

# 全国初！共同輸配送のデジタルマッチングを推進 ～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～

2024年12月12日

経済産業省北海道経済産業局

(本資料の問い合わせ先)  
経済産業省北海道経済産業局  
産業部 産業振興課 直江、小島、佐々木  
電話 : 011-709-2311 (内線2591)  
E-mail : [bzl-hokkaido-sangyo@meti.go.jp](mailto:bzl-hokkaido-sangyo@meti.go.jp)

# 要旨

- 物流は、重要な社会インフラであるが、人手不足の深刻化等の課題に加え、物流の2024年問題※など物資が運べなくなる事態が起きかねない状況。とりわけ、我が国の国土の22%を占め、都市間の移動距離が長い北海道は、物流課題が顕著であり、持続可能な物流機能構築の重要性が高い地域となっている。
- 共同輸配送の浸透等により、積載率を向上させることで、ドライバー不足がほぼ解消することから、経済産業省北海道経済産業局では、物流課題の解決に向け、共同輸配送等を促進するため、国土交通省北海道開発局・運輸局や北海道との共催により、物流マッチングイベント「ロジスク」を開催しているところ。
- 一方、今後、一層の共同輸配送を促進するため、イベント開催による物流マッチングのみならず、デジタル技術等を用い、他者の輸送データなどを把握することによって、広くマッチングできる仕組みの構築が望まれている。
- このため、当局では、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、北海道と連携の上、事業者の輸送情報を利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」を全国で初めて実施するとともに、本事業に登録する事業者を広く募集する。これにより、物流データの見える化とともに、共同輸配送を促進し、北海道における持続的な物流の実現を図る。

※トラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用等により、産業活動に不可欠な物資が運べない事態が生じうる問題。

# 共同輸配送の促進及び課題

- 物流の2024年問題などによる輸送力不足が懸念されるどころ、共同輸配送の浸透等により、積載率を向上させることで、ドライバー不足はほぼ解消する。
- 経済産業省北海道経済産業局では、共同輸配送等を促進するため、国土交通省北海道開発局・運輸局及び北海道との共催により、企業間物流マッチングイベント「ロジスク」を開催。他方、一層の共同輸配送を促進するためには、物流データの可視化による事業者マッチングの推進が重要。

## 物流に関する実態把握調査

- 共同輸配送の浸透等により、積載率を向上させることで、ドライバー不足がほぼ解消。
- 道内流通事業者の荷動きをみると、道央圏から地方圏への行き荷の積載率は高いものの、帰り荷は空車等になっていることが多く、帰り荷の確保が大きな課題。

## 物流マッチングイベント「ロジスク」

- 経済産業省北海道経済産業局では、共同輸配送等を促進するため、国土交通省北海道開発局・運輸局及び北海道との共催により、企業間物流マッチングイベント「ロジスク※」を開催。
- 荷主事業者や物流事業者間の交流を促し、自社の抱える物流課題などに関する意見交換の場を設けることにより、共同輸配送等の連携促進を実施。

