

# 北海道運輸局からの情報提供

2026年2月19日  
北海道運輸局  
交通政策部環境・物流課

# 物流革新に向けた政策パッケージ等の策定

## 2023年

- 3月 「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置
- 6月 関係閣僚会議において「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を策定  
**貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の成立**  
(※「**荷主対策の深度化**」、「**標準的運賃**」の制度を「**当分の間**」延長)
- 7月 「**トラックGメン**」創設
- 10月 関係閣僚会議において「**物流革新緊急パッケージ**」を策定  
(6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
- 11月 政府において**総合経済対策・補正予算案**を決定

## 2024年

- 2月 政府において**物流法案**の閣議決定、国会提出  
関係閣僚会議において「**2030年度に向けた政府の中長期計画**」を策定
- 4月 「**働き方改革関連法**」の施行 (※**トラックドライバーにも時間外労働時間上限規制が適用**)  
**改正物流法**成立
- 5月 **改正物流法**公布
- 7月 関係閣僚会議において「**政策パッケージ**」の進捗状況と今後の対応を報告
- 11月 新物効法の施行に向けた**国交省・経産省・農水省の合同審議会の取りまとめ**を策定

## 2025年

- 3月 関係閣僚会議において「**2030年度に向けた政府の中長期計画**」の進捗状況と今後の対応」を報告
- 4月 **改正物流法 一部施行** (荷主等に対する努力義務、契約の書面交付等)

## 2026年

- 4月 **改正物流法 全面施行** 予定 (特定事業者の指定、物流統括管理者の選任等)

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **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、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**法制化**も含め確実に整備。

## （1）商慣行の見直し

- ・荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ・物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入
- ・**トラックGMEN**による荷主等の是正指導、トラックの「**標準的運賃**」の拡充・徹底、業界ごとの**自主行動計画**の作成・実施 等

## （2）物流の効率化

- ・即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ・「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ・「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ・**軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ・女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成 等

## （3）荷主・消費者の行動変容

- ・荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ・**再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減**」に向けた対策含む）
- ・物流に係る**広報**の推進 等

# 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

(公布日：令和6年5月15日)

## 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2024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。
  - ・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を整備。
- 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。

## 改正法の概要

### 1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

一部を除き令和7年4月1日施行

【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。
- 上記①②のうち一定規模以上のも（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告等**を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。⇒令和8年4月1日施行
- 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**。⇒令和8年4月1日施行

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

令和7年4月1日施行

【貨物自動車運送事業法】

- 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。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\*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的措置

令和7年4月1日施行

【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HP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。

# 改正物流効率化法の規制措置のポイント（1年目施行分）

令和7年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

## トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

- **令和10年度まで**に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、**以下の目標の達成**を目指す。
  - ① 全国のトラック輸送のうち **5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間短縮し、ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**
  - ② 全国のトラック輸送のうち **5割の車両で積載効率50%**を目指し、**全体の車両で44%への増加**を実現

## 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

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

### ① 積載効率の向上等

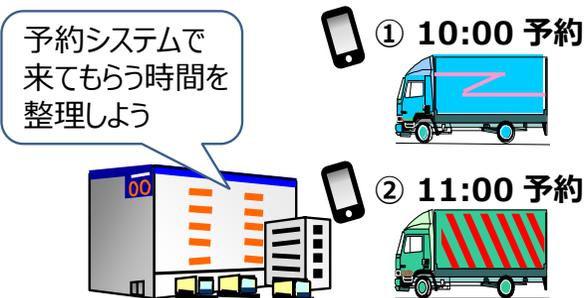
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



地域における配送の共同化

### ② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

### ③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入による 荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

- 上記①～③の取組状況について、国が判断基準に基づき、**指導・助言、調査・公表**を実施。

# 改正物流効率化法の規制的措置のポイント（2年目施行分）

令和8年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

## 特定事業者の指定基準等のポイント

○全体への寄与度がより高い**大手の事業者が指定**されるよう、以下の**指定基準値を超える事業者を「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**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

