



物流の2024年問題による輸送力不足の実態調査を実施しました ～輸送を断られるなど輸送能力不足が一部顕在化～

2025年4月28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

要旨

- 物流の2024年問題※については、トラックドライバーの時間外労働が年度単位で計算されることから、1～3月の年度末へと向かう時期の輸送能力を注視することが特に重要と考えられているところ。
- このため、経済産業省では、物流の2024年問題による輸送能力不足の実態を把握するための調査を本年2月に実施し、北海道内の74事業者から回答を得た。
- 調査結果として、以下のことがわかった。
 - ▷ 半数以上の事業者が、ドライバーの時間外労働が制限されることによる輸送能力不足は顕在化していると考えている。
 - ▷ 全体の3割以上の事業者に輸送能力の不足を実感した場面がある。
 - ▷ 全体の約1割の事業者が、トラックドライバーの時間外労働が制限されていることを理由に、貨物の輸送を断られたことがある。
- 経済産業省北海道経済産業局では、本調査の結果を受け、今後、一層の物流効率化を図り、北海道における持続的な物流の実現を図る。本年4月1日より改正物流効率化法が施行されていることを踏まえ、6月3日（火）には、北海道農政事務所・北海道運輸局と合同で、荷主事業者向け“物流改正法に関する説明会”を開催する。

※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。

物流の2024年問題による輸送力不足の実態調査 概要

- 物流の2024年問題については、トラックドライバーの時間外労働が年度単位で計算されることから、1～3月の年度末へと向かう時期の輸送能力を注視することが特に重要と考えられる。
- このため、経済産業省では、物流の2024年問題による輸送能力不足の実態を把握するための調査を実施し、北海道内74事業者から回答を得た。

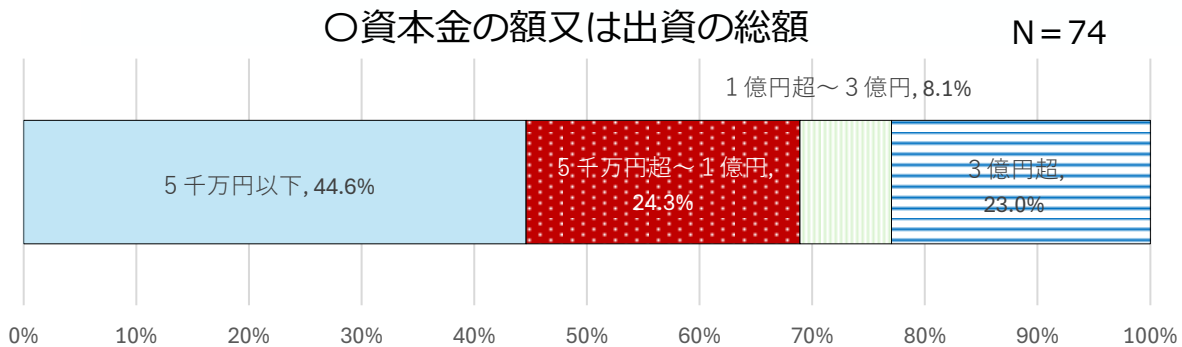
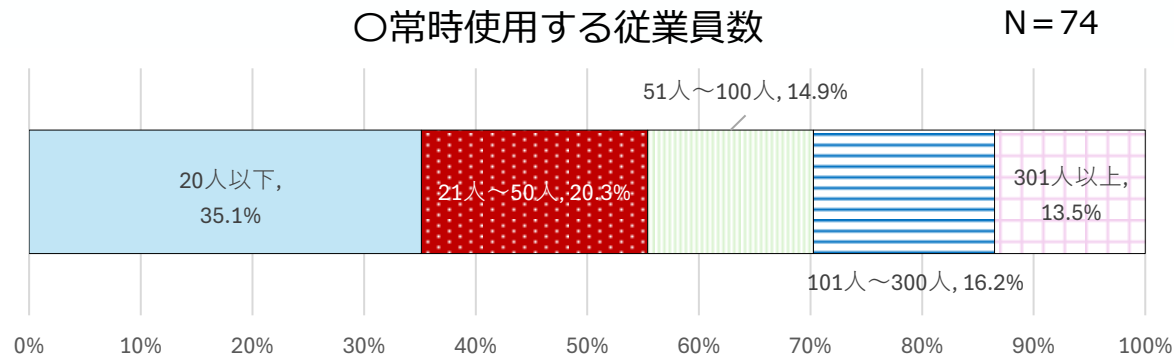
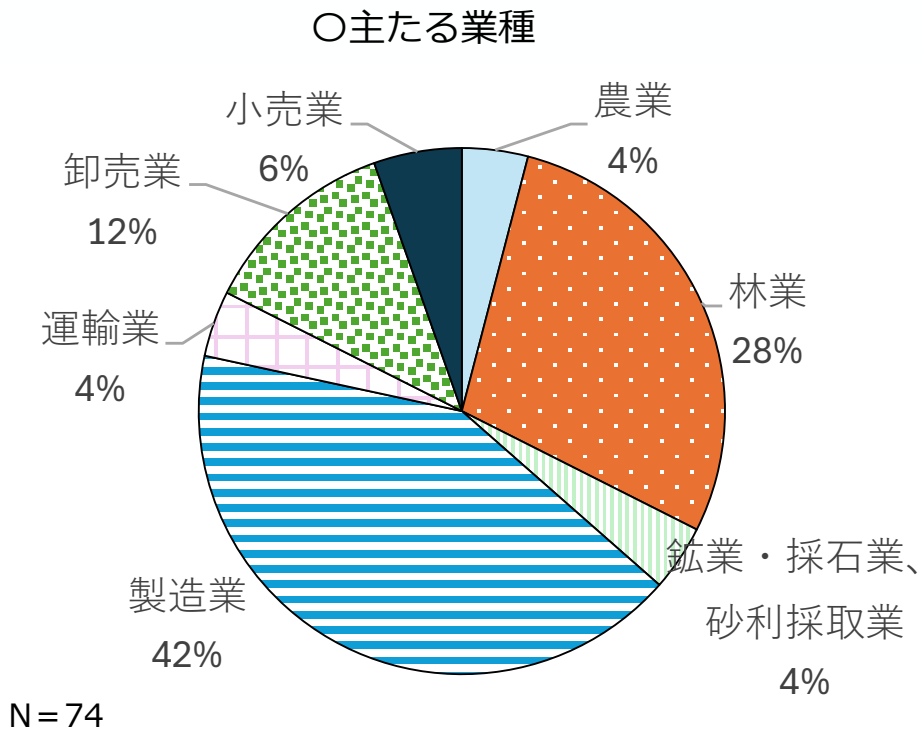
輸送力不足の実態調査 概要

