

ドライバーが安心して 働ける環境づくりについて

2025年12月17日

センコー株式会社京滋主管支店 芳賀芳朋

(1) 改正物効法

- ▶ 取り組み事例①②

(2) W連結トレーラー導入と拡大

- ▶ 環境整備とグループ内奨励金制度

(3) センコーグループ点呼体制

- ▶ IT点呼・遠隔点呼の連携

(4) 最後に…。

会社紹介

センコーとは

About



私たちセンコーは、多彩な事業を展開するセンコーグループの物流を担う中核事業会社です。

全国ネットの貨物自動車運送事業を核に、倉庫、鉄道利用運送、工場内物流、海上運送、国際物流など、幅広く展開しています。

創業から100年を超え、つねに時代を先取りする変革と挑戦を続けてきたセンコーは、これからもお客様の最適な流通ソリューション実現に努めています。

名称	京滋主管支店
住所	〒524-0021 滋賀県守山市吉身5-6-7
電話	(077)582-3911
FAX	(077)582-3909

SENKO

京滋主管支店 業務統括課
業務改善担当
課長

芳 賀 芳 朋

 **センコー株式会社**

〒524-0021 滋賀県守山市吉身五丁目6-7
TEL(077)582-3911 FAX(077)582-3909
E-mail: yo-haga@sknet.senko.co.jp
URL: <https://www.senko.co.jp/>

(1) パレット化～取り組み事例①～

①再利用パレット



×：低積載

×：製品品質

×：数量不足

②バラ積み



×：安全面

×：製品品質

×：積み時間

(1) パレット化～取り組み事例①～

専用パレットの運用について

1 パレットの仕様

- ①支柱脱着式鉄製パレット
- ②色別
 - 青色
 - 緑色
- ③サイズ

【外寸】	・縦（幅）	1.15m
	・横	2.2m
	・高さ	1.1m
【内寸】	・縦（幅）	1.03m
	・横	2.2m
	・高さ	0.95m
【容積】		3.91㎡（141才）



●専用パレット名称：「**センコー通函パレット**」
※表示：中央 **センコー通函PL**、PL右 **No**

2 パレット枚数と資産内訳

- ①総数 200枚
- ②資産内訳
 - センコー 100枚
 - センコー 100枚

3 パレットの使用振り分け

配送エリア	手配部署	使用枚数	PL色	配送形態
四国		50	青	SK大門→幹線基地→ユーザー
北陸		20	青	SK大門→ユーザー
群馬		30	青	※貸出
中部	センコー	30	赤	SK大門→幹線基地
広島	センコー	40	赤	SK大門→幹線基地
大阪	センコー	30	赤	SK大門→幹線基地orユーザー

(SK=初ノ)

4 専用パレット輸送の流れと留意点 ※隣ページ参照

5 運用について

- ①基本ルール
 - ①-1：専用パレットの転用、転貸厳禁
 - ①-2：パレットの弁償…破損発生者所属会社及び紛失業者
- ②管理
 - ②-1：パレット総数管理【No区分】
 - ②-2：センコー（以下SK）大門パレット管理担当者が、専用パレット使用に際し、出荷、返却受、報告を、専用パレット輸送明細、貨物運送状（仮称）と定期脚卸の実施により、データで管理する。
 - ②-3：四国、北陸、群馬ユーザーへの専用パレットの返却依頼、破損責任の追及については、SKパレット管理責任者の管理範囲外とする。
 - ②-4：（SS）専用パレットの在庫責任は、SK管理責任範囲外とする。
 - ②-5：専用パレットが不足した場合は、センコーの双方で協議する。
 - ②-6：パレット管理担当者の選出：センコー、各幹線基地

6 運用フロー図



※ 専用パレット輸送の流れと留意点

【配送】	担当	留意点
1 別々にパレットを取る	SK大門倉庫	① (青色) 四国・北陸・群馬 ② (赤) 中部・広島・大阪
2 ピッキングをする	SK大門倉庫	パレット破損の報告（発生者⇒SKパレット管理担当者）
3 製品確認・荷揃え	ドライバー	パレット積層枚数、荷姿の確認 ※パレット破損の報告（発生者⇒SKパレット管理担当者）
4 パレットNoを控える	ドライバー	※専用パレット輸送明細【図-1】（輸送業者、車番、運転手名、行先、パレットの状態、枚数、パレットNo）の記入
5 積込み・荷締め	ドライバー	パレット破損の報告（発生者⇒SK倉庫orパレット管理担当者）
6 パレットNoを報告する	ドライバー	記入した専用パレット輸送明細をSKパレット管理担当者に提出
7 ※貨物運送状（仮称）の発行	SK大門受付	専用パレット輸送明細をもとに発行（3枚複写初ノ・大門、幹線基地、輸送ドラッグに各一部）
8 ①荷降し・パレット保管	幹線基地	①他社転用、転貸禁止 ②パレット破損の報告（発生者⇒SK倉庫orパレット管理担当者）
②積替え→ユーザー輸送・パレット保管	幹線基地	①他社転用、転貸禁止 ②実輸送業者のJIT-R

