

みずほ総合研究所

ソーシャルイノベーション CxOアジェンダ

FY26Q1

2026年6月30日

みずほ銀行 ソーシャルイノベーションコンサルティング部

ともに挑む。ともに実る。



- ソーシャルイノベーション領域から、社会実装が進む「自動運転技術の実装」をピックアップ（次頁）
- トラック運転手の残業規制強化「2024年問題」から2年が経過する2026年は、輸送力不足が進む中、エネルギー価格の高騰、テクノロジー活用の進展及び、改正物流効率化法の全面施行等、依然「物流の構造的変化」が顕著

➔ 物流・ロジスティクスは、企業経営において単なる「コストセンター」から、企業の成長と存続を左右する「経営アジェンダ」の1つへとシフトしてきており、各社の物流に関わる判断や対応が重要に

トピック① 2026年4月に全面施行となった「改正物流効率化法」

トピック② 自動運転トラックの社会実装への動き

	トピック① 2026年4月に全面施行となった「改正物流効率化法」	トピック② 自動運転トラックの社会実装への動き
対象業種	・ 全ての荷主企業と物流事業者	
概要	・ 物流のドライバー不足・労働規制による輸送力不足が物流の停滞やサプライチェーンの混乱を招く可能性があり、「<u>人手が減っても物流が回る仕組みに変える</u>」ための法改正 ・ 物流会社だけでなく荷主も責任を持つ仕組み	・ 自動運転による「省人化・無人化」が期待 ・ 車両開発、法整備・道路インフラ整備等が進展しており、2027年度に車両が市場化される見込みであり、ユーザーとして自動運転トラックを事業の中にどのように取り込むのか重要な局面に
求められる主な打ち手	・ 全社最適の意思決定（営業・製造との調整） ・ CLO設置と権限付与 ・ 中長期計画と投資判断 ・ 商慣行の是正（取引条件変更）	・ 自社の事業環境における自動運転トラックを活用した具体的な運用等の検討

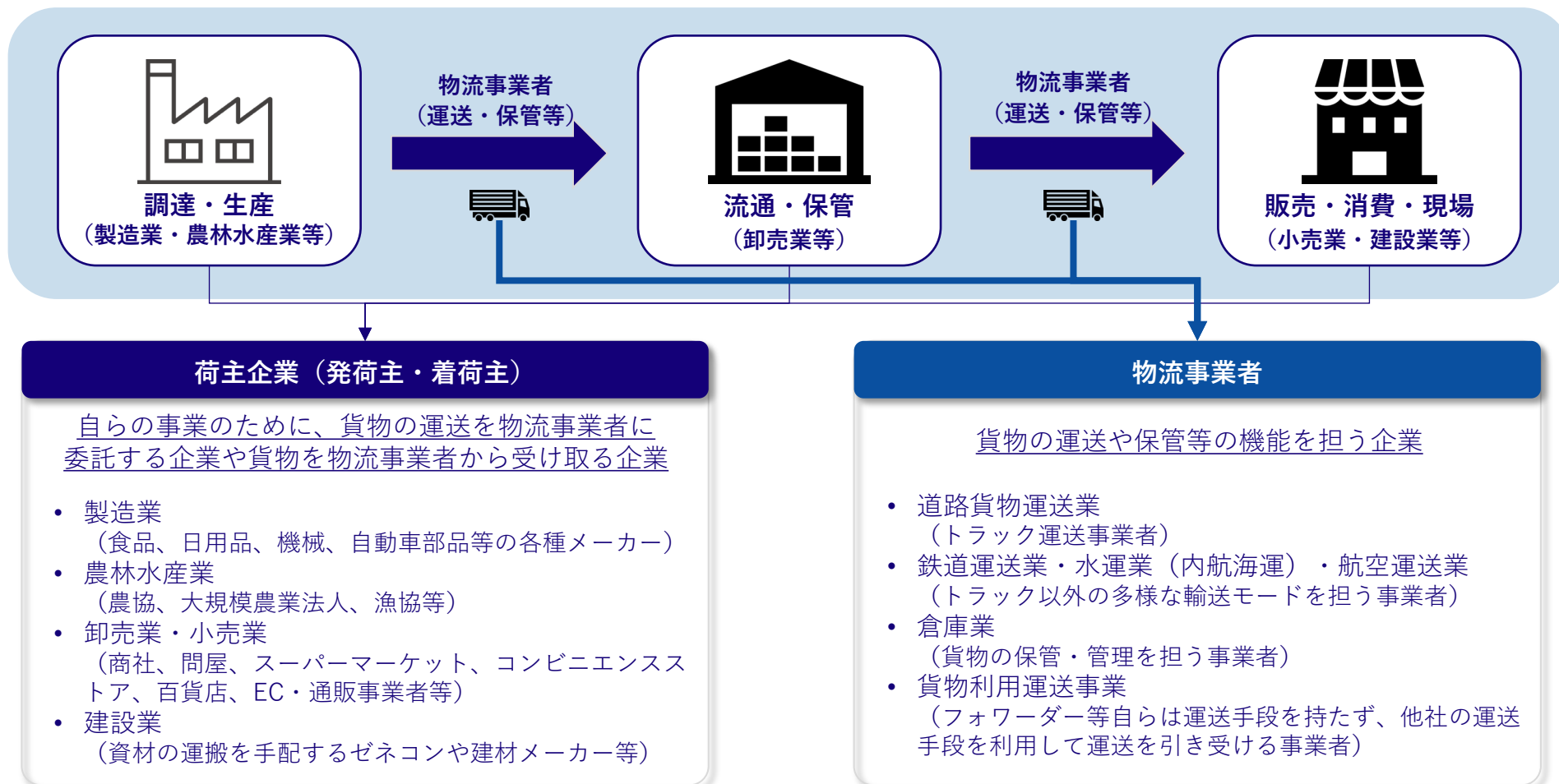
■ 経団連「FUTURE DESIGN 2040」や内閣府「Society5.0」等に基づき、主な日本の社会課題とともに、ソーシャルイノベーションコンサルティング部の守備範囲を整理

