

改正物効法のポイントと 荷主・物流事業者の DXツールを活用した対策について



目次

はじめに

1. 改正物効法のポイント
2. DX ツールを活用した対策
（荷待ち・荷役時間の可視化ツール「どらたん」のご紹介）
3. DX ツール（どらたん）を活用した
荷待ち・荷役時間の把握・短縮に向けた取組み事例

おわりに

はじめに

2025 年 4 月に物流関連の 2 つの法律「物資の流通の効率化に関する法律」と「貨物自動車運送事業法」が改正され、そのうちの 1 つの「物資の流通の効率化に関する法律」（以下、改正物効法。新物流効率化法とも呼ばれています）では、すべての荷主企業、物流事業者等が物流効率化のために取組むべき措置について、努力義務が課せられるようになりました。

このお役立ち資料では、改正物効法で荷主・物流事業者のそれぞれに求められるポイントと、その中で主に謳われている荷待ち・荷役時間の短縮に向けた取組みを中心に、DX ツールを活用した今後の対策について解説したいと思います。

1. 改正物効法のポイント

（1）2024 年問題と物流業界への影響

まずは改正物効法の背景からお話しします。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、時間外労働の上限が労働基準法によって規定されました。トラックドライバーの業務等については、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ことから、時間外労働の上限規制の適用が猶予されていましたが、2024 年 4 月に時間外労働の上限が年間 960 時間となりました。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。

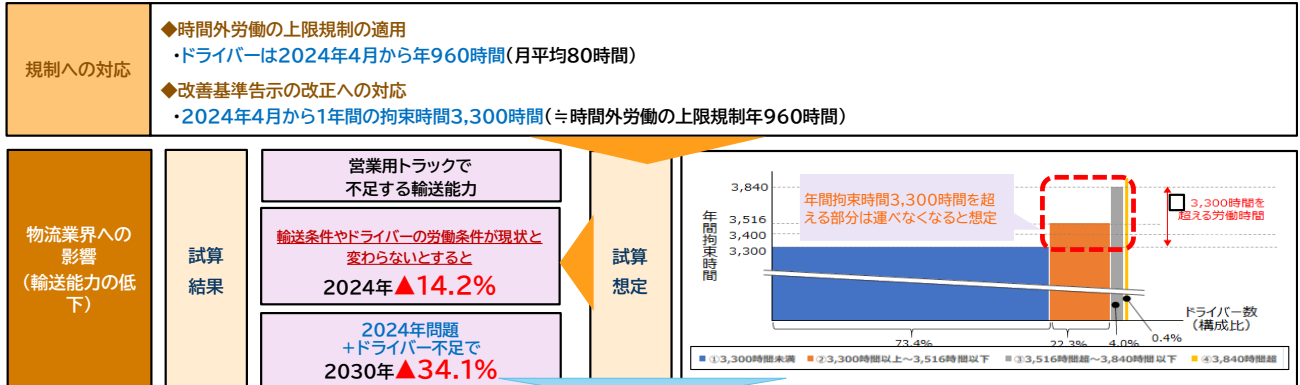
その影響として、物流の適正化・生産性向上について対策を講じずにこのまま推移すれば、2030 年度には輸送能力が約 34%不足すると推計されています。トラック運送可能総時間が減少し、物流と経済に大きなマイナスの影響が懸念されています。何もしなければ、輸送力は不足していく一方となります。

図 1. 物流 2024 年問題と物流業界への影響

2024年問題の影響

自動車運転業務にも時間外労働上限規制が適用

トラック運送可能総時間が減少し、物流と経済に大きなマイナスの影響



「物流の効率化」「商慣行の見直し」「荷主・消費者の行動変容」へ

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（N X 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」が公示されました。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 本柱を掲げて、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、各業界団体に自主行動計画の取組みを促しています。

図 2. 物流革新緊急パッケージの概要

<p>1. 物流の効率化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p>3. 商慣行の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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
<p>2. 荷主・消費者の行動変容</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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N X 総合研究所 作成

(3) 物流関連2法の改正

前述の背景から、物流関連2法（※）の一部が改正され、令和7年4月に施行されました。「物資の流通の効率化に関する法律」については、かつて「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」と呼ばれていた法律を改定して改称したもので、荷主や物流事業者に対し、物流効率化に関する取組みをまとめたものです。一方で「貨物自動車運送事業法」は、トラック運送事業者の事業遂行における取組みを定めたものとなります。

