



**大阪府トラック協会様**

**2024年問題**

**残業及び改善基準告示対策について**

令和6年3月27日

株式会社NPシステム開発

**『環境』と『安全』を通して社会に貢献**

開発 販売 株式会社 NPシステム開発 関西支店  
〒533-0033 大阪市東淀川区東中島1丁目19-4  
TEL(06)-6320-5652 FAX(06)-6320-5654  
本社：松山 支店：関東 名古屋 九州 中国 東北 北海道





# ご説明内容

1. 2024年問題の背景
2. 2024年問題の影響
3. 2024年問題はピンチではなくチャンス
4. 2024年問題について
  - 4-1. 残業時間の上限規制について
  - 4-2. 改正改善基準告示について
5. 2024年問題対策
  - 5-1. ドライバーの教育について
  - 5-2. 会社としての対応について
  - 5-3. 参考資料 NPシステム開発のデジタコによる違反防止策
    - (1) 連続運転違反
    - (2) 休息时间不足違反
    - (3) 運転平均時間違反
    - (4) 拘束時間違反
    - (5) 改正前の改善基準告示と改正後の改善基準告示の比較
6. 運賃交渉について
  - 6-1. 運賃交渉について(割増)
  - 6-2. 運賃交渉について(積み上げ方式)
  - 6-3. 高速道路と一般道のシミュレーション
  - 6-4. 荷主勧告制度について (国土交通省資料より)
  - 6-5. 公正取引委員会による注意喚起及び改善要求
  - 6-6. 共存共栄
    - (1) 物流交流会開催
    - (2) 動態開示システム
7. 選ばれる運送会社・選ばれるドライバーに

# 1. 2024年問題の背景

## 背景

1990年12月物流二法による規制緩和 ⇒ 免許制から許可制となった。

### 目的

ドライバー不足を補うため、運送業への参入をしやすくした。



以前は**4万数千社** 現在**6万数千社**に運送会社が増加



運送会社数は増加したが、ドライバーの増加はなかなか進まない



運送会社が増加したため、価格競争が発生。運賃が上がらない。



ドライバーの労働状況の悪化(労働時間・拘束時間が増加、給料も上がらない)

ドライバーの労働状況の改善のため、働き方改革の元、いよいよ運送業にも規制

2024年4月より残業規制及び改正改善基準告示

## これがいわゆる2024年問題

## 2. 2024年問題の影響

運送会社の淘汰が既に始まっています。

今後3年で倒産する会社が多数予測されます。

- ① 改正改善基準告示及び残業規制から大きく逸脱する運送会社
- ② コロナの時期に無利子で借入れを行い、返済が困難な運送会社

生き残るためには利益を上げることもルールを守ることも大切です。

より多く走るためには、上手な計画・走り方が求められます。

- ① ルールを守るためには ⇒ **ドライバーの教育が必要**
- ② 利益を上げるためには ⇒ **運賃交渉及びドライバーの教育が必要**

### 3. 2024年問題はピンチではなくチャンス

運送会社の淘汰が進む



運送会社が減少する + ドライバーの数が減少する  
(高齢化 + 新しい基準についていけない)



荷物を運べる量が減少していく  
(運送会社減少 + ドライバー減少 + 改正改善基準告示 + 残業規制)



運送会社と荷主の関係が対等になる(2~3年後)



更に荷物を運べる量が減少していく  
(運送会社減少 + ドライバー減少)



運送会社の方が荷主より立場が強くなる(3~5年後)

この3年を如何に乗り切ることが勝ち組・負け組の分かれ道

## 4. 2024年問題について

### ① 2024年問題は2種類あります。

ここ1年、運送業における2024年問題という言葉をよく耳にしますが、一般的に2024年問題は残業時間と捉えがちですが、2種類あります。

- A 残業時間の上限規制
- B 改善基準告示の改正

### 4-1. 残業時間の上限規制について

#### A 残業時間の上限規制

##### 一般企業では

働き方改革関連法で、2019年に日本で初めて時間外労働の上限規制が定められました。休日労働を含まない時間外労働の上限は、原則として月45時間・年360時間。臨時的な特別の事情があつて労使が合意する場合でも、年720時間以内、時間外労働と休日労働の合計が月100時間未満、2～6ヵ月平均で80時間以内、月45時間を超えることができるのは年6ヵ月まで、というルールが定められました。

##### 運送会社では

「自動車運転の業務」に関しては猶予期間が定められ、2024年4月1日から法律が適用されます。ただ、猶予期間後も、特別条項付き36協定を締結する場合の年間の時間外労働の上限は年960時間までとなり、一般の「2～6ヵ月平均で80時間以内、月45時間を超えることができるのは年6ヵ月まで」という規制は適用されません。

## 4-2. 改正改善基準告示について

### B 改善基準告示の改正

# トラック運転者の 「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	<b>1年：3,300時間以内</b> <b>1か月：284時間以内</b>	<b>【例外】</b> 労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	<b>13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)</b>	<b>【例外】</b> 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 <sup>(※1)</sup> 、16時間まで延長可(週2回まで) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;">                     ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合                 </div>
1日の休息期間	<b>継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない</b>	<b>【例外】</b> 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 <sup>(※1)</sup> 、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える
運転時間	<b>2日平均1日：9時間以内</b> <b>2週平均1週：44時間以内</b>	
連続運転時間	<b>4時間以内</b> 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない	<b>【例外】</b> SA・PA等に駐車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可

国交省 改善基準告示改正のリーフレットより



## 4-2. 改正改善基準告示について

### 改善基準告示の改正の主なポイント

No	大項目	中項目	改正前	改正後
1	拘束時間	1日の拘束時間	原則13時間 <b>最大16時間以内</b>	原則13時間 <b>最大15時間以内</b>
2			<b>15時間超は週2回まで</b>	<b>14時間超は週2回まで</b>
3		1か月の拘束時間	293時間（最大320時間）以内	<b>284時間（最大310時間）以内</b>
4		1年の拘束時間	3516時間以内	<b>3300時間以内（最大3400時間）</b>
5	休息时间	1日の休息时间	8時間以上	<b>9時間以上</b>
6	連続運転		4時間以内	<b>やむを得ない場合4時間30分</b>

