

総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）

令和8年3月31日

目 次

I. はじめに	1
(1) 我が国の社会経済全体が直面する現状・課題	1
(2) 物流が果たす社会インフラとしての役割	3
(3) 総合物流施策大綱策定の意義	4
II. 物流を取り巻く現状・課題と今後の物流政策の方向性	6
(1) 前大綱において講じた主な施策	6
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）	6
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（担い手にやさしい物流の実現）	7
③強靱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）	8
(2) 前大綱における代表的指標の状況と分析	10
(3) 前大綱策定以後の物流の革新に向けた取組状況	13
(4) 今後の物流政策の方向性	14
III. 今後取り組むべき施策	16
1：サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化	16
2：物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換	25
3：持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善	29
4：物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流 DX・GX の推進	33
5：厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化	39
IV. 今後の推進方針等	49
(1) 本大綱の計画期間等	49
(2) 本大綱の推進体制	49
(3) 今後想定される輸送力不足への対応方針	49
(4) まとめ	50
(別表)	51

I. はじめに

(1) 我が国の社会経済全体が直面する現状・課題

①本格化する人口減少や担い手不足への対応

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、2025 年から 2050 年にかけて、15 歳から 64 歳までの生産年齢人口は約 1,800 万人減少（約 24%減少）する一方で、65 歳以上は約 200 万人増加（約 6%増加）し、その結果、高齢化率は約 30%から約 37%へ上昇すると見込まれている。

こうした人口減少・少子高齢化の深刻化により、我が国においては、あらゆる産業分野で労働力の減少が懸念されている。特に、運輸業では、他産業と比較して高齢化が顕著であり、今後も就業者の高齢化や若年者の入職減少が見込まれている。加えて、労働時間が他産業と比較して長く、賃金も低い状態の中で、令和 6 年 4 月からの時間外労働の上限規制の適用に伴い、いわゆる「2024 年問題」に直面し、担い手不足に拍車がかかっている。

これらを踏まえると、当面は、サービスの需要よりも供給力が下回ることによって、国民生活に欠かせない各種サービスの維持・存続が危ぶまれる「供給制約」が継続するおそれがあり、足元から中長期にかけての担い手の確保・育成や労働生産性の向上が喫緊の課題となっている。

②コロナ禍を契機とした社会全体のデジタル化やイノベーションへの対応

我が国では、コロナ禍を契機として、デジタル技術を活用した組織文化や業務プロセス、製品やサービス、ビジネスモデルの変革などのデジタル・トランスフォーメーション (DX) が官民双方で進展してきている。

一方で、我が国のデジタル技術の活用に対しては、社会課題の解決やイノベーションの源泉であるデータの蓄積・利活用や生成 AI 等の活用が進んでいないといった課題が指摘されている。生成 AI 等の発展は著しく、AI に学習させるデータを整備し、AI を最大限に利活用して業務の効率化・省力化を図るとともに、そこから得られたリソースを付加価値の創出に必要な業務に投入して生産性向上を実現することで、国民の暮らしを支えるサービスの維持・強化や我が国の経済成長につなげていくことが重要である。また、AI を活用した画像認識技術などは、自動運転車両に搭載されたカメラやセンサから得られた周辺の情報認識処理し、通行人や障害物などを避けて車両を安全に走行させるために欠かせないものとなっている。

こうしたデジタル技術・AI 等のテクノロジーを徹底的に活用し、社会全体のデジタル化を後押しするとともに、多角的なイノベーションの創出を促していくことは、人口減少・少子高齢化に伴う構造的な担い手不足に対応し、既存のサービスやビジネス等のあり方を根本から見直す際にも必要不可欠である。

③気候変動問題や 2050 年カーボンニュートラルへの対応

世界の平均気温は、1850年～1900年を基準として、2011年～2020年に1.1℃上昇している。特に、日本の年平均気温の上昇は世界平均よりも早く進行しており、大雨や短時間強雨の発生頻度の増加、高温による農作物の生育障害や品質低下など、様々な地域・分野への気候変動の影響がすでに発生している。

こうした気候変動問題という人類共通の課題に対しては、欧米を中心に、新しい技術やビジネスでその解決策を見つけ、新しい需要を創出することで、カーボンニュートラルの達成や産業競争力を高めようとする動きが強まっている。我が国では、令和2年10月の第203回国会の内閣総理大臣所信表明演説において、2050年カーボンニュートラルの実現を目指す¹ことが宣言された。また、令和3年4月には、2050年目標と整合的で野心的な目標として、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指し、さらに、50%の高みに向けて挑戦を続けていくことが宣言された。

加えて、「GX実現に向けた基本方針」（令和5年2月10日閣議決定）の策定以降は、10年間で20兆円規模の先行投資支援策により150兆円超の官民投資を呼び込むための成長志向型カーボンプライシング構想が実行に移され、エネルギー安定供給、経済成長、脱炭素の同時実現を目指す「グリーントランスフォーメーション（GX）」が始動しており、こうしたGX政策と協調しながら、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて気候変動対策を着実に推進していくことが必要とされている。

④我が国の国際競争力の低下や不確実性が高まる国際情勢への対応

我が国においては、1990年代のバブル崩壊以降に賃金の上昇や設備の高度化が総じて停滞してきた。この結果、世界経済が大きく変容・拡大する中であっても経済規模が概ね横ばいとなり、国際競争力が継続的に低下するとともに、全世界のGDPに占める我が国のGDPのシェアも劇的に落ち込み、1994年の17.8%から2023年の4.0%とピーク時の4分の1以下になっている。一方で、近年、世界経済における開発途上国・新興国のシェアが急速に拡大しており、2023年にはインドの実質GDPが世界第5位になるなど、いわゆる「グローバルサウス」と呼ばれる開発途上国・新興国の台頭が進んでいる。

また、我が国は、戦後最も厳しく複雑な安全保障環境に直面している。さらに、国際関係が複雑に絡み合う中で、国境を超えてランサムウェア攻撃をはじめとするサイバー攻撃や誤情報の拡散などの事案が数多く発生しており、早急な対策が迫られている。このように顕在化する安全保障上の脅威は、我が国を含む世界各地の安定と繁栄にも影響をもたらしている。

加えて、米国の関税措置やそれに対抗する中国の報復措置は、世界経済に大きな影響を及ぼすだけでなく、家計や企業のマインドの慎重化を通じて消費や投資を下押しするおそれがあり、我が国の経済全体を下振れさせるリスクにもなり得ることが懸念されている。

¹ 2020年10月の「2050年カーボンニュートラル宣言」以降、閣議決定文書において「カーボンニュートラル」との用語を用いる例が多数であることから、本提言においても、原則は「カーボンニュートラル」との用語を用いることとする。なお、国際的な文脈では、「ネット・ゼロ」と表現することが一般的であるが、両者の基本的な意味は同じという認識の下、「カーボンニュートラル」との用語を用いている。

特に、我が国を含む世界中のサプライチェーンに影響を及ぼすような輸出管理措置が懸念されている。

こうした我が国の国際競争力の低下や不確実性が高まる国際情勢を踏まえ、中長期的な成長投資を実行して企業の「稼ぐ力」を強化するとともに、我が国の産業競争力を支えるサプライチェーンの高度化につながる国内投資を後押しするほか、法の支配に基づく自由で開かれた国際秩序の維持・強化に取り組み、新たな国際ルール形成・発展に貢献していくことが求められている。

⑤激甚化・頻発化する大規模自然災害やインフラの老朽化、重大事故等への対応

我が国は災害が起こりやすい国土であることに加え、近年、気候変動に伴い気象災害が激甚化・頻発化しており、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、南海トラフ地震、首都直下地震といった大規模地震の発生も切迫している。また、令和6年能登半島地震は、多くの人命や家屋、ライフライン等に甚大な被害をもたらした。この地震により、多数の被災者が長期にわたる避難を余儀なくされており、その後、復旧・復興の最中に奥能登豪雨によって二重の被災となったことにより、被災地は一層厳しい状況に直面している。こうした大規模自然災害から国民の生命・財産・暮らしを守り、国家・社会の重要な機能を維持するためには、防災・減災、国土強靱化の取組を切れ目なく推進することが不可欠である。

また、高度経済成長期に整備されたインフラの老朽化が加速度的に進行する中、著しい劣化や損傷が「災害耐力の低下」をもたらし、災害時の被害を拡大させることが懸念されている。令和7年1月に埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故は、社会経済活動に大きな影響を与えており、来るべき大規模災害に備える上でも、老朽化するインフラの維持管理・修繕・更新が急務となっている。あわせて、社会資本整備は、持続可能な地域の形成、経済成長の実現、国民の安全・安心の確保を図る基盤となるものであり、引き続き中長期的な見通しを持って、戦略的・計画的に進めていく必要がある。

加えて、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。

(2) 物流が果たす社会インフラとしての役割

物流は、我が国の国民生活や経済活動、地域活性化などを支える重要な社会インフラであり、我が国の社会経済活動のために不可欠な公共性の高いサービスである。本格化する人口減少や担い手不足、不確実性が高まる国際情勢、切迫する自然災害などの社会経済情勢の大きな変化の中にあっても、物流は決して途切れさせてはならない。物流に携わるすべての者が、時間的・地理的な制約を踏まえながら、有限な物流リソースに無駄を生じさせることなく最大限に活用し、将来にわたって必要な物資を必要なタイミング・量・品質で必要な場所に確実に輸送するという役割を果たしていく必要がある。

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、物資の生産や製造の過程、消費と密接に関連し、かつ、物流事業者、発着荷主、施設管理者、消費者といったサプライチェーン全体の多様な主体の連携・協力によって維持されている。具体的には、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、港湾、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荷さばき、流通加工などのプロセスを経て、日々届けられている。

これらの物流が果たす社会インフラとしての役割を踏まえ、我が国の経済の持続的かつ力強い成長や豊かで安定した国民生活等を実現するため、物流の機能を十分に発揮させていく必要がある。

(3) 総合物流施策大綱策定の意義

I. (1) で述べた我が国が直面する課題に的確に対応していくためには、I. (2) で述べた物流の社会インフラとしての役割を将来にわたって継続的に果たしていくとともに、今後も更なる強化を図ることが不可欠である。

しかし、物流業界では、長時間労働に加え、貨物輸送量の減少等による価格競争の激化に伴い、厳しい取引環境や雇用環境といった課題が深刻化しており、これらがトラックドライバーをはじめとする物流業界における担い手不足の原因となっている。また、これまでの商慣行や多重取引構造等が要因となって、物流サービスの提供に伴う物流負荷の可視化や運賃等への反映が十分にされてこなかったこと等を背景に、荷主企業や消費者において物流業界の課題が認識されにくい状況が固定化している。

こうした中、物流産業を魅力ある職場とするため、令和6年4月から「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。以下「働き方改革関連法」という。)による時間外労働の上限規制がトラックドライバーに対して適用されるとともに、トラックドライバーの拘束時間等を定めた改善基準告示が改正された一方で、担い手不足の中で、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」に直面することとなった。物流の「2024年問題」は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化する構造的な課題であるため、継続的に対応していく必要があり、今後の人口減少社会も見据えつつ、物流の常識を根本から革新していくための施策を早急に具体化しなければならない。

また、物流の「2024年問題」は、「モノが運べなくなる」というリスクとして多くのメディアで取り上げられ、社会問題として認識される状況となり、荷主企業や消費者の意識改革・行動変容、非効率な商慣行の見直し、自動化・機械化・デジタル化、モーダルシフト等を推進する重要な契機となった。この機を逸することなく、エッセンシャルサービスである物流が果たしている役割の重要性や置かれている危機的状況、物流に携わる労働者の社会的価値等を社会全体の共通認識として位置付け、物流の効率化や物流負荷の軽減に向けた国民一人一人の理解と実践を促すとともに、荷主・物流事業者における更なる物流改善の取組や積極的な投資につなげていく必要がある。

さらに、コロナ禍を契機としたデジタル化やイノベーション、気候変動問題や2050年カーボンニュートラルへの対応、災害の激甚化・頻発化、国際情勢の不安定化が進行する現状を踏まえ、物流の観点からも、デジタル社会の実現、イノベーションによる市場創出、脱炭素社会への移行、国民の安全・安心の確保等に向けた取組について様々な主体を巻き込みな

がら推進していくことが求められている。

以上のような状況を踏まえると、新たな「総合物流施策大綱」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、産官学労が連携し、それぞれが社会経済情勢の変化に適応した取組の加速を意識しながら、我が国の国民の Well-being の向上や経済・産業の持続的成長を支えるとともに、我が国の未来をリードし、イノベーションを実現する物流を作り上げていく必要がある。このためには、物流を単なるコストではなく、新たな価値を創造するサービスとして捉え直し、より上質で魅力ある産業へと転換させることが不可欠であり、これこそが本大綱を定める最大の目的である。

Ⅱ. 物流を取り巻く現状・課題と今後の物流政策の方向性

(1) 前大綱において講じた主な施策

前大綱は、新型コロナウイルス感染症の流行による社会の変化を踏まえ、ポストコロナも見据えた新たな物流のあり方への転換を図るとともに、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ため、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（担い手にやさしい物流の実現）、③強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築（強くしてしなやかな物流の実現）という3つの観点から、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）

「簡素で滑らかな物流」の実現に向けては、物流の機械化・デジタル化を通じて既存のオペレーションの改善や働き方改革を実現し、物流産業のビジネスモデルそのものを革新させることで、これまでの物流のあり方を変革する「物流 DX」を推進してきた。具体的には、デジタル技術を活用した労働生産性の向上に向けて、中小物流事業者における自動化機器やトラック予約受付システム等の導入を支援し、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間を短縮するとともに、これらの導入効果等を整理した事例集を公表し、取組の横展開を図ってきた。また、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・効率化する「サイバーポート」²については、令和3年4月の運用開始以降、令和5年3月には輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）とのシステム間連携機能、令和7年1月には貨物の追跡が可能となるトラッキング機能、同年7月には商流・金流分野のプラットフォームとの連携機能を拡充するなど、港湾物流手続全体の生産性向上に向けた機能改善と利用拡大を進めてきた。さらに、特殊車両通行制度については、令和4年4月より、予め登録された車両について道路情報が電子化された道路を対象にオンラインで即時に通行が可能となる「特殊車両通行確認制度」の運用が開始されるとともに、令和7年3月からは、同制度においてダブル連結トラックの通行手続の受付も可能となっている。

また、物流 DX の推進のためには、物流を構成するハード・ソフト各種要素の標準化が不可欠であることから、関係者が集まり、物流標準化の課題や推進方策について長期的視点で議論・検討する場を設けることを目的として、令和3年6月に「官民物流標準化懇談会」が設置された。本懇談会の下に設置された「パレット標準化推進分科会」においては、令和6年6月に、「標準仕様パレット」の規格と運用について、平面サイズは 1,100mm×1,100mm、調達形態はレンタル方式等とする最終とりまとめが行われた。加えて、戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第2期の「スマート物流サービス」プロジェクトに

² サイバーポートとは、港湾全体の生産性向上に向けた取組を推進するために、国土交通省が保有・運用し、港湾物流や行政手続等の港湾関連手続、港湾施設の計画から維持管理までの一連の情報等を電子化するデータプラットフォーム。

においては、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」を策定・公表し、更なる利便性向上に向けて、同年3月に利用手引きを、令和7年2月にはVer. 3.0を公開したところである。

さらに、物流DXの推進に当たっては、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て物流業務を革新するための企画・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・育成に向けて、令和3年以降、「高度物流人材シンポジウム」を合計5回開催しており、令和7年2月の第5回目では、新技術導入や異分野連携によって新たな付加価値を創出する人材のあり方について、物流に携わる多様な人材を交えて議論を行うとともに、物流統括管理者（Chief Logistics Officer (CLO)）のロールモデルとCLOを支える高度物流人材の連携体制等を提示した。また、大学等の高等教育機関における物流教育講座の開催に資するよう、サプライチェーンマネジメントに関するリカレント教育プログラムのアウトラインを設計し、令和6年度末に公表した。こうした取組もあり、物流に関する業務管理や経営戦略の立案能力などが求められる高度な資格の取得者数は、令和7年3月時点で約6,700人に上っている。

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 （担い手にやさしい物流の実現）

「担い手にやさしい物流」の実現に向けては、働き方改革関連法に基づき令和6年4月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の遵守のために必要な労働環境の整備に向けて、荷主との取引環境の改善や賃金水準の確保、働き方改革などの取組を進めてきた。具体的には、平成30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）による改正後の貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）に基づき、関係省庁・業界と緊密に連携しながら、違反原因行為をしている疑いのある荷主・元請事業者に対して是正指導等を行うとともに、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出して荷主との運賃交渉に臨む際の指標となる「標準的運賃」³を令和2年4月に定め、運送事業者のみならず、荷主等への周知・浸透を図ってきた。また、「ホワイト物流」推進運動等を通じて、物流に関わるすべての関係者が連携して物流改善に取り組む機運の醸成にも取り組んでいるところである。

さらに、トラックドライバーの労働環境や労働生産性の改善に資するよう、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。）に基づき、複数の荷主・物流事業者等による輸送網の集約や輸配送の共同化、貨客混載などの取組に対する計画策定経費や運行経費の補助、出融資、税制特例等の支援措置を行ってきており、同法に基づく取組の認定件数は令和3年4月から令和7年12月末までの間に約377件に上っている。

加えて、女性や若者、高齢者、障害者などの多様な人材が活躍できる職場環境を整備す

³ 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件（令和2年国土交通省告示第575号）において定められた運賃をいう。

るため、テールゲートリフター等の車両の効率化設備の導入支援により荷役分離や力仕事に頼らない機械荷役への転換を推進するとともに、中型・大型・けん引免許等の取得費用や講習の受講費用等を助成することでトラックドライバーのスキルアップや確保・育成・定着を促進したほか、「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」⁴に基づき、日帰り勤務を可能にする中継輸送の普及等を進めてきた。また、生産性向上や国際人材の確保の取組を行ってもなお生じる人手不足に対応するため、令和7年1月に自動車運送業分野特定技能協議会を設置し、自動車運送業分野における特定技能外国人の受入れを開始したほか、物流倉庫分野においても、特定技能制度・育成就労制度の対象分野への追加について有識者会議における議論が進められている。さらに、物流が果たしている役割などについて消費者の理解を促すためのアニメーション動画⁵を作成するなど、物流産業の魅力向上のための広報も推進してきたところである。

