

1

協議会の概要

TDBC

設立の背景

運輸（建設）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
①1社では解決が難しい、②同じ課題を各社で解決

タクシー、ダンプ
トラック、バス
事業会社、団体



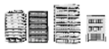
事業者会員

サポート会員

さまざまな技術、
ソリューションを
持つ企業、団体



発着荷主企業、
自治体等



パートナーシップ会員

2016年8月9日設立/
2018年6月8日一般社団法人化

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

2

2

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

バース予約システム運用改善会議（仮称）の設立

- 鈴与カーゴネット株式会社からの課題提議（8月21日）
- ハコベル株式会社を交えた3者でミーティングの実施（10月6日）
- TDBCのPJとしてバース予約運用改善に向けたチームを編成
  （リーダー 澤入さん、サブリーダー 北村さん）
- 10月29日（木）TDBC方針発表会で紹介し、メンバーを募集
- **11月17日（火）10:00～12:00 設立準備会開催（六本木一丁目）**
- 活動概要
  ① バース予約システム運用ルールの標準化の推進
  （アンサーバック、予約開始時間の正常化等）
  ② バース予約システムAPIの普及促進
  ③ バース予約システムの標準化（プロセス、メッセージ、API）
  ④ 成功モデルの構築と公開

参画希望者は TDBC事務局まで ご連絡ください。

3

3

Agenda

- 物流の2024年問題解決に向けた法令改正の動き
  - 独禁法改正、物流特殊指定
- 健康に対する新たな取り組み
  - 自社での実践内容の事業化に向けた実証実験の実施
  - 睡眠の質の改善に向けた取り組み
    （SAS中等症での課題/漫然運転防止）
- バース予約システムに対する新たな取り組み
  - 伝票デジタル化による検品の効率化～検品レス
  - 長崎地域の物流最適化に向けた調査検討事業
  - **バース予約システム運用改善会議（仮称）の設立**

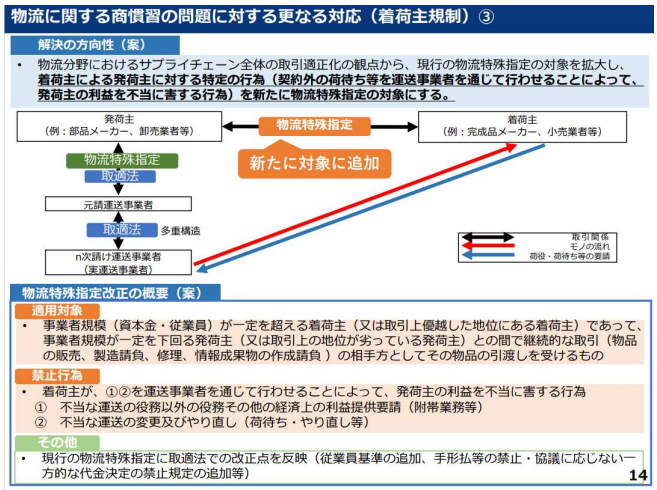
4

4

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

発・着荷主間の対価（料金）支払いについて

TDBC



出典：公正取引委員会　第４回企業取引研究会 資料２
「企業取引研究会での議論を踏まえた対応の方向性」
https://www.jftc.go.jp/file/01_siryo2_r7_4.pdf

着荷主規制を導入へ、契約外の荷待ち・荷役にメス

2026年3月11日 (水)　　>> この記事を印刷する（PDF）

行政・団体 公正取引委員会と中小企業庁は10日、第4回企業取引研究会での議論を踏まえ、物流特殊指定を改正し、着荷主を新たな規制対象に加える方向性を示した。着荷主が発荷主との契約条件にない荷待ちや荷役、やり直しなどを運送事業者に事実上行わせることで、発荷主や実運送事業者にしわ寄せが及ぶ商慣行に、独占禁止法の枠組みで踏み込む。3月中旬に意見公募を開始し、6月ごろの告示公表、2027年春ごろの施行を見込む。

見直しの軸は、発荷主と運送事業者の関係だけでは是正しきれなかった着荷主起点の問題に対応する点だ。現行の物流特殊指定は、特定荷主が運送や保管を委託する際の代金減額、買いたたき、支払遅延、不当な荷待ちや荷役の強要などを規制しているが、主に発荷主と物流事業者の取引を前提としている。このため、荷下ろし現場で着荷主が契約外の待機や附帯作業を求めても、着荷主と実運送事業者の間に直接の運送契約がないことから、実効的な是正が難しいという課題があった。

新たな方向性では、着荷主による発荷主への行為として、「契約外の荷待ち等を運送事業者を通じて行わせることによって、発荷主の利益を不当に害する行為」を物流特殊指定の対象に追加する。具体的な禁止行為は、不当な運送の役務以外の役務その他の経済上の利益提供要請（いわゆる附帯業務の強要）と、不当な運送の変更及びやり直し（荷待ちや再配送など）だ。発荷主と着荷主の継続的な取引関係に着目し、着荷主側の行為を独占禁止法上の不公正な取引方法として位置付けることで、物流サプライチェーン全体の取引適正化につなげる狙いがある。

LOGISTICS TODAY（2026年3月11日）
「着荷主規制を導入へ、契約外の荷待ち・荷役にメス」
https://www.logi-today.com/922786

5

独禁法関連の改正内容の公開

TDBC

関連ファイル

(印刷用)(令和８年6月17日)「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合等の特定の不公正な取引方法」、「製造委託等に係る代金の支払に関する特定の不公正な取引方法」等について (121 KB)
(別紙１－１)特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合等の特定の不公正な取引方法 (206 KB)
(別紙１－２)製造委託等に係る代金の支払に関する特定の不公正な取引方法 (66 KB)
(別紙１－３)「製造委託等に係る代金の支払に関する特定の不公正な取引方法」の運用基準 (258 KB)
(別紙１－４)優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方　新旧対照表 (1 KB)
(別紙２)意見公募手続における意見の概要及びそれに対する考え方 (546 KB)
(別紙３)公聴会における意見の概要及びそれに対する考え方 (343 KB)
(別紙４－１)「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」改正案に関する公聴会報告書 (511 KB)
(別紙４－２)「製造委託等に係る代金の支払に関する特定の不公正な取引方法（案）」に関する公聴会報告書 (510 KB)

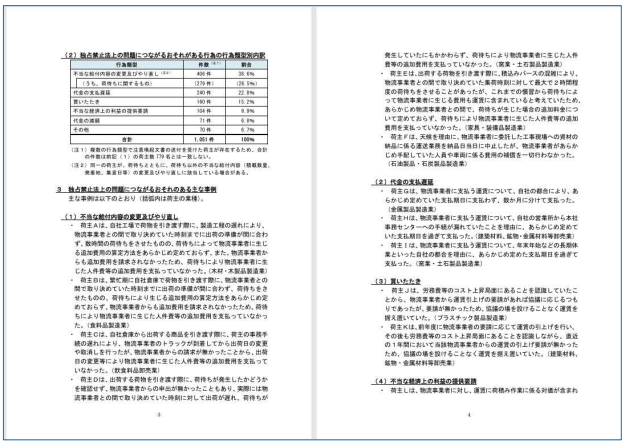
出典：公正取引委員会
(令和8年6月17日)「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合等の特定の不公正な取引方法」、「製造委託等に係る代金の支払に関する特定の不公正な取引方法」等について
https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2026/jun/260617_kokuji.html

6

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

公正取引委員会 調査結果公開（2026年6月25日）

- (令和8年6月25日)令和7年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果等について
  https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2026/jun/260625_buttokuchousakekka.html



令和７年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果等について
https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2026/jun/260625_buttokuchousakekka.pdf

