物流を取り巻く環境変化

～労働力（輸送力）不足への対応～

2019年12月12日

株式会社 日通総合研究所
取締役 大島 弘明

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1. 労働力不足による物流環境の変化

周辺の構造変化

- 産業構造の変化
- 規制緩和による自由化
- ｺﾝﾌﾟﾗｲｱﾝｽ等社会の要請
- 燃料費等コストアップ
- 少子高齢化の進展

運送業界への影響

- 貨物輸送量の減少
- 供給過多
- 事業者数の増加
- 事業者間の競争激化
- 荷主獲得競争の激化
- 下請け構造の多様化

労働環境への影響

《事業者》

- コストアップ
- 収益性の悪化

労働者への影響

《ドライバー》

- 低賃金
- 長時間労働
- 荷役作業

労働条件の低下

入職・退職のギャップ

運賃や料金水準の低廉化

ドライバー不足の顕在化

作業員不足の顕在化

社会への影響

輸送力不足による企業活動、経済成長への影響

荷主の協力

生産性向上 働き方改革

行政等による取り組み　例）「ホワイト物流」推進運動、貨物自動車運送事業法改正 等

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．2)トラックドライバー需給の将来予測

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
過不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

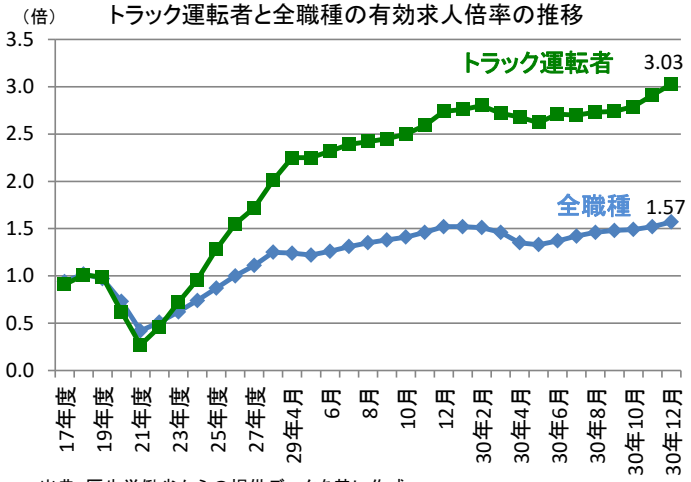
出所：公益社団法人鉄道貨物協会の「平成30年度本部委員会報告書」令和元年5月

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．3)トラック運転者の就業状況や労働条件（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト等から）

●トラック運転者の有効求人倍率は３．０３倍

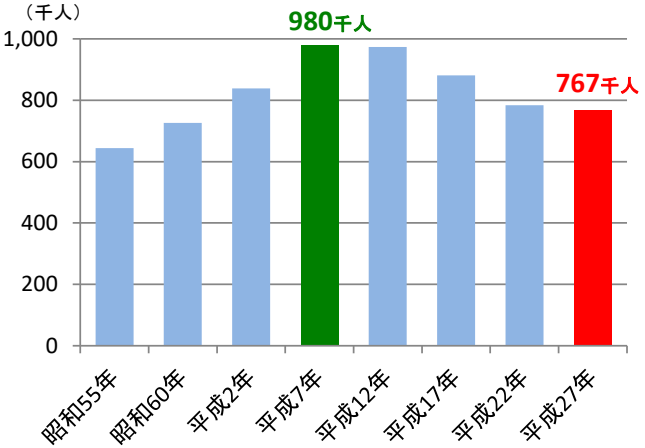
トラック運転者と全職種の有効求人倍率の推移



出典：厚生労働省からの提供データを基に作成

●トラック運転者は、ピーク時より２１３千人減少

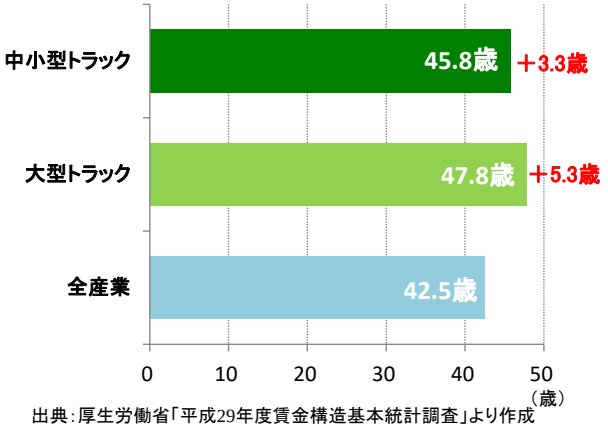
道路貨物運送業における自動車運転者従事者数の推移



出典：国勢調査を基に作成

●トラック運転者は高齢化が顕著

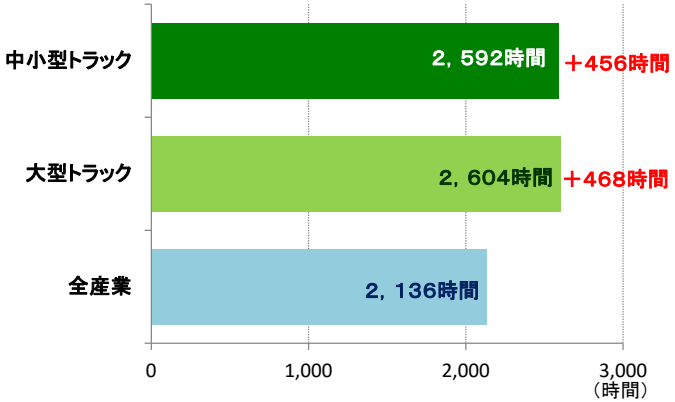
トラック運転者と全産業全職種の平均年齢の比較



出典：厚生労働省「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

●全産業平均よりトラック運転者の労働時間は約２割長い

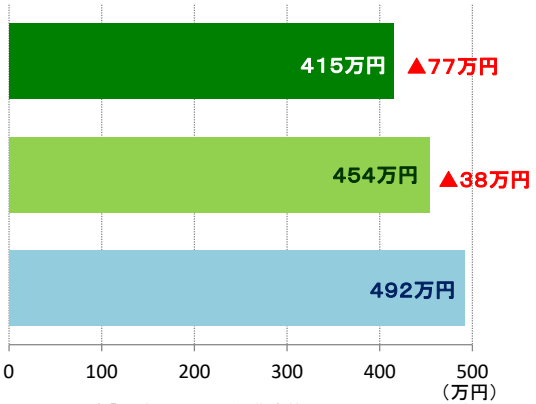
トラック運転者と全産業全職種の平均労働時間の比較



出典：厚生労働省「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

●全産業平均よりトラック運転者の年間賃金は 約１～２割低い

トラック運転者と全産業全職種の平均年間賃金の比較

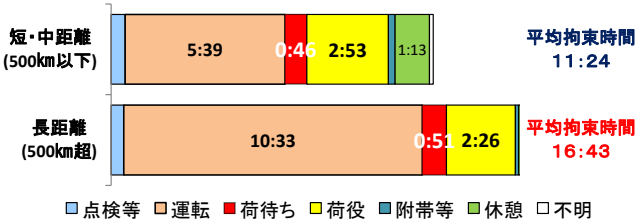


出典：厚生労働省「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

●荷待ちや荷役が長時間労働の一因

１運行あたりの拘束時間の内訳

●長距離運行は長時間労働が顕著



出典：国土交通省、厚生労働省「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年)