このほか、内航海運を支える船員の安定的な確保・育成と働き方改革の推進に向けて、令和3年5月に成立した海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律（令和3年法律第43号。以下「海事産業強化法」という。）により船員法（昭和22年法律第100号）を改正し、船舶所有者に労務管理責任者の選任等を義務付けるなど、船員の労働環境の改善を図るとともに、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の教育内容を高度化し、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んできた。また、内航海運の取引環境の改善に向けては、海事産業強化法に基づき内航海運業法（昭和27年法律第151号）を改正し、内航海運業に関する契約の書面交付の義務付け・契約記載事項の法定化を行うとともに、船員の労働時間を考慮した運航計画の作成、荷主への勧告・公表制度の導入、船舶管理業の登録制度の創設を図ったところである。さらに、荷主業界と内航海運業界の連携強化に向けて、両業界の経営者層及び行政からなる懇談会を設置するとともに、両業界の実務者層及び行政からなる「安定・効率輸送協議会」等を開催した。加えて、これらの協議会等での議論や内航海運業における商慣習の実態調査の結果等を踏まえ、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」（第2版）と改善事例集を取りまとめたところである。

農林水産物・食品等の流通合理化については、パレット化やデジタル化・データ連携の取組の支援や流通拠点となる集出荷施設、中継共同物流拠点、卸売市場の整備等の推進に加え、更なる効率化の前提となる物流標準化を進めるため、青果物・花き・水産物の流通標準化ガイドラインを策定した。また、物流負荷の軽減にも資するリードタイムの延長や荷役の短縮などの商慣習の見直しについて、情報連絡会の開催や協力要請を行っており、関係事業者間の連携の動きが広がっている。

③強靱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

⁴ 平成30年5月30日自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議決定。

⁵ 「あれも、これも、物流なんだ。」(<https://www.youtube.com/watch?v=sItqI9dNKI4>)。令和7年11月時点で再生回数3,050万回超。

現)

「強くしてしなやかな物流」の実現に向けては、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、先般の新型コロナウイルス感染症の流行によって、サプライチェーンの途絶がクローズアップされたことを踏まえ、物流ネットワークの強靱性・持続可能性の確保に向けた取組が進められてきた。具体的には、各地域で策定した新広域道路交通計画を踏まえ、道路ネットワークの調査や整備を行い、機能強化等を推進してきた。

また、我が国の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を構築するため、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とともに、高速道路の暫定2車線区間の4車線化やトラックの大型化に対応するための機能強化等を進めてきた。我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大に向けては、地方港と国際コンテナ戦略港湾を結ぶ内航航路網の充実と国際コンテナ戦略港湾における積替機能強化による「集貨」、流通加工等の複合機能を有する物流施設の立地支援による「創貨」、大水深コンテナターミナルの形成や「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組等の「競争力強化」を3本柱とした国際コンテナ戦略港湾の機能強化を推進してきた。国際航空物流については、成田空港の更なる機能強化や北九州空港の滑走路延長等を進めるとともに、人工衛星の測位情報を活用した航法による航空機の就航率の向上や定時性の確保、更なる効率的な航空路網の構築に取り組んできている。農林水産物・食品の輸出促進に向けては、流通施設におけるHACCP⁶等の輸出先国が求める条件への対応や輸出手続のワンストップ化、荷物の大ロット化や品質の保持に資する集荷・輸送・保管体制の構築、地方港湾・空港等の活用促進といった効率的な輸出物流の取組事例を積み上げてきた。地域経済の持続可能な成長に資する物流基盤の強化に向けては、産地における集出荷貯蔵施設の整備や移動販売などの農林水産物・食品の流通合理化等の取組を推進するとともに、訪日外国人旅行者数が増加する中で、旅客の利便性向上に資する手ぶら観光の推進にも取り組んできた。国際物流では、国際物流のシームレス化・強靱化を推進するとともに、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を行ってきた。

さらに、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に向けては、トラック輸送よりも環境負荷の小さい鉄道・海運へのモーダルシフトを促すとともに、新技術を活用した物流の低炭素化・脱炭素化を推進してきた。トラック輸送については、EVトラック・FCVトラック等の車両やこれらの車両に必要な充電・充填設備等の導入を支援するとともに、倉庫等の物流施設での水素や再生可能エネルギー等の活用を進めてきた。内航海運については、内航事業者が造船・船用事業者と連携して取り組む船舶の脱炭素化等の技術開発・実証事業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」の本格運用を行い、環境性能に優れた船舶への積極的な投資を促してきた。港湾については、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向けて、次世

⁶ HACCP（ハサップ）とは、Hazard Analysis and Critical Control Pointのそれぞれの頭文字を取った略称であり、食品等事業者自らが食中毒菌汚染や異物混入等の危害要因を把握した上で、原材料の入荷から製品の出荷に至る全工程の中で、それらの危害要因を除去又は低減させるために特に重要な工程を管理し、製品の安全性を確保しようとする衛生管理の手法。

代船舶燃料のバンカリング機能に関する検討や低・脱炭素型荷役機械の導入支援を推進するとともに、コンテナターミナルの脱炭素化の取組を客観的に評価する「CNP 認証」を創設した。航空分野においては、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進や管制の高度化による運航改善、機材・装備品等への新技術導入を推進した。このほか、サプライチェーン上の関係者が一体となった低炭素化・脱炭素化を推進するため、荷主・物流事業者が連携して自動化機器やシステム等の新技術を導入して輸配送の省エネ化を図る取組を支援するとともに、「グリーン物流パートナーシップ会議」を活用した優良事例の表彰などにより、二酸化炭素排出量の削減に向けた民間事業者の自主的な取組を後押ししてきている。

（２）前大綱における代表的指標の状況と分析

Ⅱ.（１）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たことで、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ている。

一方で、前大綱下におけ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、物流の担い手の確保や労働生産性の向上、持続可能な物流体系の構築等については、未だ道半ばであり、目標を達成するために更なる取組が必要となっている。

・トラックドライバーの年間所得額平均⁷

【目標】

年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる（令和 7 年）

【実績値】

大 型：令和 2 年 454 万円 → 令和 6 年 492 万円

中小型：令和 2 年 419 万円 → 令和 6 年 437 万円

（参考：全産業（令和 6 年） 527 万円）

・トラックドライバーの平均労働時間⁸

【目標】

平均労働時間を全産業平均まで引き下げる（令和 7 年）

【実績値】

大 型：令和 2 年 2,532 時間 → 令和 6 年 2,484 時間

中小型：令和 2 年 2,484 時間 → 令和 6 年 2,424 時間

（参考：全産業（令和 6 年） 2,052 時間）

⁷ 賃金構造基本統計調査（厚生労働省）より国土交通省において算出（1 か月分のきまって支給する現金給与額×12 か月分+年間賞与その他特別給与額）。

⁸ 賃金構造基本統計調査（厚生労働省）より国土交通省において算出（1 か月分の所定内実労働時間数と超過実労働時間数の合計×12 か月分）。

- ・トラック運転に従事する若年層の割合⁹

【目標】

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（令和7年）

【実績値】

令和2年 10.3% → 令和6年 10.1%（参考：全産業（令和6年） 16.8%）

- ・物流業の労働生産性¹⁰

【目標】

令和7年度までに平成30年度比で2割程度向上させる

【実績値】

平成30年度 2,569円/時 → 令和5年度 2,623円/時

（参考：全産業¹¹（令和5年度） 4,029円/時）

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割長い一方で、年間賃金は約5%～15%低くなっている。こうした状況を反映して、トラックドライバーの有効求人倍率は全産業平均よりも約2倍高く、労働力不足の度合いが大きい。また、トラック運転に従事する若年層（15歳～29歳）の割合についても、全産業と比較して低い状況にあり、今後の担い手の確保が課題となっている。

また、労働生産性の向上のために必要な物流事業者の売上高の増加や物流業に従事する者の賃金の向上と労働時間の削減等についても、一定の成果が出てきているが、前大綱で掲げた平成30年度（2,569円/時）比で2割程度向上させるという目標の達成には及ばない水準にとどまっている。

このため、本大綱の期間においては、物流の生産性向上に向けた省力化投資、スキルアップ支援等を通じた担い手の確保・育成、これらの取組の原資となる適正な運賃・料金の収受に向けた価格転嫁を引き続き促していく必要がある。

- ・トラックの積載効率¹²

【目標】

⁹ 労働力調査（総務省）より国土交通省において算出（道路貨物運送業の15～29歳の就業者数÷道路貨物運送業全体の就業者数）。

¹⁰ 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）、船員労働統計調査（国土交通省）、毎月勤労統計調査（厚生労働省）、賃金構造基本統計調査（厚生労働省）、労働力調査（総務省）、法人企業統計調査（財務省）、中小企業実態基本調査（中小企業庁）、全日本トラック協会保有データ、日本内航海運組合総連合会資料及びJR貨物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））。

¹¹ 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。

¹² 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））。

50%（令和7年度）

【実績値】

令和元年度 37.7% → 令和6年度 41.3%

物流の「2024年問題」を契機とした適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化、共同輸配送などの積載効率の向上に向けた取組に対する荷主の理解が高まったこともあり、トラックの積載効率は上昇しているが、前大綱で掲げた50%という目標の達成には及ばない水準にとどまっている。

このため、本大綱の期間においては、積載効率の向上に向けた取組に対する荷主等の理解を引き続き促していくとともに、トラック運送事業者においても、他の事業者と連携した共同輸配送や復荷（帰り荷）の確保、配車・運行計画の最適化などの取組を積極的に進めていく必要がある。

・宅配便の再配達率¹³

【目標】

7.5%程度（令和7年度）

【実績値】

令和2年度 10%程度 → 令和7年度 9.5%程度¹⁴

令和7年度の宅配便の再配達率は9.5%程度まで減少してきているが、前大綱で掲げた7.5%程度という目標の達成には未だ至っていない。

このため、本大綱の期間においては、宅配便の再配達の削減に向けて、消費者の意識改革・行動変容を引き続き促していくとともに、消費者が対面での受け取りに加え、住宅の宅配ボックス、住宅以外の宅配ロッカー、自宅玄関前等の指定場所へのいわゆる置き配などの多様な受取方法を選択しやすくするための受取環境の整備を推進する必要がある。

・モーダルシフト

【目標】

鉄道による貨物輸送量¹⁵：209億トンキロ（令和7年度）

海運による貨物輸送量¹⁶：389億トンキロ（令和7年度）

【実績値】

鉄道による貨物輸送量：令和元年度 184億トンキロ → 令和6年度：164億トンキロ

海運による貨物輸送量：令和元年度 358億トンキロ → 令和5年度：371億トンキロ

¹³ 宅配便再配達実態調査（国土交通省）。

¹⁴ 大手宅配事業者3社に対する令和7年度調査の平均値として算出（4月調査分：約9.5%、10月調査分：約9.5%）。

¹⁵ JR貨物のコンテナ輸送量。

¹⁶ 内航船舶輸送統計調査（国土交通省）等より国土交通省において算出。

鉄道による貨物輸送量は前大綱策定時点よりも減少しているが、これは、度重なる自然災害による大規模な輸送障害を背景として、荷主からの信頼が低下したことが一因であると考えられる。海運による貨物輸送量については、モーダルシフトに関する様々な施策の効果もあり、令和4年度時点で388億トンキロに達し、前大綱の目標値である389億トンキロを達成することが期待されたが、その後の荒天や機関故障等による船舶の欠航の影響により、令和5年度時点では371億トンキロに減少している。

このため、本大綱の期間においては、輸送モードごとの役割分担等にも留意しながら、鉄道・海運の輸送力増強等に向けた取組を引き続き推進する必要がある。

(3) 前大綱策定以後の物流の革新に向けた取組状況

前大綱の策定以後、何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念された「2024年問題」に対応するため、物流に携わる関係者の垣根を越えた取組が急速に進んできた。具体的には、物流の大きな変革を迫られている今こそ、運送事業や倉庫事業等を担う物流事業者のみならず、発着荷主や消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直面している諸課題の解決に向けた取組を進め、持続可能な物流の実現につなげることが必要不可欠であるという観点から、令和4年9月に「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が設置され、本検討会における議論を経て、令和5年8月に最終とりまとめが行われた。この中で、トラックドライバーの労働時間の削減のために具体的な対応を行わなかった場合には、2024年度には約14%、2030年度には約34%の輸送力が不足する可能性がある¹⁷と推計された。これを踏まえ、政府においては、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支える環境の整備について、関係行政機関が連携し、政府一体となって総合的な検討を行うため、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が令和5年3月に設置され、同会議において、「物流革新に向けた政策パッケージ」¹⁸、「物流革新緊急パッケージ」¹⁹、「2030年度に向けた政府の中長期計画」²⁰が決定されている。

これらに基づき、効率的な物流の実現に向けた発着荷主・物流事業者の連携・協働を進めるため、令和5年6月に「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」²¹が示された。これに即して、大手の事業者・団体は業界・分野別に「自主行動計画」を作成し、物流改善に向けた様々な取組を行ってきている。

また、令和6年4月に成立した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。以下「改正物流法」という。）により、荷主・物流事業者に対して物流効率化の取組の努力義務が課されるとともに、事業者間の委託状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成や運送契約の締結等に係る書面の交付が義務付けられたことで、荷主・物流事業者において積載効率の向上や荷待ち・荷役等時間の短縮、多重下請構造の是正等に向けた取組が進められている。

¹⁷ 株式会社NX 総合研究所の試算。

¹⁸ 令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。

¹⁹ 令和5年10月6日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。

²⁰ 令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定。

²¹ 令和5年6月経済産業省・農林水産省・国土交通省。

さらに、実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、運送契約に含まれている荷待ち・荷役、附帯作業などの輸送以外のサービスの価格や燃料サーチャージ等について標準的な水準を示すため、令和6年3月に新たな「標準的運賃」²²が定められた。併せて、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請事業者に発注する際の手数料等の明確化・有料化を促し、荷主・元請事業者に転嫁できるよう、「標準運送約款」の改正も行われた。令和5年5月には「トラックGメン」も設置され、適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者に対する監視を強化することとなった。さらに、令和6年11月には、物流全体の適正化の観点から「トラックGメン」を「トラック・物流Gメン」に改組・拡充し、トラック運送事業者だけでなく倉庫事業者からの情報収集も可能としており、現在は、総勢360名規模で、荷主等への是正指導をより強力に行っているところである。

これらの取組を通じた積載効率の向上、モーダルシフト、再配達削減等に向けた官民での取組の成果等により、2024年度に見込まれた約14%の輸送力不足を概ね克服できたことから、一部では輸送の制限などが見られたものの、大きな混乱は避けられ、2024年度を越えても物流の機能を維持できている。

一方で、2025年3月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」では、総理から、2030年度までの期間を物流革新の「集中改革期間」と位置付けた上で、「2030年度に向けた政府の中長期計画」の見直しを反映した「総合物流施策大綱」を策定するため、早急に検討を開始するよう指示があったところであり、今後、担い手不足が深刻化する中で、必要な物流の機能を維持するための施策の具体化・深度化を図っていく必要がある。

(4) 今後の物流政策の方向性

2030年度に想定された約34%の輸送力不足のうち、約14%は、物流の「2024年問題」に対応するための官民の取組の成果等により概ね克服することができた。

一方で、一部では輸送の制限が見られるなど、依然として輸送力が逼迫している状況に変わりはなく、2030年度に想定される物流の停滞を回避するためには、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を踏まえたトラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮やトラックの積載効率の向上等の目標の達成に向けて、引き続き取組を進めていく必要がある。さらに、2030年度の輸送力不足を乗り越えてもなお、2040年度、2050年度には、人口減少・少子高齢化の進行等に伴う更なる輸送力不足が見込まれている。

したがって、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」においては、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、将来にわたって物流の持続可能性を確保していくとともに、我が国の成長エンジンや公共性の高いサービスとしての物流のポテンシャルを最大限に引き出すことが求められる。

このためには、中長期的に物流の機能を維持していくための基盤づくりとして、物流の構造改革や生産性向上、担い手の確保・育成などを早急に進める必要がある。また、物流を起点とした新たな投資やイノベーション、価値創造の源泉となる物流標準化や物流DX・GXの

²² 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件（令和6年国土交通省告示第209号）において定められた運賃をいう。

推進にも取り組むことが求められる。さらに、国際社会との連携強化や災害等の有事に的確に対応するためのサプライチェーンの高度化・強靱化も不可欠である。

こうした認識の下、物流による我が国の国民生活や社会経済の発展に貢献していくため、本大綱が目指すべき今後の物流政策を、下記の①～⑤の5つの観点とし、関連する施策を強力に推進していく。

- ①サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化
- ②物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換
- ③持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善
- ④物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流 DX・GX の推進
- ⑤厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

上記の今後の物流政策の方向性は、国のみならず、物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした物流に携わるすべてのステークホルダーの共通認識とすることが必要であり、安全性の確保を前提として、あらゆる関係者が一致団結して各種の取組を推進することが期待される。

Ⅲ. 今後取り組むべき施策

1: サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

(1) 物流ネットワークの自動化・省人化の推進

昨今、自動運転技術の導入に向けた動きが世界中で加速しており、米国や中国などでは、すでにレベル4自動運転トラックの商用運行が実現されている。我が国では、令和8年以降の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装を目指し、令和7年3月から、新東名高速道路の駿河湾沼津SA～浜松SA間の約100kmにおいて、深夜時間帯に自動運転車優先レーンを設定し、車両開発と連携した路車協調による自動運転トラックの公道走行の実証実験が開始されている。こうした自動運転の実現により1人が複数の車両を「1対N」で遠隔監視できるようになると、労働生産性の向上により、担い手の処遇改善や自動運転化への投資に向けた原資の創出が期待される²³。

