

# 物流2024問題の取組について

---

国土交通省  
北陸信越運輸局

## 1. 2030年度に向けた政府の中長期計画

## 2. 北陸信越運輸局における取組

## 【参考資料】物流の革新の実現に向けた取組（個別施策）

## 1. 2030年度に向けた政府の中長期計画

## 2. 北陸信越運輸局における取組

【参考資料】物流の革新の実現に向けた取組（個別施策）

## 主要施策のポイント

### (1) 適正運賃收受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化 P2
  - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
  - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し P3
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGメンによる集中監視） P4

### (2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援 P5
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

### (3) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化 P6
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

### (4) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ P7
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

### (5) 荷主・消費者の行動変容

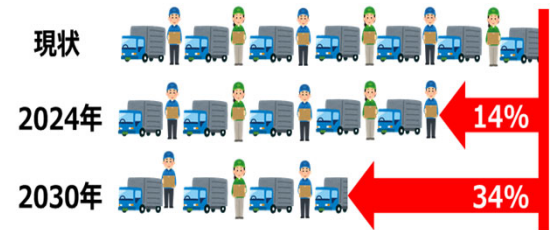
- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装 P8
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

# 主要施策のポイント（1）

# 通常国会での法制化（法改正案の概要）

## 背景・必要性

- 物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
  - ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
  - ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。  
→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



## 法案の概要

### 1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

### 【流通業務総合効率化法】

- ①**荷主**\*1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
  - \*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。  
※法律の名称を変更。  
※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉



### 2. トラック事業者の取引に対する規制措置

### 【貨物自動車運送事業法】

- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。
- 運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け\*2。
- 他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務\*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。\*2\*3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制措置

### 【貨物自動車運送事業法】

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。
- 国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）	○荷待ち・荷役時間の削減	年間125時間/人削減
	○積載率向上による輸送能力の増加	16パーセント増加

# 主要施策のポイント（1）貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直し

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会に諮問（令和6年1月10日）

## 1. 荷主等への適正な転嫁

### <運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

### <荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4セラス）の場合の30分当たり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「**運送申込書／引受書**」のひな形にも明記【運賃】【約款】

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請手数料**」（運賃の**10%**を別に収受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

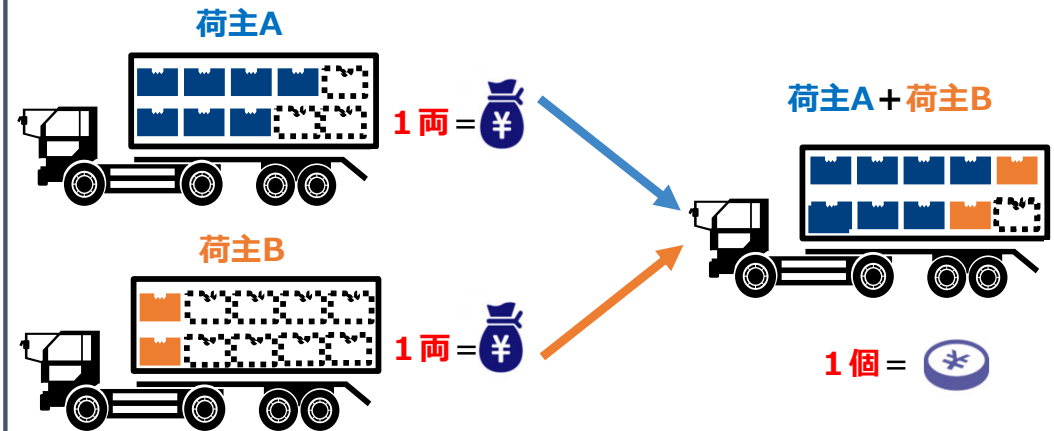
### <契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

## 3. 多様な運賃・料金設定等

### <「個建て運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建て運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増し**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増し**を設定【運賃】

### <その他>

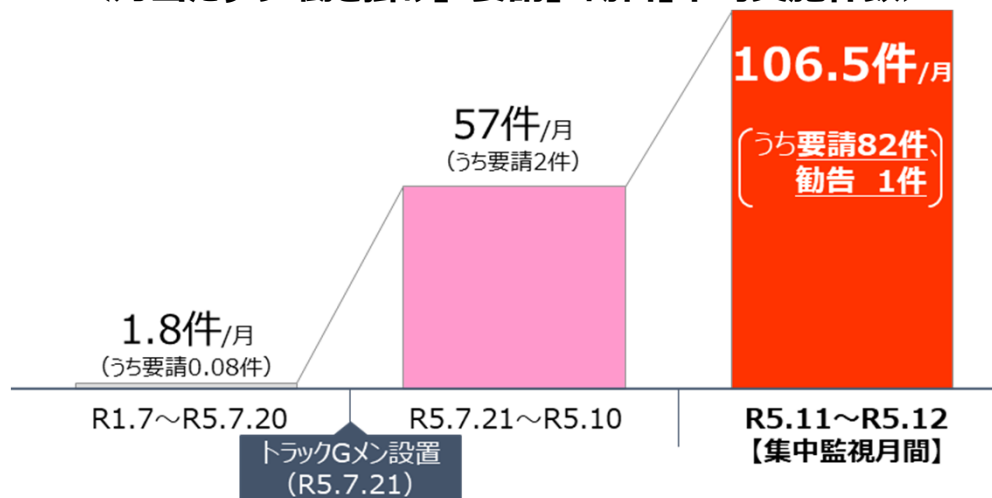
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増しを追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能とする**。【約款】

