

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
(2024年7月10日版)

一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

【目次】

<u>TDBC の概要と「荷待ち時間ゼロガイドライン」について</u>	p.3
1. <u>物流の 2024 年問題と物流関連 2 法改正の経緯</u>	p.6
(1) <u>物流の 2024 年問題とは、</u>	p.6
(2) <u>物流革新に向けた政策パッケージ</u>	p.10
(3) <u>物流関連 2 法の改正</u>	p.13
(4) <u>改正物流 2 法での荷待ち時間等に関する努力義務等</u>	p.15
(5) <u>積載効率についての努力義務</u>	p.15
(6) <u>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</u>	p.16
(7) <u>新たなトラックの標準的運賃の告示</u>	p.18
(8) <u>荷待ち時間と事業者都合待機、荷主都合待機の定義</u>	p.19
2. <u>荷待ち時間の削減、まずは現状把握から</u>	p.23
(1) <u>荷主事業者側の荷待ち時間等の把握状況</u>	p.23
(2) <u>運送事業者側での荷待ち時間等の把握と削減の取り組み</u>	p.24
3. <u>バース予約システムの概要と活用事例</u>	p.28
(1) <u>改正物流 2 法とバース予約システム</u>	p.28
(2) <u>バース予約システム活用事例</u>	p.29
4. <u>バー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</u>	
(1) <u>希望する時間での予約が取れない</u>	p.33
(2) <u>バー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</u>	p.34
(3) <u>バース予約システムの運用上の課題</u>	p.36
(4) <u>バー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</u>	p.36
5. <u>バー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</u>	p.38
6. <u>バー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</u>	p.40
7. <u>バース予約システム以外での解決方法</u>	p.41
8. <u>TDBC としてのバース予約システムに対する考え方</u>	p.42
9. <u>荷待ち時間ゼロに貢献する DX ソリューション例</u>	p.44
10. <u>最後に</u>	p.49
<u>免責事項</u>	p.50
<u>出典関係資料一覧</u>	p.51
<u>今回のガイドライン作成でご協力いただきました企業等</u>	p.54

TDBCの概要と「荷待ち時間ゼロガイドライン」について

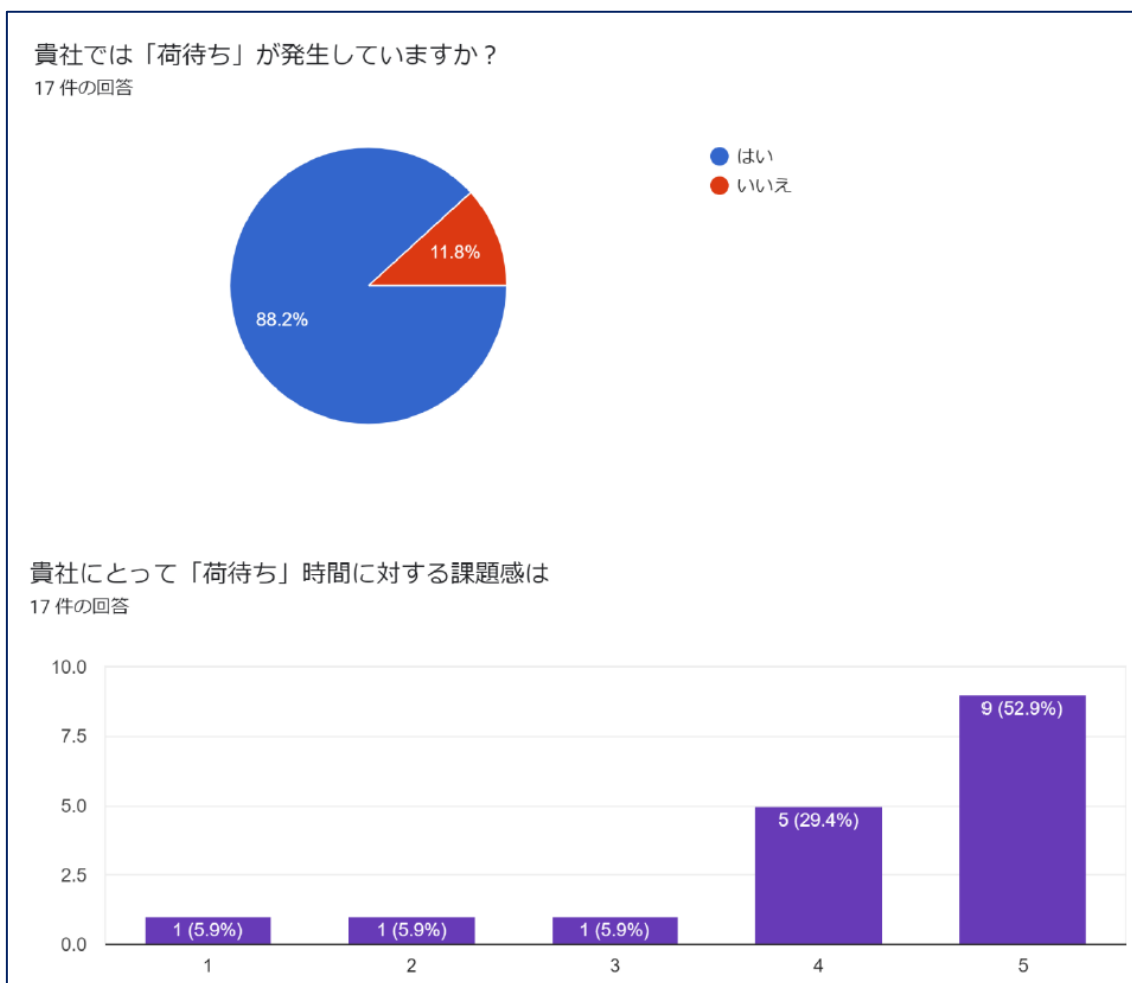
一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会（以降 TDBC）は、物流事業者等の運輸事業者と、さまざまな技術、サービスを持つ企業、大手荷主企業が参画して業界の共通課題を解決することを目的として 2016 年に任意団体として創立、2018 年に一般社団法人化した団体で、2024 年 7 月 5 日時点で 200 の企業、業界団体等が参加しています。

2023 年度（2023 年 8 月～2024 年 7 月）は 9 つのテーマのワーキンググループで活動しており、その中の 1 つである 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が、2022 年度（2022 年 8 月～2023 年 7 月）の活動として 2023 年 2 月に TDBC 会員の運送事業者、および荷主事業者に対して「荷待ちに関する調査」アンケートを実施しています。

回答の運送事業者 17 社からのアンケート結果では、以下のグラフのように 88.2%の運送事業者で荷待ちが発生しており、「荷待ち」時間に対する課題感は（全くない 1～5 非常に大きな課題である）との問いに対しては、「4」、「5」の大きな課題として感じている運送事業者が 82.3%との状況でした

その理由に関する自由記載でもこの「荷待ち」時間が 2024 年問題解決で重要との回答が多くありました。

また、「殆どといって良いくらい、待ち時間は少ない」との回答もありました。荷主事業者の荷積み、荷卸しの体制や運用において、大きな差があるように思われます。



出典：TDBC 2023 年度キックオフ会議（2023 年 9 月 15 日開催）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

「荷待ち」時間に対する課題感の理由について運送事業者からの回答は以下の通りです。
(アンケート回答からの抜粋)

- ✓ 24年問題対策として必要不可欠
- ✓ 長時間労働に繋がる
- ✓ 労働時間、拘束時間の圧迫につながる
- ✓ 2024年に向け、輸送以外における乗務員の労働時間をできる限り短縮したいため
- ✓ 自社理由でない拘束・残業時間の増加
- ✓ 拘束時間が伸びる原因になっている
- ✓ 運送事業者側では対策しようがない部分にも関わらず、コスト高の大きな要因である為
- ✓ ドライバーの負担になっているとともに、拘束時間の短縮は2024年の改善基準告示

の対応に必要

- ✓ トラック乗務員の長労働時間に繋がる為
- ✓ 労働時間が増える
- ✓ 特に長距離輸送で拘束時間が長くなる
- ✓ 拘束時間超過に直結する課題であるが、直近では荷主の理解が少しずつ得られるようになってきている
- ✓ 殆どといって良いくらい、待ち時間は少ない

これらの結果を受けて、2023年度WG04ワーキンググループでは、「荷待ち時間の短縮」をテーマとして活動してきました。

2023年度ワーキンググループ <https://tdbc.or.jp/working-group/2023/>

また、2022年頃からTDBCの事業者会員からバース予約システム運用に関する課題提議があり、ワーキンググループ活動とは別に調査および行政への報告、協議を進めてきました。

今回、この「荷待ち時間ゼロガイドライン」（以降ガイドライン）はWG04ワーキンググループとTDBCの活動の成果を取りまとめたものです。

当初「荷待ち時間短縮ガイドライン」とのタイトルを想定していましたが、荷待ち時間は運送事業者、発着荷主事業者の両方にとって本来不要の時間であり、短縮を目標にするのではなく0（ゼロ）にすることを目標として推進との思いから「荷待ち時間ゼロガイドライン」としました。

荷待ち時間の削減、改正物流2法の対応を検討する際に、ぜひ参考にしてください。

このガイドライン内容は、今後もTDBCの活動を基に継続して改善の予定です。

また、法令解釈等の誤りもある可能性がありますので、ご意見等ございましたら、遠慮なくTDBC事務局にご連絡ください。積極的に改善していきます。

TDBC事務局連絡先は、最後に記載しています。

このガイドライン作成にあたり、WG04メンバー企業、TDBC会員へのアンケート調査、会員および会員以外の運送事業者、荷主事業者へのヒアリングの実施等、よりよい業界の未来のために50社を超える企業、団体のみなさんに積極的な協力と活動をいただきました。

深く感謝申し上げます。

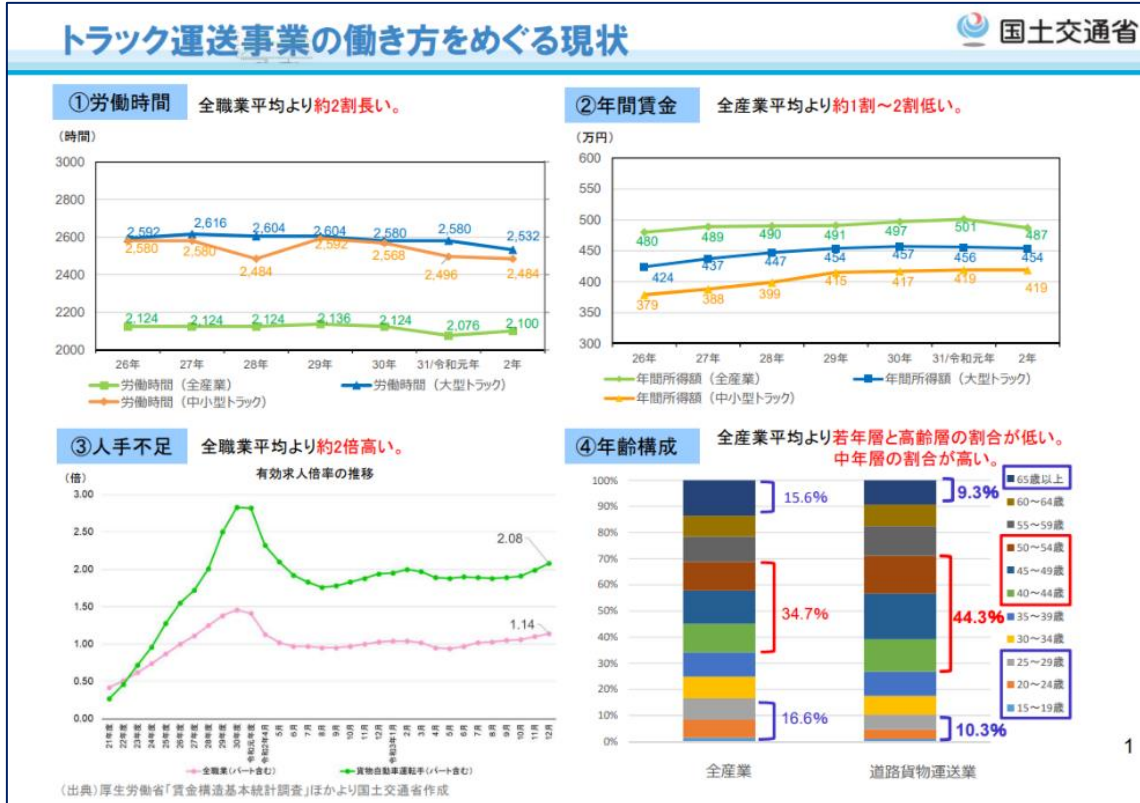
このガイドラインの最後にご協力をいただきました企業の一覧を掲載させていただいています。

1. 物流の2024年問題と物流関連2法改正の経緯

(1) 物流の2024年問題とは、

物流の2024年問題は、背景にトラックドライバーの長時間労働、低賃金があります。

以下の図にある通り全職種平均に比較して労働時間が2割長く、賃金は全産業平均より1~2割低いとされています。



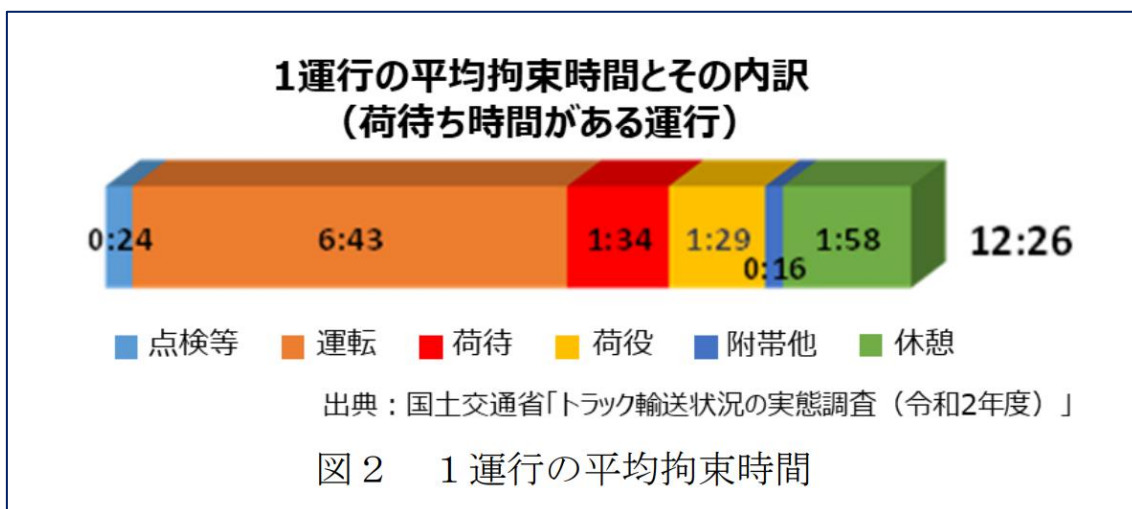
出典：第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会

