

トラック物流問題解決に向けた オンライン説明会資料

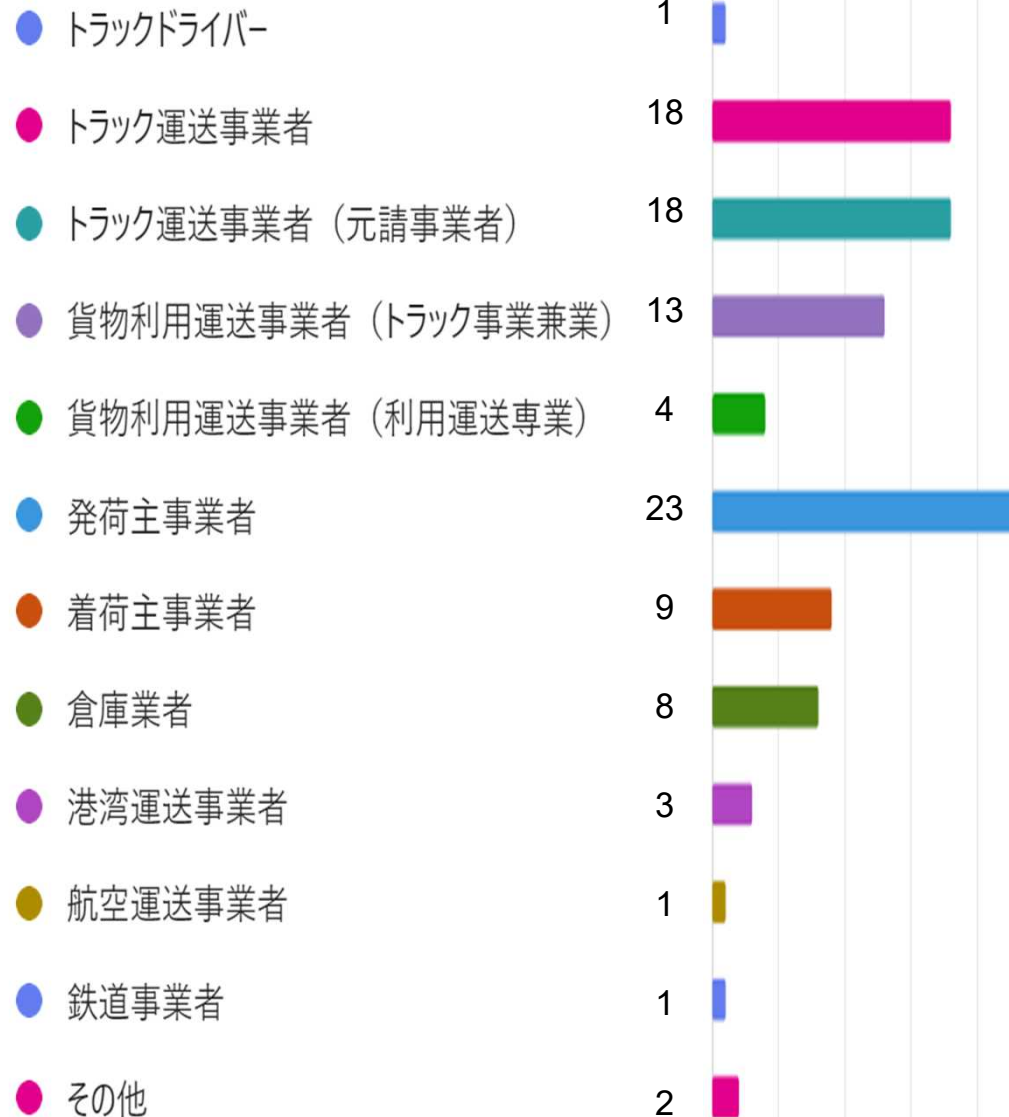
令和7年6月27日

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 参加者の問題意識共有
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法質疑応答紹介
- ⑤ 物流効率化事例紹介
- ⑥ 参考資料

事前アンケート結果①（全参加者）

回答者種別



その他:行政書士、企業組合

説明会、興味のあるテーマ

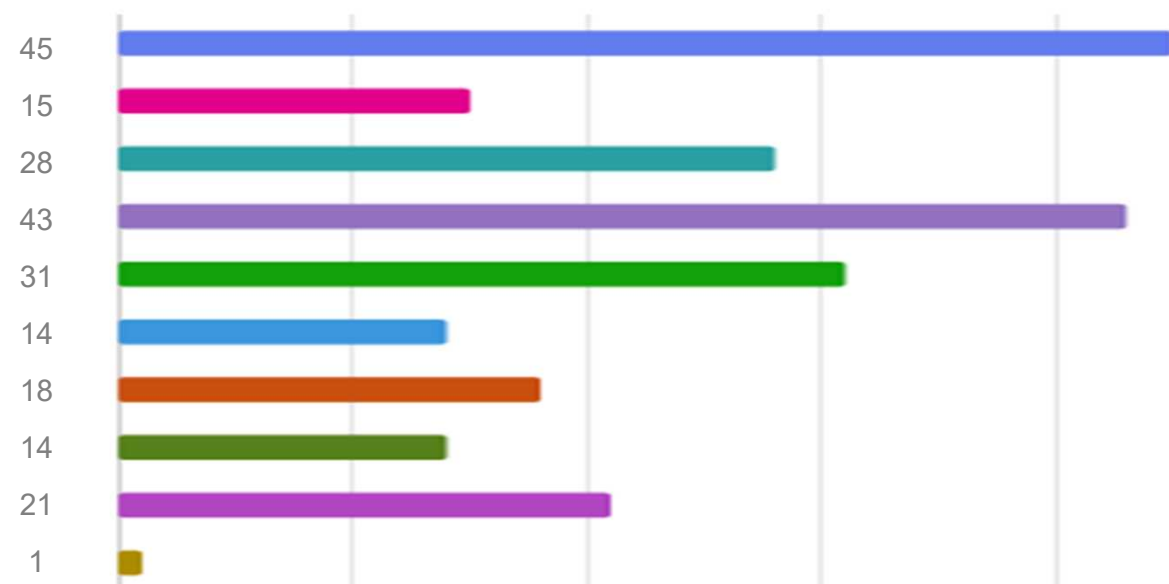


その他:トラック新法について、荷種類別の適正運賃等

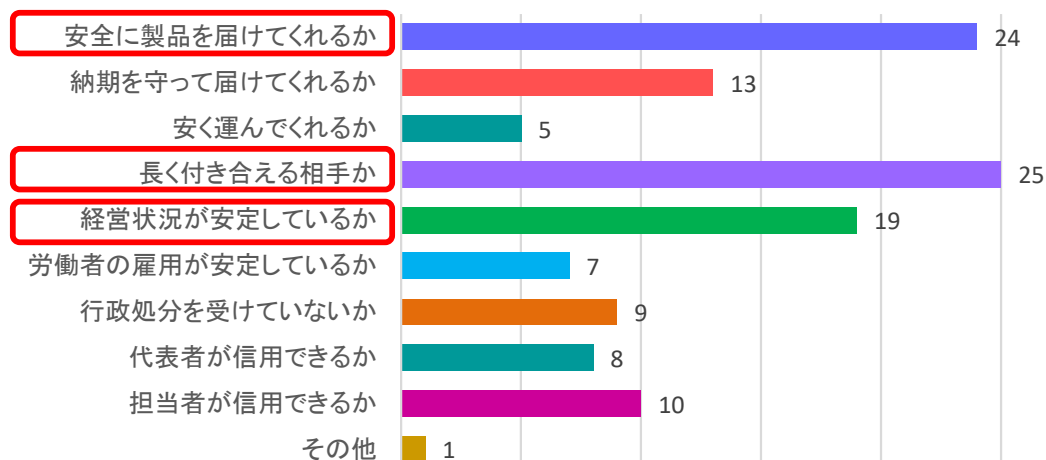
物流パートナー選定の重要項目

- 安全に製品を届けてくれるか
- 安く運んでくれるか
- 納期を守って届けてくれるか
- 長く付き合える相手か
- 経営状況が安定しているか
- 労働者の雇用が安定しているか
- 行政処分を受けていないか
- 代表者が信用できるか
- 担当者が信用できるか
- その他

その他：トラックが常時清潔か

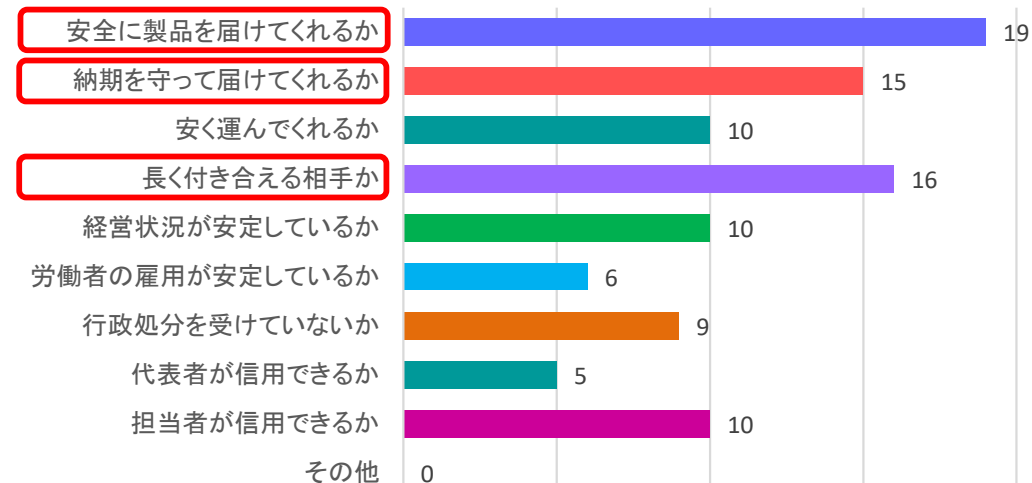


内訳（荷主）



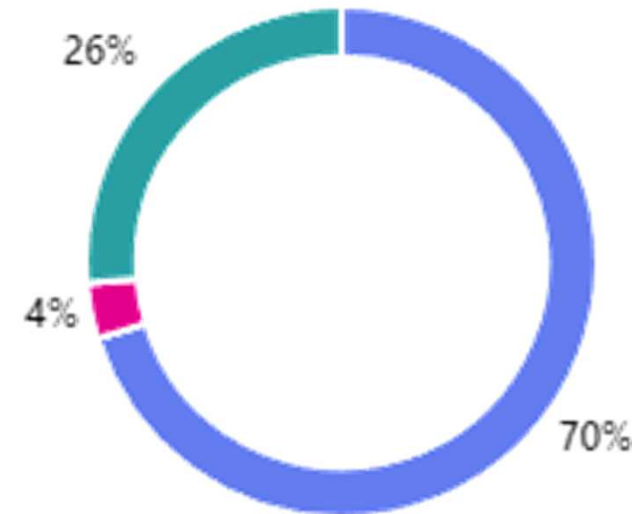
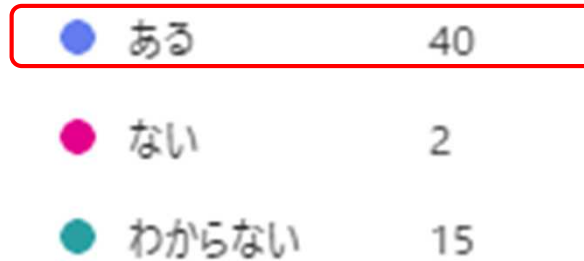
その他：トラックが常時清潔か

内訳（物流事業者）



事前アンケート結果③（全参加者）

事業継続・物流の維持に関してご不安はありますか



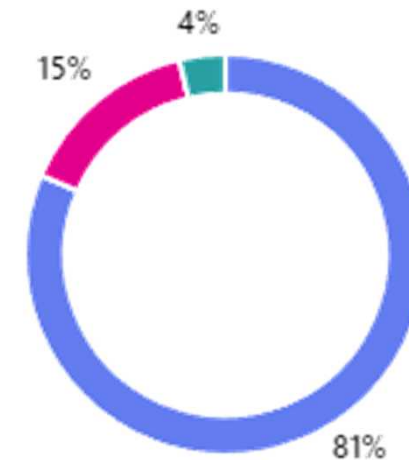
不安の具体的内容

トラック事業者	元請トラック事業者	倉庫業者	発荷主	着荷主	その他
・荷主の不理解 ・お客様から喜ばれてはいるが、結果利益があまり出ていないので。 ・ドライバーの高齢化。	・人材(ドライバー不足) ・原価上昇に対しての収受運賃の連動不足 ・魅力ある職場にするための組合・協会の共通認識 ・日本郵便問題の影響 ・中小事業者に物流効率化は難しい。 ・運賃交渉すると毎回荷主に「安い事業者を探す」と言われる。	・景気に左右されるので不安定である	・アパレル物流バラ積みコストが常態化、ドライバーの高齢化が心配 ・危険物輸送に関する規制緩和 ・東京は202408以降運送手配が困難な状態→便が組めない、商品配送できない、流通が滞る。 ・物流コストの上昇、DXも維持費かかる。	・各業界として、どのような対応を開始するのか、あるいは、しているのかを知りたい。 ・労働人口減少とドライバーの賃金水準の低さ	経営者の後継者不在。たとえ実子（家族承継）や生え抜きの運転者（従業員承継）であっても、経営者として相応しくなければ継がせられない。既存客を切らざるを得なかったりする。運転者さえいてくれれば車余りが解消でき、その間に社長が営業する時間が取れるのに。

事前アンケート結果④（荷主）

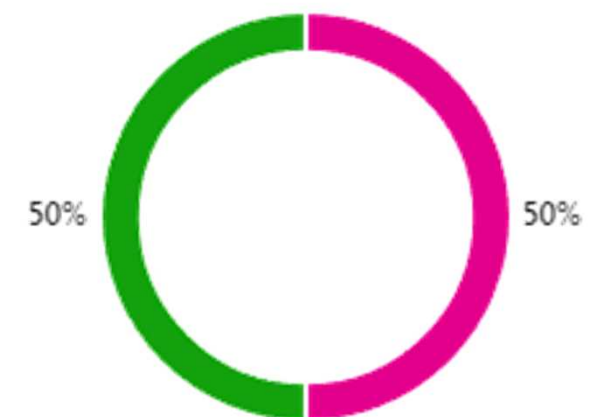
自社の商品（製品）がどのような過程で運ばれているかご存じですか

● 知っている	22
● 知らない（把握できるなら詳細を知りたい）	4
● 知らない（把握できるなら概要で良いから知りたい）	1
● 知らない（知らなくても問題ない）	0
● その他	0



「知らない」の理由

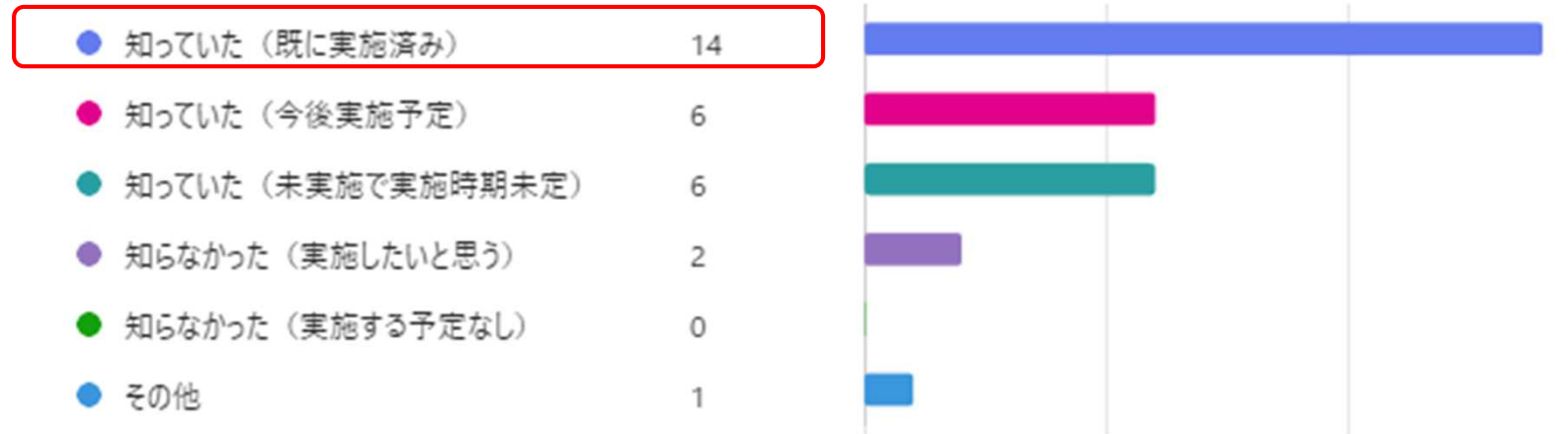
● 指定時間に指定場所に到着しているから	0
● 物流のことは物流会社、荷主の物流部門に任せているから	1
● 知ってしまうと改善する必要が生じるから	0
● 特に理由はない	0
● その他	1



その他：改善するため現場確認・作業内容を理解しています。

事前アンケート結果⑤（荷主）

改正トラック法により、令和7年4月1日より、荷主にも契約書面化が義務化されていることをご存じですか。



その他：未回答

「知っていた（未実施で実施時期未定）」、「知らなかった（実施する予定なし）」と回答されたの理由



その他：実施、未実施については、担当外であるため不明、輸送部門は関連子会社であり、本社間で取り決めるため。
既存の費用にプライス費用的問題が発生するから。

事前アンケート結果⑥（荷主）

現在、売上高に対する物流費の割合はどの程度ですか



その他：不明、把握していない、わからない

売上高に占める物流費の割合は以前(20240401時点、又はそれ以前)よりも増加していますか。



その他：不明、把握していない、わからない

事前アンケート結果⑦（荷主）

物流費の割合が増加した方は増加分は売価に転嫁できていますか。



その他：おおむね転嫁できたが100%ではない。できている取引先もあるができていない取引先もある。把握していない。

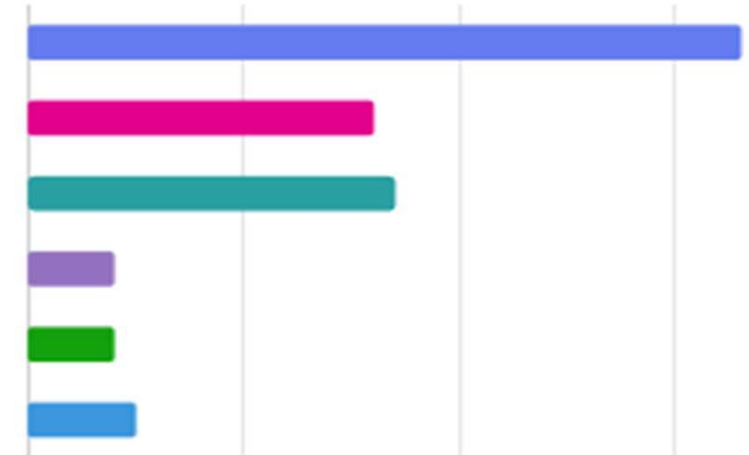
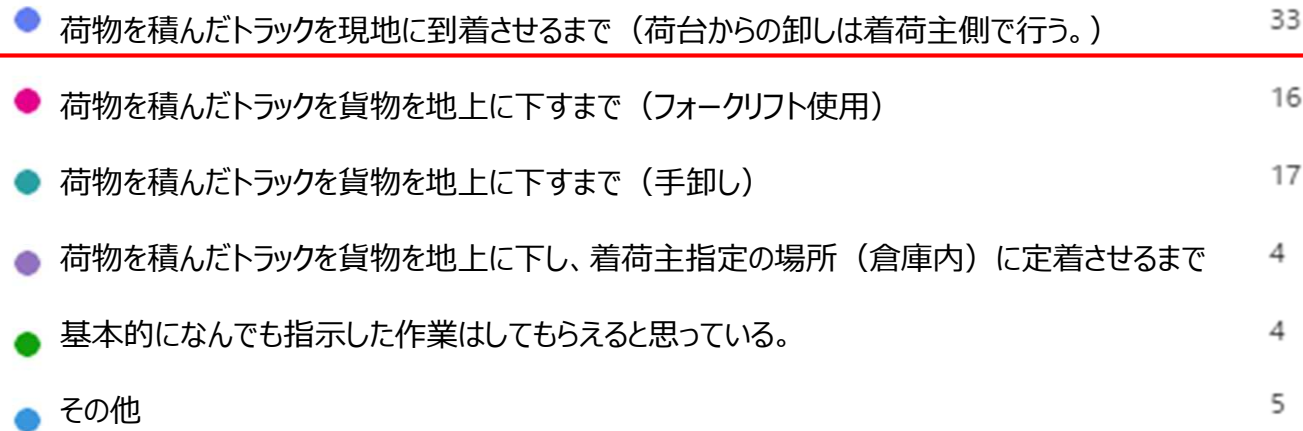
転嫁未実施、時期未定の理由



その他：不明、把握していない、わからない

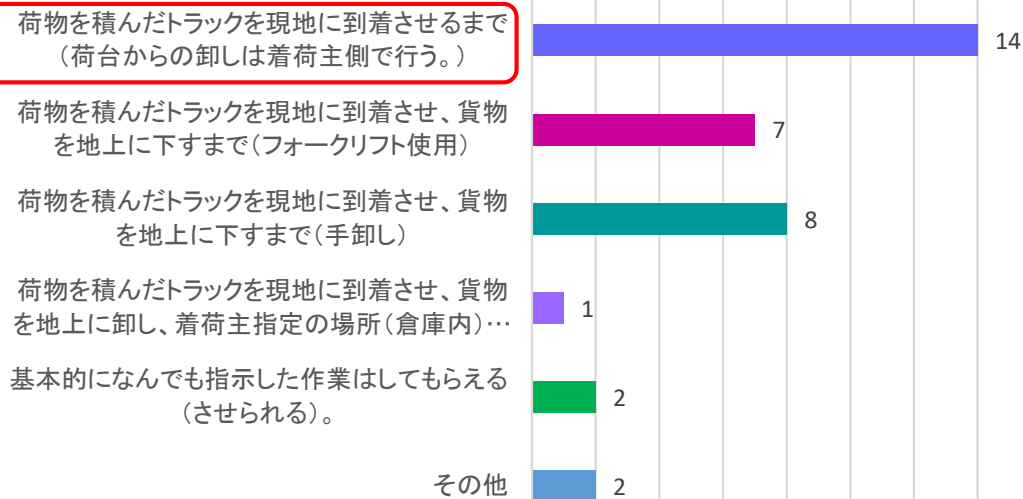
事前アンケート結果⑧（全参加者）

トラックドライバーの「運送」に係る仕事の範囲はどこまでだと考えますか。



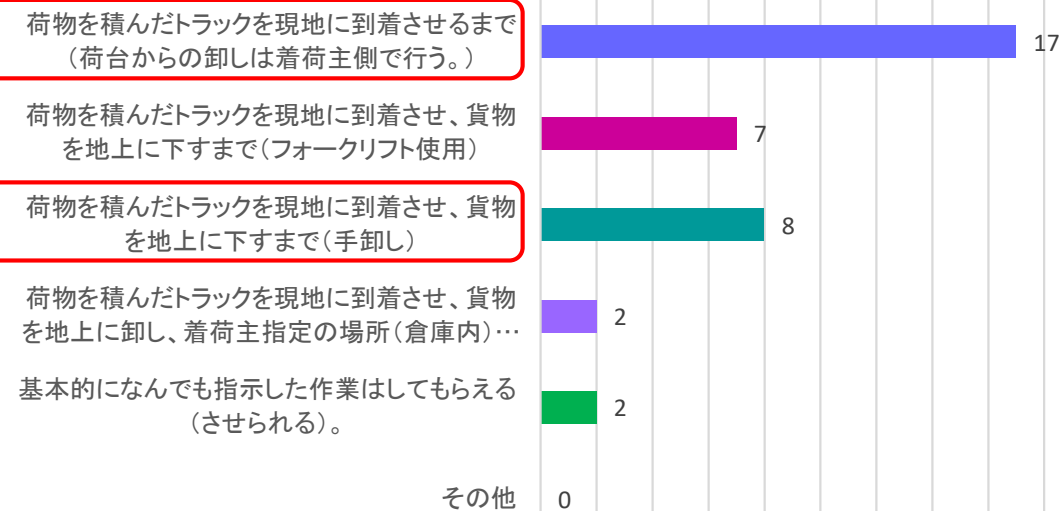
その他：物流事業者との契約による。契約内容による。契約条件によります。等

内訳（荷主）



その他：契約内容による。等

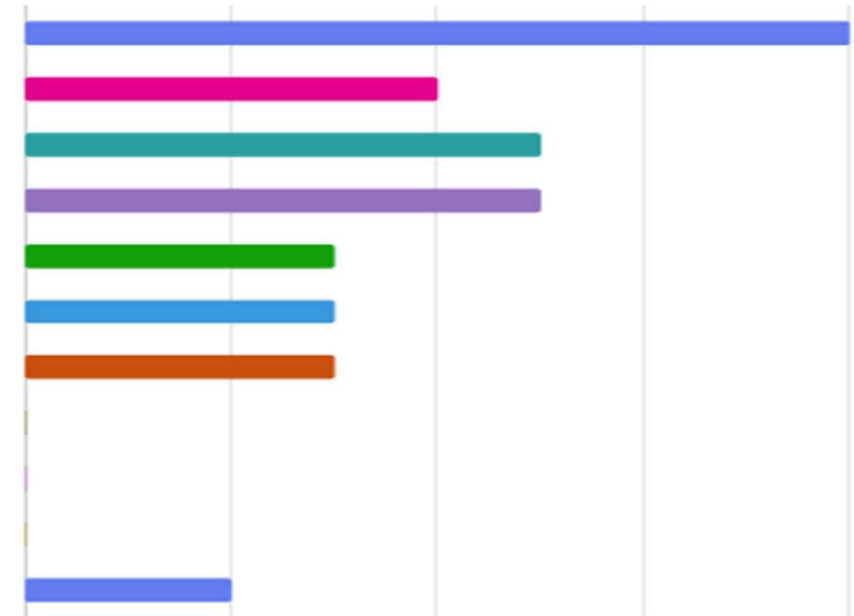
内訳（物流事業者）



事前アンケート結果⑨（全参加者）

どのような作業を依頼されていますか。

● フォークリフトを使った貨物の整理（はい作業）	8
● 方面別の仕分け	4
● いったん卸した場所からの移動（縦持ち、横持ち）	5
● 荷主指定の棚入れ	5
● ラベル貼り	3
● 検収・検品	3
● 貨物の荷造り	3
● 貨物の保管	0
● 品代金の取り立て	0
● 荷掛け金の立て替え	0
● その他	2



その他：店別仕分けをドライバーへさせる小売業あり。該当項目なし。

作業をトラックドライバーにお願いしている理由は何ですか。

● トラックドライバーの役目だと思うから	1
● これまでもやってもらっているから	6
● こちらも人手不足なので	2
● 運賃に作業分も含まれていると思うから	2
● 理由は良くわからない	4
● その他	4



その他：ユニック作業に関しては、別料金を支払っているためレッカーと同じ認識で依頼しています。運賃に別立てで代金を決めており、お客様がそれを求めているので。附帯作業改善に向けて交渉中。着荷主の要望。

事前アンケート結果⑩（全参加者）

作業をトラックドライバーにお願いしている具体的な事情はありますか

（トラック事業者）

- 冷凍庫や冷蔵庫でドライバーへ仕分け作業をさせている企業は特に改善願いたい。待機時間が長いだけでなく、ドライバーへの健康を害する恐れがあるし、衛生管理に支障が出ないようにドライバーへ配送以外の作業服を支給しなければならないので経費負担にもなる。
- 効率化を図るのに必要な場合もある。

（発荷主）

- 小泉内閣の規制緩和で運送事業者が増えた際に、他社との競争で運送事業者が値下げのみならず付帯サービスも始めたのではないかと。→商慣習化
- 物流業者から改善要請を受けており、着荷主に対して改善要請をしている
- 24年問題もあり、着荷主に改善要望をしているが受け入れられない。取引開始時からその条件で受けているため、製品単価に運賃・荷役料は込みの認識を払拭できない。強く改善要望を行うと、注文自体が無くなる可能性があり本末転倒になってしまう。他業者から要請が無いとよく言われる。
- 自分で積んでいく物なので、間違いないか検品、崩れないように荷造りする。
- フォークや手下ろしをお客様の求めに応じて対応している。他社は当然ながらそういう作業までやっているで。
- 商品に運賃が含まれているとおお客様認識があるから。
- 方面別の仕分けは（特に特積み便）、運航便への荷物受け渡し時など、以降の作業円滑化に重要で、受け渡しを行う集荷ドライバーが、荷台積み込みを含め対処する事に合理性があります。（混載貸切便はこの限りに無い）中小企業の荷主では、物流業者同等或いはそれ以上に人で不足が深刻です。付帯作業については、見積り提示以前に説明の上で契約を行っており、双方の合意により価格反映が前提と考える。

事前アンケート結果⑪（トラック事業者）

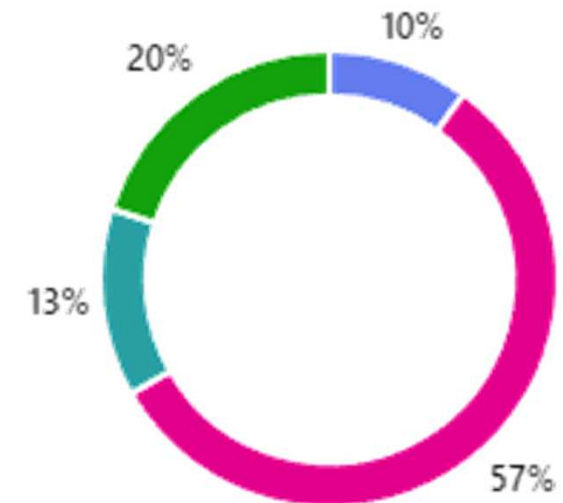
トラック事業者の皆様にお聞きします。
現在収受できている運賃の水準は会社全体の平均で、標準的運賃の何割くらいですか。



事前アンケート結果⑫（トラック事業者）

トラック事業者の皆様にお聞きします。現在収受している運賃で運送コストは賄えていますか。

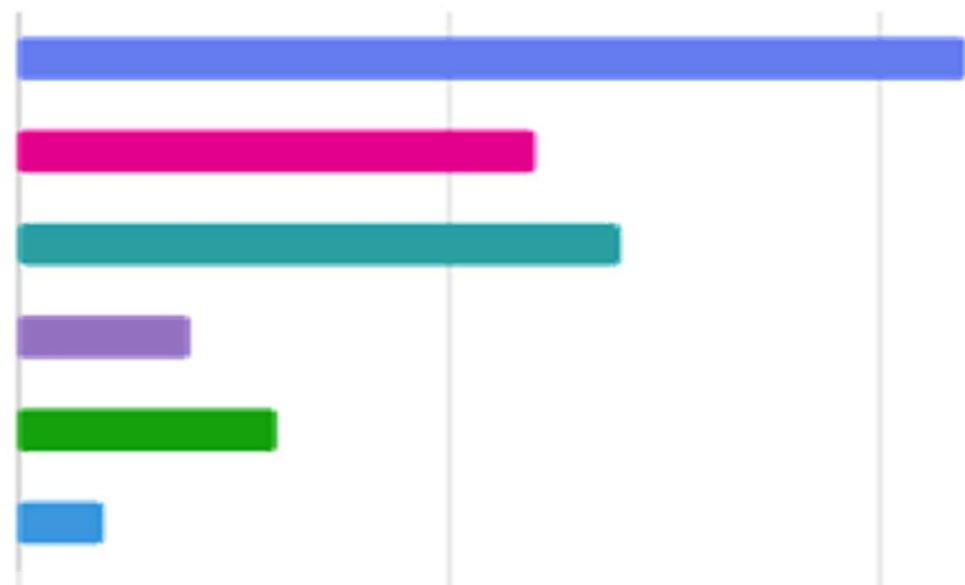
● 全ての運行で黒字	3
● 運行毎に赤字、黒字があり全体でなんとかカバーしている状態	17
● 運行コスト比では黒字だが、安全や労働環境整備など全体に必要なコストも入れると赤字。	4
● 全体的に赤字になり貯えを取り崩さないといけない	0
● その他	6



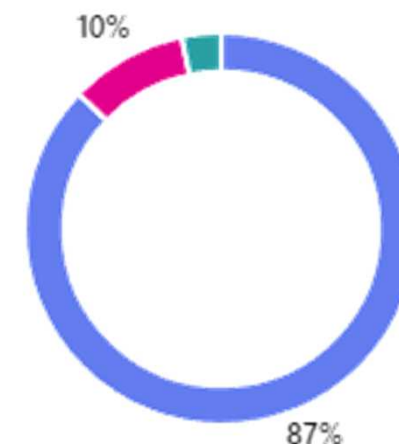
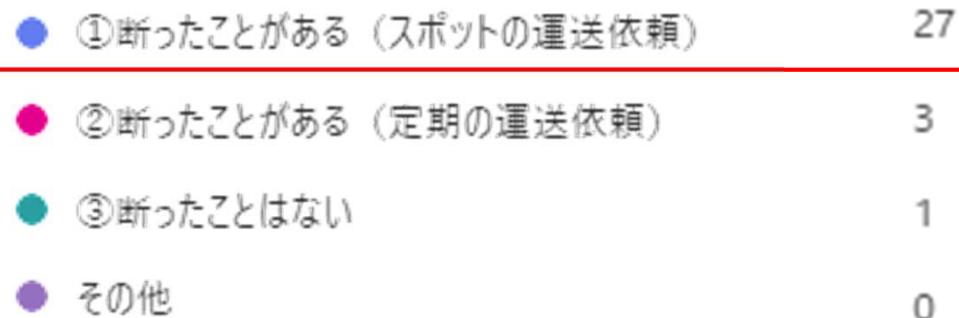
その他：人件費以外での原価では赤字から脱却。人件費転嫁ができない

トラック事業者の皆様にお聞きします。現在一運行あたりの積載効率はどの程度ですか

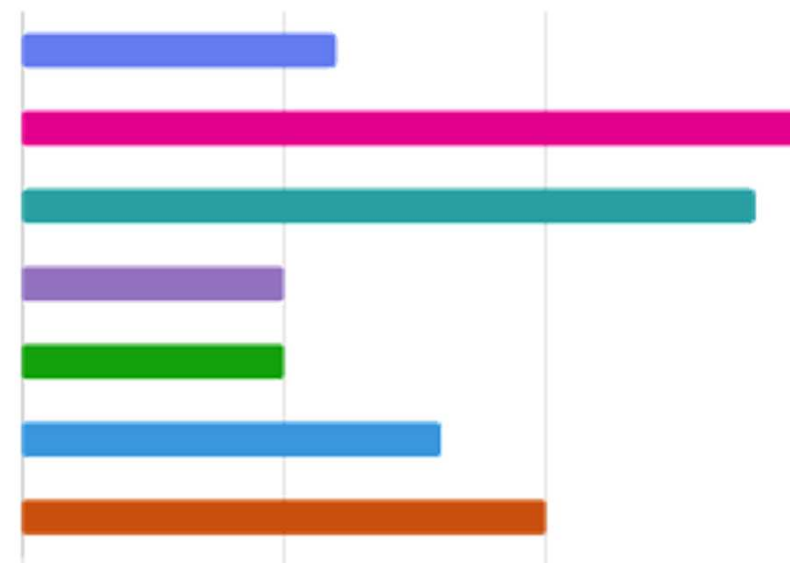
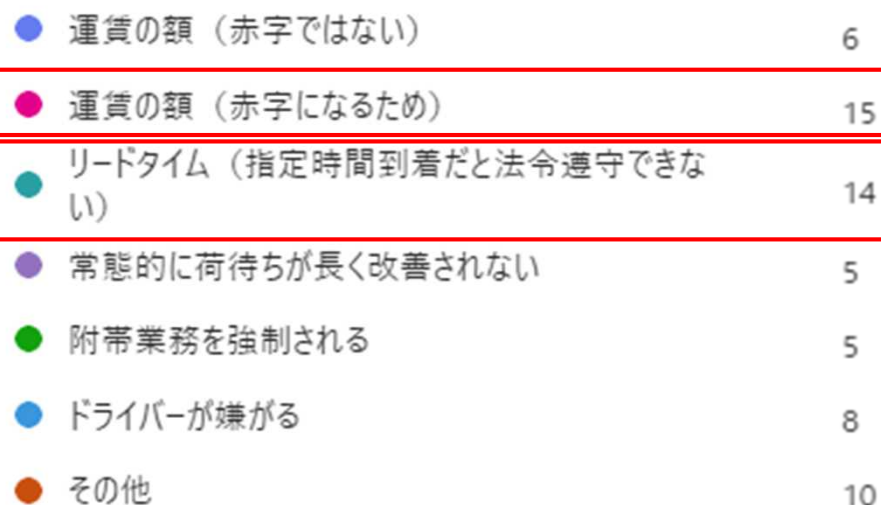
● 8 割以上	11
● 7 割程度	6
● 6 割程度	7
● 5 割程度	2
● 4 割程度	3
● 3 割以下	1



