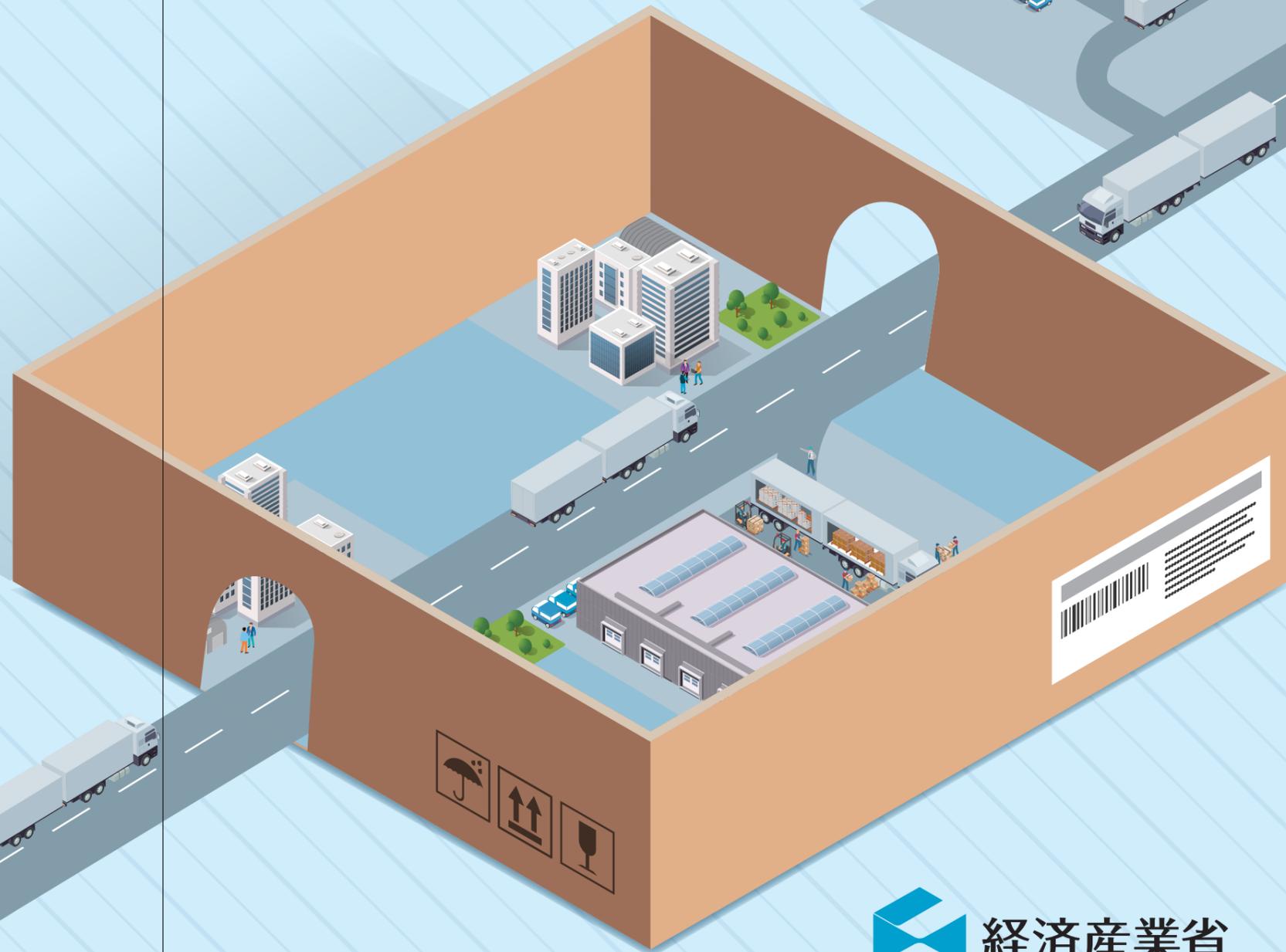


# 荷主・運送事業者の マッチングによる 共同輸送の手引書

## 荷主・運送事業者の マッチングによる 共同輸送の手引書



経済産業省  
製造産業局 自動車課



経済産業省  
製造産業局 自動車課

## 目次

---

<b>1</b> ▶ はじめに .....	1
<b>2</b> ▶ 手引書の概要 .....	5
2-1. 共同輸送とは .....	5
2-2. 手引書の対象範囲 .....	7
<b>3</b> ▶ 共同輸送に期待される効果 .....	9
3-1. 運送事業者にとって想定される変化 .....	9
3-2. 荷主にとって想定される変化 .....	10
<b>4</b> ▶ 共同輸送への参画にあたり対応すべき事項 .....	11
4-1. 物流サービス提供者(SP)が対応すべき事項 .....	11
4-2. 運送事業者が対応すべき事項 .....	12
4-3. 荷主(荷送人)が対応すべき事項 .....	13
<b>5</b> ▶ 共同輸送のオペレーション .....	15
5-1. 必要なデータ項目 .....	16
5-2. オペレーションの詳細 .....	17
1 情報連携 .....	17
2 運送計画立案・マッチング .....	18
3 運送計画確定 .....	19
4 運送実施 .....	20
<b>6</b> ▶ 共同輸送の先行事例紹介 .....	21
事例1 NEXT Logistics Japan株式会社 .....	21
事例2 株式会社セイノー情報サービス .....	23
事例3 Sustainable Shared Transport 株式会社 .....	25
<b>7</b> ▶ 共同輸送の課題と対応方針 .....	27

---

## 本手引書作成の背景・目的

昨今、「2024年問題とトラックドライバー不足」【コラム1】や「荷主・物流事業者・消費者が一体となった物流の効率化」【コラム2】、「物流情報の電子化・標準化」【コラム3】といった輸送に関わる様々な社会課題と、その解決のための取組が注目されている。輸送に関わる課題の解決に向けては、省人化（輸送の自動化）と輸送量の最大化（積載率の向上）が鍵となる。前者については無人自動運転トラックの実現に向けた取組等、後者については共同輸送の推進に向けた取組等が各省庁や民間企業の連携によって実施されている。

経済産業省製造産業局自動車課が主導する「物流MaaS」\*1では、荷主・運送事業者・車両の物流・商流データ連携と物流機能の自動化による最適物流の実現を目指している。その中で、幹線輸送における積載率の向上を目的に、「物流サービス提供者（SP）」が複数の荷主と運送事業者をマッチングする共同輸送の取組を推進してきた。（参考：「共同輸配送の取組例」【コラム4】）

本手引書は、「物流MaaS」における取組の成果を中心に、共同輸送の実施により期待される効果、参画条件、対応事項、オペレーションの流れなどを取りまとめた。また、共同輸送を提供する物流サービス提供者（SP）としての先行事例も紹介している。（参考：「目指すべき物流の全体像と 物流 MaaSの役割」【コラム5】）

本手引書を読んだ荷主や運送事業者が共同輸送に参画し、幹線輸送におけるトラックの積載率向上の一助となれば幸いである。

表：本手引き書の想定読者

輸送における役割	動機
荷主（荷送人）	積載率向上のために共同輸送への参画を検討しており、自社の貨物が共同輸送に適しているのか、参画することでどのような輸送条件の変化が生じるのか、何から準備すれば良いのか等を知りたい
荷主（荷受人）	
運送事業者	積載率向上のために共同輸送への参画を検討しており、参画するための条件、対応事項、懸念点等を知りたい
物流サービス提供者（SP）	共同輸送における荷主と運送事業者のマッチングサービスの提供を検討しており、共同輸送の概要を把握したい

## コラム1 2024年問題とトラックドライバー不足

2024年4月より、自動車運転業務の時間外労働に年間960時間の上限規制が適用され、また、ドライバーの拘束時間に関する規制が強化されたことで、輸送力不足に陥ると懸念されている。仮に何も対策が講じられなかった場合、2030年には30%以上もの貨物が運べなくなるとの試算結果も公表されている。\*2

表：自動車運転業務の時間外労働及び拘束時間に関する規制

		2024年4月以前	2024年4月以降
時間外労働の上限		無し	年間960時間
拘束時間 （労働時間+ 休憩時間） （改善基準 告示）	1日 あたり	原則13時間以内、最大16時間以内 （15時間超は1週間に2回以内）	原則13時間以内、最大15時間以内。 宿泊を伴う長距離運行の場合は、 週2回まで16時間まで延長可 ※14時間超は1週間2回以内
	1ヶ月 あたり	原則、293時間以内。 労使協定により、年3,516時間を 超えない範囲内で、320時間まで 延長可	原則、284時間、年3,300時間以内。 労使協定により、年3,400時間を 超えない範囲内で、310時間まで 延長可

## コラム2 荷主・物流事業者・消費者が一体となった物流の効率化

輸送力不足による物流の停滞を防ぐためには、これまでの商慣行の見直し、消費者の行動変容も含めた、物流の効率化に向けた抜本的な改革が必要である。

2024年5月には、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（以下、改正物流法）が公布された。これにより、荷主・物流事業者は、物流効率化のために取り組むべき努力義務が課されることとなり、特に、一定規模以上の事業者は中長期計画の作成や定期報告が義務付けられることとなった。

