

I. 物流に関する経済の動向	1
1. 輸出入額の推移	1
2. 地域別輸出入額の推移	2
(1) 地域別輸出額の推移	2
(2) 地域別輸入額の推移	3
II. 国内物流の動向	5
1. 国内貨物輸送の動向	5
(1) 国内貨物輸送量の推移（トンベース）	5
(2) 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）	7
(3) 主要品目別輸送量（令和5年度）	9
2. 貨物純流動の状況（第11回 全国貨物純流動調査（物流センサス））	10
(1) 全国貨物純流動調査（物流センサス）について	10
① 全国貨物純流動調査の概要	10
② 総流動量と純流動量との違い	11
(2) 全国貨物純流動量の推移	12
① 産業別年間出荷量の推移	12
② 品類別年間出荷量の推移	13
③ 都道府県別年間出荷量の推移	14
(3) 代表輸送機関別シェアの推移	15
(4) 流動ロット	16
① 品類別にみた流動ロット構成の推移	16
② 代表輸送機関別にみた流動ロット	17
III. 国際物流の動向	18
1. 国際貨物輸送の動向	18
(1) 国際貨物輸送量の推移（トンベース）	18
(2) 国際貨物輸送量の推移（金額ベース）	19
(3) 港湾・空港別貿易額ランキング（2024年）	20
2. 国際海上貨物輸送の動向	21
(1) わが国商船隊による外航貨物輸送の推移	21
(2) 主要品目別外航貨物輸送量の推移	22
(3) 三大湾の港湾取扱貨物量の推移	24
(4) 港湾別外貿コンテナ取扱貨物量及び取扱個数ランキング	26

① 2024年（速報値）	26
② 2023年	28
(5) 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング	32
(6) コンテナ化率の推移	34
3. 国際航空貨物輸送の動向	35
(1) 国際航空貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	35
(2) 主要品目別国際航空貨物輸送量の推移（金額ベース）	36
(3) 方面別国際航空貨物輸送量の推移	38
(4) 地域別国際航空貨物取扱量の推移	39
(5) 世界の空港別国際貨物取扱量ランキング（2023年）	39
IV. 輸送機関別輸送動向	40
1. トラック	40
(1) トラック輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	40
(2) 主要品目別トラック輸送量の推移	41
(3) トラック事業者数の推移	42
(4) トラック事業者の規模	43
(5) トラック事業の営業収入の推移	44
(6) トラック車両数の推移	45
(7) トラックの走行キロ当たり原価の推移	46
(8) 営業用トラックと自家用トラックの比較（令和5年度）	47
(9) トラック積載効率の推移	48
(10) トラック輸送量における営業用分担率の推移	49
(11) トラック輸送原単位表（令和5年度）	50
2. 鉄道	52
(1) 鉄道貨物輸送量・営業収入の推移	52
(2) JR貨物主要品目別輸送量の推移	54
(3) JR貨物経営成績の推移	55
(4) JR貨物新規投入車両等の推移	56
(5) JR貨物のコンテナ分担率の推移（トンキロベース）	57
(6) JR貨物ダイヤ改正内容比較	58
3. 海運	60
(1) 内航海運	60

① 内航貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	60
② 主要品目別内航貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	61
③ 内航船腹量の推移（隻数、総トン）	62
④ 長距離フェリーの航路の輸送量の推移	64
⑤ 内航海運事業者数の推移	66
⑥ 内航海運業の資本金別登録事業者数	66
⑦ 船種別船令構成の推移	67
(2) 外航海運	68
① 我が国商船隊による外航貨物輸送量の推移	68
② 主要品目別外航貨物輸送量の推移（トンベース、金額ベース）	70
③ 日本商船船腹量の推移（隻数、総トン）	72
(3) 港湾運送	74
① 港湾運送量の推移	74
② 輸移出入別船舶積卸量（全国・5大港・運輸局別）（令和5年度）	75
③ 品目別船舶積卸量の推移	76
④ 港湾別港湾運送事業許可数及び事業者数（令和5年度）	78
4. 航空	79
(1) 国内線	79
① 国内定期航空貨物輸送量の推移	79
② 国内定期路線別航空貨物輸送量（上位30路線）	80
(2) 國際線	81
① 國際航空貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）	81
② 主要品目別國際貨物輸送量の推移（金額ベース）	82
③ 方面別國際航空貨物輸送量の推移	83
V. 貨物流通施設の動向	84
1. 倉庫	84
(1) 営業倉庫の分類	84
(2) 営業倉庫の概要（令和5年度）	85
(3) 普通倉庫事業者数・所管面（容）積の推移	86
(4) 普通倉庫入庫量・平均月末在庫量・回転数の推移	87
(5) 普通倉庫（1～3類倉庫）品目別構成比（入庫量・平均月末在庫量）	87

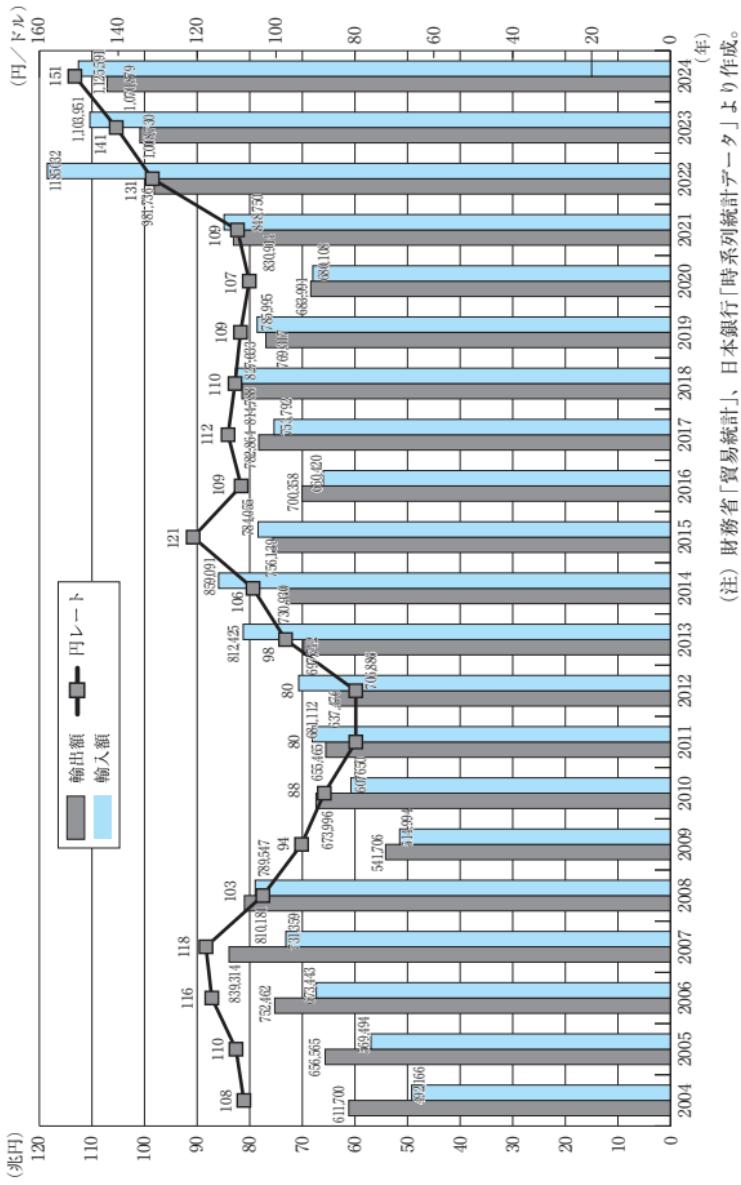
(6) 冷蔵倉庫の事業者数・所管容積・入庫量・平均月末在庫量・年間回転数の推移	88
(7) 冷蔵倉庫品目別構成比（入庫量・平均月末在庫量）	88
2. 倉庫事業経営指標（概況）	89
3. トラックターミナル	107
(1) 一般トラックターミナル分布図	107
(2) 一般トラックターミナル一覧表	108
VII. 貨物利用運送事業の動向	110
1. 貨物利用運送事業者数の推移	110
2. 鉄道利用運送事業	111
3. 外航海運利用運送事業	111
(1) 國際複合輸送貨物取扱実績の推移	111
(2) 仕向地別取扱量の推移	112
4. 国内航空利用運送事業	113
5. 國際航空利用運送事業	114
VIII. 消費者物流の動向	115
1. 国内宅配便事業	115
(1) 宅配便・郵便小包取扱量の推移（個数ベース）	115
(2) 宅配便名別取扱量（令和5年度）（個数ベース）	116
(3) 仕向地別・仕立地別国内航空宅配便事業取扱量の推移（個数ベース）	118
2. 國際宅配便事業	119
(1) 國際宅配便取扱量の推移（件数ベース、トンベース）	119
(2) 仕向地別國際航空宅配便事業取扱量の推移（輸出）（個数ベース、トンベース）	120
(3) 仕向地別國際航空宅配便事業取扱量の推移（輸入）（個数ベース、トンベース）	121
VIII. 物流における環境に関する動向	122
1. エネルギー消費量	122
(1) 部門別エネルギー消費量	122
(2) 輸送機関別エネルギー消費量の推移	123
(3) 輸送機関別エネルギー消費原単位の推移	123

2. 二酸化炭素排出量	124
(1) 部門別二酸化炭素排出量（令和5年度）	124
(2) 部門別二酸化炭素排出量の推移	125
(3) 輸送機関別二酸化炭素排出量（令和5年度）	126
(4) 輸送機関別二酸化炭素排出量の推移	127
(5) 輸送機関別二酸化炭素排出原単位（令和5年度）	128
IX. 物流企業対策	129
1. 物流業の概要（令和5年度）	129
2. 中小企業施策	130
中小企業施策の体系図	130
3. 主要税制の概要（令和6年度）	132
(1) 国税	132
(2) 地方税	154
4. 物流業に従事する労働者の労働時間の現状と法制度	186
(1) 年間総労働時間の現状（令和6年）	186
(2) 労働時間に関する法制度の概要	186
参考	187
・総合物流施策大綱（2021年度-2025年度）	187
・流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律について	239
・流通業務市街地の整備に関する法律について	250
・地方運輸局一覧	253

<MEMO欄>

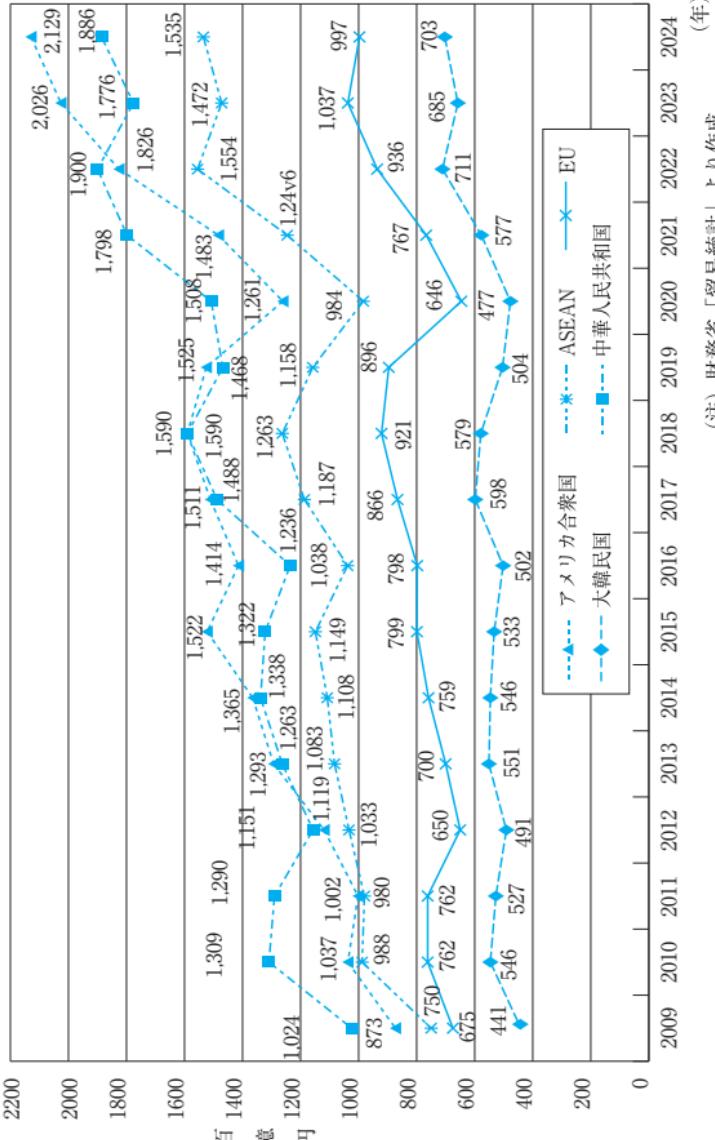
I. 物流に関する経済の動向

1. 輸出入額の推移

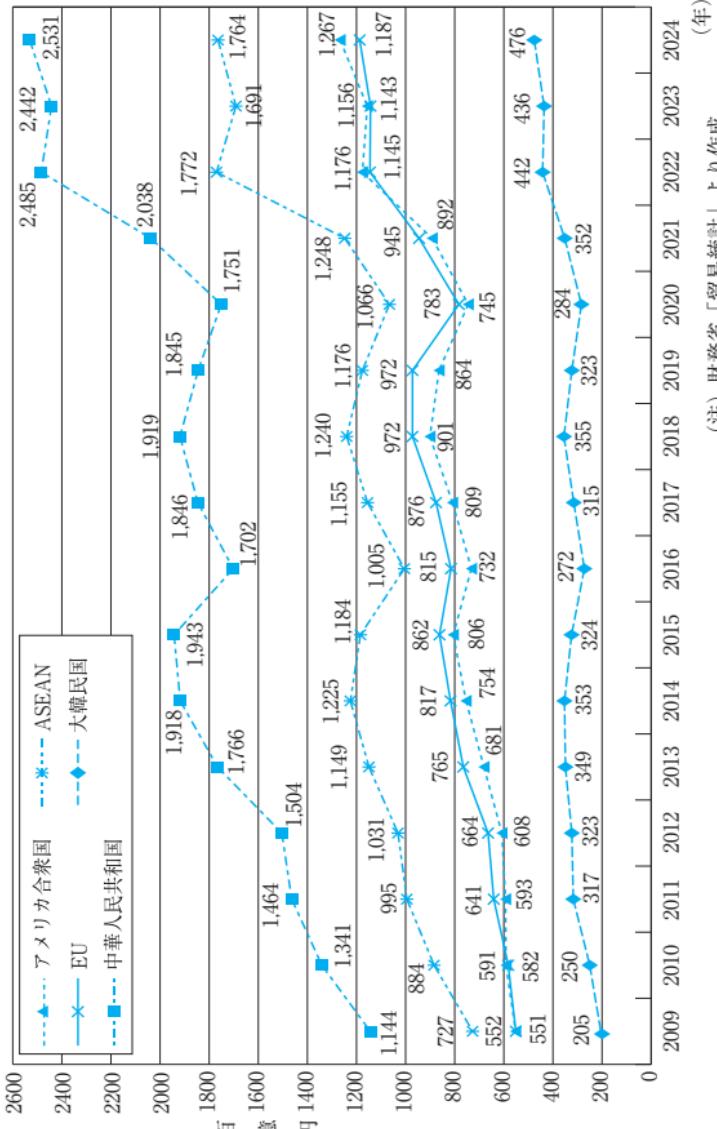


2. 地域別輸出入額の推移

(1) 地域別輸出入額の推移



(2) 地域別輸入額の推移



<MEMO欄>

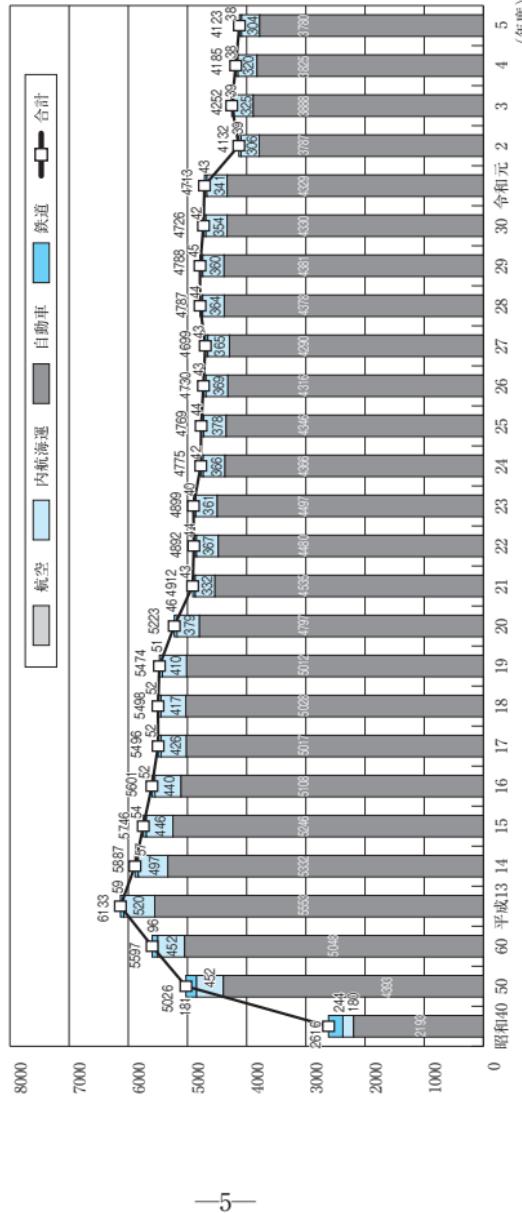
国内物流の動向

II. 国内物流の動向

1. 国内貨物輸送の動向

(1) 国内貨物輸送量の推移(トンベース)

(100%)



「自動車運送統計年報」、「鐵道輸送統計年報」、
「輪船政策局」の資料。

「航空輸送統計年報」、「船舶輸送統計年報」

(注) 昭和62年度より、自動車には皆自動車を運転しない。

鉄道では、有り得るものである。船の輸送コストには、超過手荷物費・郵便物費を含む。(定期的航路では、定期料金である)。

年度	合計	自動車		鉄道		内航海運		航空	
	千トン	千トン	分担率	千トン	分担率	千トン	分担率	千トン	分担率
23	4,679,007	4,277,237	91.4	39,827	0.9	360,983	7.7	960	0.0
24	4,573,354	4,164,049	91.1	42,340	0.9	365,992	8.0	977	0.0
25	4,571,092	4,147,653	90.7	44,101	1.0	378,334	8.3	1,016	0.0
26	4,532,720	4,118,975	90.9	43,424	1.0	369,302	8.1	1,019	0.0
27	4,503,740	4,094,030	90.9	43,210	1.0	365,486	8.1	1,014	0.0
28	4,582,151	4,172,572	91.1	44,089	1.0	364,485	8.0	1,005	0.0
29	4,579,962	4,173,666	91.1	45,170	1.0	360,127	7.9	999	0.0
30	4,519,857	4,122,174	91.2	42,321	0.9	354,445	7.8	917	0.0
令元	4,502,380	4,117,399	91.4	42,660	0.9	341,450	7.6	875	0.0
2	4,132,688	3,786,998	91.6	39,124	0.9	306,076	7.4	490	0.0
3	4,252,525	3,888,397	91.4	38,912	0.9	324,659	7.6	557	0.0
4	4,185,842	3,825,999	91.4	38,264	0.9	320,929	7.7	650	0.0
5	4,123,861	3,780,504	91.7	38,294	0.9	304,404	7.4	659	0.0

資料：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。

(注) 1 鉄道は、有貨のみである。

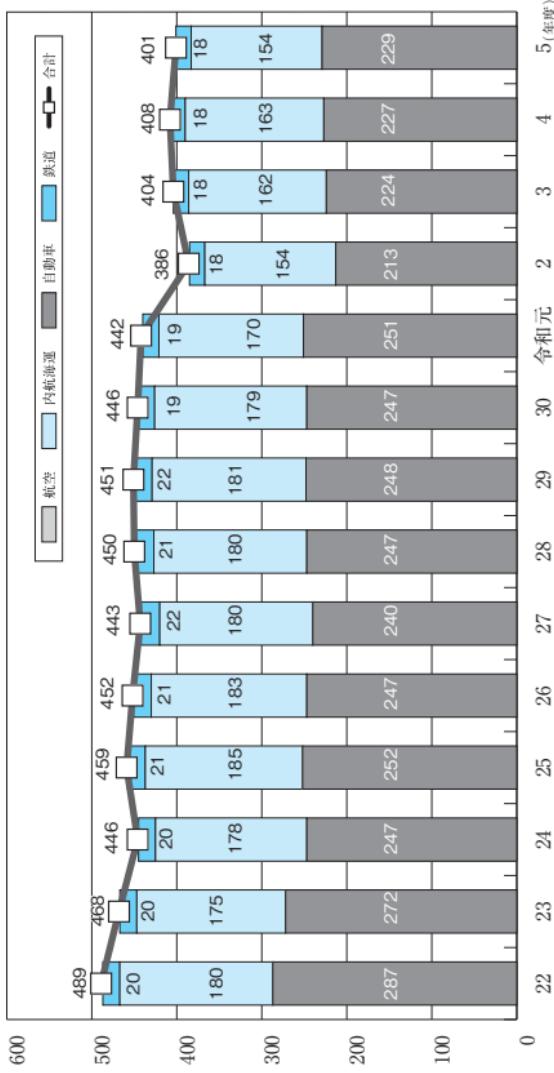
2 国内航空（定期のみ）の輸送量には、超過手荷物・郵便物を含む。

3 令和2年4月より、貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法を変更したため、令和2年3月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されていないことから、時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和2年3月以前の旧統計数値を廻り改訂のうえ算出している。なお、上記には東日本大震災に伴い、平成23年3月及び4月の北海道運輸局、東北運輸局の数値を含まない。

国内物流の動向

(2) 国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

(10億トンキロ)



資料：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。

(注) 1 自動車について、令和2年4月より、貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法を変更したため、令和2年3月以前の統計値は、時系列上の連続性が担保されていないことから、時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和2年3月及び4月の北陸運輸局、東北運輸局の数値を含まない。なお、上記は東日本大震災に伴い、平成23年3月及び4月の北陸運輸局、東北運輸局の数値を含まない。

2 鉄道は、有貨のみである。

3 国内航空（定期のみ）の輸送量には、超過荷物・郵便物を含む。

年度	合計	自動車		鉄道		内航海運		航空	
	百万トンキロ	百万トンキロ	分担率	百万トンキロ	分担率	百万トンキロ	分担率	百万トンキロ	分担率
23	468,024	272,134	58.1	19,998	4.3	174,900	37.3	992	0.2
24	446,240	246,971	55.3	20,471	4.6	177,791	39.8	1,017	0.2
25	458,816	251,836	54.9	21,071	4.6	184,860	40.3	1,049	0.2
26	452,190	246,991	54.6	21,029	4.7	183,120	40.5	1,050	0.2
27	443,151	240,195	54.2	21,519	4.9	180,381	40.7	1,056	0.2
28	449,751	246,991	54.9	21,265	4.7	180,438	40.1	1,057	0.2
29	451,445	247,782	54.9	21,663	4.8	180,934	40.1	1,066	0.2
30	446,829	247,394	55.4	19,369	4.3	179,089	40.1	977	0.2
令元	442,069	251,471	56.9	19,993	4.5	169,680	38.4	931	0.2
2	386,111	213,419	55.3	18,340	4.7	153,824	39.8	528	0.1
3	404,541	224,095	55.4	18,042	4.5	161,795	40.0	609	0.2
4	408,223	226,886	55.6	17,984	4.4	162,663	39.8	707	0.2
5	401,709	229,180	57.1	17,802	4.4	154,015	38.3	712	0.2

資料：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。

- (注) 1 自動車について、令和2年4月より、貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法を変更したため、令和2年3月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されていないことから、時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和2年3月以前の旧統計数値を廻及改訂のうえ算出している。なお、上記には東日本大震災に伴い、平成23年3月及び4月の北海道運輸局、東北運輸局の数値を含まない。
- 2 鉄道は、有貨のみである。
- 3 国内航空（定期のみ）の輸送量には、超過手荷物・郵便物を含む。

(3) 主要品目別輸送量(令和5年度)

(単位 トン数：千トン)

輸送機関	合計		JR貨物		自動車		内航海運	
	トン数	割合(%)	トン数	割合(%)	営業用	割合(%)	自家用	割合(%)
品目合計	4202631	89.8	8417	101.7	2,512,059	96.5	1,268,446	98.6
穀物	43866	104.2	—	—	34,528	108.1	11,162	119.2
木材	129979	87.9	—	—	68,049	94.0	49740	97.1
金属鉱	7152	48.4	144	92.3	6,054	58.2	613	91.8
石炭	27250	62.0	—	—	12,754	199.7	214	5632
砂・石材	600707	135.0	—	—	263,665	95.1	312970	101.9
工業用非金属鉱物	99330	83.5	—	—	29,771	130.3	9,907	63.2
金属	190603	77.7	22	115.8	115,556	96.2	31,298	75.7
(鉄・鋼)	—	—	22	115.8	103,397	97.3	27,458	78.5
金属製品	111435	75.7	—	—	65,641	95.6	42,878	108.8
機械	212253	100.3	812	101.1	285,576	221.0	82,845	129.8
織業品	395816	125.8	763	92.8	202,829	94.8	145,420	101.6
(セメント)	125671	157.7	763	92.8	64,520	81.7	10,842	74.3
石油製品	237386	97.8	5809	102.3	110,408	98.3	42,442	94.3
化粧品	50160	77.4	132	88.0	27,045	78.6	3,245	94.4
化学肥料	11920	83.2	—	—	8,977	96.4	1,703	73.1
紙・パルプ	102589	79.6	—	—	83,275	98.1	17,317	103.4
繊維工業品	12852	82.7	—	—	8,445	116.9	6,317	122.6
食料工業品	209556	93.0	—	—	176,789	96.0	25,369	116.3
日用品	177186	532	—	—	163,279	100.0	13,232	126.6
特種品	1017894	96.5	—	—	552,684	97.8	401,407	97.0
(廃棄物)	—	—	—	—	86,063	94.9	161,098	100.4

(注) 1 び鉄道局監修「鉄道統計年報」「内航船舶輸送統計年報」及び鉄道局資料、「自動車輸送統計年報」及び鉄道局資料による。

2 主要品目のみでの合計とは一致しない。

3 JR貨物は、有賃の車扱のみである。

4 特種品：金属屑、動植物性飼料、その他の合計。

2. 貨物純流動の状況(第11回全国貨物純流動調査(物流センサス))

(1) 全国貨物純流動調査(物流センサス)について

①全国貨物純流動調査の概要

○全国貨物純流動調査は、貨物そのものに着目し、貨物の出発点から到着点までの動きを一区切りの流動として、メーカーや商店など貨物を出荷する側からとらえた統計である。

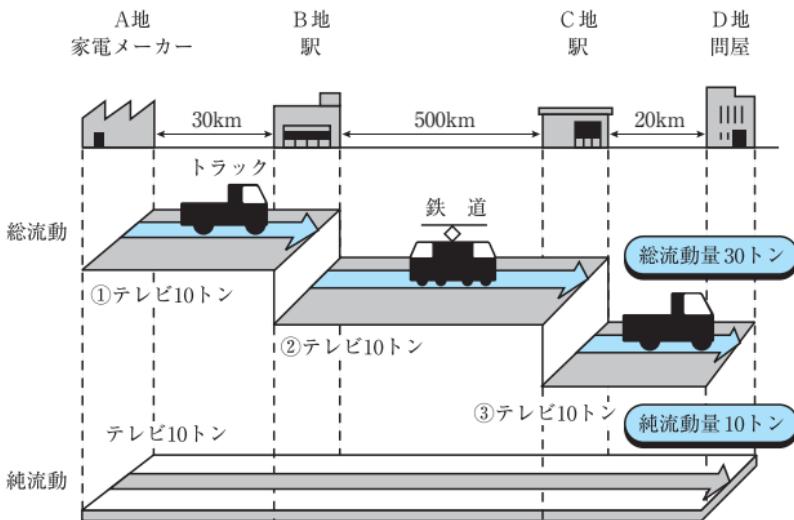
○昭和45年の第一回調査以来5年おきに実施しており、ここでは令和3年の第11回調査の結果を掲載する。

○第11回全国貨物純流動調査は「年間輸送傾向調査(年間調査)」と「3日間流動調査(3日間調査)」の2種類の調査を実施している。このうち、「年間調査」は令和2年4月～令和3年3月までの平成26年度における貨物の出入荷概要を調査したものである。一方、「3日間調査」は令和3年10月21日～23日の3日間における貨物の詳細な流動実態を調査したものである。

○本調査は標本調査であり回答の得られた約2万件のデータから全国約60万件の数値を推計している。

(標本の抽出、母集団推計は業種・地域・規模等別に実施)

②総流動量と純流動量との違い



(例) 総流動…… トラック10t , 鉄道10t , トラック10t の合計30t の総流動
 純流動……メーカーから問屋まで10t の純流動

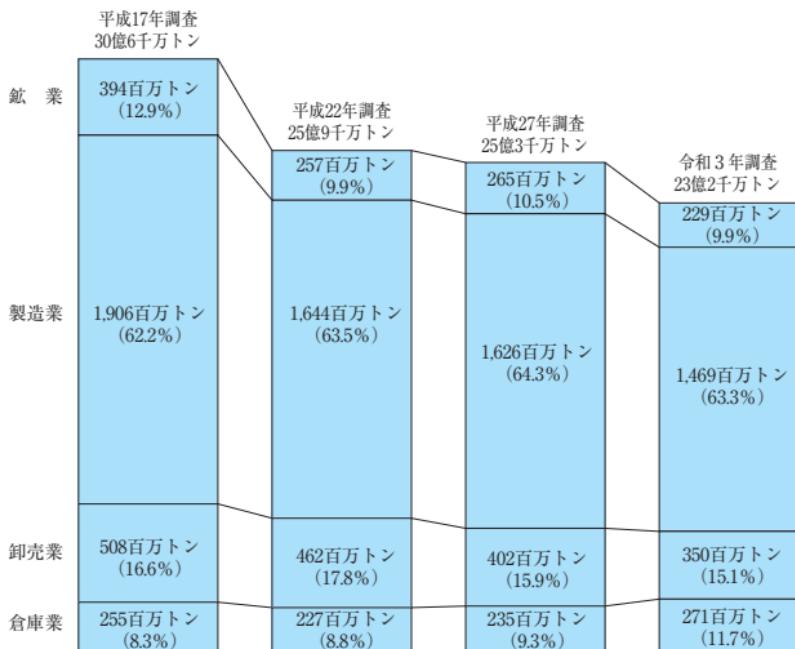
○総流動統計では、A地からD地までのテレビ10トンの流動は、

- ①A地からB地までのトラックによる10トンの流動
 - ②B地からC地までの鉄道による10トンの流動
 - ③C地からD地までのトラックによる10トンの流動
- として表され、「合計30トンの総流動量」となる。

○純流動統計では、「A地からD地までのテレビ10トンの流動」としてそのまま表される。なお、全国貨物純流動調査においては、その輸送経路（中継地点及び手段）をあわせて把握している。

(2) 全国貨物純流動量の推移

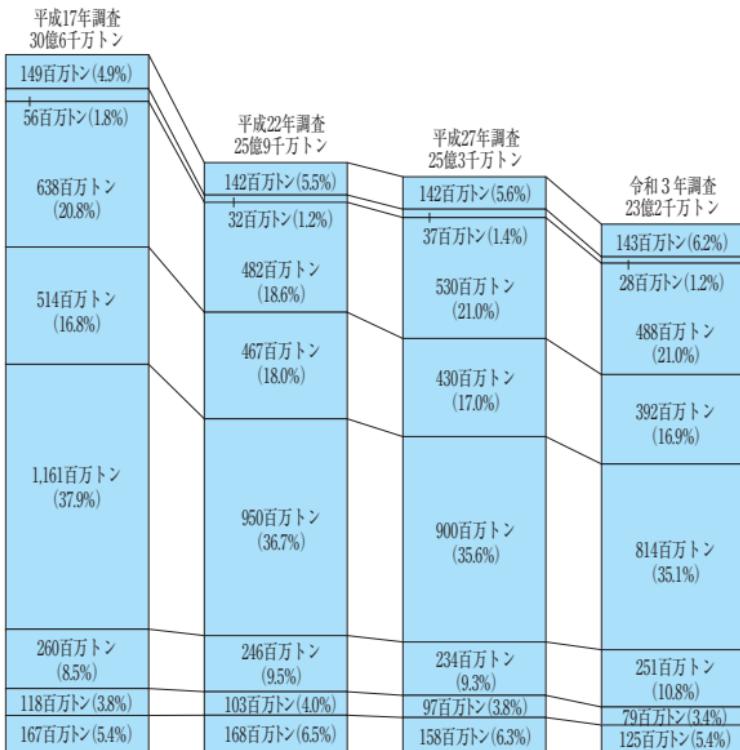
- ① 産業別年間出荷量の推移
 ○ 「年間調査」による。



国内物流の動向

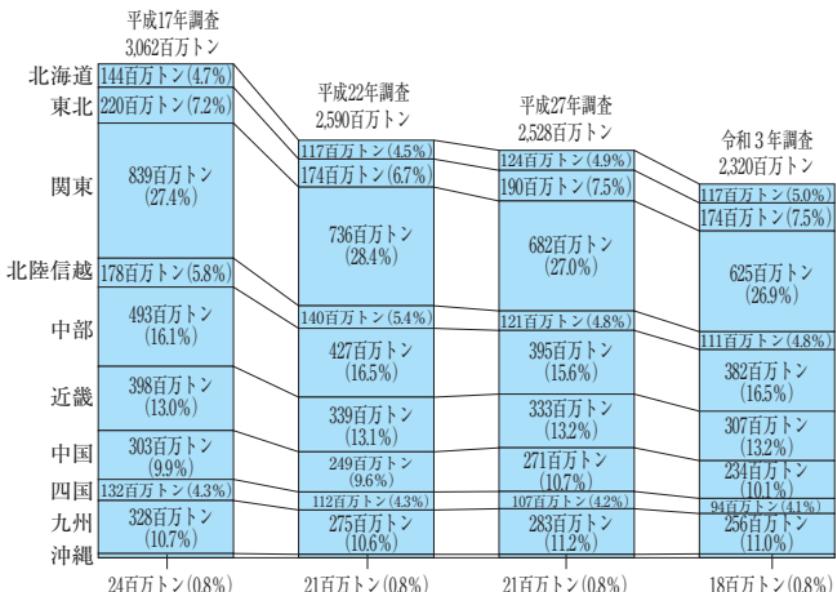
② 品類別年間出荷量の推移

- 「年間調査」による。
- 化学工業品、鉱産品、金属機械工業品で年間総出荷量の73.0%を占める。



③ 都道府県別年間出荷量の推移

- 「年間調査」による。
- 年間出荷量を発都道府県別にみると、愛知県が最も出荷量が多く全国の7.9%を占め、以下、千葉県、神奈川県、大阪府、北海道、福岡県、兵庫県、茨城県、埼玉県、東京都の順である。この上位10都道府県で全国の49.6%を占める。
- 年間出荷量の発地域（全国を10ブロックに分割）の構成をみると、関東が最も多く26.9%を占め、以下、中部（16.5%）、近畿（13.2%）、九州（11.0%）、中国（10.1%）の順となっている。



北海道：北海道

東北：青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島

関東：茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨

北陸信越：新潟、富山、石川、長野

中部：福井、岐阜、静岡、愛知、三重

近畿：滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山

中国：鳥取、島根、岡山、広島、山口

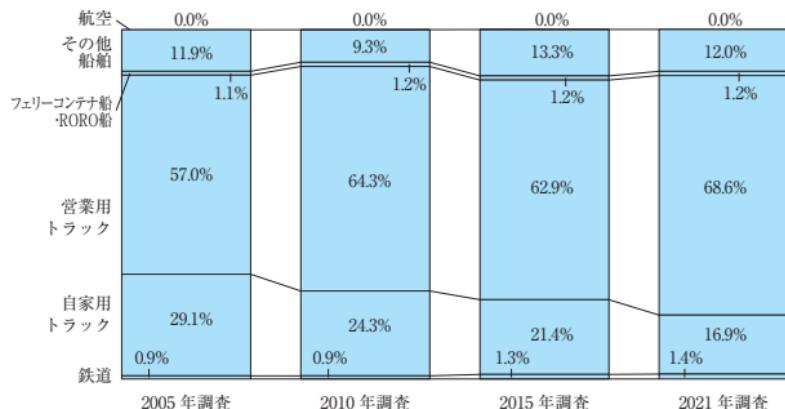
四国：徳島、香川、愛媛、高知

九州：福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島

沖縄：沖縄

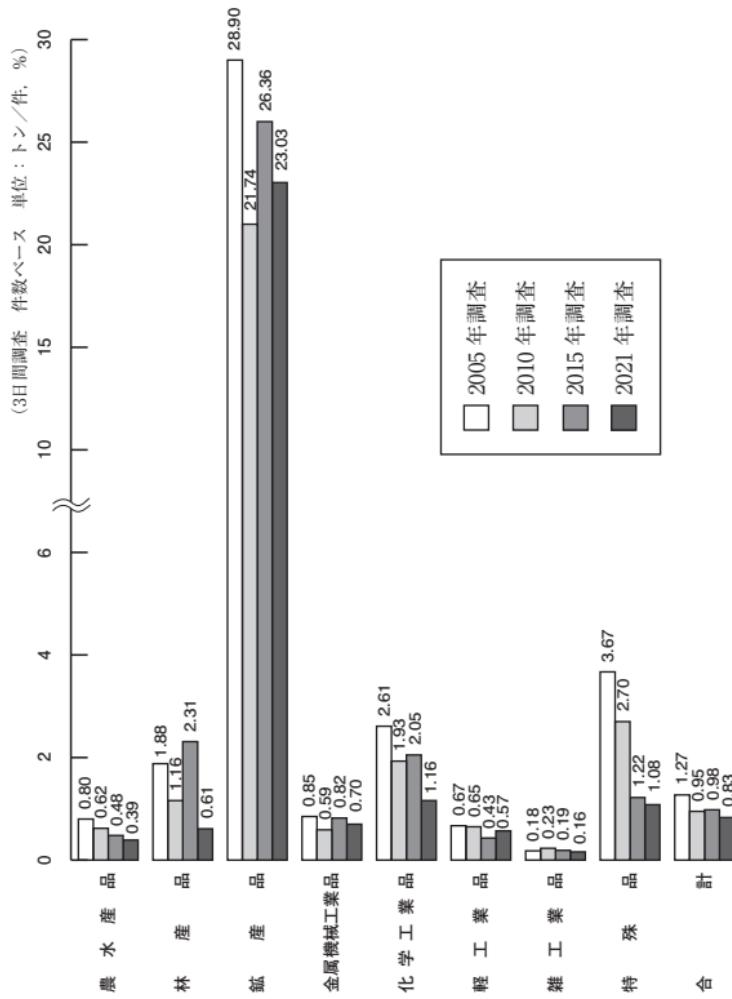
(3) 代表輸送機関別シェアの推移

(3日間調査：重量ベース)



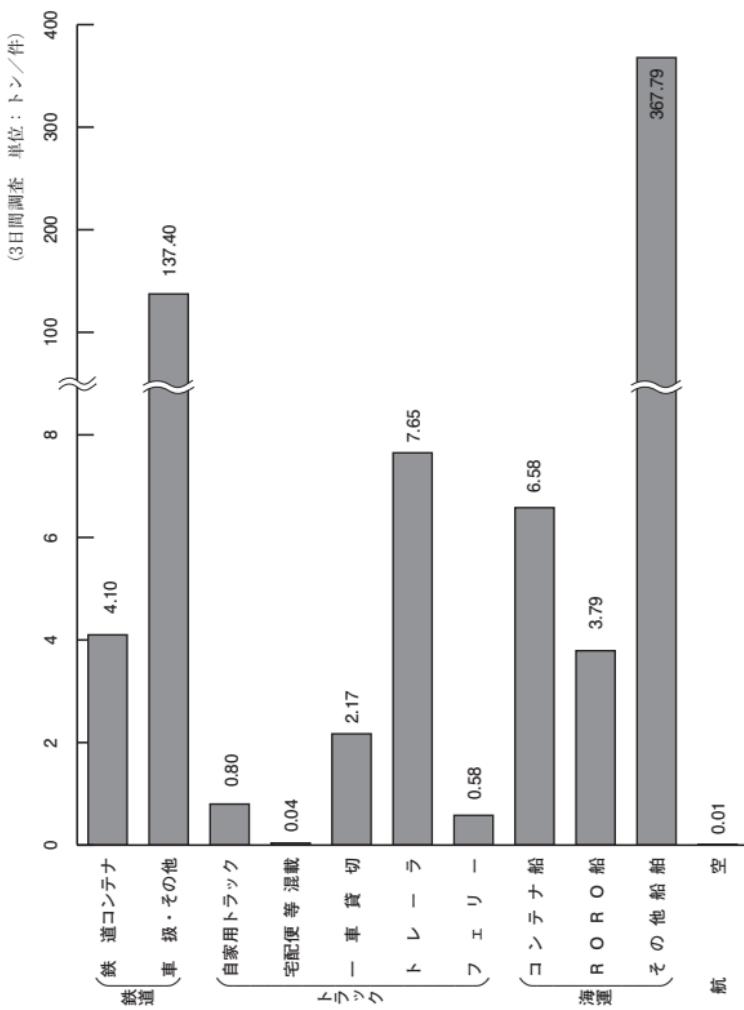
(4) 流動口ツト

① 品類別にみた流動口ツト構成の推移



注) 2005年、2010年調査の特殊品は排出物を含む。

(2) 代表輸送機関別にみた流動口ツト



III. 国際物流の動向

1. 国際貨物輸送の動向

(1) 国際貨物輸送量の推移（トンベース）

(単位：千トン)

項目	年度	平成 29	30	令和 元	2	3	4	5
海 輸 輸	運 出 入	933,017 165,159 767,858	919,843 161,637 758,206	897,581 159,656 737,925	815,654 150,622 665,032	856,173 155,559 700,613	851,535 151,784 699,751	799,793 143,154 656,639
航 輸 輸	空 出 入	4,136 2,005 2,131	3,937 1,945 1,992	3,679 1,693 1,986	3,247 1,517 1,730	4,004 1,895 2,109	3,485 1,651 1,834	3,355 1,578 1,777
合	計	937,153	923,780	901,260	818,901	860,177	855,020	803,148
我が国商船隊による貨物輸送量		997,068	1,032,337	959,693	886,365	883,042	866,658	896,914
輸 輸 輸	出 入 三 國 間	68,756 510,768 417,544	78,717 536,171 417,449	64,609 502,079 393,006	58,411 435,019 395,935	75,897 438,283 368,863	70,827 450,751 345,081	64,304 462,460 370,150
我が国商船隊による積取比率(%)								
輸 輸	出 入	41.6 (1.0) 66.5 (18.4)	48.7 (1.3) 70.7 (19.7)	40.5 (1.5) 68.0 (19.0)	38.8 (1.5) 65.4 (16.2)	48.8 (1.5) 62.6 (14.7)	46.7 (2.4) 64.4 (13.6)	44.9 (3.2) 70.4 (17.2)
我が国航空企業による貨物輸送量		1,763.2	1,543.5	1,572	1,367	1,826	1,539	1,456
輸 輸 輸	出 入 三 國 間	854.8 908.5 -	734.2 809.3 -	731 841 -	636 731 -	862 964 -	737 802 -	683 773 -
我が国航空企業による積取比率(%)								
輸 輸	出 入	42.6 42.6	37.7 40.6	43.2 42.3	42.0 42.2	45.5 45.7	44.7 43.7	43.2 43.5

(注) 1 國土交通省海事局資料及び航空局資料により作成。

2 我が国商船隊（外国用船を含む。）による積取比率欄の（ ）内は内訳で日本船だけのものである。

3 我が国航空企業による貨物輸送量は、貨物のみ（他に超過手荷物と郵便がある。）であり、三国間輸送を含む。

国際物流の動向

(2) 国際貨物輸送量の推移（金額ベース）

<輸 出>

(単位：十億円)

年 度	航 空	海 運	計
	(%)	(%)	
昭 55	2,507(8)	27,552(92)	30,059
60	4,331(11)	36,400(89)	40,731
平 25	17,753(25)	53,104(75)	70,857
26	19,853(27)	54,814(73)	74,667
27	20,487(28)	53,630(72)	74,117
28	20,799(29)	50,723(71)	71,522
29	23,551(30)	55,670(70)	79,221
30	23,525(31)	53,407(69)	76,932
令 元	22,358(29)	53,521(71)	75,879
2	22,016(32)	47,470(68)	69,485
3	27,780(32)	58,094(68)	85,874
4	31,535(32)	67,688(68)	99,223
5	31,021(30)	71,877(70)	102,898
6	35,806(33)	73,133(67)	108,939

<輸 入>

年 度	航 空	海 運	計
	(%)	(%)	
昭 55	2,761(9)	28,716(91)	31,477
60	4,127(14)	24,953(86)	29,080
平 25	18,163(21)	66,453(79)	84,613
26	18,794(22)	65,001(78)	83,795
27	20,357(27)	54,853(73)	75,210
28	19,003(28)	48,546(72)	67,549
29	21,270(28)	55,540(72)	76,810
30	22,163(28)	56,409(72)	78,560
令 元	21,434(28)	55,738(72)	77,172
2	20,555(30)	47,932(70)	68,487
3	26,364(29)	65,179(71)	91,543
4	30,567(25)	90,714(75)	121,281
5	28,859(27)	79,920(73)	108,779
6	31,897(28)	82,259(72)	114,156

<合 計>

年 度	航 空	海 運	計
	(%)	(%)	
昭 55	5,268(9)	56,268(91)	61,536
60	8,458(12)	61,353(88)	69,811
平 25	35,913(23)	119,557(77)	155,470
26	38,647(24)	119,815(76)	158,462
27	40,844(27)	108,483(73)	149,327
28	39,802(29)	99,269(71)	139,071
29	44,821(29)	111,211(71)	156,032
30	45,688(29)	109,855(71)	155,531
令 元	43,792(29)	109,259(71)	153,051
2	42,571(31)	95,402(69)	137,972
3	54,144(31)	123,273(69)	177,417
4	62,102(28)	158,402(72)	220,504
5	59,880(28)	151,798(72)	211,677
6	67,704(30)	155,392(70)	223,095

(注)「外国貿易概況」(財)日本関税協会より作成。

(3) 港湾・空港別貿易額ランキング (2024年)

(単位：億円)

順位	港湾・空港名	総貿易額				
			輸出額	全国比	輸入額	全国比
1 (1)	成田国際空港※	368,334	175,111	16.4	193,223	17.2
2 (2)	【京浜】東京	246,202	81,650	7.6	164,552	14.6
3 (3)	名古屋	237,352	161,659	15.1	75,693	6.7
4 (4)	【京浜】横浜	148,380	85,386	8.0	62,994	5.6
5 (5)	【阪神】神戸	120,483	73,747	6.9	46,737	4.2
6 (6)	関西国際空港	114,573	68,114	6.4	46,459	4.1
7 (7)	【阪神】大阪	110,049	46,390	4.3	63,659	5.7
8 (8)	千葉	66,393	13,408	1.3	52,985	4.7
9 (9)	博多	61,107	46,176	4.3	14,931	1.3
10 (10)	三河	46,069	37,413	3.5	8,656	0.8
	全 国	2,196,471	1,070,879	100.0	1,125,591	100.0

出典：財務省「貿易統計」より国土交通省物流・自動車局物流政策課作成

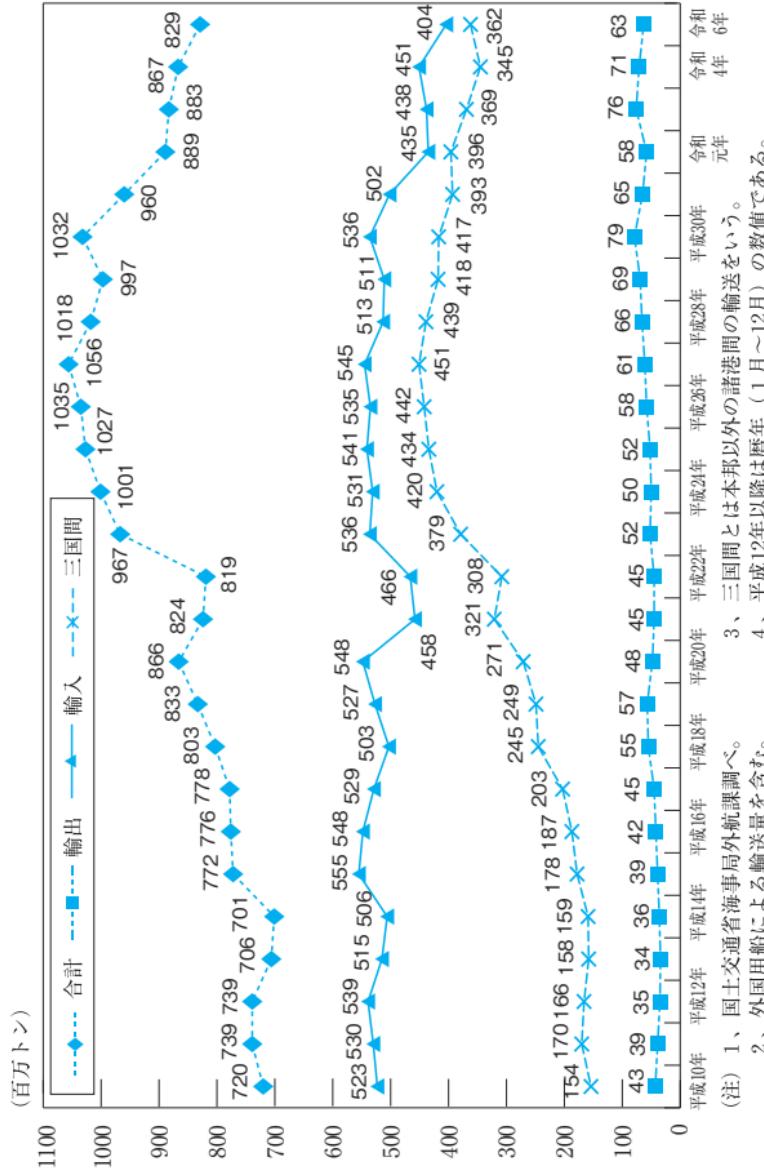
() 内は2023年の順位

(注)：港湾・空港名は関税法施行令に定める開港・税関空港名である。

※成田国際空港は成田航空貨物出張所、東京航空貨物出張所の合計値とする。

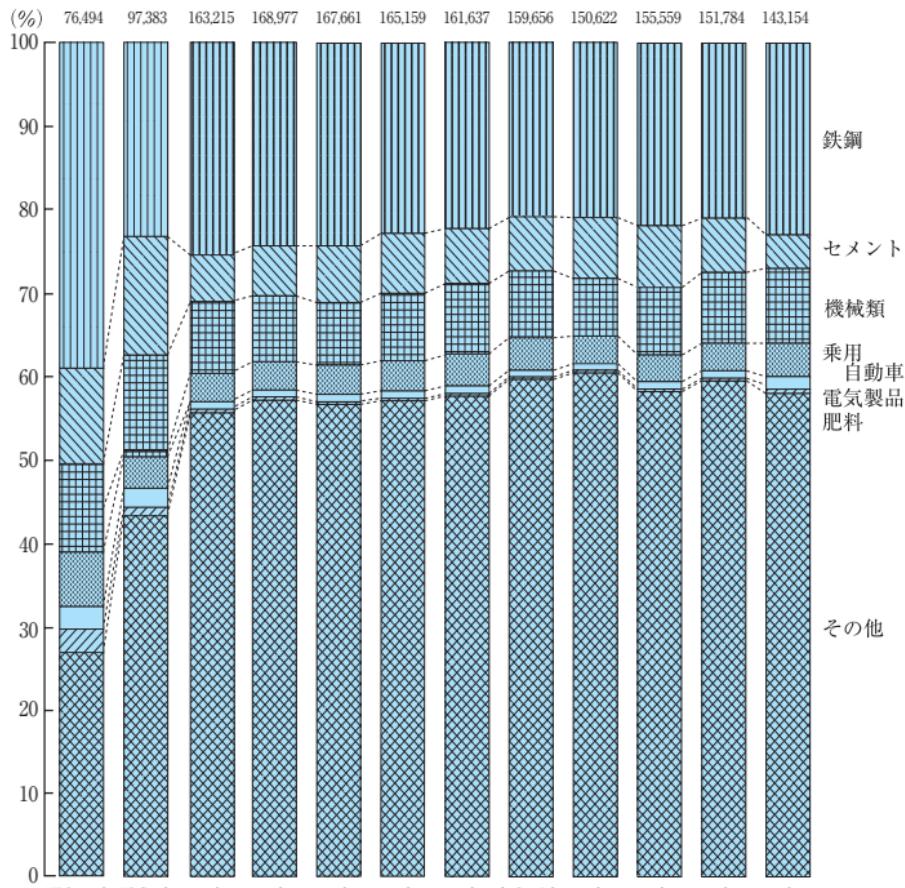
2. 國際海上貨物輸送の動向

(1) わが國商船隊による外航貨物輸送の推移



(2) 主要品目別外航貨物輸送量の推移

(輸出)

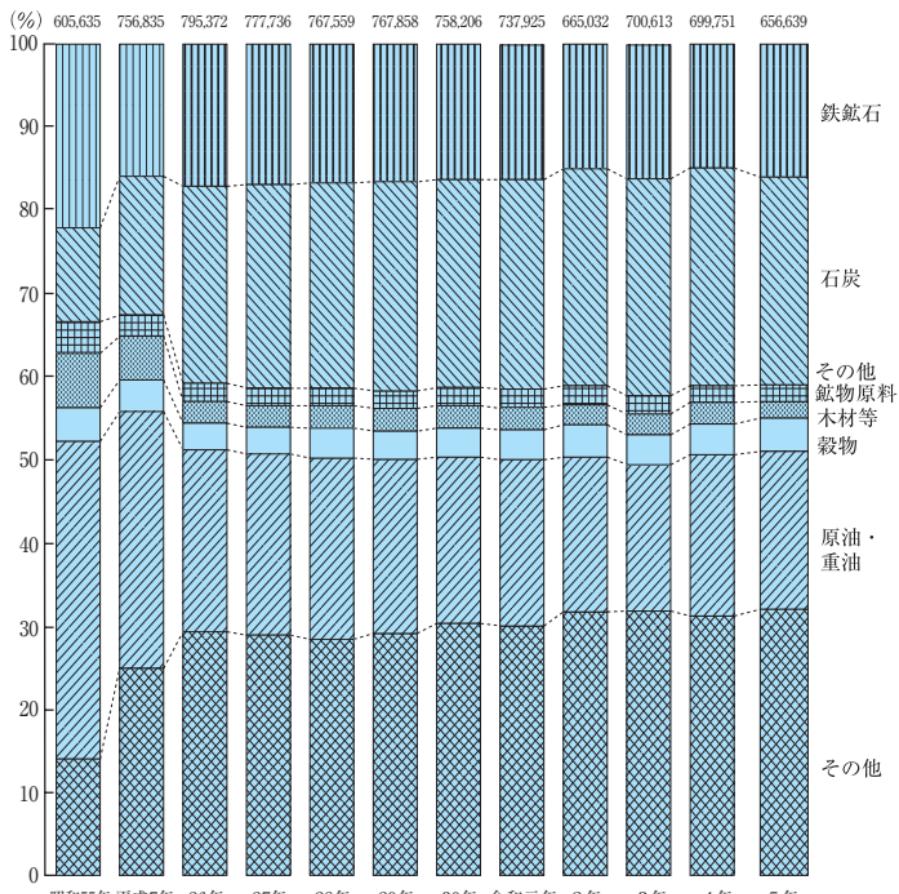


(注) 1 国土交通省海事局資料により作成

2 図上の数字は輸出総量（単位：千トン）である。

国際物流の動向

(輸入)



