

物流を取り巻く動向と物流施策の現状・課題

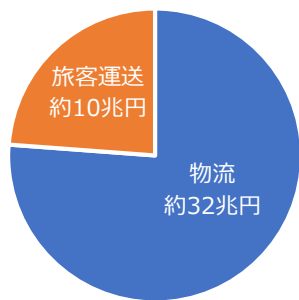
1. 総論

我が国の物流を取り巻く動向

物流事業の概況

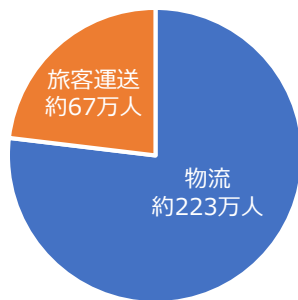
- 運輸業界の営業収入は約42兆円であり、うち、**物流業界の営業収入は約32兆円（全産業の約2%）**。
- 運輸業界の従業員数は約290万人であり、うち、**物流業界の従業員数は約223万人（全産業の約3%）**。

営業収入（令和4年度）



出典：令和4年度事業実績報告書（一部令和3年度事業実績報告書）、令和6年版交通政策白書、年次別法人企業統計調査（2022年）より物流政策課作成

従業員数（令和4年度）

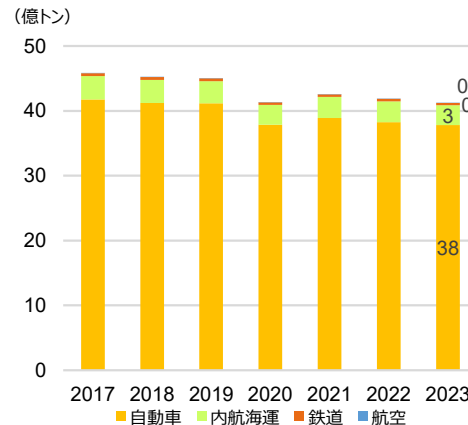


出典：令和4年度事業実績報告書及び総務省「労働力調査」より物流政策課作成

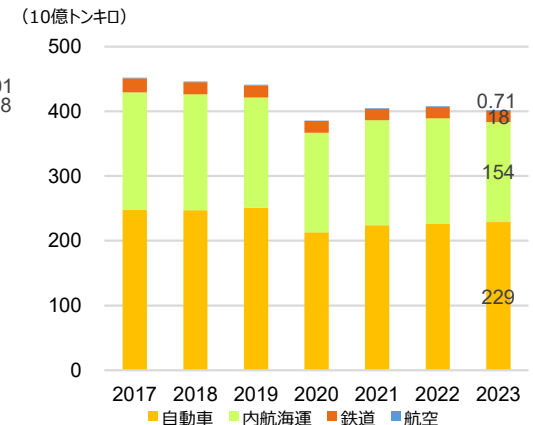
国内貨物輸送量の推移

- 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、内航海運が約4割、鉄道が5%程度**。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）



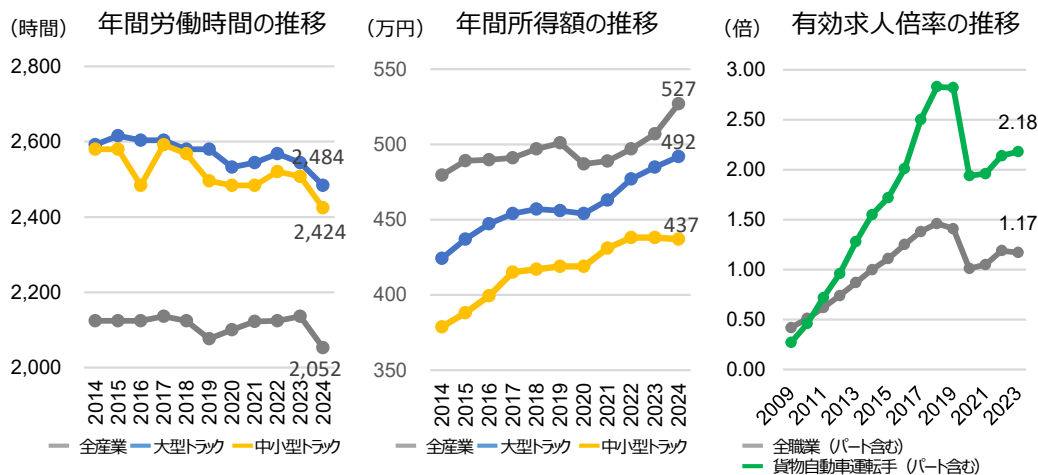
国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

トラック運送事業の働き方を巡る現状

- **トラック運送事業は、全職業平均より労働時間が長く、所得が少ない。**
- **トラックドライバーの有効求人倍率は、全職業平均より約2倍高い。**



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」、「職業安定業務統計」より作成

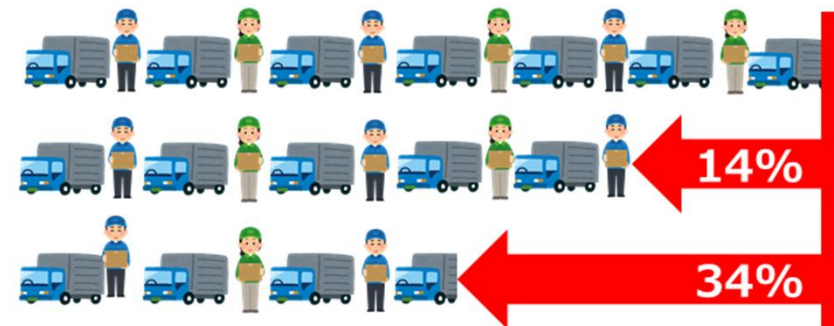
輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性（物流の「2024年問題」）。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

現状

2024年

2030年



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**法制化**も含め確実に整備。

（１）商慣行の見直し

- ・**荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ・物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入
- ・**トラックGメン**による荷主等の是正指導、トラックの「**標準的運賃**」の拡充・徹底、業界ごとの**自主行動計画**の作成・実施 等

（２）物流の効率化

- ・即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ・「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ・「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ・**軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化 等
- ・女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成

（３）荷主・消費者の行動変容

- ・荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ・**再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ・物流に係る**広報**の推進

1. 総論

適正運賃収受や物流生産性向上のための改正物流法の施行

「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」の概要

- 物流は、国民生活・経済を支える社会インフラ。
- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、何も対策を講じなければ、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。



1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

- ①**荷主***¹（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*¹ 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。
※法律の名称を変更。
※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を**義務付け***²。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***³を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を**義務付け**。

*^{2,3} 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者**選任と**講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

物流関係の令和7年度予算・令和6年度補正予算のポイント①

- **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問題**でもあり、**2030年度に不足する輸送力34%を補う**ことを目指して、継続的に対応していく必要がある。
- このため、2024年2月に策定・公表された「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、**①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容**を柱とする施策を一体的に推進。

物流関係予算について

	R7当初	R6補正	R6当初	R5補正	R5当初
国費総額	2,468億円	815億円	2,311億円	1,046億円	951億円
財政投融资	150億円	290億円	122億円	200億円	20億円
合計	2,618億円	1,105億円	2,433億円	1,246億円	971億円

※ 公共事業関係費として、R7当初：3兆199億円、R6補正：6,077億円、R6当初：3兆285億円、R5補正：6,064億円、R5当初：3兆650億円の内数を計上。