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．4）道路貨物運送業の賃金と労働時間

	年収		年間総実労働時間		時間単価	
	千円		時間		円/時間	
	27年	30年	27年	30年	27年	30年
道路貨物運送業	4,167	4,349	2,544	2,496	1,638	1,742
営業用大型貨物自動車運転者	4,370	4,569	2,616	2,580	1,670	1,771
営業用普通・小型貨物自動車運転者	3,880	4,168	2,580	2,568	1,504	1,623
製造業	4,982	5,101	2,172	2,196	2,294	2,323
建設業	5,126	5,465	2,208	2,196	2,322	2,489
産業計	4,892	4,972	2,124	2,124	2,303	2,341

出所）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より筆者作成

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

１．５）改善基準告示の主な概要

※改善基準告示:「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改正 平成12年労働省告示）

項　目	内　　容
拘束時間	１ヶ月　２９３時間 （労使協定があるときは、１年のうち６ヶ月までは、１年間についての拘束時間が３，５１６時間を超えない範囲において３２０時間まで延長可） １日　原則　１３時間 最大　１６時間（１５時間超えは１週２回以内）
休息期間	継続８時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
運転時間	２日平均で１日当たり９時間 ２週平均で１週間当たり４４時間
連続運転時間	４時間以内（運転の中断には、１回連続１０分以上、かつ、合計３０分以上の運転離脱が必要）
休日労働	２週間に１回以内、かつ、１ヶ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．6)トラック運送事業の経営状況

貨物運送事業の営業収益・営業利益率・経常利益率の推移

（1社平均）

区分		営業収益（千円）			営業利益率（%）		
		27年度	28年度	29年度	27年度	28年度	29年度
全体		（0.3） 201,492	（6.1） 213,751	（2.8） 219,693	▲0.3	0.2	▲0.3
車両規模別	～10台	（0.6） 54,852	（3.5） 56,780	（4.0） 59,024	▲1.3	▲0.7	▲0.7
	11～20	（0.5） 146,126	（3.9） 151,893	（4.4） 158,533	▲0.4	0.1	▲0.9
	21～50	（▲3.4） 306,958	（4.9） 321,930	（0.7） 324,052	▲0.2	0.2	0.0
	51～100	（2.9） 603,821	（5.9） 639,716	（2.1） 653,458	▲0.1	0.3	0.2
	101台以上	（2.9） 1,168,593	（11.5） 1,303,147	（2.3） 1,333,006	0.0	1.0	0.6

注：営業収益のカッコ内は前年度比伸び率、単位%、▲はマイナス

資料：（公社）全日本トラック協会「平成29年度決算経営分析報告書」

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．7)トラック運送事業の総経費の構成

●トラック運送事業は、人件費比率が極めて高い労働集約産業である。「その他運送費」は、傭車・下請けへの支払い費用にほぼ相当。

年度＼項目		平成27年	平成28年	平成29年
運送費	計	85.4	85.6	86.0
	人件費	39.2	39.6	39.6
	燃料油脂費	15.4	14.0	14.9
	修繕費	6.2	6.0	6.0
	減価償却費	6.2	6.3	6.0
	保険料	2.2	2.2	2.1
	施設使用料	0.8	0.9	1.0
	自動車リース料	1.2	1.3	1.4
	施設賦課税	0.6	0.6	0.5
	事故賠償費	0.1	0.1	0.1
	道路使用料	3.5	3.6	4.0
	フェリーポート使用料	0.5	0.3	0.3
	その他	9.4	10.7	10.0
一般管理費	計	14.9	14.2	14.2
	人件費	8.4	8.1	8.1
	その他	6.5	6.1	6.1
計		100.0	100.0	100.0

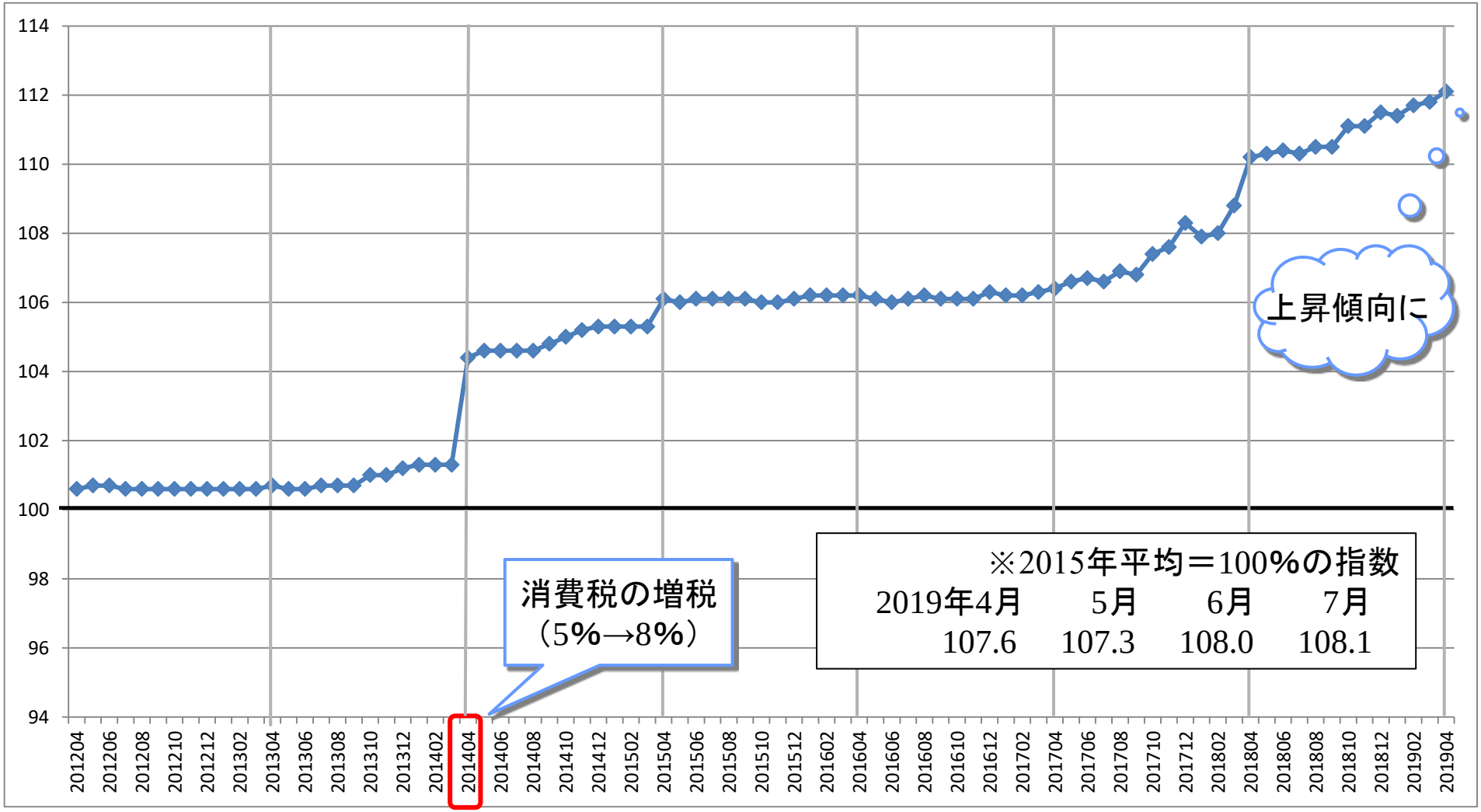
資料：全ト協「経営分析報告書－平成29年決算版－」
(注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