調査概要	
調査対象	業界団体会員事業者等
調査方法	オンラインによる調査
調査期間	2025年2月3日（月）～2月14日（金）
道内回答者数	74事業者
主な調査項目	○物流の2024年問題の影響の顕在化について ○輸送能力の不足に対する実感について ○トラックドライバーの時間外労働規制を理由として 貨物輸送を断られた実績について 等

物流の2024年問題による輸送力不足の実態調査 回答者属性

- 実態調査に回答のあった事業者の業種は、製造業が42%と最も多く、次いで、林業が28%、卸売業が12%、小売業が6%と続いている。
- 従業員数では、50人以下の事業者が半数以上を占めており、資本金では、1億円以下の事業者が約7割となっている。

輸送力不足の実態調査 回答事業者属性

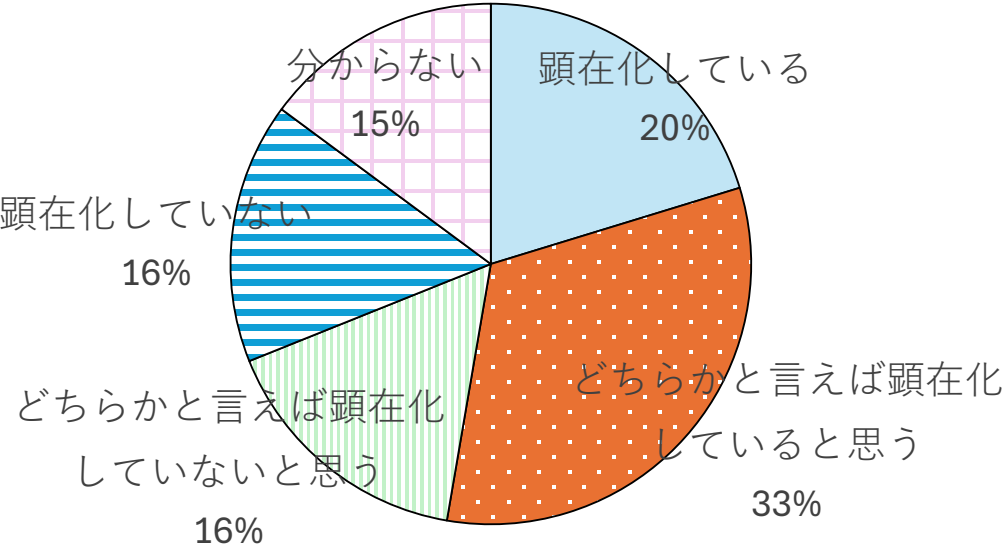


物流の2024年問題による輸送力不足の実態調査結果①

- ドライバーの時間外労働が制限されることによる輸送能力不足（いわゆる「物流の2024年問題」）について、半数以上の事業者が、影響は顕在化していると考えている。
- 具体的には、「物流費の増加」が最も多いほか、「輸送ができないリスクの増加」や「輸送距離の制限」、「輸送回数等の集約の必要」などの影響が顕在化している。

