

ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会
取りまとめ

令和 7 年 1 1 月 7 日

ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会

目次

I	はじめに.....	2
II	ラストマイル配送を取り巻く現状・課題.....	3
III	ラストマイル配送の効率化等に向けて今後取り組むべき施策.....	5
	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.....	5
	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.....	9
	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.....	14
IV	おわりに（今後の進め方など）.....	16
	（別紙1）ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会 構成員名簿.....	17
	（別紙2）本検討会における検討経過.....	19

I はじめに

物流は、地域の住民生活や経済活動、地方創生などを支える重要な社会インフラであり、我が国経済社会の発展のために不可欠な極めて公共性の高いサービスである。これまでは、民間セクターの多様な者が切磋琢磨することにより、我が国が世界に誇れる高品質な物流サービスとして発展し、全国津々浦々までその提供が行われてきた。このうち、物流サービス全体の構成要素の1つである宅配便については、大手宅配事業者が取り扱っている荷物に限っても、単純計算で、国民一人当たりで年間約 40 個の利用となるなど、住民の日常生活に不可欠なサービスとして広く社会的に定着しており、Eコマースの発展等に伴い、ますますその需要が増加すると見込まれている。

しかしながら、人口減少とそれに伴う担い手不足が深刻化する中で、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。これが明確に社会的に認識されたのが、いわゆる物流の「2024 年問題」であった。令和 6 年（2024 年）4 月から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一方で、担い手不足の中で、何に対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという見通しが示された。これに対応するため、令和 5 年 6 月に「物流革新に向けた政策パッケージ」が関係閣僚会議で決定され、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向けて、様々な取組が進められてきている。

この政策パッケージの中で、宅配便の再配達率を 12%から 6%に半減させるという目標も掲げられたところであるが、宅配便の再配達率は、令和 7 年 4 月時点で、大手宅配事業者 3 社の合計数値が 9.5%、宅配に関わる大手事業者 6 社ベースの合計数値が 8.4%にとどまっている。上記の目標を達成し、これまでの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、社会全体として多様な受取方法を選択しやすくするためのバランスの取れた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軽減を図っていくことも重要である。

こうした認識の下、地域の住民生活や経済活動などと密接に関連する「ラストマイル配送」を切り口として、地域にとって不可欠な輸送能力の確保や物流サービスの持続可能な提供などの実現に向けて取り組むべき施策を具体化・深度化するため、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」（座長：流通経済大学教授 矢野裕児）を設置し、同年 11 月まで計 5 回にわたり議論を行ってきた。

本検討会は、有識者、地域の配送・小売サービス事業者、Eコマース事業者、地方公共団体、流通や不動産関係の業界団体等の多様なバックグラウンドを持つ委員及び物流に関連する関係省庁・部局のオブザーバーで構成されており、これらの関係者の専門性を最大限活用しながら、ラストマイル配送を取り巻く諸課題への対応方策について議論を重ねてきた。

本報告書は、本検討会におけるこれまでの議論等を踏まえ、令和 7 年 11 月 7 日に取りまとめを行ったものである。

Ⅱ ラストマイル配送を取り巻く現状・課題

(1) 物流の小口・多頻度化に伴う宅配便ドライバーの負担の増大

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〔参考資料Ⅱ－1〕。この背景には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。また、インターネットを利用した 1 世帯当たり 1 か月間の支出では、日用雑貨が最も高く、その購入頻度も高いことが想定されるため、この傾向が継続することで、ラストマイル配送を担う宅配便ドライバーの負担が更に増大することが懸念されている〔参考資料Ⅱ－2〕。

こうした中、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〔参考資料Ⅱ－3〕。また、大手宅配事業者では、令和元年度から令和 5 年度にかけて、宅配便ドライバー 1 人当たりの月間配達個数が約 29% 増加した一方で、その人数は約 7 % 減少している〔参考資料Ⅱ－4〕。これらの宅配サービスを取り巻く状況の変化に対応し、宅配の持続可能性を確保するため、国土交通省が中心となって関係省庁と連携しながら、宅配便の再配達率の削減に向けた様々な取組を進めてきた。こうした取組やコロナ禍を経た消費者の行動変容等により、コロナ禍よりも前は約 15% 程度で推移していた宅配便の再配達率は、令和 7 年 4 月時点で大手宅配事業者 3 社の合計数値で 9.5%¹、宅配に関わる大手事業者 6 社ベースの合計数値で 8.4% まで減少してきている。一方で、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく再配達率の 12% から 6 % への半減目標の実現に向けては、更なる取組が求められているところである〔参考資料Ⅱ－5〕。

