

# 自動車運送業における協業化の推進に向けた 現行の方策及び現状の課題について

---

- 近年の自動車運送事業における担い手不足への対応を強化するために、自動車運送事業間の連携、自動運転車両・デジタル技術の適正な活用等に向けた道路運送や物資流通に関連する各種制度の見直しを行うべく、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会・交通体系分科会物流部会の下に「合同小委員会」を設置し、その場で引き続き議論を行うこととする。

＜主な検討事項案＞ ※第1回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会・交通体系分科会物流部会 資料3

## 【協業化を通じた効率化・省力化】

- ・ 深刻な担い手不足や収支状況の悪化を踏まえ、担い手等のリソースを複数事業者間で共有するなど協業化を促す仕組み

## 【自動運転車両等の更なる活用に向けた制度整備】

- ・ 旅客・物流分野での自動運転車両の普及に向けた、自動運転車両の導入促進に資する仕組み
- ・ 物流分野での革新車両等の普及に向けた、革新車両等に適した物流拠点の整備促進に資する仕組み
- ・ 将来的な自動運転車両の普及を見据えた、事故再発防止策等の安全性を高める仕組み

## 【道路運送業における仲介等の適正化・効率化】

- ・ タクシー配車アプリによる仲介やトラック事業における多重取引構造などに関連して、円滑・適正な事業実施を可能とするための仕組み

# 旅客自動車運送事業における協業化

# 1. 現状

## 旅客自動車 運送事業 (運送法第2条)

**特定旅客自動車運送事業**(運送法第3条)

一般旅客 自動車 運送事業 (運送法第3条)	一般貸切 旅客自動車運送事業 (運送法第3条)	バス (乗車定員十一人以上)	
	一般乗合 旅客自動車運送事業 (運送法第3条)		タクシ- (乗車定員十一人未満)
	路線定期運行 路線不定期運行 区域運行		
一般乗用 旅客自動車運送事業 (運送法第3条)			



特定バス



貸切バス



乗合バス  
(路線定期運行)



乗合  
タクシ-



タクシ-

## 自家用自動車 による運送 (運送法第78条)

日本版ライドシェア  
(運送法第78条第3号)

公共ライドシェア (運送法第78条第2号)	交通空白地有償運送
	福祉有償運送



日本版  
ライドシェア



公共  
ライドシェア

# 自動車交通サービスの類型ごとの規制

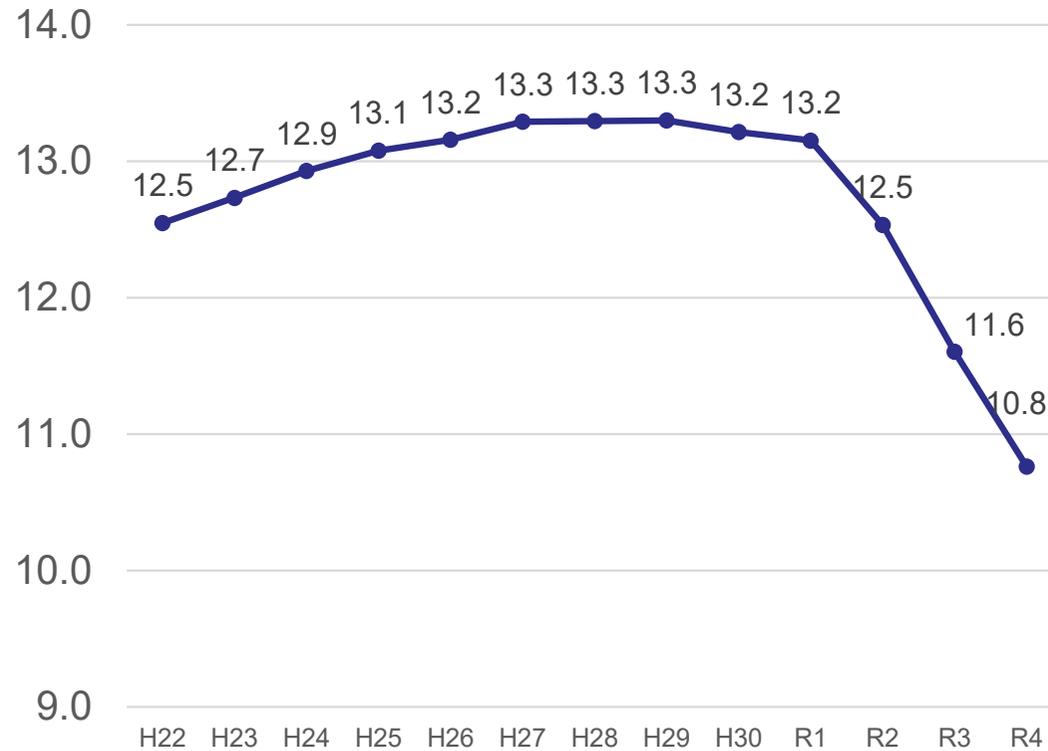
		営業区域	免許	運行管理者	最低車両台数	運賃	その他
特定旅客		—	普通二種免許 大型二種免許	—	1両	届出	—
一般貸切		53ブロック ※原則都府県単位	普通二種免許 大型二種免許	39両まで2人 ※以降車両数が増加する ごとに必要な運行管理者 も増加	3両 ※大型を使う場合は5両 ※通達で規定	届出 ※運輸局ブロックごとに基準額 を公示し、下限額を届出	—
一般乗合	路線定期	—	普通二種免許 大型二種免許	39両まで1人 以降40両毎に1人	5両 + 予備1両 ※通達で規定	【路線バス】 上限運賃の認可 実施運賃の届出 ※運賃協議会で協議が整っ た場合は、協議運賃の届出 【高速バス】 届出	—
	路線不定期 区域運行	—	普通二種免許 大型二種免許	39両まで1人 以降40両毎に1人	3両 ※通達で規定	届出	—
一般乗用		630地域	普通二種免許	39両まで1人 以降40両毎に1人	原則営業区域ごとに 5両または10両 ※人口50万人以上の自 治体を含む営業区域は 10両、それ以外は5両	認可 ※運賃ブロック(69地域)ごと に算出した運賃幅の中で認可。 ※特定・準特定地域について は届出 ※運賃協議会で協議が整っ た場合は、協議運賃の届出	特定・準特定 地域においては、 新規参入・増 車を制限。
日本版ライドシェア		一般乗用に準ずる ※自治体の申出による 運行の場合、当該自治 体が区域。	普通一種免許	一般乗用に準ずる ※車両数は一般乗用と日 本版ライドシェアの車両の 合計	—	一般乗用に準ずる ※事前確定運賃	営業区域にお けるタクシーの 不足台数に基 づき、運輸局が 各事業者に運 行台数を配分。
公共ライドシェア		登録時に定めた 区域	普通一種免許 大型一種免許	運行管理の責任者に ついて、20台毎に1人	1両	公示 ※地域公共交通会議等での 協議が必要	—

# バス・タクシー分野における運転者不足の現状

○ バス・タクシー分野において、運転者数の減少が続いており、バスの減便・路線廃止や需要に応じたタクシーサービスの供給が困難な状況が生じており、公共交通として国民生活を支えること自体が困難となっている。

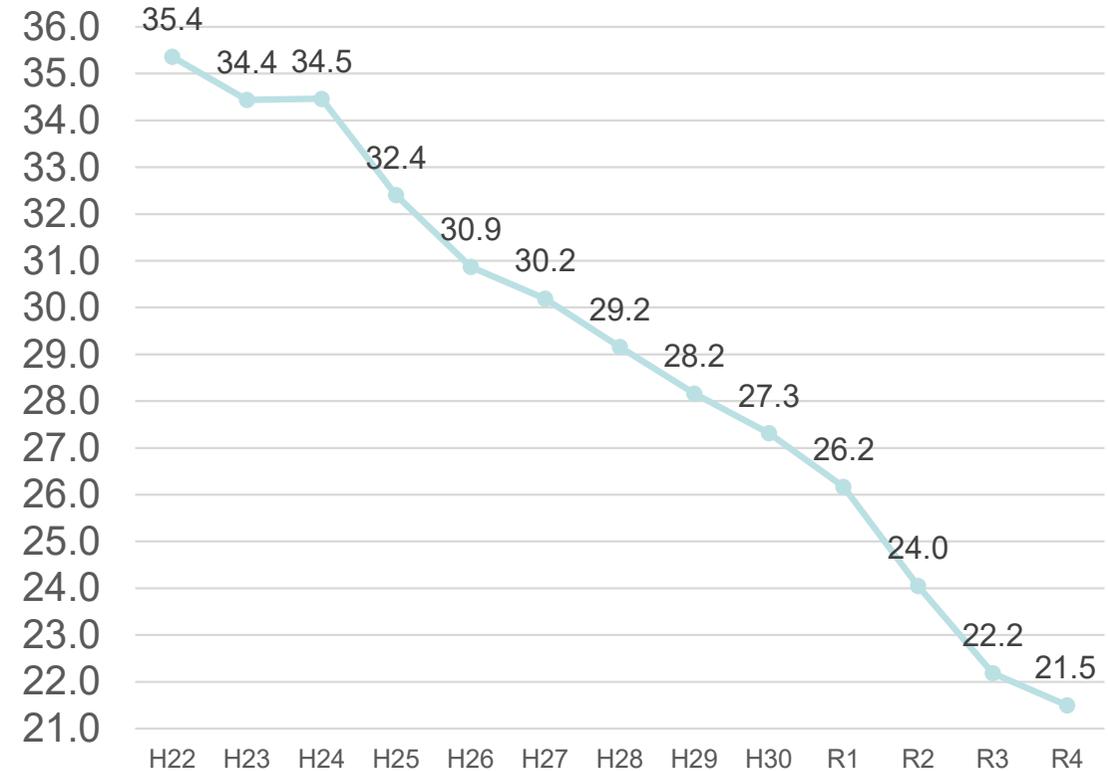
## バス

(万人)



## タクシー

(万人)

