

**一般社団法人 通信型デジタル式業務・運行記録計等  
推進協議会（BODC） 創立について趣旨と目的について**

**2024年12月2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**

## 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

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  
シップ  
会員

## 設立の目的

2016年8月9日設立/  
2018年6月8日一般社団法人化

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



# テーマ毎のWG活動（2024年度）

**WG01 「事故撲滅と実現のための管理者、乗務員教育」**

**WG02 「健康経営の推進と健康課題解決」**

**WG03 「ライドシェアなどの新たな取り組みによる公共交通の未来への挑戦」 ※**

**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」**

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

<WG05A> 共同輸送データベース構築とその先のフィジカルインターネットの推進

<WG05B> CO2排出量の精緻化を通じた物流改善とその先にあるカーボンニュートラルの実現

**WG06 「業界共通プラットフォームへのデータ連携によるその先へ」**

**WG07 「遠隔操作・自動化で実現する安全・安心な作業現場と迅速な災害対応」**

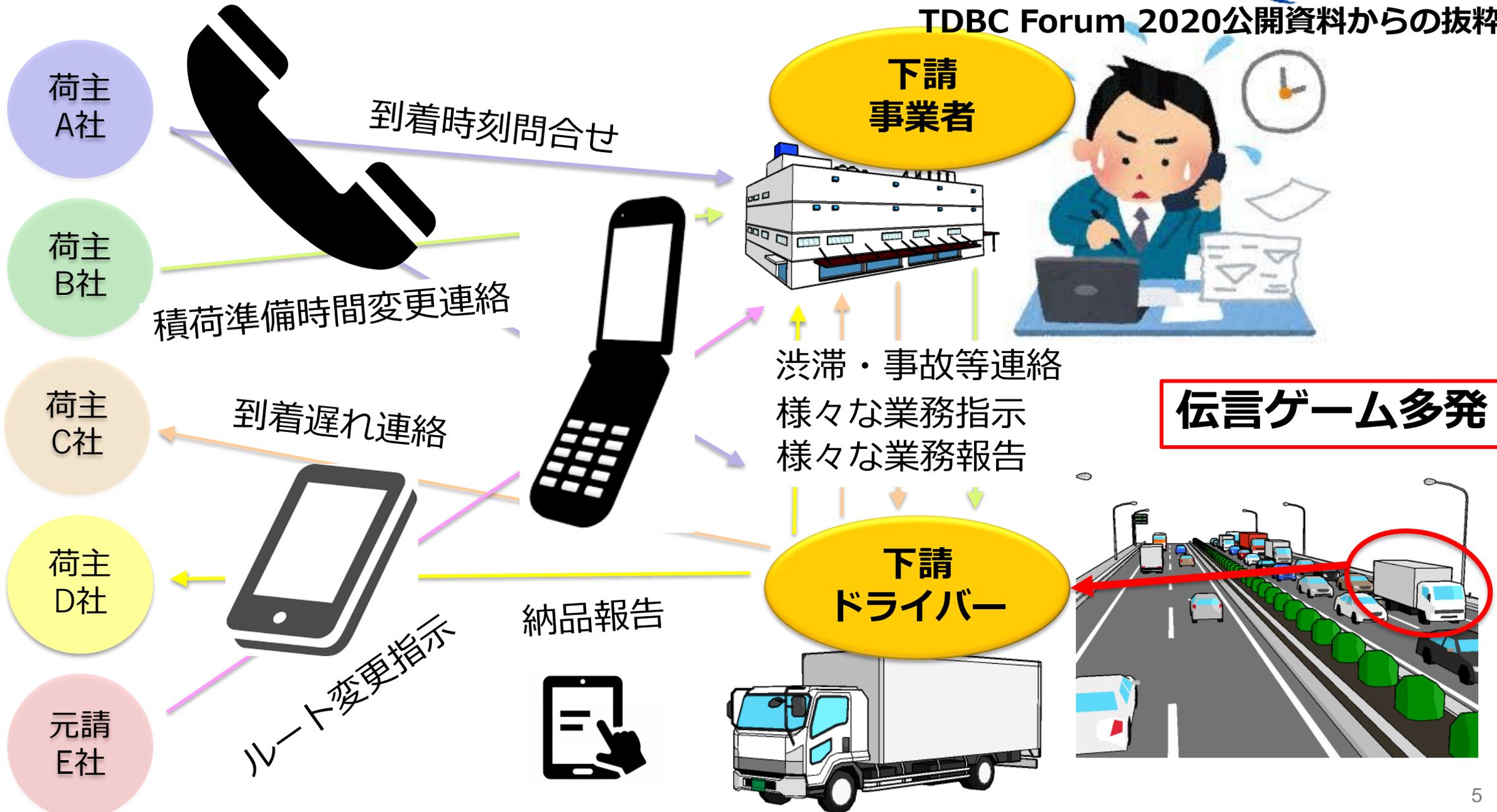
**WG08 「無人AI点呼実現への挑戦」**

**WG09 「SDGsの推進と、カーボンニュートラル・エコドライブの実現」**

<https://tdbc.or.jp/working-group/>

※現在準備中

# 物流現場のアナログな連絡・報告業務



2019年度 WG05A 車両動態管理プラットフォームの実現

経済産業省 令和元年補正 ものづくり・商業・サービス生産性向上  
促進補助金（ビジネスモデル構築型）事業として採択

動態管理プラットフォーム

事業計画策定（支援プログラム）

2022年1月 サービス提供会社  
株式会社traevo設立  
2022年2月 合併事業会社化（11社出資）

2022年3月 支援組織  
一般社団法人サステナビリティ・DX推進協  
議会設立（TDBC連携）

2023年1月  
動態管理プラットフォームサービス提供開始  
traevo Platform

2023年4月  
4者連携中小運輸事業者支援体制発表  
DX経営～BanSo

# 協力運送会社の 運行状況を すべて把握！

大手飲料メーカー採用の  
**物流DX**  
traevo Platform



デジタコ機種や  
車載器メーカー  
違ってOK!