また、改正物流法においては、物流の持続的成長に向けた国のKPIが設定された。今後、荷主・物流事業者にはKPIの達成に向けた対応が求められる。\*3

表：改正物流法にて設定されたKPI（施行後3年での達成目標）

項目	KPI（2019年度比）
荷待ち・荷役時間の削減	年間125時間 / 人削減
積載率向上による輸送能力の増加	16%増加

### コラム3 物流情報の電子化・標準化

内閣府が推進する「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)」第2期(2018年度~2022年度)における「スマート物流サービス」では、サプライチェーンの川上から川下までを統合する「物流・商流データ基盤」の構築、及びその社会実装までを目指す研究開発に取り組んできた。その中で、データ項目の標準化等を目的として、「物流情報標準ガイドライン」が公開されている。ガイドラインを活用することで、より幅広い関係者間でのデータ連携が実現し、共同輸送や共同保管といったサービスの展開が進むことが期待されている。<sup>※4</sup>

### コラム4 共同輸配送の取組例

積載率向上を達成する手段として、共同輸配送が改めて注目されている。共同輸配送とは、「複数の荷主の貨物を同時に輸配送すること」である。共同輸配送の取組はこれまでも実施されてきた。例えば、1トン未満の小ロット貨物については「路線便」によって他の荷主の貨物と混載して運ばれるが、これも共同輸配送の一種と言える。また、荷主どうしが協力して幹線輸送を共同化している例も見られる。荷主の連携によって共同輸送を推進するための手引書も公開されている。

しかし、トラックの積載率は十分な向上が見られない。国土交通省が公開している数値によると、貨物自動車の積載率は、ここ10年以上40%を下回る低い水準となっている。<sup>※5</sup>

「スマート物流サービス」における取組の1つである「地域物流」では、物流サービス提供者(SP)が複数の荷主と運送事業者をマッチングすることで輸配送の共同化・効率化を実現する、新たな共同輸配送が登場した。これまであまり共同化が進んでこなかった中ロット貨物(特積み便よりはロットサイズが大きい、トラック1台分には満たない量の貨物)の輸配送を対象として、複数の荷主の貨物を1台のトラックに効率的に積み付け、積載率の向上を実現するサービスである。荷主にとっては共同輸配送のパートナーを探す手間を省くことができ、運送事業者にとってはトラックの空いたスペースを埋めるための荷主を探す手間を省くことができる。

#### 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会・荷主連携による共同物流研究会

##### 『荷主連携によるエリア共同配送推進の手引き』

ある程度定時定量的な物流が存在する荷主同士の地方部における共同配送を対象として、特定エリア内で共同配送を行うための手順や、共同配送によって得られる効果を最大化するための検討事項等が整理されている。

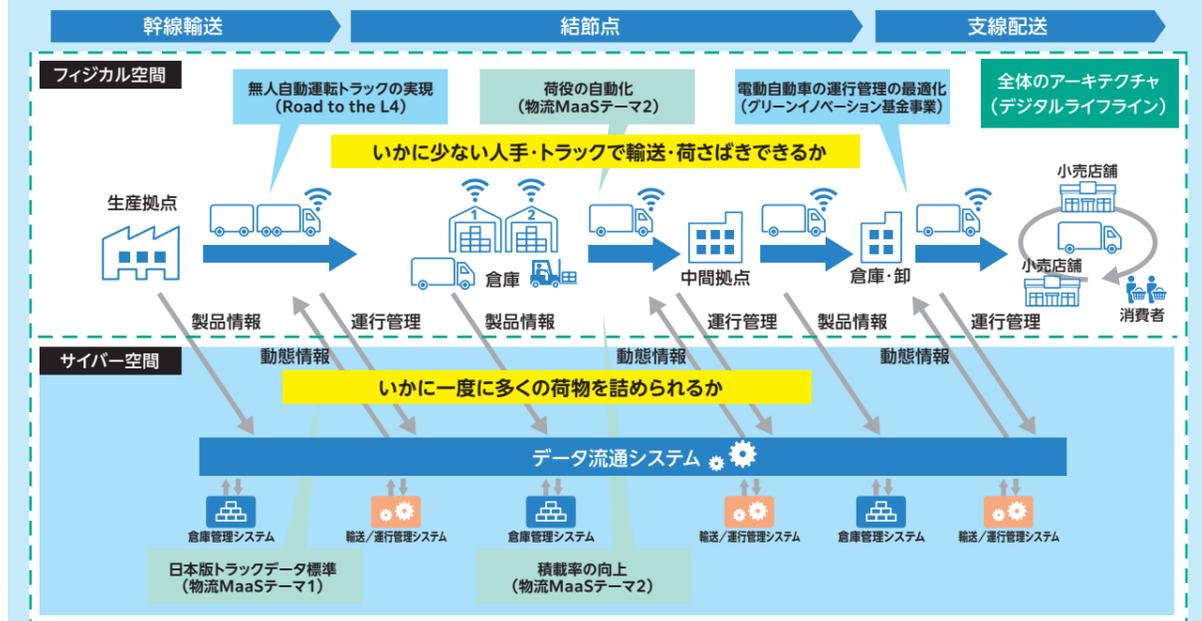
[https://www.logistics.or.jp/jils\\_news/2014\\_%E3%82%A8%E3%83%AA%E3%82%A2%E5%85%B1%E5%90%8C%E9%85%8D%E9%80%81%E6%8E%A8%E9%80%B2%E3%81%AE%E6%89%8B%E5%BC%95%E3%81%8D.pdf](https://www.logistics.or.jp/jils_news/2014_%E3%82%A8%E3%83%AA%E3%82%A2%E5%85%B1%E5%90%8C%E9%85%8D%E9%80%81%E6%8E%A8%E9%80%B2%E3%81%AE%E6%89%8B%E5%BC%95%E3%81%8D.pdf)



### コラム5 目指すべき物流の全体像と物流MaaSの役割

経済産業省製造産業局自動車課が主導する「物流MaaS」では、無人自動運転トラックの実現を見据えた、幹線における共同輸送、拠点での自動荷役や情報連携といった取組に着目してきた。自動運転トラックは、幹線輸送の高速道路区間から実用化されていくと考えられ、その際には、東京や大阪等の物流拠点(結節点)に複数の荷主の貨物が集約され、幹線を走行する無人自動運転トラックに混載されることが想定される。「物流MaaS」では、無人自動運転トラックの安全な運行に必要なトラックデータの標準化、幹線輸送における積載率の向上に向けた情報連携、結節点における省人化を目的とした荷役の自動化、といった取組を推進している。

図: 目指すべき物流の全体像とそれに向けた物流MaaSの役割



※1: 経済産業省 物流MaaSの推進

[https://www.meti.go.jp/policy/mono\\_info\\_service/mono/automobile/automated-driving.html](https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/automated-driving.html)

※2: 国土交通省 第23回物流小委員会 資料1 物流の2024年問題について

[https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01\\_sg\\_000645.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/road01_sg_000645.html)

※3: 国土交通省 改正物流法

[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_freight\\_mn1\\_000029.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000029.html)

※4: 内閣府 SIP 物流情報標準ガイドライン

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

※5: 国土交通省 持続可能な物流の実現に向けた検討会 第1回検討会 資料2 我が国の物流を取り巻く現状と取組状況

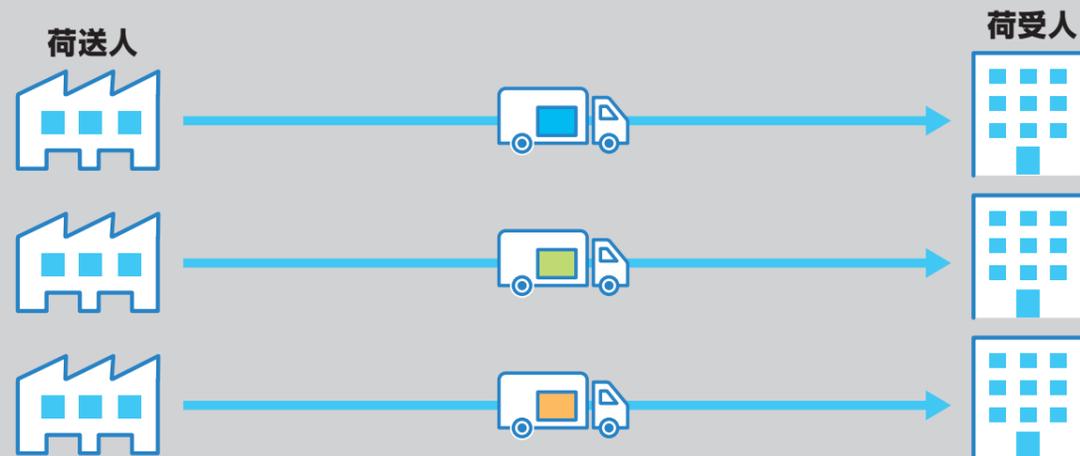
[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_freight\\_mn1\\_000023.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000023.html)

