

北海道経済産業局の物流効率化の取組と 改正物流効率化法について

2026年2月20日

経済産業省北海道経済産業局
産業部産業振興課

1. 北海道の物流課題と北海道経済産業局の取組

- **フィジカルインターネット**
- 商慣行の見直しや取引適正化の推進

2. 改正物流効率化法

- 法の概要と全ての事業者に対する努力義務
- 特定荷主が対応すべき事項

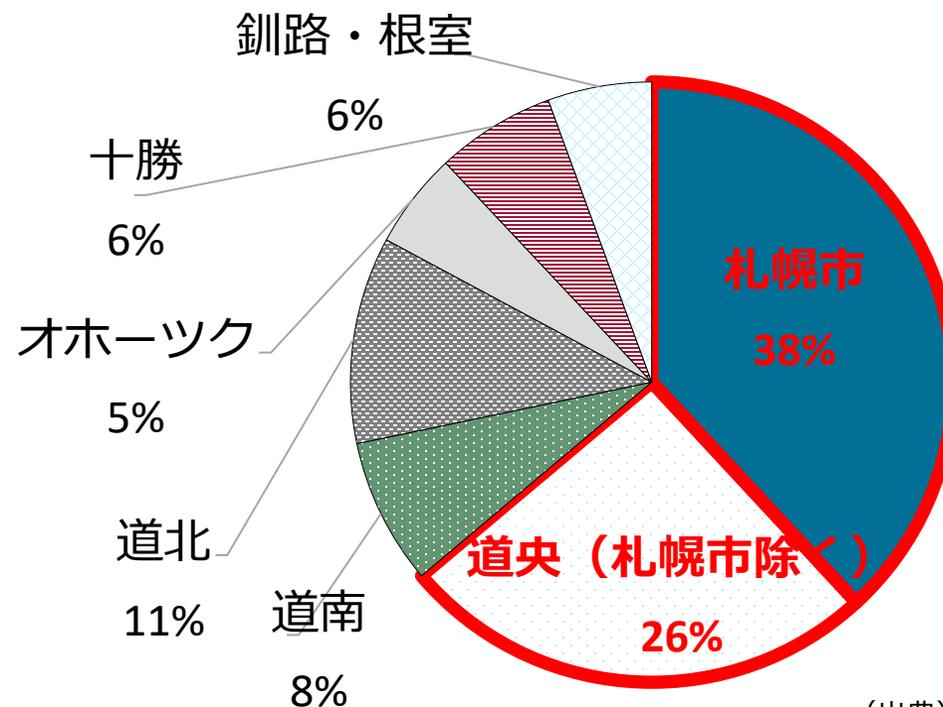
北海道は物流の課題先進地域

- 北海道の面積は、国土の約22.1%を占め、**都市間の輸送距離は長くならざるを得ない。**
- 札幌を中心とする**道央圏に人口の6割以上が集中している**ため、地方部の人口密度が低く、**配送効率が悪くならざるを得ない。**また、農産物等による季節変動、積雪の影響なども課題。

○北海道と本州の比較



○北海道の人口構成比

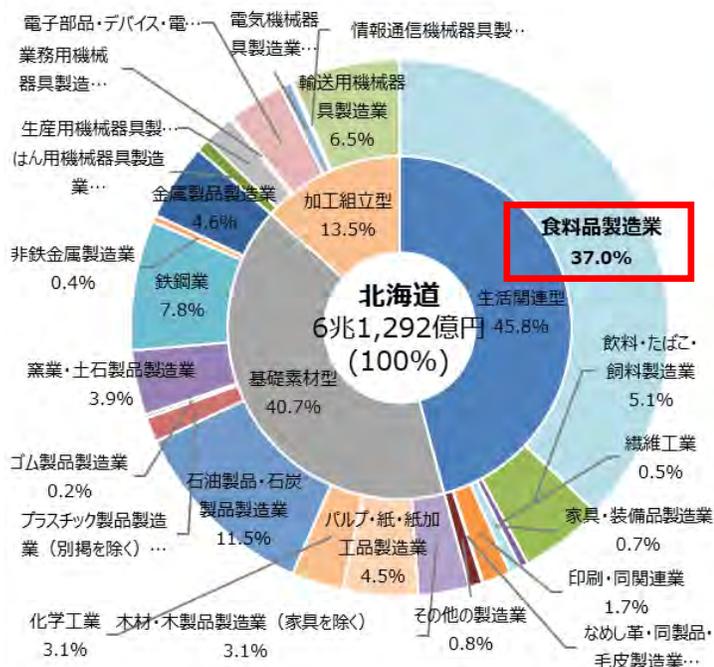


(出典) 国土交通省

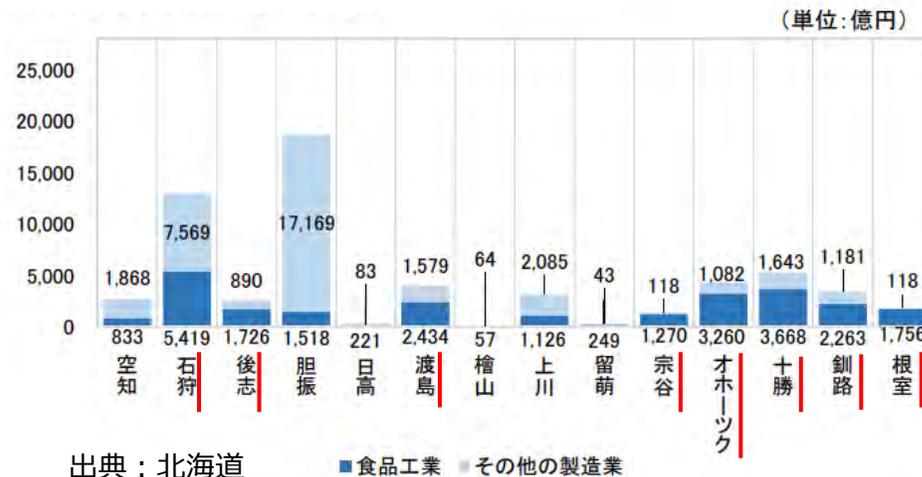
持続可能な物流の実現が『地域の未来』に直結する北海道

- 北海道は、全国1位の産出額を誇る農業・漁業、工業出荷額の37%を占める食料品製造業が基幹産業であるが、生産拠点等は北海道内の各地方に点在。
- 「モノが運べなくなる」ことは、地域の事業者の存続（＝地域、北海道の存続）に直結し、持続可能な物流網の構築が急務。課題先進地北海道で得られるノウハウは全国の過疎地域等に応用が期待できる。

