

荷主とトラック事業者の共創セミナー

トラック事業者と荷主の共創の必要性について

～ 持続可能なトラック輸送の実現に向けて ～

2022年12月5日

株式会社野村総合研究所
コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部

プリンシパル 森川 健

〒100-0004
東京都千代田区大手町1-9-2
大手町フィナンシャルシティ グランキューブ



本日本話すること

1. わが国のトラック輸送の現在地

2. トラック輸送を取り巻く政策

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

自己紹介

野村総合研究所 アーバンイノベーションコンサルティング部
プリンシパル 森川 健



経歴	主要プロジェクト
<p>1990年 3月 東京理科大学理工学研究科土木工学専攻修了 1990年 4月 株式会社 野村総合研究所入社 地域事業コンサルティング部 関西支社 地域開発事業部 社会システムコンサルティング部 現在アーバンイノベーションコンサルティング部 プリンシパル</p>	<ul style="list-style-type: none">■ 運輸インフラ関連コンサルティング<ul style="list-style-type: none">● 貨物自動車運送事業における生産性向上に向けた調査事業(国土交通省自動車局、2017-2020年度)● 将来的な貨物鉄道の取り扱いに関する調査(国土交通省鉄道局、2020年度・2021年度)● 非接触・非対面型津配送モデル創出実証事業(国土交通省総合政策局、2021年度)● 京浜港コンテナ高度化検討(国土交通省関東整備局、2015年度)● SIPスマート物流サービスにおける 物流・商流データ基盤の設計方式の検討等業務(海上・港湾・航空技術研究所、2019-2021年度)● インド物流インフラ整備計画策定支援事業(国土交通省)● 荷主連携による物流高度化ガイドライン(経済産業省/民間団体)● 港湾計画(東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、博多港)● 震災物流システムの構築(経済産業省)● 流通業務団地計画策定支援(自治体)■ 地球温暖化対応コンサルティング<ul style="list-style-type: none">● ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法共同ガイドライン改訂調査(民間団体)● CO2削減対策の実行支援(流通事業者)/エコドライブ実証事件(政府系団体)■ サプライチェーン・ロジスティクス改革コンサルティング<ul style="list-style-type: none">● 百貨店物流改革(百貨店)、物流ネットワーク見直し支援(小売業)● 電子タグを活用したコンテナ積載貨物の管理技術に関する調査研究(財務省)■ 運輸関連企業等の事業戦略コンサルティング<ul style="list-style-type: none">● 運輸企業に関わるM&A(運輸業、荷主企業)● 輸出戦略実行事業(農林水産省)● 宅配事業のアライアンスを活用した事業強化支援コンサルテーション(運輸業)■ 国際物流の情報化戦略コンサルティング<ul style="list-style-type: none">● NEAL-NETの普及・拡大業務(国土交通省総合政策局、2211-2014年度)● ITと国際物流に関する懇談会(財務省)
専門	
<ul style="list-style-type: none">■ 運輸関連企業の事業戦略立案・実行支援■ 運輸インフラの計画・整備・維持■ 国内/国際物流改革(情報化戦略)■ サプライチェーン・ロジスティクス改革 <p><講師・委員></p> <ul style="list-style-type: none">■ 中央大学国際経営学部 講師 国際ロジスティクス論■ ストラテジックSCMコース 講師(日本ロジスティクスシステム協会)■ ロジスティクス大賞ノミネート委員会委員(同上) <p><執筆></p> <ul style="list-style-type: none">■ 「戦略的SCM」(共著、日科技連、2015年3月)■ 「コンテナ物語」(共著、日経BP、増補改訂版)	

1. わが国のトラック輸送の現在地

2. トラック輸送を取り巻く政策

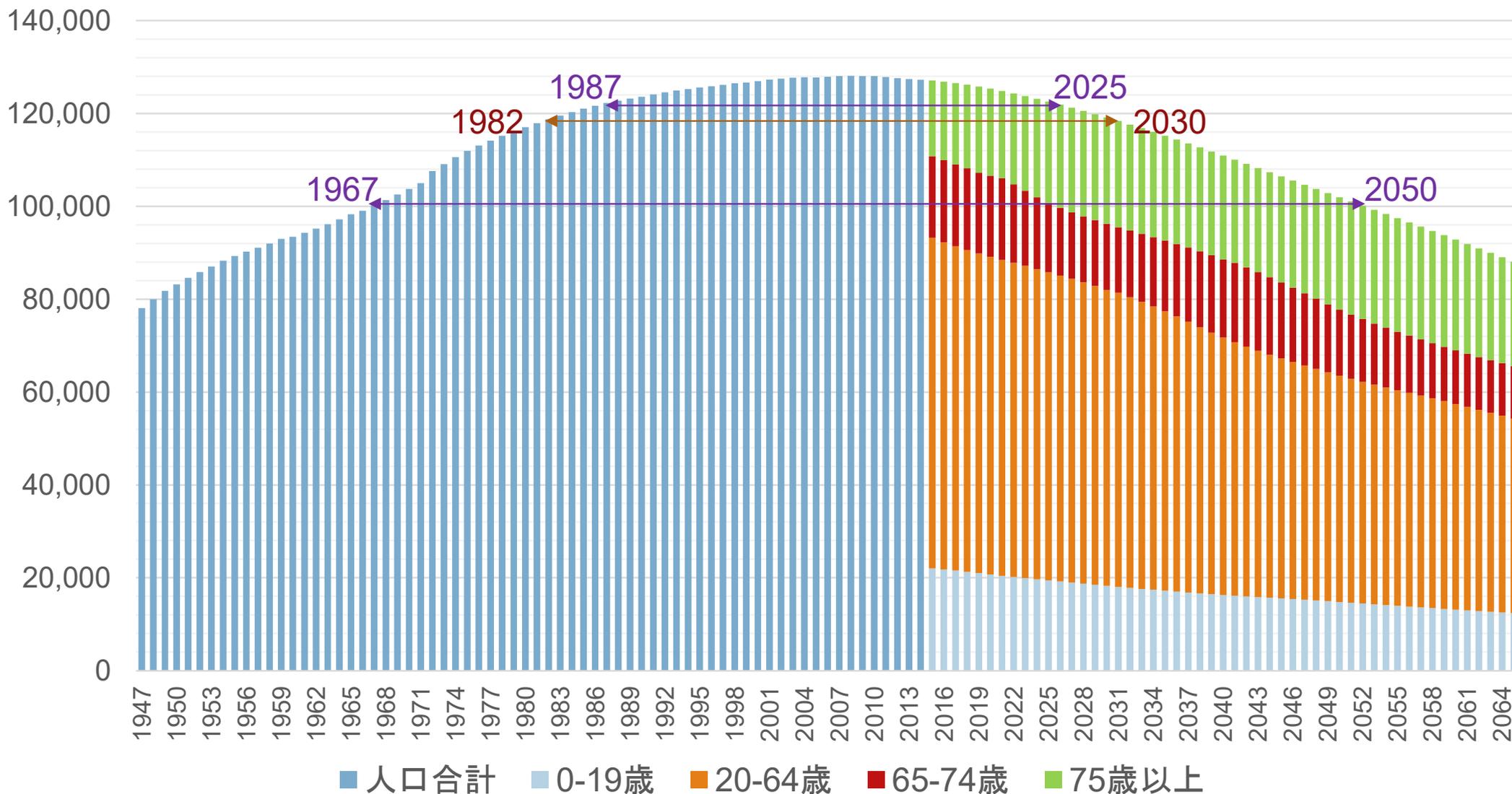
3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

1. わが国のトラック輸送の現在地

人口減少が進展すると2030年で1.19億人、2040年で1.11億人、2050年で1.02億人

過去から将来の人口推移(千人)



出所) 人口問題研究所データからNRI作成

1. わが国のトラック輸送の現在地

人口減少の中、GDPを年率1%で成長させるには1人当たりGDPが約2倍

- 少子高齢化の影響は、経済発展にブレーキをかける可能性があり、GDPが2020年から年率1%で成長すると仮定すると、1人当たりGDPの2020年を100とすると、労働力人口を20-64歳とすると、2030年に119、2040年に152、2050年に190となる。仮に労働力人口を20-74歳としても、2030年に122、2040年に146、2050年に185となる。

将来の1人当たりGDPの推計

	労働力人口①	労働力人口②	GDP	1人当たりGDP		1人当たりGDP	
	千人			億円	①	②	千円
				千円	指数	千円	指数
2015	71,227	88,773	538,081	7,554	98	6,061	99
2020	68,412	85,884	528,179	7,721	100	6,150	100
2025	66,347	81,318	558,697	8,421	109	6,871	112
2030	63,716	77,991	587,196	9,216	119	7,529	122
2035	60,164	75,383	617,149	10,258	133	8,187	133
2040	55,426	72,240	648,629	11,703	152	8,979	146
2045	51,670	68,096	681,716	13,194	171	10,011	163
2050	48,730	62,965	716,490	14,703	190	11,379	185

注) 労働力人口①: 20-64歳人口
労働力人口②: 20-74歳人口

出所) 人口問題研究所データ及び国民経済計算年報からNRI作成

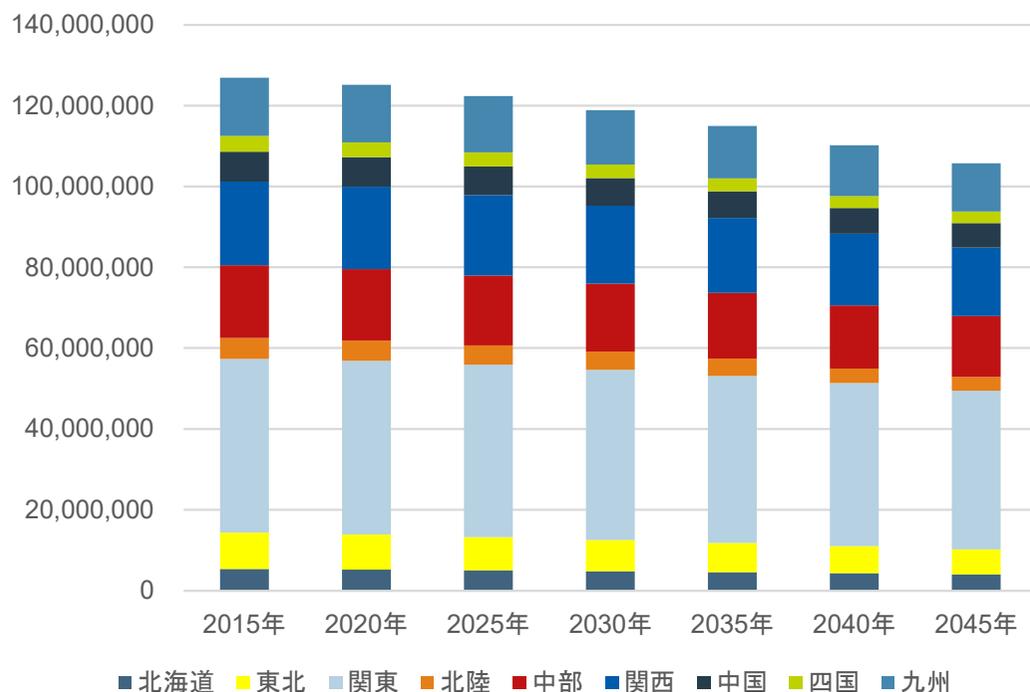
GDPの将来値は2020年から年率1.0%で推計

1. わが国のトラック輸送の現在地

地域別の人口減少が進む中、その格差はますます拡大

- 地域別の人口減少を2015年を100%としてみると、関東のみは2040年でも93.8%と90%代を維持するものの他の地域は着実に減少していく。特に2040年には70%代や60%代となる地域が登場している。これは物流マーケットとしても、消費地としても、20%減少、30%減少と影響は極めて多大と考える。

将来の地域別人口(人)



将来の地域別人口(2015年を100%)

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
北海道	100.0%	96.9%	93.2%	89.0%	84.5%	79.5%	74.4%
東北	100.0%	95.9%	91.1%	86.0%	80.6%	75.0%	69.0%
関東	100.0%	100.1%	99.4%	98.0%	96.1%	93.8%	91.3%
北陸	100.0%	96.6%	92.7%	88.5%	84.1%	69.4%	66.4%
中部	100.0%	98.5%	96.3%	93.6%	90.5%	87.2%	83.7%
関西	100.0%	98.4%	95.9%	92.8%	89.3%	85.6%	81.8%
中国	100.0%	97.9%	95.1%	92.1%	88.7%	85.1%	81.5%
四国	100.0%	96.2%	91.9%	87.5%	83.0%	78.2%	73.4%
九州	100.0%	98.3%	96.0%	93.2%	90.1%	86.7%	83.0%

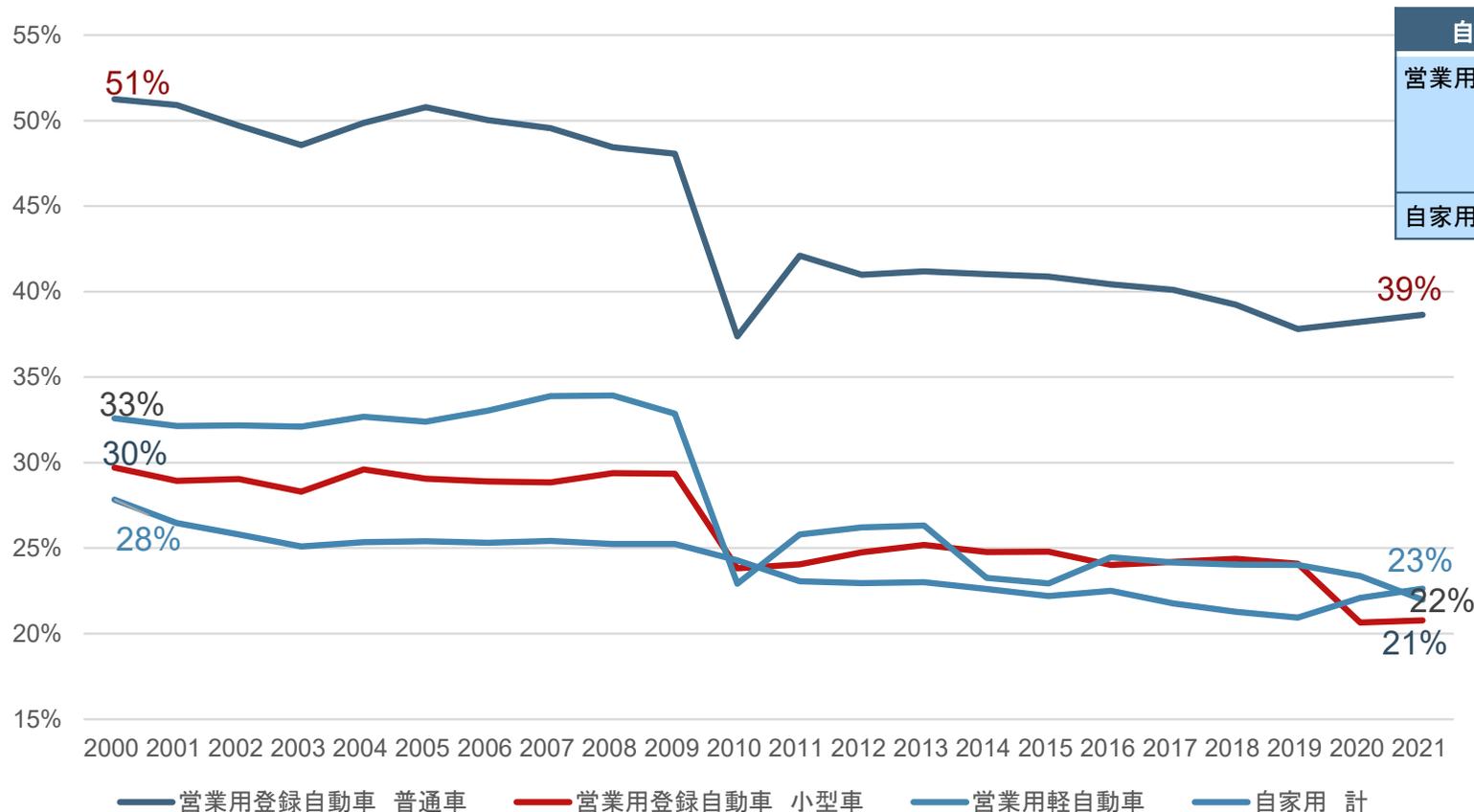
出所) 人口問題研究所データからNRI作成

1. わが国のトラック輸送の現在地

わが国のトラック輸送のロードファクターは減少の一途

■トラックのロードファクター(輸送トンキロ÷能力トンキロ)は、2000年に営業用貨物の普通車(いわゆる大型車)が51%だったものが、2021年には39%まで低下し、2000年に営業用貨物の小型車が30%だったものが、2021年には21%まで低下している。この要因は多頻度少量化の進展と想定される。

トラックのロードファクター(輸送トンキロ÷能力トンキロ)



自動車種別		ナンバープレート分類	
営業用	普通車	緑地	1・10～19及び100～199
	小型車		4・6・40～49・400～499・60～69及び600～699
	軽自動車	黒地	
自家用		白地	上記+8・80～89及び800～899

