

【2024年問題対策】 DXによる集配先の 荷待ち・荷役と傭車管理



目次

はじめに

1. 物流 2024 年問題と物流業界への影響
2. 荷待ち・荷役時間の実態
3. 運行実態把握の課題
4. トラック G メンの活動実績
5. D X による荷待ち・荷役時間・運行業務の可視化
6. 運行業務の可視化ツール「どらたん」のご紹介と
政策パッケージに対応した活用事例

おわりに

はじめに

我が国では、物流の停滞が懸念される「2024 年問題」に直面しています。2023 年 6 月に日本政府の関係閣僚会議にて発表された「物流革新に向けた政策パッケージ」では、「荷主・物流事業者間における物流負荷軽減」のための施策として、運送事業者だけでなく、荷主・元請事業者においても荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握と改善が求められています。今、DX（デジタルトランスフォーメーション）などの活用により自社の輸配送実態を見直し、2024 年問題の対策に取り組む必要があります。

1. 物流 2024 年問題と物流業界への影響

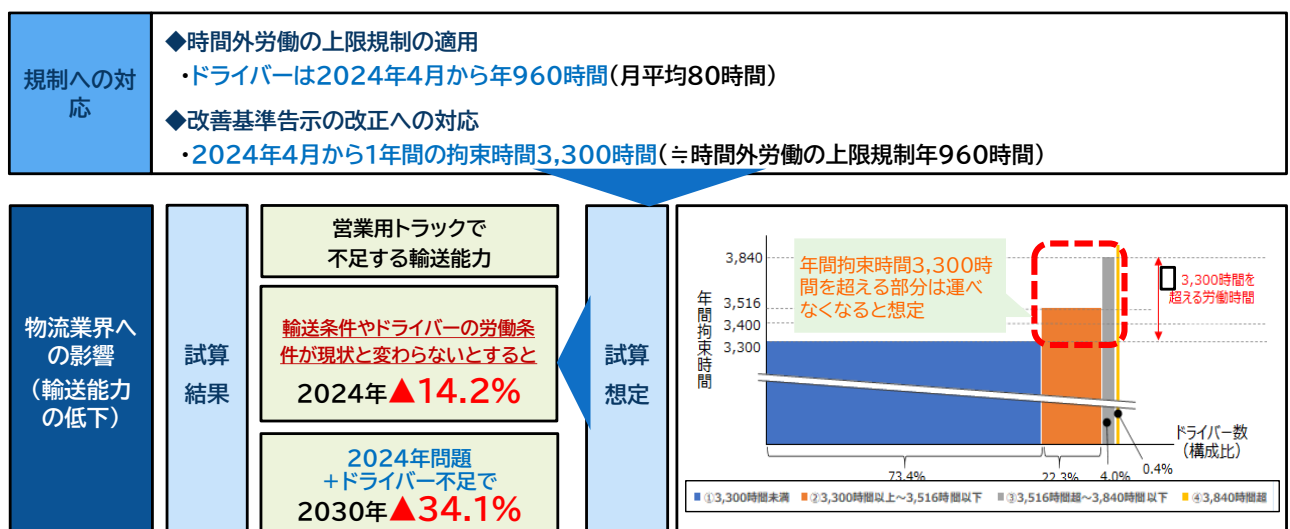
(1) 2024 年問題と物流業界への影響

我が国では、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、物流の停滞が懸念される「2024 年問題」に直面しています。

働き方改革の一環として、労働基準法により時間外労働の上限が規制されましたが、長時間労働の背景に業務の特性や取引慣行の課題があるトラックドライバーの業務等については、時間外労働の上限規制の適用が猶予されていました。しかし、2024 年 4 月に時間外労働の上限が年間 960 時間と定められました。また、これに併せ自動車運転業務従事者を対象とする「改善基準告示」も改正され、同時適用されています。

その影響として、物流の適正化・生産性向上について対策を講じなければ、2024 年度には輸送能力が約 14%不足し、このまま推移すれば 2030 年度には約 34%不足すると推計されています。

図 1. 物流 2024 年問題と物流業界への影響



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）を参考に一部加工

(2) 2024 年問題対策としての政策パッケージ

この 2024 年問題への対策として、日本政府は 2023 年 6 月に、関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を発表し、2023 年 10 月には、「物流革新緊急パッケージ」を公示しました。そこでは「商慣行の見直し」「荷主・消費者の行動変容」「物流の効率化」の 3 本柱を掲げ、13 の具体的な施策が提言されています。この「政策パッケージ」に基づく施策の一環として、「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」も策定され、各業界団体へ自主行動計画への取り組みを促しています。

2024 年問題は、運送事業者だけでなく、荷主・元請事業者等、物流を取り巻く関係者すべてが、ドライバー長時間労働是正に向けた責務を問われているといえるでしょう。

図 2. 物流革新緊急パッケージの概要

1. 物流の効率化	3. 商慣行の見直し
○即効性のある設備投資・物流DXの推進 ○モーダルシフトの推進 ○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 ○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援 ○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・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	○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 ○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 ○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
	2. 荷主・消費者の行動変容
	○宅配の再配達率を半減する緊急的な取組 ○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

