

現行の総合物流施策大綱、「2030年度に向けた 政府の中長期計画」等の進捗状況等について

現行の総合物流施策大綱のKPIの達成状況について

項 目	目標の達成に向けた見通し				更なる取組が必要な項目
	目標を大きく上回って達成できる	ほぼ目標通り達成できる	目標を達成するために更なる取組が必要である	現状値の検証が必要である	
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)	4項目 (36%)	1項目 (9%)	6項目 (55%)	0項目 (0%)	・自動化・機械化等の物流DX ・物流事業者間のデータ連携 ・高度物流人材の育成環境
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)	1項目 (6%)	2項目 (12%)	14項目 (82%)	0項目 (0%)	・物流の担い手の処遇改善や労働生産性向上、若年層の確保・育成 ・トラックドライバーの荷待ちやトラックの積載効率の改善 ・宅配便の再配達削減やラストマイル配送の持続可能性 ・消費者の理解促進
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)	1項目 (8%)	3項目 (25%)	8項目 (67%)	0項目 (0%)	・災害時等におけるBCP ・国際物流ネットワークの強化 ・モーダルシフト

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について①

○ 現行の総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)の施策の進捗状況(KPI)について、2024年2月に関係閣僚会議で決定された「2030年度に向けた政府の中長期計画」等に基づく関連施策等とも関連付けながら、以下のとおり整理。

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）				
現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年2月関係閣僚会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けた取組に着手している物流事業者の割合(対象：トラック、内航海運、倉庫事業者)	47% (2025年1月)	100%	3	・荷主・物流事業者の自動化・機械化設備・システム投資の推進のため、 ①複数企業が連携した物流効率化に資する取組に対して、物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入、プラットフォームの構築等に係る実証費用を支援 ②省力化に効果的な汎用製品をカタログから選択・導入 ③テールゲートリフター等の荷役作業の機械化・効率化や荷待ち時間の削減、施設の省人化に資する機器・システムの導入を支援 ・令和6年2月に、デジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会を立ち上げ、同年7月に、同運行記録計の普及率の目標設定や普及策のとりまとめを実施。また、運行管理高度化WGにおいて、事業者間における遠隔点呼、業務前自動点呼などの実現に向け、ICTの活用による運行管理高度化の検討を実施 ・AIを活用した配船計画の最適化や労務管理システムによる就労状況の可視化、荷役作業の遠隔化など、内航海運のDXを推進 ・成田空港、羽田空港、関西国際空港(輸入)において、トラックドックマネジメントシステムを導入
物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、物流DXを実現している物流事業者*の割合（*物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、従来のオペレーションの改善や働き方改革などの効果を定量的に得ている事業者をいう。）	41% (2025年1月)	70%	3	
物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けて、荷主と連携した取組を行っている物流事業者の割合	23% (2025年1月)	50%	3	
（1）物流デジタル化の強力な推進				
サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数	1,247者 (2025年4月)	約650者	1	・「サイバーポート」について海外貨物輸送情報の可視化等の機能改善と利用促進を図るとともに、港湾における更なる生産性向上や労働環境改善に資する技術開発等の取組を推進
（2）労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組の推進				
物流効率化法による総合効率化計画の認定件数（輸送網の集約等）	274件 (2025年3月)	330件	3	・物流効率化法による総合効率化計画の認定を受けた事業者に対して、計画策定経費や運行経費の補助、輸送連携型倉庫への税制特例等の支援措置を実施