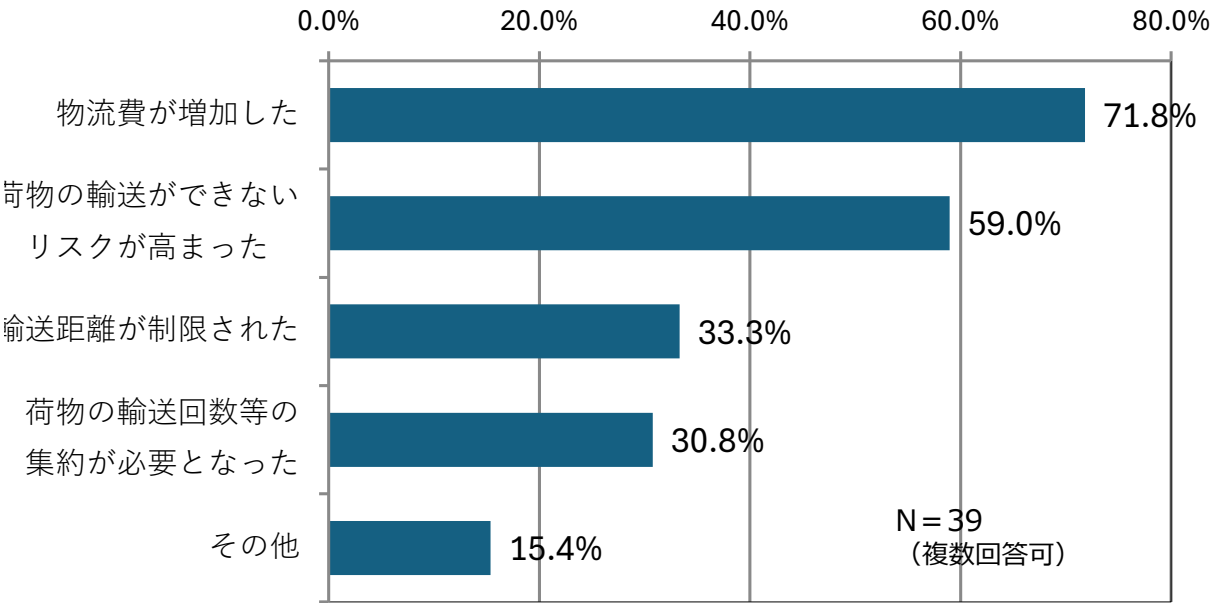
輸送力不足の実態調査 結果概要

○トラックドライバーの時間外労働制限による輸送能力不足（物流の2024年問題）の顕在化の有無



N = 74

○物流の2024年問題の顕在化の内容



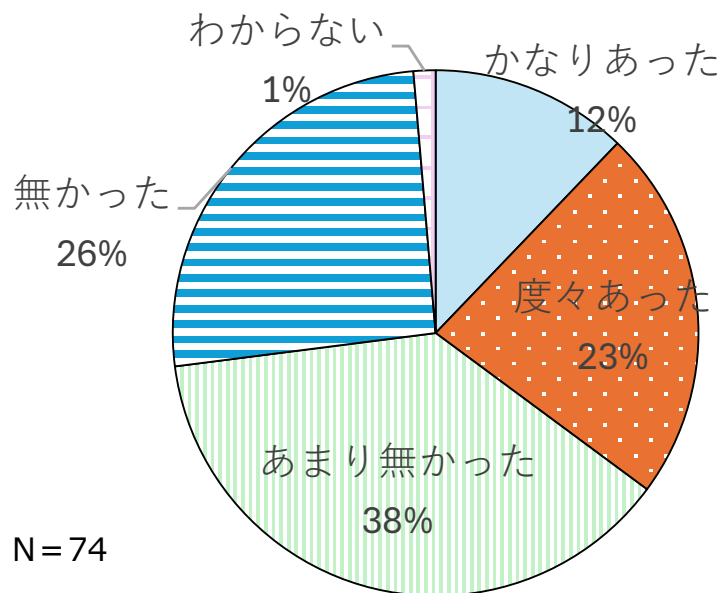
N = 39
(複数回答可)

物流の2024年問題による輸送力不足の実態調査結果②

- 本年1月において、前年同月との比較で、3割以上の事業者が、トラックドライバーの確保に苦労する、もしくは、確保できなかったなど輸送能力の不足を実感した場面がある。
- 具体的には、運送会社から運送を断られたこと、依頼した車両台数に対応してもらえなかったこと、集荷・納品日等の変更依頼があったことなどが挙げられた。

輸送力不足の実態調査 結果概要

○2025年1月において前年同月との比較で輸送能力の不足を実感した場面の有無



<輸送能力不足を実感した具体的な場面>

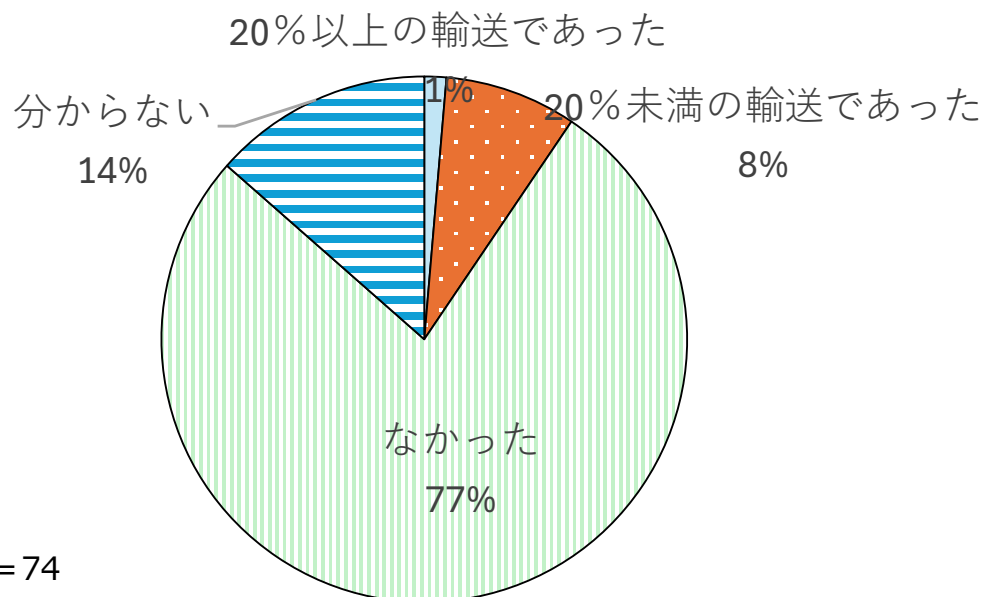
- 運送依頼も人員不足のために断られたほか、複数者からの依頼のために順番待ちになったなど、トラック確保に苦慮している。
- 運送会社も地域に限られるため、運送依頼が集中し、対応してもらえない。依頼した車両台数に対応してもらえないこともある。
- ドライバーの確保ができないことを理由として、運送会社から集荷日や納品日などの変更依頼が度々あった。
- 地方都市間における小ロット輸送の場合、一度、他荷物とともに札幌へ配送し、目的の地方都市へ配送するような事象が起きている。
- ユニック車や圧送車などの特殊車両は、免許が必要となるため、ドライバー不足が特に顕著で取り合いになっている。また、どうしても片荷が多く、効率が悪いため、業務撤退や減車の動きもある。
- 昨年末頃から継続して、本州向けの荷物が満足に運べておらず、機会損失が発生している。
- ドライバー不足によって、伐採により出た丸太を工場に運ぶことができず、山林現場に残ったままになってしまっている。

物流の2024年問題による輸送力不足の実態調査結果③

- 本年1月において、約 1 割の事業者が、トラックドライバーの時間外労働が制限されていることを理由に、貨物の輸送を断られたことがある。
- 具体的には、道東・道北から道央エリアへの長距離輸送や大型特殊車両の長距離輸送、休祝日の配送、早朝に到着を要する配送などについて、輸送を断られたケースが出ている。

輸送力不足の実態調査 結果概要

○2025年1月におけるトラックドライバーの時間外労働制限を理由として貨物輸送を断られた実績



N = 74

<貨物輸送を断られた具体的なケース>

- 道東・道北方面から苫小牧・札幌エリアへの輸送など長距離のケースで断られたことがある。
- 特に北海道内の長距離輸送については、運送会社のトラクターヘッドなど慢性的に足りない状況で、確保できなかった。
- 大型特殊車両での長距離配送の依頼に対し、車両はあるものの、ドライバーがいないために対応してもらえなかった。ドライバーが短距離で割の良い業務に取られている傾向がある。
- 休祝日の配送や早朝に到着するために前日夕方に積み込みが必要となる場合に断られた。
- ドライバー拘束時間の遵守のため、1日の運送回数や走行距離に制限ができ、運送依頼に対応してもらえない場面が多々あった。

