

# 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

(一社)運輸デジタルビジネス協議会(TDBC) 代表理事 小島 薫  
ウイングアーク1st(株) 物流プラットフォーム事業開発部 部長 加藤 由貢

## 1. はじめに

2024年5・6月号の特別レポートとして「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」を寄稿させていただき、法制化に向けたプロセスとして「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2月13日に国会提出のための閣議決定が行われ、その内容が公開されたところまで報告させていただいた。

その後、4月11日に衆議院本会議を通過、4月26日には参議院本会議で可決、成立した。

その審議の過程で、17項目の付帯決議も行われているが、この件は後ほど触れることにする。そして、5月15日に公布され、その法律が公開されている。

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

この中で、一部を除き「この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。」とされている。

「物流革新に向けた政策パッケージ」と合わせて公開された「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(以後、ガイドラインと表記)」で、発荷主・着荷主に共通して実施が必要な事項とされていた運送契約の適正化のための「運送契約の書面化」は、今回の貨物自動車運送事業法の一部改正で「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。」となった。

また、「物流革新緊急パッケージ」での「トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成」についても元請事業者には実運送体制管理簿の作成と保管等が義務付けられた。

これらの「運送契約の書面化」「実運送体制管理簿の作成等」についても「公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。」こととされていることから、準備期間が非常に短いなかでの実施が求められる。

そのため、今回の物流関連2法の成立時の付帯決議の中では、

「元請事業者に義務付けられる実運送体制管理簿の作成及び下請関係に入るトラック事業者等に対して義務付けられる当該管理簿作成に必要な情報の通知に当たり、ガイドラインの作成等により円滑に導入されるとともに、事業者にとって過度の負担とならないよう、また、トラックGメン等が効率的かつ確実に取組状況を把握できるよう、デジタル技術の活用を推進すること。」

「運送契約の書面及び実運送体制管理簿については、可視化のためのDXの推進やデータ等の規格統一を目指すこと。」

と示されているが、各社が独自で対応することは時

間的にもコスト的にも非常にハードルが高いと思われる。

その中で、(一社)運輸デジタルビジネス協議会(TDBC)(以降当団体)会員の1社であるウイングアーク1st(株)が、政策パッケージや法案の閣議決定の内容を前提に先行して法令対応が完了しており、実践事例として非常に参考になると思う。

ここからは、ウイングアーク1st(株)の加藤氏から、その実践事例を紹介する。

## 2. 物流関連2法の改正で 不可欠となる 情報連携のデジタル化

今回の法改正では、荷主と運送事業者間の運送契約を締結する際、提供する役務の内容やその対価等について記載した書面を、運行ごとに交付することが義務付けとなり、元請事業者に対しては、実運送体制管理簿の作成が義務付けされた。発・着荷主に対しては、荷待ち・荷役作業時間の短縮は努力義務という位置づけに留まったが、一定規模以上の荷主に対しては物流効率化に関する中長期計画の策定・実施状況の報告が義務付けとなった。

ここで注目すべきことは、2024年3月22日に「標準的運賃」と「標準貨物自動車運送約款」の一部が改正されたことである。この2つの改正の目的は、運送事業者が荷主との運賃交渉を進めやすくすることで、適正運賃の収受に繋がり、その効果により、トラックドライバーの賃金を全産業平均並みに引上げることを実現するための「補強策」であると考えている。

今回の法改正による一連の動きは、物流業界を革新する可能性を秘めており、運送事業者にとっては運送経営を変えるチャンスであると感じている。長年続いた多重下請構造下の荷主と運送事業者との関係がフラットな状態になることを大いに期待しているが、現実的には難しいだろう。物流革新を成功させるためには、物流業界全体が、今までのアナログな情報連携からデジタル化にスイッチすることが大

前提となり、企業間の垣根を超える情報連携をどこまで標準化できるかが重要な鍵となる。ことわざの「先ず隗より始めよ」で例えていうならば「先ず情報連携のデジタル化から始めよ」である。その理由を説明する。

## 3. 商慣行の見直しは、 運送契約の書面化から

今回の法改正には「商慣行の見直し」が大きなテーマとなっており、多重下請構造を是正するために運送契約の書面化から始めるのではないと思う。そのため、運送事業者が適正運賃を収受できるよう、荷主と交渉するための施策が散りばめられていると感じる。今回の一連の法改正と物流現場に必要な対応について順を追って説明する。