(注) 1 國土交通省海事局資料により作成

2 図上の数字は輸入総量（単位：千トン）である。

(3) 三大湾の港湾取扱貨物量の推移

(単位：万トン、%)

暦年・種別	湾	三大湾		東京湾		伊勢湾		大阪湾	
		貨物量	全国比	貨物量	全国比	貨物量	全国比	貨物量	全国比
1950	合計	3,578	29.9	1,514	12.7	520	4.4	1,543	12.9
1960	合計	16,450	36.1	7,841	17.2	2,849	6.3	5,760	12.6
1970	合計	70,620	37.6	37,532	20.0	11,180	6.0	21,908	11.7
1980	合計	100,386	34.3	50,184	17.2	17,415	6.0	32,787	11.2
1990	合計	116,669	35.9	58,505	18.0	21,073	6.5	37,091	11.4
2000	合計	107,255	33.8	54,858	17.3	26,310	8.3	26,088	8.2
2015	合計	107,790	38.4	52,002	18.5	30,310	10.8	25,478	9.1
2016	合計	106,082	38.1	50,424	18.1	29,479	10.6	26,179	9.4
2017	合計	107,663	38.1	51,528	18.2	29,755	10.5	26,380	9.3
2018	合計	107,417	40.2	51,316	19.2	30,207	11.3	25,894	9.7
2019	合計	103,872	40.0	48,741	18.8	29,663	11.4	25,469	9.8
2020	合計	92,949	37.6	43,580	17.6	25,811	10.4	23,557	9.5
2021	合計	98,624	38.3	46,614	18.1	27,615	10.7	24,395	9.5
2022	合計	96,860	37.8	46,477	18.1	26,000	10.1	24,383	9.5
2023	外貿	94,135	39.8	44,616	18.9	25,585	10.8	23,933	10.1
	うち輸出入コンテナ	54,692	50.8	27,197	25.3	17,162	15.9	10,334	9.6
	輸出	19,958	82.1	8,518	35.1	4,836	19.9	6,605	27.2
	うち輸出コンテナ	14,852	58.6	5,849	23.1	5,760	22.7	3,243	12.8
	輸入	7,710	80.8	2,847	29.8	2,428	25.4	2,435	25.5
	うち輸入コンテナ	39,841	48.4	21,348	25.9	11,402	13.9	7,091	8.6
	内航フェリー	12,248	83.0	5,671	38.5	2,408	16.3	4,170	28.3
	内航 貨物	33,148	37.7	15,670	17.8	8,076	9.2	9,402	10.7
	内航 フェリー	6,295	15.5	1,749	4.3	348	0.9	4,198	10.3

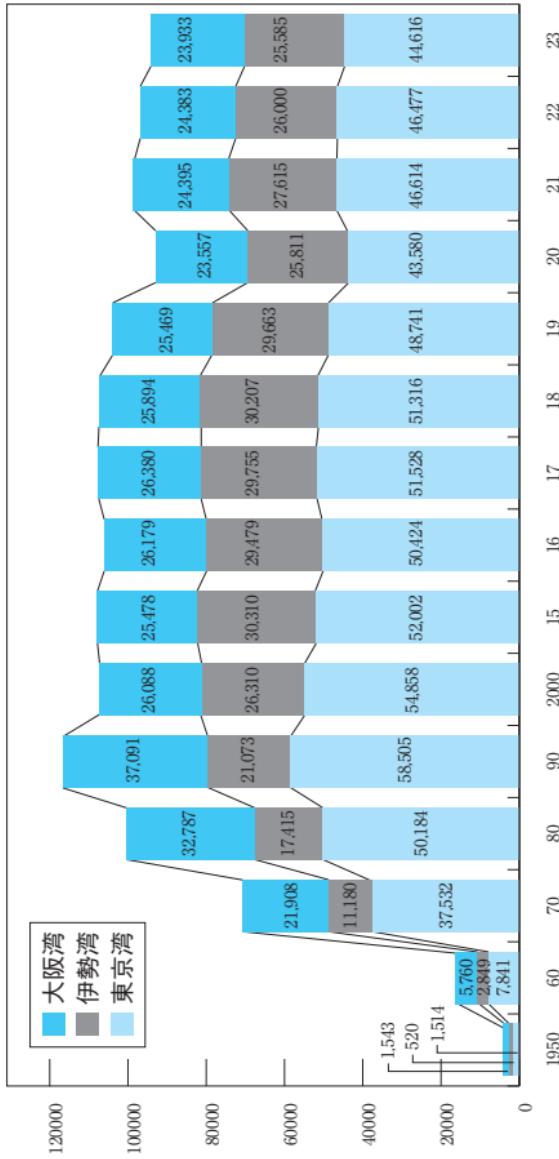
出典：「港湾統計（年報）」より国土交通省港湾局作成

(注) 1. 東京湾は千葉港、木更津港、東京港、川崎港、横浜港、横須賀港の6港。

2. 伊勢湾は、名古屋港、衣浦港、三河港、四日市港、津松阪港の5港。

3. 大阪湾は、大阪港、堺北港、阪南港、神戸港、尼崎西宮芦屋港の5港。

● 三大湾の港湾取扱貨物量の推移
(万トン)



出典：「港湾統計（年報）」より国土交通省港湾局作成

(注) 1. 東京湾は、千葉港、木更津港、東京港、川崎港、横浜港、横須賀港の6港。

2. 伊勢湾は、名古屋港、三河港、衣浦港、津市港、津港の5港。

3. 大阪湾は、大阪港、堺泉北港、阪南港、神戸港、尼崎西宮芦屋港の5港。

(4) 港湾別外貿コンテナ取扱貨物量及び取扱個数ランキング

① 2024年(速報値)

●外貿コンテナ取扱個数

(単位:千TEU)

順位	都道府県名	港 湾 名	合 計		
				輸 出	輸 入
1	東京都	京浜古戸屋阪	4,169	1,889	2,281
2	神奈川県		2,755	1,476	1,279
3	愛知県		2,588	1,343	1,245
4	兵庫県		2,133	1,152	981
5	大阪府		2,025	914	1,111
6	福岡県	博多九州市	807	398	409
7	福岡県		421	210	211
8	静岡県		403	197	207
9	北海道		178	86	92
10	三重県		169	94	75
11	新潟県	新潟市	159	78	81
12	広島県		153	83	70
13	宮城県		125	62	64
14	岡山県		115	58	56
15	神奈川県		81	37	44
16	沖縄県	那覇市	74	37	37
17	鹿児島県		72	34	38
18	愛媛県		71	33	38
19	富山県		68	35	34
20	広島県		65	31	34
21	石川県	金沢市	61	31	30
22	山口県		60	39	21
23	北海道		49	24	25
24	佐賀県		44	21	23
25	千葉県		41	25	17
26	愛媛県	松山市	37	17	20
27	山口県		35	18	17
28	福井県		34	17	17
29	大分県		34	18	16
30	茨城県		31	15	16
31	香川県	高松市	31	14	17
32	秋田県		30	19	12
33	山口県		27	18	9
34	新潟県		26	11	15
35	青森県		26	14	12

国際物流の動向

(単位：千TEU)

順位	都道府県名	港 湾 名	合 計	輸 出	輸 入
36	大 阪 府	堺 泉 北	23	11	12
37	宮 崎 県	細 島 治	21	11	10
38	愛 媛 県	今 境	19	9	10
39	鳥 取 県	三 田 尿 中	19	13	6
40	山 口 県	関	18	8	9
41	福 島 島	小 川 浜	18	7	10
42	鹿 児 島	川 内	17	10	7
43	愛 知 県	三 河	17	8	9
44	熊 本 県	八 代	17	9	8
45	北 海 道	鉾 路	16	8	8
46	北 海 道	小 徳 島	14	7	7
47	德 島 県	徳 島	14	7	7
48	静 岡 県	岡 前	13	10	3
49	京 都 府	御 舞	12	8	4
50	高 知 県	高 知	12	6	6
51	山 形 県	酒 田	8	4	5
52	福 岡 県	三 池 (福)	6	3	3
53	島 根 県	浜 田	5	3	2
54	熊 本 県	熊 本	5	3	3
55	長 崎 県	長 崎	5	2	3
56	岩 手 県	釜 石	4	3	1
57	茨 城 県	鹿 島	3	2	2
58	北 海 道	室 蘭	2	2	0
59	鹿 児 島 県	鹿 島	2	1	1
60	和 歌 山 県	和 歌 山 下 津	2	1	1
全 国 計				17,491	8,701
					8,791

資料：港湾管理者調べをもとに国土交通省港湾局作成。

(注) 1 コンテナ個数は、実入りコンテナと空コンテナを合計した値である

(注) 2 取扱個数が1,000TEU以下の港湾は記載していないが、全国計はそれら港湾を含んだ値である。

(2) 2023年

●外貿コンテナ取扱貨物量

(単位:千トン)

順位	都道府県名	港 湾 名	合 計	輸 出	輸 入
1	愛知県	名古屋	44,926	22,351	22,575
2	東京都	東京	43,203	10,961	32,241
3	神奈川県	横浜	40,418	17,046	23,371
4	兵庫県	神戸	35,978	16,947	19,031
5	大阪府	大坂	30,070	7,405	22,665
6	福岡県	博多	12,982	4,969	8,012
7	福井県	北九	6,567	2,759	3,807
8	静岡県	清水	4,800	3,238	1,562
9	三重県	四日市	3,297	1,872	1,426
10	新潟県	新潟	2,295	757	1,538
11	北海道	苦台	1,935	599	1,335
12	宮城県	仙塩	1,759	455	1,304
13	神奈川県	川崎	1,099	170	929
14	石川県	金沢	953	349	604
15	富山県	伏木	918	362	557
16	沖縄県	那覇	911	277	634
17	岡山県	水島	902	334	568
18	山口県	下関	867	605	262
19	広島県	広島	672	258	414
20	鹿児島県	志布志	605	90	515
21	愛媛県	島原	603	319	284
22	青森県	八戸	529	215	315
23	大分県	大分	479	295	184
24	千葉県	千葉	461	289	171
25	広島県	福山	404	110	293
26	愛媛県	松田	361	172	189
27	秋田県	秋田	302	222	81
28	山口県	岩国	282	196	86
29	北海道	石狩	265	100	165
30	鳥取県	境	250	158	92
31	香川県	高松	247	87	161
32	静岡県	御殿場	245	222	23
33	佐賀県	伊万里	235	64	171
34	福井県	敦賀	224	64	160
35	京都府	舞鶴	210	145	65

(単位：千トン)

順位	都道府県名	港 湾 名	合 計		
				輸 出	輸 入
36	茨 城 県	茨 直 江	207	61	146
37	新 潟 県	津 代 島	197	34	163
38	熊 本 県	島 浜	178	78	100
39	宮 崎 県	名	176	115	61
40	福 島 県		176	47	129
41	愛 媛 県	今 治	176	93	83
42	北 海 道	樽 知	167	3	164
43	高 知 県	内 路	162	65	97
44	鹿 児 島 県	川 別	152	91	61
45	北 海 道	釧 路	147	74	73
46	愛 知 県	三 德 島	133	59	74
47	徳 島 県	小 松 島	121	35	86
48	熊 本 県	松 本 島	121	57	64
49	山 形 県	田 田 北	110	39	71
50	大 阪 府	泉 北	86	21	66
51	山 口 県	三 濱 田	75	20	55
52	島 根 県	尻 中 田	50	23	27
53	茨 城 県	鹿 島 田	49	12	37
54	和 歌 山 県	和 室 歌 山	47	3	44
55	北 海 道	室 下 津 蘭	38	30	8
56	岩 手 県	釜 石	37	22	15
57	福 岡 県	三 池	34	6	28
58	長 崎 県	長 崎	30	8	22
59	山 口 県	下 関	19	5	14
60	鹿 児 島 県	鹿 児 島	13	3	10
全 国 計				242,952	95,466
					147,487

資料：国土交通省総合政策局「港湾統計（年報）2023年」をもとに国土交通省港湾局作成。

(注) コンテナはコンテナとオンシャーシの合計である。

(注) 2.取扱個数が1,000トン以下の港湾は記載していないが、全国計はそれら港湾を含んだ値である。

(2) 2023年

●外貿コンテナ取扱個数

(単位：千TEU)

順位	都道府県名	港 湾 名	合 計		
				輸 出	輸 入
1	東京都	東京	4,082	1,899	2,184
2	神奈川県	横浜	2,686	1,427	1,260
3	愛知県	名古屋	2,534	1,323	1,211
4	兵庫県	神戸	2,191	1,167	1,024
5	大阪府	大阪	1,981	919	1,062
6	福岡県	博多	832	418	414
7	福岡県	北九	422	214	208
8	静岡県	清水	410	204	206
9	北海道	苦小牧	179	88	90
10	三重県	四日市	167	95	72
11	広島県	広島	162	88	73
12	新潟県	新潟	155	76	78
13	宮城県	仙台	121	59	62
14	岡山県	水島	116	59	58
15	神奈川県	川崎	86	43	42
16	沖縄県	那覇	74	37	37
17	富山県	木伏	68	35	33
18	石川県	金沢	67	34	33
19	鹿児島県	布志	67	31	36
20	山口県	山口	67	41	26
21	広島県	福島	67	32	34
22	愛媛県	島川	65	33	33
23	北海道	之狩	48	23	25
24	佐賀県	伊万里	43	21	22
25	千葉県	千葉	40	23	17
26	山口県	下関	36	18	18
27	大分県	大分	33	19	14
28	香川県	高松	32	15	17
29	愛媛県	松山	31	16	14
30	秋田県	田代	30	19	11
31	山口県	岩国	29	18	11
32	福井県	敦賀	28	13	14
33	茨城県	茨城	25	11	14
34	新潟県	潟直	25	10	14
35	青森県	森八戸	24	11	12

国際物流の動向

(単位：千TEU)

順位	都道府県名	港 湾 名	合 計		
				輸 出	輸 入
36	熊本県	八代浜	23	12	11
37	福島県	小名浜	20	8	12
38	鳥取県	境北島	20	13	7
39	大阪府	堺北島	20	10	10
40	大宮崎県	細川	19	11	8
41	愛媛県	今治	18	9	10
42	北海道	釧路	17	9	9
43	山口県	田尻中関	17	9	8
44	愛知県	三河内	15	8	7
45	鹿児島県	川内	14	9	6
46	北海道	樽前	13	7	7
47	高知県	高知	12	6	6
48	京都府	舞鶴	12	8	4
49	山形県	酒田	11	5	6
50	徳島県	島松	11	5	6
51	静岡県	御前崎	10	8	2
52	熊本県	熊本	7	3	4
53	福岡県	三池崎	7	3	4
54	長崎県	長崎	5	2	3
55	鹿児島県	根島	5	3	2
56	茨城県	鹿島	5	2	2
57	岩手県	釜石	4	2	2
58	和歌山县	和歌山下津	3	2	2
59	北海道	室蘭	3	2	1
60	鹿児島県	児島	2	1	1
全 国 計				17,319	8,701
					8,618

資料：国土交通省総合政策局「港湾統計（年報）2023年」をもとに国土交通省港湾局作成。

- (注) 1. コンテナ個数は、実入りコンテナと空コンテナを合計した値である。
- (注) 2. 取扱個数が1,000TEU以下の港湾は記載していないが、全国計はそれら港湾を含んだ値である。

(5) 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

順位	2020年		2021年		2022年	
	港名	国	港名	国	港名	国
1	上海 (中国)		上海 (中国)		上海 (中国)	
2	シンガポール		シンガポール		シンガポール	
3	寧波-舟山 (中国)		寧波-舟山 (中国)		寧波-舟山 (中国)	
4	深圳 (中国)		深圳 (中国)		深圳 (中国)	
5	広州 (中国)		広州 (中国)		青島 (中国)	
6	青島 (中国)		青島 (中国)		広州 (中国)	
7	釜山 (韓国)		釜山 (韓国)		釜山 (韓国)	
8	天津 (中国)		天津 (中国)		天津 (中国)	
9	香港 (中国)		香港 (中国)		香港 (中国)	
10	ロサンゼルス/ロングビーチ (米国)		ロサンゼルス/ロングビーチ (米国)		ロッテルダム (オランダ)	
11	ロッテルダム (オランダ)		ロッテルダム (オランダ)		ドバイ (アラブ首長国連邦)	
12	ドバイ (アラブ首長国連邦)		ドバイ (アラブ首長国連邦)		アントワープ (ベルギー)	
13	ポートケラン (マレーシア)		ポートケラン (マレーシア)		ポートケラン (マレーシア)	
14	アントワープ (ベルギー)		アントワープ (ベルギー)		廈門 (中国)	
15	廈門 (中国)		廈門 (中国)		タンジュンペレバス (マレーシア)	
⋮	⋮		⋮		⋮	
	京浜	【東京、横浜、川崎】(21)		京浜港 【東京、横浜、川崎】(20)	京浜港 【東京、横浜、川崎】(23)	
	阪神	【大阪、神戸】(34)		阪神 【神戸、大阪】(31)	阪神 【神戸、大阪】(36)	
	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

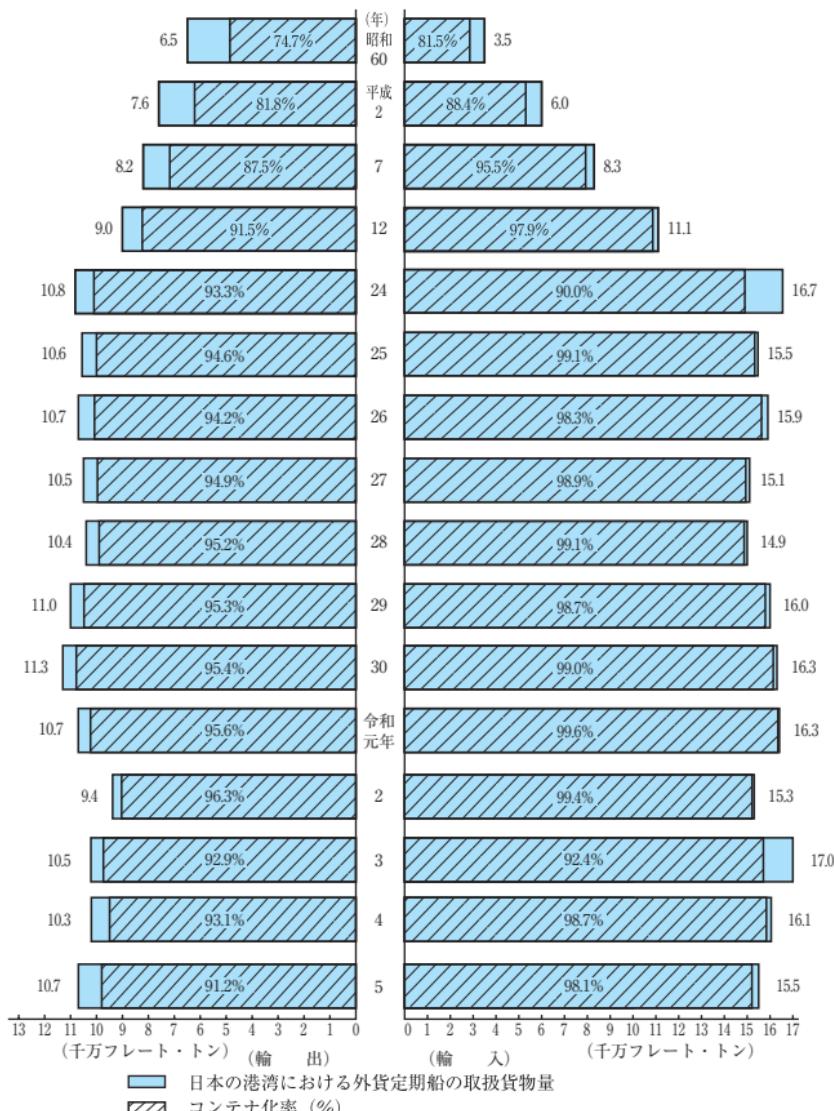
国際物流の動向

(単位：万TEU)

順位	2023年（速報値）		2024年（速報値）	
	取扱量	取扱量	取扱量	取扱量
1	上海（中国） シンガポール	4,916	上海（中国） シンガポール	5,151
2	寧波-舟山（中国）	3,901	寧波-舟山（中国）	4,112
3	深圳（中国）	3,530	深圳（中国）	3,931
4	青島（中国）	2,988	青島（中国）	3,338
5	廣州（中国）	2,877	廣州（中国）	3,087
6	釜山（韓国）	2,541	釜山（韓国）	2,607
7	天津（中国）	2,304	天津（中国）	2,440
8	ドバイ（アラブ首長国連邦）	2,219	ドバイ（アラブ首長国連邦）	2,329
9	香港（中国）	1,447	ポートケラン（マレーシア）	1,554
10	ポートケラン（マレーシア）	1,440	ロッテルダム（オランダ）	1,464
11	ロッテルダム（オランダ）	1,406	香港（中国）	1,382
12	廈門（中国）	1,345	アントワープ（ベルギー）	1,367
13	アントワープ（ベルギー）	1,255	廈門（中国）	1,350
14	タンジュンペラバス（マレーシア）	1,250	タンジュンペラバス（マレーシア）	1,225
…	京浜港【東京、横浜、川崎】（24）	1,048	；	1,225
…	阪神【神戸、大阪】（38）	；	京浜【東京、川崎、横浜】	788
…	；	507	阪神【大阪、神戸】	509
…	；	；	；	；

出典：Alphalinerデータ及びLloyd's List資料より、日本の港の2024年の取扱量は港湾管理者調べ、2023年以前の取扱量は港湾統計（年報）を元に国土交通省港湾局作成
(注) 1. 出貨と入貨（輸移出入）を合計した値である。
2. 実入りコンテナと空コンテナを合計した値である。
3. トランシップ貨物を含む。
4. () 内は16位以下の順位である。
5. 2024年（速報値）における東京港、横浜港、神戸港、大阪港、名古屋港の順位については、2025年8月時点で不明である。

(6) コンテナ化率の推移

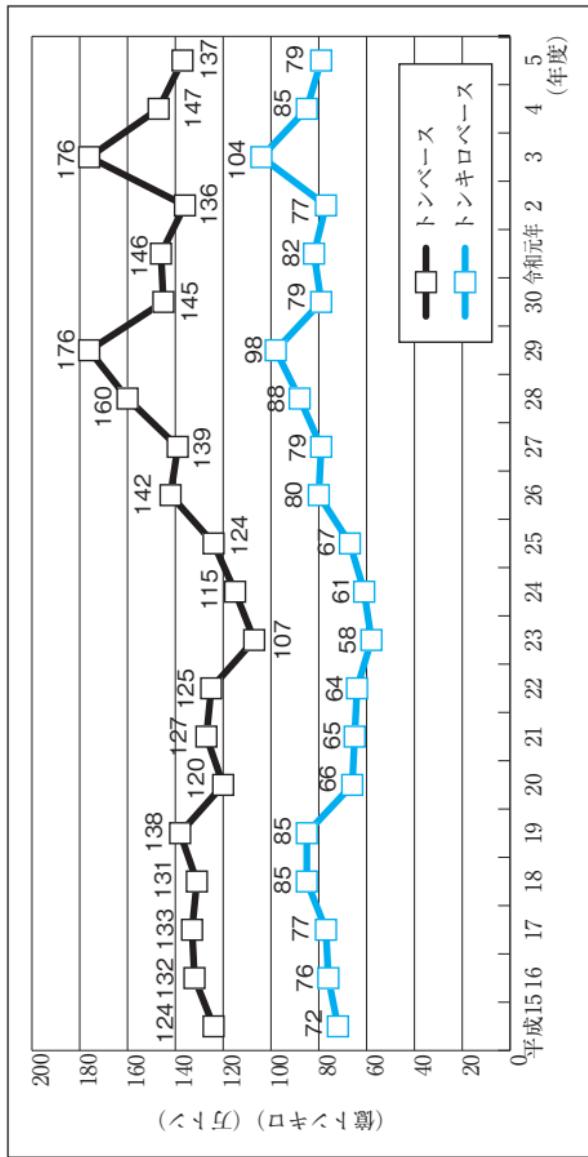


(注) 港湾管理者調べをもとに国土交通省港湾局作成。

3. 国際航空貨物輸送の動向

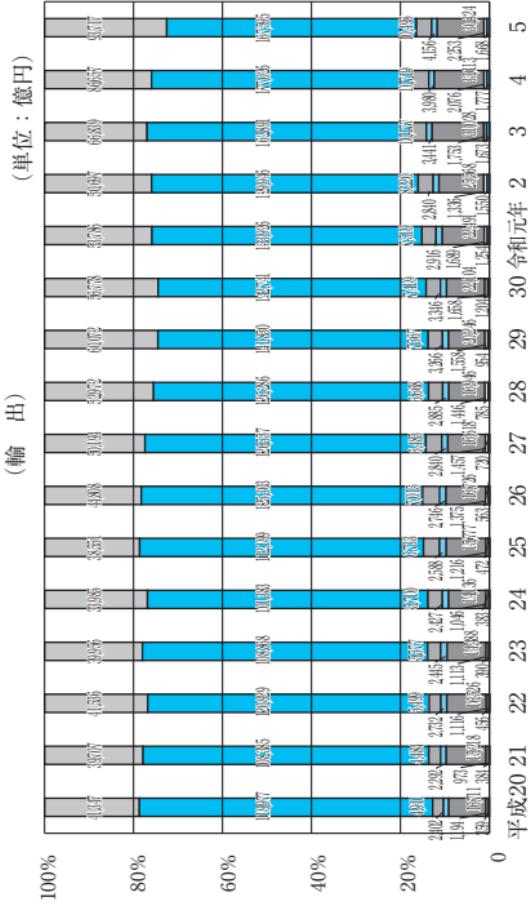
(1) 国際航空貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）

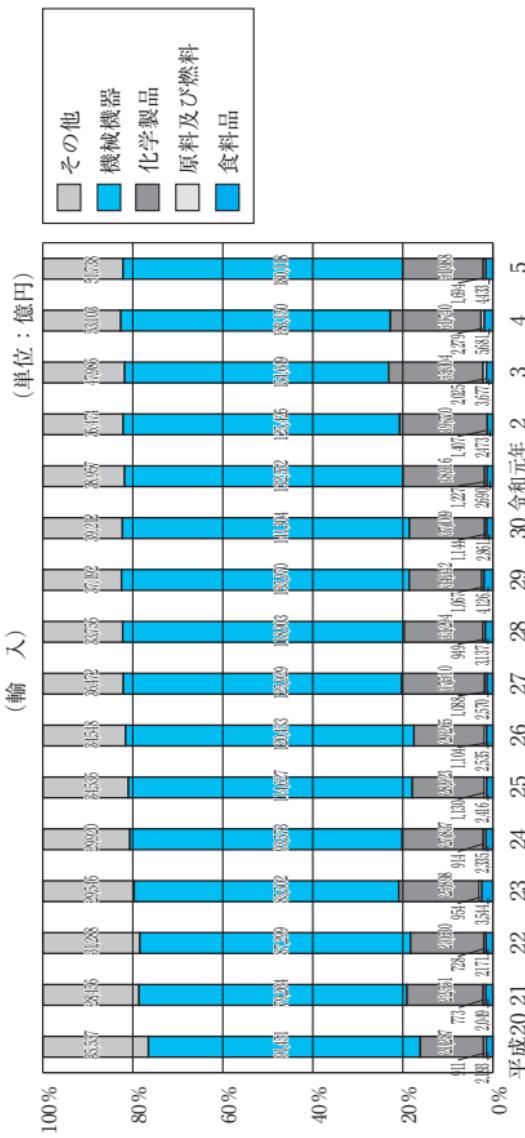
令和4年度の国際定期便航空貨物輸送実績は、147万1,049トン、85億3,908トンキロで、対前年度比それぞれ16.6%減、18.2%減の輸送量であった。



(注) 1 「航空輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部より作成。
2 本邦航空運送事業者のうち、国際航空運送事業者による輸送量。

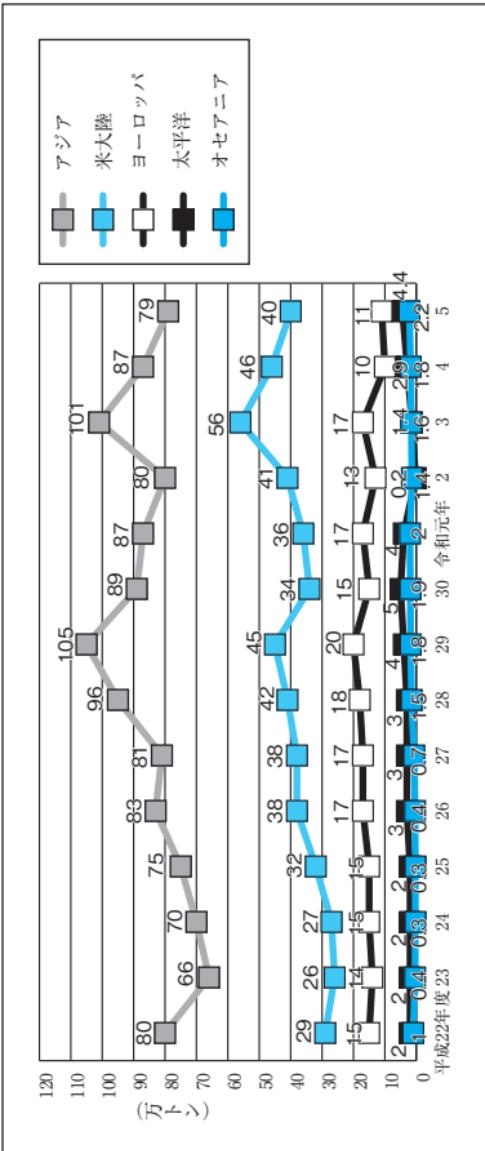
(2) 主要品目別国際航空貨物輸送量の推移（金額ベース）





参照元=「外国貿易概況」●航空貨物主要商品別輸出入額(P108)

(3) 方面別国際航空貨物輸送量の推移



*参照元 = 航空統計輸送年報、第6表国際航空方面別輸送実積

(注) 1 「航空輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部より作成。

2 本邦航空運送事業者のうち、国際航空運送事業者による輸送量。

(注) 1 アジアとは、中国、韓国、香港、台湾、タイ、インド等の路線
2 米大陸とは、西海岸、東海岸、内陸部、アラスカ、カナダ、ブライ

ル等の路線

3 太平洋とは、ハワイ、グアム等の路線

4 ヨーロッパとは、英国、ドイツ、ロシア等の路線
5 オセアニアとは、オーストラリア、ニュージーランド等の路線

(4) 地域別国際航空貨物取扱量の推移

地域 年度	東京	大阪	名古屋	福岡	その他	合計
	貨物量 (トン)	貨物量 (トン)	貨物量 (トン)	貨物量 (トン)	貨物量 (トン)	貨物量 (トン)
平22	2,041,723	700,511	110,901	52,062	118,271	3,023,468
23	1,949,155	664,570	113,036	48,354	106,666	2,881,781
24	1,941,766	626,663	103,752	45,157	106,574	2,823,912
25	2,007,180	633,140	132,671	49,269	111,963	2,934,223
26	2,386,521	719,451	176,142	50,118	217,548	3,549,780
27	2,317,255	677,179	161,055	50,067	208,038	3,413,594
28	2,597,615	735,238	165,615	59,257	228,900	3,786,625
29	2,835,616	831,694	179,982	63,792	219,369	4,130,453
30	2,711,354	797,436	194,672	62,755	168,539	3,934,776
令元	2,607,632	742,155	172,313	46,990	130,155	3,699,245
2	2,394,719	716,269	103,575	21,243	33,863	3,269,669
3	3,028,499	822,302	111,699	26,507	39,812	4,028,819
4	2,566,180	753,697	117,396	25,626	28,029	3,490,927
5	2,470,058	721,243	119,271	29,617	23,987	3,364,176

- (注) 1 国土交通省航空局資料により作成
 2 東京の貨物取扱量は、成田国際空港及び東京国際空港の合算値である。
 3 大阪の貨物取扱量は、関西国際空港及び大阪国際空港の合算値である。
 4 その他とは、東京、大阪、名古屋、福岡以外の空港の合計値である。

(5) 世界の空港別国際貨物取扱量ランキング (2023年)

(単位：トン)

空港名	取扱量
香港国際空港	4,298,122
上海浦東国際空港	2,762,667
仁川国際空港	2,706,943
アンカレッジ国際空港	2,346,567
ハマド国際空港	2,340,711
台湾桃園国際空港	2,100,000
マイアミ国際空港	2,021,122
成田国際空港	1,870,859
ドバイ国際空港	1,805,989
フランクフルト国際空港	1,792,831

- (注) 1 「ACI Worldwide Airport Traffic Report」により作成
 2 アンカレッジはトランシット貨物を含む

IV. 輸送機関別輸送動向

1. トラック

(1) トラック輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）

区分 年度	トン数 (千トン)	指数 (トン)	トンキロ (億トンキロ)	指数 (トンキロ数)
平22	2,859,596	100	2,567	100
平23	2,933,333	103	2,435	95
平24	2,809,961	98	2,174	85
平25	2,791,397	98	2,226	87
平26	2,737,500	96	2,181	85
平27	2,721,856	95	2,119	83
平28	2,814,078	98	2,175	85
平29	2,824,360	99	2,195	86
平30	2,811,209	98	2,194	85
令元	2,842,033	99	2,240	87
令2	2,550,515	89	1,870	73
令3	2,602,052	91	1,964	77
令4	2,557,548	89	1,991	78
令5	2,512,059	88	2,021	79

(注) 1 「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。

なお、令和2年4月より、貨物営業用自動車の調査方法及び集計方法を変更したため、令和2年3月以前の統計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されていないことから、時系列上の連続性を担保するため接続係数により令和2年3月以前の旧統計数値を廻及改訂のうえ算出している。また、上記には東日本大震災に伴い、平成23年3月及び4月の北海道運輸局、東北運輸局の数値を含まない。

2 指数は、平成22年を基準年（指数：100）とする。

3 営業トラックのみ。

(2) 主要品目別 トラック輸送量の推移

(単位：千トン)

	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	平成 31年度 /令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
品目名	合計	合計	合計	合計	合計	合計	合計	合計	合計
品目合計	4,289,000	4,378,209	4,381,246	4,329,784	4,329,132	3,786,998	3,888,397	3,825,999	3,780,505
穀物	34,746	43,851	38,368	43,091	39,429	39,427	41,410	41,303	45,690
木材	129,544	136,200	135,391	138,125	147,192	118,368	129,224	123,620	117,789
金属鉱	8,974	10,285	7,241	12,197	14,238	8,970	6,783	11,073	6,667
石炭	17,436	23,726	22,697	31,733	29,719	18,885	13,945	6,423	12,968
砂利・砂・石材	520,781	549,297	502,682	472,394	426,866	570,629	582,835	584,384	576,635
工業用非金属鉱物	49,268	50,127	54,727	54,624	50,857	34,299	39,764	38,521	39,678
金属属	182,303	199,867	217,004	185,797	206,115	146,952	157,397	161,412	146,854
(鉄鋼)	158,726	171,934	189,621	162,569	180,949	129,795	136,315	141,209	130,855
金属製品	129,144	117,099	129,684	129,112	146,856	108,763	111,103	108,045	108,519
機械	210,764	194,718	199,517	205,853	202,856	204,355	205,071	193,043	368,421
窯業品	308,504	276,957	313,267	277,347	278,503	371,265	361,509	357,069	348,249
(セメント)	51,554	48,046	57,284	55,082	44,906	87,353	93,147	93,581	75,362
石油製品	136,798	133,346	139,440	132,509	141,755	160,958	168,185	157,260	152,850
化学薬品	39,153	36,113	30,165	35,242	46,369	32,915	29,882	37,863	30,290
化学肥料	10,909	12,769	11,616	12,577	13,694	10,088	11,307	11,643	10,680
紙・パルプ	118,275	133,812	121,711	144,197	126,826	95,442	100,634	101,631	100,592
織維工業品	17,169	16,497	21,209	15,802	15,540	13,338	12,852	12,377	14,762
食料工業品	235,416	253,759	254,339	239,680	224,046	196,769	208,454	206,021	202,158
日用品	239,923	295,937	295,725	320,012	333,032	171,386	177,186	173,773	176,511
特種品	1,179,515	1,145,154	1,159,426	1,114,119	1,025,509	944,901	995,596	979,111	954,091
(廃棄物)	256,966	226,363	241,449	220,241	216,615	242,873	272,307	251,087	247,161

(注) 1 「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。

なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法が変更された。

2 営業用と自家用の合計（自家用は軽自動車を除く）。

3 主要品目のみであるので合計とは一致しない。

4 特種品には「くずもの」「動植物性製造飼・肥料」「廃棄物」「廃土砂」「輸送用容器」「取り合せ品」を含む。

(3) トラック事業者数の推移

年度	一般 トラック事業者数			特定 トラック 事業者数	計
	特積	一般 (特積・靈柩を除く)	靈柩		
昭60	337	33,201	1,714	1,342	36,594
平10	276	47,437	3,292	1,114	52,119
11	275	49,148	3,490	1,106	54,019
12	272	50,401	3,655	1,099	55,427
13	268	51,732	3,795	1,076	56,871
14	276	52,948	3,852	1,070	58,146
15	280	54,224	4,031	994	59,529
16	283	55,678	4,140	940	61,041
17	279	56,695	4,211	871	62,056
18	282	57,167	4,312	806	62,567
19	292	57,672	4,397	761	63,122
20	300	57,457	4,424	711	62,892
21	299	57,276	4,480	657	62,712
22	292	57,537	4,535	625	62,989
23	290	57,600	4,594	598	63,082
24	280	57,446	4,623	567	62,936
25	276	57,439	4,660	530	62,905
26	280	57,217	4,657	483	62,637
27	286	56,722	4,705	463	62,176
28	291	56,881	4,673	431	62,276
29	292	57,054	4,714	401	62,461
30	303	56,687	4,700	378	62,068
令元	309	57,170	4,721	351	62,551
2	309	57,481	4,721	333	62,844
3	313	57,856	4,762	320	63,251
4	314	57,749	4,755	309	63,127
5	319	57,459	4,765	305	62,848

(注) 1 國土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ。

2 平成元年以前は、路線トラック（特積に相当）と区域トラック（一般（特積を除く。）に相当）であった。

輸送機関別輸送動向(トラック)

(4) トラック事業者の規模

トラック事業者の99.9%は中小企業者であり、きわめて零細性が強い。

(令和6年3月末現在)

特 積 ト ラ ッ ク								
車両数規模別			従業員数規模別			資本金規模別		
区分	事業者数	構成比	区分	事業者数	構成比	区分	事業者数	構成比
合 計	319	(%) 100.0	合 計	319	(%) 100.0	合 計	319	(%) 100.0
~10両	12	3.8	~10人	6	1.9	~100万円	2	0.6
~20両	10	3.1	~20人	3	0.9	~300万円	2	0.6
~30両	11	3.4	~30人	8	2.5	~500万円	6	1.9
~50両	33	10.3	~50人	21	6.6	~1,000万円	59	18.5
~100両	57	17.9	~100人	62	19.4	~3,000万円	89	27.9
~200両	82	25.7	~200人	75	23.5	~5,000万円	48	15.1
~500両	72	22.6	~300人	49	15.4	~1億円	72	22.6
501両~	42	13.2	~1,000人	63	19.8	~3億円	11	3.4
			1,001人~	32	10.0	3億円~	30	9.4
						その他	0	0.0

従業員数300人超かつ資本金3億円超の事業者数……………28社

一 般 ト ラ ッ ク								
車両数規模別			従業員数規模別			資本金規模別		
区分	事業者数	構成比	区分	事業者数	構成比	区分	事業者数	構成比
合 計	57,459	(%) 100.0	合 計	57,459	(%) 100.0	合 計	57,459	(%) 100.0
~10両	29,600	51.5	~10人	26,599	46.3	~100万円	3,568	6.2
~20両	13,063	22.7	~20人	13,427	23.4	~300万円	9,711	16.9
~30両	5,923	10.3	~30人	6,442	11.2	~500万円	6,906	12.0
~50両	4,711	8.2	~50人	5,228	9.1	~1,000万円	18,890	32.9
~100両	2,988	5.2	~100人	3,866	6.7	~3,000万円	12,982	22.6
~200両	872	1.5	~200人	1,358	2.4	~5,000万円	2,387	4.2
~500両	252	0.4	~300人	308	0.5	~1億円	989	1.7
501両~	50	0.1	~1,000人	178	0.3	~3億円	197	0.3
			1,001人~	53	0.1	3億円~	114	0.2
						その他	1,715	3.0

従業員数300人超かつ資本金3億円超の事業者数……………92社

(注) 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ。

(5) トラック事業の営業収入の推移

(単位：億円)

年 度	トラック事業の営業収入
昭和60	72,521
平成 2	104,214
9	121,586
10	117,728
11	113,484
12	113,332
13	110,754
14	114,818
15	122,075
16	130,717
17	136,046
18	142,989
19	141,605
20	130,073
21	113,367
22	122,437
23	148,555
24	143,685
25	156,126
26	145,449
27	158,986
28	144,578
29	163,571
30	195,093
令和元	193,576
2	183,473
3	196,511
4	203,844
5	200,392

(注)国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ。

(6) トラック車両数の推移

年度	一般 トラック 車両数			特定 トラック 車両数	計
	特 積 (運行車のみ)	一般 (特積(運行車)・ 靈柩を除く)	靈柩		
平16	15,398	1,320,875	12,569	6,574	1,355,416
17	15,709	1,340,805	12,534	5,944	1,374,992
18	15,554	1,352,992	13,396	5,507	1,387,449
19	15,876	1,357,537	13,636	5,366	1,392,415
20	13,826	1,337,183	13,774	4,830	1,369,613
21	13,554	1,318,616	13,879	4,363	1,350,412
22	13,639	1,307,857	14,121	4,099	1,339,716
23	13,570	1,301,913	14,354	3,943	1,333,780
24	14,213	1,306,561	14,777	3,972	1,339,523
25	15,424	1,317,551	14,909	3,865	1,351,749
26	12,899	1,326,678	14,942	3,709	1,358,228
27	12,645	1,342,419	15,287	3,425	1,373,776
28	12,244	1,318,474	15,604	3,360	1,349,862
29	11,704	1,337,566	15,773	3,021	1,368,064
30	11,952	1,371,298	16,017	2,918	1,402,185
令元	11,512	1,426,095	16,174	2,374	1,456,155
2	11,913	1,428,340	15,943	2,223	1,458,419
3	11,493	1,438,459	15,824	2,108	1,467,884
4	11,263	1,424,974	15,932	2,017	1,454,186
5	14,001	1,455,913	15,834	1,924	1,487,672

(注) 1 國土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ。

2 特種(殊)車、軽自動車を除く。

(7) トラックの走行キロ当たり原価の推移

(単位：円)

区分 年度	一般 トラック				営業外 費用	
	合計	営業費				
		小計	人件費	その他		
平 10	410.32	403.36	166.97	236.39	6.96	
11	441.56	436.56	174.32	262.24	5.00	
12	469.12	464.46	180.65	283.81	4.66	
13	443.62	439.24	171.82	267.42	4.38	
14	451.22	447.37	168.71	278.66	3.85	
15	448.81	445.32	161.12	284.20	3.49	
16	481.09	477.79	163.11	314.68	3.30	
17	437.40	434.07	149.97	284.10	3.33	
18	477.74	474.68	157.60	317.08	3.05	
19	490.49	487.32	159.37	327.95	3.17	
20	519.37	515.83	170.22	345.61	3.54	
21	466.74	463.62	160.53	303.10	3.12	
22	500.33	497.54	160.61	336.93	2.79	
23	508.93	506.24	159.91	346.33	2.69	
24	490.75	488.27	159.25	329.02	2.48	
25	501.07	498.66	161.85	336.81	2.40	
26	523.08	520.76	156.39	364.37	2.33	
27	518.40	516.27	158.44	357.83	2.13	
28	497.80	495.29	159.48	335.81	2.51	
29	554.63	552.28	177.30	374.98	2.35	
30	554.22	552.57	175.17	377.40	1.65	
令元	574.53	572.74	182.90	389.84	1.79	
2	605.65	602.67	187.19	415.48	2.98	
3	603.07	602.01	183.85	418.15	1.82	

(注)「自動車運送事業経営指標」国土交通省物流・自動車局による。

(8) 営業用トラックと自家用トラックの比較（令和5年度）

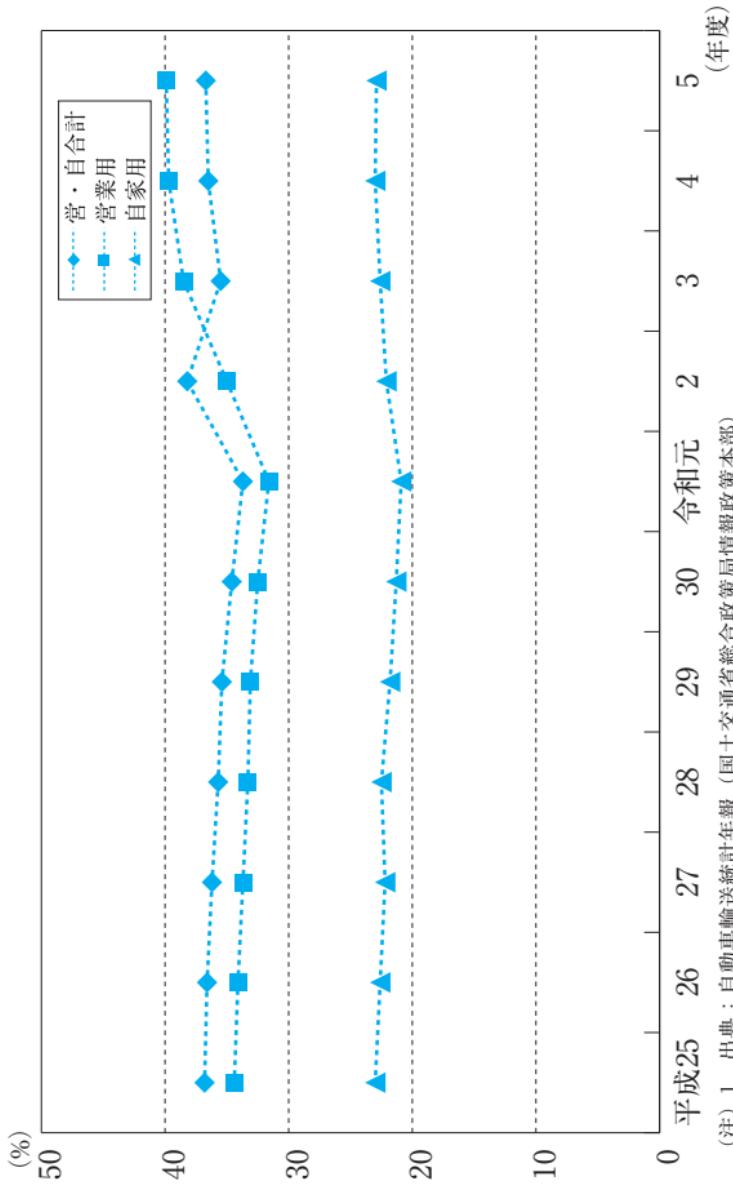
営業用トラックと自家用トラックを比較したものが下表である。営業用トラックの輸送効率は自家用に比して高い。

項目	営業用	自家用
車両数	1,489千両 (23.0%)	4,980千両 (77.0%)
輸送トン数	2,512百万トン (66.4%)	1,268百万トン (33.6%)
輸送トンキロ	2,021億トンキロ (87.7%)	270億トンキロ (11.8%)
実働1日1車当たり走行キロ	204.65km	112.68km
トン当たり平均輸送キロ	79.40km	23.14km

- (注) 1 「自動車保有車両数」自動車検査登録情報協会、「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。なお、自動車輸送統計年報については、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法が変更された。
- 2 () 内の数字は営業用、自家用それぞれの割合である。
- 3 車両数、輸送トン数、輸送トンキロの自家用は軽自動車を除く。
- 4 実働1日1車当たり走行キロ、トン当たり平均輸送キロは小型車、特種用途車、軽自動車を除く。

輸送機関別輸送動向(トラック)

(9) トラック積載効率の推移



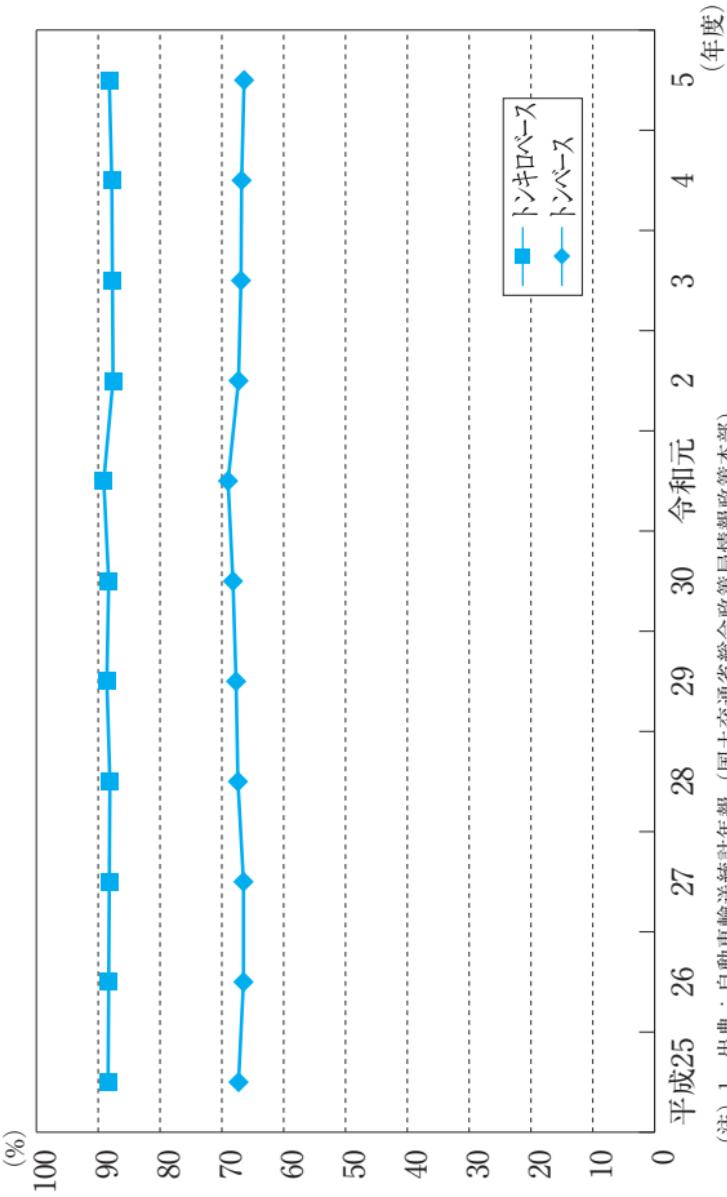
(注) 1 出典：自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）

2 積載効率＝輸送トンキロ／能力トンキロ

3 令和2年度より、トンキロの調査方法及び集計方法が変更されたことから、「輸送トンンキロ」及び「能力トンキロ」について、令和元年度以前の数値との連続性を保つため、接続係数により適時改定を行っている。

輸送機関別輸送動向(トラック)

(10) トラック輸送量における営業用分担率の推移



(注) 1 出典：自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）
2 家用は軽自動車を除く。

3 令和2年度より、トンキロの調査方法及び集計方法が変更されたことから、「輸送トンキロ」及び「能力トンキロ」について、令和元年度以前の数値との連続性を保つため、接続係数により遡及改定を行っている。

(11) トラック輸送原単位表（令和5年度）

項目	単位	営業用		自家用	
		普通車	小型車	普通車	小型車
1トン当たり平均輸送キロ	km	79.40	29.85	23.14	16.48
実働1日1車当たり走行キロ	km	10.18	1.32	6.49	0.83
実働1日1車当たり輸送トン数	t	204.65	110.89	112.68	167.51
実働1日1車当たり輸送回数	回	2.37	2.08	2.29	1.73
実 動 率	%	57.54	40.93	23.76	15.15
実 車 率	%	62.99	50.06	44.44	21.12

(注)「自動車輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報政策本部より作成。

なお、平成22年度から、自家用貨物自動車のうち軽自動車を調査対象から除外する等調査方法が変更された。

<MEMO欄>

2. 鉄道

(1) 鉄道貨物輸送量・営業収入の推移

(ア) JR貨物

年 度		昭和 50	昭和 60	平成 7	12	30	令和 元	2	3	4	5
項 目											
コ ン テ ナ	輸 送 量	ト ン (百万トン) 指 数	12 100	12 100	21 175	21 175	20 167	21 175	19 158	18 150	18 150
	ト ン (億トンキロ) 指 数	94 100	107 114	192 204	185 197	177 189	184 196	168 179	165 176	165 176	163 173
	取 り 入 数	573 100	701 122	1,202 210	1,049 183	1,036 181	1,134 198	1,055 184	1,054 184	1,053 184	1,049 183
車 扱	輸 送 量	ト ン (百万トン) 指 数	130 100	56 43	31 24	19 15	9 7	9 7	8 6	8 6	8 6
	ト ン (億トンキロ) 指 数	372 100	109 29	55 15	34 9	13 3	13 3	12 3	12 3	12 3	12 3
	取 り 入 数	1,734 100	1,081 62	509 29	266 15	101 6	105 6	98 6	98 6	98 6	98 6
計	輸 送 量	ト ン (百万トン) 指 数	142 100	69 49	52 37	40 28	29 20	30 21	27 19	27 19	27 19
	ト ン (億トンキロ) 指 数	466 100	216 46	247 53	219 47	190 41	197 42	181 39	177 38	177 38	175 38
	取 り 入 数	2,307 100	1,781 77	1,711 74	1,315 57	1,136 49	1,239 54	1,154 50	1,152 50	1,151 50	1,147 50

(注) 1 日本国鉄道資料(昭和50~60年度)、日本貨物鉄道㈱資料(平成7年~令和5年度)により作成。

2 下段は指數(昭和50年=100)である。

3 単位未満四捨五入

輸送機関別輸送動向(鉄道)

