

第30回トラック物流問題解決に向けたオンライン説明会

**「物流の全体最適に向けた情報の標準化」
～ traevo Platform & traevo noWa ～**

2026年1月23日

**一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会
代表理事 小島 薫**

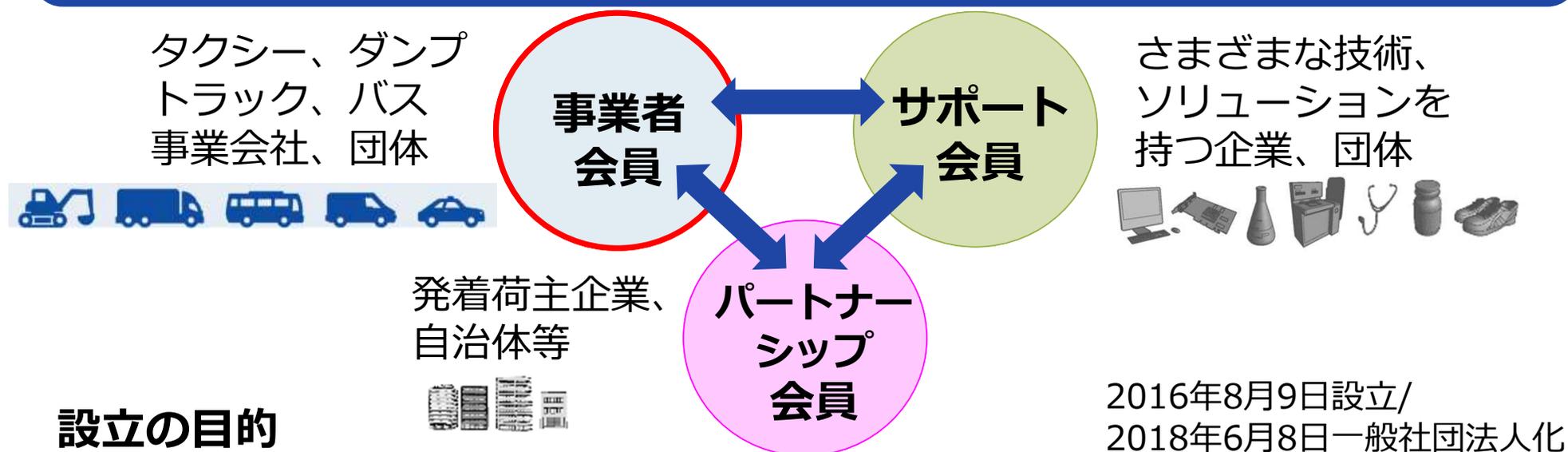
TDBCの概要



設立の背景

運輸は産業や社会の基盤、中小企業が99%以上
さまざまな業界課題

① 1社では解決が難しい、② 同じ課題を各社で解決



設立の目的

運輸業界と、ICTなど多様な業種のサポート企業、およびパートナーシップ企業が連携し、デジタルテクノロジーを利用することで運輸業界を安心・安全・エコロジーな社会基盤に変革し、業界・社会に貢献する

会員一覧 (2026年1月8日現在)

合計 197社



事業者会員 83社

【業界団体等】

一般社団法人環境ロボティクス協会
 一般社団法人千葉房総技能センター
 一般社団法人東京都トラック協会
 日個連東京都営業協同組合
 公益社団法人佐賀県トラック協会
 青果物物流DX推進協議会
 一般社団法人フィジカルインターネットセンター
 一般社団法人ウラノス・エコシステム推進センター
 一般社団法人SCCC・リアルタイム経営推進協議会
 一般社団法人サスティナビリティ・DX推進協議会
 一般社団法人サステナブルトランジション
 一般社団法人災害対策支援者協会
 一般社団法人災害対策トレーニングセンター 支援会
 特定非営利活動法人国際教育eスポーツ連盟ネットワーク日本本部
 特定非営利活動法人 日本災害救助活動支援隊
 KONAMI eスポーツ学院
 至学館大学
 国立大学法人筑波大学
 東海大学

