

最近の物流政策の概要について

2025年9月30日

国土交通省 物流・自動車局
物流政策課長 高田 龍

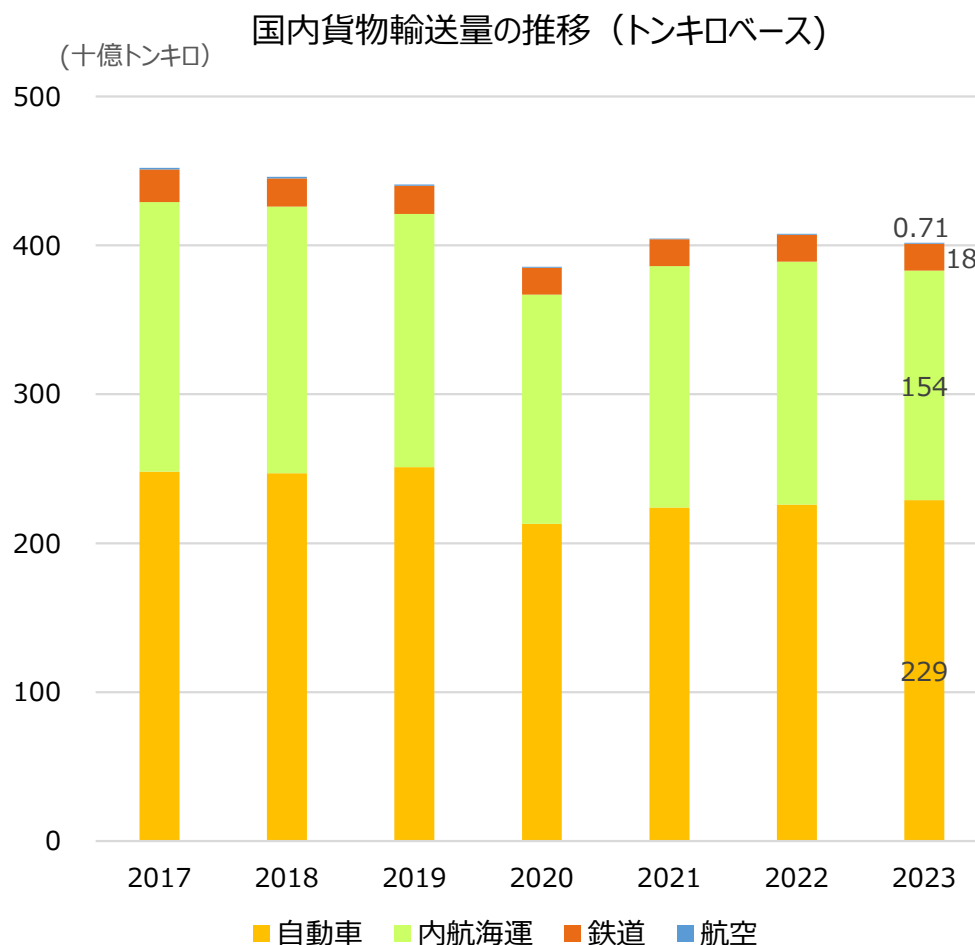
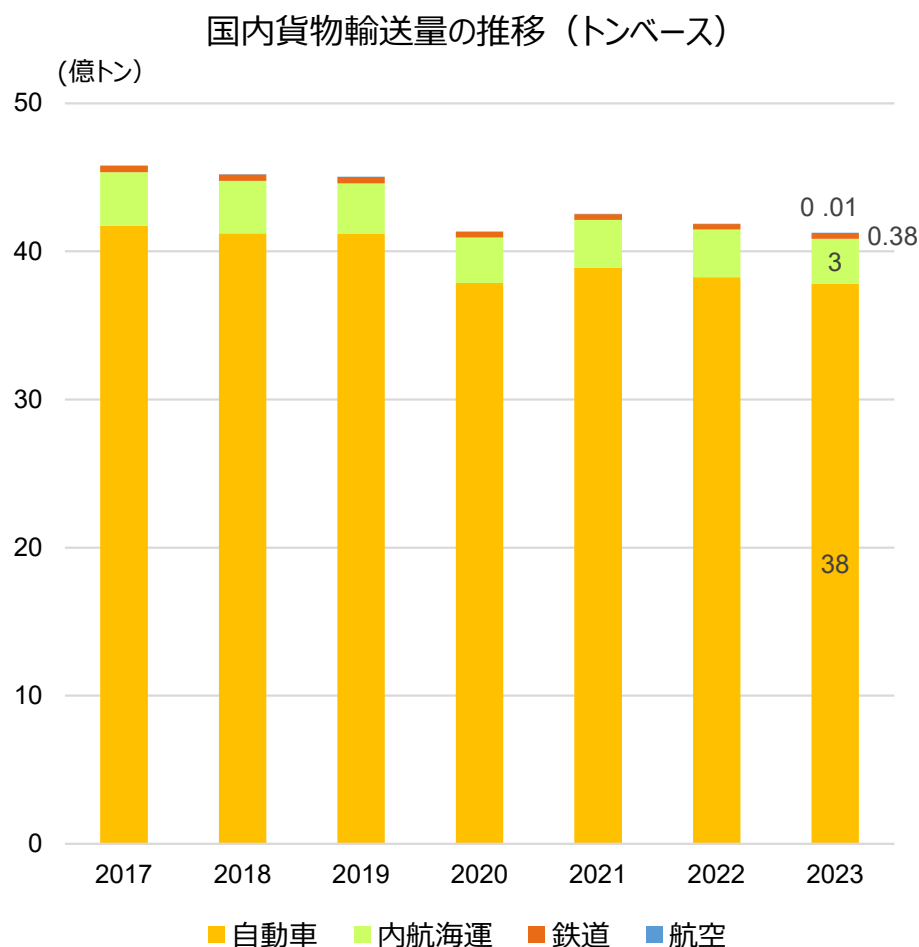
目次

- 1. 我が国の物流の現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・p2**
- 2. 物流革新に向けた政策パッケージ、法律改正・・・・p10**
- 3. 2030年度に向けた政府の中長期計画等・・・・・・・・p25**
- 4. 次期「総合物流施策大綱」・・・・・・・・・・・・・・・・p30**

1. 我が国の物流の現状と課題

物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約226万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車が9割超、トンキロベースでは自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。

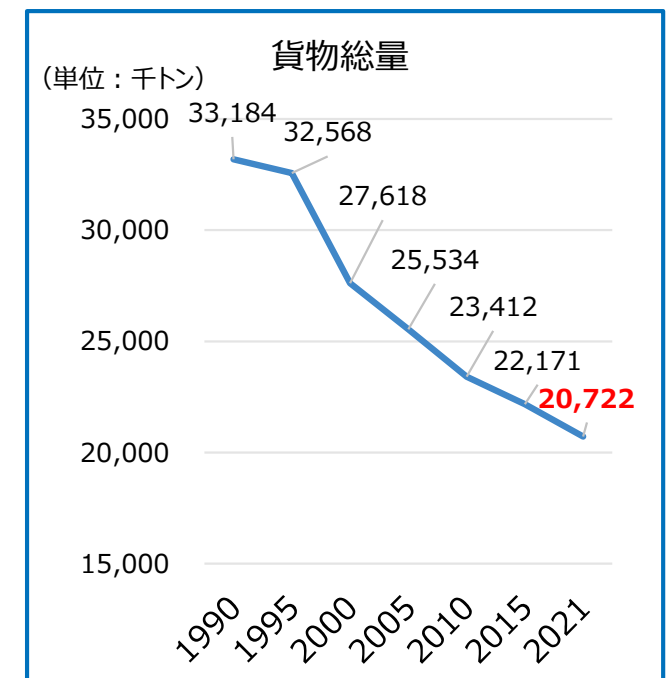
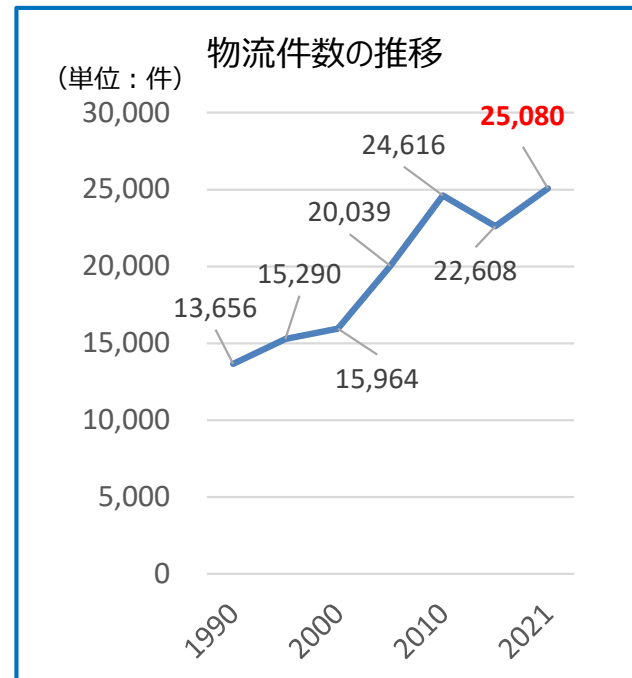
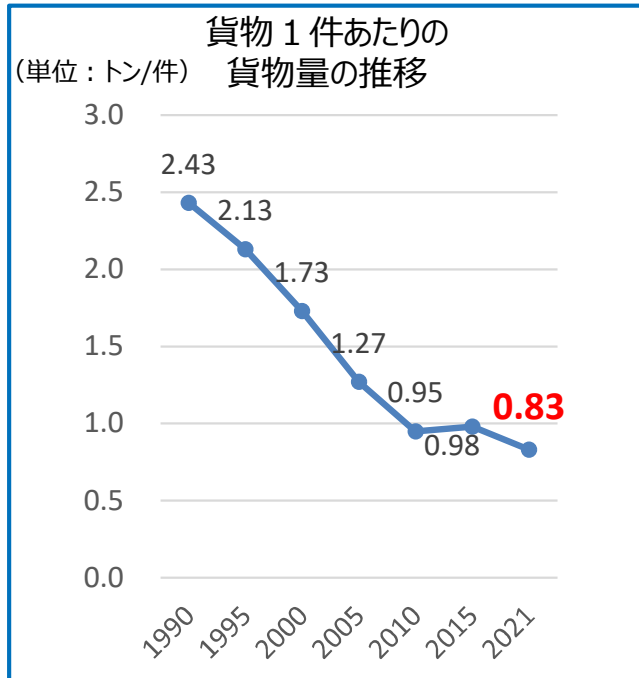


物流量の小口・多頻度化

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の30年で約 3 分の 1 まで減少、貨物総量が約40%減少する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口・多頻度化が急速に進行している

小口多頻度化の動き

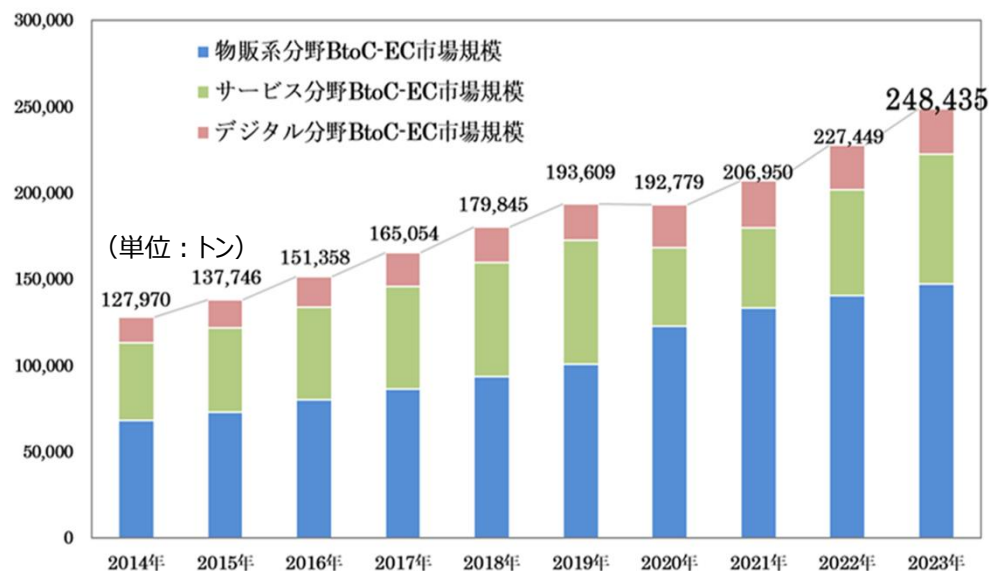
	1990年度	2015年度	2021年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	22,608千件	25,080千件
貨物総量	33,184千トン	22,171千トン	20,722千トン