※ 公共事業関係費の内数として、社会資本整備総合交付金を活用した物流関連インフラの整備等が可能。

物流関係の令和7年度予算・令和6年度補正予算のポイント②

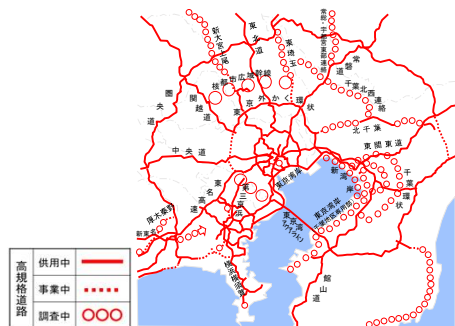
(1) 物流の効率化①

【3兆349億円の内数】

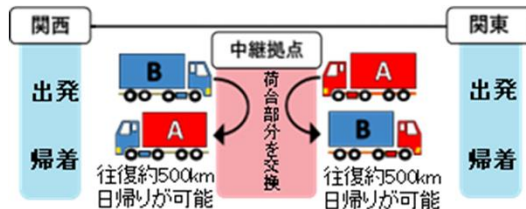
- 物流の革新と持続的成長に向けて、物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備、物流GX(モーダルシフト等)、物流DX(自動化・機械化機器の導入等)、物流標準化・データ連携(標準仕様パレットの利用促進等)、物流施設の機能強化を推進。

【物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備】(3兆349億円の内数)

■ 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用



首都圏の高規格道路
(新広域道路交通計画)



中継輸送拠点の整備

■ 成田空港における滑走路の新設等の更なる機能強化



■ 内航フェリー・RORO船ターミナルや貨物駅・ネットワークの機能強化の促進

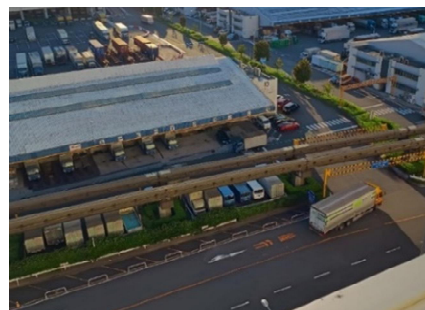


RORO船が着岸する岸壁



貨物駅の輸送力増強

■ 社会資本整備総合交付金を活用した物流関連インフラの整備等の推進



トラックターミナル



休憩施設

1. 総論

物流関係の令和7年度予算・令和6年度補正予算のポイント③

(1) 物流の効率化②

【293億円】

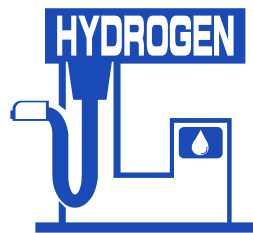
【多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフトの推進】(33億円)



【物流GXの推進】(52億円)



FCVトラック



水素スタンド

【物流拠点の機能強化等】(95億円)

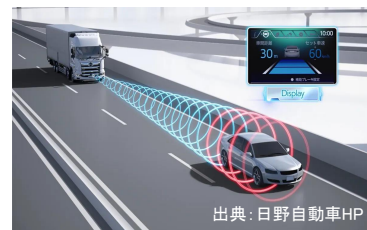


非常用電源設備



コールドチェーン確保のための冷蔵設備

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】(109億円)



高速道路での自動運転トラック



無人フォークリフト



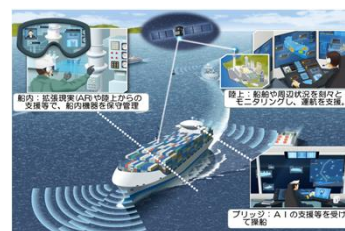
無人搬送機器



ドローンによるラストワンマイル配送の効率化



テールゲートリフター



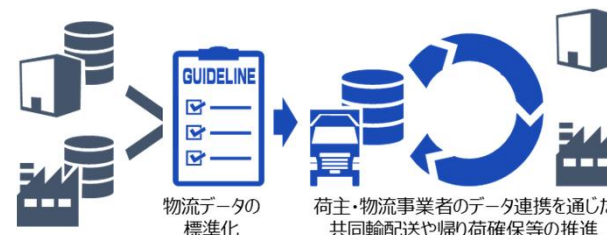
自動運航船の普及に向けた制度整備



【物流標準化・データ連携の推進】(4億円)



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮



1. 総論

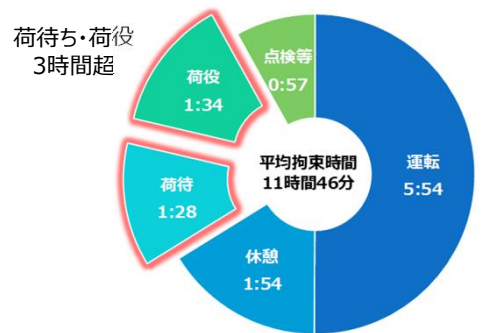
物流関係の令和7年度予算・令和6年度補正予算のポイント④

(2) 商慣行の見直し

【4億円】

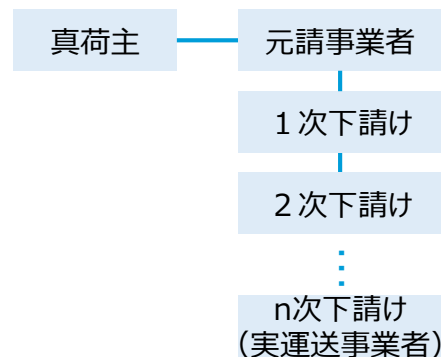
- 本年4月の改正物流法の施行に向けて、荷主・物流事業者に対する規制措置の執行体制を整備。
- トラックドライバーの賃上げ原資の確保に向けて、多重下請構造の是正や「標準的運賃」の普及・浸透に向けた実態調査等を行うとともに、物流の適正化に向けて荷主・元請事業者の悪質な行為を是正するため、トラック・物流Gメンの執行を強化。
- 下請Gメンのヒアリングや「価格交渉促進月間」等の実施により、労務費を含めた適切な価格転嫁ができる環境を整備。

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



(ドライバー実態アンケート調査(R6)より)

多重下請構造のイメージ



トラック・物流Gメンの活動状況 (トラックドライバーへのヒアリング)



大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場



高速SA、PA

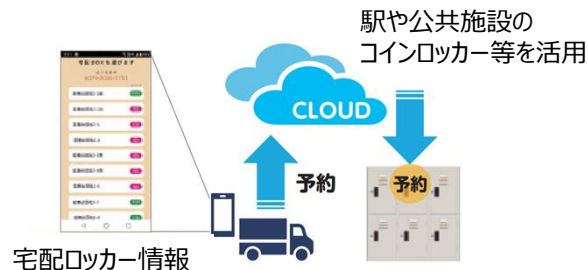
価格交渉促進月間



(3) 荷主・消費者の行動変容等

【5億円】

- 宅配ロッカー等の多様な受取方法やゆとりを持った配送日時指定等の普及促進に向けた実証事業を実施。
- 併せて、脱炭素化に向けた国民運動である「デコ活」等を通じて、再配達削減に向けた消費者の行動変容を促進。



- 荷主等による物流改善の取組状況等について見える化し、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創設に向けた調査・検討を実施。

物流の「2024年問題」への対応と2030年度に向けた取組方針

※令和7年3月14日 第6回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 提出資料を一部修正

- **物流の「2024年問題」**については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、2025年度に入ってから**物流の機能を維持できている**。
- **2030年度に見込まれる34%の輸送力不足(施策なしケース)を補う**ことを目指し、2026～2030年度の**次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討**を開始。

【中長期計画（2024年2月関係閣僚会議決定）を踏まえた施策による輸送力への効果】

	2024年度			2030年度
	試算	現時点の実績	施策による効果等の考え方	試算
必要輸送力	100	100		100
施策なしケース	▲14	▲14		▲34
施策による効果等	+14.5	+13.6		+34.6
うち荷待ち・荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トン扣／能力トン扣を合計した積載効率（輸送トン扣／能力トン扣）41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トン扣）と内航海運の貨物輸送量（388億トン扣）の合計値（553億トン扣）を反映。	+6.4
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 （トラック輸送力拡大等）		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。	