【返却受・保管】	担当	留意点
1 返却パレットを積込む	幹線基地	①貨物運送状（仮称）の発行 ②パレット破損、紛失の報告（発生者⇒SKパレット管理担当者）
2 荷降し・返却パレット確認	①SK大門倉庫 ②ドライバー	※SK大門倉庫担当者でドラッグの双方で確認 専用パレット輸送明細【図-1】の記入
3 貨物運送状（仮称）にサインと受領	①SK大門倉庫 ②受付	①専用パレット輸送明細をもとに受領 ②パレット破損の報告（発生者⇒SK倉庫orパレット管理担当者）
①パレット保管	SK大門倉庫	① (青色) 初ノ用 (赤) 色 ②パレット破損の報告（発生者⇒SKパレット管理担当者）
②パレットNoのデータ管理	SK大門パレット管理担当	①定期脚卸の実施 ②積水化学担当者へ報告

【図-1】専用パレット輸送明細

専用パレット輸送明細	
日付	
行先	
返却	
輸送業者名・車番	運転手名
パレット枚数	
【目視確認項目：レ点チェック】	
パレットの変形・歪みがない	<input type="checkbox"/>
支柱の曲がり・不足がない	<input type="checkbox"/>
溶接ハズレ・枠切断がない	<input type="checkbox"/>
備考	

【図-2】貨物運送状（仮称）

(1) パレット化～取り組み事例①～

◎専用パレット



● : 積載UP

● : 製品品質

● : 数量充足

● : 安全面

● : 時間短縮

ユーザー先
直接保管
実現

(1) 配送物量の集約～取り組み事例②～

京都府下路線物量の取込みについて

1. 京都府下路線物量実績(2020.4～2020.9)

路線業者名	運賃重量(kg)		合計	運賃(円)		円/kg
	長物	箱物		長物	箱物	
	20,263	860				
	40	0				
	111,028	171,285				
京都府下合計	131,331	172,145				

- (1) 京都府下平均料率25円/kg
- (2) IBCはSS手配のため、直送化への切り替えターゲット

2. 京都府下『生産性・定率路線』物量実績(2020.4～)

路線業者名	運賃重量(kg)		合計	円/kg
	長物	箱物		
	60,167	97,719		
京都府下合計	60,167	97,719		

※『生産性・定率路線』…1件当り運賃重量300kg以上
※京都配送エリア平均▲50%。

【直送化への考え方】

- (1) 『生産性・定率路線』エリアの直送化を推進
- (2) SS様へ路線運賃の料金改定は求めていくが、自前での下払削減⇒収入『生産性・定率路線』
- (3) SS様へ路線運賃の料金改定は求めていくが、自前での下払削減⇒収入『生産性・定率路線』
- (4) 車両勢力変更に伴う代替え運行業務

3. 京都府下『生産性・定率路線』配送エリア別実績

市町村名	運賃重量(kg)		合計
	長物	箱物	
宇治市	335	0	
久世郡久御山町	2,693	13,193	15,886
京都市右京区	0	324	324
京都市下京区	1,207	3	1,210
京都市左京区	0	1,350	1,350
京都市山科区	590	0	590
京都市中京区	2,879	958	3,837
京都市南区	42,860	38,058	80,918
京都市伏見区	784	8,498	9,282
京都市北区	4,662	489	5,151
八幡市	3,543	34,897	38,440
木津川市	614	21	635
京都府下合計	60,167	97,719	157,886

- (1) 配送エリアが京都市より至南に配送先ユーザーが
- (2) 京都市南区、久世郡久御山、八幡市で全物量の8
- (3) 平均9円/kg

4. 京都府下『生産性・定率路線』配送ユーザー

- (1) 2020.4～2020.9京都府下『生産性・定率路線』全配送ユーザー別実績
- (2) 2020.4～2020.9京都府下『生産性・定率路線』全配送ユーザー別実績
- (3) 1日当りの運行実績