Copyright(C)2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．8）企業向けサービス価格指数（2019年7月速報、日本銀行調査統計局）

道路貨物運送のサービス価格指数の推移

指数は2010年平均＝100%



Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．9）働き方改革関連法の成立

◆2024年4月から『自動車運転業務』への罰則付き時間外労働規制（年間960時間／月平均80時間）が適用、将来的には一般則（年間720時間）の適用を目指す

◆付帯決議にて、施行から5年の猶予期間中でも、実労働時間や拘束時間の削減策を講じることや年間720時間の一般則を一部の事業や業務で先行して適用することを要請

◆改善基準告示は、5年を待たず議論が開始される見通し

⇒ 改善基準告示で定めるドライバーの年間拘束時間を、現行の3，516時間から3，300時間に見直すと言及（加藤厚労大臣：6月14日の参議院厚生労働委員会にて）

⇒ ドライバーの拘束時間を「過労死ライン」（時間外労働時間が月80時間以下）を超えない範囲に収めることが当面の目安か

◆『自動車運転業務以外の業務』は、大企業で2019年4月から、中小企業で2020年4月から年間720時間が適用

◆全企業で2019年4月から年休5日の取得が義務化

■トラック運送事業者の自助努力で可能か？
■荷主や社会の協力が不可欠？

資料：各種資料より筆者作成

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．10）物流業界で労働力が確保できるための「将来像」は？

①他産業並みの労働条件で、特に『新卒者や若年層』、また『女性や高齢者』の職業選択の選択肢にあがる　魅力ある業種への改善・転換　＝ **働き方改革**

- ➔ 安全を軸とした「コンプライアンス」の徹底、安全の確保は必須
- ➔ 長時間労働、低賃金からの脱却
- ➔ 労働条件改善に必要な原資の確保＝適正運賃の収受
- ➔ 荷主への積極的な提案

②少人数でこなせる物流の仕組み作り（省力化・機械化・システム化）＝**生産性向上**

- ➔ 輸送のシステム化（共同配送、モーダルシフト、中継輸送 等）
- ➔ 荷役作業の軽減（パレット化、一貫パレチゼーション、機械化、ロボット化 等）
- ➔ 物流の取引条件の見直し（物流現場優先、人に優しい物流へ）

③『新卒者や若年層』を積極的に採用する体制への転換

- ➔ 事業者の思考の転換
- ➔ それぞれの理解・募集・受け入れ・教育体制の整備

④物流業への正しい理解に向けたPRやイメージアップ方策の実施

- ➔ 社会全体にこの仕事の正しく理解してもらうためのPR

⑤その他直面する問題への対応

- ➔ 準中型・中型・大型免許取得へのPRや支援

Copyright（C）2019　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．11）行政等による『自動車運送事業の働き方改革実現に向けた取り組み』

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会
（厚生労働省、国土交通省、全日本 トラック協会、都道府県トラック協会）

中央、各都道府県において協議会の開催

長時間労働の実態調査、対策の検討

実証実験（パイロット事業）の実施
- 28・29年度に47都道府県において事業者、発荷主、着荷主を交えて実施
- 30年度はコンサルティング事業、31年度はアドバンス事業として実施

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの策定 事業者 荷主

ガイドラインの普及・定着に向けたセミナーの開催

連携

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議
（内閣府、財務省、環境省、警察庁、経産省、農水省、厚労省、国交省）

自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画（88の施策） 事業者 荷主

①長時間労働是正の環境整備
②長時間労働是正のためのインセンティブ、抑止力の強化

（例）

ホワイト物流推進運動
- トラック輸送の生産性向上・物流の効率化
- 働きやすい労働環境の実現

↓

荷主、事業者、国民で取り組む運動 荷主

（ホワイト経営認証制度） 事業者
⇒運転者職場環境良好度認証制度
ホワイト経営に取り組む事業者の認証制度

連携

全日本トラック協会

トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画の策定 事業者

進捗状況のチェック

働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定 事業者

周知のためのセミナー開催

国交省

- 荷主都合による荷待ち時間、付帯作業時間の記録の義務化 事業者
- 荷主勧告制度 荷主
- 標準貨物自動車運送約款の一部改正 事業者 荷主

自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用開始（2024年）への対応

貨物自動車運送事業法の改正（H30.12　議員立法で成立）

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

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．12）自動車運送の働き方改革 『直ちに取り組み主要施策（抜粋）』

生産性の向上（ムダの解消）	トラックのバース予約調整システムの導入促進
	荷待ち時間等の記録の分析・活用
	農林水産物・食品物流のパレット化等の促進
	集配車両の駐車規制の見直し
	オープン型宅配ボックスの導入促進
	高速道路料金の割引拡充
生産性の向上（たくさん運ぶ）	ダブル連結トラック車両の導入促進
	旅客運送と貨物運送の「かけもち」の可能化
	トラック隊列走行の実証実験の実施
多様な人材の確保・育成（力仕事・泊り勤務からの解放）	高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の運用の検討
	スワップボディコンテナ車両の導入促進
	SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用
多様な人材の確保・育成（働きやすい職場作り）	女性が働きやすい労働環境整備への支援策の利用促進

取引環境の適正化（荷主・元請の協力の確保）	荷主勧告制度の運用見直し
	長時間労働を是正するためのガイドライン作成
	フードチェーンにおける商慣習の見直しの促進
取引環境の適正化（運賃・料金の適正収受）	適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化
	生産性向上セミナーの開催等による普及啓発
長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化	事業者団体に対する働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請
	ホワイト経営の「見える化」・優遇
	行政処分の強化（過労運転違反等に係る行政処分の処分量定を引き上げ、過労防止対策等を強化）

出所：「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」資料より

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

1．13)「ホワイト物流推進運動」の概要【国交省・農水省・経産省・全ト協】

トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、
①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
②女性や高年齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現
に取り組む運動を、関係者が連携し、強力に推進する。

企業等

コンプライアンス（法令遵守）
企業の社会的責任（CSR）

運動の趣旨へ賛同する（第1段階）とともに、具体的な取組項目について自主行動宣言を提出・公表するとともに、取組を実施（第2段階）。

（イメージ）
- ✓ 荷待ち時間の削減
- ✓ 荷役の機械化
- ✓ 契約の書面化　等

安定的な事業継続
物流システム効率化・トータル物流コストの最適化

期待・評価

国民

便利で快適な日常生活の維持

以下のような点への国民の理解と協力をお願いする。

（イメージ）
- ◆ 宅配便の再配達の削減
- ◆ 集荷・配達サービスの見直しへの理解
- ◆ 引越時期の分散
- ◆ SA・PAの大型車ｽﾍﾟｰｽには駐車しない 等

