

# 物流DXが求められる背景と国土交通省の政策

---

2026年5月

国土交通省

関東運輸局 交通政策部 環境・物流課

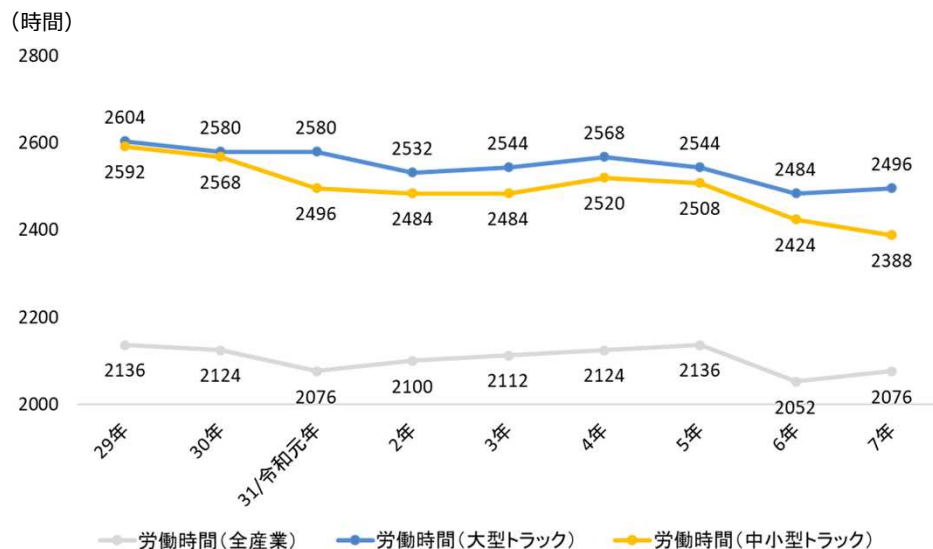
- 1. トラック運送業の現状と課題**
- 2. 総合物流施策大綱（抜粋）について**
- 3. 物流DXの推進事業について**