物流の2024年問題による輸送力不足の実態調査結果④

- 物流の2024年問題について、運賃が上がっても、燃料費高騰の影響により、ドライバーの賃上げに繋がっていないなどの声がある。
- また、地方の集荷・配送や長距離輸送などが困難になること、物流が停滞しつつあることなど、北海道における今後の持続的な物流に対する懸念がもたれている。

物流の2024年問題に関する道内事業者の声

<価格上昇・価格転嫁等>

- 運送会社の価格交渉には応じている一方、燃料費高騰の影響で、ドライバーの賃金上昇まで繋がっていないように感じる。
- 運転手不足等による物流費増に対し、急激なコスト増は受け入れられづらく、全ては転嫁できずに厳しい環境を強いられている。
- 納品において、期日指定が難しくなったこと、不在時の再配達への運賃加算が発生している。

<今後の物流への懸念>

- 今後、地方の集荷・配送などは、困難になるように感じている。地方部の人口減少は顕著で、都市部のように働き手がいない。
- 労働時間規制などにより、農産物の主要産地である道東・道北から玄関口の苫小牧までの長距離輸送が困難になりつつある。
- 労働時間規制によって、従前どおりドライバーが稼げなくなった結果、ドライバーが減り、物流が停滞しつつあるように感じる。

<その他>

- 海上輸送へのモーダルシフトにより、内航船不足がみられるほか、港での船混み及や港を発着地とするトラック輸送に不足を感じる。

荷主事業者向け“物流改正法に関する説明会”概要

- 経済産業省北海道経済産業局では、農林水産省北海道農政事務所及び国土交通省北海道運輸局と合同で、荷主事業者向け「物流改正法に関する説明会」を2025年6月3日（火）に開催。

開催概要

- 日 時：2025年6月3日（火）14：00～15：40（13：30受付開始）
- 場 所：北海道経済産業局 601会議室（札幌市北区北8条西2丁目 札幌第1合同庁舎6階）
- 配信方法：Microsoft Teams（予定）
- 対 象：製造・卸売・小売業等すべての荷主事業者等
- 定 員：〔会場〕100名程度、〔オンライン〕200名程度（先着順、参加無料）
- 主 催：経済産業省北海道経済産業局、農林水産省北海道農政事務所、国土交通省北海道運輸局
- 次 第（予定）：
 - 14:00～14:50 改正物流効率化法の概要について／経済産業省物流企画室
 - 14:50～15:20 改正貨物自動車運送事業法の施行について／北海道運輸局貨物課
 - 14:20～15:40 改正物流効率化法及び改正貨物自動車運送事業法に関する質疑応答

申込方法

- 以下の申込フォームから2025年5月30日（金）12:00までに申込み
https://mm-enquete-cnt.meti.go.jp/form/pub/hokkaido02/20250603_seminar



※オンライン参加者には、後日、視聴用URLを送付

※申込にあたり入力した情報は、本説明会の運営及び本説明会関連の情報提供等のために使用

(参考) 改正物流効率化法の概要

- 本年2025年4月1日より、**荷主企業等に新たな義務を課す“改正物流効率化法”が施行。**
- 本法によって、荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図る。

改正物流効率化法の概要

■ 全ての事業者

※本年2025年4月1日施行

- **荷主**（発荷主、着荷主）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
- 物流効率化の取組状況について、国が当該判断基準に基づき、**指導・助言、調査・公表**を実施。

■ 一定規模以上の事業者

※来年2026年4月施行予定

- **荷主**（発荷主、着荷主）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には、**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

【物流効率化の取組例】

○パレット化による荷役時間の削減

生産拠点から納品先までパレット輸送することで、出荷・荷卸し時の作業時間を削減。

＜バラ積み・
バラ降ろし＞



バラ積み・バラ降ろし
2～3時間/車

＜パレット化＞



フォークリフト作業
20～30分/車

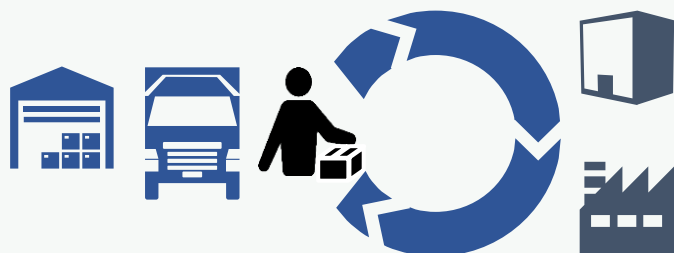
(参考) 全ての事業者に対する努力義務の概要

- 全ての荷主、物流事業者等に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、これらの取組の例を示した判断基準を策定。

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

① 積載効率の向上等

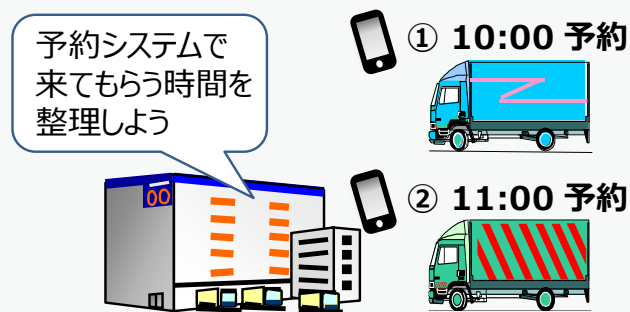
- ・ 複数の荷主による共同輸配送等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・ 運行計画の最適化 等



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導入や混雑時間を回避した日時指定等による出荷・納品の分散 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

- ・ パレット等の導入による 荷役等の効率化
- ・ 商品識別タグの導入や水準の合理化等による検品の効率化
- ・ 荷捌き場の確保による荷役作業の環境整備
- ・ 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、物流事業者を対象に定期的なアンケート調査を実施。取組状況を把握し、点数の高い者・低い者も含め公表。

(参考) 一定規模の事業者に対する義務の概要

- 荷主、物流事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、必要に応じて、国が勧告・命令を実施。また、特定事業者のうち荷主には、物流統括管理者の選任を義務付け。

