

2024年問題は怖くない！
荷待ち時間削減をキチンと交渉しよう！



WG04

運輸業界の人材、働き方改革による
2024年問題への対応

2023.7.7 TDBC Forum 2023



WG04参加メンバー（順不同）

事業者会員 9社

- 株式会社セイリョウライン
- センヨシロジスティクス株式会社
- ダイオーロジスティクス株式会社
- 富山県トラック株式会社
- 日鉄物流株式会社
- 野々市運輸機工株式会社
- 菱木運送株式会社
- 日立建機ロジテック株式会社
- [株式会社ワカスギ](#)

パートナーシップ会員 1社

- 本田技研工業株式会社

[リーダー](#)、[サブリーダー](#)

サポート会員 16社

- ascend株式会社
- 株式会社SL Creations
- 京セラ株式会社
- グローアップ社会保険労務士法人
- 京滋ユアサ電機株式会社
- 株式会社GCAP
- 株式会社商工組合中央金庫
- 株式会社スペース
- 株式会社デンソーソリューション
- 豊田通商株式会社
- 富士通株式会社
- 物流企画サポート株式会社
- [株式会社フルバック](#)
- 保険サービスシステムHD株式会社
- 三井住友海上火災保険株式会社
- モバイルクリエイイト株式会社

WG04の目的と背景

運輸業界の人材、働き方改革による2024年問題への対応

- 収益性の向上やデータに基づく運賃改定交渉を検討する。
- 働き方の多様化に対応した採用と労働環境の改革で乗務員の定着を促進する。

もともとのテーマは

運輸業界の人材不足
への対応



それに加えてさらに



WG04 今年度の方針

2024年問題に

荷待ち時間

の削減／改善で対応する

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



1運行あたり
1時間34分
の荷待ち時間！

出典：トラック輸送状況の実態調査 (R2)

「トラックドライバーの労働条件」
出典：第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
「【資料1】国土交通省提出資料」p.2より
<https://www.mlit.go.jp/commmon/001465689.pdf>



荷待ち時間を短縮・削減できれば…

現状

大型トラックの拘束時間 : **2,532** 時間/年 (全産業比 : + **432**時間/年)

中小型トラックの拘束時間 : **2,484** 時間/年 (全産業比 : + **384**時間/年)

そのうち荷待ち時間 : **1 時間34分**/運行

これを
削減すると…

1時間34分/運行 × 月平均22日の運行 × 12ヶ月 = **413 時間/年**



削減後

大型トラックの拘束時間 : **2,119** 時間/年 (全産業比 : + **19**時間/年)

中小型トラックの拘束時間 : **2,071** 時間/年 (全産業比 : - **29**時間/年)

960 時間/年どころか、一般則の**720 時間/年**も守れることになる！



【参考】荷待ち等時間の削減の効果

- 物流効率化に取り組まなかった場合、2024年度に最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足が起こると試算。
- この輸送能力不足を補うためには、全ての荷待ち時間を56分、又は、全ての荷役時間を36分短縮することが必要。

「物流の2024年問題」の影響により 不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

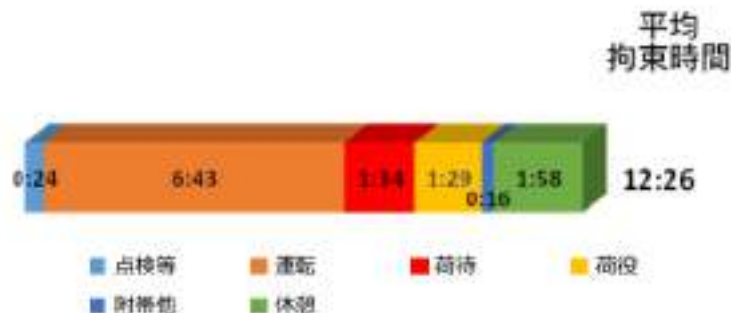
○2024年度

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）
14.2%（4.0億トン）

○2030年度

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）
34.1%（9.4億トン）

1運行の平均拘束時間とその内訳 （荷待ち時間がある運行）



※荷待ち時間がない運行についても、荷役時間（積卸し時間等）は発生する。
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