# 主要施策のポイント (1) 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の強化 (トラックGメンによる集中監視)

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置。(令和5年7月)  
関係府省と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働き掛け」や「要請」を実施。
- **令和5年11月・12月を「集中監視月間」と**位置付けて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、**依然として違反原因行為**をしている疑いのある荷主等に対し、**初めての「勧告」(2件)**を実施(令和6年1月26日)したほか、「働き掛け」「要請」による**是正指導を徹底**。

## トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働き掛け」「要請」「勧告」平均実施件数>



## 「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告**： **2件【初】** (荷主1、元請1件)
  - **要請**： 164件 (荷主82、元請77、その他5)
  - **働き掛け**： 47件 (荷主26、元請19、その他2)
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

## 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (62%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 契約になかった附帯業務 (13%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運行の要求 (3%)
- 異常気象時の運行指示 (1%)

今般「働き掛け」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、**改善が図られない場合は更なる法的措置の実施**も含め厳正に対処。

2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
トラックGメンの設置	悪質な荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
○集中監視月間 (11月・12月) ☆集中監視月間 (2024年度以降適宜実施)		
労働基準監督署による労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底		

- 荷主等を対象とした規制的措置の導入と併せ、荷主や物流事業者における自動化・機械化設備・システム投資を支援することで、2030年度までにトラックドライバー 1 人当たりの荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上の削減を目指す。
- 物流標準化やデータ連携の促進等2040年のフィジカルインターネット実現を目指したロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進するとともに、規制的措置の導入による納品リードタイム延長等によって、2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加させることを目指す。
- 「デジタルライフライン全国総合整備計画」を2023年度中に策定し、自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて、実装への取組を着実に進める。まず、2024年度から先行的な取組を開始し、150km以上のドローン航路の整備や、100km以上のデジタル情報配信道の整備等を進める。

【荷待ち・荷役作業等時間の削減】

<自動倉庫>

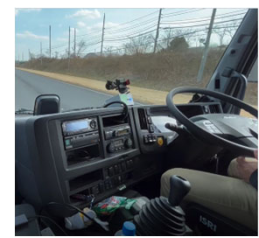


<無人フォークリフト>



【自動運転・ドローン】

<ハンズ・オフ実証の様子>



<ドローン航路>

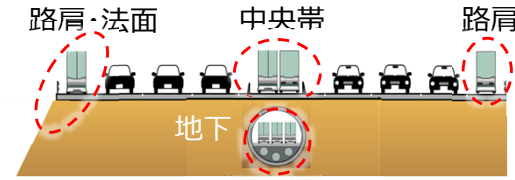


2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
バス予約システム等の導入促進	標準仕様パレットの活用促進	
パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化促進	物流情報標準ガイドラインの活用促進	
荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送の促進	2040年のフィジカルインターネットの実現に向けて、フィジカルインターネット・ロードマップの着実な実行	
業界・分野別の「自主行動計画」の作成 ○ガイドライン策定 (6月)	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施 ○計画の公表 (12月) ☆ 遵守状況フォローアップ調査 ☆ ☆	
	裾切り・判断基準の検討 ☆ 法案提出	規制的措置の導入
デジタルライフライン全国総合整備計画の策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>アーリーハーベストプロジェクト (デジタル情報配信道)</li> <li>アーリーハーベストプロジェクト (ドローン航路)</li> <li>アーリーハーベストプロジェクト (インフラ管理DX)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線道路や先行地域と隣接する地域へ拡大</li> <li>無人地帯を中心に、有人地帯にも拡大</li> <li>大規模都市等を中心に拡大</li> </ul>
		全国展開の促進



- 鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを目指し、官民協議会で継続的にフォローアップを行うとともに、3年後を目途に見直しを実施する。
- 自動物流道路の構築に向け、必要な機能や技術、課題等を検討するため、2023年度内に有識者や関係団体等から成る検討会を設置し、2024年夏頃に、想定ルート選定を含め中間取りまとめを行う。その上で、10年での実現を目指し、具体化に向けて検討する。
- 自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定を主導して、2026年までに国際合意を形成することにより、自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航を実現することを目指す。