注)2010年から統計の取得の定義が変更となり、連続していない。

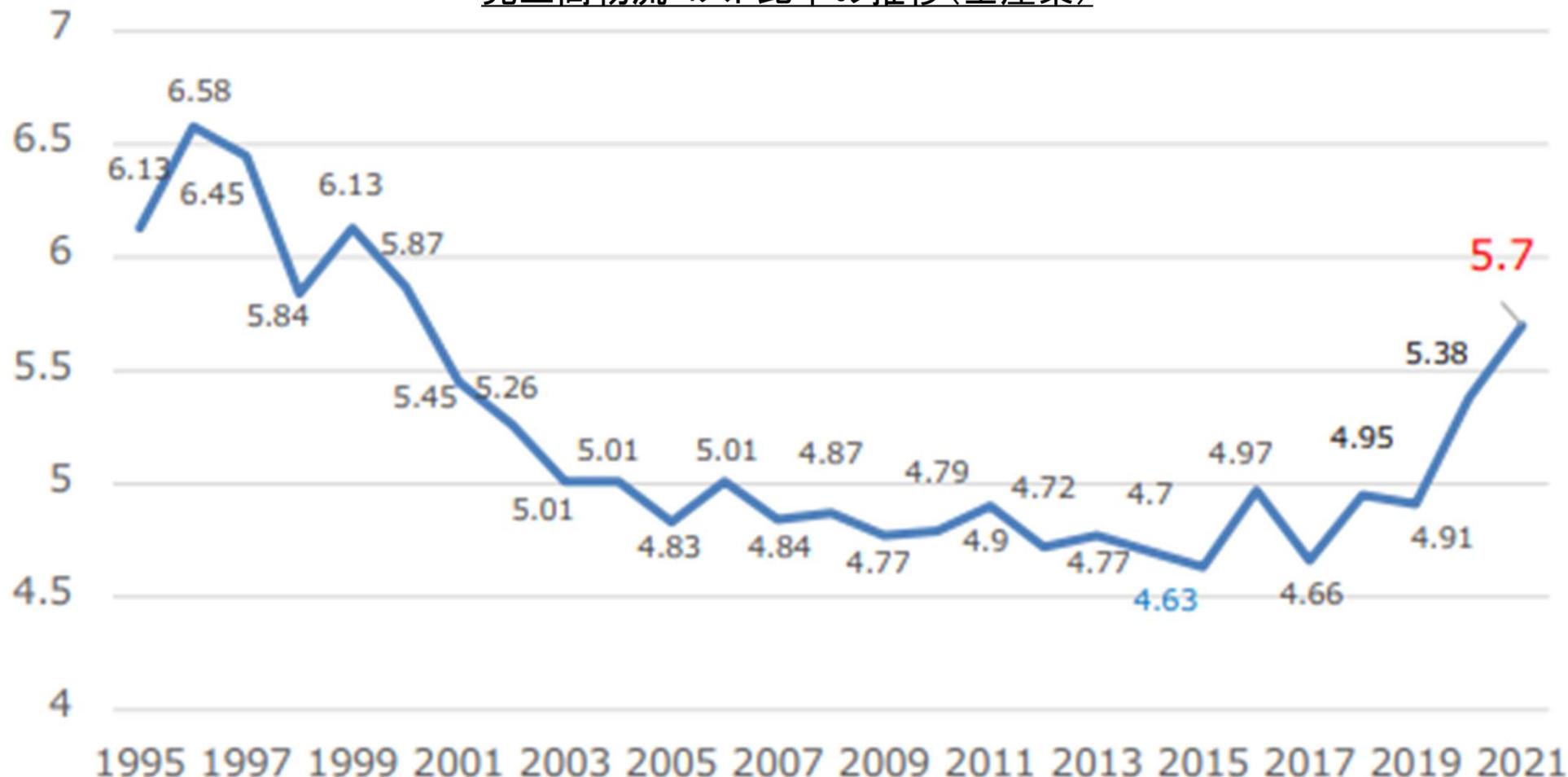
出所)自動車輸送統計年報よりNRI作成

1. わが国のトラック輸送の現在地

売上高物流コスト比率は2015年の4.63を底に上昇

- 日本ロジスティクスシステム協会が毎年調査している「物流コスト調査報告書」によると、売上高物流コスト比率は2015年の4.63を底に上昇し、現状では5.7と1999年位の水準となっている。

売上高物流コスト比率の推移(全産業)

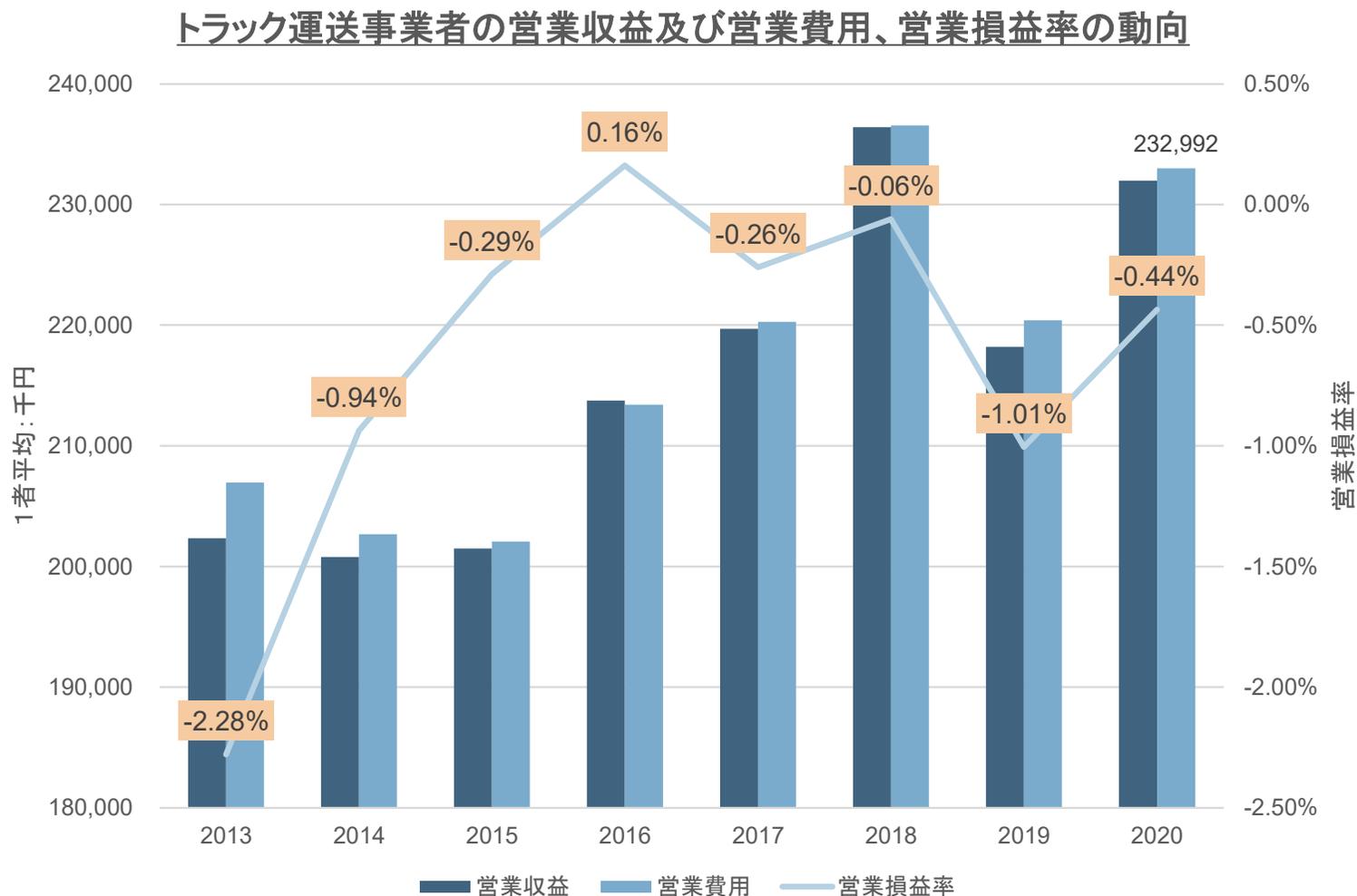


出所) 日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査報告書」

1. わが国のトラック輸送の現在地

営業損益が赤字で推移するトラック運送事業者

- 全日本トラック協会は全国のトラック運送事業者約2千社の事業報告書に基づき集計、分析した「経営分析報告書」(平成27-令和2年度)によると、2013-2020年度で、営業損益率が黒字化したので、2016年度のみで、それ以外はマイナスで推移している。

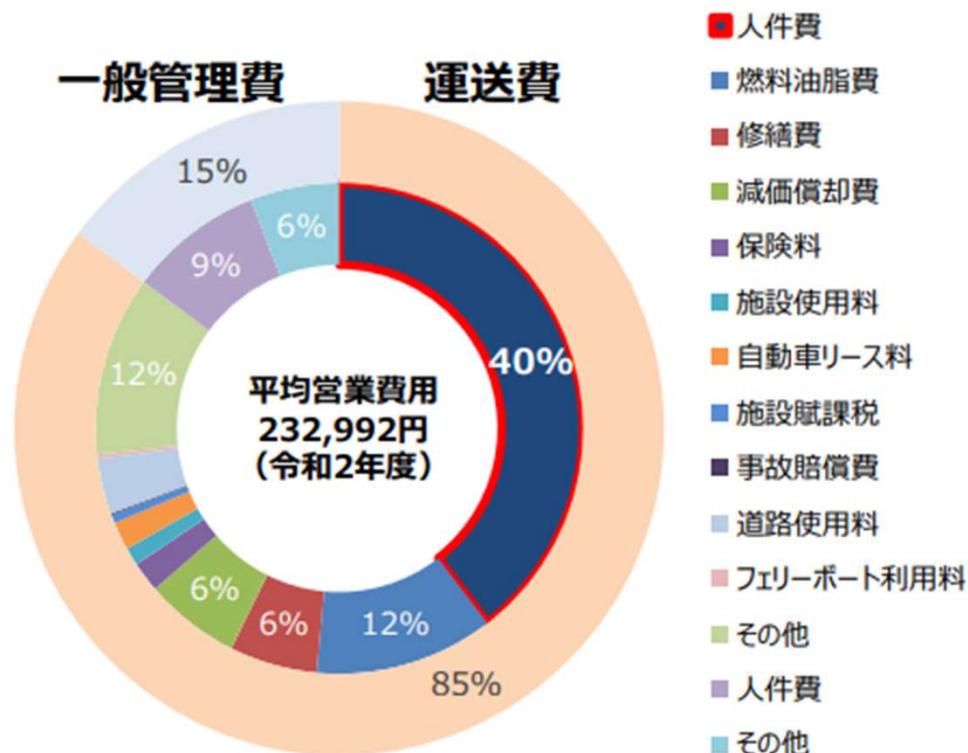


1. わが国のトラック輸送の現在地

トラック運送事業者の営業費用は4割が人件費

- 2020年度のトラック運送事業者の営業費用の内訳をみると、40%が人件費(除く一般管理費の人件費)であり、次いで燃料油脂費の12%となっている。
- 人件費の高騰がトラック運送事業者の経営に直結する構造となっている。

トラック運送事業の営業費用の内訳



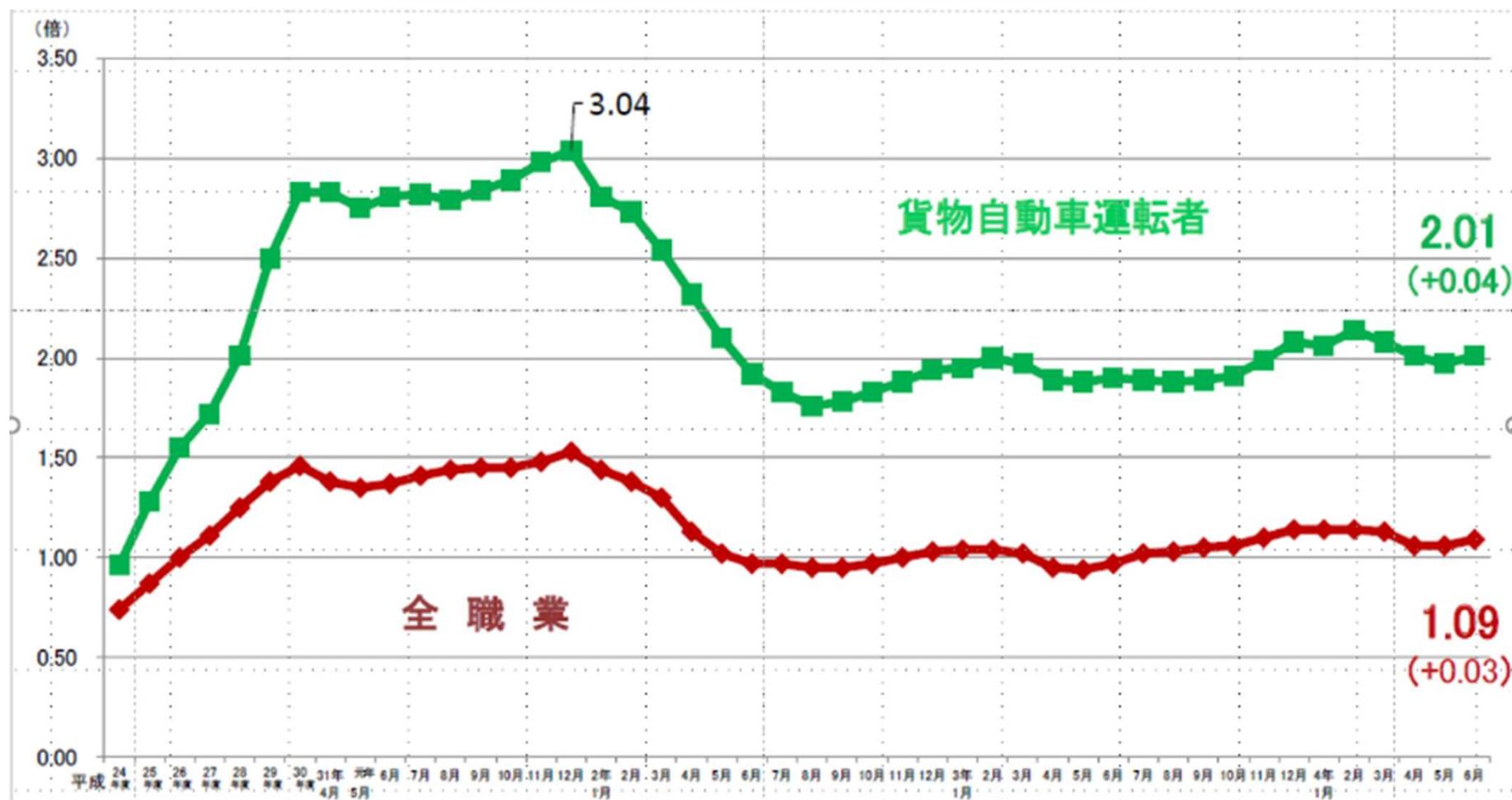
出所)全日本トラック協会「経営分析報告書(概要版)ー令和2年度決算版ー」より経済産業省作成

1. わが国のトラック輸送の現在地

コロナ禍で改善されたものの、2.0で推移する貨物自動車運転者の有効求人倍率

- 貨物自動車運転者の有効求人倍率は、2019年12月の3.04をピークに2020年8月まで減少したが、以降は2.00前後で推移している。これはコロナ禍で人材が多くなったためと言われているが、全職業と比較すると乖離がある。

貨物自動車運転者の有効求人倍率の推移

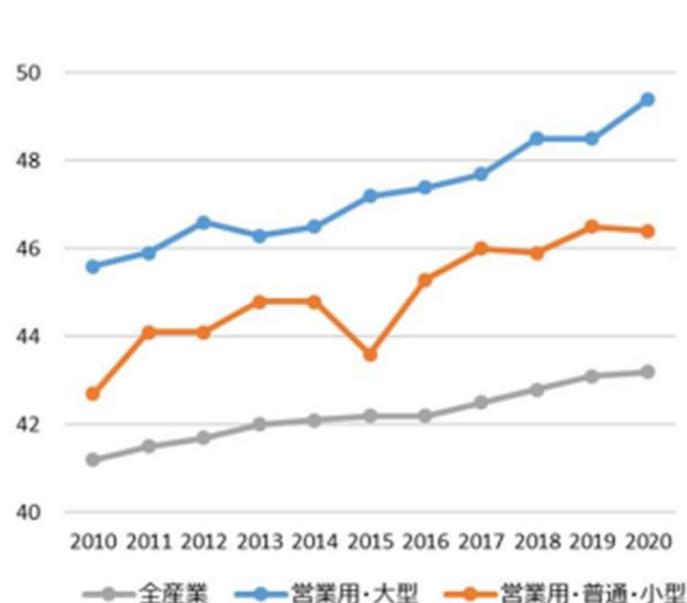


1. わが国のトラック輸送の現在地

高齢化するトラックドライバー

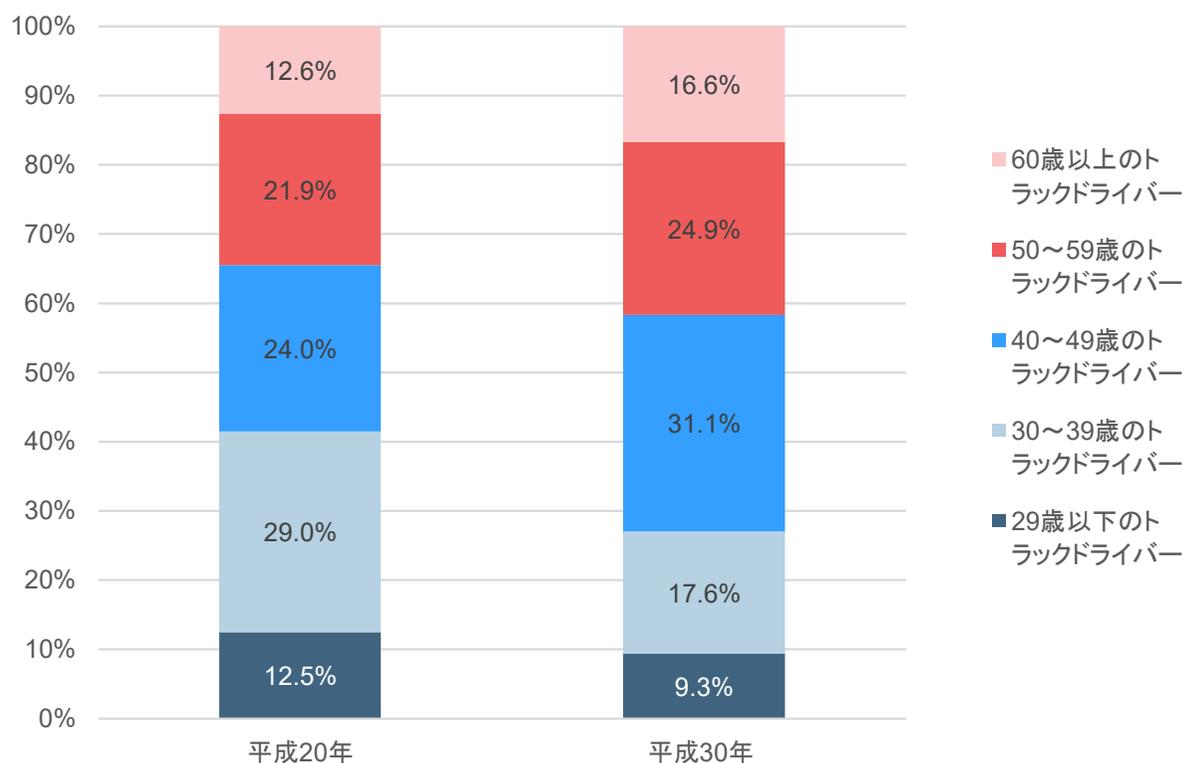
- トラックドライバーの平均年齢は全産業に比較して、営業用の普通・小型、大型とともに大きく上振れして推移している。
- 平成20年と平成30年の10年間の年齢別のシェアの変化をみると29歳以下及び30-39歳のドライバーのシェアが減少しているのに対し、40歳以上のシェアが大きく上昇しており、高齢化が加速している。

