

現行の総合物流施策大綱の進捗状況と 今後の対応について

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、見通しが「3」となった主な要因と目標達成に向けた今後の取組方針について、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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
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	・自動化・機械化、デジタルの効果についての物流事業者の理解や荷主との連携の機運に課題があり、取組の着手が限定的となった。	・荷主・物流事業者における自動化・機械化に資する機器・システム等の導入支援を行うとともに、その取組事例・効果について積極的な周知・広報を実施。
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		
（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に基づく支援措置等について、事業者のニーズを必ずしも十分に捉え切れておらず、取組の着手が限定的となった。	・物流効率化法による総合効率化計画の認定に基づく支援措置等について、事業者のニーズ等を踏まえ必要な見直しを行い、更なる取組を推進。

※ 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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
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		
（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		
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	・物流・商流データ基盤について一般商用化が実現しておらず、一部の企業における利活用に留まった。	・「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荷主・物流事業者のシステム改修を支援し、物流・商流データ基盤の社会実装を推進。
サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数【再掲】	1,247者 (2025年4月)	約650者	1		
（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・サプライチェーンマネジメントに精通した人材を育成するメリットが企業に十分に認知されていないことに伴い、大学・大学院側にも産学連携の寄附講座を開設する機運が十分に高まらなかった。	・来年4月から施行される改正物流効率化法に基づく物流統括管理者(CLO)の選任も見据えながら、物流・サプライチェーンマネジメントに精通した人材を育成する重要性等について、関係省庁と連携して企業と大学・大学院に積極的に周知・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		

※ 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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
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 492万円 中小型 437万円 全産業 527万円 (2024年度)	年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる	3	・価格転嫁の推進に加え、荷待ち・荷役時間の短縮や多重取引構造の是正等に向けた規制の導入等を内容とする改正物流法等の施行を進めてきたが、荷主・物流事業者の取組や意識の改善の十分な定着には至っておらず、現場での実効性は限定的な状態に留まった。 ・また、改正物流法についても未施行の内容が一部残っており、実効性の確保には一定の時間を要する状況にある。	・適切な価格転嫁や確実な賃上げについて、国土交通大臣から、本年４月にはトラック業界団体に、本年５月には荷主団体に直接要請を行ったところであり、今後、各業界における中小受託取引適正化法への十分な対応や商慣行の見直し、実運送コストを勘案した価格決定等の取組を注視・促進。 ・本年4月施行・来年4月施行予定の改正物流法の規制の徹底により荷主等に対して取引適正化を推進 ・本年6月に公布されたトラック適正化二法について、「適正原価」や「委託次数の制限」等を含む制度の円滑な施行に向けた準備を着実に進める。

※ 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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
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平均労働時間に関する目標	大型 2,484時間 中小型 2,424時間 全産業 2,052時間 (2024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・物流Gメンによる荷主等への是正指導等に加え、荷待ち時間等のトラックドライバーの拘束時間の短縮に向けた規制の導入等を内容とする改正物流法等の施行を進めてきたが、荷主等の取組や意識の改善の十分な定着には至っておらず、現場での実効性は限定的な状態に留まった。 ・また、改正物流法についても未施行の内容が一部残っており、実効性の確保には一定の時間を要する状況にある。	・本年4月施行・来年4月施行予定の改正物流法の規制の徹底により荷主等による荷待ち時間等の削減の取組を促進。 ・トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導等を引き続き実施するとともに、本年6月に公布された中小受託取引適正化法を契機として関係省庁とも連携しながら、荷主等に対する一層の価格転嫁と取引適正化を推進。 ・荷待ち時間等の削減や荷役作業の効率化に資するシステム導入等の支援を通じた労働生産性の向上や労働環境の改善に向けた取組を引き続き推進。