【事業者】

旭建設株式会社
 アルビコ交通株式会社
 株式会社アルプスウェイ
 株式会社伊藤運送
 茨城乳配株式会社
 EP Rental 株式会社
 植村建設株式会社
 梅田運輸倉庫株式会社
 株式会社MICローション
 遠州トラック株式会社
 大河原運送株式会社
 株式会社大林組
 関東交通株式会社
 株式会社クロスコネク
 株式会社合通ロジ
 サラ物流株式会社
 三興物流株式会社
 サントリーロジスティクス株式会社
 株式会社サンライズ物流
 株式会社首都圏物流
 株式会社新宮運送

株式会社SHINKOロジ
 鈴与株式会社
 鈴与カーゴネット株式会社
 株式会社西三交通
 株式会社セイリウライン
 センヨシロジスティクス株式会社
 総和運輸株式会社
 ダイオーロジスティクス株式会社
 谷口運送株式会社
 千曲運輸株式会社
 中国タクシー株式会社
 中日臨海バス株式会社
 株式会社丸山運送
 株式会社つばめ急便
 東洋運輸株式会社
 富山県トラック株式会社
 トラコム株式会社
 長良通運株式会社
 奈良交通株式会社
 ニコニコ観光株式会社
 日本トラック株式会社
 日本ロジテム株式会社

野原グループ株式会社
 株式会社ハルテGC
 阪神石油運送株式会社
 P & J 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
 株式会社フジタクシグループ
 株式会社フジトランスライナー
 富士陸送株式会社
 ベイラインエクスプレス株式会社
 松浦通運株式会社
 丸磯建設株式会社
 株式会社丸山運送
 丸和運輸株式会社
 三井物産サブプライチェーン・ソリューションズ株式会社
 株式会社丸和運輸機関
 山崎製パン株式会社
 両備ホールディングス株式会社両備バスカンパニー
 ロジスティード株式会社
 ロジスティード東日本株式会社
 株式会社ワカスギ

パートナーシップ会員 10社

五十鈴株式会社
 伊藤忠丸紅鉄鋼株式会社
 AGC株式会社
 サントリーホールディングス株式会社
 大王製紙株式会社
 株式会社ニッポン
 株式会社パローホールディングス
 株式会社工業株式会社
 株式会社明電舎
 ヤンマーロジスティクス株式会社

サポート会員 104社

アクティア株式会社
 株式会社ACESS
 株式会社アスア
 アスコネックス株式会社
 株式会社EARTHBRAIN
 アセンド株式会社
 株式会社アートフレンドAUTO
 株式会社ア・プロ
 ARAV株式会社
 アルファス株式会社
 アルプスアルパイン株式会社
 株式会社eek
 イーサポートリンク株式会社
 株式会社イーダスワン
 いすゞ自動車株式会社
 伊藤忠商事株式会社
 eMotion Fleet株式会社
 医療法人社団勝榮会 いりたに内科クリニック
 株式会社ヴァル研究所
 株式会社ヴィジライズ
 ヴォイニッチ株式会社

宇宙サービスバージョンラボ事業協同組合
 X Detect株式会社
 株式会社SL Creations
 SCSK株式会社
 S Gシステム株式会社
 NECソリューションイノベータ株式会社
 NSW株式会社
 株式会社NPシステム開発
 オープコムジャパン株式会社
 株式会社オプティマインド
 オリックス自動車株式会社
 一般財団法人環境優良車普及機構
 京セラ株式会社
 クラウドライフサイクルソリューションズ株式会社
 株式会社クレオ
 グローアップ社会保険労務士法人
 グローバルナレッジ株式会社
 株式会社グローバルワイズ
 光英システム株式会社
 株式会社シーズ・ラボ
 株式会社GCAP
 株式会社ZEAL
 JFE商事エレクトロニクス株式会社

Geotab Inc.
 株式会社システック
 株式会社システム計画研究所
 株式会社システムズ
 株式会社システムライブ
 株式会社シマント
 ジャパン・トウエンティワン株式会社
 株式会社商工組合中央金庫
 株式会社スマートドライブ
 株式会社スマートパルビュー
 センターフィールド株式会社
 ソニー株式会社
 ソフトバンク株式会社
 株式会社タイガー
 行政書士事務所TAKO・GIVER
 田中電気株式会社
 都築電気株式会社
 T M特許事務所
 ティーティス合同会社
 株式会社ディ・クリエイト
 株式会社データ・テック
 株式会社テレコム
 株式会社デンソー