（２）独占禁止法上の問題につながるおそれがある行為の行為類型別内訳

行為類型	件数（注１）	割合
不当な給付内容の変更及びやり直し（注２）	406 件	38.6%
（うち、荷待ちに関するもの）	（279 件）	（26.5%）
代金の支払遅延	240 件	22.8%
買いたたき	160 件	15.2%
不当な経済上の利益の提供要請	104 件	9.9%
代金の減額	71 件	6.8%
その他	70 件	6.7%
合計	1,051 件	100%

（注１）複数の行為類型で注意喚起文書の送付を受けた荷主が存在するため、合計の件数は前記（１）の荷主数 779 名とは一致しない。

（注２）同一の荷主が、荷待ちとともに、荷待ち以外の不当な給付内容（積載数量、発着地、集貨日等）の変更及びやり直しに該当している場合がある。

3 独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例

（３）買いたたき

- 荷主Ｊは、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識していたことから、物流事業者から運賃引上げの要請があれば協議に応じるつもりであったが、要請が無かったため、協議の場を設けることなく運賃を据え置いていた。（プラスチック製品製造業）
- 荷主Ｋは、前年度に物流事業者の要請に応じて運賃の引上げを行い、その後も労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、直近の１年間において当該物流事業者からの運賃の引上げ要請が無かったため、協議の場を設けることなく運賃を据え置いていた。（建築材料、鉱物・金属材料等卸売業）

（４）不当な経済上の利益の提供要請

- 荷主Ｌは、物流事業者に対し、運賃に荷積み作業に係る対価が含まれていることを明示していないものの、運賃には荷積み作業に係る対価も含まれていると考え、実際に物流事業者が行った荷積み作業に対する費用を支払っていなかった。（金属製品製造業）
- 荷主Ｍは、物流事業者に対し、海外から調達した商品の自社の事業拠点までの運送業務を委託しているところ、当該運送業務に附帯する輸入通関業務について、税関への関税・消費税の納付を物流事業者に立て替えさせていた。（繊維工業）

出典：公正取引委員会「令和７年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果等について」からの抜粋
https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2026/jun/260625_buttokuchousakekka.pdf

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

不当な経済上の利益の提供要請事例（独占禁止法）

TDBC

3　独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例
（括弧内は荷主の業種）

（3）買いたたき

・荷主Ｆは、物流事業者から、それまで無償で提供させていた附帯業務の料金が上乗せされた見積書を受け取ったにもかかわらず、理由を一切説明することなく、運賃を一方的に据え置いた。（機械器具卸売業）
・荷主Ｇは、物流事業者に対し、自社工場から自社が運営する飲食店舗までの食材等の運送を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から、運賃の引上げを要請されなかったため、労務費等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく運賃を据え置いた。（飲食店）
・荷主Ｈは、物流事業者に対し、自社の電子部品の保管を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から保管料の引上げを要請されなかったため、エネルギーコスト等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく保管料を据え置いた。（機械器具卸売業）

（4）不当な経済上の利益の提供要請

・荷主Ｉは、物流事業者に対し、契約では、運送の委託しかしていないにもかかわらず、運送した荷物の荷卸し、検品及び棚入れを無償で行わせた。（その他の卸売業）
・荷主Ｊは、物流事業者に対し、自社工場で用いる機械部品を海外事業者から購入するに当たり、当該部品の荷揚げ港から自社工場までの運送を委託しているところ、当該運送業務に附帯して輸入通関業務を委託する際の関税・消費税の納付を立て替えさせた。（生産用機械器具製造業）

出典：公正取引委員会「令和6年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について」(令和7年6月24日)からの抜粋
https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/jun/250624_buttokuchousakekka.html

これまでの健康に対する取り組み

TDBC

2022年9月～ **WG02（2022年度）** WGでの議論と活動
健康セミナー「各社の健康の取り組みについて」3社登壇
TDBC Forum 2023 事例発表「社員の健康日本一を目指す中日臨海バスの新たな健康経営の取組み」

中日臨海バスさんの健康経営の取り組みの事例公開
「安全運行は至上命題。健康経営で変わる、バス会社の未来」大塚製薬健康社長

2024年9月～**WG02（2024年度）**WGでの議論と活動
健康意識に関する調査実施
管理者の健康経営への課題意識（80%）ドライバーの期待（70%）
CPAP治療/マウスピース治療の効果検証の実施（中等症での課題）

健康意識に関する調査結果の公開
バインスタリングを使用した実証実験の実施と結果の公開

2025年9月～**WG02（2025年度）**WGでの議論と活動
「健康で安心・安全な業界の実現PJ」中日臨海バス株式会社 樋口さん
健康課題への取り組み「SASと漫然運転」
TDBC Forum 2026 SAS発見からCPAP治療につながった健康DX実例

「管理栄養士」による運輸業界の健康実現の取り組み
大橋運輸株式会社事例共有
SAS発見～治療での事例化
大学、団体、行政との連携

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

中日臨海バス株式会社の取り組み

TDBC

多様な取り組みで社員の健康を把握・管理

CHUNICHI RINKAI BUS



出典：TDBC Forum 2023 事例「社員の健康日本一を目指す中日臨海バスの新たな健康経営の取組み」発表資料からの抜粋
https://tdbc.or.jp/docs/forums/2023/Forum2023_jirei_chuunichi.pdf

11

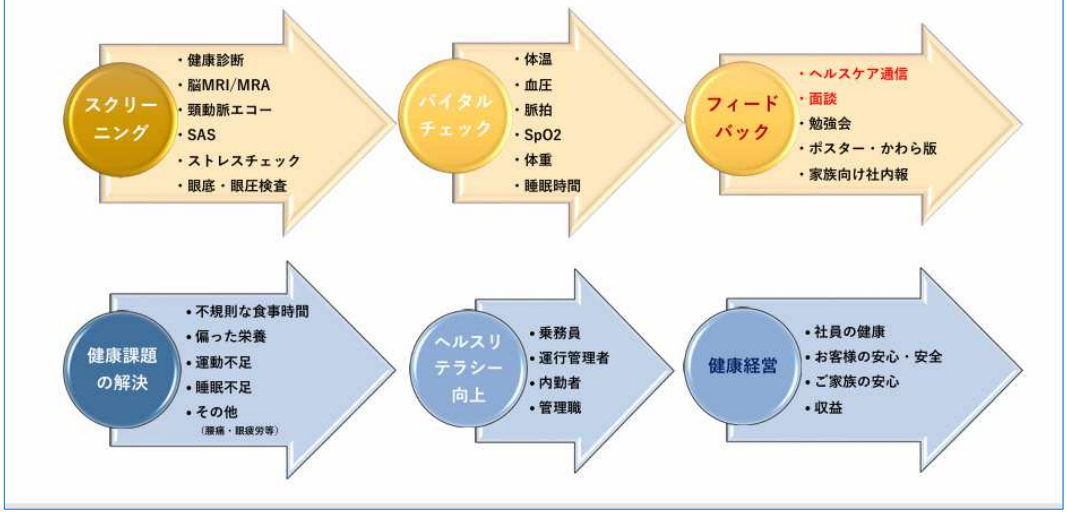
11

中日臨海バス株式会社の取り組み

TDBC

健康経営の実践

CHUNICHI RINKAI BUS



出典：TDBC Forum 2023 事例「社員の健康日本一を目指す中日臨海バスの新たな健康経営の取組み」発表資料からの抜粋
https://tdbc.or.jp/docs/forums/2023/Forum2023_jirei_chuunichi.pdf

12

12

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

健康で安心・安全な業界の実現PJ

TDBC

- 健康で安心・安全な業界の実現
  健康で安心して長く働くことができる環境の実現

その実現のための実証実験に向けて
本格的に動き出しました

- 中日臨海バス株式会社の事例を基に仕組み化できないか
  - 運行管理者、安全統括管理者 → 管理栄養士等の専門家に支援してもらえる仕組み（労働安全衛生法 保健師、産業医）
  - 管理栄養士 ＋ 睡眠、運動、精神的、社会的支援の知識
  - 関連が強い大学との協議　→　厚生労働省への相談
  - 管理栄養士の関係団体との協議
  - 大橋運輸株式会社（瀬戸市）との情報交換

出典：TDBC Forum 2026 WG02「健康経営の推進と健康課題解決」発表資料からの抜粋
https://tdbc.or.jp/docs/forums/2026/wg02.pdf

© General Incorporated Association Transportation Digital Business Conference.