荷主様・元請様の  
自社システムや動態管理システムと連携！  
協力運送会社の車載器・デジタコなどのシステムをそのまま  
活用し、荷主の出荷管理システム等でデータ活用。

自社・パートナー車両の情報を利用 (データ利用料 月500円/台)

traevo Platform

車両運行情報の転送 (データ転送料 無料)

協力運送  
会社 A社

協力運送  
会社 B社

協力運送  
会社 C社

YAZAKI 矢崎エナジーシステム  
デジタコ

transstron トランストロン(富士通)  
デジタコ

datatec データ・テック  
デジタコ

他メーカー・デバイスも順次対応中！

DIAMOND  
online



サントリーが6年越しで見いだした「2024年問題」  
解決の道筋。その鍵を握る物流テックとは

広告企画 株式会社traevo

2023-07-28



サントリーが6年越しで見いだした「2024年問題」解決の道筋。その鍵を握る物流テックとは

<https://diamond.jp/articles/-/325838>

これによって、**各物流パートナー企業の従業員・ドライバーの対応時間は、年間で約6万時間**、サントリーの問い合わせ対応時間は、年間9000時間削減される見込みだという。問い合わせへのレスポンスが早まる納入先も含めると、“三方良し”の効果が期待できるわけだ。





- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(\*)**も含め確実に整備。

出典：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議  
令和5年6月2日

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/butoryu\\_kakushin/pdf/seisaku\\_package.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/butoryu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf)

## 1. 具体的な施策

### (1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(\*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み(\*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

## 2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
<b>合計</b>			<b>14.3ポイント</b>

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

## 3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での**法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

### (2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(\*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(\*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

### (3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(\*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

## 2. 持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策

### |(3) 物流標準化・効率化(省力化・省エネ化・脱炭素化)の推進に向けた環境整備

物流における人手不足は構造的なものであり、2024年を乗り越えればよいというものではない。そのため、物流標準化や新技術の活用等に中長期的に取り組んでいく必要がある。また、労働時間削減や人手不足対策に加え、カーボンニュートラルへの対応等を進めていくことが重要であり、これら諸課題への対策を推進していくため、次の施策について具体化すべきである。また、これらの施策が一体的な取組として進むよう、総合物流施策大綱のフォローアップ会合などの場も活用して進捗状況を確認するべきである。

#### ① デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等の検討

デジタル技術を活用した共同輸配送や帰り荷のマッチング、受発注情報の事業者間の共有・連携等、幅広く荷主企業や物流事業者の生産性向上に資するシステムやアプリケーションの導入、自動化・機械化を推進すること。

この点について、検討会においては複数の物流プラットフォームから取組について報告を受け、デジタル技術を活用した物流の可視化が、輸送効率化に加えて、労働時間の削減等の取組にも活用されていることやSIPスマート物流サービスで開発された地域物流の取組等、商流情報と物流情報のオープンプラットフォームを活用した共同輸配送等による積載率向上を図る取組の重要性やその普及促進・拡大を図る必要性が確認された。また、このような物流の可視化が、直接取引を促し、業界の垣根を越えた物流DXにつながるのではないかと指摘もあった。

特に、荷待ち時間については、トラック予約受付システムの活用が効率的であるが、このためには、荷主企業や物流事業者の拠点(倉庫等)における設備導入が必要である。また、受発注情報をリアルタイムで共有するなどデータ連携を進めることにより、物流事業者にとってリードタイムの延長につながり、庫内作業を効率化できるとの意見や、物流DXの推進や労働時間管理の効率化の観点から、紙による管理ではなく、輸送データ等を用いて半自動化するとともに、元請事業者や荷主企業にも情報を共有することが望ましいのではないかと意見があった。加えて、システム導入によるデジタル化と合わせて、物流拠点におけるマテリアルハンドリング等の作業の自動化や、経費精算等のバックオフィス業務における自動化など他業種で進むDXを物流分野にも取り入れていくことが重要であるとの指摘があった。

### トラエボ 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traevo)

- 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順により時間・コストを要している。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のデータ連携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、タイムスタンプ、車両位置情報、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を連携、集約、配信するサービスを提供。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インした。
- 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「自社貨物を運送するトラック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実態を網羅し、物流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traevo)

「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終とりまとめ」資料 p.14  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/20230831\\_1.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/20230831_1.pdf)

# TDBCとしての「政策パッケージ」の推進

- TDBC Forum 2023（2023年7月7日）経済産業省 物流企画室 中野課長登壇  
「フィジカルインターネット実現のロードマップ」  
[https://tdbc.or.jp/docs/forums/2023/Forum2023\\_keisan.pdf](https://tdbc.or.jp/docs/forums/2023/Forum2023_keisan.pdf)
- TDBC第24回会合「WG活動中間発表会」（2023年10月23日）  
「政府の取り組みに賛同し、活動を推進」を表明
- TDBC主催「2024年問題法制化 直前セミナー ～物流革新緊急パッケージが求める荷主の行動変容～」セミナー開催（2023年11月16日）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/65b745e03fe93d925e189207/>
- TDBC Forum 2024（2024年7月5日）経済産業省 物流企画室 大西課長補登壇  
「物流の2024年問題」等への対応について  
<https://tdbc.or.jp/docs/forums/2024/keizai.pdf>
- TDBC主催「発着荷主のための『新物流2法』セミナー、来年の施行に向けて求められる荷主の行動変容」開催（2024年9月12日）  
<https://tdbc.or.jp/report/2024/66e90d5185262926858ddd20/>

## TDBC Forum 2023

持続可能な運輸業界を目指し次なるステージへ

7.7(金)12:00~18:00

東京ポートシティ竹芝 ポートホール/オンラインライブ配信あり

開催報告ページを公開  
WG発表等の資料を掲載

<https://tdbc.or.jp/forums/2023/>

### プログラム(予定)

\*プログラム内容が変更になる可能性があります。予めご了承ください。



**基調講演** 経済産業省 物流企画室 室長 中野 剛志 氏

**TDBC創立5周年記念講演** ~ TDBCの意義と決意 ~ TDBC理事など

**特別講演** 国土交通省 自動車局 安全政策課 上田 享 氏  
名古屋大学大学院 環境学研究所 教授 加藤 博和 氏



### ワーキンググループ 成果報告

- WG01「事故撲滅と実現のための乗務員教育」 ロジスティード株式会社
- WG02「健康経営の推進と健康課題解決」 中日臨海バス株式会社
- WG03「MaaSへの取り組み」 アルピコ交通株式会社
- WG04「運輸業界の人材、働き方改革」 株式会社ワカスギ
- WG05「動態管理プラットフォームの社会実装と活用」 株式会社首都圏物流
- WG06「運輸業界共通プラットフォームへのはじめの一歩からその先へ」 株式会社新宮運送
- WG07「遠隔操作・自動化で実現する安全・安心な作業現場と迅速な災害対応」 EP Rental株式会社
- WG08「無人AI点呼実現への挑戦」 大河原運送株式会社
- WG09「SDGsおよび環境、エコドライブ」 株式会社セイリョウライン



