

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について  
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介**  
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- ⑤ 参考資料紹介
  - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
  - ⑤-3 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
  - ⑤-4 トラック法改正関係資料  
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

# 【実例紹介】 運送会社の時間管理 具体策とポイント



株式会社 TUMIX



## もくじ

### 【前段】 (02分)

- ・はじめに(会社紹介、自己紹介) 02分

### 【本段】 (38分)

- ・2024年問題の本質 05分
- ・2024年問題成功と失敗の分岐点 06分
- ・成功事例紹介:2社 13分
- ・TUMIXコンプラ 10分  
(製品説明+実機デモ)
- ・まとめ 02分

はじめに





## 【会社紹介】



### 【株式会社TUMIX】

- 《本店所在地》 静岡県静岡市葵区栄町1-3 鈴与静岡ビル4階
- 《設立》 令和元年6月1日
- 《資本金》 1,000万円
- 《事業内容》 運送業クラウド「TUMIX」の製造・販売
- 《URL》 <https://tumix.co.jp>

#### 《OUR MISSION》

運送業界のデジタル化を促し  
日本の物流と運送会社の無駄をなくす



### 【鈴与株式会社】

- ・静岡県静岡市清水区入船町11-1
- ・創業：享和元年（1801年）
- ・総合物流業
- ・売上：1,442億円（2021.08）
- ・従業員：1,100名

※他グループ会社：清水エスパルス、フジドリームエアラインズなど140社

## 小久保 輝夫

COO



- ≫ 2001年入社(神奈川県出身)
- ≫ 主な経歴
  - ・ 運送部門に8年勤務、手配実務経験を積み上げ、運送システム開発、営業所の設立、新規事業の立ち上げなどを担当
  - ・ 企画部門に6年勤務、拡販、働き方改革など多岐にわたるプロジェクトを経験
  - ・ ほか、倉庫現場部門、アジア駐在
- ≫ 2016年より、運送プラットフォーム事業の開発プロジェクト実働責任者
- ≫ 令和元年6月に株式会社TUMIXを設立・出向

【ウェビナ・セミナー実績】各県トラック協会及び関連支部、船井総研、各種団体、保険会社、メーカー主催協力会など多数

# 2024年問題の本質

## 2024年問題

耳にタコ  
ですが

上限  
960h/年



労働  
時間短縮

新改善  
基準告示



労働の内訳  
管理強化

≫ 二つの側面での管理が必要

① 外枠 ≡ 上限時間設定

② 中身 ≡ 新改善基準告示

≫ 運送会社は『**厳格な時間管理**』が必要





# 時間管理の重要性が高まる理由「罰則強化」

2024年10月～  
罰則二倍強

## ■勤務時間等告示の遵守違反（トラックのみ）

未遵守5件以下	初違反	警告
	再違反	10日車
未遵守6～15件	初違反	10日車
	再違反	20日車
未遵守16件以上	初違反	20日車
	再違反	40日車

改正後  
→→→

未遵守5件以下	変更なし	
未遵守6件以上	初違反	1件当たり2日車
	再違反	1件当たり4日車

## ■点呼の未実施（トラックのみ）

未遵守19件以下	初違反	警告
	再違反	10日車
未遵守20～49件	初違反	10日車
	再違反	20日車
未遵守50件以上	初違反	20日車
	再違反	40日車

改正後  
→→→

未遵守19件以下	変更なし	
未遵守20件以上	初違反	1件当たり1日車
	再違反	1件当たり2日車

例：監査対象期間にて、該当事業所で

**15時間超過運行が30件あると60日車≒車両3台×1ヶ月の車両停止に相当**

⇒車両停車期間前後の免許取り付け／外しで10日程度追加

⇒トータルで400万円の売上減、キャッシュフロー悪化

**乗務員の勤怠・労務管理の重要性は更に高まる**



## 具体的な管理方法を考える

**こんな勤怠・労務管理はOK？**



## 具体的な管理方法を考える

こんな勤怠・労務管理はOK？



乗務員の労働時間？  
ウチはデジタコで管理してるから大丈夫



## 法律上の「労働時間の開始」の定義

労働基準法では、「労働時間とは使用者の指揮命令下に置かれている時間」と定義されています。つまり、雇用主から直接的または黙示的な指示を受け、従業員が業務に従事する時間のことを労働時間とといいます。

この定義は当然のことをいっているようですが、実際の業務上では判断が難しいケースが生じることがあるため、注意が必要です。たとえば、就業規則に記載はないものの、社内の習慣で勤務時間外にやるべきことがある場合などです。このような時間を労働時間としてみなすかどうかは、就業規則だけではなく、そこに雇用主の直接的または黙示的な指示があるかどうか、強制力があるかどうかなどを、客観的な事実に基づいて判断します。

## **【解】デジタコだけで労働時間管理は不可**

デジタコ管理は“**運転中の情報に限られる**”  
法令の“**労働は業務に従事する全体の時間**”




## 具体的な管理方法を考える

となると、こんな疑問が湧いてくる



じゃあ、どうやって  
勤務の開始と終了を把握すれば良い？  
運送業の時間管理は特殊なんだよね



適切な場面で  
適切な情報を  
集めるのが大変。。。 

## ① 全て変動値

≫ 出勤時刻、退勤時刻、休憩時間

## ② 打刻手段や機器が特殊 & 複数 & 入れ替わる

≫ デジタコ、点呼、タイムカード、、、

≫ 宿泊運行は事務所or外出先出勤が不規則に混在

≫ 陸運局は主にデジタコ、労基はタイムカード

や点呼、トラ協巡視は主にデジタコと点呼

## ③ 業界特有の労務管理 ⇨ 改善基準告示も並行管理

労働一日の計測





## 結論



**デジタコだけでの時間管理は困難。  
実務業態に沿った管理方法を確立しないと  
未払訴訟等にも発展するリスクあり。**

**(対策の詳細は後段)**



**【2024年問題】  
対策の成功と失敗の  
分岐点**



## 『2024年問題に対する各運送会社様の対策状況・傾向の調査』

実施期間 : 2022年2月～2022年4月  
調査項目 : 2024年問題への対策状況・対策方法  
調査対象 : **日本全国の運送会社(1,009社)**  
方法 : **ランダム**  
調査規模 : 車両台数5台～200台



そこから、更なる調査に協力頂けた63社  
(内訳: **対策成功11社、今後取組予定49社**)の  
**回答内容の比較**を通じて  
「成功と失敗の分岐点」を導き出す

