

国土交通省の物流政策の概要

国土交通省 物流・自動車局
物流政策課長 正岡 孝

目次

01 | 物流の現状と課題

我が国の物流

02 | 改正物流効率化法

法の概要と対応のポイント

03 | 総合物流施策大綱

2030年に向けた政策の方針

目次

01 | 物流の現状と課題

我が国の物流

02 | 改正物流効率化法

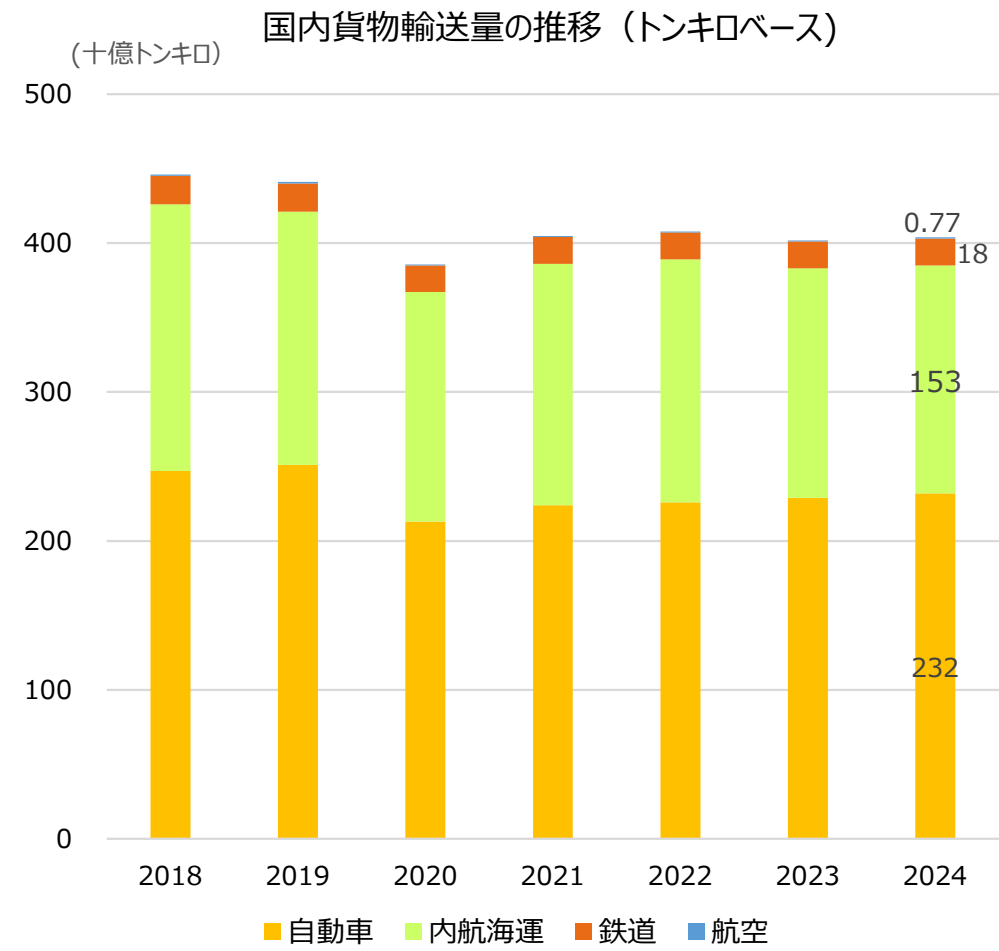
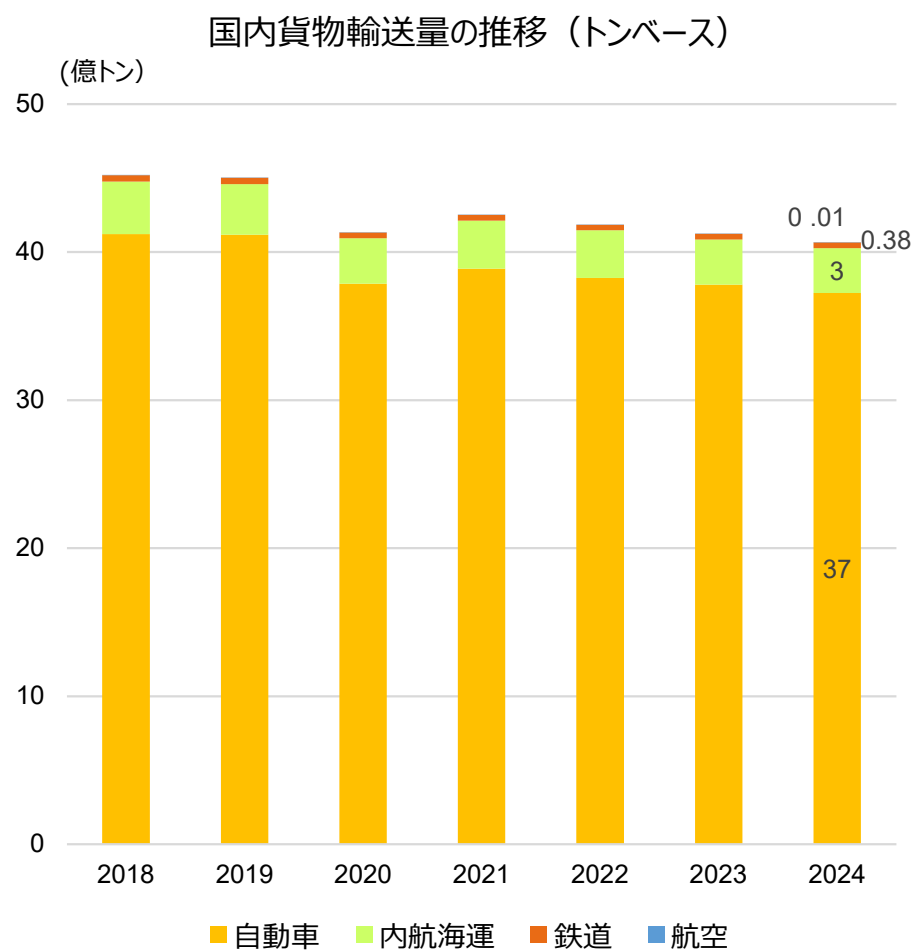
法の概要と対応のポイント

03 | 総合物流施策大綱

2030年に向けた政策の方針

物流業界の現状

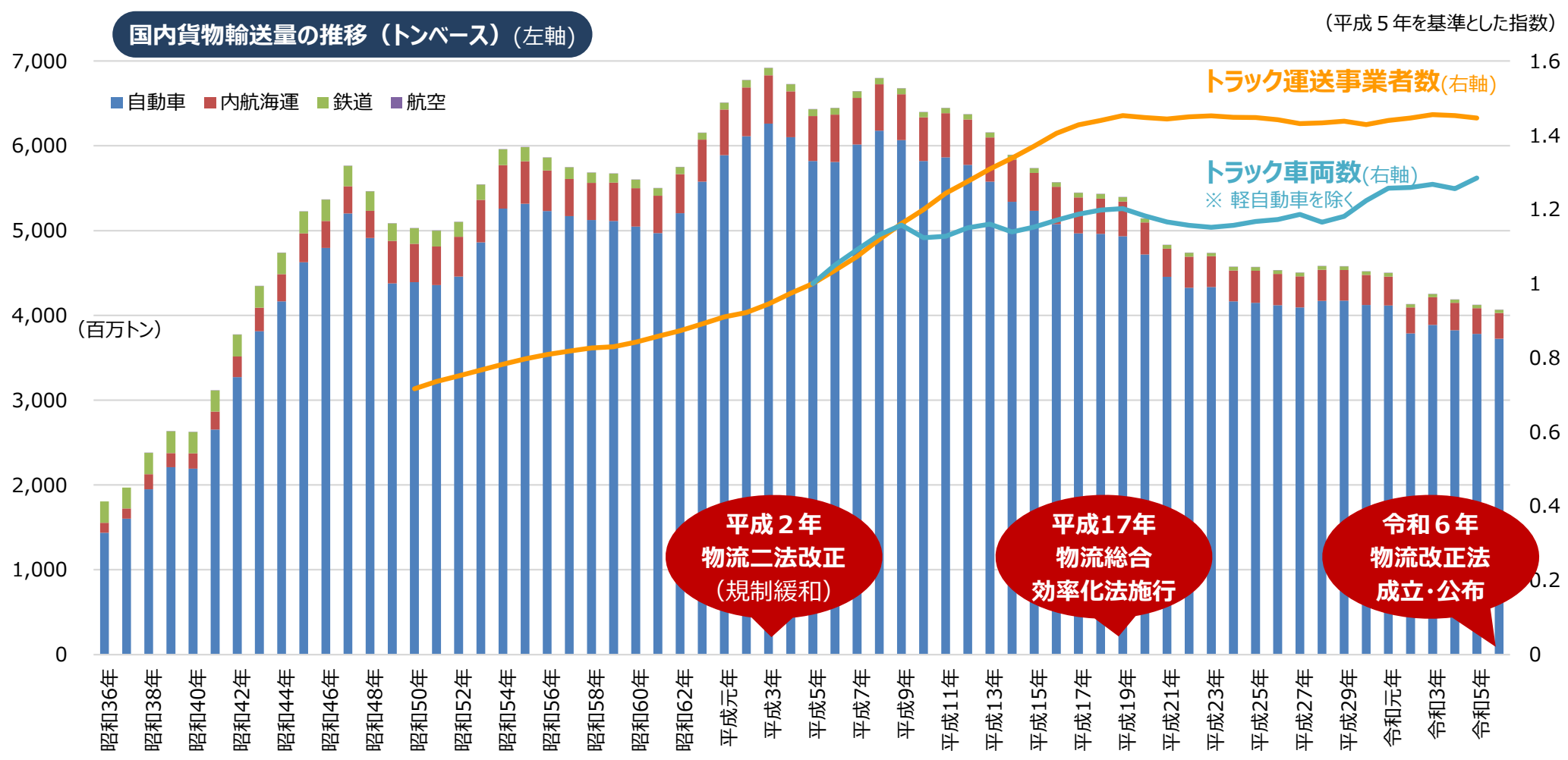
- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約223万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車が9割超、トンキロベースでは自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。



出典:国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

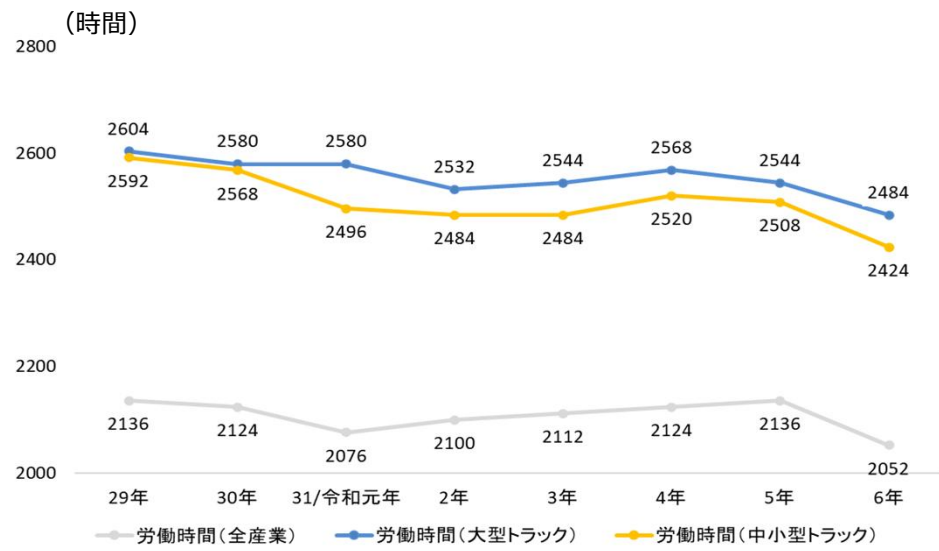
物流を巡る競争環境の変化

- 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、サービス水準の向上や多様化が図られた。
- その一方で、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。

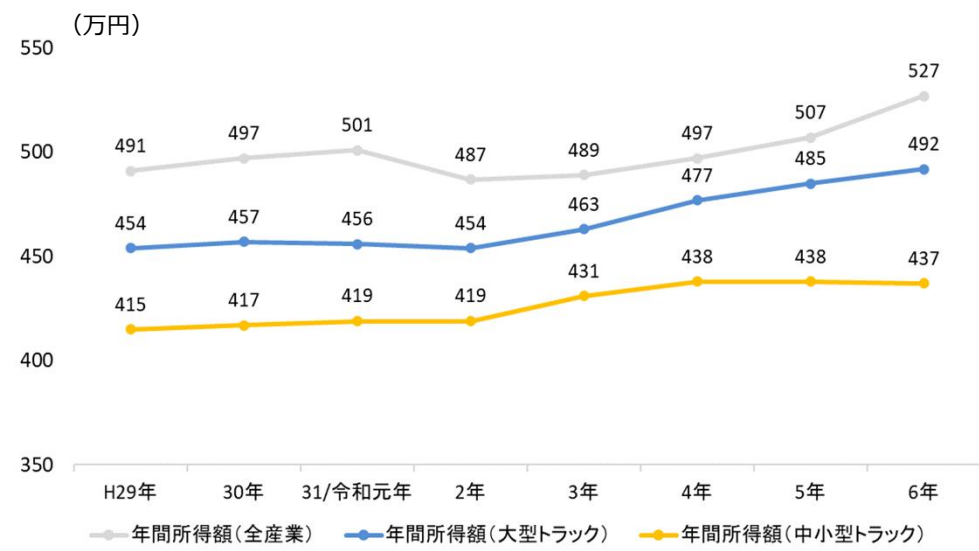


トラック運送業の現状

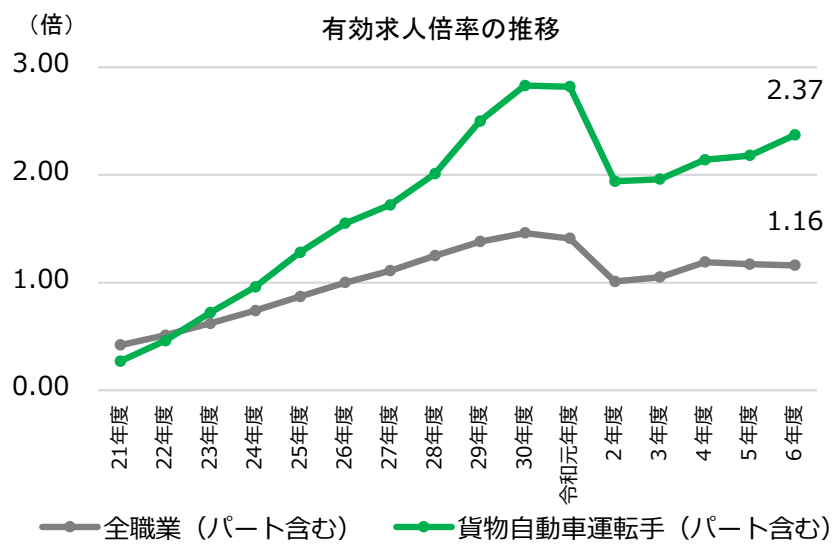
①労働時間 全職業平均より約2割長い。



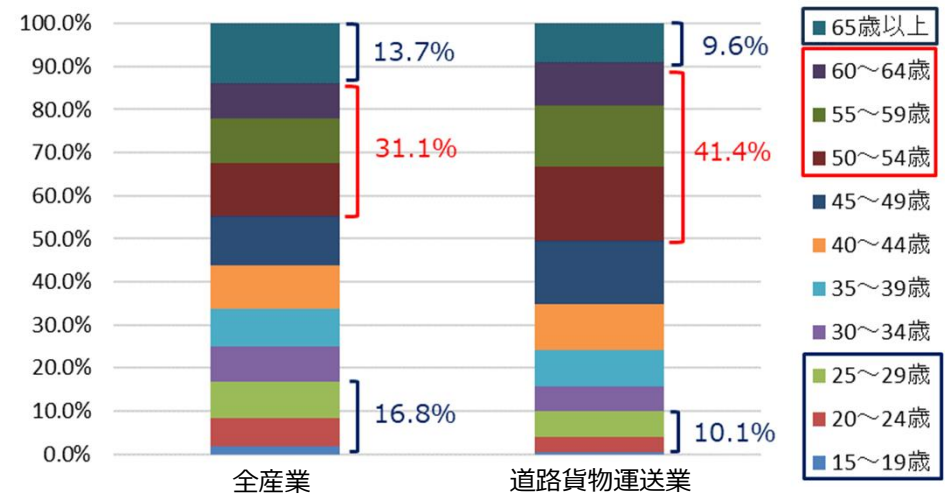
②年間賃金 全産業平均より5%～15%低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



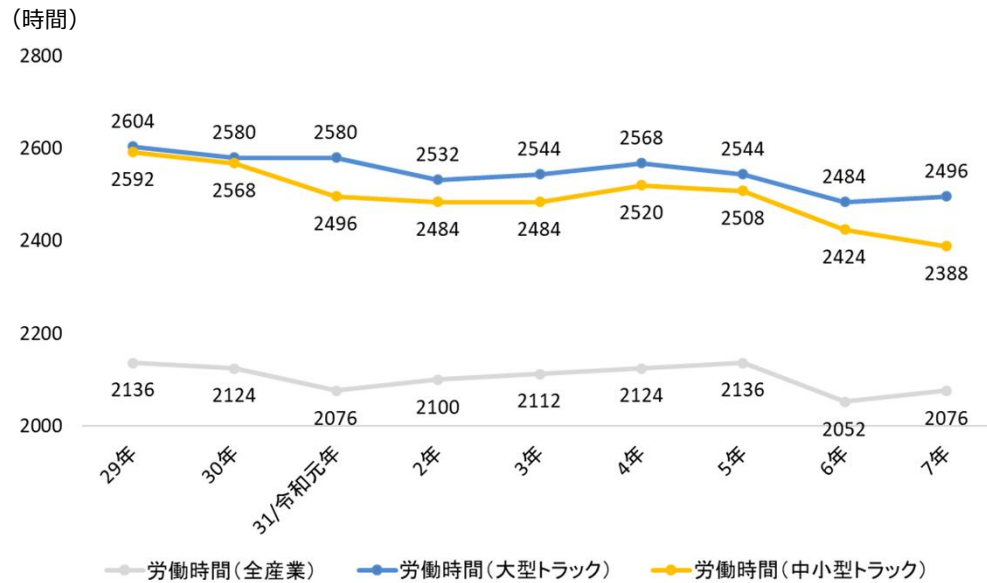
④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



