

(一社)愛知県トラック協会  
物流の2024年問題 実践的改善セミナー

# 第3回 輸送システムの見直しに向けた対応策

2024年2月7日

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／ドライバー不足問題とその影響

## 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

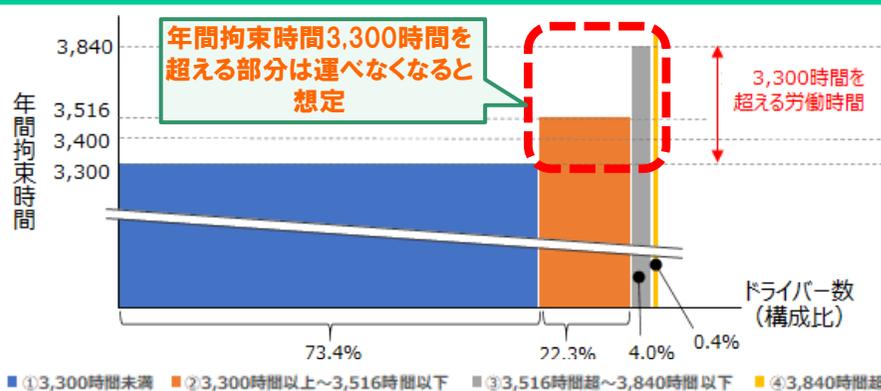
営業用トラックで不足する輸送能力

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

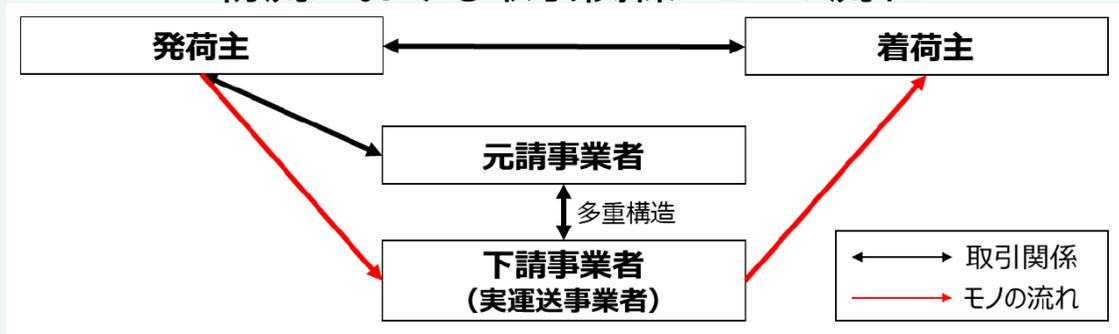
## 対応

『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

# 物流の2024年問題／ドライバー不足問題への対応

|           |           |  |
|-----------|-----------|--|
| 必要な<br>対応 | 運送事業者     | <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ <b>ドライバー確保に向けた「働き方改革」</b>（労働時間短縮／賃金アップ）</li> <li>◎ <b>ドライバーに優しいコンプライアンスを前提とした輸送体制の整備</b></li> <li>◎ <b>輸送方法や労働条件の見直し、運賃・料金に対する荷主への提案</b></li> <li>◎ <b>提案に必要な「現場の見える化」への取り組み</b>（時間管理、原価計算）</li> <li>◎ <b>労働時間を短縮しても賃金が減らない仕組み・体制づくり</b></li> </ul> |
|           | 荷主<br>産業界 | <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ <b>物流現場の改善に向けた理解・協力</b></li> <li>◎ <b>発荷主・着荷主間での取引条件の見直し</b>（取引条件≒物流条件）</li> <li>◎ <b>企業活動における「物流」のプライオリティーの格上げ</b></li> </ul>  |

|             |                        |   |                      |
|-------------|------------------------|---|----------------------|
| 具体的な<br>対応例 | 荷待ち時間の<br>改善・削減        | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 入出庫作業の迅速化・効率化（発着とも）</li> <li>● 生産遅れ・出荷遅れの見直し</li> <li>● 時間指定の変更、弾力化、適正化（発着とも）</li> <li>● 予約受付システム（バース予約調整システム）の導入 等</li> </ul>         | 運送事業者、<br>発・着荷主の相互協力 |
|             | 手荷役・付帯<br>作業の<br>改善・削減 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 一貫パレチゼーションの導入</li> <li>● ロボット化/自動バンニング・デバンニング機器の導入</li> <li>● パレット単位での取引 等</li> </ul>  |                      |
|             | 輸送システム<br>の見直し・変更      | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両の大型化（トレーラ化、ダブル連結トラック、自動隊列走行等）</li> <li>● モーダルシフト、中継輸送等</li> <li>● 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）</li> <li>● リードタイムの変更・延長 等</li> </ul> |                      |
|             | 適正な運賃・<br>料金の收受/<br>負担 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 標準的な運賃の積極的な活用</li> <li>● 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） 等</li> </ul>  |                      |

