

- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② **最近のトピック**（各省報道発表資料等）
- 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 トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル(株)のサービスについて（担当者説明）
- ⑦ 原価計算・運賃交渉(交渉編)について
- ⑧ **参考資料紹介**
  - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
  - ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
  - ・ 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

# 令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について



公正取引委員会は、荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、「物流特殊指定」の遵守状況・荷主と物流事業者との取引状況把握のため調査を継続的に実施。更に令和5年度は、優越的地位の濫用につながるおそれがあるとして、17件※に注意を実施。（※協同組合(3件)、道路貨物運送業(2件)、食料品製造業(2件)、プラスチック製品製造業(2件)、金属製品製造業(2件) など。）

## ①注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名(注)	荷主数	割合
<b>製造業(大分類)</b>	<b>265名</b>	<b>46.2%</b>
食料品製造業	40名	7.0%
窯業・土石製品製造業	28名	4.9%
化学工業	21名	3.7%
金属製品製造業	18名	3.1%
プラスチック製品製造業	17名	3.0%
生産用機械器具製造業	17名	3.0%
その他	124名	21.6%
<b>卸売業、小売業(大分類)</b>	<b>178名</b>	<b>31.1%</b>
飲食料品卸売業	34名	5.9%
建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	32名	5.6%
その他の卸売業	32名	5.6%
機械器具卸売業	31名	5.4%
その他の小売業	15名	2.6%
その他	34名	5.9%
<b>その他</b>	<b>130名</b>	<b>22.7%</b>
協同組合	53名	9.2%
農業	11名	1.9%
総合工事業	11名	1.9%
その他	55名	9.6%
<b>合計</b>	<b>573名</b>	<b>100%</b>

## ②注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
買ったたき	239件	34.8%
代金の減額	142件	20.7%
代金の支払遅延	117件	17.0%
不当な給付内容の変更及びやり直し	106件	15.4%
不当な経済上の利益の提供要請	45件	6.6%
割引困難な手形の交付	31件	4.5%
その他	7件	1.0%
<b>合計</b>	<b>687件</b>	<b>100%</b>

## ③独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例

### 1. 買ったたき

- 荷主 A は、物流事業者から**労務費等の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、そのような運賃引上げに応じない理由を回答することなく、運賃を据え置いた。**(金属製品製造業)
- 荷主 B は、**物流事業者から労務費の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、物流事業者が自助努力で解決すべき問題であるとして運賃の引上げ協議を拒否した。**(プラスチック製品製造業)

### 2. 代金の減額

- 荷主 C は、物流事業者に対し、「協力値引き」と称して、契約書で定めていた運賃を一方的に5%差し引いて支払った。(建築材料、鉱物・金属材料等卸売業)
- 荷主 D は、物流事業者に対し、**運賃の支払方法を手形払から現金振込に変更したが、その際に運賃を一律に5%差し引いて支払った。**(物品賃貸業)

### 3. 代金の支払遅延

- 荷主 E は、物流事業者に対し、契約書で定めた**運賃の支払日が金融機関の休日であった場合に、あらかじめ合意することなく、休日の翌営業日に運賃を支払っていた。**(金属製品製造業)
- 荷主 F は、物流事業者に対し、**運送業務のほかに新たに附帯作業を追加し、委託したが、荷主 F の経理部門がそのことを把握していなかったため、当該附帯作業に係る料金の支払が遅れた。**(その他の小売業)

### 4. 不当な給付内容の変更及びやり直し

- 荷主 G は、物流事業者に対し、**運送を行うこととされていた当日の朝に運送委託をキャンセルしたが、そのような突然のキャンセルに伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。**(総合工事業)
- 荷主 H は、物流事業者に対し、**運送内容を突然変更したが、その変更に伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。**(木材・木製品製造業)

### 5. 不当な経済上の利益の提供要請

- 荷主 I が物流事業者に対し、自身の**事業所の構内での事故防止のためとして、荷役作業や車両移動時の立会者の派遣を求めたことから、物流事業者はこれに応じたが、荷主 I はその費用を支払わなかった。**(繊維工業)
- 荷主 J は、物流事業者に対し、物流業務に附帯して輸入通関業務を委託するに際して、**関税・消費税の納付を立て替えさせ、物流事業者が荷主による直接納付を求めても応じなかった。**(はん用機械器具製造業)

### 6. 割引困難な手形の交付

- 荷主 K は、物流事業者に対し、**運賃として手形期間150日の約束手形を交付した。**(物品賃貸業)

### 7. 物の購入強制・役務の利用強制

- 荷主 L は、物流事業者に対し、**自身が取り扱う自動車共済保険及び定期貯金を契約するよう求めた。**(協同組合)
- 荷主 M は、物流事業者に対し、**自身の子会社が取り扱う保険の契約及びワインの購入を強要した。**(道路貨物運送業) 6

# 令和5年度海運モーダルシフト大賞を選定

## 海上輸送へのモーダルシフトにおける革新的な取組に対して授与

CO2削減の取り組みに加え、物流業界における2024年問題への対応など、海上輸送へのモーダルシフトが果たす社会的役割は年々大きくなっています。

海上輸送へモーダルシフトし、環境負荷の低減に特に貢献したと認められる優良事業の荷主及び物流事業者をエコシップ・モーダルシフト事業実行委員会が選定し、海上輸送モーダルシフトを促進しています。