	主な日本の社会課題	主な政策領域	主要な政策課題例	対応可否
1	環境・エネルギー	脱炭素・ごみリサイクル	・再エネ導入、リサイクル促進 ・水素サプライチェーン構築、GX戦略地域	◎
2	インフラ・都市生活	都市インフラ整備	・市街地の再開発・跡地利用・研究拠点開発 ・上下水道インフラ老朽化への対策	◎
		地域交通	・交通脆弱地域の移動サービスの強化、スマートシティ ・市民の足と観光MaaSの両立、 自動運転技術の実装	◎
		文化・スポーツ	・歴史・文化資源の保全・継承・活用 ・アリーナ建設を通じたにぎわい創出	◎
3	安全保障・レジリエンス	災害・防災	・国土強靱化、地域防災拠点整備、災害に強い街づくり	◎
4	経済・産業高度化	地域産業支援 産業誘致・高度化		--
5	医療・介護・福祉	健康・医療	・地域医療体制の充実、医療DX ・予防・健康づくり促進・健康寿命の延伸	◎
		介護・福祉	・地域での介護・福祉人材の確保	◎
6	教育・人材・子育て	デジタル人材	・教育ICT化、リスキリング、子供・若者育成支援	◎
7	テクノロジー・新領域	AI活用・デジタル・サイバーセキュリティ	・AI競争力確保（計算資源/データ等）、DX推進、 ・デジタルガバナンス、企業のセキュリティ対策推進	◎
8	食料・水・衛生	食料自給・安全		--
9	人権・ジェンダー	人権・女性活躍		--
10	貧困・格差社会	生活保護・最低賃金		--

- 本資料でご紹介する2つのトピックは、物流の効率化や人手不足に対応すること等が狙いであり、物流に関わる全ての「荷主企業（発荷主、着荷主）」と「物流事業者」が対象

