

第1回物流MaaS推進検討会

令和7年度 スマートモビリティチャレンジ事業 物流MaaS

日本工営株式会社
株式会社野村総合研究所
産業技術総合研究所

スマートモビリティチャレンジ2025
自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト

RoAD
to
the
L4

本日の議題

1. 自動荷役の実施要件等に関する検証
2. 自動荷役の実施に必要な情報連携
3. 共同輸送の普及展開活動（結果報告）

1. 自動荷役の実施要件等に関する検証

物流MaaSにおける自動荷役のとりまとめ及び成果として、下記2点を作成予定

① 物流MaaSにおける自動荷役の成果とりまとめ (次頁以降に掲載)

- ✓ 物流MaaSにおける自動荷役の成果をとりまとめる（外部には公開していない詳細な情報も含めてとりまとめる）
- ✓ NLJの過去報告書および今年度ヒアリング結果を踏まえ、とりまとめる想定
- ✓ PPT15~20枚程度を想定

② 自動荷役の紹介リーフレット

- ✓ 荷主や倉庫事業者目線で、自動荷役を実施するために対応が必要な事項をとりまとめる
 - トラックへの積み込み／トラックからの積み降ろしに限定する
 - 荷姿はパレットに限定する
- ✓ コンソで案を作成したのち、豊田自動織機に表現等を確認の上、とりまとめる想定
- ✓ A3裏表を想定

① 物流MaaSにおける自動荷役の成果とりまとめ

物流MaaSとして自動荷役に取り組む背景・目的

● 背景

- 現状、**物流拠点でのトラックへの荷役（積み込み・積み下ろし）はトラックドライバーが行うことが多い**
- 一方で、自動運転トラックによりドライバーが居なくなった場合、トラックへの荷役について代替手段が必要になる
 - 有人トラックの場合にも、荷役を他の手段で行えば、ドライバーが当該時間を休憩に充てることができる
- 代替手段として、**トラックへの荷役を物流拠点の作業員が行うことも考えられるが、作業員の不足も懸念される。**また、特に荷役にフォークリフトを使う場合は免許が必要であり、作業員の確保がすぐにはできない可能性がある
- **トラックドライバー以外によるトラックへの荷役手段を確保**できないと、将来的に自動運転トラックが実用化しても、**自動運転トラックを導入できない／導入しても省人化の効果を十分に得られない**、ということに繋がり、ひいては**自動運転トラックの普及が進まない**ということに繋がりかねない

● 目的

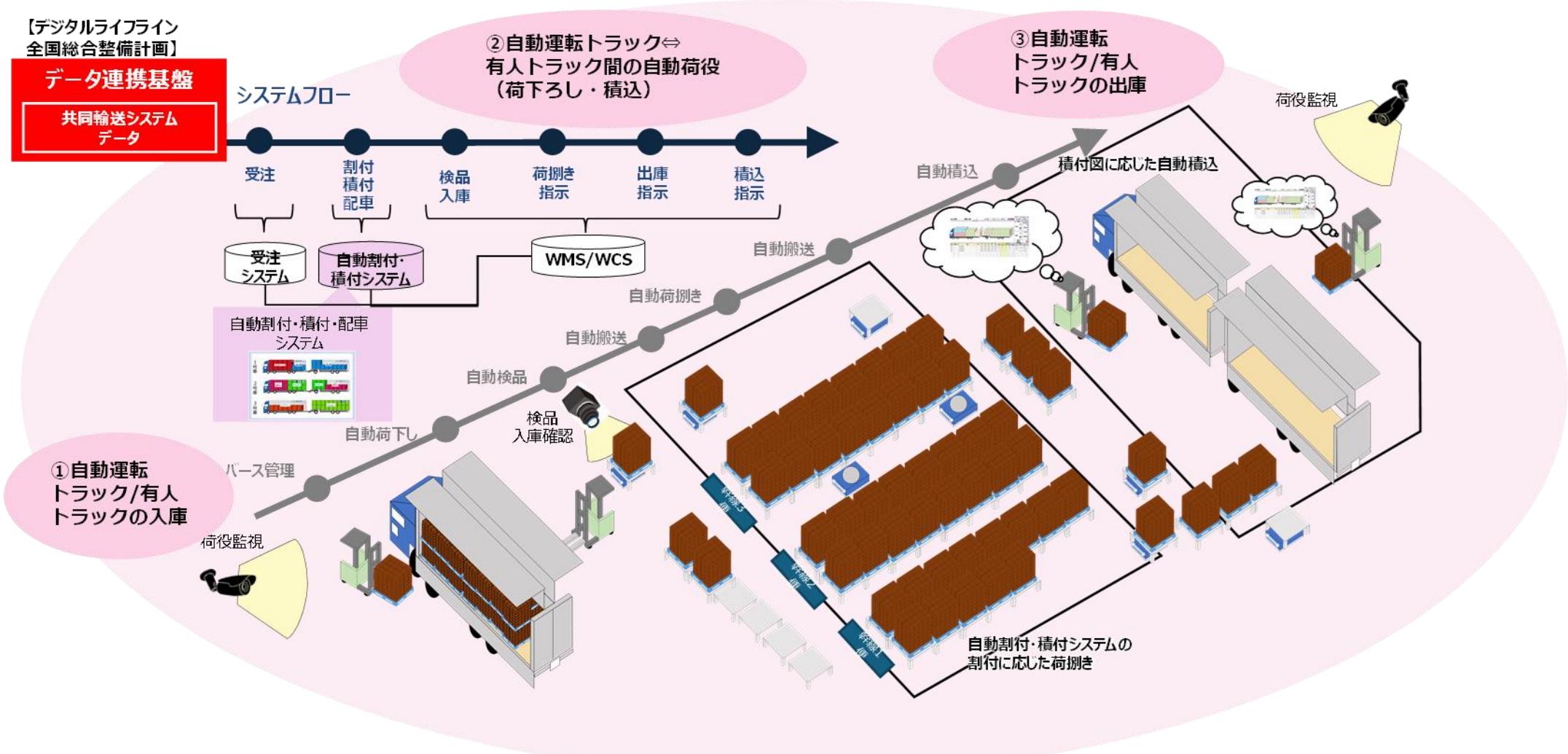
- **トラックへの自動荷役に取り組み、実用化を目指すこと／実用化に向けた条件や課題を明らかにすること**
 - 荷姿・荷役場所などについて一定の条件下であれば自動荷役を実現できるという実績を作ること
- **関係主体（荷主や物流事業者）が自動荷役を活用するために対応すべき事項を明らかにすること**

● 補足

- **クロスドック型の物流拠点を想定して自動荷役に取り組む**
 - 自動運転トラックは高速道路等の幹線の物流拠点（モビリティハブ）間から実用化が進むと考えられる
- **荷姿はパレットを想定して自動荷役に取り組む**
 - パレットを活用した物流標準化が推進されており、今後もパレットの普及が進むと考えられる
- **物流拠点内（倉庫内）の作業は取組の対象外とする ※「トラックへの荷役」のみの自動化に取り組む**

物流MaaSにおける自動荷役で目指す姿

将来的な物流拠点の全自動化を見据えつつ、トラックへの荷役の自動化に取り組む



物流MaaSにおける自動荷役で目指す姿

- 下記の条件であれば自動荷役を実施できるようにすることを目指す
 - ✓ 特に、活用が進んでいるパレットに対応し、有人荷役と同等程度の精度・時間で実施できることを目指す

目指す姿

パレットへの対応
(T9,T11,T12)

有人荷役と
同等の精度

有人荷役と
同等の時間

人間による
介入なし

項目	条件
①荷姿（縦横サイズ）	<ul style="list-style-type: none"> ・ パレット（900×1,100、1,100×1,100、1,200×1,000）
②荷姿（高さ（揚高））	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有人荷役と同等
③荷姿（その他）	<ul style="list-style-type: none"> ・ パレットの色に関係なく対応（黒色に近い色のパレットにも対応）
④荷物の重さ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有人荷役と同等
⑤荷物の積み方等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 積み込み・積み下ろしの両方に対応 ・ 有人荷役と同等の精度
⑥実施場所・スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 屋内の汎用区画（200m²程度）
⑦トラック種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大型ウイング単車（低床・高床、横開き） ・ フルトレーラー（段付き、横開き）
⑧ トラック停止位置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 数十cm以内のズレは許容
⑨機器構成	<ul style="list-style-type: none"> ・ AGF（2台）・AMR（4台）
⑩人間による介入場面	<ul style="list-style-type: none"> ・ なし（システム連携によるAGF・AMRの自動起動・停止）
⑪荷役時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 有人荷役と同等（大型ウイング単車1台あたり30分以内）

物流MaaSにおける自動荷役の成果

- 一部残課題はあるものの、物流MaaSにおける自動荷役で目指す姿を概ね達成できた
 - ✓ 特に、活用が進んでいるパレットに対応し、有人荷役と同等程度の精度・時間で実施することができた



2. 自動荷役の実施に必要な情報連携

検討の目的とスコープ

● 目的

- 見える化や自動荷役の導入による輸配送効率化を実現するため、荷役の自動化に資する要件定義の確立を目的として、必要となる情報連携の仕組みおよび情報項目について検討する。
- 具体的には、実際の運用現場で対応可能な情報のやり取りを前提とし、不必要的情報を極力排除したうえで、情報連携のタイミング、情報の発信主体および受信主体、ならびに具体的な情報項目を整理し、現場への適用が可能な情報連携のあり方を検討する。

● 対象スコープ

- 自動運転トラックの着車から荷下ろしまでのを対象スコープとする。
- 倉庫側は有人/無人の2パターンで想定、荷姿変換はない前提での検討とする。



実施内容

① 荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

- 荷役の自動化を実施するために各主体（発・着荷主、運送事業者、倉庫事業者など）間で必要な情報連携の仕組み（情報連携のタイミング、情報の発信主体と受取主体、具体的な情報項目など）を机上検討により整理する。
- 必要な情報連携の仕組みの検討・整理は、下記の各パターンにおいて実施する。
 - A) ドライバー、倉庫作業員などの有人作業員がいる状況下での自動荷役
 - B) 完全無人の状況下での自動荷役

② 事業者ヒアリングによる情報連携仕組みの検証・更新

- ①で検討・整理した情報連携の仕組みについて、実際に自動荷役を実施している物流事業者や自動荷役機器ベンダー等へのヒアリング（2-3事業者程度）を行い、実際の現場に適用可能かを検証する。
- ヒアリングによる検証結果を踏まえ、必要な情報連携の仕組みの内容を更新する。

③ 物流情報標準との照合および不足データ項目の整理

- 「物流情報標準ガイドライン」に基づき、「物流情報標準メッセージレイアウト-ver.3.01-」に記載されている「入庫予定情報」「入庫報告情報」および、「物流情報標準共有マスター」に記載されている「輸送容器レジストリ」等のデータ項目を参照する。
- これらのデータ項目と、②で整理した情報項目との対応関係を整理し、照合を行う。
- 照合の結果、「物流情報標準メッセージレイアウト-ver.3.01-」に不足しているデータ項目が確認された場合は、「不足データ項目リスト」として整理する。
- その際、不足データ項目については、将来的な「物流情報標準メッセージレイアウト」への追加を見据え、項目名、項目定義、値の型、出現回数などの属性情報をあわせて整理する。
- あわせて、各不足データ項目について、標準に追加する必要性や背景・理由についても整理する。