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について②

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）				
現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年2月関係閣僚会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
(3) 物流標準化の取組の加速				
業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドライン等策定数	5件 (2025年2月)	3件	1	・「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 ・荷役時間の短縮等に向けた「標準仕様パレット」の導入に取り組む荷主・物流事業者の実証事業を支援するとともに、レンタルパレット事業者間の連携によるパレットの共同回収・共同管理に係る取組を支援するとともに、関係事業者間でのパレットの仕分け・回収作業の取扱いの明確化を促進
(4) 物流・商流データ基盤の構築等				
物流・商流データ基盤を活用したビジネスモデルの社会実装件数	6件 (2025年2月)	3件	1	・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、令和7年2月にはVer.3.0を公開 ・「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、共同保管、検品レス等に取り組む複数の荷主・物流事業者のシステム改修、物流・商流情報のオープンプラットフォームの構築経費等を支援
物流・商流データ基盤利活用事業者数	16者 (2025年2月)	100者	3	
サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数【再掲】	1,247者 (2025年4月)	約650者	1	・「サイバーポート」について海外貨物輸送情報の可視化等の機能改善と利用促進を図るとともに、港湾における更なる生産性向上や労働環境改善に資する技術開発等の取組を推進
(5) 高度物流人材の育成・確保				
大学・大学院に開講された物流・サプライチェーンマネジメント分野を取り扱う産学連携の寄付講座数	28講座 (2023年8月)	50講座	3	・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
物流に関する高度な資格の取得者数	6,665人 (2025年3月)	6,000人	2	・令和7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(Chief Logistics Officer)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

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について③

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）

現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年 2 月関係閣僚 会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
(1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備				
トラックドライバーの年間所得額平均に関する目標	大型 485万円 中小型 438万円 全産業 507万円 (2023年度)	年間所得 額平均を 全産業平 均まで引 き上げる	3	- 改正物流法により、荷主・物流事業者に対して荷待ち・荷役時間の短縮や積載効率の向上等のための取組を講ずる努力義務を課す措置を令和7年4月から施行するとともに、その改正内容について、荷主を所管する省庁と連携した説明会の実施等を通じた周知を徹底。また、一定規模以上の事業者の中長期計画の作成や定期報告等を義務付ける特定事業者制度の令和8年4月からの施行に向けて、関係する政省令等を検討 - 改正物流法により、荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対して運送契約締結時に契約内容を明記した書面の交付等を義務付ける措置を令和7年4月から施行するとともに、その改正内容について、Q&Aの作成や説明会の実施等を通じた周知を徹底 - 令和6年3月、コストの上昇分を適切に運賃・料金に転嫁できるよう、「標準的運賃」について所要の見直しを行い、運賃水準を平均8%引き上げるとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請け発注時の手数料等を盛り込んだ新たな運賃項目を設定
トラックドライバーの平均労働時間に関する目標	大型 2,544時間 中小型 2,508時間 全産業 2,136時間 (2023年度)	平均労働 時間を全 産業平均 まで引き 下げる	3	- トラックドライバーの労働生産性の向上のため、令和6年度補正予算において、大口・多頻度割引の拡充措置を令和8年3月末まで継続するための経費を計上。今後、高速道路会社と必要な手続きを実施予定。また、車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引の停止措置等を実施 「高速道路における車種別の最高速度の在り方に関する有識者検討会」を開催し、令和5年12月に取りまとめられた提言を踏まえ、令和6年4月に大型トラックの法定速度を90km/hへ引き上げることとする道路交通法施行令の一部を改正する政令を施行 - 関係団体等からの要望等を踏まえながら、駐車禁止規制の対象から集配中の貨物車を除外するなど、きめ細かく駐車規制を見直すよう都道府県警察を指導してきたところであり、引き続き交通の安全と円滑を図るため、関係機関と連携しながら、総合的な駐車対策を推進

