

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

(一社)運輸デジタルビジネス協議会 代表理事 小島 薫

1. はじめに

物流の2024年問題を解決し、持続可能な物流の実現を目指す「物流革新に向けた政策パッケージの法制化」が開催中の今国会で審議、可決される見込みである。既に国会提出のための閣議決定がされており、公開された。これにより発着荷主事業者、物流事業者の解決に向けた取り組みが義務化される。

本稿では、物流の2024年問題の概要と今回の法制化の内容と課題について紹介する。

2. 物流の2024年問題とは

2024年4月1日から働き方改革関連法によりトラックドライバーを含む自動車運転の業務等での時間外労働時間が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960時間以内に制限されることとなった。そのため、このまま何も対策が講じられないと2024年には14%、2030年には34%の輸送力不足が発生し、社会生活や産業に大きな影響がでるのではないかと懸念されている。

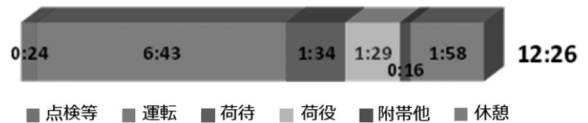
トラックドライバーの労働環境に関しては、以前より労働時間が約2割長く、賃金が約1割～2割低いとされている⁽¹⁾。これを時間当たりの賃金に換算すると、トラックドライバーは全職業に比較して約32%低いということになる。この状況でトラックドライバーの労働時間を単純に減らすとトラック事業者は受託できる運送業務量（輸送力）が減り、結果

的に賃金の原資となる売上が下がることになる。

一方で、トラックドライバーにすると時間外労働時間が減ると、更に賃金が下がるのではとの危機感となっている。

3. 長時間労働と低賃金

そして、その長時間労働および低賃金の原因の1つとされているのが荷待ち時間（待機時間）や荷役作業時間だ。荷待ち時間のある運行の場合、1運行当たりの荷待ち時間が1時間34分、荷役作業時間が1時間29分。これだけで、3時間3分も費やされている。



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1 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：「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.5
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/20230831_1.pdf

この中の荷待ち時間は、待機時間とも呼ばれており、荷役作業の前後の時間だ。例えば、トラックが届け先（着荷主）で荷卸しのために受付したところ、既に先行の車両が荷卸し場所（一般的にバースと呼ばれている）で荷卸し中の場合には、その順番待ちが発生する。これらが荷待ち時間だ。1運行

で、この荷待ち時間が平均1時間34分となっており、例えば月平均22日稼働として試算すると、年間で413.6時間なる。この荷待ち時間だけでも、トラックドライバーと全産業平均の労働時間との差に相当する。また、この荷待ち時間について、多くの場合には料金として収受できていない。

一方で、この荷待ち時間は業務上拘束されている限り労働時間として扱われ、賃金が支払われている。物流事業者としては売上のない賃金発生となり、結果的に時間当たりの賃金低下の原因ともなっている。また、荷役作業においても、これまでの商慣行の中で、多くの場合、運賃に含むとされており、実際の作業に対する適正な料金が収受できているとは言い難い状況にある。

4. さらなる低賃金を生む商慣行

その他にも、多重下請けの構造から仮に荷主から適正な運賃が元請けに対して支払われていても、下請けの実運送事業者が実際に収受できている運賃

は多重に手数料が引かれて支払われている。

また、トラックの燃料費も近年高騰しているが、この価格転嫁も多くの物流事業者では満足にできていない状況がある。中小企業庁の2022年の調査では、燃料等のエネルギーコスト、その他労務費、原材料費の3部門においてコスト上昇分の価格転嫁が、全27業種の中で全て27位、最下位となっており、多くは物流事業者が負担するとの状況になっている⁽²⁾。

