

WG02 健康経営の推進と健康課題解決

2025年度 方針発表

健康経営の推進と健康課題解決

運輸業界における健康経営を推進し、健康課題に対する解決策の実証実験を実施する。各社の取組事例、成果の発信により、健康経営優良法人の認定を目指し健康で安心・安全な業界の実現に貢献する。

WG02メンバー（順不同）



リーダー：絶賛募集中

サブリーダー：絶賛募集中

事業者会員 4社(+1団体)

中日臨海バス株式会社
株式会社SHINKOロジ
ベイラインエクスプレス株式会社
梅田運輸倉庫株式会社
(団体)
至学館大学

サポート会員 5社

リアライズ・イノベーションズ株式会社
X Detect株式会社
東京海上スマートモビリティ株式会社
株式会社ヴィジライズ
ウイングアーク1st株式会社*

オブザーバー

国土交通省

2024年度の取り組み



WG02では下記3項目の取り組みを実施予定

- 健康セミナーの開催
- 健康意識に関する調査
- SASの簡易検査に関する実証実験

2024年度の取り組み



健康セミナーの開催

開催月	内容	登壇者
11月	自宅でひと晩だけ、指輪型の高精度SASスクリーニング検査	X Detect 株式会社 久保様
12月	運送業のための健康経営入門 始めるのは今！	保健師 水越真代先生
1月	セイリョウラインの健康経営	株式会社セイリョウライン 米田様
2月	「天気痛予報®」 情報サービスについて	株式会社ウェザーニューズ 予報センター 大塚 靖子様
3月	中日臨海バス株式会社 健康の取り組み ～社員の健康は、社員の幸せと輸送の安全性向上に不可欠～	総括本部 厚生課 管理栄養士 奥埜 千佳 様
4月	安全運行・健康経営における睡眠の重要性	リアライズ・イノベーションズ株式会社 小林 延行様
5月	運輸業界が取り組むべき従業員のあるべき健康管理とソリューションのご紹介	ソフトバンク株式会社 ヘルスケア事業統括部 早坂 将克 様

2) 本調査研究の実

・実施団体名 中日臨海バス株式会社

SASスクリーニング検査→PSG検査を経てCPAP治療
マウスピース治療による効果が不明であり、今回の

- ・人数： 3名～ ※営業所1か所にて少勢
- ・構成： ドライバー対象 ※上記に伴い管理者等も

VINSTA®RING

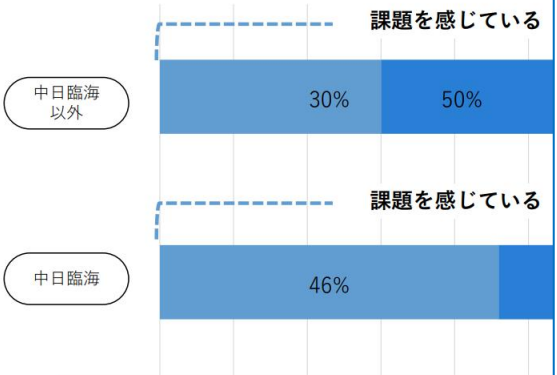
管理医療機器認証番号:306AHBZX00026Z00



医療機器リングで1秒毎に身体情報を計測、管理画面にてさまざまな情報を一元管理
睡眠中の計測に着目、SAS（無呼吸症候群）簡易検査指標であるODIを算出し、SA

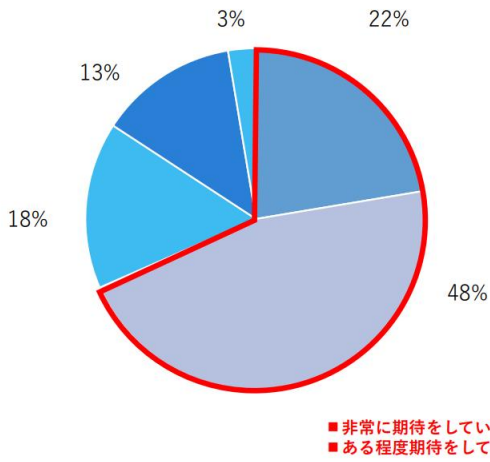
管理者回答の差

Q：健康経営に課題を感じていますか？



取り組みの推進度に関わらず、

ドライバーの回答



先行企業7割近いドライバーは健康経営に期待をしている。

名古屋市の高速バス横転全焼事故、睡眠時無呼吸症候群による居眠り運転が原因か...バス会社の不備も指摘

2025/03/21 14:06

🔖 保存して後で読む



名古屋市中で2022年8月、高速バスが走行中に横転、全焼して9人が死傷した事故で、事業用自動車事故調査委員会は21日午後、調査報告書を公表した。事故死したバス運転手（当時55歳）の睡眠時無呼吸症候群（SAS）による居眠り運転を原因として推定し、SASへの対応を運転手本人に任せて放置したバス会社の不備も指摘した。



炎上したバスを検証する愛知県警の捜査員ら（2022年、名古屋市で）

事故は22年8月22日午前10時過ぎ、名古屋市中北区の名古屋高速道路小牧線下り・豊山南インターチェンジ出口付近で発生した。名古屋空港に向かう高速バス（乗客乗員8人）が、本線と出口を区切る分岐帯に時速約70キロで衝突して横転、炎上し、乗客男性（当時64歳）と運転手が死亡、残る乗客6人と後続車の男性が重軽傷を負った。

報告書によると、運転手は21年3月に自動車事故対策機構による運転者適性診断を受け、「SASの恐れが非常に高い」と指摘されていた。この診断内容や別の車両に記録されたドライブレコーダー映像などを分析した結果、運転手はSASだった可能性が高く、事故当時も意識レベルの低下と覚醒を繰り返しながら走行し、衝突に至ったと推定した。

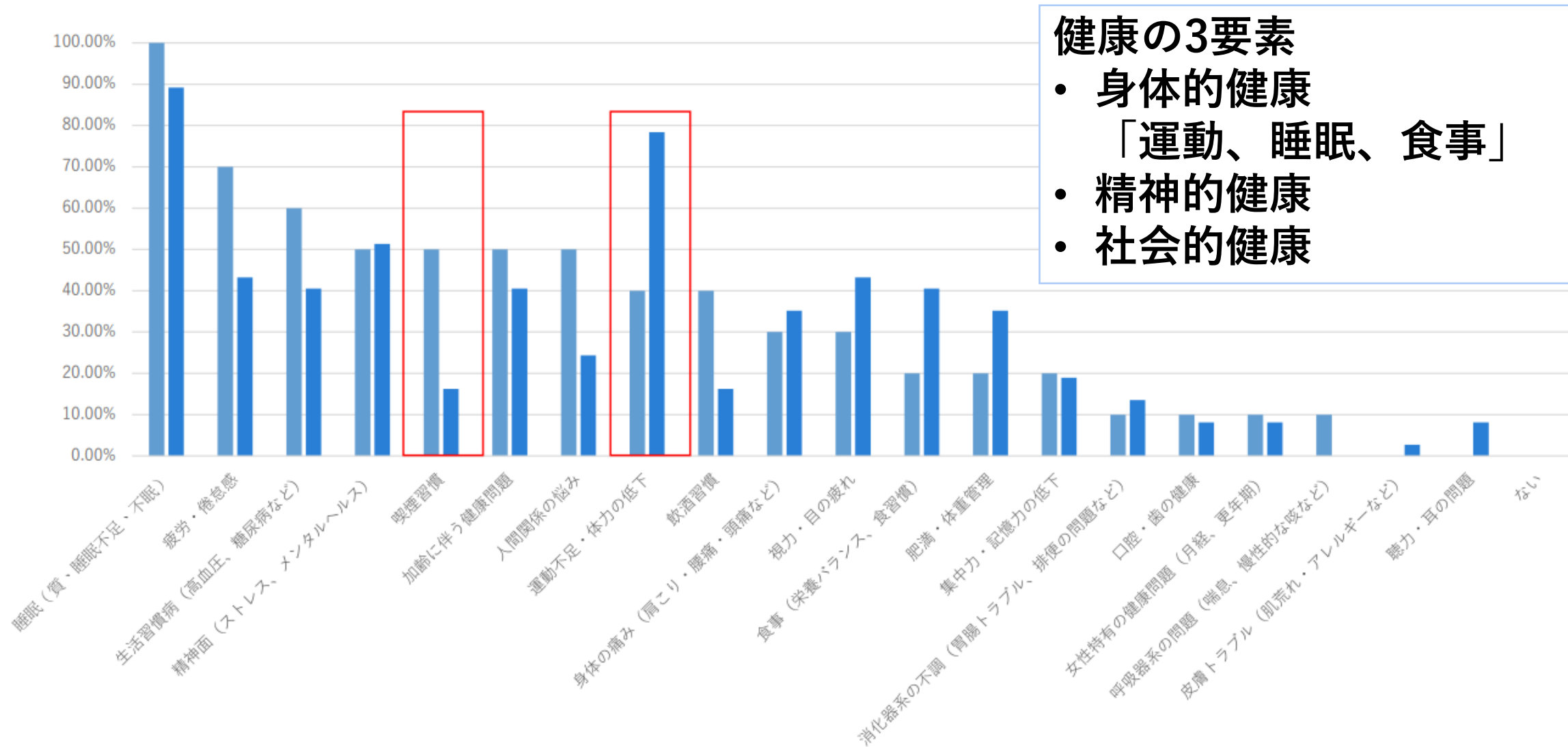
さらに、適性診断の結果は運行会社「あおい交通」（愛知）にも通知され、事故以前には「走行がふらついていた」との苦情も寄せられていたにもかかわらず、同社がSASの専門的な検査や個別の指導といった対応を怠った点を事故の背景要因として指摘した。

事故調は再発防止のため、SASへの対応を運転手任せにせず、バス会社が専門的な検査を積極的に行う必要があるとしたほか、国にも対策強化を求めた。国土交通省は25年度から、バスやトラック、タクシーの運転手がSASや心疾患、視野障害などの専門検査を受ける場合、費用の半額を補助する取り組みを始める。

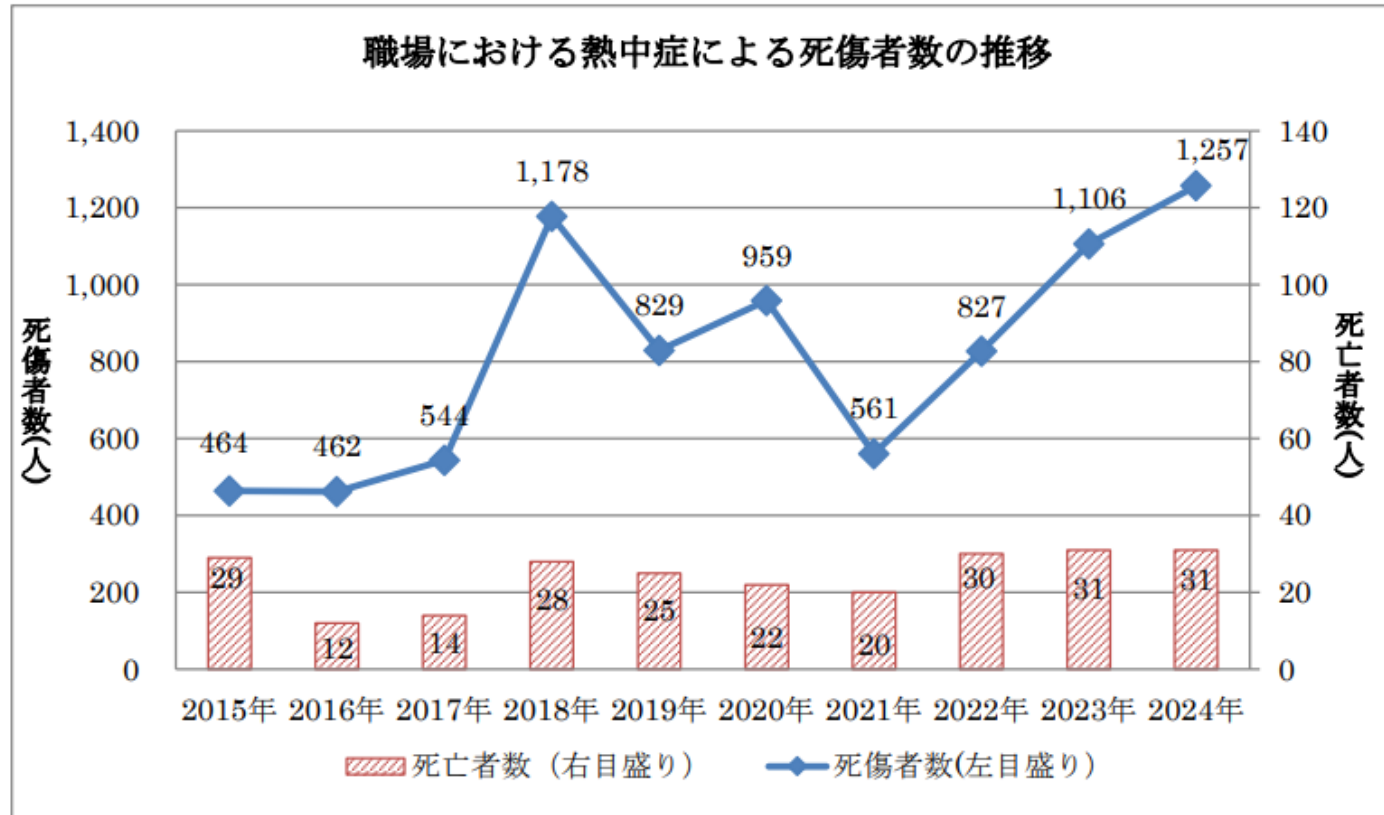
事故を巡っては、愛知県警が23年3月、運転手を容疑者死亡のまま自動車運転死傷行為処罰法違反（過失運転致死傷）容疑で名古屋地検に書類送検、同7月に不起訴となった。