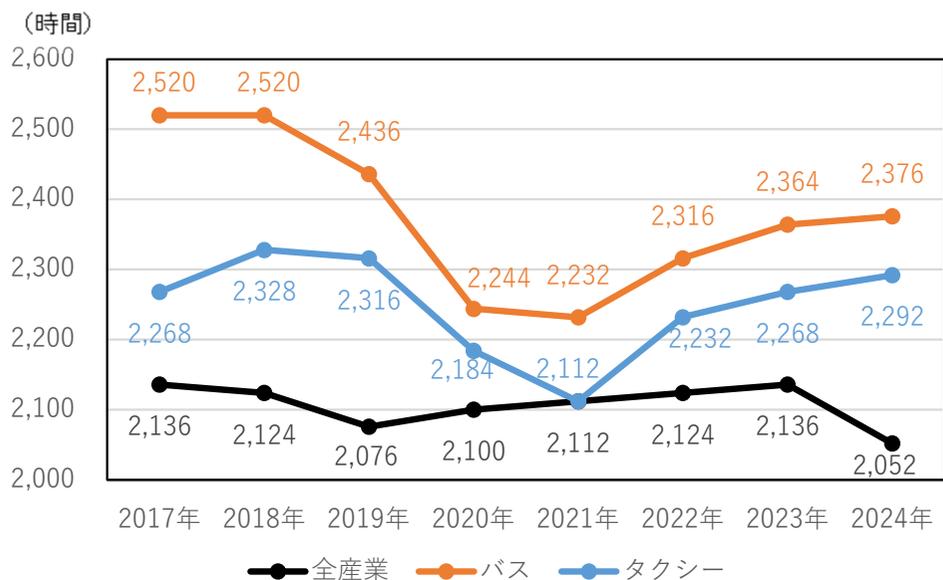


法人タクシー運転者数

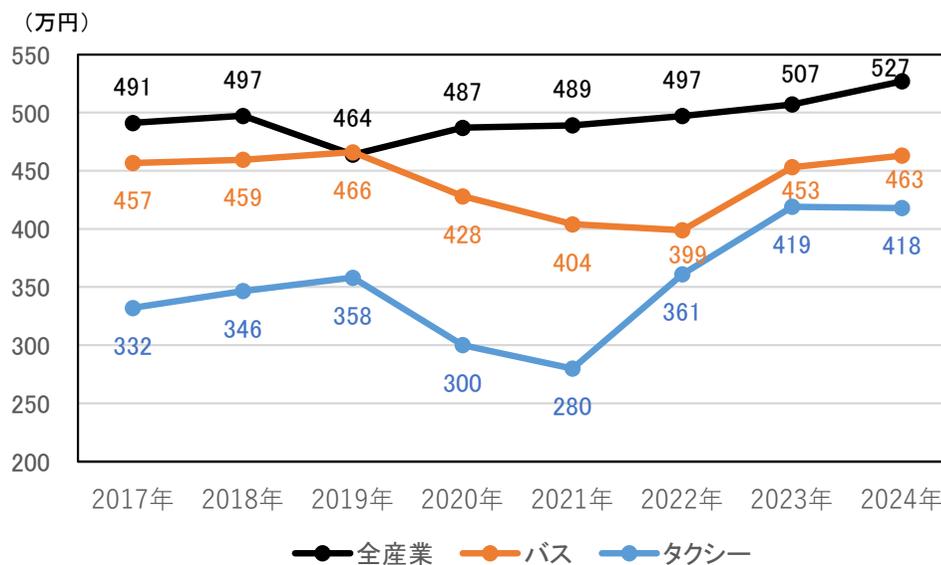
資料：国土交通省物流・自動車局作成

# 旅客自動車(バス・タクシー)運送事業の働き方をめぐる現状

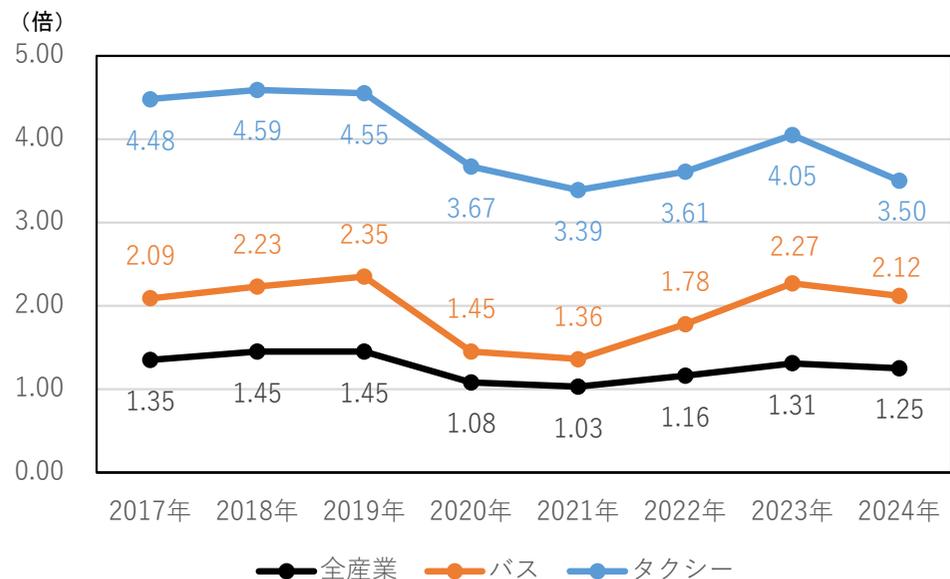
## ①年間労働時間 全職業平均より労働時間が長い。



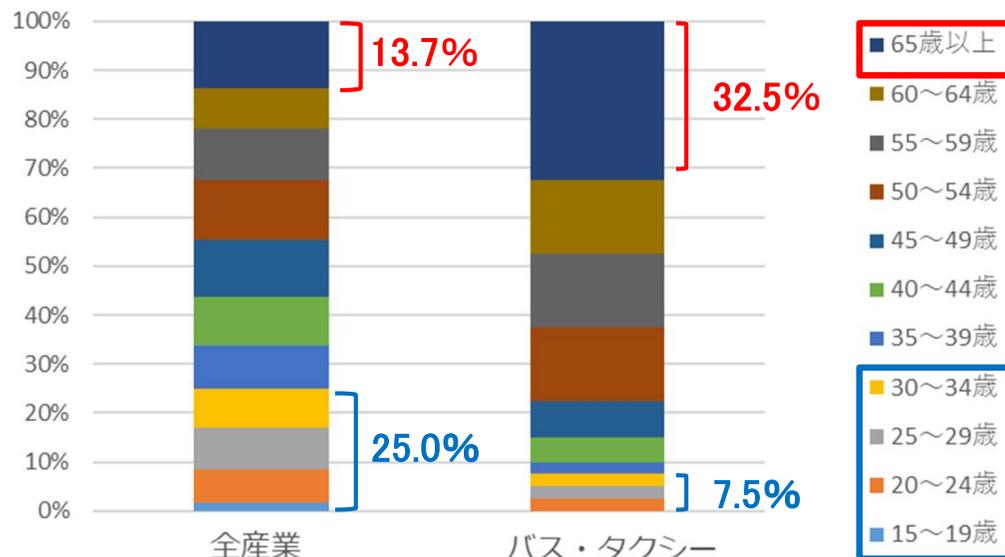
## ②年間賃金 全産業平均より年間賃金が低い。



## ③人手不足 全職業平均より有効求人倍率が高い。



## ④年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

# 旅客自動車運送事業における協業によるあり方

- 旅客自動車運送事業における連携・協業のあり方としては、①同じ事業区分の運送事業者との協業、②他の事業区分の運送事業者との協業、③運送事業者以外との協業 等が考えられる。
- 旅客自動車運送事業における連携・協業により、ドライバーや車両、運営資金等を複数事業者が一体となって活用することで、持続可能な旅客自動車運送サービスを維持し、地域の足を確保することができると考えられる。

## 協業する主体

### パターン①

同じ事業区分の運送事業者

例) タクシー事業者×タクシー事業者  
バス事業者×バス事業者

等

### パターン②

他の事業区分の運送事業者

例) タクシー事業者×バス事業者  
バス事業者×貨物自動車運送事業者

等

### パターン③

運送事業者以外

例) 運送事業者×地元企業  
運送事業者×自治体

等



## 共有するリソース

- 運転者
- 車両

- 運営資金
  - 運行管理者、整備管理者
- 等

**旅客自動車運送事業者、産業、自治体の壁を超えた連携を通じて、必要な人的・物的資源等を効率的に活用し、旅客運送サービスの再生・活性化を図る。**

パターン①（同じ事業区分の運送事業者との協業）  
パターン②（他の事業区分の運送事業者との協業） の事例

- 事業用自動車の**安全輸送の根幹を担う運行管理**について、原則として各営業所に選任された運行管理者がそれぞれの営業所の運転者に対する運行管理等を行っているが、**運行管理者不足や長時間労働等の課題**が顕在化しており、その対応が急務。
- このため、ICTを活用した高度な機器を用いて遠隔の営業所間で点呼を行うことや、運行管理を集約して運行中の他営業所の運転者に対する運行指示を行うこと等、**安全性を確保しつつ運行管理者不足等への対応にも資する制度の創設**に係る検討を実施。

## 点呼（対面点呼の原則）

運行管理者は、運転者の乗務前後において、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を行うための点呼を、原則対面で実施しなければならない。



## ICTの活用による高度化

### 遠隔点呼

カメラ、モニター等の映像・音声を中継する機器を介して、遠隔で点呼を実施

#### <主な効果>

- 高度な点呼機器の使用による**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**

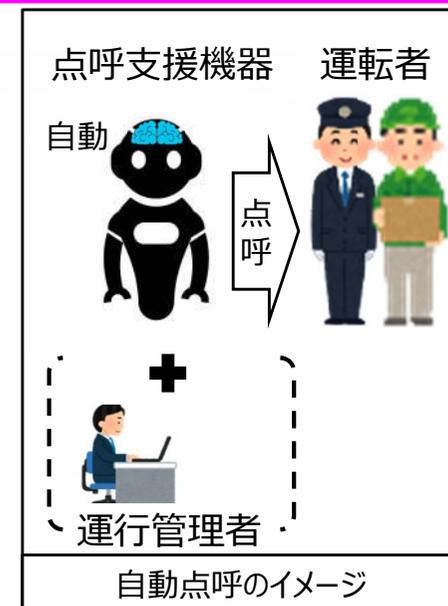


### 自動点呼

点呼支援機器（ロボット等）に点呼時の確認、指示項目の一部又は**全部を代替**させて点呼を実施

#### <主な効果>

- **人的ミスの減少**による点呼の**確実性の向上**
- 運転者・運行管理者の**長時間労働の是正**



運行管理業務の一元化



高度な機器を使用し、運行中の他営業所の運転者に対する運行指示を実施

<主な効果> 運行管理集約による、**運行管理者不足の解消**

# 事業者間遠隔点呼について

- 昨今の運送事業者の人手不足に迅速に対応するため、具体的なニーズや現状の遠隔点呼機器等の普及も踏まえ、同一事業者内の遠隔点呼に加え、**令和7年度より事業者を跨いだ遠隔点呼（以下、「事業者間遠隔点呼」という。）が実施可能となるよう制度化**（同一の事業及び種別の運送事業者間に限る）
- 事業者間遠隔点呼を行おうとするものは、道路運送法第35条又は貨物自動車運送事業法第29条に基づく**管理の受委託の許可が必要**

## 協業する主体

自動車運送事業者

### 【同一事業者内遠隔点呼】



## 共有するリソース

運行管理者（点呼業務）

### 【事業者間遠隔点呼】



遠隔点呼が  
実施可能な  
範囲拡大

## 【想定される事業者間遠隔点呼の流れ（一例）】

事例	運転者の申告	受託先運行管理者の対応	委託元運行管理者の対応
① 運転手の体調等は問題なし	異常なし	乗務可の判断	なし (点呼の実施状況について適宜確認)
② 運転手が飲酒又は車両に異常	<ul style="list-style-type: none"> <li>アルコール検知有</li> <li>車両異常有*</li> </ul>	委託元運行管理者に連絡	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該運転者との連絡</li> <li>交替運転者の手配 等</li> </ul>
③ 運転手が体調不良	健康状態等の異常有*	委託元運行管理者に連絡	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該運転者との連絡</li> <li>乗務可否判断実施 等</li> </ul>

\*業務前点呼のみ

○道路運送法第35条の規定に基づき、高速乗合バスを運行する事業者が、国土交通大臣の許可を受けて一部の高速バス路線の運行（運転業務、運転管理業務及び整備管理業務）を委託及び受託することができる。  
（平成24年7月31日通達）

**協業する主体** 乗合バス事業者

**共有するリソース** 運転者、運行管理者、整備管理者等

## 受委託の概要

- 委託者：京王バス
- 受託者：アルピコ交通
- 許可の日：令和5年7月28日
- 路線：新宿～松本線 新宿～長野線
- 受委託の内容：運転業務・運行管理業務・整備管理業務・前述の業務に付随する業務

### 【路線図】

新宿～松本線（京王バス）



### 【時刻表（一部）】

便番号	5912	5914	5916
運行会社	アルピコ交通	アルピコ交通	京王バス
松本バスターミナル	820	850	920
バスタ新宿	レ 1138	レ 1208	レ 1238

同じ車両を使用



管理の受委託によりアルピコ交通で運行

便番号	5925	5929	5931
運行会社	アルピコ交通	アルピコ交通	京王バス
バスタ新宿	1655	1755	1825
松本バスターミナル	レ 2013	レ 2113	レ 2143



# 貸切バス事業における運転者の共有の事例

- 季節や業務内容による貸切バス会社間の**繁忙差**を踏まえ、閑散期のバス事業者の運転者を繁忙期のバス事業者に供給する**マッチングサービスを実証**。
- 供給企業と受入企業との間の出向契約によって、運転者は供給企業と受入企業の両方と雇用契約を締結（在籍型出向）。

**協業する主体** 貸切バス事業者

**共有するリソース** 運転者

**繁忙のズレがある事業者様同士を、当金庫ネットワークでマッチングします！！**



○バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画を促進するために必要な制度・運用改善等の措置に関して、交通政策審議会自動車部会において論点を整理。

## バス・鉄道事業者のニーズの例

終電・終バス後の輸送ニーズに対応するために活用したい  
路線再編後の輸送ニーズに対応するために活用したい  
駅など交通結節点からの二次交通に対応するために活用したい

バス・鉄道事業者がタクシー事業の  
**許可**を受けるパターン

タクシー事業の許可要件（専用施設、専従役員規制等）の緩和

バス・鉄道事業者がタクシー事業者と  
**パートナーシップ**を組むパターン

施設・車両の共用、ドライバーをシェアする方策を提示

日本版ライドシェアの柔軟運用  
（バス・鉄道のダイヤに合わせた柔軟な時間帯の設定等）

課題等を精査するため、**先行的なトライアルを実施**

- タクシー需要が高い時期に**バス事業者、鉄道事業者、タクシー事業者**のグループ内3社が**パートナーシップを組み、日本版ライドシェアの輸送力を増強を図る。**
- 具体的には、**バス事業者と鉄道事業者の職員**を日本版ライドシェアのドライバーとして活用。

## 協業する主体

バス・鉄道・タクシー事業者

## 共有するリソース

運転者、車両

## 伊予鉄バス株式会社、伊予鉄道株式会社及び伊予鉄タクシー株式会社

### 運行概要

- 運行エリア : 愛媛県 松山市、東温市、砥部町、松前町
- 運行開始日 : 令和7年6月13日 (金)
- 運行時間帯 : 金曜日 16時～翌5時
- 利用方法 : 電話で配車依頼  
運賃は事前確定運賃



伊予鉄道株式会社



伊予鉄タクシー株式会社



伊予鉄バス株式会社



車両・運転者を共用(※) (パートナーシップ型)



日本版ライドシェア

※ タクシー事業者とバス・鉄道事業者の職員が新たに雇用契約を締結

- これまで認められなかった特定旅客自動車運送事業用の車両の一般の乗合旅客自動車運送事業への併用について、通達で許可（令和6年9月30日通達）。
- 佐賀県基山町において、特定旅客自動車運送事業にて運行するスクールバスを、通学時間帯以外は路線バスとして活用することを実証事業を実施。

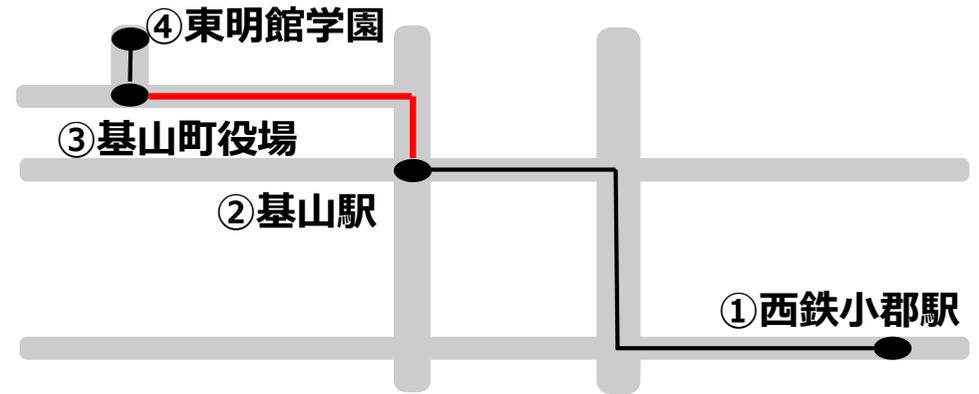
**協業する主体** 特定運送事業者、乗合事業者

## 基山町における事業プラン

**【運行主体】** 学校法人東明館学園  
 （運行は、特定旅客自動車運送事業及び一般乗合旅客自動車運送事業の許可を取得した運送事業者に委託）

**【運行計画】** ②から③までを路線バスとして運行（右記参照）  
 ※従前は、①から④及び②から④までを特定旅客事業として運行

**共有するリソース** 車両

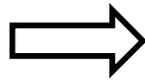


## スクールバス車両の活用に向けた制度整備について

- スクールバス車両など、特定事業に使用されている車両について、路線バスとして活用可能となるよう、先般、通達（※）を发出。

※「特定旅客自動車運送事業及び一般乗合旅客自動車運送事業間における事業用自動車の併用等について」（令和6年9月30日国自旅第203号等）

特定事業に  
使用している車両  
※スクールバス等



乗合事業に併用

## 基山町における実証事業の概要

- 東明館学園と連携し、通学バスを通学時間帯以外における一般住民を対象とした「定時定路線バス」として活用 等
- 運行期間は令和6年10月15日～11月26日
- 運賃は無料  
 ※（令和6年度共創・MaaS実証プロジェクト（共創モデル実証運行事業）において、実証運行に要する費用として、スクールバス車両購入についても支援）