滋賀県下路線物量の滋賀域内取込みについて

1. 2019.9～2020.9滋賀県下路線物量実績

輸送業者	2019下期			滋賀域内平均料率(円/kg)
	実重量(kg)	運賃重量(kg)	運賃(円)	
	17,185	31,018		8.5
	5,565	10,388		
	107,570	216,219		
	130,320	257,625		

輸送業者	2020上期			滋賀域内平均料率(円/kg)
	実重量(kg)	運賃重量(kg)	運賃(円)	
	12,251	23,511		8.5
	6,312	12,145		
	96,707	195,371		
	115,270	231,027		

【SK滋賀域内取り込みへの考え方】

- (1) 滋賀域内平均料率8.5円/kg
→配送方面(市町村)別実績はSK内依頼中
- (2) SK滋賀域内への取り込みターゲット業者()を主に進める。
- (3) 効果
平均料率が8.8円/kg、SK滋賀域内8.5円/kgでは効率化(CR)金額は低いが、SK域内に切替えることで、業者への持込み料金17,750円/便の削減を見込む。

2. 2019.9～2020.9滋賀県下エリア別配送実績 ※添付資料①

3. 2019.9～2020.9滋賀県下ユーザー別配送実績 ※添付資料②

4. 滋賀域内取り込み手順(ターゲット)

2019.10～2020.9(12ヵ月)

市町村	ユーザー名	運行数(回)	運賃重量(kg)	1運行当り運賃重量(kg)	1W運行数(回)
湖南省		158	23,011	146	3
守山市		178	29,104	164	4
草津市		172	17,649	103	4
大津市		169	32,434	192	4
東近江市		218	71,943	330	5
犬上郡甲良町		205	99,695	486	4
彦根市		124	5,331	43	3
米原市		144	13,595	94	3
8ユーザー合計		1,368	292,762	214	29
長物ユーザー	42ユーザー		54,632	456,289	

【手順:1】

- (1) 指定する。
- (2) 指定する。

配送方法の変更

【手順:2】

- (1) 〇〇の配送について
①1W当り3運行未満のユーザーは現状の通り、箱物中心に〇〇に配送する。
- ②〇〇に配送全物量の約16%相当 66,164kg (413,526kg)
- ③1日当り270kg

5. 効率化効果試算

輸送業者	2019.10～2020.09		滋賀域内(円/kg)
	運賃重量(kg)	運賃(円)	
	411,590		
SK滋賀域内			
	411,590		

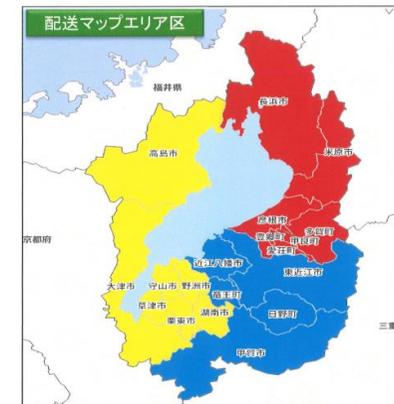
①効率化金額(運賃) 〇〇/年
②効率化金額(持込み) 〇〇/年
合計(①+②) 〇〇/年

6. 想定される課題

- (1) 車両の確保→直営車の増車(2t、3t、4tW)→湖東車両4Wあり
- (2) 滋賀域内ユーザー指定化による配車担当業務内容の確認→出荷オーダー締め時間の変更(一部前倒し要否)
- (3) 時間指定の解除→時間指定解除が出来ない場合の運行検討
- (4) トール物量の取込み検討