**セッション** ユーザー事例講演 「中日臨海バス株式会社 & 大塚製薬株式会社」  
「ハヤマ運輸株式会社 & システムギア株式会社」  
「シモハナ物流株式会社 & ジャパン・トゥエンティワン株式会社」  
「株式会社伊藤運送 & 株式会社フルバック」  
株式会社商工組合中央金庫・SDXC・TDBC・  
ウイングアーク1st株式会社の経営支援ソリューション



ネットワーキングタイム



### 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日**に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を決定。



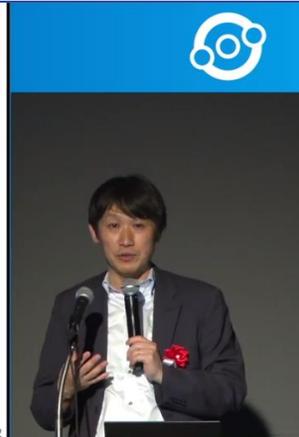
#### ■総理指示 (令和5年3月31日)

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何らかの対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者等との商慣行の見直しと、物流の標準化やD・X・G・X等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要と見られます。
- このため、物流政策を担う国土交通省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一体となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的な成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめたい。

**<構成員>**  
議長 内閣府特命担当大臣  
副議長 農林水産大臣  
経済産業大臣  
国土交通大臣  
構成員 内閣府特命担当大臣  
(消費者及び食品安全担当)  
国家公安委員会委員長  
厚生労働大臣  
環境大臣

\*上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定 (令和5年6月2日)