令和5年度は、優良事業22件46社に対し海事局長表彰を実施し、そのうち特に革新的な取組等を行った1件3社に対し、海運モーダルシフト大賞を授与します。

### <大賞の取組ポイント>

- ダイキン工業株式会社（荷主）、下関三井化学株式会社（荷主）及び活材ケミカル株式会社（物流事業者）が連携し、これまで廃棄していたフッ素系産業廃棄物をリサイクル化、再利用する「海運による静脈物流」を実現
- 再資源化した再生蛍石を海上輸送するための専用大型コンテナを開発し、大ロット化による輸送頻度の削減や作業性の向上による効率化等の「コンテナ物流」の体制を構築
- 海上輸送と想定される陸上輸送との比較で、CO2排出量69.2%を削減するとともに、輸送距離の大部分を海上輸送とすることにより、トラック運転手の労働時間を削減

エコシップ・モーダルシフト優良事業表彰関係詳細（国交省HP）

[https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03\\_hh\\_000174.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000174.html)



### エコシップ・モーダルシフト推進事業の概要

#### エコシップマーク認定制度

フェリー事業者やRORO船、コンテナ船及び自動車船事業者が参加する「エコシップ・モーダルシフト事業実行委員会」において、海上貨物輸送を一定水準以上利用してCO2削減に取り組んだ荷主・物流事業者を「エコシップマーク認定事業者」として認定し、「エコシップマーク」の使用を認め、海上輸送モーダルシフトを促進。

#### ○認定基準

- |                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| 原則100km以上の航路（沖縄、離島、青函航路を除く）において、     | (R5年度認定事業者 50社) |
| ・海上貨物輸送量（トンキロ）20%以上を利用した者            | ・荷主 24社         |
| ・前年度に比べ、海上貨物輸送量（トンキロ）のシェアが10%以上改善した者 | ・物流事業者 26社      |
| ・海上貨物輸送を利用してCO2排出量を10%以上削減した者        |                 |



#### 優良事業者表彰制度

エコシップマーク認定事業者の中から、海上輸送へのモーダルシフトに特に貢献したと認められる荷主・物流事業者に海事局長表彰を実施。

#### ○優良事業者表彰基準

- |                               |                 |
|-------------------------------|-----------------|
| ・海上貨物輸送量（トンキロ）50%以上を利用した者     | (R5年度表彰事業者 46社) |
| ・海上貨物輸送を利用してCO2排出量を15%以上削減した者 | ・荷主 23社         |
|                               | ・物流事業者 23社      |

#### 海運モーダルシフト大賞（令和元年度創設）

従来の優良事業者表彰は定量的な基準を満たした事業者を全て表彰している中（毎年約20～30社、多い年で約50社）、従来の優良事業者表彰が浸透していることを踏まえ、モーダルシフトの一層の推進のため、革新的な取組などにより最も貢献度が高かったと認められる事業者を1社ないし数社選定し、「海運モーダルシフト大賞」として表彰する。

#### ○従来の優良事業者表彰基準に加え、以下のような定性的な基準を加える。

- |  |   |
|--|---|
| ①「革新性」<br>（競合会社同士の混載輸送、船舶による新たな貨物品目輸送、新たな荷主・物流事業者の組み合わせ、等） | (R5年度大賞受賞者)   |
| ②「継続性」<br>継続的に取組を行っている事業者                                  | ・荷主 「ダイキン工業（株）鹿島製作所」<br>「下関三井化学（株）」<br>・物流事業者 「活材ケミカル（株）」 |

国土交通省海事局ではこの度、中・長距離フェリー、RORO 船のトラック輸送に係る積載率の動向（令和6年1～3月実績）を調査したので、その結果を公表します。積載率にまだ余裕のある航路もありますので、荷主・物流事業者におかれましては、今後のモーダルシフト推進に向けた検討にご活用ください。

## 中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率動向について (令和6年1～3月)

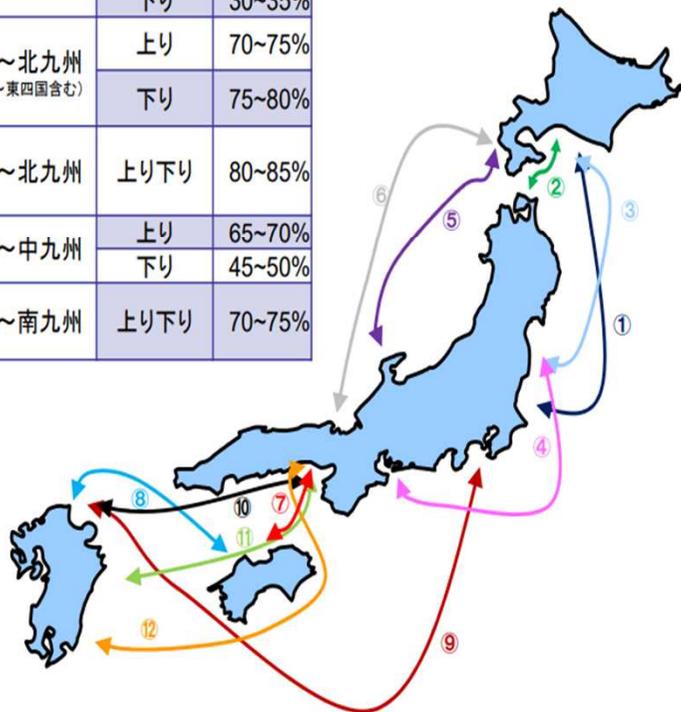
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路: 片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路: 片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東～北海道	上り	70～75%	⑧北四国～北九州	上り	20～25%
	下り	80～85%		下り	30～35%
②北東北～北海道	上り	20～25%	⑨京 浜～北九州 (一部、京浜～東四国含む)	上り	70～75%
	下り	10～15%		下り	75～80%
③東東北～北海道	上り	75～80%	⑩阪 神～北九州	上り下り	80～85%
	下り	80～85%		⑪阪 神～中九州	上り
④中 京～東東北	上り	60～65%	下り		45～50%
	下り	60～65%	⑫阪 神～南九州	上り下り	70～75%
⑤北 陸～北海道	上り	70～75%		⑦阪 神～北四国	上り下り
	下り	70～75%			
⑥阪 神～北海道	上り	60～65%			
	下り	55～60%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中（令和6年1～3月）の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



