

令和5年度改善基準告示 解説セミナー

株式会社NX総合研究所
常務取締役 大島 弘明

物流の2024年問題とは

◆時間外労働の上限規制の適用

- ✓ ドライバーは2024年4月から年960時間(月平均80時間)
- ✓ 運行管理者、事務職等のドライバー以外は年720時間
(中小企業は2020年4月から)

◆改善基準告示の改正への対応

- ✓ 1年間の拘束時間3,300時間≒時間外労働の上限規制年960時間

◆割増賃金率の引き上げの実施

- ✓ 月60時間超の時間外労働の割増賃金率が、2023年4月から
中小企業でも25%から50%に

- 物流事業者の自助努力で可能か？
- 荷主や社会の協力が不可欠？

物流の2024年問題とその影響

規制への対応

- ◆ 時間外労働の上限規制の適用
 - ・ ドライバーは2024年4月から年960時間（月平均80時間）
- ◆ 改善基準告示の改正への対応
 - ・ 2024年4月から1年間の拘束時間3,300時間（≒時間外労働の上限規制年960時間）

2024年問題の影響

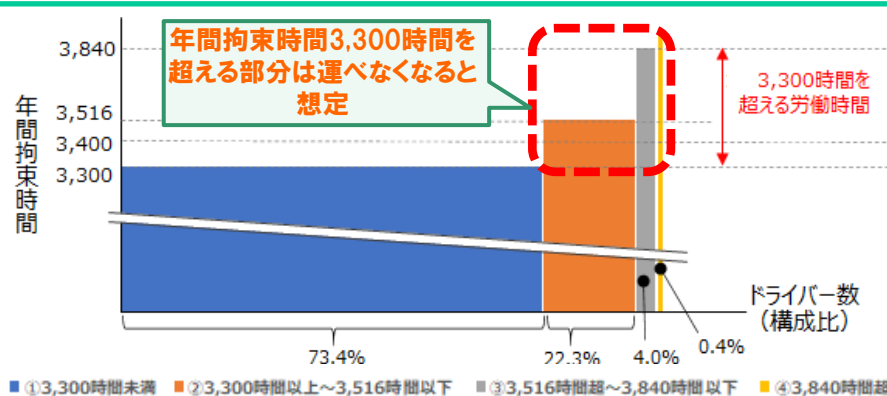
試算結果

営業用トラックで不足する輸送能力

輸送条件やドライバーの労働条件が現状と変わらないとすると
2024年 ▲14.2%

2024年問題 + ドライバー不足で
2030年 ▲34.1%

試算想定



出所: 経済産業省HP「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会、資料1「物流の2024年問題」の影響について(NX総合研究所)を一部加工

運送事業者

- ◎ 条件の合わない仕事は断らざるを得ない
- ◎ 仕事量の減少により営業機会を損失
- ◎ 現在の労働条件では、断る仕事の分のドライバー増員も難しい

荷主/産業界

- ◎ 今までどおりの輸送ができない、事業活動に影響が
- ◎ 今まで通りの輸送サービスが受けられない

ドライバー不足

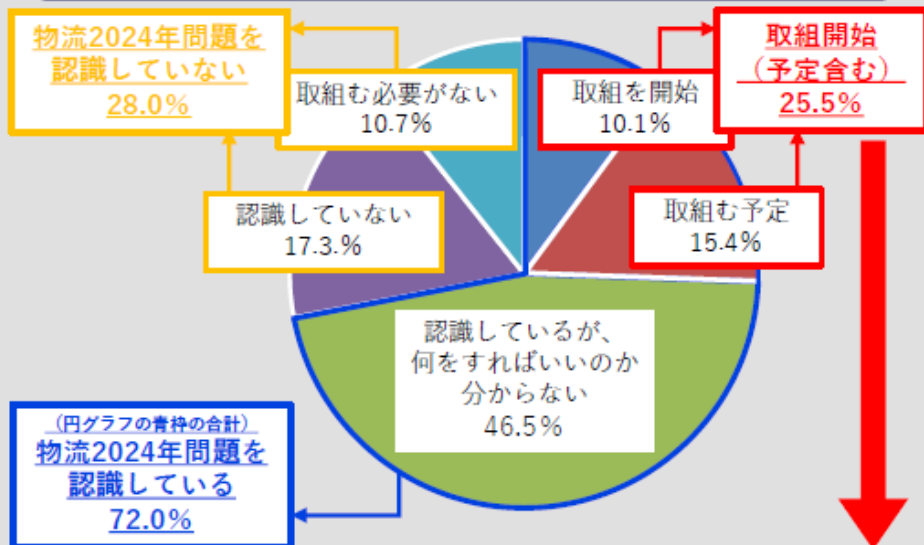
「物流危機/企業活動・経済活動への影響」=リスク

対応

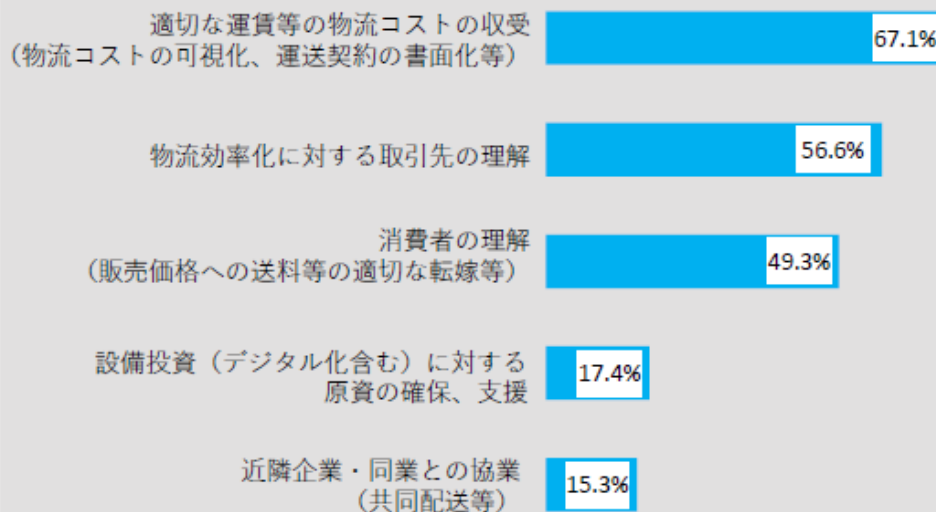
『トラック運送事業者の自助努力』 + 『荷主や産業界の理解と協力』

物流2024年問題への対応の動向 (2023年7月調査結果より)

物流2024年問題を背景とした物流効率化の取組状況 (全産業)



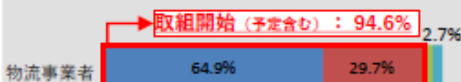
必要だと考えられること (現在課題となっていること)



※全産業、複数回答、上位5位

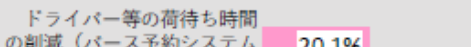
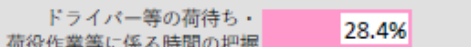
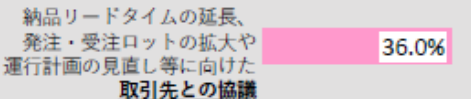
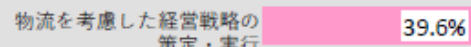
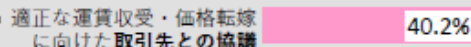
物流効率化の取組状況 (属性別)