○工業出荷額構成比（2021年）



○地域別出荷額（2021年）



○農業・漁業産出額

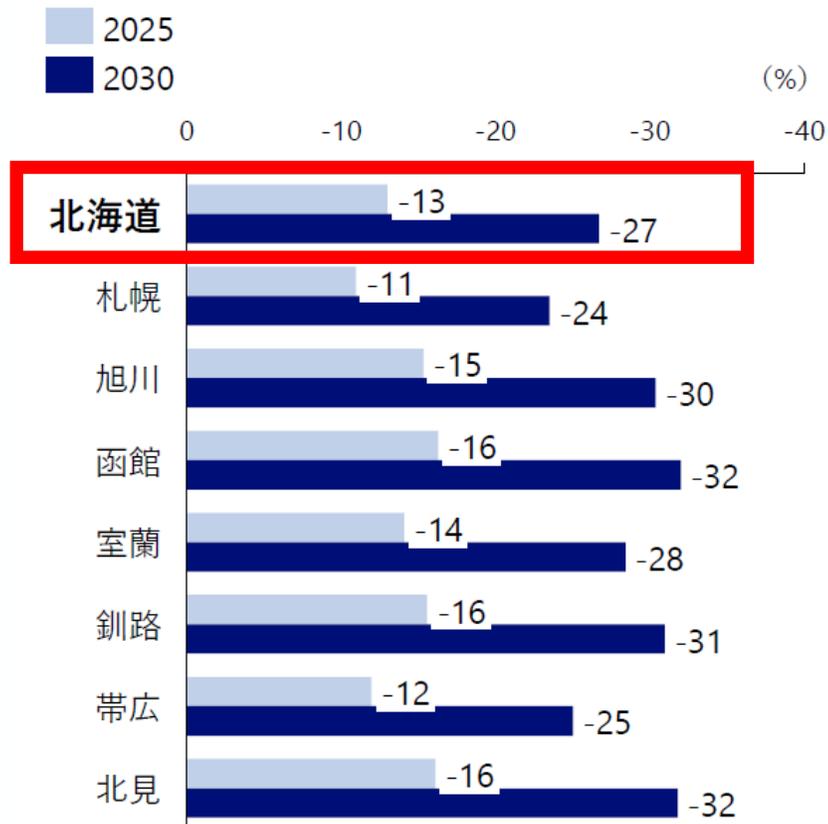


(出典) 国土交通省

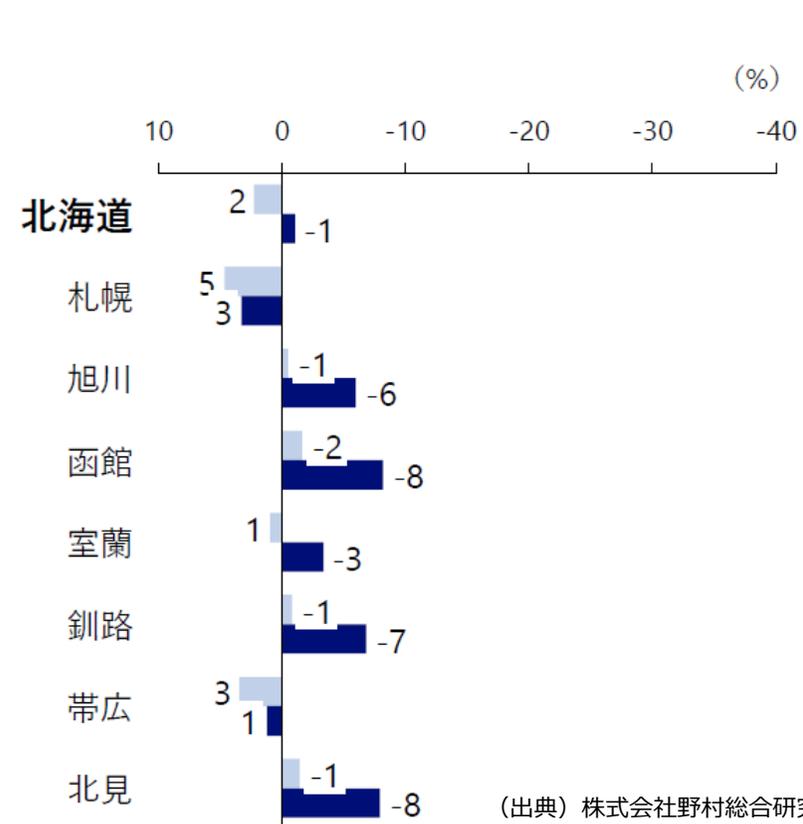
更なる積載率向上に向けた取組の必要性

- 北海道全体では、2024年問題によって、2030年には約3割の貨物を運べなくなる可能性。
- 共同輸配送の浸透等により、現在35%の積載効率を2030年度に50%まで向上させることで、ドライバー不足はほぼ解消する。

道内地域別のドライバー需給ギャップ（成行シナリオ）



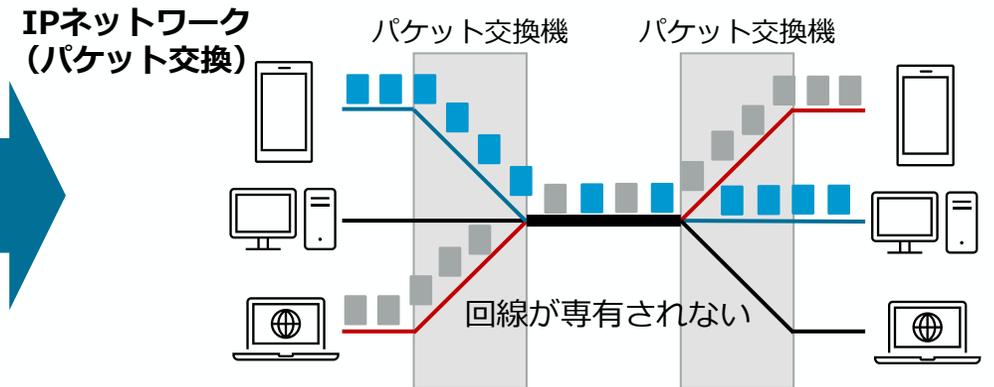
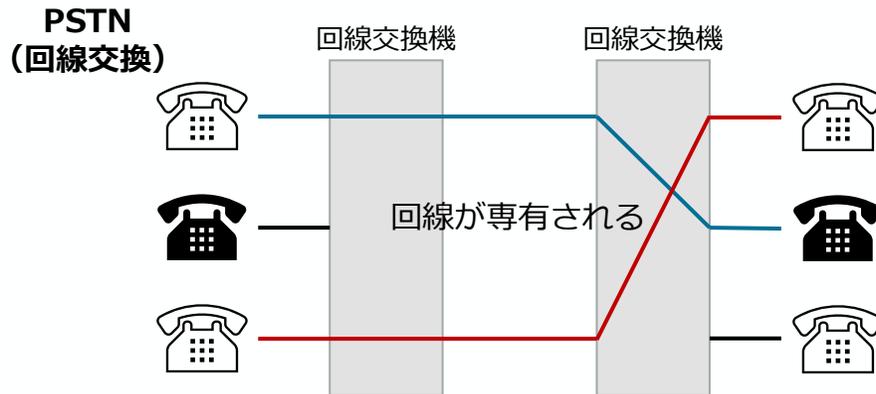
道内地域別のドライバー需給ギャップ（共配シナリオ）



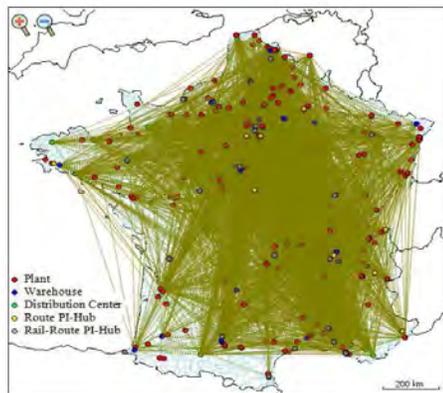
フィジカルインターネット（次世代の物流システム）構想

- フィジカルインターネットとは、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年頃に提案されて以降、国際的に研究が進められている。
- デジタル技術を駆使し、物資や倉庫、車両の空き情報等を見える化し、規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の物流資産（倉庫、トラック等）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。

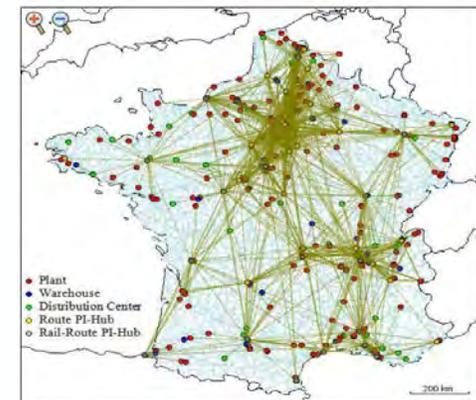
デジタルインターネット
(インターネット通信)



フィジカルインターネット
(物流)