# TUMIX 実績分析『成功と失敗の分岐点』⇨対策実施の前工程

大項目	対応内容	成功社	(回答社数率)	今後対応社	(回答社数率)	施策実施差異
定期チェック	毎日、毎週、月中など	10	91%	30	61%	-30%
日々配車調整	配車予定の社内共有・相互協力	5	45%	16	33%	-13%
	有休取得の奨励	4	36%	13	27%	-10%
	休息時間の確保	3	27%	20	41%	14%
	出勤指示時間の厳守	3	27%	17	35%	7%
	積卸日時を荷主と都度調整	3	27%	13	27%	-1%
	運行ローテーションの導入	2	18%	18	37%	19%
	完全土日休みの導入			6	12%	
	長距離輸送の翌日を休日にする			4	8%	
	特別休息の活用			2	4%	
	荷主交渉	運行ルートの見直し、増便対応	6	55%	14	29%
値上げ		4	36%	32	65%	29%
積卸地での待機時間の削減				25	51%	
高速代の請求				16	33%	
仕事の切替え	荷主の切替、地場シフト	4	36%	17	35%	-2%
その他	弁護士、社労士、コンサル	1	9%	8	16%	
	ツール導入(デジタコ、点呼、勤怠)	3	27%	8	16%	
		11社		49社		

- 成功社が最重視した『定期チェック』の差が最大。  
『社内の情報共有』も同じ状況
- 成功社の荷主交渉は運用の対策提案が最優先。  
値上げや高速代などの金額交渉は重視しない。



①“把握”を重視

⇒対策実施の前工程

②実務改善を優先

⇒荷主への改善提案は  
実務面から

貴社の施策・方針の見直しに  
お役立てください

# 【2024年問題】 成功実例のご紹介

## (厳選紹介)

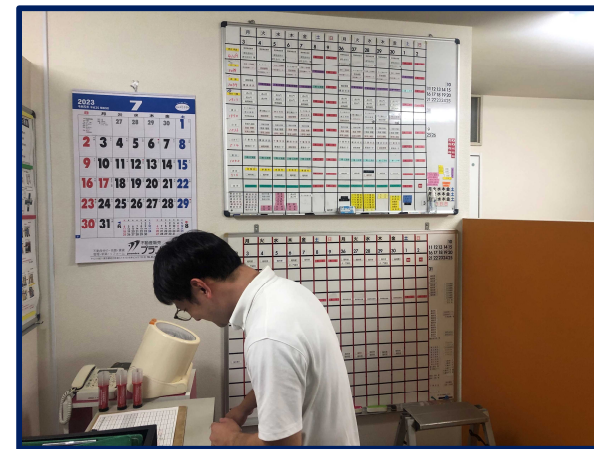
- ① 勤怠管理で利益を出す
- ② 乗務員と向き合う時間を増やす
- ③ 事業継承の遵法経営基盤を作る

# 取組事例①

## 勤怠管理で利益を出す

## 労働時間の改善PDCAが残業時間圧縮につながった

- ・ 有限会社ビッグバード・トランスポート **BB.T**  
(埼玉県川口市)
- ・ 乗務員: 13人 (13台、主に2~4tPG)
- ・ 取扱貨物: 医材、食品
- ・ 主な運行: 関東域内
- ・ 給与構造: 基本給 + 時間外、手当



## <背景>

- ①創業以来、新聞配送を中心に事業を展開。  
ペーパーレス化時代に伴って荷量が減少、  
医材分野に挑戦してきた。
- ②商材の特性上、医材はコロナ禍で増加した。  
ただし、夜間配送や日々の荷量変動もあり、  
収益や手配面は不安定な状況が続いていた。
- ③多忙化が進むため、乗務員の時間管理には  
手が届き難い状態になっていた
- ④そのため、今すぐにでも、管理精度と収益性の  
両立が必要な状態になっていた



## <背景②>

(前ページ③より継続)