■取組みを開始 ■認識しているが、何をすればいいのかわからない ■認識していない ■取組む必要がない



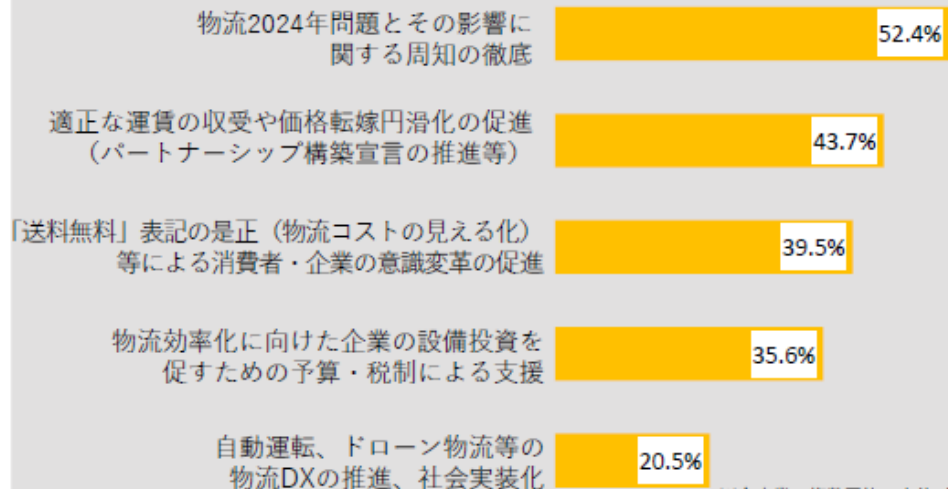
※物流事業者において「認識していない」との回答はなかった

取組の具体的な内容 (全産業)



※全産業のうち「取組みを開始」および「取組む予定」と回答した企業が対象、複数回答、上位5位

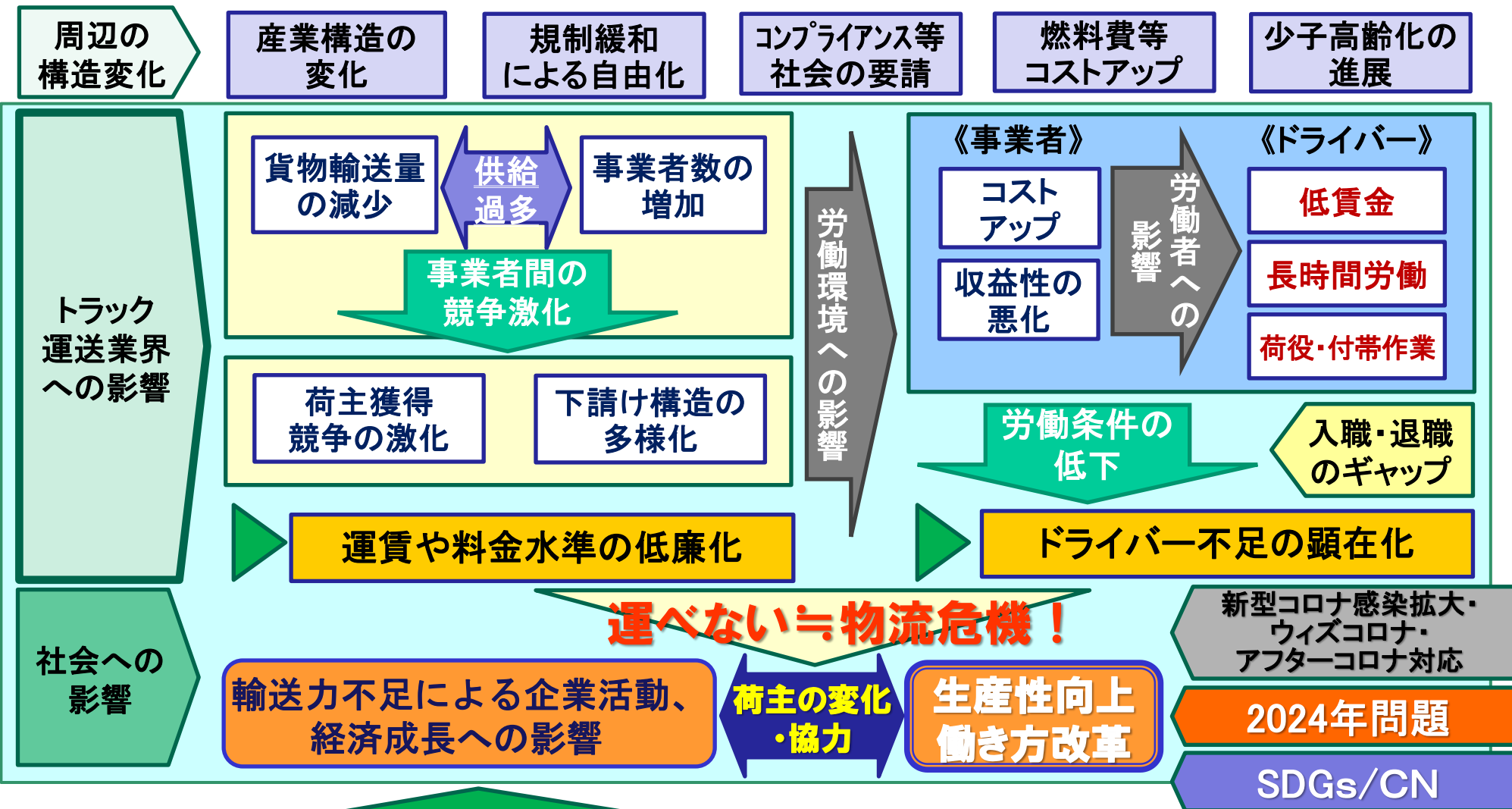
国に期待すること (必要な支援策)