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について④

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）

現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年2月関係閣僚会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
(1) トラックドライバーの時間外労働の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備				
改正トラック法に基づく国土交通大臣による荷主への働きかけにおいて違反原因行為に該当しうる荷主の行為が実際に確認された際の対応状況率	100% (2024年度)	100%	2	- 令和6年11月にトラックGメンを「トラック・物流Gメン」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「Gメン調査員」を加えた総勢360名規模に体制を拡充するとともに、同年11・12月を「集中監視月間」と位置付け、2件の「勧告」、7件の「要請」、423件の「働きかけ」を実施 - 労働基準監督署等において、労働基準法や改善基準告示に関する違反が疑われる場合には、自動車運転者を使用する事業場に対して立入調査を行い、是正・改善に向けて必要な指導を実施しており、地方運輸局等と、その結果を相互に通報
「ホワイト物流」推進運動への参加企業数	3,140者 (2025年3月)	3,000者	2	荷主・物流事業者の物流改善の取組状況等を消費者や市場からの評価につなげる制度の創設に向けて、国土交通省・経済産業省・農林水産省3省の審議会の合同会議の取りまとめを踏まえ、具体化に向けて検討
新設倉庫における荷待ち発生率	19% (2024年3月末)	0%	3	改正物流法により、荷主・物流事業者に対して荷待ち・荷役時間の短縮や積載効率の向上等のための取組を講ずる努力義務を課す措置を令和7年4月から施行するとともに、その改正内容について、荷主を所管する省庁と連携した説明会の実施等を通じた周知を徹底。また、一定規模以上の事業者の中長期計画の作成や定期報告等を義務付ける特定事業者制度の令和8年4月からの施行に向けて、関係する政省令等を検討
物流効率化法による総合効率化計画の認定件数 (輸送網の集約等)【再掲】	274件 (2025年3月)	330件	3	物流効率化法による総合効率化計画の認定を受けた事業者に対して、計画策定経費や運行経費の補助、輸送連携型倉庫への税制特例等の支援措置を実施
(2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組				
船員1人・1時間当たりの輸送量	3,898トン _和 (2025年2月)	4,919トン _和	3	内航海運の生産性向上等に向けて、令和7年3月に「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）」等を策定・周知

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について⑤

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）

現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年 2 月関係閣僚 会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
(3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進				
物流業の労働生産性	2,709円/時 (2021年度)	2018年度 (2,569円/ 時)比で2割 程度向上	3	・荷主・物流業界において、令和7年3月時点で160以上の団体・事業者 が「自主行動計画」を作成しており、政府として公表済み ・改正物流法により、荷主・物流事業者に対して荷待ち・荷役時間の短縮 や積載効率の向上等のための取組を講ずる努力義務を課す措置を令和 7年4月から施行するとともに、その改正内容について、荷主を所管する省 庁と連携した説明会の実施等を通じた周知を徹底。また、一定規模以上 の事業者の中長期計画の作成や定期報告等を義務付ける特定事業者 制度の令和8年4月からの施行に向けて、関係する政省令等を検討 ・フィジカルインターネット実現に向けて、業界別WGによるアクションプランの 策定、地域フィジカルインターネット懇談会を開催。積載率向上に向けて、 共同輸配送の取組を促進
トラックの積載効率	41.3% (2024年4月から 2025年2月までの 合計)	50%	3	
物流効率化法による総合効率化計画の認定件数 (輸配送の共同化)	44件 (2025年3月)	100件	3	
宅配便の再配達率	10.2% (2024年10月)	7.5%程度	3	

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について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）

現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年 2 月関係閣僚 会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
（４）農林水産物・食品等の流通合理化				
物流効率化に取り組む事業者数（物流総合効率化法の 総合効率化計画又は食品等流通法の食品等流通合理化 計画の認定件数）	300件 (2025年3月)	200件	1	・中継共同物流拠点の整備、物流の標準化・デジタル化の取組等を支援 するとともに、農林水産品・食品の物流に関する官民合同タスクフォースで の情報共有等を通じて物流効率化の取組を推進
（５）過疎地域におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保				
地方公共団体におけるドローン物流の社会実装件数	13件 (2025年2月)	174件	3	・2024年6月策定の「デジタルライフライン全国総合整備計画」のアーリー ハーベストプロジェクトとして、ドローン航路の整備等に係る取組を開始 ・ドローンによる物資配送の事業化に向けたレベル3.5飛行制度を2023年 に創設するとともに、更なる事業化の促進に向けて、多数機同時運航 （1 人の操縦者による複数のドローンの運航）を安全に実施するための ガイドライン（第一版）を令和7年3月に策定 ・過疎地域等における地方公共団体と物流事業者等の連携によるドローン 配送拠点の整備を支援
物流効率化法による総合効率化計画の認定件数 （過疎地域）	15件 (2025年3月)	100件	3	・物流効率化法による総合効率化計画の認定を受けた事業者に対して、 計画策定経費や運行経費の補助、輸送連携型倉庫への税制特例等の 支援措置を実施
（６）新たな労働力の確保に向けた対策				
トラック運転に従事する若年層の割合	トラック運転 10.2% 全産業 16.9% (2024年度)	トラック運転 に従事する 若年層の割 合を全産業 の割合まで 引き上げる。	3	・多様な人材の確保・育成に向けて、中型・大型・けん引免許の取得・ フォークリフト運転技能講習の受講等に係る費用を支援 ・令和6年12月に特定技能評価試験を開始し、令和7年1月に分野別協 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に 必要な制度を措置済み。物流倉庫においても、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国土交通省、出入国在留管理庁 厚生労働省等において検討中