まずは、基本契約の見直しから始まる。荷主は、「標準的運賃」に基づき、全ての案件に対し、運賃や料金、附帯作業、運送条件等の見直しを行い、運送事業者は、運送原価を根拠とした新しい価格表を設定する。

次に、運送契約に関するルール改正に対応する必要がある。「標準貨物自動車運送約款」を元にして、荷主からは運送事業者に発注する運行ごとに、運賃・料金等が記載された「運送申込書」を書面で交付し、実運送会社から荷主に対しては、合意の書面を「運送引受書」として交付する。

また、発注時に協力運送会社を利用する元請事業者は、多重下請構造を可視化する「実運送体制管理簿」の作成が義務化されたため、運行ごとに作成し、営業所ごとに備え置かなければならない。荷主から請求された場合、業務取扱時間内はいつでも開示する必要がある。

続いて、実運送会社の対応としては、荷待ち・荷役作業等の改善のため、実運送会社のドライバーに対して「運送申込書」に記載された契約内容や運送条件等を共有する。

同時に、荷主側の積み先と卸し先にも「運送申込書」に記載された荷役作業等を共有する必要がある。

る。もし、「運送申込書」に記載されていない、あるいは、合意された内容とは違う荷役作業等をドライバーに指示をしてしまった場合、相当なトラブルになる可能性があるため、今後は、荷主や元請、運送事業者、ドライバー、積み先・卸し先の間で運行ごとの情報連携が必要になる。運送契約で書面交付された内容を運行に携わる企業間で共有するルールに変わること、物流業界特有の「言った言わない問題」から「書いてない・聞いてない問題」に変わるのではないだろうか。

ここから、積み先と卸し先の荷役作業等の話になる。今後は、「標準的運賃」にて設定された待機時間料・積込料・取卸料などの実績を元に、荷主と運送事業者間で、30分ごとの加算額・2時間を超えた場合の30分ごとの加算額を含めた運賃・料金等の調整が入るため、積み先の待機時間と荷役作業時間、卸し先の待機時間と荷役作業時間を運送事業者だけで管理するのではなく、荷主に対しても根拠データとして報告することになる。

荷物を運び終わった後は、運行前に書面で交わした「運送申込書」の内容と実際の荷待ち・荷役作業等の実績を元に、荷主と運送事業者間で運行明細ごとに運賃・料金の金額調整を行う必要がある。

その他には、一定規模以上の荷主に対して2030年度までの物流改善事項の「中長期計画」の策定、書面化された契約内容が質質な場合や取り組みが十分でない荷主には、国が勧告や命令を行う実効性の確保を図る施策とトラックGメンの強化という流れになる。特に、トラックGメンの強化は運送事業者には追い風であり、荷主の中長期計画の策定義務付けも、長時間労働の原因である積み先と卸し先の現場改善に繋がると考えられる。

ここまでを整理すると、運送契約を書面化することで、運送事業者が今まで適正に収受しきれなかった荷役作業等の料金（待機時間料・積込料・取卸料）を収受できるようになる効果があり、運送収入が上がれば、賃金アップに繋がることが予想できる。反対に、荷主側は料金等の支払いの影響で物流費が高騰することが予想されるため、発荷主と着荷

主が協力して積み先と卸し先のパレット化や省力化を早急に対処せざるを得ない状況に追い込まれるだろう。今後、運送事業者から荷主への請求を強化することによって、必然的に、物流現場の改善に繋がりが、運送収入が上がることによって運送経営が変わるイメージができるため、運送契約の書面化から物流業界のルールを変えようとしていると感じている。

## 4. 法対応の流れを整理

義務化される「運送契約の書面化」と「実運送体制管理簿の作成」は、「施行は公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日」と記載があるため、2025年4月頃から義務化が開始される予定となっている。下記にて、法対応の一連の流れを整理する。