## 物流の標準化／DXの導入・推進

## 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

# 「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

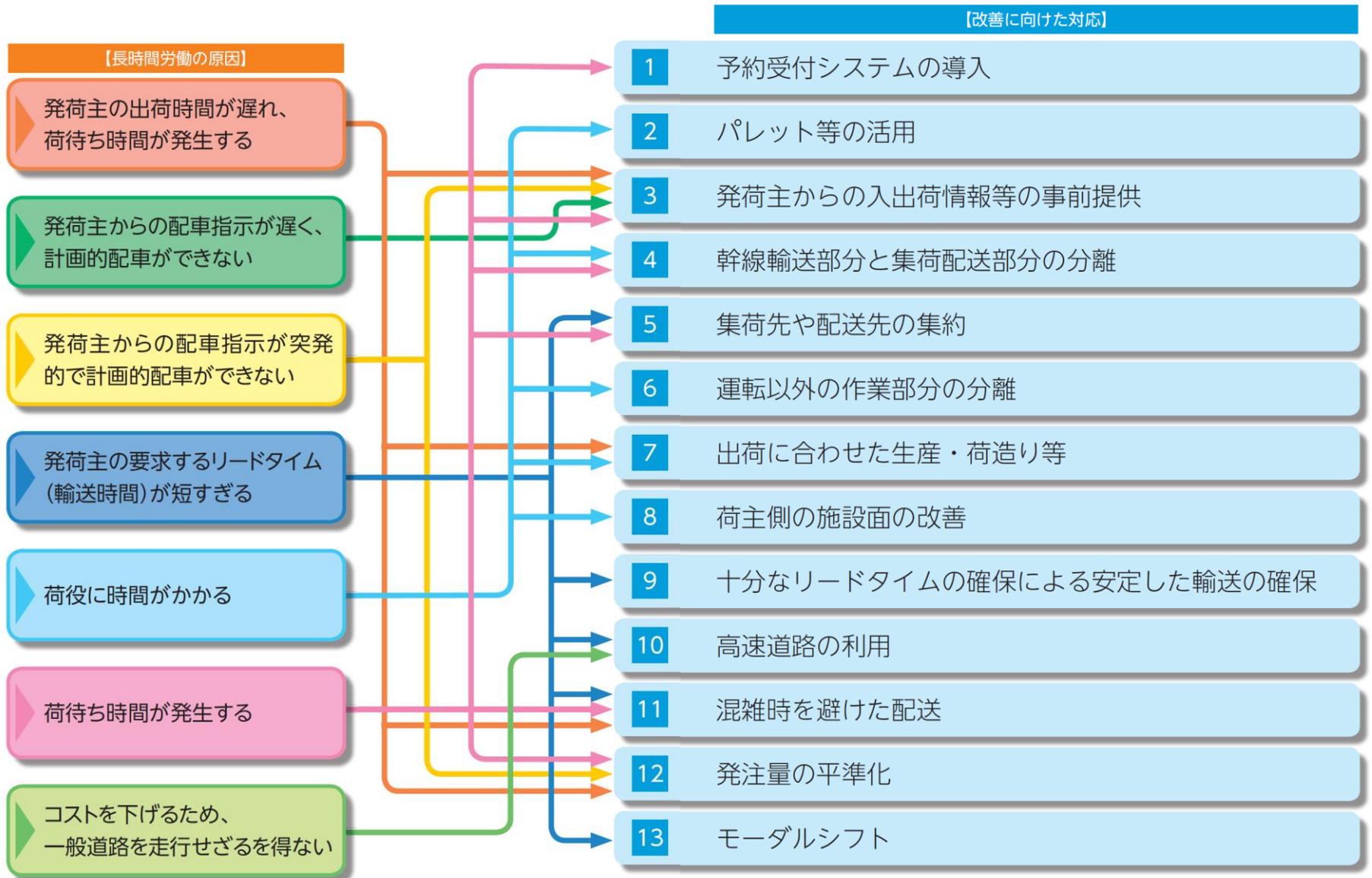
改善の成果を測定するための指標を設定する

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



# 事例：納品日当日に積卸しする運行への変更による生産性の向上（長野県）

## ●実験前

納品日の前日に積込み、翌日に卸す運行 ⇒ 途中で休息が入るため2日にわたる運行に

◆16時始業

長野で  
夕方～  
夜に  
積込み



関東に  
到着後  
休息

受付順に  
荷卸し(他  
の車両分  
の手伝い  
有)

◆8時始業

栗橋DC  
にて  
荷卸し

関東で  
帰り荷  
を積込  
み



長野で  
荷卸し

拘束時間15時間  
(始業から24時間の翌日の拘束時間を含む)

休息  
期間  
9時間

拘束時間14時間

《1日目》

《2日目》

## ●実験後

納品日の当日に積込み卸す運行 ⇒ 1日の運行が可能に(ドライバーと車両の生産性向上)

◆6時始業

6時30分の  
積込時間  
指定

11時の  
到着時間  
指定

長野で  
朝に  
積込み

栗橋DC  
にて  
荷卸し

関東で  
帰り荷  
を積込  
み

長野で  
荷卸し



拘束時間14時間

### 《効果》

- ・拘束時間が約15時間から約14時間へと1時間短縮
- ・2日にわたる運行から、1日で運行が可能となり、翌日は別の業務が可能に。
- ・1日の運行となることで毎日自宅で休息できる。