※全産業、複数回答、上位5位

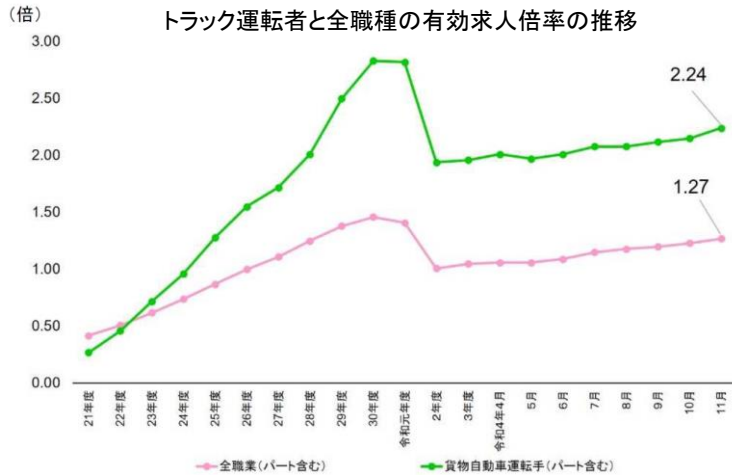
出所: 日本商工会議所HP

物流業を取り巻く経営環境の変化



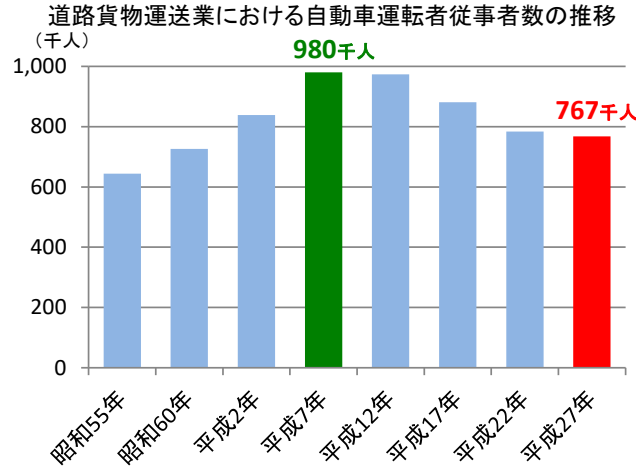
物流現場の就業状況や労働条件

●全職種平均に比べトラック運転者の有効求人倍率は約2.0倍高い



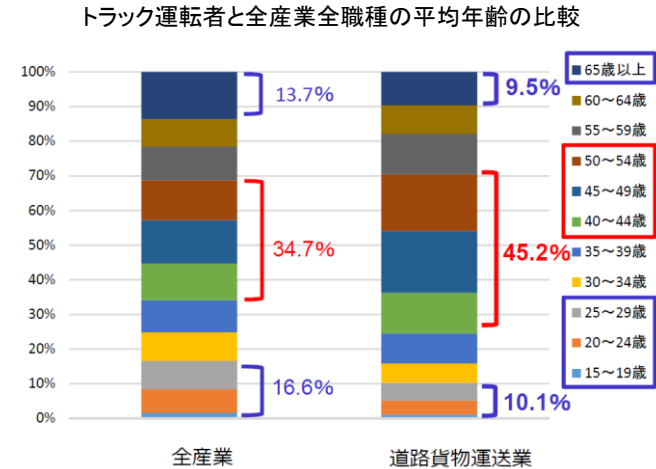
出典:国土交通省HPから

●トラック運転者は、ピーク時より213千人減少



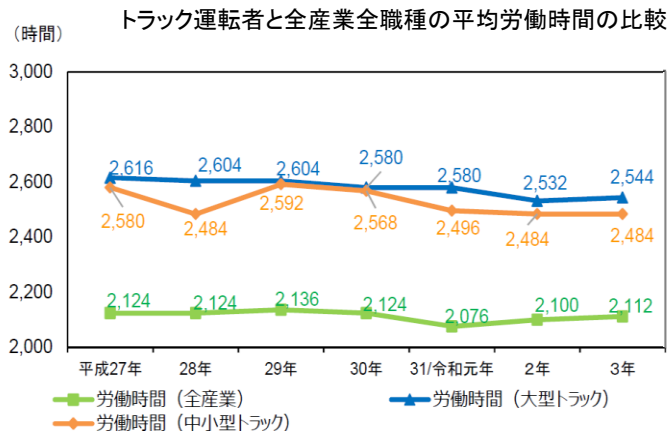
出典:国勢調査を基に作成

●トラック運転者は高齢化が顕著



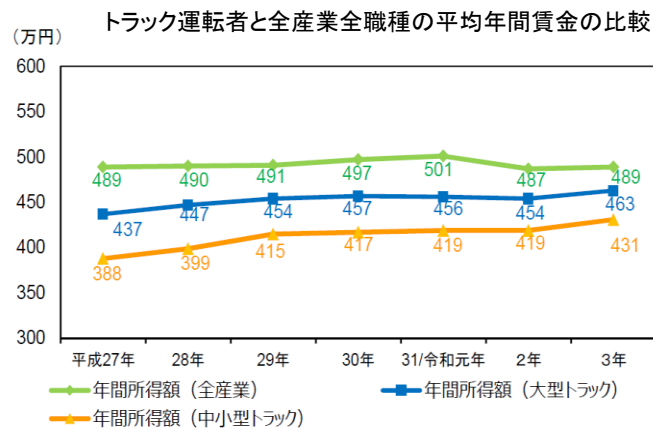
出典:国土交通省HPから

●全産業平均よりトラック運転者の労働時間は約2割長い



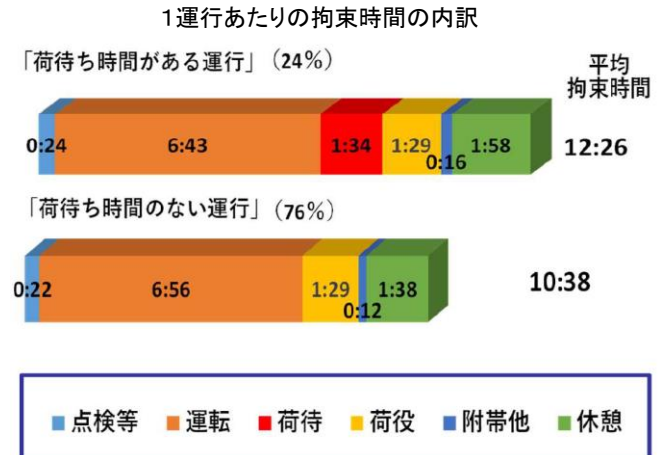
出典:国土交通省HPから

●全産業平均よりトラック運転者の年間賃金は約1割低い



出典:国土交通省HPから

●荷待ちや荷役が長時間労働の一因



出典:国土交通省HPから

トラック運送事業の経営状況等

貨物運送事業の営業収益・営業利益率・経常利益率の推移

(1社平均)

区分		営業収益(千円)			営業利益率(%)		
		元年度	2年度	3年度	元年度	2年度	3年度
全体	100.0 %	(▲7.7) 218,203	(6.3) 231,981	(4.8) 243,207	▲1.0	▲0.4	▲0.9
保有車両規模別	～10台	(▲10.0) 54,590	(10.0) 60,038	(1.7) 61,045	▲2.5	▲3.4	▲3.9
	11～20台	(▲5.8) 152,555	(0.7) 153,620	(3.1) 158,394	▲1.7	▲1.6	▲1.9
	21～50台	(▲10.4) 316,656	(2.8) 325,523	(8.3) 352,575	▲1.0	▲0.3	▲0.7
	51～100台	(▲5.3) 655,185	(2.1) 669,121	(1.2) 676,970	▲0.3	0.4	0.0
	101台以上	(▲7.5) 1,335,047	(5.7) 1,410,939	(11.7) 1,576,447	0.5	1.7	0.8

トラック運送事業の総経費の構成 (%)

項目	年度	令和3年度
	運送費	計
人件費		37.3
燃料油脂費		13.7
修繕費		5.7
減価償却費		5.6
保険料		1.9
施設使用料		1.1
自動車リース料		1.7
施設賦課税		0.6
事故賠償費		0.1
道路使用料		3.7
フェリー・ボート使用料		0.4
その他	14.8	
一般管理費	計	14.2
	人件費	8.3
	その他	6.0
計		100.0

