

16:20~16:50

**発着荷主のための「新物流2法」セミナー  
来年の施行に向けて求められる荷主の行動変容  
その具体的な解決策や事例のご紹介**

2024年9月12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**

- 一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会（TDBC）の活動とその公開
- 物流の2024年問題の背景とその解決に向けて
- 求められる行動変容（義務、努力義務）に対する具体的な解決策や事例のご紹介
- 出典および参考資料



# 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://tdbc.or.jp/working-group/>



# TDBC Forum 2024 2024年7月5日開催

<https://tdbc.or.jp/forums/2024/>



運輸デジタルビジネス協議会  
TDBC  
～持続可能な運輸業界を目指し、あらたな未来へ～

## TDBC Forum 2024

改正改善基準告示と時間外労働規制、  
そして物流2法改正は何をもたらすのか？

2024.7.5 13:00~17:00  
オンライン開催 (参加無料・事前登録制)

このご案内は、公開されている社名、代表者様宛てに送付させていただきます OPEN

## 運輸安全・物流DX EXPOとの連携 「TDBCパビリオン」展示

運輸安全・物流DX EXPO  
事前登録 (来場無料) English  
開催概要 出展社情報 セミナー 出展社の掲載へ/プレス 会場アクセス

### 「物流2024年問題」に よく効くデジタル 特効薬あります!

5/29(水)-5/31(金)

運輸・物流業界向けソリューションの専門展示会

<https://www.truckexpo.jp/2024/index.html>



### プログラム

※プログラム内容が変更になる可能性があります。予めご了承ください。

**基調講演** 経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課長 兼 物流企画室室長 中野 剛志 氏

**特別講演** 国土交通省 物流・自動車局 安全政策課 専門官 奥平 賢治 氏  
名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤 博和 氏

**ワーキンググループ 成果報告**

- WG01 「事故撲滅と実現のための管理者、乗務員教育」 ロジスティード(株)、ジャパン・トゥエンティワン(株)、矢崎総業(株)
- WG02 「健康経営の推進と健康課題解決」 中日臨海バス(株)
- 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」 (株)デンソー、(株)電通総研
- 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」 菱木運送(株)
- 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」 (株)首都圏物流
  - 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」 AGC(株)
  - 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」 (株)アスア
- 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」 (株)新宮運送
- 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」 伊藤忠商事(株)
- WG08 「無人AI点呼実現への挑戦」 大河原運送(株)
- 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」 (株)セイリョウライン

**セッション** 株式会社サンライズ物流 & 一般社団法人サステナビリティ・DX推進協議会  
遠州トラック株式会社 & 株式会社アスア  
北海道物流研究会 & 株式会社traevo  
中部興産株式会社 (パローホールディングス)  
サントリーホールディングス株式会社  
TDBC会員事業者 & TDBC

**スポンサー各社のソリューション紹介**



中野 剛志 氏



奥平 賢治 氏



加藤 博和 氏

# TDBCシヨールーム（ホームページ）



TDBC 活動アーカイブ ワーキンググループ フォーラム ソリューション

TDBCについて 事務局レポート お知らせ&メディア掲載 [入会のご案内](#)

NEWS 2024.08.30 流通ネットワーク [寄稿記事] 伝票電子化が切り開く未来(ウイング... 2024.08.30 流通ネットワーク [特別レポート] 物流関連2法成立と適正な運賃... 2024.08.30 近代中小企業 KinChu SDXC、知らないと大損をする!設備投資計画の...



走り出そう **新しい未来に**

PLAY TDBC MOVIE

**TDBC Forum 2024**  
改正改善基準告示と時間外労働規制、  
そして物流2法改正は何をもたらすのか?  
2024.7.5 13:00~17:00  
オンライン開催 (参加無料・事前登録制)

TDBCホームページ  
<https://tdbc.or.jp/>



- **トラックドライバーの労働環境**  
労働時間が約2割（年間400時間）長く、賃金が1～2割安い
- **働き方改革関連法での時間外労働時間の制限**  
自動車運転の業務の場合、年間960時間以内に制限（一般則720時間）  
→ 受託できる業務が減る
- **改正改善基準告示の施行（拘束時間の制限、1日の運転時間等の制限）**  
→ 長距離輸送ができなくなる
- **積載率の低下（約60%から40%を切る状況に）**  
→ 1.5倍のトラックドライバーと車両が必要に



**輸送力が2024年には約14%、2030年には約34%が不足  
国民生活や経済に大きな影響が**

**長時間労働、低賃金の要因はこれまでの悪しき商慣行**

- 1運行当たり、荷待ち 1時間34分、荷役作業時間 1時間29分
- 荷待ち、荷役作業等について適正な運賃・料金が収受できていない
- 燃料費などの価格転嫁は27業種で最下位（物流事業者負担）
- 多重下請け構造（6～7次請けと運賃の中抜き）
- 積載率の低下 = 売上当たりの物流コストの上昇 → 運賃コスト圧縮指向



**これらは物流事業者だけの努力では解決できない**



**我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議  
物流革新に向けた政策パッケージ/物流革新緊急パッケージ**

# 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント（案）

令和5年6月2日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

資料1



- 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。

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)

## 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**適正運賃收受・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

### (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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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<sup>(※)</sup>
- 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：</b>			<b>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

2024年初	・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化
2023年末まで	・ 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
速やかに実施	・ 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



「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」の可決成立、公布（2024年5月15日）

## 物資の流通の効率化に関する法律 （物流効率化法）

- 荷待ち、荷役時間の把握と短縮
- 積載率の向上
- 中長期計画の作成等
- 物流統括管理者の選任

## 貨物自動車運送事業法 （運送事業法）

- 運送契約を締結するときは、運送の役務の内容及びその対価等を書面に記載して相互に交付（適正な運賃の収受）
- [元請]実運送体制管理簿、下請管理等

# 新物流2法での義務化、努力義務化

	発着荷主	貨物自動車運送事業者等 (元請事業者)
全事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>• 運送ごとの貨物の重量の増加のための措置 (物)</li><li>• 運転者の荷待ち時間等の短縮のための措置 (物)</li><li>• 運送契約を締結するときは、運送の役務の内容及びその対価等を書面に記載して相互に交付 (運)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 運送ごとの貨物の重量の増加のための措置 (物)</li><li>• 運送契約を締結するときは、運送の役務の内容及びその対価等を書面に記載して相互に交付 (運)</li></ul> <p><b>元請事業者</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 下請事業者に係る運送事業の健全な運営の確保に資するための「健全化措置」を講ずる (運)</li><li>• 実運送体制管理簿を作成等 (運)</li></ul>
輸送能力等が一定以上で国土交通大臣等の指定を受けた者 (特定事業者) 自動車利用運送事業の規模が省令で定める規模以上 (特別一般)	<p><b>特定荷主</b> 上記に加えて</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>中長期計画を作成等 (物)</u></li><li>• <u>物流統括管理者を選任等 (物)</u></li></ul>	<p><b>特定貨物自動車運送事業者等</b> 上記に加えて</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>中長期計画を作成等 (物)</u></li></ul> <p><b>特別一般貨物自動車運送事業者 (貨物自動車利用運送)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>運送利用管理規程の作成等、利用運送管理者の選任等 (運)</u></li></ul>



# 新物流2法の求める荷主の行動変容

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」の可決成立、公布（2024年5月15日）

## 物資の流通の効率化に関する法律 （物流効率化法）

- 荷待ち、荷役時間の把握と短縮
- 積載率の向上
- 中長期計画の作成等
- 物流統括管理者の選任

## 貨物自動車運送事業法 （運送事業法）

- 運送契約を締結するときは、運送の役務の内容及びその対価等を書面に記載して相互に交付（適正な運賃の収受）
- [元請]実運送体制管理簿、下請管理等

新しい標準的な運賃の告示  
標準貨物自動車運送約款の一部改正

# 改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール【想定】

- 2024年4月26日 法案成立
- 2024年5月15日 法律公布

## 下位法令検討プロセス

- 2024年 6月28日 第1回審議会（審議事項、考え方の整理）
- 2024年 7月以降 （事務局にて業界ヒアリング）
- 2024年 8月頃 第2回審議会（骨子案の提示）→パブリックコメント
- 2024年 10月頃 第3回審議会（とりまとめ案の提示）
- 2024年11～12月頃 政省令等の案の作成
- 2025年1月 政省令公布
- 2025年度～ 法律・政省令の施行①（努力義務・判断基準 等）  
（2025年度中）各事業者による貨物重量の算定
- 2026年度～ 法律・政省令の施行②（特定事業者の措置  
[特定事業者の指定、中長期計画の提出・物流統括管理者の選定 等]）
- 2027年度～ 法令に基づく定期報告の提出開始

出典：TDBC  
Forum 2024 基調  
講演（2024年7月  
5日開催）  
経済産業省「『物  
流の2024年問  
題』等への対応に  
ついて」発表資料  
からの抜粋  
（p.12）

<https://tdbc.or.jp/docs/forums/2024/keizai.pdf>



● 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

出典：国土交通省「新たなトラックの標準的運賃を告示」（2024年3月22日）

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001732088.pdf>

## 1. 荷主等への適正な転嫁

### <運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

### <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**「積込料・取卸料」**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→		2,180円
	手荷役の場合	→		2,100円

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を收受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請け手数料」（運賃の10%を別に收受）を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

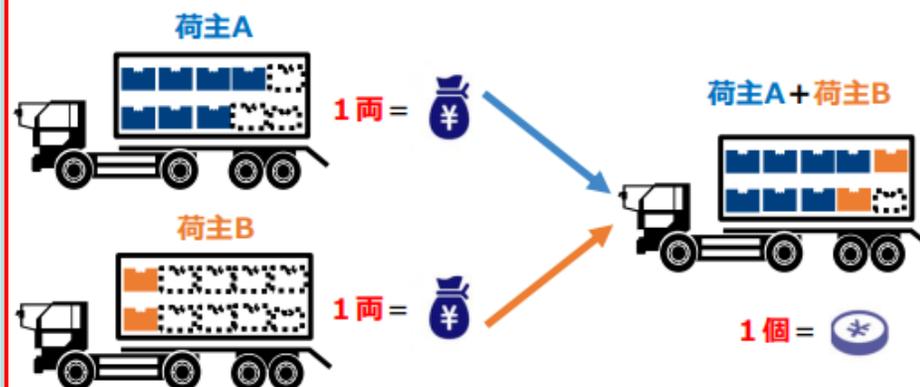
### <契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### <「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】