このような状況を踏まえながら、今後の人口減少・少子高齢化の進行に伴ってより先鋭化・鮮明化すると考えられる物流の小口・多頻度化に対応するとともに、防犯・セキュリティを大前提として宅配サービスに関する利便性の向上を図っていくためには、宅配便ドライバーの負担の軽減と多様な受取方法の普及に向けた対策を早急に講じていくことが不可欠である。

(2) 年々深刻化する地域のトラックドライバー不足と輸送効率の低下

我が国のトラックドライバー不足は年々深刻化すると見込まれており、民間試算の中には、令和 12 年（2030 年）に、北海道、東北、四国、九州の各地方で約 40% の輸送力不足が生じると推計しているものも見られる。また、小売業向けの配送では、平均流動ロットが年々減少傾向にあり、その中でも過疎地域においては、輸送効率の低下がより深刻な状況にある〔参考資料Ⅱ－6〕。

こうした状況下においても従来の配送サービスの水準が維持されるよう、物流負荷の一層の軽減を図っていく観点から、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る〔参考資料Ⅱ－7～Ⅱ－9〕。

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

¹ 2019 年時点の約 15% 程度の再配達率と比較すると、約 6,000 万時間に相当する労働コストの削減効果、トラックドライバー約 3 万人に相当する輸送力不足の改善効果、年間で約 7.1 万トンに相当する二酸化炭素排出量の削減効果が見込まれる。

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、これまであまり意識されてこなかった地域の公共インフラとしての物流の役割等をうまく位置付けていくことが求められている。

（３）今後取り組むべき施策の方向性

これまでに述べてきたラストマイル配送を取り巻く現状・課題を踏まえ、ラストマイル配送の効率化等に向けて今後取り組むべき施策の方向性として、下記の３つの観点を整理した。

- ① 多様な受取方法の更なる普及・浸透や宅配サービスのあり方の変革
- ② 地域の物流サービスの持続可能な提供に向けた環境整備
- ③ 地域の配送等における新たな輸送手段の活用と次世代産業としての展開

政府においては、これらの観点に基づく施策を可能なものから順次速やかに実現することが望まれるが、その実現に向けた検討に資するよう、Ⅲ．において一定の論点整理を行っている。

Ⅲ ラストマイル配送の効率化等に向けて今後取り組むべき施策

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

(1) 多様な受取方法等の普及促進に向けた消費者の行動変容・意識改革の促進

【現状】

宅配便の受取方法については、人々のライフスタイルが多様化していく中で、自宅での対面受け取りのほか、自宅（戸建て・共同住宅）の宅配ボックスへの配達や自宅玄関前等の指定場所への配達、駅・公共施設等の宅配ロッカーへの配達などの多様な受取方法が見られるようになってきており、こうした受取方法に対応した様々なサービスも現れてきている〔参考資料Ⅲ－１～Ⅲ－２〕。これらの多様な受取方法について、政府においては、「物流革新に向けた政策パッケージ」等で掲げられた宅配便の再配達率の半減に向けて、Ｅコマース事業者や宅配事業者等と連携しながらポイント還元実証事業や「再配達削減 PR 月間」を行い、普及を図ってきた〔参考資料Ⅲ－３～Ⅲ－４〕。

【課題認識】

上記のポイント還元実証事業による宅配便の再配達率の減少効果は、令和６年１０月時点の再配達率（１０．２％）と比較して、「１回受け取り」で最大１．２％ポイント減少、「置き配」で最大３．１％ポイント減少という結果が得られ、物流効率化に寄与している。こうした宅配便の多様な受取方法については、消費者からも利便性・満足度が向上したとの声があることから、その積極的な活用に向けた消費者の行動変容と意識改革を促していく必要がある。

こうした中、大手宅配事業者が無料で提供している会員サービスにおいては、消費者がいつでもすぐに対面以外の多様な受取方法を利用できるようなシステムが構築されているが、各サービスの会員のうち対面以外の多様な受取方法を実際に利用している者は、全体の４分の１程度にとどまっている。

また、贈答品やＥコマースを通じた取引などで個人から個人へ荷物を送る場合には、送り先となる相手方のライフスタイル等への配慮も重要である。

【今後の取組の方向性】

消費者は大手宅配事業者の会員サービスを活用すれば利便性の高い配送指示をいつでもすぐに行うことができる一方で、現時点では必ずしも十分に浸透していないことから、先般のポイント還元実証事業の結果も踏まえ、こうした会員サービス等を通じて多様な受取方法を活用するような消費者の行動変容・意識改革を促していく必要がある。また、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など、消費者が送り主となる場合の行動変容・意識改革も促していく必要がある。

また、サプライチェーン全体の物流負荷を低減するためには、再配達削減に向けた多様な受取方法に加え、即日配送ではなく一週間後の配送など、物流に配慮した注文方法に関する消費者の選択肢を増やしていくことも必要である。