①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

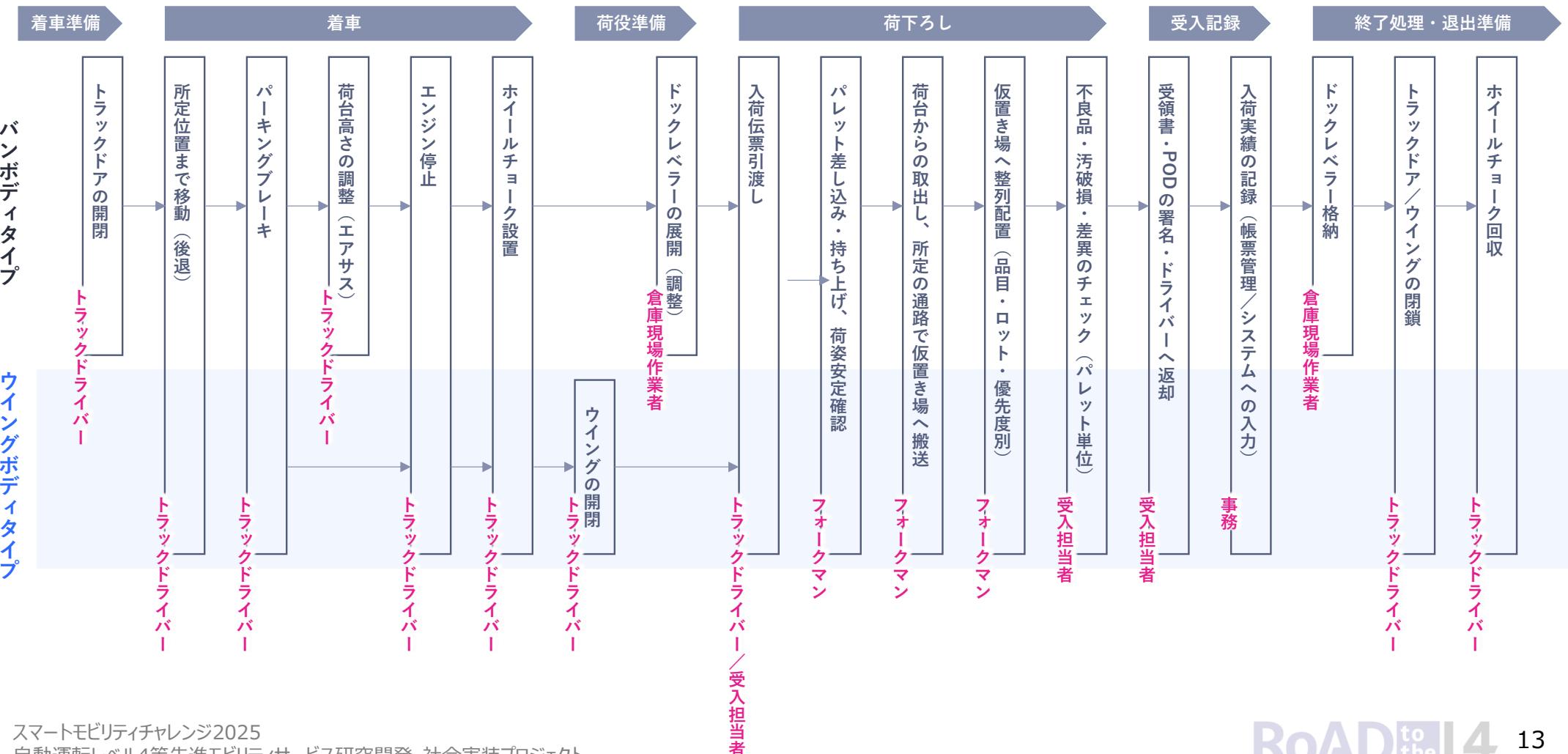
ステップ①

- ✓ 「トラックの倉庫への着車～受入」に関する現状の人手運用による作業・プレイヤーを洗い出す

＜前提条件＞

- ◆ トラックは「ウイングボディタイプ」と「バンボディタイプ」の2種類を想定
- ◆ ホイールチョークの設置は必須
- ◆ ドックレベラーは使用する想定
- ◆ 入荷伝票のシステム登録は実施（発注情報と納品情報の整合）
- ◆ 不良品／汚損／差異チェックは必ず実施
→ このタスクが完了するまでドライバーは待機

【現行業務フロー】



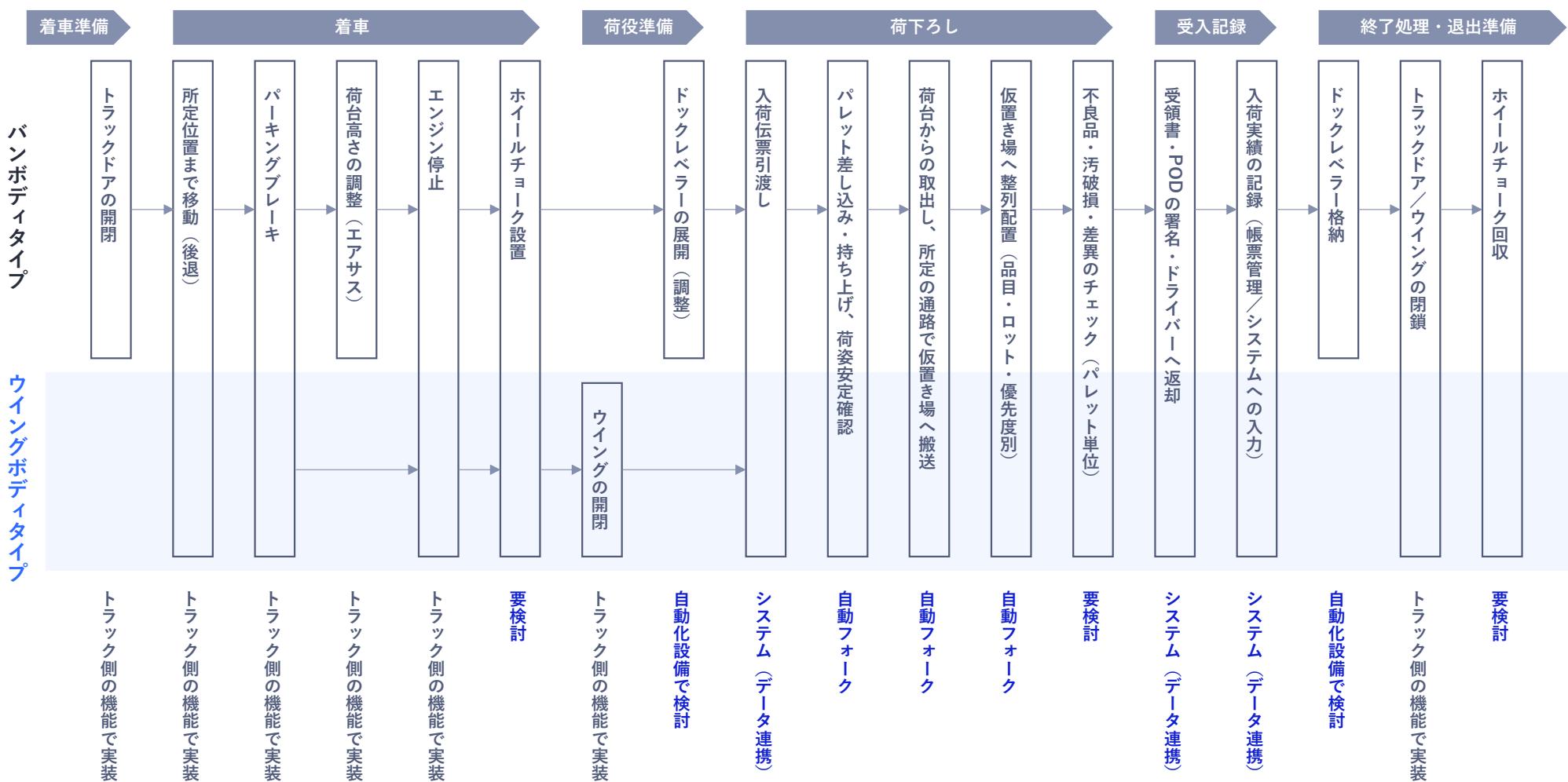
①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ 2

- 現行業務フローに対して、自動化設備やシステム等での代替した場合を検討する。

- 今のタスクの順序で各タスクの置き換えを、単純に1対1で検討するだけでは不十分（実現が不可能）
- 想定プレイヤーの洗出しを一旦実施した段階で、タスクの順序の入れ替えや新たなタスクの挿入等の具体検討が必要

【自動化設備やシステム等での代替を想定したフロー】

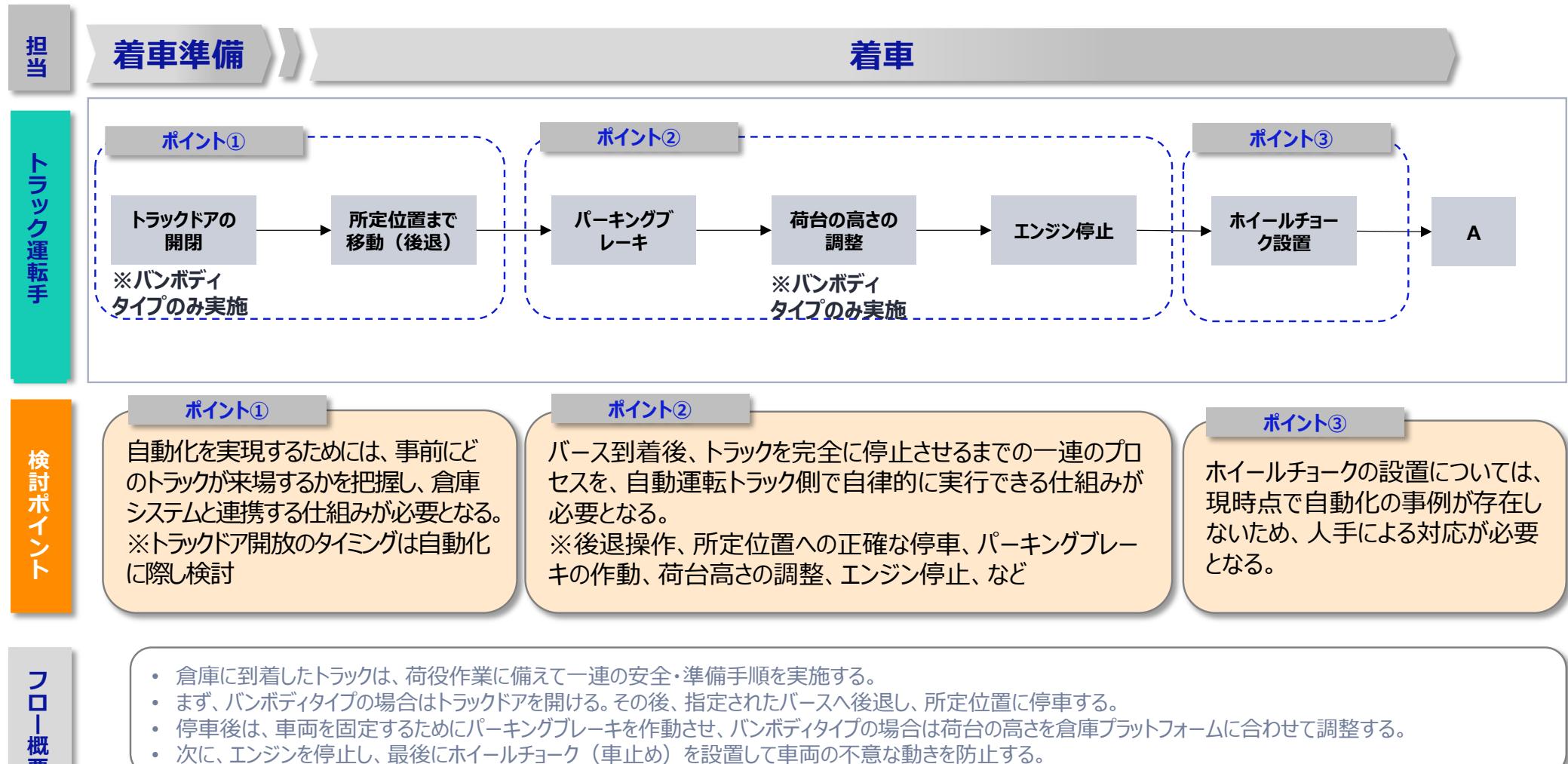


①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ3

- ✓ 現行業務フローを元に、自動化への検討ポイントを整理する

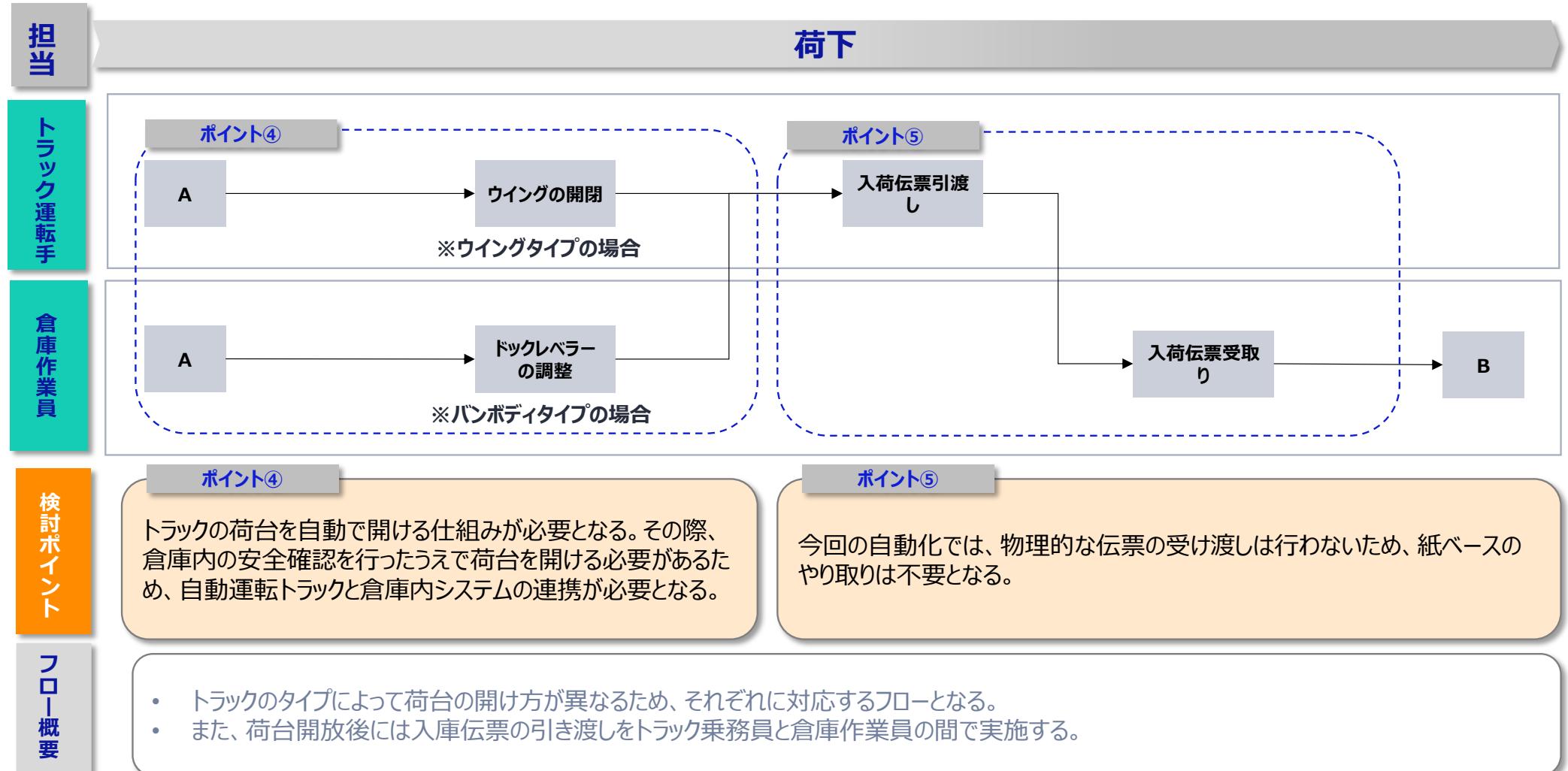
●現行業務フローと自動化への検討ポイント整理（1/4）



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ3 ✓ 現行業務フローを元に、自動化への検討ポイントを整理する

