

バス予約のシステムは 運送事業者を幸せにするか？

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

2024.7.5 TDBC Forum 2024



WG04 参加メンバー：30社（順不同）

事業者会員 9社

- 菱木運送株式会社（リーダー）
- 株式会社ワカスギ
- 株式会社canuu
- 日立建機ロジテック株式会社
- 富山県トラック株式会社
- 日鉄物流株式会社
- 鈴与株式会社
- 鈴与カーゴネット株式会社
- 株式会社セイリョウライン

パートナーシップ会員 2社

- 本田技研工業株式会社
- 株式会社バローホールディングス

サポート会員 19社

- 株式会社フルバック（サブリーダー）
- 株式会社商工組合中央金庫
- グローバルナレッジ株式会社
- 物流企画サポート株式会社
- グローアップ社会保険労務士法人
- 保険サービスシステムHD株式会社
- 株式会社パトライト
- 太陽鋳油株式会社
- Hand Enterprise Solutions Co.,Ltd
- 京滋ユアサ電機株式会社
- ウイングアーク1st株式会社
- 押入れ産業株式会社
- 株式会社GCAP
- モバイルクリエイイト株式会社
- 麓技研株式会社
- 都築電気株式会社
- JFE商事エレクトロニクス株式会社
- 株式会社オプティマインド
- ARAV株式会社

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

荷待ち時間・荷役時間を、
荷主とのパートナーシップと
デジタル技術による効率化で短縮することで、
2024年問題の対応・労働環境の改善等、
持続可能な物流の実現を目指す。

荷待ち
時間
短縮



物流の革新に向けた政策パッケージの法制化

- 「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」を閣議決定



https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000747.html

- | | |
|----------------------|--------------|
| (1) 荷主・物流事業者に対する規制 | 【流通業務総合効率化法】 |
| (2) トラック事業者の取引に対する規制 | 【貨物自動車運送事業法】 |
| (3) 軽トラック事業者に対する規制 | 【貨物自動車運送事業法】 |

法制化で取り組むポイント

- ① 荷待ち時間の短縮
- ② 荷役作業時間の短縮
- ③ 積載率の向上

荷待ち時間の短縮についての記述

第三十七条 第一種荷主は、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を委託する場合（中略）には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

一 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せその他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定すること。

二 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。

三 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具（貨物自動車に積み込むものに限る。第三項において同じ。）を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置

荷待ち時間の短縮についての記述

第三十七条 第一種荷主は、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を委託する場合（中略）には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

一 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せその他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定すること。

二 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。

三 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具（貨物自動車に積み込むものに限る。第三項において同じ。）を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置

荷待ち時間の短縮についての記述

第三十七条 第一種荷主は、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を委託する場合（中略）には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転

者一人 **荷主は、運送事業者に貨物の運送を委託する場合には、**
よう努 **運転者の荷待ち時間等の短縮を図るため、貨物の受渡し**
一 貨 **を行う日時又は時間帯を決定すること。**
自動車運 自
たりの 当
日及び う

二 貨 **決定するに当たっては、一時に多数の貨物自動車が集貨**
の他の **又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。**
車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。 そ
動

三 運転者に荷役等を行わせる場合にあつては、パレットその他の荷役の効率化に資する
輸送及び貨物自動車に積み込むものに限る。第三項において同じ。）を運転者が利用
できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置

安易に

バース予約システムの導入となる恐れ

バース予約システムの課題 (セイリョウライン様、鈴与カーゴネット様からのヒアリング結果も含む)