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について⑦

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）				
現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年2月関係閣僚会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
(7) 物流に関する広報の強化				
物流のおかれている現状や課題に対して問題意識を持っている消費者の割合	46.3% (2024年3月)	100%	3	・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等について、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)し、政府広報とも連携しながらウェブサイト・SNS等を通じて情報発信 ・ゆとりを持った配送日時指定等の普及を促すため、脱炭素化に向けた国民運動である「デコ活」等を通じた消費者の行動変容を促進 ・「送料無料」表示の見直しについて、令和6年6月、送料表示の説明に関する事業者の主な取組事例をウェブサイトに紹介。同年10月、配送にコストがかかることの理解醸成や再配達削減に向けた取組の普及を促すため、消費者に対する啓発用チラシを作成し、業界団体を通じて配布
「担い手に優しい物流」を実践している消費者の割合	59.3% (2023年度)	80%	3	

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について⑧

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）

現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年 2 月関係閣僚 会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築				
大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合	大企業 81.3% 中堅企業 56.5% (2025年2月)	大企業 ほぼ100% 中堅企業 55%	3	・災害時のラストマイルにおける円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を促進するため、輸送の手配や物資拠点の運営等に係る災害協定の締結を目指す地方公共団体、物流事業者等の物資輸送訓練を支援 ・災害時等に物流拠点の電源機能を維持できるよう、物流事業者に対して非常用電源設備の導入を支援
道路による都市間速達性の確保率	57% (2023年度)	63%	3	・人流・物流の円滑化や活性化により、生産性向上や地域活性化等を図るため、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
港湾の耐災害性強化対策（地震対策） （大規模地震時に確保すべき海上交通ネットワークのうち、発災時に使用可能なものの割合）	41% (2023年度)	47%	2	・大規模地震発生時に、海上輸送ネットワークの維持や緊急物資輸送の確保の観点から港湾施設が継続的に利用できない事態を防止する必要があるため、耐震強化岸壁とこれに付帯する港湾施設の耐震化等を推進
トラックの人身事故件数	14,173件 (2023年)	9,100件 以下	3	・令和5年4月より、適正化実施機関による悪質なトラック事業者への巡回指導を半年ごとに実施し、改善が見られない営業所については国土交通省の監査対象とした。また、令和6年9月に悪質な法令違反に対する処分基準の強化を実施し、令和7年2月には「軽貨物運送事業者」等に係る処分基準の追加を行う予定 ・改正物流法により、軽トラック事業者に対して貨物軽自動車安全管理者の選任等を義務付ける措置を新設するとともに、その改正内容について、荷主企業・元請事業者等が参画する協議会を通じた周知や、リーフレット解説動画、説明会、WEB広告、ハガキ等による周知を実施 ・令和6年3月に通達を発出し、一定の条件の下、法定点検や故障等の場合における貨物軽自動車の共同使用を許容
(2) 我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築				
道路による都市間速達性の確保率【再掲】	57% (2023年度)	63%	3	・人流・物流の円滑化や活性化により、生産性向上や地域活性化等を図るため、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