5. 物流の2024年問題から荷主の2024年問題へ

「物流革新に向けた政策パッケージ」

これまで、物流の2024年問題は専ら物流事業者の努力に委ねられてきたが、これまでの荷主事業者の対応が長時間労働と低賃金の要因となっていたことから、解決は困難だった。この状況に対して危機感をもった政府が働き方改革関連法の適用の1年前となる2023年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。そして同年

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント		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																		
<p>● 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月から施行される。これを踏まえ、2024年度開始に重点を置く。</p> <p>● 何れ対策を講じれば、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。</p> <p>● 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。</p> <p>▶ 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。</p>																				
1. 具体的な施策	2. 施策の効果（2024年度分）																			
<p>(1) 商慣行の見直し</p> <p>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^(※)</p> <p>② 納品期限（3カール、短リードタイム）、輸送コストの取り扱等の見直し</p> <p>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^(※)</p> <p>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是正のための体制強化（トラックG2N^(※)（仮称））</p> <p>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・維持・確保の取組^(※)</p> <p>⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>（施策なし）</th> <th>（施策あり）</th> <th>（効果）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・ 荷待ち・荷役の削減</td> <td>3時間 → 2時間 × 達成率3割</td> <td>: 4.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ 積載効率の向上</td> <td>18% → 50% × 達成率2割</td> <td>: 6.3ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ モーガシフト</td> <td>3.5トン → 3.6トン</td> <td>: 0.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ 再配達削減</td> <td>32% → 6%</td> <td>: 3.0ポイント</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>合計：14.3ポイント</td> </tr> </tbody> </table> <p>2030年度分についても、2023年内に中長期計画を策定</p>	（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	18% → 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント	・ モーガシフト	3.5トン → 3.6トン	: 0.5ポイント	・ 再配達削減	32% → 6%	: 3.0ポイント			合計：14.3ポイント	
（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	18% → 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント																		
・ モーガシフト	3.5トン → 3.6トン	: 0.5ポイント																		
・ 再配達削減	32% → 6%	: 3.0ポイント																		
		合計：14.3ポイント																		
<p>(2) 物流の効率化</p> <p>① 即効性のある設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）</p> <p>② 「物流DX」の推進（鉄道・内海・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）</p> <p>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、港域AIカメラ、サイバーポート、フィンガインターネット等）</p> <p>④ 「物流標準化の推進（ピットやコンテナ規格統一化等）</p> <p>⑤ 道路・港湾等の物流拠点（中継送込含む）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</p> <p>⑥ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ</p> <p>⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい編組運送料金の実現</p> <p>⑧ 特殊物流運行制度に関する見直し・利便化等</p> <p>⑨ ダブル連結トラックの導入促進</p> <p>⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し</p> <p>⑪ 地場物流産業における集荷配達の定着^(※)</p> <p>⑫ 軽トラック事業の適正運賃や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等をはじめ取組強化^(※)</p> <p>⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成</p>	<p>3. 当面の進め方</p> <p>2024年初期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化 <p>2023年末まで</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等 ・ 再配達率「半減」に向けた対策 ・ 2024年度に向けた「業界・分野別の自主行動計画」の作成・公表 ・ 2030年度に向けた「政府の中長期計画」の策定・公表 <p>速やかに実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等 <p>2024年初期に政策パッケージ全体のフォローアップ</p>																			
<p>(3) 荷主・消費者の行動変容</p> <p>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^(※)</p> <p>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</p> <p>③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組</p> <p>④ 再配達削減に向けた取組（再配達率「半減」に向けた対策含む）</p> <p>⑤ 物流に係る広報の推進</p>																				

図2 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

(出典：「物流革新に向けた政策パッケージ」(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決定)

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf

6. 物流革新に向けた政策パッケージの法制化

そして、物流革新に向けた政策パッケージの法制化に向けて「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」が作成され、国会提出のための閣議決定が2024年2月13日に行われ、その内容が公開された。

https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000747.html

この後、国会で審議、可決されると法律が成立し、公布、施行される見込みだ。

この法律案では、「荷主・物流事業者に対する規制」として、

○荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。

○上記取組状況について、国が判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。

○上記事業者のうち、一定規模以上のものを特定事業者として指定し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分の場合、勧告・命令を実施。

