

- ① **最近のトピック（各省報道発表資料等）**
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化(働きかけ、トラックGメン等)
- ⑥ トラックGメンの積極的対応(近畿運輸局からの活動報告)
- ⑦ 標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ **参考資料紹介**
  - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
  - ・ 働きかけ・要請の実施事例
  - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介
  - ・ 物流・トラックに関する分析データ(自動物流道路に関する検討会資料)

# モーダルシフトセミナーの開催



中国  
地方

## モーダルシフト利用促進セミナー

— 2024年問題を契機にした物流の効率化、環境対策の推進 —



モーダルシフトとは、トラック等自動車で行われている貨物輸送を鉄道や船舶の利用へと転換することです。ドライバーの時間外労働が制限され、物流の停滞が懸念される2024年問題への対応策として、またCO<sub>2</sub>排出量削減による環境負荷低減策としても、大変有効とされています。この度のセミナーでは、行政から現状や最新の施策を説明するとともに、関連事業者から自社のサービスをご紹介します。個別相談や名刺交換の時間も用意しておりますので、ぜひご参加ください。

2024 13:00-16:00  
**6.25** 火  
@リーガロイヤルホテル広島3F  
広島（広島市中区基町6-78）

### プログラム 1

物流2024年問題の概要と国土交通省の取組紹介  
中国運輸局

### プログラム 2

#### 運送事業者・港湾管理者の取組紹介

貨物鉄道事業者 日本貨物鉄道株式会社  
内航海運事業者 ①マツダロジスティクス株式会社 ②大王海運株式会社  
③日本通運株式会社 ④井本商運株式会社  
港湾管理者 ①境港管理組合 ②呉市

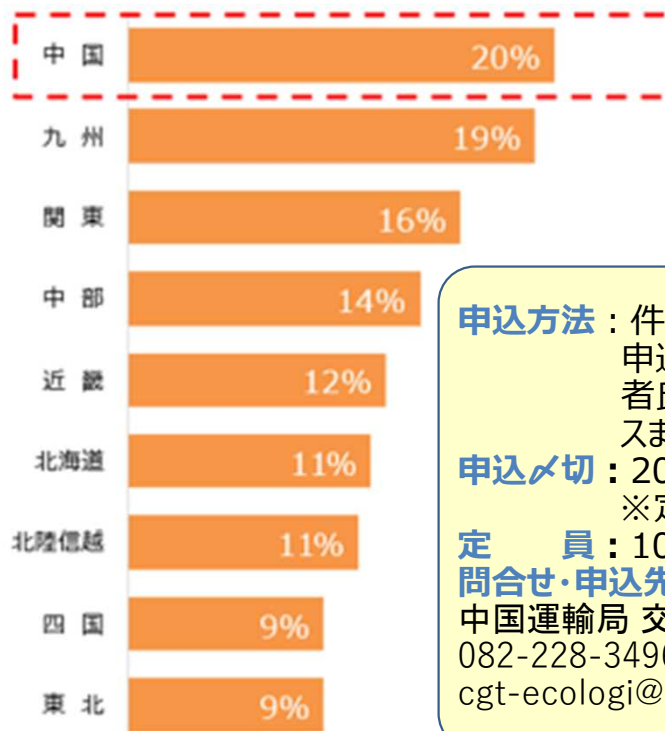
### プログラム 3

個別相談・名刺交換会（※会場は「宮島」と同フロアの「瀬戸」になります）  
ご参加の皆様と運送事業者各社が個別相談及び名刺交換いただけるブースを用意いたします。

2024年度において、全国の推計を上回る輸送量の減少が予測されている中国地方において、トラック等自動車で行われている貨物輸送を鉄道や船舶の利用へと転換する「モーダルシフト」を推進するべく、行政を始め、荷主・物流事業者を一堂に介し、情報共有・個別相談を行うセミナーを開催します。

具体的な対応を行わなかった場合の輸送力不足(2019年度比)  
**2024年度…約14%（4億トン相当）不足**

### (地域別)



**申込方法**：件名に「モーダルシフトセミナー 申込み」とし、事業者名と参加者氏名を記載して以下のアドレスまでメールで申し込みください

**申込〆切**：2024年6月14日(金)  
※定員になり次第〆切

**定員**：100名(参加無料)

#### 問合せ・申込先

中国運輸局 交通政策部 環境・物流課  
082-228-3496

cgt-ecologi@gxb.mlit.go.jp

# モーダルシフト関係補助事業(補助事業)公募中です。

温室効果ガスの排出削減、流通業務の省力化による持続可能な物流体系の構築を図るため、「モーダルシフト加速化緊急対策事業」(令和5年度補正予算)、「モーダルシフト等推進事業」(令和6年度予算)を公募中です。モーダルシフト等推進事業では中継輸送による物流効率化の取組についても補助対象に追加します。

## モーダルシフト等推進事業

令和6年度当初予算額 40.6百万円  
 (令和5年度補正予算額 123.4百万円)

物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO<sub>2</sub>排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)等を荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する(物流GX)。また、省人化・自動化の取組を進めることで、物流DXを推進し、さらに物流効率化を加速させることとする。

物流の革新に向けた政策パッケージにおいて物流GXや物流効率化を強力に促進していることも踏まえ、モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、「協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費」や「認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化、過疎地域のラストワンマイル配送の効率化、中継輸送の初年度の運行経費」に対して支援を行うとともに、省人化・自動化に資する機器の導入に対して支援を行う。

