

# トラック物流2024年問題に 関するオンライン説明会資料

---

令和7年1月24日

国土交通省トラック・物流荷主特別対策室

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について  
(九州運輸局担当者説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介  
(二次元バーコードを活用したBtoB小口置配)
- ⑤ 参考資料紹介
  - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
  - ⑤-3 物流効率化に向けた努力義務における判断基準

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について  
(九州運輸局担当者説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介  
(二次元バーコードを活用したBtoB小口置配)
- ⑤ 参考資料紹介
  - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
  - ⑤-3 物流効率化に向けた努力義務における判断基準

# 事前アンケート結果①

## 回答者種別



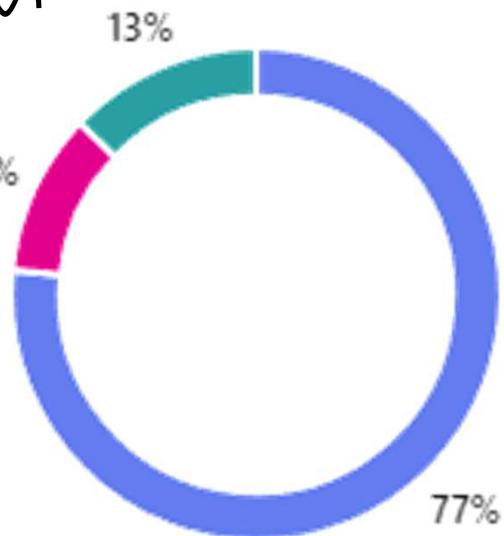
## 説明会、興味のあるテーマ



## 物流維持への不安の有無

わからない

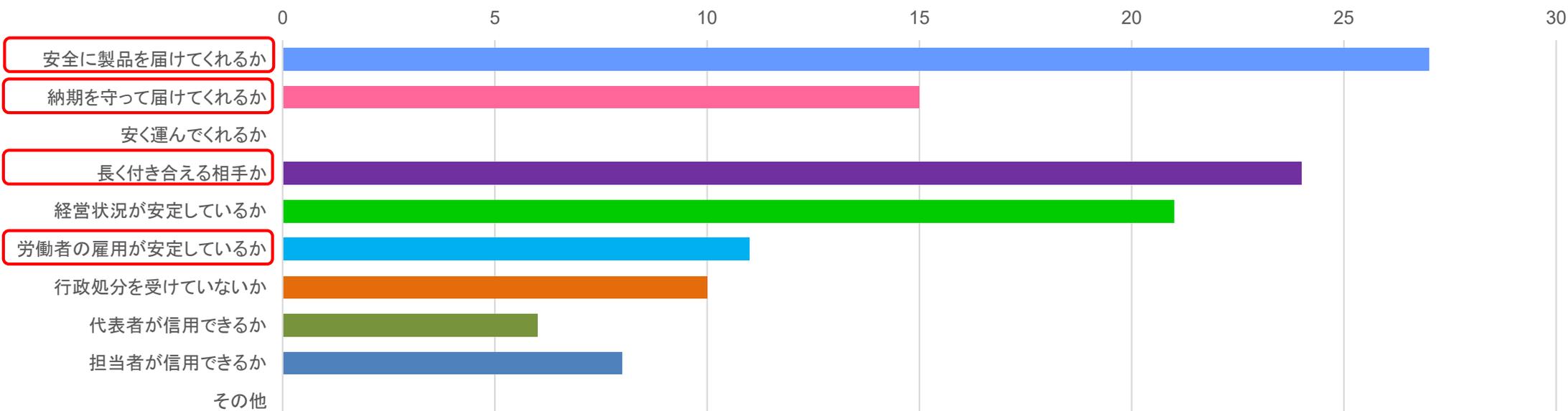
ない



ある

# 事前アンケート結果②

## 物流パートナー選定の重要項目 (全体)



### 物流パートナー選定の重要項目(荷主回答)



### 物流パートナー選定の重要項目(物流回答)



# 事前アンケート結果③

## 物流維持への不安（具体的内容）

### 実運送トラック運送事業者

- これからも経費の高騰に見合った価格転嫁が可能か
- **正しいことをしていても、社内から「売上が上がらない、儲からない」といった声上がる。**

### 発・着荷主事業者

- 荷主側と荷受側の認識の開き
- RORO船等の枠が無い状況で今後も継続すると予想される
- **医薬品不足で作っては出しの状態**で輸送まで滞ると国民の健康に支障が出る

### 元請トラック運送事業者

- **運送事業者の関係者も危機感があり感じられない**気もする。一方で、委託を受け入れてくれる協力会社が減ってきた感覚がある。
- ドライバー不足である一方、お客さんの過度な要求

### その他事業者

- 社内の人材の高齢化→引退によって業務ノウハウが失われている危機感を感じている事業者が増えている。  
（行政書士）
- **事業承継について認知してもらう必要がある**と感じる（行政書士）。

- ① 事前アンケートの結果について
- ② **改正物流法の施行に向けた情報**
- ③ トラック・物流Gメンの活動について  
(九州運輸局担当者説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介  
(二次元バーコードを活用したBtoB小口置配)
- ⑤ 参考資料紹介
  - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
  - ⑤-3 物流効率化に向けた努力義務における判断基準

## ①流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律関係

- 法律名を「物資の流通の効率化に関する法律」に改正
- 全ての荷主・物流関係事業者に**判断基準**に基づく物流効率化の努力を義務付け。

## ②貨物自動車運送事業法関係

- 真荷主、トラック事業者間の**運送契約には書面の相互交付**を義務付け。
- 元請トラック事業者には**実運送体制管理簿の作成・保存**を義務付け。
- 他の運送を利用**する事業者には**書面の交付**を義務付け。
- 他の運送を利用する一定規模以上のトラック事業者には、**運送利用管理規程の作成、運送利用管理者選任**を義務付け。
- 貨物軽自動車運送事業に係る安全対策**  
(安全管理者選任、届出、講習受講運転者台帳作成、保存等)

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

## ① 積載効率の向上

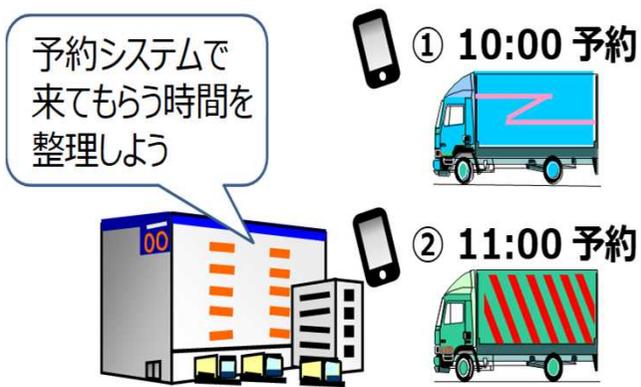
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



(例)地域における配送の共同化

## ② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



(例)トラック予約受付システムの導入

## ③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



(例)パレットの利用や検品の効率化

## (1) 運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則 (第1条関係)

**荷主は**、法第33条第1項の基本方針に定められた貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の目標を達成するため、その事業の特性、従業者の安全の確保の必要性その他の必要な事情に配慮した上で、**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の措置を計画的かつ効率的に実施するものとする。**

## (2) 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 (第2条関係)

- (i) **第一種荷主(発荷主)**は、以下に定めるところにより、法第37条第1項第1号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に定めるところによらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。
- ① 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、配送の共同化、帰路における車両への貨物の積載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適切に決定すること。**
  - ② 貨物の量の平準化を図ること、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯の集約を図ることその他の措置により、**貨物の出荷量及び入荷量の適正化**を図ること。
  - ③ **配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用**を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと。
  - ④ ①、②及び③に掲げる措置が適正かつ円滑に行われるよう、**貨物の運送に関係する各部門間の連携を促進**すること。

## (2) 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 (第2条関係)

- (ii) **第二種荷主(着荷主)**は、次に定めるところにより、法第37条第4項第2号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に定めるところによらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。
- ① **第一種荷主が** (i) ①、②及び③に掲げる措置を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について**協議したい旨を申し出た場合にあつては、これに応じて、必要な協力を行うこと。**
  - ② ①に掲げる措置が適正かつ円滑に行われるよう、**貨物の受渡しに関係する各部門間の連携を促進すること。**

## (3) 運転者の荷待ち時間の短縮 (第3条関係)

- (i) **第一種荷主**は、次に定めるところにより、法第37条第1項第2号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に定めるところによらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。
- ① 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配慮して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。**
  - ② 当該第一種荷主が管理する施設において**到着時刻表示装置** (施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。(ii) ②において同じ。) **の導入を行い、及びこれを適切に活用すること**その他の措置により、**貨物自動車の到着時刻を調整すること。**

## (3) 運転者の荷待ち時間の短縮 (第3条関係)

- ③ 当該第一種荷主との間で貨物に係る**寄託契約を締結した者に受寄物の入庫又は出庫の発注を早期に行う**ことその他の措置により、当該者が管理する施設における**貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散**させること。
- (ii) **第二種荷主**は、次に定めるところにより、法第37条第4項第1号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に定めるところによらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。
  - ① 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配慮して貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を指示**すること。
  - ② 当該第二種荷主が管理する施設において**到着時刻表示装置の導入**を行い、及びこれを**適切に活用**することその他の措置により、**貨物自動車の到着時刻を調整**すること。
  - ③ 当該第二種荷主との間で**貨物に係る寄託契約を締結した者に受寄物の入庫又は出庫の発注を早期に行う**ことその他の措置により、当該者が管理する施設における**貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散**させること。

## (4) 運転者の荷役等時間の短縮 (第4条関係)

- (i) **第一種荷主**は、次に定めるところにより、法第37条第1項第3号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に定めるところによらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。
- ① **パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入**すること、一貫パレチゼーション（輸送、荷役又は保管の各段階において同一のパレットを使用することをいう。）の実現のために**日本産業規格その他の標準化された規格に適合するパレットを使用**すること、**運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行う**こと、**フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置**することその他の措置により、**荷役等の効率化を図る**こと。
  - ② 貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの**検査**（以下②及び(ii)において単に「検査」という。）を**効率的に実施するための機械を導入**すること、**取引先に対して貨物に係る情報を事前に通知**すること、**検査を合理的に実施**することその他の措置により、**検査の効率化を図る**こと。
  - ③ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することにより、**荷役等を円滑に行うことができる環境を整える**こと。
- (ii) **第二種荷主**は、次に定めるところにより、法第37条第4項第3号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に定めるところによらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。
- ① **検査を効率的に実施するための機械を導入**すること、**検査を合理的に実施**することその他の措置により、**検査の効率化を図る**こと。
  - ② **フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置**することその他の措置により、**荷役等の効率化を図る**こと。

## (4) 運転者の荷役等時間の短縮 (第4条関係)

- ③ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することにより、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。

## (5) 実効性の確保 (第5条関係)

荷主は、(2)、(3)及び(4)の措置の実効性を確保するため、以下に掲げる措置を講ずるものとする。

- ① 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化(以下(5)において単に「効率化」という。)を図るため、効率化のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うとともに、その従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。
- ② 運転者の荷待ち時間等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状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。
- ③ 当該荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮を図るため、(3)及び(4)に規定する措置その他の効率化のための措置に関し、当該者から提案を受けた場合にあっては、当該提案に係る措置に協力すること。
- ④ 物資の流通に係るデータの標準化(電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。)を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。
- ⑤ 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握するよう努めること。
- ⑥ 効率化のための取組を効果的に行うため、国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。

## (1) 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（積載効率の向上等）のための措置の実施の原則（第1条関係）

貨物自動車運送事業者等は、法第33条第1項の基本方針に定められた貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の目標を達成するため、その**運送する貨物の特性、従業者の安全の確保の必要性その他の必要な事情に配慮した上で、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のための措置を計画的かつ効率的に実施するものとする。**

## (2) 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（第2条関係）

- ① 一の貨物自動車に複数の荷主の貨物を積み合わせて運送することその他の措置により、**輸送網を集約**すること。
- ② 荷主、連鎖化事業者、他の貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者と協議を行うことその他の措置により、複数の貨物自動車運送事業者等が委託を受けた**集荷又は配達を一の運転者に行わせる**こと。
- ③ 帰路において車両に貨物を積載することその他の措置により、**貨物自動車の走行距離に占める貨物を車両に積載した状態における走行距離の割合を増加**させること。
- ④ 配車、運行等に関する情報システムの導入その他の措置により、**配車計画又は運行経路の最適化**を行うこと。
- ⑤ 輸送する貨物の量に応じた大型車両の導入その他の措置により、**運転者一人当たりの一回の運送ごとに輸送することができる貨物の重量を増加**させること。

### (3) 実効性の確保 (第3条関係)

貨物自動車運送事業者等は、(2)の措置の実効性を確保するため、以下に掲げる措置を講ずるものとする。

- ① 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する**運転者の運送及び荷役等の効率化**(以下単に「効率化」という。)のために**実施した取組及びその効果を適切に把握**すること。
- ② 必要に応じて取引先その他の関係事業者に対し、複数の荷主の貨物を積み合わせて運送することその他の措置を実施するために**必要な運賃の設定**、パレットその他の輸送用器具の利用その他の**効率化に資する措置の提案**を行うこと。
- ③ 物資の流通に係るデータの標準化(電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。)を実施することその他の措置により、**多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化**を図ること。
- ④ 効率化のための取組を効果的に行うため、**国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携**を図ること。その際、必要に応じて**取引先に対し協力を求める**こと。
- ⑤ テールゲートリフター(貨物自動車の荷台の後部に設置された動力により駆動されるリフトをいう。)の導入、貨物の積卸しのための施設の整備その他の措置を講ずることにより、(2)の措置を講ずることに伴い増加する**運転者の負荷の低減**に配慮すること。
- ⑥ 関係法令を遵守し、過積載による運送その他の**輸送の安全を阻害する行為を防止**すること。

## ① 運送契約締結時等の書面交付義務

### 【書面への記載事項】

- ・契約の当事者の氏名又は名称・住所
- ・有料道路の通行に係る料金
- ・燃料価格の変動に伴い追加的に必要となる 燃料費に係る料金（いわゆる燃料サーチャージ）
- ・その他の特別に生ずる費用に係る料金、運賃及び料金の支払の方法
- ・書面を交付した年月日

### 【書面の保存義務】

- ・書面の交付日から1年間保存しなければならない。

### 【公布義務の例外事由】

- ・災害その他緊急やむを得ない場合

## ② 運送利用管理規程の作成、運送利用管理者の選任義務

### 【運送利用管理者の選任義務の対象となる事業者が行う貨物自動車利用運送の規模】

- ・前年度におけるその行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が **100 万トン以上**

### 【運送利用管理者の選任及び解任の届出】

- ・届出期限は行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が100万トン以上となった年度の翌年度の7月10日まで。届出の受理に係る権限は地方運輸局長に委任。
- ・当該年度以前にすでに運送利用管理規程の作成の届出をしているときは、改めて届出をする必要がない。

### ③ 実運送体制管理簿作成

#### 【実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量の下限等】

- ・実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量は、**1.5トン以上**とする。
- ・実運送体制管理簿の作成は、貨物の運送が完了した後、遅滞なく、行うものとする。

#### 【実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない場合】

- ・真荷主と元請事業者との間において、「**元請事業者が実運送を行わない場合には常に同一の貨物自動車運送事業者が実運送を行う**」旨の契約が締結されている場合は、実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない。
- ・貨物の運送ごとに作成しない場合の実運送体制管理簿には、通常の記載事項に加え、**当該契約の期間を記載**する。
- ・元請事業者は、当該実運送体制管理簿に記載した貨物の運送が完了した日から、当該契約が満了する日までの期間又は1年間のいずれか長い期間、これを営業所に備え置く。

### ④ 貨物軽自動車運送事業安全対策関係

#### 【貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け】

#### 【業務記録の作成・保存の義務付け】

#### 【事故記録の保存の義務付け】

#### 【国土交通大臣への事故報告の義務付け】

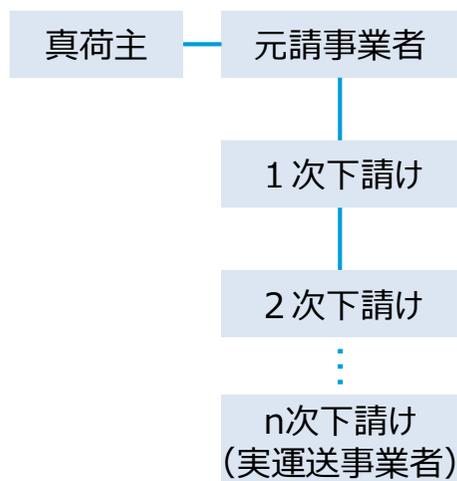
#### 【特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け】

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

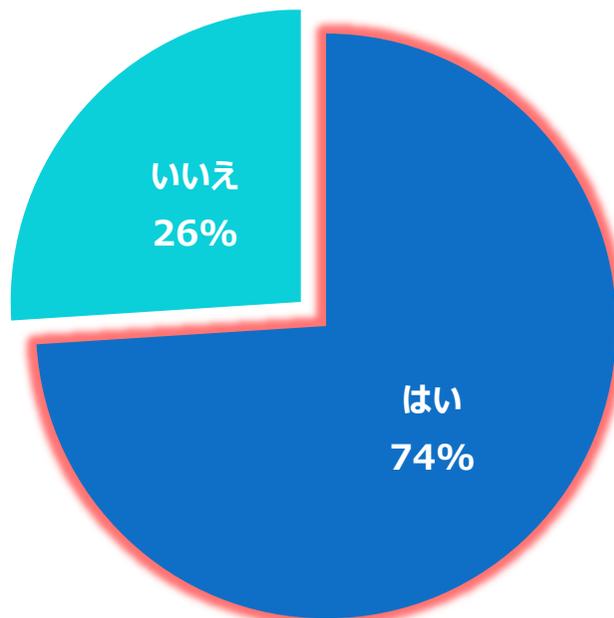
- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等**を**義務付け**\*。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\* を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

\* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

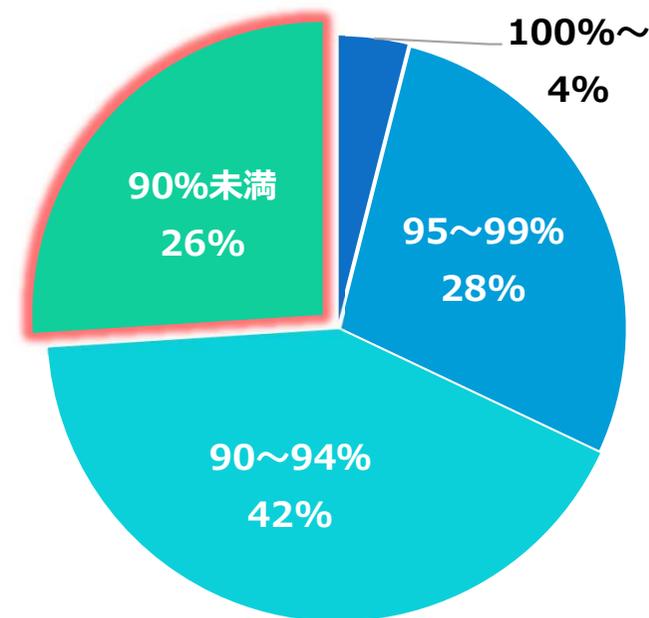
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。  
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

## <パターン1: 貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



貨物自動車運送事業者は

- ・引き受けた運送の全部を自ら行う
- ・引き受けた運送の全部を委託する
- ・引き受けた運送の一部を委託する

場合がある。

(※)引き受けた運送の全部を自ら行うことができない場合、貨物利用運送事業者に運送委託する場合もある(貨物利用運送事業の登録も受けている者に限る。)

①: 第12条の規定に基づく書面交付  
(真荷主⇔トラック事業者)

②: 第24条の規定に基づく書面交付  
{ トラック事業者・利用運送事業者 }  
⇒ トラック事業者・利用運送事業者

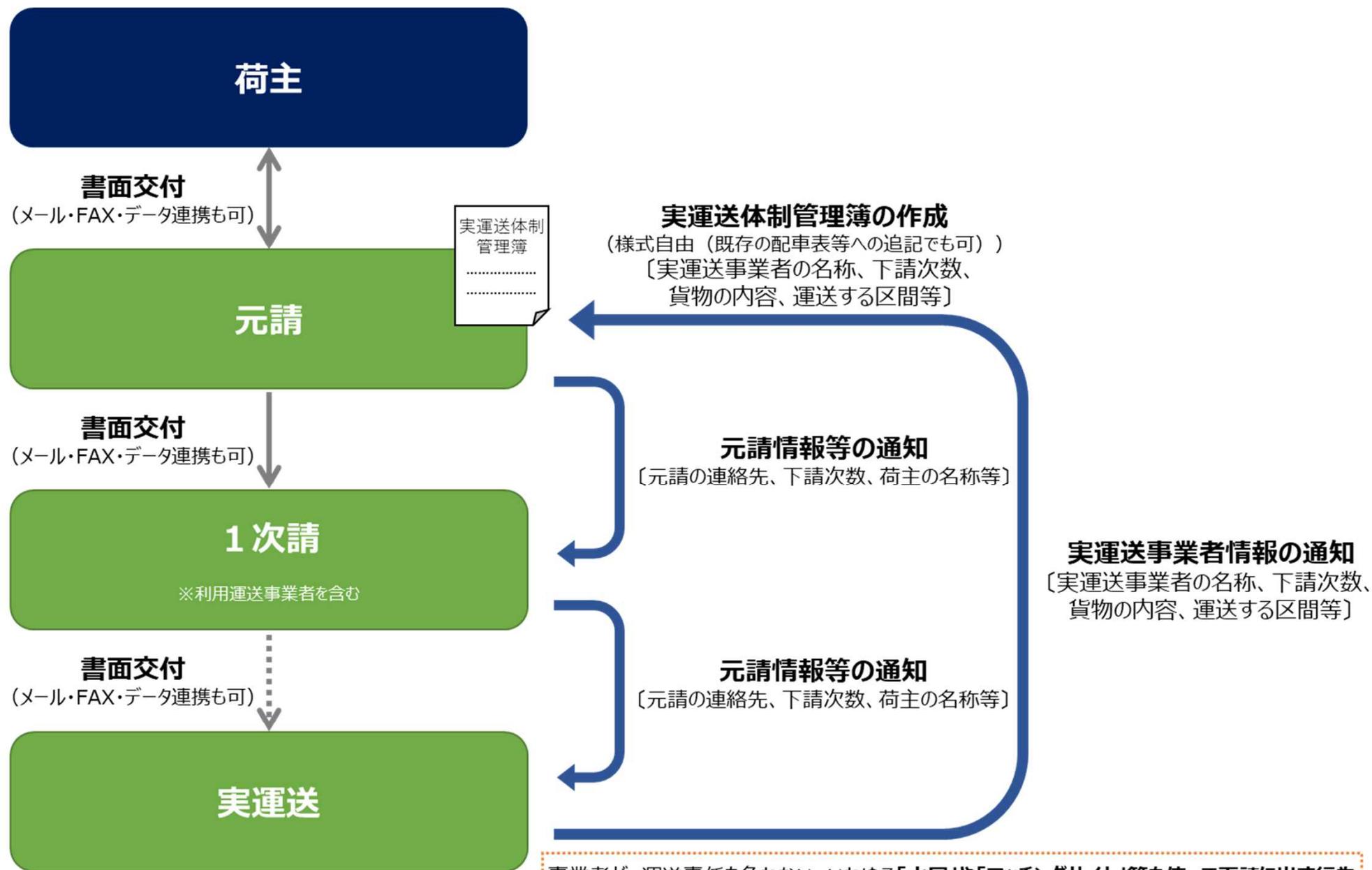
## <パターン2: 真荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