### 【自動物流道路の構築】



道路空間の利活用イメージ



スイスで検討中の地下物流システムのイメージ  
出典: Cargo Sous Terrain社HP

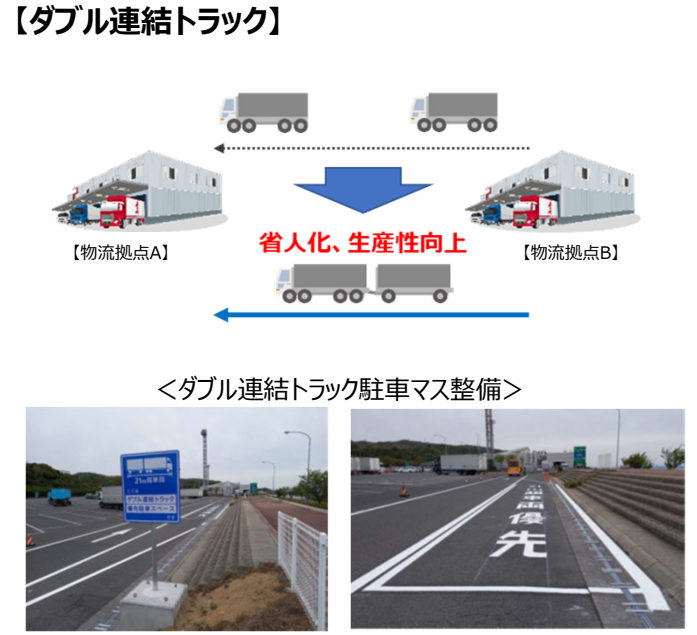
### 【自動運航船の本格的な商用運航】



FIM

2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
モーダルシフト推進に向けた協議会での検討（7月～）	取組状況の適時フォローアップ・目標見直し	
○協議会取りまとめ（11月）	☆フォローアップ	☆ ★目標見直し
大型コンテナ等の導入促進	→	
貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進	→	
内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化	→	
自動物流道路の構築に向けた調査・検討	10年での実現を目指し、具体化に向けた検討	
○検討会立ち上げ	☆中間取りまとめ（想定ルート選定）	
自動運航技術の進展に対応した国際ルール策定の主導	○国際ルール策定	2030年頃までの本格的な商用運航を実現 ○国際ルール発効

- 大型トラックの最高速度を、2024年4月に、90km/hに引き上げる。これより高い速度への引上げは、引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には検討する。
- トラック輸送の省人化の促進や労働生産性の向上に向けて、1台で通常のトラック2台分の輸送を可能とする「ダブル連結トラック」の導入やその運転に必要な大型免許等の取得を促進する。運行状況や事業者のニーズを踏まえ、2024年度内に運行路線の拡充等に向けた調整を行うとともに、ダブル連結トラックに対応した駐車マスを順次整備する。
- トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を2025年3月末まで継続する。なお、法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、高速道路会社において、割引制度を厳格に運用する。
- 料金所における業務の効率化や渋滞の解消等を図るため、ETC専用化について、運用状況等を踏まえながら、計画的に推進する。



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
有識者検討会の開催（7月～12月）	速度規制の引上げ ☆提言の取りまとめ（12月）	引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討
ダブル連結トラックの導入促進		
ダブル連結トラックの運行路線の拡充に向けた調整	☆事業者のニーズを踏まえ拡充 ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備	
物流総合効率化法に基づく出資制度創設に向けた検討	高速道路IC近傍に立地した 物流拠点施設の整備促進	
大口・多頻度割引の拡充措置の継続		
割引制度の厳格な運用		
	ETC専用化の推進	

- コンビニ受取や置き配、ゆとりある配送日時の指定など、物流負荷の低い受取方法を選択した消費者に対しポイントを還元する実証事業、「標準的運賃」の8%引上げやトラックGメンによる是正指導の大幅強化等を通じた運送形態を踏まえた多様な運賃・料金の設定等の促進により、再配達削減の仕組みを社会実装する。さらに、再配達削減PR月間を継続的に実施することにより、再配達率を半減する。
- 送料の表記に関し、関係事業者に「送料無料」表示の見直しを要請するとともに、「送料無料」表示の見直し状況について、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施する。
- 規制的措置の導入により、一定規模以上の荷主を特定事業者として指定し、物流統括管理責任者の選定を義務付けることで、荷主における全社的な物流改善の取組を促進する。

## 【再配達削減の取組】



## 【「送料無料」表示の見直し】



2023年度	2024年度～2026年度	2027年度～2030年度
ポイント実証等の取組		社会実装
○再配達削減PR月間（4月）	☆再配達削減PR月間 ☆ ☆	☆ ☆ ☆ ☆
標準的運賃・標準運送約款の見直し	新たな標準的運賃・標準運送約款の周知浸透・取組状況の適時フォローアップ	
	○検討会取りまとめ（12月）	
トラックGメンの設置	悪質荷主・元請事業者への監視・是正の徹底	
	○集中監視月間（11月・12月） ☆集中監視月間（2024年度以降適宜実施）	
	物流に係る広報の実施	
○政府広報（9月）	○政府広報（2月）	
「送料無料」表示の見直し	要請	
	○方向性の公表（12月）	○行動変容が見られなければ追加対応
	○要請先の見直し状況確認（3月）・フォローアップ調査	
業界・分野別の「自主行動計画」の作成	ガイドライン・「自主行動計画」に基づく取組の実施	
○ガイドライン策定（6月）	○計画の公表（12月） ☆遵守状況フォローアップ調査 ☆ ☆	
	裾切り・判断基準の検討	規制的措置の導入
	☆法案提出	