株式会社デンソーソリューション
 東京海上スマートモビリティ株式会社
 株式会社東計電算
 株式会社トランスロン
 株式会社ナプアシスト
 日本鋭明技術株式会社
 日本電気株式会社
 日本ミシュランタイヤ株式会社
 パーソナル情報システム株式会社
 バイオニア株式会社
 ハコベル株式会社
 株式会社バスコ
 株式会社パトライト
 日立建機株式会社
 フィン・バイ・テック コンサルティング
 物流企画サポート株式会社
 麗技研株式会社
 芙蓉総合リース株式会社
 株式会社ブリヂストン
 古野電気株式会社
 株式会社フルバック
 株式会社ブロードリーフ
 株式会社ベル・インフォ・テック

株式会社マーキュリアインベストメント
 三井住友海上火災保険株式会社
 矢崎エナジーシステム株式会社
 矢崎総業株式会社
 ユービーアール株式会社
 ユニオンツール株式会社
 株式会社ライナロジクス
 株式会社ラネット
 リアライズ・イノベーション株式会社
 株式会社LOKIAR
 LocationMind株式会社
 株式会社ロジックエイト
 ウイングアーク1 s t 株式会社
 株式会社traevo

テーマ毎のWG活動（2025年度） <https://tdbc.or.jp/worki-ng-group/>



WG01 「事故ゼロ実現に向けた称賛と指導による安全文化の醸成」

WG02 「健康経営の推進と健康課題解決」

WG03 「新たな人材確保と教育、働き方（外国人ドライバー）」

WG04 「荷主とのパートナーシップによる2024年問題の解決と、働く環境の改善」

WG05 「動態管理プラットフォーム（traevo Platform）を活用した持続可能な物流の実現」

<WG05A> 共同輸送ユニバーサルシステム「traevo noWa」

<WG05B> 動態管理プラットフォームを活用した積載効率の改善とカーボンニュートラルの実現

<WG05C> 持続可能な農業を実現するための青果物流の課題解決

WG06 「生成AIを取り入れた新しい物流連携による『現場DXの実現』」

WG07 「超遠隔操作による無人化施工普及と一般土木工事への活用に向けた連携」

WG08 「無人AI点呼実現への挑戦」

WG09 「持続可能な運輸事業者への転換（SDGsの推進）」



WG05 動態管理PF～2024年問題解決への貢献



2023年8月

「持続可能な物流の実現に向けた
検討会 最終取りまとめ」

2025年3月

第四条 運転者の荷役等時間の短縮

①パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具を導入すること、一貫パレチゼーション実現のために標準仕様パレット等を使用すること、荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと、フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置すること等により、荷役等の効率化を図ること

事例10 (荷役等を行う人員の適切な配置)

イオン北海道

- 荷受け専門の要員が確保出来ない小売店舗においては、店員が店内オペレーションに忙殺されてしまうため、車両の到着に合わせた適切なタイミングで荷受け作業を開始することが難しいことが多く、待機時間、荷役等時間（店舗での滞留時間）を短縮することが課題となっている。
- そこで、トラック近接を音声と光で店員に報知する装置を導入し、着荷時刻が店舗に事前通知されることにより、店員がトラックの到着前に荷受準備をすることが可能となり、一部店舗への実証導入を通じて平均15%の荷役等時間の短縮を実現。
- 加えて、荷受けの際に店舗従業員が前もって搬入口に出て、近隣住民、顧客への安全配慮を行うことが可能となった。



物流プラットフォームによる物流可視化の例 traevo (株式会社トラエボ)