(イ) 民営鉄道

年 度		昭和 60	平成 7	12	28	30	令和 元	2	3	4	
項目											
コ ン テ ナ	輸 送 量	ト ン 数 (千 トン 指 数)	443	1,562	2,189	2,711	2,782	2,785	2,486	2,263	2,311
			28	100	140	174	178	178	159	145	148
		ト ン キ ロ (千 トン キ ロ 指 数)		15,432	17,366	24,453	24,685	24,851	22,225	21,406	20,298
車 扱	取 入 指 数	入 (百 万 円 指 数)	359	1,340	1,666	2,041	2,120	2,243	2,063	2,016	1,556
			27	100	124	152	158	167	154	150	116
		ト ン 数 (千 トン 指 数)	30,346	24,809	17,465	10,514	10,476	10,563	9,864	10,032	9,650
計	輸 送 量	ト ン キ ロ (千 トン キ ロ 指 数)	122	100	70	42	42	43	40	40	39
				383,374	262,771	151,850	155,026	159,577	150,007	152,682	146,796
		取 入 指 数	100	69	40	40	42	39	40	36	38
	取 入 指 数	入 (百 万 円 指 数)	19,874	13,157	8,235	4,417	4,674	4,900	4,672	4,782	3,608
			151	100	63	34	36	37	36	36	27
		ト ン 数 (千 トン 指 数)	30,789	25,489	19,654	13,225	13,258	13,348	12,350	12,294	11,961
	輸 送 量	ト ン キ ロ (千 トン キ ロ 指 数)	121	100	77	52	52	52	48	48	47
			509,170	398,806	280,137	176,303	179,712	184,428	172,232	174,088	176,928
		取 入 指 数	128	100	70	44	45	46	43	44	44
	取 入 指 数	入 (百 万 円 指 数)	20,226	14,967	9,901	6,458	6,794	7,143	6,735	6,798	5,164
			105	100	66	43	45	48	45	45	35

(注) 1 「鉄道輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部及び「鉄道統計年報」国土交通省鉄道局より作成。
 2 下段は、指標（平成7年度=100）である。

輸送機関別輸送動向(鉄道)

(2) JR貨物主要品目別輸送量の推移

(単位：万トン・単位未満四捨五入)

品目	年 度	平成	12	28	29	30	令和	2	3	4	5
		7					元				
石 油	1,189	994	594	625	607	591	555	554	568	581	
石 灰 石	448	71	65	65	65	60	54	56	51	62	
セ メ ン ト	579	258	80	72	76	79	82	80	82	76	
石 炭	65	28	14	14	12	12	0	0	0	0	
化 学 肥 料	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
化 学 薬 品	129	66	15	17	16	15	11	14	15	13	
鉱 石 類	25	21	20	20	17	16	16	15	15	14	
紙	144	86	—	—	—	—	—	—	—	—	
米	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
飼 料	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
鉄 鋼	11	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
酒 類	0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	
木 材	29	17	—	—	—	—	—	—	—	—	
自 動 車 類	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
パ ル プ	6	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
砂 利 ・ 砂	7	0	—	—	—	—	—	—	—	—	
果 物 類	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
鮮 魚 ・ 冷 凍 魚	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
そ の 他	463	397	107	107	102	104	96	96	98	96	
車 扱 計	3,152	1,943	895	921	895	877	815	816	828	842	
コ ン テ ナ 計	2,058	2,068	2,199	2,244	2,027	2,077	1,884	1,848	1,833	1,811	
合 計	5,210	4,011	3,094	3,165	2,922	2,954	2,699	2,664	2,662	2,652	

(注) 1 日本貨物鉄道(株)資料により作成。

2 コンテナ、車扱の計が合計とは一致しないのは、端数処理(四捨五入)による。

(3) JR貨物経営成績の推移

(単位：億円)(単位未満切捨)

年度 項目	昭和 62年度 決算	17年度 決算	18年度 決算	19年度 決算	20年度 決算	21年度 決算	22年度 決算	23年度 決算	24年度 決算	25年度 決算
経常損益の部										
(営業損益の部)										
営業収益	1,727	1,647	1,637	1,671	1,615	1,522	1,536	1,529	1,498	1,524
営業費	1,615	1,612	1,600	1,634	1,626	1,537	1,499	1,493	1,461	1,459
営業利益	111	35	36	37	△ 11	△ 15	37	36	38	64
(営業外損益の部)										
営業外収益	12	5	6	7	10	5	8	6	5	6
営業外費用	64	26	28	32	35	37	41	41	38	36
経常利益	59	14	15	12	△ 36	△ 46	3	1	4	34

年度 項目	26年度 決算	27年度 決算	28年度 決算	29年度 決算	30年度 決算	令和 元年度 決算	2年度 決算	3年度 決算	4年度 決算	5年度 決算
経常損益の部										
(営業損益の部)										
営業収益	1,518	1,555	1,546	1,582	1,558	1,610	1,502	1,513	1,522	1,525
営業費	1,466	1,470	1,437	1,474	1,513	1,524	1,491	1,517	1,576	1,593
営業利益	52	85	109	108	44	85	10	△ 4	△ 54	△ 67
(営業外損益の部)										
営業外収益	13	4	7	5	5	4	4	6	4	19
営業外費用	33	30	27	23	19	17	14	15	13	13
経常利益	32	59	88	91	30	72	-	△ 12	△ 63	△ 62

(注) 日本貨物鉄道(株) 資料により作成。

輸送機関別輸送動向(鉄道)

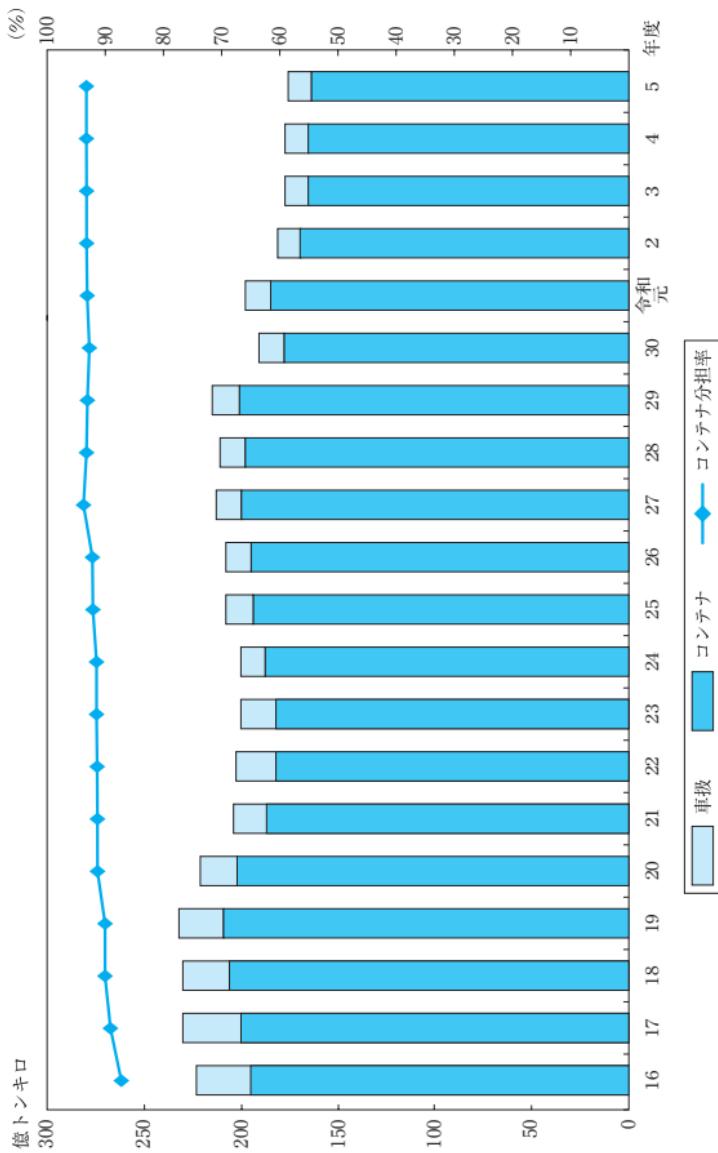
(4) JR貨物新規投入車両数等の推移

	S62年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
機関車	-	9	13	18	23	15	15
貨車	4	-	-	-	-	5	0
コンテナ	3,021	3,950	4,050	-	4,600	4,000	2,900

(注) 日本貨物鉄道(株) 資料により作成。

輸送機関別輸送動向(鉄道)

(5) JR貨物のコンテナ分担率の推移（トンキロベース）



(6) JR貨物ダイヤ改正内容比較

時期 単位		4. 3 改正	5. 3 改正	6. 12 改正	8. 3 改正	9. 3 改正	10. 10 改正	12. 3 改正	14. 3 改正	15. 10 改正	16. 3 改正
貨物取扱駅	駅	360	356	353	353	351	343	324	314	308	306
貨物列車本数	本	906	884	889	798	798	744	737	713	692	683
貨物列車 設定キロ	km	254	252	252	244	242	237	234	234	225	225

時期 単位		17. 3 改正	18. 3 改正	19. 3 改正	20. 3 改正	21. 3 改正	22. 3 改正	23. 3 改正	24. 3 改正	25. 3 改正	26. 3 改正
貨物取扱駅	駅	305	303	263	263	259	256	253	253	254	252
貨物列車本数	本	672	633	622	599	590	581	563	514	494	487
貨物列車 設定キロ	km	226	221	216	219	221	219	216	210	198	195

時期 単位		27. 3 改正	28. 3 改正	29. 3 改正	30. 3 改正	令和 元. 3 改正	2. 3 改正	3. 3 改正	4. 3 改正	5. 3 改正	6. 3 改正
貨物取扱駅	駅	245	248	243	242	242	241	241	239	239	237
貨物列車本数	本	477	478	456	426	427	418	411	402	400	399
貨物列車 設定キロ	km	194	192	191	189	189	187	188	186	186	186

(注)日本貨物鉄道(株)資料により作成。

<MEMO欄>

3. 海 運

(1) 内航海運

① 内航貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）

区分 年度	トン数 (千トン)	指數 (トン)	トンキロ (百万トンキロ)	指數 (トンキロ)
昭和40	179,645	100	80,635	100
50	452,054	252	183,579	228
60	452,385	252	205,818	255
平成 5	528,841	294	233,526	290
20	378,705	211	187,859	233
21	332,175	185	167,315	207
22	366,734	204	179,898	223
23	360,983	201	174,900	217
24	365,992	204	177,791	220
25	378,334	211	184,860	229
26	369,302	206	183,120	227
27	365,486	203	180,381	224
28	364,485	203	180,438	224
29	360,127	200	180,934	224
30	354,445	197	179,089	222
元	341,450	190	169,680	210
2	306,076	170	153,824	191
3	324,659	181	161,795	201
4	320,929	179	162,663	202
5	304,404	169	154,015	191

(注) 1. 国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より作成。

2. 昭和40年度を基準年（指數：100）とする。

輸送機関別輸送動向(海運)

② 主要品目別内航貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）

輸送トン数（千トン）

品目	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
石炭	14,160	13,895	13,165	14,271	13,475	13,444	14,087	13,306	14,479	12,429	13,171
鉄鋼	42,116	41,593	39,621	40,781	43,651	41,611	37,725	32,192	36,079	32,350	31,721
石灰石	35,807	34,848	34,241	32,827	33,362	33,636	37,021	33,928	35,844	34,052	32,650
砂利・砂・石材	20,308	21,750	22,787	20,801	19,535	20,344	18,221	17,872	16,004	15,676	14,667
セメント	38,891	37,000	35,110	34,934	34,458	35,116	33,985	31,721	30,282	31,304	29,779
石油製品	89,209	86,850	86,141	79,171	79,916	76,515	70,563	63,657	76,243	75,793	68,257
その他	137,843	133,366	134,421	141,700	135,730	133,779	129,848	113,400	115,728	119,325	114,159
合計	378,334	369,302	365,486	364,485	360,127	354,445	341,450	306,076	324,659	320,929	304,404

輸送トンキロ（百万トンキロ）

品目	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
石炭	2,803	2,423	2,142	2,199	2,299	2,089	1,884	1,803	1,759	1,776	1,908
鉄鋼	21,523	20,965	19,048	19,570	21,097	20,150	18,062	15,601	17,596	16,010	15,800
石灰石	14,200	13,833	13,632	12,213	12,407	12,943	14,001	12,977	14,075	13,736	13,010
砂利・砂・石材	6,429	7,006	6,153	5,840	5,521	6,247	6,124	5,139	5,145	5,593	5,643
セメント	19,912	18,676	17,751	17,641	17,548	18,241	17,466	16,530	16,093	16,586	16,159
石油製品	39,286	42,011	42,280	39,767	40,605	39,334	35,322	32,733	37,753	37,252	32,165
その他	80,706	78,206	79,374	83,208	81,455	80,086	76,821	69,041	69,374	71,710	69,331
合計	184,860	183,120	180,381	180,438	180,934	179,089	169,680	153,824	161,795	162,663	154,015

出所：国土交通省「内航船舶輸送統計年報」による。

(注) 単位未満の端数については四捨五入したため、合計と内計とは一致しない場合がある。

(③) 内航船腹量の推移（隻数、総トン）

年 度		貨 物 船		土・砂利・石材専用船		セメント専用船	
		西暦	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数
平成20年度	2008	3,697	1,745,958	517	313,929	155	396,586
平成21年度	2009	3,596	1,711,142	481	277,814	150	393,443
平成22年度	2010	3,547	1,699,440	438	261,441	141	368,331
平成23年度	2011	3,482	1,723,289	408	249,206	140	369,200
平成24年度	2012	3,463	1,725,280	387	239,254	139	360,879
平成25年度	2013	3,445	1,746,235	374	231,178	141	384,561
平成26年度	2014	3,449	1,780,643	367	229,077	144	404,204
平成27年度	2015	3,438	1,819,421	353	222,536	145	414,547
平成28年度	2016	3,460	1,868,740	350	223,184	140	394,740
平成29年度	2017	3,499	1,980,470	346	222,027	137	390,155
平成30年度	2018	3,500	2,096,231	333	213,849	135	386,967
令和元年度	2019	3,526	2,145,665	325	211,433	134	388,963
令和2年度	2020	3,522	2,168,916	312	204,730	135	402,412
令和3年度	2021	3,465	2,160,745	293	194,830	131	389,173
令和4年度	2022	3,636	2,300,247	258	182,650	132	388,878
令和5年度	2023	3,532	2,525,914	198	153,594	130	378,083

(注) 1. 各年度末現在

2. 国土交通省海事局資料により作成

自動車専用船		油送船		特殊タンク船		合 計	
隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン	隻数	総トン
30	130,271	1,065	774,146	345	204,706	5,809	3,565,596
23	104,809	1,028	778,642	331	199,491	5,609	3,465,341
22	103,582	991	746,044	330	207,819	5,469	3,386,657
20	96,168	985	852,769	322	211,121	5,357	3,501,753
20	96,168	980	938,733	313	206,033	5,302	3,566,347
18	91,851	971	956,359	300	198,841	5,249	3,609,025
18	88,678	961	983,285	296	200,382	5,235	3,686,269
16	73,162	942	977,179	289	197,678	5,183	3,704,523
16	72,884	940	944,100	290	196,607	5,196	3,700,255
12	54,893	939	949,362	290	198,191	5,223	3,795,098
12	49,569	934	938,230	287	198,069	5,201	3,882,915
11	45,130	941	950,572	288	199,435	5,225	3,941,197
10	40,137	938	954,233	295	206,987	5,212	3,977,414
9	37,227	934	959,134	304	216,598	5,136	3,957,707
11	40,239	928	1,006,075	295	210,129	5,260	4,128,218
11	40,239	898	1,043,535	286	208,709	5,055	4,350,074

3. 内外航併用船及び港運併用船を含み、塩の二次輸送船、原油の二次輸送船及び沖縄復帰にかかる石油製品用認可船を除く。

(4) 長距離フェリーの航路の輸送量の推移

区分		令和元年度	令和2年度
航 航 航	路 路 路	数 距 隻	令和2年3月31日 12航路 現 在 8,686km 36隻
区分		輸送実績	輸送実績
自動車 航 送 台 数	普通トラック 乗用車・その他	千台 1,258 792	千台 1,172 530
	計	2,049	1,702
	8トントラック換算計	1,586	1,392
自動車 航 送 台 キ ロ	普通トラック 乗用車・その他	百万台キロ 805 486	百万台キロ 754 332
	計	1,291	1,086
	8トントラック換算計	1,006	892
旅客	輸送人員 輸送人口	2,388 千人 1,330,446 千人キロ	1,119 千人 638,325 千人キロ

(注) 1 国土交通省海事局調べ。

2 8トントラック換算は、乗用車2.5台を1台としたものである。

輸送機関別輸送動向(海運)

令和3年度	令和4年度	令和5年度
令和4年3月31日 12航路 現 在 9,310km 41隻	令和5年3月31日 12航路 現 在 9,310km 41隻	令和6年3月31日 12航路 現 在 9,310km 43隻
輸送実績	輸送実績	輸送実績
千台 1,255 599	千台 1,266 793	千台 1,270 860
1,855	2,059	2,130
1,504	1,593	1,625
百万台キロ 805 369	百万台キロ 851 513	百万台キロ 819 542
1,175	1,365	1,361
959	1,063	1,043
1,391 千人 801,725 千人キロ	2,063 千人 1,222,963 千人キロ	2,362 千人 1,336,060 千人キロ

輸送機関別輸送動向(海運)

⑤ 内航海運事業者数の推移

年度別 業種		30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
登録事 業者	運送業	623	619	613	613	620	717
	貸渡業	1,239	1,209	1,178	1,181	1,179	867
届出事 業者	管理業	259	262	262	251	182	173
	休止事業者数						174
	計 (実事業者数)	2,121 [1,862]	2,090 [1,828]	2,053 [1,791]	2,045 [1,794]	1,981 [1,799]	1,931 [1,757]
	運送業	870	875	890	865	847	608
合 計	貸渡業	172	169	168	163	166	328
	管理業	245	242	242	236	109	2
	休止事業者数						88
	計 (実事業者数)	1,287 [1,042]	1,286 [1,044]	1,300 [1,058]	1,264 [1,028]	1,122 [1,013]	1,026 [938]
合 計	運送業	1,493	1,494	1,503	1,478	1,467	1,325
	貸渡業	1,411	1,378	1,346	1,344	1,345	1,195
	管理業	504	504	504	487	291	175
	休止事業者数						262
	計 (実事業者数)	3,408 [2,904]	3,376 [2,872]	3,353 [2,849]	3,309 [2,822]	3,103 [2,812]	2,957 [2,695]

- (注) 1 國土交通省海事局資料により作成
 2 許可事業者（平成17年度より登録）とは、総トン数100トン以上又は長さ30m以上の船舶により、内航運送業又は内航船舶貸渡業を営む事業者をいい、届出事業者とは、許可事業者以外の内航海運業者をいう。
 3 | | 内は休止等事業者を除いた実海運事業者である。

⑥ 内航海運業の資本金別登録事業者数

区分		個人	1,000 万円 未満	1,000万円 以上5,000 万円未満	5,000万円 以上3億円 未満	3億円以 上5億円 未満	5億 円以 上	計
運送業	事業者数 構成比(%)	14 2.0	147 20.5	356 49.7	125 17.4	27 3.8	48 6.7	717 100
船舶貸渡業	事業者数 構成比(%)	58 6.7	321 37.0	400 46.1	49 5.7	15 1.7	24 2.8	867 100
船舶管理業	事業者数 構成比(%)	2 1.2	86 49.7	72 41.6	10 5.8	2 1.2	1 0.6	173 100

- (注) 1 國土交通省海事局資料により作成

- (注) 2 2024年3月31日現在

- (注) 3 休止等事業者を除く

輸送機関別輸送動向(海運)

⑦ 船種別船令構成の推移

(単位:千総トン)

船種	年月日 船令区分	令2. 3. 31		令3. 3. 31		令4. 3. 31		令5. 3. 31		令6. 3. 31	
		総トン	構成比								
貨物船	合 計	2402	100.0	2414	100.0	2,393	100.0	2,523	100.0	2,720	100.0
	(0~7年未満)	785	32.7	834	34.6	688	28.7	725	28.7	822	30.2
	(7~14年未満)	421	17.5	401	16.6	432	18.1	504	20.0	591	21.7
	(14年以上)	1197	49.8	1179	48.8	1,273	53.2	1,294	51.3	1,307	48.1
専用船	合 計	389	100.0	402	100.0	389	100.0	389	100.0	378	100.0
	(0~7年未満)	111	28.5	98	24.4	70	18.0	65	16.7	71	18.8
	(7~14年未満)	54	13.8	79	19.7	107	27.5	112	28.7	107	28.4
	(14年以上)	224	57.7	225	55.9	212	54.6	212	54.5	200	52.8
油送船	合 計	951	100.0	954	100.0	959	100.0	1,006	100.0	1,044	100.0
	(0~7年未満)	228	24.0	167	17.5	149	15.6	154	15.3	200	19.2
	(7~14年未満)	405	42.6	454	47.5	410	42.7	413	41.0	481	46.1
	(14年以上)	318	33.5	334	35.0	400	41.7	439	43.6	362	34.7
特種船	合 計	199	100.0	207	100.0	217	100.0	210	100.0	209	100.0
	(0~7年未満)	46	22.9	62	30.1	61	28.0	68	32.5	72	34.6
	(7~14年未満)	58	28.9	65	31.2	57	26.5	59	28.1	55	26.4
	(14年以上)	96	48.2	80	38.7	99	45.5	83	39.4	81	39.0
合計	合 計	3941	100.0	3977	100.0	3958	100.0	4,128	100.0	4,350	100.0
	(0~7年未満)	1169	29.7	1162	29.2	968	24.4	1,013	24.5	1,166	26.8
	(7~14年未満)	937	23.8	998	25.1	1006	25.4	1,088	26.4	1,234	28.4
	(14年以上)	1836	46.6	1818	45.7	1984	50.1	2,027	49.1	1,950	44.8

(注) 1 國土交通省海事局資料により作成。

2 船齢不詳の船舶を除く。

3 貨物船には自動車専用船及び土・砂利・石材専用船を含む。

輸送機関別輸送動向(海運)

(2) 外航海運

① 我が国商船隊による外航貨物輸送量の推移

年 度	合 計	計	輸 出			計	
			一般貨物船		油送船		
			定 期	不定期			
昭40	134,512	10,213	6,368	3,446	400	118,144	
45	364,688	22,364	9,887	12,311	166	310,010	
50	526,982	34,074	10,116	23,136	822	415,567	
55	540,552	40,884	12,257	27,572	1,054	425,138	
60	546,156	42,842	10,528	30,339	1,975	400,697	
平7	704,610	38,386	11,473	20,850	6,063	532,793	
17	777,869	45,403	15,390	22,642	7,371	529,239	
19	833,217	56,702	14,348	36,247	6,107	527,467	
20	866,453	47,781	12,717	27,829	7,235	547,888	
21	823,851	44,963	10,936	25,073	8,954	457,996	
22	819,075	44,758	11,320	26,576	6,862	465,898	
23	966,697	51,863	12,891	30,414	8,558	535,977	
24	1,001,130	50,414	11,089	33,931	5,394	530,855	
25	1,026,983	52,001	10,154	34,130	7,717	540,872	
26	1,035,239	58,431	12,789	37,361	8,282	535,244	
27	1,056,144	60,802	16,583	38,339	5,881	544,702	
28	1,018,441	65,911	12,971	43,515	9,425	513,114	
29	997,068	68,756	11,836	49,837	7,082	510,768	
30	1,032,337	78,717	13,714	57,763	7,240	536,171	
令元	959,693	64,609	17,659	40,157	6,793	502,079	
2	889,365	58,411	15,975	34,066	8,370	435,019	
3	883,042	75,897	18,061	50,945	6,891	438,283	
4	866,658	70,827	23,789	39,268	7,770	450,751	
5	896,914	64,304	16,526	40,800	6,977	462,460	

(注) 1 国土交通省海事局外航課調べ。

2 外国用船による輸送量を含む。

3 三国間とは本邦以外の諸港間の輸送をいう。

輸送機関別輸送動向(海運)

(単位：千トン)

輸入			計	三國間			
一般貨物船		油送船		一般貨物船		油送船	
定期	不定期			定期	不定期		
9,057	50,508	68,581	6,153	1,199	1,195	3,759	
10,919	155,370	143,721	32,314	2,136	11,674	18,504	
7,505	210,144	197,918	77,341	1,618	25,135	50,588	
7,391	224,277	193,469	74,530	3,015	42,756	28,760	
8,475	229,874	162,348	102,618	5,187	62,943	34,487	
13,361	302,754	216,678	133,431	19,926	81,828	31,676	
16,256	339,119	173,863	203,225	55,876	93,913	53,425	
18,324	322,063	187,080	249,048	81,924	117,901	49,223	
21,173	350,791	175,924	270,784	87,797	131,314	51,673	
13,426	292,415	147,778	320,892	91,342	168,206	61,344	
19,565	298,379	147,954	308,419	115,716	148,553	44,150	
21,068	333,820	181,089	378,857	105,353	206,489	67,015	
23,878	331,218	175,759	419,861	122,695	239,462	57,703	
22,135	356,644	162,093	434,111	122,021	263,259	48,831	
28,579	351,107	155,558	441,563	135,109	268,515	37,939	
28,782	360,070	155,850	450,639	125,769	291,354	33,516	
28,645	342,018	142,451	439,416	123,198	277,285	38,934	
23,337	317,850	169,582	417,544	114,418	269,096	34,029	
18,873	331,432	185,866	417,449	91,694	292,240	33,514	
15,602	308,790	177,686	393,006	94,497	266,270	32,239	
15,411	276,305	143,303	395,935	88,157	268,734	39,043	
16,622	280,209	141,452	368,863	79,709	255,430	33,724	
18,469	284,653	147,628	345,081	76,166	245,640	23,274	
14,496	316,312	131,653	370,150	84,626	259,707	25,816	

4 平成12年以降は暦年（1月～12月）の数値である。

5 端数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。

輸送機関別輸送動向(海運)

② 主要品目別外航貨物輸送量の推移（トンベース、金額ベース）

		平成27年		平成28年		平成29年		平成30年	
		数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)
	輸出入合計	946,713	1,121,048	935,219	967,491	933,017	1,090,060	919,843	1,174,616
輸出	総計	168,977	545,750	167,661	498,370	165,159	548,600	161,637	574,323
	鉄 鋼	41,263	36,501	40,818	28,261	37,718	32,611	36,113	34,167
	セ メ ン ト	10,196	479	11,551	425	11,923	402	10,653	361
	機 械 類	13,268	182,847	12,633	169,328	13,340	190,887	13,621	197,062
	乗用自動車	5,722	104,007	5,796	99,688	6,006	104,629	6,201	109,329
	電気製品	1,433	52,130	1,462	48,571	1,503	51,798	1,494	53,778
	プラスチック	6,075	20,881	6,095	19,324	6,129	21,138	5,763	21,518
	肥 料	607	136	457	107	556	129	476	120
	そ の 他	90,413	148,770	88,849	132,666	87,984	147,006	87,315	157,989
輸入	総計	777,736	575,298	767,559	469,121	767,858	541,460	758,206	600,293
	乾 貨 物 計	488,980	414,585	486,252	366,445	489,812	410,218	488,294	437,405
	鉄 鉱 石	130,955	11,243	130,018	8,014	126,526	10,820	123,852	10,296
	石 炭	190,644	19,743	189,732	16,652	192,839	25,703	189,320	28,121
	燐 鉱 石	293	77	244	53	261	55	219	47
	塩	7,115	482	7,320	448	7,382	335	7,301	308
	銅 鉱	4,816	9,460	5,142	8,281	4,732	9,352	5,248	10,407
	ニッケル 鉱	4,395	357	3,748	200	3,596	212	3,661	240
	ボーキサイト	38	15	35	10	37	12	43	21
	木 材	6,460	3,951	6,854	3,667	6,629	3,845	6,425	4,072
	パ ル ブ	1,715	1,595	1,660	1,283	1,813	1,523	1,713	1,702
	チ ッ プ ブ	11,904	2,687	11,900	2,325	12,170	2,363	12,449	2,520
	小 麦	5,531	2,000	5,447	1,480	5,706	1,715	5,652	1,811
	米	688	614	686	478	679	403	672	543
	大 麦 ・ 裸 麦	1,111	354	1,162	284	1,205	303	1,264	385
	とうもろこし	14,708	3,916	15,342	3,331	15,306	3,457	15,802	3,721
	大 豆	3,243	2,062	3,131	1,660	3,218	1,735	3,236	1,701
	機 械 機 器	7,633	114,796	7,634	103,968	8,206	110,649	8,705	116,661
	そ の 他	97,732	241,234	96,200	214,312	99,507	237,736	102,734	254,848
	液 体 货 物 計	288,755	160,713	281,306	102,676	278,046	131,243	269,912	162,888
	原 油	164,743	81,546	164,262	55,171	158,020	71,547	148,957	89,036
	L N G	85,044	55,141	83,340	32,816	83,632	39,173	82,852	47,389
	L P G	10,986	6,506	10,900	4,474	10,774	6,048	10,734	6,908
	重 油	4,987	2,535	2,854	967	2,290	1,049	2,536	1,423
	そ の 他	22,995	14,985	19,949	9,248	23,331	13,426	24,834	18,131

(注) 1. 数量は財務省「貿易統計」をもとに国土交通省海事局で重量に換算したもの。

金額は財務省「貿易統計」による。

2. 航空貨物及び輸出入船舶を除く。

3. 端数処理のため末尾の数字が合わない場合がある。

輸送機関別輸送動向(海運)

令和元年		令和2年		令和3年		令和4年		令和5年	
数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)	数量(千トン)	金額(億円)
897,581	1,112,487	815,654	943,623	856,173	1,161,877	851,535	1,538,770	799,793	1,512,719
159,656	544,506	150,622	468,560	155,559	563,314	151,784	663,264	143,154	703,810
33,410	30,543	31,818	25,564	34,000	37,843	31,931	47,039	32,350	44,737
10,322	372	10,954	386	11,453	419	9,908	490	6,459	390
12,746	180,226	10,321	152,988	12,669	187,630	12,859	213,321	12,234	217,662
6,205	106,763	4,927	86,270	5,027	93,819	5,018	113,784	6,063	155,413
1,332	50,881	1,195	47,665	1,323	53,678	1,331	59,680	1,274	62,701
5,788	20,275	5,785	20,046	5,956	24,443	5,343	26,051	5,147	24,564
507	123	442	109	507	165	406	214	403	162
89,346	155,323	85,180	135,532	84,622	165,316	84,988	202,685	79,225	198,180
737,925	567,981	665,032	475,063	700,613	598,564	699,751	875,505	656,639	808,909
479,897	425,151	432,105	380,435	465,246	458,929	459,028	619,614	430,957	596,293
119,561	118,883	99,437	10,308	113,071	19,586	104,223	17,974	102,205	16,311
186,178	25,282	173,730	17,043	182,615	28,013	183,005	78,199	166,982	58,724
194	43	151	31	143	31	156	78	97	55
7,583	350	7,061	314	7,467	363	6,316	449	5,541	440
4,788	8,931	5,229	10,461	4,959	14,423	5,208	17,293	4,802	16,623
3,844	239	2,520	185	3,101	315	2,508	376	1,123	151
50	25	35	15	48	23	30	19	29	19
6,042	3,566	4,955	2,784	5,147	4,061	5,056	5,586	3,671	3,189
1,717	1,468	1,537	1,123	1,481	1,391	1,560	2,102	1,199	1,780
12,171	2,600	9,491	1,877	10,996	2,171	11,312	3,018	11,115	3,213
5,331	1,606	5,374	1,628	5,126	1,958	5,346	3,298	5,026	2,711
679	534	677	537	663	571	669	875	709	1,045
1,148	352	1,209	324	1,148	356	1,236	580	1,234	550
15,983	3,841	15,770	3,515	15,239	5,198	15,270	7,639	14,876	6,889
3,392	1,673	3,163	1,592	3,271	2,277	3,503	3,391	3,156	3,097
8,822	117,759	7,918	106,893	8,509	119,595	8,741	143,579	8,801	163,586
102,414	244,999	93,848	221,805	102,263	258,596	104,889	335,158	100,392	317,909
258,028	142,830	232,928	94,628	235,367	139,635	240,723	255,892	225,682	212,616
146,588	79,667	123,166	46,441	122,092	69,291	134,460	134,527	125,142	113,639
77,327	43,498	74,464	32,089	74,316	42,772	71,998	84,614	66,151	65,183
10,519	5,327	9,796	43,303	10,144	7,334	10,479	10,384	10,237	8,821
1,084	599	485	210	1,189	740	1,550	1,699	658	708
22,510	13,740	25,017	11,584	27,626	19,498	22,237	24,668	23,494	24,265

輸送機関別輸送動向(海運)

(③) 日本商船船腹量の推移(隻数、総トン)

年	貨物船		客船		油送船		合計	
	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン	隻数	千総トン
平 8	5,107	10,476	654	1,564	1,063	5,805	6,824	17,845
9	5,055	10,310	653	1,577	1,048	5,695	6,756	17,582
10	4,952	9,731	640	1,597	943	5,525	6,535	16,853
11	4,658	9,161	604	1,520	878	5,517	6,140	16,198
12	4,505	8,946	560	1,421	815	4,507	5,880	14,874
13	4,403	8,761	557	1,418	773	3,340	5,733	13,519
14	4,206	8,235	540	1,389	727	3,331	5,473	12,955
15	3,969	8,086	538	1,374	697	3,119	5,204	12,579
16	3,766	8,068	528	1,373	674	2,617	4,968	12,058
17	3,676	7,925	501	1,291	671	2,620	4,848	11,836
18	3,593	7,931	487	1,265	656	2,338	4,736	11,535
19	3,501	7,896	474	1,187	647	2,355	4,622	11,439
20	3,479	8,475	452	1,116	640	2,086	4,571	11,677
21	3,405	9,308	440	1,100	627	2,276	4,472	12,684
22	3,242	9,839	414	1,055	599	2,970	4,255	13,864
23	3,179	10,728	403	1,010	582	3,628	4,164	15,366
24	3,142	11,808	398	1,048	585	3,686	4,125	16,542
25	3,062	12,847	390	1,056	577	3,525	4,029	17,428
26	3,052	14,791	388	1,038	575	3,377	4,015	19,206
27	3,055	15,428	377	1,019	574	3,719	4,006	20,166
28	3,061	16,581	375	1,042	563	3,856	3,999	21,479
29	3,076	17,358	373	1,055	565	4,980	4,014	23,393
30	3,073	18,915	374	1,055	556	5,125	4,003	25,094
令元	3,102	20,474	375	1,039	562	5,595	4,039	27,108
2	3,131	20,454	376	1,076	562	5,385	4,069	26,915
3	3,068	20,267	378	1,090	563	5,401	4,009	26,758
4	3,036	20,519	372	1,099	565	5,116	3,973	26,734
5	3,026	22,513	366	1,115	553	4,950	3,945	28,578

(注) 1 (社) 日本船主協会資料より作成。

2 百総トン以上の鋼船で、漁船・官庁船・その他特殊船を含まない。
ただし内航定期交通船を含む。

3 毎年6月30日現在の数値である。

<MEMO欄>

輸送機関別輸送動向(海運)

(3) 港湾運送

① 港湾運送量の推移

(単位：百万トン)

年	港湾取扱貨物量		港湾運送量							
			船舶積卸量		はしけ運送量		沿岸荷役量		いかだ運送量	
	全国 (10年=100)	5大港 (10年=100)								
19	3,215 (102)	928 (116)	1,463 (134)	677 (142)	16 (114)	11 (122)	976 (127)	440 (127)	1 (20)	1 (50)
20	3,146 (99)	917 (115)	1,359 (125)	628 (132)	16 (114)	11 (122)	899 (117)	408 (118)	1 (20)	1 (50)
21	2,636 (83)	750 (94)	1,234 (113)	576 (121)	15 (107)	11 (122)	826 (108)	383 (110)	0 (0)	0 (0)
22	2,808 (89)	823 (103)	1,389 (128)	661 (139)	17 (121)	12 (133)	923 (120)	434 (125)	1 (20)	0 (0)
23	2,784 (88)	826 (104)	1,383 (127)	668 (140)	16 (114)	11 (122)	920 (120)	449 (129)	1 (20)	0 (0)
24	2,852 (90)	842 (106)	1,407 (129)	676 (142)	16 (114)	11 (122)	927 (121)	442 (127)	0 (0)	0 (0)
25	2,901 (92)	856 (107)	1,443 (133)	683 (143)	17 (121)	11 (122)	966 (126)	459 (132)	0 (0)	0 (0)
26	2,880 (91)	856 (107)	1,438 (132)	685 (144)	15 (114)	11 (122)	953 (124)	454 (131)	0 (0)	0 (0)
27	2,812 (89)	836 (105)	1,399 (129)	659 (138)	15 (107)	10 (111)	928 (121)	437 (126)	0 (0)	0 (0)
28	2,783 (88)	827 (104)	1,411 (130)	663 (139)	15 (107)	9 (100)	938 (122)	439 (127)	0 (0)	0 (0)
29	2,823 (89)	848 (106)	1,455 (134)	688 (144)	15 (114)	10 (111)	970 (126)	454 (131)	0 (0)	0 (0)
30	2,820 (89)	842 (106)	1,468 (135)	698 (146)	15 (107)	10 (111)	981 (128)	468 (135)	0 (0)	0 (0)
令元	2,747 (87)	824 (103)	1,427 (131)	673 (141)	14 (100)	9 (100)	952 (124)	451 (130)	0 (0)	0 (0)
2	2,473 (78)	731 (92)	1,296 (119)	619 (130)	12 (86)	7 (78)	882 (115)	420 (121)	0 (0)	0 (0)
3	2,574 (81)	776 (97)	1,389 (128)	657 (138)	13 (93)	9 (100)	880 (115)	410 (118)	0 (0)	0 (0)
4	2,564 (81)	763 (96)	1,363 (125)	655 (137)	12 (86)	8 (89)	895 (117)	441 (127)	0 (0)	0 (0)
5	2,498 (79)	739 (93)	1,343 (123)	653 (137)	12 (86)	8 (89)	901 (117)	449 (129)	0 (0)	0 (0)

資料：国土交通省港湾局港湾経済課調べ

- (注) 1 港湾取扱貨物量は、国土交通省総合政策局情報政策課「港湾統計」(港湾取扱貨物量等の現況)による。その調査対象港湾（令和5年）は、678港である。5大港は、東京、横浜、川崎、名古屋、大阪、堺泉北、神戸、下関、北九州港の合計とした。
- 2 港湾運送量の全国欄は、指定港湾（港湾運送事業法適用対象港湾、令和5年度末93港）の実績である。

輸送機関別輸送動向(海運)

(② 輸移出入別船舶積卸量(全国・5大港・運輸局別)(令和5年度)
(単位:千トン)

区分 港名	外 貿			内 貿			計	
	輸 入	輸 出	小 計	移 入	移 出	小 計		
京 浜	東 京	68,170	54,636	122,806	5,856	4,023	9,880	132,685
	川 崎	8,689	4,142	12,831	2,697	1,522	4,218	17,050
	横 浜	54,511	62,971	117,482	6,094	2,983	9,078	126,560
	小 計	131,370	121,749	253,119	14,647	8,528	23,176	276,295
名 古 屋	64,050	68,890	132,940	9,899	12,357	22,255	155,195	
大 阪	41,893	34,881	76,775	8,486	5,641	14,127	90,901	
神 戸	38,428	36,178	74,606	7,113	6,268	13,381	87,988	
関 門	19,403	11,240	30,643	5,723	6,327	12,050	42,693	
計 5 港	295,144	272,938	568,083	45,867	39,122	84,989	653,072	
計 88 港	303,572	122,999	426,571	129,028	134,672	263,700	690,272	
全 国 93 港	598,716	395,938	994,654	174,895	173,794	348,689	1,343,343	
北 海 道	18,404	3,658	22,062	25,299	24,400	49,698	71,760	
東 北	21,298	4,664	25,961	9,344	9,310	18,654	44,615	
北 陸 信 越	11,876	6,328	18,204	796	603	1,400	19,604	
関 東	191,357	133,318	324,675	34,932	25,736	60,668	385,342	
中 部	100,005	90,501	190,506	23,781	26,206	49,987	240,492	
近 畿	53,101	36,212	89,313	10,218	7,402	17,620	106,933	
神 戸	56,024	39,265	95,289	16,383	14,809	31,192	126,481	
中 国	70,240	27,517	97,757	17,625	22,885	40,510	138,267	
四 国	9,098	3,906	13,004	3,044	3,884	6,928	19,931	
九 州	66,420	49,823	116,243	24,534	32,930	57,464	173,707	
沖 縄	895	746	1,641	8,940	5,629	14,569	16,210	

(注) 1 國土交通省港湾局資料により作成。

2 端数処理のため一部合計値が一致しない箇所がある。

輸送機関別輸送動向(海運)

(3) 品目別船舶積卸量の推移 (全国)

(単位: 百万トン)

品目 年度	コンテナ	自動車	石炭	金属鉱	鉄鋼	穀物 (撒)	砂利・砂・ 石材	金属くず	石炭製品	原塩	その他	計	
21	505	144	142	129	111	29	14	12	9	8	133	1,234	
22	580	159	160	147	131	29	11	11	10	7	143	1,389	
23	590	163	159	143	121	28	11	11	10	7	141	1,383	
24	593	177	160	148	122	28	11	11	11	7	139	1,407	
25	604	182	165	154	125	27	12	11	12	7	143	1,443	
合	603	178	164	155	126	27	11	11	13	7	142	1,438	
27	586	179	165	148	117	26	11	9	13	7	138	1,399	
28	604	178	166	146	115	25	11	11	11	7	138	1,411	
29	631	186	167	146	120	27	10	11	10	7	138	1,455	
30	650	192	165	138	121	25	11	11	10	7	138	1,468	
計	635	188	162	133	114	25	11	10	9	7	133	1,427	
令元	2	596	163	148	109	97	25	11	10	7	7	123	1,296
3	616	168	165	128	115	25	10	12	8	8	137	1,389	
4	615	179	154	115	106	26	9	11	7	8	137	1,367	
5	606	188	148	112	101	26	9	11	6	7	129	1,343	

輸送機関別輸送動向(海運)

(3) 品目別船舶積卸量の推移(5大港)

(単位:百万トン)

品目 年度	コンテナ	自動車	石炭	金属鉱	鉄鋼	穀物 (撒)	砂利・砂・ 石材	金属くず	石炭製品	原塩	その他	計
20	423	65	23	26	40	9	1	2	1	1	36	628
21	391	55	24	26	34	8	1	2	1	1	32	576
22	452	64	27	28	41	9	1	2	2	1	34	661
5	23	462	65	27	37	8	1	2	2	1	35	668
24	464	73	27	27	19	9	1	2	2	1	52	676
25	468	76	27	28	36	8	1	2	2	1	36	683
26	465	76	28	28	38	8	1	2	2	1	37	685
27	451	73	27	27	34	8	1	2	2	1	34	659
28	460	69	27	27	33	8	1	2	2	1	33	663
29	482	70	26	27	35	8	1	3	2	1	32	688
30	495	72	26	25	35	7	1	3	2	1	30	698
令元	480	69	26	24	32	7	1	3	2	1	28	673
計	2	451	55	24	22	28	7	1	3	1	1	619
3	472	61	26	23	31	7	1	3	1	1	29	657
4	474	66	26	19	28	7	1	3	2	1	29	655
5	470	70	28	18	27	7	1	3	1	1	28	653

輸送機関別輸送動向(海運)

(④ 港湾別港湾運送事業許可数及び事業者数(令和5年度)
(検数・鑑定・検量事業を除く)

(令和6年3月31日現在)

業種	港湾	5大港						その他 港	合計
		京浜	名古屋	大阪	神戸	関門	小計		
一般港湾運送事業 許可数	無限定・条件なし	37	12	24	16	11	100	180	280
	海 貨	34	6	28	22	1	91	1	92
	新 海 貨	22	5	2	13	0	42	3	45
	い か だ	0	0	2	0	0	2	1	3
	そ の 他	14	8	14	6	5	47	119	166
	小 計	107	31	70	57	17	282	304	586
	港湾荷役事業	112	37	79	57	34	319	585	904
	うち船内	18	2	5	2	2	29	141	170
	うち沿岸	60	23	58	40	13	194	288	482
	うち一貫	34	12	16	15	19	96	156	252
単独事業	はしけ運送事業	42	4	30	12	7	95	47	142
	いかだ運送事業	3	1	2	1	2	9	25	34
	小 計	157	42	111	70	43	423	657	1,080
合 計		264	73	181	127	60	705	961	1,666
事業者数(支店算入)		210	51	142	100	45	548	595	1,143
純事業者数									846

資料：国土交通省港湾局港湾経済課調べ。

(注) 事業者数の支店算入とは各事業者の支店を含み、純事業者数とは、支店を除いたものである。

4. 航 空

(1) 国内線

① 国内定期航空貨物輸送量の推移

令和5年度の国内定期航空輸送の貨物重量は、55万5,035トン、6億125万トンキロで、対前年度比それぞれ1.0%増、0.3%増であった。また、幹線・ローカル線別では、トンベースが幹線で42万8,934トン、対前年度比0.4%増、ローカル線で12万6,100トン、対前年度比3.1%増、トンキロベースが幹線で4億8,417万トンキロ、対前年度比0.5%減、ローカル線で1億1,708万トンキロ、対前年度比3.7%増であった。

年 度	トン(単位:トン)				トンキロ(単位:万トンキロ)			
	幹線	ローカル 線	全輸 送量	指数	幹線	ローカル 線	全輸 送量	指数
平成21	620,581	339,027	959,608	100	67,255	30,768	98,023	100
平成22	646,382	294,725	941,107	98	70,513	26,563	97,076	99
平成23	642,231	253,530	895,761	93	70,510	22,396	92,905	95
平成24	650,202	255,549	905,751	94	71,746	22,844	94,590	96
平成25	673,343	261,218	934,561	97	73,128	23,525	96,652	99
平成26	673,862	254,895	928,757	97	72,828	23,147	95,974	98
平成27	679,189	238,844	918,033	96	73,905	21,969	95,875	98
平成28	675,152	234,274	909,426	95	74,506	21,458	95,964	98
平成29	674,118	230,209	904,327	94	75,667	21,280	96,947	99
平成30	603,585	219,772	823,357	86	67,782	20,308	88,090	90
令和元	573,592	207,753	781,345	81	64,314	19,162	83,477	85
令和2	332,055	95,978	428,032	45	37,831	8,566	46,397	47
令和3	377,215	102,674	479,889	50	43,347	9,426	52,773	54
令和4	427,291	122,266	549,556	57	48,638	11,290	59,929	61
令和5	428,934	126,100	555,035	58	48,417	11,708	60,125	61

- (注) 1. 「航空輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部より作成。
 2. 「幹線」とは、札幌、東京、成田、大阪、関西、福岡、那覇の各空港を相互に結ぶ路線をいい、「ローカル線」とは、これ以外の各路線をいう。
 3. 平成21年度を基準年（指数=100）とする。

輸送機別輸送動向(航空)

② 国内定期路線別航空貨物輸送量(上位30路線)

順位	路線別	令和5年度		令和4年度		貨物重量 R5/R4 (%)
		貨物重量 (キロ)	貨物トンキロ メートル	貨物重量 (キロ)	貨物トンキロ メートル	
1(2)	東京(羽田) - 新千歳	112,492,047	100,567,889	106,872,164	95,543,715	105.3%
2(1)	東京(羽田) - 沖縄(那覇)	109,570,961	184,846,210	112,006,488	188,954,949	97.8%
3(3)	東京(羽田) - 福岡	99,620,171	103,704,600	103,503,549	107,747,195	96.2%
4(4)	東京(羽田) - 大阪	47,644,629	24,489,337	46,216,946	23,755,511	103.1%
5(5)	大阪 - 沖縄(那覇)	26,975,214	35,175,679	29,601,663	38,600,567	91.1%
6(6)	東京(羽田) - 鹿児島	12,722,009	14,134,152	13,357,954	14,840,688	95.2%
7(7)	沖縄(那覇) - 宮古島	10,605,140	3,733,013	11,143,008	3,922,339	95.2%
8(9)	福岡 - 沖縄(那覇)	10,303,592	10,386,022	9,170,379	9,243,744	112.4%
9(8)	沖縄(那覇) - 石垣	10,092,905	4,763,850	10,647,578	5,025,661	94.8%
10(10)	東京(羽田) - 熊本	7,762,685	8,430,271	7,118,059	7,730,213	109.1%
11(11)	東京(羽田) - 広島	7,372,295	5,824,115	6,482,187	5,120,928	113.7%
12(13)	大阪 - 新千歳	6,649,352	7,719,899	5,007,623	5,813,850	132.8%
13(15)	東京(羽田) - 関西	5,494,526	3,725,288	4,306,189	2,919,598	127.6%
14(12)	東京(羽田) - 石垣	5,106,471	11,086,149	5,019,253	10,896,797	101.7%
15(18)	東京(羽田) - 長崎	4,731,584	5,408,200	3,562,264	4,071,669	132.8%
16(14)	中部 - 沖縄(那覇)	4,580,697	6,733,623	4,390,183	6,453,564	104.3%
17(20)	東京(羽田) - 松山	4,555,332	3,913,030	3,310,998	2,844,147	137.6%
18(19)	東京(羽田) - 宮古島	3,976,035	8,031,593	3,312,677	6,691,608	120.0%
19(21)	東京(羽田) - 旭川	3,974,219	4,180,878	3,185,895	3,351,559	124.7%
20(16)	福岡 - 新千歳	3,906,811	6,305,594	4,285,831	6,917,331	91.2%
21(17)	東京(羽田) - 大分	3,318,204	3,079,292	3,571,136	3,314,016	92.9%
22(24)	東京(羽田) - 帯広	3,191,754	4,024,803	2,827,195	2,824,370	112.9%
23(23)	東京(羽田) - 函館	3,062,776	2,407,339	3,046,554	2,394,588	100.5%
24(22)	東京(羽田) - 宮崎	2,899,135	2,965,815	3,095,240	3,166,431	93.7%
25(27)	東京(羽田) - 関山	2,801,409	1,918,969	2,136,422	1,463,448	131.1%
26(29)	東京(羽田) - 高知	2,277,669	1,876,800	1,946,428	1,603,857	117.0%
27(31)	東京(羽田) - 高松	2,186,989	1,554,946	1,784,900	1,269,061	122.5%
28(26)	中部 - 新千歳	1,927,301	2,089,192	2,215,971	2,402,113	87.0%
29(30)	東京(羽田) - 北九州	1,878,004	1,799,131	1,926,688	1,845,769	97.5%
30(32)	東京(羽田) - 山口宇部	1,648,377	1,541,230	1,710,972	1,599,762	96.3%

(注) 1. 順位中の()は前年度順位

(2) 國際線

① 國際航空貨物輸送量の推移（トンベース、トンキロベース）

令和5年度の國際定期航空貨物輸送実績は137万3,022トン、79億3,545万トンキロで、対前年度比それぞれ6.7%減、7.1%減であった。

年 度	トンベース(トン)	トンキロベース (万トンキロ)		指數
		指數		
平成21年度	1,265,614	100	645,093	100
平成22年度	1,254,224	99	636,830	99
平成23年度	1,072,517	85	575,642	89
平成24年度	1,145,862	91	612,478	95
平成25年度	1,238,564	98	674,940	105
平成26年度	1,421,979	112	799,618	124
平成27年度	1,386,118	110	780,736	121
平成28年度	1,603,172	127	877,731	136
平成29年度	1,763,226	139	982,869	152
平成30年度	1,446,565	114	788,982	122
令和元年度	1,459,081	115	820,770	127
令和2年度	1,358,562	107	769,827	119
令和3年度	1,763,893	139	1,043,404	162
令和4年度	1,471,049	116	853,908	132
令和5年度	1,373,022	108	793,545	123

- (注) 1. 「航空輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部より作成。
 2. 本邦航空運送事業者のうち、国際航空運送事業者による輸送量。
 3. 平成21年度を基準年（指數：100）とする。

② 主要品目別国際貨物輸送量の推移(金額ベース)

<輸出>

(単位 : 億円)

項目	年度					平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
	品	品	品	品	品												
食 料 品	383	472	563	720	785	954	1,204	1,254	1,550	1,673	1,777	1,668					
織 繊 及 び 同 製 品	1,046	1,216	1,375	1,457	1,446	1,558	1,658	1,689	1,336	1,753	2,076	2,253					
化 学 製 品	141,36	15,777	16,726	16,618	16,946	20,246	22,104	22,491	25,568	31,028	33,113	30,324					
非 金 屬 鉱 物 製 品	2,427	2,588	2,746	2,840	2,885	3,266	3,346	2,916	2,840	3,441	3,980	4,156					
金 屬 及 び 同 製 品	5,710	6,733	7,015	6,485	6,668	7,567	7,419	7,519	8,220	10,177	10,719	10,495					
機 械 器 器	101,383	112,199	125,303	126,557	126,286	141,850	142,741	133,926	129,946	162,891	177,026	167,555					
そ の 他	33,985	38,551	44,808	50,194	52,972	60,072	56,778	53,786	50,697	66,839	86,657	93,717					
計	159,070	177,536	198,536	204,872	207,988	235,512	235,249	223,581	220,157	277,802	315,349	310,208					

<輸入>

(単位 : 億円)

項目	年度					平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
	品	品	品	品	品												
食 料 品	2,335	2,416	2,535	2,570	3,137	4,126	2,861	2,690	2,473	3,677	5,681	4,433					
原 料 及 び 燃 料	914	1,130	1,104	1,088	949	1,067	1,144	1,227	1,407	2,025	2,279	1,694					
化 学 製 品	27,837	28,923	29,265	37,510	33,294	34,342	37,109	38,916	39,770	55,304	61,740	51,988					
機 械 器 器	93,573	114,628	120,433	125,929	118,903	135,970	141,304	132,552	125,426	154,649	183,150	180,118					
そ の 他	29,920	34,516	34,548	36,472	33,756	37,192	39,212	38,957	36,474	47,986	53,103	51,738					
計	154,579	181,613	187,885	203,568	190,039	212,697	221,629	214,342	205,550	263,641	305,954	289,971					

(注)「外国貿易概況」(財)日本関税協会より作成。

輸送機関別輸送動向(航空)

(3) 方面別国際航空貨物輸送量の推移

(単位 : トン)

方 面	年 度	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
ア ニ リ ア	703,760	745,347	832,466	807,038	960,288	1,054,570	891,654	866,010	803,295	1,005,857	869,163	793,192	
(中 国)	199,097	232,569	255,067	251,095	336,115	380,487	347,632	334,770	313,220	339,999	318,362	322,061	
(韓 国)	57,716	58,083	54,981	48,383	50,080	50,595	41,277	32,869	19,399	23,764	23,430	29,620	
(そ の 他 ア ジ ア)	446,948	454,695	522,417	507,559	574,093	623,487	502,745	498,431	469,976	642,094	527,371	441,511	
米 大 陸	273,250	315,782	384,028	378,012	415,574	449,729	395,424	361,274	409,316	557,997	456,630	401,697	
太 平 洋	18,759	22,994	30,261	27,223	32,610	40,502	45,815	39,820	1,640	13,758	28,634	44,273	
ヨ ー ロ ッ パ	146,713	151,125	171,433	166,640	179,683	200,693	154,916	168,552	130,185	169,812	99,093	111,579	
オ セ ア ニ ア	3,379	3,315	3,792	7,205	15,017	17,731	18,756	23,425	14,126	16,458	17,529	22,279	
合 計	1145,862	1238,564	1421,979	1,386,118	1,603,172	1,763,226	1,446,565	1,459,081	1,358,562	1,763,893	1,471,049	1,373,022	

