

2030 年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 提言骨子（案）

I. はじめに(1) 我が国が直面する課題

- ・本格化する人口減少や担い手不足への対応（いわゆる物流の「2024 年問題」）
- ・コロナ禍を契機とした社会全体のデジタル化やイノベーションへの対応
- ・気候変動問題や 2050 年カーボンニュートラルへの対応
- ・激甚化・頻発化する大規模自然災害やインフラの老朽化、重大事故等への対応
- ・我が国の産業の国際競争力の低下や不確実性が高まる国際情勢への対応

(2) 物流が果たす社会インフラとしての役割

- ・物流は、我が国の国民生活や経済活動、地方創生などを支える不可欠な社会インフラ。
- ・物流に携わる全ての者が、公共財と言える有限な物流リソースを無駄を生じさせることなく最大限に活用し、将来にわたって必要な物資を必要なタイミング・量・品質で必要な場所に確実に輸送するという役割を果たしていくことが必要。

(3) 総合物流施策大綱策定の意義

- ・我が国が直面する課題に的確に対応するためには、物流の社会インフラとしての役割を将来にわたって継続的に果たしていくとともに、今後も更なる強化を図ることが不可欠。
- ・他方で、物流業界では、長時間労働に加え、価格競争に伴う厳しい取引環境や雇用環境といった課題が深刻化しており、物流業界における担い手不足の原因となっている。
- ・令和 6 年 4 月からトラックドライバーの時間外労働の上限規制とトラックドライバーの拘束時間等を定めた改正改善基準告示が適用され、物流の「2024 年問題」に直面。
- ・物流の「2024 年問題」を契機として、物流が果たす役割の重要性や置かれている危機的状況、物流に携わる労働者の社会的価値等に関する国民の理解と実践を促すとともに、荷主・物流事業者の更なる物流改善の取組や積極的な投資につなげることが必要。
- ・我が国の国民の Well-being の向上や経済・産業の持続的成長を支えるとともに、我が国の未来をリードし、イノベーションを実現する物流を作り上げていくことが必要。

II. 物流を取り巻く現状・課題と今後の物流施策の方向性(1) 前大綱において講じた主な施策

- ・前大綱は、新型コロナウイルス感染症の流行を契機として物流の構造改革や生産性向上に向けた取組を加速度的に促進させるため、以下の①～③の観点に基づく施策を推進。

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）

- ・物流の機械化・デジタル化を通じてこれまでの物流のあり方を革新する物流 DX
- ・港湾物流手続全体の生産性向上に向けたサイバーポートの機能改善と利用拡大
- ・特殊車両通行確認制度の運用開始（2025 年 3 月からはダブル連結トラックにも対応）

- 1 ・物流 DX の推進のための物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化（官民物流
2 標準化懇談会における「標準仕様パレット」の規格と運用のとりまとめ、物流データの
3 標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」の策定・公表）
- 4 ・高度物流人材の育成に向けたシンポジウムやリカレント教育プログラムの設計 等

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 7 （担い手にやさしい物流の実現）

- 8 ・違反原因行為をしている疑いのある荷主・元請事業者に対する是正指導等を行うとともに、
9 「標準的運賃」を告示し、運送事業者のみならず、荷主等にも周知・浸透
- 10 ・物流効率化法に基づく複数の荷主・物流事業者等が連携した取組の支援
- 11 ・テールゲートリフター等の車両の効率化設備の導入支援や中型・大型・けん引免許等の
12 取得費用や講習の受講費用等の助成、中継輸送の普及等の推進
- 13 ・自動車運送業分野における特定技能外国人の受入れ開始や物流倉庫分野における特定
14 技能制度・育成就労制度の対象分野への追加に向けた有識者会議での議論
- 15 ・内航海運を支える船員の安定的な確保・育成と働き方改革の推進や内航海運の取引環境
16 の改善に向けた海事産業強化法による船員法・内航海運業法の改正
- 17 ・農林水産物・食品等の流通合理化に向けた中継共同物流拠点の整備等の推進 等