自動運転の実現に向けては、これまでも、自動運転技術の進展と合わせた必要な制度整備が行われてきており、すでにレベル3・レベル4の自動運転が制度上も可能となっている。一方で、トラック等の自動運転車両の費用については、通常の車両と比較すると、相当程度高額であることから、これらの車両の導入を進める事業者において、初期投資の確保や資金調達が課題となっている。また、自動運転モデルについても、センサや高精度三次元地図を必要とし、プログラムされた交通・運転ルールに基づき車両を制御する「ルールベース」だけでなく、機械学習により高度な自動運転技術を実現する「AIベース」も登場しており、これらの技術の進展も踏まえながら、実証から事業化に向けた自動運転トラックの社会実装の加速や自動運転車両等に対応した物流拠点の整備の促進を図るとともに、積極的な海外展開を推進していく必要がある。

さらに、令和7年3月には、埼玉県秩父地域の送電網上空約150kmと静岡県浜松市の天竜川水系上空約30kmにおいて世界で初めてドローン航路が整備されており、この航路を活用した配送等サービスの全国展開に向けたロールモデルの創出が期待されている。

加えて、令和6年2月に設置された「自動物流道路に関する検討会」においては、物流危機への対応やカーボンニュートラルの実現を念頭に、道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって荷物を運ぶ新たな物流システムである「自動物流道路」に関する議論が進められてきた。令和7年7月の「自動物流道路のあり方最終とりまとめ」²⁴では、2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始に向けて、コンソーシアムでの議論を中心に産官学連携で実装に取り組むべきとされている。

このほか、自動運航船については、2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、国内制度に関して、官民一体となった幅広い検討を行うことが求められている。

①自動運転トラック等の革新的車両の導入促進のための環境整備

²³ 例えば、2050年までの人口減少2,100万人（約17%減少）に単純比例すると、商用車（バス、タクシー、トラック）のドライバーは約20万人減少するが、自動運転等で生産性を向上して現在の事業規模を維持できれば、ドライバー1人当たりの人件費を500万円と仮定した場合、事業者において人件費減少分に相当する年間1兆円が活用できる投資余力が生まれることになる。

²⁴ 令和7年7月31日自動物流道路に関する検討会公表。

今後のトラックドライバー不足への対応やトラック運送業の労働生産性の向上を図る観点から、令和8年以降の可能な限り早期の高速道路におけるレベル4自動運転トラックの社会実装の実現に向けて、通常の大形トラックに限らずセミトレーラ等での自動運転の実用化も見据えた幹線輸送サービスの実証実験を含めた事業化への支援やそのビジネスモデルに関する官民での検討を行うとともに、必要に応じて制度の見直しを図る。これらの取組と併せて、高速道路外の物流施設までの区間におけるレベル4自動運転トラックの走行方法を確立するための検討を行うとともに、今後の自動運転技術の進展等も踏まえながら、レベル4自動運転トラックと貨物駅・港湾・空港等の輸送モードとの円滑な連携や過疎地域等のラストマイル配送での活用可能性についても検討する。なお、幹線輸送等で自動運転トラック等の社会実装が進んでいく中であっても、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの役割は引き続き重要であることに留意する必要がある。

また、自動運転の実現を支援するため、車両側の開発状況やニーズを踏まえた上で、合流支援・先読み情報等の路車協調システムの基準を策定するなど、自動運転車の走行の安全性・円滑性の向上に資する走行環境の整備を推進する。さらに、レベル4自動運転トラックの開発・運行管理等の高度化を図り、遠隔監視による1対多運行や複数事業者間での一元的な動態管理を実現するため、自動運転車両やデジタル式運行記録計等に記録されたトラックデータの利活用・連携を促す標準的なデータ形式を整理し、普及拡大に取り組むとともに、情報セキュリティの確保を前提としたデータ流通の仕組みづくりに向けた検討を進める。このほか、今後の自動運転サービスの社会実装の加速化を見据え、自動運転車両の走行特性等について広報を行い、自動運転車両が混在することにより発生しうる交通事故の防止を図るとともに、自動運転に関する社会受容性の向上にも努める。

さらに、1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能となるダブル連結トラック等の利用拡大に向けては、複数のトラック運送事業者間での相互利用や異なる輸送モード間の連携を促していくことが必要である。このため、荷主・物流事業者のニーズや自動車メーカー等における開発・実用化の見通しも考慮しながら、ダブル連結トラックの連結装置をはじめとする車両の規格化・標準化に向けた官民での検討を進めるとともに、標準化された規格のダブル連結トラック等の運行に係る車両関係行政手続の合理化を進める。

加えて、物流拠点についても、税制特例等を通じて、自動運転トラック、ダブル連結トラック等の乗り入れが容易となるような既存インフラに接続する進入路等の施設整備を推進するとともに、これらの革新的車両の標準的な規格・形態に対応した高規格バースの整備やフォークリフト等の荷役機械の導入、充電・充填設備や省エネルギー機器の設置、非常用電源設備の導入等を促していく。

②デジタルライフラインの全国整備と連携した物流サービスの実装加速

自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装を加速するため、自動運転サービス支援道やドローン航路等のアーリーハーベストプロジェクトの成果も踏まえ、「デジタルライフライン全国総合整備計画」に関する取組を推進する。

具体的には、「デジタルライフライン全国総合整備計画」及び関連するロードマップやガイドライン等に基づき、各府省庁が一体となって実証段階から実装への移行を加速し、デジタルライフラインの全国整備を推進する。この際、共通の仕様や規格等を策定し事業者等に準拠を求めることを基本とし、送電網や河川上空におけるドローン航路や自動運転サービス支援道の全国展開を加速する。

当面の取組として、自動運転サービス支援道について、物流ニーズも考慮した上で、2026年度以降に東北自動車道に約40kmの自動運転サービス支援道を設定することを目指す。また、ドローン航路において、2027年度目途に全国の送電网上空1万km、2033年度までに全国の送電网上空4万kmのドローン航路整備を目指すとともに、ドローン航路の適合性評価を行うためのドローン航路登録制度の開始に向けた詳細検討を進める。加えて、ドローン航路を利用する運航事業者の収益性の改善に向けて、異なるドローン航路同士の相互乗り入れの実現や物流と河川巡視・点検等を組み合わせた事業モデルの柔軟な展開などを図る。

③陸・海・空の多様な輸送モードの自動化の推進

道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって荷物を運ぶ新たな物流システムである自動物流道路について、2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始に向けた取組を推進し、輸送力の向上、ドライバーの待ち時間の削減等による物流の効率化に加えて、環境負荷の軽減を図る。

自動運航船について、2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、国内制度の検討・整備を行う。また、国際水路機関（IHO）が公開した「次世代航海情報の規格」に準拠し、自動運航船や航海以外への利活用が期待される「次世代航海情報」の提供に向けて、関係機関間の調整や技術的な論点を整理の上、必要なデータ連携体制を構築し、同規格を備えた次世代電子海図の刊行を開始する。

空港におけるグランドハンドリング作業の省力化・自動化について、搬送作業の無人化に向けて、2025年の空港制限区域内における自動運転レベル4の実現後のレビューを行うとともに、国内空港への導入・展開に向けた検討を推進するほか、グランドハンドリング作業の生産性向上に向けた技術開発・実装を促進する。

鉄道貨物輸送について、入換作業、構内移送トラックの駅作業、フォークリフトの荷役作業等における自動化技術の導入等を通じた効率化・省人化の取組を推進する。

物流ネットワーク全体における物資の保管機能を担う倉庫の自動化・機械化に向けて、入場ゲートや入出荷バースに設置されたAIカメラを通じたトラックの荷待ち・荷役時間の把握や、倉庫管理システム（WMS）・倉庫制御システム（WCS）等の活用による自動荷役機器・自動倉庫の最適な運用等を推進するとともに、陸・海・空の多様な輸送モードの結節点となる各種の物流拠点における荷役作業等の自動化・機械化に取り組む。

（2）効果的な物流体系の構築に向けたインフラ整備や新モダリティ等の推進

世界でも類を見ない急激な人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少が進む中で、持続的に成長する力強い経済を実現していくためには、物流を活発化させて市場規模を確保することが不可欠である。とりわけ、速達性と輸送の効率性は、安定的な経済成長の生命線であるが、高規格幹線道路網は未だ未整備区間が残り、諸外国と比較して道路の都市間連絡速度は相対的に劣っている。また、海上輸送網の拠点として機能する港湾は、背後の産業集積を進め、地域の雇用と経済を支えるなど、重要な役割を担っている。さらに、航空物流機能の強化を図るための地方空港の活用等も重要である。これらを踏まえ、物流業界の生産性向上を支える強靱で効率的な物流ネットワークの整備に向けたインフラ投資を強力に推進していくことが求められている。

また、我が国のトラック輸送については、令和6年4月からトラックドライバーの時間外労働の上限規制とトラックドライバーの拘束時間等を定めた改正改善基準告示が適用されており、1つの長距離運行を1人の運転者で行うという働き方の見直しが求められるとともに、それに伴う中継輸送ニーズの高まりといった変容が生じてきている。こうしたトラック輸送の変容に対応するためには、これまで荷主・物流事業者それぞれの経営戦略等に基づき各社の判断で整備・配置されてきた物流拠点について、地域ごとの人口動態や地方公共団体の産業振興・まちづくり等との連携、国土計画等との調和も考慮しながら、物流拠点の政策的な最適配置を進める必要がある。

特に、日本全体の物流ネットワークの中核かつ結節点となる基幹的な物流拠点については、今後の幹線輸送を担うことが想定されるダブル連結トラック、自動運転トラック等の革新的車両への対応だけでなく、トラックドライバーの労働環境の改善に向けた休憩施設等や中継輸送機能、既存インフラとの円滑な接続、幹線輸送・地域配送間や貨物駅・港湾等の輸送モード間の結節機能、多くの貨物を集約する機能、地域の新産業創出や賑わい創出等の地域活性化や物流の脱炭素化、防災への貢献といった様々な機能と役割を果たすことが期待される。また、地域全体の産業インフラである物流拠点の中でも、国内外における物資の輸出入に係るインランドデポ等の物流拠点は、国民生活や事業活動の維持・継続、ひいては食料安全保障や経済安全保障にとっても必要不可欠なものである。さらに、倉庫やトラックターミナル等の物流拠点では、用地確保の困難性や建設コストの高騰等により建替えが十分に進まず、老朽化が進行するとともに、沿岸部における供給量の不足も課題となっている。これらの物流拠点の整備等に向けては、社会インフラとしての物流を支えるだけでなく、地域活性化等に資する側面にも着目しながら、国として一定の関与や支援を行うことを検討することが求められる。

さらに、トラック輸送の変容に伴うトラックドライバー不足に対応するためには、従来からの鉄道・海運へのモーダルシフトの取組をより一層強化する必要がある。また、ダブル連結トラック、自動運転トラック、航空機、新幹線といった多様な輸送モードの活用に加え、一定の荷量の確保に向けた地域の産業政策・地域政策等との連携や地域の物流ネットワークの再構築を進めていくことも重要である。こうした認識の下、「官民物流標準化懇談会」の下に設置された「モーダルシフト推進・標準化分科会」における令和6年11月の取りまと

めを踏まえ、限られた輸送資源の中で陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員する「新モデルシフト」を強力に推進していくことが必要である。

中でも、多種多様な品目の農林水産物・食品等を国内に行き渡らせるための流通については、遠隔産地から消費地までの長距離輸送等を要する一方で、短期間で品質が低下しやすいという特性を踏まえ、物流の効率化と必要なサービス水準を両立できる物流体系への転換を一層進めることが求められる。

①日本全体の物流ネットワークの再構築の推進

三大都市圏環状道路、地方都市の環状道路等の高規格道路整備による物流ネットワークの強化を図る。また、物流の効率化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマート IC の整備を推進する。さらに、ビッグデータ等を活用し、時間的・空間的に偏在する課題に対して、局所渋滞対策事業をはじめとする効率的・効果的なハード対策や TDM 等のソフト対策を実施し、道路のサービスレベルの向上に取り組む。このほか、物流の効率化など生産性向上のため、IC・港湾・空港等の整備と連携して地方公共団体が行うアクセス道路の整備に対して支援を行う。また、地方の経済や暮らしを支える港湾について、港湾整備を通じた民間投資の誘発、雇用の創出や物流の効率化を進め、地域の基幹産業の競争力強化を図るとともに、離島航路の就航率向上、人流・物流の安全確保、住民の交流や観光の振興等につなげる。さらに、航空物流機能の強化を図るため、利用者のニーズも適確に踏まえつつ、地域の活力の向上につながることを念頭に置いた地方空港の活用等を推進する。

また、ダブル連結トラックについては、事業者のニーズ等を踏まえ、通行区間の指定や、ダブル連結トラックに対応した駐車マスの整備等により導入を促進する。また、道路情報の電子化の推進や交差点等の個別協議箇所の削減、システム改良等により、特殊車両が即時に通行できる特殊車両通行確認制度の利用拡大を推進する等、特殊車両通行手続の迅速化により利便性向上を図る。

さらに、トラックドライバーの過労運転の防止を図りつつ安定的な物流を確保・維持するため、中継輸送の拡大等への対応にも資するものとして、基幹的な物流拠点の整備を促進するために必要な制度について具体化を進めるとともに、物流拠点の最適な配置についても調査・検討を行う。加えて、中小トラック運送事業者等が中継輸送に取り組みやすい環境整備に向けて、国・地方公共団体・関係事業者等が連携しながら、中継輸送の実施に伴うコストへの対応、中継輸送拠点の見える化のためのデータ連携基盤の構築、複数事業者間でのコンテナ・トレーラ等のシェアリングを通じた輸送効率の向上などに取り組む。中継輸送の取組や荷役分離による荷待ち・荷役等時間の短縮に資するスワップボディコンテナ車両についても、荷主等と連携した車両の導入支援やコンテナの着脱・一時保管等が可能な物流拠点の整備等を通じた普及拡大を図る。

このほか、地方公共団体の産業振興やまちづくり等と連携した物流関連インフラの整備等を推進するとともに、土地利用の最適化を図ることで、物流施設等を誘致しやすい環境を形成する。

②陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進

今後のトラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するため、鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等の陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」を強力に推進する。

具体的には、労働生産性と環境性能に優れた安全な大量輸送機関である鉄道・海運へのモーダルシフトの推進は引き続き重要であり、取組を強化していく必要がある。このため、鉄道・海運における小口貨物の混載輸送やパレット化の取組、大型トラックと互換性のある規格の大型コンテナ・シャーシ等の導入などを促すとともに、これらに対応した車両の運転に必要なトラックドライバーのけん引免許の取得費用を支援することで、トラック運送事業者が鉄道・海運を利用しやすい環境づくりを進め、新たに貨物需要を取り込んでいく。また、貨物鉄道の輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムを導入するとともに、中・長距離フェリー、RORO 船及び内航コンテナ船の積載率の定期的な調査や荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、鉄道・海運の利用促進を図る。さらに、大型で 10t トラックからの積替が容易な 31ft コンテナの取扱いを拡大するため、コンテナホームの拡幅等の貨物駅の施設整備を推進するとともに、国際海上コンテナである 40ft コンテナの海陸一貫輸送への対応を強化する。加えて、内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した岸壁等の港湾施設、貨物輸送需要を踏まえたシャーシ置き場、小口貨物積替施設、リーファープラグ等の整備を推進する。このほか、モーダルシフトや荷主の輸送拠点の集約等に対応するため、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造制度等の各種施策を通じた物流効率化に資する船舶等の普及を促進する。

加えて、航空輸送の更なる拡大に向けて、定期旅客便の空きスペース等の活用、空港における航空貨物の受入体制強化のための省力化・省人化による生産性向上と外国人材を含めた人材確保、冷蔵・冷凍施設の整備等を通じた生鮮食料品等のコールドチェーンの確保を推進するとともに、物流効率化法に基づく認定制度の活用も促していく。

このほか、物流効率化や地域活性化に資するよう、新幹線・在来線等の車両スペースを活用した貨客混載の荷物輸送サービスの拡大を推進する。

これらの取組と併せて、地域における「新モーダルシフト」の前提となる一定の荷量の確保に向けて、地方公共団体の産業政策・地域政策等との連携を図りながら、企業立地・産業振興等の推進や貨物駅・港湾・空港等との接続に向けた地域の関係者間の協働を促していく。この際、例えば、農林水産物の輸送については、天候等により出荷量変動した際にロットを補うための積合せや予冷・保管施設の整備、鮮度保持や荷痛み防止のための輸送器具や養生資材の貸出・回送、希望の多い発着日時に対応できる鉄道・船舶の運行の検討が必要となるなど、荷主のニーズを反映することが重要となる。

③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、多様な食品を鮮度の良い状態で国民に不足感を感じさせることなく届けることなどの要請に対応するため、全国各地の産地から消費地等への長距離輸送やその間の品質保持、農産物・家畜等に係る中継共同物流、店舗等への多頻度配送の合理化などの対応を進めていく必要がある。

こうした実態を踏まえ、農林水産物・食品等のサプライチェーン全体の効率化に向けて、生産から小売・消費までの食料システムの関係者による連携と物流の結節点の機能強化を推進する。具体的には、産地の集出荷貯蔵施設や卸売市場、中継共同物流拠点等の整備による物流機能やコールドチェーンの強化の推進、「標準仕様パレット」の利用をはじめとする物流標準化・デジタル化・データ連携等の取組の促進、共同輸送などの地域間の連携、モーダルシフト等に必要な輸送品質の確保などを図る。また、積載効率の向上等に資する発注のロットや頻度の適正化、荷待ちが生じない出入荷日時の調整、荷役作業の軽減等の改正物流法を踏まえた取組について、食料システムの関係者が協力し、負担と受益を分かち合いながら進められるよう、商慣行の見直しや品揃え等に対する消費者理解の醸成を含めて後押しする。

(3) 地域のラストマイル配送等の持続可能な提供の維持・確保

我が国の物流については、直近の30年間で見ると、1件当たりの平均貨物量は約3分の1に減少し、また、貨物総量は約40%減少している一方で、物流件数は概ね2倍に増加しており、物流の小口・多頻度化が急速に進行している。さらに、宅配便取扱実績は年々増加を続け、令和6年度には約50億個となっており、令和元年度と比較すると約1.2倍増加している。これらの背景には電子商取引（EC）市場の急成長があり、平成27年から令和6年にかけて、EC市場の規模は約1.9倍に拡大している。加えて、インターネットを利用した1世帯当たり1か月の支出では、日用雑貨が最も高く、その購入頻度も高いことが想定されることから、この傾向が継続することで、ラストマイル配送を担う宅配便ドライバーの負担が更に増大することが懸念されている。