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 | 導入時・使用時（予約時）の課題

システム導入・運用にあたり、関係者間での十分な協議がなされたこと等を背景に、これらの課題に直面していない例もある点に留意

バース予約受付システムをさらに普及させるにあたっての課題

	導入にあたっての課題		使用にあたっての課題 - 予約時
導入拠点 (≒倉庫 オーナー)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運送事業者が多く、また多重下請け構造も見られるため、導入拠点を利用する運送事業者への周知の負担が重い 	導入拠点 (≒倉庫 オーナー)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 荷役時間に関する定量的なデータが無いため、荷物量に応じた作業時間の設定ができない
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 施設の規模や作業人数等によっては、バース予約受付システムの導入が必ずしも最適とは言えない場合もあるが、拠点では判断がつかない場合もある 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 予約に関するルールが拠点により異なるため、予約結果の確認等の手間が増大してしまう ✓ 予約開始時間が深夜の場合、そのために配車係やドライバーが深夜に勤務する必要がある ✓ 即時予約確定ではない場合、予約確定のタイミングが配車組みより遅く、運行計画の組み直しになる
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 倉庫管理システム（WMS）が古く、バース予約受付システムと連携できない。 このため、事前出荷情報（ASN）を活用できず、庫内作業の効率化につながらないため、導入・運用コストに見合う効果を導入拠点が享受できない 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 輸送依頼がまだない段階で、輸送依頼を見越してバース予約を入れる事業者が存在し、それにより、輸送依頼が既にある事業者が予約を入れようとしても、空き枠がなくなっている
使用者 (配車係・ ドライバー)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ システムによっては、システムの使い方（予約時・受付時）を習得する手間がかかる（例：入力項目が異なる、即時確定かアンサーバックか異なる、等） 	使用者 (配車係・ ドライバー)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 即時予約確定の場合に、運行管理者から伝える前にドライバー（協力会社含む）に情報が先に行ってしまう、混乱を招く ✓ 荷受人が指定した配達条件を満たそうとしても、予約枠に空きがないケースがある（荷受けを考慮しない納品依頼による混乱）
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 荷受人によって異なるシステムを導入している場合、配車係・ドライバーが各システムに習熟するまでに手間がかかる 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 導入前は複数箇所を回る運行をしていますが、予約が取れなければ、運行回数が増えるリスクがある (システム導入拠点への配送は時間指定運行と同義。そのため、配車に縛りが生じ、積載効率の低下につながるおそれ) ✓ 同じ敷地内で複数バース納品の場合に、新たな待機が発生するケースがある ✓ 予約なしにも対応したバースが無い場合には、少量でも予約が必要になり、運行が非効率になる場合もある

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>



バース予約システムの課題 (セイリョウライン様、鈴与カーゴネット様からのヒアリング結果も含む)

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>



まだ統計データが少ないので、作業時間の見積もりが甘い

システム導入・運用にあたり、関係者間での十分な協議がなされたこと等を背景に、直面していない例もある点に留意

荷主ごとにシステムやルールが異なるので手間がかかる

使用にあたっての課題 - 予約時

- ✓ 荷役時間に関する定量的なデータが無いため、荷物量に応じた作業時間の設定ができない
- ✓ 予約に関するルールが拠点により異なるため、予約結果の確認等の手間が増大してしまう
- ✓ 予約開始時間が深夜の場合、そのために配車係やドライバーが深夜に勤務する必要がある
- ✓ 即時予約確定ではない場合、予約確定のタイミングが配車組みより遅く、運行計画の組み直しになる
- ✓ 輸送依頼がまだない段階で、輸送依頼を見越してバース予約を入れる事業者が存在し、それにより、輸送依頼が既にある事業者が予約を入れようとしても、空
- ✓ 即時予約確定の場合に、運行管理者やドライバー（協会会社含む）に情報が先行
- ✓ 荷受人が指定した配達条件を満たさず、空きがないケースがある（荷受けを考慮混乱）
- ✓ 導入前は複数箇所を回る運行をしていますが、予約が取れなければ、運行回数が増えるリスクがある（システム導入拠点への配送は時間指定運行と同様に、配車に縛りが生じ、積載効率の低下につながるおそれがある）
- ✓ 同じ敷地内で複数バース納品の場合に、新たな運行するケースがある
- ✓ 予約なしにも対応したバースが無い場合には、少
- 必要になり、運行が非効率になる場合もある