改正物効法は、2024年問題によるドライバー不足の解消に向けて、物流事業者だけでなく、荷主事業者に対しても取組みを求めており、ドライバーの労働環境の改善と、限りあるドライバーの生産性向上を目的としていることが伺える内容となっています。

※物流関連2法：「物資の流通の効率化に関する法律（改正前は「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」）」と「貨物自動車運送事業法」

図3. 物流関連2法の改正ポイント

物流関連2法（※）の一部が改正され、法律案が2024年4月26日に成立、令和7年4月1日施行 ※物資の流通の効率化に関する法律（改正前は「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」）、貨物自動車運送事業法	
主な改正内容	ポイント
<p>1. 物資の流通の効率化に関する法律（改正物効法：新物流効率化法） ⇒ 荷主・物流事業者に対する規制措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ■すべての荷主・貨物自動車運送事業者等は物流効率化へ取り組むこと（努力義務） ■特定事業者は中長期計画の作成、定期報告をすること（義務） ■取組みが著しく不十分であるときは、荷主事業所管大臣が勧告、公表、命令を行うことができる ■特定事業者の荷主は、物流統括管理者を選任すること（義務） ■罰則として、特定事業者が命令に従わなかった場合等、100万円以下の罰金 	<p>物流業界全体を効率化するための取組みを、物流事業者と荷主事業者の双方へ求めている。</p> <p>（例として、パレットを用いた荷役時間の短縮、複数企業が協力して運送する共同配送等）</p>
<p>2. 貨物自動車運送事業法 ⇒ トラック事業者の取引に対する規制措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ■運送契約において、役務内容や対価等（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む）について記載した書面を交付する（義務） ■運送事業者が運送を下請けに出す場合は、運送費用の概算額を把握した上で申し込む、運賃が概算額を下回る場合は、荷主へ交渉を申し出る、2次下請けまでに制限する（努力義務） ■下請けに出す輸送重量が一定規模以上の事業者は、管理規程を作成し、責任者を選任する（義務） ■元請事業者は、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿を作成する（義務） ■その他、軽トラック事業者に対する規制措置 	<p>商習慣として口頭による約束で対価もあいまいなままの契約は注意が必要。</p> <p>下請けは2次までにすることが努力義務になり、協力会社を含めて取引体制を見直しを求めている。</p>

出所：国土交通省 HP を参考に株式会社N X 総合研究所が作成

(4) 荷主・物流事業者に対する規制措置

改正物効法においては、荷主（発荷主・着荷主）と物流事業者に対し、物流効率化のために取組むべき措置が努力義務として課されました。


この取組むべく措置には、国が判断基準を策定しています。国は、この判断基準をもって、各事業者の取組状況に対し、指導・助言、調査・公表を実施するとしています。

また、事業者のうち一定規模以上の事業者（特定事業者）については、中長期計画の作成や定期報告等を義務付けています。中長期計画の実施状況が不十分な場合、

国が勧告・命令を実施されます。

さらに、特定事業者のうち荷主には、物流統括管理者（CLO: Chief Logistics Officer）の選任が義務付けられています。

図4. 荷主・物流事業者に対する規制措置

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置	【流通業務総合効率化法】
<p>○①荷主*1（発荷主・着荷主）、②物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。</p> <p>*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。</p> <p>○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。</p> <p>○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施。</p> <p>○特定事業者のうち荷主には物流統括管理者の選任を義務付け。</p> <p>※法律の名称を変更。</p> <p>※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）</p>	<p>【荷主等が取り組むべき措置の例】 ＜パレットの導入＞</p>  <p>バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業 パレットの利用による荷役時間の短縮</p>

出所：国土交通省資料「物流効率化法について（物流改正法）」

（５）荷主・物流事業者の判断基準のポイント

国は判断基準のポイントとなる、努力義務として物流効率化のために取り組むべき措置として、取組の例を示した判断基準・解説書を今年４月に示しています。

大きく３つの取組、①積載効率の向上、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮があげられており、荷主・物流事業者それぞれ、取り組むべき措置として判断基準を設けています。