※ロジスティクスとスクラムを合わせた造語で、ワークショップによる共同輸配送等の実現に向けた企業間マッチングイベント。



参加企業の約6～7割から引き合いがあるなど、共同輸配送の促進が期待される

北海道における一層の共同輸配送を促すためには、イベント開催によるマッチングのみならず、物流データの見える化によって、広くマッチングできる仕組みの構築が重要

# 共同輸配送デジタルマッチング事業①

- 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**。

## 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

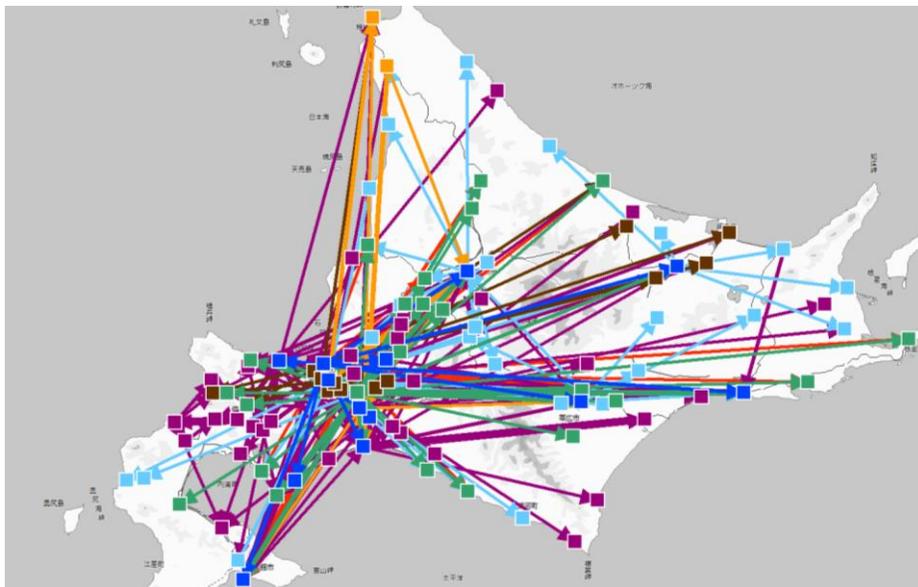
混載や帰り便の貨物手配などの共同輸配送に取り組む意向をもつ事業者を対象として、システム上で共同輸配送のデジタルマッチングを促すためのサービスを提供するとともに、北海道内における輸送情報の集約化・データ化を行う。

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

### ○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

### ○事業期間：2024年12月12日（木）～2025年1月31日（金）

### ○事務局：一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会（TDBC）



物流データを可視化することで、常時、共同輸配送に関心をもつ事業者同士のマッチングが可能となり、一層の共同輸配送の促進が期待できる

# 共同輸配送デジタルマッチング事業②

- 共同輸配送デジタルマッチング事業では、共同輸配送に関心をもつ事業者の輸送情報を登録することによって、**北海道内における物流情報をデータベース化**。
- 登録された輸送情報の中から、**出発地や到着地など条件で検索し、条件の合う事業者との間で共同輸配送を検討**することにより、デジタルデータを用いた共同輸配送のマッチングを実現。

## 共同輸配送デジタルマッチングシステムの利用の流れ

### ①輸送データ（出発地・到着地・輸送量等）を登録様式に入力・送付

- 共同輸配送デジタルマッチングシステム上に匿名化して登録される
- 登録事業者に対して検索システムのアカウントが発行される



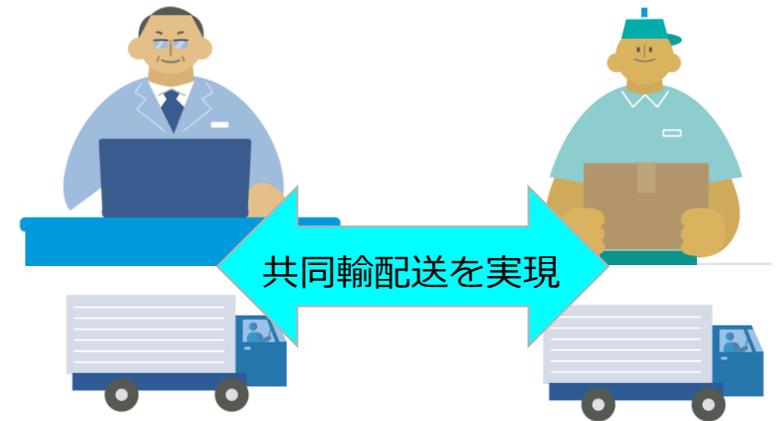
### ②発行アカウントを用いて必要条件を入力しマッチング候補を検索

- 条件の合う事業者の輸送データが表示される



### ③検索で見つけた候補事業者について事務局に問い合わせ

- 事務局が仲介し、候補事業者の了承の下、両事業者間でのみ事業者名が公表される
- 候補事業者と直接連絡をとり、共同輸配送を検討できる



輸送情報を登録することで共同輸配送のマッチング候補事業者が見つかる



# 共同輸配送デジタルマッチング事業③

- 共同輸配送デジタルマッチング事業への登録に必要なとなる輸送データは、トラックの出発地・到着地、毎月の輸送量、車種・車格、その他のオプションのみ。
- 登録様式に必要なとなる輸送データを記入し、電子メールで事務局に送付。発行されるアカウントでマッチング候補を検索することによって、条件の合うマッチング候補事業者と共同輸配送を検討。

## 登録に必要なとなる輸送データ

- トラックの出発地
- トラックの到着地
- 毎月の輸送量
- 車種（平ボディ、ウィング車、トレーラー等）
- 車格（2 t、4 t、10 t、20 t等）
- その他のオプション（ダンプ、冷凍、冷蔵等）