次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討に関する総理指示

第6回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議における石破総理の締めくくり発言

- 物流の「2024年問題」については、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等によって、懸念された物流の深刻な停滞は起きておりません。一方で、2030年度には34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越えるためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていかなければなりません。
- 第一に、構造的な賃上げ環境を整備するため、昨年に体制を拡充したトラック・物流Gメンによって強力に荷主等への是正指導を行うとともに、来月から施行される改正物流法、今週閣議決定された下請法改正法案を契機に、荷主等に対する一層の価格転嫁・取引適正化を推進してください。
- 第二に、生産性向上に向けて、物流分野における「省力化投資促進プラン」を今春目途に策定し、荷主・物流事業者の意欲的な取組を強力に後押ししてください。
- 第三に、輸送力不足が年々深刻化する2030年度までの期間を、物流革新の「集中改革期間」と位置付け、物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーションに向けて、「中長期計画」の見直しを反映した「総合物流施策大綱」を策定すべく、早急に検討を開始してください。
- 物流は、我が国の国民生活や経済、地方創生などを支える重要な社会インフラです。国土交通大臣を中心に政府一丸となって、今後の人口減少社会も見据えつつ、物流の常識を根本から革新していくための施策を迅速に講じてください。



1. 総論

これまでの「総合物流施策大綱」の方向性と物流を巡る競争環境の変化

総合物流施策大綱に登場する
キーワード（一部引用）

<平成9年～平成13年>

- 世界経済のグローバル化
- 国際分業体制の一層の進展
- エネルギー問題等の社会的課題

京都議定書採択(平成9年)

<平成17年～平成21年>

- 国際・国内一体となった物流
- グリーン物流
- 国民生活の安全・安心

米国同時多発テロ(平成13年)

<平成25年～平成29年>

- 物流システムの海外展開
- エネルギー需給の逼迫
- 物流における災害対策

東日本大震災(平成23年)
総人口減少へ転向(平成23年)

<令和3年～令和7年>

- 物流DX／物流標準化の推進
- 時間外労働の上限規制
- 強靱で持続可能な物流ネットワーク

新型コロナウイルス感染拡大(令和元年)
物流の2024年問題(令和元年～6年)

<平成13年～平成17年>

- 国際競争力の更なる強化
- 環境問題／循環型社会の構築
- 情報通信技術の飛躍的進展

家庭向け光ファイバーサービス(平成12年)

<平成21年～平成25年>

- グローバル・サプライチェーン
- 低炭素型物流／静脈物流
- 安全・確実な物流

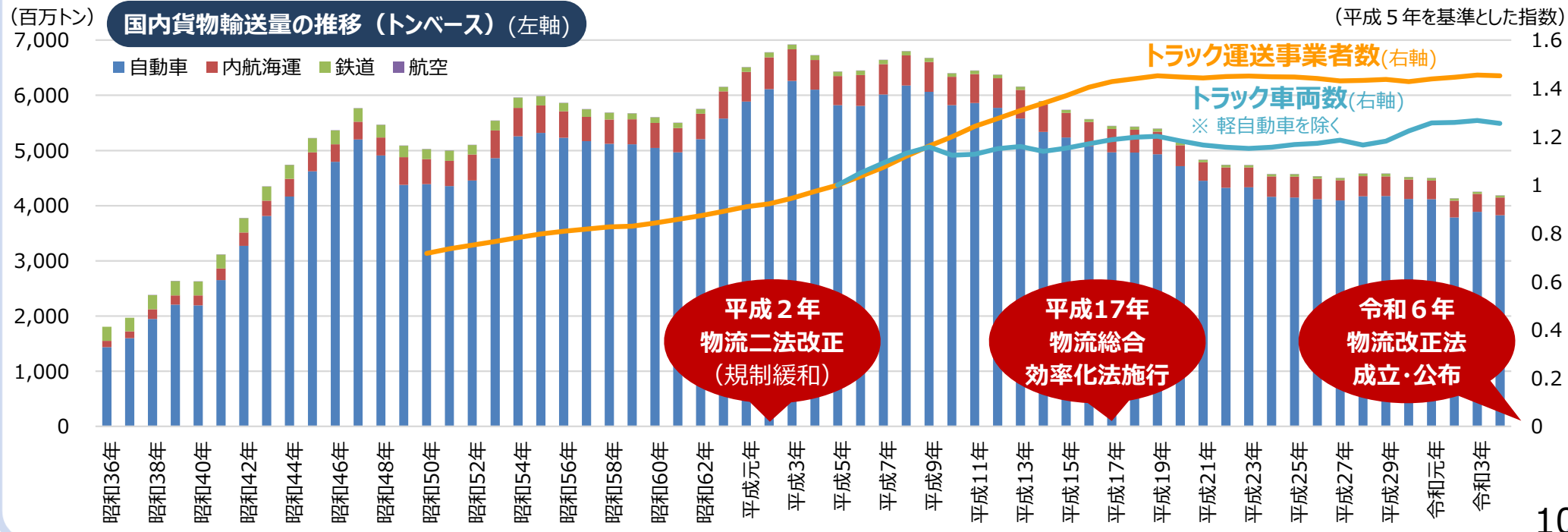
京都議定書発効(平成17年)
省エネ法 運輸部門へ拡充(平成17年)

<平成29年～令和2年>

- 事業者間の連携・協働
- 新技術(IoT・BD・AI等)
- コストの見える化
- インフラの機能強化
- 災害リスク・地球環境
- 人材育成・国民への啓発

出生数100万人割れ(平成28年)
Society5.0提唱(平成28年)

● **平成2年の物流二法の規制緩和**で**新規参入が容易**となり、営業の自由度も高まり、**輸送サービスの水準の向上や多様化**が図られた一方で、**事業者数の増加**により一社当たりの取扱貨物量が減少し、**競争が厳しくなり、運賃交渉も激化**。



物流を巡る競争環境の変化

2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化

物流標準化・データ連携の促進

- 総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)に基づき「官民物流標準化懇談会」を設置・開催し、「標準仕様パレット」の導入や「物流情報標準ガイドライン」の策定などソフト・ハードの各種要素の標準化を推進するとともに、事業者による標準化の取組を支援。

官民物流標準化懇談会

- 総合物流施策大綱(令和3年6月15日閣議決定)では、取り組むべき柱の1つとして、「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)」を提言。
- 物流DXの推進のためには、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠であり、そのための課題や推進方策を長期的視点で議論・検討する「官民物流標準化懇談会」を設置し、令和6年11月に第4回目を開催。



「標準仕様パレット」の導入

- 「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」で、パレットの標準的な規格と運用(標準仕様パレット※)を取りまとめ、令和6年6月に公表。

※ 平面サイズ：1,100mm×1,100mm 調達形態：レンタル方式 等



バラ積み・バラ卸し



パレットからパレットへの積み替え



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

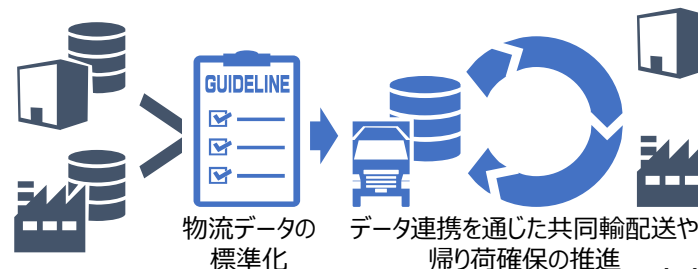
- 標準仕様パレットの導入に係る設備導入・改修、レンタルパレット事業者による共同管理・運用等の取組を支援。

「物流情報標準ガイドライン」の策定

- 内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期「スマート物流サービス」において、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。更なる利便性向上に向けて、令和6年3月には利用手引を、本年2月にはVer.3.0を公開。



- 本ガイドラインに準拠したデータ連携による共同輸配送、共同保管、検品レス等に取り組む荷主・物流事業者のシステム改修等を支援。



2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化

輸送力不足に対応するための陸・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

※令和6年11月22日 官民物流標準化懇談会モーダルシフト推進・標準化分科会とりまとめを一部修正

鉄道と内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化

- 小口貨物の混載輸送やパレット化、大型コンテナ・シャーシ等の確保、けん引免許の取得に対する支援
- 貨物駅のコンテナホームの拡幅、線路改良、路盤強化等の施設整備に向けた支援、代行輸送の拠点となる貨物駅での円滑な積み替えを可能とする施設整備、新幹線等の貨客混載による車両スペースの有効活用^{の推進}
- 新船投入や船舶大型化、新規需要の創出に向けた取組への支援、内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化