（参考）輸送能力を1億トン補うには

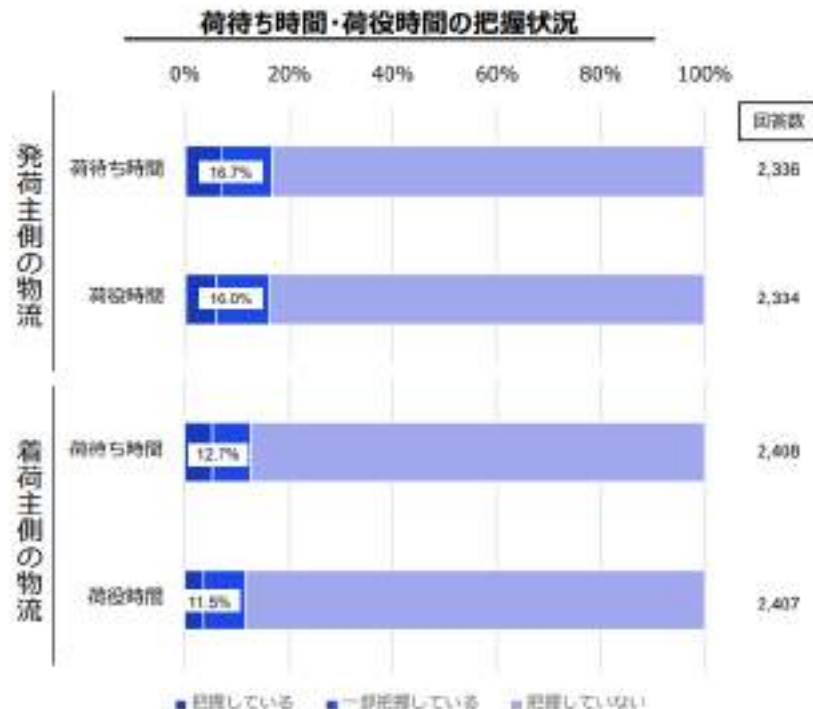
荷待ち時間 \pm 14分短縮 **または** 荷役時間 \pm 9分短縮
(94分→81分) (89分→80分)

出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会（第10回）資料3
 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者が取り組むべき事項（案）p.10より
https://www.meti.go.jp/shinikikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/010_03_00.pdf



【参考】荷主事業者における荷待ち時間・荷役時間の把握状況

- 荷待ち時間・荷役時間については、発着荷主ともに、10～20%の荷主事業者が把握している。



各指標を現在把握できている理由（抜粋）

- 荷待ち時間
 - ・ 入荷予約システムを一部センターで導入しており、受付から接車の時間を待機時間として把握できる。
 - ・ 待機があった場合、運送会社より請求がある。
- 荷役時間
 - ・ 契約上荷役については自社で行うため、ドライバーには委託していない。
 - ・ 必要に応じて、各社より提供してもらっている。

将来的な把握が困難な理由（抜粋）

- ・ 入荷拠点への入退場時刻の記録をお願いしているが、荷待ち時間と荷役時間の区分けは困難である。
- ・ 就業時間外(始業時刻以前の車両到着等)に関しては把握できない。

出典：経済産業省による令和4年度アンケート調査結果

出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会（第10回）資料3
 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者が取り組むべき事項（案）p.10より
https://www.meti.go.jp/shinikikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/010_03_00.pdf

荷主事業者と運送事業者の認識に大きなギャップ



取引労働改善岐阜協 ■ 荷主アンケート

24年問題「知っている」2割

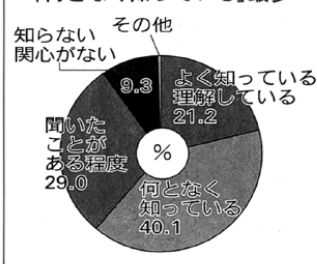
認識に
大きなギャップ
がある！

【岐阜】トラック輸送における取引環境・労働時間改善岐阜地方協議会（土井義夫座長、朝日大学大学院教授）は2月21日の会合で、荷主アンケートの結果を発表した。「2024年問題」について「よく知っている」と答えた企業は2割にとどまっていることが分かった。荷主へのアンケートは岐阜運輸支局と岐阜県トラック協会（山口嘉彦会長）が共同で行い、県内企業1万7千社のうち5千社を無作為に抽出して、調査依頼文書などを送付。22年12月16日～23年1月20日に1447社から有効回答を得た。（星野誠）

24年問題について、「よたのに対し」「相談はなかく知っている」「理解している」と答えた企業は全体21.2%で、「何となく知っている」が40.1%、「聞いたことがある程度」が29.0%、「知らない」「関心がない」は9.3%だった。改善基準告示についても、「よく知っている」との回答は21.5%にとどまった。

また、過去1年間にトラック運送事業者から、運賃の値上げ、荷待ち時間や荷物の受け渡しなど運送条件の変更に関して相談があったか答える設問では、「運賃値上げについて相談があった」が40.2%、「運送条件の見直しについて相談があった」は13.3%だった。

「何となく知っている」最多



「何となく知っている」最多の40.1%は、適正な運賃を確保すべき、利用者側にも負担があるのは致し方ないなど、適正運賃収受に理解を示す意見があった一方で、「型造業もコストアップの価格転嫁ができなくて困っている。トラック事業者に厳しいことを言わないと我々が生き残れない」との声もあった。

土井座長は「今回の荷主アンケートの回答を何に生かしていくかが大事だ」と思う。難しい部分もあるが、当協議会で引き続き話し合っていく」と締めくくった。

物流ニッポン 2023年3月7日号より
「トラック輸送における取引環境・労働時間改善
岐阜地方協議会による荷主へのアンケート」

「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、物流の標準が懸念される「2024年問題」に直面。
- 何れ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変えるための環境整備に向けて、(1) 荷賃行の見直し、(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。