出所：内閣官房「物流革新緊急パッケージ（令和 5 年 10 月 6 日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）」を参考に作成

2. 荷待ち・荷役時間の実態

2024 年問題により不足する労働力を補うためには、物流現場の取引環境や労働時間の改善が必要です。

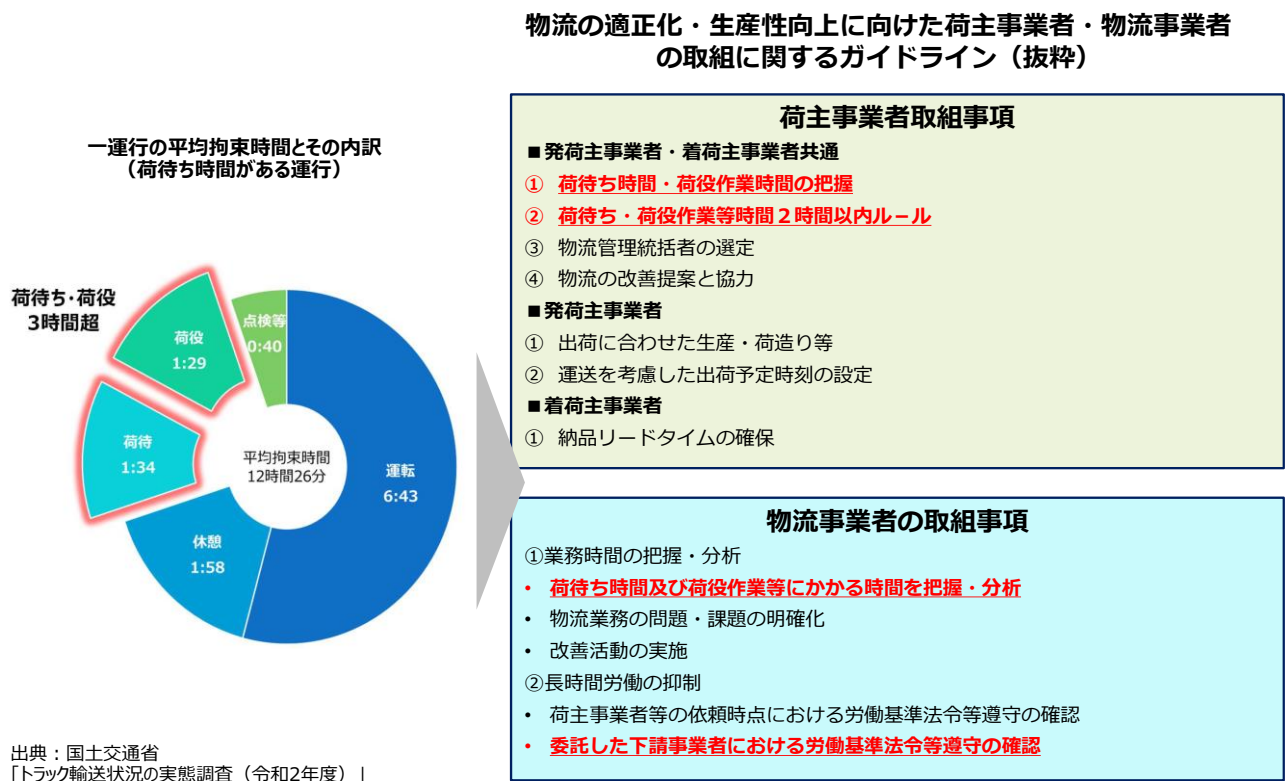
特にドライバーの拘束時間に大きく影響する事項として、荷待ち、荷役、そのほか

に附随作業に係る時間があげられます。しかしながら、これらの問題を解決するためには、運送事業者を始めとする関係者の努力だけでは限界があります。

「政策パッケージ」には、「荷主・物流事業者間における物流負荷軽減」が施策としてあげられ、運送事業者だけでなく荷主・元請事業者においても、荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握と改善が求められています。

トラックドライバーの荷待ち、荷役時間のある場合、1運行あたりの平均拘束時間は約3時間といわれており、「政策パッケージ」に基づく「ガイドライン」では、発荷主に対して、荷待ちや荷役作業等に係る時間を把握した上、これらの時間を2時間以内すること、そして更なる短縮が求められています。

図3. 荷待ち・荷役時間の実態とガイドラインにおける各事業者の取組事項（抜粋）



出所：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」、経済産業省、農林水産省、国土交通省「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」を参考に作成

3. 運行実態把握の課題

荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握と改善に向けては、しかしながら、各事業者の課題があるかと思えます。

例えば、荷主事業者は、荷待ち・荷役時間の課題について、認識はしていたものの詳細な実態までは把握していない。元請の物流事業者は、輸配送の実績管理のみで、実運送事業者（協力会社）の運行実態、荷待ち・荷役時間の管理まではできていない。協力会社は、元請事業者への報告は輸配送の実績報告のみで、荷待ち・荷役時間までは報告できていない。