## RORO船のトラック輸送に係る積載率動向について (令和6年1～3月)

RORO船航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

航 路	上り/下り	積載率	航 路	上り/下り	積載率
東東北～北海道	上り	65～70%	阪 神～北四国	上り	80～85%
	下り	55～60%		南中国～北四国	下り
北 陸～北海道	上り	70～75%	北 陸～北九州	上り	25～30%
	下り	85～90%		下り	50～55%
京 浜～北海道	上り	80～85%	京 浜～北九州	上り	80～85%
	下り	90～95%		下り	85～90%
京 浜～東東北	上り	95～100%	中 京～北九州	上り	80～85%
	下り	90～95%		下り	85～90%
中 京～東東北	上り	90～95%	阪 神～北九州	上り	65～70%
	下り	70～75%		下り	35～40%
京 浜～阪 神	上り	85～90%	京 浜～南九州	上り	80～85%
	下り	70～75%		下り	75～80%
京 浜～北四国	上り	55～60%	阪 神～南九州	上り	80～85%
	下り	80～85%		下り	75～80%
京 浜～南中国	上り	80～85%			
	下り	80～85%			
阪 神～南中国	上り	55～60%			
	下り	55～60%			

※今回の調査はRORO船事業者のうち、現時点で協力が得られた一部事業者の数値を公表しています。  
※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中（令和6年1～3月）の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

中・長距離フェリー、RORO 船のトラック輸送に係る積載率動向について  
(国交省HP)

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001744668.pdf>



宅配便の再配達率が高止まり（12%程度）し、物流事業者の負担が増えており、その改善が必要です。今般、物流負荷の低い選択を消費者に促す仕組みの社会実装を目指し、消費者が荷物の受取方法（コンビニ・営業所受取、置き配など）や日時を自ら「選択」できる仕組みを構築し、物流負荷軽減に協力的な消費者にインセンティブを付与する実証事業（「再配達率削減緊急対策事業」(補助事業)）の募集を開始します。



- 1. 事業概要**
  - (1) 補助対象事業者  
EC事業者、物流事業者
  - (2) 補助対象経費（補助率）
    - [1]再配達率削減システム改修事業：最大1/2(最大1.5億円まで)
    - [2]再配達率削減ポイント付与実証事業：最大1/2(1配送あたり最大5円まで)
    - [3]物流負荷軽減アプリ実証事業：最大1/2（最大0.4億円まで）
- 2. 公募の詳細**

公募の詳細・申請様式等については、再配達率削減緊急対策事業特設Webサイト（下記URL）に掲載の公募要領等をご確認ください。  
なお、オンラインで公募説明会を開催します。詳細は、特設Webサイトでご案内します。
- 3. スケジュール**

**公募期間：令和6年5月31日(金)～6月28日(金)16時まで(必着)**  
補助対象事業者の認定（交付決定）：7月中旬  
事業期間：交付決定日※～令和7年1月14日(火)  
※再配達率削減ポイント付与実証事業にあつては令和6年10月または[1]再配達率削減システム改修事業における改修終了日のいずれか遅い方とし、期間は最大2ヶ月です。
- 4. 問い合わせ先**

再配達率削減緊急対策事業費補助金事務局  
一般社団法人 国際物流総合研究所（執行団体）  
TEL：050-6865-5341 E-mail：info@2024saihai50.jp

↑特設Webサイト  
<https://2024saihai50.jp/>

令和6年度二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業)の公募を開始

国土交通省は、トラック輸送におけるCO2排出削減を図るため、投資余力の少ない中小トラック運送業者を対象に、低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援する補助事業（環境省連携事業）の公募を開始いたします。

↓専用サイト

<https://www.levo.or.jp/subsidy/diesel/>



## 1. 事業内容

中小トラック運送業者におけるトラックの更新需要をトップクラスの燃費レベルに誘導するため、低炭素型ディーゼルトラックを導入する事業について、車両導入経費の一部を補助します。

## 2. 申請受付期間

**令和6年6月10日（月）～令和7年1月31日（金）**

※申請に係る審査は、申込順に行います。

※予算額の残額が2割程度に達した場合には、当該日付以降は申込順による審査を行うことはせず、当該日付から令和7年1月31日までに申込みのあったすべての交付申請を対象に審査を行います。また、予算残額を超える申請があった場合には、初めて申請を行う事業者を優先して抽選するなど配慮したうえ補助事業者を決定します。

※申請受付状況は、一般財団法人環境優良車普及機構のホームページで公表いたします。

## 3. その他

詳細については、専用サイト（一般財団法人環境優良車普及機構のホームページ）をご参照ください。

令和6年度 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金

### 低炭素型ディーゼルトラック 普及加速化事業

お知らせ・公募申請・情報

事業概要

申請書類等

関連書類

お知らせ・公募申請・情報

2024年6月10日

令和6年度 環境省二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業の申請の受付を開始しました

## 輸送効率化を通じた更なる省エネ化に必要なシステムや車両に対する導入補助を開始します！

トラック事業者と荷主とが連携して物流全体の効率化に取り組むことにより、トラック輸送における更なる省エネ化を推進するため、車両動態管理システム、予約受付システム等の輸送効率化システムやダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両の導入に対して支援を行います（資源エネルギー庁連携事業）。申請は6月24日（月）から受け付けます。