また、人口減少とそれに伴う担い手不足が深刻化する中においては、従前の取組の延長では、これまでのような高品質な物流サービスを提供することが困難となりつつある。このような状況に対応し、配送サービスの水準を維持していくためには、今後も旺盛な需要が見込まれる宅配便の配送効率化を進めるとともに、国民の日常生活の利便性向上という視点からも、国民の理解を得ながら、防犯・セキュリティを大前提として、多様な受取方法を選択しやすくするための受取環境を整備していく必要がある。加えて、宅配便にとどまらず、ラストマイルまでの幹線輸送も含めた地域を支える物流サービス全体の一層の負荷低減を図っていくことも重要である。

こうした中、荷主・物流事業者・地方公共団体などの物流に関わる多様な主体が連携しながら、様々な地域で共同配送、貨客混載、ドローンの活用などの取組を進めており、今後も新たな取組が生み出されることが期待されている。特に、地方公共団体については、地域にとって不可欠な各種行政サービスの提供主体として、地域住民の生活と密接に関連する物流サービスの持続可能な提供に向けて積極的に関与・参画するとともに、地方公共団体が担っ

ている地域の活性化・まちづくりなどの地域政策の中に、地域の公共インフラとしての物流の役割等を位置付けていくことが求められている。

これらのラストマイル配送を取り巻く現状・課題に対応するため、令和7年6月に「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」が設置され、同年11月に取りまとめが行われたことを踏まえ、地域にとって不可欠な輸送力の確保や物流サービスの持続可能な提供などを実現するための取組を早急に進めていく。

①多様な受取方法の更なる普及・浸透や宅配サービスのあり方の変革

宅配便の再配達削減に向けて、消費者が多様な受取方法をより一層選択しやすくなる環境の整備を進めていくため、それぞれの受取方法が抱える現状・課題等も踏まえながら、適切な組み合わせを意識しながら進めていく必要がある。

具体的には、戸建て住宅や共同住宅の宅配ボックスの設置について、戸建て住宅の所有者や分譲マンションの区分所有者ら、賃貸マンションのオーナー等の理解を得ながら適切に進めていくとともに、関係者が連携しながら、宅配ボックスの適正な使用に向けた周知・啓発とその利用状況の見える化や荷物配送時の通知機能等を通じた機能の高度化を推進し、これらの取組事例の横展開を図る。また、住宅以外の宅配ロッカーの設置について、宅配便の受取環境の充実化に向けて、駅や公共施設をはじめとする住民の生活動線上などへの設置を促進するための方策について検討を行う。さらに、共同住宅における指定場所へのいわゆる置き配については、住民にとって住まいの安全・安心の確保は非常に重要なものであるという認識の下、住民の信頼を確保するため、置き配の課題やその対応方策等について一定の整理を行った上で、その内容の周知を行う。

加えて、標準宅配便運送約款を改正し、従来からの対面での受け取りだけでなく、宅配ボックス、コンビニ、自宅玄関前等の指定場所への配達などの多様な受取方法を受け取りの際の選択肢の1つとして位置付けるとともに、消費者の理解増進と荷受人、宅配事業者、EC事業者等の関係者間の適切なリスク分担を図る観点から、指定場所への配達を行う際の荷物の盗難や破損などのトラブルの防止や保険も含めたトラブル発生時の適切な対応、責任分担の明確化を行うために必要な措置に関するガイドラインを定める方向で検討を進める。

このほか、短時間の駐車が不可避である業務用車両に係る駐車需要にきめ細かく対応する必要性等を踏まえ、引き続き、貨物集配中の車両の駐車規制の見直しや駐車許可制度の適正な運用、貨物車専用駐車枠の適正な利用を推進する。

②地域の物流サービスの持続可能な提供に向けた環境整備

地域の物流サービスを支える配送・小売事業者等の先進的な物流効率化の取組について、ラストマイルにたどりつくまでの幹線輸送も含めて業界の垣根を超えた地域のインフラとしての連携や共同化を推進するため、物流効率化法の枠組みも活用しながら、積極的な横展開を進める。また、バス・タクシー事業者と宅配事業者等が協業した貨客混載、物流業と建設業が連携した資材の共同輸配送等や食品と日用品の共同物流など、他分野連携等

による物流の生産性向上を推進する。さらに、人口減少の進行等によって持続可能な運送サービスの維持が困難となっている地域等に対応するため、関係者の実情や制度運用上の課題等を考慮しつつ、行政手続の弾力化を図る。あわせて、物流をはじめとする生活を維持するために必要不可欠なサービス、いわゆるエッセンシャルサービスについて、その供給を行う事業の公益的意義の社会的認知を向上させるとともに、当該事業の業務効率化・省力化、広域化、多角化その他の効率化を図る取組を促進するための金融支援等の制度的措置を講ずる。

加えて、地域の物流網の維持・確保に向けて、荷主・物流事業者、地方公共団体などの関係者が地域内の物流課題について話し合い連携を深めるための協議会等に対する支援を行うとともに、地方公共団体も関与した一定の公共性・公益性を有する物流拠点の整備等を促進するために必要な制度について具体化を進める。また、地方公共団体と連携しながら、不特定多数の物流事業者等が利用できる集配・受取拠点としての公共施設の活用、自然災害時に備えた支援物資の常時保管や避難所としての機能、地域との共生や地域貢献のための買物支援や地域住民への施設開放など、官民連携による物流拠点の多機能化も後押ししていく。その際、都道府県や市町村が設定するエッセンシャルサービスの供給の持続性確保に資する知見・ノウハウの共有の場を活用した連携も積極的に促していく。

このほか、農山漁村における物流網の維持・確保に向けて、郵便局、EC事業者、物流事業者等の地域の多様な主体が連携した共同配送やドローン等の新技術の活用、地域拠点の整備等を支援する。また、関係府省庁、地方公共団体、郵便局、民間企業、金融機関、教育機関等が参画する「農山漁村」経済・生活環境創生プラットフォームにおいて、人口減少下における農産物の配送手段の確保や農業生産活動の基盤となる農山漁村での物流等の地域課題解決に資するよう、官民共創による案件形成を促進する。

さらに、訪日外国人旅行者をはじめとする観光客の大型手荷物によって生じる公共交通機関等の混雑・圧迫等の課題への対策や、観光客の利便増進・周遊促進・消費拡大の観点から、多様な配送リソースの活用等を通じた手ぶら観光サービスの普及・浸透を推進する。

③地域の配送等における新たな輸送手段の活用と次世代産業としての展開

ドローン配送については、過疎地域、離島、山間部といった輸送密度が低い地域で飲料・食料品、日用品・医薬品、新聞などの配達を行うビジネスの社会実装が進展していることを踏まえ、更なる運航の効率化や事業採算性の向上に資するよう、1人の操縦者で運航可能なドローンの機体数の増加（5機以上）や運航形態の拡大（レベル4飛行）に向けて、新技術の活用も含めて検討を行い、随時ガイドライン等の見直しを行っていく。加えて、ドローンの活用のための配送拠点等の整備を支援するとともに、トラック輸送を補完する手段としてドローンなどの多様な輸送モードの活用が可能である点についても、標準運送約款や関係法令等での明確化を図る。

また、自動配送ロボットについて、令和5年4月に施行された道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）で遠隔操作型小型車に関する規定が整備され、ユースケースが拡大してきていることも踏まえ、新たな輸送手段として期待されるより配送能力

を高めた中速・中型と中速・小型ロボット等の様々な形態の自動配送ロボットの実用化に向けて、新たな実証実験を実現するとともに、その結果も踏まえた安全性の検証や走行ルールの整理等の必要な検討を行う。この際、私有地も含めたラストマイル配送の効率化に資するユースケースの創出を促す。

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

(1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化

物流プロセスにおいては、発着荷主間の契約で商品の内容や納品時期等が決定され、それを前提として、荷主企業と物流事業者の間で運送契約が結ばれる。このため、物流事業者が独自に貨物輸送の効率化を図ろうとしても実施が困難な場合が多い。また、貨物の輸送先でトラックドライバーが契約のない荷役作業や附帯作業を指示されたり、長時間の荷待ち等を強いられたりするケースも散見される。一方で、物流事業者間の取引関係における多重取引構造により、実運送事業者が適正な運賃を収受することが困難となっている場合もある。

これらの非効率な商慣行の見直しを行い、物流の生産性向上を図るとともに、物流産業を魅力ある職場としていくためには、荷主・物流事業者等の連携・協力を通じて、我が国の物流を支える環境整備をより一層強力に推進する必要がある。このため、物流全体の最適化に向けた新たな商慣行の定着を目指し、関係省庁の連携の下、改正物流法に基づく荷主・物流事業者に対する規制の着実な執行に取り組むとともに、荷主・消費者の行動変容・意識改革を促し、物流に配慮した契約形態や注文・受取方法の選択につなげていく。

①荷主・物流事業者等の連携・協力による新たな商慣行の定着

令和7年4月に施行された改正物流法による改正後の物流効率化法に基づく積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮に向けた努力義務について、関係省庁が連携して荷主・物流事業者に対する積極的な周知・浸透を図り、取引先・倉庫等への受発注の前倒し等による適切なリードタイムの確保、貨物の入出荷日時の分散等を通じたトラックの混雑回避、「標準仕様パレット」等を活用した荷役作業等の効率化を促し、物流業界全体での生産性の向上と持続可能性の確保を実現するための新たな商慣行として定着させる。また、令和8年4月に施行される大手の荷主・物流事業者を対象とした中長期計画の作成や定期報告等の義務付けについても、実効性の確保と業務負荷の軽減を両立した制度運用を行う。

さらに、同法に基づく事業者等の責務も踏まえ、物流に関係する施設管理者等と連携しながら、大規模な商業施設やオフィスビル等での館内動線の整理や館内配送の共同化、貨物集配車両のための駐車マスの確保等に取り組むとともに、駅構内店舗に商品を配送する際の鉄道の活用なども推進する。

加えて、中小・地方所在の企業も含めた全国の荷主・物流事業者等が自発的・積極的に物流改善に取り組んでいくよう、物流効率化法に基づく特定事業者に対する定期報告等の制度や「ホワイト物流」推進運動、物流パートナーシップ優良事業者表彰の枠組み等とも連携しながら、事業者の物流改善の取組や実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力を消費者や市場からの評価につなげる仕組みの具体化を図る。

②消費者、発着荷主をはじめとする物流関係者全体の行動変容・意識改革の推進

BtoC と BtoB を問わずにサプライチェーン全体の物流負荷を低減するためには、急いで受け取る必要のない荷物についてゆとりをもった配送日時を指定したり、再配達を避けて多様な受取方法を活用したりするなど、配送サービスを日常的に利用する消費者や発着荷主の理解と実践が不可欠であり、物流に配慮した多様・柔軟な受取・注文方法の普及・浸透を進める。また、発着荷主間の取引においては、流通・小売業界の店着価格制を含む商品価格に占める物流費の可視化、納品期限の緩和や賞味期限の大括り化、外装等の汚破損基準の見直し等による返品削減や、早朝納品の見直し、欠品に対するペナルティの見直しに向けた関係事業者の理解と実践が必要であり、そのためにも、最終購買者である消費者の理解の増進を図る。このほか、納品までのリードタイムの延長により、トラック輸送よりもリードタイムが長い鉄道・海運へのモダリティシフトを促すことも重要である。

また、大手宅配事業者が無料で提供している会員サービス等を通じた多様な受取方法の積極的な活用、贈答品や EC を通じた取引などでの送り先となる相手方のライフスタイル等を踏まえた配送日時の指定等の消費者の行動変容・意識改革を促すため、「再配達削減 PR 月間」をはじめとする広報活動を強化する。さらに、持続可能な物流の実現に向けて、「送料無料」表示の見直しとしての説明責任を消費者に対して果たす必要性の理解醸成を図るなど、事業者等の理解を増進するための取組を進める。加えて、物流効率化に基づく事業者等の責務も踏まえ、宅配便の再配達の削減や物量の平準化に向けた取組の推進や物流コスト等に関する消費者の理解の増進に努める EC モールの運営事業者・通販事業者等に対して取組方針・事例の周知・浸透を図る。この際には、消費者の購買行動に基づく物流需要の平準化に向けた取組も重要である。

このほか、最終購買者である消費者の物流に配慮した行動変容を促すためには、学校教育段階からの啓発活動や若者の目に触れやすい SNS 等を活用した広報も重要である。このため、物流効率化法の目的や基本方針なども踏まえた上で、デジタル化等の社会経済情勢の変化にも対応した啓発資料を作成する。また、地域における物流に関する教育に資するよう、物流事業者と学校等が連携・協働した出前授業や施設見学等の取組の促進を図る。

(2) 適正な運賃収受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進

国内貨物のモード別輸送量は、トンベースで自動車は 9 割超、トンキロベースで自動車は約 5 割を占めているが、そうした物流を支えるエッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの待遇は長時間労働・低賃金の状況に置かれており、厳しい労働条件の改善や賃上げの原資となる適正な運賃を収受できる取引環境の整備が喫緊の課題とされている。

この背景としては、荷主の立場が元請事業者と比較して圧倒的に強い取引構造に加え、トラック運送業における多重取引構造の常態化が指摘されており、実運送事業者に対して十分な運賃が支払われず、ドライバーに対する適正な給与の支払いが妨げられていることが挙げられている。ドライバーの賃上げを促進し、人手不足を解消するためには、荷主企業の意識

改革に加え、トラック運送業における多重取引構造を是正し、実運送事業者が適正な運賃を収受することができる環境を整備していく必要がある。

こうした中、適正な価格転嫁と取引の適正化に向けて、荷主等に対して改正物流法に基づく規制を徹底するとともに、トラック・物流Gメンによる是正指導等を行ってきた。加えて、令和7年5月には、下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律（令和7年法律第41号）が成立した。同法による改正後の製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律（昭和31年法律第120号。以下「中小受託取引適正化法」という。）においては、発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を新たにこの法律の規制対象とする、国土交通大臣等に対して指導・助言権限を付与するといった規定が盛り込まれたところであり、公正取引委員会や中小企業庁等の関係省庁との連携を深め、一層の価格転嫁と取引適正化を推進していくことが求められている。

また、令和7年6月には、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和7年法律第61号）（以下「トラック適正化2法」という。）が成立した。トラック適正化2法には、「適正原価」を下回る運賃と料金の制限、トラック運送事業者と貨物利用運送事業者が元請となる際の委託次数の制限、トラック運送事業の許可に係る更新制度の導入、違法な「白トラ」に係る荷主等への規制強化等の規定が盛り込まれており、同法を円滑に施行することで、トラック運送業における適正な運賃収受を推進し、ひいてはトラック運送業界のみならず、物流産業全体の構造転換につなげていく必要がある。

さらに、倉庫業界や内航海運業界、港湾運送事業、空港グランドハンドリング事業においても、賃金の引上げをはじめとする処遇改善や働き方改革を推進するための環境整備、運賃・料金の適正収受に向けて、適正取引のための取組の強化が求められている。

①トラック・倉庫業界等における価格転嫁と取引適正化の推進

トラック適正化2法により導入される適正原価制度は、トラック運送事業者が自ら引き受ける貨物の運送や他の事業者へ委託する運送の運賃・料金について、国土交通大臣が定める適正原価を下回らないことを義務付けるものである。適正原価制度の導入によって、トラック運送事業者は、荷主との運賃交渉等を通じて適正原価を下回らない運賃・料金の収受に取り組むことが求められる。これにより、トラック運送業における価格転嫁の促進が期待される所であり、こうした目的に沿って適正原価制度が効果を発揮できるよう、取引実態等を踏まえた適切な制度設計や荷主等への周知・啓発等を着実に進める。

また、中小受託取引適正化法により新たに発荷主からの運送委託が規制の対象となり、国土交通大臣に対して指導・助言権限が付与されたことを契機として、トラック・物流Gメンの更なる機能強化を図るため、これらに中小受託取引適正化法に基づく指導・助言を担わせるとともに、公正取引委員会や中小企業庁との連携を深めることで、トラック運送業における取引適正化を推進する。

さらに、改正物流法とトラック適正化2法による改正後のトラック法により義務付けられた運送契約の書面交付や委託次数を2次以内とする努力義務等の更なる徹底・遵守を促し、事業者間における契約の範囲や運賃・料金の明確化、多重取引構造の是正等を図る。この際には、物流事業者と直接の取引関係にない着荷主等の協力を促すことも必要である。

これらの取組と一体的に、オープンで公平な受発注マッチングを提供する優良なマッチングサービスが市場で選択される環境を整備するとともに、トラック運送事業者の事業協同組合等の枠組みを活用した共同受注等の取組を促進することで、トラック運送事業者が多重取引構造を介さなくても荷主等とオープン・公正に取引できる環境の実現を図る。

倉庫業における価格転嫁と取引適正化についても、トラック・物流Gメンによる情報収集や周知活動を強化するとともに、営業用倉庫の保管料水準に係る詳細な実態把握に向けた関係団体における今後の取組に協力し、取引環境の整備・改善を進めていく。

このほか、物流に関する商慣行の問題に対する更なる対応を含め、「企業取引研究会報告書」²⁵において示された着荷主による長時間の荷待ちや契約にない附随作業の要請等の課題に対応し、取引環境を整備する観点から、発着荷主間の契約の不明確さ等から生じる、取引の適正化の観点から問題となる行為に対する方策を検討するとともに、サプライチェーン全体の共存共栄に向けた「パートナーシップ構築宣言」を引き続き推進する。

②内航海運における荷主等との取引環境の改善

荷主業界と内航海運業界の間で取引環境の改善に関する課題等を共有し、その改善策に中長期的視野に立って取り組んでいくため、海事産業強化法を背景に令和4年3月に設置された両業界の経営層と行政からなる「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」や両業界の実務者層と行政からなる「安定・効率輸送協議会」とその品目ごとの部会を定期的に開催する。また、これらの複層的な対話も踏まえながら、内航海運業の適正な運賃・用船料の収受に向けて、運賃等を構成する費目の「標準的な考え方」を示し、「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」に反映・周知するとともに、作業方法・手順の見直しや非効率な業務の廃止など、作業の効率化に向けた指針の策定等を推進する。