# 事例：集配先や配送先の集約（愛媛県）

## 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

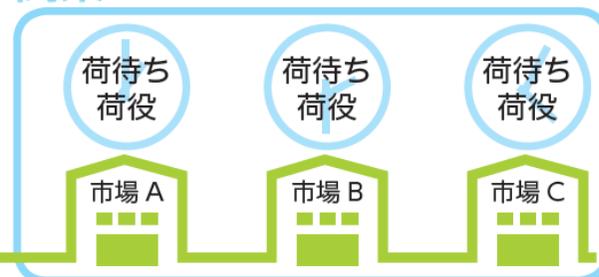
### Before

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：幹線輸送部分と集荷配送部分の分離（静岡県）

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

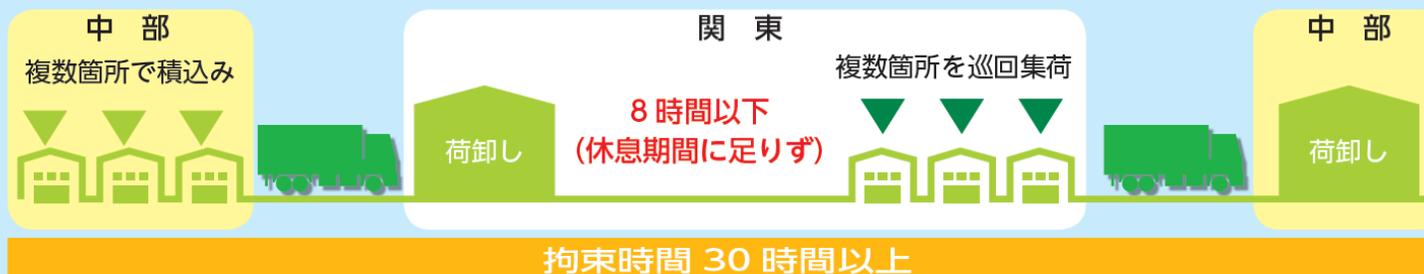
静岡県

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

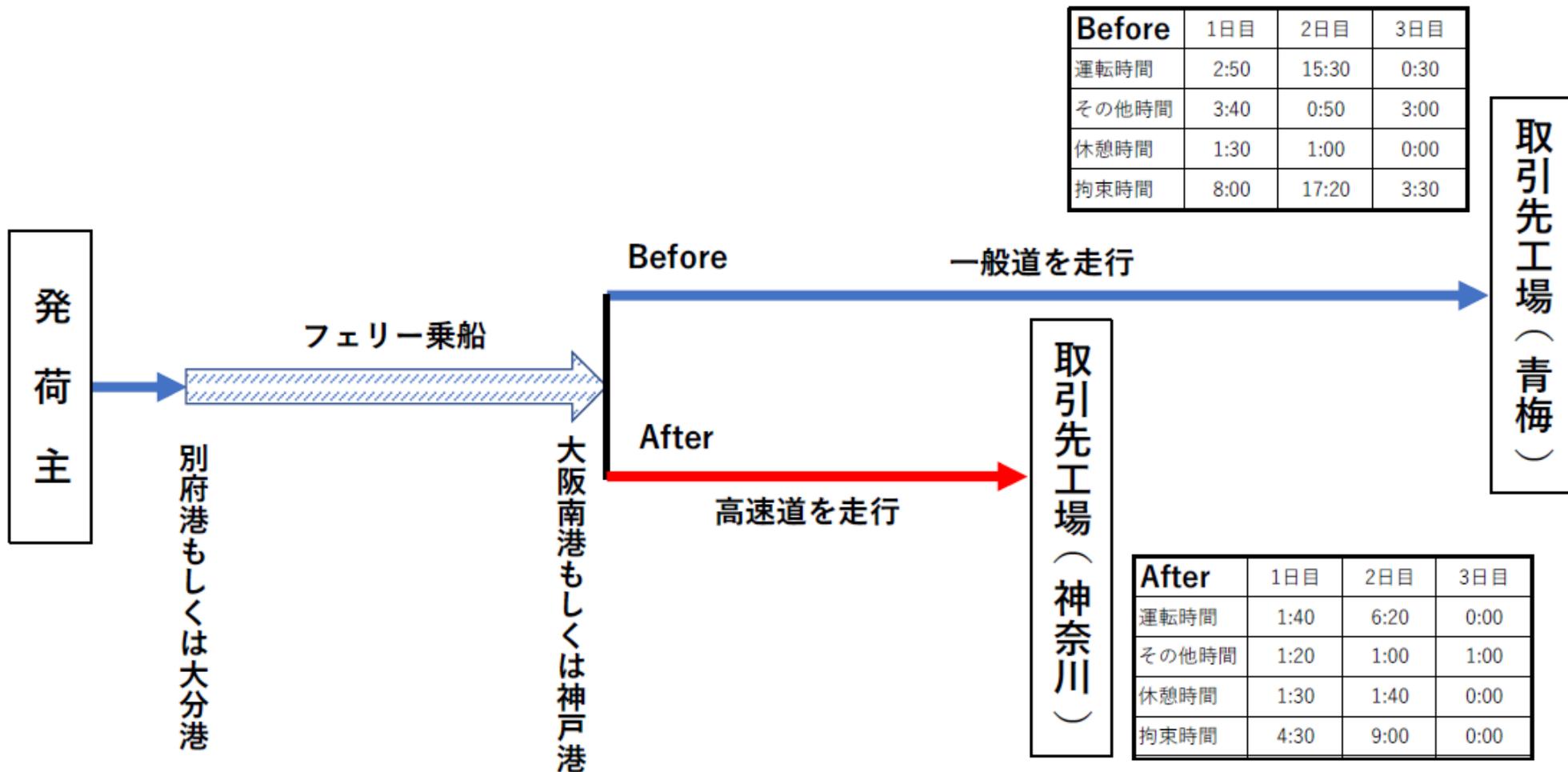
## Before



## After



# 事例：高速道路の有効利用による拘束時間の削減（大分県）



# 事例：パレット化とフェリー利用による長時間労働縮減①（鹿児島）

## 現状

発荷主：ロボット積付けされたパレットから荷室へ直積作業を実施（納品先ごとに各ケースの品種、等級を考慮し積付け）

着荷主：納品先のパレットを荷室に置き、手作業で品種、等級別に仕分けし積付け



## 実証実験

発荷主：パレットに積付けを実施（作業分担）

着荷主：パレットごと荷捌き場に荷卸し



# 事例：パレット化とフェリー利用による長時間労働縮減②（鹿児島）

## 積込・荷降作業

### 改善前

<運転者>

- 積込作業(立会い)：平均40分/回
- 荷卸作業(手作業)：平均75分/箇所

<倉庫作業員>

- 積込作業 平均40分/回(3~4名)



### 改善後

<運転者>・・・正味の実質時間

- 積込作業(立会い)：20分/回(▲20分)
- 荷卸作業：30分/箇所(▲45分)  
(リフト操作、立会い)

<倉庫作業員>

- パレット積付け作業 20分/回(▲20分)  
專業作業員4名×20分=80分(複数の品種・等級、端数への対応)

## 運行

### 改善前

【鹿児島→関東方面】

- フェリー利用せず 20時間15分
- 休息期間 8時間30分

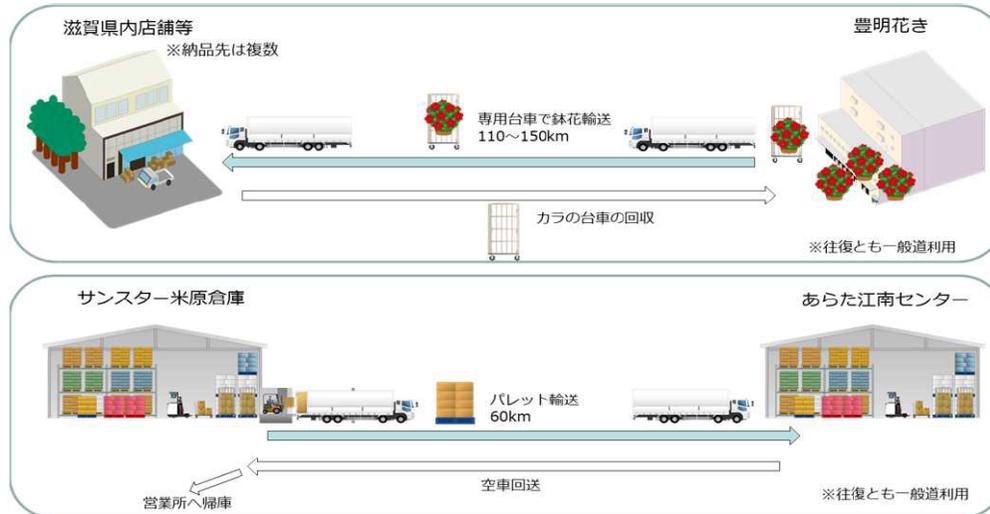


### 改善後

- フェリー利用 14時間45分(▲5時間30分)
- 休息期間 12時間45分(+4時間15分)

