

# 現行の総合物流施策大綱のKPIの達成・進捗状況

# 現行の総合物流施策大綱のKPIの達成状況

※本検討会の第2回・第3回に提出した資料をもとに、現状値の更新等を行った結果を反映している。

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は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%)	<b>6項目 (55%)</b>	0項目 (0%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動化・機械化等の物流DX</li> <li>物流事業者間のデータ連携</li> <li>高度物流人材の育成環境</li> </ul>
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 (扱い手にやさしい物流の実現)	1項目 (6%)	2項目 (12%)	<b>14項目 (82%)</b>	0項目 (0%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流の扱い手の処遇改善や労働生産性向上、若年層の確保・育成</li> <li>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</li> <li>宅配便の再配達削減やラストマイル配送の持続可能性</li> <li>消費者の理解促進</li> </ul>
3. 強靭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%)	1項目 (8%)	<b>10項目 (83%)</b>	0項目 (0%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時等におけるBCP</li> <li>国際物流ネットワークの強化</li> <li>モーダルシフト</li> </ul>

# 現行の総合物流施策大綱の進捗状況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、以下のとおり整理。

※本検討会の第2回・第3回に提出した資料をもとに、現状値の更新等を行った結果を反映している。

## 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）

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
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月時点)	100% (2025年度)	3	
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月時点)	70% (2025年度)	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。
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月時点)	50% (2025年度)	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	1,412者 (2025年12月時点)	約650者 (2025年度)	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)	295件 (2025年12月時点)	330件 (2025年度)	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。
------------------------------------	----------------------	------------------	---	--

### （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月時点)	3件 (2021年度～2025年度)	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）

# 現行の総合物流施策大綱の進捗状況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
指標	現状値	目標	見通し*	
<b>(4) 物流・商流データ基盤の構築等</b>				
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月時点)	3件 (2021年度～2025年度)	1	
物流・商流データ基盤利活用事業者数	16社 (2025年2月時点)	100社 (2025年度)	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。
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】	1,412者 (2025年12月時点)	約650者 (2025年度)	1	
<b>(5) 高度物流人材の育成・確保</b>				
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	36講座 (2025年12月時点)	50講座 (2021年度～2025年度)	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付講座を開設する機運が十分に高まらなかった。
物流に関する高度な資格の取得者数	6,665人 (2025年3月時点)	6,000人 (2021年度～2025年度)	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の進捗状況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
指標	現状値	目標	見通し*	
<b>(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</b>				
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)	年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる (2025年)	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
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)	平均労働時間を全産業平均まで引き下げる (2025年)	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
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% (2025年度)	2	
「ホワイト物流」推進運動への参加企業数	3,399者 (2025年12月時点)	3,000者 (2025年度末)	2	
新設倉庫における荷待ち発生率	19% (2024年3月末)	0% (2025年度)	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
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】	295件 (2025年12月時点)	330件 (2025年度)	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

\* 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の進捗状況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
指標	現状値	目標	見通し*	
<b>(2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組</b>				
船員1人・1時間当たりの輸送量	3,898トン <sup>t</sup> (2023年)	4,919トン <sup>t</sup> (2025年)	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。
<b>(3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進</b>				
物流業の労働生産性	2,623円/時 (2023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。
トラックの積載効率	41.3% (2024年度)	50% (2025年度)	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つた。 ・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。
物流効率化法による総合効率化計画の認定件数 (輸送網の共同化)	50件 (2025年12月時点)	100件 (2025年度)	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。

\* 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の進捗状況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
指標	現状値	目標	見通し※	
<b>(3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進</b>				
宅配便の再配達率	9.5%程度 ※大手宅配事業者3社  8.3%程度 ※宅配に関わる大手事業者6社ベース  (2025年10月時点)	7.5%程度 (2025年度)	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いるが、目標値と比較すると限定的であった。
<b>(4) 農林水産物・食品等の流通合理化</b>				
物流効率化に取り組む事業者数（物流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）	343件 (2025年12月時点)	200件 (2025年度)	1	
<b>(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</b>				
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月時点)	174件 (2025年度)	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。
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）	17件 (2025年12月時点)	100件 (2025年度)	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つた。

※ 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の進捗状況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
指標	現状値	目標	見通し*	
<b>(6) 新たな労働力の確保に向けた対策</b>				
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)	トラック運転に 従事する 若年層(15 歳～29歳) の 割合を全産 業の割合まで 引き上げる。 (2025年)	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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つた。</li> <li>・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。</li> </ul>
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月時点)	100% (2025年度)	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
「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% (2025年度)	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の進捗状況⑦

## 3. 強靭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
指標	現状値	目標	見通し※	
<b>(1) 感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靭で持続可能な物流ネットワークの構築</b>				
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月時点)	大企業 ほぼ100% 中堅企業 55% (2025年度)	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。
道路による都市間速達性の確保率	57% (2023年度)	63% (2025年度)	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。
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割合)	41% (2023年度)	47% (2025年度)	3	・1つの海上交通ネットワークの完成のためには耐震強化岸壁や臨港道路等の複数施設を完成させる必要があり、事業の成果が実績値に反映されるまでに時間を要している。
トラックの人身事故件数	14,173件 (2023年)	2025年までに 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。

※ 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の進捗状況⑧

## 3. 強靭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
指標	現状値	目標	見通し※	
<b>(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</b>				
道路による都市間速達性の確保率【再掲】	57% (2023年度)	63% (2025年度)	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。
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年度)	京浜港 週27万TEU 以上  阪神港 週10万TEU 以上 (2023年度)	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。
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月時点)	13件 (2025年)	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。
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年→2025年の増加率6%	2025年度までに2020年度比27%増	3	・世界的なインフレーションに伴う海外倉庫の維持コスト増加の影響等により、アジア諸国における海外拠点の集約化が進み、伸び率としては鈍化したと考えられる。

※ 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の進捗状況⑨

## 3. 強靭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
指標	現状値	目標	見通し※	
<b>(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</b>				
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(①鉄道300両~、トラック200台~、船舶2万総トン~)及び②特定航空輸送事業者(9000トン~))	直近5年間の改善率 年平均 ①-0.88% ②-1.55% (2023年度)	毎年度、直近5年間の改善率 年平均-1%	2	
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 (2025年度)	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。
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 (2025年度)	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
脱炭素化された物流施設の数	125施設 (2025年12月時点)	35施設 (2024年度)	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）