# 1. トラック運送業の現状と課題

---

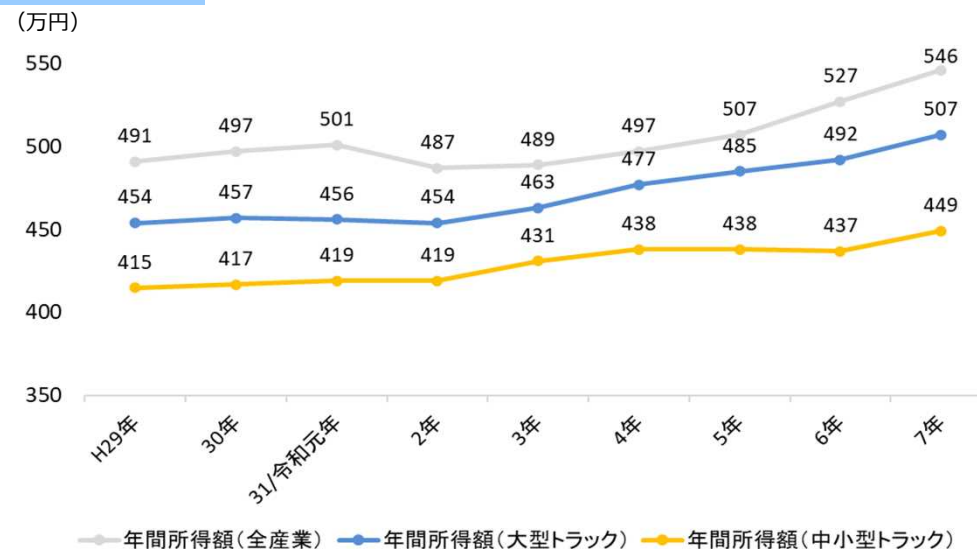
## ①労働時間

全職業平均より約2割長い。



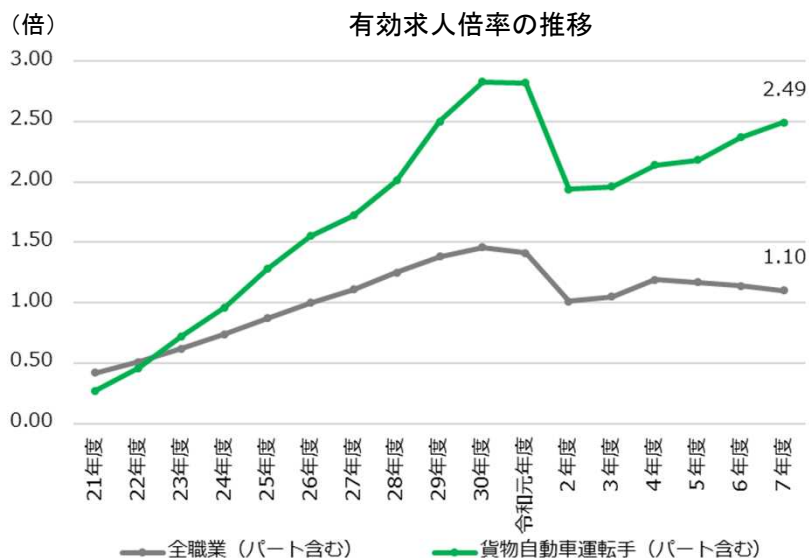
## ②年間賃金

全産業平均より5%~15%低い。



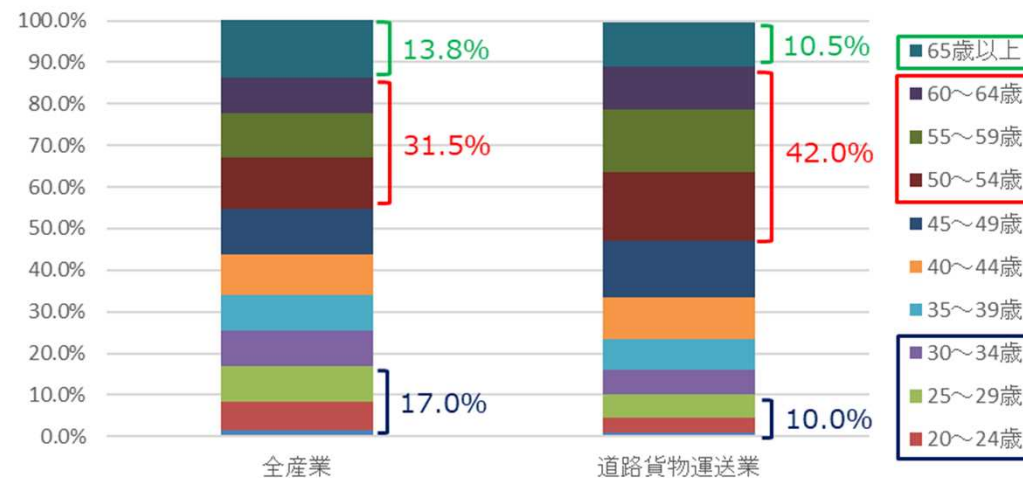
## ③人手不足

全職業平均より約2倍高い。



## ④年齢構成

全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。  
中年層の割合が高い。



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

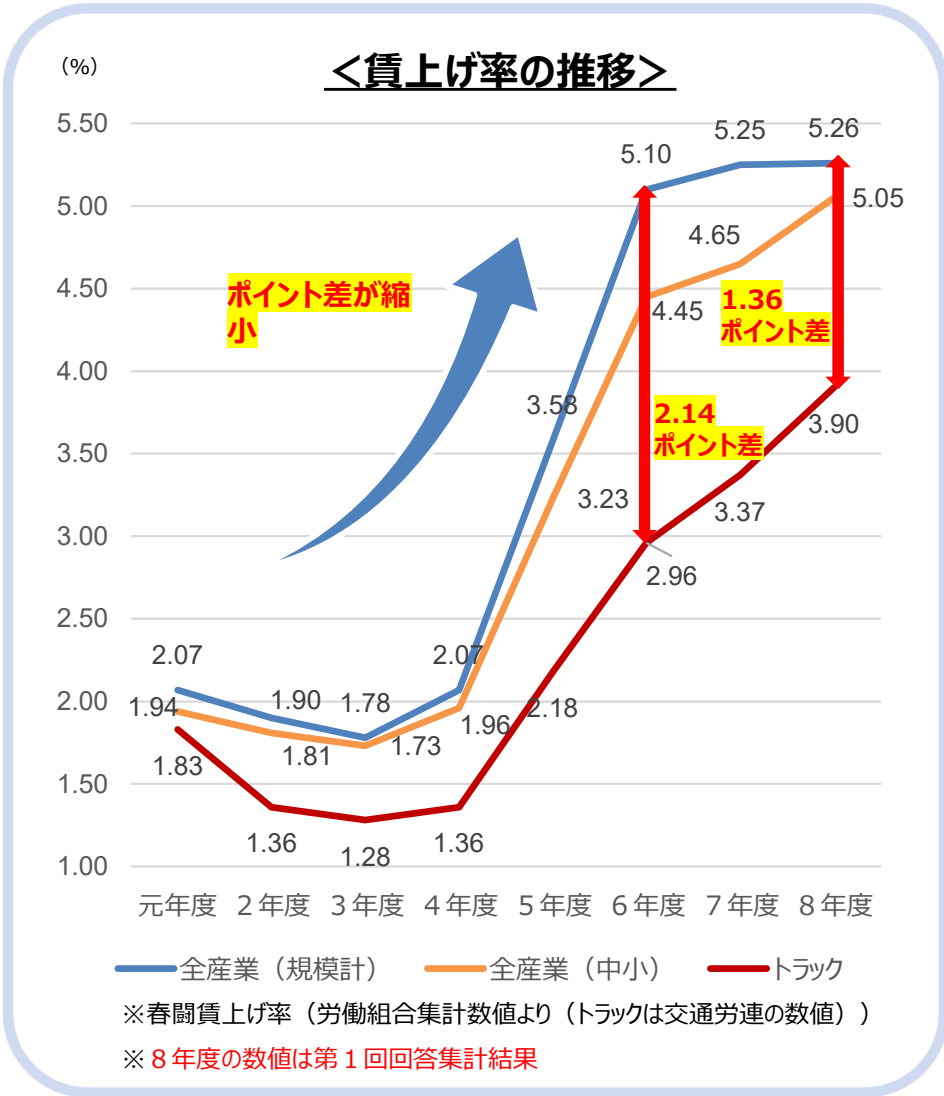
- トラック運送業は、取引関係における荷主等の立場が強く、コスト上昇分の価格転嫁が難しい状況。
- トラックドライバーの賃上げは進んでいるが、全産業平均には及んでいない。

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

## 価格転嫁の実施状況の業種別ランキング

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

中小企業庁価格交渉促進月間（2025年9月）のフォローアップ調査結果より



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