注: 営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%、▲はマイナス
端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

資料: (公社)全日本トラック協会「令和3年度決算経営分析報告書」、「国土交通省資料」から筆者作成

改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算②

2024年時点における 1年の拘束時間の上限が「原則3,300時間」への見直しにより 不足する輸送能力(全体)

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度 データ	14.2%	4.0億トン

2030年度までの物流需給ギャップ

- ドライバー不足により2030年には輸送能力の19.5%(5.4億トン)が不足との推計
- 2024年問題の影響(2024年時点)と合わせて、
2030年には輸送能力の34.1%(9.4億トン)が不足する可能性

出所:経済産業省HP「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会、資料1「物流の2024年問題」の影響について(株式会社NX総合研究所)」

改善基準告示改正の影響に関する定量的な試算③

(同)不足する輸送能力(発荷主別)

業 界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品 出荷団体	32.5%
建設業、建材 (製造業)	10.1%
卸売・小売業、 倉庫業	9.4%
特積み	23.6%
元請の運送事業者	12.7%
紙・パルプ(製造業)	12.1%
飲料・食料品 (製造業)	9.4%
自動車、電気・機械・精密、金属 (製造業)	9.2%
化学製品(製造業)	7.8%
日用品(製造業)	0.0%

(同)不足する輸送能力(地域別)

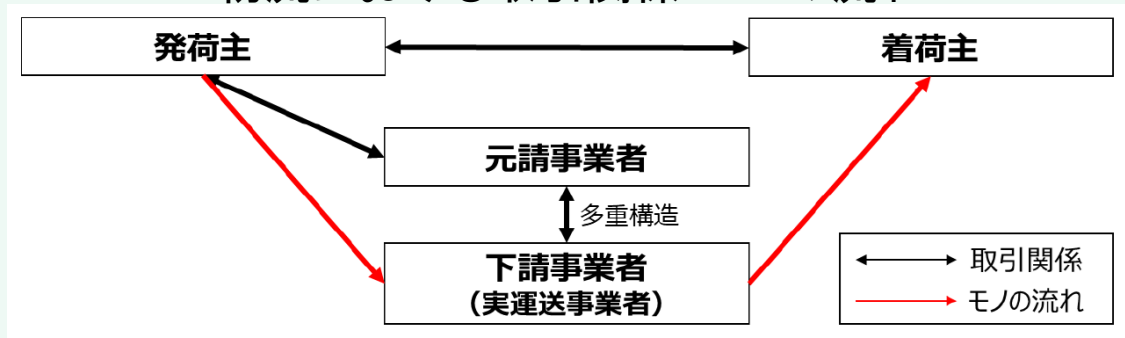
地域	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%
東 北	9.2%
関 東	15.6%
北陸信越	10.8%
中 部	13.7%
近 畿	12.1%
中 国	20.0%
四 国	9.2%
九 州	19.1%

出所: 経済産業省HP「第3回 持続可能な物流の実現に向けた検討会、資料1「物流の2024年問題」の影響について(株式会社NX総合研究所)」

物流改善・物流革新等に向けた動き

持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめから

物流における取引関係・モノの流れ



物流革新に向けた政策パッケージ 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 令和5年6月2日

荷主企業、物流事(運送・倉庫等)、一般消費者が協力

(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

➡ 中長期的な継続取組の枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備

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 令和5年6月2日

(例えば)発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項(実施が必要な事項)

- ・荷待ち時間・荷役作業に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業時間(※)の2時間以内ルール／1時間以内努力目標

(※:1日の拘束時間に占める「荷待ち時間+荷役時間」は全体で約3時間)

物流革新緊急パッケージ 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 令和5年10月6日

「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

- 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。**

出所:内閣官房HPから筆者記述

「物流革新に向けた政策パッケージ」の具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置の導入
- ④ トラックGメン（仮称）の設置等
- ⑤ 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
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容
- ② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達率「半減」を含む再配達削減
- ⑤ 物流に係る広報の推進

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進
- ② 物流GXの推進
- ③ 物流DXの推進
- ④ 物流標準化の推進
- ⑤ 物流拠点の機能強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の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入 促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

出所：内閣官房HPから筆者記述

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

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間
2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

○個別事項（運送モード等に応じた事項）

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

○個別事項（運送モード等に応じた事項）

- ・倉庫内業務の効率化
- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

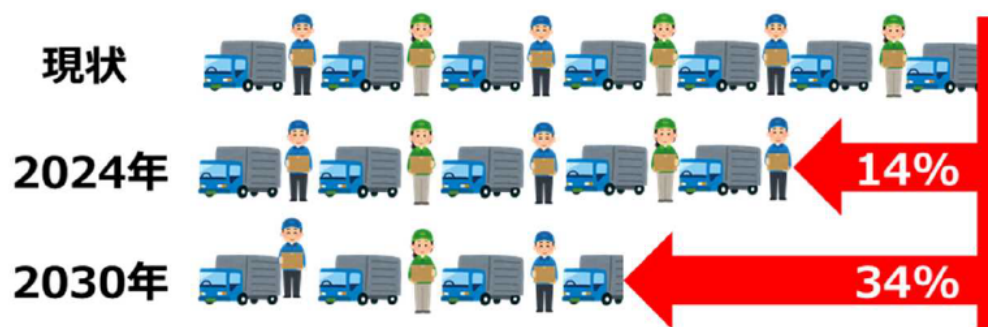
5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

物流革新緊急パッケージのポイント

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年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。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、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、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「緊急パッケージ」の構成

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

1. 物流の効率化（1）

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

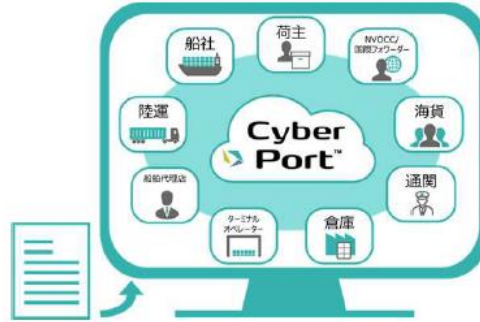
物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】



港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強

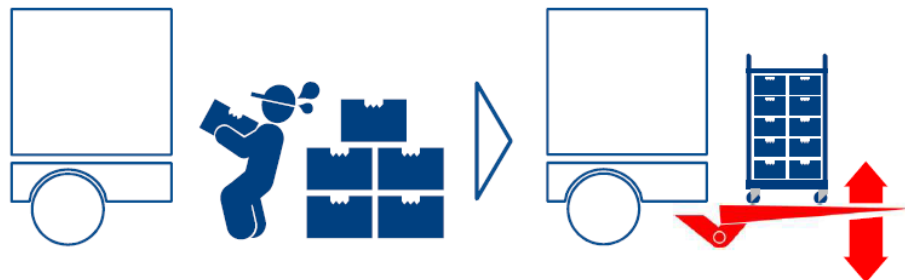
コンテナ大型化の推進



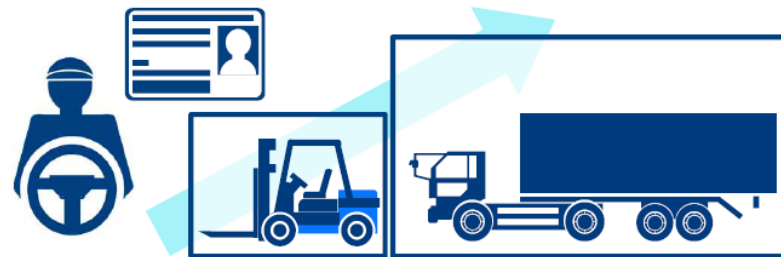
1. 物流の効率化（2）

○ トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

テールゲートリフター等、
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化



大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農産品等の流通網の強化



モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等



高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等



- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口径・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○ 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）