### ①【標準的運賃】

運行ごとの運賃表や料金等の基本契約の見直し

### ②【標準貨物自動車運送約款】

運送申込書や運送引受書などの運送契約に関する一連のルールに対応

### ③【運送申込書】

※荷主→運送事業者

荷主から運送事業者に対し、運行ごとに「運送申込書」を書面交付

### ④【運送引受書】

※運送事業者→荷主

運送事業者から荷主に対し、運行ごとに「運送引受書」を書面交付

### ⑤【実運送体制管理簿の作成】

※荷主→元請→運送事業者→実運送会社

元請は多重下請構造を可視化する「実運送体制管理簿」を運行ごとに作成

### ⑥【運送申込書の内容をドライバーに共有】

※荷主→実運送会社→ドライバー

「運送申込書」の運送条件や作業内容を実運

送会社のドライバーに共有

#### ⑦【運送申込書の内容を積み先と卸し先に共有】

※発荷主→着荷主

積み先と卸し先は、運送申込書で決められた作業内容で荷役作業等を行う

#### ⑧【荷待ち・荷役作業時間の実績報告】

※ドライバー→実運送会社→荷主

積み先と卸し先の待機時間や荷役作業時間などの実績を報告

#### ⑨【請求支払の運賃・料金等の調整】

※荷主 ↔ 運送事業者

荷主と運送事業者の双方で、待機時間・荷役作業等の実績を元に運賃・料金を調整

## 5. アナログな通信手段の ままだと現場が混乱する

今回の義務化は、荷主と運送事業者間の情報連携に対して、今まで、簡単に済ませていた、または、やってこなかったなど、当たり前作業を当たり前にするための文化に矯正するのが目的であると考えている。この矯正するための作業負担は、全て、電話とFAX、メールによるアナログな通信手段による情報連携のための作業である。現状の通常業務の中に、法対応のために必要となる運行ごとの確認・連絡・報告の作業が単純に増えるだけと考えている。想定される作業負担を「運送契約の書面化」「実運送体制管理簿の作成」「荷待ち・荷役作業時間の管理」に分けて説明する。

#### 【運送契約の書面化の作業負担】

「運送契約の書面化」は、今まで、電話やFAXで済ませていた受発注業務の運送契約の締結、書面の交付、確認、保管、共有などの作業が増える。荷主は、運行前に、運賃・料金・附帯作業等の細かな内容を記載した「運送申込書」を運送事業者に対し書面で交付、その後、運送事業者から交付される「運送引受書」の内容を確認し保管する必要がある。運送事業者は、荷主から書面で交付される「運送申込書」の内容を確認し保管、その後、「運送引受書」を

荷主に書面で交付する。

ここからが大変な作業となるが、荷主は、「運送申込書」の作業内容を積み先・卸し先に共有し、実運送会社は、「運送申込書」の作業内容をドライバーに共有して、積み卸し先で決められた作業内容で荷役を行う必要がある。そのようにしないと運送契約の書面化だけは法対応するが、実際の積み先・卸し先での物流改善が進まなくなると考えるからである。ここまでの作業が、運行ごとに発生することになる。

#### 【実運送体制管理簿の作成】

元請事業者の義務化となる「実運送体制管理簿」の作成では、下請け状況を可視化する「請負階層」の確認作業が大変な作業になるだろう。今まで、ブラックボックスとなっていた多重下請構造の下請け関係を調査する必要があり、それを営業所ごとで保管し、荷主から請求がきた場合、すぐに開示できる状態にしておく必要がある。この請負階層の確認作業は、元請から発注を受けた運送事業者の全てに請負階層の報告が必要になるということである。

#### 【荷待ち・荷役作業時間の管理】

そして、現場が最も混乱するのが、「標準的運賃」で明記された待機時間料・積込料・取卸料・附帯業務等の時間管理と荷主と運送事業者間で行う運賃・料金等の調整及び確定作業である。今回の標準的運賃の一部改正で、細かな料金等の設定が改正され、「積み先の待機時間と積込料」と「卸し先の待機時間と取卸料」の一定時間を超過した場合の加算料金が請求されることになる。物流関連2法の改正では、発荷主と着荷主は、パス予約システムを導入すれば良いと解釈する条文ではあるが、実際には、標準的運賃と標準貨物自動車運送約款の一部改正で、積み先と卸し先の作業時間等の実績を元に運送事業者から荷主に対してしっかりと請求される内容になっている。例えば、卸し先の待機時間が1時間を超えた場合、30分を超えた待機時間料を運送事業者から元請に請求し、元請から発荷主に請求することになる。今後は、発荷主として、卸し先が原因となる待機時間料や取卸料を請求された場合、着荷主側に請