## 2. 施策の効果

### 「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%引上げを通じて波及する運賃改定の効果

これまで適正に収受しきれていない荷役作業の料金（積込み料・取卸し料）を収受できるようになる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）10%前後（約6~13%） ※次年度以降も効果拡大

### 政策パッケージの輸送力への効果（2030年度）

	輸送力試算		輸送力試算			
	必要輸送力 施策なしケース	2024年度 100 ▲14	2030年度 100 ▲34	施策なし	施策あり(2024年度)	施策あり(2030年度)
荷待ち・荷役の削減		+4.5	+7.5	年間750時間	年間75時間削減	年間125時間削減
積載率向上		+6.3	+15.7	38%	40%	44%
モーダルシフト		+0.7	+6.4	524億トク	539億トク	667億トク
再配達削減		+3.0	+3.0	12%	6%	6%
その他(トラック輸送力拡大等)			+2.0			
		<b>+14.5%</b>	<b>+34.6%</b>			

## 1. 2030年度に向けた政府の中長期計画

## 2. 北陸信越運輸局における取組

【参考資料】物流の革新の実現に向けた取組（個別施策）

## モーダルシフトの促進のための取組

### ■ 「2024年問題対策セミナー」～競争から協調へ貨物列車という選択肢～

- ・開催日 令和6年2月28日(水)
- ・場所 JR貨物 金沢貨物ターミナル駅 (金沢市)  
富山貨物駅 (富山市)  
南福井駅 (福井市)
- ・参加者 114名 (オンライン参加含む)
- ・プログラム【セミナー】 ・2024年問題とモーダルシフト (運輸局) ・貨物鉄道輸送のご利用方法 (JR貨物)  
【貨物駅作業見学】 ・貨物列車へのコンテナ積み込み及び取り出し作業等
- ・主催 北陸信越運輸局、中部運輸局、JR貨物金沢支店



## 今後の取組

### ■ 「物流2024年問題を乗り越えるための対策セミナー」 ～持続可能な物流のためにできることは？～

- ・開催日 令和6年3月13日(水) 14:00-16:00
- ・場所 石川県地場産業振興センター (金沢市)
- ・プログラム【基調講演】「持続可能な物流の実現に向けて」  
講師 立教大学経済学部経済政策学科 教授 首藤若菜氏  
【事例紹介】物流事業者：北信運輸株式会社 代表取締役 橋爪光平氏  
荷主企業：フクビ化学工業株式会社 専務執行役員 加川潤一氏
- ・主催 北陸信越運輸局、中部運輸局



北陸・中部地域  
**物流2024年問題を乗り越えるためのセミナー**  
～持続可能な物流のためにできることは？～

物流の2024年問題の根本的・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」及び「物流事業者向けパッケージ」掲載の向け、北陸・中部地域の物流関係者へ地域産業活性化の場を本開催します。  
本セミナーでは、トラック事業者及び荷主企業の具体的な取組事例の紹介を交え、持続可能な物流を実現するためにどうしたらよいかを紹介します。

日時 令和6年 3月13日(水) 14:00～16:00  
会場 石川県地場産業振興センター コンベンションホール  
定員 200名 (先着順)  
参加 無料

基調講演 持続可能な物流の実現に向けて  
講師 立教大学 経済学部経済政策学科 教授 首藤若菜氏

事例紹介 物流事業者 北信運輸株式会社 代表取締役 橋爪光平氏  
荷主企業 フクビ化学工業株式会社 専務執行役員 加川潤一氏

問い合わせ先  
北陸信越運輸局  
〒920-8628 石川県金沢市南大野1-1-1  
TEL: 076-233-6131 E-mail: ctf@hokuriku-transport.jp  
※本局は、国土交通省北陸信越運輸局の管轄下で、中部運輸局の業務を代行しています。

お申し込みはコチラから  
申し込み専用QRコード  
申し込み専用URL: <https://www.hokuriku-transport.jp/seminar/>

主催 北陸信越運輸局、中部運輸局  
協賛 北信運輸株式会社、フクビ化学工業株式会社、石川県地場産業振興センター  
後援 国土交通省北陸信越運輸局、石川県、富山県、福井県、滋賀県、長野県、山梨県、静岡県、愛知県、岐阜県、三重県、奈良県、和歌山県、徳島県、香川県、高松市、岡山県、広島県、山口県、福岡県、佐賀県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