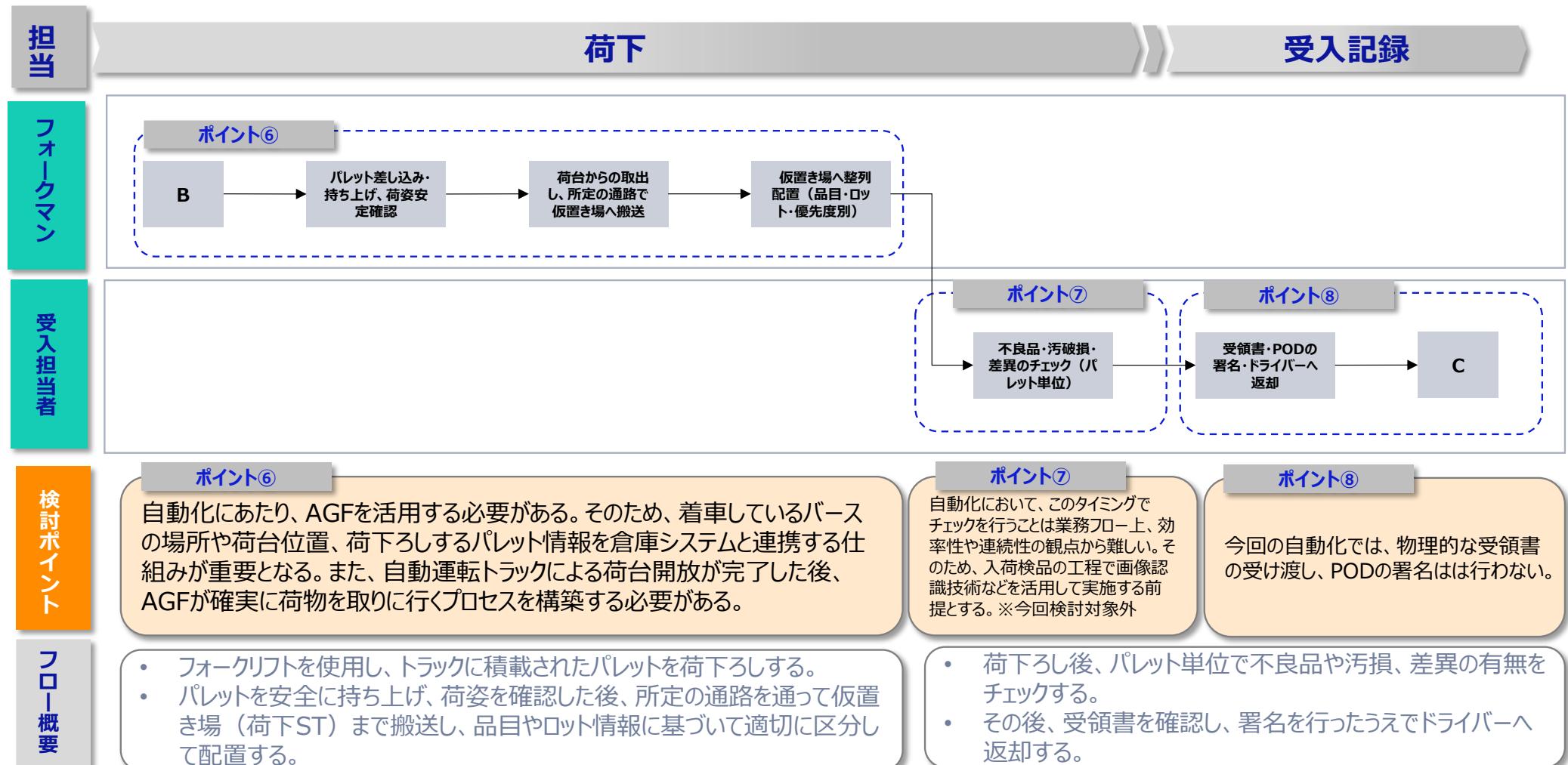
●現行業務フローと自動化への検討ポイント整理（2/4）



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ3 ✓ 現行業務フローを元に、自動化への検討ポイントを整理する

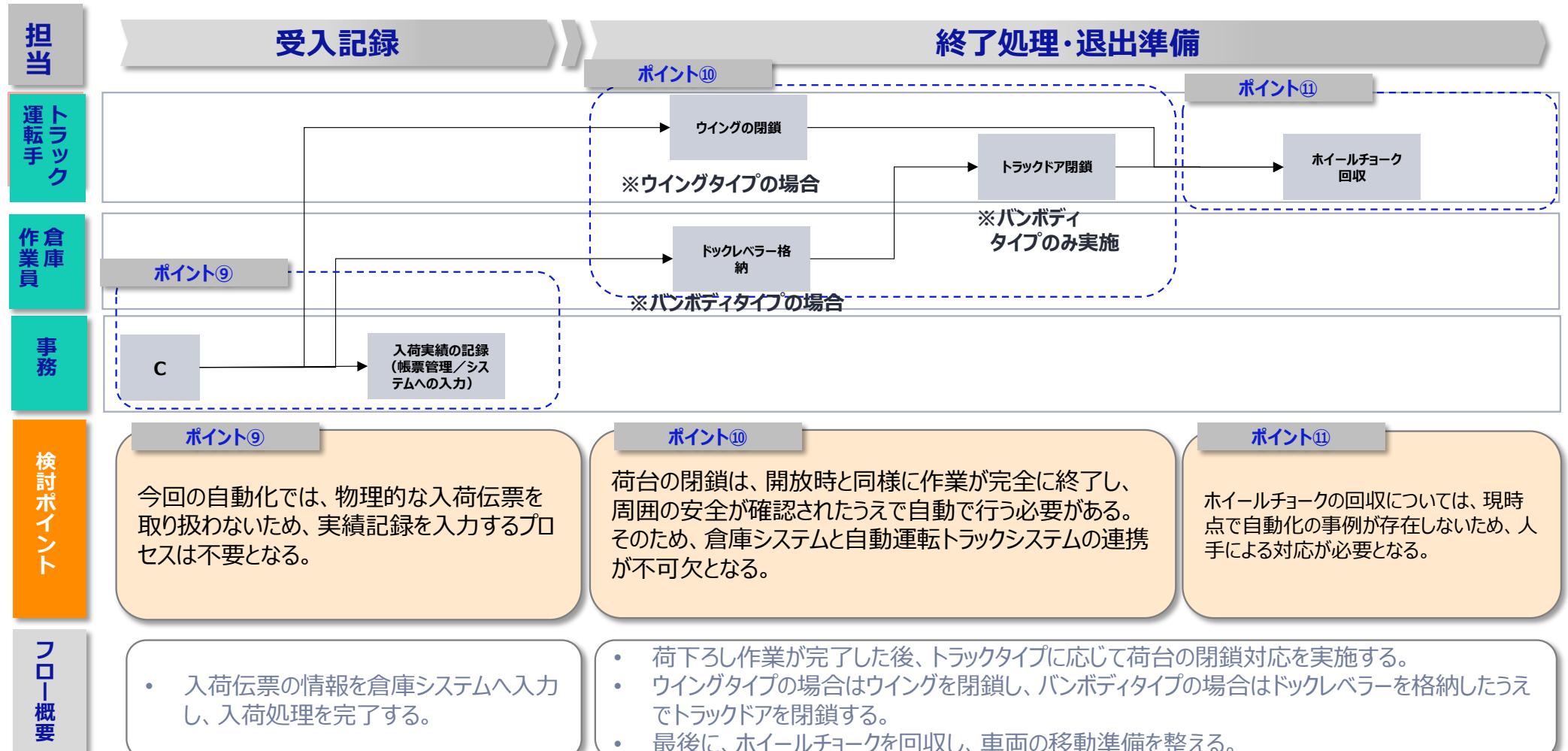
●現行業務フローと自動化への検討ポイント整理（3/4）



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ3 ✓ 現行業務フローを元に、自動化への検討ポイントを整理する

●現行業務フローと自動化への検討ポイント整理（4/4）



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ4

✓ 自動化への検討ポイントを踏まえ、完全無人の業務フロー（詳細版）を作成する。

<前提条件>

◆スコープ範囲

- ・ 対象工程：トラックの到着～着車～荷台開放～AGFによる荷下ろし～出車準備・出車
- ・ 対象ロール：自動運転トラック、倉庫基幹（WMS相当）、倉庫実行（WES）、バース予約、センサー・カメラ、AGF、有人作業（ホイールチョーク設置・回収）

◆物理・設備前提

- ・ 車両タイプ：ウイング/左右積み下ろし、バンボディ/後方積み下ろし
- ・ 停止精度：着車位置は所定範囲内（例： $\pm 200\text{mm}$ ）に収まるこ
- ・ ホイールチョーク：安全規程に基づき有人で設置・回収（自動化対象外）
- ・ ドックレベラー：トラックの荷台とバースの高さを合わせること
- ・ 通路・レイアウト：AGFが走行可能な通路幅・旋回半径・クリアランスを確保（障害物なし）

◆パレット・荷姿前提

- ・ サイズ：JIS標準（例：1100×1100×144mm等）を対象。特殊サイズは範囲外
- ・ 重量上限：AGF仕様上限以内
- ・ パレット規格：四方差し
- ・ オーバーハング：無い状態が前提
- ・ トラック着車位置の精度：所定位置から $\pm 200\text{mm}$ 以内で停止すること
- ・ パレット積載位置の精度：パレット間の隙間、並べ方（例：平置き、1列）ルールを厳守
- ・ 積載位置情報の事前連携：どの位置（荷台上）がどのパレットか、事前にWCS等へ情報連携されていること
- ・ 材質・状態：樹脂、破損・変形なし、歪みなし積載

◆データ識別の前提

- ・ ASN、着荷予定情報：配送前に作成・共有済み
車番・到着情報：センサー／カメラで読み取り、バース予約・着車誘導に使用
- ・ 積載位置情報：荷台上のパレット位置座標の相対位置を事前連携（どの位置がどのパレットか）