＜鉄道・内航海運へのモーダルシフト＞



等

多様な輸送モードの活用

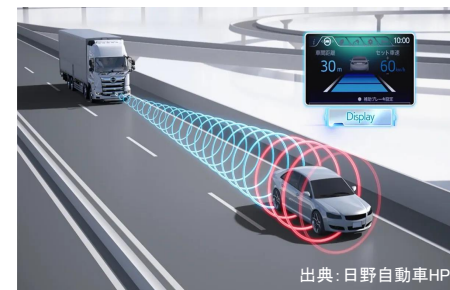
- 中小事業者を念頭に置いたダブル連結トラックの導入支援
- 高速道路における自動運転トラックの実証実験に対する支援
- 航空貨物輸送の更なる活用に向けた取組の支援や受入体制の確保

等

＜ダブル連結トラックの導入促進＞



＜高速道路での自動運転トラック＞



＜航空機の空きスペース活用＞



地域の産業政策・地域政策等との連携

- 地域の産業振興等と連携した新モーダルシフトや地域の物流ネットワークの再構築を実現するため、地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が協働する先進的な取組を支援（全国20か所程度を想定）

現時点では具体的な目標が定められていないダブル連結トラック、自動運転トラック、航空貨物輸送についても、その進捗状況等を適時フォローアップするとともに、「中長期計画」に記載された目標の見直しとタイミングを合わせ、必要な見直しを実施。

2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化

ダブル連結トラック、自動運転トラック等の革新的車両の導入促進

○ トラック輸送の省人化・省エネ化等に資す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の導入に向けた取組が進展。

ダブル連結トラック

- 1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能となる「ダブル連結トラック」の導入を通じて、トラック輸送の省人化・CO₂排出量の削減が進められている。



東京・大阪間での想定効果（ダブル連結14台）

項目	年間運転時間	年間CO ₂ 排出
大型	58,917.7時間	2,866.1t-co ₂
ダブル連結	35,654.4時間 ▲39.5%	928.5t-co ₂ ▲32.4%

出典：センコー株式会社

自動運転トラック

- 社会実装を見据えた実証実験等が進められている「自動運転トラック」については、レベル4自動運転時の運行効率の向上等によるCO₂排出量の削減が期待されている。



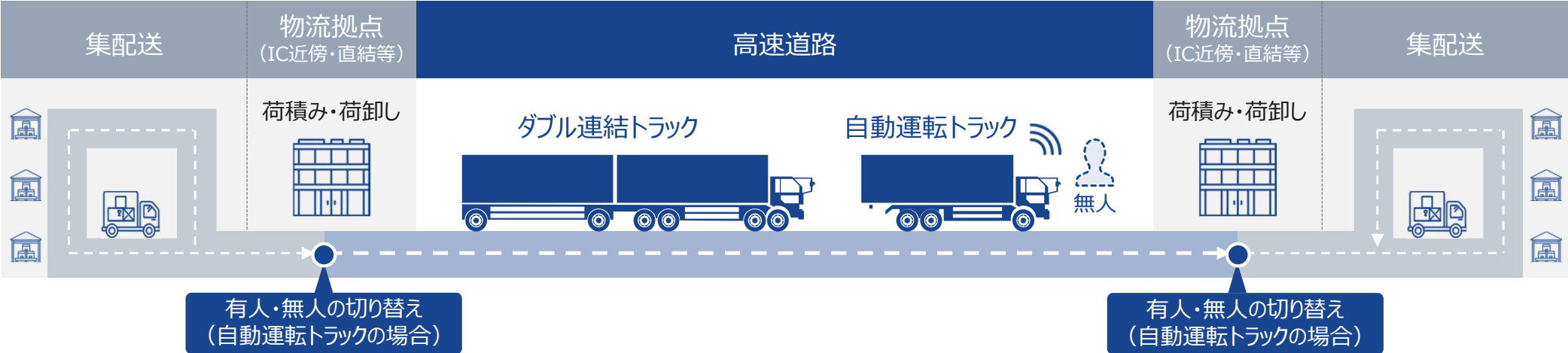
レベル4自動運転時の運行効率の向上等による想定効果

項目	関西⇄関東	関西⇄中京	中京⇄関東
【現状】 燃料消費量/t	16.4L	7.1L	10.3L
【積載率40%】 燃料消費量/t	14.4L ▲12.3%	6.1L ▲14.7%	8.9L ▲13.5%

出典：株式会社T2



これらの革新的車両の運行効率の向上に向けて、高速道路ICとの円滑な接続が図られた物流拠点の整備等を促進。



2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化

物流拠点を巡る状況変化も踏まえた民間投資の促進に寄与する政策のあり方の検討

※令和7年4月9日 物流拠点の今後のあり方に関する検討会とりまとめを一部修正

背景

物流の「2024年問題」や激甚化する災害問題等に社会が直面する中、地域全体の産業インフラでもある物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化等の状況の変化も踏まえ、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方を検討。

構 成 員

有識者委員

- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授
- ・岡田 孝 社会システムデザイン(株)取締役主席研究員
- ・田島 夏与 立教大学経済学部 教授
- ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授
- ・牧坂 亮佑 三菱UFJ信託銀行(株)不動産コンサルティング部リサーチャー
- ・三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター

関係機関等

- ・(一社)日本倉庫協会
- ・全国トラックターミナル協会
- ・(一社)日本冷蔵倉庫協会
- ・(株)日本政策投資銀行
- ・日本貨物鉄道(株)
- ・(公社)全日本トラック協会
- ・(一社)不動産協会

オブザーバー

- ・農林水産省
- ・経済産業省
- ・国土交通省
- 【事務局：
物流・自動車局】

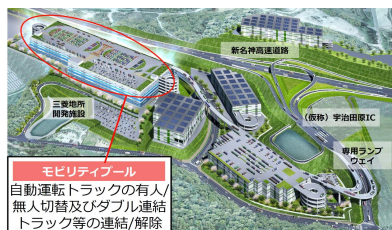
スケジュール

- 第1回(R6.10.30)
＜議題＞物流拠点を取り巻く環境の変化や課題 等
- 第2回(R6.12.10)
＜議題＞関係機関からのヒアリング
- 第3回(R7.1.29)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子(案)
- 第4回(R7.3.26)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)

とりまとめの概要

【物流拠点が直面している課題】

- (1) 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置
- (2) トラック輸送の変容(中継輸送等)への対応
- (3) 物流拠点の老朽化
- (4) 沿岸部の物流拠点における供給量不足
- (5) 地域との合意形成



【今後の方向性とそれに対する支援策】

- (1) 物流拠点の整備に係る国の方針策定等
国として物流拠点の立地や整備等に係る一定の方針を示すとともに、物流拠点や物流の需給を把握する仕組みの構築を検討。
- (2) 基幹物流拠点の整備に係る関与・支援
基幹物流拠点の整備について、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。
- (3) 公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援
国民生活や経済活動に必要不可欠な老朽化した施設の再構築や新規供給を促すため、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。

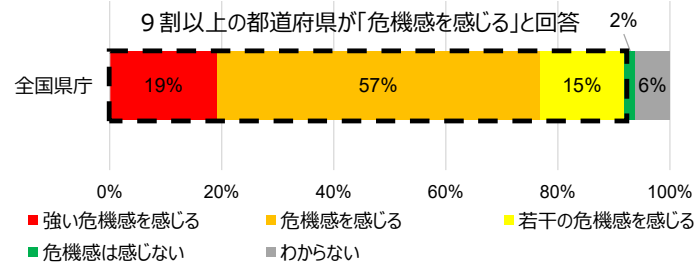
2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化 地方公共団体による物流効率化や物流網の維持・確保に向けた取組の進展