○さらに、特定事業者のうち荷主には物流統括管理者の選任を義務付け。

等が定められており、荷主事業者と物流事業者に「物流の2024年問題」解決に向けた具体的な行動変容が求められることになる。

7. 法制化での荷待ち、荷役作業時間の短縮について

今回の法制化案では、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から法律の名称が「物資の流通の効率化に関する法律」となり、その中で、荷待ち時間や荷役作業時間の定義、荷主（第一種、第二種荷主）の定義がされている。

具体的な「荷待ち、荷役作業時間の短縮」の荷

6月2日に第2回会議を実施し、具体的な施策として(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・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定し、公開した。

特に(1)商慣行の見直しでは、

- ・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(※)
- ・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(※)
- ・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(※)

等が含まれており、冒頭で説明した物流の2024年問題の要因に直接的に取り組む内容となっている。これらは、次期通常国会での法制化(※)も含め確実に整備とされている。これにより発着荷主事業者も管理、および解決責任を負うことになった。

また、「この規制的措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「自主行動計画」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化し、正当な対価の収受を促進する」とされており、既に「物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）」（以下、ガイドライン）を公開している。例えば、発着主事業者、着荷主事業者に共通する取組事項で、実施が必要な事項として、物流業務の効率化・合理化を目的として、荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握、荷待ち・荷役作業等時間原則2時間以内ルールが掲げられている。

更に政府は、10月6日に「物流革新緊急パッケージ」を追加発表した。これらを受けて、これまで物流事業者側の解決に向けた取り組みの協力が消極的だった多くの大手発着荷主事業者も既に政策パッケージの対応に追われている状況だ。

主への努力義務について、例えば荷待ち時間の短縮については「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」とされており「荷役能力に応じた」「バース等への接車時間決定」が荷主に求められることとなった。

これまででも、製造工場での製品出荷時の荷積みの場合に生産計画に基づき、時間指定でのバースへの入庫や同様に製造時の原材料や部品等の調達物流等で時間指定が行われているものの、一般的な物流現場はその多くが到着順による積み卸しとなっている。そのため、発着荷主はこの努力義務を果たすためには時間指定かバース予約受付システム等の導入による予約制での「バース等への入庫時間決定」の運用管理が求められることになる。

8. 物流事業者にとってのバース予約受付システム

TDBCでは、2020年頃から、着荷主側での待機問題への対応としてバース予約受付システムの導入で発生する課題に対して、今後の普及を想定して調

査および行政への情報提供を実施している。

その中では、さまざまな課題が指摘されている。

① バース予約獲得のための新たな工数の発生

荷主毎に様々なバース予約受付システムが導入されており、更に運用ルールが異なる。

一般的に多画面問題と呼ばれており、荷主毎のシステムに対する習熟が必要となり、物流事業者によってはそれぞれに担当者を設定している場合もある。

更に、都合の良い時間帯での予約を獲得するため、予約開始時間を待って予約を行う。この予約開始時間が荷主によっては夜中に設定されている場合もあり、配車担当者が深夜業務として実施することになる。

② 都合の良い時間がとれず、効率の悪い配車、経路での運行を強いられる

やはり物流事業者に都合の良い時間は集中しやすく、予約が取りにくい。結果的に予約が取れた時間を前提に配車、経路を決定することになり、これまでよりも多くの車両台数で対応が必要となったり、非効率な経路での運行になる等、効率よりも予約時間優先での配車管理となる。