## 登録方法

登録様式に必要な事項を記入・電子メールにて送付

- ※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させていただき、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。また、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。

### 帰り便マッチングの検索例 積み地・降し地/回送時間・距離/車種/車格等で検索

検索条件

検索対象  混載  復路

自社往路 エリア 北海道 拠点 北海道帯広市

自社復路 エリア 北海道 拠点 北海道 広島市

回送条件  回送距離 50 km以内  回送時間 60 分以内

車種 (複数選択可)  ラック  ウィング  平ボディ  トレーラー  箱車  レーラー  ウィングセミトレーラー  ウィングフルトレーラー  平セミトレーラー  平フルトレーラー

発拠点候補 石狩発

着拠点候補 帯広着

CSV出力: 0件

ユーザーID	共同輸送 発拠点		共同輸送 着拠点		往復回送距離	車種	車格	合計		
	市区町村	回送距離	市区町村	回送距離				件数	23/10	23/11
A社	江別市	13km	帯広市	0km	13km	箱車	6	5840	496	480
B社	北広島市	0km	中札内村	25km	25km	箱車	7	366	31	30

# 共同輸配送デジタルマッチング事業（登録様式）

経済産業省北海道経済産業局

「令和6年度共同輸配送デジタルマッチング事業」登録様式

## 留意事項等

○ 以下に必要事項をご記入いただき、電子メールに添付、メール件名を「[事業者名] 共同輸配送デジタルマッチング事業」として事業者名を記載の上、以下、事務局まで送付ください。

[事務局：問い合わせ先] E-mail：unyuu.co@wingarc.com 電話：03-5962-7370

※ 以下の登録輸送データについて、登録いただくデータが11ルート以上ある場合には、データ①の様式をコピーの上、記載ください。

※ 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させていただき、実証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。また、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。

## 事業者概要

事業者名：

所在地：

担当者： (所属・役職)

(氏名)

(電話番号)

(E-mail)

※ 検索システムのアカウント発行や他事業者からのマッチングに関する希望などについて、事務局から担当者あてに連絡させていただきます。

## 登録輸送データ データ①

輸送ルート： (トラックの出発地)  
市町村名

(トラックの到着地)  
市町村名

毎月の輸送量：	2023年1月	<input type="text"/> 台	2023年7月	<input type="text"/> 台
	2023年2月	<input type="text"/> 台	2023年8月	<input type="text"/> 台
	2023年3月	<input type="text"/> 台	2023年9月	<input type="text"/> 台
	2023年4月	<input type="text"/> 台	2023年10月	<input type="text"/> 台
	2023年5月	<input type="text"/> 台	2023年11月	<input type="text"/> 台
	2023年6月	<input type="text"/> 台	2023年12月	<input type="text"/> 台

トラック仕様： (車種)  (車格)

※車種は、ウイング、平ボディ、箱車、ウイングセミトレーラー、ウイングフルトレーラー、平セミトレーラー、平フルトレーラー、ジェットバック、ローリー、ダンプの中から選択ください

※車格は、2t以下、3t、4t、5t、6t、7t、・・・26t、27t、28t、29t、30t、30t超の中から選択ください

(その他オプション) トラックの仕様や温度帯など該当するオプションがありましたら、クレーン、パワーゲート、ジョルダー、ローラー、冷凍、冷蔵の中から選択ください

# 参考資料

○物流の2024年問題	9
○共同輸配送の重要性	10
○北海道における共同輸配送の実施状況	11
○北海道における共同輸配送の課題	12
○フィジカルインターネット（次世代の物流システム）	13

# 物流の2024年問題（トラックドライバーの時間外労働の上限規制）

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用。
- 物流効率化に取り組みなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫する恐れがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足が起こると試算される。さらに、2030年には、34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足が懸念される。

## トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用						適用	→

		現行	2024年4月以降（原則）
改善基準告示 (抄)	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休息时间	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