- 物流の「2024年問題」も相まって、**全国各地の地方公共団体**による**物流効率化**や**物流網の維持・確保**に向けた取組が進展。

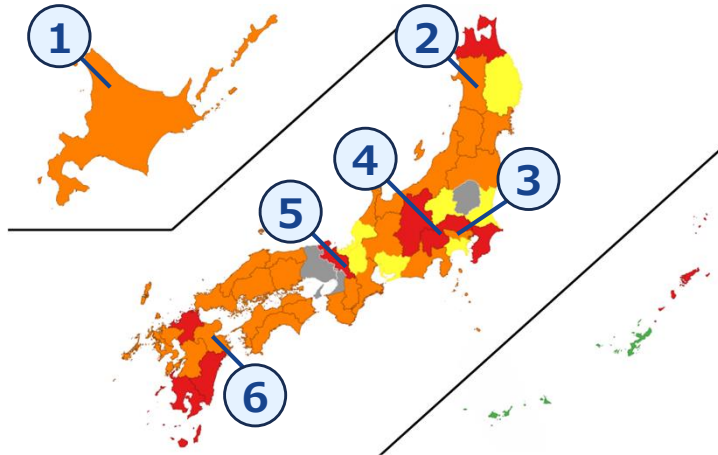
物流危機に対する都道府県の問題意識

- 2024年8月に国土交通省が行ったアンケート調査によると、**全国の都道府県の9割以上が、物流危機に対して問題意識を持っている。**

【物流危機に対する都道府県の問題意識】



【都道府県ごとの問題意識の状況】

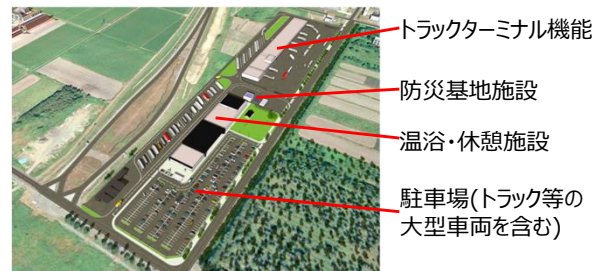


※「危機感を感じる」と回答した都道府県のコメント例

- ・これまで1人のトラックドライバーで運べた地域について、時間外労働の規制強化により2人以上が必要になる(北海道・東北)
- ・物流単価の向上や担い手不足、輸送頻度の減少(中国)
- ・農産物の出荷から販売までの日数が延び、品質低下が課題(九州)

地方公共団体による物流効率化や物流網の維持・確保の取組事例

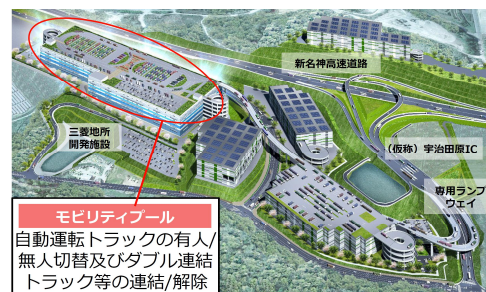
①北海道名寄市 道内の中継輸送・共同輸送拠点の整備構想



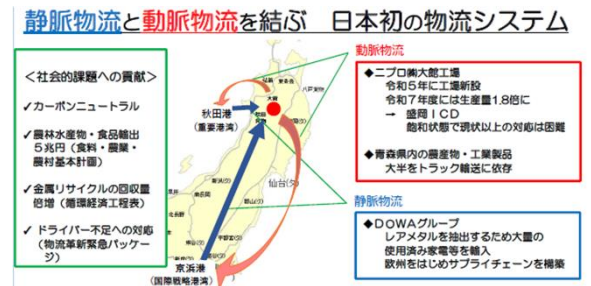
③東京都武蔵野市 吉祥寺における共同集配送センターの整備



⑤京都市域陽市 高速道路IC直結の基幹物流拠点の整備



②秋田県大館市 大館駅インランドデポの整備構想



④山梨県小菅村 トラック輸送と組み合わせたドローン配送



⑥大分県大分市 RORO船ターミナルの集約と物流拠点の整備



2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化 ラストマイル配送の効率化に向けた再配達削減等の取組の推進

- **2024年10月の宅配の再配達率は10.2%**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」等で掲げられた**再配達率の半減（12%→6%）の実現**に向けて、**社会全体への多様な受取方法の普及・浸透**が必要。
- また、物流の「2024年問題」に伴い、**トラックドライバーの担い手不足が顕在化し、人口減少の進展により今後も深刻化**することが見込まれる中、物流負荷を軽減するための**地域における配送の共同分担**やドローン等の**新たな輸送手段の活用**が進んできている。

多様な受取方法の更なる普及・浸透

- 昨年10月から本年1月にかけて実施された**ポイント還元実証事業**の結果※を踏まえ、置き配などの**多様な受取方法を社会全体に普及・浸透**させるための方策を検討。

※ 再配達率について、「置き配」で最大3.1%ポイント減少、「1回受け取り」で最大1.2%ポイント減少



置き配を活用しよう



確実に受け取れる日時・場所を指定しよう



街中の「宅配ロッカー」を活用しよう

- マンション管理会社と宅配事業者等が連携した**マンション内における一括配送サービスの普及促進**等に向けた方策を検討。

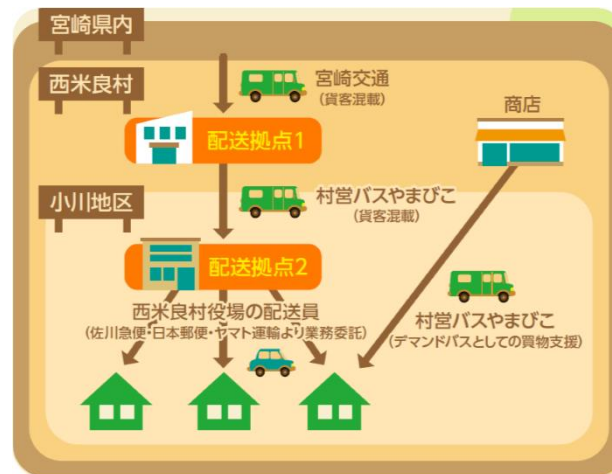


出典：大和ライフネクスト（株）

地域における配送の共同分担

- 地方の人口減少が進む中、**過疎地域**等において、輸送サービス水準を維持するとともに宅配事業者の負担軽減を図る**共同配送**や**貨客混載**、**買物支援**等の取組が進展。

【宮崎県西米良村の取組事例（共同配送等）】



西米良村小川地区



3社の宅配便をまとめて配送

新たな輸送手段の活用

- 離島や山間部等における**トラック等の代替配送手段**として、**ドローン配送**の社会実装に向けた取組が進展。

【福井県敦賀市の取組事例（ドローン配送）】



実証実験を踏まえて配送サービスを開始



地域集配拠点（ドローンデポ）

- **自動配送ロボット**の社会実装に向けて、**10台の自動配送ロボットを同時操作**する技術の開発支援を実施。



2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化

2050年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での脱炭素化の推進

- **2050年カーボンニュートラルの実現**に向けて、トラックや倉庫、鉄道、船舶、航空等の**サプライチェーン全体での脱炭素化**を推進。

EVトラック等の導入や再エネ電力の地産地消の促進

- **物流の脱炭素化**に向けて、**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**充電設備**等の導入を支援するとともに、**物流施設**において**水素**や**再生可能エネルギー**等の活用を推進。