※ 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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
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		
「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		
新設倉庫における荷待ち発生率	19% (2024年3月末)	0%	3	・物流施設の整備だけでなく、施設を利用する荷主等との連携に向けた取組が不十分だったため。	・物流効率化法による総合効率化計画の認定を受けた生産性の高い物流施設を整備するとともに、荷主と倉庫業者の連携を促し、ハード・ソフト一体で物流効率化を推進。
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）【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に基づく支援措置等について、事業者のニーズを必ずしも十分に捉え切れておらず、取組の着手が限定的となった。	・物流効率化法による総合効率化計画の認定に基づく支援措置等について、事業者のニーズ等を踏まえ必要な見直しを行い、更なる取組を推進。
（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	・KPIの値を左右するのは「船員数」・「船員の労働時間」・「輸送量」の3つのパラメータであり、分母である船員の労働時間は減少傾向にあるが、船員数は増加傾向であるため、分母全体としては変化がない。このため、本指標の数値を下げている主要因は分子である輸送量の減少であり、その輸送量の減少は、内航貨物の大宗を占める産業基礎物資の需要減少によるものと考えられる。	・シャーシ等の導入支援等を通じた海運へのモーダルシフトや、荷主・内航海運業者間での荷役作業の効率化等に関する対話、生産性向上への業界全体の機運醸成、船員の労働生産性を高める設備投資に対する支援等を進めており、今後も各種施策を総動員し、輸送量増加に向けて取り組む。

※ 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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
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	・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、一定の成果は出てきているが、目標値と比較すると限定的であった。	・物流事業者における資機材の導入や担い手の処遇改善、働き方改革の推進等のための各種の支援措置等を総動員し、労働生産性の向上を推進。
トラックの積載効率	41.3% (2024年度)	50%	3	・共同輸配送や復荷の確保、配送計画の最適化等の取組の支援に加え、積載効率の向上等に向けた規制の導入等を内容とする改正物流法の施行を進めてきたが、荷主・物流事業者の取組や意識の改善の十分な定着には至っておらず、現場での実効性は限定的な状態に留まった。 ・また、改正物流法についても未施行の内容が一部残っており、実効性の確保には一定の時間を要する状況にある。	・本年4月施行・来年4月施行予定の改正物流法の規制の徹底により荷主・物流事業者による積載効率の向上等の取組を促進。 ・配送中のトラックの積載率を可視化し、トラック事業者の共同輸配送、復荷の確保、配送網の見直し等につなげるための実証事業を引き続き支援。
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に基づく支援措置等について、事業者のニーズを必ずしも十分に捉え切れておらず、取組の着手が限定的となった。	・物流効率化法による総合効率化計画の認定に基づく支援措置等について、事業者のニーズ等を踏まえ必要な見直しを行い、更なる取組を推進。

※ 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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
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					
宅配便の再配達率	9.5% ※大手宅配事業者3社 8.4% ※宅配に関わる大手事業者6社ベース (2025年4月)	7.5%程度	3	・「置き配」をはじめとする多様な受取方法の普及・浸透や、ポイント還元実証事業の効果等により、宅配便の再配達率は着実に減少してきているが、目標値と比較すると限定的であった。	・本年6月に設置された「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」の議論も踏まえつつ、多様な受取方法の更なる普及・浸透や宅配サービスの在り方の変革などを図り、再配達の削減を推進。
（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		
（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	・ドローン物流については、現状では、物的・人的リソースや各種調整等の運航に係るコストが高く、収益性に課題があることから、実証以降の社会実装が限定的であった。	・本年6月に設置された「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」の議論も踏まえつつ、離島や山間部等でのドローン物流の社会実装を推進。
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に基づく支援措置等について、事業者のニーズを必ずしも十分に捉え切れておらず、取組の着手が限定的となった。	・物流効率化法による総合効率化計画の認定に基づく支援措置等について、事業者のニーズ等を踏まえ必要な見直しを行い、更なる取組を推進。

※ 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

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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
指標	現状値	目標	見通し※		
（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 10.1% 全産業 16.8% (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	・トラック業界を魅力ある職場とするため、物流効率化や多重取引構造の是正に向けた規制の導入等を含んだ改正物流法等の施行を進めてきたが、荷主等の取組や意識の改善の十分な定着には至っておらず、現場での実効性は限定的な状態に留まった。 ・また、改正物流法についても未施行の内容が一部残っており、実効性の確保には一定の時間を要する状況にある。	・適切な価格転嫁や確実な賃上げについて、国土交通大臣から、本年４月にはトラック業界団体に、本年５月には荷主団体に直接要請を行ったところであり、今後、各業界における中小受託取引適正化法への十分な対応や商慣行の見直し、実運送コストを勘案した価格決定等の取組を注視・促進。 ・本年4月施行・来年4月施行予定の改正物流法の規制の徹底により荷主等に対して取引適正化を推進 ・本年6月に公布されたトラック適正化二法について、「適正原価」や「委託次数の制限」等を含む制度の円滑な施行に向けた準備を着実に進める。 ・中型・大型免許等の取得費用やフォークリフトの運転講習費用、研修・教育訓練等の人材採用・人材育成に向けた取組に対する支援を引き続き実施。