1. 具体的な施策

(1) 荷賃行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流料金の軽減（荷待ち、荷役料等の削減等）に向けた規制措置等の導入^(※)
- ② 納品期間（3分の1ルール、短レードタイム）、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量下請構造の是正に向けた規制措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びFEのための体制強化（トラックGメン（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の健全水準向上等に向けた適正運賃收受・適時転換円滑化等の取組み^(※)
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 図効性のある設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「物流GX」の推進
〔鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の数値改善等〕
- ③ 「物流DX」の推進
〔自動運転、FOV物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フジカレインターネット等〕
- ④ 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送施設）に係る機能強化・土利利用最適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（80km/h）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 特殊車両通行制限に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物車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輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等と連携した取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	： 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	： 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	： 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	： 3.0ポイント
合計：			14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に中長期計画を策定

3. 当面の進め方

2024年初	・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化
2023年末まで	・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等 ・ 再配達率「半減」に向けた対策 ・ 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表 ・ 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表
速やかに実施	・ 2024年における規制措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等
2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ	

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント
 出典：第11回持続可能な物流の実現に向けた検討会
 間改善中央協議会
 「参考資料1」p.3より
https://www.meti.go.jp/sustainable_logistics/pdf/011_s01_00.pdf

「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、ドライバー不足、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。
- 何れ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変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決定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための総組みを、次期通常国会での法制化(*)も含め確実に整備。

(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等の導入(*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組み(*)
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

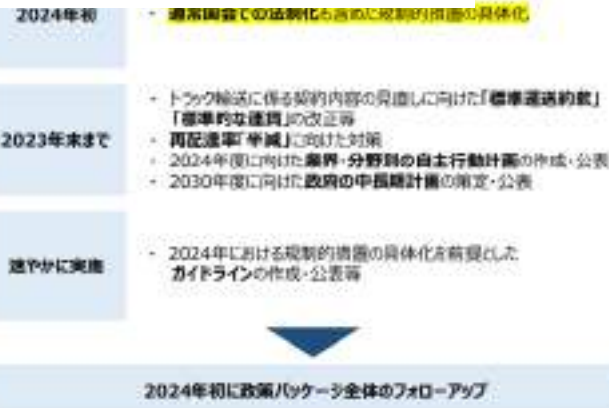
(効果)

- ： 4.5ポイント
- ： 6.3ポイント
- ： 0.5ポイント
- ： 3.0ポイント
- ： 14.3ポイント

- ① 「物流DX」の推進
（自動運転、FI（燃料電池）トラック、自動搬送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フジカレインターネット等）
- ② 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ③ 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送拠点）に係る機能強化・土利活用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ④ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑤ 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
- ⑥ 特殊車両通行規制に関する見直し・利便性向上
- ⑦ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑧ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑨ 地域物流等における共同輸送の促進(*)
- ⑩ 軽トラック事業の適正運賃や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等と連携した取組強化(*)
- ⑪ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進



「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント
出典：第11回持続可能な物流の実現に向けた検討会
間改善中央協議会
「参考資料1」p.3より
https://www.meti.go.jp/sustainable_logistics/pdf/011_s01_00.pdf



荷主事業者・運送事業者に向けたガイドライン

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

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf

荷主事業者がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間 2 時間ルール
- ◆ 物流管理統括者の選定
- ◆ 物流の改善提案と協力 等々

運送事業者がすべきこと

- ◆ 長時間労働の抑制
- ◆ 多重下請構造の是正
- ◆ 運賃適性収受や労働環境改善 等々

双方がすべきこと

双方で話し合いが必要

- ◆ 荷待ち／荷役時間の把握
- ◆ 物流業務の効率化・合理化
- ◆ 運送契約の書面化
- ◆ 運送の対価「運賃」とその他役務等の対価「料金」の別建て契約
- ◆ コスト上昇分の運賃・料金への反映 等々

業種別価格転嫁状況



業種別のランキング（コスト上昇分に対する価格転嫁状況）【コスト要素別】

【労務費】

順位	業種
1位	化学
2位	建設
3位	情報サービス・ソフトウェア
4位	食品製造
5位	石油製品・石炭製品製造
6位	金属
7位	建材・住宅設備
8位	機械製造
9位	広告
10位	卸売
11位	紙・紙加工
12位	放送コンテンツ
13位	電機・情報通信機器
14位	小売
15位	鉱業・採石・砂利採取
16位	電気・ガス・熱供給・水道
17位	繊維
18位	廃棄物処理
19位	不動産・物品賃貸
20位	印刷
21位	飲食サービス
22位	造船
23位	製菓
24位	金融・保険
25位	自動車・自動車部品
26位	通信
27位	トラック運送

【原材料費】

順位	業種
1位	化学
2位	機械製造
3位	金属
4位	自動車・自動車部品
5位	電機・情報通信機器
6位	食品製造
7位	石油製品・石炭製品製造
8位	紙・紙加工
9位	広告
10位	建材・住宅設備
11位	卸売
12位	繊維
13位	飲食サービス
14位	印刷
15位	造船
16位	建設
17位	小売
18位	鉱業・採石・砂利採取
19位	電気・ガス・熱供給・水道
20位	不動産・物品賃貸
21位	金融・保険
22位	製菓
23位	情報サービス・ソフトウェア
24位	廃棄物処理
25位	通信
26位	放送コンテンツ
27位	トラック運送