## <パターン3: 貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



# 実運送体制管理簿の作成フロー



〔恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、  
管理規程の作成、責任者の選任を義務付け〕

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる「水屋」や「マッチングサイト」等を使って下請に出す行為を行う場合も、当該事業者は、適正化に係る努力義務を負う  
⇒ 監査やトラックGメンによるチェック

# 実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者×運輸

- ・保有台数:50台 ・常時利用する下請事業者の保有台数:50台
- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)

(※):法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

## 実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

## 実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

## 実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	×運輸	－	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	×運輸	－	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫工	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	×運輸	－	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	×運輸	－	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫工	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

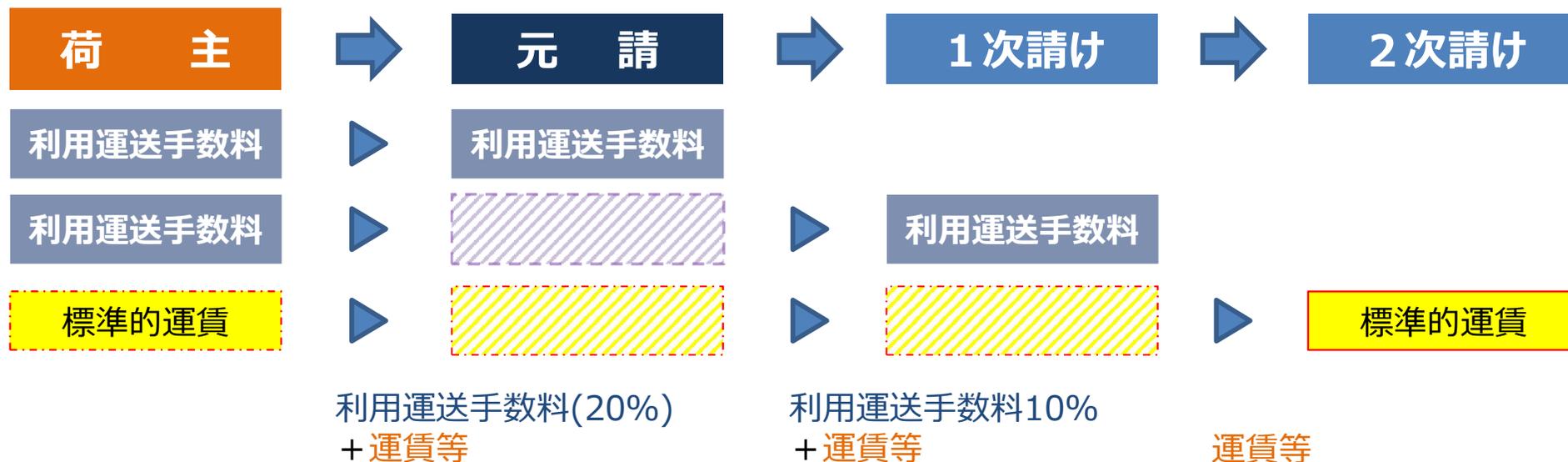
⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。22

# 利用運送手数料について

## 利用運送手数料

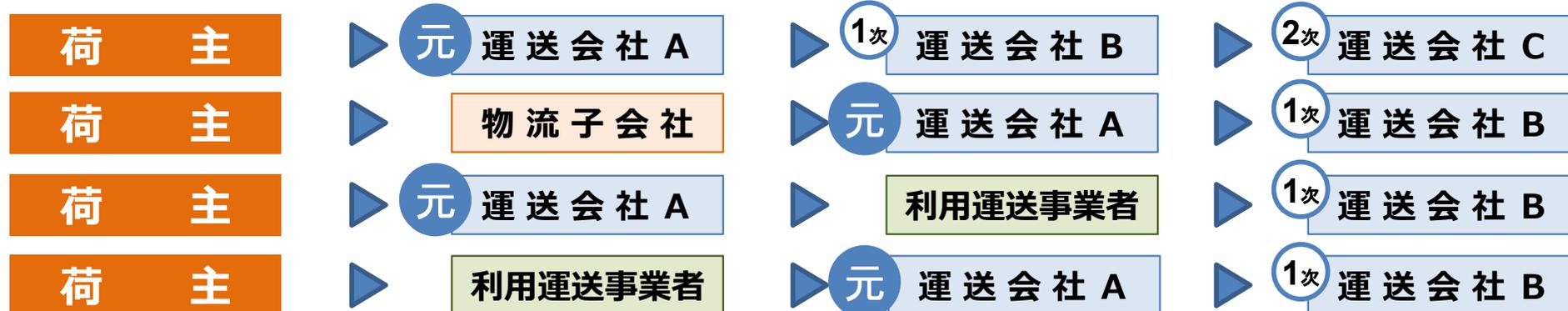
※以下はわかりやすいよう元請、1次下請が実運送を行わない前提で例を作成。

- ・運賃の10%を**運賃と別に収受**
  - ・実運送事業者の**手配までに要した回数**について収受
- ⇒下請け数が増えていくと10%、10%×2…と増えていく



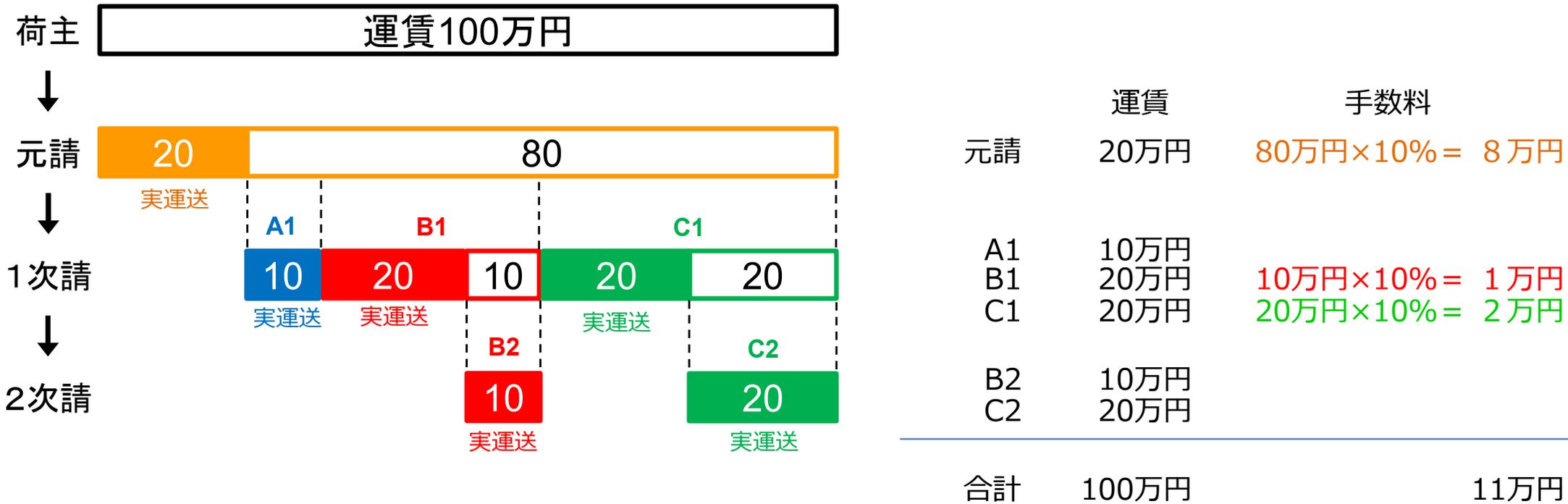
## 下請構成の例 (元)

は元請事業者、荷主に対して運送手数料が請求でき、実運送体制管理簿作成の義務を負う)



※上記物流子会社、利用運送事業者は、一般貨物運送事業の許可がない場合を想定。一般貨物運送事業者の場合は元請になる。

**事例** 荷主と元請Xが、荷物100t・運賃100万円の運送契約を締結した場合



- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した下請次数を考慮した金額を考慮して、荷主に対し運賃精算交渉。(※)
- 管理簿の作成を継続することで、下請次数を一定程度見通すことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、実運送事業者が收受すべき運賃を考慮した金額を荷主に請求。

(※) 運賃の精算は、荷物の運送が完了した後に行うことも可能。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）

（運賃、料金等の收受方法）

第三十一条 当店は、貨物を受け取るときまでに、荷送人から運賃、料金等を收受します。

2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。

3 (略)

## 1 貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け

- 貨物軽自動車運送事業者（バイク便事業者を除く）に対して、営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任※し、以下2つの講習受講を義務付ける。
    - ・貨物軽自動車安全管理者講習：貨物軽自動車安全管理者の選任にあたり受講
    - ・貨物軽自動車安全管理者定期講習：2年ごとに受講
- ※ 一般貨物自動車運送事業等を経営している場合、営業所において運行管理者として選任されているものを当該貨物軽自動車安全管理者として選任することも可
- 貨物軽自動車安全管理者を選任したときは、貨物軽自動車運送事業者の氏名又は名称、貨物軽自動車安全管理者の氏名及び生年月日、貨物軽自動車安全管理者の兼職※の有無等を届出させる。
- ※ 主に運転者や運行管理者と兼ねるかどうかを記載
- 既存の貨物軽自動車運送事業者における貨物軽自動車安全管理者の選任については、施行後2年の猶予期間を設ける。

## 2 業務記録の作成・保存の義務付け

- 貨物軽自動車運送事業者（バイク便事業者を除く）に対して、業務記録の作成及び1年間の保存を義務付ける。主な項目は以下の通り。：
  - ① 業務の開始、終了及び休憩の日時
  - ② 業務の開始、終了及び休憩の地点
  - ③ 業務に従事した距離
  - ④ 主な経過地点
  - ⑤ （荷主都合により集貨又は配達を行った地点で30分以上待機した場合）  
集貨地点、集荷地点に到着した日時、荷役作業の開始及び終了の日時、附带業務の開始及び終了の日時
  - ⑥ （荷役作業等を実施した場合（荷役作業等が契約書に明記されている場合は、荷役作業等が1時間以上である場合に限る））  
集貨地点、荷役作業の開始及び終了の日時、荷役作業の内容、左記に掲げた事項に係る荷主の確認の有無

### 3 事故記録の保存の義務付け

- 貨物軽自動車運送事業者に対して、事故が発生した場合、その概要や原因、再発防止対策等の記録、及びこれらの記録の3年間の保存を義務付ける。

### 4 国土交通大臣への事故報告の義務付け

- 貨物軽自動車運送事業者に対して、死傷者を生じた事故等、一定規模以上の事故について、運輸支局を通じて国土交通大臣への報告を義務付ける。

### 5 特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け

- 一般貨物自動車運送事業者等に義務付けている以下の特定の運転者への指導・監督及び適性診断の受診を貨物軽自動車運送事業者（バイク便事業者を除く）の特定の運転者にも義務付ける：
  - ① 運転者として新たに雇い入れた者
  - ② 高齢者（65歳以上の者）
  - ③ 死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者
- 上記について、既存の貨物軽自動車運送事業者については、施行後3年の猶予期間を設ける。
- また、貨物軽自動車運送事業者は、運転者の氏名、当該運転者に対する指導及び当該運転者の適正診断の受診状況等を記載した貨物軽自動車運転者等台帳を作成し、これを営業所に備え置かなければならないことを義務付ける。

## 貨物軽自動車運送事業に係る処分基準の追加

行政処分事由	行政処分内容
<p>➤ 貨物軽自動車安全管理者の選任違反</p> <p>○選任なし</p>	事業停止（30日間）
<p>➤ 貨物軽自動車安全管理者の選任（解任）の未届出、虚偽届出</p> <p>○選任（解任）の未届出に係るもの</p>	初違反：警告
	再違反：10日車
<p>○虚偽の届出に係るもの</p>	初違反：40日車
	再違反：80日車
<p>➤ 貨物自動車安全管理者の講習受講義務違反</p>	初違反：10日車
	再違反：20日車
<p>➤ 貨物軽自動車運転者等台帳</p> <p>○作成なし（5名以下）</p>	初違反：警告
	再違反：10日車
<p>○作成なし（6名以上）</p>	初違反：10日車
	再違反：20日車
<p>○全て作成なし</p>	初違反：20日車
	再違反：40日車
<p>○記載事項等の不備</p>	初違反：警告
	再違反：10日車
<p>➤ 貨物軽自動車運転者等台帳の保存義務違反</p>	初違反：警告
	再違反：10日車

運送契約締結時の書面交付義務関係等に係る処分基準の追加

行政処分事由	行政処分内容
<p>➤ 運送契約締結時の書面交付義務違反</p> <p>○ 交付なし 5 件以下</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<p>○ 交付なし 6 件以上 15 件以下</p>	<p>初違反：10日車</p> <p>再違反：20日車</p>
<p>○ 交付なし 16 件以上</p>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<p>○ 記載事項等の不備</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<p>○ 交付書面の写しの保存 一部保存なし</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<p>全て保存なし</p>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<p>➤ 他の一般貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する際の書面交付義務違反</p>	<p>運送契約締結時の書面交付義務違反に係る処分量定と同じ</p>
<p>➤ 運送利用管理規程の作成・届出違反</p> <p>○ 未作成</p>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<p>○ 届出に係るもの</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<p>➤ 運送利用管理規程の必要事項設定違反（規程の内容不適切）</p>	<p>初違反：10日車</p> <p>再違反：20日車</p>
<p>➤ 運送利用管理者の選任違反</p>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>

運送契約締結時の書面交付義務関係等に係る処分基準の追加

行政処分事由	行政処分内容
<p>➤ 運送利用管理者の選任（解任）の未届出、虚偽届出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○選任（解任）の未届出に係るもの</li> </ul>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○虚偽の届出に係るもの</li> </ul>	<p>再違反：40日車</p> <p>初違反：80日車</p>
<p>➤ 運送利用管理者の意見に対する尊重義務違反</p>	<p>初違反：10日車</p> <p>再違反：20日車</p>
<p>➤ 実運送体制管理簿の作成義務違反</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○作成なし5件以下</li> </ul>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○作成なし6件以上15件以下</li> </ul>	<p>初違反：10日車</p> <p>再違反：20日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○作成なし16件以上</li> </ul>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○記載事項等の不備</li> </ul>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○実運送体制管理簿の備え置き一部備え置きなし</li> </ul>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○全て備え置きなし</li> </ul>	<p>初違反：20日車</p> <p>再違反：40日車</p>
<p>➤ 実運送体制管理簿に係る通知義務違反</p>	<p>初違反：警告</p> <p>再違反：10日車</p>

疾病、疲労等のおそれのある運行の業務

(旧基準)

行政処分事由	行政処分内容
○健康診断未受診者 1 名	初違反：警告
	再違反：10日車
○健康診断未受診者 2 名	初違反：20日車
	再違反：40日車
○健康診断未受診者 3 名以上	初違反：40日車
	再違反：80日車



(新基準) ※違反件数に比例した処分の導入

行政処分事由	行政処分内容
○健康診断未受診者 1 名	初違反：警告
	再違反：10日車
○健康診断未受診者 2 名	初違反：20日車
	再違反：40日車
○健康診断未受診者 3 名以上 (未受診者 1 名あたり)	初違反：15日車
	再違反：30日車

国土交通省では、令和7年2月～3月にかけて、運輸局ブロックごとに物流法改正に関する説明会を行う予定です。

形式はリアルとWEBのハイブリッド方式です。  
詳しい日程、場所は右記リンク及び運輸局HP等で  
適時お知らせする予定です。是非御参加ください。



改正物流法説明会  
説明会日程全国まとめページ

## 開催主旨

令和7年4月の改正物流法の施行に向けて、トラック事業者に対して、「取引適正化のためのトラック事業者に対する規制的措置」や「物流効率化のための荷主・物流事業者に対する規制的措置」を中心に説明会を実施し、主として元請事業者等の理解を深める。

## 説明内容

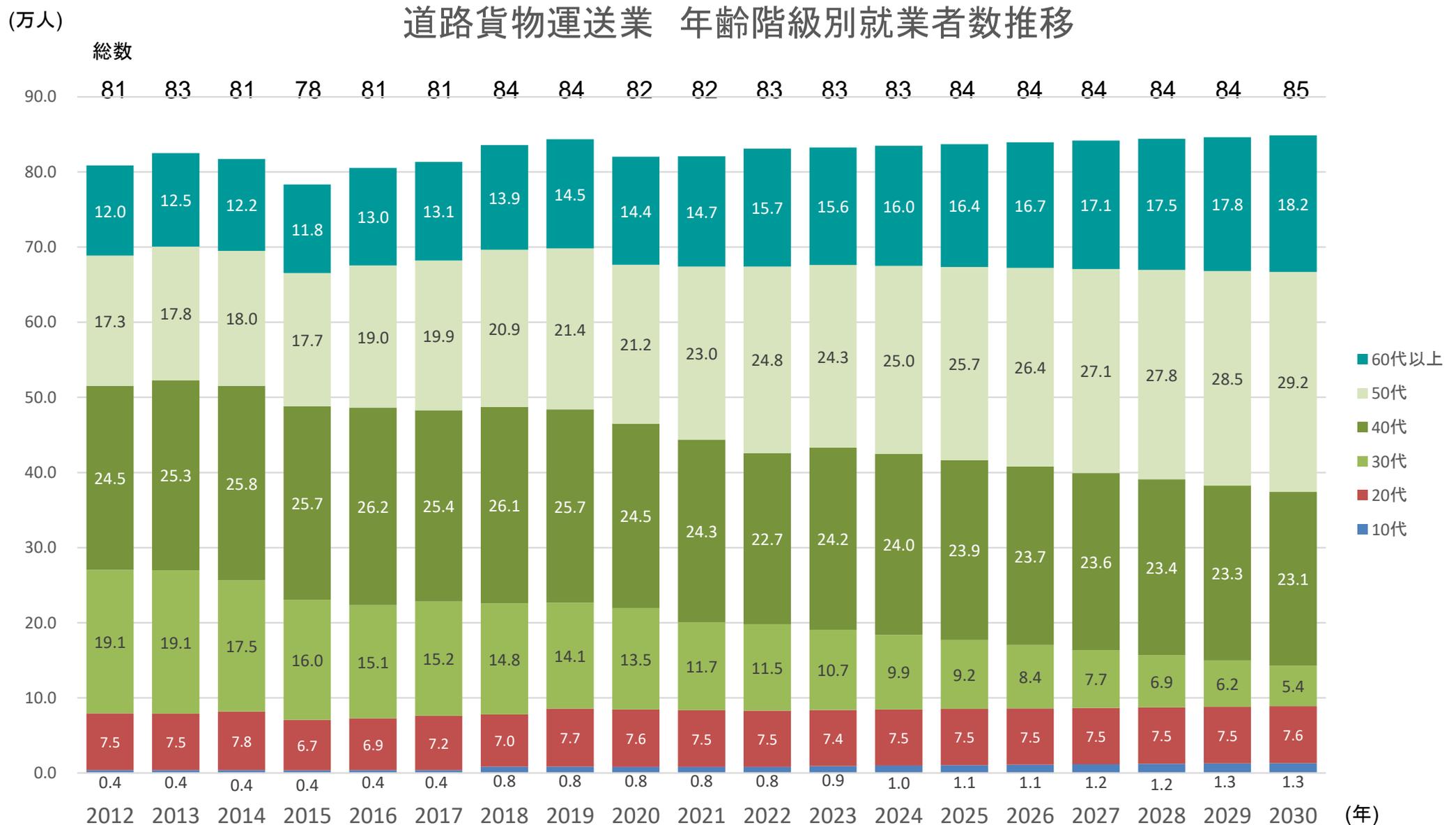
法改正の背景、概要、書面交付の義務化、実運送体制管理簿・下請情報通知、健全化措置・運送利用管理規程・運送利用管理者、荷待ち時間等記録義務付け対象拡大、Q & A、物流効率化のための荷主・物流事業者が取り組むべき措置やその判断基準など

No	開催ブロック	開催市	開催時期
1	北海道	札幌市	令和7年 2～3月 (詳細調整中)  ※随時HP等で 公表していく予定
2	東北	仙台市	
3	関東	横浜市	
4	北陸信越	新潟市	
5	中部	名古屋市	
6	近畿	大阪市	
7	中国	広島市	
8	四国	高松市	
9	九州・沖縄	福岡市	

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ **トラック・物流Gメンの活動について  
(九州運輸局担当者説明)**
- ④ 物流事業者DX事例の紹介  
(二次元バーコードを活用したBtoB小口置配)
- ⑤ 参考資料紹介
  - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
  - ⑤-3 物流効率化に向けた努力義務における判断基準

# 道路貨物運送業 年齢階級別就業者数の推移（一部予測値）

トラックドライバーは労働時間が長く、賃金が安く、人手不足で高年齢化が進行しています。



資料：総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。  
 ※道路貨物運送業従業者数(総数)に年齢階級別構成比を乗じて計算。2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計。  
 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

# 時間外労働の上限規制設定の経緯

長時間労働で稼ぎたいドライバーがいても、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

## 労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・**収入を確保するために長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。**
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・鍵を握るのは商慣行の改善。課題の解決に向けて、業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。
- ・荷主企業の協力といった全体の対策も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。



## 労働政策審議会にて必要性確認

- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。



**働き方改革関連法**(2018(平成30)年6月29日成立)で**必要性明記** (法案提出理由)

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため時間外労働の限度時間の設定 (略) 等措置を講じる必要がある。

時間外労働上限規制のほかにも、これだけのルールが課せられています。

## 労働基準法

# 時間外労働上限規制：年間**960**時間以内

自働車運転者の労働時間の改善のための基準（改善基準告示）

## 拘束時間のルール

拘束時間…使用者に拘束されている時間（労働時間＋休憩時間）

- 1日あたり：**原則13時間以内**（最大15時間。但し14時間超は週2回まで。長距離運行の場合も16時間超は週2回まで）
- 1ヶ月あたり：**284時間以内**（労使協定により310時間まで延長可。但し年間上限を超えないこと）
- 1年あたり：**3,300時間以内**（労使協定によっても3,400時間以内まで）