トラック事業者の皆様にお聞きします。運送の依頼をお断りしたことはありますか。



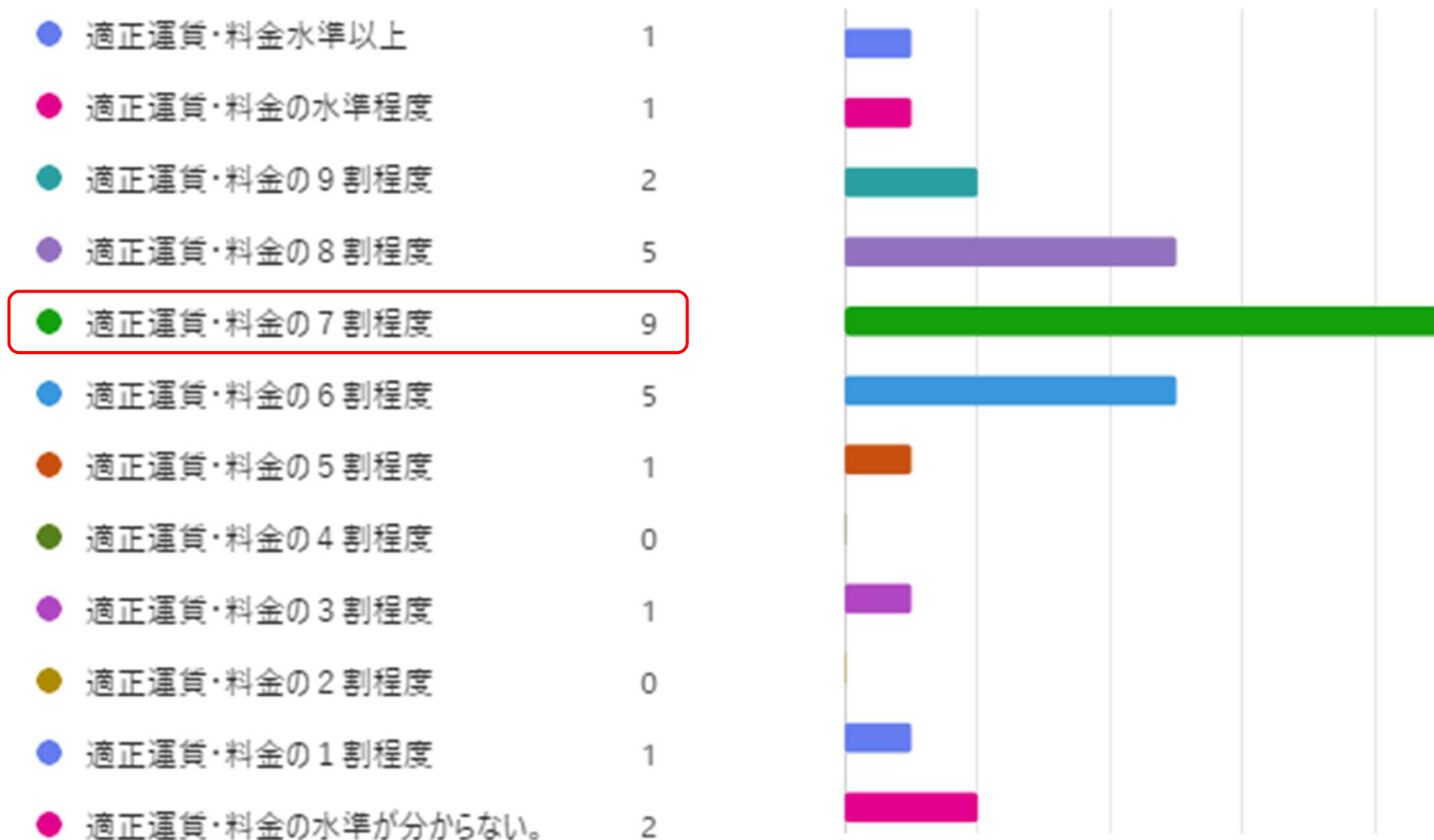
トラック事業者の皆様にお聞きします。運送の依頼をお断りした理由はなんですか。



その他：通常の付き合い無く繁忙期のみ発注荷主は断る。重なって手配できない。重なって手配できない。業務効率化に繋がらないため。ドライバーがいらない。人員・車両不足。既存の荷物を捌くのに精一杯。道路幅が狭い。業務多忙で取りたくても荷物を取れない場合がある。

トラック事業者以外の物流事業者の皆様にお聞きます。

現在収受できている運賃・料金水準は、会社全体の平均で、適正と思われる額の何割くらいですか。



- ① 事前アンケートの結果について
- ② **参加者の問題意識共有**
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法質疑応答紹介
- ⑤ 物流効率化事例紹介
- ⑥ 参考資料

商慣行の見直し

トラック運送事業者の皆さんから

- ・多重下請けの現状打破。
- ・**どの主力商品を運んでいる会社が一番苦戦を強いられているかが知りたい。**

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・物流効率化の為に、**発荷主がC L Oを中心に商慣習の改革にどのように取り組むか**
- ・ルール遵守した者が損をしない対策だが、具体的に思い浮かばない。

利用運送事業者の皆さんから

- ・端的な規制の強化・緩和や、理解・協力の要請だけでなく、**きちんと深掘りして原因や要因を深く認識して頂きたい。**

倉庫業者の皆さんから

- ・荷主企業は依頼すれば後は輸送と倉庫でやってくれるという認識に見える。1 C/S運ぶのに運送会社と倉庫会社でどれだけの人数が関わってるか分かってない。物流知識に乏しい。
- ・**荷主企業に向けてどのような活動をしているのか。また、その反応はどうか。**

発荷主の皆さんから

- ・商社・卸売業の責任を自覚し、**商社・卸売業にも物流効率化の責任を負わせるような施策を求める。**

その他の皆さんから

経費削減策、荷主規制、消費者の意識変容。

- 当社は管理部門として、**現場の活動以外にも運送事業者などと直接面談、ヒアリングを順次行っています**が、やはり「これまでの関係があり、関係性を壊しそうで本来希望する値上げは荷主に言いづらい」との話が大勢を占めています。**拠点によっては、運送会社面談から「実は・・・」「できれば・・・」との本音が聞き取れ、その場合は主観的な市場価格（運賃）と比較するなど、管理部門として値上げの指示を行っています。結果、運送事業者から感謝の言葉をもらえております。**
- 企業によっては、やるべきこと、必要なことではあるものの、社内的には難しい立ち位置であることも想像します。**当社の社内意識は、周知等々を行うことで随分と変わり、経営層の理解も進んできました。**
- **進まない荷主企業に関しては、一定レベル以上の管理職、経営層を対象に、説明会などを直接的に招待することも必要**だと思います。
- そうすることで、**見えてくる理想と現実もある、そこからの打開策、場合によっては軌道修正をするなど、スピード感も変わってくるのでは**と思います。

事前にいただいた問題意識等

運賃・料金、輸送コスト

トラック事業者の皆さんから

- ・適正運賃の収受。そもそもなんでも運んでいる会社もおそらく、**仕方なくその運賃が適正でない商品を運んでいる**と思います。

利用運送事業者の皆さん

- ・**標準運賃が実勢料金と乖離しており、交渉の材料にならない。何を参照し設定されたのか**を知りたい。
- ・今後、新たに施行される新法の適正原価の居所

発荷主の皆さんから

- ・特に運賃の値上げに関してが問題だとおもっております。
- ・国や県から頂いている仕事が多く、**運賃値上げに関しては出来る範囲で対応させて頂いていますが**、元々の国や県から出ている輸送予算が非常に少なく、また値段も上がっていないので、**輸送だけ見ればかなり赤字状態**となっております。

人手不足について

発荷主の皆さんから

労働力不足の深刻化（特に若年ドライバー離れは顕著、2024年問題）

事前にいただいた問題意識等

モーダルシフトについて

利用運送事業者の皆さんから

緊急施策で鉄道輸送や内航輸送を倍増等と言った話が在ったが、**具体的にどう倍増させる計画なのか**聞きたい。

発荷主の皆さんから

物流拠点の最適配置やモーダルシフトの推進等も解決策となりえると考えます。"

法規制等について

発荷主の皆さんから

拘束時間短縮、適切な値上げ受け入れ。

- ①**着荷主への責任者の文書化(明文化)罰則規定。**
- ②**発荷主への責任者の文書化(明文化)罰則規定。**
- ③**待機時間が常習的に生じている発荷主、着荷主企業への現場報告義務化**
- ④**運転手さんへ待機時間が何分以上はトラックGメンに通報できるとの認知度をあげる活動。(広報活動)**
- ⑤**物流費3億円以上の発荷主、着荷主に対して報告義務付け。(チェックシート作成)**

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ **最近のトピック**（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法質疑応答紹介
- ⑤ 物流効率化事例紹介
- ⑥ 参考資料

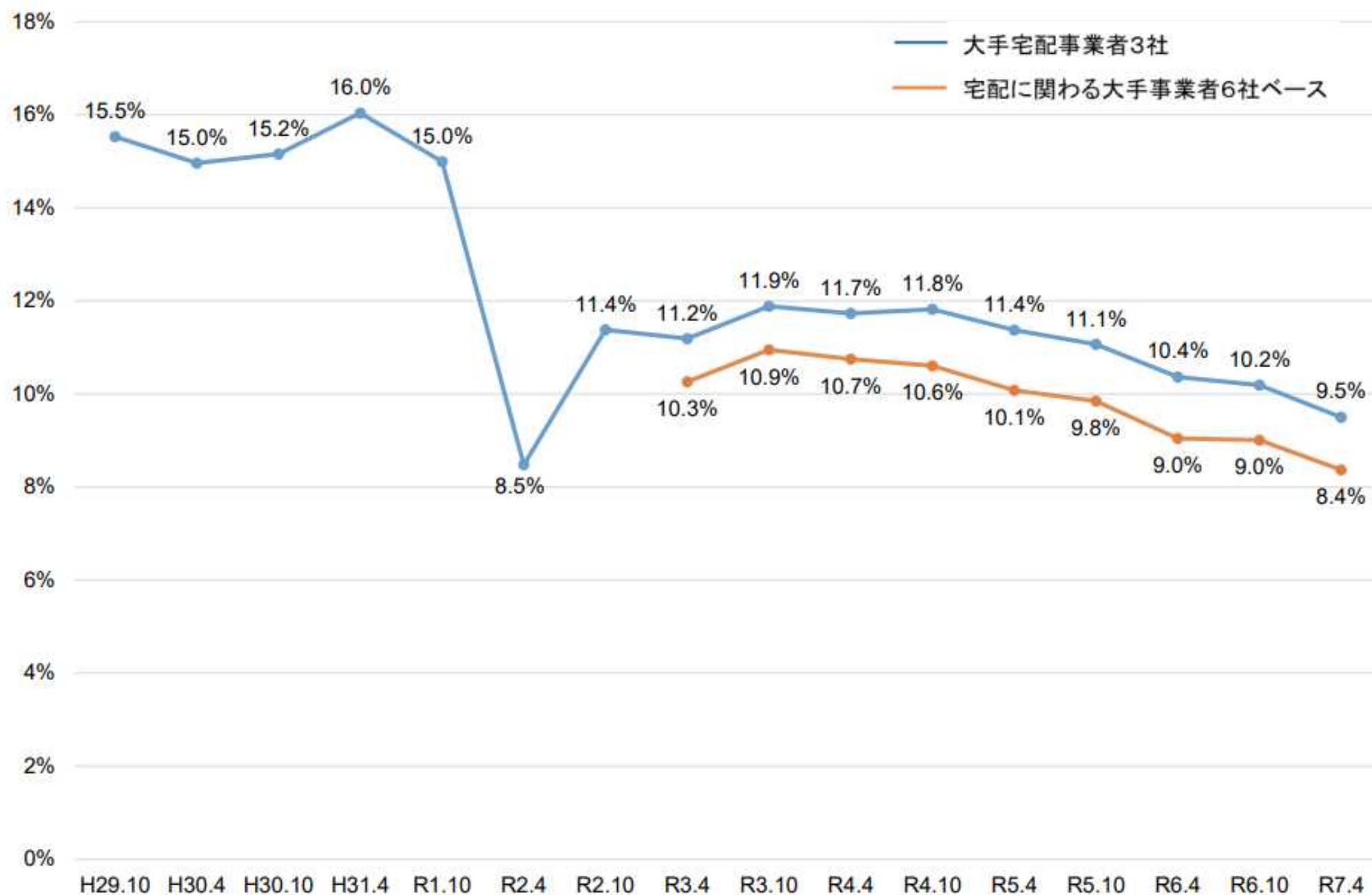
トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
第1回「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」の開催 ～ラストマイル配送を取り巻く諸課題に対応するための方策について議論・検討します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000901.html	R7.6.23	国土交通省	
令和7年4月の宅配便の再配達率は約8.4% https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000908.html	R7.6.23	国土交通省	
「中小物流事業者の労働生産性向上事業(テールゲートリフター等導入等支援)」を実施 します！！ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha04_hh_000335.html	R7.6.23	国土交通省	
「価格交渉講習会」を全国47都道府県にて開催いたします https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2025/250623.html	R7.6.23	中小企業庁	
共同輸配送や帰り荷確保等のためのデータ連携促進支援事業費補助金の2次公募に ついて https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000907.html	R7.6.20	国土交通省 経済産業省	
令和7年度 物流パートナーシップ優良事業者を募集します！ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000909.html	R7.6.20	国土交通省 経済産業省	

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
価格交渉促進月間(2025年3月)フォローアップ調査の結果を公表します https://www.meti.go.jp/press/2025/06/20250620003/20250620003.html	R7.6.20	厚生労働省	
第4回「トラック運送業における多重下請構造検討会」を開催しました ～トラック運送業における多重下請構造検討会とりまとめ(案)について議論～ https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000122.html ※関係資料、議事概要については上記HPIにて近日公開予定	R7.6.17	国土交通省	
令和6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～ https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji10_hh_000159.html	R7.6.17	国土交通省	
令和7年度「物流脱炭素化促進事業」(補助事業)の二次公募開始 ～物流施設等における水素・再エネ利用関連設備の導入を支援します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000905.html	R7.6.13	国土交通省	
「荷役作業の効率化のための「標準仕様パレット」の利用促進支援事業費補助金」の追加公募について https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000902.html	R7.6.13	国土交通省	
「災害時の支援物資輸送体制構築促進事業」(補助事業)の二次募集開始 ～官民が連携して行う支援物資輸送訓練を支援します！～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000904.html	R7.6.12	国土交通省	

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
令和7年の労働施策の総合的な推進並びに労働者の雇用の安定及び職業生活の充実等に関する法律(労働施策総合推進法)等の一部改正について https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyoukintou/zaitaku/index_00003.html	R7.6.11	厚生労働省	
第2回「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」の開催 ～現行の政府計画等の進捗状況をフォローアップします～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000899.html	R7.6.9	国土交通省	
「地域連携モーダルシフト等促進事業」(補助事業)の二次公募開始 ～地域連携したモーダルシフトや共同輸配送等の先進的取組を支援します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000900.html	R7.6.9	国土交通省	
低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援！ ～令和7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～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000330.html（国土交通省） https://www.env.go.jp/press/press_05020.html（環境省）	R7.6.9	国土交通省 環境省	
「モビリティDX戦略」をアップデートしました https://www.meti.go.jp/press/2025/06/20250609001/20250609001.html	R7.6.9	経済産業省	
「第2回 自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム ビジネスモデル分科会」を開催しました ～「危機」を「転機」とする自動物流道路～ https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001946.html	R7.6.6	国土交通省	

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
「物流イノベーション実装支援事業」の公募開始について https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000898.html	R7.6.6	国土交通省	
持続可能な物流体系の構築にむけて ～「多様な輸送モードのさらなる活用に向けた実証等事業」の募集開始～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000891.html	R7.6.5	国土交通省	
トラック業許可に更新制導入 改正法が可決、成立 https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/217/meisai/m217090217033.htm	R7.6.4	参議院	
備蓄米物流支援室を設置します https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000897.html	R7.5.30	国土交通省	
「多様な受取方法等の普及促進実証事業費補助金」の募集開始 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000893.html	R7.5.30	国土交通省	
「令和6年度交通の動向」及び「令和7年度交通施策」(交通政策白書)について https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000447.html	R7.5.27	国土交通省	
「中小受託取引適正化法(旧:下請法)講習会」を令和7年6月4日(水)より開催いたします https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2025/250521.html	R7.5.21	中小企業庁	

実態調査に基づく宅配便の再配達率の推移





国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和7年6月23日
物流・自動車局
貨物流通事業課

「中小物流事業者の労働生産性向上事業（テールゲートリフター等導入等支援）」を実施します！！

令和6年度補正予算に係る「中小物流事業者の労働生産性向上事業（テールゲートリフター等導入等支援）」の申請受付を7月28日（予定）から開始いたします。

国土交通省では、新規投資の余力がなく、経営環境が厳しい状況にある中小物流事業者に対し、荷役作業の効率化（荷役時間の短縮・荷役負担の軽減）等に資する機器等の導入に係る費用の一部を補助する「中小物流事業者の労働生産性向上事業（テールゲートリフター等導入等支援）」を実施します。

当該機器等の導入等を促進することにより、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進します。

※補助事業の執行団体：公益社団法人全日本トラック協会

◆申請受付期間（予定）：令和7年7月28日（月）～9月30日（火）

※補助金申請額が予算額を超過した場合、補助金が交付されない場合があります。

◆支援内容

令和6年12月1日～令和7年9月30日の間に以下の対象機器等の導入等を実施したトラック運送事業者等[※]に対し、導入費用等の1/2又は1/6を支援。

※トラック運送事業者と連携し補助対象事業を行う荷主企業、倉庫事業者、トラック運送事業者もしくは荷主企業に対し対象システムを貸し渡すリース事業者、人材育成機関も補助対象とします。

1. 車両の効率化設備の導入等事業

- ①テールゲートリフター
- ②トラック搭載型クレーン
- ③トラック搭載用2段積みデッキ
- ④ダブル連結トラック

2. 業務効率化事業

- ⑤予約受付システム
- ⑥ASNシステム

- ⑦受注情報事前確認システム
- ⑧パレット等管理システム
- ⑨配車計画システム
- ⑩求貨求車システム
- ⑪運行・労務管理システム
- ⑫契約書電子化システム
- ⑬車両動態管理システム

（⑬のみ⑤～⑫いずれかのシステムとの同時導入（重複申請）が必要）

3. 経営力強化事業

- ⑭原価管理システム
- ⑮M&A・事業承継

4. 人材確保・育成事業

- ⑯人材採用活動
- ⑰人材育成活動
- ⑱中型免許、大型免許、けん引免許及びフォークリフト運転資格

詳細については、後日公益社団法人全日本トラック協会のホームページにおいて公表する予定です。

【問い合わせ先】

物流・自動車局貨物流通事業課
遠藤、大島
代表：03-5253-8111（内線 41322）
直通：03-5253-8575

価格交渉講習会

講習会申し込みはこちらから

価格交渉講習会とは

What's seminar

価格交渉講習会とは

What's seminar

全国の中小企業・小規模事業者が価格交渉の
基礎知識や交渉のポイントを習得できる講習会です。

価格交渉は企業間取引で避けられない重要な要素です。物価高騰により、原材料費やエネルギー価格が上昇しているため、商品やサービスの価格を引き上げる必要があります。特に労務費の上昇分を反映させるためには価格交渉が不可欠です。中小企業や小規模事業者は、値上げ交渉の方法に悩んでいます。この講習会では、取引先との価格交渉に役立つツールやポイントを解説し、実際の事例を基に具体的なアドバイスを提供します。

開催日程・お申し込みについて

6月開催情報

6月24日(火) @大阪 開始時刻13:30～

6月25日(水) @奈良 開始時刻15:30～

7月開催情報

7月1日(火) @京都 開始時刻 13:30～

7月2日(水) @滋賀 開始時刻 13:30～

7月8日(火) @大分 開始時刻 13:30～

7月10日(木) @沖縄 開始時刻 13:30～

適正取引支援サイトよりお申し込みが可能です。

他会場の開催情報についても順次更新をしてまいりますので上記サイトよりご確認ください。



共同輸配送や帰り荷確保等のための
データ連携促進支援事業

物流データ標準化 による効率化を検討されている 荷主企業・物流事業者等

から成る協議会の方々へ

補助対象者

複数の荷主企業等から構成される
協議会

<協議会の構成>

- ・荷主企業2社以上(必須)
- ・物流事業者(貨物運送事業者、
倉庫事業者等)
- ・その他物流に係る関係者
(物流システム事業者等)

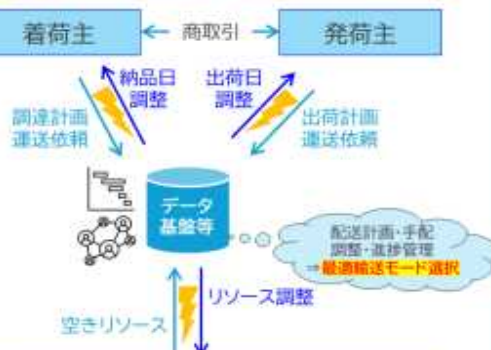
補助対象となる事業

当該協議会において「物流情報標準
ガイドライン」を活用したデータ連
携を行うことで、共同輸配送、帰り
荷の確保、配車・運行管理の高度化
等の物流効率化に取り組む実証事
業

※補助対象経費については、2ページ目
に記載のとおり

取組イメージ例

物流情報標準ガイドライン準拠のデータ形式



補助率

補助対象経費の

1/2 以内で交付
(上限あり)

1協議会あたりの補助金上限額は
4千万円となります。
※予算規模2億円

申請受付期間

令和7年6月20日(金)14時～
同年7月24日(木)17時
必着

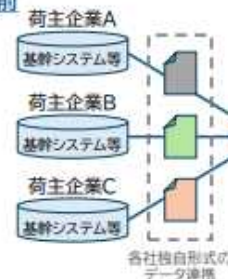
事業実施期間

交付決定日から
令和8年2月20日(金)まで

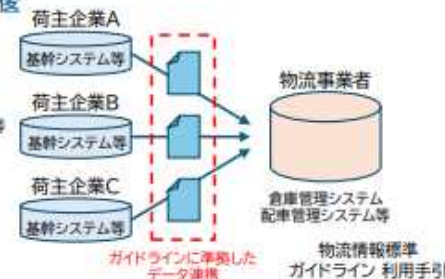
事業の要件

物流情報標準ガイドラインへの準拠

例 実施前



実施後



「物流情報標準ガイドライン」とは、広範囲でのデータ連携などによる物流の効率化・生産性向上の
ために必要なデータ項目の標準形式等が定められたものです。準拠の具体的内容については公募
要領をご覧ください。また、準拠に際して「物流情報標準ガイドライン 利用手引」もご参照ください。



補助対象経費

- ・物流情報標準ガイドラインに準拠した各種システムの導入・改修、クラウドサービスの
利用等にかかる費用
- ・その他、共同物流の実施に際して要する費用のうち事務局が認めた費用(例:共同物
流運賃、共同倉庫利用料等)

※上記に関連する費用でも、内容によって対象とならない場合がございます。詳細は公募要領をご確認ください。

申請に当たっての注意点、補助対象要件、申請書類等の詳細は専用ホームページを必ずご確認ください。

専用ホームページURL: https://dlabo.jmac.co.jp/datarenkei_r7

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、メールにてご申請ください。



専用ホームページ
QRコード



お問い合わせ先

株式会社日本能率コンサルティング
物流データ連携推進事務局
☒ datarenkei-jigyo@jmac.co.jp

令和7年度

物流パートナーシップ優良事業を募集します

- ・令和7年4月から改正物流効率化法が施行され、荷主・物流事業者における物流の効率化に向けた取組がますます重要になってきています。
- ・そのため経済産業省・国土交通省では、物流分野における環境負荷低減とともに、物流の生産性向上や構造改革に向けた取組を通じた「持続可能な物流体系の構築」に関し、特に顕著な功績のあった事業者を表彰いたします。
- ・物流の効率化に向けた取組などを複数事業者で連携して実施している事業者の皆様、積極的な応募をご検討ください。

表彰内容

- 大賞
 - ・経済産業大臣表彰 荷主事業者が中心となり他と比べて著しく顕著な功績のあった事業者
 - ・国土交通大臣表彰 物流事業者が中心となり他と比べて著しく顕著な功績のあった事業者
 - 部門賞（局長級表彰） ※経済産業省枠、国土交通省枠それぞれ選定
 - ・物流DX・物流標準化表彰
 - ・物流構造改革表彰 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）の3つの柱に即した各部門について、特に優れた取組を実施した事業者
 - ・強靱・持続可能表彰
 - 特別賞 ※経済産業省枠、国土交通省枠それぞれ選定
 - ・グリーン物流パートナーシップ会議 環境面や生産性向上面で特に優れた取組や、特にユニークであると認められる取組を実施した事業者
- ※各受賞企業には、主催者から講演等をお願いする場合がございます

募集期間

令和7年6月20日(金)～8月19日(火)

※12月に開催予定のグリーン物流パートナーシップ会議にて表彰式を行います。

応募資格

荷主・物流事業者など複数事業者、団体間のパートナーシップにより実施される物流の改善方策を通じ、CO2排出量削減等の環境負荷低減、物流DXや物流標準化の推進等による持続可能な物流体系の構築を実現した取組（1か月以上の実績があるもの）を行った事業者（中小企業含む）を対象とします。

主催：経済産業省、国土交通省、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会、一般社団法人日本物流団体連合会
後援：一般社団法人日本経済団体連合会

令和6年度優良事業者表彰

経済産業省

食品・飲料業界初の中距離帯での大規模貨物鉄道輸送への挑戦
ネスレ日本(株) 他3社



大臣表彰

国土交通省

輸送モジュールの標準化及び検品レス納品等による物流の効率化
鈴与(株) 他10社



物流DX・標準化表彰

事務機業界における複数メーカーによる複合機などの共同配送
(一社)ビジネス機械・情報システム産業協会 他18社

物流構造改革表彰

<2024年問題>複数課題同時解決！ダイヤグラムの抜本的改定
(株)日本アクセス 他2社

強靱・持続可能表彰

メーカーの垣根を超えた物流データ活用によるイノベーション創出
江崎グリコ(株) 他2社

グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

共同輸入およびモーダルシフトによるサステナブルな農産品輸送の実現
(株)シジージャパン 他4社

AIと需要予測を活用した遠隔地向けフルライン型シェア物流
佐川急便(株) 他2社

新関西物流センター新設に伴うサプライチェーンの効率化及び環境負荷低減の実現
ロジスティード(株) 他4社

ダブル連結トラック導入によるCO2排出量削減・省人化
センコー(株) 他6社

異業種メーカーによるリレー方式を用いたラウンド輸送の取組
サントリーロジスティクス(株) 他5社

お問い合わせ先

○代表申請者が荷主事業者である取組
経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 電話:03-3501-0092

○代表申請者が物流事業者である取組
国土交通省 物流・自動車局 物流政策課 電話:03-5253-8799

※CO2排出量算出方法の参照先
「ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法 共同ガイドラインVer.3.2」
URL: <https://www.greenpartnership.jp/co2>

○詳細はグリーン物流パートナーシップ会議ホームページ(www.greenpartnership.jp)をご参照ください

グリーン物流
パートナーシップ会議HP



2025年3月 価格交渉促進月間フォローアップ調査の概要

- 原材料費やエネルギー費、労務費等が上昇する中、多くの中小企業が価格交渉・価格転嫁できる環境整備のため、2021年9月より毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定。2025年3月で8回目。
- 成果を確認するため、各「月間」の終了後、価格交渉、価格転嫁の実施状況について、中小企業に対して「①アンケート調査、②下請Gメンによるヒアリング」を実施。必要に応じて大臣名での指導・助言等に繋げていく。

①アンケート調査

○調査の内容

中小企業等に、**2024年10月～2025年3月末までの期間**における、発注企業（最大3社分）との間の価格交渉・転嫁の状況を問うアンケート票を送付。調査票の配布先の業種は、経済センサスの産業別法人企業数の割合（BtoC取引が中心の業種を除く）を参考にして抽出。

○配布先の企業数 30万社

○調査期間 **2025年4月21日～5月30日**

○回答企業数 **65,725社**（回答から抽出される**発注企業数**は延べ76,894社）

※回答企業のうち、取引先がグループ企業のみなどの理由により、回答対象外の企業は14,778社

※参考：**2024年9月調査：51,282社**（延べ54,430社）

2024年3月調査：46,461社（延べ67,390社）

○回収率 **21.9%**（※回答企業数／配布先の企業数）

※参考：2024年9月調査：**17.1%**、2024年3月調査：**15.5%**

②下請Gメンによるヒアリング調査

○調査の内容

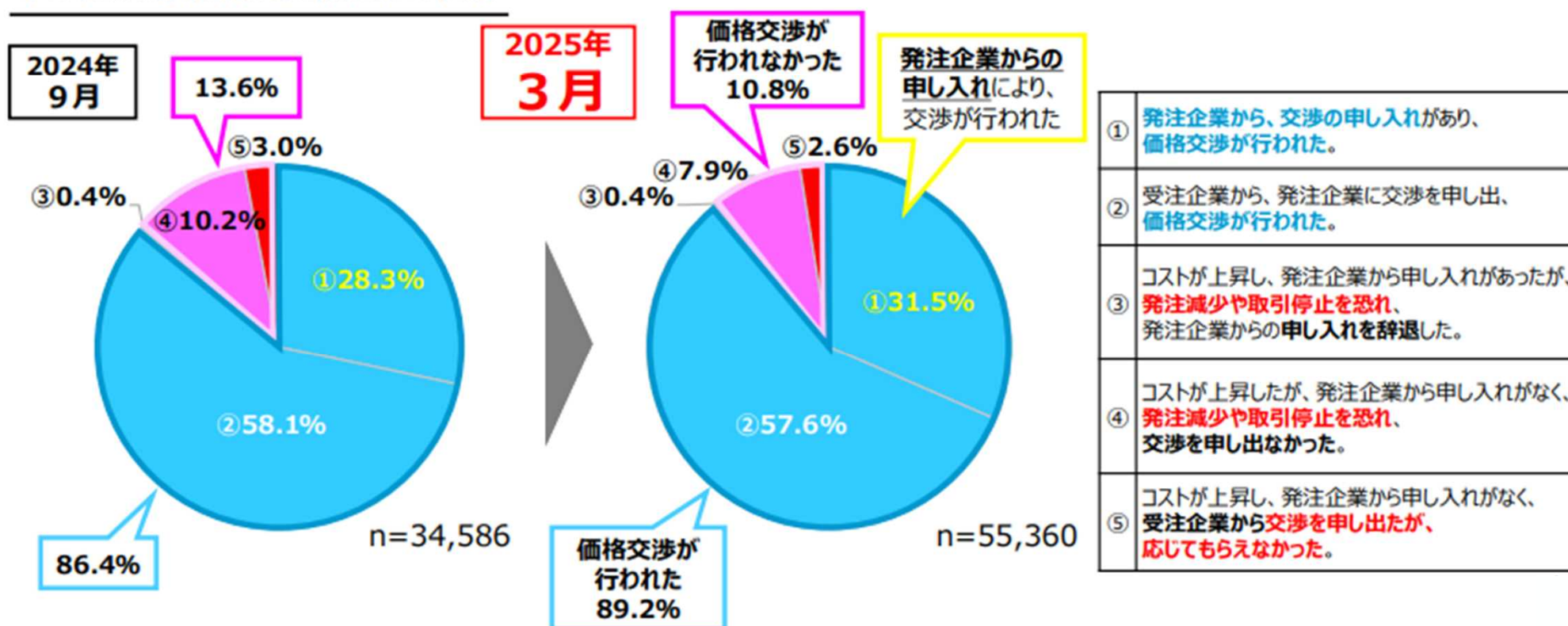
発注企業との間における価格交渉の内容や転嫁状況等について、全国の中小企業から広くヒアリングを実施。

価格交渉の状況

※ 「価格交渉は不要」との回答を除いた場合の回答分布

- 「発注側企業から申し入れがあり、価格交渉が行われた」割合（①）は、前回から約3ポイント増の31.5%。
- 「価格交渉が行われた」割合（①②）も前回から約3ポイント増の89.2%。
- 「価格交渉が行われなかった」割合（③④⑤）は減少（前回13.6%→10.8%）。
 - 発注企業からの申し入れは、さらに浸透しつつあるものの、引き続き、受注企業の意に反して交渉が行われなかった者が約1割。引き続き、協議に応じない一方的な価格決定の禁止を盛り込んだ「中小受託取引適正化法」の周知を含め、価格交渉・転嫁への更なる機運醸成が重要。

直近6か月間における価格交渉の状況

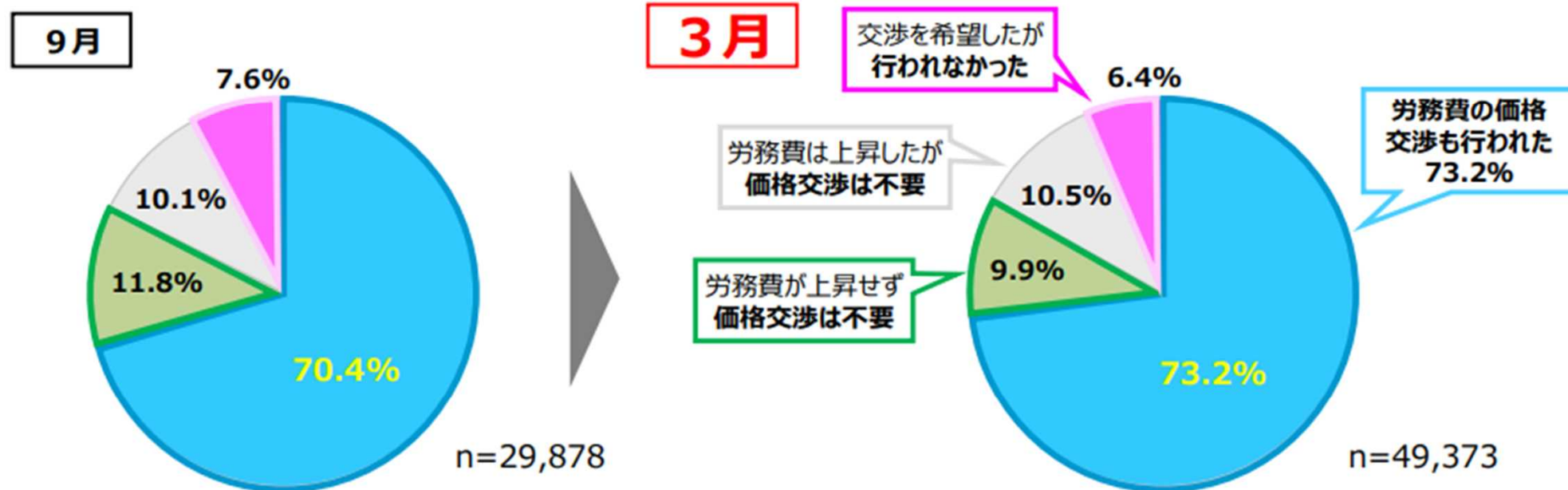


労務費に係る価格交渉の状況

※2023年11月に、「**労務費指針**（労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針）」が策定・公表されたことを踏まえ、今回の調査においても、「**労務費について価格交渉ができたか**」を調査。

- 価格交渉が行われた企業（64.2%）のうち**7割超**において、**労務費についても交渉を実施**（前回70.4%→**73.2%**）。
- 一方で、「労務費が上昇し、**価格交渉を希望したが出来なかった**」企業は依然として存在（前回7.6%→**6.4%**）。
- 引き続き、公正取引委員会等と連携し、「**労務費指針**」を**周知・徹底**していく。

労務費の交渉状況



アンケート回答企業からの具体的な声

【凡例】○：よい事例、▲：問題のある事例

- ▲ 労務費については**自助努力で解決すべき部分**であるとして、交渉の協議を拒否された。
- ▲ 労務費の価格交渉に際して、**値上げの根拠・証拠資料の提示要求**があり、非常に時間がかかった。

