

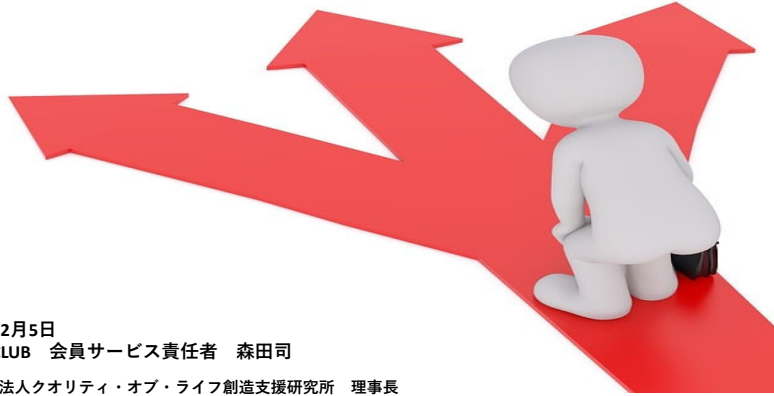
解説

60分講演

群馬県トラック協会会員様向け

# 物流業界の持続可能化

～2024年問題を乗り越え2030年も物流事業を営んでいるために～



2023年12月5日  
SCT1%CLUB 会員サービス責任者 森田司  
一般社団法人クオリティ・オブ・ライフ創造支援研究所 理事長

## 概要



- ✓ 20年後（2043年）も物流事業を営む為に必須の●●
- ✓ 2024年に業務停止等にならない為に必須の5つの遵守
- ✓ 中小企業が継続的な法令遵守と労務向上を実現できる●●の活用

## 20年後も物流事業を営む為に必須の●●



- 法令遵守
- 人材
- パートナーシップ

一般財団法人  
物流デジタルプラットフォーム創造支援研究所

20年後も物流事業を営む為に必須の●●  
パートナーシップ

- 下請企業  
委託された契約内容を履行する役割
- パートナー企業  
荷主等と経営理念や事業計画を共有、理解し合い、  
その実現の為に取り組み合い、双方の利益を生み出す関係  
※ONE TEAM／相互理解／GIVE&GIVE／中長期視点  
※PQCDSME

経産省「パートナーシップ構築宣言」



脱、下請け！

一般財団法人  
物流デジタルプラットフォーム創造支援研究所



2023年10月6日 物流革新緊急パッケージ

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



○ 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

3. 商慣行の見直し

- 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（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
- 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（年内に実現予定）
- 適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

4

2023年6月2日ガイドライン = 2024年物流新法

**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**

2023年6月 経済産業省 農林水産省 国土交通省

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

**1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項**

**① 取組が必須な事項**

**■ 輸送業務の効率化・有償化**

**① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の短縮**

荷主事業者は、発荷主事業者としての役割、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・卸作業等）にかかる時間を把握する。

荷待ち時間とは、輸送又は配達を行った地点（集荷地等）における到着時刻から出発時刻までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）及び休憩に係る時間を控除した時間（待機時間）を指す。

※ 附帯業務とは、品代金の取立て、荷役命の立替え、貨物の発着、仕分、保管、検収及び検品、積荷戻し及び積荷戻り、搬入れ、ラベル貼り、いり作業その他の運送事業に附帯する一定の時間、技能、機具等を必要とする業務をいう。

**② 荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール**

荷主事業者は、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ない。

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計す時間以内とする。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、あるいは既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める（※）。

また、荷主事業者は、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、必要な配慮をしなければならない。

※ トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計される<sup>1</sup>。これを各荷主事業者の取組によって1時間以上短縮することを基本的な考え方とする。

**③ 物流事業者の適正化**

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実態を把握管理する者（役員等）を選任する。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・調整を行う。

**④ 物流の改善推進と協力**

発荷主事業者・着荷主事業者の両取組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、改善する。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する。

**標準契約の適正化**

⑤ 運送契約の標準化

運送契約は書面又はメール等の適切な方法を原則とする<sup>1,2</sup>。

**⑥ 荷役作業等に係る対価**

荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。

また、自ら運送契約を行わない荷主事業者においても、取引先から運送契約において定められた荷役作業等を依頼し、当該荷役作業が運送契約にないものであった場合も、着・発荷主事業者間で料金を支払う者を明確化し、当該着から取引先又は物流事業者に対して別途対価を支払う。

**⑦ 運賃と料金の明確な契約**

運送契約を締結する場合には、運賃の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を明確に契約することを原則としなければならない<sup>3</sup>。

2に基つき、国土交通大臣による働きかけ、審議、報告・公表の対象となる。なお、運賃引下げ行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な削減等」等があげられる。

1 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

2 多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（積込・積卸や荷役時間等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合は（引取り輸送）も存在する。

3 トラック運送業における標準化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）  
<https://www.mlit.go.jp/transport/000119779.pdf>

4 標準契約自動車運送約款（平成2年度運輸告示第31号）  
<https://www.mlit.go.jp/transport/000120002.pdf>

5 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和2年度国土交通告示第78号）においては、待機時間が30分を超えな場合や、積込み、取卸しその他付帯業務を行った場合は、運賃とは別に料金として収受することとされている。

2023年6月2日ガイドライン＝2024年物流新法  
何が変わる？

## 運送業務におけるコンプライアンス 責任の所在

実際には「運行管理者」「倉庫管理主任者」主体

パートナーシップを発揮して業務の効率化・合理化

荷主事業者  
発・着



物流事業者  
運送・倉庫

### 物流管理 統括者

物流経営責任者

- 荷待ち時間・荷役作業等にかかる **時間の把握**
  - 2時間以内ルール、等への対応
  - 物流改善の企画立案と協同による実現
- 発荷主 ↔ 物流事業者 ↔ 着荷主

2024年に業務停止等にならない為に必須の5つの遵守  
2024年新法の遵守

## 人事総務管理者の適正配置

運送会社では管理職＝「運行管理者」が多い  
会社の体をなす為には「様々な管理者」の配置が必要  
※業務／**労務**／財務／法務／**情報**／その他

- 運行管理者を **リスキング** により **マルチ管理職化**？
- 社長が人事総務管理者を務める？
- 人事総務管理ができる派遣社員を配置する？
- ◎ 人事総務管理ができる限定正社員を雇用する？  
※週2日程度、人事総務経験者、PCスキル高  
+α：人材育成能力が高い外部の労務管理専門家活用



脱、悪意無きブラック！

物流新法  
2024年物流新法  
2024年物流新法  
2024年物流新法



中小企業が継続的な法令遵守と労務向上を実現できる●●の活用  
厚生労働省が所管する中小企業向けの助成金

## 労務管理実施予算の適正確保

運送会社は労務管理 = 「安全運行管理」が多い  
会社の体をなす為には「様々な労務管理」が必要  
※採用／安全衛生／規則規程／賃金／勤怠／その他

★本来は経費予算に盛り込むべきもの

労務管理向上 = 売上利益向上 + 経営の安定化

参考) 中小企業 (10名~100名)

個別予算 3~ 7万円/名・年

事業場予算 120~300万円/年

+α: 労務管理能力が高い外部の専門家活用



脱、低コンペティション!

高野啓介  
クリティカル・プロセス・製造支援研究所