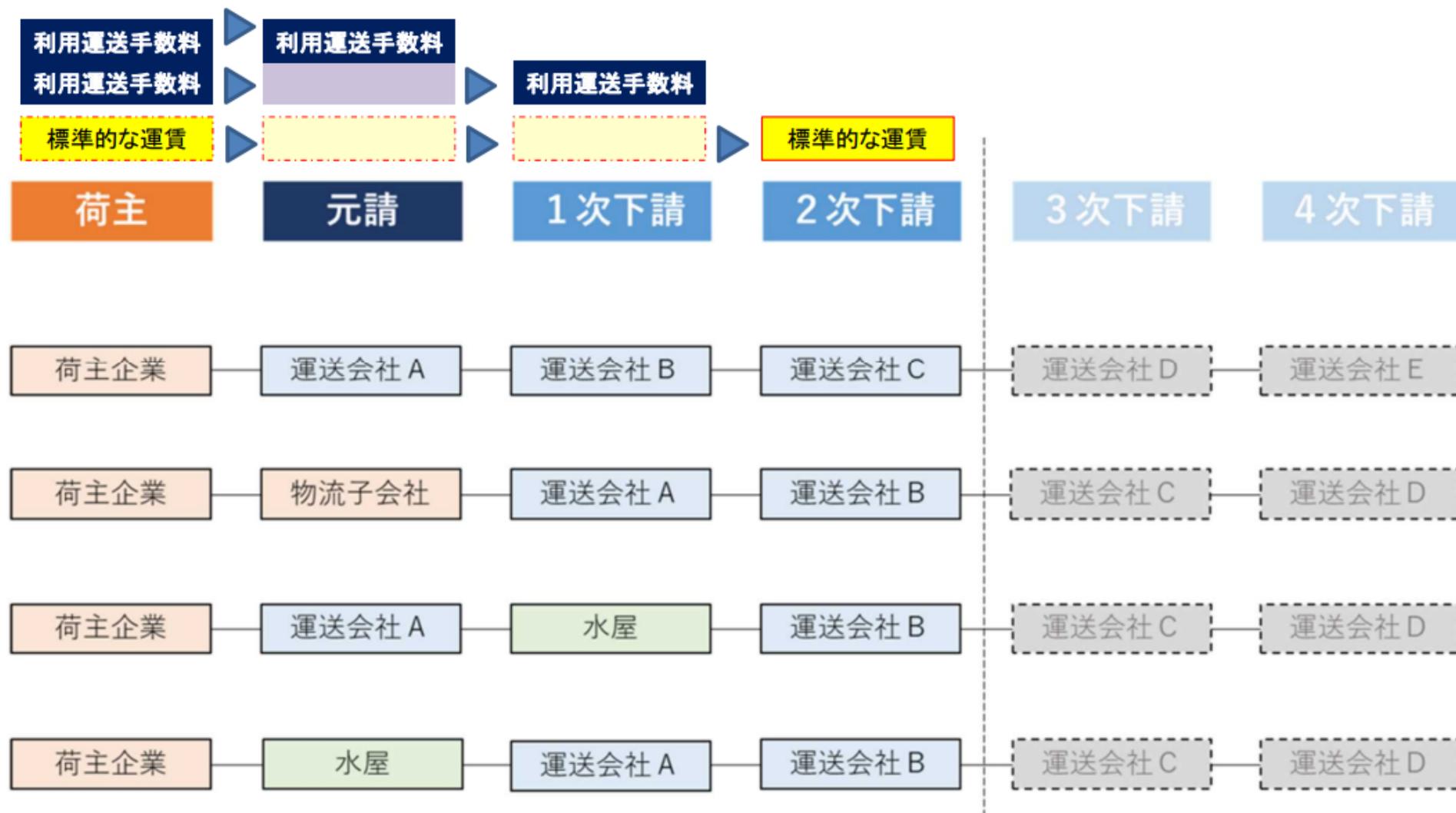


- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

### <その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

<https://www.tdbc.mlit.go.jp/c/hugoku/content/000324094.pdf>

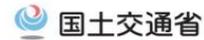


(公財)全日本トラック協会HPより



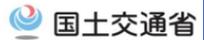
# 法制化での国会での審議状況、付帯決議

## 国会での審議の状況 (衆議院での質疑より)



- Q. 物流効率化の努力義務が守られなかった場合どうするのか。(4/3衆国交委 自民 泉田議員)
- A. 一定規模以上の荷主事業者に対して物流効率化に関する中長期計画の策定・実施状況の報告を義務付け、取組が不十分な場合は勧告・命令を行い実効性の確保を図る。(政府参考人)
- Q. 実運送体制管理簿の作成が多重下請構造の是正につながるメカニズムは (4/3衆国交委 自民 泉田議員)
- A. 実運送体制管理簿は、誰が、何次請けとして、何を、どこからどこまで運送したのか、これらを荷主ごとに整理して記載する管理簿。元請事業者に作成が義務付けられる。(作成した実運送体制管理簿は、荷主が閲覧、謄写の請求可能)。
- 新たな標準的運賃で下請手数料を設定。元請事業者は、実運送事業者が収受すべき運賃に手数料の合計を上乗せした金額を荷主に求める、一方、荷主は、運送コストを適正化すべく、過度な下請構造の回避を運送事業者に求めることとなって、多重下請構造の是正が図られる。(政府参考人)
- Q. 運賃収受、価格転嫁、このための義務づけ、誰に何を義務づけるのか (4/3衆国交委 自民 泉田議員)
- A. 以下の組み合わせにより実運送事業者が適正運賃を収受できるように全力を尽くす。  
元請事業者：実運送体制管理簿の作成を義務づけ。  
トラック事業者等：下請に出す行為の適正化に関して努力義務や義務を課す。  
荷主、トラック事業者等：運送契約の締結に際して書面交付等の義務を課す。  
トラックGメン：書面化された契約を見て悪質な荷主等への是正指導を行う。(政府参考人)
- Q. 何を着荷主側に、つまり、受け取る側の荷主に努力義務として求めていくのか (4/3衆国交委 自民 泉田議員)
- A. 着荷主にも、発荷主と同様の物流効率化に向けた努力義務や義務を課す。荷待ち、荷役時間の削減について改善が見られない場合などには、国として必要な指導・助言を行う。また、事業者の取組状況について、個社名を含めて調査、公表を実施するという事も考えている。(政府参考人)

## 国会での審議の状況 (付帯決議)



流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律付帯決議

- トラック運送事業について、時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃収受の実現や物流効率化等の労働環境改善に向けた実効性のある取組を一層強力に推進すること。その上で、トラックドライバーの人材の確保及び育成のための支援策を講じること。
- 貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃を毎年見直し、当該運賃の効果について検討し、その在り方も含め適時適切な見直しを行うとともに、トラック運送事業者が当該運賃を活用して行う荷主との適正な運賃交渉と適切な価格転嫁を実現すること。また、実運送事業者における標準的な運賃の収受及び荷待ち時間の短縮等の状況について調査し、公表すること。その結果を踏まえ、トラックドライバー賃金の全産業平均並みの引上げができるよう、必要な措置を講じること。
- 国土交通省のトラックGメン、公正取引委員会等、関係行政機関に加え、労働者団体を含む関係団体との更なる連携強化を図るとともに、悪質な荷主等への監視を強化すること。また、市場運賃を度外視した安価な運賃で事業者を募ること、事業を請け負うことに対する関心を強め、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。さらに、当該関係行政機関等において情報収集と共有を図り、貨物自動車運送事業法に基づく勧告及び公表等を積極的に行うこと
- トラックGメンの機能を強化し、荷主や元請事業者等への是正指導を徹底すること。これに向け、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用し、貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主や元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完する体制について、調査員証の発行などにより、強化、明確化を図ること。またトラック運送事業の近代化や、物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすることや、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の業務の拡大や体制の抜本強化について、検討を進めること。

出典：国土交通省 中国運輸局

「トラックGメン オンライン説明会 (第1回～第9回) 資料」公開ページ

[https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/00001\\_01739.html](https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/00001_01739.html)

今回の物流関連2法に関する質疑、付帯決議が掲載された資料からの抜粋

<https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/content/000325824.pdf>

# 新物流2法の求める荷主の行動変容

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」の可決成立、公布（2024年5月15日）

## 物資の流通の効率化に関する法律 （物流効率化法）

- 荷待ち、荷役時間の把握と短縮
- 積載率の向上
- 中長期計画の作成等
- 物流統括管理者の選任

## 貨物自動車運送事業法 （運送事業法）

- 運送契約を締結するときは、運送の役務の内容及びその対価等を書面に記載して相互に交付（適正な運賃の収受）
- [元請]実運送体制管理簿、下請管理等

新しい標準的な運賃の告示  
標準貨物自動車運送約款の一部改正

トラックGメン（荷主勧告制度）  
公正取引委員会（物流特殊指定、下請法改正検討）

# トラックGメンによる是正指導

## ■ 全国で162名のトラックGメンが悪質な荷主・元請事業者等の是正指導

出典：国土交通省「トラックGメン」について

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000116.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html)

### トラックGメンによる悪質な荷主等への是正指導

貨物自動車運送事業法付則第1条の2に基づき、荷主等への働きかけ等を実施。

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

要請

要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

#### 長時間の荷待ち



#### 運賃・料金の不当な据置き



#### 無理な運送依頼



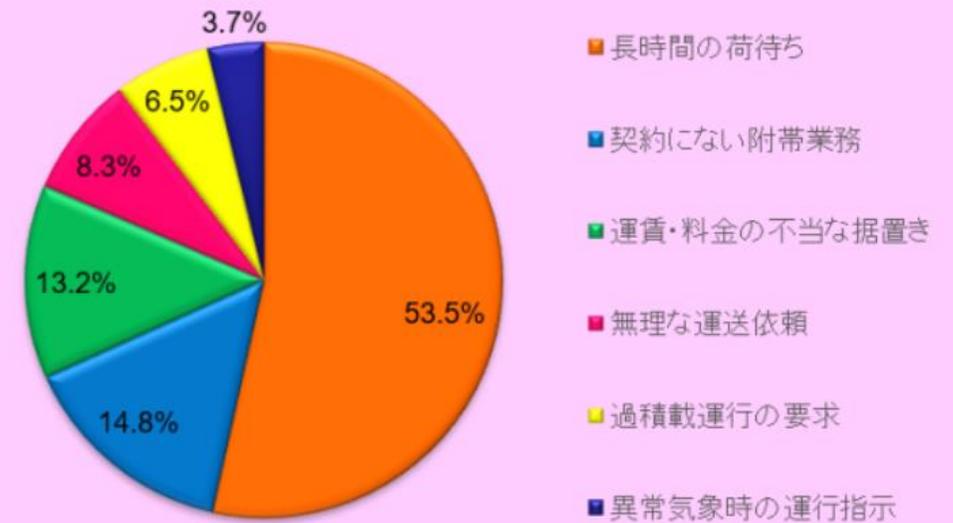
#### 過積載運行の要求



#### 異常気象時の運行指示



### 荷主起因の違反原因行為の割合



第三十七条 第一種荷主は、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を委託する場合（中略）には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を凶るため、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

一 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せその他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定すること。

二 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。

三 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具（貨物自動車に積み込むものに限る。第三項において同じ。）を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置

<https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/213/pdf/s0802130192130.pdf>

# バス（トラック）予約受付システムの事例

## A社によるトラック予約受付システムの取組

**予約システム導入前**

早く並んで早い順番を取りたい…

並んでいる順番で荷役するので事前に貨物を降ろす順番が分からない…

列が長くなるかもしれないから、間に合わないかもしれない…

**順番待ちによる渋滞・待ち時間が発生**

物流拠点

(受付順)	1	2	3	4	5	6	7	...
6:00	トラック							
7:00	トラック	トラック	トラック					
8:00	トラック							
9:00	トラック	トラック						
10:00	トラック							
11:00	トラック	トラック						
12:00	トラック							
13:00	トラック	トラック						
14:00	トラック							

1台あたり平均待機時間: 83分  
倉庫の1時間あたり取扱貨物数: 659個

• 受付順で処理されるため、多くは受付開始と同時に車両が集中  
• 8割超の車両が待機時間1時間超え

**予約システム導入後**

インターネット

状況表示

A社の次はB社の荷役になるので、準備をしておこう

物流拠点

11:00 予約 ③  
10:30 予約 ②  
10:00 予約 ①

C社 → B社 → A社

10時に着けばいいんだ!

**待ち時間が減り、効率化**

(受付順)	1	2	3	4	5
6:00	トラック	トラック	トラック		
6:50	トラック	トラック	トラック		
7:40	トラック	トラック	トラック		
8:30	トラック	トラック	トラック		
9:20	トラック	トラック	トラック		
10:10	トラック				
11:00	トラック				
11:50	トラック				
12:40	トラック				

1台あたり平均待機時間: 24分 (約70%削減)  
倉庫の1時間あたり取扱貨物数: 833個 (約20%増加)

予約対応の場合、到着車両が分散化され、待機時間1時間超の車両の待機時間が1時間以内に収まった。

出典：国土交通省  
「トラック予約受付システム」の導入事例  
<https://www.mlit.go.jp/common/001182131.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」**