## 2-1. 共同輸送とは

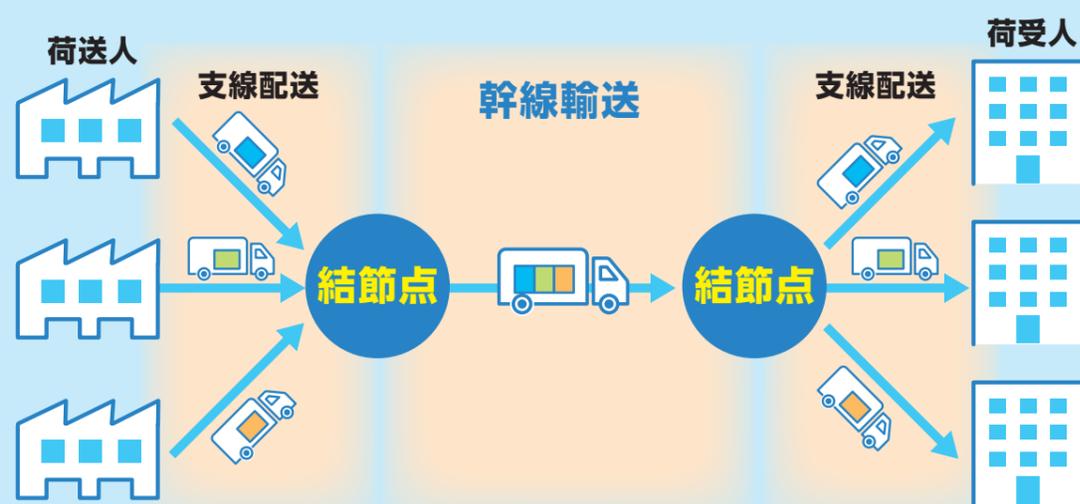
### 共同輸送の定義

●共同輸送とは、複数の荷主が輸送機能を共同化することである

図：共同輸送の実施前（一例）



図：共同輸送の実施後（一例）



※支線配送は、1台のトラック・1人のドライバーで共同集荷・配達を行う場合もある

### 共同輸送の一般的な特徴

以下に、共同輸送の一般的な特徴を列举する

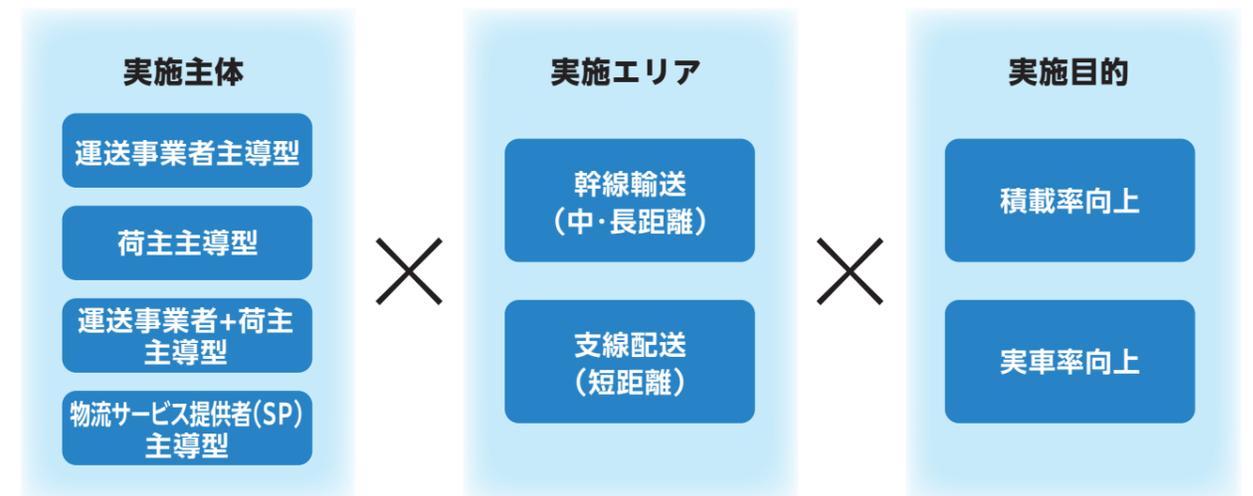
- 幹線輸送区間における実車率・積載率は向上する
- 全体として、輸送に必要なトラック台数を減らすことができる可能性が高い
- 支線配送と幹線輸送の役割分担により、長距離・長時間の運転が難しい人でも支線配送であれば担い手になることが可能になり、ドライバーの雇用を拡大できる
- 一般的に輸送のリードタイムは増加する。また、時間制約は厳しくなる
- 荷役の回数は増加し、荷役のコストが増加する場合が多い
- 輸送温度・臭いの面で厳しい品質管理が必要な貨物や危険物は、輸送条件が厳しくなる

⇒共同輸送の特徴は多岐にわたるため、どのメリットを優先し、どの条件を許容できるか、を考慮する必要がある

### 共同輸送の類型

- 共同輸送には様々な類型が存在する。以下に、共同輸送の類型の一例を示す
  - ▷ 実施主体は、運送事業者主導型と荷主主導型に大別できるが、運送事業者と荷主が共同で取り組む事例も見られる。また、物流サービス提供者(SP)が運送事業者と荷主を仲介するサービスを提供し、共同輸送を推進するパターンも存在する
  - ▷ 実施エリアは、東京⇄大阪などの幹線輸送を対象とする取組と、主に過疎地における集配の共同化を対象とする取組に分けられる
  - ▷ 実施目的は、同一方面の複数荷主の貨物を運ぶことで積載率向上を目指す取組と、逆方面の荷主の貨物を片道ずつ運ぶことで実車率向上を目指す取組に大別される

図：共同輸送の類型



参考)・公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 荷主連携によるエリア共同配送推進の手引き(2015年)  
[https://www.logistics.or.jp/jils\\_news/2014\\_%E3%82%A8%E3%83%AA%E3%82%A2%E5%85%B1%E5%90%8C%E9%85%8D%E9%80%81%E6%8E%A8%E9%80%B2%E3%81%AE%E6%89%8B%E5%BC%95%E3%81%8D.pdf](https://www.logistics.or.jp/jils_news/2014_%E3%82%A8%E3%83%AA%E3%82%A2%E5%85%B1%E5%90%8C%E9%85%8D%E9%80%81%E6%8E%A8%E9%80%B2%E3%81%AE%E6%89%8B%E5%BC%95%E3%81%8D.pdf)  
 ・物流情報標準化検討委員会 物流情報標準ガイドライン-ver.2.01-(2022年)  
<https://www.lisc.or.jp/>

## 2-2. 手引書の対象範囲

### 手引書の対象範囲

- 本手引書は、**物流サービス提供者(SP)が複数の荷主と運送事業者をマッチングする場合の共同輸送**について、共同輸送の実施により期待される効果、参画条件、対応事項、オペレーションの流れなどを整理している他のパターン(例:下記)については対象としない
  - ▷ 荷主どうしが連携して共同輸配送を実施するパターン等については、既に手引書等が公開されているため、ここでは対象としない
  - ▷ 輸送以外の機能に関する共同化については、ここでは対象としない
- 本手引書は、中・長距離(例:東京-大阪間)の幹線輸送における共同輸送を想定しているが、支線配送においても参考になるように作成している
- 本手引書は、共同輸送の実施目的については、積載率向上を主目的として想定している
- なお、小ロット(1トン未満)の貨物は主に路線便を活用して運送されているため、ここでは中ロット以上(1トン以上が目安)の貨物を想定している

### 共同輸送を実施する上での主体別の役割 (物流サービス提供者(SP)が参画するパターン)

- 物流サービス提供者(SP)
  - ▷ 複数の荷送人からの運送計画情報や運送依頼情報を基に、積載率を向上させる運送計画を策定する
  - ▷ 運送計画の策定にあたり、必要に応じて荷送人と出荷時間や入荷時間を調整する
  - ▷ 運送計画の策定後、運送事業者に運送計画情報や運送依頼情報を提示する
- 荷主(荷送人)
  - ▷ 商取引の進行に従い速やかに運送計画情報や運送依頼情報を提示する
  - ▷ 出荷時間の変更依頼があれば柔軟に対応する
- 荷主(荷受人)
  - ▷ 入荷時間の変更依頼があれば柔軟に対応する
- 運送事業者
  - ▷ 物流サービス提供者(SP)に運送能力情報を提示する
  - ▷ 物流サービス提供者(SP)が策定した運送計画に則って運送業務を実施する

# 共同輸送に期待される効果

## 3

●共同輸送を実施することにより、社会的意義として、下記のような効果が期待される

- ✓ 積載率などの輸送の効率化  
(限られたトラック台数・ドライバー人数でより多くの貨物を運ぶことができる)
- ✓ CO<sub>2</sub>排出量の削減
- ✓ 道路渋滞の緩和