「【資料1】国土交通省提出資料」p.1より

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

さらにその背景には、他の職種にはない特殊な業務時間の発生があります。

以下の図は1運行あたりの平均拘束時間とその内訳です。(荷待ち時間のある運行)



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

この中で「荷待」は荷待ち時間や待機時間と言われており、荷積みや荷卸しなどの荷役作業（「荷役」）の前後の時間で、荷積み・荷卸しのためのトラック接車場所であるバースに、既に他のトラックが入って荷役作業を行っており、その順番待ちの時間等になります。（詳細な定義は後述。）

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時間なり、この荷待ち時間だけでも、先ほどの全産業平均の労働時間との差に相当します。

この荷待ち時間については、2017年（平成29年）7月1日から、「貨物自動車運送事業輸送安全規則」の一部改正により荷主都合30分以上の荷待ちは「乗務記録」への記載対象とされました。

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000128.html

更に、「標準貨物自動車運送約款」の2017年（平成29年）11月の改正により運賃とは別の待機時間料金として明確化、さらに国土交通省は2020年（令和2年）4月に「標準的な運賃の告示」を行っており、その中で「待機料金は30分を超える場合において30分ごとに発生する金額」として具体的に定めているものの、多くの場合には料金として収受できておらず、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ます。

運送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ます。

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ります。

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ります。

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ます。

その現状の中、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りました。

実は、運送事業者以外にはほとんど認識されていないのですが、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的として定められた「改善基準告示」も2024年4月1日から改正改善基準告示が適用されており、時間外労働時間以外の拘束時間（労働時間と休憩時間、その他の使用者に拘束されている時間）や運転時間等についても更に制限が厳しくなっています。

運送事業者は、時間外労働時間だけでなく、これらの時間に関する制限も順守しながら事業運営する必要があります。

例えば、

- ✓ 1か月の拘束時間※：原則284時間（最大310時間）
- ✓ 1日の拘束時間※：13時間以内（上限15時間、14時間以上は週2回までが目安）
※ 拘束時間＝労働時間＋休憩時間＋その他使用者に拘束されている時間
- ✓ 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

等の制限が2024年4月1日より適用されています。

（改正改善基準告示 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」

<https://www.mhlw.go.jp/content/001035032.pdf>）

前述のWG04ワーキンググループで実施しました「待ちに関する調査」アンケートでも、荷待ち時間が拘束時間の長時間化との回答が多くありました。



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(年基準) 3,516時間	改正前(月基準) 原則: 293時間 最大: 320時間	改正前 継続 8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 284時間 最大: 310時間	改正後 継続 11時間 を基本とし、継続 9時間

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
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)
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
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
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応期間、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から算出することができる。
特例	分割休息(連続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) 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) 目撃自動(業務の必要上やむを得ない場合) フェリー
休日労働	休日労働は1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

厚生労働省「改正改善基準告示(トラック運転者)」リーフレット

https://www.mhlw.go.jp/content/T_0928_4c_kaizenkijunkokuji_L_T02.pdf

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、社会生活や経済活動に大きな影響がでるのではないかと懸念されています。

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ます。

また、トラックの燃料費も近年高騰していますが、この価格転嫁も多くの運送事業者では満足にできていない状況があります。

直近の中小企業庁の2024年3月調査でも、「トラック運送」は、燃料など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、多くは運送事業者が負担するとの状況になっています。

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の結果について」(2024年6月21日)

<https://www.meti.go.jp/press/2024/06/20240621002/20240621002-ar.pdf>

また、それ以外にも物流問題として積載効率の低下があります。

1988年ごろは60%近い積載効率だったものが、多品種、小ロット、多頻度化により2020年には、40%を割り、38%程度となっています。

出典：フィジカルインターネット実現会議「フィジカルインターネット・ロードマップ」
p.6「図1-6 トラックの積載効率の推移」

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/physical_internet/pdf/20220308_1.pdf

積載効率が60%と40%で比較すると、同じ重量の貨物を運ぶためには、1.5倍のトラックドライバーと車両が必要になります。

荷主からすると売上高物流コストが上昇することになり、結果的に運賃圧縮志向を招いています。

この物流コストの上昇は、運送事業者の都合によるものではなく多くは荷主の都合によるものですが、トラックドライバーの低賃金の原因にもなっています。

(2) 物流革新に向けた政策パッケージ

これまでは、物流の2024年問題は専ら運送事業者の努力に委ねられてきましたが、前述のように荷主事業者側の対応が長時間労働と低賃金の主な要因となっていたことから、解決は困難でした。

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」(以下、政策パッケージ)を決定し、公開しました。

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

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 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	2. 施策の効果 (2024年度分)																														
<p>(1) 商慣行の見直し</p> <ol style="list-style-type: none"> 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量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^(※) ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底 <p>(2) 物流の効率化</p> <ol style="list-style-type: none"> 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） 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表現 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 <p>(3) 荷主・消費者の行動変容</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">(施策なし)</th> <th style="width: 15%;">(施策あり)</th> <th style="width: 15%;">(効果)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・ 荷待ち・荷役の削減</td> <td>3時間</td> <td>→ 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>38%</td> <td>→ 50% × 達成率2割</td> <td>: 6.3ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ モーダルシフト</td> <td>3.5億トン</td> <td>→ 3.6億トン</td> <td>: 0.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ 再配達削減</td> <td>12%</td> <td>→ 6%</td> <td>: 3.0ポイント</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: right;">合計：14.3ポイント</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">2030年度分についても、2023年内に中長期計画を策定</p> <p>3. 当面の進め方</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; background-color: #e0e0e0; text-align: center;">2024年初</td> <td>・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0; text-align: center;">2023年末まで</td> <td> <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 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0; text-align: center;">速やかに実施</td> <td>・ 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</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;">▼ 2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ</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	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	合計：14.3ポイント				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	<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 	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 ガイドライン の作成・公表等
	(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																												
合計：14.3ポイント																															
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	<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 																														
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 ガイドライン の作成・公表等																														

出典：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」（2023年6月2日）

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

特に（1）商慣行の見直しでは、荷待ちに時間等に関して

✓ 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

が掲げられており、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きました。物流の2024年問題の解決に向けて対して物流事業者だけでなく荷主事業者、元請事業者の管理、実施責任が問われることとなり、解決に向けた大きな一歩となりました。

更に、その実施を確実にするため

「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））」も掲げられており、2023年7月21日には、国土交通省は「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため「トラックGメン」を創設し、全国162名の体制で荷主・元請事業者への監視強化をスタートしています。国土交通省「トラックGメン」の創設について ～ 全国162名の体制で荷主・元請事業者への監視を強化 ～（2023年7月18日）

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000278.html

この発表の中では、以下のような記載がされています。

- トラックドライバーは、他産業と比較して労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が課題。
- 荷主企業・元請事業者の理解と協力の下、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受等により、トラックドライバーの労働条件を改善することが急務。
- 国土交通省では、適正な取引を阻害する行為を是正するため、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等を実施してきたが、依然として荷主等に起因する長時間の荷待ちや、運賃・料金等の不当な据え置き等が十分に解消されていない。
- このため、2023年7月21日に「トラックGメン」を創設。当該「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保。
- 「トラックGメン」の創設に当たっては、国土交通省の既定定員82人の既存リソースを最大限活用するとともに、新たに80人を緊急に増員し、合計162人の体制により業務を遂行。

また、政策パッケージには、「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、

「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）が、公開されました。

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf

この中で、荷待ち、荷役時間に関して発荷主事業者、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、

- 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

（2時間が達成できた場合には、1時間を目標として更なる時間短縮に努める）

が掲げられました。

更に政府は、2023年10月6日に「2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととした「物流革新緊急パッケージ」を追加発表しています。

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新緊急パッケージ」(2023年10月6日)
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf

政策パッケージと同様に1. 物流の効率化、2. 荷主・消費者の行動変容、3. 商慣行の見直しが掲げられており、「3. 商慣行の見直し」では、前述の「トラックGメン」に関して

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)を掲げています。

具体的な、「トラックGメン」の活動については、後述します。

(3) 物流関連2法の改正

その後、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ました。

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

そして、2024年度の通常国会で審議され2024年4月11日に衆議院本会議可決、同4月26日には参議院本会議で可決、成立し、同5月15日には公布されています。

その改正案の概要は、以下の通りです。

(「議案要旨」

<https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/213/meisai/m213080213019.htm>)

一 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部改正

(物資の流通の効率化に関する法律に題名変更)

1 物資の流通の効率化のための取組に係る基本理念の規定を新設するとともに、国は、基本理念にのっとり、物資の流通の効率化に関する総合的な施策を策定し、実施する責務を有することとする。

2 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の業務に、認定を受けた流通業務総合効率化事業の実施に必要な資金の出資を追加することとする。

3 貨物自動車運送事業者等は、運送ごとの貨物の重量の増加のための措置を、また、荷主は、同措置に加え、運転者の荷待ち時間等の短縮のための措置を、それぞれ講ずるよう努

めなければならないこととする。さらに、これらの者のうち、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は、定期的に、これらの措置の実施に関する中長期計画を作成等しなければならないこととするほか、このうち指定を受けた荷主は、当該計画の作成等の業務を統括管理する者を選任しなければならないこととする。

二 貨物自動車運送事業法の一部改正

1 真荷主（自らの事業に関して貨物自動車運送事業者と運送契約を締結して貨物の運送を委託する者で、貨物自動車運送事業者以外をいう。）及び一般貨物自動車運送事業者は、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しなければならないこととする。

2 元請となる一般貨物自動車運送事業者は、貨物の運送を下請事業者に委託する場合、当該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措置を講ずるよう努めなければならないこととする。また、元請事業者は、真荷主から引き受けた一定以上の重量の貨物の運送を下請事業者に委託したときは、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿を作成等しなければならないこととする。

3 貨物軽自動車運送事業者は、一定の重大事故を引き起こしたときは、遅滞なく、国土交通大臣へ報告しなければならないこととする。また、四輪以上の軽自動車を使用して貨物を運送する貨物軽自動車運送事業者は、営業所ごとに、貨物軽自動車安全管理者を選任しなければならないこととする。

三 この法律は一部を除き、公布の日から一年を超えない範囲で政令で定める日から施行することとする。

成立法律は以下で公開されています。

「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」

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

この改正法律を含めた改正物流2法は「e-GOV（法令検索）」で確認することができます。また、施行日をプルダウンで選ぶことができます。

【物資の流通の効率化に関する法律】

<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】

<https://elaws.e->

Copyright (C) 2024 General Incorporated Association

Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

gov.go.jp/document?lawid=401AC0000000083_20250514_506AC0000000023

(4) 改正物流2法での荷待ち時間等に関する努力義務等

今回改正された「物資の流通の効率化に関する法律」では、荷待ち時間等に関して、荷主の努力義務となりました。

今回、荷主は第一種荷主、第二種荷主とされ

第一種荷主は、自らの事業に関して継続して運送事業者に貨物の運送を行わせることを内容とする契約を締結する者とされ一般的には発荷主が該当します。

第二種荷主は、自らの事業に関して継続して貨物を運転者から受け取る者とされ一般的には着荷主が該当します。

(詳細は、「物資の流通の効率化に関する法律」第三十条を参照。引き取り輸送等着荷主が契約主となる場合には、着荷主が第一種荷主、発荷主が第二種荷主となります。)

荷待ち、荷役作業時間に関する努力義務

それぞれ、第一種、第二種荷主は、

貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定(第一種荷主)、運転者に指示(第二種荷主)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。が求められることとなりました。(同第三十七条)

具体的には荷役能力に応じて時間枠を設定し、その時間枠を荷主が指定するか、希望する時間枠を運送事業者指定、予約してもらうこととなります。

また、倉庫業者も第一種荷主、第二種荷主から寄託を受けた貨物の受渡しについて同様の努力義務を負うことになっています。(同第四十一条)

(5) 積載効率についての努力義務

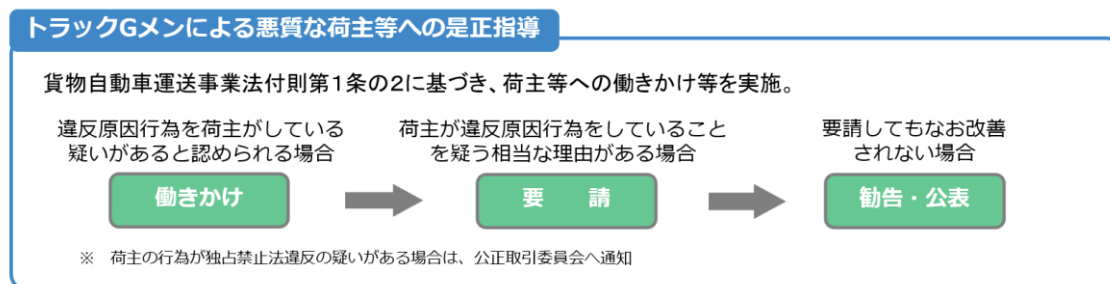
その他にも、積載効率については、

第一種荷主に対して、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、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。が求められることとなりました。

但し、貨物の重量の増加には、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を使用しないことにより増加した貨物の重量は含まれないものとする。とし、荷役作業の効率化で求められているパレットを使わずに、これまでの非効率な手積みによって貨物の重量を増やすことのないように配慮されています。(同第三十七条)

これらの努力義務は、公布の日（2024年5月15日）から一年を超えない範囲で政令で定める日から施行するとされています。

（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
 前述の通り「トラックGメン」が、2023年7月21日に創設されており、以下の図のように悪質な荷主等への是正指導が行われています。