- EC市場は、年々拡大傾向
- 都市別に見ると、全国一様に拡大傾向

BtoC-EC市場規模の経年推移

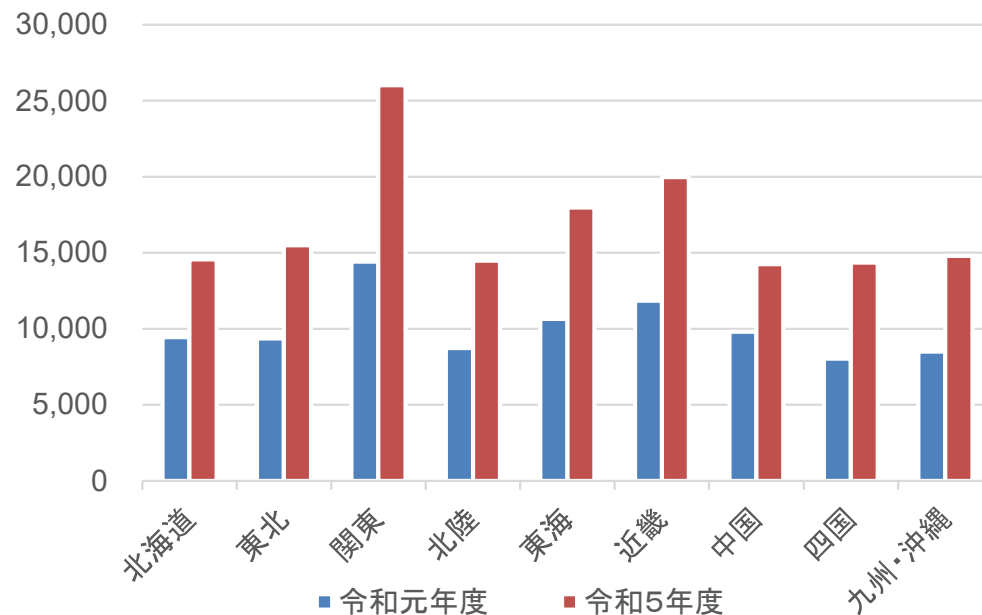
(単位：億円)



出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

インターネットを利用した1世帯当たり1か月平均の支出額

(単位：円)



出典：総務省「家計消費状況調査」

～ヒアリング情報～

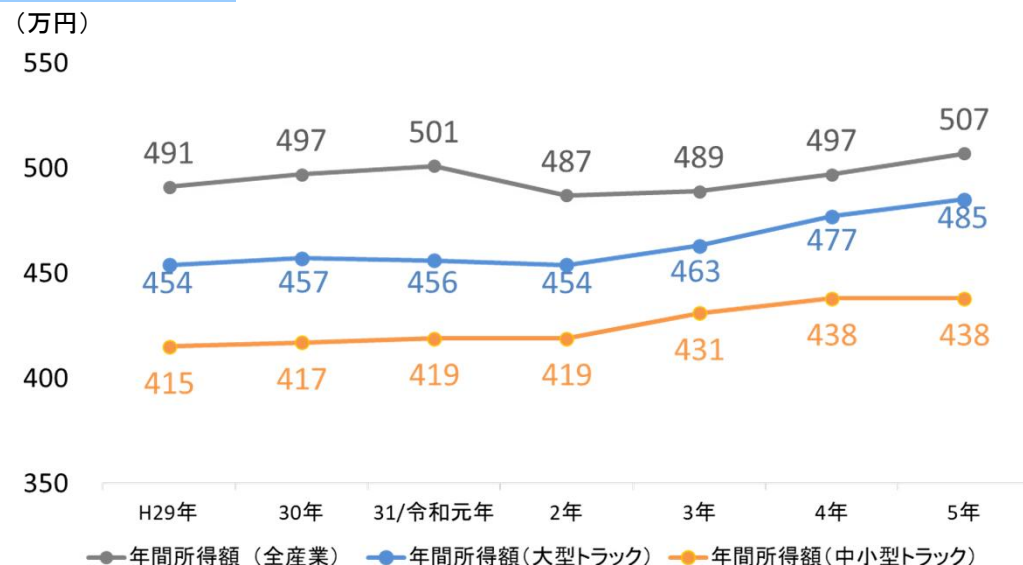
- ・EC事業者は首都圏のみならず地方にも広く展開、配送の細分化のため今後も地方部に物流施設を増やす見込み。＜不動産事業者、倉庫業者＞
- ・EC需要は今後も増加予想。十数年前から使用している拠点については、立地の変更や施設規模の拡大を再考する動き。＜不動産事業者＞

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

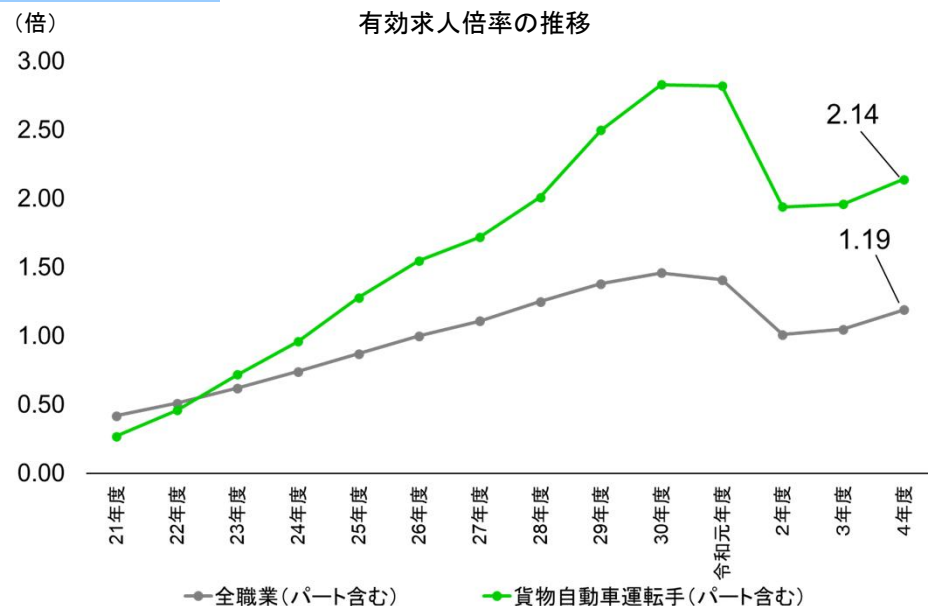
①労働時間 全職業平均より約2割（400h～450h）長い。



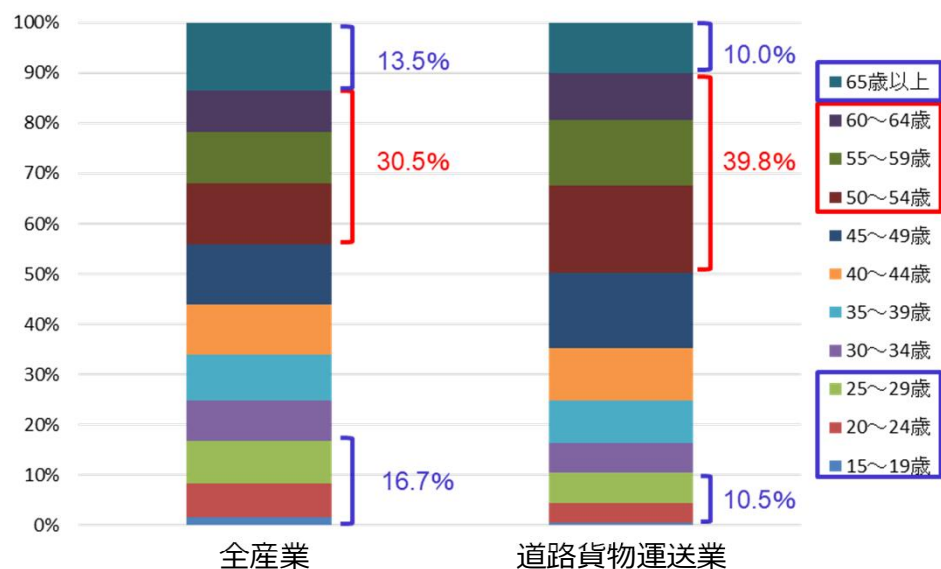
②年間賃金 全産業平均より5%～15%（20万～60万円）低い。



③人手不足 全職業平均の約2倍。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



(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

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

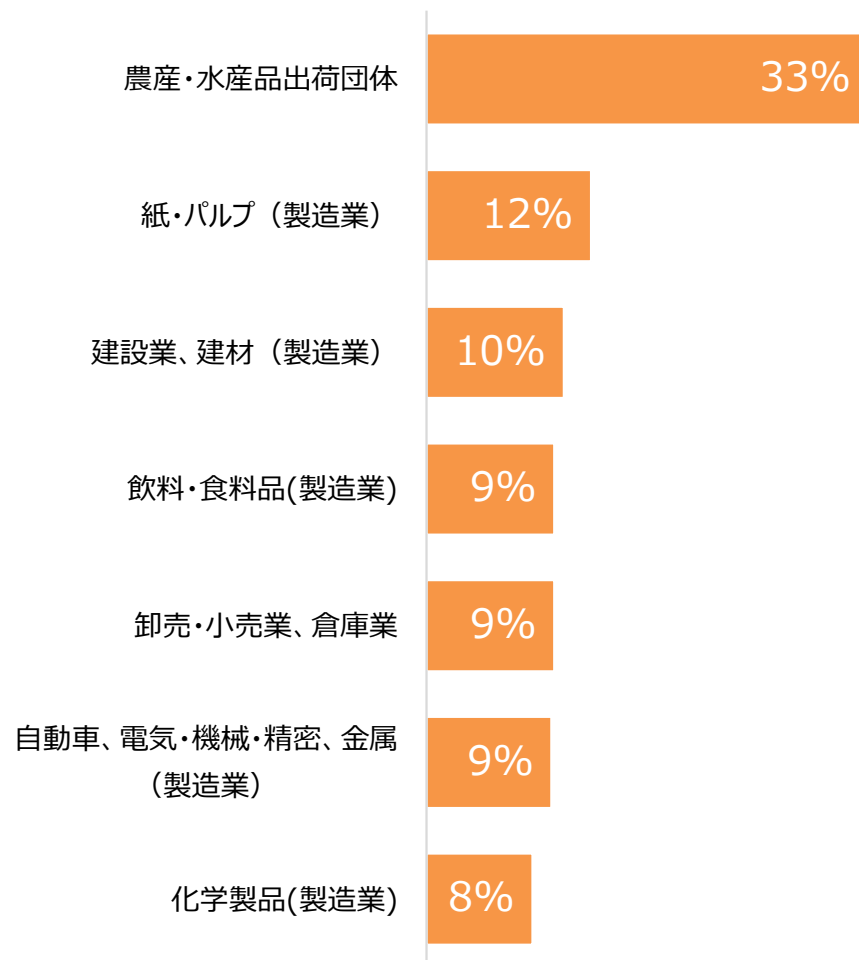
「令和6年4月～

	改正前	改正後
時間外労働規制 (労働基準法)	なし	960時間 (原則、年720時間)
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 13時間以内、最大 16時間以内 ※ 15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 13時間以内、最大 15時間以内 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回までの目安 【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。 ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