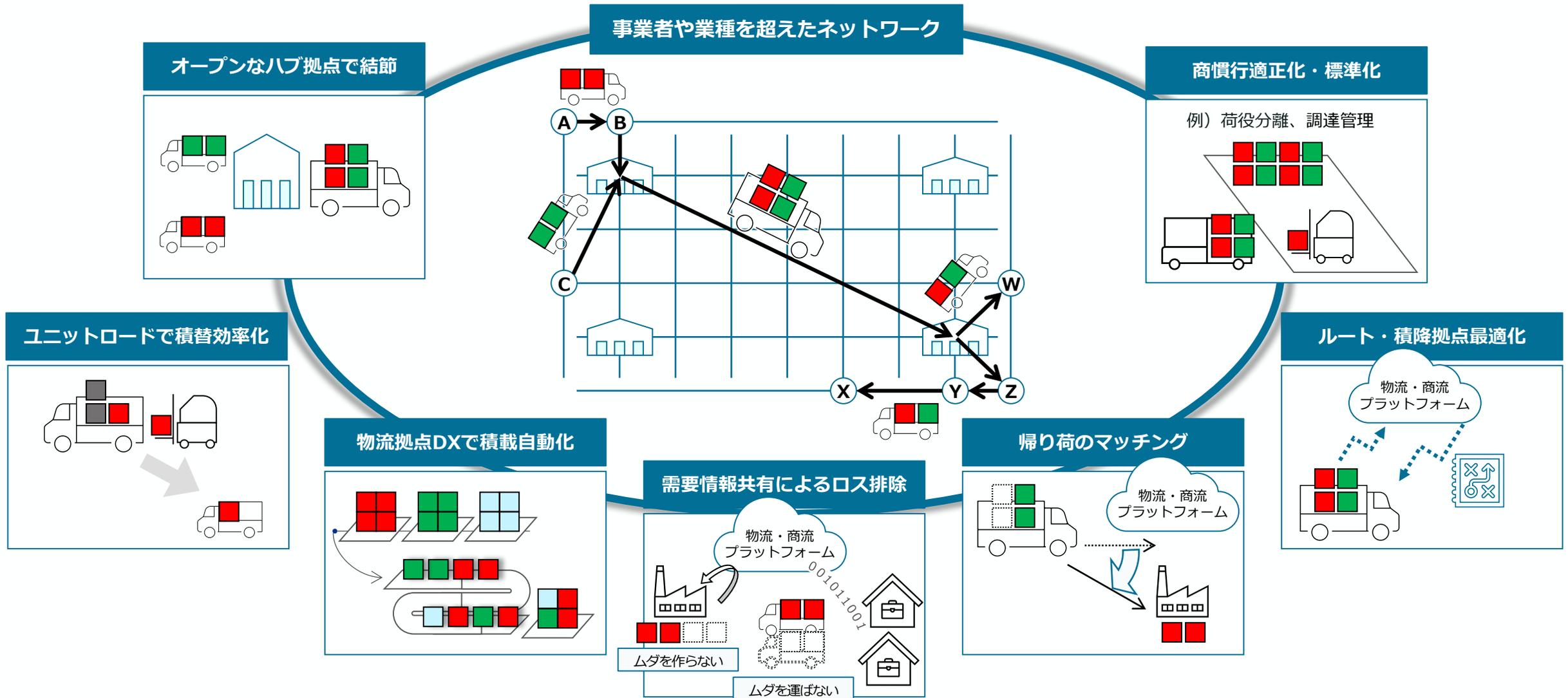
出典：総務省（2019）「平成の情報化に関する調査研究」、IPIC 2018 Eric Ballot プレゼン資料より



※輸送距離が約2割減

フィジカルインターネット実現イメージ

- 「オープンで積替効率の高いハブ拠点」、「荷主・物流事業者のオペレーション標準化・商慣行適正化」、「事業者横断で輸送をオーケストレーションするプラットフォーム」が、事業者や業種分野を超えたネットワークとともに実現する。



経済産業省北海道経済産業局の取組

- 北海道経済産業局では、各省庁の出先機関や北海道庁、業界団体等と連携して物流効率化を推進。
- サプライチェーン全体を意識し、各機関の強みを活かした役割分担の下で、持続可能な物流の実現に向けた取組を実施している。

北海道・地域フィジカルインターネット懇談会

- 荷主や地域の物流事業者等延べ600名弱が参加（2023年7月 第1回、2024年2月 第2回）。
- 2030年に**約3割の輸送力不足が見込まれ**、函館・北見等の地域がより深刻。共同輸配送促進により積載率が50%まで向上すれば、輸送力不足は解消するとの見通しが示された。



省庁の垣根を超えた取組

- 官民合同による機運醸成イベント“**北海道物流WEEK**”
協業等に向けた機運醸成を図るため、シンポジウムや研究会、展示会などを1週間にわたり開催。
2024年から開始し、今年で3回目の開催。
- 道内各地での**企業間物流マッチングイベント“ロジスク”**
北海道開発局・運輸局、北海道農政事務所、北海道庁等と連携し、自社の抱える物流課題などに関する意見交換の場を設置し、荷主事業者や物流事業者間の協業を促進。
- **改正物流効率化法の適切な執行に向けた周知活動**
北海道農政事務所、北海道運輸局との共催で2026年4月予定の法施行に向けた説明会を開催



(参考) 共同輸送の手引書 (経済産業省 製造産業局 自動車課)

- 物流改正法への対応に悩む事業者向けに、**単独事業者でも参画できる「物流サービス提供者主導型」の共同輸送**に関する参画メリット、条件、対応事項などを解説している。

手引書作成の背景

- 物流改正法の施行により、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、トラックドライバーの待遇向上等に向けた商慣行の見直しや物流の効率化など、荷主・消費者の行動変容が求められている。
- KPIの1つである「積載率向上による輸送能力の増加」に向けて、複数の荷主による共同輸送の機運が高まっている。

手引書の目的

- 誰でも気軽に参加しやすい「荷主・運送事業者のマッチングによる共同輸送」に、より多くの荷主・運送事業者にご参画いただく。

手引書の概要

このような事業者におすすめ



- ✓ 物流改正法で義務付けられた積載率向上への対応方法が分からない
- ✓ 運送コストを削減する方法が分からない
- ✓ 荷待ち・荷役時間短縮の実現方法が分からない
- ✓ 共同輸送に関心はあるが、自社の貨物の運送に本当にメリットがあるのか分からない

「物流サービス提供者主導型の共同輸送」とは？

- 共同輸送プラットフォームを運営する物流サービス提供者が、荷主から得た貨物の情報と、運送事業者から得た運送リソースの情報をもとに、**荷主と運送事業者をマッチングし、複数荷主の貨物を混載して運送することにより積載率を高める輸送方法**

荷主



貨物情報・
運送依頼

物流サービス提供者



共同輸送
プラットフォーム

運送事業者



運送リソース
情報

内容

荷主・運送事業者の マッチングによる 共同輸送の手引書



- ✓ 共同輸送の実施により期待される効果
- ✓ 参画条件
- ✓ 対応すべき事項
- ✓ オペレーションの流れ
- ✓ 物流サービス提供者主導型共同輸送の事例紹介

詳細はこちら



https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/pdf/yusotebiki.pdf

1. 北海道の物流課題と北海道経済産業局の取組

- **フィジカルインターネット**
- **商慣行の見直しや取引適正化の推進**

2. 改正物流効率化法

- **法の概要と全ての事業者に対する努力義務**
- **特定荷主が対応すべき事項**

中小受託取引適正化法（取適法）と受託中小企業振興法（振興法）

- 近年、労務費や原材料費などのコストが急激に上昇する中、中小企業をはじめとする事業者が賃上げの原資を確保し、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を目指すために、取引の適正化と価格転嫁の促進を図る法改正を実施。
- 改正に伴い法律の名称変更・用語の見直しも行い、2026年1月1日より施行



取適法5つの改正ポイント

- ① 協議に応じない一方的な価格決定の禁止
- ② 手形払等の禁止
- ③ 適用基準に従業員基準を追加
- ④ 対象取引に特定運送委託を追加
- ⑤ 面的執行の強化

振興法4つの改正ポイント

- ① 多段階の事業者が連携した取組への支援
- ② 国・地方公共団体の責務規定新設
- ③ 主務大臣による権限強化「勸奨」
- ④ 適用対象の追加

法改正のポイント（抜粋）

対象取引に特定運送委託を追加（取適法）

現行法

元請運送事業者から運送事業者への運送委託は対象取引

【課題】

- ・発荷主から元請運送事業者への運送委託は、対象外
- ・立場の弱い物流事業者が、荷役(荷積み)や荷待ちを無償で行わされているなどの社会問題が顕在化 など

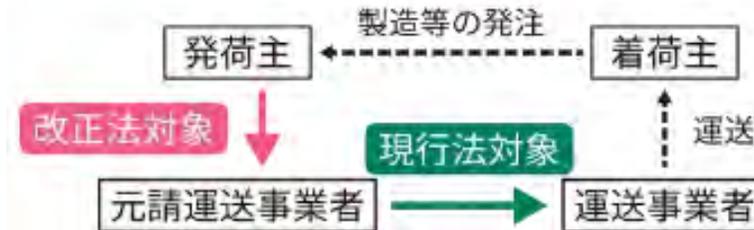
適用対象の追加（振興法）

現在の課題

- ・トラック運送の価格転嫁率は全業種で最下位[※]で、運賃を交渉で決めるという商習慣が定着させる必要がある。 ※価格交渉促進月間（2025年3月）結果
- ・資本金の大小関係がない取引でも価格転嫁率を進める必要がある。

改正法

発荷主が元請運送事業者に対して製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送を委託する取引も新たな対象取引とする