# 事例：花きと日用品のトラック往復輸送のマッチングによる輸送効率の向上（愛知県・滋賀県）

## ●実施前



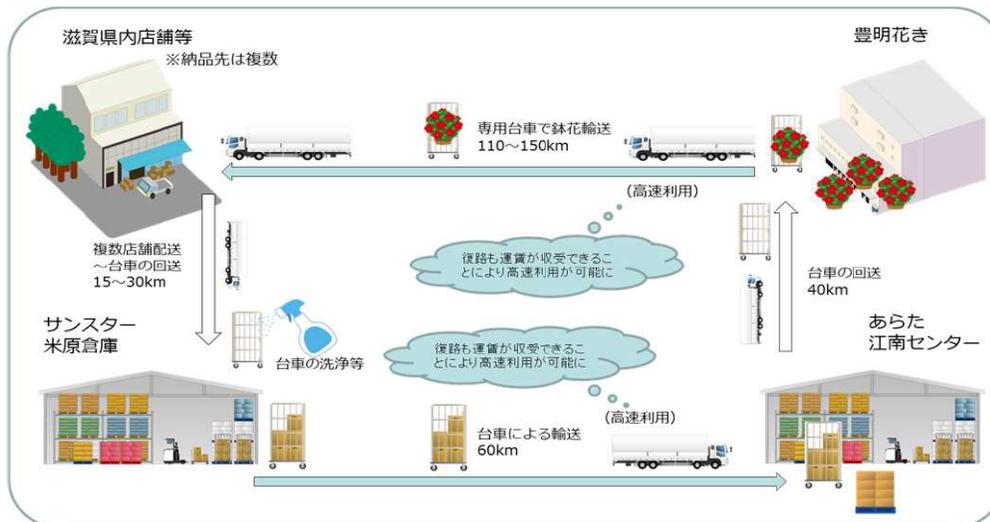
【往路】鉢物花き※専用台車に積載し、台車のまま店舗等に納品

【復路】カラの台車

【往路】鉢物花き※専用台車に積載し、台車のまま店舗等に納品

【復路】カラの台車

## ●実施後

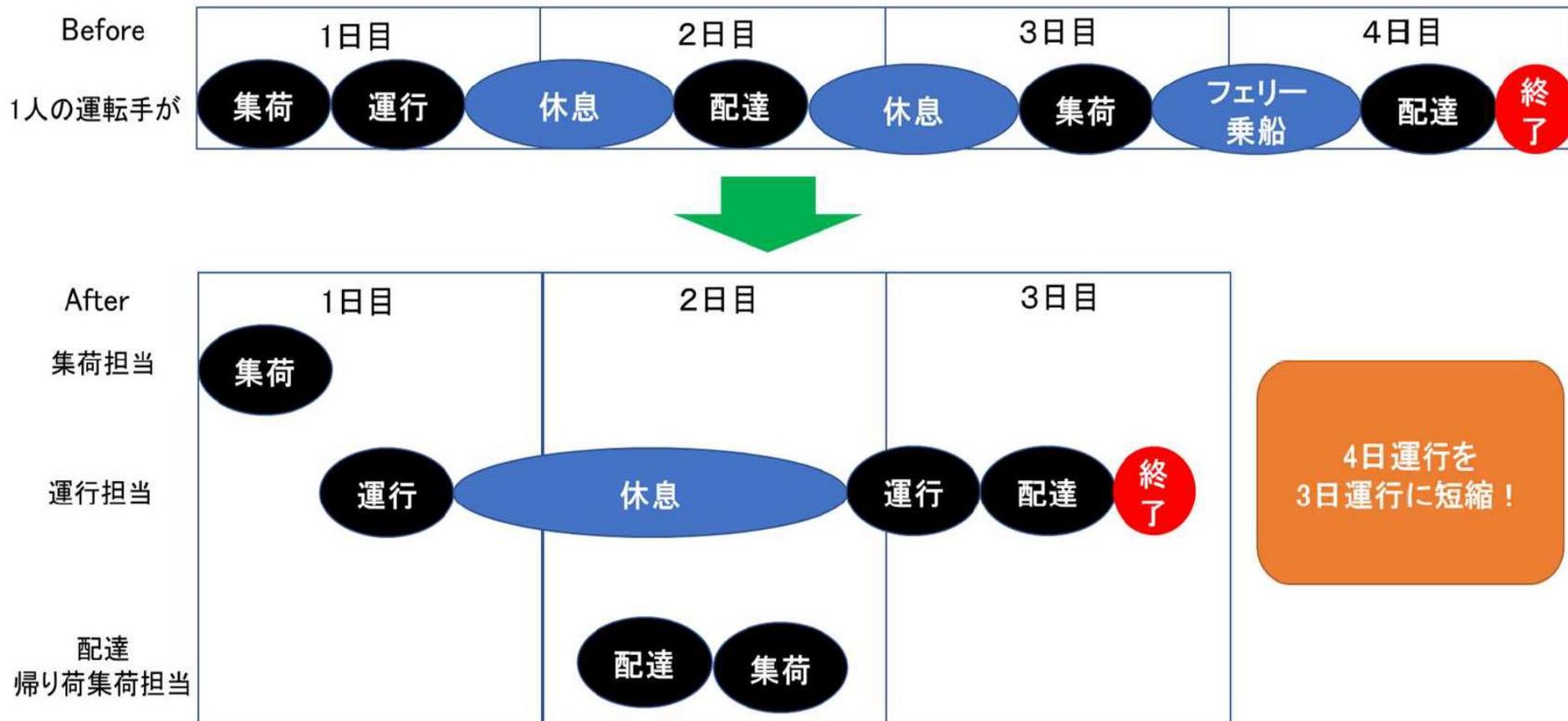


【往路】鉢物花き※専用台車に積載し、台車のまま店舗等に納品（高速利用）

【復路】日用品※花き専用台車を利用

# 事例：一貫パレチゼーションと中継輸送による労働時間の短縮（長崎県）

## 【中継輸送の実施】

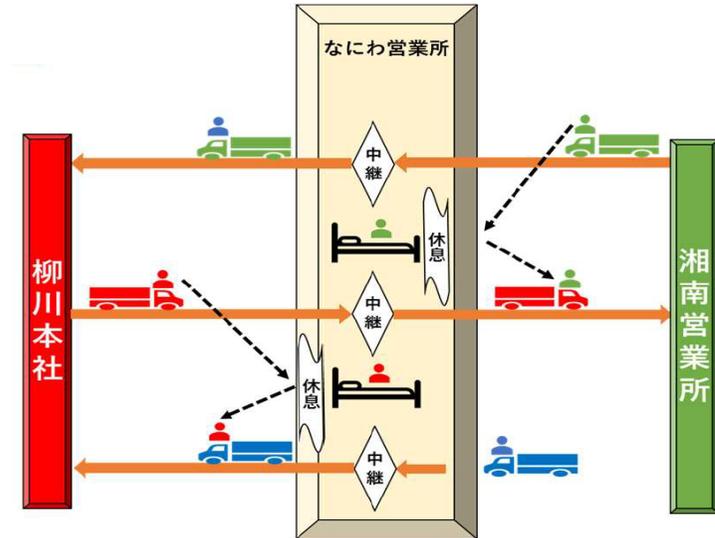


集荷、運行、配達をワークシェアリングで分担し、自社内中継輸送を実施。運行担当者の1運行の所要時間は76時間から44～49時間に短縮した。