これからの健康に対する取り組み

TDBC

2022年9月～ **WG02（2022年度）** WGでの議論と活動
健康セミナー「各社の健康の取り組みについて」3社登壇
TDBC Forum 2023 事例発表「社員の健康日本一を目指す中日臨海バスの新たな健康経営の取組み」

中日臨海バスさんの健康経営の取り組みの事例公開
「安全運行は至上命題。健康経営で変わる、バス会社の未来」大塚製薬健康社長

2024年9月～**WG02（2024年度）**WGでの議論と活動
健康意識に関する調査実施
管理者の健康経営への課題意識（80%）ドライバーの期待（70%）
CPAP治療/マウスピース治療の効果検証の実施（中等症での課題）

健康意識に関する調査結果の公開
バインスタリングを使用した実証実験の実施と結果の公開

2025年9月～**WG02（2025年度）**WGでの議論と活動
「健康で安心･安全な業界の実現PJ」中日臨海バス株式会社 樋口さん
健康課題への取り組み「SASと漫然運転」
TDBC Forum 2026 SAS発見からCPAP治療につながった健康DX実例

「管理栄養士」による運輸業界の健康実現の取り組み
大橋運輸株式会社事例共有
SAS発見～治療での事例化
大学、団体、行政との連携

事業化に向けた実証実験の実施（自社での実践内容をサービス化）
中日臨海バス株式会社 事業化企画室 樋口さん、奥埜さん

睡眠の質の改善に向けた取り組み（SAS中等症での課題/漫然運転防止）
睡眠中の高濃度酸素噴霧システムを活用し、バイスタリングによるODIで評価

社会実装（実現）

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

TDBC実証実験：三つの大きな効能・ポイント

1.【安全・経営面への効能】

・人材の定着や定年延長を見据えた「健康で長く働ける環境づくり」（雇用を守る）

・「本人もご家族も安心して選べる・応援できる会社づくり」による採用力の強化（採用への価値）
・脳・心臓疾患などによる「健康起因事故の未然防止」（会社と乗務員の命を守る）

2.【現場・個人の意識への効能】

・これまで健康に関心が薄かった乗務員の「主体的な行動変容（セルフケアの定着）」

・ご家族の協力・後押しを生かした日常的な健康行動の持続・促進

3.【組織・風土への効能】

・管理者と乗務員のコミュニケーション活性化、および「会社への信頼感・モチベーションの向上」

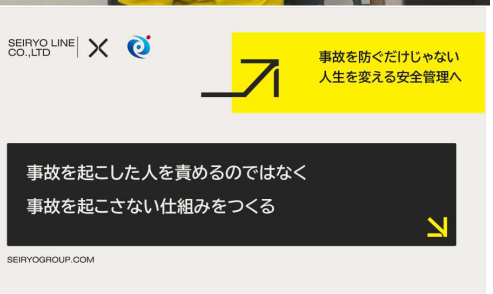
・「社員だけでなくご家族まで大切にする会社」としての、他にはない強固な信頼関係の構築

SAS発見からCPAP治療につながった健康DX事例 TDBC









出典：TDBC Forum 2026 事例セッション「事故を防ぐだけじゃない、人生を変える安全管理へ～SAS発見からCPAP治療につながった乗務員健康DXの実例～」（株式会社セイリョウライン）発表資料からの抜粋
https://tdbc.or.jp/docs/forums/2026/seiryo.pdf

ＳＡＳの場合、ＳＡＳでない人に比べ交通事故のリスクが約2.4倍　※自動車運送事業者における 睡眠時無呼吸症候群対策マニュアル

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

O2ソリューション（ TEO株式会社/甦龍株式会社）



睡眠の質の向上に期待。特に軽度～中等症で、マスピース治療と併用することで、酸素濃度を上げ、睡眠の質の向上との効果を期待。

※睡眠時無呼吸症候群（SAS）の診断基準が変更（2026年6月～）「CPAP治療の適応外」とされていた方でも、新しい基準では治療対象となる可能性が。

実証実験の概要案

- バインスタリングのODI（Oxygen Desaturation Index＝酸素飽和度低下指数）による評価
  ODIは、睡眠中に血中酸素飽和度（SpO2）が3～4%以上低下した回数を1時間あたりで示す指標
- 高濃度酸素の供給により血中酸素飽和度（SpO2）の改善を期待
- 実施においてはマウスピース治療との併用を想定。
  （治療を妨げない）
- マウスピース（口腔内装置、スリープスプリント）は就寝中に装着し、**下顎を数ミリ前方に突き出すことで舌根部を引き上げ、咽頭部の気道を拡大**します。これにより、睡眠中の気道閉塞や無呼吸・低呼吸の発生を抑制し、日中の眠気や倦怠感の改善が期待できます。
  （マウスピース治療によってAHI※は有意に低下する）
  ※AHI（Apnea-Hypopnea Index：無呼吸低呼吸指数）は、睡眠中に1時間あたり何回の「無呼吸」と「低呼吸」が起きたかを示す指標

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

これまでのバース予約システムに対する取り組み

TDBC

2020年12月～
株式会社セイリョウライン 幣旗社長よりの課題提議
運送事業者ヒアリングの実施、国土交通省 物流政策課との協議
国土交通省の調査事業への協力（2022年8月）

国土交通省「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業報告書」への課題とあるべき姿の掲載
2023年6月頃

2023年9月～**WG04（2023年度）**WGでの議論と活動
国土交通省、経済産業省との協議
物流の3省合同会議への働きかけ、ヒアリング対応、パブコメ提出
TDBC Forum 2024「パートナーシップによる物流の効率化の実現」

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」の公開
3省合同会議での「取りまとめ」でのバース予約システムの適正な表記

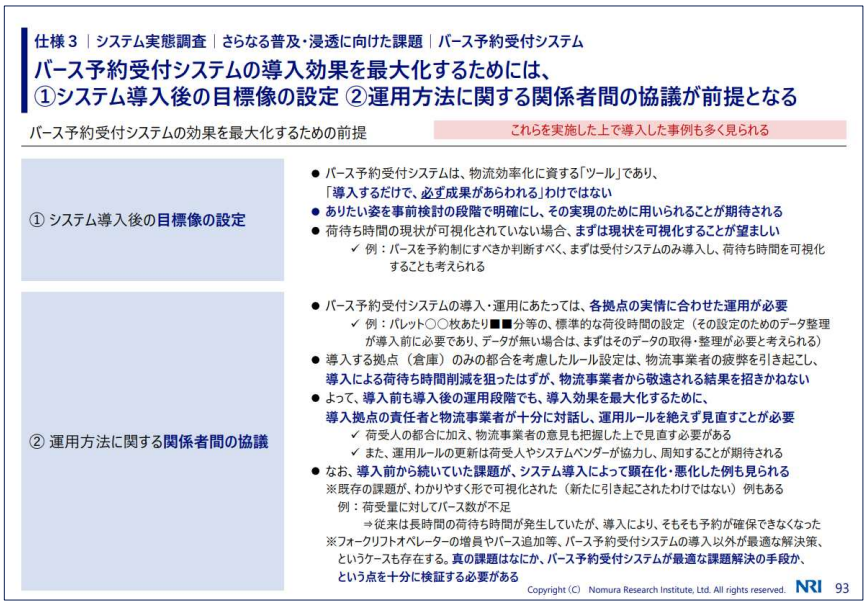
2024年9月～**WG04（2024年度）**WGでの議論と活動
物効法政省令（判断基準）、貨物自動車運送事業法等パブコメ提出
3省への協力（判断基準解説書、事例集、対応の手引き等）
TDBC Forum 2025「受け身から提案へ...」荷待ち等時間、料金改善