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について⑨

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）

現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年2月関係閣僚会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
(2) 我が国産業の国際競争力強化や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築				
我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保	京浜港 週20万TEU 阪神港 週8万TEU (2024年11月)	京浜港 週27万TEU以上 阪神港 週10万TEU以上	3	・国際基幹航路の寄港を維持・拡大し輸送力を確保するため、「集貨」・「創貨」・「競争力強化」を引き続き推進。「集貨」としては、多様な輸送モードを活用した集貨や、東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルートの構築、円滑な積替機能の確保等に向けたコンテナターミナルの一体利用の推進等を、「創貨」としては再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続の円滑化を、「競争力強化」としては大水深・大規模コンテナターミナルの形成、港湾のDX・GX等を強力に推進
輸出先国・地域の規制に対応するためのHACCP対応施設等を整備した卸売市場の件数	7件 (2025年3月)	13件	3	・国産農産物等の輸出の拡大に必要なコールドチェーン対応の卸売市場施設等の整備を支援
アジアにおける我が国物流事業者の海外倉庫の延床面積	2020→24年の増加率25%	2020年度比27%増	2	・我が国物流事業者の海外展開支援等のため、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、ASEAN各国との政府間対話やワークショップ等による現地制度の改善に向けた働きかけ等を実施
(3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築				
一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率(特定貨物輸送事業者(鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～)及び特定航空輸送事業者(9000トン～))	直近5年間の改善率 平均-1.0% (2022年度)	毎年度、直近5年間の改善率 平均-1%	2	・令和7年3月時点で、累計約6,600台のEVトラック等の導入を支援 ・スワップボディコンテナ車両等の輸送機器の活用等を通じた輸送効率化による省エネルギー効果の実証を支援 ・グリーンイノベーション基金を活用してゼロエミッション船等を開発しており、令和6年8月には、世界初の商用アンモニア燃料船(タグボート)が竣工。また、GX経済移行債を活用し、ゼロエミッション船等の生産基盤の構築を進める造船・船用事業者に対して支援を開始する(令和6年から5年間で総事業費1,200億円超)等の取組を実施 ・電気を輸送する電気運搬船の普及に向けた支援を実施 ・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。加えて、これら取組を評価する認証制度をコンテナターミナルにおいて創設し、港湾のターミナル全体の取組を推進

※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通りの達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

現行の総合物流施策大綱、中長期計画等の進捗状況について⑩

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）

現行の総合物流施策大綱のKPI				「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年 2 月関係閣僚 会議決定)に基づく関連施策等
指標	現状値	目標	見通し※	
(3) 地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築				
モーダルシフトに関する目標 (鉄道による貨物輸送トンキロ)	164億トン (2024年度)	209億トン	3	・「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」で、陸 海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」に向けた新たな対応 方策を取りまとめ、令和6年11月に公表し、また、新モーダルシフトとそれに 向けた地域の物流ネットワークの再構築に向けて、 ①大型コンテナ・シャーシ等の導入経費を支援 ②地域の産業振興等と連携し、地方公共団体、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の実証運行経費 や物流拠点の整備費用等を支援 ・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 る施設整備を実施
モーダルシフトに関する目標 (海運による貨物輸送トンキロ)	371億トン (2023年度)	389億トン	3	・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 ・コンテナの相互利用や空きコンテナの利用促進に資するシステムの実装に 向けて、通運事業者・貨物鉄道事業者等と連携した実証輸送を実施 ・中・長距離フェリー、RORO船及び内航コンテナ船に係る積載率の動向を 調査し、その結果を令和5年8月より公表(令和5年8月より中・長距離 フェリー、令和5年11月よりRORO船、令和6年8月より内航コンテナ船 積載率の動向調査結果を公表) ・内航フェリー・RORO船のターミナルにおけるシャーシ・コンテナ置場等の 整備に対する支援制度を令和6年度より創設。また、シャーシ・コンテナの 位置管理等のシステムの開発と現地ターミナルでの技術検証を実施
脱炭素化された物流施設の数	89施設 (2025年1月末)	35施設	1	・物流施設において、水素・再生可能エネルギー設備や省CO2化・省人化 機器、脱炭素型自然冷媒機器の導入等を支援