- 多様な事業者が関わる中で、物流に関する状況確認や情報伝達には現在アナログな手帳や紙を要している。物流の可視化にはトラック情報の活用が有効であるが、メーカーの異なる車載機器は容易ではない状況。
- こうした中、株式会社traevoでは、メーカーの異なる車載機器から車両情報を収集し、タイム位置情報、作業ステータス、庫内温度等のデータを対象として、複数の車載機器のデータ配信サービスを提供。2022年4月から無料トライアルを開始し、2023年1月に正式にサービスを開始。
- 例えば、荷主企業（大手メーカー）から運送を委託している物流事業者に対して「自社貨物の動態情報をご提供ください」という依頼をし、数千台/日稼働する車両とドライバーの労働現場の改善とサプライチェーンの効率化につなげる取組が行われている。



図11 物流プラットフォームによる物流可視化の例 (株式会社トラエボ)

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/20230831_1.pdf

2022年1月



協力運送会社
運行状況を
すべて把握！



2020年7月

経済産業省「ものづくり・産業性向上促進モデル構築」にて採択

2020年6月

動態管理プラットフォームによる

「各社サービスを統合する動態管理プラットフォーム」

荷主・運輸事業者・届け先

自社のみならず関連企業各社車両の位置情報を一元的に可視化する仕組み

車両動態管理プラットフォーム (API HUB)



<https://portal.monodukuri-hojo.jp/common/bunsho/biz/1st/saita>
https://tdbc.or.jp/docs/forums/2020/Forum2020_wg05A-2.pdf

物流効率化法

荷主の判断基準 解説書事例集

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf

TDBCでの活動（共同輸送）



企業情報 製品・技術 サステナビリティ 株主・投資家情報 採用 ニュース



Our Challenge Story

#サステナビリティ #コラボレーション

Jan.05
2026

物流課題を解決する「共同輸送」が大きく前進 荷主主導で描く、フィジカルインターネット実現への道筋

日本の物流が危機にひんしている。トラック・ドライバーの人員不足が課題となり、2030年には輸送能力の約34%が不足するという予測もある。そこで注目されているのが、「2025年度ロジスティクス大賞」を受賞した「traevo noWa（トラエボノワ）」。AGCが発起人となり、一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会（TDBC）において構築した「共同輸送相手探索サービス」だ。フィジカルインターネット（物流をインターネットのように標準化・共有化する仕組み）への大きな一歩として期待されている。その取り組みについて、3人のキーパーソンが語り合った。

出典：AGC株式会社「物流課題を解決する『共同輸送』が大きく前進 荷主主導で描く、フィジカルインターネット実現への道筋」

<https://www.agc.com/hub/pr/butsuryu-nikkei.html>

「運べなくなる未来」が迫る 物流は日本企業共通の課題

——「traevo noWa」が、日本ロジスティクスシステム協会（JILS）の「2025年度ロジスティクス大賞」を受賞されました。AGC、大王製紙をはじめ多くの企業が参画して意見を出し合い、TDBC、traevoと共に事業化されたプロジェクトだと伺いました。



AGC株式会社 調達・ロジスティクス部 技術統括室
技術推進グループ ロジスティクス技術チームリーダー
田中 真史氏

AGC 田中氏 同賞は「該当者なし」が2年続いた末の、3年ぶりの受賞でした。物流業界からの大きな期待を感じています。「traevo noWa」は、荷主や物流事業者が参加して共同輸配送を促進するマッチングサービスです。この活動が「業種や業態を超えた共同輸送の実践的な取り組みであり、フィジカルインターネットの基盤とも位置付けられる活動」という評価をいただきました。物流課題の中でも、問題視されている「輸送力不足」を解決する本格的な一歩になればと考えています。