出典：読賣新聞オンライン（2025年3月21日）

<https://www.yomiuri.co.jp/national/20250321-OYT1T50124/>



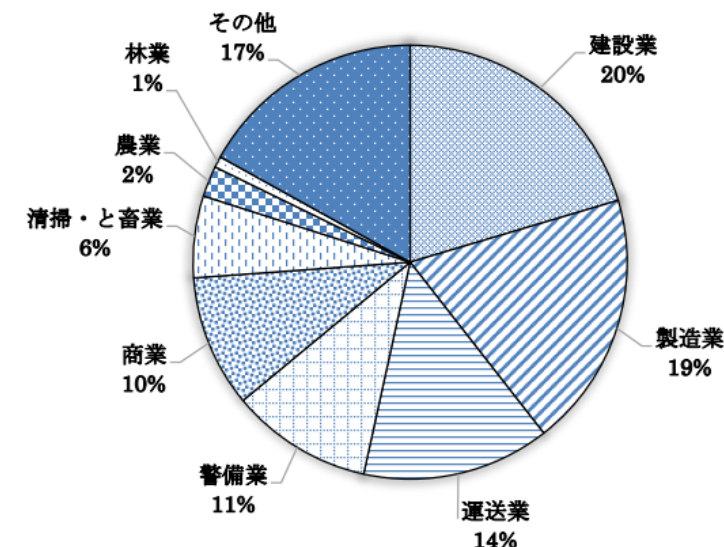
職場における熱中症による死傷災害の発生状況



出典：厚生労働省
「2024 年（令和 6 年） 職場における熱中症による死傷災害の発生状況（確定値）」

<https://www.mhlw.go.jp/content/11303000/001496511.pdf>

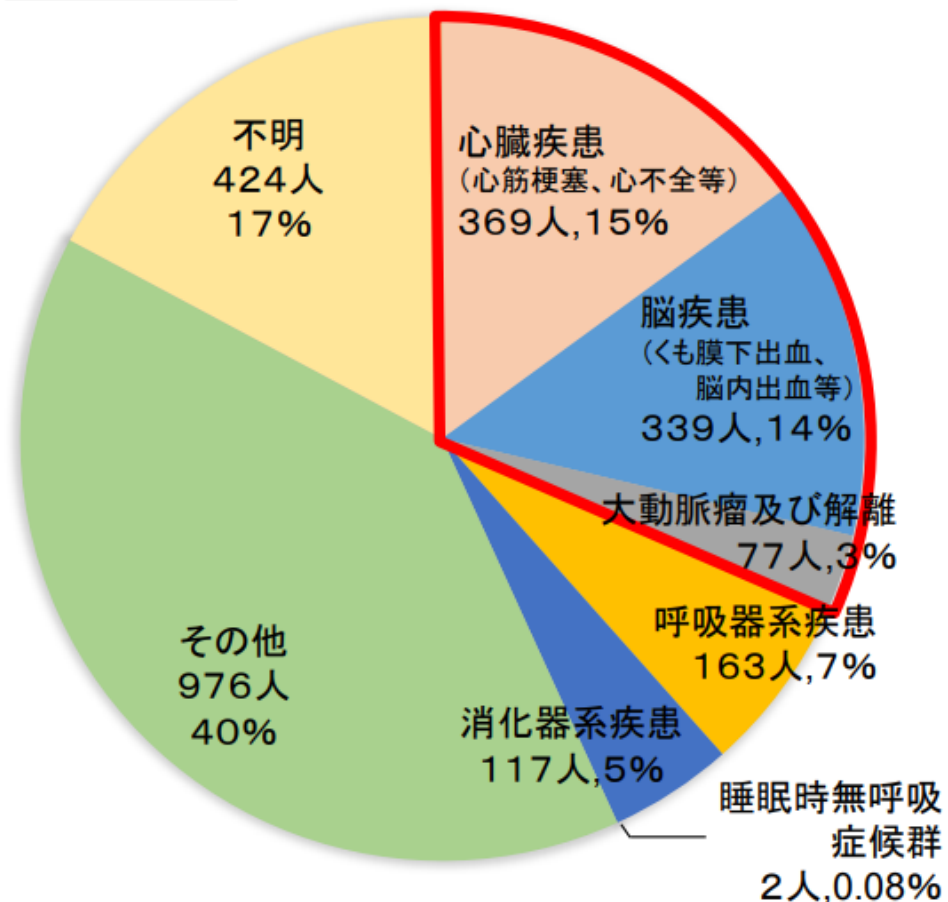
熱中症による業種別死傷者数の割合（2020年～2024年計）



○過去9年間で健康起因事故を起こした運転者2,465人のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が32%を占める。
○うち、死亡した運転者426人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が12%、大動脈瘤及び解離が12%を占める。

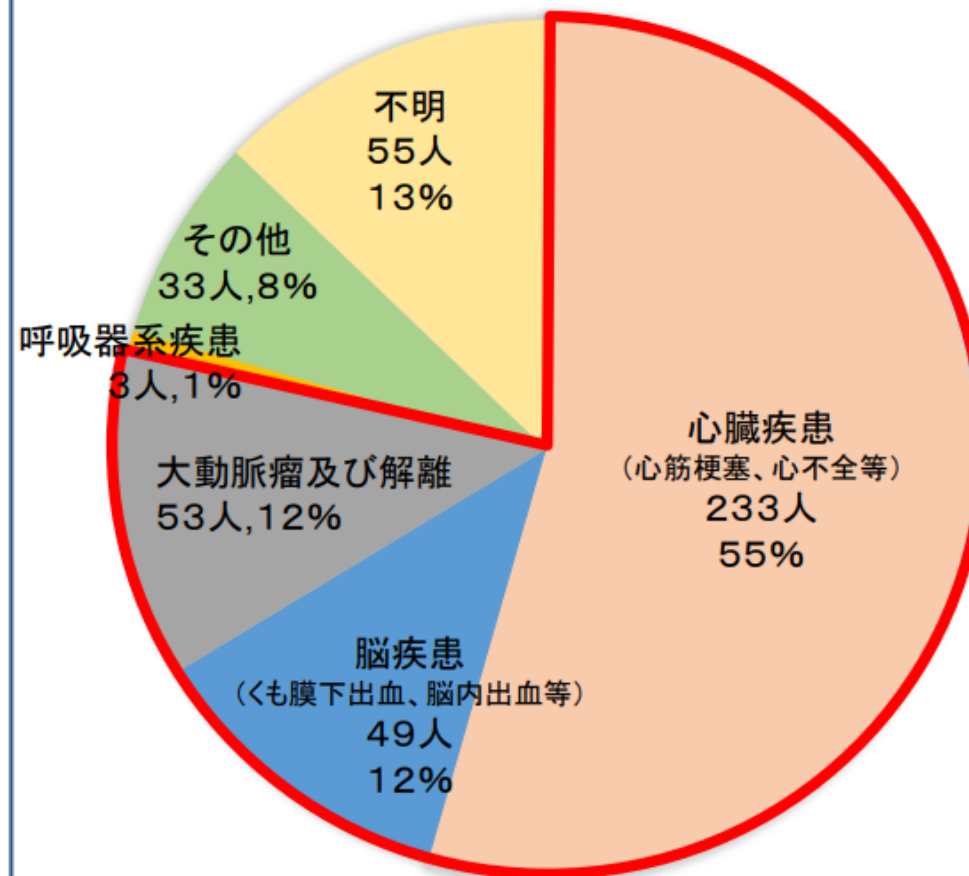
健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計2,465人



健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成25年～令和3年)

計426人



TDBC Forum
2024

国土交通省「事業用自動車総合安全プラン2025 最新の取組状況について」

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

法令違反別の死傷事故件数及び構成率（令和6年）



出典：公益社団法人全日本トラック協会
「事業用貨物自動車の交通事故の発生状況（令和6年データ）」

https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/anzen/kotsuanzen_ichiran/jiko_r07.pdf

法令違反	事故類型	死亡事故件数		重傷事故件数		軽傷事故件数		合 計	
		件数(件)	構成率(%)	件数(件)	構成率(%)	件数(件)	構成率(%)	件数(件)	構成率(%)
	信号無視	8	4.0	55	6.9	270	3.5	333	3.9
	通行区分違反	4	2.0	12	1.5	34	0.4	50	0.6
	最高速度違反	5	2.5	0	0.0	2	0.0	7	0.1
	横断・転回等違反	3	1.5	4	0.5	53	0.7	60	0.7
	車間距離不保持	0	0.0	3	0.4	66	0.9	69	0.8
	追越し禁止違反	0	0.0	9	1.1	35	0.5	44	0.5
	踏切不停止	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	右折違反	0	0.0	3	0.4	33	0.4	36	0.4
	左折違反	2	1.0	5	0.6	45	0.6	52	0.6
	環状交差点違反	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	優先通行妨害	8	4.0	26	3.3	67	0.9	101	1.2
	交差点安全進行違反	12	6.0	51	6.4	211	2.7	275	3.3
	歩行者妨害等								
	徐行違反								
	一時不停止								
	整備不良								
	酒酔い運転								
	過労等								
	安全運転義務違反								
	運転操作不適					6	3.0	15	1.9
	漫然運転					38	19.0	89	11.2
	脇見運転					29	14.5	95	12.0
	動静不注視					6	3.0	62	7.8
	安全不確認					37	18.5	224	28.2
	安全速度違反					6	3.0	8	1.0
	その他					1	0.5	11	1.4
	薬物運転								
	過労運転								
	運転操作不適								
	漫然運転								
	脇見運転								
	動静不注視								
	安全不確認								
	安全速度違反								
	その他								
	その他の違反	4	2.0	33	4.2	257	3.4	294	3.4
	不 明	8	4.0	3	0.4	5	0.1	16	0.2
	合 計	200	100.0	794	100.0	7,625	100.0	8,619	100.0

社員の健康、健康経営に対して関心がある理由

Q2

Q1で「かなり関心がある」「やや関心がある」と回答した方にお聞きします。社員の健康および健康経営に対して関心がある理由を教えてください。（複数回答）



「福利厚生研究所」
株式会社シンコーホールディングス
～働き方改革～
運送会社の経営者、約9割が「健康経営」の重要性を実感

<https://www.shinko-jp.com/column/unso-ugaisha-kenkoukeiei/>

出典元：
心幸ウェルネス株式会社
URL：

<https://offken.com/>

Q2. 社員の健康および健康経営に対して関心がある理由を教えてください。（複数回答）

Q10

Q7で「かなりそう思う」「ややそう思う」と回答した方にお聞きします。健康経営を強化していくにあたり、課題となりそうなことがあれば、教えてください。（複数回答）



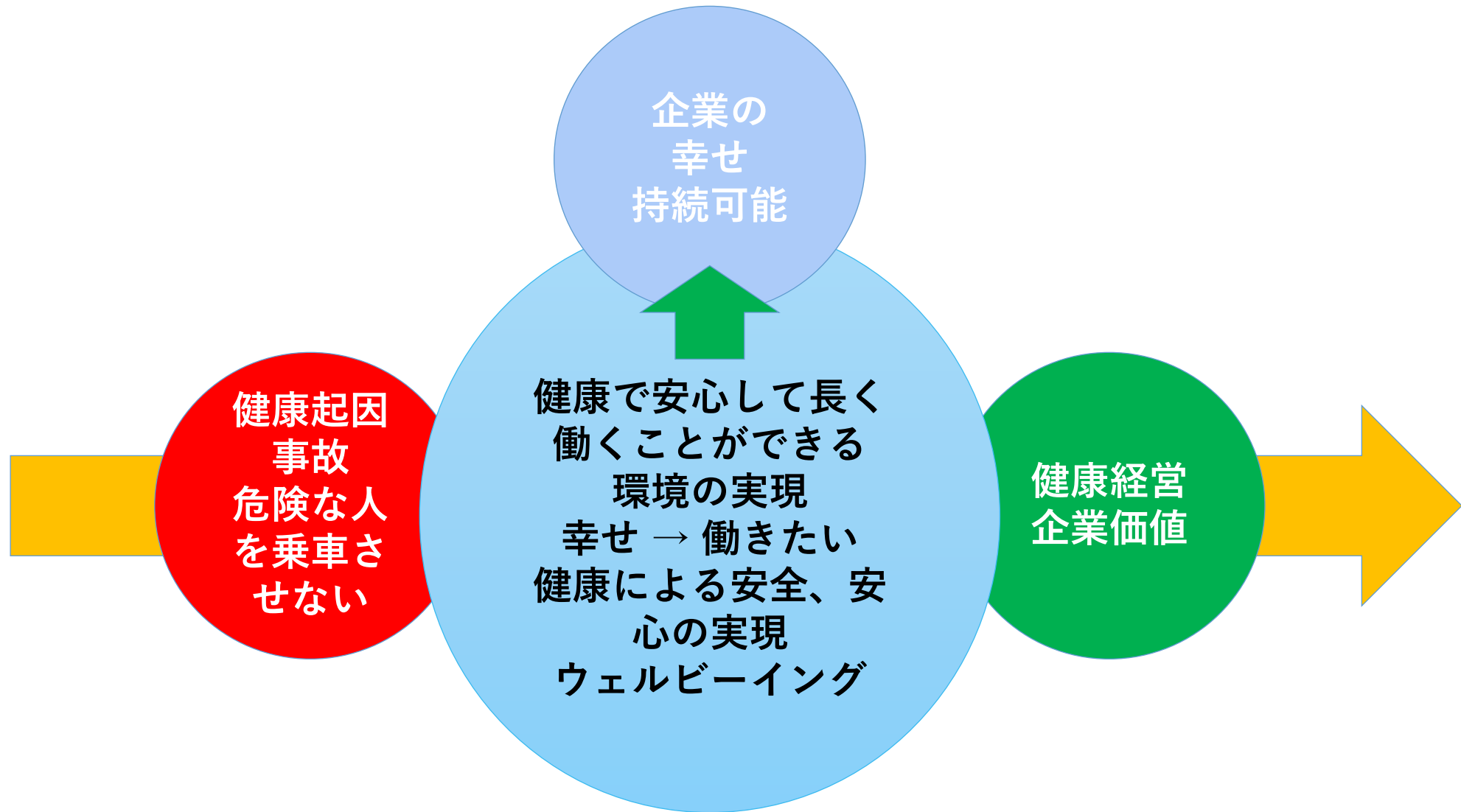
心幸ホールディングス株式会社
運送会社の「健康経営」に関する意識調査
(n=98)

「福利厚生研究所」
株式会社シンコーホールディングス
～働き方改革～
運送会社の経営者、約9割が「健康経営」の重要性を実感

<https://www.shinko-jp.com/column/unso-ugaisha-kenkoukeiei/>

出典元：
心幸ウェルネス株式会社
URL：

<https://offken.com/>



■ウェルビーイング（厚生労働省）

「ウェル・ビーイング」とは、個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念

<https://www.mhlw.go.jp/content/11601000/001389999.pdf>

「ウェル・ビーイング」とは、個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念であり、OECD が公表している“better life index” は、OECD が幸福に必要な不可欠と特定している物質的な生活条件（住宅、収入、雇用）と生活の質（共同体、教育、環境、ガバナンス、医療、生活満足度、安全、ワーク・ライフ・バランス（仕事と生活の両立））（計 11 項目）から算出されている。本報告書でいう「就業面からのウェル・ビーイングの向上」とは、働き方を労働者が主体的に選択できる環境整備の推進・雇用条件の改善等を通じて、労働者が自ら望む生き方に沿った豊かで健康的な職業人生を送れるようになることにより、自らの権利や自己実現が保障され、働きがいを持ち、身体的、精神的、社会的に良好な状態になることを指す。