### 実施に向けた主な流れ

- 協議会の立上げ**  
・物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有
- 協議会の開催** 計画策定経費補助  
・関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO<sub>2</sub>排出量削減効果の試算等
- 総合効率化計画の策定**  
・協議会の検討結果に基づき、物流総合効率化法に規定する「総合効率化計画」の策定
- 総合効率化計画の認定・実施準備
- 運行開始** 運行経費補助

### 補助上限・補助率

上限総額 500万円	省人化・自動化機器導入 上限300万円 (補助率：1/2以内)
	計画策定経費補助 上限200万円 (補助率：定額)
上限総額 1,000万円	省人化・自動化機器導入 上限500万円 (補助率：2/3以内)
	運行経費補助 上限500万円 (補助率：1/2以内)

### 省人化・自動化への転換・促進を支援

計画策定経費補助・運行経費補助に該当する取組のうち、**省人化・自動化**に資する機器の導入等を計画したり、実際に当該機器を用いて運行する場合には、**補助額上限の引上げ等**を行う。

#### 省人化・自動化機器の導入例

- ・荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
- ・ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積付け



### 計画策定経費補助の支援対象となる取組

「総合効率化計画」の策定のための調査に要する費用が対象一例



### 運行経費補助の支援対象となる取組



### 【中継輸送の取組の促進(拡充)】

令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用され、長距離幹線輸送を中心に、長時間労働の解決策として、一つの工程を複数人で分担する中継輸送が期待されているところ。一方、複数事業者間における中継輸送においては、交代・交換場所の確保や収益配分、運行管理等の調整に時間を要するため、促進には一層のインセンティブが必要。そのため、**中継輸送による物流効率化の取組についても、運行経費補助の対象**とすることで、物流効率化の更なる推進を図る。

#### 中継輸送の例



### 1. 対象となる事業

- 物流総合効率化法に基づく総合効率化計画策定のための調査事業【総合効率化計画策定事業】
- 物流総合効率化法の総合効率化計画に基づき実施する事業【モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業】

### 2. 事業概要

#### (1) 補助対象事業者

荷主及び物流事業者等物流に係る関係者によって構成される協議会

#### (2) 補助対象経費(補助率)

総合効率化計画策定事業  
 (定額・上限200万円 + 最大1/2・上限300万円※  
 = 上限総額500万円)

モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業

(最大1/2・上限500万円 + 最大2/3・上限500万円  
 ※ = 上限総額1,000万円)

※下線部が、省人化・自動化に資する機器導入等の計画、実際に当該機器を用いて運行する場合の補助上限と補助率

(3) 予算額 164百万円

### 3. 応募方法

本事業ホームページ(下記URL)に掲載の交付要綱、実施要領及び応募要項等を熟読の上、申請様式等を**事業計画の主とする地域を管轄する地方運輸局等へ提出下さい。**  
[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/ms\\_subsidy.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/ms_subsidy.html)

### 4. スケジュール

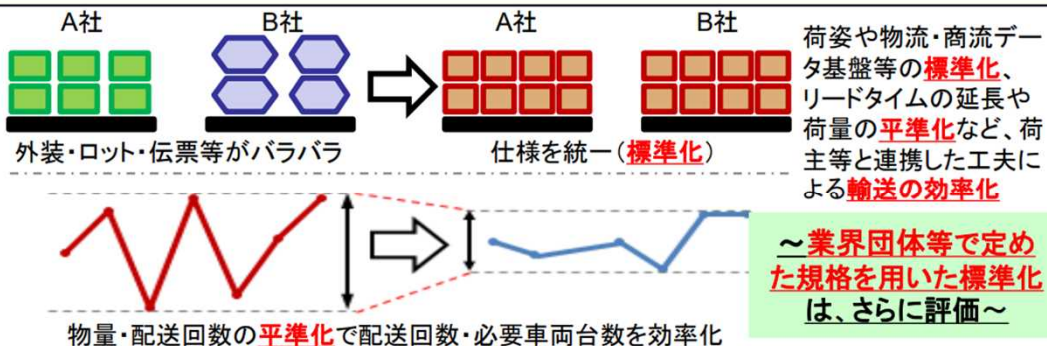
応募期間：令和6年4月16日(火)  
 ～**6月7日(金) 17時まで**(必着)  
 補助対象事業者の認定(交付決定)：8月初旬頃を予定

### 5. 補助対象期間

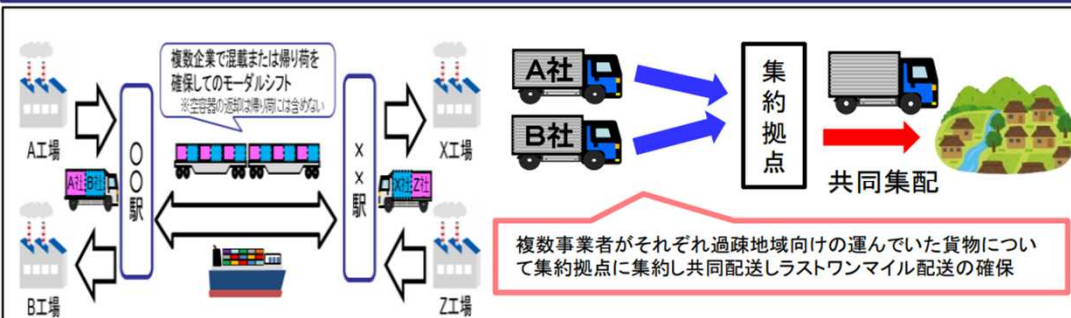
総合効率化計画策定事業  
 令和6年8月1日～令和7年2月末日  
 モーダルシフト推進事業・幹線輸送集約化推進事業・過疎地域のラストワンマイル配送効率化推進事業・中継輸送推進事業：総合効率化計画認定の日※または令和6年8月1日のどちらか遅い方～令和7年2月末日  
 ※総合効率化計画の認定の標準処理期間は1ヶ月です。4