特定事業者の指定基準等のポイント

※来年2026年4月施行予定

＜特定事業者の指定基準＞ **※事業者は、本年2025年度に取扱貨物重量等の把握が必要**

※合同会議取りまとめから抜粋

○一定規模以上の事業者（特定事業者）について、大手の事業者が指定されるよう、以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者	特定倉庫業者	特定貨物自動車運送事業者等
取扱貨物重量 9万トン以上（上位3,200社程度）	貨物保管量 70万トン以上（上位70社程度）	保有車両台数 150台以上（上位790社程度）

＜義務の概要＞

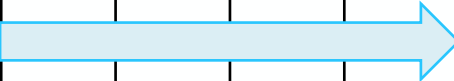
(1) 中長期計画の作成	○作成期間： <u>毎年度提出することを基本</u> としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出 ○記載内容：① <u>実施する措置</u> 、②実施する措置の <u>具体的な内容・目標</u> 等、③実施 <u>時期</u> 等
(2) 定期報告	○記載内容：①事業者の <u>判断基準の遵守状況</u> （チェックリスト形式）、 ② <u>判断基準と関連した取組に関する状況</u> （自由記述）、③ <u>荷待ち時間等</u> の状況【荷主等】 ※計測方法は、 <u>サンプリング等手法</u> を許容するとともに、時間等が <u>一定時間以内の場合には報告省略</u> を可能とする等
(3) 物流統括管理者 (CLO) の選任 ※Chief Logistics Officer	○ <u>物流統括管理者</u> は、 <u>経営管理の視点や役割も期待</u> されるため、 <u>事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位</u> にある <u>役員等の経営幹部から選任</u> 。 ○業務内容：中長期計画、定期報告等の作成、 <u>ドライバーの負荷軽減等</u> のための <u>事業運営方針</u> 作成・ <u>事業管理体制整備</u> 、 <u>物流効率化の投資等</u> に向けた <u>計画作成・実施・評価</u> 、 <u>社内の関係部門間の連携体制の構築</u> や <u>研修実施</u> 等

その他の参考資料

○物流の2024年問題	14
○トラックドライバー不足の地域別推計	15
○物流環境の抱える課題	16
○経済産業省北海道経済産業局の取組	17
○フィジカルインターネット（次世代の物流システム）	21

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まなかった場合、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

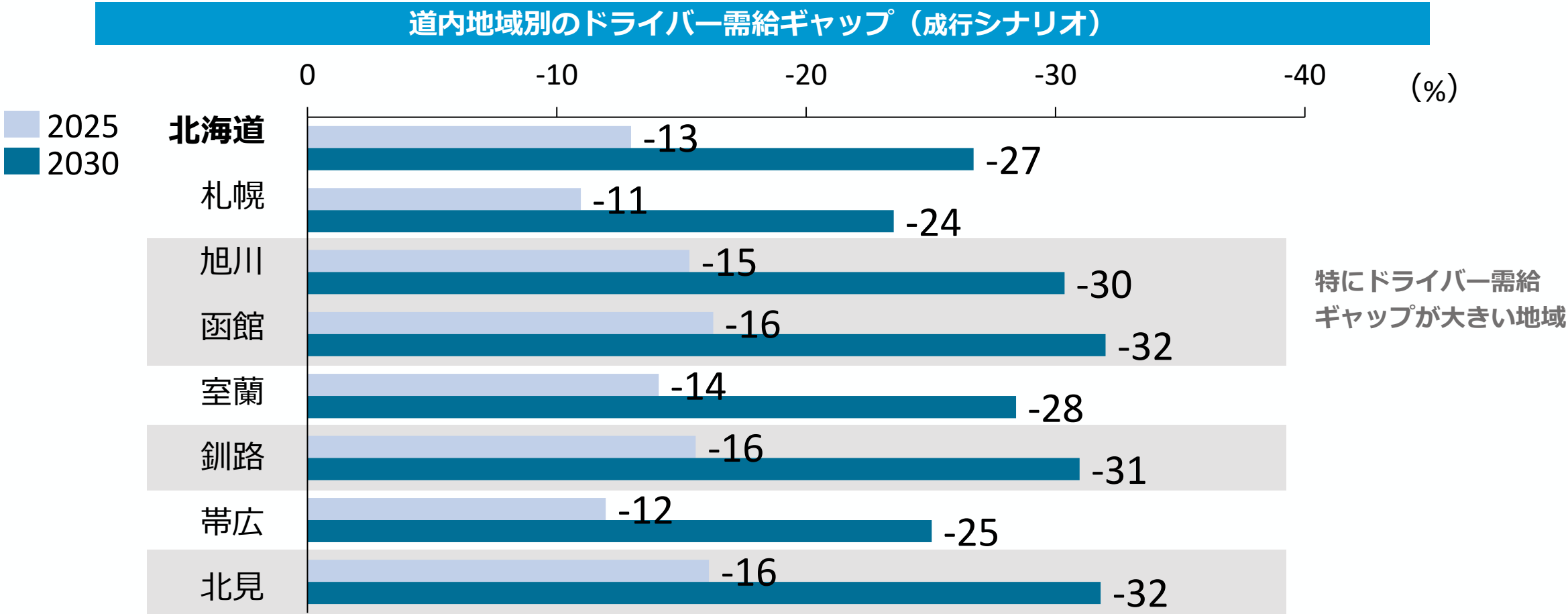
不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
14.2%（4.0億トン）

