

2024年問題法制化 直前セミナー  
～物流革新緊急パッケージが求める荷主の行動変容～



# 政策パッケージに対するTDBCの取り組みと事例

2023年11月16日

一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会  
代表理事 小島 薫

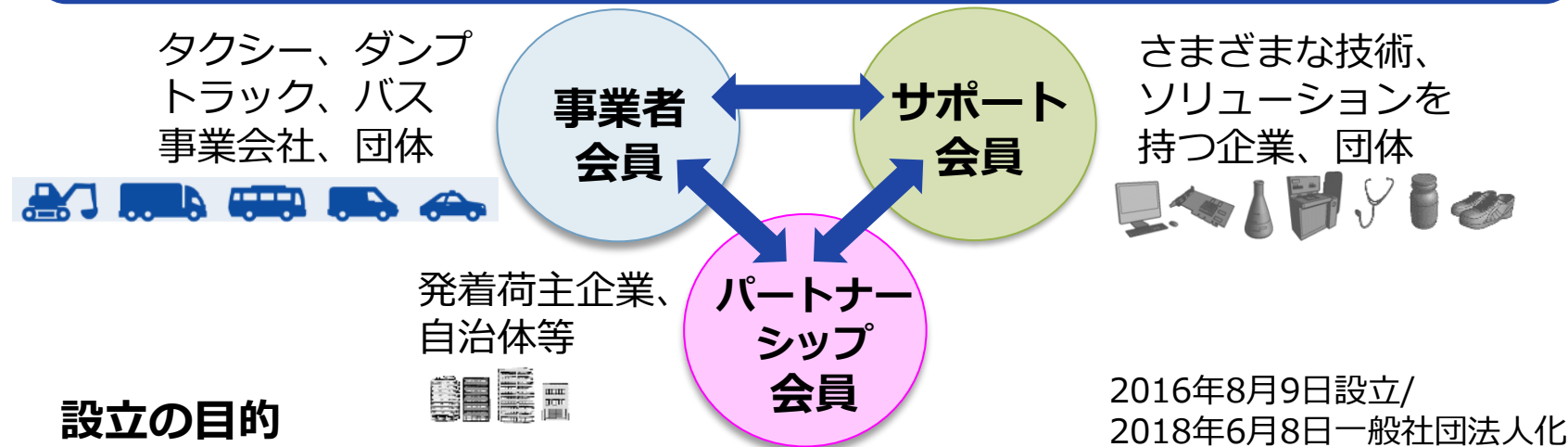
- (一社) 運輸デジタルビジネス協議会 (TDBC) の概要
- WG (ワーキンググループ) 活動と社会実装の取り組み
- 2024年問題とトラック運送事業の現状
- 物流革新に向けた政策パッケージ、ガイドライン等
  - 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握と改善  
TDBCでの取り組みと実現のための仕組み (例)
  - 運送契約の適正化と書面化  
TDBCでの取り組みと実現のための仕組み (例)
- バース予約受付システムと導入効果の最大化



## 設立の背景

運輸は産業や社会の基盤、中小企業が99%以上  
さまざまな業界課題

① 1社では解決が難しい、② 同じ課題を各社で解決



## 設立の目的

運輸業界と、ICTなど多様な業種のサポート企業、およびパートナーシップ企業が連携し、デジタルテクノロジーを利用することで運輸業界を安心・安全・エコロジーな社会基盤に変革し、業界・社会に貢献する

# 会員一覧 (2023年11月13日現在)

合計 185社



## 事業者会員 77社

### 【業界団体】

一般社団法人 SCCC・リアルタイム経営推進協議会  
一般社団法人環境ロボティクス協会  
一般財団法人コミュニティ政策基盤創造機構  
一般社団法人災害対策トレーニングセンター支援会  
一般社団法人サステイナビリティ・DX推進協議会  
一般社団法人サステナブルトランジション  
一般社団法人千葉房総技能センター  
一般社団法人東京都トラック協会  
日個連東京都営業協同組合  
公益社団法人佐賀県トラック協会  
特定非営利活動法人 日本災害救助活動支援隊

### 【事業者】

株式会社Alpaca.Lab  
アルピコ交通株式会社  
株式会社アルプスウェイ  
株式会社伊藤運送  
茨城乳配株式会社  
EP Rental株式会社  
ウルポート株式会社  
梅田運輸倉庫株式会社  
株式会社MICO・ボレーション  
大河原運送株式会社  
株式会社大林組  
押入れ産業株式会社  
株式会社canuu  
関東交通株式会社  
北関東物流株式会社  
株式会社合通ロジ  
サーラ物流株式会社  
三興物流株式会社  
株式会社首都圏物流

株式会社新宮運送  
株式会社SHINKOロジ  
真和工業株式会社  
鈴与カーゴネット株式会社  
株式会社西三交通  
株式会社セリヨウライン  
センシロジステクス株式会社  
ダイオーロジステクス株式会社  
谷口運送株式会社  
千曲運輸株式会社  
中国タクシー株式会社  
中日臨海バス株式会社  
中部興産株式会社  
株式会社つばめ急便  
東洋運輸株式会社  
富山県トラック株式会社  
トランコム株式会社  
長良通運株式会社  
奈良交通株式会社  
ニコニコ観光株式会社

西福運送株式会社  
日鉄物流株式会社  
日本ロジテム株式会社  
野々市運輸機工株式会社  
野原ホールディングス株式会社  
HAVIサブライチェーン・ソリューションズ・ジャパン合同会社  
ハヤマ運輸株式会社  
阪神石油運送株式会社  
P & J株式会社  
菱木運送株式会社  
日立建機ロジテック株式会社  
株式会社平松運輸  
株式会社フジタクシングループ  
株式会社フジトランスライナー  
富士陸送株式会社  
ハイラインエクスプレス株式会社  
北陸大池運送株式会社  
松浦通運株式会社  
丸磯建設株式会社

丸市倉庫株式会社  
丸山運送株式会社  
丸和運輸株式会社  
株式会社丸和運輸機関  
山崎製パン株式会社  
両備ホールディングス株式会社  
両備バスカンパニーロジスティード株式会社  
株式会社ワカスギ

## パートナーシップ会員 6社

AGC株式会社  
サントリーシステムテクノロジー株式会社  
大王製紙株式会社  
株式会社パロ・ホールディングス  
本田技研工業株式会社  
ヤンマーグループバルエクスポート株式会社

## サポート会員 102社

アクティア株式会社  
株式会社ACCESS  
株式会社アスパ  
ascend 株式会社  
株式会社アートフレンドAUTO  
アルプスアルバイン株式会社  
イーサポートリンク株式会社  
株式会社イージスワン  
いすゞ自動車株式会社  
伊藤忠商事株式会社  
イーネブラー株式会社  
医療法人社団勝榮会 いたりに内科クリニック  
株式会社ヴァル研究所  
宇宙サービスインノベーションラボ事業協同組合  
株式会社SL Creations  
SCSK株式会社  
SGシステム株式会社  
NECソリューションイノベータ株式会社  
NSW株式会社  
オープンコムジャパン株式会社

オリックス自動車株式会社  
一般財団法人 環境優良車普及機構  
株式会社キョブステーション  
京セラ株式会社  
クラリオンライフイカクルソリューションズ株式会社  
株式会社フレオ  
グローアップ社会保険労務士法人  
グローバルレッジ株式会社  
株式会社グローバルワイズ  
光英システム株式会社  
サトーホールディングス株式会社  
株式会社サンデジタルシステム  
株式会社シー・ズ・ラボ  
株式会社GCAP  
株式会社JX通信社  
株式会社システック  
システムギア株式会社  
株式会社システム計画研究所  
株式会社システムズ  
株式会社システムライフ

株式会社シムトップス  
ジャパン・トウエンティワン株式会社  
株式会社キョブステーション中央金庫  
株式会社スバース  
株式会社スマートドライブ  
株式会社スマートバリュー  
センターフィールド株式会社  
ソフトバンク株式会社  
株式会社タイガー  
太陽鉛油株式会社  
大日本印刷株式会社  
中部電力パワーグリッド株式会社  
TM特許事務所  
株式会社TDモバイル  
株式会社データテック  
株式会社データビークル  
株式会社デンソー  
株式会社デンソーウェブ  
株式会社デンソーソリューション  
株式会社電通国際情報サービス  
株式会社東計電算