●ただし、例えば、荷主の立場ではCO<sub>2</sub>排出量は削減できる一方で輸送時間は伸びてしまう等、**各主体別の観点では、すべての効果を同時に高めることは非常に難しい**

●そこで、荷主・運送事業者の各主体別にどのような変化が生じうるのかを下記で説明する

### 3-1. 運送事業者にとって想定される変化

- ✓ これまで貸切輸送での契約が中心だった場合、共同輸送を実施することで、一般的には下記の観点での変化が生じると考えられる
- ✓ **ただし、個別の運送事業者によって状況は異なるため、事前に物流サービス提供者(SP)と打合せを実施し、机上でのシミュレーション等を実施して効果を検証することが重要である**

観点	変化
運賃収入	●稼働していないトラックや、トラックの空きスペースを活用してより多くの貨物を運べるようになるため、運賃収入を増やすことができる
E(環境)	●貨物の積載効率を向上させることにより、CO <sub>2</sub> 排出量を減らすことができる
輸送時間	●結節点への立ち寄りや荷役回数の増加により、1回あたりの輸送時間が伸びる可能性がある(ドライバーの拘束時間が長くなる可能性がある)
オペレーション	●マッチングを実施するため、事前に輸送計画(輸送日時、輸送区間、使用するトラック、等)を物流サービス提供者(SP)に伝達する必要が生じる ●(現状、電話やFAXでのやり取りが中心である場合には)新たにシステム上での情報やり取りの仕組みを整える必要がある

### 3-2. 荷主にとって想定される変化

- ✓ これまで1台のトラックを貸し切って輸送していた場合、共同輸送に切り替えることで、一般的には下記の観点での変化が生じると考えられる
- ✓ **ただし、個別の荷主によって状況は異なるため、事前に物流サービス提供者(SP)と打合せを実施し、机上でのシミュレーション等を実施して効果を検証することが重要である(積載率の向上やコストの削減を達成できるように調整する必要がある)**

観点	変化
積載率	●共同輸送により、幹線輸送区間の積載率を向上させることができる
Q(品質)	●荷役回数の増加により、荷崩れ・荷傷み等が起こりやすくなるリスクがある
C(コスト)	●共同輸送の実施前後で輸送費用が変化する(変化量は個別の場合によって異なる) ●一般に、幹線輸送(結節点-結節点との間)では、トラックの積載率が向上し、幹線輸送の費用の削減が期待される。ただし、別途支線の費用も必要なためトータルで判断する必要がある
D(納期)	●複数の結節点を經由して輸送されるため、荷送人から荷受人までの直輸送よりも遠回りになり、荷役回数も増加するため、輸送時間は増加する可能性が高い
E(環境)	●共同輸送の実施前後でCO <sub>2</sub> 排出量が変化する(変化量は個別の場合によって異なる) ●一般に、幹線輸送(結節点-結節点との間)では、トラックの積載率の向上によりCO <sub>2</sub> 削減が期待されるが、支線部分のCO <sub>2</sub> 排出量も変化することから、トータルで排出量がどう変化したかを判断する必要がある
オペレーション	●貨物とトラックのマッチングに要する期間を確保するため、輸送日の数日前までに輸送依頼を実施する必要がある

# 共同輸送への参画にあたり 対応すべき事項

## 4

荷主・物流事業者に信頼性の高いサービスが  
提供できるよう準備しましょう。



物流サービス提供者(SP)

新たに共同輸送への参画を検討するにあたり、各主体が事前に確認・対応すべき事項を下記で説明する

### 4-1. 物流サービス提供者(SP)が対応すべき事項

#### ①輸送ネットワーク・ベースカーゴの確保

- 提供する共同輸送サービスの信頼性(輸送ネットワーク・輸送力)を確保する  
▷ 輸送力については、ベースカーゴ(長期契約で定期的に輸送される貨物等、輸送のメインとなる貨物)を確保することができると、安定して高積載率の輸送を実現しやすい

#### ②オペレーション設計・システム構築

- 共同輸送を実施するためのマッチングや運行計画立案の仕組み(システム等)を整備する(必要に応じて、システム開発・投資が必要となる)
- 荷主、運送事業者、物流サービス提供者(SP)間の情報連携を担うプラットフォームを整備する

#### ③サービス料金の設定・収支試算

- 共同輸送サービスの対価となる料金を設定する  
▷ 令和6年6月の国土交通省告示にて、「標準的な運賃」が見直され、共同輸送等を念頭においた「個建運賃」が設定されている<sup>※6,7</sup>
- 必要な初期コスト(システム投資費用等)・ランニングコスト(システム運用費用等)と、共同輸送の実施により得られる収入を見積もり、投資回収期間を確認する

#### ④効果試算

- 荷主・運送事業者からの相談に応じて、共同輸送の効果(積載率、CO<sub>2</sub>排出量等)を机上で試算し、結果を提供する

※6:国土交通省 「標準的な運賃」について [https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000118.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000118.html)

※7:公益社団法人全日本トラック協会 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃(令和6年3月告示)  
[https://jta.or.jp/member/kaisei\\_jigyoho/top/hyoujun\\_unchin.html](https://jta.or.jp/member/kaisei_jigyoho/top/hyoujun_unchin.html)

共同輸送で解決できる課題や参画の条件を  
確認したうえで、関係者と調整しましょう。



運送事業者

### 4-2. 運送事業者が対応すべき事項

#### ①自社の運送に対する課題の確認

- 特に、下記のような課題が該当する場合、共同輸送による効率化の可能性が高い
  - トラック1台あたりの収益性が低い
  - 帰り荷がうまく集められず、空荷輸送となることある
  - ドライバー確保(コンプライアンス遵守)のために、幹線輸送から支線配送や中継輸送へと切り替えたい

#### ②参画条件の確認

- 物流サービス提供者(SP)などの共同輸送の実施主体に下記の観点を確認する
  - 共同輸送の実施が求められている区間において、自社のトラックを運行できるか(必要なトラック、ドライバーを確保できるか)  
※ 幹線輸送を担う場合と、支線配送を担う場合で使用するトラック等の条件が異なる
  - ※ 特に、現状のトラックの積載率が低い区間と、上記区間がマッチしうるかの確認が必要

#### ③荷主に確認

- 現状の荷主に対して、共同輸送への参画を打診する

### 事前対応事項

共同輸送への参画を決定した場合は、下記の①~②を事前に対応しておく必要がある

#### ①物流サービス提供者(SP)との調整

- 情報連携の項目・方法、運送能力情報の登録のタイミングを確認・調整する
- 運送の頻度、運送時間、運送条件、運行ルート进行调整する
- イレギュラー時(出荷の遅れやトラックの遅れ等)の対応方針を調整する

#### ②社内の調整

- 運送能力情報を輸送日に対する期日までに物流サービス提供者(SP)に共有する

## 4-3. 荷主(荷送人)が対応すべき事項

### ① 共同輸送の必要性検討

- 自社の物流において下記のような課題が当てはまり、共同輸送の必要性があるかを確認する
  - 小ロット～中ロットの貨物を止む無く貸切輸送を実施しており、トラックの積載率が低い
  - 自社の貨物で、重量の観点では満載だが、容積の観点では積載率向上の余地がある(または、容積の観点では満載だが、重量の観点では積載率向上の余地がある)

### ② 輸送条件の確認

- 輸送品目・荷姿の観点でそれぞれ下記のような条件が想定されるが、条件に当てはまらない貨物でも輸送できる可能性があるため、物流サービス提供者(SP)に相談してみることが望ましい

観点	条件
品目	<ul style="list-style-type: none"> <li>● リードタイムの変更ができない品目(消費期限が短い品目等)でないか</li> <li>● 壊れやすい貨物ではないか</li> <li>● 輸送時の温度の条件に制約はないか</li> <li>● 臭いによる条件等により、一緒に積み合わせられない品目がないか</li> </ul>
荷姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 荷姿が運送事業者の求める条件(パレタイズ等)に合致しているか、もしくは、合致するように荷姿を変更できるか</li> </ul>

### ③ 効果の机上シミュレーション

- 共同輸送を実施する場合の輸送費用、輸送時間・スケジュール(リードタイム)、輸送条件、CO<sub>2</sub>排出量、生じうるリスクや対応事項等を物流サービス提供者(SP)に確認する
- 共同輸送による効果(積載率の向上、コストの削減、等)を十分に達成できるかを検証する

### ④ 社内対応可否の確認

- 自社の物流部門に対して、オペレーションの観点で対応可能かを確認する

観点	条件
オペレーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 共同輸送の実施にあたって必要な作業(輸送依頼の登録、荷役の指示、荷役の実施、等)のリソースを確保できるか</li> </ul>