## ○主な改正内容

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>16時間</b>以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>293時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,516時間</b>を超えない範囲内で、<b>320時間</b>まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・ 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>15時間</b>以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>年3,300時間、284時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</p>

# トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

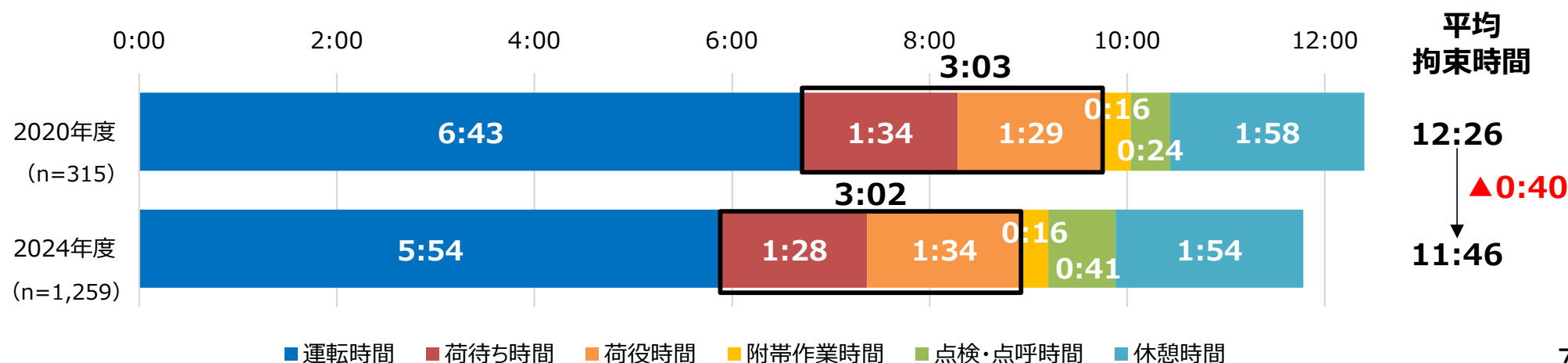
## 【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（2020年度）調査：2021年1月下旬から同年3月3日  
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：2024年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査  
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（2020年度）調査：1,315運行 今回（2024年度）調査：2,544運行