## 運転時間のルール

- 連続運転時間の上限：**4時間**（毎に30分の休憩を取る必要がある。）
- 1日あたりの運転時間の上限：**2日を平均した1日あたり9時間以内**
- 1週間あたりの運転時間の上限：**2週間を平均した1週間あたり44時間以内**

## 休息期間のルール

休息期間…使用者の拘束を受けない期間、労働者の自由な時間

- 1日あたりの運転時間の下限：**基本11時間**（継続9時間を下回らないこと。長距離運行の場合8時間以上は週2回まで）  
※休息時間が9時間を下回る場合は、一運行（出庫～帰庫）終了後、継続して12時間の休息を与えること。

## 休日労働のルール

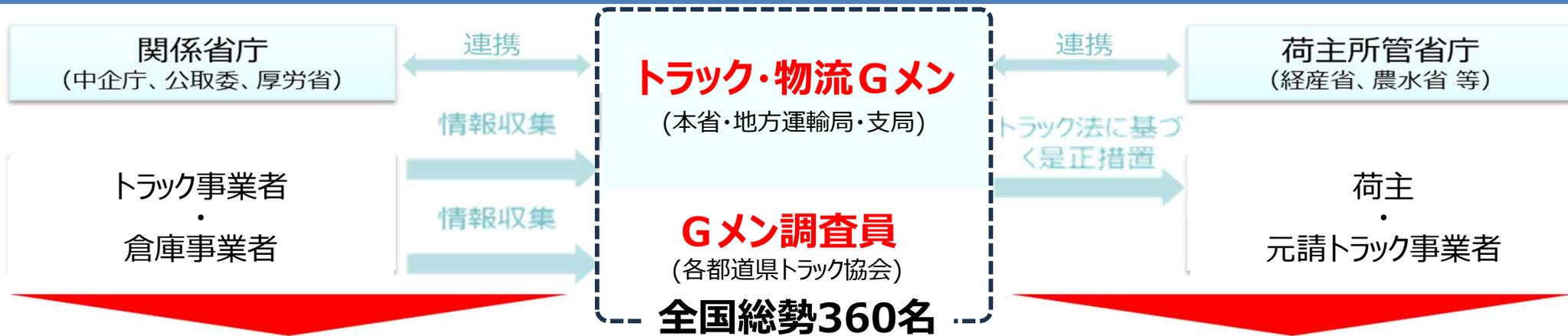
- 休日労働回数の上限：**2週について1回が限度**

詳しくはオンライン  
説明会アーカイブで



# 商慣行見直しに向けた執行力の強化（トラック・物流Gメンの設置）

## トラック・物流Gメンが設置され、調査員とともに荷主・元請事業者への監視体制を強化



### トラック・物流Gメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し  
情報収集力を強化（2023年度～）

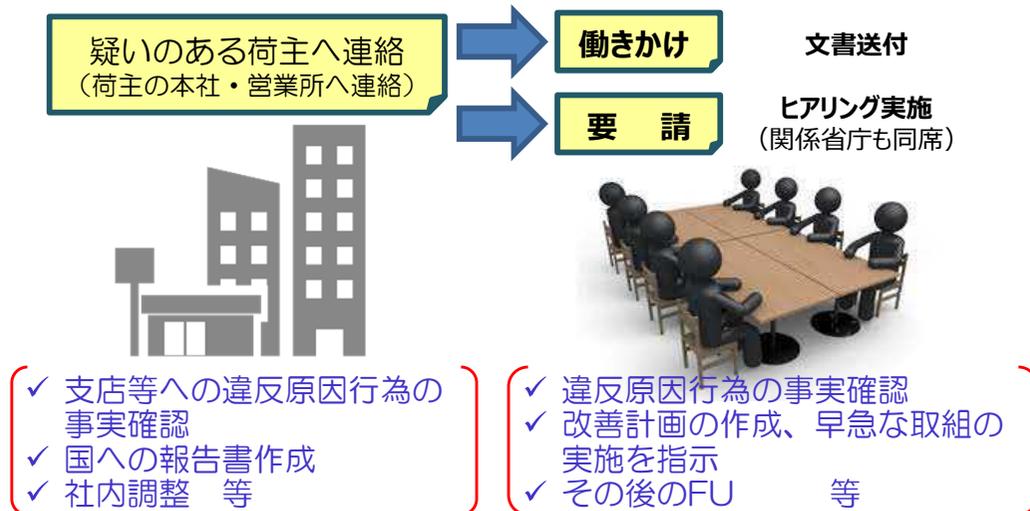
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」  
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

#### 「プッシュ型情報収集」

- ① **ヒアリング**（訪問・電話）  
違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② **パトロール**（現場の状況確認）  
違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺など
- ③ **フォローアップ調査**（パトロール時に実施）
  - ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
  - ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

#### 「是正指導」



# トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果

トラックGメン設置後、荷主等に対する是正指導実施件数が飛躍的に増加しました。

## トラックGメンによる悪質な荷主等への是正指導

貨物自動車運送事業法付則第1条の2に基づき、荷主等への働きかけ等を実施。

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

働きかけ



荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

要 請



要請してもなお改善  
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

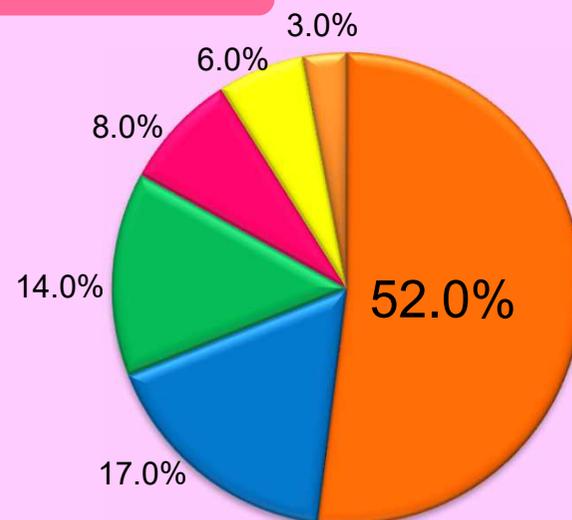
### 「是正指導」を実施した荷主数

対応内容	荷主数	内訳
勧 告	2	(荷主1、元請1件)
要 請	175	(荷主89、元請81、その他5)
働きかけ	914	(荷主611、元請281、その他22)

**計1,091件の法的措置を実施**  
(令和6年9月30日現在)

### 荷主起因の違反原因行為の割合

- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な配送依頼
- 過積載運行の要求
- 異常気象時の運行指示



# トラック・物流Gメンによる荷主等の監視

## 長時間の荷待ち



## 契約にない附带作業



## 運賃・料金等の不当な据置き



このような行為の疑いがあれば、  
事実を確認し、是正を指導します。



是正指導は、最終的に、荷主等へ  
の勧告・社名公表まで行います。



## 無理な運送依頼



## 異常気象時の運送依頼



## 過積載運送の指示・容認

# 全国のトラックGメン活動状況 (令和6年9月30日現在)

全国のトラックGメンがトラック事業者の声を聞き、荷主等に対する是正指導を実施しています。

## ○トラックGメンの活動状況

トラック事業者に対する  
電話調査や訪問調査 (全国)



トラックドライバーへのヒアリング  
(全国)



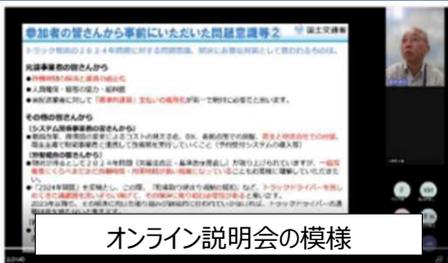
大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場

高速SA、PA

荷主へのパトロール(荷待ち状況の現地確認等) (全国)



トラック事業者・荷主に対する  
説明会



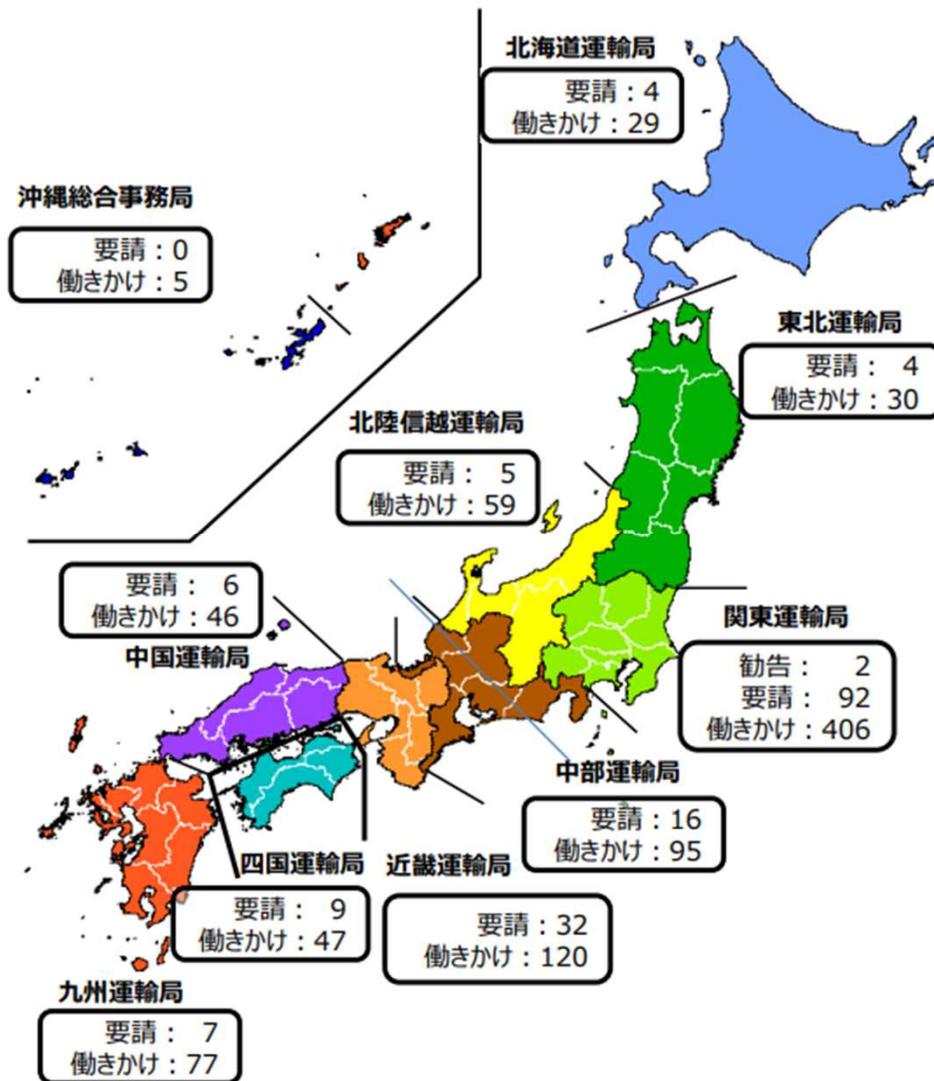
オンライン説明会の模様

トラックGメンのチラシ配布 (全国)



## 〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉

※数値は要請、働きかけが行われた、各ブロックに本社を有する荷主等の数



# 荷主の事務所、物流拠点に対する「荷主等パトロール」の実施

積極的にパトロールを実施し、労働環境改善と適正運賃収受への理解を呼びかけています。

## 全国各地でパトロールを実施

パトロール  
動画



## パトロール先拠点数約**2,500**か所

各地方運輸局において様々な手法により実施。

(R5.7.21~R6.11.30全国の実績)

### (実施例)

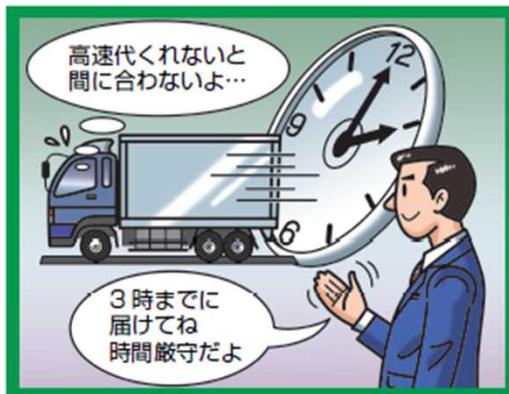
- 荷主事業者の事務所・物流拠点等を訪問し、以下を実施
  - ・ 違反原因行為の防止を呼びかけ
  - ・ 荷待ち状況の実態確認
  - ・ 運賃交渉への誠意を持った対応を要請
  - ・ 要請を受けた荷主等の改善状況を確認
  - ・ オンライン説明会への参加を呼びかけ

## 違反原因行為の例

### 常態的な長時間の荷待ち



### 無理な運行依頼



### 運賃・料金の不当な据置き



### 契約にない附带業務



上記のほか、異常気象時の運行依頼、過積載運行の強要なども違反原因行為として是正指導の対象に。

# 荷主等パトロールの具体例

## 荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

## 荷待ち、附帯作業等の現状確認・指導



荷主の拠点等現場に出向き、荷待ち、契約にない附帯業務等の有無や程度について確認。

## 荷主への指摘、要請対象のフォローアップ



違反原因行為の疑いが現認された場合は、認識を確認の上指摘。また要請を受けた荷主の現場で改善状況の確認も行う。

## トラックドライバーへのヒアリング



高速道路SA,PA。道の駅、コンビニ、自動車事故対策機構(NASVA)などで運転者の話を聞き、情報提供を呼びかけ。

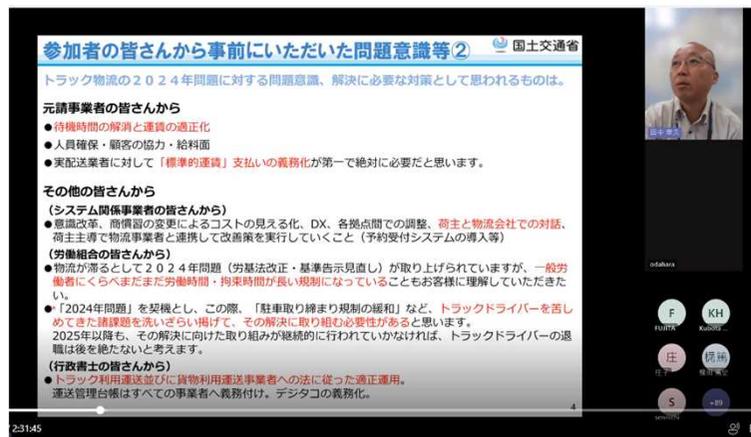
## トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報を提供」

【第1回～第17回の累計参加者数】 **延べ3,400名** 全国からトラック、発着荷主他関係者が参加

**Gメンが毎月1回午前午後実施**

**2024年問題の背景を説明**

**国会の動き等最新情報を紹介**



参加者から寄せられた問題意識を紹介し、共有するGメン。

時間外労働の上限規制設定の経緯 

走って稼ぐドライバーがいるのも分かるが、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

労働政策審議会労働条件分科会での議論

- 運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- **収入を確保するために長時間労働によって収入を確保しようとする労働者がいるのも現状。**
- しかし労働者が入りやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- 鍵を握るのは高値割の改善。課題の解決に向けて、業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。
- 荷主企業の協力といった全体の対策も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。

労働政策審議会にて必要性確認

- **人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。**
- しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- 「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、**長時間労働是正が必要。**

働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で必要性明記 (法案提出理由)

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため時間外労働の限度時間の設定(略)等措置を講じる必要がある。

国会での質疑より 

Q. 改正法の執行体制は。(4/25参国交委 立憲民主党 小沼議員)

A. 令和6年3月21日の衆議院本会議で、経産大臣、農水大臣が出席されてしっかり3省連携していくという答弁があった。実際そうなるように国交省が頑張っていきたい。(斉藤国土交通大臣)

Q. 荷主の指導に対する経産省、農水省の見解は。(3/21衆本会議 公明党 国重議員)

経産省は、これまで国交省、農水省と連携を進めてきた。荷主に対する措置を一層強力で推進していく。(齋藤経産大臣)

農水省はこれまで国交省等と協力を推進してきた。荷主の意識、行動の変革に積極的に取り組んでいく。(坂本農水大臣)

## 参加者から寄せられた問題意識（一部）

- **着荷主の理解と協力が必要**で、それを理解、納得させる術が必要（発荷主）。
- **トラック集車が徐々に難しく**なっている（発・着荷主）。
- **受注量の増加により手配が困難**になる事を怖れている（元請トラック事業者）。
- 各所で**積み残しが発生**する可能性が高い（物流システムベンダー）。
- **納入トラックと契約していないので荷待ちコントロール不可、発荷主の責任では**（着荷主）。
- **バス予約システム、予約枠の不足による配車担当者の早出対応**（発荷主）
- **小規模着荷主での附帯作業要求に苦慮**。説得しているが理解されない（発荷主）。



No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号	No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号
1	物流・自動車局	貨物流通事業課	03-5253-8575	12	東北運輸局	福島運輸支局 輸送・監査部門	024-546-0345 (ガイダンス番号:3)
2	北海道運輸局	自動車交通部貨物課	011-290-2743	13		岩手運輸支局 輸送・監査部門	019-638-2154 (ガイダンス番号:3)
3		札幌運輸支局 輸送・監査担当	011-731-7167	14		青森運輸支局 輸送・監査部門	017-739-1501 (ガイダンス番号:3)
4		函館運輸支局 輸送・監査担当	0138-49-8863	15		山形運輸支局 輸送・監査部門	023-686-4711 (ガイダンス番号:3)
5		旭川運輸支局 輸送・監査担当	0166-51-5272	16		秋田運輸支局 輸送・監査部門	018-863-5811 (ガイダンス番号:3)
6		室蘭運輸支局 輸送・監査担当	0143-44-3012	17	関東運輸局	自動車交通部貨物課	045-211-7248
7	釧路運輸支局 輸送・監査担当	0154-51-2514	18	東京運輸支局 輸送担当		03-3458-9231 (ガイダンス番号:1)	
8	帯広運輸支局 企画輸送・監査担当	0155-33-3286	19	神奈川運輸支局 輸送担当		045-939-6800 (ガイダンス番号:1)	
9	北見運輸支局 企画輸送・監査担当	0157-24-7631	20	埼玉運輸支局 輸送・監査担当		048-624-1835 (ガイダンス番号:3)	
10	東北運輸局	自動車交通部貨物課	022-791-7531	21		群馬運輸支局 企画輸送・監査担当	027-263-4440 (ガイダンス番号:1)
11		宮城運輸支局 輸送・監査部門	022-235-2517 (ガイダンス番号:3)	22	千葉運輸支局 輸送・監査担当	043-242-7336 (ガイダンス番号:2)	



No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号	No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号
23	関東運輸局	茨城運輸支局 輸送・監査担当	029-247-5348 (ガイドランス番号:1)	34	中部運輸局	岐阜運輸支局 輸送・監査担当	058-279-3714
24		栃木運輸支局 企画輸送・監査担当	028-658-7011	35		三重運輸支局 輸送・監査担当	059-234-8411
25		山梨運輸支局 企画輸送・監査担当	055-261-0880 (ガイドランス番号:1)	36		福井運輸支局 輸送・監査担当	0776-34-1602
26	北陸信越運輸局	自動車交通部貨物課	025-285-9154	37	近畿運輸局	自動車交通部貨物課	06-6949-6447
27		新潟運輸支局 輸送・監査部門	025-285-3124	38		大阪運輸支局 輸送部門	072-822-6733 (ガイドランス番号:1)
28		長野運輸支局 輸送・監査部門	026-243-4642	39		京都運輸支局 輸送・監査部門	075-681-9765 (ガイドランス番号:4)
29		石川運輸支局 輸送・監査部門	076-208-6000 (ガイドランス番号:1)	40		奈良運輸支局 企画輸送・監査部門	0743-59-2151 (ガイドランス番号:4)
30		富山運輸支局 輸送・監査部門	076-415-0111	41		滋賀運輸支局 企画輸送・監査部門	077-585-7253
31	中部運輸局	自動車交通部貨物課	052-952-8037	42	神戸運輸監理部	和歌山運輸支局 輸送・監査部門	073-422-2138
32		愛知運輸支局 輸送担当	052-351-5312	43		兵庫陸運部輸送部門	078-453-1104 (ガイドランス番号:5)
33		静岡運輸支局 輸送・監査担当	054-261-1191				



No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号	No	担当部局	担当部課・ 運輸支局担当部署	電話番号
44	中国運輸局	自動車交通部貨物課	082-228-3438	55	九州運輸局	自動車交通部貨物課	092-472-2528
45		広島運輸支局 輸送・監査担当	082-233-9167	56		福岡運輸支局 輸送部門	092-673-1191 (ガイドランス番号:1)
46		鳥取運輸支局 輸送・監査担当	0857-22-4120	57		佐賀運輸支局 企画輸送・監査部門	0952-30-7271 (ガイドランス番号:1)
47		島根運輸支局 輸送・監査担当	0852-37-1311	58		長崎運輸支局 輸送・監査部門	095-839-4747 (ガイドランス番号:2)
48		岡山運輸支局 輸送・監査担当	086-286-8122	59		熊本運輸支局 輸送・監査部門	096-369-3155 (ガイドランス番号:3)
49		山口運輸支局 輸送・監査担当	083-922-5336	60		大分運輸支局 輸送・監査部門	097-558-2107 (ガイドランス番号:3)
50	四国運輸局	自動車交通部貨物課	087-802-6773	61	沖縄総合事務局	宮崎運輸支局 輸送・監査部門	0985-51-3952 (ガイドランス番号:2)
51		香川運輸支局 企画輸送・監査部門	087-882-1357	62		鹿児島運輸支局 輸送・監査部門	099-261-9192 (ガイドランス番号:3)
52		徳島運輸支局 輸送・監査部門	088-641-4811	63		運輸部陸上交通課	098-866-1836
53		愛媛運輸支局 輸送・監査部門	089-956-1563	64		陸運事務所輸送部門	098-877-5140
54		高知運輸支局 輸送・監査部門	088-866-7311	倉庫事業者・貨物利用運送事業者向け相談窓口 <a href="mailto:hqt-souko_riyou@gxb.mlit.go.jp">hqt-souko_riyou@gxb.mlit.go.jp</a>			

# 九州運輸局のトラック・物流Gメンの活動報告

九州運輸局 自動車交通部 貨物課

大きく分けて下記の活動を実施

- ・情報収集
- ・法的措置（働きかけ、要請）
- ・荷主パトロール
- ・セミナー等での講演

## 情報収集

事業者訪問、電話による情報収集のほか、独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)にて実施される運行管理者一般講習の際のアンケート配布等により積極的に情報収集を実施している。

○調査実績(R6.12末現在): 2483件(トラックGメン設置(R5.7.21)以降の累計)