### ⑤ 荷受人の対応可否の確認

- 荷受人に対して、納品までのリードタイム等の条件の変更に対応可能かを確認する

観点	条件
D(納期)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 納品までのリードタイム、納品タイミングの変更に対応できるか</li> </ul>
オペレーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 納品日・時間を変更した場合に生じるオペレーションの変化に対応できるか(荷役に要する人員の確保、検品の作業時間、等)</li> </ul> <small>※ドライバーの拠点での滞在時間(荷役時間、荷待ち時間、付帯業務の時間)を可能な限り最小限に抑えられるように調整する</small>

共同輸送への参画によって得られるメリットをしっかりと検証しましょう。



荷主(荷送人)

## 事前対応事項

共同輸送への参画を決定した場合は、下記の①～③を事前に対応しておく必要がある

### ① 荷受人との調整

- 発注タイミング、納品時間等を調整する

### ② 物流サービス提供者(SP)との調整

- 情報連携の項目・方法、運送計画情報・運送依頼情報の提供タイミングを調整する
- 出荷の頻度、出荷時間を調整する
- イレギュラー時(出荷の遅れたやトラックの遅れ等)の対応方法を調整する
- 出荷時の荷姿を調整する(高さの調整等)

### ③ 社内の調整

- 貨物情報を輸送希望日に対する期日までに物流サービス提供者(SP)に共有する

## コラム6 共同輸送と独占禁止法との関係

競合する事業者(荷主)間で輸送を共同化することは、これによって共通化されることとなる費用が、商品全体の費用に占める割合が小さければ、原則として独占禁止法上問題とはならない。また、競合する運送事業者間で行う共同輸送についても、その範囲が一部にとどまり、かつ、運賃について各運送事業者が独立して決定するなどの事情があれば、直ちに独占禁止法上問題となるものではない。ただし、荷主間や運送事業者間で行う情報交換の範囲について留意する必要がある。

公正取引委員会では事業者が今後自ら行おうとする、共同事業、業務提携等に係る個別具体的な事業活動が独占禁止法上問題となるか否かについての相談を受け付けているほか、主要な相談事例の概要を取りまとめ、相談事例集として公表している。

参考)公正取引委員会 公正取引委員会への相談・相談事例(共同物流等)について<sup>※8</sup>

[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/011\\_01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/011_01_00.pdf)

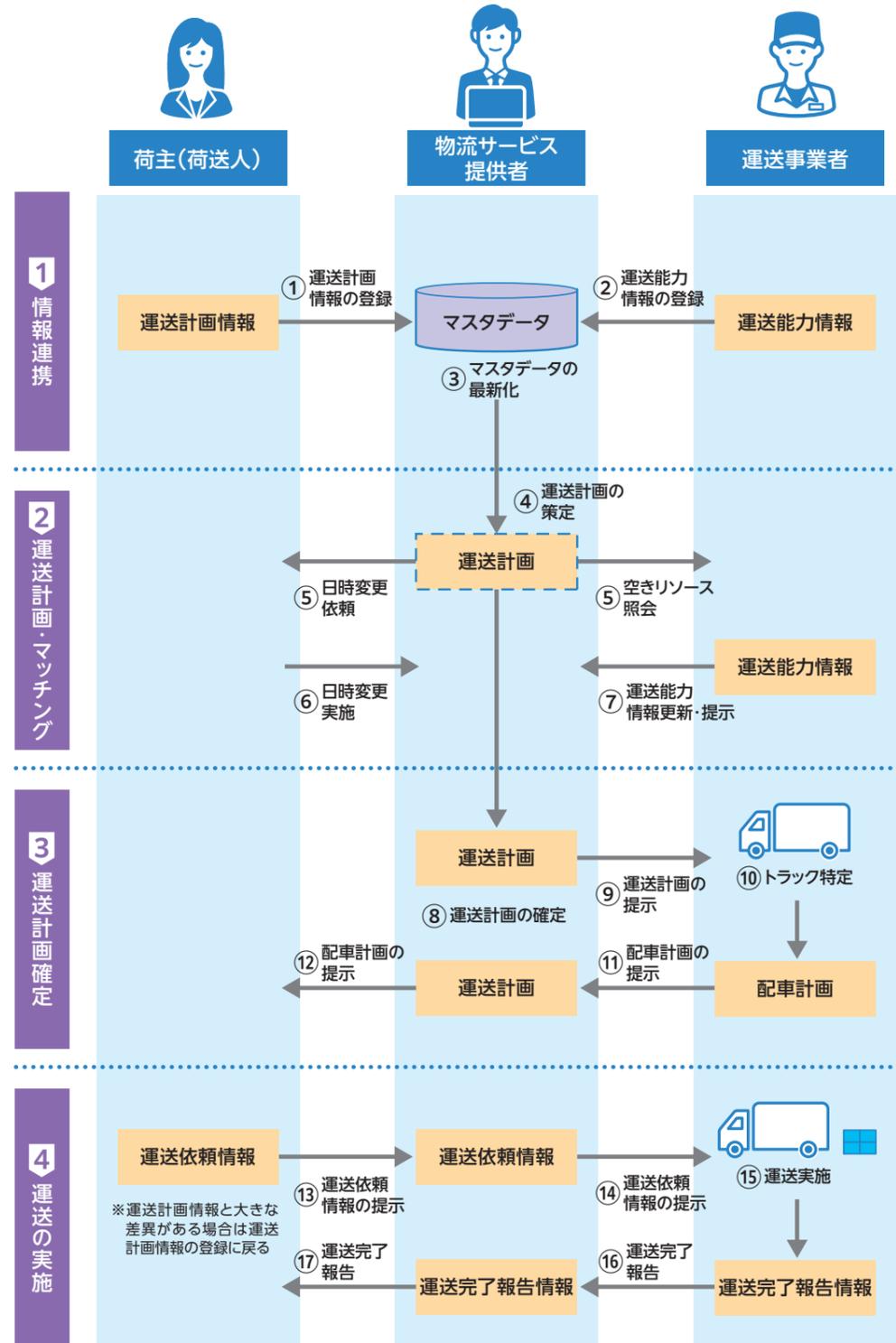
※8:経済産業省 第11回 持続可能な物流の実現に向けた検討会(2023年6月) 資料1

[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/011.html](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/011.html)

# 共同輸送の オペレーション

# 5

図:共同輸送のオペレーションフロー



※上図は3者間のやり取りを示しているが、荷主(荷送人)や運送事業者が物流サービス提供者(SP)を兼ねる場合は2者間のやり取りとなる

## 5-1. 必要なデータ項目

必要なデータ項目は、SIP「物流情報標準ガイドライン」における「物流情報標準メッセージレイアウト」で定められている項目の中から、必要に応じて取捨選択しながら使用することが望ましい

### ▼内閣府 SIP 物流情報標準ガイドライン

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

「物流情報標準ガイドライン 最新資料一覧」>「物流標準標準メッセージレイアウト」

### 使用するメッセージの例

運送計画情報	
概要	共同輸送における混載の計画立案の際に必須となる、貨物に関する情報
情報項目	希望する運送サービスの内容や、車輛条件、運送対象貨物の個数や重量・容積等の情報、荷送人・荷受人の基本情報、出荷場所や荷届先の基本情報、等

運送能力情報	
概要	共同輸送における混載の計画立案の際に必須となる、運送事業者の空きリソースに関する情報
情報項目	運送事業者の基本情報、車輛のスペックや識別のための情報、運転手の情報、車輛・運転手が稼働できる時間、等

運送依頼情報	
概要	確定した運送計画情報をもとに、運送事業者に運送を依頼するための情報
情報項目	運送計画情報とほぼ同様(運送計画情報提出時から確定分の情報を更新する)

運送状況情報	
概要	運送事業者が、集荷、発送、中継、配達などにおける貨物の運送状況を、荷送人または運送依頼者へ通知するための情報
情報項目	貨物の識別情報・個数、貨物の追跡データ、運送依頼者・荷送人・荷受人・物流サービス提供者(SP)・運送事業者・荷届先の基本情報、等

運送完了報告情報	
概要	貨物の運送が完了した際に、実績として運送事業者から荷送人に通知する情報
情報項目	運送ルートや車輛・乗務員等の運送サービスに関する情報、集荷・着荷が行われた日時、運送が完了した日時、貨物に関する情報、運送依頼者・荷送人・荷受人・物流サービス提供者(SP)・運送事業者・荷届先・出荷場所の基本情報、等

運賃請求情報	
概要	物流サービス提供者(SP)から荷主に運賃を請求するための情報
情報項目	請求期間や振込口座、運賃料金、運送を実施した貨物、運送依頼者・荷送人・荷受人・荷届先・出荷場所・運賃請求先・運送サービス内容等の運送実績に関する情報、等

## 5-2. オペレーションの詳細

### 1 情報連携

#### ● 荷主(荷送人)が対応すべき事項

- ▷ (図内①) 荷送人は、荷受人からの受注確認後、運送計画情報を物流サービス提供者(SP)に提示する。詳細には下記5つのステップに分かれる
- 荷受人が荷送人に発注する
  - 荷送人が在庫を確認する
  - 荷送人が受注情報を承認し、出荷計画を策定する
  - 出荷計画を基に運送計画情報を作成する
  - 運送計画情報を物流サービス提供者(SP)に提示する