## 1. 2030年度に向けた政府の中長期計画

## 2. 北陸信越運輸局における取組

## **【参考資料】物流の革新の実現に向けた取組（個別施策）**

## 概要

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

## 補助内容・対象

### 【支援対象者】

- 荷主・利用運送事業者・実運送事業者等から構成された協議会

### 【対象機器等】

- 対象機器等

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

- 補助率： 1/2以内

- 上限： 鉄道関係 3億円/1件、内航海運関係 1億円/1件

## 協議会イメージ

### 【荷主】

メーカー・卸売 等

### 【利用運送事業者】

地元の通運事業者 等

### 【実運送事業者】

JR貨物・内航海運事業者 等

### 【リース会社】



31ftコンテナと荷役機器



海運シャーシ



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

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

## 実施に向けた主な流れ

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

計画策定経費補助

運行経費補助

## 補助上限・補助率

上限総額  
500万円

省人化・自動化機器導入  
上限300万円  
(補助率：1/2以内)

計画策定経費補助  
上限200万円  
(補助率：定額)

上限総額  
1,000万円

省人化・自動化機器導入  
上限500万円  
(補助率：2/3以内)

運行経費補助  
上限500万円  
(補助率：1/2以内)

## 省人化・自動化への転換・促進を支援

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

### 省人化・自動化機器の導入例

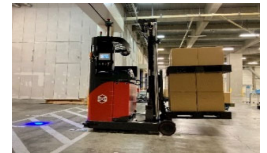
- 荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
- ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積付け



無人搬送車



ピッキングロボット



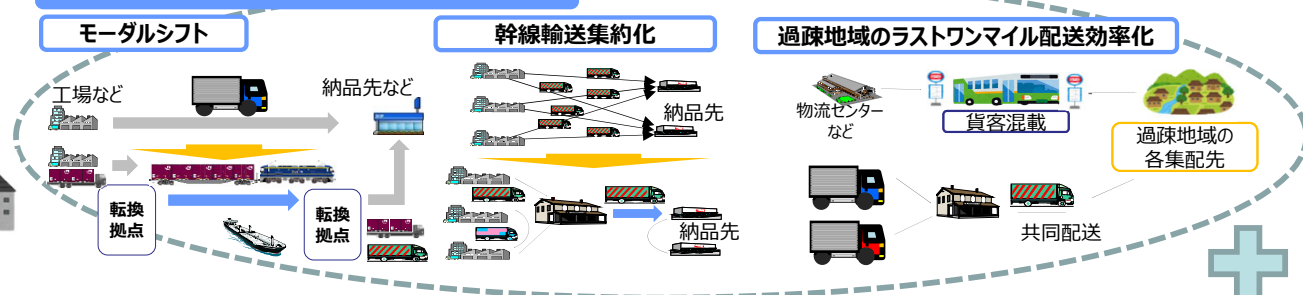
無人フォークリフト

## 計画策定経費補助の支援対象となる取組

「総合効率化計画」の策定のための調査に要する費用が対象  
一例



## 運行経費補助の支援対象となる取組



## 【中継輸送の取組の促進《拡充》】

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

## 中継輸送の例



【想定される経費】  
・施設利用料  
・土地賃借料  
・高速道路料金  
(割増分) 等

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

## 事業概要

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

- ・システム構築・連携
- ・自動化・機械化機器の導入

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

【支援割合】 1/2

### 【支援対象システムの例】

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

### 【支援対象機器の例】



無人搬送機器



無人フォークリフト



無人荷役機器



自動倉庫

## 事例のイメージ

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



専門家が、効果的なシステム構築・連携、DX機器選定等を支援

## 事業目的

- 営業倉庫等の物流施設は、災害対策基本法に基づく防災基本計画において、災害時の物資拠点としての役割が期待されており、**国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービス**として事業の継続が不可欠。
- 災害時等におけるサプライチェーンの確保、災害対応能力の強化を図るため、サプライチェーン上で重要な物流施設における非常用電源設備、充電設備の導入支援を行い、災害時等における**電源機能を維持し、円滑かつ迅速な物資輸送体制を維持・確保**する。

## 事業内容

物流施設において、**非常用電源・充電設備**を導入する場合に補助を行う。

### 【補助率】

1 / 2 以内

### 【補助対象者】

- ・倉庫事業者
- ・貨物利用運送事業者
- ・トラックターミナル事業者
- ・貨物運送事業者
- ・物流不動産開発業者

### 【要件】

- ・小規模施設（施設面積1000㎡未満）でないこと
- ・「大規模地震・津波災害応急対策対処方針」の考え方に適合する施設であること
- ・災害時における地方自治体への協力への意思表示等を行うこと 等