改正法

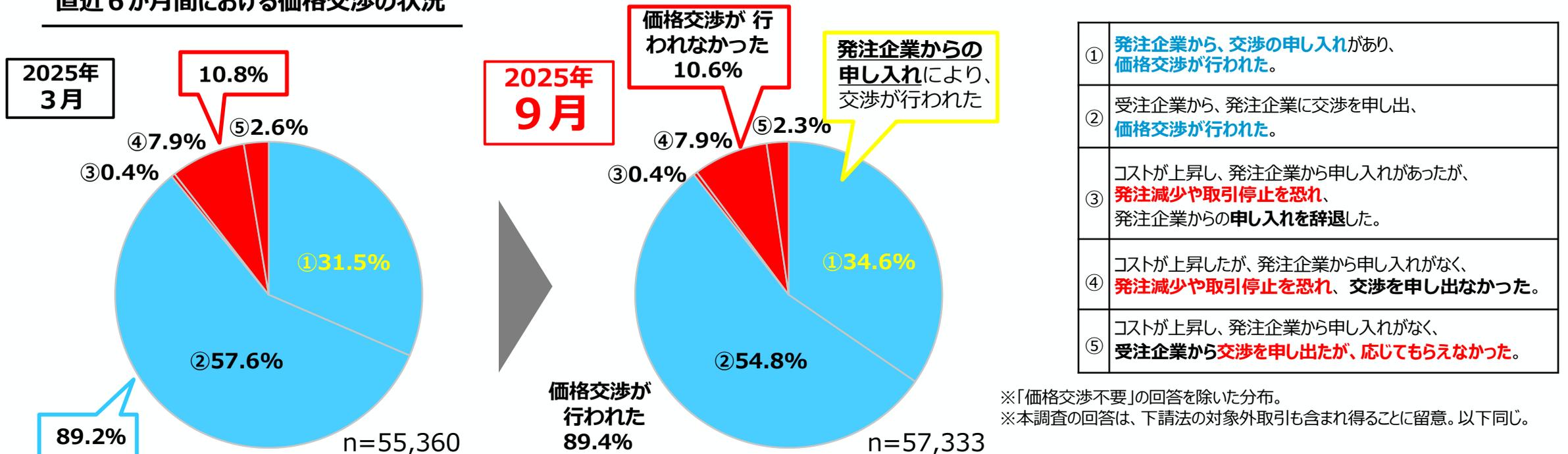
「発荷主・運送の取引」
「従業員の小関係がある委託事業者」を適用対象に追加。

中小企業同士等、取適法の対象外の取引も含めて、支援または指導・助言・勧奨の対象とする。

価格交渉の状況

- 「発注側企業から申し入れがあり、価格交渉が行われた」割合（①）は、前回から約**3ポイント増**の**34.6%**。
- 「価格交渉が行われた」割合（①②）は全体の**89.4%**。
- 「価格交渉が行われなかった」割合（③④⑤）はほぼ**横ばい**の状況（前回10.8%→10.6%）。
 - **発注企業からの申し入れは浸透しつつあるものの**、引き続き、受注企業の意に反して**交渉が行われなかった者が約1割**。
協議に応じない一方的な価格決定の禁止を盛り込んだ「**中小受託取引適正化法**」の施行・厳正な執行などを通して、**価格交渉・転嫁への更なる機運醸成が重要**。

直近6か月間における価格交渉の状況



価格転嫁の実施状況の業種別ランキング

【発注企業の業種毎に集計】

- 上位の製造業系の業種は、転嫁率が数ポイントずつ上昇し、改善傾向にあるものの、下位のトラック運送業、放送コンテンツ業、農業・林業などは、今年3月時点から転嫁率が悪化する結果となった。

2025年9月			コスト増に対する転嫁率		各要素別の転嫁率									
全体			↑	53.5%	(52.4%)	原材料費		エネルギー費		労務費				
			↑	55.0%	(54.5%)	↑	55.0%	(54.5%)	↑	48.9%	(47.8%)	↑	50.0%	(48.6%)
業 種 別	1位	化学	↑	66.7%	(64.8%)	↑	69.6%	(69.3%)	↑	62.5%	(62.4%)	↓	60.6%	(61.3%)
	2位	電機・情報通信機器	↑	60.6%	(58.4%)	↑	64.5%	(62.8%)	↑	54.9%	(52.7%)	↑	56.0%	(53.3%)
	3位	機械製造業	↑	59.4%	(56.2%)	↑	64.8%	(63.3%)	↑	55.2%	(52.2%)	↑	54.5%	(50.6%)
	3位	造船	↑	59.4%	(57.6%)	↑	63.9%	(60.2%)	↓	55.1%	(57.9%)	↑	54.1%	(51.0%)
	5位	食品製造業	↓	59.3%	(60.3%)	↓	60.2%	(62.7%)	↑	53.1%	(52.2%)	↑	53.2%	(51.7%)
	6位	自動車・自動車部品	↑	58.9%	(56.6%)	↑	64.9%	(63.7%)	↑	56.0%	(55.0%)	↑	56.1%	(53.4%)
	7位	飲食サービス	↓	57.2%	(57.3%)	↑	60.7%	(58.4%)	↑	48.4%	(48.2%)	↑	48.5%	(46.1%)
	8位	金融・保険	↑↑	56.2%	(51.1%)	↑↑	58.6%	(50.5%)	↑↑	54.0%	(45.6%)	↑↑	56.0%	(47.7%)
	9位	金属	↑	54.2%	(50.9%)	↑	58.5%	(56.4%)	↑	49.4%	(47.5%)	↑	48.9%	(46.3%)
	10位	卸売	↓	54.1%	(54.4%)	↓	55.7%	(56.5%)	↑	49.4%	(48.1%)	↑	48.6%	(47.4%)
	11位	小売	↑	54.0%	(52.5%)	↑	55.7%	(53.4%)	↑	48.3%	(46.8%)	↑	48.0%	(46.3%)
	12位	建設	↑	53.2%	(52.6%)	↑	53.9%	(53.7%)	↑	49.8%	(48.2%)	↑	51.6%	(50.4%)
	13位	鉱業・採石・砂利採取	↑	52.9%	(52.2%)	↓	52.2%	(53.5%)	↓	48.6%	(51.0%)	↓	47.7%	(49.5%)
	14位	電気・ガス・熱供給・水道	↓	52.7%	(53.6%)	↓	53.2%	(55.2%)	↓	49.3%	(50.1%)	↓	50.5%	(51.8%)
	15位	運輸・郵便（トラック運送除く）	↑	52.4%	(51.5%)	↓	49.9%	(50.6%)	↓	45.8%	(48.1%)	↓	48.9%	(49.3%)
	16位	不動産業・物品賃貸	↑	51.7%	(48.5%)	↑	51.3%	(49.0%)	↑	47.2%	(46.0%)	↑	48.3%	(47.0%)
	17位	情報サービス・ソフトウェア	↓	50.9%	(54.3%)	↓	46.1%	(50.5%)	↓	43.2%	(46.0%)	↓	51.3%	(53.6%)
	18位	石油製品・石炭製品製造	↑	50.0%	(46.0%)	↓	55.6%	(55.6%)	↑	44.9%	(42.4%)	↑	44.6%	(41.2%)
	18位	紙・紙加工	↓	50.0%	(51.4%)	↑	53.2%	(52.5%)	↓	45.5%	(46.8%)	↓	44.7%	(46.7%)
	20位	印刷	↑	49.9%	(47.7%)	↑	49.8%	(48.9%)	↑	42.7%	(41.3%)	↑	44.0%	(39.6%)
	21位	生活関連サービス	↓	48.9%	(50.2%)	↑	49.8%	(48.9%)	↓	42.3%	(44.5%)	↑	44.2%	(43.4%)
	22位	繊維	↑	48.1%	(47.5%)	↑	51.6%	(49.1%)	↑	44.6%	(41.6%)	↑	44.8%	(41.7%)
	23位	建材・住宅設備	↑	47.2%	(46.6%)	↑	48.9%	(48.3%)	↓	40.9%	(41.3%)	↑	41.6%	(39.5%)
	24位	製薬	↓↓↓	46.7%	(64.1%)	↓↓↓	50.8%	(68.7%)	↓↓↓	46.0%	(56.6%)	↓↓↓	42.6%	(61.7%)
	25位	通信	↑↑	46.6%	(37.7%)	↑↑	46.6%	(37.2%)	↑↑	43.4%	(34.1%)	↑↑	45.9%	(37.3%)
	26位	広告	↑	43.4%	(38.7%)	↓	43.6%	(48.4%)	↓	33.5%	(37.8%)	↑↑	42.8%	(36.3%)
	27位	農業・林業	↓	42.3%	(45.0%)	↓	41.9%	(44.6%)	↓	38.7%	(41.3%)	↓	38.1%	(38.9%)
	28位	廃棄物処理	↑	41.1%	(39.3%)	↑	38.0%	(37.2%)	↑	36.0%	(34.4%)	↓	34.9%	(35.3%)
	29位	放送コンテンツ	↓	40.1%	(43.2%)	↓	41.6%	(44.6%)	↓	34.2%	(36.0%)	↓	37.7%	(41.7%)
	30位	トラック運送	↓	34.7%	(36.1%)	↓	31.3%	(32.1%)	↓	30.4%	(33.1%)	↓	31.0%	(32.8%)
—	その他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