19 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実現

20 （強くてしなやかな物流の実現）

- 21 ・新広域道路交通計画を踏まえた道路ネットワークの機能強化等や三大都市圏環状道路
22 等の根幹的な道路網の整備、高速道路の暫定2車線区間の4車線化
- 23 ・「集貨」・「創貨」・「競争力強化」を三本柱とした国際コンテナ戦略港湾の機能強化
- 24 ・成田空港の更なる機能強化や北九州空港の滑走路延長等の推進
- 25 ・衛星航法を活用した航空機の就航率の向上や定時性の確保
- 26 ・農林水産物・食品の輸出促進に向けた流通施設の HACCP 等への対応
- 27 ・国際物流のシームレス化・強靱化やコールドチェーン物流サービスの国際標準化を含む
28 物流事業者の海外展開支援
- 29 ・トラック輸送よりも環境負荷の小さい鉄道や海運へのモーダルシフトの促進
- 30 ・新技術を活用したトラック、倉庫、船舶、港湾、航空等の低炭素化・脱炭素化 等

32 （2）前大綱における代表的指標の状況と分析

33 ※トラックドライバーの年間所得額平均・平均労働時間、トラック運転に従事する若年層
34 の割合、物流業の労働生産性、トラックの積載効率、宅配便の再配達率、鉄道・海運に
35 よる貨物輸送量などの前大綱の主な KPI の進捗状況やその要因・課題について記載

37 （3）前大綱策定以後の物流を取り巻く環境の変化

38 ①物流の「2024年問題」への対応と2030年度に想定される輸送力不足

- 1 ・2024年度には約14%、2030年度には約34%の輸送能力が不足すると推計されたことを
2 受け、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で決定された「物流革新に向けた
3 政策パッケージ」等に基づき、業界・分野別の自主行動計画の作成や改正物流法による
4 荷主・物流事業者に対する規制の徹底、モーダルシフト、再配達削減等を推進。
- 5 ・政策パッケージ等に基づく官民での取組の成果等により、2024年度の輸送力不足は概ね
6 解消できたが、2030年度の輸送力不足を乗り越えるためには、更なる対策が必要。
- 7 ・2025年3月の関係閣僚会議では、総理から、2030年度までの期間を物流革新の「集中
8 改革期間」と位置付けた上で、次期「総合物流施策大綱」を策定すべく、早急に検討を
9 開始するよう指示があり、既成概念に囚われない新たな施策の具体化・深度化が必要。

10 11 ②トラック運送業をはじめとした物流産業における取引環境の適正化の機運

- 12 ・令和6年3月に新たな「標準的運賃」を告示し、「標準運送約款」も改正。
- 13 ・令和5年5月には「トラックGメン」を設置し、荷主・元請事業者に対する監視を強化。
14 同年11月には「トラックGメン」を「トラック・物流Gメン」に改組・拡充。
- 15 ・令和7年5月には下請法改正法が成立し、同年6月には、トラック適正化2法も成立。

16 17 ③トラック輸送の変容に対応した物流拠点の整備や輸送モードの転換の必要性

- 18 ・トラックドライバーへの時間外労働の上限規制と改正改善基準告示の適用に伴うトラ
19 ック輸送の変容に対応するため、物流拠点の政策的な最適配置が必要。
- 20 ・長距離トラックドライバー不足に対応するため、陸・海・空の輸送モードを総動員する
21 「新モーダルシフト」を推進していくことが必要。

22 23 ④ラストマイル配送の安全かつ持続可能な提供に向けたサービスのあり方の見直し

- 24 ・物流の小口・多頻度化の急速な進行により、ラストマイル配送を担う宅配便ドライバー
25 の負担が更に増大することが懸念。
- 26 ・人口減少・少子高齢化の進行により、これまでの配送サービスの水準を維持するため
27 は、都市部・地方部を問わず、物流負荷の一層の軽減を図っていくことが必要。
- 28 ・地方自治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、物流サービス
29 の持続可能な提供に向けて積極的に関与していくことが必要。
- 30 ・防犯・セキュリティの確保を大前提としたラストマイル配送の効率化等に向けた今後の
31 取組の方向性について検討するため、令和7年6月に「ラストマイル配送の効率化等
32 に向けた検討会」が設置。