図5. 荷主・物流事業者の判断基準のポイント

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

○**すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

<p>① 積載効率の向上等</p> <ul style="list-style-type: none"> 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等  <p>地域における配送の共同化</p>	<p>② 荷待ち時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等 ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う  <p>予約システムで来てもらう時間を整理しよう</p> <p>トラック予約受付システムの導入</p>	<p>③ 荷役等時間の短縮</p> <ul style="list-style-type: none"> パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化 パース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備 フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等  <p>パレットの利用や検品の効率化</p>
--	--	---

物流効率化法における国全体の令和10年度までの目標

①トラックドライバー1人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（1運行の荷待ち時間・荷役等時間を2時間以内、1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を1時間以内にするとする）

②全体の車両で積載効率44%に増加（5割の車両で積載効率50%を実現）

出所：国土交通省資料「物流効率化法について（物流改正法）」

(6) 貨物運送事業者等に係わる判断基準

貨物運送事業者については、輸送網を集約、配送の共同化、実車率の向上、配車・運行計画の最適化、大型車両の導入による貨物の総量の増加などがあげられています。不足するドライバー1人当たり貨物量を増やすために、輸送網の集約や配送の共同化を行い、物量効率化に向けた努力を促しています。

図6. 貨物運送事業者等に係わる判断基準

トラック事業者等の判断基準・解説書の概要

積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、輸送網を集約すること
- 荷主や他のトラック事業者等と協議を実施し、配送の共同化に取り組むこと
- 求貨求車システム等を活用した復荷の確保により、実車率の向上を図ること
- 配車システムの導入等により、配車・運行計画の最適化を行うこと
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、積載することが可能な貨物の総量を増加させること



- ※ このほか、合同会議の取りまとめを踏まえ、
- ・トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主が自ら荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に実際に要したこれらの時間について情報提供すること
 - ・関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること
 - ・荷主が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
 - ・取引先に対して、共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定、標準仕様パレットの活用などの提案を行うこと
- 等にも取り組んでいただきたい。

5

出所：国土交通省資料「物流効率化法について（物流改正法）」

(7) 荷主の判断基準

荷主事業者には、①積載効率の向上、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮があげられています。

荷主事業者には、荷物を発送する側の発荷主と荷物を受け取る着荷主がありますが、この改正物効法では、発荷主だけでなく、着荷主も規制の対象になっていることが大きな特徴です。

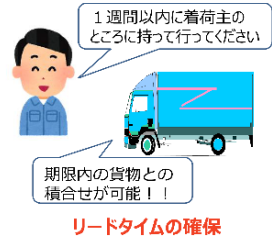
特に、混雑時間を回避した日時指定や、出荷・納品日時の分散による荷待ち時間の短縮、パレット、かご車の導入による荷役等の効率化などは、発荷主と着荷主との連携が重要になってくるでしょう。

図 7. 荷主（発荷主・着荷主）の判断基準

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書の概要

積載効率の向上等

- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達 等）の連携を促進**すること 等



荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないように、**トラック予約受付システム**の導入や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等



荷役等時間の短縮

- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **パース等の荷捌き場**を貨物の量に応じて**適正に確保**し、作業環境を整えること 等



6

出所：国土交通省資料「物流効率化法について（物流改正法）」

（8）特定事業者の指定基準値

前述したように、荷主・物流事業者のうち一定規模以上の事業者には、特定事業者として、中長期計画の作成や定期報告等を義務付けています。

貨物運送事業者は保有車両台数 150 台、荷主事業者は年間の取扱貨物量が 9 万トン以上で、各事業者が発荷主の立場、着荷主の立場があるかと思いますが、それぞれの立場での重量を指すことが重要なポイントです。

定期報告の中には、先ほどご説明した判断基準の遵守状況や、取組に関する状況、荷待ち時間等の状況が含まれていますが、一定の規模の取扱貨物量がある荷主事業者は、発荷主側、着荷主側の両方の立場で荷待ち時間等の状況を把握しなければなりません。

特定事業者については、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施される厳しいものとなっています。