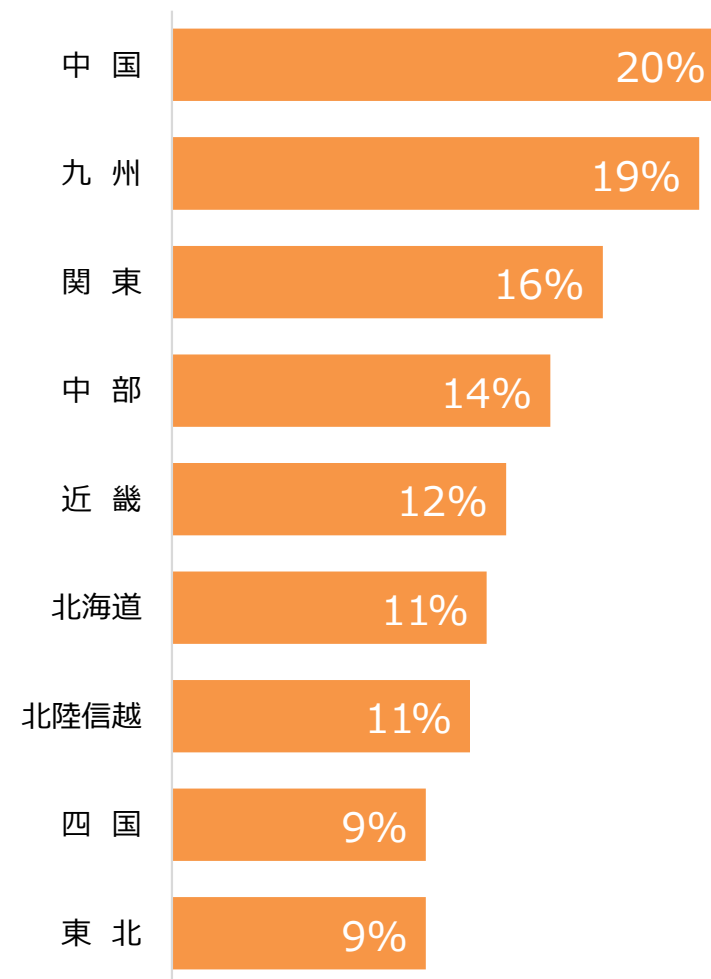
労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



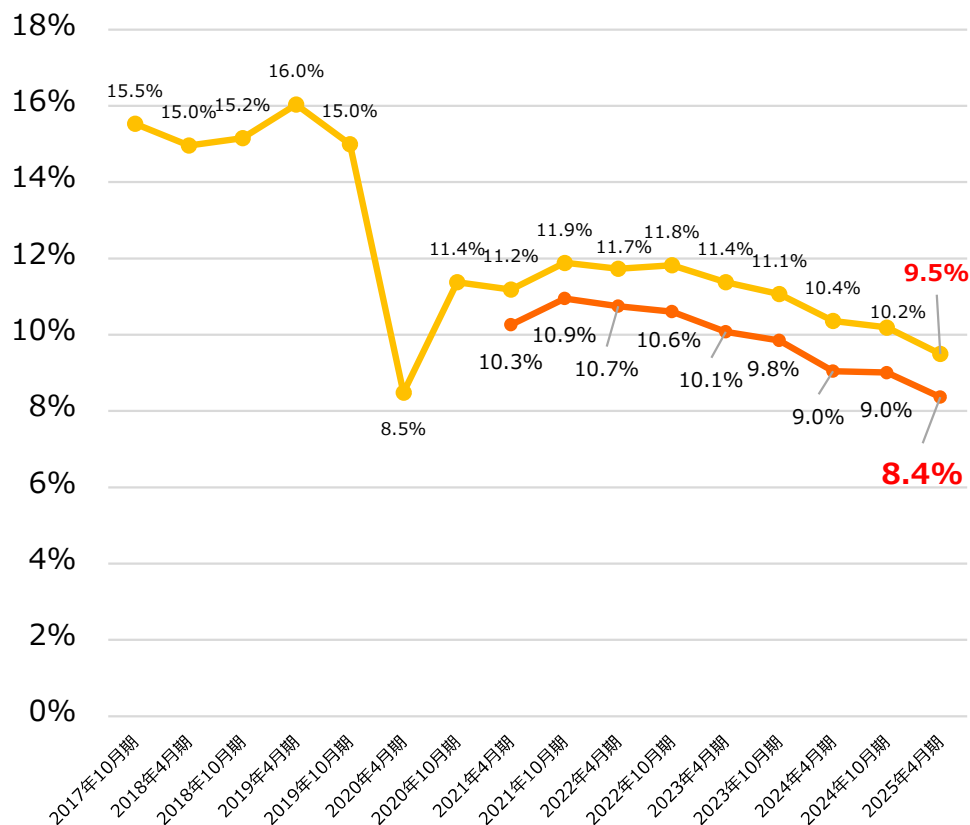
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流危機に対する認知度等について

- 宅配便の再配達率は、近年微減傾向にあり、2025年4月時点で8.4%※となっている。 ※宅配に関わる大手事業者6社ベース
- 物流危機に問題意識を持っている事業者は8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

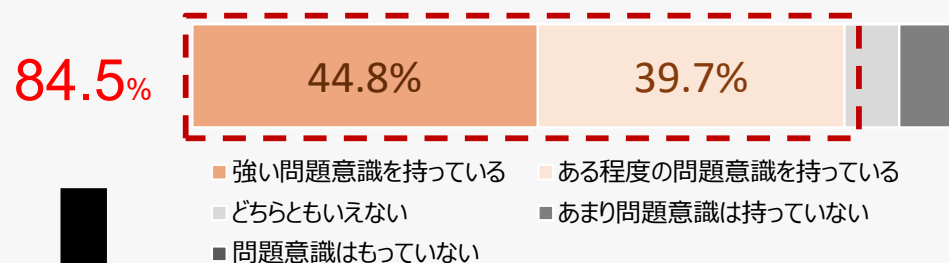
宅配便の再配達率の推移



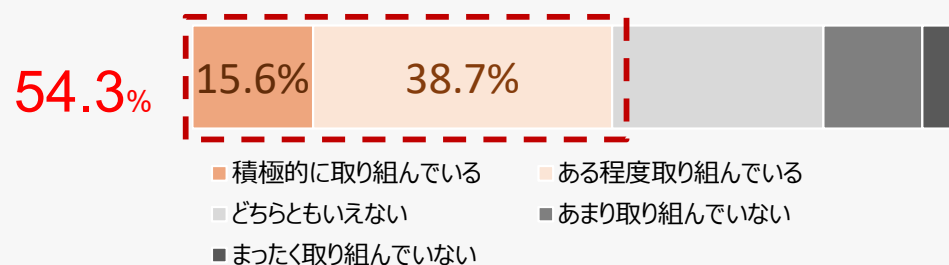
出典：国土交通省「宅配便再配達実態調査」

物流危機に対する問題意識と取組状況 (回答事業者：1,707社)

○物流危機に対して問題意識を持っているか



○物流危機対策の取組を実施しているか



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料（2023年3月1日開催）

2. 物流革新に向けた政策パッケージ、法律改正

物流革新に向けた政府の動き

2023年 (令和5年)	3月	「我が国の物流の革新に関する <u>関係閣僚会議</u> 」を設置
	6月	関係閣僚会議において「物流革新に向けた <u>政策パッケージ</u> 」を策定
	10月	関係閣僚会議において「物流革新 <u>緊急パッケージ</u> 」を策定 (6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
	11月	政府において <u>総合経済対策・補正予算案</u> を決定
2024年 (令和6年)	2月	政府において <u>物流法案</u> の閣議決定、国会提出 関係閣僚会議において「2030年度に向けた <u>政府の中長期計画</u> 」を策定 「 <u>物流革新・賃上げに関する意見交換会</u> 」を開催
	5月	<u>改正物流法</u> 公布
	7月	関係閣僚会議において「 <u>政策パッケージ</u> 」の進捗状況と今後の対応を報告
	11月	新物効法の施行に向けた <u>国交省・経産省・農水省の合同審議会の取りまとめ</u> を策定
2025年 (令和7年)	3月	関係閣僚会議において「 <u>2030年度に向けた政府の中長期計画</u> 」の進捗状況と <u>次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた対応</u> を報告し、 <u>総理から大綱改定の指示</u>
	4月	<u>改正物流法</u> <u>一部施行</u> （荷主等に対する努力義務、契約の書面交付等）
2026年 (令和8年)	4月	<u>改正物流法</u> <u>全面施行</u> 予定（特定事業者の指定、物流統括管理者の選任等）

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。
- 同年6月2日に第2回を実施し、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・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。



＜構成員＞

議長 内閣官房長官

副議長 農林水産大臣

経済産業大臣

国土交通大臣

構成員 内閣府特命担当大臣

(消費者及び食品安全担当)

国家公安委員会委員長

厚生労働大臣

環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

■総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やDX・GX等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」の概要

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**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整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**法制化**も含め確実に整備。

（１）商慣行の見直し

- ・**荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ・物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入
- ・**トラックGメン**による荷主等の是正指導、トラックの「**標準的運賃**」の拡充・徹底、業界ごとの**自主行動計画**の作成・実施 等

（２）物流の効率化

- ・即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ・「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ・「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ・**軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ・女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成 等

（３）荷主・消費者の行動変容

- ・荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ・**再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ・物流に係る**広報**の推進 等

「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。

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

○①**荷主***（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。

* 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

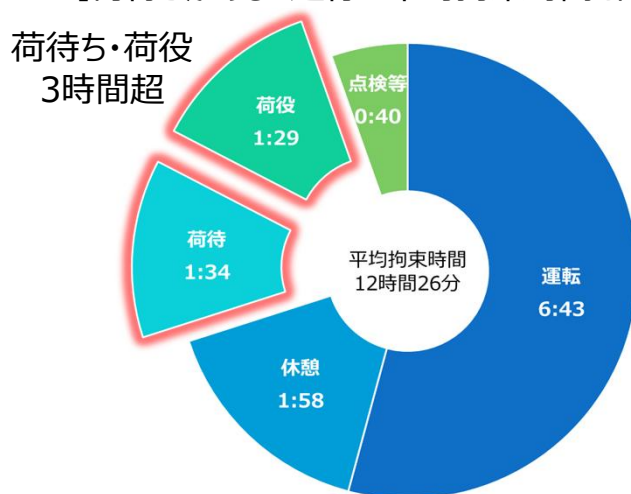
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※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〉

――【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】――【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】――【荷主等が取り組むべき措置の例】――



（トラック輸送状況の実態調査(R2)より）

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



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

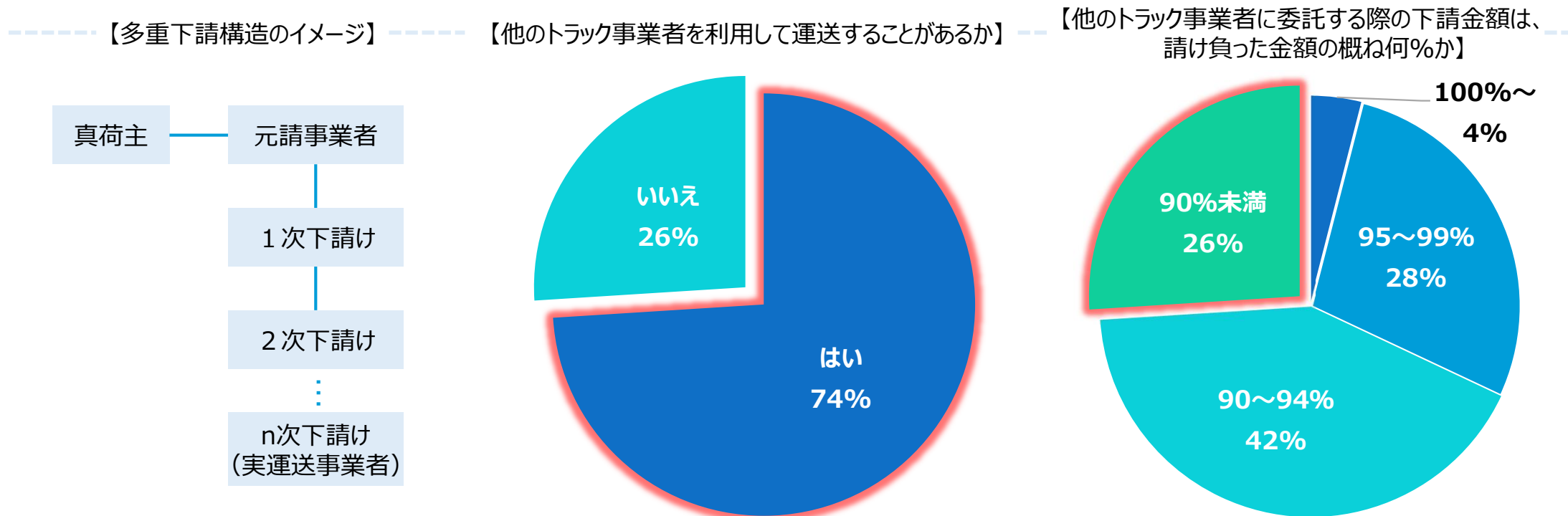


パレットの利用による荷役時間の短縮

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 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**書面交付等**を**義務付け***。
- 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***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、**管理者**の選任を**義務付け**。