その結果、今回の法制化の目的であるトラックドライバーの労働時間の短縮や輸送力確保のための積載率等の効率化とは異なる結果を招く懸念がある。

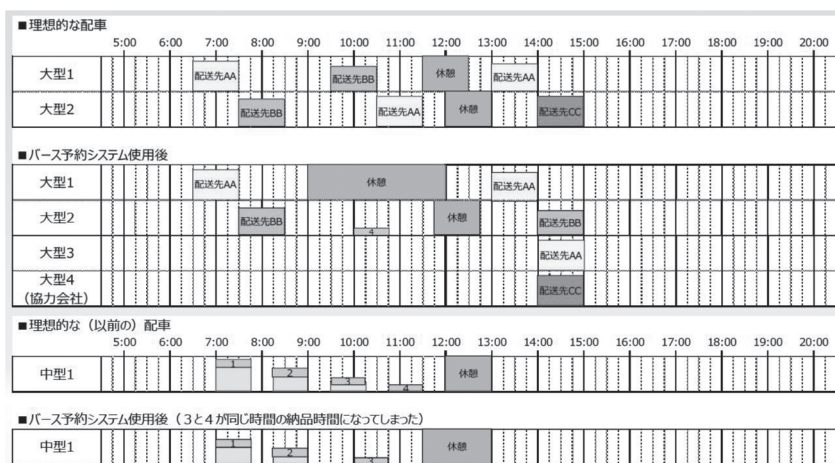


図3 バース予約受付システムによる弊害の例

(出典：TDBC WGO4「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」
2023年12月会合資料からの抜粋)

特に、混載や共同輸送等で複数力所での荷卸しとなる場合には、効率の悪化を招く可能性が高い。例えば、図3にあるようにこれまで大型車2台で配送できていたものが、都合の良い時間にバース予約が取れない場合には、その部分を他の車両を利用して配送することになり、この場合には大型車4台での対応が必要となった。

また、これまで中型車1台で、4ヵ所卸しの配送をしていたものが、3ヵ所目と4ヵ所目のバース予約時間が重なってしまったため、大型1で4ヵ所目を配送するとの対応を実施したとの事例だ。既にこのような事例が日々発生している。

これにより、同じ量の貨物を配送するのにこれまでよりも車両もトラックドライバーも増えることで、必要となるトラックドライバーの労働時間が増え、積載率は大幅に低下、必要となる燃料費も増え、CO₂排出量も増えることとなる。

③ アンサーバック方式による再配車や個別配車手配の発生

バース予約受付システムや運用によっては即時にバース予約受付時間獲得とならずに、予約確定時間が確定後通知される場合があり、その通知時間が配車手配後で、かつ要望した時間以外での確定通知があった場合には、再配車や場合によっては個別配車手配が必要となる。

④ 仮予約による本当に必要な物流事業者が予約をとれない状況の発生

都合の良い時間帯を確保するため発荷主からの正式な配車依頼がない段階でも仮予約を入れる物流事業者も多く、更に予約が取りにくい状況が発生している。

実際に、発荷主からの指定日に、着荷主側のバース予約が取れずに納品できないという事態も発生している。これは、荷主側にとっても予約に穴が開き、バースの効率を下げる可能性や注文した物が届かないということも発生する等の影響を受けることになる。

これらは課題の一部だが、①を除きバース予約受

付システムそのものの問題ではない。例えば、バース予約が、物流事業者の運行上都合の良い予約が確実に取れるのであれば、①を除き課題は顕著化しない。言い換えるとピークも含めて荷役の受入れ能力が十分な場合には、バース予約受入れシステムの有無も関係なく、荷待ち時間を発生することはない。

一方で、そもそも荷役の受入れ能力が充分ではなく、平準化でなんとか対応するためにバース予約受付システムを導入すると、表面的な荷主都合の荷待ち時間は減るものの、物流事業者は、それに合わせるためにこれまでよりも効率を犠牲にして対応することとなる。

現在7%と言われているバース予約受付システムが、今回の法制化によりその普及が一気に加速する可能性がある。荷主事業者の無策の「バース予約受付システム」の導入は、更なる物流事業者の非効率を促進することとなる。