(注) 1. 「航空輸送統計年報」国土交通省総合政策局情報管理部より作成。

2. 本邦航空運送事業者のうち、国際航空運送事業者による輸送量。

3. () 内は各地域内の内数

4. アジアとは、中国、韓国、香港、台灣、タイ、インド等の路線

5. 米大陸とは、西海岸、東海岸、内陸部、アラスカ、カナダ、ブラジル等の路線

6. 太平洋とは、ハワイ、グアム等の路線

7. ヨーロッパとは、オーストリア、ロシア等の路線

8. オセアニアとは、オーストラリア、ニュージーランド等の路線

V. 貨物流通施設の動向

1. 倉庫

(1) 営業倉庫の分類

- | | |
|---|---|
| 普通倉庫 | 1類倉庫……危険物等を除き、とくに保管物品の制限のない倉庫〔建屋〕
2類倉庫……防火性能を有せず、保管物品に制限のある倉庫〔建屋〕
3類倉庫……防火性能、防湿性能、遮熱性能等を有せず、保管物品に制限のある倉庫〔建屋〕
野積倉庫……製材、かわら等を野積みで保管する倉庫〔整地〕
貯蔵槽倉庫……穀物等のバラ貨物や液体を保管する倉庫〔サイロ、タンク〕
危険品倉庫……石油、化学薬品等危険物を保管する倉庫〔建屋、タンク〕 |
| 冷蔵倉庫……冷凍水産物、食肉等 +10℃以下で保管することが適當な物品を保管する倉庫
C ₃ 級 +10℃以下 -2℃超, C ₂ 級 -2℃以下 -10℃超,
C ₁ 級 -10℃以下 -18℃超, F ₁ 級 -18℃以下 -24℃超,
F ₂ 級 -24℃以下 -30℃超, F ₃ 級 -30℃以下 -35℃超,
SF ₁ 級 -35℃以下 -40℃超, SF ₂ 級 -40℃以下 -45℃超,
SF ₃ 級 -45℃以下 -50℃超, SF ₄ 級 -50℃超 | |
| 水面倉庫……原木を水面において保管する倉庫 | |

(2) 営業倉庫の概要（令和5年度）

倉庫類別	区分	事業者数	所管面(容)積	入庫量	平均月末在庫量	年間回転数
普通倉庫	1～3類倉庫	5,611社	76,443千m ²	260,501千トン	35,334千トン	7.37回
	野積倉庫	211社	3,902千m ²	23,173千トン	4,618千トン	5.02回
	貯蔵倉庫	104社	10,584千m ³	27,277千トン	4,032千トン	6.77回
	危険品建屋	262社	761千m ²	10,466千トン	4,904千トン	2.13回
冷蔵倉庫	タシク	48社	10,714千m ³			
	庫	1,301社	36,321千m ³	24,033千トン	3,818千トン	6.29回
水面倉庫	庫	4社	191千m ²	19千m ²	3m ²	6.33回

(注) 1 國土交通省物流・自動車局貨物流通事業課 (貨物流通経営戦略室)

2 事業者数及び所管面(容)積は、令和5年度末現在。

3 年間回転数＝入庫量÷平均月末在庫量。
4 普通倉庫の総事業者数は5,888社である。

(3) 普通倉庫事業者数・所管面(容)積の推移

貨物流通施設の動向

区分 年度	事業者数	1～3類倉庫				野積倉庫				貯蔵倉庫				所管面(容)				積				危険品倉庫			
		対前年比		面積(千m ²)		対前年比		面積(千m ²)		対前年比		面積(千m ²)		対前年比		面積(千m ²)		対前年比		面積(千m ²)		対前年比			
		(%)	(%)	(%)	(千m ²)	(%)	(%)	(千m ²)	(%)	(%)	(千m ²)	(%)	(%)	(千m ²)	(%)	(%)	(千m ²)	(%)	(%)	(千m ²)	(%)	(%)	(千m ²)	(%)	
昭45	1,856	108.7	12,492	114.4	1,929	96.1	2,314	111.2	43	87.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81	403.0
50	2,326	104.4	17,504	106.1	3,540	107.6	4,011	105.8	116	118.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	430	157.0
55	2,495	100.9	20,229	102.5	3,471	95.1	6,291	109.2	165	108.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	543	102.6
60	2,651	100.8	21,737	101.9	3,739	97.3	7,320	99.0	216	101.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,019	126.5
平17	4,026	102.2	36,197	115.5	4,117	105.8	9,073	85.5	416	113.4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,658	110.6
18	3,873	101.0	37,976	105.0	4,084	99.0	9,259	102.0	409	98.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,871	61.0
19	4,223	102.2	38,672	101.8	4,326	105.9	9,274	100.2	421	102.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,115	155.3
20	4,453	105.4	37,923	98.1	4,131	95.5	8,985	96.9	394	93.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,254	101.5
21	4,555	102.3	38,388	101.2	3,977	96.3	8,883	98.9	377	95.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,083	98.2
22	4,637	101.8	41,690	108.6	3,882	97.6	10,590	119.2	485	128.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,628	117.0
23	4,725	101.9	34,423	82.6	3,720	95.8	8,576	81.0	413	85.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,255	49.4
24	4,886	103.4	41,171	119.4	3,609	97.3	10,539	140.4	466	111.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,960	189.5
25	4,798	98.2	38,453	93.4	3,891	107.8	8,322	79.0	470	100.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,545	85.8
26	4,849	101.1	41,722	108.5	3,548	91.2	8,583	103.1	481	102.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,460	110.7
27	4,884	100.7	46,178	110.7	4,338	122.3	10,693	124.6	517	107.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,869	114.9
28	5,068	103.7	47,746	103.4	3,710	85.5	10,521	98.4	525	101.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,152	84.2
29	5,219	103.0	52,283	109.5	3,972	107.1	10,480	99.6	552	105.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,323	101.9
30	5,344	102.3	54,558	104.3	4,048	101.9	10,500	100.1	577	104.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,171	109.0
令和元	5,360	100.3	57,651	105.7	4,068	100.5	10,470	99.7	626	108.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,072	99.0
2	5,494	102.5	60,734	105.3	4,256	104.6	10,660	101.8	639	102.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,090	100.2
3	5,314	96.7	64,373	106.0	4,046	95.1	10,571	99.2	684	107.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,303	102.1
4	5,788	108.9	70,985	110.3	4,158	102.8	12,828	121.4	734	107.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,966	96.7
5	5,888	101.7	76,443	107.7	3,902	93.8	10,584	82.5	761	103.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,714	107.5

(注) 1 國土交通省物流・自動車局貨物流通事業課(貨物流通經營戦略室) 調べ。

2 各年度末現在。

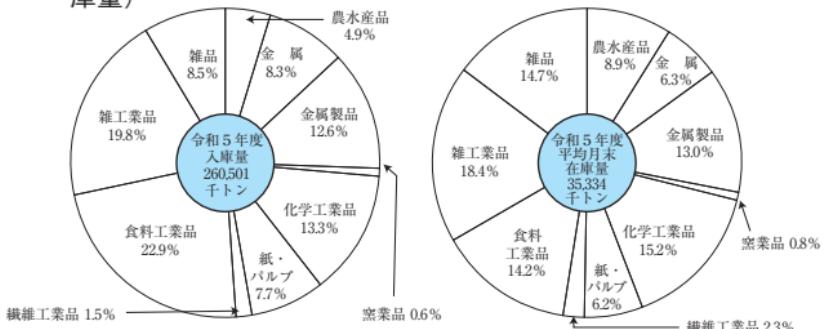
貨物流通施設の動向

(4) 普通倉庫入庫量・平均月末在庫量・回転数の推移

区分 年 度	入 庫 量			平均月末在庫量			年間回転数 A/C (回)	1~3 類倉庫 B/D (回)
	普通 倉 庫 (A) (千トン)	う ち 1~3 類 倉 庫 (B) (千トン)	対前年 度 比 (%)	普通 倉 庫 (C) (千トン)	う ち 1~3 類 倉 庫 (D) (千トン)	対前年 度 比 (%)		
昭55 60	151,231 183,993	116,551 134,276	101.2 102.8	25,380 35,503	20,540 18,779	109.2 104.6	5.96 5.18	5.67 7.15
平22 23 24 25 26 27 28 29 30 令元 2 3 4	226,593 206,118 231,628 228,973 227,952 252,598 243,935 257,312 263,435 258,871 267,451 272,714 279,613	165,857 150,049 167,101 167,426 168,123 189,033 179,153 186,596 187,617 190,683 198,849 203,191 211,077	112.2 90.5 111.4 100.2 100.4 112.4 94.7 104.2 100.5 101.6 104.3 102.2 103.9	33,765 28,523 34,693 35,283 35,549 39,788 42,664 40,269 41,596 42,211 42,537 41,101 43,331	21,742 19,615 23,548 23,696 23,622 26,056 29,813 27,094 27,938 29,450 29,392.0 28,561.0 29,694	98.2 90.2 120.1 100.6 99.7 110.3 114.4 90.9 103.1 105.4 99.8 97.2 104.0	6.71 7.23 6.68 6.49 6.41 6.35 5.72 6.39 6.33 6.13 6.29 6.64 6.45	7.63 7.65 7.10 7.07 7.12 7.25 6.01 6.89 6.72 6.47 6.77 7.11 7.11
5	321,417	260,501	123.4	48,888	35,334	119.0	6.57	7.37

(注) 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課（貨物流通経営戦略室）調べ。

(5) 普通倉庫（1~3類倉庫）品目別構成比（入庫量・平均月末在庫量）



(注) 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課（貨物流通経営戦略室）調べ。

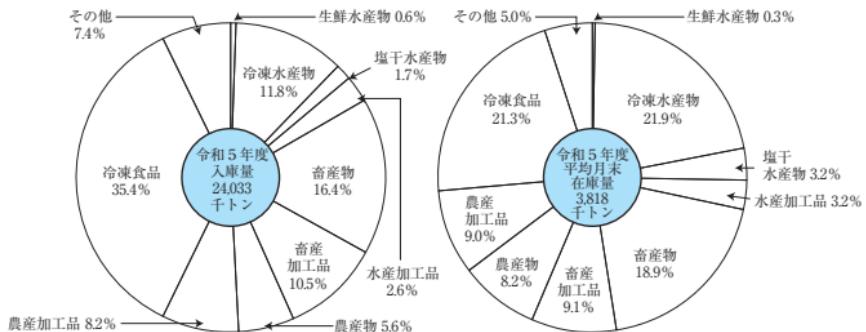
貨物流通施設の動向

(6) 冷蔵倉庫の事業者数・所管容積・入庫量・平均月末在庫量・年間回転数の推移

区分 年度	事業者 数	対前年 度比 (%)	所管 容積 (千m ³)	対前年 度比 (%)	入庫量 (千トン)	対前年 度比 (%)	平均 月末 在庫量 (千トン)	対前年 度比 (%)	年間 回転数
昭55	1,314	97.8	14,183	106.0	8,683	98.2	1,686	94.4	5.15
60	1,241	99.4	15,025	102.2	11,083	103.8	2,026	103.5	5.47
平22	1,144	99.7	29,338	100.4	18,999	103.7	2,890	96.2	6.57
23	1,168	102.1	31,213	106.4	19,897	104.7	3,142	108.7	6.33
24	1,164	99.7	30,647	98.2	20,101	101.0	3,251	103.5	6.18
25	1,177	101.1	27,546	89.9	21,234	105.6	3,294	101.3	6.45
26	1,181	100.3	27,244	98.9	21,208	99.9	3,351	101.7	6.33
27	1,147	97.1	31,046	114.0	23,383	110.3	3,705	110.6	6.31
28	1,174	102.3	31,930	102.8	23,084	98.9	3,424	92.4	6.74
29	1,319	112.4	34,906	109.3	23,120	100.2	3,454	100.9	6.69
30	1,207	91.5	32,913	94.2	23,199	100.3	3,558	103.0	6.52
令元	1,225	101.5	33,607	102.1	23,283	100.3	3,802	106.9	6.12
2	1,232	101.7	35,006	104.2	22,271	95.7	3,664	96.4	6.08
3	1,264	102.6	35,898	102.5	22,915	102.9	3,549	96.9	6.46
4	1,283	101.5	39,000	108.6	24,652	107.6	3,760	105.9	6.56
5	1,301	101.4	36,321	93.1	24,033	97.5	3,818	101.5	6.29

- (注) 1 國土交通省物流・自動車局貨物流通事業課(貨物流通經營戰略室)調べ。
 2 事業者数及び所管面(容)積は各年度末現在。
 3 年間回転数 = 入庫量 ÷ 平均月末在庫量。

(7) 冷蔵倉庫品目別構成比(入庫量・平均月末在庫量)



- (注) 國土交通省物流・自動車局貨物流通事業課(貨物流通經營戰略室)調べ。

令和⑦年3月31日
物流・自動車局貨物流通事業課

令和5年度 倉庫事業経営指標(概況)

I 調査の概要

1. 調査の目的

この指標は、主要倉庫事業者の財務・経営・原価等の実態を把握することにより、倉庫業における企業経営の指針を明らかにするとともに、倉庫業の健全な発展と経営の合理化に資するため、毎年度継続して行っているものである。(※)

2. 調査対象事業者

(1) この対象事業者は、倉庫の種類及び規模別に任意抽出した者を対象としているが、当概況の普通倉庫業及び冷蔵倉庫業の集計結果については、倉庫の種類別単位で計上している。

倉庫の種類	普通倉庫			冷蔵倉庫			貯蔵槽倉庫	鉄鋼専用倉庫	木材専用倉庫	合計
規模	大	中	小	大	中	小				
事業者数	50	46	20	60	13	8	19	15	3	234

(2) 対象事業者は、所管面(容)積ベースで普通倉庫の約1.1割、冷蔵倉庫の約4.2割をカバーしている。

○普通倉庫：対象事業者116社／全体5,739社

対象所管面積835万9千m²／全体7,514万3千m²

○冷蔵倉庫：対象事業者88社／全体1,264社

対象所管容積1,498万4千m³／全体3,589万8千m³

(3) 4年度の報告書回収率は以下のとおりとなっている。

○普通倉庫：対象事業者(回収)116社／対象事業者(発出)131社(回収率…88.5%)

○冷蔵倉庫：対象事業者(回収) 81社／対象事業者(発出) 88社(回収率…92.0%)

○その他倉庫：対象事業者(回収) 37社／対象事業者(発出) 39社(回収率…94.9%)

○合計： 対象事業者(回収)234社／対象事業者(発出)258社(回収率…90.6%)

※本指標は昭和44年度より毎年継続して実施してきたが、平成22年度の実施について東日本大震災の影響等により中止した。

その後、平成23年度より再開したものの、対象事業者を従前よりも絞ったため平成21年度以前の数字との継続性が無いものもある。

(注)1 端数処理のため合計値が一致しない箇所がある。

(注)2 *は、過去の調査における数値を訂正したものである。

II 調査結果の概要

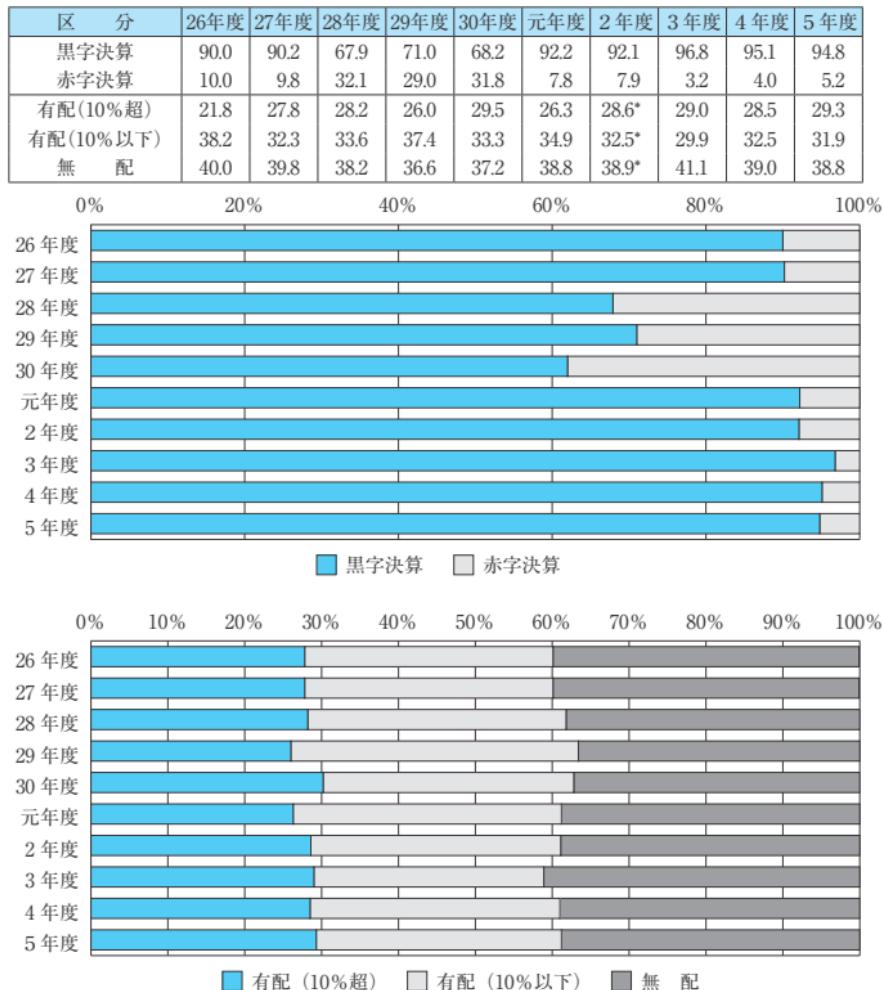
1. 普通倉庫

(1) 経営状況

普通倉庫事業者 116 社のうち黒字決算は 110 社 (全 94.8%) となり、前年度から 0.3 ポイント減少した。

○経営状況の推移

(単位：%)



貨物流通施設の動向

(2) 事業別営業収益構成（1社平均）

5年度の事業別営業収益の構成をみると、全営業収益96億698万6千円のうち、普通倉庫業22億6,327万6千円（23.6%）、貨物利用運送事業23億6,236万8千円（24.6%）、港湾運送事業15億2,420万8千円（15.9%）、不動産賃貸業8億9,621万2千円（9.3%）、貨物自動車運送事業5億7,788万3千円（6.0%）等となった。

○会社全体における事業別営業収益構成の推移（1社平均）

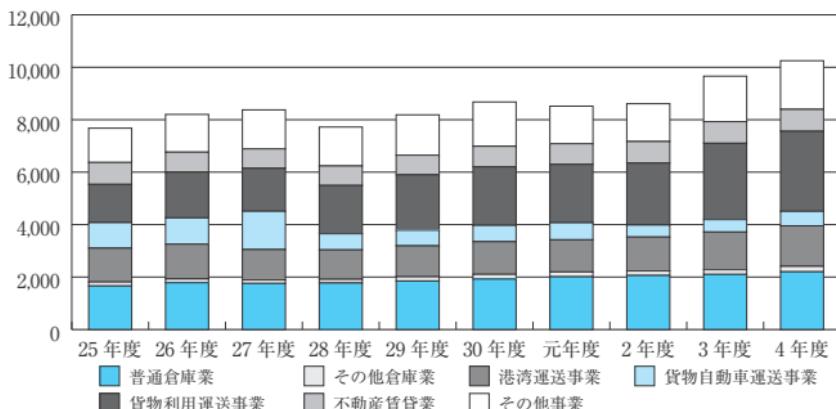
(単位:千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
普通倉庫業	1,783,434 (21.7)	1,755,794 (21.0)	1,772,787 (23.0)	1,847,923 (22.6)	1,923,196 (22.2)	2,009,508 (23.6)	2,059,962 (23.9)	2,104,391 (21.8)	2,200,629 (21.5)	2,263,276 (23.6)
その他倉庫業	143,891 (1.8)	133,754 (1.6)	138,258 (1.8)	161,528 (2.0)	178,830 (2.1)	183,345 (2.2)	173,475 (2.0)	178,419 (1.8)	209,249 (2.0)	171,925 (1.8)
港湾運送事業	1,326,713 (16.2)	1,159,190 (13.8)	1,123,991 (14.6)	1,180,459 (14.4)	1,247,439 (14.4)	1,227,951 (14.4)	1,292,120 (15.0)	1,438,367 (14.9)	1,545,955 (15.1)	1,524,208 (15.9)
貨物自動車運送事業	1,001,296 (12.2)	1,458,377 (17.4)	616,545 (8.0)	595,680 (7.3)	621,416 (7.2)	650,142 (7.6)	459,765 (5.3)	475,395 (4.9)	550,941 (5.4)	577,883 (6.0)
貨物利用運送事業	1,744,652 (21.3)	1,640,229 (19.6)	1,839,712 (23.8)	2,113,188 (25.8)	2,233,542 (25.7)	2,228,488 (26.2)	2,363,210 (27.4)	2,908,238 (30.1)	3,055,698 (29.8)	2,362,368 (24.6)
不動産賃貸業	762,692 (9.3)	741,316 (8.9)	744,641 (9.6)	746,654 (9.1)	784,316 (9.0)	785,794 (9.2)	820,348 (9.5)	824,756 (8.5)	835,792 (8.2)	896,212 (9.3)
その他事業	1,438,509 (17.5)	1,486,594 (17.7)	1,483,232 (19.2)	1,540,178 (18.8)	1,688,121 (19.5)	1,432,166 (16.8)	1,441,746 (16.7)	1,734,195 (17.9)	1,854,132 (18.1)	1,811,114 (18.9)
営業収益	8,201,187 (100.0)	8,375,253 (100.0)	7,719,166 (100.0)	8,185,609 (100.0)	8,676,859 (100.0)	8,517,395 (100.0)	8,610,627 (100.0)	9,663,761 (100.0)	10,252,396 (100.0)	9,606,986 (100.0)

※1（ ）内は営業収益に占める割合。

※2「その他事業」とは、内航海運業、不動産販売業、通関業等。

(単位:百万円)



貨物流通施設の動向

(3) 収支状況（1社平均）

5年度の普通倉庫業における営業収益は22億6,327万6千円、営業費用は21億3,130万9千円となり、営業損益は1億3,196万7千円となった。

また、経常収益は23億4,907万7千円、経常費用は21億5,003万3千円、経常損益は1億9,904万4千円となり、経常収支率は109.3%と、16年度以降黒字を維持している。

○普通倉庫業（保管+荷役）における収支状況の推移（1社平均）

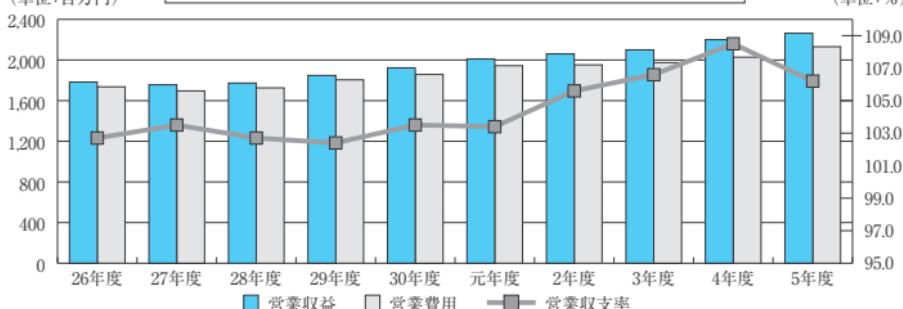
(単位:千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
営業収益	1,783,434	1,755,794	1,772,787	1,847,923	1,923,196	2,009,508	2,059,962	2,104,391	2,200,629	2,263,276
営業外収益	54,017	55,793	43,189	47,687	36,183	41,482	41,069	48,910	68,155	85,801
経常収益	1,837,451	1,811,587	1,815,976	1,895,609	1,959,379	2,050,990	2,101,031	2,153,301	2,268,784	2,349,077
営業費用	1,736,042	1,696,467	1,726,429	1,805,192	1,858,185	1,943,964	1,951,506	1,974,764	2,028,156	2,131,309
営業外費用	22,448	20,947	16,409	19,171	15,971	14,999	15,777	14,778	13,096	18,724
経常費用	1,758,490	1,717,413	1,742,839	1,824,363	1,874,155	1,958,962	1,967,283	1,989,542	2,041,251	2,150,033
営業損益	47,392	59,327	46,358	42,731	65,011	65,545	108,456	129,627	172,473	131,967
経常損益	78,961	94,174	73,137	71,246	85,224	92,028	133,749	163,759	227,533	199,044
営業取支率	102.7	103.5	102.7	102.4	103.5	103.4	105.6	106.6	108.5	106.2
経常取支率	104.5	105.5	104.2	103.9	104.5	104.7	106.8	108.2	111.1	109.3

(単位:百万円)

普通倉庫業(保管+荷役)における営業収益・営業費用・営業取支率の推移

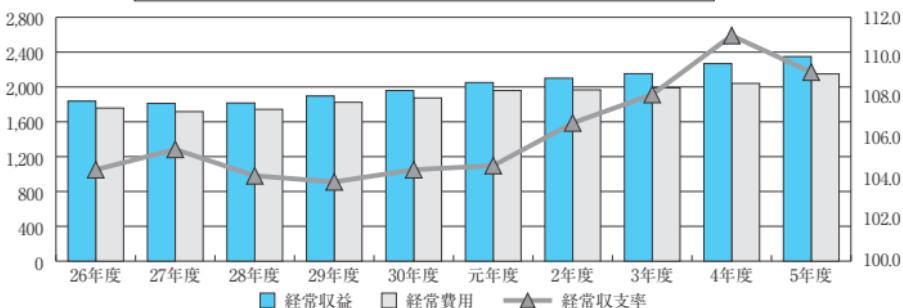
(単位:%)



(単位:百万円)

普通倉庫業(保管+荷役)における経常収益・経常費用・経常取支率の推移

(単位:%)



貨物流通施設の動向

普通倉庫業のうち、保管部門における営業収益は13億9,080万円、営業費用は12億3,285万1千円となり、営業損益は1億5,795万円となった。

また、経常収益は14億4,693万7千円、経常費用は12億4,587万5千円となり、経常損益は2億106万2千円となった。経常収支率は116.1%となった。

○普通倉庫業（保管）における収支状況の推移（1社平均）

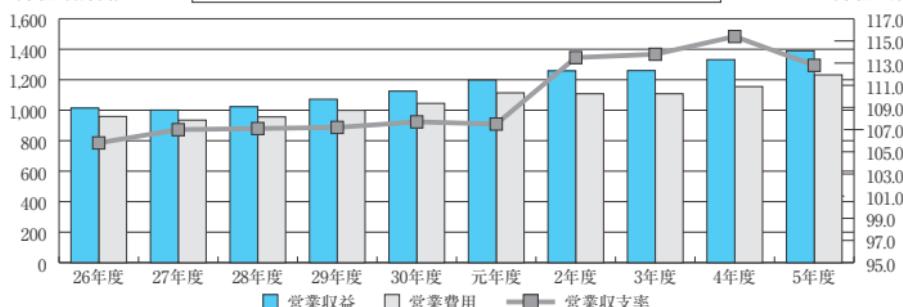
(単位：千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
営業収益	1,013,733	1,001,255	1,023,289	1,071,744	1,125,305	1,197,521	1,258,200	1,260,163	1,332,451	1,390,800
営業外収益	30,906	30,858	25,715	28,532	22,157	25,586	27,471	31,317	44,174	56,136
経常収益	1,044,639	1,032,113	1,049,004	1,100,276	1,147,462	1,223,107	1,285,671	1,291,480	1,376,625	1,446,937
営業費用	958,525	935,417	955,621	999,369	1,044,713	1,113,587	1,108,069	1,107,653	1,154,775	1,232,851
営業外費用	14,870	14,504	11,012	12,508	10,675	10,179	10,496	9,958	8,494	13,024
経常費用	973,396	949,922	966,632	1,011,877	1,055,389	1,123,765	1,118,566	1,117,611	1,163,269	1,245,875
営業損益	55,208	65,837	67,668	72,376	80,591	83,935	150,131	152,510	177,676	157,950
経常損益	71,243	82,191	82,371	88,400	92,073	99,342	167,105	173,869	213,357	201,062
営業収支率	105.8	107.0	107.1	107.2	107.7	107.5	113.5	113.8	115.4	112.8
経常収支率	107.3	108.7	108.5	108.7	108.7	108.8	114.9	115.6	118.3	116.1

(単位：百万円)

普通倉庫業(保管)における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

(単位：%)



(単位：百万円)

普通倉庫業(保管)における経常収益・経常費用・経常収支率の推移

(単位：%)



貨物流通施設の動向

普通倉庫業のうち、荷役部門における営業収益は8億7,247万6千円、営業費用は8億9,845万8千円となり、営業損益は△2,598万2千円となった。

また、経常収益は9億214万円、経常費用は9億415万8千円となり、経常損益は△201万8千円となった。経常収支率は99.8%となった。

○普通倉庫業（荷役）における収支状況の推移（1社平均）

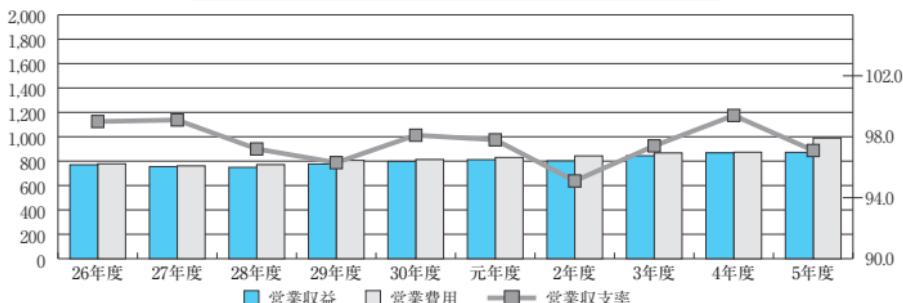
(単位：千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
営業収益	769,700	754,539	749,498	776,178	797,891	811,987	801,762	844,228	868,178	872,476
営業外収益	23,111	24,935	17,475	19,155	14,026	15,896	13,598	17,593	23,981	29,664
経常収益	792,812	779,474	766,973	795,333	811,917	827,883	815,360	861,821	892,159	902,140
営業費用	777,517	761,049	770,809	805,823	813,471	830,377	843,436	867,111	873,381	898,458
営業外費用	7,577	6,442	5,398	6,663	5,296	4,820	5,281	4,820	4,602	5,700
経常費用	785,094	767,492	776,206	812,486	818,767	835,197	848,717	871,931	877,983	904,158
営業損益	-7,816	-6,511	-21,311	-29,645	-15,580	-18,390	-41,674	-22,883	-5,203	-25,982
経常損益	7,717	11,983	-9,234	-17,153	-6,850	-7,314	-33,357	-10,110	14,176	-2,018
営業収支率	99.0	99.1	97.2	96.3	98.1	97.8	95.1	97.4	99.4	97.1
経常収支率	101.0	101.6	98.8	97.9	99.2	99.1	96.1	98.8	101.6	99.8

(単位：百万円)

普通倉庫業（荷役）における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

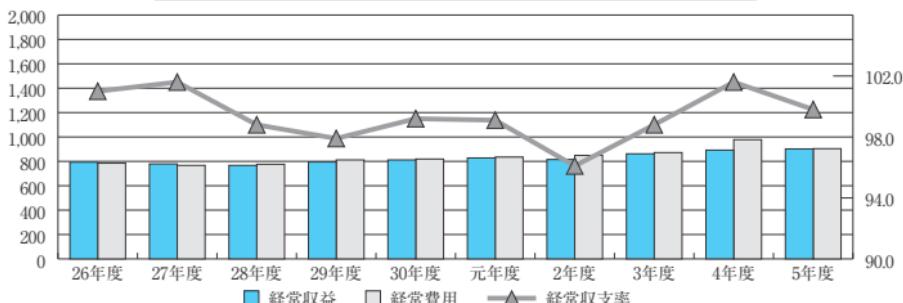
(単位：%)



(単位：百万円)

普通倉庫業（荷役）における経常収益・経常費用・経常収支率の推移

(単位：%)



(4) 経常収支率の推移

過去10年の経常収支率の推移をみると、普通倉庫部門全体では26年度の104.5%と比較して4.8ポイント増加し、昨年度の値から1.8ポイントの減少となった。

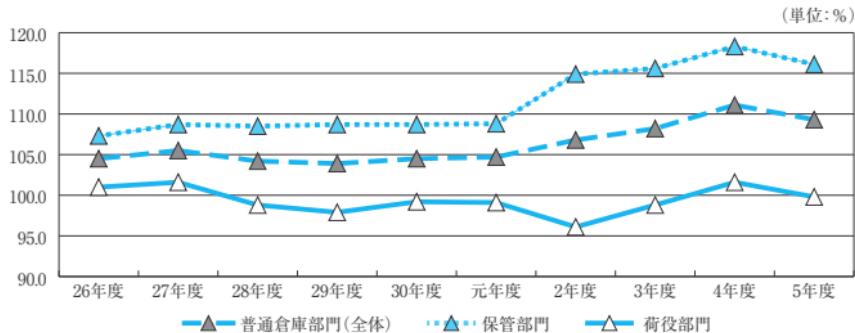
保管部門については、昨年度の118.3%から2.2ポイントの減少となった。

荷役部門については、昨年度の101.6%と比較して1.8ポイントの減少となった。

○普通倉庫業における経常収支率の推移

(単位：%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
普通倉庫部門(全体)	104.5	105.5	104.2	103.9	104.5	104.7	106.8	108.2	111.1	109.3
(うち保管部門)	107.3	108.7	108.5	108.7	108.7	108.8	114.9	115.6	118.3	116.1
(うち荷役部門)	101.0	101.6	98.8	97.9	99.2	99.1	96.1	98.8	101.6	99.8



(5) 主要原価構成（1社平均）

5年度の経常費用21億5,003万3千円の主要原価構成割合については、人件費19.2%、請負費用27.8%、派遣費用2.1%、減価償却費8.9%、賃借料13.7%、営業外費用0.9%等となった。

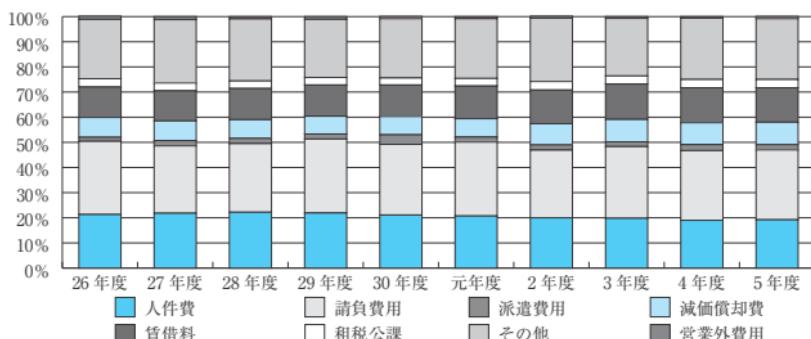
主要原価構成割合のうち人件費の占める割合は減少傾向にあったが、今年度は0.2ポイント増加した。外部に支払う請負費用と派遣費用の占める割合は3割となつた。

○普通倉庫業における主要原価構成の推移（1社平均）

(単位：千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
人件費	373,779 (21.3)	374,535 (21.8)	386,154 (22.2)	400,106 (21.9)	394,806 (21.1)	405,563 (20.7)	393,223 (20.0)	393,434 (19.8)	387,218 (19.0)	412,482 (19.2)
請負費用	511,195 (29.1)	460,878 (26.8)	475,270 (27.3)	536,948 (29.4)	526,131 (28.1)	576,805 (29.4)	529,502 (26.9)	566,297 (28.5)	564,473 (27.7)	598,335 (27.8)
派遣費用	28,082 (1.6)	35,476 (2.1)	35,764 (2.1)	37,053 (2.0)	71,352 (3.8)	40,016 (2.0)	40,401 (2.1)	38,535 (1.9)	48,898 (2.4)	45,204 (2.1)
減価償却費	139,005 (7.9)	133,317 (7.8)	129,693 (7.4)	128,705 (7.1)	135,990 (7.3)	142,113 (7.3)	164,748 (8.4)	176,621 (8.9)	177,929 (8.7)	190,302 (8.9)
賃借料	212,294 (12.1)	205,812 (12.0)	216,787 (12.4)	225,677 (12.4)	233,859 (12.5)	255,169 (13.0)	262,875 (13.4)	280,368 (14.1)	282,883 (13.9)	294,453 (13.7)
租税公課	57,525 (3.3)	52,894 (3.1)	53,025 (3.0)	54,751 (3.0)	53,094 (2.8)	58,867 (3.0)	65,906 (3.4)	64,351 (3.4)	67,747 (3.2)	70,692 (3.3)
その他	414,163 (23.6)	433,553 (25.2)	429,737 (24.7)	421,950 (23.1)	442,952 (23.6)	465,429 (23.8)	494,851 (25.2)	455,157 (22.9)	499,009 (24.4)	519,839 (24.2)
営業外費用	22,448 (1.3)	20,947 (1.2)	16,409 (0.9)	19,171 (0.9)	15,971 (1.1)	14,999 (0.9)	15,777 (0.8)	14,778 (0.8)	13,096 (0.7)	18,724 (0.6)
(うち 金融費用)	17,176 (1.0)	14,889 (0.9)	13,526 (0.8)	14,396 (0.8)	11,283 (0.6)	10,804 (0.6)	9,879 (0.5)	8,785 (0.4)	9,473 (0.5)	10,098 (0.5)
費用 総計	1,758,490 (100.0)	1,717,413 (100.0)	1,742,839 (100.0)	1,824,363 (100.0)	1,874,155 (100.0)	1,958,962 (100.0)	1,967,283 (100.0)	1,989,542 (100.0)	2,041,251 (100.0)	2,150,033 (100.0)

*「その他」とは、水道光熱費、通信費、消耗品費、交際費、旅費等。



貨物流通施設の動向

(6) 入出庫量・保管残高・所管面積・従業員数（1社平均）

5年度の入庫量は25万9,553トン、出庫量は26万3,939トンとなった。

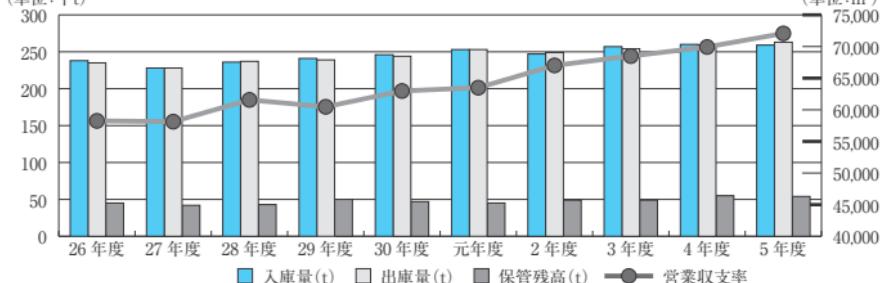
また、保管残高（平均月末）は5万4,051トンとなった。所管面積は7万2,066m²となり、従業員数は107人となった。

○普通倉庫業における入出庫量・保管残高・所管面積・従業員数の推移（1社平均）

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
入庫量(t)	237,804	227,759	235,908	240,906	246,450	253,237	247,258	256,691	260,910	259,553
出庫量(t)	234,644	227,827	236,557	239,310	243,612	253,112	248,999	254,275	259,552	263,939
保管残高(t)	45,441	42,261	42,799	49,933	46,559	44,541	49,457	48,962	55,286	54,051
所管面積(m ²)	58,244	58,122	61,562	60,469	62,973	63,489	67,011	68,493	69,929	72,066
従業員数(人)	101	98*	92*	102*	103*	100	102*	108	107	107

(単位:千t)

(単位:m²)



(7) 生産性（従業員1人あたり）

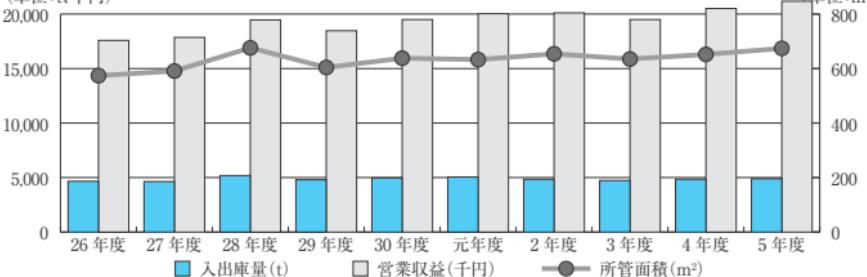
5年度の従業員1人あたりの入出庫量は4,898トン、営業収益は2,117万8千円となった。所管面積は、674m²となった。

○普通倉庫業における従業員1人あたりの生産性（入出庫・営業収益・所管面積）

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
入出庫量(t)	4,659	4,633	5,186	4,800	4,967	5,049	4,844	4,734	4,851	4,898
営業収益(千円)	17,587	17,857	19,460	18,471	19,493	20,036	20,108	19,497	20,511	21,178
所管面積(m ²)	574	591	676	604	638	633	654	635	652	674

(単位:t, 千円)

(単位:m²)



2. 冷蔵倉庫

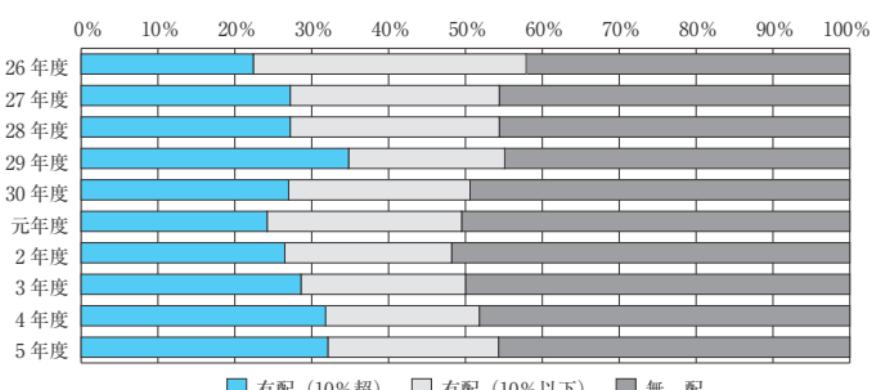
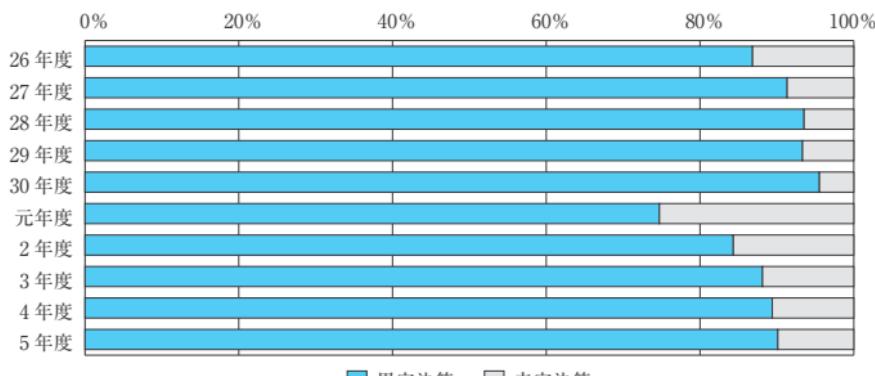
(1) 経営状況

冷蔵倉庫事業者81社のうち黒字決算は73社(全体の90.1%)となり、前年度から0.7ポイントの増加となった。

○経営状況の推移

(単位：%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
黒字決算	86.8	91.3	93.5	93.3	95.5	74.7	84.3	88.1	89.4	90.1
赤字決算	13.2	8.7	6.5	6.7	4.5	25.3	15.7	11.9	10.6	9.9
有配(10%超)	22.4	27.2	27.2	34.8	27.0	24.2	26.5	28.6	31.8	32.1
有配(10%以下)	35.5	27.2	27.2	20.3	23.6	25.3	21.7	21.4	20.0	22.2
無配	42.1	45.7	45.7	44.9	49.4	50.5	51.8	50.0	48.2	45.7



貨物流通施設の動向

(2) 事業別営業収益構成（1社平均）

5年度の事業別営業収益の構成をみると、全営業収益89億1,536万7千円のうち、冷蔵倉庫業29億1,127万5千円（32.7%）、食品事業31億9,485万6千円（35.8%）、貨物利用運送事業13億4,251万6千円（15.1%）、不動産賃貸業5,298万7千円（0.6%）、凍結・製氷業5,739万9千円（0.6%）等となった。

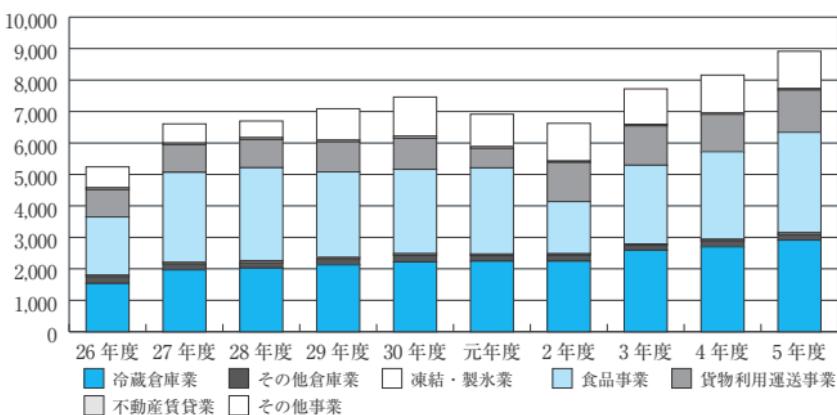
○会社全体における事業別営業収益構成の推移（1社平均）

(単位：千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
冷蔵倉庫業	1,535,374 (29.3)	1,966,826 (29.8)	2,025,268 (30.2)	2,127,024 (30.0)	2,220,043 (30.0)	2,246,459 (32.5)	2,246,348 (33.9)	2,590,687 (33.6)	2,698,999 (33.1)	2,911,275 (32.7)
その他倉庫業	218,648 (4.2)	192,203 (2.9)	173,164 (2.6)	194,942 (2.8)	210,937 (2.8)	172,894 (2.5)	188,640 (2.8)	152,907 (2.0)	190,887 (2.3)	178,324 (2.0)
凍結・製氷業	52,504 (1.0)	54,854 (0.8)	62,688 (0.9)	51,289 (0.7)	49,929 (0.7)	50,781 (0.7)	43,062 (0.7)	48,403 (0.6)	47,906 (0.6)	57,399 (0.6)
食品事業	1,841,746 (35.1)	2,853,545 (43.2)	2,952,391 (44.1)	2,707,744 (38.2)	2,628,023 (35.5)	2,738,078 (39.6)	1,659,812 (25.1)	2,500,664 (32.4)	2,784,744 (34.1)	3,194,856 (35.8)
貨物利用運送事業	868,473 (16.6)	877,718 (13.3)	895,910 (13.4)	956,098 (13.5)	986,213 (13.3)	620,688 (9.0)	1,244,880 (18.8)	1,251,223 (16.2)	1,187,188 (14.6)	1,342,516 (15.1)
不動産賃貸業	58,460 (1.1)	50,652 (0.8)	58,490 (0.9)	60,584 (0.9)	66,100 (0.9)	60,564 (0.9)	43,605 (0.7)	50,642 (0.7)	47,874 (0.6)	52,987 (0.6)
その他事業	666,114 (12.7)	609,324 (9.2)	530,155 (7.9)	990,020 (14.0)	1,244,238 (16.8)	1,025,148 (14.8)	1,198,483 (18.1)	1,123,765 (14.6)	1,198,821 (14.7)	1,178,012 (13.2)
営業収益	5,241,319 (100.0)	6,605,123 (100.0)	6,698,066 (100.0)	7,087,700 (100.0)	7,405,482 (100.0)	6,914,612 (100.0)	6,624,830 (100.0)	7,718,291 (100.0)	8,156,421 (100.0)	8,915,367 (100.0)

※1()内は営業収益に占める割合。※2「その他事業」とは、港湾運送事業、通関業等。

(単位：百万円)



貨物流通施設の動向

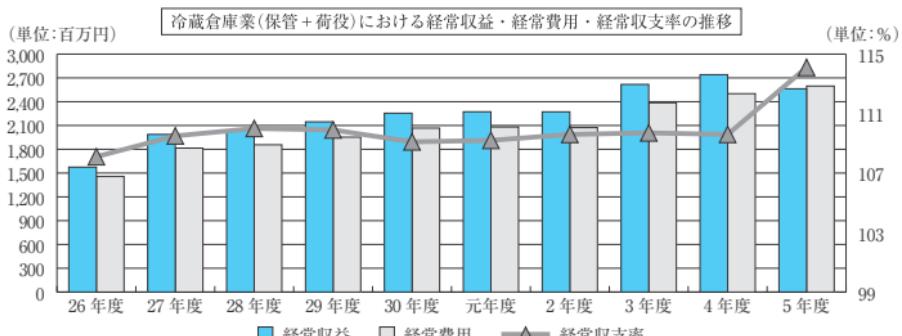
(3) 収支状況（1社平均）

5年度の冷蔵倉庫業における営業収益は29億1,127万5千円、営業費用は25億6,320万3千円となり、営業損益は3億4,807万3千円となった。

また、経常収益は29億6,292万8千円、経常費用は25億9,713万4千円、経常損益は3億6,579万3千円となり、経常収支率は113.6%と、12年度以降黒字を維持している。

○冷蔵倉庫業（保管+荷役）における収支状況の推移（1社平均）(単位：千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
営業収益	1,535,374	1,966,826	2,025,268	2,127,024	2,220,043	2,246,459	2,246,348	2,590,687	2,698,999	2,911,275
営業外収益	39,433	20,849	16,855	18,681	34,642	27,007	26,061	27,067	42,236	51,652
経常収益	1,574,807	1,987,676	2,042,122	2,145,705	2,254,685	2,273,466	2,272,409	2,617,753	2,741,236	2,962,928
営業費用	1,430,908	1,786,846	1,835,501	1,935,911	2,042,028	2,056,137	2,043,912	2,356,195	2,471,107	2,563,203
営業外費用	26,308	28,497	21,049	17,021	24,999	25,118	29,525	29,917	30,110	33,932
経常費用	1,457,216	1,815,343	1,856,550	1,952,933	2,067,027	2,081,255	2,073,436	2,386,112	2,501,217	2,597,134
営業損益	104,466	179,980	189,766	191,112	178,015	190,322	202,436	234,492	227,892	348,073
経常損益	117,590	172,332	185,572	192,772	187,658	192,212	198,973	231,641	240,019	365,793
営業収支率	107.3	110.1	110.3	109.9	108.7	109.3	109.9	110.0	109.2	113.6
経常収支率	108.1	109.5	110.0	109.9	109.1	109.2	109.6	109.7	109.6	114.1



貨物流通施設の動向

冷蔵倉庫業のうち、保管部門における営業収益は20億9,686万9千円、営業費用は18億751万6千円となり、営業損益は2億8,935万3千円となった。

また、経常収益は21億3,028万円、経常費用は18億3,155万4千円となり、経常損益は2億9,872万6千円となった。経常収支率は116.3%となった。

○冷蔵倉庫業（保管）における収支状況の推移（1社平均）

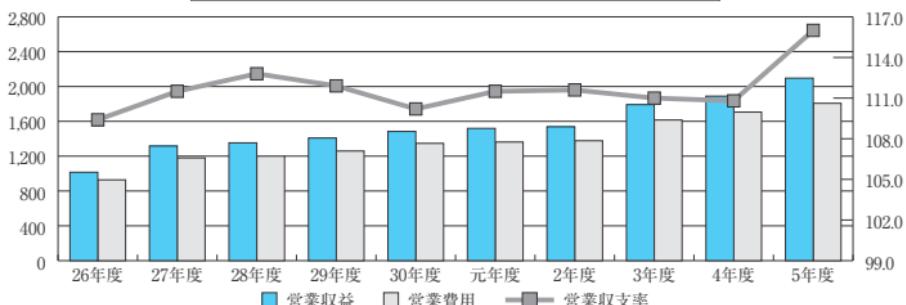
(単位:千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
営業収益	1,015,488	1,315,682	1,352,826	1,408,408	1,484,274	1,519,123	1,536,932	1,792,901	1,889,441	2,096,869
営業外収益	29,073	15,366	12,903	12,016	21,250	18,717	17,113	17,834	26,408	33,411
経常収益	1,044,561	1,331,047	1,365,729	1,420,424	1,505,524	1,537,840	1,554,044	1,810,735	1,915,849	2,130,280
営業費用	928,052	1,180,156	1,199,603	1,259,101	1,347,047	1,361,986	1,376,723	1,615,459	1,705,726	1,807,516
営業外費用	21,673	22,509	15,603	12,659	18,467	17,853	22,538	21,280	21,097	24,038
経常費用	949,725	1,202,664	1,215,206	1,271,760	1,365,514	1,379,839	1,399,261	1,636,739	1,726,823	1,831,554
営業損益	87,436	135,526	153,223	149,307	137,227	157,137	160,209	177,442	183,715	289,353
経常損益	94,836	128,383	150,523	148,664	140,011	158,001	154,783	173,996	189,026	298,726
営業収支率	109.4	111.5	112.8	111.9	110.2	111.5	111.6	111.0	110.8	116.0
経常収支率	110.0	110.7	112.4	111.7	110.3	111.5	111.1	110.6	110.9	116.3

(単位:百万円)

冷蔵倉庫業(保管)における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

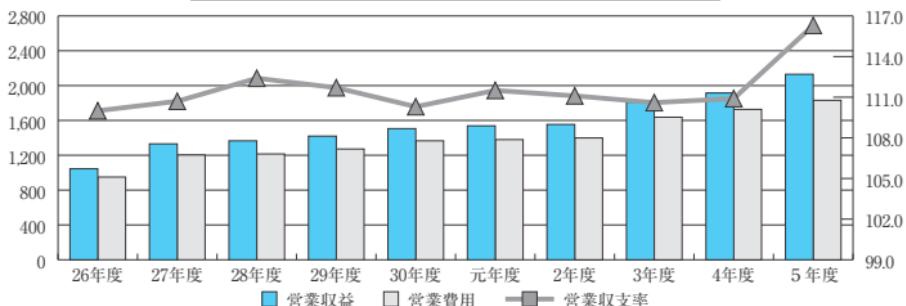
(単位:%)



(単位:百万円)

冷蔵倉庫業(保管)における営業収益・営業費用・営業収支率の推移

(単位:%)