# バス事業者による貨客混載の取組

- 過疎化や高齢化が進む中山間地域において、バス事業者は路線網の維持、トラック事業者は効率化とサービス向上の確保が課題となっているなか、バス事業者がトラック事業者の貨物を運送する貨客混載の取組を実施。
- 地域のバス事業者とトラック事業者が連携して貨客混載を図ることで、路線維持に繋がる新たな収入源になり、配送の効率化や走行距離の削減によりCO2削減に寄与している。

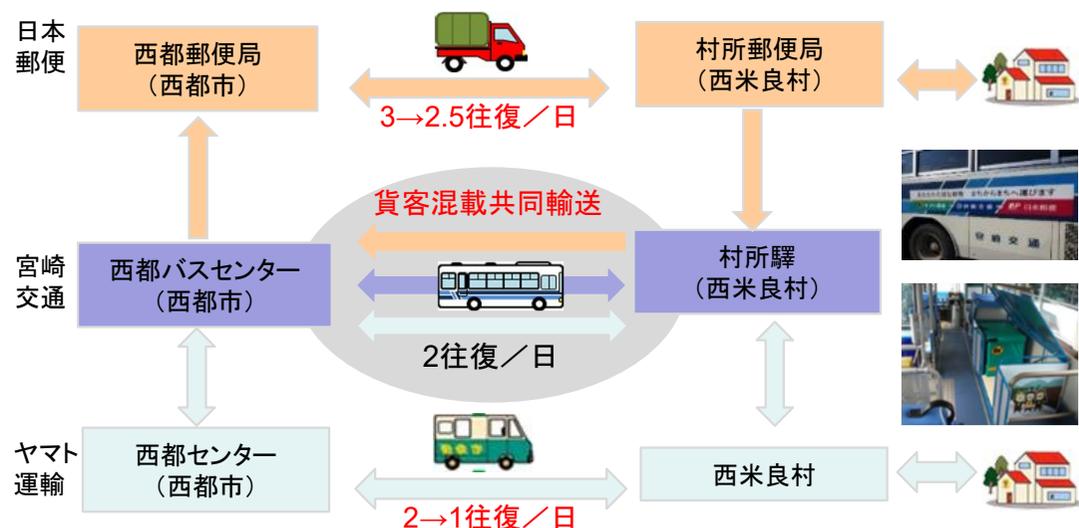
**協業する主体** バス事業者、貨物自動車運送事業者

**共有するリソース** 運転手、車両

## 宮崎交通

### 【取組概要】

- 路線バスに一定量の宅配便を積載できるよう、バス車両の中央部の座席を一部減らし、荷台スペースを確保。
- 複数事業者（ヤマト運輸、日本郵便）の共同輸送は日本初の事例。



### 【運行概要】

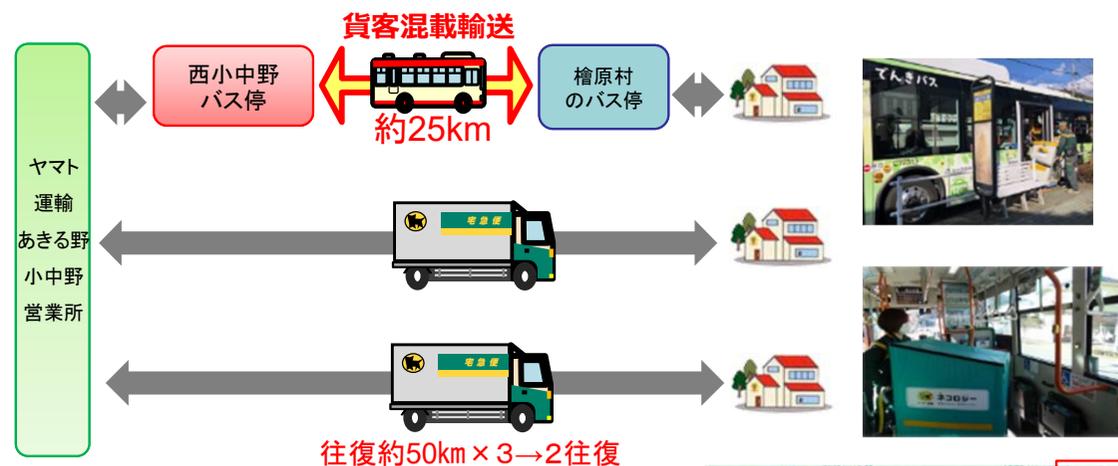
- 運行エリア：宮崎県西都市～西米良村間
- 運行開始日：平成27年10月（日本郵便は平成30年2月）
- 運行時間帯
  - 西都市→西米良村
    - ①13:00（平・土）②15:30（平・土・日祝）
  - 西米良村→西都市
    - ①13:00（平・土・日祝）②16:50（平・土）17:10（日祝）



## 西東京バス

### 【取組概要】

- 路線バスに一定量の宅配便を積載できるよう、バス車両の中央部に荷台スペースを確保。
- バス事業者では、関東で初めて国土交通省から物流総合効率化法に基づく「総合効率化計画認定」を受けた。



### 【運行概要】

- 運行エリア：東京都あきる野市小中野～檜原村間
- 運行開始日：令和2年10月
- 運行時間：平日13:32 土曜13:30
- ※いずれも武蔵五日市駅発（復路なし）



# タクシー事業者による貨客混載の取組

- 昨今、観光客の手荷物が原因による市バスの混雑や、コインロッカー不足等の問題が発生。
- タクシー事業者が一般貨物自動車運送事業の許可を取得して、タクシーの利用客限定で観光地等までの送迎した後、そのまま手荷物を宿泊先のホテルまで有料で輸送する貨客混載のサービスを実施。

## 協業する主体

タクシー事業者、貨物自動車運送事業者

## 共有するリソース

運転手、車両



京都を訪れる観光客の「着いてからのお悩み」を一気に解消

観光中に  
ホテルまで  
荷物を配送！

何人乗っても  
同一料金。  
家族や複数での  
ご利用がお得！

ビジネスや  
接待など、  
さまざまなシーンで  
利用可能！



京都観光の「あるある」ストレスを解消

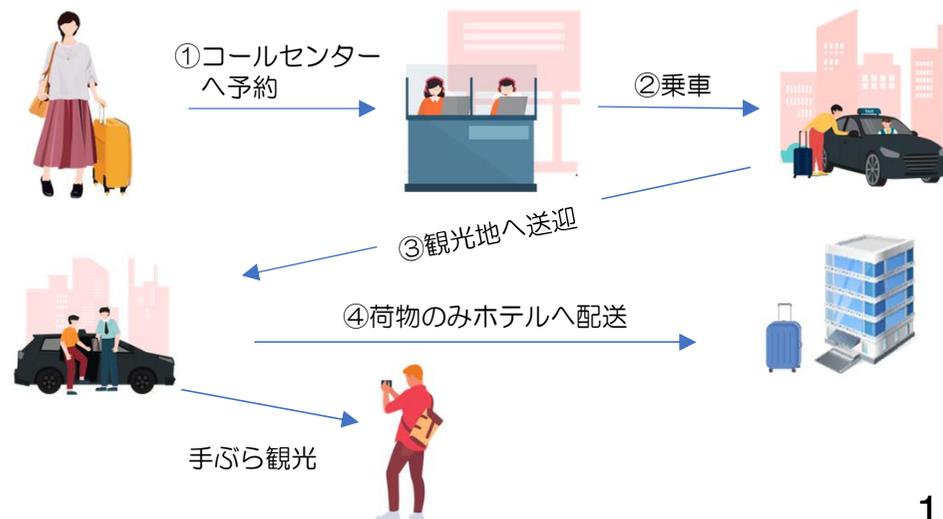
## 概要

事業者：株式会社キャビック 代表取締役社長 兼元 秀和  
 住所：京都市右京区梅津段町8  
 車両数：タクシー 111両（うち29両を使用）  
 貨物料金：1 kmまで1,500円、以降1 kmごとに700円を加算  
 ※一般貨物自動車運送事業（令和3年2月1日許可）

## 実施内容

- 電話による事前予約制  
（流しや駅待ちの車両のサービス引き受けは不可）
- 旅客輸送後の貨物輸送のため、荷物（貨物）のみの輸送は行わない
- 将来的にはアプリ会社等と提携し予約～支払いまでシームレスな移動サービスを実施予定。

## 事業イメージ



## パターン③（運送事業者以外との協業）の事例

# 地域が主体となった乗合タクシー事業の事例(小平市)

- 自治会、商店会が中心となり、地域協働組織を設立して検討を重ね、定時・定路線のコミュニティタクシーを運行。
- 利用状況や収支を組織で継続的にモニタリングし、市の運行経費補助額に上限を設定する等、自主性・継続性を確保。

## 協業する主体

交通事業者、自治体、商店会

## 共有するリソース

人材

### 【運行状況】

- 運行主体：トーショー交通（株）、小平交通（有）
- 運賃：大人150円、子供80円
- 運行日：月曜日から金曜日まで
- 運行車両：ワンボックス車両1台
- 運行ルート：大沼ルート、栄町ルート、鈴木町ルート

## 1. 多様な主体の実質的参画

- 小平市において、地域ごとに、自治会・商店会が中心となり、地域の企業・金融機関・交通事業者・大学等もメンバーとして「コミュニティタクシーを考える会」（以下「考える会」という。）を設立。
- 交通不便地域から商店等へのアクセスをどう確保するかが課題に。「考える会」が主体的に検討した結果、地域経済の活性化を大目標として、定時・定路線のコミュニティタクシー「ぶるべー号」を運行させることを決定。
- 平成21年9月の運行開始後も、「考える会」が利用促進策や地域活性化に向けた活動を協働して実施。  
（沿線施設の協力を獲得し割引券を組成、P Rのぼり旗作成、地元学生による車両デザイン、クリスマス企画等）



## 2. 創意工夫

- 本格運行の前提として、実証運行を行い、「考える会」で需要の多寡や課題等を分析。必要に応じて再実証運行を実施して比較の上、本格運行に移行。
- 本格運行もあくまでも「試行運行」と呼称。利用状況や収支を継続的にモニタリング・分析しつつ、常に廃止を含む大幅な見直しがあり得ることを住民に注意喚起。
- 本格運行（「試行運行」）開始後も、「考える会」で利用状況等を分析し、運行ルートの一部廃止を含む見直しを実施。
- 地元商店と連携して、ぶるべー回数券等の購入者等の利用者を対象とし、参加商店で利用できるクーポンを発行。地元商店への来訪者が大幅に増加し、地域経済の活性化に貢献。



## 3. 自立性・継続性

- 考える会と市で議論・分析し、各ルートに係る市の運行経費補助額に上限を設定。
- 各ルートについて1日平均70人の乗車を目標に設定し、住民相互で利用を働きかけ。

# 地域の金融リソースを共有するデマンド型乗合交通の事例

- 地域住民の移動ニーズに対応するため、一般旅客乗合事業（デマンド型交通）を提供し、地域の交通不便を解消。
- 地域の病院、薬局、商店等からエリアスポンサーとして協賛を得る代わりに、エリアスポンサーとなった事業者にと停留所を設置。採算性を向上させ、持続的なモビリティサービスを実現するとともに、地域の活性化を促進。

**協業する主体** 交通事業者、自治体、地元企業

**共有するリソース** 運営資金

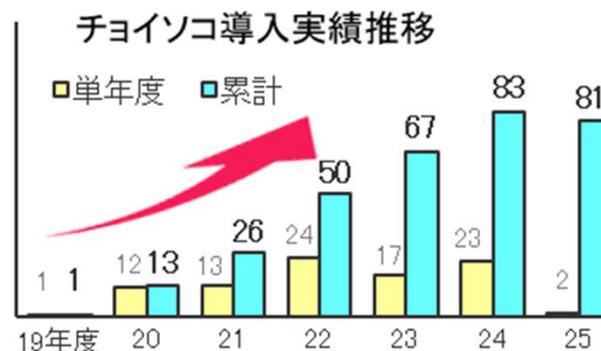
## 【エリアスポンサー協賛型ビジネスモデル】



## 【展開状況】

( '25年 8月1日 現在 )  
**導入自治体 : 81市町村**  
**車両台数 : 193台**

公共  
ライドシェア 6カ所



## 【取組事例】

### 愛知県豊明市



- エリアスポンサー：地元メーカー、携帯ショップ、病院、薬局、金融機関等
- 運賃：200円/回

### 福岡県福岡市



- エリアスポンサー：病院、薬局、スーパー、コンビニ等
- 運賃：300円/回

### 富山県砺波市



- エリアスポンサー：病院、薬局、スーパー、美容院、カフェ等
- 運賃：500円/回

# バス事業者における車両の共同調達の事例

- コロナ禍による収支悪化・運転者不足により事業者単独での事業継続が困難であることを踏まえ、市とバス事業者が参画するプラットフォームを創設(令和7年法人化)。
- データ分析に基づく路線の最適化、各社の人材プラットフォームへの集約による企画立案の高度化等の共同事業を実施している他、**EVバス等導入・充電設備等整備計画の策定等も実施。**