価格交渉の実施状況の業種別ランキング【発注企業の業種毎に集計】

※ 価格交渉の実施状況に係る回答を点数化し、発注企業の業種毎に平均点を集計。

- 価格交渉に応じられていない業種は、交渉の結果である価格転嫁率においても、比較的低い順位にある。

順位	業種	前回	今回平均点
—	全体	6.75	7.18 ↑
1位	製薬	7.13	8.40 ↑↑↑
2位	電気・ガス・熱供給・水道	7.22	7.67 ↑
2位	飲食サービス	6.45	7.67 ↑↑↑
4位	建設	7.15	7.65 ↑↑
5位	運輸・郵便（トラック運送除く）	6.75	7.54 ↑↑
6位	化学	7.41	7.52 ↑
7位	造船	7.51	7.46 ↓
8位	情報サービス・ソフトウェア	6.94	7.40 ↑
9位	鉱業・採石・砂利採取	6.70	7.39 ↑↑
10位	電機・情報通信機器	6.63	7.38 ↑↑
11位	卸売	7.17	7.36 ↑
12位	小売	6.38	7.27 ↑↑
13位	食品製造	6.72	7.19 ↑
14位	広告	7.50	7.13 ↓
15位	自動車・自動車部品	6.60	7.05 ↑
16位	農業・林業	6.41	7.01 ↑↑
17位	紙・紙加工	6.70	6.97 ↑
18位	金融・保険	7.30	6.86 ↓
18位	機械製造	6.67	6.86 ↑
20位	放送コンテンツ	5.32	6.84 ↑↑↑
21位	不動産・物品賃貸	6.56	6.60 ↑
22位	生活関連サービス	6.07	6.54 ↑
23位	金属	6.27	6.44 ↑
24位	通信	6.20	6.36 ↑
25位	建材・住宅設備	6.68	6.31 ↓
26位	印刷	5.90	6.30 ↑
27位	トラック運送	5.28	6.21 ↑↑
28位	繊維	6.89	6.19 ↓↓
29位	廃棄物処理	6.74	6.15 ↓↓
30位	石油製品・石炭製品製造	5.77	6.02 ↑
—	その他	—	—

※2024年9月時点との変化幅と矢印の数の関係

↑：0.1～0.4ポイント 上昇、↑↑：0.5～0.9ポイント 上昇、↑↑↑：1.0ポイント以上 上昇

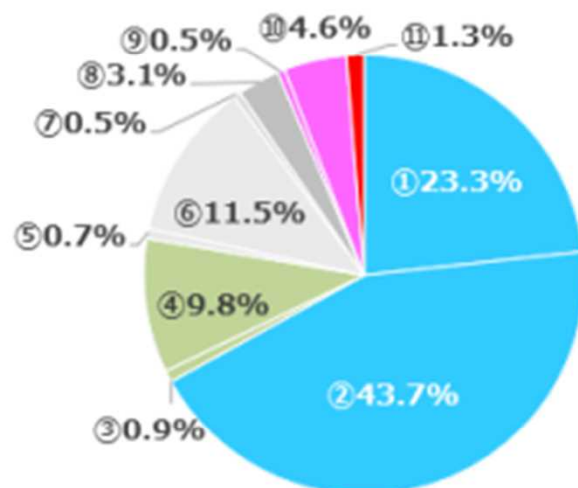
※価格交渉が行われたか、下記の評価方法で回答を点数化し、発注企業の業種別に集計。

（例）家電メーカー（発注者）が、トラック運送業者（受注者）に運送委託するケースは、「電機・情報通信機器」に集計。

質問① 交渉有無	質問② 交渉申し入れ 有無	質問③ 交渉が実現しなかった理由	点数
行われた	申し入れが あった	—	10点
	申し入れが なかった	—	8点
行われ なかった	申し入れが あった	コストが上昇せず、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
		コストが上昇したが、交渉は不要と判断し、辞退したため	10点
		支払代金が市場価格に連動するため、 交渉は不要と判断し、辞退したため	対象外
		コストが上昇したが、 発注量減少や取引停止を恐れ、辞退したため	5点
	申し入れが なかった	コストが上昇せず、 交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
		コストが上昇したが、 交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
		支払代金が市場価格に連動するため、 交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかったため	対象外
		コストが上昇したが、 発注量減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかったため	－5点
		コストが上昇し、交渉を申し出たが、応じてもらえなかったため	－10点

運輸・郵便（トラック運送業除く）

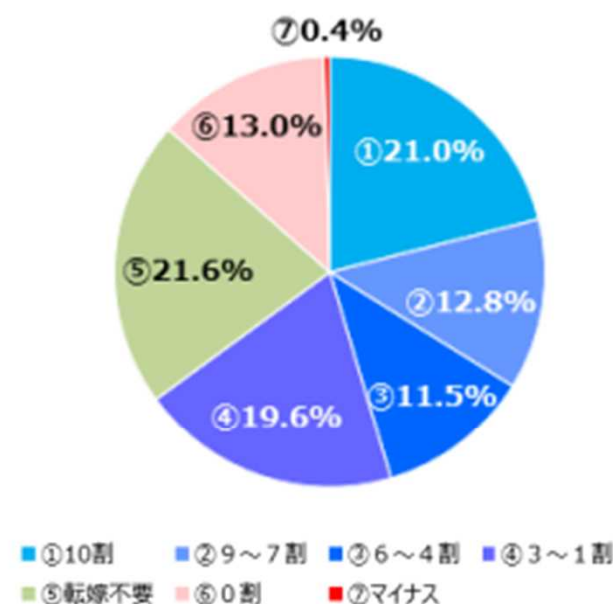
直近6か月間における価格交渉の状況



①	発注企業から、交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた。
②	受注企業から、発注企業に交渉を申し出、価格交渉が行われた。
③	コストが上昇せず、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
④	コストが上昇せず、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑤	コストが上昇したが、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑥	コストが上昇し、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑦	支払代金が市場価格に連動して自動的に設定されるため、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑧	支払代金が市場価格に連動して自動的に設定されるため、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑨	コストが上昇し、発注企業から申し入れがあったが、発注減少や取引停止を恐れ、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑩	コストが上昇したが、発注企業から申し入れがなく、発注減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかった。
⑪	コストが上昇し、発注企業から申し入れがなく、受注企業から交渉を申し出たが、応じてもらえなかった。

直近6か月間における価格転嫁の状況【コスト全般】

n = 936



転嫁率：51.5%

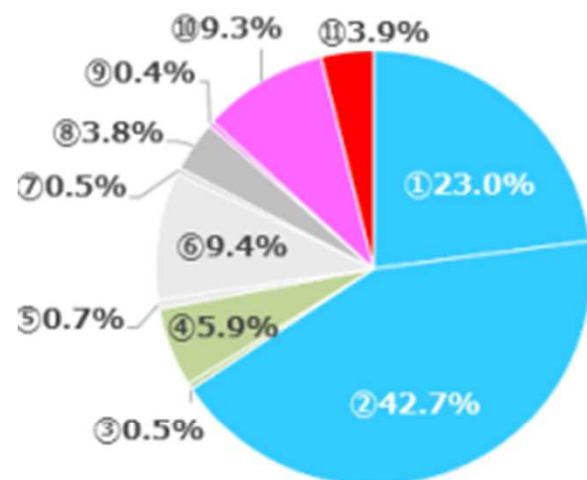
アンケート回答企業からの具体的な声

【凡例】○：よい事例、▲：問題のある事例

- 原材料費、エネルギーコスト等の高騰の現状を踏まえ、発注側から価格交渉の申し出があり、ほぼ反映された。
- 発注側企業もエネルギーコスト・人件費等の高騰を理解し、できる限りの値上げをしようとする姿勢が見受けられた。
- ▲コストが上昇しているので価格交渉を申し入れたが、協議にすら応じてもらえなかった。
- ▲価格交渉の際、他社と同一価格にさせられ、コスト上昇分の半分以下しか価格転嫁できなかった。

トラック運送

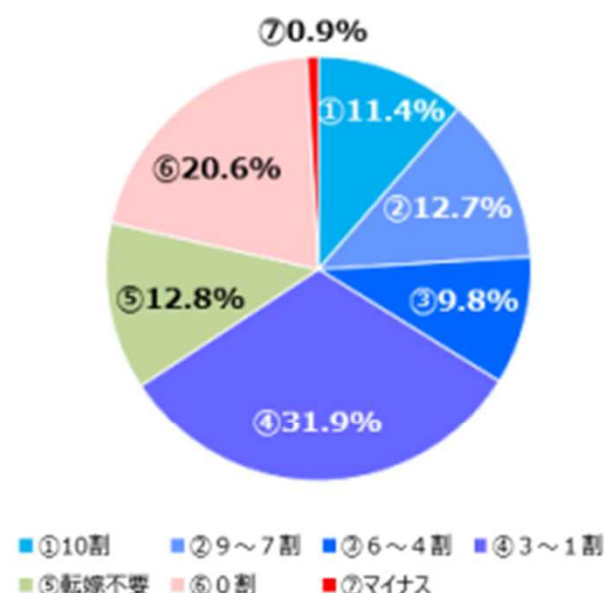
直近6か月間における価格交渉の状況



①	発注企業から、交渉の申し入れがあり、価格交渉が行われた。
②	受注企業から、発注企業に交渉を申し出、価格交渉が行われた。
③	コストが上昇せず、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
④	コストが上昇せず、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑤	コストが上昇したが、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑥	コストが上昇し、発注企業から申し入れはなかったが、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑦	支払代金が市場価格に連動して自動的に設定されるため、価格交渉は不要と判断し、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑧	支払代金が市場価格に連動して自動的に設定されるため、価格交渉は不要と判断し、交渉を申し出なかった。
⑨	コストが上昇し、発注企業から申し入れがあったが、発注減少や取引停止を恐れ、発注企業からの申し入れを辞退した。
⑩	コストが上昇したが、発注企業から申し入れがなく、発注減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかった。
⑪	コストが上昇し、発注企業から申し入れがなく、受注企業から交渉を申し出たが、応じてもらえなかった。

直近6か月間における価格転嫁の状況【コスト全般】

n = 2,164



転嫁率：36.1%

アンケート回答企業からの具体的な声

【凡例】○：よい事例、▲：問題のある事例

- 発注企業が事業コストの増加分を荷主に交渉し、価格転嫁分を支払運賃に反映してくれている。
- 昨今の燃料費や人件費等のコスト上昇分について、価格交渉・転嫁してもらい、良好な関係を築いている。
- ▲人件費高騰を踏まえて、根拠となる文書および資料を作成し、値上げのための価格交渉を数回に渡り依頼したが、返答がない。
- ▲長年の付き合いにも関わらず、初めての価格交渉の後に、契約解除になり、仕事が打ち切られた。

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、
- ・海上貨物輸送量（トンキロ）20%以上を利用した者
 - ・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
 - ・海上貨物輸送を利用してCO2排出量を10%以上削減した者

(R6年度認定事業者 44社)

- ・荷主 22社
- ・物流事業者 22社

（エコシップマーク使用例）



エコシップマーク (<http://www.ecoship.jp/>)



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
- ・海上貨物輸送を利用してCO2排出量を15%以上削減した者

(R6年度表彰事業者 42社)

- ・荷主 22社
- ・物流事業者 20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」

（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）

②「継続性」

継続的に取組を行っている事業者

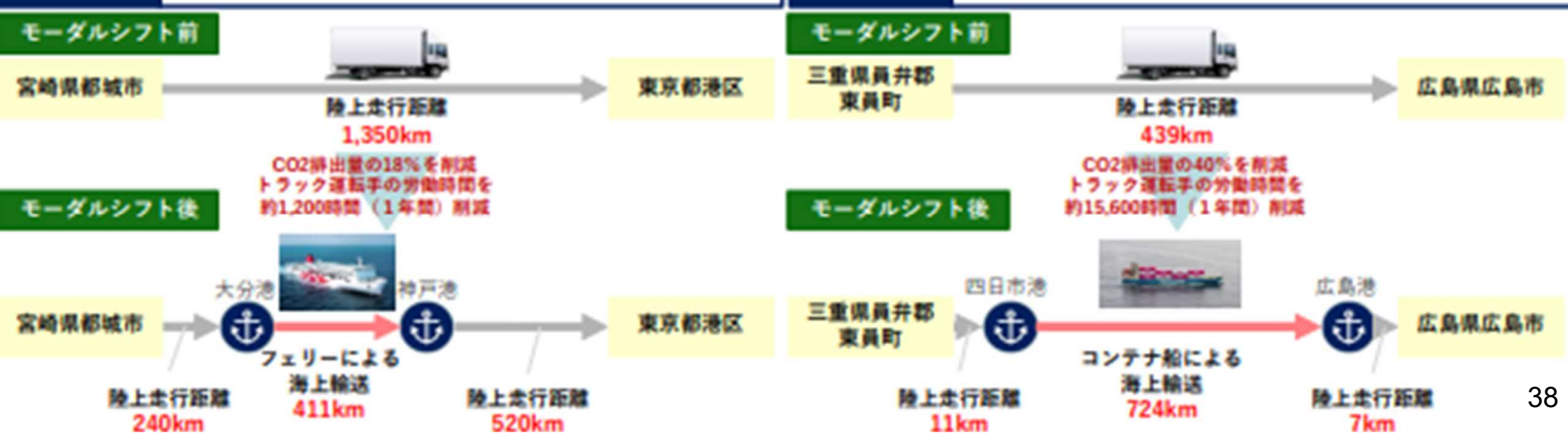
(R6年度大賞受賞者)

- ・荷主 「宮崎県農業協同組合(ＪＡみやざき)」
「TOYO TIRE株式会社 SCM本部 物流部」
- ・物流事業者 「株式会社中央運送」

令和6年度エコシップ・モーダルシフト事業優良事業者(海事局長表彰受賞者一覧)

1. 海運モーダルシフト大賞 (2件3社)

受賞者	(荷主) 宮崎県農業協同組合(J Aみやざき) (物流事業者) 株式会社中央運送	受賞者	(荷主) TOYO TIRE株式会社 SCM本部 物流部
取組概要	○ 環境負荷低減や2024年問題への対応の観点から、宮崎県農業協同組合は宮崎県都城市から東京都港区までの活牛(肉用牛)の輸送について、株式会社中央運送と連携してフェリー（大分港～神戸港、株式会社商船三井さんふらわあ）を利用した海上輸送を実施。 ○ 生体（活牛）輸送にあたっては、①温度・湿度等生体輸送に適した環境、②排泄物や臭気対策が求められるため、特に長距離での海上輸送が選択されてこなかったが、荷主・物流事業者・海運事業者連携の下、これらの諸課題を解決するための実証実験を繰り返し実施。 ○ 実証実験を通じて、風通しのよい車両甲板の活用等を図ることで、長距離でも「安全」「安心」「安定」で「高品質」な輸送形態を実現。	取組概要	○ 環境負荷低減や2024年問題への対応の観点から、TOYO TIRE株式会社は三重県員弁郡東員町から広島市までのタイヤ輸送について、コンテナ船（四日市港～広島港、井本商運株式会社）を利用した海上輸送を実施。 ○ 2022年度海上輸送率0%であったところ、40ftコンテナを用いた大ロット輸送により、2024年の総貨物量108,500トンのうち、70,500トン海上輸送に転換。輸送トンキロベースで75.8%の海上輸送利用率を達成。 ○ タイヤ輸送した後の空コンテナを輸出用貨物の輸送に活用するなど、輸送効率の向上にも寄与。



令和6年度エコシップ・モーダルシフト事業優良事業者(海事局長表彰受賞者一覧)

2. 優良事業者受賞 (20件、39社)

番号	荷主	主要輸送品目	物流事業者	航路	取組の概要
1	住商アグリビジネス株式会社北海道事業本部	肥料	道東運輸株式会社本社	大洗港～苫小牧港	住商アグリビジネス株式会社は栃木県栃木市から北海道帯広市までの肥料の輸送について、道東運輸と連携してフェリー（株式会社商船三井さんふらわあ）を利用した海上輸送を実施。
2	株式会社サイゼリヤ	冷蔵・冷凍食品	日幸産業運輸株式会社	大洗港～苫小牧港	株式会社サイゼリヤは千葉県千葉市から北海道石狩市までの冷蔵・冷凍食品の輸送について、日幸産業運輸株式会社と連携してフェリー（株式会社商船三井さんふらわあ）を利用した海上輸送を実施。
3	十勝浦幌森永乳業株式会社	生クリーム	株式会社米澤通商	苫小牧港～大洗港	十勝浦幌森永乳業株式会社は北海道十勝郡浦幌町から東京都東大和市までの生クリームの輸送について、株式会社米澤通商と連携してフェリー（株式会社商船三井さんふらわあ）を利用した海上輸送を実施。
4	宮崎運輸株式会社	一般雑貨	宮崎運輸株式会社	大阪港～志布志港	宮崎運輸株式会社は不特定多数の企業の貨物を1台のトラックにまとめて積載する「特別積み合わせ貨物事業」というサービスを提供しており、宮崎運輸自身が複数企業から荷物を預かる「荷主」という立場も有し、大阪府大阪市から鹿児島県鹿児島市までの一般雑貨の輸送について、フェリー（株式会社商船三井さんふらわあ）を利用した海上輸送を実施。
5	株式会社ロジテック	紙製品(封筒類)	宮崎運輸株式会社	志布志港～大阪港	株式会社ロジテックは宮崎県都城市から奈良県御所市までの紙製品の輸送について、宮崎運輸株式会社と連携してフェリー（株式会社商船三井さんふらわあ）を利用した海上輸送を実施。
6	有限会社クマガヤ九州営業所	海産物(雑節)	熊本通運株式会社天草営業所	大分港～神戸港	有限会社クマガヤは熊本県天草市牛深町から兵庫県神戸市東灘区までの海産物の輸送について、熊本通運株式会社と連携してフェリー（株式会社商船三井さんふらわあ）を利用した海上輸送を実施。
7	モリタ宮田工業株式会社	硫酸アンモニウム	日本通運株式会社横浜国際輸送支店	名古屋港～仙台港	モリタ宮田工業株式会社は愛知県蒲郡市から宮城県栗原市までの硫酸アンモニウムの輸送について、日本通運株式会社と連携してフェリー（太平洋フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。
8	株式会社日本デキシー	紙カップ	マリネックス株式会社	横須賀港～新門司港	株式会社日本デキシーは栃木県真岡市から福岡県飯塚市までの紙カップの輸送について、マリネックス株式会社と連携してフェリー（東京九州フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。
9	株式会社ブルボン	菓子	F-LINE株式会社	横須賀港～新門司港	株式会社ブルボン是新潟県上越市から福岡県福岡市までの菓子の輸送について、F-LINE株式会社と連携してフェリー（東京九州フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。
10	住友ゴム工業株式会社物流部	タイヤ	株式会社昇栄輸送部宮崎営業所	新門司港～横須賀港	住友ゴム工業株式会社は宮崎県都城市から栃木県佐野市までのタイヤの輸送について、株式会社昇栄と連携してフェリー（東京九州フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。
11	豊島株式会社	衣類	関光汽船株式会社	新門司港～横須賀港	豊島株式会社は山口県下関市から神奈川県足柄上郡までの衣類の輸送について、関光汽船株式会社と連携してフェリー（東京九州フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。

令和6年度エコシップ・モーダルシフト事業優良事業者(海事局長表彰受賞者一覧)

番号	荷主	主要輸送品目	物流事業者	航路	取組の概要
12	株式会社 LIXIL	サッシ	株式会社 LIXIL物流、 鈴与株式会社 運輸事業営業部	新門司港～ 神戸港	株式会社LIXILは熊本県玉名郡長洲町から大阪府交野市までのサッシの輸送について、株式会社LIXIL物流、鈴与株式会社と連携してフェリー（阪九フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。
13	タカラ化工 株式会社	浴槽パン・洗面 台などの水回り 製品	鈴与カーゴネット 株式会社営業 本部西日本営業部	神戸港～ 新門司港	タカラ化工株式会社は滋賀県湖南市から福岡県鞍手郡鞍手町までの浴槽パン・洗面台などの水回り製品の輸送について、鈴与カーゴネット株式会社と連携してフェリー（阪九フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。
14	住友電気工業 株式会社 伊丹 製作所	スチールワイヤー	鈴与カーゴネット 株式会社、 アヅマ・ロジテック 株式会社	神戸港～ 新門司港	住友電気工業株式会社は兵庫県伊丹市から福岡県北九州市小倉北区までのスチールワイヤーの輸送について、鈴与カーゴネット株式会社、アヅマ・ロジテック株式会社と連携してフェリー（阪九フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。
15	富士フィルムロジス ティックス 株式会社	複合機及び複 合機関連製品	鈴与株式会社 運輸事業推進 空運輸事業推 進チーム	神戸港～ 新門司港	富士フィルムロジスティクス株式会社は大阪府大阪市港区から福岡県福岡市博多区までの複合機及び複合機関連製品の輸送について、鈴与株式会社と連携してフェリー（阪九フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。
16	アイシン九州 株式会社	自動車部品 復路、空容器	碧南運送 株式会社	泉大津港～ 新門司港	アイシン九州株式会社は愛知県高浜市から熊本県熊本市城南町までの自動車部品や空容器の輸送について、碧南運送株式会社と連携してフェリー（阪九フェリー株式会社）を利用した海上輸送を実施。
17	株式会社 赤ちゃん本舗	生活雑貨	株式会社 啓和運輸	大阪南港～ 新門司港	株式会社赤ちゃん本舗は大阪府大阪市から福岡県粕屋郡粕屋町までの生活雑貨の輸送について、株式会社啓和運輸と連携してフェリー（株式会社名門大洋フェリー）を利用した海上輸送を実施。
18	大豊工業 株式会社九州工 場	自動車部品用 コイル	マルイ運輸 株式会社本社 本店営業所	大阪南港～ 新門司港	大豊工業株式会社は愛知県豊田市から鹿児島県出水市までの自動車部品用コイルの輸送について、マルイ運輸株式会社と連携してフェリー（株式会社名門大洋フェリー）を利用した海上輸送を実施。
19	中越バルブ工業 株式会社川内工 場	紙	中越物産 株式会社	博多港～ 東京港	中越バルブ工業株式会社は鹿児島県薩摩川内市から東京都江東区までの紙の輸送について、中越物産株式会社と連携してRORO船（株式会社商船三井さんふらわあ）を利用した海上輸送を実施。
20	越井木材工業 株式会社	製材		大分港～ 清水港	越井木材工業株式会社は宮崎県宮崎市から茨城県神栖市までの製材輸送について、RORO船（川崎近海汽船株式会社）を利用した海上輸送を実施。

脱炭素をはじめる

全国の物流事業者の方へ

補助金

補助率 1/2 (上限あり) まで交付します!

【水素を活用した取組】
補助上限額最大 2.5 億円

【再エネを活用した取組】
補助上限額最大 2 億円

【水素を活用した取組】

水素製造設備



水素貯蔵設備



FCVトラック
水素充填設備



等

【再エネを活用した取組】

太陽光発電



蓄電池



EVトラック
充電スタンド



等

補助対象設備



補助金に関する不明点は、公募要領等を確認のうえ、下記までお問い合わせください

物流脱炭素化促進事業事務局

TEL : 050-5536-6831 (受付時間) 平日10:00~16:00(土日祝日を除く)

mail : logigx_r07@bg.pacific-hojo.jp



補助対象・補助要件となる設備 ※1

【水素を活用した取組】

	設備	条件	要件	補助対象
創る	① 水素製造設備(新設/増設)※2	FCV車両に供給するための水素を製造する設備	①②③のうち1つ	○
	② 水素製造設備(既設)			×
	③ 水素購入	FCV車両に供給するための水素の購入		×
溜める・使う	④ 水素貯蔵設備(新設/増設)※2	液水対応装置、圧縮機、蓄圧器、気化器等	④⑤⑥のうち2つ以上	○
	⑤ 水素貯蔵設備(既設)※3			×
	⑥ 水素充填設備(新設/増設)※5	FCV車両に水素を充填するための設備 プレッシャー、ディスペンサー等		○
	⑦ 物流業務用FCV車両等	水素を燃料とした燃料電池のみで走行する 物流業務用FCV車両等		○

【再エネを活用した取組】

	設備	条件	要件	補助対象
創る	⑧ 太陽光発電(新設/増設)	モジュール合計出力:10kW以上 (既設と合算可)	⑧⑨⑩のうち1つ	○
	⑨ 太陽光発電(既設)	モジュール合計出力:10kW以上		×
	⑩ 再エネ電力購入	購入量:10MWh/年以上 上記に満たない場合、施設の総電力需要の10% 以上を賄えること		×
溜める・使う	⑪ 大容量蓄電池(新設/増設)	定置式で主力電源として需要調整に活用する産業用蓄電池(原則、単機で蓄電容量が20kwhを超えるもの)であること	⑪⑫⑬のうち2つ以上	○
	⑫ 大容量蓄電池(既設)※4			×
	⑬ EV充電設備(新設/増設)※5	EV車両への充電用スタンド		○
	⑭ 物流業務用EV車両等	電気のみで走行するBEV車両		○

【共通要件】

設備	条件	要件	補助対象
⑮ 先進的取組に必要な機器類※6	無人搬送機、無人配送ロボット、エネルギーマネジメントシステム、温室効果ガス排出量算出・可視化ツール、トラック予約受付システム等	×	○

※1 原則、導入設備の組み合わせにより脱炭素化を図る事業とすること。ただし、水素または再エネを活用した取組どちらか、あるいは両方を対象とした取り組みを補助対象とする
 ※2 ①・④は、令和10年度までに導入する場合も対象とする。ただし、申請時に見込み年度までに導入する旨を記した誓約書等の提出が必要
 ※3 ⑤を要件として使用する場合は、⑥・⑦ 2つの中から1つ以上の導入が必要
 ※4 ⑫を要件として使用する場合は、⑪・⑬ 2つの中から1つ以上の導入が必要
 ※5 非常時に災害拠点の水素充填拠点、非常用電源として、地域に開放する等の活用を図る場合、官轄自治体等との協定締結が必要
 ※6 先進的取組に必要な機器類については、協議の上、判断

申請方法 HP: <https://pacific-hojo.com/bgxx/content/>

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、メールにてご申請ください。



ホームページへ
アクセス



申請書類を
ダウンロード



申請書類を
メール送信

申請受付期間

令和7年6月13日(金)14:00~令和7年7月11日(金)16:00



物流標準化促進事業費 補助金交付のお知らせ

追加公募

標準仕様パレットを導入・活用する 物流事業者・倉庫事業者・荷主の方へ

補助金

補助率 1/2

（上限あり）
事業A:荷役作業効率化の取組500万
事業B:物流効率化の取組1000万
までの交付となります。
※詳しくは公募要領をご確認ください。

補助対象機器・設備例



補助対象要件パレット
(T11型:レンタル)
を活用

事業A:【荷役作業効率化の取組】

搬送機器・設備等



現有パレットの
処分費用



等

事業B:【物流効率化の取組】

機器・設備等



等

補助金に関する不明点は、公募要領等を確認のうえ、下記までお問い合わせください。

パレット標準化促進事業事務局

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

TEL : 050-5482-3523 【受付時間】平日10:00~16:00(土日祝日を除く)



補助対象・補助要件となる設備

標準仕様パレットを導入、及び管理にあたり必要な設備・機器の導入費用、
既存設備の改修費用、現有自社パレットの処分費用が補助対象となります。

事業A:【荷役作業効率化の取組】

設備	要件
① 標準仕様パレットの導入に伴う搬送設備等	・標準仕様パレットを運搬・荷役する設備※1 【搬送設備例】 パレタイザー、ラック、ハンドリフト、フォークリフト パレットローラー、垂直搬送機、フィルム包装機、 輸送・保管ボックス等 ※パレットのレンタル費用は補助対象外
② 現有自社パレット	・標準仕様パレット導入にあたって不要となった既存のパレットの処分費用

事業B:【物流効率化の取組】

設備	要件
標準仕様パレットの効率的な利用にかかる機器・設備等	・標準仕様パレットの効率的な管理を行う機器・設備※2 【機器・設備例】 RFID、バーコード、二次元バーコード、三次元バーコード カメレオンバーコード、カラーバーコード、ラベル 入出庫管理ゲート、ハンドスキャナー、カメラ、アンテナ等

※1【搬送設備例】に列挙したもの以外でも、標準仕様パレットの導入に伴う設備として必要と認められた場合は、補助対象・補助要件となります。

※2【機器・設備例】に列挙したもの以外でも、標準仕様パレットの効率的な管理に伴う機器・設備として必要と認められた場合は、補助対象・補助要件となります。

※申請する事業により対象設備・要件の詳細は公募要領をご確認ください。

申請方法

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、メールにてご申請ください。



ホームページへアクセス



申請書類をダウンロード



申請書類をメール送信

申請受付期間

申請受付開始

令和7年6月13日(金) 14:00~

申請受付終了

令和7年7月15日(火) 16:00



公募期間：令和7年6月12日（木）～7月11日（金）（必着）
問合せ先：国土交通省物流・自動車局物流政策課 電話：03-5253-8111（内線41-861、41-863）
直通：03-5253-8801



事業目的

- 能登半島地震の経験を踏まえ、災害時のラストマイルにおける円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を促すため、**輸送の手配や物資拠点の運営等に係る災害協定の締結を目指す自治体、物流事業者等の連携訓練を支援。**

背景・経緯

- 能登半島地震の災害対応では、**物流専門家の不在等により、ラストマイルにおける支援物資の輸送や保管に混乱**が生じた。



手積み・手卸し



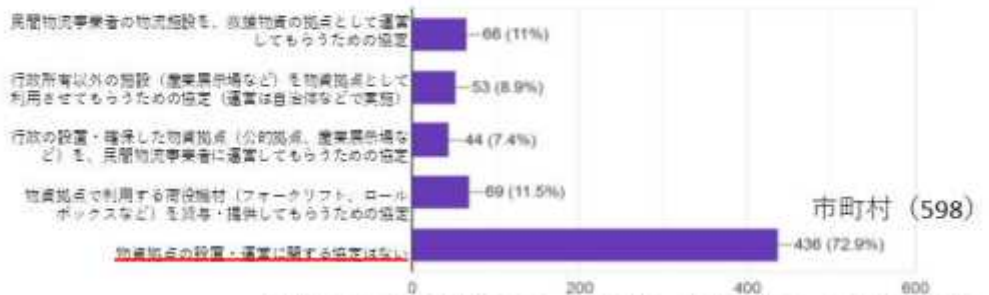
床が抜け落ちた体育館



雑然と平積みされた物資

- 一方、**市町村レベルでは、輸送・保管・物流専門家の派遣に係る物流事業者との協力協定を締結していない割合が多い。**

【支援物資輸送に関する災害協定の締結状況（市町村）】



（出所）国土交通省が行ったアンケート調査（平成31年2～3月）に基づく。

補助対象等

補助対象：自治体（都道府県及び市区町村）と物流事業者等が参画した協議会が行う連携訓練（机上・実働）の実施費用
補助額等：1訓練あたり最大400万円程度（補助率1/2以内）

事業概要

- 災害時のラストマイル輸送における人員不足等が懸念される**自治体と物流事業者（トラック、倉庫）等との連携訓練を支援。**

大規模災害の被災想定地域等の自治体において、
・ **正確な情報伝達・共有**ができているか（机上訓練）
・ **適切な支援物資輸送、拠点開設・運営のオペレーション**ができているか（実働訓練） 等を訓練を通じて検証

訓練で新たに明らかになった課題は、自治体等に共有した上で、国土交通省が作成したハンドブック※にも反映

※「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」

地域の特性に応じた支援物資輸送体制の構築を促進



フォークリフト等を使って荷卸し、荷積み



パレットに載せられた物資

ハラスメント対策・女性活躍推進 に関する改正ポイントのご案内

I：ハラスメント対策強化に向けた改正ポイント

- カスタマーハラスメントや、求職者等に対するセクシュアルハラスメントを防止するために、雇用管理上必要な措置を講じることが事業主の義務となります！
（施行日：公布後1年6か月以内の政令で定める日）

カスタマーハラスメント対策の義務化

- カスタマーハラスメントとは、以下の3つの要素をすべて満たすものです。
 - ①顧客、取引先、施設利用者その他の利害関係者が行う、
 - ②社会通念上許容される範囲を超えた言動により、
 - ③労働者の就業環境を害すること。
- 事業主が講ずべき具体的な措置の内容等は、今後、指針において示す予定です。
 - ・事業主の方針等の明確化及びその周知・啓発
 - ・相談体制の整備・周知
 - ・発生後の迅速かつ適切な対応・抑止のための措置
- ※ 自社の労働者が取引先等の他社の労働者に対してカスタマーハラスメントを行った場合、その取引先等の事業主が講じる事実確認等の措置の実施に関して必要な協力が求められた際は、事業主はこれに応じるよう努めるものとされています。
- ※ カスタマーハラスメント対策を講ずる際には、当然ながら、消費者の権利等を阻害しないものでなければならず、また、障害者差別解消法の合理的配慮の提供義務を遵守する必要があります。

求職者等に対するセクハラ対策の義務化

いわゆる「就活セクハラ」

- 求職者等（就職活動中の学生やインターンシップ生等）に対しても、セクシュアルハラスメントを防止するための必要な措置を講じることが事業主の義務となります。
- 事業主が講ずべき具体的な措置の内容等は、今後、指針において示す予定です。
 - ・事業主の方針等の明確化及びその周知・啓発（例：面談等を行う際のルールをあらかじめ定めておくこと等）
 - ・相談体制の整備・周知
 - ・発生後の迅速かつ適切な対応（例：相談への対応、被害者への謝罪等）

- ★ これらのハラスメントに関する国、事業主、労働者、顧客等（カスタマーハラスメントのみ）の責務も明確化します。

※ カスタマーハラスメントや求職者等に対するセクシュアルハラスメントは行ってはならないものであり、**事業主・労働者・顧客等の責務**として、他の労働者に対する言動に注意を払うよう努めるものとされています。

ハラスメントのない職場の実現に向けた国の啓発活動を強化します！

改正法では、国の責務として、職場におけるハラスメントを行ってはならないことについて国民の規範意識を醸成するために、国が啓発活動を行う旨が定められました。職場におけるハラスメントについて、情報発信等の取組の充実を図ってまいります。

事例動画など役立つコンテンツを掲載

あかるい職場応援団 HP

検索

II：女性活躍の更なる推進に向けた改正ポイント

- 令和8年（2026年）3月31日までとなっていた法律の有効期限が、令和18年（2036年）3月31日までに延長されました。
- 従業員数101人以上の企業は、「男女間賃金差異」及び「女性管理職比率」の情報公表が義務となります。
（施行日：令和8年4月1日）
- プラチナえるぼし認定の要件が追加されます。
（施行日：公布後1年6か月以内の政令で定める日）

情報公表の必須項目の拡大

- これまで従業員数301人以上の企業に公表が義務付けられていた男女間賃金差異について、101人以上の企業に公表義務を拡大するとともに、新たに女性管理職比率についても101人以上の企業に公表を義務付けます。（従業員数100人以下の企業は努力義務の対象です。）

企業等規模	改正前	改正後
301人以上	男女間賃金差異に加えて、2項目以上を公表	男女間賃金差異及び女性管理職比率に加えて、2項目以上を公表
101人～300人	1項目以上を公表	男女間賃金差異及び女性管理職比率に加えて、1項目以上を公表

※ 従業員数301人以上の企業は、①「職業生活に関する機会の提供に関する実績」から1項目以上、②「職業生活と家庭生活との両立に資する雇用環境の整備の実績」から1項目以上の、計2項目以上を公表すること、従業員数101人以上の企業は、①及び②の全体から1項目以上を公表することとされています。

プラチナえるぼし認定の要件追加

- プラチナえるぼし認定の要件に、事業主が講じている求職者等に対するセクシュアルハラスメント防止に係る措置の内容を公表していることを追加します。
 - ※ 現在、プラチナえるぼし認定を受けている企業も、認定を維持するために、事業主が講じている求職者等に対するセクシュアルハラスメント防止に係る措置の内容を公表することが要件となりますが、今後の省令等の整備において、一定の猶予を設ける予定です。
- ★ このほか、女性の健康上の特性による健康課題（月経、更年期等に伴う就業上の課題）に関して、職場の理解増進や配慮等がなされるよう、今後企業の取組例を示し、事業主による積極的な取組を促していくこととしています。

お問い合わせは都道府県労働局雇用環境・均等部（室）へ

都道府県	電話番号	都道府県	電話番号	都道府県	電話番号	都道府県	電話番号	都道府県	電話番号
北海道	011-709-2715	埼玉	048-600-6269	岐阜	058-245-1550	鳥取	0857-29-1709	佐賀	0952-32-7218
青森	017-734-4211	千葉	043-221-2307	静岡	054-252-5310	島根	0852-31-1161	長崎	095-801-0050
岩手	019-604-3010	東京	03-3512-1611	愛知	052-857-0312	岡山	086-225-2017	熊本	096-352-3865
宮城	022-299-8844	神奈川	045-211-7380	三重	059-226-2318	広島	082-221-9247	大分	097-532-4025
秋田	018-862-6684	新潟	025-288-3511	滋賀	077-523-1190	山口	083-995-0390	宮崎	0985-38-8821
山形	023-624-8228	富山	076-432-2740	京都	075-241-3212	徳島	088-652-2718	鹿児島	099-223-8239
福島	024-536-4609	石川	076-265-4429	大阪	06-6941-8940	香川	087-811-8924	沖縄	098-868-4380
茨城	029-277-8295	福井	0776-22-3947	兵庫	078-367-0820	愛媛	089-935-5222		
栃木	028-633-2795	山梨	055-225-2851	奈良	0742-32-0210	高知	088-885-6041		
群馬	027-896-4739	長野	026-227-0125	和歌山	073-488-1170	福岡	092-411-4894		

受付時間 8時30分～17時15分（土日・祝日・年末年始を除く）

事業目的

- 陸・海・空の多様な輸送モードを活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）やそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築に向けて、地域の産業振興等と連携した取組の検討経費や物流拠点の整備費用等を支援。