※下記の取組を優先的に採択するが、これ以外の取組も採択対象とする。

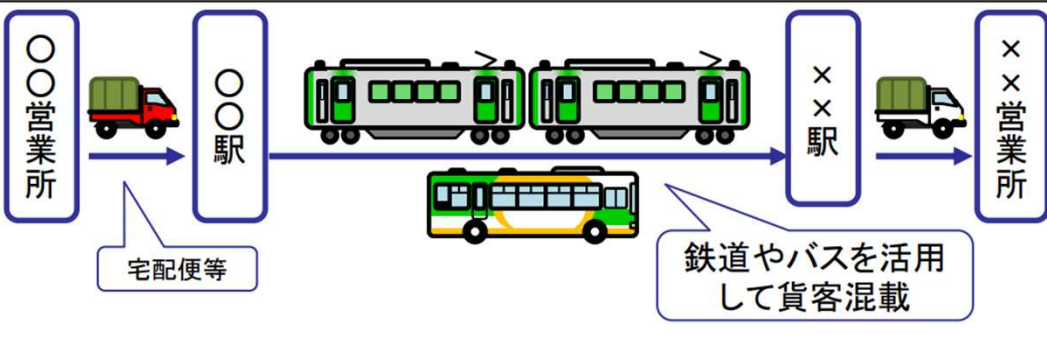
## A) 荷主や輸送事業者等の連携・工夫による**輸送の効率化**



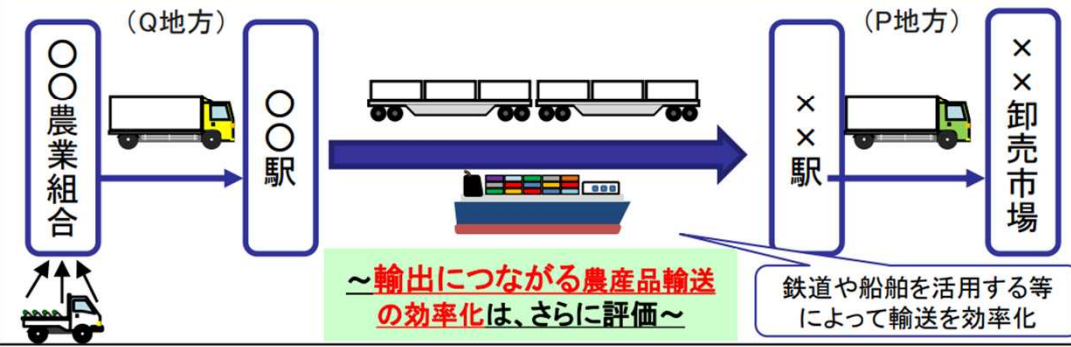
## B) 複数企業による**混載または帰り荷を確保したモーダルシフト**や、**過疎地域**や館内物流における**共同配送**



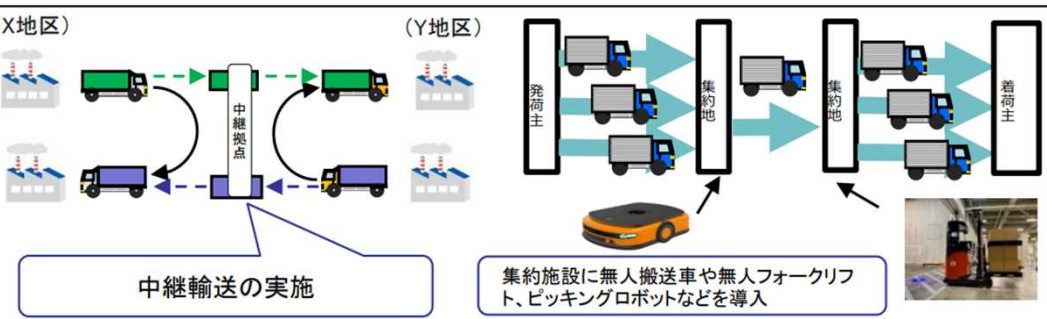
## C) 旅客鉄道やバス等の空きスペースを活用した**貨客混載**



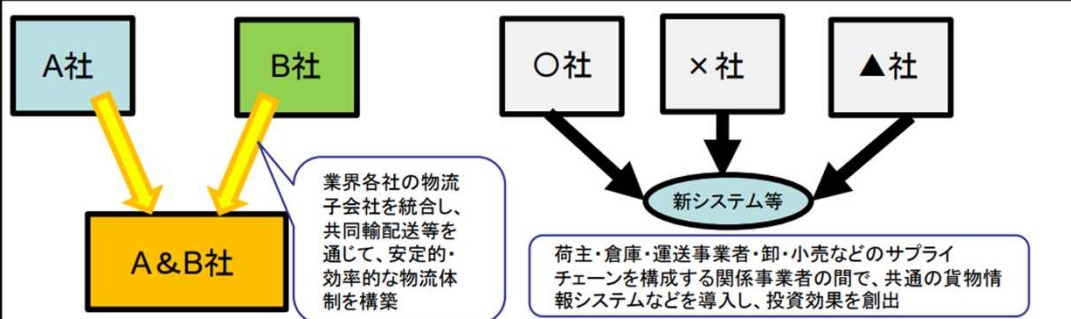
## D) 鮮度保持コンテナの活用等による**農産品輸送の効率化**



## E) **中継輸送**や流通業務への**省人化・自動化機器**を用いた輸送の効率化



## F) 物流企業内や企業間の**事業再編**、企業間の**協調的投資**を伴う輸送の効率化



## 概要

- 物流総合効率化法に基づきモーダルシフトの認定を受けた事業(※)について大型コンテナ等の導入経費を支援
- (※)大型コンテナのラウンドユースやシャーシ・コンテナによる混載輸送、荷主・物流事業者連携による生産性向上に資する事業等先進的な取組を想定