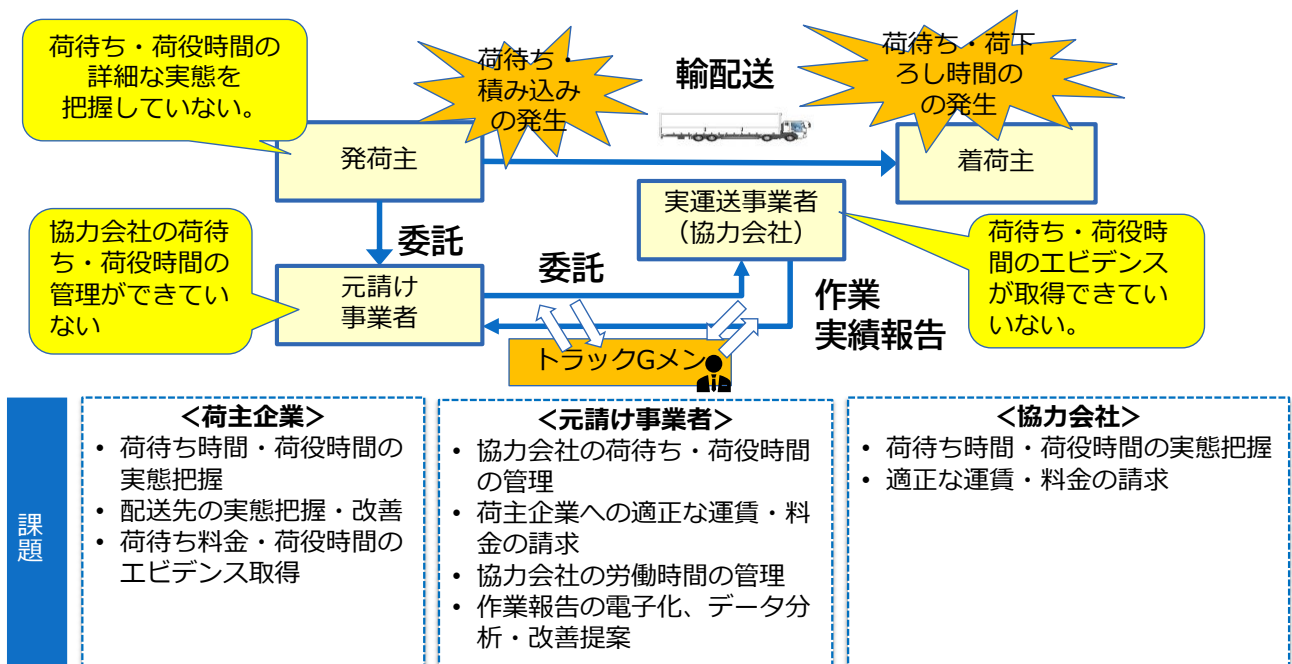
このように、各事業者が運行の実態を把握していない、エビデンスが取得できていないことにより、荷待ち・荷役時間の短縮・改善が進みにくいといったことが想定されます。そしてその原因の一つとして、運行実態を把握する仕組みや手段自体を持ち合わせていないことがあげられます。

一方で、政府は「政策パッケージ」に基づき、荷主や元請事業者への監視体制を強化していくことを目的に、全国に「トラックGメン」を設置しています。

このトラックGメンの活動は既に始まっており、長時間の荷待ちや、契約にない附帯業務、不当な運賃・料金等の有無について監視し、悪質な荷主・元請事業者に対し、「要請」「勧告・公表」を行っています。

事業者としての責務・コンプライアンスが問われており、荷主事業者・物流事業者が主体的に運行業務の実態・改善に向け取り組む必要があります。

図4. 各事業者の関係と課題



4. トラックGメンの活動実績

このトラックGメンの活動実績をみると、トラック事業者への情報収集や、荷主や元請事業者への「働きかけ」「要請」の件数が、昨年から大幅に増加しています。2023年11月と12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、2024年1月に初めて2件の「勧告」を実施したほか、「働きかけ」(47件)、「要請」(164件)による是正指導を実施しています。

違反行為の内訳は、長時間の荷待ちが最も多くなっているようです。

トラックGメンの活動は、「集中監視月間」終了後も、悪質な荷主や元請事業者への監視を徹底するとともに、改善が図られない場合は再度の勧告や社名公表など、必要な法的措置の実施も含め、厳正に対処する方針としているようです。