33 34 ⑤自動運転やドローン配送等のデジタル技術を活用した物流サービスの社会実装と自動 35 物流道路や自動運航船、フィジカルインターネットの実現に向けた取組の進展

- 36 ・2026年以降のレベル4自動運転トラックの社会実装に向けた路車協調等の実証実験
- 37 ・トラック輸送を補完する配送手段としてのドローンの活用やドローン航路の整備
- 38 ・自動配送ロボットのユースケースの拡大と技術開発の進展

- 1 ・2030年代半ばまでの先行ルートでの運用開始を目指す自動物流道路
- 2 ・2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指す自動運航船
- 3 ・2040年代までの実現を目指すフィジカルインターネットの取組の推進

5 ⑥2050年カーボンニュートラルの実現に向けた脱炭素化の取組の加速化

- 6 ・成長志向型カーボンプライシング構想のもとで、GX経済移行債を活用した先行投資支
- 7 援を進める中、令和7年5月のGX推進法の改正により、令和8年から本格稼働する排
- 8 出量取引制度の具体化等が実現。

10 ⑦グローバルサプライチェーンを取り巻く情勢の変化

- 11 ・近年、我が国の港湾・空港の国際的なプレゼンスが相対的に低下しており、貿易立国の
- 12 危機に直面。
- 13 ・我が国の企業のグローバルなビジネス展開を支えるためには、アジアなどの三国間流動
- 14 や近年台頭著しい「グローバル・サウス」等の活力を積極的に取り込んでいくとともに、
- 15 国際物流ネットワークにおけるハブ機能の抜本的な強化を図っていくことが必要。
- 16 ・ロシアによるウクライナへの侵略の開始、中東地域の紅海・アデン湾でのホーシー派の
- 17 船舶に対する攻撃、昨今の中東情勢の緊迫化
- 18 ・一部の国における保護主義や自国中心主義の動きの強まり
- 19 ・我が国はエネルギーや食料等の輸出入の9割以上を海上輸送に依存しており、エネルギ
- 20 ー・食料安全保障を含む経済安全保障の観点からも安定的な海上輸送やシーレーンの安
- 21 全性の確保は重要な課題。

23 ⑧令和6年能登半島地震を契機とした災害発生時の物流事業者の役割の再認識

- 24 ・令和6年能登半島地震の被災地支援における全日本トラック協会やトラック事業者、地
- 25 区倉庫協会や倉庫事業者等の緊急物資輸送への協力したことで、多くの物流拠点の物流
- 26 改善に寄与。
- 27 ・「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」では、物資拠点での
- 28 物資の受入れ、搬送計画の策定、搬送等の業務の委託に関する市町村と物流事業者との
- 29 災害連携協定の締結の促進や、災害時における都道府県・市町村の輸送関連業務の役割
- 30 分担や国によるサポートの明確化、ドローンの活用等の検討などの必要性が指摘され、
- 31 平時からの体制構築と関係機関の相互連携の充実強化に向けて取り組むことが必要。

33 (4) 今後の物流施策の方向性

- 34 ・次期「総合物流施策大綱」の目標期間で想定される輸送力不足の解消に万全を期すべく、
- 35 現行の政府計画の達成状況や施策効果等を踏まえた「物流革新の新機軸」を打ち出すと
- 36 ともに、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が必要。

- 1 ・物流は、我が国の国民生活や経済活動、地方創生などを支える不可欠な社会インフラで
2 あるという原点に立ち返って、将来にわたって物流の持続可能性を確保するとともに、
3 我が国の成長エンジンとしての物流のポテンシャルを最大限引き出すことが不可欠。