事業概要

- 地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体等が協働しながら、地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じて荷主・物流事業者のマッチングを行うとともに、地域物流の核となる拠点を整備することで、新モーダルシフトやそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築の実現を目指す先進的な取組を支援。

<Step 1>

地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じたマッチングを行うための検討経費を支援



<Step 2>

Step 1の検討結果を踏まえ、地方自治体や産業団体・経済団体等が協働し、
 ①新モーダルシフト（鉄道・新幹線、船舶、航空機、ダブル連結トラックなど）
 ②地域の物流ネットワークの再構築（共同輸配送、中継輸送など）
 の実現を目指す際の物流拠点の整備費用や資機材の導入経費などを支援。



鉄道・内航海運への
モーダルシフトの強化



新幹線等の貨客混載



航空機の空きスペース等
の有効活用



ダブル連結トラックを活用した
共同輸配送や中継輸送

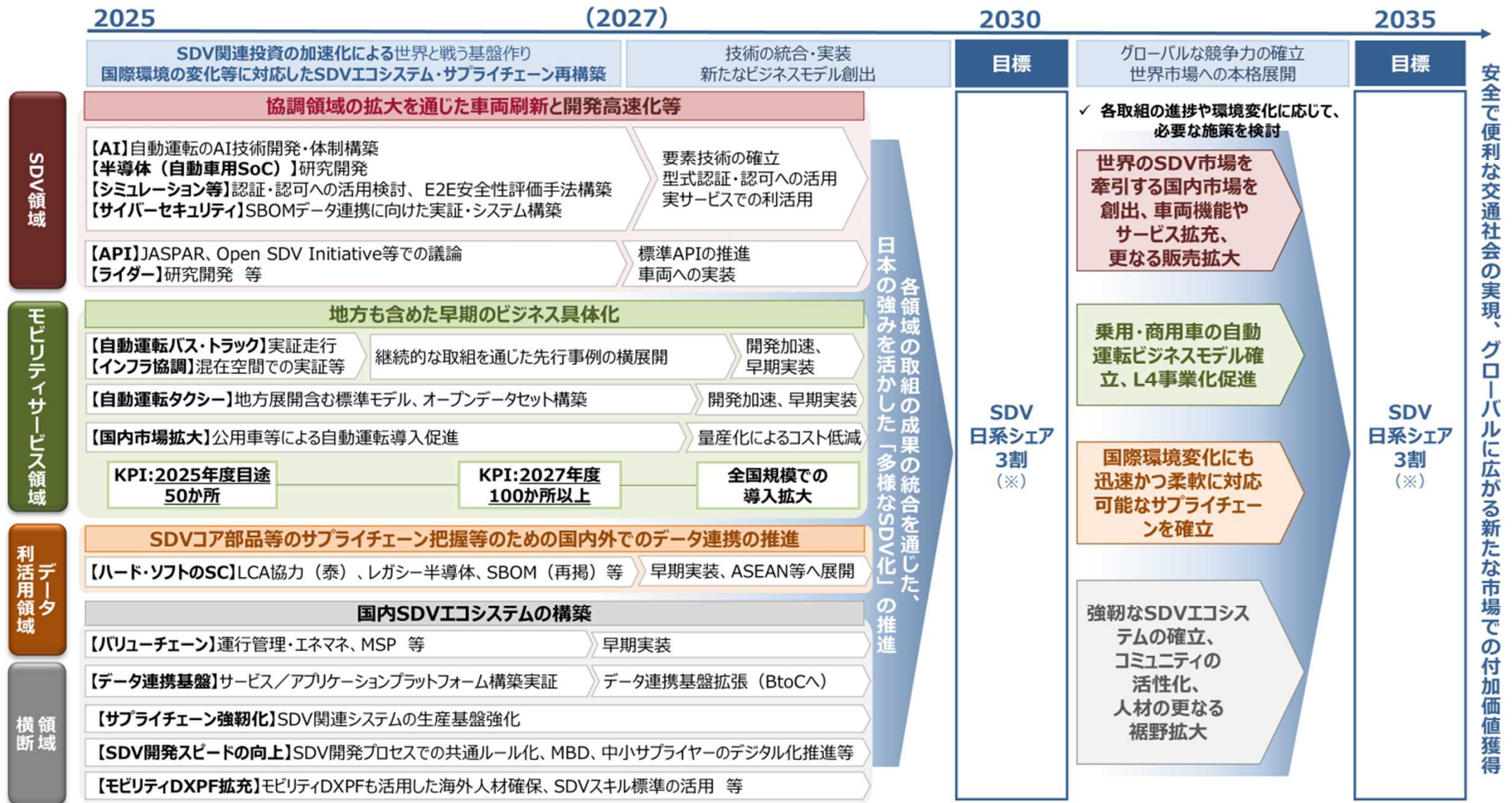
補助対象

公募期間（二次公募）：令和7年6月9日（月）～7月25日（金）17時まで（必着）
 問合せ先：地域連携モーダルシフト等促進事業事務局（modalshift_logisticsnetwork@tohmatu.co.jp）

地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が参画した協議会



「モビリティDX戦略」施策ロードマップ



※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。（2023年）

安全で便利な交通社会の実現、グローバルに広がる新たな市場での付加価値獲得

事業目的

- 中長期的なドライバー不足や物流コストの上昇等に対応するための**DX等の物流のイノベーションの実現**に向けて、**デジタル技術等により物流課題の解決を図る先進的な取組の社会実装を目指す実証事業**を支援。

公募期間：令和7年6月6日（月）～7月17日（金）17時まで（必着）
 問合せ先：国土交通省物流・自動車局物流政策課 物流イノベーション実装支援事業担当
 (hqt-logi_innovation_research@gxb.mlit.go.jp)

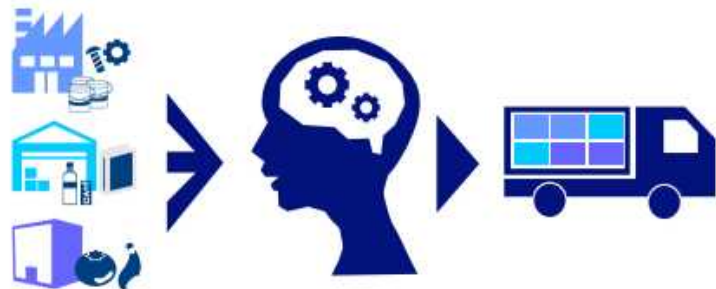


提案要件

国内物流分野における課題を特定し、
 先進性・実効性の高い解決策を提案した者を対象に、
 実証を通じて有効性等を検証・整理する委託事業。

取組テーマが満たすべき要件*

- 現在又は将来の**物流課題解決に資する取組**であること
- 一定の**先進性・革新性・独創性**を有していること
- 調査・実証のプロセスが**具体化**されていること
- **社会実装**を前提とした横展開に資する取組であること



事業のプロセス

事業計画に基づいて**実証事業**を実施し、
 その成果を踏まえて、**社会実装時における効果・課題、
 社会実装・横展開に向けたロードマップや留意点等**を取りまとめる。

事業の流れ



事業計画策定時、及び調査報告書作成時に社会実装に向けた計画を提出いただきます。
 また、事業終了後も状況のフォローアップ調査にご協力をいただく場合があります。

対象経費・事業費

対象経費：調査、実証及び事業成果の取りまとめ等、事業遂行に必要な経費*
 事業費：1件当たり2,500万円程度～上限5,000万円

事業主体：

- ① 物流サービス提供事業者を含む協働提案体
- ② 物流分野において先端技術の活用を行おうとする事業者等（単独又は協働、大学・研究機関を含む）

* 具体的な要件や詳細等は「物流イノベーション実装支援事業 応募要領」の記載を参照ください。

多様な輸送モードのさらなる活用に向けた実証等事業

～「多様な輸送モードのさらなる活用に向けた実証等事業」の募集開始～

現在の物流における課題として、トラックドライバーの輸送力不足や二酸化炭素の排出などが挙げられますが、航空機・船舶（内航海運）を活用した輸送により課題解決に資すると期待されています。また、災害時の輸送網確保の観点からも、陸上輸送以外の手段を活用していくことは非常に重要であると考えられています。航空機の空きスペース等の活用や内航海運の新規需要創出を推進し、環境負荷の低減、トラックドライバーの輸送力不足および災害時の安定的な物流網の確保を通じた、持続可能な物流体系の構築を図ることを目的とした事業の公募を開始します。

【事業概要】

（１）補助対象事業者

航空運送事業者、海上運送事業者、貨物利用運送事業者その他の航空運送や海上運送に係る民間事業者

（２）補助対象経費（補助率）

１．航空貨物輸送の更なる活用に向けた実証等事業の場合

[1] 定期便の空きスペースを活用した新たな航空輸送サービスの実現に向けた実証運航・需要調査に要する費用

[2] モーダルシフトに資する空港への検査機器（計量器等）等の導入に要する費用

（補助率：[1] 定額、[2] 1 / 2）

２．海上輸送の新規航路開設に向けた実証事業の場合

・ 内航海運の新規需要創出（新規航路（寄港地の変更や追加を含む）、混載輸送、空荷防止等）に関する実証運航に要する費用（補助率：1 / 2）

【公募の詳細・申請様式等について】

公募の詳細や申請様式等については、国土交通省公式HPに公募要領等を掲載いたしますのでご確認ください。

国土交通省公式HP：

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000272.html



【スケジュール】

公募期間：令和7年6月5日（木）～7月4日（金） 17時まで（必着）

事業期間：交付決定の日～令和8年2月27日（金）（予定）

【お問合せ先】

国土交通省物流・自動車局 物流政策課 高田、松山、小安

TEL：03-5253-8801（内線41-833、41-841）

直通 03-5253-8799

EC事業者 物流事業者 その他物流に関連する事業者 向け

多様な受取方法等の普及促進実証事業費補助金
公募のお知らせ国土交通省では、宅配事業者の更なる負担軽減を図るため、
「多様な受取方法等の普及促進実証事業費補助金」の募集を行います。

◎ 公募期間

令和7年

令和7年

5月30日 ~ 6月30日 17時 必着

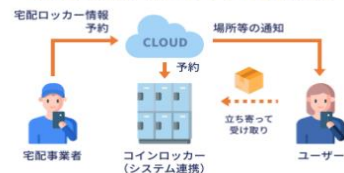
事業概要

宅配事業者の更なる負担軽減を図るため、
宅配ロッカー等の多様な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等を
消費者がより自発的・積極的に選択する仕組みの構築に向けた先進的な取組に対して支援を行います。

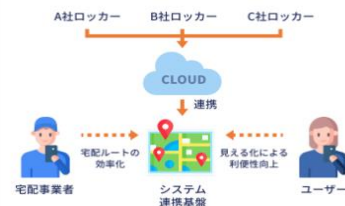
想定
事業 01駅や公共施設等のコインロッカーを宅配
ロッカーとして利用

既存のコインロッカーと宅配事業者等のシステム間の
データ連携を行い、消費者が通勤や帰宅途中に立
ち寄って気軽に宅配物を受け取る(又は送る)ことが
できる拠点の選択肢を拡大。

駅や公共施設の既存ストックを最大限活用

想定
事業 02宅配ロッカー情報の見える化や宅配ルー
トの効率化

複数の宅配事業者やEC・通販事業者等のシステム間の
データ連携を行い、消費者にとってはより利用し
やすく、宅配事業者にとってはより物流負担を抑え
られる環境を整備。

複数事業者間のデータ連携による
宅配ロッカーの効果的活用

補助率・上限額

補助対象経費	システム改修や実証事業等に必要な費用
補助率	1/2以内
上限額	5,000万円

本公募は、上記実証事業を行う事業者の公募となります。採択された申請者は、事務局（補助事業者）に対して補助金の交付申請を
していただき、間接補助事業者として事業を実施していただくことになります。

詳細は、募集要領をご確認ください。



補助対象事業者

宅配便を扱うEC事業者（ECモール事業者を含む）、物流事
業者、その他物流に関連する事業者等を対象とします。



本公募に関する問い合わせ先

多様な受取方法等の普及促進実証事業事務局（三菱UFJリサーチ & コンサルティング株式会社）

E-mail : takuhai-poc@murc.jp

電話番号 : 03-6733-1642（土日祝を除く10～17時）

下記のいずれかに該当する事業者は対象外とします。

- ⑥ 国土交通省からの補助金等停止措置または指名停止措置が講じられている事業者
- ⑦ 交付規程別紙「暴力団排除に関する誓約事項」に記載されている事項に該当する者（誓約事項に違反した場合、交付決定の全部または一部を取り消します。）

令和7年版交通政策白書の概要

物流の革新や持続的成長に向けた取組

第Ⅱ部/Ⅲ部 第2章第3節 「サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保」

現状認識・課題等

- 「**2024問題**」に対応するため、**「物流革新に向けた政策パッケージ」**等に基づき、**抜本的・総合的な対策を実施**
- 関係者による取組が成果を上げていることなどにより、**懸念された物流の深刻な停滞は発生せず**



- 一方、**2030年度には、ドライバーの担い手不足が深刻化するなどにより、更なる輸送力不足が見込まれることから、物流の効率化や人材確保の一層の取組強化が必要**
- **物流危機への対応や温室効果ガス削減等に向け、新たな物流形態として、道路空間を活用した「自動物流道路」の社会実装に向けた検討の必要性も位置づけ**

対応の方向性・取組等

- 更なる物流の革新と持続的成長に向けて「**2030年度に向けた政府の中長期計画**」及び**2025年4月施行の改正物流法等に基づき、物流事業者、荷主企業・消費者、経済社会の連携・協力のもと、新たなモーダルシフトの推進、多重取引構造の是正、地域と連携した物流拠点の整備等の取組を推進**
- **2025年3月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」での総理指示を受け、2030年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付け、中長期計画の見直しを反映した「総合物流施策大綱」の策定に向けて検討を開始**

＜鉄道・内航海運へのモーダルシフト＞



＜ダブル連結トラックの導入促進＞



＜高速道路での自動運転トラック＞

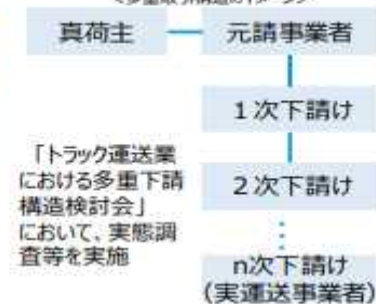


＜航空機の空きスペース等の有効活用＞



【新たなモーダルシフトの推進】

＜多重取引構造のイメージ＞



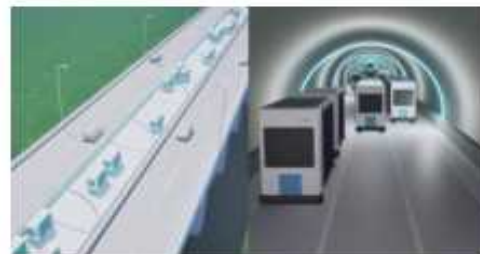
【適正な運賃を収受できる環境づくりに向けた施策の検討】

＜高速道路ICに直結した物流拠点計画＞



【地域の産業振興・地域活性化等とも連携した物流拠点の整備】

- **2024年7月に「自動物流道路」の社会実装に向けた検討に係る中間とりまとめを実施。2027年度までの社会実験の実施、2030年代半ばまでの第1期区間での運用開始等に向け、事業スキーム・社会実験の実施方針を含め、2025年夏頃の最終とりまとめに向けた取り組みを推進**



【自動物流道路のイメージ】



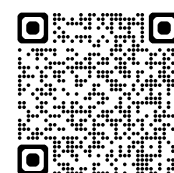
【道路空間を活用した「自動物流道路」の社会実装】





令和7年度 下請法オンライン講習会募集開始

下請法に関する基本的な知識とともに、実際の違反や勧告等の事例も交えながら解説する、実務的にも活用できる無料の講習会。



下請法講習会

下請法で禁止している下請代金の支払遅延、減額、買いたたき等を防止することを目的に、製造業、卸売業、小売業、サービス業及び運輸業等に属する発注側企業の方や、受注側企業の方を対象に、下請法に関する基本的な知識を理解していただくとともに、実際の違反や勧告等の事例も交えながら解説する、実務的にも活用いただける講習会です。

価格交渉講習会

委託事業者と受託事業者の間で、適正な価格に基づく取引を推進することを目的として、価格交渉を行う際に準備すべき交渉材料や、適切な価格での取引を実現するためのテクニックを、中小企業診断士などの専門家が徹底解説する講習会を開催します。また、開催地域によって講師を招いた講座や経営課題に関する個別相談会、意見交換会なども実施する予定です。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

概要

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「白トラ」）の利用を禁止（罰則付）
荷主等に対しては是正指導も実施

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保

第十二条第二項

前項の「真荷主」とは、自らの事業に関して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者以外のものをいう。

第三十七条

第十二条、第二十三条の四から第二十四条の五まで、並びに第六十条第一項、第四項、第六項及び第七項の規定は第一種貨物利用運送事業者について準用する。

(トラック法各条文の概要)

- 第12条 : **運送契約の書面交付義務**
- 第23条の4 : **運送委託の2次請け規制** (真荷主→元請→1次→2次)
- 第24条 : **利用運送健全化措置、利用運送依頼時の書面交付義務**
- 第24条の2 : 運送利用管理規程の作成
- 第24条の3 : 運送利用管理者の選任等
- 第24条の4 : 運送利用管理者の責任
- 第24条の5 : **実運送体制管理簿作成義務**

第三十七条の二

第十二条、第二十三条の四から第二十四条の五まで、並びに第六十条第一項、第四項、第六項及び第七項の規定は第二種貨物利用運送事業者について準用する。

(トラック法各条文の概要)

- 第12条 : **運送契約の書面交付義務**
- 第23条の4 : **運送委託の2次請け規制** (真荷主→元請→1次→2次)
- 第24条 : **利用運送健全化措置、利用運送依頼時の書面交付義務**
- 第24条の2 : 運送利用管理規程の作成
- 第24条の3 : 運送利用管理者の選任等
- 第24条の4 : 運送利用管理者の責任
- 第24条の5 : **実運送体制管理簿作成義務**

第六十五条の二 (以下は条文の内容をわかりやすくまとめたもの)

何人も、次のいずれかに該当する者に貨物の運送を委託してはならない。

- 一 国土交通大臣の許可なく一般貨物自動車運送事業を經營する者(第三条違反)
- 二 国土交通大臣の許可なく特定貨物自動車運送事業を經營する者(第三十五条違反)
- 三 国土交通大臣への届出なく貨物軽自動車運送事業を經營する者(第三十六条違反)

附則第一条の二の二 (以下は条文の内容をわかりやすくまとめたもの)

国土交通大臣は、当分の間、貨物自動車運送事業者以外の者による貨物自動車運送事業の経営の原因となるおそれのある行為(**無許可経営等原因行為**)を荷主その他の者がしている疑いがあると認めるときは、以下のことができる

- 1 関係行政機関の長に対する当該荷主等の情報提供。**
- 2 当該荷主等に対する、無許可経営等原因行為禁止の要請。**
- 3 無許可経営等原因行為禁止の勧告**(荷主等が無許可経営等原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認めるとき)
- 4 勧告をした旨の公表。**

関係行政機関の長は、荷主等による無許可経営等原因行為の効果的な防止を図るため、第二項及び第三項の規定の実施について、国土交通大臣に協力するものとする。

地方実施機関は、当分の間、無許可経営等をする者に対する荷主等の行為が無許可経営等原因行為に該当すると疑うに足りる事実を把握したときは、その事実を国土交通大臣に通知するものとする。

法案提出理由

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進を総合的かつ集中的に行うため、その推進に関し、基本となる事項を定める等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

（目的）

第一条 この法律は、**貨物自動車運送事業**（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二条第一項に規定する貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）**の適正化のための体制の整備等の推進に関し、基本となる事項を定めること等により、これを総合的かつ集中的に行うこと**を目的とする。

（基本理念）

第二条 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進は、物資の流通が国民生活及び経済活動の基盤であり、その中核的な役割を果たす貨物自動車運送が将来にわたって輸送需要に対応した適正な輸送力を確保することの重要性に鑑み、**貨物自動車運送に係る安全性の向上、輸送効率の向上及び事業の用に供する自動車の運転者の経済的社会的地位の向上**その他貨物自動車運送事業の適正化を図り、もって**我が国における持続可能な物資の流通の確保及び国民経済の健全な発展**に寄与することを旨として行われるものとする。

（国の責務）

第三条 **国は、前条の基本理念にのっとり、貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。**

（基本方針）

第四条 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等は、次に掲げる**基本方針**に基づき、推進されるものとする。

一 次に掲げる貨物自動車運送事業の**適正化に関する業務を一の独立行政法人**（独立行政法人通則法（平成十一年法律第百三号）第二条第一項に規定する独立行政法人をいう。以下この号及び次号において同じ。）**に行わせる**とともに、当該業務がその独立行政法人により適切かつ効率的に実施されることとなるよう、**必要な体制の整備**を行うこと。

イ 一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業（それぞれ貨物自動車運送事業法第二条第二項及び第三項に規定する一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業をいう。）の許可の更新に関する事務の一部であって、**独立行政法人に行わせることが適当なもの**

ロ 貨物自動車運送に係る安全性の向上、輸送効率の向上及び事業の用に供する自動車の運転者の経済的社会的地位の向上その他貨物自動車運送事業の適正化並びにこれらを通じた将来にわたる貨物自動車運送に係る輸送需要に対応した適正な輸送力の確保その他の**持続可能な物資の流通の確保に資する取組への支援**に関する業務

二 前号イ及びロに掲げる**業務の費用に係る財源の確保**について、次に掲げるところによること。

イ 独立行政法人に前号イに掲げる業務を行わせるために**必要な費用は、国庫が負担**することとし、その**財源は、同号イの許可の更新に係る手数料による収入その他の収入を活用**して、確保すること。

ロ 独立行政法人に前号ロに掲げる業務を行わせるために必要な費用を確保することができるよう、その**財源について、貨物自動車運送事業の適正化とこれを通じた持続可能な物資の流通の確保を広く社会で支える観点から幅広く検討**を行うこと。

三 第一号イ及びロに掲げる業務の適切な実施に資するよう、これらの業務の実施に係る収入及び支出の関係の明確化を図ること。

(法制上の措置等)

第五条 **政府**は、前条各号に掲げる基本方針に基づく貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する施策を実施するため**必要な法制上又は財政上の措置その他の措置について、この法律の施行後三年以内を目途として講じなければならない。**

（物流政策推進会議）

第六条 政府は、前条の措置をはじめとする貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する施策その他の物資の流通に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、**物流政策推進会議を設ける**ものとする。

2 前項の物流政策推進会議は、**国土交通大臣、経済産業大臣、農林水産大臣、厚生労働大臣その他の関係する国務大臣及び公正取引委員会委員長をもって構成**する。

3 **国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省、公正取引委員会その他の関係行政機関は、その職員、物資の流通の実務に関して十分な知識と経験を有する者その他の関係者**によって構成する**物流政策推進関係者会議**を設け、第一項の物資の流通に関する施策に係る連絡調整を行うものとする。

附 則

この法律は、公布の日から施行する。

下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律

背景・概要

- 近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、発注者・受注者の対等な関係に基づき、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことが重要。
- このため、協議を適切に行わない代金額の決定の禁止、手形による代金の支払等の禁止、規制及び振興の対象となる取引への運送委託の追加等の措置を講ずるとともに、多段階の取引当事者が連携した取組等を支援し、価格転嫁・取引適正化を徹底していく。

1. 規制の見直し（下請代金支払遅延等防止法）

【規制内容の追加】

（1）協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【価格据え置き取引への対応】

- 対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金額の決定を禁止。

（2）手形払等の禁止

- 対象取引において、手形払を禁止。また、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な支払手段も併せて禁止。
※手形払の禁止に伴い、割引困難な手形に係る規制を廃止。

【規制対象の追加】

（3）運送委託の対象取引への追加【物流問題への対応】

- 対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加。

（4）従業員基準の追加【適用基準の追加】

- 従業員数300人（役務提供委託等は100人）の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充。

【執行の強化等】

（5）面的執行の強化

- 関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設。

※その他

- 製造委託の対象物品として、木型その他専ら物品の製造に用いる物品を追加。
- 書面等の交付義務において、承諾の有無にかかわらず、電磁的方法による提供を認容。
- 遅延利息の対象に、代金を減じた場合を追加。
- 既に違反行為が行われていない場合等の勧告に係る規定を整備。

2. 振興の充実（下請中小企業振興法）

（1）多段階の事業者が連携した取組への支援

- 多段階の取引からなるサプライチェーンにおいて、二以上の取引段階にある事業者が作成する振興事業計画に対し、承認・支援できる旨を追加。

（2）適用対象の追加

- ①製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を対象取引に追加
②法人同士においても従業員数の大小関係がある場合を対象に追加。

（3）地方公共団体との連携強化

- 国及び地方公共団体が連携し、全国各地の事業者の振興に向けた取組を講じる旨の責務と、関係者が情報交換など密接な連携に努める旨を規定。

（4）主務大臣による執行強化

- 主務大臣による指導・助言をしたものの状況が改善されない事業者に対して、より具体的措置を示して改善を促すことができる旨を追加。

3. 「下請」等の用語の見直し（下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法等）

- 用語について、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「親事業者」を「委託事業者」等に改める。
- 題名について、「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に、「下請中小企業振興法」を「受託中小企業振興法」に改める。

施行期日 令和8年1月1日（ただし、一部の規定は本法律の公布の日から施行。）

改正の主なポイント

【用語の見直し】「下請事業者」→「**中小受託事業者**」、「親事業者」→「**委託事業者**」等に改める。

【規制内容の追加】

(1) 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止

〔価格据え置き取引への対応〕

- 対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金の額の決定を禁止。

(2) 手形払等の禁止

- 対象取引において、手形払を禁止。また、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な支払手段(電子記録債権・ファクタリング)も併せて禁止。

【規制対象の追加】

(3) 運送委託の対象取引への追加〔物流問題への対応〕

- 対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加。

(4) 従業員基準の追加〔適用基準の追加〕

- 従業員数300人(役務提供委託等は100人)の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充。

【執行の強化等】

(5) 面的執行の強化

- 関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設。



改正法

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



【下請法適用基準例】

現行	委託		中小受託
資本金3億円超	→		資本金3億円以下(個人を含む。)
資本金1千万円超3億円以下	→		資本金1千万円以下(個人を含む。)
改正法 基準追加	→	従業員300人超	従業員300人以下(個人を含む。)



トラック・物流Gメン(国土交通省)の役割に改正法に基づく指導・助言が追加。
トラック・物流Gメンへの情報提供を理由にした転注・減注等報復措置を改正法で禁止。

下請法の改正事項の概要

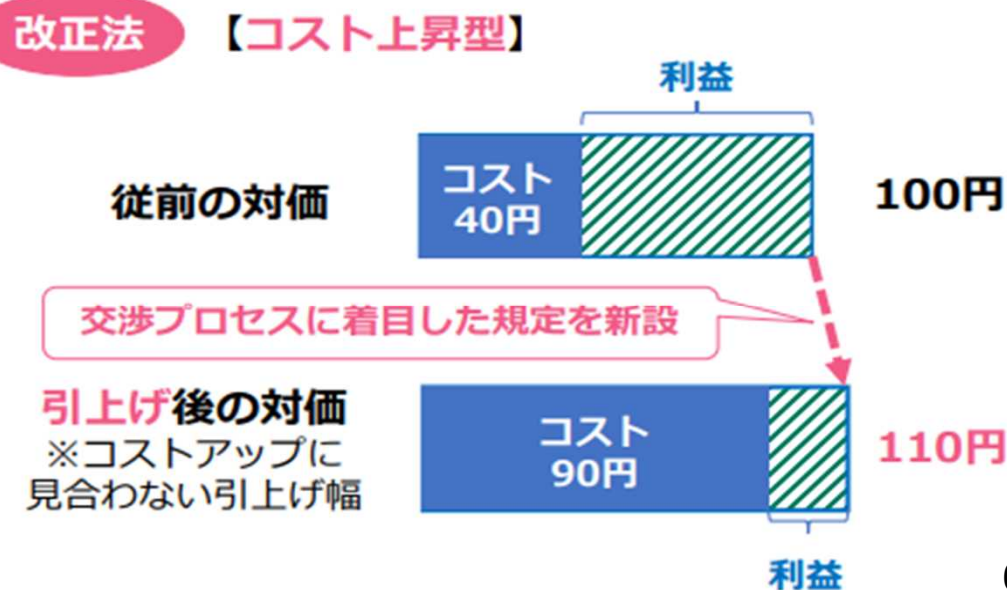
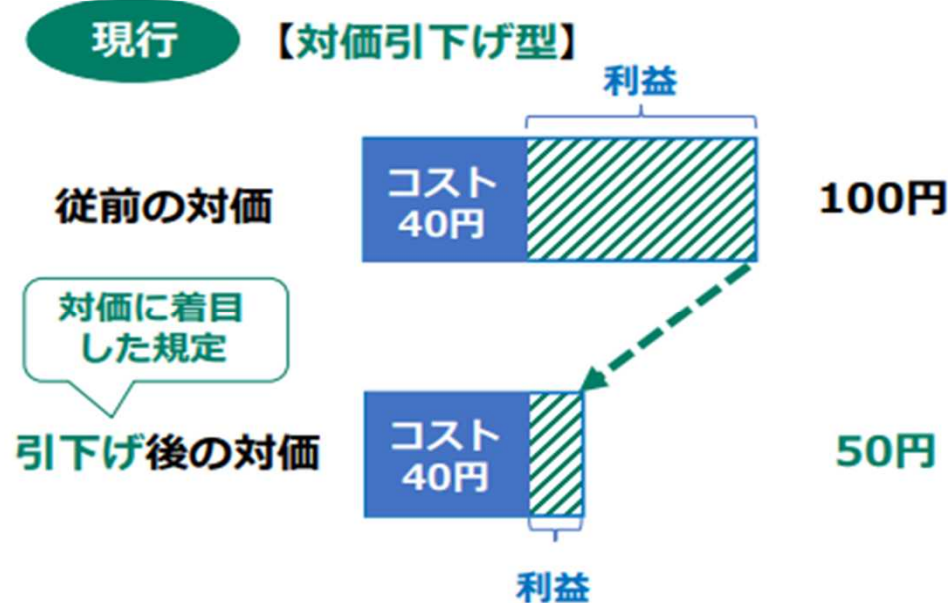
① 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【新第5条第2項第4号関係】

改正理由

- コストが上昇している中で、協議することなく価格を据え置いたり、コスト上昇に見合わない価格を一方的に決めたりするなど、上昇したコストの価格転嫁についての課題がみられる。
- そのため、適切な価格転嫁が行われる取引環境の整備が必要。

改正内容

- ◆ 「市価」の認定が必要となる買ったときとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、中小受託事業者から価格協議の求めがあったにもかかわらず、協議に応じなかったり、委託事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方的に代金を決定して、中小受託事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設する。



下請法の改正事項の概要

② 手形払等の禁止【新第5条第1項第2号関係】

改正理由

- 支払手段として手形等を用いることにより、発注者が受注者に資金繰りに係る負担を求める商慣習が続いている。

改正内容

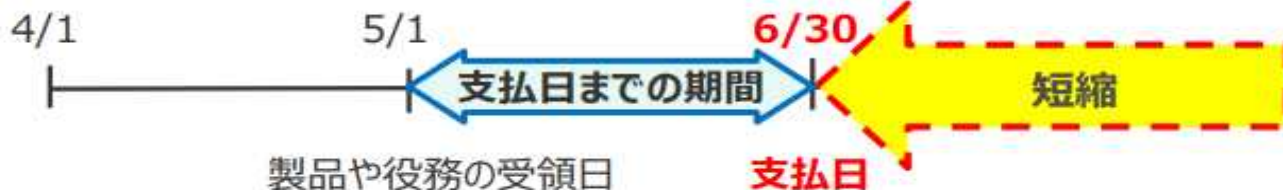
- ◆ 中小受託事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、本法上の支払手段として、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについても、支払期日までに代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）を得ることが困難であるものについては認めないこととする。

現行



支払日までの期間 (60日) + 手形サイト (60日) = 現金受領までの期間【120日】

改正法



支払日までの期間 (60日) = 現金受領までの期間【60日】

下請法の改正事項の概要

③ 運送委託の対象取引への追加【新第2条第5項、第6項関係】

改正理由

- 発荷主から元請運送事業者への委託は、本法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応）である。
- 立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）が顕在化している。

改正内容

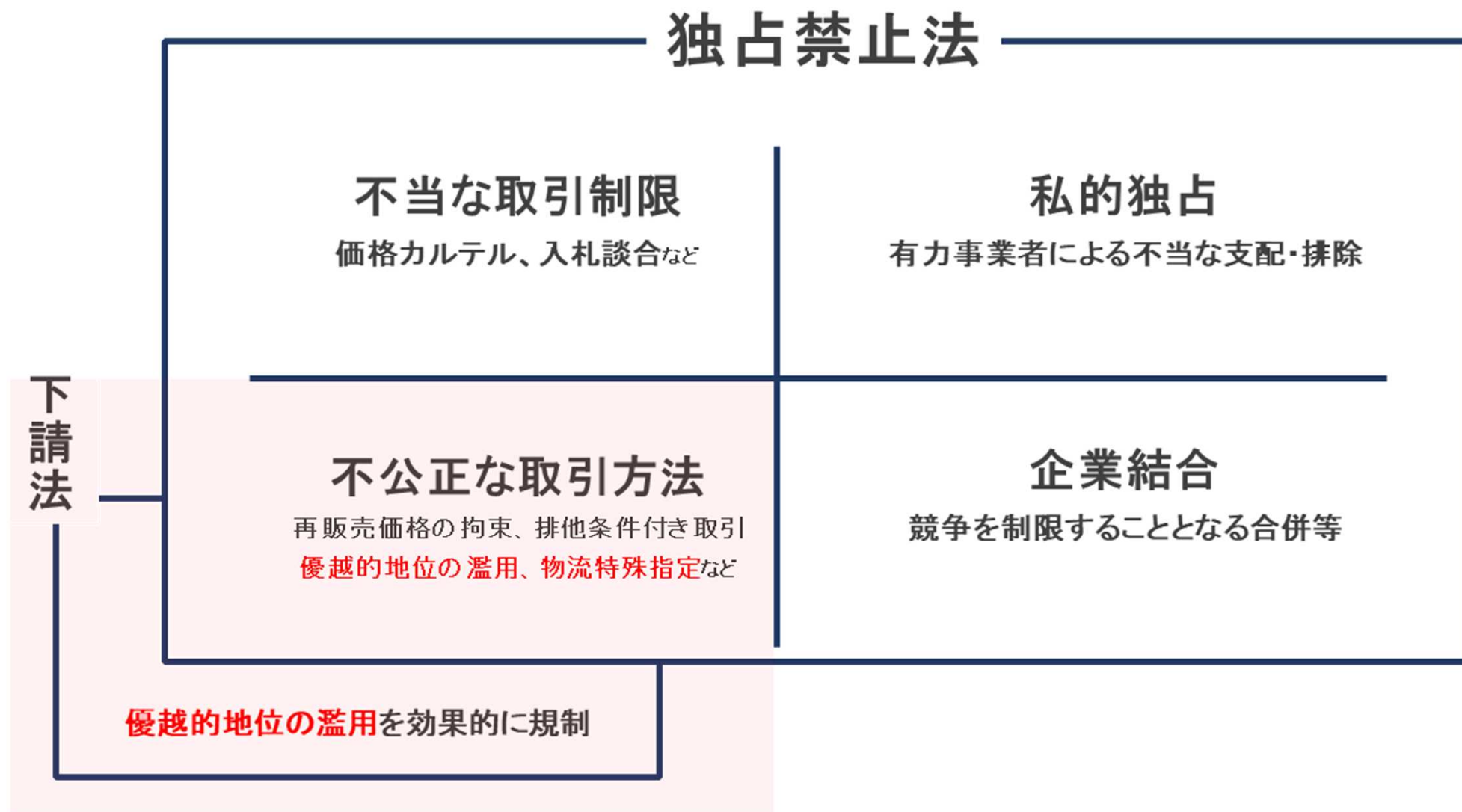
- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、本法の対象となる新たな類型として追加し、機動的に対応できるようにする。