事業者のコンプライアンスに関わることでもあるので、トラックGメンの監視の目を気にされている事業者も多いのではないのでしょうか。

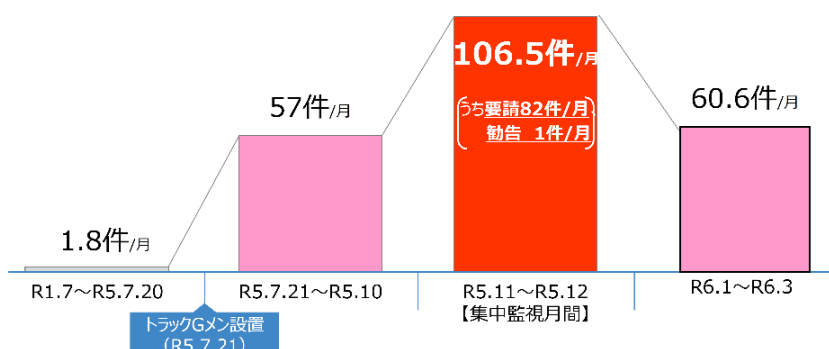
図5. トラックGメンの活動実績

【働きかけ・要請の手順】



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>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
 - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 478件 (荷主310、元請158、その他10)
- ⇒ 計654件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (53%)
- 契約になかった附帯業務 (15%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の要求 (7%)
- 異常気象時の運行指示 (4%)

出所：国土交通省「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」等の資料を抜粋

5. DXによる荷待ち・荷役時間・運行業務の可視化

(1) 荷待ち・荷役時間・運行業務の可視化と改善のステップ

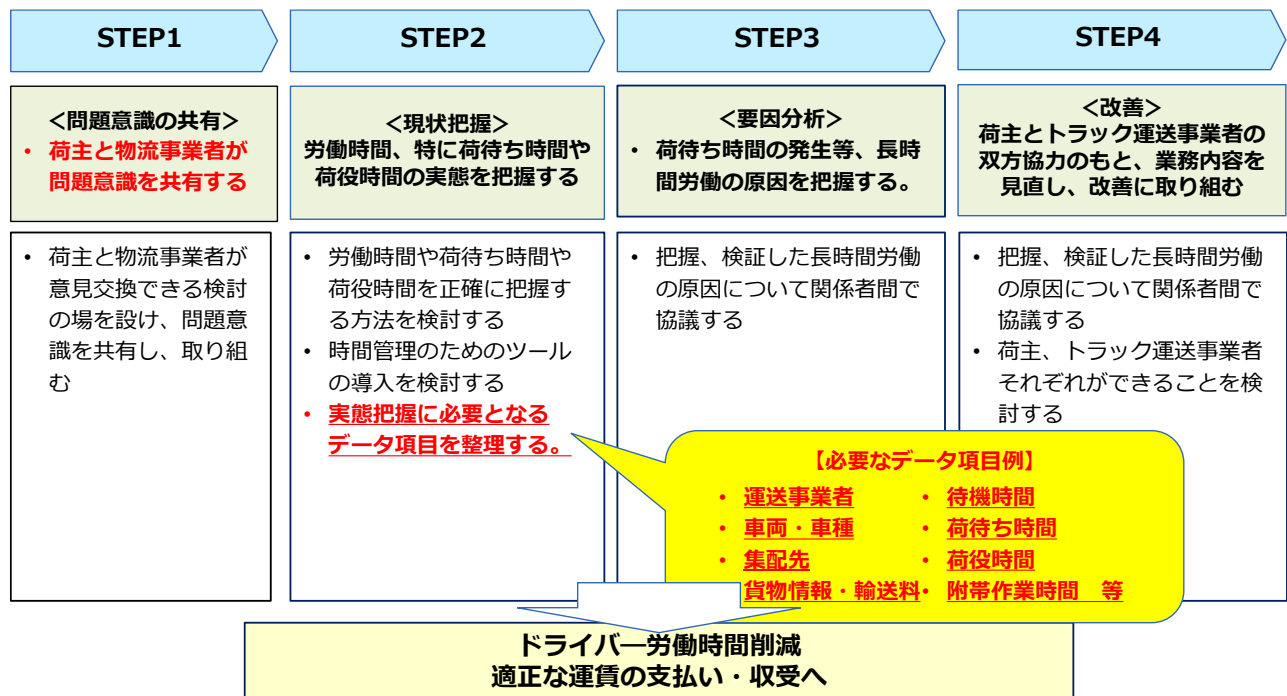
前述の課題を踏まえて、DX による運行業務の可視化の重要性についてお話しします。改善に向けては、必要なステップを含むことが重要です。まずは、荷主と物流事業者間で検討の場を設け、問題意識を共有し、コミュニケーションをとることが不可欠です。

そして、現状把握です。ドライバーの労働条件の改善のためには、実際の労働時間を正確に把握することが必須となります。その方法を検討します。

運行中のデータは、デジタコでもある程度把握できるかと思いますが、荷待ち時間・荷役時間、附帯作業等の詳細な実態に関しては、必要なデータを詳細に把握できるツール等を活用して、データを収集することが有効です。データ取得にあたっては、予め、必要なデータ項目を洗い出しておくことも重要となります。