貨物流通施設の動向

冷蔵倉庫業のうち、荷役部門における営業収益は8億1,440万7千円、営業費用は7億5,568万6千円となり、営業損益は5,872万円となった。

また、経常収益は8億3,264万8千円、経常費用は7億6,558万円となり、経常損益は6,706万7千円、経常収支率は108.8%となった。

○冷蔵倉庫業（荷役）における収支状況の推移（1社平均）

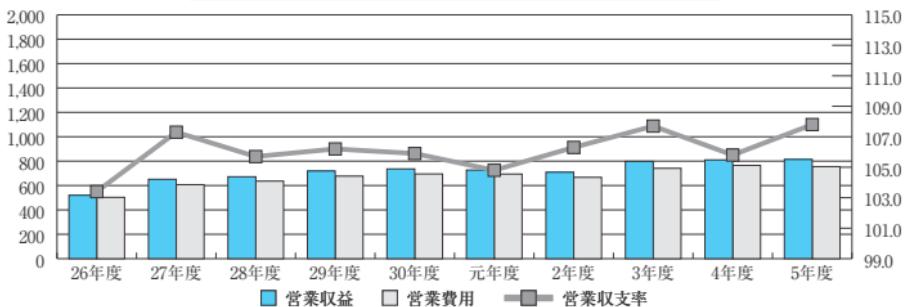
(単位:千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
営業収益	519,886	651,145	672,441	718,616	735,769	727,336	709,416	797,786	809,558	814,407
営業外収益	10,359	5,484	3,952	6,665	13,392	8,290	8,948	9,233	15,829	18,241
経常収益	530,246	656,628	676,393	725,281	749,160	735,626	718,365	807,019	825,387	832,648
営業費用	502,856	606,690	635,898	676,811	694,981	694,151	667,189	740,736	765,382	755,686
営業外費用	4,635	5,989	5,446	4,363	6,532	7,264	6,986	8,637	9,013	9,894
経常費用	507,491	612,679	641,344	681,173	701,513	701,416	674,175	749,373	774,394	765,580
営業損益	17,030	44,454	36,543	41,805	40,788	33,185	42,227	57,050	44,177	58,720
経常損益	22,754	43,949	35,050	44,107	47,647	34,211	44,189	57,646	50,993	67,067
営業取支率	103.4	107.3	105.7	106.2	105.9	104.8	106.3	107.7	105.8	107.8
経常取支率	104.5	107.2	105.5	106.5	106.8	104.9	106.6	107.7	106.6	108.8

(単位:百万円)

冷蔵倉庫業（荷役）における営業収益・営業費用・営業取支率の推移

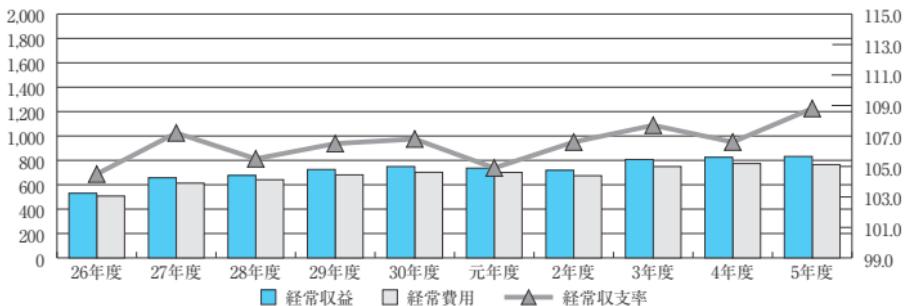
(単位:%)



(単位:百万円)

冷蔵倉庫業(荷役)における経常収益・経常費用・経常取支率の推移

(単位:%)



貨物流通施設の動向

(4) 経常収支率の推移

過去10年の経常収支率の推移をみると、冷蔵倉庫部門全体では26年度の108.1%と比較して6.0ポイントの増加となり、昨年度より4.5ポイントの増加となった。

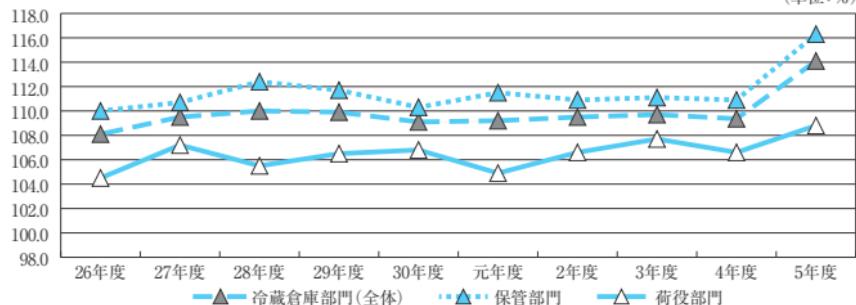
保管部門については、昨年度の110.9%と比較すると5.4ポイントの増加となった。荷役部門については、昨年度の106.6%から2.2ポイントの増加となった。

○冷蔵倉庫業における経常収支率の推移

(単位：%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
冷蔵倉庫部門(全体)	108.1	109.5	110.0	109.9	109.1	109.2	109.6	109.7	109.6	114.1
(うち保管部門)	110.0	110.7	112.4	111.7	110.3	111.5	111.1	110.6	110.9	116.3
(うち荷役部門)	104.5	107.2	105.5	106.5	106.8	104.9	106.6	107.7	106.6	108.8

(単位：%)



貨物流通施設の動向

(5) 主要原価構成（1社平均）

5年度の経常費用25億9,713万4千円の主要原価構成割合については、人件費20.9%、請負費用21.7%、派遣費用1.0%、減価償却費10.7%、賃借料11.3%、営業外費用1.3%等となった。

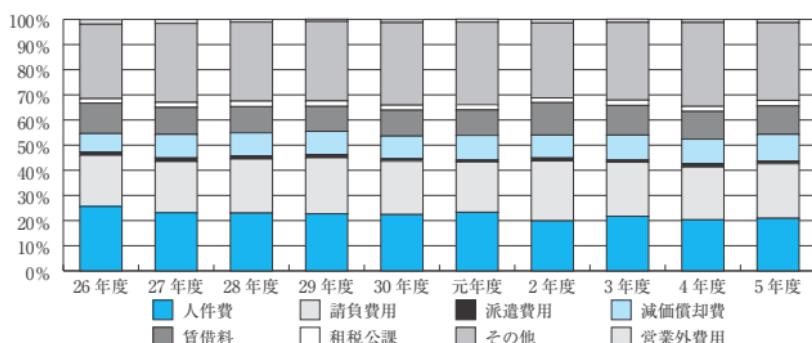
外部に支払う請負費用と派遣費用の占める割合は2.7割となった。

○冷蔵倉庫業における主要原価構成の推移（1社平均）

(単位：千円、%)

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
人件費	373,639 (25.6)	419,490 (23.1)	427,012 (23.0)	443,698 (22.7)	463,075 (22.4)	484,100 (23.3)	413,135 (19.9)	517,092 (21.7)	506,563 (20.3)	543,952 (20.9)
請負費用	297,620 (20.4)	370,453 (20.4)	399,333 (21.5)	434,696 (22.3)	438,177 (21.2)	415,911 (20.0)	493,443 (23.8)	513,166 (21.5)	524,898 (21.0)	563,909 (21.7)
派遣費用	18,984 (1.3)	24,804 (1.4)	20,568 (1.1)	23,195 (1.2)	20,351 (1.0)	16,087 (0.8)	24,764 (1.2)	21,804 (0.9)	32,529 (1.3)	25,382 (1.0)
減価償却費	106,919 (7.3)	171,335 (9.4)	173,505 (9.3)	182,386 (9.3)	186,071 (9.0)	203,922 (9.8)	189,461 (9.1)	237,365 (9.9)	245,989 (9.8)	277,685 (10.7)
賃借料	176,119 (12.1)	193,959 (10.7)	192,500 (10.4)	193,498 (9.9)	213,618 (10.3)	210,747 (10.1)	266,758 (12.9)	280,785 (11.8)	274,939 (11.0)	293,549 (11.3)
租税公課	26,063 (1.8)	36,513 (2.0)	40,206 (2.2)	42,087 (2.2)	42,074 (2.0)	42,761 (2.1)	39,073 (1.9)	48,936 (2.1)	50,974 (2.0)	56,625 (2.2)
その他	431,564 (29.6)	570,294 (31.4)	582,377 (31.4)	616,352 (31.6)	678,663 (32.8)	682,607 (32.8)	617,277 (29.8)	737,046 (30.9)	835,214 (33.4)	802,102 (30.9)
営業外費用	26,308 (1.8)	28,497 (1.6)	21,049 (1.1)	17,021 (0.9)	24,999 (1.2)	25,118 (1.2)	29,525 (1.4)	29,917 (1.3)	30,110 (1.2)	33,932 (1.3)
(うち 金融費用)	19,196 (1.3)	19,808 (1.1)	12,437 (0.7)	10,227 (0.5)	13,792 (0.7)	14,549 (0.7)	14,698 (0.7)	15,838 (0.7)	16,148 (0.6)	17,708 (0.7)
費用 総計	1,457,216 (100.0)	1,815,343 (100.0)	1,856,550 (100.0)	1,952,933 (100.0)	2,067,027 (100.0)	2,081,255 (100.0)	2,073,436 (100.0)	2,386,112 (100.0)	2,501,217 (100.0)	2,597,134 (100.0)

※「その他」とは、水道光熱費、通信費、消耗品費、交際費、旅費等。



貨物流通施設の動向

(6) 入出庫量・保管残高・所管容積・従業員数（1社平均）

5年度の入庫量は14万3,565トン、出庫量は14万062トンとなった。また、保管残高（平均月末）は2万9,552トンとなった。

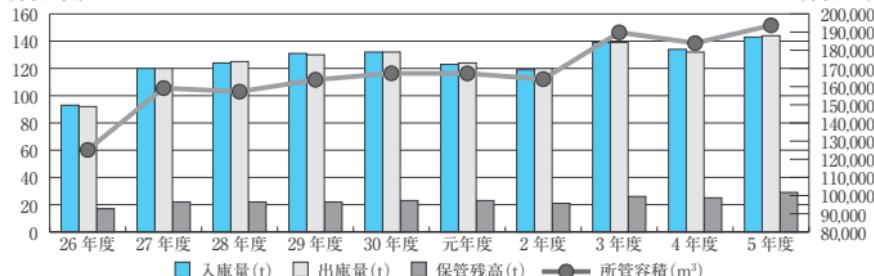
所管容積は19万3,695m³となり、従業員数は135人となった。

○冷蔵倉庫業における入出庫量・保管残高・所管容積・従業員数の推移（1社平均）

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
入庫量(t)	93,031	120,284	123,772	131,404	132,343	123,331	118,982	138,693	133,897	143,565
出庫量(t)	91,682	120,475	124,542	130,365	131,815	124,046	119,832	139,423	131,846	144,062
保管残高(t)	16,989	21,839	21,715	22,281	23,325	23,080	20,852	25,580	25,357	29,552
所管容積(m ³)	125,157	159,153	157,210	163,761	167,309	167,231	164,079	189,840	183,929	193,695
従業員数(人)	81	90	95*	97*	101*	115*	105	117	124	135

(単位:千t)

(単位:m³)



(7) 生産性（従業員1人あたり）

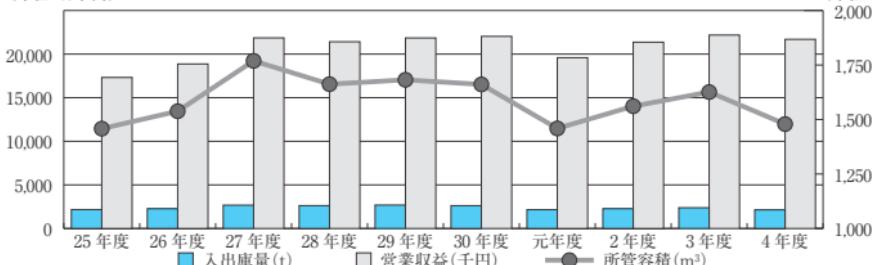
5年度の従業員1人あたりの入出庫量は2,128トン、営業収益は2,154万1千円となった。所管容積は1,433m³となった。

○冷蔵倉庫業における従業員1人あたりの生産性（入出庫量・営業収益・所管容積）

区分	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
入出庫量(t)	2,270	2,676	2,626	2,689	2,622	2,158	2,271	2,382	2,136	2,128
営業収益(千円)	18,869	21,861	21,416	21,853	22,035	19,593	21,366	22,184	21,697	21,541
所管容積(m³)	1,538	1,769	1,662	1,682	1,661	1,459	1,561	1,626	1,479	1,433

(単位:t,千円)

(単位:m³)



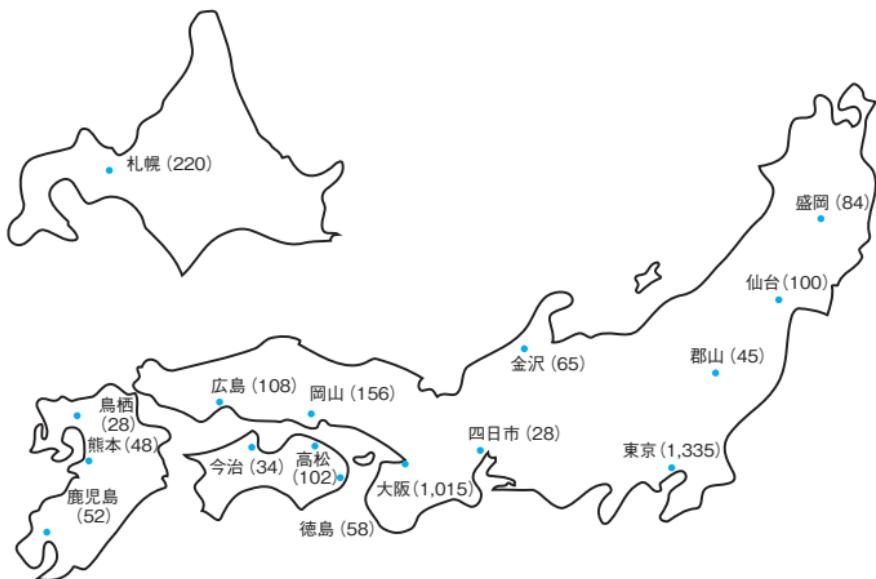
<MEMO欄>

3. トラックターミナル

(1) 一般 トラックターミナル分布図

() 内はバース数

(令和7年3月末現在)



貨物流通施設の動向

(2) 一般トラックターミナル一覧表

(令和7年3月末現在)

事業者名	ターミナル名	バース数	供用開始年月日	出資者	資本金(百万円)
北海道トラックターミナル(株)	札幌 トラックターミナル	220	昭和46.09.27	北海道 日本政策投資銀行 札幌市 民間	300
岩手トラックターミナル(株)	岩手 トラックターミナル	84	49.09.01	日本政策投資銀行 民間 盛岡市 矢巾町	360
仙台トラックターミナル	仙台 トラックターミナル	80	37.11.19	宮城県 仙台市 民間	175
東北高速道路ターミナル(株)	仙台南トラックターミナル	20	54.04.01	宮城県 福島県 日本自動車ターミナル(株) 東日本高速道路(株) (一財)道路厚生会 民間	1,083
	郡山 トラックターミナル	45	51.08.01		
日本自動車ターミナル(株)	京浜 トラックターミナル	382	43.06.14	東京都 日本政策投資銀行 民間	12,230
	板橋 トラックターミナル	276	45.10.26		
	足立 トラックターミナル	320	52.04.01		
	葛西 トラックターミナル	357	58.04.01		
北陸高速道路ターミナル(株)	金沢 トラックターミナル	65	52.12.01	石川県 日本自動車ターミナル(株) 中日本高速道路(株) (一財)道路厚生会 民間	100
株三徳	四日市 トラックターミナル	28	62.04.01	民間	15
南海電気鉄道(株)	東大阪 トラックターミナル	346	43.02.15	民間	72,984
	北大阪 トラックターミナル	485	49.03.01		

貨物流通施設の動向

事業者名	ターミナル名	バース数	供用開始年月日	出資者	資本金(百万円)
㈱ 大阪港 トランスポーテ シス テ ム	大阪南港トラッ クターミナル	184	51.10.04	大阪市 民間	5,000
岡山県トラック ターミナル(㈱)	岡山県トラック ターミナル	156	50.04.03	民間	440
広島市流通 センタ－(㈱)	広島市西部トラ ックターミナル	108	52.04.01	広島市 民間	1,000
徳島県トラック ターミナル(㈱)	徳島県トラック ターミナル	58	45.05.25	民間	79
四国トラック ターミナル(㈱)	四国トラック ターミナル	102	46.08.11	民間	230
(協) 今治流通 センタ－	天保山トラック ターミナル	34	49.08.17	民間	120
九州高速道路 ターミナル(㈱)	鳥栖トラック ターミナル	28	56.04.29	熊本県 佐賀県 日本自動車ターミナル(㈱) 西日本高速道路(㈱) 民間	100
	熊本トラック ターミナル	48	51.06.24		
鹿児島県共同 トラックターミナル(㈱)	鹿児島臨海 トラックターミナル	52	52.11.21	鹿児島県 鹿児島市 民間	100
16 社	22 箇 所	3,478			

(注) 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課（貨物流通経営戦略室）調べ。

VI. 貨物利用運送事業の動向

1. 貨物利用運送事業者数の推移

年度	鉄道	航空		自動車	内航	外航
	利用	国際 (一般混載)	国内 (一般混載)	利用	利用	利用
平26	1,074	130	68	23,543	2,165	869
27	1,090	127	68	23,841	2,221	911
28	1,095	128	67	24,253	2,288	989
29	1,118	130	67	24,580	2,360	1,044
30	1,133	136	67	25,038	2,454	1,069
令元	1,140	136	67	25,439	2,509	1,105
2	1,155	136	66	26,118	2,591	1,136
3	1,175	136	66	26,875	2,669	1,173
4	1,187	141	66	27,419	2,734	1,223
5	1,202	147	69	27,976	2,813	1,280

(注) 1 國土交通省物流・自動車局貨物流通事業課(貨物流通経営戦略室)
調べ。

- 2 自動車の利用運送事業者数は、平成15年の法改正により実運送と利
用運送の兼業事業者は除かれ、利用運送専業事業者のみとなった。
3 各年度末の数である。

(参考) 貨物運送取扱事業法施行以前の利用運送事業者数等の推移

年度別 種別	昭和 55	58	59	60	61	62	63	平成 元
通運事業	975	938	890	866	766	747	746	747
自動車運送取扱事業	8,683	11,067	12,168	13,341	13,977	14,977	16,593	18,403
内航運送取扱事業	1,480	1,504	1,517	1,525	1,570	1,595	1,616	1,641
利用航空運送事業(国内)	35	38	38	40	41	41	41	41
利用航空運送事業(国際)	8	12	13	14	15	16	17	20
海上運送取扱事業(外航)	562	600	609	661	684	704	705	773

(注) 各年度末(但し、外航関係は年度初)の数である。

貨物利用運送事業の動向

2. 鉄道利用運送事業

事業・扱種別取扱量（令和5年度）

(単位：千トン)

扱別	事業の種別		
	第一種利用運送事業	第二種利用運送事業	合計
車扱	4,679	100	4,779
コンテナ扱	5,020	18,010	23,030
混載荷物扱	0	56	56
手小荷物扱	0	0	0
合計	9,699	18,166	27,865

(注) 1 國土交通省物流・自動車局貨物流通事業課（貨物流通経営戦略室）調べ。

2 事業概況報告書提出企業の集計による。令和5年度334事業者。

3. 外航海運利用運送事業

(1) 國際複合輸送貨物取扱実績の推移

(単位：千トン)

年度	26	27	28	29	30	令元	2	3	4	5
輸出	(36,901) 40,401	(35,235) 38,926	(35,782) 40,395	(40,604) 44,159	(44,510) 48,596	(43,010) 46,410	(40,345) 42,811	(44,510) 47,490	(46,113) 48,544	(44,790) 47,197
輸入	(63,168) 67,011	(62,908) 67,087	(67,006) 71,779	(67,493) 71,569	(72,864) 77,340	(68,746) 72,732	(66,384) 69,696	(71,464) 74,988	(71,691) 74,828	(66,046) 68,459
合計	(100,069) 107,412	(98,143) 106,013	(102,788) 112,174	(108,097) 115,728	(117,374) 125,936	(111,756) 119,142	(106,729) 112,507	(115,974) 122,478	(117,804) 123,372	(110,836) 115,656

(注) 1 國際フレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）調べ。

2 集計事業者数は J I F F A 会員539社（令和5年度）。

3 シベリアランドブリッジ経由の貨物は除く。

4 () 内はF C L (3.(2)注1で説明) 貨物で内数である。

貨物利用運送事業の動向

(2) 仕向地別取扱量の推移

(単位：トン)

年度	仕向地	北米	中南米	ヨーロッパ	アジア	豪州	アフリカ	合計
		29年度	3,242,642	932,550	2,342,537	18,203,895	926,857	1,514,837
F C L	30年度	3,805,525	633,105	2,725,379	15,692,089	926,336	214,011	23,996,445
	令元年度	3,833,484	819,392	2,795,279	17,560,841	1,068,039	1,635,911	27,712,948
	令2年度	3,390,158	977,713	3,239,584	19,899,463	1,295,674	1,299,078	30,101,670
	令3年度	4,145,583	1,098,387	3,798,097	24,222,838	451,189	1,327,429	35,043,523
	令4年度	1,980,857	549,266	1,621,756	12,620,410	1,340,863	1,172,390	19,285,542
	令5年度	3,816,745	726,282	3,004,091	17,186,441	3,208,663	236,612	28,178,834
L C L	29年度	3,153,605	1,072,325	1,996,127	10,684,012	3,470,623	108,321	20,485,013
	30年度	4,093,432	257,459	776,186	5,987,389	401,366	43,358	11,559,190
	令元年度	2,068,353	288,108	1,199,474	7,043,321	286,973	55,899	10,942,128
	令2年度	578,947	157,885	1,772,929	10,462,185	141,774	8,380,453	21,494,173
	令3年度	1,581,679	223,719	717,484	18,364,319	473,451	130,904	21,491,557
	令4年度	2,469,184	678,037	2,057,969	28,001,267	2,785,903	1,195,734	37,188,094
合 計	令5年度	528,063	66,676,275	331,224	17,248,629	-1,787,416	21,731	83,018,505
	29年度	6,396,247	2,004,875	4,338,664	28,887,907	4,397,480	1,623,158	47,648,331
	30年度	7,898,957	890,564	3,501,565	21,679,478	1,327,702	257,369	35,555,635
	令元年度	5,901,837	1,107,501	3,994,753	24,604,162	1,355,012	1,691,811	38,655,075
	令2年度	3,969,105	1,135,598	5,012,513	30,361,649	1,437,447	9,679,531	51,595,843
	令3年度	5,727,262	1,322,106	4,515,581	42,587,157	924,640	1,458,333	56,535,080
	令4年度	4,450,041	1,227,303	3,679,725	40,621,677	4,126,766	2,368,124	56,473,636
	令5年度	4,344,808	67,402,558	3,335,315	34,435,070	1,421,247	258,343	111,197,339

(注) 1 F C L : コンテナ 1 個を単位として運送される大口貨物

2 L C L : コンテナ 1 個を満載するにたらない小口貨物

3 事業概況報告書提出企業の集計による。

(27年度 320 28年度 383 29年度 457 30年度 317 令元年度 386 令和2年度 402

令和3年度 449 令和4年度 287社 令和5年度 263社)

4. 国内航空利用運送事業

取扱量の推移

区分 年度	航空利用運送事業	
	集計 事業者数	取扱重量 (千トン)
平13	55	655
14	41	639
15	42	738
16	49	769
17	54	765
18	30	772
19	33	789
20	48	798
21	33	401
22	48	863
23	55	826
24	54	999
25	55	981
26	35	438
27	59	801
28	75	1,212
29	79	900
30	79	979
令元	81	753
2	97	580
3	109	645
4	46	403
5	63	450

5. 國際航空利用運送事業

取扱量の推移（國際航空利用運送事業：仕向地別）

(単位：トン)

仕向地 年度	北米	中南米	ヨーロッパ	アジア	豪州	アフリカ	合計
平成11年度	293,922	7,129	230,249	441,951	13,287	3,886	990,424
12	298,149	8,178	242,990	509,511	14,350	3,296	1,076,474
13	225,053	8,827	192,386	428,606	11,624	3,349	869,845
14	260,259	9,004	191,883	497,800	11,969	3,190	974,105
15	251,049	13,294	220,912	564,220	12,646	3,617	1,065,738
16	339,725	22,106	271,060	676,806	17,232	4,909	1,331,838
17	294,332	12,330	254,079	690,220	20,421	4,924	1,276,306
18	252,863	17,288	237,939	584,752	15,172	5,619	1,113,633
19	244,078	17,614	245,777	663,745	17,706	5,960	1,194,880
20	249,002	16,022	215,056	611,404	13,735	7,048	1,112,267
21	109,779	8,290	128,695	378,431	9,685	3,338	638,219
22	168,817	11,464	185,515	601,429	13,436	9,207	989,779
23	176,007	18,027	197,760	637,035	11,981	11,003	1,051,812
24	143,015	15,418	121,241	551,881	11,228	5,716	848,499
25	154,560	21,019	158,973	578,110	12,710	7,672	933,044
26	126,386	12,624	86,201	291,123	7,020	3,999	527,353
27	184,440	19,661	175,545	623,977	12,840	7,286	1,023,748
28	187,873	18,092	193,407	801,986	13,163	6,775	1,221,296
29	161,535	18,669	169,117	596,800	12,385	4,249	962,754
30	228,627	23,037	232,181	1,116,151	15,096	5,598	1,620,689
令和元年	187,759	15,502	146,735	645,516	13,173	4,821	1,013,506
2	187,263	96,590	125,039	680,291	8,059	4,528	1,101,770
3	306,322	20,198	213,078	892,238	11,627	7,776	1,451,238
4	447,921	67,420	643,148	2,386,689	26,107	88,881	3,660,166
5	3,610,220	713,851	10,972,179	14,763,295	392,927	71,591	30,531,312
	(11.8%)	(2.3%)	(35.9%)	(48.4%)	(1.3%)	(0.2%)	(100.0%)

(注) 1 事業概況報告書提出企業の集計による。(令和5年度108社)

2 國際宅配便及び外國人事業者含む。

VII. 消費者物流の動向

1. 国内宅配便事業

(1) 宅配便・郵便小包取扱量の推移（個数ベース）

宅配便取扱量の推移

(単位：百万個、%)

	令和元年度	令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度	
	取扱 個数	取扱 個数	対前年 度比	取扱 個数	対前年 度比	取扱 個数	対前年 度比	取扱 個数	対前年 度比
宅配便合計	4,323	4,836	111.9	4,953	102.4	5,006	101.1	5,007	100.0
トラック	4,291	4,785	111.5	4,882	102.0	4,925	100.9	4,914	99.8
航空等利用運送	33	52	156.8	71	138.1%	81	113.5%	93	115.5%

郵便小包取扱量の推移(参考)

(単位：万個、%)

	平成 30年度	令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度	
	取扱 個数	取扱 個数	対前年 度比	取扱 個数	対前年 度比	取扱 個数	対前年 度比	取扱 個数	対前年 度比
一般小包	94,221	97,446	103.4	109,079	111.9	98,858	90.6	98,032	99.2
冊子小包	365,042	356,861	97.8	329,931	92.5	334,630	101.4	311,290	93.0
計	459,264	454,307	98.9	439,010	96.6	433,488	100.0	409,322	94.4

(注) 1 平成18年度までは日本郵政公社、平成19年度からは郵便事業(株)、平成24年度からは日本郵便(株) 統計データより作成。

2 平成28年10月より日本郵便(株)が取扱う「ゆうパケット」を宅配便取扱個数に含めて集計している。

(2) 宅配便名別取扱量（令和5年度）(個数ベース)

トラック

宅配便名	取扱事業者	取扱個数 (千個)	対前年度比 (%)	構成比 (%)
宅急便	ヤマト運輸(株)	2,295,820	98.1	46.7
飛脚宅配便	佐川急便(株)	1,372,850	101.0	27.9
ゆうパック	日本郵便(株)	1,009,665	103.0	20.5
フクツー宅配便	福山通運(株) 他20社	133,404	96.5	2.7
カンガルー便	西濃運輸(株) 他19社	96,386	95.3	2.0
その他	(17便)	5,889	104.1	0.1
合計	(22便)	4,914,014	99.8	100.0

- (注) 1. 本表は、宅配便名ごとに、その便名で運送を行う各事業者の取扱個数を集計したものである。
2. 宅配便としてカウントする貨物は、特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる貨物の運送であって、重量30kg以下の一口一個の貨物を特別な名称を付して運送した貨物とした。
3. 日本郵便㈱については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。
4. 平成28年10月より日本郵便(株)が取扱う「ゆうパケット」を宅配便取扱個数に含めて集計している。

航空等利用運送

宅配便名	取扱事業者	取扱個数 (千個)	対前年度比 (%)	構成比 (%)
飛脚航空便	佐川急便(株)	9,614	97.9	10.3
宅急便 タイムサービス	ヤマト運輸(株) ほか1社	8,980	96.0	9.6
フクツー航空便	福山通運(株) ほか1社	624	111.9	0.7
エクスプレスハイスピード (スーパーペリカン便)	日本通運(株) ほか1社	267	92.3	0.3
その他	137便	73,830	121.5	79.1
合計	141便	93,315	115.5	100.0

- (注) 1 本表は、同一便名ごとに、その便名を扱っている各事業者の取扱実績を集計したものである。
- 2 日本郵便(株)については、航空等利用運送事業に係る宅配便も含めトラック運送として集計している。

消費者物流の動向

(3) 仕向地別・仕立地別国内航空宅配便事業取扱量の推移（個数ベース）

(単位：個)

仕向地帯 仕立地帯		北海道	東北	関東 甲信越	中部 北陸	関西	中国	四国	九州	沖縄	合計
北海道	令4年度	112	32,198	348,008	85,773	112,069	33,427	14,923	56,203	27,667	710,380
	令5年度	97	853	33,915	635	1,616	1,079	101	1,733	33	40,062
東 北	令4年度	33,174	1,787	17,367	7,122	19,302	9,890	3,586	27,363	46,470	166,061
	令5年度	11,455	19,759	18,083	372	2,569	1,681	1,130	1,614	3,746	60,409
関東・ 甲信越	令4年度	712,307	3,072	26,950	2,335	104,209	229,003	130,147	1,261,355	2,180,195	4,649,573
	令5年度	365,532	29,756	37,993	3,948	46,007	25,174	16,593	611,794	344,090	1,480,887
中部・ 北 陸	令4年度	181,130	880	228	29	598	14,741	6,851	68,477	213,675	486,609
	令5年度	6,208	54	734	227	109	215	44	971	102	8,664
関 西	令4年度	1,059,787	45,577	41,558	3,898	4,414	1,211	904	149,561	835,344	2,142,254
	令5年度	53,368	4,957	53,388	7,319	5,362	2,684	1,308	85,453	112,342	326,181
中 国	令4年度	115,241	7,565	93,442	167	268	0	1	644	51,319	268,647
	令5年度	26	74	31,220	62	45	8	0	945	31,164	63,544
四 国	令4年度	64,805	1,629	24,197	56	255	3	0	810	49,078	140,833
	令5年度	1	247	325	5	1	0	26	1	9	615
九 州	令4年度	128,805	64,459	750,257	29,767	2,066	3,004	23,512	504,943	504,943	2,011,756
	令5年度	7,284	3,178	167,967	857	2,638	1,174	26	4,168	32,907	220,199
沖 縄	令4年度	15,177	15,594	386,125	72,113	202,523	21,416	7,561	116,350	152,550	989,409
	令5年度	286,107	407,692	3,800,179	1,014,627	1,442,274	280,298	185,156	796,103	298,377	8,510,813
合 計	令4年度	2,310,538	172,761	1,688,132	201,260	445,704	312,695	187,485	2,185,706	4,061,241	11,565,522
	令5年度	730,078	466,570	4,143,804	1,028,052	1,500,621	312,313	204,384	1,502,782	822,770	10,711,374

(注) 事業概況報告書提出企業の集計による。

(令和4年度：25事業者)
令和5年度：29事業者)

2. 國際宅配便事業

(1) 國際宅配便取扱量の推移（件数ベース、トンベース）

年度	件数(千件)	対前年伸び率(%)	重量(トン)	対前年伸び率(%)
昭63	6,993 { クーリエ SP 6,088 905 }	26.9	10,605 { クーリエ SP 5,935 4,670 }	39.7
平5	8,357 { クーリエ SP 6,990 1,367 }	△0.1	13,936 { クーリエ SP 6,619 7,317 }	4.8
10	9,015 { クーリエ SP 7,516 1,499 }	△8.9	21,079 { クーリエ SP 7,861 13,218 }	△1.5
29	16,301 { クーリエ SP 4,701 11,600 }	2.2	126,979 { クーリエ SP 5,577 121,402 }	2.8
30	18,042 { クーリエ SP 6,481 11,561 }	10.7	119,685 { クーリエ SP 3,850 115,835 }	△5.7
令元	18,001 { クーリエ SP 4,143 13,857 }	△0.2	118,725 { クーリエ SP 4,054 114,671 }	△0.8
2	23,315 { クーリエ SP 3,484 19,831 }	29.5	123,430 { クーリエ SP 4,081 119,349 }	4.0
3	19,645 { クーリエ SP 3,267 16,378 }	△15.7	141,116 { クーリエ SP 3,440 137,676 }	14.3
4	18,153 { クーリエ SP 2,768 15,385 }	△7.6	135,939 { クーリエ SP 4,028 131,911 }	△3.7
5	29,928 { クーリエ SP 5,302 24,626 }	64.9	140,316 { クーリエ SP 19,074 121,242 }	3.2

(注) 1 國土交通省物流・自動車局貨物流通野業課（貨物流通経営戦略室）調べ。

2 クーリエとは、契約書、船積書類、業務用資料等の書類を対象とするサービス。

3 SPとは、スマート・パッケージのこととで、商品サンプル、機械部品等の小型・軽量の貨物を扱うサービス。

消費者物流の動向

(2) 仕向地別国際航空宅配便事業取扱量の推移（輸出）(件数ベース、トンベース)

ターリエ (単位：千件、トン)

年	北米			中南米			ヨーロッパ			アジア			豪州			アフリカ			合計		
	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	
平成26年度	327	246	193	112	508	351	2,693	2,012	54	39	284	167	4,059	2,927							
27	309	266	202	112	490	347	2,675	2,615	52	39	255	152	3,982	3,530							
28	302	203	200	93	477	297	2,596	1,442	51	33	228	121	3,853	2,190							
29	289	402	124	459	312	2,558	1,573	48	42	210	98	3,774	2,551								
30	266	415	203	103	438	304	2,835	2,568	44	38	208	90	3,995	3,518							
令和元年度	259	422	192	83	421	312	2,349	2,834	43	40	201	88	3,464	3,778							
2	200	347	138	72	340	440	2,171	2,933	37	32	169	66	3,055	3,891							
3	198	534	147	62	326	386	2,004	2,144	34	36	183	65	2,892	3,226							
4	131	64	121	44	220	98	1,624	1,690	22	11	162	52	2,280	1,958							
5	292	1,724	119	189	235	1,068	2,937	11,135	24	55	154	104	3,763	14,274							
(令和5年度構成比(%)	(78)	(12.1)	(3.2)	(1.3)	(6.3)	(7.5)	(78.1)	(78.0)	(0.7)	(0.4)	(4.1)	(0.7)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	

スモールパッケージ

(単位：千件、トン)

年	北米			中南米			ヨーロッパ			アジア			豪州			アフリカ			合計		
	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	
平成26年度	591	11,264	68	980	517	5,700	3,734	43,013	76	808	130	1,152	5,116	62,917							
27	655	10,637	78	977	546	6,131	3,938	43,227	81	869	110	1,113	5,407	62,054							
28	852	10,373	84	933	671	8,959	4,468	45,856	107	1,128	81	1,013	6,263	68,262							
29	970	12,699	88	930	716	10,202	5,606	50,191	122	1,280	84	987	7,585	76,289							
30	10,666	11,237	86	829	767	10,575	5,213	47,608	106	1,271	87	974	7,324	72,495							
令和元年度	1,174	10,597	92	818	775	9,247	6,996	46,472	97	1,279	88	999	9,221	69,413							
2	4,008	18,242	1,123	1,090	7,853	6,428	45,687	373	1,954	107	1,036	13,129	13,129	75,846							
3	4,303	24,443	228	2,568	1,349	11,470	5,181	48,522	508	2,619	126	1,648	11,472	91,270							
4	4,080	24,108	276	1,990	1,682	13,222	4,240	44,637	455	2,757	142	2,616	11,098	89,330							
5	3,812	19,351	307	1,612	1,540	3,670	9,890	36,581	386	2,250	140	2,366	9,854	72,050							
(令和5年度構成比(%)	(38.7)	(26.9)	(3.1)	(2.2)	(15.6)	(13.7)	(37.2)	(50.8)	(3.9)	(3.1)	(1.4)	(3.3)	(1.4)	(3.3)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	

(注) 1 事業概況報告書提出企業の集計による。

2 ターリエとは、要約書、船積書類、業務用資料等の書類を対象とするサービスである。

3 スモール・パッケージとは、商品サンプル、機械部品等の小型・軽量の貨物を扱うサービスである。

消費者物流の動向

(3) 仕向地別国際航空宅配便事業取扱量の推移（輸入）(件数ベース、トンベース)

クーリエ (単位：千件、トン)

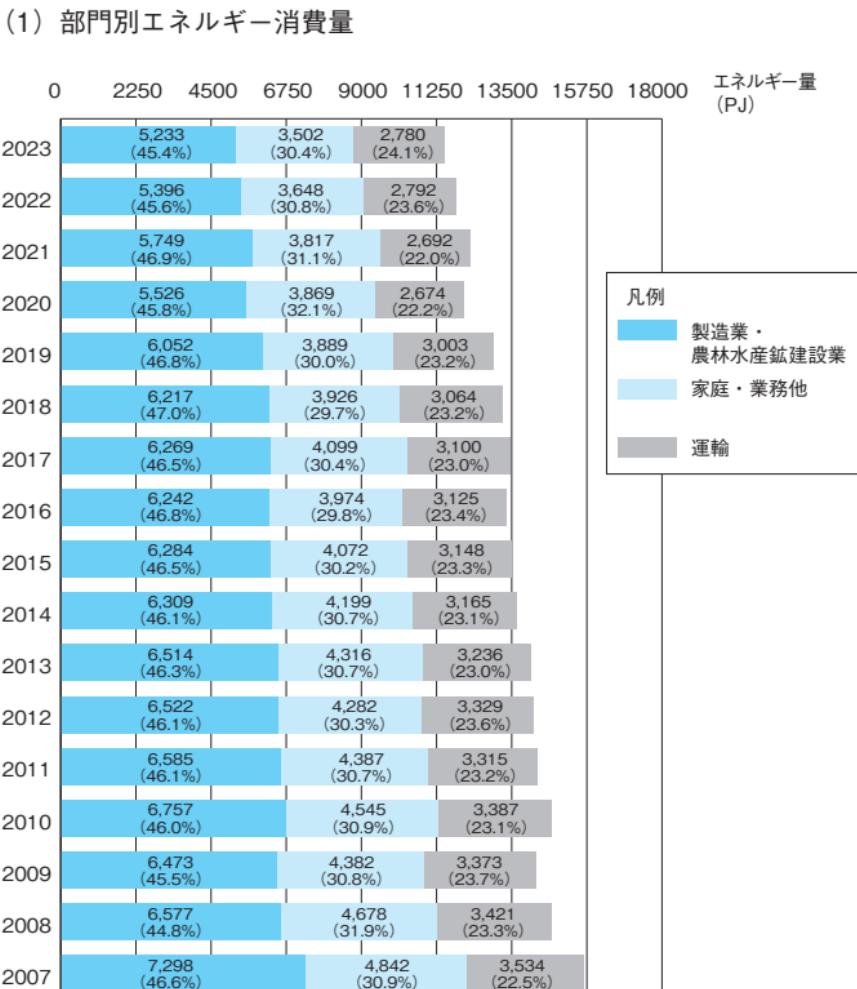
年	北米			中南米			ヨーロッパ			アジア			豪州			アフリカ			合計		
	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量			
平成26年度 27 28 29 30 令和元年度 2 3 4 5 (令和5年度構成比(%))	122	416	17	6	118	52	577	243	1	1	2	1	837	719	1	1	801	434	3,026		
	113	130	16	11	126	99	542	197	1	1	2	1	952	589	1	1	927	486	332		
	113	68	21	158	92	649	414	8	2	3	2	3	1	927	2,486	1	1	2,486	276	3,026	
	105	56	17	7	142	86	654	2,874	6	2	2	2	1	927	2,486	1	1	2,486	276	3,026	
	90	40	19	5	137	70	2,232	213	6	2	2	2	1	927	2,486	1	1	2,486	276	3,026	
令和元年度 2 3 4 5 (令和5年度構成比(%))	83	33	10	10	129	64	451	165	4	1	2	2	1	679	276	1	1	679	190	276	
	56	19	6	2	56	49	309	119	0	0	1	1	0	429	190	1	1	429	190	276	
	49	24	5	2	49	27	270	160	0	0	0	0	0	375	214	1	1	375	214	276	
	37	12	4	1	40	19	406	2,038	0	0	0	0	0	488	2070	1	1	488	2,070	276	
	35	17	3	1	33	19	1,468	4,762	0	0	0	0	0	1,539	4,799	1	1	1,539	4,799	276	

スマートルーバッケージ (単位：千件、トン)

年	北米			中南米			ヨーロッパ			アジア			豪州			アフリカ			合計		
	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量	件数	重量			
平成26年度 27 28 29 30 令和元年度 2 3 4 5 (令和5年度構成比(%))	644	4,392	10	181	320	3,140	2,740	26,372	3	42	1	5	3,718	34,132	1	1	3,718	34,132	38,515		
	607	4,777	9	190	335	3,537	3,095	29,957	3	51	1	3	4,050	38,515	1	1	4,050	38,515	52,463		
	656	4,938	11	145	496	6,100	3,706	41,091	9	140	2	2	48	4,880	52,463	1	1	48	4,880	52,463	
	689	5,095	10	177	494	6,373	2,813	33,290	8	161	1	1	24	4,015	45,120	1	1	24	4,015	45,120	
	750	4,629	10	117	486	6,287	2,981	32,121	9	160	1	1	26	4,237	45,120	1	1	26	4,237	45,120	
令和元年度 2 3 4 5 (令和5年度構成比(%))	801	4,774	10	206	640	6,704	3,176	33,399	9	163	1	1	12	4,636	45,258	1	1	12	4,636	45,258	
	1,298	4,855	17	178	497	4,256	4,885	34,145	5	60	1	1	9	6,702	45,258	1	1	9	6,702	45,258	
	854	5,728	23	271	457	4,623	3,568	35,719	4	52	0	0	13	4,906	46,406	1	1	13	4,906	46,406	
	820	4,304	15	202	416	4,863	3,032	33,156	2	49	1	1	6	4,278	42,478	1	1	6	4,278	42,478	
	670	3,357	9	111	410	3,841	13,681	41,843	2	36	1	1	5	14,772	49,192	1	1	5	14,772	49,192	

VIII. 物流における環境に関する動向

1. エネルギー消費量



出典：「総合エネルギー統計 時系列表」

(2) 輸送機関別エネルギー消費量の推移

(単位: TJ(10^{12} J))

輸送機関	年度	平成29	30	令和元	2	3	4	5
鉄道		3,907	3,593	3,657	3,470	3,470	3,384	3,362
営業用自動車	619,004	621,121	612,017	584,798	619,519	604,271	610,582	
自家用自動車	516,145	503,618	496,091	460,563	454,646	460,556	454,259	
自動車(計)	1,135,150	1,124,738	1,108,108	1,045,360	1,074,165	1,064,827	1,064,841	
内航海運	101,672	102,330	101,321	96,922	101,784	103,609	95,574	
航空(国内線)	19,952	18,428	17,874	15,024	15,208	13,987	13,043	
貨物部門消費量	1,260,680	1,249,089	1,230,960	1,160,776	1,194,626	1,185,808	1,176,821	
(参考)旅客部門総消費量	1,838,898 3,099,578	1,817,135 3,066,224	1,776,195 3,007,155	1,513,044 2,673,820	1,496,878 2,691,504	1,610,646 2,796,454	1,603,174 2,779,995	

(3) 輸送機関別エネルギー消費原単位の推移

(単位: KJ(10^3 J)／トンキロ)

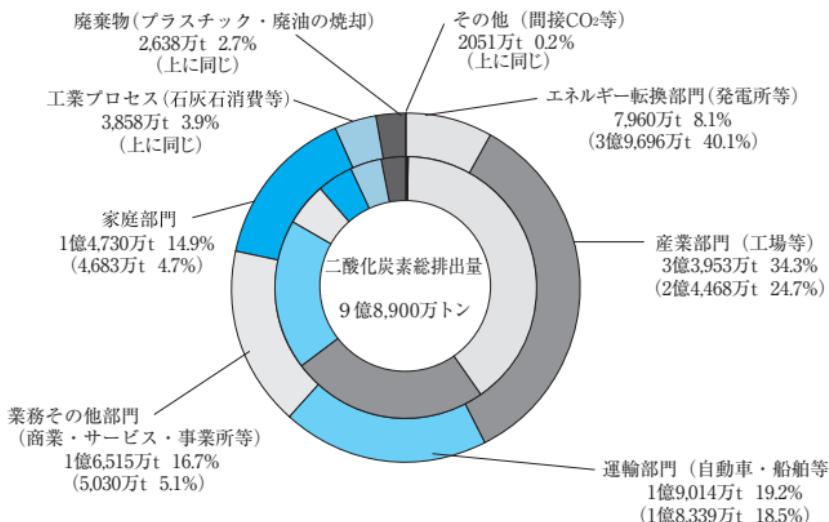
輸送機関	年度	平成29	30	令和元	2	3	4	5
鉄道		180.4	185.5	182.9	189.2	192.3	188.2	188.9
営業用自動車	3,391.3	3,403.6	3,283.8	3,127.3	3,153.7	3,034.3	3,020.6	
自家用自動車	17,207.1	17,002.6	17,065.4	17,431.7	16,439.3	16,604.4	16,801.4	
自動車(計)	5,341.3	5,302.6	5,143.3	4,898.1	4,793.3	4,693.2	4,646.3	
内航海運	561.9	571.4	597.1	630.1	629.1	637.0	620.6	
航空(国内線)	18,682.7	18,831.2	19,157.7	26,090.8	24,177.3	20,183.8	18,213.5	
平均	3,029.1	3,035.1	3,031.5	3,005.9	2,952.9	2,904.8	2,929.5	

(注) 国土交通省「自動車輸送統計年報」、「内航船舶輸送統計年報」、「航空輸送統計年報」、『鉄道統計年報』、海事局資料

経済産業省「総合エネルギー統計」

2. 二酸化炭素排出量

(1) 部門別二酸化炭素排出量（令和5年度）



(注) 1 (国立研究開発法人 国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス)「日本の温室効果ガス排出量データ(1990~2023年度)確報値」による。

2 内側の円は各部門の直接の排出量と総排出量に占める割合である。(下段カッコ内)

3 外側の円は、電気事業者の発電に伴う排出量及び熱供給事業者の熱発生に伴う排出量を、電力消費量及び熱消費量に応じて最終需要部門に配分した後の排出量と総排出量に占める割合。

(2) 部門別二酸化炭素排出量の推移

(単位：100万トン)

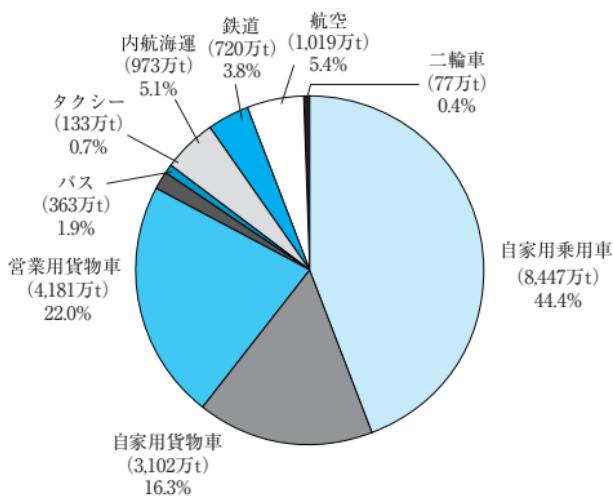
排出源	平成28年度	29	30	31/令元	2	3	4	5
エネルギー転換部門	98.1 (8.1)	92.2 (7.8)	90.7 (7.9)	86.7 (7.8)	79.7 (7.6)	82.9 (7.8)	82.4 (7.9)	79.6 (8.1)
産業部門	420.3 (34.9)	412.6 (34.7)	402.9 (35.2)	387.3 (35)	355.4 (34.1)	371.9 (35)	352.3 (34)	339.5 (34.3)
運輸部門	215.4 (17.9)	213.2 (17.9)	210.4 (18.4)	206.1 (18.6)	183.4 (17.6)	184.6 (17.4)	191.8 (18.5)	190.1 (19.2)
業務その他部門	211.6 (17.6)	206.6 (17.4)	200.2 (17.5)	191.1 (17.3)	181.4 (17.4)	187.3 (17.6)	179.5 (17.3)	165.1 (16.7)
家庭部門	180.7 (15)	184.7 (15.5)	160.3 (14)	157.3 (14.2)	167.9 (16.1)	160.3 (15.1)	158.1 (15.3)	147.3 (14.9)
工業プロセス	46.8 (3.9)	47.5 (4)	46.8 (4.1)	45.2 (4.1)	42.3 (4.1)	43.7 (4.1)	40.9 (3.9)	38.6 (3.9)
廃棄物	29.8 (2.5)	30.1 (2.5)	30.8 (2.7)	31.3 (2.8)	29.8 (2.9)	30.6 (2.9)	29.6 (2.9)	26.4 (2.7)
その他	2.7 (0.2)	2.6 (0.2)	2.5 (0.2)	2.4 (0.2)	2.4 (0.2)	2.3 (0.2)	2.1 (0.2)	2.1 (0.2)
合計	1205	1190	1145	1108	1042	1064	1037	989

(注) 1 (国立研究開発法人 国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオフィス)「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2023年度）確報値」による。

2 括弧内は当該部門の排出量の全体に占める割合 (%)。

物流における環境に関する動向

(3) 輸送機関別二酸化炭素排出量（令和5年度）



(注) 1 (国立研究開発法人 国立環境研究所 温室効果ガスインベントリオ
フィス)「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2023年度)確報値」
による。

(4) 輸送機関別二酸化炭素排出量の推移

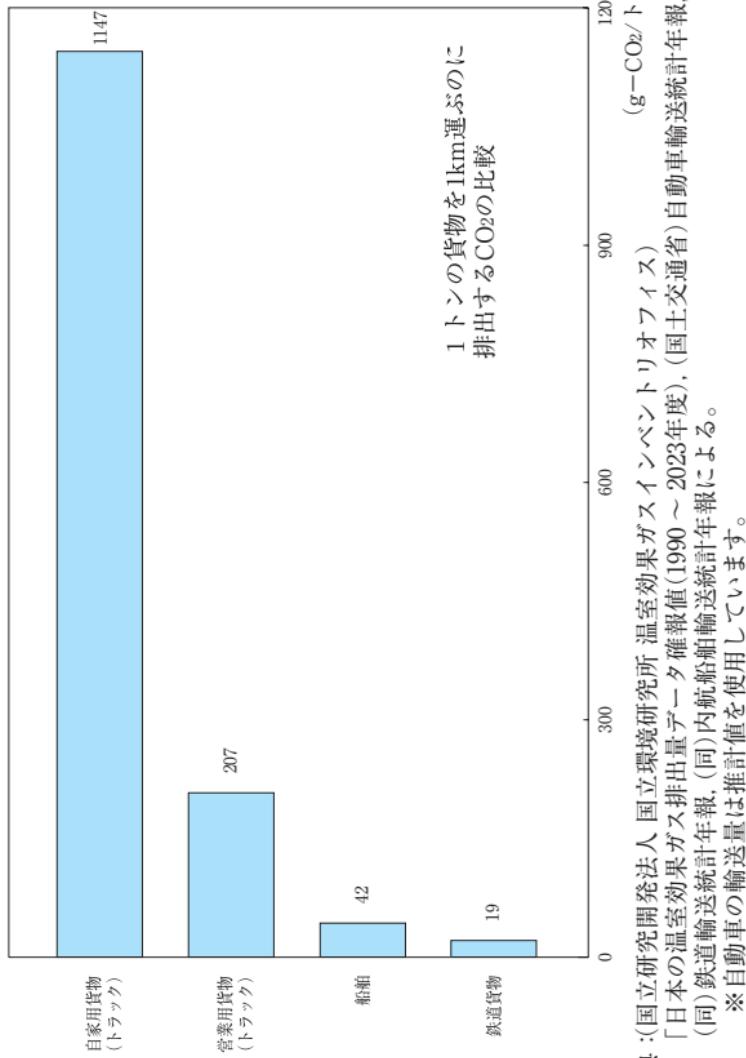
(単位：千トン)

排出源	平成 28	29	30	令元	2	3	4	5
自家用乗用車	99,268 (46.1%)	98,436 (46.2%)	97,068 (46.1%)	94,810 (46.0%)	84,395 (46.0%)	81,906 (44.4%)	86,087 (44.9%)	84,469 (44.4%)
自家用貨物車	36,194 (16.8%)	35,307 (16.6%)	34,450 (16.4%)	33,940 (16.5%)	31,474 (17.2%)	31,085 (16.8%)	31,496 (16.4%)	31,021 (16.3%)
営業用貨物車	42,266 (19.6%)	42,398 (19.9%)	42,552 (20.2%)	41,934 (20.3%)	40,075 (21.9%)	42,465 (23.0%)	41,415 (21.6%)	41,809 (22.0%)
バ ス	4,292 (2.0%)	4,171 (2.0%)	4,100 (1.9%)	3,991 (1.9%)	2,939 (1.6%)	2,892 (1.6%)	3,332 (1.7%)	3,628 (1.9%)
タクシー	2,827 (1.3%)	2,690 (1.3%)	2,483 (1.2%)	2,227 (1.1%)	1,264 (0.7%)	1,250 (0.7%)	1,396 (0.7%)	1,327 (0.7%)
二輪車	865 (0.4%)	791 (0.4%)	787 (0.4%)	717 (0.3%)	749 (0.4%)	739 (0.4%)	777 (0.4%)	767 (0.4%)
内航海運	10,451 (4.9%)	10,329 (4.8%)	10,312 (4.9%)	10,195 (4.9%)	9,756 (5.3%)	10,090 (5.5%)	10,211 (5.3%)	9,726 (5.1%)
鉄 道	9,034 (4.2%)	8,722 (4.1%)	8,077 (3.8%)	7,846 (3.8%)	7,468 (4.1%)	7,353 (4.0%)	7,384 (3.8%)	7,198 (3.8%)
航 空	10,187 (4.7%)	10,399 (4.9%)	10,537 (5.0%)	10,488 (5.1%)	5,238 (2.9%)	6,819 (3.7%)	9,705 (5.1%)	10,190 (5.4%)
合 計	215,384	213,244	210,366	206,146	183,358	184,600	191,803	190,136