※2025年3月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑：1～4ポイント 上昇、↑↑：5～9ポイント 上昇、↑↑↑：10ポイント以上 上昇

※（）内は前回の転嫁率を示す。

価格転嫁の実施状況の業種別ランキング

【受注企業の業種毎に集計】

- 受注者として価格転嫁してもらえている業種（上位にある業種）は、発注者としても価格転嫁に応じている傾向にある。また、今年3月と比べ、上位業種と下位業種の転嫁率の差が拡大している。

2025年9月			コスト増に対する転嫁率		各要素別の転嫁率									
全体					原材料費		エネルギー費		労務費					
	1位	化学	↑	53.5%	(52.4%)	↑	55.0%	(54.5%)	↑	48.9%	(47.8%)	↑	50.0%	(48.6%)
	2位	機械製造業	↑	64.5%	(64.4%)	↓	66.5%	(69.8%)	↓	58.8%	(60.9%)	↓	56.4%	(58.9%)
	3位	卸売	↑	63.4%	(61.0%)	↑	68.3%	(66.7%)	↑	60.4%	(56.8%)	↑	59.9%	(55.9%)
	4位	電機・情報通信機器	↑	61.8%	(61.3%)	↑	63.8%	(63.7%)	↑	54.7%	(52.9%)	↑	53.1%	(51.8%)
	5位	電機・情報通信機器	↑	61.1%	(57.3%)	↑	64.6%	(62.5%)	↑	55.1%	(52.8%)	↑	56.8%	(53.5%)
	6位	自動車・自動車部品	↑	58.1%	(53.4%)	↑	66.6%	(63.2%)	↑	57.4%	(53.4%)	↑	56.9%	(52.3%)
	7位	小売	↑	57.3%	(55.7%)	↑	60.0%	(56.7%)	↑	51.0%	(46.9%)	↑	51.0%	(46.1%)
	8位	食品製造業	↑	55.7%	(55.4%)	↑	57.6%	(57.4%)	↑	50.4%	(49.2%)	↑	51.0%	(49.4%)
	9位	金属	↑	54.8%	(51.9%)	↑	60.3%	(59.8%)	↑	49.7%	(48.5%)	↑	49.5%	(47.0%)
	10位	建設	↑	53.4%	(52.5%)	↑	54.4%	(53.9%)	↑	50.7%	(49.4%)	↑	52.3%	(51.5%)
	11位	紙・紙加工	↓	53.0%	(55.7%)	↓	54.9%	(58.3%)	↓	48.1%	(49.3%)	↓	48.6%	(49.6%)
	12位	情報サービス・ソフトウェア	↓	51.9%	(54.0%)	↓	47.5%	(50.1%)	↓	44.4%	(45.4%)	↓	52.5%	(53.4%)
	13位	鉱業・採石・砂利採取	↓	51.3%	(53.0%)	↓	49.7%	(50.1%)	↓	44.9%	(50.3%)	↓	45.2%	(45.8%)
	14位	造船	↓	51.2%	(54.8%)	↓↓↓	51.9%	(62.0%)	↓↓↓	45.9%	(61.8%)	↓	48.1%	(49.3%)
	15位	運輸・郵便（トラック運送除く）	↑	50.7%	(50.7%)	↓	48.2%	(48.7%)	↓	47.0%	(48.3%)	↑	49.0%	(48.6%)
	16位	石油製品・石炭製品製造	↑	50.3%	(46.8%)	↓	57.9%	(58.4%)	↑	46.3%	(42.4%)	↑	44.7%	(39.9%)
	17位	印刷	↓	49.1%	(51.0%)	↓	50.4%	(52.3%)	↓	42.2%	(44.7%)	↓	42.1%	(43.9%)
	18位	不動産業・物品賃貸	↑	49.0%	(47.8%)	↓	48.4%	(50.8%)	↓	50.1%	(50.6%)	↑	50.5%	(48.6%)
	19位	建材・住宅設備	↓	48.2%	(49.4%)	↓	49.6%	(51.1%)	↓	42.4%	(44.3%)	↓	42.7%	(43.1%)
	20位	広告	↓	46.8%	(48.3%)	↓↓	45.4%	(52.8%)	↓↓	40.8%	(47.4%)	↑	43.8%	(43.5%)
	21位	繊維	↓	46.3%	(50.6%)	↓	48.7%	(51.6%)	↓	43.6%	(45.0%)	↓	42.3%	(45.0%)
	22位	通信	↑↑↑	46.1%	(35.4%)	↑↑↑	49.7%	(35.7%)	↑↑	44.4%	(34.5%)	↑↑	46.1%	(36.3%)
	23位	電気・ガス・熱供給・水道	↓	45.4%	(45.5%)	↑	47.8%	(47.2%)	↑	42.8%	(42.1%)	↓	43.0%	(43.7%)
	24位	金融・保険	↑↑↑	45.0%	(28.5%)	↑↑	36.4%	(30.6%)	↑	36.4%	(32.1%)	↑↑↑	50.0%	(27.5%)
	25位	農業・林業	↓	41.4%	(44.8%)	↓	41.2%	(43.4%)	↓	38.3%	(40.6%)	↓	37.0%	(39.8%)
	26位	廃棄物処理	↓	39.6%	(40.1%)	↓	36.7%	(37.6%)	↓	35.6%	(38.8%)	↓	35.7%	(37.4%)
	27位	生活関連サービス	↓	37.6%	(42.1%)	↓↓	35.3%	(41.8%)	↓↓	32.2%	(38.1%)	↓↓	34.6%	(39.7%)
	28位	トラック運送	↓	36.5%	(37.6%)	↓	32.5%	(33.6%)	↓	33.9%	(35.4%)	↓	33.6%	(34.1%)
	29位	放送コンテンツ	↓↓	34.0%	(41.0%)	↓↓↓	34.9%	(45.4%)	↓↓	30.3%	(38.2%)	↓↓	32.5%	(40.4%)
	30位	飲食サービス	↓	33.0%	(36.9%)	↓↓↓	25.7%	(42.8%)	↓↓↓	26.5%	(44.6%)	↓	31.0%	(33.9%)
	31位	製薬	↓↓↓	30.0%	(45.0%)	↓↓↓	30.0%	(66.7%)	↓↓↓	30.0%	(41.7%)	↓↓↓	16.7%	(43.3%)
	-	その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