また、SA・PAやトラックステーションにてトラックドライバーへのヒアリングを随時実施している。



R6.12.6@鳥栖TS



R6.12.10@諫早TS



R6.12.19@宮原SA

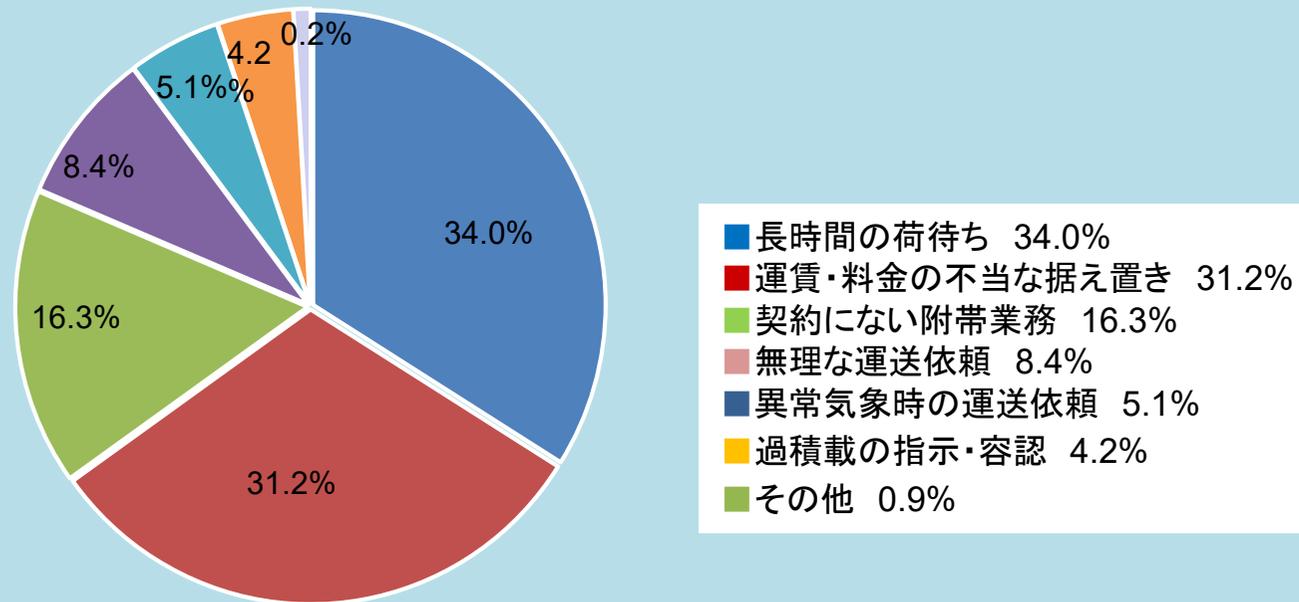
## 法的措置の実施状況

R6.12末時点

要請	働きかけ
8(8)	154(146)

※括弧内はトラックGメン設置(R5.7.21)以降の数字

違反原因行為の内訳



# 活動実績(荷主パトロール)

## 荷主パトロール

荷主・元請事業者等を訪問し、物流の2024年問題、トラック・物流Gメンの活動内容、改正物流法に関する説明を行うほか、運送事業者に対し違反原因行為を行わないよう依頼。また、物流拠点における荷待ちの状況などを直接確認。



九州運輸局、管内支局によるパトロールのほか、他局との合同でのパトロールも実施



R6.9.26 西日本四局  
合同パトロール@大阪



R7.1.23 中国・九州局  
合同パトロール@福岡近郊



## セミナー等での講演等

トラック協会をはじめとする各団体等の主催するセミナー等にて物流の2024年問題、トラック・物流Gメンの活動内容、改正物流法に関する内容等について講演を実施。



R6.11.27 三井住友海上火災保険株式会社主催セミナー(北九州)



R6.12.26 福岡県トラック協会筑後支部 勉強会



R6.6.26 運行管理者基礎講習での講演(熊本)



R6.9.4 三井住友海上火災保険株式会社主催セミナー(長崎)

# 集中監視期間における取組

R6.11月・12月を集中監視期間とし、全国のトラック・物流Gメンで荷主等への監視体制の強化を実施。

九州運輸局においても各種とりくみを重点的に実施した。

## ○情報収集

- ・期間中に事業者訪問・電話による調査を362件実施
- ・その他、トラックステーション等にてトラックドライバーへのヒアリングを5回実施  
(鳥栖TS、諫早TS、宮原SA、大分TS、宮崎県内SA・PA)

## ○法的措置

- ・上記情報収集により得られた情報等をもとに要請1件、働きかけ67件を実施

## ○荷主パトロール

・荷主等の物流拠点が集中する地域を中心に、各県においてパトロールを計19回実施し、67社を訪問※資料配付のみも含む

(福岡1回2社、佐賀2回11社、長崎2回11社、熊本8回20社、大分4回12社、宮崎2回11社)

引き続き情報収集等の活動に当たるほか、これまでの活動によりトラック・物流Gメンの存在がまだ浸透していない状況も垣間見えるため、周知も兼ね積極的に荷主パトロール等を実施していく予定。

各団体等のセミナー等での講演も引き続き積極的に実施予定。

また、九州運輸局及び関係省庁共催にて荷主向けセミナーをR7.3.6に福岡市内にて開催予定。本セミナーでは国土交通省(九州運輸局)の説明だけでなく経済産業省、農林水産省、公正取引委員会による説明のほか、物流問題に積極的に取り組まれている荷主企業より先進事例を紹介いただく予定。

セミナー等に関しては講演希望があれば九州運輸局貨物課もしくは管轄の運輸支局のトラック・物流Gメンにお気軽にお声がけください！

セミナーや勉強会の形ではなくても物流問題や法改正のことを聞きたいということがあれば会社訪問等でもできる限りご対応させていただきます！

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について  
(九州運輸局担当者説明)
- ④ **物流事業者DX事例の紹介  
(二次元バーコードを活用したBtoB小口置配)**
- ⑤ 参考資料紹介
  - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
  - ⑤-3 物流効率化に向けた努力義務における判断基準

トラック物流  
2024年問題に関する  
オンライン説明会

湘南倉庫運送（株）  
代表取締役 河野浩平

ロジドーン  
代表 新堀聡

24<sup>th</sup> January 2025, Japan

そもそも、どうして“DX”が  
必要なのでしょうか？

B to B 向けスマート置き配  
実証及び実用の具体的事例から

## 講演者

## 紹介

### 河野 浩平 (Kohei KONO)

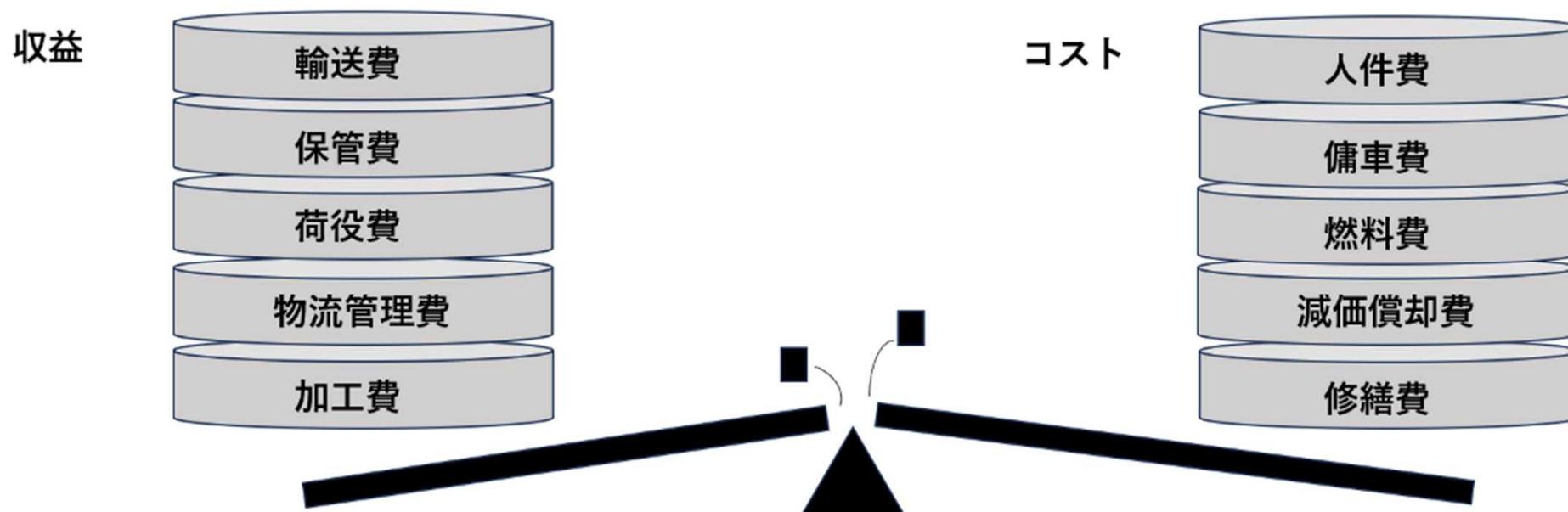
1962年 神奈川県平塚市生まれ

1986年から37年間の総合商社グループ勤務（主に海外インフラ分野を担当）を経て、2022年に湘南倉庫運送株式会社の代表取締役副社長に就任し、2023年4月より同社長。

### 新堀 聡 (Satoshi SHIMBORI)

1983年より日本ユニバック（現BIPROGY）営業マネジメント  
新事業開発 ロジスティックス戦略を担う  
2018年ランコム 転職 事業開発執行役員を経て  
2021年長野市にTrancom Logistics Data LAB設立  
2022年 ロジドーン立ち上げ

従来の二次元的な成長と単価アップだけで  
さらに高騰するコストのカバー、報酬レベルを上げること…が  
実現できるのでしょうか？



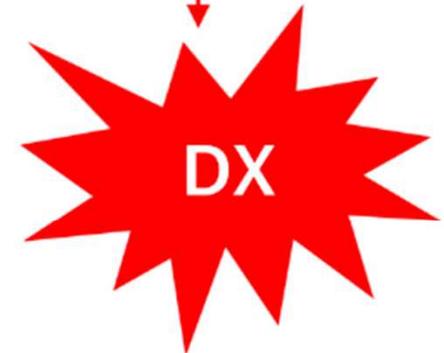
# DXとは

DXには、複利の計算式が参考になるそうです。

## 複利計算

$$n\text{年後の金額} = \text{元本} \times \left(1 + \frac{\text{期間}(n)}{\text{利率}}\right)$$

従来：  
売上（**元本**）を二次元的に増やすか、  
単価（**利率**）を増やすかに  
フォーカスされてきた。



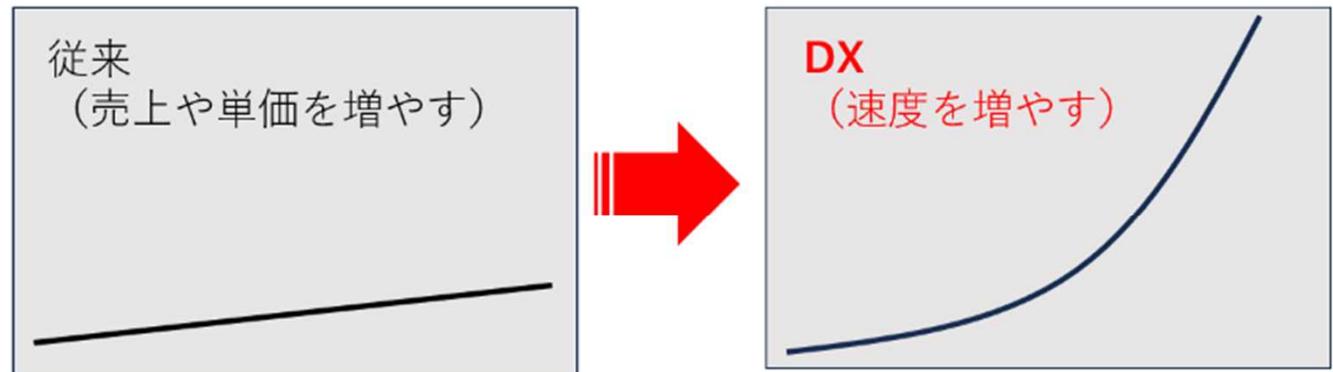
期間、つまり速度を増やしていく  
ことで加速度的に成果が得られる。

## DXの効果

従来のように、二次元的に売上や単価を増やすことに注力していても成長スピードに加速はつかず、成果にも限界があります。

一方、速度や回転数を増やせば加速度的な成果が見込めます。  
デジタル技術も最大限活用し、仕組みを変革することにより、  
最速で最大の成果が生まれます。

→ Digital Transformation = DX



# ケーススタディ 事例紹介



# 物流ニッポン 2024年10月号 1122 金

発行：大塚日・金曜日 第4720号 印刷所：〒410-0001 2024（10月号）日野工業株式会社印刷部 印刷日：2024年10月15日（金）印刷部：日野工業株式会社  
株式会社 物流ニッポン 編集・発行人：大塚 晋 東京郵政管理局 9-30 TEL:03-6220-8332 URL:https://www.logisticsnippon.co.jp



## BtoB小口を置き配

### 病院 介護施設 神奈川県内50カ所

#### 湘南倉庫運送

湘南倉庫運送株式会社は、神奈川県内の病院、介護施設向けに、BtoB小口を置き配するサービスを提供しています。このサービスは、従来の配送方法と異なり、ドライバーが直接施設まで足を運ぶ必要がなく、ドライバーが指定された場所に荷物を置き、QRコードで荷物の受け取りを確認するだけで完了します。これにより、施設側の作業負担を軽減し、配送コストを削減することができます。

このサービスは、湘南倉庫運送株式会社の物流ネットワークを活用し、神奈川県内の50カ所以上の病院、介護施設に提供されています。また、このサービスは、24時間体制で提供されており、緊急時の配送にも対応しています。



指定場所に荷物を置き、QRコードで荷物の受け取りを確認するだけで完了。従来の配送方法と異なり、ドライバーが直接施設まで足を運ぶ必要がなく、ドライバーが指定された場所に荷物を置き、QRコードで荷物の受け取りを確認するだけで完了します。これにより、施設側の作業負担を軽減し、配送コストを削減することができます。

### 納品時の立ち会い不要

従来の配送方法では、ドライバーが施設まで足を運ぶ必要があり、施設側の担当者との立ち会いが必要でした。しかし、このサービスでは、ドライバーが指定された場所に荷物を置き、QRコードで荷物の受け取りを確認するだけで完了します。これにより、施設側の作業負担を軽減し、配送コストを削減することができます。

### 年度内、100カ所に拡大

このサービスは、湘南倉庫運送株式会社の物流ネットワークを活用し、神奈川県内の100カ所以上の病院、介護施設に提供されています。また、このサービスは、24時間体制で提供されており、緊急時の配送にも対応しています。

## 会社紹介 ロジドーン

2022年10月 長野市にて創業 新事業コンサル  
現在麓技研との連携によりスマ配サービスの立ち上げを実施

代表 新堀 聡

経歴

日本ユニシス時代 (現BIPROGY)

2002年より新事業開発を担当

ユビキタス IOTを中核に各種新規事業の立ち上げ

プロジェクトのマネージメントを推進

2008年には三井物産と次世代物流情報サービス

RFIDを活用した物流トレースサービスのUNITRAを立ち上げ

現在 某電力会社とその基盤をスマートメーター物流業務に適用中

他に踏み切り監視サービス 鉄道IOT etcのサービス立ち上げ

2011年戦略ロジスティクス部長として

ロジスティクス部門のマネージメント

2018年 トランコム転職

2019年 事業開発担当執行役員

2021年 TRANCOM Logistics Data LABを長野市に立ち上げ

2022年 ロジドーン立ち上げ

## 会社紹介 麓技研株式会社

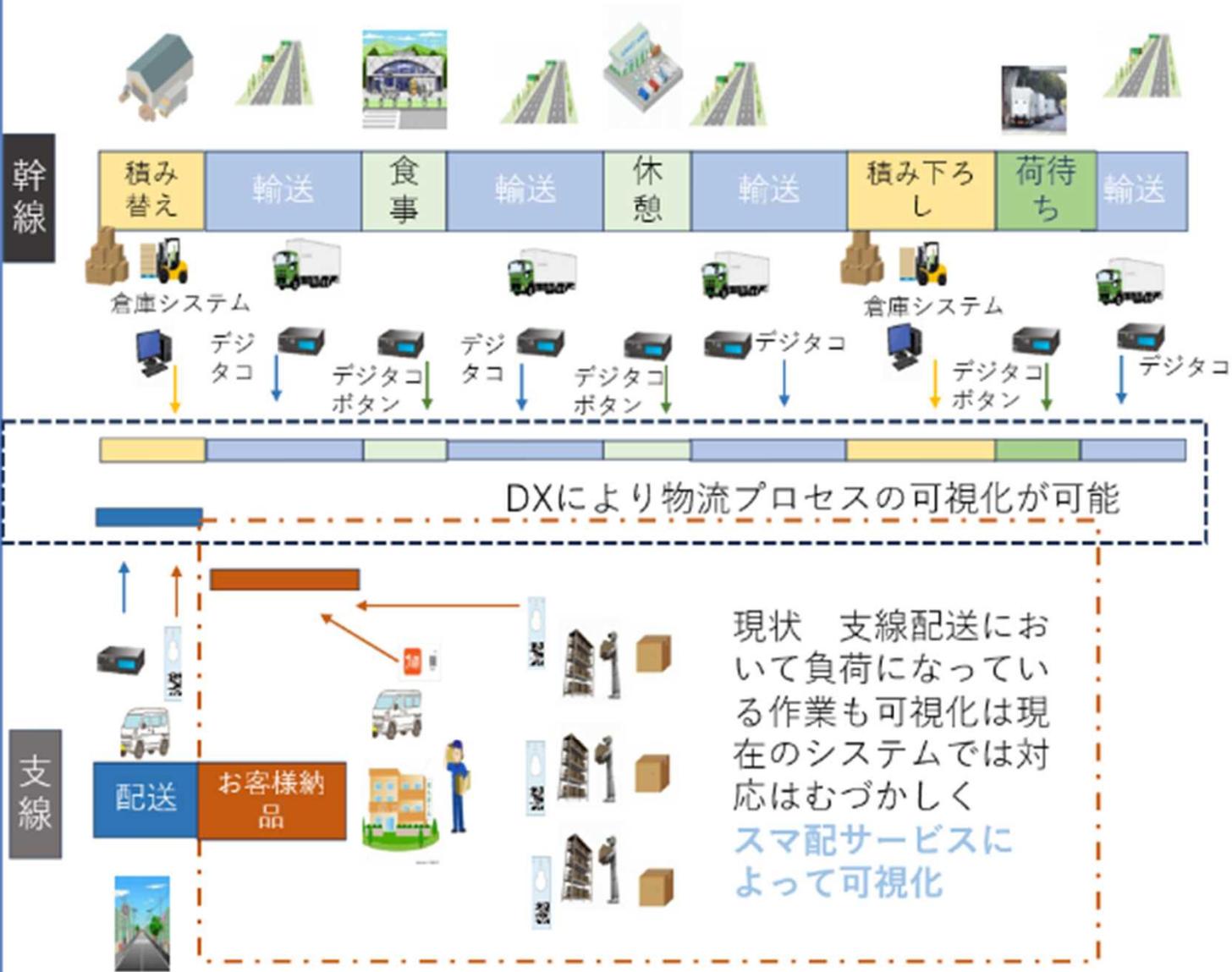
麓技研株式会社 1976年設立  
本社 神奈川県葉山町  
代表取締役 山本 涼平

自動車部品の製造/販売メーカー  
建機大手に自社製品を100%OEMで納入、トラックメーカー  
4社には純正部品に採用。  
異業種の物流サービスの2024年問題に新規事業としてスマ配を開発  
特許の取得は10件以上になる。  
2024年問題の解決にシステムを含め初挑戦。

代表製品  
オイルチェンジャー



2024年問題における  
幹線・支線  
スマ配サービス適用範囲



## 2024年問題における ラストワンマイル配送 の重要性と課題

物流はEnd to Endがベースであり幹線輸送の効率だけを上げてユーザーにお届けするラストワンマイル輸送の効率をあげていかないと全体の効率改善につながりません  
さらにラストワンマイル配送は物流プロセスの中で顧客満足度を大きく左右する重要な部分であり、効率的な運用が求められます

コロナ禍以降、ECの利用者の増大により宅配取り扱い量が増大しており昨今のECの中核を担うAmazonの日本進出から幹線と支線を戦略的に切り分けていく傾向にあり、ラストワンマイル配送の重要性が高まっています

