

# 物流関連法令改正で求められる 荷主・運送事業者の行動変容とその解決策 ～ 荷主が変われなければ、国民生活や経済が破綻する ～

2026年5月28日 (木) 13:30 ～ 14:10

S2-2

TLDX

特別講演会場

一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会  
代表理事 小島 薫

- TDBCの概要と活動紹介（健康起因事故ゼロ）
- 物流の2024年問題と物流関連法令改正
- 物流効率化法と貨物自動車運送事業法が求めるトラックドライバーの適正な労働時間と賃金の実現
  - 積載効率の向上とCO2排出量削減
  - 荷待ち時間の短縮
  - 荷役等時間の短縮
  - 運送契約と実績（業務記録等）に基づく適正な運賃・料金の收受
  - デジタル化と生成AIの活用
- 関連法令等の状況

## 設立の背景

運輸は産業や社会の基盤、中小企業が99%以上  
さまざまな業界課題

① 1社では解決が難しい、② 同じ課題を各社で解決

タクシー、ダンプ  
トラック、バス  
事業会社、団体



事業者  
会員

サポート  
会員

さまざまな技術、  
ソリューションを  
持つ企業、団体



発着荷主企業、  
自治体等



パートナ  
シップ  
会員

## 設立の目的

2016年8月9日設立/  
2018年6月8日一般社団法人化

運輸業界と、ICTなど多様な業種のサポート企業、およびパートナーシップ企業が連携し、デジタルテクノロジーを利用することで運輸業界を安心・安全・エコロジーな社会基盤に変革し、業界・社会に貢献する



# 会員一覧 (2026年5月28日現在)

合計 202社



## 事業者会員 87社

### 【業界団体等】

一般社団法人環境ロボティクス協会  
一般社団法人千葉房総技能センター  
一般社団法人東京都トラック協会  
日個連東京都営業協同組合  
公益社団法人佐賀県トラック協会  
青果物物流DX推進協議会  
一般社団法人フィジカルインターネットセンター  
一般社団法人ウラノス・エコシステム推進センター  
一般社団法人SCCC・リアルタイム経営推進協議会  
一般社団法人サステナビリティ・DX推進協議会  
一般社団法人サステナブルトランジション  
一般社団法人災害対策支援者協会  
一般社団法人災害対策トレーニングセンター支援会  
NPO法人ヘルスケアネットワーク  
特定非営利活動法人国際教育eスポーツ連盟ネットワーク日本本部  
特定非営利活動法人 日本災害救助活動支援隊

### 【事業者】

旭建設株式会社  
アルピコ交通株式会社  
株式会社アルプスウェイ  
株式会社伊藤運送  
茨城乳配株式会社  
EP Rental 株式会社  
植村建設株式会社  
梅田運輸倉庫株式会社  
株式会社MICコーポレーション  
遠州トラック株式会社  
大河原運送株式会社  
株式会社大林組  
関東交通株式会社  
株式会社クロスコネク  
株式会社合通ロジ  
サーラ物流株式会社  
佐藤運輸倉庫株式会社  
三興物流株式会社  
サントリーロジスティクス株式会社  
株式会社サンライズ物流  
株式会社首都圏物流  
株式会社新宮運送

株式会社SHINKOロジ  
株式会社ハルテGC  
阪神石油運送株式会社  
P & J 株式会社  
菱木運送株式会社  
日立建機ロジテック株式会社  
株式会社フジタクシーグループ  
株式会社フジトランスライナー  
富士陸送株式会社  
フロンタル株式会社  
ベイラインエクスプレス株式会社  
松浦通運株式会社  
丸磯建設株式会社  
株式会社丸山運送  
丸和運輸株式会社  
三井物産サプライチェーン・ソリューションズ株式会社  
株式会社丸和運輸機関  
山崎製パン株式会社  
両備ホールディングス株式会社両備バスカンパニー  
ロジスティード株式会社  
ロジスティード東日本株式会社  
株式会社ワカスギ

野原グループ株式会社  
株式会社ハルテGC  
阪神石油運送株式会社  
P & J 株式会社  
菱木運送株式会社  
日立建機ロジテック株式会社  
株式会社フジタクシーグループ  
株式会社フジトランスライナー  
富士陸送株式会社  
フロンタル株式会社  
ベイラインエクスプレス株式会社  
松浦通運株式会社  
丸磯建設株式会社  
株式会社丸山運送  
丸和運輸株式会社  
三井物産サプライチェーン・ソリューションズ株式会社  
株式会社丸和運輸機関  
山崎製パン株式会社  
両備ホールディングス株式会社両備バスカンパニー  
ロジスティード株式会社  
ロジスティード東日本株式会社  
株式会社ワカスギ

【学校法人】  
KONAMI eスポーツ学院  
至学館大学  
国立大学法人筑波大学  
東海大学

## パートナーシップ会員 10社

五十鈴株式会社  
伊藤忠丸紅鉄鋼株式会社  
AGC株式会社  
サントリーホールディングス株式会社  
大王製紙株式会社  
株式会社ニッポン  
株式会社パローホールディングス  
本田技研工業株式会社  
株式会社明電舎  
ヤンマーロジスティクス株式会社

## サポート会員 105社

アクティア株式会社  
株式会社ACCES  
株式会社アスパ  
アスコネクス株式会社  
株式会社EARTHBRAIN  
アセンド株式会社  
株式会社アートフレンドAUTO  
株式会社ア・プロ  
ARAV株式会社  
アルファス株式会社  
アルプスアルパイン株式会社  
株式会社eek  
イーサポートリンク株式会社  
株式会社イージスワン  
いすゞ自動車株式会社  
伊藤忠商事株式会社  
eMotion Fleet株式会社  
医療法人社団勝榮会 いりたに内科クリニック  
株式会社ヴァル研究所  
株式会社ヴィジライズ  
ヴォイニッチ株式会社

宇宙サーブスイノベーションラボ事業協同組合  
X Detect株式会社  
株式会社SL Creations  
SCSK株式会社  
S Gシステム株式会社  
NECソリューションイノバータ株式会社  
NSW株式会社  
株式会社NPシステム開発  
オープンコムジャパン株式会社  
株式会社オプティマインド  
オリックス自動車株式会社  
一般財団法人環境優良車普及機構  
京セラ株式会社  
クワリオンライフサイクリンソリューションズ株式会社  
株式会社クレオ  
グローアップ社会保険労務士法人  
グローバルナレッジ株式会社  
株式会社グローバルワイズ  
光英システム株式会社  
小林クワイエット株式会社  
株式会社シーズ・ラボ  
株式会社GCAP

株式会社ZEAL  
JFE商事エレクトロニクス株式会社  
Geotab Inc.  
株式会社システック  
株式会社システム計画研究所  
株式会社システムズ  
株式会社システムライフ  
株式会社シマント  
ジャパン・トウエンティワン株式会社  
株式会社商工組合中央金庫  
株式会社スマートドライブ  
株式会社スマートバリュー  
センターフィールド株式会社  
ソニー株式会社  
ソフトバンク株式会社  
株式会社タイガー  
行政書士事務所TAKO・GIVER  
田中電気株式会社  
都築電気株式会社  
TM特許事務所  
ティーティス合同会社  
株式会社ディ・クワイエット

株式会社データ・テック  
株式会社テレコム  
株式会社デンソー  
株式会社デンソーソリューション  
東京海上スマートモビリティ株式会社  
株式会社東計電算  
株式会社トランスロン  
株式会社ナブアシスト  
日本鋭明技術株式会社  
日本電気株式会社  
日本ミシュランタイヤ株式会社  
パーソナル情報システム株式会社  
ハコベル株式会社  
株式会社パスコ  
株式会社パトライト  
パナソニック コネクト株式会社  
日立建機株式会社  
フィン・バイ・テック コンサルティング  
物流企画サポート株式会社  
麓技研株式会社  
芙蓉総合リース株式会社  
株式会社プリアストン

古野電気株式会社  
株式会社フルバック  
株式会社ブロードリーフ  
株式会社ベル・インフォ・テック  
株式会社マーキュリアインベストメント  
三井住友海上火災保険株式会社  
矢崎エナジーシステム株式会社  
矢崎総業株式会社  
ユーピーアール株式会社  
ユニオンツール株式会社  
株式会社ライナロジクス  
株式会社ラネット  
リアライズ・イノベーションズ株式会社  
株式会社LOKIAR  
LocationMind株式会社  
株式会社ロジクワイエット  
ウイングアーク1 s t 株式会社  
株式会社traevo



# テーマ毎のWG活動（現行年度）

<https://tdbc.or.jp/worki ng-group/>



**WG01 「事故ゼロ実現に向けた称賛と指導による安全文化の醸成」**

**WG02 「健康経営の推進と健康課題解決」**

**WG03 「新たな人材確保と教育、働き方（外国人ドライバー）」**

**WG04 「荷主とのパートナーシップによる2024年問題の解決と、働く環境の改善」**

**WG05 「動態管理プラットフォーム（traevo Platform）を活用した持続可能な物流の実現」**

<WG05A> 共同輸送ユニバーサルシステム「traevo noWa」

<WG05B> 動態管理プラットフォームを活用した積載効率の改善とカーボンニュートラルの実現

<WG05C> 持続可能な農業を実現するための青果物流の課題解決

**WG06 「生成AIを取り入れた新しい物流連携による『現場DXの実現』」**

**WG07 「超遠隔操作による無人化施工普及と一般土木工事への活用に向けた連携」**

**WG08 「無人AI点呼実現への挑戦」**

**WG09 「持続可能な運輸事業者への転換（SDGsの推進）」**





課題の整理と共有



解決策の仮説



実証実験



評価、改善、実施

TDBC Forumで活動・成果発表（年1回開催）






**運輸デジタルビジネス協議会**  
 ~持続可能な運輸業界を目指し、あたたかな未来へ~  
**TDBC Forum 2026**  
 荷主が変わらなければ物流ではなく、経済が破綻する  
 ~運送事業者と荷主とのパートナーシップで解決~  
 2026.7.10 13:00~17:00  
 オンライン開催(参加無料:事前登録制)  
 このご案内は、公開されている社名、代表者様宛てに送付させていただきます OPEN

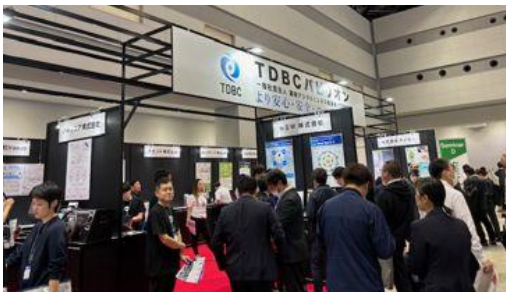
## 運輸安全・物流DXと連携



**運輸安全・物流DX EXPO**  
 TRANSPORT LOGISTICS DX EXPO



一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会  
**TDBC パビリオン**  
 競争から共創へ。運送事業者と荷主のパートナーシップで解決



**ゴールドスポンサー8社**  
 ジャパン・トゥエンティワン株式会社  
 株式会社フルバック  
 株式会社ライナロジクス  
 古野電気株式会社  
 LocationMind株式会社  
 JFE商事エレクトロニクス株式会社  
 Geotab Inc.  
 ユーピーアール株式会社

**シルバースポンサー8社**  
 株式会社タイガー  
 株式会社オプティマインド  
 株式会社システムズ  
 ロジスティード株式会社  
 アセンド株式会社  
 株式会社セイリョウライン  
 NSW 株式会社  
 EmMatch株式会社

**プログラム(予定)** ※プログラム内容が変更になる可能性がございます。予めご了承ください。

**基調講演** 経済産業省 商務・サービスグループ 消費流通政策課課長 兼 物流企画室室長 平林 孝之 氏



平林 孝之 氏

**特別講演** 国土交通省 関東運輸局 茨城運輸支局 支局長 田中 幸久 氏  
 国土交通省 物流・自動車局 物流政策課 課長補佐 原田 とも 氏  
 名古屋大学大学院 環境学研究科 教授 加藤 博和 氏  
 株式会社ローランド・ベルガー パートナー 小野塚 征志 氏



田中 幸久 氏

加藤 博和 氏

小野塚 征志 氏

### ワーキンググループ 成果報告

- WG01 「事故ゼロ実現に向けた称賛と指導による安全文化の醸成」 松浦通運(株)
- WG02 「健康経営の推進と健康課題解決」
- WG03 「新たな人材確保と教育、働き方(外国人ドライバー)」 行政書士事務所TAKO・GIVER
- WG04 「荷主とのパートナーシップによる2024年問題の解決と、働く環境の改善」 菱木運送(株)
- WG05 「動態管理プラットフォーム(traevo)を活用した持続可能な物流の実現」(株)首都圏物流
  - WG05A 「共同輸送ユニバーサルシステム「traevo noWa」活用分科会」 AGC(株)
  - WG05B 「動態管理プラットフォームを活用した積載効率の改善とカーボンニュートラルの実現分科会」(株)アスア
  - WG05C 「生鮮物流分科会」イーサポートリンク(株)
- WG06 「生成AIを取り入れた新しい物流連携による「現場DXの実現」」(株)新宮運送
- WG07 「超遠隔操作による無人化施工の普及と一般土木工事への活用に向けた連携」 植村建設(株)
- WG08 「無人AI点呼実現への挑戦」 大河原運送(株)
- WG09 「持続可能な運輸事業者への転換 (SDGsの推進)」(株)セイリョウライン

**事例セッション** サントリーロジスティクス株式会社、株式会社サンライズ物流、株式会社セイリョウライン、ほか大手荷主企業



# テーマ毎のWG活動（2025年度）

<https://tdbc.or.jp/worki ng-group/>



**WG01** 「事故ゼロ実現に向けた称賛と指導による安全文化の醸成」

**WG02** 「健康経営の推進と健康課題解決」

**WG03** 「新たな人材確保と教育、働き方（外国人ドライバー）」

**WG04** 「荷主とのパートナーシップによる2024年問題の解決と、働く環境の改善」

**WG05** 「動態管理プラットフォーム（traevo Platform）を活用した  
持続可能な物流の実現」

<WG05A> 共同輸送ユニバーサルシステム「traevo noWa」

<WG05B> 動態管理プラットフォームを活用した積載効率の改善とカーボンニュートラルの実現

<WG05C> 持続可能な農業を実現するための青果物流の課題解決

**WG06** 「生成AIを取り入れた新しい物流連携による『現場DXの実現』」

**WG07** 「超遠隔操作による無人化施工普及と一般土木工事への活用に向けた連携」

**WG08** 「無人AI点呼実現への挑戦」

**WG09** 「持続可能な運輸事業者への転換（SDGsの推進）」

# 協力運送会社の 運行状況を すべて把握！

大手飲料メーカー採用の  
**物流DX**  
traevo Platform



デジタコ機種や  
車載器メーカー  
違ってOK!



荷主様・元請様の  
自社システムや動態管理システムと連携！  
協力運送会社の車載器・デジタコなどのシステムをそのまま  
活用し、荷主の出荷管理システム等でデータ活用。

自社・パートナー車両の情報を利用 (データ利用料 月500円/台)

traevo Platform

車両運行情報の転送 (データ転送料 無料)

協力運送  
会社 A社

協力運送  
会社 B社

協力運送  
会社 C社

YAZAKI 矢崎エナジーシステム  
デジタコ

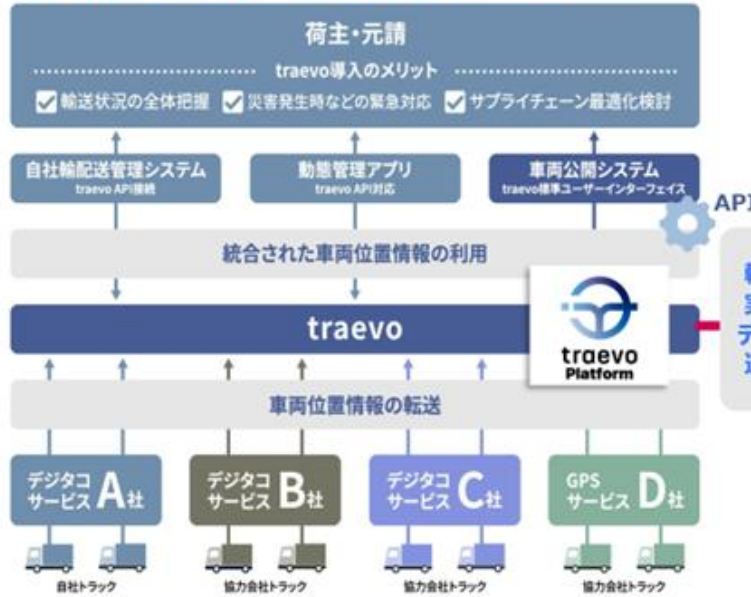
transstron トランストロン(富士通)  
デジタコ

datatec データ・テック  
デジタコ

他メーカー・デバイスも順次対応中！

# traevo Platformから共同輸送DB構築へ

## サプライチェーンごと・リアルタイムの実輸送データ



出典：TDBC Forum 2023  
WG05A発表資料からの抜粋 p.7  
<https://tdbc.or.jp/docs/forum/s/2024/wg05a.pdf>

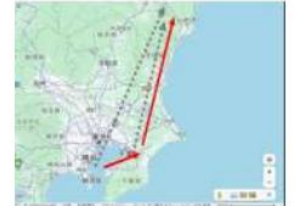
## ②.2023年度活動報告 -実証実験結果

3月より各社にて検証開始、既に複数ルートでの共同輸送開始  
引き続き個社間で対象ルート拡大を検討

往復化③  
中部興産 & 鈴与カーゴネット  
CO2削減 : **38%**  
拘束時間削減 : **30%**  
車種：ウイング 車格：25t



混載  
トランコム & AGC  
CO2削減 : **36%**  
拘束時間削減 : **35%**  
車種：ウイング 車格：4t



2025年8月1日 サービスイン

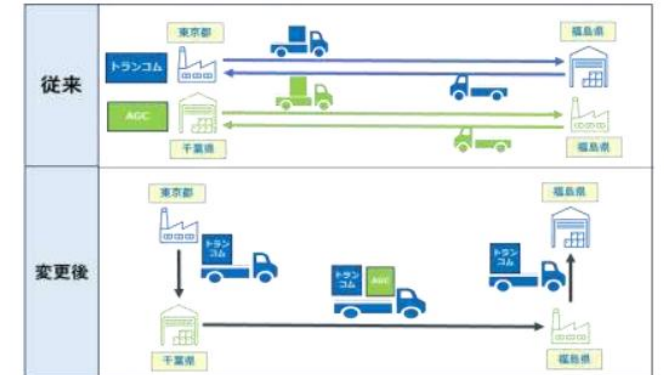
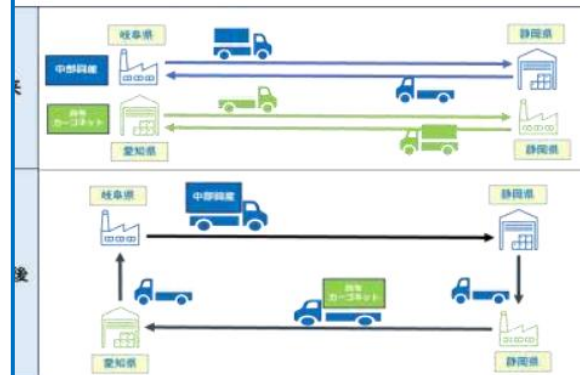


traevo “の和”