運送事業者とのマッチングに向けて必要な貨物に関する情報を、期日までに全て提供しましょう。



荷主(荷送人)

#### ▷ データ提示時の留意点

- 提示されたデータに基づいて混載方法を検討するため、商品の情報だけでなく、梱包実施後の輸送容器についての情報も提示する
- 事前に決定されている情報提示期日に間に合うよう、物流サービス提供者(SP)にデータを提示する

#### ● 運送事業者が対応すべき事項

- ▷ (図内②) 運送事業者は、共同輸送に供するトラックやドライバー等の運送能力情報を物流サービス提供者(SP)に提示する

荷主とのマッチングに向けて必要な運送リソースに関する情報を、期日までに全て提供しましょう。



運送事業者

#### ▷ データ提示時の留意点

- 運行日は FROM/TO で入力するなど、マッチング時に柔軟な対応ができるよう可能な限り幅を持たせる
- 事前に決定されている情報提示期日に間に合うよう、物流サービス提供者(SP)にデータを提示する必要がある

#### ● 物流サービス提供者(SP)が対応すべき事項

- ▷ (図内③) 荷主・運送事業者と情報連携を行い、マスターデータを最新化する
- 物流情報標準ガイドラインでは、「事業者情報」「車輛情報」「商品情報」「輸送容器情報」等のデータ項目も規定されている

荷主と運送事業者からマッチングに向けた情報を取得しましょう。



物流サービス提供者(SP)

### 2 運送計画立案・マッチング

#### ● 物流サービス提供者(SP)が対応すべき事項

- ▷ (図内④) 複数の荷送人から取得した運送計画情報と、運送事業者から取得した運送能力情報を基に積載率を向上させる運送計画を策定する
- ▷ (図内⑤) 必要に応じて、荷送人や荷受人と出荷日時や入荷日時の調整を行う。運送事業者にはトラック等の空きリソースの照会を行う

輸送の効率化実現のため、貨物と運送リソースのマッチングを行いましょう



物流サービス提供者(SP)

#### ● 荷主(荷送人)が対応すべき事項

- ▷ (図内⑥) 物流サービス提供者(SP)から出荷日時(対荷送人)、入荷日時(対荷受人)の変更依頼があれば、柔軟に対応する

輸送を効率化するマッチングの成立に向けて、柔軟に調整に応じましょう



荷主(荷送人)

#### ● 運送事業者が対応すべき事項

- ▷ (図内⑤) 物流サービス提供者(SP)から輸送計画確定に向けた空きリソースの照会があれば、速やかに運送能力を確認する
- ▷ (図内⑦) 運送能力情報を更新し、物流サービス提供者(SP)に提示する

輸送を効率化するマッチングの成立に向けて、柔軟に調整に応じましょう



運送事業者

### 3 運送計画確定

#### ● 物流サービス提供者(SP)が対応すべき事項

- ▷ (図内⑧) 運送事業者からの運送能力情報に基づき、予め荷送人と協議したタイミングで共同運送計画を確定させる
- ▷ (図内⑨) 物流サービス提供者(SP)は共同運送計画と、荷送人から受け取った運送計画情報をもとに、運送事業者にトラック別の運送計画情報を提示する
- ▷ 荷主と運送事業者のマッチングが成立せず、輸送を断る場合は早急に連絡する

不成立の場合は、運送事業者に依頼して通常通りに運送することも考えられる

- ▷ (図内⑫) 運送事業者から提示された配車計画を荷送人に提示する

運送計画を確定し、期日までに関係者に共有しましょう



物流サービス提供者(SP)

#### ● 運送事業者が対応すべき事項

- ▷ (図内⑩) 物流サービス提供者(SP)から提示された運送計画情報に応じて配車計画を更新し、共同輸送に供するトラックやドライバーを特定する
- ▷ (図内⑪) 更新した配車計画を物流サービス提供者(SP)に提示する

トラックやドライバーを決定し、配車計画を更新・共有しましょう



運送事業者

#### ● 運送スケジュールが固定の貨物の場合、毎回の運送計画策定を省くことができる

- ・ 物流サービス提供者(SP)は、荷主が共同輸送に参画する際の契約段階において、必要な情報を受領し、それをもとに運送計画を策定しておくことができる
- ・ 運送数日前には、正確な貨物量を物流サービス提供者(SP)に連携し、トラックの特定や積付検討等の運送計画・配車計画の確定のみを実施する

### 4 運送実施

#### ● 荷主(荷送人)が対応すべき事項

- ▷ (図内⑬) 運送依頼情報を物流サービス提供者(SP)に提示する
  - ・ 物流サービス提供者(SP)に共有済の運送計画情報から更新が生じた場合には、可能な限り即座に更新内容を共有する

運送依頼情報をスムーズに連携しましょう



荷主(荷送人)

#### ● 物流サービス提供者(SP)が対応すべき事項

- ▷ (図内⑭) 荷主(荷送人)から提示された運送依頼情報を運送事業者に提示する

運送依頼情報をスムーズに連携しましょう



物流サービス提供者(SP)

#### ● 運送事業者が対応すべき事項

- ▷ (図内⑮) 運送事業者は、運送依頼情報に従い、運送を実施する
- ▷ (図内⑯⑰) 運送実施後に、物流サービス提供者(SP)経由で荷主(荷送人)に運送完了報告を行う

運送依頼情報に基づいて運送を実施しましょう



運送事業者

#### ● 臨時に対応すべき事項が発生した際の対応策

☆ 事前情報よりも実際の貨物量が多い場合

- ・ 積付方法の変更等によりトラックに積みきれない場合には、トラックに積み込む(事前の取り決めに応じて荷主が運送事業者追加料金を支払う)
- ・ 他のトラック等で輸送できる場合には、臨時で輸送する(事前の取り決めに応じて荷主が運送事業者追加料金を支払う)
- ・ 上記のいずれも難しい場合には、積みきれなかった貨物を翌日の便などに回す(納品日を遅らせる)

☆ 故障等により急速トラックが手配できなくなった場合

- ・ 他のトラック等で輸送できる場合には、臨時で輸送する
  - ・ 上記が難しい場合には、翌日の便などに回す(納品日を遅らせる)
- ▷ 輸送が遅延した場合の賠償方法は、運送約款に従う

# 共同輸送の 先行事例紹介

# 6

## 事例1 NEXT Logistics Japan株式会社

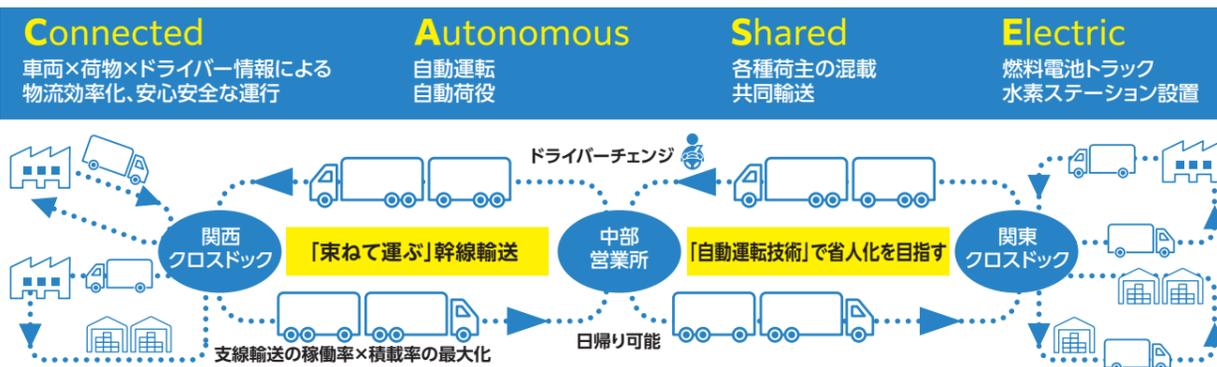
事業者名：NEXT Logistics Japan株式会社

ホームページ： <https://www.next-logistics-jp.jp/>

### 提供サービスの概要

事業種別	物流サービス提供者 (SP) として、物流最適化システム NeLOSS (Next Logistics Optimal Solution System) を提供し荷主と運送事業者のマッチング・運送計画策定と運行管理を行っているほか、運送事業者として自ら策定した運送計画に従って運送を実施している。
対象貨物	路線便 (特別積合せ貨物運送) で運送できるロットサイズを超えるが、貸切輸送では積載率が低くなり運送コストが割高となる中ロット貨物 (800kg~5t未満) をターゲットとしている。
共同輸送の種類	集約拠点 (クロスドックセンター) に貨物を集約し幹線輸送を共同化している。支線の配送については、荷主の希望に応じて NEXT Logistics Japan や提携事業者が担う場合と、荷主や荷主の提携事業者が担う場合が存在する。
荷姿の規格	T9、T11、T12型パレットを基本としている。その他の荷姿には個別に応相談。
輸送能力	幹線部分はダブル連結トラック (約24トン)、支線部分は10トン車にて実施。
実施区間	関東 (相模原) - 関西 (箕面) 間で共同輸送を実施。今後は、東北や九州等への拡大も検討している。