また2024年問題によるドライバーの労働時間の制限 人口減少 高齢化によるドライバーの担い手の減少

ECの発達による荷物の小口化 再配達問題等ラストワンマイル配送の現場では逼迫して状態が続いています

### ラストワンマイルの課題

- ・配達を担うドライバー不足や高齢化
- ・増え続ける業務による労働量の増加
- ・再配達に伴うコスト増大と労働状況の悪化
- ・顧客獲得施策による利益圧迫

**現状の業務プロセスを見直し 無駄を省き 効率化を図る**

## ラストワンマイル配送 におけるスマ配サービス 適用ポイント

前述の課題解決に関して

スマ配サービスは アナログとデジタル（クラウドサービス）の組み合わせによる  
低価格のサービスでラストワンマイルの課題解決を支援します

業務プロセスの改善

①配送の仕方を変える（置き配の推進） 1件当たりの配送時間の短縮

スマ配サービスにより 置き配に伴う受け取り側の不安を無くす

- ・置き配時に置き配情報をメールやSMSで受け取り側に配信  
置き配時の画像 納品データも添付して送付
- ・スマ配プレートにより誤配の削減

②業務プロセスの省力化

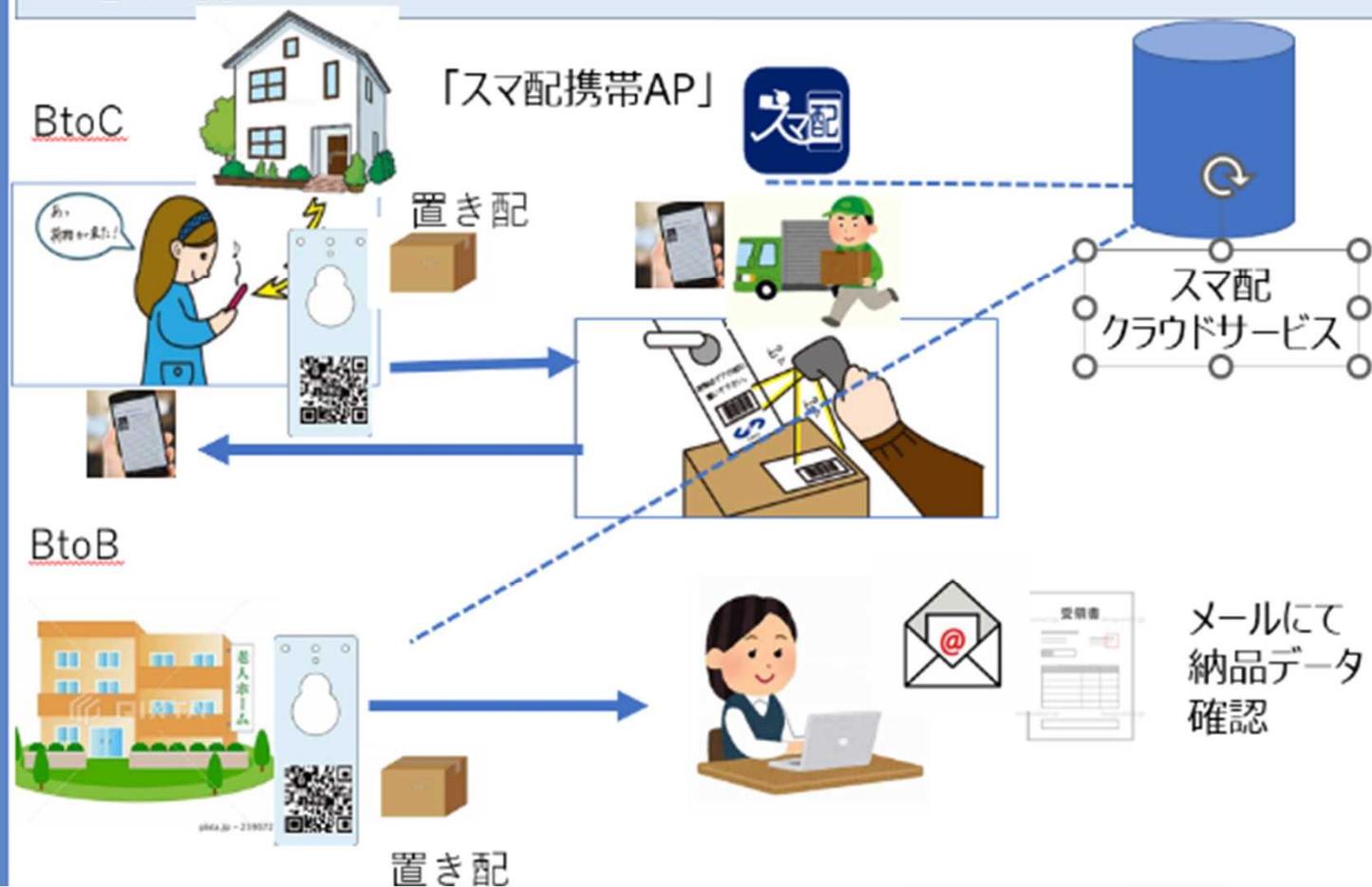
- ・納品データをメールで担当者に送ることにより  
今までの納品受領書のペーパーレス化を実現
- ・受取側も業務の空いているタイミングで検品 メールにて受領のOKを返信
- ・納品データはクラウドサーバー側で保管

③配送業務プロセスの可視化

- ・配送時間 荷下ろし時間を細かく可視化しデータを蓄積します  
そのデータを活用して配送プロセスの再検討  
またデータをドライバの勤怠管理にも活用できます

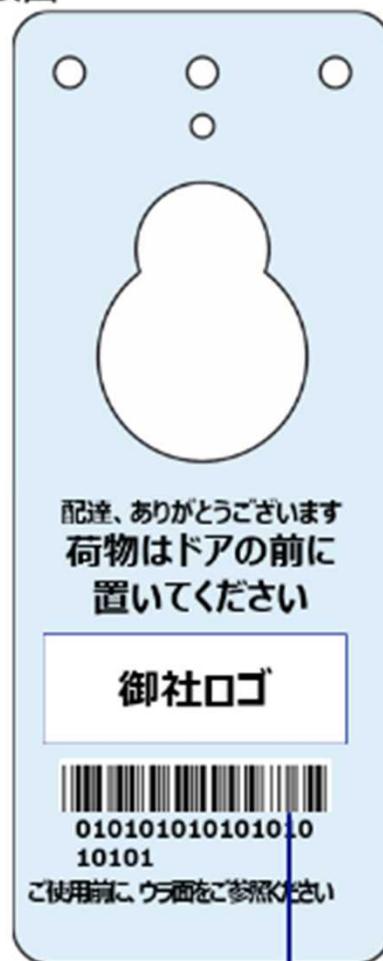
## スマ配サービス

スマ配サービスは下記の特許を取っているスマ配プレート/スマ配シールのアナログとクラウドシステムのデジタルの組み合わせにより  
ラストワンマイル領域において DXを活用し  
置き配の推進や誤配の防止BtoBの受領書取り扱い工数を削減し  
BtoB BtoC ラストワンマイル配送効率を最大化できる  
サービスになります



## スマ配プレート

表面



固有ID  
(バーコード等での  
記載も可能)

裏面



QRコード  
(御社のシステム  
との連携)  
必要に応じて  
約款を記載  
(次ページ)

- ・紙製の為 **安価**に作成可能。  
破損 紛失時に対しては、新しい  
プレートを発行します。
- ・表面裏面使用モデル  
または表面のみ使用も可能
- ・スマ配プレートには固有IDが記載さ  
れており、1枚1IDが原則。  
他に同じものがない為誤配を防ぎま  
す。  
固有IDは特殊な処理をしており、  
また個人情報等はプレートには一  
切記載しておりませんのでセキュリテ  
ィ面で安心。
- ・デザイン 色とは自由に検討可能
- ・紙のプレートですので設置先を選び  
ません。
- ・置き配指定の場所にプレートとして  
置かれますので、宣伝効果を持た  
せることも可能です。

## スマ配サービス 適用領域

置き配とは宅配の受け取り方の一つです 大手宅配会社のヤマト 佐川 JP 各社は独自の置き配システムを展開しています

またAmazon 楽天等の大手ECも独自の置き配システムを展開しています

現状 今後全国宅配は前記の大手宅配3社以外の進出は  
インフラ含め難しいですが 幹線と支線を切り分けて特定の地域の新しい  
ラストワンマイルを構築する為には強力なサポートツールになります

宅配というとBtoCイメージが強いですが BtoB配送においても荷物が小口化し  
ていて ホテル 店舗や病院 介護施設等

受け取り側の人員不足により荷物の受けとりに工数をさけないケースが  
増えています

スマート置き配の活用により効率を上げた配送とともに確実なデリバリーを実現し  
配送業者と受取側との良好な関係性を作ります

### BtoBモデル

- ・病院 介護施設配送
- ・ホテル 店舗 ショッピングモール アウトレットモール配送

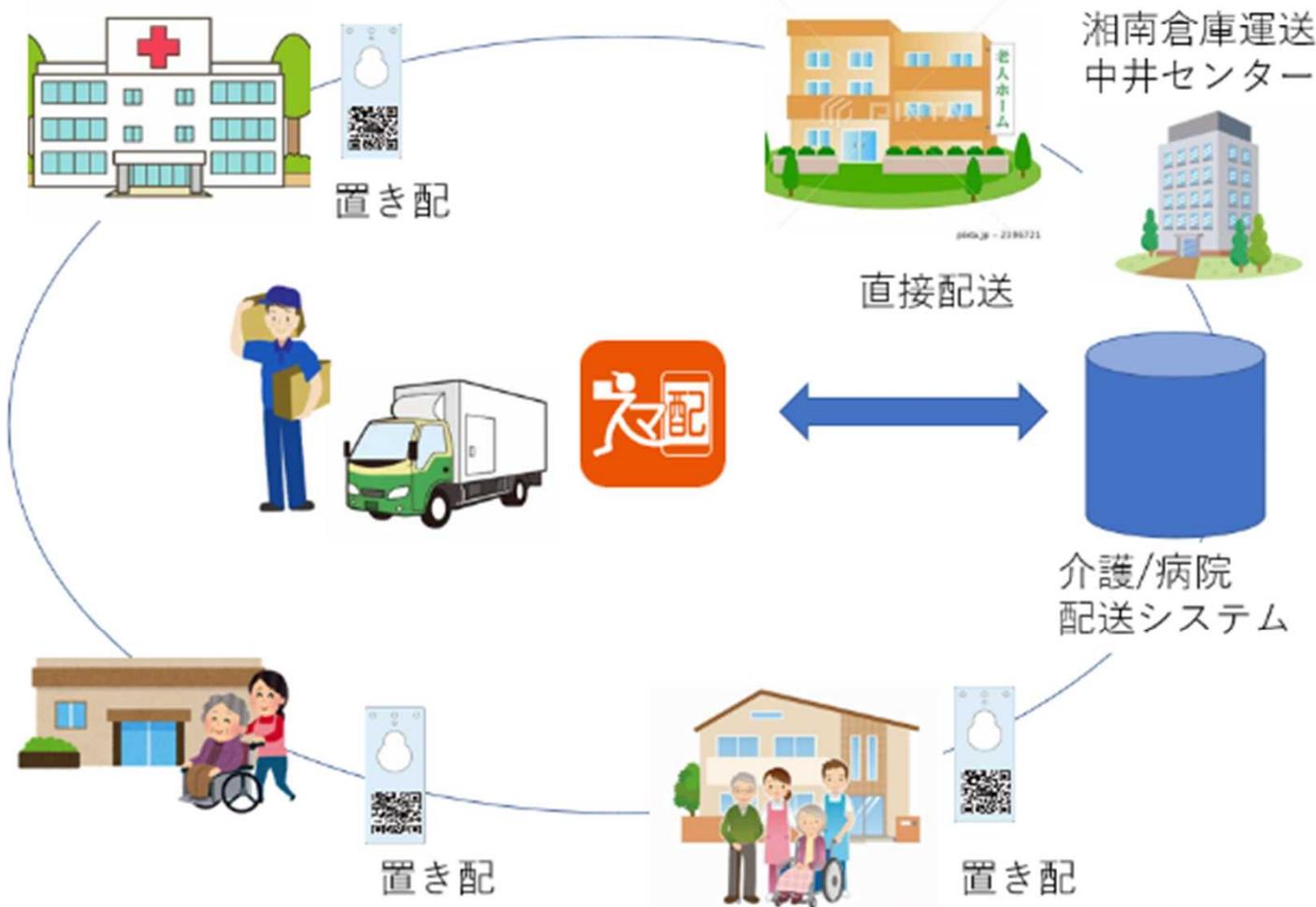
### BtoCモデル

- ・新しく宅配を個別に立ち上げるCASE
- ・新しい地域ラストワンマイル宅配
- ・新しい地域ラストワンマイル集荷CASE

## スマ配サービス BtoB適用事例

製紙メーカーと紙製品配送に適用（介護施設 病院）

スマ配プレートを活用して 介護施設/病院への配送を基本置き配ベースにして受け取り側の工数を減らす また置き配の拡大により配送側の効率を上げる  
2023年神奈川で実証実験実施 24年10月より拡大展開



## ラストワンマイル配送 BtoBの課題

BtoBにおける買主側（例えば今回の介護施設 病院 ホテル等）においても人材不足や労働時間の制限等により現場スタッフの負担が大きくなっており物流の本来の軒先卸の原則から 買主側の要望で個別の建物の倉庫や各階の倉庫納品等 ラスワンマイル配送の現場の負担が増大しています

また受領書に印をもらうために担当のスタッフを探し捺印もらうまでにかなり時間がかかる

軒先納品から

ユニット納品 1 介護施設が複数棟に分かれていて  
例えばA棟 B棟 C棟 3棟ある場合  
それぞれの棟の倉庫に個別納入

各階納入 4階建ての介護施設の場合  
各階ごとに倉庫があり 各階への個別納入

ユニットの納品 各階納品共に軒先納品に比べかなりの荷下ろしに  
かなりの時間がかかる

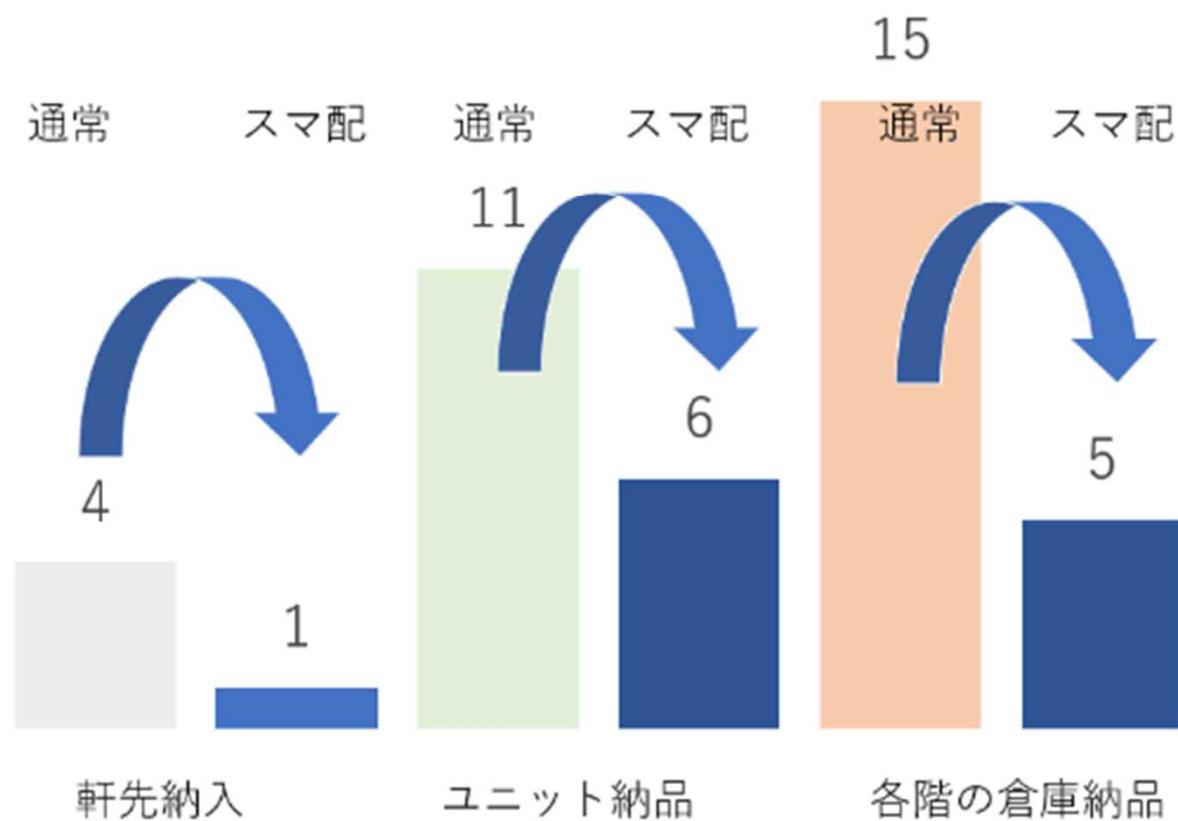
## スマ配サービス BtoBでの効果

軒先 ユニット 各階納品すべてにおいて スマ配適用により大幅に削減

スマ配による置き配

納品データのメール配送/メールでの検品により 受け取り側の担当者との業務時間の削減により下記を実現

1軒あたりの配送時間（分単位）



スマ配サービス  
BtoCモデル  
ラストワンマイル  
領域における  
新ビジネスの実現

幹線/支線の切り分けによりラストワンマイル配送は地域ごとでの運用が可能であり 地域ごとに効率配送を実現した物流会社が新しい収益モデルを確立できる可能性があります

ECの拡大や 店舗配送による顧客の囲い込み等 最終消費者（届き先）と直接接点を持つラストワンマイル配送を武器として新しいビジネス展開を検討する企業も増えてきています

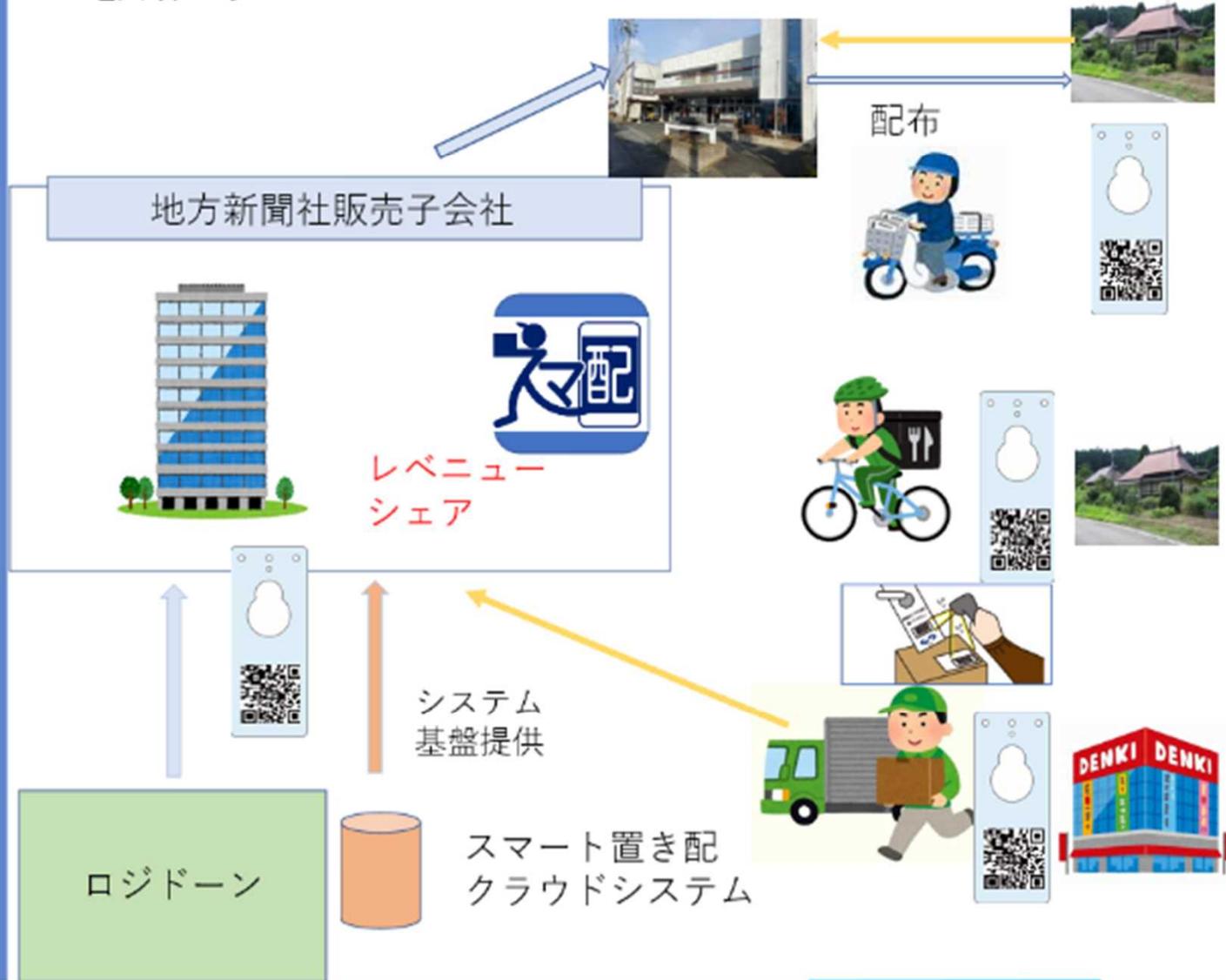
また地方に置いては人材不足/高齢化により今後 製品を運べない危機感もあり 異業種とのアライアンスや新しい運び方が今後展開されていいきます  
今回はスマ配を使った新しいBtoCサービスをご紹介します

BtoCモデル

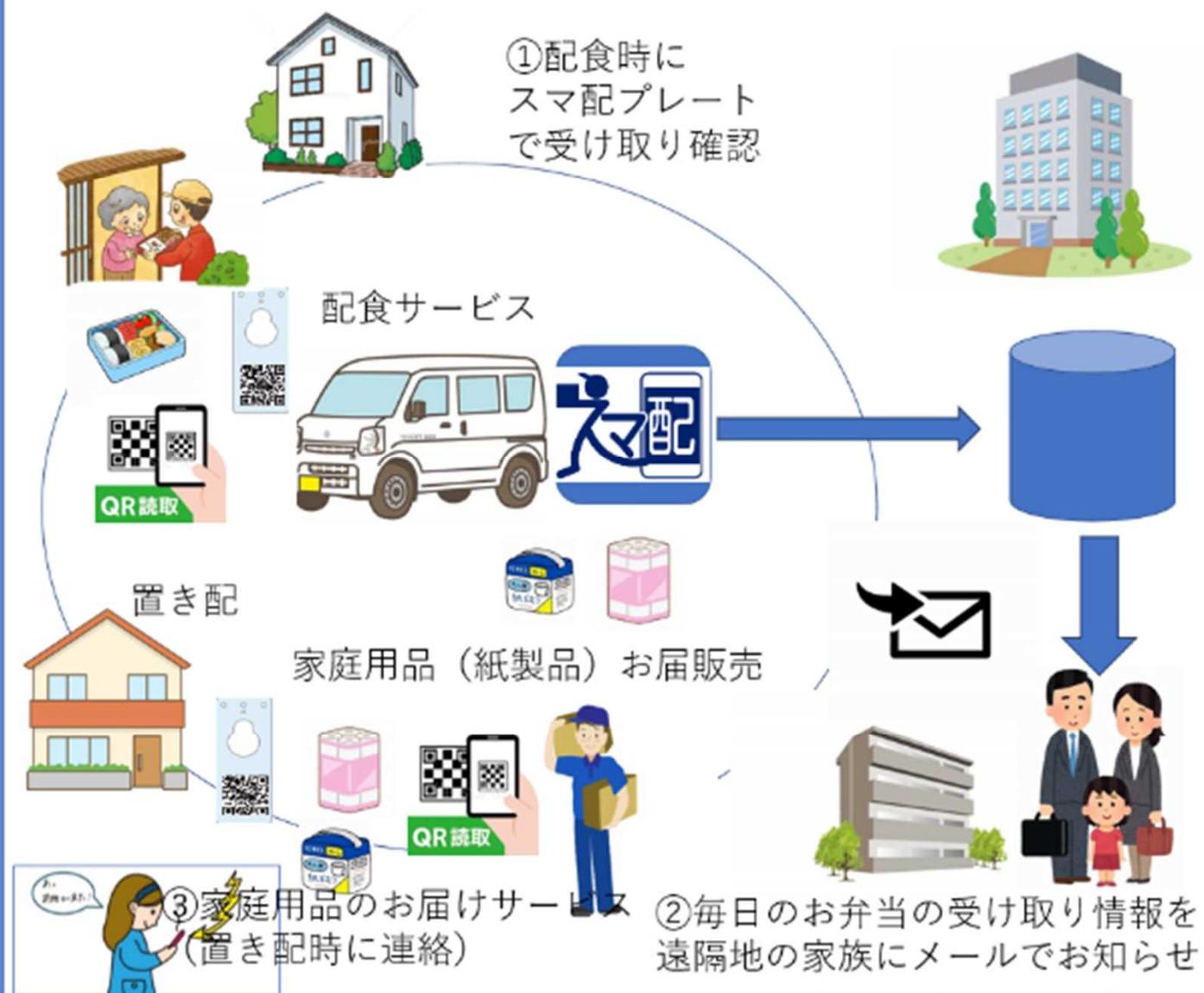
- ・新しく地域宅配を個別に立ち上げる
- ・新しい地域ラストワンマイル宅配
- ・新しい地域ラストワンマイル集荷
- ・異業種の連携