トラックドライバーの平均年齢の推移



「賃金構造基本統計調査」より経済産業省作成
令和2年に調査項目及び調査方法の見直しが行われたため、令和元年以前については、「令和2年調査と同じ推計方法を用いた過去分の集計」を用いた。

年齢別トラックドライバーのシェア



1. わが国のトラック輸送の現在地

2. トラック輸送を取り巻く政策

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

2.トラック輸送を取り巻く政策

働き方改革関連各法律の施行期日等について

- トラック業界では、2024年度4月1日から時間外労働の上限規制(年960時間)の適用と改正改善基準告示がスタートする。

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	
労働基準法関連	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般測】	8月29日 働き方改革 関連法 可決・成立	4月1日から 大企業に適用	4月1日から 中小企業に 適用	→				
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】							4月1日から 適用	
	改正改善基準告示								4月1日から 適用
	月60時間超の時間外割増賃 金率引上げ(25%→50%) の中小企業への適用							4月1日から 適用	→
	年休5日取得義務化		4月1日から 適用	→					
パートタイム労働 法・有期雇用労働 法	同一労働同一賃金		4月1日から 大企業に適用	4月1日から 中小企業に 適用	→				
労働者派遣法	〃		4月1日から 適用	→					

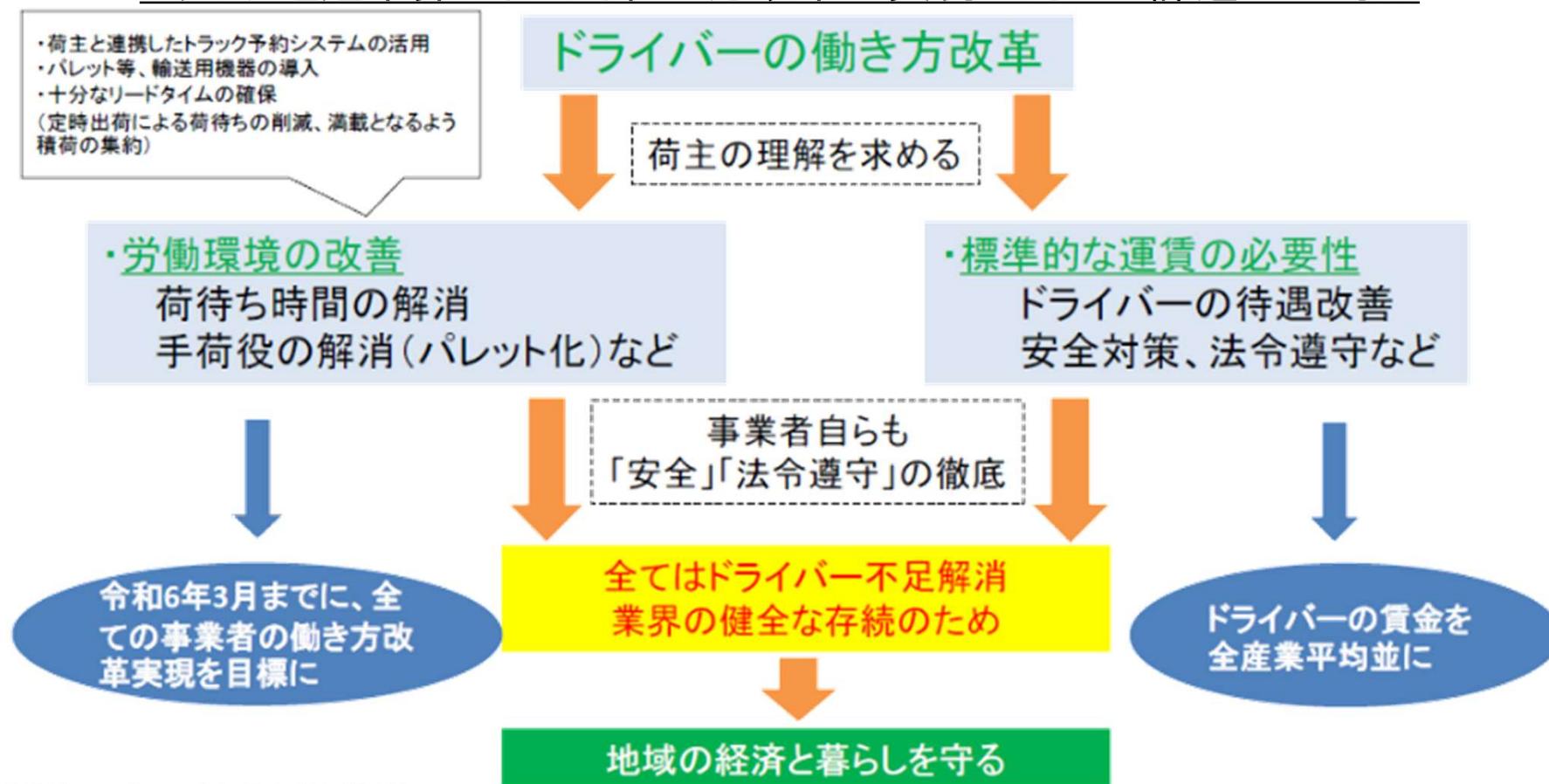
2.トラック輸送を取り巻く政策

トラック運送業界の働き方改革の実現に向けた課題への対応

■ 全ト協では働き方改革の実現に向けた課題への対応として以下を提示している。

- 「働き方改革」の趣旨、「事業法改正」の背景を理解し、法改正の対応を「やらされる」でなく、事業者が「積極的に取り組む」ことが求められている。
- 事業者が荷主に対して荷待ち時間の削減等、労働環境の改善を申し入れるとともに、標準的な運賃への理解を求める行動ができるよう取り組んで行く。

トラック運送業界における働き方改革の実現に向けた課題への対応



2.トラック輸送を取り巻く政策

2024年問題は、ドライバーの労働時間に着眼されているが、実は複合的な政策

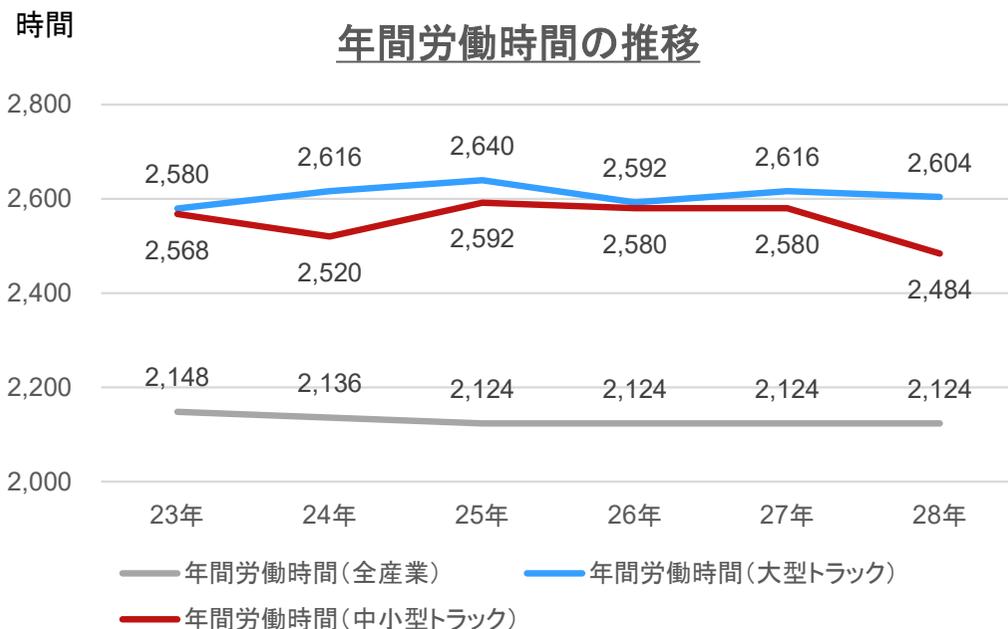
- 2016年から貨物自動車運送事業の是正に向けて貨物自動車運送事業者に対して様々な政策を実施しており、これらは「アメ」と「ムチ」で整理できる。
- 「貨物自動車運送事業法」と「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」によって政策を推進。

アメ	ムチ
<p>◆運賃の向上</p> <p>貨物自動車運送事業法(時限立法)</p> <ul style="list-style-type: none">□ 標準的な運賃の告示制度の導入	<p>◆労働時間の是正</p> <p>働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律</p> <ul style="list-style-type: none">□ 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し
<p>◆荷主を巻き込んだ効率化</p> <p>貨物自動車運送事業法</p> <ul style="list-style-type: none">□ 荷主の配慮義務の新設□ 荷主勧告制度(既存)の強化□ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設	<p>◆コンプライアンス強化</p> <p>貨物自動車運送事業法</p> <ul style="list-style-type: none">□ 規制の適正<ul style="list-style-type: none">・ 欠格期間の延長等・ 許可の際の基準の明確化・ 約款の認可基準の明確化□ 事業者が遵守すべき事項<ul style="list-style-type: none">・ 輸送の安全に係る義務の明確化・ 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

2. トラック輸送を取り巻く政策

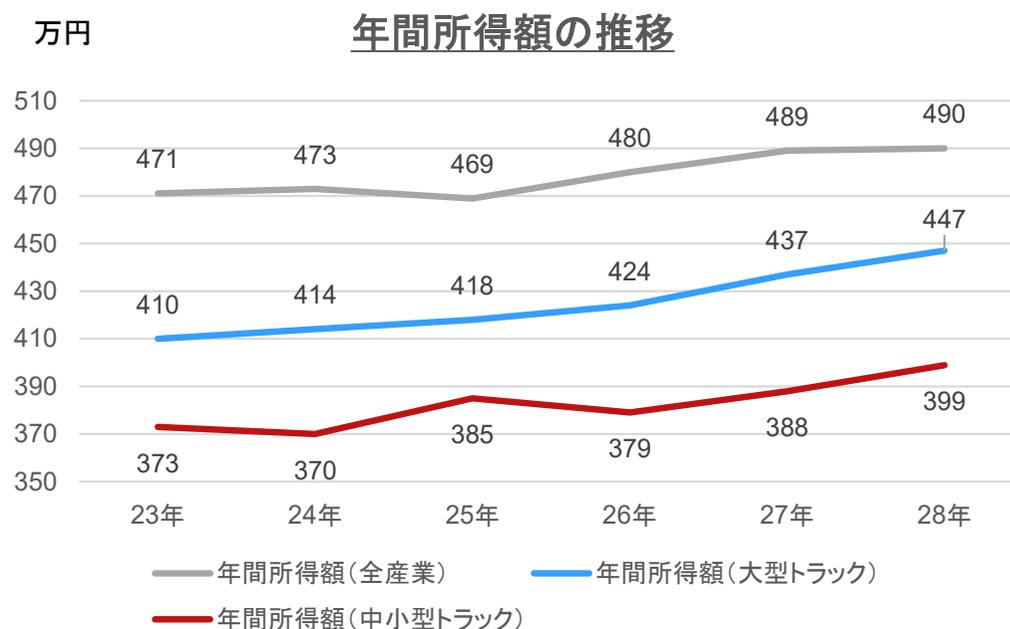
ドライバーの需給バランスを改善するために労働時間と賃金は正を目指す

①労働時間 全職業平均より大型トラック運転者で432時間(月36時間)長く、中小型トラック運転者で384時間(月32時間)長い。



自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

②年間賃金 全産業平均より大型トラック運転者で約5%低く、中小型トラック運者で約12%低い。



標準的な運賃の告示制度の導入
2020年度

2.トラック輸送を取り巻く政策

コンプラ強化と荷主の協力を要請

③コンプライアンス強化

1 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附带業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化 → 原則として運賃と料金を分別して収受 = 「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

コンプライアンス強化

④荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

(1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合

- ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
- ② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ

(2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請

(3) 要請をしてもなお改善されない場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合

→ 公正取引委員会への通知

荷主を巻き込んだ効率化

2. トラック輸送を取り巻く政策

全ト協では2024年問題に向けてトラック運送事業者が行う取り組みを整理

- 全日本トラック協会では2024年問題に向けてトラック運送事業者が行う取り組み以下の通り整理している。

トラック運送事業者が行う取り組み

1. ドライバー不足・若年労働者不足への対応

- ドライバーの待遇改善
- 給与体系の見直し(全産業平均並の賃金の実現)
- 週休2日制の導入、有給休暇の取得促進
- キャリアパスの明示
- 女性、高齢者に働きやすい職場づくり



高校生向けパンフレット制作



インターンシップ受入促進
(全ト協HP)

2. 荷主や一般消費者への理解促進

- 荷待ち時間や手荷役作業の削減等、労働環境の改善
- 事業継続に必要な運賃料金の收受
(「標準的な運賃」、燃料サーチャージの收受)



インターネット広告バナー(令和3年)

3. 法令遵守の徹底

- 事業者自らの法令遵守、安全対策の徹底(悪質な事業者の根絶)



日本経済新聞広告
(令和2年12月15日朝刊)

2.トラック輸送を取り巻く政策

2024年の法令施行に合わせてトラック事業者の労働時間管理が課題

- 2024年4月から貨物自動車運転者の時間外労働時間の960時間の上限規制が始まる。これに応じて荷主は時間外労働に対して50%以上の割増賃金率で支払う必要がある。

トラックドライバーの労働時間の削減の影響(1)

社内準備を進めましょう

Step1 社内に該当する従業員がいるか確認しましょう。
ドライバーだけでなく、事務職や作業職も対象になります。

Step2 該当する従業員がいる場合は、原因を洗い出しましょう。

社内 労働時間の適切な把握を行い、それぞれの業務量が適正か社内の体制に原因がないかチェックをします。	荷主 荷主側における長時間の待機時間や荷役時間、無運送運行の依頼など、荷主に起因する原因がないかチェックをします。
--	---

Step3 時間外労働の削減に向け、具体的に取り組みましょう。

社内 業務量に振り回されれば、管理体制、仕事の進め方、業務フローなどを見直し、平準化を図るなど、業務の効率化を進めます。	荷主 荷主に対し、具体的な課題点を挙げ、見直しに向け、話し合いの場をもち、改善が図れない場合は、残業手当の上昇分を荷主に負担してもらうことを検討します。
--	--

令和6年4月から
時間外労働年960時間の上限規制が始まります！

令和6年4月から、自動車運転者について、 時間外労働の年960時間の上限規制が適用される とともに、 改善促進告示 も見直しされます。	時間外労働が年960時間を超えているドライバーがいる場合は、令和6年4月からの適用に向けて、荷主と話し合いの場を持ちましょう。	また、将来的には時間外労働の上限規制が一般職と同じ年720時間になることも、今から念頭において取り組みを進めましょう。
---	---	---

本資料の掲載は、貴社内の労働基準監督署に
お尋ねいただくか、厚生労働省ホームページ
までご確認ください。



JTA 全日本トラック協会
〒100-0004 東京都千代田区千代田2番地5号
TEL: 03-3354-1029 (代) FAX: 03-3354-1028

全ての事業主が **令和5年4月から**
月60時間を超える時間外労働に対し、
50%以上の割増賃金率で
計算した割増賃金を支払わなければなりません!

時間外労働が月60時間を超える場合の残業割増賃金率

令和5年3月31日まで	令和5年4月1日から適用
大企業は 50% 中小企業は 25%	大企業 中小企業 ともに 50%

中小企業には適用が猶予されていましたが、平成30年6月に成立した働き方改革関連法により、中小企業においても令和5年4月より月60時間を超える部分の**時間外労働の割増賃金率が、25%から50%に引き上げ**られます。

該当する従業員がいないかチェックをし、早めに対策を検討しましょう!

JTA 全日本トラック協会
厚生労働省

2.トラック輸送を取り巻く政策

時間外労働時間に対して単価が増大

- 荷主は割増賃金を支払う必要がある。

トラックドライバーの労働時間の削減の影響(2)

令和5年4月より中小企業においても月60時間を超える部分の 時間外労働の割増賃金率が25%から50%に引き上げられます。

具体例

1ヶ月の総労働日は毎月1日、休日は土曜日及び日曜日で、法定休日日は日曜日とします。平日と土曜日の時間外労働(赤字)部分が60時間を超えた時間から割増賃金率が50%以上の率となります。

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6
	5時間	5時間		5時間	5時間	
7	8	9	10	11	12	13
	5時間		5時間		5時間	5時間
14	15	16	17	18	19	20
		5時間		5時間		
21	22	23	24	25	26	27
	5時間	5時間	5時間			
28	29	30	31			
	5時間	5時間	5時間			

法定休日日の労働時間は対象外

月60時間を超える時間外労働は割増賃金率50%以上となります
※1,700円×1.50=2,550円/時間

時間外労働が月60時間を超えるとどうなる?

時給換算 1,700円[※]のドライバーの場合
月の所定労働時間を173時間、時間外労働時間を80時間、計253時間を労働時間とする。この場合の賃金がいくら変わるか?