※2025年3月時点との変化幅と矢印の数の関係 ↑：1～4ポイント 上昇、↑↑：5～9ポイント 上昇、↑↑↑：10ポイント以上 上昇

※（）内は前回の転嫁率を示す。

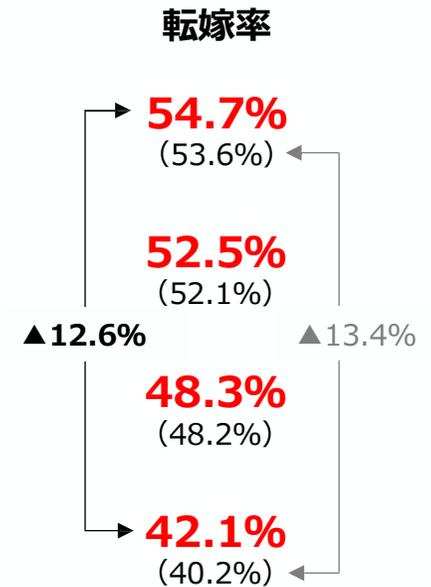
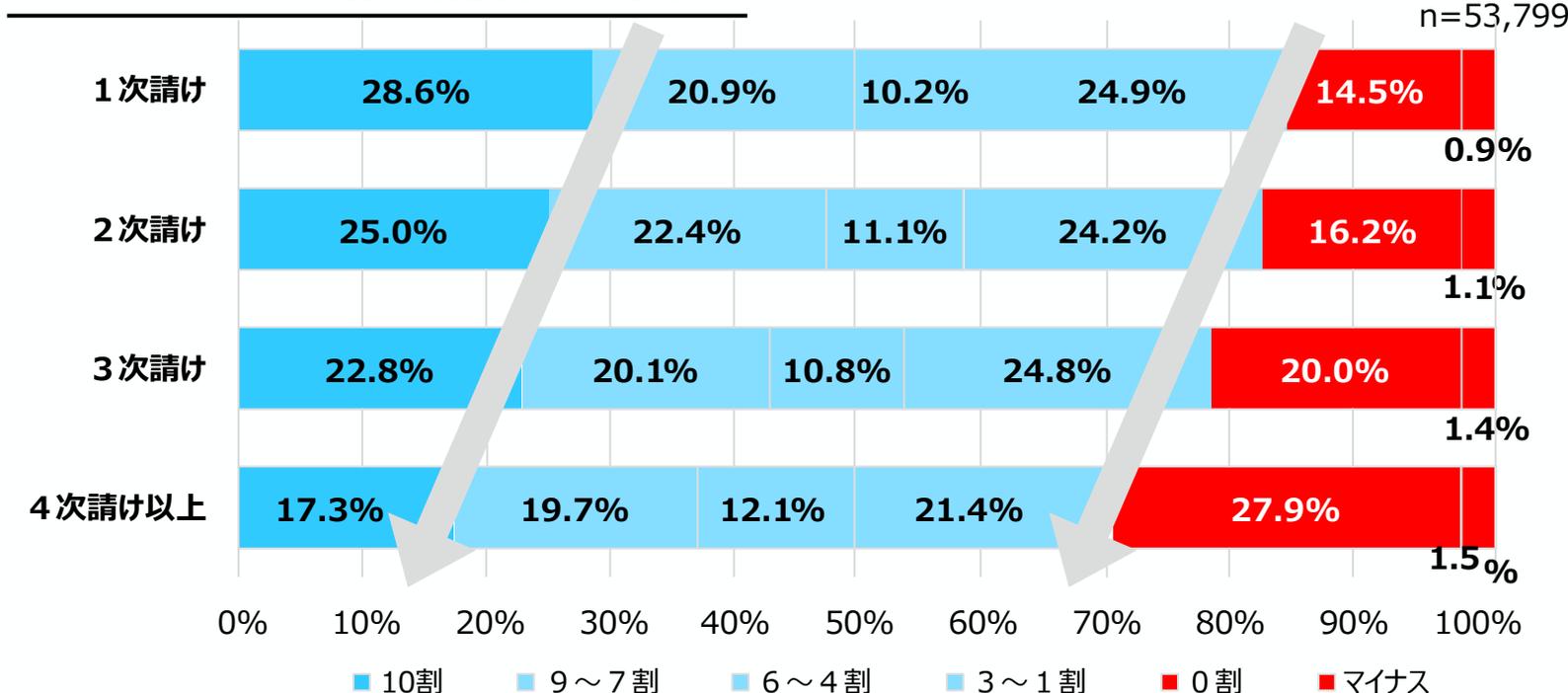
出展：中小企業庁 価格交渉促進月間の実施とフォローアップ調査結果

サプライチェーンの各段階 (※) における価格転嫁の状況

※各取引段階：受注側中小企業に対する、「自社が、最終製品・サービスを提供する企業から数え、どの取引段階に位置しているか」との質問への回答を集計したもの。

- **価格転嫁率は、1次請けの企業は5割超 (54.7%)** に対し、**4次請け以上の企業は4割程度 (42.1%)**。
- いずれの段階においても、前回と比較して**転嫁率は上昇傾向**にあり、1次請けの企業と4次請け以上の企業の**転嫁率の差は僅かに縮小**している。
- 一方、引き続き、受注側企業の**取引段階が深くなるにつれて価格転嫁率が低くなる**傾向がみられ、特に、**4次請け以上の階層**においては、「**全く転嫁できなかった**」又は「**減額された**」企業は、**3割 (29.5%)** に上る。
 - 引き続き、取引階層の深い段階への**価格転嫁の浸透**が課題。

受注側企業の取引段階と価格転嫁率



※ () 内は前回の転嫁率を示す。

今後取り組むべき施策

1



サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

- **物流ネットワークの自動化・省人化**の推進（自動運転トラック、自動物流道路など）
- 効果的な物流体系の構築に向けた**インフラ整備**や**新モダリティ**等の推進
- 地域の**ラストマイル配送等の持続可能な提供**の維持・確保

2



物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

- 改正物流法等を通じた**荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力**の強化
- 適正な運賃収受等に向けた**価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化**の推進
- トラック適正化2法等を通じた**トラック運送業界全体の構造転換**の推進

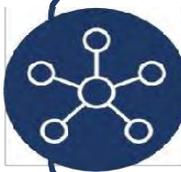
3



持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

- トラック・倉庫・鉄道・船舶・港湾・航空等の**物流人材の確保・育成**、**労働環境の改善**、**生産性向上**の推進等
- **トラックドライバーの休憩環境**の改善 ・ **輸送の安全確保**に向けた対策

4



物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

- フィジカルインターネットの実現を見据えた**物流標準化・デジタル化**の推進
- カーボンニュートラルの実現に向けた**サプライチェーン全体の脱炭素化**の推進

5



厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

- サプライチェーンの高度化を通じた**我が国の物流の国際競争力強化**の実現（港湾・航空ロジスティクスの強化など）
- 我が国の物流システムにおける**経済安全保障**や**サイバーセキュリティ**等の確保
- 大規模自然災害等に備えた**物流ネットワークの強靱化**

2 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

出展：国土交通省
2030年度に向けた総物流施策大綱に関する検討会資料

(1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化

① 荷主・物流事業者等の連携・協力による新たな商慣行の定着



複数の荷主の貨物の積合せ トラック予約受付システムの導入 パレット等の輸送用器具の活用

② 消費者、発着荷主をはじめとする物流関係者全体の行動変容・意識改革の推進

コンビニなど 街の宅配ロッカー
宅便営業所 自宅の宅配ボックス 置き配

「再配達削減PR月間」の実施

商品購入画面
 ゆっくり
 便即日配
 送
 OK!
 ゆっくり便で消費者

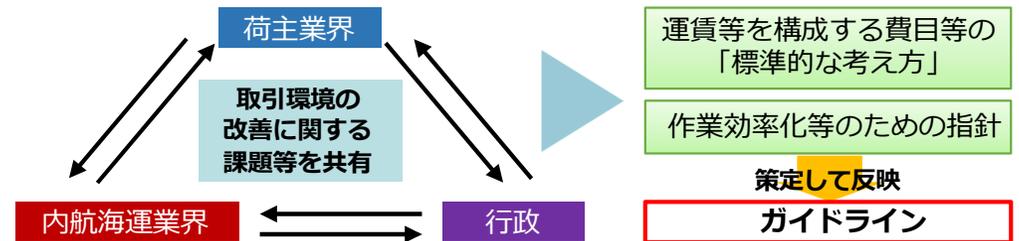
物流コストに関する消費者等の理解醸成のための広報

(2) 適正な運賃收受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進

① トラック・倉庫業界等における価格転嫁と取引適正化の推進



② 内航海運における荷主等との取引環境の改善



③ 港湾運送事業や空港グランドハンドリング事業での適正取引の推進

(3) トラック適正化2法等を通じたトラック運送業界全体の構造転換の推進

① トラック適正化2法を通じたトラック運送業界の健全化の推進

事業の適性な運営確保に必要な費用

燃料費	人件費
減価償却費	公租公課

反映して算出
適正原価

適正原価を下回らない運賃・料金の收受

違法な「白トラ」への規制強化

多重取引構造の是正

② トラック運送業等の事業基盤の強化

事業協同組合等による協業化
荷主等に対する価格交渉力の向上

事業承継・M&Aによる事業規模の拡大
事業経営の維持・継続のための体制確保等

1. 北海道の物流課題と北海道経済産業局の取組

- フィジカルインターネット
- 商慣行の見直しや取引適正化の推進

2. 改正物流効率化法

- **法の概要と全ての事業者に対する努力義務**
- 特定荷主が対応すべき事項

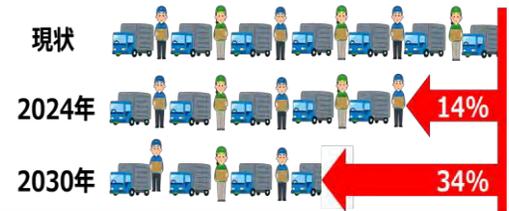
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1(発荷主・着荷主)、②**物流事業者**(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者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を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**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。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

荷主・物流事業者に対する規制措置（物流効率化法）

荷主・物流事業者間の商慣行を見直し、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

○**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。

*元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記取組状況について、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