トヨタ紡織株式会社  
株式会社トランストロ  
株式会社ニデック  
日本電気株式会社  
日本ミシュランタイヤ株式会社  
株式会社ネミエル  
株式会社野村総合研究所  
Hand Enterprise Solutions Co.,Ltd  
バイオニア株式会社  
株式会社バスコ  
株式会社バトライト  
日立建機株式会社  
日野自動車株式会社  
BIPROGY株式会社  
富士通株式会社  
二葉計器株式会社  
物流企画サポート株式会社  
麗技研株式会社  
美容総合リリース株式会社  
株式会社プリチストン  
株式会社フルバック

株式会社ブロードリーフ  
株式会社ベストセフティ  
保険サービスシステムHD株式会社  
HOYA株式会社  
ミズノ株式会社  
三井住友海上火災保険株式会社  
MEGAZONE株式会社  
モバイルクワイエット株式会社  
矢崎エンジニアリング株式会社  
矢崎総業株式会社  
ユニオンツール株式会社  
株式会社ユニ・トラント  
株式会社ユーフリア  
株式会社ライノロジクス  
株式会社両備システムズ  
株式会社Logposse Technologies  
株式会社ライノロジクス  
ウイングアーク1st株式会社  
株式会社traevo



# テーマ毎のWG活動（2023年度）

**WG01** 「事故撲滅と実現のための管理者、乗務員教育」

**WG02** 「健康経営の推進と健康課題解決」

**WG03** 「MaaSなどの新たな取り組みによる公共交通の未来への挑戦」

**WG04** 「人材、働き方改革、  
荷主とのパートナーシップによる2024年問題の対応」

**WG05** 「動態管理プラットフォーム（traevo）を活用した  
持続可能な物流の実現」

<WG05A> 共同輸送データベース構築とその先のフィジカルインターネットの推進

<WG05B> CO2排出量の精緻化を通じた物流改善とその先にあるカーボンニュートラルの実現

**WG06** 「業界共通プラットフォームへのデータ連携によるその先へ」

**WG07** 「遠隔操作・自動化で実現する安全・安心な作業現場と迅速な災害対応」

**WG08** 「無人AI点呼実現への挑戦」

**WG09** 「SDGsの推進と、カーボンニュートラル・エコドライブの実現」

<https://unyu.co/activities/working-group.html>

課題の整理と共有



解決策の仮説



実証実験



評価、改善、実施

TDBC Forumで活動・成果発表（年1回開催）





# テーマ毎のWG活動（2023年度）

**WG01** 「事故撲滅と実現のための管理者、乗務員教育」

**WG02** 「健康経営の推進と健康課題解決」

**WG03** 「MaaSなどの新たな取り組みによる公共交通の未来への挑戦」

**WG04** 「人材、働き方改革、  
荷主とのパートナーシップによる2024年問題の対応」

**WG05** 「動態管理プラットフォーム（traevo）を活用した  
持続可能な物流の実現」

<WG05A> 共同輸送データベース構築とその先のフィジカルインターネットの推進

<WG05B> CO2排出量の精緻化を通じた物流改善とその先にあるカーボンニュートラルの実現

**WG06** 「業界共通プラットフォームへのデータ連携によるその先へ」

**WG07** 「遠隔操作・自動化で実現する安全・安心な作業現場と迅速な災害対応」

**WG08** 「無人AI点呼実現への挑戦」

**WG09** 「SDGsの推進と、カーボンニュートラル・エコドライブの実現」

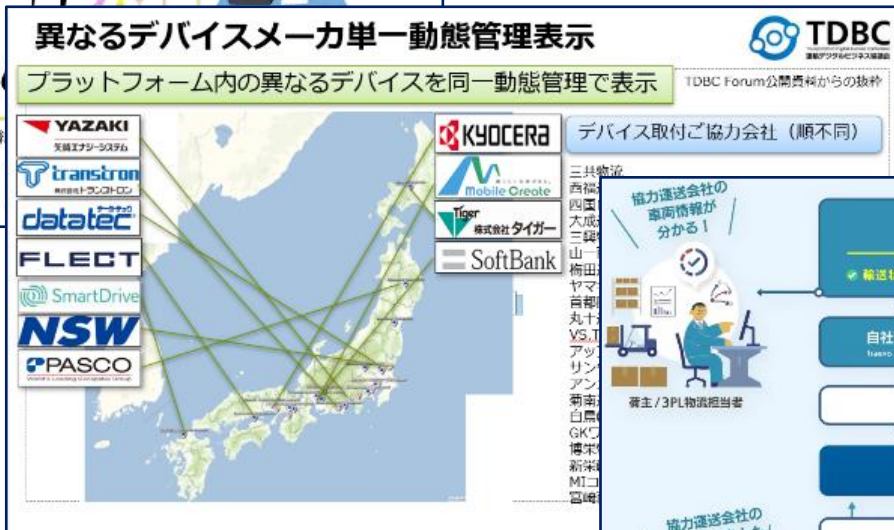
<https://unyu.co/activities/working-group.html>



# WG活動から社会実装へ 動態管理プラットフォーム

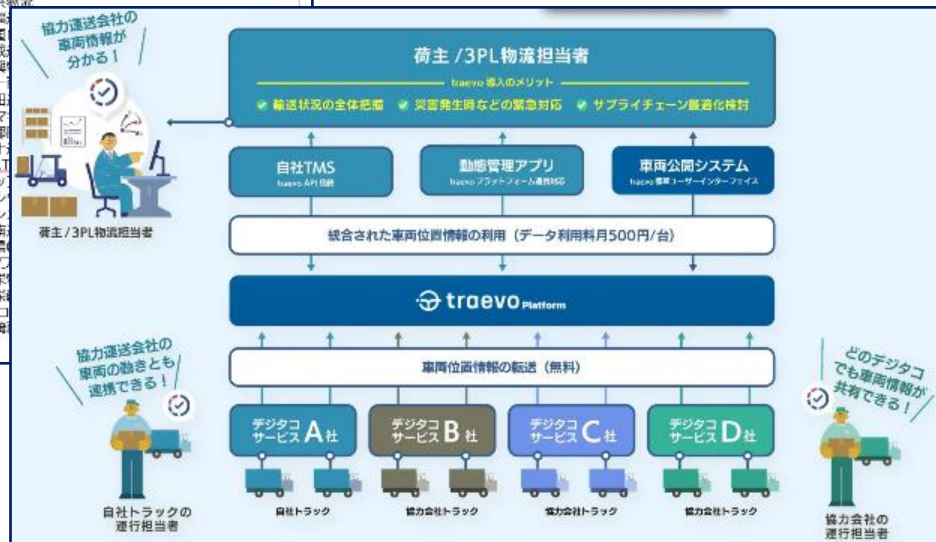


2019年度WG05「動態管理プラットフォーム」の実現ワーキンググループ



2022年1月～  
株式会社traevoの設立  
JV（合併事業会社）化  
traevo Platformサービス提供開始

経済産業省 令和元年補正  
ものづくり・商業・サービス生産性  
向上促進補助金（ビジネスモデル  
構築型）事業として採択



# 協力運送会社の 運行状況を すべて把握！

大手飲料メーカー採用の  
**物流DX**  
traevo Platform



デジタコ機種や  
車載器メーカー  
違ってOK！



荷主様・元請様の  
自社システムや動態管理システムと連携！  
協力運送会社の車載器・デジタコなどのシステムをそのまま  
活用し、荷主の出荷管理システム等でデータ活用。

自社・パートナー車両の情報を利用 (データ利用料 月500円/台)

traevo Platform

車両運行情報の転送 (データ転送料 無料)