**この2年労働基準監督署及び運輸支局の飛び込み監査が非常に増えています。**



理由①

コロナの影響で監査に回れる件数が少なかったため

理由②

2024年を前に悪質な運送業者の把握及び是正を勧告するため

## 4-2. 改善基準告示について

### (1) 改善基準告示違反による罰則について

- i 2015年1月28日北海道の運送業者が改善基準告示違反



**30日間の事業停止を命じられた。**

元受の大手運送会社1社に対しても警告書を発出。

その後全国で処分が下されている。

この際の事業停止命令の基準(新聞記事による)

- i 改善基準未順守 31件の運転手が3名以上 且つ
- ii 拘束時間未順守の運転手が過半数

**多数の運送会社が事業停止になっています**

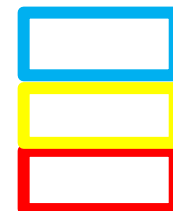
**未順守の件数を把握されていますか？**

## 5-1. ドライバーの教育について

### 走り方の悪い例(休息の取り方)

休息時間の取り方が悪い

9時間以上 OK  
 9時間未満 △  
 3時間未満 ×



	其他	開始	終了	作業	運行	区間
	休憩	06 11:45	12:32	0:47	1:46	82.3
	積み	06 12:32	12:34	0:02	0:00	0.1
	休憩	06 12:58	14:27	1:29	0:24	13.4
	休憩	06 17:43	18:16	0:33	3:16	266.6
	休息	06 20:41	07:39	10:58	2:25	155.1
	休憩	07 09:03	10:48	1:45	1:24	67.9
	休憩	07 11:00	12:51	1:51	0:12	7.8
	積み	07 12:51	12:52	0:01	0:00	0.0
	休憩	07 14:59	16:03	1:04	2:07	77.5
	休憩	07 16:18	19:14	2:56	0:15	6.1
	休息	07 21:49	06:47	8:58	2:35	210.3
	休憩	08 08:34	08:47	0:13	1:47	155.4

※ 業務の効率を考えると休息は可能な限り連続9時間をお勧めします。

# 5-1. ドライバーの教育について

## 走り方の悪い例(デジタコの実操作方法)

① 業務前からデジタコのスイッチを入れている(拘束時間が増えてしまう)

② 早く出発しすぎているため実作業前に休憩時間が多い(同上)

③ 実作業前に作業ボタンを押している(労働時間が増えてしまう)

	其他	開始	終了	作業	運行	区間
運行開	29	07:15				
休憩	29	07:15	07:37	0:22	0:00	0.0
休憩	29	09:05	10:47	1:42	1:28	52.5
降し	29	11:04	11:39	0:35	0:17	6.2
休憩	29	14:07	14:38	0:31	2:28	68.5
積み	29	14:45	16:22	1:37	0:07	0.4
運行終	29	19:04			2:42	92.7

① 運行前22分

② 作業前早着  
102分

③ 早着  
67分休憩  
実作業30分

① 地場であれば ⇒ 余裕は30分以内

② 長距離であれば ⇒ 余裕は60分程度

或いは現地で休憩(3時間以上)を取れる時間

※ 業務の効率を考えると休憩は可能な限り連続9時間をお勧めします。

### 運行開始 及び 運行終了について

#### ① 運行開始 :

会社の駐車場から出発する際(又は最初の作業時)スイッチオン

#### ② 運行終了 :

会社の駐車場に戻った際(又はその日の作業終了)スイッチオフ

### 正確なボタン操作

#### ① 正しくボタンを押す

例えば 現地についてからすぐに「積み」ボタンを押す。その後30分後に積みを行い、10分で終了。(40分労働時間としてカウント) **本来であれば10分の作業のはず**です。

## 5-1. ドライバーの教育について

### デジタコの実操作方法

正確なボタン操作（ボタンを押していない方も問題）

**積み降ろしのない運行はありません！  
ボタンを押していない場合**



監査で指摘を受け、改善報告をしなければなりません。  
積み降ろしボタンのみならず、改善基準告示も完璧に  
して提出をしなければなりません

**正しくボタンを押してください！**

## 5-2. 遠隔点呼・自動点呼を使った時間短縮

国土交通省による 事業用自動車総合安全プラン2025 において、「高度な点呼機器の活用による IT 点呼(遠隔点呼)の対象拡大や自動点呼を検討」により点呼の見直しが図られています。

### (1) 2022年4月より遠隔点呼開始(現在届け出後、10日以降であれば実施可能)

主なIT点呼との違い

① Gマーク不要(IT点呼はGマークが必須)

② グループ企業間での遠隔点呼が可能

※「グループ企業」とは、100%株式保有による支配関係にある親会社と子会社  
又は100%子会社同士をいう。

※事業者間の遠隔点呼の先行実施。(出資関係がなくとも遠隔点呼が可能)

③ 24時間点呼可能(IT点呼は連続16時間まで)

※IT点呼は運行管理者が点呼を執行したとしても補助者扱いになるが、遠隔点呼の場合、運行管理者が点呼を実施した場合、その営業所の運行管理者が点呼をしたとみなされます。

### (2) 2023年1月より業務後自動点呼開始(届け出後、10日以降であれば実施可能)

メリット 無人であるが運行管理者が点呼をしたとみなされる

### (3) 業務前自動点呼検討中

① 2023年11月までに実証実験完了

② 令和5年度第2回「運行管理高度化ワーキンググループ」(12.6)検討会実施

③ 現在国土交通省で要件を検討中(2024年度)