改正法

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



独占禁止法と下請法の関係



下請法の改正事項の概要

④ 従業員基準の追加【新第2条第8項、第9項関係】

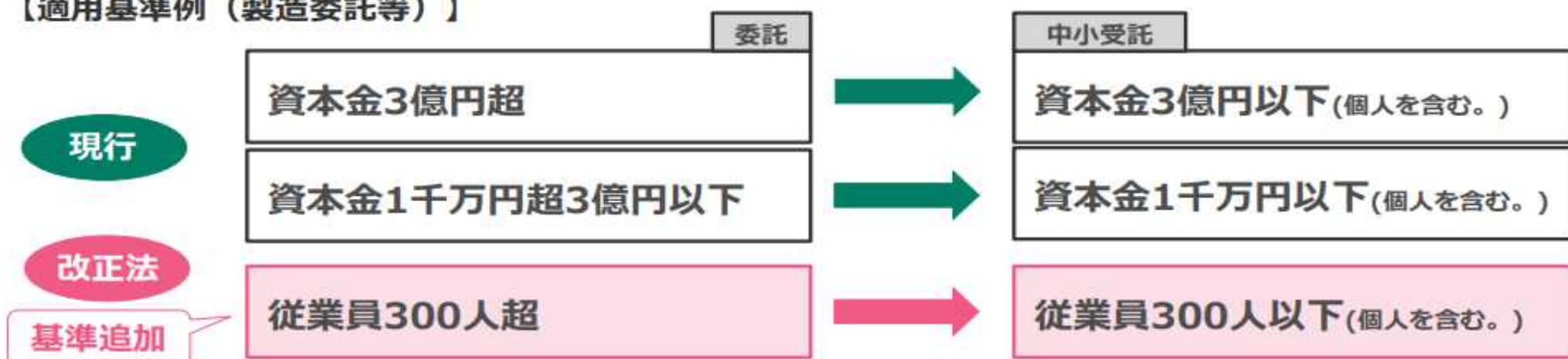
改正理由

- 実質的には事業規模は大きいものの当初の資本金が少額である事業者や、減資をすることによって、本法の対象とならない例がある。
- 本法の適用を逃れるため、受注者に増資を求める発注者が存在する。

改正内容

- ◆ 適用基準として従業員数の基準を新たに追加する。
- ◆ 具体的な基準については、本法の趣旨や運用実績、取引の実態、事業者にとっての分かりやすさ、既存法令との関連性等の観点から、従業員数300人（製造委託等）又は100人（役務提供委託等）を基準とする。

【適用基準例（製造委託等）】



下請法の改正事項の概要

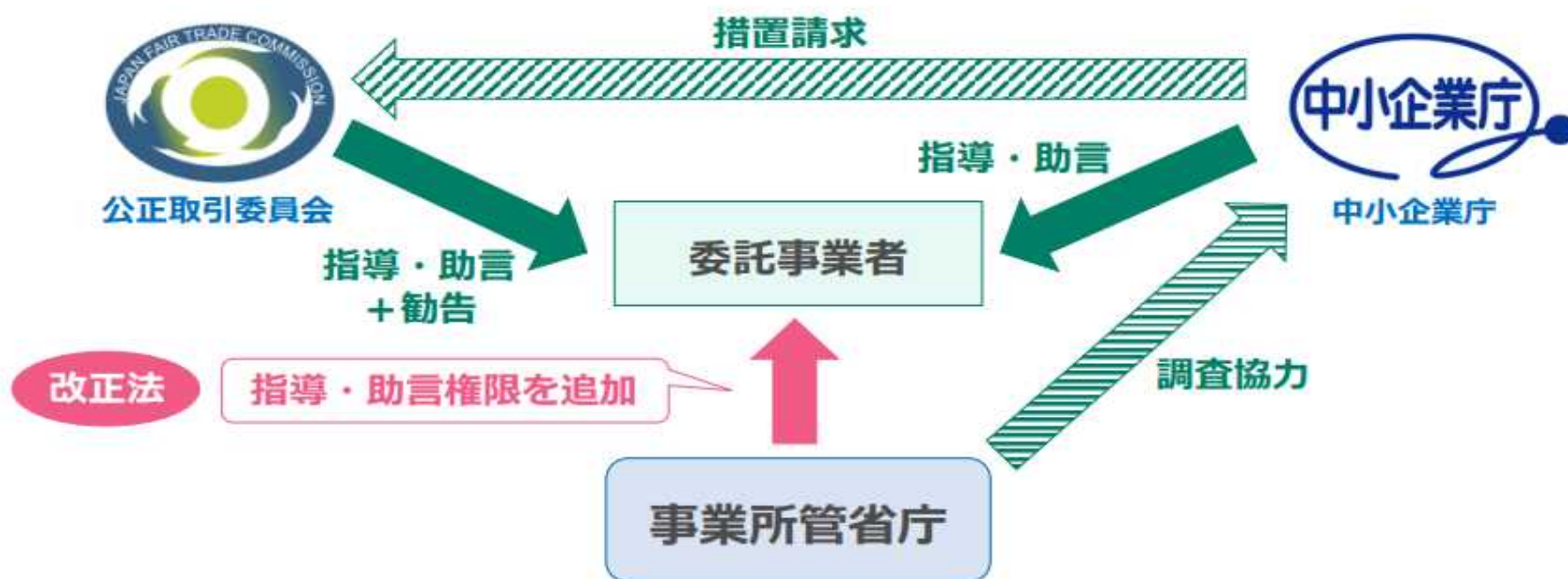
⑤ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

改正理由

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行をより拡充していく必要がある。
- 事業所管省庁（「トラック・物流Gメン」など）に通報した場合、本法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

改正内容

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 中小受託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」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。



下請法の改正事項の概要

⑥「下請」等の用語の見直し【題名、新第2条第8項、第9項関係】

改正理由

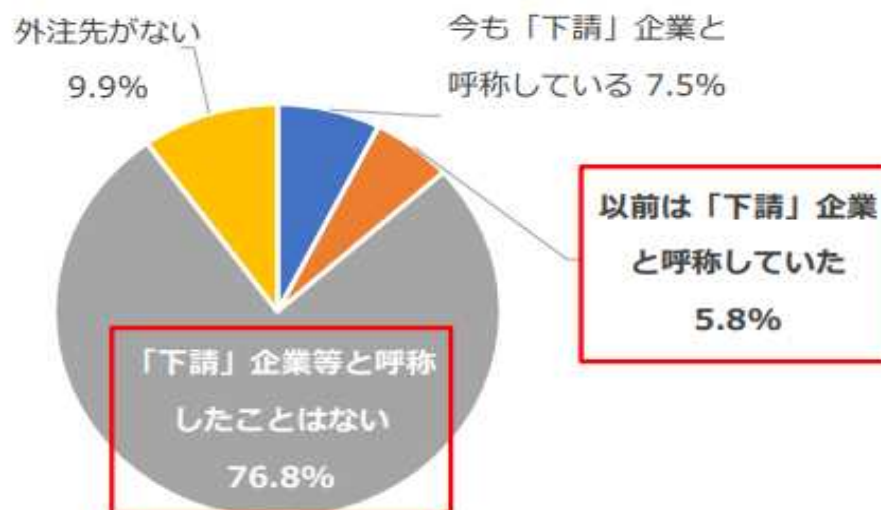
- 本法における「下請」という用語は、発注者と受注者が対等な関係ではないという語感を与え、るとの指摘がある。
- 時代の変化に伴い、発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっている。

改正内容

- ◆ 用語について、「親事業者」を「委託事業者」、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「下請代金」を「製造委託等代金」等に改正する。
- ◆ 法律の題名も、「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に改正する。

外注先を「下請」企業と呼称した経験の有無
(n=3,583)

【発注者としての声】



発注者から「下請」企業と呼称された経験の有無
(n=3,583)

【受注者としての声】



問. 改正下請法で禁じることとした「協議に応じない一方的な価格決定の禁止」とは、どのような場合があてはまるのか

(R7.5.15参議院経済産業委員会 古賀之士議員より)

答. 実効的な協議を確保することを旨とする規定で、以下の条件に合致した場合が該当する

- ①費用その他の条件変動(コスト上昇等)など事情が生じる
- ②受注者から協議を求める
- ③委託者が協議に応じない(委託者が受注者が求めた説明をしない等)
- ④委託者が一方的に価格を決定(据置き、わずかな引き上げ)する
- ⑤受注者の利益を不当に損なう

(公正取引委員会)



問．形式上協議に応じた風を装うなど、形骸化が懸念されるがどのように対処するのか。

(R7.5.9参議院本会議 村上亨子議員より)

答．実質的に協議に応じていない事例を法律の運用基準などに記すことを想定。

(事例)

- ①取引の打ち切りを示唆して協議に応じない
- ②協議の求めを拒み、無視し、又は先延ばしにしたりして協議に応じない

※事業者ヒアリングなどで協議の実態を把握のうえ事例を掲載することを
検討 **(伊東内閣府特命大臣)**



問． 荷主と運送事業者の関係が下請法の対象取引に加えられ、事業所管省庁に指導権限が付与されたことでどのような効果があがるのか。

(R7.4.11衆議院本会議 松嶋みどり議員より)

答． 協議に応じない一方的な価格決定の禁止、国土交通大臣による下請法指導・助言、トラック・物流Gメンへの情報提供の報復措置(転注)の禁止、公取・中企庁とのノウハウ共有などがあげられる。

(中野国土交通大臣)



問. 着荷主の現場(荷卸し場)で発荷主とトラック事業者との契約にない附帯業務が行われる場合など、着荷主に対するアプローチはどうか。

(R7.5.15参議院経済産業委員会 礒崎哲史議員より)

答. 予め荷卸し場での附帯業務が予定される場合は、発荷主と着荷主との契約にその旨が盛り込まれ、契約の適正化が図られる。

公正取引委員会では、着荷主が対価を発荷主に支払わない不公正な場合などへの対応を検討していく。

(伊東内閣府特命大臣)

※上記は、「参議院インターネット審議中継」より、やり取りの主旨をオンライン説明会事務局(中国運輸局)が抜粋したものです。

会議の公式な記録は会議録ですので、公式な記録を確認する場合は会議録をご覧ください。<https://www.webtv.sangiin.go.jp/webtv/index.php>



問. 改正下請法施行期日(R8.1.1)に向けた手続きと、周知の方法は。

(R7.5.9 参議院本会議 村上亨子議員より)

答. 手続きは以下のとおり

- ①R7. 7月頃：政省令案パブコメ
- ②R7.10月頃：政省令成案公表

周知・広報については以下のとおり

- ①成立後速やかに実施
- ②R7.10月頃：政省令成案に基づくパンフレット等配付

※周知・公表は事業所管官庁と連携して各業界団体通じた周知等を実施
(公正取引委員長)



問. 下請法違反事業者への対応は。
(R7.4.16衆議院経済産業委員会 鈴木岳幸議員より)

答. ① **勧告・現状回復**（下請法による行政指導）
(例)附帯業務の料金支払い等、金額・遅延利息も勧告書に記載
※令和5年度、受注者6千社に237億円の現状回復を実現。

② **排除措置命令・課徴金納付命令**
(独禁法「優越的地位の濫用」に基づく行政処分)
※排除措置命令に従わない場合、2年以下の懲役または300万円以下(法人・団体は3億円以下)の罰金が科される。

(公正取引委員会)



- ① 事前アンケートの結果について
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法質疑応答紹介**
- ⑤ 物流効率化事例紹介
- ⑥ 参考資料

Q. 荷主の定義

Q. 第一種荷主、第二種荷主とは何？

A. 第一種荷主は、トラック事業者と契約を結ぶ者とされています。

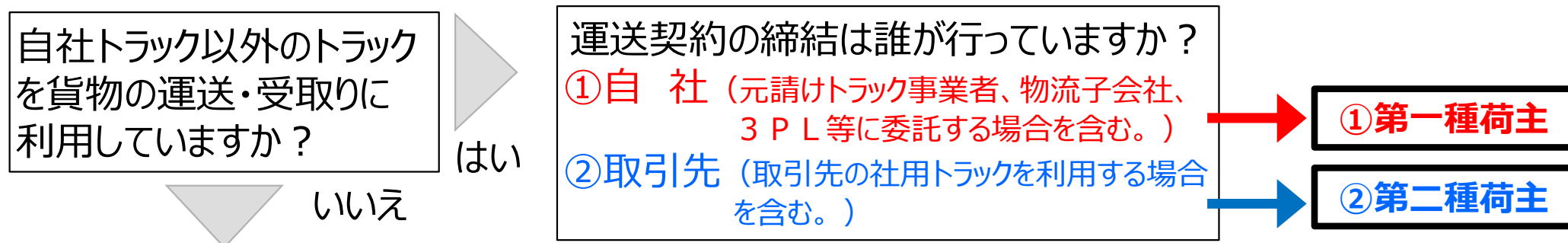
(荷物の運送を委託する発荷主、荷物の引き取り運送を委託する着荷主が該当する。)

第二種荷主は、以下に該当する者とされています。

- ・トラックドライバーから貨物を受け取る(倉庫事業者などに受け取らせる)者。
- ・トラックドライバーに貨物を引き渡す(倉庫事業者などに引き渡させる)者。

(荷物を受け取る着荷主、引き取り運送で荷物を引き渡す発荷主が該当する。)

荷主の区分の考え方



新物効法上の荷主には該当しない

※物流に関わる事業者には物流効率化法第32条の責務規定がかかります。

荷主

第一種荷主

トラック事業者と運送委託契約を結ぶもの
(主に発荷主)

第二種荷主

貨物を受け取り、受け取らせるもの又は預け、預けさせるもの(主に着荷主)



発荷主が運送手配(契約)を行う場合

第一種荷主 = 発荷主 第二種荷主 = 着荷主

着荷主が運送手配(契約)を行う場合

第一種荷主 = 着荷主 第二種荷主 = 発荷主

連鎖化事業者

いわゆるフランチャイズチェーンの「本部」



※フランチャイズビジネスにおいて、フランチャイズチェーンの「本部」が、加盟店(連鎖対象者)と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合(フランチャイズチェーンの本部が加盟店を通じて、実質的に加盟店と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合も含む。)

事業者

貨物自動車運送事業者等



一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、
貨物自動車運送事業者、特定二種貨物利用運送事業者

貨物自動車関連事業者



倉庫業者、港湾運送事業者、航空貨物運送事業者、鉄道
貨物運送事業者で、トラックドライバー(運転者)との間で、
貨物の受渡しを行う者

物流の各主体の努力義務と主な取組内容

荷主・物流事業者は、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮や運転者一人当たりの積載効率を高めるよう努力する義務があります

努力義務	各主体の努力義務対象						取組内容（抜粋）
	第一種荷主 （主に発荷主）	第二種荷主 （主に着荷主）	連鎖化事業者 〔フランチャイズ チェーン本部〕	貨物自動車 運送事業者 等	倉庫業者	左記以外 〔港湾運送 航空運送 鉄道〕	
1.積載効率の向上 1回の運送でトラックに積載する貨物量を増加する	○	○	○	○			●複数荷主の貨物の積み合わせ ●繁閑差の平準化、納品日の集約 ●物流・販売・調達等関連部門の連携
2.荷待ち時間の短縮 ドライバーが到着した時間から荷役等の開始時間までの待ち時間を短縮する	○	○	○		○		●トラック予約受付システムの導入 ●混雑日時を回避した日時設定
3.荷役等時間の短縮 荷役（荷積み・荷卸し）等の開始から終了までの時間を短縮する	○	○			○	○	●輸送用器具導入による荷役等の効率化 ●パレット標準化 ●タグ導入等による検品の効率化 ●事前出荷情報の活用
4.実効性の確保	○	○	○	○	○	○	●責任者の選任、社内教育体制 ●取組の実施状況・効果の把握 ●物流データの標準化の取組 ●関係事業者間での連携推進

Q. 真荷主って何？ 第一種荷主、第二種荷主とは何が違うの？

A. 真荷主とは、自らの事業に関して貨物自動車運送事業者（及び貨物利用運送事業者）との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者（及び貨物利用運送事業者）以外のものをいいます。

※()は改正トラック法施行(公布より1年後)

「真荷主」はトラック事業者(貨物利用運送事業者)から見た運送委託者を表す概念。物効法の第一種荷主はすなわちトラック法の真荷主になる。

物流子会社が運送委託を受ける場合、トラック事業の許可、貨物利用運送事業者の認可・登録が必要なため、物流子会社は元請になる。

トラック事業の許可、貨物利用運送事業者の認可・登録がない物流子会社が、自らの貨物の運送をトラック事業者（貨物利用運送事業者）に委託する場合は、当該物流子会社が第一種荷主であり、真荷主になる。

運送契約(運送依頼)に関する書面交付義務

① : 第12条の規定に基づく運送契約の書面交付義務
(真荷主⇔トラック事業者)

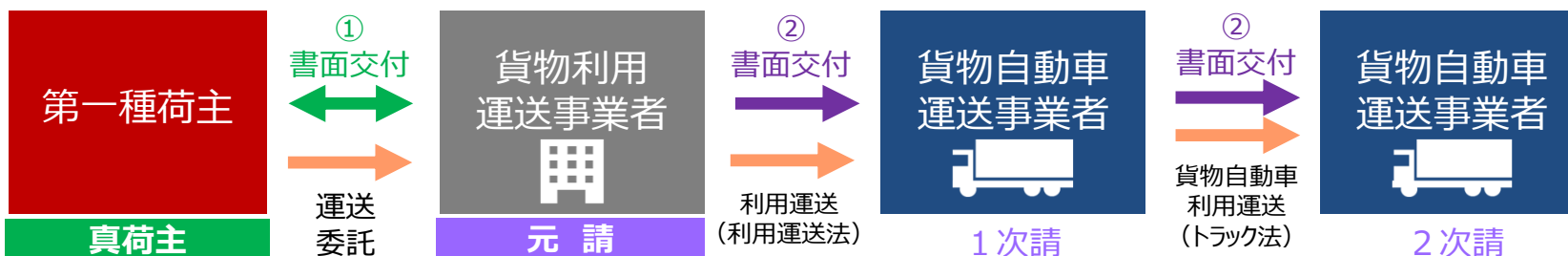
② : 第24条の規定に基づく運送利用の書面交付義務
(トラック事業者・利用運送事業者⇒トラック事業者・利用運送事業者)

パターン1 : 第一種荷主から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



パターン2 : 第一種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

R7.6.11公布 改正トラック法施行後(公布より1年以内)の姿

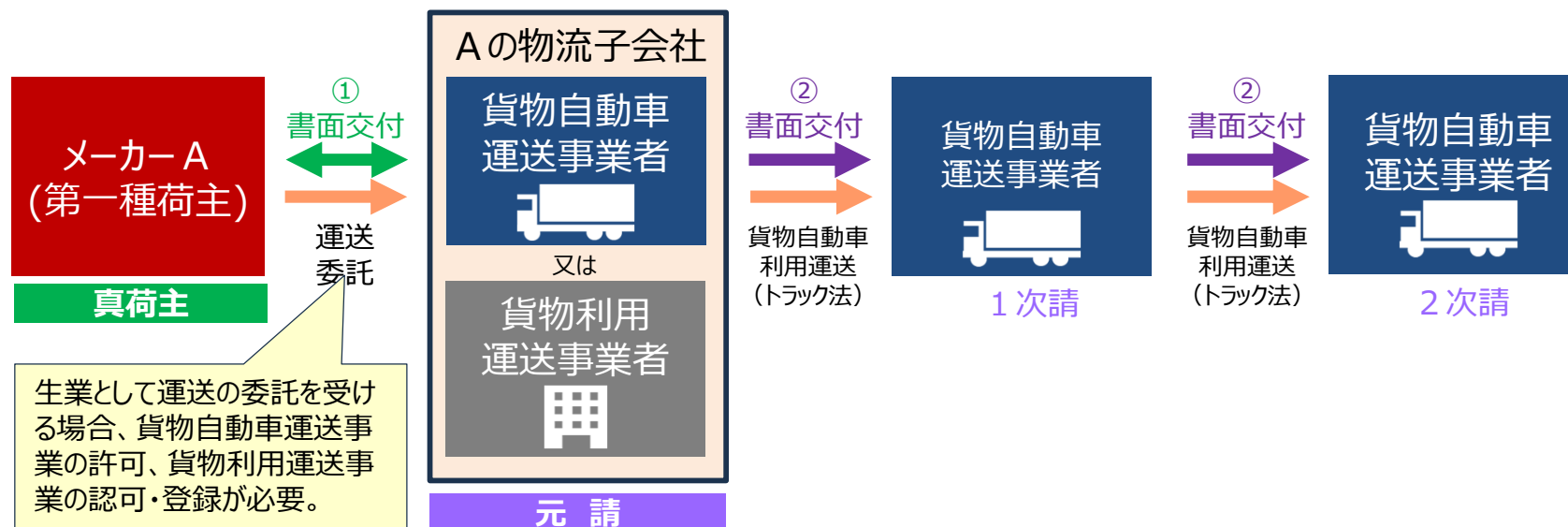


物流子会社が介在する場合

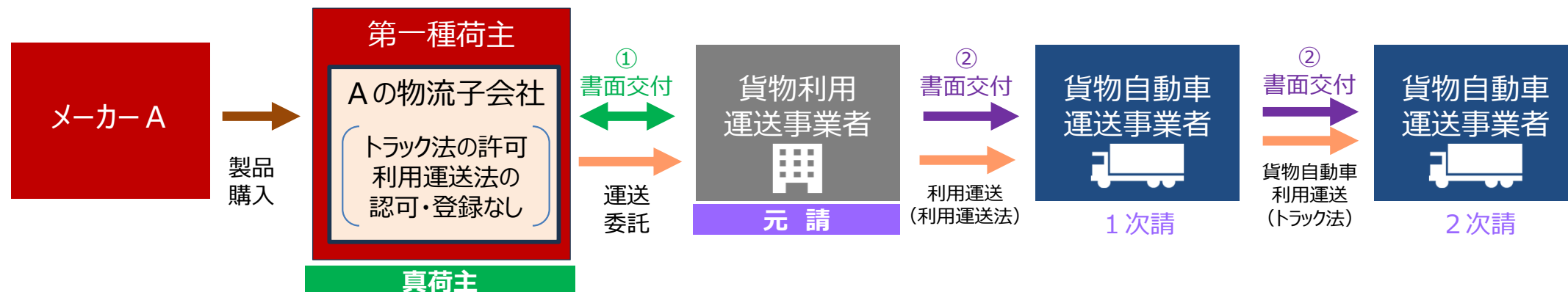
① : 第12条の規定に基づく運送契約の書面交付義務
(真荷主⇔トラック事業者)

② : 第24条の規定に基づく運送利用の書面交付義務
(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1 : 物流子会社が第一種荷主から運送の委託を受けるケース



パターン2 : 物流子会社が第一種荷主から貨物を購入し、自らの貨物として運送委託するケース



無許可／無届の者（いわゆる白トラ）への運送委託禁止

- 無許可トラック事業者
- 無届軽トラック事業者



附則第一条の二の二を加え、貨物自動車運送事業者以外の者による貨物自動車運送事業の経営の原因となるおそれのある行為(無許可経営等原因行為)を是正指導の対象に追加。

トラック・物流Gメンによる悪質な荷主等への是正指導

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

※白トラ行為をした者は、最高で3年以下の懲役または300万円以下の罰金を科せられる可能性あり。

トラック・物流Gメンによる荷主等の監視・指導

長時間の荷待ち



契約にない附帯作業



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

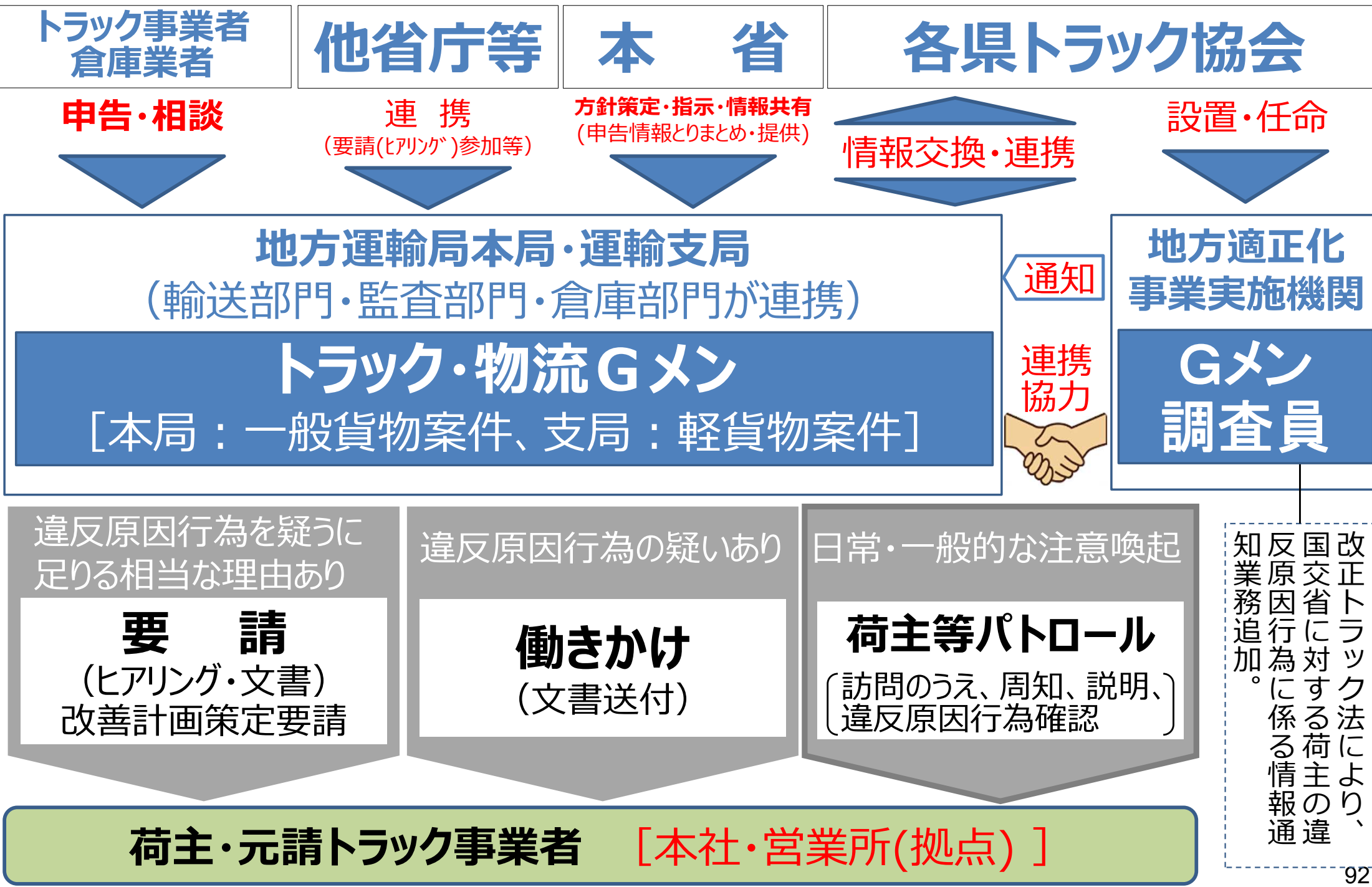


異常気象時の運送依頼



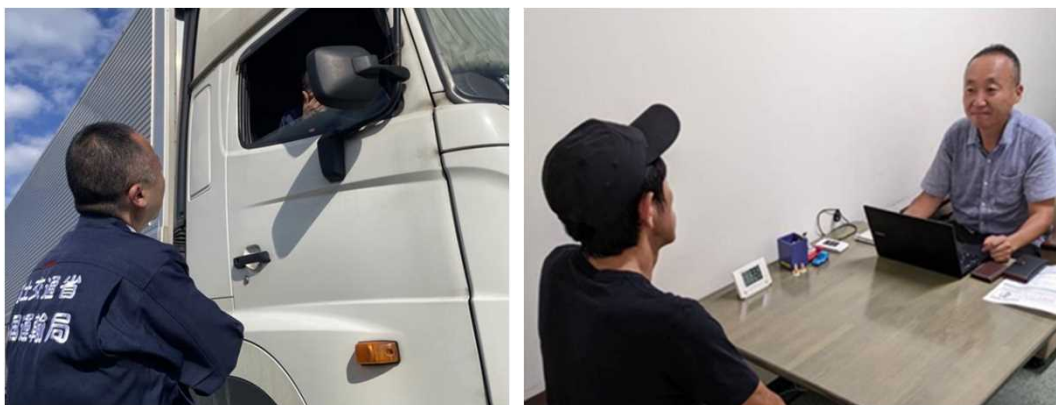
過積載運送の指示・容認

運輸局による「要請」・「働きかけ」等実施の形態



荷主等パトロールの内容

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。

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、トラック物流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



荷主等へのアポ無し訪問の際、現場にて、荷待ち、契約にない附帯業務等の有無や程度を確認し、荷主に対して指導。

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。

荷主等パトロールの全国展開

中国運輸局の手法を他運輸局が採用し全国的な動きに。

全国各地で各運輸局がパトロールを実施



パトロール先拠点数約**4,400**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~R7.3.31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

パトロール
動画



西日本を中心に、Gメンの広域連携（合同パトロール）も実施中

関東



近畿



中部



九州



建設会社に対するアポ無し訪問・ヒアリング
(関東・中国Gメン、東京Gメン調査員)

運賃・料金の不当な据置きがあった飲料メーカーに対するアポ無し訪問・ヒアリング
(近畿・四国・九州・中国Gメン)

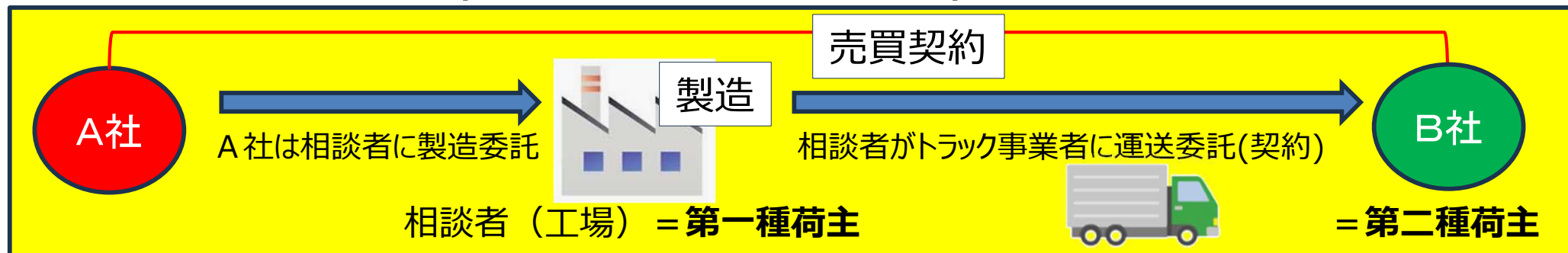
過積載の申告があった卸企業に対するアポ無し訪問・ヒアリング（中部・近畿・九州・中国Gメン、名古屋Gメン調査員）

配送センターの荷積み状況確認
(中国・九州Gメン)

改正物流法質疑応答

Q. A社から製造受託した製品を当社工場で製造し、製造された製品はA社とその取引先B社との間での商取引に基づいて輸送されます。このケースにおいては、当社は第一種荷主にも第二種荷主にも該当しないという理解で正しいでしょうか？

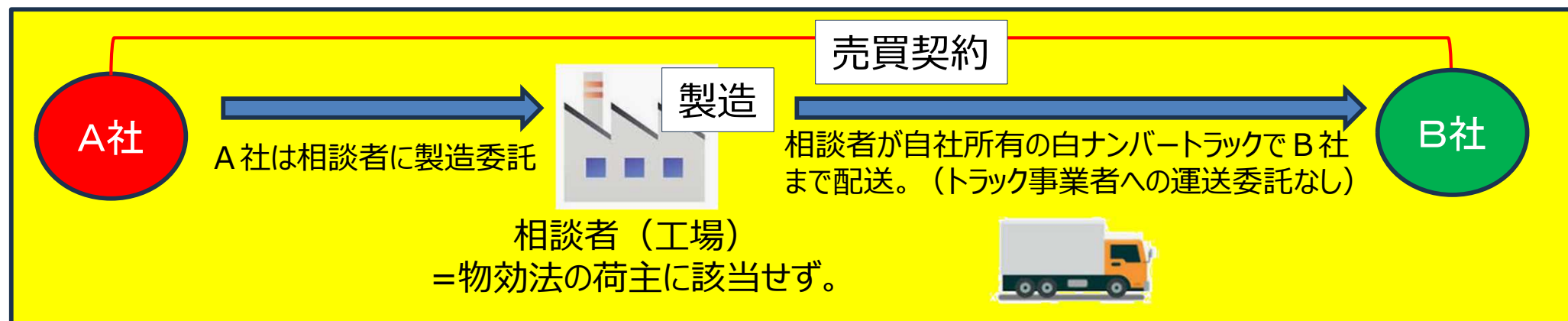
A①. 製造した製品について、相談者（工場）が、トラックと契約してB社まで運んでもらっている場合は第一種荷主(トラック事業者と契約する者)に該当します。



A②. 製造した製品は、A社or B社が契約したトラック若しくはB社自身が所有するトラックが引き取りに来る場合は第二種荷主(トラック事業者に貨物を受け渡す者)に該当します。



A③. 製造した製品を相談者（工場）が、自社の配送用車両（白ナンバーのバンもしくはトラック）にてB社まで運ぶ場合はどちらにも該当しません。



Q. 当社は100%出資の製造子会社が複数社あります。

物流2法改正にて一定規模以上の事業者は特定事業者として中長期計画の策定、定期報告が義務付けられますが、特定事業者の指定基準として、年間取扱貨物が9万t以上とあります。こちらは製造子会社の取扱貨物を含めて集計すればよいでしょうか？それとも個社別に取扱貨物量を集計し、個社ごとに指定基準と照らし合わせればよいでしょうか？

また、中長期計画や定期報告は製造子会社含めて親会社が報告すればよいですか、それとも個社別に中長期計画や定期報告を作成する必要がありますか？

A. 特定事業者は会社毎に指定するため、親子関係にあっても会社が別の場合はそれぞれに貨物量を測定のうえ、基準を超えた場合は届出が必要です。
また中長期計画、定期報告、物流統括管理者の選任についても考え方は同じです。

Q. 取り扱い貨物重量の算定について

Q. 特定荷主の指定基準（取り扱い貨物重量 9 万トン）は どうやって計測する？

A. 荷主区分ごとに以下の算定を行うこととされています。

特定第一種荷主：各年度において、**貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者**に運送を行わせた貨物の合計の重量を算定

特定第二種荷主：各年度において、以下の貨物の合計の重量を算定

- （i）自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
- （ii）自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物
- （iii）自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
- （iv）自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物

※当該第二種荷主が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該第二種荷主が貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができないものを除く。

連鎖化事業者：各年度において、以下の貨物の合計の重量を算定

- （i）当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物
- （ii）当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物

※当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。

改正物流法質疑応答

Q. 運送を行わせた「貨物の合計の重量」とは？

A. 運送フロー（貨物の発地から最終到着地まで）全体の重量になります。

（例）自社拠点間の運送においてmトンの貨物を
「自社工場 → 自社物流センター → 卸会社倉庫」というフローで運送する場合。



上記の場合、**mトンの貨物を2回**運送させているため、フロー全体における**「取扱貨物の重量」は2mトン**となる。

※トラックの輸送実績算定方法に合わせたもの。よって、自社工場や自社施設等の施設が同一拠点内になる場合、同一拠点内の施設間の運送は計測対象に含めない。

Q. 取り扱い貨物重量の算定が困難な場合はどうすれば良い？

A. 軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業などの**着荷主となるケースが多い特殊性を有する業種**においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定されるため、**重量の算定に当たっては、例えば、下記の算定方法を用いることも可能です。**

取り扱い貨物重量の算定が困難な場合の算定方法（例）

- ・ 商品マスタ等において重量のデータを集計することが可能な場合にあっては、当該**システムに登録されている重量を元に換算**する
- ・ 容積を把握している場合には、**1立方メートルあたり280kgとして換算**する
- ・ 輸送するトラックの最大積載量を貨物の重量として換算する
- ・ 売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算する 等

Q. 特定事業者（9万トン以上）の算定をする場合で、前回ご説明があったサンプリングの方法について、いくつか具体的に示して頂きたい。もしくは、予定するサンプリング手法が妥当であるかなど、検証いただく問合せ窓口を設置頂きたい。弊社のグループ会社は車格を単純合計すると9万トンを超えるだろう状況ですが、実際の積載量は低く、しかしながら20を超える拠点数と、中間流通会社であるが故にシステムの荷量データを取得することも難しく、ある程度許容いただくサンプリング手法でなければ現実的ではない状況です。