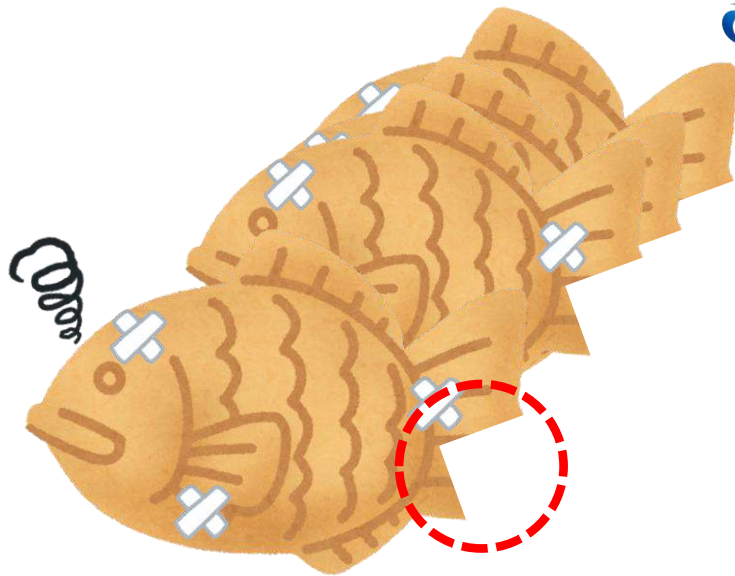
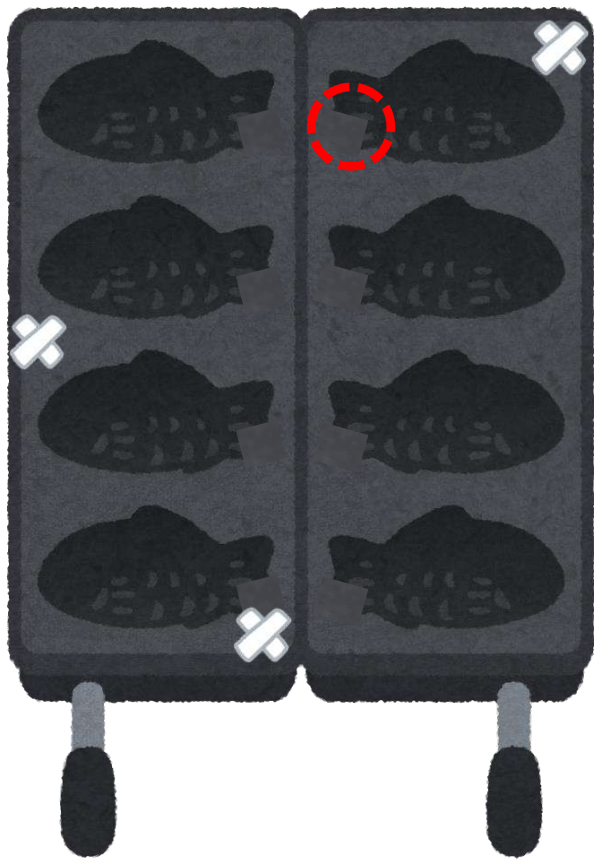
予約開始が深夜なので、深夜要員が必要（人件費増大）

予約結果を夕方にもらっても配車に間に合わない

仮予約を入れる事業者のせいで空き枠が無くなってしま

従来よりも運行が非効率になってしまった！

バス予約システムの課題



**課題を解決しないまま
バス予約システムが普及しても、
困る運送事業者が増えるだけ**

バス予約システムの課題



荷主事業者



運送事業者

	ハッピー	アンハッピー
ハッピー	 ココに持っていく	
アンハッピー	  今ココ	

バス予約システムの課題 (セイリョウライン様、鈴与カーゴネット様からのヒアリング結果も含む)

