

物流の2024年問題を解決する荷待ち時間ゼロの取り組み「荷待ち時間ゼロガイドライン」

(一社)運輸デジタルビジネス協議会 (TDBC)
代表理事 小島 薫

1. はじめに

物流革新に向けた政策パッケージの法制化として改正された物流2法で求められる荷待ち時間への対応についてのガイドラインを当団体の活動成果として発表した。施行まで1年を切っており、早急な対応が求められる。本稿ではその概要について紹介する。

2. 物流の2024年問題と荷待ち、荷役作業時間の把握と短縮

物流の2024年問題については、トラックドライバーの労働環境としての長時間労働と低賃金が背景にあり、2024年4月1日より時間外労働時間が年960時間以内に制限されることにより受託できる運送業務量が減り賃金の原資となる売上の減少、トラックドライバーとしては、労働時間の減少によりさらに賃金が下がってしまうのではないかと不安な状態となっている。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%、2034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と懸念されている。そして、長時間労働の要因となっているのが他の職種にはない特殊な業務時間の発生だ。

図1は、荷待ち時間のある運行の場合の1運行当たりの平均拘束時間とその内訳だ。

この中で、「荷待」は荷待ち時間や待機時間と言

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)



図1 1運行の平均拘束時間

(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)」)

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る。この荷待ち時間が1運行当たり平均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時間となり、この荷待ち時間だけでも、全産業平均の労働時間との差に相当する。さらに、荷役作業時間が平均1時間29分となっており、荷待ち時間、荷役作業時間を足すと平均3時間3分となる。しかも、2020年（令和2年）4月の「標準的な運賃の告示」の中で「待機料金は30分を超える場合において30分毎に発生する金額」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いない。

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ないと言い難い状況にある。運送事業者としては、売上のない業務時間となり、結果的に時間当たりの賃金低下の原因ともなっている。

3. TDBCでの荷待ち時間短縮の取り組みと「荷待ち時間ゼロガイドライン」

特に、荷待ち時間については、運送事業者や荷主事業者にとっても本来不要なものであり、この荷待ち時間が削減できれば、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、拘束時間の短縮に繋がり、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ることから当団体の2023年度の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では、「荷待ち時間の短縮での2024年問題の解決」をテーマに活動している。

また、2022年頃より、会員の運送事業者会員より後述のパス予約システムの荷主事業者での導入と運用により、運送事業者でさまざまな課題が発生しているとの課題提起があり、運送事業者、荷主事業者へのヒアリング等の調査及び行政への報告、協議を進めてきた。

これらの活動の中では、課題の洗い出しだけでなく、こうすれば解決するのではないかとアイデアやソリューション、パス予約システムの適切な運用での成功事例など、荷待ち、荷役作業時間の把握、削減に貢献できるさまざまな情報を獲得することができた。

これらの活動成果を多くの皆さんに活用いただくために当団体として「荷待ち時間ゼロガイドライン」を作成し公開した。荷待ち時間は荷主、本来不要の時間であることから短縮を目標とするのではなく0（ゼロ）にすることを目標として推進したいとの思いから「荷待ち時間ゼロガイドライン」（以降ガイドライン）と命名している。

ここでは、そのガイドラインから抜粋してパス予約システムの適正な運用による荷待ち時間ゼロの実現方法について紹介していく。

4. 新物流効率化法と荷待ち時間短縮の努力義務

そして、物流の2024年問題に危機感をもった政府が、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。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）⁽¹⁾を決定し公開している。

この中で、荷待ち時間に関しては、①商慣行の見直しとして

- 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

を掲げており、さらに政策パッケージの中で示されている「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）⁽²⁾では、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り組み事項で、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（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）

とされていた。

その後、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日に衆議院本会議で可決、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る。また、一部を除き、公布から1年以内に施行とされており、短期間での対応が求められる。

成立法案は、「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」⁽³⁾で公開されている。

今回改正された「物資の流通の効率化に関する法律」(旧 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)では、荷待ち時間等に関して、荷主の努力義務となった。

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(一般的には発荷主が該当)
- 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(一般的には着荷主)

ということになった(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る)。

そして、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。」(同第三十七条)が求められることとなった。

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、または予約してもらうことになる。

また、荷待ち時間については同法の中で、「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。」(同第三十条四)とされている。

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「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」で議論されているが、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、附随作業等)及び休憩に係る時間を控除した時間として、荷主が管理すべき荷主都合の荷待ち時間は、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。」とされている。