4 5 Ⅲ. 今後取り組むべき施策

6 (1) 物流サービスの供給制約に対応した物流産業の構造転換や輸送体系の再構築

7 ○ 自動運転トラック、ダブル連結トラック等の革新的車両の導入促進のための環境整備

- 8 ・レベル4自動運転トラックの事業化を見据えた車両開発やルール整備
9 (大型トラック、セミトレーラ等での自動運転の実用化 等)
10 ・高速道路におけるレベル4自動運転トラックの実現に向けたインフラ支援
11 (路車協調システム 等)
12 ・レベル4自動運転トラックと貨物駅・港湾・空港等の輸送モードとの連携
13 ・レベル4自動運転トラックの開発・運行管理等に資するデータ流通の仕組みづくり
14 (トラック車両やデジタルタコグラフから得られる走行データの提供方法の標準化
15 やデータ保有、セキュリティ確保のあり方の検討 等)
16 ・レベル4自動運転トラックの運行に関する社会受容性の醸成
17 ・ダブル連結トラック等の規格化・標準化とこれを活用した車両関係行政手続の合理化
18 ・荷待ち・荷役時間の短縮につながるスワップボディコンテナ車両の普及拡大
19 ・革新的車両を運用する結節点となる基幹的な物流拠点の政策的な配置や進入路などの
20 規格の標準化、脱炭素への対応、防災拠点化の推進

21 22 ○ 陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進

- 23 ・鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック等の多様な輸送モードの活用
24 ・鉄道・船舶へのモーダルシフトに係る 31ft コンテナ・海運シャーシ等の利用拡大
25 ・内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化
26 ・航空輸送の更なる活用に向けたコールドチェーンを含めた貨物受入体制の確保や物流
27 効率化法に基づく認定制度の活用促進
28 ・新幹線・在来線等の車両スペースの有効活用の推進
29 ・地域の産業政策・地域政策等と連携した荷量の確保

30 31 ○ 日本全体の物流ネットワークの再構築の推進

- 32 ・幹線輸送と地域配送の結節点となる基幹的な物流拠点の政策的な整備・再構築の促進
33 ・物流ネットワークの自動化の推進
34 (自動物流道路、自動運航船、スマート貨物ターミナル、空港制限区域内のレベル4
35 自動運転、倉庫機能の自動化、物流結節点における荷役作業の自動化・機械化 等)
36 ・道路ネットワークの強化、ダブル連結トラックの利用促進、特殊車両通行制度の利便
37 性向上

- 1 ・サプライチェーンの変化（モーダルシフトや荷主の輸送拠点の変化等）に対応した内
2 航船舶の整備

4 ○ **ラストマイル配送の安全かつ持続可能な提供の確保**

- 5 ※「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」の取りまとめを踏まえ、再配達削減
6 に向けた防犯・セキュリティを大前提とした置き配などの多様な受取方法の更なる普
7 及・浸透や宅配サービスのあり方の変革、地域における配送等の共同分担、ドローン
8 等の新たな輸送手段の活用、地域の物流サービスの持続可能な提供に向けた地方自治
9 体の取組などを追記

11 ○ **トラック運送業界の質の向上とトラックドライバーの適正な賃金の確保**

- 12 ・トラック適正化2法を通じたトラック運送業界の健全化の推進
13 （許可更新制度の導入を通じた遵法意識の低い悪質なトラック事業者の退出、適正原
14 価制度の導入を通じた適正な運賃・料金を収受できる環境の整備 等）