協力運  
送  
会社 A社

協力運  
送  
会社 B社

協力運  
送  
会社 C社

YAZAKI 矢崎エナジーシステム  
デジタコ

transiron トランストロン(富士通)  
デジタコ

datatec データ・テック  
デジタコ



他メーカー・デバイスも順次対応中！

## 中小運輸事業者

### 支援プログラム



中小運輸事業者支援への伴走支援  
経営支援&ソリューションサポート、DX投資融資



運輸業界に強い高度専門家による事業・経営支援  
事業計画書策定支援、補助金の活用支援等



運輸事業者の(業界)課題をともに解決～DXの実践  
課題の整理・共有～解決策の仮説～実証実験～社会実装



TDBC認定  
ソリューション

専門家支援

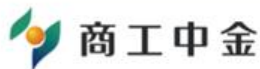
実証実験結果  
優良事例等



中小企業支援プラットフォーム「BanSo」  
中小企業経営データベース基盤と可視化

## 中小運輸事業者

### 支援プログラム



中小運輸事業者支援への伴走支援  
経営支援&ソリューションサポート、DX投資融資



運輸業界に強い高度専門家による事業・経営支援  
事業計画書策定支援、補助金の活用支援等



運輸事業者の(業界)課題をともに解決～DXの実践  
課題の整理・共有～解決策の仮説～実証実験～社会実装



TDBC認定  
ソリューション

専門家支援

実証実験結果  
優良事例等



中小企業支援プラットフォーム「BanSo」  
中小企業経営データベース基盤と可視化

- 2024年問題とは、自動車運転業務について2024年4月1日から臨時的な特別の事情があって労使が合意する場合（特別条項）で年間960時間に制限（一般則は720時間）→ 改善基準告示による拘束時間の改善
- 労働時間 全職業平均より約2割長い。賃金 全産業平均より約1割～2割低い。
- その要因の1つに待機時間、荷役作業時間。1運行の平均拘束時間（荷待ち時間のある運行）12時間26分の内、荷待ち時間が1時間34分、荷役作業時間が1時間29分。この時間に対する料金の収受できておらず、拘束されている限り賃金は支払われている。→ 時間当たりの賃金の低下
- 荷主事業者のうち待機時間、荷役作業の発生について把握しているのは10～20% → 改善されない、協力を得られない
- トラック運送は、高騰する燃料代（エネルギーコスト）、人件費（労務費）等の価格転嫁について全産業の中で3分類全て最下位（27位）
- 多重下請け構造の中で、実運送事業者は適正な運賃を収受できていない
- 倒産件数は、コロナ禍前の1.5～2倍、人材不足倒産や廃業も

# 参考資料：働き方改革関連法の概要

## Ⅱ. 働き方改革関連法の施行スケジュール

		2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】	4月1日から適用 (大企業)	4月1日から適用 (中小企業)				
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】	自動車運転業務については、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかに検討を開始する(衆議院・参議院の附帯決議より)					4月1日から適用
	月60時間超の時間外割増賃金率引上(25%→50%)の中小企業への適用					4月1日から適用	
	年休5日取得義務化	4月1日から適用					
パートタイム・有期雇用労働法	同一労働同一賃金		4月1日から適用 (大企業)	4月1日から適用 (中小企業)			
労働者派遣法			4月1日から適用				

出典：「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)【概要版】」(公益財団法人 全日本トラック協会)

[https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta\\_theme/pdf/rodo/hatarakikat\\_a/actionplan\\_kai\\_setsu\\_gaiyo.pdf](https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/rodo/hatarakikat_a/actionplan_kai_setsu_gaiyo.pdf)

# 参考資料：改正改善基準告示

令和6年4月～適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

トラック運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間  
改正前(原基準) 3,516時間  
改正後(新基準) 原則: 3,300時間  
最大: 3,400時間

1か月の拘束時間  
改正前(原基準) 原則: 293時間  
最大: 320時間  
改正後(新基準) 原則: 284時間  
最大: 310時間

1日の休息期間  
改正前(原基準) 継続8時間  
改正後(新基準) 継続11時間を基本とし、継続9時間を

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

## トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内	【例外】労務協定により、次のとおり延長可(①-②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ①284時間超は連続3か月まで ②1か月の時間外-休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)	【例外】市街を伴う長距離貨物運送の場合 <sup>(※1)</sup> 、16時間まで延長可(週2回まで) ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送の一連の運行の走行距離が450km以上の貨物運送で、一連の運行における休息期間が住用地以外の場所におけるものである場合
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	【例外】市街を伴う長距離貨物運送の場合 <sup>(※1)</sup> 、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいづれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内	
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時は、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない	【例外】SA・PA等において停車できないことにより、やむを得ず休憩を取らざる場合、4時間50分まで延長可
予期し得ない事象		※1：予期し得ない事象とは、次の事象をいう ・運転中に発生している事象が予期せず発生したこと ・運転中に予期せず乗客予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に連関し、運転が中断されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発令時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※2：予期し得ない事象に加え、客観的な記録(公的機関のカメラ映像等)が必要 ※3：SA・PA等において停車できないことにより、やむを得ず休憩を取らざる場合、4時間50分まで延長可
特例		分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・分割休息は1回3時間以上、休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・3分割が連続しないよう努める →一定期間(1か月程度)における全勤務日数の2分の1が割度 2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) 身体を伸ばし休ませる必要がある場合、拘束時間の20分まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】空席(車内ベッド)が4以上の条件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を4時間まで延長可ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要 ・さらに、8時間以上の連続運転時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4：車内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること
休日労働		隔日労働(業務の必要上やむを得ない場合) 2日目の拘束時間は12時間、休息期間は20時間 【例外】必要時である場合、2日目の拘束時間を28時間まで延長可(2週間3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えないことができる フェリー ・フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・フェリー乗船時間が9時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される

休日労働 休日労働は2週間1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない

出典：厚生労働省「トラック運転者の改善基準告示が改正されます！」(リーフレット)

[https://www.mhlw.go.jp/content/T\\_0928\\_4c\\_kaizen\\_kijyunkokuji\\_L\\_T02.pdf](https://www.mhlw.go.jp/content/T_0928_4c_kaizen_kijyunkokuji_L_T02.pdf)

## 1運行の平均拘束時間とその内訳 (荷待ち時間がある運行)



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

図2 1運行の平均拘束時間

出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会

「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」（2023年8月31日）p.5からの抜粋

[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/20230831\\_1.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/20230831_1.pdf)



# 参考：業種別価格転嫁状況

## 業種別のランキング（コスト上昇分に対する**価格転嫁**状況）【コスト要素別】

### 【労務費】

順位	業種
1位	化学
2位	建設
3位	情報サービス・ソフトウェア
4位	食品製造
5位	石油製品・石炭製品製造
6位	金属
7位	建材・住宅設備
8位	機械製造
9位	広告
10位	卸売
11位	紙・紙加工
12位	放送コンテンツ
13位	電機・情報通信機器
14位	小売
15位	鉱業・採石・砂利採取
16位	電気・ガス・熱供給・水道
17位	繊維
18位	廃棄物処理
19位	不動産・物品賃貸
20位	印刷
21位	飲食サービス
22位	造船
23位	製菓
24位	金融・保険
25位	自動車・自動車部品
26位	通信
27位	トラック運送

### 【原材料費】

順位	業種
1位	化学
2位	機械製造
3位	金属
4位	自動車・自動車部品
5位	電機・情報通信機器
6位	食品製造
7位	石油製品・石炭製品製造
8位	紙・紙加工
9位	広告
10位	建材・住宅設備
11位	卸売
12位	繊維
13位	飲食サービス
14位	印刷
15位	造船
16位	建設
17位	小売
18位	鉱業・採石・砂利採取
19位	電気・ガス・熱供給・水道
20位	不動産・物品賃貸
21位	金融・保険
22位	製菓
23位	情報サービス・ソフトウェア
24位	廃棄物処理
25位	通信
26位	放送コンテンツ
27位	トラック運送

### 【エネルギーコスト】

順位	業種
1位	化学
2位	石油製品・石炭製品製造
3位	建設
4位	金属
5位	食品製造
6位	卸売
7位	広告
8位	建材・住宅設備
9位	鉱業・採石・砂利採取
10位	機械製造
11位	紙・紙加工
12位	電機・情報通信機器
13位	繊維
14位	小売
15位	製菓
16位	造船
17位	不動産・物品賃貸
18位	電気・ガス・熱供給・水道
19位	印刷
20位	飲食サービス
21位	廃棄物処理
22位	情報サービス・ソフトウェア
23位	金融・保険
24位	放送コンテンツ
25位	自動車・自動車部品
26位	通信
27位	トラック運送

出典：中小企業庁「価格交渉促進月間（2022年3月）フォローアップ調査の結果について」（令和4年6月22日）p.8より

URL:

