

荷主・物流事業者連携による輸送効率化・運賃適正化実証

協議会名:トラックディスパッチ推進協議会

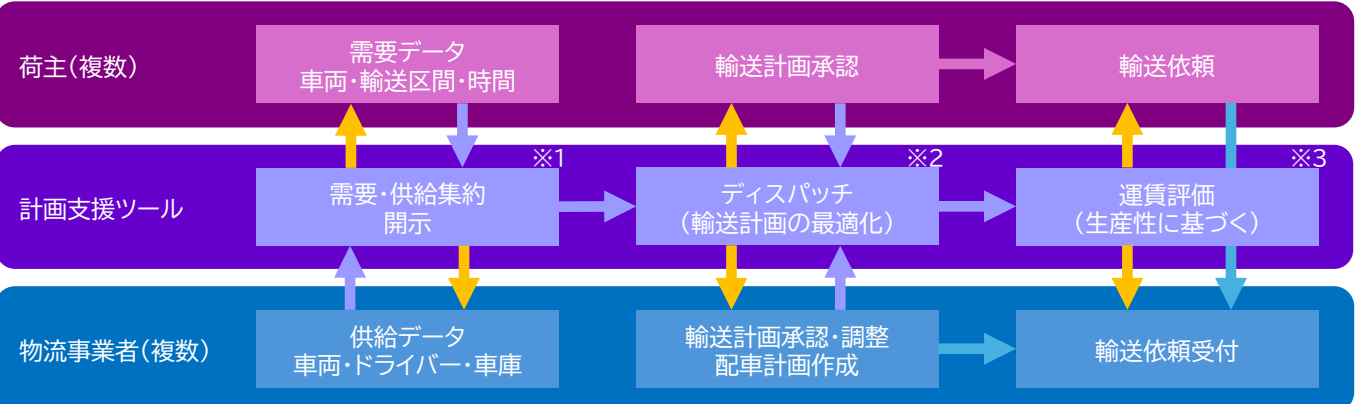
協議会構成員
株式会社シマント(幹事)、GO株式会社
セイノーホールディングス株式会社、株式会社ナカノ商会、株式会社丸和運輸機関
株式会社ファイズトランスポートサービス、株式会社タイセイ物流、株式会社ヒガシトゥエンティワン
SANWA TRANS NET株式会社、有限会社アスリート
アマゾンジャパン合同会社、三菱食品株式会社、株式会社PALTAC、国分首都圏株式会社

【事業実施背景】

- ・担い手の減少が見込まれる中、2024年にトラックドライバーの労働時間規制が適用され、輸送能力不足によってこれまでのように荷物を運べなくなる危機感がある
- ・トラック輸送の実績を取得する環境は整備されておらず、その生産性は不可視であることから、車両やドライバーが有効に使い切れていないという仮説がある
- ・湾岸部に物流施設が集約された関西地域は、複数荷主の輸送依頼を組み合わせる共同物流に有利であり、輸送効率化のモデル地域として適している
- ・貨物自動車運送事業法改正により、運送事業者は適正原価を上回る運賃収受が求められ、荷主・元請がその輸送原価を適正に評価する必要がある

事業内容

- Point**
- 複数荷主・物流事業者が連携する次世代計画支援ツールを用い、輸送計画最適化と運賃適正化を実証する
 - ①トラック輸送の需要・供給・生産性の情報共有に基づく荷主・物流事業者の行動変容を伴う輸送効率最大化
 - ②生産性(稼働率×実車時間率)の情報に基づく実運送事業者の輸送原価と適正な運賃の評価

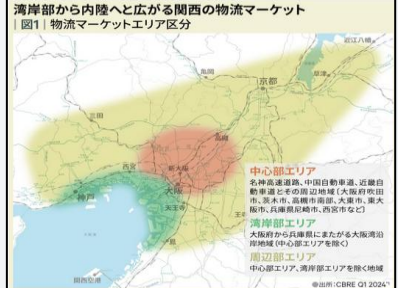


※1 機密性が担保されたデータコラボレーション環境で競合関係にある企業情報を秘匿し、開示可能な結果のみ共有する。
※2 【ディスパッチ】⇒輸送依頼を車両・ドライバーに割り当て、運行計画を作成すること(配車)。オートディスパッチ・ロジGo PFを使用し、輸送計画の自動最適化処理を行う。荷主・物流事業者はこれを承認する。
※3 運賃の根拠としてロジGo PFのKPIダッシュボードでドライバー1シフト単位の生産性(稼働率×実車時間率)可視化を行う。

想定事業実施効果

輸送効率の向上	トラック必要台数 ▲15% 削減 稼働率×実車時間率 約30%→約35%
実運送事業者運賃・ドライバー収入の適正化	生産性データを用いて輸送原価、運賃を適正に評価
需要・供給データ連携の標準化	競合関係にある企業間の情報漏洩を防止した共通データ基盤の標準化

【地域の特徴】



- ・関西地域は湾岸部に物流施設が集約され、施設間距離が短く、複数荷主の依頼を組み合わせた連続的な輸送計画の策定に有利である
- ・関西地域を起点として、関東地域への手法の横展開を想定