2040年の我が国が目指すべき姿

「**一人ひとりの豊かで健康的な職業人生の実現**、人口減少下での我が国の経済の維持・発展」

厚生労働省「雇用政策研究会報告書」

「人口減少・社会構造の変化の中で、ウェル・ビーイングの向上と生産性向上の好循環、多様な活躍に向けて」

出典：TDBC
Forum 2020発表資料

WG02「ドライバーの健康対策 睡眠・腰痛・生活習慣 改善への取り組み」

https://tdbc.or.jp/docs/forums/2020/Forum2020_wg02.pdf

7、栄養管理 不足している食品の提供



8、運動管理 ウォーキング推奨



全社

健康診断実施時期別 リスク層の割合
(人数は実施時期の総数)



まとめ

健康診断や各種スクリーニング検査の後のフォローが未介入でしたが、2016年4月より厚生課を設立し、会社全体で健康維持・増進・改善に取り組んだ結果、従業員全員の健康に対する意識が少しずつ、そして明らかに変わりました。

また、このような健康管理の取り組みによって、
【2020年 健康経営優良法人】に認定されました。



今後も全社一丸となり、
乗務員の健康度日本一 = 高リスク者0%
を目指して活動を続けていきます。

太橋運輸を支える管理栄養士

健康経営プライト500にも選出 「欠かせない人材」

【中部】大橋運輸（鍋嶋洋行社長、愛知県瀬戸市）で管理栄養士として働く太橋運輸は、永住権を得た後、田内里奈さんと田内奈奈さん。2人は健康経営プライト500（同社認定制度内で全国の中小企業を対象としたトップ500社）へも選出された同社を支える、貴重なスタッフだ。

太さんが大橋運輸へ入社したのは、昨年の8月。出身地の中国で医師を目指していた過程で「治療よりも予防が大切」との結論に行き着き、その舞台を求めて来日したことが、ローをメインに、助

性化をもたらすものであり、モチベーションの向上へも寄与する」と自らの見解にふれた。

鍋嶋社長は2人について、「身近にこういう人がいることで、社員意識改革が促される。太と田内がそれぞれの場所から違った観点で見られるのも良い」と高い評価を感じさせるコメント。加えて「セミナーや地域の健康相談などで、社内だけでなく、社外においても健康促進に役立つ存在となってほしい」と力を込め、両者を「自社にとって欠かせない人材」と表現して、今後も、さらなる活躍に期待を寄せ



太さん（右）と田内さん

出典：物流Weekly（2021年8月9日号）掲載

■健康で安心・安全な業界の実現

健康で安心して長く働くことができる環境の実現
(≠健康経営、≠ウェルビーイング)

→ **そのための仕組み作り**

■中日臨海バス株式会社の事例を基に仕組み化できないか

- 運行管理者、安全統括管理者 → 管理栄養士等の専門家に支援してもらえる仕組み（労働安全衛生法 保健師、産業医）
- 管理栄養士 + 睡眠、運動、精神的、社会的支援の知識
- 福岡女子大 太田先生（相談の実施）→ 厚生労働省との協議
- 日本栄養士連盟、日本栄養士会との協議

■健康課題への取り組み（絶賛募集中）

- SASは継続議論させていただき安全な業界を実現
- 漫然運転、眠気の検知
- 熱中症対策（労働安全衛生規則の改正（2025年6月1日施行）により、熱中症予防対策の義務化）
- 健康状態の可視化等
（MIMAMO WELLNESS、10秒でドライバーの健康状態を計測！
漫然運転・居眠り・脇見等による事故の未然防止をサポートします）

■健康セミナー（テーマを決めてWGを超えて参加募集）

■健康で安心・安全な業界の実現（PJ）

- 健康で安心して長く働くことができる環境の実現

持続可能な運輸業界を目指し次なるステージへ



一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

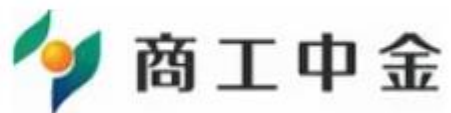
<https://tdbc.or.jp/>

unyu.co@wingarc.com

03-5962-7370

X(旧Twitter)公式 @TDBCJP

協議会スポンサー



WG03 新たな人材確保と教育、働き方 (外国人ドライバー)

2025年度 方針発表

新たな人材確保と教育、働き方（外国人ドライバー）

外国人ドライバーの採用と教育のナレッジの共有化、トラック・バス・ダンプ・タクシーなど業界を越えたドライバーズキャリアアップデータベースなど業界全体の人材確保のための施策を検討する

WG03メンバー（順不同）



リーダー：絶賛募集中

サブリーダー：絶賛募集中

事業者会員 4社

株式会社セイリョウライン
センヨシロジスティクス株式会社
株式会社フジタクシーグループ
松浦通運株式会社

サポート会員 7社

株式会社商工組合中央金庫
株式会社タイガー
行政書士事務所TAKO・GIVER
東京海上スマートモビリティ株式会社
三井住友海上火災保険株式会社

オブザーバー

LOGISTICS TODAY株式会社

新たな人材確保と教育、働き方（外国人ドライバー）

外国人ドライバーの採用と教育のナレッジの共有化、トラック・バス・ダンプ・タクシーなど業界を越えたドライバーズキャリアアップデートデータベースなど業界全体の人材確保のための施策を検討する

【背景】

- 2024年度「ライドシェアなどの新たな取り組みによる公共交通の未来への挑戦」
フジタクシーグループさんの取り組みを基に検討
- TDBC Forum 2025「NRS（日本版ライドシェア）から学んだ新たな人材確保と働き方」

2024年度 WG03 「ライドシェアなどの新たな取り組みによる公共交通の未来への挑戦（仮）」 TDBC

- 株式会社フジタクシーグループでの日本版ライドシェアの実施状況についてのヒアリング及びTDBC事務局との協議を実施
（日本版ライドシェア「フジタクシーモデル」新たな担い手、既存のタクシードライバー、利用者の三方良し）
- 株式会社東京交通新聞社との情報交換の実施
「交通空白解消・官民連携プラットフォーム」
- 「地域に合った移動の仕組みづくり」シンポジウム
～「交通空白」解消・官民連携PF/地域の公共交通リ・デザイン実現会議キャラバン～名古屋への参加
- 「交通空白」解消・官民連携プラットフォームへの会員参加
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000237.html

検討の背景・必要性

- 人口減少等により日常生活における「移動」の問題が深刻化
- 交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等の課題が顕在
- 地域によっては公共交通事業者のみでは、旅客運送サービスを維持することが限界

関係府省庁が連携し、交通のリ・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要

地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

A：交通空白地など

- 公共交通事業者だけでは移動手段の十分な提供が困難
- ⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化

B：地方中心都市など

- 公共交通と、各分野の送迎との需要の分散がみられ、公共交通の持続性が課題
- ⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用

C：大都市など

- 内外から多くの来訪者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）
- ⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を拡充

D：地域間

- 広域での社会経済活動の活性化が重要
- ⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組を検討

連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要

● 自家用有償旅客運送制度の見直し及び活用（道路運送法78条2号関係）

● 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用（道路運送法78条3号関係）

連携・協働の推進に向けた環境整備

環境の醸成

政府共通指針の策定

構成員12省庁の連名による政府としての共通指針を策定し、全自治体に取組を働きかけ

各分野の指針・通知の策定

各分野の送迎について、
・地域住民の混乗
・公共交通への委託・集約
・空き時間の活用
等を推進するための事項を明確化

カタログ化による支援

連携・協働のプロジェクト例について、データ・支援措置を交えてカタログ化

取組の実装

法定協議会※のアップデート

多様な関係者の参画等による司令塔機能の強化
※ 地域交通圏に基づいて設置される協議会

地域公共交通計画のアップデート

データの活用等により、地域全体を面的に捉えて取り組む計画へ

施策のアップデート

新たな制度、技術の活用による、計画施策の充実・強化

都道府県によるサポート（中小市町村との連携・協働）

国によるサポート

取組の加速化

多様な分野との連携・協働等による取組を、意欲的・先行的に行う自治体について、関係府省庁による重点的な支援を行う枠組みを検討

継続的な連携・協働の取組の確保

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、KPIを位置付けたうえで、定期的に進捗状況のフォローアップを実施

KPI

目標年次：2027年度
(デジタル田舎都市国家構想総合戦略の期間)

- ✓ 各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数 100
- ✓ 他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数 100

- ✓ 自動運転移動サービスの活用に取り組む箇所数 100
- ✓ AIオンデマンド交通の活用に取り組む自治体数 500
- ✓ 自家用有償旅客運送に取り組む団体数 1,000



NRS(日本版ライドシェア)から学んだ新たな人材確保と働き方

- 1・フジタクシーグループ紹介
 - 営業所拠点
 - これまでの取り組み
- 2・NRSでの採用状況
- 3・愛知県の外国人労働者
 - ◇国別雇用状況
 - ◇在留資格別状況
- 4・特定技能1の費用
- 5・乗務員紹介①
 - 乗務員紹介②
- 6・今後の取り組み

株式会社フジタクシーグループ
総務部長 藤田 由幸



TDBC Forum 2025

事例セッション「NRSから学んだ新たな人材確保と働き方」(WG03)

録画

<https://www.youtube.com/watch?v=3eeKZVeyZnU>

資料

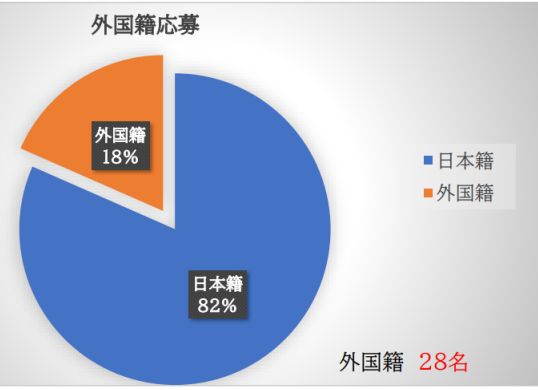
<https://tdbc.or.jp/docs/forums/2025/fujitaxi.pdf>



NRS応募状況②

NRSへ応募頂いた外国籍の方は日本語の**会話能力は問題ない**方ばかり、弊社が説明会にて使用した資料等は日本語にて表記されている。

運輸
NRS (日)
限定公開



外国籍 28名

外国籍28名の出身国	
①ブラジル	14名
②中国	8名
③インドネシア	3名
④フィリピン	1名
④パキスタン	1名
④コロンビア	1名



外国籍 乗務員採用事例②

フジタクシーグループ入社:2025/5
(入社1カ月)



氏名: ノエルセルビット サカギン
性別: 男性
国籍: フィリピン 
家族構成: 独身
転職理由: 派遣労働社員として勤務しておりましたが岐阜県多治見市から長野県まで2時間かけて勤務、フィリピン出身のタクシー運転手がいらない、フィリピンからの旅行客を取り扱えるようになりたい。自国のネットワークを活用していきたい。

現在の状況
日勤夜勤務 出勤22日
労働時間18時～翌5時30分

今後の取り組み

【外国籍労働者を積極採用】

永住外国籍乗務員を10%～12%まで拡大
愛知県訪日外国人は2024年50.5万人
全国第9位
各種ホテル、宿泊施設・観光施設などの
他言語対応した乗務員がご案内可能な
コンシェルジュサービスを開始

【研修の強化】

令和7年9月より施行される普通第二種免許
に係る教習のカリキュラム変更で教習時間
40時限から29時限に変更、6日→3日



新人研修の見直し
より実践的な研修、メーター・アプリ操作に加え
同乗指導日数を追加し実践指導を強化する。

【人材の共有】

旅客(タクシー・バス)⇔貨物(大型・軽)の人流が
増加傾向にある
国籍や・男女・年齢・収入に合わせた紹介
ネットワークを構築

【自動点呼の導入】

業務前の自動点呼が解禁間近、
運行管理者(事務職)の業務改善に期待
本部集中管理を実現

乗務員以外の労働環境の改善を進めると共に
24時間365日体制から脱却する

今年度の活動について（案）

■TDBC会員間での人材、会社の紹介 → 特別テーマとして

→ 経歴（運転実績、無事故、表彰等）○

職履歴（退職理由、事故、飲酒等）×

建設業においては人材DBを既に構築済み

[建設キャリアアップシステム](#)

LOGISTIC TODAY株式会社 中小事業者の廃業等から人材を守る

■外国人労働者の採用（在日外国人）→ **WG03として検討**

→ 特定技能での費用や仕組みでの課題

平等な対応と既存の日本人ドライバーとの関係

在日外国人は、多言語話せるケースが多く、インバウンドからは、指名や滞在期間中の継続予約となるケースも

（セイリョウラインさん、ソフトバンクさん等も取り組み）

1. 課題の共通点（各社・タクシー＆トラック）

～ 外国人の積極的な採用と活躍

- 課題の洗い出しと課題解決
- 外国人が快適に働ける環境を創っていく
（教育、標識・車両・車載器～行政、メーカー連携）
- 資料やノウハウの共有化や役割分担による作成

2. 人材データベースの構築

- 能力や経験の蓄積とそれに基づく適正な評価での就業
- 能力や経験等、人材の適正な評価による採用
- 採用リスクの軽減（実績に基づく採用）＊

■人材データベースの構築

- 建設キャリアアップシステム（CCUS）について
- 運輸業界における人材確保のための人材データベース構築について
LOGISTICS TODAY株式会社
「ドライバーズマイレージプログラム」
- 今後の進め方について

■各社の課題のヒヤリング

（毎回1社ずつ課題や取り組みを発表）

- センヨシロジスティクス株式会社 → 11月会合での発表
- 前回の課題整理

■外国人ドライバー採用に関する情報共有

■その他情報共有

建設キャリアアップシステム

Construction Career Up System

CCUSとは

- 技能者の保有資格・社会保険加入状況や現場の就業履歴などを業界横断的に登録・蓄積して活用する仕組み

CCUSの目的

- 技能者の能力・経験等に応じた適正な処遇改善につなげる
 - 技能者を雇用し育成する企業が伸びていける業界環境をつくる
- ➡ 若い世代が安心して働き続けられる建設業界を目指す

WG07メンバー企業からの情報提供（10月21日オンライン）

■建設キャリアアップシステム（CCUS）について

<https://www.ccus.jp/p/about>

技能者ひとり一人の就業実績や資格を登録し、技能の公正な評価、工事の品質向上、現場作業の効率化などにつなげるシステム

■建設キャリアアップシステムの運営状況について

<https://www.ccus.jp/attachments/show/68c92f45-1c9c-4887-9bca-46906fab532>

- 現場単位での個人の基本情報登録と現場端末からの日々の勤務情報の登録
- 元請は現場単位の状態把握が可能
- 所属事業者は勤怠情報の把握が可能
- 個人は、自分の情報取得が可能（基本情報、現場での就業実績等）
- ほぼ強制的な利用、共通システムのため活用が容易