トラック運送事業の現状

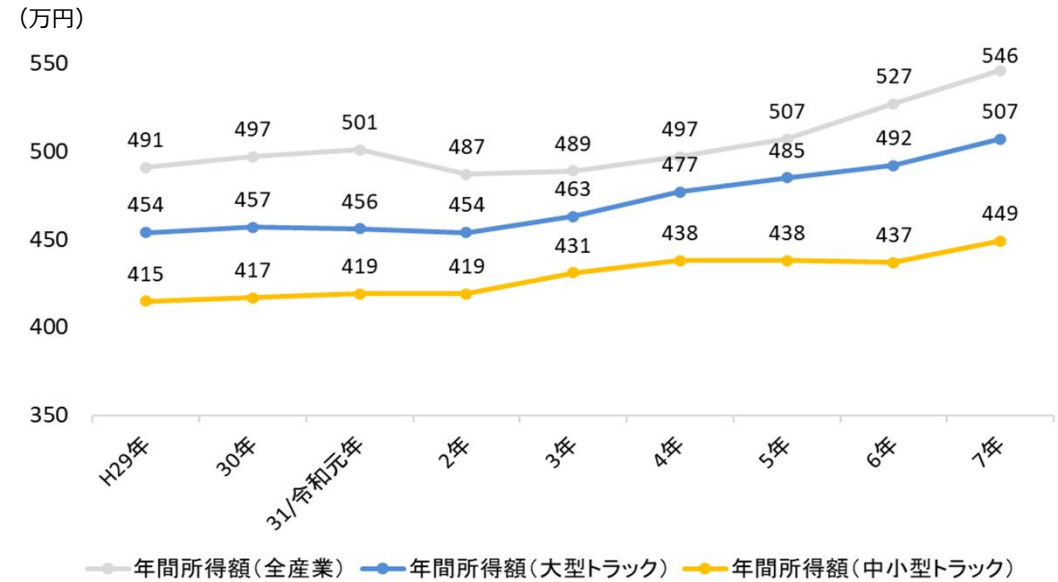
①労働時間

全職業平均より約2割長い。



②年間賃金

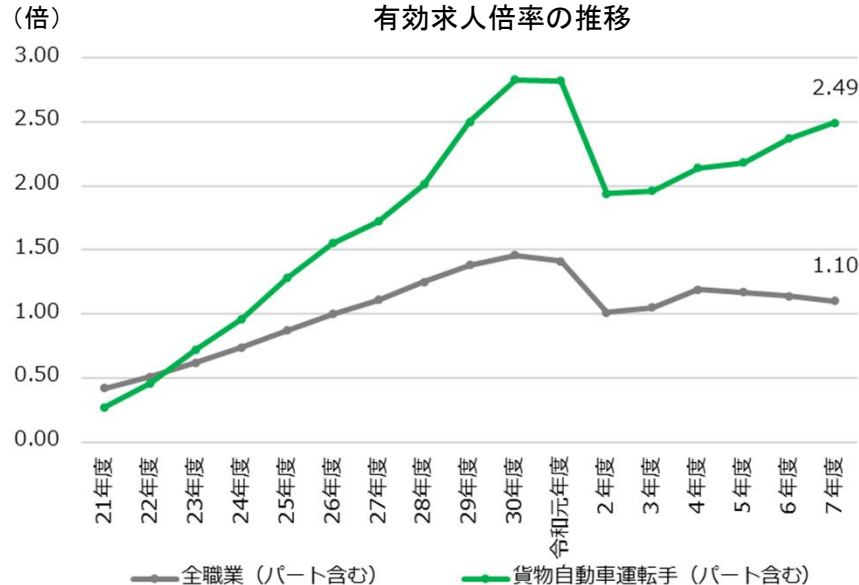
全産業平均より約7%～18%低い。



③人手不足

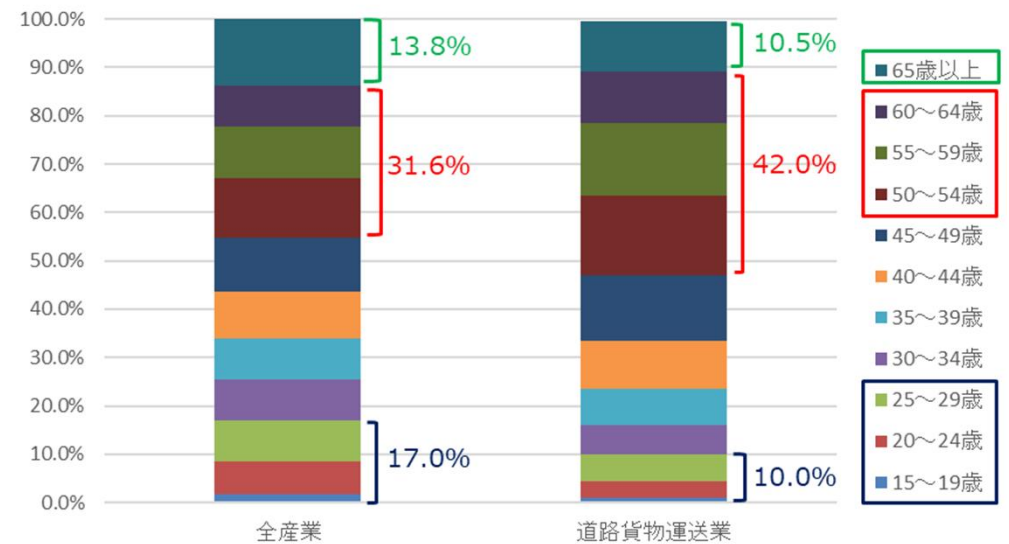
全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



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

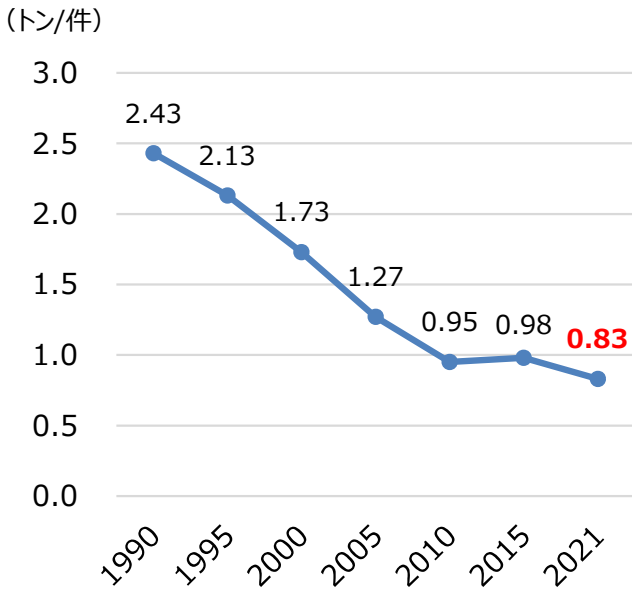
物流の小口・多頻度化の進展

- 我が国の物流については、直近の30年間で見ると、**1件当たりの平均貨物量は3分の1に減少**し、また、**貨物総量は約40%減少**している一方で、**物流件数は概ね2倍に増加**しており、**物流の小口・多頻度化**が急速に進行している。

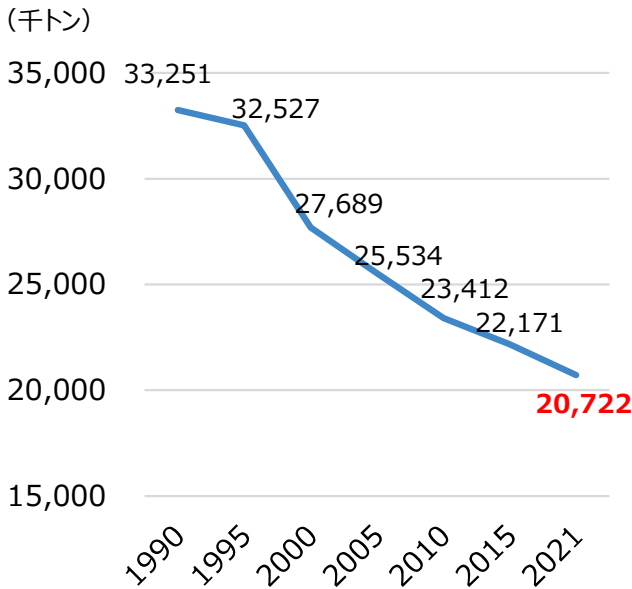
＜物流の小口・多頻度化の動向＞

	1990年度	2015年度	2021年度
1件当たりの平均貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
貨物総量（3日間調査）	33,251千トン	22,171千トン	20,722千トン
物流件数の推移（3日間調査）	13,656千件	22,608千件	25,080千件

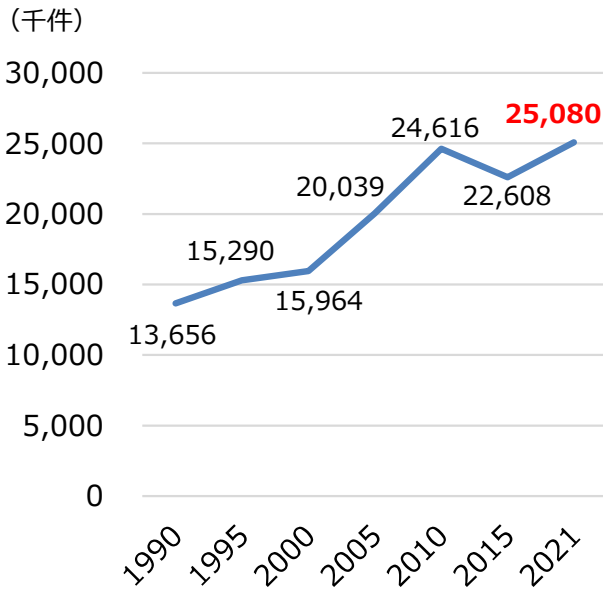
＜1件当たりの平均貨物量の推移＞



＜貨物総量の推移＞

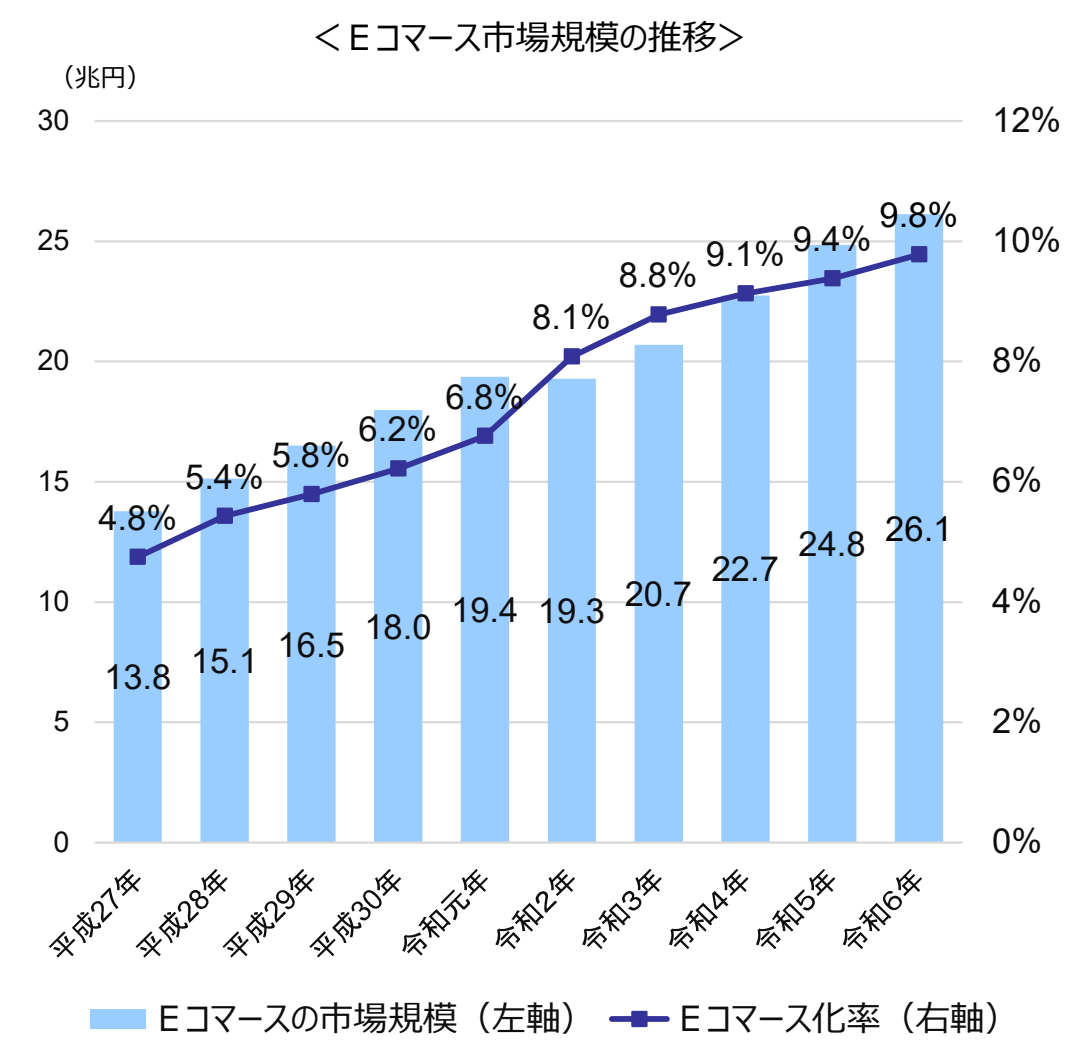


＜物流件数の推移＞



Eコマース市場の動向

- **Eコマース市場の規模**は、平成27年から令和6年の10年間で、**約1.9倍の規模に拡大**（2024年：26.1兆円）。
- **インターネットを利用した1世帯当たり1か月の支出**では、**日用雑貨**が最も高く、その**購入頻度も高い**ことが想定されるため、この傾向が継続することで、**ラストマイル配送を担う宅配便ドライバーの負担が更に増大**することが懸念されている。



出典：経済産業省「電子商取引実態調査」

＜インターネットを利用した1世帯当たり1か月間の支出
（令和6年の2人以上の世帯）＞

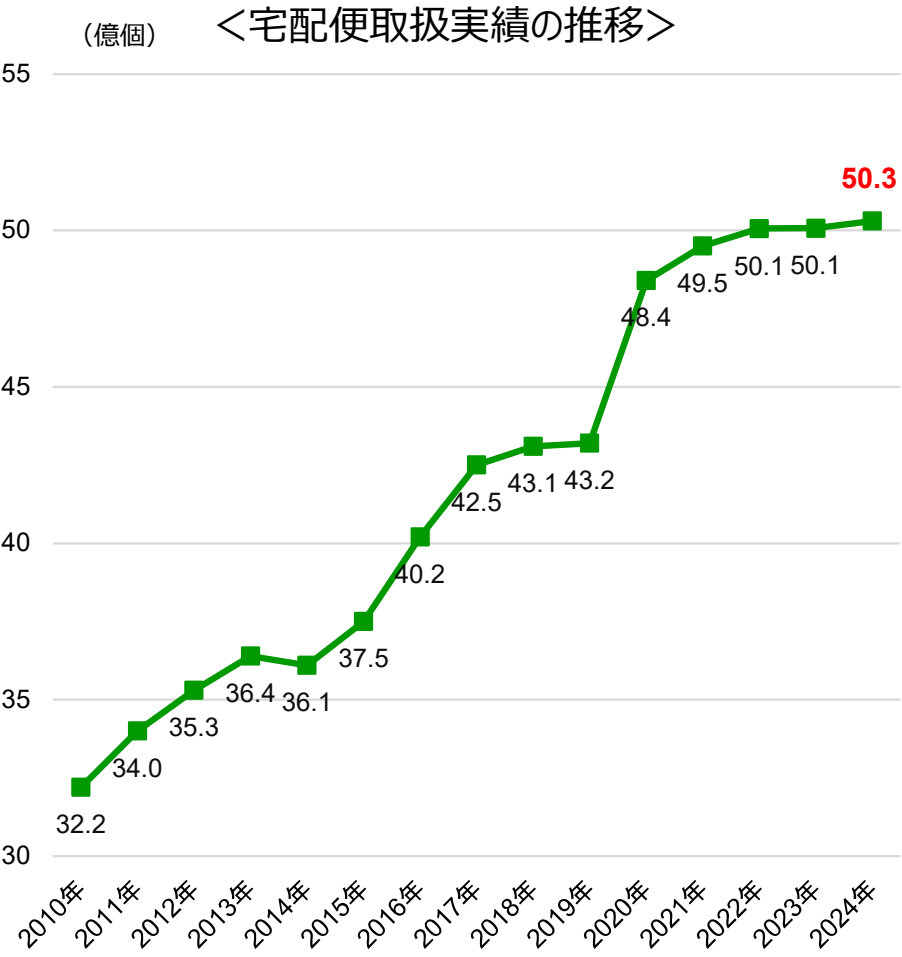
分 類	支出額（円）	構成比（%）
日用雑貨	8,657	36.0
耐久消費財	1,752	7.3
医薬品・健康食品	1,076	4.5
趣味関連品	1,802	7.5
保険	1,099	4.6
旅行サービス・チケット	6,275	26.1
その他の商品・サービス	3,359	14.0
合計	24,018	100.0