⑤現状踏襲のままでは、会社の維持が危ぶまれると判断し、会社内の改革を決意した

⑥常務自ら、経営と実務を改めて深掘りし、自社の強み/弱みを分析して辿り着いたのは「経営層と現場のコミュニケーション不足」



上記状況を解消して、従業員に「働きたい」と思って貰える会社になりたい



## 事例① 勤怠管理で利益を出す

やりたい事



乗務員の勤務環境の整備

**<現状>**

配車担当が配車、指示も運行も情報は一方通行だった。

荷量情報



配車指示



運行実施

⇒配車の整合性をチェックする体制も、  
乗務員との意思疎通も図れていなかった



## 事例① 勤怠管理で利益を出す

<改革>

シンプルに、二つのことに取り組み  
それらを有機的につなげた。

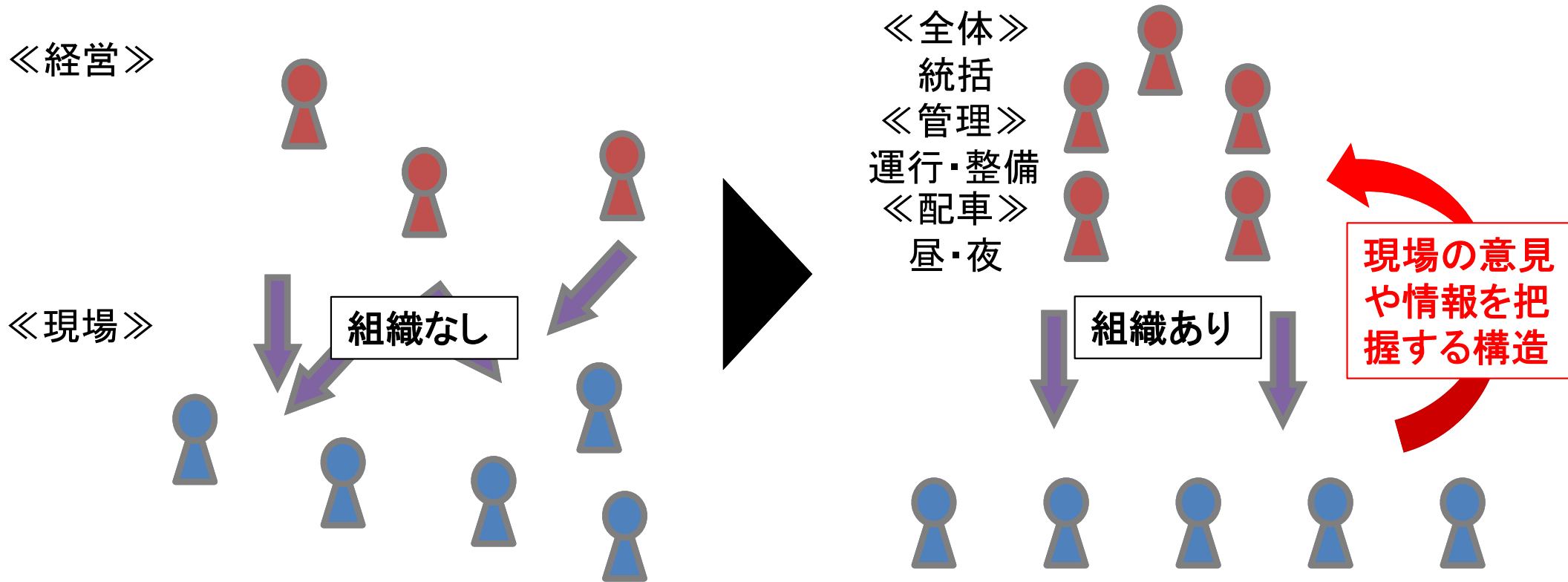
- ①「組織」の構築
- ②PDCA

企業としてやるべきことは共通！



# <改革①>

## 経営と現場を正常につなぐ「組織」を作った



⇒運用組織の構築が成功のはじまり

①責任所在の明確化②現場意見の吸収と循環

## <改革②-1>

### (組織でのPDCAのため) 勤怠管理ツールを導入

The screenshot displays the TUMIX software interface. On the left, there is a navigation menu with buttons for '運行管理' (Operation Management), '労務管理' (Labor Management), and 'ドライブレコーダ' (Drive Recorder). The main area shows a dashboard with several green buttons for '運転ランキング' (Operation Ranking), '運転ランキング(期間集計)' (Operation Ranking (Period Summary)), '日次処理(乗務員別)' (Daily Processing (By Crew Member)), '日次処理(車両別)' (Daily Processing (By Vehicle)), '日次処理(経費管理)' (Daily Processing (Expense Management)), and '日次処理(手入力日報)' (Daily Processing (Manual Daily Report)). Below the dashboard, there is a data table with columns for 'ドライバー' (Driver), '勤務時間' (Working Time), '休憩時間' (Rest Time), '走行距離' (Running Distance), '実車距離' (Actual Distance), '空走距離' (Idle Distance), '高速代' (Highway Fee), and '燃料 (l)' (Fuel (l)). A red box highlights a row in the table, and a red arrow points to it from the dashboard area.

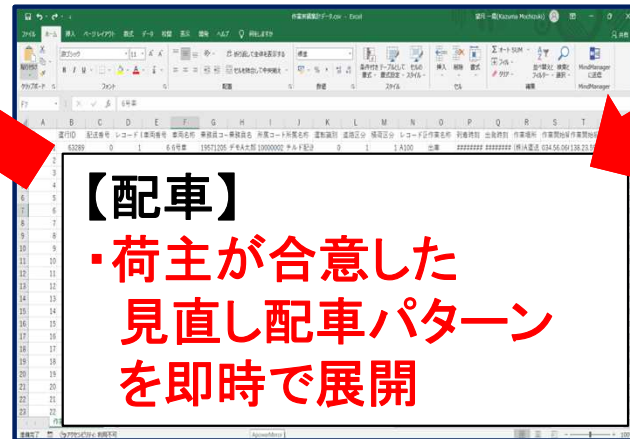
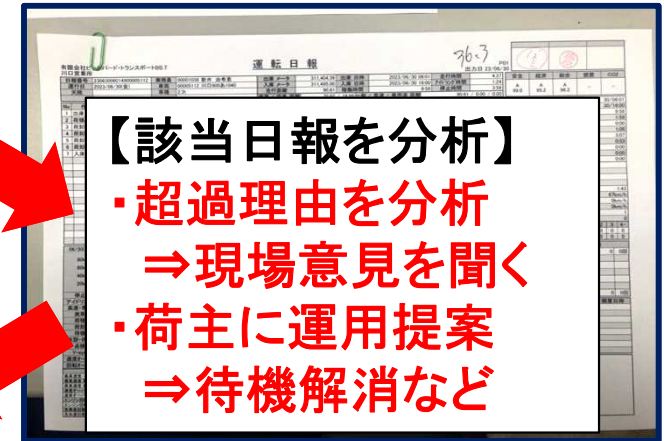
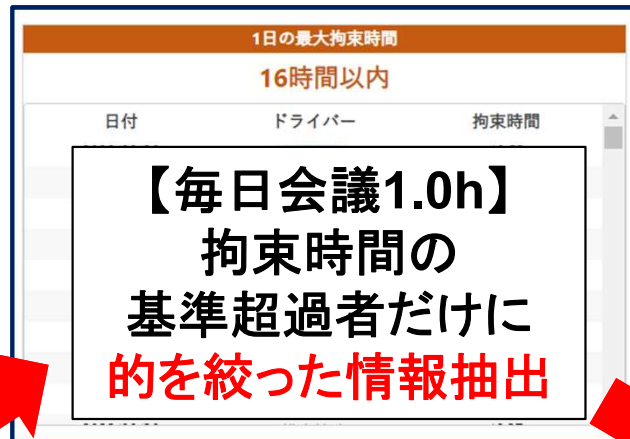
ドライバー	勤務時間	休憩時間	走行距離	実車距離	空走距離	高速代	燃料 (l)							
12	水	出勤	01/12	05:31	01/12	15:45	10:14	06:19			99	4		
12	水	出勤	01/12	00:53	01/12	20:40	19:47	08:04			411	16		
12	水	出勤	01/12	09:10	01/12	17:01	07:51	10:20			500	22		
12	水	出勤	01/12	09:36	01/12	14:47	05:11	05:45			21	22		
12	水	出勤	01/11	20:33	01/12	16:42	20:09	00:30			47	127		
12	水	出勤	01/12	06:10	01/12	12:30	20:09	01:08			34	37		
12	水	出勤	01/12	08:13	01/12	17:02	08:49	00:00			111	107		

デジタコデータ活用

⇒ 運行結果 ⇨ デジタコ情報をタイムリーに自動連携  
⇨ 帰庫後に即時でデータ管理 (手作業ゼロ)