ラストワンマイル配送  
BtoC  
新しい担い手  
とのアライアンス

某地方新聞社販売子会社によるスマ配サービスプラットフォーム  
サービスイメージ

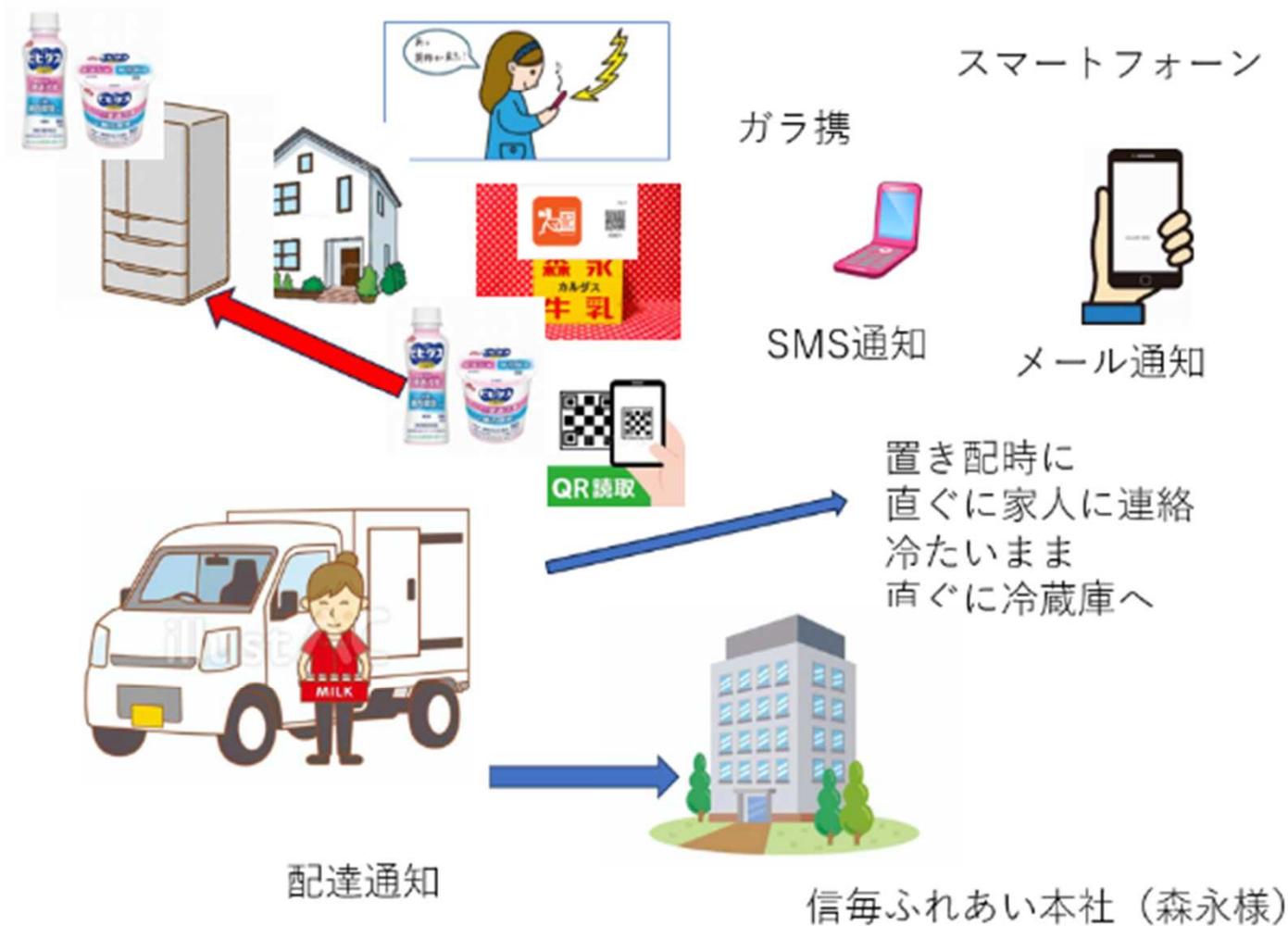


ラストワンマイル配送  
BtoC  
適用事例①



スマ配サービス  
BtoC  
適用事例②

乳製品配達に関しては専用の牛乳箱に置き配がベース  
今回のスマ配シールの目的は置き配時に在宅の家人に即時に配達を  
通知



ラストワンマイル配送  
BtoC  
適用事例②

物流ニッポン  
12月20日

【朝日新聞掲載】

2024年(令和6年)12月20日(金曜日)

物流ニッポン

信毎ふれあいネット

戸別配達でスマ配活用

置き配 完了をメール通知



置き配時のQRコードの付いたサレートを設置

信毎毎日新聞の取組会社、信毎取組センター(信取博陽社、長野市)は、森永乳業の宅配事業で、乳製品などを「置き配」した際に配達の手をメールやメッセージで通知する「スマ配サービス」を実施している。専用のスマートフォンアプリとQRコードを使って、登録者本人やその家族に配達完了通知がメール、ショートメッセージで届くサービス。12月時点で長野市内8カ所の営業所で100件の納品先に導入されている。年度内にも100件に拡大する。(完稿日発表)

年度内 100件→500件

信毎ふれあいネットは、長野市を中心に長野県の一部で、信毎毎日新聞などの刊行物の販売・配達の高齢者向けの配達サービスを手掛けている。インターネットの普及が新聞の読者に影響し、新しい収益源が急務となっていた。一方、森永乳業もスーパーマーケットやコンビニエンスストアの拡大により「戸別配達制度」が縮小し、消費者の声を直接聞く機会が減っていることが課題だった。信毎ふれあいネットは両者の課題を解決するため、新制度で確立した戸別配達制度と併せて、農技研(山本節平社長、神奈川県厚木市)が開発した専用アプリ「スマ配」を活用。人手不足の配達現場で、消費者への直接取組ルートの復活を実現させた。

配達先に保冷箱や「スマ配プレート」を設置し、それに付けている専用のQRコードをドライバーがスマホで読み込むことで配達完了通知が自動送信される。受け取り後は送られてきた納品書にR.L付きメールを添付するだけで、納品時の立ち合いや納品書のサインも不要。

また、高齢者向けにスマ配を活用した配達サービスも実施している。離れた場所に住む家族にも受け取りの通知を送れるため、安否確認のツールとして効果的

だ。森永乳業の宅配利用者からは「夏場は宅配通知メールと同時に商品を取り返めるのが便利。一度1回の配達なので、あつかり忘れがなくていい」と好評だ。通知がある点も、なごり好評。12月時点で100件のサービスを実施しながら、年度内には100件を目標としている。

スマ配の導入をサポートした1社(情報技術)「コンサル」のロジック(「新制度代表、長野市)は「今後はQRコード付きのチラシを用いて新製品の紹介やクーポンの配布、アンケートなどのプロモーション展開も考えていく」としている。



アセンド(日下町)でアセンド(日下町)社長、東京都新宿区)は12月に提供している業務提携のクラウドシステム「ロジック」のユーザー会を初めて開催した。先進的なユーザー事例の発表や質疑応答、意見交換を目的に行い、ロジックスを活用した取り組みを共有。閉会後は社内食堂「アセンド食堂」で手作りの料理や酒を堪能し、親交を深めた。

アセンド(日下町)社長、東京都新宿区)は12月に提供している業務提携のクラウドシステム「ロジック」のユーザー会を初めて開催した。先進的なユーザー事例の発表や質疑応答、意見交換を目的に行い、ロジックスを活用した取り組みを共有。閉会後は社内食堂「アセンド食堂」で手作りの料理や酒を堪能し、親交を深めた。

「ロジックス 活用するの ユーザー会」

## スマ配サービス 今後の拡大

### BtoB

- ・展開している紙製品のラストワンマイル配送を拡大し  
(業界の標準プラットフォームへ)

配送対象先の拡大

荷主の拡大 (2社からさらなる増加)

地区の拡大 神奈川から他地区へ 現在検討中 九州

配送先の種別の拡大 (現在の介護施設 病院 ホテル)

他業種への拡大

### BtoC

- ・現在パートナーとして長野にて信毎新聞グループと取り組んでいる  
新聞配達網を活用した新しいラストワンマイル配送 (現在は配食  
森永製品の配送) の拡大 地域EC配送へのチャレンジ  
長野市から長野県に拡大  
長野モデルの全国地方新聞社への拡大

- ・新しいラストワンマイルに挑戦  
インバウンド増大に対応してインバウンド手ぶら旅行の開発

etc

## まとめ

2024年問題、物流業界の慢性的な人手不足/高齢化等  
物流業界はこのままでは危機的な状況が続き、物が本当に運べなくなる時代  
がくるかもしれません

どんなにECが発達しても、最後は物を実際に届けなくてはなりません

**物流はさらに重要な役割を担っていきます**

ただ課題も多く 荷主/買主/物流会社の個別対応では対応できません、  
物流業界の悪しき慣習やもう古くなっているルール等変えるものは  
変えていかなくてはなりません

荷主/買主/物流会社が三位一体になり、物を最後まで届けることができるように  
協力してこの危機を乗り越えていくことが必要だと思います

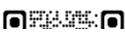
スマ配サービスは、物流全体の一部のラストワンマイル領域をサポートするツールですが  
今後まだまだ成長させていくサービスです、皆様と協力してラストワンマイルの効率化を  
実現する道具になるべく、努力をしていく所存ですので、これからもよろしくお願い致します

2025年1月24日

ロジドーン

代表 新堀聡

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について  
(九州運輸局担当者説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介  
(二次元バーコードを活用したBtoB小口置配)
- ⑤ **参考資料紹介**
  - ⑤-1 **最近のトピック (各省報道発表資料等)**
  - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
  - ⑤-3 物流効率化に向けた努力義務における判断基準

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p><b>令和7年度経産関係予算案の概要</b>  <a href="https://www.meti.go.jp/main/yosan/yosan_fy2025/pdf/01.pdf">https://www.meti.go.jp/main/yosan/yosan_fy2025/pdf/01.pdf</a></p>	R6.12.27	経済産業省	
<p><b>令和7年度農林水産関係予算案の概要について</b>  <a href="https://www.maff.go.jp/j/budget/pdf/r7kettei_juten.pdf">https://www.maff.go.jp/j/budget/pdf/r7kettei_juten.pdf</a></p>	R6.12.27	農林水産省	
<p><b>令和7年度環境省予算案（重点施策）の概要</b>  <a href="https://www.env.go.jp/content/000279096.pdf">https://www.env.go.jp/content/000279096.pdf</a></p>	R6.12.27	環境省	
<p><b>令和7年度国土交通省物流・自動車局関係予算案概要</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/page/content/001854893.pdf">https://www.mlit.go.jp/page/content/001854893.pdf</a></p>	R6.12.27	国土交通省	
<p><b>令和7年度消費者庁関係予算(案)・機構定員について</b>  <a href="https://www.caa.go.jp/policies/budget/assets/caa_cms205_241227_01.pdf">https://www.caa.go.jp/policies/budget/assets/caa_cms205_241227_01.pdf</a></p>	R6.12.27	消費者庁	
<p><b>令和7年度公正取引委員会関係予算(案)について</b>  <a href="https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/dec/241227yosan.pdf">https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/dec/241227yosan.pdf</a></p>	R6.12.27	公正取引 委員会	
<p><b>自動車運送事業者に対する行政処分等の基準の改正案に関する意見募集について</b>  <a href="https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&amp;id=155240946&amp;Mode=0">https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&amp;id=155240946&amp;Mode=0</a></p>	R6.12.19	国土交通省	
<p><b>令和6年度9,056事業所にGマークを認定</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000314.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000314.html</a></p>	R6.12.17	国土交通省	
			

# 小売・流通業、サービス業等の持続的発展を支える基盤整備事業

令和7年度予算案額 **5.4億円（8.5億）**

(1) 商務・サービスグループ消費・流通政策課、物流企画室

(2) 商務・サービスグループサービス政策課教育産業室

## 事業目的・概要

### 事業目的

我が国が深刻な人手不足に直面する中、国民の生活を支える社会インフラとしての機能も有する小売・流通業、サービス業等を維持するためには、省人化・省力化による生産性向上や、多様なニーズに応える先行的な人材投資等、人手不足解消に向けた取組が急務。このため、(1) 流通・物流における省力化・生産性向上の推進事業、(2) 価値創造型人材を育成するため、子どもたちに多様な学びの選択肢を提供できるエコシステム構築を行う実証事業、を行う。

### 事業概要

#### (1) 流通・物流における省力化・生産性向上の推進事業

人口減少・人手不足に直面する中、作業の効率化に加え、流通網を維持するため、幅広い企業・業種間の協調を図るべく、実証事業等を行う。

#### (2) 学びと社会の在り方改革推進事業

教育サービス事業者等民間企業と自治体・教育委員会等が連携して行う、教育資源の確保や多様な学びの選択肢の拡大を実現するための実証事業等を行う。

## 事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



## 成果目標・事業期間

(1) 令和12年度までに、荷主事業者が物流業務の改善を進めることによる営業用トラックの積載効率50%を目指す。

(2) 令和9年度までに実証を行った取組のうち、5割が自走・横展開されることを目指す。

# 運輸部門における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

令和7年度予算案額 **62億円（62億円）**

資源エネルギー庁  
省エネルギー・新エネルギー部省エネルギー課

## 事業目的・概要

### 事業目的

最終エネルギー消費量の約2割を占める運輸部門において、2030年省エネ目標や2050年CNを実現するためには、省エネの更なる深堀に加えて非化石エネルギーへの転換を図ることが重要。このため、サプライチェーン全体の輸送効率化や、トラック輸送や内航海運を対象に更なる省エネや非化石転換に向けた実証を行い、その成果を展開することで、効果的な取組みを普及させることを目的とする。

### 事業概要

#### （1）新技術活用による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

複数の事業者が連携して取り組む高度なデジタル技術を活用したサプライチェーン全体の効率化や輸送計画と連携したEVトラックへの充電タイミング等の最適化による省エネ効果の実証を支援。

#### （2）トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業

トラック事業者と荷主間における配車計画・予約受付と連携した高度な車両管理システムや、高輸送効率車両の活用等を通じた輸送効率化による省エネ効果の実証を支援。

#### （3）内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業

革新的省エネルギー技術等の導入による省エネ効果の実証に加えて、非化石エネルギーを使用する船舶の導入に向けた実証を支援。

## 事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

（1）新技術活用による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



（2）トラック輸送における更なる省エネルギー化推進事業



（3）内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業



## 成果目標・事業期間

令和6年度から令和8年度までの3年間の事業であり、令和12年度（2030年度）までに、本事業及びその波及効果によって運輸部門におけるエネルギー消費量を原油換算で年間約625.2万kl削減すること等を目指す。

# 6 共同利用施設の整備支援

【令和7年度予算概算決定額 19,952 (12,052) 百万円】  
 (令和6年度補正予算額 40,000百万円)

## <対策のポイント>

食料・農業・農村基本法の改正を踏まえた**食料システム**を構築するため、生産から流通に至るまでの課題解決に向けた取組、産地の収益力強化と持続的な発展及び**食品流通の合理化**に向け、強い農業づくりに必要な**産地基幹施設**、**卸売市場施設**の整備等を支援します。また、食料・農業・農村基本法の改正を踏まえ策定される、新たな「食料・農業・農村基本計画」の着実な実施による、農業の構造転換の実現に向け、地域農業を支える老朽化した**共同利用施設の再編集約・合理化**に取り組む産地を支援します。

## <事業目標>

- 加工・業務用野菜の出荷量（直接取引分）の拡大（98万t [平成29年] →145万t [令和12年まで]）
- 物流の効率化に取り組む地域を拡大（155地域 [2028年度まで]）
- 化石燃料を使用しない園芸施設への完全移行 [2050年まで] 等

## <事業の内容>

### 1. 強い農業づくり総合支援交付金 11,952 (12,052) 百万円

#### ①食料システム構築支援タイプ

食料・農業・農村基本法の改正を踏まえた**食料システム**を構築するため、実需とのつながりの核となる拠点事業者と農業者・産地等が連携し、**生産から流通に至るまでの課題解決に必要なソフト・ハード**の取組を一体的に支援します。

#### ②産地基幹施設等支援タイプ

産地農業において中心的な役割を果たしている農業法人や農業者団体等による集出荷貯蔵施設や冷凍野菜の加工・貯蔵施設等の**産地の基幹施設**の整備等を支援します。

#### ③卸売市場等支援タイプ

物流の効率化、品質・衛生管理の高度化、産地・消費地での共同配送等に必要**なストックポイント等の整備**を支援します。

### 2. 新基本計画実装・農業構造転換支援事業 8,000 (-) 百万円

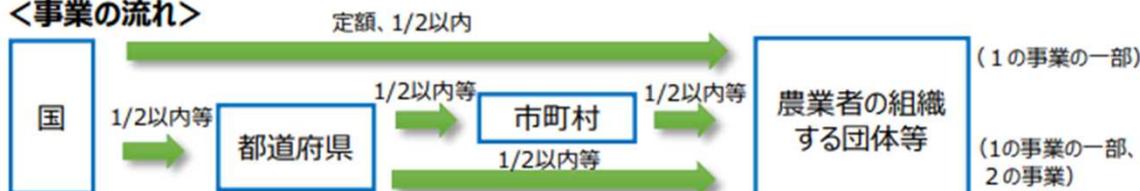
#### ①共同利用施設の再編集約・合理化

地域計画により明らかになった地域農業の将来像の実現に向けて、老朽化した**共同利用施設の再編集約・合理化**を支援します。

#### ②再編集約・合理化のさらなる加速化

①の再編集約・合理化に取り組む産地に対し、**都道府県が当該取組の加速化に向けた支援**を行う場合、その費用の一部を支援します。

## <事業の流れ>



## <事業イメージ>

### 1. 強い農業づくり総合支援交付金

食料システムの構築を支援	<b>①食料システム構築支援タイプ (国直接採択・都道府県交付金)</b> ・助成対象：整備事業（農業用施設） ソフト支援（農業用機械、実証等） ・補助率：定額、1/2以内 ・上限額：整備事業 20億円/年 ソフト支援 5,000万円/年 × 3年 【拠点事業者】 農業法人、食品企業等 【連携者】 農業者、農業者団体、輸出事業者等 作成 <b>食料システム構築計画(3年)</b> 新たな食料システムを実践・実証するための生産から流通に至るまでの課題を一体的に解決するための計画を策定。	<b>食料システム構築計画のイメージ</b> (1)生産安定・効率化機能 ソフト：新技術の栽培実証 ハード：高度環境制御栽培施設 等 拠点事業者 + 連携者 (2)供給調整機能 ソフト：出荷規格の実証 ハード：集出荷貯蔵施設 等 (3)実需者ニーズ対応機能 ソフト：GAPの導入 ハード：産物処理加工施設 等
	<b>②産地基幹施設等支援タイプ (都道府県交付金)</b> ・助成対象：農業用の産地基幹施設 ・補助率：1/2以内等 ・上限額：20億円等	
	<b>③卸売市場等支援タイプ (都道府県交付金)</b> ・助成対象：卸売市場施設、共同物流拠点施設 ・補助率：4/10以内等 ・上限額：20億円	

「食料システム構築計画」に基づく①～③の機能の具備・強化を支援

### 2. 新基本計画実装・農業構造転換支援事業

<b>構造転換の実現</b> ・助成対象：老朽化した共同利用施設（既存施設の除去費用を含む） ・補助率：左記①1/2以内等、左記②1/2以内 ・上限額：20億円/年×3年 ※①の国庫補助額の1/10以内	<b>&lt;再編集約・合理化のイメージ&gt;</b> ・複数の既存施設を廃止し、合理化して新規に設置 ・老朽化施設に対し、内部設備の増強による既存施設の合理的活用 等
--	---

## 【お問い合わせ先】

(1の①②、2の事業) 農産局総務課生産推進室 (03-3502-5945)  
 (1の③の事業) 新事業・食品産業部食品流通課 (03-6744-2059)

## 22 物流革新に向けた取組の推進

### <対策のポイント>

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト等の取組、物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入、中継共同物流拠点の整備等を支援します。

### <政策目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

### <事業の全体像>

#### 1. 持続可能な食品等流通対策事業【120（150）百万円】

物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト等の取組や物流の効率化等に  
必要な設備・機器等の導入を支援します。

#### 2. 強い農業づくり総合支援交付金【11,952（12,052）百万円の内数】

産地の集出荷体制の合理化に必要な集出荷貯蔵施設等の整備や、パレットの規格統一  
に対応したパレタイザー導入に係る施設の改修等を支援します。また、物流の効率化に資  
する卸売市場、共同物流拠点の整備・機能強化を支援します。

#### 3. 持続的生産強化対策事業【14,192（14,753）百万円の内数】

##### ① 時代を拓く園芸産地づくり支援

加工・業務用野菜産地における物流合理化に資する大型コンテナの導入や予冷库の利用  
等、新たな生産・流通体系の構築等を支援します。

##### ② ジャパンフラワー強化プロジェクト推進

花き流通の効率化に資する標準規格のパレット・台車等の導入、受発注データのデジタル  
化、その他効率的な流通体制の確立に資する検討や実証試験の実施等を支援します。

#### 4. 持続可能な食品等流通緊急対策事業 （令和6年度補正予算額2,973百万円）

##### ① 物流生産性向上推進事業

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子  
化、トラック予約システム等）、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の  
効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。また、関  
係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信、産地や業界等の課題に応じて物流の  
専門家等を派遣する伴走支援等を行います。

##### ② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要となる中継共同物流拠点の整備を支  
援します。

#### （関連事業）国産野菜サプライチェーン連携強化緊急対策事業 （令和6年度補正予算額630百万円の内数）

国産野菜のサプライチェーン連携強化のため、複数産地と実需者が連携して行う合理化の  
取組について、生育予測システムや集出荷システムの導入、システム連携、電子タグ付き大  
型コンテナのリース導入等の実証経費を支援します。

【お問い合わせ先】（1、2の一部、4）大臣官房新事業・食品産業部食品流通課（03-6744-2389）  
（2の一部）農産局総務課生産推進室（03-3502-5945）  
（3、関連事業）園芸作物課（03-6744-2113）