出典：AGC株式会社「物流課題を解決する『共同輸送』が大きく前進 荷主主導で描く、フィジカルインターネット実現への道筋」

<https://www.agc.com/hub/pr/butsuryu-nikkei.html>

WG06 (当時WG05B) 伝票の電子化

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001346091.pdf>

2020年3月
 TDBC
WingArc 1ST

荷主と運送事業者の協力による
取引環境と長時間労働の
改善に向けたガイドライン

加工食品物流編



WingArc 1ST
The Data Empowerment Company
2023年3月



https://tdbc.or.jp/docs/forums/2019/WG05B_TDBC_Forum2019.pdf

国土交通省「加工食品
における生産性向上及び
クドライバーの労働時
に関する懇談会」実証
施設

運行管理者/バックオフィスで

■ 変化する環境に対し「管理書類の増
→バックオフィス業務の急激な増加



実際の監査風景



【直面する問題点】

帳票の二重入力等があり、書類が属人化しやすい状況

戦略的イノベーション創造
プログラム (S I P) 第2
期スマート物流サービス

<https://www.mlit.go.jp/common/001345573.pdf>

<https://www.pari.go.jp/PDF/64e0b77fb6d7805231c3ce25ba08365c5c3bc9af.pdf>

物流効率化法
荷主の判断基準 解説書事例集
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf



2019年4月

荷主の判断基準 解説書事例集



④物流データの標準化の実施等により、物流に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること

○事例17（物流情報標準ガイドラインに準拠した納品データの受け渡しによる荷役作業等の効率化）

食品、飲料メーカーと小売事業者間

- 物流のベースとなる納品伝票がデジタル化されていないことから、受け取った納品伝票を人の目による確認や人手によるシステムへの入力等非効率な作業が荷受現場や事務所で発生。他方、複数の発着荷主間で取引があることから、一社単独で独自システムを構築してしまうと取引先毎に対応が必要になる等、システム側での個別対応の工数や費用に係るためデジタル化の大きな障害となっていた。
- そこで、荷主及び運送事業者が連携し、既存の納品伝票発行のシステムを用いる物流情報標準ガイドラインに準拠した納品伝票エコシステム（invoiceAgent を活用）の活用により、納品伝票データの標準化、データ連携を実施。伝票電子化システムのサービスプロバイダが発荷主と着荷主で異なる場合でも SIP 基盤を通じて納品伝票データのやり取りが可能となった。
- 納品伝票の情報を事前出荷情報（ASN）として荷受け側（小売事業者の物流センター等）で受け取ることが可能となったことで、受付での納品伝票の確認やパースでの検品がほぼ不要となり、ドライバーの滞在時間の短縮が実現。また、受領書を受領データとすることで荷卸し後の作業の効率化及びペーパーレスの実現、環境負荷軽減に繋がった。

納品伝票エコシステムを活用した伝票電子化サービスによって、物流情報標準ガイドラインに準拠した納品伝票データの授受をSIP基盤との連携によって実現。

ウイングアーク1st株式会社

ウイングアーク1st株式会社が提供する伝票電子化サービスinvoiceAgent（インボイスエージェント）は、お客様の伝票フォーマットを活用して物流情報標準ガイドラインに準拠した納品伝票データを生成し、SIP基盤と連携して送受信する機能を準備した。これによって電子メールのように、送る側、受ける側の伝票電子化サービスが異なっても納品伝票データがやり取りできる。

業種 情報処理業

使用ガイドライン 物流情報標準メッセージレイアウト、物流情報標準データ項目一覧

出典：物流情報ガイドライン準拠事例

<https://www.lisc.or.jp/case/>



出典：「荷主の判断基準 解説書事例集（ver.1.1）」事例17 伝票電子化

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf

WG05B 今年度の結果①

出典：TDBC Forum 2025
WG05B「動態管理プラットフォームを活用した積載効率の改善とカーボンニュートラルの実現」

<https://tdbc.or.jp/docs/forums/2025/wg05b.pdf>



積載率及び積載効率の算出

積載率 = 積載重量 ÷ 最大積載量重量

積載効率 = 積載率 × 実車率 (実車走行距離 ÷ 区間走行距離)



3社連携による新物流2法への対応支援モデル



ウイングアーク1st、アスア、traevoの3社が連携して荷主・運送事業者の「新物流2法」における物資の流通の効率化に関する法対応支援で連携
～ 法施行に向けた早期対応を実現 ～