○ 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

- ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

○ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
- ・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、契約時の（電子）書面交付の義務付け

持続可能な物流が実現できるための「将来像」は？

- ①他産業並みの労働条件で、『新卒者や若年層』、『女性や高齢者』の職業選択の選択肢にあがる 魅力ある業種への改善・転換 = **働き方改革**
- 安全を軸とした「コンプライアンス」の徹底、安全の確保は必須
 - 長時間労働、低賃金からの脱却
 - 労働条件改善に必要な原資の確保＝適正運賃の收受
 - 荷主への積極的な提案
- ②少人数でこなせる物流の仕組み作り(省力化・機械化・システム化) = **生産性向上**
- 輸送のシステム化(共同配送、モーダルシフト、中継輸送 等)
 - 荷役作業の軽減(パレット化、一貫パレチゼーション、機械化、ロボット化 等)
 - 物流の取引条件の見直し(物流現場優先、人に優しい物流へ)
- ③『新卒者や若年層』を積極的に採用する体制への転換
- ④物流業への正しい理解に向けたPRやイメージアップ方策の実施
- ⑤その他、準中型・中型・大型免許取得へのPRや支援

労働時間短縮(≒改善基準告示遵守)のポイント

- 安全確保に向け①トラック事業者のコンプライアンス、②輸送を依頼する荷主企業のコンプライアンス、③トラックドライバーの確保に向けた労働条件の改善、の面で改善基準告示の遵守は必須
- トラック事業者の自助努力が第一義であるが、“荷主の理解・協力”なくして遵守は不可能
- トラック事業者はきちんと「主張/提案」すること！荷主はきちんと「受入る」こと！

- ◆荷主企業と運送事業者の双方で、ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設けること ⇒荷主と交渉すること。
- ◆労働時間、特に荷待ち時間・荷役時間・付帯作業の実態を把握すること ⇒現場の見える化！
- ◆荷待ち時間・荷役時間・付帯作業時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握すること
- ◆荷主企業と運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組むこと

輸送の効率化・生産性向上のメニュー一例

荷待ち時間の改善・削減	<ul style="list-style-type: none">● 入出庫作業の迅速化・効率化（発着とも）● 生産遅れ・出荷遅れの見直し● 時間指定の変更、弾力化、適正化（発着とも）● 予約受付システム（バース予約調整システム）の導入 等
手荷役・付帯作業の改善・削減	<ul style="list-style-type: none">● 一貫パレチゼーションの導入● ロボット化/自動バンニング・デバンニング機器の導入● パレット単位での取引 等
輸送システムの見直し・変更	<ul style="list-style-type: none">● 車両の大型化（トレーラ化、ダブル連結トラック）● モーダルシフト、中継輸送等● 積載率の向上（共同配送、往復実車へのマッチングシステム等）● リードタイムの変更・延長● 自動隊列走行、自動運転トラック 等
適正な運賃・料金の收受／負担	<ul style="list-style-type: none">● 標準的な運賃の適用● 運賃以外に発生する料金の適正收受（待機料、荷役料、付帯作業料、高速道路料金 等）

運送事業者・発荷主・着荷主の相互協力

物流の標準化／DXの導入・推進

「ガイドライン」と「改善に向けたステップ」

荷主

と
運送事業者

の協力による

取引環境と長時間労働の 改善に向けた ガイドライン

厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課
国土交通省 自動車局 貨物課
公益社団法人 全日本トラック協会