### <特定事業者の指定基準値>

#### 特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上  
（上位3,200社程度）

#### 特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上  
（上位790社程度）

#### 特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上  
（上位70社程度）

### <中長期計画・定期報告の記載内容>

#### 中長期計画

- （1）実施する措置
- （2）実施する措置の具体的な内容・目標等
- （3）実施時期 等

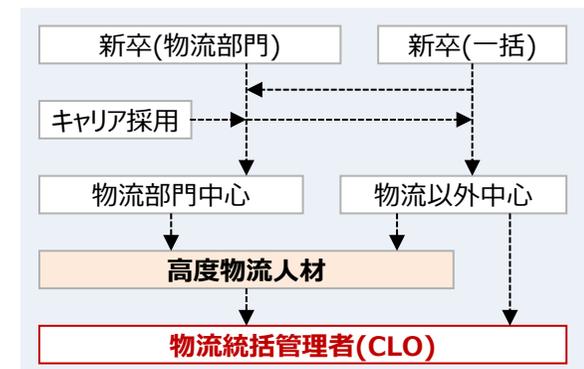
#### 定期報告

- （1）事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式）
- （2）判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述）
- （3）荷待ち時間等の状況【荷主等】

○特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者**には、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある**役員等の経営幹部**から、以下の業務を統括管理する**物流統括管理者（CLO※）の選任を義務付け**。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等

※Chief Logistics officer



物流統括管理者のキャリアパス（イメージ）

# (参考)「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/>



「物流効率化法」  
理解促進ポータルサイト

### 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の措置が定められました。  
すべての荷主・物流事業者は、  
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

### すべての物流効率化法対象事業者の対応 (2025年度施行内容)

荷主（発荷主・着荷主）、連鎖事業者（フランチャイズチェーンの「本部」、貨物自動車運送事業者等、貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）のそれぞれにおいて、上記の取組1〜3までのうち、講ずべき措置内容が定められています。  
物流に関するご自身の立場からご確認ください。

すべての荷主の対応

すべての連鎖事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）の対応

すべての貨物自動車運送事業者等の対応

すべての貨物自動車関連事業者の対応

# 新たなモーダルシフトに向けた対応方策のポイント

- 「2030年度に向けた政府の中長期計画」（令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）を踏まえ、**2030年度に不足する輸送力34%の解消**をより確かなものとすべく、**陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員し、トラックドライバー不足や物流網の障害**などに対応するための「**新たなモーダルシフトに向けた対応方策**」をとりまとめ。

## 多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進

### ① 鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化

- ・鉄道と内航海運の共通課題として、小口貨物の混載輸送やパレット化、大型コンテナ・シャーシ等の確保、けん引免許の取得を支援するとともに、輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入等を図る。
- ・鉄道による貨物輸送について、貨物駅のコンテナホームの拡幅、線路改良、路盤強化等の施設整備に向けた支援、代行輸送の拠点となる貨物駅での円滑な積み替えを可能とする施設整備、新幹線等の貨客混載による車両スペースの有効活用を推進。
- ・内航海運について、新船の投入や船舶の大型化、新規需要の創出に向けた取組に対する支援、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化、海技人材の確保を進めるための海技士資格の取得ルートの多様化や制度の改善等を推進。

### ② 多様な輸送モードの活用

- ・中小事業者を念頭に置いたダブル連結トラックの導入支援、高速道路における自動運転トラックの実証実験に対する支援、社会実装に向けた支援制度の検討、航空貨物輸送の更なる活用に向けた取組の支援や受入体制の確保を推進。

### ③ 地域の産業政策・地域政策等との連携

- ・地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトや地域の物流ネットワークの再構築を実現するため、地域物流の核となる拠点の整備等に向けて地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が協働する先進的な取組を支援。

## 今後の進め方

- ・これらの対応方策について、現時点では具体的な目標が定められていないダブル連結トラック、航空貨物輸送についても、今後10年程度で（2030年代前半までに）輸送量・輸送分担率を倍増させることを視野に入れて取組を進めることとし、その進捗状況等を適時フォローアップするとともに、政府の中長期計画に記載された目標の見直しとタイミングと合わせ、必要な見直しを実施。
- ・新モーダルシフトの推進に当たっては、荷主等に対して、輸送力不足や環境負荷軽減への貢献についてのメリットを精力的に発信。