○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）
34.1%（9.4億トン）

トラックドライバー不足の地域別推計

- 北海道全体では、2024年問題で2030年には約27%の貨物を運べなくなる可能性がある。
- 地域別では、特に旭川・函館・釧路・北見で深刻な状況。

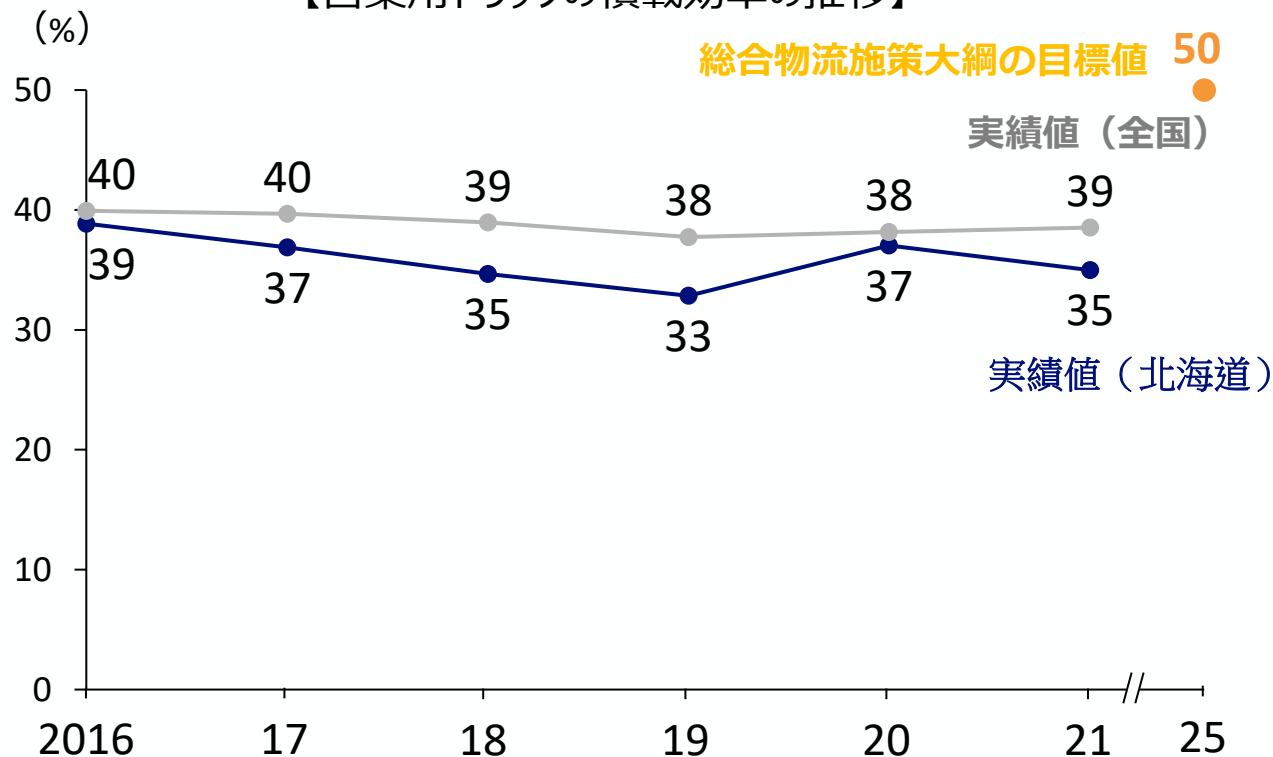


（出典）株式会社野村総合研究所「北海道の物流実態調査」

物流環境の抱える課題

- 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。
- トラックの積載効率は40%を下回るほか、荷待ち・荷役等時間は3時間を超えるなど、物流の効率化が大きな課題。

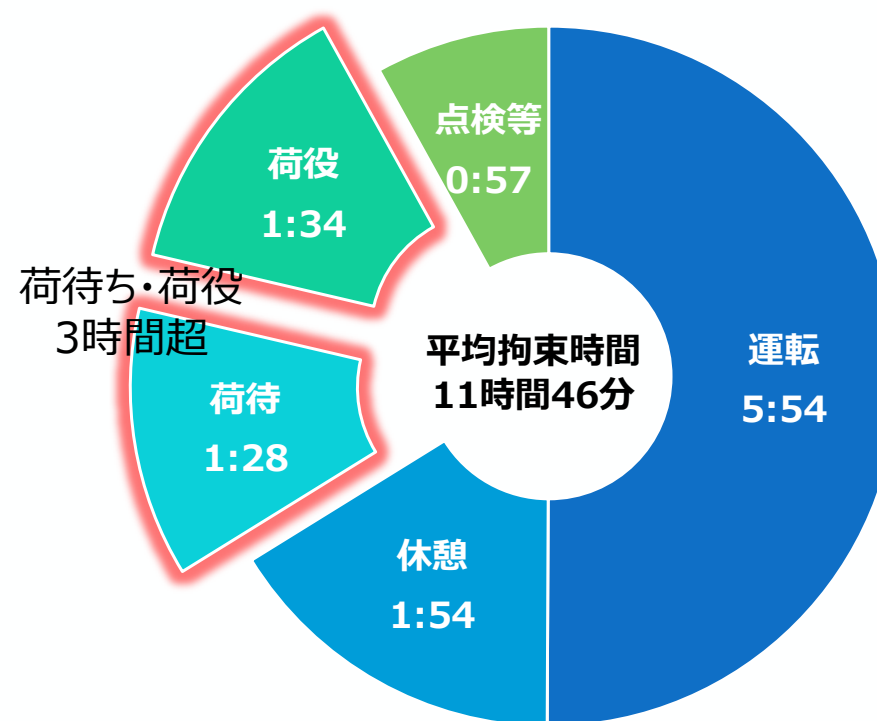
【営業用トラックの積載効率の推移】



*積載効率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ

出所) 国土交通省「自動車輸送統計調査」、国土交通省「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



出所) ドライバー実態アンケート調査(R6)

経済産業省北海道経済産業局の取組①（共同輸配送デジタルマッチング事業）

- 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**。
- 事業期間中、**1,743ルート（44事業者）の登録があり、約5%のルート（2割以上の事業者）にマッチング希望**があったほか、道央と地方間の約300ルートで共同輸配送マッチングの可能性が示された。