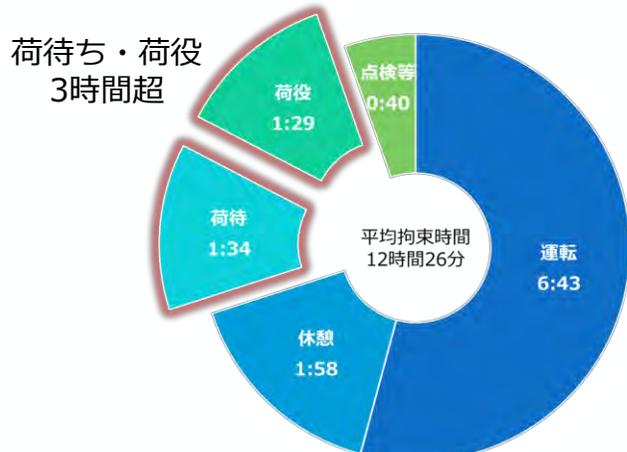
○上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○さらに、うち荷主には、**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】

取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等

【荷主等が取り組むべき措置の例】



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

【法】第三十条（定義）

四 荷待ち時間 運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

荷待ち時間等の計測イメージ



切り分けられない場合は、
まとめて計測することも可

（荷待ち時間の起点の考え方）

- 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から
 - 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
 - ① 指示時刻等より早く到着 指示時刻等から
 - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
 - ③ 指示時刻等より遅く到着 到着時刻から
- ※ 到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻
※ 受付時間の指示は「時間帯」の指示に該当し、トラック事業者の都合で受付時間より前に到着した場合は当該受付開始時刻が荷待ち時間の起点になる
※ 運転者の休憩時間は除外

（荷役その他の内容）

- 荷積み・荷卸し
 - 検品、荷造り、搬出入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
 - 代金の取立て又は立替え
 - 荷主等が行う荷役への立会い
 - その他の通常運転の業務に付帯する業務
- ※ 荷主等の指示によるもの

<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。

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

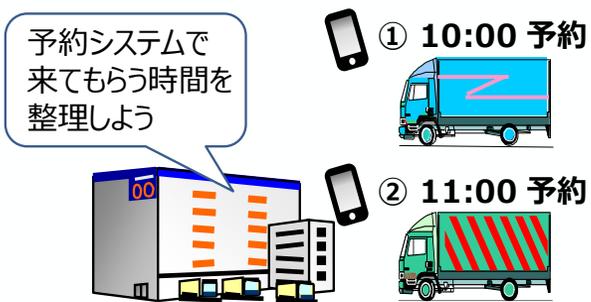


地域における配送の共同化

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

<各事業者の取組状況に関する調査・公表>

○ 各事業者の判断基準について、**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こととしている。**

<物流に係る事業者等の責務>

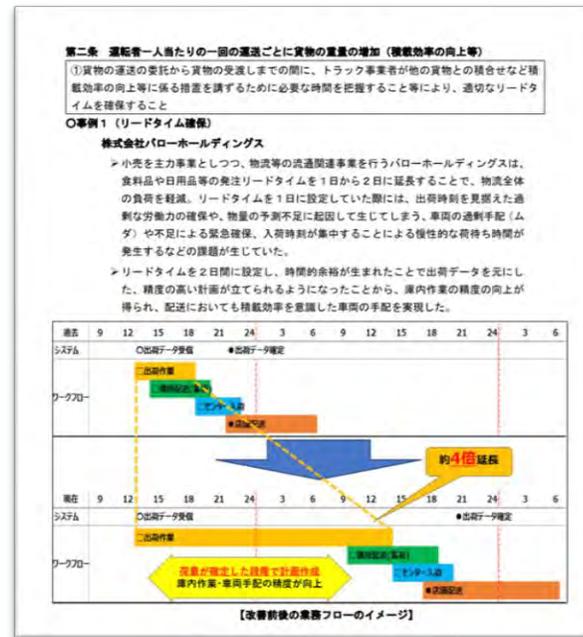
○ 荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。

荷主・連鎖化事業者の判断基準の解説書

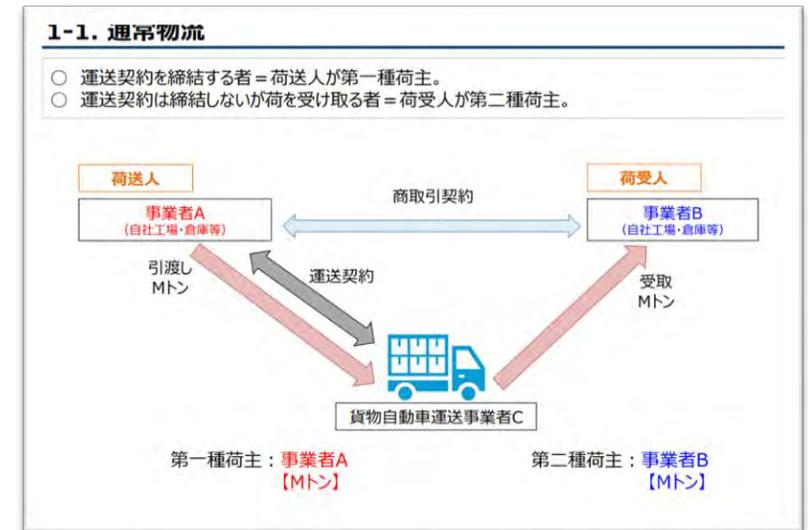
- 荷主・連鎖化事業者の判断基準等について、取り組むべき事項をより詳細に記載した「解説書」、取り組むべき事項について優良事例を集めた「取組事例集」を作成。
- また、様々な物流パターンごとにどの事業者が荷主に該当するかを整理した、荷主・連鎖化事業者の「パターン集」も作成。



判断基準解説書



取組事例集



パターン集

1. 北海道の物流課題と北海道経済産業局の取組

- フィジカルインターネット
- 商慣行の見直しや取引適正化の推進

2. 改正物流効率化法

- 法の概要と全ての事業者に対する努力義務
- **特定荷主が対応すべき事項**

特定事業者の指定基準等のポイント ※2026年4月施行予定

<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、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

(参考) 中長期計画 (記載例イメージ)

II 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に関する計画

1. 特定第一種荷主

1-1 計画内容

実施措置	計画内容 (具体的な措置の内容、目標 等)	実施時期
積合せ等に必要な時間の確保	現在、〇〇社と〇〇地域で共同配送を行っている。 これらの取組について、今後は、 ・ △△地域への拡大 ・ 共同配送を行う企業の拡大 により、平均的な1工場当たりの出荷便数を30%削減する。	2026年度～2030年度
出入荷量の適正化	取引先に対しユニット発注の依頼を行い、期間中毎月平均でユニット発注率が75%となるようにする。	2026年度～2030年度
配車計画・運行経路の最適化	主に運送手配を委託している××社において、配車管理システム××を利用しており、積載効率が高い状態であるため、引き続きその活用を継続する。	2026年度～2030年度
関係部門間の連携	出荷物流の制約による販売への影響見通しの試算を毎年〇月に各部門へ説明している。 また、営業が物流条件について交渉に行く際は、物流部の者が同行している。こうした取組を継続し、施設配置について物流事情の考慮が行われること、リードタイムの確保について取引先の5割以上で改善することを目指す。	2026年度～2030年度

(既に十分達成されている場合)

—	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について、すでに可能な限り達成できていることから、今後もその状態の継続に努める。	2026年度～2030年度
---	---	---------------

1-2 その他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に関する事項及び参考情報

〇〇物流研究会に所属しており、〇〇宣言に基づいて共同配送やパレット積載単位等のユニット発注を進めている。リードタイムの確保に当たっては、取引先△社との間で、～が条件とされ、対応が難しい状況。

(参考) 定期報告の記載イメージ

(定期の報告)

第四十八条 特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた日の属する年度の翌年度以降、毎年度、主務省令で定めるところにより、第四十二条第一項又は第四項に規定する措置の実施の状況に関し、主務省令で定める事項を荷主事業所管大臣に報告しなければならない。

I 特定荷主の名称等

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

1-1 特定第一種荷主 / 2-1 特定第二種荷主

事業者として、どの程度当該取組を実施しているか、該当する選択肢にチェックを入れる。

「特定荷主自らが管理する施設」だけでなく、「特定荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」も含めた取組の進捗状況について、該当する選択肢にチェックを入れる。

実施（導入）していない選択肢にチェックした場合、その理由を記入する。

対象項目	遵守状況	
	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。	
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	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	具体的な措置の内容	店舗配送は急な変更がほぼないことから、最適な定型の配車・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。
	実施していない理由	
	② 当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。	
運転者の荷待ち時間の短縮	各施設における状況の詳細 (特定荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	具体的な措置の内容	
	実施していない理由	