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。



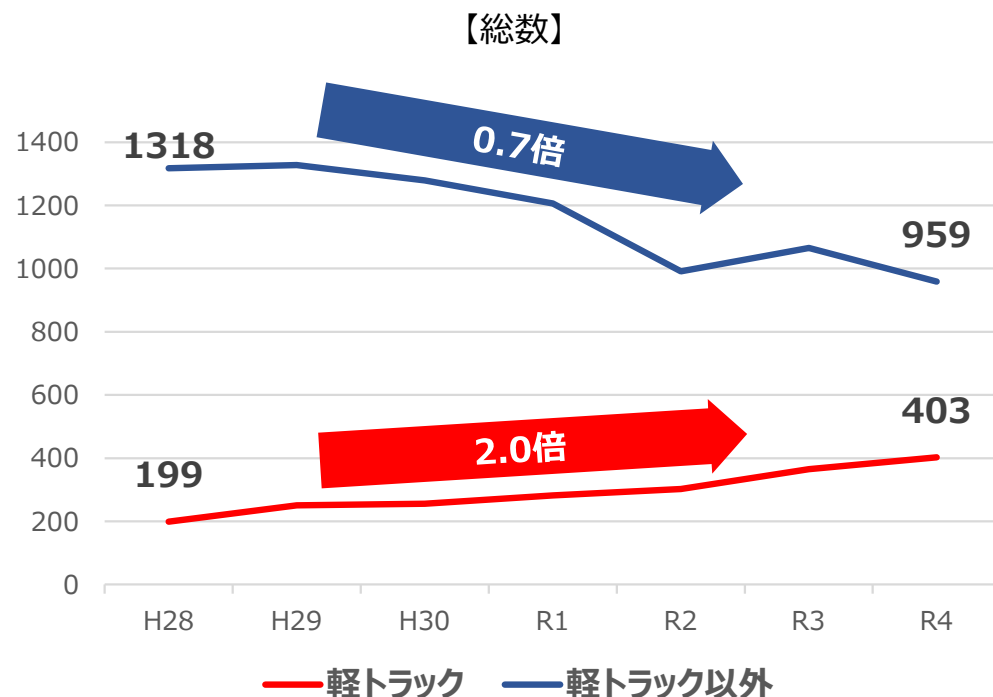
※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

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（保有台数当たりの件数も1.5倍）。

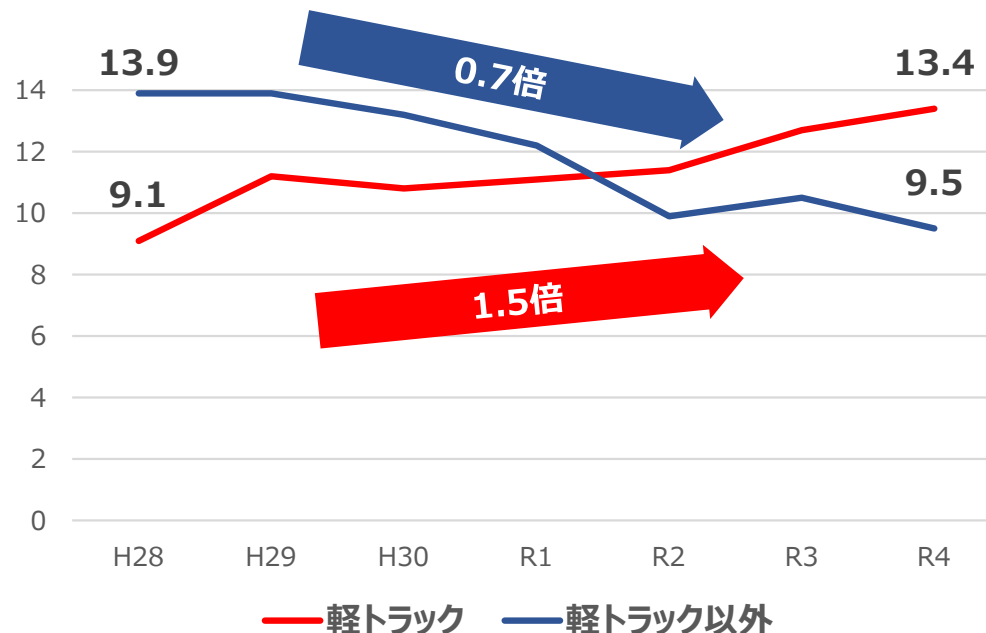
○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省による公表対象に、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。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】



【保有台数1万台当たりの件数】



（（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より）

＜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、新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

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

- 新物効法の施行に向けて、規制措置の対象となる**荷主・物流事業者等**に対して、物流効率化のための取組を講ずる**努力義務**、特定事業者に係る**中長期計画等の義務付け**の内容等を周知するための**ポータルサイトを構築**。

ポータルサイトのコンテンツ

① すべての事業者を対象とするもの

- ・ 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ための取組の例（国が策定した判断基準（省令）やその運用・解釈を示した解説書の内容など）

② 一定規模以上の事業者(特定事業者)を対象とするもの

- ・ 特定事業者の指定基準値やその算定方法
- ・ 中長期計画や定期報告の記載・提出方法
- ・ 物流統括管理者（CLO）の業務内容

③ その他関連事項

- ・ 荷主等の取組状況に関するアンケート調査の結果
- ・ 荷主等の物流改善に向けた評価制度の運用
- ・ 制度周知のための説明会等の開催案内
- ・ よくある質問（FAQ）の掲載・更新
- ・ お問い合わせ先（業界・分野別）

等

ポータルサイトのトップページ

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・物流事業者は、
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](#) →



荷主や物流事業者等に導入される規制措置

すべての荷主・物流事業者に対する規制措置（努力義務）は2025年度から、一定規模以上の特定事業者に対する措置（義務）は2026年度から実施されます。
すべての荷主・物流事業者は、下記の物流効率化に向けた取組を行うことについて努める必要があります。

- 取組1：積載効率の向上等（1回の運送でトラックに積載する貨物量を増加する）
- 取組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）
- 取組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）

物流効率化法では、これらの取組により、下記の目標を達成することとしています。

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）

目標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）

（注）目標については、「[物流効率化の推進に関する基本的な方針](#)（311KB）」において定めています。

ポータルサイトのURL

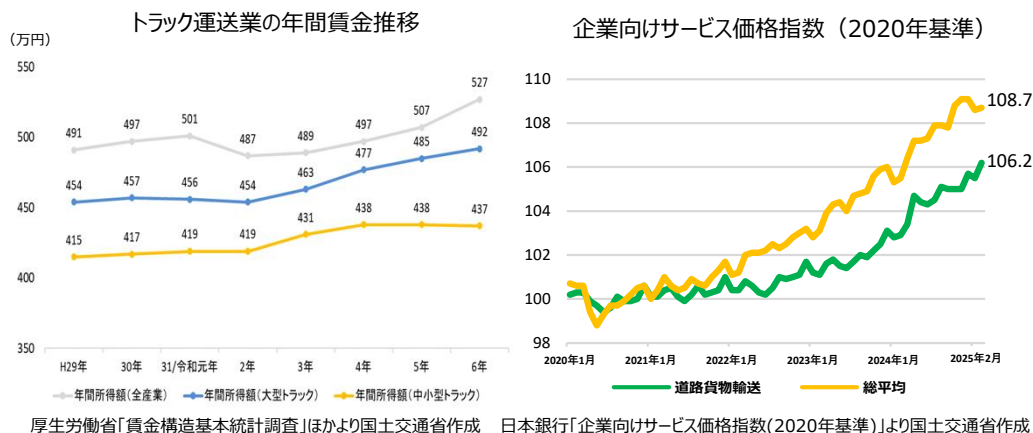
<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

物流全体における取引環境の適正化の推進

- トラック運送業は、他の産業と比較して賃金が低く、依然として価格転嫁も厳しい現状にある。
- 本年4月施行の改正物流法や令和7年5月16日の参議院本会議で可決された下請法改正法案も踏まえ、荷主等による価格転嫁や物流効率化に向けた一層の取組推進、トラック運送業界における確実なドライバーへの賃上げ促進、トラック・物流Gメンの活動強化等を進める。

トラック運送事業における運賃収受と賃上げの状況

- ドライバー所得額・トラック運賃の伸びは、全産業平均よりも低い。



トラック運送事業における価格交渉・転嫁の状況

- トラック運送業における価格転嫁状況は、他業種に比べて低い。

受注者としての価格転嫁状況：27位(調査対象30業種中) 発注者としての価格転嫁状況：30位(調査対象30業種中)

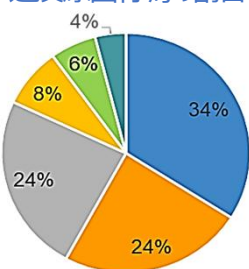
価格転嫁		コスト増に対する転嫁率	価格転嫁		コスト増に対する転嫁率
全体		49.7%	全体		52.4%
1位	化学	64.4%	1位	化学	64.8%
2位	卸売	61.3%	2位	製薬	64.1%
3位	機械製造	61.0%	3位	食品製造	60.3%
}			}		
25位	放送コンテンツ	41.0%	25位	農業・林業	45.0%
26位	廃棄物処理	40.1%	26位	放送コンテンツ	43.2%
27位	トラック運送	37.6%	27位	廃棄物処理	39.3%
28位	飲食サービス	36.9%	28位	広告	38.7%
29位	通信	35.4%	29位	通信	37.7%
30位	金融・保険	28.5%	30位	トラック運送	36.1%

中小企業庁「価格交渉促進月間(2025年3月)フォローアップ調査結果」より抜粋

トラック・物流Gメンの活動実績

- 物流全体の適正化の観点から、令和6年11月に「トラックGメン」を「トラック・物流Gメン」に改組。
- 令和6年11月・12月を集中監視月間と位置付けて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対して、「勧告(2件)」を実施。

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附帯業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

国土交通省「令和6年違反原因行為実態調査」の結果より作成

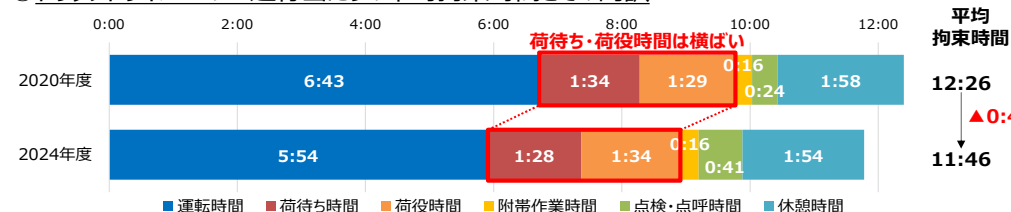
物流センター前で荷待ち状況のパトロール



集中監視月間(R6.11~R6.12)における件数

- 勧告：2件(荷主1、その他1)
- 要請：7件(荷主4、元請2、その他1)
- 働きかけ：423件(荷主304、元請104、その他15)

○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



国土交通省「令和6年トラックドライバー調査(令和6年)」の結果より作成

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律

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

概要

- 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、他の事業者へ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

物流効率化法の概要（支援関係）

※ 物資の流通の効率化に関する法律

目的

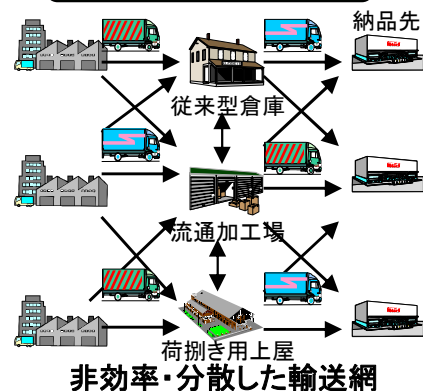
- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

制度の概要

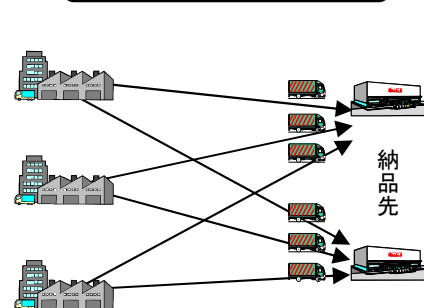
二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