※上記時給1,700円は全日本トラック協会「トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態調査(2021年度)」の調査結果を基に算出されています。

令和5年3月まで	294,100円 所定労働時間の賃金	170,000円 20時間	総計 464,100円
時間外労働の賃金	80時間 × 1,700円 × 1.25 = 170,000円	60時間	
令和5年4月以降	294,100円 所定労働時間の賃金	20時間	総計 472,600円
時間外労働の賃金	60時間 × 1,700円 × 1.25 = 170,000円	20時間	
	60時間 × 1,700円 × 1.50 = 172,600円	60時間	

例えば、該当するドライバーが10人いれば、ひと月あたり85,000円のコスト増、1年間で、1,020,000円のコスト増になります。

深夜労働との関係

深夜(22:00～5:00)の時間帯に月60時間を超える時間外労働を行わせた場合は、深夜割増賃金率25%以上に時間外割増賃金率50%以上を加えた75%の割増賃金率で計算することとなります。

深夜時間帯の月60時間超の割増賃金率 = 深夜労働の割増賃金率 25% + 時間外労働の割増賃金率 50%

休日労働との関係

月60時間の時間外労働の算定には、法定休日に行った労働時間は含まれませんが、それ以外の休日に行った労働時間は含まれます。

法定休日とは?
使用者は1週間に1日または4週間に4日の休日を与えなければなりません。これを「法定休日」といいます。法定休日に労働させた場合は35%以上の率で計算した割増賃金を支払わなければなりません。

代わりに代替休暇を付与することもできます

長い時間外労働を抑制する目的として1か月60時間を超える時間外労働については法定割増賃金率を引き上げることとされていますが、労働者の方の健康を確保するため、引上げ分の割増賃金の支払いに代えて、過半数組合(ない場合は過半数代表者)との間で労使協定を結ぶことにより、有給の休暇(代替休暇)を付与することができます。

代替休暇制度の詳細は、右のQRコードから厚生労働省のパンフレットをご確認ください。

就業規則に変更が必要な場合があります

割増賃金率の引き上げに合わせて就業規則の変更が必要となる場合があります。厚生労働省の「モデル就業規則」も参考にしてください。

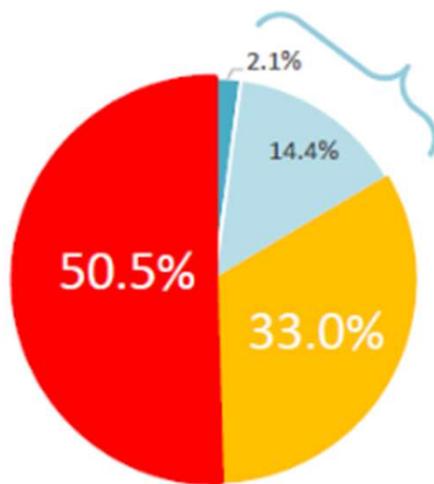
重要! 引上げ分の割増賃金を支払わない場合には、罰則(6か月以下の懲役または30万円以下の罰金)が科される場合があります。

2.トラック輸送を取り巻く政策

荷主の「改善基準告示」の認知度は低い

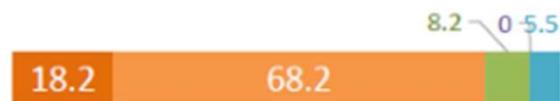
- 荷主に対して、改善基準告示の認知度について質問したところ、「存在も内容も知らない」が50.5%「存在は知っているが、内容まで知らない」が33.0%で、回答の8割を占めている。
- 今後、荷主に対して改善基準告示の啓発活動が更に重要である。

改善基準告示の認知度



- 改善基準告示の詳しい内容を知っている
- 改善基準告示のおおよその内容を知っている
- **改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない**
- **改善基準告示の存在も内容も知らない**

改善基準告示の内容を知っている荷主の遵守状況



- すべて遵守できていると思う
- 概ね遵守できていると思う
- 遵守できていない項目があると思う
- あまり守られていないと思う
- 知らない・分からない

※出典：国土交通省「令和3年度トラック輸送状況の実態調査」

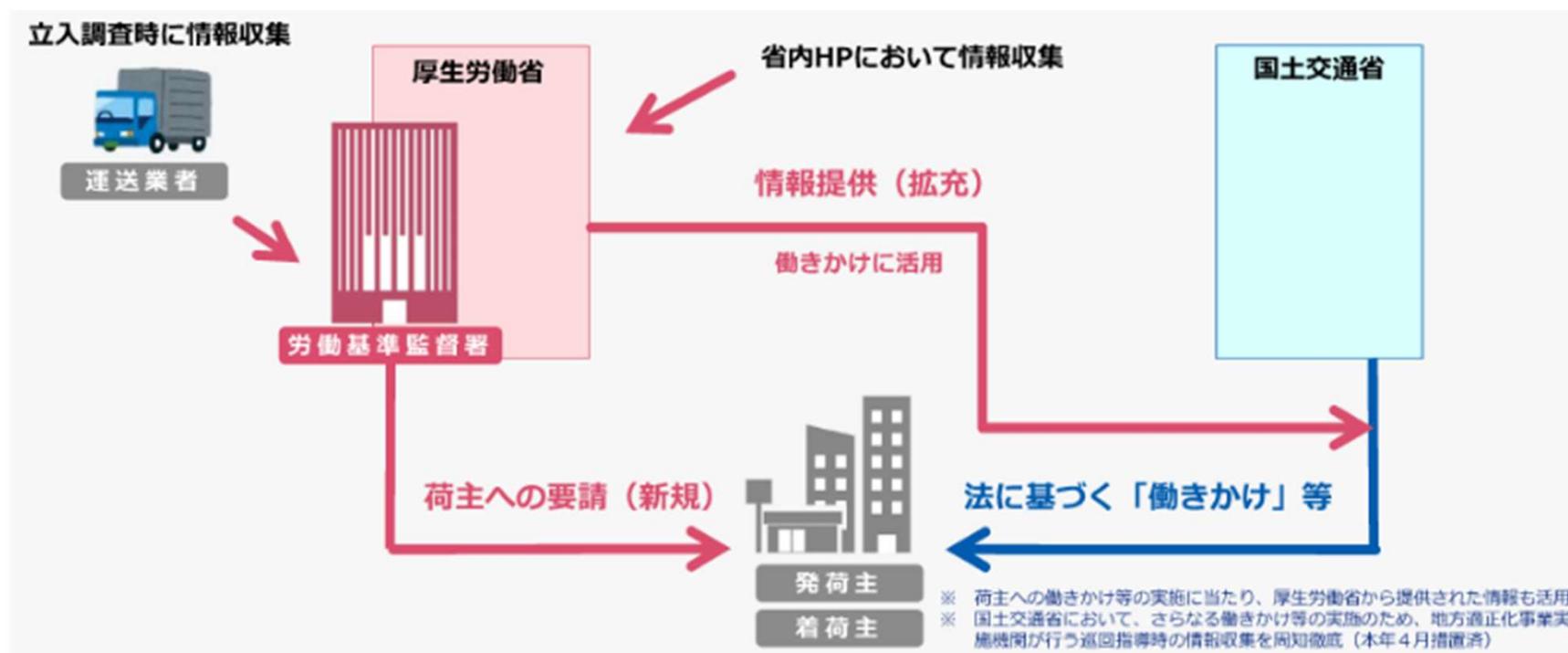
2.トラック輸送を取り巻く政策

厚生労働省でも国土交通省と連携し、荷主企業に厳しく対応する体制を構築

■ 厚生労働省の労働基準監督署では荷主対策として以下を新たに要請

- **荷主企業に対し、労働基準監督署から配慮を要請**
(要請の内容) 長時間の恒常的な荷待ち時間を発生させないよう努めること。
運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知すること。
- 対象企業選定にあたり、**省内HPや立入調査時に収集した情報**を活用⇒**国土交通省にも情報提供**

労働基準監督署による荷主向けの新たな要請による情報収集



資料:厚生労働省(第8回トラック作業部会資料)

2.トラック輸送を取り巻く政策

国土交通省では2024年問題に向けてトラック運送事業者が荷主求めることを整理

トラック運送事業者が荷主求めること

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

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

働きかけ

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

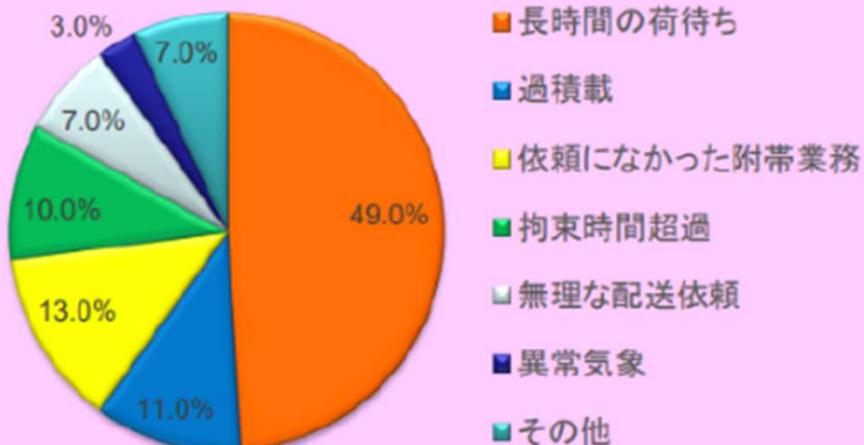
要請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為に独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要請	1
働きかけ	62

※令和4年8月24日現在

2.トラック輸送を取り巻く政策

公正取引委員会では荷主と物流事業者との取引に関する調査を実施

- 2022年5月25日に公正取引委員会が「荷主と物流事業者との取引に関する調査結果」を発表した。
 - 書面調査(荷主30,000名(回収数11,481名)、物流事業者40,000名(回収数18,685名))を実施。その結果を踏まえ、労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁拒否が疑われる事案について、**荷主19名に対する立入調査を実施**。これらの結果を踏まえ、**荷主641名に対し、具体的な懸念事項を明示した文書を送付**。

注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
不当な給付内容の変更及びやり直し	351件	47.6%
代金の支払遅延	161件	21.8%
代金の減額	92件	12.5%
不当な経済上の利益の提供要請	44件	6.0%
割引困難手形の交付	38件	5.2%
買ったたき	26件	3.5%
報復措置	21件	2.8%
その他	4件	0.5%
合計	737件	100%

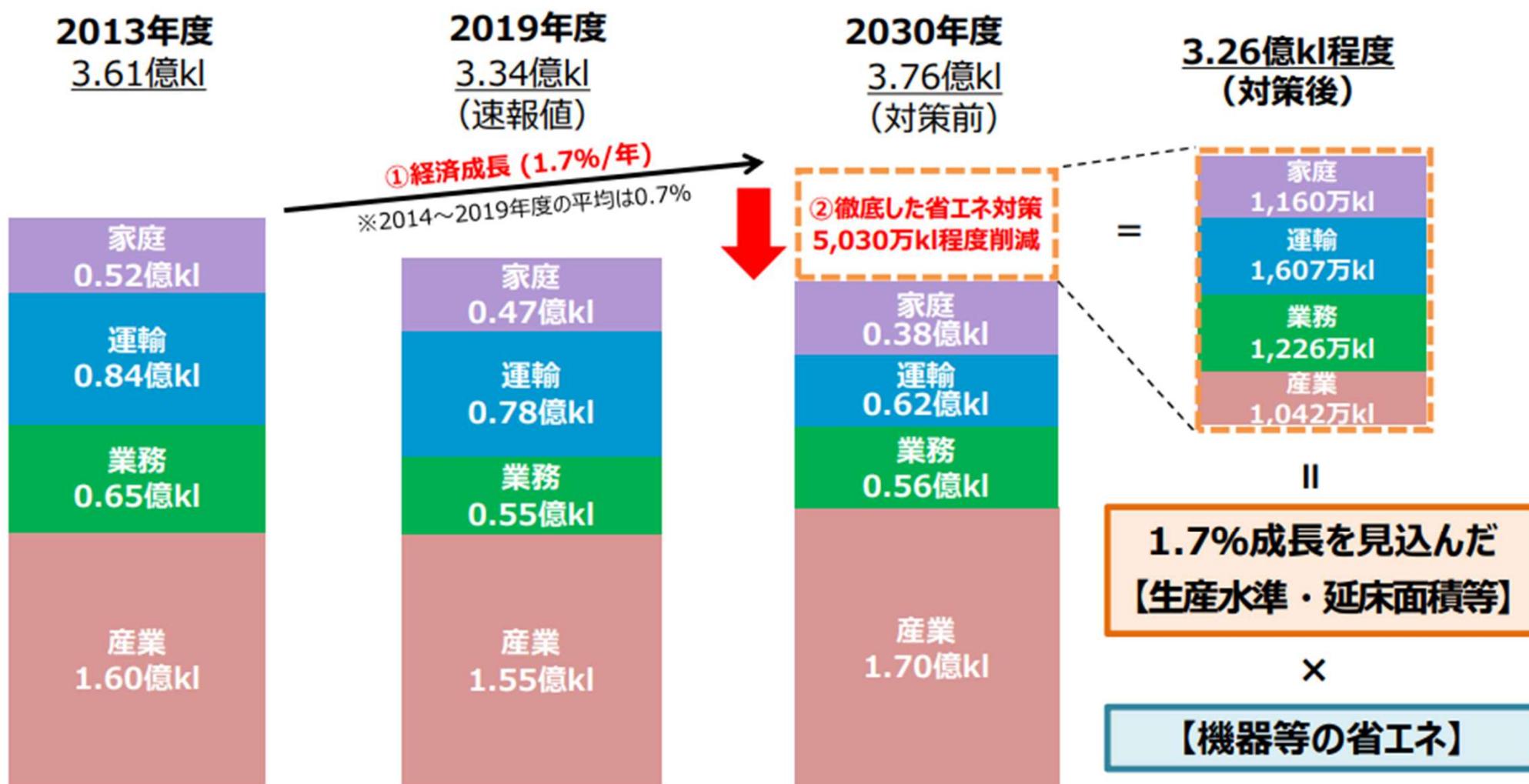
注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名	荷主数	割合	
	280名	43.7%	
製造業	食料品製造業	35名	5.5%
	生産用機械器具製造業	31名	4.8%
	化学工業	30名	4.7%
	金属製品製造業	20名	3.1%
	電気機械器具製造業	15名	2.3%
	輸送用機械器具製造業	15名	2.3%
	その他	134名	20.9%
卸売業、小売業		220名	34.3%
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	60名	9.4%
	機械器具卸売業	46名	7.2%
	その他の卸売業	30名	4.7%
	飲食料品卸売業	27名	4.2%
	その他	57名	8.9%
その他		141名	22.0%
	協同組合	68名	10.6%
	総合工事業	21名	3.3%
	その他	52名	8.1%
合計	641名	100%	

2.トラック輸送を取り巻く政策

長期エネルギー需給見通し（エネルギーミックス）における省エネ目標

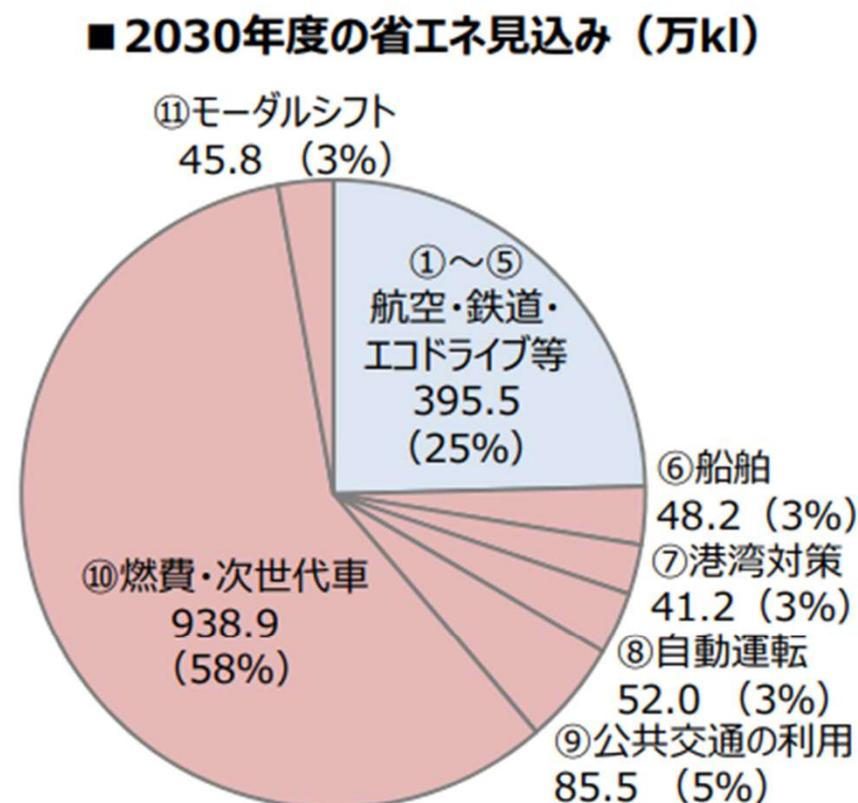
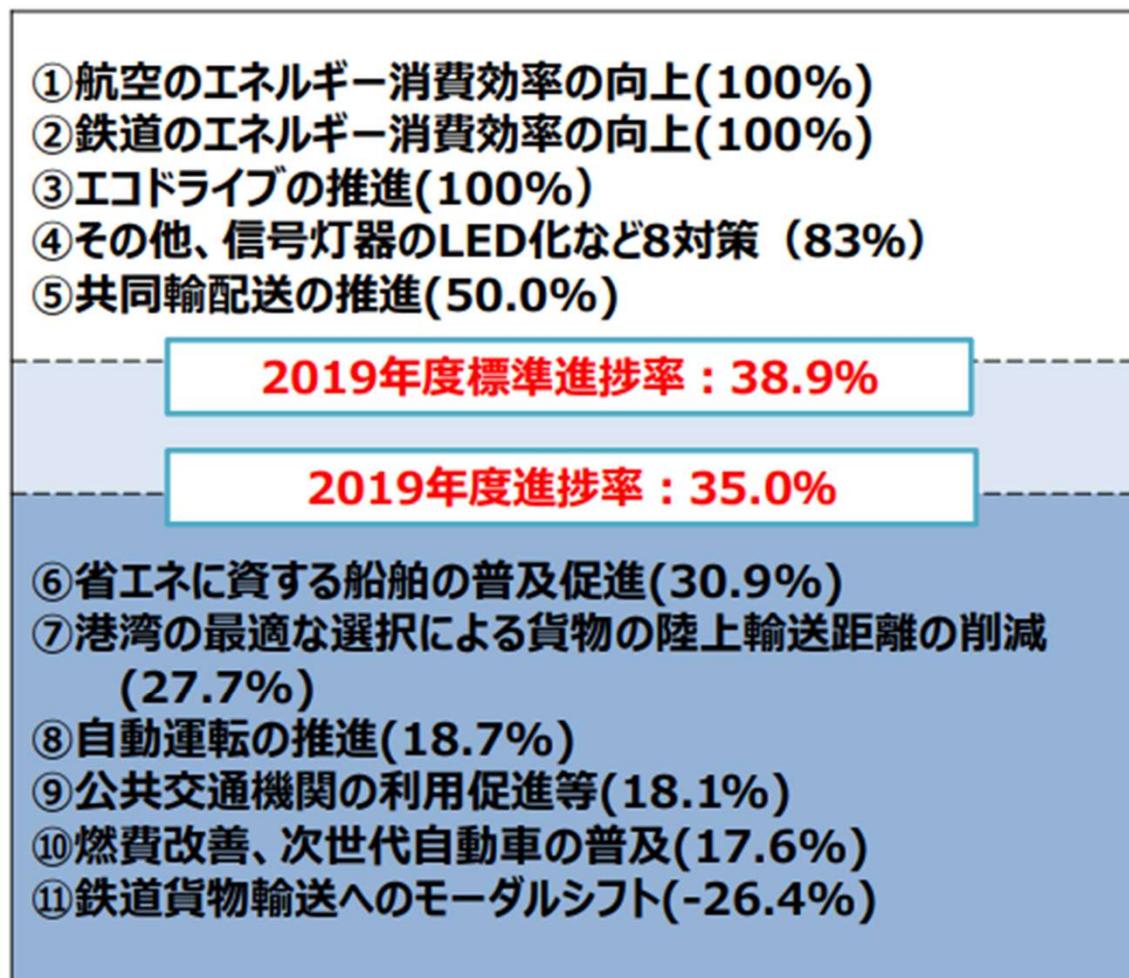
- エネルギーミックスは、1.7%の経済成長を前提として想定した2030年度の最終エネルギー需要に対し、徹底した省エネ対策を実施することで、そこから5030万kl程度の削減を見込んでいる。
 - ◆ CO2は1.88億t削減に相当(2013年度比▲15.2%)、温対計画全体では、3.08億tの削減(同▲25%)