＜EVトラック＞



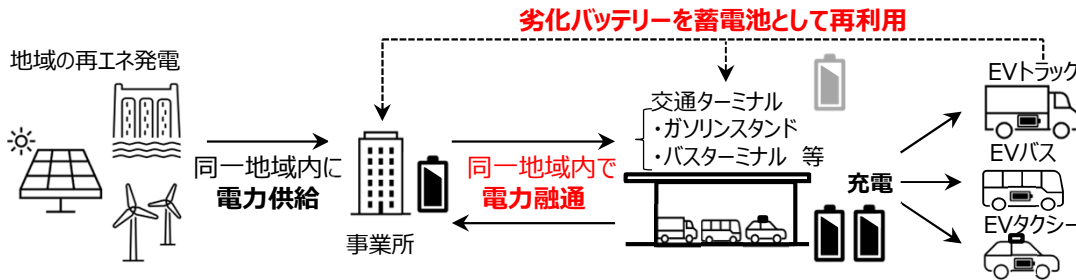
＜FCVトラック＞



＜充電設備＞



- 運送事業者、自治体、再エネ発電事業者等が参画する**再エネ電力の地産地消モデルの構築**を推進。



荷主のScope 3 削減を明示するインセンティブ導入

- **鉄道へのモーダルシフト**による**荷主のScope 3**の削減量を明示する**証明書の発行**を開始。
- 削減量の算定について、**精緻化**を図り、**線区ごとの消費エネルギー概算手法**の策定を目指す。



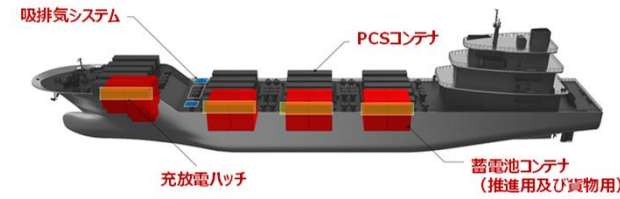
ゼロエミッション船等の開発や電気運搬船の普及

- **海運の脱炭素化**に向けて、**ゼロエミッション船等**の開発を支援。また、電気を輸送する**電気運搬船**の普及を推進。

＜アンモニア燃料タグボート「魁」＞



＜電気運搬船＞



カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

- **カーボンニュートラルポート（CNP）の形成**に向けて、**次世代船舶燃料バンカリング拠点**の形成や**荷役機械の脱炭素化等**を推進。
- これらの取組を評価する**認証制度**も、**コンテナターミナル**において創設。

＜LNGバンカリングの様子＞



持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進等

- **SAFの導入促進**、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。

＜SAFの導入促進＞



＜運航改善＞



＜新技術導入＞



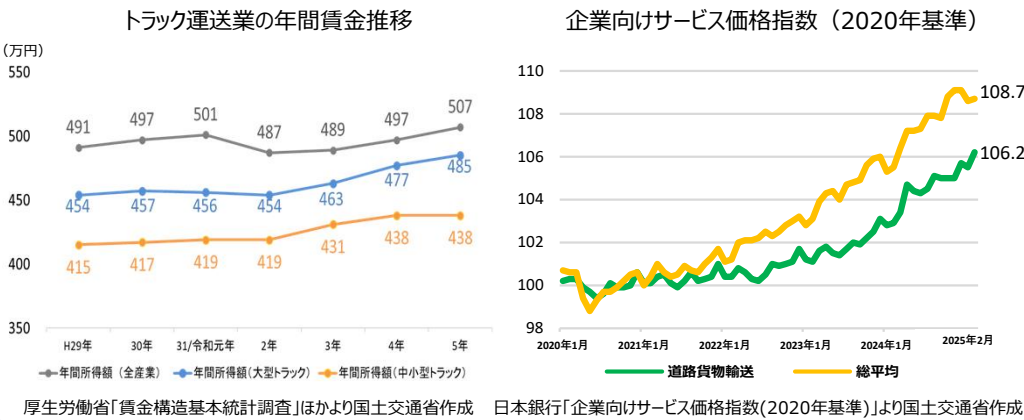
出典：宇宙航空研究開発機構

2. 物流を巡る技術革新の進展や社会経済情勢の変化
物流全体における取引環境の適正化の推進

- トラック運送業は、他の産業と比較して賃金が低く、依然として価格転嫁も厳しい現状にある。
- 本年4月施行の改正物流法や今国会で審議中の下請法改正法案も踏まえ、荷主等による価格転嫁や物流効率化に向けた一層の取組推進、トラック運送業界における確実なドライバーへの賃上げ促進、トラック・物流Gメンの活動強化等を進める。

トラック運送事業における運賃収受と賃上げの状況

- ドライバー所得額・トラック運賃の伸びは、全産業平均よりも低い。



トラック運送事業における価格交渉・転嫁の状況

- トラック運送業における価格転嫁状況は、他業種に比べて低い。

受注者としての価格転嫁状況：29位(調査対象30業種中) 発注者としての価格転嫁状況：30位(調査対象30業種中)

価格転嫁		コスト増に対する転嫁率
全体		49.7%
1位	卸売	60.3%
2位	製薬	58.6%
3位	機械製造	57.3%
}		
25位	生活関連サービス	38.1%
26位	放送コンテンツ	38.0%
27位	農業・林業	36.5%
28位	通信	34.7%
29位	トラック運送	34.4%
30位	金融・保険	25.2%

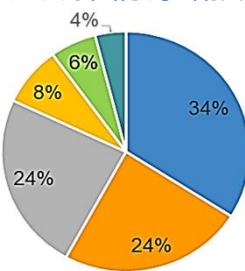
価格転嫁		コスト増に対する転嫁率
全体		49.7%
1位	化学	61.9%
2位	飲食	59.0%
3位	造船	57.0%
}		
25位	運輸郵便(トラック除く)	45.5%
26位	農業・林業	41.2%
27位	金融・保険	40.9%
28位	放送コンテンツ	39.8%
29位	広告	31.4%
30位	トラック運送	29.5%

中小企業庁「価格交渉促進月間(2024年9月)フォローアップ調査結果」より抜粋

トラック・物流Gメンの活動実績

- 物流全体の適正化の観点から、令和6年11月に「トラックGメン」を「トラック・物流Gメン」に改組。
- 令和6年11月・12月を集中監視月間と位置付けて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対して、「勧告(2件)」を実施。

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附帯業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

国土交通省「令和6年違反原因行為実態調査」の結果より作成

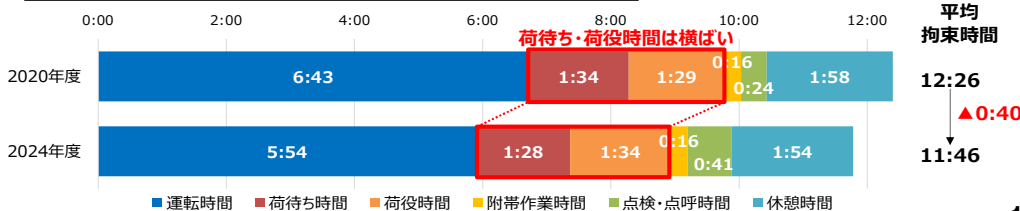
物流センター前で荷待ち状況のパトロール



集中監視月間(R6.11~R6.12)における件数

- 勧告：2件(荷主1、その他1)
- 要請：7件(荷主4、元請2、その他1)
- 働きかけ：423件(荷主304、元請104、その他15)

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



国土交通省「令和6年トラックドライバー調査(令和6年)」の結果より作成

2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化

多重取引構造の是正に向けた検討状況

- 実運送事業者の適正な運賃の収受を妨げている一因と考えられる**多重取引構造**について、昨年8月より開催している「**トラック運送業における多重下請構造検討会**」において、本年春頃を目途に、**過度な多重取引構造の是正に向けた対応策**を検討。

<トラック運送業における多重下請構造検討会>における実態調査結果と今後の論点>

- 多重取引構造に介在している多様な主体の実態を把握するため、以下の調査を実施
 - ・ 第一種貨物利用運送事業者（27,976者）に対するWEBアンケート
 - ・ 中小受託運送事業者、専門の利用運送事業者、主要なマッチングサービス事業者等、約40社に対する個別ヒアリング



- 多重取引構造は繁忙期に関わらず発生。背景要因として**事業者間の力関係や、中抜きを当然視する商慣行等**。
- 多重取引構造が是正されない要因に、**安価で条件の悪い仕事を引き受ける事業者の存在**がある。
- 通常の取引関係は**限られたネットワーク内でのみ構築**されており、現在の**マッチングサービスは単発取引が主**となっている。