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
 バス予約受付システム | 導入時・使用時

システム導入・運用にあたり、関係者間での十分な協議がなされたこと等を背景に

直面していない例もある点に留意

まだ統計データが少ないので、作業時間の見積もりが甘い

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>



荷主ごとにシステムやルールが異なるので手間がかかる

使用にあたっての課題 - 予約時

- ✓ 荷役時間に関する定量的なデータが無いため、荷物量に応じた作業時間の設定ができない
- ✓ 予約に関するルールが拠点により異なるため、予約結果の確認等の手間が増大してしまう
- ✓ 予約開始時間が深夜の場合、そのために配車係やドライバーが深夜に勤務する必要がある
- ✓ 即時予約確定ではない場合、予約確定のタイミングが配車組みより遅く、運行計画の組み直しになる
- ✓ 輸送依頼がまだない段階で、輸送依頼を見越してバス予約を入れる事業者が存在し、それにより、輸送依頼が既にある事業者が予約を入れようとしても、空
- ✓ 即時予約確定の場合に、運行管理者やドライバー（協会会社含む）に情報が先行
- ✓ 荷受人が指定した配達条件を満たさず、空きがないケースがある（荷受けを考慮混乱）
- ✓ 導入前は複数箇所を回る運行をしていますが、予約が取れなければ、運行回数が増えるリスクがある（システム導入拠点への配送は時間指定運行と同様に、配車に縛りが生じ、積載効率の低下につながるおそれ）
- ✓ 同じ敷地内で複数バス納品の場合に、新たな運行するケースがある
- ✓ 予約なしにも対応したバスが無い場合には、少
- 必要になり、運行が非効率になる場合もある

予約開始が深夜なので、深夜要員が必要（人件費増大）

このため、事前出荷情報（ASN）を活用できず、庫内作業の効率化につながらないため、導入・運用コストに見合う効果的な導入拠点が享受できない

予約結果を夕方にもらっても配車に間に合わない

使用（配車係・ドライバー）

配車係・ドライバーが各システムに習熟するまでに手間がかかる

仮予約を入れる事業者のせいで空き枠が無くなってしま

従来よりも運行が非効率になってしまった！

バース予約システムの課題 (セイリョウライン様、鈴与カーゴネット様からのヒアリング結果も含む)

「バース予約システム」というコンピュータシステムの
 検証や改善をすることが本筋ではない



「バース予約システム」の利用を前提とした、
 「バース予約のシステム」(仕組み、運用)を考えるのがミッション



大前提

- ・荷主事業者も運送事業者も双方がハッピーか
- ・運送事業者は「利益を減らさず、時間を減らせる」か

予
要

物流
 査・
 証事

o.jp/
 ntent



せい
 まう

率

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

荷待ち時間・荷役時間を、

荷主とのパートナーシップと

デジタル技術による効率化で短縮することで、

2024年問題の対応・労働環境の改善等、

持続可能な物流の実現を目指す。



荷待ち
時間
短縮

バス予約システムの導入効果を最大化するには

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 | バス予約受付システム

バ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
- ありが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：パレット〇〇枚あたり■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ス追加等、バ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

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>



バス予約システムの導入効果を最大化するには

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>



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

バス予約受付システムの導入効果を最大化する
①システム導入後の目標像の設定 ②運用

導入するだけで、必ず成果があらわれるわけではないよ

バス予約受付システムの効果を最大化するための前提

① システム導入後の目標像の設定

- バス予約受付システムは、物流標準化に資する「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
- ありが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