## <改革②-2>

### 「組織」で毎日定例会議を行い配車をPDCA



荷主の信頼を勝ち取る！  
 >> 日々の情報提供  
 >> 改善積極姿勢



⇒管理指標を拘束時間に絞り、現場も荷主も巻込む

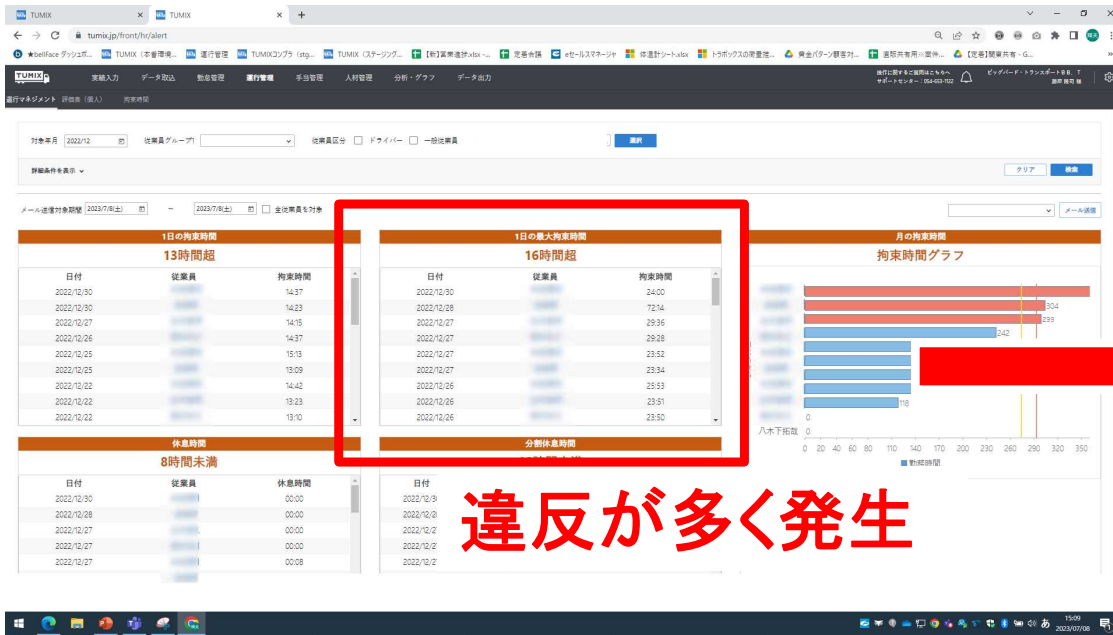


# 事例① 勤怠管理で利益を出す

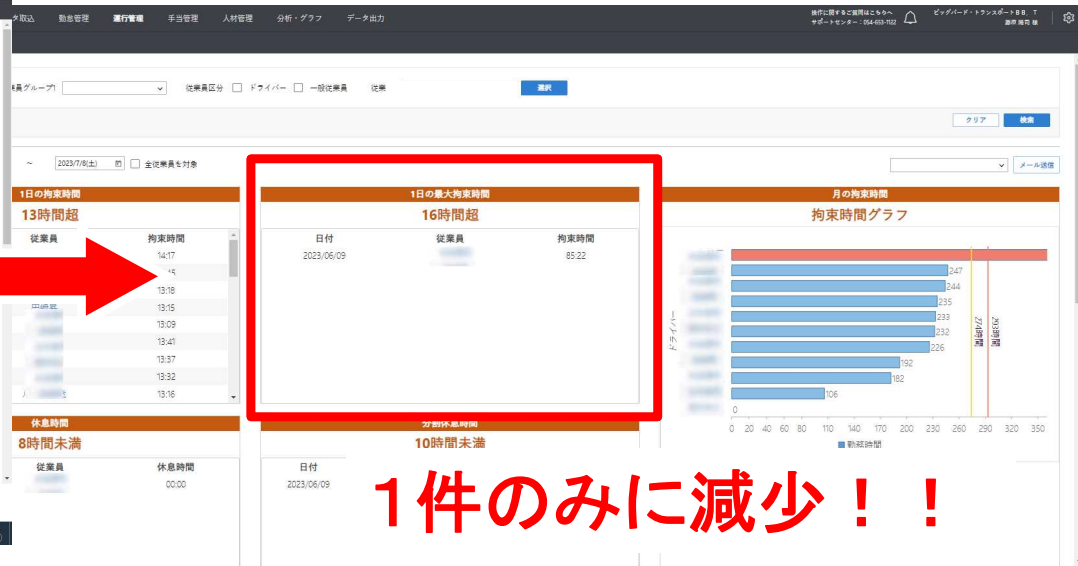
## <改革②-3>

### 荷主に対して、納入条件を交渉・調整 (特に納品指定時間の調整を粘り強く実施)

【改革前】



【改革後】



⇒待機や休憩の削減

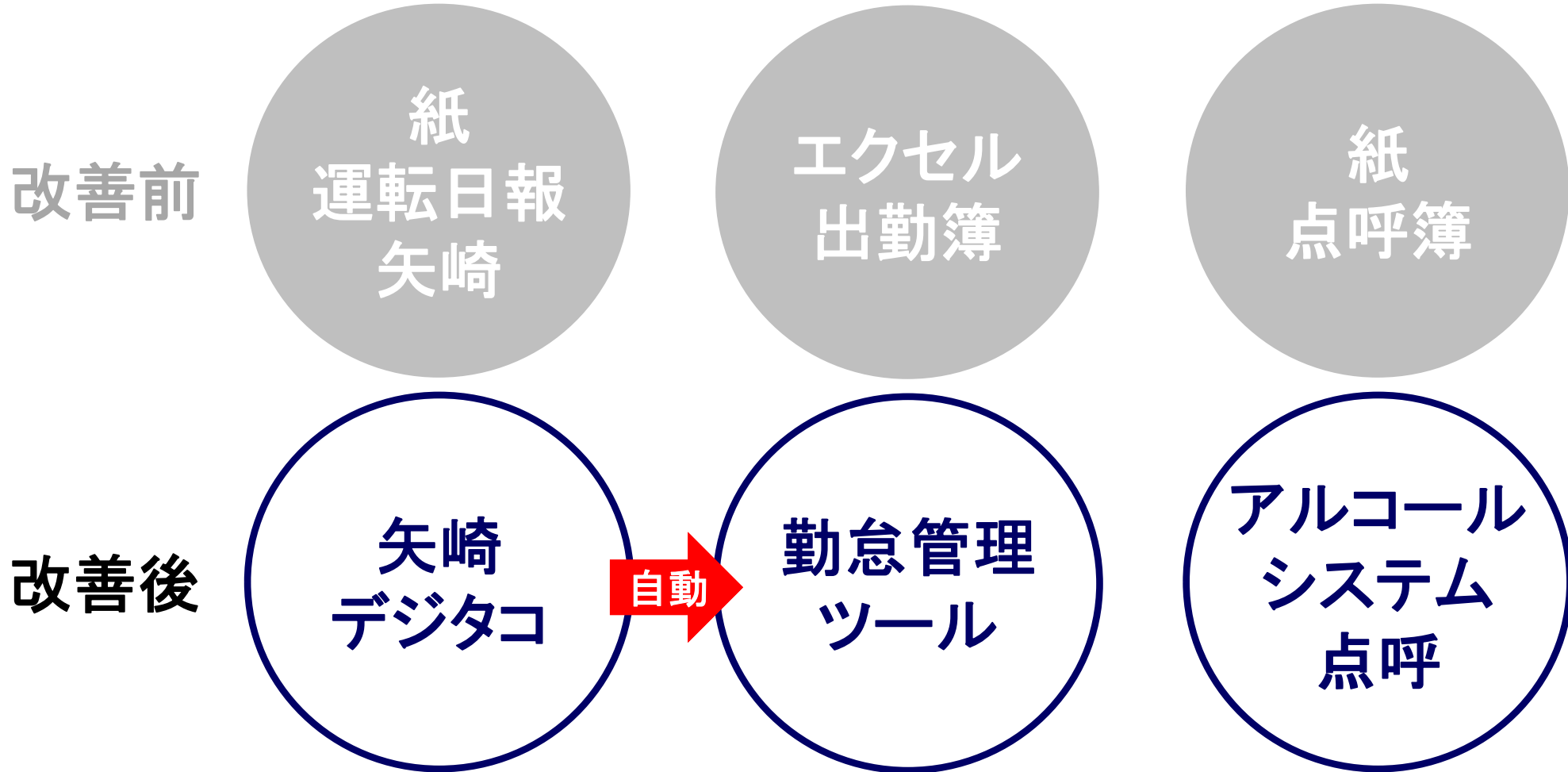
①拘束「16時間超」がほぼゼロに！ ≡ 残業削減

②1台あたりの運行本数や相積み効果で荷量増





## 事例① 勤怠管理で利益を出す



- ⇒現場と管理の密結合で働き甲斐アップ、若手増加
- ⇒①拘束超過ほぼゼロ化②月間残業20h以上/人削減
- ⇒自車の生産性向上(売上120%、荷主巻き込み効果)

# 取組事例③

## 事業継承の遵法経営基盤を作る

## 後継者に思いを託す

- ・ 恭和運送株式会社（1営業所、**岡山県津山市**）
- ・ 従業員：30名、うち（乗）26人
- ・ 取扱貨物：機械類（業務用空調）、化学薬品
- ・ 主な運行：全国配送、地場輸送（50%程度）
- ・ 給与構造：基本給＋手当（みなし含）



## <背景1>

- ①初代社長時代、順調に仕事を増やし規模拡大