業種、会社規模問わず、誰もが同じデータを公平、平等に活用する事で共同輸送の実現を目指す

traevo “の輪”

物流共通課題に対して各社が繋がり、協調する事によって持続可能な物流環境を構築する



- TDBCの概要と活動紹介（健康起因事故ゼロ）
- 物流の2024年問題と物流関連法令改正
- 物流効率化法と貨物自動車運送事業法が求めるトラックドライバーの適正な労働時間と賃金の実現
  - 積載効率の向上とCO2排出量削減
  - 荷待ち時間の短縮
  - 荷役等時間の短縮
  - 運送契約と実績（業務記録等）に基づく適正な運賃・料金の收受
  - デジタル化と生成AIの活用
- 関連法令等の状況

- **トラックドライバーの労働環境**  
労働時間が約2割（年間400時間）長く、賃金が1~2割安い
- **働き方改革関連法での時間外労働時間の制限（2024年4月1日）**  
自動車運転の業務の場合、年間960時間以内に制限（一般則720時間）  
→ 受託できる業務量が減る
- **改正改善基準告示の施行（拘束時間の制限、1日の運転時間等の制限）**  
→ 長距離輸送ができなくなる
- **積載率の低下（約60%から40%を切る状況に）**  
→ 1.5倍のトラックドライバーと車両が必要に



**輸送力が2024年には約14%、2030年には約34%が不足  
国民生活や経済に大きな影響が**

**長時間労働、低賃金の要因はこれまでの悪しき商慣行**

- 1運行当たり、荷待ち 1時間34分、荷役作業時間 1時間29分
- 荷待ち、荷役作業等について適正な運賃・料金が収受できていない
- 燃料費などの価格転嫁は30業種で最下位（運送事業者負担）
- 多重下請け構造（6～7次請けと運賃の中抜き）
- 積載率の低下 = 売上当たりの物流コストの上昇 → 運賃コスト圧縮指向



**これらは運送事業者だけの努力では解決できない**



**物流革新に向けた政策パッケージ/物流革新緊急パッケージ  
物流関連法令改正等**

労働時間が約2割（年間400時間）長く、賃金が1~2割安い  
トラックドライバーの賃金が30数%低い（時間換算）

2024年  
4月1日

働き方改革関連法での時間外労働時間の制限（年間960時間）  
改正改善基準告示の施行（拘束時間、1日の運転時間等の制限）

トラックドライバーの適正な労働時間と賃金

物流効率化法

貨物自動車運送事業法等

2025年  
4月1日

積載効率の  
向上  
約38%

荷待ち時間  
の短縮  
1時間34分

荷役等時間  
の短縮  
1時間29分

運送契約の書面化と  
実績に基づく適正な  
運賃・料金の収受  
賃金/時間 30数%低い

実運送  
体制管  
理簿  
6~7次

特定事業者への規制措置

トラック適正化2法での改正

2026年  
4月1日

中長期計画

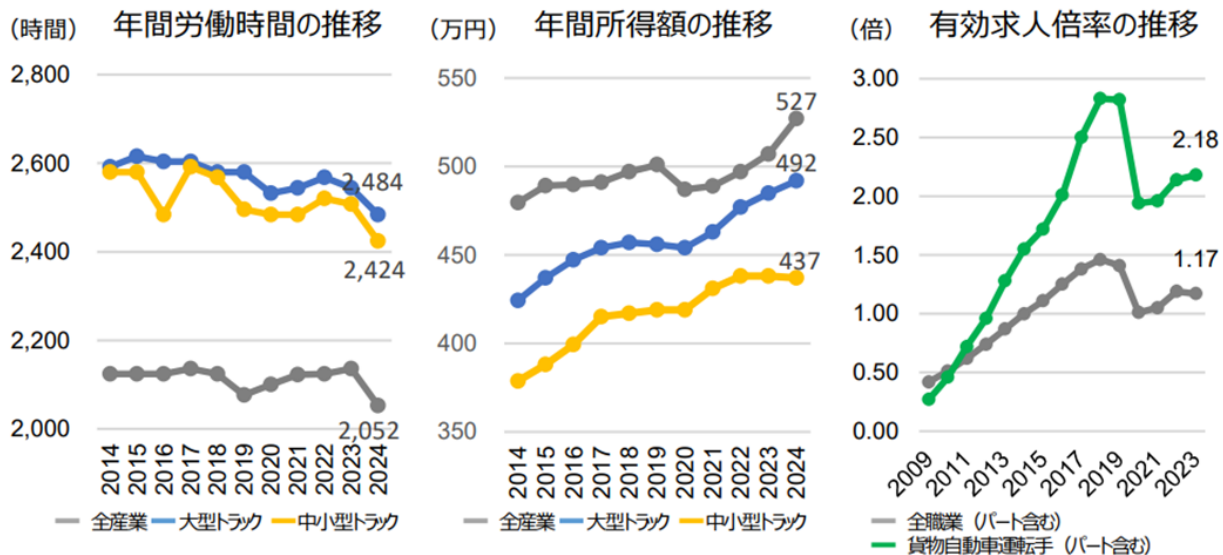
定期報告

物流統括管  
理者の選任

委託次数の制限  
再委託を二回以内

CO2

# 物流の2024年問題の現状



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」、「職業安定業務統計」より作成

## トラック運送事業の働き方を巡る現状

- トラック運送事業は、全職業平均より労働時間が長く、所得が少ない。
- トラックドライバーの有効求人倍率は、全職業平均より約2倍高い。

出典：国土交通省「物流を取り巻く動向と物流施策の現状・課題」p.1からの抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001888325.pdf>

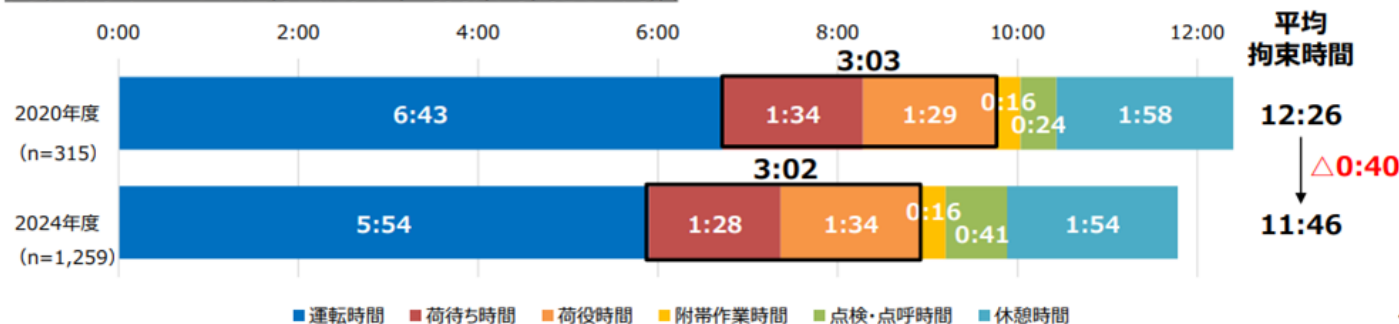
### 【調査結果概要】

- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少 (▲約50分)**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた**目標値には到達していない**。 ※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

第17回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会（2024年12月25日）  
「国土交通省提出資料」より抜粋

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001854525.pdf>

### ○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



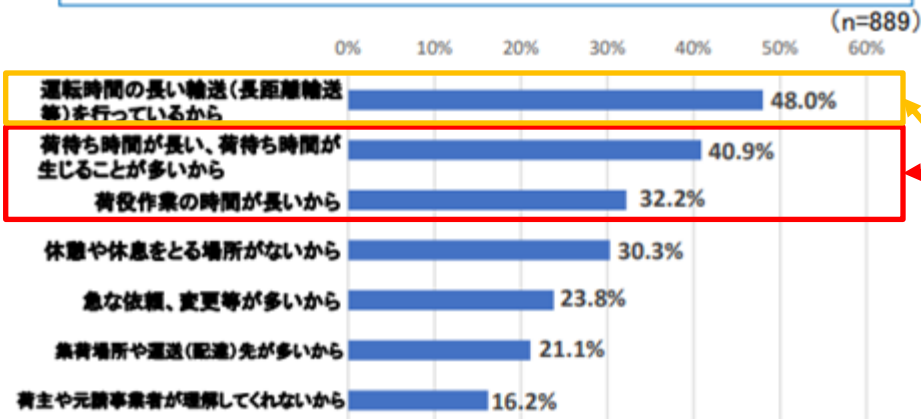
出典：公益社団法人全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」

<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>

### ⑤改正改善基準告示を守れない原因 (複数回答)

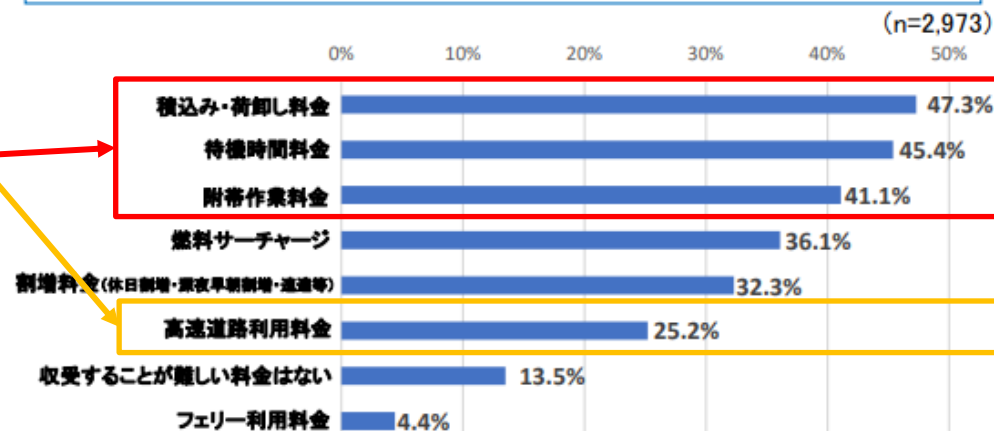
※③で「守れていない基準がある」と回答した事業者(889)が回答

「**運転時間の長い輸送を行っているから**」(48.0%)が最も多く、次に「**荷待ち時間が長い、荷待ち時間が生じることが多いから**」(40.9%)、「**荷役作業の時間が長いから**」(32.2%)と続く。



### ⑦収受が難しい料金 (複数回答)

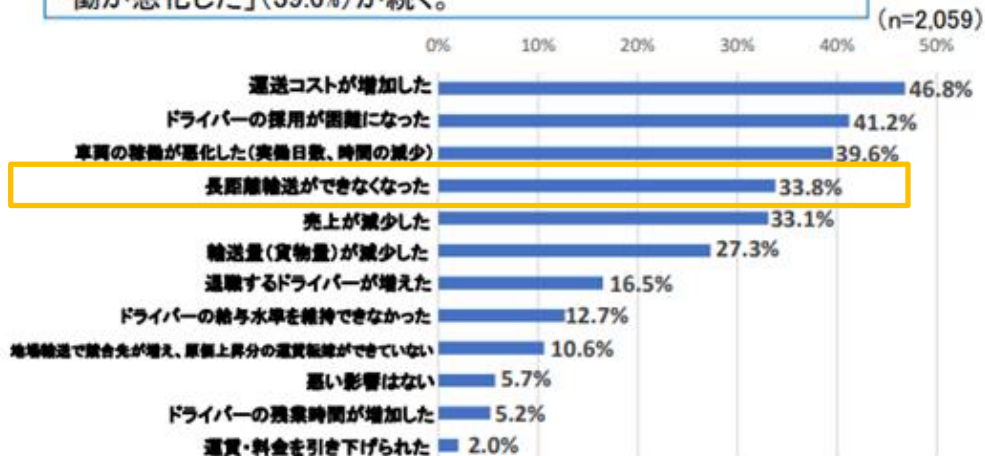
標準的運賃が初めて告示された令和2年4月以降でも、発注者(荷主・元請事業者)と交渉しても収受が難しい料金について、「**積み込み・荷卸し料金**」が最も多く(47.3%)、次に「**待機時間料金**」(45.4%)となっている。



### ⑩物流の2024年問題による「悪い影響」 (複数回答)

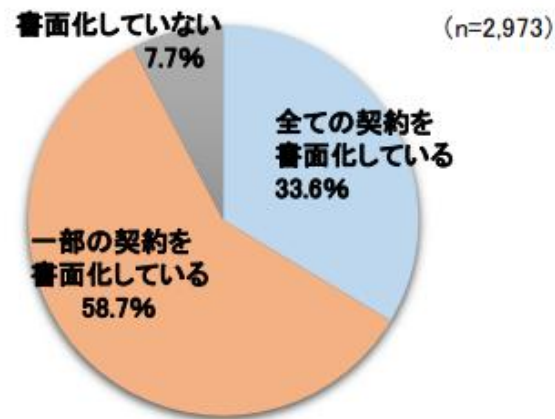
※⑧で2024年問題による影響が「ある」と回答した事業者(2,059)が回答

悪い影響としては、「**運送コストが増加した**」が最も多く(46.8%)、次に「**ドライバーの採用が困難になった**」(41.2%)、「**車両の稼働が悪化した**」(39.6%)が続く。



### ⑫契約の書面化の状況

「**全ての契約を書面化している**」が33.6%、「**一部の契約を書面化している**」が58.7%であった。



＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

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

出典：経済産業省 説明会資料  
「改正物効法に基づく特定事業者の対応について」 p.4

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250917-18\\_material.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250917-18_material.pdf)

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

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

- 荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

- 荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。

# 物流効率化法を理解するためには



「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/>

## 関係法令





物流効率化法及びこれに関連する政令・省令・告示及び解説書を掲載しております。

関係法令一覧へ



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

## 省令（判断基準）

- 荷主の貨物自動車運送業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となるべき事項を定める命令 | e-Gov 法令検索 
- 連鎖化事業者の貨物自動車運送業務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令 | e-Gov 法令検索 
- 貨物自動車運送事業者等の貨物自動車運送業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となるべき事項を定める省令 | e-Gov 法令検索 
- 貨物自動車関連事業者の貨物自動車運送業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となるべき事項を定める省令 | e-Gov 法令検索 

出典：「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。



## 解説書・パターン集等

- [荷主判断基準の解説書 \(ver.1.4\)](#) 
- [荷主Q&A](#) 
- [荷主判断基準の解説書取組事例集 \(ver.1.1\)](#) 
- [物流パターンごとの荷主の考え方 \(ver.1.3\)](#) 
- [貨物自動車運送事業者等判断基準の解説書 \(ver.1.1\)](#) 
- [貨物自動車関連事業者判断基準の解説書 \(ver.1.1\)](#) 
- [連鎖化事業者判断基準の解説書 \(ver.1.4\)](#) 
- [物流パターンごとの連鎖化事業者の考え方 \(ver.1.1\)](#) 

# 積載効率（＝積載率×実車率）の向上等 （運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加）

## 【判断基準】

第二条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第四十二条第一項第一号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

- 一 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の帰路における車両への貨物の積載その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。
- 二 貨物の量の平準化を図ること、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯の集約を図ることその他の措置により、貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。
- 三 配車計画及び運行計画を作成する機能を有する情報処理システムの導入を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと。
- 四 前三号に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送に関係する業務に係る各部門間の連携を促進すること。

出典：荷主判断基準の解説書（ver.1.4）

「荷主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」 p.23からの抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984869.pdf>

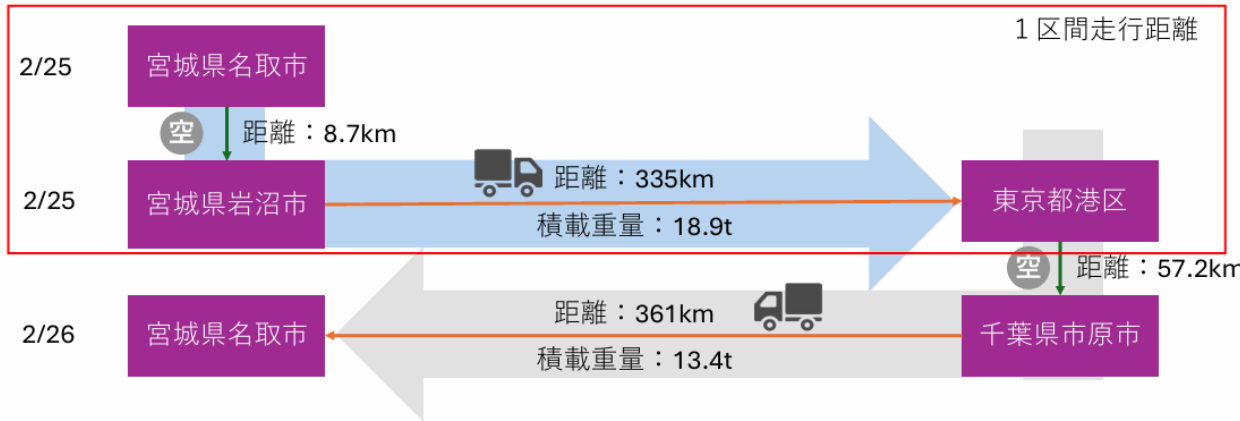


## WG05B 今年度の結果①



### 積載率及び積載効率の算出

**積載率 = 積載重量 ÷ 最大積載量重量**  
**積載効率 = 積載率 × 実車率 (実車走行距離 ÷ 区間走行距離)**



© General Incorporated Association Transportation Digital Business Conference.

(3) 関連する施策への貢献  
 地球温暖化対策の推進に関する法律  
 (平成10年法律第117号) 第8条第1  
 項に基づく地球温暖化対策計画に対策及  
 び施策として位置付けられている脱炭素  
 物流の推進に貢献するものとする。  
 出典：荷主判断基準の解説書  
 (ver.1.4)

出典：TDBC Forum 2025 WG05B  
 「動態管理プラットフォームを活用した積載効率の改善  
 とカーボンニュートラルの実現」発表資料

<https://tdbc.or.jp/docs/forums/2025/wg05b.pdf>

## WG05B 今年度の結果①



### 積載率及び積載効率の算出

No.	車両番号	CO2排出量 算定式	車両情報		CO2排出量							トンキロ当 たりのCO2 排出量	※備考
			平均燃費	区間の総CO2排 出量 (kg-CO2)	平均積載効 率(実車時)	平均積載効 率(%)	実車距離 (km)	空車距離 (km)	総走行距離 (km)	実車率	輸送トン キロ		
1	土浦100き0527	燃費法	2.5	1219.10	63.13	58.87	1031	75	1106	93%	17,668	0.06533	
2	土浦100き0583	燃費法	2.8	357.55	82.86	44.09	175	154	328	53%	3,032	0.10236	関東区域内輸送
3	土浦100き0584	燃費法	2.5	1558.73	76.40	68.98	1368	147	1515	90%	27,911	0.05585	*
4	土浦100き0585	燃費法	2.5	1256.28	71.38	63.50	1066	132	1198	89%	16,016	0.07787	
5	土浦100き0766	燃費法	2.6	1323.86	69.25	61.58	1145	143	1288	89%	21,479	0.06037	
6	土浦100き0767	燃費法	2.5	1729.16	71.43	49.08	1125	512	1637	69%	21,901	0.07896	空車距離長
7	土浦100き1139	燃費法	2.8	1415.55	73.44	68.63	1426	100	1526	93%	28,658	0.04939	*
			計	8860.24		72.56	59.25			82%			

© General Incorporated Association Transportation Digital Business Conference.