2.トラック輸送を取り巻く政策

運輸部門は18の対策により▲1,607万kl (CO₂▲0.46億t) 【2019年度進捗率：35.0%】

- 運輸部門は、航空や鉄道等の効率改善に係る進捗が良い対策が多い一方で、対策の6割を占める次世代自動車の普及の加速化が必要。



※%は、運輸部門全体の省エネ見込みに占める割合

※1 進捗が100%を超える対策は100%を上限として進捗を整理

※2 一部対策は2018年度の実績値

2.トラック輸送を取り巻く政策

地球温暖化対策計画の改定（令和3年10月22日閣議決定） 運輸では▲35%

■ 地球温暖化対策推進法に基づく政府の総合計画

「2050年カーボンニュートラル」宣言、2030年度に46%削減目標※等の実現に向け、計画を改定

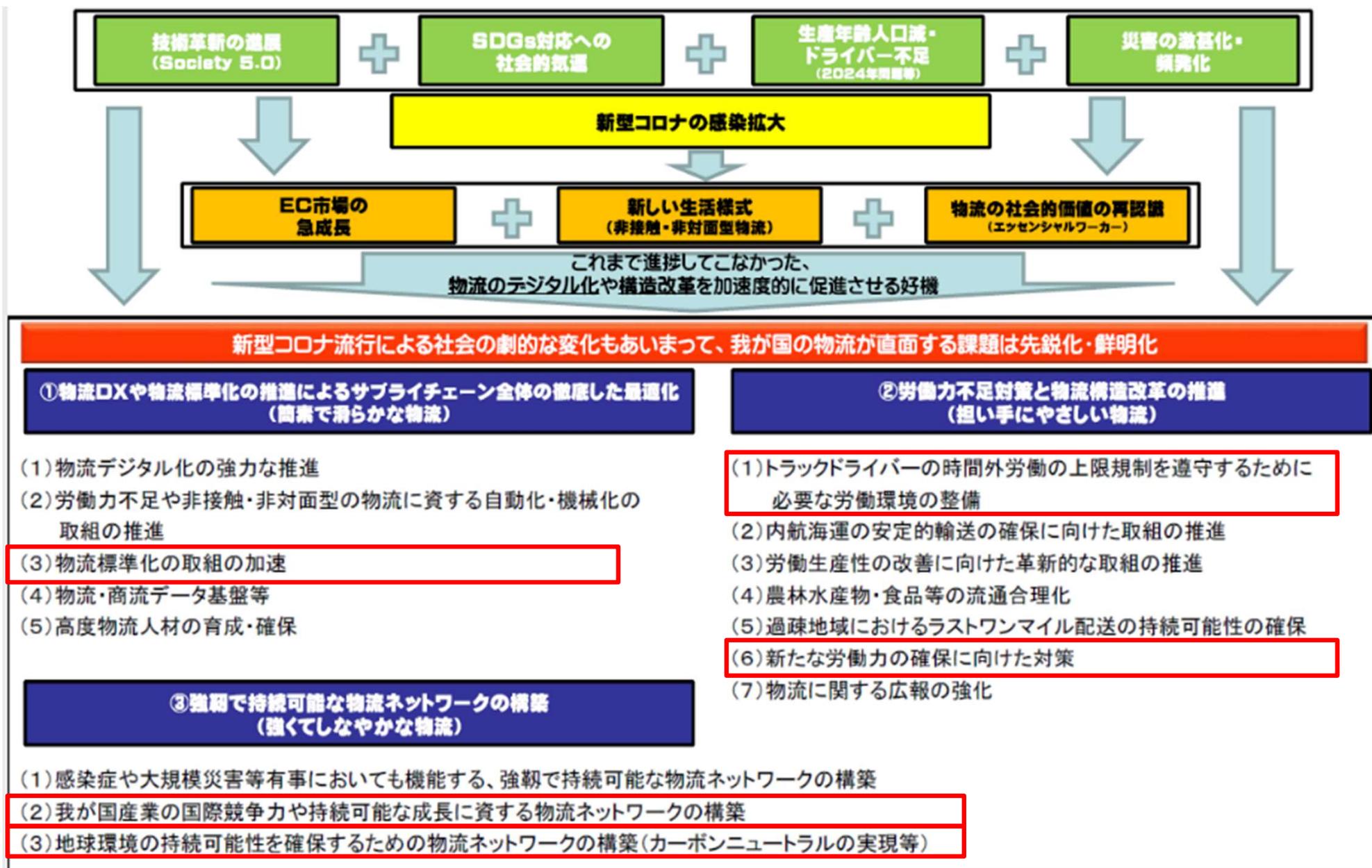
※我が国の中期目標として、2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指す。さらに50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

■ 運輸部門では2030年度に35%削減が目標となっている。

温室効果ガス排出量・吸収量 (単位：億t-CO ₂)		2013排出実績	2030排出量	削減率	従来目標
		14.08	7.60	▲46%	▲26%
エネルギー起源CO ₂		12.35	6.77	▲45%	▲25%
部門別	産業	4.63	2.89	▲38%	▲7%
	業務その他	2.38	1.16	▲51%	▲40%
	家庭	2.08	0.70	▲66%	▲39%
	運輸	2.24	1.46	▲35%	▲27%
	エネルギー転換	1.06	0.56	▲47%	▲27%
非エネルギー起源CO ₂ 、メタン、N ₂ O		1.34	1.15	▲14%	▲8%
HFC等4ガス（フロン類）		0.39	0.22	▲44%	▲25%
吸収源		-	▲0.48	-	(▲0.37億t-CO ₂)
二国間クレジット制度（JCM）		官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。			-

2.トラック輸送を取り巻く政策

総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）概要



2.トラック輸送を取り巻く政策

総合物流施策大綱：ポイント（1）

1: 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流)

(3) 物流標準化の取組の加速

加工食品分野における標準化推進体制の整備と
周辺分野への展開、業種ごとの物流の標準化の推進 等

■モノ・データ・業務プロセス等の標準化の推進

伝票の標準化

○ 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、読取り、読取時に非効率

伝票標準化、伝票読取効率向上
伝票標準化による伝票読取効率向上

包装の標準化

○ 様々な商品サイズ・形状により、パレット等の積載効率が低下する非効率

標準化パレット
積載作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

受取・出荷データの標準化

○ 物流事業者と荷主との間で商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の誤り発生等の課題に起因して非効率

データ標準化
伝票標準化、伝票読取効率向上

パレットの標準化

○ 様々なパレットサイズにより、積載作業の発生や積載効率が低下する非効率

標準化パレット
積載作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

■加工食品分野をプロトタイプとした業種分野ごとの標準化の推進

加工食品分野

●●分野

▲▲分野

■■分野

<主なKPI>
・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドライン等策定数
【3件(2021年度～2025年度)】

2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流)

(1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減
ダブル連結トラック等の活用支援 等

■トラックドライバーの働き方改革等の推進

改正貨物自動車運送事業法の取組の浸透等

【改正の概要】

1. 規制の適正化
2. 事業者が遵守すべき事項の明確化
3. 荷主対策の深度化
4. 標準的な運賃の告示制度の導入

⇒標準的な運賃の浸透を図り、ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的な事業環境を実現
⇒コンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であるということについて理解を求めるための働きかけを実施

「標準貨物自動車運送約款」の改正

⇒運賃と料金の区別を明確化し、「送料・荷主負担」等を料金として規定、従事者の内容を明確化

国民運動の展開

⇒国民運動として、荷主・一般国民向けに輸送の効率化等を呼びかけ

荷待ち件数が多い荷種の商慣習の見直し

⇒輸送品別にガイドラインを作成し、リードタイム延長など商慣習の改善を促進

■ダブル連結トラック等の活用支援

ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能

特車許可基準の車両長を緩和(2019年1月～)
(21mから最大で25mへの緩和)

■デジタル機器等の活用による荷待ち時間の削減

トラックドライバーが到着時刻を予約 ⇒ トラックの到着時間が平準化され、荷待ち時間が削減

<トラック予約受付システム>

<主なKPI>
・トラックドライバーの①年間所得額平均/②平均労働時間に関する目標
【①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる】

2.トラック輸送を取り巻く政策

総合物流施策大綱：ポイント（2）

2:労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

(6)新たな労働力の確保に向けた対策

女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化等

■ 中継輸送の普及、パレット物流の促進

【中継輸送による日帰り運行の実現】



■ 船員の働き方改革

■ トラックドライバー等への外国人の活用に関する議論

■ 物流DXの推進によるオペレーションの定型化・標準化を通じた多様な人材の確保・育成

<主なKPI>

・トラック運転に従事する若年層の割合

【トラック運転に従事する若年層（15歳～29歳）の割合を全産業の割合まで引き上げる。（2025年度）】

3:強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流)

(2)我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、農林水産物・食品の輸出拡大、物流事業者の海外展開支援等

■ 重要物流道路ネットワーク



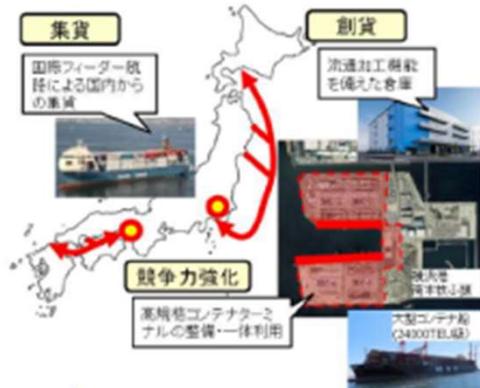
■ 農林水産物・食品の輸出拡大



卸売市場の
コールド
チェーン対応

輸出環境整備イメージ

■ 国際コンテナ戦略港湾政策の推進



■ 物流事業者の海外展開支援

- ・日本式コールドチェーン物流サービスを基にした国際標準の普及
- ・規制・インフラ等の改善に向けた働きかけ
- ・官民ファンドの活用



⇨ 国際基幹航路の維持・増加

<主なKPI>

・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保

【京浜港 週27万TEU(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)

阪神港 週10万TEU(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便) (2019年7月)

→京浜港 週27万TEU以上(欧州:週2便、北米:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:3方面・週12便)

阪神港 週10万TEU以上(欧州:週1便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:2方面・週5便) (2023年度)】

・アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積【2025年度までに2020年度比27%増】

2.トラック輸送を取り巻く政策

総合物流施策大綱：ポイント（3）

3: 強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流)

(3)地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進 等

■ モーダルシフトのさらなる推進



■ 航空分野における脱炭素化



■ 次世代自動車等の普及促進



■ ゼロエミッション船の商業運航の早期実現



■ 倉庫の低炭素化の推進



■ カーボンニュートラルポートの形成



<主なKPI>

- 一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率(特定貨物輸送事業者(鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～)及び特定航空輸送事業者(9000トン～))
【毎年度 直近5年間の改善率の年平均-1%】
- モーダルシフトに関する指標
①鉄道による貨物輸送トンキロ【184億トンキロ(2019年度)→209億トンキロ(2025年度)】 ②海運による貨物輸送トンキロ【358億トンキロ(2019年度)→389億トンキロ(2025年度)】

1. わが国のトラック輸送の現在地

2. トラック輸送を取り巻く政策

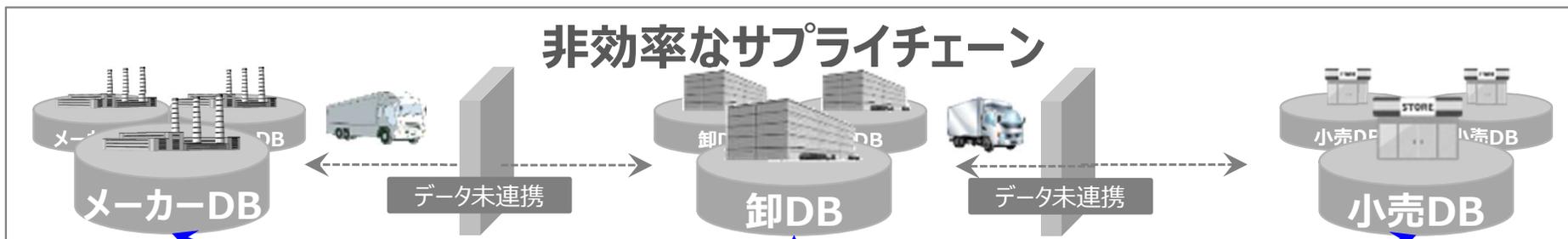
3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

SIPスマート物流サービスの研究開発概要

課題



研究開発

**物流・商流
データ基盤の構築**

サプライチェーンの上流から下流までを繋いだ高度なデータ連携による物流効率化。

プロトタイプモデル実装
要素基礎技術開発

データの標準化

研究開発項目 (B)

データ連携 データ連携 データ連携

研究開発項目 (A)

「SIPスマート物流サービス」
物流・商流データ基盤

省力化・自動化に
資する自動データ
収集技術の開発

- 荷台情報等
- 作業情報等
- 重量・採寸情報等

目標

生産性向上

作業生産性
向上

トラック
積載率向上

在庫量削減

トレーシング
強化

目指す世界



3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

実証実験を踏まえて標準化内容を洗練化し、スマート物流サービス参画のメリットを明確化

■ 標準化のステップ

1. プロセス標準、メッセージ標準、マスタ標準の素案を作成
 - 物流XML/EDI標準をベースに素案を作成
 - グローバルユニークとなるコード体系を適用
2. 各標準について、PoC事業者から意見を聴取
 - プロセス標準、メッセージ標準、マスタ標準について意見交換を実施
 - 各PoCの実施を踏まえて洗練化
3. 標準化案について、物流情報標準化検討委員会にて審議
4. 意見公募の実施

■ 対象となる標準

- 社会実装の際には、SIPスマート物流サービスに参画する全ての事業者・関係者は、標準化内容（物流XML/EDI標準を含む）に準拠することにより、物流革新の実現を目指す。本件で定める標準化内容は、以下のとおり。なお、標準化対象において個人情報には取り扱わないことを原則とする。

物流業務プロセス標準
(物流業務プロセスの標準化)

運送計画や集荷、入在庫、配達といった物流プロセスの流れやルールを定義する。PoC事業者が物流革新の実証実験を行った新プロセスを反映したプロセスとする。

物流メッセージ標準
(物流標準メッセージレイアウト)

運送計画情報や出荷情報、運送依頼情報といったメッセージを定義する。社会実装においてデータ基盤を利用する際のデータ表現となる。

物流共有マスタ標準
(物流共有マスタ標準)

SIPスマート物流サービスの物流・商流データ基盤において、各々の業界PF(業界ごとの利用モデル)が共通で利用できるマスタを定義する。

■ 重視する標準

- グローバルにユニークとなるコード体系を優先（メッセージも参考に）

- UN/CEFACT
- ISO
- GS1

- 物流分野における国内標準を優先

- 物流XML/EDI標準(日本物流団体連合会)

- 商取引における国内標準を重視

- 流通BMS(流通BMS協議会)

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

情報システムに関する課題を物流情報標準ガイドラインに準拠することで解決（物流事業者）

解決すべき課題

主体別の効果

情報システム未導入

初期投資のための投資余力がない

運送事業者・倉庫事業者

Before

システム構築のための初期投資は金銭的負荷が大きい。

After

将来的には物流情報標準ガイドラインに準拠したシステムは汎用的になるため、より低価格になると想定される。

ランニングコストが嵩む

運送事業者・倉庫事業者

Before

各荷送人・荷受人別に対応が必要であることから、ランニングコストも大きく、投資を決めきれない。

After

物流情報標準ガイドラインに沿った事業者が増えることで、物流情報標準ガイドラインに準拠するシステムを1つ構築するだけでよくなり、ランニングコストが軽減される。

情報システム導入済み

データ項目、コードの整合性がとれない

物流サービス提供者(SP)・運送事業者・倉庫事業者

Before

用語の突合や項目の過不足などを調整し、各荷送人・荷受人に最適なシステム構築を都度行う必要がある。時間的・金銭的コストが大きい。

After

物流情報標準ガイドラインに沿った事業者が増えることで、それら個別調整の必要な部分が減少し、個社最適なシステム構築が不要となる。

人件費含むランニングコストが嵩む

物流サービス提供者(SP)・運送事業者・倉庫事業者

Before

システム未導入企業の介在やシステム未導入フローの発生により、効果が低減する。また、各社のフォーマットが異なるためにデータを活用したサービス等の提供ができない。

After

データの統一化が図られ、共同輸送や共同保管等、物流業務の効率化に資する施策を開始することが可能となる。

効果が見えない/少ない

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

情報システムに関する課題を物流情報標準ガイドラインに準拠することで解決（荷主）

解決すべき課題

主体別の効果

情報システム未導入

初期投資のための投資余力がない

ランニングコストが嵩む

荷送人・荷受人

Before

システムに対応できない物流事業者・倉庫事業者とは電子メールやFAXでやり取りを行っており、人的負荷が高い。

After

システム構築を促すことで、荷送人・荷受人ともに負荷軽減となる。その際、物流情報標準ガイドラインに準拠したシステムを推奨することが物流事業者等の負荷軽減にもつながり、システム導入の推進につながる。