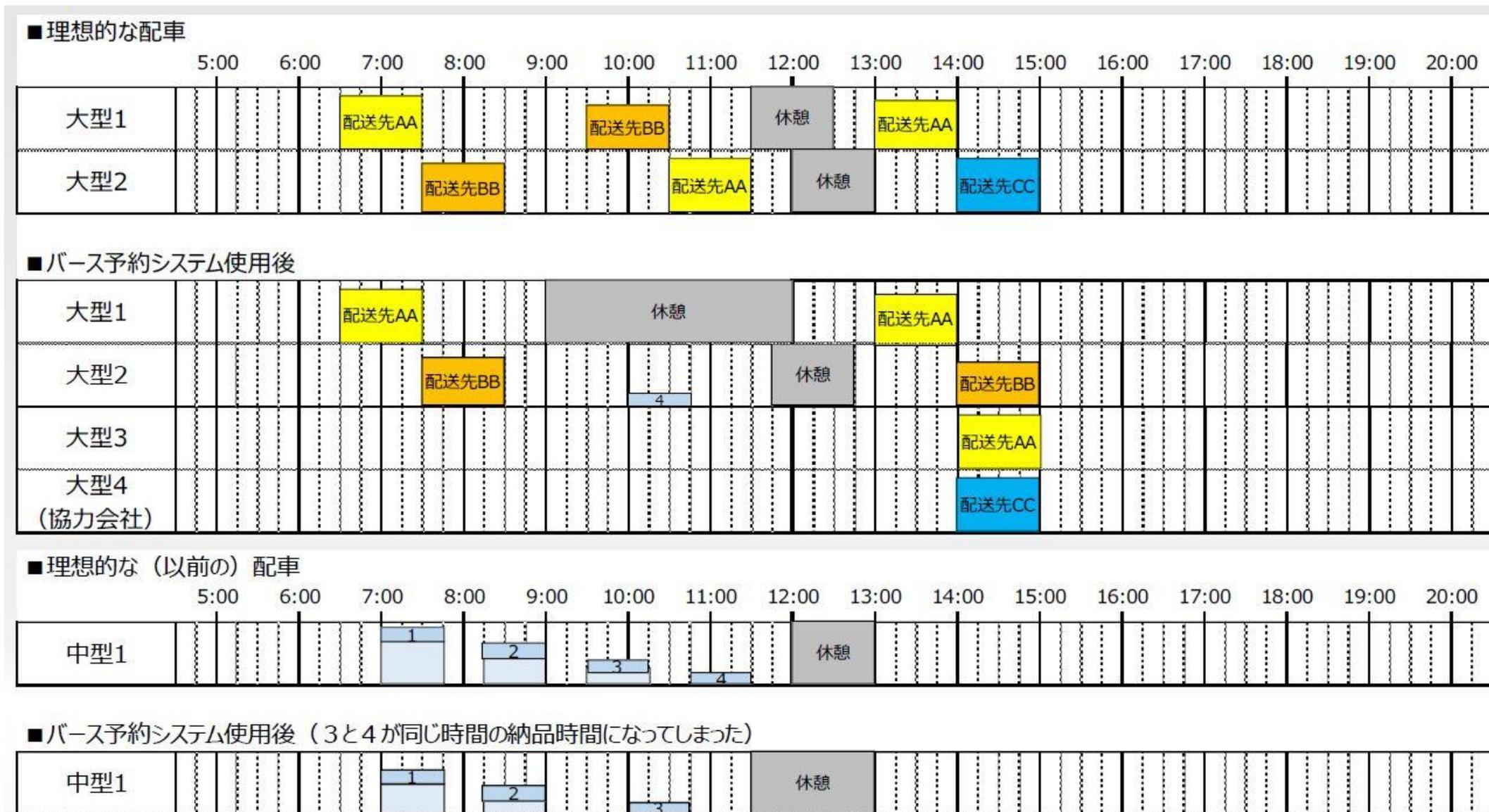
**WG08 「無人AI点呼実現への挑戦」**

**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://tdbc.or.jp/working-group/>

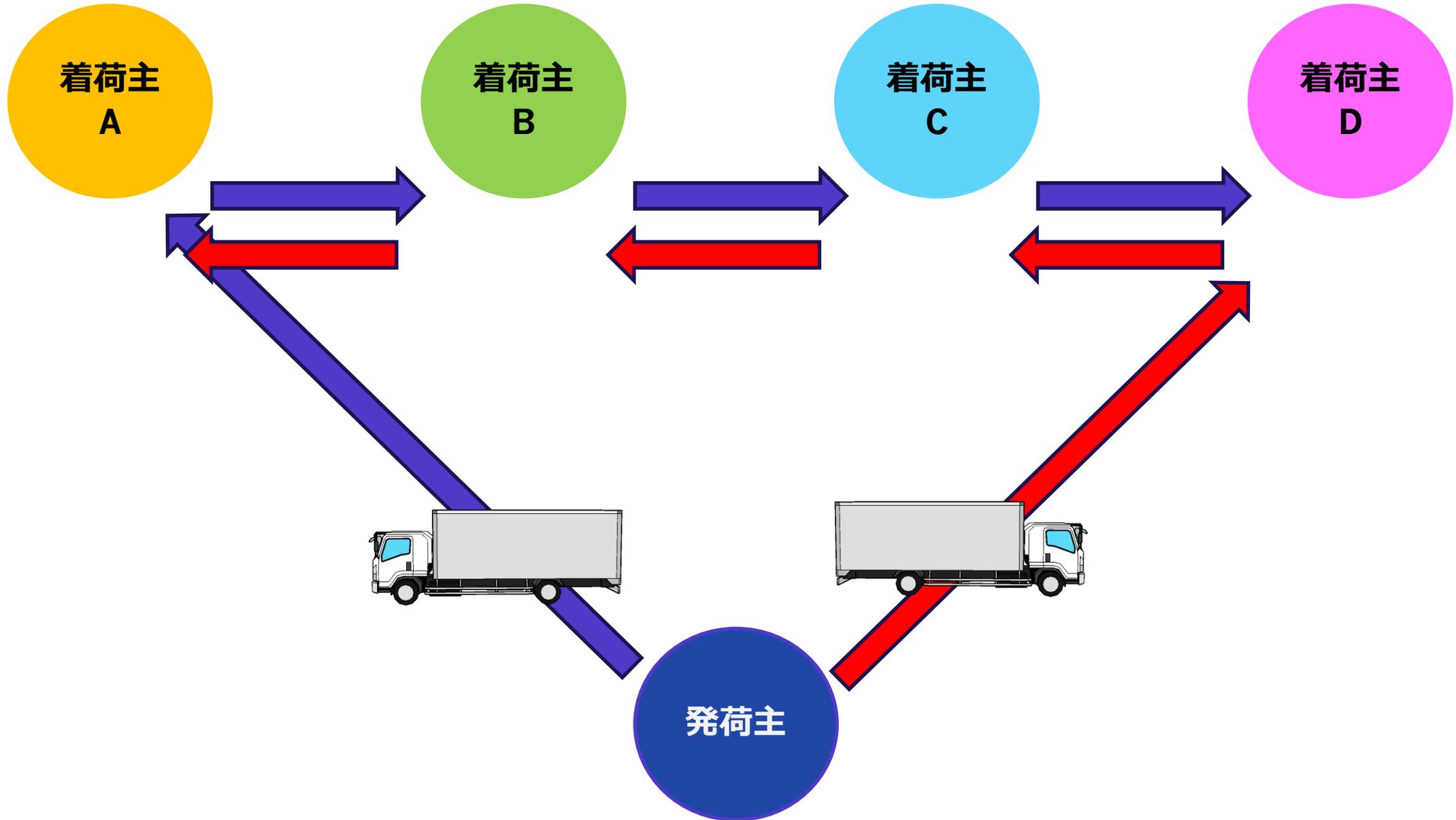


# バス予約受付システム導入による弊害例

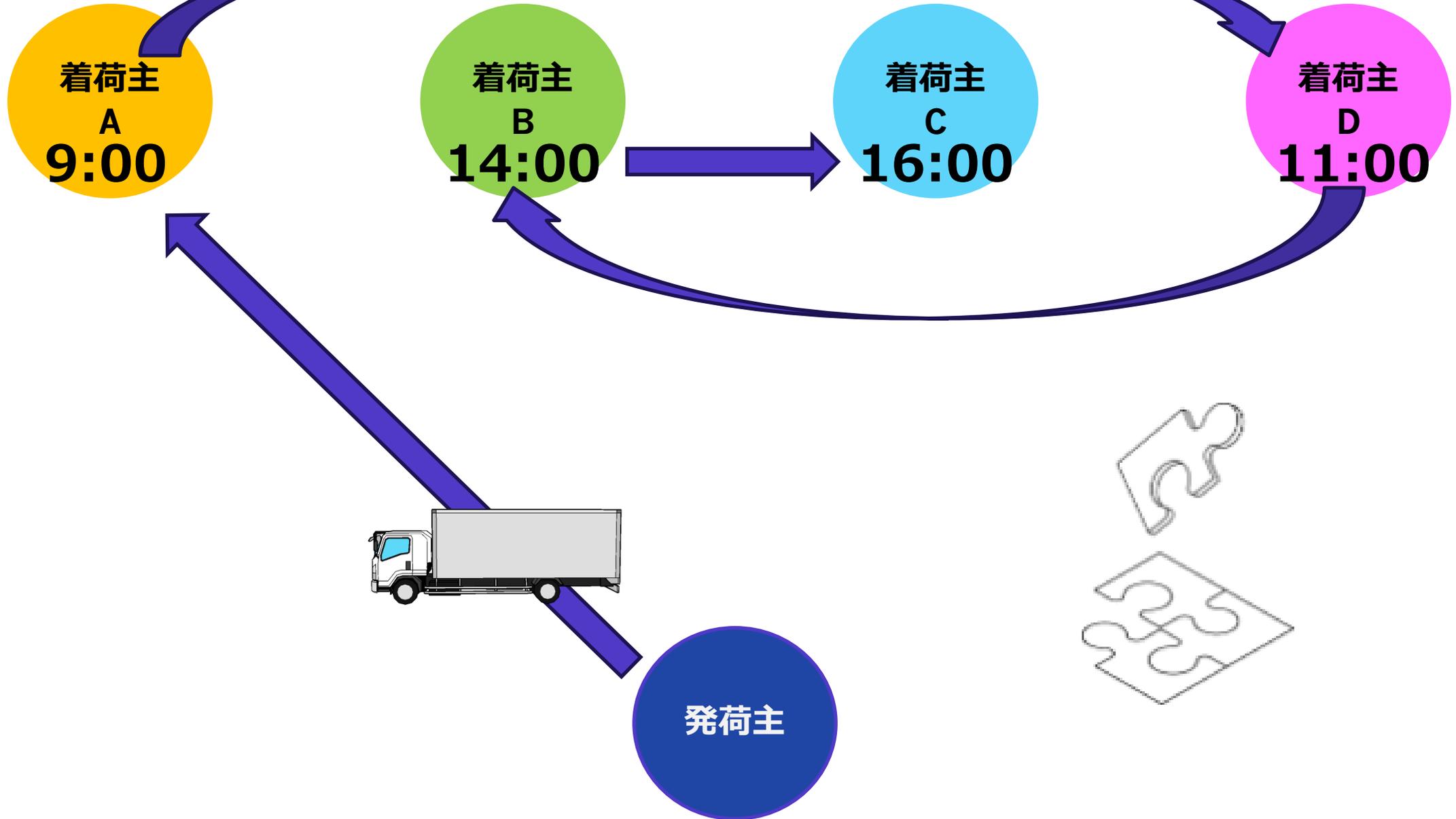


- 荷主毎にバス予約受付システムが異なり（多画面問題）、運用ルールも異なっている。
  - バス予約、管理のための新たな工数が発生
  - アンサーバックによる再配車等が発生
  - バス予約による新たな待機の発生
- 複数力所荷積み、複数力所荷卸しの場合に予約時間前提の配車、経路となり非効率が発生する。  
（労働時間、積載率、CO2排出量）
- 物流関連2法対応での、バス予約受付システムの普及
- 待機時間の付け替え（荷主都合から物流事業者都合に）