③港湾運送事業や空港グランドハンドリング事業での適正取引の推進

港湾運送事業については、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」²⁶に基づき、港湾労働者の処遇改善等に必要な運賃・料金の適正収受に向けた取引環境の改善を進めていくため、空港グランドハンドリング事業については、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」²⁷を踏まえ、従業員の処遇改善を進める上で支障となり得る多重委託構造や契約慣行の見直しを図るため、法令上問題となり得る取引事例等を具体的に記載したガイドラインを策定し、その活用を促す。

²⁵ 令和6年12月25日企業取引研究会公表。

²⁶ 令和7年6月27日公表。

²⁷ 令和5年6月9日公表。

(3) トラック適正化2法等を通じたトラック運送業界全体の構造転換の推進

トラック運送業界では、価格競争に伴う厳しい取引環境に由来して安価で条件の悪い仕事を引き受ける、いわゆる「ダンピング」行為や、許可等なく有償で運送行為を行う違法な「白トラ」行為、トラック運送事業者等が他の事業者へ運送の再委託を繰り返す多重取引構造といった構造的な課題に直面している。こうした構造的な課題については、必ずしも荷主等のみに起因して生じたものではなく、トラック運送業界全体で長年にわたって蓄積されてきたものである。このため、改正物流法等による荷主対策だけでなく、トラック適正化2法を通じたトラック運送業界自身の体質改善を進めることで、官民を挙げてトラック運送業界の構造転換に取り組み、業界全体の健全化を図っていく必要がある。

また、トラック運送業界が深刻な担い手不足や物価高騰による厳しい経営環境に直面する中において、トラック運送業界の大宗を占める中小事業者を含めたトラック運送事業者が、持続可能な経営基盤を確保し、より活躍できる環境を整備する必要がある。

①トラック適正化2法を通じたトラック運送業界の健全化の推進

トラック運送事業者による適正な運賃の収受やトラックドライバーの処遇改善、ひいてはトラックドライバーの経済的社会的地位の向上を実現し、我が国の物流の持続可能性の確保と国民経済の健全な発展につなげていくため、トラック適正化2法に基づく「物流政策推進会議」における議論を踏まえながら、同法に盛り込まれた「適正原価」を下回る運賃と料金の制限、トラック運送事業者と貨物利用運送事業者が元請となる際の委託次数の制限、トラック運送事業の許可に係る更新制度の導入、違法な「白トラ」に係る荷主等への規制強化等を徹底することで、遵法意識の低い事業者の退出やダンピング行為・白トラ行為の禁止、多重取引構造の是正等を通じたトラック運送業界の健全化を推進していく。また、トラック適正化2法の実効性を確保するためには、荷主等が同法の趣旨を踏まえ、適正な事業活動を行っているトラック運送事業者を適切に評価することも重要である。

②トラック運送業の事業基盤の強化

我が国の物流を担うトラック運送事業者の大宗を中小事業者が占めていることを踏まえると、中小トラック運送事業者がより活躍できる環境の整備が必要である。こうした中小トラック運送事業者が事業経営の維持・継続や法令遵守に向けた体制の確保、荷主等に対する価格交渉力の向上等を図っていくためには、協業化によるリソースの共有・スケールメリットの享受や事業承継・M&A等による事業規模の拡大も有効である。このため、中小トラック運送事業者からなる事業協同組合等による協業化、事業承継・M&A等の促進に向けた実態調査を行い、政策的に必要な措置を検討する。

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

トラック運送業は、全産業平均と比較して労働時間が2割長く、年間賃金が1割低くなっており、人手不足を解消して物流を持続可能なものとするためには、物流の将来を担う人材にとって魅力ある労働環境の整備を図っていく必要がある。また、倉庫業についても、近年

の EC 市場の拡大等による保管需要の増加等に伴い、庫内作業を担う人材の需要が高まってきている。さらに、トラック・倉庫業においては、生産性向上や国内人材確保の取組を行ってもなお生じる人手不足に対応するため、特定技能外国人等が活躍できる環境を整備していくことも重要である。

加えて、物流の担い手不足が深刻化する中において、女性や若者、高齢者、障害者等の多様な人材の労働参加を促すとともに、その後の離職率の低下につなげるため、これらの人材の確保・育成に向けた取組や職場環境の整備等に取り組んでいくことも必要である。また、荷主側においては、令和 8 年 4 月からの大手の荷主等に対する物流統括管理者（CLO）の選任等の義務付けを見据えて、自社のみならず、社会全体のサプライチェーンの効率化を進めていくマネジメント意識が高まってきており、物流統括管理者に選任される人材やそれを支える高度物流人材について、リ・スキリングを含めた人材育成や能力向上に向けた環境整備を進めていく必要がある。

海運業については、船員の有効求人倍率が著しく上昇する中で、今後、若年労働力人口の減少や高齢船員の退職も見込まれており、国内物流を支える内航海運の担い手の確保と並行して、船員の労働環境の改善にも資する技術開発や設備導入を進めていく必要がある。

港湾分野については、令和 7 年 1 月に行われた実態調査において港湾労働者の人手不足の常態化が懸念されていること等を踏まえ、担い手の確保に向けた港湾運送の魅力の発信や労働環境の改善等が求められている。

鉄道分野については、貨物鉄道の安定的な輸送を維持するための担い手を確保する必要がある。

航空分野については、航空機の運航に不可欠な航空貨物の運搬・積付け等のグランドハンドリングの体制強化を図る必要がある。

このほか、物流を支えるトラックドライバーの労働環境を改善する観点から、休憩環境の整備等を着実に進めていくとともに、運輸事業の根幹となる輸送の安全確保に取り組む必要がある。

①トラックドライバーや倉庫等における物流人材の育成プランの策定

トラックドライバーや倉庫等における物流人材の深刻な担い手不足に対処するためには、物流業の労働環境を向上させることはもとより、エッセンシャルワーカーとして物流の中核を担うトラックドライバー等の物流人材の社会的重要性に係る認知度をより一層高めるとともに、団体等検定制度の活用を含め、物流分野におけるスキル等に応じたキャリアアップの道筋の可視化や職業自体の高付加価値化を図ることで、必要かつ有望な人材の獲得を目指していく。また、その際には、今後の自動運転や AI 等の活用の進展を見据えてもなお、物流人材に求められる領域（例えば、創造的な課題解決やきめ細やかな現場対応、自動運転における遠隔監視など）を示すことで、将来性ある職業分野として訴求力ある発信に取り組むことが必要である。

②トラック・倉庫分野における特定技能外国人等の定着・活躍の促進

我が国の生産年齢人口が減少傾向にある中で、物流分野における人手不足は今後さらに深刻化していくことが見込まれる。国民生活や経済活動を支える物流産業を引き続き維持していくためには、生産性向上や国内人材の確保の取組を行ってもなお生じる人手不足について、各分野における特定技能制度及び育成就労制度に関する方針に基づき、特定技能外国人及び育成就労外国人の受入れにより対処していく必要がある。さらに、特定技能外国人及び育成就労外国人の円滑な受入れを実現するためには、受け入れ先の企業において定着・活躍できる環境を整備する必要がある。

トラック運送業においては、自動車運送業分野全体での令和10年度までの特定技能1号の受入れの上限である2万2,100人²⁸の範囲内での受入れを前提として、地方及び中小・小規模事業者における人手不足の状況を把握し、地域における深刻な人手不足に適切に対応しつつ、自動車運送業分野特定技能協議会による制度趣旨や優良事例の周知等を行い、特定技能制度の適正な運用を図るための取組を推進する。

また、営業用倉庫等においても、「物流倉庫」分野として育成就労制度と特定技能制度を活用した外国人の受入れを進める。この際、両制度の適切な運用を図るための協議会を設置し、各地域の事業者が必要な特定技能外国人等を受け入れられるよう、協議会の入会等の受付や制度の周知、法令遵守の徹底等の必要な対応を行うことが求められる。

③多様な人材が活躍できる物流産業への転換

ダイバーシティや多角的なイノベーションの観点から、女性や若者、高齢者、障害者等の多様な人材が物流分野で活躍・交流できる物流産業に転換していく必要がある。このため、ジェンダー主流化の考え方や女性労働基準規則（昭和61年労働省令第3号）の趣旨等も踏まえながら、荷役作業の負担軽減や荷役分離に資する機械等の導入、日帰り運行の実現に向けた中継輸送の取組、「働きやすい職場認証制度」や「ホワイト物流」推進運動など職場環境改善に向けた取組を後押しするとともに、物流業界における給与形態や勤務体系等に関する課題を整理した上で、物流の将来を担う人材を引き寄せる雇用環境の整備を進める。また、スポットワーク等を通じた物流の担い手となり得る人材の発掘・育成にも取り組む。このほか、退職自衛官のトラック運送業や港湾運送業等への更なる再就職を後押しするための環境整備を推進する。

また、無人航空機操縦士の育成等に資するよう、引き続き、ポスターの掲載や講演会等の機会を活用して無人航空機操縦者の技能証明制度の周知を行うことで、当該技能証明の取得促進を図っていく。

④物流統括管理者や高度物流人材の能力向上に向けた環境整備

令和8年4月の改正物流法の全面施行による大手の荷主等に物流統括管理者（CLO）の設置の義務付けを契機として、開発・調達・生産・販売等の関係部署間の連携体制の整備、取引先等や異業種・競合企業を含む社外事業者等との連携によるサプライチェーン全体の

²⁸ 令和8年1月23日の閣議決定により定められた自動車運送業分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針」に基づくもの。

物流改善を推進する。このため、物流統括管理者に期待される役割等に関する手引きや物流統括管理者が取り組むべき投資に関する事例集等の作成・公表、関係団体と連携した定期的な研修等を通じて、物流統括管理者として選任される人材の知識の涵養や資質の向上を図る。また、物流改善に向けた取組を物流業務の現場でより効率的かつ効果的に行うための物流統括管理者とそれを支える高度物流人材の連携体制のあり方について更なる具体化を図る。

このほか、物流統括管理者と高度物流人材の能力向上にも資するよう、物流に関する人材育成ニーズを踏まえ、大学等が地域や産業界と連携しながら開発した、サプライチェーンマネジメントを含むリ・スキリングプログラムの成果を周知する。

⑤海技人材の確保・育成や労働環境の改善、内航海運の生産性向上

エッセンシャルワーカーである船員の安定的な確保・育成に向けて、令和7年6月に「海技人材の確保のあり方に関する検討会」のとりまとめにおいて示された海技人材の養成ルート強化や海技人材確保の間口拡充等の5つの方向性に沿った対応策に取り組む。また、船員の安定的な養成において基幹的な役割を担う独立行政法人海技教育機構については、引き続き、質の高い船員を養成するため、業務運営の見直しを進めるとともに、海運事業者等と協力して財務基盤の安定化を図るなど、養成基盤の強化に取り組む。

船員の働き方改革の推進に向けては、労務管理責任者の選任等による船員の労務管理の適正化等の着実な実施に引き続き取り組むほか、船員法等の一部を改正する法律（令和7年法律第32号）において、新たに船内作業の自動化、船員室の居住環境や船室内の通信環境の改善等の快適な海上労働環境を形成するよう努めることとされた措置の促進に向けて取り組む。

省力化投資による船員の労務負荷の軽減や協業化による船員配乗の効率化などの内航海運業者と荷主等が連携した取組を推進するとともに、作業方法・手順の見直しや非効率な業務の廃止など、作業の効率化に向けた指針の策定等を通じて内航海運業の作業効率を向上させることで、内航海運業の生産性向上を進め、安定的な海上輸送の確保を図る。

⑥港湾・鉄道・航空分野における担い手の確保

港湾分野については、令和7年6月に策定された「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」に基づく見学会・職業紹介等のPR活動等を通じた港湾運送の魅力発信等の取組を促進し、港湾労働者の担い手不足の状況の改善を図る。

鉄道分野については、貨物駅構内における入換作業、荷役作業、駅構内移送作業等のオペレーション作業の人材確保・育成に取り組んでいくほか、新技術を駆使したオペレーション作業の効率化や労働環境の改善を推進する。

航空分野については、グランドハンドリングの体制を持続可能な形で維持・発展させていくため、人材確保・育成や処遇改善を進めるとともに、業務のDX化を推進する。

⑦トラックドライバーの休憩環境の改善

トラックドライバー等の確実な休憩機会の確保のため、SA・PA や道の駅の大型車駐車マスの拡充や、SA・PA における 60 分以内の短時間利用に限定した大型車駐車マスの整備、出発時間別に縦列駐車することで駐車容量を最大化・最適化する複数縦列式駐車場の整備の検討など、さらに大型車が確実に休憩できるような取組を推進する。

また、トラックドライバーの拘束時間の短縮による輸送効率の向上に向けて、中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。

⑧輸送の安全確保に向けた対策

トラック等の事業用自動車に係る事故の削減に向けて、マニュアル等を通じた更なる安全意識の醸成や監査体制の強化等を行い、自動車運送事業における輸送の安全の確保を図る。また、自動車運送事業における運転者の高齢化が進行する中で、高齢運転者等による交通事故の回避や被害の軽減を図るため、ドライバー異常時対応システムを含めた先進安全自動車 (ASV) の開発・普及を促進するとともに、自動車アセスメントにおけるドライバーモニタリング等の評価に向けた検討を行う。さらに、デジタル式運行記録計の将来的な義務付けも視野に入れつつ強力な普及促進を図るため、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」において設定した普及目標の達成に向けて、運送事業者の費用負担の軽減や装着意義の理解向上などの装着率向上策を講じるとともに、2027 年まで、毎年トラック運送事業者等に対してフォローアップ調査を実施した上で、義務化の可否等を検討していく。このほか、トラックドライバーに対する安全教育への 3D 都市モデルの活用も進める。

また、偏積による貨物列車の脱線等の事故を未然に防止するため、貨物鉄道事業者や利用運送事業者等において偏積防止対策を推進する。

さらに、航空運送事業者の新規参入、新型式機の導入、整備業務の委託などの多様化を含めた航空機の運航・整備に対する審査と指導・監督を的確に行う。

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

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

物流は、我が国の産業競争力の源泉であり、その機能を将来にわたって適切に発揮させるためには、物流に携わる多様な関係者の連携・協力により、これまで「競争領域」とされる部分が多かった物流の「協調領域」を積極的に拡大する方向で捉え直し、公正な競争を確保する必要があることにも留意しながら、サプライチェーンの全体の可視化・最適化や、物流生産性と付加価値の抜本的向上につなげていく必要がある。

このためには、物流を構成するハード・ソフトの各種要素の標準化が極めて重要であり、すでに具体的な規格等が定められた「標準仕様パレット」や「物流情報標準ガイドライン」の更なる普及・活用を図るとともに、物流現場で発生している負担や非効率などをこれまで以上に解消していくための新たな領域の標準化に向けた議論を開始する必要がある。また、物流標準化・デジタル化を加速していくためには、複数の荷主・物流事業者間での連携・協働に向けた取組を物流統括管理者 (CLO) が主体となって進めていくことも求められる。

さらに、物流の担い手不足が深刻化する中において、物流の機能と高度なサービスを維持するためには、物流現場におけるAI・デジタル技術等のテクノロジーや自動化・機械化機器などの更なる活用を進めていくことも重要である。

これらの取組と軌を一にするものとして、各種インターフェースの標準化を通じて、物流リソースに関する情報を企業・業界の垣根を越えて共有し、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「フィジカルインターネット」という考え方も現れてきており、令和3年10月には、国土交通省と経済産業省が連携し、「フィジカルインターネット実現会議」を発足させている。同会議では、令和4年3月に、政府レベルのロードマップとしては世界初となる「フィジカルインターネット・ロードマップ」を公表し、我が国において2040年までにフィジカルインターネットを実現するための長期計画を提示したところであり、本ロードマップに従って、「ガバナンス」、「商流・物流データプラットフォーム」、「水平連携」、「垂直統合」等の項目ごとに様々な取組を推進することが求められている。

①「標準仕様パレット」の導入促進と物流標準化の対象領域の拡大

個社や業種分野を超えた共同化や物流施設の自動化・機械化等に向けたユニットロード化、一貫パレチゼーション等を実現するための「標準仕様パレット」の導入を強力に促進する。また、「標準仕様パレット」の更なる普及拡大に資するよう、業界ごとの特性も考慮しながら、複数の発着荷主やレンタルパレット事業者等が連携してパレット供給時の共同配送と空パレットの共同回収を行う共同プラットフォームの設置を促すとともに、関係事業者間でのパレットの仕分け・回収、紛失時の取扱いや費用分担等の明確化に向けた官民一体となった検討を進める。こうした取組と併せて、企業間取引（BtoB）におけるユニットロードの更なる標準化に向けて、荷主・物流事業者等のニーズも踏まえつつ、「標準仕様パレット」の活用を前提としたクレート、折りたたみコンテナ等の輸送容器など、関連する規格・設備・運用についても検討する。

また、ラストマイル配送における業務の効率化・簡素化等の基礎となる配送伝票等の記載情報や伝票番号の体系、配送ステータスの把握方法の標準化と、これらの情報の円滑なデータ連携を可能とするデータ形式の標準化に向けた議論を開始するため、官民の関係者が参画した枠組みを新たに設ける方向で検討を進める。

さらに、こうした物流標準化を通じて物流業務の効率化・簡素化等を実現し、物流人材の知識・技能の習得コストの低下や雇用流動性の向上を図る。

②荷主・物流事業者間の連携・協働によるデータ連携等の取組の深化

「物流情報標準ガイドライン」に準拠したデータ連携を通じた複数の荷主・物流事業者間での共同輸配送や共同保管、検品レスの取組の進展を踏まえ、2040年までのフィジカルインターネットの実現も見据えながら、業界・業種横断的に不特定多数の事業者間の輸送リソースを最大限に活用した「N対N」の共同輸配送などの先進的なユースケースの社会実装を目指す。また、荷主と物流事業者が連携したデータの可視化・共有化の取組を推進し、メニュープライシング・ダイナミックプライシング等の導入による物流コストに応じ

た運賃・商品価格の設定を後押しするとともに、調達・生産・在庫・輸配送計画等の連携を通じて、関係者全体で適切なリードタイムの確保や積載効率の向上、発注量・納入量の平準化に取り組む。