# 事例：2種類の中継輸送による拘束時間・運転時間の短縮（福岡県）

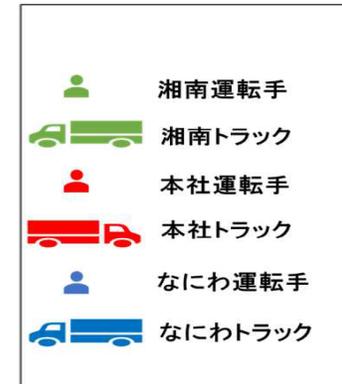
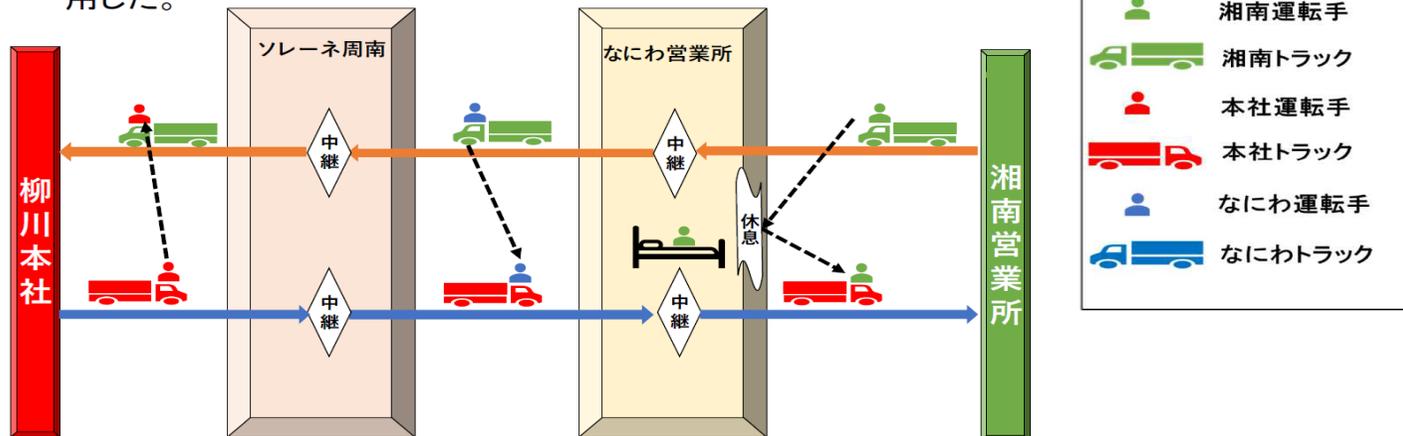
## 【A案. 非対面型中継輸送】

- 柳川合同のなにわ営業所を中継拠点として利用。
- 湘南の運転手はなにわ営業所到着と同時に休息を取得し、車両はなにわ営業所の運転手が乗り継いで柳川へ向かう。
- 休息明けの湘南の運転手は、柳川から到着の車両に乗り、関東に戻る。
- 柳川の運転手は休息後、なにわ営業所が集荷を済ませた車両で柳川に戻る。



## 【B案. 2段階中継輸送】

- A案に、柳川—関西間での日帰り中継輸送（対面シェイクハンド）を加えて実施した。
- 対面シェイクハンドの中継地は、国土交通省が「一時退出実証実験」を行っている徳山西インター外側の道の駅ソレーネ周南を使用した。