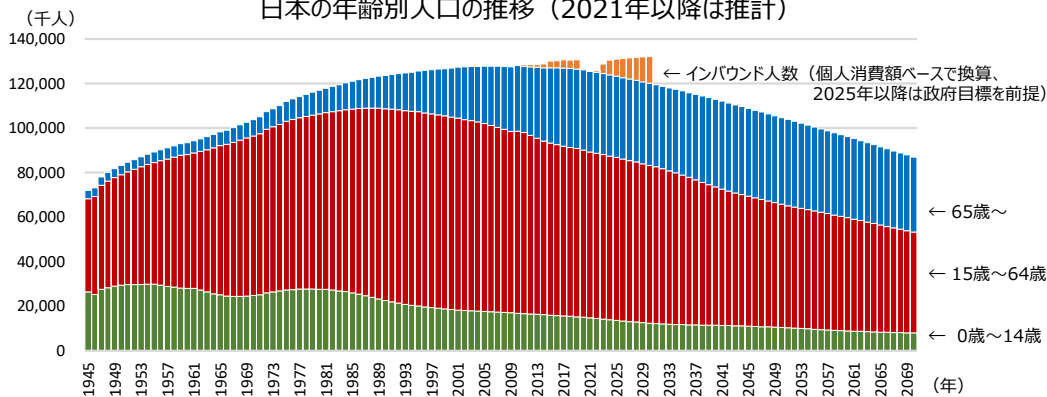
※ 担当課室における今後の見通し（1：目標を大きく上回って達成できる、2：ほぼ目標通り達成できる、3：目標を達成するために更なる取組が必要である、4：現状値の検証が必要である）

次期「総合物流施策大綱」の策定に向けて考慮すべきと考えられる点

我が国の人口構造の変化

- 現時点から2050年までに、**15歳～64歳は▲1,800万人**で25%減となる一方、**65歳以上は+200万人**で7%増。
- 当面、需要よりも急速に担い手が減少し、「**供給制約**」への対応が課題。

日本の年齢別人口の推移（2021年以降は推計）



輸送モードの選択肢の多様化

- **2030年度に想定される輸送力不足の解消**に向けては、限られた輸送資源の中で、個々の物流ニーズに応じて**陸・海・空の多様な輸送モードを総動員し、持続可能かつ効率的な輸送**を実現していくことが不可欠。
- こうした輸送モードの選択肢の多様化は、モーダルシフト等による**2050年カーボンニュートラルの実現**や、代替輸送ルートの確保等による**災害に強い強靱な物流ネットワークの構築**にも寄与することが期待。



鉄道・内航海運への
モーダルシフト



航空機の空きスペース等の
有効活用

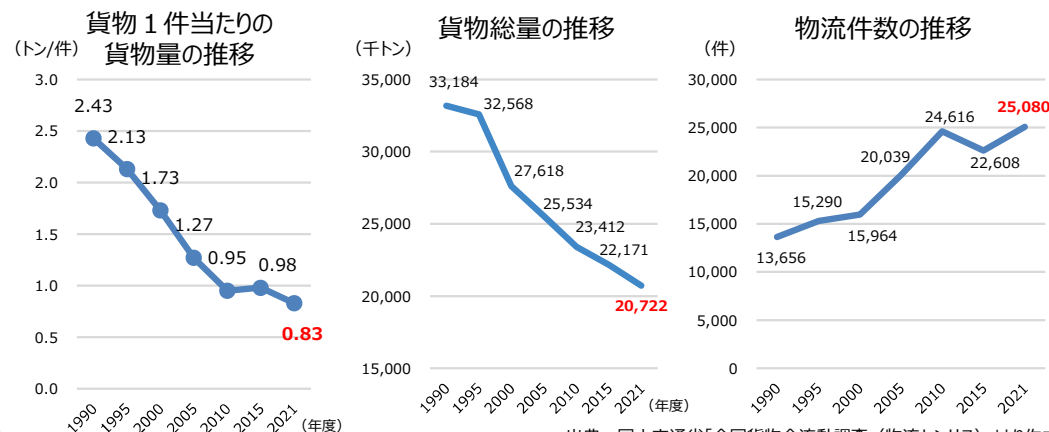


新幹線等の貨客混載

※ この他、産業構造の変化や使用エネルギーの転換（EV化、FCV化等）、気候変動リスクへの対応等についても、考慮すべき点であると考えられる。

物流を取り巻くニーズの変化

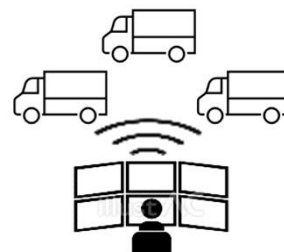
- EC市場の拡大等によって、直近の30年間で**貨物1件当たりの貨物量は3分の1に減少**、**貨物総量は40%減少**している一方、**物流件数はほぼ倍増**しており、**物流の小口・多頻度化**が急速に進行している。