# 1力所積み、複数力所卸しの場合



# 1力所積み、複数力所卸しの場合



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

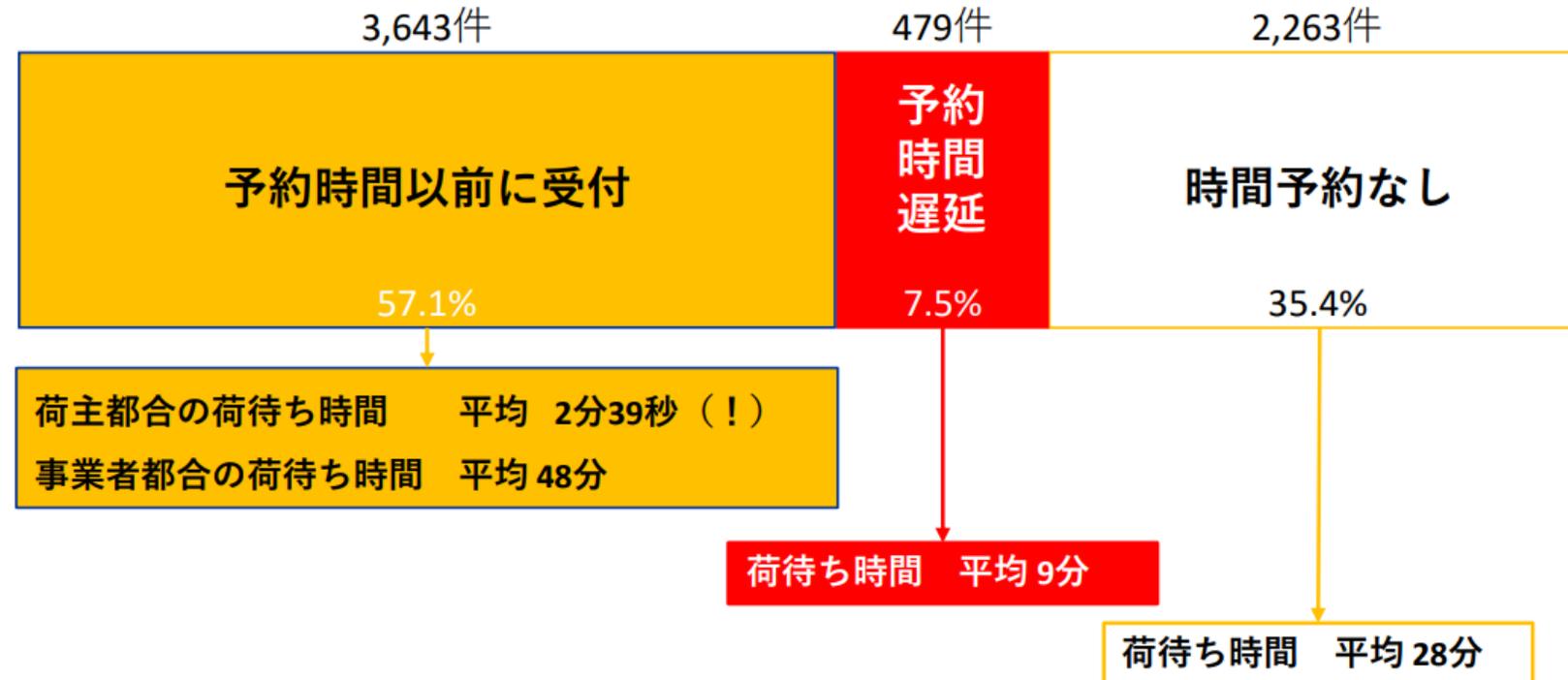
- バス予約受付システムの導入・運用にあたっては、各拠点の実情に合わせた運用が必要
  - ✓ 例：パレット〇〇枚あたり■■分等の、標準的な荷役時間の設定（その設定のためのデータ整理が導入前に必要であり、データが無い場合は、まずはそのデータの取得・整理が必要と考えられる）
- 導入する拠点（倉庫）のみの都合を考慮したルール設定は、物流事業者の疲弊を引き起こし、導入による荷待ち時間削減を狙ったはずが、物流事業者から敬遠される結果を招きかねない
- よって、導入前も導入後の運用段階でも、導入効果を最大化するために、導入拠点の責任者と物流事業者が十分に対話し、運用ルールを絶えず見直すことが必要
  - ✓ 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>

# 荷主会員のバース予約システムデータ分析

## バース予約システムにおける荷主都合の荷待ち時間 (2023年7月~9月 6,385件)



出典：TDBC Forum 2024 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」ワーキンググループ発表資料からの抜粋

<https://tdbc.or.jp/docs/forums/2024/wg04.pdf>

## 着荷主側での取り組み事例

- 物流に対する積極的な改善意志と行動
- キャパシティマネジメント  
(荷受け量に対するバースの受入れ可能量の改善)
- 物流事業者との定例での改善協議の実施
- 時間指定なしでの予約が可能な体制、予約優先の徹底  
(物流事業者側の効率化等の都合を考慮)
- ドライバーとの連携による現場対応  
(物流事業者予約遅延時に後続の影響を減らすための順序変更など現場での柔軟な対応)
- 予備バース、荷役作業時間の見直しなどの継続的な改善



# TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」



## TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」

<https://tdbc.or.jp/pages/zeroguide/>

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」draft\_20240705

### TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」

バス予約システム導入効果の最大化等により荷待ち時間をゼロに  
(Draft\_20240705 版)

一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

Copyright (C) 2024 General Incorporated Association  
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

1 / 52

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」draft\_20240705

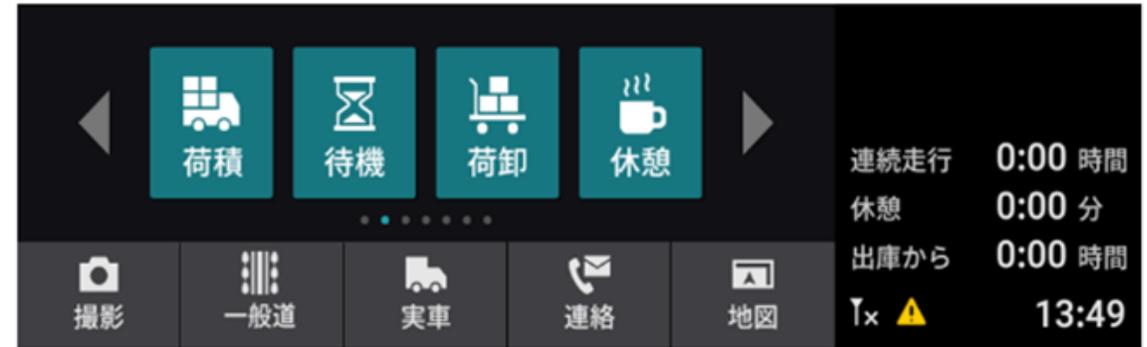
#### 【目次】

TDBCの概要と「荷待ち時間ゼロガイドライン」について	p.3
1. 物流の2024年問題と物流関連2法改正の経緯	p.3
(1) 物流の2024年問題とは、	p.3
(2) 物流革新に向けた政策パッケージ	p.7
(3) 物流関連2法の改正	p.10
(4) 改正物流2法での荷待ち時間等に関する努力義務等	p.12
(5) 積載効率についての努力義務	p.12
(6) トラックGメンによる悪質な荷主・元請事業者等の是正指導	p.12
(7) 新たなトラックの標準的運賃の告示	p.15
(8) 荷待ち時間と事業者都合待機、荷主都合待機の定義	p.16
2. 荷待ち時間の削減、まずは現状把握から	
(1) 荷主事業者側の荷待ち時間等の把握状況	p.20
(2) 事業者側での荷待ち時間等の把握と削減の取り組み	p.21
3. バス予約システムの概要と活用事例	
(1) 改正物流2法とバス予約システム	p.25
(2) バス予約システム活用事例	p.26
4. バス予約システムの運用等で、事業者側で発生するさまざまな課題と解決策	
(1) 希望する時間での予約が取れない	p.30
(2) バス予約時間を前提とした配車、経路、増便による非効率の発生	p.30
(3) バス予約システムの運用上の課題	p.32
(4) バス予約システムでの予約作業の工数発生やアンサーバック方式によるによる 更なる工数や非効率の発生	p.32
5. バス予約システム導入検討にあたりぜひ活用して欲しい資料	p.34
6. バス予約システムの導入等のプロセスや導入評価方法について	p.36
7. バス予約システム以外での解決方法	p.38
8. TDBCとしてのバス予約システムに対する考え方	p.39
9. 荷待ち時間ゼロに貢献するDXソリューション例	p.41
10. 最後に	p.46
出典関係資料一覧	p.48
今回のガイドライン作成で協力いただきました企業等	p.51

Copyright (C) 2024 General Incorporated Association  
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

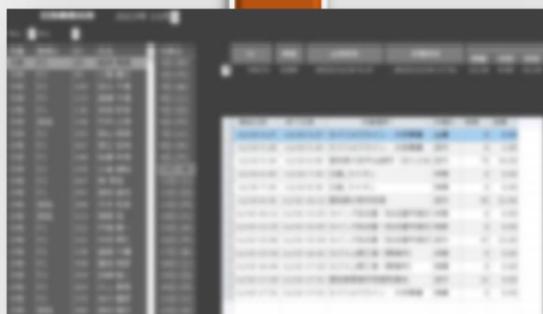
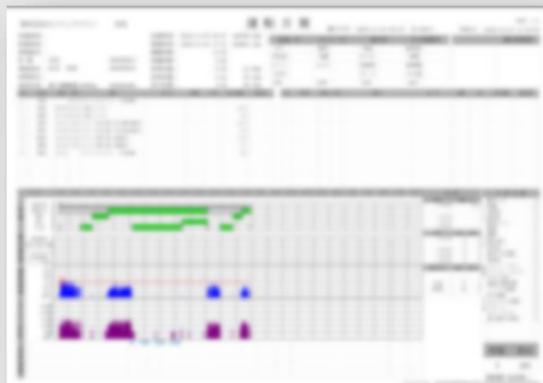
2 / 52

# 通信型デジタル式運行記録計（業務記録機能付き） TDBC



- 業務記録（待機、荷積、荷卸、休憩等）
- 運行記録（瞬間速度、走行距離、走行時間）
- その他GPS情報（緯度・経度）
- これらをリアルタイムに取得することが可能

# デジタコ（デジタル式運行記録計）の活用



日付	車両ID	作業名	開始時間	終了時間	作業場所	荷役	待機時間	配車No	数量	待機と荷役の合計	乗務員1人当りの許容時間 待機1時間+荷降2時間×人数	希望補償時間
11/07 (火)	6178	荷積	9:52	11:17	荷主AA		1:25					
	6178	走行	11:17	12:46	荷主AA		0:00					
	6178	荷卸	12:46	15:05	配送先BBBBBB		2:18	71	507			
	6178	走行	15:05	16:46	配送先BBBBBB		0:00					
	6178	帰庫	16:46	16:46	セイリョウライン_小牧車庫		0:00					
	5838	荷積	8:24	9:28	荷主AA		1:04					
	5838	走行	9:28	10:52	荷主AA		0:00					
	5838	待機	10:52	12:32	配送先BBBBBB		0:00					
	5838	荷卸	12:32	14:58	配送先BBBBBB		2:26	70	1,055			
	5838	走行	14:58	16:15	配送先BBBBBB		0:00					
5838	帰庫	16:15	16:15	セイリョウライン 小牧営業所		0:00				6:23	6:00	0:23
11/10 (金)	6309	待機	6:50	7:34	荷主AA		0:00					
	6309	荷積	7:34	8:36	荷主AA		1:02					
	6309	走行	8:36	10:12	愛知県小牧市舟津		0:00					
	6309	待機	10:12	13:25	配送先BBBBBB		0:00					
	6309	荷卸	13:25	15:05	配送先BBBBBB		1:40	69	623			
	6309	走行	15:06	15:54	配送先BBBBBB		0:00					
	998	荷積	10:24	11:38	荷主AA		1:13					
	998	走行	11:38	11:41	荷主AA		0:00					
	998	走行	11:41	12:29	愛知県小牧市小木東1丁目		0:00					
	998	待機	12:29	14:24	配送先BBBBBB		0:00					
998	荷卸	14:25	16:46	配送先BBBBBB		2:21	70	619				
998	走行	16:53	18:37	愛知県名古屋市港区神宮寺2丁目		0:00						
998	帰庫	18:37	18:37	セイリョウライン_小牧車庫		0:00				8:50	6:00	2:50