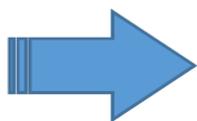
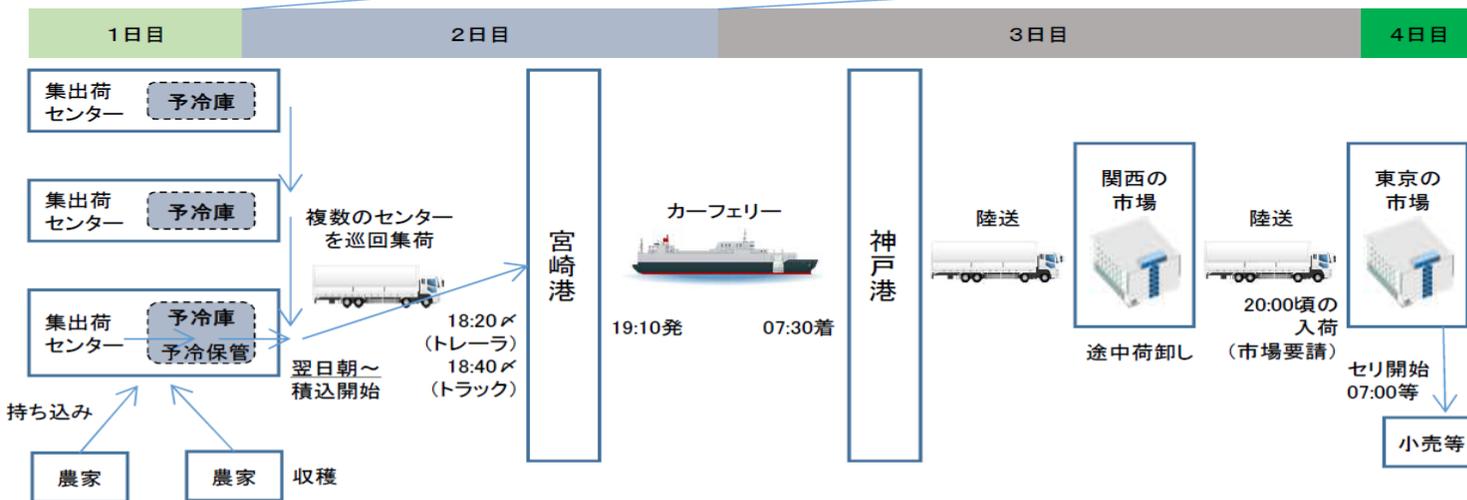
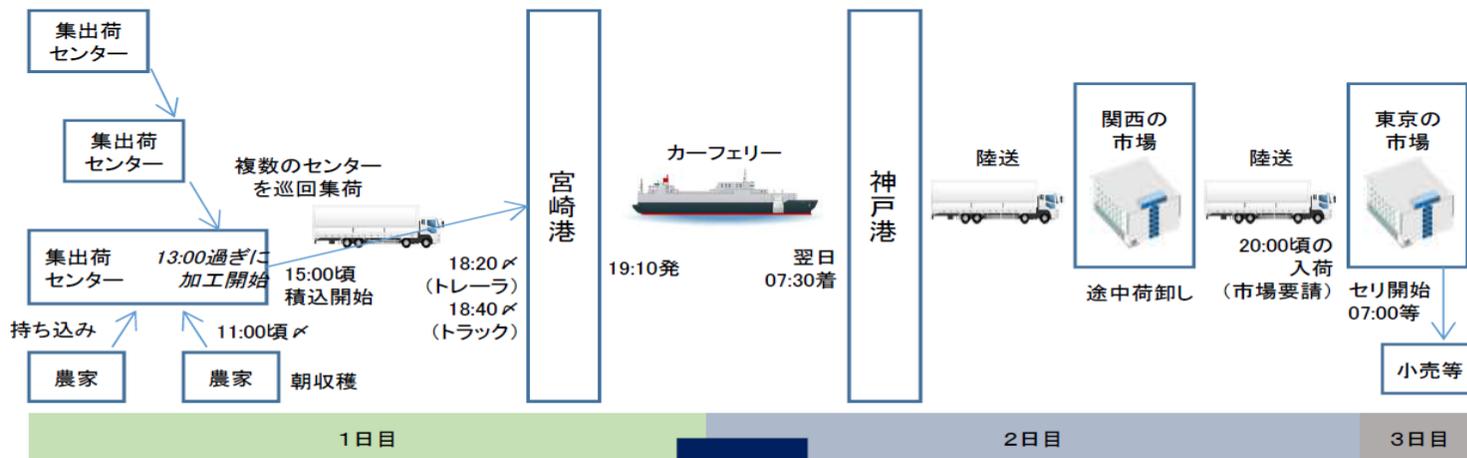


# 事例：出荷情報の事前共有による”ノー検品”（神奈川県）

|                                    | 通常プロセス | 検品レス                        |
|------------------------------------|--------|-----------------------------|
| 荷卸<br>(ドライバーがトラックから荷物を卸す作業)        | 有      | 有                           |
| 卸センターにおける検数<br>(納品書に記載された品目・数量の確認) | 有      | 有<br>バーコードやQRコードを活用し、簡易化    |
| 卸センターにおける検品<br>(納品された荷物の品質等を確認)    | 有      | 有<br>基本的に信頼し、実施しないがプロが簡易に確認 |

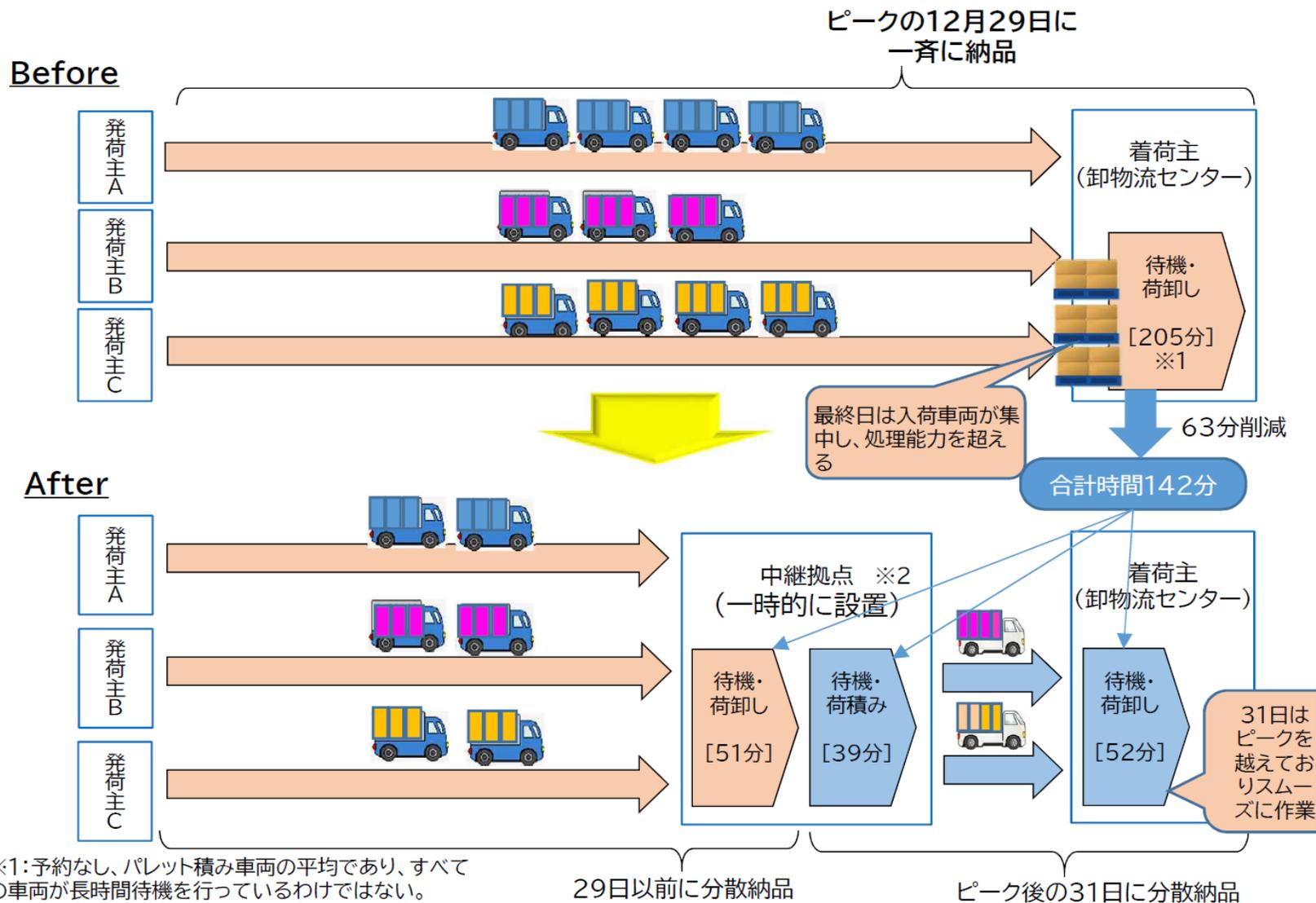
| ノー検品<br>ドライバーによる検品立ち合いは不要 |
|---------------------------|
| 有                         |
| 無<br>事前出荷情報を信頼し、納品時の検数を省略 |
| 無<br>品質を信頼し、納品時の検品を省略     |