19

# 積載効率・CO2排出量の把握と改善



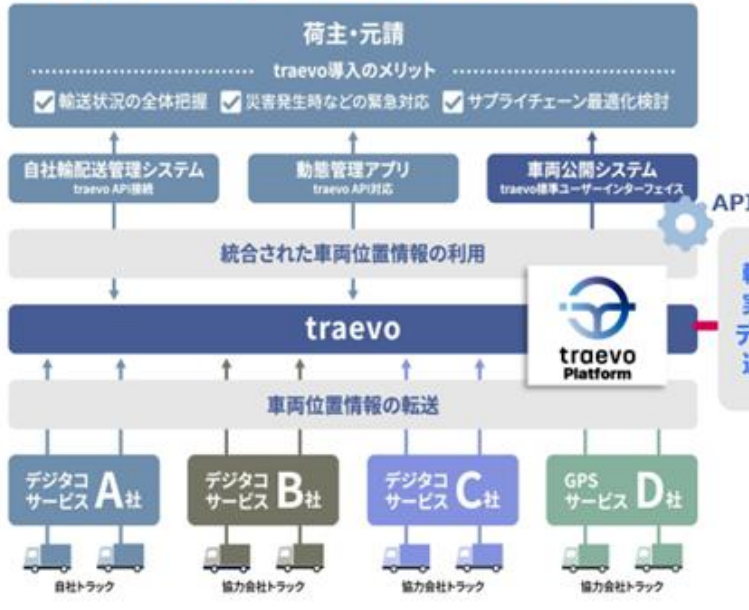
出典：「ウイングアーク1st、アスア、traevoの3社が連携して荷主・運送事業者の「新物流2法」における物資の流通の効率化に関する法対応支援で連携」  
(2025年2月13日)

<https://prtime.s.jp/main/html/rd/p/000000014.000096966.html>

# 共同輸送マッチングサービス traevo noWa



## サプライチェーンごと・リアルタイムの実輸送データ



出典：TDBC Forum 2023  
WG05A発表資料からの抜粋 p.7  
<https://tdbc.or.jp/docs/forum/s/2024/wg05a.pdf>

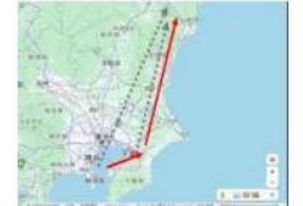
## ②.2023年度活動報告 -実証実験結果

3月より各社にて検証開始、既に複数ルートでの共同輸送開始  
引き続き個社間で対象ルート拡大を検討

往復化③  
中部興産 & 鈴与カーゴネット  
CO2削減 : 38%  
拘束時間削減 : 30%  
車種：ウイング 車格：25t



混載  
トランコム & AGC  
CO2削減 : 36%  
拘束時間削減 : 35%  
車種：ウイング 車格：4t



2025年8月1日 サービスイン

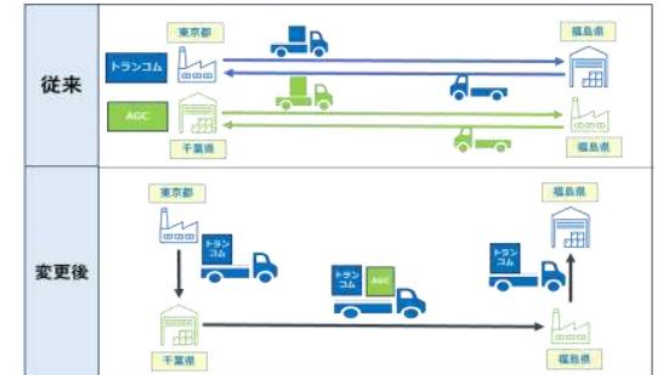
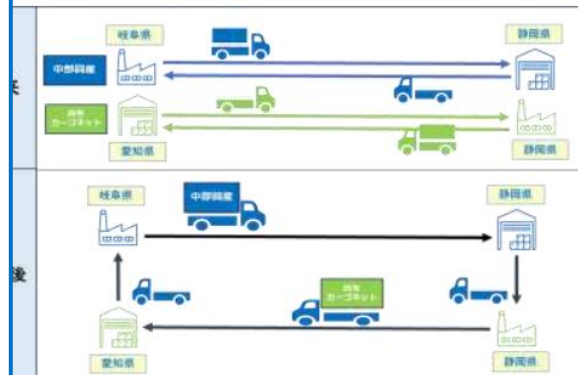


traevo “の和”

業種、会社規模問わず、誰もが同じデータを公平、平等に活用する事で共同輸送の実現を目指す

traevo “の輪”

物流共通課題に対して各社が繋がり、協調する事によって持続可能な物流環境を構築する



# 往復化（帰路）、混載（他の貨物との積合せ）

## ②.2023年度活動報告 -実証実験結果

3月より各社にて検証開始、既に複数ルートでの共同輸送開始  
引き続き個社間で対象ルート拡大を検討

### 往復化③

中部興産 & 鈴与カーゴネット

CO2削減 : **38%**

拘束時間削減 : **30%**

車種 : ウイング 車格 : 25t



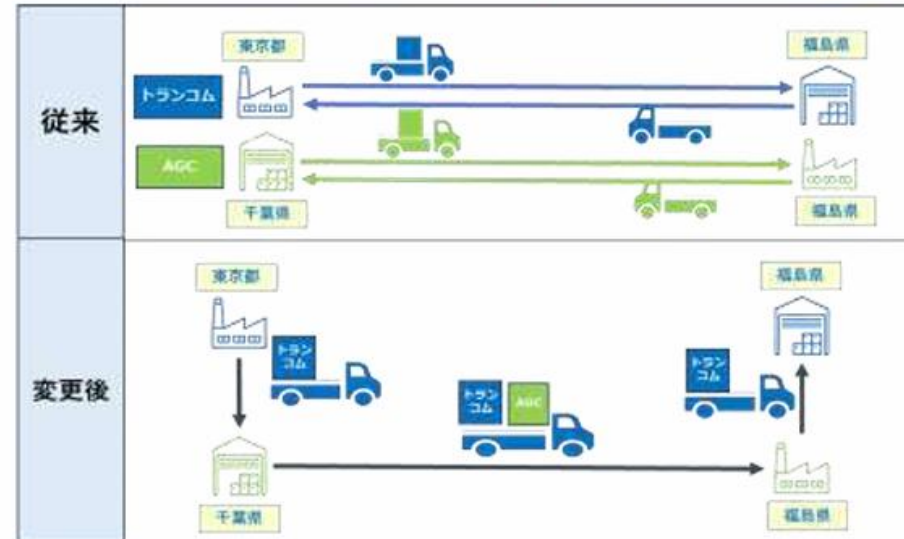
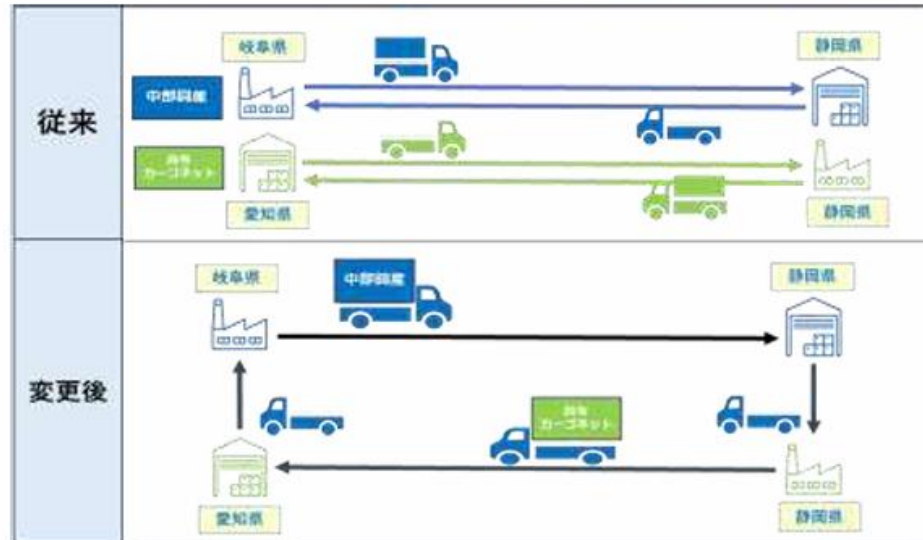
### 混載

トランコム & AGC

CO2削減 : **36%**

拘束時間削減 : **35%**

車種 : ウイング 車格 : 4t



出典 : TDBC Forum 2024 WG05A 「共同輸送データベース構築とその先のフィジカルインターネットの推進  
『共同輸送データベースを活用した自由共同輸送の実現とフィールド構築』」 発表資料

<https://tdbc.or.jp/docs/forums/2024/wg05a.pdf>

## 流通ネットワークキング 2025年11・12月号

### [特別レポート]荷主・運輸事業者向け共同輸配送デジタルマッチングサービスによる積載効率の向上と復荷での運賃確保

<https://tdbc.assets.newt.s.o/v1/2eb90857-7b7e-4b47-9356-720e589a3d40/R2509-03PDF.pdf>

#### 特別レポート

### 荷主・運輸事業者向け共同輸配送デジタルマッチングサービスによる積載効率の向上と復荷での運賃確保

～トラックドライバーの適正な労働時間と賃金を実現～

(一社)運輸デジタルビジネス協議会(TDBC) 代表理事 小島 薫

#### 1. はじめに

当協会では、運輸業界の課題解決と業界のより良い未来の実現に向けて会員の企業、団体の方々と同様の活動を推進している。

当協会では、運輸業界として物流業界の他に建設業界、旅客業界の各事業者、業界団体の他、さまざまな技術、ソリューションを持つ企業のサポート会員、大手荷主企業等のパートナーシップ会員、合わせて200社を超える企業、団体が参加している。当協会では、業界課題の解決策を会員企業の方々との共創で創出し、社会実装まで実現する。言い換えるならば「誰かが解決してくれるのではなく、自らが解決する」との強い意志で活動している。

今回は、当協会の活動の中で、物流の2024年問題の解決に向けた取り組みと、当協会が社会実装を実現した新物流2法の物流効率化法(正式名称:物資の流通の効率化に関する法律、以降物流効率化法と表記)で荷主、運送事業者が求められる積載効率の向上、荷待ち、荷役作業時間等の短縮を実践するための仕組みを紹介する。

#### 2. 物流の2024年問題と積載効率、荷待ち、荷役等時間

以前より、トラックドライバーの労働時間が、他の産業と比較して2割長く、他の職種と比較して賃

金が、1～2割低い(時間単価に換算すると約33%低い)と言われており、トラックドライバーの人材不足や2024年4月1日からの働き方改革関連法での時間外労働時間の制限により、受託できる運送業務量の減少や長距離輸送が制限されることで、輸送能力が2024年には14%、2030年には34%が不足するとされている。

また、輸送能力の不足は、製品を店舗や消費者に届けることができなくなるだけでなく、製品を製造するための原材料や部品の調達物流にも影響し、製品を製造できなくなってしまう可能性もある。そのため、物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラとされている。

そして、トラックドライバーの長時間、低賃金の要因には次の2つが挙げられる。

##### (1) 長時間の荷待ち、荷役等時間の発生とそれに対する対価が適正に支払われていない

1運行当たりの荷待ち時間は平均1時間34分、荷役時間は1時間29分、合計3時間3分とされている。直近での調査でもそれぞれ1時間28分、1時間34分、合計3時間2分とほとんど改善されていない。

また、この荷待ち時間について国土交通省の令和2年4月「標準的な運賃の告示」の中で、「待機料金は30分を超える場合において30分ごとに発生する金額」として具体的に定められているものの、多くの場合には料金として収めていない。

一方で、この荷待ち時間は業務上拘束されている限り労働時間として扱われ、賃金が支払われて



図1 トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳  
(出典: 第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会(2024年12月25日)「国土交通省提出資料」p.1 <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001854525.pdf>)

いる。物流事業者としては売上のない賃金発生となり、結果的に時間当たりの賃金低下の原因ともなっている。

また、荷役等においても、これまでの商慣行の中で、多くの場合、運賃に含むとされており、実際の業務に対する適正な料金が収受できていないと言われている。

##### (2) 積載効率の低下による荷主の運賃圧縮指向

積載効率について、現状では40%を切り38%程度と言われており、過去の60%近い時代と比較すると、同じ量の貨物運ぶためには、1.5倍の車両とトラックドライバーが必要との状況となっている。この積載効率の低下の背景には、その多くが製造

現場でのジャストインタイムや流通での在庫の適正化(在庫・品切れ・売れ残りの最少化)といった物流以外の効率化、最適化に起因している。

一方で、荷主事業者にとっては売上高対物流コストも1.5倍となってしまったため、なんとかこれまでの1.0以下に抑えたいとの運賃圧縮指向を招いていた。しかも、1.5倍のトラックドライバーを手にしたくても、少子高齢化の日本では、それもままならないため、トラックドライバーの長時間労働でなんとか回しているという状況だ。

結果的に積載効率の低下が、トラックドライバーの長時間労働と低賃金の大きな要因の1つとなっている。

#### 3. 新物流2法での物流効率化で求められる荷待ち、荷役等時間の短縮と積載効率の向上

物流効率化法は、一部を除き2025年4月1日より既に施行されており物流2024年問題の解決に向けてすべての荷主事業者、運賃事業者、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っ



図2 荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント ※本年(2025年)4月1日施行  
(出典: 経済産業省 説明会資料「改正物流効率化法の概要について」p.5 [https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/2506\\_material.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/2506_material.pdf))

# 荷待ち時間の短縮（荷主の判断基準解説書事例集）

荷主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(事例集)

令和7年10月

目次	
本事例集の位置づけ	2
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)	4
事例1 リードタイム確保(株式会社パローホールディングス)	4
事例2 リードタイム確保(フードサプライチェーン・サスティナビリティプロジェクト(FSP))	4
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式会社)	6
事例4 配車計画又は運行経路の最適化(日本ロジテム株式会社・株式会社ハコベル)	7
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)	8
事例6 第一種荷主への協力(一般社団法人日本鉄鋼連盟)	9
第三条 運転者の荷待ち時間の短縮	10
事例7 トラック予約受付システムの導入(株式会社パローホールディングス)	10
第四条 運転者の荷役等時間の短縮	11
事例8 一貫バレーゼーションによる納品業務効率化(日本アクセス)	11
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)	11
事例10 荷役等を行う人員の適切な配置(イオン北海道)	12
事例11 事前出荷情報と検品のハイブリッド(加藤産業株式会社)	13
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)	14
事例13 検品効率化(飲料メーカー5社)	15
第五条 実効性の確保	16
事例14 責任者の選任(日清食品(株))	16
事例15 荷待ち時間等の適切な把握(花王株式会社)	17
事例16 寄託先への提案・協力(一般社団法人日本鉄鋼連盟)	18
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)	19
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株式会社)	20
事例19 関係者との連携(F-LINEプロジェクト)	21

改訂履歴		
版数	改訂日付	改訂内容
1.0	-	初版。2025年4月1日施行
1.1	令和7年10月1日	事例の更新及び軽微な修正。

## ②トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること

### 第三条 運転者の荷待ち時間の短縮

②トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること

#### ○事例7（トラック予約受付システムの導入）

##### 株式会社パローホールディングス

- ▶ 小売を主力事業としつつ、物流等の流通関連事業を行うパローホールディングスは、入荷予約システムを導入することで、常態化していた早朝の荷待ちを解消。導入前は、戸外に10台程度あった待機車両がほぼゼロとなった。これまでは必要だった待機スペース等を極小化できる副産物も得られた。
- ▶ 加えて、システムにて自動操作もしくは画面上での手動操作にて、接客指示をドライバーに対して連絡できることにより、受付人員の削減が可能となった。更に、配送されてくる商品の荷姿等が把握できるようになったため、庫内作業のスケジュールの組み立てが簡易になった。



導入前

フェンス沿いに10台程度待機



オレンジは現在荷卸中のトラック

画面イメージ

青は予約しているもの、まだ受付していないトラック

緑は待機中のトラック

SMSでドライバーの携帯へ接客指示が届く

トラックの待機状況等が見える化されるため、システム導入前は複数の受付人員がドライバーに指示を出していたが、導入後は1人がモニターで指示するのみ

↓



導入後

9:00の状況

待機車両がほぼゼロ化

	【導入前後の課題と改善事項】	
	バス予約システムなし	バス予約システム 導入 LEVEL I (現状) LEVEL II (課題)
取引先	✓ 運送会社からのクレーム ✓ 納品先からの問合せ	✓ システムを用いた予約状況の見える化により、 問合せが減少
納品運送業者	✓ 待機車両が多く、納品は早い者勝ち(現場はケンカ) ✓ 前後の予定が不明	✓ 順番待ちのストレスの減少 ✓ 時間指定ができることにより、前後の予定が組みやすくなった。
庫内運営	到着後に荷卸し=作業段取りの組み立ては難しい	作業スケジュールに準じた入荷が可能 = 庫内の労働生産性向上

出典：荷主判断基準の解説書取組事例集（ver.1.1）  
 「荷主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（事例集）」  
[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book\\_ver.1.1.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf)

# TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」



## TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」

<https://tdbc.or.jp/pages/zeroguide/>

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」draft\_20240705

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」  
バス予約システム導入効果の最大化等により荷待ち時間をゼロに  
(Draft\_20240705版)

一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

Copyright (C) 2024 General Incorporated Association  
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

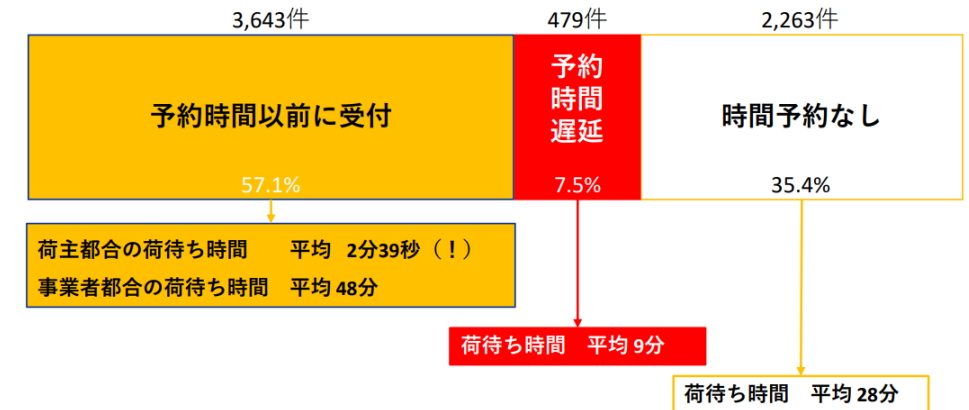
1 / 52

TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」draft\_20240705

### 【目次】

TDBCの概要と「荷待ち時間ゼロガイドライン」について	p.3
1. 物流の2024年問題と物流関連2法改正の経緯	p.3
(1) 物流の2024年問題とは、	p.3
(2) 物流革新に向けた政策パッケージ	p.7
(3) 物流関連2法の改正	p.10
(4) 改正物流2法での荷待ち時間等に関する努力義務等	p.12
(5) 積載効率についての努力義務	p.12
(6) トラックGメンによる悪質な荷主・元請事業者等の是正指導	p.12
(7) 新たなトラックの標準的運賃の告示	p.15
(8) 荷待ち時間と事業者都合待機、荷主都合待機の定義	p.16
2. 荷待ち時間の削減、まずは現状把握から	
(1) 荷主事業者側の荷待ち時間等	
(2) 事業者側での荷待ち時間等	
3. バス予約システムの概要と活	
(1) 改正物流2法とバス予約シ	
(2) バス予約システム活用事例	
4. バス予約システムの運用等で	
(1) 希望する時間で予約が取れ	
(2) バス予約時間を前提とした	
(3) バス予約システムの運用上	
(4) バス予約システムでの予約	
更なる工数や非効率の発生	
5. バス予約システム導入検討に	
6. バス予約システムの導入等の	
7. バス予約システム以外での解	
8. TDBCとしてのバス予約シ	
9. 荷待ち時間ゼロに貢献するDX	
10. 最後に	
出典関係資料一覧	
今回のガイドライン作成で協力いた	

### バス予約システムにおける荷主都合の荷待ち時間 (2023年7月～9月 6,385件)



出典：TDBC Forum 2024 WG04「人材、働き方改革、荷主とのパートナーシップによる2024年問題の対応」ワーキンググループ発表資料からの抜粋  
<https://tdbc.or.jp/docs/forums/2024/wg04.pdf>

Copyright (C) 2024 General Incorporated Association  
Transportation Digital Business Conference. All Rights Reserved.