# 新物流2法の求める荷主の行動変容

「流通業務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案」の可決成立、公布（2024年5月15日）

## 物資の流通の効率化に関する法律 （物流効率化法）

- 荷待ち、荷役時間の把握と短縮
- 積載率の向上
- 中長期計画の作成等
- 物流統括管理者の選任

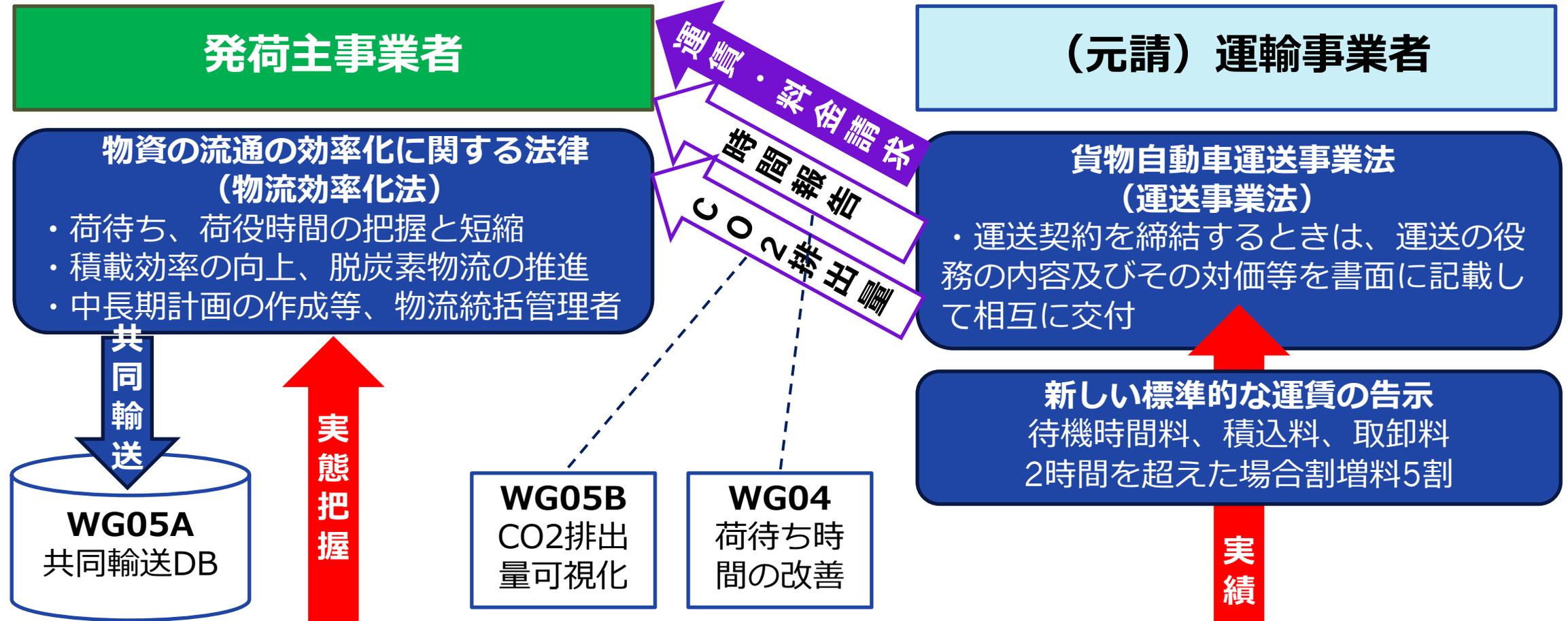
## 貨物自動車運送事業法 （運送事業法）

- 運送契約を締結するときは、運送の役務の内容及びその対価等を書面に記載して相互に交付（適正な運賃の収受）
- [元請]実運送体制管理簿、下請管理等

新しい標準的な運賃の告示  
標準貨物自動車運送約款の一部改正

トラックGメン（**荷主勧告制度**）  
公正取引委員会（**物流特殊指定**、下請代金支払遅延等防止法運用基準、下請法改正予定）

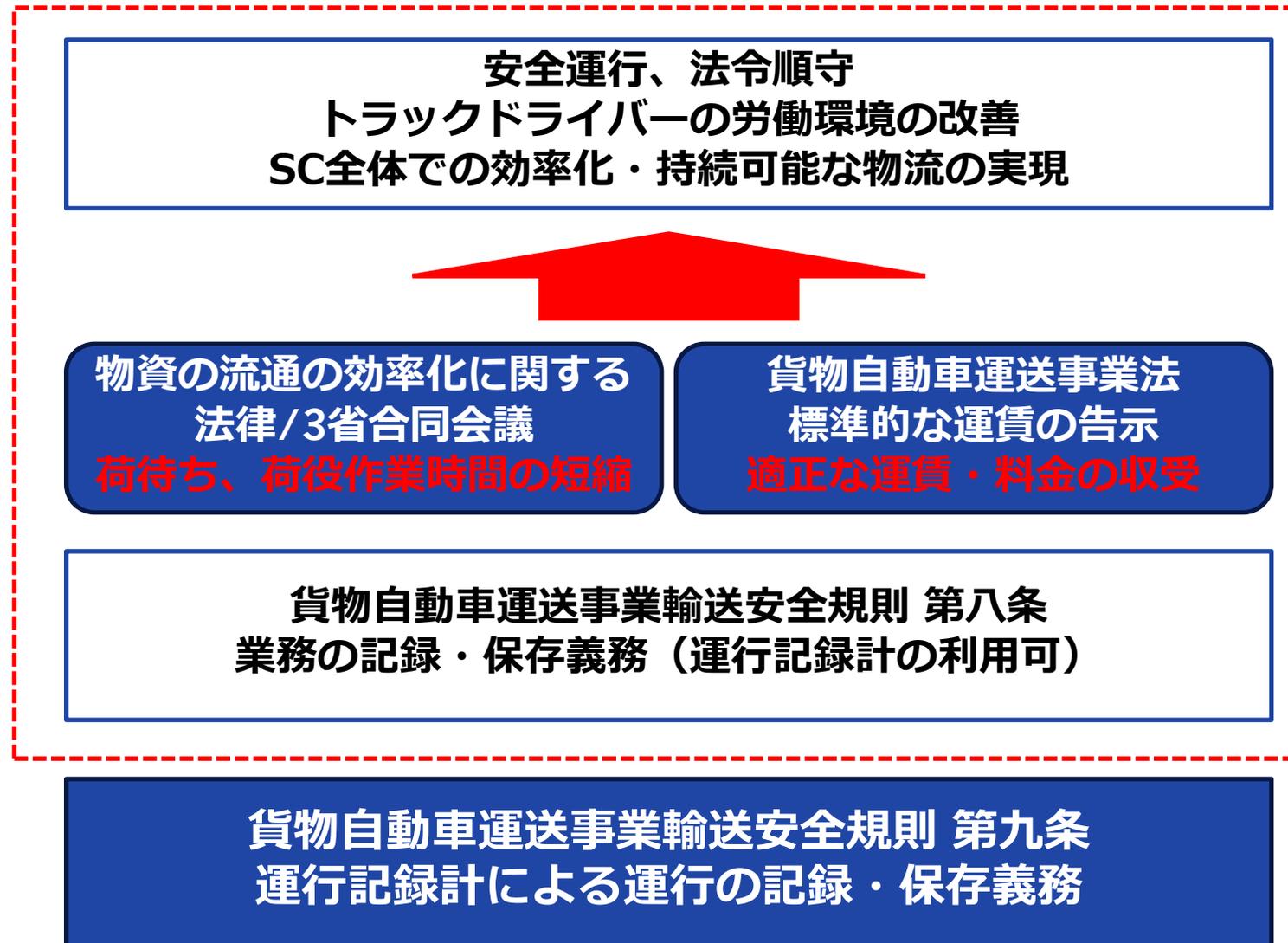
# 新物流2法で求められる荷主の行動変容



「物流革新に向けた政策パッケージ」実践のための物流プラットフォーム

通信型デジタル式業務・運行記録計

+ traevo Platform



## ■ 関係省庁との意見交換

- 国土交通省 物流自動車局 安全政策課、物流企画室等
- 経済産業省 物流企画室
- 公益社団法人全日本トラック協会

## ■ 関連意見公募（パブコメ）への意見提出

- 国土交通省「自動車事故報告規則等の一部を改正する省令案等に関する意見募集（業務記録の義務付けの範囲の拡大）」への意見提出（2024年8月14日～2024年9月13日）
- 国土交通省等「物流情報標準ガイドラインに対する意見募集」への意見提出（2024年9月13日～2024年10月11日）

## ■ 関連意見公募（パブコメ）への意見提供

- 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議「取りまとめ案」意見募集への意見提出  
(2024年9月27日～2024年10月26日)
- 国土交通省「貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案に関する意見募集」への意見提出  
(2024年10月28日～2024年11月26日)

## 貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正（2024年10月1日公布、2025年4月施行）

荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両の拡大（第8条関係）

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を、現行の「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両」から、全ての車両に拡大

## 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について（2024年10月1日公開）

5. 第2項に規定する運行記録計は、輸送の安全を確保するための「安全運転管理」のみならず、労働時間の適正化に伴う「労務管理（荷待ち時間・荷役時間の可視化を含む）」にも有効であることから、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第48条の2第2項の規定に適合する車載部を有するもしくは組込型デジタル式運行記録計を導入することが推奨される。

## 物資の流通の効率化に関する法律「取りまとめ案」（2024年9月27日公開～意見募集）

（3）貨物自動車運送事業者等の判断基準等について（新物効法第35条）

トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に情報提供すること。なお、トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の把握に当たっては、デジタルタコグラフ等のデジタル技術の活用に努めること。

（1）荷主の判断基準等について（新物効法第43条）

荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用に努めること。

## パブリックコメントの結果を踏まえた合同会議取りまとめ案の修正等（2024年11月11日公開）

事業者の判断基準の遵守状況については、特定事業者の業務負担を軽減する観点から、基本的には「チェックリスト形式」での報告を想定しているが、荷待ち時間等については定量的な数値の報告を求めている。