対象となる違反原因行為の例としては、以下の図に掲げられていますが、この中には長時間の荷待ちも含まれています。



また、実際の活動実績についても、国土交通省のホームページに適宜公開されています。

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

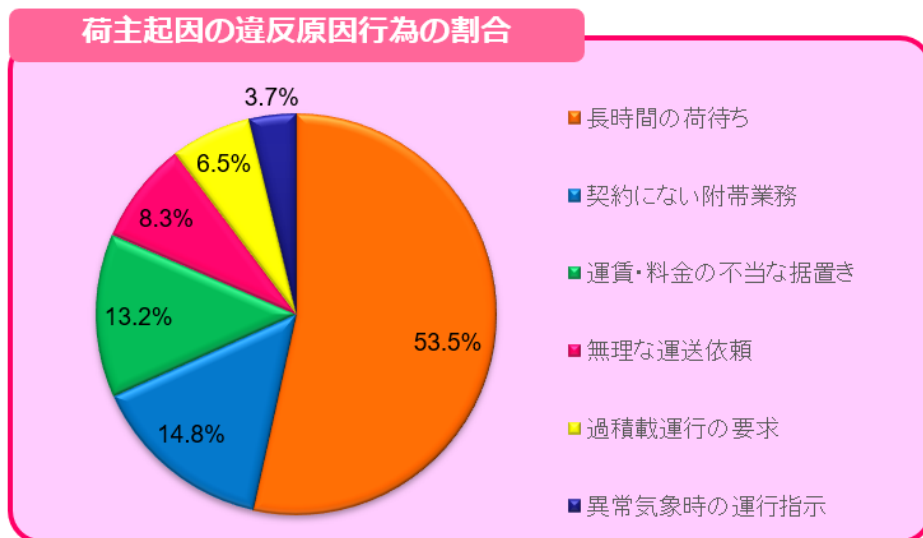
「働きかけ」「要請」「勧告（社名公表）」累計件数は以下の通りです。

（2024年3月31日時点）

「働きかけ」478件、「要請」174件、「勧告（社名公表）」2件

また、荷主起因の違反原因行為としては、以下の図のような割合となっており、その中で「長

時間の荷待ち」が53.5%と断トツの1位となっています。



実際の事例も公開されており、「要請」の実施事例では、以下のような長時間の荷待ちが要請によって改善されています。

国土交通省

要請の実施事例①

○違反原因行為:長時間の荷待ち

(製造業・発荷主) ～中部運輸局管内

○ 令和3年1月に「働きかけ」、令和4年8月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 昼過ぎから待機しているが、夕方18時ごろの積込になるのが常。
- 積込待ちがかなり長くて、お昼に受付しても夜7時になる。

～ 国土交通省において調査を実施し、情報との整合性を確認

- 発荷主において、改善計画に基づいた各種取組(「入構時間の指定」「出荷口の増設」「搬送先付近の倉庫を『中継地点』として活用」など)を実施した結果、「1時間以上の待機台数比率」は大幅改善。

引き続き、業界及び客先に対する「オーダーの早期化」への働きかけの強化を継続

(倉庫業・発着荷主) ～関東運輸局管内

○ 令和4年7月に「働きかけ」、令和5年2月に「要請」を実施

《「働きかけ」後の相談者からの申告内容》

- 受付後、2時間半以上荷待ちがあり、現在も待っている。
- 朝8時過ぎに受付したにも関わらず、12時現在も呼ばれない。

○ 業務体制として、「積卸時間(～14:00)」と「積込時間(14:00～)」とを分けており、積卸時間帯には積込みはできない状況であったところ、体制の変更を含め、改めて改善計画の策定に着手

1

出典：「要請」実施事例

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001739696.pdf>

今回の、改正物流関連2法は、前述の通り公布より1年以内に施行されますが、「トラックGメン」の創設により、悪質な荷主・元請事業者等の是正指導が積極的に実施されており荷主等にとっては、既に一刻も早い改善が求められている状況となっています。

(7) 新たなトラックの標準的運賃の告示

「政策パッケージ」での「トラックの標準的運賃について、荷主等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主等に適正に転嫁できるよう、所要の見直しを図ること」を受けて2023年8月30日より「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を3回開催、2024年1月10日付けで運輸審議会へ諮問し2月29日付けの同審議会からの答申を踏まえ2024年3月22日に告示されています。

以下の図は、「標準的運賃」等の見直しのポイントとして公開されているものです。

「標準的運賃」等の見直しのポイント

● 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）。

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
積込料・取卸料	→	2,180円
機械荷役の場合	→	2,100円
手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4tクラス）の場合の30分あたり単価

- 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】

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】

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】

出典：国土交通省「標準的運賃」等の見直しについて

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

これまででも、荷待ち時間については具体的な待機時間料が決められていましたが、荷役についても荷役作業ごとの「積込（荷積み）料・取卸（荷卸し）料」が決められました。

更に、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割を加算となりまし

た。

「政策パッケージ」の荷待ち、荷役作業時間の2時間ルールを、運賃・料金から実現を促進するような仕組みとなりました。

また、これまで「標準的な運賃」は、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持していくに当たっては、法令を遵守して持続的に事業を行っていくための参考となる運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により設けられたもので、現行の貸切バスでの最低運賃等のように強制力のある運賃制度ではありませんでしたが、今回の「政策パッケージ」での商慣行の見直しの中で

- トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底
- 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が、掲げられていること。

更に今回の物流関連2法の国会審議でも17の付帯決議※が行われており、その中で、「標準的な運賃」および「荷待ち時間の短縮等の状況」に言及されており、「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上げができるよう、必要な措置を講じること。」となりました。

今後、運賃交渉の基準として積極的に活用されることが想定されます。

※17の付帯決議に関する出典：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

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

「⑧-1（参考資料1）2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）」

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

（8） 荷待ち時間と事業者都合待機、荷主都合待機の定義

荷待ち時間に関して、今回の改正物流関連2法の「物資の流通の効率化に関する法律」（以降 改正物流効率化法）では、以下のように定義されています。

定義）第三十条 四

「荷待ち時間 運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省

令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。」

ここで、荷待ち時間について「国土交通省令で定めるところにより算定されるもの」とされており、この具体的な内容については、現在検討中で、以下のような案となっています。一部を除き、ほぼ現行法令での解釈と同様の内容となっています。

「国土交通省物流部会・経済産業省流通小委員会・農林水産省物流小委員会 合同会議（第1回）」

【資料2】「改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、指定基準等について」p.19

「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について（改正法第30条関係）からの抜粋

- ・ ドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に、荷主等が指示した到着時刻・時間帯（指示時刻等）以前に到着した場合は、指示時刻等から荷役等の開始時刻まで
- ・ ドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に、荷主等の指示時刻等よりも後に到着した場合（ドライバーの都合で指示時刻等を過ぎた場合を除く）は、貨物自動車の到着時刻から荷役等の開始時刻まで

一部異なっているのは、これまでは、荷待ち時間に荷役作業の前だけでなく荷役作業後の受領書待ち等の時間も含まれるとされていましたが、「指示時刻等から荷役等の開始時刻まで」と荷役作業前の時間とされています。

現行法令等での荷待ち時間の定義

現行の国土交通省令「貨物自動車運送事業輸送安全規則」では、荷待ち時間等については第八条（業務の記録）の中に記載されています。（下線部分）

<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=402M50000800022>

（業務の記録）

第八条 一般貨物自動車運送事業者等は、事業用自動車に係る運転者等の業務について、当該業務を行った運転者等ごとに次に掲げる事項を記録させ、かつ、その記録を一年間保存しなければならない。

- 一 運転者等の氏名
- 二 運転者等が従事した運行の業務に係る事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示
- 三 業務の開始及び終了の地点及び日時並びに主な経過地点及び業務に従事した距離
- 四 業務を交替した場合にあっては、その地点及び日時
- 五 休憩又は睡眠をした場合にあっては、その地点及び日時
- 六 車両総重量が八トン以上又は最大積載量が五トン以上の普通自動車である事業用自動車の運行の業務に従事した場合にあっては、次に掲げる事項

イ 貨物の積載状況

ロ 荷主の都合により集貨又は配達を行った地点（以下「集貨地点等」という。）で待機した場合にあっては、次に掲げる事項

（1） 集貨地点等

（2） 集貨地点等への到着の日時を荷主から指定された場合にあっては、当該日時

（3） 集貨地点等に到着した日時

（4） 集貨地点等における積込み又は取卸し（以下「荷役作業」という。）の開始及び終了の日時

（5） 集貨地点等で、当該一般貨物自動車運送事業者等が、貨物の荷造り、仕分その他の貨物自動車運送事業に附帯する業務（以下「附帯業務」という。）を実施した場合にあっては、附帯業務の開始及び終了の日時

（6） 集貨地点等から出発した日時

ハ 集貨地点等で、当該一般貨物自動車運送事業者等が、荷役作業又は附帯業務（以下「荷役作業等」という。）を実施した場合（荷主との契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合にあっては、当該荷役作業等に要した時間が一時間以上である場合に限る。）にあっては、次に掲げる事項（ロに該当する場合にあっては、（1）及び（2）に掲げる事項を除く。）

（1） 集貨地点等

（2） 荷役作業等の開始及び終了の日時

（3） 荷役作業等の内容

（4） （1）から（3）までに掲げる事項について荷主の確認が得られた場合にあっては、荷主が確認したことを示す事項、当該確認が得られなかった場合にあっては、その旨

七 道路交通法第六十七条第二項に規定する交通事故若しくは自動車事故報告規則（昭和二十六年運輸省令第百四号）第二条に規定する事故（第九条の二及び第九条の五第一項において「事故」という。）又は著しい運行の遅延その他の異常な状態が発生した場合にあっては、その概要及び原因

八 第九条の三第三項の指示があった場合にあっては、その内容

2 一般貨物自動車運送事業者等は、前項の規定により記録すべき事項について、運転者等ごとに記録させることに代え、道路運送車両の保安基準（昭和二十六年運輸省令第六十七号）第四十八条の二第二項の規定に適合する運行記録計（以下「運行記録計」という。）により記録することができる。この場合において、当該一般貨物自動車運送事業者等は、当該記録すべき事項のうち運行記録計により記録された事項以外の事項を運転者等ごとに運行記録計による記録に付記させなければならない。

また、その解釈について最終改正 2024 年（令和 6 年）6 月 29 日の「貨物自動車運送事

業輸送安全規則の解釈及び運用について」では、以下の通り記載されています。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/construction_kamotsu.pdf

第8条 業務の記録

1. 業務の記録は運転者等の業務の実態を把握することを目的とするものであるから、事業者に対し、次の要領で記録し、過労の防止及び過積載による運送の防止等業務の適正化の資料として十分活用するよう指導すること。

(1) 10分未満の休憩については、その記録を省略しても差しつかえない。

(2) 規則第3条第8項に規定する業務の基準に定められたとおり運行した場合には、運行業務基準どおり運行した旨を記録し処理することとして差しつかえない。

(3) 規則第8条第1項第6号イについては、過積載による運送の有無を判断するために記録するものであるため、貨物の重量又は貨物の個数、貨物の荷台等への積付状況等を可能な限り詳細に記録させること。また規則第8条第1項第6号ロについては、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、附帯作業等）及び休憩に係る時間を控除した時間（以下「待機時間」という。）が30分未満の場合は、記録を省略して差しつかえない。なお荷主の都合とは、事業者としての運行計画又は運行指示によらない、荷主の指示等によるものをいい、事業者の都合により生じた待機時間は、これに含まない。

(4) 業務記録の記録・保存については、「運行記録計による記録等の電磁的方法による記録・保存の取扱いについて」によらず、書面又は電磁的方法による記録・保存のいずれでも差し支えない。

以上のことから、荷待ち時間（荷主都合待機時間）は、現行法令上では、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、附帯作業等）及び休憩に係る時間を控除した時間

そして、荷主が管理すべき荷主都合の荷待ち時間（待機時間）は、（運送）事業者としての運行計画又は運行指示によらない、荷主の指示等によるものをいい、（運送）事業者の都合により生じた待機時間（事業者都合待機時間）は、これに含まない。ということになります。

また、荷待ち時間の把握では以下の点に注意する必要があります。

・荷待ち時間には荷積みや荷卸しの待ち時間だけでなく、荷役作業後の伝票待ちや、受領書待ち等の時間も含まれます。（現行法令での解釈の場合）

・その時間の把握には、「貨物自動車運送事業輸送安全規則」第八条（業務の記録）のロに記載されている事項の記録が必要となります。

・荷主が管理すべき荷待ち時間は、荷主都合待機であり、荷主の指示によらない、例えば道路渋滞を避けるため、あるいは順番待ちのために荷卸し場所（集荷地点等）に指定時間や受付時刻よりも早く到着するような場合、指定時間や受付時刻までは事業者都合待機となります。

但し、日常的に待機が発生する場合で、待機時間の記録をもとに、荷主へ交渉等をしたにも関わらず、改善等が図られない場合については、事業者の判断により荷主都合の待機時間として扱うことも可能とされています。

（※後述の公益社団法人全日本トラック協会（全ト協）「荷待ち時間記録Q&A（全ト協版）」を参照）

また、入場（入構）時間に関して荷主から時間指定や、後述のバース予約受付システムでの予約時間は、荷主の指示によるものとして、その時間までは事業者都合待機と考えられます。（現行法令等からの解釈で、前述の現在検討中の内容も同様になっています。但し、複数カ所荷卸し等の場合には、今後事業者側の大きな負担となる可能性があります。詳細は後述します。）

公益社団法人全日本トラック協会（全ト協）「荷待ち時間記録Q&A（全ト協版）」には、都合待機についての判断基準が示されており参考になります。

<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2020/11/qanda1.pdf>

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

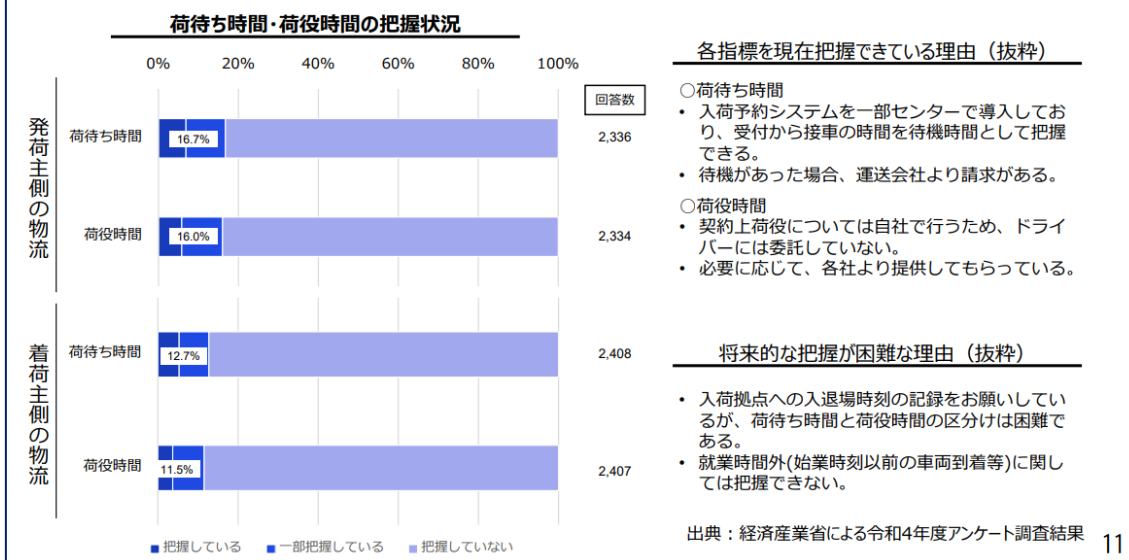
荷待ち時間については、前述の通り、現状では30分を超えた長時間の荷待ちが発生した場合でも、多くの場合に待機時間料の収受が行われておらず、この荷待ち時間を削減することができれば、運送事業者としては、売上は変わらず、ドライバーの労働時間短縮に繋がり、結果的に時間賃金の単価アップとの好循環を生み出すことができます。