【エネルギーコスト】

順位	業種
1位	化学
2位	石油製品・石炭製品製造
3位	建設
4位	金属
5位	食品製造
6位	卸売
7位	広告
8位	建材・住宅設備
9位	鉱業・採石・砂利採取
10位	機械製造
11位	紙・紙加工
12位	電機・情報通信機器
13位	繊維
14位	小売
15位	製菓
16位	造船
17位	不動産・物品賃貸
18位	電気・ガス・熱供給・水道
19位	印刷
20位	飲食サービス
21位	廃棄物処理
22位	情報サービス・ソフトウェア
23位	金融・保険
24位	放送コンテンツ
25位	自動車・自動車部品
26位	通信
27位	トラック運送

※サンプル数が50以下の自主行動計画策定業種（航空宇宙、医療）は除く。
 ※業界毎の順位や点数は、各業界に属する発注先企業について、同数の点数を平均し順位付けしたものであり、その業界における代表的企業の評価を指すものではない。
 ※自主行動計画がある業種がマイナスイノベーション業種については着色（約束手形については自主行動計画を策定している「会社」、「卸売」は、未策定業種として扱う）。

（調査対象数：22,017）

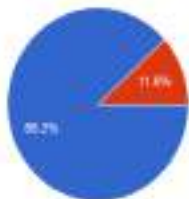
出展：中小企業庁「価格交渉促進月間
 （2022年3月）フォローアップ調査の結果
 について」（令和4年6月22日）p.8より
 URL:

<https://www.meti.go.jp/press/2022/06/20220622002/20220622002-a.pdf>

WG04 運輸業界の人材、働き方改革による2024年問題のその後

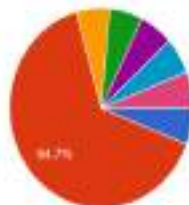
事業者会員への荷待ちに関するアンケート調査

貴社では「荷待ち」が発生していますか？
17件の回答



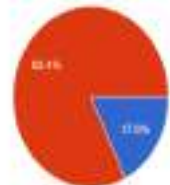
「荷待ち」の発生原因は何でしょうか？
17件の回答

はい
いいえ



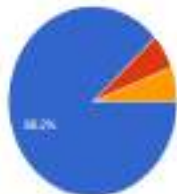
- 目的地に関する情報が不足しているなど
- 自社産品と同土産品のそれぞれのケースがある
- 自社の産品や同土産品の取扱い、取扱い...
- 自社・商品紹介協力