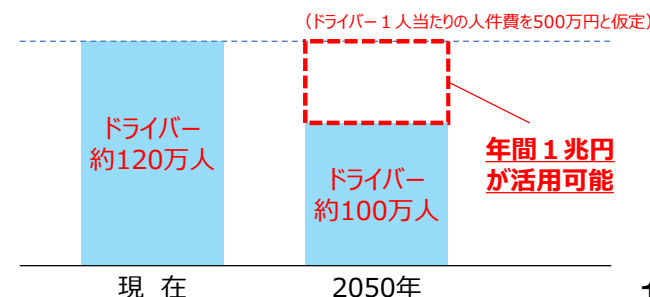
自動運転等の技術革新の進展

- **自動運転の「1対N」の実現により、労働生産性の向上**が期待。
- 2050年までの人口減2,100万人(▲17%)に単純比例すると、**商用車(トラック、バス、タクシー)のドライバーは▲20万人**となる一方、**自動運転等で生産性を向上**して現在の事業規模を維持すると、人件費の減少分に相当する**年間1兆円が活用可能**。

1人が複数車両を
遠隔監視する「1対N」



自動運転等の普及による将来的な経済効果の試算例



(参考) 荷主・物流業界と国土交通大臣等との意見交換会について

- 本年5月15日、中野国土交通大臣、古賀経済産業副大臣、庄子農林水産大臣政務官と、荷主・物流業界（経団連 長澤副会長、物流連 真貝会長、全日本トラック協会 坂本会長ほか）との間で、価格転嫁、取引適正化、賃上げの促進や次期「総合物流施策大綱」の策定について、意見交換会を実施。
- この中で、中野国土交通大臣から荷主業界や物流事業者に対して、価格転嫁・賃上げについて、直接要請するとともに、業界や事業者の意見も踏まえ、次期「物流大綱」について有識者検討会で議論を重ねていく旨発言。

【荷主・物流業界（要望事項等）】

- ✓ 経団連 グループ会社内でのCLOの兼任、モーダルシフトの推進、荷待ち・荷役時間の削減に向けた幅広いステークホルダーの協力要請
- ✓ 全 農 農畜産物の安定供給に向けた物流標準化・データ連携、モーダルシフト、関係者間での適切なコスト負担のための環境整備
- ✓ 物流連 物流の担い手の安定的な確保、全体最適化の推進、強靱な物流ネットワークの構築
- ✓ 全ト協 エssenシャルワーカーである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のためのトラック法等の改正

【庄子 農林水産大臣政務官】

- ✓ 消費者の手元にまで安定的に食料を届けるため、農業の生産基盤の強化はもちろん、物流も確保できるよう、積極的に協力していく。

【古賀 経済産業副大臣】

- ✓ 我が国の物流革新に向けては、物流事業者だけでなく、荷主の協力が不可欠。物流の課題を荷主自らの課題として捉え、物流の効率化や、物流事業者との取引の適正化に取り組んでほしい。
- ✓ 改正物流法の着実な執行や自動運転トラックの実証など、2030年度の輸送力不足に対応していく。

【中野 国土交通大臣】

- ✓ 価格転嫁・賃上げに向けて更なる取組を進めるため、特に、次の三点をお願いしたい。
 - ① 各団所属する荷主等に対して、下請法改正に関する十分な周知と、早期の自主的な対応への着手を要請
 - ② 荷主も含めて、運送委託を行う事業者におかれては、実運送コストを勘案した価格決定
 - ③ 物流事業者におかれては、少なくとも運賃収入の上昇分は、担い手の方々の給与の引上げに確実に反映
- ✓ トラック・物流Gメンによる是正指導や改正物流法の着実な執行に取り組む。また、政府全体としても、下請法改正法案も契機として、構造的な賃上げ環境の整備をしっかりと進める。
- ✓ 本日頂いたご意見も踏まえ、次期「物流大綱」の検討においては、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」にふさわしく、また、物流産業全体が持続的に成長し、すべての担い手の方々が明るい未来を描ける大綱となるよう、引き続き、有識者検討会で議論を重ねていく。



(参考)トラック法等の改正に関する議員立法について

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 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

概要

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、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を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック(いわゆる「白トラ」)の利用を禁止(罰則付)
荷主等に対しては是正指導も実施

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

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保