## 補助内容・対象

### 【支援対象者】

- 荷主・利用運送事業者・実運送事業者等から構成された協議会

### 【対象機器等】

- 対象機器等

31ftコンテナ、大型コンテナ専用トラック、フォークリフト等の荷役機器、海運シャーシや40ftコンテナといった輸送機器やGPS機器、船内ドライバー用施設、冷蔵・冷凍コンテナ、冷蔵・冷凍トラック、低床貨車 等

- 補助率： 1/2以内

- 上限： 鉄道関係 3億円/1件、内航海運関係 1億円/1件



31ftコンテナとトップリフター



海運シャーシ

## 協議会イメージ

【荷主】メーカー・卸売 等

【利用運送事業者】地元の通運事業者 等

【実運送事業者】JR貨物・内航海運事業者 等

【リース会社】

公募期間：令和6年5月10日(金)14:00～6月20日(木)16:00

情報提供サイト【国交省HP】

パンフレット(サイトでダウンロード可)



(サイト内コンテンツ)  
申請受付、資料ダウンロード、よくある質問掲載等



情報提供  
サイト  
QRコード

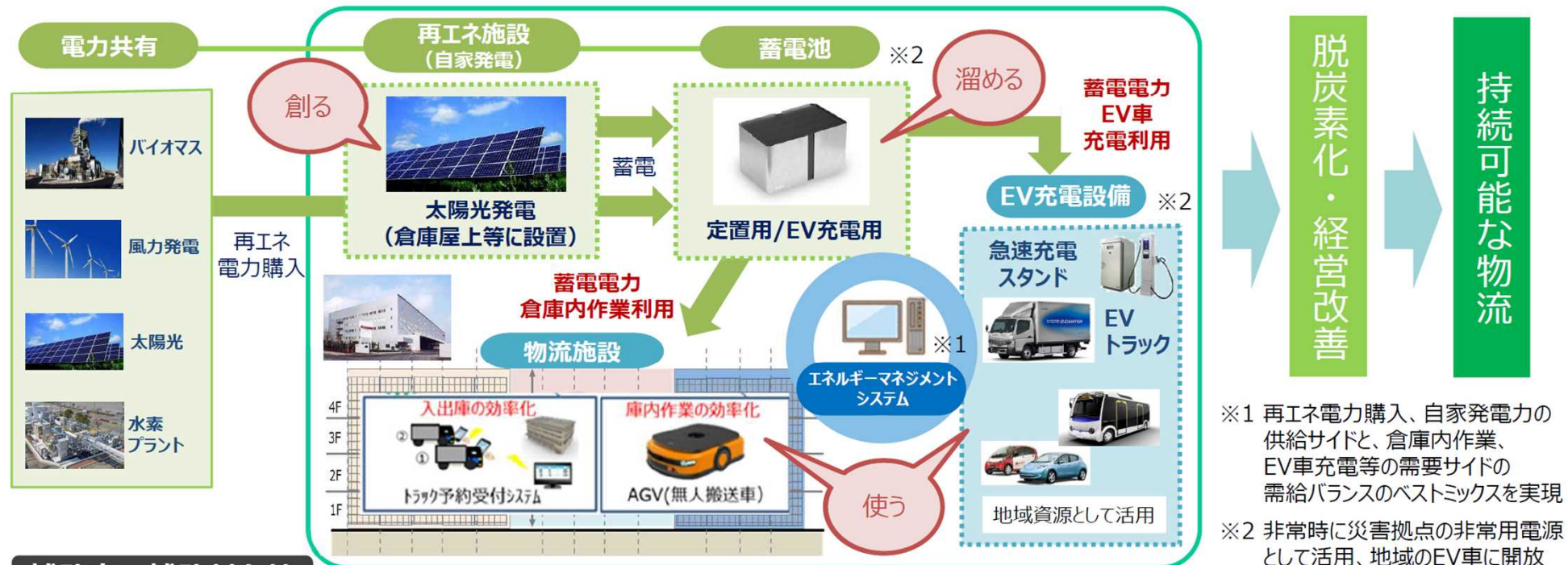
# 物流脱炭素化促進事業（補助事業）の公募を開始しました。

公募期間：令和6年5月14日（火）～6月13日（木）16時まで（必着）

物流施設（倉庫、トラックターミナル等）の敷地、上屋等を活用して太陽光発電等の再エネ関係施設を整備し、施設、EVトラック等に対して一体的かつ効率的にエネルギー供給を行うことにより脱炭素化を図る事業に対して支援する