「ドライバーズマイレージプログラム」

- 運送事業者の統廃合（多重下請構造の是正）これから事業者数がどんどん減少していく予想
少なくとも1割は他へ～業界には大ダメージ
- 国としてはこのリスクについて感知していない
事業者数を絞っても、ドライバーが減っては回らない
- あこがれの職業！仕事のプライド → パイロット
フライト時間、機種ごと免許が、会社だけでなく個人に紐づけられた記録
- 運転日報等は、その運送事業者のみの記録。ドライバーの履歴としては残らない
車種や車格 事故、運転時間、路線、貨物の種類など
- 全ト協からは全面支援を約束
- 中立で情報を公平に見られるメディアとして進めていきたい

1. 課題の共通点（各社・タクシー＆トラック）

～ 外国人の積極的な採用と活躍

- 課題の洗い出しと課題解決
- 外国人が快適に働ける環境を創っていく
（教育、標識・車両・車載器～行政、メーカー連携）
- 資料やノウハウの共有化や役割分担による作成

2. 人材データベースの構築

- 能力や経験の蓄積とそれに基づく適正な評価での就業
- 能力や経験等、人材の適正な評価による採用
- 採用リスクの軽減（実績に基づく採用）＊

持続可能な運輸業界を目指し次なるステージへ



一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会

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

unyu.co@wingarc.com

03-5962-7370

X(旧Twitter)公式 @TDBCJP

協議会スポンサー



TDBC 第28回会合
2025年度 ワーキンググループ方針発表会
TDBC最新報告等

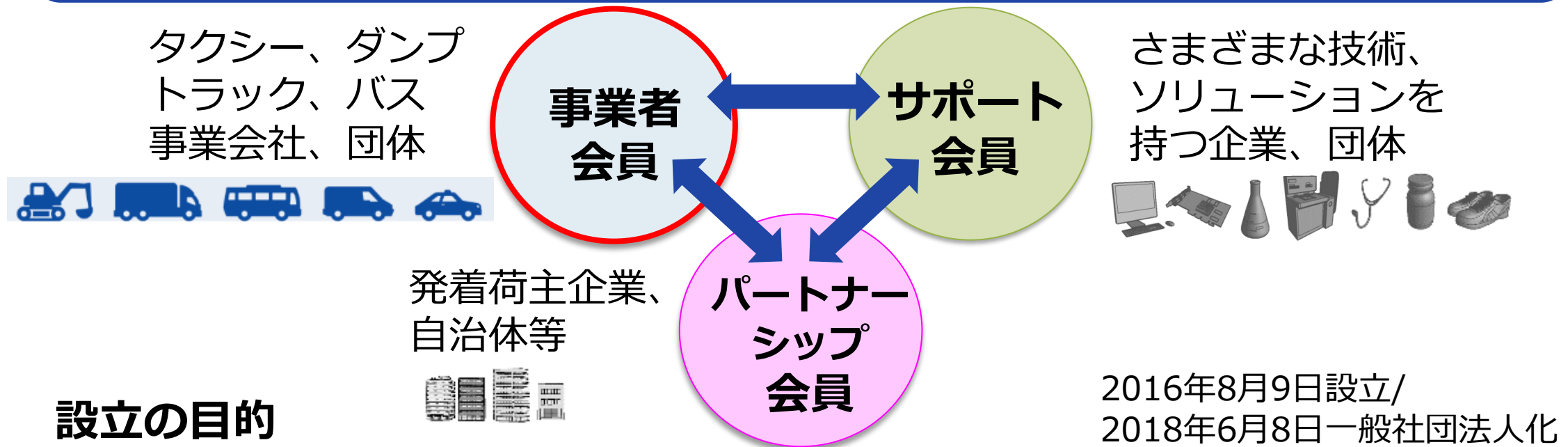
2025年10月30日

一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会
小島 薫

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



設立の目的

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



TDBCのビジョン

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



課題解決、ビジネスの変革
新しいビジネスの創出

【手段・方法】

- ・ 課題と解決策のマッチング
- ・ 成果と会員増
- ・ ワーキンググループ活動
- ・ 個別紹介、個別支援

事業者の課題
解決

業界を
変える

安心・安全・エコロジー、健康、
SDGs、デジタル化、働き方改革

【手段・方法】

- ・ 活動成果と会員数
- ・ 共通プラットフォームの提供
- ・ 業界、協会との連携
- ・ 業界への認知向上



社会の理解、考え方、ルール
持続可能な公共交通、物流の実現

【手段・方法】

- ・ 社会認知の向上
- ・ 積極的な活動と告知
- ・ 成果の実践、社会的影響力
- ・ MaaSや貨客混載、シェア

社会を
変える

国を
変える

法制、施策
補助金、助成金

【手段・方法】

- ・ 関係強化、自治体連携
- ・ 活動実績と影響力
- ・ 認知度を上げる
- ・ 補助金の活用、事業の受託

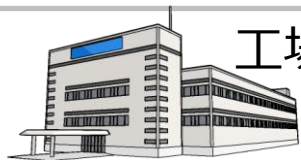
ともに解決



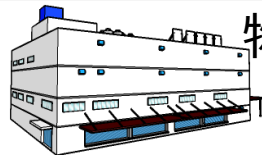
TDBCプラットフォーム概念図（設立時）



多様な
利用シーン



工場



物流倉庫



店舗



オフィス・・・・

各種業務アプリ 【動態管理 労務管理 SCM TMS WMS etc】

API

TDBC
Platform

各種ロケーション機器のデータフォーマット仮想統合

地図、通信、分析などの基本機能の提供

API公開による業務システム、取引先との連携

自社データ、他社を含む統計データを自由に利用可能

テナント毎データ



統計分析用データ

API

多様な
GPS・通信
機器

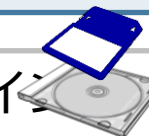
車両ロケーション

オンライン



4G/5G

オフライン



OPTION

Digital
Tachograph

Drive
Recorder

Mobile
Phone

GPS
Tracker

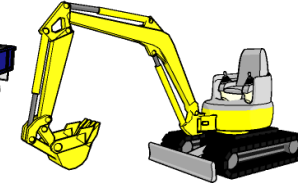
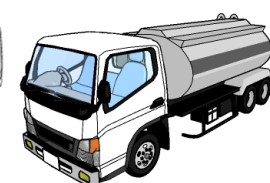
ETC
2.0

CAR
NAVI

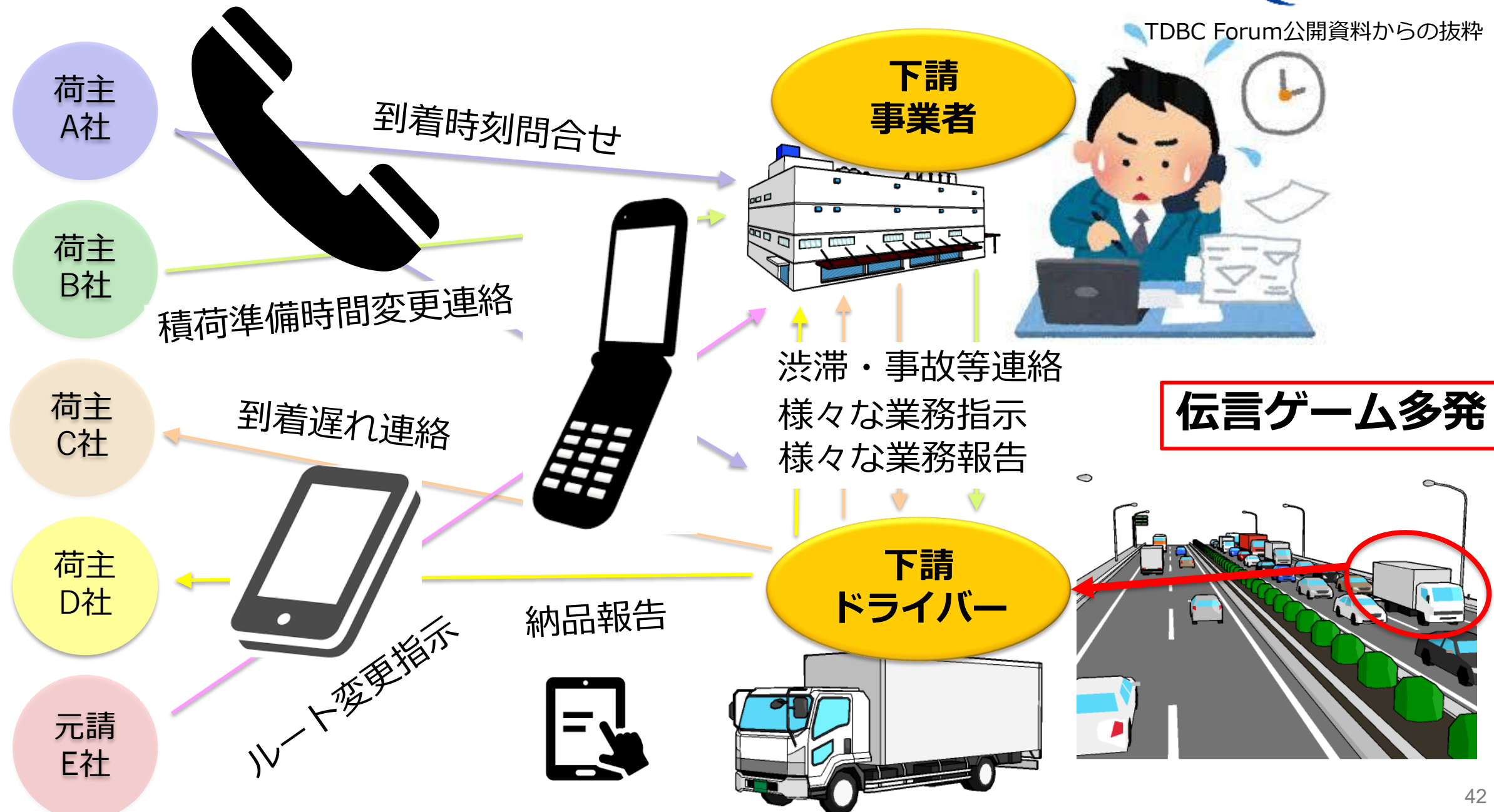
生体センシング

映像データ

多様な
業務用車両



物流現場のアナログな連絡・報告業務



協力運送会社の 運行状況を すべて把握！

物流DX
大手飲料メーカー採用の
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

transron 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！

共同輸配送デジタルマッチング事業～サービス化

- 経済産業省北海道経済産業局では、物流データの見える化による事業者マッチングを促進するため、関係機関と連携し、**全国で初となる共同輸配送デジタルマッチング事業を実施**する。
- 共同輸配送デジタルマッチングシステム上でのデジタルによる事業者マッチングを推進することにより、**北海道内におけるより一層の共同輸配送の促進を図る**。

<https://www.hkd.meti.go.jp/hoksc/20250124/data05.pdf>

北海道物流WEEK2025
<https://www.hkd.meti.go.jp/hoksc/20250124/index.htm>

共同輸配送デジタルマッチング事業の概要

○事業内容：

共同輸配送デジタルマッチングによる動向分析・効果検証
混載や帰り便の貨物手配などの共同輸配送に取り組む意
業者を対象として、システム上で共同輸配送のデジタルマ
促すためのサービスを提供するとともに、北海道内におけ
の集約化・データ化を行う。

本事業を通じて得られた物流データ等を活用し、共同輸
向及びデジタルマッチングに関する効果検証を行う。

○委託先：株式会社traevo

○連携先：農林水産省北海道農政事務所、国土交通省北海道
北海道運輸局、北海道

○事業期間：2024年12月12日（木）～2025年1月31日（金）

ソース：北海道物流ニュース

全国初・北海道で行政が「共同輸配送のデジタルマッチング」
<http://news.butsuryujin.org/topics/11450>

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

受賞事例の概要 <https://www1.logistics.or.jp/news/news-9654/>

ロジスティクス大賞

受賞法人 一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会、株式会社traevo

受賞事例 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

受賞事由

共同輸送の促進を目的に構築された共同輸送データベース「traevo」は、物流情報の可視化・共有を通じて、業種や業態を超えた実践的な水平連携の道を切り開いた点が高く評価される。特に、複数企業による輸送空間の共同活用や帰り便の確保、発着地や荷種等の条件に応じたマッチング機能の実装により、物流における非競争領域の協調を現実のものとした先駆的な取組である。これらの成果は、フィジカルインターネットの社会実装に向けた基盤整備とも位置づけられ、将来的には国際物流やカーボンニュートラルといった社会課題の解決にも貢献する可能性を有する。物流分野における革新的な共創モデルの提示として、他産業への波及も期待されることから、本取組はロジスティクス大賞に相応しいものと評価された。

受賞法人HPリンク [一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会](#)、[株式会社traevo](#)



JILS ロジスティクス大賞 受賞記念講演



ロジスティクス全国大会2025での表彰と受賞記念講演
(2025年10月17日)

<https://www1.logistics.or.jp/network/enhancement/zenkoku/>

ロジスティクス強調月間2025 9.10.9

会場参加・オンライン参加選択形式で開催

ロジスティクス全国大会2025

ロジスティクスで未来を拓く ～DXと連携が実現する次世代サプライチェーン～

会期
9月25日(木)
10:00~16:55
10月17日(金)
13:00~17:00

開催形式
会場参加・
オンライン参加
の選択形式

会場
ベルサール虎ノ門
(東京都港区)
オンライン
Zoom ウェビナー

主催
公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会



ロジスティクス強調月間2025サポーター一覧

株式会社H アランド株式会社 株式会社アライバンス 株式会社あした T&Oグループジャパン合同会社 S&Sグループロジスティクス株式会社 株式会社NTTロジスコ 王子物流株式会社 株式会社オブティマインド T玉株式会社 鹿島建設株式会社	コボロロジスティクス株式会社 X Mile株式会社 コムツ 株式会社サガ リカワシステム株式会社 サンコーインダストリー株式会社 株式会社ジャパン・リリーフ 株式会社スピードロール 株式会社住友倉庫 西都建設株式会社 シンコーグループホールディングス株式会社	株式会社ダイヤ 中興通商株式会社 Tebiki株式会社 アロイト トーマン コンサルティング合同会社 エー・ケー・エス株式会社 株式会社東亜通商株式会社 株式会社トランスロン 通商NECロジスティクス株式会社 日本貨物鉄道株式会社 日本通運株式会社 日本郵政株式会社	株式会社日本通運株式会社 ハービット株式会社 株式会社バーマンコーポレーション 株式会社ハルパ 株式会社フットランクスコーポレーション 豊和建設株式会社 株式会社フューローテーション 三菱商事株式会社 株式会社ライノス・パブリケーションズ 株式会社流通研究所 株式会社ワールドスタッフ
--	---	---	--



2025年10月17日(金)