しかし、これまで荷主事業者は、荷待ち時間等の発生を認識していないとされていました。

例えば、「経済産業省による令和4年度アンケート調査結果」※では、荷待ち時間・荷役時間については、発着荷主ともに、10～20%の荷主事業者が把握している。とされており、言い換えると荷主の80～90%は、荷待ち時間・荷役時間の発生を認識していないことになります。

【参考】荷主事業者における荷待ち時間・荷役時間の把握状況

- 荷待ち時間・荷役時間については、発着荷主ともに、10～20%の荷主事業者が把握している。



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会（第10回）資料3

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者が取り組むべき事項（案）」

p.11

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/010_03_00.pdf


（2）運送事業者側での荷待ち時間等の把握と削減の取り組み

TDBCの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の2023年度は、物流の2024年問題の解決は「荷待ち時間の短縮」が重要との議論から、「荷待ち時間の短縮」をテーマとして活動しています。

そのワーキンググループのメンバー事業者による「荷待ち時間の短縮」の取り組み事例を2つ紹介させていただきます。

- ① リアルタイムで現場での待機時間を把握し、事務所側から着荷主への状況確認とスムーズな荷役作業の実施の依頼（菱木運送株式会社【WG04ワーキンググループリーダー】）
 スマホアプリケーションやデジタコ（ネットワーク型のデジタル運行記録計）を利用して、ドライバーのリアルタイムでの業務状況を把握。荷待ち時間が一定時間を超えた場合には事務所側から着荷主の物流現場に電話を入れ、現時点の待機状況を説明、待機発

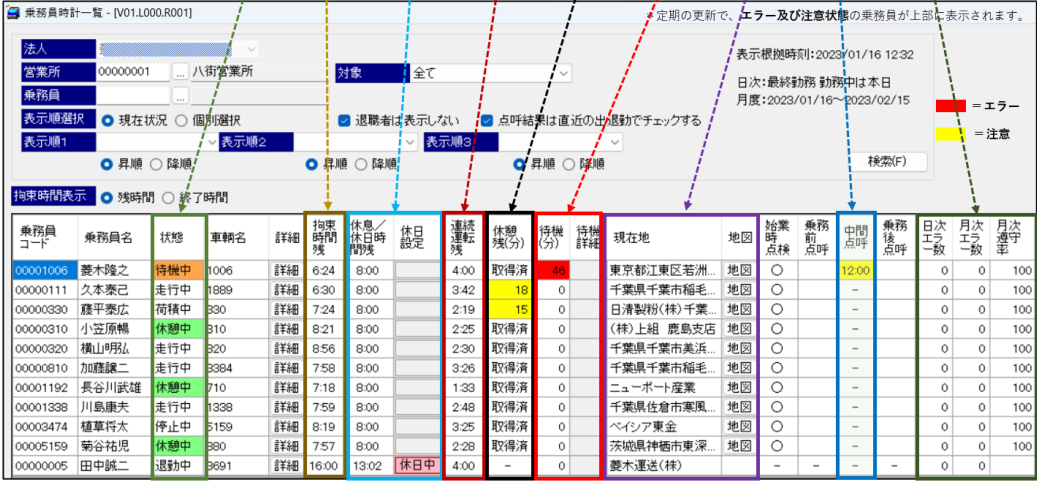
生の理由を確認し、スムーズな荷役作業の実施を依頼。
その結果、長時間の待機の発生を抑制することができます。



リアルタイムで把握出来る管理者画面

ポイント 残り時間がわかることにより違反になる前にドライバーへの指示が出来ます。
待機の把握及び、荷主への催促をリアルタイムに行えます。

リアルタイムな状況（状態、拘束時間、休憩取得、運転時間、休憩取得、待機時間、現在地、中間点呼、遵守状況）の把握が可能です。



乗務員コード	乗務員名	状態	車輦名	詳細	拘束時間	休息/休日時間	休日設定	運転時間	休憩残(分)	待機(分)	待機詳細	現在地	地図	始業時刻	乗務前点呼	中間点呼	乗務後点呼	日次エラー数	月次エラー数	月次遵守率
00001006	菱木隆之	待機中	1006	詳細	6:24	8:00		4:00	取得済	46		東京都江東区荻洲...	地図	○		12:00		0	0	100
00000111	久本泰己	走行中	1889	詳細	6:30	8:00		3:42		18	0	千葉県千葉市稲毛...	地図	○		-		0	0	100
00000330	藤平泰広	荷積中	330	詳細	7:24	8:00		2:19		15	0	日清製粉(株)千葉...	地図	○		-		0	0	100
00000310	小笠原暢	休憩中	310	詳細	8:21	8:00		2:25	取得済	0	0	(株)上組 鹿島支店	地図	○		-		0	0	100
00000320	横山明弘	走行中	320	詳細	8:56	8:00		2:30	取得済	0	0	千葉県千葉市美浜...	地図	○		-		0	0	100
00000810	加藤謙二	走行中	3384	詳細	7:58	8:00		3:26	取得済	0	0	千葉県千葉市稲毛...	地図	○		-		0	0	100
00001192	長谷川武雄	休憩中	710	詳細	7:18	8:00		1:33	取得済	0	0	ニューボート産業	地図	○		-		0	0	100
00001338	川島康夫	走行中	1338	詳細	7:59	8:00		2:48	取得済	0	0	千葉県佐倉市寒風...	地図	○		-		0	0	100
00003474	植草将太	停止中	3159	詳細	8:19	8:00		3:25	取得済	0	0	ベシア東金	地図	○		-		0	0	100
00005159	菊谷祐児	休憩中	390	詳細	7:57	8:00		2:28	取得済	0	0	茨城県神栖市東深...	地図	○		-		0	0	100
00000005	田中誠二	退勤中	3691	詳細	16:00	13:02	休日中	4:00	-	0	0	菱木運送(株)	-	-	-	-	-	0	0	0

現在は、この仕組みを TDBC のサポート会員である株式会社ナビアシストが「Navisia 乗務員時計」としてサービス提供しています。

<https://www.nav-assist.co.jp/products/nyyu/jomuindokei/>

また、オンラインでの待機発生の確認、着荷主への確認、対応依頼は、該当の運送事業者への配慮により、一部では改善されるものの、他の運送事業者への影響も想定されるため、取得したデータを基にレポートを作成し、待機時間料の請求や着荷主の荷待ち時間改善に積極的に協力する提案を実施しています。

事業者都合待機と荷主都合待機をしっかりと分けて計測し、集計しています。

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

25 / 55

荷主及び待機場所別、待機詳細

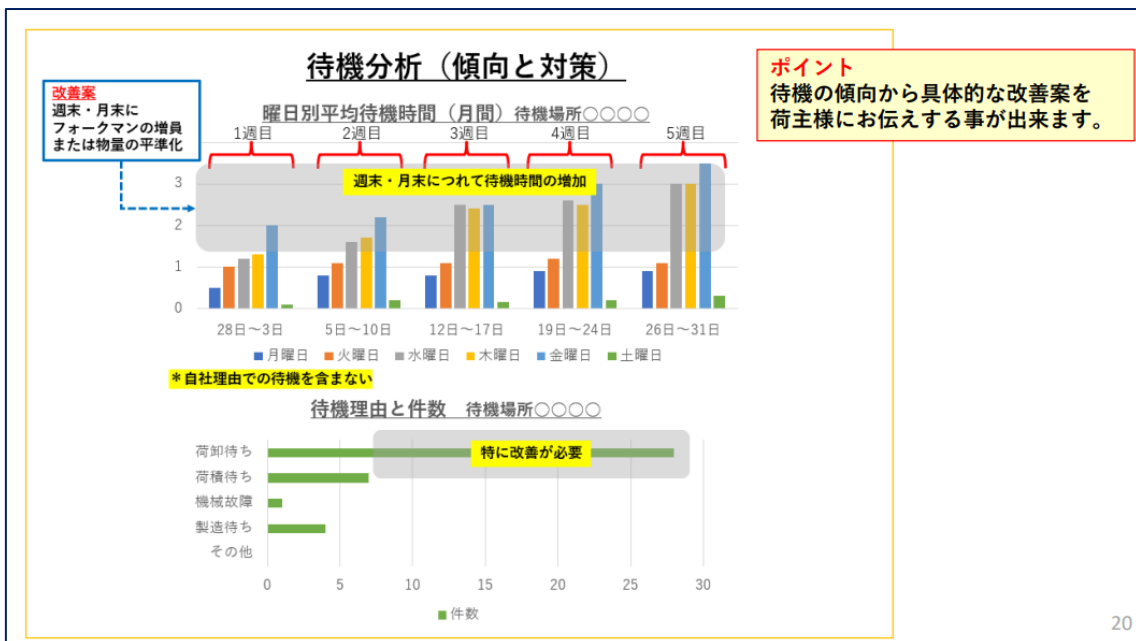
荷主 ○○○○ 待機場所 ○○ 物流センター 営業開始時刻 8:00 (集計期間 6/1~6/15)

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	10:00	9:00	11:00	1:00	1:00	1:00	
合計						3:30	29:20	11:37

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。

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

19



20

出典：TDBC Forum 2023 WG04 ワーキンググループ発表資料からの抜粋

運輸業界の人材、働き方改革による2024年問題への対応

「2024年問題は怖くない!荷待ち時間削減をキチンと交渉しよう!」

https://tdbc.or.jp/docs/forums/2023/2023_WG4.pdf

- ② デジタコ (デジタル運行記録計) から荷主にわかりやすい資料を作成し、待機時間料の請求 (株式会社セイリョウライン【WG04 ワーキンググループメンバー】)

下の図のようにデジタコからのデータから、受付時間以前の待機はカウントしない（事業者都合待機）などの荷主と合意した算出条件を基に荷主にわかりやすい資料を作成し、それに基づく待機時間料を請求しています。

また、この資料作成にあたっては自動化するためのシステムを自社で構築しています。



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+荷役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	配先BBBBBB		2:18	71	507			
	6178	走行	15:05	16:46	配先BBBBBB		0:00					
	6178	帰庫	16:46	16:46	セリウウライン_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	配先BBBBBB		0:00				1:39	
	5838	荷卸	12:32	14:58	配先BBBBBB		2:26	70	1,055			
	5838	走行	14:58	16:15	配先BBBBBB		0:00					
5838	帰庫	16:15	16:15	セリウウライン_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					0:44
	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	配先BBBBBB		0:00					3:12
	6309	荷卸	13:25	15:05	配先BBBBBB		1:40	69	623			
	6309	走行	15:06	15:54	配先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	配先BBBBBB		0:00					1:55
998	荷卸	14:25	16:46	配先BBBBBB		2:21	70	619				
998	走行	16:53	18:37	愛知県名古屋港区神宮寺2丁目		0:00						
998	帰庫	18:37	18:37	セリウウライン_小牧車庫		0:00				8:50	6:00	2:50

出典：WG04 ワーキンググループ会合での発表資料からの抜粋

以上のように 2 社の事例ではスマホアプリやデジタコなどの仕組みからしっかりと時間や業務に関するデータを取得し、そのデータに基づいたレポートを作成して荷主への改善の申し入れや、待機時間料の請求を実施しています。

2017年（平成29年）7月1日の「貨物自動車運送事業輸送安全規則」の一部改正により荷主都合30分以上の荷待ちは「乗務記録」への記載対象とされ、現状では手書きでの「乗務記録」の作成も可能とされていますが、今後は運送契約に基づく適正な運賃・料金の収受のために、荷待ち以外の荷役作業（荷積み、荷卸し）、附帯作業等についてもデータの取得とそのデータに基づいた請求の実施が求められることになるため、デジタル化やシステム化が不可欠となります。

下の図は、国土交通省が公開しています「荷待ち時間の記録義務付けに関するリーフレット」で、荷待ち時間の乗務記録付票での記載例を紹介しています。

平成29年7月1日から、 荷主都合30分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



記録はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、集貨地点等、集貨地等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※デジタコなどの方法で記録している場合は記載不要です。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量5トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録に記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省
JTA 全日本トラック協会 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間等の記録義務付け (貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう 乗務記録付票【記載例】

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等へ到着 (乗務記録記載)
- ②-1 荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
- ③-1 附帯業務 (20分: 本来業務)
- ②-2 再荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
- ③-2 附帯業務 (30分: 荷主都合)
- ④ 荷積み (60分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等へ出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分
【乗務記録記載要件【荷主都合による(荷待ち待機時間30分以上)】に合致】

記録は
ご本人にカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ!
記入原本のように、乗務記録簿への到着時刻、荷待ち待機開始時刻、付帯業務開始時刻は、終了時刻、荷積み・荷卸しの時刻、終了時刻との必要事項が記入されている。到着時刻、荷待ち待機開始時刻は、必ず記入してください。

記入見本 荷待ち時間記録(例) (平成29年7月12日)

※ 車両総重量 5t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

乗務番号: ()
集貨地点等 (荷積み地/荷卸し地/附帯業務実施地): ()

① 荷主指定の到着時刻 (有る場合)	集貨地点等への到着時刻
9 時 00 分	8 時 00 分
荷待ち待機 開始・終了時刻	
②-1 9:00 ~ 9:20	荷主都合による荷待ち待機の合計時間 時間 40 分
②-2 9:40 ~ 10:00	
附帯業務 開始・終了時刻	
③-1 9:20 ~ 9:40	
③-2 10:00 ~ 10:30	
(荷積み) 荷卸し 開始・終了時刻	
④ 10:30 ~ 11:30	
集貨地点等からの出発時刻	
⑤ 11 時 30 分	

注
1 集貨地点等へ到着した時刻(荷主から指定された場合は当該時刻)から出発した時刻までに、荷主の都合による待機した時間の合計が30分以上の場合は記録不要。
2 また、必要事項をデジタコなどの方法で記録している場合は記録不要です。
3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