荷主の判断基準解説書事例集への掲載
荷待ち、荷役等時間の把握と料金請求による改善事例

2025年9月～**WG04（2025年度）**WGでの議論と活動
運送事業者の効率化と予約時間、予約枠と荷役等時間の実績調査

バース予約受付システムの導入効果を最大化

TDBC



仕様３ | システム実態調査 | さらなる普及・浸透に向けた課題 | バース予約受付システム

バース予約受付システムの導入効果を最大化するためには、
①システム導入後の目標像の設定 ②運用方法に関する関係者間の協議が前提となる

バース予約受付システムの効果を最大化するための前提

これらを実施した上で導入した事例も多く見られる

① システム導入後の**目標像の設定**	● バース予約受付システムは、物流効率化に資する「ツール」であり、「**導入するだけで、必ず成果があらわれる**」わけではない ● **ありたい姿を事前検討の段階で明確にし、その実現のために用いられることが期待される** ● 荷待ち時間の現状が可視化されていない場合、**まずは現状を可視化することが望ましい** ✓ 例：バースを予約制にすべきか判断すべく、まずは受付システムのみ導入し、荷待ち時間を可視化することも考えられる
② 運用方法に関する**関係者間の協議**	● バース予約受付システムの導入・運用にあたっては、**各拠点の実情に合わせた運用が必要** ✓ 例：パレット○○枚あたり■■分等の、標準的な荷役時間の設定（その設定のためのデータ整理が導入前に必要であり、データが無い場合は、まずはそのデータの取得・整理が必要と考えられる） ● 導入する拠点（倉庫）のみの都合を考慮したルール設定は、物流事業者の疲弊を引き起こし、**導入による荷待ち時間削減を狙ったはずが、物流事業者から敬遠される結果を招きかねない** ● よって、**導入前も導入後の運用段階でも、導入効果を最大化するために、導入拠点の責任者と物流事業者が十分に対話し、運用ルールを絶えず見直すことが必要** ✓ 荷受人の都合に加え、物流事業者の意見も把握した上で見直す必要がある ✓ また、運用ルールの更新は荷受人やシステムベンダーが協力し、周知することが期待される ● なお、**導入前から続いていた課題が、システム導入によって顕在化・悪化した例も見られる** ※既存の課題が、わかりやすく形で可視化された（新たに引き起こされたわけではない）例もある 例：荷受量に対してバース数が不足 ⇒従来は長時間の荷待ち時間が発生していたが、導入により、そもそも予約が確保できなくなった ※フォークリフトオペレーターの増員やバース追加等、バース予約受付システムの導入以外が最適な解決策、というケースも存在する。**真の課題はなにか、バース予約受付システムが最適な課題解決の手段か、という点を十分に検証する必要がある**

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

出典：国土交通省「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業報告書」より抜粋
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001615133.pdf

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール【想定】

- 2024年4月26日　法案成立
- 2024年5月15日　法律公布

・ バース予約システム運用の課題
・ デジタコの活用（小野塚委員）

下位法令検討プロセス

- **2024年　6月28日**　**第1回審議会（審議事項、考え**
- **2024年　7月以降**　**（事務局にて業界ヒアリング）**

・ TDBCからの申し入れ、ヒアリング
・ 荷主55団体、物流事業者関係9団体

- **2024年　8月頃**　**第2回審議会（骨子案の提示）→パブリックコメント**
- **2024年　10月頃**　**第３回審議会（とりまとめ案の提示）**
- **2024年11～12月頃**　**政省令等の案の作成**
- **2025年1月**　**政省令公布**
- **2025年度～**　**法律・政省令の施行①（努力義務・判断基準 等）**
  （2025年度中）各事業者による貨物重量の算定
- **2026年度～**　**法律・政省令の施行②（特定事業者の措置**
  [特定事業者の指定、中長期計画の提出・物流統括管理者の選定 等]）
- 2027年度～　法令に基づく定期報告の提出開始

TDBC

出典：TDBC Forum 2024 基調講演（2024年7月5日開催）
[illegible]『物[illegible]について」発表資料からの抜粋（p.12）
https://tdbc.or.jp/docs/forums/2024/keizai.pdf

12　23

23

合同会議課題提議～申し入れ・ヒアリング対応

TDBC

■ **第1回合同会議「審議事項、考え方の整理」**（2024年6月28日）
- トラックが一時に集中して到着することがないよう、混雑時間の回避等により貨物の出荷・納品日時を分散させること
- トラック予約受付システムを導入すること

■ **第2回合同会議「合同会議取りまとめ案」**（2024年9月26日）
- トラックが一時に集中して到着することがないよう、トラック予約システムの導入や混雑時間を回避した**日時指定等*により、貨物の出荷・納品日時を分散させる**こと。
  なお、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はなく、**関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整**や利用率の向上など、**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**を行うこと。

24

24

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント　※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。

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）。

<物流に関係する事業者等の責務>

○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。

4

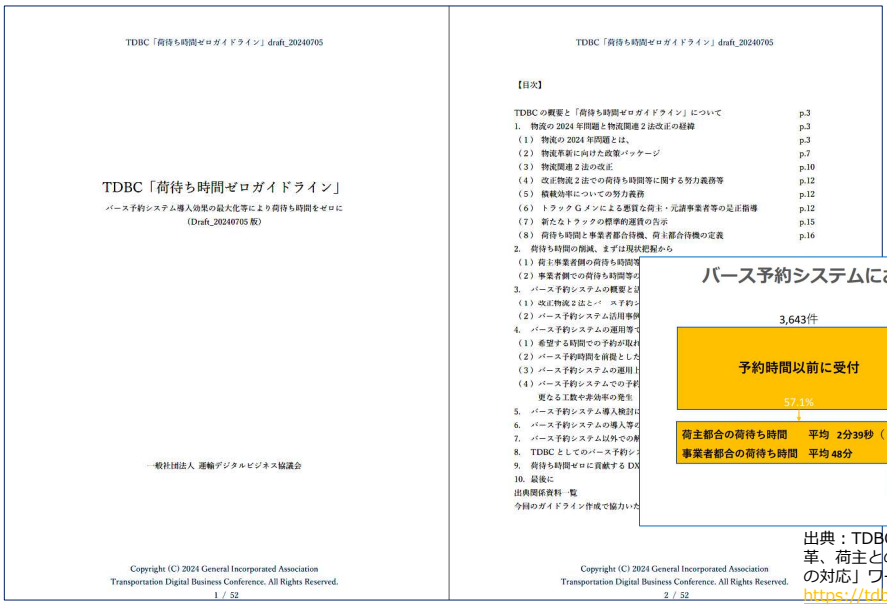
25

TDBC

出典：経済産業省 説明会資料「改正物効法に基づく特定事業者の対応について」p.4
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250917-18_material.pdf

25

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」



TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」draft_20240705

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」
バース予約システム導入効果の最大化等により荷待ち時間をゼロに
（Draft_20240705 版）

一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

Copyright (C) 2024 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.
1 / 52

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」draft_20240705

【目次】

TDBC の概要と「荷待ち時間ゼロガイドライン」について　p.3
1. 物流の 2024 年問題と物流関連２法改正の経緯　p.3
（1） 物流の 2024 年問題とは、　p.3
（2） 物流革新に向けた政策パッケージ　p.7
（3） 物流関連２法の改正　p.10
（4） 改正物流２法での荷待ち時間等に関する努力義務等　p.12
（5） 積載効率についての努力義務　p.12
（6） トラック G メンによる悪質な荷主・元請事業者等の是正指導　p.12
（7） 新たなトラックの標準的運賃の告示　p.15
（8） 荷待ち時間と事業者都合待機、荷主都合待機の定義　p.16
2. 荷待ち時間の削減、まずは現状把握から
（1） 荷主事業者側の荷待ち時間等
（2） 事業者側での荷待ち時間等
3. バース予約システムの概要と
（1） 改正物流２法と バース予約
（2） バース予約システム活用事例
4. バース予約システムの運用等
（1） 希望する時間での予約が取れ
（2） バース予約時間を前提とした
（3） バース予約システムの運用上
（4） バース予約システムでの予約
更なる工数や非効率の発生
5. バース予約システム導入検討に
6. バース予約システムの導入等
7. バース予約システム以外での解
8. TDBC としてのバース予約シ
9. 荷待ち時間ゼロに貢献する DX
10. 最後に
出典関係資料一覧
今回のガイドライン作成で協力い