## 22-1 物流革新に向けた取組の推進のうち 持続可能な食品等流通総合対策

【令和7年度予算概算決定額 120 (150) 百万円】  
【令和6年度補正予算額 2,973百万円】

### <対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足という構造的課題、新たな基本法の下で国民一人一人の食料安全保障を確立するという課題に対処するため、多様な関係者が一体となって取り組む、①物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、②物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備の支援等を行うことにより、遠隔産地の負担軽減を進めるとともに、若手や女性トラックドライバーも継続的に従事可能な農林水産品・食品の流通網を構築し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

### <事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

### <事業の内容>

#### 1. 持続可能な食品等流通対策事業 120 (150) 百万円

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト等の取組や物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入を支援します。

#### 2. 持続可能な食品等流通緊急対策事業【令和6年度補正予算額】2,973百万円

##### ① 物流生産性向上推進事業 973 百万円

物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信、産地や業界等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。

##### ② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業 2,000百万円

中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。

### <事業の流れ>



【お問い合わせ先】 (1、2の①事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室 (03-6744-2389)  
(2の②事業) 食品流通課卸売市場室 (03-6744-2059)

### <事業イメージ>

流通関係者による協議会

産地 卸売業者 小売業者 物流事業者 ITベンダー 等

補助事業を活用した実装、設備・機器等導入、施設整備

#### <実装支援>

標準仕様パレットでの輸送



モーダルシフト



#### <設備・機器等の導入支援>

パレタイザー



クランフォークリフト



デジタル化  
データ連携



#### <中継共同物流拠点の整備>

大型車に対応したトラックバース



コールドチェーン確保のための冷蔵設備



### 新たな食品流通網の構築



## 22-2 物流革新に向けた取組の推進のうち

### 食品流通拠点整備の推進（強い農業づくり総合支援交付金の一部）

【令和7年度予算概算決定額 11,952（12,052）百万円の内数】

#### <対策のポイント>

卸売市場の物流機能を強化し、将来にわたって生鮮食料品等の安定供給を確保するため、物流の標準化やデジタル技術等の活用による業務の効率化・省力化、防災・減災への対応を図り、幹線輸送、有機農産物や小口需要対応、輸出拡大の拠点となり得る卸売市場施設等の整備を支援します。

#### <事業目標>

- 物流の効率化に取り組む地域を拡大
- 流通の合理化を進め、飲食料品卸売業における売上高に占める経費の割合を削減（10% [2030年度まで]）等

#### <事業の内容>

##### 1. 卸売市場施設整備

生鮮食料品等の流通の確保のための機能の高度化、輸出拡大、防災・減災対策を実現するため、

- ① 物流の効率化・自動化・省力化
  - ② 共同輸配送等に対応する物流機能の強化
  - ③ デジタル化・データ連携の強化
  - ④ 品質・衛生管理の高度化
  - ⑤ 分荷機能の強化
  - ⑥ 輸出先国までのコールドチェーン・衛生管理基準の確保
  - ⑦ 災害時の物資調達・供給拠点機能の強化
- 等に資する卸売市場施設の整備を支援します。

##### 2. 共同物流拠点施設整備

物流効率化やCO2排出削減に資する共同配送・モーダルシフトのためのストックポイント等の共同物流拠点施設の整備を支援します。

#### <事業の流れ>



#### <事業イメージ>

##### 1. 卸売市場施設整備



全天候型で、左右どちらにも荷下ろし可能な中央通路



外気の影響を受けないドックシェルター



需要に対応した大小の定温施設



データ連携・デジタル化による業務の改善



自動搬送装置

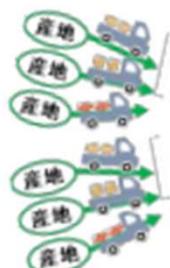


加工処理施設



非常用電源

##### 2. 共同物流拠点施設整備



共同物流拠点



【お問い合わせ先】 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課（03-6744-2059）

# 24 農林水産物・食品の輸出促進

【令和7年度予算概算決定額 12,355 (10,167) 百万円】  
 (令和6年度補正予算額 39,095百万円)

### <対策のポイント>

農業者及び食品産業の事業者の収益性の向上に資するよう海外の需要に応じた農林水産物・食品の輸出を促進するため、海外の規制・ニーズに対応した生産・流通体系への転換を図る「供給力向上の取組」と現地系レストラン・スーパー等の新市場開拓を図る「需要拡大の取組」を車の両輪で推進します。

### <政策目標>

農林水産物・食品の輸出額の拡大（2兆円〔2025年まで〕、5兆円〔2030年まで〕）

### <事業の全体像>

供給力向上の取組 －生産・流通を輸出に対応したものに転換－	需要拡大の取組 －非日系市場等の開拓、優良品種の保護・活用、各国への規制撤廃等の働きかけ－
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国内の生産事業者と海外の現地販売事業者、両者をつなぐ国内外の商社等で構成されるコンソーシアムが行う、生産から現地販売までの一気通貫した新たなサプライチェーンの構築に向けた取組を支援【1.0億円（R6補正 10億円）】</li> <li>○ 輸出に対応した生産・流通体系への転換等を通じた大規模輸出産地の形成、GFPを活用した産地・事業者の支援、輸出向けHACCP等の認定・認証取得に必要な施設や機器の整備等を支援【7.1億円（R6補正 69億円）】</li> <li>○ 改正基本法を踏まえた、食料システムを構築するため、実需とのつながりの核となる拠点事業者と農業者・産地等が連携した、生産から流通に至るまでの課題解決に必要なソフト・ハードの取組を一体的に支援【48億円】</li> <li>○ 畜産物の輸出拡大に必要な施設の整備、食肉処理施設の再編等を支援【12億円（R6補正 123億円の内数）】</li> <li>○ 配合飼料原料の国産化、人工種苗生産施設の機能強化や養殖コストの低減対策等の取組を支援【3.0億円（R6補正 16億円の内数）】</li> </ul> <p>（参考）令和6年度補正予算でのその他関連予算</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 国産農産物等の輸出の拡大に必要な集出荷貯蔵施設・処理加工施設等の産地基幹施設やコールドチェーン対応卸売市場施設等の整備を支援（R6補正 55億円）</li> <li>○ 畜産農家等・食肉処理施設等・輸出事業者が連携した体制（コンソーシアム）にて実施する、商談やプロモーション、輸出先国の基準やニーズに対応するための取組等を支援（R6補正 15億円）</li> <li>○ 加工食品に関する輸出先国の規制に対応するため、食品添加物の代替利用や賞味期限延長等を促す勉強会や包材等の切替・機器導入等の取組を支援（R6補正 1.3億円）</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 認定品目団体やジェトロ・JFOODOが連携してオールジャパンで行う、現地系のスーパーやレストランなどの新市場の開拓、インバウンドによる食関連消費の拡大、食品産業の海外展開等を支援                      戦略的輸出事業者による認定品目団体等と連携した日本産コメ・コメ加工品の海外需要開拓・プロモーションや商流確保のための環境整備の取組等を支援                      海外展開に係る官民・企業間の情報共有・交流の推進を図るとともに、海外現地での物流・商流等の拠点づくりに向けた投資案件の形成を支援【24億円（R6補正 63億円）】</li> <li>○ 主要な輸出先国・地域において、現地で輸出事業者等を包括的に支援する輸出支援プラットフォームの活動の促進及び現地の食品関連規制等への対応の強化等を支援【2.1億円（R6補正 13億円）】</li> <li>○ 輸出先国の規制等に対応した農畜水産物のモニタリング検査や国際的認証の取得、残留農薬基準値設定の申請、HACCP等対応施設の認定等の取組を支援【13億円（R6補正 10億円の内数）】</li> <li>○ 我が国優良品種の保護・活用に向け、育成者権管理機関の早期立ち上げ、知的財産権の取得・侵害対策、人材育成、地理的表示の活用促進等を支援【5.3億円（R6補正 10億円の内数）】</li> <li>○ 日本産木材製品のプロモーション活動、輸出先国のニーズや規格・基準に対応した製品・技術開発や性能検証、特用林産物の輸出に向けた課題解決の取組等を支援【0.2億円（R6補正 459億円の内数）】</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

## 24-1 農林水産物・食品の輸出促進のうち サプライチェーン連結強化プロジェクト事業

【令和7年度予算概算決定額 100（-）百万円】  
（令和6年度補正予算額 1,014百万円）

### <対策のポイント>

新たな販路の開拓を通じ輸出の一層の拡大を図っていくため、国内の生産事業者と海外の現地販売事業者、両者をつなぐ国内外の商社等で構成されるコンソーシアムが行う、生産から現地販売までの一気通貫した新たなサプライチェーンの構築に向けた取組を支援します。

### <事業目標>

農林水産物・食品の輸出額の拡大（2兆円〔2025年まで〕、5兆円〔2030年まで〕）

### <事業の内容>

#### 1. プロジェクト計画作成等支援

生産から現地販売まで一気通貫した新たなサプライチェーン（規制の厳しい新たな輸出先国・地域での商流や、参入が難しい現地系商流（非日系）など）を確立するため、国内の生産事業者と海外の現地販売事業者、両者をつなぐ国内外の商社等で構成されるコンソーシアム\*が行う、新たなサプライチェーンの構築に当たっての課題解決のための具体的方策を含めたプロジェクト計画づくり等を支援します。

\* フラッグシップ輸出産地を含むコンソーシアムには採択に際して優遇

#### 2. サプライチェーンの課題解決実証支援

1.の計画の下、コンソーシアムが行う、

- ① 生産・出荷段階の課題（産地の供給力強化や国内の共同集出荷等）
- ② 流通段階の課題（現地販売までの物流効率化等）
- ③ 販売段階の課題（現地におけるプロモーションの実施等）

の解決など新たなサプライチェーンの構築に向けた取組を支援します。

### <事業イメージ>



### <事業の流れ>



## 24-3 農林水産物・食品の輸出促進のうち

# 食品産業の輸出向けHACCP等対応施設整備事業 【令和7年度予算概算決定額 123 (152) 百万円】 【令和6年度補正予算額 5,012百万円】

### <対策のポイント>

食品製造事業者等が行う輸出先国等の規制・条件（食品衛生、ハラール・コーシャ等）に対応した施設の新設及び改修、機器の整備を支援します。

### <事業目標>

農林水産物・食品の輸出額の拡大（2兆円〔2025年まで〕、5兆円〔2030年まで〕）

### <事業の内容>

#### 1. 施設等整備事業

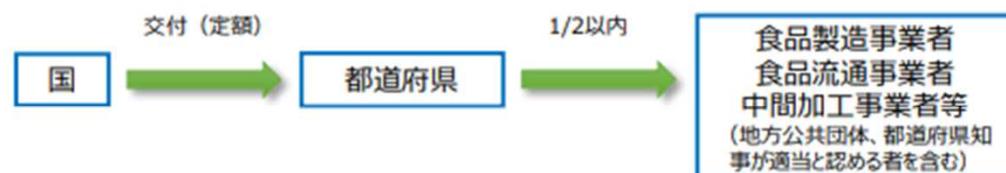
加工食品等の輸出拡大に向け、輸出先国等の求める基準・条件等の規制に対応するため、製造・加工、流通等の施設の新設（掛かり増し経費）及び改修、機器の整備に係る経費を支援します。

- ① 輸出先国等の政府機関が定める、HACCP等の要件に適合する施設の認定取得に必要な施設・設備
- ② ISO、FSSC、JFS-C、有機JAS等の認証取得に必要な施設・設備
- ③ 検疫や添加物等の規制に対応した製品の製造に必要な施設・設備

#### 2. 効果促進事業

施設整備と一体的に行い、その効果を高めるために必要なコンサルティング費用等の経費（効果促進事業）を支援します。

### <事業の流れ>



### (関連事業)

**食肉流通構造高度化・輸出拡大総合対策事業、食肉等流通構造高度化・輸出拡大事業**  
1,242 (2,415) 百万円の内数  
【令和6年度補正予算額】12,267百万円の内数

- ① 食肉処理施設の再編等に必要な施設整備、機械導入等を支援します。
- ② 輸出ニーズに対応するため、食肉処理施設における高度な加工処理設備や省力化設備の整備、加工機能の一部外部化等を支援します。

### <事業イメージ>



施設の衛生管理の強化に対応する排水溝、床、壁等の改修



厳密な温度管理に対応する急速冷凍庫等の導入



空気を經由した汚染を防止する設備（パーティション）の導入



製造ラインにおいて添加物混入を回避する輸出専用ミキサーの導入

【お問い合わせ先】 輸出・国際局輸出支援課 (03-6744-2375)  
畜産局食肉鶏卵課 (03-3502-5989)

# 運輸部門の脱炭素化に向けた先進的システム社会実装促進事業 (一部 農林水産省、国土交通省連携事業)



【令和7年度予算(案) 1,415百万円(1,165百万円)】



運輸部門の脱炭素化に不可欠な先進的システムを実証し、社会実装を前提とした脱炭素輸送モデルの構築等を図ります。

## 1. 事業目的

- 電動化を始めとする運輸分野の脱炭素化に向けた技術の進展(基礎研究や製品開発)は動きが速いものの、関係者間の連携や社会受容性を高めるための取組が十分ではなく、社会実装が進まないことが課題となっている。
- そのため本事業では、社会的な課題等を踏まえ優先的に取り組むべきと国が定めた分野について、先進的な技術やシステム等を導入し、環境負荷削減効果を把握・検証するとともに、社会実装する上で課題となる障害等の解決策を検討する。これにより、有望な要素技術の社会実装を促進する脱炭素輸送モデルを構築し、運輸部門を始めとしたモビリティの脱炭素化の加速化を図る。

## 2. 事業内容

### (1) 先端技術・システム等を活用した商用車の電動化促進事業

車両の電動化に付随して開発されてきた様々な先端技術・システム等を実社会へ導入するためのモデル実証を実施する。例えば、商用車におけるエネマネ、車載型太陽光パネル、非接触給電等の実証を想定。

### (2) 車両の電動化を支えるバッテリーのリユース・リサイクル促進事業

LiBの信頼性/耐久性/性能等について統一的に評価するための閾値の整理、標準化に向けた検討等のための実証を実施。

### (3) 運輸部門の脱炭素化に向けた次世代型物流促進事業

重量車両等の電動化困難領域における脱炭素化に必要な技術的課題に対応する、革新的な取組(水素内燃機関、ドローン配送、自動搬送車両等)のモデル的な実証を行う。

### (4) 農業機械の電動化促進事業

多様な現場において電動農機の利用及び生産性向上のモデルケースを形成する実証を行い、今後の電動農機の普及拡大につなげる。

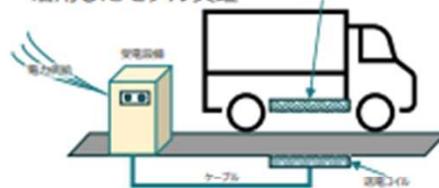
## 3. 事業スキーム

- 事業形態 委託(1)~(4)、直接補助事業(補助率:1/2)(1),(3)、間接補助事業(補助率:2/3)(4)
- 委託先及び補助対象 地方公共団体、民間事業者・団体等
- 実施期間 (1)~(3) 令和6年度~令和10年度、(4) 令和7年度~令和9年度

## 4. 事業イメージ

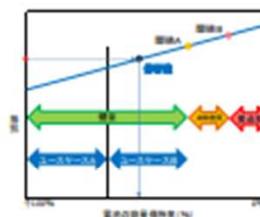
### (1) 先端技術・システム等を活用した商用車の電動化促進事業

商用車における非接触給電を活用したモデル実証



### (2) 車両の電動化を支えるバッテリーのリユース・リサイクル促進事業

劣化状況に応じた性能目標(閾値)の整理



### (3) 運輸部門の脱炭素化に向けた次世代型物流促進事業

共同輸配送+ドローン配送によるラストワンマイル配送



### (4) 農業機械の電動化促進事業

多様な現場でのモデルケースの構築  
小型トラクタ 草刈り機



# 産業車両等の脱炭素化促進事業（一部国土交通省連携事業）



【令和7年度予算（案） 1,162百万円（1,822百万円）】環境省

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、産業車両等の脱炭素化を促進します。

## 1. 事業目的

空港の再エネを活用した装置・車両の導入、港湾区域の脱炭素化に配慮した荷役機械等の導入、船舶のLNG・メタノール燃料システム等の導入、燃料電池フォークリフトの導入により、産業車両・産業機械等の脱炭素化を促進する。

## 2. 事業内容

- (1) 空港における脱炭素化促進事業**
  - ① 空港における再エネ活用型GPU等導入支援
  - ② 空港におけるEV・FCV型車両導入支援
- (2) 港湾における脱炭素化促進事業**

再エネ電源を用いた港湾施設設備等導入支援
- (3) 海事分野における脱炭素化促進事業**

LNG・メタノール燃料システム等の導入支援事業
- (4) フォークリフトの燃料電池化促進事業**

燃料電池フォークリフト導入支援

## 3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業(1),(2),(4)／直接補助事業(3)
- 委託先及び補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和4年度～令和9年度

## 4. 事業イメージ

### 空港分野



### 港湾分野



### 海事分野



### フォークリフト



お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 03-5521-8301  
環境省 地球環境局 地球温暖化対策課 地球温暖化対策事業室 0570-028-341



【令和7年度予算（案） 3,302百万円（3,302百万円）】

## ハイブリッド及び天然ガストラック・バス、低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援します。

### 1. 事業目的

- ・現状で高コストのハイブリッドトラック・バスや、将来カーボンニュートラル化の期待される天然ガス自動車への補助を行い、普及初期の導入加速を支援。（①）
- ・資力の乏しい中小トラック運送業者に対してよりCO2削減効果の高いトラックへの買い替え等へと誘導し、低炭素化を推進し、かつ、より低炭素なトラックの開発を促進。（②）

### 2. 事業内容

#### ①ハイブリッド及び天然ガストラック・バス導入支援事業

一定の燃費性能を満たすハイブリッド自動車（HV）トラック・バス、及び将来カーボンニュートラルな燃料への代替が期待される天然ガス自動車（NGV）トラック・バスの購入に対して支援を行う。

#### ②低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

資力の乏しい中小トラック運送業者に対してよりCO2削減効果の高いトラック（2025年度燃費基準相当を達成している車両）への買い替え等へと誘導し、低炭素化を推進し、かつ、より低炭素なトラックの開発を促進する。

### 3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率 ①1/2、② 1/2～1/3）
- 委託先及び補助対象 民間事業者等（②は中小トラック運送業者に限る。）
- 実施期間 令和元年度～令和7年度

### 4. 事業イメージ

#### ①ハイブリッド及び天然ガストラック・バス導入支援事業

補助率：標準的燃費水準車両との差額の1/2等

#### ②低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

補助率：買い替えの場合は、  
標準的燃費水準車両との差額の1/2

新規購入の場合は、  
標準的燃費水準車両との差額の1/3

※ 2025年度燃費基準+5%達成車等は+5万円とする。



HVトラック・NGVトラック

HVバス・NGVバス

- **物流の「2024年問題」**は、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、**年々深刻化する構造的な課題**でもあり、**2030年に不足する輸送力34%を補う**ことを目指して、**継続的に対応していく必要**がある。
- このため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、①**物流の効率化**、②**商慣行の見直し**、③**荷主・消費者の行動変容**を柱とする施策を一体的に講じ、**物流の適正化・生産性向上の更なる推進**を図る。

## (1) 物流の効率化

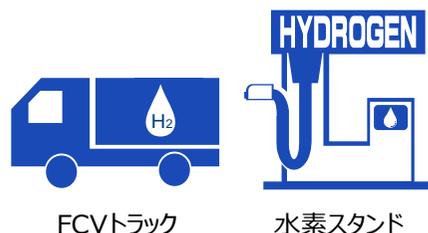
【1兆7,982億円の内数】

■ **物流の革新と持続的成長**に向けて、モーダルシフト等の**物流GX**、自動化・機械化機器の導入等の**物流DX**、標準仕様パレットの利用促進等の**物流標準化**や**データ連携**のほか、**物流施設の機能強化**や**物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備**を推進。

### 【モーダルシフト等の強力な促進】



### 【物流GXの推進】



### 【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



### 【物流標準化・データ連携の推進】



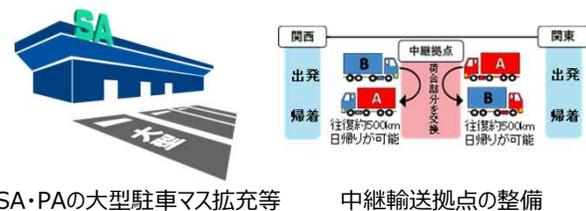
### 【物流施設の機能強化】



### 【物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備】

※このほか、財政投融資も活用して物流拠点や物流GX・DX関連設備の整備等を支援。

#### ■ 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用



#### ■ 内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化



#### ■ 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化



#### ■ 社会資本整備総合交付金等を活用した関連都市インフラの整備等の推進



# 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進

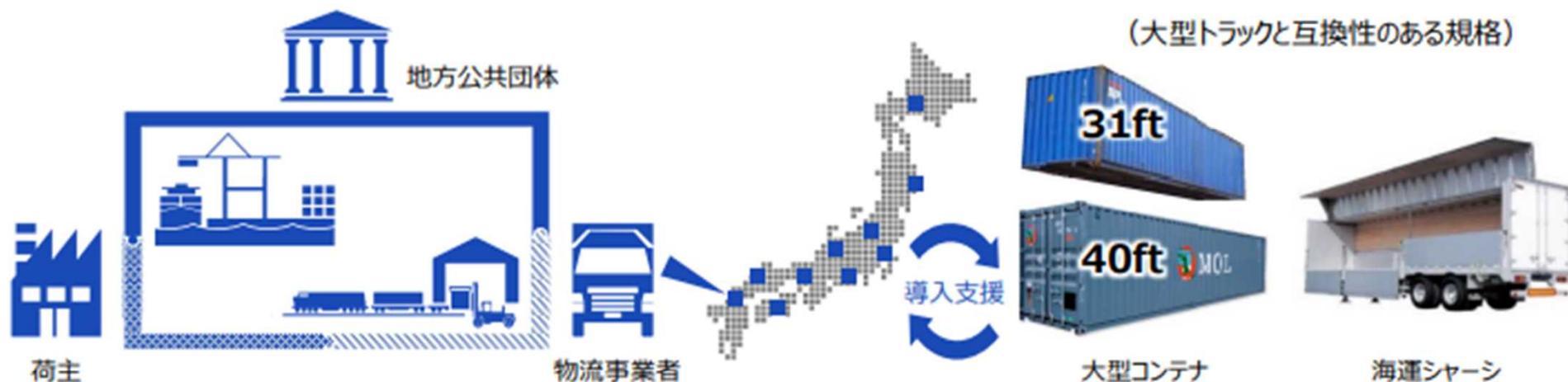
- 物流の革新や持続的成長のため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を踏まえ、モーダルシフト等の物流GX、自動化・機械化機器の導入等の物流DX、標準仕様パレットの利用促進等の物流標準化やデータ連携といった物流効率化のほか、商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容促進等に着実に取り組む。