<https://www.meti.go.jp/press/2022/06/20220622002/20220622002-a.pdf>

※サンプル数が50以下の自主行動計画策定業種（航空宇宙、警備）は除く。

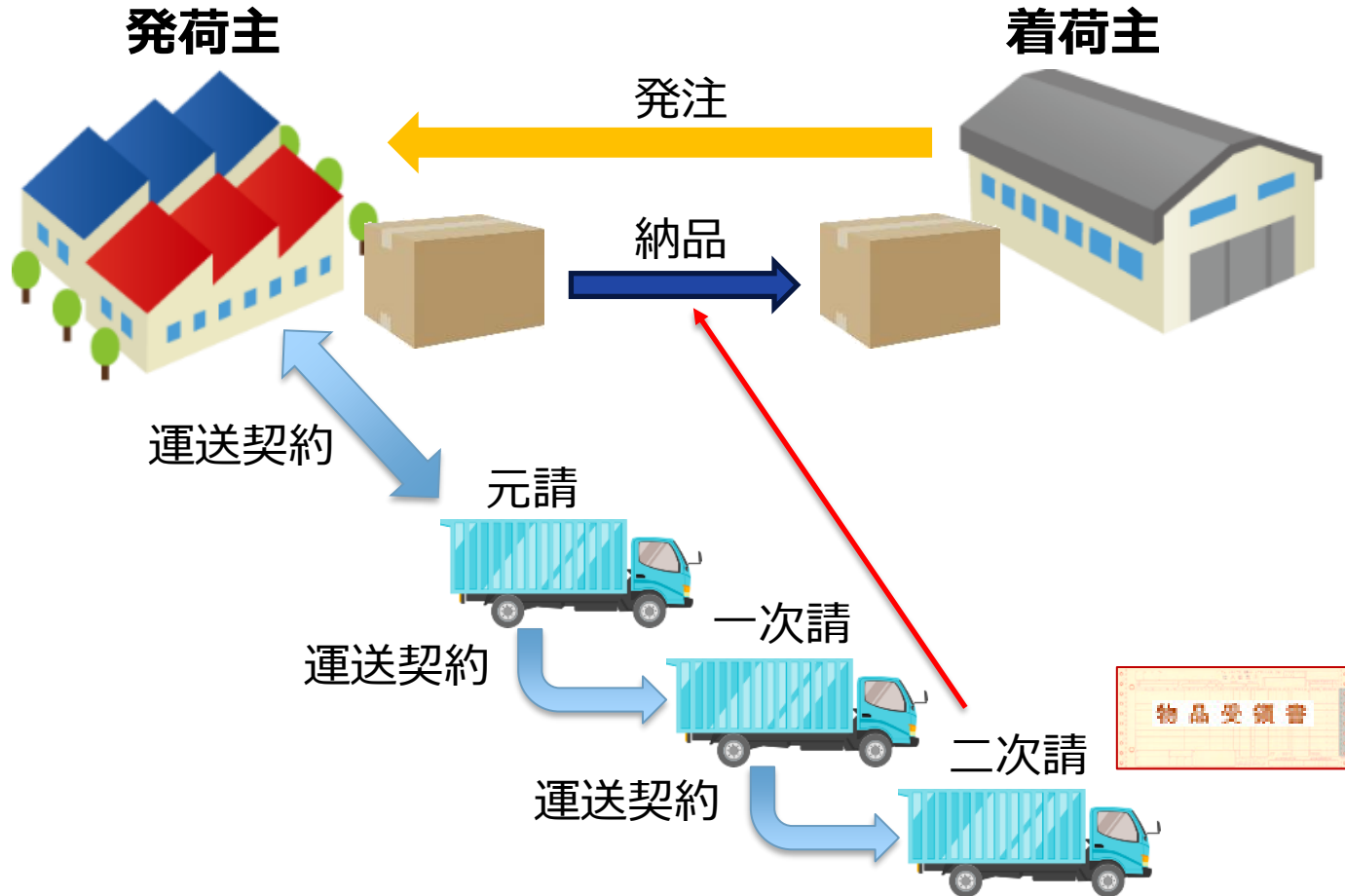
※業界毎の順位や点数は、各業界に属する発注側企業についての回答の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を表すものではない。

※自主行動計画あるいは業種別ガイドライン策定業種については着色（約束手形についてのみ自主行動計画を策定している「金融」、「卸売」は、未策定業種として扱う）。

# 2024年問題とトラック運送事業の現状

- 2024年問題とは、自動車運転業務について2024年4月1日から臨時的な特別の事情があって労使が合意する場合（特別条項）で年間960時間に制限（一般則は720時間）→ 改善基準告示による拘束時間の改善
- 労働時間 全職業平均より約2割長い。賃金 全産業平均より約1割～2割低い。
- その要因の1つに待機時間、荷役作業時間。1運行の平均拘束時間（荷待ち時間のある運行）12時間26分の内、荷待ち時間が1時間34分、荷役作業時間が1時間29分。この時間に対する料金の収受できておらず、拘束されている限り賃金は支払われている。→ 時間当たりの賃金の低下
- 荷主事業者のうち待機時間、荷役作業の発生について把握しているのは10～20% → 改善されない、協力を得られない
- トラック運送は、高騰する燃料代（エネルギーコスト）、人件費（労務費）等の価格転嫁について全産業の中で3分類全て最下位（27位）
- 多重下請け構造の中で、実運送事業者は適正な運賃を収受できていない
- 倒産件数は、コロナ禍前の1.5～2倍、人材不足倒産や廃業も

# お客様のお客様は・・・





出典：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議  
令和5年6月2日

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/dai2/siryou.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai2/siryou.pdf)

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(\*)も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

- ### (1) 商慣行の見直し
- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(\*)
  - ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
  - ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(\*)
  - ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
  - ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み(\*)
  - ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### (2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(\*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(\*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### (3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(\*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			<b>合計： 14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

<b>2024年初</b>	・ <b>通常国会での法制化</b> も含めた規制的措置の具体化
<b>2023年末まで</b>	・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「 <b>標準運送約款</b> 」「 <b>標準的な運賃</b> 」の改正等 ・ <b>再配達率「半減」</b> に向けた対策 ・ 2024年度に向けた <b>業界・分野別の自主行動計画</b> の作成・公表 ・ 2030年度に向けた <b>政府の中長期計画</b> の策定・公表
<b>速やかに実施</b>	・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした <b>ガイドライン</b> の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
  - 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
  - **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。
- ➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化<sup>(※)</sup>**も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### (1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入<sup>(※)</sup>
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化等**の取組み<sup>(※)</sup>
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

出典：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議  
令和5年6月2日

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/dai2/siryou.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai2/siryou.pdf)

# 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

## 参考資料 2

### 物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

2023年6月  
経済産業省  
農林水産省  
国土交通省

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

## 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

### (1) 実施が必要な事項

#### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。

※荷待ち時間<sup>1)</sup>とは、集貨又は配達を行った地点（集貨地点等）における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）及び休憩に係る時間を控除した時間（待機時間）を指す。

※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はき作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等が必要とする業務をいう。

##### ②荷待ち・荷役作業等時間 2時間以内ルール

荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせてはならない。

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める（※）。

また、荷主事業者は、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない。

<sup>1)</sup> 荷待ち時間のうち、物流事業者都合による早期到着等荷主事業者による把握及び削減が困難であるため、荷主事業者においては荷主都合による荷待ち時間を把握することとする。なお、中・大型トラックによる運送については、トラック運送事業者において、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条に基づき、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業、附帯業務を行った場合は乗務記録に記載することが義務付けられている。

<sup>2)</sup> 荷主事業者が、貨物自動車運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）を行っていることが疑われる場合、当該荷主事業者は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の

※トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計される。これを各荷主事業者の取組によって1時間以上短縮することを基本的な考え方とする。

##### ③物流管理統括者の選定

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任する。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組の責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行う。

##### ④物流の改善提案と協力

発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善する。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

##### ■運送契約の適正化

##### ⑤運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする<sup>1)4)</sup>。

##### ⑥荷役作業等に係る対価

荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。

また、自ら運送契約を行わない荷主事業者においても、取引先から運送契約において定められた荷役作業等を確認し、当該荷役作業が運送契約にないものであった場合も、発・着荷主事業者間で料金を支払う者を明確化し、当該者から取引先又は物流事業者に対して別途対価を支払う。

##### ⑦運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない。

<sup>2)</sup> に基づき、国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。なお、違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」等があげられる。

<sup>3)</sup> 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

<sup>4)</sup> 多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合（引取り物流）も存在する。

<sup>5)</sup> トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

<sup>6)</sup> 標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

<sup>7)</sup> 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和2年国土交通省告示第75号）においては、待機時間が30分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として取受することとされている。

出典：「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」

[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/011\\_s02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf)