## <令和7年度>

- ①一次公募（終了）：令和7年4月8日（火）～6月6日（金）
- ②二次公募（終了）：令和7年6月17日（火）～7月31日（木）

## 事業目的

- **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、物流効率化法の枠組みの下、**荷主・物流事業者を中心とする多様な関係者と連携したモーダルシフト等**を推進。  
 ※モーダルシフト：現行の輸送手段と比較して、CO<sub>2</sub>排出量の削減及び省力化効果がより高い輸送機関に転換等を行うことで輸送の効率化等を図ること。

## 事業内容

- モーダルシフト等の物流効率化の取組について、①物流効率化法に基づく「**総合効率化計画**」の**策定経費**（協議会の開催等）や、②「**認定総合効率化計画**」に基づくモーダルシフトやトラック輸送の効率化（幹線輸送の集約化、中継輸送、共同配送、貨客混載等）に関する**事業の初年度の運行経費**に対して支援。
- ①、②のうち、**省人化・自動化機器の導入等の計画策定**や**実際に当該機器を用いた運行**には、**補助額上限の引上げ等**を実施。

### 実施に向けた主な流れ

- 1 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
- 2 協議会の開催 計画策定経費補助
  - ・関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO<sub>2</sub>排出量削減効果の試算 等
- 3 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
- 4 総合効率化計画の認定・実施準備
- 5 運行開始 運行経費補助

### 補助上限・補助率

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

### 省人化・自動化への転換・促進を支援

- <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



## 昨年度事業との主な変更点

- ・貨客混載をはじめとするラストワンマイル配送効率化の取組について、過疎地域以外の取組も補助対象に追加

## <令和7年度>

- ①一次公募（終了）：令和7年5月1日（木）～6月9日（月）
- ②二次公募（終了）：令和7年6月9日（月）～7月25日（金）
- ③三次公募（終了）：令和7年7月25日（金）～9月8日（月）
- ④四次公募（終了）：令和7年10月1日（水）～10月31日（金）

## 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

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



## 事業概要

### 北海道着貨物の鉄道モーダルシフト

協議会名:(仮称)北海道苫小牧海陸一貫モーダルシフト推進協議会

#### 協議会構成員

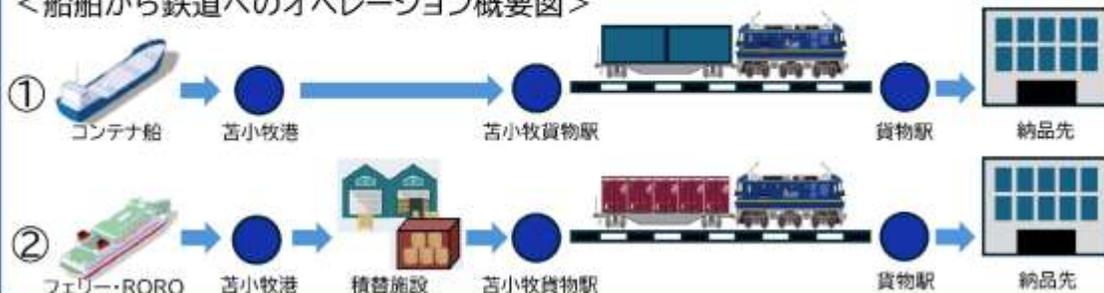
苫小牧埠頭株式会社、日本貨物鉄道株式会社 北海道支社、  
苫小牧港管理組合(順不同)  
【オブザーバー】  
北海商科大学

【事業実施背景】北海道の物流は地理的特性により貨物の8割以上が海運を利用し、その後の道内輸送は主にトラックが担っている。広大な北海道は「2024年問題」の影響を特に受けやすく、本協議会ではその対策として、長距離・大量輸送に適した海上輸送と鉄道輸送を結節し、効率的なモーダルシフトを進めていく。

#### 事業内容

- Point** 長距離かつ大量輸送機関である「船舶」と「鉄道」の結節により、海上輸送と陸上輸送をシームレスにつなぎ、「Ship&Train」によるモーダルシフトの実現可能性を検討。
- ① 苫小牧港に陸揚げされた20ft海上コンテナを苫小牧貨物駅へ運び、貨物列車に載せ替えて目的駅まで輸送し、最終納品先へ輸送。
  - ② 苫小牧港に陸揚げされたトレーラーシャーシ貨物を12ftコンテナに積み替え、苫小牧貨物駅で貨物列車に積載して目的駅まで輸送し、その後、最終納品先へ輸送。