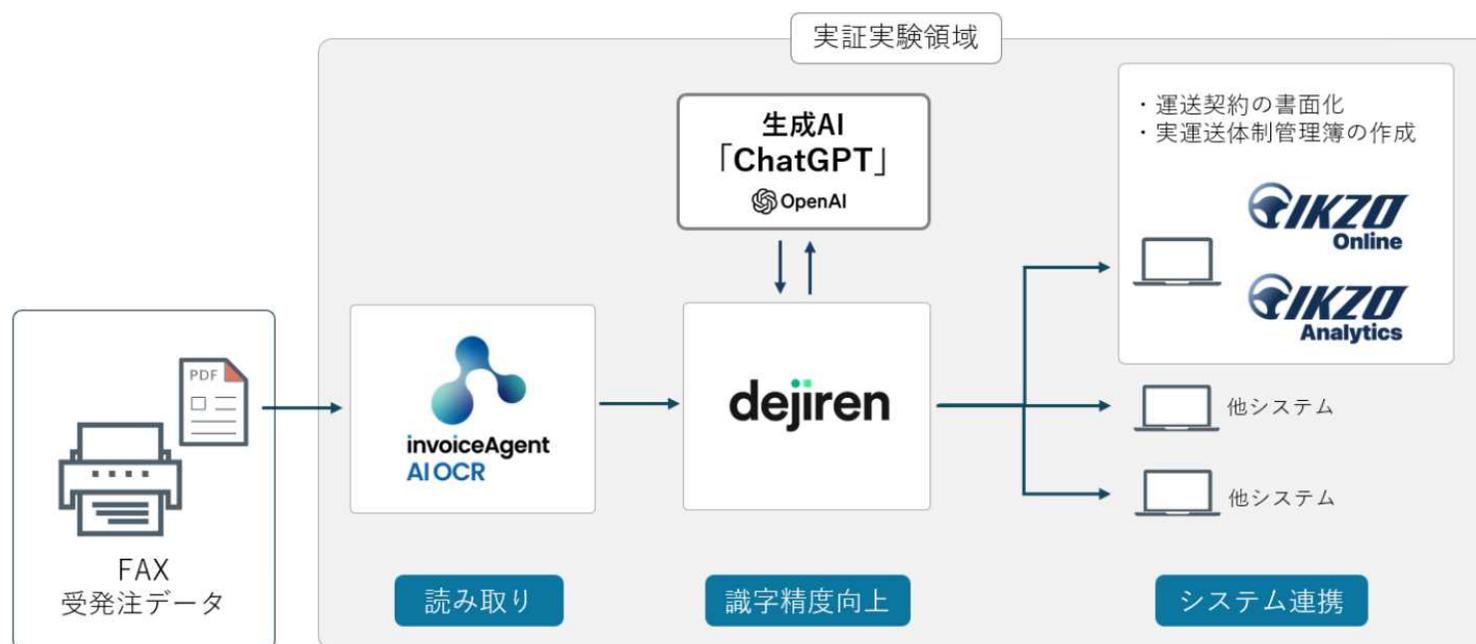
ウイングアーク1st、アスア、traevoの3社が連携して荷主・運送事業者の「新物流2法」における物資の流通の効率化に関する法対応支援で連携 (2025年2月13日)

<https://prt-times.jp/main/html/rd/p/000000014.000096966.html>

株式会社ハルテGCが実証実験を計画



総合物流事業を展開する株式会社ハルテGCが「IKZO」「invoiceAgent」「dejiren」を活用し物流効率化に向けた実証実験を計画、経済産業省「荷主企業における物流効率化に向けた先進的な実証事業」に申請（2024年4月26日）



運輸デジタルビジネス協議会は、ウィングアーク1stの総合物流事業会社ハルテGC社の物流効率化に向けた実証実験の計画についての発表を心より歓迎します。TDBCは、一般社団法人サスティナビリティ・DX推進協議会と連携して中小運輸事業者のDX経営のための経営支援や補助金活用の支援を実施しています。特に、物流の2024年問題の解決に向けた物流関連2法改正では、運送契約の適正化を目的とした運送契約の書面化（電子化）および実運送体制管理簿の作成が義務化されます。その先進的な取り組みとして今回の実証事業に期待しています。
一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会 代表理事 小島 薫

<https://corp.wingarc.com/public/202404/news2724.html>

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント ※本年（2025年）4月1日施行



<荷主・物流事業者の判断基準等>

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

出典：国土交通省「新物効法の施行に向けた状況」

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/flight/content/001869736.pdf>