◆その他

- ・ 業務フローの整理に際し、現状稼働例があるソリューションを参考に検討する。
- ・ 例えばホイールチョーク設置のように稼働例がないものは有人で検討する

①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ4

- ✓ 自動化への検討ポイントを踏まえ、完全無人の業務フローを作成する。

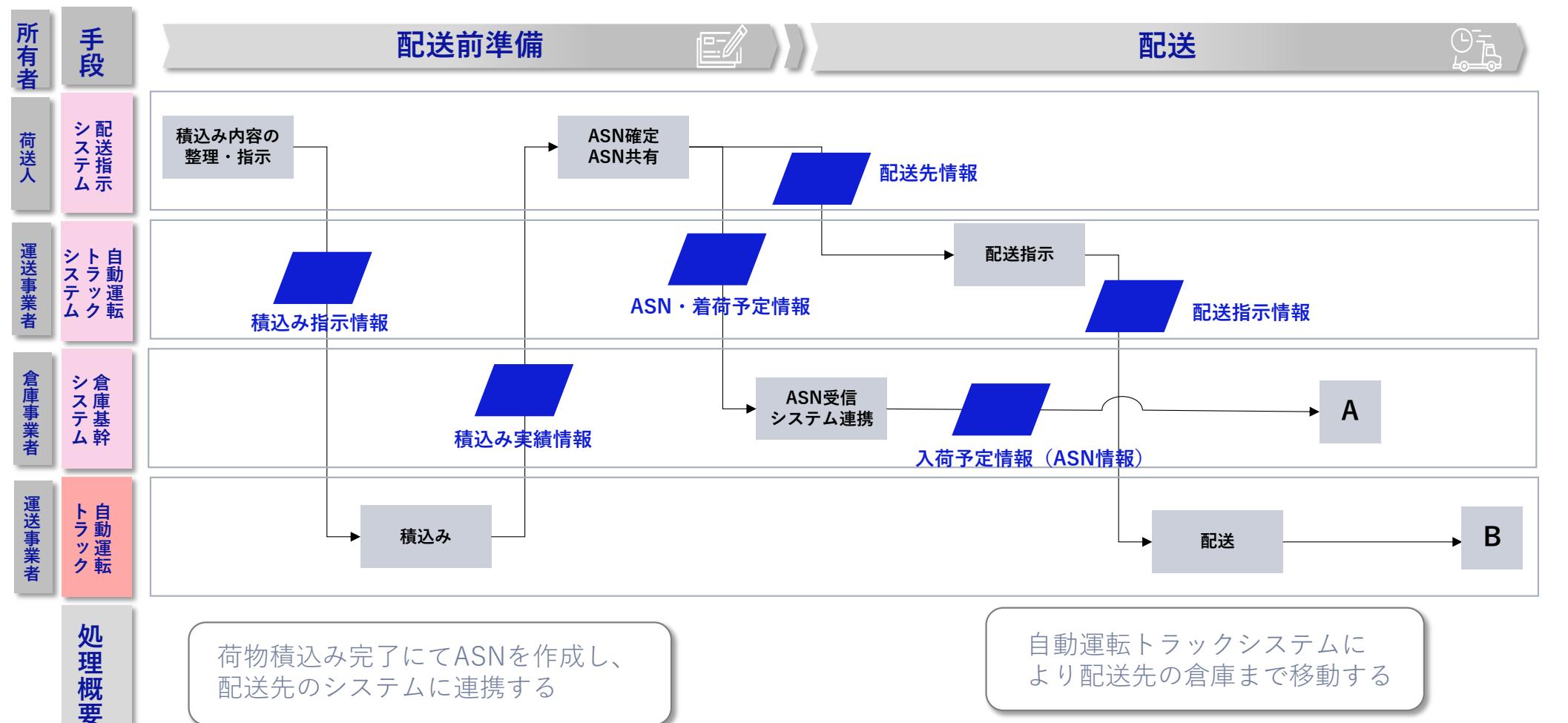
【完全無人の業務フロー（1/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ 4

- ✓ 自動化への検討ポイントを踏まえ、完全無人の業務フローを作成する。

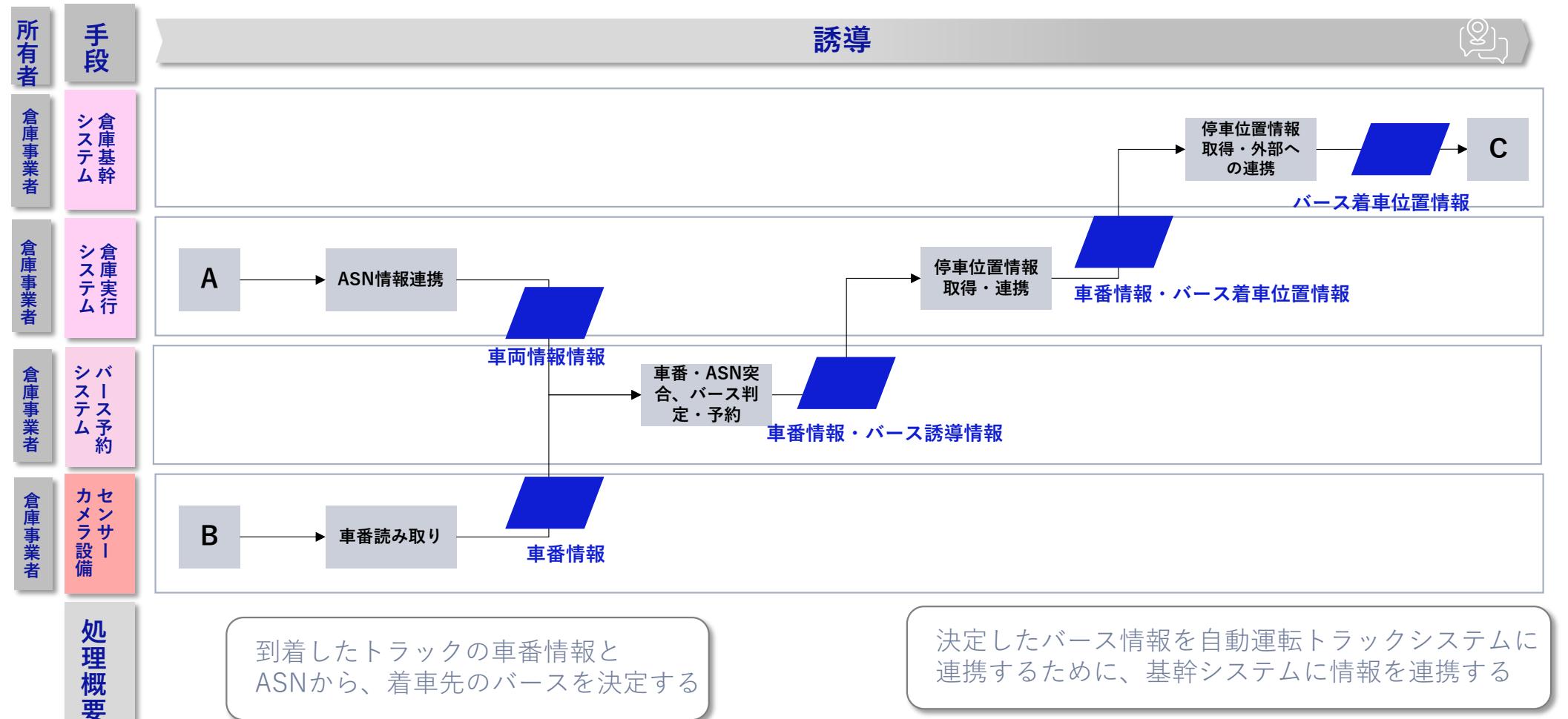
【完全無人の業務フロー（2/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ4

- ✓ 自動化への検討ポイントを踏まえ、完全無人の業務フローを作成する。

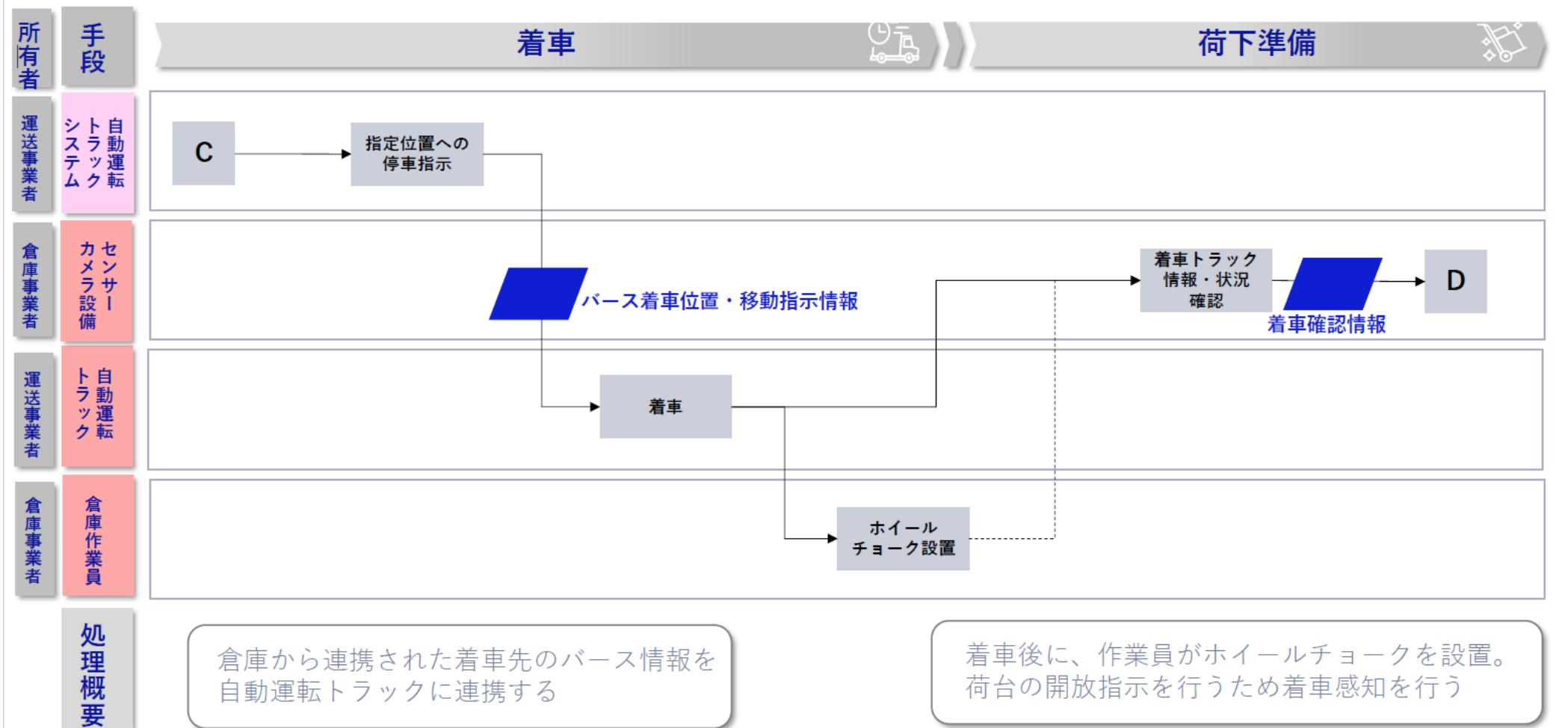
【完全無人の業務フロー（3/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ4

- ✓ 自動化への検討ポイントを踏まえ、完全無人の業務フローを作成する。

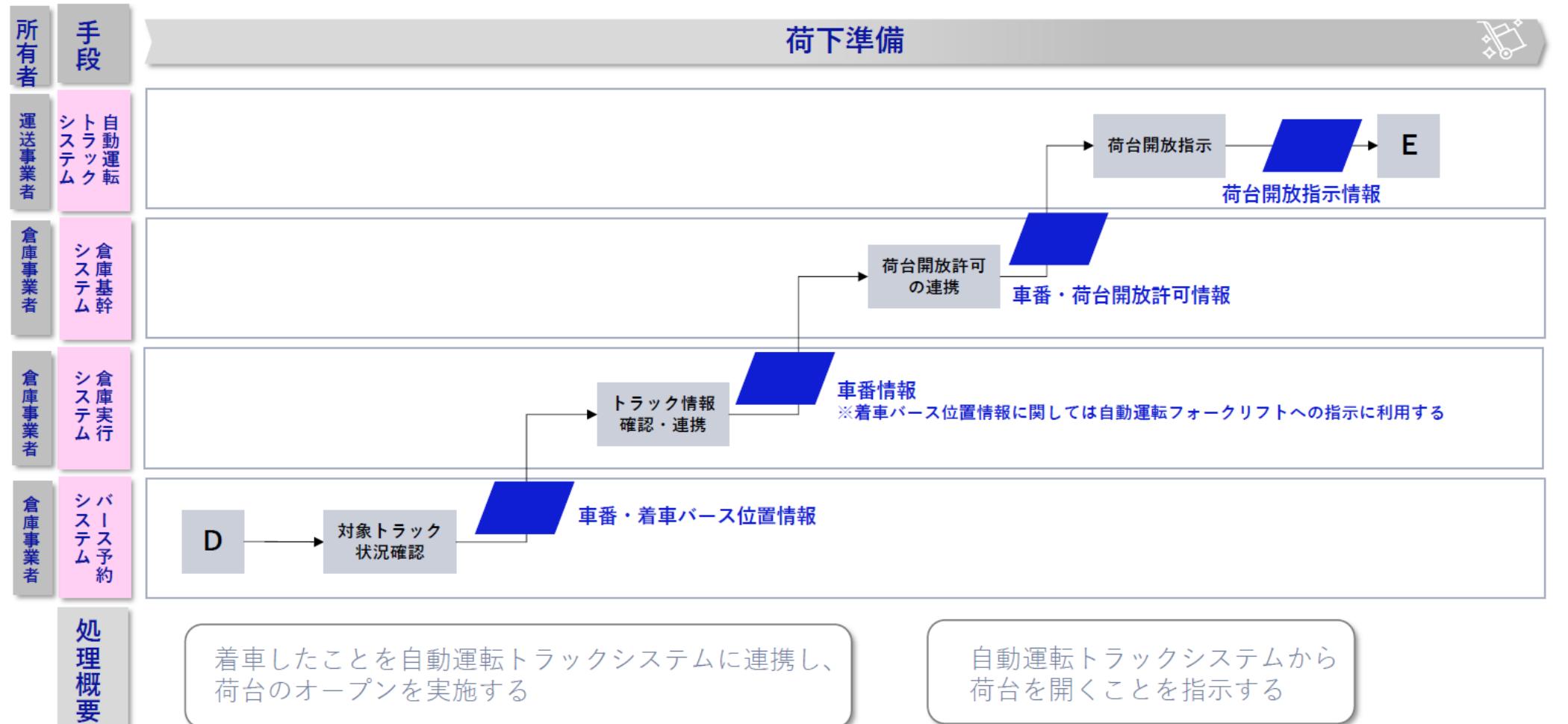
【完全無人の業務フロー（4/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ4