<船舶から鉄道へのオペレーション概要図>



#### 想定事業実施効果

##### 【事業実施による効果及び目標】

○長距離かつ大量輸送に適した「船舶」と「鉄道」を結節させ、海上輸送と陸上輸送をシームレスに接続することで、「Ship&Train」によるモーダルシフトを実現し、道内輸送におけるトラック輸送距離の短縮やドライバーの拘束時間の削減を想定している。○KPIは環境、労働の観点から、フェリー・RORO貨物と、コンテナ貨物それぞれに下表の目標を立てて取り組む。

<20ftコンテナを鉄道輸送した際の1回当たりの効果>

CO2排出量	0.236(t-CO2)/回
ドライバーの運転削減時間	平均440分/回

<フェリー・RORO船貨物を鉄道輸送した際の1回当たりの効果>

CO2排出量	0.258(t-CO2)/回
ドライバーの運転削減時間	平均465分/回

## 事業概要

### 上士幌町ドローン×共同配送モーダルシフト

#### 協議会構成員

上士幌町、株式会社NEXT DELIVERY、  
セイノーホールディングス株式会社、株式会社karch

#### 協議会名: 上士幌町新スマート物流推進協議会

【事業実施背景】上士幌町は北海道十勝北部に位置する、人口約5,000人の町である。面積は東京23区よりも広大で、民家が分散しており宅配の配送効率が悪い、物流課題は深刻である。そのような状況の中、2022年度よりNEXT DELIVERY社と連携し、新スマート物流の取り組みを推進している。本事業においては、持続可能な物流網の維持を目的とするとともに、今後、同様の過疎課題を抱える市町村への展開も見据え、共同配送やドローン配送の活用を含む事業計画を策定する。

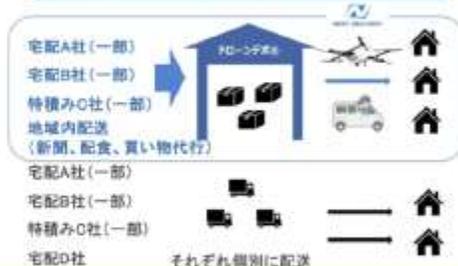
#### 事業内容

**Point** 上士幌の域内配送において、ドローンと軽自動車を組み合わせたハイブリットな新スマート物流を行い、自治体主導での共同配送の促進と地域物流の効率化、持続可能な物流網の実現を目指す。ドローン配送においては約款等の制度設計が曖昧なため、課題点の洗い出しと持続可能な事業計画、制度案を策定する。

これまでの上士幌町内の物流網



今後の上士幌町内の物流網



#### 想定事業実施効果

- ① 持続可能なラストマイル配送の構築
- ② ドローン配送の事業化とネットワーク最適化
- ③ 拠点整備方針の策定(ドローンデポ)
- ④ 障壁となる法制度、あるべき制度の洗い出し

CO2排出量(削減量)※1	約 60 t/年
ドライバー配送時間(削減時間)※2	14,600時間
積載率向上割合(積載量)※3	+5pt改善

※1:トラック台数の削減(15台→10台)に伴うCO<sub>2</sub>排出量(年)

※2:年間14,600時間相当の配送拘束時間の削減

※3:積載率の向上(年間平均70%→75%)

【ラストワンマイル】商品やサービスを、最終的に消費者に届ける”最後の区間

【特積】「特別積合せ貨物運送」の略で、複数の荷主の荷物を一つのトラックにまとめて運ぶ運送サービス

【新スマート物流】デジタル技術や新モビリティ(ドローン・自動配送車など)を活用して、持続可能で効率的な物流を実現する仕組み

【ドローンデポ】荷物の積み替えや保管などを行う中継拠点で、ドローンの配備、離発着地点として活用される

【共同配送】複数の企業の荷物をまとめて一緒に配送する仕組み

## 目的

持続的で安定的な道内物流の維持とトラックドライバーの労働環境改善に向け、荷主や貨物運送事業者、鉄道貨物運送事業者と連携した『鉄道モーダルシフト』を推進し、広域分散型で季節変動が多く長距離輸送を伴う道内物流の輸送効率を向上させ、あわせて物流コストの削減・環境負荷の軽減を図る。