# 3省合同会議 「取りまとめ案」

[https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu\\_ryutsu/distribution/pdf/003\\_s01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/distribution/pdf/003_s01_00.pdf)

1		1 目次
2		2 I はじめに.....2
3		3 II 公布の日から1年以内に施行される規定関係.....3
4		4 1. 基本方針について.....3
5		5 2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について.....9
6		6 3. 荷主等の取組状況に関する調査・公表について.....14
7		7 4. 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について.....15
8		8 5. 物流に関係する事業者等の責務について.....17
9		9 III 公布の日から2年以内に施行される規定関係.....18
10		10 1. 特定事業者の指定基準等について.....18
11		11 2. 中長期計画・定期報告の記載事項について.....20
12		12 3. 物流統括管理者（CLO）の業務内容について.....24
13		13 4. 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について.....25
14		14 5. その他.....26
15		15
16		16
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		
36		
37		

合同会議取りまとめ案

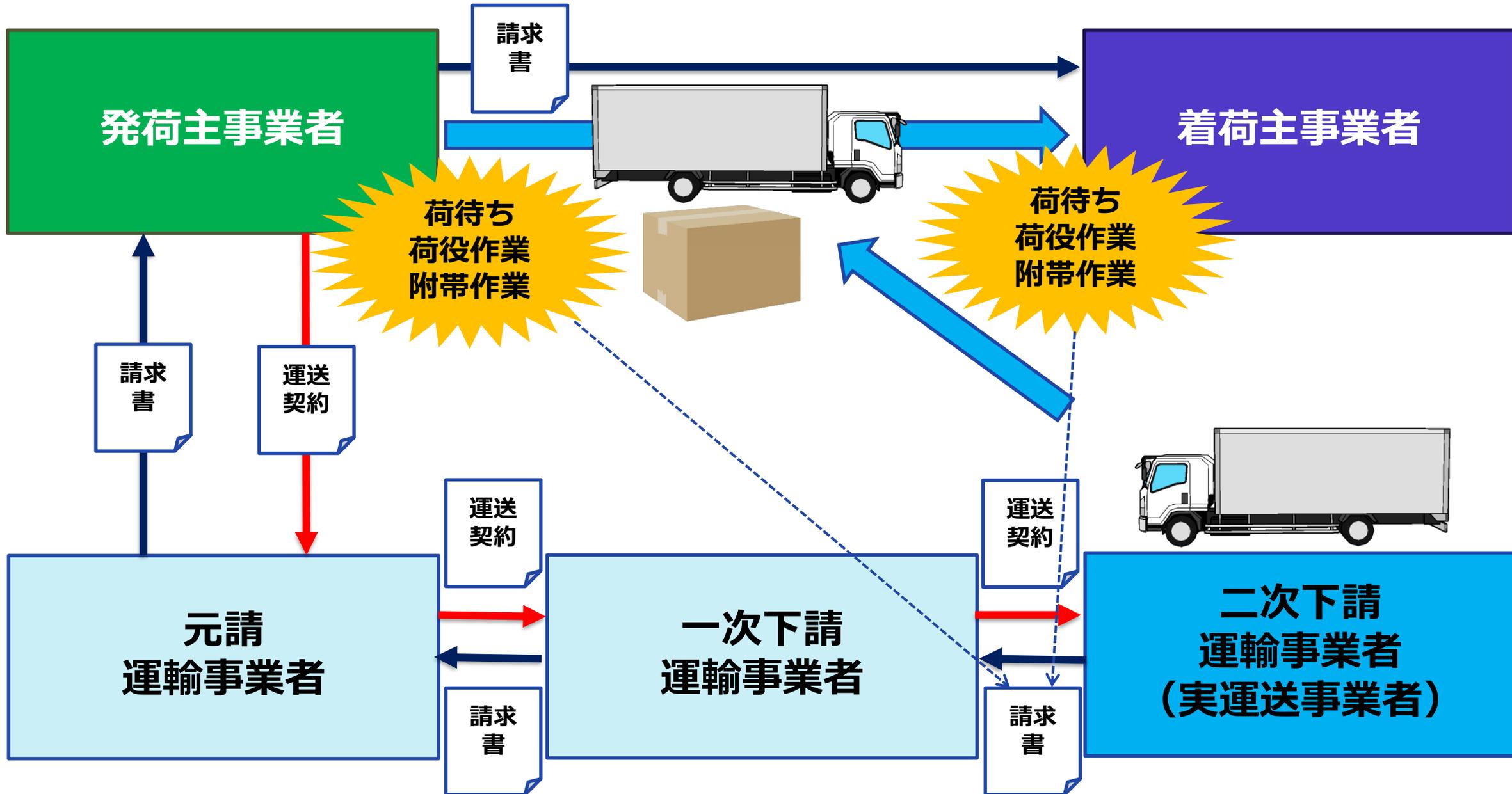
2024年9月26日

交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・  
産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・  
食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