現状把握の次は、要因を分析し、改善策を検討します。

図6. 荷待ち・荷役時間・運行業務の可視化と改善のステップ



出所：N X 総合研究所 作成

(2) 輸送工程上のボトルネック部分の可視化と改善

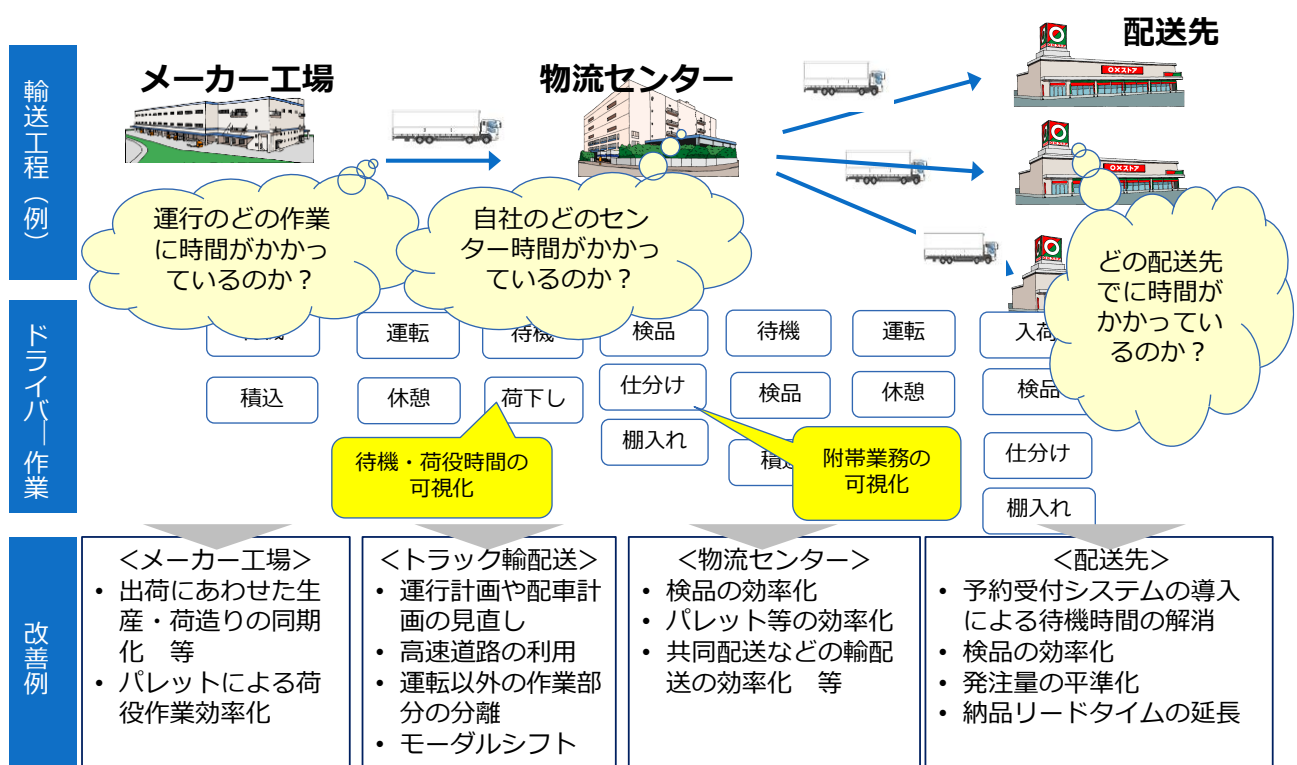
労働時間、荷待ち時間の実態が把握できたら、次にその原因について把握、検証することが大切です。

長時間労働の原因は発側にあるのか、着側にあるのか、それは生産工程に起因する問題なのか、積卸しや、棚入れ・棚出しなどの附帯作業に起因する問題なのか、輸送工程のどの部分がボトルネックとなっているのかをきちんと調べ、その原因を取り除き、改善を進めます。

荷主事業者が担っている部分が原因となり、長時間労働や荷待ち時間等が発生しているのであれば、トラック運送事業者の自助努力だけでこれを改善していくことは困難です。

繰り返しとはなりますが、業務内容の見直し改善にあたっては、荷主とトラック運送事業者が協力し合いながら、取り組んでいく必要があります。

図7. 輸送工程上のボトルネック部分の可視化と改善



出所：N X総合研究所 作成

(3) 荷待ち・荷役時間等の改善と

「適正な取引条件」に向けた形式書面（フォーム）の活用

荷待ち・荷役時間等の改善と、実運送事業者と荷主・元請事業者間における「適正な取引条件」に向けては、荷待ち・荷役時間等の客観的な事実（エビデンス）と改善要望を示すような、適正な運賃・料金交渉を行うための形式書面（フォーム）を関係者間で定めて、取り組みを行うことも一つの方法かと思います。