2 / 52

# バス予約受付システムの導入効果を最大化

仕様3 | システム実態調査 | さらなる普及・浸透に向けた課題 | バス予約受付システム

バス予約受付システムの導入効果を最大化するためには、

①システム導入後の目標像の設定 ②運用方法に関する関係者間の協議が前提となる

バス予約受付システムの効果を最大化するための前提

これらを実施した上で導入した事例も多く見られる

## ① システム導入後の目標像の設定

- バス予約受付システムは、物流効率化に資する「ツール」であり、「導入するだけで、必ず成果があらわれる」わけではない
- ありたい姿を事前検討の段階で明確にし、その実現のために用いられることが期待される
- 荷待ち時間の現状が可視化されていない場合、まずは現状を可視化することが望ましい
  - ✓ 例：バスを予約制にすべきか判断すべく、まずは受付システムのみ導入し、荷待ち時間を可視化することも考えられる

## ② 運用方法に関する関係者間の協議

- バス予約受付システムの導入・運用にあたっては、各拠点の実情に合わせた運用が必要
  - ✓ 例：パレット〇〇枚あたり■■分等の、標準的な荷役時間の設定（その設定のためのデータ整理が導入前に必要であり、データが無い場合は、まずはそのデータの取得・整理が必要と考えられる）
- 導入する拠点（倉庫）のみの都合を考慮したルール設定は、物流事業者の疲弊を引き起こし、導入による荷待ち時間削減を狙ったはずが、物流事業者から敬遠される結果を招きかねない
- よって、導入前も導入後の運用段階でも、導入効果を最大化するために、導入拠点の責任者と物流事業者が十分に対話し、運用ルールを絶えず見直すことが必要
  - ✓ 荷受人の都合に加え、物流事業者の意見も把握した上で見直す必要がある
  - ✓ また、運用ルールの更新は荷受人やシステムベンダーが協力し、周知することが期待される
- なお、導入前から続いていた課題が、システム導入によって顕在化・悪化した例も見られる
  - ※既存の課題が、わかりやすく形で可視化された（新たに引き起こされたわけではない）例もある
    - 例：荷受量に対してバス数が不足
      - ⇒従来は長時間の荷待ち時間が発生していたが、導入により、そもそも予約が確保できなくなった
  - ※フォークリフトオペレーターの増員やバス追加等、バス予約受付システムの導入以外が最適な解決策、というケースも存在する。真の課題はなにか、バス予約受付システムが最適な課題解決の手段か、という点を十分に検証する必要がある

出典：国土交通省「物流標準化の現状把握調査・事業者連携による実証事業報告書」（2022年）

より抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001615133.pdf>

# 荷待ち、荷役作業時間の把握 traevo Platform



traevo
お知らせ
車両公開する
車両公開依頼する
車両位置情報
管理
Ver. 1.2.0
テスト企業
テストユーザー管理者

現在位置情報
現在作業状況
走行履歴
目的地到着
現在公開車両

走行履歴 自動更新

公開依頼企業(あいまい検索)

業務内容(あいまい検索)

\* 車両番号  
沖縄222い2222

\* 走行期間  
2023-01-10 09:00 ~ 2023-01-13 00:00

検索できる走行履歴は90日以内、2,000件までとなります。また、CSV出力は検索条件を基に出力されます。

凡例  
 目的地  
 荷積(03) 荷降(04) 休憩(05)  
 待機(06)

アイコン表示切替  
 目的地表示  重複作業を非表示  
 車両ステータスの吹き出しを全て表示

車両番号	日時	作業コード	作業名	目的地	緯度	経度
沖縄222	2023/1/12 9:01	0	出庫		35.03973	137.1364
沖縄222	2023/1/12 9:41	3	荷積		34.90727	137.1399
沖縄222	2023/1/12 11:26	4	荷降		35.147	137.1774
沖縄222	2023/1/12 11:30	3	荷積		35.14708	137.1775
沖縄222	2023/1/12 11:35	6	待機		35.14698	137.1774
沖縄222	2023/1/12 11:41	4	荷卸		35.14707	137.1775
沖縄222	2023/1/12 11:51	1	出発		35.1472	137.177
沖縄222	2023/1/12 12:28	5	休憩		35.1482	137.176
沖縄222	2023/1/12 13:13	4	荷降		35.14751	137.1778
沖縄222	2023/1/12 14:51	3	荷積		35.45734	137.4681
沖縄222	2023/1/12 16:55	6	待機		35.20503	137.1403
沖縄222	2023/1/12 17:07	5	休憩		35.14705	137.1775
沖縄222	2023/1/12 18:17	3	荷積		35.14762	137.1778
沖縄222	2023/1/12 20:32	4	荷降		35.04677	137.1613
沖縄222	2023/1/12 21:21	5	休憩		35.14733	137.1766
沖縄222	2023/1/12 21:29	6	待機		35.14739	137.1766
沖縄222	2023/1/12 21:41	3	荷積		35.14813	137.1758
沖縄222	2023/1/12 21:49	4	荷降		35.1482	137.1758

株式会社traevo 「traevo Platform」

<https://traevo.jp/>

## 中部興産、マグロ輸送「荷待ちゼロ」への最短ルート

2026年4月25日 (土)

>> この記事を印刷する (PDF)

**話題** デジタコ（デジタルタコグラフ）は、現在4トン車以上の車両の8割超に搭載されるほど急速に普及が進んでおり、多くの運送事業者の運行管理の要となっている。一般的には現在地の把握や安全運転管理のために活用されるが、運用にあわせてさらに高度な使い方ができる。



▲スーパーマーケットチェーン「バロー」の物流へのtraevo Platformの導入を担当した中部興産物流部課長の安次富（あじとみ）光一氏（右）、導入を担当したtraevoセールスマネージャーの平田誠一氏（左）

中部東海地方を中心に展開するスーパーマーケットチェーン「バロー」の物流子会社である中部興産では、車両動態管理プラットフォーム「traevo Platform」（トラエボ・プラットフォーム）を活用。車両の位置をリアルタイムで確認し、車両管理に活用している。同社ではさらに、同システムの、特定の場所への車両の出入りを監視できる「ジオフェンス機能」を活用し、より高度な車両管理を行い、待機場入場やバース接車の記録や、着地への車両接近の通知などを組み合わせることで、荷待ち荷役時間の短縮などにつなげようとしている。今回は、同社が食品輸送の現場で行った、実証実験の様子取材した。



▲今回の取材で追跡したトラックに搭載されていたデジタコ。近年、通信式のデジタコが普及しており通常の運用では、ドライバーの入力によって管理者は積み下ろし、休憩、実車などのステータスをリアルタイムで把握することができる

出典：LOGISTICS TODAY「中部興産、マグロ輸送「荷待ちゼロ」への最短ルート」

<https://www.logi-today.com/937804>

## ○事例10（荷役等を行う人員の適切な配置）

### イオン北海道

- 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。



出典：荷主判断基準の解説書取組事例集（ver.1.1）

「荷主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（事例集）」

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book\\_ver.1.1.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf)

労働時間が約2割（年間400時間）長く、賃金が1~2割安い  
トラックドライバーの賃金が30数%低い（時間換算）

2024年  
4月1日

働き方改革関連法での時間外労働時間の制限（年間960時間）  
改正改善基準告示の施行（拘束時間、1日の運転時間等の制限）

トラックドライバーの適正な労働時間と賃金

## 物流効率化法

## 貨物自動車運送事業法等

2025年  
4月1日

積載効率の  
向上  
約38%

荷待ち時間  
の短縮  
1時間34分

荷役等時間  
の短縮  
1時間29分

運送契約の書面化と  
実績に基づく適正な  
運賃・料金の収受  
賃金/時間 30数%低い

実運送  
体制管  
理簿  
6~7次

## 特定事業者への規制措置

## トラック適正化2法での改正

2026年  
4月1日

中長期計画

定期報告

物流統括管  
理者の選任

委託次数の制限  
再委託を二回以内

CO2

## 1. 書面交付関係

- 運送契約締結時に、以下の事項について記載した**書面交付**を義務付け
  - ・ 真荷主\*とトラック事業者が運送契約を締結するときは、**相互の書面交付**（法第12条）
  - ・ トラック事業者等が利用運送を行うときは、**委託先への書面交付**（法第24条）
- 交付した書面については、その写しを**一年間保存**すること

### 【交付書面の記載事項】

- ① 運送役務の内容・対価
- ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③ その他の特別に生ずる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
- ④ 運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
- ⑤ 運賃・料金の支払方法
- ⑥ 書面の交付年月日

\*「真荷主」とは、以下の①～③のすべてに該当する者を指す。

- ① 自らの事業に関して
- ② 貨物自動車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、
- ③ 貨物自動車運送事業者以外のもの

- ・ メール等の電磁的方法でも可
- ・ 基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可

出典：国土交通省「改正貨物自動車運送事業法の施行について」

<https://www.mlit.go.jp/jido/sha/content/001878514.pdf>



# デジタコ（デジタル式運行記録計）の活用

日付	車両ID	作業名	開始時間	終了時間	作業場所	荷役	待機時間	配車No	数量	待機と荷役の合計	乗務員1人当りの許容時間 待機1時間+荷降2時間×人数	希望補償時間	
11/07 (火)	6178	荷積	9:52	11:17	荷主AA		1:25						
	6178	走行	11:17	12:46	荷主AA		0:00						
	6178	荷卸	12:46	15:05	配送先BBBBBB		2:18	71	507				
	6178	走行	15:05	16:46	配送先BBBBBB		0:00						
	6178	帰庫	16:46	16:46	セイリョウライン_小牧車庫		0:00						
	5838	荷積	8:24	9:28	荷主AA		1:04						
	5838	走行	9:28	10:52	荷主AA		0:00						
	5838	待機	10:52	12:32	配送先BBBBBB		0:00					1:39	
	5838	荷卸	12:32	14:58	配送先BBBBBB		2:26	70	1,055				
	5838	走行	14:58	16:15	配送先BBBBBB		0:00						
	5838	帰庫	16:15	16:15	セイリョウライン 小牧営業所		0:00				6:23	6:00	0:23
	11/10 (金)	6309	待機	6:50	7:34	荷主AA		0:00					0:44
6309		荷積	7:34	8:36	荷主AA		1:02						
6309		走行	8:36	10:12	愛知県小牧市舟津		0:00						
6309		待機	10:12	13:25	配送先BBBBBB		0:00					3:12	
6309		荷卸	13:25	15:05	配送先BBBBBB		1:40	69	623				
6309		走行	15:06	15:54	配送先BBBBBB		0:00						
998		荷積	10:24	11:38	荷主AA		1:13						
998		走行	11:38	11:41	荷主AA		0:00						
998		走行	11:41	12:29	愛知県小牧市小木東1丁目		0:00						
998		待機	12:29	14:24	配送先BBBBBB		0:00					1:55	
998		荷卸	14:25	16:46	配送先BBBBBB		2:21	70	619				
998		走行	16:53	18:37	愛知県名古屋市港区神宮寺2丁目		0:00						
998	帰庫	18:37	18:37	セイリョウライン_小牧車庫		0:00				8:50	6:00	2:50	

出典：TDBC「荷待ち時間ゼロガイドライン」からの抜粋

<https://tdbc.or.jp/pages/zeroguide/>

## 貨物自動車運送事業者等判断基準の解説書

出典：貨物自動車運送事業者等の判断基準解説書（Ver1.1）

「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」

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984867.pdf>

## 荷主判断基準の解説書

出典：荷主の判断基準解説書（Ver1.4）

「荷主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」

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984869.pdf>

なお、法においては、荷主に対してトラックドライバーの荷待ち時間及び荷役等時間を短縮する努力義務が課されており、荷待ち時間・荷役等時間の現状を把握するよう努めることとされています。しかしながら、荷主においてこれらの時間を把握することが難しい場合があることが考えられることから、荷主から情報提供を求められた場合には、情報提供に協力するよう努めてください。

荷待ち時間・荷役等時間の把握に当たっては、デジタルタコグラフ等のデジタル技術の活用により、効率的に把握することができます。トラック事業者としても、これらの時間を正確に把握することにより、荷主等への荷待ち時間・荷役等時間の短縮を提案する根拠や適正な料金収受につながることを期待できます。



### (3) 荷待ち時間等の計測

荷待ち時間等の計測は、受付簿等からの集計や計測員の配置によることも可能ですが、デジタル技術を活用し効率的に行うことが望ましいです。具体的には、トラック予約受付システムによる記録から集計するほか、トラック事業者が記録するデジタルタコグラフ情報について、直接又はデータ連携プラットフォーム等を経由して提供を受け、荷待ち時間及び荷役等時間を集計する方法などがあります。特に、休憩時間の除外等を正確に行うためには、デジタルタコグラフ情報の活用が有効です。

なお、貨物自動車運送事業法や中小受託取引適正化法<sup>9</sup>に基づく運送取引の適正化が進められる中で、荷主が荷待ちや荷役等に対する料金（待機時間料、積込み料、取卸し料等）を確認し、適切な支払いや取引先への請求を行うためにも、荷待ち時間等の正確な把握が望まれます。



● 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）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

出典：国土交通省「新たなトラックの標準的運賃を告示」（2024年3月22日）

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001732088.pdf>

## 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	※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価	
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

- 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、**荷主から対価を收受**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」の雛形にも明記【運賃】【約款】

## 2. 多重下請構造の是正等

### <「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請け手数料」**（運賃の**10%**を別に收受）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】

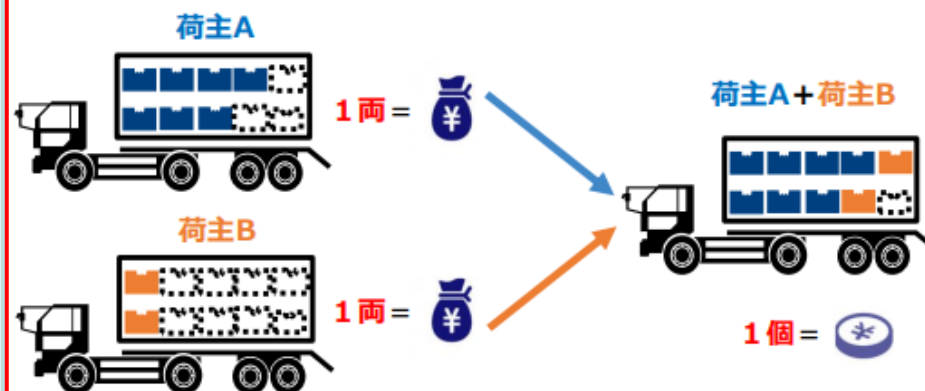
### <契約条件の明確化>

- 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

### <「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（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**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**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】

# 荷主の判断基準 実効性の確保

第五条 荷主は、前三条に規定する取組の実効性を確保するため、次に掲げる措置を講ずるものとする。

一 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化(以下この条において「効率化」という。)のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うとともに、その従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。

二 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。

三 当該荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、前二条に規定する取組その他の当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をするとともに、当該者から当該提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。

四 物資の流通に係るデータの標準化(電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。)を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。

五 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること。

六 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。

出典：荷主判断基準の解説書 (ver.1.4)  
「荷主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」  
p.34からの抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/feature/content/001984869.pdf>



## (2) 検品<sup>21</sup>の効率化

- ① 事前出荷情報 (ASN) を活用することで、伝票レス化・検品レス化 (ユニット検品) を図ることができ、検査を効率化することができます。また、ASNの活用に限らず、貨物に係る詳細の情報 (例: 貨物の容積、数量、重量、寸法等の情報、施設の情報、寄託者や運送事業者に関する情報等) を事前に第二種荷主、倉庫業者又はトラック事業者へ伝達することも重要であり、検品や荷役の効率化につながります。

出典：荷主判断基準の解説書 (ver.1.4)