## 【調査結果概要】

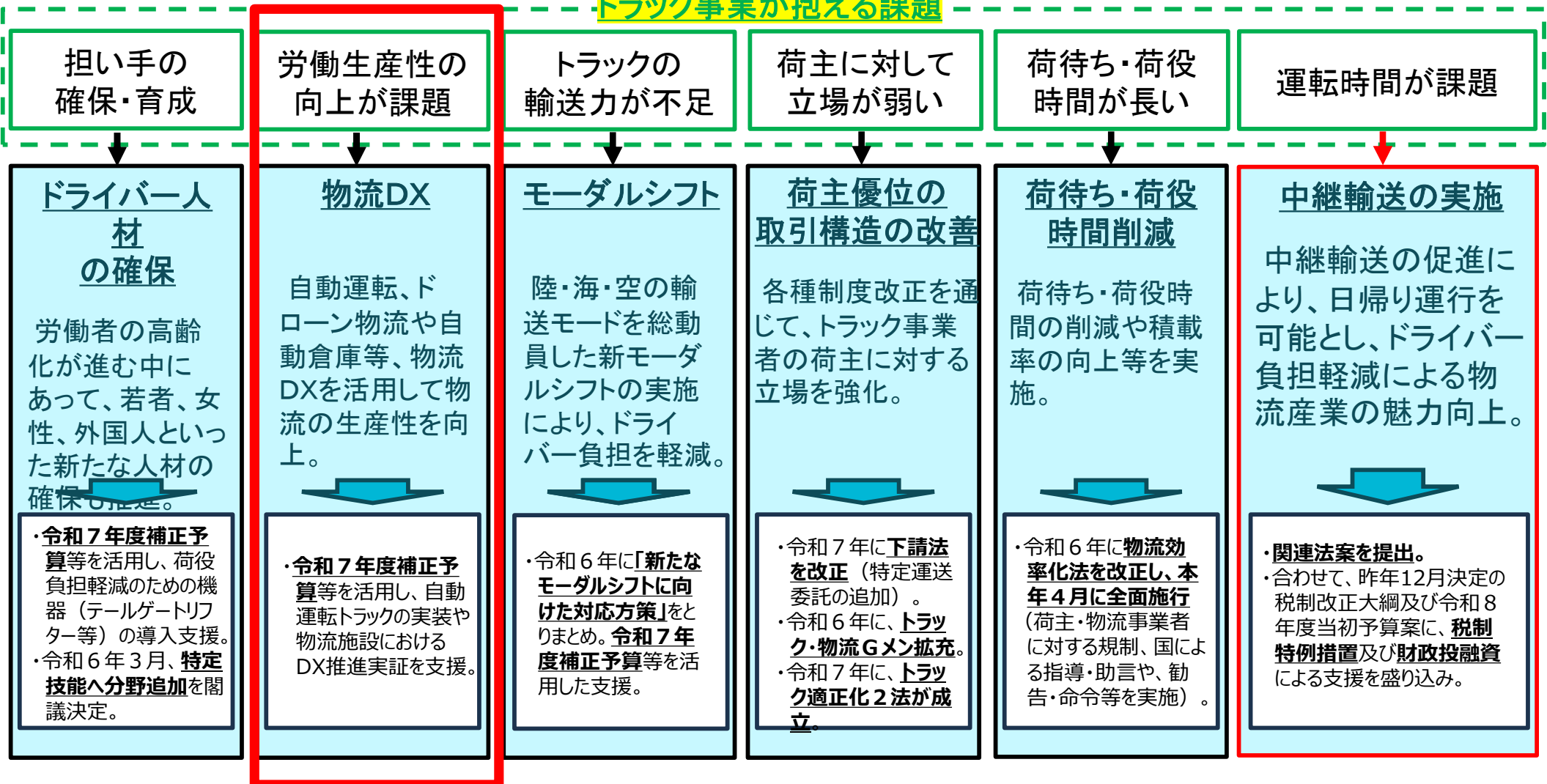
- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。 ※令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