- ✓ 自動化への検討ポイントを踏まえ、完全無人の業務フローを作成する。

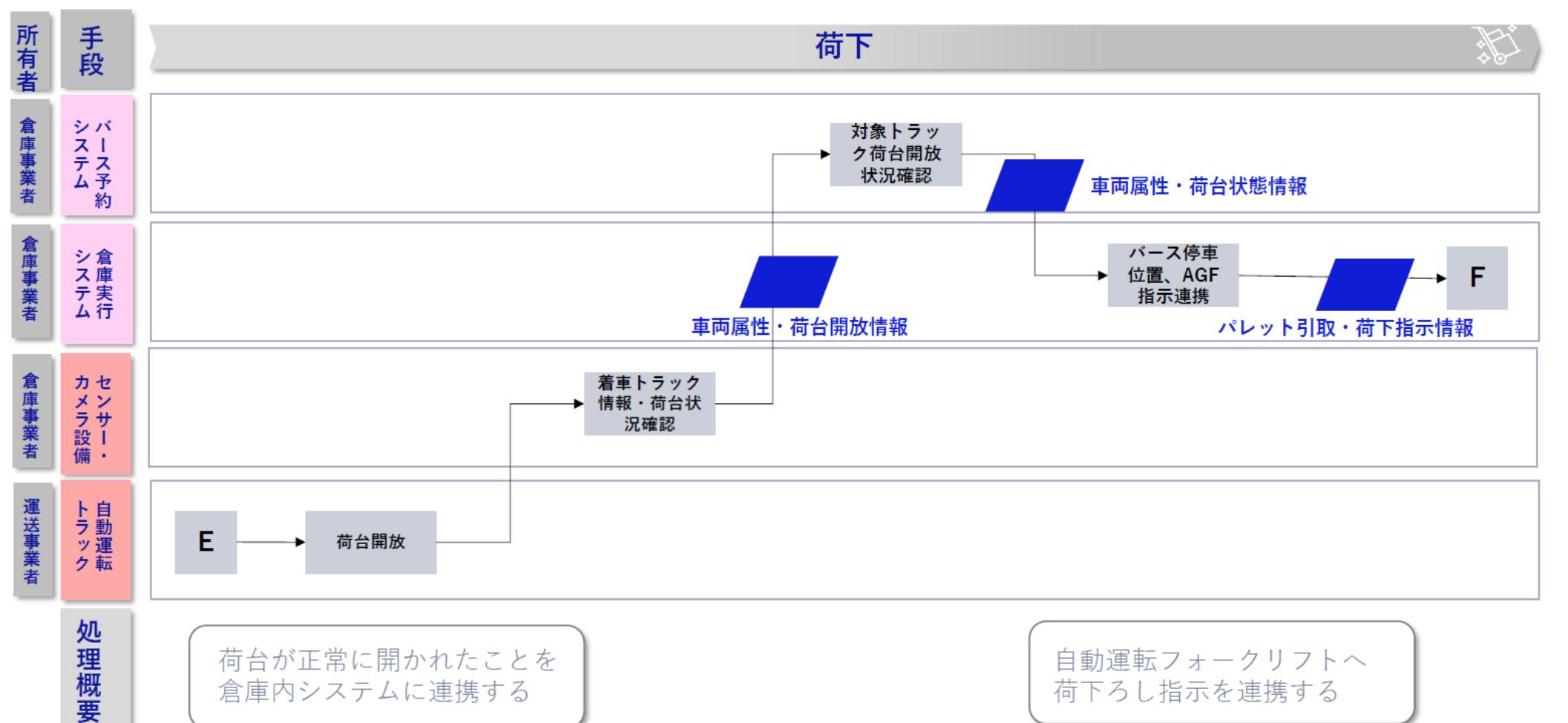
【完全無人の業務フロー（5/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ4

- ✓ 自動化への検討ポイントを踏まえ、完全無人の業務フローを作成する。

【完全無人の業務フロー（6/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ4

- ✓ 自動化への検討ポイントを踏まえ、完全無人の業務フローを作成する。

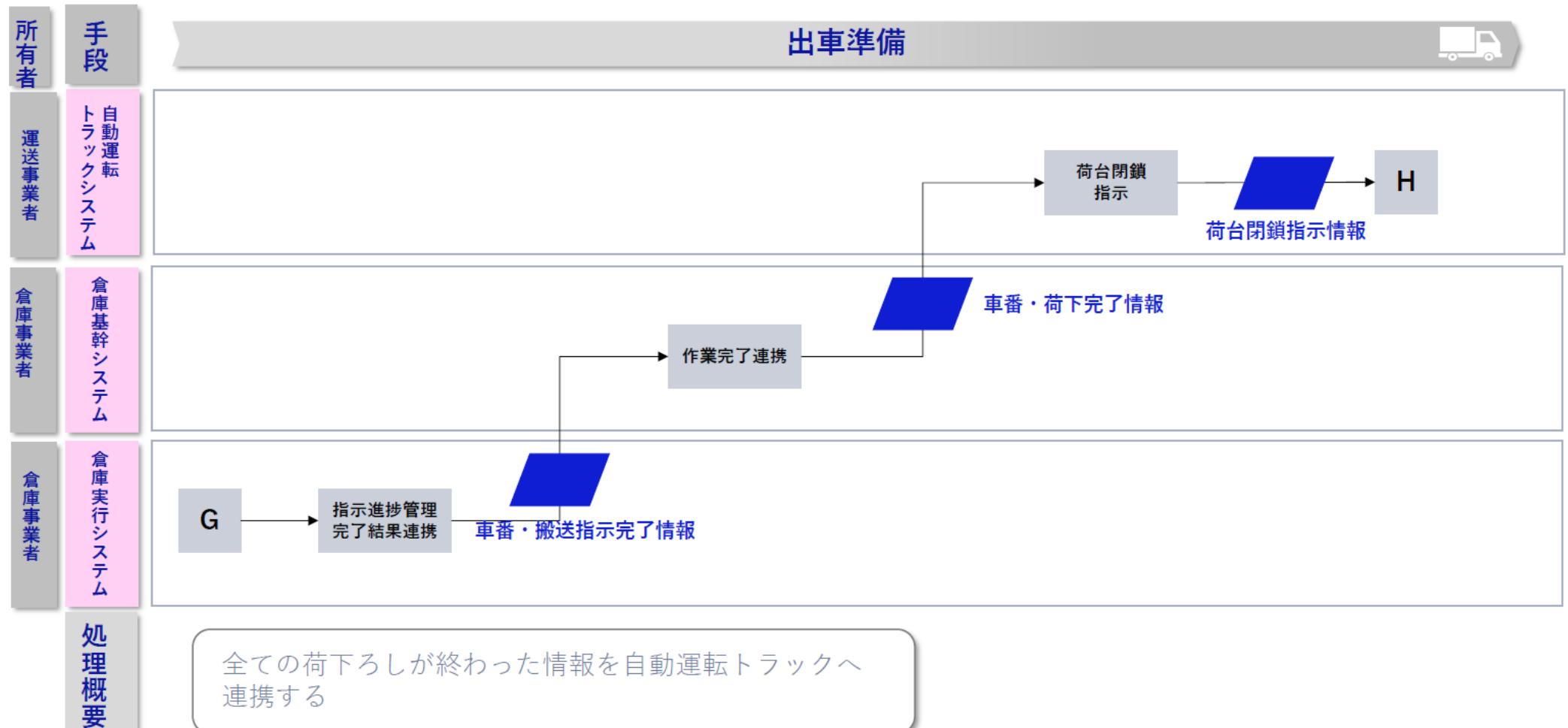
【完全無人の業務フロー（7/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ4

- ✓ 自動化への検討ポイントを踏まえ、完全無人の業務フローを作成する。

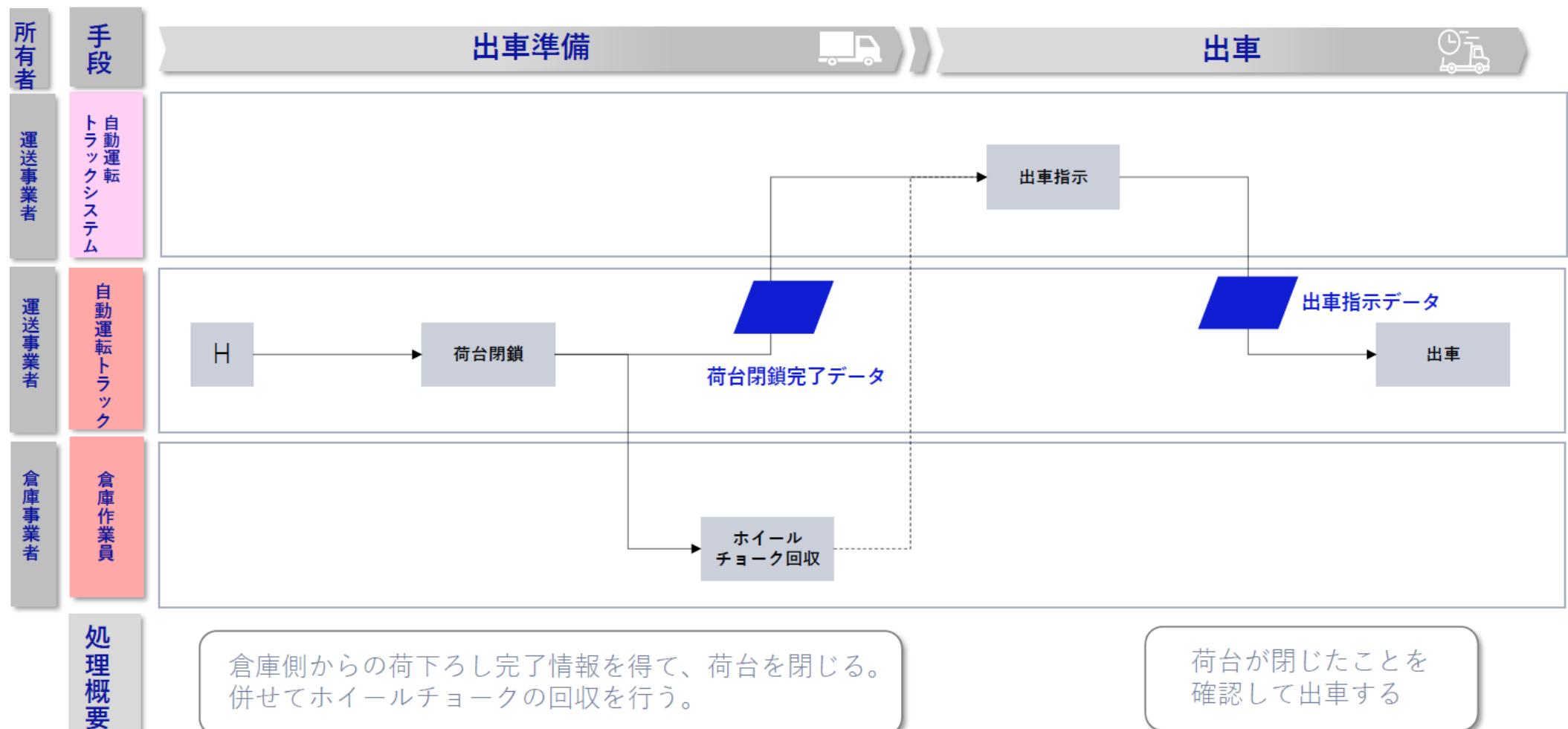
【完全無人の業務フロー（8/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ5

- ✓ 「完全無人の業務フロー」の実現を考えた際に、現在の倉庫に導入するには障壁が高いと想定される設備やシステム、運用の徹底が難しいとされる部分があるため、それらを人が対応するなどの代替策を検討する。

<前提条件>

◆スコープ範囲

- ・ 対象工程：トラックの到着～着車～荷台開放～AGFによる荷下ろし～出車準備・出車
- ・ 対象ロール：自動運転トラック、倉庫基幹（WMS相当）、倉庫実行（WES）、バース予約、センサー・カメラ、AGF、
- ・ 有人作業（ホイールチョーク設置・回収）

◆物理・設備前提

- ・ トラック乗務員：乗務員が乗車している前提
- ・ ホイールチョーク：安全規程に基づき有人で設置・回収

*****以下、「完全無人の業務フロー」と同様*****

◆パレット・荷姿前提

- ・ サイズ：JIS標準（例：1100×1100×144mm等）を対象。特殊サイズは範囲外
- ・ 重量上限：AGF仕様上限以内
- ・ パレット規格：四方差し
- ・ オーバーハング：無い状態が前提
- ・ トラック着車位置の精度：所定位置から±200mm以内で停止すること
- ・ パレット積載位置の精度：パレット間の隙間、並べ方（例：平置き、1列）ルールを厳守
- ・ 積載位置情報の事前連携：どの位置（荷台上）がどのパレットか、事前にWCS等へ情報連携されていること
- ・ 材質・状態：樹脂、破損・変形なし、歪みなし積載