7. 滋賀域内の今後について

- 輸送エリアの設定→各エリア車両の配置により、滋賀県下輸送の安定を図る。



市町村	エリア区分
栗東市	A
高槻市	A
守山市	A
草津市	A
大津市	A
野洲市	A

市町村	エリア区分
護国寺町	B
近江八幡市	B
甲賀市	B
東近江市	B
八日市市	B

市町村	エリア区分
愛知郡愛荘町	C
犬上郡甲良町	C
犬上郡多賀町	C
犬上郡豊郷町	C
長浜市	C
彦根市	C
米原市	B

8. 要望事項

- (1) 〇〇の場所の業務内容に併せて、〇〇の運用設定
- (2) ST/バレットへのパライズ費用の設定

共同配送の実現

(2) W連結トレーラー～導入と拡大～



SENKO **B 物流バス**
Logistics Bus
DOUBLE ARTICULATED TRUCK

センコー 物流バス ダブル連結トラック

(2) W連結トレーラー～導入と拡大～

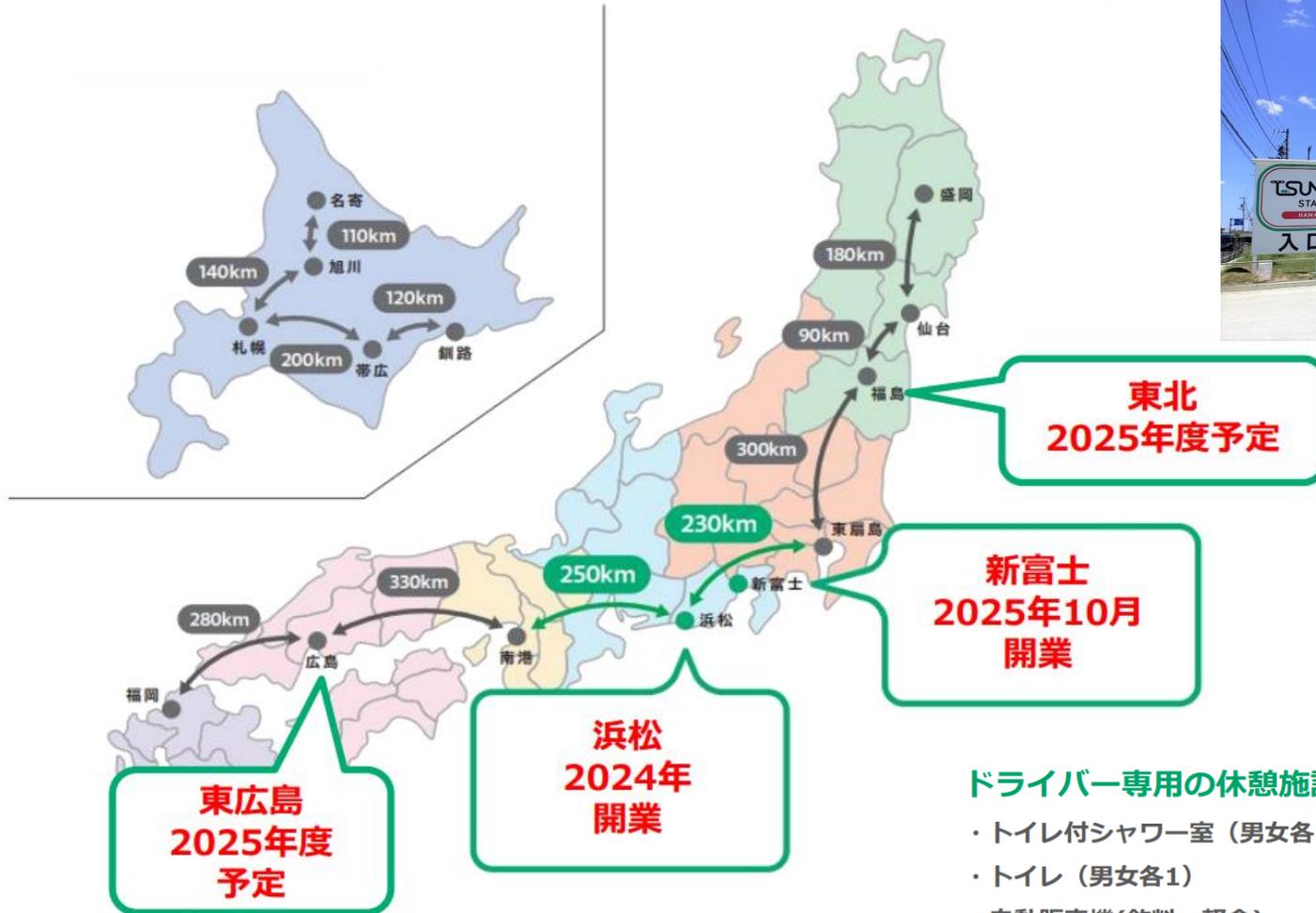
2026年度末に**50編成体制**、2030年度末には**100編成体制**を構築
大型車2台分を1人で輸送することで、持続可能な幹線輸送を提供する



年度	2024年度末	2025年度末	2026年度末	～	2030年度末
運行計画 (台数)	14編成	32編成	50編成	～	100編成

● W連結トレーラー乗務認定奨励金支給

(2) W連結トレーラー～環境整備～



ドライバー専用の休憩施設 (BREAK TIME)

- ・トイレ付シャワー室 (男女各2)
- ・トイレ (男女各1)
- ・自動販売機 (飲料・軽食)