## 5-2. 遠隔点呼・自動点呼を使った時間短縮(導入事例)

名古屋市内のお客様で営業所から車庫が10km近く離れている。

- ① 以前は車庫から営業所まで点呼を受けに来ていた。
- ② 移動に片道30分以上、往復1時間以上毎日かかっている。
- ③ 拘束時間にも労働時間にも影響がある。



(1) 2022年度に遠隔点呼導入

- ① 営業所一駐車場間で導入
- ② 本社の運行管理者が営業所および車庫の点呼を実施。
- ③ 車庫のドライバーの拘束時間・労働時間を短縮。



(2) 2023年度に業務後自動点呼導入

- ① 業務前点呼は運行管理者が営業所は対面、車庫は遠隔点呼で実施。
- ② 業務後点呼は営業所・車庫共に自動点呼で実施。
- ③ 運行管理者の労働時間を短縮。



## 5-3. 会社としての対応について

**全社一丸となって対応することが重要です。**

I 運行の仕方を考え直す。

例えば 2時間50分だと休憩。(拘束時間)

3時間以上なら休息(拘束時間に含まれない)

II 正しく積み降ろしボタンを押す。

例えば 現地についてからすぐに「積み」ボタンを押す。

その後30分後に積みを行い、10分で終了。(40分労働時間としてカウント)

本来であれば10分の作業のはずです。

III 運行の効率化を図る

① 帰り荷の確保が重要。**営業所間での調整も重要です。**

② 無駄ルート排除

③ 実際の運行に合わせてデジタコを操作

i 出発前からデジタコを開始にしない。

ii 帰庫後もそのままデジタコを起動させたままにしない。

**拘束時間・残業時間がオーバー気味  
になると走ることが出来ません。**

# 5-3. 参考資料 NPシステム開発のデジタコによる違反防止策

## (1) 連続運転対策

改善基準告示に準拠した「拘束時間」及び「連続運転時間」等の表示 又は 警告を鳴らすことが出来ます。

### 【表示】

#### I. 連続運転

現在までの連続運転時間の表示を行います。  
運転累計時間が4時間に近づくと『そろそろ休憩してください』等の警告音声を発生することが可能です。

#### II. 停車累計

現在までの停車時間(荷役・待機・休憩 等)の累計を表示します。

#### III. 最終停車

現在の停車時間がカウントされます。休憩や荷役等の最終停車時間が10分以上になると停車累計にカウントされます。

### 【連続運転判断方法】

#### I. 停車ベース

停車時間累計が30分以上になった時点で連続運転監視リセット(労基基準)

監視開始1

監視開始2



A	連続運転	2:00	停車累計	0:20	最終停車	0:20
---	------	------	------	------	------	------

B	連続運転	3:50	停車累計	0:20	最終停車	0:05
---	------	------	------	------	------	------

C	連続運転	0:00	停車累計	0:30	最終停車	0:10
---	------	------	------	------	------	------

# 5-3. 参考資料 NPシステム開発のデジタコによる違反防止策

## (2) 休息时间不足対策

運行中の休息時間の累計を表示し、改善基準告示に準じて休息時間の確保状況を表示します。日付の切り替えは自動で行いますので長距離運行の場合でも運用が可能です。

### 【表示】

#### I. 休息时间

当日の『連続8時間以上 又は 分割計10時間以上(2分割) 又は12時間以上(3分割)』の休息時間を表示します。

#### II. 分割休息

当日の『10時間未満の分割休息時間の累計』を表示します。

#### III. 現在停車

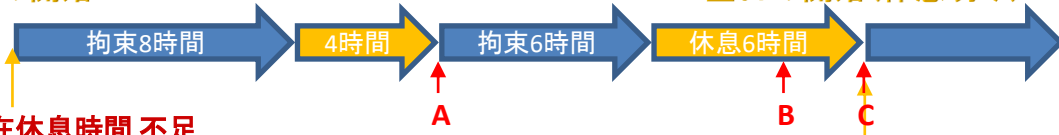
現在の停車時間がカウントされます。分割休息时间になると分割休息にカウントされます。

### 【始業時刻・終業時刻の判定方法】

#### I. 現在休息条件クリア

分割休息時間が10時間になった休息終了時点で休息監視リセット

#### 当日の開始



#### II. 現在休息时间不足

休息時間がクリアされない場合当日の開始から24時間後に休息監視リセット

#### 当日の開始



A

休息时间	0:00	分割時間	4:00	現在停車	4:00
------	------	------	------	------	------

B

休息时间	0:00	分割時間	8:00	現在停車	4:00
------	------	------	------	------	------

C

休息时间	10:00	分割時間	0:00	現在停車	6:00
------	-------	------	------	------	------

## 5-3. 参考資料 NPシステム開発のデジタコによる違反防止策

### (3) 平均運転時間管理

運行開始から現在までの日毎の運転時間 及び 直近2回分の2日間の平均運転時間を表示します。

#### 【表示】

##### I. 当日運転

当日の運行開始からの累計運転時間を表示します。

##### II. 前日運転

前日の運行開始からの累計運転時間を表示します。

##### III. 今回

当日運転と前日運転の平均時間が表示されます。

##### IV. 前回

前日運転と前々日運転の平均時間が表示されます。



1日目の運転時間・・・13時間

A	当日 運転	13:00	前日 運転	0:00	今回	6:30
					前回	0:00

2日目の運転時間・・・7時間

B	当日 運転	07:00	前日 運転	13:00	今回	10:00
					前回	0:00

3日目の運転時間・・・5時間

C	当日 運転	05:00	前日 運転	7:00	今回	6:00
					前回	10:00

15時から休息開始し20時の状態

始業 時刻	06:00	拘束 時間	9:00	休息 時間	5:00
----------	-------	----------	------	----------	------