加えて、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。

(2) 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

【現状】

多様な受取方法の1つである宅配ボックスの普及に向けては、これまでも、共同住宅の共用廊下と一体となった宅配ボックス設置部分を容積率規制の対象外とする運用の明確化や、建物用途や設置場所によらずに宅配ボックス設置部分を容積率規制の対象外とする法令改正、子供の安全・安心対策等に関する支援の中での宅配ボックスの設置に対する支援などの取組が進められてきた〔参考資料Ⅲ－5～Ⅲ－6〕。また、住宅以外についても、駅・公共施設等におけるコインロッカーを宅配ロッカーとして活用する取組や複数事業者間のデータ連携により宅配ロッカーの効果的な活用を図る先進的な取組を支援している〔参考資料Ⅲ－7〕。さらに、マンションにおける宅配ボックス以外の各住戸玄関前等の指定場所への配達（いわゆる置き配）の普及に向けては、令和7年3月末に、不動産・建設経済局、住宅局及び物流・自動車局の3局連名で分譲マンション関係団体に対して、トラブルなく置き配を実施しているマンションの使用細則等を分析してとりまとめた「置き配に関する使用細則を定める際のポイント」等について周知するなど、政府一体となって、マンションにおける置き配が進む取組等を推進してきたところである〔参考資料Ⅲ－8～Ⅲ－10〕。

【課題認識】

住宅の宅配ボックスの活用にあたっては、既存の戸建て住宅では設置していない世帯が多いことに加え、2000年以降に建設された分譲マンションには新築時から宅配ボックスが概ね設置されているが、それ以前の分譲マンションには宅配ボックスの設置に十分なスペースがないことや費用負担の課題がある〔参考資料Ⅲ－11～Ⅲ－12〕。

さらに、住宅以外の宅配ロッカーについても、消費者の多様なニーズに対応するため、駅や公共施設に限らず、通勤・通学等の住民の生活動線上における設置箇所を増やすことが課題となっている。

加えて、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、廊下に物を置かれるという行為自体に対する住民の捉え方が様々であることに加え、荷物の誤配、指定場所へ配達された荷物の盗難や破損、配送伝票からの個人情報の流出、居住者以外の者の入館機会の増加といったセキュリティを懸念する声もある〔参考資料Ⅲ－13〕。

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際には、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て進めていく必要がある。

【今後の取組の方向性】

①住宅の宅配ボックスの活用について

戸建て住宅や共同住宅の宅配ボックスの設置については、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進める必要がある。その上で、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、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宅配ボックスの機能の高度化を進めるとともに、これらの好事例の横展開を図っていくことが望ましい。

②住宅以外の宅配ロッカーの活用について

住宅以外の宅配ロッカーについては、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進める。

③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

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、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、荷物の誤配や配達された荷物の盗難や破損、個人情報の流出等に対する住民の懸念を踏まえ、住民の信頼を確保するため、置き配の課題や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。

(3) 対面引渡し以外の多様な受取方法の標準宅配便運送約款への位置付けの検討

【現状】

貨物自動車運送事業法に基づく標準宅配便運送約款²では、荷受人等に対する対面による荷物の引渡しのみが受け渡し方法として規定されていることから、宅配ボックスへの配達や自宅玄関前等の指定場所へのいわゆる置き配などを行おうとするトラック運送事業者は、個別に国土交通大臣の認可を受ける必要がある。こうした中、大手宅配事業者の中には、荷受人が指定した場所（宅配ボックスの使用、コンビニでの受け取り、玄関先等への配達等）への宅配事業者による対面以外での引渡し方法も明記している例も存在する〔参考資料Ⅲ－14〕。

【課題認識】

近年の電子商取引の普及に伴い、消費者のニーズに合わせた柔軟な配送方法が求められており、国としても多様な受取方法を推進している中で、対面引渡し以外の荷受人が指定した場所への配達などの多様な受取方法を標準宅配便運送約款に位置付けていくことは、宅配事業者による配送効率化や、消費者がライフスタイルに合わせた柔軟な受け取り方を選択し、利用者の利便性を向上していく上で重要である。

一方で、対面引渡し以外の配達については、配達された荷物の盗難や破損、品質管理など、対面での受け取りでは発生しえないトラブルが想定されるため、あくまでも荷受人による指図に従って指定場所に配送するという性質を踏まえ、その留意点や責任の所在等を荷受人、宅配事業者、Eコマース事業者等の関係者間で明確化するなど、消費者の理解増進と関係者間のリスク分担を図るための方策を検討することも必要である。

【今後の取組の方向性】

対面以外の指定場所への配達といった引渡し方法も明記している大手宅配事業者の運送約款等も参考にしながら、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に加え、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方向で検討を進める。

併せて、荷受人、宅配事業者、Eコマース事業者等の関係者間で、消費者の理解増進と関係者間で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。