「荷待ち」時刻に対して費用(待機料)を請求していますか？
17件の回答



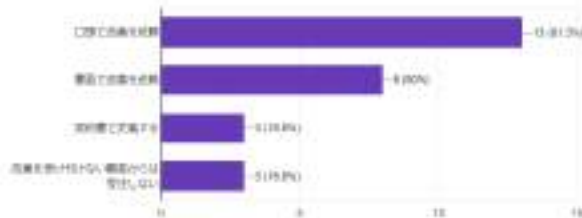
はい
いいえ

「荷待ち」時刻の短縮や費用請求について交渉された経験はありますか？
17件の回答

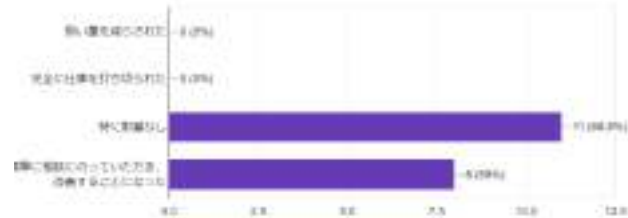


ある
ない
これからのこととする

改善要望の方法を教えてください
16件の回答



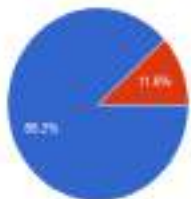
改善策による影響はありましたか？
16件の回答



WG04 運輸業界の人材、働き方改革による2024年問題のその後

事業者会員への荷待ちに関するアンケート調査

貴社では「荷待ち」が発生していますか？
17件の回答



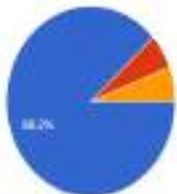
「荷待ち」の発生原因は何でしょうか？
17件の回答



「荷待ち」時刻に対して費用(待機料)を請求していますか？
17件の回答

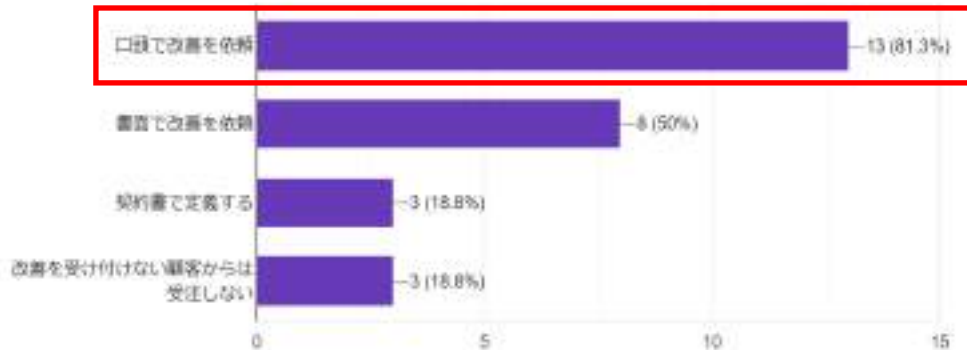


「荷待ち」時刻の超過や費用請求について交渉されましたか？
17件の回答

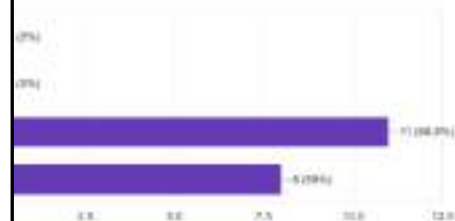


改善要求の方法を教えてください

16件の回答



対応しましたか？





荷主事業者・運送事業者に向けたガイドライン

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

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf

荷主事業者がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間 2 時間ルール
- ◆ 物流管理統括者の選定
- ◆ 物流の改善提案と協力 等々

運送事業者がすべきこと

- ◆ 長時間労働の抑制
- ◆ 多重下請構造の是正
- ◆ 運賃適性収受や労働環境改善 等々

双方がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間の把握
 - ◆ 物流業務の効率化・合理化
 - ◆ 運送契約の書面化
 - ◆ 運送の対価「運賃」とその他役務等の対価「料金」の別建て契約
 - ◆ コスト上昇分の運賃・料金への反映
- 等々



菱木運送様の「乗務員時計」を用いた事例

荷主及び待機場所別、待機詳細

荷主 ○○○○ 待機場所 ○○物流センター 営業開始時刻 8:00 (集計期間 6/1~6/15)

日付	車番/ 運転者	指定時刻	待機開始 時刻	待機終了 時刻	自己都合 待機時間	荷主都合 待機時間	作業時間 荷積/荷卸
1	1889/ 久本	なし	8:55	11:23	—	2:28	1:00
	8848/林	なし	9:32	11:45	—	2:13	0:55
3	80/浅見	なし	8:20	10:58	—	2:38	1:05
	10/吉田	なし	9:45	12:27	—	2:42	0:58
	8740/ 花島	なし	10:10	13:29	—	3:19	0:45
7	18/橋岡	なし	8:36	10:33	—	1:57	1:10
8	33/高山	なし	9:28	11:49	—	2:21	1:02
	20/牛坂	なし	10:05	14:25	—	4:20	0:49
10	1889/ 久本	なし	9:45	11:16	—	1:31	0:50
	502/録田	なし	11:32	14:23	—	2:51	1:03
11	880/菊谷	なし	5:30	10:00	2:30	2:00	1:00
12	88/三浦	10:00	9:00	11:00	1:00	1:00	1:00
合計					3:30	29:20	11:37

荷主都合待機合計時間 29:20時間 待機件数 12件 平均待機時間 2:44時間

ポイント

待機料の請求及び待機改善に向けて、荷主へのアプローチに使用できます。

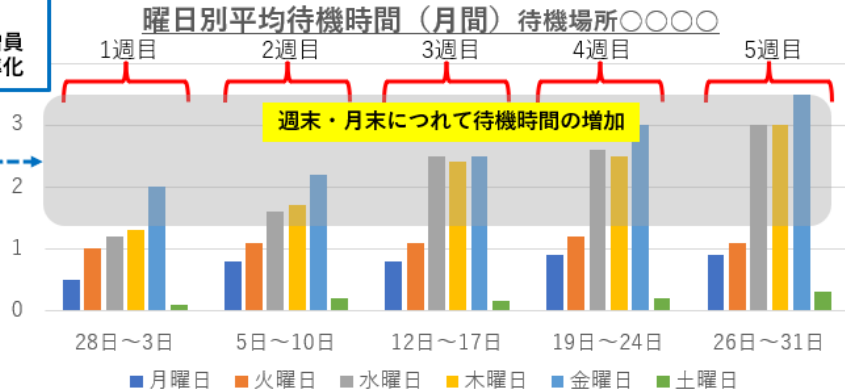
菱木運送様の「乗務員時計」を用いた事例



待機分析（傾向と対策）

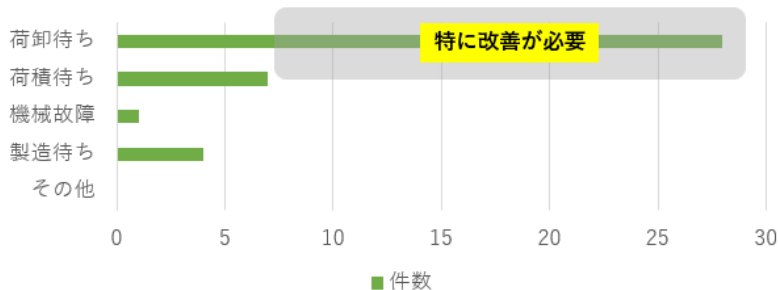
改善案

週末・月末に
フォークマンの増員
または物量の平準化



* 自社理由での待機を含まない

待機理由と件数 待機場所 ○○○○



ポイント

待機の傾向から具体的な改善案を
荷主様にお伝えする事が出来ます。



荷主事業者・運送事業者に向けたガイドライン

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

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf

荷主事業者がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間 2 時間ルール
- ◆ 物流管理統括者の選定
- ◆ 物流の改善提案と協力 等々