情報システム導入済み

人件費含むランニングコストが嵩む

効果が見えない/少ない

荷送人・荷受人

Before

トラブル発生時の対応は、都度物流事業者等に個別対応を依頼することとなる。

After

物流情報標準ガイドラインに沿った対応は物流事業者等の負荷も低く、迅速な対応につながり、システム関連のコストも下がる。

荷送人・荷受人

Before

荷送人・荷受人は個社最適なシステムの利用を物流事業者・倉庫業者に要求してきた。物流業界全体の担い手減少が想定される今後、システム構築・維持の金銭的負荷やデータ項目入力の負荷が高い荷送人・荷受人は、物流の担い手確保が難しくなる可能性がある。

After

物流事業者等は物流情報標準ガイドライン対応のシステムを構築しており、それらに準拠している事業者を優先的に対応しうる。また、SPの提供する共同輸送や共同保管等の応用的なサービスの活用も可能となり、物流業務の最適化につながる。

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

萌芽事例：日帰りネットワークの形成（中継輸送）

■ 取組の背景

- ドライバー不足、特に長距離輸送の担い手がいない
- 石化業界の小口化に対応した新たなネットワークが必要

■ 取組の内容

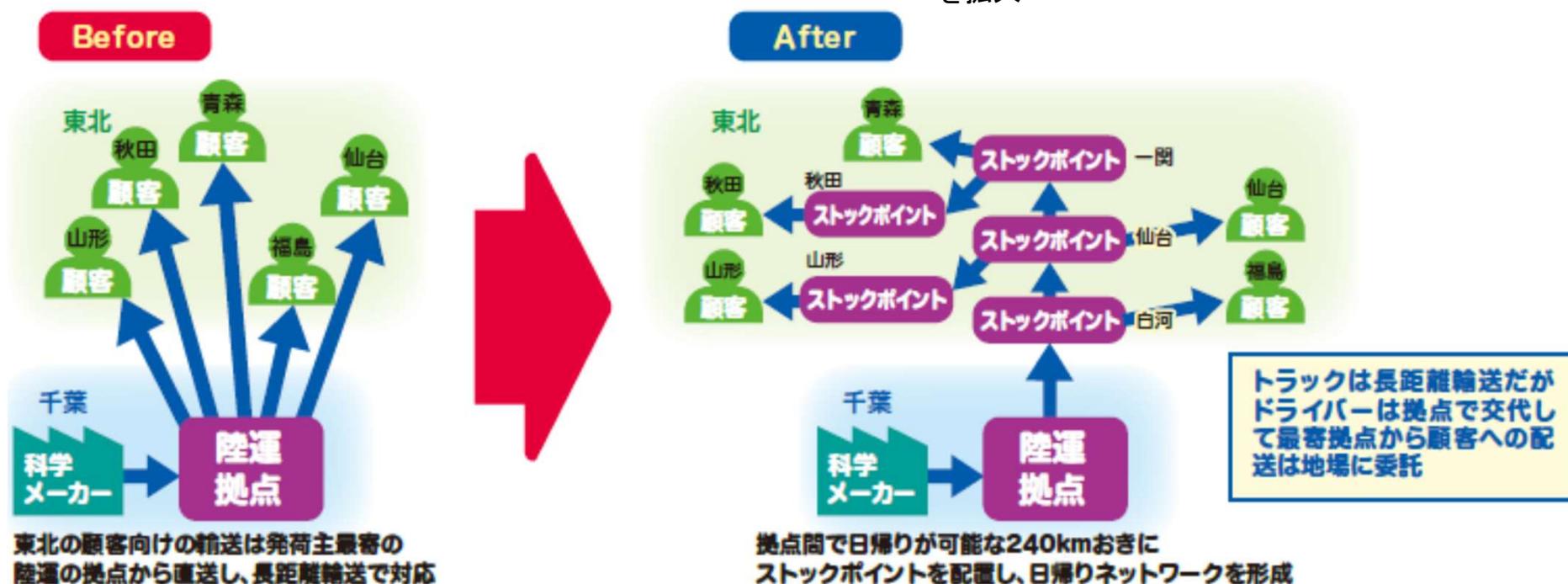
- 貨物は長距離輸送でも、ドライバーは日帰りとなるネットワークを形成

■ 取組の成果

- スtockポイントの在庫品についてリードタイムが減少
- 1社から6社まで対象メーカーが拡大することで納品車両が減少⇒積載率向上

■ 主な課題と対策

- 長距離輸送が今後課題になることから大手メーカーを巻き込む
- 長距離ドライバーが不要なネットワークを設計
- ネットワークが形成されると他の荷主の営業をかけて貨物量を拡大



出所)トラック輸送における生産性向上方策に関する手引き(国土交通省)

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

萌芽事例：店舗との連携によるドライバーの負担軽減

■ 取組の背景

- 店舗での回収容器の整理作業やその後のセンターでの仕分けが負担

■ 取組の内容

- センターでの効率的な降ろしと仕分けのために店舗で容器整理を改善

■ 取組の成果

- 4t車のセンターにおける容器整理時間が約50%削減
- 作業時間を30～45分短縮

■ 主な課題と対策

- 荷主との問題意識の共有と連携の仕組み作り
- 取組の作業手順の周知

Before

店舗での回収容器の積み方が乱雑で整理作業に時間がかかっていた。



センターでの回収容器の降ろしと仕分けが負担!

4t車の容器整理時間&降ろし待ち時間が1車両1時間以上の負担

After

店舗での容器整理が改善し、配送作業と荷待ち時間が削減された。



4t車のセンター容器整理時間が約50%削減(30~45分の作業時間短縮)

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

萌芽事例：ラウンド輸送による積載率の向上

■ 取組の背景

- 印刷センターから販売店への新聞紙輸送は片荷となるため、実車率が上がらない

■ 取組の内容

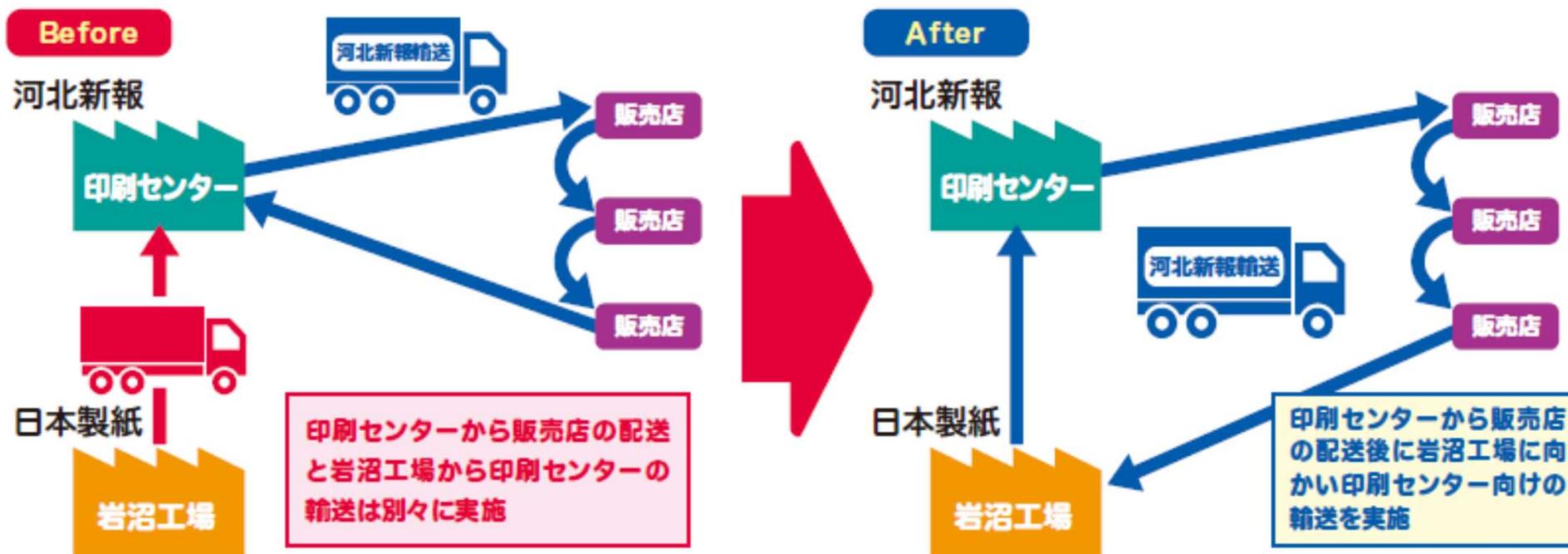
- 着荷主のトラックを活用することで実車率の向上を図る「ラウンド輸送」

■ 取組の成果

- ラウンド輸送に使用する車両の実車率が53%から91%に向上
- 新聞用紙の安定供給体制の強化やエコ輸送が実現

■ 主な課題と対策

- 異なる納品先への輸送について、納品条件の調整が必要
- 巻取紙を積載するために車両を改良
- 巻取紙の荷役のために荷役機器のアタッチメントを開発
- 少量からスタートして拡大



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)

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

萌芽事例：持続可能な食品物流のプラットフォームの構築（F-LINE）

■ 取組の背景

- 商品単価が相対的に低い食品物流において求められる積載率の向上

■ 取組の内容

- F-LINE (Food Logistics Intelligent Network)という理念の共有によるプラットフォーム形成

■ 取組の成果

- 荷口集約効果(大型車構成比)...約41%から52%へ上昇
- 荷口集約効果(平均積載効率)...約79%から86%へ上昇
- 荷口集約効果(配送件数)...約16%減

■ 取組の成果(つづき)

- CO2削減量...約47トン減
- CO2削減比率...約16%減
- 6社のF-LINE伝票の統一化

■ 主な課題と対策

- 業界におけるサプライチェーン全体の発展
- 物流の共同化において、間接コスト(横待ち費用など)を抑制した、膨大な物量への対応



出所)トラック輸送における生産性向上方策に関する手引き(国土交通省)

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

萌芽事例：農産品の共同配送

■ 取組の背景

- 農産物の小ロット化に対応するため積載率向上が求められる
- 取組の内容
- 複数の農家で構成される九州内の生産者と協業し、首都圏4流通団体向け共同輸送を実現

■ 取組の成果(つづき)

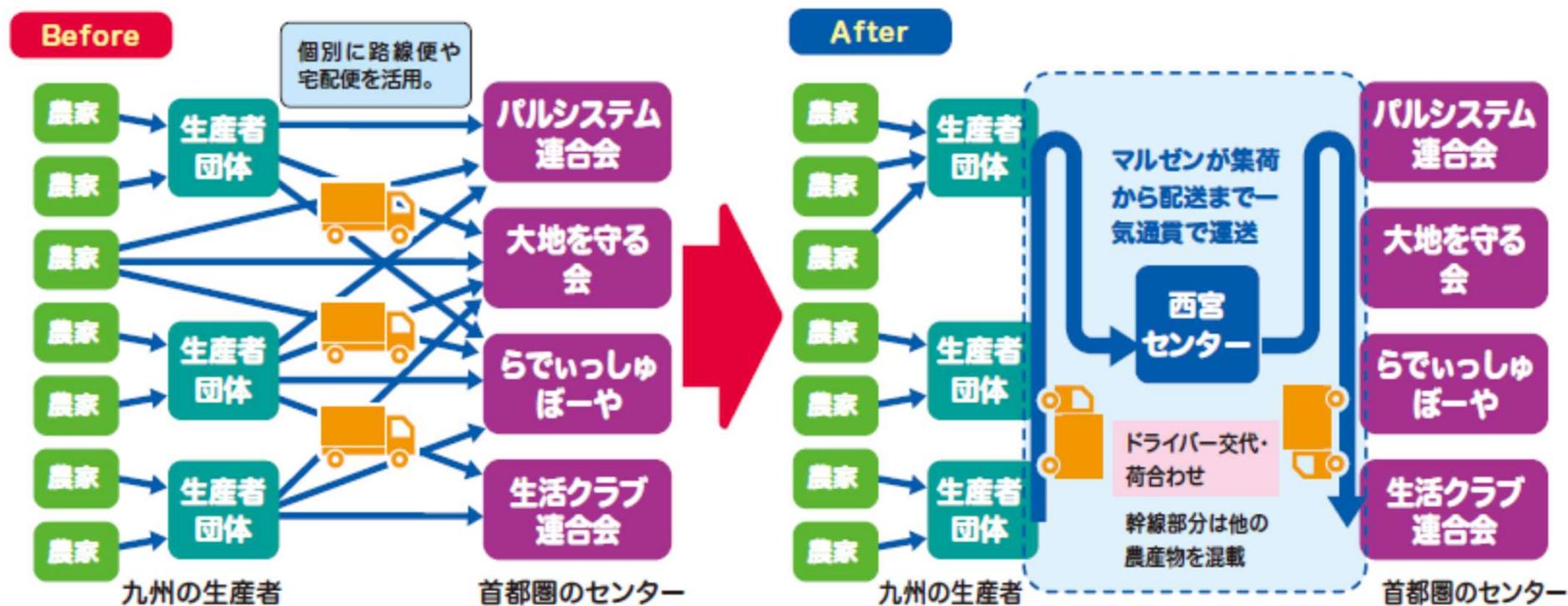
- ドライバーの交代で最大3時間30分の時短
- クレームが激減し対応時間が減少

■ 取組の成果(つづき)

- 産地こだわり商品を翌々日セリに間に合わせてかつ法令順守を達成

■ 主な課題と対策

- 各生産者からの出荷小ロットでも成り立つような仕組みを構築
- ドライバーの労務規定を遵守と生鮮食品の品質維持の両立のため中継地点を設定
- 首都圏の4流通団体の重複しがちな納品時間を調整



出所)トラック輸送における生産性向上方策に関する手引き(国土交通省)

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

萌芽事例：荷主とトラック運送事業者による共通KPIの活用

■ 取組の背景

- 労働力不足への対応と、見える化の必要性

■ 取組の内容

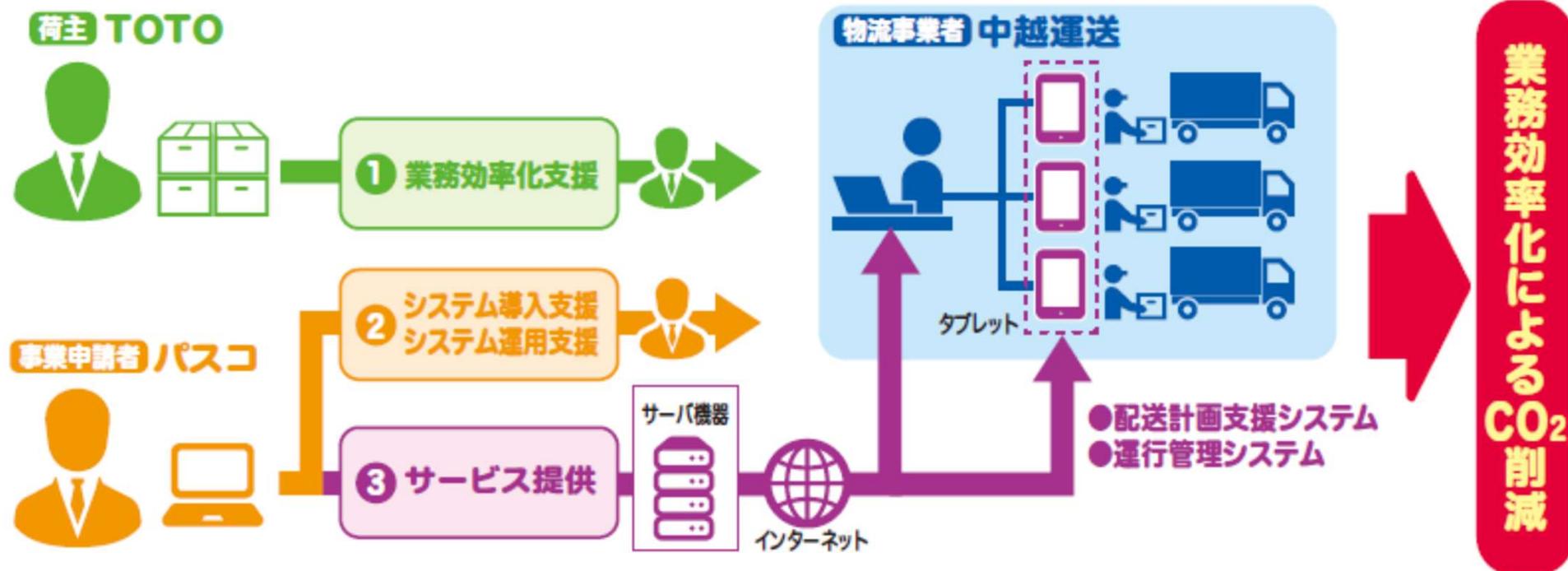
- 情報システムを導入し、業務の効率化、見える化を実現
- トラック運送事業者の生産性向上に三者が一体となって取り組むスキームを構築

■ 取組の成果(つづき)

- 積載率が4%~10%向上
- 省エネルギー化:CO2排出量を5~11%削減

■ 主な課題と対策

- KPIの共有と周知徹底
- 異なる荷主の輸送申込みを瞬時に取り込む変換ツールの開発



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)

1. わが国のトラック輸送の現在地

2. トラック輸送を取り巻く政策

3. トラック輸送の効率化に向けた萌芽

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

今後も持続可能なトラック輸送を達成するには荷主とトラック運送事業者との協働が必要

■ コンプライアンスの達成

- 契約内容の書面化
- 一方的に低い運賃・料金を運送委託等
- 附帯業務に対して料金の支払い
- 有料道路の料金の負担
- 追加運賃・料金の負担
- 燃料費・人件費の料上昇分の負担
- 荷待ち時間への対策の放置
- 労働時間を守れない運送を強要

■ トラック輸送の生産性向上

- トラックの実働率の向上
- トラックの時間当たり実車率の向上
- トラックの距離当たり実車率の向上
- トラックの積載率の向上
- その他



4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

コンプライアンスの達成に向けたチェックポイント（1）

■ 契約内容の書面化できていますか？

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」では運送契約に際して、運送日時、附帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化しています。
- 運送事業者が再委託する場合には、必要事項を全て記載した書面を交付しないことは下請法に違反するおそれがあります。
 - ✓ 附帯作業を含む業務内容・運賃等の重要事項が口約束となっていないですか。
 - ✓ 契約書を保存していますか。