図：NEXT Logistics Japanの共同輸送のイメージ



### 特徴

#### 特徴①：量子コンピュータを用いた高速計算による積載率の向上

量子コンピューティング技術を用いて、運送計画情報から自動で配車計画を策定し、独自のアルゴリズムによって積付を検討することができる NeLOSS を開発・運用することで、これまで人手で行い時間を要していた輸送貨物の配車と車両への積付業務のデジタル化・効率化を実現している。さらに、NECの「共同輸配送プラットフォーム」と連携し、グルーピング (データプラットフォーム上での共同輸配送相手の自動抽出)・プランニング (会社間の貨物量情報共有・共同輸送推奨案の提示)、オペレーション (共同輸配送プランの自動作成・条件調整・最適化) の業務効率向上も実現している。

#### 特徴②：定期便の共同化・定時運行化による安定した運送

共同輸送の対象となる貨物量の変動による影響を最小化するため、大手荷主の定期便を中心に共同化している。また、幹線部分は発着ダイヤが予め設定されているため、積み合わせ相手が見つからず時間通りに輸送できないという荷主の不安も軽減されている。

#### 特徴③：荷姿標準化による積載率の向上

パレットの種類と高さで9パターンに区分した荷姿を実装するための実証実験を実施するなど、複数の荷主との荷姿標準化にも並行して取り組むことで積載率を高めている。

### サービス導入事例

#### 【事例①：食品・飲料製造業3社】

大型車3台で西宮～相模原間を輸送していたが、ダブル連結トラック1台での共同輸送に変更

時期	2023年7月～
平均積載率	業界平均38%→88%
平均CO <sub>2</sub> 排出量	▲58%
必要ドライバー数	3人→1人 ※幹線輸送区間
成功要因	荷主3社がリードタイムを調整した (リードタイムを1日から2日に変更 (夜便から朝便に変更) した)

## 事例2 株式会社セイノー情報サービス

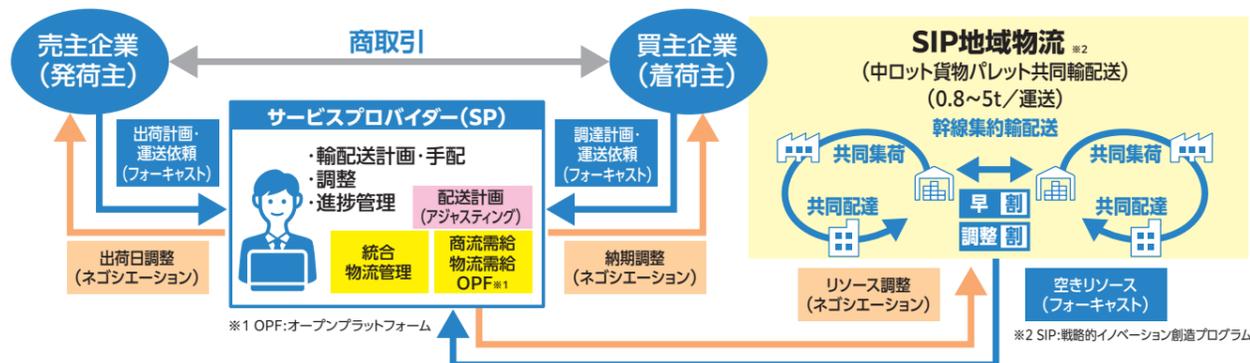
事業者名：株式会社セイノー情報サービス

ホームページ：https://www.siscloud.jp/

### 提供サービスの概要

事業種別	物流サービス提供者(SP)として「配送計画サービス」を提供し、荷主と運送事業者のマッチング・運送計画策定から運送事業者の手配まで実施している。
対象貨物	路線便(特別積合せ貨物運送)で運送できるロットサイズを超えるが、貸切輸送では積載率が低くなり運送コストが割高となる中ロット貨物(800kg~5t未満)をターゲットとしている。
共同輸送の種類	基本的に集約拠点に貨物を集約し幹線輸送を共同化しているが、集約拠点を経ずに2社以上の貨物を輸送する直集直配モデルも手掛ける。
荷姿の規格	T11型パレットを基本としている。その他の荷姿には個別に相談。
輸送能力	幹線部分は13トン車、支線部分は4トン・7トン車にて実施。
実施区間	全国18箇所の集約拠点を結ぶ提携中核運送事業者のネットワークを活用し、共同輸送を実施。(千歳、仙台、郡山、流山、入間、鹿沼太田、鹿沼笠間、相模原、長岡、静岡、豊川、小牧、輪之内、彦根、大阪、福山、新門司流通センター、小郡)

図：セイノー情報サービスの共同輸送のイメージ



## 特徴

特徴①：商流情報の提供のみによる、荷主にとって容易なサービス利用を可能とする仕組み

荷受人・荷送人が登録する受発注計画等の商流情報を運送計画情報に変換する商流需給オープンプラットフォームと、運送計画情報と運送能力情報をマッチングする物流需給オープンプラットフォームを構築・運営している。これにより、荷主が運送依頼情報を作成する必要がなく、商流情報を登録するのみで、運送依頼を直接物流サービス提供者(SP)に連携し、運送事業者の空きリソースとマッチングすることができる。

特徴②：メニュープライシングの導入による円滑な運送計画策定の実現

荷主からの迅速な情報連携と、柔軟な出荷・入荷時間の調整を促すため、早期に運送依頼を行う場合には「早割」を適用する、集荷日・配達日に猶予を持たせる場合には「調整割」を適用する、等のメニュープライシングを採用している。

特徴③：セーフティーネットの拡充による確実な運送

荷主と運送事業者のマッチングが成立しない場合や、登録情報と実際の貨物量が異なっている場合は、提携している中核運送事業者である西濃エクスプレス株式会社のベースカーゴに相乗りする形で対応している。それでも対応しきれない場合は、空きのあるトラックが立ち寄って代わりに運送する「おさらい便」というセーフティーネットを準備している。

## サービス導入事例

【事例①：印刷業A社】 岐阜県から栃木県、埼玉県、神奈川県への貸切輸送を共同輸送へ切替

時期	2023年4月~2023年10月
輸送件数	34件
平均積載率	56%→77%
平均CO2排出量	337g-CO2/ト>km/件→145g-CO2/ト>km/件
輸配送コスト	貸切輸送比ではほぼ同等(切替前の貸切輸送費が比較的低額のため)
成功要因	印刷業は計画生産を行っており、リードタイムの制限が緩やかであることから、集荷日・着荷日の調整が他の品目と比較して容易であるため。

【事例②：食品製造業B社】 埼玉県から東京都、神奈川県、茨城県、長野県、三重県、新潟県、青森県、岩手県への貸切輸送を共同輸送へ切替

時期	2023年6月~2023年9月
輸送件数	70件
平均積載率	46%→79%
平均CO2排出量	460g-CO2/ト>km/件→143g-CO2/ト>km/件
輸配送コスト	貸切輸送比で43%削減
成功要因	貸切輸送と共同輸送のサービスレベルを比較し、荷受人から見て許容できる範囲で納品できるため。また、低積載の貸切輸送から共同輸送への切替えにより、荷送人のコスト削減となるため。

### 事例3 Sustainable Shared Transport 株式会社

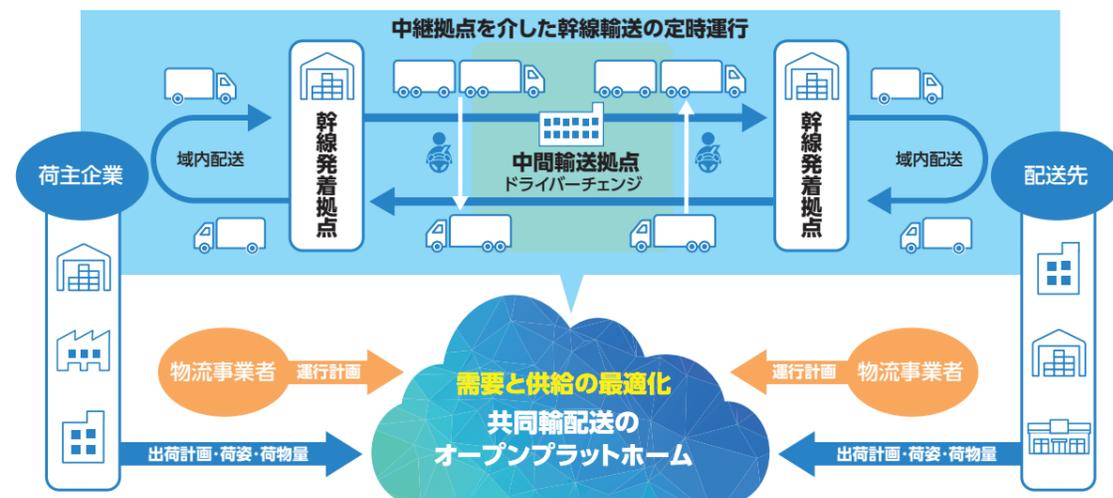
事業者名：Sustainable Shared Transport株式会社(以下、「SST」)