## 取組内容

### ■ 概要

- 従来のトラック輸送の一部をJR貨物による輸送への転換（鉄道モーダルシフト）をトラック事業者が試験的に実施し、鉄道モーダルシフトの機能性を確認すること及び今後、他のトラック事業者においても鉄道モーダルシフトの導入に繋がるよう、提案素材の作成等を行う（デモンストレーション動画の作成により視覚的に訴える）。
- 荷役作業の効率化を図るため、手積みではなく、パレチゼーション化の仕組みを構築する。それによって得られる効果及び生じる課題も共有する。

### ■ 対象輸送品目

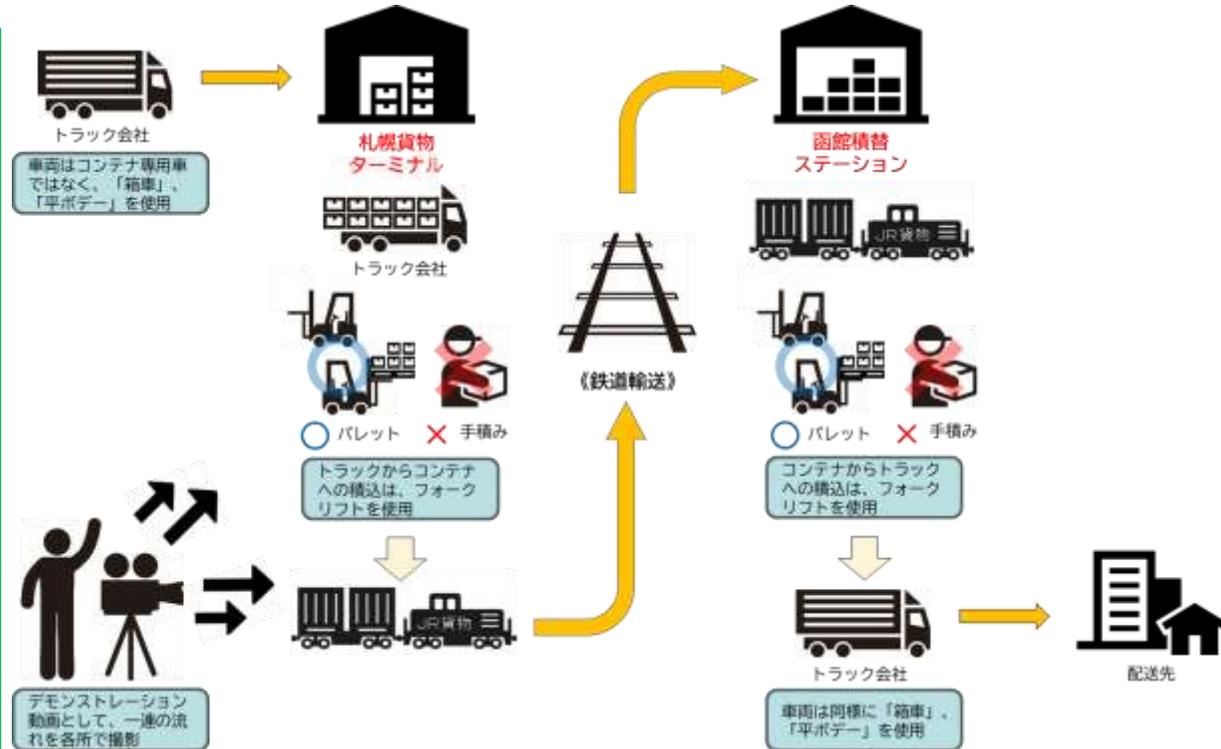
パレチゼーション化対応積載物品全般

### ■ 実施地域

札幌～函館間輸送

### ■ 公表

- YouTubeの北海道運輸局公式チャンネルに、鉄道モーダルシフト導入のデモンストレーション動画を公開（R8.3予定）。
- 事業報告会（R8.3.4）を開催し、有識者の講演等や、鉄道モーダルシフト活用に向けた相談会を実施。