## 支援スキーム（イメージ）

物流施設への再エネ施設・設備等の一体的導入を支援



特設サイト



<https://pacific-hojo.com/bgxx/content/>

## 補助率・補助対象等

【補助率】 1 / 2 以内  
 【補助対象者】 ・倉庫事業者 ・貨物運送事業者 ・貨物利用運送事業者 ・トラックターミナル事業者等  
 【補助対象施設】 ・営業倉庫 ・貨物(利用)運送事業者の集配施設等

【補助対象設備等】  
 ・再エネ発電施設（太陽光発電）・蓄電池 ・エネルギーマネジメントシステム ・EV充電設備 ・EVトラック等車両、  
 ・先進的取組に必要な機器類（トラック予約受付システム、無人搬送機、無人フォークリフト等）

【補助要件】 ①再エネ電力の購入、または、再エネ発電施設（新設／既設）の導入、及び、②蓄電池、充電設備、エネルギーマネジメントシステム、EVトラック等車両の内、いずれか2つ以上を導入する一体的な取組であること

公募期間：令和6年5月15日（火）～6月11日（木）16時まで（必着）

- 標準仕様パレットの利用促進のため、複数のレンタルパレット事業者が連携して効果的に標準仕様パレットの共同管理・共同運用を行うための支援を行うとともに、当該パレットを導入する事業者等に対し、その導入に係る支援及び効果検証を行う。【労働力不足に対応するための標準仕様パレットの使用促進支援事業】
- 地域特性を踏まえつつ共同輸配送等を図る取組を促進し物流データの標準化を目指すため、物流システム事業者と連携して行う物流・商流情報のオープンプラットフォームの構築に係る支援を行う。【物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業】

## 事業概要

### 1. 労働力不足に対応するための標準仕様パレットの利用促進支援事業

<レンタルパレット事業者への支援>

- タグ・バーコード等の設置及び運用に係る費用支援、共同管理・共同運用の効果検証支援、共同管理・共同運用に係るシステム整備支援、紛失・流用防止のためのパレット動態管理に関する取組支援 等

<パレットを導入する事業者等への支援>

- 標準仕様パレット導入に係る支援（パレタイザー、ラック等の物流設備の導入・改修費用、現有自社パレットの処分費用等）



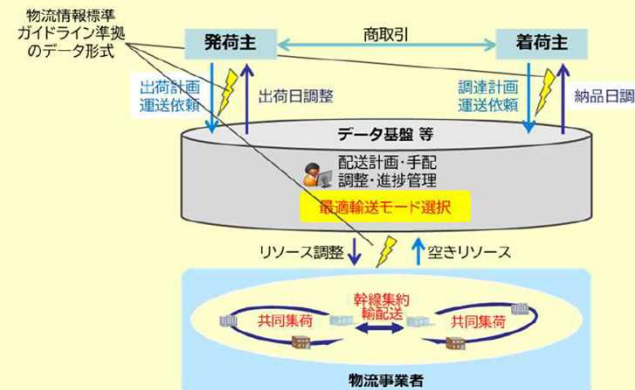
### 2. 物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業

複数の荷主や物流事業者、物流システム事業者等で構成される協議会に対し、

- 物流システム事業者との契約に向けた支援、参画事業者拡大等に向けた広報の支援等
- データ基盤使用料、物流情報標準ガイドラインに準拠するためのシステム改修支援等

※物流情報標準ガイドラインに準拠することとする。

※業種や地域特性を踏まえた効果検証も実施。



特設サイト



<https://pacific-hojo.com/pallet/>

# 「物流施設におけるDX推進実証事業費補助金」の2次公募を開始しました。

公募期間：令和6年5月17日（金）～5月31日（金）12時まで（必着）

- 「2024年問題」による物流の停滞を回避するため、サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす物流施設においてDXを推進し、**トラックドライバーの荷待ち・荷役時間の削減、施設の省人化**を進めることは、喫緊の課題。
- このため、物流施設における自動化・機械化・デジタル化の優れた取組について、**システムの構築や自動化機器の導入等への支援**を行うことにより、物流施設におけるDXの強力な推進を図る。

## 事業概要

- 物流施設を保有・使用する物流関係事業者が、トラックドライバーの荷待ち・荷役の削減、施設の省人化を図るため、物流施設における、

- ・システム構築・連携
- ・自動化・機械化機器の導入

を同時に行う場合、その経費の一部を支援するとともに、専門家による伴走支援、効果検証等を行う。

【支援割合】 1/2

### 【支援対象システムの例】

ナンバープレート解析AIカメラ・システム、伝票電子化システム、在庫管理システム

### 【支援対象機器の例】



無人搬送機器



無人フォークリフト



無人荷役機器



自動倉庫

## 事例のイメージ

- トラック予約受付システムと、AIカメラシステムや伝票電子化システムとを連携させ、トラックの円滑なバース入庫を実現し、荷待ちを解消する。
- また、バースにおける、庫内作業による荷待ちが発生しないよう、無人搬送車による迅速なパレット準備等を行う。



専門家が、効果的なシステム構築・連携、DX機器選定等を支援

特設サイト



<https://butsuryu-dx.go.jp/>



国土交通省では、物流施設の災害対応能力の強化等を図るための「物流拠点機能強化支援事業」(補助事業)について、令和5年度当初予算2次公募分の採択を決定しました。それに引き続き、同年度予算3次公募並びに令和5年度補正予算2次公募を開始致します。

## 1. 事業概要

災害時や電力不足時においても、物流拠点において電源機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保することが必要である一方、非常用電源設備は、導入費用の高さ等を考慮すると、自助努力で導入することは企業にとって大きな負担となっているため、災害対応能力の強化を図るため、非常用電源設備の導入支援を行い、物流拠点において電源機能を維持し、迅速かつ円滑な物資輸送体制を確保していく。