### (4) 拘束時間管理

1日の拘束時間 及び 休息時間を表示します。  
日付の切り替えは改善基準告示に準じて行い、時間オーバーにならないようにアラームでお知らせする事も可能です。

#### 【表示】

##### I. 始業時間

当日の運行開始時刻を表示します。

##### II. 拘束時間

当日の運行開始からの拘束時間を表示します。

##### III. 休息時間

当日の運行開始からの休息時間を表示します。

# 5-4. 参考資料 NPシステム開発のデジタコによる違反防止策

## (5) 改正前の改善基準告示と改正後の改善基準告示の比較

web地球号 改善基準告示超過一覧表

出力基準  改正前基準  令和6年4月改正基準

集計範囲

年月指定  年  月

集計対象

乗務員  ~

事業所  ~

and  乗務員分類1  ~

and  乗務員分類2  ~

and  乗務員分類3  ~

絞込条件保存 絞込解除

出力方法

優先1 乗務員  改頁

優先2   改頁

優先3   改頁

優先4   改頁

優先項目保存

設定

CSV

プレビュー

集計

戻る

拘束時間集計 - 個人 - Microsoft Edge  
セキュリティ保護なし | theearth-np.com/F-ERS2012[RestraintReportCal...  
集計基準  改正前基準  令和6年4月改正基準  
該当年月 06 年 03 月  
事業所 本社営業所 適用

乗務員CD	乗務員名	集計
<input checked="" type="checkbox"/>		未
<input checked="" type="checkbox"/>		未
<input checked="" type="checkbox"/>		未
<input type="checkbox"/>		済
<input checked="" type="checkbox"/>		未
<input checked="" type="checkbox"/>		未
<input checked="" type="checkbox"/>		未
<input type="checkbox"/>		済
<input checked="" type="checkbox"/>		未
<input type="checkbox"/>		済
<input type="checkbox"/>		済
<input type="checkbox"/>		済
<input type="checkbox"/>		済
<input type="checkbox"/>		済
<input checked="" type="checkbox"/>		未
<input type="checkbox"/>		済
<input type="checkbox"/>		済
<input type="checkbox"/>		済
<input type="checkbox"/>		済
<input type="checkbox"/>		済

全乗務員を選択  
未集計のみ選択  
選択の解除

集計開始 閉じる

# 5-4. 参考資料 NPシステム開発のデジタコによる違反防止策

## 改正前の改善基準告示と改正後の改善基準告示の違反件数比較

改善基準告示超過一覧表

令和6年1月1日(月)～1月31日(水)

改正前(2024年3月まで)

乗務員	稼働日数	合計時間	拘束時間			休息期間		運転時間		規定運行 144時間 超過回数	連続運転 超過回数	合計 超過回数
			293時間 超過時間	16時間 超過日数	15時間(週2回) 超過回数	休息期間 不足回数	分割休息 超過回数	1日当り9時間 超過回数	1週当り44時間 超過回数			
	2	7:19										
	18	171:56										
	17	192:10										
	18	202:55			1		1					2
	19	233:48										
	19	221:05										
	21	222:13		3			3				2	8
	19	219:06		2	1		2					5
	18	217:22										
	20	242:32										
	19	202:48									1	1
	19	193:42									6	6
	21	221:42										
	2	242:32										3
	1	11:59										
	2252	24125:49	124:04	40	6	43	0	9	1	1	110	210
	17.6	188:28	0:58	0.4	0.1	0.4	0.0	0.1	0.1	0.1	0.9	1.7

合計 超過回数	合計 超過回数
2	4
8	9
5	10
1	3
6	6

### 違反増加件数

	改正前	改正後
月間超過時間	275時間超 124.4時間	293時間超 213.33時間
拘束時間	16時間	15時間
1日拘束時間	40	74
週2回(超過階数)	15時間	14時間
改善基準告示違反合計	6 210	18 297

改正後(2024年4月以降)

改善基準告示超過一覧表

令和6年1月1日(月)～1月31日(水)

乗務員	稼働日数	合計時間	拘束時間			休息期間		運転時間		規定運行 144時間 超過回数	連続運転 超過回数	合計 超過回数
			275時間 超過時間	15時間 超過日数	14時間(週2回) 超過回数	休息期間 不足回数	分割休息 超過回数	1日当り9時間 超過回数	1週当り44時間 超過回数			
	2	7:19										
	18	171:56										
	17	192:10										
	18	195:10						2				4
	19	233:48										
	19	221:05										
	21	222:13		3	1		3				2	9
	19	215:39		4	2		4					10
	18	217:22		2			2					4
	20	239:13		2			2					4
	19	202:48									1	3
	19	193:42									6	6
	21	218:31										
	2252	23896:31	213:33	74	18	78	5	9	2	1	110	297
	17.6	186:41	1:40	0.6	0.2	0.7	0.1	0.1	0.1	0.1	0.9	2.4

## 6. 運賃交渉について

### 今後運賃交渉は必須

#### (1) 維持費・経費・設備費の高騰

- ① 物価高騰
- ② 燃料高騰
- ③ トラック等設備費高騰



これまでの売り上げでは  
会社を維持するのは困難

#### (2) ドライバーの離職

- ① ドライバーの給料が上げられない
- ② ドライバーの応募が来ない



離職・新入社員減少  
ドライバーの数が減少



売り上げ減少 ⇒ 更にドライバーの数が減少

負のスパイラルに陥る

## 6. 運賃交渉について

### (1) 運賃交渉には根拠資料が必須

**荷主の担当者も会社への説明責任がある。**

- ① 根拠資料は公の資料を使用
- ② 残業規制や改正改善基準告示を元に高速代を追加する  
(少なくとも長距離運行の場合は高速代は要求すべき)