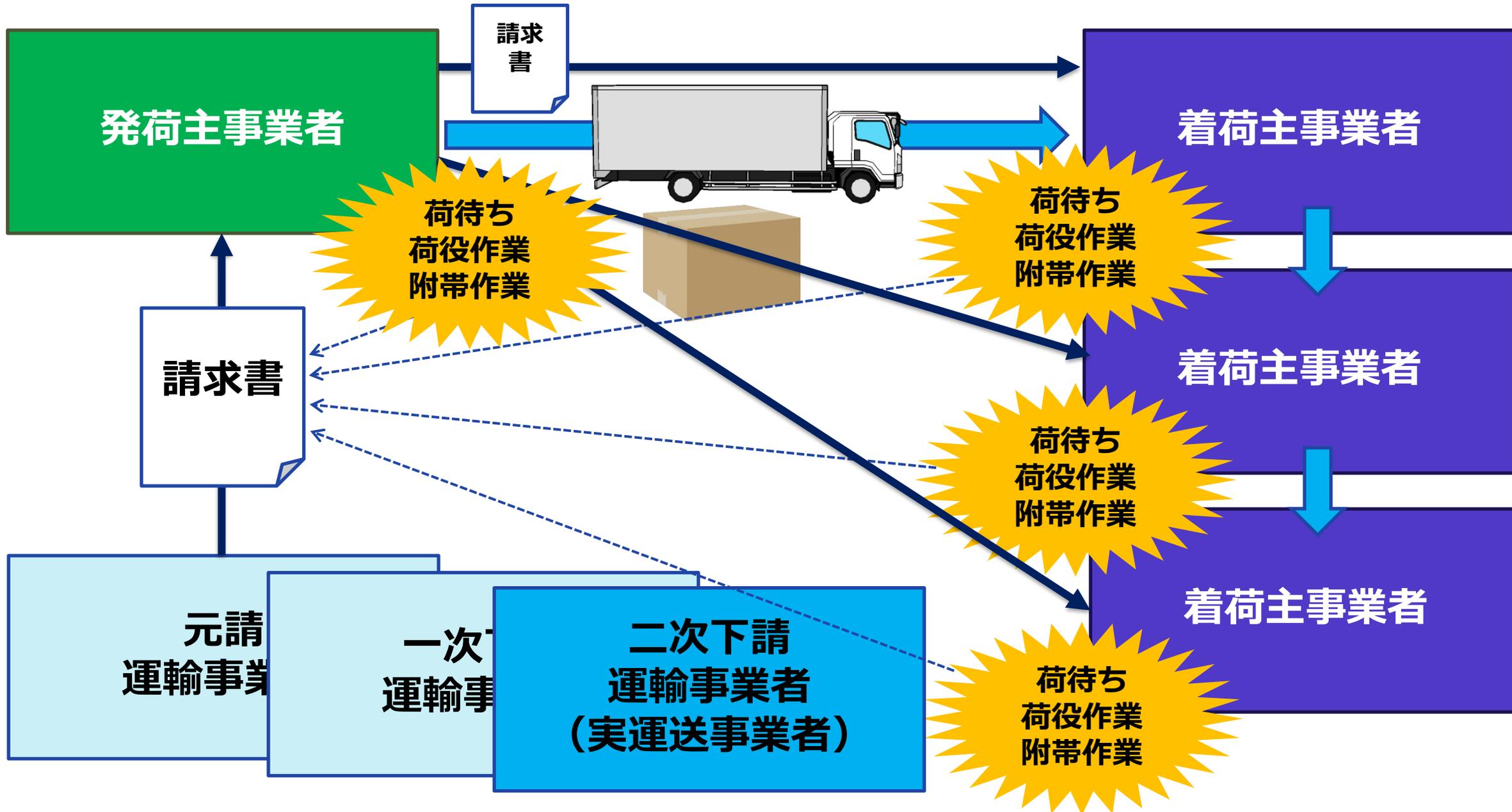
1

- 荷主の荷待ち、荷役作業時間の把握について  
（積極的な運送事業者のデジタコによる業務記録の活用）
- 物流効率化法と事業運送法の2法を考慮した検討について  
（荷待ち、荷役作業時間の短縮と運送契約に基づく適正な運賃・料金の収受）
- 荷待ち、荷役作業時間の短縮を待機時間料等の料金の請求による荷主の行動変容で実現する  
（「標準的運賃」の活用との表記をより具体的に）
- 実積載率を活用した脱炭素物流の推進について（改良トンキ口法でのみなし積載率を原則実積載率に）

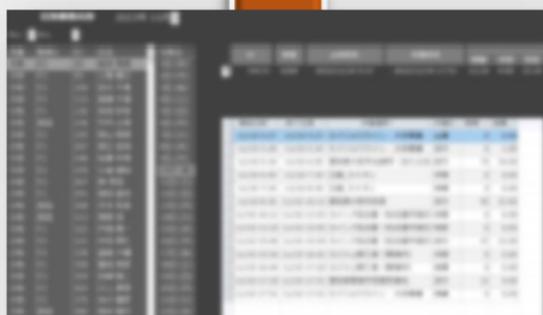
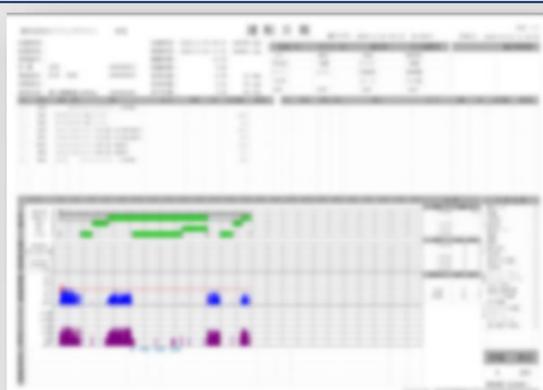
# 発着荷主 & 物流事業者との関係 (1 : 1 : 1)