- 今後、下記**3つの論点**について議論を深化。

論点1：上流を起源とする規律ある取引環境の形成

- 多重取引構造全体を把握・統制し得る**元請事業者等が果たすべき役割や責任の明確化**
- **重層構造自体を縮減・抑制**するための規制的措置の検討

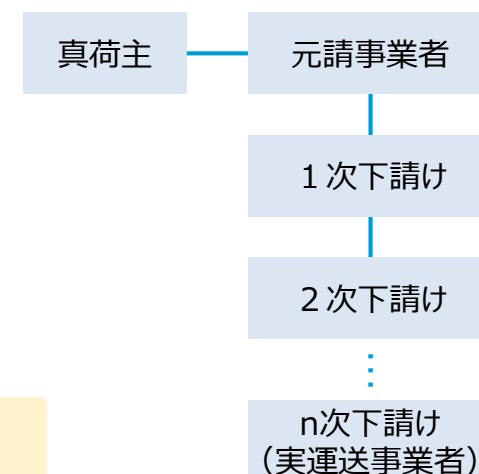
論点2：下流における浄化作用の強化

- 悪質事業者を退出させ、**適正な運賃水準を確保**するための実効性ある方策の検討
- **違法な白ナンバートラックの利用**に関する荷主等の発注者側における遵法意識の醸成

論点3：上流と下流をつなぐ取引ルート拡大

- 多重取引構造を介さず**安定的・継続的に取引し得る環境整備**
- 輸送需要の波動を吸収しつつ、**オープンかつ公正な受発注マッチングを行う仕組み**等の普及促進

<多重取引構造のイメージ>



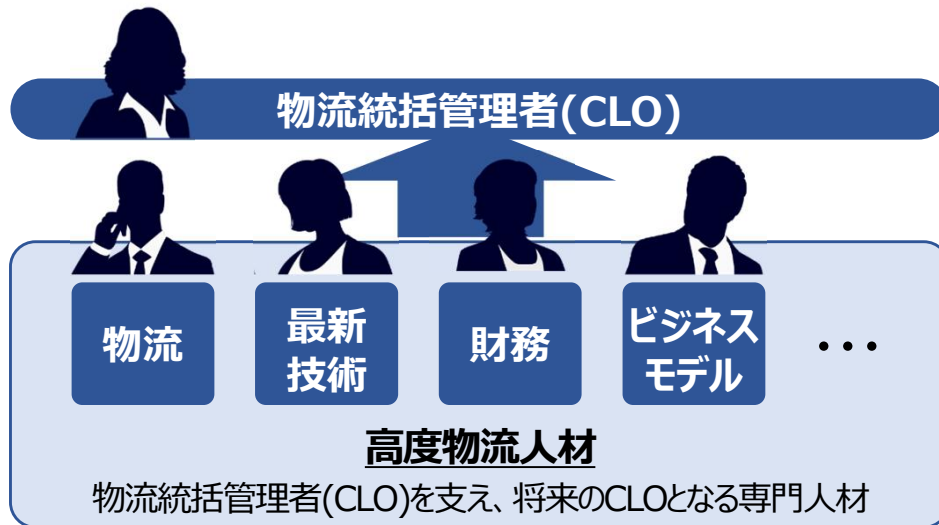
2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化 荷主・消費者の行動変容の促進

- 物流統括管理者(CLO)の役割等の普及・啓発や高等教育機関と連携した物流人材の育成を推進するとともに、物流が果たしている役割の重要性や持続可能な物流の実現に向けた取組をより広く荷主企業・消費者に伝えるため、官民連携して広報を推進。

荷主の経営者層の意識改革・行動変容

- 本年2月28日に高度物流人材シンポジウム(第5回)を開催し、物流統括管理者(CLO※)のロールモデルを提示するとともに、CLOとそれを支える高度物流人材の連携体制のあり方等について、物流分野で活躍する多様な人材を交えて議論。
※CLO : Chief Logistics Officer

＜物流統括管理者(CLO)を支える高度物流人材（イメージ）＞



- 物流統括管理者とそれを支える高度物流人材による物流改善の取組を促すため、大学等の高等教育機関における物流教育講座の開設に資するよう、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、2024年度末に公表。

物流産業の魅力向上のための広報の推進

- 我が国の国民生活や経済活動等を支える重要な社会インフラである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を作成(再生回数3,000万回超)。
- 政府広報とも連携し、ウェブサイト・SNS等を通じて情報発信。

＜アニメーション動画のイメージ＞



<https://www.youtube.com/watch?v=sItqI9dNKI4>

「再配達削減PR月間」の実施

- 置き配などの多様な受取方法を社会全体に普及・浸透させるため、過去2年に引き続き本年4月を「再配達削減PR月間」とし、関係省庁や地方自治体、宅配事業者、Eコマース事業者等と連携しながら、再配達削減に向けた呼びかけなどを実施。

みんなで、減らそう、再配達！
日時や場所を指定して、荷物を一度で受け取る。

宅配便会員サービス利用率 **47%**

対面以外の受け取り **26%以下**

コンビニなど 駅の宅配ロッカー
宅配便営業所 自宅の宅配ボックス 置き配

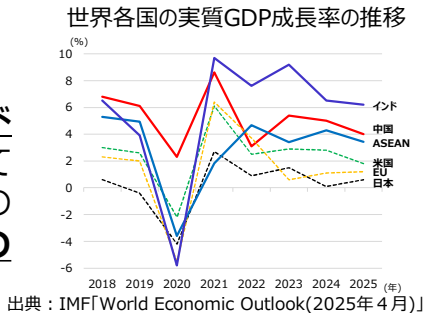
2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化

新興国の経済成長や国際情勢の複雑化等によるグローバルサプライチェーンの変化への対応

グローバルサプライチェーンを巡る情勢

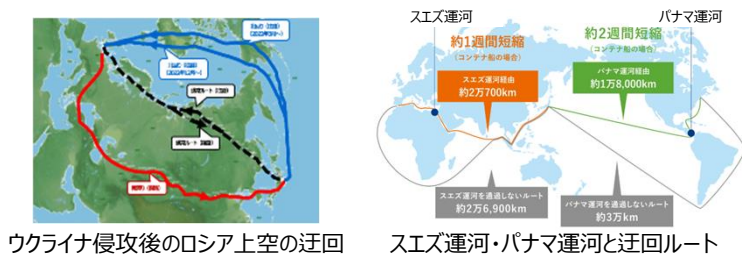
【新興国・途上国の経済成長】

- **実質GDP成長率**は、日本や欧米と比較して、**中国、ASEAN、インド**は高い水準で推移しており、これらの国々への**我が国物流事業者の進出の後押しが必要**。



【国際情勢の不安定化】

- **ウクライナ情勢**や**米国の関税措置**など、我が国を取り巻く国際情勢が複雑化する中、**従来の国際サプライチェーンを見直す動き**が見られ、**我が国物流事業者**もこうした動きに**柔軟に対応するための体制構築が必要**。



【国際海上輸送を取り巻くリスク】

- 日本は、**輸出入の9割以上を海上輸送に依存**しており、経済活動や国民生活は国際海上輸送で支えられている。
- 世界経済を取り巻くリスクが多様化する中、**シーレーンにおける安定輸送・安全性の確保**は、我が国にとって**最重要事項**となっている。

現時点の情勢を踏まえた対応状況等

【物流事業者の海外展開支援等】

- ASEAN等の物流需要を我が国の物流事業者が取り込んでいくため、**日本式のコールドチェーン物流サービスの国際標準化**を推進するとともに、**政府間対話やワークショップ等**を通じた**現地制度の改善に向けた働きかけ等**を実施。