例えば、時間指定がない場合で、受付時間前に到着している場合には、受付時間までが、事業者都合待機時間に、受付時間後は荷主都合待機時間とされていたが、バース予約システムが導入運用されている場合には、予約時間までが事業者都合待機に、予約時間後は荷主都合待機とされている(例外等もあるので詳細は「荷待ち時間ゼロガイドライン」を参照してほしい)。

5. 荷待ち時間短縮とバース予約システム

今回改正された「物資の流通の効率化に関する法律」により荷待ち時間短縮のための荷主の努力義務として「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、または予約してもらうことになる。」と説明したが、現実的には、多くの場合荷主側にバース予約システムが導入され、運用されることになる。

このバース予約システムだが、バース予約受付システムやトラック予約システムとも呼ばれており、現状では運送事業者が発着荷主の荷積み、荷卸しのためにトラックが到着する時間を予約や希望する時間枠を指定するシステムで、多くは早い者勝ちで予約が取れる仕組みとなっている。

例えば、図2のような事例が公開されている。

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、倉庫側

A社によるトラック予約受付システムの取組

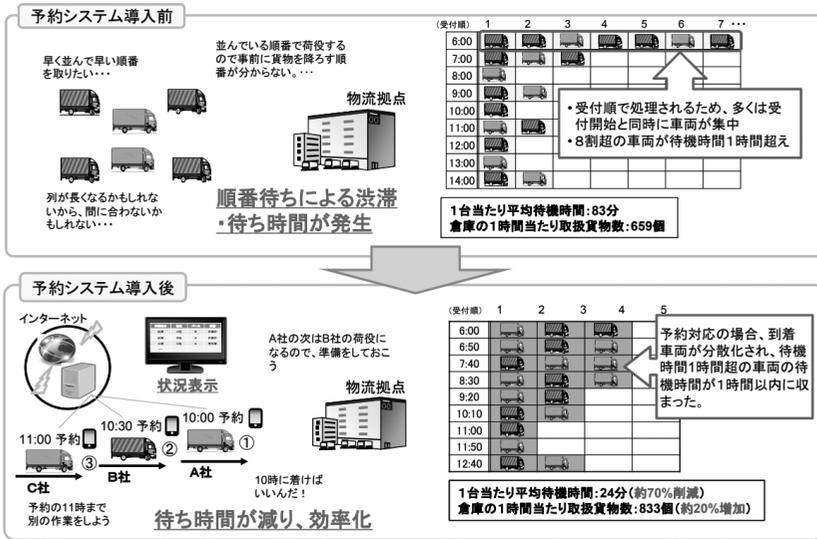


図2 バース予約システム導入事例

(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>)

の業務効率としても取扱貨物量が約20%増加となっている。

6. 着荷主事業者によるバース予約システムの運用事例

当団体のパートナーシップ会員（荷主事業者）の協力でバース予約システムのデータを分析したところ荷待ち時間に関して図3のような結果だった。

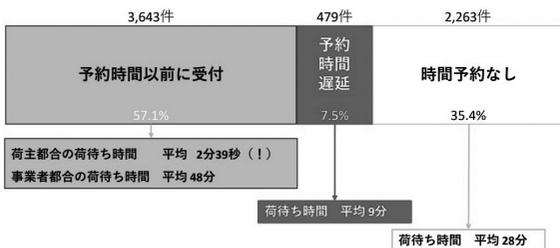


図3 バース予約システムにおける荷主都合の荷待ち時間（2023年7～9月 6,385件）

(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>)

時間予約ありで、予約時間前に受付したケースでは、荷主都合の荷待ち時間が平均2分だった。しかも、多くの場合には、予約時間前にバースに接車できており、その場合に荷主都合の荷待ち時間を0として計算して、それでも平均2分とほぼ荷待ちが発生していない理想的な運用状況だった。

また、交通渋滞等で予約時間に遅れたケースでも荷待ち時間は約9分、運送事業者の都合で時間予定なしでの予約、または予約なしのケースも平均28分と、前述の調査の平均1時間34分と比較しても3分の1となっている。

どのようにそれを実現しているかについては、「荷待ち時間ゼロガイドライン」に掲載しているが、やはり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、その背景には自社のビジネスにおける物流の重要性の認識とその物流を実現するための積極的な改善意志と行動があった。

この事例は、バース予約システムを既に導入している、または導入を予定している荷主事業者にも参考になる理想的な運用事例だ。

7. バース予約システムでの課題と解決策

一方で、バース予約システムの運用方法によっては、物流事業者にとってさまざまな課題も発生している。

- ① 希望する時間での予約が取れない
- 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
- ③ バース予約システムの運用上の課題
- 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更なる工数や非効率の発生