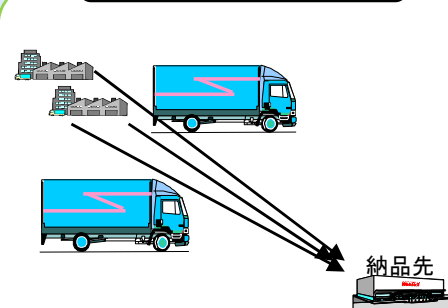
輸送網の集約



輸配送の共同化



モーダルシフト



支援措置

① 事業の立ち上げ・実施の促進

- ・計画策定経費・運行経費の補助
- ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし

② 必要な施設・設備等への支援

- ・輸送連携型倉庫への税制特例
→法人税：割増償却8%（5年間）
→固定資産税：課税標準 1/2（5年間）等
- ・施設の立地規制に関する配慮
→市街化調整区域の開発許可に係る配慮

③ 金融支援

- ・信用保険制度の限度額の拡充
- ・長期低利子貸付制度
- ・長期無利子貸付制度（主に中小企業向け）

④（独）鉄道・運輸機構による支援

- ・事業実施のための資金の出資・貸付け等

大臣認定

財政投融資を活用した物流効率化について

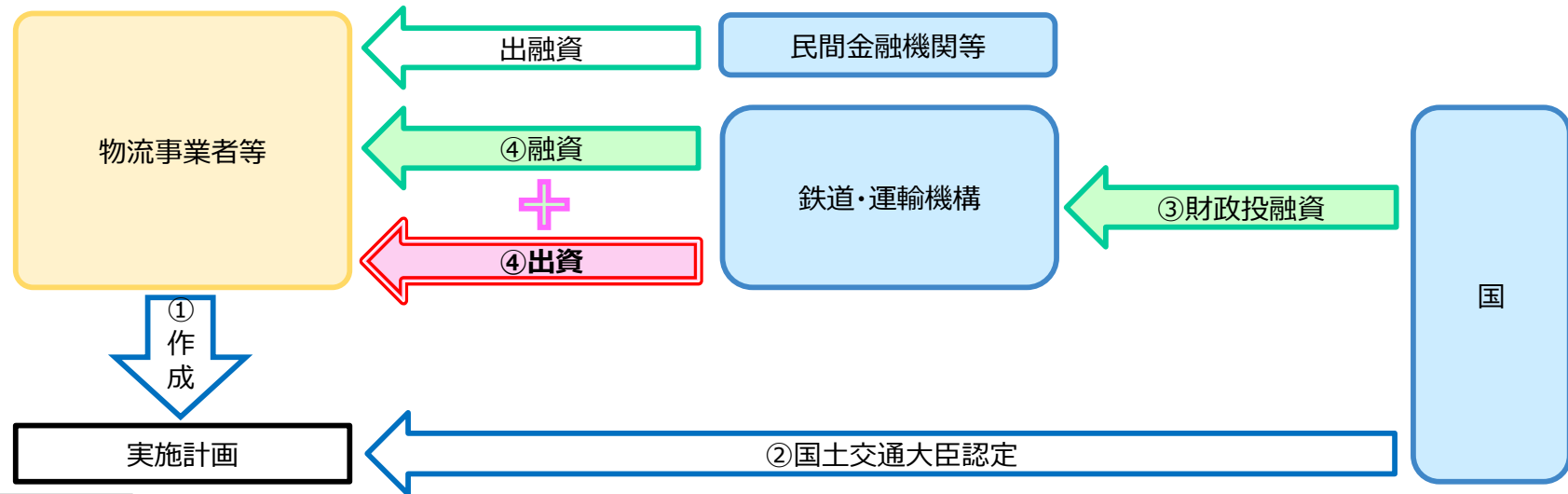
【目的】

我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多様化等への対応、環境負荷の低減及び流通業務に必要な労働力の確保を図る。

【制度の概要】

二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業の実施主体に対する鉄道・運輸機構の融資を行う。

<物流効率化法に基づく財政投融資の支援スキーム>



支援対象事業

輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設を整備する事業

- ・幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・幹線輸送を効率化するための中継輸送の物流拠点 等

物流のDX・GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷の低減を図る事業

- ・物流DX：物流施設の自動化に必要な施設の導入
- ・物流GX：EV車両、再生可能エネルギー関係施設の導入 等

物流拠点



EVトラック



太陽光パネル



無人搬送車



立体自動倉庫



財政投融资の実績

■ 過年度の実績

年度	当初予算	補正予算
R4年度	400百万円	-
R5年度	2,000百万円	20,000百万円
R6年度	11,200百万円	29,000百万円
R7年度	15,000百万円	-

元々本制度は融資のみであったが、R6年度から新たに、物流DX・GXの取り組みに対する出資制度が追加され、より事業者の課題に対する支援の強化がされている。

R6年度にSST社（Sustainable Shared Transport）が出資の第一号案件となった。（出資：5,000万円）

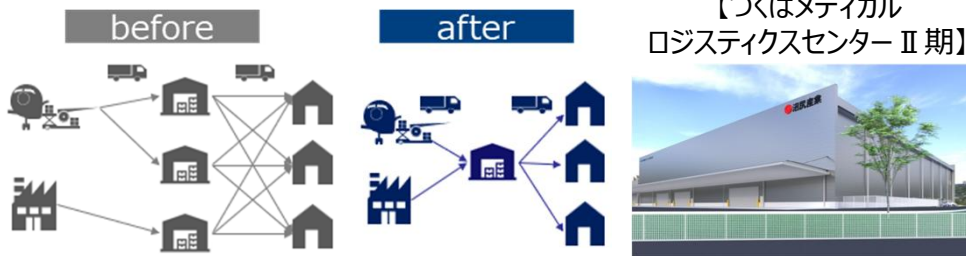
■ 直近の融資実施事例

【融資】 沼尻HLDGS（R7年度）

事業費	42億円
融資額	5億円
条件	貸付期間20年 据置無し
実施地	茨城県つくば市

■ 概要

散在する製品保管拠点を集約し、トラック走行距離・手待ち時間・CO2排出量の削減。
倉庫には太陽光パネルを設置する。

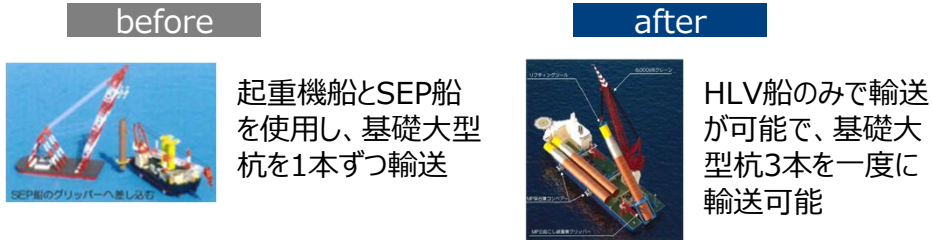


【融資】 五洋建設（R6年度）

事業費	1,150億円
融資額	280億円
条件	貸付期間10年 据置3年
実施地	青森県（海上）等

■ 概要

大型基礎工船（HLV船）を導入することで、洋上風車建設における海上輸送・据付を大幅に効率化。
従来よりも運送日数を約9割削減。



3. 2030年度に向けた政府の中長期計画等

2030年度に向けた政府の中長期計画

- 2023年6月に関係閣僚会議で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、**2030年度までのロードマップを作成**するもの。
- 2030年度に見込まれる**34%の輸送力不足（施策なしケース）**を補うことを目指す。
- この中長期計画については、**毎年度フォローアップ**を行い、次期（2026～2030年度）の「総合物流施策大綱」を閣議決定するタイミングと合わせて見直し。

○施策による輸送力への効果

	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
施策による効果	+14.5	+34.6
うち荷待ち・荷役削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他 (トラック輸送力拡大等)		+2.0

○「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%
引上げを通じて波及する
運賃改定の効果

荷役作業の料金等を
適正に収受できるよう
なる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）
10%前後（約6～13%）

※次年度以降も効果拡大

※令和7年3月14日 第6回我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 提出資料を一部修正

- **物流の「2024年問題」**については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、2025年度に入ってから**物流の機能を維持できている**。
- **2030年度に見込まれる34%の輸送力不足(施策なしケース)を補う**ことを目指し、2026～2030年度の**次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討**を開始。

【中長期計画（2024年2月関係閣僚会議決定）を踏まえた施策による輸送力への効果】

	2024年度			2030年度
	試算	現時点の実績	施策による効果等の考え方	試算
必要輸送力	100	100		100
施策なしケース	▲14	▲14		▲34
施策による効果等	+14.5	+13.6		+34.6
うち荷待ち・荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トン／能力トン扣を合計した積載効率（輸送トン扣／能力トン扣）41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トン扣）と内航海運の貨物輸送量（388億トン扣）の合計値（553億トン扣）を反映。	+6.4
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 （トラック輸送力拡大等）		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。	

「中長期計画」の進捗状況と今後の対応のポイント①

1. 物流の効率化

○即効性のある設備投資、物流標準化・データ連携、物流DX・GXの推進

○自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

○多様な輸送モードの活用推進

- ・ 陸・海・空の「新モーダルシフト」の推進
- ・ ダブル連結トラック・自動物流道路
- ・ 自動運航船の本格的な商用運航の実現
- ・ 国際航空物流拠点の整備

○地域の産業振興・まちづくり等と連携した物流拠点の整備や民間投資を促す政策のあり方の検討

○トラック運送業・倉庫における外国人材の活用

○トラック事業者の運行管理の高度化による輸送の安全確保等の推進

2. 商慣行の見直し (次ページ)

3. 荷主・消費者の行動変容等 (次ページ)

【自動化・機械化等の推進】



無人荷役機器

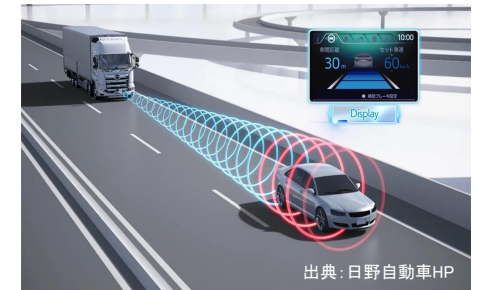


無人搬送機器

【革新的車両の導入促進】



ダブル連結トラック



自動運転トラック

【自動運転等に対応した物流拠点の整備】



(出典) 三菱地所株式会社

「中長期計画」の進捗状況と今後の対応のポイント②

1. 物流の効率化 (前ページ)

2. 商慣行の見直し

- 適正運賃収受や物流生産性向上のための改正物流法の施行
- トラック・物流Gメンの活動強化
- 多重取引構造の是正等を通じた適正運賃確保と賃上げの推進

3. 荷主・消費者の行動変容等

- ポイント還元実証事業を踏まえ、再配達削減に向けた多様な受取方法を社会全体に普及・浸透
- 都市内のラストマイル配送の効率化
- 荷主の経営者層の意識改革・行動変容
- 官民が連携した物流に係る広報の推進
- 「送料無料」表示のフォローアップ調査等

【改正物流法の荷主・物流事業者に対する規制措置】

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

【トラック・物流Gメンの活動実績】

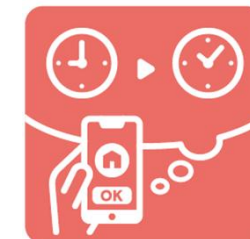


トラックドライバーへのヒアリング

【再配達削減に向けた多様な受取方法の普及・浸透】



置き配を活用しよう



確実に受け取れる
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

4. 次期「総合物流施策大綱」

これまでの「総合物流施策大綱」の方向性と物流を巡る競争環境の変化

総合物流施策大綱に登場する
キーワード（一部引用）

<平成9年～平成13年>

- ・世界経済のグローバル化
- ・国際分業体制の一層の進展
- ・エネルギー問題等の社会的課題

京都議定書採択(平成9年)

<平成17年～平成21年>

- ・国際・国内一体となった物流
- ・グリーン物流
- ・国民生活の安全・安心

米国同時多発テロ(平成13年)

<平成25年～平成29年>

- ・物流システムの海外展開
- ・エネルギー需給の逼迫
- ・物流における災害対策

東日本大震災(平成23年)
総人口減少へ転向(平成23年)

<令和3年～令和7年>

- ・物流DX／物流標準化の推進
- ・時間外労働の上限規制
- ・強靱で持続可能な物流ネットワーク

新型コロナウイルス感染拡大(令和元年)
物流の2024年問題(令和元年～6年)

<平成13年～平成17年>

- ・国際競争力の更なる強化
- ・環境問題／循環型社会の構築
- ・情報通信技術の飛躍的進展

家庭向け光ファイバーサービス(平成12年)