さらに、トラック予約受付システムや車両動態管理システム等について、発着荷主や倉庫事業者ごとに異なるベンダーがシステムを提供しており、これらを利用するトラック運送事業者等の負担となっている、いわゆる「多画面問題」についても、物流データの標準化を通じたシステム間の連携を促し、中小・零細事業者などの業務負担の軽減を図る。

加えて、鉄道・海運へのモーダルシフトで使用される大型コンテナ・シャーシ等について、それぞれの事業者が個社で保有・管理しており、復路が空車での回送となるなどの非効率な運用が生じていることを踏まえ、大型コンテナ・シャーシ等の共同利用に向けてこれらの位置や稼働状況等の可視化・共有化を進めるデータプラットフォームの実用化を目指す。また、複数事業者間でのトレーラ・トラクタの共同利用に資する標準化・規格化のあり方についても、関係者の合意形成のもと、必要な検討を行う。

③物流のデジタル化・自動化・機械化等を通じた業務効率化の推進

生成 AI をはじめとする AI、ビッグデータ、デジタルツイン等の新技術の開発と実用化を踏まえ、物流分野のイノベーションの実現に向けて、多数の荷主・物流事業者が関わる集配送のマッチングや配車・運行計画の最適化、トラックの荷台・コンテナ等への異なる荷姿・重量の貨物の積合せなどの先進性・革新性の高いユースケースの創出を支援するとともに、物流拠点における無人荷役機器や無人搬送機（AGV）、自動倉庫等を活用した庫内作業の効率化を引き続き推進する。

また、物流分野の担い手不足に加えて、EC 市場や冷凍食品市場の拡大に伴う輸送・保管需要の増大により、サプライチェーンの結節点となる倉庫や配送センター等の物流拠点における業務効率化・省人化が急務となっていることを踏まえ、中小の荷主・物流事業者を中心に、貨物管理や荷役作業、荷さばき・ピッキング・パレタイズ等をはじめとする庫内作業の効率化・省力化に資するシステムや自動化・機械化機器の導入を推進していく。

さらに、運行管理者の業務負担の低減に向けて、引き続き遠隔点呼・自動点呼の普及促進を図るとともに、同一事業者内と業態・事業者をまたいだ運行管理業務の一元化について、安全性の確保を前提としつつ、更に運送事業者が活用しやすい制度とするための方策を検討する。また、車両の運行前に行う日常点検についても、安全性の確保を前提とした自動化技術の活用について、事業者の要望を踏まえ対応していく。加えて、宅配事業者等が自社の配送業務で利用する配送履歴情報に関する制度面の整理も含めた情報共有のあり方や地域配送の効率化等に向けた不動産 ID の活用についても、必要な検討を行う。

このほか、内航フェリー・RORO 船ターミナルにおける作業環境改善や生産性向上を図るため、シャーシ・コンテナの入退場管理、損傷確認、位置管理の高度化を推進する。

④フィジカルインターネットの実現に向けた取組の推進

物流が抱える「時間」・「距離」・「費用」・「環境」の制約から個人・企業・地域の活力と創造性を解放し、価値を創出するイノベティブな社会を目指すため、フィジカルインターネットの実現に向けた取組を推進する。

具体的には、標準化されたモジュラー式コンテナ、物流結節点、プロトコルを通じて物流リソースを共有・統合し、物流のみならず生産まで含む最適なサプライチェーンマネジメントを可能にする「世界で最も効率的な物流」（効率性）、多様な物流の選択肢が安定的に確保される好循環を通じて物流の強靱性を飛躍的に高める「止まらない物流」（強靱性）、「物流＝コスト」という通俗観念を覆して我が国の産業競争力の源泉となる「成長産業としての物流」（良質な雇用の確保）、効率的で円滑な物流を通じた少子高齢化に伴って懸念される買い物弱者の問題や地域間格差の問題の解消に向けた「社会インフラとしての物流」（ユニバーサルサービス）という4つの価値の創出を目指す。

フィジカルインターネットの実現に向けては、輸送機器や物流の結節点となる物流拠点の自動化・機械化とその進展による装置産業化²⁹、サプライチェーンの垂直統合（BtoBtoCのSCM）、ハード・ソフトの標準化・シェアリングを通じた水平連携、スタートアップ企業等も含めた幅広い事業者の参画とシームレスなデータ連携を可能とする物流・商流データのプラットフォーム、その公平性・開放性の確保や費用と利益のシェアリングルール等の確立に向けたガバナンスという6項目を連動させながら進めることが重要となる。

これらの項目は、技術の開発・普及・ビジネス化、企業内部の業務効率化、企業間の協議と協調、新しいサービスやルール形成といった様々な形で事業者や行政の物流・産業等に関する施策として取り組まれている。これらの個々の施策や業界固有の商慣行や物流課題に対応するため、フィジカルインターネット実現会議の業界別ワーキンググループ等における取組も促しながら、フィジカルインターネット・ロードマップに照らして全体の進捗状況を確認し、取組の連携・加速と支援施策の検証・強化を図るため、ロードマップの改訂を行っていく。

これらの取組と併せて、フィジカルインターネットの実現に向けた共同輸配送やDXによる物流効率化を今後更に促進するためのデータ連携のあり方をとりまとめ、取組を後押しするとともに、ダイナミックプライシング等を用いたサプライチェーンの効率化の先進事例の周知・浸透を図ることで、物流サービス水準の見直しを推進していく。その際、物流・商流データの連携については、製造・卸売・小売（製・配・販）の各段階をまたぐ商品情報の標準化に向けた、情報授受プロセスにおける連携強化を目指す商品情報プラットフォーム構想における議論を踏まえた検討を進める。加えて、製品のトレーサビリティの向上や入荷・検品時などの作業の効率化につながる標準化された二次元コードやコード体系などの活用の推進についても検討を行う。また、地域フィジカルインターネット懇談会の開催等による地域における共同輸配送の促進等を通じて、地域の特性に応じた物流課題の解決を目指す。こうした取組を進められるよう、共同物流の事例も踏まえ、公正な競争にも配慮した考え方の整理を目指す。

²⁹ 標準化や自動化を高度に進めることにより、複数の企業によるオープンな共同利用を可能とする新たな物流インフラへと転換すること。

このほか、フィジカルインターネットの国際標準化を見据えた規格や指標等の開発に備え、国内検討体制の構築や関係国との連携強化に取り組む。

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

我が国の運輸部門からの電気・熱配分後の二酸化炭素排出量は日本全体の排出量の19.2%を占めており、2023年度時点で1億9,014万t-CO₂と、2013年度比で約15%減少している。この排出量の減少傾向を継続・拡大することで、2050年カーボンニュートラルの実現をより確かなものとする必要がある。この際には、DXやGXの進展による電力需要の増加に見合った脱炭素電源を十分に確保していくことも重要である。

世界各国は、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を着実に進めており、脱炭素の取組が国家・企業の競争力に直結する時代に直面している。我が国では、エネルギー安定供給、経済成長、脱炭素を同時に実現するため、10年間で150兆円超の官民投資を呼び込むための「成長志向型カーボンプライシング構想」に基づき、取組を進めている。具体的には、令和5年5月に段階的なカーボンプライシングの導入を法定化する脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律（令和5年法律第32号。以下「GX推進法」という。）を制定し、令和7年2月には、GXの官民投資の活性化に向けた中長期的な見通しを示す「GX2040ビジョン」を閣議決定した。また、同年5月にはGX推進法を改正し、令和8年度から本格稼働する排出量取引制度を具体化した。これにより、令和5年度よりGXリーグに参画する企業が自主的に行っていた排出量取引が、令和8年度より年間二酸化炭素直接排出量10万トン以上の企業を対象に義務化されることになった。また、令和8年度以降の次期GXリーグについては、サプライチェーン全体の排出削減を通じてGX市場の創造に取り組む企業が持続的な成長を実現できる枠組みに見直し、こうした取組を行う企業を、GXを牽引する企業として位置付けていく。なお、今後、東京証券取引所プライム市場上場企業を対象に時価総額の大きな企業から令和9年3月期より順次、SSBJ基準³⁰に準拠した有価証券報告書の作成が義務付けられることとなると、Scope1・Scope2及びScope3の各排出総量が開示されることから、こうした観点からも、物流事業者には荷主のScope3の脱炭素化への取組が求められる。

さらに、地域の特徴も踏まえたエネルギーの効率的活用や地域活性化等に資する再生可能エネルギー等の地産地消や、資源の効率的な循環による持続的な社会づくりと経済的な成長を目指す「循環経済（サーキュラーエコノミー）」の推進に向けた環境整備も必要である。

① サプライチェーン全体の脱炭素化の推進

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、運輸部門の二酸化炭素排出量の約4割を占めるトラック等の商用車の電動化やバイオ燃料の使用を強力に促進する。商用車の電

³⁰ サステナビリティ基準委員会（SSBJ）が2025年3月に公表したサステナビリティ開示基準の適用（適用基準）、一般開示基準、気候関連開示基準の総称を指し、国内企業による投資家へのサステナビリティ情報開示のあり方を示した基準である。

動化に当たっては、GX 経済移行債を活用した EV トラック・FCV トラック等の車両やその充電設備の導入を支援する。バイオ燃料の使用に当たっては、中小トラック運送事業者等の投資余力等にも配慮し、軽油に代わる代替燃料となるリニューアブルディーゼルや合成燃料などを活用することも重要である。

物流施設については、EV トラック・FCV トラック等の普及の観点から、水素や再生可能エネルギー等を活用するための充電・充填、水素貯蔵・蓄電、水素製造設備、ペロブスカイト太陽電池を含む太陽光パネルの設置を促すとともに、省エネルギー機器や省人化機器等の導入を進め、照明・空調のエネルギー消費削減等の取組を促進する。また、発着荷主とトラック運送事業者間における配車計画・予約受付と連携した高度な車両管理システムやダブル連結トラック・スワップボディコンテナ車両などの高輸送効率車両の活用等を推進し、トラック輸送等の省エネ化を促す。

船舶の低・脱炭素化については、水素・アンモニア等を燃料とするゼロエミッション船等の技術開発・実証を進めるとともに、国内生産体制の整備を図る。また、海運分野の省エネ化・非化石エネルギー転換を推進するため、内航船の革新的な省エネルギー技術の実用化や更なる非化石エネルギー転換を目指す実証を支援するとともに、内航船省エネルギー格付制度の普及を進める。さらに、洋上風力発電で発電した電気を安定的かつ効率的にエネルギー需要地に届ける観点から、電気を輸送する電気運搬船の普及やその効率的な輸送に向けた取組を促進する。加えて、錨泊中の LNG 燃料船へのバンカリング等の課題についても、今後の技術の進展や国際的な動向等を踏まえ、安全確保を前提として、カーボンニュートラルの促進に必要な措置を講じていく。

脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進するため、港湾管理者による港湾脱炭素化推進計画の作成と同計画に基づく取組の実施に対する支援、次世代船舶燃料のバンカリング機能に関する検討、低・脱炭素型荷役機械の導入に対する支援、コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する「CNP 認証」の普及等を推進する。

航空分野の脱炭素化に向けて、持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進、運航の改善、機材・装備品等への新技術の導入、空港施設・空港車両の省エネルギー化等の促進、空港の再生可能エネルギー拠点化等の官民連携の取組を推進する。

これらのサプライチェーン全体での脱炭素化の取組と併せて、2026 年度から本格稼働する排出量取引制度について、脱炭素成長型経済への移行に向けて、対象となる運輸部門に係る運用上の課題等を検証する。

このほか、「新モーダルシフト」の普及拡大にも資するよう、トラック輸送よりも環境負荷の小さい鉄道・海運等へのモーダルシフトを積極的に推進する荷主等へのインセンティブを付与するため、J-クレジット制度の活用に向けた検討を進める。また、鉄道・海運に加え、国内定期旅客航空便の空きスペースの活用を含めた「新モーダルシフト」の推進を図るべく、サステナビリティ情報の開示義務化の動向等を踏まえ、輸送事業者の排出削減やモーダルシフトの取組がサプライチェーンの中で適切に評価される仕組みや運輸部

門におけるカーボンクレジットの創出・活用など、環境価値を経済活動に活用するための環境づくりを検討する。

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

電動車を導入する際の懸念点として、特に中小事業者においては、導入のコストや航続距離の短さ、導入後のバッテリー交換などの高額な維持費の発生が挙げられていることを踏まえ、これらを払拭するための電動車の性能等に関する正しい情報提供やバッテリー再利用などの導入後の負担削減に資する取組として、EV 車両、再生可能エネルギー、蓄電池を組み合わせた再生可能エネルギーの地産地消モデルの実証事業を行うとともに、その成果を含めた商用電動車の導入ガイドラインの策定や電動車の性能等の評価検証・公表制度の創設に向けた調査・検討を進め、当該モデルの全国展開を推進する。また、バイオ燃料などのカーボンニュートラル燃料の地産地消にも資するよう、地域の配送・小売サービス事業者等が連携した静脈物流や荷主と元請事業者だけでなく下請事業者も含めた地域のサプライチェーン全体の脱炭素化の取組を推進する。さらに、ラストマイル配送を担うことが多い軽貨物自動車についても、EV 化の推進のための支援方策の具体化に向けて検討を進める。

また、循環資源に関する物流ネットワークの拠点となる物流機能や高度なりサイクル技術を有する産業の集積を目指す港湾を「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」として選定・整備し、港湾を核とする物流システムの構築等による広域的な資源循環を促す。

さらに、資源循環の促進のための再資源化事業等の高度化に関する法律（令和6年法律第41号）に基づく認定制度等も活用しながら、広域的・効率的な再生資源の収集・運搬を促進し、物流分野における脱炭素化と資源循環を加速化する。

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

（1）サプライチェーンの高度化を通じた我が国の物流の国際競争力強化の実現

近年、我が国の空港・港湾の国際的なプレゼンスが相対的に低下しており、貿易立国の危機に直面している。東アジア・東南アジア諸国における経済成長に伴い、更なる増加が見込まれる三国間流動の積極的な取り込みを図るため、アジアの主要空港では空港の機能強化が戦略的に行われている一方で、金額ベースで我が国最大の貿易港である成田空港においては、国際航空物流ネットワークの充実を図るための発着容量の確保が喫緊の課題となっている。

また、我が国の港湾については、国際基幹航路の船舶の大型化が進む中で、アジアの主要港と比較して貨物量が少ないこと等により、地域によっては日本発着の直航サービスがない状況にあり、また、直航サービスがある地域であっても便数が極めて限定的な場合がある。

我が国の企業のグローバルなビジネス展開を支えるためには、これらの空港・港湾の国際物流ネットワークにおけるハブ機能を抜本的に強化し、アジアなどの三国間流動や近年台頭著しいグローバルサウス等の活力を積極的に取り込んでいくことが求められている。

さらに、我が国の海上輸送について、厳しい国際競争等に対応するため、世界的な脱炭素化の潮流や船員の労働環境の改善への期待の高まりも捉えて、海運業・造船業・船員などを中核として形成される我が国の海事産業群の強靱化を進めていく必要がある。

加えて、米国の関税措置等により、国際貿易の不確実性が高まっており、国境を超えたビジネス活動に影響を与えているだけでなく、各国の産業政策において国内産品を優遇するなど、市場の分断を招きかねない政策を増加させることにもつながっている。こうした国際情勢の不確実性が高まる中では、自由で開かれた貿易・投資体制を維持するための各国・各地域との連携強化を進めるとともに、我が国の産業の国際競争力を物流面で支える取組や我が国の物流事業者による海外での積極的な案件形成を推進していくことも重要となってきた。

このほか、農林水産業・食品産業の海外から稼ぐ力を強化するため、鮮度が価値となる等の品目特性を踏まえつつ、効率的な輸出物流やコールドチェーンを確保するとともに、国際物流の発展に寄与している通関業についても、適切な業務運営を確保する必要がある。

①成田空港等の更なる機能強化等を通じた国際航空物流拠点の整備

日本が強みを持つ半導体製造装置の輸出の多くを担っているほか、日本各地の農林水産品の世界各国への輸出を通じて地域活性化にも寄与するなど、我が国全体と全国各地の成長エンジンとしての役割が期待される成田空港について、三国間貨物を含めた国際航空貨物の更なる取り込みを図り、北東アジアの「国際ハブ空港」としての地位を確立するための取組を強力に推進する。

具体的には、地域との共生・共栄の考え方の下、国、地元地方公共団体、成田国際空港株式会社が一丸となって、B滑走路の延伸とC滑走路の新設等の更なる機能強化を着実に進め、年間50万回及び1時間当たり最大98回の発着容量の早期実現に取り組み、首都圏空港全体においては、年間発着容量約100万回を目指す。また、発着容量の拡大に伴って増加する貨物量に対応するため、「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」の中間取りまとめも踏まえ、貨物取扱施設等を集約した新貨物地区の整備や自動化・機械化の推進、新貨物地区と空港隣接地との一体的運用を通じた効率性・生産性の大幅な向上を目指す。さらに、国際航空物流拠点としての更なる競争力強化に向けて、周辺地域において千葉県等が取り組んでいる国家戦略特区制度等も活用した成田空港を核とした物流産業の集積とも緊密な連携を図る。加えて、成田空港と羽田空港の国際航空ネットワークを生かした首都圏空港の一体的な運用に向けて、成田空港・羽田空港間のフィーダー輸送の自動化の実現を目指すとともに、成田空港と羽田空港の一体的運用及び首都圏空港と京浜港の連携の強化に資するように、税関関連事務の簡素化等を検討していく。

このほか、2030年前後を目途とした関西3空港全体での年間50万回の発着容量の確保に向けて、関西国際空港における年間発着回数30万回の実現を目指した機能強化等を推進する。また、中部国際空港において、空港の完全24時間運用の実現や安定的な輸送機能の確保に向けた代替滑走路の整備等を推進し、我が国を代表するものづくり産業の一大集積地である中部圏の国際航空物流拠点としての機能強化を図る。さらに、北九州空港の