セッション3

2025年度ロジスティクス大賞 受賞記念講演

13:05 ~ 13:10	2025年度ロジスティクス大賞について ロジスティクス大賞ノミネート委員会 委員長 (横浜国立大学 大学院 国際社会科学研究院 教授) 鈴木 定省
13:10 ~ 13:25	2025年度ロジスティクス大賞 表彰式 【プレゼンター】公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 会長 (コマツ 特別顧問) 大橋 徹二
13:30 ~ 13:35	【ロジスティクス大賞 技術革新特別賞】 デジタルデータ・先端技術を活用した完全自動化 倉庫実現によるドライバー・作業員不足への対応 花王株式会社

【ロジスティクス大賞】

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

一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会
株式会社traevo

【受賞事由】共同輸送の促進を目的に構築された共同輸送データベース「traevo」は、物流情報の可視化・共有を通じて、業種や業態を超えた実践的な水平連携の道を切り開いた点が高く評価される。特に、複数企業による輸送空間の共同活用や帰り便の確保、発着地や荷種等の条件に応じたマッチング機能の実装により、物流における非競争領域の協調を現実のものとした先駆的な取組である。これらの成果は、フィジカルインターネットの社会実装に向けた基盤整備とも位置づけられ、将来的には国際物流やカーボンニュートラルといった社会課題の解決にも貢献する可能性を有する。物流分野における革新的な共創モデルの提示として、他産業への波及も期待されることから、本取組はロジスティクス大賞に相応しいものと評価された。

【ロジスティクス大賞】

機械部品業界のサプライチェーン在庫可視化による ロジスティクス最適化

株式会社ミスミグループ本社

【受賞事由】ミスミグループが構築したサプライチェーン可視化プラットフォームは、受発注在庫、発注の状況をリアルタイムで統合管理することで、機械部品業界における納期遵守率の向上とリードタイムの大幅な短縮を実現した点が高く評価された。業界特有の多品種・少量・短納期という課題に応える、発注変動に柔軟に対応する仕組みを自社内だけでなく取引先全体に開示して提供しており、物流改善にとどまらず調達から生産までの統合的な最適化を志向している点が特徴である。また、データドリブン経営の実現に向けた在庫予測や動態データの活用も進められており、ものづくり基盤としての物流の価値を再定義する取り組みとして高く評価された。

【ロジスティクス大賞】

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

一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会
株式会社traevo

【受賞事由】共同輸送の促進を目的に構築された共同輸送データベース「traevo」は、物流情報の可視化・共有を通じて、業種や業態を超えた実践的な水平連携の道を切り開いた点が高く評価される。特に、複数企業による輸送空間の共同活用や帰り便の確保、発着地や荷種等の条件に応じたマッチング機能の実装により、物流における非競争領域の協調を現実のものとした先駆的な取組である。これらの成果は、フィジカルインターネットの社会実装に向けた基盤整備とも位置づけられ、将来的には国際物流やカーボンニュートラルといった社会課題の解決にも貢献する可能性を有する。物流分野における革新的な共創モデルの提示として、他産業への波及も期待されることから、本取組はロジスティクス大賞に相応しいものと評価された。

【交流会】

Logistics Meetup (立食形式による交流会)

※都合により講演者、テーマ等、プログラムが変更になる場合がございます。

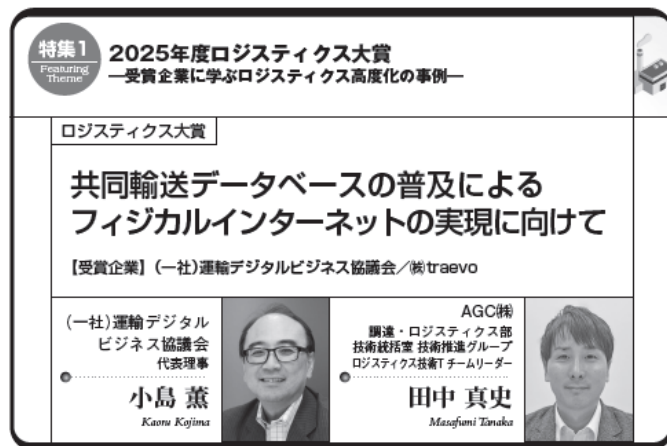
【プレスリリース】

ロジスティクス大賞 受賞、記念講演の資料を公開 ～共同輸送の候補を誰でも手軽に探せる～

受賞講演の資料ダウンロード

<https://tdbc.or.jp/news/2025/68901adbce40cf1e40414ad6/>





1. 目標設定と取り組む課題の背景

1.1 取り組む課題の背景

日本では「物流の2024年問題」と言われているように2024年4月1日より実施されているトラックドライバーの時間外労働時間等の制限により2024年には14%、2030年には34%の輸送力が不足することで、国民生活や経済に大きな影響を受ける可能性があり、大きな懸念となっている。

これを回避するためには、運送事業者だけの努力では解決が難しく、発着荷主を含むサプライチェーン全体で対応していく必要がある。

そのため、解決に向けた取り組みとして2023年6月に政府から「持続可能な物流の実現に向けた政策パッケージ」が公開された。

さらにそれを受けて物流関連2法が改正され、一部を除き既に2025年4月1日より施行されている。その中の物流効率化法（正式名称「物資の流通の効率化に関する法律」）では、荷主、運送事業者等に対して荷待ち、荷役作業時間の短縮と併せて積載効率（積載率×実車率）の向上が努力義務化されている。

1.2 積載効率等の向上とトラックドライバーの労働時間との関係

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、同じ量の貨物を運ぶためには、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）といった物流以外での効率化、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倍となってしまうため、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配したくても、少子高齢化の日本では、そもそもまならないため、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悪化が、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。

それを踏まえ、物流効率化法では直接的なトラックドライバーの労働時間の短縮に繋がる荷待ち、荷役作業時間等の短縮だけでなく積載効率の向上を運

送事業者だけでなく荷主事業者等にも求めている。これは、一般的な車単位の貸切輸送では、積載率は荷主が決めることができるからだ。そのため、今回の物流効率化法では、積載効率の向上として貨物の量の平準化や集約による適正化が求められることとなった。

1.3 積載効率向上のための共同輸送の実現

積載率は、積載率×実車率で求められる。積載率は、トラックの最大積載重量に対する実際に積載された重量の比率となり、過積載は法令で禁止されているため最大100%ということになる。また、実車率はトラックが走行した距離のうち、実際に貨物を積載して走行した距離の比率で、やはり最大100%となる。

例えば、発着主と着荷主の連携により長距離の場合で満載（積載率100%）となるように集約化して往路が100%となった場合でも、復路（帰り）を空で帰ってしまうと積載率としては50%となってしまふ。

一方で、復路（帰り）荷を確保できれば、これまでそれぞれ個別の便として2台の車両と2人のトラックドライバーで実現していた輸送が1台の車両と1人のトラックドライバーに集約できることとなり、積載効率の大幅な向上、業界全体での効率化、時間短縮実現のための施策としては非常に有効と考えられている。

そのため、今回の物流効率化法では積載率や実車率を向上するため荷主事業者等に対して「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」等の共同輸送に関して運送事業者への協力も求められている^{※1}。

多くの場合、例えば発着主が製造業で、卸事業者等に製品出荷をする場合、発着主自身で届け先である卸事業者の近くで帰り荷を手配することは難しいため、これまで運送事業者が独自に手配していた。そのため、運送事業者は荷主間の制約条件の調整や、協議する相手探しにかかる労力が膨大との課題があった。

※1 経済産業省「荷主の判断基準（荷主の貨物自動車運送投資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）」

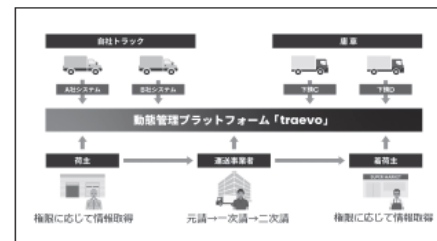
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250304_ninushipdf

1.4 本取り組みの目的と目標設定

これまで荷主主体での共同輸送の取り組みは荷主企業の業界内や主幹企業とその取引先企業による限定された範囲でのアナログ手段による取り組みが主であり、その効果は限定的であった。

そこで、(一社)運輸デジタルビジネス協議会（以降、TDBC）の「WG05 動態管理プラットフォームの社会実装と活用」ワーキンググループ^{※2}の分科会となる「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」ワーキンググループ（リーダー：AGC（株））として、運輸事業者13社、荷主企業6社、サポート企業32社の計51社がメンバーとして業界の枠を超えた共同輸送の仕組みの構築を推進することとなった（その後、2025年7月11日時点では荷主企業が2社増えて計53社に）。

基本的には、これまでのTDBCのワーキンググループ活動で構築し、サービス提供を行っている「動態管理プラットフォーム」traevo Platform（図表1）に集約された運行実績データを基に自動的に中長期の共同輸送相手を検索す



図表1 動態管理プラットフォーム (traevo Platform)

TDBC主催セミナー開催報告（下請法改正）

【開催報告】「26年1月に施行！ 荷主・物流事業者は取適法にどのように
対応すべきか」10月22日（水）15:00～16:30 開催

公正取引委員会講演、一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会主催

<https://tdbc.or.jp/news/2025/68d111ea6c7e4817ec1dcd97/>



調査結果：運賃交渉の「結果」

事業者において見直すべきとした契約について、荷主に対して行った交渉結果を調査。

【交渉実施結果】

- ・全体では、「希望額の収受」又は「一部収受」が約74%。
(R5年度74%)
- ・「標準的運賃」の提示では、約73%が「希望額の収受」又は「一部収受」。
- ・「具体的な値上げ額や値上げ率」の提示では、68.8%が「希望額の収受」又は「一部収受」。「収受できなかった」「交渉に応じてもらえなかった」が約1.5割と昨年より減少している(R5年度：約2割)。

標準的運賃 届出までのプロセス

STEP 1 標準的運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

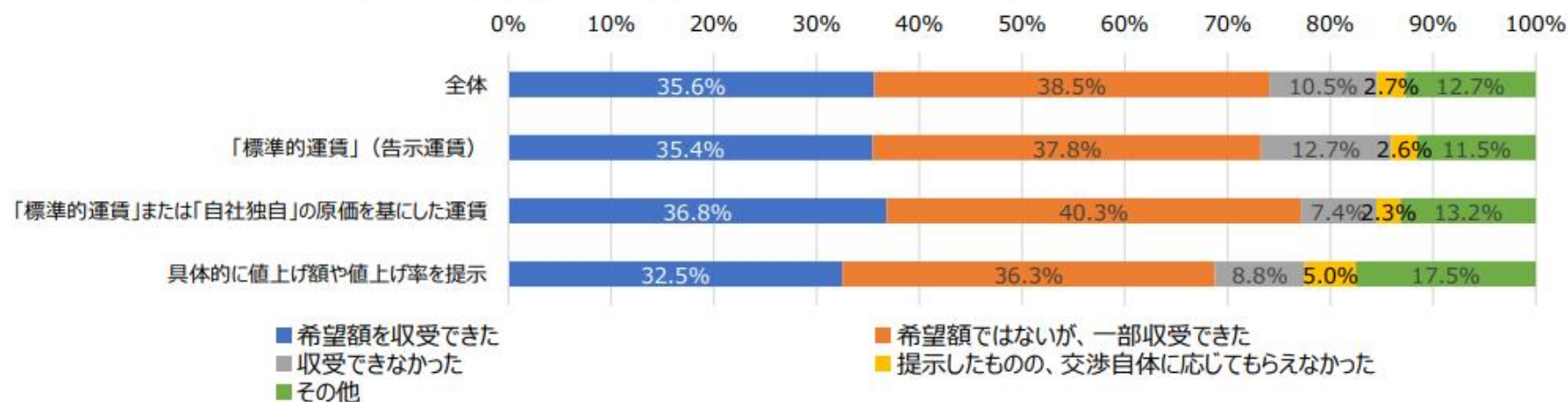
STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

標準的運賃に係る実態調査結果について(令和6年度) p.3

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001900317.pdf>

新たな運賃（告示運賃）に対する荷主の対応状況

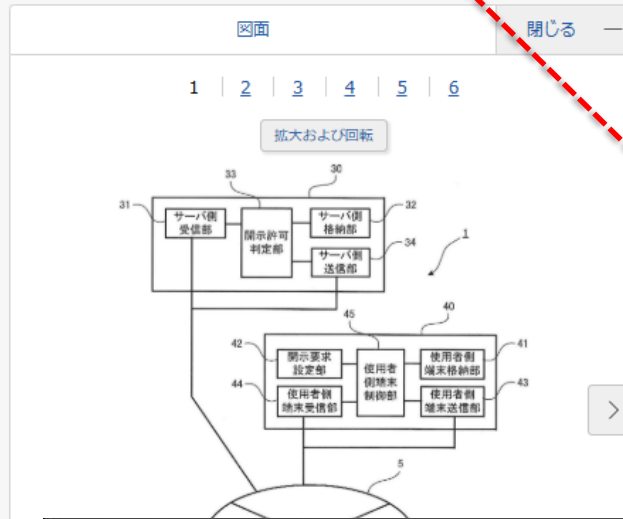


動態管理プラットフォーム 特許取得完了



書誌 閉じる

(19)【発行国】日本国特許庁(JP)
(12)【公報種別】特許公報(B2)
(11)【特許番号】特許第7730537号(P7730537)
(24)【登録日】令和7年8月20日(2025.8.20)
(45)【発行日】令和7年8月28日(2025.8.28)
(54)【発明の名称】車両動態管理システム
(51)【国際特許分類】
G 0 6 Q 10/083 (2024.01)
G 0 6 Q 50/40 (2024.01)
【F I I】
G 0 6 Q 10/083
G 0 6 Q 50/40
【請求項の数】6
【全頁数】14
(21)【出願番号】特願2021-121377(P2021-121377)
(22)【出願日】令和3年7月26日(2021.7.26)
(65)【公開番号】特開2023-017254(P2023-017254A)
(43)【公開日】令和5年2月7日(2023.2.7)
【審査請求日】令和6年7月22日(2024.7.22)
(73)【特許権者】
【識別番号】521327507
【氏名又は名称】一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会
(74)【代理人】
【識別番号】100181250
【弁理士】
【氏名又は名称】田中 信介
(72)【発明者】
【氏名】小島 薫
(72)【発明者】
【氏名】鈴木 久夫
【審査官】松野 広一
(56)【参考文献】
【文献】特開2004-021331(JP,A)
【文献】特開2021-015503(JP,A)
【文献】特開2020-106398(JP,A)
(58)【調査した分野】(Int.Cl., D B名)
G 0 6 Q 10/00-99/00



特願2021-121377

特開2023-017254

特許7730537

<https://www.j-platpat.inpit.go.jp/c1801/PU/JP-2023-017254/11/ja>

物流の割り勘仲間 急募!