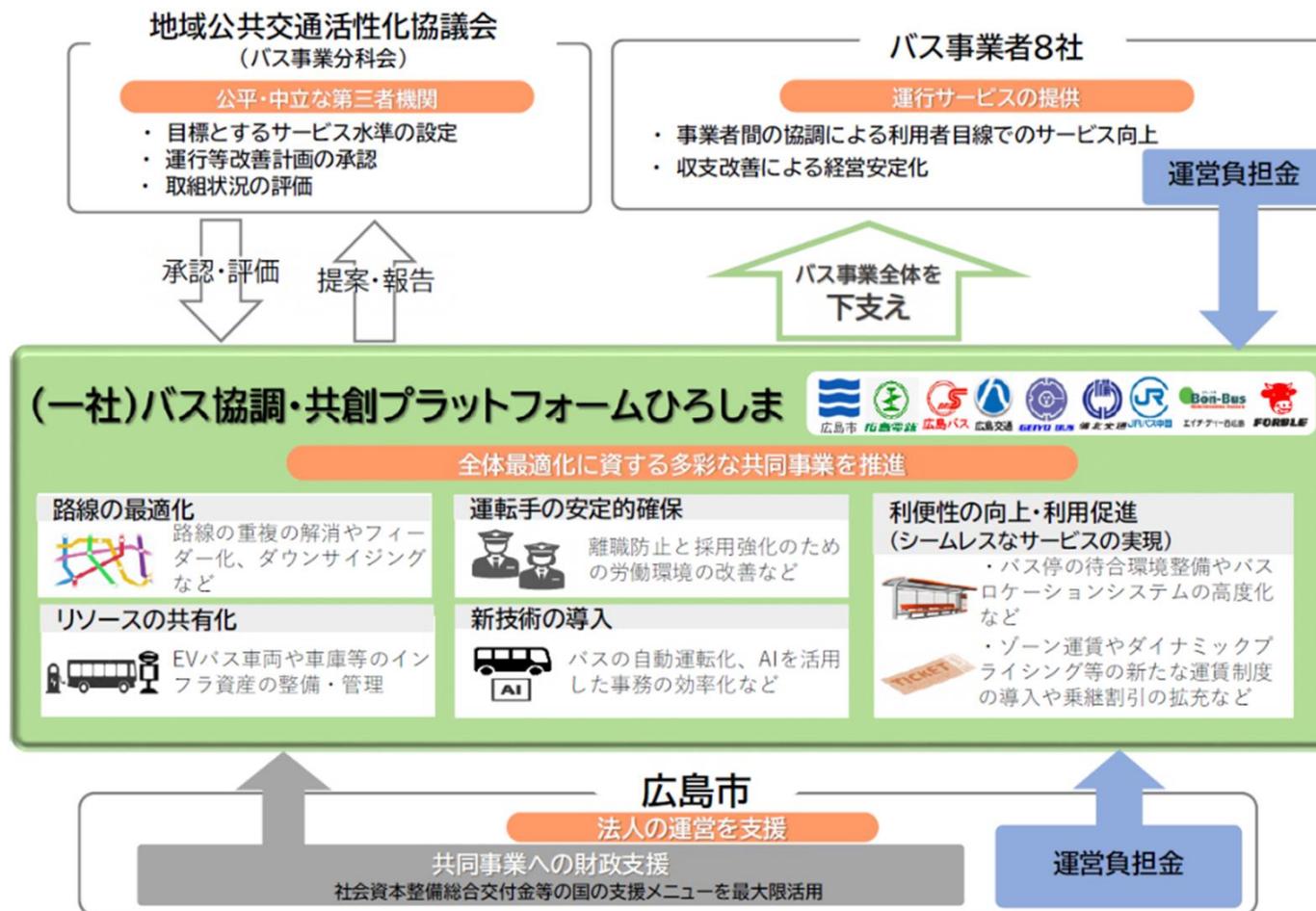
## 協業する主体

バス事業者、自治体

## 共有するリソース

車両、施設、人材、運営資金

### <共同運営システム(広島モデル)のイメージ図>



# タクシー事業者によるタクシーデリバリーの取組

○ 令和2年11月1日よりタクシーフードデリバリーサービスを開始。利用者が対象の飲食店でフードデリバリーでの配達を希望・予約をした場合、組合加盟のタクシー事業者（一般貨物自動車運送事業の許可を取得）により自宅等へ配達。

## 協業する主体

タクシー事業者、飲食店

## 共有するリソース

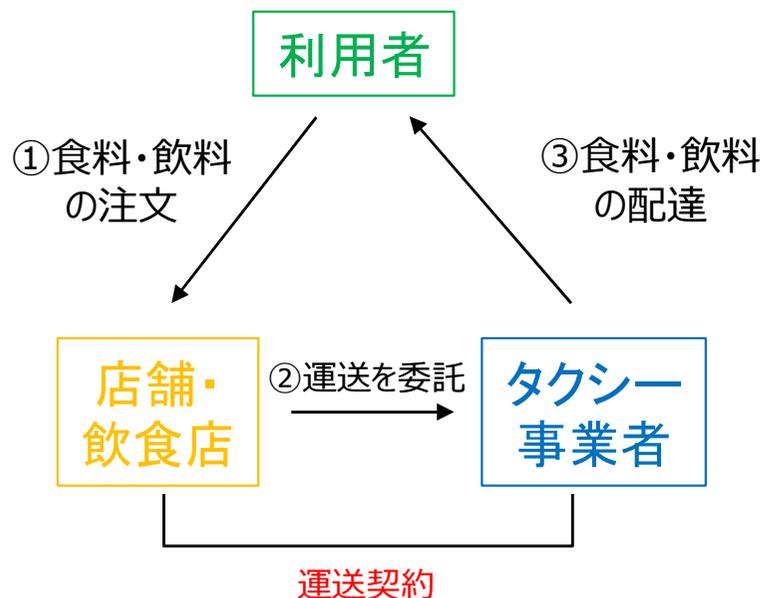
車両、運転手

### 【実施主体】

事業者：東京無線協同組合  
理事長 村澤 儀雄

住 所：東京都新宿区百人町二丁目18番12号  
組合員数：67社

### 【事業のイメージ】



### <配送料金例>

- ・距離制 基本料金・2km圏内まで 2,200円(税込)  
以後、1kmごと +1,100円(税込)
- ・定額制 港区・渋谷区・目黒区・品川区 3,300円(税込)  
新宿区・千代田区・中央区 4,400円(税込)  
豊島区・文京区・台東区・墨田区・江東区 5,500円(税込)  
荒川区・中野区・杉並区・世田谷区・大田区（羽田空港を除く） 6,600円(税込)  
練馬区・板橋区・北区・足立区・葛飾区・江戸川区・武蔵野市・三鷹市 9,900円(税込)



# (一社)全国子育てタクシー協会による子育て分野の取組

- 子育て家庭の多様なニーズに対応した一般タクシーと同水準のサービスが受けられるよう、全国規模で定期的な講習、研究や情報交換等の取組を進めるべく、平成18年6月、一般社団法人全国子育てタクシー協会を設立。
- 令和6年度末時点で会員事業者数は123社、認定ドライバー数は1,795名。
- 子育てタクシードライバーの認定、ドライバー向け研修などによる専門ドライバーのスキルアップ等の実施。

## 協業する主体

タクシー事業者、医療機関、自治体

## 共有するリソース

—



### 看護師と連携した取り組み

「小児救急看護認定看護師」(小児プライマリケア認定看護師)の方が、子育てタクシー協会が主催するドライバー養成講座に講師として来てもらうなど、実際に病院で勤めている看護師と連携



### 自治体や事業者における子育てタクシー利用促進の取り組み

- ・地方自治体職員がドライバー向け研修・講習の場において、地域の子育て支援の状況について講演
- ・普及啓発活動
- ・利用券の配布等 割引 など



### 子育てタクシーの役割

- ・陣痛時や緊急時、事前に登録した情報を基に研修を受けた認定ドライバーがお迎えにあがり、迅速に指定の病院へ運送
- ・通院や検診、お出かけ時、目的にまでの運送に加え、ベビーカーや荷物の積み下ろしの補助 等

## 2. 今後の方向性

## 【現状】

- 旅客自動車運送事業者は、ドライバーや運行管理者の人員が不足する等、厳しい経営状況にある。  
※令和元年度から令和4年度にかけて、貸切バス:28%、乗合バス:12%、タクシー:18%のドライバーが減少。
- 旅客自動車運送事業においては、事業者間遠隔点呼等、安全確保のために共通で必要される管理業務の一部について、IT技術等も活用し、複数事業者間で実施することが可能となっている。
- 旅客自動車運送事業において、他事業者、他の交通モード、自治体、地域の企業、地元住民等との連携によって、担い手等のリソースを共有し、サービスを維持に取り組む例がある。
- 現在進められている取組を進めるに当たっては、道路運送法上複数の手続きを取る必要があるケースも存在する。



## 【論点】

- 旅客自動車運送分野が担い手不足に直面し、厳しい経営状況にある中、地域の「移動の足」を確保していくためには、こうした協業を更に進めていく必要があるのではないか。
- 特に、旅客自動車運送事業の運用の肝となる運転者も含めた運行管理、車両や関連施設の整備・管理等の受委託について、安全の確保を前提としたうえで、制度の普及や規制の合理化・効率化を図ることができるか、検討すべきではないか。
- 協業化を進めるに当たっての財政的な負担軽減に向けて、支援措置の充実化が必要ではないか。
- 協業化の取組に当たっては、旅客自動車運送事業者にとどまらず、商業・教育・介護/福祉等の他のサービスとの連携が効果的ではないか。また、その際自治体の関与が重要な要素になるのではないか。

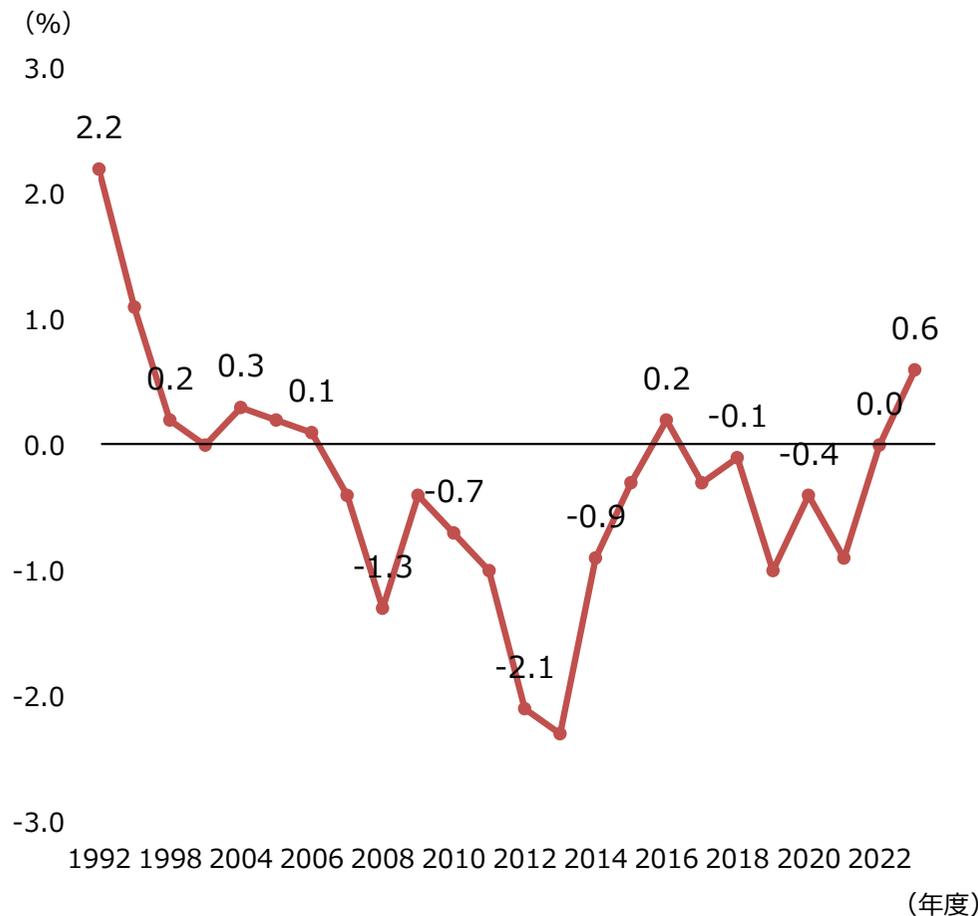
# トラック運送業における協業化

# 1. 現状

## トラック事業を取り巻く現状①

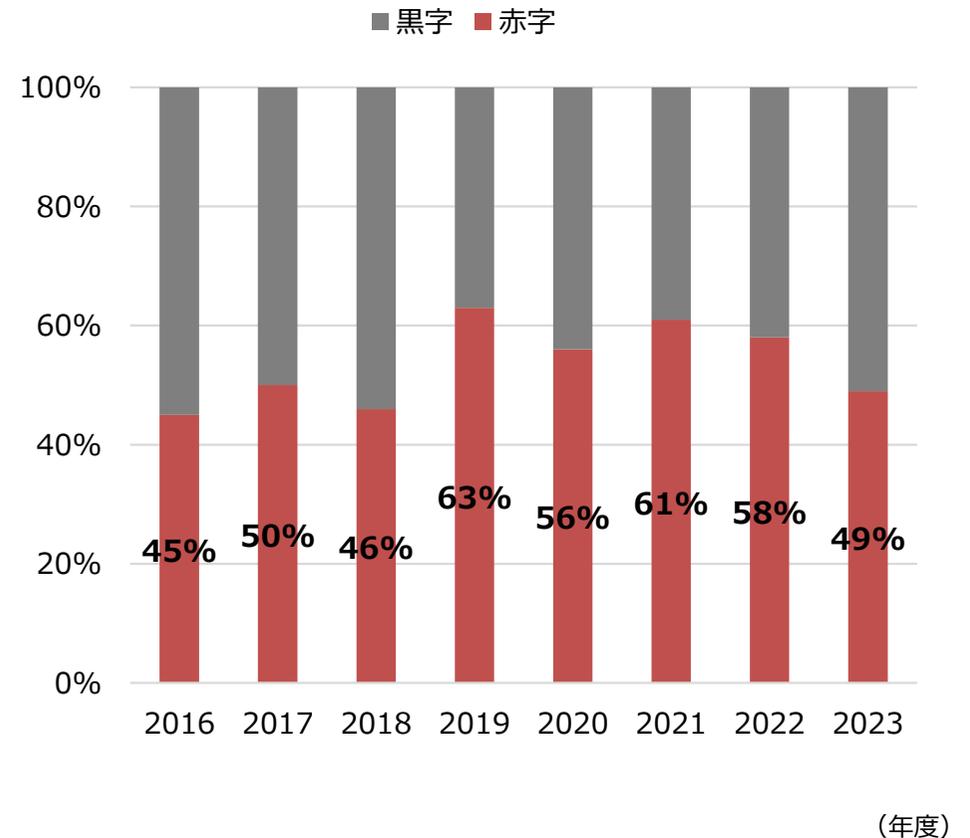
- **トラック事業**については、ここ20年ほど、**営業利益率の平均が0以下である状態**や、**赤字企業の割合が半分を超える状態**が続いている。