「荷主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」 p.32からの抜粋

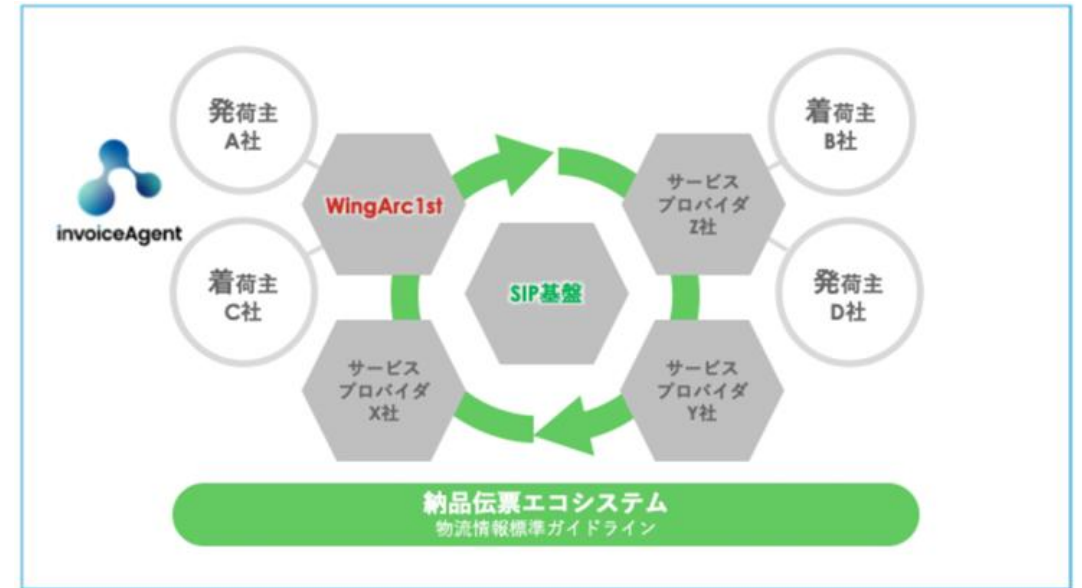
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984869.pdf>

④ 物流データの標準化の実施等により、物流に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること

### ○ 事例 17 (物流情報標準ガイドラインに準拠した納品データの受け渡しによる荷役作業等の効率化)

#### 食品、飲料メーカーと小売事業者間

- 物流のベースとなる納品伝票がデジタル化されていないことから、受け取った納品伝票を人の目による確認や人手によるシステムへの入力など、非効率な作業が荷受現場や事務所で発生。他方、複数の発着荷主間で取引があることから、一社単独で独自システムを構築してしまうと取引先毎に対応が必要になる等、システム側での個別対応の工数や費用に係るためデジタル化の大きな障害となっていた。
- そこで、荷主及び運送事業者が連携し、既存の納品伝票発行のシステムを用いる物流情報標準ガイドラインに準拠した納品伝票エコシステム (invoiceAgent を活用) の活用により、納品伝票データの標準化、データ連携を実施。伝票電子化システムのサービスプロバイダが発荷主と着荷主で異なる場合でも SIP 基盤を通じて納品伝票データのやり取りが可能となった。
- 納品伝票の情報を事前出荷情報 (ASN) として荷受け側 (小売事業者の物流センター等) で受け取ることが可能となったことで、受付での納品伝票の確認やパースでの検品がほぼ不要となり、ドライバーの滞在時間の短縮が実現。また、受領書を受領データとすることで荷卸し後の作業の効率化及びペーパーレスの実現、環境負荷軽減に繋がった。



出典：荷主判断基準の解説書取組事例集 (ver.1.1)

「荷主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 (事例集)」

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sip/pers-judgment-criteria-casestudies-book\\_ver.1.1.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sip/pers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf)

# 納品伝票のデジタル化による事前出荷情報の提供



## チェーンストア統一伝票 (CSV付PDF)

A	B	C	D	E														
●			N0331 2tトラック 10:30迄受付 積載総重量: 745kg ケイゲンゼイツ	チェーンストア統一伝票(ターンアラウンド用1型) 納品書(控)														
			訂正区分 有 無	実納品日 年 月 日														
社名	(株) グランドスーパー	社・店コード	028374023	分類コード	201	01	伝票番号	29281122	取引先コード	72931	取引先名	ウイングアーク食品 03-XXXX-XXXX	発注日	260508	納品日	260515	便	F67
店名	六本木店																	
品名・規格	商品コード	色	サイズ	単位	数量	行	訂正	後量	引合	原単価	原価金額	売単価	備考(売価金額)					
○△の水 550mlペット	MW7AFA			CS	720	1			01	70	50400	120	86400					
24本	4999999216884		30															
○△の水 2Lペット	MW7AHA			CS	120	2			02	220	26400	298	35760					
6本	4999999018686		20															
コーヒー 185G缶	BK2KGA			CS	300	3			03	75	22500	130	39000					
6本x5パック	4999999261532		10															

出典：物流情報標準ガイドライン  
「SIP スマート物流サービス 物流情報標準メッセージレイアウト- ver.3.02 -」  
[https://lisc.g.kuroco-img.app/v=1772609704/files/topics/3125\\_ext\\_1\\_0.pdf](https://lisc.g.kuroco-img.app/v=1772609704/files/topics/3125_ext_1_0.pdf)

納品データ\_29281122.csv

ファイル 編集 表示

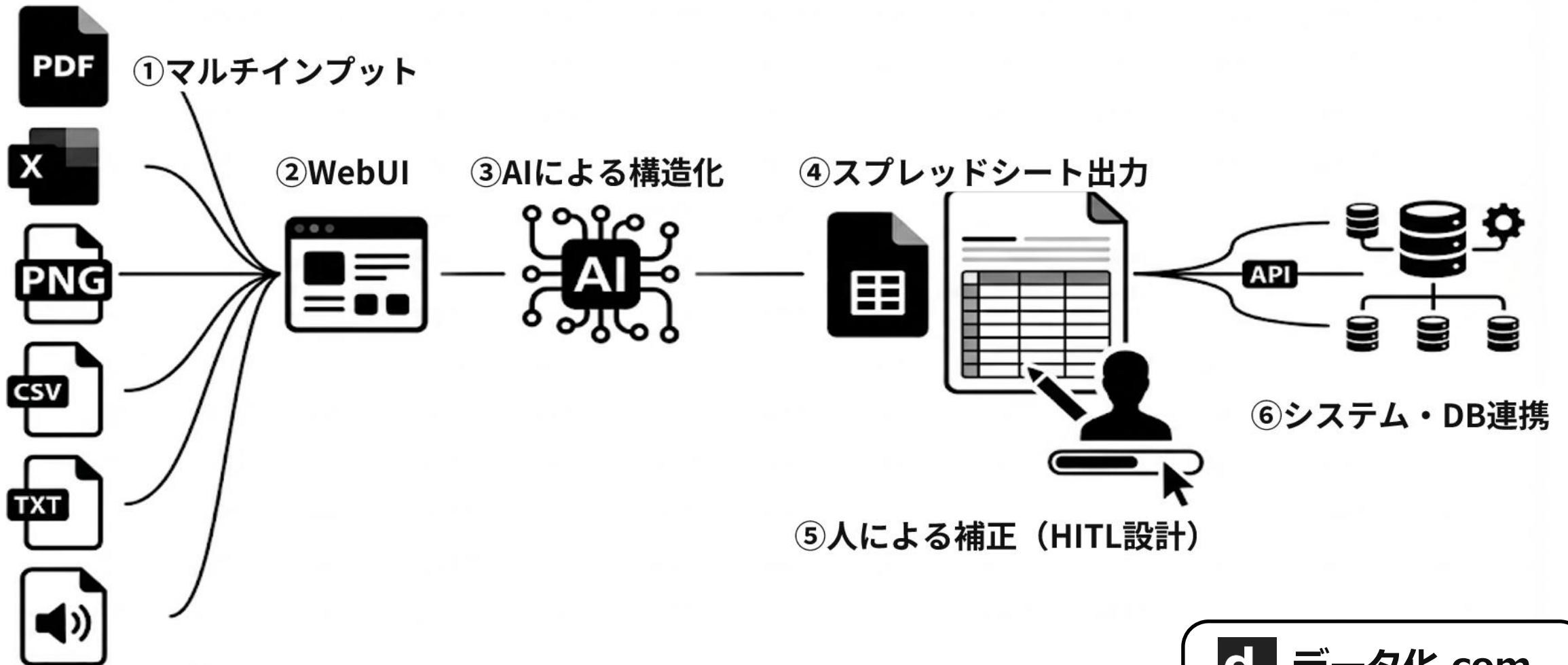
社名,分類コード,伝票区分,伝票番号,納品日,便,店名,社店コード,取引先名,取引先名2,取引先コード,発注メモ,使用車輛,合計バラ数量,合計原価金額,合計売価金額,合計商品重量,合計積載重量,合計商品容積,格,商品コード,JANコード,ケース,単位,バラ数量,引合,引合区分,原単価,原価金額,売単価,売価金額,重量,賞味期限/有効期限

(株)グランドスーパー, 201, 01, 29281122, 260515, F67, 六本木店, 028374023, ウイングアーク食品, 03-XXXX-XXXX, 7  
 イツ, 10:30迄受付, N0331 2tトラック, 1140, 99300, 161160, 745, KG, 1.33, M3, ○△の水 550mlペット, 24  
 本, MW7AFA, 4999999216884, 30, CS, 720, 01, , 70, 50400, 120, 86400, 420, KG, 0.78, M3, 260907  
 (株)グランドスーパー, 201, 01, 29281122, 260515, F67, 六本木店, 028374023, ウイングアーク食品, 03-XXXX-XXXX, 7  
 イツ, 10:30迄受付, N0331 2tトラック, 1140, 99300, 161160, 745, KG, 1.33, M3, ○△の水 2Lペット, 6  
 本, MW7AHA, 4999999018686, 20, CS, 120, 02, , 220, 26400, 298, 35760, 260, KG, 0.4, M3, 260831  
 (株)グランドスーパー, 201, 01, 29281122, 260515, F67, 六本木店, 028374023, ウイングアーク食品, 03-XXXX-XXXX, 7  
 イツ, 10:30迄受付, N0331 2tトラック, 1140, 99300, 161160, 745, KG, 1.33, M3, コーヒー 185G缶, 6本x5パッ  
 ク, BK2KGA, 4999999261532, 10, CS, 300, 03, , 75, 22500, 130, 39000, 0.65, KG, 0.15, M3, 260828

### 51.事前納品通知情報

項目名	項目名(英字)	必須	CD	項目定義	型	出報回数	備考	備考(注)
1	メッセージ情報	●				1		※納品通知情報
2	データ伝送ID	●		受発者での受発メッセージの識別番号を示す番号	R950	1		※伝送データ項目
3	伝送区分コード	●	*	メッセージの種類を示すコード	X101	1		※伝送データ項目
4	メッセージ作成日	●		メッセージを作成した日付	X000	0/1		※伝送データ項目
5	メッセージ作成時刻	●		メッセージを作成した時刻(時、分、秒)	X999	0/1		※伝送データ項目
6	訂正コード	●	*	メッセージの新規、変更、取消を示すコード	X111	1		※伝送データ項目
7	備考(漢字)	●		※備考情報を格納する漢字スペース	K10000	0/1		※伝送データ項目
8	納品伝票ヘッダ	●		訂正コードで取消された場合、取消理由を記載		1		※納品伝票通知情報
9	納品伝票データ種別	●	*	ファイルのデータ種別を示す(納品伝票データ)	X120	1		
10	納品伝票データ作成日付	●		提供企業がデータを入力した日付	X000	0/1		
11	提供企業コード(標準)	●	*	提供企業の提供コード(標準)	X113	1		
12	提供企業コード(個別)	●	*	メー(個別)受発者固有の識別番号の提供企業のコード	X113	0/1		
13	提供企業事業用コード(標準)	●		提供企業の取引先事業用コード(標準)	X117	1		
14	提供企業事業用コード(個別)	●	*	メ(個別)受発者固有の識別番号の提供企業のコード	X117	0/1		
15	提供企業名	●		提供企業の企業名	K10000	1		
16	提供企業事業用名	●		提供企業事業用の事業用名	K10000	1		
17	納品伝票データ取り戻し区分	●	*	データの出力状態、作業工程上の状態を示す情報	X101	1		
18	納品伝票データ取り戻し区分	●	*	データの更新情報、更新、削除を示す情報	X102	1		
19	納品伝票フォーマットバージョン	●		提供(システム)により提供は異なる(※納品伝票情報参照)	X115	0/1		※納品伝票ヘッダ
20	受取情報	●						
21	受取情報番号	●		受取人が受取情報メッセージに付した管理番号	X1200	0/1		
22	受取情報年月日	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した日付	X000	0/1		
23	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
24	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
25	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
26	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
27	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
28	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
29	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
30	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
31	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
32	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
33	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
34	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
35	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
36	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
37	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
38	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
39	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
40	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
41	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
42	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
43	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
44	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		
45	受取時刻	●		受取人が受取情報メッセージに対して受取を依頼した時刻	X999	0/1		

# 紙等のアナログデータのデジタル化



**d.** データ化.com

紙等のデジタル化

# 発荷主から運送依頼メールのデジタル化

logi-tokyo@sdx-shokai, example.jp

発出人: nakamura@tdbc-shokai, example.jp  
 送信日時: 2026年5月14日 木曜日 12:48  
 宛先: osaka@tdbc-trans, example.jp; tdbc-ec@tdbc-trans, example.jp

CC: logi-tokyo@sdx-shokai, example.jp

件名: 会社名 東海冷送  
 TDBC運輸 車番 4471 (4t冷蔵)  
 物流航路 ドライバー 中島  
 中村様 携帯 090-XXXX-1234

いつも 会社名 東海冷送  
 連絡先: 車番 4528 (4t冷蔵)  
 担当:小 ドライバー 藤本  
 携帯 090-XXXX-5678

明日(5/ 会社名 関西コールドトランス  
 冷蔵品の 車番 62 (4t冷蔵)  
 取られる ドライバー 森本  
 携帯 090-XXXX-9012

恐れ入 会社名 関西コールドトランス  
 車番 78 (4t冷蔵)  
 株式会社 ドライバー 岩崎  
 物流航路 携帯 090-XXXX-3456

TEL:03- 以上、ご確認の程宜しくお願い致します。

Mailing: \*\*\*\*\*  
 HP:http:// 平532-0011 大阪府大阪市淀川区西中島 4-12-XX  
 株式会社TDBC運輸 大阪営業所

From: os 渡辺 智也  
 Sent: We TEL 06-6308-XXXX FAX 06-6308-XXXX  
 To: naka E-mail osaka@tdbc-trans, example.jp

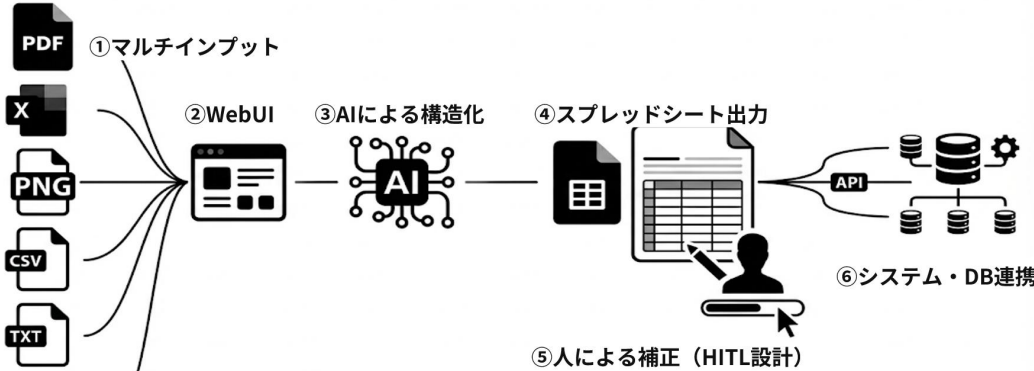
Subject: \*\*\*\*\*

From: nakamura@tdbc-shokai, example.jp (Nakamura@tdbc-shokai,  
 Sent: Friday, May 8, 2026 7:58 PM  
 To: osaka@tdbc-trans, example.jp; tdbc-ec@tdbc-trans, example.jp  
 Cc: logi-tokyo@sdx-shokai, example.jp  
 Subject: 5/15ベンダーリターン 品川CC→吹田DC

TDBC運輸  
 鈴木様

いつもお世話になっております。  
 先ほどはお電話にてありがとうございました。  
 下記内容で4t冷蔵車 2台の手配をお願い致します。

下記の内容でチャーター便可能であればご手配いただきたく思います



依頼ID	依頼日	車格	依頼手段	積込台数	積込日	積込時間
積込地_名称					積込日	積込時間
積込地_住所					積込日	積込時間
積込地_名称					積込日	積込時間
積込地_住所					積込日	積込時間
備考						
タイムスタンプ	ステータス	承認日時				
	May 8, 2026	メール				
株式会社SDXC商会		2				
品川CC					5/15(木)	14:00-15:00
東京都品川区東品川 2-4-12						
合同物流株式会社 吹田DC					5/16(金)	AM
大阪府吹田市江坂町 1-23-101						
パレット数:12P/L 見込み(1台あたり)、商材:冷蔵食品(要温度管理 0~5℃)、重量:4,800kg 見込み(1台あたり)						
冷蔵品のため、車両到着ボタン押下後にドライバー様の体調、温度計軌跡を取られるよう記録用シート						
2026/05/25 10:37:42	承認	2026/05/25 10:38:27				

PDF

確認・保管

配車管理システム

運送会社が本気で作った次世代API基幹システム  
現場と経営をつなぎ、物流データを価値に変える



## 運送会社内のデータを繋げて もっとスマートに、もっとラクに。

D-crossは、運送会社が開発したオールインワンのクラウド運送基幹システムです。

運行管理、勤怠管理、配車業務、請求業務など、単独になりがちな情報をクラウド上で一括管理します。

### 一元化

配車・勤怠・請求

### API

データ連携対応

### 可視化

経営判断を支援

API / Dispatch / Attendance / Billing



<https://d-cross.cloud/>

労働時間が約2割（年間400時間）長く、賃金が1~2割安い  
トラックドライバーの賃金が30数%低い（時間換算）

2024年  
4月1日

働き方改革関連法での時間外労働時間の制限（年間960時間）  
改正改善基準告示の施行（拘束時間、1日の運転時間等の制限）

トラックドライバーの適正な労働時間と賃金

## 物流効率化法

## 貨物自動車運送事業法等

2025年  
4月1日

積載効率の  
向上  
約38%

荷待ち時間  
の短縮  
1時間34分

荷役等時間  
の短縮  
1時間29分

運送契約の書面化と  
実績に基づく適正な  
運賃・料金の収受  
賃金/時間 30数%低い

実運送  
体制管  
理簿  
6~7次

CO2

## 特定事業者への規制的措置

## トラック適正化2法での改正

2026年  
4月1日

中長期計画

定期報告

物流統括管  
理者の選任

委託次数の制限  
再委託を二回以内

<特定事業者の指定基準>

○中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる**一定規模以上の事業者（特定事業者）**について、全体への寄与度が高いと認められる**大手の事業者が指定**されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

**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)

**特定倉庫業者**  
貨物の保管量 70万トン以上  
(上位70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)

<中長期計画・定期報告の記載内容>

**中長期計画**

- 作成期間
  - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
  - (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**

- 記載内容
  - (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】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
  - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
  - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略が可能** 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、改正物効法の枠組みと合わせて具体化。

<物流統括管理者（CLO）の業務内容> ※CLO：Chief Logistics Officer

○**物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**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選任**し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 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

出典：経済産業省 説明会資料  
「改正物効法に基づく特定事業者の対応について」 p.5

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250917-18\\_material.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250917-18_material.pdf)