(注) 1 (国立研究開発法人 国立環境研究所 溫室効果ガスインベントリオフィス)「日本の溫室効果ガス排出量データ(1990~2023年度)確報値」による。

2 括弧内は当該輸送機関の排出量の輸送部門全体に占める割合 (%)。

(5) 輸送機関別二酸化炭素排出原単位（令和5年度）



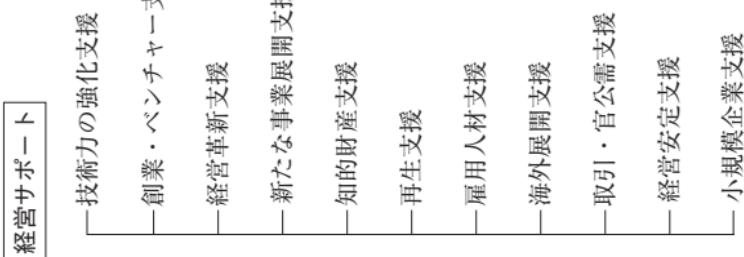
IX. 物流企業対策

1. 物流業の概要（令和5年度）

区分	事業収入	従業員数	中小企業の割合	備考
トラック運送事業	20兆392億円	62,848人	197万人	99.9%
JR貨物	1,525億円	1人	5千人	—
内航海運業	1兆1886億円	2,957人	65,215人	99.7%
外航海運業	6兆2,828億円	176人	7.1千人	81.6%
港湾運送業	9,918億円	846人	5万人	88.9%
航空貨物運送事業	4,591億円	22人	4.2万人	77.3%
鉄道利用運送事業	1,461億円	1,202人	4,0千人	86.8%
外航利用運送事業	7,844億円	1,280人	3.0千人	83.0%
航空利用運送事業	8,106億円	216人	6.0千人	77.0%
倉庫業	3兆円	7,242人	14.7万人	94.4%
トラックターミナル業	310億円	16人	0.7千人	93.8%

(注) トラック運送事業の営業収入について、令和4年度から他区分と同年度の集計が可能となつたため、今回のみ令和3年度、令和4年度の2年分を掲載。

2. 中小企業施策 中小企業施策の体系図



出典：「中小企業施策利用ガイドブック（2022年度）」より作成。

金融サポート

財務サポート

税制等

事業承継

商業・地域サポート

分野別サポート

相談・情報提供等

3. 主要税制の概要（令和6年度）

(1) 国税

(令和6年10月現在)

項目 (租税特別措置法)	制度の概要	創設	期限	主な関係条文	備考
1. 倉庫用建物等の割増償却	物資の流通の拠点区域（道路法第3条第1号に掲げる高速自動車国道等とそれ以外の道路とを連結する施設（以下「高速自動車国道等のインターチェンジ」という。）からの距離が5km以内の区域又は特定臨港地区（関税法第2条第1項第11号に規定する港のうち、28港の特定臨港地区内）において、倉庫用建物等（物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号。以下「物流効率化法」という。）に基づく特定物流施設であるものに限る。）を取得又は建設し、倉庫の用に供した場合、事業の用に供した日以後5年間、普通償却限度額の8/100の割増償却が認められる。）	S49 R8.3.31 (改正物流効率化法施行日 (H28.10.1) から施行)	租税特別措置法 第15条、第48条、 租税特別措置法 施行令第8条、第 29条の3 租税特別措置法 施行規則第6条 の2、第20条の22		【要件】 1. 多階建の普通倉庫のうち次の要件を満たすもの（耐火建築物に限る） (1) 物流効率化法第6条第1項の認定を受けた特定総合効率化計画に記載された同法物流効率化法に規定する特定物流業務

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>施設に該当するものであるもの</p> <p>(2) 高速自動車国道等のインターチェンジから の距離が5km以内の区域又は特定臨港地区に立地するもの</p> <p>(3) 床面積が6,000m²以上であるもの</p> <p>(4) 主要構造部である柱・はりが鉄骨造、鉄筋コンクリート造又は鉄骨鉄筋コンクリート造であるもの</p> <p>(5) 大型車対応荷さばき・転回場（特定流通業務施設に設けられた貨物の搬出入場所であつて、その前面に奥行き15m以上の空地が設けられているもの）を有するもの</p> <p>(6) 高規格バース（特定流通業務施設の1階のいずれかの外壁面に技術的に可能な範囲で設けられている貨物の搬出入場所であつて、当該貨物の搬出入場所から奥行き5m以上の荷さばきの用に供する空間が設けられているもの）を有するもの</p> <p>(7) 最大積載荷重が2トン以上のエレベーターを有するもの（ランプウェイ構造を有する場合は除く）</p> <p>(8) 到着時刻表示装置（特定流通業務施設における貨物の搬出入等の情報を管理するシステムを使用して、当該特定流通業務施設へのトラックの到着予定時刻を表</p>			

項目	制 度 の 概 要	創設	期 限	主な関係条文	備 考
	<p>(9) 流通加工の用に供する設備を有するもの</p> <p>(10) データ交換システム、貨物保管場所管理システム、非常用データ保存システム(非常用データ保存機能、非常用通信機能及び非常用電源機能)を有するもの</p> <p>(11) 保管場所免震装置、保管棚下防止装置、保管棚固定装置、貨物・パレット一体包装装置のうちいずれかを有するもの</p> <p>(12) 無人搬送車、自動化保管装置、高度荷さばき装置、自動検品システムのうちいずれかを有するもの。</p> <p>2. 平屋建の普通倉庫のうち次の要件を満たすものの(耐火建築物又は準耐火建築物に該当するもの)</p> <p>(1) 床面積が3,000m²以上であるもの</p> <p>(2) 上記1の(1), (2), (4), (5), (6), (8), (9), (10), (11)に該当するもの</p> <p>3. 冷蔵倉庫にあたっては次の要件を満たすものの(耐火建築物又は準耐火建築物に該当するもの)</p> <p>(1) 容積が6,000m³以上であるもの</p> <p>(2) 強制送風式冷蔵装置を有するもの</p> <p>(3) 上記1の(1), (2), (4), (5), (6),</p>				

項目	制度の概要	創設	期限	主な関係条文	備考
	<p>(8), (9), (10), (11), (12) に該当するもの</p> <p>4. 貯蔵槽倉庫にあたつては次の要件を満たすものの（耐火建築物又は準耐火建築物に該当するもの）</p> <p>(1) 特定臨港地区に立地するもの</p> <p>(2) 容積が6,000m³以上であるもの</p> <p>(3) 搬入用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫内に貨物の搬入を連続して自動的に行う装置）を有するもの</p> <p>(4) 搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫から貨物の搬出を連続して自動的に行う装置）を有するもの</p> <p>(5) 到着時刻表示装置、トラック営業所等又は特定搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫から加工施設に貨物の搬出を連続して自動的に行う装置）のいずれかを有するもの</p> <p>(6) くん蒸ガス循環装置を有するもの</p> <p>(7) 一定のくん蒸ガス保有能力を維持できること</p> <p>(8) 上記1の(1), (4), (5), (9), (10)に該当するものの</p> <p>【特例の内容】 適用期間：事業の用に供した日以降5年間 普通償却制度の8/100の割増償却</p>				

項目	制度概要	創設期限	主な関係条文	備考
2. 特定の事業用資産の買換えの場合の課税特例	<p>特定の資産を譲渡し、その譲渡した年度において、それぞれの譲渡資産に対応する買換資産を取得し、取得の日から1年以内に倉庫業の用に供したとき、又は供する見込みであるときは、個人にあっては譲渡所得を減額し、法人にあっては、買換資産について圧縮限度額（譲渡益の80%）の範囲内で、その帳簿価格を減額して損金算入（圧縮記帳）が認められる。</p> <p>【対象地域】</p> <ol style="list-style-type: none"> 既成市街地等の内から外への買換え等 長期所有資産から国内の資産への買換え 	S44 (所得税) R8.3.31 (法人税) R8.3.31	租税特別措置法 第37条、第65条 の7、第65条の8、 第68条の78、第 68条の79 租税特別措置法 施行令 第25条、第25条 の2、第39条の7 租税特別措置法 施行規則 第18条の5、第22 条の7	
3. 特定の事業用資産を交換した場合の課税特例	<p>特定の資産の買換えに代えて資産を交換した場合には、その交換は買換えしたものとみなして、特定資産の買換えの特例（圧縮記帳）が認められる。</p>	S44 (所得税) R8.12.31 (法人税) R8.3.31	租税特別措置法 第37条の4、第65 条の9、第68条の 80 租税特別措置法 施行令 第25条の3、第39 条の7	
4. 中小企業者等が機械等を取得し	対象設備を取得等した場合に、取得価額の30%の特別償却又は7%の税額控除の選択適用（税額控除は資本金3000万円以下の法人、	H10 R9.3.31	租税特別措置法 第10条の3、第42 条の6、第52条の	

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
た場合の特別償却又は税額控除(中小企業投資促進税制)	<p>個人事業主のみ)が認められる。</p> <p>【対象設備等】</p> <ol style="list-style-type: none"> 機械及び装置で、1台又は1基の取得価額が160万円以上のもの 測定工具及び検査工具で、1台又は1基の取得価額が120万円以上のもの(事業年度の取得価額の合計額が120万円以上のものを含む) 一定のソフトウェアで、その取得価額が70万円以上のもの(事業年度の取得価額の合計額が70万円以上のものを含む) 普通貨物自動車で、車両総重量が3.5トン以上のもの 内航船舶(取得価額の75%が対象) 		2 租税特別措置法 施行令 第5条の5、第27条の6、第30条 租税特別措置法 施行規則 第5条の8、第20条 の3	
5. 自動車重量税	<p>1. 税率の特例</p> <p>自動車運送事業用又は第二種貨物利用運送事業用車両の軽減税率 (18年経過車両) (13年超18年未満経過車両)</p> <p>2. 自動車重量税の免税等</p> <p>(1) 新車を取得する場合(エコカー減税) 環境性能に優れた自動車について減免 ①令和5年5月1日～令和5年12月31日までに新車新規登録等を行いう場合 ・電気自動車 ・燃料電池自動車</p>	S49 H22 H24 H21	租税特別措置法 第90条の11 第90条の11の2 第90条の11の3 租税特別措置法 第90条の12	- R84.30

項目	制度概要	創設期限	主な関係条文	備考
・天然ガス自動車 乗用車 平成30年排ガス規制適合 軽量車(車両総重量2.5トン以下のトラック) 平成21年排ガス規制NOx10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合 中量車(車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック) 平成21年排ガス規制NOx10%以上低減 又は平成30年排ガス規制適合 重量車 平成21年排ガス規制NOx10%以上低減 ・プラグインハイブリッド自動車 ・クリーンディーゼル乗用車(平成21年排ガス規制適合又は平成30年排ガス規制適合)(令和2年度燃費基準達成車に限る) ・ガソリン車・LPG車[ハイブリッド車含む] 乗用車 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準90%達成車 ガソリン車[ハイブリッド車含む] 軽量車(車両総重量2.5トン以下のトラック) ☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準125%達成車				

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>中量車（車両総重量2.5トン超35トン以下のトラック） ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準115%達成車</p> <p>・ディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕</p> <p>中量車（車両総重量2.5トン超35トン以下のトラック） 平成21年排ガス規制NOx及びPM10%低減又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準115%達成車</p> <p>重量車 平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準115%達成車</p> <p>→ 免税</p> <p>・ガソリン車〔ハイブリッド車含む〕</p> <p>軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック） ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準120%達成車</p> <p>中量車（車両総重量2.5トン超35トン以下のトラック） ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準110%達成車</p> <p>☆☆☆かつ平成27年度燃費基準115%達成車</p> <p>・ディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕</p>			

項目	制 度 の 概 要	創設	期 限	主な関係条文	備 考
	<p>中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）</p> <p>平成21年排ガス規制NOx及びPM10%低減又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準110%達成車</p> <p>平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準115%達成車</p> <p>重量車</p> <p>平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準110%達成車</p> <p>乗用車</p> <p>平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準75%達成車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車・LPG車〔ハイブリッド車含む〕 <p>→ 75%軽減</p> <p>乗用車</p> <p>平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準75%達成車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車〔ハイブリッド車含む〕 <p>軽量車（車両総重量2.5トン以下）</p> <p>☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準115%達成車</p> <p>中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）</p> <p>☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準105%達成車</p> <p>☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準110%達成車</p>				

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
成車	<ul style="list-style-type: none"> ・ディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）平成21年排ガス規制NOx及びPM10%低減又は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準105%達成車 平成21年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準110%達成車 重量車 平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準105%達成車 → 50%軽減 ・ガソリン車・LPG車〔ハイブリッド車含む〕乗用車 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準60%達成車 ・ガソリン車〔ハイブリッド車含む〕 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準105%達成車 → 25%軽減 ②令和6年1月1日～令和7年4月30日までに新車新規登録等を行う場合 			

項目	制度概要	創設期限	主な関係条文	備考
<p>電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車</p> <p>乗用車 平成30年排ガス規制適合 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）</p> <p>平成30年排ガス規制適合 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）</p> <p>平成30年排ガス規制適合 重量車 平成21年排ガス規制NOx10%以上低減 ・プラグインハイブリッド自動車 ・ガソリン車・LPG車・クリーンディーゼル 乗用車〔ハイブリッド車含む〕</p> <p>乗用車（ガソリン車・LPG車） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準90%達成車 乗用車（クリーンディーゼル車） 平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準90%達成車 ・ガソリン車〔ハイブリッド車含む〕 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）</p>				

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
ク) 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準105%達成車 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下）のトラック 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準達成車 ・ディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下）のトラック 平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準達成車 重量車 平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準115%達成車 ・ガソリン車〔ハイブリッド車含む〕 →免税 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準達成車 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下）のトラック 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準95%達成車 平成30年排ガス規制25%低減かつ令和4				

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
年度燃費基準達成車 ・ディーゼル車・クリーンディーゼル車「ハイブリッド車含む」 中量車（車両総重量2.5トン超35トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度 燃費基準95%達成車	・ガソリン車・LPG車・クリーンディーゼル車「ハイブリッド車含む」 乗用車（ガソリン車・LPG車） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2 年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基 準80%達成車 乗用車（クリーンディーゼル車） 平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度 燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準 80%達成車 ・ガソリン車「ハイブリッド車含む」 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラッ ク） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4 年度燃費基準95%達成車 中量車（車両総重量2.5トン超35トン以 下のトラック） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4 年度燃費基準90%達成車	→75%軽減		

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>平成30年排ガス規制25%低減かつ令和4年度燃費基準95%達成車 ・ディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準90%達成車 重量車 平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準110%達成車 →50%軽減 ・ガソリン車・LPG車・クリーンディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕 乗用車（ガソリン車・LPG車） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70%達成車 乗用車（クリーンディーゼル車） 平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70%達成車 ・ガソリン車〔ハイブリッド車含む〕 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準90%達成車</p>			

項目	制度概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制25%低減かつ令和4年度燃費基準90%達成車 重量車 平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準105%達成車</p> <p>→25%軽減</p> <p>③令和7年5月1日～令和8年4月30日までに新車新規登録等を行う場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車 <p>乗用車 平成30年排ガス規制適合 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制適合 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制適合 重量車 平成21年排ガス規制NOx10%以上低減 ・プラグインハイブリッド自動車 ・ガソリン車・LPG車・クリーンディーゼル 乗用車〔ハイブリッド車含む〕</p>			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
乗用車（ガソリン車・LPG車） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準達成車 乗用車（クリーンディーゼル車） 平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準達成車 ・ガソリン車〔ハイブリッド車含む〕 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準105%達成車 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準達成車 ・ディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準達成車 重量車 平成28年排ガス規制適合かつ令和7年度燃費基準達成車 →免税				

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車〔ハイブリッド車含む〕 軽量車(車両総重量2.5トン以下のトラック) 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準達成車 中量車(車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック) 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準95%達成車 平成30年排ガス規制25%低減かつ令和4年度燃費基準達成車 ・ディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕 中量車(車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック) 平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95%達成車 →75%軽減 ・ガソリン車・LPG車・クリーンディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕 乗用車(ガソリン車・LPG車) 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準90%達成車 乗用車(クリーンディーゼル車) 平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和2年度燃費基準 			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
90%達成車	<ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン車「ハイブリッド車含む」 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準95%達成車 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4年度燃費基準90%達成車 平成30年排ガス規制25%低減かつ令和4年度燃費基準95%達成車 ディーゼル車「ハイブリッド車含む」 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準90%達成車 重量車 平成28年排ガス規制適合かつ令和7年度燃費基準95%達成車 			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>準80%達成車 乗用車（クリーンディーゼル車） 平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度 燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準 80%達成車</p> <p>・ガソリン車〔ハイブリッド車含む〕 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和4 年度燃費基準90%達成車 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以 下のトラック） 平成30年排ガス規制25%低減かつ令和4 年度燃費基準90%達成車</p> <p>→25%軽減 ・ガソリン車・LPG車・クリーンディーゼル 車〔ハイブリッド車含む〕 乗用車（ガソリン車・LPG車） 平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2 年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基 準75%達成車 乗用車（クリーンディーゼル車） 平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度 燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準 75%達成車</p> <p>→軽減なし・本則税率</p>			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
(2) 免税対象車の初回継続検査等の場合 <免税> ①令和5年5月1日～令和7年4月30日までに新車新規登録等を受けた以下の免稅対象車が、新規検査による車検証の有効期間が満了する日から起算して15日を経過する日までの間に、継続検査等（新車新規検査後、最初に受けるものに限る。）を受ける場合（新車新規検査による車検証の記載事項について車両構造等の変更がない場合に限る。）				電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成21年排ガス規制適合）、プロパン・ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（ハイブリッド車含む）は平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度燃料基準達成かつ令和12年度燃費基準120%達成車）、ガソリン・LPG車（ハイブリッド車含む）は平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準120%達成車 ②令和7年5月1日～令和8年4月30日までに新車新規登録等を受けた以下の免稅対象車が、新規検査を受けた以下の車検証の有効期間が満了する日から起算して15日を経過する日までの間

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
に、継続検査等（新車新規検査後、最初に受けるものに限る。）を受ける場合（新車新規検査による車検証の記載事項について車両構造等の変更がない場合に限る。）	電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成21年排ガス規制NOx10%低減又は平成30年排ガス規制適合）、プラグインハイブリッド自動車、クリーンディーゼル乗用車（ハイブリッド車含む）は平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準125%達成車、ガソリン・LPG車（ハイブリッド車含む）は平成30年排ガス規制50%低減かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準125%達成車。 3. 側方衝突警報装置等を装備した貨物自動車等に係る自動車重量税の特例（ASV減税） ①側方衝突警報装置、衝突被害軽減レーダー（歩行者検知機能付き）の2装置を装備した場合50%軽減 ・車両総重量8トン超のトラック（トラックタガ含む） ②側方衝突警報装置を装備した場合、25%軽減 ・車両総重量8トン超のトラック（トラックタガ含む）	H24 R6.4.30	90条の14 ①②③	R6.4.30

項目	制度の概要	創設	期限	主な関係条文	備考
(③衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）を装備した場合、25%軽減 ・車両総重量3.5トン超のトラック（トラクタ含む） ・立席なしのバス	R8.4.30				
(地価税法) 地価税の非課税措置	次に掲げる土地等については地価税が課されない、(平成10年より当分の間課税停止)。 1.一般貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業、第二種利用運送事業に直接必要な施設又は設備の用に供されている土地等 2.一般自動車ターミナルの施設又は設備の用に供されている土地等 3.港湾施設(臨港地区外にある港湾運送事業者の荷さき場を含む)、営業倉庫の用に供されている土地等	-	地価税法第6条 別表1 租税特別措置法 第71条		

(2) 地方税

(令和6年10月1日現在)

項目	制度概要	創設期限	主な関係条文	備考
(地方税) 1. 固定資産 税及び都市 計画税	<p>物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号。以下「物流効率化法」といふ。）第6条第1項に規定する総合効率化事業者が、総合効率化事業により取得した物流機能の高度化及び物流業務の省力化に寄与する倉庫及びこれらに附属する機械設備について、課税標準の特例が認められる。</p> <p>【要件】</p> <p>1. 普通倉庫（1類倉庫）であるものの（1）物流効率化法第7条第2項に規定する認定総合効率化計画に記載された同法第4条第1項第3号に規定する特定物流業務施設に該当するものであるもの</p> <p>（2）物資の流通の拠点となる区域（道路法第3条第1号に掲げる高速自動車国道等とそれ以外の道路とを連結する施設（インターチェンジ）からその距離が5km以内の区域又は臨港地区（関税法第2条第1項第11号に規定する開港である港の臨港地区）に立地するもの</p> <p>（3）床面積が平屋建にあって3,000m²以上、</p>	H8 (改正物流効率化法施行日(H28.10.1)から施行) R8.3.31	地方税法附則第15条①、地方税法施行令附則第11条①～④、地方税法施行規則附則第6条①～⑫	

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
多階建にあつては6,000m ² 以上であるもの	<p>(4) 主要構造部が鉄骨造（肉厚が3mm以上の骨格材を用いているもの）、鉄筋コンクリート造又は鉄骨鉄筋コンクリート造であるもの</p> <p>(5) 倉庫の一の階のいすれかの外壁面に貨物の搬出入場所が技術的に可能な範囲で設けられているもの</p> <p>(6) 貨物の搬出入場所から奥行き5m以上の荷さばきの用に供する空間が倉庫内に設けられているもの</p> <p>(7) 貨物の搬出入場所の前面に奥行き15m以上の空地が設けられているもの</p> <p>(8) 到着時刻表示装置（貨物の搬出入等情報管理システムを使用して提供した特定流通業務施設へのトラックの到着予定期刻を表示する装置）又はトラック営業所等（貨物自動車運送事業の用に供する営業所等及び自動車車庫）のいすれかを有するもの</p> <p>(9) 流通加工の用に供する空間を有しているもの</p> <p>(10) データ交換システム、貨物保管場所管理システムを有するものの</p> <p>(11) ※無人搬送車、自動化保管装置、高</p>			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>度荷さばき装置、自動検品システムのうちいすれかを有するもの 冷蔵倉庫であるもの</p> <p>(1) 容積が6,000m³以上であるもの (2) 強制送風式冷蔵装置（冷却された空気を供給することで氷点下の室温を保持する冷却能力を有する装置）を有するもの (3) 上記1の(1), (2), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (11)に該当しているものの</p> <p>3. 貯蔵倉庫であるもの</p> <p>(1) 臨港地区に立地するもの (2) 容積が6,000m³以上であるもの (3) 搬入用自動運搬装置（貯蔵倉庫内に貨物の搬入を連続して自動的に行う装置）を有するもの (4) 搬出用自動運搬装置（貯蔵倉庫から貨物の搬出を連続して自動的に行う装置）を有するもの（特定搬出用自動運搬装置が設けられている場合を除く） (5) 到着時刻表示装置（貨物の搬出入等情報管理システムを使用して提供した特定流通業務施設へのトラックの到着時刻を表示する装置）、トランク営業所等（貨物自動車運送事業の用に供する営業所及び自動車軍車）又は特定搬出用自動</p>			

項目	制度の概要	創設	期限	主な関係条文	備考
運搬装置（貯蔵槽倉庫から加工施設に貨物の搬出を連続して自動的に行う装置）のいすれかを有するもの (6) 上記1. の(1), (4), (7), (10), (11)に該当しているもの 【特例の内容】 適用期間：5年間 1類倉庫、冷蔵倉庫及び貯蔵槽倉庫：課税標準の1／2 附屬機械設備：①課税標準の1／2、②③課税標準の3／4 ※ 附屬機械設備：①貨物自動車関係情報自動解析装置、②到着時刻表示装置、③特定搬出用自動運搬装置（貯蔵槽倉庫の場合）					
2. 固定資産 税	特別法等による特例措置 1. 中小企業等協同組合等各種の特別法によつて設立された特定の組合やその連合会等が所有し、使用する事務所及び倉庫に対しては非課税 2. 中小企業高度化資金の貸付を受けた共同利用施設で1基の取得価格が330万円以上の機械及び装置で取得合計額が500万円以上の場合、3年度分課税標準の1／2	S32	—	地方税法 第348条④	地方税法 第349条の3③ 地方税法施行令 第52条の2の2
3. 特別土地 保有税	以下の用に供する土地について(非課税) 1. 民間事業者の能力の活用による特定施設	H8	—	地方税法第586条②の一の六	土地の流動化・有

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>の整備の促進に関する臨時措置法及び輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関するFAZ法による廃止前のFAZ法に規定する輸入促進地域内の特定集積地区に立地する輸入関連事業者が輸入貨物加工事業の用に供する施設用地</p> <p>2. 独立行政法人中小企業基盤整備機構に基づき都道府県又は機構から資金の貸付等を受け、中小企業の集積の活性化に寄与する事業を実施する場合における当該事業用に供する土地</p> <p>3. 流域市法に規定する流域地区内の施設用地（道路貨物運送業、倉庫業については、流域地区外の施設用地も含む。）</p> <p>(1) トランクターミナル、鉄道の貨物駅その他貨物の積卸しのための施設</p> <p>(2) 倉庫、野積場若しくは貯蔵槽又は貯水場</p> <p>(3) 上屋又は荷捌場</p> <p>(4) 道路貨物運送業、貨物運送取扱業、倉庫業の用に供する事務所以外の施設</p> <p>(5) 上記(4)に掲げる施設に付帯する駐車場又は車庫</p> <p>4. 港湾法第二条第五項に規定する港湾施設のうち同項第一号から第九号の三までに掲げる荷捌き施設等（同項第八号に掲げる保</p>	S48	<p>地方税法施行令 第54条の13の19、 地方税法施行規則第16条の5の21 地方税法第586条</p> <p>—</p> <p>地方税法 第586条②十六 地方税法施行令 第54条の24 地方税法施行規則第16条の13</p> <p>—</p> <p>地方税法第586 条②二十六 地方税法施行令</p>	<p>効利用を促進する観点から、平成15年度以降、当分の間課税停止</p>

項 目	制 度 の 概 要	創設	期 限	主な関係条文	備 考
	管施設にあつては、同法第三十九条第一項第一号又は第五号に掲げる商港区又は漁港区内に設置されるものに限る。)の土地又はその取得			第54条の30①四	

項目	制 度 の 概 要	創設	期 限	主な関係条文	備 考
4. 事業所税	<p>1. 非課税となる施設の例</p> <p>(1) 独立行政法人中小企業基盤整備機構法の中 小企業の集積の活性化等に寄与する施設</p> <p>(2) 一般貨物自動車運送事業、貨物鉄道運送事業者の行う貨物運送事業のうち航空運送事業者によるもの、第二種利便利用運送事業の行う貨物運送事業者の行う貨物運送に係るもののが本来事業の用に供する事務所以外の施設</p> <p>(3) トランクターミナルの用に供する事務所以外の施設</p> <p>(4) 港湾運送事業者がそ の本来の事業の用に供する労働者詰所、現場事務所</p>	<p>資産割 (1m²:600) 非課税</p> <p>従業者割 (0.25/100) 非課税</p> <p>非課税</p> <p>非課税</p> <p>非課税</p> <p>非課税</p>	<p>S50</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p> <p>—</p>	<p>地方税法 第701条の34③ 十八</p> <p>地方税法 第701条の34③ 二十一</p> <p>地方税法 第701条の34③ 二十二</p> <p>地方税法 第701条の34⑤</p>	

項目	制度の概要	創設	期限	主な関係条文	備考
2. 課税標準の特例					
(1) 倉庫					
①流通業務地区内	資産割 3/4	従業者割 1/2	S50	地方税法 第701条の41① 十八 地方税法 第701条の41① 十一 地方税法 第701条の41① 十四	・左記に標 記されてい る割合は税 の対象とな る面積又は 金額から該 当する割合 を控除する ものである。
②臨港地区内	3/4	1/2	S50	—	
③その他地区	3/4	—	S50	—	
(2) 港湾運送事業用の上屋					
①臨港地区	3/4	1/2	S50	地方税法 第701条の41① 十一	
②その他地区	1/2	—	S50	地方税法 第701条の41① 十七 地方税法 第701条の41① 一	
(3) 流通業務地区内に設置される施設	1/2	1/2	S50	—	
(4) 中小企業協同組合等がその本来の事業の用に供する施設	1/2	1/2	—	—	
3. 課税免除					
倉庫業者又は港湾運送業者がその本来の事	S50	—	—	・平成12年度税制 改正において、地方 町村税課課長通	

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
5. 軽油引取税	<p>業の用に供する倉庫又は上屋で、指定都市等の区域内に有するこれらの施設に係る事業所の床面積の合計面積が倉庫又は上屋のそれぞれについて3万m²未満であるもの</p> <p>1. 課税免除 次の事業の用に供するフォークリフト等の機械で道路運送車両法の登録を受けていないもの (1) 港湾運送事業の用に供するブルドーザー等の機械 (2) 倉庫業の用に供するフォークリフト等の機械 (3) 駅の構内における貨物利用運送事業又は鉄道貨物積卸業の用に供するフォークリフト等の機械</p> <p>2. 運輸事業振興助成交付金制度 昭和51年度税制改正において、軽油引取税が30%引き上げられたのに伴い、その影響の大きいトラック運送事業（鉄道貨物利用運送事業を含む）に対し引上げ分の1/2に相当する額をトラックステーションの整備等に充てるため、運輸事業振興助成交付</p>	S54 R9.3.31	地方税法附則 第12条の2の① 五 地方税法施行令 附則第10条の2 の2⑦	知第31号 (H5.4) 分権推進計画に基づく減免通知の見直しえより、地方分権一括法の施行後も認められる開拓として助言通知となるよう改められている。

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
6.自動車税・ 軽自動車税 (種別割)	<p>金として各都道府県トラック協会及びバス協会に交付している。</p> <p>1. 営業用自動車の税率の軽減 トランク（最大積載量4～5トン） 営業用：18,500円（自家用：25,500円）</p> <p>2. 自動車税のグリーン化 （軽課） 適用期間中に新車新規登録を受けた場合に、 新車新規登録の翌年度分の自動車税を環境性能に応じて軽課 (乗用車)</p> <p>①令和5年4月1日～令和7年3月31日の場合 ・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自 動車（平成21年排ガス規制NOx 10%以上 低減又は平成30年排ガス規制適合）、プラ グインハイブリッド自動車</p> <p>・営業用乗用車のうち、ガソリン車・LPG 車・クリーンディーゼル車〔ハイブリッド 車含む〕（☆☆☆☆（クリーンディーゼル 車は平成21年排ガス規制適合又は平成30年 排ガス規制適合車に限る）かつ令和2年度 燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準90% 達成車） → 概ね75%軽減</p> <p>・営業用乗用車のうち、ガソリン車・LPG</p>	S29 H13	— R8.3.31	<p>地方税法 第177条の7 第463条の15 地方税法附則 第12条の3 第30条</p>

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
車、クリーンディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕(☆☆☆☆(クリーンディーゼル車は平成21年排ガス規制適合又は平成30年排ガス規制適合車に限る)かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70%達成車)	<p>②令和7年4月1日～令和8年3月31日の場合 ・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車(平成21年排ガス規制NOx10%以上低減又は平成30年排ガス規制適合)、プラグインハイブリッド自動車 ・営業用乗用車のうち、ガソリン車・LPG車、クリーンディーゼル車〔ハイブリッド車含む〕(☆☆☆☆(クリーンディーゼル車は平成21年排ガス規制適合又は平成30年排ガス規制適合車に限る)かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準90%達成車)</p> <p>(バス・トラック) ・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車(平成21年排ガス規制NOx10%以上低減又は平成30年排ガス規制適合)、プラグインハイブリッド自動車</p>	<p>→ 概ね50%軽減</p> <p>→ 概ね75%軽減</p>		

項目	制 度 の 概 要	創設	期 限	主な関係条文	備 考
(軽自動車)	→ 概ね75%軽減				
①令和5年4月1日～令和7年3月31日の場合 ・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成21年排ガス規制NOx 10%以上低減又は平成30年排ガス規制適合） → 概ね75%軽減 ・営業用乗用車のうち、ガソリン車（ハイブリッド車含む）（☆☆☆☆かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準90%達成） → 概ね50%軽減 ・営業用乗用車のうち、ガソリン車（ハイブリッド車含む）（☆☆☆☆かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70%達成） → 概ね25%軽減 ②令和7年4月1日～令和8年3月31日の場合 ・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車（平成21年排ガス規制NOx 10%以上低減又は平成30年排ガス規制適合） → 概ね75%軽減 ・営業用乗用車のうち、ガソリン車（ハイブリッド車含む）（☆☆☆☆かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準90%達成）					

項目	制 度 の 概 要	創設	期 限	主な関係条文	備 考
(軽貨物車)	→ 概ね50%軽減				
・電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車(平成21年排ガス規制NOx 10%以上低減又は平成30年規制適合)	→ 概ね75%軽減 〈重課〉 新車新規登録から11年あるいは13年を超える場合に、それぞれ経過した年度の翌年度以降の自動車税を重課 ・11年超のディーゼル車、13年超のガソリン車・LPG車(バス、トラックを除く) → 概ね15%重課 ・バス、トラックの場合 → 概ね10%重課 ※電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、ガソリンプラグインハイブリッド自動車、ガソリンハイブリッド自動車、メタノール自動車、一般乗合バス、被けん引自動車は、適用対象外				→ 概ね10%重課 R1 R8.3.31 地方税法 第157条 第451条

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
＜非課税＞	<ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（平成21年排ガス規制NOx10%以上低減又は平成30年排ガス規制適合） ・プラグインハイブリッド自動車 ・クリーンディーゼル乗用車（ハイブリッド車含む）（平成21年排ガス規制又は平成30年排ガス規制適合かつ令和2年度燃費基準達成車かつ令和12年度燃費基準60%以上達成車に限る） ・ガソリン車（ハイブリッド車を含む、乗用車のみLPG車含む） ・乗用車（自家用）（令和2年度燃費基準達成車に限る） ☆☆☆かつ令和12年度燃費基準85% ・乗用車（営業用）（令和2年度燃費基準達成車に限る） ☆☆☆かつ令和12年度燃費基準75% ・軽自動車（自家用、営業用共通）（令和2年度燃費基準達成車に限る） ☆☆☆かつ令和12年度燃費基準75% ・軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）（自家用、営業用共通） ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準125% 			

項目	制度概要	創設期限	主な関係条文	備考
・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）（自家用・営業用共通） ☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準115% 又は☆☆☆かつ平成27年度燃費基準達成120% 〈ディーゼル車（ハイブリッド車を含む）〉 ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）（自家用・営業用共通） 平成21年排出ガス規制NOx・PM+10%低減又は平成30年排出ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準115% 又は平成21年排出ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準120% ・重量車（自家用・営業用共通） 平成21年排出ガス規制NOx・PM+10%低減又は平成28年排出ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準110%達成 ＜3%未満＞ 〈ガソリン車（ハイブリッド車を含む、乗用車のみLPG車含む）〉 ・乗用車（自家用） ☆☆☆☆かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準75% → 1% ☆☆☆☆かつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準60%				

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（営業用） ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準65% 	→ 2%		
	<ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準60% 	→ 0.5%		
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（自家用軽自動車） ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準60% 	→ 1%		
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（営業用軽自動車） ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準60% 	→ 1%		
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（自家用軽自動車） ☆☆☆かつつ令和27年度燃費基準120% 	→ 0.5%		
	<ul style="list-style-type: none"> ・軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）（自家用登録車） ☆☆☆かつつ平成27年度燃費基準115% 	→ 1%		
	<ul style="list-style-type: none"> ・軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）（自家用軽自動車） 	→ 2%		

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準120% → 1%</p> <p>・軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）（営業用） ☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準120% → 0.5%</p> <p>☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準115% → 1%</p> <p>・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下 のトラック）（自家用） ☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準110% 又は☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準115% → 1%</p> <p>☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準105% 又は☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準110% → 2%</p> <p>・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下 のトラック）（営業用） ☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準110% 又は☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準115% → 0.5%</p> <p>☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準105% 又は☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準110% → 1%</p> <p>〈ディーゼル車（ハイブリッド車を含む）〉 ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下</p>			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
のトラック) (自家用) 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減又 は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度 燃費基準 + 10% 又は平成21年排ガス規制 適合かつ平成27年度燃費基準115% → 1%	平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減又 は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度 燃費基準105% 又は平成21年排ガス規制 適合かつ平成27年度燃費基準110% → 2%	中量車 (車両総重量2.5トン超3.5トン以下 のトラック) (営業用) 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減又 は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度 燃費基準110% 又は平成21年排ガス規制 適合かつ平成27年度燃費基準115% → 0.5%	平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減又 は平成30年排ガス規制適合かつ平成27年度 燃費基準105% 又は平成21年排ガス規制 適合かつ平成27年度燃費基準110%達成 → 1%	重量車 (自家用) 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減又 は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度

項目	制 度 の 概 要	創設	期 限	主な関係条文	備 考
	<p>燃費基準105%</p> <p>平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準達成 → 1%</p> <p>平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準105% → 2%</p> <p>重量車（営業用）</p> <p>平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準105% → 0.5%</p> <p>平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準達成 → 0.5%</p> <p>②令和6年1月1日～令和7年3月31日の場合 ＜非課税＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（平成21年排ガス規制NOx 10%以上低減又は平成30年排ガス規制適合） ・プラグインハイブリッド自動車（ハイブリッドクーリングティーゼル乗用車（ハイブリッド車含む）（平成21年排ガス規制又は平成30年排ガス規制適合）） 				

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（自家用）（令和2年度燃費基準達成車かつ令和12年度燃費基準85%） ・乗用車（営業用）（令和2年度燃費基準達成車かつ令和12年度燃費基準80%） （ガソリン車（ハイブリッド自動車を含む）、乗用車のみLPG車含む）） ・乗用車（自家用）（令和2年度燃費基準達成車に限る） ☆☆☆☆かつ令和12年度燃費基準85% ・乗用車（自家用、営業用）（令和2年度燃費基準達成車に限る） ☆☆☆☆かつ令和12年度燃費基準80% ・軽自動車（自家用、営業用共通）（令和2年度燃費基準達成車に限る） ☆☆☆☆かつ令和12年度燃費基準80% ・軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）（自家用、営業用共通） ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準105% ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）（自家用、営業用共通） ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準105% 又は☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準105% （ディーゼル車（ハイブリッド車を含む）） ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）（自家用・営業用共通） 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減 			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>又は平成30年排出ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準達成 又は平成21年排出ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準105% ・重量車（自家用、営業用共通） 平成21年排出ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成28年排出ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準115% <3%未満> (クリーンディーゼル乗用車（ハイブリッド車含む）(平成21年排ガス規制又は平成30年排ガス規制適合)) ・乗用車（自家用） 令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準80% → 1% 令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70% → 2% ・乗用車（営業用） 令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70% → 0.5% 令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準60% → 1%</p>			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>〈ガソリン車（ハイブリッド車を含む、乗用車のみLPG車含む）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗用車（自家用） ☆☆☆かかつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準80% → 1% ☆☆☆かかつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70% → 2% 乗用車（営業用） ☆☆☆かかつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70% → 0.5% ☆☆☆かかつ令和2年度燃費基準60% → 1% 乗用車（自家用軽自動車） ☆☆☆かかつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70% → 1% 乗用車（営業用軽自動車） ☆☆☆かかつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70% → 0.5% ☆☆☆かかつ令和12年度燃費基準60% → 1% 			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）（自家用登録車） <ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 → 1% ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% → 2% ・ 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）（自家用軽自動車） <ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 → 1% ・ 軽量車（車両総重量2.5トン以下のトラック）（営業用） <ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 → 0.5% ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% → 1% ・ 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）（自家用） <ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% 又は☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 → 1% ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% → 2% ・ 中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）（営業用） <ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% → 1% 			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
又は☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 ☆☆かつ令和4年度燃費基準95% → 0.5%	<p>〈ディーゼル車（ハイブリット車を含む）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下）のトラック（自家用） <p>平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% 又は平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準達成</p> <p>平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% → 1%</p> <p>平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% → 2%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下）のトラック（営業用） <p>平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% 又は平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準達成</p> <p>平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% → 0.5%</p> <p>平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% → 1%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重量車（自家用） 			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>平成21年排ガス規制NO_x・PM+10%低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年 度燃費基準110%</p> <p>→ 1%</p> <p>平成21年排ガス規制NO_x・PM+10%低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年 度燃費基準105%</p> <p>→ 2%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重量車（営業用） 平成21年排ガス規制NO_x・PM+10%低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年 度燃費基準110% <p>→ 0.5%</p> <p>平成21年排ガス規制NO_x・PM+10%低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ平成27年 度燃費基準105%</p> <p>→ 1%</p> <p>③令和7年4月1日～令和8年3月31日の場合 ＜非課税＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（平成21年排ガス規制 NO_x10%以上低減又は平成30年排ガス規 制適合） ・プラグインハイブリッド自動車 (クリーンディーゼル乗用車(ハイブリッド 車含む) (平成21年排ガス規制又は平成30 			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
年排ガス規制適合)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗用車(自家用)(令和2年度燃費基準達成車かつ令和12年度燃費基準95%) ・乗用車(営業用)(令和2年度燃費基準達成車かつ令和12年度燃費基準90%) ・(ガソリン車(ハイブリッド自動車を含む)、乗用車のみLPG車含む)、 ・乗用車(自家用)(令和2年度燃費基準達成車に限る) ・☆☆☆かつ令和12年度燃費基準95%乗用車(営業用)(令和2年度燃費基準達成車に限る) ・☆☆☆かつ令和12年度燃費基準90%軽自動車(自家用、営業用共通)(令和2年度燃費基準達成車に限る) ・☆☆☆かつ令和12年度燃費基準80%軽量車(車両総重量2.5トン以下)のトラック)(自家用、営業用共通) ・☆☆☆かつ令和4年度燃費基準105%中量車(車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック)(自家用、営業用共通) ・☆☆☆かつ令和4年度燃費基準105%又は☆☆☆かつ令和4年度燃費基準105%(ディーゼル車(ハイブリッド車を含む)) ・中量車(車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック)(自家用・営業用共通) 			

項目	制 度 の 概 要	創設	期 限	主な関係条文	備 考
	<p>平成21年排出ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成30年排出ガス規制適合かつ令和4 年度燃費基準達成 又は平成21年排出ガス規制適合かつ令和4 年度燃費基準105%</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重量車（自家用、営業用共通） 平成21年排出ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成28年排出ガス規制適合かつ令和7 年度燃費基準105% <p>＜3%未満＞</p> <p>（クリーンディーゼル乗用車（ハイブリッド 車含む）（平成21年排出ガス規制又は平成30 年排出ガス規制適合））</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（自家用） 令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃 費基準85% 令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃 費基準75% → 1% ・乗用車（営業用） 令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃 費基準80% → 2% 令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃 費基準70% → 0.5% 				

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<p>〈ガソリン車（ハイブリッド車を含む、乗用車のみLPG車含む）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車（自家用） <ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準85% → 1% ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準75% <ul style="list-style-type: none"> → 2% ・乗用車（営業用） <ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準80% → 0.5% ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準70% <ul style="list-style-type: none"> → 1% ・乗用車（自家用軽自動車） <ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準75% <ul style="list-style-type: none"> → 1% ・乗用車（営業用軽自動車） <ul style="list-style-type: none"> ☆☆☆かつつ令和2年度燃費基準達成かつ令和12年度燃費基準75% <ul style="list-style-type: none"> → 0.5% ☆☆☆かつつ令和12年度燃費基準70% 			

項目	制度の概要	創設期限	主な関係条文	備考
	<ul style="list-style-type: none"> ・軽量車（車両総重量2.5トン以下）のトランク）（自家用登録車） ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 → 1% 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% → 2% 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・軽量車（車両総重量2.5トン以下）のトランク）（自家用軽自動車） ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 → 1% 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・軽量車（車両総重量2.5トン以下）のトランク）（営業用） ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 → 0.5% 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% → 1% 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下）のトランク）（自家用） ☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% 又は☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 → 1% 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% → 2% 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下）のトランク）（営業用） 			

項目	制度概要	創設期限	主な関係条文	備考
☆☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% 又は☆☆☆かつ令和4年度燃費基準達成 → 0.5%	<p>☆☆☆かつ令和4年度燃費基準95% → 1%</p> <p>〈ディーゼル車（ハイブリッド車を含む）〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）（自家用） 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% 又は平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準達成 → 1% 平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% → 2% ・中量車（車両総重量2.5トン超3.5トン以下のトラック）（営業用） 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成30年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% 又は平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準達成 → 0.5% <p>平成21年排ガス規制適合かつ令和4年度燃費基準95% → 1%</p>			

項目	制度概要	創設期限	主な関係条文	備考
<ul style="list-style-type: none"> ・重量車（自家用） <ul style="list-style-type: none"> 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ令和7年度燃費基準達成 → 1% 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ令和7年度燃費基準95% → 2% ・重量車（営業用） <ul style="list-style-type: none"> 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ令和7年度燃費基準達成 → 0.5% 平成21年排ガス規制NOx・PM+10%低減 又は平成28年排ガス規制適合かつ令和7年度燃費基準95% → 1% 			<p>2. 課税標準の特例</p> <p>(1) 先進安全技術を搭載したトラック・バス 車両に係る特例措置 (ASV減税)</p> <p>(2) 衝突被害軽減ブレーキ (歩行者検知機能付き) を装備した場合、取得価額から175万円を控除</p> <p>・車両総重量3.5トン超のトラック (トラ</p>	

項 目	制 度 の 概 要	創設 期 限	主な関係条文	備 考
	クタ含む) ・立席なしのバス			

4. 物流業に従事する労働者の労働時間の現状と法制度

(1) 年間総労働時間の現状（令和6年）

(単位：一人当たり 時間)

分類	年間総労働時間	所定内労働時間	所定外労働時間
全産業計	1,714	1,573	141
運輸業・郵便業	1,957	1,698	259
鉄道業	1,919	1,711	208
道路旅客運送業	2,056	1,751	305
道路貨物運送業	2,119	1,782	337
製造業	1,902	1,727	175
建設業	1,943	1,748	195
金融・保険業	1,786	1,602	184

(注) 1 「毎月勤労統計調査全国調査結果原表（令和6年平均確報）」(厚生労働省)より作成。

2 事業所規模30人以上。

(2) 労働時間に関する法制度の概要

労働基準法では、使用者は、1週間にについて40時間、1日について8時間を超えて労働させてはならないとしている。また、時間外・休日に労働させる場合には、使用者は、労使協定（36協定）を締結し、所轄労働基準監督署長に届け出なければならないとしている。

貨物自動車運送事業等に従事する自動車運転者については、労働基準法に加え、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)（以下「改善基準告示」という。）が適用され、使用者は、拘束時間や休息期間等の基準を遵守しなければならない。

なお、自動車運転者の業務については、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）による時間外労働を年960時間以内とする上限規制及び令和4年12月に改正された改善基準告示が令和6年4月1日からそれぞれ適用されている。

総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）

I. 総合物流施策大綱策定の意義

〔令和3年6月15日
閣議決定〕

（1）物流が果たす社会インフラとしての役割

我が国の国民生活と生産活動は、膨大な量の物資が、必要な場所に必要とされるタイミングで輸送されることで維持されている。

こうした物流の機能は、一般消費者から見えにくい活動であるが、機械製品から生鮮食料品、廃棄物などに至るまで、様々な物資が道路、海上、航空、鉄道を通じて輸送され、また、各地の物流施設等での保管や流通加工のプロセスを経て、日々届けられている。

物流は、我が国における豊かな国民生活や産業競争力、地方創生を支える重要な社会インフラであり、人口の減少や国際経済の不確実性の増大、新型コロナウイルス感染症の流行など社会環境の大きな変化の中にもあっても、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するため、決して途切れさせてはならず、その機能を十分に發揮させていく必要がある。

（2）我が国が直面する課題

① 人口減少の本格化や労働力不足への対応

我が国の総人口は2008年をピークに減少局面に入っており、2050年には約1億人にまで減少する見通しである。人口減少を年齢階層別に見ると、2015年から2050年にかけて、生産年齢人口は約2,400万人、若年人口は約520万人減少し、その結果、高齢化率は約27%から約38%へ上昇すると見込まれている。

生産年齢人口の減少は労働力不足に拍車をかける可能性があり、今後は、高齢者をはじめ、より多様な働き手の確保が求められる。また、過疎地域をはじめとした多くの地域で買い物や医療など生活に必要なサービスの維持が困難になるおそれもある。

こうした中、地域経済を活性化させ、地方創生を推進していくためには、地域の農林水産物の輸出拡大など地域と海外を直接結び付ける施策なども必要となっている。

② 災害の激甚化・頻発化と国民の安全・安心の確保

我が国は地震多発国であり、南海トラフ巨大地震の発生確率が、今後30年以内で70～80%とされるなど、遠くない将来における巨大地震の発生確率は非常に高い。また、近年、気候変動の影響により気象災害が激甚(じん)化・頻発化している。

我が国は平地が少なく、ひとたび巨大地震や大水害等が発生すれば、甚大な被害が拡大しやすい傾向にある。このため、国民の生命と財産を守るために、防災・減災への徹底的な対応が必要である。

また、国民の安全・安心の確保のためには、様々な輸送機関における重大事故の防止を図ることが重要である。さらに、高度経済成長期に集中的に整備された道路、港湾等のインフラについて、2033年における建設後50年以上経過する施設数の割合は、2018年時点比で約2～6倍増と見込まれるなど、老朽化するインフラの維持管理や更新も喫緊の課題である。

③ Society5.0の実現によるデジタル化・イノベーションの強化

世界の新興国の成長は目覚ましく、2050年には中国やインドをはじめとしたアジア諸国が世界全体のGDPの過半を占めると予測されている。他方、我が国のGDPは、2050年には世界全体の約3%に過ぎなくなる見込みであり、相対的に日本のシェアは低下することが予測されている。

このような状況下で、我が国としては、世界に先駆けて提唱したSociety5.0を実現し、デジタル化とイノベーションを強化することが不可欠である。

現状では、我が国のデジタル化の遅れは顕著であり、社会全体のデジタル・トランスフォーメーション（DX）の推進が急務となっている。近年、AIやIoT等によるイノベーションが飛躍的に進展しているが、人口減少・少子高齢化が急速に進む我が國のおかれた状況を踏まえると、こうした様々な新技術を速やかに社会実装に結びつけることで、今後の持続的な成長と国際競争力を維持していくことが必要である。

その際、ダイバーシティの観点から、女性、高齢者、若者、障がい者、在留外国人等の多様な人が活躍し、交流することにより、多角的なイノベーションが促進される社会を目指すことにも留意が必要である。

④ 地球環境の持続可能性の確保やSDGsへの対応

全世界の気候の温暖化は疑う余地がなく、このまま地球温暖化が進めば、

農林水産業や自然生態系、水環境・水資源に深刻な影響を及ぼし、更に自然災害の激甚化・頻発化のおそれがある。

2015年に採択されたパリ協定では、世界共通の長期目標として、産業革命前からの気温上昇を2℃未満に抑制することなどが定められた。我が国においても、令和2年第203回国会（臨時会）の総理大臣所信表明演説において、「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする」ことが表明された。さらに、2021年4月には、2030年度に温室効果ガス排出量を2013年度比で46%削減することを目指し、更に50%の高みに向けて挑戦を続けていくことを表明するなど、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向か、更なる取組の強化が求められている。

また、2015年に国連サミットで採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」では、地球上の「誰一人も取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を目指すこととされており、あらゆる行政分野において、SDGsに規定された17目標・169ターゲットを視野に入れて、政策を立案・実施していくことが必要となっている。

⑤ 新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症は世界で猛威を振るっており、我が国でも全国に感染が広がるなど、その脅威が継続している。

これにより、世界経済は世界恐慌以来の後退に見舞われ、今後の回復見通しは不透明であり、グローバルサプライチェーンも世界各地で寸断し、物資の供給等様々なリスクが顕在化した。

我が国においても幅広い産業に影響が広がり、2020年4－6月期の実質GDP成長率は、前期比で年率28.6%減となる一方、7－9月期は年率22.9%増となり、2021年1－3月期には再び下方に転じる¹など経済は大きく変動している。

このような中、我が国経済の持続的な成長と感染防止の徹底を両立させるため、「三つの密」の回避をはじめとする「新しい生活様式」の定着が求められるとともに、脆(ぜい)弱性を露呈したサプライチェーンの再構築や、他の先進国と比べて大きな遅れが指摘されたDXの加速を図ることが極めて重要な課題として認識されている。

1 2021年1－3月期四半期別GDP速報 1次速報値（内閣府）

(3) 総合物流施策大綱策定の意義

物流が果たす社会インフラとしての役割は（1）で述べたとおりであるが、（2）で述べたような課題に対応するにあたり、物流の果たすべき役割の重要性は従来にも増して高まっている。

こうした流れは新型コロナウイルス感染症の流行により更に顕著となっている。同感染症の流行に伴う外出や移動の自粛により、交通分野における旅客輸送需要が大幅に減少する中、従来からの電子商取引（EC）市場の急成長に拍車をかける形でいわゆる巣ごもり消費等による通販需要が拡大したことについ、宅配便の取扱量が増加し、ヒトに比べてモノの動きは相対的に活発である。

こうした旺盛な需要を支える物流は、現場で従事する人が感染リスクにさらされながらも絶えることなく継続し、人々の生活や医療活動、産業等を支えるエッセンシャルサービスとして、社会に多大な貢献を果たしている。感染症の蔓延を契機に、物流の存在感や社会インフラとしての重要性が飛躍的に高まつたといえる。

今後、ポストコロナにおいても、新しい生活様式の定着により、こうした傾向は継続することが想定されるとともに、我が国のみならず、世界的にも同様の傾向が広がることが予想される。

今般の新型コロナウイルス感染症の流行による劇的な社会環境の変化は、これまで進捗しなかった物流のデジタル化や、物流業界における構造改革を加速度的に促進させる誘因となる可能性があり、これらを一気呵成に進めるまたとない好機である。加えて、こうした機を逸せずに、エッセンシャルという位置づけが再認識されている物流の社会的価値を広く一般に浸透させが必要である。

また、国際目標であるSDGsや、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けた動きの加速化、災害の激甚化・頻発化が進む現状等も踏まえ、物流の観点からも、地球環境の持続可能性を高める取組や国民の安全・安心を確保するための取組について、様々な主体を巻き込みながら推進していく必要がある。

以上のような状況を踏まえると、新しい大綱を定め中長期的な視点に立って物流に関する新たな方向性を示すことは誠に時宜を得たものである。本大綱のもと、産官学が連携し、それぞれが社会の環境変化に適応した取組の加速を意識しながら、国民生活と将来の我が国の発展を支るために不可欠な物流、我が国産業の成長をリードする物流を作り上げていく必要がある。

Ⅱ. 物流を取り巻く現状・課題と今後の物流施策の方向性

(1) 前大綱策定以後の物流を取り巻く環境の変化

本節では、2020年の新型コロナウイルス感染症の流行以前までの状況等を概観する。

1) 物流産業における労働力不足の社会問題化

生産年齢人口の減少や少子高齢化により、労働力不足は各産業共通の課題となっている。我が国の物流産業は、その労働就業者数が約258万人であり、全産業就業者数（約6,681万人）の約4%を占める一大産業であるが、その大宗を占めるトラック運送事業に従事するトラックドライバーは、全産業と比べて労働時間が長い一方で、年間所得額が低い状態が続いていることに加え、食品流通をはじめとして手荷役等の負担を強いられるなど、その厳しい労働環境から、担い手の確保が特に懸念されている。前大綱期間では、「働き方改革」が政府全体の重要な政策課題として取り上げられたことも相まって、こうしたトラックドライバー不足とそれに起因する問題が大きくクローズアップされ、社会問題として認識される状況となった。