令和6年度 経済産業省補助事業（国土交通省連携事業）による  
「運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金（トラック輸送省エネ化推進事業）」  
「運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金（新技術活用サプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業）」

各補助事業のページはこちら(水色またはオレンジの枠をクリックしてください)

**トラック輸送  
省エネ化推進事業**

**新技術活用サプライチェーン全体  
輸送効率化・非化石エネルギー  
転換推進事業**

### 概要

パシフィックコンサルタンツ株式会社及びパシフィックリプロサービス株式会社では、経済産業省からの補助事業の委託を受けて、『運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金（トラック輸送省エネ化推進事業）及び新技術活用サプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業』の実施を行います。

### 注意喚起

#### これから申請をされる皆様へ 「補助金の不正受給に関する注意喚起」

補助金の申請にあたって、「虚偽の申請による不正受給」、「補助金の目的外利用」や「補助金受給額を不当に釣り上げ、関係者へ報酬を配賦する」といった不正な行為が判明した場合は、交付規程に基づき交付決定取消となるだけでなく、補助金交付済みの場合、加算金を課した上で当該補助金の返還を求めます。

上記の不正な行為が判明した場合は、不正内容の公表等を受けることや「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」第29条に基づき、5年以下の懲役若しくは100万円以下の罰金または両方に処せられる可能性があります。

本事業の申請様式について、当ホームページ以外で転載・再配布されているケースがありますが、転載・再配布されたファイルによる不具合や審査上の不備について、事務局では対応致しかねます。申請・報告書類を提出する際には必ず本ホームページ(<https://www.pacific-hojo.jp/>)からダウンロードした最新のファイルをご使用ください。

なお、申請書式の転載・再配布を行っているwebサイトの運営者の方におかれては本ホームページ(<https://www.pacific-hojo.jp/>)へのリンクを掲載いただくようお願いいたします。

### ↑専用サイト

<https://www.pacific-hojo.jp/2024r06/index.html>



## 1. 事業内容

トラック事業者と荷主等との連携のもと、輸送の効率化を通じたエネルギー消費量の削減効果を実証するにあたり、必要となる車両動態管理システム、予約受付システム等の輸送効率化システムやダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両の導入に要する経費の一部を補助します。

※補助事業の執行団体：パシフィックコンサルタンツ株式会社  
パシフィックリプロサービス株式会社

## 2. 申請受付期間

**1次公募**：令和6年6月24日（月）10：00～7月5日（金）16：00

**2次公募**：令和6年7月19日（金）10：00～7月31日（水）16：00

※補助事業ホームページから申請書類をダウンロードし、申請期間中にアップロードすること。

## 3. その他

詳細は、陸上輸送省エネ推進事業事務局（パシフィックコンサルタンツ株式会社及びパシフィックリプロサービスの共同事業）のホームページをご覧ください。



車両動態管理システム



スワップボディコンテナ



ダブル連結トラック

農林水産省は、「食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する法律」に基づき、食品等の取引の適正化を図るため、食品等の取引の状況その他食品等の流通に関する調査（食品等流通調査）を実施し、報告書をとりまとめましたので、公表します。また、関係団体に対し、調査結果に基づく協力要請通知を発出しましたので、お知らせします。

## 1.背景

令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行したことを受け、社会経済活動の正常化が進みつつある一方で、原材料価格高騰等により依然として厳しい状況に置かれている食品関連事業者も存在しています。また、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用され、物流効率化に取り組まなかった場合、輸送力不足が起きるとい、いわゆる「物流の2024年問題」に直面しています。

以上を踏まえ、令和5年度においては、

**(1) 食品等の流通における労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の転嫁状況や課題を把握**

**(2) 各事業者の「物流の2024年問題」への取組状況や課題について把握**

を目的として食品等流通調査を実施しました。

## 2.調査結果

<実施方法>

(1) アンケート調査

卸売市場関係者、食品製造事業者、食品卸事業者を対象として、納入先（小売事業者等）との取引における課題についてアンケート調査を実施。また、小売事業者を対象として、物流に関するアンケート調査を実施した。また、小売事業者を対象として、物流に関するアンケート調査を実施（853者）。

(2) ヒアリング調査

上記の者及び農業者団体、農業法人を対象として、価格転嫁、物流、商慣習、電子取引等の状況や課題についてヒアリング調査を実施（203者）。

## 3.調査結果に基づく協力要請

調査結果に基づき、関係団体（生産・製造から流通・小売まで合計251団体）に対し、協力要請通知を発出しました。

令和5年度食品等流通調査報告書の公表について(農水省HP)

<https://www.maff.go.jp/j/press/shokuhin/ryutu/240531.html>



## 令和5年度 食品等流通調査（要旨）

根拠：食品等の流通の合理化及び取引の適正化に関する法律（平成3年法律第59号）

第27条 農林水産大臣は、食品等の取引の適正化のため、食品等の取引の状況その他食品等の流通に関する調査（以下「食品等流通調査」という。）を行うものとする。

令和5年度の調査について

■調査の目的					
① 食品等流通における労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇分の価格状況や課題の把握					
② 各事業者の「物流の2024年問題」への取組状況や課題の把握					
■主な調査項目					
①価格転嫁 ②物流 ③商慣習 ④電子取引等					
■調査の実施方法					
① アンケート調査					
	卸売市場関係者	食品製造事業者	食品卸事業者	小売事業者	合計
	445	292	59	57	853
② ヒアリング調査					
農業者団体 農業法人	卸売市場関係者	食品製造事業者	食品卸事業者	小売事業者	合計
32	65	40	27	39	203