① 積載効率の向上等

- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化等



パレットの利用や検品の効率化

<荷主等の取組状況に関する調査・公表>

- 荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

<物流に係る事業者等の責務>

- 荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモール等の運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。5

ウラノス・エコシステム・先導プロジェクト選定

【動態管理プラットフォームとその活用形での共同輸送マッチングプロジェクト】



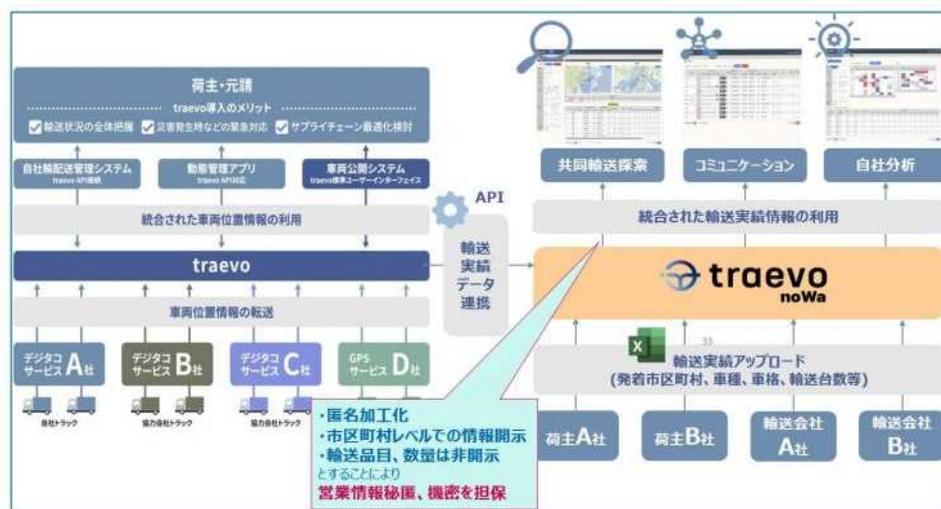
【プロジェクト概要】

動態管理プラットフォーム及び当プラットフォームを活用した共同輸送マッチングプロジェクト

プロジェクト詳細

プロジェクト代表者	一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会 株式会社traevo
連絡先・ウェブサイト	【共同輸配送マッチングについて】 https://traevo.jp/nowa/ 【新物効法対応サービスについて】 https://traevo.jp/logistics2024-waiting-time/
プロジェクトの特徴・アピールポイント	異なる車載機器サービスの動態管理情報とドライバーの作業記録を動態管理プラットフォームtraevo Platformにより一元化することで、物流効率化法に対応した荷待ち・荷役時間の可視化、削減を図ると同時に、共同輸配送マッチングサービスtraevo noWaにより、個社サプライチェーンの効率化のみならず、広く企業間、異業種間の物流最適化を図る取組。
選定日・応募内容	2026年1月7日 (応募内容)

プロジェクト概要図



出典：経済産業省「動態管理プラットフォームとその活用形での共同輸送マッチングプロジェクト」

https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/ouranos_project.html

流通ネットワークキング 2025年11・12月号

[特別レポート]荷主・運輸事業者向け共同輸配送デジタルマッチングサービスによる積載効率の向上と復荷での運賃確保

<https://tdbc.assets.newt.so/v1/2eb90857-7b7e-4b47-9356-720e589a3d40/R2509-03PDF.pdf>

特別レポート

荷主・運輸事業者向け共同輸配送 デジタルマッチングサービスによる 積載効率の向上と復荷での運賃確保

～トラックドライバーの適正な労働時間と賃金を実現～

(一)社運輸デジタルビジネス協議会(TDBC) 代表理事 小島 薫

1. はじめに

当協会では、運輸業界の課題解決と業界のより良い未来の実現に向けて会員の企業、団体の方々と積極的な活動を推進している。

当協会では、運輸業界として物流業界の他に建設業界、旅客業界の各事業者、業界団体会員その他、さまざまな技術、ソリューションを持つ企業のサポート会員、大手荷主企業等のパートナーシップ会員、合わせて200社を超える企業、団体が参加している。当協会では、業界課題の解決策を会員企業の方々との共創出し、社会実装まで実現する。言い換えるならば「誰かが解決してくれるのではなく、自らが解決する」との強い意志で活動している。