# スマホアプリケーションによる把握と提案

## 荷主及び待機場所別、待機詳細

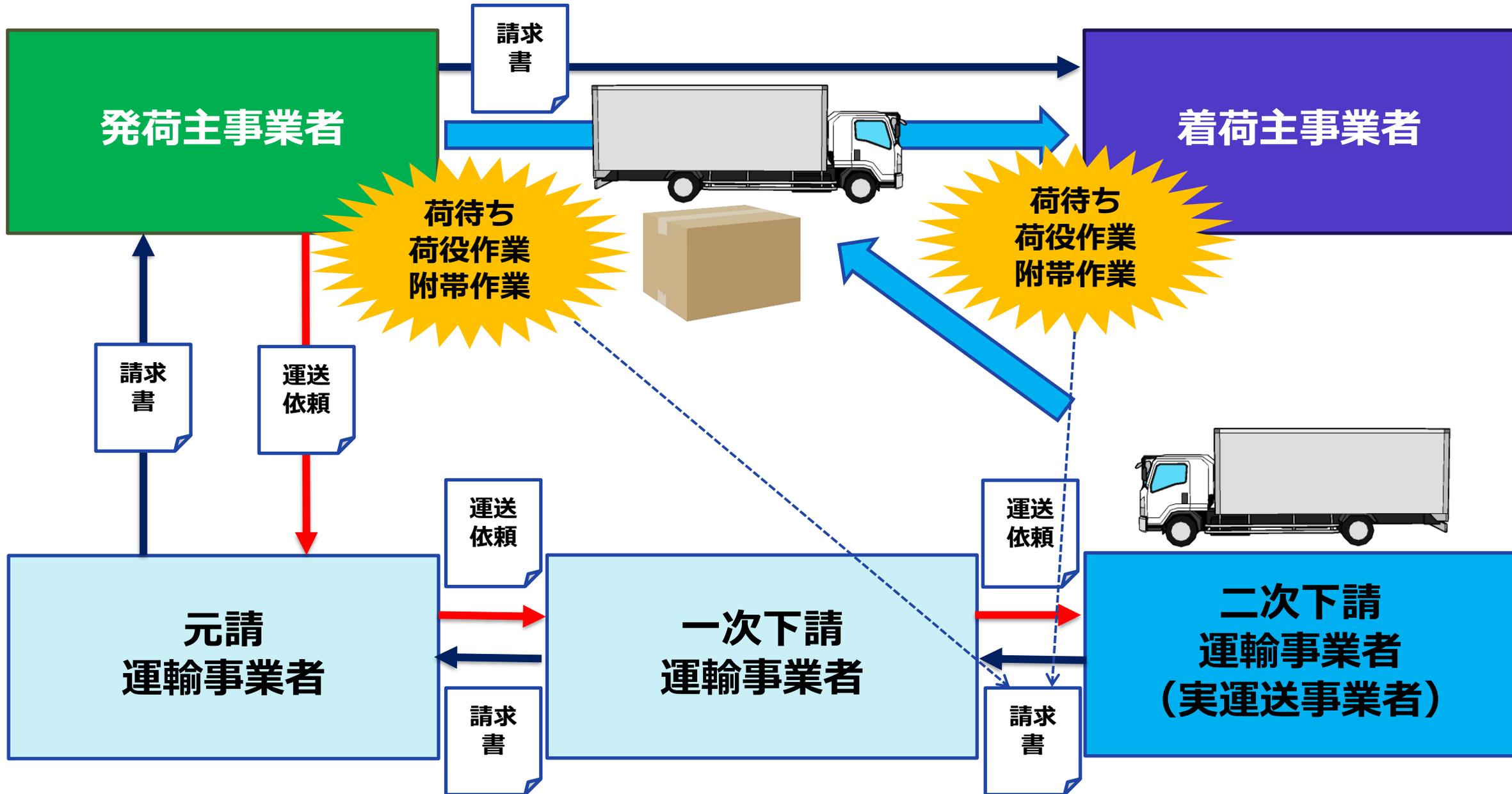
荷主 ○○○○ 待機場所 ○○物流センター **営業開始時刻 8:00** (集計期間 6/1~6/15)

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/橋岡	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/録田	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

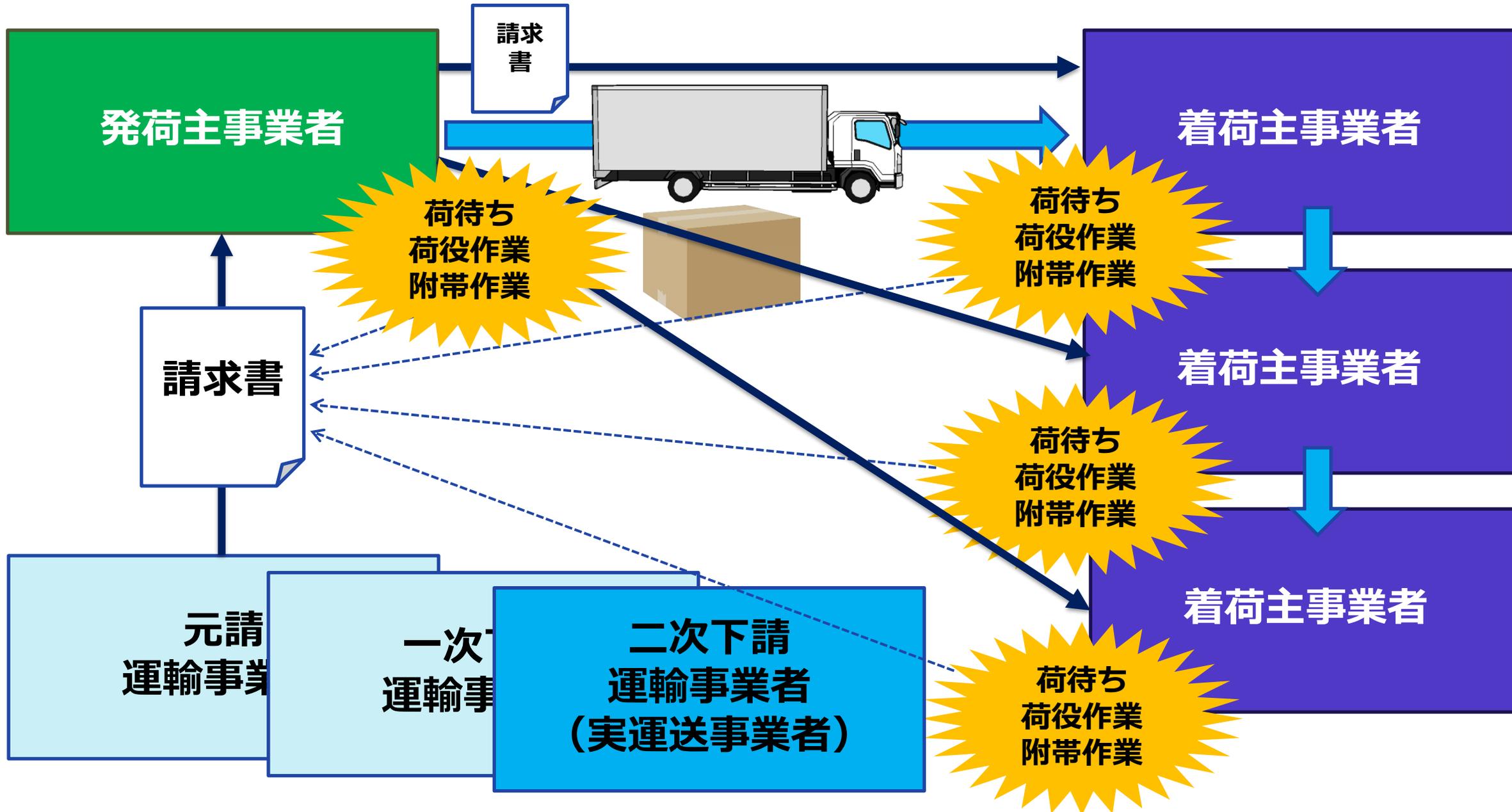
### ポイント

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。

# 発着荷主 & 物流事業者との関係 (1 : 1 : 1)



# 発着荷主 & 物流事業者との関係 (1 : n : n)



# 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://tdbc.or.jp/working-group/>



# 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

transstron 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！

# 待機時間等の現状把握（自社・庸車共通）

traevo お知らせ 車両公開する 車両公開依頼する **車両位置情報** 管理 Ver. 1.2.0  
現在位置情報 現在作業状況 **走行履歴** 目的地到着 現在公開車両 目 テスト企業 目 テストユーザー管理者

## 走行履歴

自動更新

公開依頼企業(あいまい検索)

業務内容(あいまい検索)

\* 車両番号

沖縄222い2222

\* 走行期間

2023-01-10 09:00 ~ 2023-01-13 00:00

検索できる走行履歴は90日以内、2,000件までとなります。また、CSV出力は検索条件を基に出力されます。

検索する

CSV出力

クリア

凡例

- 目的地
- 荷積(03)
- 荷降(04)
- 休憩(05)
- 待機(06)

アイコン表示切替

- 目的地表示
- 重複作業を非表示
- 車両ステータスの吹き出しを全て表示



Leaflet | © INCREMENT P CORPORATION 利用規約

# 大手荷主の導入事例を公開

DIAMOND  
online



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/articles/-/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。

異業種・複数企業間での共同輸送を活性化することを目的  
荷主が自社貨物の「積み地」「降ろし地」を登録  
運行実績・頻度・車格等を可視化し共同輸送を希望する他企業を検索  
**まずは帰り便のマッチングから**

The screenshot shows the 'traevo' web application interface for joint transport search. The page is titled '共同輸送(仮)' and includes a search filter panel on the left and a search results section on the right. The search filter panel includes fields for '自社往路' (Company Outbound Route) and '自社復路' (Company Return Route), both set to '選択済' (Selected). The '戻送条件' (Return Conditions) are set to '100 km以内' (Within 100 km) and '60 分以内' (Within 60 minutes). The '車種' (Vehicle Type) section includes checkboxes for 'トラック' (Truck), 'トレーラー' (Trailer), and 'その他' (Others). The '車格' (Vehicle Size) is set to '2t未満' (Less than 2t) to '30t以上' (30t or more). The 'オプション' (Options) section includes checkboxes for 'クレーン' (Crane), 'パワーゲート' (Power Gate), 'ジボルダー' (Jibholder), 'ローラー' (Roller), '冷蔵' (Refrigeration), and '冷蔵' (Refrigeration). The search results section shows two maps of Japan, one for '発拠点候補' (Origin Candidates) and one for '着拠点候補' (Destination Candidates). Below the maps is a table with columns for 'ユーザーID', '共同輸送 発拠点', '共同輸送 着拠点', '往復距離', '合計', and '配送実績(台/月)'. The table shows a total of 22/6 for the month of 22/6. The interface also includes a 'CSV出力: 0件' (CSV Export: 0 items) button and a '表示件数: 10件' (Display Items: 10 items) dropdown.

traevoの地点間運行実績データから、  
共同配送相手を探すパイロットシ  
ステムを構築



**自車・庸車**  
地点間運行実績（自動取得）



物流におけるCO2排出量を把握する仕組みを構築するため、**出荷伝票データ**（出発地、目的地、積荷などの情報）とtraevoから取得できる移動距離を組み合わせ、**「荷主単位」で「スコープ3」までのCO2排出量を自動算出するシステム**

## ■ サプライチェーンの排出量



ドライバーに負荷をかけずに、traevoから  
拠点間移動距離データを投入



# WG05B 積載率～製品あたりのCO2排出量

## 23年度の山崎製パン様との実証実験予定

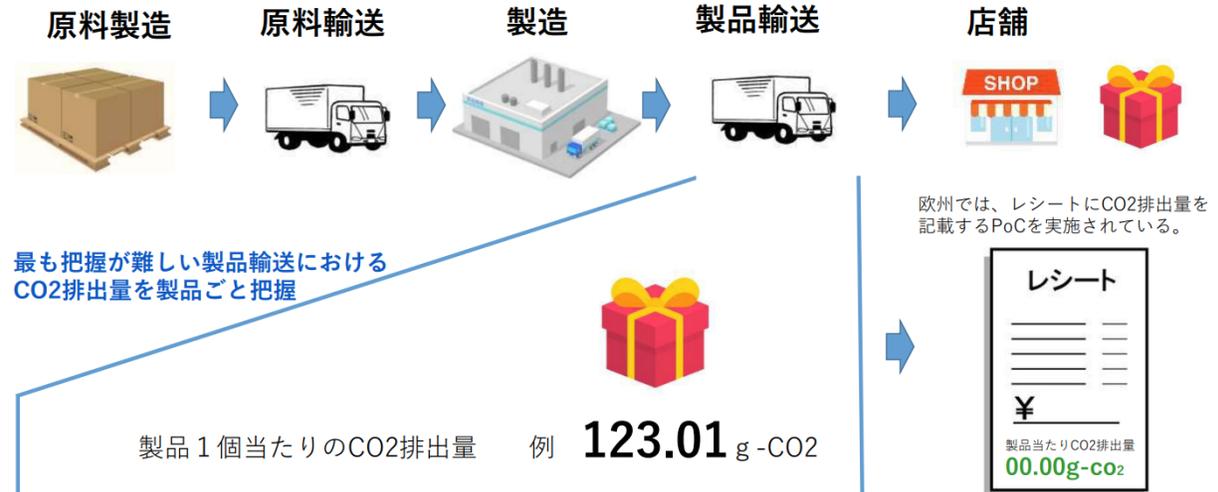
- ①機能改善(デジタコ距離データ連携)したトラエポで実証実験継続  
⇒ GPS情報(ジオフェンス) & デジタコ距離データで精緻な距離を取得できるか?
- ②商品カテゴリーごと重量で算出
- ③重量に加え体積による積載率の把握 } ⇒ 製品あたりのCO2排出量の算出
- ④可視化したデータからどう改善できるか検証 ⇒ CO2排出量の削減
- ⑤Scope 3に向けた検討と実証実験