とりわけ、2017年の宅配便配送に係る総量規制や宅配便の運賃値上げなどの一連の動きは、いわゆる「宅配クライシス」として社会的に大きく取り上げられ、「物流サービスは、常時、当然のように提供されるもの」という考え方方に一石が投じられることとなった。

また、2018年6月に働き方改革関連法²が成立し、2024年度からトラックドライバーに対して、時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されることとなった。将来予測として、需要に対し20万人超の規模でトラックドライバーが不足するという調査結果³もある中、今後、物流事業者は時間外労働の削減など労働環境の改善について実効性のある対策を加速させる必要がある。

こうした中、EC市場は急成長しており、2019年の国内のBtoC-EC（消費者向け電子商取引）の市場規模は、19.4兆円（前年比7.65%増）に拡大し、この傾向が更に拡大することで、今後、トラックドライバーの労働需給は更に逼迫するおそれがある。また、人口減少が進む中、物流需要の少ない過疎地域等における物流網維持のためのドライバーの確保も大きな課題である。

内航海運においても、船員の約半数を50歳以上が占めるなど高齢化が継続

2 働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号）

3 公益社団法人鉄道貨物協会、平成30年度本部委員会報告書

し、労働環境の厳しさ等から若年層の定着も課題となっている。船員は陸上職と異なる労働制度が適用されるため働き方改革関連法の適用は受けないものの、労働力確保に向けた働き方改革は急務といえる。

物流産業における労働力不足の問題は、国民生活に必要な物資を運ぶという社会インフラの機能不全、すなわち「モノを運べない」事態に直結する深刻な問題を引き起こす可能性があり、一刻も早く解決すべき課題である。

2) 災害の激甚化・頻発化により露呈した物流ネットワークの脆弱性

近年激甚化・頻発化する自然災害により、鉄道路線の長期不通や空港の長期機能停止など、国民生活や経済活動の基盤である物流ネットワークの脆弱性を露呈する事象が多発している。

例えば、2018年7月の西日本豪雨により、東日本から九州を結ぶ我が国物流の大動脈たる山陽本線が寸断され、自動車部品や農産品など多岐に渡る製品・商品の物流に支障が生じ、その影響は全国に及んだ。また、同年9月の台風21号により、関西国際空港において貨物地区の浸水などの被害が発生し、国際航空貨物輸送などへの影響が生じた。

また、災害により発生する大量のがれき等の運搬・処理も課題として認識されている。

災害による被害を極小化し、また、可能な限り早期の復旧を図るため、インフラの強靭化や各輸送モードの安全対策の強化により、平時から災害や危機に強い物流ネットワークを構築することが重要である。さらに、物流機能の持続性を確保するため、発災時の代替輸送機関としての内航フェリーやRORO船、内航コンテナ船の活用などを内容とするBCP（事業継続計画）の充実や、関係機関間での日頃の各種調整や訓練の徹底など、平時から連携体制を確保することが求められる。

3) 国際物流を取り巻く環境の変化

世界全体の貿易額が増大する中、特にアジア域内外を中心とした貿易額は急速に拡大し、サプライチェーンのグローバル化は更に深化している。2020年の我が国と中国との貿易額は1999年比で4倍以上に増加しており、我が国の貿易額は、中国、韓国、ASEANで4割以上を占めている。

このように貿易全体は増加基調であり、世界の港湾におけるコンテナ取扱個数も2019年までは増加基調であるが、一方で、外航海運における船腹需給

は供給過多の状態であり、近年も国際運賃市況は低位の水準にある。加えて、世界の海上荷動量が拡大傾向にある中、我が国の外航海運の輸送比率は減少傾向にあり、我が国海運企業は厳しい経営環境に置かれている。また、北米・欧州等と直接接続する国際基幹航路が日本の港湾に寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係るコストとリードタイム等の観点に加え、我が国の経済安全保障上も重要である。しかしながら、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、スケールメリットを追求するためのコンテナ船の更なる大型化や、船社間のアライアンスの再編等により寄港地の絞り込みが進展しており、我が国にとって厳しい状況が続いている。さらに、我が国の国際航空貨物取扱量は、リーマンショック等の影響による落ち込みを経て、ここ数年は、東京国際空港の機能向上や、各国際空港の国際線拡張などに伴い増加傾向にあったが、2017年度をピークに、大規模自然災害の発生や米中貿易摩擦等の影響により減少に転じたところである。

こうした中、日系企業の海外展開に伴い、物流企業の海外進出も進んでおり、2018年の物流企業の現地法人数は、2004年比で台湾・香港・中国が約3倍、ASEANは約4倍となっている。国際競争力の一層の強化のため、我が国物流企业の海外展開を更に後押しすることが重要である。

さらに、我が国の農林水産物・食品の輸出拡大は、持続的な経済成長や地域経済の活性化等に資する方策として重要となりつつある。輸出額は2020年に9,217億円であり、8年連続で過去最高を更新し、アジアへの輸出額が全体の75%を占めている。今後、この輸出額を2030年までに5兆円とする政府目標に向け、それを支える物流基盤の整備など積極的な取組が求められる。

なお、独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）の推計によると、2019年の世界貿易（財貿易、名目輸出ベース）は、前年比2.9%減、貿易数量（輸出ベース）も前年比0.1%減となり、世界貿易は金額、数量ともに前年から減少に転じている。金額、数量双方の伸びがマイナスとなったのは世界金融危機下の2009年以来10年ぶりであるが、米中貿易摩擦や世界の経済成長鈍化などが背景にあると考えられる。

こうした国際経済の不確実性が高まる状況下で、従来の国際サプライチェーンが見直される動きも見られることから、我が国物流企业もこうした動きに柔軟に対応する体制構築が求められるほか、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けた動きを踏まえ、経済安全保障の観点から国際物流の重要性を再認識すべきである。

また、2021年3月に発生したスエズ運河におけるコンテナ船の座礁事案においては、同運河の通航が6日間にわたり不通となり、安定的な国際物流の実現のため、多様な輸送手段・輸送ルートを確保しておくことの重要性が改めて認識されたところである。

4) 物流における新技術の導入の進展

我が国の物流においては、技術革新やデジタル化が遅れているという指摘がある一方、社会実装の条件が整いつつあるドローンや自動運転については官民連携により実用化やビジネスモデルの構築に向けた取組が進んでいる。また、民間事業者において、AIやIoT等の新技術をサプライチェーン上に組み込み、一層の物流生産性の向上を図る動きも活発になりつつある。

ドローン物流については、離島や山間部、過疎地域における荷物配送や災害時の物資輸送など、地域における社会問題の解決も見据え、2018年度以降、実証事業の実施を含め国による実用化に向けた支援が実施されている。また、自動運転については、高速道路でのトラック隊列走行技術の実証実験を実施してきたところであるが、2021年2月には新東名高速道路の一部区間において後続車の運転席を実際に無人とした状態でのトラックの後続車無人隊列走行技術を実現した。さらに、物流・商流のデータを見える化し、個社・業界の垣根を越えてデータを蓄積・解析・共有する「物流・商流データ基盤」を構築し、物流の抜本的な生産性向上を図る取組も実践されつつある。

そのほか、物流事業者の取組として、物流拠点における無人搬送車(AGV)や自動倉庫等の導入が積極的に進められているほか、配送業務において、スタートアップ企業が開発したソフトやシステムを活用した配達業務支援や自動配送ロボットの実証事業が行われるなど、新技術を既存の物流システムに融合する先進的な取組も進展している。

なお、この間、世界の物流をめぐる動向はめざましい変化を見せており、AI、IoT等の新技術の進展も見据えた全く新しい物流の考え方も現れている。例えば、貨物情報や車両・施設などの物流リソース情報について、企業間情報交換における各種のインターフェイスの標準化を通じて、企業や業界の垣根を越えて共有し、貨物のハンドリングや保管、輸送経路等の最適化などの物流効率化を図ろうとする考え方（フィジカルインターネット）が注目を集めているほか、現実世界に存在する様々な情報をリアルタイムに収集し、当該情報を元に仮想空間上に現実世界と全く同じ状況・状態を再現し、その仮

想モデルを用いた高度なシミュレーションを行う技術（デジタルツイン）の実用化にも期待が集まっている。

我が国の物流産業が国際競争に伍していくため、さらには我が国全体の国際競争力を維持、向上させていくためにも、こうした動向に常に注目し、世界に先んじてこうした最先端の技術や概念を取り入れた物流システムを構築していく努力も求められる。

（2）前大綱において講じた主な施策

前大綱は、物流の大幅な生産性向上を図ることによって効率的・持続的・安定的に機能を發揮する「強い物流」の構築を図ることを目標にしてきた。そのために、「繋がる」、「見える」、「支える」、「備える」、「革命的に変化する」、「育てる」という6つの視点から、主に以下のような施策が推進されてきたところである。

①繋がる：サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革

2016年に改正された「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（平成17年法律第85号。以下「改正物流総合効率化法」という。）に基づき、二者以上の連携・協働によるモーダルシフトや共同輸配送等の取組に対する支援が行われ、同法に基づく取組の認定件数は2016年10月から2021年3月末までの間に255件に上っている。

こうした取組の効果もあり、モーダルシフトに関しては、海運によるモーダルシフト貨物の輸送量が2019年度で358億トンキロ（2015年度比18億トンキロ増）に達するなど、一定の成果が上がっている。一方、鉄道によるモーダルシフト貨物の輸送量は、大規模災害による輸送障害等の影響もあり、2019年度で184億トンキロと、2016年度の197億トンキロから減少している。

また、2018年度から戦略的イノベーション創造プログラム事業（SIP）「スマート物流サービス」プロジェクトにより、物流・商流データ基盤の構築に向けた取組が進められている。加えて、物流のデジタル化の前提にもなる物流標準化に向けては、取組が先行している加工食品分野において、2020年3月に「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」が策定され、その実現に向けた具体的な取組が進められている。

国際物流に関しては、外国政府との対話等を通じてサプライチェーンの

シームレス化の推進や我が国物流企業の海外展開支援が行われてきたほか、日本の質の高いコールドチェーン物流サービスの国際標準化に向けた取組が進められてきた。こうした取組もあり、アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積は、2020年度が2017年度比で20.6%増となっているほか、2020年5月には日本の主導により小口保冷配送サービスに関する国際規格(ISO23412)が、6月には事業者間におけるコールドチェーン物流サービスに関する規格(JSA-S1004)が、それぞれ発行に至っている。

また、我が国のグローバルサプライチェーンの深化を図るため、海上輸送・航空輸送に続く第三の輸送手段として、シベリア鉄道の利用促進に向けた実証事業も2018年度から開始されている。

②見える：物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

トラック事業者の取引条件の改善や働き方改革のため、2017年8月の標準貨物運送約款の改正により運賃の範囲等の明確化が図られたほか、2018年に改正された貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)に基づき2020年4月に標準的な運賃が告示され、浸透が図られている。また、荷主も含めたサプライチェーン全体での効率化を目指した「ホワイト物流」推進運動が2018年12月から展開されている。

BtoC物流に関しては再配達削減が重要な課題となっており、2018年5月から宅配事業者・EC事業者・行政からなる「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」が開催され、宅配事業者とEC事業者とのデータ連携の推進や多様な受取方法の推進などの対応の方向性が整理されたほか、同年11月には各社の取組事例集が公表された。また、2020年3月には「置き配」を実施するに当たっての課題や対応策をまとめた「置き配の現状と実現に向けたポイント」がとりまとめられた。

③支える：ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現

三大都市圏環状道路等を中心とする根幹的な交通ネットワークの整備が推進され、三大都市圏環状道路整備率は2020年度に83%に達するなど、着実に進捗している。

また、国際コンテナ戦略港湾政策が推進され、欧州基幹航路の拡大(2016年度週2便→2020年度週3便)や北米基幹航路の維持(2020年度においてデ

イリー寄港を確保）が図られている。

④備える：災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステナブルな物流の構築

激甚化・頻発化する自然災害への備えとして、災害時の官民協力協定の促進や、民間物資拠点や災害耐性に優れた特定流通業務施設のリスト化など、緊急支援物資物流の円滑な実施に向けた取組が推進されてきた。民間事業者におけるBCPの策定も推進されてきたが、BCP策定割合は大企業で68%、中堅企業で50%であり、より一層の取組が求められる状況となっている。

また、地球環境問題への対応としては、改正物流総合効率化法に基づき、モーダルシフトや輸配送網の共同化など、環境負荷の低減に資する取組が推進されてきたところであり、2016年10月から2021年3月末までの間に、モーダルシフトは90件、共同輸配送は21件が認定されている。こうした取組もあり、運輸部門におけるエネルギー起源CO₂の排出量は、2019年度で206百万tと、2015年度比で11百万tの減少となっている。

⑤革命的に変化する：新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”

高速道路でのトラック隊列走行の実現も見据え、新東名・新名神高速道路の6車線化が進められてきたほか、2017年度からは、新東名高速道路等における実証実験が開始された。また、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保など、新東名・新名神高速道路を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ側からの支援策についても検討が進められている。港湾については、コンテナターミナルの良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、2018年度から、新・港湾情報システムCONPASをはじめとする「ヒトを支援するAIターミナル⁴」の各種取組が推進してきた。

ドローン物流の実現に向けては、2018年度に全国5地域で実証実験が行われたほか、2019年度にはドローン物流ビジネスモデルの構築に関する基本的な考え方がとりまとめられた。これを受け、さらに、2020年度からはドローン物流の実用化に向けた機体導入等に対する支援が国により行われ、各地で多様な実証事業が進められているほか、物流分野におけるドローンの利活用促進のためのガイドラインの策定も進められている。また、自動配達ロボッ

⁴ AI等を活用し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を実現するコンテナターミナル

トの実用化に向けては、遠隔監視・操作の公道走行実証が2020年秋に実施されるなど取組が進んでいる。

⑥育てる：人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

高度化する物流システム・マネジメントを企画・設計・管理する高度物流人材の養成に関する実態の把握のため、2018年7月に物流教育の実態調査が行われたほか、2019年度・2020年度には「物流分野における高度物流人材の育成・確保に関する調査」により、国内及び海外の高等教育機関や企業・団体における物流教育についての調査が行われた。

また、物流に対する国民の理解を深めるため、2018年3月の学習指導要領の改訂において、物流に関する記述が盛り込まれたほか、2020年度には東京大学における寄附講座の開設など、高度物流人材の育成の動きも見られるところである。

(3) 物流生産性及び労働力不足に関する代表的指標の状況と分析

(2) で整理したとおり、前大綱のもとで様々な施策が推進され、物流事業者のみならず、一定の荷主や消費者の間でも物流の重要性について理解が深まり、具体的な取組に結びついてきたことは、大きな成果といえる。

一方で、前大綱下での物流生産性に関連する代表的な指標の変化は以下のとおりであり、定量的に見れば、未だ道半ばであると評価せざるを得ない。

・物流業の労働生産性⁵：

2015年度 2,496円／時 → 2018年度 2,569円／時

(参考⁶：全産業（2018年度） 3,695円／時)

労働生産性の向上のためには、物流事業者の売上高や物流従事者の賃金の増

5 全日本トラック協会保有データ、倉庫事業経営指標（国土交通省）、内航海運業事業概況報告書（国土交通省）、JR貨物決算報告書（JR貨物）、毎月勤労統計（厚生労働省）、賃金構造基本統計調査（厚生労働省）、船員労働統計調査（国土交通省）、労働力調査（総務省）、JR貨物資料及び日本内航海運組合総連合会資料より国土交通省において算出 ((付加価値額) ÷ (就業者数×一人当たり労働時間))

6 物流業と全産業とでは労働生産性の算出に用いているデータの出典等が異なることから、単純比較はできない点に留意が必要。

加、労働時間の削減等が必要であるところ、前大綱下において関連する取組が推進され、その成果が少しずつ出てきてはいるものの、物流産業の労働生産性は依然として全産業には遠く及ばない水準にとどまっている。

- ・トラックの積載効率⁷：2016年度 39.9% → 2019年度 37.7%

時間指定やリードタイムの短い貨物が多いことに加え、共同輸配送やゆとりあるリードタイムの設定などの積載効率向上に向けた取組に対する荷主の理解を得ることが難しい等の事情から、トラックの積載効率は低迷している。

- ・宅配便の再配達率⁸：2017年度 16%程度 → 2020年度 10%程度
(2019年度 16%程度)

近年のEC市場の拡大により、宅配便等取扱個数は43.2億個（2019年）に上っているが、2019年度まではそのうち16%程度が再配達となっていた。2020年度は再配達率も下がっているが、新型コロナウイルス感染症の影響による在宅率の上昇など特殊要因の可能性もあることから、今後も低下傾向が継続するのか数値を注視する必要がある。

一方、トラックドライバーの有効求人倍率に着目すると、以下のような現状となっており、全産業と比しても労働力不足の度合いが高いことがわかる。これは、トラック運送業は依然として他産業よりも労働時間が約2割長い一方、年間賃金は約1～2割低く、職業としての魅力が他産業と比して低いことが一因であると考えられる。トラックドライバー以外にも、休日がない連続労働等により月間の総労働時間が長い傾向にある内航貨物船員や、倉庫における荷役作業等を行う人員についても、労働力確保が課題となっている。

- ・有効求人倍率¹⁰

貨物自動車運転手：2015年度 1.72倍 → 2020年度 1.94倍

7 自動車輸送統計年報（国土交通省）より国土交通省において算出（輸送トンキロ／能力トンキロ（空車時のデータを含む。））

8 宅配便再配達実態調査（国土交通省）

9 2020年度調査の平均値として算出（4月調査分約8.5%、10月調査分約11.4%）

10 厚生労働省提供データより国土交通省において算出

(参考) 全産業：2015年度 1.11倍 → 2020年度 1.01倍

(4) 新型コロナウイルス感染症に伴う物流を取り巻く環境の変化

新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、総じてヒトに比べてモノの動きが相対的に活発化している現象を含め、物流を取り巻く環境は劇的に変化しつつある。

まず国内物流への影響について概括すると、BtoB物流については、工場等での生産活動が停滞したことで素材や部品等の需要が減少し、海外からの原材料等の輸入も減少したことで低調な荷動きとなり、運送収入は大幅に減少している。一方で、BtoC物流は、巣ごもり消費の拡大等の影響によりEC市場の規模が更に拡大し、2020年度の宅配便取扱個数は対前年比で概ね10～20%増加した。

現場の物流従事者は、新型コロナウイルス感染症の流行下でも継続してサービスを提供し、人々の生活や経済活動等を支える「エッセンシャルワーカー」として、改めて認識されており、そのご貢献に対して敬意と謝意を表する。

また、「ソーシャルディスタンス」など法人・個人の行動様式が変化している中、「非接触・非対面」が重視されることにより、物流サービスの形態にも変化が生じつつある。それを技術面で支える物流デジタル化の必要性が、これまで以上に多くの関係者に強く認識されている。

国際物流に視点を移すと、各国の生産活動や消費の減少に伴い貿易貨物が大幅に減少している。航空物流については、旅客便の大幅減便に伴う輸送スペースの逼迫や運賃高騰などの影響が生じ、貨物チャーター便の設定等による対応が取られている。また、海上物流については、サプライチェーンが不安定となったことで、他国でのトランシップによる遅延リスクが顕在化しており、北米・欧州等と直接接続する国際基幹航路の日本の港湾への寄港が、我が国に立地する企業の国際物流に係るコストとリードタイム等の観点から重要なことが改めて認識されている。

さらに、世界的なロックダウン等により国際貿易が一時的に縮小した後、急速に輸送需要が回復したことや、海外主要港における滞船などから、世界的に海上コンテナ輸送力及び空コンテナの不足による需給の逼迫が生じており、その影響の長期化が懸念されている。

グローバルサプライチェーンは世界各地で寸断し、自動車部品や電子部品など、様々な物資の供給が途絶する等のリスクが顕在化した。サプライチェーン

の脆弱性が露呈する中、その多元化や製造事業者の国内生産拠点の整備など、地域分散・リスク分散の考え方も強くなりつつある。

今般のコロナ禍を通じ、安定的なサプライチェーンを維持することが、人々の安全・安心な生活や企業の事業活動の継続に直結することが誰の目にも明白な事実となり、それを担う物流の存在感は国内外で飛躍的に高まったといえる。

こうした状況においては、物流を取り扱う全ての企業にとって、サプライチェーンの強靭化、物流の効率化が極めて重要な経営課題となり、物流の機能を最大限に発揮できる能力が、企業の競争力を左右する時代が急速に到来していると考えられる。

（5）今後の物流施策の方向性

前大綱においては「強い物流」の構築を目標としてきたところであるが、労働力の不足、トラック積載効率の低迷等物流が抱える多くの課題は継続し、近年のEC市場の更なる成長や災害の激甚化・頻発化などによって、物流を取り巻く環境は厳しさを増している。その上で、今般の新型コロナウイルス感染症の流行により、ヒトに比べてモノの動きは相対的に活発化し、トラックドライバーをはじめとした労働力の不足に拍車がかかることで、物流を取り巻く厳しい状況は更に加速する可能性がある。加えて、新しい生活様式に対応した物流への変革も迫られるなど、我が国の物流は極めて大きな岐路に差し掛かっている。

しかし、一面では、こうした状況下においては、これまで進捗しなかった物流の構造改革や生産性向上に向けた取組を加速度的に促進させる大きな好機となる可能性もある。

新しい生活様式への対応には、まず非接触・非対面型の物流への転換が喫緊に求められる。今なお物流の現場では、書面手続や対人・対面に拠るプロセスが多いが、デジタル化による作業プロセスの簡素化や汎用化は、非接触・非対面型物流の構築に必須の施策である。

ウィズコロナとなった現在の社会情勢においては、物流産業におけるDXを積極的に推進できる環境にある。例えば、これまで物流効率化や省人化等を目的に導入されてきた輸配送や庫内作業用のロボットは、非接触・非対面という観点から普及が促進される可能性がある。また、これまで個人の経験や既存の商慣習・様式に依存してきた物流業界において、デジタル技術を駆使して様々なデータを可視化し、関係主体が対人・対面によらずとも即時にそれを共有可能とすることは、作業プロセスの汎用化等を通じた多様な担い手の確保や、検

品レスをはじめとしたプロセスの大幅な合理化を促すきっかけともなり得る。

こうしたDXの推進のためには、その前提として各種要素の標準化が必要である。これまで様々な商慣習等のため、物流の標準化は進捗を得られない面もあったが、物流に対する関係者の危機感が増すにつれ、様々な業界で具体的な取組が進みつつあり、全体的な機運も高まっている。

デジタル技術の社会実装が急速に進みつつある中、我が国の物流のあらゆる局面において、時機を逸せず集中的に物流産業におけるDXと標準化が推進されるべき時期に来ているといえる。

また、2024年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用を控えているほか、物流事業に従事する労働者の社会的価値が大きく見直されている現状においては、これまでなかなか進まなかつ革新的な取組を実施できる好機である。リードタイムの見直し等による計画的でゆとりのある物流の実現をはじめ、今こそ重点的に構造改革を進めるべきである。

さらに、昨今の災害の激甚化・頻発化や新型コロナウイルス感染症の流行により、有事においても機能する物流ネットワークの構築が一層重視される状況となっているほか、グローバルサプライチェーンの脆弱性が顕在化し、その多元化等の必要性も高まっている。加えて、物流事業者の海外展開や農林水産物・食品の輸出等のほか、SDGsやグリーン社会の実現を目指した取組など、経済や地球環境の持続可能性を高めるための取組も積極的に推進すべき状況にある。

以上のとおり、現下の我が国の物流が直面する課題は、今般の新型コロナウイルス感染症の流行による社会の劇的な変化も相まって、より先鋭化・鮮明化しているといえる。本大綱の下では、そうした課題に対応した施策に重点的に取り組むべく、今後の物流が目指すべき方向性を下記の①～③の3つの観点とし、関連する施策を強力に推進していく。

- ① 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）
- ② 労働力不足対策と物流構造改革の推進（「扱い手にやさしい物流」の実現）
- ③ 強靭で持続可能な物流ネットワークの構築（「強くてしなやかな物流」の実現）

前大綱においては「強い物流」の構築が大きな目標であったが、新型コロナウイルス感染症の影響による社会の劇的な変化により、既存の慣習や様式にとらわれずに施策を進める環境が醸成されつつあることから、「強い」という概念に限らない、「簡素で滑らかな物流」、「扱い手にやさしい物流」、「強くてしなやかな物流」の実現に向けた施策を推進していく。

この認識は、直接物流に携わる事業者、労働者だけでなく、製造事業者、荷主、一般消費者など物流に関わる全ての関係者に共有されることが重要であり、上に掲げた今後の物流が目指す方向性の実現に向け、あらゆる関係者が一致協力して各種の取組を推進していく必要がある。

また、この目標の達成のためには、これまで「競争領域」とされる部分が多かった物流について、「協調領域」もあるという前提のもと、協調領域を積極的に拡大する方向で捉え直すことも重要である。

加えて、あらゆる施策を講じるにあたり、安全の確保が大前提となることは言うまでもない。

Ⅲ. 今後取り組むべき施策

前大綱下における物流を取り巻く環境の変化に加え、今般の新型コロナウイルス感染症の流行による社会の変化は、ポストコロナも見据えた新たな物流のあり方への転換とともに、これまで進捗してこなかった物流の構造改革や生産性向上に向けた取組を加速度的に促進させるまたとない機会であり、Ⅱ.(5)で示した方向性を踏まえ、今後の取り組むべき施策を下記のとおり示す。

1：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)

物流は、配送先、荷量、品目、荷姿等が毎回異なるなど、業務実施に当たり細かな条件を示される場合が多く、機械化やデジタル化が難しい側面がある。また、我が国の物流現場におけるスキルやノウハウのレベルは総じて高く、機械やデジタル技術に頼らずとも荷主が求めるサービス水準を維持できてきたという側面もある。一方で、物流の現場においては、書面手続や対人・対面に拠るプロセスが多いなど非効率な部分も多く、今後労働力不足が深刻化する中、またウィズコロナの現状において、これまで物流現場において当然と考えられてきたプロセスを改善していく必要がある。

デジタル化や機械化の推進は、これまで複雑、非定常であった物流の作業プロセスをできるだけ単純化、定常化することや、デジタル機器等を介したスキル等の伝承にもつながり、若年層や女性をはじめ多様な労働力の確保にも有効である。

また、物流デジタル化の推進により、これまで一部の荷主・物流事業者がそれぞれのシステムを通じて部分的に共有していた輸送情報や販売情報等の物流・商流データについて、サプライチェーンを構成する各事業者間での個社・業界の垣根を越えた収集・蓄積・共有・活用が容易となり、一層の連携の構築が可能となる。

こうしたモノの流れの「見える化」が推進されることで、トラックや倉庫をはじめ既存の物流リソースの有効活用につながり、荷主とトラック運送事業者間での貨物情報の交換による、より効率的なマッチングの実現や、販売に関する情報を物流の川上側に還元することによるリードタイムや出荷タイミングの最適化等が促進され、滞りのない円滑な物流を実現できることとなる。

以上のような、機械化やデジタル化を通じて既存のオペレーションを改善し、働き方の改革につなげることにより、経験やスキルの有無だけには頼らない、ムリ・ムラ・ムダがなく円滑に流れる物流、すなわち「簡素で滑らかな物流」の実現を目指す。また、物流の機械化・デジタル化は、輸送情報やコストなどを「見える化」することを通じて、荷主等の提示する条件に従うだけの非効率な物流を改善するとともに、物流システムを規格化することにより収益力・競争力の向上が図られるなど、物流産業のビジネスモデルそのものを革新させていくものである。こうした取組によりこれまでの物流のあり方を変革する取組を「物流DX」と総称する。これにより他産業に対する物流の優位性が高まるとともに、我が国産業の国際競争力の強化にもつながるものと考えられる。また、物流の現場で働く労働者のスキルやサービス水準が高い我が国は、物流DXを円滑に進めやすい環境にあると考えるべきである。

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重要なポイントである。例えば、パレットや外装サイズが標準化されれば、庫内作業へのロボットの導入が進みやすくなるほか、伝票や配送コードの標準化が進めば、配達業務の効率化、作業の汎用化・簡素化につながる。これまででは、コスト負担の問題や様々な商慣習の影響などにより、こうした標準化はあまり進捗を得られない面もあったが、物流DXを推進する上で物流の標準化は必要不可欠である。

また、物流DXを推進する上では、サプライチェーン全体を俯瞰した視点で物流をマネジメントできる高度人材を確保することが必須であり、その育成に努める必要があるほか、海外をはじめ最先端の物流分野におけるDXの動向を常に把握するという視座とそれを踏まえた取組も重要である。

(1) 物流デジタル化の強力な推進

① 手続書面の電子化の徹底

現状、書面（FAX）や電話等で行われている民間事業者間の貿易手続や貨物集荷等の手続について、徹底したペーパーレス化を進め、書面手続ゼロはもとより、データ連携基盤の構築等によりマニュアルでの再入力作業をなくすことを目指す。

その際、データ入力等デジタル手法のみで各種手続を一貫して処理できるシステムや、入力されたデータについて、連携基盤を介して手続に関係する者が共有できるシステムの導入を促進するとともに、こうしたシステムの導

入に当たっては、大手だけではなく中小の物流事業者や荷主等も活用できるように、出来るだけ汎用化された簡素なシステムの導入を検討する。

また、特に現状、紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続を電子化する「サイバーポート¹¹」の取組を推進し、業務を効率化し、港湾物流全体の生産性向上を図る。さらに、航空物流においても、e-freightの実現に向けて必要な取組について関係事業者等と連携し検討する。

② サプライチェーン全体の最適化を見据えたデジタル化

物流効率化を図る上では、発荷主と物流事業者間だけなど、一部の関係者のみがデジタル手法により手続を処理しても不十分である。川上から川下まで物流に関わるステークホルダーが一貫してシステムを活用できるようなデータ基盤の整備を目指すほか、発荷主・物流事業者・着荷主等複数の事業者の連携によるシステムの共有及び各種センサー、RFID等で収集・共有したデータの活用を推進するなど、サプライチェーンの全体最適を見据えたデジタル環境の整備を図る。

③ デジタル化を前提とした規制緩和や手続の特例の検討

デジタル化の推進により、特殊車両が即時にウェブ上で確認した通行可能経路を通行できる新たな通行制度により、特殊車両の通行手続の迅速化を図るほか、事業用自動車の運転者に対して乗務の前後に実施する点呼について、AI等を搭載した点呼機器の認定制度を構築し、認定を受けた機器を使用した場合は、非対面の点呼が行えるようにするなど、デジタル化に資する取組について規制緩和や手続の特例を検討する。

(2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進

① サプライチェーン全体の自動化・機械化の推進

現状、幹線輸送、物流施設、配送といった各々のプロセスで自動化や機械化が進められている場合が多いが、デジタル化と同様、サプライチェーン全

¹¹ 民間事業者間の港湾物流手続（港湾物流分野）、港湾管理者の行政手続（港湾管理分野）及び港湾の計画から維持管理までのインフラ情報（港湾インフラ分野）を電子化し、これらをデータ連携により一体的に取扱うデータプラットフォーム（令和3年4月1日から、港湾物流分野の第一次運用を開始）

体の取組として推進する必要があり、モーダルシフトや輸送網の集約、サプライチェーン全体でのシステム共有やデータ連携などの取組と合わせた自動化・機械化を推進することにより、物流効率化に向けた相乗効果の発揮を目指す。

② 倉庫等の物流施設における自動化・機械化の導入に向けた取組

倉庫や配送センターなど物流施設においては、ピッキングやパレタイズを自動で行うロボットや無人フォークリフト、無人搬送車（AGV）の活用など、様々な機器やシステムの導入が進んでいる。これらの導入には相応の投資が必要となることから、そのインセンティブとして、国は「自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業」など導入支援策を講じているところであるが、改正物流総合効率化法のスキームの活用も念頭にこうした支援を更に強化する。その際、自動化機器の導入を前提として物流施設を設計する場合は、コストが特に高額になるほか、リース等の多様な方法で調達されることもあり、支援内容が事業者の導入ニーズや実態を踏まえたものとなるよう留意する。

③ 幹線輸送における自動化・機械化の導入に向けた取組

＜自動車分野の取組＞

トラック隊列走行や自動運転トラックの物流への活用については、ドライバー不足の解消、燃費改善など生産性向上に大きな効果が期待できることから、車両等の安全を確保しつつ、技術開発や実証実験等の取組のほか、イノベーションに対応した道路の将来像について検討を進める。

特に、高速道路での後続車有人隊列走行システムについて、2021年に商業化していくと共に、より高度な車群維持機能を付加した発展型を開発し、2023年以降の商業化を目指すほか、隊列走行システムも含む運行管理システムを検討し、高速道路でのレベル4自動運転トラックについて、2025年以降の実現を目指す。

また、ETC2.0データを活用した官民連携での車両運行管理支援サービスの利活用促進等により、トラック輸送の生産性向上を推進する。

＜海運分野の取組＞

AI、IoT等の先進技術の船舶への活用を促進することにより、①陸上からの船舶の常時状態監視、機関故障等の予防保全、不具合発生時の迅速な復旧

支援、②気象、海象等の周辺情報に基づく最適な航路、速力等の自動設定等を実現し、より安全かつ効率的な船舶の航行を実現する。また、こうした先進技術を組み合わせた次世代技術開発を推進することにより、海難事故の減少や船員の労働環境の改善等を目的として、2025年までの自動運航船の実用化を目指す。さらに、実船を用いた自動運航技術の実証結果等を踏まえ、国内向けガイドラインの策定を進めるとともに、国際海事機関（IMO）において国際ルールの策定を主導する。

＜航空分野の取組＞

空港における地上支援業務の自動化・効率化に向け、2025年までに空港制限区域内における車両に係るレベル4無人自動運転の導入を目指す。

④ 配送業務における自動化・機械化の導入に向けた取組

配送業務においては、非接触・非対面型の人手を介さない配送機器の導入に加え、AIやIoTなど新技術を活用した配送業務の簡素化・汎用化などへの期待が高まっている。

これまで相応の業務経験が求められてきた配送業務において、AIを活用して最適な配達ルートを自動作成する取組などが進んでおり、こうした新技術や電子機器を活用した配送業務支援は多様な労働力の確保にもつながることから、これらの取組を積極的に推進する。

ドローン物流については、現状、国や地方自治体の支援などにより離島や山間部等の過疎地域等において配送の実用化に向けた実証実験が行われており、その結果等を踏まえ、持続可能な事業形態等を整理の上でガイドラインとしてとりまとめ、具体的な配送ビジネスの社会実装につなげていく。また、政府は2022年度を目途としてドローンの有人地帯での目視外飛行（レベル4）の実現を目指すこととしており、2021年度までを目途に機体の認証制度、操縦ライセンス制度、運航管理ルールの構築といった制度面での環境整備や社会受容性の確保に向けた取組を推進することとし、都市部でのドローン物流の展開を目指す。

自動配送ロボットについては、米国、中国等と比較して配送での活用に向けた取組は遅れており、今後、社会的受容性を確保しながら、持続的なサービス提供を可能とする必要がある。現在、「遠隔監視・操作」型の低速・小型の自動配送ロボットについては、道路交通法（昭和35年法律第105号）上の車両区分は原動機付自転車等とされ、道路使用許可を受けて歩道等における

る実証実験を実施しているところであり、引き続き、公道走行実証などを実施しながら、必要な制度整備を行う。また、自動配送ロボットを用いたサービスが可能となるよう、社会実装に向けた取組を加速させる。

⑤ 中小企業における自動化・機械化を促すための方策

中小の倉庫事業者や運送事業者などでは、コスト負担などから、事前に明確なメリットが確認されない限り、自動化・機械化に躊躇することも想定される。このため、中小事業者による物流DXの先進的取組やその効果等を整理した事例を公表するとともに、物流効率化の観点から特に秀でた取組を表彰するほか、機械導入等の設備資金に活用可能な金融支援策の利用を促進するなど、中小事業者の取組を促進するための方策を検討する。

⑥ ロボット産業の競争力強化のための環境整備

ピッキング等を行うロボット、AGV、自動配送ロボット等物流業務を補助するロボットに関する技術革新・社会実装は、他業種への応用も含めたロボット産業全体の強化に資することから、技術開発や実証実験等に対する支援を通じて、ロボット産業の競争力強化のための環境整備をより一層進める。

(3) 物流標準化の取組の加速

① モノ・データ・業務プロセス等の標準化の推進と社会課題としての発信

物流を構成する各種要素が標準化されることで、物流現場の作業が簡素化することはもちろん、自動化機器の導入による省人化が促され、人手不足の中でも物流の機能と高度なサービスの維持が可能となる。

標準化を進めるためには、物流に関わる全てのステークホルダーが、各種要素の非統一に起因して発生する物流現場の負担を明確に認識し、その改善に向け、ユニットロードやEDIの仕様などをはじめとして、モノ・データ・輸配送条件を含む業務プロセスの標準化に連携して取り組むことが必要である。

このため、物流標準化を真に効率的で持続可能な物流への転換のための社会全体の課題として捉え、その必要性を一般消費者含め広く、強く発信していく。

② 加工食品分野における標準化・商慣習改革のための推進体制の整備と周

辺分野への展開

加工食品分野においては、2020年3月、官民連携の協議会が物流標準化のアクションプランを策定し、納品伝票、外装表示、パレット・外装サイズ、コード体系・物流用語の4項目における標準化の必要性を確認するとともに、推進の方向性を取りまとめたところである。現在、このアクションプランの実現に向けて、伝票の標準化・電子化の動きや、外装サイズ標準化のためのガイドライン策定を目指す民間主体の協議会の開催等の取組が進んでいる。これらの取組がサプライチェーン全体の動きに発展し、物流標準化推進の一つのプロトタイプとなるよう、引き続き官民連携して不断に推進していく。

この物流標準化の推進に際しては、附帯作業や荷待ち時間の削減、リードタイムの延長、環境負荷要因ともなる荷受け時の過度な外装不良基準の緩和等の商慣習についても一体的に解消し、標準化による効果が物流の現場に帰することを目指して、川上から川下までの幅広い関係者と行政が参画する体制を構築する。

加工食品分野での標準化をフォローアップする過程では、取り扱う製品・商品の特性や商慣習が近い他の業種分野に向けてもこの動きを周知し、取組の横展開や連携を図る。

③ 業種分野ごとの物流の標準化の推進

物流業界においては既に個社や一部業界内で標準化の取組も行われているが、業種分野によって危機感や進捗状況は大きく異なる。特に、国民生活の安定と我が国のレジリエンス強化の観点から、加工食品を始め、日常生活や健康・安全に直接に関係する物資に係る物流に関しては、標準化を含む物流課題の明確化と、関係者間での連携による認識の共有と解決に向けた対話を促進する。その際、物量の波動対応や重量物の手荷役作業といった物流の担い手の大きな負担となっている作業の軽減など、業種分野ごとに存在する個別の課題についても取り扱う。

④ 国際化やデジタル化を視野に入れた標準化の推進

物流標準化の推進に際しては、物流の国際化やデジタル化の動きを踏まえて取り組むことが必要である。例えば、事業所コードやEDI標準等については、GS1やUN/CEFACTの規格が国際的な標準として機能していることも

踏まえた取組を推進する。パレットの規格については、将来的な国際一貫パレチゼーションの実現に向け、国内外の状況を注視しつつ、中・長期的な取組の方向について関係者の合意形成を図る。

(4) 物流・商流データ基盤の構築等

① SIP等のデータ連携基盤の構築と社会実装

物流の効率化を実現するには、関係者間の地道な調整によるハードの標準化や商慣習の改革と並行して、いわばソフトの標準化としてのデータ連携の実現が必要である。この推進のため、2018年に始まったSIPの「スマート物流サービス」プロジェクトにおいては、物流・商流データ基盤を構築し、この活用を通じて、今まで連携の進んでいなかった事業者間での効率的な共同輸配送や異業種間物流のマッチングによる積載効率の向上等、データ連携の不足によって生じていた非効率を解決する新たなサービスやアプリケーションの開発を行っており、この社会実装に向けた取組を引き続き推進する。

物流・商流データ基盤の構築にあたっては、全ての物流に関わる情報が共有されることで実現する物流の将来像について、業種を超えて幅広い関係者の認識の共通化を図り、その障壁となり得る既存の商慣習やデータセキュリティの問題、競争領域の考え方の整理等に取り組む。また、その前提として、フィジカル空間におけるデータをサイバー空間に取り込むことが必要であり、外装サイズや荷姿、温度など輸配送の現場で必要な情報をデジタル化して取得・共有するため、AIやIoT等の新技術を用いたデータ取得方法の開発と実装を合わせて推進する。

② データ基盤の共有や接続を通じたエコシステムの形成

付加価値の源泉となるリアルデータを利活用し、革新的な製品やサービスを生み出すデータプラットフォーマーが、経済への影響を高め、大きな付加価値を創造する可能性がある。業界ごとのデータ基盤を形成し、調達・生産や小売・消費も含むサプライチェーン全体の情報を統合することで、人手不足や生産性といった物流課題の解決を図るとともに、業界の垣根を越えたデータ基盤を形成することで、社会全体のリアルデータの利活用と、Society5.0の実現を推進する。

特に、近年、求貨求車マッチングや倉庫シェアリング等のサービスを提供するベンチャー企業が、業界の垣根を越えた物流サービスを提供し、物流機

能・情報の共用が進んでいる。今後、このような企業が、データやデジタル技術を駆使して物流課題に対する新たなソリューションを次々と生み出していけるようなエコシステムが形成されるよう、事業者間のデータ共有基盤の構築支援や標準APIの策定、デジタルサービスの担い手となるベンチャー企業の育成を支援する。

また、官民を含む様々な主体によってデータ基盤が開発・活用され併存している現状を踏まえ、SIP「スマート物流サービス」など複数の基盤を相互に接続させることで、中小も含む幅広い事業者が参画できシームレスに情報連携できる物流を実現する。

③ 国内の物流データ・情報と輸出入等の手続・プロセスとの連携

現状、紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続を電子化することで業務を効率化する「サイバーポート」を整備し、その利便性向上と利用促進を図るため、「ヒトを支援するAIターミナル」との連携を推進するほか、NACCS等他のシステムとの連携をさらに強化する。

④ 物流MaaSの推進

商用車のコネクテッド化やデジタル技術も活用し、運送事業者・商用車メーカー・荷主等が連携しながら物流効率化を進めていく観点から、物流全体で実現すべき協調領域でのユースケースを検討しつつ、複数の商用車メーカーのトラック車両データを共通的な仕組みで収集するための検討・実証等を通じて、トラックデータ連携の仕組みを確立するとともに、荷台の空きスペース情報を可視化すること等による混載の取組を通じ、潜在的な共同輸配送ニーズの発掘・マッチングにつなげる。

⑤ データ提供時における情報セキュリティ確保の徹底

個社・業界の垣根を越えてサプライチェーン上でデータを収集、蓄積、共有、活用するに当たっては、そのデータに関するセキュリティの確保が極めて重要である。企業の信用情報や個人情報の秘匿性、情報の信頼性が確実に保全され、サイバーテロの脅威から情報が守られる安心感がない限り、個人や法人からのデータ提供はおぼつかない。

こうした企業の信用情報等の確実な保全のため、データ連携基盤の構築に当たっては、ブロックチェーン技術の活用などサイバーセキュリティの確保

に向けた取組を強力に推進し、物流デジタル化のリスクを極力軽減する。

(5) 高度物流人材の育成・確保

① 物流DXを推進する人材に求められるスキルの明確化

物流DXの実現のためには、物流現場の課題を正確に把握するとともに、グローバル化の状況も踏まえながら物流産業の今後の進むべき方向性を俯瞰的に捉え、先進技術等も活用した物流業務の革新のための企画・提案ができる人材が必要となる。このような高度物流人材の確保のため、諸外国の人材育成の先進的事例等も踏まえながら、これから物流を担う高度人材に求められる能力を明確化していく。

② 各階層への学習機会の提供

DX推進にあたって、従来の学問分野に加え、経営情報学や経営工学、数理科学などの多様な能力を備えた人材が物流分野に参画し、物流改革が促進されるよう、産官学が連携した高等教育段階における高度物流人材育成の取組を推進する。また、サプライチェーン上の荷主・物流事業者等の従事者に対して、これらの高度な知識、技能や、経営戦略としての物流やサプライチェーンマネジメント、オペレーションズマネジメントを学ぶ機会を提供する。これらの取組を促進するため、消費者を含む幅広い関係者に向けて、物流課題やそれを解決するために求められる物流人材の姿について積極的な発信に取り組む。

2：時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進（扱い手にやさしい物流の実現）

今後、生産年齢人口の減少により、トラックドライバーや海運の扱い手など、物流産業の労働力不足は更に拍車がかかることが予想される。

II. (3) で述べたとおり、我が国の物流産業の生産性はここ数年も停滞していることに鑑みると、このまま将来にわたって生産性が改善されず、労働力の減少が続いた場合、現状の物流サービスが提供不可能になることも予想される。働き方改革関連法に基づき、2024年度から罰則付きで適用されるトラックドライバーの時間外労働の上限規制も考慮すると、その可能性は決して遠い将来の話ではない。

参 考

トラックドライバーをはじめ、物流に従事する労働者の働き方については、輸配送を委託する発荷主や着荷主を含む物流関係者全体で見直すべきである。短いリードタイムやドライバーによる附帯作業などこれまで当然と思われてきた慣習について、今回の大綱策定を機に関係者間で改めて話し合い、必要な見直しを図ることが求められる。

また、物流に携わる労働者の社会的価値が高まる一方、商取引において、物流業務は無償で提供されていると誤解を招くかのような表現は見直しが求められるところである。

一方、物流事業者の効率化に向けた取組も必須である。輸配送業務を共同化するなど、協調できる部分は協調することに加え、季節波動など需要にムラがある状況においては、効率的に空きスペースをマッチングするほか、各種の交通機関や物流施設などの既存のリソースを有効活用するなど、革新的な工夫により物流の生産性を引き上げなければならない。さらに、自動化やデジタル化等の取組を通じて、車両の集中や庫内作業の遅れ等により発生する荷待ち時間を削減し、サプライチェーン上の無駄をなくしていくことも必要である。

さらに、物流のサービス水準維持のためには、新たな労働力の確保という観点も重要である。働き方の改善により、若年層を含む担い手の確保に最大限努めるほか、デジタル機器などを駆使し、業務内容を簡素化・汎用化することで、多様な労働力の確保に努めるべきである。

こうした労働力確保や輸配送の効率化を図りつつ、離島や山間部など物流需要の少ない地域における物流網の維持にも留意すべきであり、官民のみならず住民も巻き込んだ取組も求められる。

物流が社会において見直される中、こうした取組によりその担い手がゆとりを持って働く魅力的な産業に変貌することで、「担い手にやさしい物流」が実現するものと考える。

(1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備

① 荷主との取引環境改善に向けた取組

トラック運送業における輸送効率・生産性の向上は急務である一方、これをトラック運送業だけで達成することは困難であり、荷主の理解と協力が不可欠である。多くの運行で、依然として荷主都合による長時間の荷待ち、契約にない附帯作業などが発生しており、これらの時間を減らすことができれ

ば、トラックドライバーが運送に専念できる時間を確保でき、今後の物流の持続可能性は高まる。

国としては、2018年5月に決定した「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づき取組を強力に推進していくこととしており、例えば、特に荷待ち件数が多い、加工食品、建設資材、紙・パルプといった輸送品目別に、令和2年5月に取りまとめたガイドラインを活用しながら、サプライチェーン全体でリードタイムの延長や最低納品単位の取り決めなど商慣習の見直しを進めるとともに、長時間労働の原因となっている検品作業や荷役の分離の推進などに取り組み、更なる改善に向け荷主との交渉や働きかけを進めていく。

着荷主を含めた荷主は、これらの取組を進めなければ、時間外労働の上限規制がトラックドライバーに適用された後、将来的に荷物が運ばれなくなるおそれがあることを認識する必要があり、標準的な運賃の浸透や「ホワイト物流」推進運動の推進など、トラック運送業と荷主が継続して取引環境等の改善を進める環境を整備する。

② 賃金水準の確保や働き方改革など魅力的な労働環境の整備に向けた取組

トラックドライバーに2024年度から時間外労働の上限規制が適用されること等を踏まえ、トラックドライバーの不足により物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、2018年12月に成立した貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成30年法律第96号）に基づき、以下の「(i) 規制の適正化」、「(ii) 荷主対策の深度化」、「(iii) 標準的な運賃の告示制度の導入」などの所要の措置を講じ、また、自動車運転者の多様な勤務実態や業務の特性を踏まえた改善基準告示の見直しを検討する等、引き続きトラック運送業の魅力的な労働環境の整備に向けた取組を推進する。

(i) 規制の適正化：

欠格期間の延長等により不適正な事業者の参入制限等を図るなどの環境整備に取り組み、コンプライアンスを確保しながら真摯に努力する事業者が報われる適正な競争環境を実現する。

(ii) 荷主対策の深度化：

関係省庁が連携し、違反原因行為をしている疑いのある荷主に対してトラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であるこ

とについて理解を求めるための働きかけを実施する。

(iii) 標準的な運賃の告示制度の導入：

標準的な運賃の浸透を図り、荷主に対して交渉力の弱いトラック事業者が、燃料費、人件費、車両や設備の更新などの必要なコストに見合った対価を收受できていない状況を改善させる。

特に、トラック運送事業者が收受する運賃を上昇させることができれば、トラックドライバーが全産業平均並みの給与を得られる環境となり、ひいてはトラック運送業がより魅力ある労働環境となり、ドライバーの確保・育成に資することとなる。荷主は、2024年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用で自身の物流が途絶してしまう危機に対して、トラックドライバーの労働条件が改善されることが、この危機への対応策であることを強く認識することが必要である。今後、標準的な運賃を発着荷主含めて周知・浸透を図り、荷主もこの制度の趣旨・目的を理解することで、トラック事業者の運賃收受状況の改善と担い手不足解消に取り組む。

加えて、データプラットフォーマー支援による求貨求車マッチングサービスの提供機会の拡大等を通じ、中小トラック運送事業者に直接運送委託する機会を増加させるとともに、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を活用した周知などを通じて、下請のトラック運送事業者が適正な取引を行うことが出来るよう取り組む。

③ 労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進

複数のトラックドライバーが中継拠点を活用して長い輸送行程を分担することにより、ドライバーの拘束時間の短縮や日帰り運行を実現する「中継輸送」の普及・実用化に向けて、「中継輸送の取組事例集」などを活用し、引き続きトラック事業者の中継輸送の取組を促進する。また、スワップボディコンテナの活用等により荷役分離を推進するなど、更なる拘束時間の短縮に努める。

また、ドライバー不足対策や物流効率化を図るため、ダブル連結トラックの幹線物流での普及促進や、ドライバーの休憩環境の改善を図るため、SA・PAにおける駐車マスの整備や、駐車場予約システムなどの検討を推進する。さらに、SA・PA等を活用した中継輸送、物流施設とのアクセスを強化するなど幹線物流に資する高速道路の機能を強化するほか、「道の駅」を

活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設の活用も推進する。

加えて、海上輸送等の活用によるモーダルシフトは長距離ドライバーの負担軽減など働き方改革につながるとともに、トラックドライバーのフェリー乗船時間について厚生労働省の改善基準告示の特例の適用を受けられることから、今後もこれを積極的に推進する。

④ 労働環境改善に資する物流施設の生産性向上

トラックドライバーの労働力不足対策等の観点から、輸送網の集約化やトラック予約システムをはじめとしたデジタル機器等の導入による荷待ち時間の削減が図られている生産性の高い物流施設について、改正物流総合効率化法のスキーム等を活用しながら更に整備を促進する。この際、同法の活用状況や物流を取り巻く環境の変化等を踏まえつつ、倉庫等の物流施設自体の高度化を図るなど更なる生産性向上が図られるよう取組を推進する。また、同法のスキームも活用しながら、物流効率化の機能を有する物流施設について財政融資により金融面から整備を支援する。

(2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組

① 内航海運を支える船員の確保・育成及び船員の働き方改革の推進

エッセンシャルワーカーである船員の安定的な確保・育成のため、若年の優秀な船員の確保・育成策に引き続き取り組むとともに、船員の働き方改革の実現に向けて、使用者が船員の労働時間等を把握し、船員の状況に応じて適切な対応を図る仕組みの整備等により、船員の労働環境の改善に向けた取組を実施する。また、日本人船員の主要な供給源である独立行政法人海技教育機構において、関係教育機関や関係団体等との連携のもと、質が高く、事業者ニーズにマッチした船員の養成に取り組み、教育内容の高度化を図る。

② 内航海運暫定措置事業の終了も踏まえた荷主等との取引環境の改善

内航海運暫定措置事業の終了により、長らく続いた船舶建造における諸制限がなくなることで、代替建造の促進や事業者間の競争の促進等の活性化が期待される。その一方で、内航船のオーナーは旧来の船舶売却時の収益に頼らない、日々の用船料収入でビジネスを成立させる「稼げる内航海運」への変革が必要である。このため、契約の適正化など荷主やオペレーターとの取引環境の改善に向け、船員の労働時間を考慮した運航スケジュールの設定や

荷主の協力を担保する仕組みの整備等により、適正な運賃・用船料が收受でき、持続可能な事業運営が実現できる環境整備を行う。

③ 内航海運の運航・経営効率化、新技術の活用等の内航海運の生産性向上
新技術の導入促進や海上の通信環境の改善に向けた検討を進めることにより、船員の労働環境の改善や運航の効率化を図るとともに、船舶管理業への制度上の位置づけの付与など、事業基盤の強化のため最適な事業形態を安心して選択できる環境整備を図る。また、複数荷主が協力した共同輸送やフェリー・RORO船、コンテナ船等の大型船を活用した総合物流を実現するため、船舶大型化等に対応した港湾整備や情報通信技術、自動化技術の活用を推進するとともに、他の輸送モードとの連携を図り、総合的な物流システムの効率化を推進する。

(3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進

① 共同輸配送の更なる展開

トラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策及び低迷している物流産業の労働生産性を引き上げる観点から、40%未満に落ち込み低迷しているトラックの積載効率の向上は最優先で取り組むべき課題の一つであり、積み合わせを工夫し、より少ないトラックでより多くの荷物を運ぶ共同輸配送の必要性が更に高まっている。

このため、共同輸配送の実施に必要なパレット等の輸送容器の活用のほか、積載情報や車両の動態情報等の物流データの共有、荷積み・荷卸しのタイミングの調整等に係るシステムの導入やAI等新技術を活用したマッチングの効率化など、デジタル技術を駆使した取組を促進する。