※ 1 日用雑貨は、食料・飲料、衣類・履物、化粧品等の合計。
耐久消費財は、家具・家電の合計。
趣味関連品は、書籍・音楽・映像等（デジタルコンテンツを含む）の合計。
※ 2 計数については、それぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは合致しないものがある。

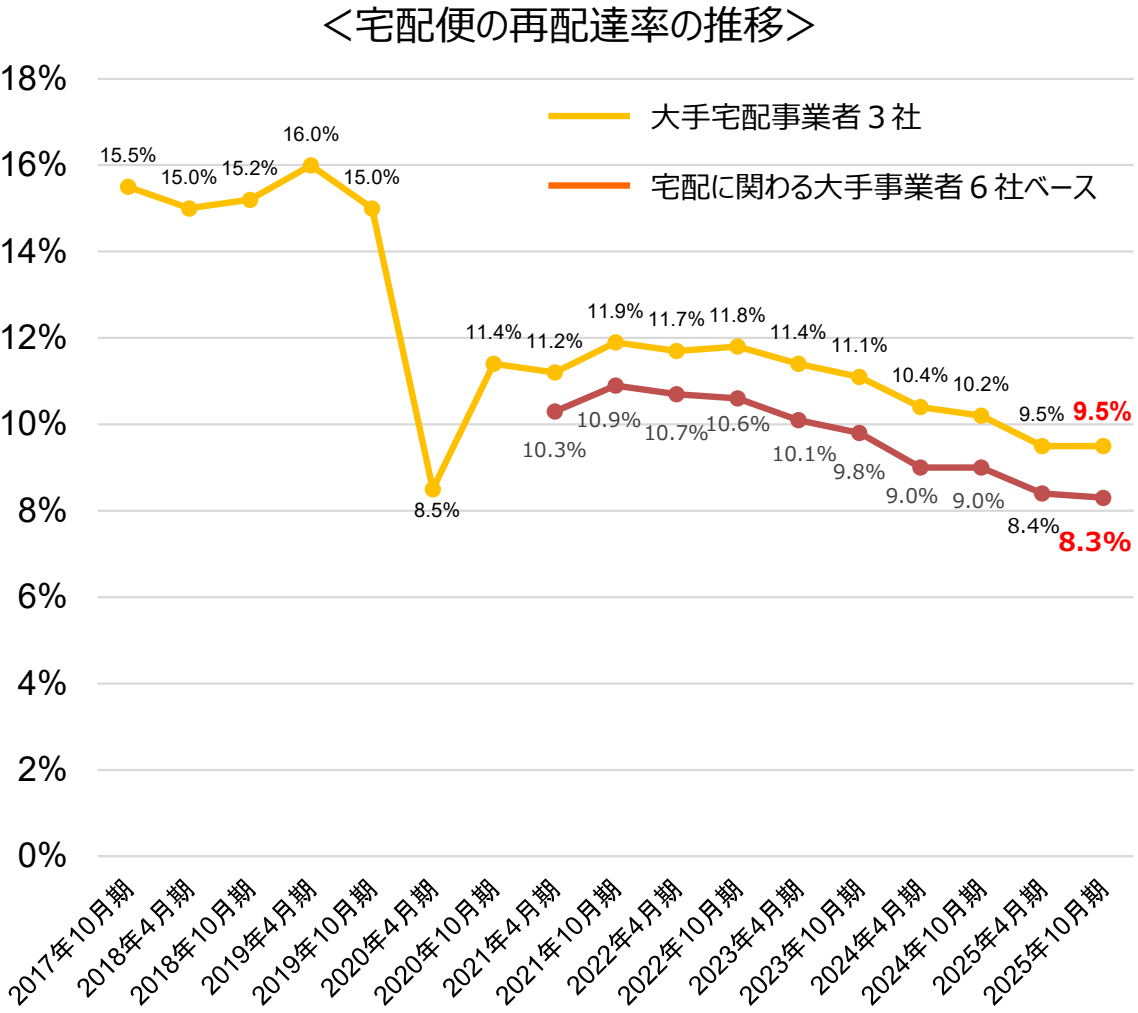
出典：総務省統計局「家計消費状況調査年報（令和6年）」

宅配便の動向

- **宅配便取扱実績は年々増加し、2024年度は約50億個**となっており、2019年と比較して**約1.2倍増加**している。
- **宅配便の再配達率は、2025年10月時点で8.3%※**となっている。 ※宅配に関わる大手事業者6社ベース



出典：国土交通省：「宅配便等取扱個数の調査」



出典：国土交通省「宅配便再配達実態調査」

トラックドライバーの働き方改革(「物流2024年問題」)

- 労働基準法に定める自動車運転業務の**時間外労働**については、5年間の猶予を経て、**2024年4月1日より、年960時間の上限規制が適用**に
- あわせて「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）」が改正され、**1日・1か月あたりの拘束時間に関する規制も強化**
- ➡ **モノが運べなくなり、ドライバーの年収も低下するおそれ**

<主な改正内容>

	改正前	改正後(2024年4月～)
時間外労働規制 (労働基準法)	なし	960時間 (休日労働含まず) (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。

目次

01

物流の現状と課題

我が国の物流

02

改正物流効率化法

法の概要と対応のポイント

03

総合物流施策大綱

2030年に向けた政策の方針

物流革新に向けた政府の動き

令和5年 (2023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	関係閣僚会議で「物流革新に向けた <u>政策パッケージ</u> 」を策定
	10月	関係閣僚会議で「物流革新 <u>緊急パッケージ</u> 」を策定
令和6年 (2024年)	2月	関係閣僚会議で「2030年度に向けた <u>政府の中長期計画</u> 」を策定
	5月	<u>改正物流法</u> 公布
令和7年 (2025年)	3月	関係閣僚会議で「 <u>2030年度に向けた政府の中長期計画</u> 」の進捗状況と次期「 <u>総合物流施策大綱</u> 」の策定に向けた対応を報告し、 <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）
	5月	次期「 <u>物流大綱</u> 」に関する <u>国交省・経産省・農水省の3省合同の有識者検討会</u> を設置（9回開催）
	6月	<u>トラック適正化2法</u> 公布
令和8年 (2026年)	3月	<u>次期大綱の有識者検討会の提言</u> を取りまとめ、 <u>総合物流施策大綱（2026～2030）を閣議決定</u>
	4月	<u>改正物流法</u> <u>全面施行</u> （特定事業者の指定、物流統括管理者の選任等）
		<u>トラック適正化2法</u> <u>一部施行</u> （委託次数の制限に係る努力義務、違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り等）
	5月	<u>改正物効法</u> 公布
	11月まで	<u>改正物効法</u> 施行予定（中継輸送の促進に必要な助言・協力等の努力義務、中継輸送実施計画認定制度の創設等）
令和10年 (2028年)	6月まで	<u>トラック適正化2法</u> <u>全面施行予定</u> （許可更新制度の導入、「適正原価」制度の導入等）

「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

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

【物流効率化法】

- **荷主※、物流事業者**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、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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】
＜パレットの導入＞



非効率な荷役作業



荷役時間の短縮

- 上記の取組状況について、国が**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 一定規模以上の「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。 (R8.4.1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**。 (R8.4.1施行)

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等について記載した**書面による交付等**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、**責任者**の選任を**義務付け**。

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】

トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

- 令和10年度まで**に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、**以下の目標の達成**を目指す。
 - ① 全国のトラック輸送のうち**5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間短縮**し、**ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**
 - ② 全国のトラック輸送のうち**5割の車両で積載効率50%**を目指し、**全体の車両で44%への増加**を実現

荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

- すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準**を策定。

① 積載効率の向上等

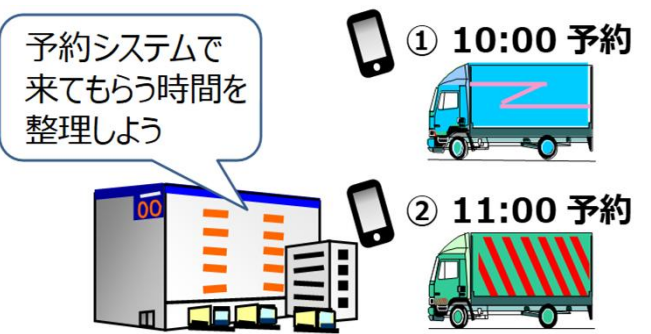
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入による 荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

○上記①～③の取組状況について、国が判断基準に基づき、**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

特定事業者の指定基準等のポイント

○全体への寄与度がより高い**大手の事業者が指定**されるよう、以下の**指定基準値を超える事業者**を「**特定事業者**」として**指定**し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

＜特定事業者の指定基準値＞

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)	特定倉庫業者 貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)
--	---	--

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画 (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 (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】
---	---

物流統括管理者（CLO）の選任

○特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者**には、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、以下の業務を統括管理する**物流統括管理者（CLO※）**の選任を義務付け。

「物流統括管理者(CLO)に期待される姿」 「物流統括管理者(CLO)のあるべき姿に関するワークショップ」提言(令和8年3月)

令和7年12月～令和8年1月に、有識者等の参加による「物流統括管理者(CLO)のあるべき姿に関するワークショップ」を開催し、今後の物流統括管理者(CLO)に期待される姿について検討を行い、同年3月、提言としてとりまとめた。

■「物流統括管理者(Chief Logistics Officer)」とは

- 「経営戦略の視点から物流を統括管理し、物流全体の最適化を図ることで企業価値の向上と社会的課題の解決に貢献する人物」を、本提言における「物流統括管理者(CLO)」として定義。
- 物流統括管理者(CLO)は、法令上の職責を果たすことに加え、社会的課題への対応も含めて物流に関係する企業活動全体を改革することが期待される。

■ 法令における「物流統括管理者」の管理範囲

1. 中長期計画の作成、定期報告の作成、報告徴収への対応
2. トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
3. トラック運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化(以下「効率化」という。)のための開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送又は受渡しに係る業務に係る各部門間の連携体制の構築及び効率化に関する従業員の意識の向上
4. 特定荷主が管理する施設における効率化に関する情報処理システムその他の設備の維持及び新設、改造又は撤去並びに物資の流通に係る器具、設備、データ等の標準化に関する計画の作成、実施及び評価
5. 効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整

※ 物流統括管理者の選任基準：特定荷主（特定連鎖化事業者）が行う事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充てる

■「物流統括管理者(CLO)」に期待される事項

①物資の流通の効率化に関する法律への対応

- ・ 中長期計画の作成、物流効率化の運営方針や管理体制の整備といった業務の統括管理 等

②物流全体の最適化

- ・ 物流の諸機能(輸送、保管、包装、荷役、流通加工、情報管理)の統合
- ・ 関係する社内各部門(開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理など)、社外各企業(取引先、物流事業者、同業他社など)との連携・調整
- ・ 労働力確保、環境保全、防災・危機管理といった持続性確保 等

③物流を通じた企業価値の向上

- ・ 企業活動全体に関わる物流という視点からの、企業価値の向上や財務状況改善への寄与
- ・ 物流を通じたブランド価値の創出や顧客満足度の向上への貢献 等

④社会的課題への対応

- ・ トラックドライバー不足への対応
- ・ 企業の社会的責任として、地球温暖化対策などの環境保全、安全対策をはじめとした社会的課題への適切な対応 等

特定事業者の指定状況

- 物流効率化法に基づき、一定規模以上の荷主・トラック事業者・倉庫業者から届出を受け付け、各所管大臣において特定事業者として指定。
- 8 月 2 7 日時点の指定件数は以下のとおり。

	荷主・連鎖化事業者 ※取扱貨物量 9 万トン以上 (事前想定：3,200社程度)	トラック事業者 ※トラック保有台数150台以上 (事前想定：790社程度)	倉庫業者 ※保管量70万トン以上 (事前想定：70社程度)
指定業者件数	3,257社 第1種（発荷主）1,792社 第2種（着荷主）1,446社 連鎖化 19社 ※第1種・第2種・連鎖化の重複を 除いた実事業者数は2,144社	877社	56社

※ 8 月 2 7 日時点

改正物流法の今後のスケジュール（想定）

令和8年4月1日
(2026年)

改正物流法の全面施行

特定事業者の指定
中長期計画の提出・定期報告
物流統括管理者（CLO）の選任 等

→定期報告に向け、実施状況把握、荷待ち時間等の計測

令和8年5月末

特定事業者の届出～指定手続

→荷主は、指定後速やかに**物流統括管理者(CLO)の選任届出**
特定事業者の個社名公表)

(令和8年7月末

令和8年10月末※

中長期計画の提出

※初年度のみ。2027年度以降は7月末〆

令和8年秋頃（想定）

判断基準に関する調査等の実施

(2027年)
令和9年7月末

定期報告の提出

令和7年度 物流効率化に向けた荷主・物流事業者の取組状況の調査概要

調査の目的

- **物流効率化法**では、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けて、必要があると認めるときは、**荷主・物流事業者の努力義務に係る取組の例を示した判断基準について調査・公表を行う**旨が規定されている（法第71条）。
- これを踏まえ、**荷主・物流事業者における積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保**に向けた**取組状況を調査**し、その**結果を公表**することで、**取組を促すとともに指導・助言等の今後の参考**とする。

調査の概要

＜対象・回答数＞

荷主・連鎖化事業者

約1,600社

トラック事業者

約6,300社

倉庫業者

約1,000社

＜調査項目＞

- 積載効率の向上、荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた取組状況

- 積載効率の向上、実効性の確保に向けた取組状況
- 主要な取引先の荷主等の取組状況・事例・要望

- 荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた取組状況
- 主要な取引先の荷主等の取組状況・事例・要望

＜調査方法＞

荷主・物流事業者に対し、案内はがきの送付、関係する業界団体からの通知により調査協力を依頼し、Webアンケートにて回答を集計。

＜調査期間＞

- ・トラック事業者：令和7年11月25日～令和7年12月24日まで
- ・その他：令和7年12月22日～令和8年1月31日まで（令和8年3月25日まで追加調査を実施）

調査結果（取組の実施状況・事業者からの具体的な意見）

取組の実施状況

- **荷主**については、**積載効率の向上**等に向けた「積合せや帰り荷の確保等を行うための時間確保」（85%）や「関係部門間の連携」（83%）などの**取組の実施が進展**している。
- **物流事業者**（トラック事業者・倉庫業者）は、「積載効率等の取組状況・効果の適切な把握」など事業者が**単独で取り組むことのできる項目は実施率が高い傾向**にあるものの、「荷主等との協議による配送の共同化」「データの標準化等による多様な主体との連携の円滑化」といった**関係者との連携を要する取組**や、「バース予約システムの導入」などの**設備投資を伴う取組**については、**実施率が低い水準**にとどまっている。
- また、「物流効率化の取組に関する**責任者の選任**」については、荷主・物流事業者ともに実施率が**約 6 割**となっている。

回答のあった事業者からの具体的な意見

【凡例】 ○：良い事例、 ▲：問題のある事例

- 予約システム導入や積込時間の共有、伝票事前準備により、**荷待ちゼロ化とドライバーの時間活用**が進んでいる。
- パレット化やフォークリフト活用が進み**積載効率と荷役速度が向上し、ドライバー負担が軽減**している。
- 予約システムを導入し、**着車時間の見える化と関係者間での迅速な情報共有**を着実に進めている。
- **改正物流効率化法に対応する荷主の交渉窓口が整備**され、運行や運賃の協議機会が増え、双方で改善提案を行える環境が整いつつある。
- ▲ 手積み・手降ろしやパレット養生不足など荷姿改善が進まず、未だに**荷待ち5時間超も発生している**現場がある。
- ▲ バラ貨物での手降ろしを求められる事例があり、パレット化の遅れが**作業負担と安全リスク**を高めている。
- ▲ 荷主・卸先の都合による制約や急変更が多く、**附帯作業や仕分けの負担が運送側に偏り適正対価を得られていない**。
- ▲ 段取り不足や工場内分散配置により積込開始が遅れ、**ピーク集中・月前半偏重など計画性の欠如**が深刻化している。

トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

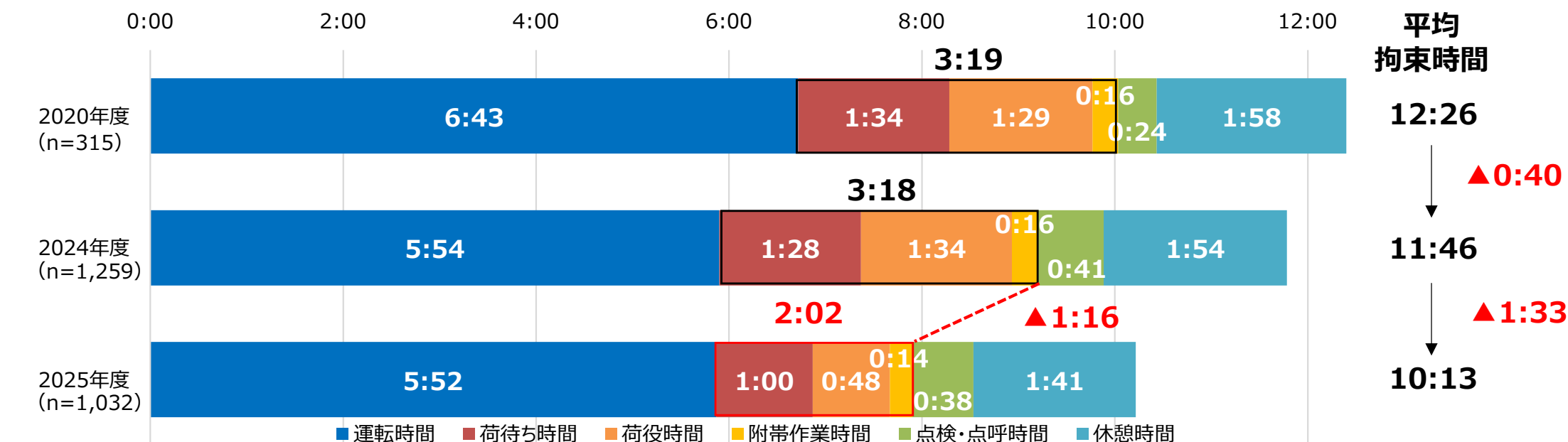
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：2025年11月25日から同年12月24日まで
- 調査内容：2025年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間