◆データ識別の前提

- ・ ASN、着荷予定情報：配送前に作成・共有済み
車番・到着情報：センサー／カメラで読み取り、バース予約・着車誘導に使用
- ・ 積載位置情報：荷台上のパレット位置座標の相対位置を事前連携（どの位置がどのパレットか）

◆その他

- ・ 業務フローの整理に際し、現状稼働例があるソリューションを参考に検討する。
- ・ 例えばホイールチョーク設置のように稼働例がないものは有人で検討する

①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ5

- 「完全無人の業務フロー」の実現を考えた際に、現在の倉庫に導入するには障壁が高いと想定される設備やシステム、運用の徹底が難しいとされる部分があるため、それらを人が対応するなどの代替策を検討する。

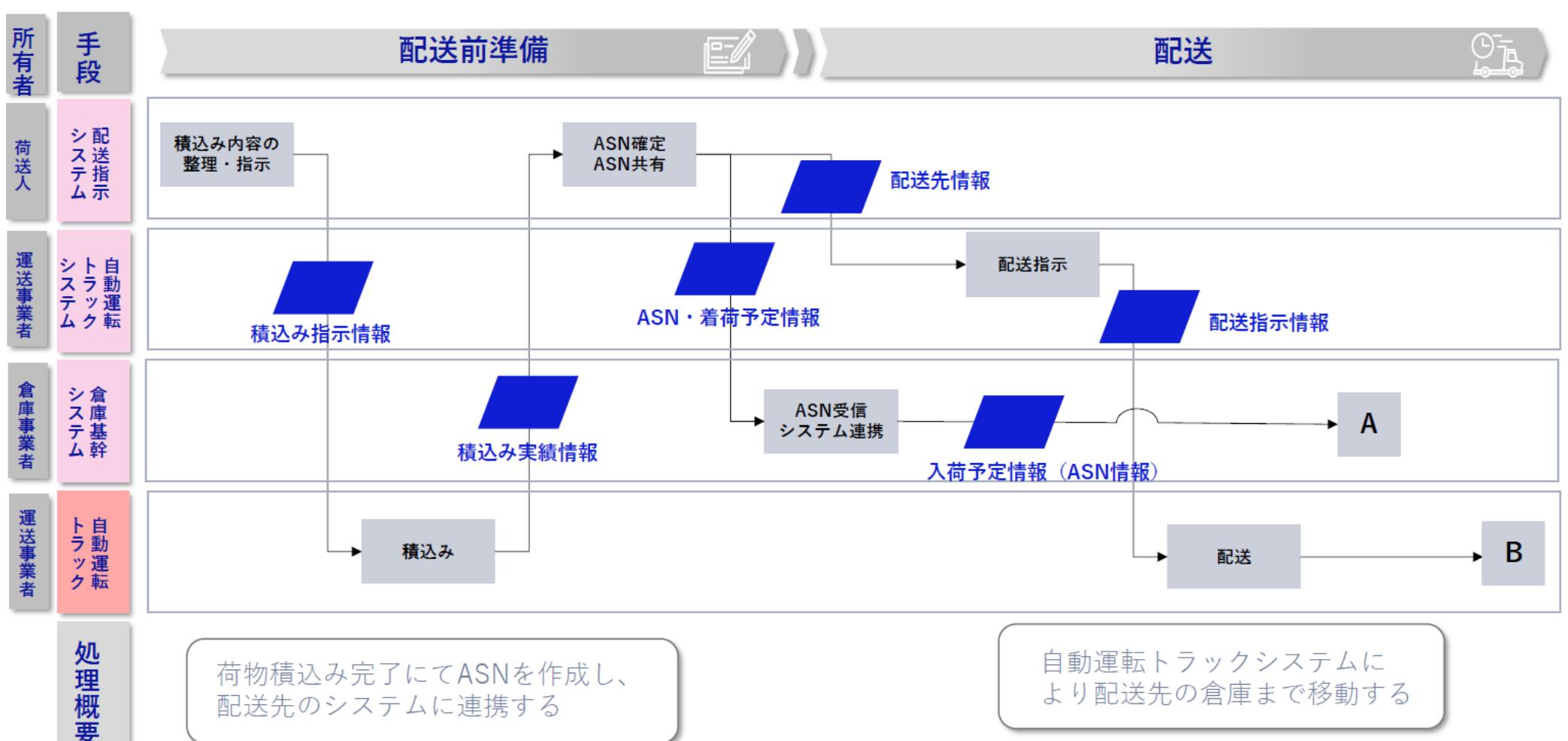
【ハイブリッド業務フロー（1/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ5

- ✓ 「完全無人の業務フロー」の実現を考えた際に、現在の倉庫に導入するには障壁が高いと想定される設備やシステム、運用の徹底が難しいとされる部分があるため、それらを人が対応するなどの代替策を検討する。

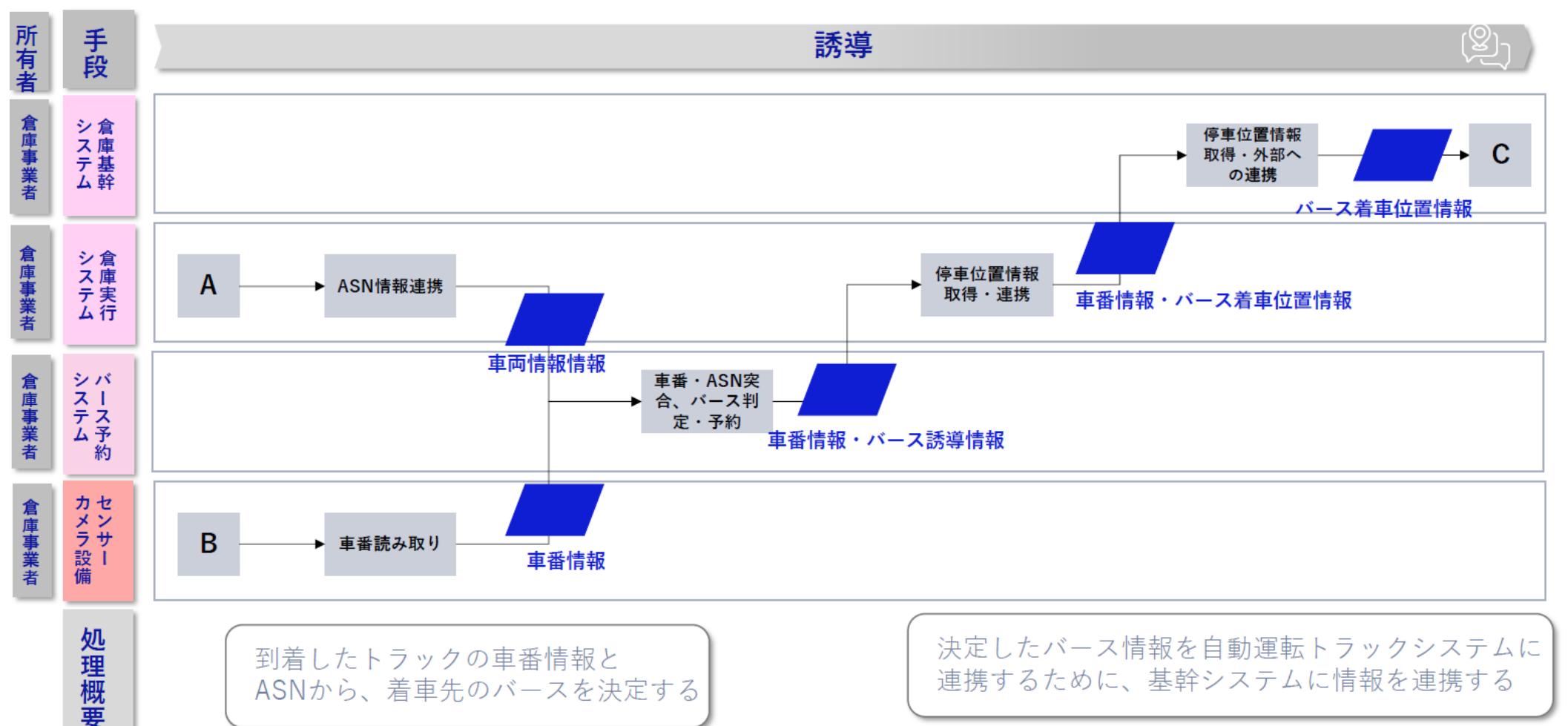
【ハイブリッド業務フロー（2/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ5

- 「完全無人の業務フロー」の実現を考えた際に、現在の倉庫に導入するには障壁が高いと想定される設備やシステム、運用の徹底が難しいとされる部分があるため、それらを人が対応するなどの代替策を検討する。

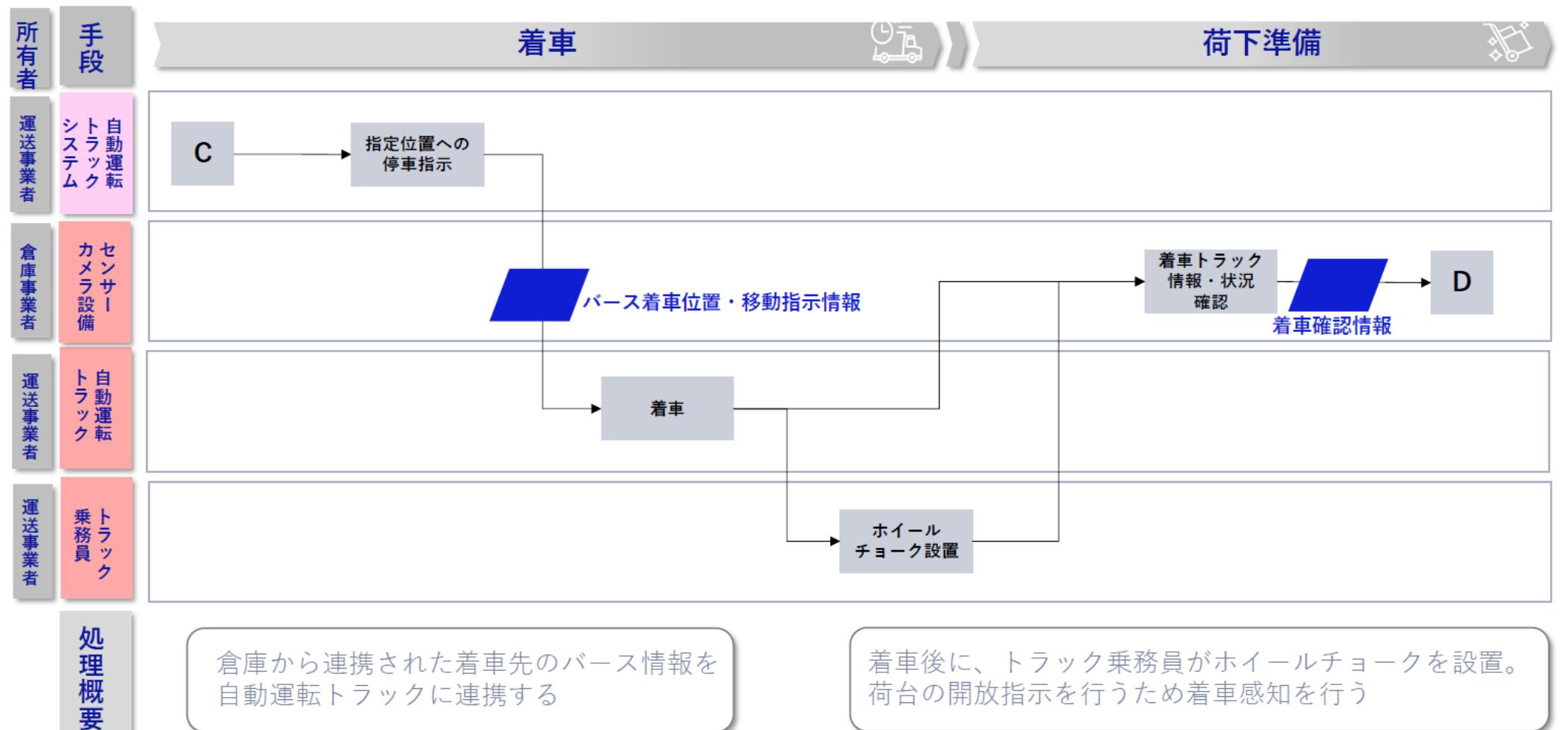
【ハイブリッド業務フロー（3/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ5

- 「完全無人の業務フロー」の実現を考えた際に、現在の倉庫に導入するには障壁が高いと想定される設備やシステム、運用の徹底が難しいとされる部分があるため、それらを人が対応するなどの代替策を検討する。