滑走路延長やエプロン拡張整備等による一般空港等の機能強化を推進する。加えて、これらの空港が連携し相互に補完することで、我が国の航空物流全体の競争力強化を図る。

こうした取組と併せて、航空貨物関連業界におけるデータ共有の新標準方式である ONE Record の導入など、関係者が一元的に情報共有できる環境の早期の整備に向けて必要な取組について関係事業者等と連携して検討するとともに、KS/RA 制度においても、国際民間航空機関（ICAO）等の国際的な動向も注視しつつ、航空貨物における検査がより効率的かつ効果的なものとなるよう検査のあり方について検討を行う。

②国際コンテナ戦略港湾政策の推進等

我が国の港湾ロジスティクスを強化し、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントや経済安全保障に貢献するため、国際コンテナ戦略港湾等の国際競争力強化を図る。

国際コンテナ戦略港湾政策については、我が国に寄港する国際基幹航路の維持・拡大を図るため、引き続きフィーダー航路網の拡充を図るとともに、モーダルシフト需要を踏まえた多様な輸送モードを活用した国内集貨や、国内のみならず東南アジア等からの国際トランシップ貨物を含めた集貨の促進のために、ターゲットとなる貨物や航路等を把握した上で関係者と連携し国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートを構築する「集貨」、従前の流通加工等の機能を有する物流施設の立地支援に加え、ソフト面での取組として再混載トランシップ等に係る物流手続の更なる円滑化による「創貨」、大水深コンテナターミナル整備や、遠隔操作クレーンの導入支援など新技術の活用等による「競争力強化」の3本柱の取組を、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に推進する。このうち、「競争力強化」の取組については、人口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とターミナルゲートの処理能力不足やターミナル前混雑などの課題に対応し、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、「CONPAS」³¹や港湾技術開発制度等を活用した「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組を一体的に推進する。

これらの取組と併せて、「サイバーポート」の主要な貿易プラットフォームとの連携を図るとともに、これを活用した新たなビジネス・サービスの創出と水平展開を進め、貿易DXの更なる推進を図る。また、「サイバーポート」の利便性向上と利用促進に向けて、船社・ターミナル間の船腹荷役情報や予約情報等の情報連携を円滑化する機能を構築し、船社情報の拡充を推進するほか、利用者のニーズ等を踏まえた機能改善を必要に応じて行う。

加えて、国際バルク戦略港湾において、安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船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共同輸送を促進することで、国全体として安定的かつ効率的な資源・エネルギー・食糧の海上輸送網の形成を図る。

³¹ Container Fast Pass。コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステム。

③安定的な国際海上輸送の確保に向けた海運の国際競争力強化

我が国の貿易を支える海事産業における人材の確保・育成に向けて、働き方改革や労働環境改善、デジタル技術の活用、次世代船舶への対応などを推進するとともに、国内造船需要の促進等も行い、船舶の需要サイドと供給サイドの取組の好循環を創出する。

具体的には、世界単一市場で厳しい国際競争下にある外航海運業については、日本商船隊や国内船主の国際競争力強化を通じて、経済安全保障にも資する安定的な海上輸送の確保を図る。また、船舶の供給を通じて我が国の安定的な海上輸送を支える役割を担う我が国の造船業の再生を図るため、造船能力の抜本的な向上のための取組を進めるとともに、船舶のサプライチェーンの強靱化等による高品質な船舶の安定供給を確保するなど、海運分野の取組と合わせ、海事産業群全体で国際競争力強化を推進する。

また、自動運航船については、2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、国際海事機関（IMO）において、国際ルール策定作業を主導する。

このほか、一部の国における保護主義的措置の強化など昨今の国際情勢も踏まえ、我が国においては、「海運自由の原則」³²の下、通商協定の交渉や多国間協力の枠組み等を通じて、国際海運の障壁是正に取り組む。

④我が国の物流産業の持続的成長に向けた海外市場の開拓や関係諸国との連携強化

我が国の物流産業の持続的成長に向けて、我が国のフォワーダーやトラック運送事業者、倉庫事業者などの幅広い分野の物流事業者の積極的な海外展開を進め、アジアをはじめとする海外市場での収益拡大を図るため、新たな市場の開拓等を通じたビジネスチャンスの拡大に取り組むとともに、諸外国の物流に関する規制やインフラの改善等に向けた働きかけ、官民ファンドの活用による我が国の事業者の海外市場への参入支援など、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。特に、コールドチェーン物流については、ASEANを含むグローバルサウス諸国等において、経済成長・所得の向上に伴い冷蔵冷凍食品の消費量が増加し、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、我が国が主体となって提案・開発・発行したコールドチェーン物流サービスに関する国際規格の普及を推進する。

また、グローバルサウス諸国等との連携強化に向けて、日系企業と現地企業・政府との協創を通じたドローン配送等の今後成長が見込まれる分野での実証・展開を推進するなど、関係省庁が連携して、我が国の物流事業者の海外展開の促進と現地ニーズに即した事業モデルの形成等を支援するとともに、現地の物流課題を踏まえた物流インフラの整備や社会的課題の解決に寄与していく。

このほか、地理的に近接する日中韓3か国の間において、日中韓物流大臣会合の枠組みに基づき、知見やベストプラクティスの共有を行うとともに、日中韓におけるリターナブル物流容器（RTI）の利用拡大や往復利用等による荷役環境の改善や相互通行可能なシャーシの利用促進を図るなど、シームレスな物流システムの実現に向けた取組を推進する。

³² 海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ね、政府による差別的な介入を認めないという原則。

⑤農林水産物・食品の輸出拡大に向けた戦略的サプライチェーンの構築

2030年に農林水産物・食品の輸出額5兆円等の目標を達成し、農林水産業・食品産業の海外から稼ぐ力を強化していくことが重要である。このため、「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」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」³³に基づき、国内から現地まで一貫してつなぐ戦略的サプライチェーンの構築を推進する。

具体的には、輸出に取り組む産地・事業者が、生産から加工・流通、現地販売までのサプライチェーンを構築できるよう、一気通貫で支援を行う。また、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、輸出物流の構築に必要な施設等の整備、産地から港湾・空港までの最適な輸送ルートや集荷・保管体制の構築、地方港湾・空港等の活用など、輸送ネットワークの構築やその間の品質管理等の課題解決を目指す。なお、農林水産物・食品の輸出は鮮度が付加価値となるため、航空保安対策を含む必要な輸出手続が迅速に行われ、品質保持と両立できるように調整を図っていく必要がある。

さらに、温度・衛生管理が可能な荷さばき施設やコールドチェーンの確保のためのリーファーコンテナ電源供給施設等への支援等を行い、港湾を活用した農林水産物・食品の輸出を促進する。

このほか、官民での海外におけるコールドチェーンの拠点整備・確保や、我が国の高品質なコールドチェーン物流サービスに関する国際規格の普及を図る。

⑥越境 EC が拡大する中での通関業の役割の重要性と適正な業務運営の確保

通関業者は、関税率の適用や品目分類等の国際貿易や通関手続に関する高度な専門知識を用いて、荷主である輸出入者と行政をつなぎ、関税等の適正な納付・貿易の円滑化・社会悪物品の流入阻止を実現しつつ関係法令の遵守に貢献することで、我が国と海外を結ぶサプライチェーンにおいて必要不可欠なインフラとしての役割を果たしている。近年、経済連携協定の進展に伴う通関手続の複雑化や越境 EC の拡大に伴う貨物の急増等、物流を取り巻く環境が大きく変化している中で、通関業者の役割の重要性が日々高まっている。

一方で、社会からの高まる要請に見合う料金設定や高騰する労務費等の適正な転嫁が進んでおらず、特に中小規模の通関業者は厳しい経営環境に直面しているとの指摘がある。通関業者の役割の重要性に鑑みると、その経営環境を改善していくことが急務である。

通関業者が、我が国の国際物流の発展に引き続き寄与できるようにするためには、専門性豊かな人材の維持・確保と人材育成に取り組むことが可能となるよう、その高度な業務に相応する通関業務料金を設定する必要がある。労務費等のコストを通関業務料金へ適切に転嫁していくことの必要性を広く周知していくなど、通関業者の適正な業務運営を確保するための環境整備に向けた取組を推進する。

³³ 令和7年5月30日農林水産物・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決定。

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

近年、我が国は、厳しい安全保障環境や地政学的な緊張の高まりなどの国際情勢の複雑化に加え、グローバル化の進展やテクノロジーの発展、産業基盤のデジタル化・高度化といった社会経済情勢の変化等に伴い、サプライチェーンの脆弱性の顕在化や基幹インフラ事業に対するサイバー攻撃等の脅威の増大などの課題に直面している。物流分野においても、令和5年7月に名古屋港でサイバー攻撃によるシステム障害が発生し、同港のすべてのコンテナターミナルの作業停止を余儀なくされたほか、大手のメーカーやEC事業者においても、サイバー攻撃によるシステム障害で商品の出荷や受注に多大な影響が生じたところであり、経済安全保障やサイバーセキュリティ上のリスクに対応し、国民生活や経済活動等の基盤となる基幹インフラの安定的な提供を確保していくことが不可欠となっている。

また、国際的な地政学リスクの高まりにより、我が国を取り巻くグローバルサプライチェーンは変化の局面を迎えている。具体的には、ロシアによるウクライナへの侵略が開始された令和4年2月以降、我が国の航空会社はロシア領空を迂回するルートで日欧間を結ぶ路線の運航を続けている。また、中東地域の紅海・アデン湾では、令和5年10月頃から、イエメンの武装勢力であるホーシー派による船舶への攻撃に対する懸念が継続しており、多くの船舶はスエズ運河を回避して喜望峰周りに迂回することを余儀なくされている。こうした国際情勢の変化に伴うサプライチェーンの混乱に対応するためには、安定的な国際物流の実現に向けて、平時から多様な輸送手段・輸送ルートを確保することや関係者間の情報共有体制を構築することが重要となる。

さらに、輸出入の9割以上を海上輸送に依存している我が国にとっては、エネルギー・食料安全保障や経済安全保障の観点からも、安定的な海上輸送やシーレーンの安全の確保が重要な課題となっている。

①経済安全保障やサイバーセキュリティに対応した物流産業の構築

トラック運送業は、安定的な提供が国家の安全保障に直結する分野と位置付けられ、基幹インフラ役務の1つとして指定されている。倉庫についても、重要物資の保管・流通拠点としての役割を担っており、セキュリティ強化や情報管理が求められている。このため、経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律（令和4年法律第43号。以下「経済安全保障推進法」という。）とサイバーセキュリティ基本法（平成26年法律第104号）及び重要電子計算機に対する不正な行為による被害の防止に関する法律（令和7年法律第42号。以下「サイバー対処能力強化法」という。）に基づく対応を着実に行うとともに、今後の社会情勢や国際環境の変化に応じて、経済安全保障の観点も含め、官民連携による持続可能な物流体制の構築を進めていく。

鉄道事業の安定的な提供の確保に向けて、経済安全保障の観点からのサプライチェーンを含めた継続的な分析等を行うとともに、事業法体系における監督措置を通じて、経営トップの主体的な関与の下での自律的なサイバーセキュリティ体制の構築と対策の実行に関するスパイラルアップを強力に後押しする。

外航海運分野において、引き続き基幹インフラ役務の安定的な提供の確保に関する施策を推進するとともに、外航海運を取り巻く地政学的リスクについての調査・分析を進め、経済安全保障の確保に資する所要の措置を検討する。また、海運事業者のサイバーセキュリティ対応能力の向上を図るため、サイバー対処能力強化法等に基づく所要の措置を講ずる。造船分野においても、船舶のサプライチェーンの強靱化を推進する。

港湾運送分野において、名古屋港のコンテナターミナルにおけるシステム障害を踏まえ、港湾運送事業法（昭和 26 年法律第 161 号）、サイバーセキュリティ基本法、経済安全保障推進法等に基づく制度的措置を着実に実施するとともに、サイバー攻撃を想定した訓練等の取組を通じて、港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の向上を図るなど、港湾ロジスティクスの強化を図る。

航空・空港分野における基幹インフラ役務の安定的な提供を確保するため、引き続き、経済安全保障推進法に基づく制度的措置を実施する。

これらの取組と併せて、我が国が国際社会において確固たる地位を確保し続ける上で不可欠かつ先端的な重要技術について、「経済安全保障重要技術育成プログラム」（K Program）による研究開発が進められているところであり、このうち、物流に関連した「デジタル技術を用いた高性能次世代船舶開発技術」や「長距離物資輸送用無人航空機技術」等の研究開発の実施とその成果の活用等を推進する。加えて、経済安全保障を確保する観点から、国民生活又は経済活動等にとって重要な物資を経済安全保障推進法上の特定重要物資として指定している。この中で、物流分野にも資する船舶の部品、航空機の部品、無人航空機が特定重要物資として指定されており、これらの物資の生産基盤強化・研究開発を支援する。

このほか、物流業界におけるデジタル化やデータ連携が進展するほど情報セキュリティやサイバーセキュリティの確保が重要となることを踏まえ、物流事業者を含むサプライチェーン上の事業者に対して、独立行政法人情報処理推進機構（IPA）が提供する「中核人材育成プログラム」への積極的な参加を促し、サービス障害の未然防止や発生時の適切な対応、迅速な復旧、再発防止等のための能力向上を図る。また、「サプライチェーン強化に向けたセキュリティ対策評価制度」について、実証事業等を通じた評価スキームの具体化や制度の利用促進のための施策の検討等を進め、令和 8 年度中の制度開始を目指す。

②不確実性が高まる国際情勢に対応した国際物流ネットワークの多元化・強靱化

感染症の流行やロシアによるウクライナ侵略、紅海・アデン湾での船舶攻撃、中東情勢の緊迫化等に伴いグローバルサプライチェーン全体の脆弱性と供給リスクが顕在化したことを踏まえ、その多元化と強靱化を進める必要がある。

このため、我が国の荷主・物流事業者と連携して従来の輸送手段・ルート of 代替又は補充に向けた実証輸送を行い、「中央回廊・カスピ海ルート」等の新たな BCP ルートの開拓を進めるとともに、これらの成果の幅広い共有や新規ルートの利用に向けた協議等の場となる官民コンソーシアムを運営し、関係事業者における平時からの備えや意識醸成、相互

連携を促す。こうした取組と併せて、関係国や国際機関等とも連携した情報発信を強化し、国際物流ネットワークの多元化・強靱化に向けた取組の実効性を高めていく。

このほか、アジアと欧州を結ぶ北東航路及び北極海の北米大陸側を通る北西航路からなり、「南回り航路」と比較して航行距離を大きく短縮でき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の情報共有を図るなど、利活用に向けた環境整備を進める。

③シーレーンの安全確保

近年、開発途上国では、地政学的な緊張、海賊やテロの発生等により、平和で安全な安定した社会が脅かされている。このため、法執行機関の能力強化やテロ・海賊対策等のシーレーンの安全確保に向けた支援を行う。

具体的には、我が国の経済活動と国民生活を支える海運サプライチェーン維持に不可欠な航行の安全を確保するため、引き続き、海賊発生海域における海賊対策や中東地域における情報収集活動を継続するとともに、シーレーン沿岸国の海上法執行能力の向上を図るために、海上保安庁モバイルコーポレーションチーム³⁴を活用し、同盟国・同志国等と連携した能力向上支援を推進していく。

また、同盟国・同志国等と連携し、航行・上空飛行の自由や安全の確保、法の支配を含む普遍的価値に基づく国際的な海洋秩序の維持・発展に向けた取組を進めるとともに、海洋安全保障にも資する海洋状況把握（Maritime Domain Awareness（MDA））能力強化に向けた取組を進める。さらに、政府開発援助（Official Development Assistance（ODA））を通じた海上安保分野の人材育成・人材ネットワーク強化の取組の推進、巡視船を含む海上安保設備の供与、海上輸送インフラの支援を行う。さらに、シーレーン沿いの同志国の海洋安全保障上の能力を強化するため、政府安全保障能力強化支援（Official Security Assistance（OSA））を戦略的に活用する。

加えて、国際海上輸送網のチョークポイントであり、我が国の経済安全保障上も重要なマラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保を図るため、航行援助施設の更新・維持管理への支援、人材育成等を推進する。

（3）大規模自然災害等に備えた物流ネットワークの強靱化

令和6年能登半島地震の災害対応に当たっては、陸・海・空のあらゆる手段を使用して被災地に迅速な輸送が行われたが、半島の地形的制約から道路ネットワークが限られる中、道路啓開を含む復旧や被災地支援の活動のアクセスルートとなるべき能越自動車道などの幹線道路が被災したほか、多くの港湾の利用が不可能となるなど、初動における被災状況の把握や復旧等の対応が困難となり、物流ネットワークの耐災害性を強化する必要性が再認識されることとなった。被災状況下では限られたアクセスルートでの輸送を余儀なくされるが、どのような環境においても、あらゆる手段を総動員して早期に現地の被災状況を把握・共有

³⁴ 海上保安庁に設置された外国海上保安機関への能力向上支援の専従部門であり、アジア諸国を中心とした諸外国の海上保安機関職員に対する研修訓練を実施するとともに、支援内容の要望にきめ細かく対応するための協議等を通じて、信頼関係を構築し、より一貫性・継続性をもった能力向上支援を効果的に実施することを目的としている。

するとともに、速やかに被災地に進入して必要な人員・資機材・物資等を投入・輸送できるよう、今般の災害対応を振り返り、今後の対応を更に強化することが必要である。

加えて、我が国の物流事業者は、災害時の緊急物資輸送の担い手として公共的な役割を果たしている。令和6年能登半島地震の被災地支援では、発災直後から全日本トラック協会やトラック運送事業者、地区倉庫協会や倉庫事業者等が緊急物資輸送に協力し、多くの物資拠点の物流改善に貢献した。具体的には、被災地方公共団体の職員だけでは困難だった配送手段の確保や物資拠点の管理などを物流事業者に業務委託したことで、避難所まで円滑に支援物資を届けられるようになった。また、港湾を通じた被災地支援活動においても、一度に大量の物資を輸送できる船舶のメリットを生かし、民間の船舶運航者などにより飲料水や資機材などを輸送した事例が見られた。さらに、孤立集落に安全かつ短時間で物資を輸送するためのドローンの活用も行われた。これらの活動実績も踏まえ、「令和6年能登半島地震に係る災害応急対応の自主点検レポート」³⁵では、物資拠点での物資の受入れや搬送計画の策定、搬送等の業務の委託に関する市町村と物流事業者との災害連携協定の締結の促進、災害時の都道府県・市町村の輸送関連業務の役割分担や国によるサポートの明確化、ドローンの活用等の検討の必要性が指摘されており、大規模自然災害等に備えた緊急物資輸送のための平時からの体制構築や関係機関の相互連携の充実・強化が求められている。