＜トラック運送業における営業利益率の推移＞



出典：全日本トラック協会「経営分析報告書」

＜トラック運送業における赤字企業割合の推移＞

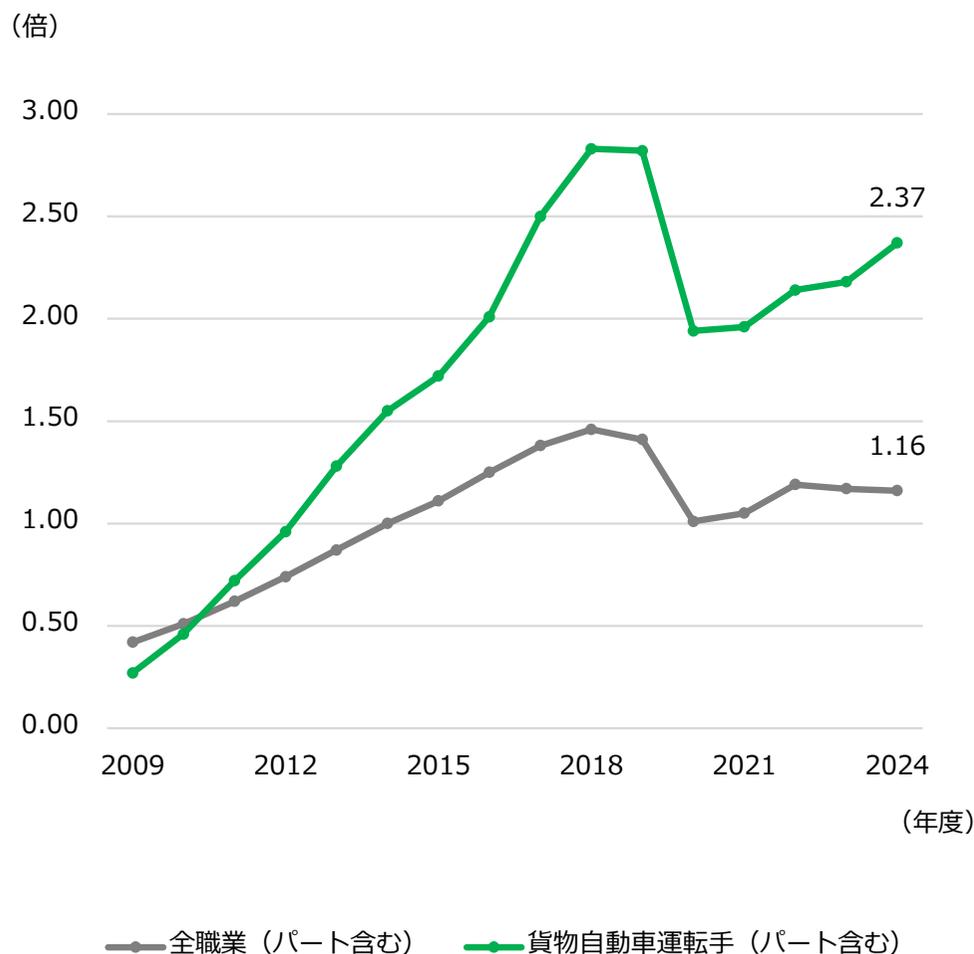


出典：全日本トラック協会「経営分析報告書」

# トラック事業を取り巻く現状②

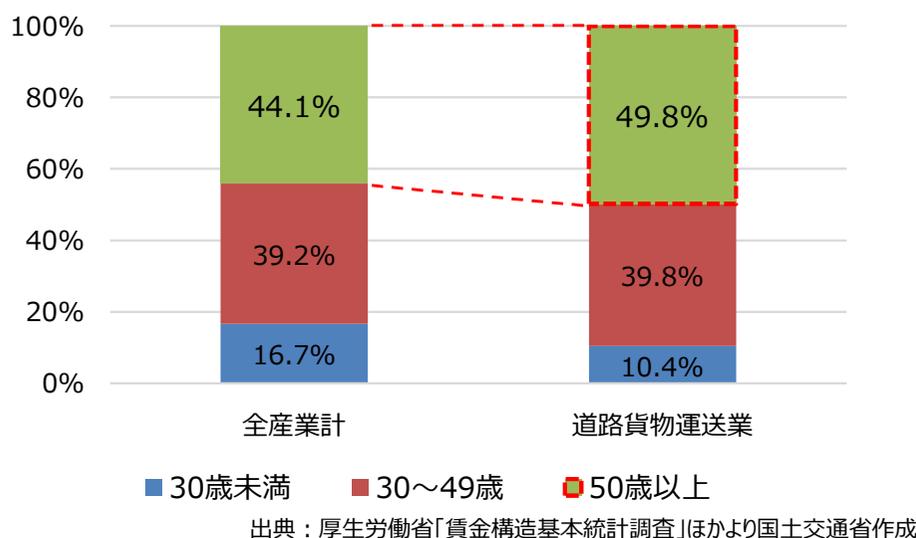
- **トラック事業**については、**トラックドライバーの有効求人倍率**が全職業平均より**約2倍高い**。
- 2024年4月からの**時間外労働の上限規制の適用**に加え、今後、トラックドライバーの約5割を占める**50歳以上**の**中高年層ドライバーの離職**が進むことで、何も対策を講じなければ、**2030年度には34%の輸送力不足**が発生。

＜トラックドライバーの有効求人倍率の推移＞



出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

＜トラックドライバーの年齢構成＞



＜輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）＞



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

# 「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

(公布日：令和6年5月15日)

- 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2024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。
  - ・ 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を整備。
- 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

一部を除き令和7年4月1日施行

【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。
- 上記①②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**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。⇒令和8年4月1日施行
- 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**。⇒令和8年4月1日施行

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定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

令和7年4月1日施行

【貨物自動車運送事業法】

- 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。
- 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**。
- 下請事業者への**発注適正化**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

令和7年4月1日施行

【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。

# 「トラック運送業における多重下請構造検討会」とりまとめ概要

- 実運送事業者の適正な運賃の收受を妨げている一因と考えられる**多重取引構造**について、令和6年8月より検討会を開催し、令和7年6月の検討会にてとりまとめ。

## 「トラック運送業における多重下請構造検討会」における実態調査結果

- 多重取引構造に介在している多様な主体の実態を把握するため、以下の調査を実施
    - ・ 第一種貨物利用運送事業者（27,976者）に対するWEBアンケート
    - ・ 中小受託運送事業者、専業の利用運送事業者、主要なマッチングサービス事業者等、約40社に対する個別ヒアリング
- 多重取引構造は**繁忙期に関わらず発生**。背景要因として**事業者間の力関係や、中抜きを当然視する商慣行等**。
- 多重取引構造が是正されない要因に、**安価で条件の悪い仕事を引き受ける事業者の存在**がある。
- 通常取引関係は**限られたネットワーク内でのみ構築**されており、現在の**マッチングサービスは単発取引が主**となっている。

## 今後の方向性

### 1.川上を起源とする規律ある取引環境の形成

- 最も優位な立場にある**元請事業者を中心**とした、多重取引構造の**抑制と健全化**
- **中間に介在する者**に対する、**運送責任の有無や果たす機能に応じた規制の適用**

### 2.川下における浄化作用の強化

- 今後導入されるトラック運送業の**許可更新制**も活用した**悪質事業者の退出の徹底**
- 荷主等の**発注者側に対する是正指導**等により、**違法白トラ利用の取締りを強化**

### 3.川上と川下をつなぐ取引ルート of 拡大

- 輸送需要の波動を吸収しつつ、**オープンかつ公正な受発注マッチングを行う仕組み**等のあり方を検討
- トラック運送事業者の**事業協同組合等の枠組み**を活用した**共同受注等の取組を促進**

### 4.荷主側の意識改革の加速化

- **荷主側**における、サプライチェーン全体の効率化に向けた**マネジメント意識の向上**
- **委託次数の制限、発注の共同化、出荷の平準化**の促進等による、物流コスト効率化のメリット享受

### <多重取引構造のイメージ>



## 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

## 貨物自動車運送事業法の一部改正

## 1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

## 2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

## 3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

## 4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック(いわゆる「白トラ」)の利用を禁止(罰則付)荷主等に対しては是正指導も実施

## 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

## 1. 基本方針の策定

## (1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

## (2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

## 2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

## 3. 物流政策推進会議

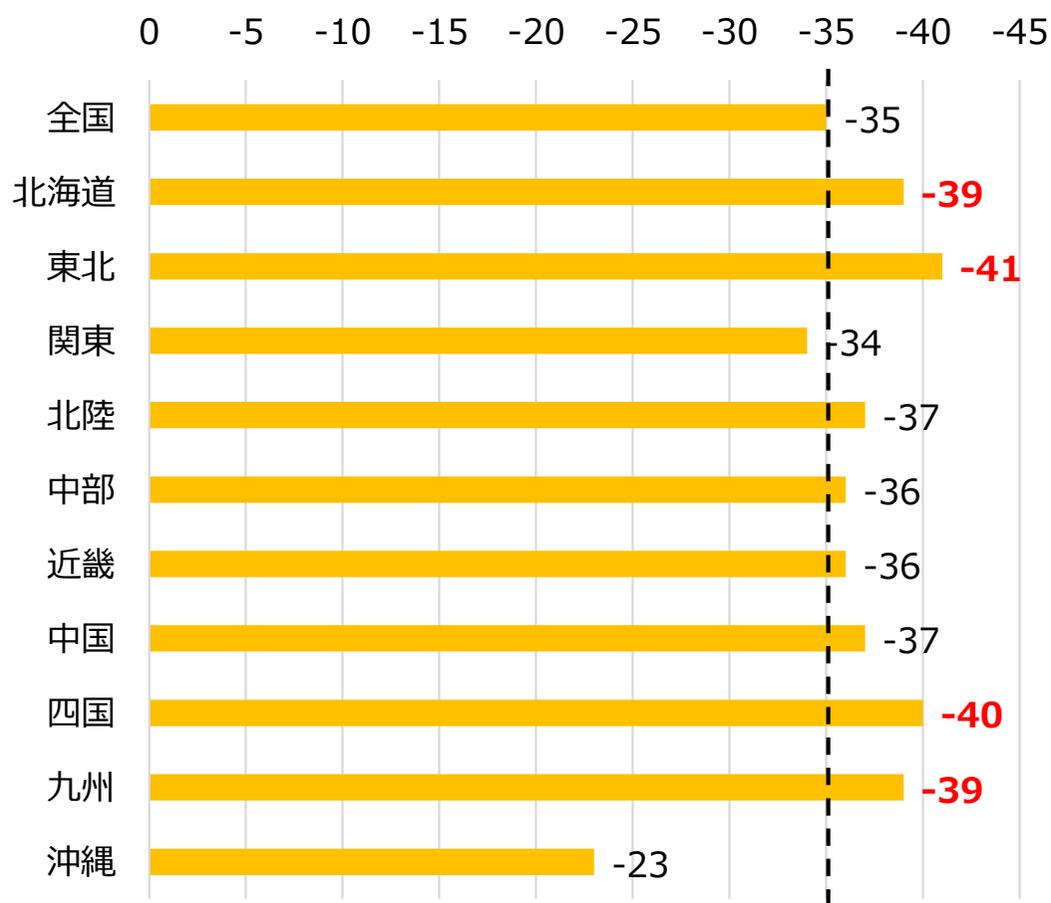
政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置  
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保

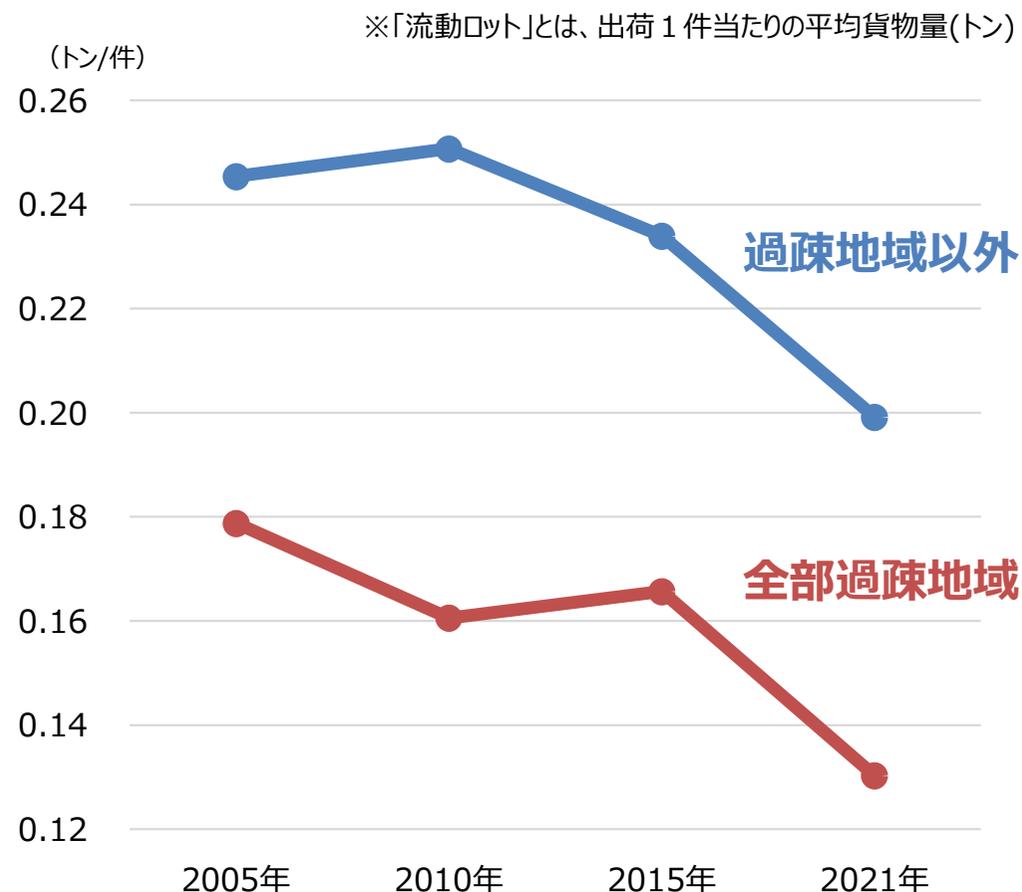
# 地域のトラックドライバー不足の見通しや輸送効率の状況

- 地域ブロック別のトラックドライバー不足の民間試算によると、**2030年には、北海道、東北、四国、九州といった地方部の輸送力不足がより深刻化する見込み。**
- **小売業向けの配送では、輸送効率（平均流動ロット）が年々悪化傾向**にあり、中でも**全部過疎地域は深刻な状況。**