² 「標準宅配便運送約款」とは、不特定多数の者が利用する宅配便に関する統一的なモデルとして、国土交通大臣が定めて公示した約款（平成2年運輸省告示第576号）。トラック運送事業者が、標準運送約款と同一の運送約款を定めた場合には、その運送約款について国土交通大臣の認可を受けたものとみなされる。

(4) ラストマイルにおける受け取りの利便性向上や配送の効率化に向けた様々な取組

ラストマイルにおける受け取りの利便性向上や配送の効率化に向けては、上記（１）～（３）で述べてきた取組のほかにも、下記①・②のような取組も進められている。

①マンションにおける受け取りの利便性向上や配送の効率化に向けた新たな取組

オートロック式マンションにおける置き配への対応に当たっては、すでに複数の企業により、置き配を可能とするオートロック管理システムが開発・販売され、主に賃貸マンションで導入される事例が出てきている。

この仕組みは、すでに導入実績があるマンションの既存のシステムも含め、防犯・セキュリティの観点から、配達員の身元確認や入館時の記録を残した上で、予め受取人が登録した荷物に限って配達員の入館を可能としているとともに、この仕組みの導入には、賃貸マンションのオーナーの判断やマンション管理組合での事前の合意形成が必要となる。

これらのシステムは、基本的には、事業者ごとに異なるシステムが使用されており、その宅配事業者の運用についても、システムごとの連携が図られていないため、住民が指定場所へのいわゆる置き配という受取方法を選択できるケースが限定されている。一方で、最近、住民のセキュリティを確保しつつ利便性の向上を図るための複数事業者間でのシステム連携の動きが進んできており、こうした動きも踏まえ、より多くの事業者間での連携に向けた伝票番号等の配送データの形式の共通化等の先進的な取組の支援方策のあり方について検討を進める〔参考資料Ⅲ－15～Ⅲ－16〕。

このほか、マンション管理組合や賃貸マンションのオーナーの協力のもと、一部の大規模マンションで見られる館内配送等における自動配送ロボットの活用の実証実験など、新たなサービスの導入に向けた取組も進められている〔参考資料Ⅲ－17〕。こうした新たなサービスには、複数事業者間での相互利用を可能とするシステム連携も求められる。

これらの取組は、実現可能なマンションが限定的であることも想定されるが、分譲・賃貸というマンションの所有形態や管理状況、規模等の実情も考慮しつつ、引き続き検討を進める。

②大規模な商業施設やオフィスビル等での物流の円滑化に向けた取組

ラストマイル配送の効率化に向けては、大規模な商業施設やオフィスビル等の開発・運営に当たっても、館内動線の整理や館内配送の共同化などの物流の円滑化に向けた取組が進展してきている〔参考資料Ⅲ－18〕。

上記の取組は、平成 29 年 3 月に策定された「物流を考慮した建築物の設計・運用について」で普及に向けた一定の整理が行われており、令和 7 年 4 月に施行された改正物流効率化法に基づく事業者等の責務も踏まえ、取組方針・事例の更なる周知・浸透を図る。

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

(1) 地域の物流サービスを支える配送・小売事業者等の徹底した物流効率化の推進

【現状】

地域の物流サービスの維持・確保に向けては、これらを担う配送・小売サービス事業者等において、幹線輸送も含め、自社の物流センター等の整備・再編を通じた輸送網の集約や、他社と連携した共同輸配送といった物流効率化の取組が日々進められている。

【課題認識】

全国津々浦々とをつなぐ地域の物流サービスを将来にわたって継続的に支えていくためには、これらを担う配送・小売サービス事業者等の徹底した物流効率化が不可欠である。こうした中、様々な事業者において、常温・チルド商品の混載輸送や引き取り物流による復荷（帰り荷）の確保、季節による繁閑差を活用した他業種との協業、AI を活用した配送の効率化などが進められており、ラストマイルと接続するまでの幹線輸送も含め、これらの様々な者との連携を前提とした先進的な物流効率化の取組の普及が課題となっている。

【今後の取組の方向性】

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越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。

(2) 地域の物流サービスの持続可能な提供に向けた地方公共団体の取組の推進

【現状】

地方公共団体は地域にとって不可欠な各種行政サービスの提供主体であり、地域住民の生活や産業には欠かすことのできない地域のインフラである物流サービスの持続可能な提供に向けた共同配送や中継輸送、貨客混載、ドローンの活用などについて、地方公共団体と物流事業者等が連携して取り組む事例が増加してきている。