### 【補助対象施設】

- ・営業倉庫
- ・トラックターミナル
- ・貨物運送事業者の集配施設
- ・貨物利用運送事業者の保管等施設
- ・物流不動産

### 【補助対象設備】

- ・非常用電源設備  
(発電設備又は蓄電池)
- ・充電設備



<非常用電源設備>



<充電設備>

○物流革新に向けた政策パッケージ(抄)(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)

### 1. 具体的な施策

#### (2) 物流の効率化

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

(物流施設の機能強化等)

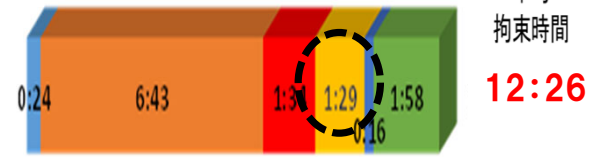
災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、**非常用電源設備の導入促進等**により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

# (参考) 中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けたテールゲートリフター等導入等支援事業

R5年度一次補正予算（一般） 1,461百万円  
（R4補：200百万円）

- トラック運送事業者は約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力が乏しいことに加え、コロナ禍や燃油価格高騰の影響により、**厳しい経営環境に置かれている**。
- さらに、他産業と比較して**長時間労働・低賃金**の傾向にある中で、**ドライバー不足が深刻化**していることから、トラック運送業における**長時間労働の是正等の労働環境改善や事業環境の適正化が喫緊の課題**。
- このため、荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減等に資する機器やシステムの導入に係る費用を支援することにより、中小トラック運送業における**働き方改革や業務効率化・経営力強化の取組、人材の確保・育成を推進**し、トラック運送事業者の**労働生産性向上を図る**。

## 【1運行あたりの荷役時間】



1運行あたり平均して、1時間29分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

## 事業概要

### ○支援対象の例

#### 車両の効率化設備導入支援 テールゲートリフター



- カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1/3程度に短縮**。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保に繋がる**。

#### トラック搭載型 クレーン

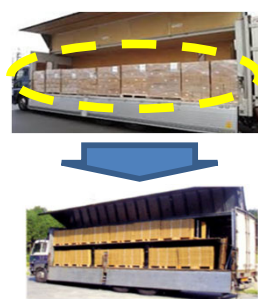


- 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1/3程度に短縮可能**。

#### トラクタの 速度制限装置

- 超重量物用トラクタに装着されている速度制限装置を空車時に解除できる改造を行い、**労働時間を短縮**。

#### トラック搭載用 2段積みデッキ



- 荷物を2段積みすることが可能となるため、**約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる**。

#### 業務効率化支援

- 予約受付、配車計画、動態管理、求貨求車、運行・労務管理システム等の導入により、**荷待ち時間の削減や輸送効率の向上が可能**。
- 契約書電子化と併せて、**DXによる業務効率化も実現**。