Copyright (C) 2024 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.
2 / 52

バース予約システムにおける荷主都合の荷待ち時間
（2023年7月～9月　6,385件）

予約時間以前に受付	予約時間遅延	時間予約なし
3,643件	479件	2,263件
57.1%	7.5%	35.4%

荷主都合の荷待ち時間　平均 2分39秒（！）
事業者都合の荷待ち時間　平均 48分
荷待ち時間　平均 9分
荷待ち時間　平均 28分

TDBC

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」
https://tdbc.or.jp/pages/zeroguide/

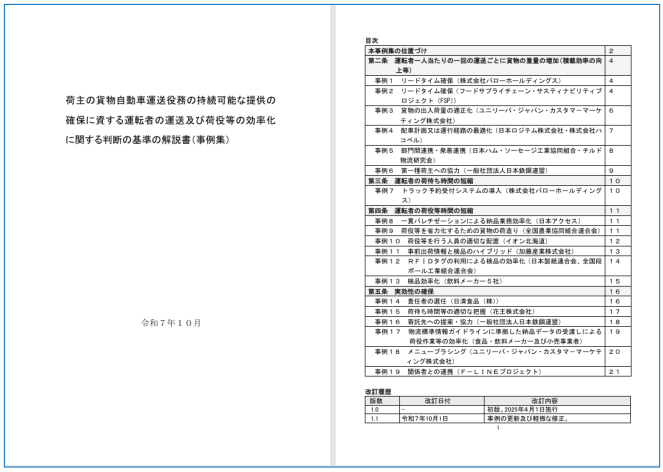
出典：TDBC Forum 2024 WG04「人材、働き方改革、荷主とのパートナーシップによる2024年問題の対応」ワーキンググループ発表資料からの抜粋
https://tdbc.or.jp/docs/forums/2024/wg04.pdf

26

26

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

荷待ち時間の短縮（荷主の判断基準解説書事例集）



荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の
確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化
に関する判断の基準の解説書（事例集）

令和７年１０月

目次

本事例集の位置づけ	2
第二条　運転者一人当たりの一回の運送ごとに貨物の重量の増加（積載効率の向上等）	4
事例１　リードタイム確保（株式会社バローホールディングス）	4
事例２　リードタイム確保（フードサプライチェーン・サステイナビリティプロジェクト（FSP））	4
事例３　貨物の出入荷量の適正化（ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社）	6
事例４　配車計画又は運行経路の最適化（日本ロジテム株式会社・株式会社ハコベル）	7
事例５　部門間連携・発着連携（日本ハム・ソーセージ工業協同組合・テルドク物流研究会）	8
事例６　第一種荷主への協力（一般社団法人日本鉄鋼連盟）	9
第三条　運転者の荷待ち時間の短縮	10
事例７　トラック予約受付システムの導入（株式会社バローホールディングス）	10
第四条　運転者の荷役等時間の短縮	11
事例８　一貫パレチゼーションによる納品業務効率化（日本アクセス）	11
事例９　荷役等を省力化するための貨物の荷造り（全国農業協同組合連合会）	11
事例１０　荷役等を行う人員の適切な配置（イオン北海道）	12
事例１１　事前出荷情報と検品のハイブリッド（加藤産業株式会社）	13
事例１２　ＲＦＩＤタグの利用による検品の効率化（日本製紙連合会、全国段ボール工業組合連合会）	14
事例１３　検品効率化（飲料メーカー５社）	15
第五条　実効性の確保	16
事例１４　責任者の選任（日清食品（株））	16
事例１５　荷待ち時間等の適切な把握（花王株式会社）	17
事例１６　荷託先への提案・協力（一般社団法人日本鉄鋼連盟）	18
事例１７　物流標準情報ガイドラインに準拠した納品データの受渡しによる荷役作業等の効率化（食品・飲料メーカー及び小売事業者）	19
事例１８　メニュープランニング（ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社）	20
事例１９　関係者との連携（ＦＲＥＩＮＥプロジェクト）	21

改訂履歴

版数	改訂日付	改訂内容
1.0	-	初版，2025年4月1日施行
1.1	令和7年10月1日	事例の更新及び軽微な修正。

出典：荷主判断基準の解説書取組事例集（ver.1.1）
「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書（事例集）」
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf

②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すること

第三条　運転者の荷待ち時間の短縮

②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すること

○事例７（トラック予約受付システムの導入）

株式会社バローホールディングス

- 小売を主力事業としつつ、物流等の流通関連事業を行うバローホールディングスは、入荷予約システムを導入することで、常態化していた早朝の荷待ちを解消。導入前は、戸外に10台程度あった待機車両がほぼゼロとなった。これまでは必要だった待機スペース等を極小化できる副産物も得られた。
- 加えて、システムにて自動操作もしくは画面上での手動操作にて、接車指示をドライバーに対して連絡できることにより、受付人員の削減が可能となった。更に、配送されてくる商品の荷姿等が把握できるようになったため、庫内作業のスケジュールの組み立てが簡易になった。



TDBC会員の運送事業者での状況 2024年度活動

TDBC Forum 2025

パートナーシップの実現に向けて

WG04　人材、働き方改革、荷主とのパートナーシップによる2024年問題の対応

セイリョウラインの取り組み

■デジタコデータ → 待機時間と荷降ろし時間を抽出し、
荷主に分かりやすい資料へ

発荷主と協議の為の資料



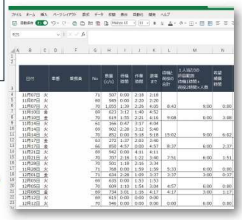
セイリョウラインの取り組み

算出条件（荷主と合意）

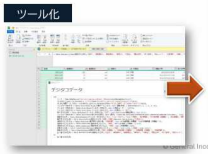
・受付時間以前の待機はカウントしない

・乗務員1人当たりの許容時間
（待機：1時間＋荷役：2時間）×人数
を越えた時間を30分単位算出

月々の報告資料



ツール化



セイリョウラインの取り組み

待機料も収受できることに

年	月	付帯作業料	待機料
2023	7	68,000	
	8	57,700	
	9	76,030	
	10	85,570	
	11	103,430	84,000
	12	96,640	48,000
2024	1	45,420	0
	2	63,820	9,000
	3	83,530	75,000
	4	116,880	33,000
	5	82,440	9,000
	6	99,430	6,000
	7	78,920	
	8	94,770	0
	9	81,820	0
	10	84,500	0
	11	148,200	0
	12	91,010	9,000
			0