【課題認識】

地域における配送サービスの水準の維持や物流負荷の軽減等に向けては、地域の生活・産業の前提となる重要インフラの観点から、地方公共団体が、例えば地域協議会の開催等を通じた地域住民等の関係者の合意形成・意思統一や公共施設の集配・受取拠点としての活用等に積極的に関与・参画するとともに、こうした官民連携も含めた地域の物流サービスの維持・確保に向けた取組と地域の活性化・まちづくりなどの地域政策との有機的な連携・調和を図っていくことが望ましい。また、地域における配送サービスと地方公共団体が提供する高齢者の見守りや買物支援などのサービスを複合化していくことは、これらを担うドライバーの収入の増加、社会的価値の向上や地域コミュニティへの定着を促すことにもつながると考えられる。さらに、地方公共団体が地域の物流網の維持・確保に平時から関与しておくことは、大規模災害時の緊急支援物資輸送等の迅速化・円滑化にも資するものである。

一方で、これらの役割等は全国各地の地方公共団体に必ずしも十分に認識されておらず、地域の物流サービスの持続可能な提供に向けた地方公共団体の取組を推進するための仕組みづくりが課題となっている。

【今後の取組の方向性】

地域の物流サービスの持続可能な提供に向けて、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、こうした地方公共団体の取組を推進するための方策の具体化に向けた検討や好事例の横展開を進める。

（３）農山漁村の多様な主体と連携した物流網の維持・確保

【現状】

農山漁村のコミュニティの維持が懸念される中、大消費地・市街地と農山漁村間における物流網の維持・確保に向けては、郵便局、Ｅコマース事業者、物流事業者の連携による共同配送や地域住民がネットスーパーの商品を近隣の郵便局や商店等で受け渡しをする仕組みの提供といった持続可能な買物インフラの構築を目指す取組が見られるようになっている〔参考資料Ⅲ－19〕。

【課題認識】

食料を安定供給する基盤であるとともに多様な地域住民が生活する場でもある農山漁村については、都市に先駆けて人口減少・少子高齢化が進行しており、生産活動への影響だけでなく、地域社会の維持が困難となる事態が懸念されている。こうした中、物流面では、農山漁村から大消費地・市街地への新鮮な農産物等の配送や市街地から農山漁村への食品・日用品の配送を維持するための持続可能な仕組みの検討・構築が課題となっている。

【今後の取組の方向性】

農山漁村における物流網の維持・確保に向けて、郵便局、Ｅコマース事業者、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。特に中山間地域における物流の課題解決に向けては、郵便局と農村型地域運営組織（農村 RM0）が連携した農産物流通、買物支援の取組等を推進する。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、新たな取組が促進されるよう、地域経済の活性化や物流等の生活環境の維持等の課題解決に貢献した企業の取組の証明など効果的なインセンティブ設計の検討を進め、企業と農山漁村が「win-win」となる関係の構築を目指す〔参考資料Ⅲ－20〕。

（４）運送サービスの維持が困難な地域等における行政手続の弾力化

【現状】

他人の需要に応じて有償でトラック運送事業を行う場合には貨物自動車運送事業法に基づく許可等を受けることが前提となっており、各運送事業者には、輸送の安全確保、適確な事業継続に必要な体制確保、公正な競争の確保等のコンプライアンス遵守が求められている。

他方で、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合等においては、特例的に、複数事業者間等での体制確保や自家用自動車の有償運送での使用等を認めている〔参考資料Ⅲ－21～Ⅲ－23〕。

【課題認識】

Ｅコマース市場の拡大やライフスタイルの変化、人口減少の進展等によって、運送サービスの需要・供給の双方の観点から、持続可能なサービスの維持が難しくなる事例が生じている。現行の事業法体系を前提に我が国全体の物流の盤石な維持を図りつつ、一部の地域等の個別事情にどのように応えていくかが課題となっている。

【今後の取組の方向性】

これまでに寄せられた要望等を踏まえ、関係者の実情や制度運用上の課題等を考慮しつつ、以下の検討を進める。

①軽トラック事業者における事業用車両の共同使用の弾力化

個人事業主が多数を占める軽トラック事業者は、車両費や燃料費が比較的高額である冷蔵冷凍車等の特殊な車両を保有していないことが多く、冷蔵冷凍品などの特殊な運送需要に対応することが難しい。他方、低温輸送等は地域の配送サービスの水準を維持する観点から重要な要素であるところ、その供給力の確保に当たっては、時間的な制約等により代替の輸送手段の確保が困難であることを踏まえ、軽トラック事業者が必要に応じて低温輸送等の供給を担うことができる環境を整備することが必要である。

上記を踏まえ、地域における低温輸送等の供給力の拡大に向けて、現行制度では法定点検や故障・事故時の修理等に必要な期間に限り認めている軽トラック事業者の事業用車両の共同使用について、冷蔵冷凍品等の特殊な運送需要への対応に必要な期間においても認める方向で検討を進める。その際には、個人事業主の保護や健康管理にも留意することが必要である。