(3) センコーグループの点呼体制

Press Release

SENKO

2023年2月15日
センコー株式会社

**遠隔点呼制度施行に伴い
センコーグループ企業間IT点呼を開始
～複数拠点の点呼を一括実施で働き方改革を推進～**

センコー株式会社(本社:大阪市北区、社長:杉本 健司、以下「センコー」)は、集中IT点呼センターを設け、近畿エリアでは業界初となるグループ企業を含めた複数拠点におけるドライバーの点呼業務を一括して行う、グループ企業間IT点呼(以下「遠隔点呼」)を2023年1月1日から開始しています。



グループ会社ドライバーの遠隔点呼を行う様子

これまで国土交通省の定めにより、ドライバーのIT点呼業務は同一企業内に限られていたため、グループ会社のIT点呼は実施できませんでした。またグループ会社の小規模な営業所では、休日や深夜・早朝のトラック運行に必要な点呼者を確保するため、管理者の休日出勤や時間外労働が発生することもありました。さらに点呼者の高齢化も進み、安定した点呼体制の構築が課題となっていました。

そこで、2016年からセンコーが中心となり、関係諸団体にご協力いただき、同一企業に限らずグループ企業間でのIT点呼を可能にする法制化を国土交通省に働きかけ、2022年4月に法制化が実現しました。

遠隔点呼とは、自動車運送事業者が安全な運行を行うため、通常は運行管理者がドライバーと対面で健康状態などの確認を行うところ、パソコン、生体認証カメラ等のIT機器を用いて非対面で行うもの。従来のIT点呼と異なり、グループ会社間の点呼が可能になるほか、時間制限がなくなり24時間体制で点呼が可能になります。

センコーグループで遠隔点呼の運用にあたり、センコーが事務局となって各県の運輸支局と調整して申請準備を進めた結果、滋賀にあるセンコー 守山PDセンターを親拠点とする、愛知、三重、滋賀、石川、福井、富山の6県・グループ企業3社(東海センコー運輸㈱、三重センコーロジ㈱、北陸センコー運輸㈱)・親拠点を含む計8拠点による遠隔点呼を1月1日から開始しました。親拠点を集中IT点呼センターとして点呼を一括して実施することにより、点呼体制の強化と効率化につながり、さらに管理者の労働時間削減で働き方改革にも寄与しています。

この取り組みを皮切りに、今後はほかのエリアにも親拠点を新設し、センコーが管轄するグループ企業全体で遠隔点呼ができる体制を構築し、グループ全体で運行管理のレベルアップと点呼体制の安定化、働き方改革につなげていく考えです。

ユーザーレポート — 〇の証明 —

User Report

■ センコー株式会社

国土省へ働きかけの立役者。グループ企業間IT点呼(遠隔点呼)で安定的な点呼体制を構築。

センコー株式会社は、創業100年を迎える多岐に事業を展開するセンコーグループの物流を担う中核事業会社です。運行管理の高度化を目指す中で、同社のグループ企業間点呼は、運行管理の効率化、点呼の安定性、働き方改革につながる企業間のロールモデルとなります。これからの時代の先進企業として、当社が先駆者としての取り組みを取材させていただきました。

Q1.センコー株式会社様では、集中IT点呼センターを設け、グループ企業間IT点呼を行っておりますが、点呼業務を一括して行うという、足掛かりとなったのはどのような経緯からでしょうか。

当時、厚生労働省では、長時間労働撲滅を目的とした働き方改革、国土交通省では運行の安全を目的とした確実な点呼の実施がグループアップされ、弊社においても、グループ各営業所のブラックBOX解消、管理監督者の業務見直し、合理的な働き方を目指す課題があり、また、経営方針の一つとして、グループ直営自動車8,000台体制に向け、24時間/365日体制の積在化が予測され、対面が基本となる点呼業務に関する課題が予測されていました。

また、京滋主管支店では収支面で低下していた時で、阿が新しいことに取り組まないと事業の拡大はあり得ない」との方針もあり、将来に向けた新規事業プロジェクトを発足しました。定例会議を開催していく中で、同支店管轄内で少数拠点で連携していた「IT点呼事業」がプロジェクトメンバーから提起されました。

「IT点呼事業については、本社に上程され事業化を進めることになりましたが、その当時、助がしいことに 管轄拠点事業所の一部の管理監督者による「取りすぎ点呼」、「タイムカードの改ざん」、「連続出勤による超長時間労働」という問題が発生、車両事故も多発していたこともあり、他拠点とのIT点呼の連携を進める前に、まずは「自拠点の点呼体制の整備と運行管理体制の強化をしなければ」と考えるようになり、「その改善効果他拠点に展開が出来れば」との考えに至ったことが、積極的IT点呼の拡充に取り組みをきっかけになりました。