ビジネスモデル
特許出願中



TDBCは車載器メーカーを横断して、自社・庸車問わず車両情報の一元管理ができる動態管理プラットフォームを提供します。

パートナー庸車の管理にお悩みの**運送事業者様**

配送車両の動態管理が必要と感じる**荷主企業様**

自社製品配送車両の一元管理が必要な**製造業様**

運送事業者の着荷遅延が多いと感じる**流通業様**

動態情報を活用したサービスを
提供していただける**サービス事業者様**



お問合せ・お申し込みは <https://unyu.jp/warikan>

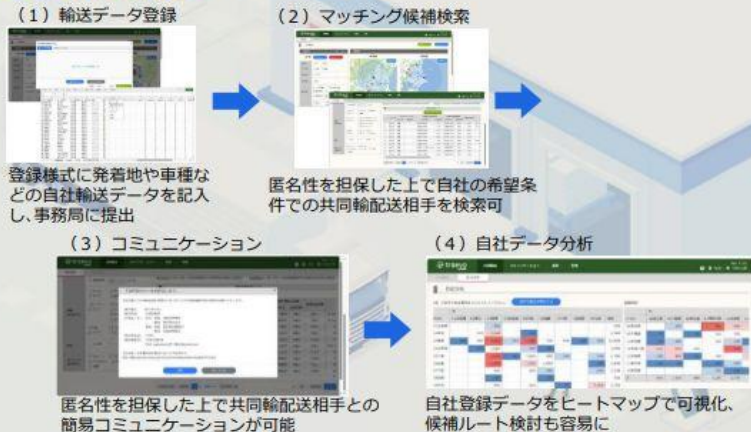
共同輸配送デジタルマッチング 参加事業者募集

経済産業省北海道経済産業局は、事業者の輸送情報を活用して物流効率化に繋げる「共同輸配送デジタルマッチング事業」を開始し、本事業に登録する事業者を広く募集します。本事業は、「2025年度日本ロジスティクス大賞（（公社）日本ロジスティクスシステム協会実施）」を受賞した共同輸配送データベース「traevo noWa」を活用した実証事業で、登録は無料です。是非お申し込み下さい。

無料

事業期間 2025年8月26日（火）～2026年1月30日（金）

システムの流れ traevo noWa の機能



過去実績（2024年度）

事業期間：2024年12月12日～2025年1月31日
登録数：1,743ルート（44事業者）
マッチング希望数：82ルート（10事業者）

登録事業者2割以上
登録ルートの約5%が
マッチング候補に！

登録方法

登録様式に必要事項を記入の上、件名を「[事業者名] 共同輸配送デジタルマッチング事業」とし、下記の「申込先」までE-mailにてお送りください。

入力いただいた情報は、匿名加工の上で共同輸配送デジタルマッチングシステム上に反映し、事業期間のみ登録の上、動向分析・効果検証に使用させていただきます。

登録様式

北海道経済産業局HP中の「登録様式」をご参照ください。

北海道経済産業局HP

URL：

<https://www.hkd.meti.go.jp/hoksc/20250826/index.htm>



※メールでお申込みいただいた時点で、北海道経済産業局HP中の「traevo noWa利用規約」に同意したものとみなします。

※申込後、事務局からメールにてシステムURL等をご案内いたします。

申込み先

traevo noWaデジタルマッチング事務局

E-mail：joinnowa@traevo.jp

※問い合わせ先とメールアドレスが異なりますのでご注意ください。

※個人情報については、その保護に万全を期すとともに、原則として、第三者へ開示・提供することはありません。

※共同輸配送デジタルマッチング事業への登録やシステムの利用によって、登録事業者間で生じたトラブル等については、一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

連携先

農林水産省北海道農政事務所、国土交通省北海道開発局・北海道運輸局、北海道

【お問い合わせ先】

事務局：traevo noWaデジタルマッチング事務局

E-mail：qanowa@traevo.jp TEL：03-6416-5071

経済産業省 北海道経済産業局
「令和7年度共同輸配送デジタルマッチングを開始します」

～ 物流の見える化による連携促進に関心をもつ事業者を募集します ～

<https://www.hkd.meti.go.jp/hoksc/20250826/index.htm>

活動アーカイブ

荷主との連携

人材確保・人材創出

事故撲滅

乗務員教育

乗務員の健康

Maas

公共交通

2024年問題

動態管理

共同輸送・中継輸送

カーボンニュートラル

生鮮物流

システム連携

建設遠隔操作

災害救助

無人AI点呼

SDGs

2025.10.15

WG05_2025



共同輸送・中継輸送

【開催報告】2025年10月10日セミナー 荷主・物流企业による業種を越えた共同輸送相手を探す仕組みづくりとは ～traevo noWaユーザーが語る新しい共創のカタチ～

#イベントレポート #物流

2025.07.31

WG07_2024



建設遠隔操作

災害救助

2025.7 大阪・関西万博に参加 (e建機(R)チャレンジ2025@大阪・関西万博シャインハット、ウェルビーイング建設技術展、GISHW国際シンポジウム)

#建設 #イベントレポート

2025.07.01

WG09_2024



SDGs

2025年9月9日 WG09主催 ～運送事業者の未来を拓く～「SDGsナレッジバンク」セミナー

TDBC事務局レポート

2025.03.21



2025.03.18 - 第27回会合レポート(2024年度中間発表会)

#会合

2025.01.17



2025年1月9日 TDBC賀詞交歓会を開催

#イベントレポート

すべてのTDBC事務局レポート



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 13:00~17:00

オンライン開催(参加無料・事前登録制)

最近の資料

[PDF] 2024.11.20

PDF e建機®チャレンジ2024 ネットワーク

運輸・安全DX EXPO 2025 in OSAKA



運輸安全・物流DX EXPO 2025 in 大阪
TRANSPORT LOGISTICS DX EXPO

来場事前登録 セミナー登録方法

開催概要 出展社情報 セミナー 会場アクセス

運輸・物流業界向けソリューションの専門展示会

in 大阪 2025
運輸安全・物流DX EXPO
TRANSPORT LOGISTICS DX EXPO

ドライバー安全対策と
業務効率化の“最前線”が集結！

2025.10/29-30 大阪南港ATCホール
A(II)ホール

来場無料
[事前登録制]

<https://www.truckexpo.jp/2025/osaka/>



新物流2法で求められる荷主・運送事業者の行動変容と
その実践のための仕組みや実践事例のご紹介

(一社) 運輸デジタルビジネス協議会 (TDBC)
代表理事 小島 薫 氏

運輸事業の安全に関するシンポジウム2025を開催します ～安全管理体制構築のこれまでの歩みと新たな課題～

国土交通省では、運輸安全マネジメント制度創設から来年で20年を迎えるにあたり、運輸事業者がこれまで実施してきた安全管理体制の取り組みを振り返るとともに、変わりゆく経営環境の中でも安全管理体制を維持・強化するための対応について考えるシンポジウムを開催します。

当日は、各交通モードにおける取り組みを紹介するほか、金融業界や電力業界からの視点も交えつつ、今後の運輸安全管理体制のあり方について登壇者で議論します。

1. 開催日時

令和7年11月19日（水） 13:00～16:00（開場12:00～）

2. 開催場所

有楽町よみうりホール（東京都千代田区有楽町1丁目11-1）

※同時刻にオンライン配信いたします（YouTube 配信 接続開始12:00～）

3. プログラム

- (1) 開会挨拶 国土交通大臣（予定）※公務の都合により変更が生じる可能性があります。
- (2) 行政の取組 国土交通省大臣官房運輸安全監理官
・これまでの取り組みと現状の課題
- (3) この20年における運輸事業者の安全管理体制構築に向けた取組
 - 【鉄道事業】
 - ・西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役副社長兼執行役員 鉄道本部長 鉄道カンパニー長 井上 啓 氏
 - 【バス事業】
 - ・宮城交通株式会社 代表取締役社長 青沼 正喜 氏
 - 【航空事業】
 - ・全日本空輸株式会社 取締役 常務執行役員 安全統括管理者
総合安全推進室長兼安全推進センター長 宮前 利宏 氏
- (4) 安全管理体制の更なる強化に向けた新たな視点
 - ・大和証券株式会社 企業戦略アドバイザリー室
エグゼクティブ・リサーチバンカー 一柳 創 氏
 - ・関西電力株式会社 執行役常務 原子力事業本部長代理 高島 勇人 氏
- (5) パネルディスカッション「新たな課題とその対応について」
 - 【コーディネーター】
 - ・関西大学名誉教授 安部 誠治 氏
 - 【パネリスト】
 - ・西日本旅客鉄道株式会社 井上 啓 氏
 - ・宮城交通株式会社 青沼 正喜 氏
 - ・全日本空輸株式会社 宮前 利宏 氏
- (6) 閉会挨拶 大臣官房危機管理・運輸安全政策審議官

4. 申込方法

対面参加またはオンライン聴講をご希望される方は、以下ホームページからお申し込みください。

<https://www.hip-ltd.co.jp/anzen/>

（参加・聴講無料、要事前申し込み）

※お申し込みは1名ずつとなりますので、複数人の聴講希望については人数分のお申し込みが必要となります。

※取材を希望される報道関係者は、11月7日（金）17時までに、所属（会社名）、代表者氏名、住所、電話番号、カメラ取材の有無（有りの場合、ムービー又はスチール）、来場人数を、以下の担当2名のアドレスまでご連絡ください。件名は、「【取材申し込み】運輸事業の安全に関するシンポジウム2025」としてください。（取材はフルオープンです）

<問い合わせ先>

大臣官房 運輸安全監理官室 池田 (ikeda-t2fj@mlit.go.jp)、鈴木 (suzuki-m63ky@mlit.go.jp)

代 表：03-5253-8111（内線：22059） 直 通：03-5253-8797

運輸事業の安全に関するシンポジウム2025

https://www.mlit.go.jp/unyuanzen/unyuanzen_tk_000058.html

月刊自動車管理 10月号掲載
「TDBC Forum2025 ～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～荷主と連携した安全対策や社内の安全ルールの運用について発表」

<https://tdbc.or.jp/news/2025/68dddbff2269e5f1821347bb/>

TDBC Forum2025 ～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～

SEMINAR REPORT

荷主と連携した安全対策や社内の安全ルールの運用について発表

TDBC Forum2025 ～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～

一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会

荷主と連携した安全対策

荷主と連携した事例として、ファミリーマートが配送パートナーと協力して行った安全対策を紹介します。

●取組内容

安全対策を行った理由は、命に関わるだけでなく取引停止や社会的批判を招くおそれがある重大事故を撲滅し、SNS等で拡散されて企業イメージが毀損されるリスクを減少させるためには、時間厳守だけでなく「安全最優先」の意識を共有し、思いやりのある運転文化への転換を図る必要があるからです。

取組のステップは、次の通りです。

① 荷主として配送パートナーである配送センターに、運転中に危険があれば警報を鳴らして運転者に伝える先導運

転システムの「モバイルAI」を導入

② 配送センターの会議等で取組の意図を説明

③ ドライバー全員に動画視聴、目的説明などの導入時教育を実施

④ 運用開始後、警報数を定期的に記録・ランキング化し、配送センター別・ドライバー別に管理

⑤ コンクラー形式で配送センターやドライバーを表彰したり、好事例を共有することでフィードバックを実施

⑥ 警報が多いドライバーに対し、個別指導を実施

●ワンダググループの考察

警報数を減らす取組をした配送センターでは、全体の警報数が減ったという結果を他の配送センターと共有したこと、同じように取り組もうとする意思の醸成につながりました。

ファミリーマートがコンクラーを実施したことは、次の効果につながったと考えられます。

●安全運転について「評価される／認められる」というドライバーの内部的動機を引き出す

●成績が公開されることで配送センター全体・ドライバー個人レベルでの努力が促進される

●警報数など客観的なデータで競うことで公平性と透明性があり、反発や不満が生まれない

●表彰とあわせて上位成績者による取組発表が行われるため、他の配送センターが参考にしやすく、成績の全体的な向上が図れる

●荷主であるファミリーマートが一方的に指導するのではなく、成功を一緒に喜ぶスタンスにより協力関係が築きやすくなる

これらの効果から、「安全運転」守らなければならぬルール」という考えが「安全運転」目標すべき成果、「評価される行動」というポジティブな考え方に転換できるといえると思われ。

また、すべての取組を通して良かった点は、重大事故撲滅という目標と、それに対して効果を出す方法が共有するとともに、ドライバーにどのような行動変遷が求められるか、ドライバーに対する指導ステップを具体的に示すことで、配送センターが「モバイルAIは導入したが、何をすればいいかわからない」という状況を防いだこと。

運用ルールの徹底

さらに、この取組で最も重要な点は、荷主であるファミリーマートの重大事故撲滅への本気度が現場に伝わったこと。荷主が高い熱量を持って交通安全推進の活動をリードする姿勢が良い結果につながったと考えます。

1年間の活動のまとめ

荷主主導での安全推進は成果を上げつつありますが、現場での取組内容や評価は一定ではありません。今後、荷主と配送センターが共通で使えるルールや評価指標等を整備し、会社や立場を超えて安全の責を統一できる枠組みの構築を検討したいと考えています。

2024年度は、特定の企業における運用課題をモデルケースに、その企業だけでなく改善策を共有するのではなくワンダググループ内の企業も一緒に改善策を議論するという取組を実施しました。

そのなかで、課題を解決した事例として、配送センターの取組を紹介しています。

配送センターでは後退時の事故件数を削減し、その運用を徹底した結果、後退時の事故が0件（2024年10月以降、後退時の無事故継続中）となりました。成功要因としては、後退時のルール変

バス予約システム

トラック乗務員に負担 安易なシステム導入では成果なし

システムを導入さえすればよいという考えだけでは、本来の目的は達成できない。バス予約システムは、工場や倉庫、物流センターなどで生じる待ち時間の短縮や混雑の緩和、作業効率の向上を図るための有効な手段とされ、トラック乗務員の長時間労働の改善を目的としている。システムはインターネットを通じて、どこからでもアクセスできるものだが、荷主企業が本来やるべき荷役の受け入れ時間の手配をトラック乗務員や運送会社がやらなければならない、うまく手配されなくても荷主企業の責任にはならないことがほとんどだ。これでは目的の達成は難しい。

運輸業界の課題解決。送業者が増えるだけや安心・安全な「だとして、安易なシステム導入に注力している。その課題には、荷役時間に関する定量的なデータがない、荷主企業が設定できない」「荷主ごとにシステムやルールが異なるため、予約結果の確認などの手間がかかる」「予約確認、着荷主

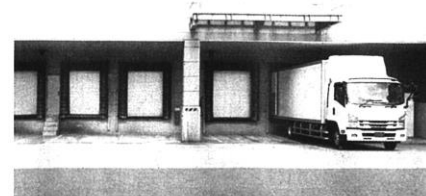
一定のタイミングで配車組みより遅く、運行計画の組み直しになる」「仮予約を入れた事業者のせい」などで挙げられている。WG04は「システムはツールであり、導入するだけで必ず成果が現れるわけではない」として、「成果を出すために各拠点の事情に合わせ、荷主企業と運送事業者がエビデンスをもって協議することが必要」としている。