⑤ 定期報告

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	・・・	①（システム）
2	B工場	・・・	②（受付簿）
3	C工場	・・・	①（システム）

1 - 3 1回の受け渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間（分）												
	種類	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	25			30			35			40		
	荷役等時間	20			19			25			20		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		
2	荷待ち時間	50			45			30			25		
	荷役等時間	40			30			25			25		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		

備考（略）

2 1つの施設において、運行の種類ごとに1-1の「計測対象運行」、1-2の「計測手法」、付表1の「報告省略の理由」が異なる場合は、「識別」を分けて「施設の名称」の欄に施設の名称に加えて（危険物の運搬）、（危険物を含まない運搬）などその区分を特徴付ける名称を記入し、取扱いを分けることを可能とする。

6 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2-3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。

物流統括管理者（CLO）の選任について

（物流統括管理者の選任）

第四十七条 特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた後、速やかに、主務省令で定めるところにより、次に掲げる業務を統括管理する者（以下この条において「物流統括管理者」という。）を選任しなければならない。

一 前条の中長期的な計画の作成

二 自らの事業に係る貨物の運送を行う運転者への負荷を低減し、及び輸送される物資の貨物自動車への過度の集中を是正するための事業の運営方針の作成及び事業の管理体制の整備に関する業務

三 その他運転者の運送及び荷役等の効率化のために必要な業務として主務省令で定める業務

2 物流統括管理者は、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をもって充てなければならない。

3 特定荷主は、第一項の規定により物流統括管理者を選任したときは、主務省令で定めるところにより、遅滞なく、その氏名及び役職を荷主事業所管大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

○主務省令で定める業務：

- ・ 定期報告の作成及び報告徴収への対応
- ・ **物流に向けた開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送及び受渡しに関係する業務に係る各部門間の連携体制の構築及び関係部門の意識の向上**
- ・ 特定荷主が管理する施設における効率化に関するシステムその他の設備の維持及び新設、改造又は撤去並びに器具、設備、データ等の標準化に向けた計画の作成、実施及び評価
- ・ 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に関すること。

※ 物流統括管理者は特定荷主に指定された事業者において1名選任する（ホールディングスやグループ企業等からの選任は行えない）。

※ 特定第一種荷主、特定第二種荷主、特定連鎖化事業者のうち複数の指定を受けた場合は、同じ者を物流統括管理者として選任する。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイトについて

物流効率化法の理解を促進するためのポータルサイトを開設しました

「物流効率化法」理解促進ポータルサイトでは、荷主の努力義務や判断基準についての解説などのほか、説明会の予定など物流効率化に資する情報を発信しております。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

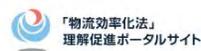
<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

荷主判断基準の解説書

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-book.pdf>

荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-casestudies-book.pdf>



**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。

[本プラットフォームについて](#)

CHECK!
5分でわかる
物流効率化法の
改正のポイント

荷主の判断基準等について（法第43条）

荷主の努力義務（積載効率の向上等、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮）の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」（省令）で定めています。

判断基準に定めている内容等をこのページにて紹介しますので、これを参考にして、効率化に向けた取組を実施してください。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については

- [荷主の判断基準省令全文](#)
- [荷主判断基準の解説書](#) (1.4MB)
- [荷主判断基準の解説書事例集](#) (2.9MB)
- [物流パターンごとの荷主の考え方](#) (1.1MB)

改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール【想定】

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
- **2024年11月27日** **合同会議取りまとめ**を策定・公表
- 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布

- **2025年4月1日** **法律の施行①**
基本方針
荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
判断基準に関する調査・公表 等
- **2025年8月** 法律の施行②に向けた政省令の公布
- **2025年秋頃** **判断基準に関する調査等**の実施

特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

- **2026年4月1日** **法律の施行②**
特定事業者の指定
中長期計画の提出・定期報告
物流統括管理者（CLO）の選任 等

- **2026年5月末** **特定事業者の届出～指定手続**
→荷主は、指定後速やかに**物流統括管理者の選任届出**
- **2026年10月末** **中長期計画**の提出 ※初年度のみ。2027年度以降は7月末必
- **2026年秋頃（想定）** **判断基準に関する調査等**の実施

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

- **2027年7月末** **定期報告**の提出

(参考) 物流施設等の効率化に活用できる主な支援策

運輸部門省エネ化・非化石転換補助金

【補助対象】 **大企業** **中堅** 中小等

【補助上限】 支援対象毎に設定

【補助率】 1/2以内 【期間】 未定 (R8fy事務局公募中)

【要件】

- 輸送効率化によるエネルギー使用量の削減に取り組むこと
- (1) 新技術活用によるサプライチェーン全体効率化等推進事業
 - 複数の事業者が連携して取り組む高度なデジタル技術を活用したサプライチェーン全体の効率化に関する実証等
- (2) トラック輸送における更なる省エネ化推進事業
 - トラック事業者と荷主間における車両管理システムの実証等

中堅等大規模成長投資補助金

【補助対象】 **中堅** 中小等

【補助上限】 50億円

【補助率】 1/3以下 【期間】 最長R10年12月末まで

【要件】

- 投資額20億円以上。
- 事業後3年間の1人当たり給与支払額の年平均上昇率が5.0%以上。

(例) 最新設備を導入した物流センターの建設
(※画像はイメージです。)



中小企業省力化投資補助金 (カタログ注文型・一般型)

【補助対象】 中小等

【補助上限】 200万円~1,500万円 (カタログ型)

750万円~1億円 (一般型)

【補助率】 1/3~2/3以内 【期間】 R8年9月末頃までを予定

【要件】 - 省力化に効果的な汎用製品をカタログから選択し導入 (カタログ型)

- 個別の現場や事業内容等に合わせた多様な省力化投資を支援 (一般型)

デジタル化・AI導入補助金

【補助対象】 中小等

【補助上限】 支援対象毎に設定

【補助率】 1/2~4/5以内

【要件】

- 中小企業・小規模事業者等の労働生産性の向上を目的として、業務効率化やDX等に向けたITツール (ソフトウェア、サービス等) の導入を支援

(参考) 価格交渉・転嫁の支援ツール

“価格転嫁”検討ツール (中小機構)

<https://kagakutenka.smrj.go.jp/kakakukentou/index.html>

商品別の収支状況を把握

数値を入れ替えて検証

目指すべき取引価格を試算

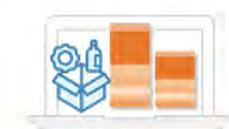
Webで
簡単

登録
不要

無料

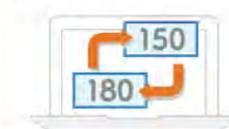
**商品別(取引先別)の
収支状況を把握**

売上高とコスト(仕入れ・材料費、人件費、水道光熱費等)を入力すると、コスト高騰前後の商品別の収支状況を確認できます。



**数値を
入れ替えて検証**

各コストの比率や金額を入れ替えて様々なシミュレーションをすることにより、収支に大きく影響しているコスト及びその構造を見える化します。



**目指すべき
取引価格を試算**

コスト高騰前後の経費に着目し、目指すべき取引価格(参考価格)を試算します。価格転嫁の必要性や検討すべきポイントを把握し、次の具体的なアクションにつなげます。



価格交渉ハンドブック

https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihi/ki/pamflet/kakaku_kosho_handbook.pdf

【改訂版】

**中小企業・小規模事業者の
価格交渉ハンドブック**

初版 令和4年3月
最終改定 令和8年1月

※本資料は、令和6年2月「中小企業・小規模事業者の価格交渉ハンドブック」を、昨今の状況をふまえて更新したものです。

儲かる経営 キヅク君 (中小機構)

<https://kagakutenka.smrj.go.jp/moukaru/>

商品・取引先ごとの収支を把握できる

伸ばすべき商品・取引先が分かる

価格転嫁の目安を検討できる

利益を確保する事業戦略を検討できる

業種別に
入力

Webで
簡単

登録
不要

**「過去」からの
変化を知る**

過去と現状の2期分の決算書の情報を入力すると、会社全体の収支状況の変化を確認できます。費用の項目が急増している場合は、コスト構造を確認しましょう。



「現状」を知る

現状の決算書情報に基づいて、コストを商品ごとに割り当てると、その商品・取引先ごとの収支状況が確認できます。そこから伸ばすべき商品・取引先を検討しましょう。



「将来」を考える

商品・取引先ごとのコストや利益をシミュレーションすることで、利益を確保できる価格やコストを知ることができます。また、会社全体で将来目指すべき営業利益や売上高の検討ができます。



御清聴いただきありがとうございました