連携・協力

理解・協力

物流事業者

トラック運転者の確保のため、労働条件・労働環境の改善に取り組むとともに、荷主企業・元請事業者等に対し、物流の改善に関する提案を行い、実施する。

（イメージ）
- ➢ 働きやすい環境の整備
- ➢ 女性運転者の活用
- ➢ 物流の改善提案　等

働き方改革の実現
多様な人材の確保
労働生産性の向上

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

出所：国土交通省HPより

2. 輸送の効率化・生産性向上の考え方・進め方

◆輸送の効率化・生産性向上の進め方

【視点】 ●現場の見える化～関係者による検討に向けた原因究明～
●具体的な改善方策の検討・トライアル・実施

【ポイントと具体例】

①手待ち時間の改善・削減	・入出庫作業の迅速化・効率化 ・生産遅れ・出荷遅れの見直し（←荷主側の生産性も向上） ・時間指定の変更、弾力化、適正化（←荷主の協力） ・着荷主の協力（←荷主の協力） ・トラック予約受付システム（バース予約調整システム）の導入 ・スワップボディ等の導入 ・手待ち時間の料金化　　等
②手荷役の改善・削減	・一貫パレチゼーションの導入（←荷主の協力） ・ロボット化／自動バンニング・デバンニング機器の検討・導入 ・荷役等の作業料の設定・収受　　等
③輸送システムの変更等	・車両の大型化（トレーラ化、ダブル連結トラック、自動隊列走行等） ・モーダルシフト、中継輸送等 ・積載率の向上（共同配送、往復実車へのマッチングシステム等）※ ・リードタイムの変更要請　　等

『各社の対応』＋『業界内の連携』＋『荷主の協力』

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

2．1）労働時間短縮（≒改善基準告示遵守）のポイント

■安全確保に向け①トラック事業者のコンプライアンス、②輸送を依頼する荷主企業のコンプライアンス、③トラックドライバーの確保に向けた労働条件の改善、の面で改善基準告示の遵守は必須

■トラック事業者の自助努力が第一義であるが、“荷主の理解・協力” なくして遵守は不可能

■トラック事業者が、きちんと「主張」すること！ 今がチャンス!!

◆荷主企業と運送事業者の双方で、ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設けること **⇒荷主と交渉すること。**

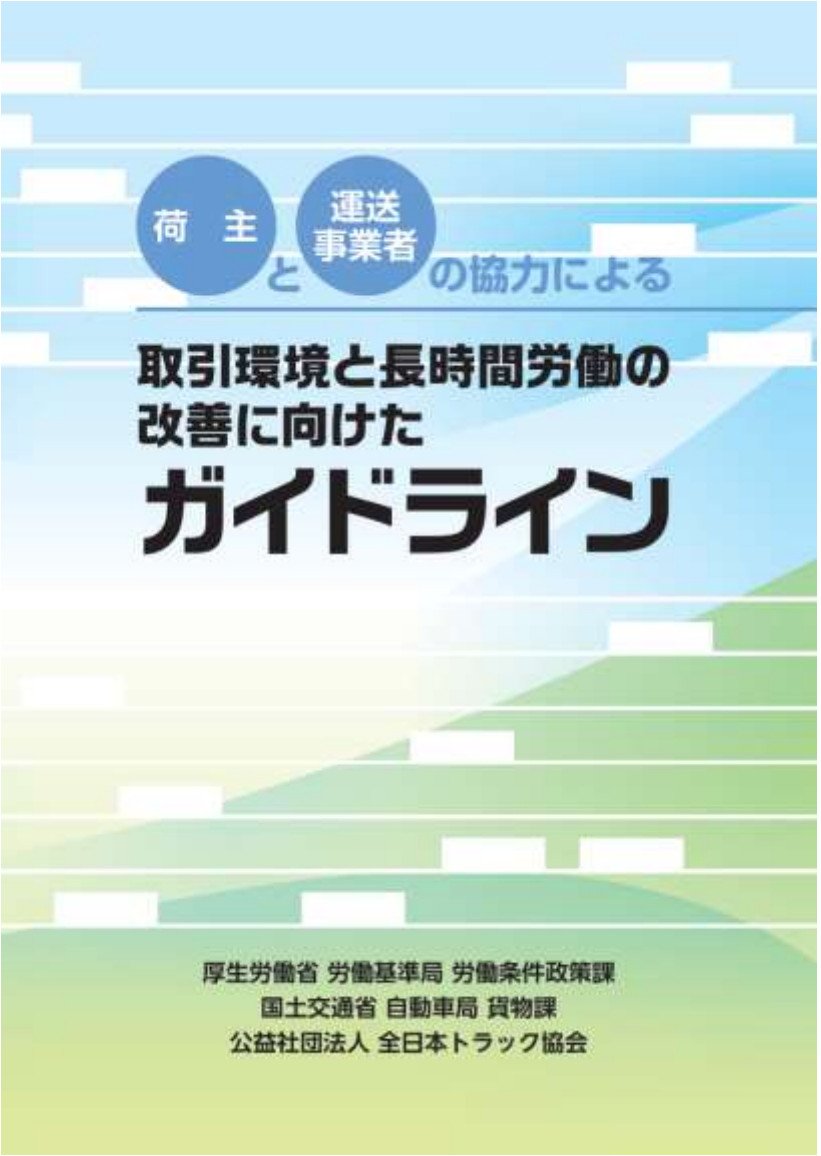
◆労働時間、特に手待ち時間の実態を把握すること **⇒現場の見える化！**

◆手待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握すること

◆荷主企業と運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組むこと

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

2．2)「ガイドライン」と「改善に向けたステップ」



ステップ1　荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける

ステップ2　労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する

ステップ3　荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する

ステップ4　荷主とトラック運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

ステップ5　荷主とトラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する

ステップ6　改善の成果を測定するための指標を設定する

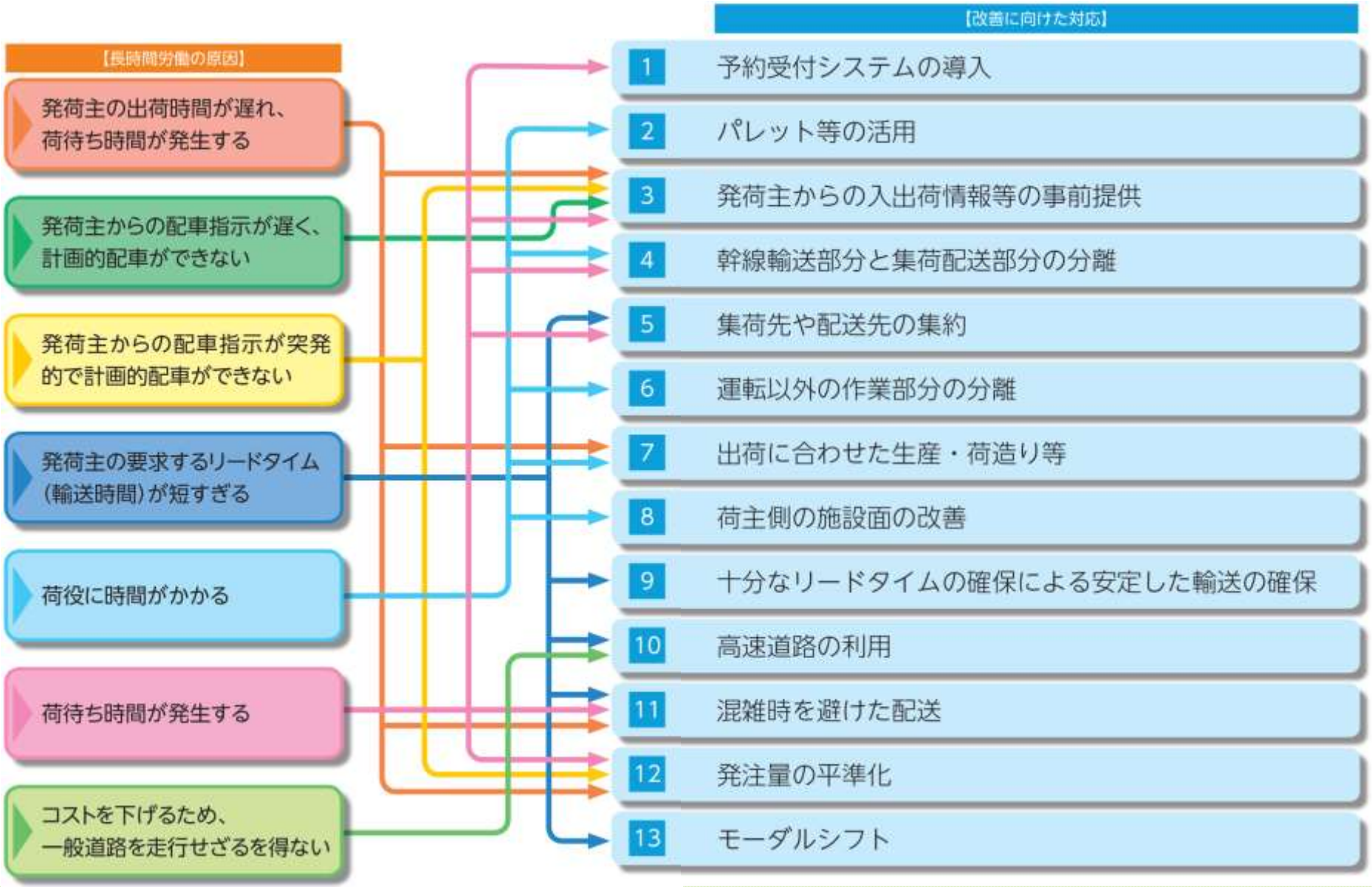
ステップ7　指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む