A. サンプリングは定期報告に記載するあたっての荷待ち・荷役等時間の計測算出にあたり許容される方法です。

特定事業者に関する貨物量の算定が困難な場合の算定方法は数例示していますが、具体的な算定方法について省令に規定する予定であるのもう少々お待ちください。

Q. 荷待ちについて

短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

【法】第三十条（定義）

四 荷待ち時間 運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

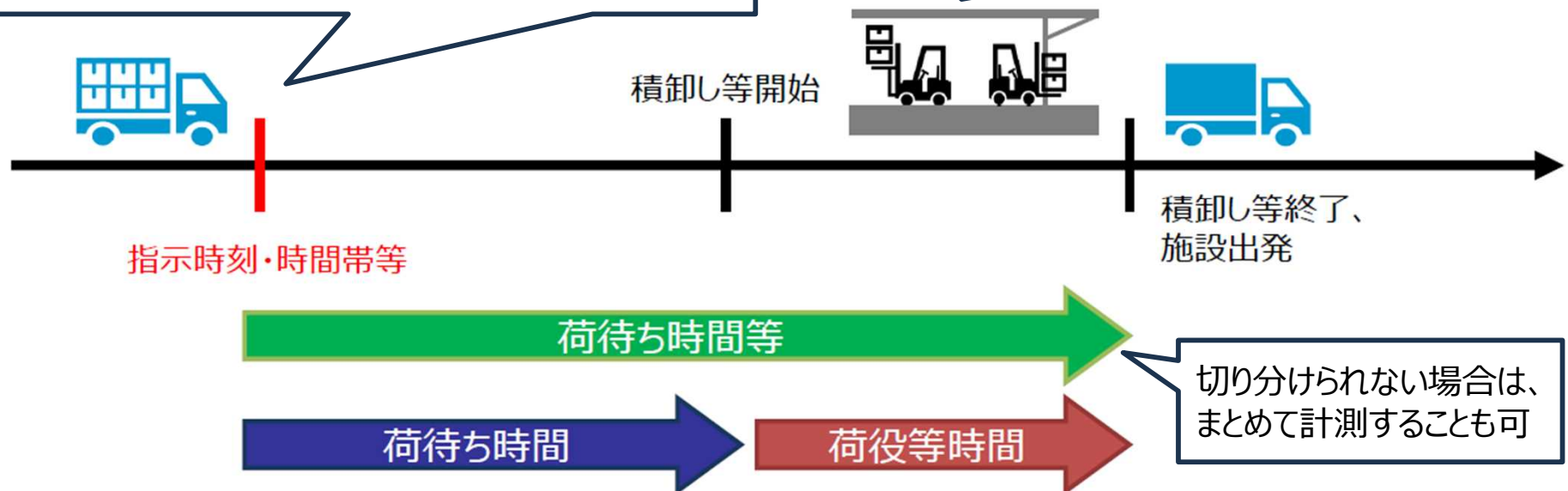
五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

（荷待ち時間の起点）

- ・ 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から
- ・ 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
 - ① 指示時刻等より早く到着 指示時刻等から
 - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
 - ③ 指示時刻等より遅く到着 到着時刻から
- ※ 到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻
- ※ 休憩時間は除外

（荷役その他の内容）

- ・ 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（検品）
- ・ 荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- ・ 代金の取立て又は立替え
- ・ 荷主等が行う荷役への立会い
- ・ その他の通常運転の業務に付帯する業務



Q. 目的の荷下ろし場所が山奥の場合、乗務員が道に迷わないよう、受け荷主が麓で待ち合わせ場所と時間を指定し、複数の車両をまとめて荷下ろし場所まで誘導することがあります。この場合、荷待ち時間の起点は

- 1. 待ち合わせ場所に集合した時間（または集合指定時間）**
- 2. 目的の荷下ろし場所に到着し、実際に荷下ろしを開始した時間**

のどちらでしょうか。

A. 「2. 目的の荷下ろし場所に到着…」からが荷待ち時間となります。

（荷下ろし場に到着してから荷下ろしまでに待機が生じた場合は、荷下ろし場到着時間から起算します。）

途中の待ち合わせはドライバーが荷下ろし場に着く過程で迷わないよう案内するものなので、荷待ちからは除外します。

ただし、待ち合わせ場所に複数のトラックが集合する場合で、全員がバラバラに集まることで、先についたトラックが許容できない程度に待たされ、そこで案内を貰って移動すれば荷下ろしができるのに待たされるという状況が常態化している場合は集合時点からが荷待ちと指摘される可能性があるのでご注意ください。

Q. 「貨物自動車運送事業者等の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に関する判断の基準の解説書」の2－4（3）に「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貨・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」とあります。

「必要以上に早く到着しないように」という記載がある一方、「遅延する場合は状況を報告」とだけあり、「遅延しないよう」に努力義務を設けていないのはなぜでしょうか。

改正物流法質疑応答

A. トラックドライバーが卸地到着に遅延した場合、商慣行として荷物の受け取り拒否等の厳しいペナルティーを受ける場合が多く、それを恐れつつ、改善基準告示を遵守しながら、又は違反のリスクを冒しながら、「**指定時間に遅延しない**」ことを前提で配送を行うため、**遅延よりも理由なく必要以上に早く到着する場合の方が多く認められることによります。**

また、遅延する場合は、ドライバーの怠慢というより、事故、工事、異常気象によりやむを得ない事情があることが多いため、そこに遅延しない義務を課せば、ドライバーの労働環境、道路の安全を脅かす危険も考えられるためです。

なお、**荷主の判断基準解説書**には荷主が取り組むことが望ましい例として「**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配慮すること**」が記載されていることに留意していただきたいと思います。

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法質疑応答紹介
- ⑤ **物流効率化事例紹介**
- ⑥ 参考資料

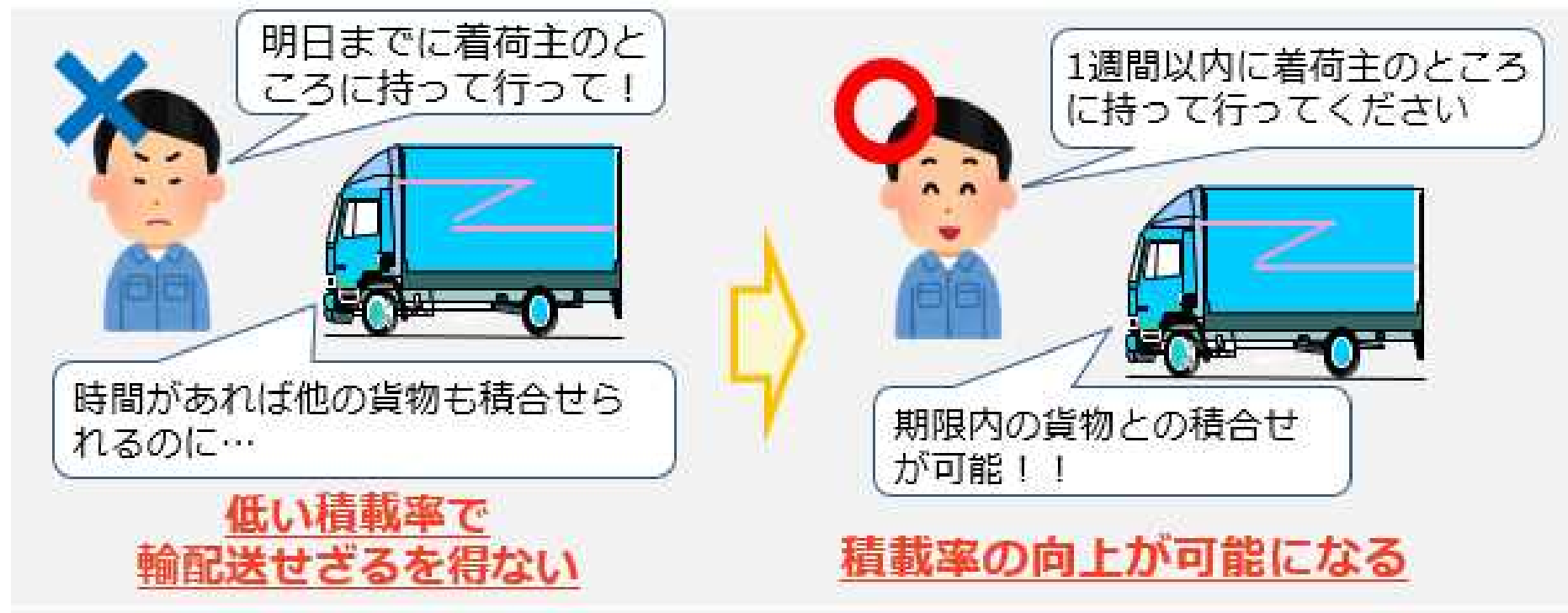
物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響

物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響についての各社取組み状況（進捗度合い等）について知りたい【利用運送事業者】

商慣行見直しについて同業他社の好事例が知りたい【トラック事業者】

第一種荷主

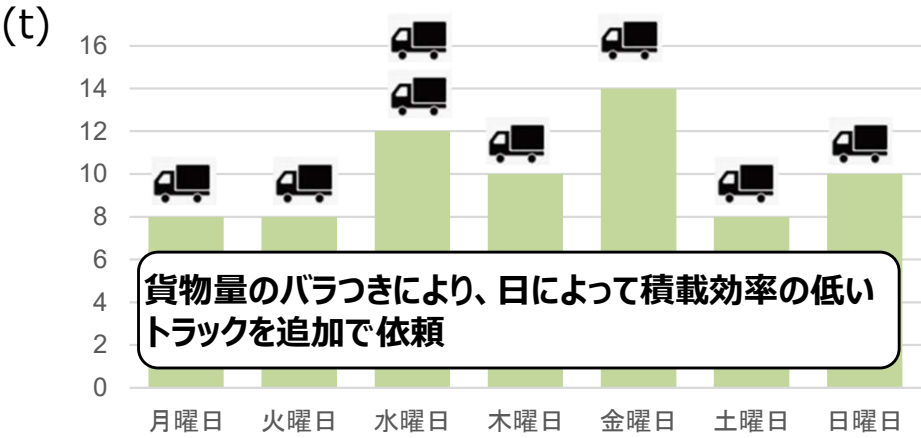
トラック事業者が、「**貨物の積合せ**」、「**配送の共同化**」、「**帰り荷の積載**」などを行えるよう、**必要な時間把握等**により、当該時間を**確保**する。



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例②

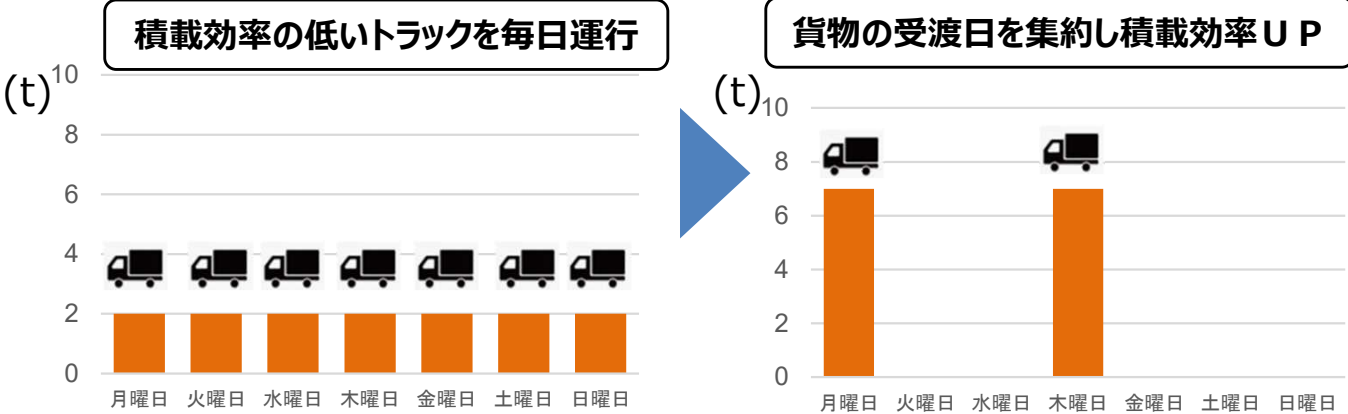
第一種荷主 「貨物量の平準化」、「受渡日及び時刻又は時間帯の集約」等 貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図る。

【貨物量の平準化】

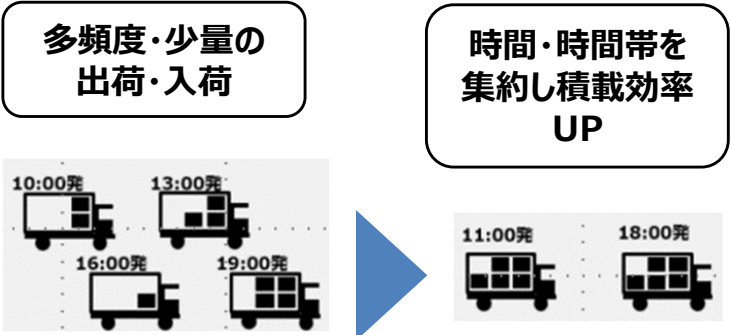


【受渡日、時刻、時間帯の集約】

受渡日の集約



受渡時刻・時間帯の集約



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例③

第一種荷主 「配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用」等により、配車計画又は運行経路の最適化を図る。

【配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用】



配車支援・計画システムのイメージ

情報の入力		車両情報		受注情報			
		ドライバー、登録番号、拠点名称、積載量など		積込・納品の別、荷主名称、配達場所、重量、容積、数量、時間指定、庭先条件、運賃など			
		1号車	2号車	...	A	B	C...
配車の結果		車両	時間	配達先			
配車ボード	1号車	8:00~17:45	A倉庫 B店 C社				6.84トン 227.2km
	2号車	9:00~18:00	D店 E社 F社 G倉庫				1.58トン 150.7km
	...号車	8:30~19:00	...倉庫 ...社 ...店 ...店				...トン ...km

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例④

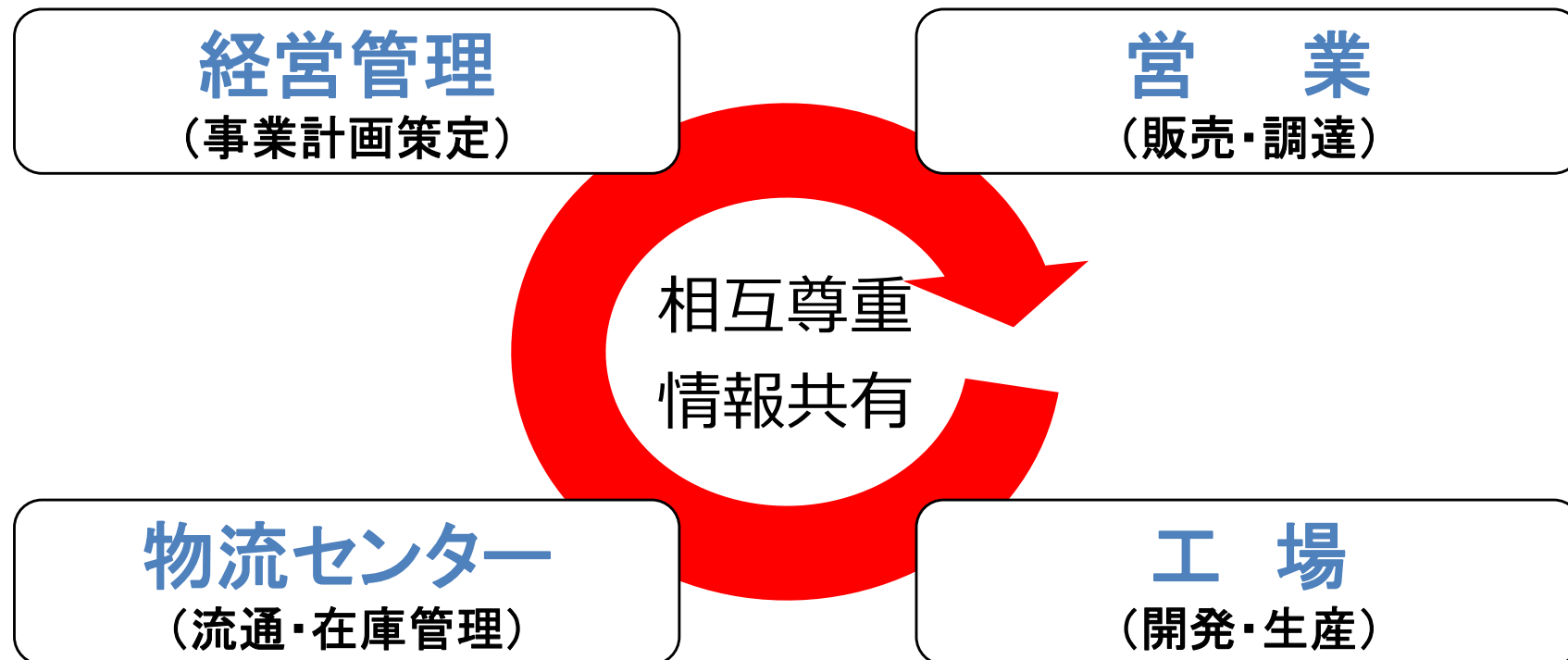
第一種荷主

第二種荷主

連鎖化事業者

措置が適正かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る各部門間の連携促進を図る。

【各部門間の連携促進】



※連鎖化事業者(フランチャイズ本社)については、連鎖対象者(フランチャイズ)との連携も促進。

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑤

第二種荷主

連鎖化事業者

第一種荷主が貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について**協議を申し出た場合の協力。**

【第一種荷主が協議を申し出た場合の協力】

- ・貨物の受渡日
- ・貨物の受渡時刻
- ・貨物の受渡を行う時間帯
協議したい



第一種荷主

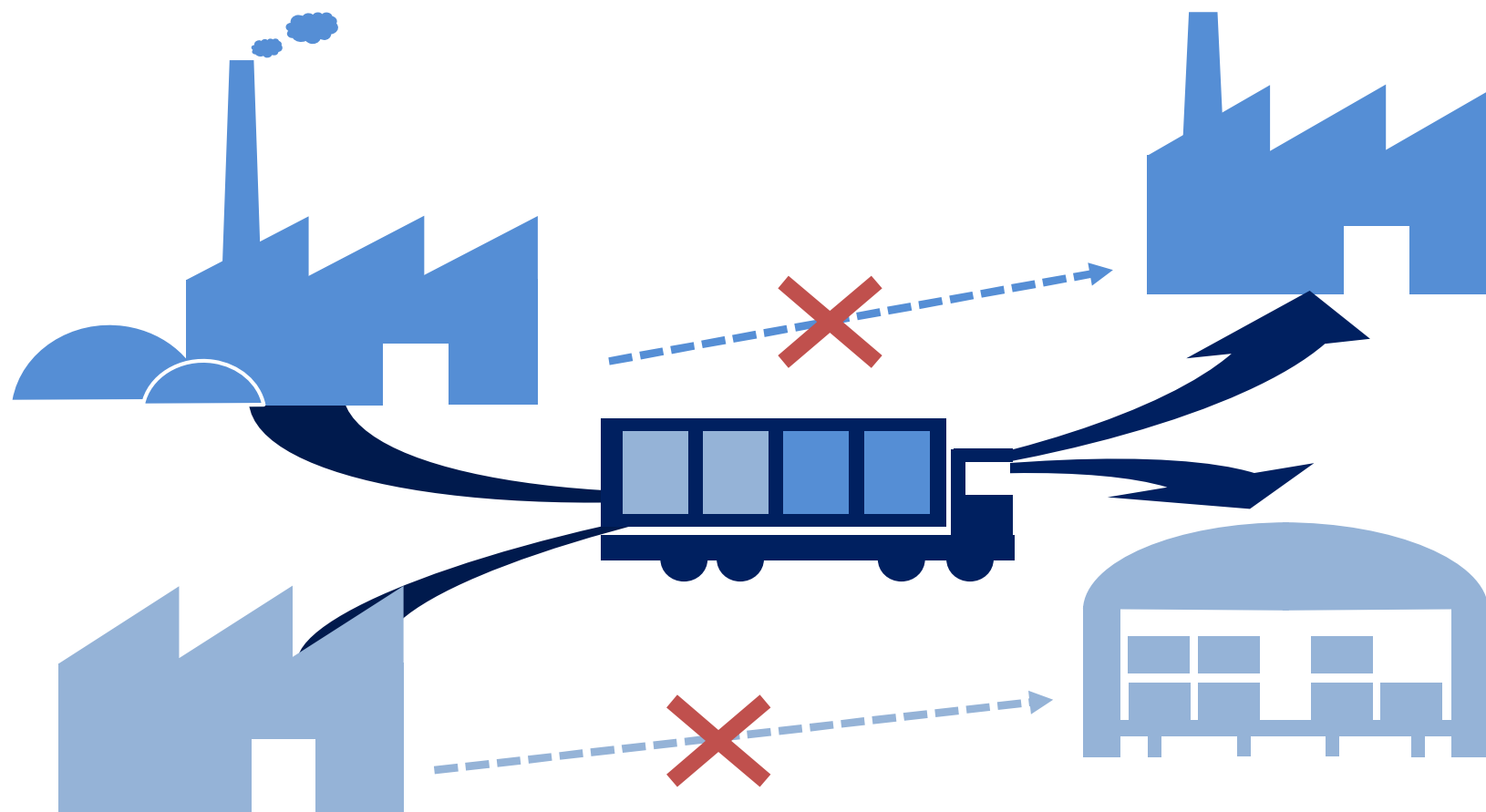
第二種荷主
連鎖化事業者

発荷主の協議申出に応じるとともに、必要な協力を行う義務

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑥

トラック事業者 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等による、**輸送網の集約**

【積合せによる輸送網集約】



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑦

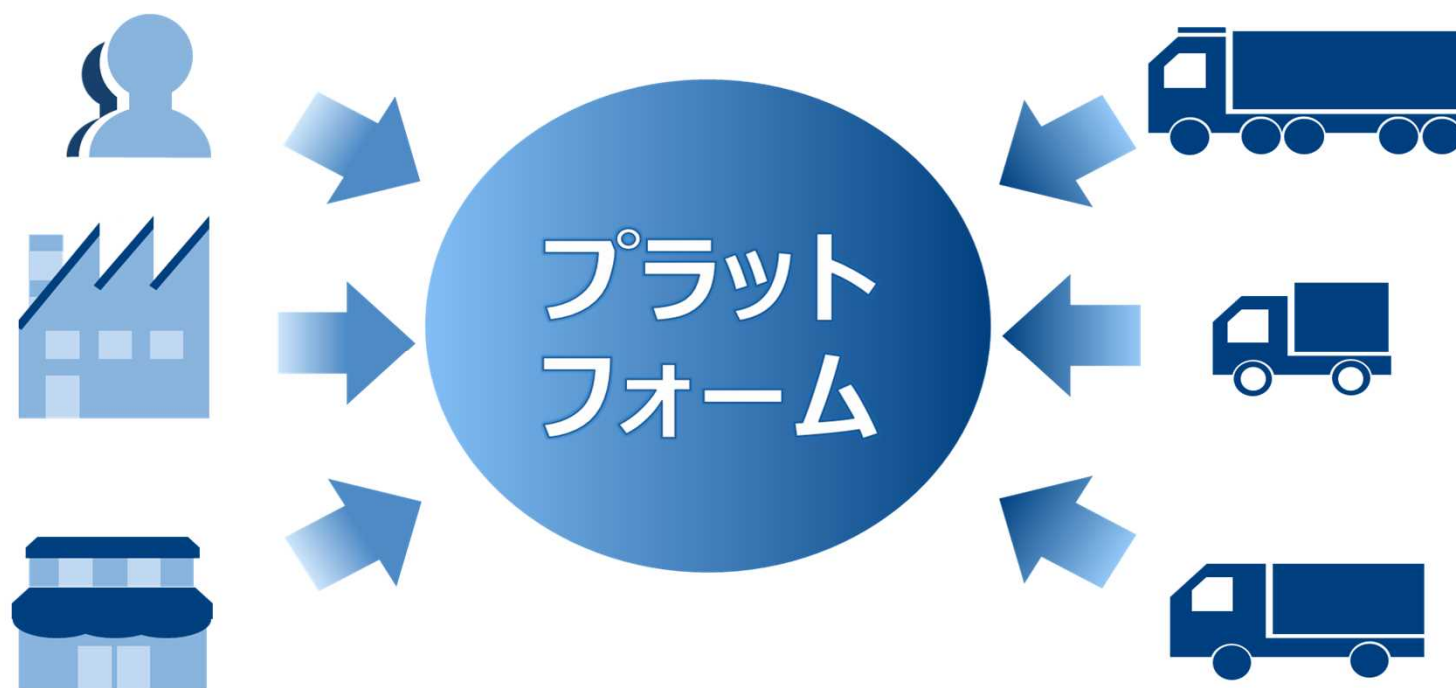
トラック事業者 荷主や他のトラック事業者等との協議実施による、**配送の共同化**

【地域の配送の共同化】



トラック事業者 求貨求車システム等を活用した復荷の確保による、**実車率の向上**

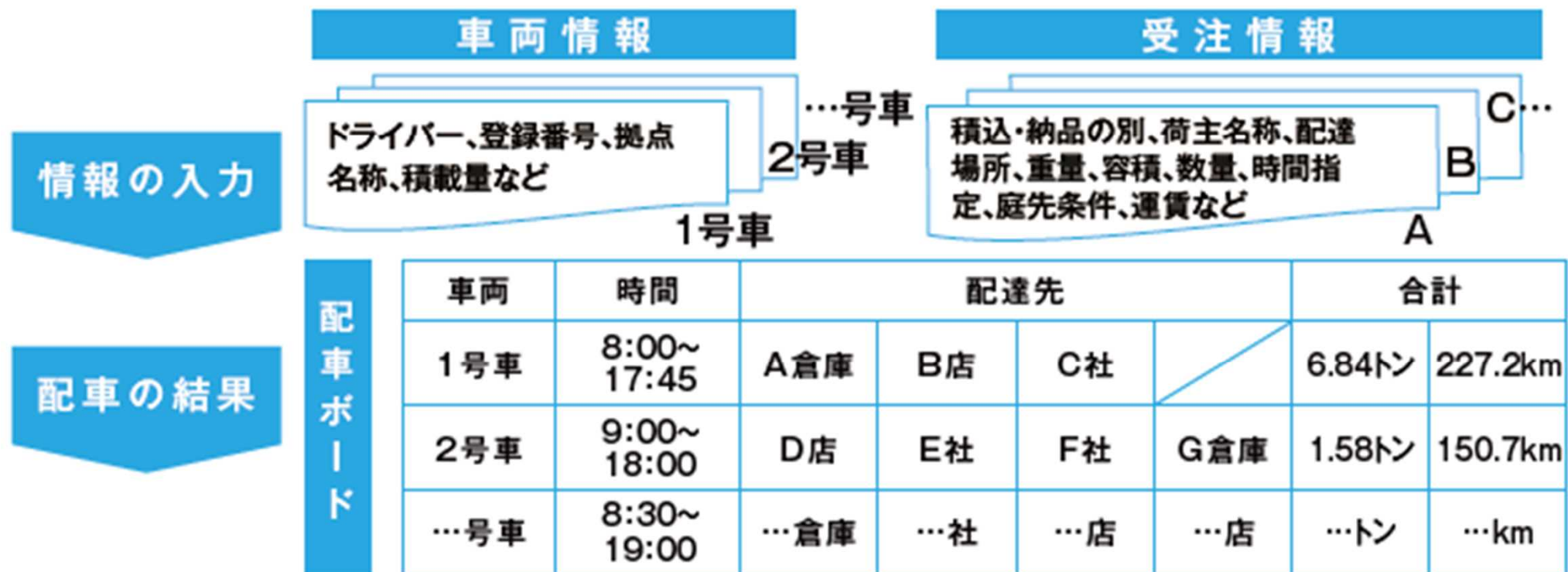
【求貨求車システムの活用】



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑨

トラック事業者 配車システムの導入等による、配車・運行計画の最適化

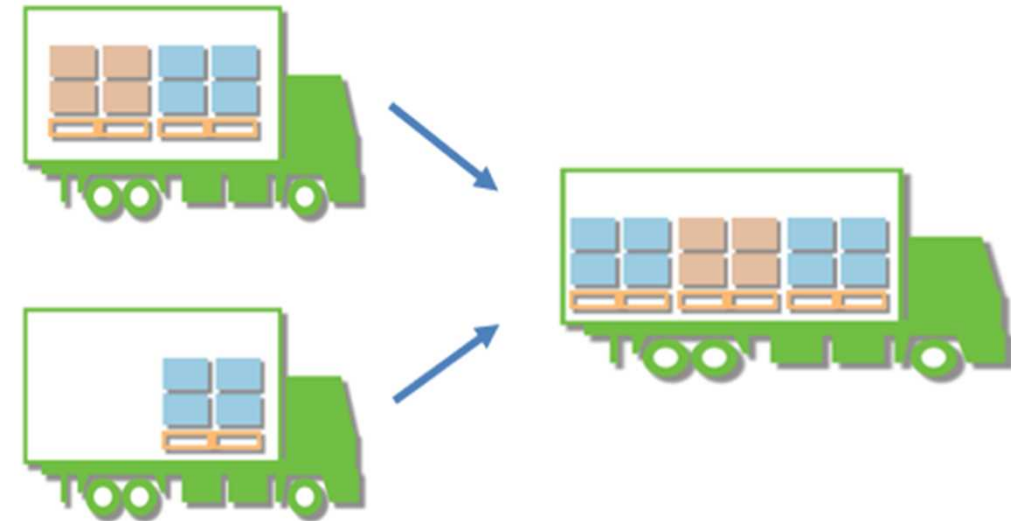
配車支援・計画システムのイメージ



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑩

トラック事業者 「輸送する貨物の量に応じた大型車両の導入」等による積載効率向上。

【貨物の量に応じた大型車両の導入】



【W連結トラックの導入】



現在 通常の大型トラック（10tトラック）



約12m

今後 ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能



第一種荷主

第二種荷主

連鎖化事業者

倉庫業者

物流センター等の処理能力を超えた車の集中がないよう状況を把握し、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。

物流センターの稼働状況

6:00～9:00の荷積み・荷卸し指定が集中

...
...
...
...
処理能力を超えた指定により荷待ちが発生

到着時間	バース1	バース2	バース3	バース4
6:00				
7:00				
8:00				
9:00				
10:00		空き	空き	空き
11:00	空き	空き	空き	空き
12:00	空き	空き	空き	空き



指定時間を分散し、処理能力を有効活用

荷待ちが解消

到着時間	バース1	バース2	バース3	バース4
6:00				
7:00				
8:00				
9:00				
10:00				
11:00				
12:00				

第一種荷主

第二種荷主

倉庫業者

バース予約システム等の導入を行うとともに、これを適切に活用すること等により、貨物自動車の到着時刻を調整する。



国土交通省 中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック より

適切な活用に必要なこと（トラック・物流Gメンヒアリングまとめ）

- ・導入前における現状把握（トラック事業者・ドライバーへのヒアリング、対等に意見交換できる環境づくり）
- ・運用ルール策定、関係者との合意形成
- ・貨物受入時間の分散
- ・利用率向上に向けた関係者への説明・協議の継続
- ・入構するドライバーへの周知（一見の協力会社には、発荷主に周知を依頼。）

荷待ち時間短縮に向けた努力義務(判断基準)の例③

第一種荷主

倉庫業者に対し入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、

第二種荷主

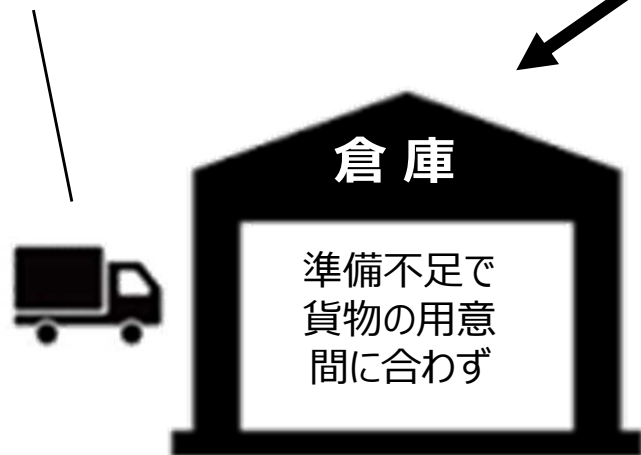
倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散する。

トラック事業者

荷主に指定された時間に到着しても荷積み・荷下ろしできず→荷待ち

発・着荷主

急な入/出庫依頼

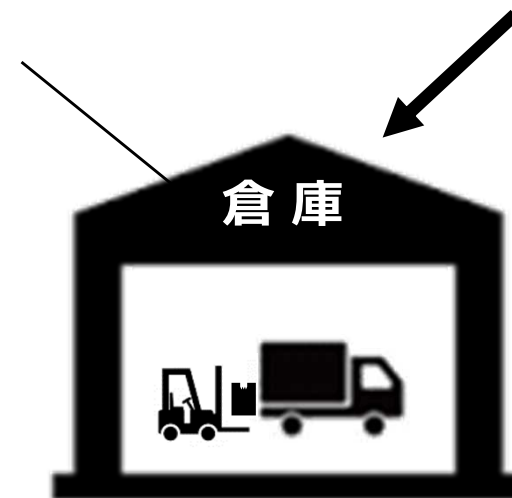


トラック事業者

荷主に指定された時間に到着後、速やかに荷積み・荷卸し

発・着荷主

余裕を持った入/出庫依頼



トラック到着に合わせ荷造り等事前準備

倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散も可能に。

第一種荷主

第二種荷主

「パレット等荷役の効率化に資する輸送用器具導入」、「標準パレットの使用」、「運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造り」等により、荷役等の効率化を図る。

【パレット等荷役の効率化に資する輸送用器具導入】

【運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造り】



プラスチックパレット

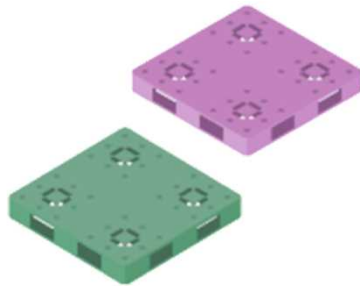


ロールボックスパレット
(カゴ台車)



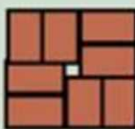
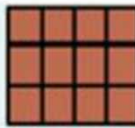
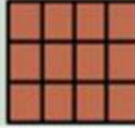
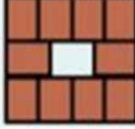
フレキシブルコンテナ
パック (フレコン)

【標準パレットの使用】



標準仕様パレット

表面サイズ：1,100mm×1,100mm
調達形態：レンタル方式

品目	はい数	箱寸法	組み方	入り数	参考
ネギ	8はい	長さ面： 540～580mm 幅 面： 220～260mm		【5*箱】 3L：20 2L：30 L：45	商品全長 57cm (青葉部 カット)
		長さ面： 610mm 幅 面： 205～245mm		【3*箱】 3L：14 2L：20 L：30	商品全長 60cm
品目	はい数	箱寸法	組み方	量目	参考
馬鈴薯	12はい	長さ面： 365mm 幅 面： 275mm		10 k g	-
	12はい	長さ面： 360mm 幅 面： 260mm		10 k g	
	10はい	長さ面： 400mm 幅 面： 260mm		10 k g	-

T11 型パレットを使用した輸送へ対応するため、パレットサイズに適合した段ボール箱寸法の見直しを進め、これまで主要野菜14品目（レタス、11たまねぎ、ねぎ、馬鈴しょ、にんじん、だいこん等）で検討を実施（全国農業協同組合連合会）。