経産省、国交省、農水省の3省が、2023年に調査した「荷主事業者の物流情報等の把握状況等に関する実態調査結果」(調査対象は、発荷主、着荷主)によると、

またはその両方に該当する2497事業者を見ると、バス予約システムを導入している荷主事業者は約7%で多くはない。

だが、普及しているシステムで、待ち時間の短縮や混雑の緩和という目的はどのくらい達成しているのか。運送事業者や荷主、システム開発メーカーそれぞれが感じている効果や課題はどのようなものなのか。

(三村秀寿)



(写真と本文は関係ありません)

現場に混乱を招く

セイリョウライン・幣旗社長 キヤバ管理なき導入

セイリョウライン 代表理事へ相談。その後、ワーキング知見大府市は、バス予約システムに関する課題共有を進めてきた。2021年末にTDBCの小島

幣旗社長によれ

保するために配車担当者が午前3時に自宅まで業務対応したこともあったという。こうした課題を踏まえ、「キャパシティコントロールが整わないまま導入すれば現場はパンクする」と指摘。そのうえで好例として挙げたのが、食品を中心とした生活関連用品の流通事業を行うパローホールディングだ。同社は待機時間削減のために早くからバス予約システムを導入し、適正なバス数を確認。柔軟な運用で荷待ちをほぼ解消している。遅延時でもドライバーとの連携によって、予約枠を確保

幣旗社長



幣旗社長

り10分程度、予約なしでも30分程度に収める工夫を重ねており、こうした「ハイブリッド型」の取り組みを同社長は高く評価している。さらに「バス予約100%を原則化するのとは避けるべき。予約待機削減

(富田 香)

出典：物流Weekly
2025年9月18日号掲載

＜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、全体への寄与度がより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、新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
「新物効法の施行に向けた状況」p.6

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250304_setsumeikai.pdf

物流効率化法の2026年4月1日施行に向けた動き

- 国土交通省「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施行に伴う関係省令の公布」（2025年8月29日） https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000936.html

【特定荷主事業者】

「物資の流通の効率化に関する法律に基づく荷主に係る届出等に関する命令」
特定荷主の指定の届出等に係る事項や様式、対象貨物の算定方法を定めるとともに、中長期計画の作成や物流統括管理者の選任、定期報告等の提出が義務付けられるため、これらの報告内容や様式等についても規定

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001907182.pdf>

【特定貨物自動車運送事業者等及び特定倉庫業者】

「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一部の施行に伴う国土交通省関係省令の整備等に関する省令」
特定貨物自動車運送事業者等及び特定倉庫業者の指定の届出等に係る事項や様式、特定倉庫業者の保管量の算定方法を定めるとともに、中長期計画や定期報告等の提出が義務付けられるため、これらの報告内容や様式等についても規定

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001907183.pdf>

特定荷主の物流効率化法への対応の手引き

出典：経済産業省「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf

特定荷主の物流効率化法への対応の手引き

令和7年9月

目次

本手引きにおける用語の定義	1
1. 制度の趣旨・概要	3
2. 必要な手続の解説	3
様式第1. 貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書	4
様式第2. 特定荷主指定取消申出書	9
様式第3. 中長期計画書	12
様式第4. 物流統括管理者 選任・解任届出書	21
様式第5. 定期報告書	24
3. 指導・助言、罰則等の措置について	53
4. よくある質問について	55
5. 問合せ先について	63

改訂履歴

版数	改訂日付	改訂内容
1.0	-	初版。2025年9月30日施行

特定荷主の物流効率化法への対応の手引き

出典：経済産業省「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf

様式第5（第10条関係）

定期報告書

特定荷主の指定の通知を行った荷主事業所管大臣（又はその権限の委任先）全てを宛先とする。

期

年 月 日

住 所

法人名

法人番号

代表者の役職名

代表者の氏名

物資の流通の効率化に関する法律第48条の規定に基づき、次のとおり報告します。

I 特定荷主の名称等

特定荷主番号				
事業者の名称				
主たる事務所の所在地	〒			
主たる事業				
主たる事業の細分類番号				
区分	☐ 特定第一種荷主		☐ 特定第二種荷主	
物流統括管理者の役職名・氏名	役職名 氏 名			
作成担当者連絡先	所在地 〒 職名 氏名 電話番号（ - - ） メールアドレス			

- 備考
- この用紙の大きさは、日本産業規格A4とすること。
 - 「特定荷主番号」の欄には、荷主事業所管大臣が付与する番号を記入すること。
 - 「主たる事業」、「主たる事業の細分類番号」の欄には、当該荷主において行われる事業について、日本標準産業分類の細分類に従い、分類の名称及び番号を記入すること。
 - 「区分」の欄について、該当区分にチェックを入れること。

II 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況

1 特定第一種荷主

対象項目	遵守状況	
① 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の経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。	☐ ほぼ全ての発注で実施している ☐ 大半の発注で実施している ☐ 一部の発注で実施している ☐ 実施していない	以下を目安に回答。 （厳密な定量的把握は不要） ほぼ全て：90%以上 大半：50%以上 90%未満 一部：0%超 50%未満
実施状況の詳細	具体的な措置の内容 実施していない理由	「その他の措置」を実施している場合に記載。項目に合致する場合は記載は任意。 実施していない場合は、その理由を記載。実施している場合は記載不要。
② 貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。		
②-1 貨物の量の平準化を図ること。		
実施状況の詳細	☐ ほぼ全ての発注で実施している ☐ 大半の発注で実施している ☐ 一部の発注で実施している ☐ 実施していない	
②-2 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。		
実施状況の詳細	☐ ほぼ全ての発注で実施している ☐ 大半の発注で実施している ☐ 一部の発注で実施している ☐ 実施していない	
②-3 ②-1及び②-2以外の措置により、貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。		
実施状況の詳細	☐ ほぼ全ての発注で実施している ☐ 大半の発注で実施している ☐ 一部の発注で実施している ☐ 実施していない	積載率が最大限高められるよう巡回配送先の店舗数を設定 ②-1,2,3いずれも実施していない場合に記載。いずれかを実施している場合は記載は任意。
③ 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。		
実施状況の詳細	☐ ほぼ全ての発注で実施している ☐ 大半の発注で実施している ☐ 一部の発注で実施している ☐ 実施していない	店舗配送は急な変更がほばないことから、最適な定型的配車・経路を定めた上で、渋滞状況をみて配送することとしている。

特定荷主の物流効率化法への対応の手引き



出典：経済産業省「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf

IV 荷待ち時間等の状況等

1 荷待ち時間等の状況（特定第一種荷主）

1-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方等について
計測対象施設	自ら管理する施設の数：工場のみ、自社倉庫のみ、直営店のみ (①施設ごとの貨物重量を把握している場合の記載例) 当社は、2025年度において、第一種荷主としての取扱貨物の合計の重量が約30万トンあり、その半分にあたる約15万トン分の取扱貨物の運送を把握できるような施設を選定する。施設ごとの取扱貨物重量が大きい順に選定すると、7万トンを取り扱うA工場、5万トンを取り扱うB工場、2万トンを取り扱うC工場及びD工場が計測対象となるが、D工場は荷待ち時間等がほぼ生じていないため対象から外し、代わりに1万トンを取り扱うE工場を対象に加える。 (②施設ごとの貨物重量を把握していない場合の記載例) 当社における第一種荷主としての取扱貨物には、工場からの発送（3割は自社倉庫で受取）と、自社倉庫からの発送（一部は直営店で受取）とがある。工場の半分と倉庫の半分を把握することとし、取扱金額が概ね重量と比例することから、取扱金額が大きい順に、A工場、B工場、C工場、D倉庫、E倉庫を計測対象とした。
計測対象期間	4半期ごとに売上額が最も低い月は除外した上で、以下を計測対象とした。 ・2025年4月6日～10日 ・2026年7月6日～10日 ・2026年10月5日～9日 ・2027年1月11日～15日
計測対象運行	商品Aは、計測対象工場・倉庫において社内転送分の取扱いしがなく、各施設における取扱貨物重量の1%に満たないため、計測対象から除外する。

備考 荷待ち時間等の計測について、サンプリングによる計測を行う場合、計測対象の最低値は以下のとおりとし、その選定方法や、計測対象を変更した場合における変更理由を「選定の考え方等について」に記載すること。

- ・対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

1-2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法 (任意)
1	A工場（入荷）	・・・	①
2	A工場（出荷）	・・・	①
3	B工場（出荷）	・・・	①
4	C工場（出荷）	・・・	②

1の施設で第一種荷主として出荷と入荷など異なる性質の運送を行っている場合は、運送の種類ごとに識別を分けること。

1-3 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

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	x			x			x			x		
	荷役等時間	y			y			y			y		
	荷待ち時間等	-			-			-			-		
2	荷待ち時間	-			-			-			x		
	荷役等時間	-			-			-			-		
	荷待ち時間等	-			-			-			-		
3	荷待ち時間	x			x			x			x		
	荷役等時間	y			y			y			y		
	荷待ち時間等	-			-			-			-		
4	荷待ち時間	-			-			-			-		
	荷役等時間	-			-			-			-		
	荷待ち時間等	x			x			x			x		

備考

- 1-2の「施設の名称」の欄には、1-1の「選定の考え方等について」において「計測対象施設」の欄にて選定した計測対象施設について、施設の名称を記入すること。なお、欄が足りない場合には、欄の追加を行うこと。
- 1-2の「計測手法」の欄には以下①～⑤から該当する番号を選択して、記載すること（複数選択可）。
 - ①到着時刻表示装置その他のシステム等により計測
 - ②受付簿等により計測
 - ③計測要員による記録により計測
 - ④トラックドライバー等からの情報提供により計測
 - ⑤その他の手法により計測
- 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間について、原則としては計測対象施設ごとに月別に算出し報告することとするが、計測対象期間を選定した場合においては、連続して計測した期間ごとに算出して報告すること。算出方法については、「連続して計測した期間における1回の受渡しに係る荷待ち時間等の合計時間（付表1に記載の運行分を除く。）」を「連続して計測した期間における当該計測対象施設での受渡しの回数（付表1に記載の運行分を除く。）」で除すること。
- 荷待ち時間と荷役等時間を分けて報告する場合は、「荷待ち時間等」の欄には「-」を記入すること。荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて把握することが困難な場合は、荷待ち時間等のみを記載し、「荷待ち時間」の欄及び「荷役等時間」の欄には「-」を記入すること。
- 各計測対象施設において、特定第一種荷主としての貨物の受渡しと特定第二種荷主としての貨物の受渡しを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を1-3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。



特定荷主の「定期報告書」からの抜粋

3. 計測手法 施設ごとの計測手法は任意記載としていますが、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、バース予約システムや受付システムによる記録から集計する（①到着時刻表示装置その他のシステム等により計測）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（選択肢④トラックドライバー等からの情報提供により計測）方法などがあります。

なお、物流情報標準ガイドラインでは、「運送完了報告情報」において、データ項目と値の型（例）として、到着時刻（4桁）、運送完了日（8桁）、運送完了時刻（4桁）が設定されており、日付は8桁、時刻は4桁での記録を標準としています。

荷主の判断基準※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となるべき事項を定める省令（2025年2月18日公開）<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001864742.pdf>

※2 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

第五条（取組の実効性の確保）https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf

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。

荷主の判断基準解説書※2

（４）物流データ標準化等を通じた物資の流通に関する多様な主体との連携の円滑化
標準化を推奨するデータとしては、貨物の荷姿（サイズやパレット化の有無等）、数量、重量等に関する情報、貨物を運送する車両の情報、貨物の受渡しを行う施設の情報（法人番号や事業所別のコード）等を想定しています。なお、**具体的に事業者が目指すべきデータ標準については、内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第２期「スマート物流サービス」で策定された「物流情報標準ガイドライン」に示されております。**

（３）関連する施策への貢献

●（１）及び（２）の達成に向けた取組を通じて、**効率的な共同輸配送、共同拠点利用等を図るフィジカルインターネット実現を図るとともに、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。**

※（１）運転者の荷待ち時間等の短縮、（２）積載効率の向上等



物流情報標準ガイドライン Logistics Information Standards

ガイドライン(PDF)はこちら ▶

最新情報

<https://www.lisc.or.jp/case/>



<https://j-pic.or.jp/>

事業内容

- (1) フィジカルインターネットに関する普及啓発
- (2) フィジカルインターネットに関する調査及び研究
- (3) 物流情報標準の維持及び普及啓発**
- (4) フィジカルインターネット実現に向けた社会実装の場の提供**
- (5) フィジカルインターネットに関する関係官庁、諸団体、
業界団体との連携、意見交換の場の提供**
- (6) フィジカルインターネットに関する人材の育成
- (7) その他当法人の目的達成のために必要な事業（公告）