#### 経営力強化支援

- 燃料費等の変化を反映した**適正な原価の算定及び運賃・料金交渉に活用可能**。
- M&A等の事業承継を支援

#### 人材確保・育成支援

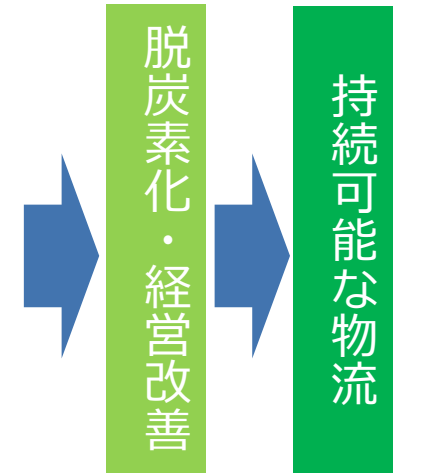
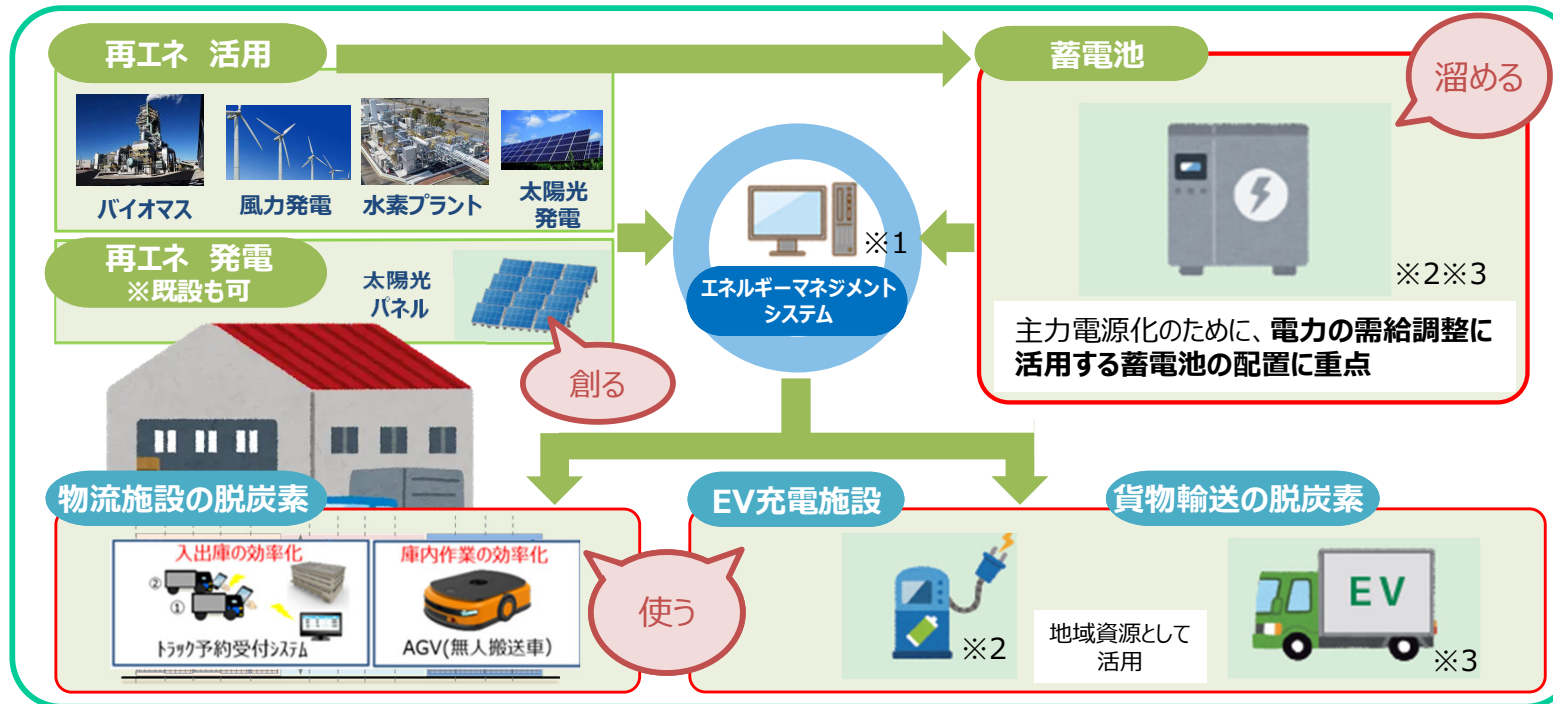
- ドライバーのスキルアップ支援として、大型・けん引免許等の取得費用やフォークリフト運転技能講習の受講費用等を支援することにより、**労働生産性の向上を促進**。
- 採用活動や、安全講習・健康管理等の人材育成に係る経費を支援することで、**ドライバーの確保・育成・定着を促進**。

## 効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の労働環境の改善や労働生産性の向上を図る。

再生可能エネルギーを活用（太陽光発電を含む）し、物流施設（倉庫、トラックターミナル等）を拠点に施設、輸送の一体的かつ効率的にエネルギー供給を行うことにより物流の脱炭素化を図る事業に対して支援する

**支援スキーム** 物流施設を拠点とした再エネ関連施設・設備等の一体的導入を支援



- ※1 再エネ電力購入、自家発電力の供給サイドと、倉庫内作業、EV車充電等の需要サイドの需給バランスのベストミックスを実現
- ※2 非常時に災害拠点の非常用電源として活用、地域のEV車に開放
- ※3 蓄電池、EVトラック産業育成