<平成21年～平成25年>

- ・グローバル・サプライチェーン
- ・低炭素型物流／静脈物流
- ・安全・確実な物流

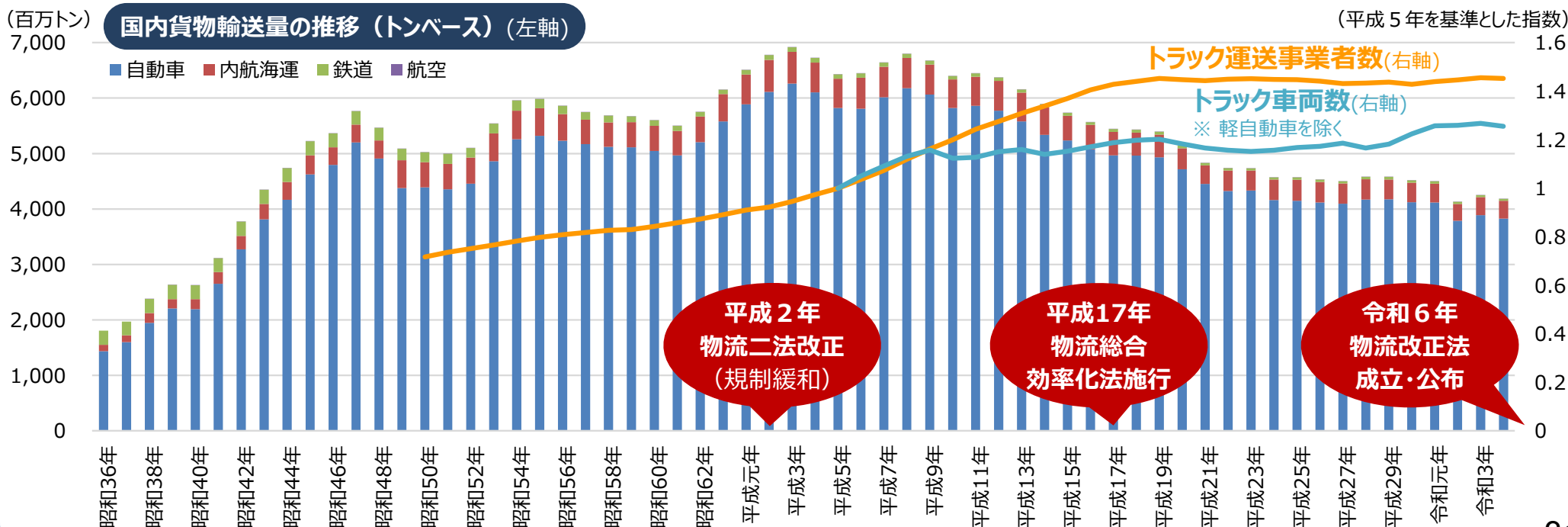
京都議定書発効(平成17年)
省エネ法 運輸部門へ拡充(平成17年)

<平成29年～令和2年>

- ・事業者間の連携・協働
- ・新技術(IoT・BD・AI等)
- ・コストの見える化
- ・インフラの機能強化
- ・災害リスク・地球環境
- ・人材育成・国民への啓発

出生数100万人割れ(平成28年)
Society5.0提唱(平成28年)

- **平成2年の物流二法の規制緩和**で**新規参入が容易**となり、営業の自由度も高まり、**輸送サービスの水準の向上や多様化**が図られた一方で、**事業者数の増加**により一社当たりの取扱貨物量が減少し、**競争が厳しくなり、運賃交渉も激化**。



物流を巡る競争環境の変化

第6回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議における石破総理の締めくくり発言

- 物流の「2024年問題」については、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等によって、懸念された物流の深刻な停滞は起きておりません。一方で、2030年度には34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越えるためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていかなければなりません。
- 第一に、構造的な賃上げ環境を整備するため、昨年に体制を拡充したトラック・物流Gメンによって強力に荷主等への是正指導を行うとともに、来月から施行される改正物流法、今週閣議決定された下請法改正法案を契機に、荷主等に対する一層の価格転嫁・取引適正化を推進してください。
- 第二に、生産性向上に向けて、物流分野における「省力化投資促進プラン」を今春目途に策定し、荷主・物流事業者の意欲的な取組を強力に後押ししてください。
- 第三に、輸送力不足が年々深刻化する**2030年度までの期間**を、**物流革新の「集中改革期間」**と位置付け、**物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーション**に向けて、「中長期計画」の見直しを反映した**「総合物流施策大綱」を策定**すべく、早急に検討を開始してください。
- 物流は、我が国の国民生活や経済、地方創生などを支える重要な社会インフラです。国土交通大臣を中心に政府一丸となって、今後の人口減少社会も見据えつつ、物流の常識を根本から革新していくための施策を迅速に講じてください。



次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた有識者検討会の開催

○ 令和 7 年 3 月の関係閣僚会議における総理指示を踏まえ、**次期「総合物流施策大綱」の策定**に向けた検討を開始するため、**国土交通省・経済産業省・農林水産省の 3 省合同の有識者検討会**を設置。

■ 検討に当たって考えられる主な視点

【2030年度に想定される輸送力不足への対応】

- ・現行の政府計画の達成状況、施策効果等を踏まえた物流革新の新機軸の検討
- ・足元の経済動向や物流需要の変化等を反映した輸送力見通しの再検証

【国際競争力の強化】

- ・アジア諸国等の成長市場の物流需要を取り込むためのサプライチェーンの基盤強化

【災害等の有事への備え】

- ・緊急時の物資輸送ニーズに即応するための強靱な物流の構築・確保

■ 検討スケジュール

- ・月 1 回程度のペースで**有識者検討会**を開催し、年内を目途に**有識者検討会**の提言を取りまとめる予定
- ・その後、**有識者検討会**の提言を基に、政府として、次期「総合物流施策大綱」を閣議決定予定

【過去の開催状況】

令和 7 年 5 月 8 日 第 1 回目
令和 7 年 6 月 13 日 第 2 回目

令和 7 年 7 月 10 日 第 3 回目
令和 7 年 7 月 28 日 第 4 回目
令和 7 年 8 月 21 日 第 5 回目

■ 有識者検討会の構成員（◎：座長、○：座長代理）

大串 葉子	同志社大学大学院 教授
奥田 敏晴	城陽市長
奥山 理志	いすゞ自動車株式会社 常務執行役員 経營業務部門SVP（Senior Vice-President）SVP渉外担当役員
小野塚 征志	株式会社 ローランド・ベルガー パートナー
河田 守弘	一般社団法人 日本物流団体連合会理事長
神林 幸宏	全国農業協同組合連合会 常務理事
木藤 祐一郎	日本航空株式会社 執行役員貨物郵便本部長
栗林 宏吉	栗林商船株式会社 代表取締役社長
慶島 譲治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
河野 康子	一般社団法人 日本消費者協会 理事
小菅 泰治	ヤマト運輸株式会社 取締役会長
澤江 潔	一般社団法人経済団体連合会 ロジスティクス委員会企画部会長
首藤 若菜	立教大学経済学部 教授
白石 豊	三菱食品株式会社 執行役員ロジスティクス本部長
杉山 千尋	日本通運株式会社 代表取締役副社長
鈴木 又右衛門	太成倉庫株式会社 代表取締役社長
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
月野 美帆子	読売新聞東京本社編集局 デザイン部長
西成 活裕	東京大学大学院工学系研究科 教授
◎根本 敏則	敬愛大学 特任教授
服部 充宏	アスクル株式会社 取締役兼ロジスティクス本部配送ネットワーク統括部長
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
○兵藤 哲朗	東京海洋大学流通情報工学科 教授
北條 英	公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 理事・JILS総合研究所 所長
堀 陽介	株式会社 R&Cながの青果 代表取締役社長
馬渡 雅敏	松浦通運株式会社 取締役会長
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
三宅 美樹	有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター
森 信介	花王株式会社 執行役員SCM部門ロジスティクスセンター長
山本 浩喜	イオングローバルSCM株式会社 代表取締役社長
若林 亜理砂	駒澤大学法科大学院 教授

※物流関係の関係省庁・部局もオブザーバーとして参加。

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

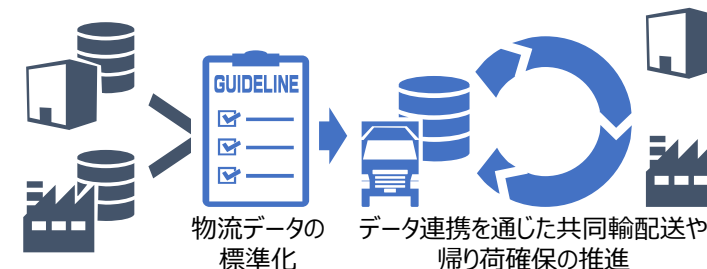
- 標準仕様パレットの導入に係る設備導入・改修、レンタルパレット事業者による共同管理・運用等の取組を支援。

「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。



輸送力不足に対応するための陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進

※令和6年11月22日 官民物流標準化懇談会モーダルシフト推進・標準化分科会とりまとめを一部修正

鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化

- 小口貨物の混載輸送やパレット化、大型コンテナ・シャーシ等の確保、けん引免許の取得に対する支援
- 貨物駅のコンテナホームの拡幅、線路改良、路盤強化等の施設整備に向けた支援、代行輸送の拠点となる貨物駅での円滑な積み替えを可能とする施設整備、新幹線等の貨客混載による車両スペースの有効活用等の推進
- 新船投入や船舶大型化、新規需要の創出に向けた取組への支援、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

<鉄道・内航海運へのモーダルシフト>



等

多様な輸送モードの活用

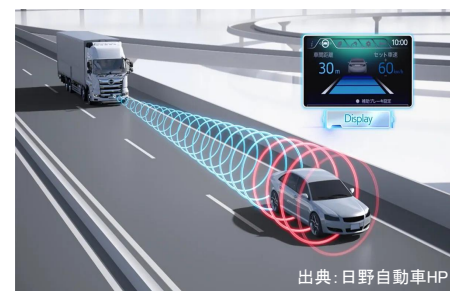
- 中小事業者を念頭に置いたダブル連結トラックの導入支援
- 高速道路における自動運転トラックの実証実験に対する支援
- 航空貨物輸送の更なる活用に向けた取組の支援や受入体制の確保

等

<ダブル連結トラックの導入促進>



<高速道路での自動運転トラック>



<航空機の空きスペース活用>



地域の産業政策・地域政策等との連携

- 地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトや地域の物流ネットワークの再構築を実現するため、地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が協働する先進的な取組を支援（全国20か所程度を想定）

現時点では具体的な目標が定められていないダブル連結トラック、自動運転トラック、航空貨物輸送についても、その進捗状況等を適時フォローアップするとともに、「中長期計画」に記載された目標の見直しとタイミングを合わせ、必要な見直しを実施。

ダブル連結トラック、自動運転トラック等の革新的車両の導入促進

- トラック輸送の省人化・省エネ化等に資するダブル連結トラック、自動運転トラック等の革新的車両の導入に向けた取組が進展。

ダブル連結トラック

- 1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能となる「ダブル連結トラック」の導入を通じて、トラック輸送の省人化・CO₂排出量の削減が進められている。



東京・大阪間での想定効果（ダブル連結14台）

項目	年間運転時間	年間CO ₂ 排出
大型	58,917.7時間	2,866.1t-co ₂
ダブル連結	35,654.4時間 ▲39.5%	928.5t-co ₂ ▲32.4%