②ラストマイル配送における貨客混載の活用推進

貸切バス、タクシー、トラック事業者が過疎地域（過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和３年法律第１９号）第２条第１項に規定する過疎地域（同法第３条第１項及び第２項、第４１条第１項及び第２項（同条第３項において準用する場合を含む。）、第４２条並びに第４４条第４項の規定により過疎地域とみなされる区域を含む。以下同じ。）以外で貨客混載を行うためには、地域の関係者による協議が整っていることが必要となるが、この「地域の関係者」のうち「地域の物流網の維持の観点から荷主を代表する者」について、地域によっては荷主を代表する者が不明確である、Ｅコマースの運送需要が増加する中で地域外の荷主の貨物を運送する場合もあるといった運用上の課題が指摘されている。

上記を踏まえ、過疎地域以外で貨客混載を実施するために必要となる地域の関係者による協議の対象に、「地域の物流網の維持の観点から荷主を代表する者」を必ずしも含めなくてもよいこととする方向で検討を進める。

③ラストマイル配送等における自家用有償運送車の活用の弾力化

現行制度においては、需要の季節変動によって輸送需要が極端に増大し、事業用自動車のみでは輸送力の確保が困難となる場合においても、利用者の需要に対応する輸送サービスを提供するため、貨物自動車運送事業の許可を得たトラック事業者が運行・労務管理等の安全指導を行うことを前提に、一定の日数や台数等に限って、自家用自動車による有償運送を例外的に許可している。他方、物流の小口・多頻度化が進展する中で、例えば、地区限定でインバウンド対応の泊食分離を進めているなど、1日のうち一定の時間帯に極めて小口の近距離運送需要が集中する場合等には、きめ細やかな輸送サービスを効率的に提供するため、日単位のみならず時間単位での需要変動を考慮した運用が必要であるとの指摘もある。

上記を踏まえ、システム等による時間管理等を前提に、日数や台数の取扱い等を弾力化する方向で検討を進める。

さらに、定住・交流人口の減少によって運送事業の採算性の確保が恒常的に困難となり、サービス水準が低下しているなど、貨物自動車運送事業者が撤退するおそれが顕在化しつつある地域の存在も指摘されているところ、こうした地域における持続可能な物流サービスの提供を図るための方策について、地方公共団体の関与のあり方も含め、制度的措置を視野に入れながら、具体化に向けた検討を進める。

(5) 配送伝票等の標準化を通じた配送業務の効率化・簡素化等

【現状】

物流現場の作業の簡素化やデジタル化などの前提となる物流標準化については、これまで企業間取引（B to B）を中心にパレットや外装サイズ、納品伝票、受け渡しデータの形式などの標準化の取組が進められてきたが、企業・個人間取引（B to C）が大宗を占めるラストマイル配送においては、宅配事業者ごとに異なる配送伝票や伝票番号の体系が使用されているなど、物流の標準化が必ずしも十分に進んでいない。

【課題認識】

宅配事業者ごとに異なる配送伝票等が使用されている状況は、地域における配送の共同化・分業といった配送業務の効率化・簡素化や AI 等を通じたデータ活用の支障となるほか、宅配サービスを利用する消費者の手間の増加にもつながっていると考えられる。

また、今後の物流業界において、女性や高齢者、外国人材といった担い手の多様化がより一層進んでいくと、個人の経験やスキル等に頼らない業務の定型化を図らなければ、担い手の知識・技能の習得コストの増加や事業者間での雇用流動性の低下をもたらすおそれがある。

こうした状況に対応するためには、公正な競争の確保に留意しながらも、宅配事業者間における配送伝票等の作業手順の標準化に早急に取り組んでいく必要がある。

【今後の取組の方向性】

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（いつどこに荷物があるか等）の把握方法等の標準化と、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。また、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等についても、引き続き検討を進める。

(6) 地域の配送・小売サービス事業者等が連携したラストマイル配送の脱炭素化の推進

【現状】

ラストマイル配送の脱炭素化に向けては、これまで宅配事業者が中心となって EV トラック、FCV トラック等の導入を進めてきており、地産地消の電力を活用した地域と連携した脱炭素の取り組みも進みつつある。最近では、主に食品小売業界において、コンビニ等の店内調理の廃食用油から精製されたバイオディーゼル燃料の配送車両への活用や、電気を使用せず二酸化炭素も排出しない高性能な蓄冷剤による複数の温度帯での冷蔵冷凍輸送といった新たな取組が進められている。

【課題認識】

バイオディーゼル燃料の活用に当たっては、原料となる廃食用油の安定的な回収ルートの確立やその供給の前提となる一定の需要の見通しが必要となるが、これらの実現に向けては、関係法令を遵守した上で、地域の配送・小売サービス事業者等が連携して廃食用油の静脈物流とバイオディーゼル燃料の地産地消に取り組むことも有効であると考えられる。