求することになるだろう。さらに、運行終了後、積み先と卸し先での待機時間や荷役作業等の実績を元に、荷主と運送事業者間で、運行前の運送申込書の作業内容と実際の積み先・卸し先での荷役作業実績を明細ごとに比較して、運賃・料金等の調整が必要になるだろう。ここまで説明したように、今後の法対応で、確実に増えるのは、企業間の情報連携である。このまま、電話やFAX、メールなどのアナログな情報連携のままで、法改正の施行となる2025年4月を迎えると、通常業務に支障が出るのではないだろうか。

## 6. 物流関連2法改正に対応する物流DXプラットフォーム「IKZO Online」

未だに、企業間をまたがる情報連携の手段として、多くの会社が電話やFAX、メールを利用している。このアナログな情報連携では、企業間のデータ連携ができないため、紙文化を継続し、業務負担を増やし、多くの間違いや漏れなどが生じてしまっている。今回の物流革新に伴う法改正の解決方法は、個社ごとの物流改善の前に、情報やデータ連携がオンラインでつながる企業間コミュニケーションのデジタル化を業界全体で推進すべきではないだろうか。

そのデジタル化を実現するのが、今から紹介するIKZO Onlineである。IKZO Onlineは、多重下請構造の荷主から実運送会社のドライバーまでが、オン

ラインでつながるため、運送ビジネスに携わるステークホルダー間のコミュニケーションのデジタル化を実現する。例えば、元請が利用する場合、複数の荷主や下請け階層の運送事業者まで「n:1:n:n」とオンラインでつながるため、企業間で発生する情報連携や多重下請までの運送データの共有、管理など一気通貫のデジタル化を実現している。

今回の法改正で必要となるデジタル化は、大きく3点となる。

1点目は、「運送契約の書面化」である。今回の義務化で必要となるのは、「荷主⇄運送事業者」間での運送契約の書面交付、運送申込書の内容を「実運送会社⇄ドライバー」に共有、荷主側では「発荷主⇄着荷主」に共有することが求められる。標準貨物自動車運送約款には、「当該書面に記載すべき事項を電磁的方法（電子情報処理組織を使用する方法その他の情報通信の技術を利用する方法であって国土交通省令で定めるものをいう）により提供することができる」と記載があるため、今後の運送契約の締結や書面化は、運送契約のデジタル化を実現するIKZO Onlineのオンライン取引で解決することができる。今までの電話やFAX、メールの通信手段をIKZO Onlineに切り替えて、ネットを利用して企業間の運送契約データを共有し、双方で、荷請け・拒否などの合意をすることで、FAXやメールでの書面交付は不要となる。さらに、運送契約の荷役作業等に関する運送条件をIKZO Onlineから実運送会社のドライバーアプリに転送して、積み卸し先での運送条件等を前情報として共有することで、ドライバーは、スマートフォン上で確認でき、安心して荷役作業を行うことができる。また、荷役作業等の条件が違う場合は、積み卸し先の担当者に確認することでトラブル防止にもつながる。

2点目は、「実運送体制管理簿の作成」である。元請事業者は、真荷主から引き受けた貨物の運送ごとに実運送体制管理簿を作成する。記載項目は「実運送の商号又は名称」「貨物の内容及び区間」「請負階層」となり、特に請負階層の確認のため、「元請⇄1次下請⇄2次下請」と実運送会社までの階層の



図1 荷主・元請・運送事業者がにつながる物流DXプラットフォーム

確認作業と元請への連絡・報告が発生する。これも、IKZO Onlineで解決することができる。IKZO Onlineを利用して元請から協力運送会社にオンライン発注することで、商流がIKZO Onlineユーザーの場合、自動的に階層数をカウントするため、電話やメールでの確認作業が不要となる。例えば、元請からオンラインで1次下請けの協力運送会社に発注、さらに、1次下請けが2次下請けの協力運送会社にオンラインで発注した場合、元請の管理画面に「階層2」と自動的に表示される。もちろん、IKZOユーザー同士での請負階層の自動表示となるが、協力運送会社がIKZOユーザーでは無い場合は、オフラインで請負階層を入力することで、元請から階層数を管理できる。IKZO Onlineで多重下請構造と運送データがつながり、実運送会社の名称や貨物の内容及び区間、請負階層まで可視化が可能となるため、実運送体制管理簿のデジタル化を実現している。