【調査結果概要】

- 今回、トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は**10時間13分**であり、荷待ち・荷役等時間は**2時間2分**であった。
- 今回調査（2025年度）では、前回調査（2024年度）と比較して、運転時間は横ばいながら、平均拘束時間が**大幅に減少した（▲1時間33分）**。その主な要因としては、**荷待ち・荷役等が減少（▲1時間16分）**したこととなっている。
- 2025年4月から**改正物流効率化法が施行**され、荷主・物流事業者に対して、**荷待ち・荷役等時間の短縮などの努力義務**を課されており、各主体がその履行に努めていることが寄与しているものと思われる。
- 国としては、改正物流効率化法に基づく基本方針において**1運行の荷待ち・荷役等時間を2時間以内**にする目標を掲げているところ、個別には長い荷待ち・荷役等時間が発生しているケースがあることも踏まえ、**目標が安定的に達成され、さらに短縮されるよう、引き続き取り組んでいく**。

<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>



トラック運送業における価格転嫁・賃上げの状況

- トラック運送業は、取引関係における荷主等の立場が強く、コスト上昇分の価格転嫁が難しい状況。
- トラックドライバーの賃上げは進んできているが、全産業平均には及んでいない。

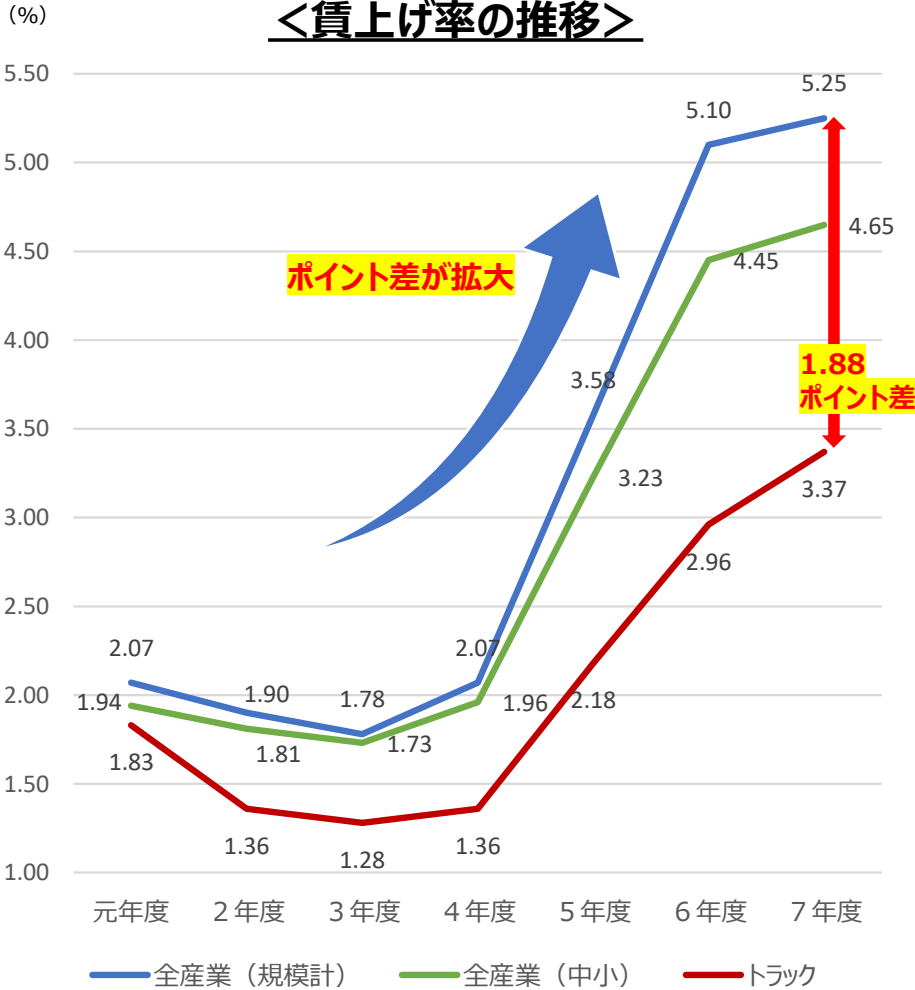
受注者の立場としてのトラック運送業では、調査対象30業種中、価格転嫁してもらえている状況が27位

価格転嫁の実施状況の業種別ランキング

価格転嫁		コスト増に対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
			原材料	エネルギー	労務費
全体		53.3%	55.0%	48.9%	50.0%
1位	化学	64.5%	66.5%	60.9%	58.8%
2位	機械製造業	63.4%	68.3%	52.9%	60.4%
3位	卸売	61.8%	63.8%	56.8%	54.7%
⋮					
25位	廃棄物処理	39.6%	36.7%	38.2%	35.6%
26位	生活関連サービス	37.6%	35.3%	38.8%	32.2%
27位	トラック運送	36.5%	32.5%	35.4%	33.9%
28位	放送コンテンツ	36.9%	42.8%	44.6%	33.9%
29位	飲食サービス	34.0%	34.9%	44.6%	30.3%
30位	製薬	33.0%	25.7%	34.5%	26.5%

中小企業庁価格交渉促進月間（2025年9月）のフォローアップ調査結果より

＜賃上げ率の推移＞



※春闘賃上げ率（労働組合集計数値より（トラックは交通労連の数値））

トラックドライバーの賃上げに向けた取組

- トラックドライバーの賃上げに向けて、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導や標準的な運賃の周知・啓発により適正な運賃を収受できる環境を整備することに加え、トラック適正化2法により導入され、価格転嫁に資する「適正原価」制度の施行に向けた準備を着実に進める。

トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導

- 「トラック・物流Gメン」(360名体制)は、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」等を実施しており、これまでに約2千件の法的措置を実施。
- 近年の取適法改正等を契機とした是正指導の強化等を通じ、処遇改善や取引適正化を推進。

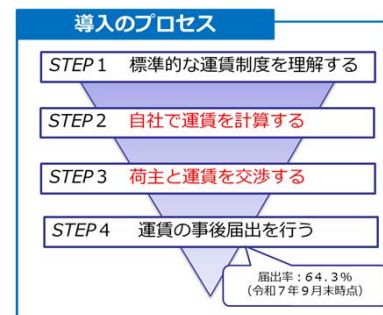
＜トラック・物流Gメンによるパトロール＞



「標準的運賃」の周知・啓発

- 一般にトラック事業者の荷主・元請事業者に対する交渉力が弱い等の事情を踏まえ、自社の適正な運賃を算出し、荷主等との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、国土交通省から「標準的運賃」を告示。
- トラック運送事業者や荷主等に対する周知・啓発を実施。
⇒ 標準的運賃と同水準の運賃を概ね収受できている事業者の割合は増加
(令和3年度：35%→令和6年度：53%)

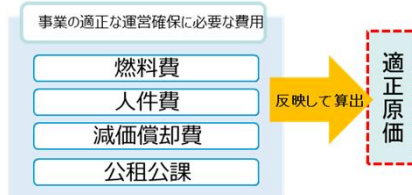
＜標準的運賃の導入プロセス＞



トラック適正化2法（議員立法）による「適正原価」制度の導入

- 令和7年6月に議員立法で成立したトラック適正化2法により、賃上げ原資の確保に資する「適正原価」制度が創設されたところであり、円滑な施行に向けた準備を進める。

＜「適正原価」のイメージ＞



- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、令和5年7月に「トラックGメン」を設置。
関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」、「勧告」を実施。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」を加えた総勢**360名規模**に体制を拡充。
- **令和7年10月・11月**を悪質な荷主や元請事業者に対する監視を強化する「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、「勧告」（1件）を実施（令和7年12月23日）したほか、「働きかけ」（363件）、「要請」（7件）による**是正指導を徹底**。
- **令和8年1月1日**より**中小受託取引適正化法（通称：取適法）**が施行され、トラック事業の所管省庁である当省の**トラック・物流Gメンが取適法に基づく是正指導を実施**。

是正指導実績

働きかけ等の累計実施件数（R1.7～R8.3）

- 勧告 : 5件（荷主3、元請1、その他1）
- 要請 : 197件（荷主108、元請83、その他6）
- 働きかけ : 2,385件（荷主1,680、元請592、その他113）

⇒ **計2,587件**の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（47%）
- 契約にない附帯業務（21%）
- 運賃・料金の不当な据置き（15%）
- 無理な運送依頼（7%）
- 過積載運送の指示・容認（6%）
- 異常気象時の運送依頼（4%）

最近の活動



荷主訪問



ドライバーからの聞き取り



荷主対象のセミナーの開催



大規模荷主パトロール出発式

◆集中監視月間の実施（R7.10～11）

・違反原因行為実態調査及び倉庫業者へのアンケート調査、関係情報機関等からの情報に基づき、適正な取引を阻害するおそれのある荷主や元請事業者に対し、**集中的に是正指導及びパトロールを実施**。

◆公正取引委員会（以下、「公取」）及び厚生労働省との連携

・R8年1月1日の取適法施行を契機として、R7年10月、全国のトラック・物流Gメン及びGメン調査員が**東京に集結し、公取と合同で大規模荷主パトロールを実施**。**120社の荷主等へ周知啓発活動**。
・地方においても、**運輸局及びGメン調査員、公取地方事務所、地方労働局が連携を図り、合同で荷主等の訪問やトラック事業者から情報聴取し、取引適正化と労働時間の適正管理の両面から是正を実施**。

◆違法な白トラ対策

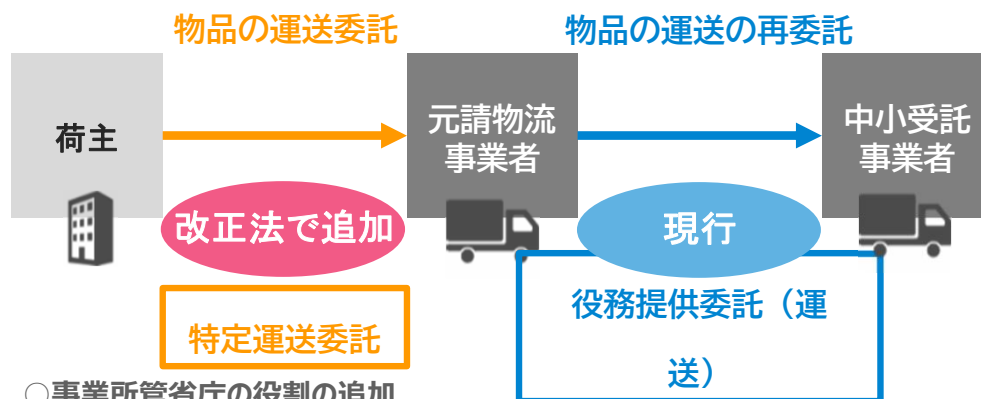
・トラック適正化2法において、**R8年4月1日から荷主等の違法な「白トラ」利用に対する是正指導が追加されたことから、荷主等への周知啓発を徹底**。法施行後はプッシュ型の情報収集を実施するとともに、**都道府県警察本部とも連携し、違法な「白トラ」を利用しているおそれのある荷主等への是正指導を実施**。

「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等については**フォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処**。

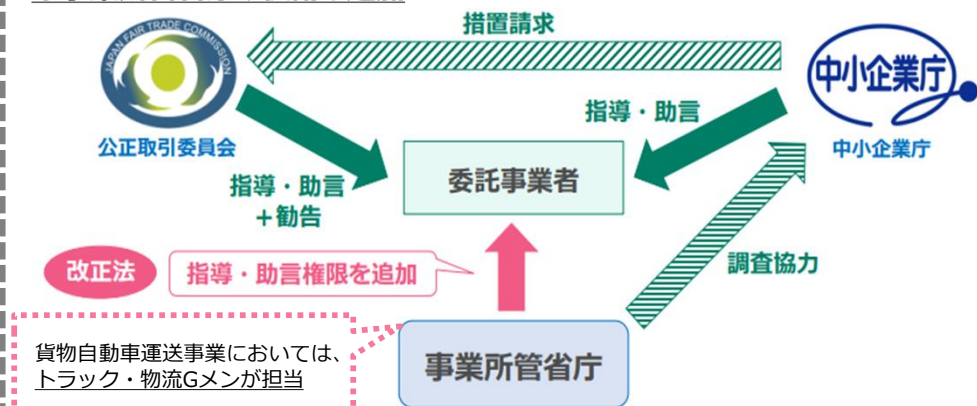
- 本年1月から施行された改正下請法（取適法）により、取適法の対象取引に「**特定運送委託**」が追加され、複数の省庁連携による違反行為への対応（面的執行）の強化として**事業所管省庁（国土交通省含む）に指導・助言及び報告・検査に係る権限が付与**された。
- これにより、**トラック・物流Gメンが取適法に基づく指導助言を行う**こととなり、**令和8年1月14日に施行後初の措置（助言）を実施**。

◆主な改正の内容

○物品の運送に係る委託類型を追加



○事業所管省庁の役割の追加



◆円滑な施行に向けた取組（令和8年1月1日施行）

○公正取引委員会との合同パトロール

- トラック・物流Gメンによる「集中監視月間（R7.10-11）」において、荷主等による取適法の違反行為や貨物自動車運送事業法の違反原因行為の未然防止等の観点から、**公正取引委員会と各地方運輸局が全国規模で連携した合同荷主パトロール**等を実施。
- 令和7年10月28日及び29日には、全運輸局のGメンが集結し、公取委と合同で、**東京都内での大規模パトロール**を実施（パトロール前には出発式も開催。）。



○トラック業界向け取適法・振興法に関する説明会の開催

- 令和7年1月以降に開催している改正物流法の説明会において、取適法の主要改正事項の説明を行い、全国で約200回実施、延べ約23,000名が参加。その他国交省が講師参加するセミナー等で延べ約200名に説明を実施。
- 令和7年9月30日、国交省主催で、所管業界向けに取適法・振興法に関する説明会を開催し、約2,000名（物流関係者約540名）が参加。
- 令和7年12月、国交省と全日本トラック協会の共催で、トラック業界向けに取適法・振興法に関する説明会を東京・大阪で開催し、物流関係者約1,500名が参加。

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

令和8年4月1日施行

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

「適正原価の設定に向けた有識者検討会」について

概 要

- 令和7年6月に成立・公布した貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び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（令和7年法律第61号）により、トラック運送事業者が自ら貨物を運ぶときや、他のトラック運送事業者等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ようにすることとされ、本規定については、同法の公布から3年以内に施行することとされているところ。
- これを受け、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、関係団体等を構成員とする「適正原価の設定に向けた有識者検討会」を立ち上げ、「適正原価」の適切な設定に向けた論点整理と方向性について、議論を行う。

構 成 員

委員

【学識経験者】

- ・山内 弘隆 一橋大学名誉教授（座長）
- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 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
- ・二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授
- ・矢野 裕児 流通経済大学流通情報学部教授

【行政】

- ・原田 修吾 国土交通省大臣官房総括審議官兼物流統括調整官
- ・奈良 和美 国土交通省大臣官房審議官（物流・自動車）
- ・高橋 一郎 農林水産省大臣官房新事業・食品産業部長
- ・浅井 俊隆 経済産業省大臣官房審議官（商務・サービス担当）

専門委員

- ・（公社）全日本トラック協会
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

オブザーバー

【行政】

- ・吉川 泰宇 公正取引委員会事務総局経済取引局調整課長
- ・川口 俊徳 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・小高 篤志 中小企業庁事業環境部取引課長

【関係団体】

- ・（公社）全国通運連盟
- ・（一社）日本経済団体連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国中小企業団体中央会
- ・全国商工会連合会
- ・全国農業協同組合中央会

今後の進め方（想定）

- 第1回検討会を7月17日に開催。その後は月1回の頻度で関係者ヒアリングや論点整理等を行い、年内を目途に提言とりまとめ。
- 提言を踏まえ、物流政策推進会議、運輸審議会を経て、「適正原価」を告示