出典：国土交通省「荷待ち時間の記録義務付けに関するリーフレット」

<https://www.mlit.go.jp/common/001292625.pdf>

3. バース予約システムの概要と活用事例

(1) 改正物流2法とバース予約システム

これまででは、受付順に荷役場所（一般的にはバースと呼ばれており、以下バース。）での荷積み、荷卸しを実施するというのが一般的だったため、先行車両がいる場合にその順番待ちでの荷待ちが発生していました。

運送事業者としては、道路渋滞を回避するためや、次の運送行程や次の運送契約の荷積みのためにできるだけ早い時間に荷積み、荷卸しを実施したいとの都合から、受付開始時間前に、受付前に並ぶということが一般的に行われています。

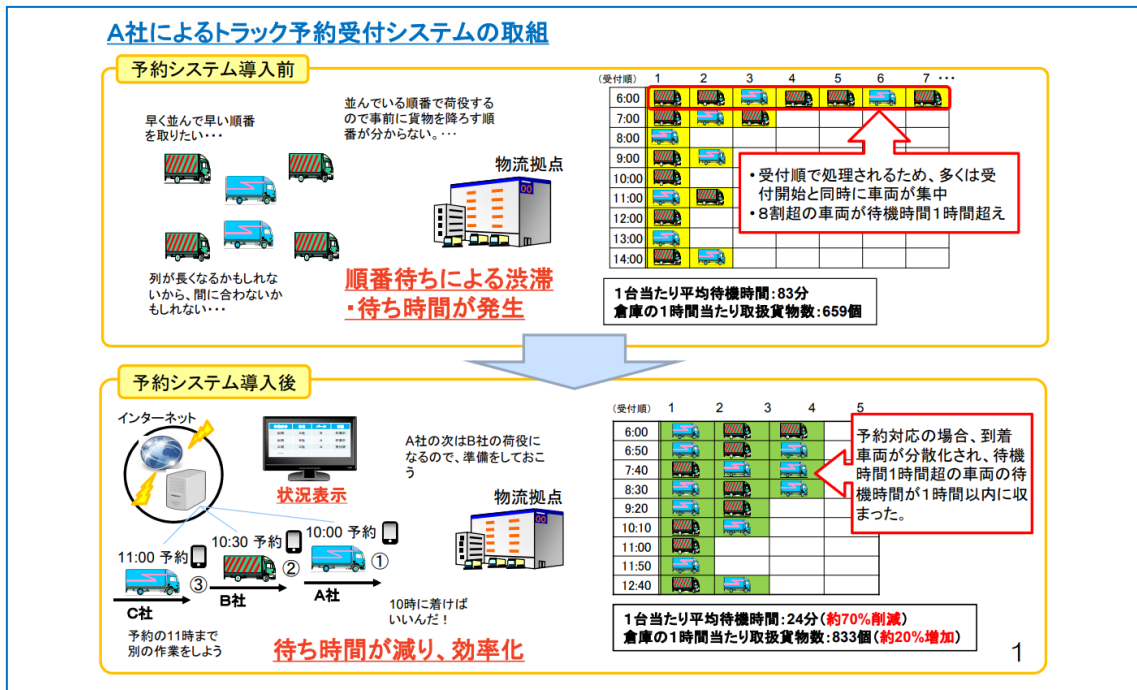
今回、改正された「物資の流通の効率化に関する法律」では、荷待ち時間の短縮に関して、第一種、第二種荷主は、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定（第一種荷主）、運転者に指示（第二種荷主）するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。（第三十七条）が求められることとなりました。

具体的には荷役能力に応じて時間枠を設定し、その時間枠を荷主が指定するか、希望する時間枠を運送事業者に指定、予約してもらうことになります。

運送事業者の都合を考慮して、希望の時間枠を予約、または指定するシステムとして以前より利用されているのがバース予約（受付）システムと呼ばれているものです。

このバース予約（受付）システムは、運用を考慮することで荷待ち時間を削減することができますと言われています。

その取り組み事例が、公開されています。



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>

この事例では、システム導入前の平均待機時間が83分から、導入後24分と約70%の削減が実現したとされています。

また、倉庫側の業務効率としても取扱貨物量が約20%改善されています。

(2) バース予約システム活用事例

TDBC 会員で、WG04 メンバーとして活動されています着荷主事業者でのバース予約受付システム活用事例をご紹介します。(株式会社バローホールディングス)

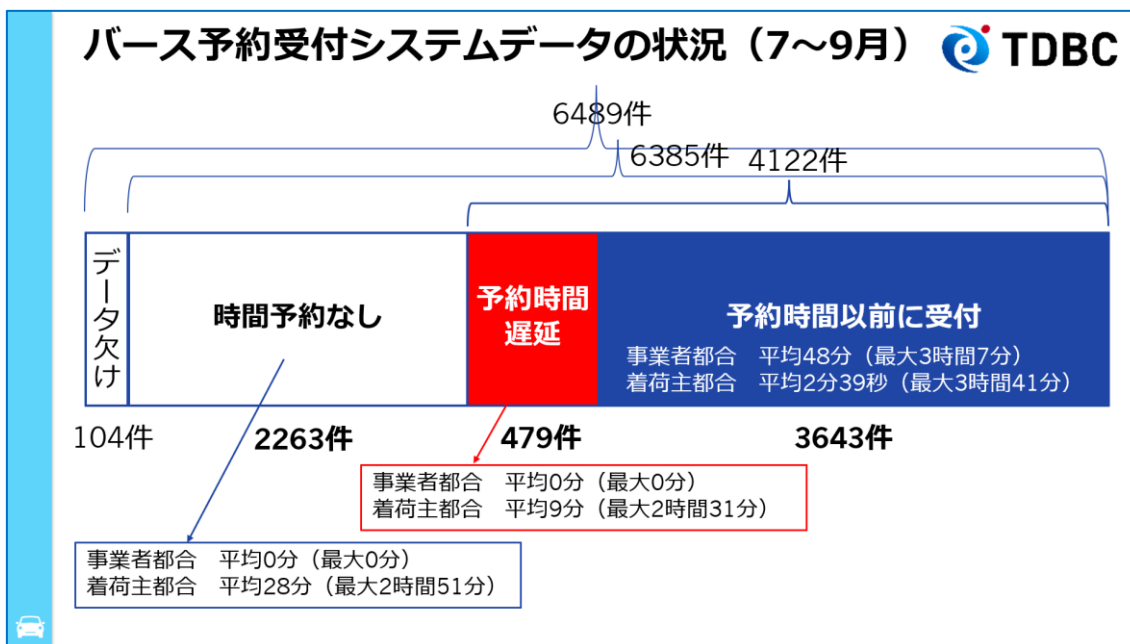
現在、株式会社バローホールディングスの可見物流センターで導入、運用されていますバース予約システム※の予約状況（バース予約時間、荷役作業時間等）、およびバースでの実績データ（着車（受付）時間、接車（荷役開始）時間、退車時間、荷役予定時間、荷役時間等）を基に荷役作業前の荷主都合待機時間を分析しています。

（分析期間は、2023年7月～9月までの3か月分）

※株式会社ロジクリエイト（TDBC 会員） バース予約システム「Li-SO（リソ）」

<https://li-so.jp/>

バース予約受付システムのデータを分析した結果は、以下の図の通りです。



ここでは、3つのケースに分けて待機時間を分析しています。

- ① 「時間指定あり」でバース予約しており、予約時間以前に受付したケース
- ② 「時間指定あり」でバース予約しており、予約時間以降に受付したケース（遅延）
- ③ 「時間指定なし」でのバース予約、またはバース予約自体がないケース

図にありますように約 65%が時間指定の予約を行っており、その内の約 88%が予約時間以前に受付しています。それぞれ待機時間は、以下の通りです。

- ① このケースの荷主都合待機時間は平均 2 分 39 秒※、最大は 3 時間 41 分となっています。

実は、この①の場合ケースの多くは予約時間前にバースに接車しています。

ここでは、予約時間前の場合、荷主都合待機時間を 0 分として計算しています。

（※予約時間前をマイナス値で計算すると平均ではマイナスとなります。）

- ② 時間指定の予約を行っている場合で、交通渋滞等で予約時間以降（遅延）に受付したケースが約 12%ありますが、このケースでも荷主都合待機時間（実際の接車時間-受付時間）は、平均 9 分、最大は 2 時間 31 分となっています。

Copyright (C) 2024 General Incorporated Association

Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

- ③ また、運送事業者の配車、経路等を考慮した都合の良い時間での予約が取れずに、時間指定なしで予約したケースや予約自体を行っていないケースの荷主都合待機は平均 28 分、最大 2 時間 51 分となっています。

一方で、60 分以上の荷主都合待機が発生した場合の状況についても分析しています。

待機が発生した場合の例（60分以上）の例 TDBC

AC2300	X	Y	Z	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AI	AJ	AK	AL	fj	AV
1	接車予定日時	退車予定日時	作業予定時間	接車	接車	事業者都合待機	荷主都合待機	退車	作業時間	作業バー	作業バー名	積車差	接車待ち	作業差	営業日		
1918	8:10	8:30	20	8:09	8:09	0:01:00	#####	8:47	38	32	自動車限定	-1	-1	0	18	Thursday	
1960	8:35	8:55	20	8:19	8:47	0:16:00	0:12:00	9:53	66	32	自動車限定	-16	12	28	46	Thursday	
1970	9:00	9:15	15	8:22	9:53	0:38:00	0:53:00	10:55	62	32	自動車限定	-38	53	91	47	Thursday	
1977	9:20	9:40	20	9:00	10:55	0:20:00	1:35:00	10:55	0	32	自動車限定	-20	95	115	-20	Thursday	

実際の荷役時間が、作業予定時間を超えてしまったため、その後の車両に待機が発生

AE6498	X	Y	Z	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AI	AJ	AK	AL	AM	fj
1	接車予定日時	退車予定日時	作業予定時間	接車	接車	事業者都合待機	荷主都合待機	退車	作業時間	作業バー	作業バー名	積車差	接車待ち	作業差	営業日		
2064	8:30	8:40	10	8:02	8:02	0:28	#####	8:58	56	49	食品パレット予備	-28	-28	0	46		
2100	9:55	10:15	20	10:07	10:07	14:27	#####	1:32	1:20	11:45	18	49	食品パレット予備	12	92	80	-2
2102	10:00	10:20	20	9:42	9:53	0:12	#####	10:07	14	49	食品パレット予備	-18	-7	11	-6		
2117	11:00	11:05	5	9:30	9:31	1:30	#####	9:52	21	49	食品パレット予備	-90	-89	1	16		

予約時間に遅延して到着したため、他の予約車両を先行して荷卸しを実施。その終了後に後荷卸しを実施

AD2296	X	Y	Z	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AI	AJ	AK	AL	fj	AV
1	接車予定日時	退車予定日時	作業予定時間	接車	接車	事業者都合待機	荷主都合待機	退車	作業時間	作業バー	作業バー名	積車差	接車待ち	作業差	営業日		
455	9:10	9:25	15	8:19	11:18	0:51:00	2:08:00	11:43	25	59	食品定番バラ西	-51	128	179	10	Friday	
477	10:00	10:15	15	9:47	9:47	0:13:06	#####	10:05	18	59	食品定番バラ西	-13	-13	0	3	Friday	
480	10:15	10:30	15	10:11	10:15	0:04:00	0:00:00	10:36	21	59	食品定番バラ西	-4	0	4	6	Friday	
483	10:30	10:45	15	8:35	10:45	1:55:00	0:15:00	11:18	33	59	食品定番バラ西	-115	15	130	18	Friday	

複数のバースを予約しており、別のバースで荷卸しを開始したため、後の予約の車両を先行して荷卸し

- ① 1 番目の例は、バース予約時の荷役作業予定時間を超えてしまったため、その影響でその後の予約車両に影響が発生したケースです。
- ② 2 番目の例は、時間指定ありの予約で、その予約時間に遅延してしまったケースです。既に、到着済みの他の予約車両を先行して荷卸しを実施し、その後に荷卸しを実施しています。現場の工夫で、後続の予約への影響を少なくしています。
- ③ 貨物の商品カテゴリー毎にバースが分かれており、複数カテゴリーの商品を積んでいる場合には、複数のバースを予約しています。このケースでは、荷積みの状況で最初に受付したバースとは別のバースでの荷卸しを先行して開始、その間に別の予約車両が荷卸しを実施、その後に荷卸ししています。厳密には待機時間ではなく、荷役作業も含まれた時間です。

この事例では、一般的なバース予約活用方法である、時間指定ありの予約で、予約時間以前の受付の場合には、平均 2 分との荷主都合待機時間となっており、ほぼ待機が発生していない理想的なバースの運用状況となっていました。

どのようにそれを実現しているかについて、ヒアリングおよびデータ分析から以下のよう

な改善努力や工夫がありました。

- ① 自社の事業において物流は非常に重要。その物流を実現するための積極的な改善意志と行動
- ② 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能力の改善）
- ③ 運送事業者との定例での改善協議の実施
- ④ 予約優先の徹底
- ⑤ 時間指定なしでの予約が可能な体制（運送事業者側の効率化等の都合を考慮）
- ⑥ ドライバーとの連携による現場対応
（ドライバー側からの遅延連絡等で、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。また、場合によってはバース担当者からドライバーに連絡）
- ⑦ 予備バースの活用、荷役作業時間の見直しなどの継続的な改善などを実施されています。

その中で、最も重要なのは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能力の改善）であり、バース予約システムは交通整理のためのツールとお話をお聞きしました。

また、バースの現場の方にお話をお聞きしましたが、バース予約システム導入以前（5年ほど前）は、物流センターの入り口付近から待機の長蛇の列だったのが、ほぼ無くなったとお話でした。

TDBC では、バース予約システムの運用に関して、他の荷主へのヒアリングも実施していますが、荷主都合待機時間をしっかりと削減（同様に荷主都合待機時間平均2分）できている他の荷主事業者からも同様に「キャパシティマネジメント」が最も重要との意見をいただいています。

また、バース予約システムの適切な運用により運送事業者からも以下のような声が上がっています。

- ✓ 予約時間から大幅に待たされることはなく、システム活用前より、待機時間が減った納品先もある。
- ✓ 多少待つことはあるが、予約時間から大幅に待たされることはなく、システム活用前よりは待機時間が減っている感覚はある。