出典：「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984872.pdf>

特定荷主編

## 「物流効率化法」 対応の手引き

— 中長期計画・定期報告等の記載ガイドほか —



第1.0版（2026年3月）

## 本手引書について

### 1.目的

**本手引書は**、「物資の流通の効率化に関する法律」（平成17年法律第85号。以下「物流効率化法」という。）に基づく**特定荷主が行うべき手続について説明**し、各種届出等の記載内容の標準化と実務運用の円滑化を図ることを目的とします。

**関係法令と併せて参照**し、各事業者の事業特性に応じた効果的な計画策定・報告作成にご活用ください。なお、本手引書の記載例は参考であり、各事業者の実情に応じた記載を妨げるものではありません。

本手引書は省令に規定された様式を解説する形で説明しますが、物流効率化法の手続は原則としてe-Gov電子申請（大分類「国土交通」>中分類「物流」>小分類「物流効率化法」）から行っていただきます。

### 2.対象者

- 特定第一種荷主として指定された事業者
- 特定第二種荷主として指定された事業者

### 3.関係法令・最新情報の確認

物流効率化法に関する**制度の詳細や最新情報**については、**物流効率化法ポータルサイト又は経済産業省・国土交通省・農林水産省HPをご確認ください**。努力義務の内容を具体的に解説した「判断基準の解説書」、様々な物流パターンにおける荷主の考え方を整理した「パターン集」等を公開しています。

- ・ポータルサイト：<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>
- ・経済産業省HP：<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>
- ・国土交通省HP：[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_freight\\_mn1\\_000034.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000034.html)
- ※貨物自動車運送事業者・倉庫業者向け情報も掲載
- ・農林水産省HP：<https://www.maff.go.jp/i/shokusan/ryutu/buturyu.html>
- ※農林水産省・食品事業者向けの取組事例集や参考資料も掲載

### 4.本制度に関する問合せ先

**物流効率化法に関する手続・様式・提出方法などについて不明点がある場合は、荷主事業所管省庁に問い合わせてください**。各省の問合せ先及び提出先については上記「解説書」に記載しています。なお、問合せの際は、会社名・所在地・対象となる手続（届出、中長期計画、定期報告等）を明示するとスムーズです。

### 5.問合せ先

本手引書に関するご相談は、以下問合せ先までお願いします。  
経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室  
電話：03-3501-1511（内線：4151）

### 6.改訂履歴

第1.0版 2026年3月 初版発行。

# 特定荷主の必要な手続の流れ

## ①重量把握（指定の届出を行う前年度について）

項目	内容
やること	自社の第一種荷主・第二種荷主としての年度の取扱貨物重量が基準重量（9万トン）を超えるかを確認します。
期間	各年度の4月～翌年3月まで（1年単位で集計）。
目的	翌年5月末までの「届出」提出の要否を判別するため、重量を正確に把握する。
ポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 最初のステップとして、まずは荷主自身が貨物の重量を算定することが必要。</li> <li>✓ 第一種荷主・第二種荷主の重量をそれぞれ算定。</li> <li>✓ 自社施設だけでなく、寄託倉庫・3PL事業者等への委託分も含めて計上。</li> <li>✓ 算定方法は実測・容積換算・台数換算など、業種に応じて柔軟に選択可能。</li> <li>✓ 必要に応じて指定の届出の提出準備を行い、事業者自身が届出を提出することが必要。</li> </ul>



## ②届出提出（5月末まで）

項目	内容
やること	「貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書（様式第1）」を提出します。
提出期限	基準重量（9万トン）を上回った年度の翌年5月末まで。
提出先	荷主事業所管大臣（当該事業者が行う貨物の運送の委託又は受渡しを伴う事業を所管する大臣の原則全て、主たる事業以外で特段課題のないものに係る荷主事業所管大臣は、提出先から除くことができる。）
ポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ この届出を提出した後に、国から正式に「特定荷主」の指定を受けます。</li> <li>✓ 届出は1回のみ（初めて基準重量を上回った年度の翌年度のみ届出を行えば、以後毎年度の届出は不要）。</li> <li>✓ 第一種荷主又は第二種荷主に該当しなくなったときや、取扱貨物重量が基準重量未満となり、再び基準重量以上となることがない明らかに認められるときは、「特定荷主指定取消届出書（様式第2）」を提出。</li> </ul>

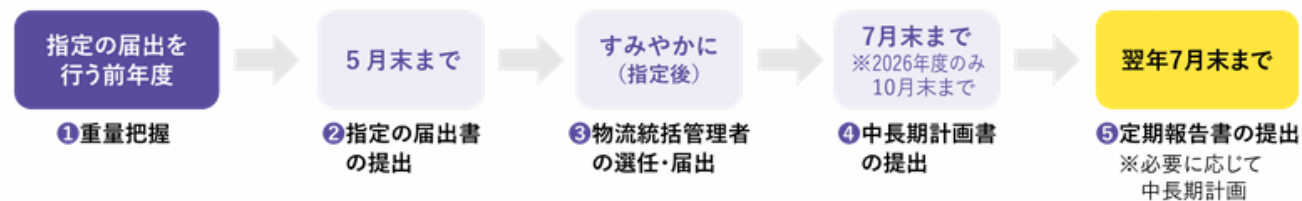
## ③物流統括管理者（CLO※）の選任・届出

※Chief Logistics Officer

項目	内容
やること	自社の物流効率化を統括する責任者を選任し、「物流統括管理者 選任・解任届出書（様式第4）」を届け出ます。
提出期限	特定荷主の指定後すみやかに（遅くとも中長期計画提出までに）。
要件	特定荷主が行う事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者。
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>①中長期計画書の作成</li> <li>②自らの事業に係るトラックドライバーの負荷低減及びトラックへの過度の集中の是正に向けた、事業の運営方針の作成及び事業の管理体制の整備</li> <li>③定期報告書の作成</li> <li>④トラック事業の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化のための関係各部門（開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理等）間の連携体制の構築及び効率化に関する従業員の意識の向上</li> <li>⑤特定荷主が管理する施設における効率化に関する情報処理システムその他の設備の整備及び物流に係る器具、設備、データ等の標準化に関する計画の作成、実施及び評価</li> <li>⑥効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整</li> <li>⑦特定荷主の指定・指定取消しや勧告・命令のために行われる報告徴収への対応</li> </ul>
ポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 物流統括管理者は単なる物流部門の長ではなく、会社の経営戦略としての物流を担う責任者。</li> <li>✓ 一名がグループ会社などの複数社の物流統括管理者を兼任することは可能（各社に当該部署が籍を置くことが条件）。</li> </ul>



## 【必要な手続の流れ】



## ④中長期計画書の提出

項目	内容
やること	「中長期計画書」（様式第3）を作成・提出します。最長で5年間の物流効率化に関する方針をまとめます。
提出期限	特定荷主の指定を受けた年度の7月末まで。（2026年度のみ10月末まで。）以後、計画内容に変更がなければ計画期間（最長5年）ごとに1度のみ提出で問題ない。
主な内容	判断基準の内容を踏まえた努力義務に関する計画。 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 積載効率の向上等（リードタイム確保等）</li> <li>- 荷待ち時間の短縮（予約制導入、時間分散等）</li> <li>- 荷役等時間の短縮（パレット化・検品簡略化等）</li> </ul>
ポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 現場の取組状況を踏まえつつ、設備投資や関係者との協議を含む中長期的な目標設定。</li> <li>✓ 社内に関係部門（商品開発・物流・調達・営業・生産・店舗など）を巻き込み策定。</li> </ul>



## ⑤定期報告書の提出

項目	内容
やること	毎年、前年度の取組状況を報告する「定期報告書」（様式第5）を提出します。
提出期限	特定荷主の指定を受けた年度の翌年度から、毎年度7月末まで。
主な内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 判断基準の遵守状況</li> <li>- その他に実施した取組</li> <li>- 荷待ち時間・荷役等時間の計測結果その他の改善状況や課題の整理</li> </ul>
ポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 取組を「記録する」のではなく、「改善サイクルを回す」目的とします。</li> <li>✓ 報告内容は次回中長期計画のベースになります。</li> </ul>



# 特定荷主に対する勧告、公表、命令等

指導・助言	運転者の荷待ち時間等の運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の適確な実施を確保するために、荷主に対して、 <u>判断基準を勘案して必要な指導・助言</u> を行うことができる。(法第 44 条)
報告徴収・立入検査	<u>特定荷主への指定や取消しを行うために</u> 、荷主に対して、貨物の運送の委託又は受渡しの状況に関して <u>報告をさせる</u> ことができ、また <u>荷主の事務所等への立入検査</u> を行うことができる。(法第 50 条第1項) 勧告又は命令を行うために、特定荷主に対して、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施の状況に関して <u>報告をさせる</u> ことができ、また特定荷主の事務所等への <u>立入検査</u> を行うことができる。(法第 50 条第2項)
勧告	<u>特定荷主の運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施に関する状況が、判断基準に照らして著しく不十分である場合</u> は、特定荷主に対して <u>勧告</u> を行うことができる。(法第 49 条第1項)
公表	<u>勧告に従わない特定荷主に対して、その旨を公表</u> することができる。(法第 49 条第2項)
命令	<u>勧告を受けた特定荷主が正当な理由がなくその勧告に係る措置をとらなかった場合に</u> 、当該措置を行う <u>命令</u> を行うことができる。(法第 49 条第3項)

出典：荷主判断基準の解説書 (ver.1.4)

「荷主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」 p.23からの抜粋

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984869.pdf>



## 1. 荷待ち時間等の状況等 (特定第一種荷主)

### 1-3. 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

計測対象とした各施設ごとに、**1回の受渡しあたりの平均荷待ち時間・荷役等時間を該当する月の欄に分単位で記載**します。

月は年度内の4月から翌年3月まで12か月分あります。荷待ち時間と荷役等時間を分けて把握している場合はそれぞれ記載し、両者を区別せず一緒に測定している場合は「荷待ち時間等」の欄にまとめて記載します。

1-3 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の計測結果 ※青文字=記載例

識別	種類	1回の運送あたりの荷待ち時間等の平均時間(分)											
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	荷待ち時間	65			60			10			55		
	荷役等時間	30			25			35			25		
	荷待ち時間等	-			-			-			-		
2	荷待ち時間	45			65			48			40		
	荷役等時間	48											
	荷待ち時間等	-			-			-			-		
3	荷待ち時間	-			-			-			-		
	荷役等時間	-			-			-			-		
	荷待ち時間等	48			51			45			56		
4	荷待ち時間	-			-			-			-		
	荷役等時間	-			-			-			-		
	荷待ち時間等		60			75			60			68	

注) 同じ施設で第一種荷主としての受渡しと第二種荷主としての受渡しを区別して計測することが難しい場合があります(出荷用のトラックを自社で手配している場合と他社が引取で手配している場合が混在しているなど)。この場合は、無理に分けずに合わせた平均値を両方(1-3及び2-3)に記載して構いません。そして、後述する「3.参考情報」欄に「1-3の識別○及び2-3の識別○では第一種・第二種を区別せずに報告」といった旨を記載してください。

#### 記載ポイント

①	平均値の算出: <b>基本は各月ごとに平均値を計算</b> します。一方、 <b>サンプリングで特定期間のみ計測した場合、その期間が属する月に対して平均を記載し、それ以外の月は空欄</b> とします。上記の例では四半期ごとに計測したため、4月・7月・10月・1月の欄にのみ値が入っています。平均時間の算出方法は、計測期間内の総荷待ち時間等を総受渡し回数で割る方法で求めます。(単位:分) ※施設ごとに異なる計測対象期間を選定する場合は、施設ごとに選定した期間に対応する月の欄に結果を記載します。
②	荷待ち時間と荷役等時間の区別(可能であれば): <b>荷待ち時間と荷役等時間は分けて記載</b> しましょう。例えば「荷待ち時間=15分、荷役等時間=30分」のように別々に記載します。その場合、「 <b>荷待ち時間等</b> 」欄はハイフン「-」と記載してください。 一方、実態的に両者を分けられない場合(例えば入退場管理簿から集計するため、入場から退場までの荷待ちと荷役等を合わせた時間しか分からない場合など)は、 <b>無理に区別せず「荷待ち時間等」欄にまとめて45分と記載して構いません</b> 。その場合、逆に「 <b>荷待ち時間</b> 」欄と「 <b>荷役等時間</b> 」欄を「-」としてください。荷待ち時間と荷役等時間は分けて把握し、発生原因や改善策を考えたことが望ましいですが、各事業者において作業の実態等に鑑みて可能な計測方法を検討し、それに応じた報告をしていただければ構いません。
③	複数施設のデータ整理: 荷待ち時間等の状況は、 <b>施設ごとに整理</b> します。

03 各種届出書類の記載ガイド

03 各種届出書類の記載ガイド

## 1. 荷待ち時間等の状況等 (特定第一種荷主)

### 付表1. 計測対象のうち、荷待ち時間等の報告を省略する施設・運行の事業の特性等の詳細

p.35に記載された条件を満たし荷待ち時間等の報告を省略(免除)できる施設や運行があれば、その詳細を記載します。**該当しない場合は記載不要**です。

報告省略が認められるケースは「①荷待ち時間等が1時間未満の場合」、「②業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合」です。

付表1 計測対象のうち荷待ち時間等の報告を省略する施設・運行に関する事業の特性等の詳細

識別	報告省略の理由	安全性、衛生等の観点で荷役等時間を短縮することが難しい理由
2	①	

①

#### 記載ポイント

①	識別と理由記載: 該当する施設や運行がある場合、 <b>その識別番号</b> (1-2や1-3で付けた番号と対応させる)と <b>省略理由を記載</b> します。「省略理由」は上記①②のどちらに当てはまるか番号で記載し、②の場合は具体的な理由の内容(例: 粘度の高い危険物であり、荷下ろし・安全確認に時間を要するため等)も記載してください。「 <b>報告省略の理由</b> 」欄には番号のみ、隣の欄に理由を記載してください。
---	--

## 定期報告書の記載例














出典: 「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984872.pdf>

# 中長期計画書、定期報告書記載事例

## 物流効率化法について

### 【特定荷主（特定第一種荷主、特定第二種荷主）】

- ▶ [特定荷主の対応の手引き（PDF形式：9,586KB）](#)  **(New!)**
- ▶ [（様式第1）貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書（Word形式：40KB）](#) 
- ▶ [（様式第2）特定荷主指定取消申出書（Word形式：41KB）](#) 
- ▶ [（様式第3）中長期計画書（特定荷主）（Word形式：49KB）](#) 
- ▶ [（様式第3別紙）中長期計画（特定荷主）e-Gov電子申請添付書類用テンプレート（Word形式：35KB）](#) 
- ▶ [（様式第4）物流統括管理者 選任・解任届出（特定荷主）（Word形式：42KB）](#) 
- ▶ [（様式第5）定期報告書（特定荷主）（Word形式：89KB）](#) 
- ▶ [（様式第5別紙）定期報告書（特定荷主）e-Gov電子申請添付書類用アプリケーション（Excel形式：60KB）](#) 
- ▶ [中長期計画書記載事例（製造業）（PDF形式：2,553KB）](#)  **(New!)**
- ▶ [中長期計画書記載事例（卸売業）（PDF形式：2,020KB）](#)  **(New!)**
- ▶ [中長期計画書記載事例（小売業）（PDF形式：2,039KB）](#)  **(New!)**
- ▶ [定期報告書記載事例（製造業）（PDF形式：3,493KB）](#)  **(New!)**
- ▶ [定期報告書記載事例（卸売業）（PDF形式：2,752KB）](#)  **(New!)**
- ▶ [定期報告書記載事例（小売業）（PDF形式：2,965KB）](#)  **(New!)**

出典：経済産業省「物流効率化法  
について」

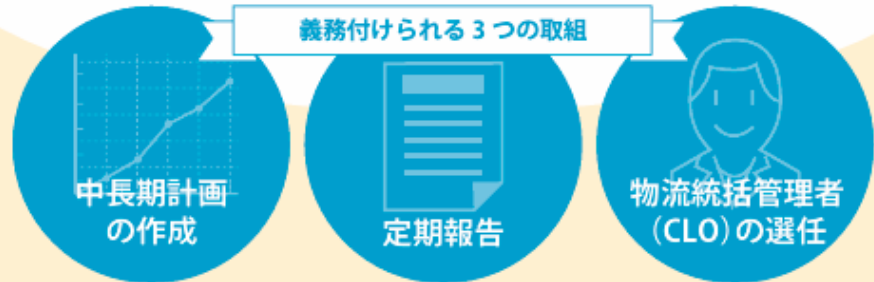
<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>

「荷主」、「連鎖化事業者」の皆様へ

# 2026年4月に施行される物流効率化法により、 一定規模以上の荷主を特定荷主に指定、 下記の取組が義務付けられます

**連鎖化事業者とは** いわゆるフランチャイズビジネスにおいて、フランチャイズ本部が、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、フランチャイズ本部は「連鎖化事業者」に分類されます

## 義務付けられる3つの取組



**[積載効率の向上]**  
**[荷待ち時間の短縮]**  
**[荷役等時間の短縮]**  
自社の物流効率化に向けた取組に関する計画を作成します

毎年、「努力義務」の実施状況を報告します  
荷待ち時間と荷役等時間の状況や物流の効率化に向けた取組の実施状況を報告します

物流の効率化に向けた取組を全社的に推進を進めることができる  
**責任者を選任します**  
経営判断を行う役員等の中から選任される必要があります

## 皆さんの取組がこれからの物流を支えます



## 条件となる特定荷主の指定の基準 年度の取扱貨物の重量 9万トン以上

まずは事業者が、自社の貨物重量を算定し、基準を超える場合には、国に「指定の届出」を提出する必要があります

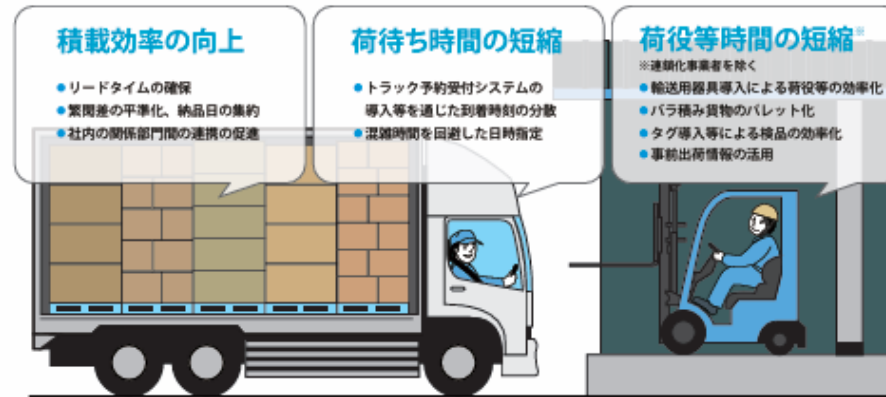
法律に基づく物流の効率化に向けた取組が不十分な場合は、国から指導・助言、さらには勧告が実施される場合があります  
勧告に従わなかった場合はその旨が公表され、さらに、正当な理由なく措置をとらなかったときは、命令が実施され、違反したときには、百万円以下の罰金が科せられる可能性があります。また、届出を行っていない場合においても、罰金が生じる可能性があります