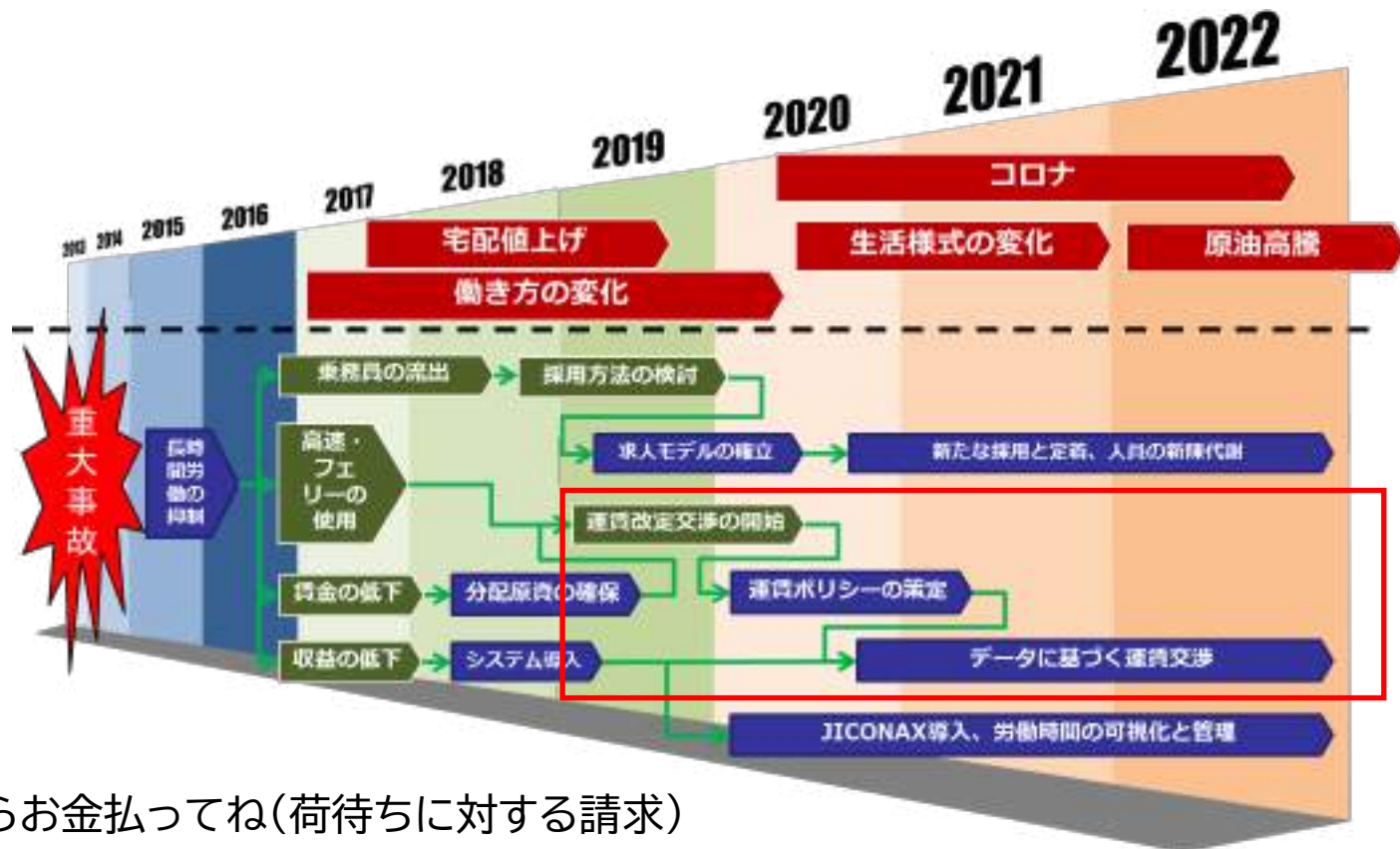
運送事業者がすべきこと

- ◆ 長時間労働の抑制
- ◆ 多重下請構造の是正
- ◆ 運賃適性収受や労働環境改善 等々

双方がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間の把握
- ◆ 物流業務の効率化・合理化
- ◆ 運送契約の書面化
- ◆ 運送の対価「運賃」とその他役務等の対価「料金」の別建て契約
- ◆ コスト上昇分の運賃・料金への反映 等々

ワカスギ様の「運賃と荷待ち料金の別建て」の事例



- ・待たせるならお金払ってね(荷待ちに対する請求)
- ・払いたくないなら待たせないでね(荷待ちに対する抑止)