## 2. 今後の公募予定

令和5年度当初予算第2次公募に引き続き、第3次公募を実施致します。加えて、令和5年度補正予算第2次公募を実施致します。

申請の際には、国土交通省Webサイト(下記URL)に掲載されている交付要綱、実施要領等をご覧頂き、申請様式に必要事項をご記入の上、必要書類を添えて地域を管轄する地方運輸局等へご提出ください

## 3. 公募受付期間

応募期間：令和6年5月7日(火)～6月7日(金) 17時まで(必着)

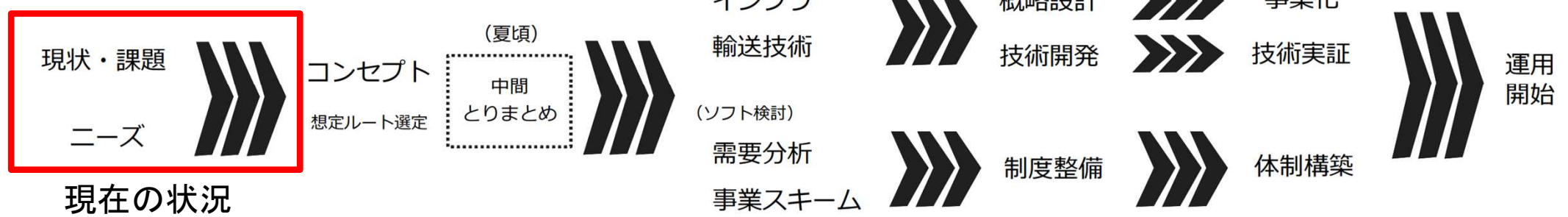
国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課 電話：03-5253-8297(内線41-347)

URL：[https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000779.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000779.html)



# 第3回 自動物流道路に関する検討会が開催されました。

<検討の進め方のイメージ>



## これまでの開催状況

【第1回】2024年2月21日

検討の背景、海外での検討事例、今後の検討の方向性、今後の進め方

【第2回】2024年3月28日

物流事業者ヒアリング(ヤマト運輸(株)、日本通運(株)、JR貨物(株))、  
全国の物流量の現状について、全国の普通貨物車の交通量の現状、物流の各モードの現状、搬送技術の現状、フィジカルインターネット実現に向けた取組、スイス地下貨物法等

【第3回】2024年5月14日

荷主事業者ヒアリング(味の素(株)、アサヒグループジャパン(株)、アマゾンジャパン合同会社)、  
道路事業者ヒアリング(NEXCO中日本)  
需要等試算、物流拠点の立地状況、自動化の現状  
道路施工技術の現状、建設・運営の官民連携の事例、実験線設定の考え方等  
中間とりまとめ構成案

自動物流道路に関する検討会HP

[https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/buturyu\\_douro/index.html](https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/buturyu_douro/index.html)



## (ヤマト運輸コメント)

### (1) 期待

自動運転トラックと同様、**運転士のリソースが省力化されるインフラが増えることには大きな期待**をしており、ユーザとして協力したい。

### (2) 自社の輸送への活用

幹線輸送と域内配送（ラストマイル）の双方で、**インフラが整った区間から全国のどこであっても最大限活用したい。**

### (3) 考慮していただきたいこと

物流インフラを共同利用するには、荷役機材の規格化や、積み降ろし拠点の配慮、またそれらに対する荷主企業のご理解が重要となるため、**企画・設計段階からそれらユーザ意見の反映をご配慮いただきたい**

## (日本通運コメント)

1. **自動物流道路は「標準化」「規格化」が前提**となるため、準備段階としては**共同輸配送**や、**パレット化**の拡充等を図っていくことになるのではないかと。

2. トラック輸送は機動性が高く、輸送トンベースで9割、輸送トンキロベースで5割を占めている。（2021年統計数値）

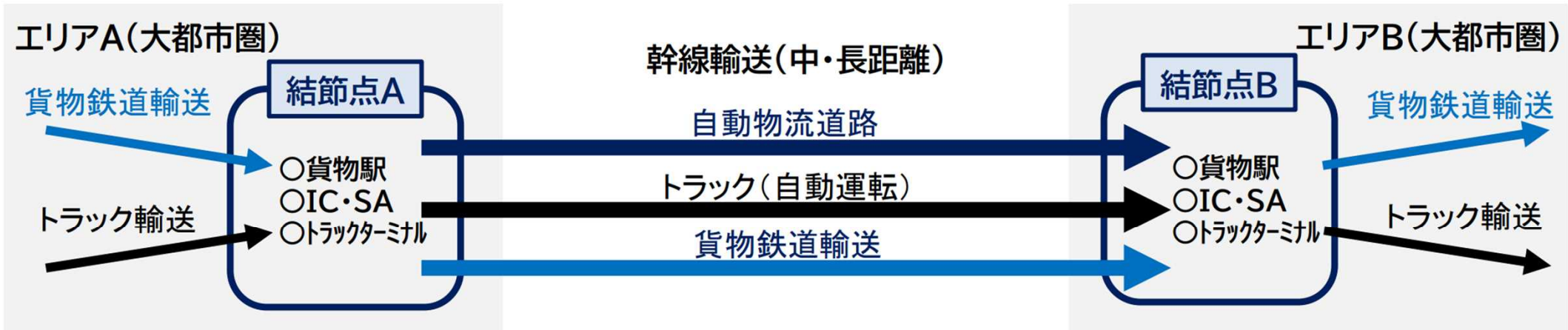
ただ、物流効率化を進めても、**トラックの輸送力は今後、時間的・人的な面から、拡大は困難**であると思われる。