## 物流効率化法について

持続可能な物流の確保に向け、荷主に対して「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関する努力義務が、2025年4月から課されています。具体的に取り組んでいただきたい内容は以下のとおりです

2025年4月より施行

全ての荷主、連鎖化事業者に求められる「努力義務」

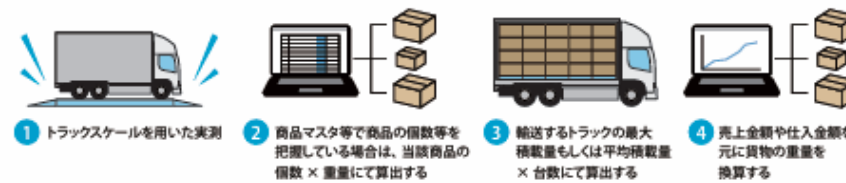


上記取組状況について、国が判断基準に基づき指導・助言、調査・公表等を行います

## 荷主とは

物流効率化法における荷主には、トラック事業者に運送を委託する第一種荷主、運送契約を行わないものの貨物の受け渡しを行う第二種荷主があります  
そのため、発荷主のみならず**着荷主も規制の対象**となるため注意が必要です

## 取扱貨物の重量計測には下記のような方法があります



## 年度の取扱貨物の重量が9万トンを超える事業者は届出が必要になります

※算定方法については、各荷主の環境や貨物の特性等を踏まえ、必要に応じて新たな手法を検討いただき算定いただく必要があります



経済産業省ホームページ  
「物流効率化法について」

物流効率化法及び特定荷主に関する詳しい説明はこちら

経済産業省ホームページ「物流効率化法について」  
<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>

または、「物流効率化法」理解促進ポータルサイト  
<https://www.revised-logistics-act-portal.meti.go.jp/>



「物流効率化法」  
理解促進ポータルサイト

「荷主」・  
「連鎖化事業者」の皆様へ  
経済産業省 特定荷主普及啓発ポスター

<https://tdbc.assets.newt.so/v1/836a4d49-635a-4075-9777-53b771f6c26d/bukkouho-flyer.pdf>

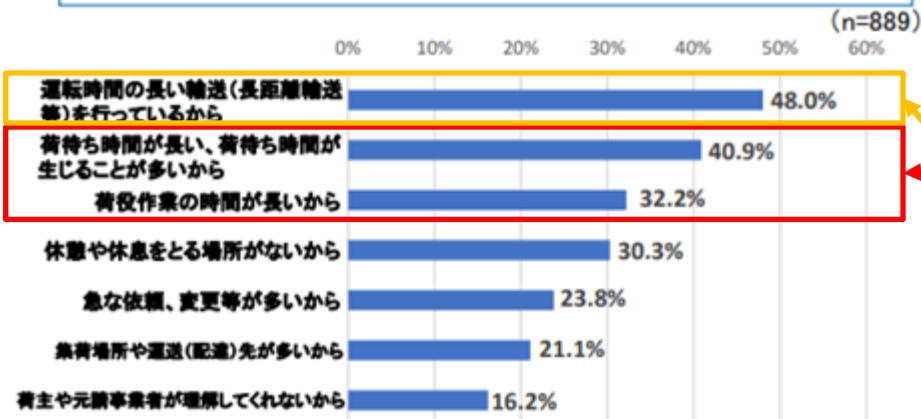
出典：公益社団法人 全日本トラック協会「物流の2024年問題対応状況調査結果」

<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2025/03/chosa20250331kekka.pdf>

### ⑤改正改善基準告示を守れない原因 (複数回答)

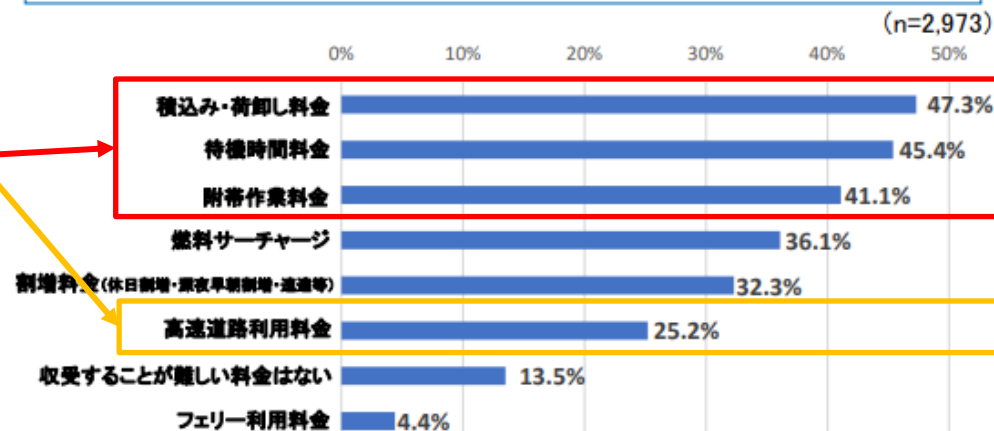
※③で「守れていない基準がある」と回答した事業者(889)が回答

「**運転時間の長い輸送を行っているから**」(48.0%)が最も多く、次に「**荷待ち時間が長い、荷待ち時間が生じることが多いから**」(40.9%)、「**荷役作業の時間が長いから**」(32.2%)と続く。



### ⑦収受が難しい料金 (複数回答)

標準的運賃が初めて告示された令和2年4月以降でも、発注者(荷主・元請事業者)と交渉しても収受が難しい料金について、「**積み込み・荷卸し料金**」が最も多く(47.3%)、次に「**待機時間料金**」(45.4%)となっている。



### ⑩物流の2024年問題による「悪い影響」 (複数回答)

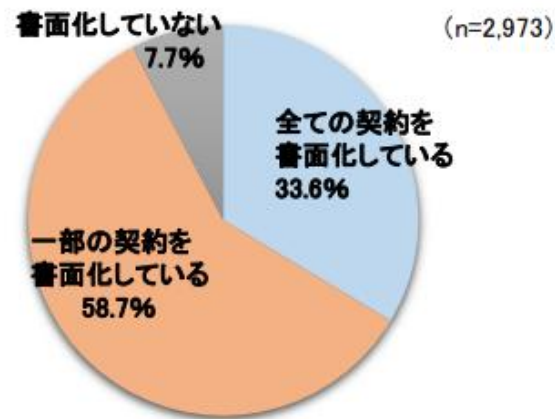
※⑧で2024年問題による影響が「ある」と回答した事業者(2,059)が回答

悪い影響としては、「**運送コストが増加した**」が最も多く(46.8%)、次に「**ドライバーの採用が困難になった**」(41.2%)、「**車両の稼働が悪化した**」(39.6%)が続く。

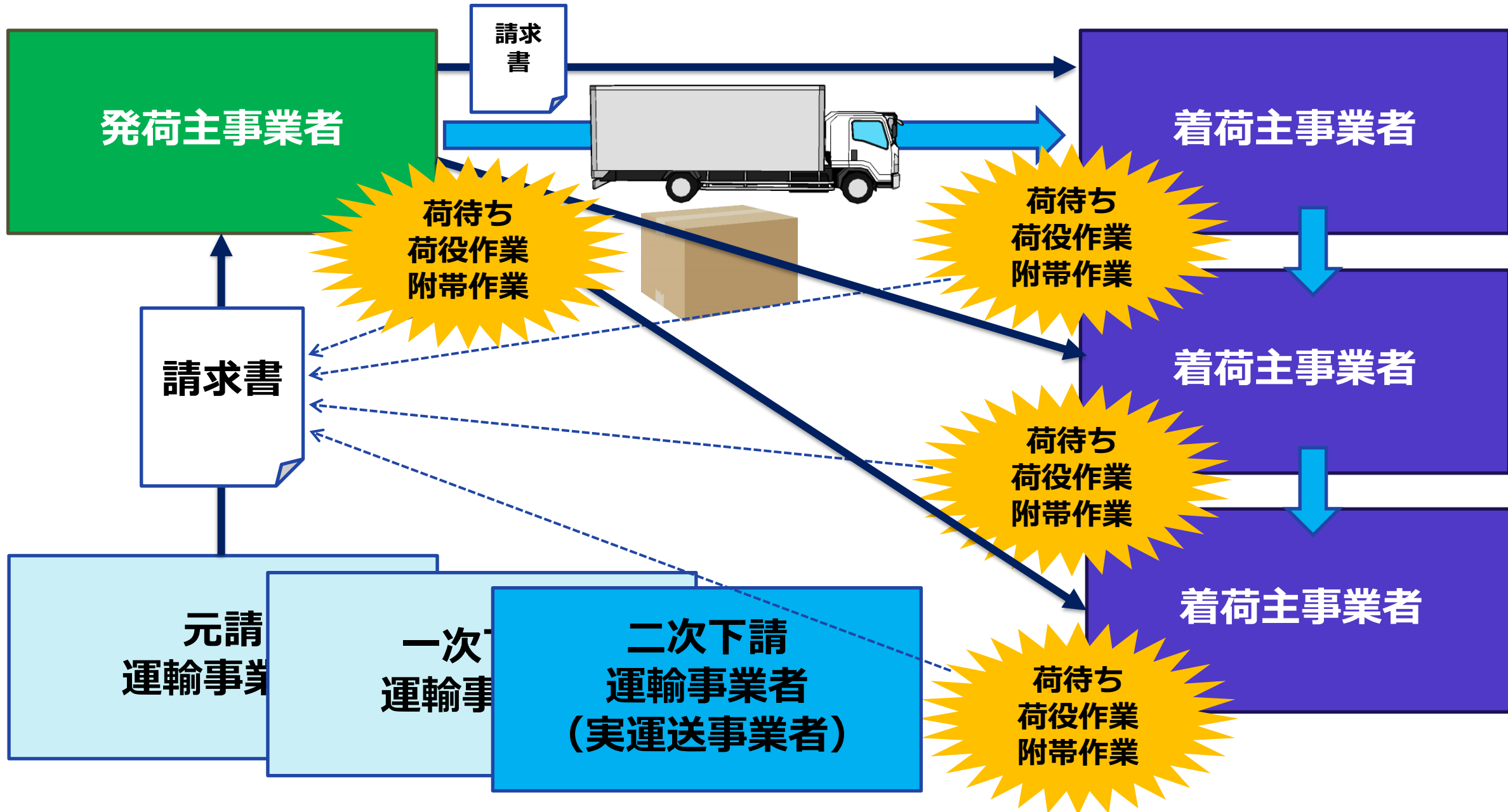


### ⑫契約の書面化の状況

「**全ての契約を書面化している**」が33.6%、「**一部の契約を書面化している**」が58.7%であった。




# 適正な運賃・料金の収受の仕組み




# 物流の2024年問題で求められる荷主の行動変容 TDBC

## 無償の荷役で元請運送事業者勧告 長時間荷待ちでの着荷主へ勧告 (下請法) 2025年12月12日 (是正指導) 2025年12月23日

センコー株式会社に対する勧告 (概要)

 公正取引委員会  
Japan Fair Trade Commission

荷主



貨物の運送を委託

**● 下請取引の内容**  
荷主から請け負った貨物の運送を再委託

---

**● 違反行為の概要 (不当な経済上の利益の提供要請の禁止 (注))**


① 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で荷役作業及び附帯業務を行わせていた (下請事業者17名)。

② 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で長時間の荷待ちを行わせていた (下請事業者19名)。

長いな

間に合わない

いつまで待つんだ?



下請事業者 (36名)  
(貨物の運送事業)

**公正取引委員会からの勧告の内容**

- 無償で荷役作業、附帯業務及び長時間の荷待ちを行わせたことによる費用に相当する額を公正取引委員会の確認を得た上で速やかに支払うこと。
- 下請事業者に対し、令和4年12月1日から令和7年12月12日までの間、自社が管理する施設内において、無償で、荷役作業、附帯業務又は長時間の荷待ちをさせた事実の有無について調査し、当該事実の存在が認められた場合には、下請事業者の利益を保護するために必要な措置を講じること など

(注) 不当な経済上の利益の提供要請の禁止  
下請法は、親事業者が自己のために、下請業者に金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、下請業者の利益を不当に害することを禁止 (下請法第4条第2項第3号)

集中監視月間(10月・11月)におけるトラック・物流Gメンの活動

 国土交通省  
別紙1

**■ トラック・物流Gメンとは**

- ✓ トラック・物流Gメンは、物流2024年問題の解決を目指すため2023年7月に国土交通省が創設した調査・指導部隊
- ✓ 様々な手法による情報収集や、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者等に対する是正指導を実施
- ✓ 2024年11月より、倉庫業者を情報収集対象に追加
- ✓ 各都道府県トラック協会のGメン調査員とともに、総勢360名規模で活動

是正指導の実施件数 (集中監視月間)

- 勧告 : 1件 (荷主1)
- 要請 : 7件 (荷主6、元請1)
- 働きかけ : 363件 (荷主249、元請78、その他36)

⇒ 計371件の法的措置を実施



主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (39%)
- 契約のない附帯業務 (29%)
- 運賃・料金の不当な据置き (15%)
- 無理な運送依頼 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (6%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)

**■ 集中監視の実施 (2025.10~11)**

- ✓ 本年8月に実施した「違反原因行為の実態調査」等により入手した情報に基づき、悪質な荷主や元請事業者等に対する監視を強化。
- ✓ また、荷主、元請事業者等に対し、長時間荷待ちの解消等に荷主が配慮することの重要性について理解を得るための周知・協力要請等の荷主パトロール等をGメン調査員等の関係機関と連携し実施。

Gメン調査員からの情報提供

- 集中監視月間中、運輸支局へ計50件の報告

**■ 公正取引委員会との連携**

- ✓ 来年1月から取適法が施行されることを契機とし、荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から全国規模で公正取引委員会と連携した周知啓発活動を実施。
- ✓ 10月28日、29日の2日間において、全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公正取引委員会やGメン調査員(トラック協会)と合同で大規模荷主パトロールを実施し、120社の荷主へ周知啓発活動を実施。

荷主パトロール訪問件数

- 公正取引委員会との合同実施を含め、計1,473件

**■ 倉庫業者からの情報収集**

- ✓ 全国の倉庫業者へ倉庫業者に対する寄託者の振る舞いに係る調査を実施し、当該調査結果をトラック・物流Gメンに情報を共有。

出典：公正取引委員会「センコー株式会社に対する勧告について」(2025年12月12日)

[https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251212\\_kinki\\_shitauke.pdf](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251212_kinki_shitauke.pdf)

出典：国土交通省 2025年12月23日  
トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた国土交通省の対応について

— 貨物自動車運送事業法に基づく「勧告」を1件実施 —  
「(別紙1) トラック・物流Gメンによる集中監視月間の取組結果」

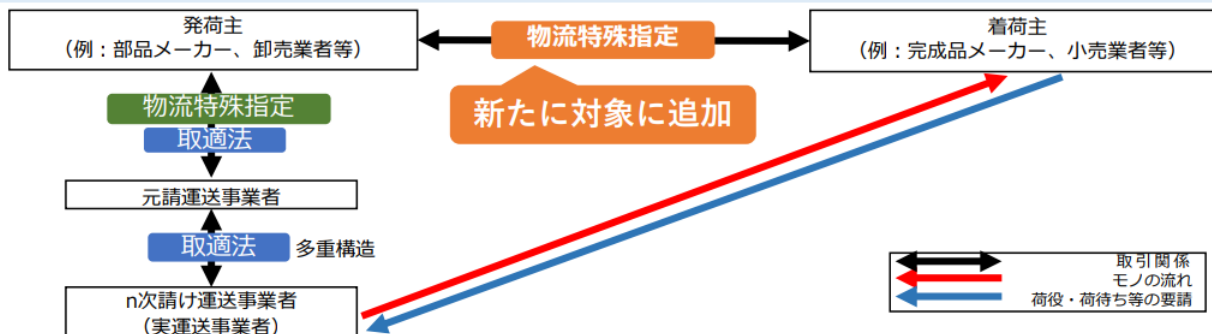
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001974516.pdf><sup>55</sup>

# 発・着荷主間の対価（料金）支払いについて

## 物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応（着荷主規制）③

### 解決の方向性（案）

- 物流分野におけるサプライチェーン全体の取引適正化の観点から、現行の物流特殊指定の対象を拡大し、**着荷主による発荷主に対する特定の行為（契約外の荷待ち等を運送事業者を通じて行わせることによって、発荷主の利益を不当に害する行為）を新たに物流特殊指定の対象にする。**



### 物流特殊指定改正の概要（案）

#### 適用対象

- 事業者規模（資本金・従業員）が一定を超える着荷主（又は取引上優越した地位にある着荷主）であって、事業者規模が一定を下回る発荷主（又は取引上の地位が劣っている発荷主）との間で継続的な取引（物品の販売、製造請負、修理、情報成果物の作成請負）の相手方としてその物品の引渡しを受けるもの

#### 禁止行為

- 着荷主が、①②を運送事業者を通じて行わせることによって、発荷主の利益を不当に害する行為
- ① 不当な運送の役務以外の役務その他の経済上の利益提供要請（附帯業務等）
- ② 不当な運送の変更及びやり直し（荷待ち・やり直し等）

#### その他

- 現行の物流特殊指定に取適法での改正点を反映（従業員基準の追加、手形払等の禁止・協議に応じない一方的な料金決定の禁止規定の追加等）

14

出典：公正取引委員会 第4回企業取引研究会 資料2

「企業取引研究会での議論を踏まえた対応の方向性」

[https://www.jftc.go.jp/file/01\\_siryu2\\_r7\\_4.pdf](https://www.jftc.go.jp/file/01_siryu2_r7_4.pdf)

## 着荷主規制を導入へ、契約外の荷待ち・荷役にメス

2026年3月11日 (水)

>> この記事を印刷する (PDF)

行政・団体 公正取引委員会と中小企業庁は10日、第4回企業取引研究会での議論を踏まえ、物流特殊指定を改正し、着荷主を新たな規制対象に加える方向性を示した。着荷主が発荷主との契約条件にない荷待ちや荷役、やり直しなどを運送事業者に事実上行わせることで、発荷主や実運送事業者にしわ寄せが及ぶ商慣行に、独占禁止法の枠組みで踏み込む。3月中旬に意見公募を開始し、6月ごろの告示公表、2027年春ごろの施行を見込む。

見直しの軸は、発荷主と運送事業者の関係だけでは是正しきれなかった着荷主起点の問題に対応する点だ。現行の物流特殊指定は、特定荷主が運送や保管を委託する際の代金減額、買ったとき、支払遅延、不当な荷待ちや荷役の強要などを規制しているが、主に発荷主と物流事業者の取引を前提としている。このため、荷下ろし現場で着荷主が契約外の待機や附帯作業を求めても、着荷主と実運送事業者の間に直接の運送契約がないことから、実効的な是正が難しいという課題があった。