16 ○ **自動車運送業等の事業基盤の強化**

- 17 ・事業承継・M&A 等による事業規模の拡大を通じたトラック運送業における持続可能な
18 経営基盤の確保

20 ○ **地域の経済活動を支える物流基盤の強化**

- 21 ・地域を支える産業同士の異業種連携による共同輸配送の促進や配送計画の最適化
22 （物流業と建設業の連携、食品と日用品の共同物流 等）
- 23 ・地域における日常的な物流ネットワークの確保に資する物流拠点の整備
- 24 ・官民連携による地域の集配拠点の多機能化
25 （共同輸配送、小売、防災、地域コミュニティ 等）
- 26 ・農林水産物・食品等の流通合理化
27 （中継共同物流等を支えるための物流の標準化、デジタル化、集出荷施設や卸売市場
28 等の物流機能強化、商慣行の見直し、モーダルシフト 等）
- 29 ・公共交通機関等の混雑対策や訪日客の利便増進・周遊促進・消費拡大に向けた手ぶら
30 観光サービスの展開

32 ○ **フィジカルインターネットの実現に向けた取組の推進**

- 33 ・4つの価値（効率性、強靱性、良質な雇用の確保、ユニバーサルサービス）の創出
- 34 ・6項目（輸送機器（自動化・機械化）、物流拠点（自動化・機械化）、垂直統合（BtoBtoC
35 のSCM）、水平連携（標準化・シェアリング）、物流・商流データプラットフォーム、
36 ガバナンス）の取組の推進
- 37 ・国際標準化を見据えた国内検討体制の構築や関係国との連携強化

1 **(2) サプライチェーン全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容**

2 ○ **物流産業全体における適正な取引環境と健全な事業環境の確保**

- 3 ・荷待ち・荷役等時間の短縮や積載効率の向上、多重取引構造の是正等に向けた健全な
4 事業環境の整備

5 (改正物流法に基づく荷主・物流事業者に対する物流効率化の取組の積極的な周知・
6 浸透や新たな商慣行としての定着、運送契約の書面交付、実運送体制管理簿の作成
7 等の義務付けの徹底、物流に関係する施設管理者等と協力・連携した物流効率化の
8 取組の推進、多重取引構造を介さない健全なマッチングシステム等の普及促進、ト
9 ラック適正化2法等による元請事業者等の行動変容の促進 等)

- 10 ・荷主等に対する一層の価格転嫁と取引適正化の推進

11 (着荷主の行為によるものを含めて運送に係る問題に対応するための方策の検討、中
12 小受託取引適正化法等を契機としたトラック・物流Gメンの機能強化、トラック適
13 正化2法による違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り、倉庫における業界と連携
14 した保管料金等の実態の把握・整理 等)

- 15 ・内航海運における荷主等との取引環境の改善

16 (運賃・用船料算出にあたっての「標準的な考え方」を反映した「内航海運業者と荷
17 主との連携強化のためのガイドライン」に基づく運賃・用船料の交渉の促進 等)

- 18 ・港湾運送事業における適正取引の推進

19 (「港湾労働者不足対策等アクションプラン 2025」に基づく運賃・料金の適正収受に
20 に向けた取引環境の改善 等)

21
22 ○ **発着荷主、消費者をはじめとする物流関係者全体の行動変容・意識改革の推進**

- 23 ・中小・地方所在の企業も含めた全国の荷主・物流事業者が自発的・積極的に物流改善
24 に取り組む仕組みづくり

25 (改正物流効率化法に基づく特定事業者制度と連携した荷主・物流事業者の物流改善
26 の評価・公表制度の創設、物流パートナーシップ優良事業者の表彰 等)

- 27 ・物流統括管理者間の連携や高度物流人材の能力向上のための環境整備

28 (物流統括管理者が主体となった荷主・物流事業者間の協働・協調の促進、大学等の
29 高等教育機関と連携したリカレント教育プログラムの普及・浸透 等)

- 30 ・日頃から物流サービスを利用している消費者一人一人の行動変容や着荷主をはじめと
31 する事業者の意識改革の促進

32 (BtoC と BtoB を問わずにサプライチェーン全体の物流負荷を低減するための多様・
33 柔軟な受取・注文方法の普及・浸透、「送料無料」表示の見直しとしての説明責任を
34 消費者に対して果たす必要性の理解醸成 等)