・数年前から付帯作業料は
収受できていた

・前述の協議の結果、
2023年11月から
待機料も収受できることになった

・**待機料収受開始から半年程で
現場の改善が進み
待機時間はほぼ解消された！**

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

TDBC会員の運送事業者での状況 2024年度活動

TDBC

TDBC Forum 2025

Track B　16:05～16:25

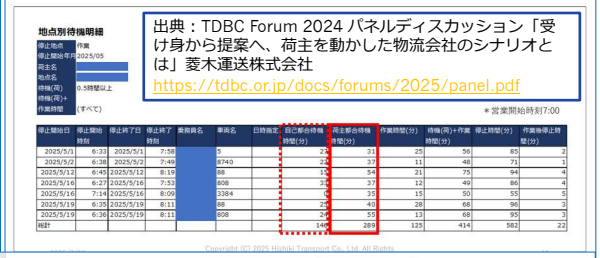
パネルディスカッション
受け身から提案へ、荷主を動かした物流会社のシナリオとは

菱木運送株式会社　代表取締役社長　菱木 博一 氏
（WG04「人材、働き方改革、荷主とのパートナーシップによる2024年問題の対応」ワーキンググループリーダー）

出典：TDBC Forum 2024 パネルディスカッション「受け身から提案へ、荷主を動かした物流会社のシナリオとは」菱木運送株式会社
https://tdbc.or.jp/docs/forums/2025/panel.pdf

待機場所別待機明細

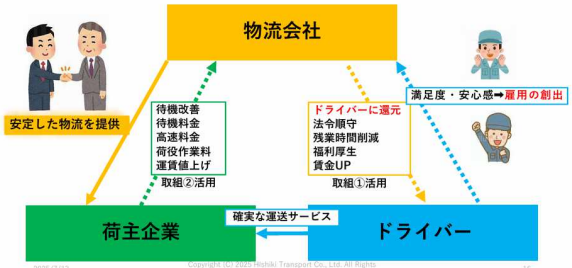
待機集計①、②から作成
★発荷主に好評



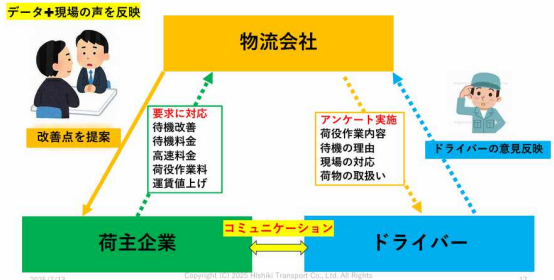
＊営業開始時刻7:00

停止開始日	停止開始時刻	停止終了日	停止終了時刻	乗務員名	車両名	日時指定	自己都合待機時間(分)	荷主都合待機時間(分)	作業時間(分)	待機(荷)+作業時間(分)	停止時間(分)	作業後停止時間(分)
2025/5/1	6:33	2025/5/1	7:58		5		23	31	25	56	85	2
2025/5/2	6:38	2025/5/2	7:49		6740		22	37	11	48	71	1
2025/5/12	6:45	2025/5/12	8:19		88		13	54	21	75	94	4
2025/5/16	6:27	2025/5/16	7:53		808		32	37	12	49	86	4
2025/5/16	7:14	2025/5/16	8:09		3384		6	35	15	50	55	5
2025/5/19	6:35	2025/5/19	8:11		88		22	43	28	68	96	3
2025/5/19	6:36	2025/5/19	8:11		808		24	55	13	68	95	3
総計							146	289	125	414	582	22

パートナーシップの実現



ドライバーの意見を反映



29

【活動内容】仮説と実証テーマ

出典：TDBC Forum 2026（2026年7月10日開催）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」発表資料からの抜粋
https://tdbc.or.jp/docs/forums/2026/wg04.pdf

TDBC

待機発生要因を4つのテーマへ整理

予約・荷量・現場能力・到着タイミングなど、複数要因が重なって発生している可能性があった。

1	2	3	4
「運送事業者の希望する予約時間」と「実際に予約が取れた時間」の実態調査	バース予約システムの「予約枠」の最適化	**「運送事業者都合待機時間」と「荷主都合待機時間」の明確化**	**バース予約システム未活用の発着現場における待機・荷役実態の明確化**
バース体制最適化 「希望時間」と「予約枠」の乖離 現実の需要（希望時間）と供給（予約枠）をマッチさせることができるかまずは実態に迫る 菱木運送株式会社	**ASN × バース予約** 「予約枠時間」と「荷役作業実績」の乖離分析 荷姿・荷量情報（ASNが予約時間想定と合っていない？ 待機を生む構造の特定 Valor Holdings　LOGI CREATE	**構外待機の可視化** バース予約 × デジタコ統合分析 荷主が認識していない「予約時間前の構外待機」の実態を見える化する Heart to SEIRYO LINE	**待機/荷役/滞在の分解** 予約なし現場の実態可視化 「何が原因で滞在が伸びているか」を、現場運用単位で見える化する ハコベル

待機構造を分解し、4つのテーマに整理して実証を進めた。

© General Incorporated Association Transportation Digital Business Conference.

31

31

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

2 【分析結果】結果⑤ ASN活用による次ステージの可能性

予約時間枠が適正だったかについて、実績時間との比較で分析を実施したところ、全体としては+4.8分で、±10分以内が61.3%、30分以上の超過が6.9%。一方で、20分以上の余剰が9.7%となった。

差分（分）
= 実績作業時間 - 予約枠時間

差分指標	比率
平均差分	+4.8分
±10分以内率	61.30%
10分超過率	24.80%
20分超過率	13.60%
30分超過率	6.90%
10分以上余剰率	21.40%
20分以上余剰率	9.70%

荷量/荷姿・便区分等による平均差分

ケース数帯	平均差分
～40	▲8分
40～100	▲1分
100～200	+7分
200～350	+11分
350超	+19分

作業種別	平均差分
バラ下ろし	+12分
パレット下ろし	▲4分

便区分	平均差分
ドライ特売DC	+18分
ドライMD	+14分
定番DC	+2分
自動倉庫	▲3分

貨物特性による予約時間枠（案）

貨物特性	現行	推奨
定番PL小口	30分	20～25分
定番PL中量	30分	30分
バラ100～200	30分	40分
バラ200超	30分	50～60分
特売案件	30分	45～60分
MD案件	30分	45分

事前出荷情報（ASN）を活用することで、「作業実態に応じた予約最適化」実現の可能性を確認

【ASN活用の方向性】

・荷量／荷姿ごとの作業負荷予測・バース特性に応じた予約設計・「予約管理」から「予約最適化」へ

© General Incorporated Association Transportation Digital Business Conference.

32

32

これからのバース予約システムに対する取り組み

2020年12月～
株式会社セイリョウライン 幣旗社長よりの課題提議
運送事業者ヒアリングの実施、国土交通省 物流政策課との協議
国土交通省の調査事業への協力（2022年8月）

国土交通省「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業報告書」への課題とあるべき姿の掲載
2023年6月頃

2023年9月～**WG04（2023年度）**WGでの議論と活動
国土交通省、経済産業省との協議
物流の3省合同会議への働きかけ、ヒアリング対応、パブコメ提出
TDBC Forum 2024「パートナーシップによる物流の効率化の実現」

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」の公開
3省合同会議での「取りまとめ」でのバース予約システムの適正な表記

2024年9月～**WG04（2024年度）**WGでの議論と活動
物効法政省令（判断基準）、貨物自動車運送事業法等パブコメ提出
3省への協力（判断基準解説書、事例集、対応の手引き等）
TDBC Forum 2025「受け身から提案へ…」荷待ち等時間、料金改善