以上のことから、バース予約システムは、適切な運用により待機時間削減への効果が期待できると考えられます。

4. バー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その解決策

バース予約システム活用での待機時間削減の事例を紹介しましたが、一方で、運送事業者側では、さまざまな課題も発生しています。

直近で TDBC 会員および、会員以外の運送事業者、荷主企業の協力でバース予約システムに関してヒアリングを実施しています。

どのような課題が発生しているのか、どのように解決したらよいのかについて紹介していきます。

(1) 希望する時間での予約が取れない

バース予約システムは、あくまでも待機時間削減に資するツールであり、導入するだけで、効果が出るわけではありません。(但し、見かけ上効果を上げることも可能なため、それについては、後述します。)

例えば、以下のような事例が発生しています。

- ✓ 希望する予約時間帯、あるいはそれ以外の時間帯も含め予約の空きがない状況が常態化している

(これらを回避するため、正式な配車依頼の前に仮予約を入れて確保する。結果的に、多くの仮予約により更に予約が取りにくくなるとの負のスパイラスとなっている場合もあります。)

- ✓ 希望時間に対して常に確定時間の乖離が発生する

これらは、実際の荷役量に対して荷役能力が不足している状況が想定されます。

解決策としては、後述しますがキャパシティマネジメント(荷役量に対する荷役能力の確保や改善)が最も重要となります。

このような事態を起こさないためには、まずは、現状の把握が必須となります。

現状把握をせずにバース予約システムを導入した場合に、現場改善することなく見かけ上の荷主都合待機時間が減ることでの勘違いが起きてしまう可能性があります。

それが、「荷主都合待機から事業者都合待機への付け替え」です。

荷主都合待機から事業者都合待機への付け替え

バース予約システム導入前は、受付開始時間以前が事業者都合待機、受付開始時間以降が荷主都合待機とされていましたが、バース予約システム導入後は予約時間以前が事業者都合待機、予約時間以降が荷主都合待機となります。

(現行の法令で解釈した場合で、現在その検討が行われています。)

そのため、荷主事業者の荷受け量に対するバースの受入れ可能能力の改善などの努力をすることなく、バース予約システムを導入し、運用するだけで荷主都合待機時間は表面上削減することができます。

また、複数カ所での荷卸しの場合には、それぞれの荷卸し先の予約時間に合わせる必要があるため、バース予約時間のための待機が発生する場合があります。(この場合も、事業者側に責任がないにもかかわらず事業者都合待機とされています。)

拠点によっては、バース予約時間の例えば15分前から入場(入構)可能としている場合もあり、構外での待機により見かけ上の待機車両削減ともなっています。

今回の物流の2024年問題は、時間外労働時間の制限、前述の改正改善基準告示による拘束時間の制限により、トラックドライバーがこれまでと同等には働けなくなることで輸送力が不足し、社会生活や産業に大きな影響を受ける可能性があり、物流を持続可能とするために商慣行の見直しや、効率化が求められています。

単なる、都合の付け替えでは、トラックドライバーの労働時間や拘束時間は短縮されません。改正物流効率化法では、荷主は自ら管理する場所での荷待ち時間、荷役作業時間の削減が求められていますが、それだけでは物流の2024年問題は解決しません。
待機時間に関しては、荷主都合待機時間+事業者都合待機時間の両方で短縮されるように運送事業者との連携した協議、改善が必須です。

(2) バー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

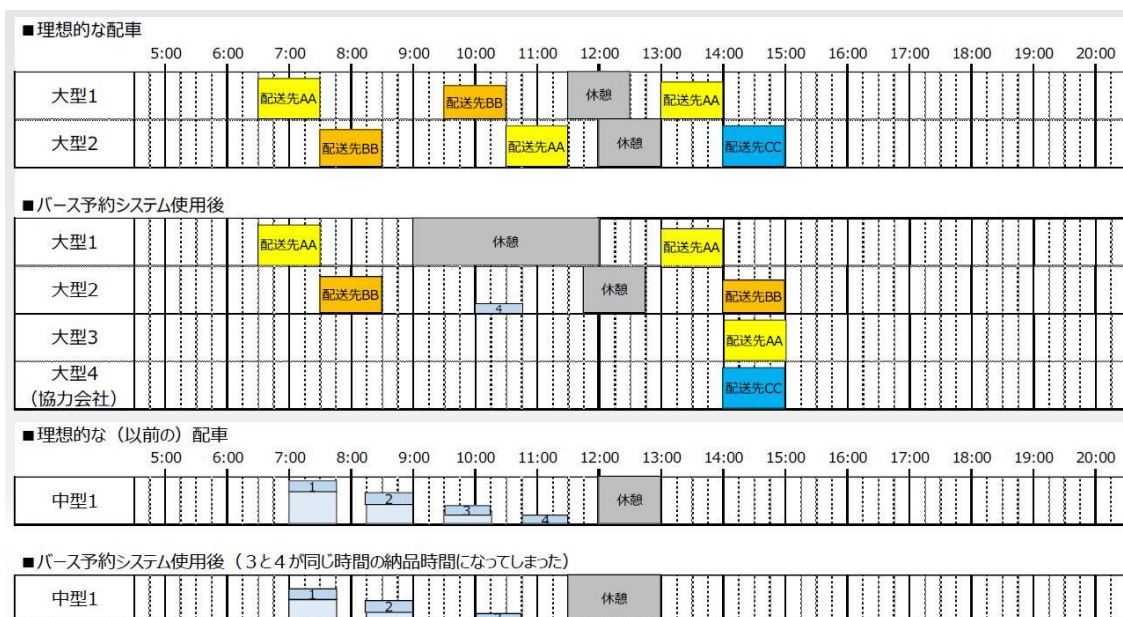
(特に複数カ所での荷積み、荷卸し)

これまで事業会社は、荷積み順、荷卸し順等の効率を前提に配車、経路決定等の配車計画策定を行ってきましたが、キャパシティマネジメントや運用が考慮されていないバース予約システムの普及は、効率ではなくバース予約時間を前提とした配車、経路での配送計画となります。

また、それを回避するため、前述のように事業者側では正式な配車依頼(運送契約)の前に、仮予約を取得するというも行われています。その結果、仮予約で予約がいっぱいとなり、正式な配車依頼での予約が取れず、結果的に非効率な配送計画といった負のサイクルともなっています。

結果的に、今回の改正物流2法の求める「物流の効率化」とは異なる結果を招く可能性があります。

WG04 ワーキンググループの事業会社ではバース予約システムで要望の時間での予約が取れずに、確定した予約時間を前提とした配車により以下の図のような事例が発生しています。



- ✓ (図上の例) これまで大型車2台で、それぞれ3カ所卸しで配送していたものが、バス予約システムで都合の良い時間が取れず、しかも取れた予約時間が重なってしまったため、大型車4台(うち1台は協力会社に依頼)で対応
結果的に、車両もドライバーの増え、しかも貨物が4台に分散したため、積載効率も悪化
- ✓ (図下の例) これまで中型車1台で、4カ所卸しで配送していたものが、3、4カ所目のバス予約時間が重なってしまったため、4カ所目を図上の大型2で対応
少量の貨物を大型車で配送するとの非常に積載効率が悪い状況で実施

現在、バス予約システムの普及率は7%程度とされていますが、今回の改正物流2法(物流効率化法)により、急速に普及することが想定されており、発着荷主の全ての予約時間を前提とした配車計画決定については、さらに効率化を犠牲にする可能性があります。

これらの解決方法としては、以下のような事例があります。

- ✓ 事業者の要望時間帯に合わせた荷受け体制の構築
(荷受け担当者のシフト、受付開始時間の繰り上げ等により、混雑時間帯の受入れ能力強化を図る)
- ✓ 幅を持った時間帯での予約を可能とする
- ✓ バス予約での時間指定なしでの予約を可能とする。また、予約優先を徹底することで、基本は時間指定ありで、事業者側の都合が合わない場合のみ時間指定なしの

予約とすることで、時間指定ありでの予約率を高めることができます

- ✓ 事業者と発荷主事業者との協議により、予約時間帯毎に運賃を設定する
(事業者の効率に合わせたプライシングの実施≡ダイナミックプライシング)

(3) バース予約システムの運用上の課題

- ✓ 予約時間に道路渋滞等により予約時間に遅延した場合に、最後の方に回される場合がある
- ✓ 先行車両が遅れたり、荷役作業時間が予定よりかかたりしてしまうと、それ以降の車両で待機が発生する
- ✓ 荷卸し、荷積みを行う荷主の場合で、バース予約導入後、荷卸しと荷積みで別の予約時間帯となったため、荷卸し後の待機が発生することとなった

これらの解決方法としては、以下のような事例があります。

- ✓ ドライバーとの連携による現場対応
(ドライバー側からの遅延連絡等で、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。また、場合によってはバース担当者からドライバーに連絡し対応)
- ✓ 予備バース(予約対象外)により車両遅延、荷役作業時間の延長による影響を最少化
- ✓ 待機時間発生理由を分析し、その理由毎の対策を実施、運用ルール化

(4) バー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

バース予約システムには、多くの種類があり、また導入されている拠点毎に運用も異なることから、予約を取る事業者(多くは元請事業者)側で多くの工数が発生しています。また、現場では日常的に以下のような対応を実施しています。

- ✓ できるだけ効率の良い時間帯での予約を獲得するため、拠点毎の予約開始時間に合わせて担当以外の配車担当者も協力して一斉に予約入力を実施
(コンサートチケットの予約開始のような予約獲得競争)
- ✓ 予約時の必須情報や締切り時間が場所ごとにばらばら(集荷伝票が必須の場合も)
- ✓ 予約開始時間が、夜中の場合には配車担当者が自宅から予約入力
- ✓ できる限り、都合や効率の良い時間帯での予約を獲得するために、仮予約を実施。
正式に配車依頼(運送契約)があった際に、正式な内容での予約の取り直しを実施
- ✓ また、配車依頼(運送契約)がなかった場合には、予約の取り消し処理を実施
- ✓ バース予約時に車両情報を毎回入力
- ✓ 荷主、元請け等からの入場(入構)時間指定に対し、その時間のバース予約が取れ

ずにトラブルとなる

また、事業者の現場で最も問題視されているのがアンサーバック方式による予約です。一般的な予約は、予約入力時に、空いている予約枠を選択して、即時に予約確定（即時予約確定方式）が行われるのに対して、アンサーバック方式の場合は、希望する予約枠を入力し、その結果については、予約申し込み締め切り後、決められた時間にその結果が戻ってくるもので、現場では以下のような対応が発生しています。

- ✓ アンサーバックの結果確認、およびその結果を受けた配車、経路の決定を実施するなど、多重の手間が発生している
- ✓ 予約日の前日が祝日の場合、（祝日にアンサーバックの結果が返ってくるため、）祝日に乗務員へ運行指示を出す必要がある
- ✓ 時間確定後、車両情報の変更が不可能な場合がある
（時間確定により再配車してもその情報が正しく登録できない。結果的に荷主側からの連絡がドライバーに伝わらず現場でのトラブルに）
- ✓ アンサーバックの結果返信時間が前日の夕方等に設定されている場合には、事業者での配車計画の策定や手配が既に行われており、アンサーバックの結果が希望時間でなかった場合には、再配車、再手配などが発生する

また、場合によっては、増便で対応したり、対応ができない場合には、日程変更などが発生したりする

配車や経路の決定では、単に効率や、次行程の都合だけでなく、ドライバーの労働時間や改正改善基準告示で求められている拘束時間、運転時間、連続運転時間等を遵守しながら決定しており、ベテランの配車マンが日々工夫しながら実施している状況があります。それが、完了した後での「希望時間ではなく、別の時間帯での予約確定連絡」はちゃぶ台返しに等しいものがあります。また、その結果、ドライバーや協力会社への再連絡など多くの工数が発生することになっています。

これらの解決方法（案）や事例は以下の通りです。

- ✓ バース予約を事業者側で行うのではなく、予約時間枠を発荷主企業経由で事業者
に提供。事業者は効率や都合に合わせてバース予約時間の変更可能に
- ✓ 協議の上、固定枠を設定してもらいその時間に納品（荷主側の時間指定）
- ✓ バース予約を事業者側で実施する場合には、その対価を含めた運賃・料金の設定
- ✓ 時間帯による運賃・料金の設定
- ✓ 予約開始時間を 9:00～17:00 に限定
- ✓ 予約時間の遅延などが発生する場合は、ドライバーから着荷主に連絡を入れること
で、後続の予約車両との入れ替えによる現場での柔軟な対応

- ✓ 過去に登録した車両情報を保持し、入力工数を削減
- ✓ アンサーバック方式から即時予約確定方式への変更、それが困難な場合には、アンサーバック時間の早期化

また、これらの解決は個社単位では難しく、以下のような解決に向けた連携した取り組みも重要です。

- ✓ 発荷企業が着荷主企業を取りまとめて協議や標準化（システム、運用ルール）の推進を実施
- ✓ 更に、発荷主企業同士での連携も含めたサプライチェーン（発荷企業の業界と着荷主企業の業界間）での協議と標準化（システム、運用ルール）の推進を実施

5. バー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

冒頭に「2022年頃からTDBCの事業者会員からバース予約システムの課題提議があり、ワーキンググループ活動とは別に調査および行政への報告、協議を進めてきました。」と紹介させていただきましたが、課題提議をいただいたTDBC事業者会員から、同じ課題認識を持つ複数の事業者に声がけをいただき、計3社の運送事業者のヒアリング結果を国土交通省に報告。その後、国土交通省が実施しました調査事業に協力しています。

そして、2023年6月にその調査事業の報告書が公開されています。

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」

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

物流効率化に資する新たなシステムの実態調査「バース予約受付システム」(p.90~99)

このガイドラインの記載内容との重複もありますが、運送事業者の現場の声が反映された報告書となっています。特に、p.93~95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
 - ・ バース予約受付システム | 導入時・使用時（予約時）の課題
 - ・ バー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
- が記載されています。ぜひ、積極的に活用していただければと思います。以下は、その報告書からの抜粋です。

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 | パス予約受付システム

パ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

パ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

- パ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：パ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

- パ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：荷受量に対してパス数が不足
 - ⇒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、パ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、パ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

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 | パス予約受付システム

パ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

パ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	使用者 (配車係・ ドライバー)
導入拠点 (≒倉庫 オーナー)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ 施設の規模や作業人数等によっては、パ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 ✓ 倉庫管理システム（WMS）が古く、パ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 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ 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 ✓ 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 ✓ 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 ✓ 輸送依頼がまだない段階で、輸送依頼を見越してパ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 		
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、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） ✓ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ 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） ✓ 導入前は複数箇所を回る運行をしていても、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） ✓ 同じ敷地内で複数パス納品の場合に、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パスが無い場合には、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