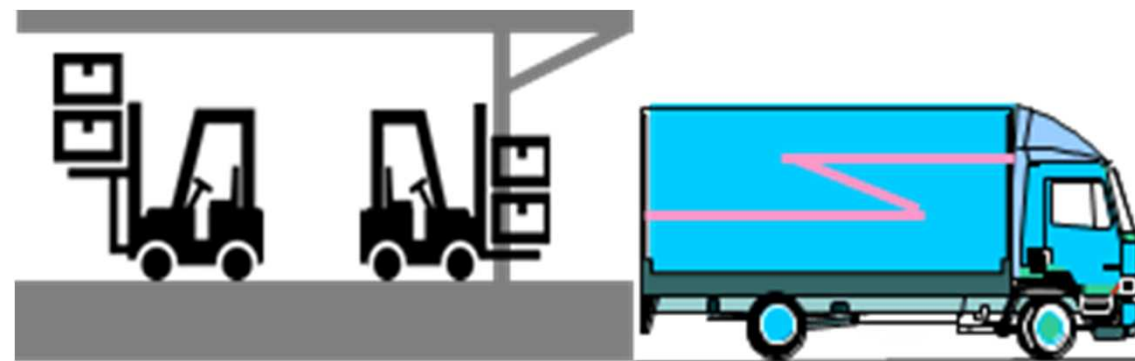
第一種荷主

第二種荷主

貨物自動車
関連事業者

「フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切配置」等による、荷役等の効率化

【フォークリフト等を適切に配置】



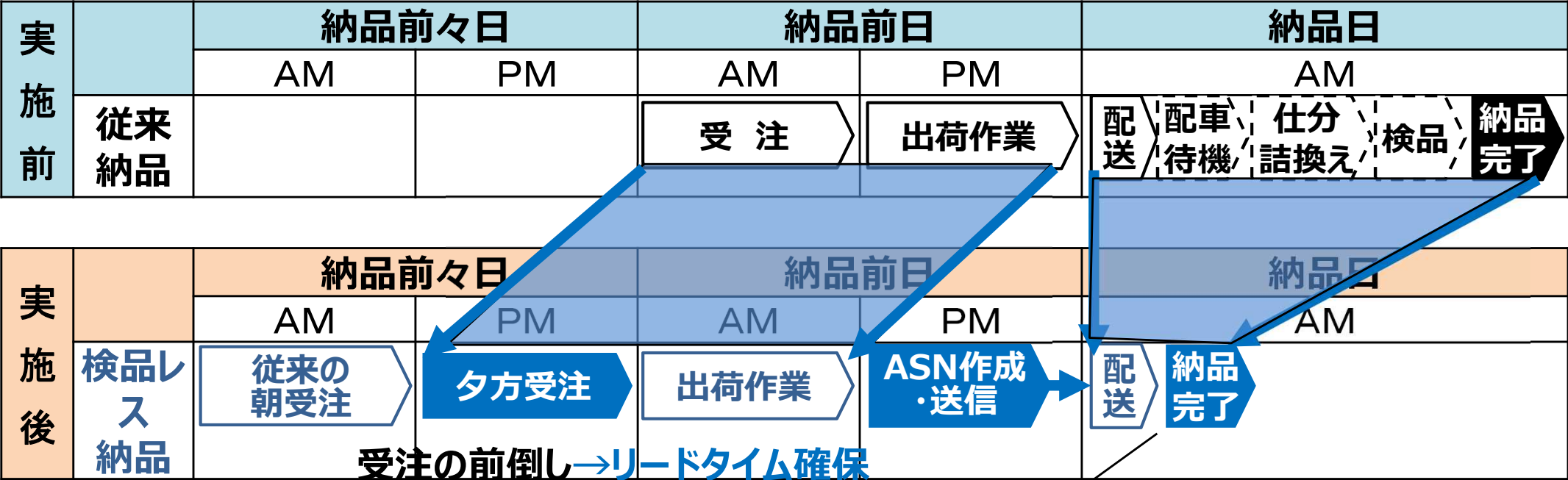
【荷役等を行う人員を適切に配置】



第一種荷主

第二種荷主

「第二種荷主、倉庫業者、トラック事業者に対する貨物情報の事前通知」等による、検品の効率化



ASN（事前出荷情報）に基づき個別検品からユニット（パレット単位）検品に変更し作業を削減
→荷役等時間を削減

第一種荷主

第二種荷主

貨物自動車
関連事業者

「検品を効率化するための機械導入」等による、検品の効率化

【ハンディーターミナルの導入】

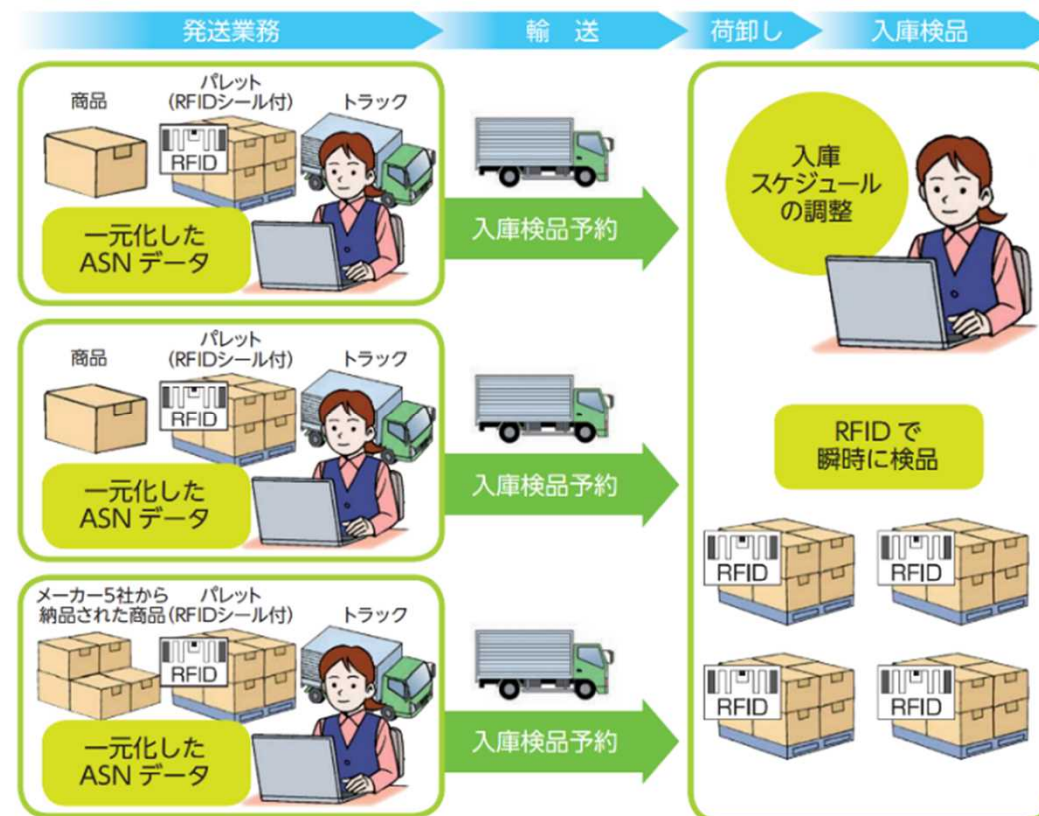
現状と同様の検品方法



ハンディーターミナルを用いた検品方法



【RFIDを活用した検品効率化】



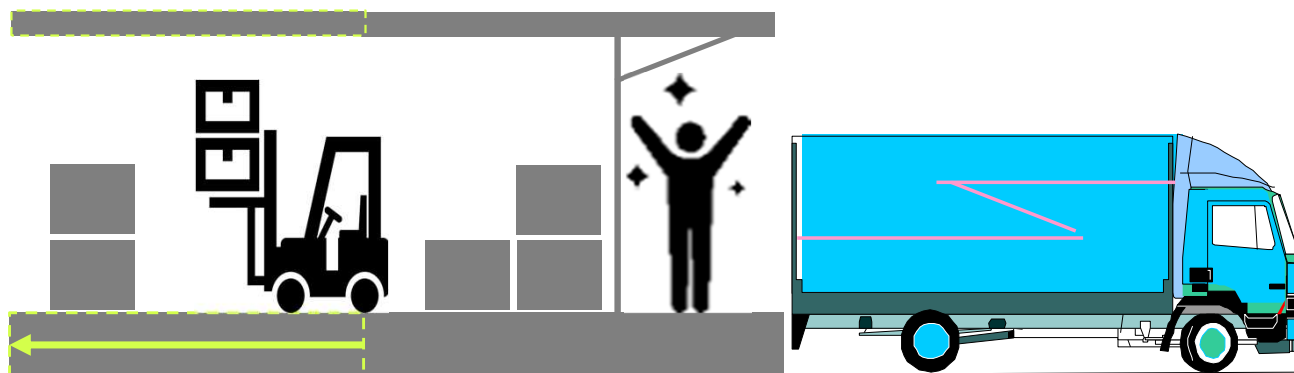
第一種荷主

第二種荷主

貨物自動車
関連事業者

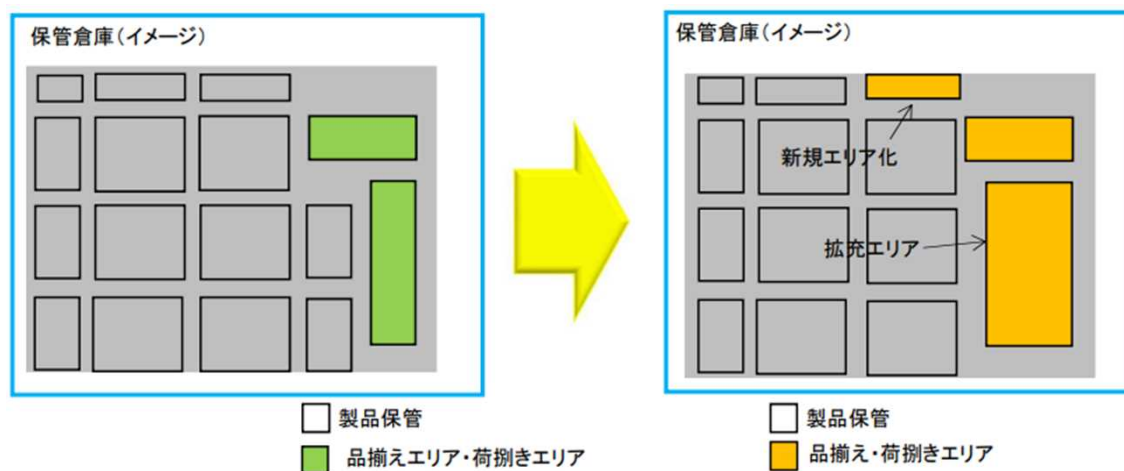
「**バース、荷捌き所の適正なスペース確保**」等により、荷役等を円滑に実施できる環境を整える。

【物量に応じた拡張】



庫内で荷捌きスペースを確保し、バースを積み込みのためのスペースとして確保

【品揃え・荷捌きスペースの確保】



保管スペースを品揃え・荷捌きスペースとして転用することで作業を効率化

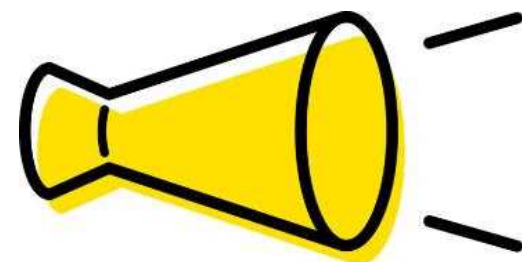
貨物自動車
関連事業者

「荷役等に先行する貨物の搬出」又は「荷役等に後続する貨物の搬入」の手順に係るマニュアルの整備、周知等により、搬出・搬入を迅速に実施する。

【荷役等に先行する貨物の搬出】



【荷役等に後続する貨物の搬入】



貨物自動車
関連事業者

「発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償)」、「荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償)」等により、荷役等の効率化を図る。

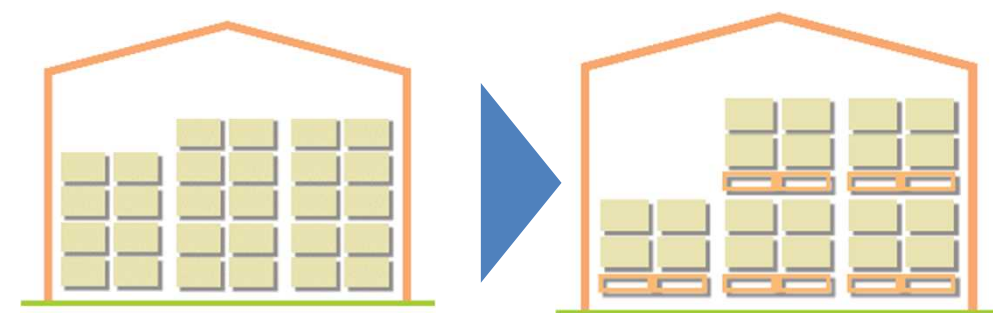
【発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償)】

配送先ごとに積荷を仕分けされた状態で引渡し
(有償で予め作業を実施)

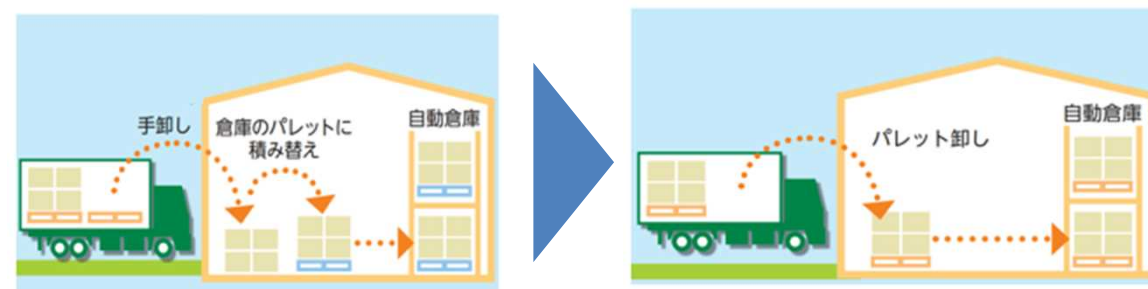


【荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償)】

パレット保管への移行



自社パレットからレンタルパレット等への移行



「物流効率化法」理解促進ポータルサイトについて

物流効率化法の理解を促進するためのポータルサイトを開設しました

「物流効率化法」理解促進ポータルサイトでは、荷主の努力義務や判断基準についての解説などのほか、説明会の予定など物流効率化に資する情報を発信しております。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-book.pdf>

荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-casestudies-book.pdf>



物流の持続的な成長を図るため 物流効率化法を改正しました

物流は、国民生活・経済活動を支える社会インフラです。
何も対策を講じなければ輸送力不足が生じる可能性を踏まえ、
物流の持続的な成長を図るため、
荷主・物流事業者に対する規制的措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者に、
物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課せられます。
また、一定規模以上の特定事業者に対し、
中長期計画の策定や定期報告等が義務付けられます。
趣旨をご理解いただき、
物流効率化の取組を推進してください。

[本プラットフォームについて](#) →

CHECK!

5分でわかる
物流効率化法の
改正のポイント →

荷主の判断基準等について（法第43条）

荷主の努力義務（積載効率の向上等、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮）の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」（省令）で定めています。
判断基準に定めている内容等をこのページにて紹介しますので、これを参考にして、効率化に向けた取組を実施してください。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については

- [荷主の判断基準省令全文](#) 
- [荷主判断基準の解説書](#) (1.4MB) 
- [荷主判断基準の解説書事例集](#) (2.9MB) 
- [物流パターンごとの荷主の考え方](#) (1.1MB) 

荷主の判断基準解説書(事例集)

掲載事例一覧

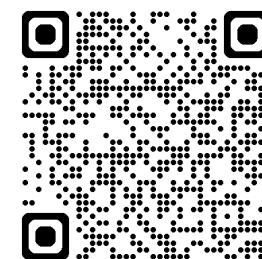
	事例名	主体		事例名	主体
第二条	運転者一人当たりの一回の運送ごとに貨物の重量の増加 (積載効率の向上等)		事例10	荷役等を行う人員の適切な配置	イオン北海道
事例 1	リードタイム確保	バローホールディングス	事例11	事前出荷情報と検品のハイブリッド	加藤産業(株)
事例 2	リードタイム確保	フードサプライチェーン・サステイナビリティプロジェクト (FSP)	事例12	R F I Dタグの利用による検品の効率化	日本製紙連合会、全国段ボール工業組合連合会
事例 3	貨物の出入荷量の適正化	ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング(株)	事例13	検品効率化	飲料メーカー 5 社
事例 4	配車計画又は運行経路の最適化	日本ロジテム(株) (株)ハコベル	第五条 実効性の確保		
事例 5	部門間連携・発着連携	日本ハム・ソーセージ工業協同組合・チルド物流研究会	事例14	責任者の選任	日清食品(株)
事例 6	第一種荷主への協力	(一社)日本鉄鋼連盟	事例15	荷待ち時間等の適切な把握	花王(株)
第三条	運転者の荷待ち時間の短縮		事例16	寄託先への提案・協力	(一社)日本鉄鋼連盟
事例 7	トラック予約受付システムの導入	(株)バローホールディングス	事例17	物流標準情報ガイドラインに準拠した納品データの受渡しによる荷役作業等の効率化	食品・飲料メーカー及び小売事業者
第四条	運転者の荷役等時間の短縮		事例18	メニューブラシング	ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング
事例 8	一貫パレチゼーションによる納品業務効率化	日本アクセス	事例19	関係者との連携	F - L I N Eプロジェクト
事例 9	荷役等を省力化するための貨物の荷造り	全国農業協同組合連合会			

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

○国土交通省及び厚生労働省では、トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための環境整備を図ることを目的として、平成27年度から、学識経験者、トラック運送事業者、荷主、労働組合等の関係者から構成される「**トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会**」を中央及び各都道府県に設置しております。

○当該協議会において、**トラック事業者と荷主とが連携して**、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業を平成28年度から2か年度にわたり実施し、その成果を「**荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン**」として取りまとめるとともに、パイロット事業等で実施した取組みについては**事例集**として発信しています。

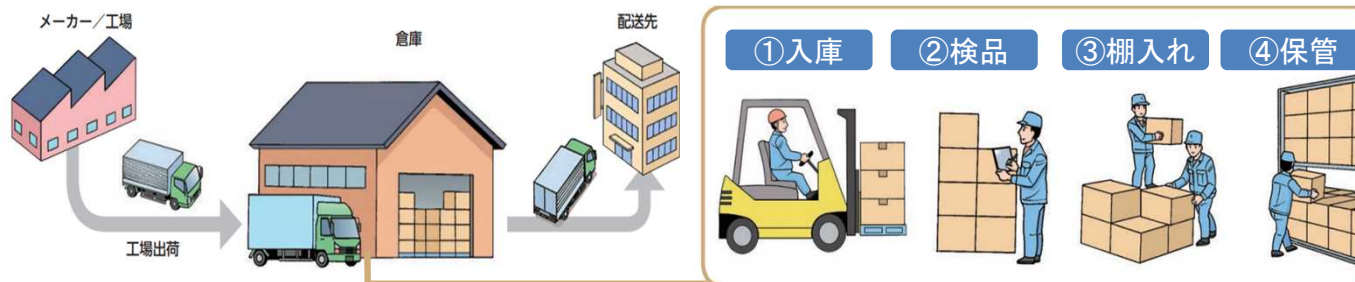


ガイドラインにまとめられた「改善に向けたステップ」

ステップ1 荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件の問題意識を共有し、検討の場を設ける

ステップ2 労働時間、特に荷待ち時間の実態を把握する

ステップ3 荷待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握する

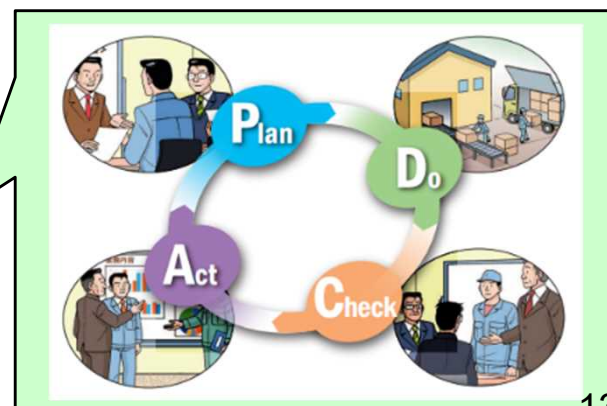


ステップ4 荷主企業、運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

ステップ5 荷主、トラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する

ステップ6 改善の成果を測定するための指標を設定する

ステップ7 指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む



取引環境と長時間労働の改善

取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

対応例 ① 予約受付システムの導入

対応例 ② パレット等の活用

対応例 ③ 荷主からの入出荷情報等の事前提供

対応例 ④ 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

対応例 ⑤ 集荷先や配送先の集約

対応例 ⑥ 運転以外の作業部分の分離

対応例 ⑦ 出荷に合わせた生産・荷造り等

対応例 ⑧ 荷主側の施設面の改善

対応例 ⑨ 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

対応例 ⑩ 高速道路の利用

対応例 ⑪ 混雑時を避けた配送

対応例 ⑫ 発注量の平準化

対応例 ⑬ モーダルシフト

対応例のご紹介（建設資材）①

対応例 ⑥ 運転以外の作業部分の分離（附帯作業の廃止）

Before（改善取組前）

○ドライバーは到着後、自らクレーン操作により荷卸し作業を完了し、その後、間配り、階上げ等の附帯作業を実施していた。



経緯

・荷卸し作業や附帯作業で30分の時間を要し、発荷主はトラック運送事業者から荷役作業料金を請求されていたため、附帯作業の見直しは急務となっていた。

After（改善取組後）

○荷卸し作業は着荷主のフォークリフトで専門作業員が実施し、間配り等の附帯作業も廃止された。（ドライバーは車上渡しで完了）

着荷主のメリット

・当日の作業体制をチェック、見直し、荷卸し時の附帯作業内容を事前把握し専門作業員を手配することで、当日の人員配置、作業手順の事前確認の徹底ならびに、現場作業の効率化につながった。

効果

Before

附帯作業時間 30分/回



After

附帯作業時間 0分/回
(▲30分削減)

対応例のご紹介（建設資材）①

対応例 ⑥ 運転以外の作業部分の分離（附帯作業内容の事前連絡、事前依頼）

Before（改善取組前）

○建築現場への輸送では、荷卸し作業後、現場担当からドライバーに対して指定場所へ貨物を移動するよう指示を受けることがあり、事前連絡がないと運行に問題を生じた。



経緯

・附帯作業については、現場で当日依頼されることが多いため、適切な運行計画を立案できないなど、輸送効率が低下していた。

After（改善取組後）

○階上げや吊るし作業等を行う場合、建築現場にて専門作業員の手配を行い、円滑な荷卸しならびに搬入が実施できるようになり、トラック運送事業者適切な作業体制、運行計画を立案することが可能となり、便数を1便削減できた。

着荷主のメリット

・当日の作業体制をチェックし、荷卸し時の附帯作業内容を事前把握し専門作業員を手配することで、当日の人員配置、作業手順の事前確認の徹底並びに、現場作業の効率化に直結。

効果

Before

1日当たり便数：8便



After

1日当たり便数：7便
(平均▲1便/日の削減)

対応例のご紹介（農・水産品）①

対応例⑤ 集荷先や配送先の集約

参考事例① 複数卸しから1箇所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

愛媛県

事例集 20p

成功の
ポイント

- 着側で卸し先が複数箇所となる場合、発と着の荷待ち時間や荷役時間を分析し、発側で卸し先を集約するように配車を組んだ
- 荷主が改善の取組みに積極的であった

Before

卸し先を数箇所回るため、その都度運転時間、荷待ち時間、荷役時間がかかり、拘束時間が長くなっている。

愛媛 (1日目)



複数の箇所で運転時間、荷待ち時間、荷役時間が発生。2日目の拘束時間が長時間化。

関東 (2日目)



2日目の拘束時間：約 15 時間 10 分

After

発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。

愛媛 (1日目)



卸し先を集約するような配車へ見直し、1～2箇所に荷卸し。
2日目の拘束時間の短縮(2時間20分)

関東 (2日目)



2日目の拘束時間：約 12 時間 50 分

➢発荷主：農業協同組合
➢荷種：愛媛県から出荷されたみかんの関東卸し先の輸送

発側で卸し先を集約するような配車へ見直し、ドライバーの拘束時間(輸送時間、手待ち時間、積卸し時間)を短縮

今回のパイロット事業では対象選果場が1ヶ所であり、できる運行から配車の工夫が実行された。
運送会社から改善策の要望があり実施したが、荷主が改善の取組みに積極的であったことが大きい。
特に荷主自らが配車計画を行い、計画を徐々に拡大しながら、運転者の待機時間・荷役時間の短縮を実現している。

対応例のご紹介（農・水産品）②

対応例⑤ 集荷先や配送先の集約

参考事例② スtockポイント活用による拘束時間削減

山形県

事例集 10p

成功の
ポイント

- 発荷主の協力の下、ストックポイントの活用、効果を確認できた
- 着荷主が荷受け方法を改善し、ドライバーが対応しやすい仕組みを既に確立していた

- 青果物輸送に関するドライバーの拘束時間削減に向けて、ストックポイントを活用した場合と、単位農協毎に集荷に回った場合の走行時間及び積込み時間短縮の効果検証を行った
- 検証した結果、走行時間と積込み回数の削減から、平均して1台あたり約1時間の拘束時間短縮が見込まれた
- 関係者全体の経済性は、ストックポイントを活用した場合、全体で約7%のコスト削減が見込まれた



単協→ストックポイント



ストックポイントで集約



ストックポイント→市場

- 発荷主: 単位農協を組合員とする連合組織
- 着荷主: 青果卸売会社
- 荷種: 青果物

青果物輸送における課題

- ① 青果物は、生産期間が限定され、一品種の輸送時期も短い。
- ② 青果物の流通形態が複雑。
- ③ 集荷、配荷先が複数あるとそれぞれで手待ち時間が発生。
- ④ 市場での待機時間が長く、拘束時間の短縮が困難。
- ⑤ 市場での荷受け方法が異なり、ドライバーの習熟が必要。

発荷主の協力の下、ストックポイントまで小型のトラックで集荷する場合と、全行程を大型の幹線トラックで集荷する場合の効果を検証。

ストックポイントの活用によってドライバーの拘束時間短縮が見込まれること、関係者全体のコスト削減が見込まれることが確認できた。
着荷主が荷受け方法を統一し、ドライバーの対応習熟度に係らない方法の必要性も改めて確認できた。

対応例のご紹介（農・水産品）③

対応例⑨ 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

参考事例① 4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現

宮崎県

事例第 28p

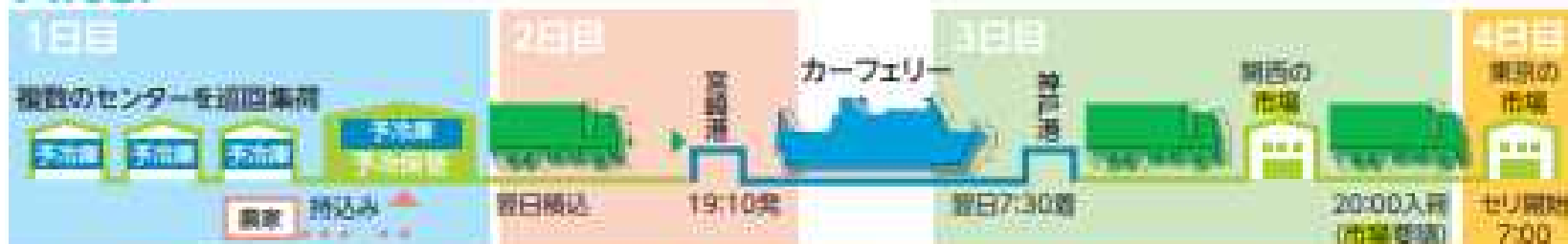
 成功の
ポイント

- 荷主とトラック運送事業者で現場の問題点を確認した
- 荷主、トラック運送事業者が一堂に会し、継続的な改善を検討した
- 荷主の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ

Before



After



本取組みによってフェリー出港まで余裕を持って集荷をすることができ、フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

- 発荷主: 農業団体
- 着荷主: 卸業者
- 荷種: 青果物

フェリー積み込みまでのリードタイムが短く、遅延が発生してフェリーに乗り遅れた場合には全行程をトラックで陸路輸送せざるを得なかった。その場合、改善基準告示(自動車運搬者の労働時間等の改善のための基準)の遵守が困難な状況となる。

収穫当日積み翌日積みとすることで、3日目販売が基本であった出荷スケジュールを4日目販売のスケジュールに変えた。その結果、時間的に余裕を持って集荷・積み込みを行うことが可能となった。さらに、フェリーに乗り遅れて全行程をトラック動向で走行せざるを得ないリスクが低減した。

荷主とトラック事業者で現場の問題点を確認し、継続的な改善を検討したことが成功のポイントである。

対応例⑪ 混雑時を避けた配送

参考事例②

「朝積み時間の前倒し」と
「荷物の区分け・整理する」ことによる荷積み時間削減

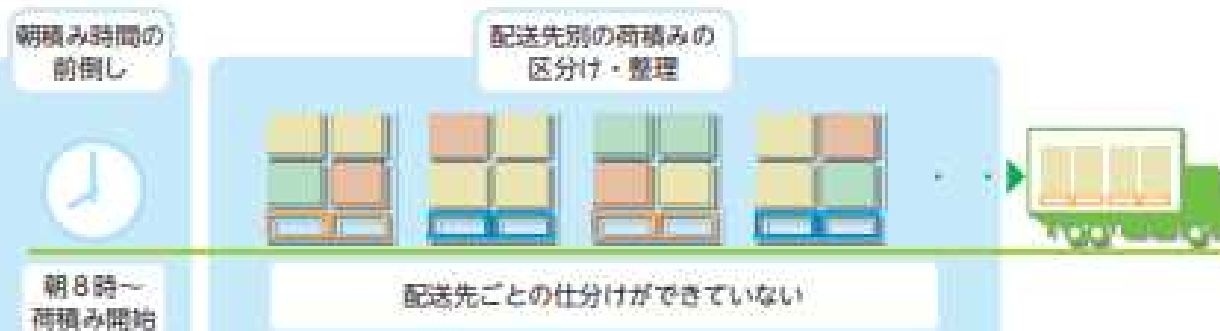
青森県

事例第 4p

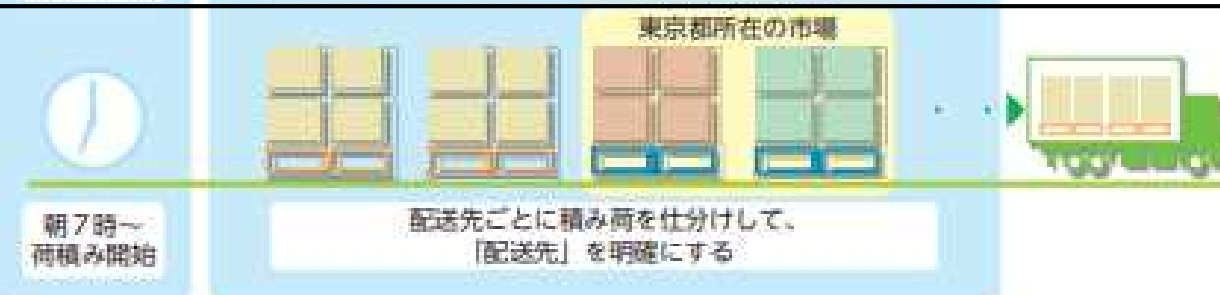
成功の ポイント

- 荷主から荷積み時間の前倒しについて協力が得られた
- 荷主は取引環境改善に対し積極的であり、配送先ごとの積み荷の仕分けを実施した
- 荷主、トラック運送事業者双方の歩み寄りによって、改善に向け様々な提案がなされるなど、良好な協力関係が築けた

現 状



実証実験



荷積み時間（最大）：3.9 時間 ▶ 2.9 時間 1 時間の短縮

1 日の拘束時間：17.7 時間 ▶ 15.5 時間 2.2 時間の短縮

- 発荷主：十和田おいらせ農業協同組合
- 運送事業者：中長運送株式会社
- 着荷主：東京都所在の市場
- 荷種：野菜（対象荷主）

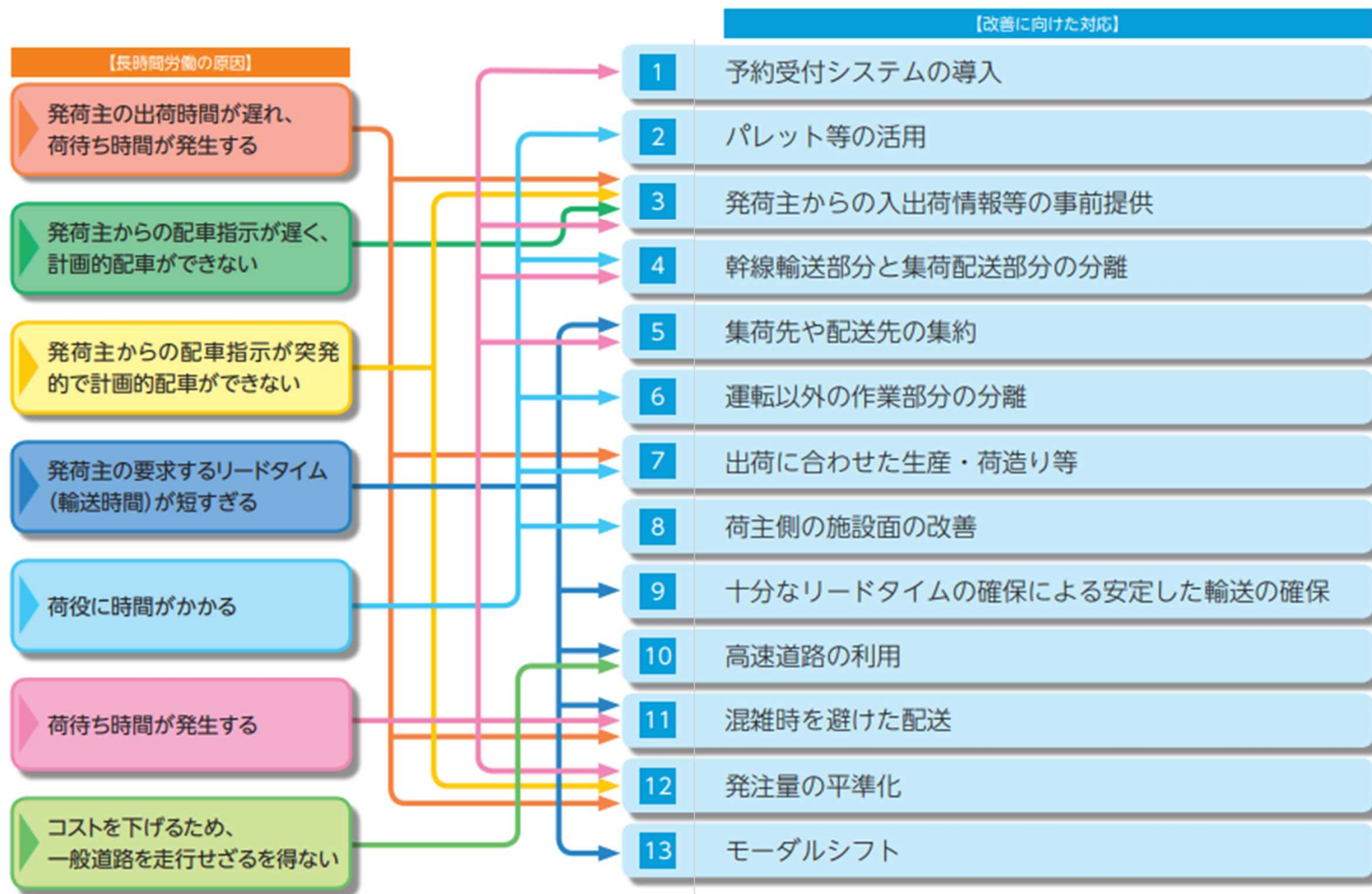
現状における課題

- ① 東京所在の市場への運行は、野菜を複数の配送先へ運送することを主としており、配送先を減らすことは困難のため荷役に時間を要している。
- ② 荷積みには複数の支社を回って集荷することが多く、集荷先によっては荷物の区分けや整理ができていないため荷役に時間を要している。
- ③ 青果品輸送は、荷崩れ防止のため丁寧な扱いが必要なこと、さらに配送先別に工夫しながら荷積みをするため時間を要している。（パレット崩し手荷役）
- ④ 東京都所在の市場では、特に繁忙期は大変混雑しており、到着してから「市場に入るまで」「フォークリフト待ち」「品物の検品待ち」の手待ち時間が発生している。

1日の拘束時間を削減するために、市場の混雑ピーク前に到着することが可能となるよう、朝の荷積み時間の前倒しを実施した。荷積みにかかる荷役時間を削減するために、配送先別の荷積みの区分け・整理を実施した。その結果、荷積みの最大時間が短縮し、ドライバーの1日の拘束時間が2時間以上短縮した。

荷主が取引環境改善に対し積極的で配送先ごとの積み荷仕分けを実施したことや、荷主、運送事業者の良好な関係が築けたことなどが成功のポイントである。

取引環境と長時間労働の改善に向けた対応





荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けた事例

パレット利用による荷役時間の削減、運行計画の見直し等（北海道）

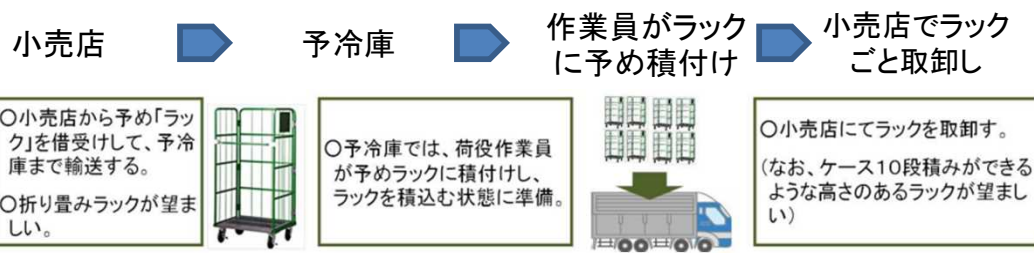
- 積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮
短縮効果: 荷役時間34分、拘束時間1時間12分を短縮



- 積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮
改善効果: 拘束時間1時間07分を短縮

小売店直送における取卸し作業の時間短縮への取組み（群馬県）

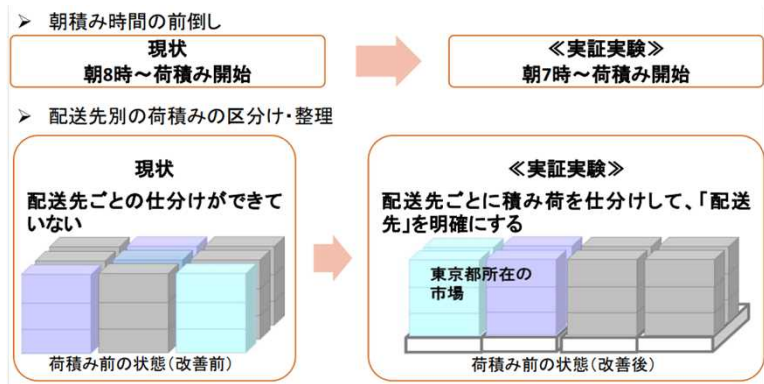
- 小売店の指定ラックを予め借受け、予冷库にて積込み作業を行う形に改善



改善効果: 積込作業時間45分、取卸し作業時間70-100時間短縮

「朝積みの時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理する」ことによる荷積み時間削減（青森県）

- 運行開始日の朝積みの作業開始時間の前倒し及び荷役時間の縮減により、着荷主の市場の混雑ピーク前に到着することで1日の拘束時間を削減する。



改善効果: 荷役時間1時間、拘束時間2.2時間を短縮

『タイムスケジュール』明確化による現場意識改革（愛知県）

- 着荷主と運送事業者との朝のミーティング時に、「据付工程の流れ」「休憩のタイミング」「据付工程別の作業終了予定時間」といった『タイムスケジュール(予定)』を明確化