ステップ
1

荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける

ステップ
2

労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する

ステップ
3

荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する

ステップ
4

荷主とトラック運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

ステップ
5

荷主とトラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する

ステップ
6

改善の成果を測定するための指標を設定する

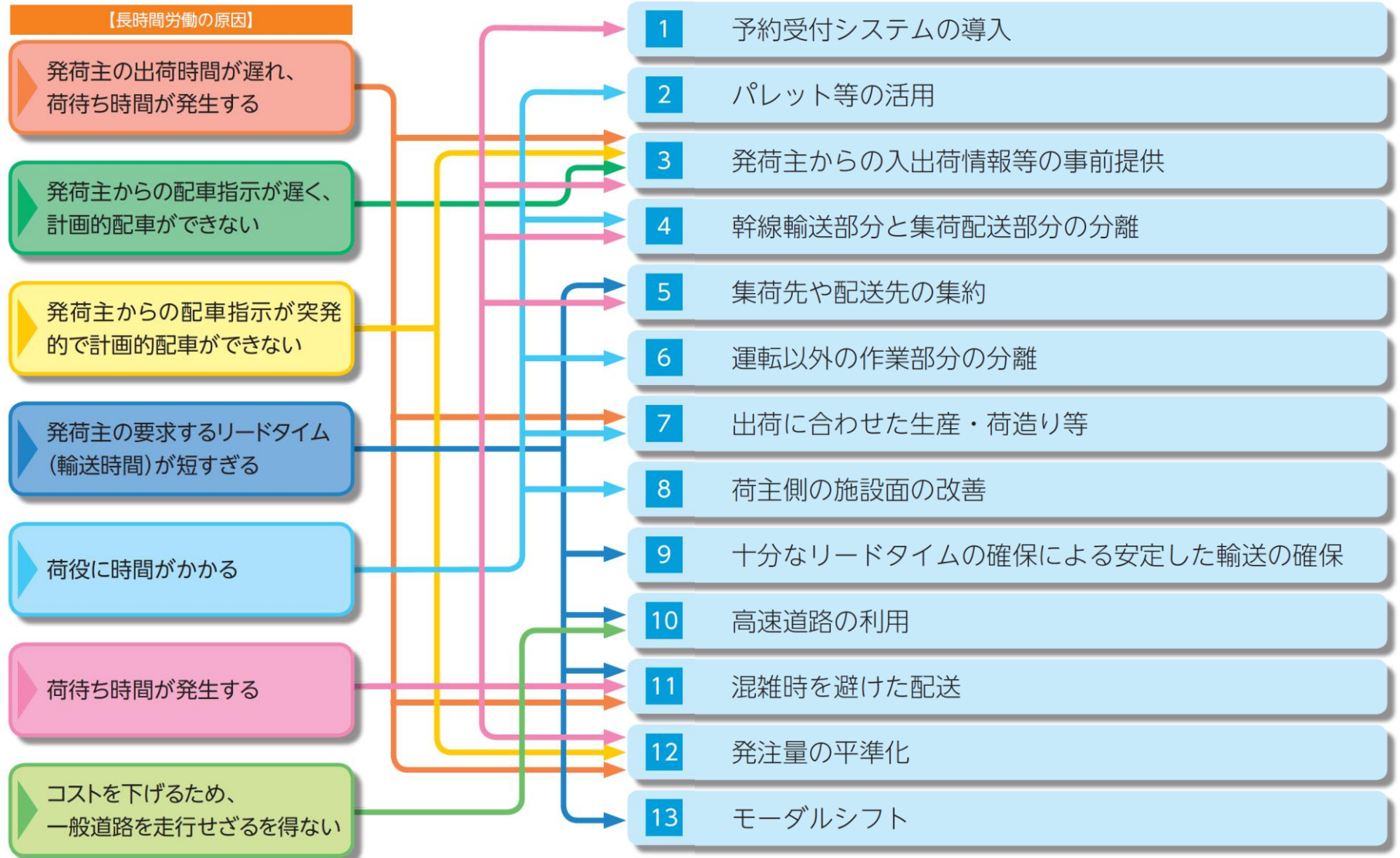
ステップ
7

指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む

取引環境と長時間労働の改善

取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【改善に向けた対応】



ガイドラインから「対応例4 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離」

参考事例② 巡回集荷を外部委託することで拘束時間を短縮

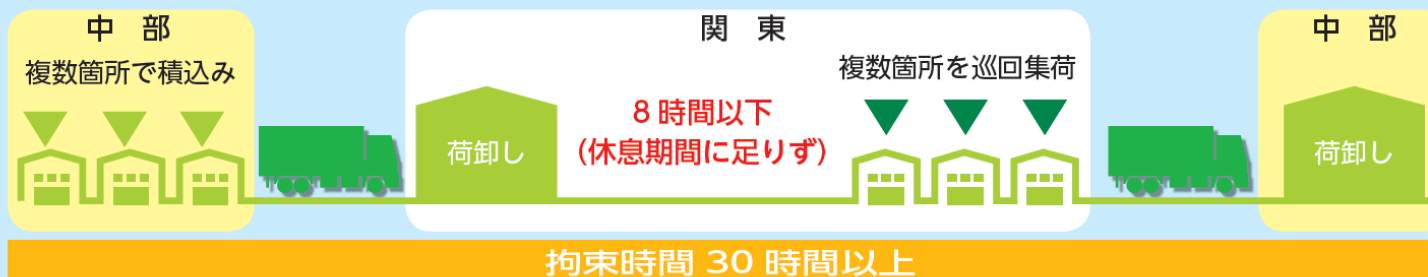
静岡県

事例集 34p

成功の
ポイント

- 条件が整わなければ取引を止めることも念頭に改善に取り組んだ
- 関東での複数箇所での巡回集荷を元請物流事業者へ委託できた
- 荷主が運賃アップを受け入れてくれた。また、荷主もその運賃アップ分を顧客に対して負担交渉し、一部の顧客の理解を得た

Before



After



ガイドラインから「対応例5 集配先や配送先の集約」

参考事例①

複数卸しから1箇所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

愛媛県

事例集 20p

成功の
ポイント

- 着側で卸し先が複数箇所となる場合、発と着の荷待ち時間や荷役時間を分析し、発側で卸し先を集約するように配車を組んだ
- 荷主が改善の取組みに積極的であった

Before

卸し先を数箇所回るため、その都度運転時間、荷待ち時間、荷役時間がかかり、拘束時間が長くなっている。

愛媛 (1日目)



関東 (2日目)



複数の箇所で運転時間、荷待ち時間、荷役時間が発生。2日目の拘束時間が長時間化。

2日目の拘束時間：約 15 時間 10 分

After

発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。

愛媛 (1日目)



関東 (2日目)



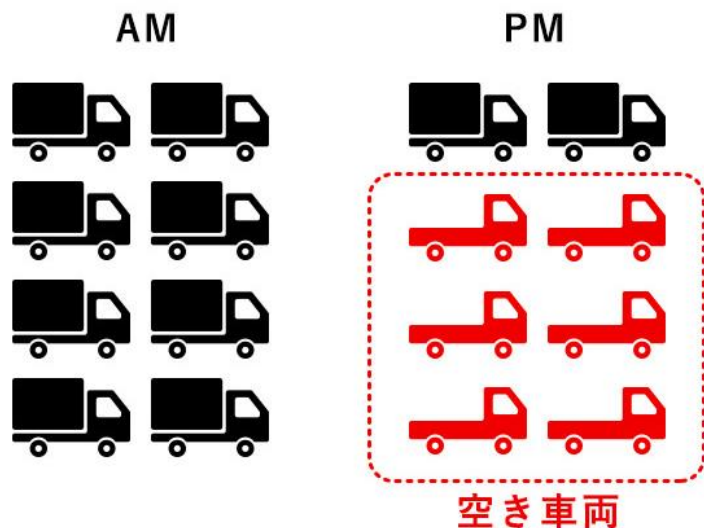
卸し先を集約するような配車へ見直し、1~2箇所に荷卸し。2日目の拘束時間の短縮(2時間20分)

2日目の拘束時間：約 12 時間 50 分

事例：納品指定時間の変更「バラちらし」

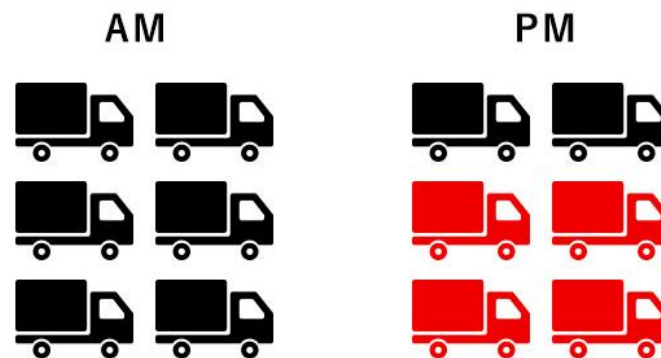
JILS『2018年度 ロジスティクス大賞 経営革新賞』（乾汽船株式会社）

現状



午前には仕事集中、
午後には空き車両が。

バラちらし



午前の仕事を
午後に移動することで
効率的な運送を可能に。

出所：<https://www.igl-recruit.jp/logistics>

事例：トラック運転者の長時間労働抑制のための調査業務（熊本：トマト・ミニトマト輸送）

- パレットを活用することにより着側での作業効率が向上することを確認
 - ※ パレットを実際に運用した11月14日～12月3日までを実証実験期間として、令和2年の同期間の運行実績と比較
 - ※ 3か所の着地での作業効率（単位時間当たり作業トン数）は2.9倍～3.4倍の向上が確認された
- 一方、積込現場では選果場内の構内用パレットからT11型パレットへの積み替えなどもあり、若干ではあるが単位時間当たり作業トン数の低下が確認された
- また、着側ではパレットに積みつけたカートンに輸送中の多少の荷ずれや、トマトの品質には影響はない程度ではあるが軽いつぶれなどが見られたことから、ラッシングの必要性等について指摘があった。