※ 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⑨

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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた 今後の取組方針
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	40.9% (2025年3月)	100%	3	・物流が果たしている役割や再配達 の削減等に向けた消費者の理解が 必ずしも十分ではないと考えられる ため。	・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 ション動画の情報発信や、「再配達 削減PR月間」を契機とした消費者 への呼びかけ等を継続的に実施。
「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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針	
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	・物流事業者において、BCPの策定の必要性を感じていない、策定ノウハウがないなどの要因が考えられる。	・物流事業者に対して、多様な災害に対応したBCP策定ガイドラインを周知するなど、BCPの策定に向けた機運の醸成を図る。	
道路による都市間速達性の確保率	57% (2023年度)	63%	3	・高規格道路の整備延長は着実に伸びている一方、交通の流れの変化や新たな速度低下箇所の発生等の様々な要因が影響し、実績値が横ばいになっていると考えられる。	・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			
トラックの人身事故件数	14,173件 (2023年)	9,100件以下	3	・軽貨物の輸送需要の高まりにより、トラックの人身事故件数が増加している状況にある。	・事業用自動車総合安全プラン2025の重点施策を着実に行うとともに、次期プランでも監査体制等の強化や先進安全技術の更なる向上に関する方策を講じていく。 ・令和7年4月から施行された貨物軽自動車安全管理者の選任の義務化等の軽トラック事業者への規制の強化について、引き続き各事業者に確実に履行させていく。 ・トラックの軽貨物とそれ以外の事故の傾向・特徴の違いを踏まえ、事故報告データ等を詳細に分析した上で、必要な方策を講じていく。	

※ 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⑪

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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
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					
道路による都市間速達性の確保率【再掲】	57% (2023年度)	63%	3	・高規格道路の整備延長は着実に伸びている一方、交通の流れの変化や新たな速度低下箇所の発生等の様々な要因が影響し、実績値が横ばいになっていると考えられる。	・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。
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	・新型コロナウイルス感染症の流行後に生じた国際海上コンテナ輸送の需給逼迫の影響によって発生した運航スケジュールの乱れの正常化に向けて、寄港地の絞り込みが行われた結果、国際基幹航路の寄港回数が減少したため。	・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	・建築資材の価格高騰や労働力不足等を踏まえ、整備計画の見直しを行ったため。	・農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略において、2030年度までに15か所整備する目標を定めており、これに則って順次整備予定。
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		
（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		

※ 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⑫

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				見通しが「3」となった主な要因	目標達成に向けた今後の取組方針
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）	164億トンキロ (2024年度)	209億トンキロ	3	・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と考えられるため。	・代行輸送の拠点となる駅での施設整備支援や、官民一体でのBCP検討会の開催等により、災害対応能力を強化。
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）	371億トンキロ (2023年度)	389億トンキロ	3	・モーダルシフトに関する様々な施策の推進により、過去数年のモーダルシフトに関する海運による輸送トンキロは上昇傾向にあり、2023年度においても輸送量の増加を見込んでいたものの、実績値は見込みを下回った。その主な要因としては、荒天や機関故障等による船舶の欠航が挙げられると考えている。 ※2019年度～2023年度における海運による貨物輸送トンキロ ・2019年度：358億トンキロ ・2020年度：356億トンキロ ・2021年度：387億トンキロ ・2022年度：388億トンキロ ・2023年度：371億トンキロ	・引き続き、官民連携の下、シャーシ等の導入を促すとともに、フェリーの積載率についての定期的な調査・情報提供を行うことで利用可能な輸送力を荷主企業に周知するなど各種施策を騒動員し、海運へのモーダルシフトを推進。
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		

※ 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）