令和5年度の調査結果の概要

【①価格転嫁】

- 主として加工食品を取り扱う食品製造事業者・食品卸事業者においては、原材料費の高騰分を中心に昨年度と比べ価格転嫁が進んでいたが、労務費やエネルギーコストの上昇分の価格転嫁は十分進んでいるとは言えない。
- また、食品製造事業者・食品卸事業者からは、製造・卸段階での値上げが店頭価格に反映されるまでのタイムラグを指摘する声が多く、中には「小売事業者から旧価格との差額補填を要請された」という適切とは言えない事例もあった。
- 主として生鮮食品を取り扱う農業者団体等や卸売市場関係者からは、加工用や飲食店向け納品等について「価格転嫁できていない」という声と、スーパーへの納品等について「価格転嫁できていない」という声の両方が聞かれた。

【②物流】

- トラック予約システム導入により待ち等の状況が大きく改善されたとの声が数多く聞かれた。
- パレット導入の進展や効果の評価する声も聞かれた一方で、コスト負担等の課題により進んでいないとの声も聞かれた。
- 物流効率化に向けた取組としては、共同配送等を通じた積載率向上への取組が数多く聞かれた。

【③商慣習】

- 店舗納品期限については、未だに1/3ルールが業界に根付いている様子うかがわれたものの、小売事業者において、一部又は全ての商品について1/2ルールに緩和しているとの回答が5割を占める等、緩和に向けた動きも見られた。
- 納品リードタイムについては、未だ翌日納品が主流ではあるものの、品目によっては翌々日納品が5割近くを占める等、延長に向けた動きも見られた。他方、小売事業者の物流センターの使用料（センターフィー）については、卸売市場関係者・食品製造事業者・食品卸事業者の全てから設定根拠の不明瞭性等を指摘する声が数多く聞かれた。

【④電子取引等】

- 小売事業者の発注業務はオンライン化が進んでいるが、食品製造事業者・食品卸事業者においては、オンライン受注が進んでいる者とFAXによる受注が大半を占める者とに二分される傾向にあることが、ヒアリング調査により明らかになった。
- 小売事業者においては自動発注システムの導入が進んでおり、AI需要予測システムの活用も増加傾向にあるが、ロス率低下や発注作業の負担軽減効果の評価する声がある一方で、また精度が十分に確立していないとの声も聞かれた。