- 35 ・物流コストに関する消費者の理解を増進させるための通販・Eコマース事業者等の取
36 組の促進

- 37 ・物流が果たす役割や危機的状況等に対する学校教育段階からの啓発活動の促進

38

1 **(3) 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位向上と労働環境の改善**

2 ○ **トラックドライバーや倉庫等における物流人材の育成プランの策定**

- 3 ・ 4 トン車からセミトレーラ、ダブル連結トラック、自動運転の遠隔監視に至るなど、
4 スキル等に対応した物流分野のキャリアアップの道筋の見える化に伴う賃金上昇を
5 含めた評価体系のあり方の検討
6 ・ 団体等検定制度の推進

7
8 ○ **物流産業の構造転換に対応した物流人材の育成・確保**

- 9 ・ 自動運転の遠隔監視やドローンの操縦など

10
11 ○ **物流産業の魅力向上のための広報の推進**

12
13 ○ **トラック・倉庫分野等における外国人材の定着・活躍に向けた取組の推進**

- 14 ・ トラック運送業分野における特定技能 1 号の適正かつ円滑な受け入れ環境の整備
15 ・ 物流倉庫分野における育成就労と特定技能 1 号の適正かつ円滑な受け入れ環境の整備

16
17 ○ **トラックドライバーの休憩環境の改善**

- 18 ・ SA・PA、道の駅における休憩環境の整備（大型車駐車マス等）
19 ・ 中継輸送拠点の整備や見える化の推進

20
21 ○ **海技人材の確保・育成や労働環境の改善、内航海運の生産性向上**

- 22 ・ 内航海運を支える船員の確保・育成や船員の働き方改革を通じた労働環境の改善等
23 ・ 内航海運における荷役作業等の標準化、デジタル技術等を活用した省力化、運航・経
24 営の効率化等

25
26 ○ **港湾運送事業における担い手の確保**

- 27 ・ 「港湾労働者不足対策等アクションプラン 2025」に基づく港湾運送の魅力発信等

28
29 ○ **鉄道貨物輸送における担い手の確保**

30
31 ○ **輸送の安全確保に向けた対策**

- 32 ・ トラック等の事業用自動車に係る事故の軽減に向けて、マニュアル等を通じた更なる
33 安全意識の醸成や監査体制の強化等を実施
34 ・ 高齢運転者等による事故の回避または被害軽減に向けて、ドライバーモニタリングや
35 ドライバー異常時対応システム等の先進安全装置の開発・普及を促進
36 ・ 鉄道貨物輸送における偏積防止対策の推進
37 ・ 航空機の運航・整備体制に係る的確な審査の実施

1 **(4) 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化とデジタル化**

2 ○ **複数の事業者・輸送モード間の連携の前提となる物流標準化・データ連携の推進**

- 3 ・業界ごとの特性も考慮した「標準仕様パレット」の更なる普及に向けたシェアリング
4 の拡大や関係事業者間での費用分担の明確化
5 ・物流標準化の対象領域の拡大（配送・出荷伝票、輸送容器 等）
6 ・ダブル連結トラック等の規格化・標準化とこれを活用した車両関係行政手続の合理化
7 （再掲）
8 ・内航フェリー・RORO 船ターミナルにおけるシャーシ・コンテナ位置管理等の高度化
9 ・大型コンテナ・シャーシ等のシェアリングに向けたデータ連携やトラクターヘッド・
10 シャーシの規格化・標準化の推進
11 ・「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「N対N」の共同輸配送の
12 実現
13 ・トラック予約受付システム等の物流関連システム間におけるデータ連携の促進
14 ・データ連携の前提となる情報セキュリティの徹底
15 ・物流標準化を通じた物流人材の知識・技能の習得コストの低下や雇用流動性の向上