Q2.センコー株式会社様が中心となって、国土交通省に同一企業に限らずグループ企業間でのIT点呼を可能にする法制化を働きかけましたが、ご苦労された部分などはありましたでしょうか。

当時、弊社のグループ会社 他域センターでは、小規模店舗が多く、深夜・早朝、休日の点呼者確保に苦慮しており、管理監督者が出勤対応したり、高齢のOB採用等で対応しても選職リスクもあり、点呼体制が不安定である課題がありました。センコー株式会社の各事業所は、IT点呼の連携により同様の課題を解消したこともあり、グループ間IT点呼の実現による課題の解消を構想、2015年4月に点呼システムを開発と運用の構築、2016年1月に国土交通省へグループ間IT点呼実現への規制緩和の陳情をはじめ、2017年4月に全店舗、大ト協様を通じて業界全体の要望として、2022年4月の実現まで国土交通省へ継続して働きかけました。

苦労した点ですが、はじめの陳情から5年が経過したこと、集中点呼センター拠点間の点呼者の採用と確保が挙げられますが、何より一番苦労した点は、その間、グループ会社である地域センコーの管理監督者に多大な業務負担をかけたこと、遠隔点呼(グループ間IT点呼)の実現による課題解消を構想した改善が進まなかったことです。



Q3.遠隔点呼にてグループ企業間IT点呼を行っておりますが、どのようなメリットがありますでしょうか。

一番のメリットは、管理者の点呼業務時間削減による本業回帰と長時間労働の削減です。IT点呼と遠隔点呼の連携を進めるため一番は確実に実施したことは、車両事業所の抱える課題の調査です。どの事業所も管理監督者や点呼者の長時間労働、不安定な点呼体制による点呼の未実施等、同じ課題を抱えていたので、そのニーズ(課題)を集中化して取り扱ったことは、センコーグループ共通のメリット(効果)だと思います。

また、IT点呼、遠隔点呼を連携した後に、相手事業所の管理者に感想を聞いてみると、「やっと連休が取れる!」、「出勤が減った!」などの声がかれました。また、運転手さんから「以前は、休日の自分の運行で管理職が出勤することに気を配り、運転に集中することがあったが、今はいつの間にか点呼者がいると思えるので、運転に集中することが無くなって良かった。」との声も聞かれました。

その他、色々メリットはありますが、健康であれば70歳まで働ける仕事があるのは、会社的にも、従業員にも良いことだと思っていますし、規模の大小問わず新しい事業の立ち上げに若手の従業員に委ねてもらったことは、自身の成長と働き甲斐を感じられる良い機会だと思います。

※本文、写真の複製転載や改題、加工は固くお断りいたします。

(3) センコーグループの点呼体制

運行管理強化



国土交通省

【主な施策】

- ① 交通事故防止、安全・安心確実な輸送の実現
- ② 教育・健康を含めた輸送の安全確保
- ③ 確実な点呼の実施

(3) センコーグループの点呼体制

●センコーグループ 全社目標

グループ直営車両 **10,000台体制**

●24時間/365日稼働体制の顕在化

各事業所が抱えるリスク

- ▶ 点呼者の時間外労働
- ▶ 管理監督者の労働環境悪化
- ▶ 労務コスト増加
- ▶ 有資格者の確保難
- ▶ 管理者の健康問題
- ▶ 車庫⇔営業所の移動増（管理者の業務効率低下）

(3) センコーグループの点呼体制

① IT点呼連携

- 拠点数 24拠点
- 点呼数 5,300回／月



② 遠隔点呼連携

- 拠点数 28拠点
- 点呼数 5,350回／月



2019年度～拡大

● 点呼 運行の安全と運転手の健康管理

(4) 最後に...

改正貨物自動車運送事業法 (令和7年4月1日施行)

実運送体制管理簿の作成・情報通知の義務化

実運送体制管理簿を作成しよう

改正貨物自動車運送事業法 (令和7年4月1日施行)

運送契約締結時の書面交付義務化

運送契約を締結しよう

POINT! 多重下請構造の可視化
運送事業者の名称や
運簿の作成が義務化

実運送体制

実運送体制管理簿の作成が、元請トランプ主は、真荷主から引き受けた貨物ごとに実運送体制管理簿を作成する必要がある。引き受けた貨物をすべて自社で実運送する。

元請トランプ主 → 運送委託 → 運送会社A → 運送会社B

情報

実運送体制管理簿の作成対象となる貨物
・利用運送を行う事業者は、委託先の事業者
・実運送事業者は、元請事業者へ「実運送事

元請トランプ主 → 運送委託 → 運送会社A → 下請の事業者

実運送体制管理簿作成に

元請事業者は、真荷主に対して確実な輸送実績等を説明できる

実運送事業者は、運賃・料金を算出できる

国土交通省

※貨物自動車運送事業法の改正は、令和6年4月に成立した「流通業を改正する法律」により行われるもので、令和7年4月1日より施行されます。
※改正内容の詳細は、国土交通省HPにおいて公表しています。