図 8. 特定事業者の指定基準値

特定事業者の指定基準等のポイント ※来年（2026年）4月施行予定

※合同会議取りまとめから抜粋

＜特定事業者の指定基準＞

- 中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる**一定規模以上の事業者（特定事業者）**について、全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者 取扱貨物の重量 9万トン以上 （上位3,200社程度）	特定倉庫業者 貨物の保管量 70万トン以上 （上位70社程度）	特定貨物自動車運送事業者等 保有車両台数 150台以上 （上位790社程度）
--	--	---

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画 ○作成期間 ・ 毎年度提出することを基本 としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出 ○記載内容 （1） 実施する措置 （2）実施する措置の 具体的な内容・目標等 （3） 実施時期 等	定期報告 ○記載内容 （1）事業者の 判断基準の遵守状況 （チェックリスト形式） （2） 判断基準と関連した取組に関する状況 （自由記述） （3） 荷待ち時間等 の状況【荷主等】 ○荷待ち時間等の状況の計測方法 ・取組の実効性の確保を前提として サンプリング等の手法 を許容 ・荷待ち時間等が 一定時間以内の場合には報告省略 が可能 等
---	---

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

出所：国土交通省資料「物流効率化法について（物流改正法）」

（9）物流統括管理者（CLO）について

特定事業者のうち荷主には、さらに物流統括管理者の選定が義務付けられており、事業運営上にも重要な役員クラスの方を選任することになっています。

荷主事業者に対してこのような義務付けは異例なことですが、荷主企業を巻き込んだ取組を重視されているのがわかるかと思います。

役割としては下に載せておりますが、特にトラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化が注目されます。

図 9. 物流統括管理者（CLO）について

＜物流統括管理者（CLO）の業務内容＞ ※CLO：Chief Logistics Officer

- 物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。
- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
 - ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
 - ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
 - ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等

出所：国土交通省資料「物流効率化法について（物流改正法）」

2. DX ツールを活用した対策 (荷待ち・荷役時間の可視化ツール「どらたん」のご紹介)

改正物効法の中で謳われている、荷待ち・荷役時間短縮のための可視化ツールとして、弊社のサービス「どらたん」のご紹介をいたします。

「どらたん」は LINE を使って運行管理ができるツールで、もともとはドライバーの長時間労働是正に役立てていただこうと開発したツールです。

最近では、特に 2024 年問題対策や法改正を受けて、荷主企業や元請の物流事業者からのお問い合わせが多くなってきています。

図 10. LINE を使った運行ツール「どらたん」



出所：N X 総合研究所 作成

(1) 「どらたん」の基本機能

これは、「どらたん」の LINE の基本画面です。「どらたん」の WEB 管理画面で予めドライバーをマスタ登録します。ドライバーは専用の QR コードから「どらたん」を友だち登録し、トーク画面を開くと「どらたん」専用の画面が表示されます。画面上部がみなさんおなじみの LINE の対話画面で、画面下部が「どらたん」専用の作業パネルです。これら进行操作しながら、作業実績を取得します。

例えば、仮にこれから集荷先に到着して、手待ち・積込みが発生したとします。手待ちを計測する場合、A：運行のパネルをタップします。そうすると、運行に関連する作業項目が対話エリアに表示されます。左右にスワイプすると、他の作業を確認することができます。

この中から手待ちを探して、タップします。そうすると、「どらたん」が「手待ちを登録しました」と回答してくれるので、ここから手待ち時間の記録の開始となります。

さらに、手待ちを押した場合、それに付随して「どらたん」が位置情報を聞いてきます。「地図を開く」をタップすると、GPS のマップが開きます。今いる場所を確認して、「この位置を送信」をタップします。これで、手待ちをしている位置情報が記録されます。

集配先に「汐留 LC」と表示されていますが、WEB であらかじめ登録したマスタの情報をもとに、位置情報から自動で推測した集配先の名前で記録されています。これにより、集配先の名前で集計するなどに役立てることができます。

このように、作業と併せて、それに関連する位置情報や、質問、数量やメモ、メータ一値の情報の記録することができます。

普段の LINE を使って、対話方式でかんたんに操作することができること、作業項目や付随する情報を自由にカスタマイズできることが「どらたん」の特徴です。

図 11. 「どらたん」基本機能（作業や位置情報の登録）



出所：N X 総合研究所 作成

（２）活用方法① ～集配先別の荷待ち時間・積み下ろし時間を把握する～

「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で、スマホの LINE で位置情報を入力した際に、住所から自動判定し集配先名データを取得できます。さらに、取得したデータを使って、集配先別に荷待ち時間・積下し時間のデータの集計ができます。