荷主の判断基準解説書事例集への掲載
荷待ち、荷役等時間の把握と料金請求による改善事例
JPICとの連携 物流情報GL

2025年9月～**WG04（2025年度）**WGでの議論と活動
運送事業者の効率化と予約時間、予約枠と荷役等時間の実績調査

TDBCの枠を超えたPJとして活動
①バース予約システム運用改善会議の設立と活動
②デジタル化による効率化

鈴与カーゴネット株式会社 澤入社長からの課題提議（A/B、G/O）
WG04（2025年度）WGでの議論（自動配車できない等）

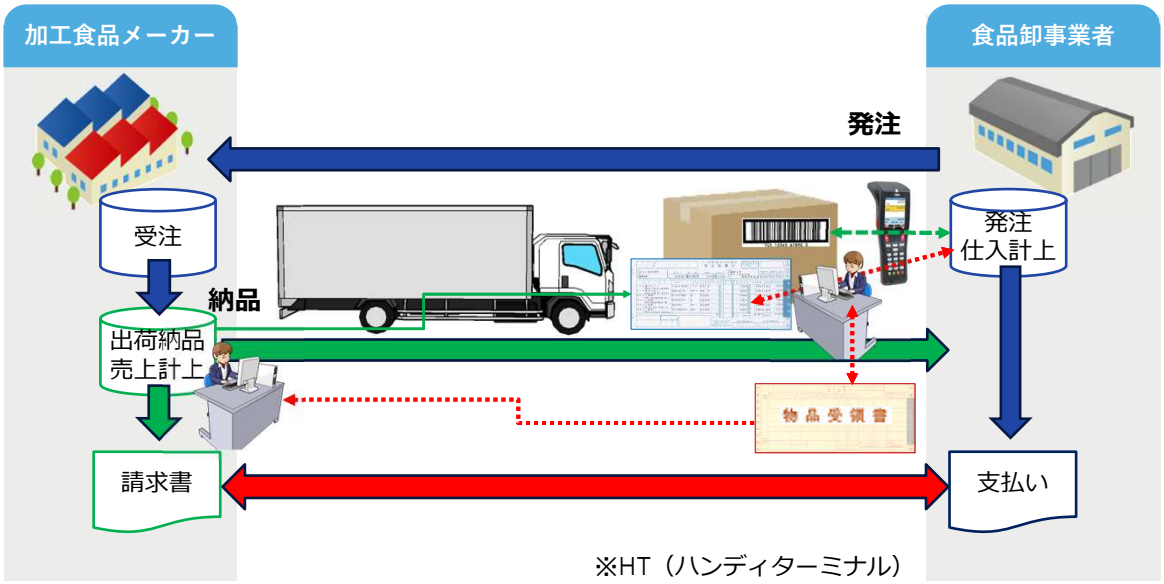
33

33

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

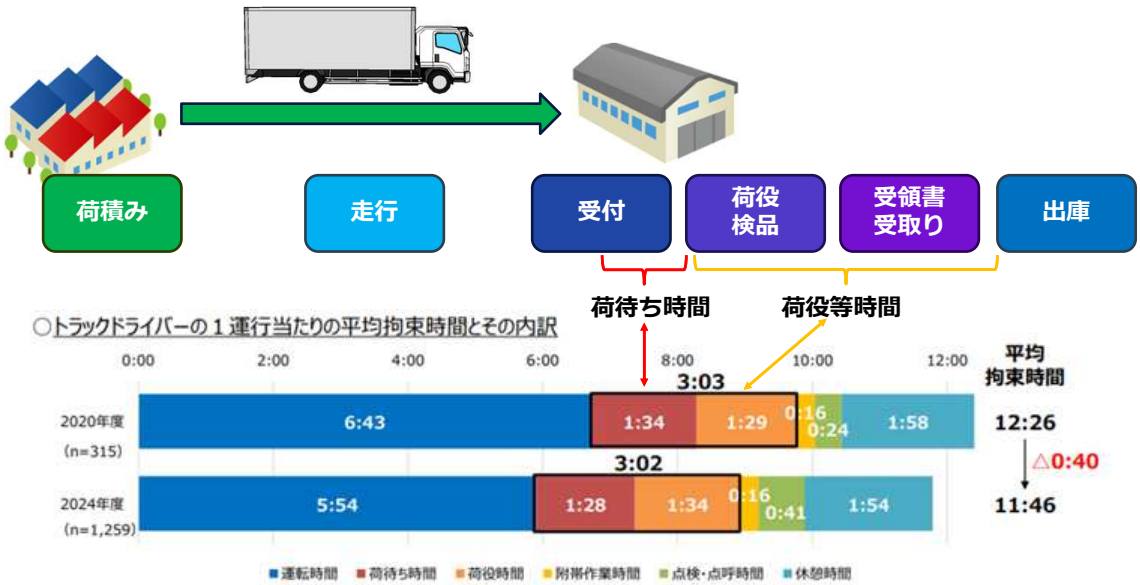
物流における伝票と業務プロセス(HTの利用)

TDBC



荷待ち、荷役作業時間の短縮

TDBC



Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

事業概要

長崎地域の物流最適化に向けた調査検討

協議会構成員
伊藤忠インタラクティブ株式会社、株式会社日本アクセス、株式会社丸野、一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会
（オブザーバー：長崎県、地域の小売事業者A）

国土交通省

協議会名：長崎物流課題研究協議会

【事業実施背景】
地方社会における食品・日用品物流は、地域住民の生活を支える重要な社会インフラである。しかし、ドライバーの時間外労働上限規制、人手不足、燃料費・人件費の上昇などにより、従来型の物流体制の維持が難しくなっている。中でも長崎県は、半島部を含む地理的な制約に加え、都市・生活圏が広く分散しているといった特徴があり、小口・多頻度配送への対応も課題である。そこで、長崎地域における販売・発注・出荷予定などの商流情報と、倉庫・人員・車両・配送計画などの物流情報を一体で見直し、持続可能な地域物流モデルの構築を目指す。

事業内容

Point
- 長崎地域の食品・小売物流における商流情報と物流情報の可視化
- 地域物流の効率化に向けた調査・分析
- 既存の共同配送・改善活動の評価
- 改善施策候補の立案及び期待効果の概算



想定事業実施効果

長崎地域及び他地域への展開を見据え、以下のような項目の効果を検証する。

- 積載率+5pt以上
- 追加便-10%以上
- 倉庫作業ピーク人時-10%以上
- 物流コスト削減
- CO_2 排出量-5%以上

※暫定的な検証目安

令和7年度補正予算 地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業

39

これまでのバース予約システムに対する取り組み

TDBC

2020年12月～ 株式会社セイリョウライン 幣旗社長よりの課題提議 運送事業者ヒアリングの実施、国土交通省 物流政策課との協議 国土交通省の調査事業への協力（2022年8月）	国土交通省「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業報告書」への課題とあるべき姿の掲載 2023年6月頃
2023年9月～**WG04（2023年度）**WGでの議論と活動 国土交通省、経済産業省との協議 物流の3省合同会議への働きかけ、ヒアリング対応、パブコメ提出 TDBC Forum 2024「パートナーシップによる物流の効率化の実現」	TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」の公開 3省合同会議での「取りまとめ」でのバース予約システムの適正な表記
2024年9月～**WG04（2024年度）**WGでの議論と活動 物効法政省令（判断基準）、貨物自動車運送事業法等パブコメ提出 3省への協力（判断基準解説書、事例集、対応の手引き等） TDBC Forum 2025「受け身から提案へ…」荷待ち等時間、料金改善	荷主の判断基準解説書事例集への掲載 荷待ち、荷役等時間の把握と料金請求による改善事例 JPICとの連携 物流情報GL
2025年9月～**WG04（2025年度）**WGでの議論と活動 運送事業者の効率化と予約時間、予約枠と荷役等時間の実績調査	TDBCの枠を超えたPJとして活動 ①バース予約システム運用改善会議の設立と活動 ②デジタル化による効率化
鈴与カーゴネット株式会社 澤入社長からの課題提議（A/B、G/O） **WG04（2025年度）**WGでの議論（自動配車できない等）	

40

40

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

バース予約システム運用改善会議（仮称）の設立

- 鈴与カーゴネット株式会社からの課題提議（8月21日）
- ハコベル株式会社を交えた3者でミーティングの実施（10月6日）
- TDBCのPJとしてバース予約運用改善に向けたチームを編成
  （リーダー 澤入さん、サブリーダー 北村さん）
- 10月29日（木）TDBC方針発表会で紹介し、メンバーを募集
- **11月17日（火）10:00～12:00 設立準備会開催（六本木一丁目）**
- 活動概要
  ① バース予約システム運用ルールの標準化の推進
  （アンサーバック、予約開始時間の正常化等）
  ② バース予約システムAPIの普及促進
  ③ バース予約システムの標準化（プロセス、メッセージ、API）
  ④ 成功モデルの構築と公開