- ②但し、初代は職人氣質で乗務員と言い争う事も  
(2代目現社長の安東様は、当時は配車担当)
- ③その後、先代から引継ぎ社長就任(当時52歳)
- ④先代の姿を見つつ、急激な規模拡大は“個々との対話の希薄化”を招く恐れを感じ、自分は  
「従業員の繋がりを大事にする風土を作りたい」  
「繋がりが心理的安全と輸送品質向上を生む」  
と考えるようになった。  
徐々に長距離や負担が大きい仕事を減らす  
≫60→35台に縮小(収益性の低い仕事順に撤退)

## <背景2>

⑤約5年前、監査で時間管理に対し厳しい指導あり  
(結果)“預け”仕事の削減

労働時間をデジタコ日報とExcel手作業管理

⑥2023年夏、主要荷主から労働時間のシステム化  
依頼通達を受け、現運用継続に危機感を持った

⑦同時に、息子(3代目)に会社を譲るべき時期が  
見え始めていた



2代目社長ご自身のモットーである

“(輸送品質の基盤)人の繋がりを重んじる風土”  
を、伝承したい



## 事例③ 事業継承の遵法経営基盤を作る

やりたい事

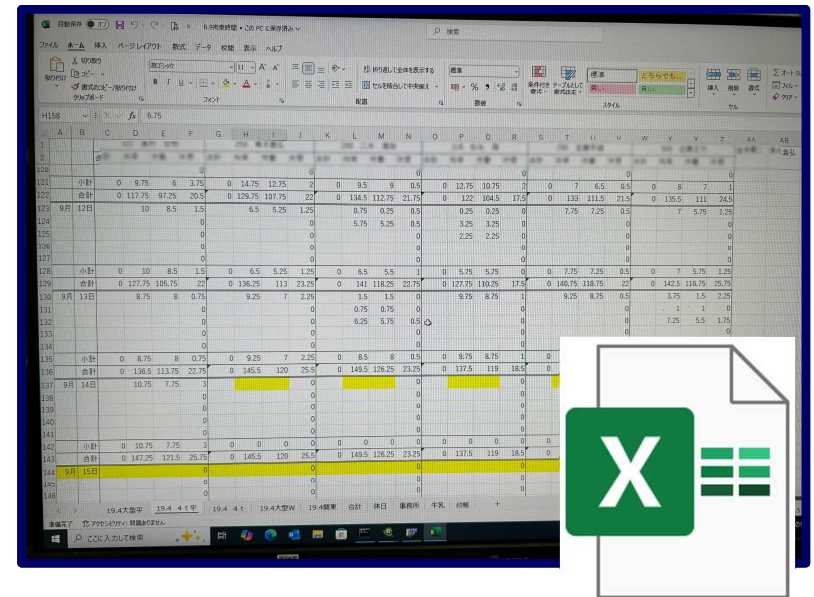


経営環境(≡輸送品質)を  
維持・向上する基盤の構築

## <改善前①勤怠管理>

(乗) デジタコの紙日報から勤務情報をExcel入力

※社長の属人作業

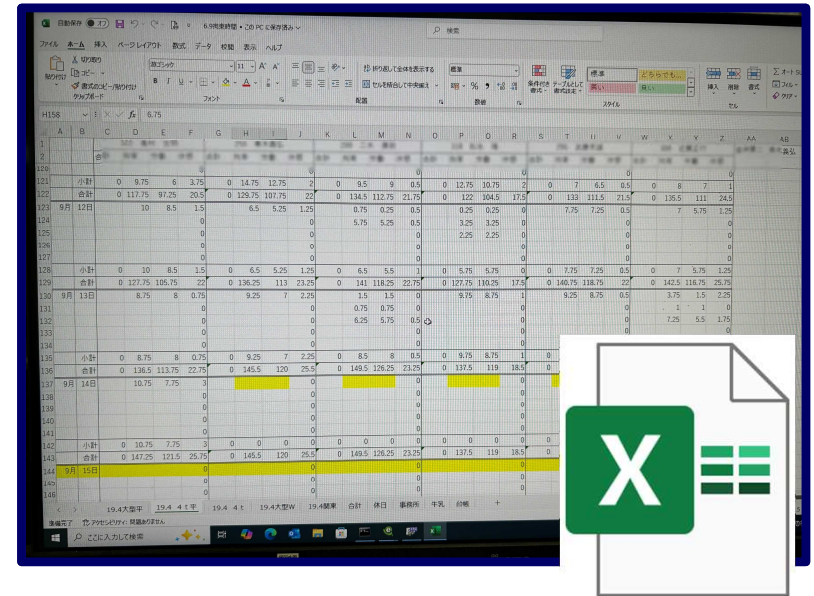
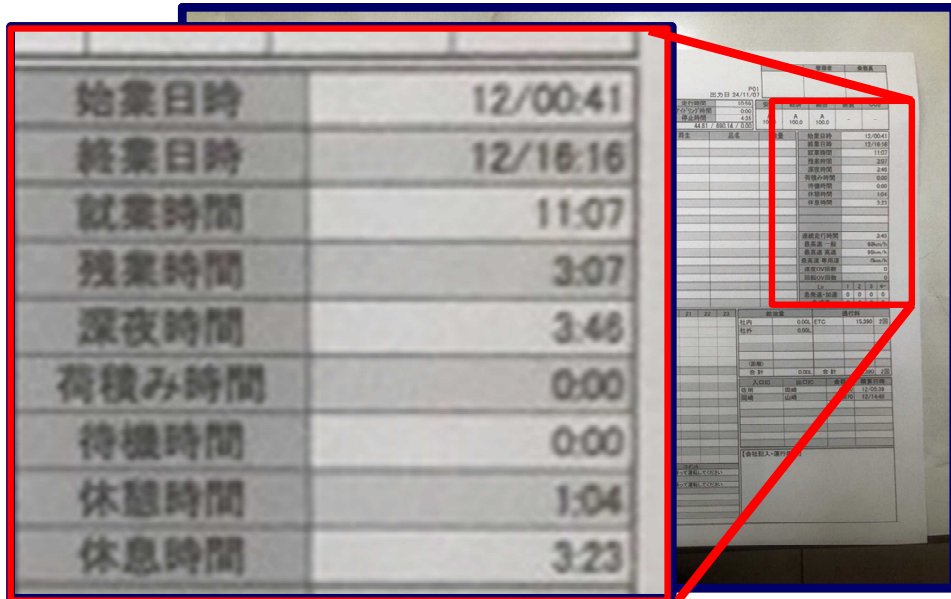