➡ 今後、サプライチェーン全体に関わる全ての事業者が連携し、物流の諸課題の解消に取り組むことが必要に

サプライチェーンにおける「荷主企業」と「物流事業者」の関係（例）



トピック①

2026年4月に全面施行となった「改正物流効率化法」

- 2026年4月に全面施行され、一定規模以上の荷主・物流事業者は、中長期的な計画の作成、定期報告、物流統括管理者（CLO）の選任（特定荷主及び特定連鎖化事業者のみ）等を義務付け
- ➡ 物流の効率化は、企業の努力目標や個別最適から、国も関与した法的義務や全体最適へと移行
- ➡ 「選ばれる荷主・選ばれる物流事業者」になるために、自社の物流効率化に主体的に取り組み、効率化を“説明できる・実行できる・周囲や業界に提案できる”ことが必要に

目標	① トラックドライバー1人当たり年間125時間の拘束時間の短縮 （1運行の荷待ち時間・荷役等時間を2時間以内、1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を1時間以内にする） ② 全体の車両で積載効率44%に増加（5割の車両で積載効率50%を実現）	
対象事業者	すべての荷主・物流事業者（2025年4月～）	一定規模以上の荷主・物流事業者（2026年4月～）
物流効率化に向けて求められる取り組み	① 積載効率の向上 1回の運送でトラックに積載する貨物量を増加する ② 荷待ち時間の短縮 ドライバーが到着した時間から荷役等の開始時間までの待ち時間を短縮する ③ 荷役等時間の短縮 荷役（荷積み・荷卸し）等の開始から終了までの時間を短縮する ④ 実効性の確保 上記①～③の取組状況及びその効果の把握、関係事業者と連携及び協力をする	⑤ 中長期計画の作成 定期に判断基準を踏まえた措置の実施に関する中長期的な計画を作成する ⑥ 定期報告 指定を受けた翌年度以降から毎年度、左記①～④の実施の状況に関して、報告する ⑦ 物流統括管理者（CLO）の選任 重要な経営判断を行う役員等の経営幹部から選任される必要があり、中長期計画の作成やトラックドライバーの負荷低減等のための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備等の業務を行う
国・行政	指導、助言、調査ならびに結果の公表	検査、勧告、命令、罰金徴収等