また、高性能な蓄冷剤による複数の温度帯での冷蔵冷凍輸送は、積載効率の向上等に向けた飲料・生鮮食料品の共同配送等に活用できると考えられるが、現時点では、こうした蓄冷剤はドライアイス等の通常の保冷剤よりも高価であり、地域の配送・小売サービス事業者等による共同利用等を通じて導入コストを下げていくことが求められる。

さらに、ラストマイルの最終段階を担うことが多い軽貨物自動車についても、個人事業主が多く、EV 導入に際して、充電管理や車両整備、充電切れや整備時の代替車両の確保が課題になっていると考えられる。また、配送車両の EV 化においては、電力の地産地消の取組も、運送コストの低減や災害時も念頭に進めていく必要がある。

加えて、こうした脱炭素化の取組に関する配送・小売サービス事業者等の連携については、荷主と元請事業者だけでなく下請事業者も含めて、地域全体に普及させていくことが重要である。

【今後の取組の方向性】

地域の配送・小売サービス事業者等が連携したバイオディーゼル燃料や高性能な蓄冷剤の活用、軽貨物の EV 化の推進、電力の地産地消化など、ラストマイル配送の脱炭素化を推進するための先進的な取組の支援方策の具体化に向けて検討を進める。

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

(1) 過疎地域等のラストマイル配送におけるドローンの活用推進

【現状】

ドローン配送については、過疎地域、離島、山間部などの輸送密度が低い地域において、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きている。特に、過疎地域では、共同配送の核となる拠点から相当程度離れたエリアへの貨物の配送について、トラック輸送を補完する配送手段としてトラック輸送と一体としてドローンを活用することで、ドローン配送の採算性の確保や多様な人材の労働参加につなげるとともに、ラストマイル配送の効率化を実現した事例も見られるようになっている。また、災害時の緊急物資輸送におけるドローンの活用も進んできている。

【課題認識】

ドローン配送の更なる事業化に向けては、少人数で多数のドローンを同時運航する多数機同時運航の普及拡大や地方公共団体等と連携した配送拠点の整備等により、ドローンの運航の効率化や事業採算性の向上を実現することが必要となる。

また、現時点では、トラック輸送を補完する配送手段としてドローンを活用できることがトラック輸送に関する標準運送約款等において明確化されておらず、ラストマイル配送におけるドローンの活用の支障になっているとの指摘もある。

【今後の取組の方向性】

令和7年3月に「無人航空機の多数機同時運航を安全に行うためのガイドライン 第一版」を公表したところであり、本ガイドラインの使用を通じて安全を確保した多数機同時運航の普及拡大を図っている〔参考資料Ⅲ－24〕。今後は、1人の操縦者で運航可能な機体数の増加（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、ドローンを活用するための配送拠点の整備等を支援していく。

また、トラック輸送を補完する配送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明確化する方向で検討を進める。

(2) ドローン航路を活用した配送等サービスの事業性確保に向けた取組の推進

【現状】

ドローン航路については、令和7年3月に、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。また、これらの成果も踏まえ、同年5月には、ドローン航路の設計・運用に際して準拠すべきガイドライン等が策定されたところである〔参考資料Ⅲ－25〕。

【課題認識】

ドローン航路を利用する運航事業者は物流用途のみでの単独の収益化に課題があるため、飛行の過程で撮影した画像データの販売等も行なってサービス利用料を得るといったビジネスモデルを構築するなど、事業性の確保に向けた取組が必要とされている。

【今後の取組の方向性】

ドローン航路を利用する運航事業者がニーズに応じたマルチパーパスな事業モデルを柔軟に展開することで収益性の改善につなげることを目指し、異なるドローン航路同士の相互乗り入れの実現や、ガイドラインやシステム、仕様・規格等のアップデートを行う。加えて、これらのガイドライン等に準拠したドローン航路を認定／認証する「ドローン航路登録制度」の実証を進める。

(3) より配送能力の高い自動配送ロボットの実用化に向けた取組の推進

【現状】

自動配送ロボットについては、令和5年4月の改正道路交通法の施行において遠隔操作型小型車に関する規定が整備されたことで、ユースケースが拡大してきている。また、更なる社会実装に向けて、10台の自動配送ロボットを同時操作する技術の開発や中速・中型及び中速・小型ロボット等の様々な形態の自動配送ロボットの活用を検討が進められており、社会課題への解決に貢献することや、大規模な経済的効果や雇用を創出する成長産業として期待されている〔参考資料Ⅲ－26～Ⅲ－28〕。

【課題認識】

ECコマース市場の拡大等により宅配需要が急増する中において、物流分野での人手不足や買物困難者の増加などの課題の解決に資するより配送能力の高い自動配送ロボットの実用化が進められており、中速・中型及び中速・小型ロボット等の様々な形態の自動配送ロボットについて、実証実験を通じた安全性の検証や走行ルールの整理等が課題となっている。