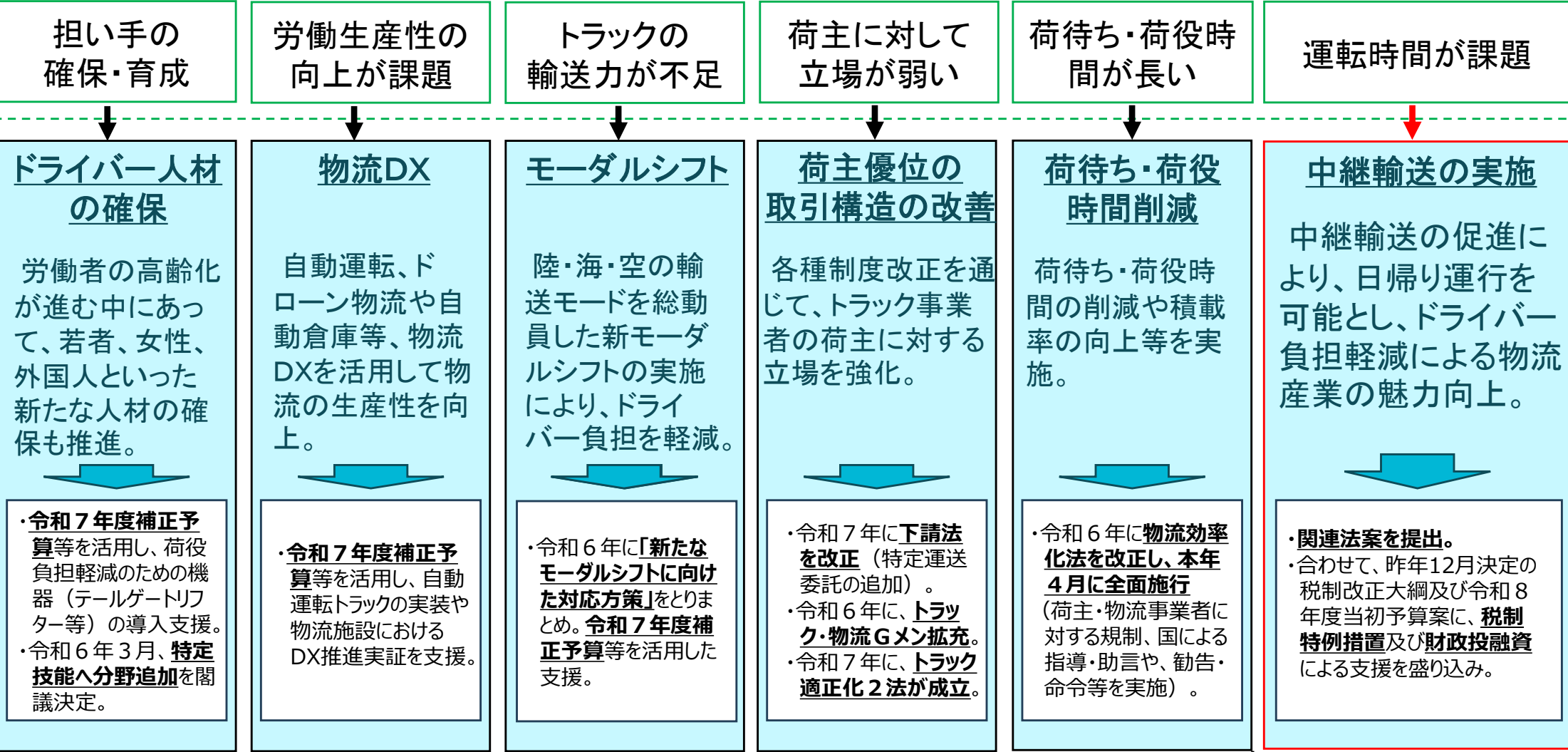
提言のイメージ

- ・「適正原価」に関する基本的な考え方
（適正原価の目的、定義・位置付けや制度設計 等）
 - ・「適正原価」の構成要素及び算出の枠組み
- ※「適正原価」の具体的な金額については議論しないことを想定

トラック事業における労働力不足への対応

○ドライバーの過労運転の防止や人材の定着を図り労働力不足に対応しつつ、必要な物資が必要なときに届くよう安定的な物流サービスを確保していくためには、中継輸送の実施をはじめ、人材確保の推進、物流DXの推進、モーダルシフトの推進、荷待ち・荷役時間の削減など、あらゆる政策・施策を総動員することが急務。

トラック事業が抱える課題



これまでの取組

今回の取組 30

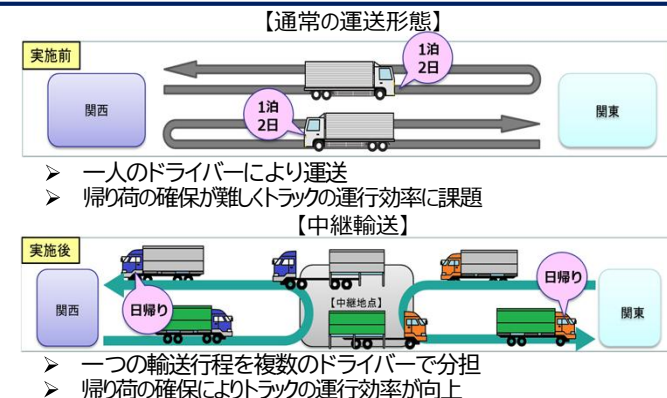
物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律

背景・必要性

- ドライバーの高齢化や人手不足が進む中、**物流を維持**するための**輸送力の確保**が喫緊の課題。
- 長距離運転に係る従来の運送形態は、日帰り運行が困難。宿泊を伴うため、**ドライバーにとって負担**。

⇒ **「中継輸送」が有効** { ・ドライバーの負担軽減による物流産業の魅力向上・担い手確保。
・トラックの運行効率の向上による輸送能力の増加。

- 中継輸送の推進のためには、多くのトラック事業者が利用できる**中継輸送施設の整備促進**が必要。
⇒ **中継輸送施設は、今後、自動運転トラックによる運送を支えるインフラとしても機能を発揮。**



法律の概要

1. 中継輸送の実施に関する関係者の連携及び協働の促進

- 関係者の連携・協働を促進するため、中継輸送の実施に関する**基本方針**を国土交通大臣が策定。
- 国、地方公共団体、事業者（トラック事業者・荷主・倉庫業者等）に対して、中継輸送の促進に必要な助言・協力等の**責務（努力義務）**を規定。

2. 中継輸送を促進するための計画認定制度の創設

<貨物自動車中継輸送実施計画認定制度の創設>

- 貨物自動車中継輸送事業を実施しようとする者は、共同して、当該事業についての**計画を策定し、国土交通大臣の認定**を受けることを可能に。
- 特定貨物自動車中継輸送施設（※）**において、2以上のトラック間で運転者又は貨物の受渡しを行う事業（**特定貨物自動車中継輸送施設の整備を含む。**）。

（※）高速道路等の近傍に立地し、一時的な保管機能等を有する高機能の中継輸送施設

<認定事業に対する支援メニュー>

- （1）特定貨物自動車中継輸送施設に係る課税の特例（固定資産税・都市計画税）。
- （2）鉄道・運輸機構から事業の実施に必要な資金の出資・貸付け。〈予算〉
- （3）特定貨物自動車中継輸送施設を使用して中継輸送（運行）を行う事業に係る計画策定経費、認定事業の初年度の運行経費の支援。〈予算〉
- （4）特定貨物自動車中継輸送施設の整備に係る都市計画法に基づく開発許可についての配慮。
- （5）行政手続の一括化のための関係法律の特例（トラック法等）。

【特定貨物自動車中継輸送施設のイメージ（全体像）】



出典：三菱地所HP

<京都府城陽市における施設イメージ>

中継輸送施設の整備促進及び中継輸送の普及により、**輸送力の持続的な確保**

【施行期日】 公布の日から6月以内施行

物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の拡充・延長 【公共性の高い新たな物流拠点に対する税制】（固定資産税・都市計画税）

要望内容

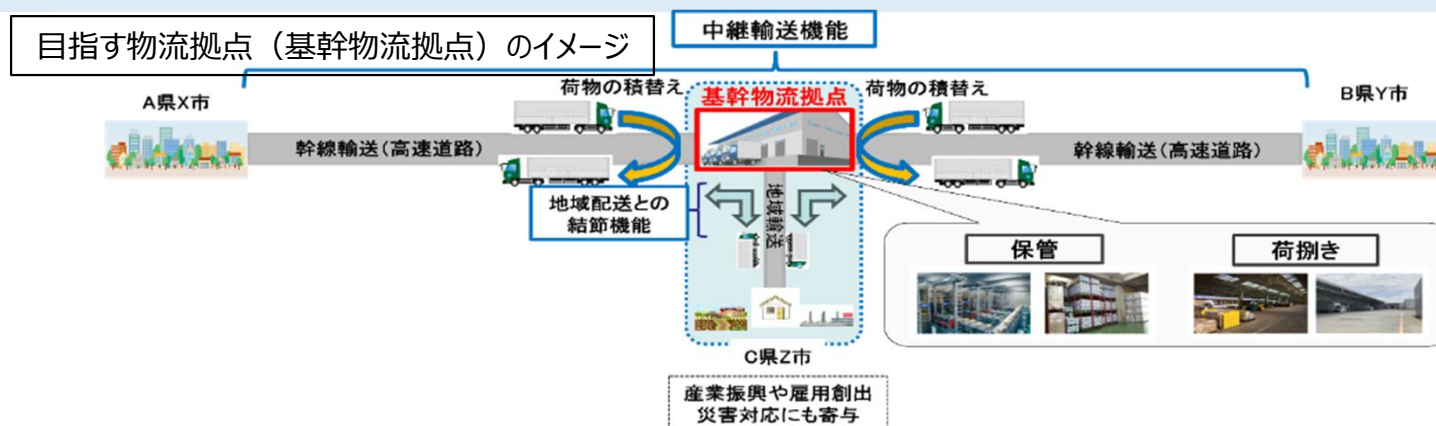
○ 倉庫用建物等に係る特例措置について、その対象を物流拠点※の整備等に当たり新たに取得した家屋又は償却資産とした上で、**2年間延長**（令和10年3月31日まで）

- ① 【固定資産税・都市計画税】 家屋について、**課税標準を5年間1／2に軽減**
- ② 【固定資産税】 償却資産（構築物）について、**課税標準を5年間3／4に軽減**

※地方公共団体が関与した公共性を有する、中継輸送機能・地域配送との結節機能を持った倉庫やトラックターミナル、物流不動産等の**物流拠点（基幹物流拠点）**

施策の背景

- トラックドライバー不足に直面する中、**ドライバーの労働環境の改善と安定的な物流の確保・維持を両立**させるため、**中継輸送の推進**が重要。
- 特に、**荷物の積替え**を行う中継輸送の推進が効果的であり、その際、**保管**や**荷捌き**を行える物流拠点が必要不可欠。
- 物流拠点は**産業振興**や**雇用創出**、**災害対応等**の観点から、地域にとっても重要な存在。



目次

01

物流の現状と課題

法の概要と対応のポイント

02

改正物流効率化法

法の概要と対応のポイント

03

総合物流施策大綱

2030年に向けた政策の方針

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

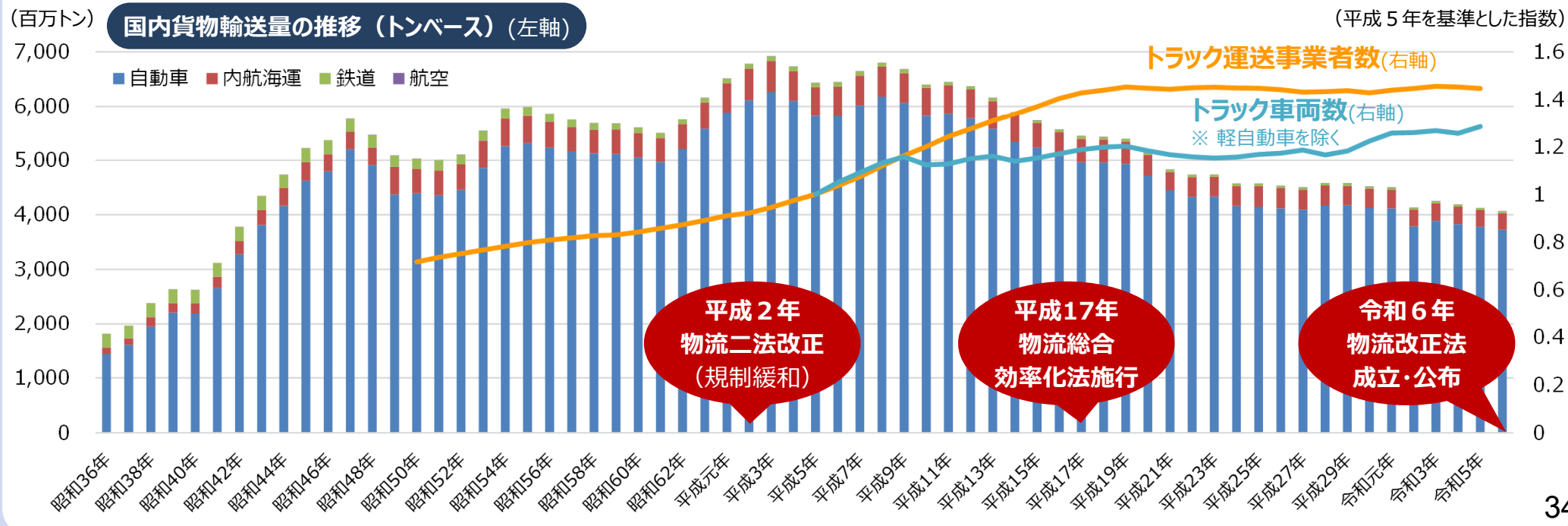
京都議定書発効(平成17年)
省エネ法 運輸部門へ拡充(平成17年)

<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

次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討に関する総理指示

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における総理指示

- 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メンによって強ち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ち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**のため、**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**を開催。

■ 検討スケジュール

- ・ 令和7年度中を目途に有識者検討会の提言を取りまとめた上で、政府として、次期「総合物流施策大綱」を閣議決定

令和7年5月8日	第1回目	令和7年9月19日	第6回目
6月13日	第2回目	11月21日	第7回目
7月10日	第3回目	令和8年1月30日	第8回目
7月28日	第4回目	2月26日	第9回目
8月21日	第5回目	3月3日	とりまとめ

■ 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
村田 正明	城陽市長
奥山 理志	いすゞ自動車株式会社 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
蒔田 純司	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 代表取締役社長
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。 36

2030年度に想定される輸送力不足への対応方針

2030年度に向けた総合物流施策
大綱に関する検討会 提言

- 当初想定されていた2030年度の約34%のトラック輸送の需給ギャップのうち、約14%は物流の「2024年問題」に対応するための官民の取組の成果等により概ね克服することができた（輸送需要も約12%減少）。
- 一方で、足元の経済動向や物流需要の変化等を勘案した将来的な輸送力見通しの再検証を踏まえると、2030年度には平均で約7%～最大で約25%(1.7億トン～7.2億トン)の輸送力不足が生じうる。
- このため、次期「物流大綱」の期間では、2030年度に最大25%程度の輸送力不足が生じる可能性があることを踏まえ、ワーストケースであっても物流の停滞を招かないよう、最大26ポイント程度の輸送力を確保するための各種施策を用意し、輸送量の推移に応じて必要な施策を講じる。輸送力の確保とあわせて、物流全体の適正化や生産性向上、抜本的なイノベーションを実現し、上質で魅力ある物流産業への転換を目指す。

【次期「総合物流施策大綱」を踏まえた施策等による輸送力への効果】

	2030年度	次期大綱の目標値
必要な輸送力 ※2024年度の貨物輸送量(25.1億トン)を100とした場合	97～100～113 (24.3億トン～25.1億トン～28.4億トン) 【平均的な想定】 【2024年ベース】 【2019年ベース】	
何も施策を講じなかった場合の輸送力不足(①)	▲7～▲15～▲25 (1.7億トン～3.8億トン～7.2億トン)	
次期「物流大綱」を踏まえた施策による効果(②) うちトラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮 トラックの積載効率の向上 陸・海・空の「新モーダルシフト」 （鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック、自動運転トラック） 宅配便の確実な受け取り ドローンでのラストマイル配送 その他（トラック輸送力拡大等）	+25.7 +7.5 +6.6 +6.4 +1.8 +2.9 +0.5	年間625時間 44% 677.5億トンキロ 多様な受取方法50% 社会実装174件 —
総計(① + ②)	+18.7 ～ +10.7 ～ +0.7	

- **物流**を単なるコストではなく、**新たな価値を創造するサービス**として捉え直し、**より上質で魅力ある産業へと転換**させるため、**次期「総合物流施策大綱」**を策定。

我が国の社会経済全体が直面する現状・課題

- 本格化する**人口減少**や**担い手不足**
- 社会全体の**デジタル化**や**イノベーション**
- **気候変動問題**や**カーボンニュートラル**
- **国際競争力の低下**や**不確実性が高まる国際情勢**
- **大規模自然災害**や**インフラの老朽化**

物流を取り巻く現状・課題

- 「物流革新に向けた**政策パッケージ**」等に基づく**官民での取組の成果**により、**2024年度の約14%の輸送力不足を概ね克服し、2024年度を越えても物流の機能を維持**
- 一方で、2030年度までの**物流革新の「集中改革期間」**において、今後、**担い手不足が深刻化**する中で、**必要な物流の機能を維持するための施策の具体化・深度化が必要**

今後の物流政策の方向性

- 2030年度までの**物流革新の「集中改革期間」**において、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、**将来にわたって物流の持続可能性を確保**していくとともに、**我が国の成長エンジン**や**公共性の高いサービス**としての**物流のポテンシャルを最大限に引き出す**ことが求められる。
- こうした認識の下、**次期「物流大綱」が目指すべき今後の物流政策**を、下記の**5つの観点に分類**し、国のみならず、物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした**物流に携わるすべての関係者が一致団結**して、**物流の未来を切り拓く更なる飛躍の5年間**となるよう、**責任と覚悟**を持って、**一気呵成**に施策を推進。
 - 1 **サービスの供給制約**に対応するための**徹底的な物流効率化**
 - 2 物流全体の最適化に向けた**商慣行の見直し**や**荷主・消費者の行動変容**、**産業構造の転換**
 - 3 持続可能な物流サービスの提供に向けた**物流人材の地位・能力の向上**と**労働環境の改善**
 - 4 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による**物流標準化**と**物流DX・GX**の推進
 - 5 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応した**サプライチェーンの高度化・強靱化**