## 「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算

### ○2024年度

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
<b>14.2%（4.0億トン）</b>

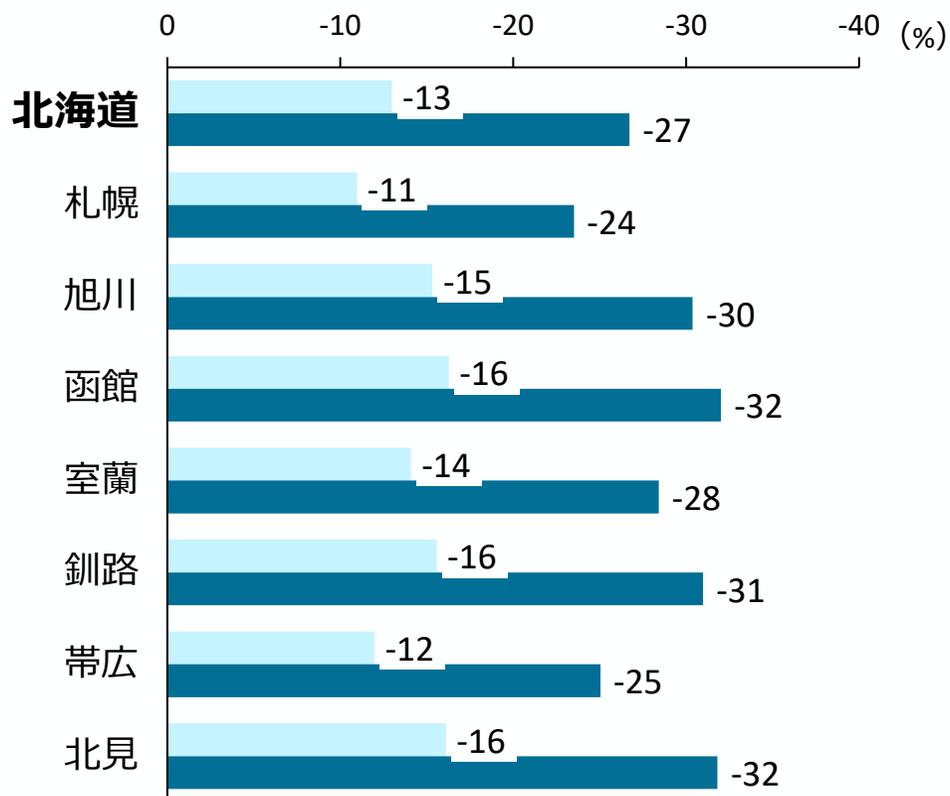
### ○2030年度

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
<b>34.1%（9.4億トン）</b>

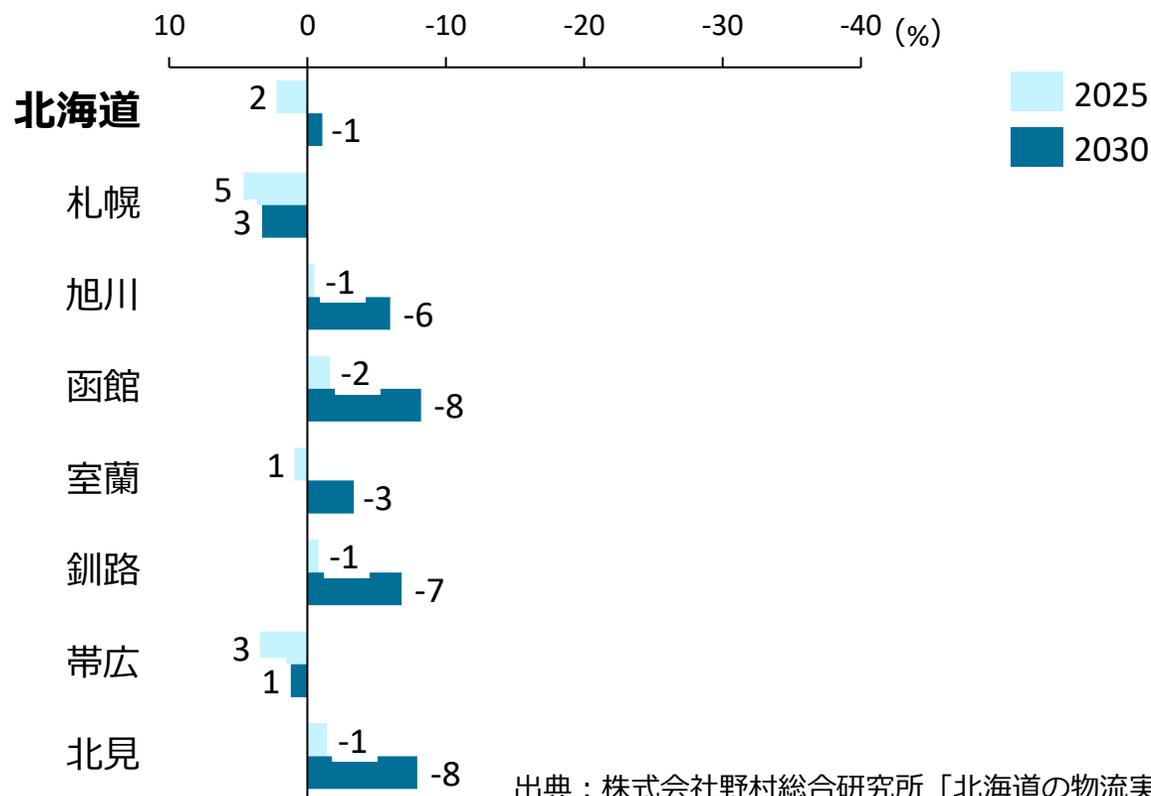
# 共同輸配送の重要性

- 北海道における営業用トラックの積載率は35%で、全国（39%）と比べても低い。
- 共同輸配送の浸透等により、積載率が2030年に50%まで向上すると、札幌や帯広におけるドライバー不足は解消**する。その他地域ではギャップが残るも、大きく改善。