Phase 4の自動化に向けてトラエポによる  
2点間距離の正確な取得・連携についてからスタート

出典: TDBC Forum 2024 WG05B発表  
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 「動  
態管理プラットフォームを活用したCO2排出  
量の可視化と改善」資料からの抜粋

<https://tdbc.or.jp/docs/forums/2024/wg05b.pdf>

### サプライチェーン全体における製品ごとのCO2排出量の把握



# トラック到着時間通知による荷待ち改善

**PATLITE®**

物流2024年問題  
荷待ち対策・車両動態の見える化

[https://www.patlite.co.jp/partner/partnerpdf/traevo\\_nhv.pdf](https://www.patlite.co.jp/partner/partnerpdf/traevo_nhv.pdf)



## traevoプラットフォーム連携

デジタコ サービスA社    デジタコ サービスB社    デジタコ サービスC社



### traevo Platform



traevo Platform UI  
目的地到着すると通知がくる



A 車両1km  
以内に到着

定期的にメールアドレス・  
件名・本文をチェックします。

### トラックの到着時間通知により荷待ち改善

- ①位置情報から管理者及び作業員へ到着予定時間を報知
- ②梱包・搬送作業の迅速化によりトラックの待機時間削減
- ③メール音声読み上げ機能により対象車両を特定



管理者・ヤード作業員へ  
音と光で報知

# 物流革新に向けた政策パッケージの実践 (TDBC ロールモデル案)



# IKZO Onlineによるデジタル化、オンライン化

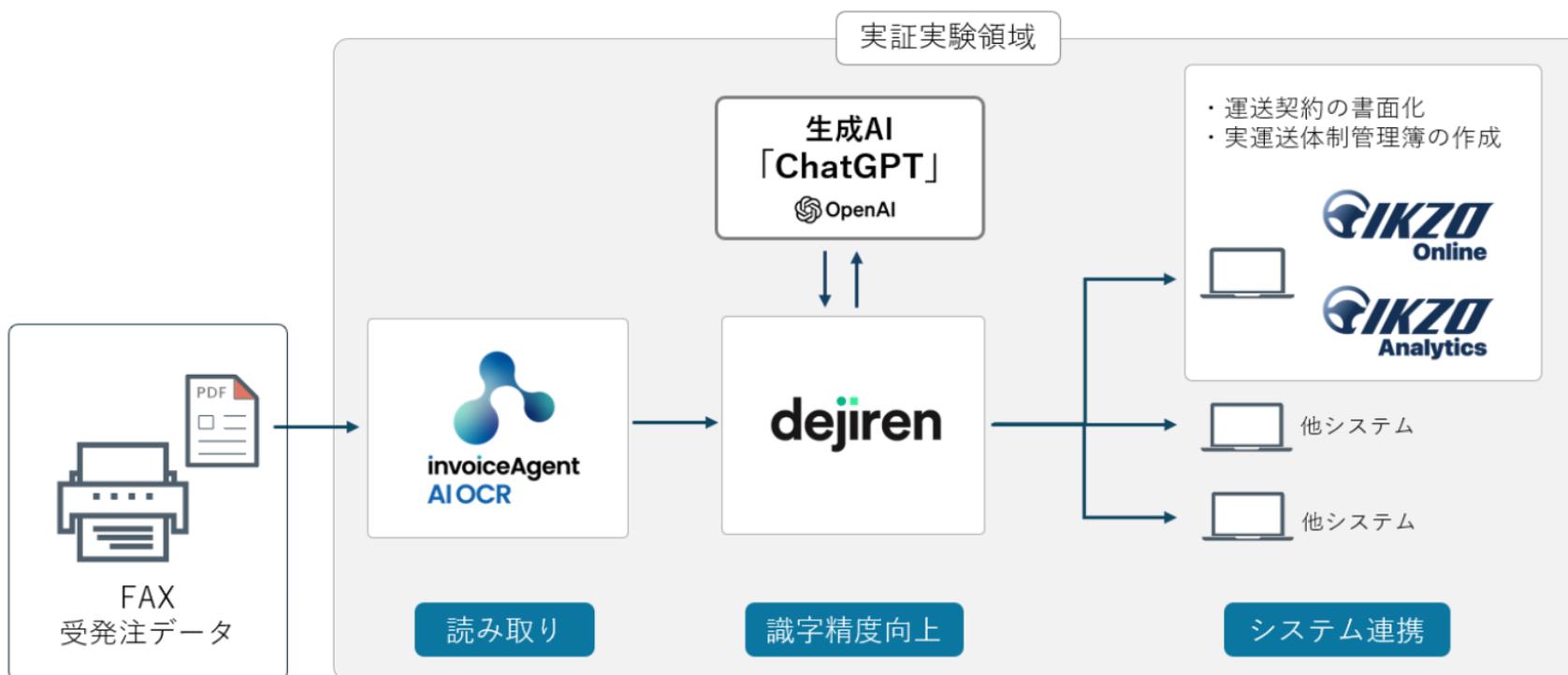
## 運送会社間にまたがるアナログな配車・連絡業務のオンライン化を実現します

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。



# 株式会社ハルテGCが実証実験を計画

総合物流事業を展開する株式会社ハルテGCが「IKZO」「invoiceAgent」「dejiren」を活用し物流効率化に向けた実証実験を計画、経済産業省「荷主企業における物流効率化に向けた先進的な実証事業」に申請（2024年4月26日）



運輸デジタルビジネス協議会は、ウィングアーク1stの総合物流事業会社ハルテGC社の物流効率化に向けた実証実験の計画についての発表を心より歓迎します。TDBCは、一般社団法人サステナビリティ・DX推進協議会と連携して中小運輸事業者のDX経営のための経営支援や補助金活用の支援を実施しています。特に、物流の2024年問題の解決に向けた物流関連2法改正では、運送契約の適正化を目的とした運送契約の書面化（電子化）および実運送体制管理簿の作成が義務化されます。その先進的な取り組みとして今回の実証事業に期待しています。  
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

<https://corp.wingarc.com/public/202404/news2724.html>

# DX経営による中小運輸事業者支援

<https://tdbc.or.jp/news/2024/64d21f2f66c0cf6a83e4e2b5/>

## 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



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

# 業務の電子化が物流の効率化に繋がる取組 | 対象の取組一覧

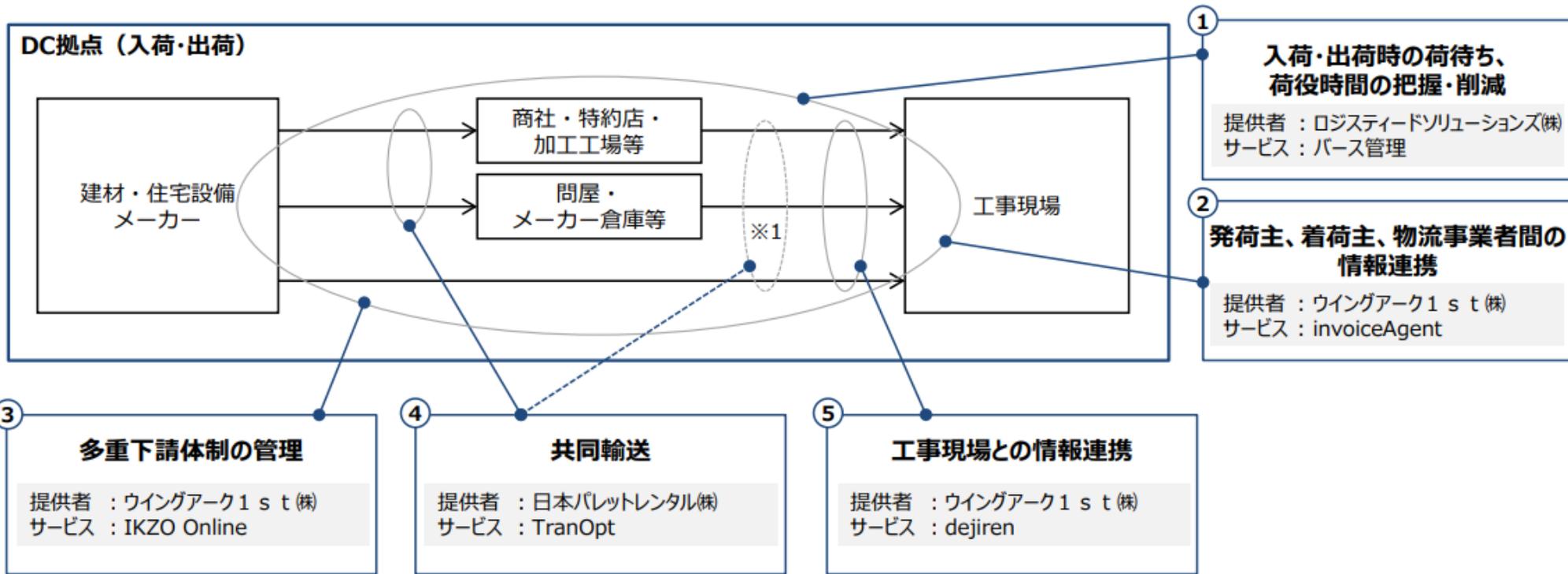
業務の電子化に向けた  
課題解決策の検討



前頁①～⑤の物流課題に対応したサービス等や提供者を、インターネット検索等により確認。更に各社の公開資料等を通じ、取組の効果や適用時の課題等の調査・整理を実施した。

出典：経済産業省「令和5年度 エネルギー需給構造高度化対策に関する調査等委託事業（省エネに資する建材物流効率化に向けた基盤構築調査事業）調査報告書」からの抜粋

[https://www.meti.go.jp/eti\\_lib/report/2023FY/000087.pdf](https://www.meti.go.jp/eti_lib/report/2023FY/000087.pdf)



※1： 共同輸送の対象範囲だが、難度が高い領域



# 「物流デジタルサービス」事例集

3.ヒアリング調査実施結果詳細-動態管理システム  
 ©traevo ~株式会社traevo~

分類別概要説明 **個社サービス説明**

**traevo 提供会社のご紹介**  
 ※本サービスは通常の動態管理システムとは異なり、プラットフォームサービスとして提供

ガイドラインの取組に対する効果対象  
 荷待ち・荷役時間の削減 積載効率の向上

**ソリューション提供会社概要**

会社名	株式会社traevo	
本社所在地	東京都港区六本木三丁目2番1号 六本木グランドタワー	
企業規模 (2023年3月時点)	売上高	-
	資本金	2億円
	従業員数	2名

**提供物流ソリューション**

動態管理プラットフォーム

traevo **紹介対象**

| 3

3.ヒアリング調査実施結果詳細-配送案件管理システム  
 ©IKZO Online ~ウイングアーク1 s t 株式会社~

分類別概要説明 **個社サービス説明**

**IKZO Online 提供会社のご紹介**

ガイドラインの取組に対する効果対象  
 荷待ち・荷役時間の削減 積載効率の向上

**ソリューション提供会社概要**

会社名	ウイングアーク1 s t 株式会社	
本社所在地	東京都港区六本木三丁目2番1号 六本木グランドタワー	
企業規模 (2023年2月末時点)	売上高	22,349百万円
	資本金	11億3,500万円
	従業員数	連結799人/単体705人

**提供物流ソリューション**

帳票作成/出力/運用基盤 電子帳票プラットフォーム 輸配送管理システム その他

3.ヒアリング調査実施結果詳細-伝票電子化システム  
 ©invoiceAgent ~ウイングアーク1 s t 株式会社~

分類別概要説明 **個社サービス説明**

**invoiceAgent 提供会社のご紹介**

ガイドラインの取組に対する効果対象  
 荷待ち・荷役時間の削減 積載効率の向上

**ソリューション提供会社概要**

会社名	ウイングアーク1 s t 株式会社	
本社所在地	東京都港区六本木三丁目2番1号 六本木グランドタワー	
企業規模 (2023年2月末時点)	売上高	22,349百万円
	資本金	11億3,500万円
	従業員数	連結799人/単体705人

**提供物流ソリューション**

帳票作成/出力/運用基盤 電子帳票プラットフォーム 輸配送管理システム その他

SVF/SVF Cloud **紹介対象** invoiceAgent **紹介対象** IKZO Online ※別途P.〇〇にて紹介 **紹介対象** IKZO Analytics ※別途P.〇〇にて紹介 **紹介対象** dejiren (ビジネスチャットツール)