成果を出すためには
関係者間の協議がキモだよ

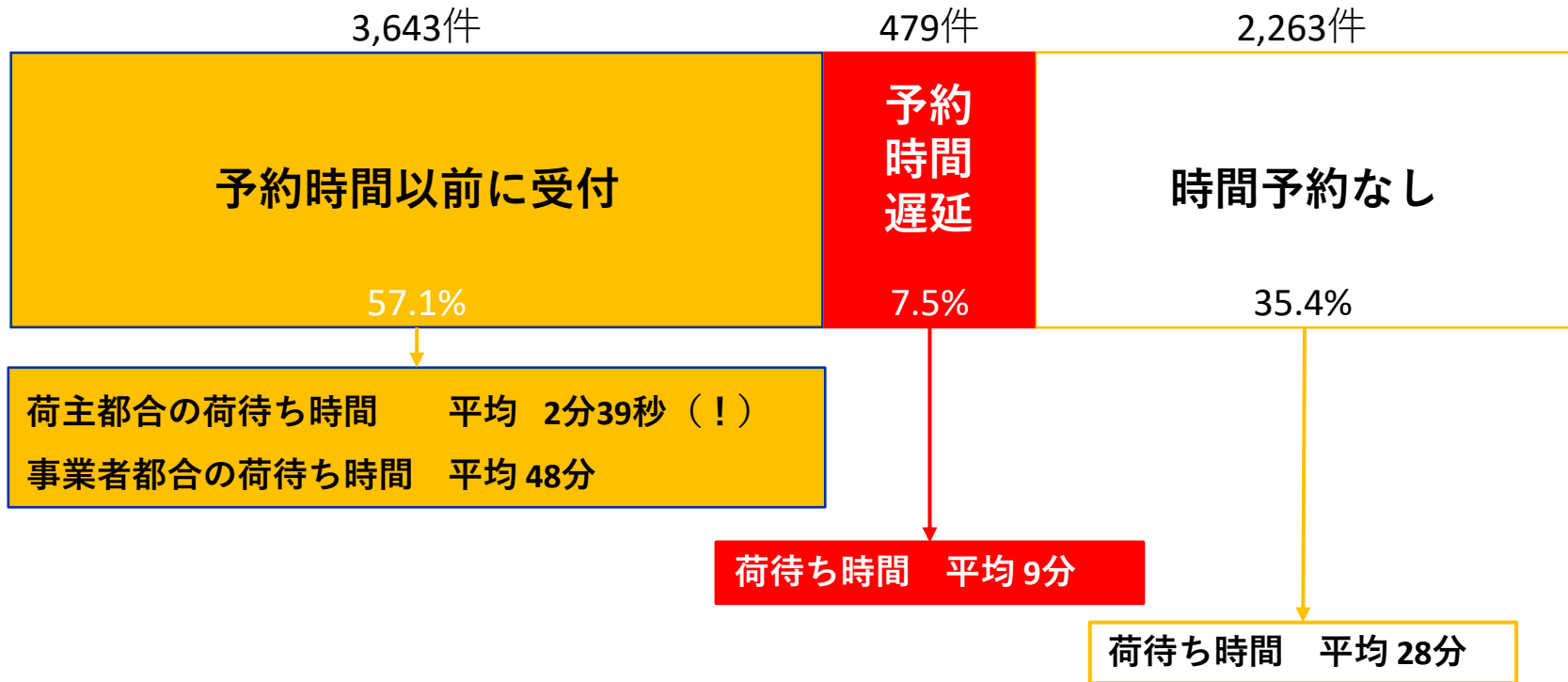
② 運用方法に関する関係者間の協議

- バ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
バレット○●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・検証）は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ス追加等、バ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

関係者間の協議でうまくいっている事例

- 事例① 株式会社バローホールディングス様の事例
- 事例② 菱木運送株式会社様の事例

バ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)