出典：センコー株式会社

自動運転トラック

- 社会実装を見据えた実証実験等が進められている「自動運転トラック」については、レベル4自動運転時の運行効率の向上等によるCO₂排出量の削減が期待されている。

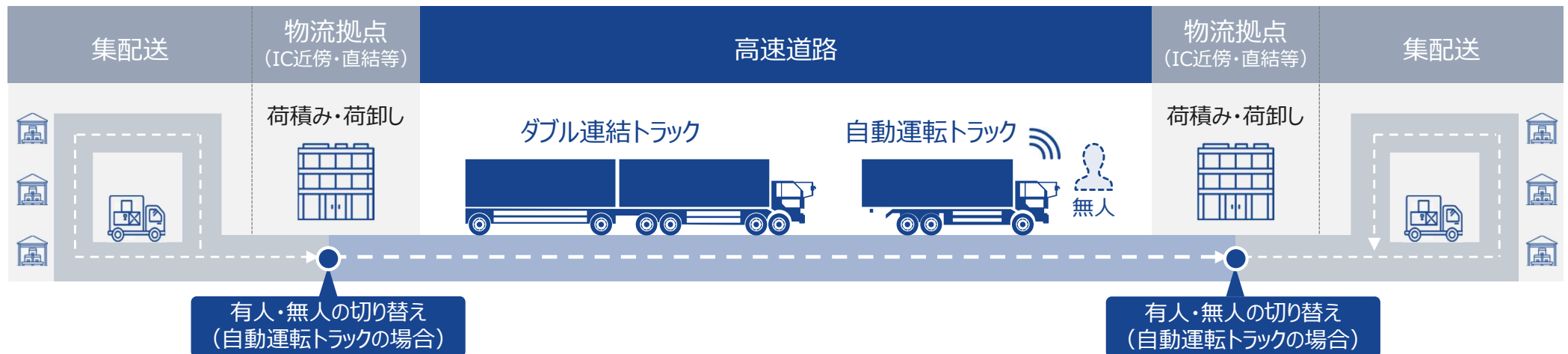


レベル4自動運転時の運行効率の向上等による想定効果

項目	関西⇄関東	関西⇄中京	中京⇄関東
【現状】 燃料消費量/t	16.4L	7.1L	10.3L
【積載率40%】 燃料消費量/t	14.4L ▲12.3%	6.1L ▲14.7%	8.9L ▲13.5%

出典：株式会社T2

これらの革新的車両の運行効率の向上に向けて、高速道路ICとの円滑な接続が図られた物流拠点の整備等を促進。



物流拠点を巡る状況変化も踏まえた民間投資の促進に寄与する政策のあり方の検討

※令和7年4月9日 物流拠点の今後のあり方に関する検討会とりまとめを一部修正

背景

物流の「2024年問題」や激甚化する災害問題等に社会が直面する中、地域全体の産業インフラでもある物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化等の状況の変化も踏まえ、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方を検討。

構 成 員

有識者委員

- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授
- ・岡田 孝 社会システムデザイン(株)取締役主席研究員
- ・田島 夏与 立教大学経済学部 教授
- ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授
- ・牧坂 亮佑 三菱UFJ信託銀行(株)不動産コンサルティング部リサーチャー
- ・三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター

関係機関等

- ・(一社)日本倉庫協会
- ・全国トラックターミナル協会
- ・(一社)日本冷蔵倉庫協会
- ・(株)日本政策投資銀行
- ・日本貨物鉄道(株)
- ・(公社)全日本トラック協会
- ・(一社)不動産協会

オブザーバー

- ・農林水産省
- ・経済産業省
- ・国土交通省
- 【事務局：
物流・自動車局】

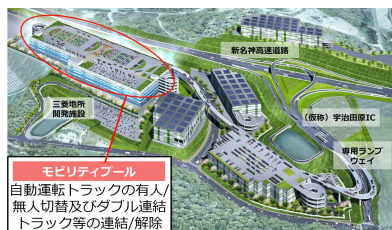
スケジュール

- 第1回(R6.10.30)
＜議題＞物流拠点を取り巻く環境の変化や課題 等
- 第2回(R6.12.10)
＜議題＞関係機関からのヒアリング
- 第3回(R7.1.29)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子(案)
- 第4回(R7.3.26)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)

とりまとめの概要

【物流拠点が直面している課題】

- (1) 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置
- (2) トラック輸送の変容(中継輸送等)への対応
- (3) 物流拠点の老朽化
- (4) 沿岸部の物流拠点における供給量不足
- (5) 地域との合意形成



【今後の方向性とそれに対する支援策】

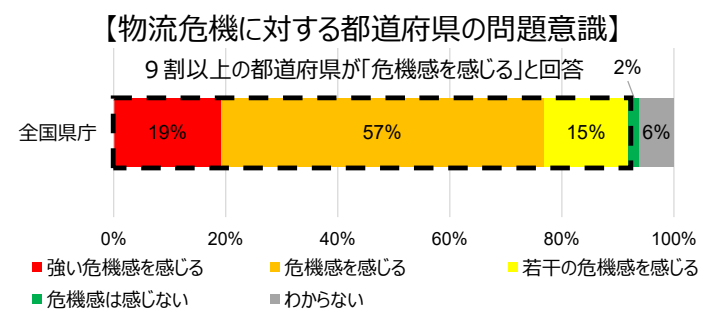
- (1) 物流拠点の整備に係る国の方針策定等
国として物流拠点の立地や整備等に係る一定の方針を示すとともに、物流拠点や物流の需給を把握する仕組みの構築を検討。
- (2) 基幹物流拠点の整備に係る関与・支援
基幹物流拠点の整備について、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。
- (3) 公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援
国民生活や経済活動に必要不可欠な老朽化した施設の再構築や新規供給を促すため、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。

地方公共団体による物流効率化や物流網の維持・確保に向けた取組の進展

○ 物流の「2024年問題」も相まって、全国各地の地方公共団体による物流効率化や物流網の維持・確保に向けた取組が進展。

物流危機に対する都道府県の問題意識

● 2024年8月に国土交通省が行ったアンケート調査によると、**全国の都道府県の9割以上が、物流危機に対して問題意識を持っている。**



※「危機感を感じる」と回答した都道府県のコメント例

- ・これまで1人のトラックドライバーで運べた地域について、時間外労働の規制強化により2人以上が必要になる(北海道・東北)
- ・物流単価の向上や担い手不足、輸送頻度の減少(中国)
- ・農産物の出荷から販売までの日数が延び、品質低下が課題(九州)

地方公共団体による物流効率化や物流網の維持・確保の取組事例

①北海道名寄市

道内の中継輸送・共同輸送拠点の整備構想

トラックターミナル機能
防災基地施設
温浴・休憩施設
駐車場(トラック等の大型車両を含む)

②秋田県大館市

大館駅インランドデポの整備構想

静脈物流と動脈物流を結び 日本初の物流システム

＜社会的課題への貢献＞

- ✓カーボンニュートラル
- ✓農林水産物・食品輸出5兆円(食料・産業・農村基本計画)
- ✓金属リサイクルの回収量増進(循環経済工程表)
- ✓ドライバー不足への対応(物流革新緊急パッケージ)

◆ニプロ東大館工場
令和5年度に工場新設
令和7年度には生産量1.8倍に
→ 盛岡ICD
船と状態で現状以上の対応は困難

◆青森県内の農産物・工業製品
大半をトラック輸送に依存

◆DOWAグループ
レアメタルを抽出するため大量の
使用済み家電等を輸入
欧州をはじめサプライチェーンを構築

③東京都武蔵野市

吉祥寺における共同集配センターの整備

配達中の様子

共同集配センター
共同配送対象エリア

④山梨県小菅村

トラック輸送と組み合わせたドローン配送

村内12地点に
ドローン離着陸地点を設置

ドローンデポ(各地域の配送拠点)

共同配送×ドローン配送のイメージ

⑤京都府城陽市

高速道路IC直結の基幹物流拠点の整備

新名神高速道路
三聖地所開発施設
モビリティプール
自動運転トラックの有人/無人切替及びダブル連結トラック等の連結/解除
(仮称)宇治田原IC
専用ランプウェイ

⑥大分県大分市

RORO船ターミナルの集約と物流拠点の整備

流通業務団地の整備イメージ
大分流通業務団地

新RORO船ターミナルの完成イメージ

ラストマイル配送の効率化に向けた再配達削減等の取組の検討

- 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



確実に受け取れる
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

2050年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での脱炭素化の推進

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、トラックや倉庫、鉄道、船舶、航空等のサプライチェーン全体での脱炭素化を推進。

EVトラック等の導入や再生電力の地産地消の促進

- 物流の脱炭素化に向けて、EVトラック、FCVトラック等の車両やこれらの車両に必要な充電設備等の導入を支援するとともに、物流施設において水素や再生可能エネルギー等の活用を推進。

＜EVトラック＞



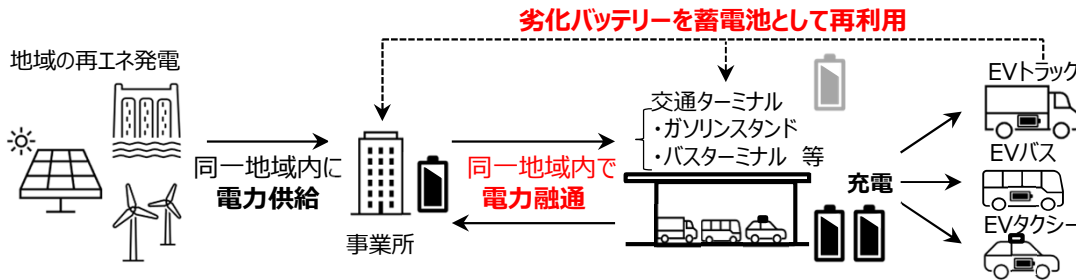
＜FCVトラック＞



＜充電設備＞



- 運送事業者、自治体、再生電力事業者等が参画する再生電力の地産地消モデルの構築を推進。



荷主のScope 3削減を明示するインセンティブ導入

- 鉄道へのモーダルシフトによる荷主のScope 3の削減量を明示する証明書の発行を開始。
- 削減量の算定について、精緻化を図り、線区ごとの消費エネルギー概算手法の策定を目指す。



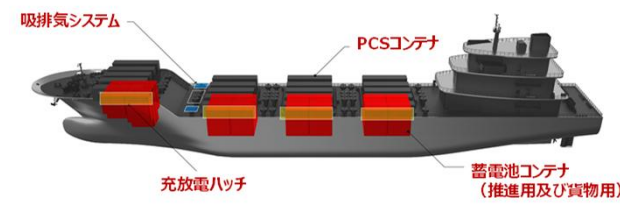
ゼロエミッション船等の開発や電気運搬船の普及

- 海運の脱炭素化に向けて、ゼロエミッション船等の開発を支援。また、電気を輸送する電気運搬船の普及を推進。

＜アンモニア燃料タグボート「魁」＞



＜電気運搬船＞



カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

- カーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向けて、次世代船舶燃料バンカリング拠点の形成や荷役機械の脱炭素化等を推進。
- これらの取組を評価する認証制度も、コンテナターミナルにおいて創設。

＜LNGバンカリングの様子＞



持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進等

- SAFの導入促進、管制の高度化による運航改善、機材・装備品等への新技術導入を推進。

＜SAFの導入促進＞



＜運航改善＞



＜新技術導入＞



出典：宇宙航空研究開発機構

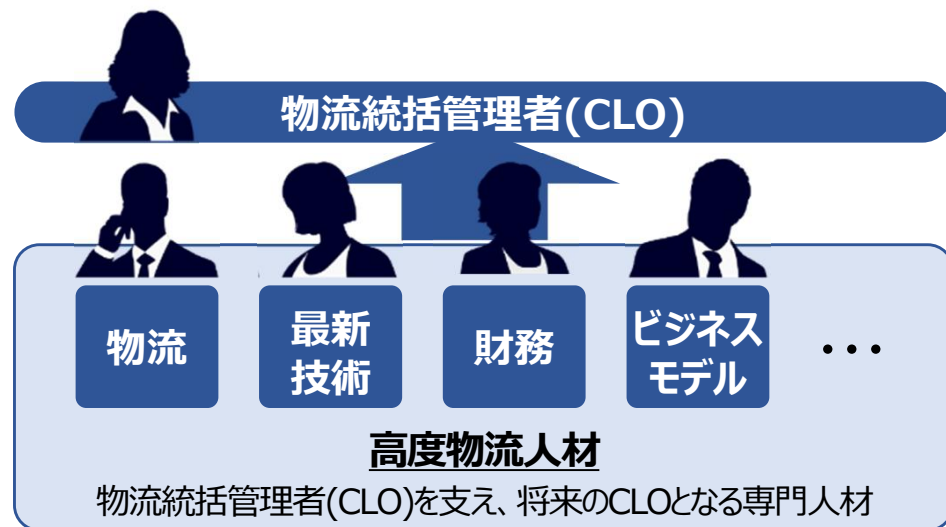
荷主・消費者の行動変容の促進

- 物流統括管理者(CLO)の役割等の普及・啓発や高等教育機関と連携した物流人材の育成を推進するとともに、物流が果たしている役割の重要性や持続可能な物流の実現に向けた取組をより広く荷主企業・消費者に伝えるため、官民連携して広報を推進。

荷主の経営者層の意識改革・行動変容

- 本年2月28日に高度物流人材シンポジウム(第5回)を開催し、物流統括管理者(CLO※)のロールモデルを提示するとともに、CLOとそれを支える高度物流人材の連携体制のあり方等について、物流分野で活躍する多様な人材を交えて議論。
※CLO : Chief Logistics Officer