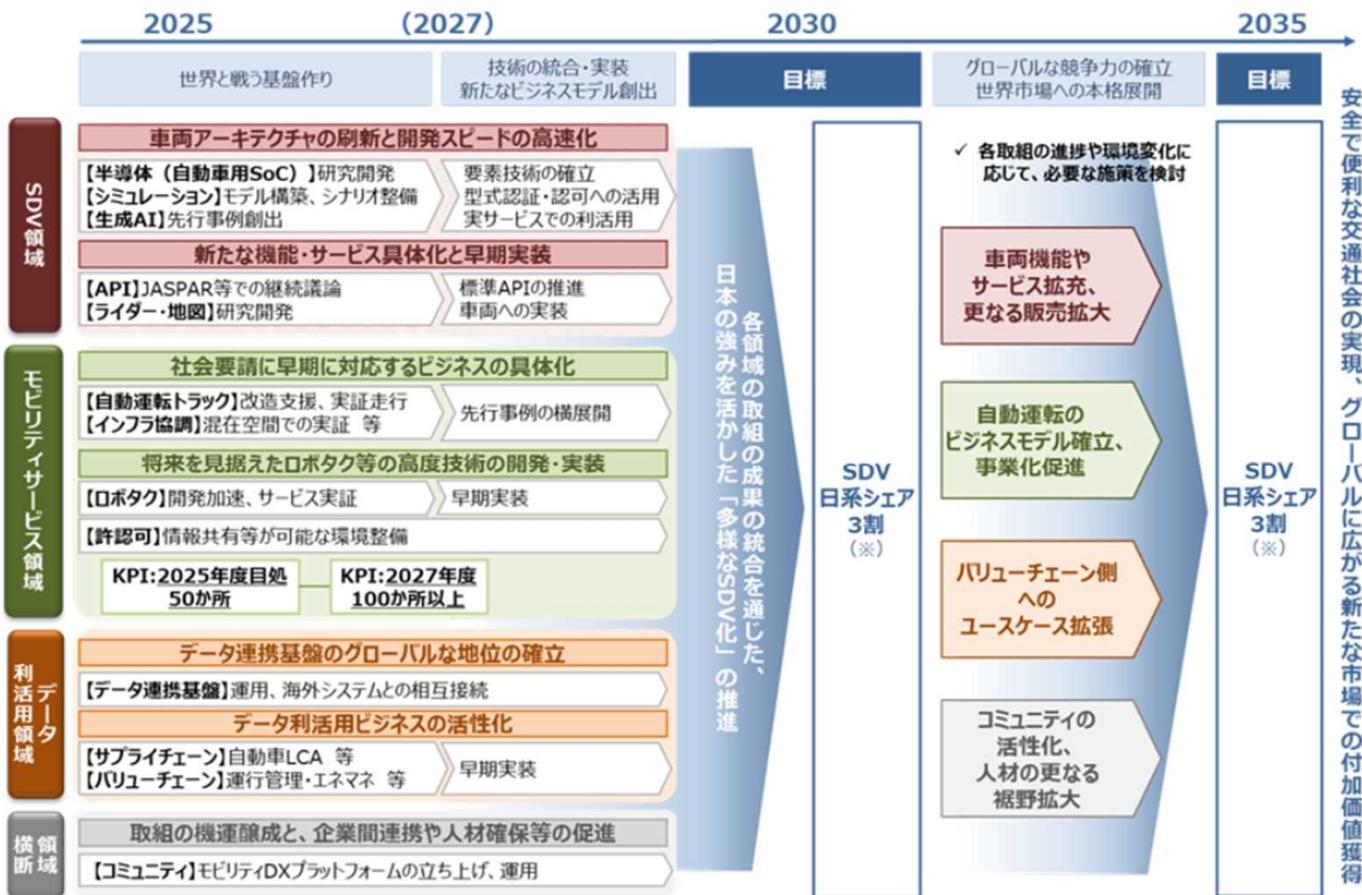
<今後の課題>

- 労務費やエネルギーコストの価格転嫁を更に進めることが必要。
- 小売事業者における価格転嫁の店頭価格への速やかな反映等、取引の適正化に取り組んでいくことが必要。
- トラック予約システム導入後の運用改善や、複数システム間の相互連携に関する検討等が必要。
- パレット導入について、関係者間で効果とコストについて認識を共有しながら、更に進めていくことが必要。
- 納品期限について、1/2ルールに統一しやすい商品カテゴリーから取り組む等、関係者間で協議しながら進める必要。
- 物流センターのセンターフィーについて、小売事業者において設定根拠の提示等、透明性確保に努めることが必要。
- 電子取引等について、取引関係者間で協力・連携し、一層の導入や活用に取り組むことが必要。

# 「モビリティDX戦略」を策定しました

経済産業省と国土交通省は、ソフトウェア・ディファインド・ビークル（SDV）を始めとする自動車分野のDXにおける国際競争を勝ち抜くべく、昨年より官民で検討を進め、今般、「モビリティDX戦略」を策定しました

## 「モビリティDX戦略」に関するロードマップ



※一定の想定で試算すると、2030年日系シェア3割は約1,100万台～1,200万台、2035年日系シェア3割は約1,700万台～1,900万台に相当。

### 1.趣旨

自動車を取り巻くデジタル技術の進展に伴い、自動車産業のバリューチェーンや産業構造に大きな変化がもたらされ、自動車を巡る競争は、グローバルなゲームチェンジが起こりつつあります。こうした中、自動車のDXは、電動化と並ぶ競争軸となり、今後SDV（※）の実装も進展していきます。

※ソフトウェア・ディファインド・ビークル（SDV）とは、クラウドとの通信により、自動車の機能を継続的にアップデートすることで、運転機能の高度化など従来車にない新たな価値が実現可能な次世代の自動車のことです。

こうしたSDVを始めとする自動車分野のDXを巡る国際競争を勝ち抜く観点から、「モビリティDX検討会」において官民での検討を進め、今般、2030～2035年に向けた我が国の勝ち筋として、「モビリティDX戦略」を策定しました。

### 2.「モビリティDX戦略」のポイント

特に激しい競争が生じており、官民連携による取組を進めるべき協調領域として、「SDV領域」「モビリティサービス（自動運転等）領域」「データ活用領域」の3領域を特定

各領域での勝ち筋、「オールジャパン」としての打ち手の具体化  
主な取組

- ・SDV領域：高性能半導体等の研究開発、開発効率化のためのシミュレーション環境の構築など協調領域の拡大等
- ・モビリティサービス（自動運転等）領域：自動運転トラックの実証支援、ロボタクシーの開発支援等
- ・データ活用領域：ウラノスエコシステムの運用、自動車全体の排出量把握や物流効率化等へのユースケース拡張等

「モビリティDXプラットフォーム」の立ち上げ  
自動車産業のほか、スタートアップ、異業種、大学、研究機関、個人などの様々なプレイヤーが参画し、取組の機運醸成を図りつつ、新たな企業間連携の促進、ソフトウェア人材確保のためのコンペティション、新規取組の検討を進める「コミュニティ」

官民で目指すべき中長期目標の設定と、その実現に向けたロードマップの策定  
SDVのグローバル販売台数における「日系シェア3割」の実現（2030年及び2035年）

「モビリティDX戦略」（経産省HP）

<https://www.meti.go.jp/press/2024/05/20240524005/20240524005.html>



# 「DX銘柄2024」「DX注目企業2024」「DXプラチナ企業2024-2026」を選定しました！

経済産業省は、東京証券取引所及び独立行政法人情報処理推進機構と共同で「デジタルトランスフォーメーション銘柄（DX銘柄）」を選定し、本日、「DX銘柄2024」選定企業25社（うち、DXグランプリ企業3社）、「DX注目企業」21社、さらに、「DXプラチナ企業2024-2026」2社を発表しました。