トピック②

自動運転トラックの社会実装への動き

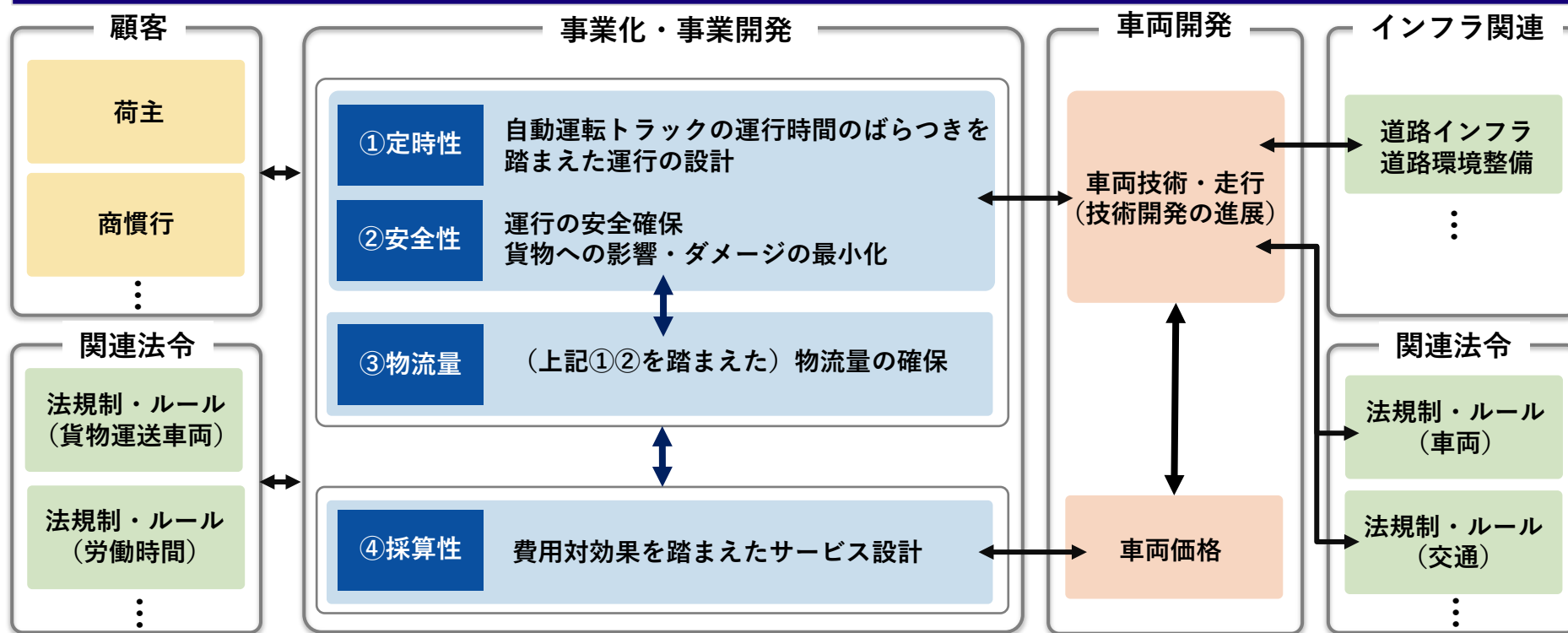
■ 自動運転トラックの車両開発や関連する法整備・インフラ整備が進展

- ・ 国内の大型車メーカーが、2027年度に高速道路を走行する自動運転レベル4（特定の条件下でシステムが全ての運転タスクを実施）のトラックを社会実装することを表明
- ・ 省庁主導で、道路交通法や貨物自動車運送事業法などの関連法令の整備や高速道路における路車協調インフラの整備が進行

➡ 社会実装に向け、ビジネスにおける効果的な運用方法や採算性の具体化を、ユーザーが検討する段階に

- ・ これまでの人間中心の運用のままではなく、24時間走行可能な自動運転トラックの特性を活かした検討が望まれる状況
- ・ 国プロ成果の「自動運転トラック活用ガイドブック」等を参考に、人手に頼らない自社の新たな運用を再構築するタイミング

事業化・事業開発に必要な観点と周辺領域との関係性



(出典) 経済産業省・国土交通省「自動運転トラック活用ガイドブック」よりみずほ銀行SIC部作成

- 経済産業省・国土交通省「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」
(2021年度～2025年度)において、事業化・事業開発を目指す事業者向けにガイドブックを公表
- ・

ガイドブックでは、自動運転トラック活用に向けた検討を行う際に理解すべき情報や検討の手順について、具体的かつ現実的な指針を提示

・

リンク先URL <https://www.road-to-the-l4.go.jp/publication/>
- ➔ 物流事業は複雑かつ多様であるため、「自動運転トラックの事業化・事業開発」に向けては、各ユーザーが、自社の事業規模、事業拠点及び、収益性等を勘案し、自社目線での検討が必要

検討項目（例）	ガイドブックでの記載内容
現状把握・目的	✓ 自動運転トラックの導入目的を設定する際の考え方
運行区間	✓ 自動運転トラックの運行区間を設定する際の考え方
自動運転区間	✓ 運行区間のどこに自動運転区間を設定するかを検討する際の考え方
走行モデル	✓ 自動運転区間と手動運転区間の切替拠点の前後における自動運転トラックの運用方法のパターン及びその設定の参考になる情報
体制・人員	✓ 事業上及び法令上の観点で必要な自動運転トラック運行に関する役割の詳細及び自社で担う範囲と他社へ委託する範囲の整理の考え方
採算性	✓ 自動運転トラックを用いた運行の採算性を試算する際の考え方
事業性	✓ 採算性を含む、自動運転トラックの事業性を検討する際の観点や事業性に影響を及ぼす要素、事業性の観点を踏まえた対応の検討例

（出典）経済産業省・国土交通省「自動運転トラック活用ガイドブック」より抜粋

© 2026 株式会社みずほ銀行

当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、商品の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。