今後取り組むべき施策

1



サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

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

2



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

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

3



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

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

4



物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

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

5



厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

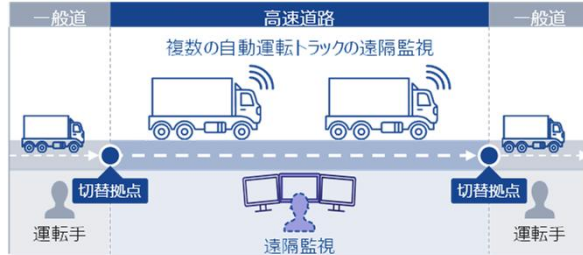
- ・ サプライチェーンの高度化を通じた**我が国の物流の国際競争力強化**の実現（港湾・航空ロジスティクスの強化など）
- ・ 我が国の物流システムにおける**経済安全保障**や**サイバーセキュリティ**等の確保
- ・ 大規模自然災害等に備えた**物流ネットワークの強靱化**

総合物流施策大綱に基づき今後取り組むべき施策①

1 サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

(1) 物流ネットワークの自動化・省人化の推進

① 自動運転トラック等の革新的車両の導入促進のための環境整備

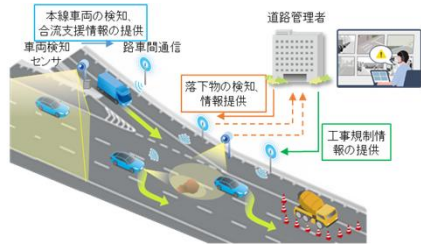


レベル4 自動運転トラックの早期実装の推進



ダブル連結トラックの複数事業者間での運用

② デジタルライフラインの全国整備と連携した物流サービスの実装加速



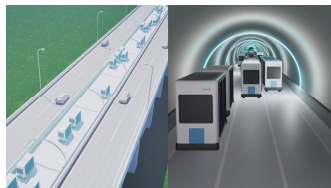
自動運転サービス支援道



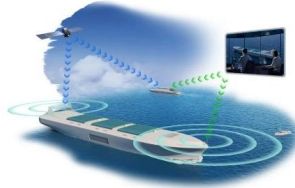
ドローン航路



③ 陸・海・空の多様な輸送モードの自動化の推進



自動物流道路のイメージ



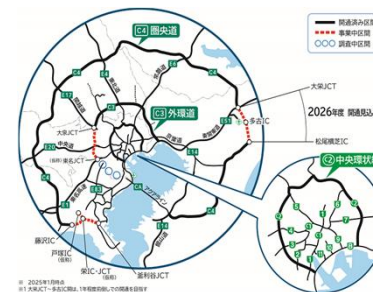
自動運航船のイメージ



空港制限区域内の
自動運転トローイングトラクター

(2) 効果的な物流体系の構築に向けたインフラ整備や新モーダルシフト等の推進

① 日本全体の物流ネットワークの再構築の推進



三大都市圏等の環状道路の整備



物流の結節点となる基幹物流拠点のイメージ

② 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



鉄道による貨物輸送

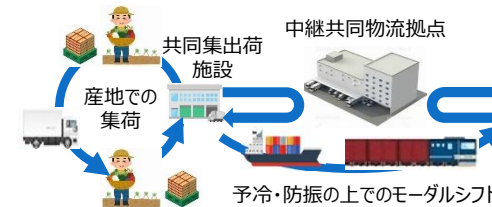


RORO船の活用



航空機の空きスペースの活用

③ 農林水産物・食品等の流通合理化



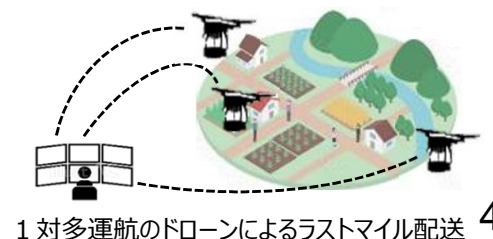
農産物のパレット化

(3) 地域のラストマイル配送等の持続可能な提供の維持・確保

① 多様な受取方法の更なる普及・浸透や宅配サービスのあり方の変革

② 地域の物流サービスの持続可能な提供に向けた環境整備

③ 地域の配送等における新たな輸送手段の活用と次世代産業としての展開



1 対多運航のドローンによるラストマイル配送

総合物流施策大綱に基づき今後取り組むべき施策②

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

(1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化

① 荷主・物流事業者等の連携・協力による新たな商慣行の定着



複数の荷主の貨物の積合せ
のためのリードタイムの確保



トラック予約受付システムの導入

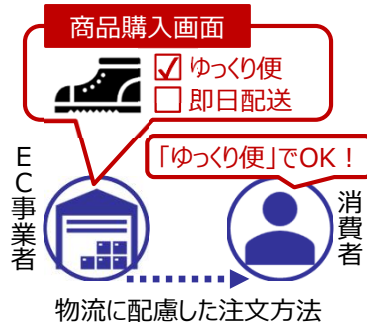


パレット等の輸送用器具の活用

② 消費者、発着荷主をはじめとする物流関係者全体の行動変容・意識改革の推進



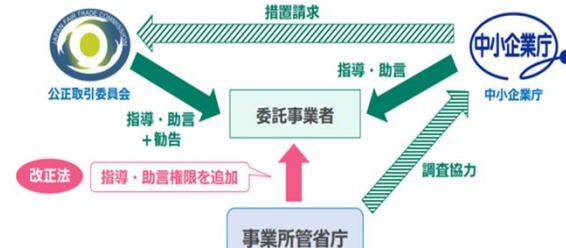
「再配達削減PR月間」の実施



物流コストに関する消費者等の
理解醸成のための広報

(2) 適正な運賃収受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進

① トラック・倉庫業界等における価格転嫁と取引適正化の推進

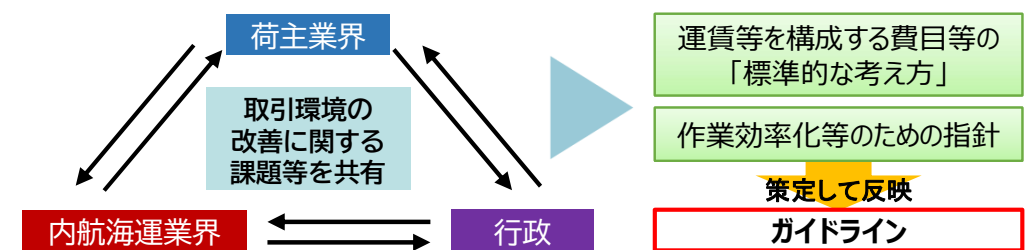


中小受託取引適正化法に基づく指導・助言



公正取引委員会とトラック・物流Gメンの
合同荷主パトロール

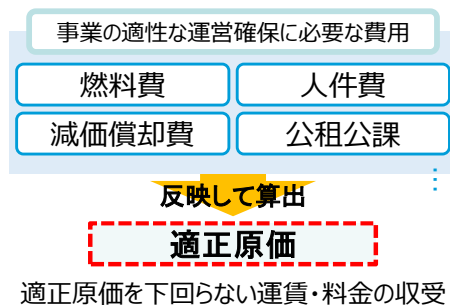
② 内航海運における荷主等との取引環境の改善



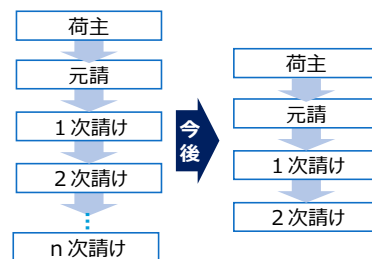
③ 港湾運送事業や空港グランドハンドリング事業での適正取引の推進

(3) トラック適正化2法等を通じたトラック運送業界全体の構造転換の推進

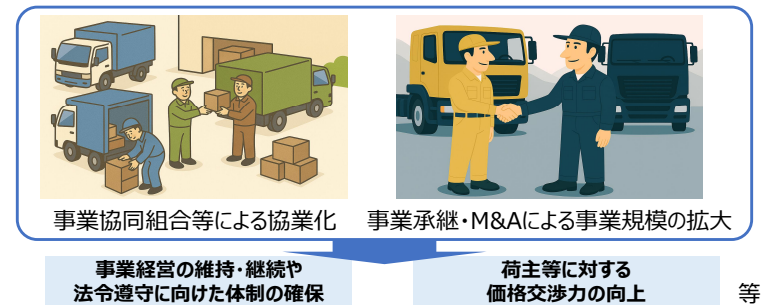
① トラック適正化2法等を通じたトラック運送業界の健全化の推進



違法な「白トラ」への規制強化



② トラック運送業の事業基盤の強化



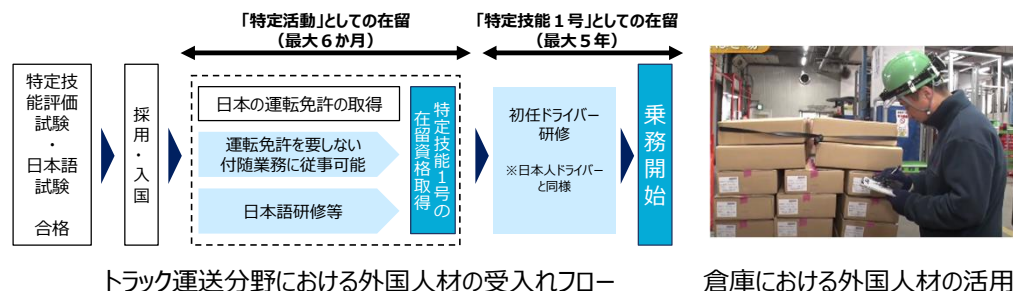
総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)に基づき今後取り組むべき施策③

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

①トラックドライバーや倉庫等における物流人材の育成プランの策定



②トラック・倉庫分野における特定技能外国人等の定着・活躍の促進



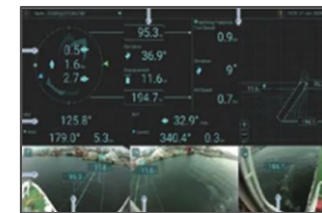
③多様な人材が活躍できる物流産業への転換



④物流統括管理者や高度物流人材の能力向上に向けた環境整備



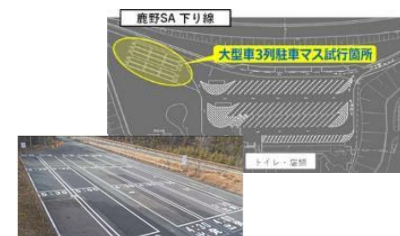
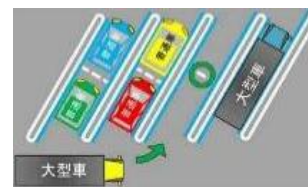
⑤海技人材の確保・育成や労働環境の改善、内航海運の生産性向上



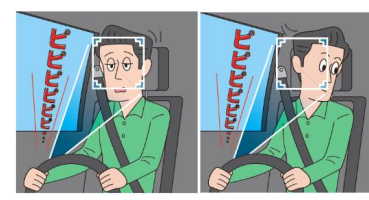
⑥港湾・鉄道・航空分野における担い手の確保



⑦トラックドライバーの休憩環境の改善



⑧輸送の安全確保に向けた対策

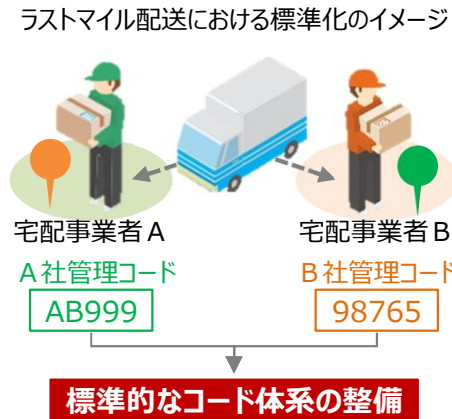
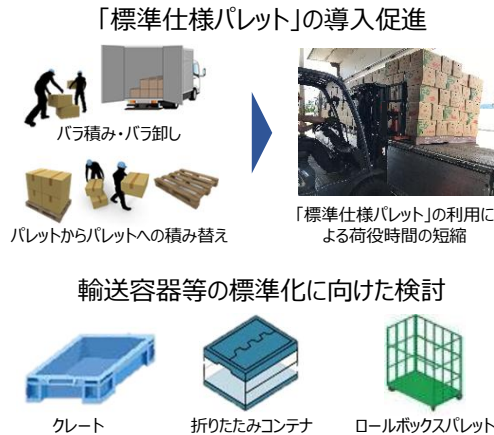


総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)に基づき今後取り組むべき施策④

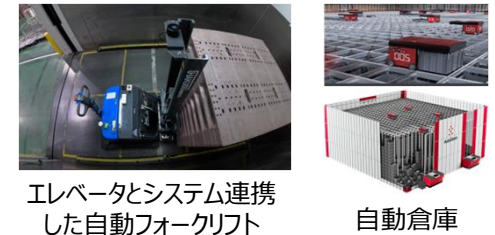
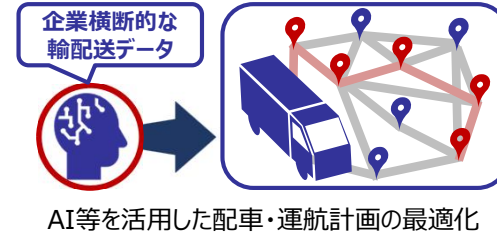
4 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

(1) フィジカルインターネットの実現を見据えた物流標準化・デジタル化の推進

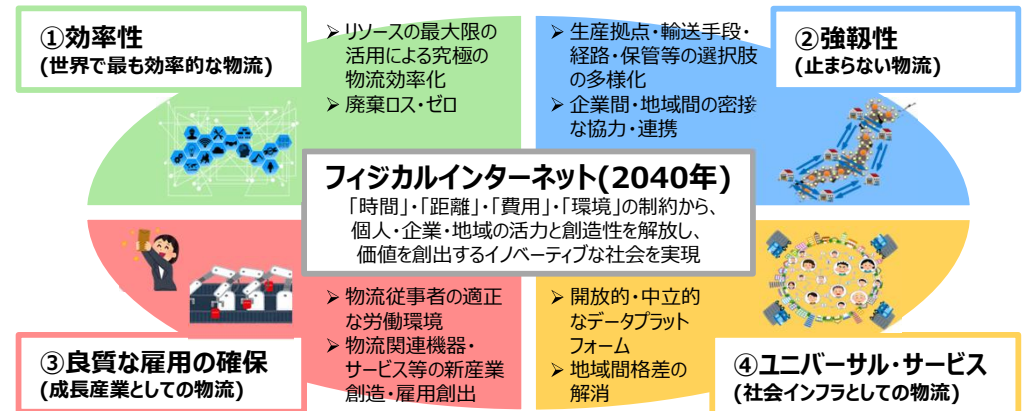
①「標準仕様パレット」の導入促進と物流標準化の対象領域の拡大



③物流のデジタル化・自動化・機械化等を通じた業務効率化の推進



④フィジカルインターネットの実現に向けた取組の推進



②荷主・物流事業者間の連携・協働によるデータ連携等の取組の深化

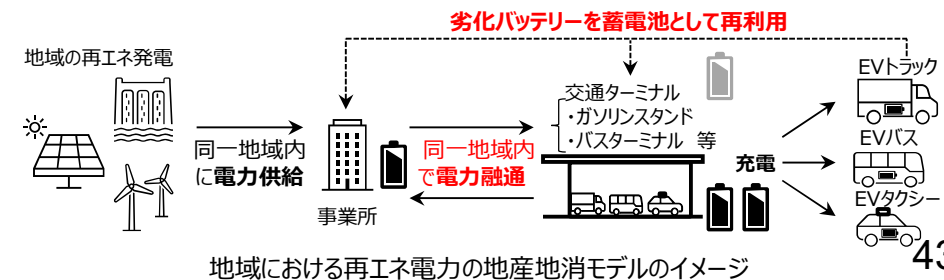


(2) 持続可能な地球環境やカーボンニュートラルの実現に向けたサプライチェーン全体の脱炭素化の推進

①サプライチェーン全体の脱炭素化の推進



②物流分野での再生可能エネルギー等の地産地消や循環経済(サーキュラーエコノミー)の実現に向けた取組の推進

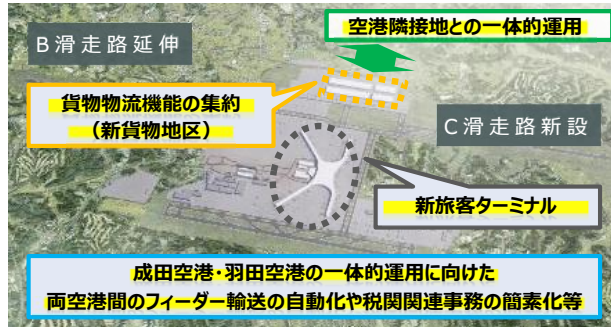


総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)に基づき今後取り組むべき施策⑤

5 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

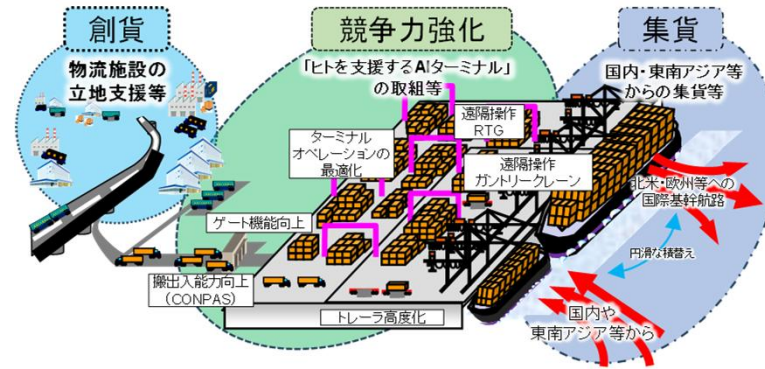
(1) サプライチェーンの高度化を通じた我が国の物流の国際競争力強化の実現

① 成田空港等の更なる機能強化等を通じた国際航空物流拠点の整備



成田空港の国際ハブ空港としての地位確立のための取組の推進

② 国際コンテナ戦略港湾政策の推進等



国際コンテナ戦略港湾の「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組の推進

③ 安定的な国際海上輸送の確保に向けた海運の国際競争力強化



我が国の海事産業群の健全な循環

④ 我が国の物流産業の持続的成長に向けた海外市場の開拓や関係諸国との連携強化



官民ファンドを活用した海外展開支援



現地政府との政策対話

⑤ 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた戦略的サプライチェーンの構築



農林水産物・食品の輸出拠点型市場の整備

⑥ 越境ECが拡大する中での通関業の役割の重要性と適正な業務運営の確保



越境ECによる貨物(通販貨物)の輸入通関の流れ

(2) 我が国の物流システムにおける経済安全保障やサイバーセキュリティ等の確保

① 経済安全保障やサイバーセキュリティに対応した物流産業の構築

② 不確実性が高まる国際情勢に対応した国際物流ネットワークの多元化・強靱化

③ シーレーンの安全確保



(3) 大規模自然災害等に備えた物流ネットワークの強靱化

① 災害等の有事における物流ネットワークの維持・確保

② 大規模自然災害に備えた緊急物資輸送の体制強化等



災害時のドローン活用



支援実施前の物資拠点



拠点運営等をサポート



支援実施後の物資拠点

国による物資拠点への支援

「総合物流施策大綱」(2026年度～2030年度)の主なKPI

① サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

新

自動運転トラックの導入台数

1,000台導入

新

陸・海・空の新モーダルシフト
(鉄道・海運・航空・ダブル連結トラック・自動運転トラック)