構内用パレットとT11型パレット



パレットごとに積み数記載の送り状を貼付



着地側での荷卸作業

事例：パレット利用による荷役時間の削減①

- 積み込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮

積み込み時の荷役作業	手荷役	一部をパレット荷役	短縮効果
荷主先に到着から出発までの時間	2時間13分	1時間39分	▲34分
拘束時間	14時間07分	12時間55分	▲1時間12分



※パレット利用により、ドライバーの疲労度も軽減

事例：パレット利用による荷役時間の削減②

札幌市中央卸売市場でのC社の車両の荷卸し作業時の状況



事例：荷主間の協力による共同輸送による積載率向上

取組主体

味の素：大手食品メーカー
他複数者

スキーム

F-LINEプロジェクト活動

前行程

幹線共同化

幹線運転士の負担軽減
各社拠点間移動の効率化

中心行程

共同配送

保管・配送の効率化

北海道共配

後行程

製配販連携取組

モノの動きの整流化
(運転士の負担軽減)

モノの動きの整流化をサプライチェーンおよび食品業界全体に波及させる

産業界全体
国土交通省・経済産業省(連携協議会)

荷主・業界団体
他業種との連携

持続可能な物流環境の構築

出所：「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」国土交通省自動車局貨物課(平成29年3月)

【参考】 時間管理のためのツール例

LINEを使った運行管理ツール どらたん



いつものスマホとLINEでかんたん運行管理！

- ドライバーに負担なし
- 運転日報を自動作成
- 初期投資なし
- 低ランニングコスト

どらたんができること

- LINEで手軽に操作**
LINEを操作する感覚で手軽に操作、簡単に入力・送信ができます。
- 作業内容や場所、数量を記録**
ボタンをタップするだけで、ドライバーの作業内容や場所、作業に伴う数量を記録できます。
- 運転日報の手書きが不要**
運転日報は、入力したデータで自動作成するため、手書きが不要になります。
- 集配先別の待ち時間がわかる**
集配先別の待ち時間、荷役時間、滞り作業時間などが把握できます。
- ドライバーの働き方を見直せる**
収集した作業時間は、月単位で集計し、ドライバーの働き方の見直しに役立てることができます。
- WEBで情報供給**
ドライバーが入力した作業内容・場所は、事業所のWEBで即座に把握。電話連絡が不要に、ドライバー別に運行状況の照会も可能です。

株式会社
日通総合研究所

ボタンタップするだけで簡単に記録

ドライバーは画面に表示されるボタンにタップするだけで、作業内容や場所を記録できます。

LINEで作業内容を入力



位置情報の登録



数量やメモも登録



記録データはパソコンで確認できる

記録されたデータはWebによって、パソコンで確認可能です。運転日報も自動で作成できます。

会社のパソコンで確認可能！



運転日報は自動作成！



¥ 料金プラン詳細

基本料金と利用者料金によってご利用料金が決定します。

月額利用料金（税別）
※ご契約は6か月単位となります。

基本料金

5,000円

+

利用者料金
LINEを利用する人数（ドライバー）

500円×利用者数

ご利用方法

どらたんのホームページにアクセスし、まずは2週間の無料トライアルから！

<https://www.doratan.jp>



お問い合わせ

株式会社日通総合研究所
どらたん担当

email : doratan@nittsu-soken.jp

貨物自動車運送事業法の一部改正

【成立：令和5年6月14日、公布・施行：令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行 【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合 荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合 要請してもなお改善されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

標準的な運賃

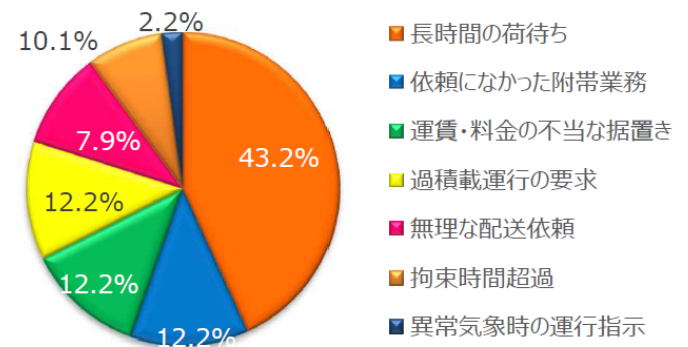
運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての

「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示) ⇒ セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請：4件 働きかけ：82件

※令和元年7月～令和5年5月末までの累計

標準的な運賃について(告示:令和2年4月24日)

標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については**運賃と別に収受**

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価等**を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は5年で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

標準的な運賃(距離制運賃表:九州運輸局)と計算例

九州運輸局

(単位:円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,370	14,370	18,430	23,040
20km	13,890	16,160	20,870	26,230
30km	15,410	17,960	23,320	29,410
40km	16,930	19,750	25,760	32,600
50km	18,460	21,550	28,210	35,790
60km	19,980	23,340	30,650	38,980
70km	21,500	25,130	33,090	42,160
80km	23,020	26,930	35,540	45,350
90km	24,540	28,720	37,980	48,540
100km	26,070	30,520	40,430	51,720
110km	27,580	32,280	42,790	54,800
120km	29,100	34,050	45,160	57,880
130km	30,620	35,820	47,520	60,960
140km	32,140	37,580	49,890	64,030
150km	33,660	39,350	52,260	67,110
160km	35,180	41,120	54,620	70,190
170km	36,700	42,880	56,990	73,260
180km	38,210	44,650	59,360	76,340
190km	39,730	46,410	61,720	79,420
200km	41,250	48,180	64,090	82,500
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,020	3,500	4,660	6,050
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,560	8,750	11,650	15,140

距離制運賃

前提条件

- 車 格 : 大型車 ドライバン (愛知県→広島県)
- キロ程 : 510km
- 付帯作業等 : 積込・取卸作業 なし
- 待機時間 : 出発・到着時 各30分
- 高速道路利用料 : 7,630円(実費)

<基準運賃の算出>

手順① 【中部・大型車・550km】(運賃表より算出)
※510kmを切り上げ処理し、「550km」とします。
→ 158,940円①

<実費の算出>

手順② 高速道路料金 7,630円(片道) × 2 = 15,260円(税込)②

<消費税の算出>

手順③ 消費税の算出
運賃 158,940円①
→端数処理 159,000円×1.1=174,900円③
※消費税は端数が生じた場合、四捨五入して1円単位にします。