＜物流統括管理者(CLO)を支える高度物流人材（イメージ）＞



- 物流統括管理者とそれを支える高度物流人材による物流改善の取組を促すため、大学等の高等教育機関における物流教育講座の開設に資するよう、サプライチェーン・マネジメントに関するリカレント教育プログラムのアウトラインを設計し、2024年度末に公表。

物流産業の魅力向上のための広報の推進

- 我が国の国民生活や経済活動等を支える重要な社会インフラである物流が果たしている役割などについて、消費者の理解を促すためのアニメーション動画を作成(再生回数3,000万回超)。
- 政府広報とも連携し、ウェブサイト・SNS等を通じて情報発信。

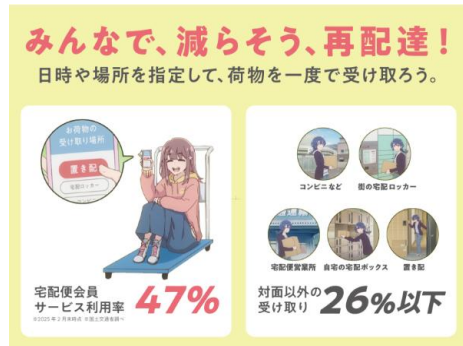
＜アニメーション動画のイメージ＞



<https://www.youtube.com/watch?v=sItqI9dNKI4>

「再配達削減PR月間」の実施

- 置き配などの多様な受取方法を社会全体に普及・浸透させるため、過去2年に引き続き本年4月を「再配達削減PR月間」とし、関係省庁や地方自治体、宅配事業者、Eコマース事業者等と連携しながら、再配達削減に向けた呼びかけなどを実施。

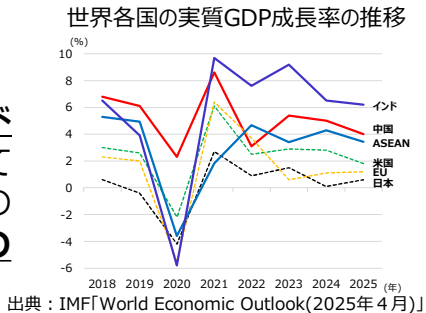


新興国の経済成長や国際情勢の複雑化等によるグローバルサプライチェーンの変化への対応

グローバルサプライチェーンを巡る情勢

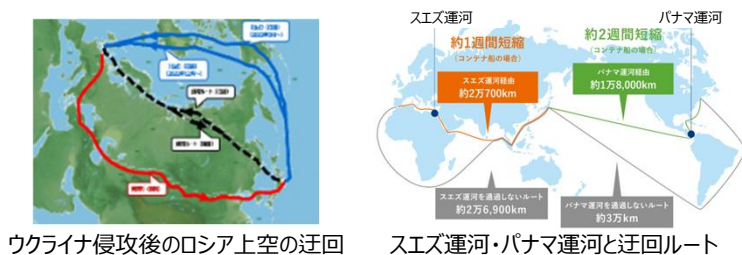
【新興国・途上国の経済成長】

- **実質GDP成長率**は、日本や欧米と比較して、**中国、ASEAN、インド**は高い水準で推移しており、これらの国々への**我が国物流事業者の進出の後押しが必要**。



【国際情勢の不安定化】

- **ウクライナ情勢**や**米国の関税措置**など、我が国を取り巻く国際情勢が複雑化する中、**従来の国際サプライチェーンを見直す動き**が見られ、**我が国物流事業者**もこうした動きに**柔軟に対応するための体制構築が必要**。



【国際海上輸送を取り巻くリスク】

- 日本は、**輸出入の9割以上を海上輸送に依存**しており、経済活動や国民生活は国際海上輸送で支えられている。
- 世界経済を取り巻くリスクが多様化する中、**シーレーンにおける安定輸送・安全性の確保**は、我が国にとって**最重要事項**となっている。

現時点の情勢を踏まえた対応状況等

【物流事業者の海外展開支援等】

- ASEAN等の物流需要を我が国の物流事業者が取り込んでいくため、**日本式のコールドチェーン物流サービスの国際標準化**を推進するとともに、**政府間対話やワークショップ等**を通じた**現地制度の改善に向けた働きかけ等**を実施。

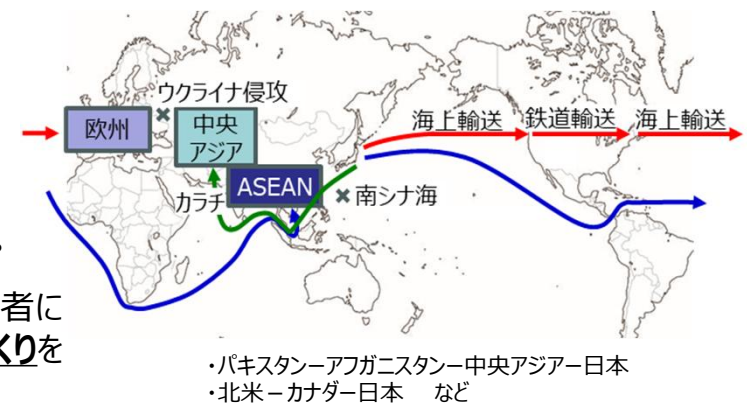
<物流事業者の海外展開支援>



【国際物流の多元化・強靱化】

- **安定的なグローバルサプライチェーンの確保**に向けて、**国際物流の多元化・強靱化**を図るための**実証輸送**を行い、従来のものを**代替・補完する輸送手段・ルート等の実現**を支援。

<国際的な実証輸送の例>



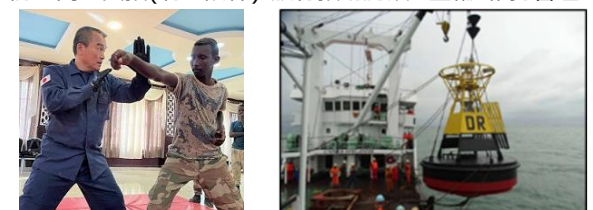
- セミナー等を通じて、物流事業者に対して**有事の事業継続体制づくり**を働きかけ。

【シーレーンの安全確保】

<シーレーンの安全確保の取組例>

- シーレーン沿岸国を中心に**外国海上保安機関の能力向上支援の専任部門を派遣**し、**継続的な能力向上支援**を推進。
- マラッカ・シンガポール海峡の主要利用国として、**航行援助施設の整備・維持管理や技術協力等**を行い、**沿岸国を支援**。

能力向上支援(制圧訓練) 航行援助施設の整備・維持管理

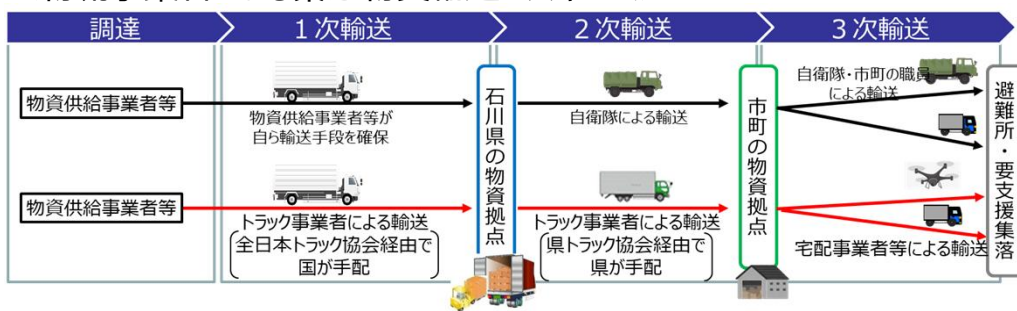


大規模災害時における物流事業者の役割や緊急物資輸送の状況

- **物流事業者**は、**災害発生時の物資輸送の担い手**として**公共的な役割**を果たしており、**令和6年能登半島地震の被災地支援**でも、**発災直後から、全日本トラック協会やトラック事業者等が緊急物資輸送に協力し、多くの物資拠点の物流改善に寄与。**
- また、能登半島地震の災害対応では、**倒木で孤立した高齢者施設**に対して、**ドローンを活用した緊急物資輸送**を実施。

【能登半島地震における物流事業者の緊急物資輸送】

<物流事業者による緊急物資輸送のスキーム>



<石川県の物資拠点における物流改善の事例>



手積み・手卸し

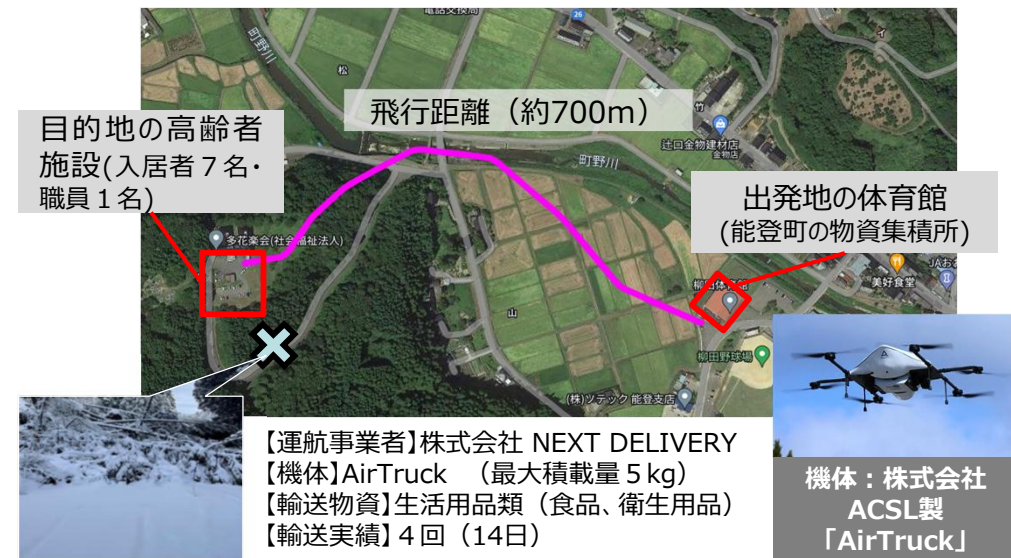


フォークリフト等を使って荷卸し・荷積み



【能登半島地震におけるドローンを活用した緊急物資輸送】

- 令和6年1月14日、石川県能登町において、**倒木により車での配送が困難となった高齢者施設**に対して、生活用品類を**ドローンで配送**。

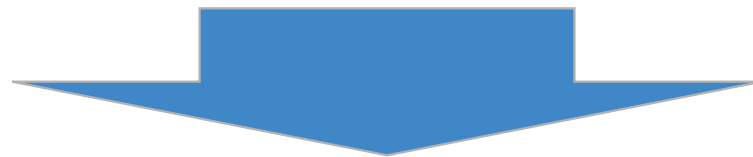


※倒木で道路が遮断され、施設までは車両進入不可

【令和6年能登半島地震に係る災害応急対応の自主点検レポート (令和6年6月令和6年能登半島地震に係る検証チーム) (抜粋)】

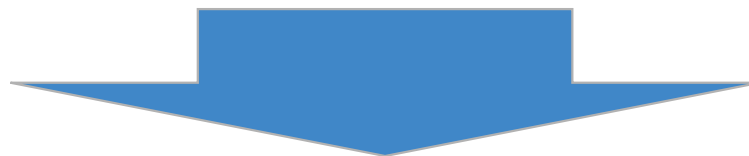
スムーズな民間委託を図るため、**未だ災害連携協定の締結を行っていない市町村**に対し、自治体の役割となっている物資拠点での物資の受入、搬送計画の策定、搬送等の業務の委託に関する**物流事業者との災害連携協定の締結**を促す。また、(略) 災害時における都道府県、市町村の輸送関連業務の役割分担や国によるサポートの明確化、**ドローンの活用**等について検討する。

- **物流の「2024年問題」**は、一過性の課題ではなく、
年々深刻化する構造的な課題
(何も対応しなければ、2030年に34%の輸送力不足に)



「2030年度に向けた政府の中長期計画」等を踏まえ、
今後も継続的な対応が必要（荷主・物流事業者・消費者の3者）
(例：物流改正法の円滑な施行等→**物流の適正化と生産性向上**)

- **2024年は「物流革新元年」**＝始まりの年



2025年＝次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討を開始
「物流を変える」時代から**「物流で〇〇を変える」時代への転換点に**

**ご静聴ありがとうございました。
ご質問、ご意見をお待ちしております。**