改正貨物自動車運送事業法 (令和7年4月1日施行)

委託先への発注適正化 (健全化措置) 運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務化

委託先への発注も適正化しよう

POINT! 利用運送を行うときに委託先への発注適正化 (健全化措置) について努力義務が課せられるとともに、一定規模以上の事業者については、健全化措置に関する管理規程の作成、管理者の選任が義務付けられます。

健全化措置のイメージ例

- 1 発注適正化 (健全化措置) について、委託先と話し合い、発注適正化の取り組みを説明する。
- 2 健全化措置に関する管理規程を作成し、発注先へ提出する。
- 3 発注先から選任された運送利用管理者を選任し、発注適正化の取り組みを説明する。
- 4 発注先から選任された運送利用管理者が、発注適正化の取り組みを説明する。

健全化措置によるトラック事業者のメリット

実運送事業者が収受する運賃・料金の適正化につながる

運賃適正化

実運送体制管理簿による下請構造の可視化とあいまって、多重下請構造の是正にむけた取組につながる

国土交通省

※貨物自動車運送事業法の改正は、令和6年4月に成立した「流通業の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」により行われるもので、令和7年4月1日より施行されます。
※改正内容の詳細は、国土交通省HPにおいて公表しています。Q&A等をご確認ください。

令和7年4月1日から、全車両が記載対象になります

荷待時間や荷役作業・附帯業務の「業務記録」への記録義務の対象が、全車両に拡大

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

積み込み 取卸し 荷造り・仕分・棚入れ等 荷待ち

トラックドライバーの1運行当たりの平均作業時間とその内訳

年次	運行時間	積み込み	取卸し	荷造り・仕分・棚入れ等	荷待ち	平均作業時間
2020年度 (n=31)	6:43	1:04	1:50	1:00	1:29	12:26
2024年度 (n=1,259)	5:54	1:28	1:34	1:14	1:40	11:46

出典：国土交通省「第17回トラック運転日記に関する調査結果」(令和6年10月調査)

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 (令和6年10月1日公布、令和7年4月1日施行) し、業務記録における荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両について、従来は「車両総重量6トン以上または最大積載量5トン以上の車両」とされていたものを、「全車両」へと拡大しました。

改正の目的

①改正貨物自動車運送事業法 (令和6年5月公布) により契約の適正化を図ることとされていますが、貨物自動車運送事業者は自身の荷待時間・荷役時間を把握することで、荷待時間や荷込・取卸しなどを真荷主から適正に収受する取組とすることができ、自身の荷待・荷役時間を把握して必要があります。

②改正流通業総合効率化法 (令和6年5月公布) により、荷主に荷待・荷役時間の短縮の努力義務を課することとなります。荷主・荷役時間を把握できない真荷主については、貨物自動車運送事業者が自ら把握することも想定されますので、貨物自動車運送事業者においても自身の荷待・荷役時間を把握して必要があります。

なお、記載については従来と同様 (裏面：記載例) に、荷主との契約前に、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、また記録内容について荷主が確認したが、あるいは荷主の確認が得られなかったについても記録対象となります。

荷待時間についても、従来と同様に、荷主都合により30分以上上待機した時は記録対象となります。

ムダな荷待時間を減らすとともに、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、記録対象となる荷待時間・荷役作業等が発生した場合は、必ず「業務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

● 現行システム改修 or 新システム導入を検討中

(4) 最後に...

●弊社の物効法に対する取り組みは対応途中です。管理者・監督者の意識にも凸凹がありますので意識の標準化、必要実施項目の明確化を目的とした研修会等を通じ、弊社の管轄部門と連携を図り進めます。

荷主の皆さん、チェックしましょう!