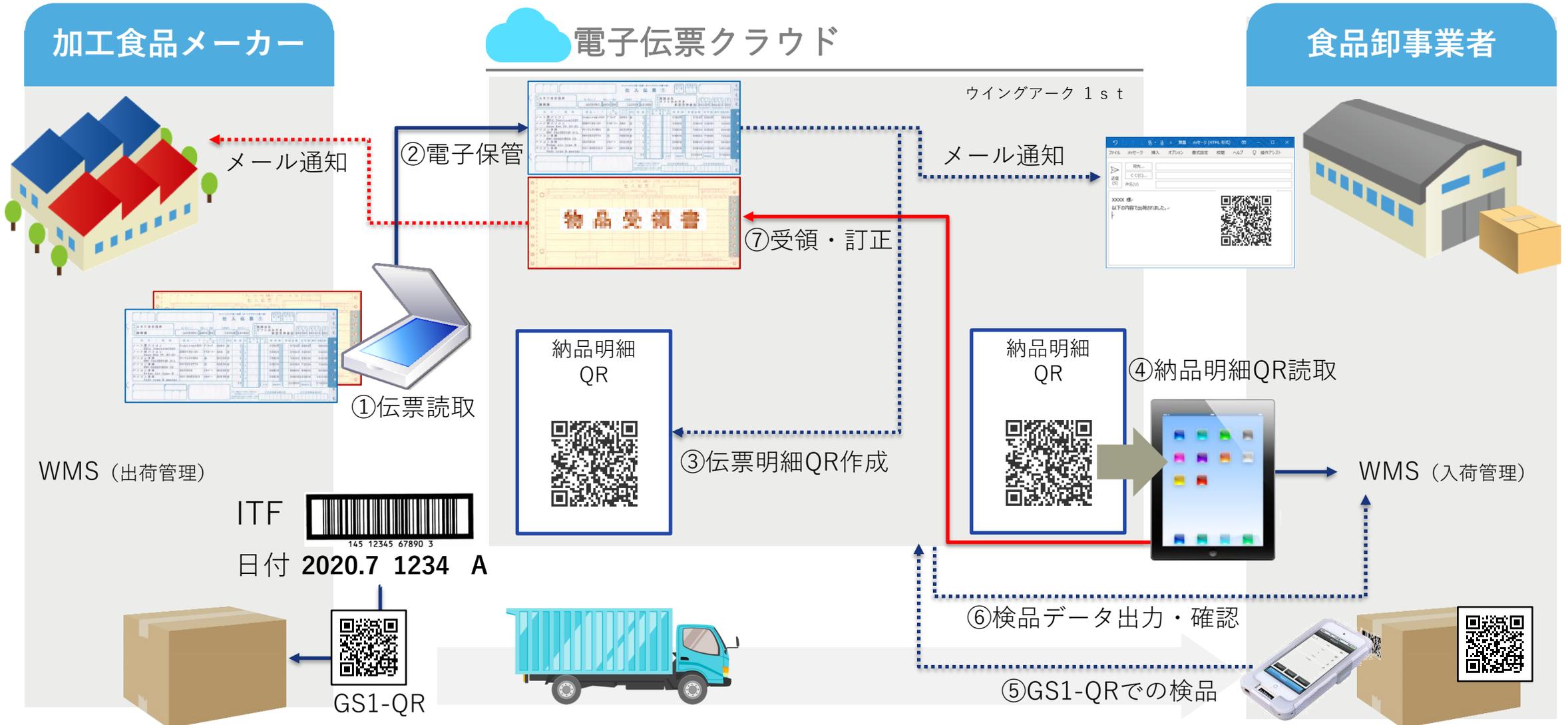
| 10

経済産業省 荷主・物流事業者のための物流効率化に資する  
 「物流デジタルサービス」事例集 (2024年3月12日公開)  
[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/logistics\\_digital\\_service.html](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/logistics_digital_service.html)

\*本資料において、SVF/SVF Cloudの内容にも触れるが、invoiceAgentを中心とした紹介とするため、SVF/SVF Cloudの詳細は要問合せ。

# 実証実験概要

- (3) 梱包へのGS1-QRコード印字による検品時の入力時間短縮
- (4) 伝票の明細情報をQRコード化し、入力業務を効率化



出典：国土交通省「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会でのQRコードによる検品時間の短縮に関する実証実験報告」からの抜粋

<https://www.mlit.go.jp/common/001345573.pdf>

# 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 加工食品物流編

## 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

### 加工食品物流編



国土交通省 経済産業省 農林水産省 厚生労働省

## 02 現状と課題

- 検品時間の削減
  - ・トラック検出で到着検品が容易になるとその効果が顕著化する
  - ・3分の1ルール<sup>※</sup>の適用のため、3分の1ルールが適用される
  - ・検品に追いつかず毎日欠品発生、検品に追いつかず毎日欠品発生、検品に追いつかず毎日欠品発生
  - ・検品に追いつかず毎日欠品発生、検品に追いつかず毎日欠品発生、検品に追いつかず毎日欠品発生
- 検品情報に対して事前出荷

現状と課題  
3分の1ルール<sup>※</sup>の適用のため  
検品に追いつかず毎日欠品発生  
検品情報に対して事前出荷

## 04 課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

### 検品時間の削減 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み

検品時間の削減 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み

### 解決可能なボトルネック要因

- ・発注から出荷、納品までのリードタイムが短く設定されていることが多く、荷主側にも余裕がないため、事前出荷情報が提供されていないことが多い。
- ・その結果、荷主側の入荷地において電子化された情報がなく、納品伝票による検品で人手で実施する必要があり、検品時間の長期化、ドライバー拘束時間の長期化に繋がっている。

### 解決可能なボトルネック要因

- ・事前のASNの送付やQRコード等の活用により、入荷時の検品作業をQRコード等の読み取りのみで済ませることができれば、検品が完了するまでドライバーが待つ必要はなくなるため、まずは検品レスの導入可否について検討を進める。
- ・検品レスが難しくとも、荷主側から事前出荷情報をトラック運送事業者、倉庫事業者、荷主側等の関係者へ共有することによって、以下のメリットが発生する。
- ▶ トラック運送事業者及び倉庫事業者は、事前出荷情報での荷役作業が可能
- ▶ 荷主側は、事前に仕分けラベル等の準備ができることにより、検品時間の削減が期待できる。また、事前に内容を確認できるため、検品内容に合わせた効率的な検品作業の準備やペース配量が可能になる。(事前予約の導入と合わせて更に効果的)
- ▶ 荷主側にとっても、作業員や構内スペースを有効に活用できる、トラックの滞留が容易になるなどの効果が期待できる。

### 実行ステップ



### KPIの検証による効果測定

- ・トラック受付簿やトラック受付システム等、トラックの入庫管理情報の「荷卸し開始時刻」から「終了時刻」までの「荷役と検品時間の合計」であり、これをKPIとすることで検品時間削減の効果測定が可能。
- ・庫内作業の効率化については、作業員へのヒアリング等により定性的な効果測定が可能。

※ ASN …… Advanced Shipping Notice 出荷前、事前出荷情報のこと。

### 取組み事例

#### 電子伝票クラウドによる検品時間、コストの削減

#### 1 実施者の概要

- ・荷主 (食品流通業)、荷主 (卸 事業者)
- ・荷主 (卸 事業者) の子会社

#### 2 背景・課題

- ・荷主から納品先への納品業務では、出荷前検品、送り状、検帳票、荷札など様々な紙伝票が用いられている。
- ・納品業務の効率化、時間短縮、正確性、検品の非効率に悩んでいた。
- ・紙伝票を電子伝票クラウドで代替すること、及び、荷物の検品コード、日付、製造ラインをQRコードで代替することによる検品時間、コストの削減を検討する。

#### 3 事業内容

- 【目的】 電子伝票による荷主企業、運送事業者(ドライバー)の検品時間、コスト削減の導入効果を検証。
- 【内容】 元荷主が作成する出荷前検品などの伝票情報、荷主が作成する検品No.を電子伝票クラウドに連携。
- ・電子伝票クラウドにアクセスするためのQRコードをドライバーに引き渡し。
- ・検品に検品コード、日付、製造ラインを必ずQRコードを貼付。
- ・荷主に貼付する「検品」の検帳票、検品方法を調査。
- ・納品時にタブレットによる検帳確認、伝票修正、捺印、サインを廃止。



#### 4 結果

- ・発注と納品の差異やミスを出荷前に確認可能。
- ・出荷・検品コード、日付のQRコード化によって検品時間を削減可能<sup>※</sup>(配送距離800kmの場合、最大40分削減)。
- ・紙伝票の持ち帰り(年間98万円)、検帳(年間590万円)にかかるコストを削減可能。

#### 5 荷主企業・運送事業者のメリット

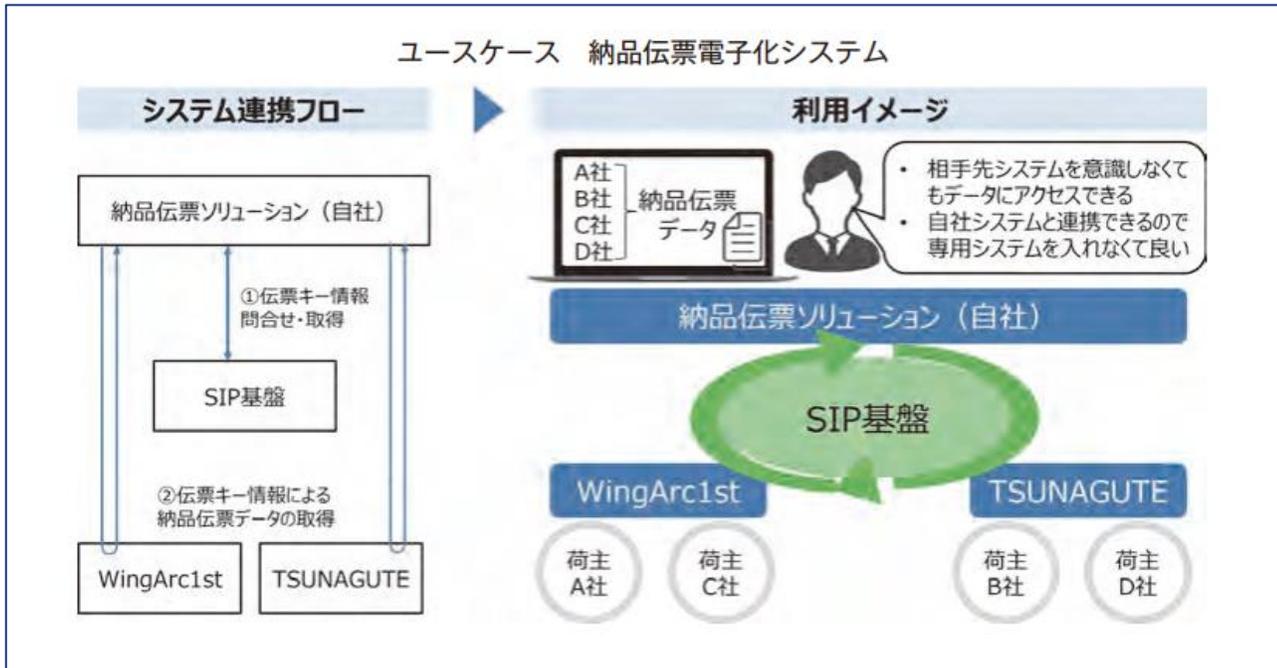
- ・出荷・検品の状況がリアルタイムでわかるようになり、トラック乗降の削減がなくなる。
- ・人手による検帳確認がなくなり、検帳業者やドライバー確保の負担が広がる。

#### 6 結果に結びついたポイント/今後の展開

- ・荷主企業、運送事業者と現場の両観点を確認。
- ・標準化団体と共に検品コード、日付に関する標準化状況を加工食品以外も含めて状況を把握。
- ・QRコードを生産、貼付、検品してあることで運用上の課題を把握。
- ・今後は、電子伝票クラウドの運用上の課題を洗い出し、荷主企業・運送事業者への導入促進と効果を高める。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001346091.pdf>