- トラック事業者自ら集荷を行い、JR貨物を利用し、目的地まで配送する（第二種貨物利用運送事業（鉄道））。
- 鉄道コンテナが積載可能な専用車を保有していないトラック事業者の鉄道モーダルシフト導入の可能性を追求するため、集荷は、保有する「平ボデー」、「箱車」にて行う。
- 拠点駅（発駅）では、積荷は手積みではなくフォークリフトにて鉄道コンテナへ載せ替え、仕向駅（着駅）においても同様（パレチゼーション化）。

◆ 中継輸送の取組事例集～成功事例に学ぶ中継輸送成功の秘訣～

▼国土交通省ホームページ

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000103.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000103.html)



➤ 中継輸送実現に向けたポイント（リーフレット）

**トラックドライバーの長時間労働を抑制するため「中継輸送」に取り組んでみませんか？**

「物流の2024年問題」を関連してトラックドライバーの長時間労働の改善は喫緊の課題です

＜2024年4月の国土交通省の調査に基づく中継輸送の取組事例＞

□ 中継輸送によりドライバーの労働時間が削減できます！

【中継輸送の主なパターン】

- 1. トラックドライバーが1台で複数の顧客を訪問するパターン
- 2. トラックドライバーが1台で複数の顧客を訪問し、途中で別のトラックドライバーに引き継ぐパターン
- 3. トラックドライバーが1台で複数の顧客を訪問し、途中で別のトラックドライバーに引き継ぎ、さらに別のトラックドライバーに引き継ぐパターン

□ 中継輸送はどのくらい普及しているのでしょうか？

- ▶ 現在実施中と回答したのは全体の16%とまだ先達率低。
- ▶ 一方で、「中継輸送に興味はある」との回答を求め、全体の半数以上が中継輸送に賛同するという結果も。

中継輸送の実施状況（概一式）

中継以上（37%）が中継輸送に興味ありの結果！

国土交通省自動車局貨物課  
調査期間：2021/03～2021/10/31  
n=239

□ 中継輸送を活用した物流プラットフォームを提供する事業者が登場しています！～高主企業と運送事業者をコーディネート～

＜物流プラットフォーム＞  
確立し中継輸送システムでサービス提供

＜中継コーディネーター＞  
高主に合わせた中継コーディネーター

【物流事業者】  
共通の物流プラットフォームの活用で、各社の物流の拡大が可能である。

【高主企業】  
物流プラットフォームを活用することで、複数のトラックドライバーの労働時間を削減できる。

中継輸送の取組事例と物流プラットフォームを連携する事業者の例

- H&M Logistics Japan 株式会社  
<https://www.hml-logistics.jp/>
- トヨタ 株式会社  
<https://www.toyota.com/jp/>
- 株式会社 デコリー（スワップFコード交換方式）  
<https://www.dorac.com/jp/vehicle-swapping-products-and-services/vehicle-swapping/>

□ 中継輸送実現に向けたポイント（高主・運送事業者へのヒアリング結果）

- 中継輸送パートナー企業の発掘
  - ▶ 「本で1台で1日回した事業者同士のコネクション」の場であり、新しい関係の構築
  - ▶ 中継輸送プラットフォームの活用
  - ▶ 事業内容の適合の活用 等
- 中継輸送型ドライバーの育成・確保等の整備
  - ▶ 中継輸送の業務により、削減された労働時間を別の資金が活用できるような、雇用形態の充実や資金体系の整備
- 中継輸送の確保
  - ▶ 中継輸送はドライバーが目標の運行計画（乗客・乗客との距離250km以内が望ましい）
  - ▶ 中継輸送の方式により必要な設備（例：1台1台のトラック）
- コスト削減タイムへの高主の理解/協力
  - ▶ 従来の中継輸送と比べ、中継輸送では
    - ① 高主側が、中継輸送の材料、新貨物車両の購入
    - ② 中継によるドライバーの発生

【ご参考】国土交通省のホームページでは、中継輸送の取組に向けた資料をご提供しています。

中継輸送の実現に向けた資料  
中継輸送の取組事例集  
国土交通省自動車局貨物課

➤ 中継輸送の取組事例集

成功事例に学ぶ中継輸送成功の秘訣

**中継輸送の取組事例集**

令和4年4月改訂  
国土交通省自動車局貨物課