■物流に対する重要性の認識 → 積極的な改善意志と行動

■物流事業者との定例での改善協議の実施（現在は2ヶ月に1回程度）

■キャパシティマネジメント

- 荷受け量に対するバースの受入れ可能量の改善
- 予備バース、荷役作業時間の見直しなどの継続的な改善

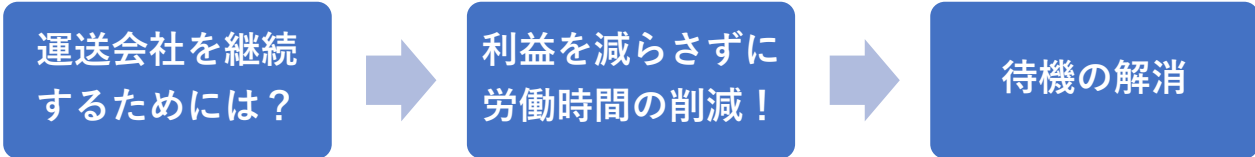
■ドライバーとの連携による現場対応

- 予約優先が前提だが、予約車両遅延時は後続の影響を減らすために順序変更 など、現場での柔軟な対応（物流事業者側の効率化を考慮）

バース予約システムを「キャパシティ & 交通整理のツール」として位置づけて、

「バース予約のシステム」(仕組み、運用)が機能している好例

事例② 菱木運送株式会社様の事例



待機の改善要求に対する荷主企業の反応と対応

改善例	待機種別	荷主への対応	荷主の反応	荷主の対応	その他
1	荷卸し待機	<ul style="list-style-type: none"> リアルタイムで改善を要求 待機の実績を提示 	他の運送会社を探す	<ul style="list-style-type: none"> 早朝の待機に対しては夜勤で荷卸しを実施し、改善に成功 	最初は、改善は不可能と強気な姿勢
2	荷積み待機	<ul style="list-style-type: none"> リアルタイムで改善を要求 拘束時間超過回避の為、積込み時間のリミットを提示 	改善を検討	<ul style="list-style-type: none"> 積込み時間のリミットを決め、積み残しは翌日出荷へ キャンセルに対する補償 	他の運送会社も賛同

待機の改善要求に対するポイント



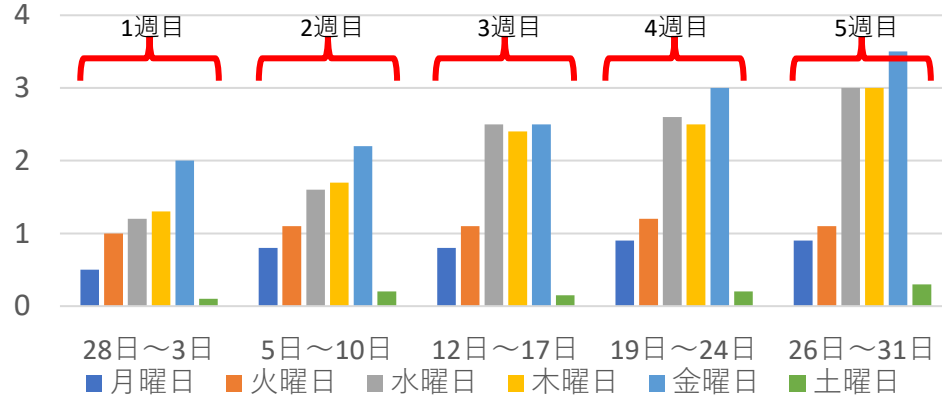
事例② 菱木運送株式会社様の事例

荷主 ○×産業 待機場所 ○×物流センター (営業開始時刻 8:00) (集計期間 6/1~6/15)

荷主および
待機場所別集計

日付	車番/ 運転者	指定時刻	待機開始 時刻	待機終了 時刻	自己都合 待機時間	荷主都合 待機時間	作業時間 荷積/荷卸		
1	1889/ 佐藤	なし	8:55	11:23	—	2:28	1:00		
	8848/鈴木	なし	9:32	11:45	—	2:13	0:55		
3	80/高橋	なし	8:20	10:58	—	2:38	1:05		
	10/田中	なし	9:45	12:27	—	2:42	0:58		
	8740/ 伊藤	なし	10:10	13:29	—	3:19	0:45		
7	18/渡辺	なし	8:36	10:33	—	1:57	1:10		
8	33/山本	なし	9:28	11:49	—	2:21	1:02		
	20/中村	なし	10:05	14:25	—	4:20	0:49		
10	1889/ 小林	なし	9:45	11:16	—	1:31	0:50		
	502/加藤	なし	11:32	14:23	—	2:51	1:03		
11	880/吉田	なし	5:30	10:00	2:30	2:00	1:00		
12	88/山田	10:00	9:00	11:00	1:00	1:00	1:00		
合計					3:30	29:20	11:37		
荷主都合待機合計時間					29:20時間	待機件数	12件	平均待機時間	2:44時間