### (2) 現在荷主もコンプライアンスが求められる時代

- ① 運賃交渉に応じているか等のアンケートが届いている荷主がある
- ② トラックGメン等、国交省や公正取引委員会からの勧告等も増えてきている。



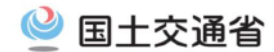
**2024年問題は運送事業者だけでは解決できない。  
荷主にも協力してもらう必要がある。**



# 6-1. 運賃交渉について(割増)国土交通省の資料より2023年12月

## ① 現在の運賃からの割り増し(標準的運賃では8%引き上げ)

### 「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しのポイント



- 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の提言をとりまとめ (令和5年12月15日)

#### 1. 荷主等への適正な転嫁

##### <運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの燃料費を120円に変更し、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定【運賃】

##### <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円
積込料・取卸料	→	2,180円
機械荷役の場合	→	2,180円
手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4tクラス）の場合の30分あたり半値
- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算【運賃】
- 標準運送約款において、運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を受受する旨を明記【約款】
- 「有料道路利用料」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

#### 2. 多重下請構造の是正等

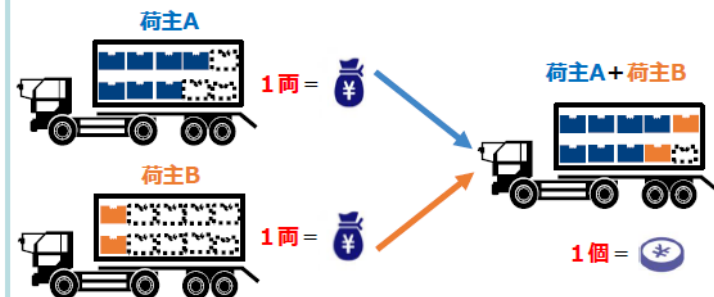
##### <「下請け手数料」(利用運送手数料)の設定等>

- 「下請け手数料」(運賃の10%を別に收受)を設定【運賃】
  - 元請運送事業者は、実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知することを明記【約款】
- ##### <契約条件の明確化>
- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した電子書面(運送申込書／引受書)を交付することを明記【約款】

#### 3. 多様な運賃・料金設定等

##### <「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」(逆にリードタイムを長く設定した場合の割引)や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定【運賃】

##### <その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の特殊車両割増を追加【運賃】
- 中止手数料の請求開始可能時期、金額を見直し【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、インターネットによる公表を可能とする【約款】

## 6-1. 運賃交渉について(割増)

例1 現在の物流費からの割り増し(標準的運賃 8%引き上げ利用)  
(現在の物流費からの割り増し+高速代 + 燃料サーチャージ)

$$\bullet\bullet, \bullet\bullet\bullet\text{円} \times 1.08 + \text{高速代} \\ + (\text{軽油単価} - 120\text{円}) \times \text{使用料} = \bullet\bullet, \bullet\bullet\bullet\text{円}$$

例2 現在の物流費からの割り増し(ターゲットを20%とし、30%で打診)

$$\bullet\bullet, \bullet\bullet\bullet\text{円} \times 1.30 = \bullet\bullet, \bullet\bullet\bullet\text{円}$$

**最終的な妥結点を20%とし交渉する**

## 6-2. 運賃交渉について(積み上げ方式)

(2,000円 × 労働時間 + 高速代 + 車両維持費(日割) + 車両経費(日割)) × GCIP  
ドライバーの時給を2,000円とした場合。

GCIP(平均22.98%)(運送業 20.45%販売管理費のみ)※1

GC GENERAL COST (一般管理費及び販売費)(事務所等の間接部門費 等)

I INTEREST (利率)いわゆる利子

P PROFIT 利益

※1運送業の販売管理費はインターネットサイトによる(民間調査)

**必ず一般管理費、利益を乗せた上で交渉する**

### 3. 高速道路と一般道のシミュレーション

運行管理システム「web地球号」運行指示書自動作成機能より

一般道路利用 関東 ⇒ 岐阜

距離 338.4km  
11時間18分  
¥0-

運行指示データ入力 - 個人 - Microsoft Edge  
theearth-np.com/F-NES1010[OperationInstructionEdit\_Map].aspx?para=new&para2=Inst

指示書NO	26	乗務員	3 テスト3
事業所	1 本社	出庫場所	
車輛	21 高速テスト	帰庫場所	
出庫日時	06年 01月 29日 10時 38分		
帰庫日時	06年 01月 29日 21時 56分		
作成日	06年 01月 29日		
備考			

経由	作業	到着日時	滞在時間	開始日時	終了日時	場所CD	場所名
S	出庫			29日 10:38	29日 10:38	5000817	
	休憩			29日 14:37	29日 15:07		
	休憩			29日 19:07	29日 19:37		
E	帰庫			29日 21:56	29日 21:56	5000816	ハワテック本社

※注  
本来であれば1日の運転時間平均9時間に抵触するため前後の日付けの運転時間を7時間42分以内にする必要もあります。

運行時間 11:18 総走行距離 338.4km ETC料金 ¥0

入力設定 ルート検索条件設定 プレビュー ルート検索 登録 中止

場所検索 住所検索 乗場検索  
出庫 帰庫 積み 降し 休憩 休息 経由 経由地リセット

# 6-3. 高速道路と一般道のシミュレーション

運行管理システム「web地球号」運行指示書自動作成機能より

高速道路利用 関東 ⇒ 岐阜

距離 385.8km  
6時間37分  
¥12,690-

運行指示データ入力 - 個人 - Microsoft Edge

theearth-np.com/F-NES1010[OperationInstructionEdit\_Map].aspx?para=new&para2=Inst#

指示書NO	26		
事業所	1 本社		
車輛	21 高速テスト	乗務員	3 テスト3
出庫日時	06年01月29日10時25分	出庫場所	
帰庫日時	06年01月29日17時02分	帰庫場所	
作成日	06年01月29日		
備考			