⇒ デジタコ出庫・帰庫から拘束／休息時間を管理  
紙管理対応とインプット業務が残存(20h/月)

## <改善前②労務管理>

(乗) デジタコ紙日報で改善基準告示の遵守確認

※社長の属人作業



⇒ 手入力集計・画面で実態把握 (15h/月)

⇒ 補: デジタコのみ管理にリスクあり

例) Wカウント、休息、連続勤務日数



## <改善:管理ツールの導入> デジタコデータを 勤怠・労務管理ツールに自動連携

The screenshot shows the TUMIX system interface. On the left, there is a menu with options like '運行管理' (Operation Management), '労務管理' (Labor Management), and 'ドライブレコーダ' (Drive Recorder). The main area displays a data table with columns for driver, date, and time. A red box highlights a specific row of data, and a red arrow points to it from the right. Below the table, the text 'デジタコデータ活用' (Digital Tachograph Data Utilization) is written in red.

走行距離	実車距離	空走距離	高速代	燃料 (l)
	99	4		
	411	16		
	500	22		
	21	22		
	0	48		
	47	127		
	34	37		
	111	107		

⇒乗務員の帰庫後に即時データ管理(手作業ゼロ)  
従来手入力作業:17万円/月削減

## <改善後①勤怠管理>

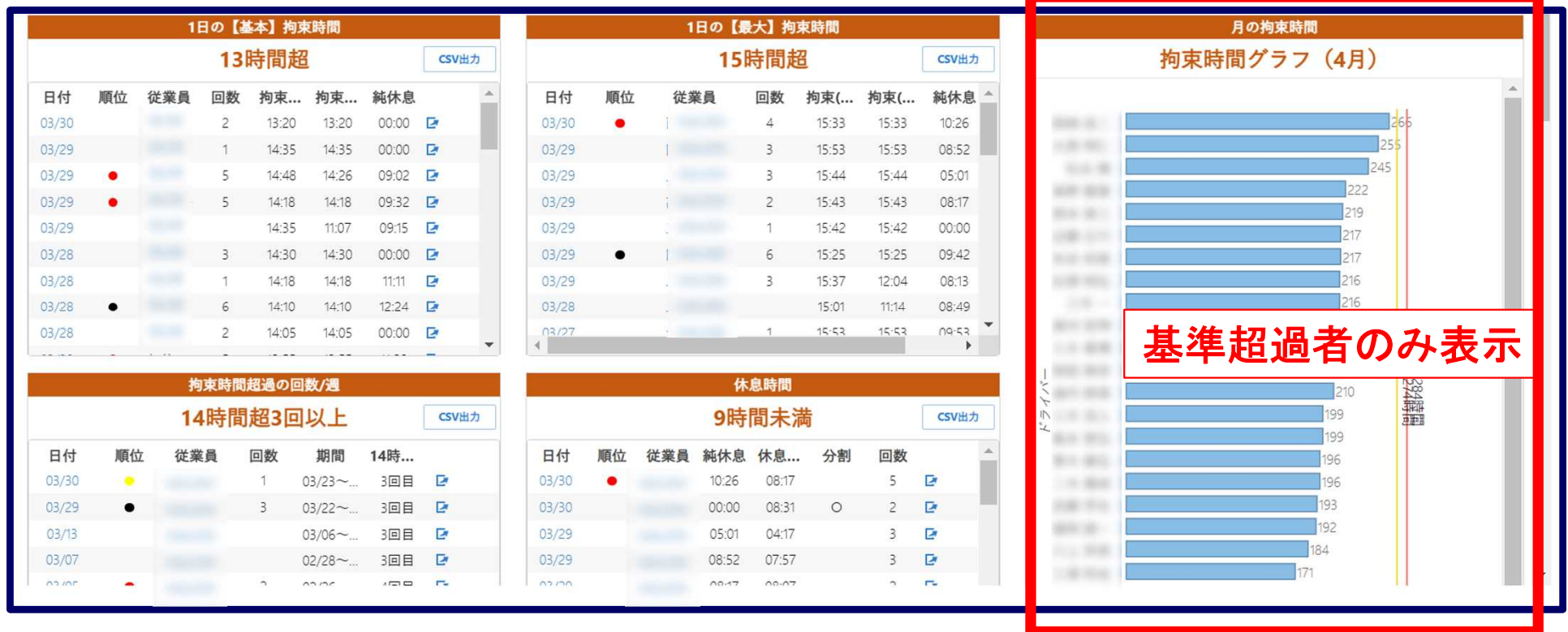
### “労働時間”をタイムリーに把握



⇒ 日々結果を社内共有、配車変更等に展開  