## 補助率・補助対象等

【補助率】 1 / 2 以内  
 【補助対象者】 倉庫事業者・貨物運送事業者・貨物利用運送事業者・トラックターミナル事業者等

【補助対象施設】  
 ・営業倉庫  
 ・貨物(利用)運送事業者の集配施設等

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

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

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

## 事業概要

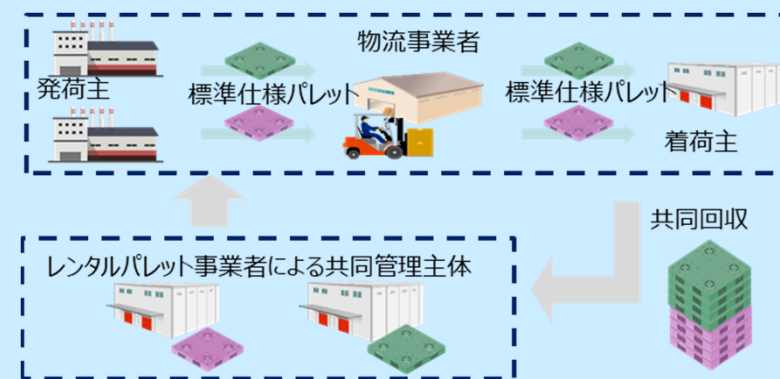
### 1. 労働力不足に対応するための標準仕様パレットの利用促進支援事業

#### <レンタルパレット事業者への支援>

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

#### <パレットを導入する事業者等への支援>

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



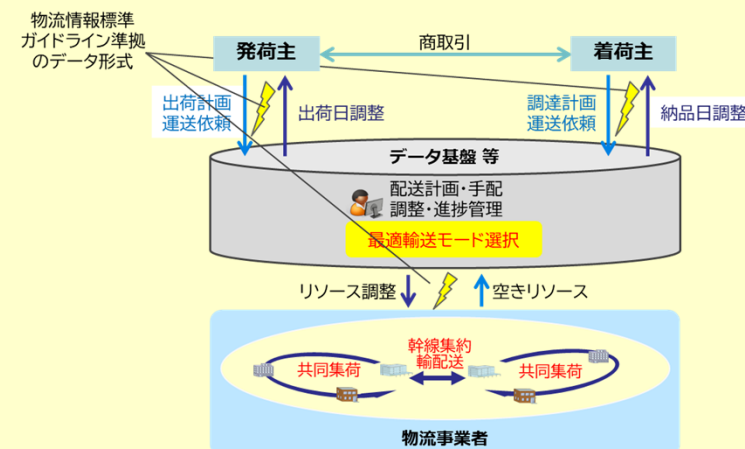
### 2. 物流データの標準化促進に向けたオープンプラットフォーム構築支援事業

複数の荷主や物流事業者、物流システム事業者等で構成される協議会に対し、

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

※物流情報標準ガイドラインに準拠することとする。

※業種や地域特性を踏まえた効果検証も実施。



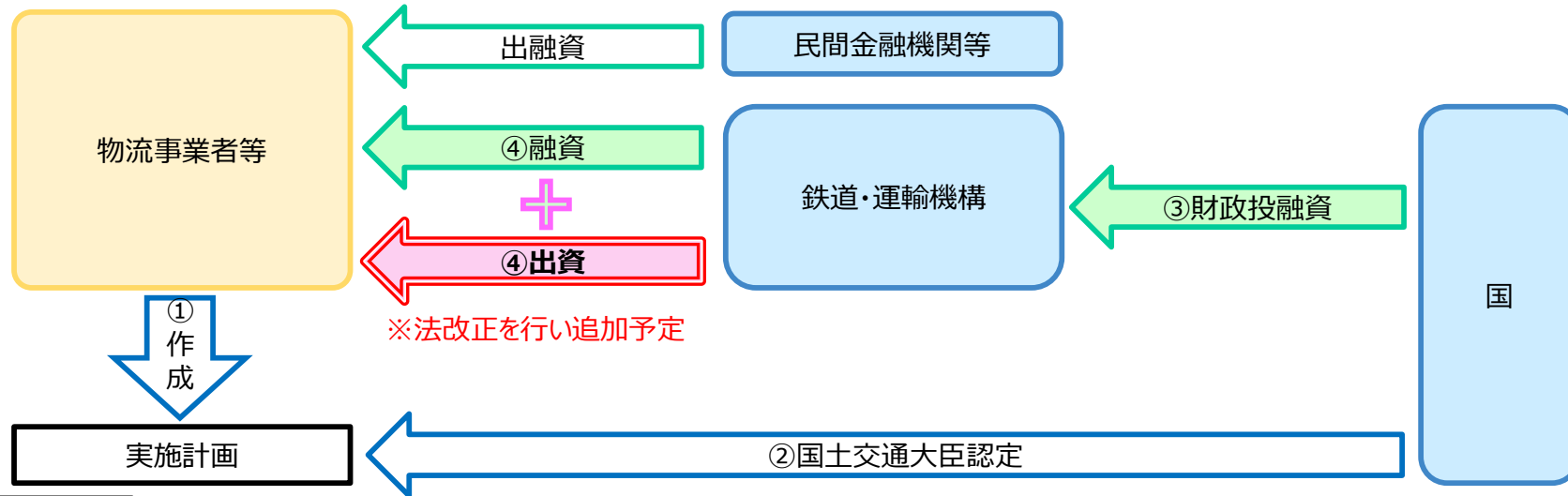
## 【目的】

我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多様化等への対応、環境負荷の低減及び流通業務に必要な労働力の確保を図る。

## 【制度の概要】

二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業の実施主体に対する鉄道・運輸機構の融資を行う。

### <物流総合効率化法に基づく財政投融資の支援スキーム>



## 支援対象事業

輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設を整備する事業

- ・幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・幹線輸送を効率化するための中継輸送の物流拠点 等

物流のDX・GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷の低減を図る事業

- ・物流DX：物流施設の自動化に必要な施設の導入
- ・物流GX：EV車両、再生可能エネルギー関係施設の導入 等

物流拠点



EVトラック



太陽光パネル



無人搬送車



立体自動倉庫



【この資料に関するお問い合わせ先】



国土交通省

北陸信越運輸局交通政策部環境・物流課  
Email [hrt-kankyoubuturyuu@mlit.go.jp](mailto:hrt-kankyoubuturyuu@mlit.go.jp)