荷主事業者・運送事業者に向けたガイドライン

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

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_s02_00.pdf

荷主事業者がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間 2 時間ルール
- ◆ 物流管理統括者の選定
- ◆ 物流の改善提案と協力 等々

運送事業者がすべきこと

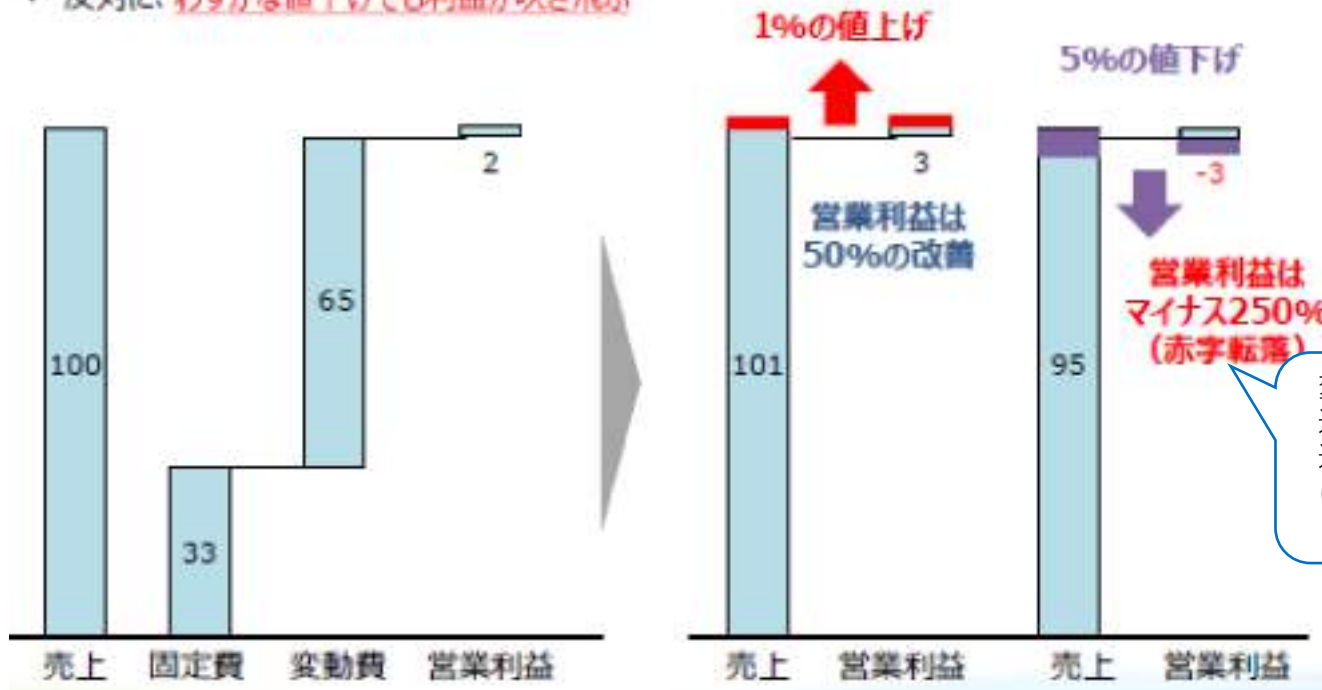
- ◆ 長時間労働の抑制
- ◆ 多重下請構造の是正
- ◆ 運賃適性収受や労働環境改善 等々

双方がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間の把握
- ◆ 物流業務の効率化・合理化
- ◆ 運送契約の書面化
- ◆ 運送の対価「運賃」とその他役務等の対価「料金」の別建て契約
- ◆ コスト上昇分の運賃・料金への反映 等々

今回は除外。WG04として引き続き

- ✓ 平均的な日本企業にとって、1%の値上げでも効果は絶大
- ✓ 反対に、わずかな値下げでも利益が吹き飛ぶ



変動費アップとか、
運賃引き下げとか、
運送事業者にとっては
とんでもないこと
なんですー



WG04参加メンバー（順不同）

いろんなメンバーがいるので、みんなで考えていきたいと思います

事業者会員 9社

- 株式会社セイリョウライン
- センヨシロジスティクス株式会社
- ダイオーロジスティクス株式会社
- 富山県トラック株式会社
- 日鉄物流株式会社
- 野々市運輸機工株式会社
- 菱木運送株式会社
- 日立建機ロジテック株式会社
- 株式会社ワカスギ

パートナーシップ会員 1社

- 本田技研工業株式会社

荷主、元請け、法律、保険、IT etc.
さまざまな視点からみんなで
一緒に考えていきたい

サポート会員 16社

- ascend株式会社
- 株式会社SL Creations
- 京セラ株式会社
- グローアップ社会保険労務士法人
- 京滋ユアサ電機株式会社
- 株式会社GCAP
- 株式会社商工組合中央金庫
- 株式会社スペース
- 株式会社デンソーソリューション
- 豊田通商株式会社
- 富士通株式会社
- 物流企画サポート株式会社
- 株式会社フルバック
- 保険サービスシステムHD株式会社
- 三井住友海上火災保険株式会社
- モバイルクリエイイト株式会社