モーダルシフトを含め、都市間の幹線輸送部分をいかに太くするかが重要でもあり課題でもあるため、**自動物流道路の機能化が、将来的な課題解消につながっていくことを期待**したい。

## (JR貨物コメント)

トラックドライバー不足やカーボンニュートラルの達成といった社会課題の解決に向け、国内物流はモードそれぞれが持つ特性や機能を最大限に発揮し、相互に補完し合うことが不可欠。**新しい物流システムである「自動物流道路」の検討においても、インター直結型貨物ターミナルなど貨物鉄道との結節点を設けて連携することが望ましい。**

# 自動物流道路と貨物鉄道輸送の結節

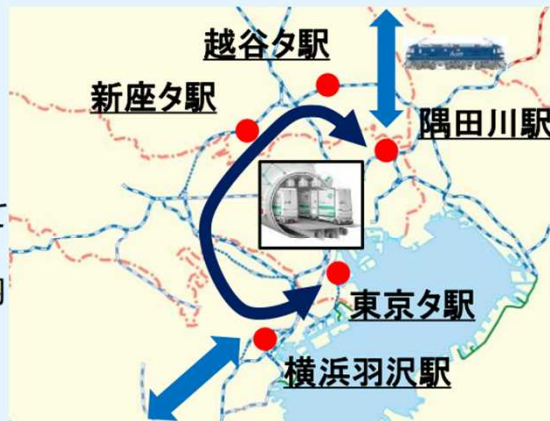


## 大都市圏における輸送

大都市圏の環状部等を中心として、自動物流道路と貨物鉄道を結節させてシームレスな輸送を確立。

### 【イメージ】

例えば、自動物流道路を大都市圏の環状部に整備し、都内にある2つの貨物鉄道拠点駅を結節点として各方面に向けて連携。  
渋滞のない、シームレスで強靱な輸送体系を構築



## 幹線輸送(中・長距離)における輸送

幹線輸送の始点・終点と中間点にも結節点を設け、輸送の“複線化”によるBCP対策の強化。

### 【イメージ】

激甚化・多発化する自然災害等により、道路・鉄道的一方が使用不可となった場合に備え、中間に結節点を設けて、相互に補完し合う体制を整える。



国内初の物流システムである「自動物流道路」について、その効果を最大限に発揮するためには既存の物流体系や流通システムの活用が有効だと考える。鉄道等関係事業者連携による企業体の形成を念頭においた検討も一案。