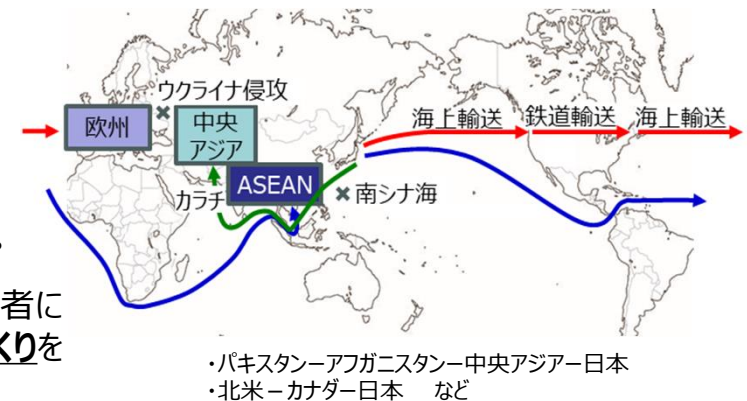
＜物流事業者の海外展開支援＞



【国際物流の多元化・強靱化】

- **安定的なグローバルサプライチェーンの確保**に向けて、**国際物流の多元化・強靱化**を図るための**実証輸送**を行い、従来のものを**代替・補完する輸送手段・ルート等の実現**を支援。

＜国際的な実証輸送の例＞



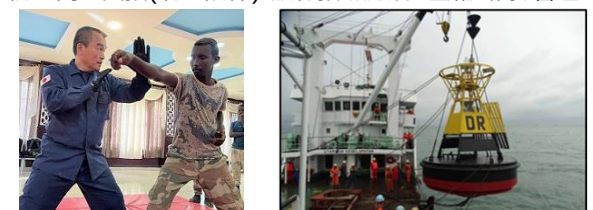
- セミナー等を通じて、物流事業者に対して**有事の事業継続体制づくり**を働きかけ。

【シーレーンの安全確保】

＜シーレーンの安全確保の取組例＞

- シーレーン沿岸国を中心に**外国海上保安機関の能力向上支援の専任部門を派遣**し、**継続的な能力向上支援**を推進。
- マラッカ・シンガポール海峡の主要利用国として、**航行援助施設の整備・維持管理や技術協力等**を行い、**沿岸国を支援**。

能力向上支援(制圧訓練) 航行援助施設の整備・維持管理



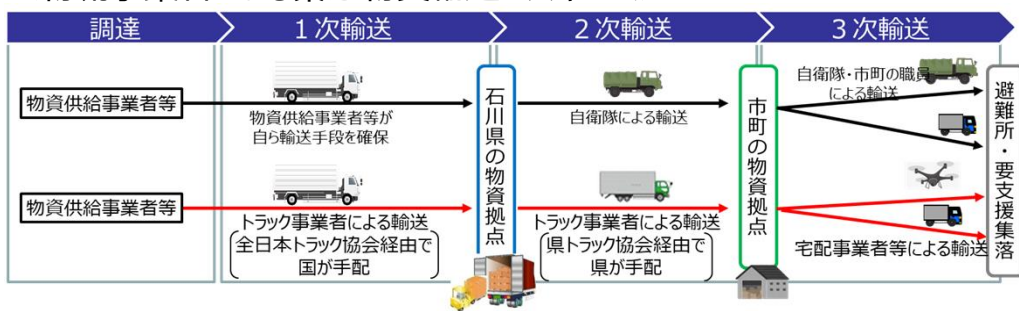
2. 物流を巡る関係施策の状況や社会経済情勢の変化

大規模災害時における物流事業者の役割や緊急物資輸送の状況

- **物流事業者**は、**災害発生時の物資輸送の担い手**として**公共的な役割**を果たしており、**令和6年能登半島地震の被災地支援**でも、**発災直後から、全日本トラック協会やトラック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寄与。**
- また、能登半島地震の災害対応では、**倒木で孤立した高齢者施設**に対して、**ドローンを活用した緊急物資輸送**を実施。

【能登半島地震における物流事業者の緊急物資輸送】

<物流事業者による緊急物資輸送のスキーム>



<石川県の物資拠点における物流改善の事例>



手積み・手卸し

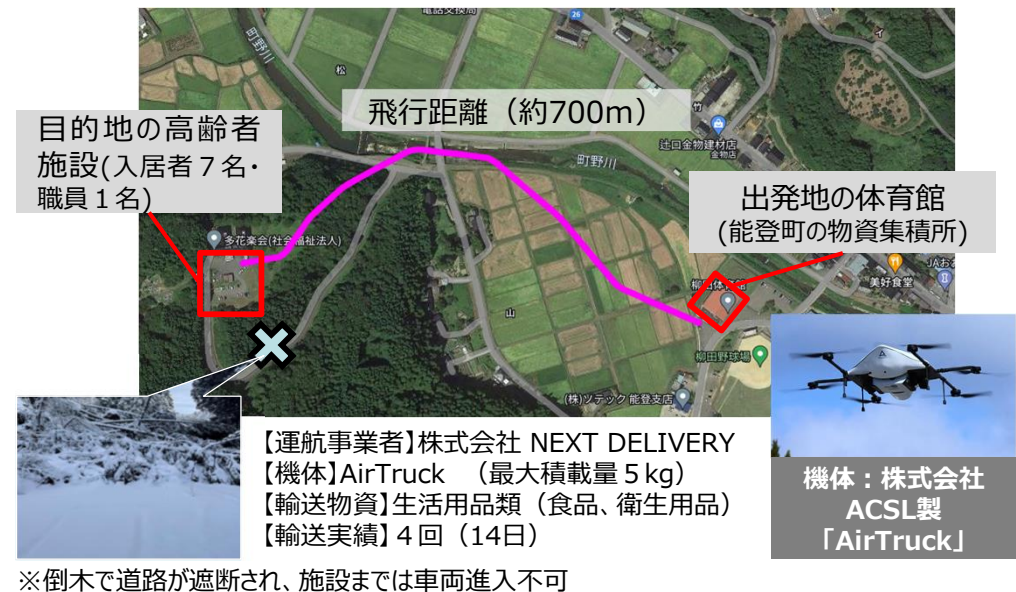


フォークリフト等を使って荷卸し・荷積み



【能登半島地震におけるドローンを活用した緊急物資輸送】

- 令和6年1月14日、石川県能登町において、**倒木により車での配送が困難となった高齢者施設**に対して、生活用品類を**ドローンで配送**。



【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 (令和6年6月令和6年能登半島地震に係る検証チーム) (抜粋)】

スムーズな民間委託を図るため、**未だ災害連携協定の締結を行っていない市町村**に対し、自治体の役割となっている物資拠点での物資の受入、搬送計画の策定、搬送等の業務の委託に関する**物流事業者との災害連携協定の締結**を促す。また、(略) 災害時における都道府県、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**等について検討する。

次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討の視点

＜検討に当たって考えられる主な視点＞

【2030年度に想定される輸送力不足への対応】

○ 現行の政府計画の達成状況、施策効果等を踏まえた物流革新の新機軸の検討

- ・ 持続可能な物流サービスの提供に向けたサプライチェーン全体の担い手確保・処遇改善
- ・ 自動運転や次世代エネルギー等のイノベーションに対応するための物流産業全体の構造転換
- ・ 将来的な人口推移を見据えた全国レベル・地域レベルの輸送体系の再構築
- ・ 社会インフラである物流を支えるための産業界・自治体等の役割分担や連携体制の確立
- ・ 日頃から物流サービスを利用する消費者一人一人の一層の意識改革・行動変容

○ 足元の経済動向や物流需要の変化等を反映した輸送力見通しの再検証

等

【国際競争力の強化】

○ アジア諸国等の成長市場の物流需要を取り込むためのサプライチェーンの基盤強化

- ・ 存在感を増す「グローバルサウス」等との国際物流のシームレス化や我が国物流事業者の進出支援
- ・ 経済安全保障等の観点も含めた強靱な国際物流ネットワークの構築や物流インフラの整備

等

【災害等の有事への備え】

○ 緊急時の物資輸送ニーズ等に即応するための強靱な物流の構築・確保

- ・ 来たるべき災害等の有事に備えた平時からの体制構築や関係機関の相互連携の充実・強化

等 23