取引環境と長時間労働の改善

出所：「荷主と運送事業者の協力による取引条件と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

Copyright（C）2019　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

2．3）取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みの類型と対応



出所：「荷主と運送事業者の協力による取引条件と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

2．4）ガイドラインから「対応例4　幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

参考事例②　巡回集荷を外部委託することで拘束時間を短縮　　静岡県

事例集 34p

成功のポイント

- 条件が整わなければ取引を止めることも念頭に改善に取り組んだ
- 関東での複数箇所での巡回集荷を元請物流事業者に委託できた
- 荷主が運賃アップを受け入れてくれた。また、荷主もその運賃アップ分を顧客に対して負担交渉し、一部の顧客の理解を得た

Copyright（C）2019　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

出所：「荷主と運送事業者の協力による取引条件と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

2．5)ガイドラインから「対応例5　集配先や配送先の集約」

参考事例①　複数卸しから１箇所卸しへの配車計画による拘束時間の削減　　愛媛県

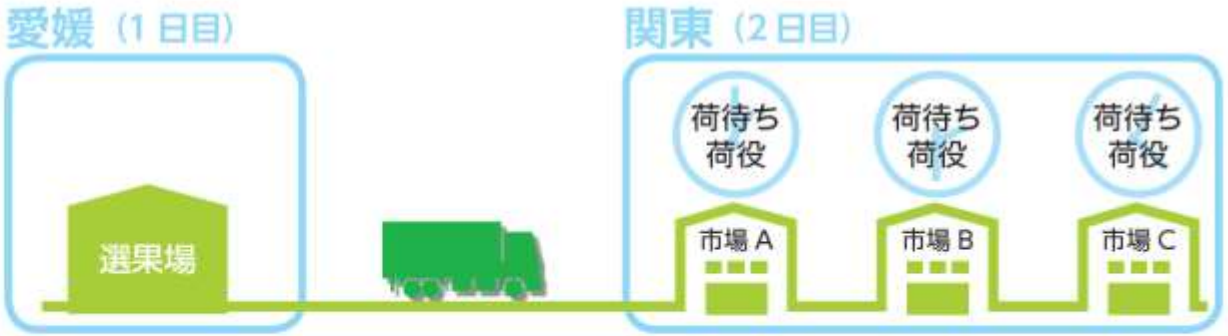
事例集 20p

成功のポイント

- 着側で卸し先が複数箇所となる場合、発と着の荷待ち時間や荷役時間を分析し、発側で卸し先を集約するように配車を組んだ
- 荷主が改善の取組みに積極的であった

Before

卸し先を数箇所回るため、その都度運転時間、荷待ち時間、荷役時間がかかり、拘束時間が長くなっている。

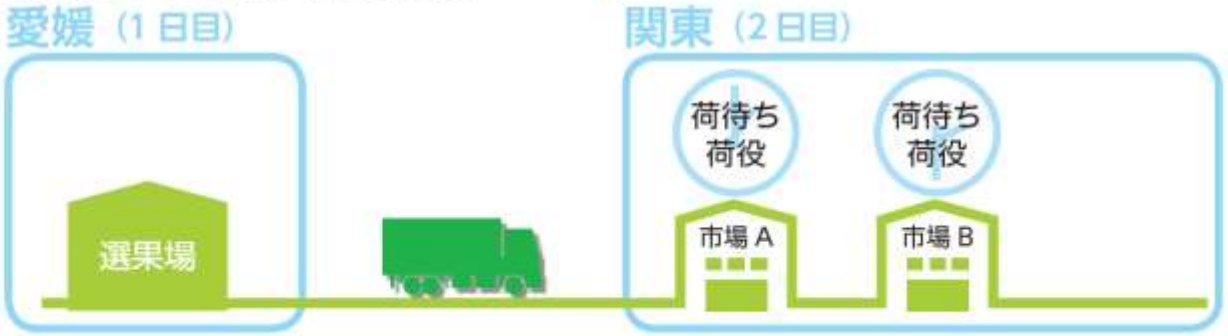


複数の箇所で運転時間、荷待ち時間、荷役時間が発生。２日目の拘束時間が長時間化。

２日目の拘束時間：約 15 時間 10 分

After

発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。



卸し先を集約するような配車へ見直し、1～2箇所に荷卸し。
2日目の拘束時間の短縮(2時間20分)

２日目の拘束時間：約 12 時間 50 分

Copyright(C)2019　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

出所：「荷主と運送事業者の協力による取引条件と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

2．7）荷待ち時間等の記録の義務付け

平成29年7月1日から、荷主都合30分以上の荷待ちは「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために

記載はカンタン。荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、集荷地点等、集荷地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※デジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集荷地点等、集荷地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

JTA 公益社団法人 全日本トラック協会　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間等の記録義務付け
（貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正）にともなう
乗務記録付票［記載例］

集貨・荷卸しのパターン例（サンプル）

① 集荷地点等に到着（乗務記録記載）
- →②-1　荷待ち待機　（20分：荷主都合）
- →③-1　附帯業務　（20分：本来業務）
- →②-2　再荷待ち待機（20分：荷主都合）
- →③-2　附帯業務　（30分：荷主都合）
- →④　荷積み　（60分：本来業務）

⑤ 集荷地点等を出発（乗務記録記載）

※ 上記の場合、（②-1）+（②-2）=待機時間 40分
「乗務記録記載要件［荷主都合による（荷待ち待機時間 30分以上）］に合致」

記載はこんなにカンタン。集荷地点等と時刻を書き込むだけ!