16
17 ○ **デジタル技術を活用した荷主・物流事業者間の協働・協調の促進**

- 18 ・共同輸配送の取組、復荷の確保、物量の波動抑制等の前提となるデータ連携の促進
19 （発注量・納入量の平準化に向けた計画情報の連携 等）
20 ・物流コストに応じた商品価格の設定による物流サービス水準の見直し
21 （荷主・物流事業者が連携した物流データの可視化・共有化、メニュープライシング・
22 ダイナミックプライシング等を通じた適正なリードタイムの確保、流通・小売業界
23 の店着価格制に係る商品価格に占める物流費の見える化 等）

24
25 ○ **デジタル技術を活用した業務効率化の推進**

- 26 ・AI 等を活用した配車・運行計画の最適化
27 ・運行・車両管理の高度化
28 （遠隔点呼・自動点呼の普及促進、日常点検への自動化技術の活用 等）
29 ・DX 化を通じた倉庫の省人化

30
31 **(5) グリーン社会の実現に向けた物流全体の投資・イノベーションの促進**

32 ○ **サプライチェーン全体の脱炭素化の推進**

- 33 ・EV トラック、FCV トラック等の導入やカーボンニュートラル燃料の活用
34 ・ペロブスカイト太陽電池等の活用を通じた物流施設等の脱炭素化の促進
35 ・高輸送効率車両の活用や発着荷主・物流事業者が連携したエネルギーマネジメント等
36 を通じたトラック輸送等の省エネ化・非化石エネルギー転換の推進
37 ・ゼロエミッション船等の開発・実証や電気運搬船の普及の推進
38 ・カーボンニュートラルポート（CNP）の形成の推進

- 1 ・持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進や運航の改善等
- 2 ・「新モーダルシフト」も含めた鉄道・海運等における J-クレジットを活用した荷主・
- 3 物流事業者の脱炭素化のインセンティブの導入に向けた検討
- 4 ・成長志向型カーボンプライシング構想に対応した物流産業の構築
- 5 ・サステナビリティ開示基準の適用を見据えた荷主・物流事業者の行動変容の促進

7 ○ 物流分野における循環経済（サーキュラーエコノミー）の実現

- 8 ・運送事業者、地方自治体、再エネ発電事業者等が参画した再生可能エネルギー電力の
- 9 地産地消モデルの構築
- 10 ・港湾を核とする物流システムの構築等を通じた広域的な資源循環ネットワーク形成の
- 11 促進
- 12 ・広域的・効率的な再生資源の収集・運搬を加速化するための制度的対応

14 (6) 我が国の国際競争力強化のためのサプライチェーンの高度化

15 ○ 成田空港等の更なる機能強化等を通じた国際航空物流拠点の整備

- 16 ・成田空港C滑走路の早期整備等による首都圏空港における年間約 100 万回の発着容量
- 17 の確保
- 18 ・成田空港における新貨物地区の整備や空港隣接地との一体的運用
- 19 ・首都圏空港の一体的運用によるアジアの主要空港と比肩できるグローバル・ハブ空港
- 20 の確立
- 21 （成田・羽田空港間のフィーダー輸送の自動化、税関関連事務の簡素化、海運連携の
- 22 強化 等）
- 23 ・航空物流における ONE Record 等の活用による貿易 DX の推進
- 24 ・KS/RA 制度における効率的な検査のあり方の検討
- 25 ・2030 年前後を目途とした関西 3 空港全体での年間 50 万回の発着容量の確保
- 26 ・中部国際空港の完全 24 時間運用化等に向けた代替滑走路の整備
- 27 ・北九州空港の滑走路延長など一般空港等の整備による機能強化

29 ○ 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

- 30 ・国内のみならずアジアからの国際トランシップ貨物を含めた集貨
- 31 ・国際フィーダー航路の充実
- 32 ・流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援と再混載トランシップ等
- 33 に係る物流手続の円滑化
- 34 ・滞船やバースホッピングの縮減に向けたコンテナターミナルの一体利用の推進
- 35 ・大水深コンテナターミナルの整備
- 36 ・生産性向上や労働環境の改善を目指した「ヒトを支援する AI ターミナル」に関する
- 37 取組の深化
- 38 ・サイバーポートの活用による貿易 DX の推進