共同輸配送デジタルマッチング事業の概要

○共同輸配送デジタルマッチング事業の概要：

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を集約化・データ化。

○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）

○システム利用の流れ：

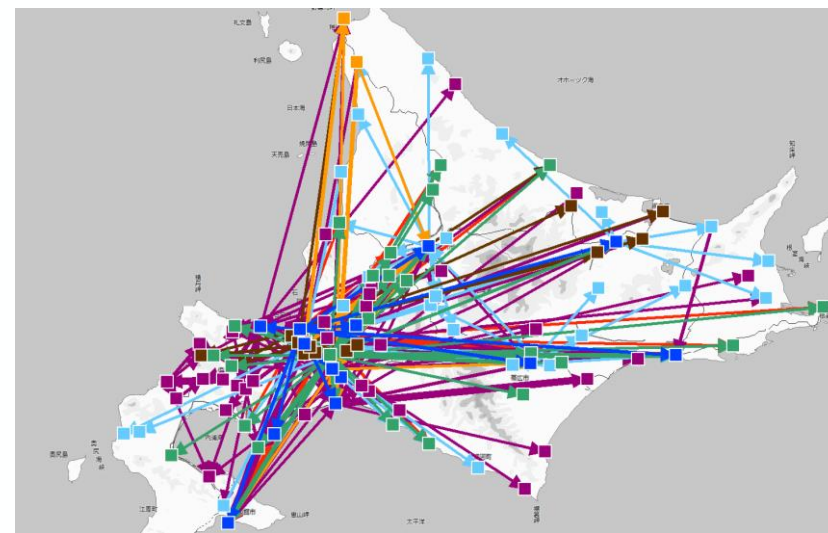
輸送データ（出発地・到着地・輸送量等）を登録様式に入力・送付

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

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

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

○事務局：一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会（TDBC）



共同輸配送デジタルマッチング事業の結果

- 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）
- 共同輸配送マッチングの可能性：
道央地域ー地方間 295ルート

経済産業省北海道経済産業局の取組②（物流マッチングイベント等）

- ・ 経済産業省北海道経済産業局では、地域レベルでの共同輸配送の推進を図るため、北海道地域フィジカルインターネット懇談会を全国で初めて開催。
- ・ 共同輸配送に関する事業を創出するため、国土交通省（北海道開発局・北海道運輸局）や北海道と連携し、共同輸配送に向けた事業者間連携マッチングイベント「ロジスク」を実施。

共同輸配送の推進に関する取組（例）

北海道地域P I 懇談会

<日時> 2024年2月20日（火）14:00-17:00

<会場> アスティ45アスティホール ※会場及びオンライン開催

<参加者数> 会場 140名、オンライン 132ユーザー

<プログラム>

- ・ 道内事業者の物流実態および共同化の可能性分析／(株)野村総合研究所
- ・ 政策紹介及び実証事業報告／経済産業省ほか
- ・ パネルディスカッション／(学)北海商科大学商学部商学科教授 相浦 宣徳 氏
(大)北見工業大学地域未来デザイン工学科教授 高橋 清 氏
イオン北海道(株)、国分北海道(株)、F-LINE(株)

道央ロジスク

<日時> 2024年10月23日（水）13:30-17:00

<会場> 札幌第一合同庁舎2階講堂

<参加者数> 50社・70名

<主催>

国土交通省北海道開発局・北海道運輸局、
経済産業省北海道経済産業局、北海道

<プログラム>

- ・ 情報提供／ロジスク事務局
- ・ ワークショップ（マッチング）25分×4回
- ・ 交流時間（フリートーク）
- ・ 感想等全体共有



経済産業省北海道経済産業局の取組③（北海道物流WEEK）

- 経済産業省北海道経済産業局では、関係機関とともに、官民合同イベント“北海道物流WEEK2025～「届く」と「運び続ける」をみんなで考える～”を開催。
- 物流事業者のみならず、荷主・生産者となる事業者、生活に影響を受ける消費者等とともに、将来の物流を考える機会とすることによって、北海道の持続的な発展を図る。

北海道物流WEEK2025による機運醸成

- <日時> 2025年2月17日（月）～21日（金）
- <対象> 荷主・生産者、物流事業者、消費者など物流に関係する全ての方
- <主催> 北海道農政事務所、北海道経済産業局、北海道開発局、北海道運輸局、北海道
- <共催> 日本貨物鉄道(株)北海道支社、北海道物流を支える鉄道輸送の会、
(学)北海学園北海商科大学学術発展センター・北海学園大学開発研究所、
北海道物流研究会、稚内市、札幌商工会議所、北海道物流人倶楽部
- <協力> 日本物流学会、(大)北海道大学、J Aグループ北海道、
(一社)運輸デジタルビジネス協議会、(一社)北海道商工会議所連合会、
北海道経済連合会、北海道経済同友会、(公社)北海道トラック協会、
(一社)北海道消費者協会、イオン北海道(株)
- <コンテンツ>
- 2月17日（月） ①北海道地域物流シンポジウムin札幌（北海道経済産業局）
②道内下り貨物列車の活用によるコンテナ利用推進に向けた実証実験
- 2月18日（火） ③北海道農産物・物流バランスアップセミナーin北見
- 2月19日（水） ④北海道物流研究会in札幌
- 2月20日（木） ⑤宗谷地域物流セミナーin稚内
- 2月21日（金） ⑥物流イベント「あなたの荷物が届くまで」in札幌
⑦物流・D X展示会&物流セミナーin札幌

主催：農林水産省北海道農政事務所、経済産業省北海道経済産業局、国土交通省北海道開発局・北海道運輸局、北海道

北海道物流WEEK2025

～「届く」と「運び続ける」をみんなで考える～

北海道物流WEEK2025は、物流課題の顕著な北海道における協業等に向けた機運醸成を図るため、北海道が一丸となって、シンポジウムや研究会、展示会などを開催するイベントです。
荷物を運ぶ人のみならず、荷物を送る人、預ける人、受け取る人など、物流に関係する全ての皆様で、将来の北海道の物流をともに考え、地域を守っていきましょう。

参加費 無料

みんなで北海道の物流を考える1週間

About

Date 2025.2.17 Mon ~ 21 Fri

Audience 荷物を送る人、預ける人、運ぶ人、受け取る人など、物流に関係する全ての皆様

CONTENTS

2.17 Mon ① 荷主、必見！協業で物流課題を乗り越えよう！
北海道地域物流シンポジウムin札幌（経済産業省北海道経済産業局）
② モーダルシフトを促進！道内下り貨物列車活用による実証実験
（日本貨物鉄道(株)北海道支社、北海道物流を支える鉄道輸送の会、北海道商科大学学術発展センター、北海学園大学開発研究所）