記入見本のように、集荷地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項を記入ください。記載時間は、必要な要件が記載されていれば、乗務記録で作成した様式で構いません。

記入見本　荷待ち時間記録（例）

（平成29年7月12日）

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号：（　　）
集荷地点等（荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地）：（○○食品□□物流センター）

①	荷主指定の到着時刻（有る場合）：9 時 00 分	集荷地点等への到着時刻：8 時 00 分
②-1 ②-2	荷待ち待機　開始・終了時刻：9：00 ～ 9：20、9：40 ～ 10：00	→ 荷主都合による荷待ち待機の合計時間：時間 40 分
③-1 ③-2	附帯業務　開始・終了時刻：9：20 ～ 9：40、10：00 ～ 10：30	
④	荷積み / 荷卸し　開始・終了時刻：10：30 ～ 11：30	
⑤	集荷地点等からの出発時刻：11 時 30 分	

注
1. 集荷地点等に到着した時刻（荷主から指定された場合は当該時刻）から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が30分未満の場合は記録不要です。
2. また、必要事項をデジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。
3. 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

Copyright（C）2019　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

出所：全日本トラック協会HPより

2．8）荷役作業や附帯作業等の記録の義務付け（国土交通省）

令和元年6月15日から、ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、「乗務記録」の記載対象となります。

※「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために

出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」（国土交通省：平成27年調査）

※　荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。
また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録対象となります。

トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の荷待時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。

こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました（令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行）。

この省令改正は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合に、集荷地点等で積込み若しくは取卸し又は附帯業務（以下「荷役作業等」という。）を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです（荷待については、平成29年7月に既に記載対象となっています）。

国土交通省では、今回の一部改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

全日本トラック協会　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待時間・荷役作業等の記録義務付け（貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正）に伴う乗務記録付票［記載例］

※荷待については、平成29年7月に既に記載対象となっています。

［発荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合］

パターン例（サンプルA）

8：45	集荷地点に到着	
9：00	到着時間の指定時刻（荷主都合の待機：20分）	
9：20～9：40	附帯業務①（荷造り）（荷主都合の待機：20分）	→20分
10：00～10：30	附帯業務②（ラベル貼り）	→30分
10：30～11：30	積込み	→60分
11：30	出発	

※荷役作業等が契約書に明記されていても、合計で1時間以上（110分）となるため記載要件に該当します。

［着荷主側で荷物の取卸し時に荷待・荷役作業等が発生し、契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合以外］

パターン例（サンプルB）

15：45	荷卸し地点に到着	
16：00	到着時間の指定時刻（荷主都合の待機：40分）	
16：40～17：00	取卸し（荷主都合の待機：20分）	→20分
17：20～17：50	附帯業務（梱入れ）	→30分
17：50	出発	

※荷役作業等の合計時間が50分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当します。

記入見本

荷待時間・荷役作業等記録票（例）

荷主名：株式会社○○　車両番号：○ ○ ○ ○

日付	担当ドライバー	集荷地点等	到着時刻	到着時刻の指定時刻
○/△	○○ ○○	○○物流センター	8:45	9:00

荷待時間 開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の開始・終了時刻	積込み・取卸しの開始・終了時刻	出発時刻
9:20～9:50 9:40～10:00	40分	9:00～9:40 10:00～10:30	10:30～11:30	11:30

ドライバーが実施した荷役作業等の内容	（発・着）荷主確認印・署名	ドライバーの確認	荷主確認が得られなかった場合
1.積込み（荷待時間）2.荷卸し（荷待時間）3.荷造り 4.ラベル貼り 5.梱包 6.運搬 7.[illegible]	AA AA		

※別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、荷待時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※「（発・着）荷主確認印・署名」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

記入見本

荷待時間・荷役作業等記録票（例）

荷主名：株式会社●●　車両番号：● ● ● ●

日付	担当ドライバー	集荷地点等	到着時刻	到着時刻の指定時刻
●/▲	●● ●●	●●物流センター	16:45	16:00

荷待時間 開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の開始・終了時刻	積込み・取卸しの開始・終了時刻	出発時刻
16:20～16:40 17:00～17:20	60分	17:00～17:50	16:40～17:00	17:50

ドライバーが実施した荷役作業等の内容	（発・着）荷主確認印・署名	荷主側の確認が得られなかった場合	荷主確認印・署名不在の場合
1.積込み（荷待時間）2.荷卸し（荷待時間）3.荷造り 4.ラベル貼り 5.梱包 6.運搬 7.[illegible]		✓	

荷主側の確認が得られなかった場合や、担当者不在の場合は、該当する欄に「✓」を記載してください

※別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、荷待時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
※「（発・着）荷主確認印・署名」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

Copyright（C）2019　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

出所：全日本トラック協会HPより

2．9）時間管理のためのツール例

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

2. 10)貨物自動車運送事業法の改正(概要)

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定される(＝働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

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、追加的な附帯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とを分別して収受

＝「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

3. 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

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【平成35年度末までの時限措置】

【背景】荷主への交渉力が弱い等
→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい
→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

⇒ 法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：(1.～3.)公布日から起算して1年6月を超えない範囲内において政令で定める日　(4.)公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