朝のミーティング時の風景

据付工事ミーティングシート

着荷主側の成果	適時的確な据付工事等、拘束時間に対する工事主任の意識向上
トラック側の成果	事業者の心理的負荷低減、運行管理の効率化

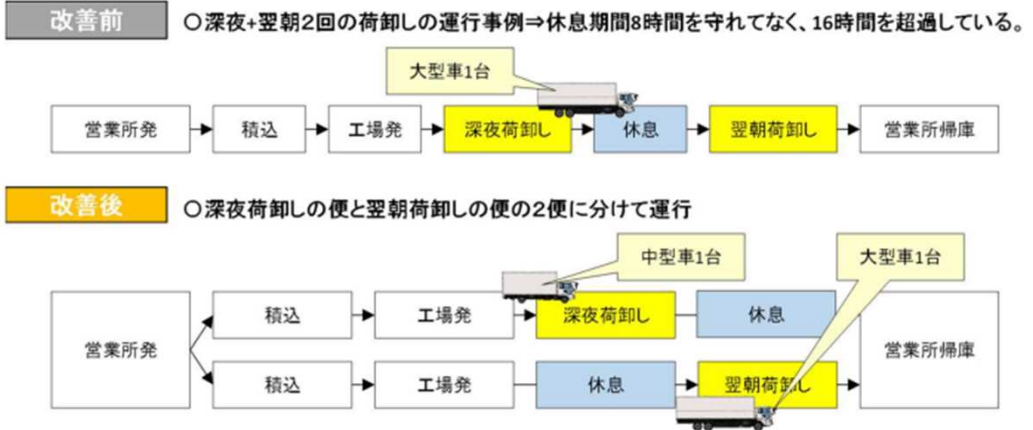
改善効果: 拘束時間削減の兆しが見え始めた



荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けた事例

食料品輸送の配車の工夫による拘束時間削減（鳥取県）

●深夜と朝の2回の荷卸し作業について、2便に分けることで、拘束時間の短縮と休息期間を確保



短縮効果: 拘束時間を3時間～3時間15分短縮

パレット荷役による機械製品積み込み作業時間の削減（岡山県）

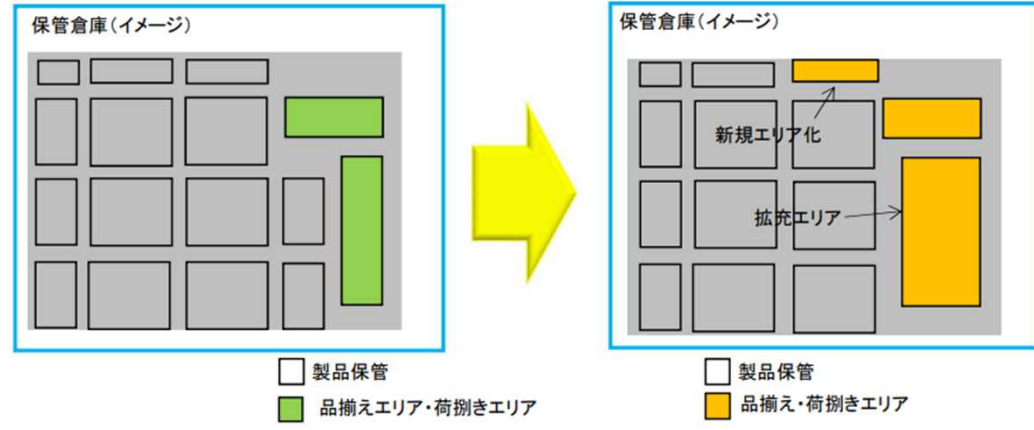
●バラ積みからパレット積み（ロールボックスパレット）に切り替え作業時間を削減



短縮効果: 荷役時間を20-30分短縮

フードサービス機器輸送における品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張（島根県）

●保管スペースを約100坪削減し、品揃え・荷捌きスペースとして転用することで作業を効率化



短縮効果: 検証中（トラックの荷待ち・荷役時間削減を目指す。）

積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化（山口県）

●積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化

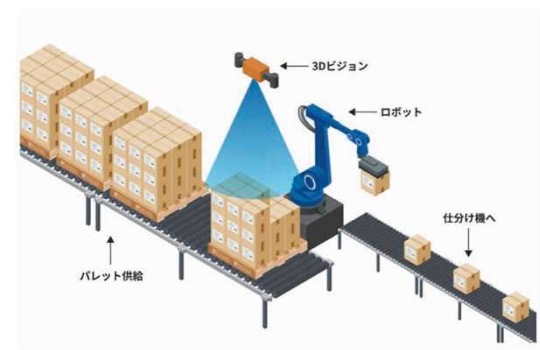
具体的取組: 荷揃い状況に即した入門指定時間帯の再設定、到着指定時間細分化
各レーンにおける積み込み作業時間の縮減
養生シート掛け作業を手作業から一部機械化



短縮効果: 積込待機時間(積込時): 鉄部材35分、ホーム材56分短縮
積込待機時間(取卸時): 80分短縮
養生作業: 8分短縮

物流DX事例(倉庫・配送のデジタル化・自動化・機械化)

OMujinRobotデパレタイザーの導入

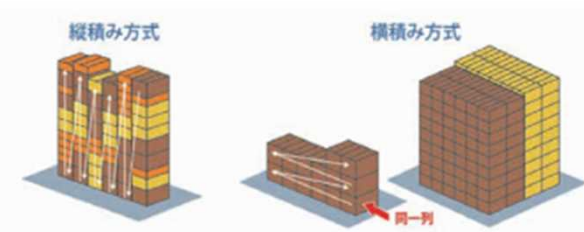


○自動アンローディング / ローディング ロボットの導入



アンローディング(荷卸し)では、積込状況を画像認識し、順番を判断の上作業を実施。

ローディング(荷積み)では、ケースサイズに応じて縦・横の最適な方法を認識し、作業を実施。



○ハンドリフト牽引型の自動搬送装置 (AGV)



○台車型物流支援ロボット



○自動フォークリフト



令和3年度
物流・配送会社のための物流DX導入事例集



令和4年度
中小物流事業者のための物流業務のデジタル化の手引き



令和5年度 中小物流事業者における物流業務のデジタル化実証

資料ダウンロードはこちらから
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000018.html





調査背景・実施目的

（調査背景）現在、物流業界において、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業等による長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流業界における課題は深刻化しており、これらがトラックドライバーをはじめとする物流分野における人手不足の原因となっている。物流業界においては、2024 年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等の働き方改革や脱炭素化に向けた取組への対応も求められている。

こうした背景を受け、2023年6月に経済産業省・農林水産省・国土交通省の3省が、『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン』を取りまとめ、発荷主・着荷主・物流事業者が連携・協働して『物流業務の効率化・合理化』に取り組むことが求められている。

（実施目的）『物流業務の効率化・合理化』を実現するために、荷主・物流事業者が活用することで物流の2024年問題に 対し改善効果があると期待されるサービスを明らかにする。

調査スコープ

物流効率化は「設備・機材」と「IT情報・技術」の2つのアプローチ対象があるが、**本調査においては、「IT情報・技術」を対象とする。**
(自動運転トラック、AGV、パレット、パレタイザー、自動倉庫等の「設備・機材」は本調査の対象外。)

調査対象サービス

物流に関わるプレイヤー※同士が連携・協働して効率化するサービスに重点を置きつつ、個社内で行える効率化サービスまで広く対象とした。
※ガイドラインに記載されている発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者。

調査対象スコープ内に属するサービス大分類

	輸送				保管（倉庫）		
企業間連携による 効率化サービス	輸送マッチングサービス				倉庫・輸送拠点マッチングサービス		
	ダイナミック プライシング	輸送管理 システム	実績・動態 管理システム	電子書面・契約 システム （伝票電子化・ EDI等）	検品レス サービス	バース予約 システム	倉庫関連 管理システム
個社内で行える 効率化サービス	輸送・調達計画システム（ルー ト・モード 最適化）		積付管理 システム	バックオフィス業務自動化 （RPA等）			

（参考）物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインより
効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

本調査の重点課題

物流革新に向けた政策パッケージの施策効果のうち、【荷待ち・荷役の削減】と【積載効率の向上】に資する効果の期待ができるサービスを重点課題とする。 146

3.ヒアリング調査実施結果詳細－倉庫運用管理システム（WES）

倉庫運用管理システム（WES）とは

(株)フレームワークス「WES」

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

分類別概要説明

個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

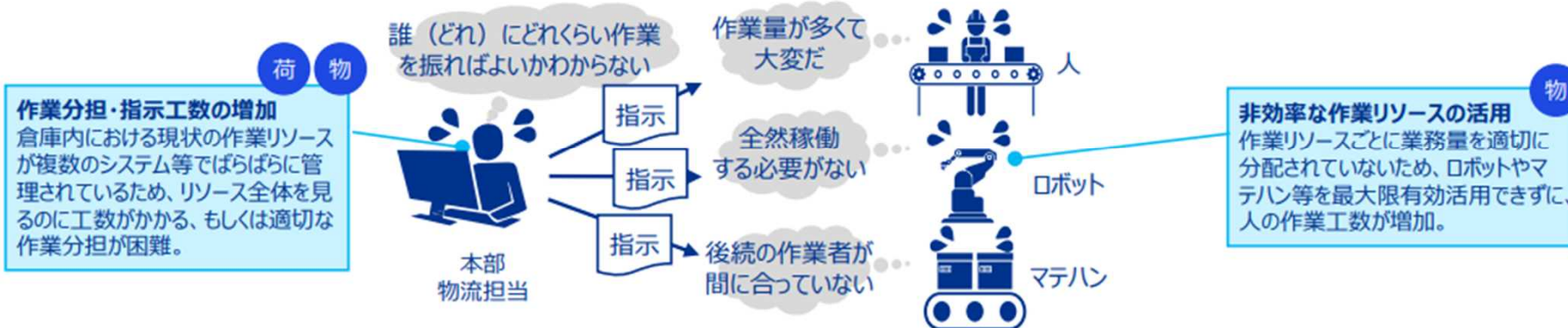
積載効率
の向上

倉庫運用管理システム（WES）概要

サービス
目的

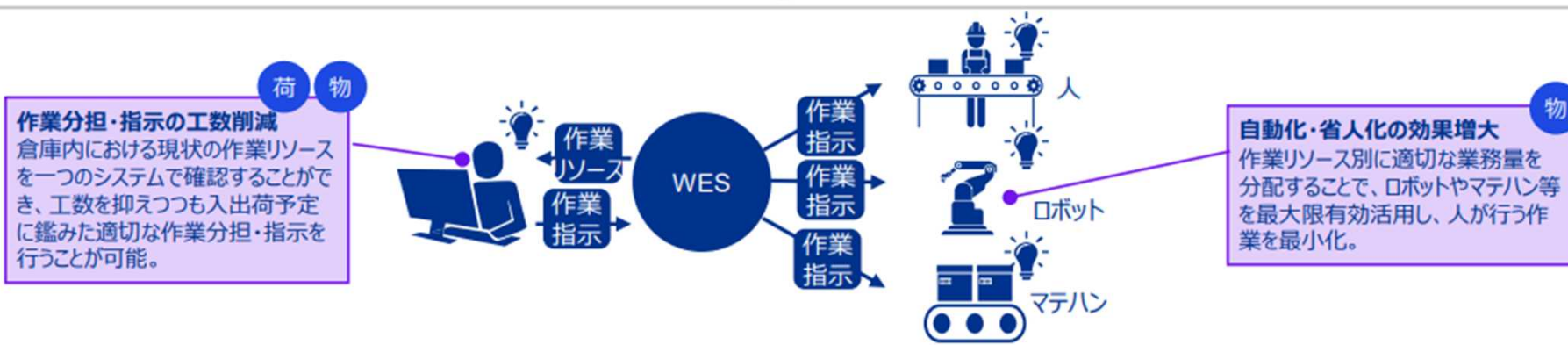
倉庫内における「人」、「ロボット」、「マテハン機器」等を統合して管理し、倉庫内作業に対して、どの作業リソースが何の作業をどの程度行うのか検討することをサポートし、作業リソースごとに作業指示をまとめて出すことで、倉庫内作業全体を効率化。

サービス
導入前の姿
(例)



サービス導入

サービス
導入後の姿
(例)



パレット・カゴ車の活用

【製造系(メーカー)】

- 各工場～拠点のパレット化を昨年より開始⇒3か年計画として来年完了予定
- パレタイズが進んでおり、協力工場にもパレットの推進を進めている。

【物流系（保管・倉庫）、物流系（トラック実運送）】

- 乗務員の拘束時間及び労働時間の削減の近道は荷役作業時間の短縮もしくは撤廃と考え、バラ積み
をパレット積みに変更する依頼。大型1台で約1時間30分の短縮に成功している業務があります。
- 積込み、納品時間の大幅な削減とドライバーの負担軽減、品質保持 ⇒ 課題：パレット費用の増加、
配送トラック積載の低下

納品リードタイムの緩和

【製造系(メーカー)】

- 大手広域卸へのアプローチ進み、D + 2の構成比が今年度8割以上になる見込み。
- LT2統一 → 時間猶予で受注手配緩和・配車効率UP
- 納品期限緩和・統一⇒出荷引当（ピッキング・荷揃え）件数が15%低下（賞味指定しなくていい）。

【物流系（保管・倉庫）、物流系（トラック実運送）】N + 2のリードタイム変更要請（待機時間抑制）

【物流系（トラック大手、元請）】 納品時間幅の獲得、納品リードタイム延長

高速道路利用

【物流系（保管・倉庫）】荷主へ運賃とは別途で全線高速の使用を提案している。

検品の効率化
【製造系(メーカー)】検品レス → 納品時間と作業極小化（出荷荷役時の検品作業に集約） 【物流系（保管・倉庫）】 ○卸店舗へ調整のうえ配送時の検品時間短縮 ⇒ 効果：ドライバーの検品待ち時間の短縮
貨物の総量増加
【物流系（保管・倉庫） ; 物流系（トラック実運送）】 ○物量が多い時や配送が遅くなりそうな時は、別車を出して対応（トン数オーバーじゃなくても）
物流拠点の整備・見直し
【製造系(メーカー)】近畿中四国の長距離輸送脱却を目指し、6月より岡山に新拠点を設立 【物流系（保管・倉庫）】広域における配送については、拠点の見直しを検討して頂いております。
出荷・集荷情報の早期共有
【製造系(メーカー)】 ○出荷指図データ送信時間の早期化 ⇒ 24年度は30分ほど短縮 ○流通各社との交渉において、チルド商品の事前受注の比率を高める取組みを実施。受注当日の計画との差異を無くす事で、減便や増便等を防ぐ狙い。
配送の共同化
【物流系（トラック実運送）】 ○既存ルートを活用で様々な荷主の荷物を混載することでコストを抑え、結果として運賃も抑える。ただし現状の配送ルートの運行時間に合わせる必要があり、納品時間や集荷時間がマッチしないと実現できない ¹⁴⁹

貨物量の受渡日及び時刻又は時間帯の集約

【製造系(メーカー)】

- 納品荷待ち/荷役発生先への納品条件緩和商談 → 着荷主が荷受けしやすい日時・曜日・条件などを聞き出せた（納品条件などを相談しやすくなった）
- 曜日波動の平準化（新商品の早期納品） ⇒ 効果：得意先啓蒙の段階（具体的な数値としてはまだ見えていない）
- 日配品を取り扱っているが、特売日など物量が多い日の店別仕分け納品から総量一括納品への変更、効果、納品時間（荷役時間）の短縮
- 納品曜日集約(特に地方)→物流業者の配車効率化(コストアップ幅の抑制≠コストダウンではない)

【物流系（保管・倉庫）、物流系（トラック実運送）、物流系（トラック大手、元請）】

- 物量のまとまらない納品先様に関して、隔日納品や曜日納品を取り入れた ⇒ 1回の納品の積載率の向上。納品車両台数の削減。
- 隔日配送やカーゴテナーでの配送を荷主より提案されており、実用に向けた運用を模索している段階

関係団体・関係事業者との連携

【製造系（メーカー）、農業、水産系（産地から発送）】

- 様々な場で卸（日本加工食品卸協会）、小売（SM物流研究会など）、物流事業者（F-LINE 株）の方々と課題を話し合い解決に当たっています。
- 納品条件緩和、付帯作業削減に向けて複数メーカーで課題検討地域の小売り物流研究団体と協議。
- 業界団体との意見交換、共同配送の実施

その他、トラックドライバーの負担軽減に向けた対応（作業からの解放等）

【製造系(メーカー)】

- トラックドライバーの負担軽減のため、二次配送での附帯作業の撤廃などを申し入れ。
- 納品時の附帯作業に関する調査を実施し、取引先へなくすように働きかけを実施（交渉に先立って社内にて営業部門への物流勉強会を開催）⇒ 効果：取引先の商慣行の見直しによる乗務員の負担軽減
- 納品時附帯作業(仕分けやシール貼り等)の撤廃を着荷主側に交渉。附帯作業がなくなることで納品作業の標準化を実現できるため、ドライバーは誰が行っても同じ対応できるようになる(休日などシフト調整もやすくなる)。
- 納品先の配送車両による引取 ⇒ 効果：配送後、空で戻っていた車両を使う事により、物流費の削減、得意先車両の運集UP
- 対策：ノー検品、カゴ台車納品、センター運営会社との荷下ろしに関する流通加工契約（パレットグロス納品後の台車積替え、入り数分け作業など）⇒ 効果：積込荷下ろし時間短縮（数十分単位）
- 配送曜日の見直し、受注リードタイムの見直し、検品レスやパレット納品の取組みなど
- 置き配 → 検品待ちや受領待ちを省略し、早帰り車両が有効活用できるようになった。

【物流系（保管・倉庫）;物流系（トラック実運送）】

- 検品などドライバーにさせないよう業務内容の見直しを進めている。
- 隔日配送やカーゴテナーでの配送を荷主より提案されており、実用に向けた運用を模索している段階
- 積荷時間、荷待時間、荷役作業等の改善提案および付帯作業料金のお願い。

モーダルシフト

【物流系（保管・倉庫）；物流系（トラック大手、元請）】

- トレーラ輸送で、遠方への集荷については間に船を使うことにより1車当たりの運行時間を短くすることができた。例）従来だと北海道苫小牧発～北見市集荷～道外向け（苫小牧港乗船）ですと北見市へいく時間が片道7時間前後かかるところを、苫小牧港乗船～釧路港へ（車両を事前に送り込み）釧路発～北見市～釧路港～道外へに切り替えることにより北見市への片道時間 4 時間弱にすることにより短縮。

物流DX（デジタル化、機械化・自動化）

【物流系（3PL、物流センター運営）】

- 自社倉庫にて動態管理システムやAGF、自動ラックなどの導入を実施 ⇒ 効果：次くる車両の可視化ができ出荷準備を行えることや、待機時間の削減に繋がった。
- 予約システムを有する納品先へは率先して予約納品 → 待機時間は削減傾向

今後ご紹介を予定している事例・テーマ等

今後ご紹介を予定している事例・テーマ一覧

#	タイトル・概要	ご紹介時期(予定)
1	システムを活用した契約書面化等（ハコベル(株)）	R7.7.28(月)
2	システムを活用した実運送体制管理簿整備（ASKUL LOGIST(株)、(株)Hacobu）	R7.7.28(月)
3	ドライバー未経験者の積極採用、トラック事業の時間生産性管理（(株)Gライン）	今後調整
4	公認会計士から見た物流の生産性向上（日本公認会計士協会中国会会長 片山様）	今後調整
5	魚活ボックスを活用した輸送効率化（日建リース工業(株)）	今後調整
6	ハンドリフト等物流搬送機器を活用した中小事業者の作業効率向上（スギヤス(株)）	今後調整
7	トラック架装（荷台、コンテナ、トレーラー）から見た物流効率化（日本トレスク(株)）	今後調整
8	働き方認証制度、外国人トラックドライバー雇用等（（一社）日本海事協会）	今後調整
9	求貨求車、多重化防止の取組み（日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会）	今後調整
10	求貨求車の状況、多重化改善に向けた取組み（日本貨物運送協同組合連合会）	今後調整
11	標準レンタルパレット導入、賞味期限管理方法の変更等物流効率化（オタフクソース(株)）	今後調整
12	中小トラック事業者間の中継輸送（志和貨物自動車(株)、久松自動車(株)）	今後調整
13	パレット輸送の現状と今後について（日本パレットレンタル(株)）	今後調整
14	パレット輸送の現状と今後について（三甲(株)）	今後調整
15	発泡スチロール制パレット（トーホー工業(株)）	今後調整
16	トレーラームービングシステム（(株)IES）	今後調整
17	荷役等を行う人員の適切な配置（イオン北海道、traevo(株)）	今後調整
18	簡易型手動ストレッチ包装機（司化成(株)）	今後調整

- ハコベルの車両手配システムを活用して、依頼内容をデジタルに依頼。
- 委託先運送会社へは、個別連絡のうえ合同 Web説明会を実施
 - ①メリット(以下参照)を明示する、②操作が簡単で手間にならない点を強調して説明することが大切
- 荷主企業へはトラック法での義務(第 12条)をきっかけに会話を行っているが、動きが早いかな否かは荷主によってかなり温度感が違う印象

貸切Web依頼ツール『ハコベル配車管理』のメリット

メール・FAX・電話でのやり取りをシステム化することで、
運送会社様も業務が楽になります

荷主



- 複数社への依頼が短時間で完了できる
- 案件変更時の社内/運送会社とのコミュニケーションが円滑に
- 配車状況が可視化されることで、初動対応がスピードアップ

運送会社

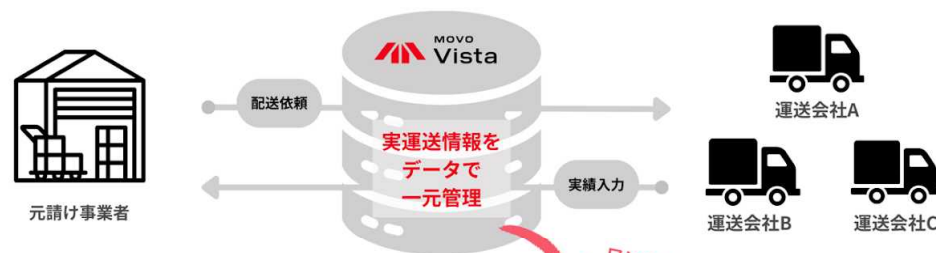


- 運行指示書のFAXがなくなり、ペーパーレスが実現できる
- 紙資料の整理や保管の手間がなくなる
- 今後の運行予定が一目でわかるので、抜け漏れがなくなる
- 操作は画面をクリックするだけなので、システムが苦手な人でも対応できる
- スマートフォンでの確認・操作ができるので、デスクにいなくても対応できる
- 導入や利用に関わる費用は一切かかりません！

実運送体制管理簿のデジタル化を推進し、輸送業務のさらなる効率化へ

ASKUL Logist

実運送情報を簡単に取りまとめ、「管理簿」をワンクリックで出力！



管理簿の必須項目を網羅！

- ・ 実運送事業者の称号または名称貨物の内容
- ・ 運送区間
- ・ 請負階層
- ・ 他国土交通省令で定める事項

※法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられている事項

実運送体制管理簿（機械メーカー甲社）						
実運送体制管理簿（食品メーカー乙社）						
種別	運送区間	貨物の内容	実運送事業者の名称	請負階層	運送	ドライバー名
2/1(甲)	〇〇工場→小売店A	食品 × 100箱	X運輸	—	11-11	〇〇
2/1(甲)	〇〇工場→小売店B	食品 × 5箱	X運輸	—	11-12	〇〇
2/1(甲)	〇〇工場→小売店C	食品 × 1箱	X運輸	1階層	11-13	〇〇
2/1(甲)	××工場→倉庫E	食品 × 40ケース	Y運輸	2階層	11-14	〇〇
2/2(甲)	〇〇工場→小売店A	食品 × 10箱	X運輸	—	22-11	〇〇
2/2(甲)	××工場→小売店B	食品 × 5箱	X運輸	—	22-12	〇〇
2/2(甲)	××工場→倉庫E	食品 × 40ケース	Y運輸	1階層	22-13	〇〇
2/2(甲)	××工場→小売店C	食品 × 1箱	Y運輸	2階層	22-14	〇〇

ASKUL LOGIST
輸送管理チームの皆様
「MOVISTAを活用し
実運送情報を一元管理！」



課題

輸送管理業務の効率化、及び
「実運送体制管理簿」義務化への法令遵守対応

- ・ 改正トラック法により、2025年4月から元請事業者には、実運送事業者の名称や請負階層、配送する貨物の内容や区間などを記載した「実運送体制管理簿」の作成が義務化

解決策

MOVISTAの「実運送体制管理簿出力機能」を活用することで、法改正への対応をスムーズに進めることが可能に

- ・ MOVISTAの導入を全国の輸送管理拠点に拡大
- ・ MOVISTAの「実運送体制管理簿出力機能」を活用することで、法令遵守対応と輸送管理業務の効率化を実現

※「実運送体制管理簿の義務化を見据え全社DXを推進 MOVISTAで持続可能な物流体制へ」の記事全文を[Hacobu Webサイト](#)よりご覧いただけます。

中小トラック事業者間中継輸送実証

志和貨物自動車(株)では、トランスポートアトミック(株)と共同のうえ、令和6年9月より大阪～九州における中継輸送を実証中。中小トラック事業者が導入可能な改造型のセミトレーラーを使用し、同社施設(東広島市)を中継地点として活用の上運行を継続している。

東広島⇄九州・山口

志和貨物自動車(株)《広島》

貨物種別：一般(化学品等)

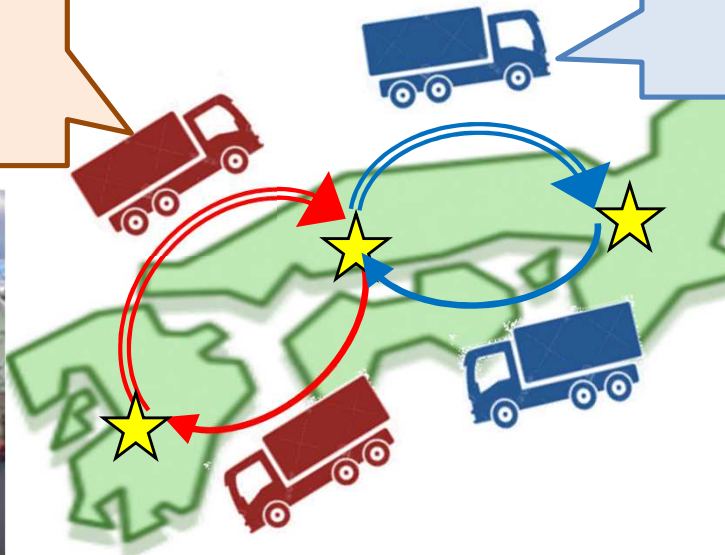
九州で卸し、山口で荷積み



大阪⇄東広島

トランスポートアトミック(株)《大阪》

貨物種別：一般(建材等)



【特徴①】中小事業者間の中継輸送

大阪と広島をそれぞれ拠点に持ち、荷主も貨物も異なる事業者による中継輸送。九州⇒大阪の上り便の状況に合わせ、帰り荷の積み地も調整するなど工夫をしている。

【特徴②】改造型セミトレーラーの活用

改造型はコストを抑え、積載量低下を防ぐことも可能。またセミトレーラーの荷台交換型はトレーラー部分を切り離して据え置けるため、両者のタイミングが合わなくても中継が可能。

【特徴③】民間物流施設の活用

物流拠点である事業者施設はインターチェンジ近くに所在し、スペースもあるため使い勝手が良く、既存施設を利用することにより整備コストも節約。災害時は物資拠点としても活用可。

【実現・継続に必要な経費】

- 車両改造費 (日野自動車プロフィアベース)
- 必要設備導入費 (ジャッキ等)
- 中継施設 (地盤整備・上屋)
- コンサルティング料

約 2,000 万円

【実現・継続に向けた課題】

- 荷積み、荷卸しのタイミングにおける荷主の理解・協力
- 参加事業者のマッチング、関係維持
- 中継時責任分界点等全国共通の運用ルールづくり (チェック手法、封印、責任分界点、コスト・利益分配)
- 初期コスト負担

【対応策(案)】

協議会等による全体統括。関係者の参加を促し、離脱を防ぐインセンティブ、リスク付与。公的補助(協議会規模、導入期間等弾力的運用) 157



「ホワイト物流」推進運動 持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言

物流の改善提案と協力	取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者の手作業での荷卸しの削減、附帯作業の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。
パレット等の活用	パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間を削減します。
発荷主からの入出荷情報等の事前提供	発荷主として貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主の準備時間を確保するため、入出荷情報等を早めに提供します。
運送契約の書面化の推進	運送契約の書面化を推進します。
契約の相手方を選定する際の法令遵守 状況の考慮	契約する物流事業者を選定する際には、関係法令の遵守状況を考慮します。
異常気象時等の運行の中止・中断等	台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。また、運転者の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。

OTAFUKU

NEWS RELEASE

2022年9月7日
オタフクソース株式会社

食品ロス削減と物流効率化を目指して
賞味期限「年月表示」への変更のお知らせ

オタフクソース株式会社(本社：大阪府大阪市、代表取締役社長：森田 直樹)は、社会課題である食品ロスの削減の一環として、2022年9月1日より賞味期限の表示方法を変更いたします。変更後は賞味期限の表示が「年月表示」から「年月日表示」へと変更いたします。

＜お好みソース500gの賞味期限表示例＞

【対象商品】お好みソース、焼そばソース、たこ焼ソース、らっきょう酢などソース、酢を中心とした家庭用 67 品

日本経済の発展に伴い、食品ロス削減は重要な課題です。食品ロスを減らすためには、賞味期限の表示方法の統一が重要です。オタフクソースは、食品ロス削減の一環として、賞味期限の表示方法を「年月表示」から「年月日表示」へと変更いたします。変更後は、賞味期限の表示が「2022.06.07」から「2022.06 / RR」へと変更となります。変更後は、賞味期限の表示が「2022.06.07」から「2022.06 / RR」へと変更となります。変更後は、賞味期限の表示が「2022.06.07」から「2022.06 / RR」へと変更となります。

【対象商品】お好みソース、焼そばソース、たこ焼ソース、らっきょう酢などソース、酢を中心とした家庭用 67 品

＜お好みソース500gの表示例＞※変更後の「RR」は当社の製造識別用のロット記号で「07」ではありません

賞味期限 (未開栓)

2022.06.07

開栓後は必ず密栓して冷蔵庫に保管し、お早めにご使用ください。

賞味期限：2022年6月7日

賞味期限 (未開栓)

2022.06 / RR

開栓後は必ず密栓して冷蔵庫に保管し、お早めにご使用ください。

賞味期限：2022年6月末日

お好みソース

焼そばソース

たこ焼ソース

らっきょう酢

【対象商品】お好みソース、焼そばソース、たこ焼ソース、らっきょう酢などソース、酢を中心とした家庭用 67 品

トラック事業者における未経験者の積極採用



【事業者概要】

事業者名 : Gライン株式会社
 設立年月日 : 平成25年5月1日
 所在地 : 福岡県糟屋郡(本社)
 従業員数 : 75名 (平均年齢33歳)
 保有車両数 : 88台 (令和5年5月現在)
 事業概要 : 一般貨物、軽貨物、利用運送、保管・流通加工
 ホームページ : <https://gline.work/>



特長的なデザインのGラインHP
 (広告代理店は使わず社長が考案)

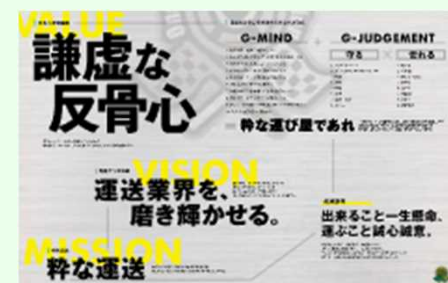
特長① (未経験者の積極採用)



ドライバー未経験者の若者を積極的に採用。
現在の従業員平均年齢は33歳。

昔気質を払拭するため、未経験者採用にシフト、当初既存ドライバーとの軋轢もあったが、定着化した。

特長② (情報共有による生産性向上)



ドライバーの意識を経営方針とすり合わせるため、**分かりやすい言葉で何度も発信。人事評価とも連動させ認識確認。**

事業成績もドライバーに共有することで、現場を知るドライバーが営業部門として機能するようになった。

経営者が「運送業界を磨き輝かせる」という目的のもと、既存の慣習やしがらみにとらわれず、情報を発信し、若者雇用に成功し、成長につなげている。現在はそのノウハウをコンサルにより他社に提供中。

魚活ボックスを活用した輸送効率化

現在、魚は大きく分けて「活魚」「鮮魚」「冷凍魚」の3通りの方法で流通しています。今回はその中から生きたまま輸送する「活魚」の流通について紹介。料亭の生け簀などで泳いでいる魚を思い浮かべれば、わかりやすいかと思います。

生きた魚を輸送することは非常に難しく、コストもかかってしまうため、これまで活魚での流通は多くありませんでしたが、そうした問題の解決に向けて開発されたのが「魚活（ぎょかつ）ボックス」です。

魚活ボックスは、水槽内の海水に二酸化炭素を一定濃度溶け込ませて魚を低活性化（眠ったような状態）させることで、一度にたくさんの魚を生きたまま輸送できる仕組みになっています。

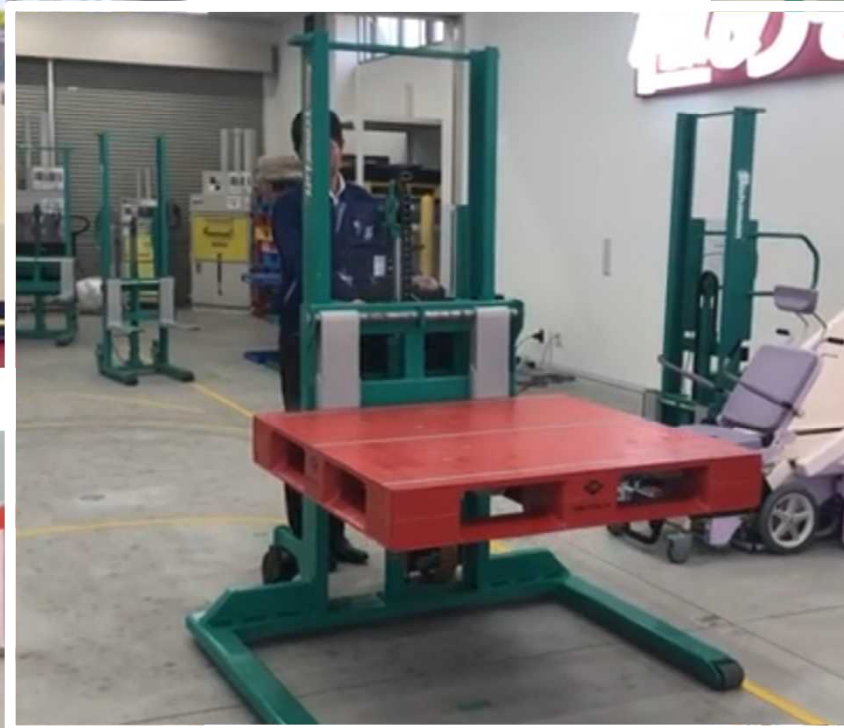
水産物輸送業界に 新たな風を巻き起こす新技術



これまで活魚輸送をするためには専用の活魚車が必要であったため、小口で輸送をしようとしてもコストがかかりすぎて実現するのが難しい現状がありました。

しかし、魚活ボックスなら1箱から輸送が可能で、これまでコストがかかり運べなかった少ない数の天然魚や希少魚を活魚で輸送することも可能となります。

Bishamon  髙スギヤス



発泡スチロールを活用した輸送資材



温度管理品の輸送



荷役等を行う人員の適切な配置



- 荷受け専門の要員が確保出来ない小売店舗においては、店員が店内オペレーションに忙殺されてしまうため、車両の到着に合わせた適切なタイミングで荷受け作業を開始することが難しいことが多く、待機時間、荷役等時間（店舗での滞留時間）を短縮することが課題となっている。
- そこで、トラック近接を音声と光で店員に報知する装置を導入し、着荷時刻が店舗に事前通知されることにより、店員がトラックの到着前に荷受準備をすることが可能となり、一部店舗への実証導入を通じて平均 15%の荷役等時間の短縮を実現。
- 加えて、荷受けの際に店舗従業員が前もって搬入口に出て、近隣住民、顧客への安全配慮を行うことが可能となった。