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 | 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

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

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」

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

6. バー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

調査報告書に記載されているように「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』わけではありません。

導入の効果を事業者、荷主事業者の両方で最大化するためには、導入プロセスが重要となります。

- ① 現状の把握（荷待ち時間状況の測定、事業者、荷受現場のヒアリング）
- ② 解決方法の検討および想定される課題の洗い出し（キャパシティ改善含む）
- ③ 解決方法（システム、運用ルール等）の仮説および関連荷主、事業者からの意見の聞き取り
- ④ 関係荷主、事業者と連携した実証実験または PoC の実施
- ⑤ 解決方法（システム等）の構築、評価指標、運用ルールの設定、ドキュメント化（事業者とのバース予約システムの運用方法、予約作業の工数に対する対価等の協議を含む）
- ⑥ 導入および関係荷主、事業者への説明会の実施
- ⑦ 実施および、関係荷主、事業者から意見の収集と評価指標による評価と改善

Copyright (C) 2024 General Incorporated Association

Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

⑧ 関係荷主、事業者による継続的な定例会の実施とその内容に基づく改善

また、共同輸送、混載、店舗配送などの複数荷卸しが前提となる場合には、発荷主（第一種荷主）事業者や業界団体が中心となり、着荷主事業者または業界団体と連携して協議し、解決方法や運用ルールの標準化を推進するのも非常に有効だと考えます。

着荷主毎にバース予約システムや運用ルールが異なることによる事業者側の手間や工数がある程度削減することが可能となります。

（将来的には、後述しますが、自動化が不可欠だと考えています。）

評価指標について

物流の2024年問題の解決は、トラックドライバーの長時間労働を含む労働環境の改善が不可欠です。そのためにも改善の進捗は労働環境に関する指標での評価が重要になります。

評価指標（案）

- ・ 待機時間（事業者都合待機+荷主都合待機）
- ・ 荷主都合待機時間
（時間指定ありで遅延なし、時間指定ありで遅延あり、時間指定なし）
- ・ 荷役作業時間の見込みと実績とその差異（その後の車両の待機に繋がるため）
- ・ 時間あたりの荷役取扱量（荷受け能力）※荷主側としては非常に重要な指標
- ・ 事業者側の、荷量（重量、容積）に対する労働時間、拘束時間、走行距離の状況
- ・ 事業者側で発生したバース予約システム関連の工数（時間）

7. バース予約システム以外での解決方法

今回の改正物流効率化法では、「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。」とありますが、その解決方法はバース予約システムだけではありません。

荷役能力に応じて時間枠を設定し、運送事業者に対して時間指定での配車依頼をするという方法もあります。（但し、この場合にも事業者の効率や都合への配慮が必要となります。）

また、荷積み、荷卸しの専任者がいない店舗のような場合には、トラックの到着前に通知し、荷役作業の事前準備をするなどの方法によっても荷待ち時間を減らすことも可能です。（実際の事例は後ほどご紹介します。）

それ以外にも、発荷主が製造業等の場合の出荷では、製造工程から完成するのを待って荷積みを行う場合があります。この場合には、荷役能力と直接関係はしませんが、文字通りの荷待ちを削減するためには、生産計画に基づいた時間指示や、生産実績に基づいた時間調整が必要となります。

バス予約システム以外にも、まずは現状を把握したうえで、さまざまな方法を検討し、場合によってはPoC、実証実験を実施するなど、最適な手段を選択することが重要です。

8. TDBCとしてのバス予約システムに対する考え方

トラック運送事業者は、複数の発荷主からの依頼に対して、効率的な配車、経路と労働時間や改正改善基準告示等の法令順守を前提としたドライバーの手配を含む配車計画を策定し、それに基づき協力会社を含む車両、ドライバーの手配を実施しています。

効率化は、健全で持続可能な事業経営のための正当な権利であり、また、法令順守は事業者の義務として実施しています。

運用に関して考慮されていないバス予約システムの普及は、これらの実施を難しくする大きな危険性を持っています。

更に、アンサーバック方式による、バス予約時間確定は、配車担当者の大切な効率化や法令順守のための準備の時間を奪う結果となっています。

また、これまでの効率を前提とした配車や経路の決定から、バス予約システムの普及で予約時間を前提とした決定により、効率は二の次となります。

この影響は、トラックドライバーの労働時間、拘束時間にも及び、結果的に積載効率の低下、輸送能力の低下、売上対運賃コストの上昇、燃料費の上昇、CO2排出量の増加等、政策パッケージや改正物流2法の期待とは異なる状況を招きます。

また、政策パッケージや改正物流2法が積載率向上のために求めている、共同輸送、混載等は、1運行あたりの荷積み、荷卸しの回数を増やし、帰り便の活用は、その前の荷卸し時間の影響を受けます。そして、バス予約システムの運用状況によってはさらに厳しい状況を招きます。

それを回避するためには、各荷主事業者におけるバス予約システムの適切な運用が不可欠です。

また、今回の改正物流効率化法で求められる荷待ち、荷役作業時間に関して荷主が管理する、または寄託契約を締結した者が管理する施設とされており、他の荷主の荷待ち時間等について把握や短縮の努力義務はありません。

例えば、共同輸送や混載、店舗配送等の場合には、複数カ所の荷卸しが発生しますが、各着荷主は、自分の管理する施設での荷待ち、荷役作業時間を短縮することが求められており、2時間が努力目標（実現できた場合には1時間以内）となっています。

複数カ所の荷積み、荷卸しの場合は、それぞれ2時間以内×荷積み、荷卸し回数ということになり、現状の1運行あたりの荷待ち、荷役時間が3時間3分を2時間以内にとの短縮目標とは乖離があります。

やはり、本来のトラックドライバーの労働時間等を短縮するためには、発荷主（第一種荷主）が、着荷主の状況を把握し、着荷主と連携した改善が不可欠です。

今後、各着荷主で発生した荷待ち、荷役作業は運賃・料金として発荷主に請求されますので、着荷主と連携した改善の努力は、コスト軽減として返ってきます。

さらに、バース予約システムは、着荷主毎に導入され、それぞれ独自に運用されるため、複数カ所での荷卸しの場合でも、その都合は考慮されません。

例えば、以下のようなケースが発生したとします。

- ① 着荷主 A と着荷主 B（距離的には 10 分程度の近距離で、荷役時間は各々 30 分程度を想定）の 2 カ所での荷卸しの場合で、バース予約時間が同一となった
 - ② バース予約時間が、着荷主 A は、9:00 に、着荷主 B は、14:00 となった
- この場合、誰が発生する不利益を負担することになるのでしょうか。
- ① 2 便での対応が必要となりました。2 便になってしまった場合の運賃・料金の負担は？
 - ② 9:40～14:00（休憩時間を除く）の待機は事業者都合の待機でしょうか？
（現行法令、検討中の内容共に荷主の指定した時間までは事業者都合待機）

以上のようなことを発生させずに、本来の目的であるドライバーの労働時間等の短縮を実現するためには、

- ① 各発着荷主での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能力の改善、シフト等により受付時間を早める、特定時間の受入れ能力の強化等）の実施
- ② 各発着荷主での事業者の効率等の都合を考慮した、時間指定なしでのバース予約受付が可能な体制
- ③ 発荷主（第一種荷主）側の「運行当たりの荷待ち、荷役時間の短縮と各着荷主で発生した待機時間料、荷役料（積込料、取卸料）等の料金の適正な収受を実現」を推進する体制と着荷主との連携による実態把握および改善のための仕組みの構築が、不可欠だと考えています。

また、バース予約受付システムでの予約作業等に関して、その工数に対する対価が必要だと考えています。

更に、その工数を最少化するためには、さまざまなバース予約システム、荷主毎の運用ルールが存在することが予約業務を複雑化し、個別対応が必要となっていることから、業界全体での標準化（物流情報標準ガイドライン等）や運用ルールの統一が必要と考えています。

このガイドラインでは最低限の運用ルール案を記載しています。

（予約開始時間 9:00～17:00、アンサーバック方式から即時予約方式への変更等）

一方で、これまで「バース予約（受付）システム」と言われてきていましたが、最近は「トラック予約（受付）システム」と一部と言われるようになってきました。トラックを予約する訳でもないにもかかわらず、トラックと称しているのには、トラック側で予約を取る仕組

みにするとの意図を感じます。

また、将来的には物流の基となる受発注 EDI と連携して、着荷主側からの発注に応じたバース予約時間、荷役作業時間を自動的に確保し、発荷主側から事業者への配送依頼（運送契約）にその情報が付加されて送付される物流 EDI の実現が必要だと考えています。

今後、TDBC としては、その実現に向けて協議を進めて行く予定です。

9. 荷待ち時間ゼロに貢献する DX ソリューション例

TDBC では、業界課題のデジタル技術を積極的に活用した解決の活動を通じて、TDBC およびサポート会員のさまざまなソリューションや現場での成功事例を公開しています。

その中から、今回は荷待ち時間ゼロに貢献する DX ソリューション例をいくつか紹介します。

(1) 動態管理プラットフォーム「traevo Platform (トラエボプラットフォーム)」

動態管理プラットフォームは TDBC の「あらゆるデバイスに対応する動態管理プラットフォームの実現」ワーキンググループで提議、企画検討。

その後「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）」第一次公募に応募し、採択されたことで、動態管理プラットフォームのプロトタイプを構築、参加企業 52 社との共同での大規模な実証実験を実施しました。

その実証実験の結果に対して、TDBC 会員から社会実装への賛同を得て、「動態管理プラットフォーム」のサービスを提供する事業会社として 2022 年 1 月に株式会社 traevo を設立、2 月には TDBC 会員 11 社からの出資を得て JV（合弁事業会社）化しています。

そして、2023 年 1 月からは、動態管理プラットフォーム「traevo Platform (トラエボプラットフォーム)」のサービス提供を開始しています。

この、「traevo Platform」は、デジタコを含むさまざまな車載器に対応しており、自社車両はもちろん、協力会社の車両を含む車両の位置情報、作業ステータス（荷待ち、荷役作業等）等を取得し、一元管理することができます。

さらに、権限を付与することで発着荷主や元請け事業者への情報開示も可能です。

また、今後は運送契約や標準運送約款に基づき標準的運賃での待機時間料や荷役作業での積込料、取卸料等を含む、運賃、料金の請求により適正な運賃の収受が行われることが想定されており、その場合の業務記録としても期待されています。



また、この traevo Platform については、「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」(p.14) に「物流プラットフォームによる物流可視化の例」として紹介されています。

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

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。

発荷主・物流事業者・着荷主の複雑な問合せ
→情報連携による可視化が重要

物流現場のアナログな連絡・報告業務

発荷主 A社、B社、C社、D社、E社
物流事業者
着荷主
下請事業者
下請ドライバー

到着時刻問合せ、積荷準備時間変更連絡、到着遅れ連絡、ルート変更指示、納品報告、渋滞・事故等連絡、様々な業務指示、様々な業務報告、伝言ゲーム多発

様々なメーカーの車載器情報をPF上で連携

荷主・元請企業の自社システム・動態管理システムと連携

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、B社、C社

先鋒エンジンシステム デジタコ、トラストロン(富士通) デジタコ、データ・テック デジタコ

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)

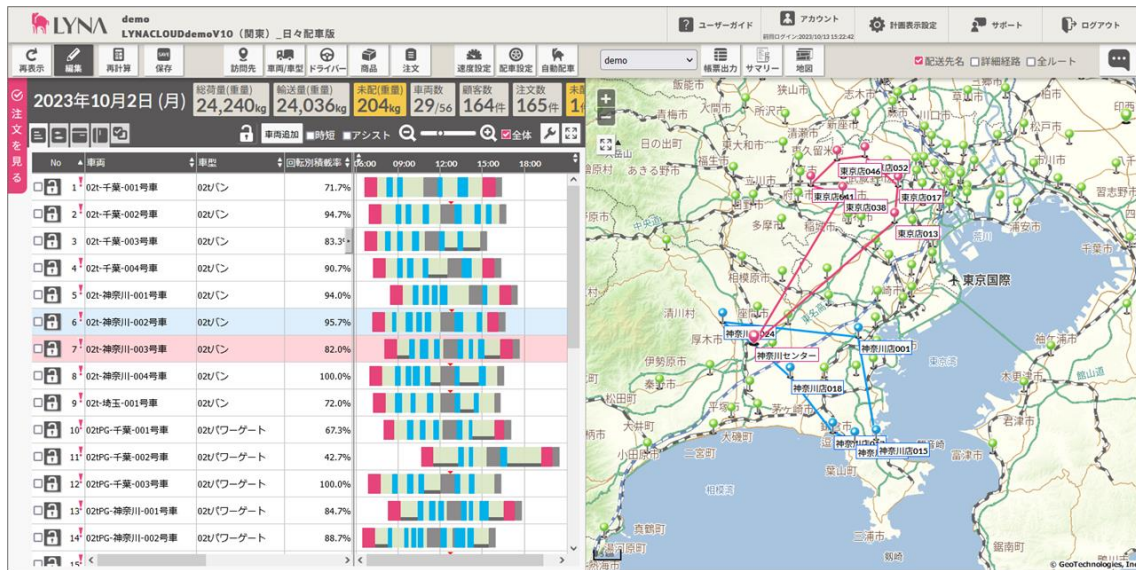
(2) AI 自動配車「LYNA 自動配車クラウド」(株式会社ライナロジクス)

これまででは配車担当者が、効率を考えた配車や経路、ドライバーの労働時間や改正基準告示等のさまざまな制限を基に配車計画を策定してきましたが、今回の改正物流2法により、発着荷主でのバース予約システムの導入が促進されることから、これまでの、効率化や制限だけでなく、更にバース予約時間を前提条件とした上での最適化した配車計画の策定が求められることとなります。