# 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン TDBC

	発荷事業者/ 着荷事業者 共通取組事項	発荷事業者 取組事項	着荷事業者 取組事項	物流事業者 取組事項
(1) 実施が必要な事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物流業務の効率化・合理化 ①②③④</li> <li>■ 運送契約の適正化 ⑤⑥⑦⑧⑨</li> <li>■ 輸送・荷役作業の安全の確保 ⑩</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物流業務の効率化・合理化 ①②</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物流業務の効率化・合理化 ①</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物流業務の効率化・合理化 ①</li> <li>■ 労働環境改善に資する措置 ②</li> <li>■ 運賃の適正収受に資する措置 ③④⑤⑥⑦</li> <li>・個別事項（運送モード等）</li> <li>■ 労働環境改善に資する措置 ⑧</li> <li>■ 運賃の適正収受に資する措置 ⑨⑩</li> </ul>
(2) 実施が推奨される事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物流業務の効率化・合理化 ①②③④⑤⑥⑦</li> <li>■ 運送契約の適正化 ⑨⑩</li> <li>■ 輸送・荷役作業の安全の確保 ⑪</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物流業務の効率化・合理化 ①②③④⑤</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物流業務の効率化・合理化 ①②③④</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 物流業務の効率化・合理化 ①</li> <li>■ 運賃の適正収受に資する措置 ②</li> <li>・個別事項（運送モード等）</li> <li>■ 効率化に資する措置 ③④⑤⑥</li> <li>■ 労働環境改善に資する措置 ⑦⑧⑨⑩⑪</li> <li>■ 運賃の適正収受に資する措置 ⑫</li> </ul>

「物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を基に作成

[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/O11\\_s02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/O11_s02_00.pdf)

# 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン TDBC

## 発荷主・着荷主に共通する事項

### (1) 実施が必要な事項

■ 物流の効率化・合理化	① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握
	② 荷待ち・荷役作業等時間原則 2 時間以内ルール
	③ 物流管理統括者の選定
	④ 物流の改善提案と協力
■ 運送契約の適正化	⑤ 運送契約の書面化
	⑥ 荷役作業等に係る対価
	⑦ 運賃と料金の別建て契約
	⑧ 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映
	⑨ 下請取引の適正化
■ 輸送・荷役作業などの安全の確保	⑩ 異常気象時等の運行の中止・中断等

「物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を基に作成  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/011\\_s02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf)



## 3. 商慣行の見直し

- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）
  - ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ
- 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
  - ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
  - ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
  - ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

4


「物流革新緊急パッケージ」内閣官房 2023年10月6日発表

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/pdf/kinkyu\\_package\\_1006.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf)

# 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン TDBC

## 発荷主・着荷主に共通する事項

### (1) 実施が必要な事項

■ 物流の効率化・合理化	① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握	
	② 荷待ち・荷役作業等時間原則 2 時間以内ルール	
	③ 物流管理統括者の選定	
	④ 物流の改善提案と協力	
■ 運送契約の適正化	⑤ 運送契約の書面化	
	⑥ 荷役作業等に係る対価	
	⑦ 運賃と料金の別建て契約	
	⑧ 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映	
	⑨ 下請取引の適正化	
■ 輸送・荷役作業などの安全の確保	⑩ 異常気象時等の運行の中止・中断等	

「物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を基に作成  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/011\\_s02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf)

# テーマ毎のWG活動（2023年度）

WG01 「事故撲滅と実現のための管理者、乗務員教育」

WG02 「健康経営の推進と健康課題解決」

WG03 「MaaSなどの新たな取り組みによる公共交通の未来への挑戦」

WG04 「人材、働き方改革、  
荷主とのパートナーシップによる2024年問題の対応」

WG05 「動態管理プラットフォーム（traevo）を活用した  
持続可能な物流の実現」

<WG05A> 共同輸送データベース構築とその先のフィジカルインターネットの推進

<WG05B> CO2排出量の精緻化を通じた物流改善とその先にあるカーボンニュートラルの実現

WG06 「業界共通プラットフォームへのデータ連携によるその先へ」

WG07 「遠隔操作・自動化で実現する安全・安心な作業現場と迅速な災害対応」

WG08 「無人AI点呼実現への挑戦」

WG09 「SDGsの推進と、カーボンニュートラル・エコドライブの実現」

<https://unyu.co/activities/working-group.html>



2024年問題に

# 荷待ち時間

の削減／改善で対応する

TDBC Forum 2023

WG04「運輸業界の人材、働き方改革による2024年問題への対応」発表資料からの抜粋

[https://unyu.co/assets\\_tdbc/pdf/2023\\_WG4.pdf](https://unyu.co/assets_tdbc/pdf/2023_WG4.pdf)

### 荷主及び待機場所別、待機詳細

荷主 ○○○○ 待機場所 ○○物流センター **営業開始時刻 8:00** (集計期間 6/1~6/15)

日付	車番/ 運転者	指定時刻	待機開始 時刻	待機終了 時刻	自己都合 待機時間	荷主都合 待機時間	作業時間 荷積/荷卸
1	1889/ 久本	なし	8:55	11:23	—	2:28	1:00
	8848/林	なし	9:32	11:45	—	2:13	0:55
3	80/浅見	なし	8:20	10:58	—	2:38	1:05
	10/吉田	なし	9:45	12:27	—	2:42	0:58
	8740/ 花島	なし	10:10	13:29	—	3:19	0:45
7	18/鶴岡	なし	8:36	10:33	—	1:57	1:10
8	33/高山	なし	9:28	11:49	—	2:21	1:02
	20/牛坂	なし	10:05	14:25	—	4:20	0:49
10	1889/ 久本	なし	9:45	11:16	—	1:31	0:50
	502/篠田	なし	11:32	14:23	—	2:51	1:03
11	880/菊谷	なし	5:30	10:00	2:30	2:00	1:00
12	88/三浦	<b>10:00</b>	9:00	11:00	1:00	1:00	1:00
合計					3:30	29:20	11:37

荷主都合待機合計時間 29:20時間 待機件数 12件 平均待機時間 2:44時間

### ポイント

待機料の請求及び待機改善に向けて、荷主へのアプローチに使用できます。

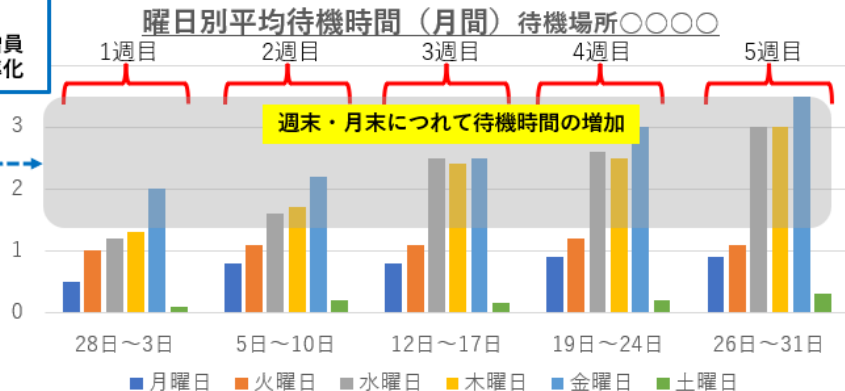
TDBC Forum 2023  
WG04「運輸業界の  
人材、働き方改革に  
よる2024年問題への  
対応」発表資料から  
の抜粋

[https://unyu.co/assets/tdbc/pdf/2023\\_WG4.pdf](https://unyu.co/assets/tdbc/pdf/2023_WG4.pdf)

### 待機分析（傾向と対策）

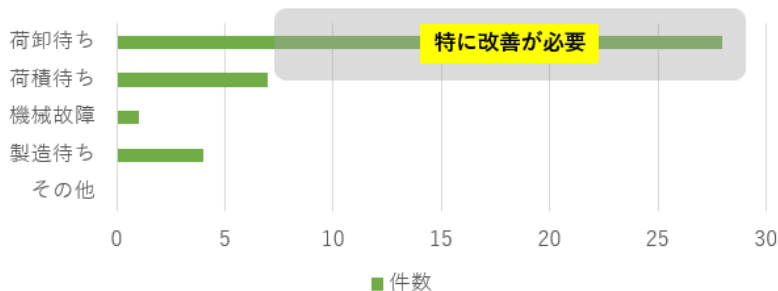
#### 改善案

週末・月末に  
フォークマンの増員  
または物量の平準化



\* 自社理由での待機を含まない

#### 待機理由と件数 待機場所○○○○○



#### ポイント

待機の傾向から具体的な改善案を  
荷主様にお伝えする事が出来ます。

TDBC Forum 2023  
WG04「運輸業界の  
人材、働き方改革による2024年問題への  
対応」発表資料からの抜粋

[https://unyu.co/assets\\_tdbc/pdf/2023\\_WG4.pdf](https://unyu.co/assets_tdbc/pdf/2023_WG4.pdf)