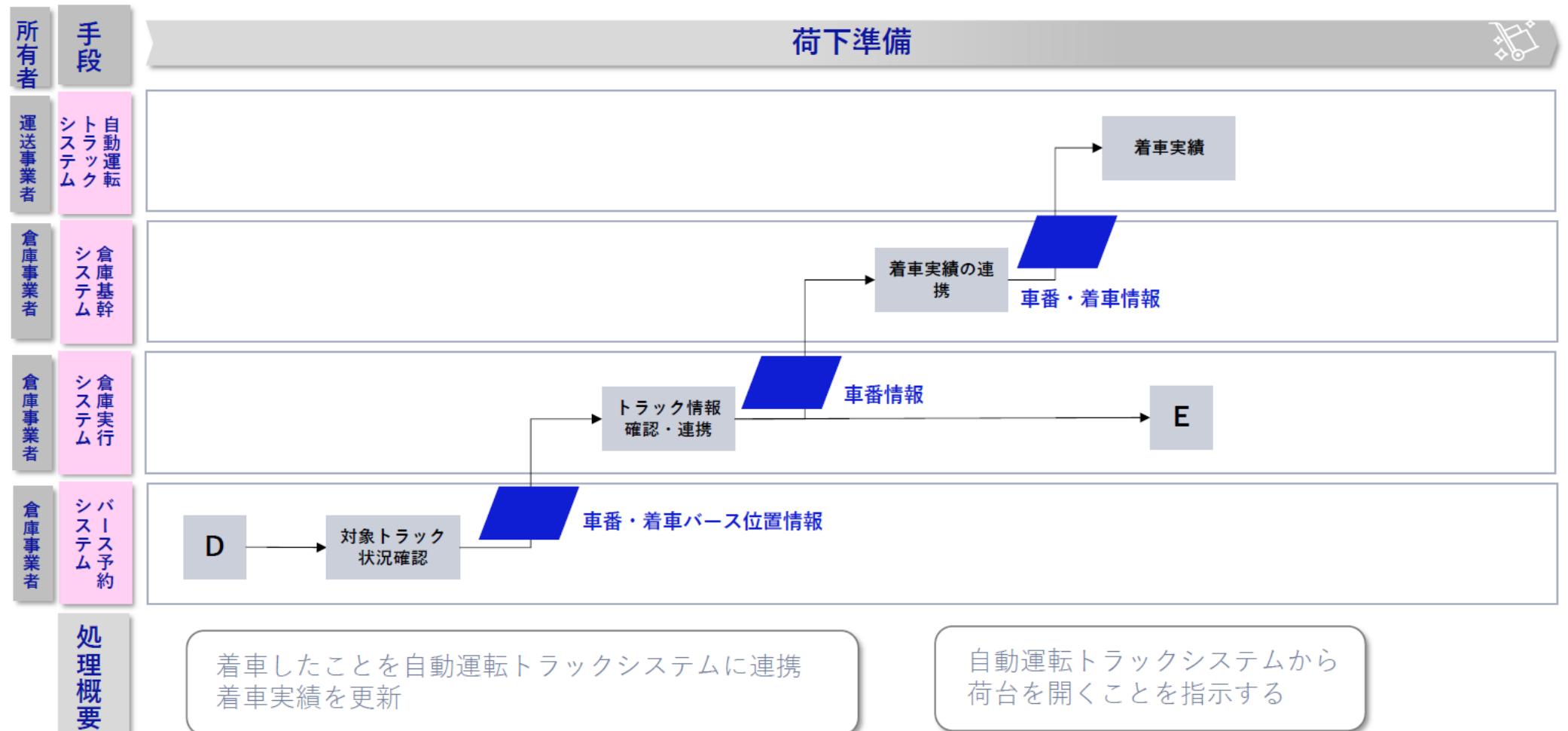
【ハイブリッド業務フロー（4/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ5

- 「完全無人の業務フロー」の実現を考えた際に、現在の倉庫に導入するには障壁が高いと想定される設備やシステム、運用の徹底が難しいとされる部分があるため、それらを人が対応するなどの代替策を検討する。

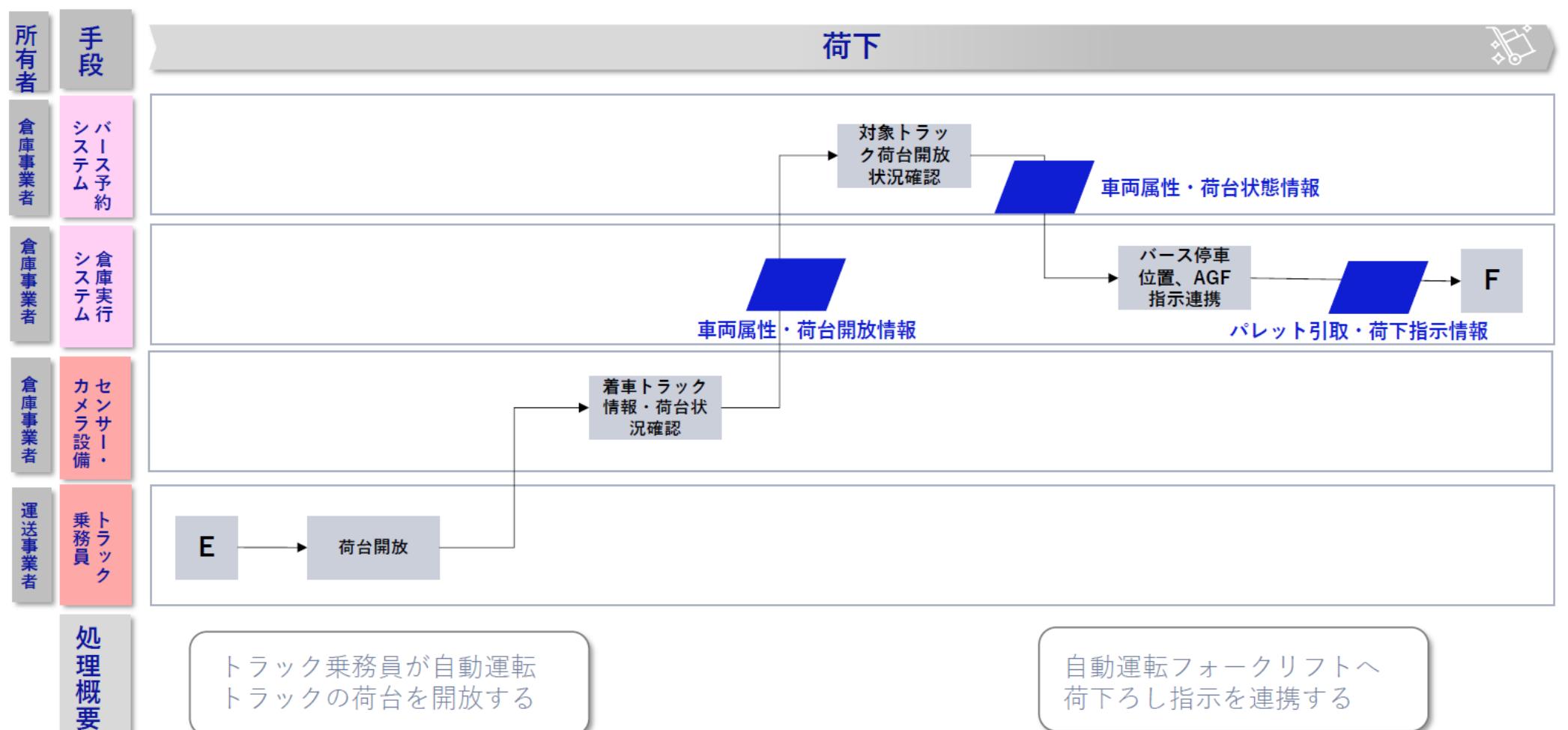
【ハイブリッド業務フロー（5/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ5

- 「完全無人の業務フロー」の実現を考えた際に、現在の倉庫に導入するには障壁が高いと想定される設備やシステム、運用の徹底が難しいとされる部分があるため、それらを人が対応するなどの代替策を検討する。

【ハイブリッド業務フロー（6/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ5

- 「完全無人の業務フロー」の実現を考えた際に、現在の倉庫に導入するには障壁が高いと想定される設備やシステム、運用の徹底が難しいとされる部分があるため、それらを人が対応するなどの代替策を検討する。

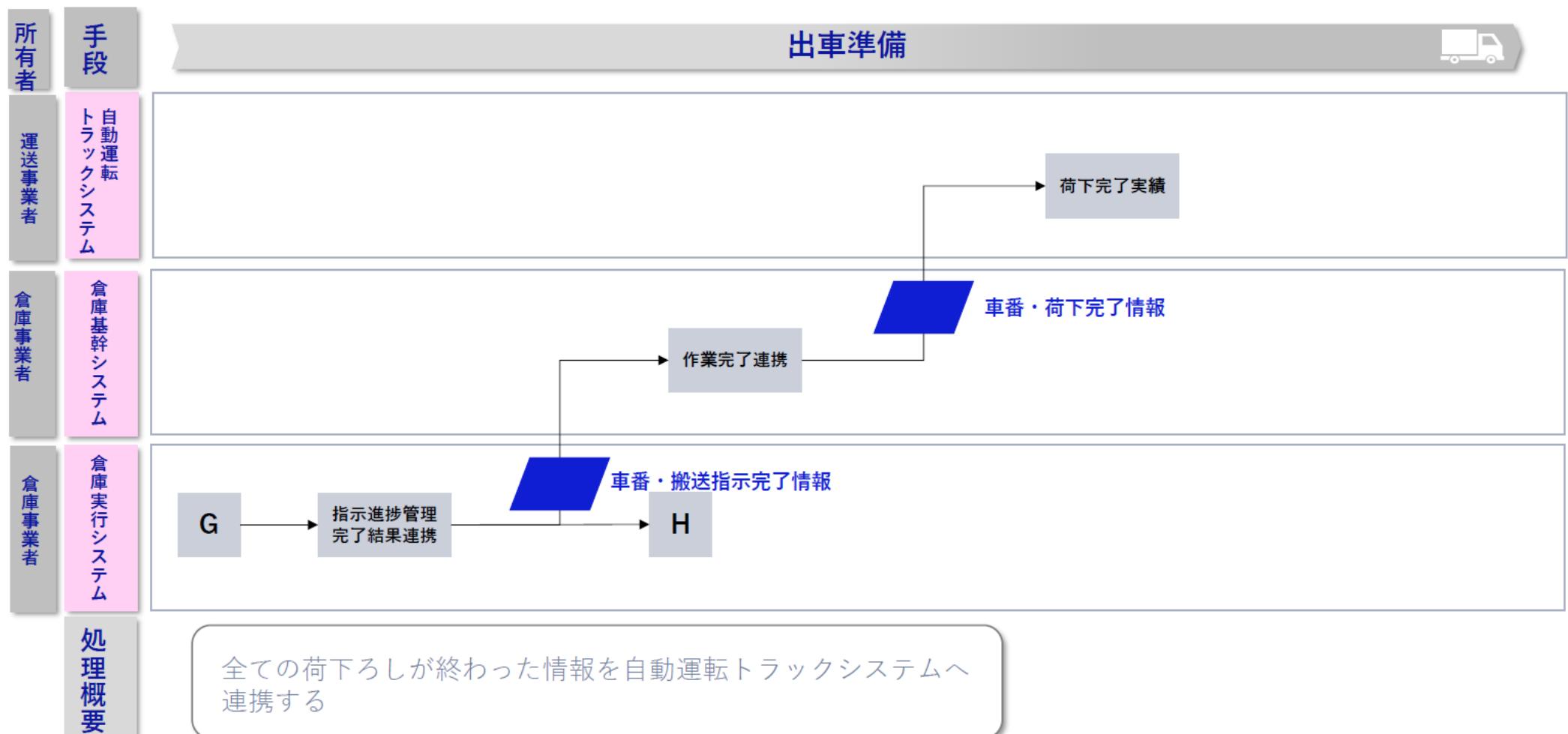
【ハイブリッド業務フロー（7/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



①荷役自動化に資する各主体間の情報連携要件の整理

ステップ5

- 「完全無人の業務フロー」の実現を考えた際に、現在の倉庫に導入するには障壁が高いと想定される設備やシステム、運用の徹底が難しいとされる部分があるため、それらを人が対応するなどの代替策を検討する。