## <トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳>



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

## トラック事業が抱える課題



## 2. 総合物流施策大綱（抜粋）について

---

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

## 我が国の社会経済全体が直面する現状・課題

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

## 物流を取り巻く現状・課題

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

## 今後の物流政策の方向性

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

## 今後取り組むべき施策

1



### サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

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

2



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

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

3



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

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

4



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

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

5



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

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

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

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

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

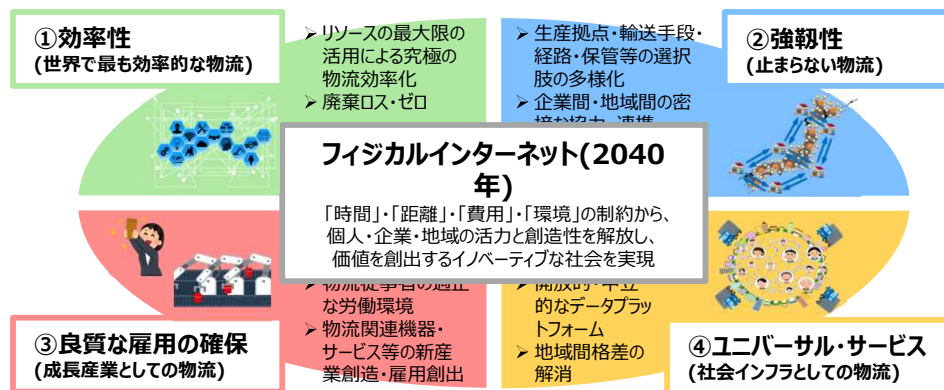
#### ①「標準仕様パレット」の導入促進と物流標準化の対象領域の拡大



#### ③ 物流のデジタル化・自動化・機械化等を通じた業務効率化の推進



#### ④ フィジカルインターネットの実現に向けた取組の推進



#### ② 荷主・物流事業者間の連携・協働によるデータ連携等の取組の深化

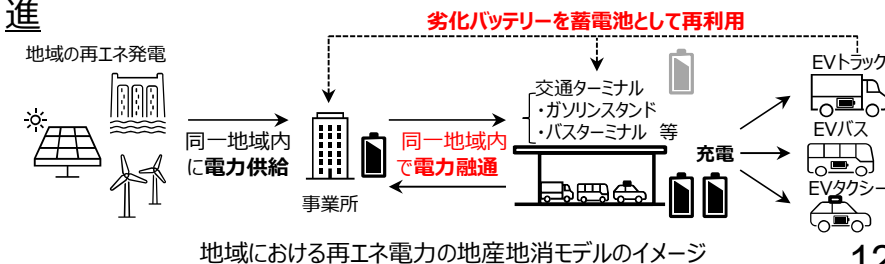


### (2) 持続可能な地球環境やカーボンニュートラルの実現に向けたサプライチェーン全体の脱炭素化の推進

#### ① サプライチェーン全体の脱炭素化の推進



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