ここでは、30 分以上生じた作業を確認していますが、これらの取得したデータを荷待ち・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・積み下ろし時間の把握



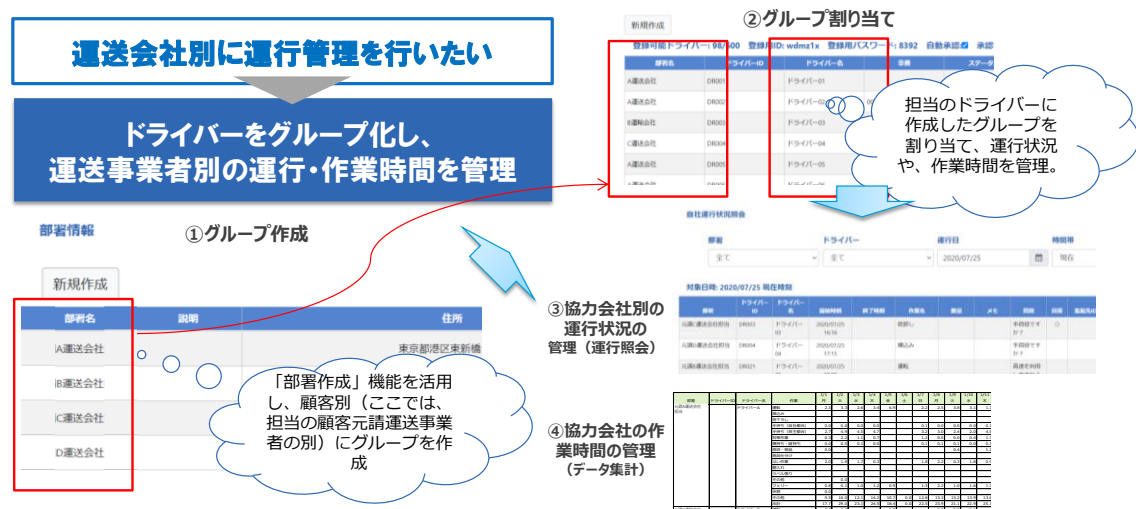
出所：N X 総合研究所 作成

(3) 活用方法② ～複数の委託先の運送事業者の運行を管理する～

「どらたん」の具体的な機能の活用事例をご紹介します。この例では、複数の委託先の運送事業者（協力会社）がある場合の、「どらたん」の「部署」という機能を活用した事例です。

協力会社別のグループを作成、グループ別にドライバーを割り当てて登録し、計測を行うことで、協力会社別のドライバーの運行状況や作業時間を管理することができます。

図 13. 「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

(4) 活用方法③ ～集配先別に詳細な附帯作業を記録する～

ドライバー長時間労働の要因としては、荷待ち・荷役作業時間の他に、附帯作業もあげられます。集配先で、その時どのような附帯作業が生じたのか、どれくらい時間がかかったのか正確に把握できていなかったり、そのために現状も適正な料金を収受できていないままになっていたりといった課題があげられるかと思えます。