■ 一方的に低い運賃・料金で運送委託等を行っていませんか？

- 運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに通常支払われる運賃・料金より著しく低い運賃・料金を不当に定めることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
 - ✓ 運賃・料金の設定に際して、運送事業者と十分に協議していますか。
 - ✓ 運送委託者の事情のみで運賃・料金の引き下げ要請をしていませんか。

■ 有料道路の料金を負担していますか？

- 運送委託者が有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
 - ✓ 有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒んでいませんか。

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

コンプライアンスの達成に向けたチェックポイント（2）

■ 附帯業務に対して料金を支払っていますか？

- 運送委託者が契約にはない役務を無償で運送事業者に提供させることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
 - ✓ 契約にない附帯業務を無償で要求していませんか。
 - ✓ 運送以外の附帯業務に対して、適切な対価を支払っていますか。

■ 追加運賃・料金の負担を拒んでいませんか？

- 運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、費用負担をしないことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
 - ✓ 当初依頼した条件を超えた荷物量の費用負担を拒んでいませんか。
 - ✓ 出発地・到着地の急な変更により、追加の費用が生じるにもかかわらず、運賃・料金の負担を拒んでいませんか。

■ 燃料費・人件費の料上昇分の負担を拒んでいませんか？

- 運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
 - ✓ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
 - ✓ 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

コンプライアンスの達成に向けたチェックポイント（3）

■ 荷待ち時間への対策を放置していませんか？

- 運送委託者の都合により、荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為が見受けられる場合には、荷主勧告の対象となる恐れがあります。
- また、運送委託者が出発時間を指定したにもかかわらず、運送委託者の都合により荷待ち時間が生じ、必要経費を支払わない場合には、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
 - ✓ 運送委託者の都合による荷待ち時間の実態を把握し、対策をとっていますか。
 - ✓ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用（人件費等）の負担を拒んでいませんか。

■ 労働時間を守れない運送を強要していませんか？

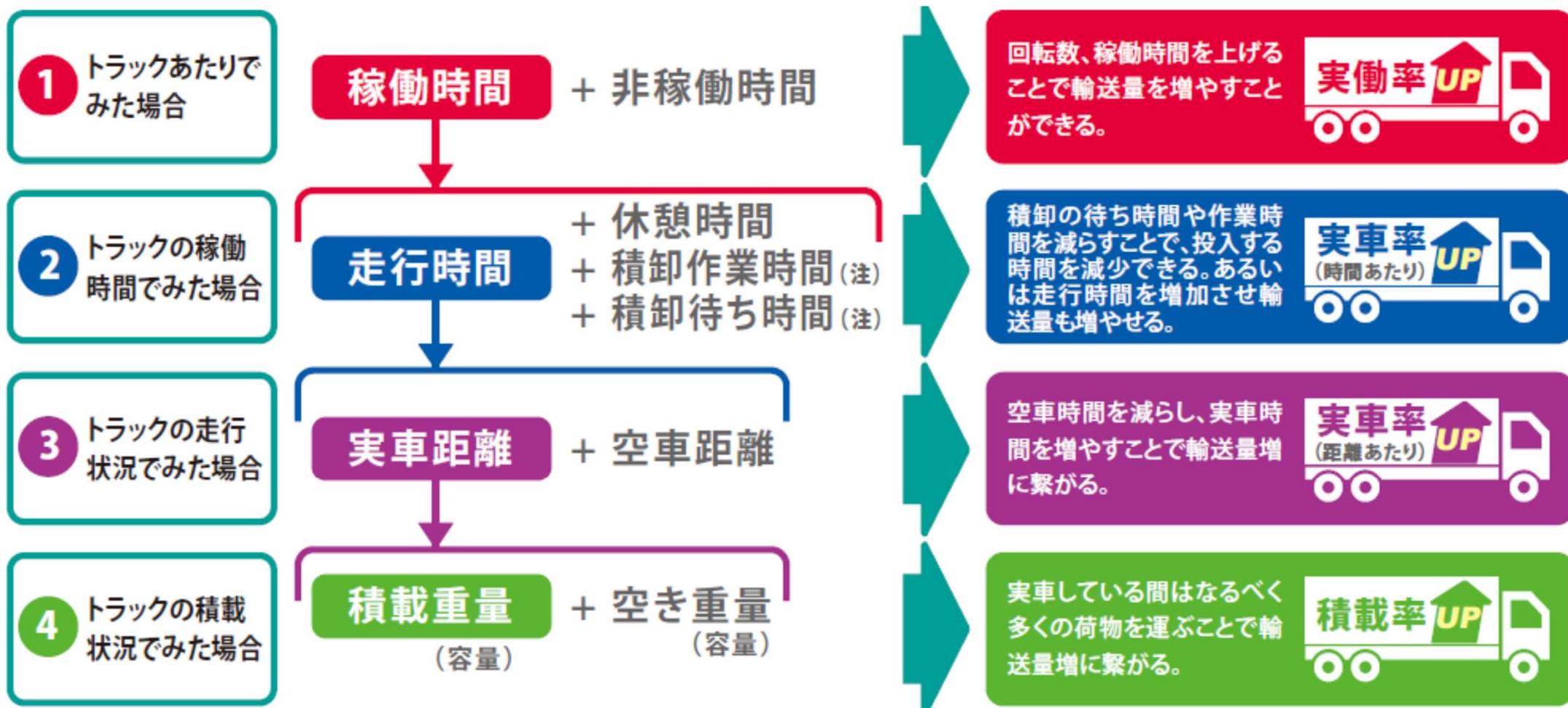
- 運送委託者の指示により運送事業者が労働時間のルールを守れなくなった場合などには荷主勧告の対象となるおそれがあります。
 - ✓ 運転者の労働時間のルールを守れないような運送依頼をしていませんか。
 - ✓ 出発時間を遅らせるなど、運送事業者の法令順守を阻害していませんか。

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

貨物減少時代の取組としてトラック輸送の生産性向上が必要

- 貨物が減少する中、トラック輸送の効率化が必須となり、実働率、時間当たりの実車率、距離当たりの実車率、積載率を向上させることが、大命題であり荷主とトラック事業者による一体的な取組が必要である。

トラック輸送の生産性向上のKPI



4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

トラック輸送の生産性向上に向けたアクションのステップ

■ ボトルネックの可視化

- 問題解決には企業単位でなく、サプライチェーン全体での可視化を実施する。特に時間などの定量的なKPIを計測することで問題の大きさを分かり易く説明可能とする。
- DXをフル活用し、可能であればリアルタイムで人・もの(燃料消費)・金・情報の可視化を実現し、持続可能なロジスティクスや物流を目指す。

■ ボトルネック改善施策の検討

- 判明したボトルネックに対して改善施策を検討する。KPIを計測することで、より効果が得られる施策を検討する。

■ 関係者との調整

- 施策を実施するために関係者との調整を実施する。この時に現状と、施策実施後のKPIを示すことで施策を必要性を説明する。

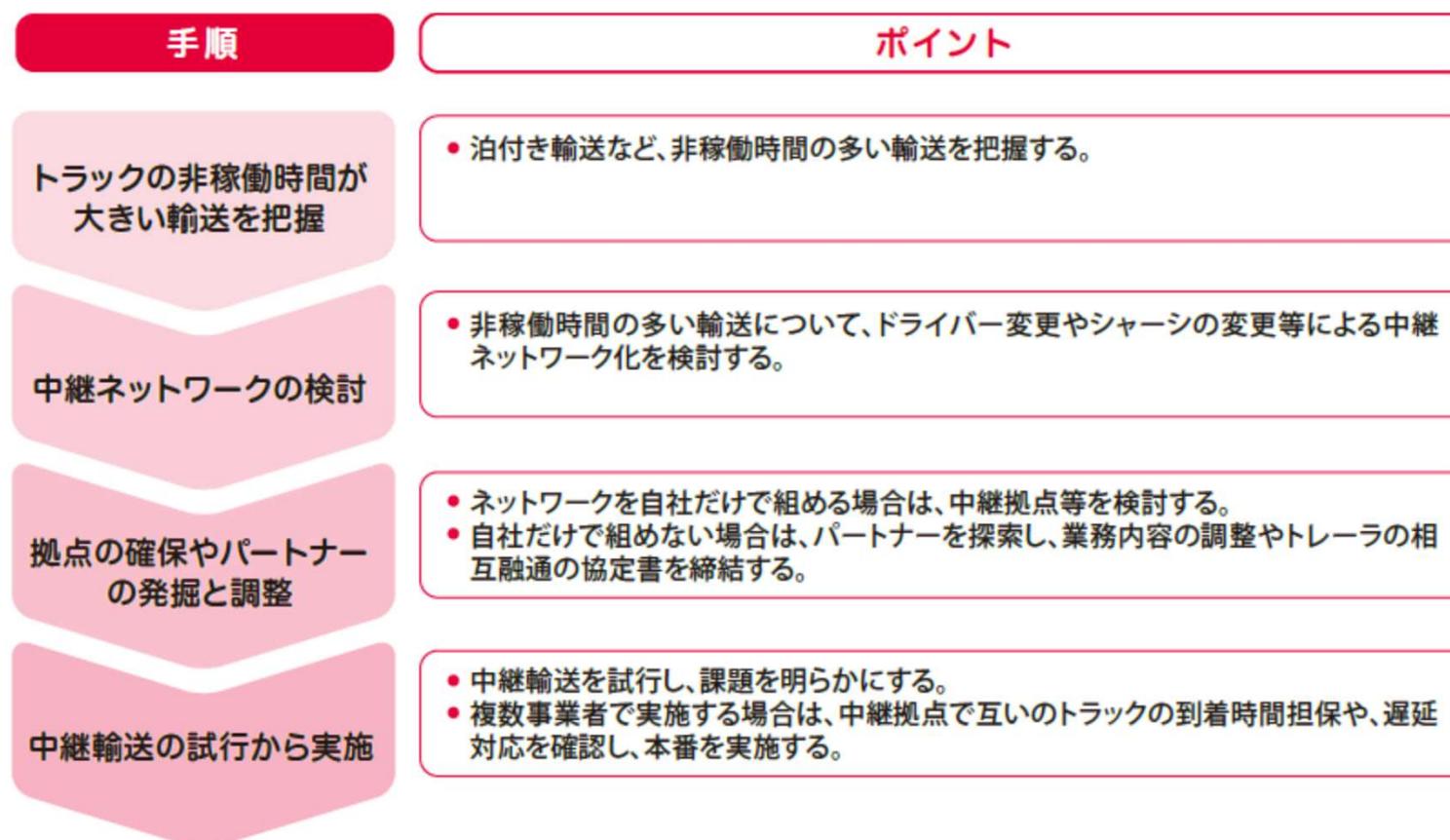
■ 施策の実証・実装(PDCAサイクル)

- 施策の難易度に応じて、範囲限定や関係者限定で実証を実施し、その上でPDCAを検討した上で本格実装することで、リスクを最小限に実現していく。

4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

実働率の向上：中継輸送の実施によるコンプライアンスの達成

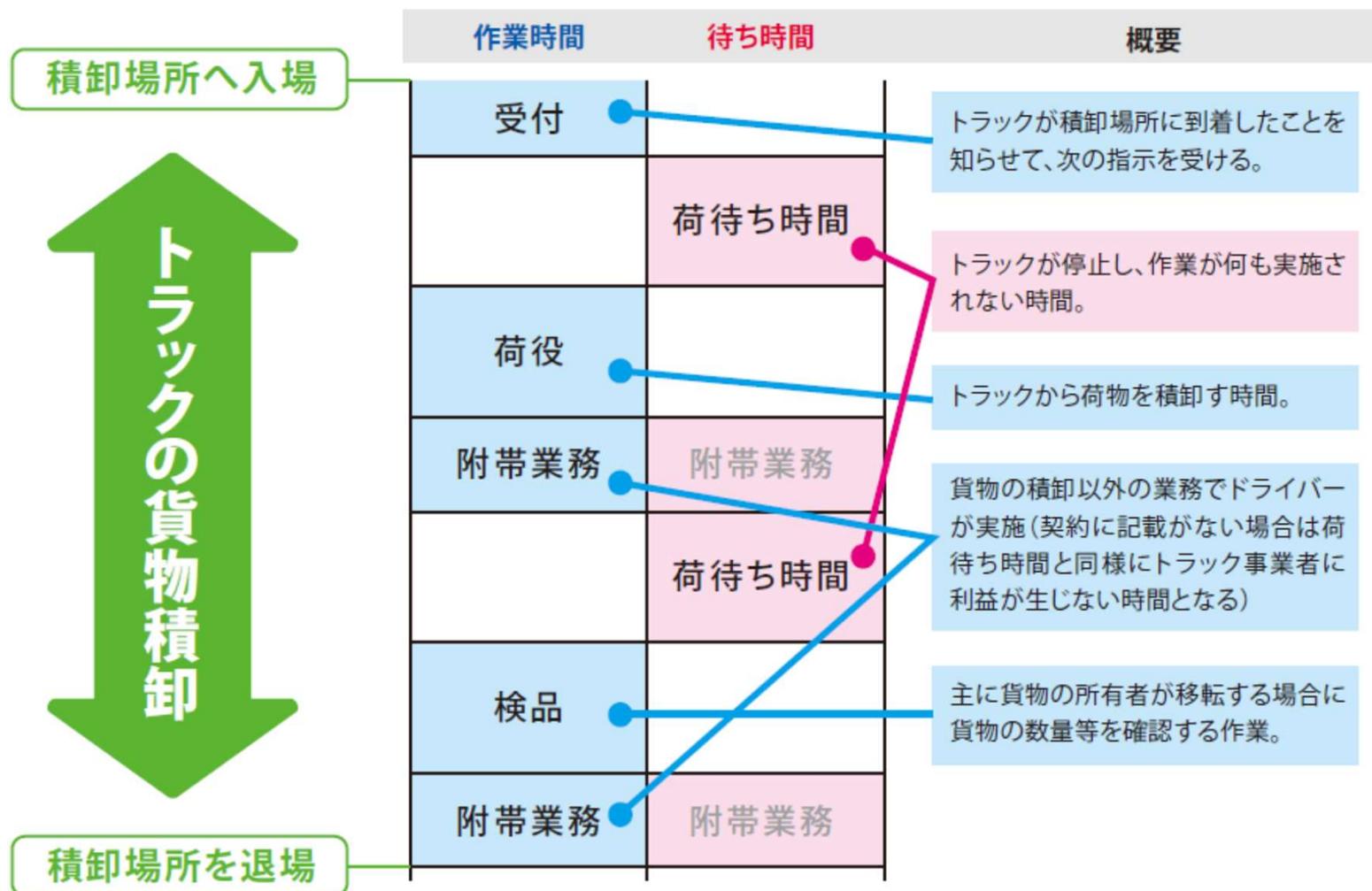
- 特に長距離輸送を中心とした労働時間の問題を解決するためには、中継ネットワークを形成することで、トラックドライバーの負担軽減（日帰り圏での勤務）、長距離トラックドライバーの不足の緩和、トラックの実働率の向上（積載率や実車率〈距離あたり〉）の向上にも寄与）を図る。



4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

距離当たり実車率の向上：トラックの貨物積卸の時間削減

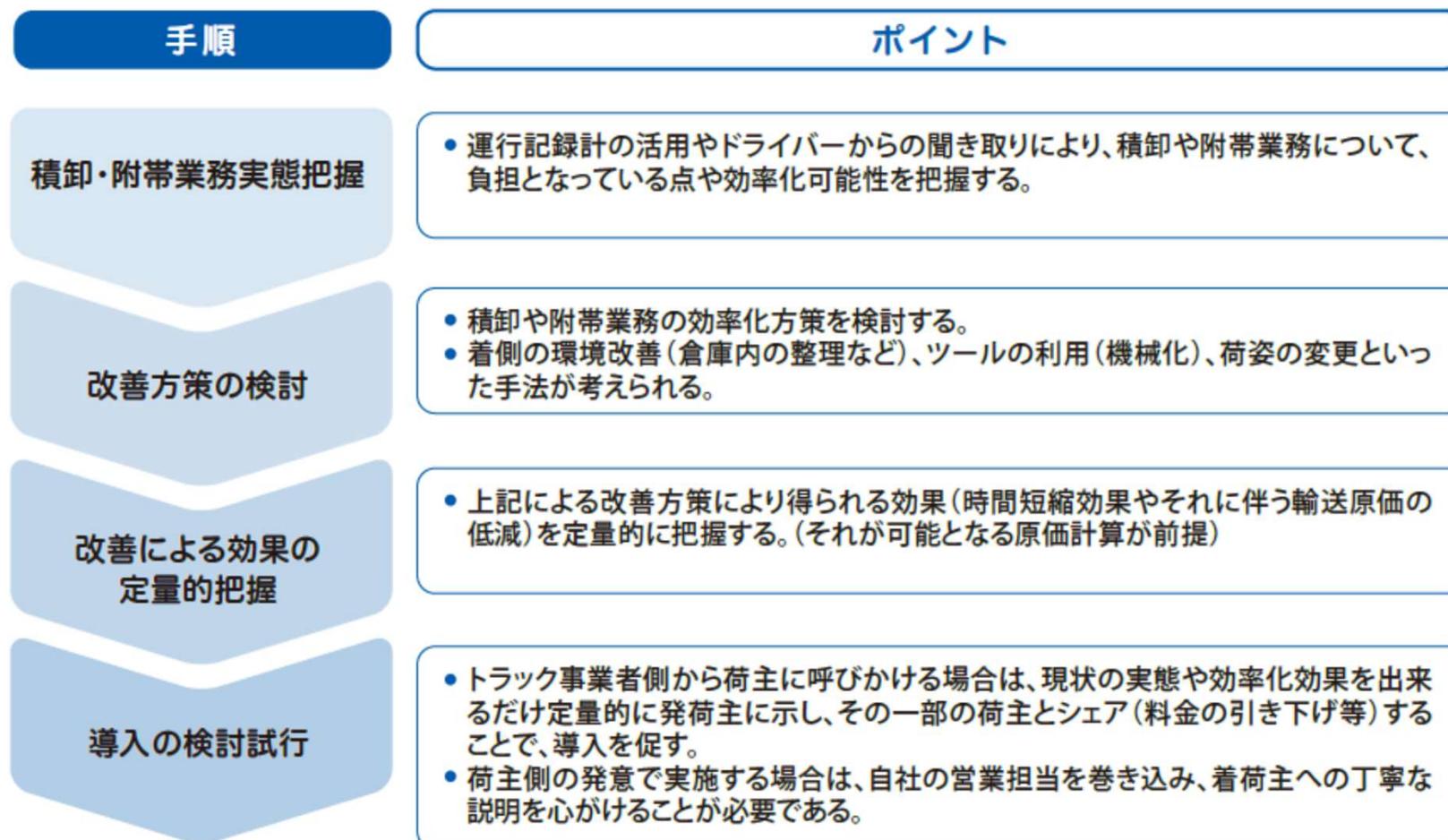
- 距離当たり実車率の向上には、本来業務である「運送」に集中可能となるようにトラックの貨物積卸で生じる時間の短縮が有効である。