3点目は、「荷待ち・荷役作業時間の管理」である。今後は、請求支払業務に荷役作業等の実績が必要となるため、「ドライバー→実運送会社→荷主」の順に待機時間と荷役作業時間の報告が必要となる。運行後には、運行明細ごとに「荷主⇄運送事業者」間で、荷役作業等の運賃・料金等の金額調整及び確定作業が発生する。大変な作業になるのは、荷主や元請からも積み先と卸し先の荷待ち・荷役作業時間の実績管理が必要になり、実運送会社のドライバーから実績を報告させることに苦慮することになるだろう。

IKZO Onlineでは、荷主から実運送会社のドライバーまでデータでつながる。ドライバーが実際の作業実績をスマートフォン上のドライバーアプリにて報告することで、実運送会社が作業実績を管理することができ、さらに、実運送会社が許諾をすることで、発注した荷主や元請から、案件に紐づいた積み先・卸し先の荷待ち・荷役作業時間の管理が実現できる。荷主や案件（貨物の内容、区間、積み先、卸し先）と車両とドライバーがデータで紐づいた実績数値を可視化することができるため、どこの荷主のどの案件のどの現場で荷役作業時間がどのくらい発

生しているのかなどをIKZO Onlineの画面上から管理することができる。

さらに、荷主と運送事業者が、IKZO Onlineのオンライン請求支払機能を利用することで、Web上で運行明細ごとの運賃・料金等の金額調整を可能にする。協力運送会社との月末の金額調整や確定作業をオンライン化することで、今までFAXなどで行っていた確認作業が無くなり、請求支払業務の効率化を実現する。このように、上記のオンライン化による効果を考えると現場にとってはデジタル化が必須となるのではないだろうか。

## 7. 物流革新の成功のために必要なこと

1990年の物流2法施行後のトラック事業者の増加に伴う過当競争などに繋がった規制緩和の反省を活かしながら、今回の35年ぶりの大幅な見直しとなる物流関連2法の改正は、荷主と運送事業者との情報連携のデジタル化が重要なカギとなるに違いない。デジタル化に対応できない荷主や運送事業者の退出は避けられないだろう。今回、物流革新を成功させるかどうかは、運送事業者次第である。重要なポイントは、運送事業者が経営コストを分析し、運送原価を根拠とした新しい価格表を元に、しっかりと荷主に対して運賃交渉をして適正運賃を収受することに成功すれば、ドライバーの賃金も上がる。そして、荷主への運賃交渉を強化することで、荷主も料金等に関わる積み卸し先の待機時間や荷役作業等の物流改善に取り組むようになり、さらに、ドライバーの労働環境も改善されていくと考えている。

あと、もう1点、今回の法改正による物流革新を成功させるためには、国及び政府、各省庁が、企業間の垣根を超える情報連携のデジタル化を物流業界全体でどこまで標準化できるかが重要である。今でも、複数のシステムが乱立し、荷主や積み卸し先ごとに利用するシステムが違うため、運送事業者が複数のシステムに登録せざるをえない状態が散見される。今後の物流業界の未来をつくるためにも、重要

となる企業間のデータ連携の部分は、荷主や運送事業者が困ることがないような標準化を、国が、荷主や運送事業者任せにすることなく、強力に推進すべきである。今回の法改正によって物流革新が成功した場合、運送事業者のステータスが上がり、将来的に物流業界全体のモノやトラック、ドライバー、倉庫などが、デジタルでつながり、運びたい時に無駄なく運べる物流の未来を期待している。

## 8. おわりに

物流は、言うまでもなく産業や社会生活を支える重要な基盤だ。サプライチェーンの中で、多くの発荷主と多くの着荷主を繋いでいる。これまで、物流は物の動きのみが重要視されてきたが、持続可能な物流実現のために、その前提となる運送契約（運送の役務の内容及びその対価等を含む）や実運送体制

に関する情報の整備が今回義務化されることになった。

これにより、全ての発着荷主と物流事業者の情報連携が必須となり、その実現のためにはデジタル化が不可欠となった。

これまでのように関係者間でのアナログによる連携や個別システムでの連携では更なる非効率を招き、物流を含むサプライチェーン全体が大混乱との状況を招きかねない。

当団体としては、今回紹介させていただいたウイングアーク1st(株)のIKZO Onlineをひとつの実践モデルとして標準化を推進することで、効率的な物流業界の実現を目指していく。

最後に、今回の物流関連2法を含む2024年問題の対応について当団体の活動・成果発表会であるTDBC Forum 2024（2024年7月5日オンライン開催予定）で発表の予定だ。ぜひ、興味のある方は参加して欲しい。