曜日別平均待機時間（月間）

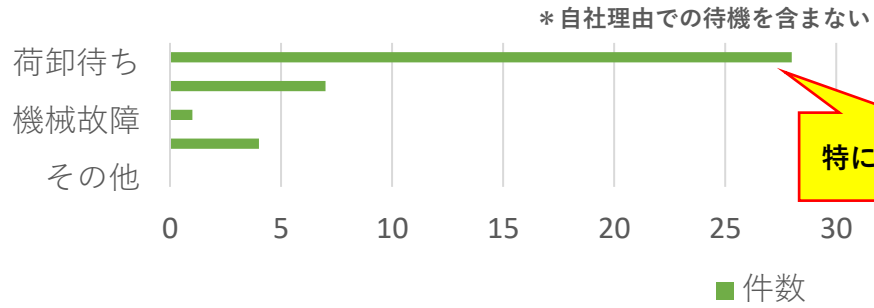


週末／月末になるにつれ、待機時間が増加する傾向

- 改善案**
- ・週末／月末にフォークマンの増員
 - ・営業開始時刻の見直し
 - ・物量の平準化

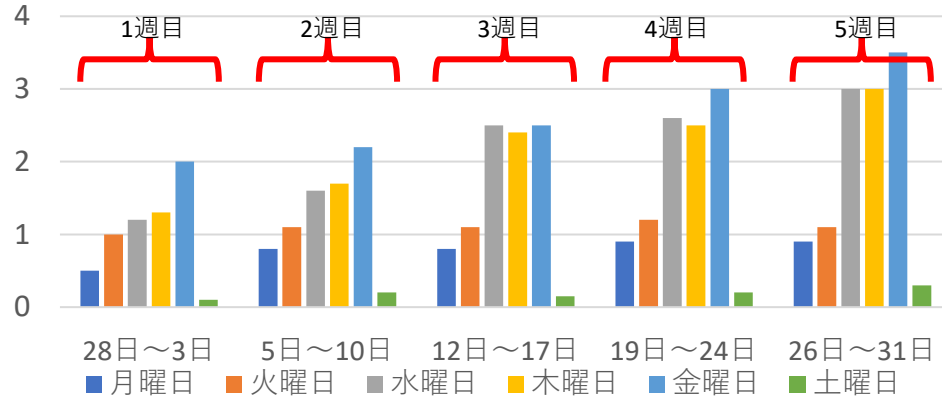
手短な改善案から着手

待機理由と件数 待機場所○○○○○



特に改善が必要

曜日別平均待機時間（月間）



週末／月末になるにつれ、待機時間が増加する傾向

改善案

- ・週末／月末にフォークマンの増員
- ・営業開始時刻の見直し
- ・物量の平準化

手短な改善案から着手

待機理由と件数 待機場所○○○○

* 自社理由での待機を含まない



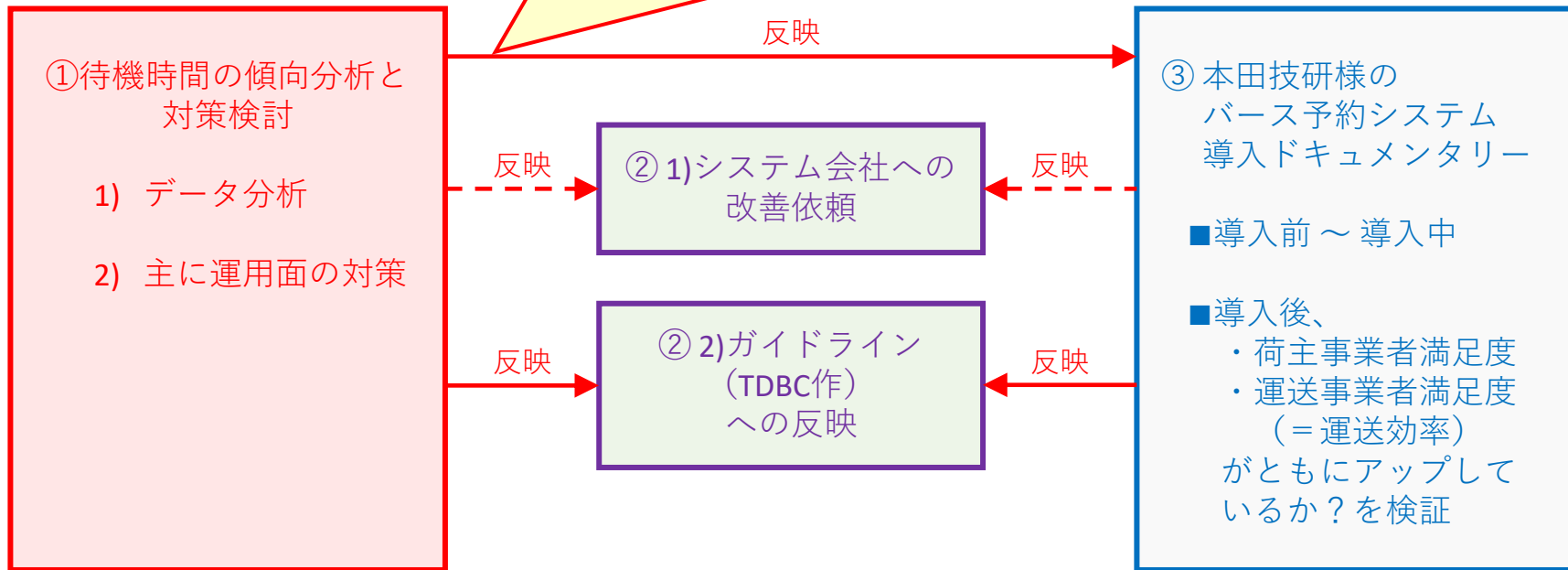
特に改善が必要

荷主事業者と運送事業者がエビデンスをもって協議し解決する好例

■ 件数

WG04 が今後していくこと

- ・ 運送事業者様とともにバース予約システムをすばらしく運用 (パローHD様)
- ・ 乗務員時計の結果をエビデンスとして荷主企業様と交渉 (菱木運送様)
- ・ 待機時間把握→待機料請求に成功 (セイリョウライン様)
- ・ バース予約システムの様々な課題を提言 (セイリョウライン様、鈴与カーゴネット様)



WG04 が今後していくこと

- ・ 運送事業者様とともにバース予約システムをすばらしく運用 (パローHD様)
- ・ 乗務員時計の結果をエビデンスとして荷主企業様と交渉 (菱木運送様)