# 事例：4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現（宮崎県）



本取り組みによってフェリー出港まで余裕を持って集荷をすることができ、フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

# 事例：年末繁忙期の分散納品によるドライバーの待機改善（大阪府）



※1: 予約なし、パレット積み車両の平均であり、すべての車両が長時間待機を行っているわけではない。  
 ※2: 中継拠点は経路途上にあり、走行距離は伸びない。

# 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)

# 2024年度に向けた物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」

## 1. 背景・趣旨

令和5年6月に決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」では、「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 経済産業省・農林水産省・国土交通省策定)を踏まえ、荷主企業・物流事業者が物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表することに。

今回、荷主企業や物流事業者の方々が業種・分野別に作成した物流の適正化・生産性向上に関する自主行動計画を公表。

## 2. 自主行動計画の策定状況

2023年12月26日時点で、103団体・事業者が自主行動計画を策定。

|         |   |
|---------|---|
| 例)自動車   | 一般社団法人日本自動車部品工業会(令和5年12月)<br>一般社団法人日本自動車工業会(令和5年12月1日)  |
| 機械製造業   | 一般社団法人日本印刷産業機械工業会(令和5年12月)<br>一般財団法人家電製品協会(令和5年12月27日)  |
| 流通業     | 一般社団法人日本百貨店協会(令和5年11月24日)<br>日本チェーンストア協会(令和5年12月21日)    |
| 農業      | 全国農業協同組合連合会(令和5年12月)                                    |
| 食品製造業   | 一般社団法人全国清涼飲料連合会(令和5年12月21日)<br>キリンビバレッジ株式会社(令和5年12月21日) |
| トラック運送業 | 公益社団法人全日本トラック協会(令和5年10月27日改訂)                           |
| 倉庫業     | 一般社団法人日本倉庫協会(令和5年12月)                                   |

# 自主行動計画(抜粋)(日本自動車工業会)

## 1. ガイドラインに基づく取組

### ■物流業務の効率化・合理化

3万点に及ぶ自動車を構成する部品の1点でも届かないと生産ラインが滞り、無駄なコストが発生する自動車産業の特性上、サプライチェーンに関連する業務の効率化・合理化は、過去より領域を越えた取組が相当程度行われてきている。出荷・入荷の条件決定には生産部品物流では生産ラインの制約が、完成車物流・補給部品物流では販売店や整備工場の納期が大きく関わっており、自動車業界の物流業務は後工程への影響と製品コストが複雑に連鎖している。

更なる物流業務の効率化・合理化に向けては、より正確な時間把握やルール、責任者の選任といった体制づくりが不可欠であり、これらの整備を行うことで、荷待ち、荷役作業等(荷積み・荷卸し・附帯業務)にかかる時間の短縮を行う。

#### ①荷待ち・荷役作業等にかかる時間の把握

発荷主事業者としての出荷または着荷主事業者としての入荷に係る荷主責任による荷待ち、荷役作業等にかかる時間を把握します。

#### ②荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール

物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせません。また、荷主責任による荷待ち、荷役作業等にかかる時間をそれぞれの作業場所で計2時間以内とします。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった、或いは既に2時間以内となっている場合は、更なる荷待ち、荷役作業等にかかる時間の短縮のための取組を行います。また、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮を行います。

#### ③物流管理統括者の選定

物流の適正化・生産性向上に向けた取組を総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者(役員等)を選任します。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組の責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行います。

#### ④物流の改善提案と協力

物流事業者との契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善します。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案を行います。

#### ⑤適正な運送への協力

トラック運転者が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるように協力します。

# 【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

LINE ×

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、作業に対する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。
- 集配先別の手持ち時間がわかる**  
集配先別の手持ち時間、出発時間、到着作業時間などが記録できます。
- 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改善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で簡単に把握。電話連絡が不要に、ドライバー別に運行状況の報告も可能です。

**NEX NIPPON EXPRESS** 株式会社NX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。

|  |   |   |
|--|---|---|
| <p>基本料金</p> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid white; margin: 5px 0;"/> <p>5,000円</p> | + | <p>利用者料金</p> <p style="font-size: 0.8em;">LINEを利用する人数 (ドライバー)</p> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid white; margin: 5px 0;"/> <p>500円×利用者数</p> |
|--|---|---|