ホームページ：https://sustainable-shared-transport.co.jp/

#### 提供サービスの概要

事業種別	物流サービス提供者(SP)として共同輸配送のオープンプラットフォームを提供し、幹線部分について荷主と運送事業者のマッチング・運送計画策定と運行管理を行っている。支線部分についても、荷主のニーズに合わせて運送事業者を手配している。
対象貨物	1パレットからの小ロットも可。現在はメーカーの電化製品、精密機器等を運送することが多い。
共同輸送の種類	集約拠点(クロスドックセンター)に貨物を集約し幹線輸送を共同化している。支線部分については、提携事業者や地元の中小運送事業者が担う。
荷姿の規格	T11型パレットを推奨している。その他の荷姿には個別に相談。
輸送能力	幹線部分は現在10トン車にて実施。今後はセミトレーラー、ダブル連結トラック等を活用予定。
実施区間	福岡~広島~京都~浜松~厚木~福島~宮城の区間において、2024年11月現在、16線便で共同輸送を実施。2024年度末には1日40線便までの拡大を目指す。

図：SSTの共同輸送のイメージ



### 特徴

#### 特徴①：定時運行便へのパレットベース予約による安定した運送

福岡~宮城の区間において、各拠点の発着時刻が予め設定されている。運送の定時運行化により、荷待ち時間の削減やトラックドライバー不足の解消にも取り組んでいる。荷主はパレットベースでの予約が可能であり、ダイヤ内にある便の空き容量を指定する形、あるいは「いつまでにどこに輸送したいか」を伝える形で予約することが可能。ダイヤは荷主企業のニーズを踏まえ、適宜組み直している。

#### 特徴②：物流情報標準ガイドラインに従った、スムーズで安心・安全な情報連携の実現

株主であるヤマトホールディングスは、内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(以下「SIP」)の「スマート物流サービス」にプログラムディレクターを派遣し、サプライチェーン全体を情報でつなぐ「全体最適」の物流の実現を目指すために「物流情報標準ガイドライン」を策定した経験を有する。この経験を活かし、当ガイドラインに準拠して、富士通株式会社とともにSIP基盤を活用した共同輸配送のオープンプラットフォームを運営している。ガイドラインへの準拠により、同業他社からの閲覧や外部からのアクセス制限がある安心・安全な環境のもと物流事業者のデータベースや他システムとシームレスに連携が可能。

#### 特徴③：サービス提供範囲の柔軟性向上により、荷主の多様なニーズに応える仕組み

支線配送部分は運行距離が短く、配送ルート・条件等が同じ貨物が少ないため、積載率の向上が生産性低下につながる場合がある。そのため、SSTとしては主に幹線部分の共同化で全体生産性を高めている。一方で、支線配送部分は提携事業者や地元の中小運送事業者と調整し効率的に実施しており、荷主が自身で幹線部分の出発地点まで持ち込み・到着地点から引き取りする形でサービスを利用することも可能である。

# 共同輸送の課題と 対応方針



- 本手引書では、2024年時点での取組事例をもとに共同輸送の効果・検討事項・オペレーションを取りまとめている。しかし、今後より多くの荷主や運送事業者が参画し、共同輸送の取組をさらに拡大していくためには、対処しなければならない課題も多い
- ここでは、2024年時点で考えられる共同輸送の課題と対応方針について示す

## 課題① 荷姿の規格化

対象： **荷主** **物流サービス提供者(SP)** **運送事業者**

- 現状、さまざまな荷姿が存在することにより、積載効率や荷役効率の向上を妨げている場合があるが、パレット等を活用して荷姿を規格化することにより、積載率をより高めるとともに、荷役時間やトータルでの輸送時間を短縮することができる
- 荷主(荷送人)は、物流サービス提供者(SP)が定めた荷姿の規格に荷姿を合わせる必要がある
  - ▷なお、パレットについては、国土交通省が、平面サイズ1,100mm×1,100mm(T11型)、高さ114~150mmのパレットを「標準仕様パレット」として定めている<sup>※9</sup>
  - ▷パレット等のリユース可能な荷姿については、回収の仕組みについても今後検討していくことが必要である

## 課題② 荷姿の規格に合致した荷室を有するトラックの使用

対象： **荷主** **物流サービス提供者(SP)** **運送事業者**

- トラックの荷室についても、さまざまなサイズの荷室が存在することにより、積載効率や荷役効率の向上を妨げている場合がある
- 例えば、物流サービス提供者(SP)が定めた荷姿の規格がパレットであれば、そのパレットを2つ横並びにできるサイズの荷室を有するトラックの活用などにより、積載率をより高めることができる

## 課題③ 情報の一元化・可視化

対象： **荷主** **物流サービス提供者(SP)** **運送事業者**

- 運送情報のやり取りについて、未だに電話やFAXでのやり取りも多いことから、EDIによる電子化を推進していく必要がある
- 現状、輸送時の荷姿や重量情報の事前共有が不十分であり、運送事業者が貨物を引き取るタイミングで判明する場合もある。その場合、ドライバーや配車担当の勘と経験によって積載可否を判断し、積込を実施せざるを得ないことも多い
- 予め必要な情報を漏れなく電子的に連携しておくことで、物流サービス提供者(SP)が積載方法を事前に計算し、短時間での運送計画・積付計画の策定や効率的な荷役が可能になる

## 課題④ ドライバーによる荷待ち時間・荷役時間・附帯作業の削減

対象： **荷主** **物流サービス提供者(SP)** **運送事業者**

- 複数の荷主の拠点を回って積込・荷下ろしを実施する場合には、各拠点での滞在時間を極力短くし、輸送時間を削減するために、ドライバーによる荷待ち時間・荷役時間・附帯作業は最小限に留める必要がある
- なお、拠点での荷役は必ずしもドライバーが行うものではなく、荷主や倉庫事業者側で荷役作業員を配置することが求められている(国土交通省・全日本トラック協会は、特積み輸送のスムーズな配送に向けたドライバーの附帯作業軽減を呼び掛けている<sup>※10</sup>)

## 課題⑤ リードタイムの増加への対応

対象： **荷主** **物流サービス提供者(SP)** **運送事業者**

- 共同輸送の実施により、輸送のリードタイムは長くなってしまふ場合が多い。リードタイムが長くても対応できるよう、在庫管理や需要予測の精度向上、以前よりもリードタイムが長くなることを前提とした計画への変更が求められる
- 早期に運送情報を共有した荷主には割引を適用する等、荷主や運送事業者の協力を促すためのメニュープライシングを導入することも考えられる

## 課題⑥ ベースカーゴの確保

対象： **荷主** **物流サービス提供者(SP)** **運送事業者**

- 一定量の貨物を定期的に輸送している荷主が、一部の貨物だけでなく、すべての貨物を共同輸送に回すことにより、ベースカーゴとなり安定して積載率を高めることができる
- 積載率を高めることができた場合には、物流サービス提供者(SP)は、適正な利益を確保しつつも、運賃を下げることにより、より多くの荷主が共同輸送に参画できるようにすることが望ましい
- また、安定した輸送実績を積み重ねることにより、荷主側の「運んでくれるのか」という不安と、運送事業者側の「貨物があるのか」という不安を取り除くことができる

## 課題⑦ 貨物量の波動への対応

対象： **荷主** **物流サービス提供者(SP)** **運送事業者**

- 貨物量に波動がある場合も多く、積載率を安定させるためには、共同輸送で取り扱う貨物量を増やしてマッチングの確率を高めていくことが求められる
- 繁閑によるダイナミックプライシング等を導入することも考えられる

## 課題⑧ 貨物の臭いに関する統一的な判断

対象： **荷主** **物流サービス提供者(SP)** **運送事業者**

- 貨物の臭いに関する標準的な判断基準が無く、個別の状況に応じて積み合わせの可否を判断している状況であるため、「他の貨物に臭いが移る可能性がある貨物の品目」を運送事業者側の視点で定める必要がある

## 課題⑨ カーボンクレジットの導入

対象： **荷主** **物流サービス提供者(SP)** **運送事業者**

- CO<sub>2</sub>発生に対して金銭的負担が生じるような状況になったとすると、積載率の向上を目指すことがより重要になってくる。カーボンクレジットのような仕組みが普及することで、積載率の向上を目指す荷主や運送事業者が増えると考えられる

※9:国土交通省 官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ  
[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_freight\\_tk1\\_000200.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000200.html)

※10:国土交通省・公益社団法人全日本トラック協会 附帯作業軽減に係るリーフレット  
<https://jta.or.jp/pdf/logi2024/flyer02.pdf>