547億トンキロ → 678億トンキロ

ドローン配送の社会実装件数

17件 → 174件

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

トラックの積載効率

41.3% → 44%

ドライバーの荷待ち・荷役等時間

750時間/年 → 625時間/年

新

多様な受取方法の活用状況

25%程度 → 50%程度

③ 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

ドライバーの年間所得額平均

全産業平均まで引き上げ

ドライバーの平均労働時間

全産業平均まで引き下げ

ドライバーの若年層の割合

全産業平均と同等以上

※交通政策基本計画

④ 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

新

標準仕様パレットの導入率

50%以上

新

データ連携を進める事業者の割合

50%以上

脱炭素化された物流施設の数

125拠点 → 200拠点

※社会資本整備重点計画

⑤ 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

新

成田・羽田空港の国際貨物重量

265万トン → 328万トン

サイバーポートへの接続法人数

928社 → 5,500社

物資拠点の非常用電源の導入率

21% → 50%

※交通政策基本計画

※国土強靱化実施中期計画

骨太の方針2026における物流関係の記載内容

●「経済財政運営と改革の基本方針2026」（令和8年7月21日 閣議決定）（抄）

第2章 日本の成長力強化と安全・安心の確保

1. 「強い経済」の実現

17の戦略分野⁶を中心として、危機管理投資や成長投資を官民が一体となって大胆かつ戦略的に進め、日本経済の成長力と国民の安全と安心を確保し、所得を増やし、消費マインドを改善し、事業収益を上げ、税収が自然増に向かう「強い経済」の好循環の実現を目指す。（略）

⁶（略）、**デジタル・サイバーセキュリティ**、（略）、**港湾ロジスティクス**、フードテック、コンテンツの17分野。

（1）「日本成長戦略」の推進

（戦略分野への官民投資の実現）

17の戦略分野における62の主要な製品・技術等⁹の官民投資ロードマップに盛り込んだ施策パッケージを着実に実行する。

⁹（略）、**自動運転技術**、（略）、港湾荷役機械、サイバーポート（港湾物流DX）、**次世代型倉庫**、（略）の62個。

（2）成長基盤の強化

（AX／DXの推進、フロンティアの開拓）

（略）

「デジタル社会の実現に向けた重点計画」²¹に基づき、技術革新に対応した**自動運転社会の早期実現**に向けた環境整備、信頼性あるデータの利活用に関する環境整備、政府のデジタル基盤の強靱化・自律性向上やデジタル行財政改革を進める。

²¹ 令和8年7月21日閣議決定

（3）強い地域経済の構築

（持続可能で活力ある国土の形成と「交通空白」の解消）

（略）

陸・海・空の新モーダルシフト、中継輸送、自動物流道路の推進等の物流効率化、脱炭素化等を加速化する⁵⁶。

⁵⁶「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）」（令和8年3月31日閣議決定）

（4）人材力の強化・人材総活躍

（人材の育成・能力発揮）

17の戦略分野やエッセンシャル分野を始めとする幅広い人材の育成・確保のため、国・地域における**取組を推進**する。（略） 46

日本成長戦略における物流関係の記載内容

●「日本成長戦略」（令和8年7月21日閣議決定）（抄）

Ⅲ．8つの分野横断的課題の解決

5．労働市場改革

（2）対応の方向性

③講じるべき施策パッケージ　i) 処遇向上に向けたリ・スキリング支援や労働生産性向上

その他、建設・物流・交通・宿泊等の社会インフラ関連分野等においても、現場人材の育成・確保に向けた取組を行うほか、生産性向上に資する取組を推進する。

Ⅱ．17の戦略分野における官民投資の促進

2．62の主要な製品・技術等の官民投資ロードマップの実行

（2）デジタル・サイバーセキュリティ（⑥自動運転技術）

i) 重要性

（略）交通事故の削減、地域の足の確保、物流の輸送力不足の解消など、課題解決先進国として世界をリードする戦略的投資領域として重要である。

iv) 主な施策

・1:N遠隔監視等の事業モデル構築、L4¹³・L2++¹⁴事業用車両等の社会実装支援、（略）を進める。

¹³ システムが周辺監視し、一定の条件下で自動運転をする機能を有し、条件外でも車両が安全確保をするもの。

¹⁴ 運転者が周辺監視し、縦・横方向の運転支援機能を有する車両（L2車両）のうち、AIを活用し一般道を含め自律走行が可能な高度な運転自動化システム等を搭載したもの。

（15）港湾ロジスティクス（③次世代型倉庫）

i) 重要性

庫内作業が自動化・機械化された倉庫の整備を促進し、我が国港湾の取扱貨物増加を図ることが重要である。（略）

ii) 勝ち筋・方向性

老朽化した倉庫を集約・再編し輸出入貨物の受入スペースを拡大するとともに、倉庫の自動化・機械化、港湾周辺部の物流の効率化、コールドチェーン物流サービス規格の海外展開を促進し国際競争力の強化及びサプライチェーンの強靱化を図る。

iii) 主な目標

・港湾の周辺において、次世代型倉庫を2030年代までに普通倉庫200万m²、冷蔵倉庫40万設備トンを整備することを目指す。

iv) 主な施策

・立地自治体等との連携により、次世代型倉庫を支えるインフラ整備を進める。

・低利融資や税制特例等により、災害時等におけるサプライチェーンの維持にも寄する倉庫の集約・再編を促進する。

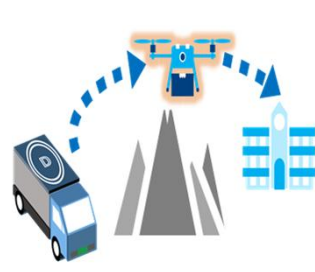
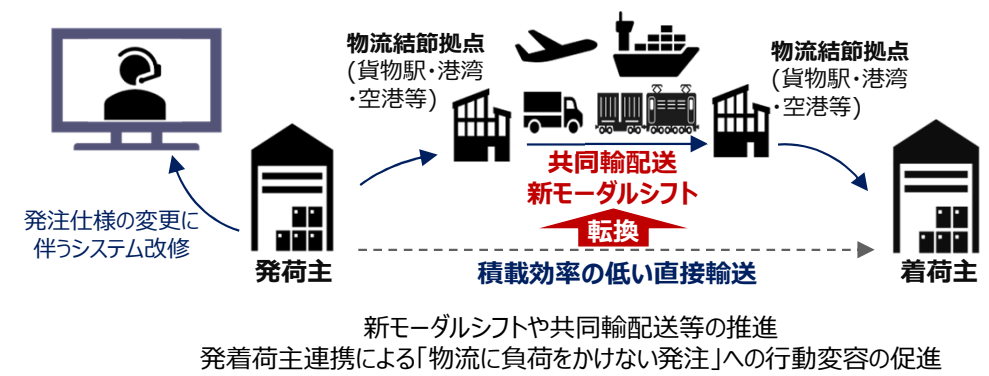
・高品質なコールドチェーン物流サービス規格の海外展開を促進する。

「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

令和9年度予算概算要求 209億円

「総合物流施策大綱」（R8.3閣議決定）を踏まえ、①物流の生産性向上・商慣行の見直しと人材の確保、②自動運転社会の実現に向けたレベル4自動運転トラックの早期社会実装、③経済安全保障への対応としての石油に過度に依存しない物流の実現、④次世代型倉庫の導入促進を強力に推進し、**2030年度までの「集中改革期間」における物流革新を抜本的に強化**することで、日本成長戦略の実現に貢献する。

① 物流の生産性向上・商慣行の見直しと人材の確保



過疎地域等での貨客混載、ドローンを活用した配送等に対する支援



消費者による宅配便の多様な受取方法の活用推進



標準仕様パレット導入をはじめとした物流標準化の促進



生産性向上に資する荷役設備の導入等の促進

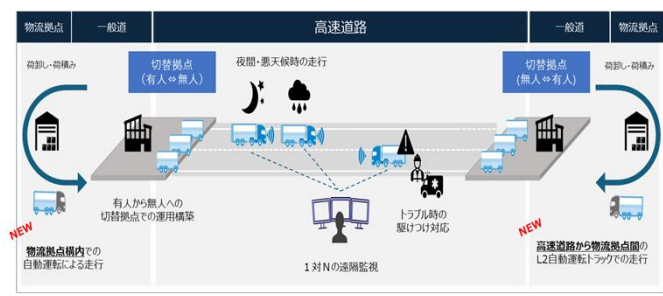


トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導・商慣行等の実態調査



物流人材の確保・育成に資する環境整備

② 自動運転社会の実現



レベル4自動運転トラックの早期社会実装の推進



ラストマイル配送において自動配送ロボットを活用する取組等の推進

③ 経済安全保障への対応

EV・FCVトラック

高圧水素充填装置

太陽光・水素・バイオマス燃料を動力とする車両及び発・充電設備等の導入促進

環境性能の高いディーゼルトラック

燃費の効率化に資する車両の導入促進

④ 次世代型倉庫の導入促進

無人フォークリフト

自動倉庫

庫内作業の省人化・省力化に向けた自動化機器導入促進

次世代型倉庫の整備促進

物流施設への非常用電源設備の導入促進

物流市場の構造改革によるサステナブル物流実現事業

R9 概算要求：9,790,000千円（拡充）

構造問題①：輸送力不足

- トラックドライバーの高齢化・担い手不足等による輸送力の供給制約が深刻化。
- 総合物流施策大綱検討会の提言では、対策を講じない場合、2030年度に最大25%の輸送力不足が生じる見込み。

構造問題②：供給の不均衡

- 構造的優位にある荷主がドアツードア輸送・ジャストインタイム輸送を志向する中で、大都市間輸送において、価格面でしか競争力のない零細物流事業者によるダンピング競争・帰り荷のない輸送が生じる一方、荷量が薄い地方部における人手不足が発生する構造が固定化

- トラック法の改正により、令和10年までに「適正原価」を導入。事業者は適正コストを荷主（→消費者）に価格転嫁することが必要。一方、トラック輸送の生産性に係る指標の一つである積載効率は低水準にとどまっており、円滑な制度導入に向けて、業界努力としての生産性の向上のより一層の強化が不可欠。
- 来年度(令和9年度)から、制度改革に先立って取引適正化と関係者の行動変容を伴う物流生産性向上を一体的・集中的に進め、適正な価格転嫁と物流コスト上昇への対応を両立。

荷主への働きかけ

- 発着荷主の商慣習変革**
 - ・「物流に配慮した注文」を促すため、輸送単位・頻度・リードタイム等に係る「ゆとり」の確保を促進
 - ・ドアツードア輸送から、運送事業者が帰り荷を確保しやすく、自動運転社会にも適合する中継輸送、共同輸配送の活用への転換を促進
- 消費者の商慣習変革**
 - 多様な受取方法の普及により、再配達を削減

二本の柱を支える共通要素

- 物流標準化**
 - 共同物流の前提となるハード(パレット等)やソフト(データ等)の標準化の推進。
- 先端技術の利活用**
 - 生成AIや量子コンピューティング等、先端技術の利活用により、マッチングや配車業務等の高度化・合理化を促進
- 取引・運賃の適正化**
 - 取引や運賃の適正化やメニュープライシングの普及等を通じ、輸送手段・積載効率の配分を最適化

物流事業者への働きかけ

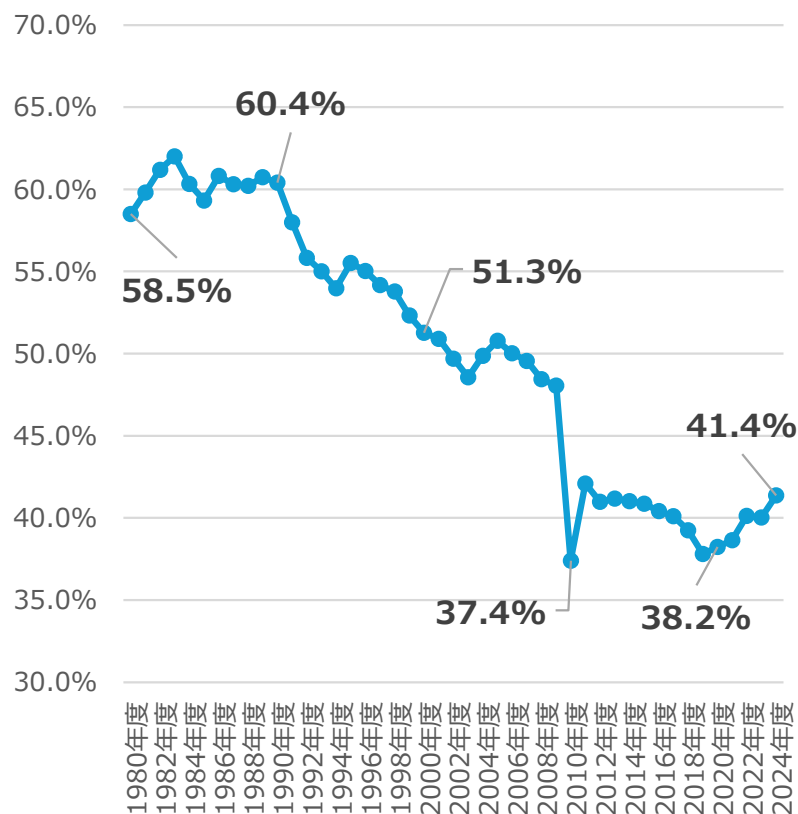
- 物流事業者の経営力・提案力向上**
 - ・物流事業者の経営基盤を強化し、高い提案能力・経営能力を有する物流事業者に貨物・輸送力を集約化し、荷主との関係性を正常化。
 - ・荷物の性質に応じた最適な輸送資源配分を提案・実施。
- 輸送資源の最適配分**
 - ・地域間、ラストワンマイルでの動脈・静脈輸送について、共同輸配送を促進
 - ・特に一定の荷量が確保されている拠点間輸送については、陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」を推進し、トラック輸送からの転換を促進

行政の後押しにより、これらの物流市場改革（物流革新）を強力に促進

(参考)貨物自動車の積載効率について

- トラック物流の生産性向上に向けては、近年微増しているものの、長期的に減少傾向にある積載効率を引き上げていくことが重要。
- 積載効率は「積載率」と「実車率」に分解されるが、発着荷主間の商取引において物流の生産性が十分に考慮されていないことや、輸送情報の可視化・共有化が十分に図られていないことなどに伴う、マッチング不全等により各要素の改善が阻害されている。