＜地域ブロック別のトラックドライバー不足の状況（2030年）＞



＜小売業向けの平均流動ロットの推移＞



出典：野村総合研究所「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」に基づき国土交通省作成

出典：国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス)」等に基づき作成

## 2. 施策の方向性

## トラック運送業における協業化施策の方向性

### <第1回合同小委員会における検討事項案（モード共通）>

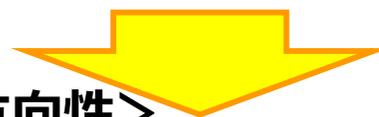
#### 【協業化を通じた効率化・省力化】

- ・ 深刻な担い手不足や収支状況の悪化を踏まえ、担い手等のリソースを複数事業者間で共有するなど協業化を促す仕組み



### <トラック運送業を取り巻く状況>

- ・ 改正物流法に基づく荷主対策と、トラック適正化二法に基づく事業適正化対策等により、トラック運送業を取り巻く環境は、政策面では大きく進展。
- ・ 今後、政策の実効性を確保するための前提として、運送事業の経営者においても、荷主と対等な取引関係の構築を見据えた発想の転換や、環境変化に対応するための経営努力が求められるところ。
- ・ 他方で、人口減少の進展やライフスタイルの変化等によって、運送サービスの需要・供給の双方の観点から、持続可能なサービスの維持が難しくなる事例が生じており、我が国全体の経済を支える物流の盤石な維持と、一部の地域等の個別事情への対応を、今後両立させていくことが求められている。



### <トラック運送業における協業化施策の方向性>

- ① 大宗を占める中小運送事業者の安定的経営に資する連携促進
- ② 協業化の基盤となる物流標準化・データ連携の促進
- ③ 過疎地域等における事業者間・モード間協業の促進による地域物流網の維持

# ① 大宗を占める中小運送事業者の安定的経営に資する連携促進

## トラック運送業における事業協同組合の活用について

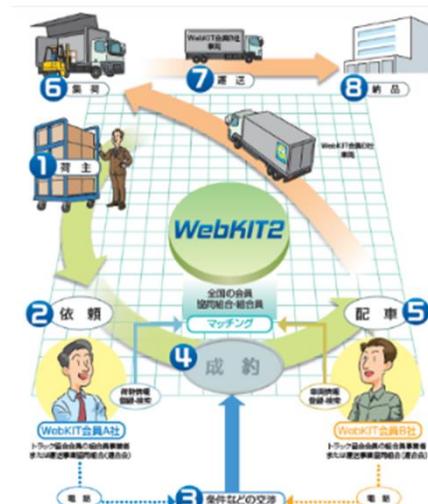
- トラック運送事業の大宗を占める中小企業者が、今後、**多重取引構造を是正し、荷主等と対等な取引関係を構築**していくための方策として、**事業協同組合制度のさらなる有効活用**が考えられる。
- 現状では、主に燃料の共同購入、高速道路料金・保険料の割引適用等の経済的便宜を得るための活用にとどまっているケースが多く見られるため、例えば、**輸配送業務の共同受注**や**データ・情報の共同利用**など、今後、**事業経営の根幹に踏み込んだ共同事業の展開**も求められるのではないかと。

### 1. 事業協同組合制度の概要

- ◆ 事業協同組合は、組合員である中小企業者が**相互扶助の精神に基づき協同して事業を行うための組織**であり、**経営の合理化と取引条件の改善、経済的地位の向上**を図ることを目的とした制度（中小企業等協同組合法）。
- ◆ 運営ルールの公平性等の一定の要件を満たす事業協同組合については、**独占禁止法が適用除外**となり、同法が禁止している**取引制限（カルテル等）が可能**となっている。

### 2. トラック運送業における事業協同組合の現状

- ◆ トラック運送業においては、運送事業者で構成する事業協同組合は**約750程度存在**し、主に以下の取組を実施。
  - **燃料の共同購入**による安価な燃料の安定的な供給
  - ETCコーポレートカードの利用による高速道路の**大口・多頻度割引の活用**
  - **団体加入のスケールメリットによる保険料の割引**
  - **損害補償のためのサービス（共済）の提供**
  - **求荷求車システムの利用**による帰り荷等の確保
  - **輸配送業務の共同受注**
- ◆ 協同組合の全国団体の一つとして、日本貨物運送協同組合連合会（日貨協連）が求荷求車システム（WebKIT）の運営や、会員向けの保険事業等を実施。

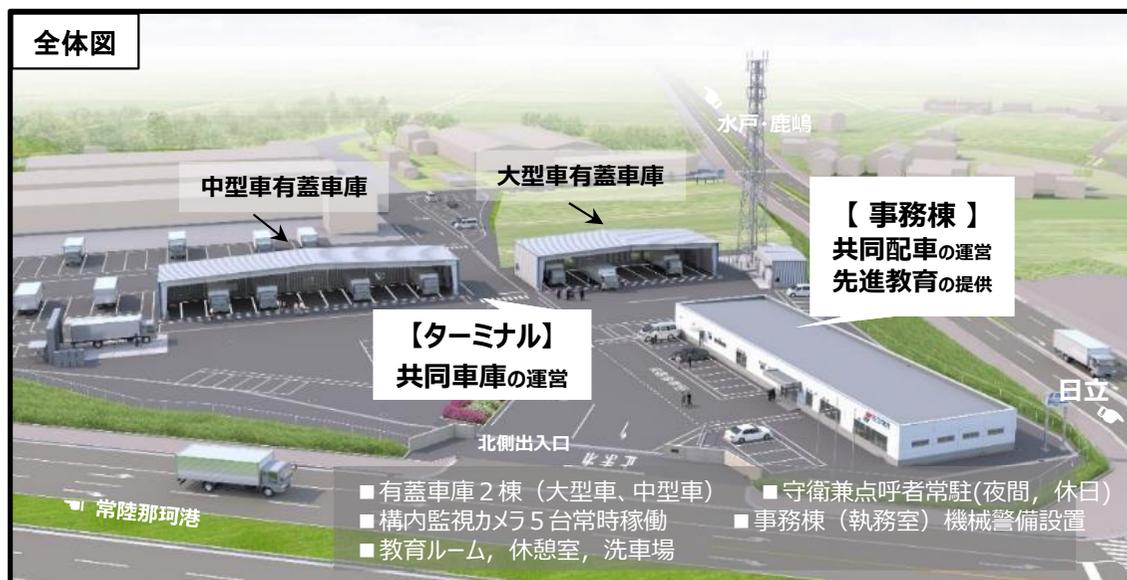


<WebKITの概要>

## ロジスティードグループの取組事例(水戸輸送センター)

- 中小トラック運送事業者約20社から成る協同組合とロジスティードが**輸送リソース(貨物・車両情報等)をシェア、共同配車を実施**。
- 協同組合は元請けであるロジスティードを通じて様々な荷主からの運送依頼に対応でき、①**多重取引構造の形成を防止**、②輸送需要の波動の組み合わせで**車両稼働を平準化**等のメリットを享受。

### 共同ターミナル 協業機能紹介



※ 1 : 日運茨城事業協同組合 (日運協)  
 1974年設立。所在地：茨城県那珂郡東海村  
 物流業界の社会的使命と法令遵守を深く自覚し、より高度な技術と車両を導入して、多様化する顧客ニーズに対応するとともに、物流品質の向上をめざす協同組合



### 協業の中身

#### ターミナルにおいて

- ☑ 共同車庫 (外部車庫の提供)

#### 事務棟において

- ☑ 共同配車 (配車業務委託)  
 (日運協)配車担当が事務所に同床し情報共有。輸送システム「SSCV-Smart」を駆使して集車業務をアシスト
- ☑ 先進教育 (場所等の提供)  
 VR(バーチャルリアリティ)や動画教材をもとにドライバー教育の質の向上

### メリット

- ★ 共同車庫・車両・積荷の盗難リスク排除
- ★ 共同配車・事業基盤強化
- ★ 先進教育・実効性の高い教育で人材育成支援

輸送協力パートナーの経費削減・安全向上・コンプライアンス強化に貢献します



# JL連合会とヤマトホールディングスの取組事例

- 本年8月、全国の事業協同組合が加盟するJL連合会と、ヤマトホールディングス株式会社の子会社であるSST株式会社が**連携協定を締結**。
- 本協定に基づき、**JL連合会の組合員事業者によるSSTの共同輸配送ネットワークへの参画等を促進し、全国各地の物流ネットワークの維持・強化を図る**。

## ■ SST(Sustainable Shared Transport)株式会社の概要

- **共同輸配送オープンプラットフォームを提供**する会社として、2024年5月に設立
- 2025年2月から、共同輸配送システム上から定時ダイヤで走る幹線トラックをパレット単位で予約し、**業種や企業規模を問わず利用できる共同輸配送サービス「SST便」を提供**

## ■ 日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会 (JL連合会)の概要

- 全国の中小トラック運送事業者が自ら作り上げた**日本全国の物流ネットワーク組織**
- 全国約**1,600**の**物流事業者**が加盟
- 組合員事業者向けの**求貨求車システム**である**ローカルネットNEXT**を提供



＜連携のイメージ＞

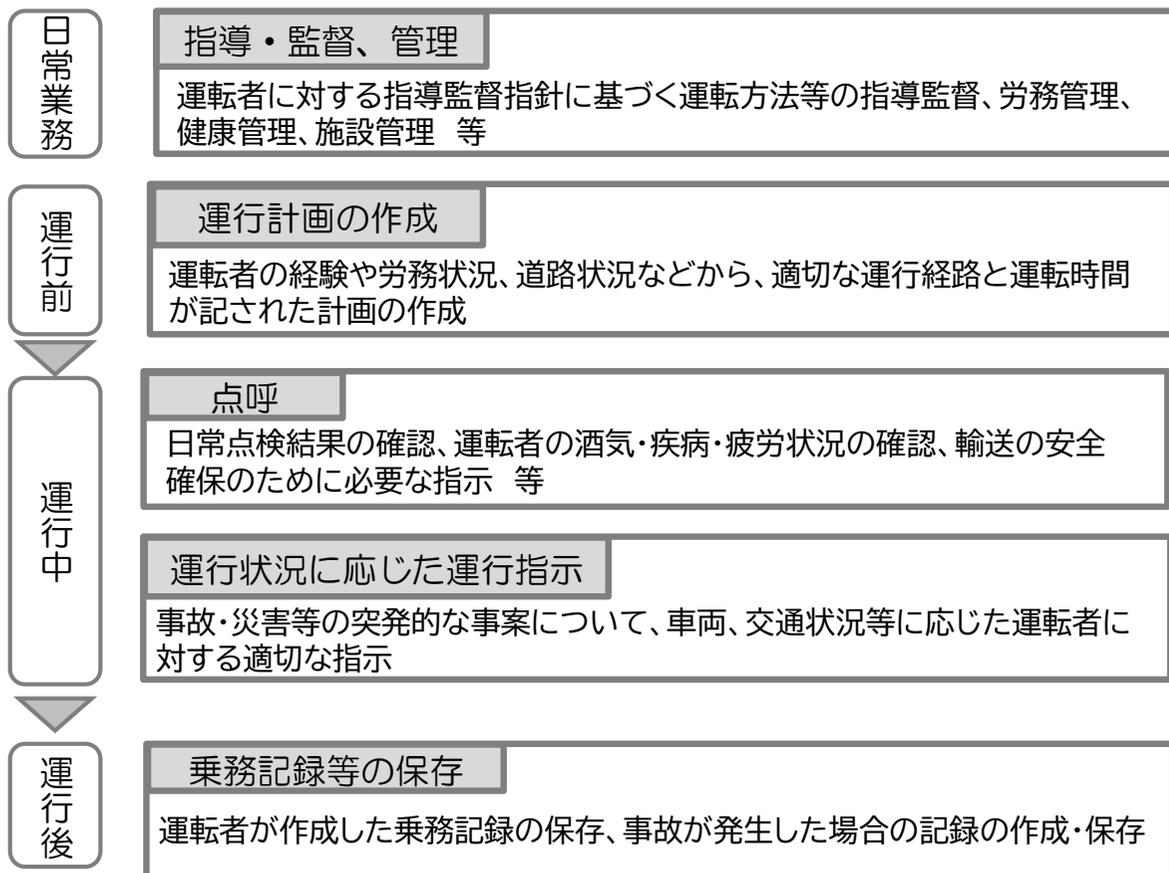
# トラック運送業における管理の受委託

- **トラック運送業における管理の受委託**は、旅客運送事業と異なり、国土交通大臣の**許可が必要とされる領域が限定的**であり、**輸送の安全に関する業務（運行管理業務等）のみ**となっている。
- 他方、**運行管理業務の管理の受委託**について、広範囲・不定期での運行が頻繁に生じるトラック運送業の業態特性や、運行管理者が担う広範かつ複雑な業務に係る負担等により、**運行管理業務に携わる人材確保が課題**となっていることから、安全性の確保とICTの活用を前提に、**段階的な緩和・拡大を進めている**ところ。