道内地域別のドライバー需給ギャップ（成行シナリオ）

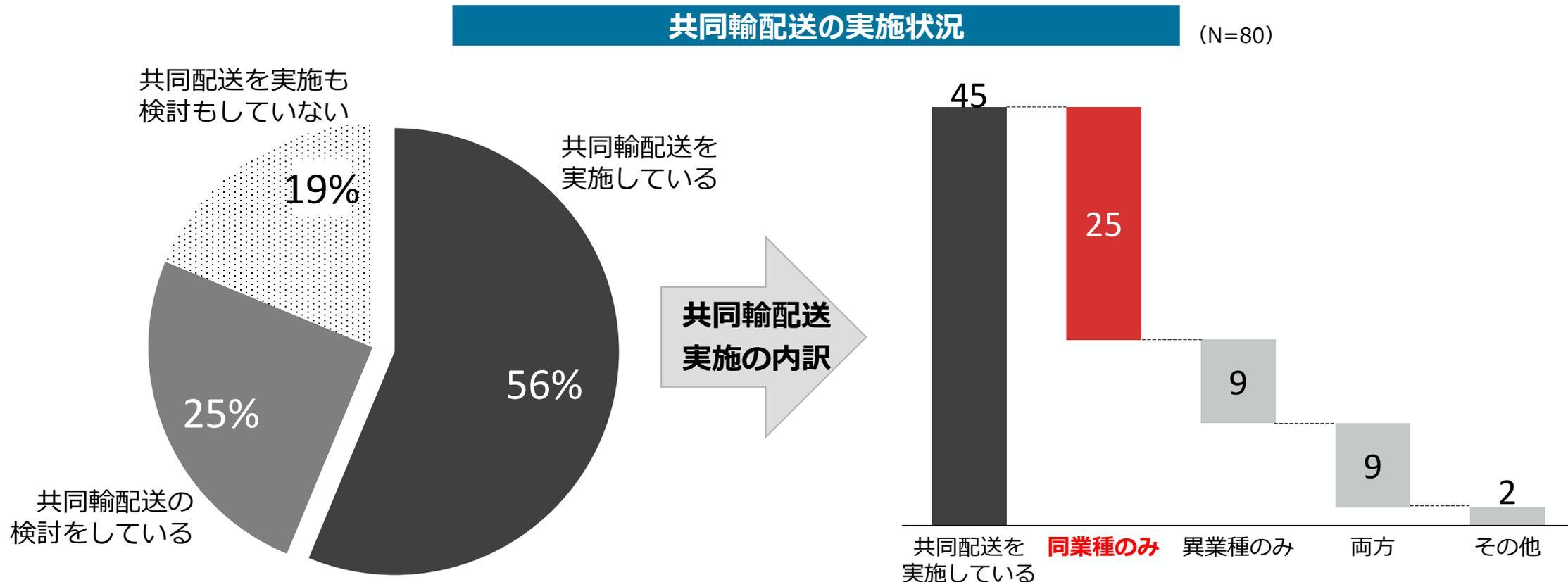


道内地域別のドライバー需給ギャップ（共同輸配送シナリオ）



# 北海道における共同輸配送の実施状況

- 物流課題解決に関心を寄せる企業の約8割は、共同輸配送を実施、または、検討している状況。
- ただし、実施の形態としては、同業同士での連携に留まる例が多い。

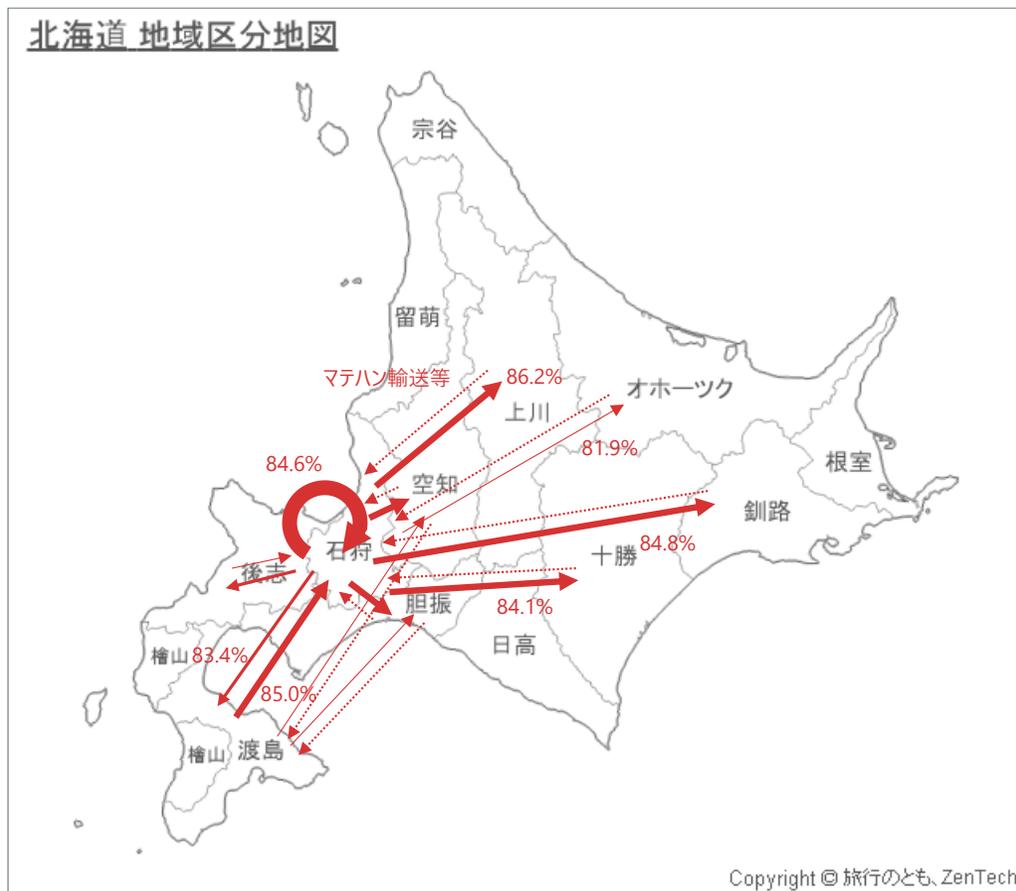


出典：株式会社野村総合研究所「道内事業者の物流実態及び共同化の可能性分析」

※第1回北海道フィジカルインターネット懇談会におけるアンケート調査より株式会社野村総合研究所作成

# 北海道における共同輸配送の課題

- 道内小売業・卸売業の荷動きを見ると、道央圏内の荷量が多いほか、長距離便では、行き荷の積載率は高いものの、帰り荷は空車等になっていることが多い。
- 帰り荷の共同輸配送は実施率が低く、同業同士では、逆方向の荷物を提供できないことが要因と推察される。



- 2~5万トン/年\*
- 5~10万トン/年
- 10~30万トン/年
- 30~50万トン/年
- 50万トン~/年
- 空車、マテハン輸送、別の帰り荷等

赤字は平均積載率\*\* (片道で計算)