【今後の取組の方向性】

中速・中型及び中速・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、令和7年度に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。また、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も必要である。

Ⅳ おわりに（今後の進め方など）

ラストマイル配送の効率化等に向けて一定の論点整理を行ったⅢ. の施策については、政府において実現に向けた検討を進め、可能なものから順次速やかに必要な措置を講じていくことが望まれる。なお、今後取り組むべき施策については、公正な競争を確保する必要があることに留意することも求められる。

加えて、本検討会の取りまとめの内容については、現在進められている次期「総合物流施策大綱」の検討にも反映し、今後の物流施策の具体化・深度化に役立てられることを期待したい。

（別紙１）ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会 構成員名簿

（敬称略・五十音順）

【有識者】

青柳 由香 法政大学 法学部法律学科 教授
首藤 若菜 立教大学 経済学部 教授
月野 美帆子 読売新聞東京本社 デザイン部 部長
矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部 教授

【地域の配送・小売サービス事業者】

梅屋 智紀 ヤマト運輸（株）執行役員 兼 政策企画室長
河合 秀治 セイノーラストワンマイル（株）代表取締役社長
（全国新スマート物流推進協議会 理事）
佐藤 諒平 佐川急便（株）事業開発部 部長
佐々木威知 （株）セコマ 執行役員渉外部 部長
橘 佳紀 日本郵便（株）執行役員
田路 圭輔 （株）エアロネクスト代表取締役 CEO
（全国新スマート物流推進協議会 理事）
松本 隆一 （株）CBcloud 代表取締役 CEO
見村 圭美 全日本食品（株）執行役員 IT・マーケティング本部 副本部長

【ECコマース事業者】

佐藤 創一 楽天グループ（株） 渉外統括部 ヴァイスディレクター
原 祐介 アマゾンジャパン（合） ジャパンオペレーション ディレクター
畠山 寛希 LINE ヤフー（株） 政策企画本部長

【地方公共団体】

黒木 竜二 宮崎県 西米良村長
竹中 貢 北海道 上士幌町長（全国新スマート物流推進協議会 会長）
船木 直美 山梨県 小菅村長（全国新スマート物流推進協議会 副会長）

【業界団体等】

石津 直樹 （一社）日本フランチャイズチェーン協会
梶原 健司 （公社）日本通信販売協会 会長
金子 貴史 （公社）全日本トラック協会 役員待遇企画部 部長
富士原和彦 （一社）不動産協会 事務局長代理
羽二塚礼知 （一社）マンション管理業協会 業務・法制委員会委員

※ オブザーバー（関係省庁・部局）

丸田 聡	農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課 物流生産性向上推進室長
朝日 健介	農林水産省 農村振興局 農村計画課 農村活性化推進室長
平林 孝之	経済産業省 商務・サービスグループ 流通政策課長
緒方 淳	経済産業省 商務情報政策局 情報経済課 アーキテクチャ戦略企画室長
倉石 誠司	国土交通省 不動産・建設経済局不動産課長
筒井 祐治	国土交通省 都市局 街路交通施設課長
杉田 雅嗣	国土交通省 住宅局 参事官（マンション・賃貸住宅担当）
三輪田優子	国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課長
江口 真	国土交通省 航空局 安全部 無人航空機安全課長
平澤 崇裕	環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課長
平野 雄介	警察庁 交通局 交通規制課長
田邊 貴紀	公正取引委員会 経済取引局 調整課長

※ 事務局

岡野 まさ子	国土交通省 大臣官房総括審議官
木村 大	国土交通省 大臣官房審議官（物流・自動車局担当）
高田 龍	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課長
林田 雄介	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課 課長補佐（総括）
内田 大道	国土交通省 物流・自動車局 物流政策課 課長補佐

(別紙 2) 本検討会における検討経過

日 時	内 容
第 1 回 (令和 7 年 6 月 26 日)	<議題> ・ 本検討会の開催趣旨とラストマイル配送の現状・課題の提示 ・ ラストマイル配送に関連した関係部局からの取組内容の紹介
第 2 回 (令和 7 年 7 月 25 日)	<議題> ・ ラストマイル配送をめぐる直近の情勢に関する関係業界からのヒアリング①
第 3 回 (令和 7 年 8 月 28 日)	<議題> ・ ラストマイル配送をめぐる直近の情勢に関する関係業界からのヒアリング② ・ これまでの議論等を踏まえた論点整理
第 4 回 (令和 7 年 10 月 9 日)	<議題> ・ 本検討会の取りまとめ案の提示
第 5 回 (令和 7 年 11 月 6 日)	<議題> ・ 本検討会の取りまとめ