4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

距離当たり実車率の向上：積卸・附帯業務の時間削減

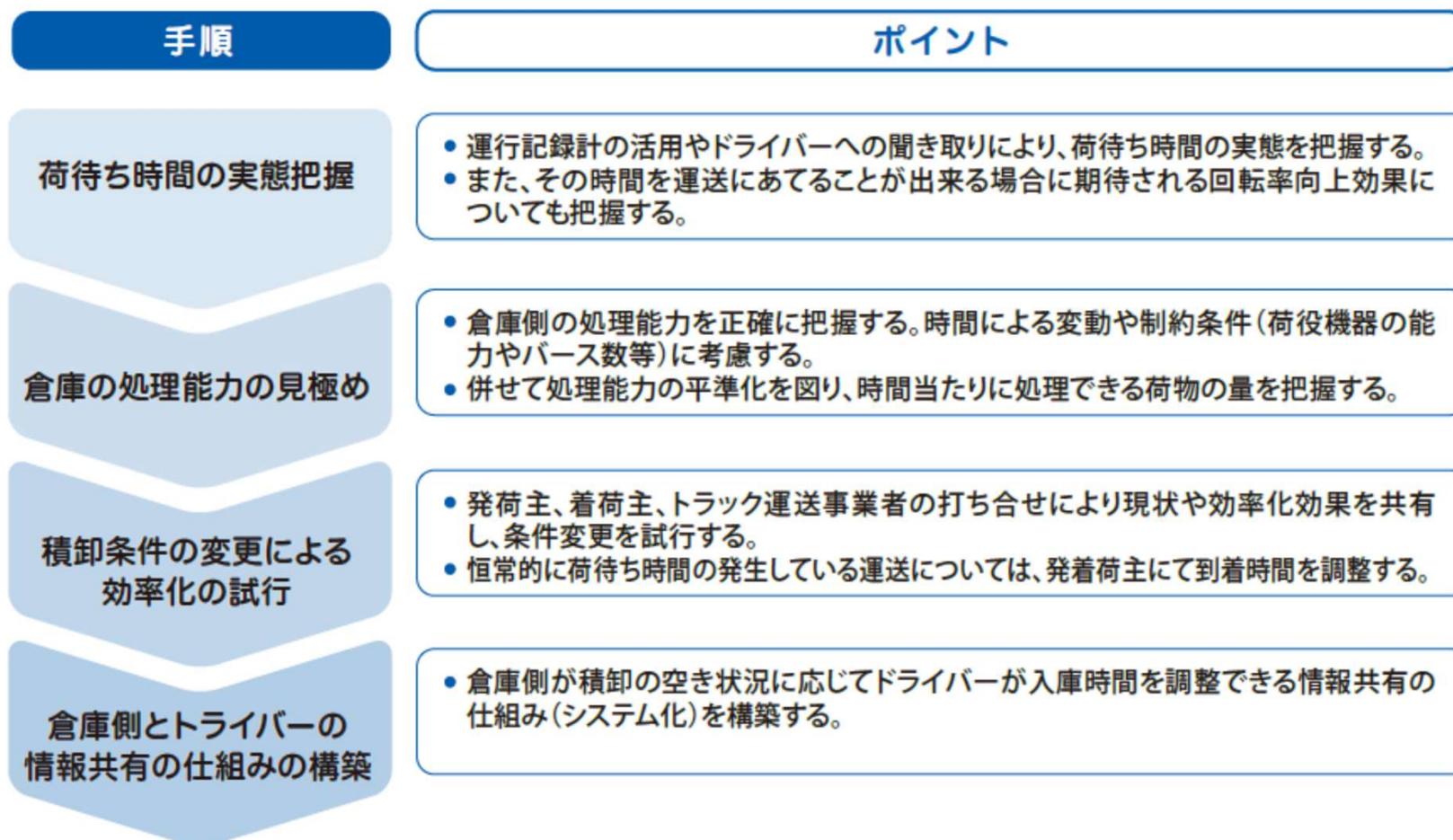
- 荷役、検品、附帯業務等を効率化し、本来業務である運送に注力することで、積卸や附帯業務により生じるトラックドライバーの負担軽減や、トラックの実車率（時間あたり）の向上が可能となる。



4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

距離当たり実車率の向上：荷待ち時間の削減

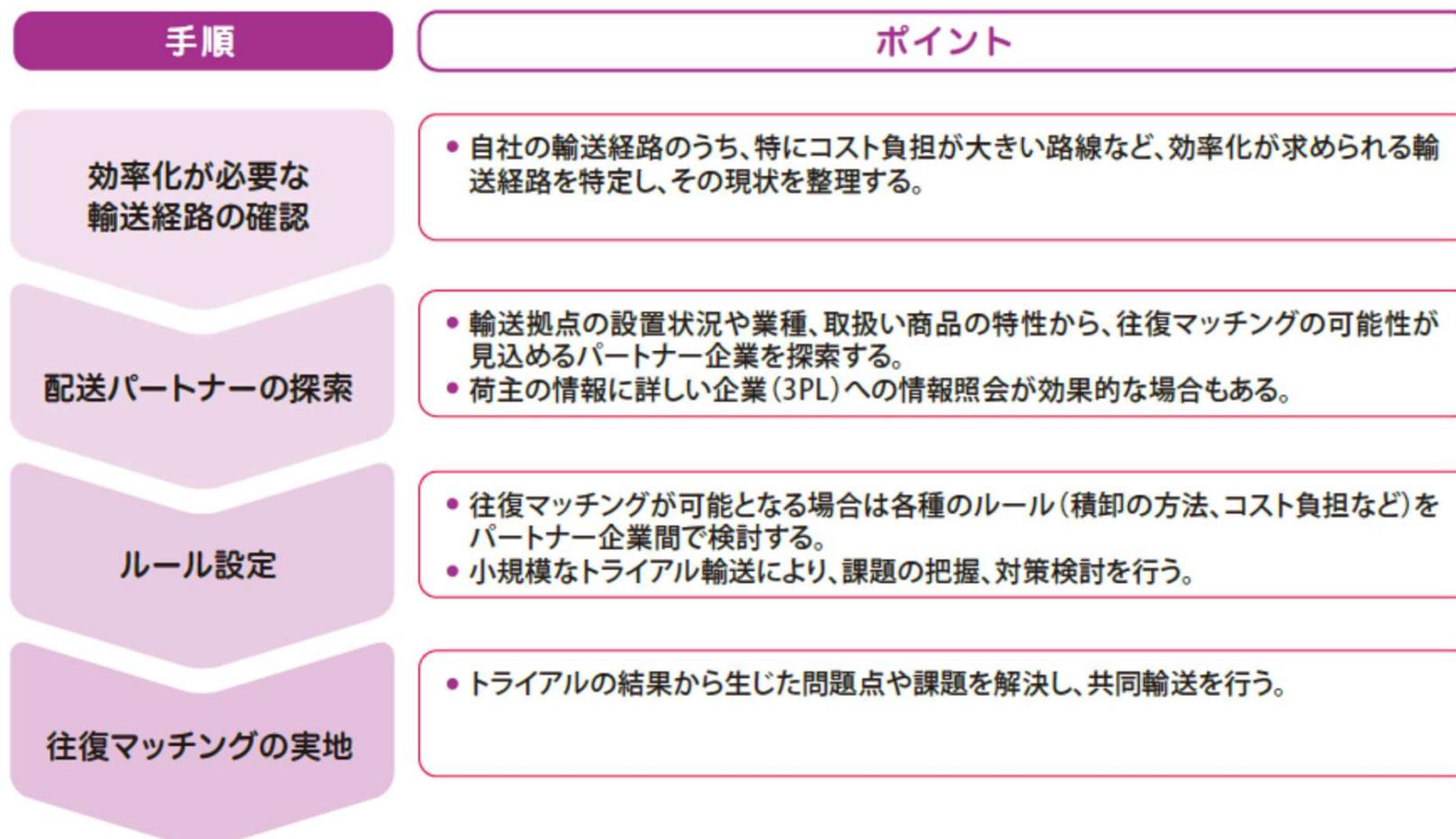
- 本来業務である運送に注力可能となるように、価値を生み出さない荷待ち時間の削減で、長時間の荷待ち時間により生じるドライバーの負担の軽減や、荷待ち時間が読めないことによる非効率な配車の改善を図る。



4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

時間当たり実車率の向上：トラックの貨物積卸時の時間削減

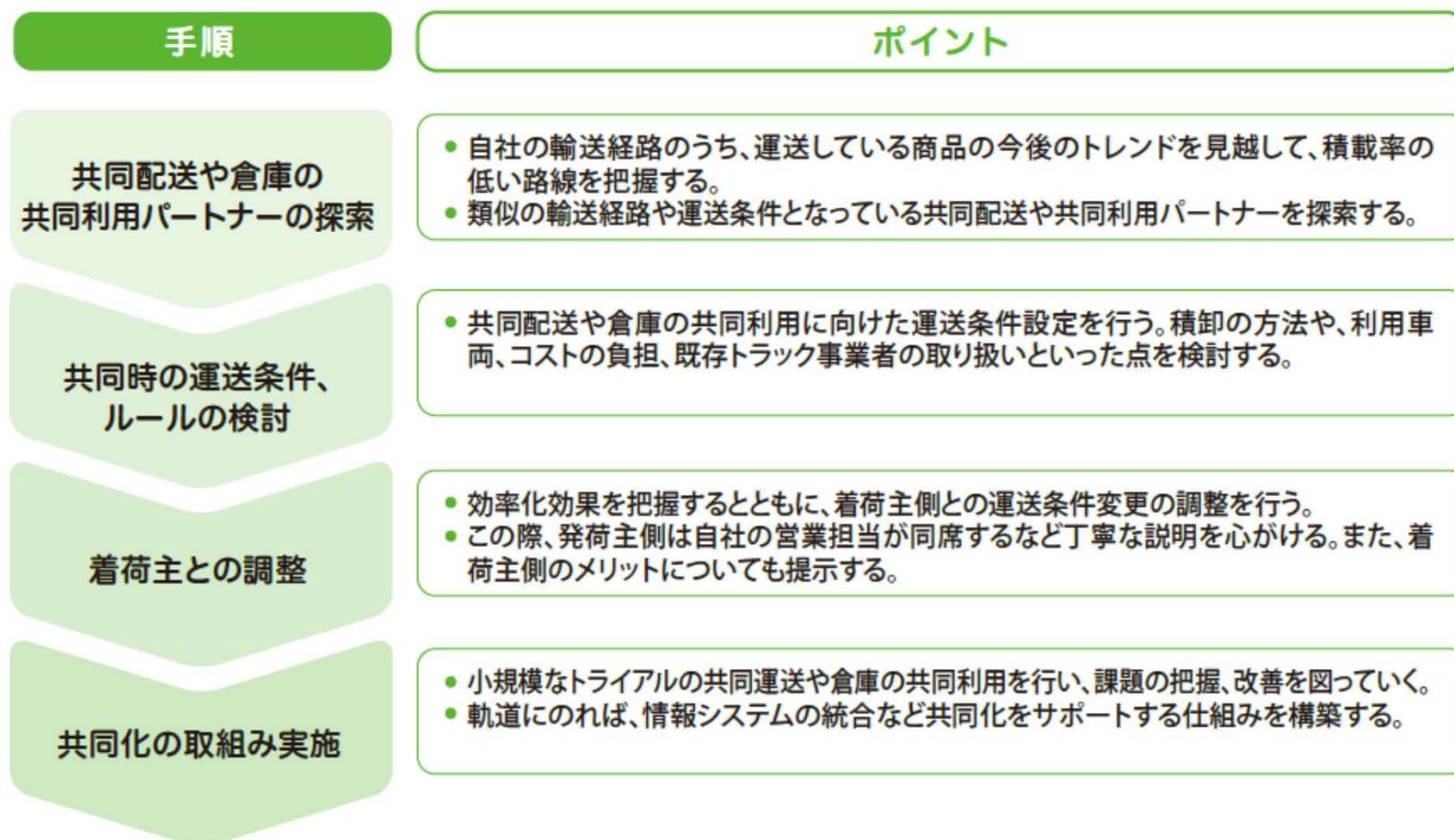
- 帰り荷がない場合に、往復マッチングなどを活用して輸送コストの低減や、実車率（距離あたり）の向上を図る。



4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

積載率の向上：共同輸送の推進、受注条件の見直し 等

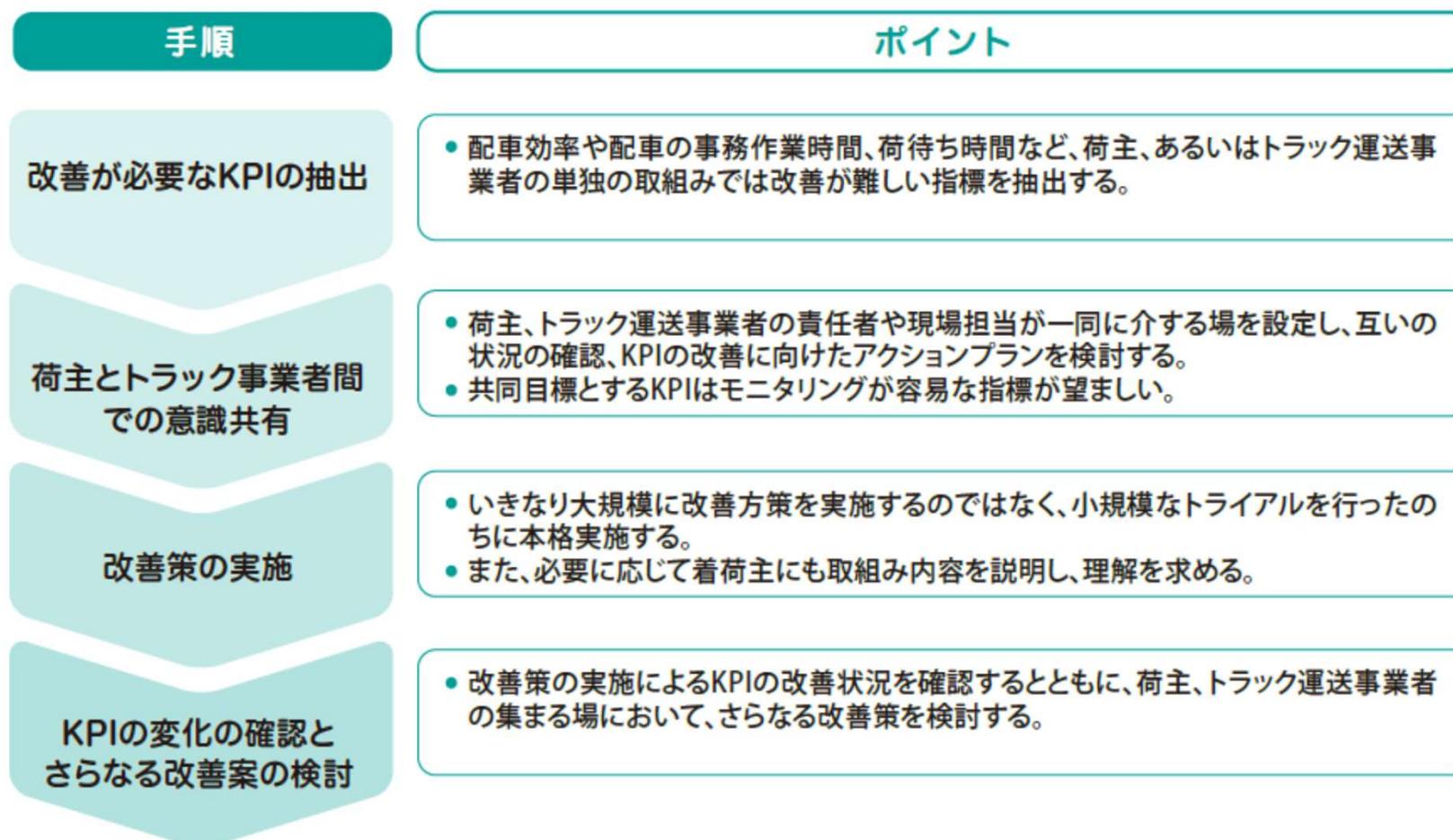
- 多頻度少量の運送ニーズの拡大や人口減少に伴う積載率の低下に対して、複数荷主の共同配送や、物流拠点の共同化、配送先へ納品時間の設定や、発注単位のルール化、商品の積み合わせなどを実施し、空き容量、空き重量の削減による積載率の向上や、多品種少量商品の配送の効率化を図る。



4. 持続的なトラック輸送の実現に向けた今後の方向性

その他：指標（KPI）設定し、モニタリング、PDCAの実施 等

- 荷主とトラック運送事業者の相互の協力が不可欠であり、明確な指標（KPI）を設定し、モニタリングすることで、現状の共有やPDCAの実施し、荷主とトラック運送事業者が運送状況について確認し、改善を図ることで、荷主とトラック運送事業者の認識のずれや、事業の改善に向けた道筋の共有が可能となる。



様々な調査結果やガイドラインを参考にアクションを起こしましょう！

■トラック運送業の生産性向上に向けて

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000031.html

- トラック運送における生産性向上方策に関する手引き
- 原価計算の活用に向けて
- 10業種の業種ごとの調査結果報告書

■標準貨物自動車運送約款等の改正について

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000020.html

■トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000041.html

■トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000011.html

■トラック輸送適正取引推進相談窓口

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html

■「SIPスマート物流サービス」では「物流情報標準ガイドライン」を定義し、現在、Ver.2.0を発行。

<https://www.pari.go.jp/sip/research/standard%202110.html>

A graphic consisting of two curved, swoosh-like shapes. The top swoosh is a gradient from blue to red, and the bottom swoosh is a solid blue. They are positioned behind the main text.

Share the Next Values!

連絡先：t-morikawa@nri.co.jp