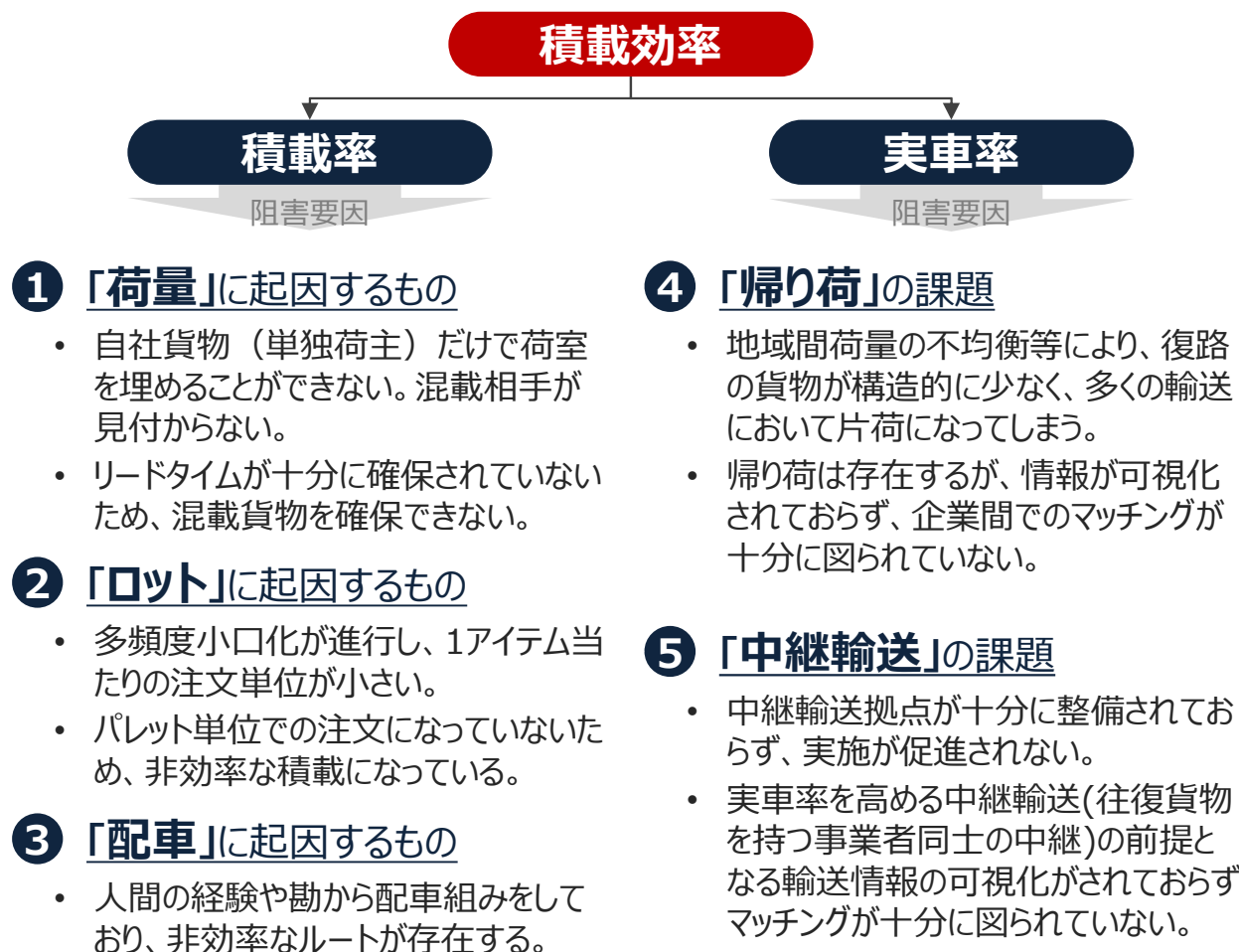
貨物自動車の「積載効率」の推移



1 出典：自動車輸送統計年報

2 積載効率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ (営業用・普通車)

積載効率向上を阻害する要因



(参考)物流の生産性向上に係る将来像

- 積載効率の向上は、物流事業者の努力のみでは限界があり、**物流の標準化・可視化、物流事業者の努力**(共同輸配送・中継輸送等のメニューの準備・提案、配車や帰り荷の確保に向けた調整の高度化)を前提としつつ、個々の**発着荷主・消費者の行動変容による「物流に配慮した注文」を促進する必要**がある。

現状の課題

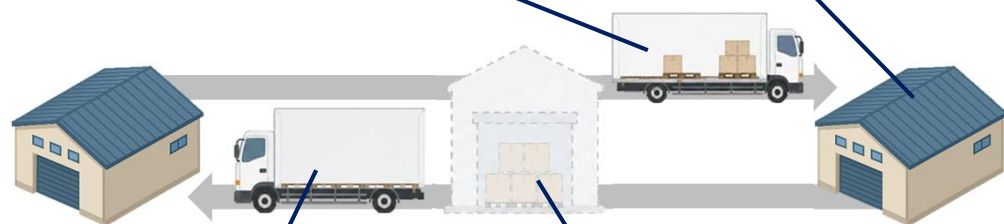
荷量・ロット・配車組み等によって積載率が向上せず、往復輸送や中継輸送の未普及により実車率が高まらない

課題

- 1社の貨物だけで荷室を埋めることができない場合でも、荷物情報が不可視で混載相手の確保が困難。
- 人の経験と勘による配車による非効率。

課題

- 多頻度小口化しており、頻度が高く、注文ごとの貨物量が少ない。
- パレット単位での注文でないため、非効率が生じる。
- 十分なリードタイムが確保されていない。



課題

- 復路の貨物(帰り荷)が確保できず、空車で走行するケースが多く発生。

課題

- 中継輸送拠点が十分に整備されておらず、かつ、どこに中継拠点があるのかわからない。
- マッチングの前提となる可視化・標準化が進んでいない。

ありたい姿

物流の標準化・可視化・集約化が進行し、着荷主の行動変容や物流の共同化により、積載効率が改善

共同輸配送・帰り荷の確保

- 物流標準化(ハード・ソフト)が進み、デジタルマッチングによる企業間の共同輸配送の普及。
- 物流プラットフォーム(フォワーダー、3PL等)により、輸送資源に貨物が集約。

着荷主の行動変容

- メニュープライシング等の普及による適切な価格転嫁の実現により、着荷主・消費者による「物流に配慮した注文」を促すことで、輸送単位・頻度・リードタイム等を改善。



配車の高度化

- 量子コンピューティング等の技術により配車が高度化・合理化され、最適なルートを構成。

中継輸送の促進

- 中継輸送拠点や利用のための情報が可視化され、長距離・非効率なケースにおけるドアツードア輸送を中継輸送に転換

物流市場の構造改革によるサステナブル物流実現事業 (発着荷主の商慣習変革支援型)

事業目的

- **多くの物量を扱う取引の発着荷主（特定荷主）に対し**、同一発注量あたりの発注回数の減少、共同輸配送に資する中継輸送の活用等の**物流に配慮した注文方法を選択する意識改革・行動変容**を促し、積載効率の向上による**物流負荷の低減**を図る。

事業概要

- 相当量の発注量を担う発着荷主（特定荷主）が、物流事業者と連携し、より物流負荷の少ない発注を行う取組を行うために必要なシステム改修経費、新たに使用する物流施設等の初年度の利用料等を支援。

注文条件の見直しによる 配送集約やリードタイム延長

自社運用の変更に伴うシステム改修・検討経費等



- ・輸配送管理、在庫管理システム等の改修等に係る経費
- ・運用変更に向けた検討経費 等

取組例

- ・自社店舗向けの配送回数の削減
- ・ルートの見直しによる集約・配送経路の合理化
- ・共配センターから店舗への納品リードタイム延長
- ・配送時間の変更による車両の稼働平準化 等



店舗向け配送回数削減の取組（ファミリーマート）

中継輸送への転換

新たに中継輸送を開始する際の 初年度の施設利用料・運行等に係る経費



- ・新たな中継輸送ルートの検討に要する経費
- ・物流条件や契約の見直しに要する検討経費
- ・初年度の中継輸送拠点の利用料や運行経費 等

効果的な中継輸送の実施に向けた 物流機器・設備の導入等に係る経費



- ・荷役作業の効率化等のための機器・設備の導入
- ・中継拠点の利便向上のためのシステム改修経費 等

発着荷主における 物流に配慮した注文実施への誘導

商慣習変革に向けた検討等に係る経費

取組例

メニュープライシング等による 「物流に配慮した発注」の促進

- ・大型トラック1台単位の発注で△5円/個
- ・週あたりの納品頻度削減で△2円/個
- ・空車の多い曜日での発注は△3円/個



**R9 概算要求にて新規事業として要求中
補助率等詳細要件は調整中**

補助事業

R 9 概算要求：3,000,000千円（①-④計）【拡充】

- 事業目的
- 中小事業者を含めた物流事業者における庫内作業の自動化・機械化・デジタル化を支援することで、人手不足に対応するための省人化・省力化を広く実現し、物流業界におけるDXを底上げする。
 - 特に港湾周辺の倉庫においては、次世代型倉庫の整備促進に資する高度な取組を支援し、保管効率の向上や、新たな貨物需要を創出する流通加工等の複合機能の実装も促進することで、輸出入貨物の取扱い能力を強化し、港湾からのシームレスな物流を実現する。

事業概要

物流関係事業者

自動化機器による
庫内作業の省力化


無人フォークリフト 無人搬送機器

港湾周辺の倉庫

倉庫管理システム (WMS)



自動倉庫

遠隔無人
フォークリフト



専門家が、効果的なシステム構築・連携、DX機器選定等を支援



AIカメラによる
スムーズな受付



- 中小事業者を含む物流関係事業者が、トラックドライバーの荷待ち・荷役の削減、施設の省人化を図るため、自社で保有・使用する物流施設において物流DX推進実証計画を策定し、①システム構築・連携、又は②自動化・機械化機器の導入を行う場合、その経費の一部を支援する。
- 特に港湾周辺において、AI・IoT等を活用し、庫内作業の自動化・機械化等を通じて保管機能が高度化された物流施設について、重点的な支援を行う。
- 物流DX推進実証計画の策定に当たっては、専門家による伴走支援、効果検証等を行う。

補助対象・補助率等

○補助対象：倉庫業者等

○補助率：1／2以下

○上限額（[1]・[2]を同時に行うことが要件）
[1]システム構築・連携【1社あたり：上限2,000万円】
[2]自動化・機械化機器の導入【1社あたり：上限3,000万円】

詳細は調整中

53

国土交通省自動運転社会実現本部について①

- 国土交通省では、自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応するため、令和8年1月22日、「国土交通省自動運転社会実現本部」を設置。

国土交通省自動運転社会実現本部

設置日：令和8年1月22日

目的：自動運転社会の早期実現に向けた取組を強力に推進するとともに、自動運転の普及に伴う社会変容に的確に対応

本部長：国土交通大臣

本部員：国土交通副大臣（副本部長）、国土交通大臣政務官（副本部長）、ほか関係局長等

事務局：物流・自動車局、道路局

その他：実務検討は、自動運転社会の近未来像検討ワーキンググループ（課長級）により実施

＜構成員＞ 総合政策局、都市局、道路局、物流・自動車局の関係課室

開催状況：第1回 令和8年1月22日

第2回 令和8年4月10日

第3回 令和8年6月8日



第3回自動運転社会実現本部（6月8日）の様子

自動運転の普及に伴う社会変容への対応

自動運転社会の実現

公共交通では、
L4自動運転が主流

高速道路を走行する長距離トラックでは、
L4自動運転が主流

自家用車では、
L2++自動運転以上が主流

（解決が期待される課題）

（想定される社会変容）

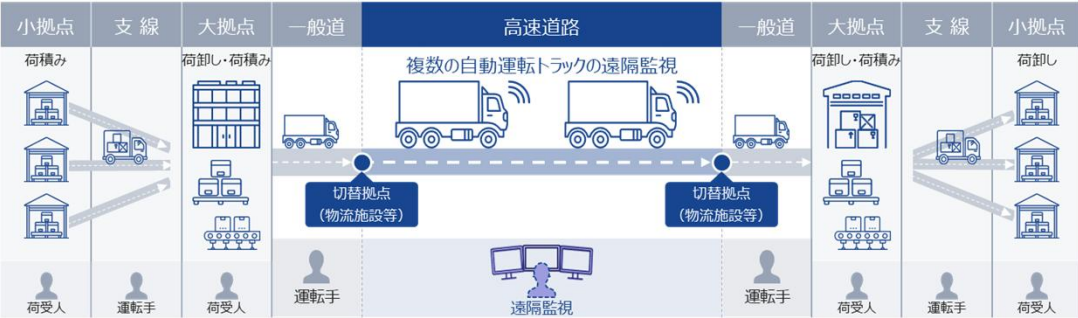
- バス、タクシー、公共ライドシェアへの自動運転の実装による「交通空白」の解消
- 都市部におけるロボタクシーの普及による利便性向上
- 自動運転トラック及び自動物流道路の実装による物流効率化
- 道路交通の安全性・円滑性の向上

- 自動車ユーザーの「所有」から「利用」（サブスク等）への利用形態の変化
- 産業構造の変化
- まちづくり、都市構造への影響
- 道路空間への影響
- 運転手の労働力供給の転移・仕事内容の変化
- 他の交通機関との分担の変化

令和8年6月8日に開催された第3回国土交通省自動運転社会実現本部において、**自動運転トラックの社会実装の推進**や**多様な輸送モードにおける自動運転の推進**等、物流関係を含む自動運転社会の早期実現に向けた当面の方策を示したところ。

自動運転トラックの社会実装の推進

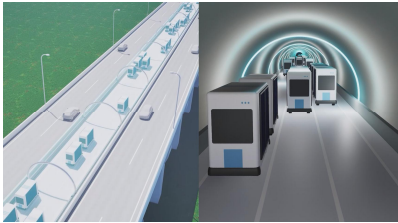
- **自動運転トラックの事業化支援**やビジネスモデルの官民での検討
- 事業者間連携のための**車両の規格化・標準化**や**データ連携**の推進
- 自動運転物流を支える**基幹物流拠点の整備促進**
- **東北道で路車協調**（合流支援、先読み支援等）の実証実験を開始



レベル4 自動運転トラックの早期実装の推進

多様な輸送モードにおける自動運転の推進

- 道路空間を活用したクリーンな物流システムとして**自動物流道路**を実現
- 空港制限区域内の自動運転車両について、**羽田・成田空港での導入台数の増加**や、**国内空港への導入展開**に向けた検討を推進
- 港湾における**自動化・遠隔操作化荷役機械**の導入促進



自動物流道路のイメージ



空港制限区域内の
自動運転トローイングトラクター



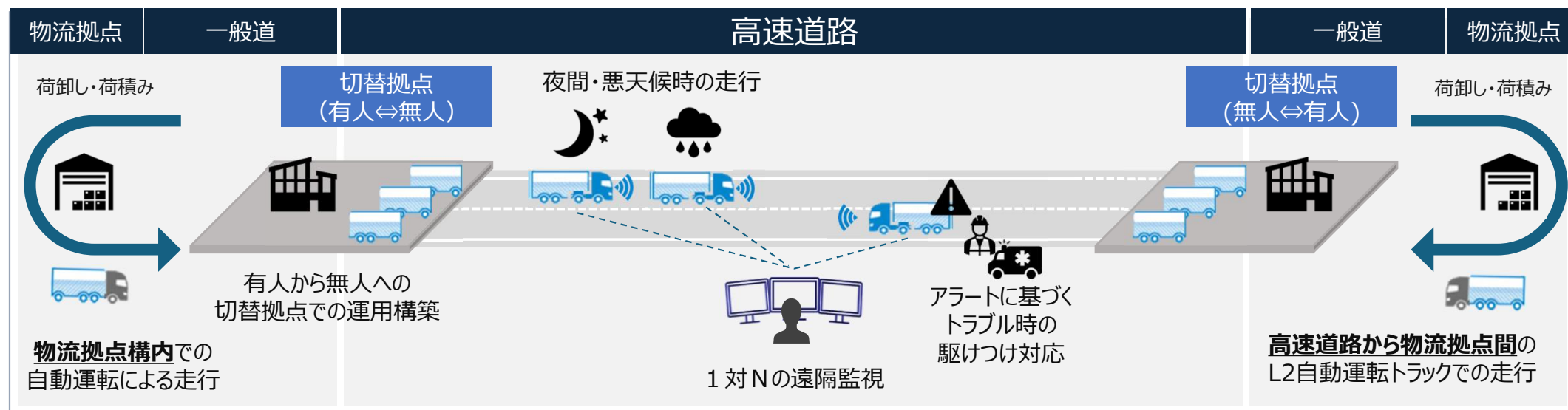
出典：飛島コンテナ埠頭(株)パンフレット
コンテナドレージの自動運転

事業目的

- 悪条件での走行環境やトラブル発生時を想定した対応オペレーション等の自動運転トラックの走行技術の検証、有人・無人切替えを円滑に行うことができる高速道路直結の物流拠点の整備、運行管理システムの構築・検証等レベル4 自動運転トラックの社会実装に向けた取組を加速化する。

事業概要

- 高速道路におけるレベル4 自動運転トラックの早期の社会実装に向けて、自動運転サービスの提供を検討しているコンソーシアム等によるビジネスモデルの検討、実証や安全な運行を実現するためのシステム開発等を支援する。



補助対象・補助率等

- 補助対象：トラック事業者、自動運転関連事業者、倉庫事業者、通信事業者 等が参画したコンソーシアム等
- 補助対象経費：①ビジネスモデル検討経費、②自動運転車両の導入経費、③有人無人切替えに対応した物流拠点整備・改修費、④自動運転に対応した運行管理・物流システム構築・改修費、⑤運行経費
- 補助率等：1 コンソーシアム当たり最大3億円（検討経費：最大0.25億円(定額) + 事業費：最大2.75億円(補助率1/2等)

2026.9.29 基本政策委員会 講演会アンケート

本日はご参加ありがとうございます。皆様からのフィードバックをもとに、今後も改善してまいりたいと考えております。
つきましては、下記 URL リンクもしくはQRコードより、簡単なアンケートにご記入のうえ、ご意見・ご感想をお聞かせ願います。
(回答は匿名で集計されます)。

記

アンケート URL : https://docs.google.com/forms/d/1W0vo0DN9YWqgEbwqQjH_7JzgJCos127ntpMEUhNx3lo/edit (ツールは google
フォームを使用)

(回答期限 : 2026. 10. 2 迄) QR コードからでもご回答頂けます。



当会の個人情報の取り扱いについては、プライバシーポリシー (<http://www.butsuryu.or.jp/privacy>) をご確認ください。以上