まとめ ～ これからは… ～



- 荷主企業と運送事業者が協力して解決策を見つける
 - 双方のニーズや制約を理解して効果的な物流システム構築
 - 情報やリソースの共有
 - 業界全体の効率性や競争力の向上
- 運送事業者は荷主企業に対して輸送力だけを提供するのではなく、今まで培った知見を活かし、荷主企業とともにこの2024年問題を乗り越えていく必要がある

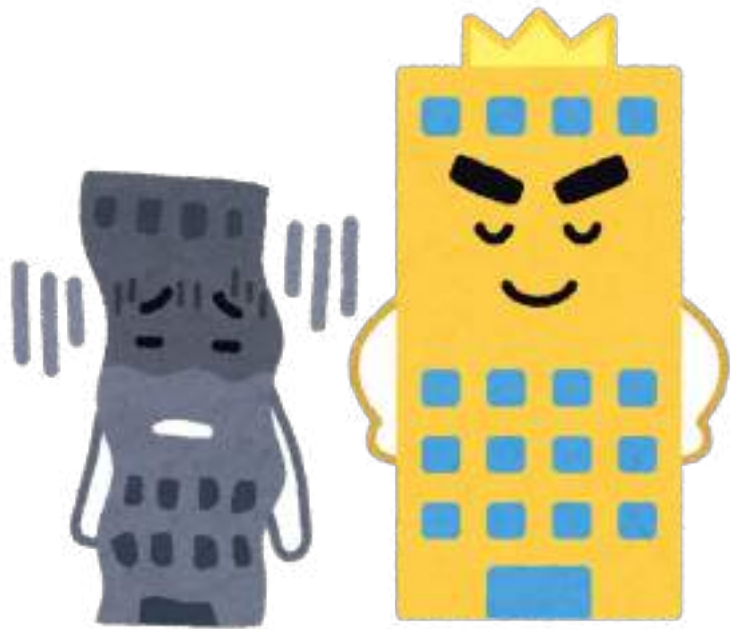


～ 運輸事業者の課題をともに解決 ～

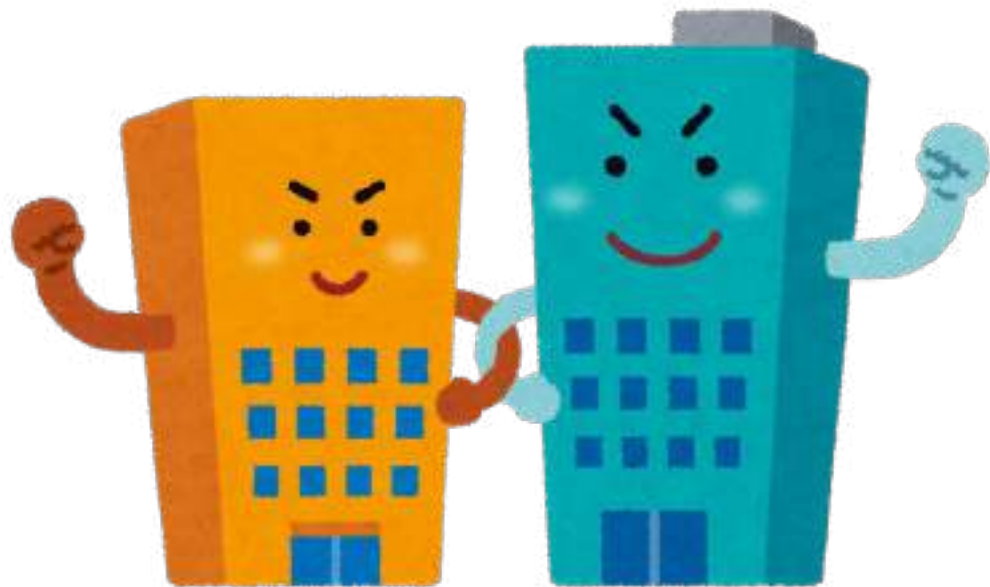


～ 運輸事業者に関わる
すべての事業者の
課題をともに解決 ～

これからは運送事業者と荷主事業者の協力体制が必要



これまでの体制



これからの体制



荷主事業者と運送事業者とでガイドラインに沿った実証実験をしたいです。

荷主事業者がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間 2 時間ルール
- ◆ 物流管理統括者の選定
- ◆ 物流の改善提案と協力 等々

運送事業者がすべきこと

- ◆ 長時間労働の抑制
- ◆ 多重下請構造の是正
- ◆ 運賃適性収受や労働環境改善 等々

双方がすべきこと

- ◆ 荷待ち／荷役時間の把握
- ◆ 物流業務の効率化・合理化
- ◆ 運送契約の書面化
- ◆ 運送の対価「運賃」とその他役務等の対価「料金」の別建て契約
- ◆ コスト上昇分の運賃・料金への反映

等々

運輸事業者の課題をともに解決、共創による業界の発展へ

実証実験へのご協力・WG04へのご参加、お待ちしております。

ご清聴ありがとうございました。



- 一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会
- <https://unyu.co/>
- unyu.co@wingarc.com
- 03-5962-7370