荷主(発荷主・着荷主)の判断基準の簡易チェックリスト	
荷物を出す人 —第1種荷主(主に発荷主)—	荷物を受け取る人 —第2種荷主(主に着荷主)—
他の貨物との積重ねやトラック事業者が積載効率の向上等に配慮する必要がある。適切なリードタイムを確保されていますか。	発荷主(第1種荷主)と、積載効率の向上等の取組を進めるため、協賛を行っていますか。
貨物の入荷量の適正を担保し、貨物の傷の発生に留意し日時の調整を行っていますか。	発荷主として、積載効率の向上等に配慮が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに係る業務部門間で連携されていますか。
配車・配車計画のシステム導入により、配車計画又は運行経路を最適化されていますか。	上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の搬送に係る業務部門間で連携されていますか。
貨物の入出庫時の日時等を分散させるため、集積又は配送を行うべき期間に、一時的に集積のトラックが集中して到着しないよう、当該期間の状況を把握されていますか。	貨物の入出庫時の日時等を分散させるため、集積又は配送を行うべき期間に、一時的に集積のトラックが集中して到着しないよう、当該期間の状況を把握されていますか。
トラックの待ち時間短縮に向け、トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整されていますか。	トラックの待ち時間短縮に向け、トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整されていますか。
荷主に送付物の入庫又は出庫の発生を事前に知らせることで、荷主に送付物の到着を把握し、日時を分散させていますか。	荷主に送付物の入庫又は出庫の発生を事前に知らせることで、荷主に送付物の到着を把握し、日時を分散させていますか。
積載効率を向上させるため、一貫したバージョン管理のための標準化されたシステムを導入し、その活用を促していますか。	積載効率を向上させるため、一貫したバージョン管理のための標準化されたシステムを導入し、その活用を促していますか。
荷主・着荷主間で、不在や欠品による業務効率低下の発生を防止し、積載効率の向上を図っていますか。	荷主・着荷主間で、不在や欠品による業務効率低下の発生を防止し、積載効率の向上を図っていますか。
積載効率を向上させるため、一貫したバージョン管理のための標準化されたシステムを導入し、その活用を促していますか。	積載効率を向上させるため、一貫したバージョン管理のための標準化されたシステムを導入し、その活用を促していますか。

法改正に関する情報

荷主企業の皆様へ

2025年4月から、全ての荷主(発荷主・着荷主)に物効効率化の取り組みの努力義務が課されました

政府目標(2028年度)

① 全国のトラック輸送のうち5割の輸送で、1運行当たり「**荷待ち・荷役等時間**」を**1時間短縮**(1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を原則1時間以内に短縮)
② 全国のトラック輸送のうち5割の車両で、「**積載効率50%**」を実現(全体の車両で積載効率44%に増加)

荷物を出す人も受け取る人も、全ての方の協力が必要です!

全ての荷主企業の努力義務

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
●適切なリードタイムの確保 ●適切な貨物の受取・引取時間の指定 ●運送先の集約等	●予約システムの導入等	●フレット等の利用、標準化 ●倉庫等の効率化に関する設備の整備 ●荷積み・荷取り設備の改善等

2025年4月以降予定 一定規模以上の荷主企業への義務
① 中長期積荷の搬送、提出 ② 実効性の透明報告 ③ 荷主側の物効責任者(CLO)の選任

物流効率化の取り組みの努力義務(物流効率化法)

荷物を出す人(発荷主)も荷物を受け取る人(着荷主)もどちらも物流効率化に向けた取り組みが必要となります!

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
●適切なリードタイムの確保 ●貨物の出入荷量の適正化 ●配車計画又は運行経路の最適化 ●部門間の連携を促進	●貨物の入出庫時の日時等を分散 ●トラックの到着日時を調整 ●荷主先における貨物の受渡しを行う日時を分散	●荷役等の効率化を図る ●検査の効率化を図る ●荷役等を円滑に行うことができる環境を整える

荷物を出す人 —第1種荷主(主に発荷主)—

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
●適切なリードタイムの確保 ●積載効率向上のための協力	●フレット等の利用、標準化 ●倉庫等の効率化に関する設備の整備 ●荷積み・荷取り設備の改善等	●荷役等の効率化を図る ●検査の効率化を図る ●荷役等を円滑に行うことができる環境を整える

荷物を受け取る人 —第2種荷主(主に着荷主)—

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
●適切なリードタイムの確保 ●積載効率向上のための協力	●フレット等の利用、標準化 ●倉庫等の効率化に関する設備の整備 ●荷積み・荷取り設備の改善等	●荷役等の効率化を図る ●検査の効率化を図る ●荷役等を円滑に行うことができる環境を整える

実効性の確保

●物流効率化の取組に関する責任者の選任
●中長期の積荷搬送に係る透明報告

運送契約締結時における書面交付の義務(改正貨物自動車運送事業法、改正標準貨物自動車運送約款)

●荷物を出す人(発荷主)にも書面の交付が必要となります!!

●協力会社様への訪問を積極的に行う予定です。

16

**ご清聴
ありがとうございました。**

- この度はこのような貴重な機会を頂き、誠にありがとうございました。