# 協力運送会社の 運行状況を すべて把握！

大手飲料メーカー採用の  
**物流DX**  
traevo Platform



デジタコ機種や  
車載器メーカー  
違ってOK！



荷主様・元請様の  
自社システムや動態管理システムと連携！  
協力運送会社の車載器・デジタコなどのシステムをそのまま  
活用し、荷主の出荷管理システム等でデータ活用。

自社・パートナー車両の情報を利用 (データ利用料 月500円/台)

traevo Platform

車両運行情報の転送 (データ転送料 無料)

協力運  
送会  
社 A社

協力運  
送会  
社 B社

協力運  
送会  
社 C社

YAZAKI 矢崎エナジーシステム  
デジタコ

transiron トランストロン(富士通)  
デジタコ

datatēc データ・テック  
デジタコ



他メーカー・デバイスも順次対応中！

# 「最終取りまとめ」へのtraevoの掲載

## 2. 持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策

### |(3) 物流標準化・効率化(省力化・省エネ化・脱炭素化)の推進に向けた環境整備

物流における人手不足は構造的なものであり、2024年を乗り越えればよいというものではない。そのため、物流標準化や新技術の活用等に中長期的に取り組んでいく必要がある。また、労働時間削減や人手不足対策に加え、カーボンニュートラルへの対応等を進めていくことが重要であり、これら諸課題への対策を推進していくため、次の施策について具体化すべきである。また、これらの施策が一体的な取組として進むよう、総合物流施策大綱のフォローアップ会合などの場も活用して進捗状況を確認するべきである。

#### ① デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等の検討

デジタル技術を活用した共同輸配送や帰り荷のマッチング、受発注情報の事業者間の共有・連携等、幅広く荷主企業や物流事業者の生産性向上に資するシステムやアプリケーションの導入、自動化・機械化を推進すること。

この点について、検討会においては複数の物流プラットフォームから取組について報告を受け、デジタル技術を活用した物流の可視化が、輸送効率化に加えて、労働時間の削減等の取組にも活用されていることやSIPスマート物流サービスで開発された地域物流の取組等、商流情報と物流情報のオープンプラットフォームを活用した共同輸配送等による積載率向上を図る取組の重要性やその普及促進・拡大を図る必要性が確認された。また、このような物流の可視化が、直接取引を促し、業界の垣根を越えた物流DXにつながるのではないかと指摘もあった。

特に、荷待ち時間については、トラック予約受付システムの活用が効率的であるが、このためには、荷主企業や物流事業者の拠点(倉庫等)における設備導入が必要である。また、受発注情報をリアルタイムで共有するなどデータ連携を進めることにより、物流事業者にとってリードタイムの延長につながり、庫内作業を効率化できるとの意見や、物流DXの推進や労働時間管理の効率化の観点から、紙による管理ではなく、輸送データ等を用いて半自動化するとともに、元請事業者や荷主企業にも情報を共有することが望ましいのではないかと意見があった。加えて、システム導入によるデジタル化と合わせて、物流拠点におけるマテリアルハンドリング等の作業の自動化や、経費精算等のバックオフィス業務における自動化など他業種で進むDXを物流分野にも取り入れていくことが重要であるとの指摘があった。

### トラエボ 物流プラットフォームによる物流可視化の例 traevo (株式会社traevo)

- **多様な事業者が関わる中で、物流に関する状況確認や情報伝達には現在アナログな手順により時間・コストを要している。**物流の可視化にはトラック情報の活用が有効であるが、メーカーの異なる車載機器のデータ連携は容易ではない状況。
- こうした中、**株式会社traevoでは、メーカーの異なる車載機器から車両情報を収集し、タイムスタンプ、車両位置情報、作業ステータス、庫内温度等のデータを対象として、複数の車載機器のデータを連携、集約、配信するサービスを提供。**2022年4月から無料トライアルを開始し、2023年1月に正式にサービスインした。
- 例えば、荷主企業(大手メーカー)から運送を委託している物流事業者に対して「自社貨物を運送するトラックの動態情報をご提供ください」という依頼をし、**数千台/日稼働する車両とドライバーの労働実態を網羅し、物流現場の改善とサプライチェーンの効率化につなげる取組が行われている。**



図11 物流プラットフォームによる物流可視化の例 (株式会社traevo)

「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」資料 p.14  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/20230831\\_1.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/20230831_1.pdf)



DIAMOND  
online

## 企業活動の重要インフラを支援する 物流テック最新動向

サントリーが6年越しで見いだした「2024年問題」  
解決の道筋。その鍵を握る物流テックとは

広告企画 株式会社traevo

2023-07-28



サントリーが6年越しで見いだした「2024年問題」解決の道筋。その鍵を握る物流テックとは

<https://diamond.jp/article/s/-/325838>

これによって、**各物流パートナー企業の従業員・ドライバーの対応時間は、年間で約6万時間**、サントリーの問い合わせ対応時間は、年間9000時間削減される見込みだという。問い合わせへのレスポンスが早まる納入先も含めると、“三方良し”の効果が期待できるわけだ。

# 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン TDBC

## 発荷主・着荷主に共通する事項

### (1) 実施が必要な事項

■ 物流の効率化・合理化	① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握
	② 荷待ち・荷役作業等時間原則 2 時間以内ルール
	③ 物流管理統括者の選定
	④ 物流の改善提案と協力
■ 運送契約の適正化	⑤ 運送契約の書面化
	⑥ 荷役作業等に係る対価
	⑦ 運賃と料金の別建て契約
	⑧ 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映
	⑨ 下請取引の適正化
■ 輸送・荷役作業などの安全の確保	⑩ 異常気象時等の運行の中止・中断等

「物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を基に作成  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/011\\_s02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf)

# テーマ毎のWG活動（2023年度）

**WG01** 「事故撲滅と実現のための管理者、乗務員教育」

**WG02** 「健康経営の推進と健康課題解決」

**WG03** 「MaaSなどの新たな取り組みによる公共交通の未来への挑戦」

**WG04** 「人材、働き方改革、  
荷主とのパートナーシップによる2024年問題の対応」

**WG05** 「動態管理プラットフォーム（traevo）を活用した  
持続可能な物流の実現」

<WG05A> 共同輸送データベース構築とその先のフィジカルインターネットの推進

<WG05B> CO2排出量の精緻化を通じた物流改善とその先にあるカーボンニュートラルの実現

**WG06** 「業界共通プラットフォームへのデータ連携によるその先へ」

**WG07** 「遠隔操作・自動化で実現する安全・安心な作業現場と迅速な災害対応」

**WG08** 「無人AI点呼実現への挑戦」

**WG09** 「SDGsの推進と、カーボンニュートラル・エコドライブの実現」

<https://unyu.co/activities/working-group.html>

データ連携で  
煩雑解消



手作業  
大変!

原価管理

現状と理想を  
可視化

運賃引き上げ

強固な  
経営基盤



トラック運送事業者のための

## 価格交渉 ノウハウ・ハンドブック



取引条件の改善に向けて法令違反となる取引行為や必要な価格交渉ノウハウを掲載

 国土交通省

### Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

#### 2 価格根拠を上手に伝えましょう

荷主・元請運送事業者との価格交渉にあたっては、燃料費、人件費等のコストに関

#### 2 価格根拠を上手に伝えましょう

荷主・元請運送事業者との価格交渉にあたっては、燃料費、人件費等のコストに関する客観的なデータを提示するなどして自社が提示する価格の根拠を合理的に伝えることが必要です。

#### A 荷主・元請運送事業者による運賃・料金の低減要請への対応

- 1 自社の価格設定については明確な原価計算を行い、詳細に提示しましょう。  
※原価計算の方法が分からない場合には、全日本トラック協会がHPで公開している「トラック運送業における原価計算シート」を活用することや、各都道府県トラック協会主催の講習会に参加することをお勧めします。

原価計算のご参考 全日本トラック協会HP


<http://www.jta.or.jp/>

<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000016505.pdf>

# 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン TDBC

## 発荷主・着荷主に共通する事項

### (1) 実施が必要な事項

■ 物流の効率化・合理化	① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握
	② 荷待ち・荷役作業等時間原則 2 時間以内ルール
	③ 物流管理統括者の選定
	④ 物流の改善提案と協力
■ 運送契約の適正化	⑤ 運送契約の書面化 
	⑥ 荷役作業等に係る対価
	⑦ 運賃と料金の別建て契約
	⑧ 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映
	⑨ 下請取引の適正化
■ 輸送・荷役作業などの安全の確保	⑩ 異常気象時等の運行の中止・中断等