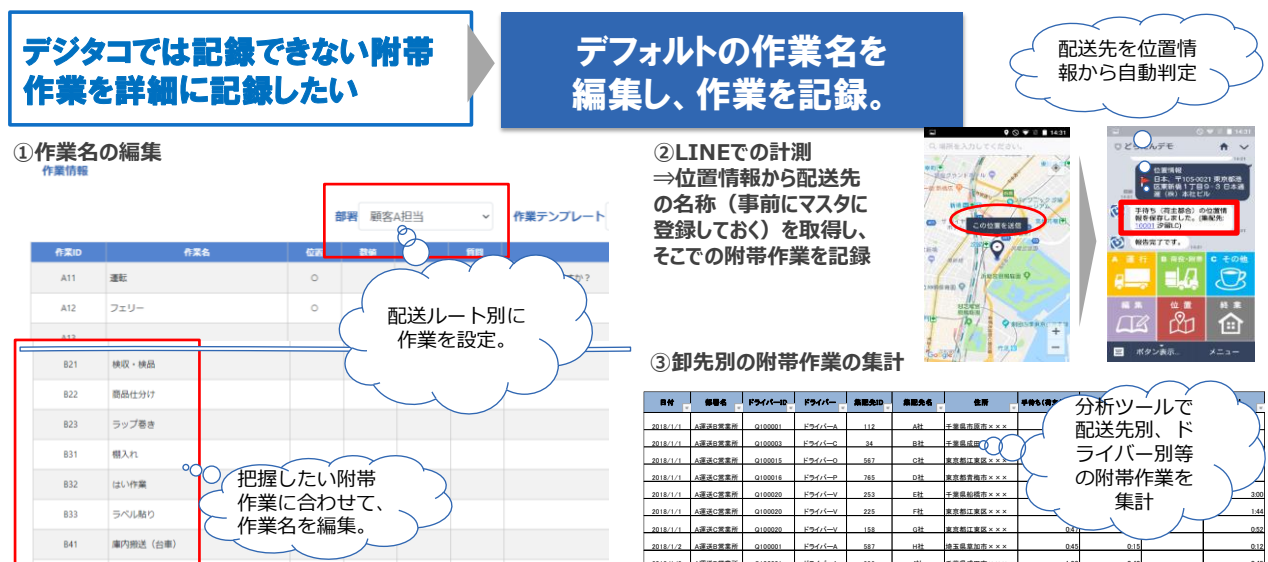
特にデジタコでは詳細な附帯作業の内容まで記録することはできません。そのため、この附帯作業時間を正確に把握することを目的に、「どらたん」を利用するケースも増えてきています。

「どらたん」を活用する場合には、現状生じていると思われる業務や計測したい対象に応じて作業名をカスタマイズし、「商品仕分け」、「棚入れ」、「ラベル張り」、「搬送」などの詳細な附帯作業項目を設定します。

項目にない作業が生じるケースがあれば、「その他附帯作業」という作業項目を作っておき、メモで入力してもらう方法もあります。

下記の事例では、位置情報から配送先を特定し、作業を記録して解決を図っています。計測したデータを使えば、分析ツールで集配先別のドライバー別等の附帯作業を把握することができます。

図 14. 「どらたん」による配送先別の附帯作業の把握



出所：N X 総合研究所 作成

3. DXツール（どらたん）を活用した 荷待ち・荷役時間の把握・短縮に向けた取り組み事例

巷には荷待ち・荷役時間を計測する DX ツールが増えてきておりますが、ここでは当社の DX ツール（どらたん）を活用した、荷待ち・荷役時間の把握・短縮に向けた取り組み事例を中心にご紹介いたします。

これまでは、運送事業者が手書きによる紙日報をなくしたいといった課題があり、「どらたん」を活用する事例が多かったのですが、最近では 2024 年問題の対応へ向けたお問い合わせが増えています。