①災害等の有事における物流ネットワークの維持・確保

高規格道路の未整備区間の整備や暫定2車線区間の4車線化等を推進し、大規模災害リスクへの対応に不可欠な災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築に取り組む。

輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークを構築するため、災害時の迅速な代行輸送を実現するため、JR貨物、関係地方公共団体、地方運輸局等の官民が一体となったBCPの策定に向けた協議を実施し、災害発生に備えた体制を構築するとともに、代行輸送の拠点となる貨物駅における代行輸送力を強化するための施設整備や、激甚化・頻発化する豪雨災害による長期不通を回避するための脆弱箇所における事前防災対策を推進する。

港湾において、災害時の海上からの迅速で的確な被災地への輸送を確保するため、耐震強化岸壁、臨港道路、航路・泊地等の一連の施設について、耐震化・液状化対策等により災害時の健全性の確保を図る。また、災害時の港湾BCPの実効性を高めるための不断の見直し・改善を行うとともに、複数の港湾が相互に連携し、緊急物資輸送、コンテナ貨物等の代替輸送によるリダンダンシーの確保等を行うための広域港湾BCPの策定を両輪として進める。これらのハード・ソフト両面での取組により、防災拠点機能を確保し、支援側および受援側の港湾が相互に連携した海上支援ネットワークの形成を推進する。

空港は緊急物資等の輸送拠点となることから、自然災害の発生後、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と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 (Advanced Airport) -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。また、自然災害の激甚化・頻発

³⁵ 令和6年6月令和6年能登半島地震に係る検証チーム。

化する中においても、航空保安施設や管制情報処理システム等が安定運用できる堅牢性を高め、航空管制のレジリエンスを強化することにより、災害や障害に強い航空交通ネットワークの実現に取り組む。

船舶交通の安全確保に向けて、船舶交通がふくそうする海域における海上交通流の動静把握や航行船舶に対する情報提供の充実・強化を推進するとともに、次世代のAISであるVHFデータ交換システム（VDES）の具体的な活用やシステム構築に向けた検討を進めるなど、海上交通センターの機能充実にに向けた取組を推進する。

②大規模自然災害等に備えた緊急物資輸送の体制強化等

物流事業者の災害対応能力の強化に向けて、サプライチェーンを維持するために荷主、トラック運送事業者、倉庫事業者等が連携して取り組むべき重要な対策について積極的な周知活動を行うなど、多様な災害に対応した事業継続計画（BCP）の策定を進める。また、災害時のラストマイルを含む円滑な支援物資体制の構築に向けて、全国の市区町村と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する連携訓練の実施や官民協力協定の締結を促すとともに、災害時等も活用できる共同輸配送やドローン配送等の体制構築を平時から進めるため、地方公共団体が協議会の開催等を通じて地域の物流網の維持・確保に積極的に関与・参画していく機運の醸成を図る。さらに、災害時の緊急支援物資の輸送拠点となる物流施設について、災害による停電等が発生した際も迅速かつ円滑な緊急支援物資輸送体制を維持・確保するための非常用電源設備の導入を支援するとともに、地方公共団体の地域防災計画においても、救援物資の常備保管や発災時の積替・集積拠点としての利用方針などを明確に位置付けていく。加えて、国は災害時に被災地方公共団体等に職員を派遣し、被災者や支援者の輸送手段の確保、緊急支援物資の管理・配送等の支援を行う。

このほか、油や危険・有害物質への対応に加えて、今後、代替可能エネルギーとして期待されている水素やアンモニア等の次世代エネルギーの海上における大規模拡散や流出時にも的確に対応するため、対応資機材の整備・維持管理を推進するとともに、現場海上保安官の知識・技術の向上を図ることができる体制を整備する。また、関係機関との合同訓練等に参画し、地域の特性に合わせた連携強化を図り、海上災害対応能力の向上を図る。

IV. 今後の推進方針等

(1) 本大綱の計画期間等

本大綱は、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8年1月16日閣議決定）や交通政策基本計画（令和8年1月16日閣議決定）と同じく、計画期間は2030年度までとする。

なお、我が国の社会経済や物流を取り巻く状況など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、発着荷主、一般消費者をはじめとした物流に携わるすべてのステークホルダーが連携・協力し、継続的に取組を進めることでこそ解決が図られるものである。

また、本大綱の計画期間は、令和7年3月の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」における総理の指示で、輸送力不足が年々深刻化する期間として物流革新の「集中改革期間」と位置付けられた2030年度までの期間と相重なるところであり、2030年度に想定される輸送力不足の解消に万全を期すことはもとより、その先も見据えながら、官民の関係者が一丸となって、我が国が直面している様々な課題に対応した新たな物流を作り上げていくことが強く求められる。

このため、Ⅲ. で述べた今後取り組むべき施策の推進により、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として、別表のとおり本大綱の代表的な指標（KPI）を設定する。また、これらの達成状況や達成に向けた課題はCLO等の物流に携わる経営幹部の投資判断の材料として重要であることに鑑み、定期的なフォローアップによるアカウンタビリティを確保する観点から、有識者や関係事業者等を交えた政策評価の場を設ける。この場では、本大綱に位置付けられた施策の進捗管理や検証を行うことで、各種の施策が本大綱の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。

(3) 今後想定される輸送力不足への対応方針

2030年度に想定された約34%の輸送力不足のうち、約14%は、物流の「2024年問題」に対応するための官民の取組の成果等により概ね克服することができた³⁶。

一方で、一部では輸送の制限が見られるなど、依然として輸送力が逼迫している状況に変わりはなく、2030年度に想定される物流の停滞を回避するためには、残りの輸送力不足の克服に向けて、引き続き取組を進めていく必要がある。さらに、2030年度の輸送力不足を乗り越えてもなお、2040年度、2050年度には、人口減少・少子高齢化の進行等に伴う更なる輸送力不足が見込まれている。

このため、本大綱の期間では、物流の停滞を招かないよう、トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮、トラックの積載効率の向上、陸・海・空の「新モーダルシフト」、宅配

³⁶ 営業用トラックの貨物輸送量については、当初の想定（2019年：28.4億トン）から足元（2024年：25.1億トン）にかけて約12%減少しており、これも物流における需給ひっ迫の解消に寄与している。

便の確実な受け取り、ドローンでのラストマイル配送などの輸送力を確保するための各種施策を用意し、輸送量の推移に応じて必要な施策を講じる。輸送力の確保とあわせて、物流全体の適正化や生産性向上、抜本的なイノベーションを実現し、上質で魅力ある物流産業への転換を目指す。なお、トラックドライバーの平均労働時間を全産業平均まで引き下げた際には、必要な輸送力を確保するために更なる取組が必要となる。

また、鉄道・海運による貨物輸送や港湾での荷役作業についても、これらの担い手不足の深刻化やトラック輸送から鉄道・海運へのモーダルシフトの状況によっては、今後、一定の輸送力不足が生じるおそれがある。このため、本大綱の期間では、トラック輸送だけでなくサプライチェーン全体を俯瞰する視点から、将来的な輸送力不足が生じないように、物流の効率化や商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容、担い手の確保・育成や労働環境の改善等に向けた取組を着実に進めていくことも求められる。

なお、近年、物流の小口・多頻度化が進行している点にも留意が必要である。

(4) まとめ

政府においては、その時々物流を取り巻く社会的要請や環境変化などに対応するため、2025年度までに、7次にわたって「総合物流施策大綱」を策定してきた。これらを踏まえた累次の取組の推進に加え、物流の「2024年問題」を契機とした官民での連携・協力の深化により、我が国の物流を支えるための環境整備の機運はこれまでになく高まっている。

第8次となる本大綱においては、2030年度までの「集中改革期間」における物流革新を実現し、物流の未来を切り拓く更なる飛躍の5年間となるよう、責任と覚悟を持って、一気呵成に施策を推進していくこととする。

(別表)

指標名	現状値 (※1)	目標値
1 : サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化		
(1) 物流ネットワークの自動化・省人化の推進		
自動運転トラックの導入台数	—	1,000台 (2030年度)
(2) 効果的な物流体系の構築に向けたインフラ整備や新モーダルシフト等の推進		
道路による都市間速達性の確保率	57% (2023年度)	60% (2030年度)
物流の結節点となる基幹物流拠点の整備件数 (計画を含む)	—	20件 (2030年度)
トラックの積載効率	41.3% (2024年度)	44% (2030年度)
トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間	ドライバー1人当たり年間約750時間 (2024年度)	ドライバー1人当たり年間625時間 (2030年度)
トラックドライバーの平均労働時間	大型トラックドライバー 2,484時間 中小型トラックドライバー 2,424時間 (2024年) (参考:全産業2,052時間)	平均労働時間を全産業平均まで引き下げる (2030年)
「新モーダルシフト」に関する指標 ①鉄道による貨物輸送トンキロ ②船舶による貨物輸送トンキロ ③航空機による貨物輸送トンキロ ④ダブル連結トラックによる貨物輸送トンキロ ⑤自動運転トラックの導入台数 (再掲)	①164億トンキロ (2024年度) ②371億トンキロ (2023年度) ③6.6億トンキロ (2024年度) ④5.4億トンキロ (2025年) ⑤—	①221億トンキロ (2030年度) ②410.4億トンキロ (2030年度) ③8.3億トンキロ (2030年度) ④8.1億トンキロ (2030年) ⑤1,000台 (2030年度)
生鮮食料品等の中継共同物流拠点数	8か所 (2023年度)	30か所 (2030年度)
船舶・鉄道等による農水産品・食品の輸送の割合 (トンベース)	3% (2022年度)	6% (2030年度)
(3) 地域のラストマイル配送等の持続可能な提供の維持・確保		
多様な受取方法の利用率	大手宅配事業者3社 25.6% (2025年2月時点)	大手宅配事業者3社 50%程度 (2030年度)
宅配便の受け取り前に自ら受取方法を選択・指定している消費者の割合	大手宅配事業者3社 34.9% (2025年9月時点)	大手宅配事業者3社 50%程度 (2030年度)

	高齢者等を中心に食料品の購入や飲食に不便や苦勞を感じる者 (いわゆる買物困難者) への対策の取組が行われている市町村の割合	89% (2024 年度)	90% (2030 年度)
	地方公共団体におけるドローン配送の社会実装件数	17 件 (2025 年 2 月時点)	174 件 (2030 年度)
	中速・中型と中速・小型の自動配送ロボットの公道実証実験件数	2 件 (2025 年 12 月時点の 延べ件数)	10 件 (2027 年頃までの延 べ件数)
2 : 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換			
(1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化			
	トラックの積載効率 (再掲)	41.3% (2024 年度)	44% (2030 年度)
	トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間 (再掲)	ドライバー 1 人当たり年 間約 750 時間 (2024 年度)	ドライバー 1 人当たり年 間 625 時間 (2030 年度)
	多様な受取方法の利用率 (再掲)	大手宅配事業者 3 社 25.6% (2025 年 2 月時点)	大手宅配事業者 3 社 50%程度 (2030 年度)
	宅配便の受け取り前に自ら受取方法を選択・指定している消費者の割合 (再掲)	大手宅配事業者 3 社 34.9% (2025 年 9 月時点)	大手宅配事業者 3 社 50%程度 (2030 年度)
(2) 適正な運賃收受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進			
	物流業の労働生産性	2,623 円/時 (2023 年度)	2030 年度までに 2023 年度 比で 2 割程度向上させる
(3) トラック適正化 2 法等を通じたトラック運送業界全体の構造転換の推進			
	荷主等の違反原因行為又は無許可経営等原因行為に該当しうる行為が実際に確認された場合のトラック・物流Gメンの対応状況率	100% (2024 年度)	100% (2030 年度)
3 : 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善			
	トラックドライバーの年間所得額平均	大型トラックドライバー 492 万円 中小型トラックドライバ ー 437 万円 (2024 年) (参考: 全産業 527 万円)	年間所得額平均を全産業 平均まで引き上げる (2030 年)
	トラックドライバーの平均労働時間 (再掲)	大型トラックドライバー 2,484 時間 中小型トラックドライバ ー 2,424 時間 (2024 年) (参考: 全産業 2,052 時間)	平均労働時間を全産業平 均まで引き下げる (2030 年)
	トラック運転に従事する若年層の割合	10.1% (2024 年)	全産業に占める若年層 (15 ~29 歳) の割合と同等以上

			(2030年)
	「ホワイト物流」推進運動への参加企業数	3,395者(2025年12月時点)	5,000者(2030年度末)
	物流に関する高度な教育プログラム等の修了者数	6,665人 (2025年3月時点)	10,000人 (2026~2030年度)
	船員1人・1時間当たりの付加価値	16,600円(2022年度)	19,210円(2030年度)
	最大積載量が4t以上の車両等に対するデジタル式運行記録計の装着率	約80%(2024年)	約85%(2027年以降)
	トラックの追突事故件数 ①トラック(軽貨物を除く) ②軽貨物	①3,870件(2024年) ②1,572件(2024年)	①2,380件以下(2030年) ②970件以下(2030年)

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

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

一貫パレチゼーションに関する指標 ①パレット生産数量に占める11型パレットの割合 ②レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合 ③レンタルパレット保有数量 ④レンタルパレット事業者間で共同回収を行う拠点数 ⑤大手レンタルパレット事業者が顧客に出荷しているパレットのうち効率的な一貫パレチゼーションが行われた割合	①32%(2024年度) ②77%(2024年度) ③約3,100万枚 (2024年度) ④40箇所(2024年度) ⑤68%(2025年)	①50%以上(2030年度) ②85%以上(2030年度) ③5,000万枚以上 (2030年度) ④400箇所以上(2030年度) ⑤80%(2030年)
物流データの標準化その他の措置により複数の事業者間連携に取り組んでいる荷主・物流事業者の割合	荷主 26% 物流事業者(トラック・倉庫) 21% (2025年度)	荷主 50%以上 物流事業者(トラック・倉庫) 50%以上 (2030年度)
「物流情報標準ガイドライン」に準拠したシステム・サービス等を提供している事業者数	13事業者 (2025年12月時点)	50事業者(2030年度)
無人搬送車の導入その他の措置により庫内作業の自動化に取り組んでいる倉庫事業者の割合	12%(2025年度)	20%(2030年度)

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

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(トラック200台～、鉄道300両～、船舶2万総トン～) -0.88% 特定航空輸送事業者(9,000トン～) -1.55% (2023年度)	毎年度、直近5年間の改善率の年平均-1%
8t以下の小型商用車における新車販売台数に占める電動車の割合	—	20~30%(2030年まで)

	脱炭素化された物流施設の数	125 施設 (2025 年 12 月時点)	200 施設 (2030 年度)
	港湾脱炭素化推進計画を作成済の港湾数	44 港湾 (2024 年度)	100 港湾 (2030 年度)
	日本の港湾におけるサーキュラーエコノミーポートの選定数	0 港湾 (2025 年)	22 港以上 (2030 年)
5：厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化			
(1) サプライチェーンの高度化を通じた我が国の物流の国際競争力強化の実現			
	成田空港・羽田空港の国際競争力に関する指標	①265 万トン	①328 万トン
	①成田空港・羽田空港における国際貨物総重量	②109 万トン	②157 万トン
	②成田空港・羽田空港における三国間貨物重量	(2024 年)	(2030 年)
	三大都市圏国際空港の国際線航都市数	194 都市 (2025 年度)	212 都市 (2030 年度)
	我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力	①20 万 TEU/週	①27 万 TEU/週以上
	①京浜港	②8 万 TEU/週	②10 万 TEU/週以上
	②阪神港	(2024 年度)	(2030 年度)
	サイバーポート (港湾物流) へ接続可能な法人数	928 社 (2024 年度)	5,500 社 (2030 年度まで)
	世界全体に占める日本法人が所有する (実質所有含む) 船舶の船腹量シェア	10.38% (2024 年)	10%を維持 (2028 年)
	アジアにおける我が国の物流事業者の海外倉庫の延床面積	2020 年→2025 年の増加率 6%	2030 年までに 2025 年比 7%増
	日本政府協力のもと策定されたコールドチェーン物流に関する規格の数	4 規格 (2023 年)	8 規格 (2030 年)
	農林水産物・食品の輸出額	1.5 兆円 (2024 年)	5 兆円 (2030 年)
(2) 我が国の物流システムにおける経済安全保障やサイバーセキュリティ等の確保			
	情報処理推進機構 (IPA) が提供する「中核人材育成プログラム」に参加するなど、人材のサイバーセキュリティ対応能力の向上を図る措置を講じた物流関係の重要インフラ事業者等 (トラック、倉庫、鉄道、海運、航空、空港)	—	100% (2030 年度)
	港湾におけるシステム障害やサイバー攻撃を想定した訓練の実施割合	0% (2023 年度)	毎年度、100%
	国際物流に関する官民コンソーシアムへの参画団体数	16 団体 (2025 年 12 月時点)	100 団体 (2030 年度)
(3) 大規模自然災害等に備えた物流ネットワークの強靱化			
	国際戦略港湾・国際拠点港湾・重要港湾において、直近 3 年間の港湾 BCP に基づく訓練の実施割合	84% (2024 年度)	100% (2030 年度)
	ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模な船舶事故の発生数	0 件 (2023 年度)	0 件 (2030 年度)

	物流事業者のBCPの策定完了率	大企業 81.3% 中堅企業 56.5% (2025年2月時点)	大企業 ほぼ100% 中堅企業 80% (2030年度)
	民間物資拠点のうち、災害時に物流拠点としての機能を維持することができる電源設備の導入完了率	21.0% (2024年度)	50% (2030年度)
	全国の市区町村(1,741市区町村)と物流事業者団体との間の支援物資物流に関する協力協定の締結完了率	62% (2024年度)	80% (2030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) 地球温暖化対策計画(令和7年2月18日閣議決定)における目標に基づき設定したものについて、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。