# 参考：納品伝票電子化、納品伝票エコシステム

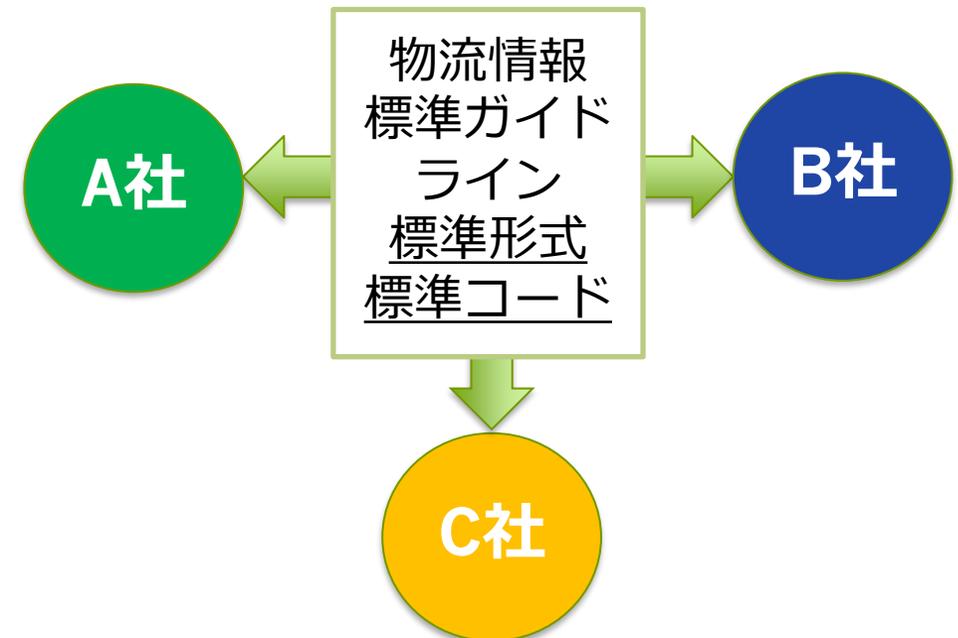
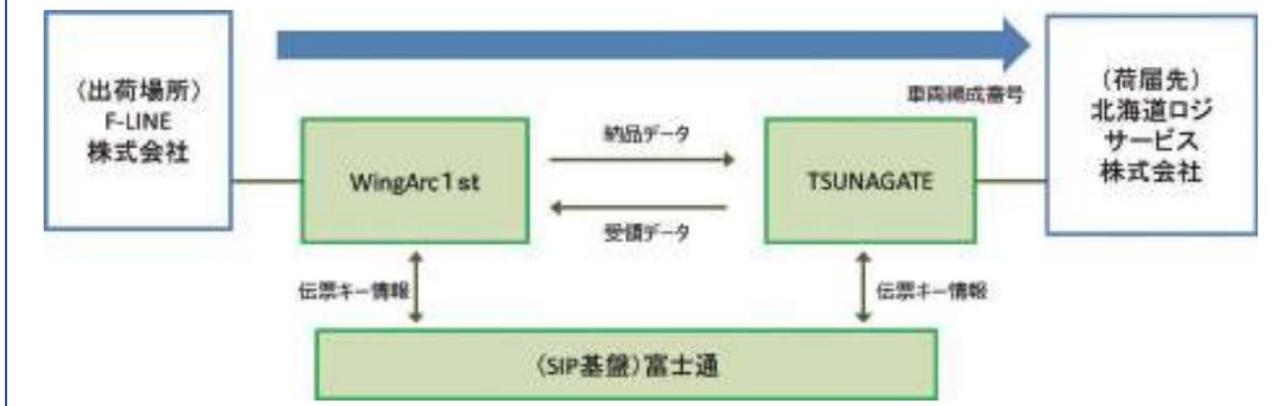


出典：戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) 第2期  
スマート物流サービス 最終成果報告書  
(図上:p.66、図下:p.68)

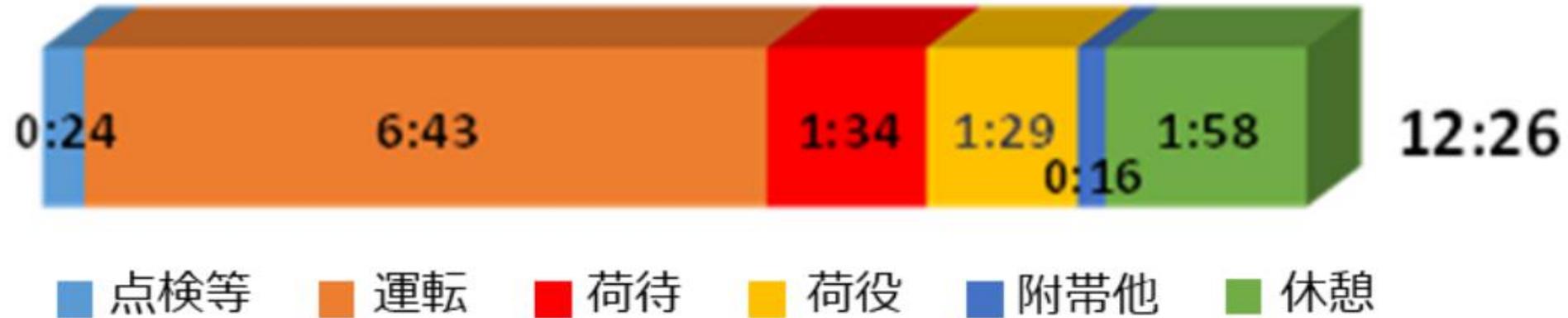
<https://www.pari.go.jp/PDF/64e0b77fb6d7805231c3ce25ba08365c5c3bc9af.pdf>

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

●図7 納品伝票エコシステム実業務運用テストフロー



## 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

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 3,516時間 改正後 原則：3,300時間 最大：3,400時間	改正前(月換算) 原則：293時間 最大：320時間 改正後 原則：284時間 最大：310時間	改正前 継続8時間 改正後 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】労使協定により、次のとおり延長可(①②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) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外-休日労働時間が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】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 <sup>(注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(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所外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】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 <sup>(注1)</sup> 、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが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 運転の中断時には、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等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる <sup>(注2)</sup> 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える	※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船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伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。
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)における全勤務回数の2分の1が限度	
	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) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・拘束時間を24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時間以上の復元時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 ※4：車両内ベッドが、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	
	隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2日目の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮設施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2日目の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない	
	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8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週間に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	

詳しくは裏面に

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)



# 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	製薬
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	製薬
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	製薬
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/2022/06/2022062202/20220622002-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）。

# 参考：価格交渉と価格転嫁の関係

## (参考) 価格交渉と価格転嫁の関係

- 「価格交渉は行われたが、全く価格転嫁ができなかった」企業の割合が高い業種は、トラック運送、放送コンテンツ、金融・保険など。
- 但し、こうした企業の割合は、業種全体的にみると、昨年9月調査時点と比べて減少。

順位	業種名	2023年9月：価格交渉は行われたが、 全く転嫁できなかった企業の割合	2024年3月：価格交渉は行われたが、 全く転嫁できなかった企業の割合	転嫁率 (コスト全体)
—	全体	11.4%	9.6%	46.1%
1位	製薬	13.0%	2.1%	53.5 %
2位	飲食サービス	7.0%	5.1%	51.5 %
3位	化学	8.7%	5.9%	61.0 %
4位	繊維	8.0%	6.7%	49.9 %
5位	機械製造	8.9%	7.2%	51.9 %
6位	造船	12.1%	7.4%	49.1 %
7位	電機・情報通信機器	8.7%	7.7%	51.2 %
8位	食品製造	7.0%	7.8%	50.0 %
9位	卸売	7.9%	8.1%	47.0 %
10位	金属	10.1%	8.3%	46.2 %
11位	紙・紙加工	12.1%	8.6%	45.1 %
12位	小売	10.6%	8.9%	47.1 %
13位	自動車・自動車部品	13.0%	9.4%	47.1 %
13位	建材・住宅設備	8.7%	9.4%	44.4 %
15位	広告	11.1%	9.5%	46.9 %
15位	情報サービス・ソフトウェア	12.8%	9.5%	47.1 %
15位	建設	11.4%	9.5%	46.9 %
18位	印刷	7.6%	9.6%	43.5 %
18位	電気・ガス・熱供給・水道	15.0%	9.6%	48.3 %
20位	石油製品・石炭製品製造	14.0%	9.8%	43.9 %
21位	鉱業・採石・砂利採取	7.9%	10.6%	48.6 %
22位	通信	23.9%	11.0%	40.8 %
23位	廃棄物処理	13.1%	12.4%	39.1 %
24位	不動産業・物品賃貸	16.5%	13.5%	42.1 %
25位	金融・保険	16.7%	16.0%	35.3 %
26位	放送コンテンツ	25.6%	19.0%	33.7 %
27位	トラック運送	28.9%	19.7%	28.1 %

出典：中小企業庁「価格交渉  
促進月間（2024年3月）  
フォローアップ調査結果」  
（2024年6月21日）

[https://www.meti.go.jp/pr  
ess/2024/06/202406210  
02/20240621002-ar.pdf](https://www.meti.go.jp/pr<br/>ess/2024/06/202406210<br/>02/20240621002-ar.pdf)

- 物流革新に向けた政策パッケージ（2023年6月12日）  
[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/dai2/siryoushou.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai2/siryoushou.pdf)
- 「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12日）  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/011s02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011s02_00.pdf)
- 物流革新緊急パッケージ（2023年10月16日）  
[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)
- 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」閣議決定（2024年2月13日）  
[https://www1.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000747.html](https://www1.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000747.html)
- 「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」の提言（2023年12月15日）  
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001712730.pdf>
- 標準的な運賃の告示（2024年3月22日）  
[https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04\\_hh\\_000294.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000294.html)
- 標準貨物自動車運送約款等の一部改正（2024年3月22日）  
[https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2024/03/mlit\\_yakkan\\_new.pdf](https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2024/03/mlit_yakkan_new.pdf)

- 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（2024年4月26日参議院本会議可決成立、2024年5月15日公布）  
<https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/213/pdf/s0802130192130.pdf>
- 物資の流通の効率化に関する法律（e-GOV 法令検索で施行日を選べます。）  
[https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=417AC0000000085\\_20250514\\_506AC0000000023](https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=417AC0000000085_20250514_506AC0000000023)
- 貨物自動車運送事業法（e-GOV 法令検索で施行日を選べます。）  
[https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=401AC0000000083\\_20250514\\_506AC0000000023](https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=401AC0000000083_20250514_506AC0000000023)
- 国土交通省「トラックGメン」について  
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000116.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html)
- 国土交通省「荷主勧告制度改正の概要」  
<https://www.mlit.go.jp/common/001024705.pdf>
- 公正取引委員会「物流特殊指定」  
[https://www.jftc.go.jp/regional\\_office/chubu/chubu\\_buttoku.html](https://www.jftc.go.jp/regional_office/chubu/chubu_buttoku.html)
- 厚生労働省「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」  
[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html)

# 出典および参考資料（TDBC関連）

- TDBC Forum 2024（資料および録画）  
<https://tdbc.or.jp/forums/2024/>
- TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/66b1b9d8e958d67a36005996/>
- 「持続可能な社会に向けたサプライチェーンとしての2024年問題の現状と今後」  
日本工業出版株式会社 創立70周年記念冊子（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/664bfe56c24cf24524aca500/>
- 「伝票電子化が切り開く未来」  
流通ネットワーキング 2024年3・4月号（ウイングアーク1st寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/66d30e3c856ea97a24056b34/>
- [特別レポート] 物流革新に向けた政策パッケージの法制化とその対応について  
流通ネットワーキング 2024年5・6月号（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/664c21abc24cf24524fe2471/>
- [特別レポート] 物流関連2法成立と適正な運賃・料金收受のための運送契約のデジタル化、  
実運送体制管理簿の作成  
流通ネットワーキング 2024年7・8月号（TDBC、ウイングアーク1st共著）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/668b61bc36015f442207030a/>

# TDBCシヨールーム（ホームページ）



TDBC 活動アーカイブ ワーキンググループ フォーラム ソリューション

TDBCについて 事務局レポート お知らせ&メディア掲載 [入会のご案内](#)

NEWS 2024.08.30 流通ネットワーク [寄稿記事] 伝票電子化が切り開く未来(ウイング... 2024.08.30 流通ネットワーク [特別レポート] 物流関連2法成立と適正な運賃... 2024.08.30 近代中小企業 KinChu SDXC、知らないで大損をする!設備投資計画の...



走り出そう **新しい未来に**

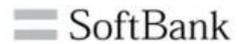
PLAY TDBC MOVIE

**TDBC Forum 2024**  
改正改善基準告示と時間外労働規制、  
そして物流2法改正は何をもたらすのか?  
2024.7.5 13:00~17:00  
オンライン開催 (参加無料・事前登録制)

TDBCホームページ  
<https://tdbc.or.jp/>



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://tdbc.or.jp/>

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

TEL 03-5962-7370