**集計 & 資料作成を解消: 8万円/月削減**

## <改善後②運行管理>

“改善基準告示の遵守状況”を都度把握



⇒拘束時間を即座に管理

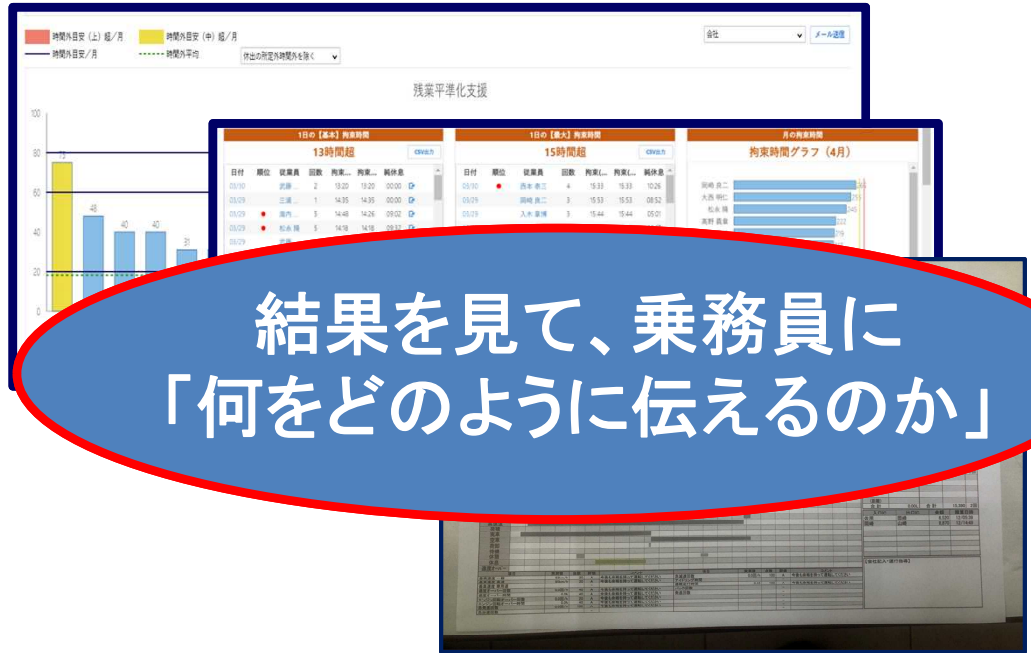
⇒外出中乗務員でも、即座に指導できる体制に！

16h超運行(3便/日≒60回)がほぼ0に

## <改善後③DX化で経営基盤を強化>

課題解決を**一緒に**考える時間の確保

(遵法経営基盤≡課題解決への取り組み)



⇒DX効果: 実態把握のタイムリー性が向上

⇒DX効果: 考える時間とOJT引継ぎ時間の確保

## <改善後③'親子活動の具体行動> 毎日顔を合わせる風土十日々の指導



翌日指導は乗務員も覚えている為指導効果が高い

拘束時間	翌日指導時間(ダブルカット)	13時間超	15時間超
03:30	03:30		
08:22	05:28	13:50	●
12:31	12:31		
07:28			
04:02			

指導箇所が一目でわかる

一緒に

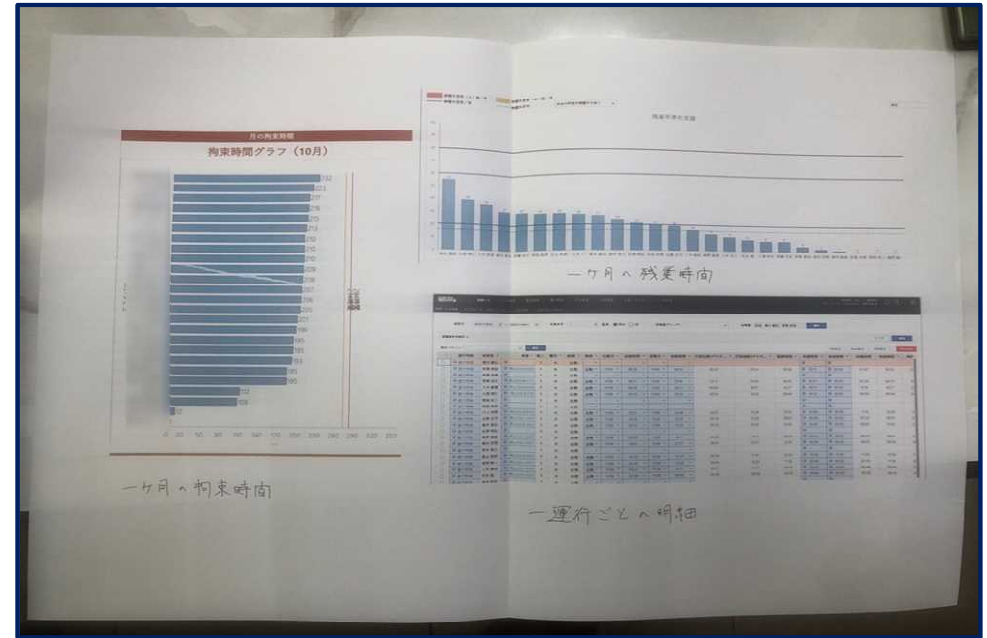
⇒要改善点を運行即日に把握

⇒対面で翌日点呼時に、運転日報実績にて対話

⇒月次対面で個人評価表を使って全体サポート

⇒一緒に指導の効果:乗務員と向き合う事⇨輸送品質の基盤強化と認識。接し方もOJT学習

＜更にレベルアップ『安全品質向上は武器』＞  
(3代目)取組みそのものを荷主交渉材料に！



⇒ 遵法運行の実態及び厳格な管理を荷主にアピール  
(効果) 主要荷主値上げ10%UPに成功  
(約20万円/月)

## 事例③ 事業継承の遵法経営基盤を作る

改善前

紙  
矢崎  
運転日報

手書き  
エクセル入力

紙  
点呼簿

改善後

矢崎  
デジタコ

自動

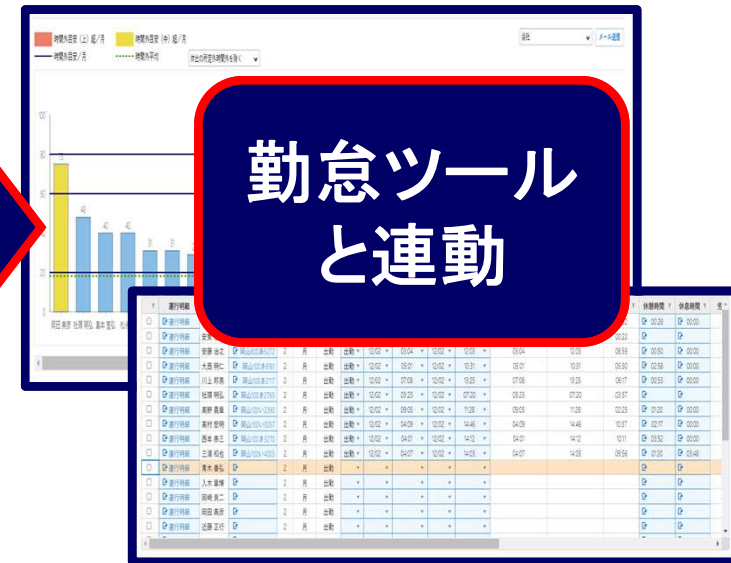
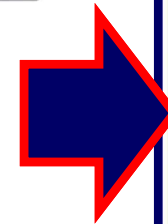
勤怠管理  
ツール