（1）取り組み事例①

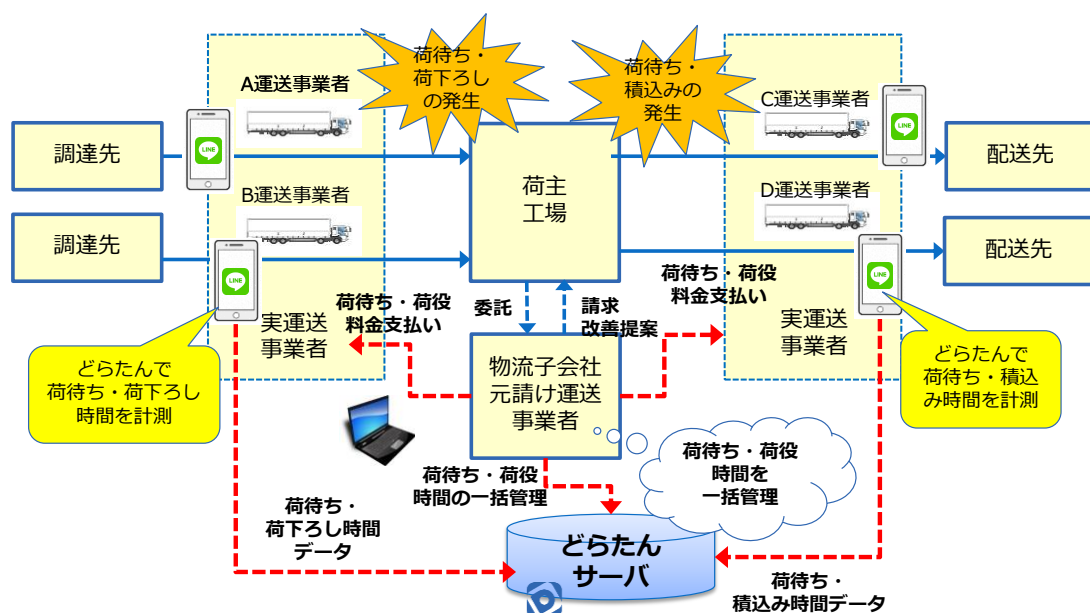
～荷主企業や元請運送事業者が

傭車の荷待ち・荷役時間等の実績を一括管理～

これは、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お願いし、データの一括管理を行う事例です。

ここでは、元請事業者が「どらたん」を活用して一括管理し、「どらたん」で取得したデータをエビデンスとして、荷主事業者に対し荷待ち・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行ったりする仕組みを構築しています。

図 15. 「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) DXツール（どらたん）の利用事例②

～小売り事業者のセンター向け配送センターにおける

荷待ち・荷役時間の取得～

こちらは小売り事業者のセンター向けに配送している物流センターを起点にして、荷待ち・荷役時間の取得を主に「どらたん」で計測している事例です。

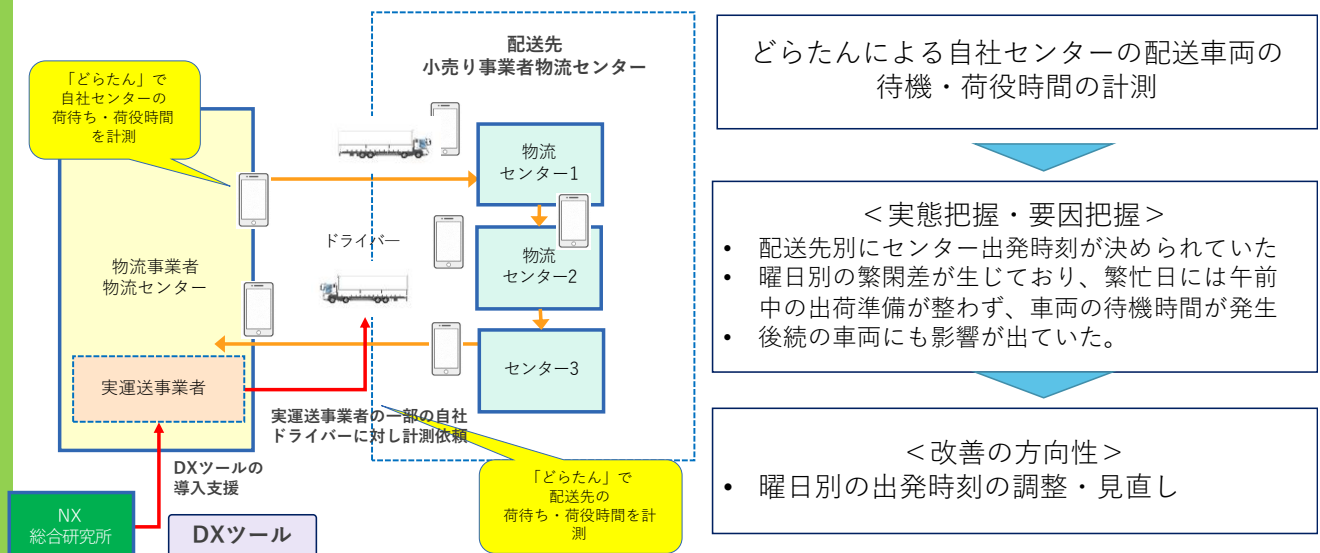
このセンターでは、配送先別にセンターの出発時刻が決められていました。曜日別の繁閑差が生じており、繁忙日には出荷準備が整わず、車両の待機時間が発生し後続の車両にも影響が出ていました。

改善の方向性として、繁忙曜日は朝の出発時刻を後ろ倒しにするなどの調整・見直しをしています。

また、自社のセンターだけでなく、配送先の荷待ち・荷役時間を取得しています。複数の配送先で荷卸しの時間がかかることがドライバーから報告されていました。例えば、荷卸し作業でソーターへの荷卸しの時間が多くかかっているなどです。