# 発着荷主 & 物流事業者との関係 (1 : n : n)

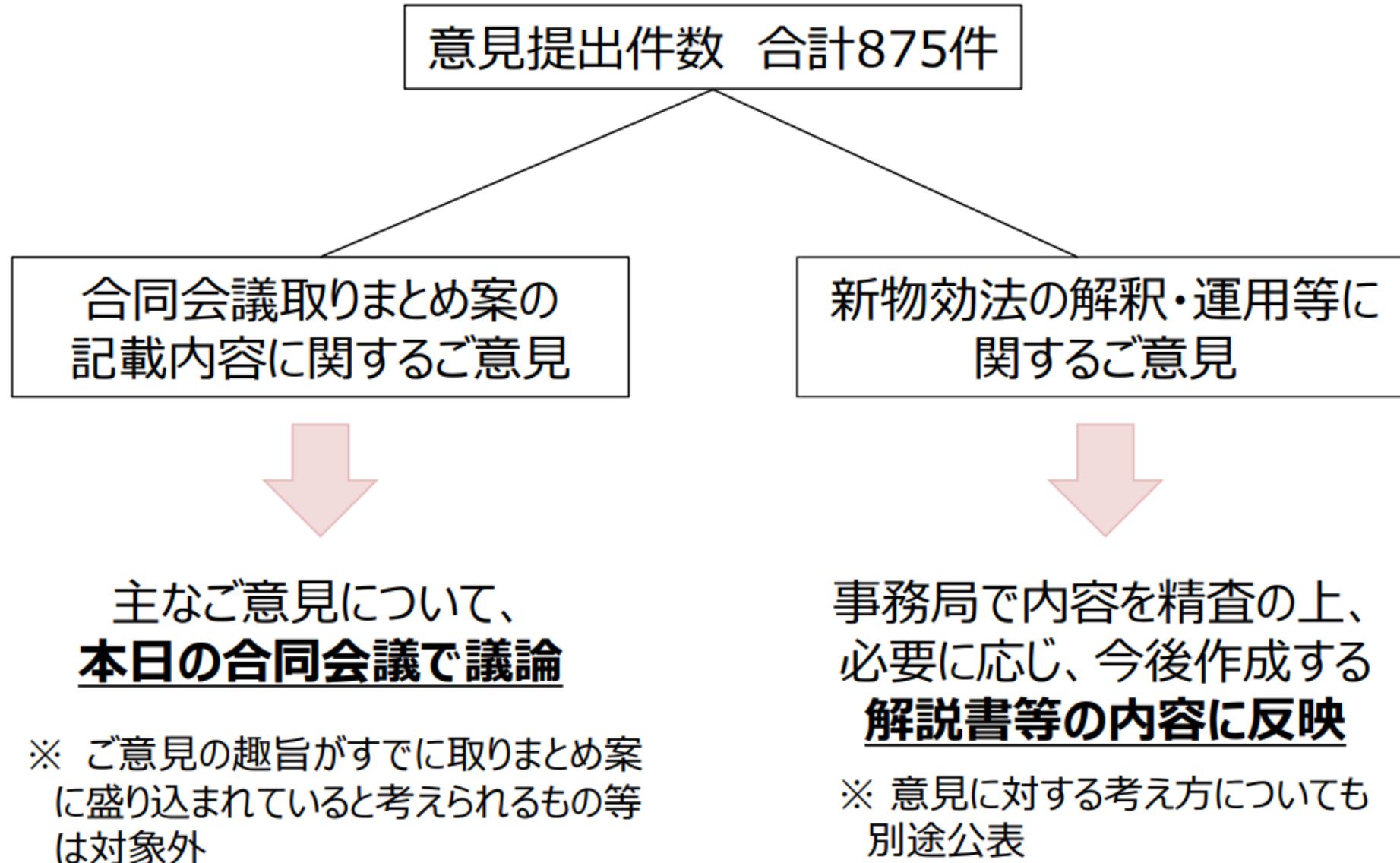


# デジタコ（デジタル式運行記録計）の活用



日付	車両ID	作業名	開始時間	終了時間	作業場所	荷役	待機時間	配車No	数量	待機と荷役の合計	乗務員1人当りの許容時間 待機1時間+荷降2時間×人数	希望補償時間
11/07 (火)	6178	荷積	9:52	11:17	荷主AA		1:25					
	6178	走行	11:17	12:46	荷主AA		0:00					
	6178	荷卸	12:46	15:05	配送先BBBBBB		2:18	71	507			
	6178	走行	15:05	16:46	配送先BBBBBB		0:00					
	6178	帰庫	16:46	16:46	セイリョウライン_小牧車庫		0:00					
	5838	荷積	8:24	9:28	荷主AA		1:04					
	5838	走行	9:28	10:52	荷主AA		0:00					
	5838	待機	10:52	12:32	配送先BBBBBB		0:00					
	5838	荷卸	12:32	14:58	配送先BBBBBB		2:26	70	1,055			
	5838	走行	14:58	16:15	配送先BBBBBB		0:00					
5838	帰庫	16:15	16:15	セイリョウライン 小牧営業所		0:00				6:23	6:00	0:23
11/10 (金)	6309	待機	6:50	7:34	荷主AA		0:00					
	6309	荷積	7:34	8:36	荷主AA		1:02					
	6309	走行	8:36	10:12	愛知県小牧市舟津		0:00					
	6309	待機	10:12	13:25	配送先BBBBBB		0:00					
	6309	荷卸	13:25	15:05	配送先BBBBBB		1:40	69	623			
	6309	走行	15:06	15:54	配送先BBBBBB		0:00					
	998	荷積	10:24	11:38	荷主AA		1:13					
	998	走行	11:38	11:41	荷主AA		0:00					
	998	走行	11:41	12:29	愛知県小牧市小木東1丁目		0:00					
	998	待機	12:29	14:24	配送先BBBBBB		0:00					
998	荷卸	14:25	16:46	配送先BBBBBB		2:21	70	619				
998	走行	16:53	18:37	愛知県名古屋市港区神宮寺2丁目		0:00						
998	帰庫	18:37	18:37	セイリョウライン_小牧車庫		0:00				8:50	6:00	2:50





パブリックコメントの結果を踏まえた 合同会議取りまとめ案の修正等

[https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu\\_ryutsu/distribution/pdf/004\\_01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/distribution/pdf/004_01_00.pdf)

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
<p>⑤「標準的運賃」はトラック事業者の経営安定化に資する重要指標であると認識しているが、事務処理等の負担増から物流事業者が料金分離を躊躇するケースや輸送実態として料金分離等が馴染まないものもあるため、物流実態を踏まえた真摯な協議により双方合意に努めることを記載すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、運送契約の締結の「協議の際」に「標準的運賃」を活用する旨を追記。</p>
<p>⑥3PL事業者に委託しているケースでも物流課題を解決する責任は荷主側にあるため、「荷主ごとに諸々の物流課題が顕在化した際の相談・協議の窓口を明確にし、その内容の検討に誠実に対応すること」を追記すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「物流現場の課題に関する相談や協議の窓口」を設ける旨を具体例として追記。</p>
<p>⑦トラック事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、標準貨物自動車運送約款に基づき契約関係にある発荷主が適切に負担し、その追加的コストは、発荷主と着荷主との間の契約関係（売買契約、請負契約など）において適切に処理すべきものであるため、荷主の判断基準の実効性確保に関する事項として追記すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、荷主の判断基準の実効性確保に関する事項のうち、取組や費用負担等について必要に応じて行う「契約内容の見直し」の具体例として、「運送事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、発荷主と着荷主との契約において適切に整理することが必要である」旨を追記。</p>
<p>⑧解説書等に記載すべきとの意見があった「運賃、荷役、高速道路料金等をどのように負担するか記載した標準的な契約書を荷主の業界団体ごとに作成すること」について、「契約書」の当事者は誰になるのか。物流事業者との運送契約なのか、荷主側の製品の売買契約なのか、どのような契約をイメージしているのか明らかにすべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「荷主の業界団体と連携しながら、業界・分野別に、運賃、荷役、高速道路料金等をどのように負担するか記載した標準的な運送契約書のひな形」を作成する旨を明記。</p>