## トラック運送業における管理の受委託に関する規制

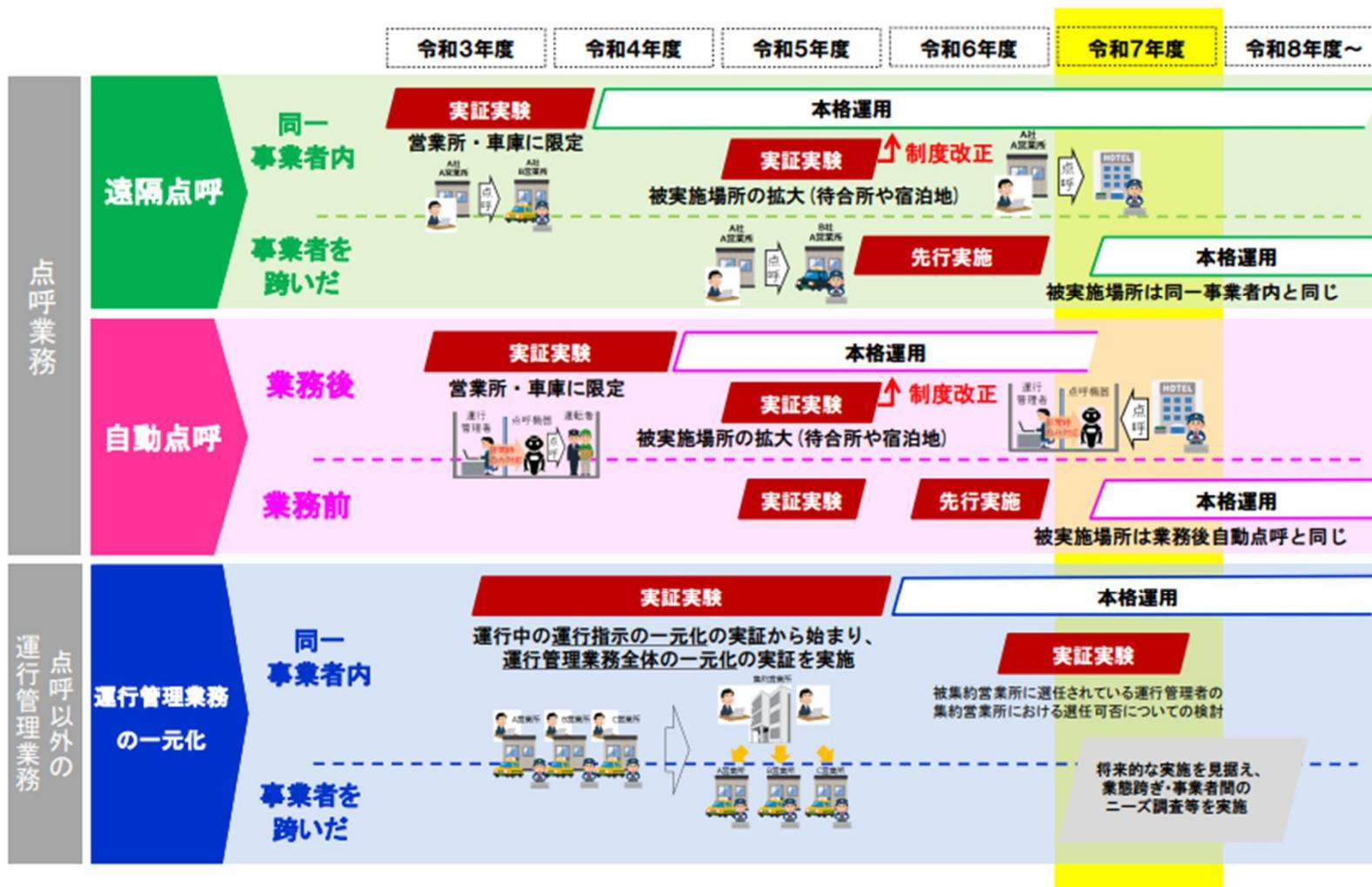
- 一般貨物自動車運送事業に係る**輸送の安全に関する業務の管理の委託及び受託**については、**国土交通大臣の許可を受けなければならない**（貨物自動車運送事業法第29条第1項）
- 輸送の安全に関する業務の管理とは、**①事業用自動車の運行の管理②事業の用に供する施設の保守の管理**を指す（貨物自動車運送事業法施行規則第16条第1項）

## 運行管理者の主な業務



# ICTの活用による運行管理業務の高度化の検討状況

- 運行管理業務の実態把握や、実証実験を通じて安全上の課題を整理・解決しながら、例えば以下の取組のように、有識者委員会に諮りながら、段階的に制度改正を進めてきたところ。
  - 令和6年より、**点呼以外の運行管理業務の一元化**について、**同一事業者内で実施可能**
  - 令和7年より、貨物自動車運送事業法第29条に基づく管理の受委託の許可を得たうえで、**事業者を跨いだ遠隔点呼が実施可能**
- 今年度は、**業態・事業者を跨いだ運行管理業務の一元化**について、まずはニーズ調査等を行っていく。



## トラック運送業におけるM&amp;A、事業承継等の状況

- 近年、トラック運送業においては、人件費や燃料価格の高騰、2024年問題への対応等を背景に、事業継続が困難となるケースが増加しており、**M&Aや事業承継等の動きが活発化**。
- M&Aや事業承継等には事業規模の拡大を通じた**安全体制の再構築やドライバーの労働環境等に係るコンプライアンスの向上、価格交渉力の向上等のポジティブな見方もある**ところ。今後、**持続可能な物流網維持やドライバーの処遇確保**の観点から、実態把握を進めつつ、対応のあり方を検討すべきではないか。

## トラック関連のM&amp;A等件数

- ・ レコフデータによると、2024年における陸運（貨物運送）関連のM&A件数は**97件**で、前年（70件）比で**約4割増加**となり、**過去最高**。
- ・ 帝国データバンクによると、2024年度における道路貨物運送業の倒産件数は**351件**で、前年度（317件）比で**約1割増加**。

## 物流業界における最近の事例

- SGホールディングスによるSDトランスラインの設立（R7年8月）
  - ・ パートナー企業の**後継者・事業承継問題**や**輸配送ネットワークのさらなる安定化・効率化**などの課題に対応するため、パートナー企業への出資会社としてSDトランスラインを設立。併せて、労務安全・運行管理等に係るノウハウを活用し、パートナー企業の管理運営支援を実施することで、**持続可能な輸配送ネットワークの維持**を図る。

出典：「持続可能な輸配送ネットワークの構築に向けて新会社を設立」 SGホールディングスウェブサイト(2025.8.1)  
[https://www.sg-hldgs.co.jp/newsrelease/2025/0801\\_5481.html](https://www.sg-hldgs.co.jp/newsrelease/2025/0801_5481.html)

## M&amp;Aに係る主な支援制度

## 経済産業省

- 事業承継・M&A補助金
  - ・ 中小企業の生産性向上、持続的な賃上げに向けて、**事業承継に際しての設備投資や、M&A時の専門家活用**に係る費用を支援。
- 中小企業事業再編投資損失準備金（中堅・中小グループ化税制）
  - ・ **M&A実施後の減損リスクに備える**ため、準備金を積み立てた場合、株式取得価額の一定割合の**準備金積立額を損金算入**可能。

※上記のほか、全国47都道府県に設置された事業承継・引継ぎ支援センターが、売り手候補企業と買い手候補企業のマッチング等を実施

## 国土交通省

- 中小物流事業者の労働生産性向上事業
  - ・ 中小物流事業者の生産性向上を通じた賃上げ環境整備のため、**M&Aや事業承継に係るコンサルティング費用**を支援。

## ②協業化の基盤となる物流標準化・データ連携の促進

- 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)に基づき「官民物流標準化懇談会」を設置・開催し、「標準仕様パレット」の導入や「物流情報標準ガイドライン」の策定などソフト・ハードの各種要素の標準化を推進するとともに、事業者による標準化の取組を支援。

## 官民物流標準化懇談会

- 総合物流施策大綱(令和3年6月15日閣議決定)では、取り組むべき柱の1つとして、「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)」を提言。
- 物流DXの推進のためには、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠であり、そのための課題や推進方策を長期的視点で議論・検討する「官民物流標準化懇談会」を設置し、令和6年11月に第4回目を開催。



## 「標準仕様パレット」の導入

- 「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」で、パレットの標準的な規格と運用(標準仕様パレット※)を取りまとめ、令和6年6月に公表。

※ 平面サイズ：1,100mm×1,100mm 調達形態：レンタル方式 等



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

- 標準仕様パレットの導入に係る設備導入・改修、レンタルパレット事業者による共同管理・運用等の取組を支援。

## 「物流情報標準ガイドライン」の策定

- 内閣府の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」において、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」を策定・公表。更なる利便性向上に向けて、令和6年3月には利用手引を、本年2月にはVer.3.0を公開。



- 本ガイドラインに準拠したデータ連携による共同輸配送、共同保管、検品レス等に取り組む荷主・物流事業者のシステム改修等を支援。



# 地域における配送の共同化・分業に向けた取組の方向性

- 自動車運送業における協業化の推進に向けては、**地域における複数の宅配事業者が連携した配送の共同化や分業**といった取組の前提として、**配送伝票の標準化**や**配送ステータス等のデータ連携の仕組みづくり**が必要。

### 配送ステータスに関する課題

- **配送ステータス(いつどこに荷物があるか等)の把握方法が事業者によって異なる**ため、情報を相互利用することができない。
- 各社保有データに**機密情報を含む**ため、**他社に開示することができない**。
- **データ連携基盤や共通API等**が整備されておらず、**共有のための仕組みがない**。
- **標準的なデータ形式・コード体系(出荷梱包番号等)**が十分に活用されていない。

### 配送先の情報に関する課題

- **住所表記に「ゆれ」や「誤り」**があるため、**配送先を一意に特定することができない**。
- 事業者ごとに個別の配送先情報を保有しており、**共同利用には「名寄せ」が必要になる**。

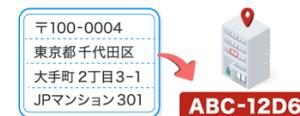
### 政府・業界等における取組事例

- 全国の不動産に番号を付与する「**不動産ID(国土交通省)**」や、住所情報を7桁の英数字で表記する「**デジタルアドレス(日本郵便)**」等の取組が始まっている。

<不動産ID>



<デジタルアドレス>



出典：事業者ウェブサイトから抜粋

### 配送伝票に関する課題

- 宅配事業者ごとに**配送伝票の様式や記載事項(追跡番号等)**が異なるため、**共同利用ができない**。
- 共同配送時には**複数の伝票を携行する必要**がある。

### 他業界における取組事例

- BtoB領域においては、**各業界における納品伝票の標準化**や、ユーザーが異なる伝票サービスを利用しても相互のデータ連携を可能とする「**納品伝票エコシステム**」の取組が進んでいる。

<即席めん標準納品伝票>

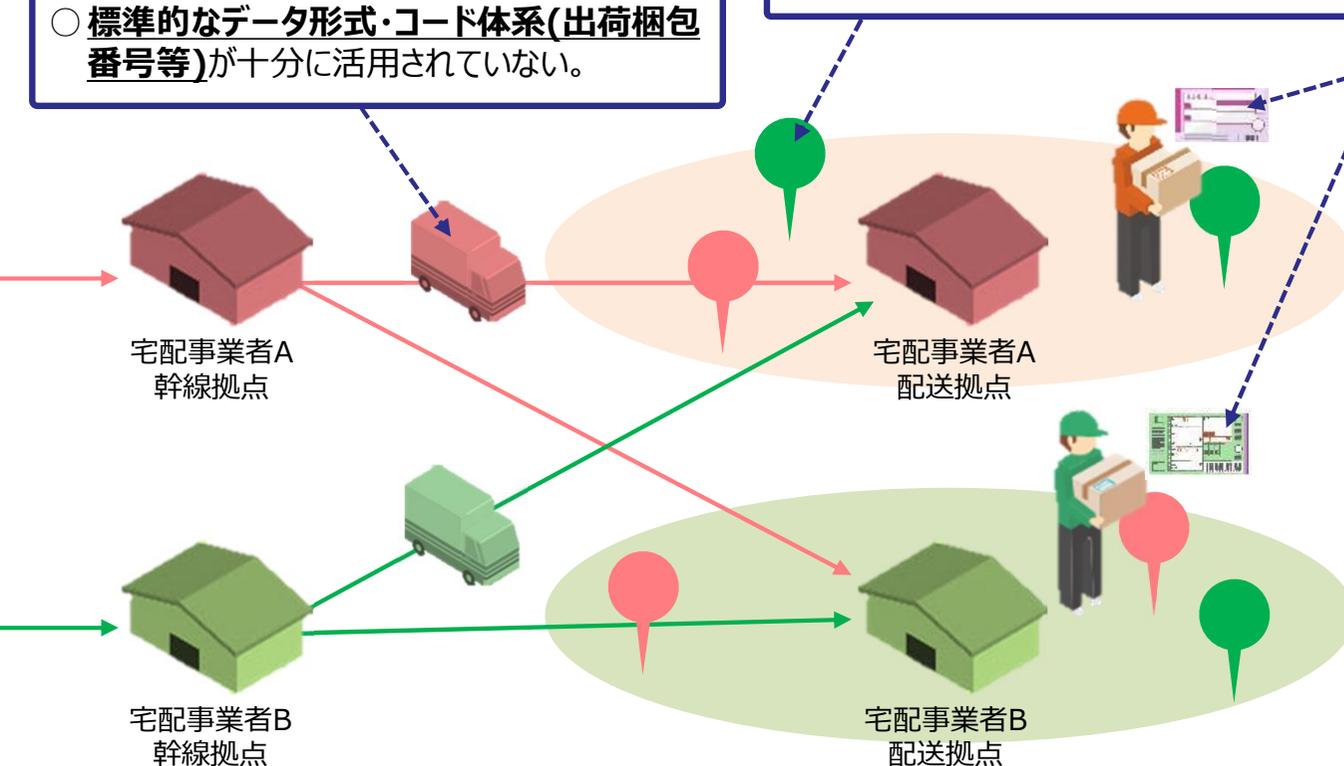


出典：事業者ウェブサイトから抜粋

<納品伝票エコシステム>



出典：加工食品業界における物流標準化アクションプラン第4回フォローアップ会(令和6年10月1日) 提出資料から抜粋



<ラストマイル配送の共同化・役割分担のイメージ>

## **③過疎地域等における事業者間・モード間協業の促進による 地域物流網の維持**

# 「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」の設置

- 近年のEC市場の拡大により物流の小口・多頻度化が急激に進行し、宅配便等の取扱件数も増加する中、**2024年10月の宅配の再配達率は10.2%**であり、「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく**再配達率の半減（12%→6%）の実現**に向けては、**社会全体への多様な受取方法の普及・浸透**や**宅配サービスの在り方の変革**などが不可欠。
- また、物流の「2024年問題」に伴い、**トラックドライバーの担い手不足が顕在化し、人口減少の進展等により今後も深刻化**することが見込まれる中、これまでのサービス水準を維持していくためには、都市部・地方部を問わずに、物流負荷を軽減するための**地域における配送等の共同分担**やドローン等の**新たな輸送手段の活用**などの更なる取組も求められる。
- これらの前提として、**物流サービスの持続可能な提供**に向けて、**地方自治体に今後期待される役割**の検討も重要。