- 1
- 2 ○ 生産性の向上や民間投資の誘発等に資する港湾機能の強化
- 3 ・地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備
- 4
- 5 ○ 安定的な国際海上輸送の確保に向けた海運の国際競争力の強化
- 6 ・自動運航船の本格的な商用運航の実現に向けた制度整備
- 7 ・海事クラスターの強靱化
- 8 ・公正で自由な競争に係る「海運自由の原則」の確保
- 9
- 10 ○ 諸外国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
- 11 ・「グローバル・サウス」等への展開を見据えたコールドチェーン物流サービス等の国際
- 12 標準化や官民ファンドの活用、外国人材の育成等を通じた物流事業者の海外展開支援
- 13 ・農林水産品・食料の輸出拡大に向けた戦略的サプライチェーンの構築
- 14 （国内から現地まで一貫してつなぐ、大ロット・高品質・効率的な輸出に資する輸送
- 15 ネットワークの構築 等）
- 16 ・越境 EC が拡大する中での通関業の役割の重要性と適正な業務運営の確保
- 17
- 18 ○ 不確実性が高まる国際情勢への対応や日系企業の国際競争力強化に向けた国際物流
- 19 ネットワークの再構築
- 20 ・国際物流の多元化・強靱化の推進
- 21 （従来の輸送手段・ルートの代替又は補完に向けた実証輸送や関係国・国際機関等と
- 22 の連携強化、官民コンソーシアムの運営 等）
- 23 ・シームレスな国際物流システムの推進
- 24 （パレット等のリターナブル物流容器の普及、日中韓における相互通行可能なシャー
- 25 シの利用促進 等）
- 26

27 (7) 有事に強い強靱な物流ネットワークの構築・確保

- 28 ○ 大規模自然災害等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
- 29 ・緊急支援物資輸送に関する市区町村と物流事業者団体の協力協定の締結促進
- 30 ・非常用電源設備の導入や平時からの備蓄・保管等を通じた緊急支援物資の輸送拠点の
- 31 機能強化
- 32 ・災害時等にも活用できる平時からのラストマイル配送の効率化
- 33 ・TEC-FORCE の増強と多様な主体との連携強化
- 34
- 35 ○ 災害等の有事における物流ネットワークの維持・確保
- 36 ・道路ネットワークの強化（再掲）
- 37 ・鉄道 BCP の策定に向けた協議や代行輸送の拠点となる貨物駅の施設整備、事前防災の
- 38 推進による輸送障害に強い貨物鉄道ネットワークの構築

- 1 ・港湾における防災拠点を中心とした海上支援ネットワークの形成
- 2 ・A2 (Advanced Airport) -BCP の実効性強化、災害や障害に強い航空交通ネットワーク
- 3 の構築
- 4 ・東京湾等のふくそう海域における船舶交通の安全対策

5

6 ○ **経済安全保障やサイバーセキュリティ等に対応した物流産業の構築**

- 7 ・トラック運送業・倉庫業における経済安全保障やサイバーセキュリティへの対応
- 8 ・鉄道における経済安全保障の確保やサイバーセキュリティ対策の推進
- 9 ・航空分野における継続的なサイバーセキュリティ対策
- 10 ・港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化
- 11 (港湾運送事業法、サイバーセキュリティ基本法及び経済安全保障推進法等に基づく
- 12 制度的措置 等)
- 13 ・海事クラスターの強靱化 (再掲)

14

15 ○ **シーレーンの安全性の確保**

- 16 ・マラッカ・シンガポール海峡等における海上輸送の安全確保
- 17 ・諸外国への海上保安能力向上支援

18

19 **IV. 新しい大綱の推進体制のあり方**

20 ※次期「総合物流施策大綱」に盛り込まれた施策の進捗状況 (KPI) や実現に向けた課題

21 等を明らかにするためのフォローアップの方法等について記載

22