「物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を基に作成  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/011\\_s02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf)

# 運送状及び運送引受書の発出について

## ■運送契約<sup>4</sup>の適正化

### ⑤運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする<sup>5・6</sup>。

<sup>5</sup> トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

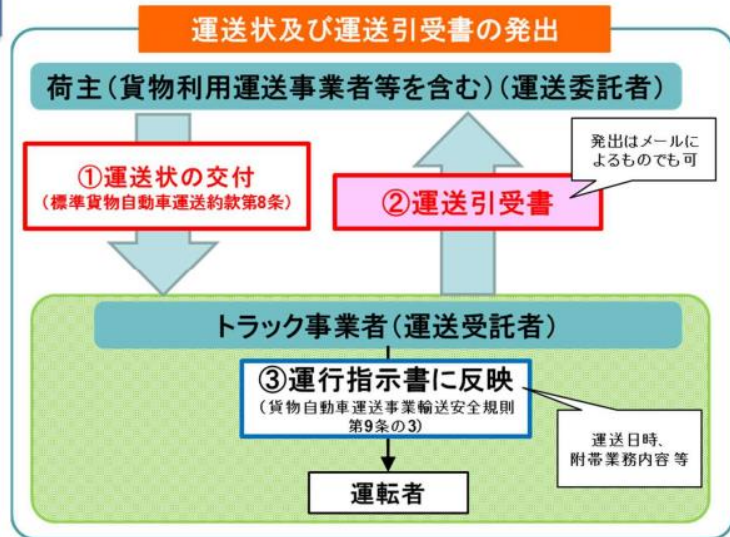
<sup>6</sup> 標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

出典：「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」から抜粋

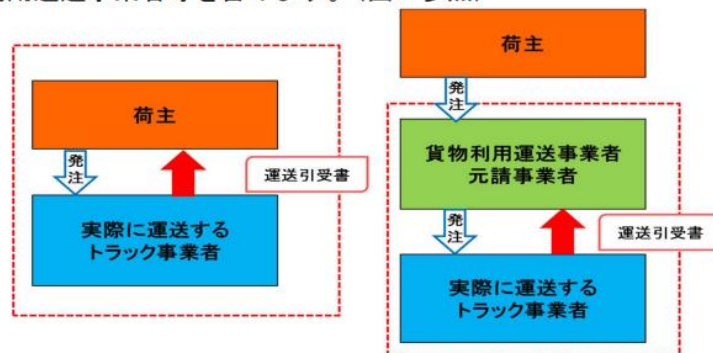
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_inf\\_o\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/011\\_s02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_inf_o_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf)

図1



(2) 運送引受書を交付する相手は、直接委託をしてきた者であり、貨物利用運送事業者等を含みます。(図2参照)

図2



出典：国土交通省「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

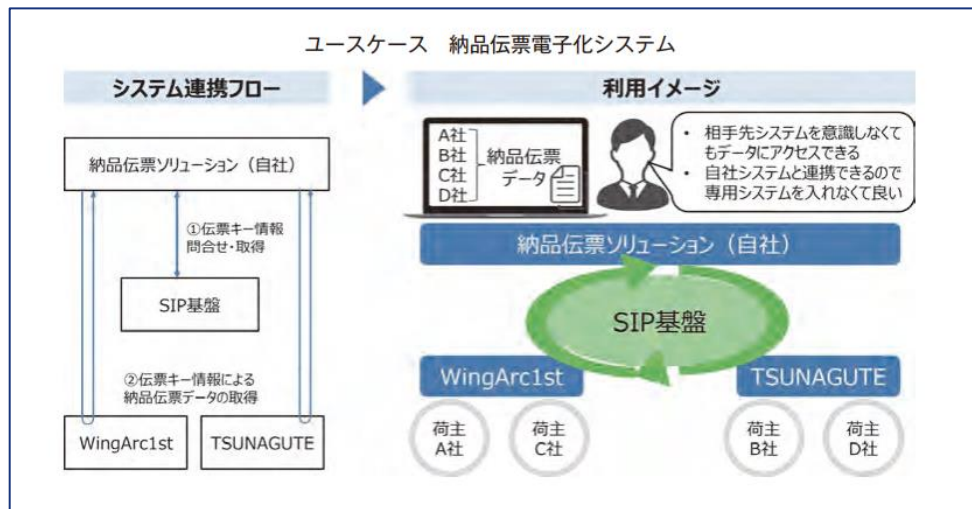
## 運送会社間にまたがるアナログな配車・連絡業務のオンライン化を実現します

IKZO Onlineは、運送会社の案件管理・配車業務・運行管理・運賃調整・請求支払などの配車業務をクラウド環境で提供するサービスです。配車業務をデジタル化するだけでなく、荷主/3PL・元請運送会社・協力運送会社・ドライバーをオンラインでつなぎ、案件発注依頼、案件情報の連絡、配車情報の連絡、運行状況の確認、運賃交渉などの企業間にまたがるアナログな連絡業務をすべてIKZO Onlineの画面上で完結させることができる**運送会社間の業務改革を実現する物流DXソリューション**です。





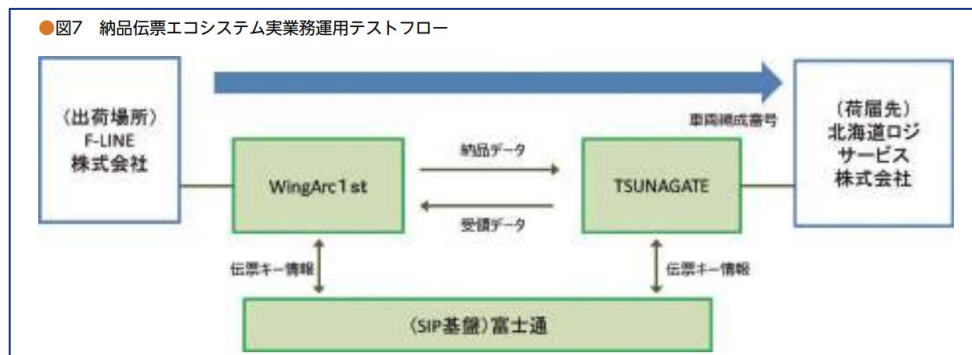
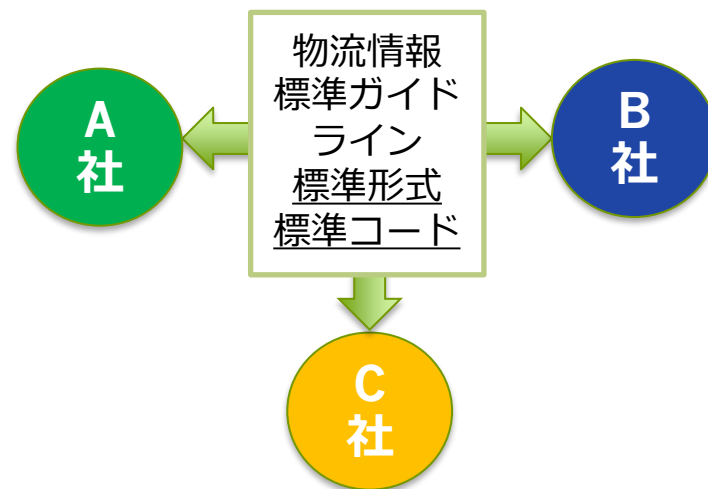
# 参考：納品伝票電子化、納品伝票エコシステム



出典：戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) 第2期  
スマート物流サービス 最終成果報告書  
(図上:p.66、図下:p.68)

<https://www.pari.go.jp/PDF/64e0b77fb6d7805231c3ce25ba08365c5c3bc9af.pdf>

<https://www.lisc.or.jp/>





- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(\*)も含め確実に整備。

## 1. 具体的な施策

### （1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化**等の取組み(\*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

### （2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（パス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶、物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(\*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(\*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### （3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(\*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間	×達成率3割 : 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%	×達成率2割 : 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			<b>合計： 14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