- ・ 待機時間把握→待機料請求に成功 (セイリョウライン様)
- ・ バース予約システムの様々な課題を提言 (セイリョウライン様、鈴与カーゴネット様)

①待機時間の傾向分析と対策検討

- 1) データ分析
- 2) 主に運用面の対策

反映

反映

② 1)システム会社への改善依頼

反映

③ 本田技研様のバース予約システム導入ドキュメンタリー

■ 導入前 ~ 導入中

- 導入後、
- ・ 荷主事業者満足度
 - ・ 運送事業者満足度 (= 運送効率) がともにアップしているか? を検証

ワーキンググループを越えて求む!

- ・ デジタコや受付システムのデータ
- ・ 荷待ちの事例
- ・ 荷待ち時間短縮の事例
- ・ バース予約システム使用の事例



荷待ち 時間 短縮

WG04は 2024年問題 を
荷主企業様とのパートナーシップを前提とした
荷待ち時間の短縮で解決しようとしています。

さまざまな業種・業態の現状を知りたいです！

「荷主都合の待機時間」を把握し改善したい
荷主事業者様、運送事業者様、
WG04への積極的なご協力・ご参加
をお願いいたします！



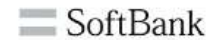
一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

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

unyu.co@wingarc.com

03-5962-7370

協議会スポンサー



持続可能な運輸業界を目指し、あらたな未来へ