### 3. 物流DXの推進事業について

---

# デジタル技術を活用した荷主・物流事業者の行動変容促進事業

令和7年度補正予算 600百万円

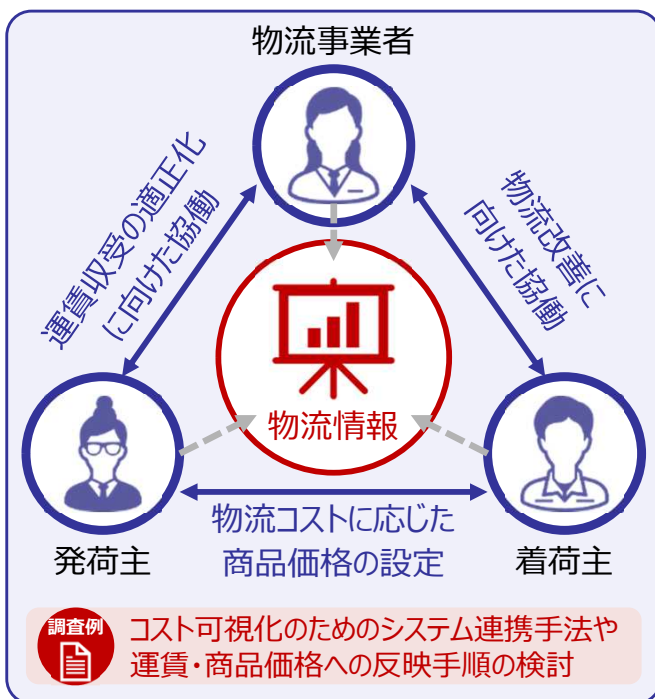
## 事業目的

- **物流統括管理者が主体**となって複数の荷主・物流事業者間のデータの可視化・共有化を進める取組を支援し、**物流コストに応じた運賃・商品価格の設定、物量の平準化、配車・運行計画の最適化**等の物流改善を推進。

## 事業概要

物流統括管理者が主体となった  
荷主・物流事業者間の協働・協調の取組を推進

物流コストに応じた運賃・商品価格の設定



計画情報の連携による物量の平準化



AI等を活用した配車・運行計画の最適化



## 対象経費・予算額

補助対象：AI等の先端技術を活用した物流改善に取り組む荷主・物流事業者・物流システム事業者等が参画した協議会等  
補助率等：1件当たり最大5,000万円程度（定額補助）

# 中小物流事業者の労働生産性向上事業

令和7年度補正予算 200百万円

## 事業目的

- 荷役作業の効率化や積載率の向上等を促すため、荷主・物流事業者等が取り組む「標準仕様パレット」の導入や「物流情報標準ガイドライン」に準拠したデータ連携による共同輸配送や帰り荷確保等を支援。

## 事業概要

### 1. 荷役等の効率化に向けた「標準仕様パレット」の利用促進支援事業

- ・「標準仕様パレット」※導入に係る支援（フォークリフト、パレタイザー、ラック等のパレット運用に必要な物流設備の導入・改修費用、現有自社パレットの処分費用等）
- ・「標準仕様パレット」の効果的な活用に係る支援（複数事業者間でのパレットの動態管理のためのタグ・バーコード等の読み取り機器の導入費用等）

【補助上限・補助率】 1件あたり最大1,000万円（補助率1/2）

※「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ」(令和6年6月公表)で整理された平面サイズ1,100mm×1,100mm、レンタル方式等の規格・運用をいう。

「標準仕様パレット」の導入促進



### 2. 共同輸配送や帰り荷確保等のための物流データ連携促進支援事業

- ・複数の荷主・物流事業者等で構成される協議会に対し、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」※に準拠したデータ連携を通じて共同輸配送や帰り荷確保、配車・運行管理の高度化等に取り組む場合のシステム構築・改修等を支援。

※「物流情報標準ガイドライン」に準拠したデータ形式の例

- ①住所の表記は、'東京都千代田区霞が関2-1-3'、'東京都千代田区霞が関二丁目一番三号'等ではなく、郵便番号コードに則った形式（'10000132-1-3'）で記載
  - ②配達予定日の表記は、'YY/MM/DD'等ではなく、'YYYYMMDD'で記載
  - ③数量の表記は、'個数'や'個数単位コード'を併せて記載（例：500ケース → '500' + 'CS'）
- システム開発や維持コストの最小化、ビッグデータ化を通じた物流の最適化等の実現にも寄与

【補助上限・補助率】 1件あたり最大6,000万円程度（補助率1/2）