参画希望者は TDBC事務局まで ご連絡ください。

41

41

物流情報標準ガイドラインの改訂に向けて

- 物流情報標準ガイドラインに対する意見募集
  締め切り 2026年9月28日（月）正午（12:00）
  https://j-pic.or.jp/standardized-implementation/standardization/
- 提出予定
  - **バース（トラック）予約システム**
    （現在はプロセス定義のみ、標準メッセージ定義を提案）
  - **フィジカルインターネット**
    今後のフィジカルインターネットの普及に備え、プロセス定義、可能であれば標準メッセージのプロトタイプの定義
  - 動態管理、デジタコ（業務記録）ついては要検討
- 物流情報標準化検討委員会設置（11月第1回会合）

46

46

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

意見に対する事務局コメント（2024年）

#	対象資料	ページ番号	ご意見	委員会開催前事務局方針
5	物流情報標準ガイドライン	42～47	バース予約（配達プロセス）とされていますが、バース予約のプロセスを独立させるべきと考えます。 その理由としては、全ての発着荷主でバース予約が導入されている訳ではないこと。 また、現在の配達プロセスの中でも、「荷受人は、荷受時に利用するバース予約等を実施し、その内容を…」とされており、バース予約のプロセスが外側にあることを示しています。 現在、物流の現場ではバース予約システムが発着荷主毎にシステムや運用ルールが異なっていることで、非常に苦労しています。（多画面問題） この件については、国土交通省さんの調査事業でも明確になっています。 国土交通省「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業報告書」 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001615133.pdf これらを標準化するためにもバース予約のためのプロセスを独立させるべきだと思います。 例） プロセス「バース予約」 サブプロセス ・バースとその空き時間情報取得 ・バースの新規予約、予約変更依頼 ・バース予約情報の取得 ・バース予約の更新依頼（運送会社、車番等） ・バース予約関連情報（車両の遅延等）	ご指摘ありがとうございます。 ガイドライン作成時に検討した経緯がございますが、サービス提供事業者へのヒアリング結果から現在は競争領域であると判断し、独立したプロセス、項目の標準化の実施を見送りました。 ただし、重要性はご指摘の通りであり、ベンダー企業への調査、関連事業者によるWG等を実施し、次年度以降に再検討するべき項目であると考えております。
6	物流情報標準ガイドライン	46～47、17	また、配達プロセスのビジネス詳細フローでは、「配送手配」をして「着荷予定通知」となっていますが、バース予約が着荷主に導入されている場合には、バース予約時間確定後の配車（運送手配）が一般的であり、配達条件指定でバース予約を受け取った場合には再配車が発生し、非常に効率の悪い状況となります。（実際にバース予約システムのアンサーバック方式では、再配車や増車での対応を余儀なくされています。） 本来は、p.17の「運送依頼情報」を受け取った時点で荷受人が予約したバースの予約番号を受け取るべきです。 実際に、現在の「運送依頼情報」の「36 バース予約番号」の項目の項目定義には「荷受人が予約したバースの予約番号」と記載されています。 但し、複数荷卸し等の場合には、受け取った予約時間では難しいしく、運送事業者側での予約変更が必要な場合もあります。また、配車後の車両番号、連絡先の登録なども発生しますので、独立したバース予約プロセスが必要となります。 また、物流情報標準ガイドラインでは、「荷受人が予約したバースの予約番号」とされているように着荷主がバース予約を実施し、それを発荷主を経由して受け取るとのあるべき姿となっていますが、実態としてはバース予約の取得も運送事業者に丸投げの状態となっています。その結果、荷量や荷姿、混載の有無もわからない運送事業者がとにかく都合の良い時間を確保との無駄な動きとなっています。	同上です。

意見に対する事務局コメント（9月27日）

#	対象資料	ページ番号	ご意見	事務局コメント
4	物流情報標準ガイドライン	53～58	前回の意見公募でも以下のように意見を出させていただき「委員会開催前事務局方針」として「ご指摘ありがとうございます。 ガイドライン作成時に検討した経緯がございますが、サービス提供事業者へのヒアリング結果から、現在は競争領域であると判断し、独立したプロセス、項目の標準化の実施を見送りました。 ただし、重要性はご指摘の通りであり、ベンダー企業への調査、関連事業者によるWG等を実施し、次年度以降に再検討するべき項目であると考えております。」との回答をいただきましたが、バース予約システム（物流関連法令ではトラック予約システムとされています。）の普及が促進されており、その予約を運送会社の運行管理者等による人手で取得しており、大きな負担となっています。また、積載効率の改善が求められており、混載による複数個所での荷卸しも増えており、荷受人毎にシステムや運用が異なるためその負担も更に大きくなっています。また、取れた予約時間を前提とした非効率な配車、経路計画との状況も発生しています。 更には、自動配車システムを導入している場合でも、バース予約システムとの連携ができないため、利用できないケースも増えています。 今後、配車システム等の効率的な運用を考えると標準化されたAPIで各社のバース予約システムと連携する必要があります。そのためには、バース予約システムの独立したプロセスと標準メッセージ化が必須です。 トラックドライバー不足も厳しい状況ですが、それ以上に運行管理者の負荷が高く、人手不足との状況になっています。ぜひ、早急な実施	バース予約システムについては引き続き競争領域ではないかと考えています。1団体として標準を決めるには時期尚早ではないかと考えるため、今後JPICとして標準化を考えるべきか委員会での議題といたします。 新たに「バース予約」のプロセスを検討すべきとの結論になった場合、新たに標準プロセス・項目を検討する必要がでてきますが、JPICが単独で標準化を進めても普及しない懸念がございます。そもそもどのように進めるべきなのか、実証実験等を国交省に要望すべきなのか含めて整理する必要があると考えます。 以上の観点を踏まえ、委員会で議論いたします。（その他、ガイドラインの記載範囲を広げるご意見について、まとめてどれを取り扱うべきなのかを議論予定となります。）

バース予約システムについては引き続き競争領域ではないかと考えています。1団体として標準を決めるには時期尚早ではないかと考えるため、今後JPICとして標準化を考えるべきか委員会での議題といたします。
新たに「バース予約」のプロセスを検討すべきとの結論になった場合、新たに標準プロセス・項目を検討する必要がでてきますが、JPICが単独で標準化を進めても普及しない懸念がございます。そもそもどのように進めるべきなのか、実証実験等を国交省に要望すべきなのか含めて整理する必要があると考えます。
以上の観点を踏まえ、委員会で議論いたします。（その他、ガイドラインの記載範囲を広げるご意見について、まとめてどれを取り扱うべきなのかを議論予定となります。）

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

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

ASUA　EPR　商工中金　SoftBank　WingArc1st　アセンド株式会社

TDBC

49

「26年1月に施行！荷主・物流事業者は取適法にどのように対応すべきか」セミナー（2025年10月22日）

TDBC



出典：TDBC【開催報告】「26年1月に施行！　荷主・物流事業者は取適法にどのように対応すべきか」
https://tdbc.or.jp/news/2025/68d111ea6c7e4817ec1dcd97/

50

50

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

ディスカッションテーマ

1. 取適法により荷待ち、荷役等の料金の支払いについて強制力がさらに増すと思いますが、認識に間違いはないでしょうか
2. その前提となる運送契約ですが、運送事業法では未締結に対しての罰則はありませんが、取適法での発注内容の明示義務、罰則も適用されるのでしょうか
3. 既に、運送事業者から荷待ち、荷役等の料金について発荷主に対して、請求が行われるようになり、その時間短縮や料金の適正な収受が行われるようになってきましたが、一方で中小発荷主から大手着荷主に対する請求についても取適法で守られるのでしょうか

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

Copyright (C) 2026 General Incorporated Association
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.