<b>2024年初</b>	・ <b>通常国会での法制化</b> も含めた規制的措置の具体化
<b>2023年末まで</b>	・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「 <b>標準運送約款</b> 」「 <b>標準的な運賃</b> 」の改正等 ・ <b>再配達率「半減」</b> に向けた対策 ・ 2024年度に向けた <b>業界・分野別の自主行動計画</b> の作成・公表 ・ 2030年度に向けた <b>政府の中長期計画</b> の策定・公表
<b>速やかに実施</b>	・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした <b>ガイドライン</b> の作成・公表等


2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

出典：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議  
令和5年6月2日  
[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/butyuryu\\_kakushin/da\\_i2/siryou.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/butyuryu_kakushin/da_i2/siryou.pdf)

# 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン TDBC

## 発荷主・着荷主に共通する事項

### (2) 実施することが推奨される事項

■ 物流の効率化・合理化	① 予約受付システムの導入 
	② パレット等の活用
	③ 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置
	④ 検品の効率化・検品水準の適正化
	⑤ 物流システムや資機材（パレット等）の標準化
	⑥ 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮
	⑦ 共同輸配送の推進等による積載率の向上
■ 運送契約の適正化	⑧ 物流事業者との協議
	⑨ 高速道路の利用
	⑩ 運送契約の相手方の選定
■ 輸送・荷役作業などの安全の確保	⑪ 荷役作業時の安全対策

「物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を基に作成  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/011\\_s02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf)

仕様3 | システム実態調査 | さらなる普及・浸透に向けた課題 | バス予約受付システム

## バス予約受付システム | 導入時・使用時（予約時）の課題

システム導入・運用にあたり、関係者間での十分な協議がなされたこと等を背景に、これらの課題に直面していない例もある点に留意

バス予約受付システムをさらに普及させるにあたっての課題

導入にあたっての課題		使用にあたっての課題 - 予約時	
導入拠点 (≒倉庫 オーナー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 運送事業者が多く、また多重下請け構造も見られるため、導入拠点を利用する運送事業者への周知の負担が重い</li> </ul>	導入拠点 (≒倉庫 オーナー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 荷役時間に関する定量的なデータが無いため、荷物量に応じた作業時間の設定ができない</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 施設の規模や作業人数等によっては、バス予約受付システムの導入が必ずしも最適とは言えない場合もあるが、拠点では判断がつかない場合もある</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 予約に関するルールが拠点により異なるため、予約結果の確認等の手間が増大してしまう</li> <li>✓ 予約開始時間が深夜の場合、そのために配車係やドライバーが深夜に勤務する必要がある</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 倉庫管理システム（WMS）が古く、バス予約受付システムと連携できない。 このため、事前出荷情報（ASN）を活用できず、庫内作業の効率化につながらないため、導入・運用コストに見合う効果を導入拠点が享受できない</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 即時予約確定ではない場合、予約確定のタイミングが配車組みより遅く、運行計画の組み直しになる</li> <li>✓ 輸送依頼がまだない段階で、輸送依頼を見越してバス予約を入れる事業者が存在し、それにより、輸送依頼が既にある事業者が予約を入れようとしても、空き枠がなくなっている</li> </ul>
使用者 (配車係・ ドライバー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ システムによっては、システムの使い方（予約時・受付時）を習得する手間がかかる（例：入力項目が異なる、即時確定かアンサーバックが異なる、等）</li> </ul>	使用者 (配車係・ ドライバー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 即時予約確定の場合に、運行管理者から伝える前にドライバー（協力会社含む）に情報が先に行ってしまう、混乱を招く</li> <li>✓ 荷受人が指定した配達条件を満たそうとしても、予約枠に空きがないケースがある（荷受けを考慮しない納品依頼による混乱）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 荷受人によって異なるシステムを導入している場合、配車係・ドライバーが各システムに習熟するまでに手間がかかる</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 導入前は複数箇所を回る運行をしていますが、予約が取れなければ、運行回数が増えるリスクがある (システム導入拠点への配送は時間指定運行と同義。そのため、配車に縛りが生じ、積載効率の低下につながるおそれ)</li> <li>✓ 同じ敷地内で複数バス納品の場合に、新たな待機が発生するケースがある</li> <li>✓ 予約なしにも対応したバスが無い場合には、少量でも予約が必要になり、運行が非効率になる場合もある</li> </ul>

出典：国土交通省「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業報告書」より抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001615133.pdf>

# バス予約受付システム 運用時の課題

仕様3 | システム実態調査 | さらなる普及・浸透に向けた課題 | バス予約受付システム

## バス予約受付システム | 運用時の課題 | 予約変更時・現場到着時

システム導入・運用にあたり、関係者間での十分な協議がなされたこと等を背景に、これらの課題に直面していない例もある点に留意

バス予約受付システムをさらに普及させるにあたっての課題

	使用にあたっての課題 - 予約変更時		使用にあたっての課題 - 現場（倉庫）到着時
導入拠点 （≒倉庫 オーナー）	✓ 事前に倉庫内で入出荷の準備をしているときに、直前に予約変更となると、庫内作業（準備）が無駄になる	導入拠点 （≒倉庫 オーナー）	✓ 作業時間が予約時間を超過すると、後続の予約に影響が及び、解消されない
使用者 （配車係・ ドライバー）	✓ システムによっては従来型の携帯電話に未対応であり、ドライバーは業務用スマートフォンを持っていないため、運行状況に応じた柔軟な変更が難しい ✓ 複数拠点に立ち寄る運行が一般的だが、何らかの理由で次の拠点に時間通りに到着できず、かつ予約無し車両を受け付けない拠点の場合、予約を取り直す必要がある（結果として別日の運行にならざるをえない）	使用者 （配車係・ ドライバー）	✓ 何らかのトラブルにより前の作業が遅れている場合、時間通りに到着しても、予定通りに作業を開始できないケースがある

出典：国土交通省「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業報告書」より抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001615133.pdf>

仕様3 | システム実態調査 | さらなる普及・浸透に向けた課題 | バス予約受付システム

バス予約受付システムの導入効果を最大化するためには、

①システム導入後の目標像の設定 ②運用方法に関する関係者間の協議が前提となる

バス予約受付システムの効果を最大化するための前提

これらを実施した上で導入した事例も多く見られる

## ① システム導入後の目標像の設定

- バス予約受付システムは、物流効率化に資する「ツール」であり、「導入するだけで、必ず成果があらわれる」わけではない
- ありがたい姿を事前検討の段階で明確にし、その実現のために用いられることが期待される
- 荷待ち時間の現状が可視化されていない場合、まずは現状を可視化することが望ましい
  - ✓ 例：バスを予約制にすべきか判断すべく、まずは受付システムのみ導入し、荷待ち時間を可視化することも考えられる

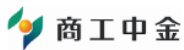
## ② 運用方法に関する関係者間の協議

- バス予約受付システムの導入・運用にあたっては、各拠点の実情に合わせた運用が必要
  - ✓ 例：パレット〇〇枚あたり■分等の、標準的な荷役時間の設定（その設定のためのデータ整理が導入前に必要であり、データが無い場合は、まずはそのデータの取得・整理が必要と考えられる）
- 導入する拠点（倉庫）のみの都合を考慮したルール設定は、物流事業者の疲弊を引き起こし、導入による荷待ち時間削減を狙ったはずが、物流事業者から敬遠される結果を招きかねない
- よって、導入前も導入後の運用段階でも、導入効果を最大化するために、**導入拠点の責任者と物流事業者が十分に対話し、運用ルールを絶えず見直すことが必要**
  - ✓ 荷受人の都合に加え、物流事業者の意見も把握した上で見直す必要がある
  - ✓ また、運用ルールの更新は荷受人やシステムベンダーが協力し、周知することが期待される
- なお、導入前から続いていた課題が、システム導入によって顕在化・悪化した例も見られる
  - ※ 既存の課題が、わかりやすく形で可視化された（新たに引き起こされたわけではない）例もある
    - 例：荷受量に対してバス数が不足
      - ⇒ 従来は長時間の荷待ち時間が発生していたが、導入により、そもそも予約が確保できなくなった
    - ※ フォークリフトオペレーターの増員やバス追加等、バス予約受付システムの導入以外が最適な解決策、というケースも存在する。真の課題はなにか、バス予約受付システムが最適な課題解決の手段か、という点を十分に検証する必要がある

出典：国土交通省「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業報告書」より抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001615133.pdf>

<協議会スポンサー>



一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

<https://unyu.co/>

E-mail [unyu.co@wingarc.com](mailto:unyu.co@wingarc.com)

TEL 03-5962-7370