**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

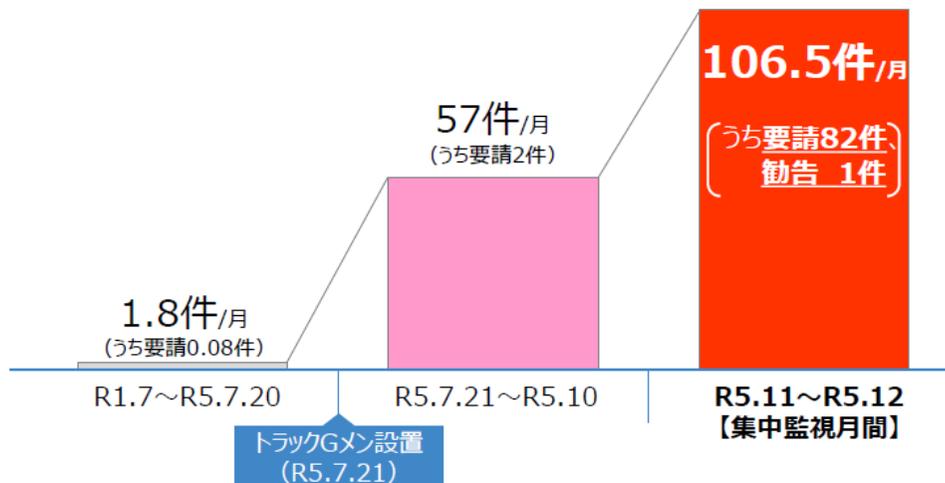
email : [doratan@nitsu-soken.jp](mailto:doratan@nitsu-soken.jp)

# トラックGメンによる「集中監視月間」(令和5年11月・12月)の取組結果

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- **令和5年11月・12月**を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、**依然として違反原因行為**をしている疑いのある荷主等に対し、**初めての「勧告」(2件)**を実施(令和6年1月26日)したほか、「働きかけ」「要請」による**是正指導を徹底**。

## トラックGメンの活動実績

〈月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数〉



## 「集中監視月間」の取組

### 集中監視月間における実績

- **勧告**： **2件【初】** (荷主1、元請1件)
  - **要請**： 164件 (荷主82、元請77、その他5)
  - **働きかけ**： 47件 (荷主26、元請19、その他2)
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

### 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (62%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 契約になかった附帯業務 (13%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運行の要求 (3%)
- 異常気象時の運行指示 (1%)

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等については**フォローアップ**を継続し、**改善が図られない場合は更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

# 標準的な運賃の告示(令和2年4月24日)

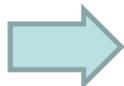
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件(賃金・労働時間等)を改善し、持続的に事業を運営するための参考となる指標**

## 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收受

## 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・標準運送約款の見直しに向けた検討会」提言の概要

## ① 荷主等への適正な転嫁

### <運賃水準の引き上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ
- 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

### <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 待機時間料に加え、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算
- 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

## ② 多重下請構造の是正等

- 「下請け手数料」を設定
- 荷主、運送事業者双方が運賃・料金等を記載した電子書面を交付することを明記

## ③ 多様な運賃・料金設定等

- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定
- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」や、有料道路を利用しないことによるドライバー運転の長時間化を考慮した割増を設定

# 高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する提言（概要）

## 検討事項

法定速度が現行80km/hとされている大型トラックを中心として、高速道路における最高速度の在り方を検討。

## 結論

- ・大型トラックについては、現行の速度抑制装置を存置した上で、法定速度を90km/hに引き上げたとしても、交通の安全に大きな影響をもたらすとは考えられない。一方で、これより高い速度への引き上げは、車両の安全性能が担保されていないこと等を踏まえれば、現時点では不適切。今回の引き上げの影響を見極めた上で、更なる社会的要請があり、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には、将来的に引き上げを検討する可能性は排除されない。なお、現在の規制速度80km/hの路線について法定速度とすることの可否も要検討。
- ・速度の見直しと併せて、道路交通の整序化のための方策（キープレフト等の周知徹底、交通違反取締り）、適切な運行管理のための方策（ドライバーへの過度なプレッシャーの抑制等）、車両の安全性能の更なる向上のための方策（安全装置の普及促進）がなされるべき。
- ・トレーラについては、車両構造上の特性や交通事故件数等を踏まえれば、現時点では、最高速度の引き上げの結論には至らず。今後の技術の進展等を踏まえ、将来的に引き上げる可能性も念頭に、交通事故発生状況の分析等を行うことは一定の意義がある。

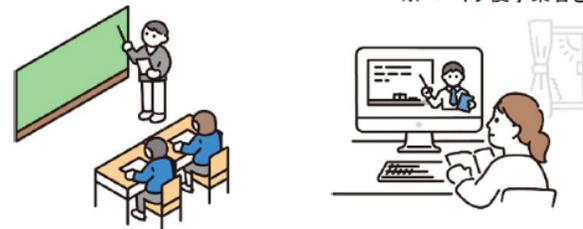
# 貨物軽自動車運送事業者に対する検討中の安全対策①

## 貨物軽自動車安全管理者(仮称)の選任と講習の受講の義務付け

営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者(仮称)」を選任し、以下2つの講習受講を義務付ける※。

- 管理者講習**(仮称)  
管理者の選任にあたり受講
- 管理者定期講習**(仮称)  
2年ごとに受講

※ バイク便事業者を除く



## 国土交通大臣への事故報告の義務付け

死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局及び運輸局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用(事故の報告の対象など詳細については今後検討)

## 国土交通大臣による輸送の安全情報の公表

事業者に対して発出した輸送の確保命令や行政処分等の情報を国土交通省HPにて公表する。

一般貨物事業者等に対して実施している事項の準用



# 貨物軽自動車運送事業者に対する検討中の安全対策②

## 運転者への適性診断の受診を義務付け

一般貨物等の運転者に義務付けている適性診断を軽貨物の運転者にも義務付ける※。  
一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用。現在適性診断を実施している認定機関は全国で約130。

※ バイク便事業者を除く

- 初任診断（業務開始にあたり受診）
- 適齢診断（65歳以上の運転者が3年ごとに受診）
- 特定診断（事故を起こした場合に受診）



独立行政法人自動車事故対策機構 ホームページより

## 業務記録及び事故記録の保存義務付け

- 毎日の業務開始・終了地点や業務に従事した距離等を記録した業務記録を作成し、1年間の保存を義務付ける。
- 事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策を記録し、3年間の保存を義務付ける。

一般貨物事業者等に対して義務付けている事項の準用

## スケジュール

次期通常国会への法案提出も含め検討中。

## 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。



ご質問・ご感想は  
株式会社NX総合研究所 大島 弘明 まで

## 【プロフィール】

1964年生まれ、東京都出身  
1988年 日本大学理工学部卒、(株)日通総合研究所入社  
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)