新物流2法で求められる標準化への対応

代表理事 小島 薫

同じ号に掲載
○フィジカルインターネット
実現へ向けて
/(一社)フィジカルインター
ネットセンター 鍵野聡 様



運行管理者／バックオフィスでの悩み

- 変化する環境に対し「管理書類の増加」「管理業務の増加」
→ **バックオフィス業務の急激な増加**

運行管理者

「この書類どこ
だっけ？」



業務従事者

「打っても打っても
終わらない！...」



2018年度「WG05B
バックオフィス業務デジタル化
とその課題 ～紙運用からの脱却
～」発表資料から



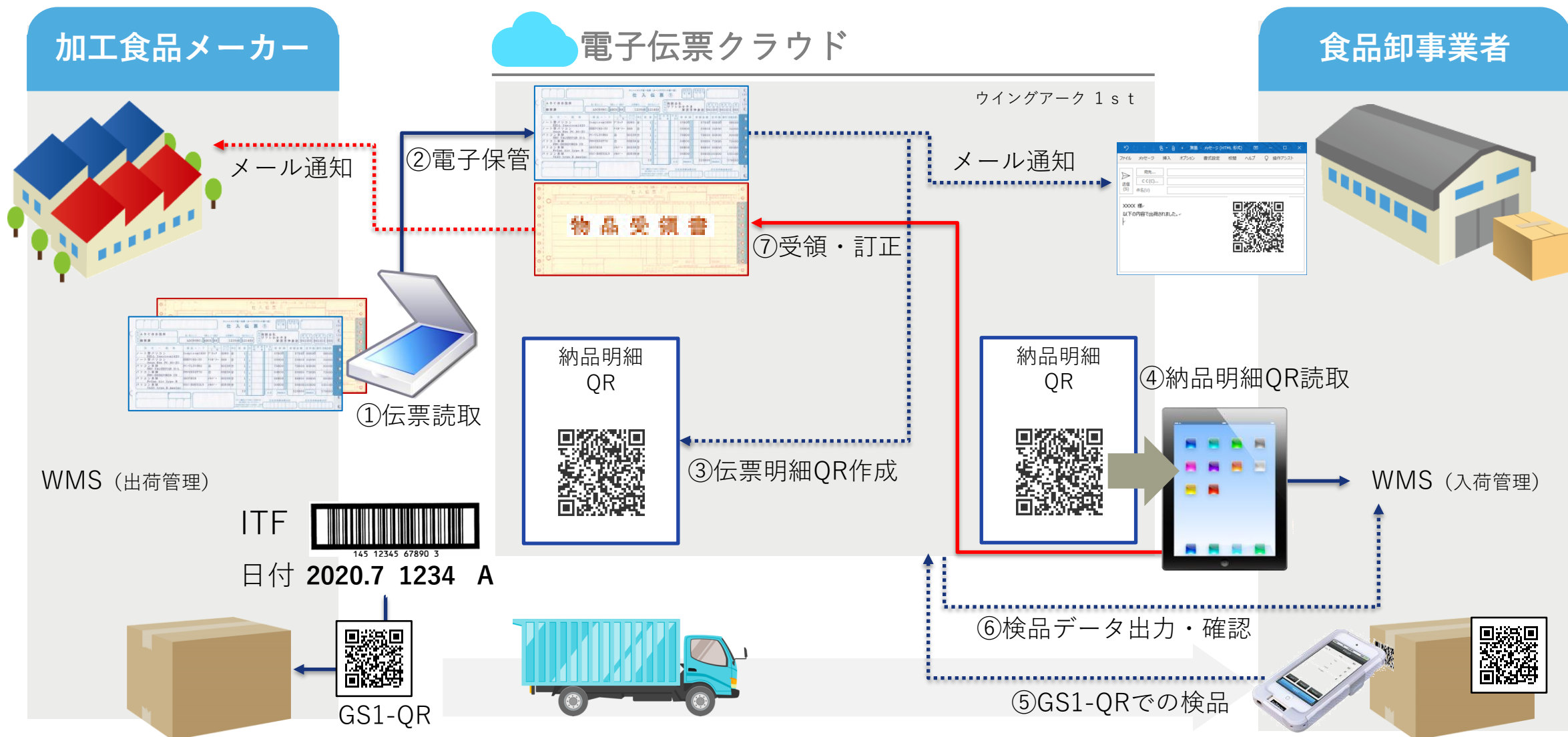
【直面する問題点】

帳票の二重入力等があり、書類が属人化しやすい状況



実証実験概要

- (3) 梱包へのGS1-QRコード印字による検品時の入力時間短縮
- (4) 伝票の明細情報をQRコード化し、入力業務を効率化



実証実験報告書からの抜粋 <https://www.mlit.go.jp/common/001345573.pdf>

荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 加工食品物流編

荷主と運送事業者の協力による 取引環境と長時間労働の 改善に向けたガイドライン

加工食品物流編



国土交通省 経済産業省 農林水産省 厚生労働省

02 現状課題

検品時間の削減

- トロッコ輸送で到着後検品とその時間を短縮化する
- 3分の1ルール[※]の適用のため
- 検品に追えて年月日の入力漏れに年月日が印字されて、年月日入力が必要となり手作業で検品時間が増える
- 検品情報に対して事前出荷情報

現状課題

3分の1ルール[※]の適用のため

検品に追えて年月日の入力漏れ

検品情報に対して事前出荷情報

04 課題に対する解決の方向性・具体的な解決策

検品時間の削減 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み

検品時間の削減 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み

解決可能な ボトルネック 要因

- 発注から出荷、納品までのリードタイムが短く設定されていることが多く、荷主側にも余裕がないため事前出荷情報が提供されていないことが多い。
- その結果、荷主の入荷地において電子化された情報がなく、検品作業による検品を手作業で実施する必要があり、検品時間の長期化、ドライバー拘束時間の長期化に繋がっている。

実行ステップ



KPIの検証 による 効果測定

- トロッコ受付簿やトロッコ受付システム等、トロッコの入庫管理情報の「荷主し開始時刻」から「終了時刻」までの「荷役と検品時間の合計」であり、これをKPIとすることで検品時間削減の効果測定が可能。
- 庫内作業の効率化については、作業員へのヒアリング等により定性的な効果測定が可能。

※ ASN …… Advanced Shipping Notice 出荷前、事前出荷情報のこと。

取組み事例

電子伝票クラウドによる検品時間、コストの削減

1 実施者の概要

- 荷主（食品製造業）、荷主（卸業者）
- 荷主（卸業者）の菓子食品

2 背景・課題

- 荷主から検品主への納品票では、出荷票番号、送り状、検品票、荷札など様々な紙伝票が用いられている。
- 検品票の効率化、検品時間、正確性、検品の効率化に課題がある。
- 紙伝票で電子伝票クラウドで代替すること、及び、検品の検品コード、日付、製造ラインをQRコード表示で代替することによる検品時間、コストの削減を検討する。

3 事業内容

- 【目的】電子伝票による荷主企業、運送事業者（ドライバー）の検品時間、コスト削減の導入効果を検証。
- 【内容】元検品主が作成する出荷票番号などの伝票情報、荷主が作成する検品情報、を電子伝票クラウドに連携。
- 電子伝票クラウドにアクセスするためのQRコードをドライバーに引き渡し。
- 検品に検品コード、日付、製造ラインをQRコードを貼付。
- 検品主における「検品」の検品時間、検品方法を削減。
- 検品時にタブレットによる検品確認、伝票修正、検印、サインを可能。



4 結果

※ 検品主の全数で検品時間削減の導入効果を検証

- 検品と検品の検印ミスを出荷前に確認可能。
- 検品コード、日付のQRコード化によって検品時間を削減可能（※ 検品時間800秒の場合、最大40分削減）。
- 紙伝票の持ち帰り（年間98万円）、検印（年間590万円）にかかるコストを削減可能。

※ 検品主の全数で検品時間削減の導入効果を検証

5 荷主企業・運送事業者のメリット

- 出荷、検品の状況がリアルタイムでわかるようになり、トロッコ受付簿の削減が可能。
- 人手による検品確認がなくなり、高効率なドライバー確保の基盤が広がる。

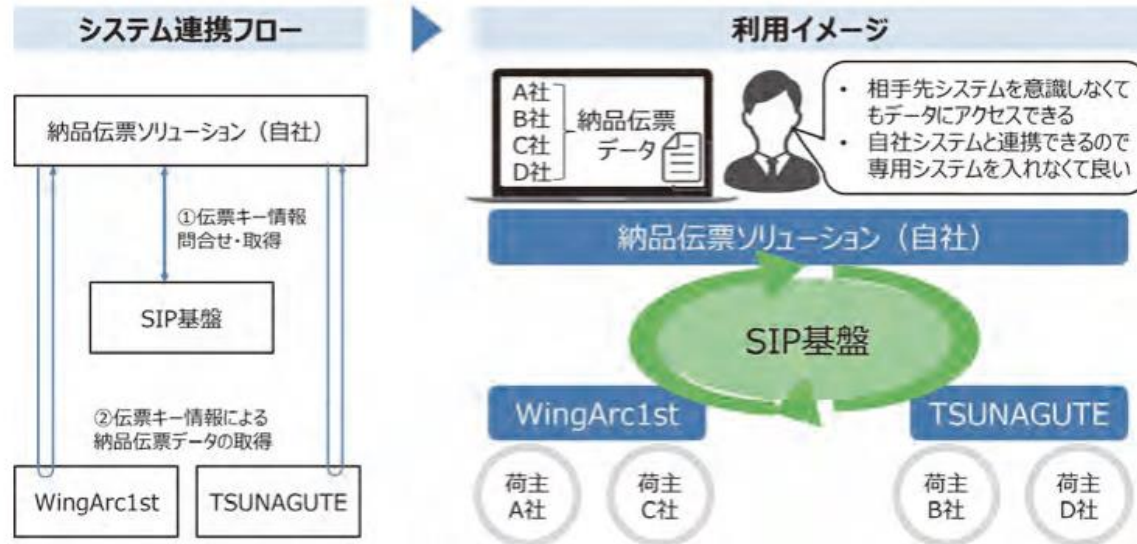
6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- 荷主企業、荷主企業と現場の検品点を確認。
- 標準化団体と共に検品コード、日付に関する標準化状況を加工食品以外も含めて状況を把握。
- QRコードを生成、貼付、検品してあることで運用上の課題を認識。
- 今後は、電子伝票クラウドの運用上の課題を洗い出し、荷主企業・運送事業者への導入促進と効果を高める。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001346091.pdf>

納品伝票電子化、納品伝票エコシステム

ユースケース 納品伝票電子化システム

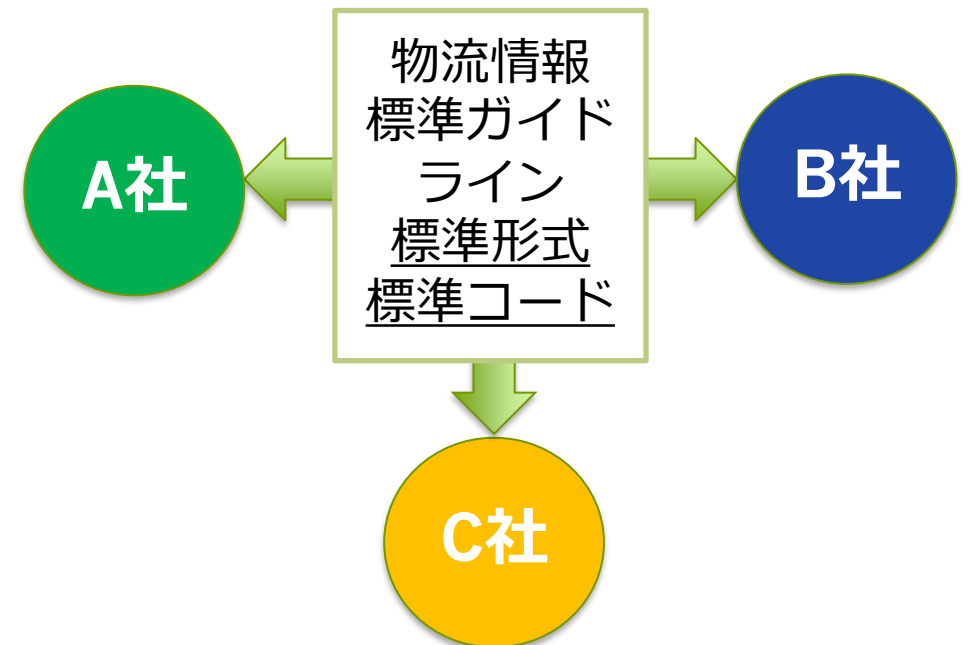
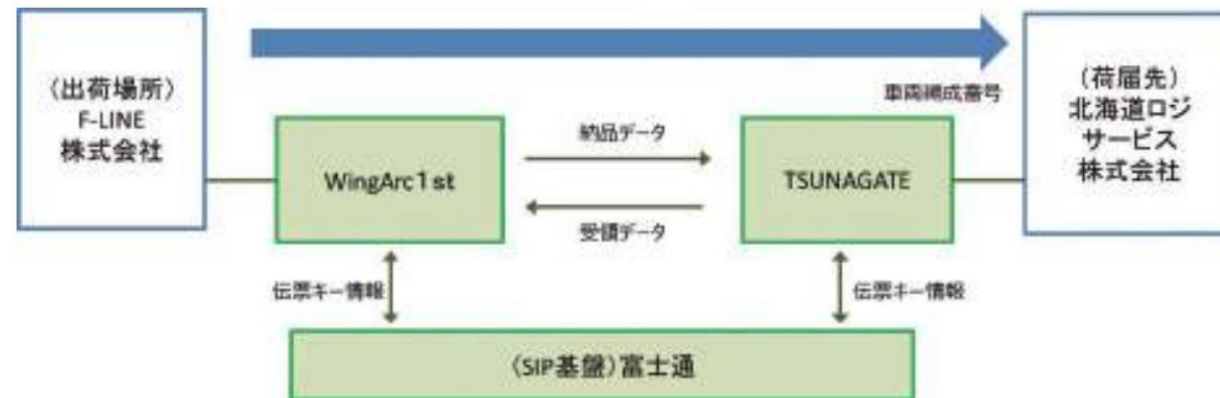


出典：戦略的イノベーション創造プログラム
(S I P) 第2期
スマート物流サービス 最終成果報告書
(図上:p.66、図下:p.68)

<https://www.pari.go.jp/PDF/64e0b77fb6d7805231c3ce25ba08365c5c3bc9af.pdf>

<https://www.lisc.or.jp/>

●図7 納品伝票エコシステム実業務運用テストフロー



- 第二条（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）
 - 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。
- 第三条（運転者の荷待ち時間の短縮）
 - 一 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到達しなよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受け渡しを行う日及び時間又は時間帯を分散させること。
- 第四条（運転者の荷役等時間の短縮）
 - 二（第一種荷主は、）第二種荷主、倉庫業者又は貨物自動車運送事業者に対して貨物に係る情報を事前に通知すること、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。

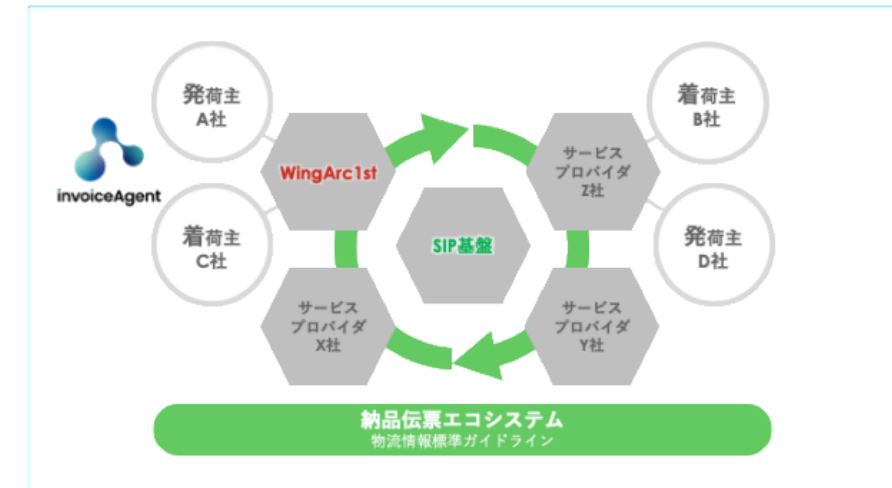


④物流データの標準化の実施等により、物流に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること

○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等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バ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。



経済産業省「判断基準事例集（ver.1.0）」事例17 invoiceAgent（ウイングアーク）

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250327_ninushijirei_ver.1.0.pdf

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

TEL 03-5962-7370