新たな方向性では、着荷主による発荷主への行為として、「契約外の荷待ち等を運送事業者を通じて行わせることによって、発荷主の利益を不当に害する行為」を物流特殊指定の対象に追加する。具体的な禁止行為は、不当な運送の役務以外の役務その他の経済上の利益提供要請（いわゆる附帯業務の強要）と、不当な運送の変更及びやり直し（荷待ちや再配送など）だ。発荷主と着荷主の継続的な取引関係に着目し、着荷主側の行為を独占禁止法上の不公正な取引方法として位置付けることで、物流サプライチェーン全体の取引適正化につなげる狙いがある。

LOGISTICS TODAY (2026年3月11日)

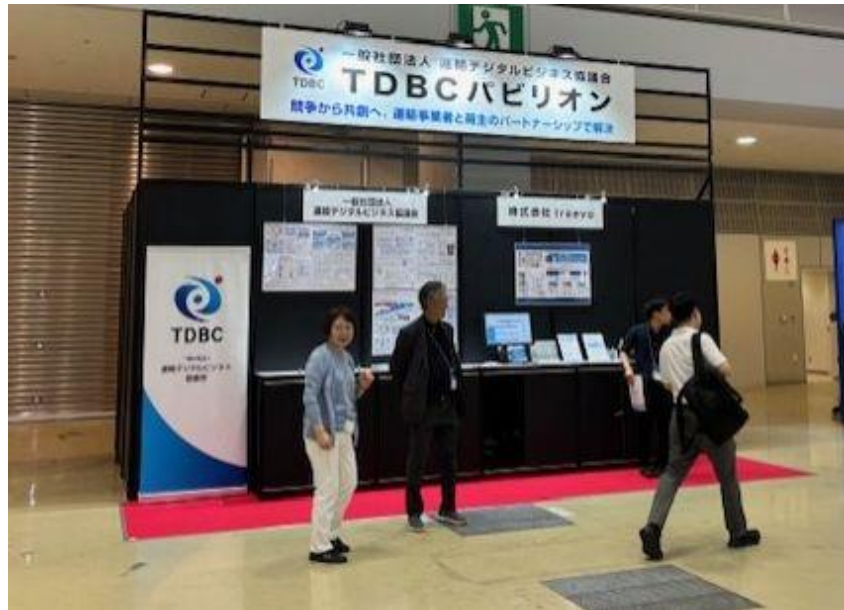
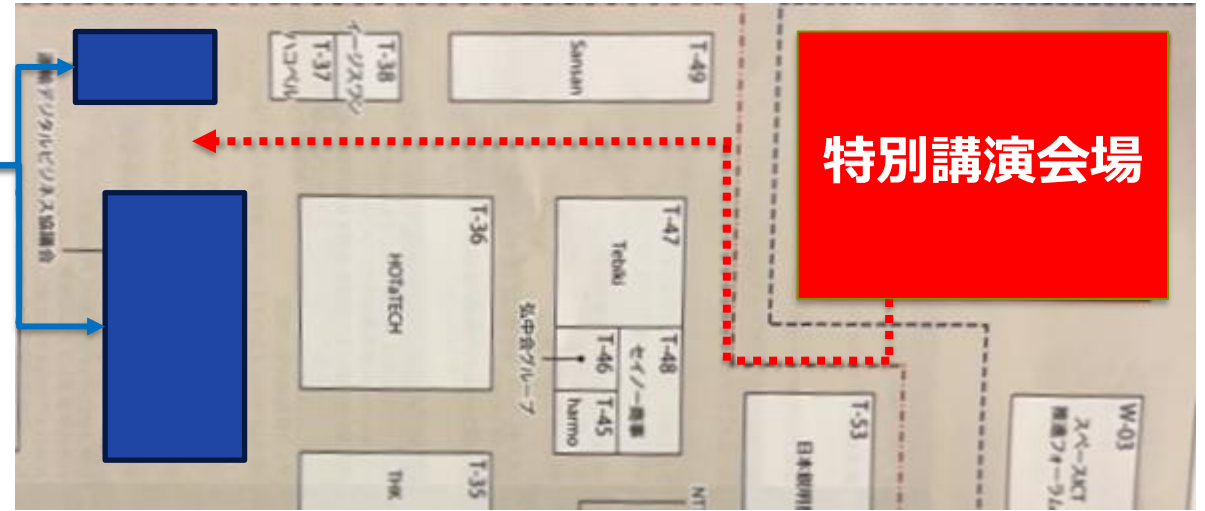
「着荷主規制を導入へ、契約外の荷待ち・荷役にメス」

<https://www.logi-today.com/922786>

# TDBCパビリオン in 運輸安全・物流DX EXPO



一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会  
**TDBCパビリオン**  
競争から共創へ。運輸事業者と荷主のパートナーシップで解決





共同出展社

# 一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会

荷主が変わらなければ物流ではなく、経済が破綻する

～

～運送事業者と荷主とのパートナーシップで解決

小間番号  
**T-25**



## アセンド

クラウド型運行管理システムの決定版！配車、請求、労務管理、車両管理、ドライバーアプリを提供。AI機能も搭載し、日々の業務をラクに、一気通貫でデジタル化。データを見える化し、経営改善までご支援！



## NSW

モビリティソリューションで物流・配送業向けの課題を解決



## 株式会社オプティマインド

「温かい社会を、技術と支える」国内最高峰の最適化アルゴリズムで輸配送最適化を一気通貫でご支援



## JFE商事エレクトロニクス株式会社

置くだけで始まる物流DX。車両の位置・温度・稼働をリアルタイムに可視化し、法令対応と業務効率化を同時に実現



## Geotab

AIが変えるフリート管理の未来：事故を防ぐAIドラレコと、対話するデータ解析 "Geotab Ace" で、運行管理をインテリジェントに！



## 株式会社システムズ

さあ、倉庫管理をDXしよう！



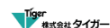
## ジャパン・トゥエンティワン

追突・巻き込み事故や居眠り対策、さらに安全×燃費×整備を最適化するフリート管理システムな経営課題を解決できるソリューションを紹介します



## 株式会社セイリョウライン

運送会社が本気でつくった次世代API基幹システム。現場と経営をつなぎ、物流データを価値に変える。



## 株式会社タイガー

株式会社タイガーは、現場の安全性と業務効率を高めるソリューションとして、スマホで日常点検「スマトラ」および運行管理システム「トラックメイト Pro5」を展示いたします。



## 株式会社traevo

共創により運輸にイノベーションを生み出す仕組み。新物流効率化法に対応するソリューション。



## 古野電気株式会社

物流DXの入口は、「入退場の自動化」から。



## 株式会社フルバック

運輸業向けのクラウドシステム「JICONAX（ジコナクス）」のご紹介



## ユーピーアール株式会社

改正法対応を、最短距離で



## ライナロジクス

物流の現場で、鍛え抜かれたAI。AI自動配車システム「LYNA 自動配車クラウド」



## LocationMind株式会社

その位置情報に、信頼と価値を



## ロジステード株式会社

SSCV-Safetyに業務前自動点呼・業務後自動点呼の機能が追加

**出展社情報 | 運輸安全・物流DX EXPO 2026**

# TDBC認定ソリューション



認定第1号  
**JICONAX (ジコナクス)**  
 株式会社フルバック

認定第2号  
**モービルアイ (Mobileye)**  
 ジャパン・トゥエンティワン株式会社

認定第3号  
**SSCV-Safety**  
 ロジスティード株式会社

運送会社の労働時間管理・安全管理支援クラウド

**JICONAX**  
ジコナクス

TDBC認定  
ソリューション 第1号

これひとつで  
**カンタン**  
**管理**  
監査員も絶対!!

運送会社向け管理システムの**決定版!!**

こんなお悩み、あなたもありますか?

- ✓ 時間管理が超面倒! 手間をかけたくない!
- ✓ 小さな事故やクレームがなくなる!
- ✓ オフィス業務が超煩雑! 効率よくならないの?
- ✓ デジタコやドラレコを有効活用したい!
- ✓ 有効な業務員教育ってどうやればいいの?
- ✓ 運輸業の働き方改革って何をすればいいの?

そのお悩み JICONAXが解決します!!

すべてクラウド上でひもづけ

乗務員に関する台帳、記録

- 乗務員台帳
- 労働時間、教育訓練
- 健康診断、適性診断
- 事故、クレームなど

インプット

アウトプット

グラフ、レポート

- 労働時間
- 事故分析
- 教育訓練資料
- 安全会議資料など

車両に関する台帳、記録

- 車両台帳
- デジタコ日報
- 事故、車検、整備など

通知、メール配信

- 事故、クレーム連絡
- 免許更新
- 車検更新など

雑多な情報の管理を集約して有効活用!

TDBC認定

国土交通省・貨物バス  
 特定ASVガイドライン適合(車線逸脱警報装置)

あなたが見落としても、  
**2.7秒**先の危険を  
**警告**します。

後付けできる衝突防止補助システム **モービルアイ**

販売実績6.5万台、平均80%の  
 前方追突事故削減を実現

モービルアイはあらゆる乗用車・商用車に後付け可能な「衝突防止補助システム」。さまざまなメーカーの自動車ブレーキやコネクテッドテクノロジーとして採用されている最先端の技術を基に作られ、圧倒的な交通事故削減効果を持っています。

ドライバーが回避行動を取れる2.7秒前にアイコン表示と警告音で事故の危険性を知らせ、適切な運転操作を促すことで交通事故を大幅に低減します。

Mobileye 570では遠距離の監視機能を標準装備し、車線逸脱警報の保安基準 (UN-ECR) にも適合しています。さらに3年間の製品保証を適用、安心して長期間ご利用いただけます。

Mobileye 570

衝突警報 低速時衝突警報 車間警報 車線逸脱警報 歩行者警報 速度超過表示機能

物流は新領域へ  
**LOGISTEED**

ドライバーの安全に寄り添う

すべての運ぶに安全を

**SSCV**  
 Smart & Safety Connected Vehicle

**Safety**

3つのポイント

SSCV-Safetyは、ドライバーの健康と安全を同時に見守り、事故リスクを予測することができる、唯一無二のソリューションです

健康と安全を見守る

事故リスクを予測

精度と使い勝手

# 運輸事業者としての環境・燃費・猛暑対策セミナー

## 「猛暑・燃油価格高騰はこれで乗り切る!!」



### 開催概要

**主催:** 一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会(TDBC)

WG09 持続可能な運輸事業者への転換 (SDGsの推進) ワーキンググループ

**共催:** 一般財団法人 環境優良車普及機構、三井住友海上火災保険株式会社、株式会社セイリョウライン、eMotion Fleet株式会社、株式会社プリチストン

**日時:** 2026年6月16日(火) 14:30~16:30

**会場:** 東京都港区六本木3丁目2番1号 六本木グランドタワー36階  
ウイングアーク1st株式会社 内 運輸デジタルビジネス協議会セミナールーム

**形式:** WEB配信と会場参加のハイブリッド形式で開催します。

**参加費:** 無料(事前登録制)

**定員:** 会場 50名 オンライン 500名

### プログラム

<第一部> 今すぐできる!! 省燃費、エコドライブの奨め

- ・トラックの仕組みを理解して、より良い運転。
- ・一歩進んで、CO2排出量低減アピール。

一般財団法人 環境優良車普及機構(LEVO)企画調査部

大串 彰秀氏

<第二部> 運輸事業者様のお取り組み・ソリューションの実例

**フロンタル株式会社(福岡県)**

活用ソリューション:「SBT認定」取得

取組内容:持続可能な社会の実現に向け、国際的な基準である「SBT認定」を取得(国内物流会社として29社目)。科学的根拠に基づいたCO2排出削減目標の設定は、単なる環境配慮の取り組みだけではなく、経営戦略の一環として位置づけ。

**株式会社セイリョウライン(愛知県)**

活用ソリューション:eMotion Fleet / プリチストン「省燃費タイヤ」

取組内容:アイドリングの可視化による削減、EV化検討、低燃費タイヤ導入—実証実験で見えてきた“本当に効果がある燃料費削減策”を、運送会社の実例として分かりやすく共有します。

**エースジャパン株式会社(京都府)**

活用ソリューション:GLM「サブバッテリー」

取組内容:待機中トラックのエアコンの電源にサブバッテリーを活用し、アイドリングストップの取り組みを実施。夏期の猛暑時におけるドライバーの熱中症対策に加え、燃料コスト・CO2排出量の削減にも大きく寄与。

**物流事業者様での活用事例をご紹介します**

活用ソリューション:遮熱シート「SPACECOOL」

SPACECOOLの遮熱シートは、放射冷却技術を活用し、日中のゼロエネルギー冷却を可能にし、倉庫やトラックでの温度上昇を抑えて労働環境・輸送品質を改善、燃料消費とCO2排出を削減します。

参加申し込み

<https://forms.cloud.microsoft/r/BV7Xd60uB5>



TDBC 活動アーカイブ ワーキンググループ フォーラム ソリューション



走り出そう 新し

**TDBC Forum 2025**  
新物流2法への対応と  
新たな運輸業界の未来に向かって  
2025.7.11(水) 13:00-17:00  
オンライン開催(申込受付 申込締切)

新物流2法への対応と新たな  
運輸業界の未来に向かって。

**traevo Platform**  
TDBCから生まれたtraevo  
協力運送会社の車両動態まで分  
かる物流DXプラットフォーム

## MEMBERSHIP APPLICATION FORM

### TDBCへの入会のご案内

#### 会員の種別

- **運輸事業者会員**  
運輸事業者および車両と事業で使用している建設事業者、運輸部門をもつ他事業者等
- **業界・その他団体**  
運輸関連業界団体および、その他の団体等
- **サポート会員**  
運輸事業者を支援するソリューション、技術をもった企業等
- **パートナーシップ会員**  
大手荷主企業、公共交通に担い手である自治体、地元団体等

#### 会費

入会金は不要です。年会費は、企業規模により異なります。

- 従業員100名未満:5万円/年
- 従業員100名以上:10万円/年

#### 協議会参加ポリシー

運輸業界(建設業界を含む)の課題解決に参加、協力し、課題解決の実現を通じて業界、社会に貢献する。運輸事業者は、自社独自の課題ではなく自社を含む業界の課題に取り組み、その成果の業界への展開についても積極的に協力する。サポート会員は、事業者の課題に対して積極的に提案し、その課題解決の実現と、「低コストで良いソリューション=業界共通プラットフォーム」として業界への展開についても積極的に取り組む。

### 入会お申し込みフォーム

#### 団会社情報

<input type="text" value="会社名"/>	
<input type="text" value="郵便番号(例:1060032)"/>	<input type="text" value="都道府県を選択"/>
<input type="text" value="市区町村番地(例:港区1-11-11)"/>	
<input type="text" value="ウェブサイトURL※任意"/>	<input type="text" value="従業員数※任意"/>

#### 品ご担当者さま情報

<input type="text" value="姓(例:運輸)"/>	<input type="text" value="名(例:太郎)"/>
<input type="text" value="ご所属※任意"/>	<input type="text" value="お役職※任意"/>



一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会 (TDBC)

## より安心・安全・エコな社会を。

TDBCは運輸業界とICTなど多様な業種のサポート企業が連携し、デジタルテクノロジーを利用することで運輸業界を安心・安全・エコロジーな社会基盤に変革し、業界・社会に貢献するため活動しています。

TDBCについて

TDBCへの入会のご案内



- 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会（JILS）  
**「2025年度ロジスティクス大賞」大賞受賞**  
「共同輸送データベースの普及によるフィジカルインターネットの実現に向けて」 <https://www1.logistics.or.jp/news/news-9654/>
- 内閣府「第8回日本オープンイノベーション大賞」国土交通大臣賞受賞  
「共同輸送データベースの普及による持続可能な物流～フィジカルインターネットの実現」 [https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo17\\_hh\\_000206.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo17_hh_000206.html)
- 一般社団法人フィジカルインターネットセンター（JPIC）  
**「フィジカルインターネットアワード2026」社会実装部門 奨励賞受賞**  
「共同輸送データベース(traevo noWa)による持続可能な物流」  
<https://j-pic.or.jp//フィジカルインターネットアワード2026表彰式を行/>
- 経済産業省「ウラノス・エコシステム・先導プロジェクト」選定  
「動態管理プラットフォームとその活用形での共同輸送マッチングプロジェクト」  
[https://www.meti.go.jp/policy/mono\\_info\\_service/digital\\_architecture/ouranos\\_project.html](https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/digital_architecture/ouranos_project.html)

- 「持続可能な社会に向けたサプライチェーンとしての2024年問題の現状と今後」  
日本工業出版株式会社 創立70周年記念冊子（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/664bfe56c24cf24524aca500/>
- [特別レポート] 物流革新に向けた政策パッケージの法制化とその対応について  
流通ネットワーキング 2024年5・6月号（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/664c21abc24cf24524fe2471/>
- [特別レポート] 物流関連2法成立と適正な運賃・料金收受のための運送契約のデジタル化、実運送体制管理簿の作成  
流通ネットワーキング 2024年7・8月号（TDBC、ウイングアーク1st共著）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/668b61bc36015f442207030a/>
- [特別レポート] 物流の2024年問題を解決する荷待ち時間ゼロの取り組み「荷待ち時間ゼロガイドライン」  
流通ネットワーキング 2024年9・10月号（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/66de4ef0b52b31b5d363ba83/>
- [特別レポート] 新物流2法で求められるサプライチェーン全体でのデジタル化  
流通ネットワーキング 2024年11・12月号（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2024/67495d831ed894776fcfbd34/>
- [特別レポート] 新物流2法で求められる荷主・運送事業者等の行動変容  
流通ネットワーキング 2025年3・4月号（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2025/684679950e21db8c60e83dd3/>

- [特集①:標準化による革新と新たな事業機会]新物流2法で求められる標準化への対応  
流通ネットワーキング 2025年5・6月号（TDBC寄稿）  
<https://tdbc.or.jp/news/2025/684695667d459f49ed44b332/>
- [特集②:検証「物流の2024年問題」の傾向と対策]  
物流改革のための「通信型デジタル式業務・運行記録計」の普及と高度な活用  
流通ネットワーキング 2025年5・6月号（BODC、TDBC共著）  
<https://tdbc.or.jp/news/2025/684692b07d459f49ed38a055/>
- [特別レポート]荷主・運輸事業者向け共同輸配送デジタルマッチングサービスによる  
積載効率の向上と復荷での運賃確保  
流通ネットワーキング 2025年11・12月号  
<https://tdbc.or.jp/news/2025/69127712c8b08a7ec50cb458/>
- [特別レポート]国民生活や経済を持続可能とするために求められる荷主の行動変容  
荷主が変われなければ、物流ではなく経済が破綻する  
L&A Network 2026年2月号  
<https://tdbc.or.jp/news/2026/698a60821e8adef1a1bf2788/>
- [特別レポート]物流2024年問題の現状と課題  
L&A Network 2026年3月号  
<https://tdbc.or.jp/news/2026/69a564afd8ae9311c92b3648/>

# 一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

<https://tdbc.or.jp/>

E-mail [unyu.co@wingarc.com](mailto:unyu.co@wingarc.com)

TEL 03-5962-7370

協議会スポンサー