# 全国の物流量の現状について（会議資料の一部）

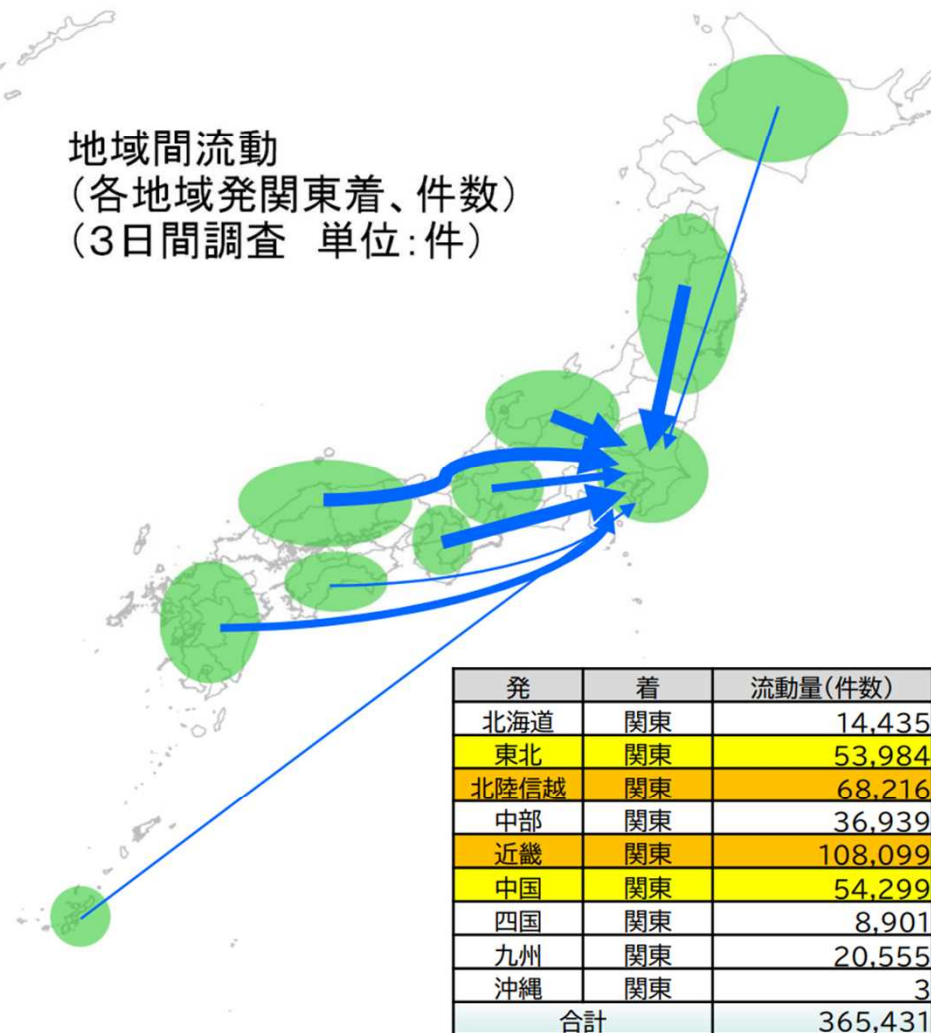
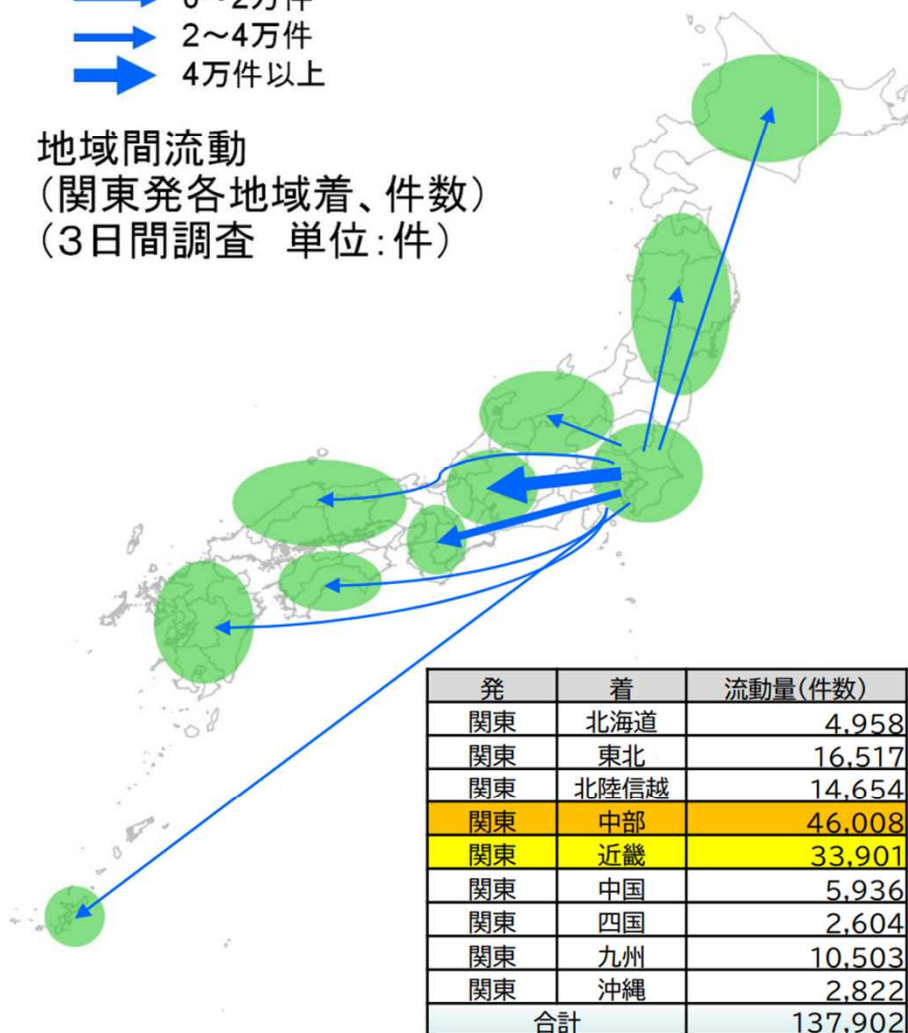
## 関東発着における流動量の状況（軽工業品）

- 関東発は中部、近畿着が多く、関東着は近畿、北陸信越発及び東北、中国が多い
- 関東着が関東発の2.6倍程度と圧倒的に流動が多い



地域間流動  
 （関東発各地域着、件数）  
 （3日間調査 単位：件）

地域間流動  
 （各地域発関東着、件数）  
 （3日間調査 単位：件）



## 味の素(株)コメント

### 《考慮すべき事項》

#### 目的の明確化

ドライバー不足対策、標準化、BCP観点、など

#### 標準化は必須

荷姿（パレット11）、データ（拠点コードや商品コード）、など

#### 実際に使いたいと思えること

せっかく作っても使われなければ意味がない

主要幹線、地方配送、一貫輸送のどこをターゲットにするか

例）北海道⇔東北を結ぶところ（青函トンネル）など

分断されてしまった時のリカバリーも考える必要あり

#### 災害時の対応

#### 将来あって良かったと思えること

当初はともかく、将来的に投資に対し、回収が担保できないと継続してゆかない

## アサヒグループジャパン(株)のコメント

### 期待したいこと

ドライバー不要な輸送手段として**工場間輸送等にて活用させて頂きたい**

### 配慮頂きたい事項

✓ **重量物であっても輸送可能な設計**にして頂きたい

✓ **T9型パレット(1,100mm×900mm)も使用**できる設計にして頂きたい

## NEXCO中日本(株)のコメント

「社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会 高規格道路ネットワークのあり方 中間とりまとめ」では、自動物流道路の構築に向けた検討には「**既存の高速道路空間を最大限活用**」とある。

以下のとおり、想定ルートの実体化に向けて、あらかじめ検討が必要な論点が存在する。

- ① **走行に必要な空間(面積)** 自動輸送カートの寸法、走行レーン数、設備関係（換気設備・非常用設備）等
- ② **構造計算** 自動輸送カートの重量・積載重量
- ③ **線形計算（縦断等）** 走行速度（運行効率）