経由	作業	到着日時	滞在時間	開始日時	終了日時	場所CD	場所名
+	S 出庫	29日 10:25		29日 10:25	29日 10:25		
+	休憩	29日 14:13		29日 14:13	29日 14:43		
+	E 帰庫	29日 17:02		29日 17:02	29日 17:02		

	距離	時間	金額
高速道路利用	385.8km	6時間37分	¥12,690-
一般道利用	338.4km	11時間18分	¥0-

運行時間	6:37	総走行距離	385.8km	ETC料金	¥12,690
------	------	-------	---------	-------	---------

入力設定 ルート検索条件設定 プレビュー ルート検索 登録 中止

場所検索 住所検索 乗場検索 出庫 帰庫 積み 降し 休憩 休息 経由 経由地以外

## 高速道路・一般道比較表

	距離	時間	金額
高速道路利用	385.8km	6時間37分	¥12,690-
一般道利用	338.4km	11時間18分	¥0-

# 6-4. 荷主勧告制度について（国土交通省資料より）

資料8



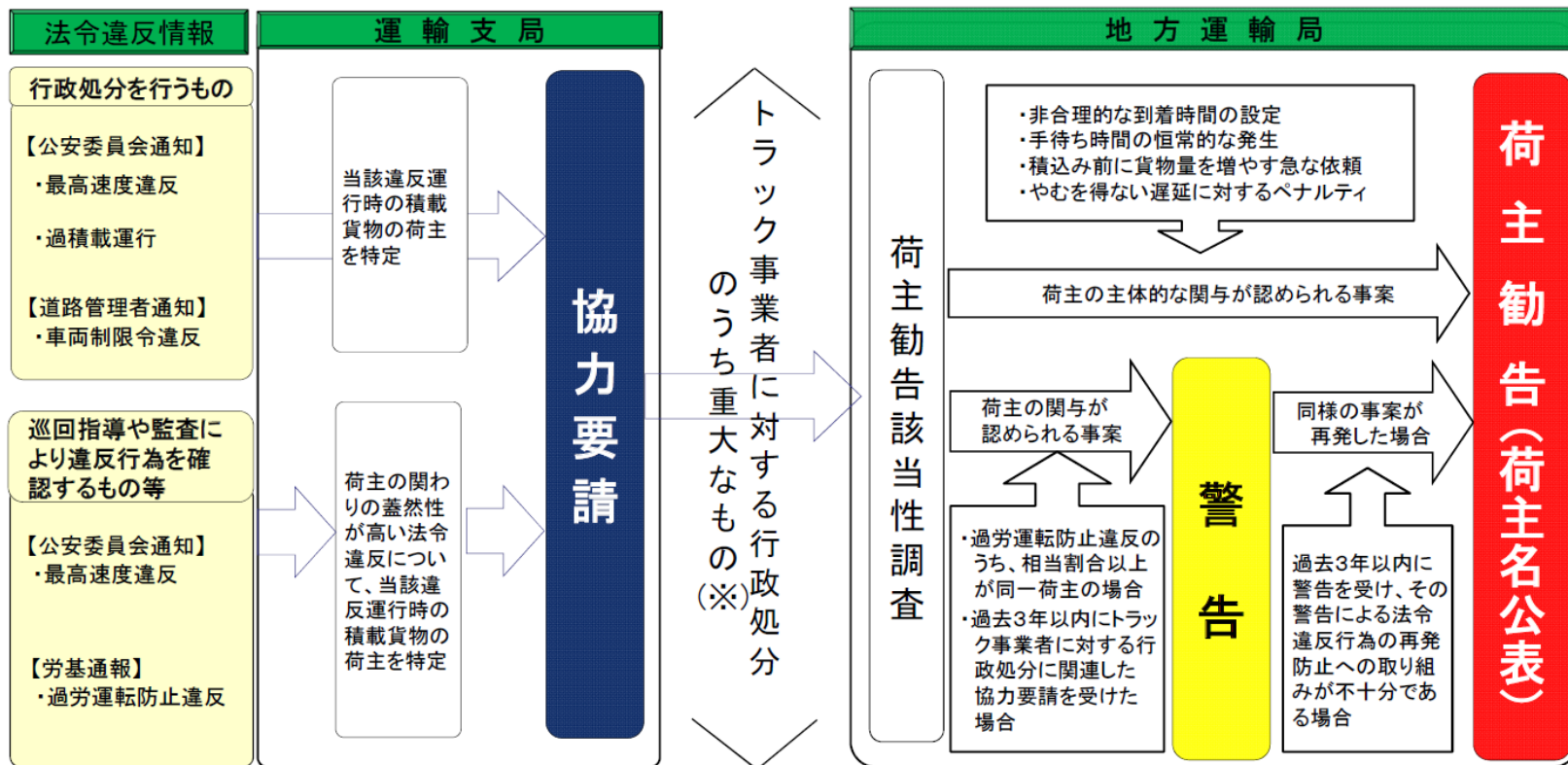
## 荷主勧告制度の運用の改善

〈現行の問題点〉

- 荷主勧告や警告の判断基準が不明確であり、荷主の関与の有無についての判断が困難。（荷主勧告は、これまで発動実績がない。）
- 行政処分が前提となっており時間を要していたため、荷主へ早期に働きかけることができない。

〈新たな措置：通達を改正〉

- 荷主勧告の発動基準及び荷主関与の判断基準をより明確化。
- 荷主関与の蓋然性が高い法令違反情報に対して、迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みを創設。



(※) 行政処分のうち重大なものとは、事業停止処分事案、過労運転防止違反の件数が多い事案、死亡事故等の社会的影響が大きい事案とする。1

## 6-4. 荷主勧告制度について（勧告事例）



その結果が26日、公表され、国土交通省は取引先の運送事業者に法令違反につながりかねない不当な要求を続けていた疑いがあるとして、  
▽宅配大手のヤマト運輸と、  
▽製紙大手の王子ホールディングスの子会社王子マテリアに対し、早急な是正を求める勧告を初めて行いました。