➡ 有識者、配送・小売・EC事業者、自治体、業界団体等からなる「**ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会**」を設置  
(令和7年6月)

## 考えられる今後の取組の方向性（イメージ）

### 物流サービスの持続可能な提供に向けて地方自治体に今後期待される役割

- **地域住民のQOLの維持・向上**の観点から、社会インフラである**物流サービスの持続可能な提供**に向けて、**地方自治体に今後期待される役割**を検討。

### 多様な受取方法の更なる普及・浸透 や宅配サービスの在り方の変革

- 置き配などの**多様な受取方法の社会全体への普及・浸透**や、対面での受渡しを前提とした**宅配サービスの在り方の変革**などに向けた方策を検討。



置き配を活用しよう



確実に受け取る日時・場所を指定しよう



街中の「宅配ロッカー」を活用しよう

### 地域における配送等の共同分担

- **過疎地域等**において、輸送サービス水準の維持と宅配事業者の負担軽減を図るための**共同配送**、**貨客混載**等の取組を推進。

【宮崎県西米良村の取組事例（共同配送等）】



3社の宅配便をまとめて配送

### 新たな輸送手段の活用

- 離島や山間部等における**ドローン配送**や、**自動配送ロボット**を活用した持続的な配送サービスの社会実装に向けた取組を推進。



ドローン配送



自動配送ロボット

# 地方自治体等から構成される協議会に対する支援

- **陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」**やそれに向けた**地域の物流ネットワークの再構築**を促すため、地域の産業振興等を担う**地方自治体、産業団体・経済団体、荷主・物流事業者等が参画した協議会**が行う**取組の検討経費**や**物流拠点の整備費用**等を支援。

## 事業概要

### <Step 1>

地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じたマッチングを行うための**検討経費**を支援



### <Step 2>

Step 1の検討結果を踏まえ、**地方自治体や産業団体・経済団体等が協働し**、  
 ①**新モーダルシフト**（鉄道・新幹線、船舶、航空機、ダブル連結トラックなど）  
 ②**地域の物流ネットワークの再構築**（共同輸配送、中継輸送など）  
 の実現を目指す際の**物流拠点の整備費用**や**資機材の導入経費**などを支援。



鉄道・内航海運へのモーダルシフトの強化



ダブル連結トラックを活用した共同輸配送や中継輸送



航空機の空きスペース等の有効活用



新幹線等の貨客混載

## 支援事例

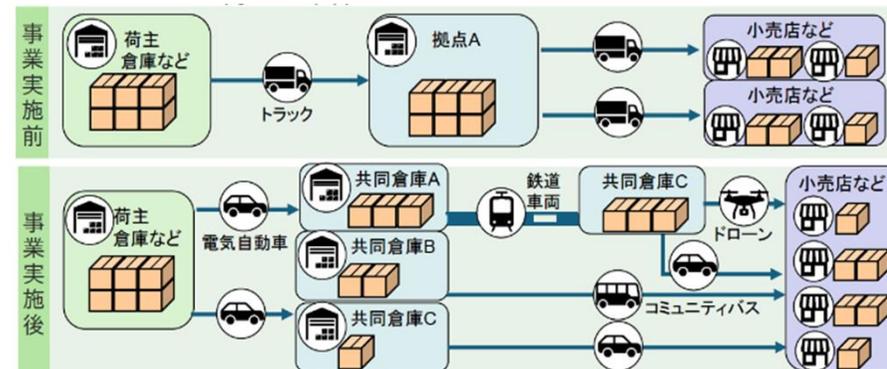
### ○三遠モーダルシフト協議会（静岡県・浜松市、愛知県東三河地域）

・物流の衰退により利便性が低下する**浜松市**や**東三河の中山間地域**において、トラックによる集中的な配送から、**鉄道、電動車両、ドローン、コミュニティバス（貨客混載）**等に**小口化・分散して配送**する方式に切り替え、**安定した物流の確保**を目指す。

<協議会参画団体等>

【地方自治体】愛知県東栄町、設楽町、豊根村

【主要事業者】トラジェクトリー、ハマキョウレックス、HMKNexus、近物レックス 等



## 2. 施策の方向性 ③ 過疎地域等における事業者間・モード間協業の促進による地域物流網の維持

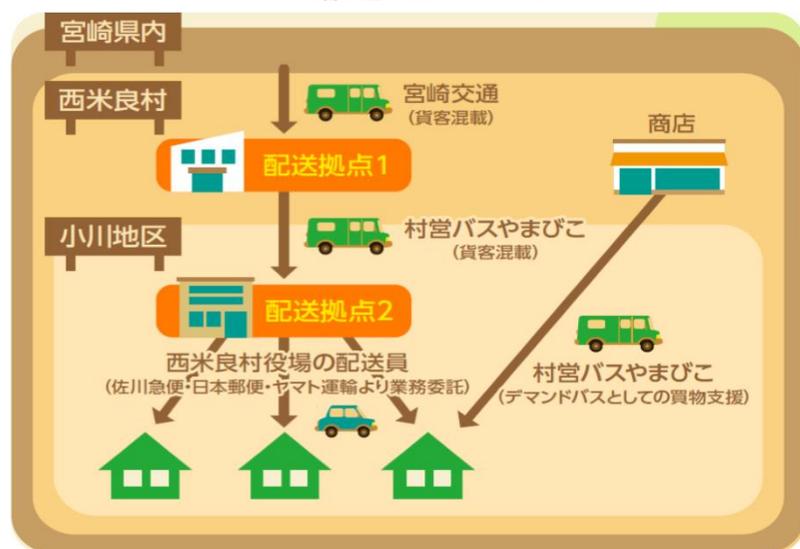
### 過疎地域等における事業者間・モード間協業による地域物流網の維持

- 宮崎県西米良村や山梨県小菅村・丹波山村では、**地方自治体が主導的な役割**を果たしつつ、**中立的な立場から複数の運送事業者等を巻き込み、多様な運送手段を組み合わせる**など、地域事情を踏まえた持続可能な課題解決を目指している。

#### 宮崎県西米良村

- 宮崎県西米良村では、**村営バスによる貨客混載運送**と組み合わせて、宅配事業者から業務委託を受けた**村役場の配送員(貨物軽自動車運送事業者)**による各住戸への**配送サービス**を展開。

<共同配送の全体イメージ>



西米良村小川地区



村営バスやまびこ



3社の宅配便をまとめて配送

#### 山梨県小菅村・丹波山村

- 山梨県小菅村・丹波山村では、**輸送エリアに応じてトラックとドローンを使い分ける配送サービスを実装**するとともに、他地域の**複数のドローンを遠隔で同時運航するための拠点**を整備。

<ドローン配送の実施イメージ>

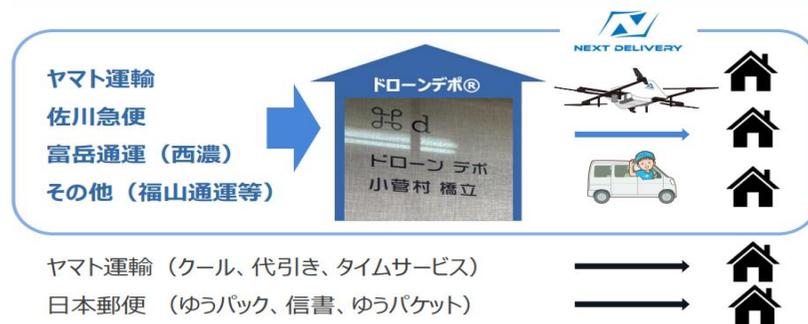


荷物の集約拠点（ドローンデポ）を設置し、村内12地点（全8地区のうち7地区）にドローン離着陸地点を設置



共同配送×ドローン配送のイメージ

#### 現在の小菅村・丹波山村の物流網



ヤマト運輸（クール、代引き、タイムサービス）

日本郵便（ゆうパック、信書、ゆうパケット）

# 特定地域づくり事業協同組合制度の活用等について

- 人口急減地域における地域産業の維持に必要な人手を確保しやすくする仕組みとして、R元年に「**特定地域づくり事業協同組合制度**」を創設（議員立法、制度所管は総務省・内閣府・厚生労働省・中小企業庁）。
- R7年9月1日時点で設立済みの**127組合**のうち、**道路貨物運送業**は**1組合**（一般廃棄物等の運搬）、道路旅客運送業は7組合、運輸に附帯するサービス業は6組合において、労働者の派遣先業種とされている。
- 今後、地域に必要な物流サービスの維持にあたって、こうした仕組みの活用を含め、**多業種間連携も視野に入れた取組み**が、**地方自治体を中心に進められることが望ましい**。

### 人口急減地域の課題

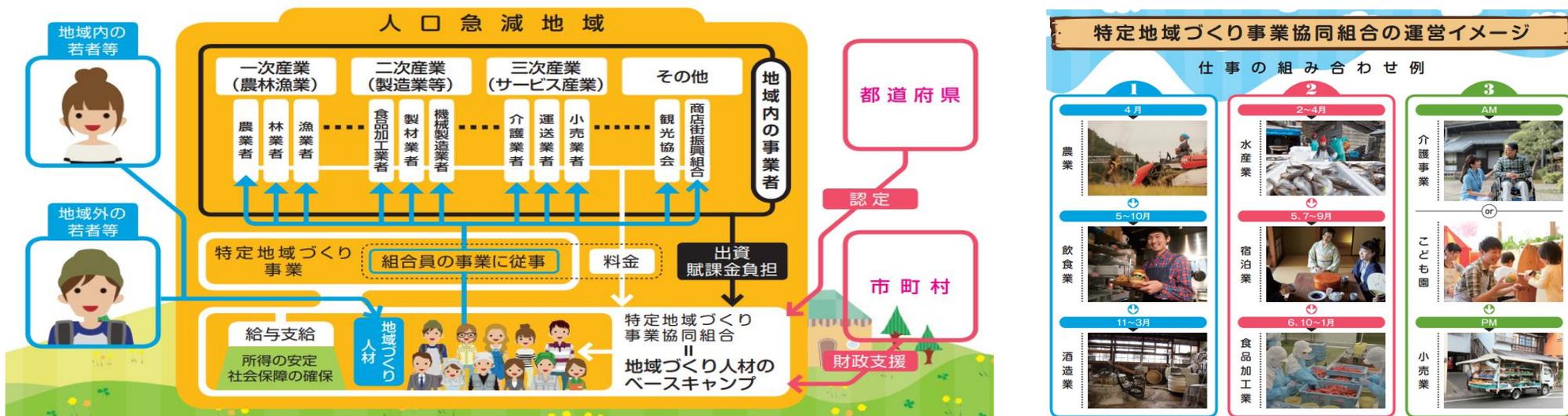
- ・ 事業者単位で見ると年間を通じた仕事がない
  - ・ 安定的な雇用環境、一定の給与水準を確保できない
- ⇒人口流出の要因、UIJターンの障害

### 特定地域づくり事業協同組合制度

- ・ 地域の仕事を組み合わせることで年間を通じた仕事を創出
  - ・ 組合で職員を雇用し事業者に派遣（安定的な雇用環境、一定の給与水準を確保）
- ⇒地域の担い手を確保

### 人口急減法の概要

対 象：人口規模・人口密度・事業所数等に照らし、人材確保に特に支援が必要な地区として知事が判断  
 ※過疎地域に限られない  
 認定手続：事業協同組合の申請に基づき、都道府県知事が認定（10年更新制）  
 特例措置：労働者派遣法に基づく労働者派遣事業（無期雇用職員に限る）を届出で実施可能



## 3. 今後の方向性

### 3. 今後の方向性(案)

#### <① 大宗を占める中小運送事業者の安定的経営に資する連携促進>

- 事業協同組合制度のさらなる有効活用に向けて、他産業の状況も参考にしつつ、活用が一定の範囲内にとどまる要因や課題等について実態調査するとともに、関係団体とともに、今後の促進方策について検討を深めるべきではないか。
- トラック運送事業者内及び業態・事業者を跨いだ運行管理業務の一元化については、安全性の確保を前提として、さらに運送事業者が活用しやすい制度とするための方策を引き続き検討すべきではないか。
- トラック運送業において近年増加している事業承継等の動向について、持続可能な物流網維持やドライバーの処遇確保を図る観点から、実態や影響、事業規模拡大によるメリット等についての調査・分析を進め、産業横断的な措置に加えてトラック運送業に独自の対応の必要性等について検証すべきではないか。

#### <② 協業化の基礎となる物流標準化・データ連携の促進>

- 自動車運送業における協業化の推進に向けては、地域における配送の共同化・分業といった取組の基礎となる配送伝票の記載情報や配送ステータス(いつどこに荷物があるか等)の把握方法の標準化と、これらの情報の円滑なデータ連携を可能とする、制度面の整理も踏まえた仕組みづくりが必要ではないか。

#### <③ 過疎地域等における事業者間・モード間協業の促進>

- 地域における物流サービスの持続可能な維持に向けては、地方自治体が関係者の合意形成に積極的に関与・参加するとともに、地域政策との有機的な連携・調和を図ることが望ましい一方で、これらの役割は現状必ずしも十分に認識されていない。このため、協議会方式の活用など、地方自治体の取組を推進するための制度的枠組み等の方策の具体化に向けた検討を進めるべきではないか。