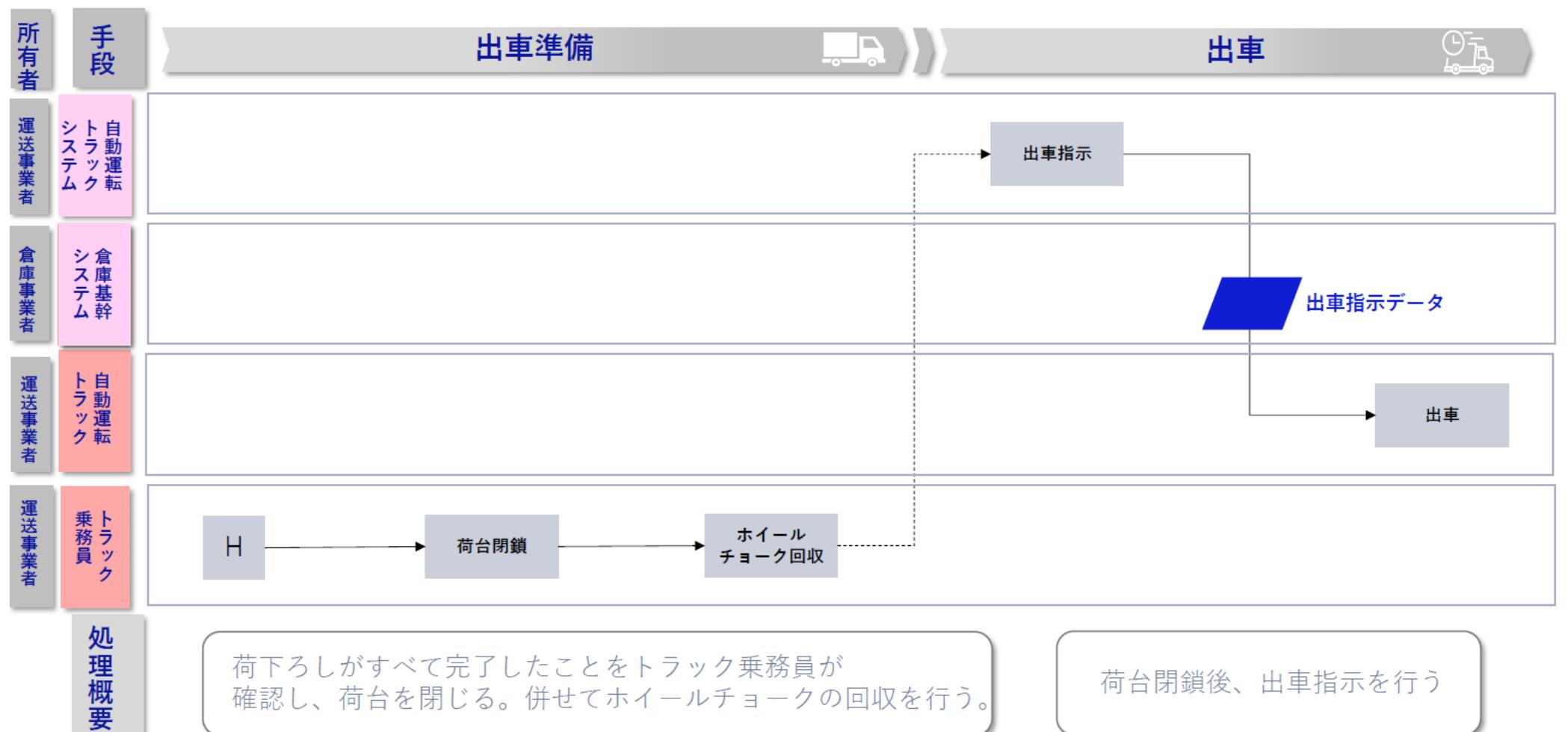
【ハイブリッド業務フロー（8/8）】

システム

設備・人員

データ

アクション



3. 共同輸送の普及展開活動

共同輸送の普及展開活動の結果報告

分類	タスク	実施方法	担当
1 手引書製作	・ 事業者選定、契約	・ 複数社から見積取得の上、選定・契約	コンソ
	・ 発注、納品物確認	・ 一	コンソ
	・ (在庫管理、追加発注)	・ 一	コンソ
2 普及活動	・ 普及の候補事業者の整理	・ 発荷主・着荷主、運送事業者、大手/中小の業界団体や事業者を含めた候補者リストを作成	コンソ
	・ アポイントメント取得	・ コンソ、経産省、国交省を経由した担当者へのアポイントメントルートを確認し、訪問を調整するとともに対応可能な普及方法を確認	コンソ
3 ウェブサイトでの情報発信	・ 普及活動の実施	・ 事業者を訪問し手引書の趣旨を説明 ・ 業界団体会員等への手引書配布を依頼 ・ シンポジウム等への登壇	コンソ
	・ 経産省物流MaaSサイトでの公開	一	経産省

共同輸送の普及展開活動の結果報告 | 郵送・訪問による配布

- 関係省庁、業界団体、民間事業者向けに、持参による説明や郵送で100部超を配布済み

郵送・訪問による配布

組織	方法	実施日	配布部数
経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室	持参・説明	6/19	5部
国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	持参・説明	6/18	5部
国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課	持参・説明	7/3	5部
農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課	郵送	8/8	5部
公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会（JILS）	持参	6/19	10部
一般社団法人 日本加工食品卸売協会	郵送	6/27	10部
一般社団法人 フィジカルインターネットセンター（JPIC）	郵送	6/30	10部
一般社団法人 日本物流団体連合会（物流連）	持参・説明	7/10	5部
日本経済団体連合会	持参・説明	7/31	5部
一般財団法人 流通システム開発センター（GS1）	持参・説明	7/17	10部
日本商工会議所	持参・説明	8/6	5部
東京商工会議所	持参・説明	9/1	5部
NEXT Logistics Japan 株式会社	持参	6/23	5部
Sustainable Shared Transport 株式会社	郵送	7/2	5部
AZ-COM丸和ホールディングス株式会社	持参	7/2	5部
株式会社セイノー情報サービス	郵送	7/3	10部
合計			105部

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」共同輸送に関する参画メリット、条件、対応事項などを明快に解説する

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
- ・ 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

手引書の目的

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ぬ
- ✓ 運送コストを削減する方法が分からぬ
- ✓ 荷待ち・荷役時間短縮の実現方法が分からぬ
- ✓ 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ぬ

「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**



内容

- ✓ 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

共同輸送の普及展開活動の結果報告 | 講演会での紹介/配布・ウェブサイト掲載

- 業界団体主催の講演会では合計200部を配布した
- メールマガジン等の業界団体会員向けのサービス、団体公式ウェブサイトでの周知を依頼している

講演会・セミナーでの紹介・配布

組織	内容	実施日
経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室	<ul style="list-style-type: none"> 地方経済産業局主催イベントで紹介 	-
国土交通省 物流・自動車局 物流政策課	<ul style="list-style-type: none"> 物流標準化セミナー（日本能率協会コンサルティング主催）で紹介 	-
一般社団法人 日本物流団体連合会 (物流連)	<ul style="list-style-type: none"> 物流連「環境・サステナビリティ委員会」にてコンソより紹介・会場にて30部配布 	9/16
日本経済団体連合会	<ul style="list-style-type: none"> ロジスティクス委員会にて、経産省商務情報政策局商務・サービスグループ浅井審議官より紹介、会場にて120部配布 	9/29
東京商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> 商業・物流部会会場にて50部配布 	10/15・ 10/22

ウェブサイトへの掲載

組織	内容	実施日
一般社団法人 日本物流団体連合会 (物流連)	<ul style="list-style-type: none"> 会員（運送事業者）向けメールマガにて紹介 	-
公益社団法人日本トラック協会	<ul style="list-style-type: none"> 広報とらっく7月20日号への記事掲載 https://jta.or.jp/pdf/kohotruck/20250720.pdf 全ト協ホームページへのリンク掲載 https://jta.or.jp/member/rodo/hatarakikata_tokusetsu/meti_tebiki.html 	7/20
日本商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> 全国商工会イントラネットでの紹介 	-
東京商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> 特設サイト「物流2024年問題特集」への掲載 https://www.tokyo-cci.or.jp/keiei-mikata/logistics2024/index.html 	9/2

共同輸送の普及展開活動の結果報告 | 講演会での紹介

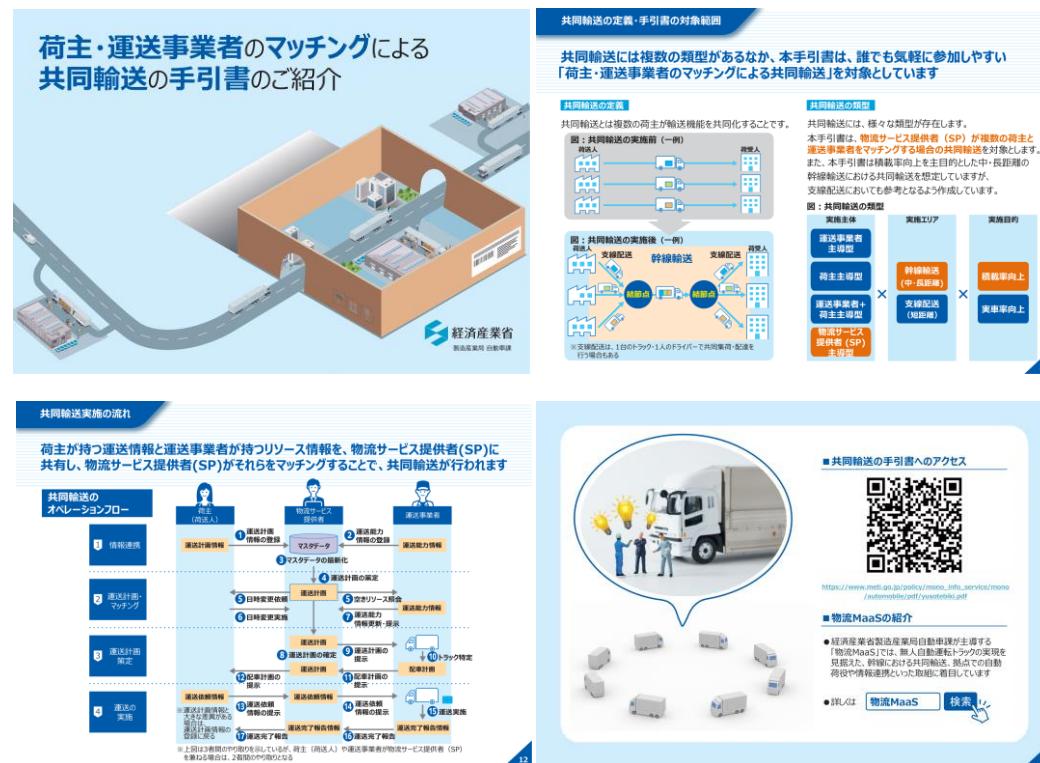
- 一般社団法人日本物流団体連合会「環境・サステナビリティ委員会」にて手引書紹介の講演を実施した

講演会概要

日時：2025年9月16日（火）15:00-17:00

開催方式：対面（全日通霞が関ビル）・オンライン併用

当日資料（※一部抜粋）



スマートモビリティチャレンジ2025
自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト

対面参加企業（合計58名）

荷主 運送・倉庫・資材等事業者	日清オイリオグループ株式会社	タニコー株式会社
	NIPPON EXPRESSホールディングス 株式会社 / 日本通運株式会社	ロジスティード株式会社
	センコー株式会社	山九株式会社
	鴻池運輸株式会社	株式会社日新
	三井倉庫ホールディングス株式会社	三菱倉庫株式会社
	株式会社ニチレイロジグループ本社	日鉄物流株式会社
	株式会社丸運	株式会社ヤマタネ
	佐川グローバルロジстиクス株式会社	京浜内外フォワーディング株式会社
	ヤマト運輸株式会社	佐川急便株式会社
	トナミホールディングス株式会社 / トナミ運輸株式会社	第一貨物株式会社
	近物レックス株式会社	中越運送株式会社
	日本梱包運輸倉庫株式会社	日本貨物鉄道株式会社
	全国通運株式会社	日本石油輸送株式会社
	川崎近海汽船株式会社	東京九州フェリー株式会社
行政・研究機関等	株式会社ANA Cargo	
	日本GLP株式会社	日本パレットレンタル株式会社
	株式会社comvey	
	農林水産省	流通経済大学
	一般財団法人みなど総合研究財団	一般財団法人環境優良車普及機構
	公益社団法人全国通運連盟	一般社団法人日本倉庫協会
	一般社団法人日本長距離フェリー協会	日本内航海運組合総連合会
	一般社団法人日本冷蔵倉庫協会	日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会中国・四国地域本部

共同輸送の普及展開活動の結果報告 | 関係者の反応

- 業界団体・行政機関いずれも共同輸送の必要性や関心の高まりを実感している
- 一方で、理想の在り方や、実現に向けた手法については不明瞭で模索の段階にあるというコメントが目立ち、手引書が具体化に向けた指針となることを期待し、普及啓発に向けて前向きな回答を得た

普及活動における意見交換でのコメント

東京商工会議所
地域振興部

- これまで何となく回ってきててしまっているが、今後は共同輸送をしなければならないという危機感がある。
- 一方で、臭いの問題や倉庫・工場の立地等の条件から、現実的にモノと一緒に運ぶのは非常に難しいことだと理解している。

経済産業省
商務・サービスグループ
物流企画室

- 荷主同士で共同輸送を行う場合は費用負担・責任の論点が出てくるが、物流サービス提供者のプラットフォームに入る形であれば円滑に枠組みが構築できるのが良いと感じている。
- 荷物が多い路線（幹線）から共同輸送を始めてしまうが、本当に荷主が困っているのは地方だと認識している。地場の運送事業者と荷主が協力することも必要だと考えている。

経済団体連合会

- 共同輸送に取り組みたいが、マッチングが上手くいかないという相談はよく受けており、今後、民間事業者によるマッチングサービスが個別に構築されていくのが良いのか、悩ましいところである。

日本商工会議所

- 今年度、中小企業の物流効率化に向けた取組を調査したところでおり、会員の関心は高い。

Smart Mobility Challenge

スマートモビリティチャレンジ