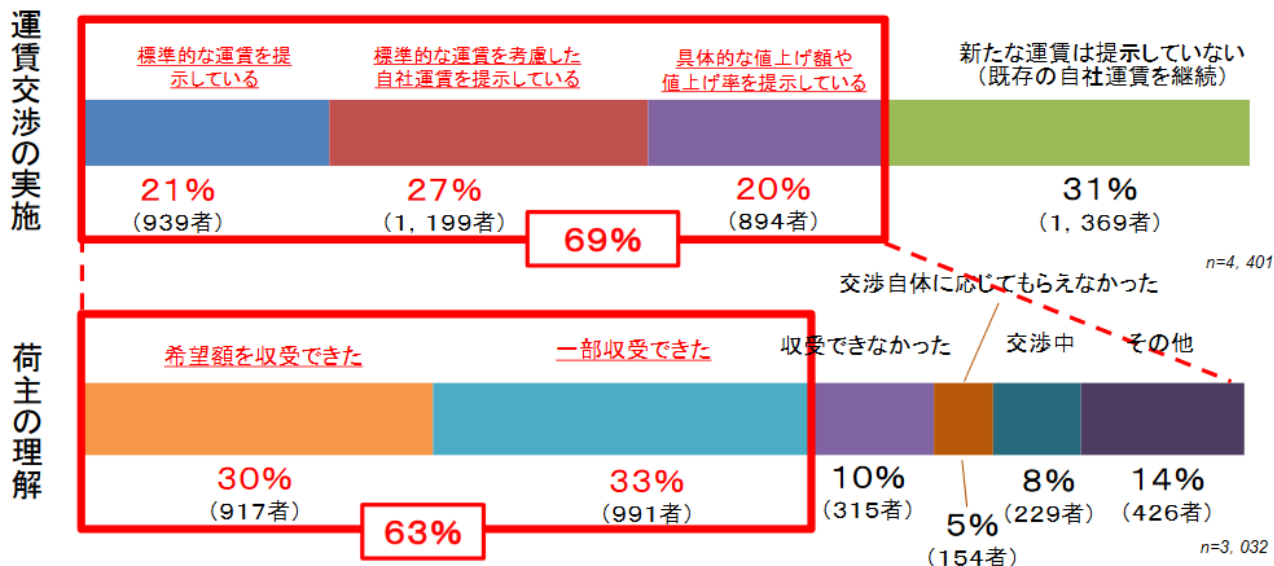
<合計額の計算>

手順④ 請求合計額の算出
174,900円③ + 15,260円② = 190,160円

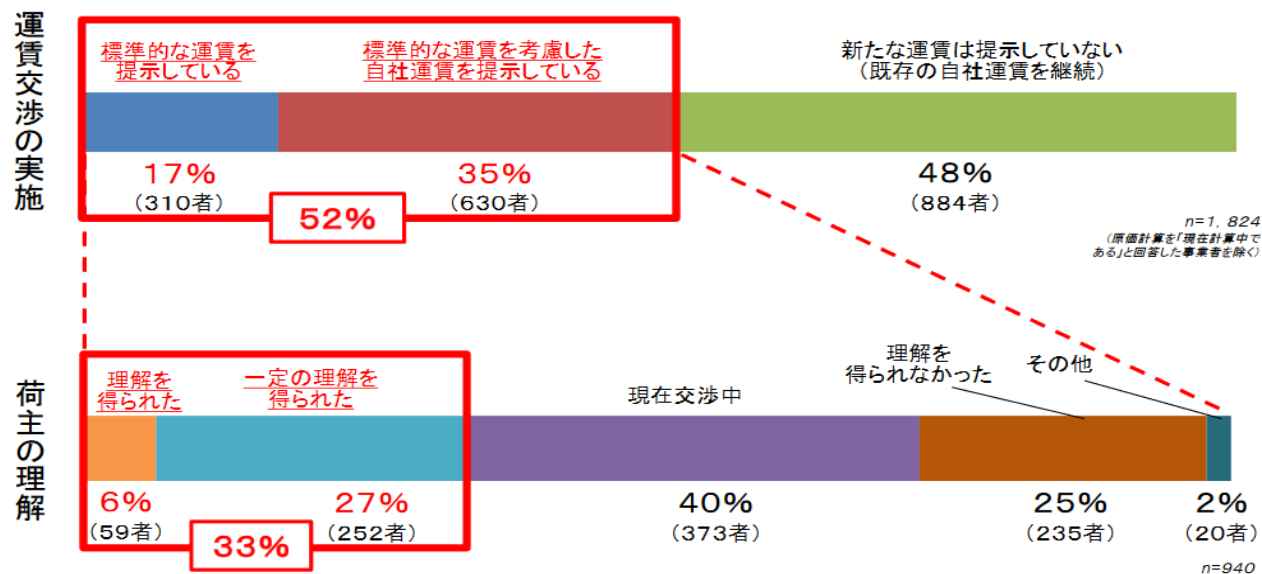
(※上記に用いた数値は、運送業の原価計算の理解を深めるために設定した数字です)

標準的な運賃に係る実態調査結果の概要

令和4年度



令和3年度



独占禁止法上の「優越的地位の濫用」に関する緊急調査等の結果

- 公正取引委員会では、令和4年6月、受注者80,000社に対して書面調査を実施し、取引価格引上げの要請の有無にかかわらず、取引価格が据え置かれており、事業活動への影響が大きいとする発注者名について回答を求めた。この結果、1社でも受注者から名前の挙がった発注者は4,573社存在。
- 令和4年7月から12月にかけて、受注者側書面調査、発注者側書面調査等を踏まえ、**立入調査を306件実施**。
- また、令和4年9月以降、上記の発注者4,573社の中で、受注者から名前の挙がった数が多い発注者**上位50社程度を抽出し、より詳細な個別調査を実施**。
- 個別調査の結果、令和4年12月、**受注者からの値上げ要請の有無にかかわらず、取引価格が据え置かれており、事業活動への影響が大きい取引先として受注者から多く名前が挙がった発注者であって、かつ、多数の取引先について独占禁止法に該当する行為が確認された事業者名を公表**。
- 荷主と物流事業者との取引において、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった荷主777名に対し、具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書を送付。

今後の物流のキーワード

ドライバーや作業員の長時間労働や手荷役に頼る物流から
人に優しい物流へ＝働き方改革

『輸送力(ドライバー)確保に向けた労働環境・条件の改善』

『限られた輸送力で対応するための物流効率化』

運送・荷主：●コンプライアンスの徹底

運送：●荷主企業への正しい主張＝荷主への提案！

運送：●現場の“見える化”が必要（時間管理・原価計算）

運送：●労働時間が短縮しても賃金が減らない仕組み・体制づくり

荷主：●「選ばれる荷主企業」という理解を！

荷主：●発荷主・着荷主の間で取引条件見直しを！（取引条件≡物流条件）

荷主：●企業活動における「物流」のプライオリティーの格上げを！

運送・荷主：●物流効率化の本格的な推進 ＝ 効率化は儲かる！

運送・荷主：●荷主と運送事業者がWin-Winとなるパートナーシップの確立！

ご清聴ありがとうございました。

(株)NX総合研究所 大島 弘明

【プロフィール】

1964年 東京都生まれ

1988年 日本大学理工学部卒、(株)日通総合研究所入社

2016年 リサーチ&コンサルティングユニット ユニットリーダー

2018年 取締役

2022年 (株)NX総合研究所に社名変更

2023年 常務取締役

流通経済大学 客員講師

主にトラック運送事業の変化や労働・安全問題、
物流効率化対策などの調査研究に従事

主な著書 **「トラックドライバー不足に挑む！」(単著)**

「都市の物流マネジメント」(共著)

「現代の大都市物流」(共著)