2.18 Tue ③ 食料基地北海道！農産物輸送の未来を一緒に考えよう！
北海道農産物・物流バランスアップセミナーin北見（農林水産省北海道農政事務所）

2.19 Wed ④ 小売荷主、物流事業者の協業で課題を解決！
北海道物流研究会in札幌（北海道物流研究会）

2.20 Thu ⑤ 道北で考える物流課題！
宗谷地域物流セミナーin稚内（稚内市、国土交通省北海道開発局稚内開発建設部）

2.21 Fri ⑥ 知ってほしい！物流のこと！
物流イベント「あなたの荷物が届くまで」in札幌（国土交通省北海道運輸局、北海道）
⑦ 見て！聞いて！物流の今とこれからを考えよう！
物流・D X展示会&物流セミナーin札幌（札幌商工会議所、運輸・自動車部会、北海道物流人倶楽部）

経済産業省北海道経済産業局の取組④（物流効率化補助金）

- 経済産業省では、物流2024年問題のほか、構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の物流危機が迫る中、**物流効率化のための設備投資に対する物流効率化補助金**を通じて、企業の積極的な物流効率化を支援。

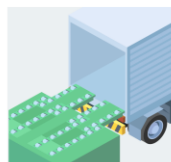
対象事業者

補助対象となる機器導入例

荷主を1社以上含む3社以上による連携体（コンソーシアム）

入出荷関連

トラックローダー、
フォークリフト、
パレタイザー/デパレタイザー



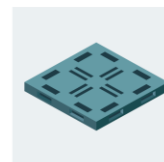
トラックローダー



パレタイザー

保管関連

パレット等の物流資材、
洗浄等付属設備、
自動倉庫、保管ラック



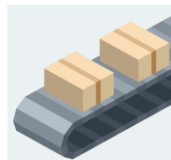
パレット



クレート

運搬関連

コンベア、垂直搬送機、
AMR、AGV



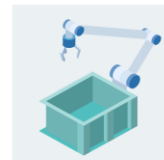
コンベア



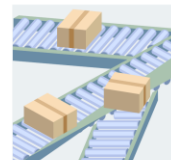
自律走行型搬送ロボット
(AMR)

仕分け関連

自動仕分け機、
無人仕分け機、
ピッキングシステム・ロボット



ピッキングシステム・
ロボット



無人仕分け機

システム導入例

バース予約システム、倉庫管理システム、伝票電子化・物流EDI、AIカメラ・システム、RFID等自動検品システム

※ 補助対象事業は、「荷待ち・荷役時間の削減」もしくは「積載率の向上」とともに、「従業員の補助事業に関わる総労働時間を3%以上削減」する計画であることが必要

補助上限額・補助率

➤ 補助上限額：**3億円** ※ 投資下限額：3000万円

➤ 補助率：**1/2以内**

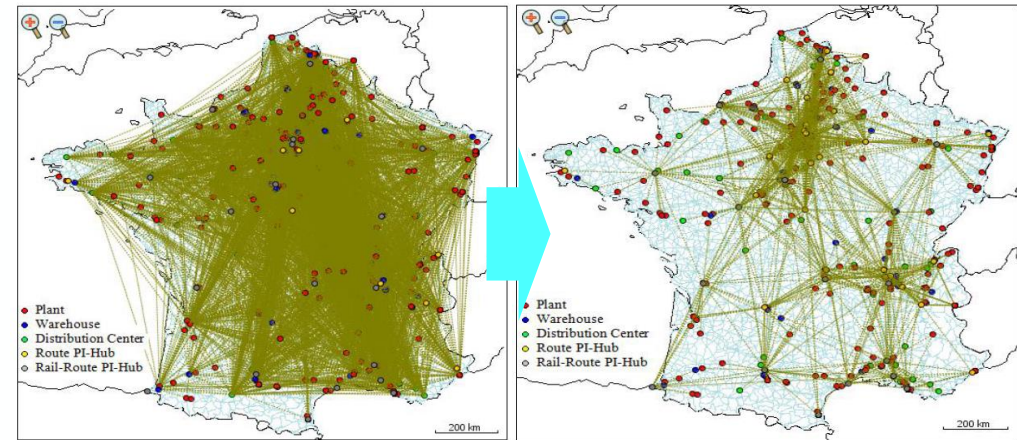
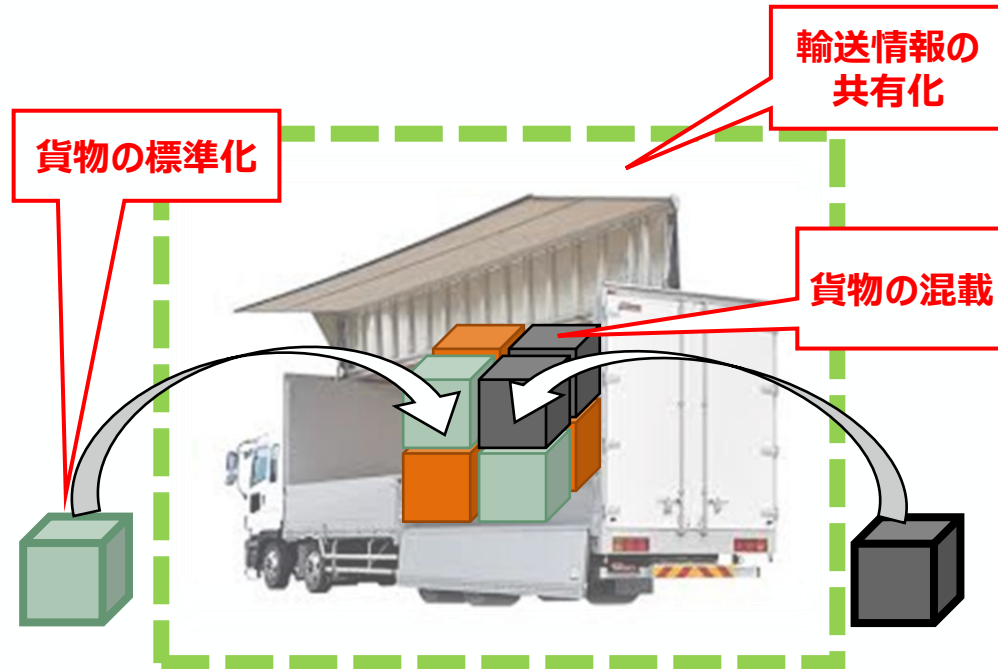
公募期間

2025年3月26日（水）～5月1日（木）

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



積載効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**