「どらたん」により荷卸しの時間を計測、エビデンスとしてのデータを集計し、着荷主側へ改善の要望をすべく、発荷主への相談のもと進めています。

図 16. 「どらたん」による備車の配送センターにおける荷待ち・荷役時間の取得



出所：N X 総合研究所 作成

(3) DXツール（どらたん）の利用事例③

～拠点間輸送における荷待ち・荷役時間の取得～

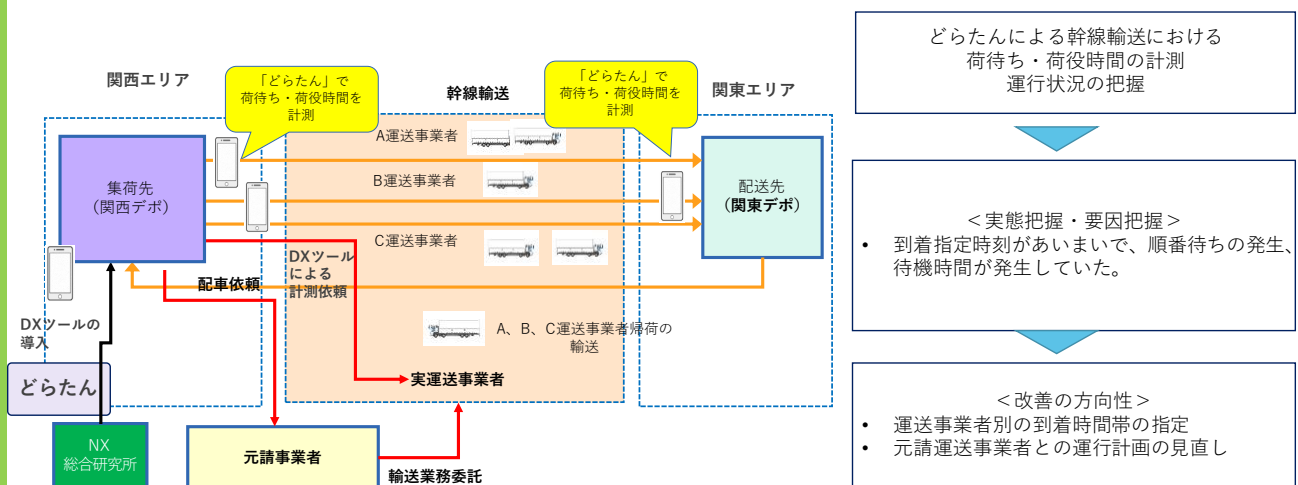
こちらは、荷主企業の関西と関東の拠点間における幹線輸送を対象に、荷待ち・荷役時間の取得を目的として「どらたん」で計測しているものです。

データを取得してみると、翌日配送の便で、関東拠点での待機時間がまれに多くかかっていたことがわかりました。また、卸し先の到着指定時刻が9:00と早いため、関西での出発時刻が遅い場合には、休息期間（9時間）が十分に取れていないことがわかりました。荷主事業者へ着側の到着指定時刻を遅らせてもらう、元請運送事業者と運行計画の見直しをするなどして、改善を進めています。

以上が荷待ち・荷役時間の把握・短縮に向けた取組みとなります。

※「休息期間」は、運転者が業務から完全に解放され、次の勤務に備えるための自由時間のことで、法律上、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとされています。

図 17. 「どらたん」による傭車の配送センターにおける荷待ち・荷役時間の取得



出所：N X 総合研究所 作成

おわりに

以上、改正物効法のポイントから集配先の荷待ち・荷役と傭車管理の課題、運行業務の可視化の重要性についてお伝えし、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、物流事業者だけでなく荷主事業者の責務も問われており、荷主事業者も主導して荷待ち・荷役時間等の実態を把握し、改善に取り組んで行く必要があるかと思います。

「どらたん」は、必要最低限の情報を安価で取得でき、LINE でドライバーの抵抗感少なく、ライトな機能により手軽に利用ができます。改正物効法への対応と荷待ち・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」をお試してください。

どらたんホームページ : <https://www.doratan.jp/>

(この記事は 2025 年 6 月 16 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