▽ヤマト運輸は荷物の仕分けなど、契約にはない業務や過積載での運行などを要求し、  
▽王子マテリアはトラックからの荷物の積み降ろしの順番を待つ「荷待ち」を長時間、強いていたとしています。

国土交通省はこのほかにも法令違反につながりかねない行為があったとして、211社に対して、改善を求める「要請」や「働きかけ」を行いました。

### 国交省 ヤマト運輸などに是正勧告 運送事業者に不当要求か

2024年1月27日 2時28分

取引先の運送事業者に法令違反につながりかねない不当な要求を続けていた疑いがあるとして、国土交通省は宅配大手のヤマト運輸と、製紙大手の王子ホールディングスの子会社に対し、早急な是正を求める勧告を初めて行いました。

ことし4月からトラックドライバーの時間外労働の規制強化が始まるのを前に、国土交通省は「トラックGメン」を発足させ、去年12月までの2か月間、荷主や元請け業者などの監視を集中的に行いました。

勧告についてヤマト運輸は「真摯（しんし）に受け止め、再発防止に向けた取り組みを着実に実施し、信頼回復に努めて参ります」とコメントし、王子ホールディングスも「真摯に受け止め、再発防止に向けた取り組みを改めて強化して参りたい」としています。

## 6-5. 公正取引委員会による注意喚起及び改善要求

【CO2からできるギ酸の可能性 Energy Frontline】

広告

### 荷主777社に注意喚起 公取委、独禁法違反の恐れ

2023/6/1 16:00

✕ ポスト

✕ 反応



経済 | 産業・ビジネス 政治 | 政策



公正取引委員会=東京都千代田区

公正取引委員会は1日、荷主と物流事業者の間で適切な取引が行われているかどうかに関する調査結果を公表した。荷主側が運賃の値上げ交渉に応じず据え置いたケースなどが判明し、荷主777社・団体に注意喚起の文書を送った。独禁法が禁じる「優越的地位の乱用」につながる恐れがあると指摘し、改善を求めた。

昨年9月から今年1月にかけて、約3万の荷主と約4万の物流事業者に書面調査を実施した。注意喚起の内容で最も多かったのは、著しく低い価格を設定する「買ったたき」の246件。代金の支払い遅延も212件あった。業種別では、農協や漁協など協同組合が82団体で最多だった。



## 6-5. 物が運べない時代がやってくる

特集

物流の2024年問題～持続可能な物流の未来に向けて～

2023.12.28

### 業界の垣根を越えた協働体制で、食品物流を効率化。「中継リレー輸送」に見る持続可能なスマート物流の未来

食品メーカーによる共同輸送・共同配送の取り組みにより、業界の標準化を目指す

2024年問題をはじめ深刻化する物流課題に対して、荷主側も大きな危機感を持って対応を進めている。国内食品メーカー5社の共同出資によって設立された物流会社「F-LINE株式会社」では、「競争は商品で、物流は共同で」を基本理念に掲げ、輸送と配送を共同で行う取り組みを行っている。F-LINE株式会社が目指す、持続可能なスマート物流を実現するために必要なことは、同社の担当者に話を伺った。



第1回 モノが届かなくなる？「物流の2024年問題」とは

第2回 「物流の2024年問題」を解決へ導くカギとなるか。搬送ロボットとAIに活路を見出す三菱倉庫のEC物流センター

第3回 業界の垣根を越えた協働体制で、食品物流を効率化。「中継リレー輸送」に見る持続可能なスマート物流の未来

[「物流の2024年問題～持続可能な物流の未来に向けて～」に戻る](#)

**5年後には4回に1回物が届かないと言われております。**

一部の荷主では運送会社の困り込みが始まっております。



## 6-6. 共存共栄

**これから運送会社同士は競争ではなく共存共栄！**

**3～5年後には荷物が運べないことが  
増えてくることが予測されます。**



**荷主様にご迷惑をおかけしないためには  
運送の効率化を図る必要がある。**



**各地に協力会社を作り、提携する**



**帰り荷を確保することにより積載率を向上し、  
1便当たりの運賃も上げる。**

## 6-6. 共存共栄

### (1) 物流交流会開催

2023年9月10日 ホテルモントレ大阪にて

物流危機解決へ、運送事業一丸の改革促す交流・勉強会開催

#### NPシステム開発が支援する、運送会社連携の取組

2023年9月26日 (火)

>> この記事を印刷する (PDF)

**話題** 2024年問題に最前線で向かい合う運送事業者にとっては、人材不足、燃料・コスト高騰に加え、改善基準告示の対応など、さまざまな経営での不安を抱えている。

そこで、情報交換や対応策を勉強する機会を設けることで運送事業者を支援しようと、デジタルタコグラフ（デジタコ）や点呼システムなど、トラックドライバーの管理ソリューションを手掛けるNPシステム開発（愛媛県松山市）が、運送会社コンサルティングのブリックス（大阪市中央区）と協力して開催したのが、「第1回Logispread in Osaka～with 共存強栄～」と題した交流会・勉強会である。運送事業者が抱える様々な問題に真剣に向き合う、90社132名が開催地・大阪に集結し、それぞれの課題を話し合う貴重な機会となった。

#### 回を重ねて広げる運送業界「仲間作り」の場

コスト高騰、新しい法令への対応など、運送事業者を取り巻く環境は厳しく、これまでの慣例に従うだけの経営、感覚に頼る経営だけでは到底克服できない。当たり前を見直すことから始め、新たなコスト削減や、デジタコ等の効率化ツールの適正な運用とデータ活用など、これからの時代に備えた対応の重要性が強く訴えかけられた勉強会となった。