パブリックコメントの結果を踏まえた 合同会議取りまとめ案の修正等

[https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu\\_ryutsu/distribution/pdf/004\\_01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/distribution/pdf/004_01_00.pdf)



- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- **2024年6月28日** **第1回合同会議**を開催し、規制的措置の施行に向けた検討を開始
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換  
(荷主関係55団体、物流事業者関係9団体 等)
- **2024年8月26日** **第2回合同会議**を開催し、取りまとめ素案の提示や業界団体からのヒアリング等を実施
- **2024年9月26日** **第3回合同会議**を書面開催し、取りまとめ案について審議
- **2024年9月27日～10月26日** 取りまとめ案について**パブリックコメント**を実施 (意見提出件数 合計875件)
- **2024年11月11日 (本日)** **第4回合同会議**を開催し、パブリックコメントの結果を踏まえ、取りまとめ案について審議



- **2025年4月 (想定)**
- **2026年4月 (想定)**

## **法律の施行①**

- 基本方針
- 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準
- 判断基準に関する調査・公表 等

## **法律の施行②**

- 特定事業者の指定
- 中長期計画の提出・定期報告
- 物流統括管理者 (CLO) の選任 等

パブリックコメントの結果を踏まえた 合同会議取りまとめ案の修正等

[https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu\\_ryutsu/distribution/pdf/004\\_01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/distribution/pdf/004_01_00.pdf)



（1）荷主の判断基準等について（新物効法第43条）

- ④ 実効性確保に関する事項については、以下の事項とする。
- 発荷主・着荷主・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること。
  - 契約内容に関する交渉の場や物流現場の課題に関する相談や協議の窓口を設けるなど、関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。
- また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直し<sup>15</sup>を行うこと。

15 例えば、運送事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、発荷主と着荷主との契約において適切に整理すること等が必要である。

出典：「合同会議取りまとめ」<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001845493.pdf>

（5）その他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の推進に関し必要な事項（第33条第2項第5号）

その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関し必要な事項については、以下の事項を盛り込むこととする。

② トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提となる事項については、以下の事項とする。

- ・ 国は、トラックドライバーの適正な労働時間と適正な賃金の両立に向けて、契約内容の明確化とともに「標準的運賃」の更なる浸透や適切な見直し、国や地方公共団体等が荷主となる場合の活用の徹底を図るなど、官民一体となって賃上げ原資となる適正運賃を収受できる環境整備を進めるとともに、トラック事業者はトラックドライバーの賃上げを促進すること。

出典：「合同会議取りまとめ」<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001845493.pdf>



# 参考資料（TDBC関連）

- TDBC Forum 2024（資料および録画）  
<https://tdbc.or.jp/forums/2024/>
- TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/66b1b9d8e958d67a36005996/>
- 「持続可能な社会に向けたサプライチェーンとしての2024年問題の現状と今後」  
日本工業出版株式会社 創立70周年記念冊子（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/664bfe56c24cf24524aca500/>
- 「伝票電子化が切り開く未来」  
流通ネットワーキング 2024年3・4月号（ウイングアーク1st寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/66d30e3c856ea97a24056b34/>
- [特別レポート] 物流革新に向けた政策パッケージの法制化とその対応について  
流通ネットワーキング 2024年5・6月号（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/664c21abc24cf24524fe2471/>
- [特別レポート] 物流関連2法成立と適正な運賃・料金收受のための運送契約のデジタル化、  
実運送体制管理簿の作成  
流通ネットワーキング 2024年7・8月号（TDBC、ウイングアーク1st共著）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/668b61bc36015f442207030a/>

# 参考資料（TDBC関連）

- [特別レポート]物流の2024年問題を解決する荷待ち時間ゼロの取り組み「荷待ち時間ゼロガイドライン」流通ネットワークキング 2024年9・10月号（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/66de4ef0b52b31b5d363ba83/>
- [特別レポート]新物流2法で求められるサプライチェーン全体でのデジタル化  
流通ネットワークキング 2024年11・12月号（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/67495d831ed894776fcfbd34/>

以上



# 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」

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

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.

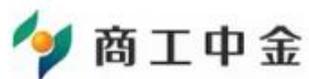
TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」draft\_20240705

#### 【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の把握状況	p.20
(2) 事業者側での荷待ち時間等の把握と削減の取り組み	p.21
3. バス予約システムの概要と活用事例	
(1) 改正物流2法とバス予約システム	p.25
(2) バス予約システム活用事例	p.26
4. バス予約システムの運用等で、事業者側で発生するさまざまな課題と解決策	
(1) 希望する時間での予約が取れない	p.30
(2) バス予約時間を前提とした配車、経路、増便による非効率の発生	p.30
(3) バス予約システムの運用上の課題	p.32
(4) バス予約システムでの予約作業の工数発生やアンサーバック方式によるによる 更なる工数や非効率の発生	p.32
5. バス予約システム導入検討にあたりぜひ活用して欲しい資料	p.34
6. バス予約システムの導入等のプロセスや導入評価方法について	p.36
7. バス予約システム以外での解決方法	p.38
8. TDBCとしてのバス予約システムに対する考え方	p.39
9. 荷待ち時間ゼロに貢献するDXソリューション例	p.41
10. 最後に	p.46
出典関係資料一覧	p.48
今回のガイドライン作成で協力いただきました企業等	p.51

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

協議会スポンサー



## 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](mailto:unyu.co@wingarc.com)

TEL 03-5962-7370