DX銘柄2024

証券コード	法人名	業種
2871	株式会社ニチレイ	食料品
3591	株式会社フコールホールディングス	繊維製品
3407	旭化成株式会社	化学
4568	第一三共株式会社	医薬品
5108	株式会社ブリヂストン	ゴム製品
5201	AGC株式会社	ガラス・土石製品
5411	JFEホールディングス株式会社	鉄鋼
6367	ダイキン工業株式会社	機械
6645	オムロン株式会社	電気機器
6841	横河電機株式会社	電気機器
7259	株式会社アイシン	輸送用機器
9143	SGホールディングス株式会社	陸運業
9101	日本郵船株式会社	海運業
9201	日本航空株式会社	空運業
9301	三菱倉庫株式会社	倉庫・運輸関連業
9434	ソフトバンク株式会社	情報・通信業
3132	マクニカホールディングス株式会社	卸売業
2678	アスクル株式会社	小売業
8316	株式会社三井住友フィナンシャルグループ	銀行業
8601	株式会社大和証券グループ本社	証券・商品先物取引業
8253	株式会社クレディセゾン	その他金融業
4544	H. U. グループホールディングス株式会社	サービス業

## 【物流関係企業の取組み紹介】

### SGホールディングス(株)

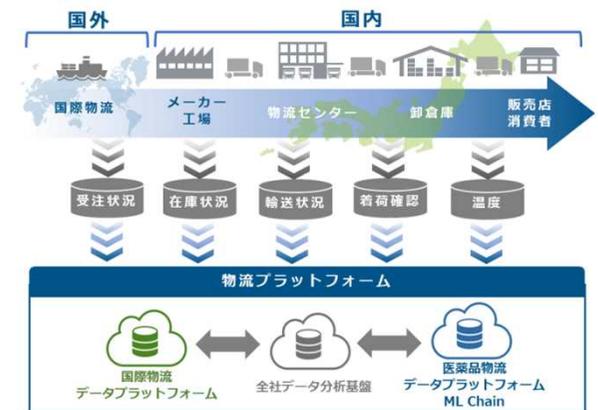
SGホールディングスグループのDX施策全体像



### ヤマトホールディングス(株)



### 三菱倉庫(株)



DX注目企業2024

証券コード	法人名	業種
1333	マルハニチロ株式会社	水産・農林業
4901	富士フイルムホールディングス株式会社	化学
4507	塩野義製薬株式会社	医薬品
5333	日本碍子株式会社	ガラス・土石製品
5711	三菱マテリア株式会社	非鉄金属
6902	株式会社デンソー	輸送用機器
7911	TOPPANホールディングス株式会社	その他製品
9501	東京電力ホールディングス株式会社	電気・ガス業
9064	ヤマトホールディングス株式会社	陸運業
9104	株式会社商船三井	海運業
9233	アジア航測株式会社	空運業
4768	株式会社大塚商会	情報・通信業
2768	双日株式会社	卸売業
8174	日本瓦斯株式会社	小売業
8354	株式会社ふくおかフィナンシャルグループ	銀行業
8616	東海東京フィナンシャル・ホールディングス株式会社	証券・商品先物取引業
7199	プレミアグループ株式会社	その他金融業
8439	東京センチュリー株式会社	その他金融業
2980	SREホールディングス株式会社	不動産業
9216	ビーウィズ株式会社	サービス業
9715	トランス・コスモス株式会社	サービス業

「DX銘柄2024」「DX注目企業2024」「DXプラチナ企業2024-2026」(経産省HP)

<https://www.meti.go.jp/press/2024/05/20240527001/20240527001.html>



# デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」 の受講生の募集を開始します！

経済産業省は、学生・社会人等を対象に、デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」の令和6年度受講生の募集を開始します。

デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」受講生募集(経産省HP)  
<https://www.meti.go.jp/press/2024/06/20240610002/20240610002.html>



## 1. プログラム概要

経済産業省では、地域企業・産業のDXの実現に向け、ビジネスの現場における課題解決の実践を通じた能力を磨くため、デジタル推進人材育成プログラム「マナビDX Quest」を実施します。

マナビDX Questは、(1) 企業データに基づく実践的なケーススタディ教育プログラム(以下、ケーススタディ教育プログラム)及び(2) 地域の中小企業との協働による、デジタル技術を活用した協働プログラム(以下、地域企業協働プログラム)からなります。受講料は無料です。

**6月10日(月曜日)から、(1) ケーススタディ教育プログラムの受講生の募集を開始します。**

### (1) ケーススタディ教育プログラム(8月開始予定) ※今回募集対象

- ・講師による座学ではなく、参加者が情報交換して学び合い・教え合いながら、与えられた課題を解決していく、PBL(Project-based Learning:プロジェクト型学習)を中心に据えたプログラムです。
- ・約2ヶ月から3ヶ月間(プログラムにより異なる)のPBLで、AIによる需要予測やデータ分析による収益改善等の実際の企業課題をテーマにした複数のケーススタディ教材から選択し、ビジネス課題からデジタル課題まで、DXを推進し組織を変革する一連のプロセスを一気通貫で学習することができます。
- ・全てのプログラムがオンラインで提供されます。また、各課題には個人で取り組んでいただきますので、ご自身の都合の良い時間で受講いただけます。

### (2) 地域企業協働プログラム(秋以降開始予定)

※原則(1)のケーススタディ教育プログラム修了者のうち希望者が対象

- ・講師による座学ではなく、参加者が情報交換して学び合い・教え合いながら、与えられた課題を解決していく、PBL(Project-based Learning:プロジェクト型学習)を中心に据えたプログラムです。
- ・約2ヶ月から3ヶ月間(プログラムにより異なる)のPBLで、AIによる需要予測やデータ分析による収益改善等の実際の企業課題をテーマにした複数のケーススタディ教材から選択し、ビジネス課題からデジタル課題まで、DXを推進し組織を変革する一連のプロセスを一気通貫で学習することができます。
- ・全てのプログラムがオンラインで提供されます。また、各課題には個人で取り組んでいただきますので、ご自身の都合の良い時間で受講いただけます。