勉強会後に行われた交流会では、様々なエリア、運送形態の事業者が一堂に会し、それぞれの現場の現状や課題などがざっくばらんに話し合われた。この交流会の目的について、NPシステム開発の可児勝昭取締役は、「運送事業者同士が仲間を作ること」であると言い、物流危機に意識的な事業者が集まることで、帰り荷の確保や、ルート集約・効率化、アセットの相互活用による有効利用など、同じ悩みを抱えるもの同士だからこそ具体化できる場となることを目指す。「この第1回をスタートに、2回、3回と長く続くことが大切。物流危機への問題意識の強い参加企業の多くが生き残れる様に、開催エリアも広げながら、運送事業者の交流、情報交換の場を広げていきたい」（可児氏）と、抱負を語った。



▲交流会の様子

## 6-6. 参考資料 NPシステム開発のデジタコによる共存共栄策

### (2) 動態開示システム

運送事業者様の2024年問題解決の一助として、荷主や協力会社に指定車両のみを開示することにより、車両の位置情報・状態情報を確認することができるようにする。



- ・荷主に対して動態情報を開示することにより荷待ち時間の削減効果が期待できる
- ・実車/空車情報も閲覧可能となるため、荷主や協力会社と連携した形で積載率向上に繋がる配車が可能となる

※ 今後は残業規制・拘束時間の縮小等運行時間が短くなるため、1便当たりの利益率(運賃)を向上させることが重要となるため

## 6-6. 参考資料 NPシステム開発のデジタコによる共存共栄策

### 動態開示システム運用イメージ

開示先（荷主など）指定と開示許可を行うことにより、指定した車輛情報を指定した開示先（荷主など）に開示するシステムです。

また、動態開示している車輛については、地点登録（特定場所マスター）のマスターを基に、指定されているメールアドレスへメールを送信します。

【送信メール例】「名古屋802き1」が●●km圏内に入りました

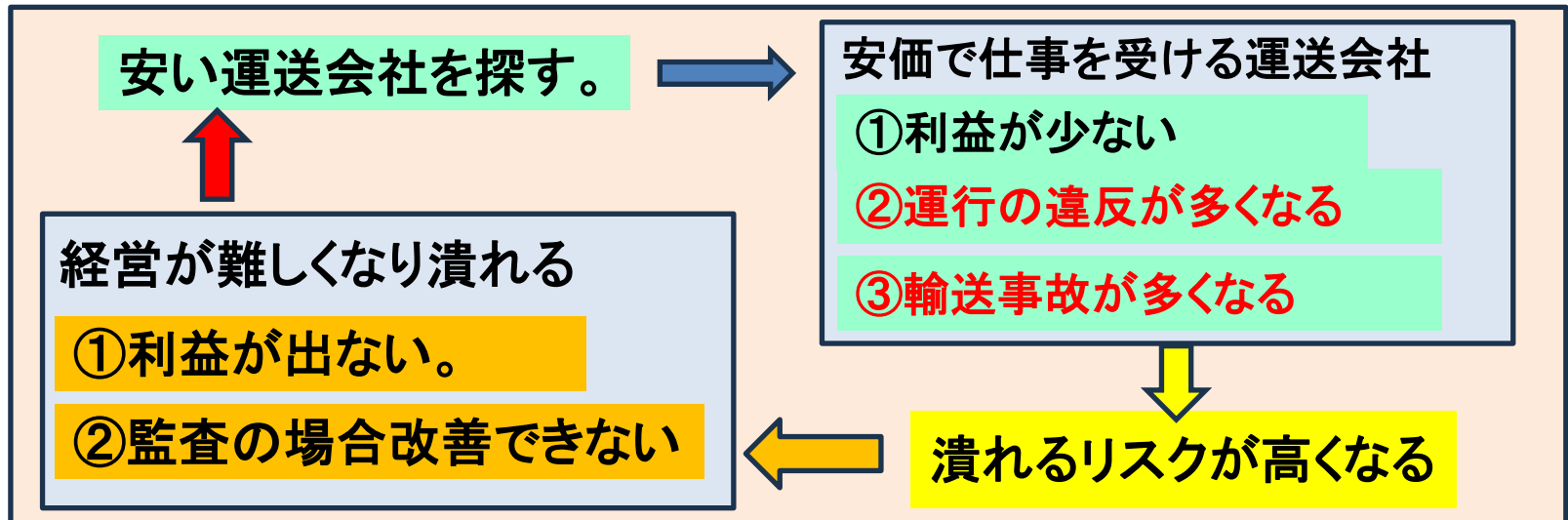
開示先 CD	開示	車両名	データ日時
1	<input checked="" type="checkbox"/>	名古屋802き1	24/01/15 19:49
	<input type="checkbox"/>	名古屋800き2	24/01/15 19:54
	<input type="checkbox"/>	名古屋801う5	24/01/15 19:55
	<input type="checkbox"/>	名古屋831え6	24/01/15 19:51

開示先と開示許可の操作を事業者様が Web金星号にて行います

## 7. 選ばれる運送会社・選ばれるドライバーに

今後運送会社の淘汰が進んでいきます

荷主にとっても難しい時期を迎えます



何度も新たな運送会社を探す

安心できる運送会社(潰れない・違反が少ない)  
安心できるドライバーのいる運送会社を求める

## 7. 選ばれる運送会社・選ばれるドライバーに

### 選ばれる運送会社になるためには

- (1) ドライバーの教育
  - ① 荷主のマニュアル通りの作業を確実に行う
  - ② ルールに則った運行を行う。  
改正改善基準告示  
残業規制
- (2) 経営基盤の安定
  - ① 運賃交渉を行い適正な運賃を受け取る
  - ② ルールに則った運行を行わせる。  
改正改善基準告示  
残業規制

今後は運賃が高くとも信頼できる会社が選ばれます。

ご清聴ありがとうございました。  
2024年問題を乗り切りましょう