など（詳細は「荷待ち時間ゼロガイドライン」を参照）。

また、当団体として国土交通省が実施した調査事業に協力しており、その調査事業の報告書が公開されている⁽⁴⁾。

ここにも記載されている通り、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。

導入効果を運送事業者、荷主事業者の双方で最大化するためには、まずは現状把握と運用方法に関する関係者間の協議が必須となる。実際の導入検討にあたり、バース予約システムの導入プロセスや導入評価指標の例を「荷待ち時間ゼロガイドライン」では紹介している。特に、導入評価指標としては、荷主都合荷待ち時間だけでなく、運送事業者荷待ち時間を含めた荷待ち時間を重要な指標として推奨している。バース予約システムが導入され運用が行われると、荷主都合の荷待ち時間の起算がこれまでの受付開始時間から、予約時間からとなる。まったく荷待ちの状況が変わらなくても、これだけで荷主都合の荷待ち時間が減ることになる。その分が、運送事業者都合の荷待ち時間に付け替えられるだけでトラックドライバーの労働時間や拘束時間は減らず、2024年問題の解決に繋がらないからだ。

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必要がある
 - ✓ 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：荷受量に対してバース数が不足
 - ⇒ 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効果を最大化するための前提

（出典：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.93

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

8. 持続可能な物流を実現に向けたあるべき姿

バス予約の適切な運用は、以下の運送事業者の声にもある通り、荷待ち時間の削減に大きく貢献する可能性を持っている。

- 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。

一方で、バス予約システムの運用で発生する課題にも挙げられているが、「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更なる工数や非効率の発生」の課題も小さくない。荷主毎にバス予約システムや運用ルールが異なっており、予約作業や予約作業時には確定せず、希望時間を登録し、締め切り後予約結果が返されるアンサーバック方式での予約結果受け取り後の作業等、多くは配車担当者が行っており、その工数は小さくない。

現在はバス予約システムの普及率が7%とされている状況から今回改正された「物資の流通の効率化に関する法律」により、一気に普及することが想定されていることから、その工数も飛躍的に大きくなると想定される。

バス予約システムの予約に係る工数については、

- 発荷主側での運賃、料金での対応
- 発荷主側からの呼びかけによる着荷主側の標準化（物流情報標準ガイドライン等）や運用ルールの統一などの推進
- さらに業界団体など荷主間の連携による標準化（物流情報標準ガイドライン等）や運用ルールの統一などの推進

も期待される

また、混載、共同輸送、店舗配送など複数ヵ所での荷積み、荷卸しの場合には、これまでは、効率や

ドライバーの労働時間、拘束時間等を前提に配車、経路決定等の配車、配送計画を実施してきたが、バス予約システムの普及により、予約時間を前提とした配車、配送計画となり、効率は二の次となりかねない。

これらも、運送事業者の働きかけでは難しく、運送事業者と契約している荷主（第一種荷主、主に発荷主）側からの働きかけが重要だ。荷主側にとっても、最終的には運賃、料金となって反映されるため、事前調整が求められる。

やはり、発着荷主が、バス予約システムの運用によってはこのような課題が発生し、運送事業者の業務運営に大きな影響があることを理解した上で運送事業者を含む関係者との協議の上、導入推進を図ってほしい。

また、今後持続可能な効率的な物流を目指すためには、バス予約システム単体での最適化ではなく、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る。

9. おわりに

今回の内容は当団体の「荷待ち時間ゼロガイドライン」からの抜粋で作成させていただいた。荷待ち時間短縮に向けてバス予約システム導入を検討する際にはぜひ、活用してほしい。当団体のホームページ（<https://tdbc.or.jp/pages/zeroguide/>）で公開している。

また、物流の2024年問題の解決にはトラックドライバーの労働時間、拘束時間の短縮だけでなく、運賃、料金の適正な収受による賃金の改善も重要だ。この部分については、改正された「貨物自動車運送事業法」や2024年3月22日の新たなトラックの標準的運賃の告示等が担うこととなったが、この内容については本誌7・8月号の特別レポート「物流

関連2法成立と適正な運賃・料金収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」で紹介している。ぜひ、参考にしてほしい。

<参考文献>

- (1) 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/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf
- (2) 「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)」

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

- (3) 「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>
- (4) 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」物流効率化に資する新たなシステムの実態調査「パース予約受付システム」、pp.90-99
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001615133.pdf>