9. 「バース予約受付システム」導入効果の最大化

この「バース予約受付システム」の課題やどのように導入、活用すれば効果を最大化できるかについては、国土交通省の「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業」（2022年）での物流効率化に資する新たなシステムの実態調査の「バース予約受付システム」でTDBCとして積極的に調査に協力し、その成果が報告書して公開されているのでぜひ参考にして欲しい。

ここには、「バー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」と記載されている。

また、ここには記載はないが、バース予約受付システムの導入効果の評価については、荷主都合待機時間だけでの評価はできず、物流事業者側の事業者都合待機時間を合わせて評価する必要がある。

更に物流事業者側の配車効率が、どのような影響

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 | バース予約受付システム

バー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

バー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

- バー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：バー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

- バー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○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の、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、見直すことが期待される
- 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・顕在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：荷受量に対してバース数が不足
 - ⇒ 従来は長時間の荷待ちが発生していたが、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ース追加等、バー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、バー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

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved. NRI 93

図4 バース予約受付システムの導入効果を最大化するためには

(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」p.93

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

を受けたかも含めて評価することが重要だ。そのためには、物流事業者側としては、パートナーの車両も含めた荷待ち、荷役作業時間の把握、そしてバース

予約受付システムの導入の影響についても把握しておくことが求められる。

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 | バース予約受付システム

バー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

バー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	導入拠点 (倉庫 オーナー)	使用にあたっての課題 - 予約時
導入拠点 (倉庫 オーナー)	✓ 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	導入拠点 (倉庫 オーナー)	✓ 荷役時間に関する定量的なデータが無いため、荷重量に応じた作業時間の設定ができない
	✓ 施設の規模や作業人数等によっては、バー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		✓ 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
使用者 (配車係・ ドライバー)	✓ 倉庫管理システム (WMS) が古く、バー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	使用者 (配車係・ ドライバー)	✓ 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
	✓ 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)		✓ 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
	✓ 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		✓ 輸送依頼がまだない段階で、輸送依頼を見越してバー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
			✓ 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) に情報が先行してしまい、混乱を招く
			✓ 荷受人が指定した配達条件を満たさずして、予約時に空きがないケースがある (荷受けを考慮しない品物依頼による混乱)
			✓ 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達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)
			✓ 同じ敷地内で複数バース納品の場合に、新たな待機が発生するケースがある
			✓ 予約なしにも対応したバースが無い場合には、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

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved. NRI 94

図5 バース予約受付システム 導入時・使用時（予約時）の課題

(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」p.94

<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 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）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved. NRI 95

図6 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）

（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」p.95

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

10. おわりに

これまで荷待ち、荷役作業等荷主都合に対応する中で物流の2024年問題に対して真摯に取り組んできた物流事業者が、更に非効率を求められたらどれだけ事業者が事業継続するだろうか。

冒頭でも説明したが、4月1日からのトラックドライバーの時間外労働時間の制限は年間960時間以内だが、今後一般則である年間720時間以内への対応も控えている。更には、年間720時間以内についても、労働者の健康のためには更に短縮が必要との議論も始まっている。

社会生活や産業を支える重要な基盤としての物流を持続可能にするためには、発着荷主の理解と自社のためとの部分最適ではなく物流事業者を含むサプライチェーン全体での最適化を考えた対応が不可欠だ。

まずは、荷主事業者と物流事業者と連携して現状の把握を実施。そして、荷主事業者と物流事業者と連携した改善、解決に向けた継続した協議と対策

の実施（PDCAサイクル）が重要となる。

これこそが、発着荷主事業者と物流事業者との真のパートナーシップによる物流の2024年問題の解決と言えるのではないだろうか。

<参考文献>

(1) 第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会

【資料1】国土交通省提出資料 p.1参照

<https://www.mlit.go.jp/common/001465689.pdf>

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

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