\* 2万トン未満の区間は、図示を省略している

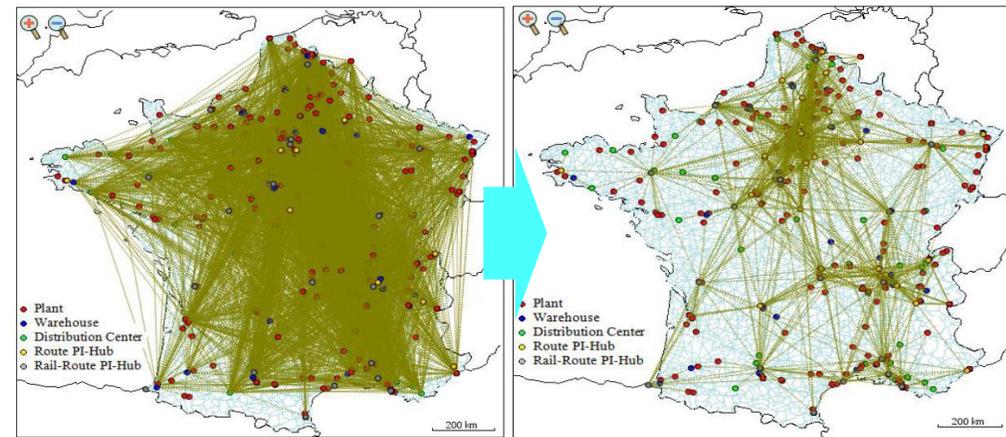
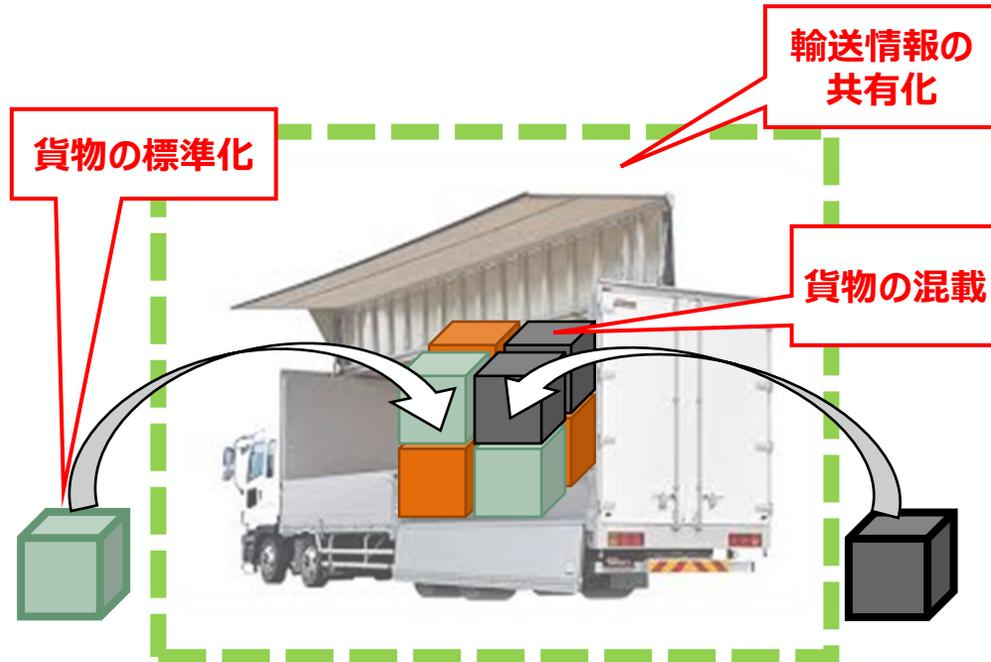
\*\* 便別の積載率を0~25%, 25~50%, 50~75%, 75~100%の4区分で聴取し、それぞれ中央値と仮定して集計

※ イオン北海道、北雄ラッキー、トライアル、西友の配送データをもとにNRI推計

# フィジカルインターネット（次世代の物流システム）

- フィジカルインターネットは、占有回線ではなく共通の回線を用いてパケット単位で通信を効率的に実現しているインターネット通信の考え方を物流（フィジカル）に適用した新しい物流の仕組みとして、2010年頃にヨーロッパで提唱されたもの。以降、国際的に研究が進められている。
- デジタル化により、物資や倉庫の情報等が見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数事業者の倉庫や車両等をシェアしたネットワークで輸送するという共同輸配送システムの構想。

## フィジカルインターネットのイメージ



積載率を最大化できるよう積み合わせ等を行い、1回当たりの輸送距離を短くすることにより、**総輸送距離を削減**