Copyright(C)2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

出所:国土交通省HPより

2. 11）賃金アップ（≒適正運賃収受）のポイント

■ドライバー確保には、“全産業並みの賃金水準” とする労働条件の改善は必須

■現状の貨物運送事業の営業利益率は▲0.3%（29年度）

（公社）全日本トラック協会「平成29年度決算経営分析報告書」から）

■総経費のうち約50%を人件費が、燃料油脂費が約15%を占める構造

■再生産可能な運賃＝適正運賃の設定・収受は必須

■新約款に準拠した運賃・料金体系への転換も

◆必ず原価計算を行った上で運賃設定を行うこと ⇒**原価計算は必須！**

◆労働時間を削減してもドライバー個人の給与水準は下げないこと

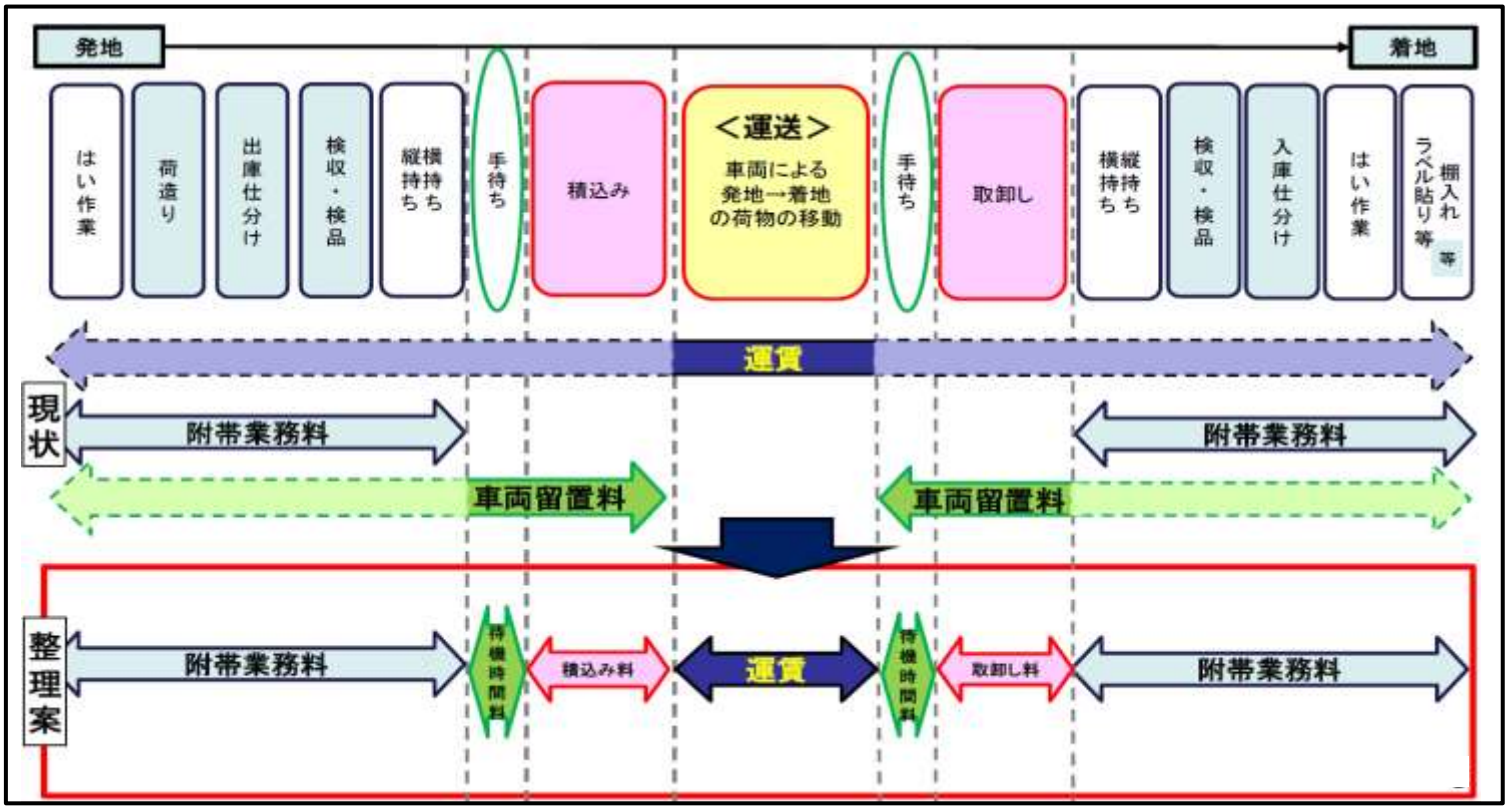
◆全産業並みの人件費を想定した上で原価計算を行ってみること

◆荷主と交渉すること。荷主に対しても運賃の根拠を示せるような準備（＝原価計算）をすること

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

2. 12)標準貨物自動車運送約款の一部改正

①運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込み料」、「取卸し料」等の料金の具体例を規定する。
②貨物の積付けについて、貨物自動車運送事業者の責任において行うことを規定する。
③貨物自動車運送事業者が料金を収受して積込み又は取卸しを行う場合に、貨物自動車運送事業社の責任において行うことを明確化する。
④発地又は着地における荷待ちに対する対価を「待機時間料」と規定し、発地又は着地における積込み又は取卸しに対する対価を「積込み料」及び「取卸し料」と規定することで、料金の内容を明確化する。
⑤附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」を追加する。