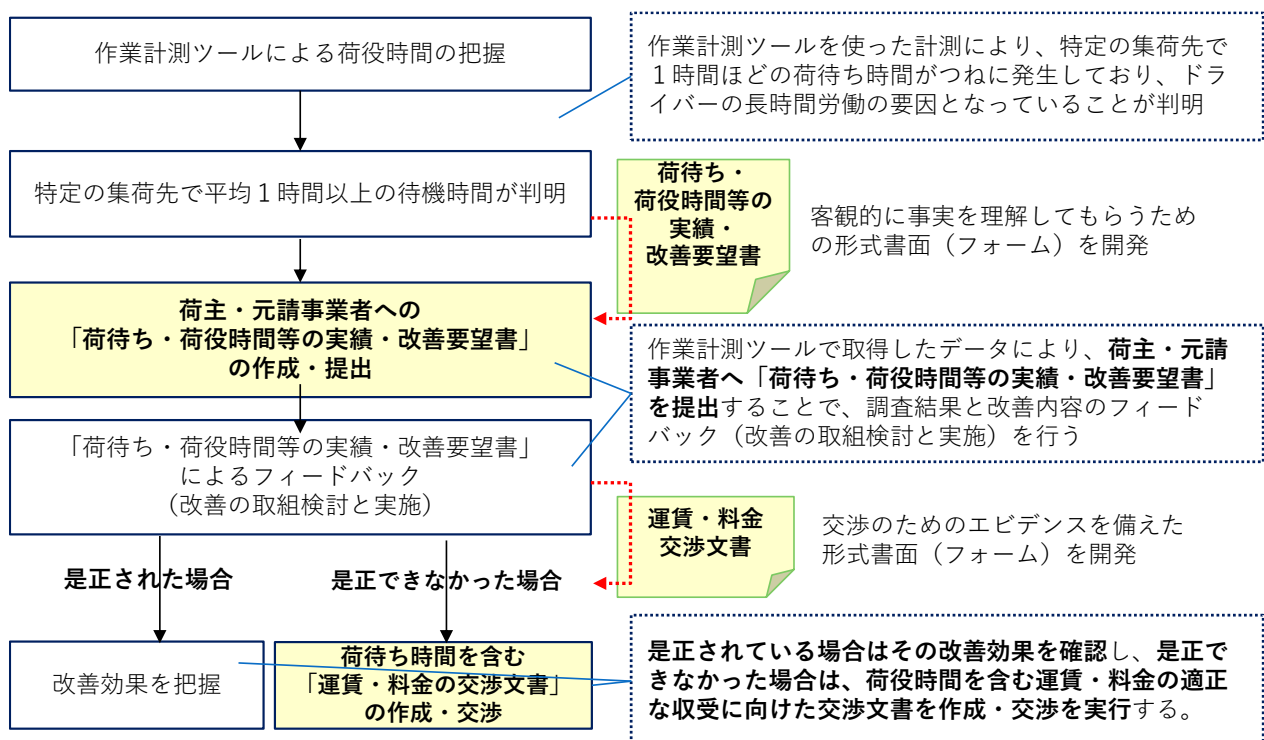
実運送事業者には、作業計測ツールを用いて、集配先別の荷待ち・荷役作業等の時間を計測してもらいます。荷待ち・荷役作業時間のデータを取得し、分析した結果、例えば、特定の集荷先で1時間ほどの荷待ち時間が常に発生していたことが分かったとします。荷主・元請事業者は、実運送事業者から「荷待ち・荷役時間等の実績・改善要望書」を提出してもらいます。荷主・元請事業者は、調査結果と改善内容を確認し、フィードバック（改善の取組検討と実施）を行います。その後、再度計測ツールにて取組結果を検証します。

検証の結果、荷待ち・荷役時間が是正されている場合は、その改善効果を確認し、さらなる改善を行うことや、他の集配先などでも適用するなどを検討します。

是正できなかった場合は、荷役時間を含む運賃・料金の適正な収受に向けた交渉文書を作成します。こちらも形式的な書面を定めて、交渉を行うことが望ましいと思います。

図8. 荷待ち・荷役時間等の改善と

「適正な取引条件」に向けた形式書面（フォーム）の活用例



出所：N X総合研究所 作成

6. 運行業務の可視化ツール「どらたん」のご紹介と

政策パッケージに対応した活用事例

ここからは、先ほどまでお伝えしてきた現状把握のための可視化ツールとして、弊社サービス「どらたん」の活用事例をご紹介します。「どらたん」は、スマホアプリのLINEを使って運行管理ができるツールです。

最近では、特に2024年問題や政策パッケージを受けて、荷主企業や元請の物流事業者から「どらたん」へのお問い合わせが多くなってきています。

図9. LINEを使った運行ツール「どらたん」



普段から利用しているLINEを使い、対話方式で入力するため直観的に操作することが可能

出所：N X 総合研究所 作成

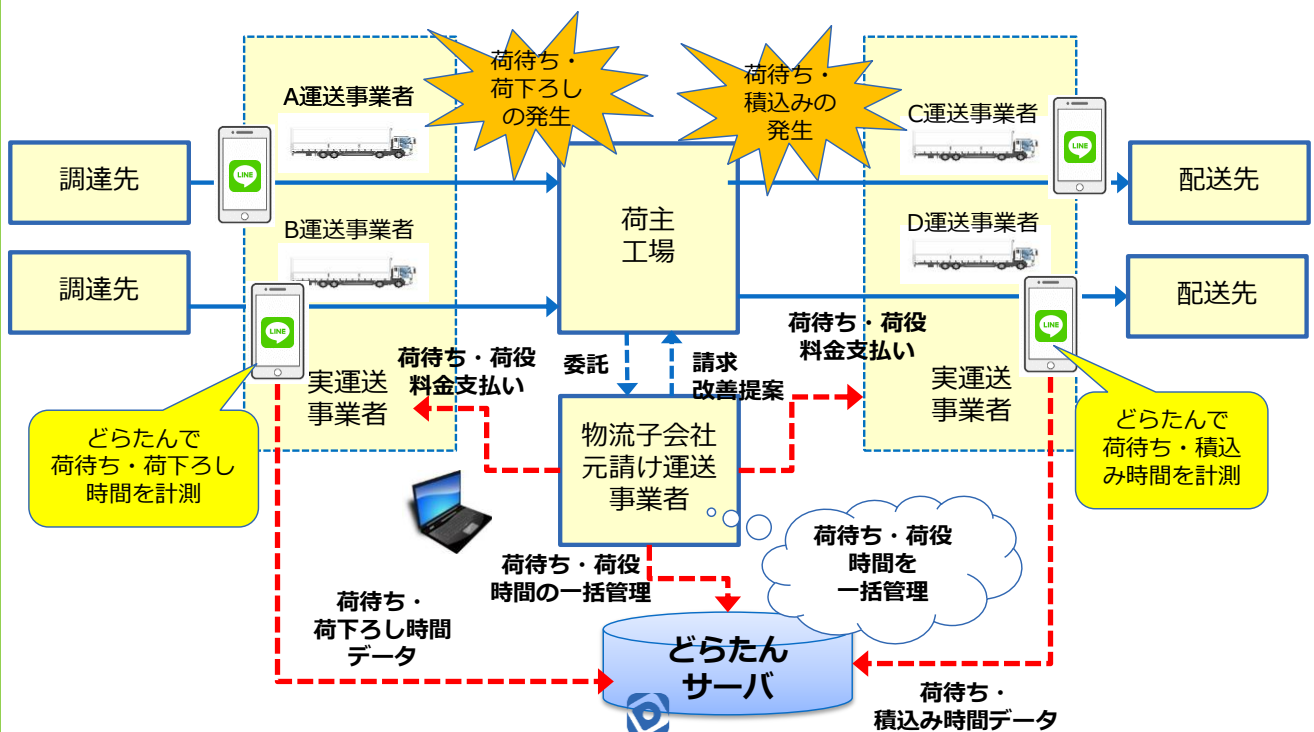
(1) 活用事例① 荷主企業や元請運送事業者が 傭車の荷待ち・荷役時間等の実績を一括管理

これは、政策パッケージに対応した「どらたん」活用事例です。これまでは手書きによる紙日報をなくしたいといった課題があり、運送事業者から「どらたん」の申込みをいただく事例が多かったのですが、政策パッケージを受けて、荷主事業者や元請運送事業者から、荷待ち・荷役時間等の実績を一括管理したいといった問い合わせを受けることが増えています。

荷主事業者または元請運送事業者（物流子会社）が「どらたん」を申込み、傭車（実運送事業者、協力事業者）に対し、「どらたん」による運行実績の記録を依頼し、データの一括管理を行う仕組みです。

例えば、元請事業者が荷主事業者に対し、「どらたん」で取得したデータをエビデンスとして、荷待ち・荷役時間の料金請求や改善要望を行ったり、実運送事業者への料金の支払いをしたりするなど、「どらたん」を活用した一括管理が可能となります。