## 物流の効率化

【3,525百万円（938百万円 3.8倍）】

### モーダルシフト等の強力な促進【599百万円】

- 鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送力を今後10年程度で倍増することを目指し、モーダルシフト等を強力に促進するため、地域の産業振興等と連携した先進的な取組を行う際の大型コンテナやシャーシ等の導入経費を支援する。



- 物流効率化法に基づくモーダルシフト等の取組について、計画策定経費や認定を受けた取組等の初年度の運行経費を着実に支援する。
- トラックドライバーの担い手確保にも資するよう、多様な輸送モードの更なる活用に向けた新規需要調査や実証経費等を支援する。

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p><b>「第3回ドライバーシェア推進協議会を開催しました。</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000039.html">https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000039.html</a></p>	R6.12.20	国土交通省	
<p><b>「第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」を開催しました。</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html">https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html</a></p>	R6.12.25	国土交通省	
<p><b>国際物流におけるリターナブル物流容器（RTI）の適切な管理に向けたセミナーを開催します。</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000849.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000849.html</a></p>	R6.12.20	国土交通省	
<p><b>主要建設資材需給・価格動向調査（令和6年12月1～5日現在）の結果</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00250.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo14_hh_000001_00250.html</a></p>	R6.12.25	国土交通省	
<p><b>「日本スタートアップ大賞2025」の募集を開始します！</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo08_hh_001163.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo08_hh_001163.html</a></p>	R7.1.8	国土交通省	
<p><b>フィジカルインターネットシンポジウム2025を開催します</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000847.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000847.html</a></p>	R7.1.8	国土交通省	
<p><b>「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する有識者検討会議」（第5回）を開催します</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000154.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000154.html</a></p>	R7.1.10	国土交通省	
<p><b>強い内航への変革を促進する『NX補助金』3件を新たに採択</b>  <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji07_hh_000354.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji07_hh_000354.html</a></p>	R7.1.10	国土交通省	

	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p><b>「グッドキャリア企業アワード2024企業向けセミナー」を開催します</b>  <a href="https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_48508.html">https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_48508.html</a></p>	R7.1.10	厚生労働省	
<p><b>「令和6年度価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」の結果について</b>  <a href="https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/dec/241216_tokubetucyosakekka.html">https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/dec/241216_tokubetucyosakekka.html</a></p>	R6.12.16	公正取引 委員会	
<p><b>フードサプライチェーンにおける商慣行に関する実態調査の中間結果及び情報 の募集について</b>  <a href="https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/dec/1220_foodsupplychain.html">https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/dec/1220_foodsupplychain.html</a></p>	R6.12.20	公正取引 委員会	
<p><b>中央環境審議会循環型社会部会静脈産業の脱炭素型資源循環システム 構築に係る小委員会（第9回）を開催しました</b>  <a href="https://www.env.go.jp/council/03recycle/page_00078.html">https://www.env.go.jp/council/03recycle/page_00078.html</a></p>	R6.12.23	環境省	
<p><b>企業取引研究会 報告書が取りまとめられました。</b>  <a href="https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2024/241225_3.pdf">https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2024/241225_3.pdf</a></p>	R6.12.25	公正取引 委員会 中小企業庁	

## 物流に関する商慣習の問題に関する論点

### 主な論点

- 荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）を踏まえ、発荷主から運送事業者へ物品の運送を委託する取引の下請法における取扱いについて、見直すべき点はあるか。

### 主要な意見

- 着荷主と発荷主との間に部品等の製造や購入の発注だけでなく、その部品等を「運ぶ」契約も含まれており、発荷主はその債務の履行のために運送事業者に物の運送を委託する、という構造に着目すれば、下請法の対象とされている取引と類似の構造があるといえるのではないか。
- 現在、荷主と元請運送事業者との取引は物流特殊指定の対象、元請運送事業者と下請運送事業者との取引は下請法の対象とされているが、事業者にとって分かりにくく、統一的に下請法として対象とすることが望ましい。
- 荷主からの運送委託について下請法の適用対象を広げる際には、規制の範囲が広くなりすぎないように配慮する必要がある。着荷主と発荷主の取引においては、物の運送が前提となることが多いものの、例えば「どこから」運ぶかは発荷主が決めており、完全な役務の再委託とはいえ、下請構造に該当するかどうかを慎重に判断する必要がある。
- 下請法では、役務の提供後60日以内の支払期日を定めることが義務付けられており、物流特殊指定から下請法に規制を切り替える場合には、資金繰り負担を始めとする発荷主の負担への配慮が必要である。

### 解決の方向性

- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引の類型を新たに下請法の対象取引とする。

## 執行に係る省庁間の連携の在り方に関する論点

### 主な論点

- 公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携の在り方として、各省庁の特徴をいかして、更に下請法の執行を強化していくためにはどのような取組が必要か。現行の事業所管省庁の調査権限（第9条第3項）で十分か。

### 主要な意見

- 下請法、振興基準、各業法には、それぞれの目的と役割があり、それらを有効に組み合わせ課題解決を進めることが必要である。事業所管省庁が業法等を活用してしっかりと関与することが不可欠である。
- 省庁間の連携を強化し、具体的な指導・助言を共有することで、規制の実効性を高めることが必要である。
- 事業所管省庁の主務大臣等が下請法に違反する行為に対し指導・助言が行えるよう権限付与することは有効な手法だと考える。必要な法改正及びトラック・物流Gメンなどとの具体的な連携の在り方などについて関係省庁と検討を進めていただきたい。
- 省庁間の連携については、公正取引委員会、中小企業庁と事業所管省庁が常時情報交換するプラットフォームの構築が必要なのではないか。

### 解決の方向性

- ◆ 現行法においても事業所管省庁は中小企業庁の措置請求のための調査権限を有しているが、それに加えて下請法上問題のある行為について指導する権限を規定する。
- ◆ 下請事業者が申告しやすい環境を確保すべく、報復措置の禁止（第4条第1項第7号）の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について  
(九州運輸局担当者説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介  
(二次元バーコードを活用したBtoB小口置配)
- ⑤ **参考資料紹介**
  - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-2 **事前にいただいた問題意識等**
  - ⑤-3 物流効率化に向けた努力義務における判断基準

# 事前にいただいた問題意識等①

## ● 商慣行の見直し

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・バス運送業に続いて許可更新制の導入、最低賃金の取り決めが不可欠。
- ・いまだに大雪でも走れという荷主がいると聞きます。行政指導されると強くアナウンスして欲しい。
- ・物流法改正が行われた中、従来通りの見て見ぬ振りが（先行してやるのが損。儲からなくなる）で十年見過ごされた業界。小零細企業が多い中、「赤信号、みんなで渡れば怖くない」の状態が続いているのが現状。業界の監査機能（巡回監査）も、ほとんどの企業が「帳票の修正」によりスルーされています。
- ・正しくする事が、胸を張って誇れる企業（物流会社）であり、その方法で存続できる環境づくりを行政からも支援いただける環境が、小零細企業が多いこの業界では必要と考えます。

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・消費者、荷主の物流業界のさらなる理解。荷主の理解につき一層の向上が必要。
- ・物流業界での入札制度の禁止。
- ・荷主によるドライバーの待機時間削減の取り組みの進捗状況に知りたい。
- ・着荷主の意識改革、商慣習見直しによるコストアップに対する助成。
- ・今後立ち行かない状況に陥る前に、国や関係省庁、関係団体などを介して、状況の打開を進めるべき。

## ● 商慣行の見直し（続き）

### 発着荷主事業者の皆さんから

- ・荷待ち・荷役時間を短縮するための対策の立案・実施・**物流統括管理者の役割の明確化及び社内での影響力を含めた理解の徹底**
- ・悪しき慣例がどう是正されていくのか着荷主にどうアプローチしていくのか
- ・優先的納品物量の多い業者（メーカー、卸、物流業者）の荷下ろし時間の改善。
- ・商習慣の適正化における附帯作業やリードタイムの見直しによる見直し業者に対する効果の明確化。物流改善取組に対するインセンティブ等の検討。
- ・附帯作業（シール貼、棚入、仕分、横縦持）の認識（着荷主の作業）啓蒙。
- ・**まだ荷主の方は2024年問題は運送・倉庫で解決するものだと思って何も変える意識がないように感じる。**
- ・我々は製造業で卸売業者に対し納品を行う「荷主」的立場ではありますが、**物流事業者からは納品先へのパレット納品及びリードタイム延長（D+2日）の要請が昨年度から増えてきている。**ただ、この問題についてはメーカーの一存で決定できるレベルのものではなく、卸、小売を踏まえた利害関係者全てに関係してくる話なので中々進捗が進んでいかない。
- ・菓子業界は着荷主や小売業の認識が不足しています。このような勉強会を開催して少しでも理解を増やしていきたいです。
- ・**運送会社と対話する姿勢をもつこと過去の慣例が現在では非常識と認識すること。**

## 事前にいただいた問題意識等②

### ● 商慣行の見直し（続き）

#### その他の皆さんから（行政書士）

- ・荷主の認識、荷待ち時間の解消（下請法による、優越的地位の乱用の規制強化）
- ・**一般貨物自動車運送許可の更新制**を議員立法で導入する話が出ています。この狙いとする事項と、国土交通省のお考えをお聞きしたいです。
- ・1月上旬の3連休は**大雪**の予報がなされています。積雪渋滞（通行止め）を引き起こした場合、監査になる認識を持っています。これらについて、**荷主が発注者として優越的地位を乱用しないよう＝運送事業者が無理を強いられないよう、国土交通省の所掌事務で何かできることはあるでしょうか？** 下請法の管轄でしょうか？
- ・12月の下請法の報告書案にあった着荷主（運送契約外の立場）の規制について期待しています。

### ● 物流標準化（パレット化）

#### 発荷主事業者の皆さんから

- ・パレット化などの施策及び**パレット納品率**に対する**進捗状況**。
- ・パレット納品についてもレンタルパレット各社の思惑があり、〇〇社のレンタルパレットでないと受けられないといった制約やパレットの保管・回収費用の負担割合はどうするのかという点、リードタイム延長についても**卸、小売双方の事情もあり具体的な話は未だに手付かずのまま**となっている。

# (参考)気象時における措置の目安

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討すべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討すべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断すべき		

## ● 改正物流法について

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・**積載効率の向上**については、協力すべき項目は提示されていますが、荷主に対しての具体的な数字把握と改善数値目標が示されていません。どのようにお考えでしょうか？
- ・**特定荷主の具体的な要件はまだ案の段階だったと記憶しているが、正式な法として発効されるのが何時頃なのか**、知りたい。また医薬品ではGDPガイドラインを遵守することになるが、こちらは2024年問題解決というよりも逆に縛りがきつくなる方向となるが、GDPが法律（おそらくGDP省令）として発効されるのは何時頃になりそうか？

### その他の皆さんから

- ・軽貨物について。4月から義務化されるものがスタートしますが、**貨物軽自動車安全管理者**について既存事業者は2年の移行期間が存在します。また軽貨物事業者は絶対数が一般貨物の比ではありませんが、**どのように指導を行うのでしょうか？** 適性化実施機関に業務委託をされるのでしょうか？ **何らかの監督・強制力がなければ、帳簿等の義務が形骸化するのではと思っています。** 管理者選任が完了するR9年4月までには何らかの体制が整うと考えていますが、見通しをお聞きしたく思います。（行政書士）

## 事前にいただいた問題意識等④

### ● 運賃・料金

#### トラック運送事業者の皆さんから

- ・更なる価格転嫁と**輸送と作業の完全分離**。
- ・運賃交渉が生き残る手段だと思う。
- ・高速道路深夜割引改定の影響と荷主から**高速道路料金を収受するための交渉方法**。

#### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・運賃の底上げ、標準的運賃導入への顧客の理解

#### その他の皆さんから

- ・荷主が最低運賃を上げる。
- ・燃料費高騰対策
- ・標準運送約款には**キャンセル料**について記載があります。こちらを標準運賃のほうに併記することはないのでしょうか？

### ● 周知

#### トラック運送事業者の皆さんから

- ・**マスメディアには2030年問題を取り上げるようにして欲しいです**。皆知らない。
- ・マスコミなど一般に周知される機会が多くなることで、産業界の関係者も**「見て見ぬ振り」が出来なくなっている**と思われます。

#### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・国による周知活動（**あまり関心が生まれていない**）

## ●周知（続き）

### その他の皆さんから（行政書士）

- ・引き続き、**より具体的な内容を適時適切に開示して頂きたいと思います。**ネット上でQ&Aが検索できるような仕組みがあれば良い。

## ●物流DX

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・機械化、AI導入に向けた全ての商品（製品）へのRFIDの導入による倉庫側の業務簡素化（荷受け、納品時検品レス、在庫管理簡素化）。

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・（物流データのデジタル化、早期化、見える化）とそれに対する物流関係者（荷主、運送事業者）のリテラシーの向上

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・**バース予約受付システム、パレット回収システム**等におけるシステムの共通プラットフォームの確立（相互互換性を保持する）。

## ● 運転者の確保

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・物価が上がり経費圧迫、従業員は生活が苦しい。給料を上げなければいけないのは承知し実施もしているが、近い将来最賃1500円/時となれば現在の運賃では経営が立ち行かない。

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・一部配送先にて導入されていますが、配送先より納入時間を指定される事で、便の回転が効きにくく感じます。（例：片道200 kmの配送先で指定時間を夕方だと、こちらへの戻りが遅くなり、ダブルカウントにも影響する。）バース予約システムを導入するなら、納入日もこちらで複数選択が望ましい。
- ・物流DXと呼ばれているが、どこの会社のどのシステムを導入しても上手くいくような共通基盤の整備を費用負担も含めて行政側に後押ししていただきたい。
- ・トラックドライバー不足を補うための施策。ドライバーになりたいと思わせる給与体系を確立し、ドライバーの絶対数を増やすことでひとりひとりの残業時間を減らしていくような対策。海外からの労働者も受け入れることを念頭に置いておく。

## 事前にいただいた問題意識等④

### ●トラック・物流Gメン

#### トラック運送事業者の皆さんから

- ・**トラック・物流Gメンのアポなしでの荷主の訪問は非常に良い活動だと思う**。荷主に対しては違反があると通報されるという意識を引き続き強めてほしい。
- ・**現在行われている行動について、継続をお願いします**。特に、下請けに対しての視点で加速した感があります。正しい物流（経営）が行われ、そこで従事している従業員が“損をしたようにならないよう”継続をお願いします。

#### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・トラック・物流Gメンによる勧告公表が、荷主の都合で自助努力だけでは解決できない倉庫事業者側に悪影響(企業価値の毀損)をもたらさないか。

### ●高速道路

#### その他の皆さんから

- ・**高速道路の割引制度**の改訂。**緑ナンバー枠を創設**して、時間帯による割引を排し(平準化し)使いやすく、運行計画の柔軟化 = PA・SAの駐車場満車を解消に帰する政策の実現  
(行政書士)

# 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例

## ● 共同輸配送

- ・共同配送や販売店による引取物流について積極的に取組んでいる。（発荷主）

## ● 運賃交渉

- ・運送業者様より運賃値上げの依頼があり、その依頼と根拠資料を元に客先へ価格交渉を行い、製品単価の値上げを了承してもらった。そのため、弊社としても運送業者様の要求通りの運賃へと改定することができた。（発荷主）

## ● 荷待ち削減

- ・デジタコを活用して荷待ち時間、荷役時間を荷主毎に集約し、発荷主に対して料金を請求したところ、これまで荷待ちが常態化していた着荷主の荷待ちが請求を始めて数カ月でほぼ発生しない状況に改善されたとの事例があります。今回の2法での荷待ち、荷役作業時間の短縮と適正な運賃・料金の収受が両輪となり改善との非常に良い事例となっています。（運輸事業者支援団体）

## ● パレット化

- ・納品先へのパレット納品化を荷主と協業し進め、比率向上に繋げる事が出来ています。（元請トラック事業者）

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について  
(九州運輸局担当者説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介  
(二次元バーコードを活用したBtoB小口置配)
- ⑤ **参考資料紹介**
  - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-2 事前にいただいた問題意識等
  - ⑤-3 **物流効率化に向けた努力義務における判断基準**

荷主の判断基準等については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

### ① 積載効率の向上等について

- ・トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷(複荷)の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。
- ・トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じて発送量・納入量を適正化すること。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。
- ・社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。

### ② 荷待ち時間の短縮に関する事項について

- ・トラックが一時に集中して到着することがないよう、トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により貨物の出荷・納品日時を分散させること。なお、**トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと**
- ・寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行う等により倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。

### ③ 荷役等時間※の短縮に関する事項について ※トラックドライバーに荷役等を行わせる場合に限る（改正物効法第42条第1項第3項等）。

- ・パレット、ロールボックスパレット(カゴ車)等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して発注数や納品数の調整を行うとともに、一貫パレチゼーションの実現に向けて「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと。
- ・バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品の物流においては、賞味期限の年月表示化に取り組むこと。
- ・事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。
- ・バス等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によりトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。
- ・貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。

## ④ ①～③の実効性確保に資する事項に関する事項について

- ・ 発荷主・着荷主間において連携を図ること。
- ・ 寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、当該倉庫・発荷主・着荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。また、入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等と必要に応じた協力・連携を行うこと。
- ・ 貨物の入出庫に当たって、トラックドライバーに寄託者、貨物や施設等の詳細に関する情報を適切に伝達すること。
- ・ 責任者の選任や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないように配慮すること。
- ・ 荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。
- ・ レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底すること。
- ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの物流データの標準化に取り組むこと。
- ・ 貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等により、輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に努めること。
- ・ 異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせないこと、荷役等を行わせる際の作業安全の確保等、トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮すること。
- ・ トラック事業者との運送契約の締結の協議の際に、物流効率化にも資する正当な対価の基準である「標準的運賃」を活用すること。
- ・ 発荷主・着荷主間・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること。
- ・ 契約内容に関する交渉の場や物流現場の課題に関する相談や協議の窓口を設けるなど、関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。

連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）の判断基準・解説書については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

### ① 積載効率の向上等に関する事項について

- ・商品の発注先等が運送委託のタイミングから連鎖対象者における貨物の受渡しまでの間に適切なリードタイムを確保できるよう、適切なリードタイムを確保した発注をする等の協力を行うこと。
- ・トラック事業者の運行効率を向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。
- ・社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や納入量の適正化を図ること。

### ② 荷待ち時間の短縮に関する事項について

- ・トラックが一時に集中して到着することがないよう、混雑時間を回避した日時指定等により貨物の納品日時を分散させること。

### ③ ①～②の実効性確保に資する事項に関する事項について

- ・発荷主・着荷主事業者間において連携を図ること。
- ・責任者の選任や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しを行うなど、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないよう配慮すること。
- ・荷待ち時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。
- ・物流情報標準ガイドラインへの準拠などの物流データの標準化に取り組むこと。
- ・関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。

貨物自動車運送事業者等の判断基準等については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性や作業員の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

### ① 積載効率の向上等について

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により輸送網を集約すること。
- 荷主、連鎖化事業者、他のトラック事業者と必要に応じて協議を実施し、配送の共同化に取り組むこと。
- 求貨求車システム等を活用した帰り荷（復荷）の確保により、実車率の向上を図ること。
- 配車システムの導入等により、配車・運行計画の最適化を行うこと。
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、運送ごとの貨物の総量を増加させること。

### ② ①及び関係事業者の取組の実効性確保に資する事項について

- トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間や取組の効果を適切に把握すること。また、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に協力・情報提供すること。なお、トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の把握に当たっては、デジタルタコグラフ等のデジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。
- 貨物の受渡しに当たっては、寄託者や貨物に関する詳細な情報を適切に把握すること。
- 関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること。
- 荷主、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
- 取引先に対して、標準仕様パレットの活用、共同輸配送のための個建て運賃の導入、リードタイムに応じた運賃設定などの提案を行うこと。
- 関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。
- 物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。
- テールゲートリフターの導入、荷捌き施設の整備など積載効率の向上等に伴うトラックドライバーの積卸し作業の負荷低減を図ること。
- 積載効率の向上等に当たっては、トラックの過積載など事業の正常な運営が阻害されないよう、関係法令を遵守すること。

貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）の判断基準・解説書については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

## ① 荷待ち時間の短縮について

- ・ バース等の荷捌き場に荷役が可能な数以上のトラックが一時に集中して到着しないよう、トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により到着時間を調整すること。なお、トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと。

## ② 荷役等時間の短縮について

- ・ 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品について提案された際には、パレット費用の適正な価格転嫁が確認できれば、その提案に協力を行うこととし、荷役等の効率化を図ること。
- ・ 倉庫から着荷主向けの配送車両への荷積みについて、倉庫業者の作業費用の適正な価格転嫁が確認できれば、納品先単位の仕分けた状態で貨物をトラックドライバーに引き渡し、荷役等の効率化を図ること。
- ・ 検品を効率的に実施するための機器を導入すること等により、検品作業の時間を短縮すること。
- ・ バース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。
- ・ 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、搬出入を迅速に行うこと。

## ③ ①及び関係事業者の取組の実効性確保に資する事項について

- ・ トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。また、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に協力・情報提供すること。
- ・ 寄託者である荷主に対し物流改善の提案を行うなど、必要に応じた協力・連携を行うこと。
- ・ 責任者の選任や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・ 無人搬送車、ピッキングロボット等の導入等により、自動化・機械化を図ること。
- ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。
- ・ 関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。

【アンケート協力をお願い】最後に以下のリンクから簡単なアンケートにご協力ください。

<https://forms.office.com/r/cVcmJ9gmwX>

ご意見は、わかりやすく有益な情報を次回以降の説明会でご提供できるよう活用させていただきます。



**情報提供も引き続き募集中です！** 物流効率化、運賃交渉の成功・失敗事例のほか、物流関係システムやサービス、金融、燃料、各種サプライヤー等、物流関係であればジャンルは問いませんので、積極的に御連絡ください。

(連絡先) 082-228-3438 (事務局：中国運輸局自動車交通部貨物課) [cgt-chugoku-kamotsu@gxb.mlit.go.jp](mailto:cgt-chugoku-kamotsu@gxb.mlit.go.jp)

国土交通省トラック荷主特別対策室主催のオンライン説明会は毎月1回実施します。

次回開催日時は **令和7年2月21日（金）10:00～、15:00～**です。

以下のリンクから事前登録が可能ですので、よろしくお願ひします。

ご説明する項目は、ご登録いただいたメールアドレス宛にお知らせいたします。

国土交通省トラック荷主特別対策室主催

「トラック物流2024年問題オンライン説明会」【第19回】事前アンケートページ

<https://forms.office.com/r/4ZCcgpyFnk>



今後も有益な情報を発信し、全国の皆様の集いの場となるよう運営して参ります。引き続きよろしくお願ひします。

## ご清聴ありがとうございました。