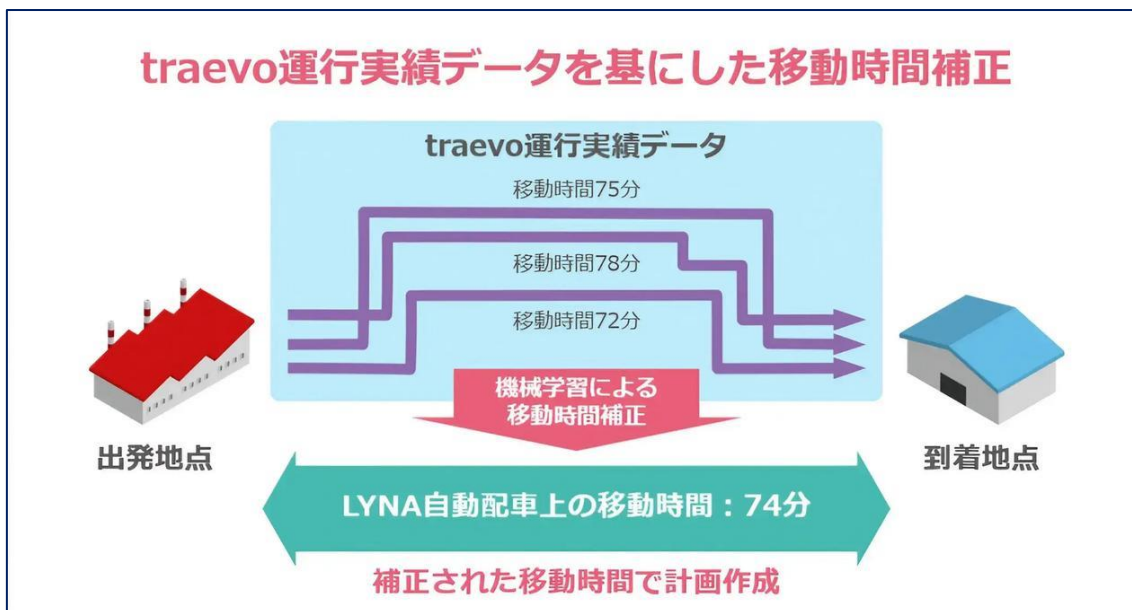
また、アンサーバック方式などのバース予約システムでは予約結果によっては、再配車も発生するため、迅速な配車計画の見直しも求められます

それらに、対応する方法として AI による自動配車計画策定があります。

TDBC のサポート会員である株式会社ライナロジクスの AI 自動配車「LYNA 自動配車クラウド」では、バースの予約時間、荷量、積載率、稼働時間、連続運転時間、休憩時間等を含むさまざまな前提条件での最適な配車計画の策定が可能です。



また、AIによる精度を上げるため、(1)で紹介しました traevo Platform の個社の運行実績データを学習データとして利用することができます。



出典：連携プレスリリース（2024年4月16日配信）

ライナロジクスの完全AI自動配車システム「LYNA」と traevo の動態管理プラットフォーム「traevo」が連携

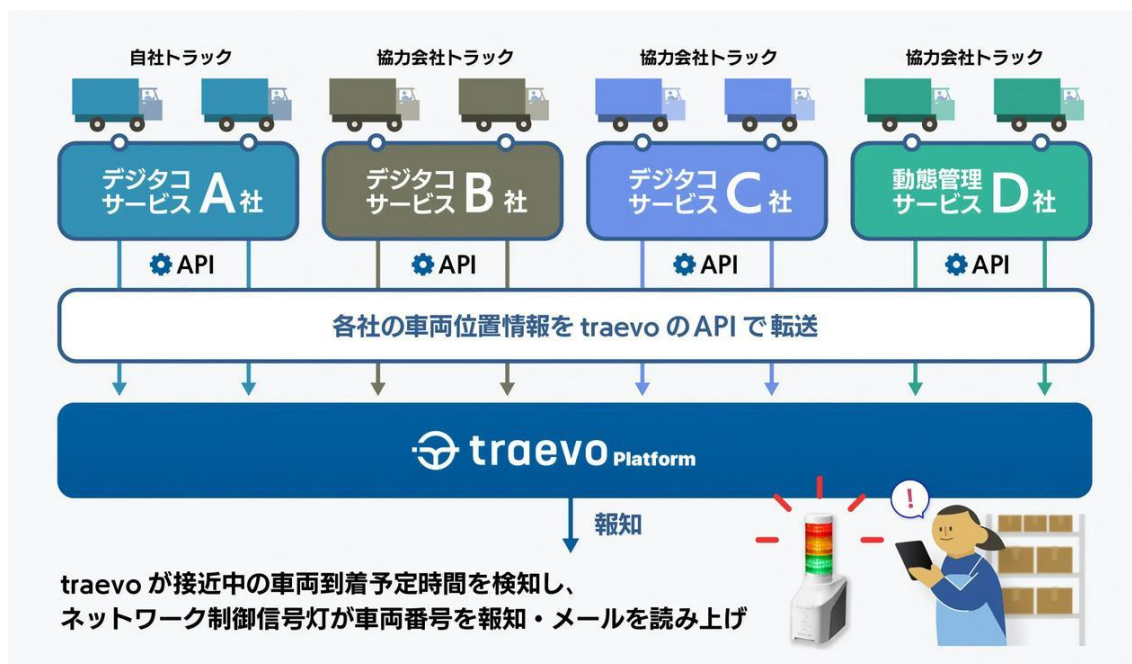
～独自AIで算出する配車計画に個社の運行実績を加味し、より実態に即した配車計画に～

<https://traevo.jp/topics/press/20240416>

(3) traevo Platform (トラエボプラットフォーム) と音声対応ネットワーク制御信号 NHV 型との連携 (株式会社パトライト) により、トラック車両の到着予定を業務現場

に自動で事前報知

traevo Platform で取得したトラックの位置情報から発着荷主の管理者および現場作業者へ接近しているトラックの到着予定時間を音声対応ネットワーク制御信号灯により自動で事前報知することができます。例えば、着荷主が店舗のような専任の荷受け担当者がいない場合、現場作業者が事前にトラックの到着予定の報知を受け、荷受等の準備ができることで、荷待ち時間や荷役作業時間を短縮することができます。



出典：連携プレスリリース（2024年5月28日配信）

traevo、パトライト社の音声対応ネットワーク制御信号灯 NHV 型と連携

～到着予定時間の報知で荷待ち・荷役作業時間の改善へ～

<https://traevo.jp/topics/press/20240528>

(4) バース予約システムのデータ分析で物流現場の現状把握、課題抽出～改善に
MotionBoard (ウイングアーク1 s t 株式会社)

今回、WG04 ワーキンググループの活動として TDBC パートナーシップ会員 (着荷主事業者) の協力で、バース予約システムのデータ分析を実施しています。

当初は、EXCEL を使って、ほぼほぼ手作業でデータ分析を実施してきましたが、TDBC サポート会員のウイングアーク1 s t 株式会社の BI ダッシュボード MotionBoard (モーションボード) を利用することで、例えば、60 分以上の待機が発生しているバース予約をピックアップし、気になるバース予約の部分をクリックするとそれぞれそのバースでの前後のバース予約の内容とその実績を自動的にピックアップする画面 (ダッシュボード) を作成し、分析を実施しています。

The screenshot shows the MotionBoard interface. At the top, there's a navigation bar with 'MOTIONBOARD' and various menu options. Below that, a header indicates '接車差異が30分以上のデータを赤のアラートで表示' (Data with a vehicle difference of 30 minutes or more is displayed with a red alert). The main area contains a large table with columns: 名称 (Name), 作業バス番号 (Job Bus No.), 作業種別 (Job Type), 単位 (Unit), 荷物量 (Cargo Qty), 積車予定日時 (Loading Plan Date/Time), 積車 (Loading), 積車待ち (Loading Wait), 積車器具 (Loading Equipment), 積車 (Loading), 作業予定時間 (Job Plan Time), 作業時間 (Job Time), 作業器具 (Job Equipment), 積車 (Loading), and 送車 (Delivery). A red highlight is visible on row 37. Below this, a '一覧表示' (List View) section shows a detailed view of the selected row, with columns: 単位 (Unit), 作業バス番号 (Job Bus No.), 作業バス名称 (Job Bus Name), 荷物量 (Cargo Qty), 積車予定日時 (Loading Plan Date/Time), 積車 (Loading), 積車待ち (Loading Wait), 積車器具 (Loading Equipment), 作業時間 (Job Time), 作業予定時間 (Job Plan Time), 作業器具 (Job Equipment), 積車 (Loading), and 送車 (Delivery).

10. 最後に

物流は、産業や社会生活を支える重要な社会基盤ですが、これまではドライバーの長時間労働、低賃金。その背景となる不合理的な長時間の荷待ちや契約外の荷役作業、高騰する燃料代、その他原価の負担、多重下請け構造など、非常に厳しい経営環境にありました。

物流の 2024 年問題は、これまでの商慣行や個社の個別最適等により自社や運送事業者だけでは解決が困難でしたが、今回、行政により物流革新に向けた政策パッケージ～物流関連 2 法の改正など解決に向けた方針やそれぞれのやるべきこと (義務、努力義務) が明確化されました。

実際の解決には、関係する全ての企業が個社の利益を超えて、サプライチェーン全体での持続可能な物流の実現を意識した具体的な行動変容が必要です。

今こそ、発着荷主企業、運送事業者とのパートナーシップによる連携した解決の取り組み

が求められています。

このガイドラインでは、その中で特に「荷待ち時間」に着目して発着荷主企業、運送事業者が連携して0（ゼロ）を実現することを目標としています。

ガイドライン中にも記載していますが、バース予約システム以外にも解決方法はありますが、多くの着荷主企業では積極的に検討、導入が進むと思われます。

「バース予約システム」は、それ単体では解決策ではなく、解決の1つの手段です。ぜひ、導入にあたっては、このガイドラインを参考にいただき、運送事業者、発着主事業者、着荷主事業者間で「現状把握、積極的な協議、運用設計、運用ルールの決定（合意）、導入、関係者への説明（運用ルール含む）、効果測定・評価、継続的な改善」により「バー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」の実現をお願いします。

連絡先は以下の通りです。

ご質問、ご意見、誤り等ございましたら遠慮なく連絡をお願いします。

TDBC（一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会）事務局

unyu.co@wingarc.com

免責事項

本資料に含まれる文字、数値、画像、データその他の情報に関して、正確な情報を記載するように努めておりますが、時間の経過により情報が古くなること、技術の進歩及び社会環境の変化等により、必ずしも適切な記載とならない場合があります、本資料内容の正確性および完全性は保証していません。

従って、本資料に基づき被ったいかなる損害についても、当団体では一切責任を負いかねますのであらかじめご了承ください。また、本資料の内容は、予告なく変更または廃止する場合があります。

その他、本資料において、適宜他の情報（URL等のリンクを含みますがこれらに限られません）を参照する場合がございます。この場合につきましても、当団体が管理するものではなく当団体では責任を負いかねますのでご了承ください。

なお、本資料に記載された内容の権利（著作権や肖像権等を含みますがこれらに限られません）は、各権利保有者に帰属します。

内容の記事などへの転載につきましては、出典を明確に記載の上、TDBC事務局まで事前にご連絡をお願いします。

許諾なき無断転載や販売等の行為は固く禁じています。

【参考資料】

出典関係資料一覧

物流の革新に向けた政策パッケージ関連

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流の革新に向けた政策パッケージ」
(2023年6月2日)

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/dai2/siryou.pdf

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新緊急パッケージ」(2023年10月6日)

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf

持続可能な物流の実現に向けた検討会関連

持続可能な物流の実現に向けた検討会(第10回)資料3

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者が取り組むべき事項(案)」

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/010_03_00.pdf

p

持続可能な物流の実現に向けた検討会「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11日)

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf

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)

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

物流関連2法改正関連

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

「議案要旨」

<https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/213/meisai/m213080213019.htm>

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

「⑧-1(参考資料1)2024年問題への対策(政策まとめ、国会質疑等)」

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

【物資の流通の効率化に関する法律】

<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】

<https://elaws.e->

[gov.go.jp/document?lawid=401AC0000000083_20250514_506AC0000000023](https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=401AC0000000083_20250514_506AC0000000023)

国土交通省関連資料

トラック運送事業の働き方をめぐる現状（労働時間、年間賃金）

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」

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

国土交通省令「貨物自動車運送事業輸送安全規則」

<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=402M50000800022>

国土交通省「荷待時間の記録義務付けに関するリーフレット」

<https://www.mlit.go.jp/common/001292625.pdf>

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>

国土交通省「トラックGメン」の創設について ～ 全国162名の体制で荷主・元請事業者への監視を強化 ～(2023年7月18日)

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000278.html

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

国土交通省「標準的運賃」等の見直しについて

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

バス予約システムに関する調査報告（国土交通省）

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」

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

厚生労働省関連資料

改正改善基準告示

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」（2022年12月23日）

<https://www.mhlw.go.jp/content/001035032.pdf>

厚生労働省「改正改善基準告示（トラック運転者）」リーフレット

https://www.mhlw.go.jp/content/T_0928_4c_kaizenkijyunkokuji_L_T02.pdf

その他

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の結果について」（2024年6月21日）

<https://www.meti.go.jp/press/2024/06/20240621002/20240621002-ar.pdf>

フィジカルインターネット実現会議「フィジカルインターネット・ロードマップ」

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/physical_internet/pdf/20220308_1.pdf

公益社団法人全日本トラック協会（全ト協）「荷待ち時間記録Q & A（全ト協版）」

<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2020/11/qanda1.pdf>

今回のガイドライン作成でご協力いただきました企業等

TDBC 2023 年度（2022 年 8 月～2023 年度 7 月）

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メンバー

【事業者会員】

菱木運送株式会社（リーダー）

株式会社ワカスギ

株式会社 canuu

日立建機ロジテック株式会社

富山県トラック株式会社

日鉄物流株式会社

鈴与株式会社（ヒアリングへの協力）

鈴与カーゴネット株式会社（ヒアリングへの協力）

株式会社セイリョウライン（TDBC PJ への参画、国土交通省調査事業への協力）

【パートナーシップ（荷主）会員】

本田技研工業株式会社（ヒアリング、PoC への協力）

株式会社バローホールディングス（ヒアリング、バース予約システムデータ分析への協力）

【サポート会員】

株式会社フルバック

株式会社商工組合中央金庫

グローバルナレッジ株式会社

物流企画サポート株式会社

グローアップ社会保険労務士法人

保険サービスシステム HD 株式会社

株式会社パトライト

太陽鋳油株式会社

Hand Enterprise Solutions Co.,Ltd

京滋ユアサ電機株式会社

ウイングアーク 1 s t 株式会社

押入れ産業株式会社

株式会社 GCAP

モバイルクリエイイト株式会社

麓技研株式会社

都築電気株式会社

JFE 商事エレクトロニクス株式会社
株式会社オプティマインド
ARAV 株式会社

その他ご協力いただきました企業

【荷主事業者】

味の素株式会社（ヒアリングへの協力）

【物流事業者】

F-LINE 株式会社（ヒアリングへの協力）

【その他】

アSEND株式会社（TDBC サポート会員、TDBC PJ への参画）

以上

ガイドライン改訂記録

2024年7月9日

2022年度 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の2023年2月実施の「待ちに関する調査」アンケート内容を追加