東洋マーク  
アルキラー

- ⇒DX化が輸送品質向上と事業基盤の伝承に貢献
- ⇒タイムリー指導の改善効果(拘束16h超:0人)
- ⇒収益改善:45万円/月(入力削減+値上げ)

＜今後の予定＞

自動点呼の導入とその勤怠・労務連動



⇒ 自動点呼を積極導入予定

⇒ 勤怠システムと繋げ、遵法経営基盤強化を狙う



## (厳選紹介)

- ① 勤怠管理で利益を出す
- ② 乗務員と向き合う時間を増やす
- ③ 事業継承の遵法経営基盤を作る



業務改善の参考として  
ご活用頂ければ幸甚です

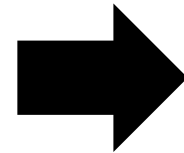
# 【紹介実例に共通するポイント】 成功のフレームワーク



## 【最重要】成功のフレームワーク

### 【乗務員職の実労働時間】

把握



対策



- ①リアルタイム性
- ②ひとつに絞る

もうひとつの共通ポイント

# 【運送業専用の勤怠管理DXツール】 TUMIXコンプラ





# 【概要】TUMIXコンプラ

特許出願

TUMIXが、勤怠管理に必要なデータをお手持ちの機器から自動で収集・集計！  
勤怠と労務管理に必要な帳票をワンクリック出力！≒手入力レスの時間管理を実現



- ・労働時間の“リアルタイム把握”を実現。アウトプットもリアルタイム更新
- ・運送業に特化した高い利便性：日跨ぎ、車両乗換え、二泊三日、Wカウント  
分割休息、丸め、打刻+〇分、アラート、変形労働、給与システム連動

業務効率化+遵法経営



# 主な管理機能、アウトプット

運送会社の勤怠管理、運行管理に役立つ豊富な機能。  
配車計画との連動が、明日の予定≒未来をもっと良くします。

## AI顔認証

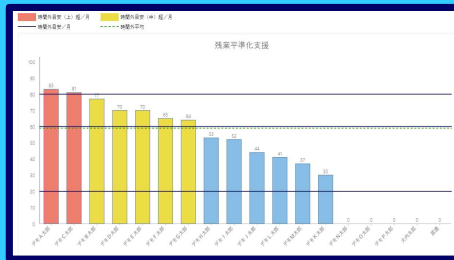


タブレット&スマホで出退勤打刻+免許認証。**事務・倉庫も利用可能**

## 出勤簿リアルタイム

週40残業やWカウントの自動計算にも対応。**時間超過コメント機能付**

## 残業平準化グラフ



誰が見ても、直感的な残業管理が可能。**メール機能付き**

## 2024年問題対策



残業を年間単位で管理。**960時間進捗**を会社全体で管理可能。

## 改善基準告示一覧

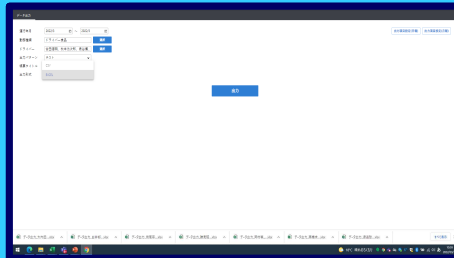


全乗務員の遵守状況を**ダッシュボードで一覧管理**。  
メール共有可能

## 経営改善

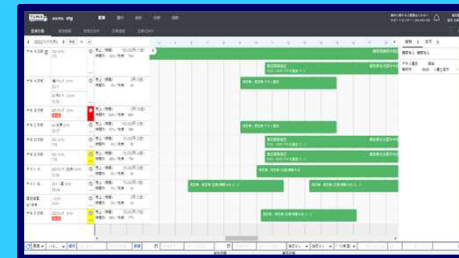
運行生産性を管理し**出勤指示時間**や**待機時間**改善善進捗をサポート

## データ出力管理



会計や**給与システム**と**連動**、社労士等顧問先への情報提供に対応

## 配車計画と連動



**労働時間を意識した配車**を実現。明日の配車をもっと順法に！



# データ連携機種（打刻パターン）

TUMIXコンプラは“お客様が既にお持ちのツールと連動”し、入カレスをサポート致します。

## 点呼システム、アルコールC

※出勤/退勤時間の取得に利用

- ・東海電子(Pro系)
- ・IT点呼キーパー
- ・点呼+ (ナブアシスト)
- ・サンコーテクノ
- ・中央自動車工業
- ・アルキラー・プラス、NEX
- ・Kenco(ウイズ)



## デジタコ

※休憩、運行時間の取得に利用

- ・ESTRA Web、Web2(矢崎)
- ・ITP-Web Service V2、V3
- ・GATEX(MIMAMORI)
- ・e-tacho (NP)
- ・オクトリンク(CENTLESS)
- ・SG-Fleet(佐川情報システム)
- ・トラフィックス2 etc...



## タブレット/免許認証

※出勤/退勤時間の取得に利用

- ・Android端末(免許認証時推奨)
- ・Apple端末(i-phone、i-pad)



## スマホ (アナタコ対応可)

※出勤/退勤時間の取得に利用  
※休憩、運行時間の取得に利用

- ・Android端末
- ・Apple端末







# (実機デモ) TUMIXコンプラ

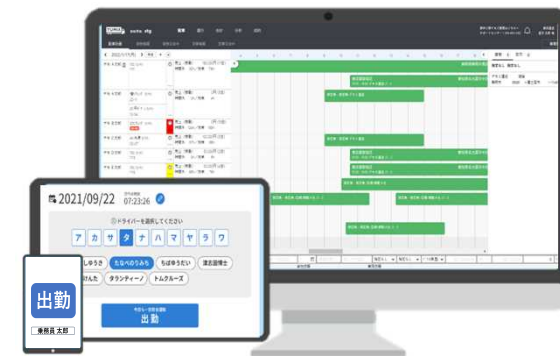


## 【振り返り】TUMIXコンプラの強みとメリット

- ・**運送業の複雑な時間管理にフィット**
- ・**お手持ちの機器と共存共栄**
- ・**勤怠と労務のダブル改善に貢献**
- ・**確かなコスト削減効果**
- ・**倉庫作業員、一般事務員も利用可能**
- ・**配車システムとの連動で更に効果大**
- ・**クラウドだから、日々進化**



**業務効率化＋遵法経営**



# まとめ、振り返り



## まとめ、振り返り

- 時間管理への取り組みは必須化
- 運送業の時間管理は複雑で大変
- 運送業の時間管理に強いDXツールがある
- **【最重要】**

中小規模でも前向きに取り組み、  
確実に成果を収めている仲間がいる



- (×) 横を見て、まだやらない
- (○) 自ら取り組み、仲間に伝搬

ありがとうございました