今回は、当協会の活動の中で、物流の2024年問題の解決に向けた取り組みと、当協会が社会実装を実現した新物流2法の物流効率化法（正式名称：物流の流通の効率化に関する法律、以降物流効率化法と表記）で荷主、運送事業者が求められる積載効率の向上、荷待ち、荷役作業時間等の短縮を実践するための仕組みを紹介する。

2. 物流の2024年問題と 積載効率、荷待ち、荷役等時間

以前より、トラックドライバーの労働時間が、他の産業と比較して2割長く、他の職種と比較して賃

金が、1～2割低い（時間単価に換算すると約33%低い）と言われており、トラックドライバーの人材不足や2024年4月1日からの働き方改革関連法での時間外労働時間の制限により、受託できる運送業務量の減少や長距離輸送が制限されることで、輸送能力が2024年には1.4%、2030年には34%が不足するとされている。

また、輸送能力の不足は、製品を店舗や消費者に届けることができなくなるだけでなく、製品を製造するための原材料や部品の調達物流にも影響し、製品を製造できなくなってしまう可能性もある。そのため、物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラとされている。

そして、トラックドライバーの長時間、低賃金の要因には次の2つが挙げられる。

(1) 長時間の荷待ち、荷役等時間の発生と

それに対する対価が適正に支払われていない

1運行当たりの荷待ち時間は平均1時間34分、荷役時間は1時間29分、合計3時間3分とされている。直近での調査でもそれぞれ1時間28分、1時間34分、合計3時間2分とほとんど改善されていない。

また、この荷待ち時間について国土交通省の令和2年4月「標準的な運賃の告示」の中で、「待機料金は30分を超える場合において30分ごとに発生する金額」として具体的に定められているものの、多くの場合は料金として収受できていない。

一方で、この荷待ち時間は業務上拘束されている限り労働時間として扱われ、賃金が支払われて



図1 トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳
 (出典：第17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(2024年12月25日)「国土交通省提出資料」p.1 <https://www.mit.go.jp/jidosha/content/001854525.pdf>)

いる。物流事業者としては売上のない賃金発生となり、結果的に時間当たりの賃金低下の原因ともなっている。

また、荷役等においても、これまでの商慣行の中で、多くの場合、運賃に含むとされており、実際の役割に対する適正な料金が収受できていないと言われている状況にある。

(2) 積載効率の低下による荷主の運賃圧縮指向
 積載効率について、現状では40%を切り38%程度と言われており、過去の60%近い時代と比較すると、同じ量の貨物運ぶためには、1.5倍の車両とトラックドライバーが必要との状況となっている。この積載効率の低下の背景には、その多くが製造

現場でのジャストインタイムや流通での在庫の適正化（在庫・品切れ・売れ残りの最少化）といった物流以外での効率化、最適化に起因している。

一方で、荷主事業者にとっては売上高対物流コストも1.5倍となってしまったため、なんとかこれまでの1.0以下に抑えたいとの運賃圧縮指向を窺っていた。しかも、1.5倍のトラックドライバーを手配したくても、少子高齢化の日本では、それもままならないため、トラックドライバーの長時間労働でなんとか回しているという状況だ。

結果的に積載効率の低下が、トラックドライバーの長時間労働と低賃金の大きな要因の1つとなっている。

3. 新物流2法での物流効率化で求められる荷待ち、荷役等時間の短縮と積載効率の向上

物流効率化法は、一部を除き2025年4月1日より既に施行されており物流2024年問題の解決に向けてすべての荷主事業者、運輸事業者、物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置に

図2 荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント ※本年(2025年)4月1日施行
 (出典：経済産業省 説明会資料「改正物流効率化法の概要について」p.5 https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/2508_material.pdf)

一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

<https://tdbc.or.jp/>

E-mail unyu.co@wingarc.com

TEL 03-5962-7370

協議会スポンサー