図 10. 「どらたん」による傭車の荷待ち・荷役時間等の一括管理

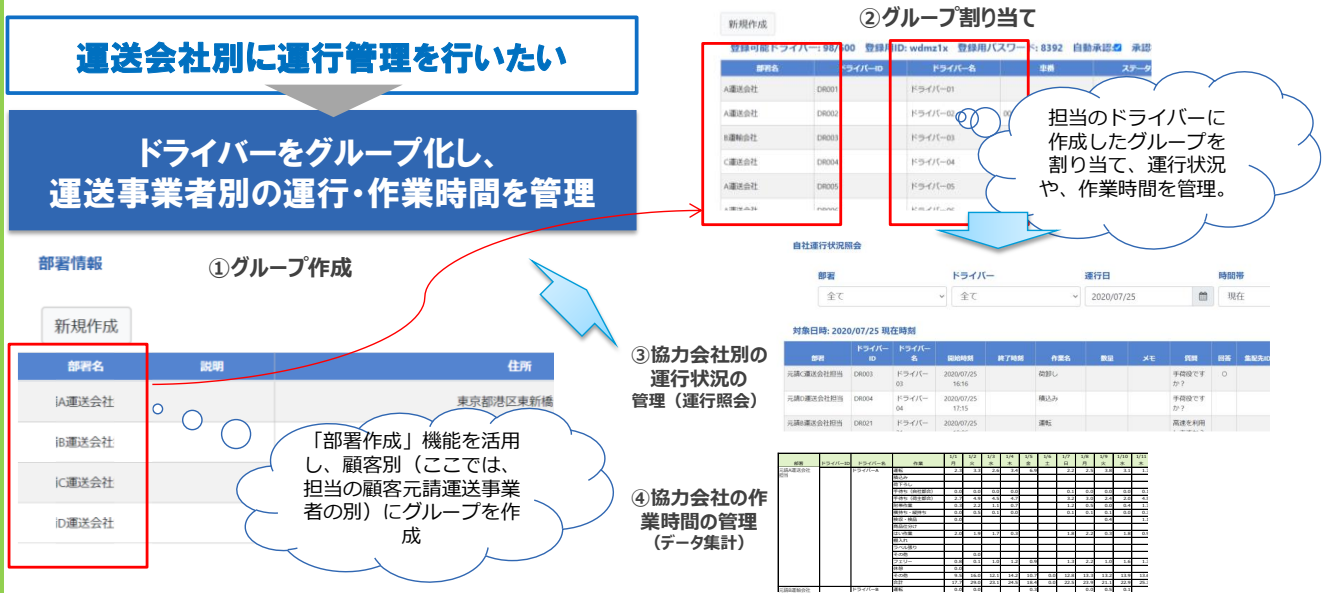


出所：N X総合研究所 作成

(2) 活用事例② (協力会社別の運行管理)

「どらたん」の具体的な機能の活用事例をご紹介します。協力会社別の運行管理を目的として、「どらたん」の「部署」という機能を活用した事例です。協力会社別にグループを作成し、グループごとにドライバーを登録して計測を行うことで、協力会社別の運行状況や作業時間を管理することができます。

図 11. 「どらたん」の「部署」機能の応用 (協力会社別の登録と管理)



出所：N X 総合研究所 作成

(3) 活用事例③ 集配先別の荷待ち時間・積卸し時間の把握

「どらたん」では、WEBの管理画面で集配先をマスタに登録しておくことにより、LINEで位置情報を入力した際、住所から自動判定し、集配先名データを取得することができます。取得したデータを使って、集配先別に荷待ち時間・積卸し時間の集計をすることが可能となります。

ここでは、30分以上を要した作業を確認していますが、これらの取得データを荷待ち・荷役時間の料金請求や改善提案のエビデンスとして活用することができます。

図 12. 「どらたん」による集配先別の荷待ち時間・積卸し時間の把握



図 13. 「どらたん」による集配先別の附帯作業の把握

デジタコでは記録できない附帯作業を詳細に記録したい

デフォルトの作業名を編集し、作業を記録。

配送先を位置情報から自動判定

①作業名の編集
作業情報

②LINEでの計測
⇒位置情報から配送先の名称（事前にマスタに登録しておく）を取得し、そこでの附帯作業を記録



③卸先別の附帯作業の集計

日付	部署名	ドライバーID	ドライバー	集配先ID	集配先名	倉庫	手待ち(待ち時間)
2018/1/1	A運送営業所	Q100001	ドライバーA	112	A社	千葉県市原市×××	0.00
2018/1/1	A運送営業所	Q100003	ドライバーB	34	B社	千葉県市原市×××	0.00
2018/1/1	A運送営業所	Q100015	ドライバーC	567	C社	東京都江東区×××	0.00
2018/1/1	A運送営業所	Q100016	ドライバーD	135	D社	東京都市原市×××	0.00
2018/1/1	A運送営業所	Q100020	ドライバーE	233	E社	千葉県船橋市×××	0.00
2018/1/1	A運送営業所	Q100020	ドライバーF	235	F社	東京都江東区×××	0.00
2018/1/1	A運送営業所	Q100020	ドライバーG	156	G社	東京都市原市×××	0.00
2018/1/2	A運送営業所	Q100001	ドライバーA	567	H社	千葉県市原市×××	0.00
2018/1/2	A運送営業所	Q100001	ドライバーA	568	I社	千葉県市原市×××	0.00

分析ツールで配送先別、ドライバー別等の附帯作業を集計

出所：N X 総合研究所 作成

おわりに

以上、集配先の荷待ち・荷役と備車管理の課題、運行业務の可視化の重要性について解説し、その解決のためのツールとして、「どらたん」のご紹介をさせていただきました。

2024年問題は、荷主事業者・物流事業者の元請としての責務、コンプライアンスが問われており、主導して実態を把握、改善に取り組む必要があるかと思えます。政策パッケージの対応と荷待ち・荷役時間の把握、さらにはドライバーの労働時間改善として、ぜひ一度「どらたん」をお試ください。

どらたんホームページ：<https://www.doratan.jp/>

（この記事は2024年7月1日の情報をもとに書かれました。）

[ろじたんお問合せ先]

株式会社 N X 総合研究所

<https://www.logitan.jp/>

※ろじたんサイトのお問合せフォームよりご連絡ください