今回の募集対象

#### ケーススタディ教育プログラム(PBL)

- 講師による座学ではなく、参加者が情報交換して学び合い・教え合いながら、与えられた課題を解決していくPBL(Project-based Learning:プロジェクト型学習)を中心に据えたプログラムです。
- 約2~3ヶ月のPBLで、ビジネス課題からデジタル課題まで、DXを推進し組織を変革する一連のプロセスを一気通貫で学習することができます。  
\*期間はプログラムにより異なります
- デジタル初心者/経験者問わず、プログラムに参加できるよう、多数の学び合いの仕掛けを用意しています。

具体的な内容(例)

企業の課題の特定・要求/要件定義→課題解決に向けたソリューションの検討/検証→経営者/他部署に向けた実装・組織変革の提案

原則、ケーススタディ教育プログラム修了者のうち希望者が対象

#### 地域企業協働プログラム

- ケーススタディ教育プログラムを修了した受講生<sup>1</sup>には、実際に中小企業と約2、3ヶ月間<sup>2</sup>かけて、チームで課題解決に取り組む、地域企業協働プログラムの機会があります(希望者のみ。応募者多数の場合は要相談)。  
\*1,2 参加要件及び期間はプログラムにより異なります
- 地域の中小企業の課題に取組み、経営陣・担当者との協働による実体験を通じて、ケーススタディ教育プログラムで学んだDXを、現場で推進する際の難しさやポイントを学ぶことができます。

具体的な内容(例)

DX構想・設計・検証段階の各企業の具体的な課題に対し、解決策の提案を実施

経済産業省は、令和6年6月7日、今後の中小企業向け資金繰り支援について公表するとともに、関係省庁とともに、官民金融機関等に対しコロナ資金繰り支援策の転換を踏まえた事業者支援の徹底等を要請しました。

## 1. 今後の中小企業向け資金繰り支援について

本年3月8日に公表した「再生支援の総合的対策」において既に方向性を示したとおり、7月以降は、能登半島地震の被災地に配慮しつつ、各種資金繰り支援策についてはコロナ前の水準に戻し、経営改善・再生支援に重点を置いた資金繰り支援とします。

## 2. 官民金融機関等に対する要請について

上記の通り、コロナ資金繰り支援の転換点を迎えていることを踏まえ、関係省庁とともに、官民金融機関等に対して事業者支援の徹底等を要請しました。

### 今後の中小企業向け資金繰り支援について

▶ 感染状況等社会情勢の変化に応じて、**コロナに焦点を当てた支援策は終了**させるが、今なお、**コロナ禍の影響に苦しむ事業者への再生支援を強化**。また、**円安等の経済情勢で苦しむ事業者向けの制度も継続**。

#### 1. コロナ資金繰り支援

- 「**コロナセーフティネット保証4号**」・「**コロナ借換保証**」は、**本年6月末で終了**。小規模事業者に対しては、コロナ前から措置している「**小口零細企業保証**」（100%保証）を活用し、借換等を支援。
- ただし、**能登半島地震の影響が残る地域**においては、「**コロナ借換保証**」を継続。対象地域は、災害救助法適用地域をベースに、利用実績や復旧状況を踏まえつつ、本年7月以降3ヶ月毎に見直しを行う。

#### 2. コロナ禍からの経営改善・再生を図るための資金繰り支援

- 「**コロナ経営改善サポート保証**」・「**コロナ資本金劣後ローン**」は、**本年12月末まで延長**。関係機関による支援も強化（信用保証協会向けの改正監督指針の運用開始 等）。

#### 3. 円安等に伴う資材費等の価格高騰対策

- 資材費等の価格高騰対策**として実施している日本公庫等の「**セーフティネット貸付**（**利率率▲5%→金利▲0.4%**）」は、**本年12月末まで継続**。（5年貸付の場合、金利引下げ後は中小事業：1.1%、国民事業：1.7%、24年6月時点）

## 3. 事業再生情報ネットワークについて

上記の要請文内「5. 事業再生情報ネットワークを活用した支援（公租公課の確実な納付と事業再生の両立）」に記載の「事業再生情報ネットワーク」について、中小企業活性化協議会での運用を令和6年6月17日から開始します。

### 事業再生情報ネットワークの運用開始

- 資金繰り支援はコロナ前の水準に戻していく一方で、関係省庁が連携して、再生支援を強化していくべく、本年3月の「再生支援の総合的対策」を踏まえて、事業再生情報ネットワークの運用を**6月から開始**。
- **再生可能性の高い中小企業の情報**（例：再生支援の見込み、金融支援による財務改善見込み等）について、中小企業活性化協議会や金融庁に設置する相談窓口より**関係省庁を通じて、公租公課の徴収現場**（年金事務所、税務署等）や金融機関等に共有することで、**公租公課の適正な納付計画の策定、関係機関による処理方針や支援の判断・決定に資する仕組み**を構築し、公租公課の確実な納付と事業再生の両立を目指す。



※地方税の課税主体である各地方団体に対しては、総務省から本ネットワークの趣旨等を周知。  
 ※中小企業庁・金融庁等から中小企業活性化協議会・官民金融機関に対し、①公租公課の納付状況の確認、②公租公課は優先納付されるべき債権であることや納付計画を遵守しない場合のリスクの周知、③必要に応じた資金繰り支援や納付計画策定支援など、事業者支援の徹底を要請。