また、これまで食品業界をはじめ同業種による共同輸配送は数多く実施されてきているが、異業種同士の共同輸配送についても積極的に推進する。

さらに、積載効率の向上に当たっては、荷姿・荷物荷重によっては車両の寸法や重量の制限によって向上が図れない事例も考えられ、必要な措置の検討を進める。

② 多様な交通モードにおける貨客混載の適切な展開

貨客混載については、これまでバス事業者と宅配事業者等との連携により、地方部における物流サービスと旅客運送サービス双方の維持のために実

施されてきており、引き続きこうした取組を推進する。

また、現状においては、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う新しい生活様式への対応等により、有償での食料・飲料のタクシー輸送が認められるなど都市部における貨客混載の取組も進められている。また、新幹線や高速バスを活用した地方の農水産品の貨物輸送サービスなど多様な交通モードによる貨客混載も登場している。このような取組は旅客輸送網の維持に資するだけでなく、物流の効率化にも資することから、地域の交通機関の輸送力や経営状況、貨物自動車運送事業の供給力などの状況も勘案しながら、適切な展開を図る。

③ 倉庫シェアリングの推進

EC事業の拡大等に伴い、荷物の保管需要の多様化が進展しており、保管の受け皿となる倉庫において保管需要の変化に迅速かつ的確に対応していく必要があることから、季節要因等多様な波動により生じる倉庫内の遊休スペースの有効活用を図ることにより、多様化する保管需要に対応する倉庫シェアリングの取組を推進する。

④ 季節波動を踏まえた自家用有償運送の安全面を配慮した活用の検討

近年のEC市場の普及などにより消費者ニーズは多様化し、従前の季節波動にも変化が見られていることから、繁忙期における自家用車の活用について、より実態に即したものとなるよう制度の見直しを図る。なお、制度の見直しにあたっては、輸送の安全の確保やドライバーの適切な労務管理、荷主保護が十分に担保されるよう留意する。

⑤ 再配達の削減と新しい生活様式に対応した配送形態の構築・定着に向けた取組

再配達の削減に向けては、これまで国や関係事業者等が連携し開催してきた「宅配事業とEC事業の生産性向上連絡会」や「置き配検討会」における検討なども踏まえ、オープン型宅配ボックスや置き配などの推奨を図ってきており、今後もこうした多様な受取方法を推進する。

特に新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、非接触・非対面による受取方法である宅配ボックスや置き配の活用などがクローズアップされている。このため、2020年3月に公表した「置き配の現状と実施に向けたポイント」

(置き配ガイドライン)に基づき、置き配の普及や運用の改善に努める。また、デジタル技術を活用した高機能型宅配ボックスの展開など宅配ボックスの設置を促す取組を更に推進するほか、接触や対面機会を極力減らしたラストワンマイル配送に係るモデル的な取組の構築・普及を進める。

⑥ ラストワンマイル配送円滑化の推進

都市内の荷さばき対策について、荷さばきスペースの確保に向け、共同荷さばき集配事業の導入と併せた共同荷さばき駐車場の整備や、物流を考慮した建築物の設計・運用の推進等の取組を促進するほか、適切な官民の役割分担の下、物流事業者や地域の関係者間の連携によるソフト・ハード両面からの路上荷さばき対策を推進する。

また、自動配送ロボットを活用した持続的な配送サービスが可能となるよう、引き続き社会実装に向けた取組を推進する。

(4) 農林水産物・食品等の流通合理化

農林水産物・食品等の物流については、国民生活に欠かすことのできない農林水産物・食品等を適正な価格で安定的に供給するため、共同輸配送、ストックポイント等の流通拠点の整備、卸売市場や農業資材保管施設等における自動化・省人化、物流に関わるあらゆるデータ連携基盤の整備等の物流効率化を推進するとともに、納品期限の緩和等を通じて物流上の負担ともなる食品ロスの削減を推進する。また、パレット規格や外装の標準化、パレットの運用ルールの確立等によるパレット化を促進する。生産、出荷、流通、販売に携わる各関係者が物流事業者と緊密に連携するとともに、これまでの商慣習にとらわれることなく各関係者が負担と受益を分かち合いながら、これらの合理化・効率化を図ることで、持続可能な物流が実現されるよう、関係省庁で連携して業界の取組を後押しする。

(5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保

過疎地域における物流機能の維持はユニバーサルサービスの観点から非常に重要な課題であり、引き続き物流網の維持に努める。その際、コミュニティバス、デマンドタクシー等を活用した貨客混載による配送や複数の配送事業者による共同配送など、過疎地域における効率的な配送を推進するほか、配送業務を貨物軽運送事業者である地域住民が担うなど共助の取組を通じて、高齢者の

見守りや買い物支援など地域の課題解決も図ることで、地域に住み続けられる環境を整備する。

また、離島や山間部等におけるトラックや船舶の代替配送手段として、ドローン物流の社会実装に向けた取組が進められている。今後は、医薬品や農作物の輸送、買い物支援など具体的な用途を念頭に置きながら実証を進めるとともに、運航コストの低減を含めた経済合理性や社会受容性の確保等の課題の解決策の検討・整理を行い、ドローンの利活用促進のためのガイドラインを策定し、実証の成果を社会に示すことで近い将来の社会実装を確実なものとする。

さらに、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの社会実証・実装に向け、自治体等の取組を積極的に支援する。

(6) 新たな労働力の確保に向けた対策

女性や若者、高齢者等の多様な人材の確保・育成が図られるよう、働き方改革を推進し、多様な人材が活躍できる職場環境を整備する。

トラック運送業については、荷主とトラック事業者による取引環境の改善の協議等を通じて労働条件を改善するほか、荷役分離を推進し、女性ドライバー等が働きやすい環境整備を促進する。さらに、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づき、日帰り勤務を可能にする中継輸送の普及や、力仕事に頼らない機械荷役への転換を推進する。

また、船員について、多様な人材にとって働きやすい職場づくりのため、多様な働き方への意識改革のほか、求人票の様式の改訂等を通じた事業者の取組の見える化、表彰制度等を通じた優良事例の横展開など、行政や業界における必要な環境の整備を図る。

さらに、物流業界においては、既に庫内作業等の一部をアルバイトとして採用された留学生などの外国人が担っているが、物流業界におけるダイバーシティの確保等の観点も踏まえ、トラックドライバー等への外国人の活用についても今後議論を進めていくほか、空港における航空貨物取扱業務への特定技能外国人の活用について推進する。

こうした多様な人材の確保・育成に当たっては、経験やスキル等を重視した労働慣行だけに頼らない業務のあり方の検討も重要であり、物流DXの推進により、AIやIoT等新技術を活用することで、オペレーションの定型化や標準化を進める。

(7) 物流に関する広報の強化

物流改革を進め、持続可能な物流を確保するためには、経営層が物流を経営戦略の一つに位置付け、物流重視の姿勢を示していくことが重要である。また、物流を、物流事業者だけではなく、社会全体の共通認識として位置づけるため、メディアや一般消費者、経営層に対し、物流の危機の現状や物流事業に従事する労働者の社会的価値、2024年度から適用されるトラックドライバーの時間外労働の上限規制、「将来モノが運べなくなる」というリスクについて、広く認識や課題の共有、解決方策について理解の浸透を図り、持続可能な物流の確保の重要性について社会の共通認識を高めるための広報活動を強化する。

3：強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築

(強くていしなやかな物流の実現)

昨今頻発している豪雨や台風などに起因する大規模災害や、今般の新型コロナウイルス感染症の流行により、サプライチェーンの途絶がクローズアップされている。幹線輸送、物流施設、配送網そして国際物流も含め、物流ネットワークの強靭性・持続可能性の確保は喫緊の課題である。

このため、道路や港湾等の物流インフラの耐震化や老朽化対策など、ハードそのものを強靭にしていくことに加え、代替輸送ルートの確認や、有事の際の関係者間での連絡体制や調整スキームの構築など、平時から行うソフト面での対応が非常に重要である。こうした取組に当たっては、生活必需品の在庫や緊急物資の運送状況などの情報が瞬時に共有されるような仕組みの構築も重要であるほか、実際に物資の輸配送を遂行する担い手の存在が必須であり、緊急時においても働きやすい環境の整備が必要である。また、災害時に発生する廃棄物の処理方法についても事前に関係者間で確認しておくことが早期復旧の観点から重要である。こうした点を踏まえつつ、災害や感染症流行等の有事においても強靭性や弾力性を確保した物流ネットワークの構築を目指すべきである。

また、国際社会の保護主義的な動きや新型コロナウイルス感染症の影響など国際経済の不確実性が増す中にあって、我が国産業の国際競争力を物流面で支える取組も重要である。そのためにも、強靭なサプライチェーンを支えるインフラ整備の促進、特に農林水産物・食品輸出の積極的展開に必要な物流基盤の整備は重要である。加えて、サプライチェーンの多元化や本邦企業の生産拠点整備などに柔軟に対応できる物流ネットワークの構築、成長著しいアジア等か

らのトランシップ貨物等物流需要の取り込み、物流事業者の国際展開に対する支援なども重要な施策である。

さらに、我が国のカーボンニュートラル、脱炭素社会に向けた動きが加速し、またSDGsなど国際目標への対応も必要とされる中、持続的な地球環境を作り上げていくため、物流産業における低炭素化・脱炭素化やゼロエミッションの確立に向けた取組など、環境対策についても最大限取り組む必要がある。

国際情勢の大きな変化や有事であっても物流が持続可能であることは、我が国の経済や国民生活を支える条件として欠かせないものである。どのような状況にあっても維持される強靭性・弾力性を確保した、いわば「強くてしなやかな物流」を実現することが必要である。

(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靭で持続可能な物流ネットワークの構築

① ポストコロナ時代における非接触や非対面、デジタル化等に対応した物流インフラの整備

＜「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進＞

労働力人口の減少や高齢化による港湾労働者不足の深刻化、大型コンテナ船の寄港増加に伴うコンテナターミナル及びターミナルゲートの処理能力不足といった課題に対応し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組を一体的に推進する。その際、コンテナ搬出入情報等をPort Security (PS) カード番号により予約情報と連携させること等により、従来は対面での確認を要していた出入管理や運送の業務について、セキュリティを確保しつつ非接触で実施できるようシステムを改修し、ポストコロナにおける感染症対策にも対応した貨物搬出入を実現する。

＜スマート貨物ターミナルの推進＞

新技術の積極的な導入により、貨物駅の効率化、省力化及び安全性向上を図り、ポストコロナにおける鉄道物流の生産性及び付加価値の向上を促進する。

＜自動運転・隊列走行等を見据えた道路整備＞

自動運転・隊列走行等の実現も見据え新東名・新名神高速道路の6車線化により、三大都市圏を繋ぐダブルネットワークの安定性・効率性を更に向上させるとともに、本線合流部での安全対策や隊列形成・分離スペースの確保

など、新東名・新名神高速道路を中心に隊列走行の実現に向けたインフラ側からの支援策について検討を推進するほか、自動運転に対応した道路空間の基準等の整備を推進する。

＜交通渋滞対策＞

スマートICの整備や渋滞ボトルネック箇所対策、交通流を最適化する料金・課金施策の導入を検討するなど、既存の道路ネットワークを有効活用した渋滞対策を更に強化する。

＜老朽化した物流施設の更新・高機能化による生産性向上＞

京浜港周辺等国際物流の結節地域をはじめ、老朽化した物流施設の更新・大規模化を推進することにより、物流の生産性向上に資する施設の高度化や、災害時にも機能を継続するための施設の強靭化を図る。

② 大規模災害時の物資輸送の円滑化

災害発生時に支援物資の輸送や物流施設における仕分けが必要となることを踏まえ、地方自治体と物流事業者間における協定をより高度化するため、物流専門家派遣協定の締結を促進するとともに、支援物資の広域的な受け入れ拠点としての活用を想定する民間物資拠点のリストを拡充し、大規模災害発生時の支援物資物流について輸送の全体最適化を行い、ラストマイルの着実な輸送も含めた避難所への支援物資物流の円滑化に向けた取組を行う。

また、大規模な自然災害が発生した際の復旧・復興拠点として機能するみなとオアシス防災ネットワークの構築など港湾の防災機能や基幹的広域防災拠点の運用体制の強化を図るとともに、複合災害等が発生した場合であっても、物流網のリダンダンシーを確保する基幹的海上交通ネットワークを可能な限り維持するため、港湾BCPの充実化による物資輸送体制の確保等の環境整備に努め、サプライチェーンへの影響を最小限に抑制する。

さらに、災害発生直後から緊急物資輸送等を支援するため、ETC2.0装着車の通行実績データ等を活用して作成した通れるマップを即時情報提供するとともに、道の駅やSA・PAも復旧・復興活動拠点として活用する。

加えて、大規模災害発生後に鉄道の迂回輸送及びトラック代行等を迅速かつ円滑に促進することとし、特にトラック代行へ迅速かつ円滑に移行するため、地方公共団体と協力し、主要貨物駅周辺で利用可能な用地を確保する等、必要な体制を構築する。

また、空港は、緊急物資等の輸送拠点となることから、自然災害発生後、

できるだけ速やかに機能を確保するため、空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化した空港における事業継続計画「A2-BCP」に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、自然災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による事業継続計画の実効性の強化に努める。さらに、主要空港が被災した場合においても代替輸送が的確に実施されるよう、物流関係者間の連絡調整体制の構築に向けて取り組む。

＜データ連携・システム活用による支援物資輸送の円滑化＞

物資拠点や避難所までの物資の供給ステータス情報を把握の上、一体的に管理・情報共有するため、国・都道府県・市区町村との間で、都道府県や市区町村の物資拠点や避難所の物資情報（ニーズ、調達、輸送状況等）を共有できる物資調達・輸送調整等支援システムの運用を2020年度より開始しており、当該システムを活用した円滑な支援物資物流を実現する。

さらに、陸海空の輸送モードが連携した物資輸送シミュレータをクラウドに実装することで、時々刻々と変わる物資需要量・インフラ復旧状況等のビッグデータを基にした最適な輸送ルートを提案・情報共有できる「緊急支援物資輸送プラットフォーム」を構築するとともに、官民が連携し、物資輸送に係る訓練・演習を継続的に行うことで、緊急支援物資を確実に被災地域まで輸送する実効性のある体制を確立する。

③ 物流拠点と既存インフラとのアクセス強化や物流拠点の防災対策

鉄道駅や港湾等の物流拠点と高速道路等の既存の物流ネットワークとの連結性を充実させるため、スマートICやアクセス道路の整備を推進するとともに、ニーズに応じたコンテナターミナルのゲートオープン時間の延長について検討する。

また、災害発生時においても生活必需品等の物資供給を途絶させないよう、暴風時の蔵置コンテナの飛散防止対策等や高潮被害が想定されるエリアにおける浸水対策など、物流拠点の防災対策を充実させるほか、高速道路のIC等社会資本に近接するとともに、物流施設内の貨物に係るデータを災害時にも活用することができる非常用データ保存システムなど防災設備を備えた物流施設の整備を推進する。

④ 物流を支えるインフラや各輸送モードの安全性の確保

<物流インフラの強靭性確保>

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図るほか、ミッシングリンクの解消や高速道路の4車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

港湾については、気候変動に起因する外力強大化に伴う高潮・高波により、特に堤外地における浸水の頻発化が懸念される中、基幹的海上交通ネットワークを維持し、臨海部の安全性を確保するため、外力強大化に対応した港湾施設の技術基準等の整備を検討するなど、計画的な対策を講じる。また、暴風による橋梁への走錨船舶の衝突事故を踏まえ、港内避泊が困難な港湾や混雑海域周辺の港湾等において、広域的な視点から防波堤の整備により避難水域を確保する。さらに、大規模地震が発生した際にも、サプライチェーンへの影響を最小限に抑制するため、耐震強化岸壁の整備を推進するとともに、津波対策として防波堤における「粘り強い構造」の導入、津波来襲時における船舶の沖合退避や係留強化等を考慮した港湾の強靭化等を推進する。

加えて、衛星やドローン等を活用して、港湾における災害関連情報の収集・集積を高度化し、災害発生時における迅速な港湾機能の復旧等の体制を構築する。

空港については、自然災害時に緊急物資の輸送拠点としての役割を果たすことができるよう、基本施設等の耐震化、護岸嵩上げ等の浸水対策を推進する。

<インフラの老朽化対策>

道路の老朽化対策として、予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施や、新技術の導入等による長寿命化・コスト縮減など限られた財源の中で今後加速度的に増加する老朽化するインフラに対応するための取組を強化するほか、過積載車両撲滅のため自動取締りの強化等を図る。また、新たな特殊車両通行手続においては、ETC2.0等の活用による違反車両の取締り強化及び高度化を図る。

また、港湾施設の老朽化が進む中で、将来にわたりその機能が發揮されるよう予防保全型の維持管理へと本格転換し、ハード・ソフト両面から計画的、総合的な老朽化対策を推進する。具体的には、個別施設計画に基づき計画的かつ効率的に点検や改良工事を行うことにより施設の延命化を図るとと

もに、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の統廃合やスペックの見直しを計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なインフラ老朽化対策の取組を強化する。その際、全国の港湾施設に係る老朽化データなど、様々なインフラ情報を一元管理するシステム（サイバーポート（港湾インフラ））を構築し、各施設の老朽化の推移を精緻に把握することにより、我が国の港湾全体の老朽化対策費用を見通すとともに、当該見通しを踏まえて事業量を管理することにより、将来にわたる港湾整備費用を平準化する。あわせてコスト縮減効果が見込まれる新技術の活用等を後押しし、維持管理の効率化・高度化を図る。

<輸送の安全確保等>

運輸防災マネジメント指針（令和2年7月策定）を活用して運輸事業者の自然災害対応能力向上を図ることを含め、運輸事業者における安全管理体制の構築を促進するため、運輸安全マネジメント評価を継続的に実施する。特に自動車モードは、災害発生時に緊急輸送や代替輸送の中心的な扱い手となるが、事業継続計画（BCP）の策定率が低い傾向にある等の課題があることから、今後重点的に災害対応・事業継続能力の向上を図る。

トラックによる交通事故を防止するため、事業用自動車の安全プラン等に基づき、飲酒運転対策や健康起因事故対策など、輸送の安全確保への対策を推進する。また、自動車や車載器等の通信システムを利用し取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的なデジタルデータを活用した安全支援システムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

海運の分野では近年の我が国周辺海域における情勢変化を踏まえ、経済安全保障の早期確立のため、各種税制の実施等を通じて、日本商船隊の国際競争力強化及び安定的な海上輸送の確保に向けた取組を推進する。また、海上輸送全般における安全の確保に加え、海賊発生海域における海賊対策や、マラッカ・シンガポール海峡等の海域における船舶交通の安全対策を講じること等により、国際物流の安全確保に係る対応を強化する。

また、近年の台風等の異常気象の激甚化・頻発化の傾向を踏まえ、東京湾等の船舶がふくそうする海域に大型台風等の接近が予想される場合、一定の船舶に対し湾外等の安全な海域への避難等を促し、船舶交通の安全確保を図る。

航空輸送においては、KS/RA制度について、事業者の負担を踏まえ、そ

の手続や管理運用に重複や非効率が生じないよう、AE0制度との連携も含めて検討を進めていく。

(2) 我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築

① 産業の国際競争力に資する道路・港湾等のインフラ整備の強化

多核連携型の国づくりや安定した物流の確保を可能とする速達性やアクセス性が確保された道路ネットワークを構築するため、重要物流道路について計画路線を含めて指定し、重点的に整備・機能強化を加速する。

また、三大都市圏環状道路等の根幹的な道路網の整備を引き続き推進するほか、高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の機能強化やトラックの大型化に対応するための機能強化の検討を進める。

北米・欧州等と直接接続する国際基幹航路が日本の港湾に寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係るコストとリードタイム等の観点から重要である。しかし、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、スケールメリットを追求するためのコンテナ船の更なる大型化や、船社間のアライアンスの再編等により寄港地の絞り込みが進展しており、我が国にとって厳しい状況が続いている。そのため、国際コンテナ戦略港湾において、我が国への国際基幹航路の寄港回数の維持・増加を図り、グローバルに展開する我が國立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献することを政策目標として、国内及び東南アジア等から国際コンテナ戦略港湾でトランシップする貨物の集貨のためのフィーダー航路網の充実及び国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化による「集貨」、港湾背後における貨物の創出による「創貨」、ヒトを支援するAIターミナルの実現による良好な労働環境と世界最高水準の生産性の創出や、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を推進するとともに、港湾運営会社の運営開始から一定期間経過したことを踏まえ、港湾運営の効率化や生産性の向上等の実績を検証しつつ、国による出資の成果を総括したうえで、経営目標に係る測定指標の再設定等の必要な見直しを行う。また、穀物等を安定的かつ安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾において、船舶の大型化に対応した港湾施設を整備するとともに、企業間連携による大型船を活用した効率的な輸送ネットワークの構築に取り組む。

新型コロナウイルス感染症の流行により、国際航空物流の重要性が改めて

認識される中、航空物流の拠点である空港の機能強化に向けて、成田国際空港C滑走路の新設等を進め、首都圏空港全体での年間発着容量約100万回の実現を目指すほか、国際拠点空港である関西国際空港、中部国際空港の機能強化、及び福岡空港の滑走路増設等による一般空港等の機能強化を推進する。

② 農林水産物・食品の輸出促進に対応した物流基盤の強化

2025年に2兆円、2030年に5兆円という輸出目標を達成し、農林水産物・食品の輸出立国を実現するため、農林水産物・食品の輸出拡大のための輸入国規制への対応等に関する関係閣僚会議（令和2年11月30日開催）において取りまとめられた「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」に基づき、輸出先国・地域のニーズや規制に対応する産地が連携して取り組む、大ロット・高品質・効率的な輸出を後押しするため、関係省庁の連携の下、港湾や空港の具体的な利活用等の方策や輸出のための集荷等の拠点となる物流施設の整備・活用、海外におけるコールドチェーンの拠点整備・確保の方策等について、検討する。また、海外向け輸送に適した包材の規格化に取り組むとともに、輸出先国・地域の規制に対応するためのHACCP対応施設などの整備目標を設定し、計画的な施設整備に向けた支援を行う。

③ 地域経済の持続可能な成長に資する物流基盤の強化

地域の農産品を大消費地まで高速バス等による貨客混載で輸送し生産者の安定的な収入を確保する取組など、地域産業の活性化を支えるための多様な物流ネットワークの構築を推進する。また、新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少した訪日外国人による地域の消費需要が今後回復することも視野に入れつつ、訪日客の利便性向上に資する手ぶら観光の推進に引き続き努める。

④ 国際物流のシームレス化・強靭化の推進、コールドチェーン物流サービスの国際標準化を含む物流事業者の海外展開支援等

近年のアジア諸国の経済成長等を背景にグローバルサプライチェーンの構築が進展する中、このような成長市場の物流需要を取り込むためには、アジア諸国等における我が国産業の生産拠点及び物流産業の円滑な事業活動を支え、物流のシームレス化を推進することが重要である。特に、経済相互依存関係が緊密化する日中韓の物流は重要な役割を担っていることから、日中韓

参 考

物流大臣会合の枠組みに基づき、三国間での知見やベストプラクティスの共有、物流情報ネットワークの構築等、シームレスな物流の実現に資する取組を推進する。

また、新型コロナウイルス感染症の流行及びそれに伴う世界的な海上コンテナ輸送の需給逼迫や、スエズ運河におけるコンテナ船の座礁事故によりグローバルサプライチェーンの脆弱性が顕在化し、サプライチェーンの強靭化が求められている。この観点から、ASEANにおいて輸送の複線化・効率化に資する実証輸送を実施し、サプライチェーンの基盤となる柔軟かつ強靭な物流を構築するとともに、日欧EPAの発効により貨物量が増加する日欧間貨物輸送においても、海上輸送・航空輸送に続く第三の輸送手段の選択肢として、シベリア鉄道の利用促進に向けた取組を実施する等、強靭なサプライチェーンの構築を図る。

さらに、「南回り航路」に比べて短く、海上輸送ルートにおける新たな選択肢として期待されている北極海航路について、利用動向等に関する情報収集や産学官による協議会での情報共有を図る等、利活用に向けた環境整備を進める。

物流事業者の海外展開については、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う巣ごもり消費の拡大により、冷蔵冷凍食品の消費量がより一層増加し、コールドチェーン物流の重要性・ニーズが高まっている状況を踏まえ、ASEANをはじめとする新興国において我が国の高品質なコールドチェーン物流サービス等の国際標準等の普及を推進するとともに、物流に関する規制やインフラ等の改善に向けた働きかけや官民ファンドの活用により、質の高い我が国物流システムのソフト面・ハード面での展開を支援する。

(3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

我が国の温室効果ガス削減の目標、さらには2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現という目標の達成に向け、物流産業においてサプライチェーン全体での環境負荷の低減の観点から、鉄道や海運へのモダルシフトの推進など更なる物流の効率化、自動車や鉄道、船舶・航空・物流施設における低炭素化・脱炭素化の促進等を通じて、地球環境の持続可能性の確保に貢献する。

① サプライチェーン全体での環境負荷低減に向けた取組

サプライチェーン上の関係者が一体となって低炭素化・脱炭素化に向けた取組を推進する。特に、発荷主、物流事業者、着荷主等が連携して自動化機器やシステムなど新技術を導入し輸配送を効率化する取組を通じて、サプライチェーン全体での省エネ化を支援する。

また、荷主、物流事業者など多様な関係者によるグリーン物流推進の観点から、引き続き「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用した優良事業の表彰などにより、CO₂削減に向けた民間事業者の自主的な取組を支援する。

さらに、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートに指定し、循環資源を取り扱うための施設の確保や官民連携による取組を促進することで、海上輸送による静脈物流ネットワークを構築する。

② モーダルシフトの更なる推進

2019年度の輸送量当たりのCO₂排出量（トンキロベース）は、鉄道がトラックの約13分の1、船舶が約5分の1であり、引き続き低炭素化に向けて有効なモーダルシフトを推進する。特に、トラックドライバー不足が加速する現状において、フェリーやRORO船、コンテナ船等の海運を活用した長距離物流が進んでいるほか、中・短距離でも実施される例も出てきており、さらに災害時の安定的な物流網確保の観点からもモーダルシフトは重要であり、改正物流総合効率化法によるスキームも活用しながら、引き続き積極的に支援する。

③ 新技術等を活用した物流の低炭素化・脱炭素化

物流産業における主要なCO₂排出源となっているトラックをはじめ、各輸送モードや倉庫等の物流拠点の低炭素化・脱炭素化に向けた取組、CNG・LNG・水素等のエネルギーへの転換を促進する。

このうち、トラックについて、ダブル連結トラック等による物流の効率化や運送事業者と荷主が連携したトラック輸送の省エネ化などによりCO₂の削減・省エネ化を促進する。また、環状道路整備等による交通流対策、次世代自動車等普及促進の取組等を推進する。

内航海運については、代替燃料や、電気推進等の革新的な省エネルギー技術等を活用した環境性能に優れた船舶の普及やIoT等を活用した船舶の運航の効率化等の取組を支援するとともに、船舶の環境性能を客観的に評価する「内航船省エネルギー格付制度」の運用により、環境性能に優れた船舶への

積極的な投資を促す。また、外航海運のCO₂削減対策については、我が国が取りまとめた「国際海運のゼロエミッションに向けたロードマップ」に基づき、ゼロエミッション船の商業運航の早期実現を目指し、低・脱炭素技術の開発・普及を加速させる。また、IMOを通じて、就航済船舶への新たな燃費規制や水素・アンモニア燃料船の安全基準整備等、CO₂削減対策に関するルール策定を主導することにより、外航海運の脱炭素化を促進する。

我が国の輸出入の99.6%が経由する国際物流拠点であり、我が国のCO₂の排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の産業の多くが立地する港湾において、港湾機能の高度化等を通じて、カーボンニュートラルポート(CNP)を形成し、我が国の脱炭素社会の実現への貢献を図る。具体的には、大量かつ安定・安価な水素・燃料アンモニア等の輸入を可能とする港湾の施設の規模・配置等について検討するとともに、停泊中船舶への陸上電力供給の導入による船舶のアイドリングストップの促進、非常時にも活用可能な自立型水素等電源の導入促進、港湾荷役機械や港湾に出入りする大型車両等への燃料電池導入の促進等の取組を推進する。

航空分野の脱炭素化に向けて、①機材・装備品等への新技術導入、②管制の高度化による運航方式の改善、③持続可能な航空燃料(SAF)の導入促進、④空港の施設・車両のCO₂排出削減等の取組を加速するとともに、空港を再エネ拠点化する方策を検討し官民連携の取組の促進を図る。

倉庫については、自動化機器の導入に伴って庫内作業を省人化することにより、照明や空調のエネルギー消費の削減を図る取組を推進する。また、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換等を引き続き積極的に支援する。

4：代表的な指標（KPI）について

上記1～3で位置づけた施策については、国のみならず、物流事業者、荷主、一般消費者等全てのステークホルダーの連携、協働による継続的な取組により、適切に推進し、成果を得てこそ初めて本大綱の目的が全うされるものである。その際、これらの施策の推進によってどの程度本大綱で掲げた様々な目的が達成されているかを定量的に把握するための指標を設定し、それを各ステークホルダーが定期的に確認しながら、施策の調整等を図ることが重要である。このため、大綱の代表的な指標（KPI）を、別表のとおり設定する。

IV. 今後の推進体制等

(1) 本大綱の計画期間等

本大綱は、AI、IoT等の新技术の進展、国際情勢の変化、新型コロナウイルス感染症の流行等物流を取り巻く環境が大きく変化していることに鑑み、また、社会資本整備や交通政策の分野で講じられる施策や目標との整合を図る観点から、社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）や交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）と同じく、計画期間は2025年度までとする。なお、我が国経済社会と物流を取り巻く状況等が計画期間内に大きく変化した場合には、必要に応じて大綱の見直しを行うこととする。

(2) 本大綱の推進体制

物流が直面する課題は、国のみならず、物流事業者、荷主、一般消費者等全てのステークホルダーの連携、協働による継続的な取組によってこそ解決が図られるものである。また、物流課題がこれまでにも増して先鋭化・鮮明化した本大綱下では、取り組むべき課題を重点化し、集中してこれに取り組むことが求められる。

このため、有識者や関係事業者等を交えた政策評価の場を設け、これを定期的に開催することとする。ここで、本大綱に位置付けられた施策の進捗管理や検証を行い、各種の施策が本大綱に目的に沿った効果を発揮するよう、必要な調整を図ることとする。その際には、別表に掲げたKPIをはじめ可能な限り定量的な数値を把握しつつ、民間事業者の具体的な取組事例を取り上げながら、客観的な視点で運営する。

(3) まとめ

コロナ禍を契機とした社会環境の激変や、それに適応した新たな物流への変革の要請により、これまで進捗してこなかった物流の構造改革や生産性向上に向けた取組を加速度的に促進させる大きな好機がもたらされている。このような現状においては、II. (5)において目指すべき方向性として提示した、「簡素で滑らかな物流」、「扱い手にやさしい物流」、そして「強くてしなやかな物流」の実現に向け、取組をこれまで以上に強力に、一気呵成に推進していく必要がある。

このため、(2)で述べたとおり、国だけでなく多くの関係者を巻き込んだ

参 考

持続的な推進体制を構築することとし、関係省庁のみならず、荷主・物流事業者等の民間の主体、さらには各省庁の地方支分部局や地方自治体などの公的主体も一体となって、責任と覚悟を持って物流施策を推進していくこととする。

参 考

(別表)

指標名	現状値（※1）	目標値
1：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）		
・物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けた取組に着手している物流事業者の割合	-	100%（2025年度）
・物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、物流DXを実現している物流事業者*の割合 (*物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、従来のオペレーションの改善や働き方改革などの効果を定量的に得ている事業者をいう。)	-	70%（2025年度）
・物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けて、荷主と連携した取組を行っている物流事業者の割合	-	50%（2025年度）
(1) 物流デジタル化の強力な推進		
・サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数	-	約650者（2025年度）
(2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進		
・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数（輸送網の集約等）	141件（2020年度）	330件（2025年度）
(3) 物流標準化の取組の加速		
・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドライン等策定数	-	3件（2021年度～2025年度）
(4) 物流・商流データ基盤の構築等		
・物流・商流データ基盤（※2）を活用したビジネスモデルの社会実装件数	0件（2020年度）	3件（2021年度～2025年度）
・物流・商流データ基盤利活用事業者数	0社（2020年度）	100社（2025年度）
・サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数[再掲]	-	約650者（2025年度）
(5) 高度物流人材の育成・確保		
・大学・大学院に開講された物流・サプライチェーンマネジメント分野を取り扱う産学連携の寄附講座数	-	50講座（2021～2025年度）
・物流に関する高度な資格の取得者数	4,451人（2017～2020年度）	6,000人（2021～2025年度）
2：時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進（扱い手にやさしい物流の実現）		
(1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備		
・トラックドライバーの①年間所得額平均／②平均労働時間に関する目標	①大型トラック454万円、中小型トラック419万円（2020年） (参考：全産業487万円)	①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる ②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる（2025年）

参 考

		(②)大型トラック2,532時間、中小型トラック2,484時間(2020年) (参考:全産業2,100時間)	
	・改正トラック法に基づく国土交通大臣による荷主への働きかけにおいて違反原因行為に該当しうる荷主の行為が実際に確認された際の対応状況率	100% (2020年度)	100% (2025年度)
	・「ホワイト物流」推進運動への参加企業数	1,201者 (2020年度末)	3,000者 (2025年度末)
	・新設倉庫における荷待ち発生率	約25% (2020年度)	0% (2025年度)
	・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数 (輸送網の集約等) [再掲]	141件 (2020年度)	330件 (2025年度)
(2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組			
	・船員1人・1時間当たりの輸送量	4,019トンキロ (2018年)	4,919トンキロ (2025年)
(3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進			
	・物流業の労働生産性	2,569円/時 (2018年度)	2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる
	・トラックの積載効率	37.7% (2019年度)	50% (2025年度)
	・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数 (輸配送の共同化)	21件 (2020年度)	100件 (2025年度)
	・宅配便の再配達率	10%程度 (2020年度)	7.5%程度 (2025年度)
(4) 農林水産物・食品等の流通合理化			
	・物流効率化に取り組む事業者数 (物流総合効率化法の総合効率化計画又は食品等流通法の食品等流通合理化計画の認定件数)	64件 (2020年度)	200件 (2025年度)
(5) 過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保			
	・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数 (過疎地域)	14件 (2020年度)	100件 (2025年度)
(6) 新たな労働力の確保に向けた対策			
	・トラック運転に従事する若年層の割合	10.3% (2020年) (参考:全産業16.6%)	トラック運転に従事する若年層(15歳~29歳)の割合を全産業の割合まで引き上げる。(2025年)
(7) 物流に関する広報の強化			
	・物流のおかれている現状や課題に対して問題意識を持っている消費者の割合	-	100% (2025年度)
	・「扱い手にやさしい物流」を実践している消費者の割合	-	80% (2025年度)

3 : 強靭性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築 (強くてしなやかな物流の実現)

参 考

(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靭で持続可能な物流ネットワークの構築			
・大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合	<大企業> 68% (2019年度) <中堅企業> 50% (2019年度)	<大企業> ほぼ100% (2025年度) <中堅企業> 55% (2025年度)	
・道路による都市間速達性の確保率	57% (2019年度)	63% (2025年度)	
・港湾の耐灾害性強化対策（地震対策）(大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワーク（約400ネットワーク）のうち、発災時に使用可能なもの）の割合	33% (2020年)	47% (2025年)	
・トラックの人身事故件数	15,606件 (2019年)	2025年までに9,100件以下	
(2) 我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築			
・道路による都市間速達性の確保率[再掲]	57% (2019年度)	63% (2025年度)	
・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保	京浜港 週27万TEU (欧州: 週2便、北米: デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州: 3方面・週12便) 阪神港 週10万TEU (欧州: 週1便、北米: デイリー寄港、アフリカ・豪州: 2方面・週5便) (2019年7月)	京浜港 週27万TEU 以上 (欧州: 週2便、北米: デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州: 3方面・週12便) 阪神港 週10万TEU 以上 (欧州: 週1便、北米: デイリー寄港、アフリカ・豪州: 2方面・週5便) (2023年度)	
・輸出先国・地域の規制に対応するためのHACCP対応施設等を整備した卸売市場の件数	2件 (2020年)	13件 (2025年)	
・アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積	-	2025年度までに2020年度比27%増	
(3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築 (※3)			
・一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率（特定貨物輸送事業者（鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～）及び特定航空輸送事業者（9000トン～））	-	毎年度直近5年間の改善率の年平均-1%	
・モーダルシフトに関する指標 ①鉄道による貨物輸送トンキロ ②海運による貨物輸送トンキロ	①184億トンキロ (2019年度) ②358億トンキロ (2019年度)	①209億トンキロ (2025年度) ②389億トンキロ (2025年度)	

(※1) 既存の統計が存在しない等の理由により現状値を記載できない項目については「-」としている。

(※2) SIP「スマート物流サービス」プロジェクト（内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第2期において実施）において構築を目指している「物流・商流データ基盤」を指す。

(※3) 地球温暖化対策計画（平成28年5月13日閣議決定）における目標に基づき設定したものに

参 考

について、同計画に変更があった場合には、この指標も同様に変更されたものとみなす。また、同計画に物流に関する指標が追加された場合には、本大綱においても当該指標が追加されたものとみなす。

物資の流通の効率化に関する法律について

(平成17年法律第85号)

1. 目的

この法律は、最近における物資の流通をめぐる経済的事情の変化に伴い、我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化及び多様化への対応並びに物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図ることの重要性が増大するとともに、流通業務に必要な労働力、とりわけ必要な員数の運転者の確保に支障が生じつつあることに鑑み、流通業務総合効率化事業について、その計画の認定、その実施に必要な関係法律の規定による許可等の特例、中小企業者が行う場合における資金の調達の円滑化に関する措置等を定めるとともに、貨物自動車を用いた貨物の運送の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に関し貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講すべき措置等を定めることにより、物資の流通の効率化を図り、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

2. 流通業務総合効率化事業について

(1) 支援対象事業

本法律における支援の対象事業は流通業務総合効率化事業である。

流通業務総合効率化事業とは、「二以上の者が連携して、輸送、荷役、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと

とによる流通業務の総合化を図るとともに、輸送網の集約、効率性の高い輸送手段の選択、配送の合理化その他の輸送の合理化を行うことによる流通業務の効率化を図る事業（当該事業の用に供する特定流通業務施設の整備を行う業務を含む。）であって、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するとともに、流通業務の省力化を伴うもの」である。

ここでいう特定流通業務施設とは、「トラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋であって、高速自動車国道、鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港その他の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、物資の搬入及び搬出の円滑化を図るために情報処理システムその他の輸送の合理化を図るために設備並びに流通加工の用に供する設備を有するもの」である。

(2) 基本方針の策定

主務大臣は、流通業務の総合化・効率化に関する基本的なビジョンを基本方針として定め、これを公表することとしている。この基本方針には、本法の支援事業である流通業務総合効率化事業について、備えるべき効率化等の内容や実施方法といった事項が盛り込まれ、事業者が計画を作成するに当たってのガイドラインとしての役割を果たすものとなる。

(3) 総合効率化計画の作成

流通業務総合効率化事業を実施しようとする者は、総合効率化計画を主務大臣に提出し、その内容が適当である旨の認定を受けることができる。この計画には、当該事業の目標のほか、物流拠点の集約化や輸配送の共同化、モーダルシフトの実施といった物流の総合化・効率化の内容、実施時期、必要な資金の額と調達方法等の事項を記載する必要があり、そ

の他必要に応じて特定流通業務施設の整備の内容等を記載することとなる。

(4) 総合効率化計画の認定

総合効率化計画の提出を受けた主務大臣は、当該計画が、基本方針に適合していること、事業の遂行が確実であると認められること、特定流通業務施設を整備する場合にはその立地、規模、構造及び設備が省令で定める基準に適合すること等の要件を満たす場合には、これを認定することとなる。また、総合効率化計画に従って行われる事業の中に、倉庫業、貨物利用運送事業及び貨物自動車運送事業等が含まれる場合には、これらの事業についての事業許可基準等を満たしていることも併せて確認する。

すなわち、認定に当たっては、総合効率化計画が第1に基本方針や施設の基準に適合することなど政策的に誘導すべき基準を満たしていることと、第2に事業許可等の基準を満たしていることの2つの側面から審査が行われることとなる。

(5) 認定事業に対する支援

本法では、総合効率化計画の認定を受けた事業者に対して、次の支援措置を講ずることとしている。

①事業許認可の一括取得

流通業務総合効率化事業として倉庫業や貨物自動車運送事業等を一体的に行う場合には、その事業を開始するに当たり各事業法における手続（営業許可の取得や事業計画の変更認可など）が必要になる。

これらの手続は本来各事業法に則って個別に行うものであるが、複数の物流関係事業を営もうとする者がこれらの手続を効率化計画の認定の申請とは別に行うのは、当該申

請内容が効率化計画の内容と重複することもあり、煩雑である。

このため、総合効率化計画の実施に必要な第一種貨物利用運送事業の登録、第二種貨物利用運送事業の許可、一般貨物自動車運送事業の許可、一般旅客定期航路事業の許可、鉄道事業の許可、軌道事業の特許、トラックターミナル事業の許可、倉庫業の登録といった許認可等については、総合効率化計画の認定をもってこれらを受けたものとみなすこととする。

本法における物流関係事業法の許認可等についての特例は、重複する手続を一括化することにより事業者の負担を軽減し、流通業務の一体的実施の支援することを目的としたものである。

②特定流通業務施設整備に対する支援

流通業務総合効率化事業を実施する際には、社会資本と連携した物流拠点施設を整備することもでき、本法では以下の支援措置を用意している。

イ 物流拠点施設（特定流通業務施設）に関する税制特例（税法で規定）

2004年度末の「税制改正大綱」において、倉庫用建物に対する税制が本法と連動して重点化され、本法で認定された総合効率化計画に係る倉庫用建物について、割増償却（10%割増）及び固定資産税の課税標準の特例（当初5年間1/2）が受けられることとなった。

ロ 立地規制に関する配慮

特定流通業務施設が市街化調整区域に立地する場合、当該施設の整備に当たっては都市計画法に基づく開発

許可が必要となるが、認定を受けた総合効率化計画に係る特定流通業務施設については、その整備が円滑に行われるよう許可処分に当たって配慮がなされることがとなっている。

③中小企業者等に対する支援措置

流通業務総合効率化事業の実施には多額の資金が必要であり、中小企業者など資金力・信用力が比較的小さい事業者にとって、流通業務総合効率化事業を実施することが困難となることも想定される。このため、本法では中小企業者に対する資金面での支援措置として、次の特例を用意している。

イ 中小企業信用保険法及び中小企業投資育成株式会社法の特例

認定を受けた総合効率化計画に従って中小企業者が実施する流通業務総合効率化事業に必要な資金の調達に関して、信用保険の付保限度額の同額別枠化、保険料率の引き下げ等を行うほか、中小企業投資育成株式会社による投資の対象となる株式会社の資本金要件を緩和する。

ロ 食品流通構造改善促進法の特例

認定を受けた総合効率化計画に従って食品生産業者等が実施する流通業務総合効率化事業に対し、食品流通構造改善促進機構が借入金の債務保証、特定流通業務施設の受託整備等を行うこととする。

④その他

上記の支援措置の他、流通業務総合効率化事業の認定を受けることによる補助等の予算措置や、独立行政法人中小

企業基盤整備機構による高度化融資、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による出資及び貸付を受けることも可能。

3. 運転者の運送及び荷役等の効率化

(1) 改正物流効率化法の制定に係る背景と概要

国民生活・経済活動を支える社会インフラである物流分野において、人手不足、長時間労働等の厳しい労働環境等の課題は深刻化してきた。その中で、令和7年4月からトラックドライバーの労働環境改善のため時間外労働の上限規制が適用され、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面し、人手不足等の課題に何も対策を講じなければ2030年には34%の輸送力が不足する見込みであることが明らかになった。

我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者も巻き込み、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・総合的な対策が急務であるという認識のもと、令和6年4月に「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」（令和6年法律第23号）が成立し、荷主・物流事業者等に対する規制的措置などが規定された。

改正物流効率化法は、段階的に2回に分けて施行されることとなった。以下にそれぞれの施行内容を記載する。

(2) 令和7年4月1日施行内容

① 法律の名称変更

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」の名称を変更し、「物資の流通の効率化に関する法律」とした。

② 荷主・物流事業者に対する規制的措置

荷主（発荷主・着荷主・フランチャイズチェーン店の本部などの連鎖化事業者含む）、物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化に向けて取り組むべき措置（積載効率の向上等、荷待ち・荷役等時間の短縮）について努力義務が課されることとなった。また、国が合わせて策定した判断基準（省令）により、努力義務の内容が荷主・物流事業者ごとに具体化された。さらに、荷主・物流事業者の努力義務の取組状況について、国が当該判断基準を考慮して指導・助言や調査・公表を実施するものとされた。

- イ 積載効率の向上等については、適切なリードタイムを確保すること、貨物の入出荷量の適正化を図ること、配車計画や運行経路の最適化を行うこと、このような取組に向けて協議があった場合には協力し、社内でも関係部門間の連携を図ることなどが具体的な取組事例として判断基準等に明記された。
- ロ 荷待ち時間の短縮については、貨物の入出荷・納品日時の分散やトラック予約受付システムの活用等によるトラックの到着日時の調整、また寄託先への入出庫の前倒しにより寄託先における貨物の受渡しを行う日時の分散を行うことなどが判断基準に記載されている。
- ハ 荷役等時間の短縮については、標準仕様含むパレットの導入、フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置による荷役等の効率化を図ること、出荷情報の事前通知や検査を効率的に実施するための機械の導入等による検査の効率化、荷役等を円滑に行える環境整備など

が判断基準に記載されている。

(3) 令和8年4月1日施行内容

① 特定事業者の指定

物流効率化への寄与度が大きい荷主・物流事業者を、政令で定める以下の基準に基づき「特定事業者」として指定し、物流効率化へ今後取り組むべき事項をまとめた中長期計画や、判断基準で定める努力義務の具体的な内容の取組状況を記載する定期報告書の提出が義務付けられる。

<指定基準値>

特定荷主・特定連鎖化事業者——指定を受ける前年度の取扱貨物重量が9万トン以上

特定貨物自動車運送事業者等——指定を受ける前年度の保有車両台数が150台以上

特定倉庫業者——指定を受ける前年度の保管量が70万トン以上

② 物流統括管理者の選任

特定荷主・特定連鎖化事業者については、自社の物流全体の持続可能な提供の確保に向けた業務全般を統括管理する者として、事業運営上重要な決定に参画する管理的地位にある者を物流統括管理者として選任することが義務付けられる。

③ 特定事業者に係る罰則規定など

イ 報告徴収・立入検査

特定事業者への指定や取消しを行うために、また特定事業者に対して勧告又は命令を行うために、荷主・物流事業者に対して報告徴収・立入検査を行うことができる。

ロ 勧告・公表・命令

特定事業者の努力義務の取組状況が判断基準に照らして著しく不十分である場合は、特定事業者に対して勧告を行うことができ、勧告に従わない事業者に対してはその旨の公表や、措置を行う命令を行うことができる。

ハ 罰則規定

特定事業者の指定に係る届出や中長期計画・定期報告等の提出を行わない場合ほか、報告徴収の際に虚偽の報告を行った場合等に50万円以下の罰金が科される。また、物流統括管理者を選任しない場合等は、100万円以下の罰金が科される。

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント ※2025年4月1日施行

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

- すべての荷主（発荷主、着荷主）、運鎖化事業者（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・解説書を策定。

① 積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配達、帰り筋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
- 緊密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



地域における配達の共同化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

- 荷主等の判断基準について、物流事業者を対象として定期的なアンケート調査を行い、上記①～③の取組状況を把握するとともに、これらの回答の点数の高い者・低い者も含め公表（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に関係する事業者等の責務＞

- 荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者についても、その取組方針や事例等を示すことを検討。○

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に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、単にシステム導入だけでなく、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
- 商品を識別するダグの導入や検品・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化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働きかけ業の効率化等



パレットの利用や検品の効率化

特定事業者の指定基準等のポイント ※2026年4月1日施行

<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、それそれ以下に指定基準を設定。

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) 実施する指置
- (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) 個別時間等の大元の状況【荷主等】

- 個別時間等の大元の計測方法
- ・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評価
- ・個別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議面につながる仕組みの創設に向けて、改正物効法の特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、ロジステイ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・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

流通業務市街地の整備に関する法律について

1. 目的

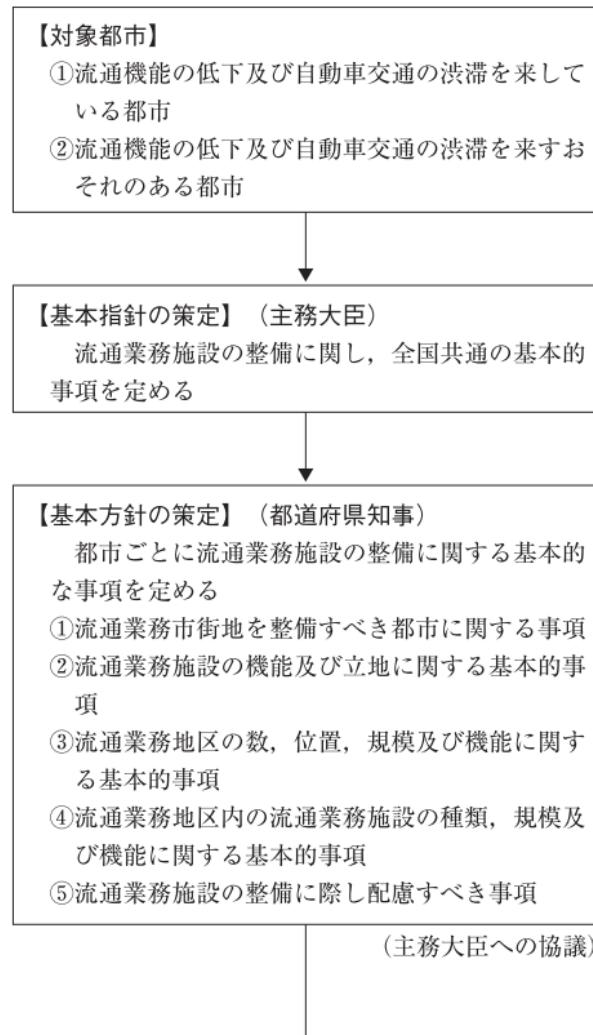
都市内においては物流関連施設の立地の増大・広域化、及び物流関連自動車交通の増大により、流通機能の低下や交通混雑の悪化を招いている現状にある。このため、広域的な物流拠点である流通業務市街地を整備し、流通業務施設の集約化を促進することにより、流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図り、もって都市機能の維持・増進に寄与することを目的とする。

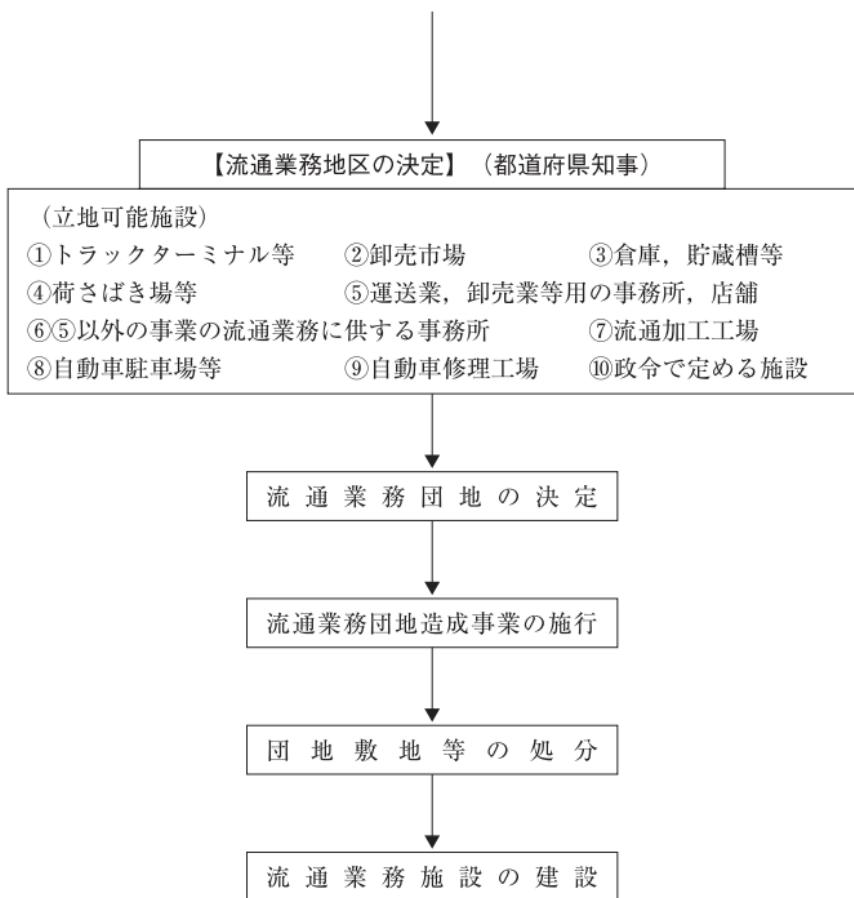
2. 対象都市の要件

以下の要件のいずれかに該当する都市が対象となる。(都道府県知事が定める「基本方針」において具体的な都市を定める。)

- (1) 相当の流通業務施設の立地により流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来している都市であって、流通業務市街地を整備することが相当であると認められるものであること。
- (2) 高速自動車国道その他の高速輸送に係る施設の整備の状況、土地利用の動向等からみて相当数の流通業務施設の立地が見込まれ、これにより流通機能の低下及び自動車交通の渋滞を来すおそれがあると認められる都市であって、流通業務市街地を整備することが相当であると認められるものであること。

3. 制度の概要





・地方運輸局一覧

地方運輸局	府舎名	〒	住所	所	TEL
北海道運輸局	060 -0042	札幌市中央区大通西10 (札幌第二合同庁舎)	011(290)2711		
北陸信越運輸局	983 -8537	仙台市宮城野区鉄砲町1 (仙台第四合同庁舎)	022(299)8851		
中部運輸局	231 -8433	横浜市中区北仲通5-57 (横浜第二合同庁舎)	045(211)7204		
近畿運輸局	950 -8537	新潟市中央区美咲町1-2-1 (新潟美咲合同庁舎2号館)	025(285)9000		
神戸運輸監理部	460 -8528	名古屋市中区三の丸2-2-1 (名古屋合同庁舎第一号館)	052(952)8002		
中国運輸局	540 -8558	大阪市中央区大手前4-1-76 (大阪合同庁舎第四号館)	06(6949)6404		
九州運輸局	650 -0042	神戸市中央区波止場町1-1 (神戸第二地方合同庁舎)	078(321)3141		
四国運輸局	730 -8544	広島市中区上八丁堀6-30 (広島合同庁舎第四号館)	082(228)3434		
福岡運輸局	760 -0019	高松市サンポート3-33 (高松サンポート合同庁舎南館)	087(802)6715		
	812 -0013	福岡市博多区博多駅東2-11-1 (福岡合同庁舎新館)	092(472)2312		

数字でみる物流 2025～26年度版

2025年12月

定価 1,210円（税込み）

発行所 一般社団法人 日本物流団体連合会
〒100-0013

東京都千代田区霞が関3-3-3(全日通霞が関ビル5階)

電 話 (03)3593-0139(代)

F A X (03)3593-0138