Copyright(C)2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

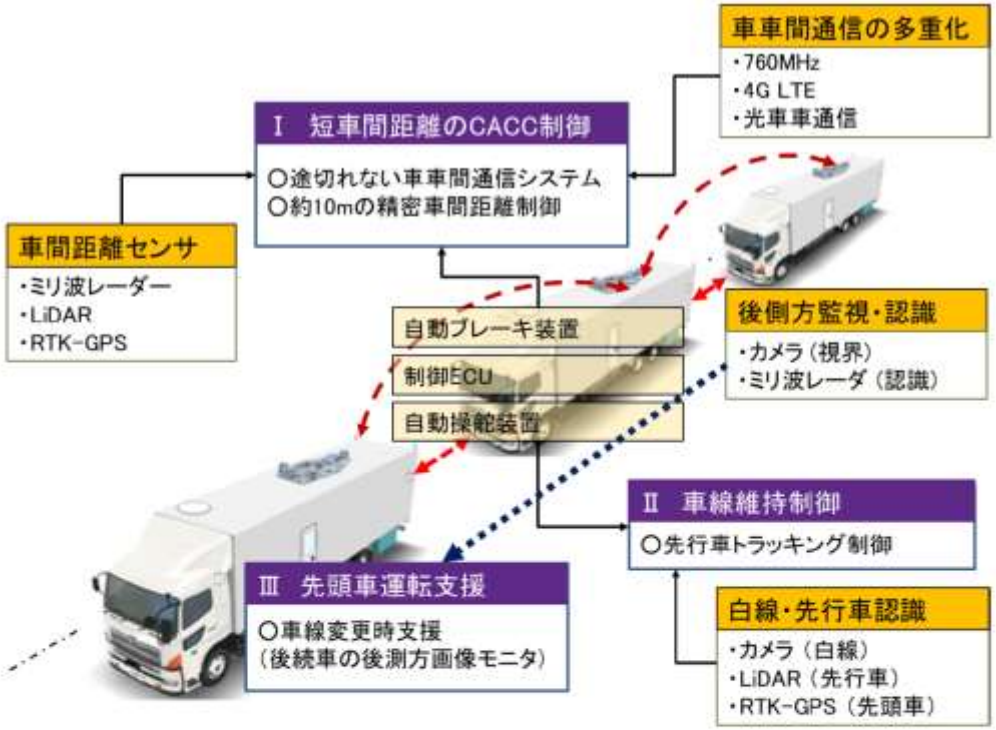
出所:国土交通省HPより

2．14）スーパーフルトレーラSF25を活用した幹線共同運行

【運行のイメージ】

出所：全国物流ネットワーク協会HPより

2．15)トラック隊列走行　実証実験の概要



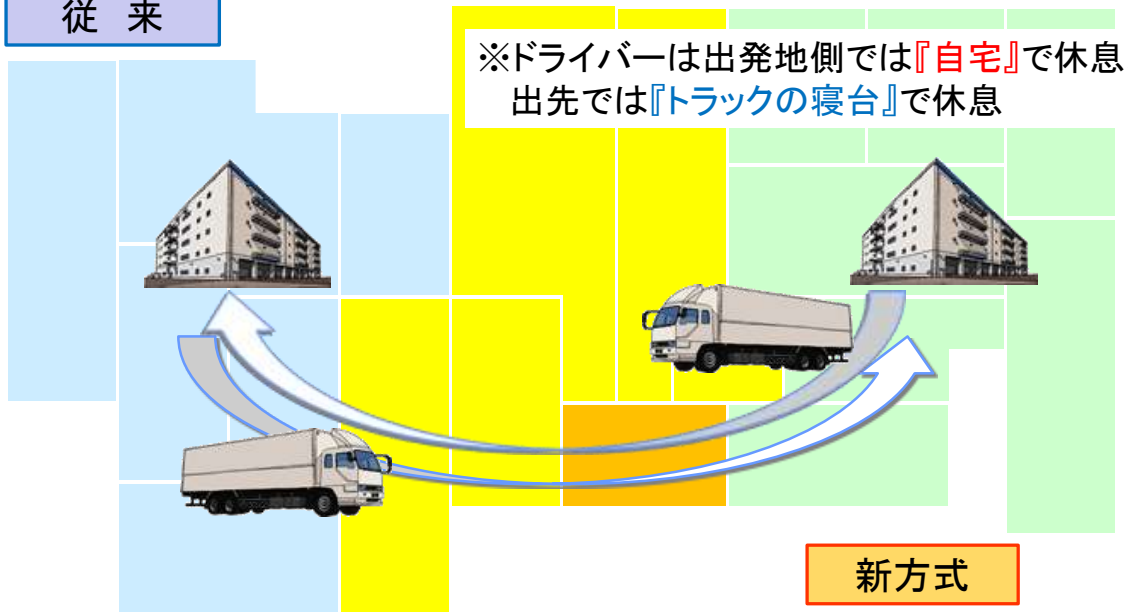
【車両外観】

出所：経済産業省HPより

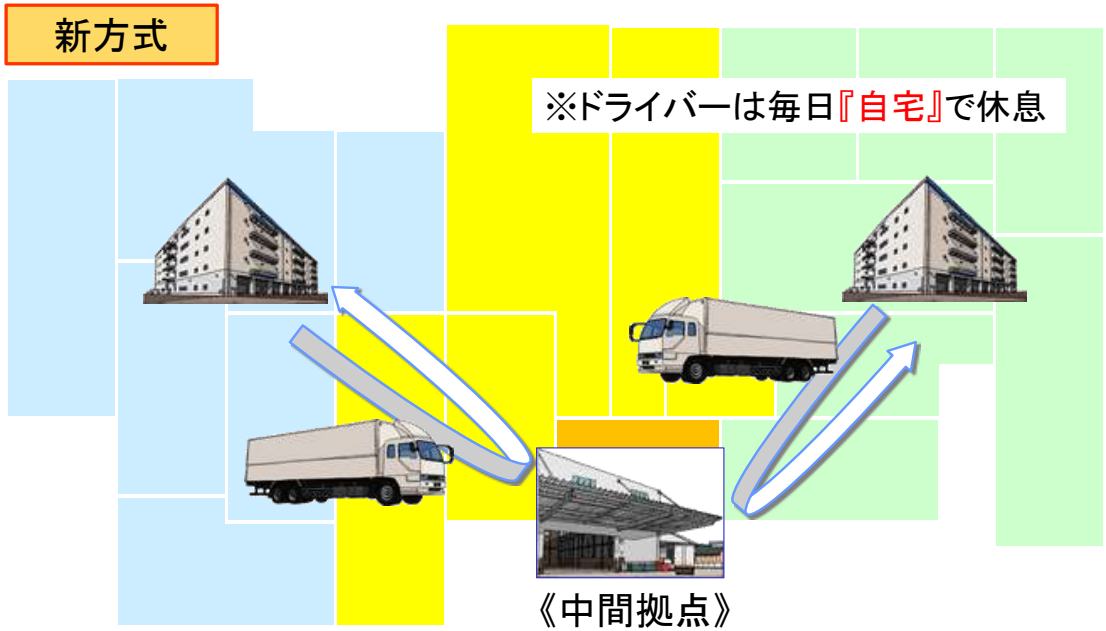
Copyright（C）2019　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

2．11）中継輸送のイメージ

従　来



新方式



Copyright（C）2019　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

2．16）荷主の共同物流や物流効率化への取り組み事例①

分類	企業名等	概要
共同化	F-LINE（味の素、カゴメ、日清オイリオグループ、日清フーズ、ハウス食品グループ）	グループ5社は19年4月に物流会社「F-LINE株式会社」を発足。予定。「持続可能な食品物流の実現」が旗印。旧来の物流を超えた「超物流」の実現を。
		鉄道コンテナで共同輸送を東京から大阪までの片道ルートから開始。今後定期輸送を目指す。
リードタイムの延長	日清食品	得意先への配送を「翌日配送」から「中１日配送」に全面的に切り替え。荷待ち時間を2～3時間削減の見通し。
	味の素	19年のGW期間中、リードタイムを翌々日に延長。8月からは恒久的なリードタイムの延長を実施予定。
	キューピー	19年内をめどに受注翌々日納品と検品レス、検品効率化を拡大。リードタイムを1日増やすことでASN（事前出荷データ）の作業時間を創出し、納品先での検品レスを実施するもの。納品先の作業効率向上やトラックバース待機時間の削減、運送事業者の車両回転率上昇等を可能に。
物流条件の見直し	LIXIL	「建材ラストワンマイル」の構築へ。長尺・重量物の配送もあり、ドライバーの作業負荷の軽減に取り組む。商品仕分けをドライバーから物流センター側の業務への移管や、物流センターからTCまでの輸送のユニットロード化、施工現場での納品時間の見直しも検討。

出所：カーゴニュース、物流ニッポン、輸送経済等業界誌より作成

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

2. 17）荷主の共同物流や物流効率化への取り組み事例②

分類	企業名等	概要
納品条件の見直し	建築資材製造業	納入先に対し、棚入れ作業、先入れ先出し作業、時間指定、現場納品の発生を問題視。附帯作業が発生する納入先のリスト化、顧客に営業を通じて棚入れ、先出し先入れ業務の改善を要望。 時間指定配送についてもリスト化し、配車計画を見直し、朝一番の顧客を起点に配送コースの組み替えを実施。 この改善に当たっては、営業会議で全国の支店長に協力要請、営業が顧客対応を実施。
トラック予約システム 入荷予約システム	ヨコレイ（神奈川）	東名大の4拠点でトラック予約システムを順次導入。入出荷量が多い運送会社6社が利用。翌営業日分まで8：30～17：00まで30分刻みで選べる。待機時間の減少と拠点作業員の残業が減少。
	あらた（卸売業）	化粧品・トイレタリー・紙・ペット用品の卸売業。19年4月から三郷デポで入荷予約システムを稼働し、1～2年以内を目標に全拠点で採用する考え。トラック待機時間の削減が主眼。
工場の増設	リンガーハット	「選ばない物流」の実現へ、新たに京都工場を稼働予定。配送距離の短縮により、安定供給、物流コスト削減、鮮度の高い食品の提供を。
パレット化	オタフクソース	19年4月1日から製品輸送に用いるパレットを自社の木製パレット（1,300㎜×1,100㎜）からプラスチック製のレンタルパレット（1,100㎜×1,100㎜）に全面変更。費用が発生するが物流パートナーの負担軽減を最優先。コスト上昇分は在庫適正化等にて吸収。4年前から計画。

出所：カーゴニュース、物流ニッポン、輸送経済等業界誌より作成

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

3.【今後の物流のキーワード】物流事業者からの提案／荷主の理解と協力

ドライバーや作業員の長時間労働や手荷役に頼る物流から

人に優しい物流へ＝働き方改革・生産性の向上

『輸送力（ドライバー）確保に向けた労働環境・条件の改善』

『限られた輸送力で対応するための物流効率化』

- ●コンプライアンスの徹底（安全・環境）！
- ●荷主企業への正しい主張＝荷主への提案！
- ●そのためには現場の“見える化”が必要（時間管理・原価計算）
- ●「選ばれる荷主企業」にという理解を！
- ●物流効率化の本格的な推進 ＝ 効率化は儲かる！
- ●各方面との連携・提携・M&A！
- ●荷主企業と運送事業者がWin-Winとなるパートナーシップの確立！

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

ご清聴ありがとうございました。

Copyright（C）2019 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc