

物流2024年問題と物流革新

～商慣行見直し 物流効率化 荷主・消費者の行動変容～

国土交通省 物流・自動車局
大臣官房審議官 木村 大

2025年1月15日

1. 物流業界の現状と2024年問題
2. 政府の取組
 - 1) 物流革新に向けた政策パッケージ (2023.6.2)
 - 2) 物流革新緊急パッケージ (2023.10.6)
 - 3) 2030年度に向けた政府の中長期計画 (2024.2.16)
 - 4) 物流法 (物効法・トラック法) 改正
3. 各施策の進捗状況と今後の対応
 - 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
4. 施策の浸透状況
5. 最新Topic
 - 1) 新モーダルシフト
 - 2) 物流拠点の今後のあり方
 - 3) 令和7年度当初予算案と令和6年度補正予算のポイント

1. 物流業界の現状と2024年問題

2. 政府の取組

- 1) 物流革新に向けた政策パッケージ (2023.6.2)
- 2) 物流革新緊急パッケージ (2023.10.6)
- 3) 2030年度に向けた政府の中長期計画 (2024.2.16)
- 4) 物流法 (物効法・トラック法) 改正

3. 各施策の進捗状況と今後の対応

- 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

4. 施策の浸透状況

5. 最新Topic

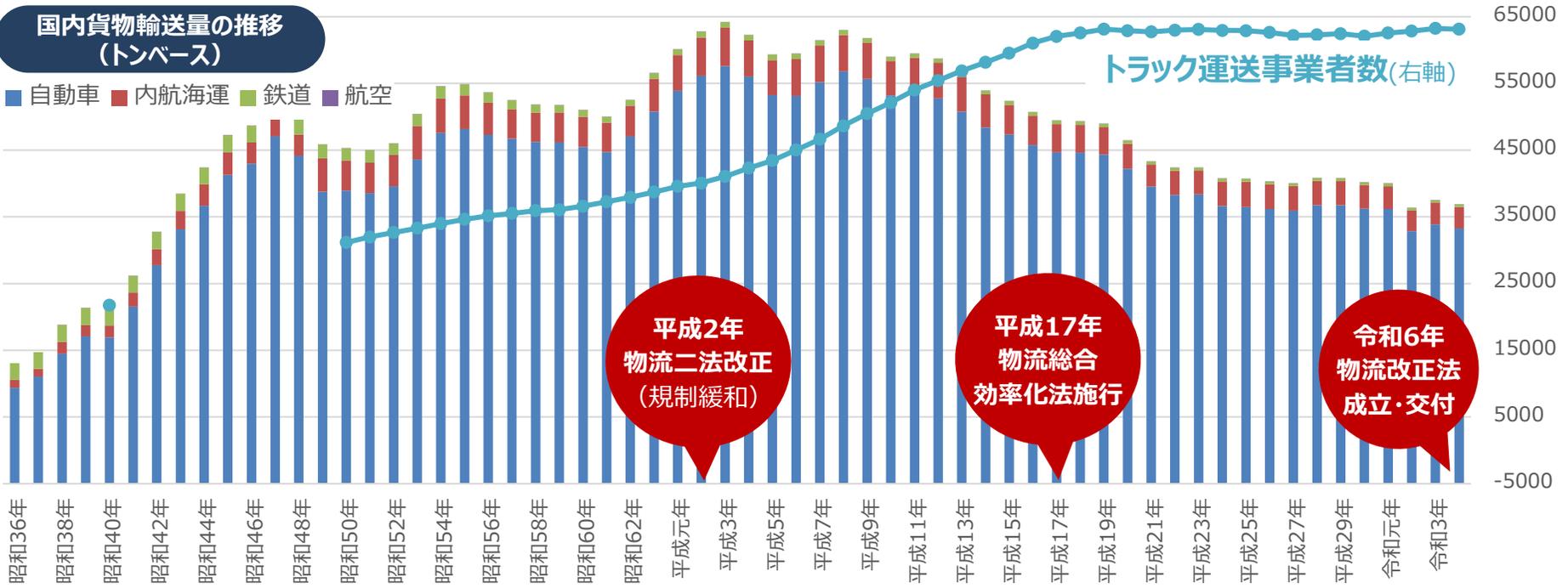
- 1) 新モーダルシフト
- 2) 物流拠点の今後のあり方
- 3) 令和7年度当初予算案と令和6年度補正予算のポイント

総合物流施策大綱のキーワードから見る物流の歴史

総合物流施策大綱に登場する
キーワード（一部引用）

<p><平成9年~平成13年></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>京都議定書採択(平成9年)</p>	<p><平成17年~平成21年></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>米国同時多発テロ(平成13年)</p>	<p><平成25年~平成29年></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>東日本大震災(平成23年) 総人口減少へ転向(平成23年)</p>	<p><令和3年~令和7年></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>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)</p>
<p><平成13年~平成17年></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>家庭向け光ファイバーサービス(平成12年)</p>	<p><平成21年~平成25年></p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>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)</p>	<p><平成29年~令和2年></p> <ul style="list-style-type: none"> 事業者間の連携・協働 新技術(IoT・BD・AI等) コストの見える化 <p>出生数100万人割れ(平成28年) Society5.0提唱(平成28年)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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

(単位：百万トン)



物流業界の規模（令和4年度）

- 物流業界の主要な業種の営業収入の合計は約32兆円。従業員数は約223万人。
【参考】全産業の売上高（営業収入）は約1,578兆円（物流は2%）、就業者数は約6,723万人（物流は3%）。

区分	営業収入（億円）	事業者数	従業員数（千人）	中小企業率
トラック運送業 （青ナンバー）	203,844	63,127	2,020	99%
JR貨物	1,522	1	5	-
内航海運業	9,577	3,103	66	99%
外航海運業	46,520	178	7	85%
港湾運送業	9,741	856	51	87%
航空貨物運送事業	7,594	22	40	77%
鉄道利用運送事業	2,233	1,187	6	85%
外航利用運送事業	7,248	1,223	6	87%
航空利用運送事業	6,298	207	10	77%
倉庫業	30,000	7,066	14	97%
トラックターミナル業	299	16	0.5	94%
計	324,876	-	2,226	-

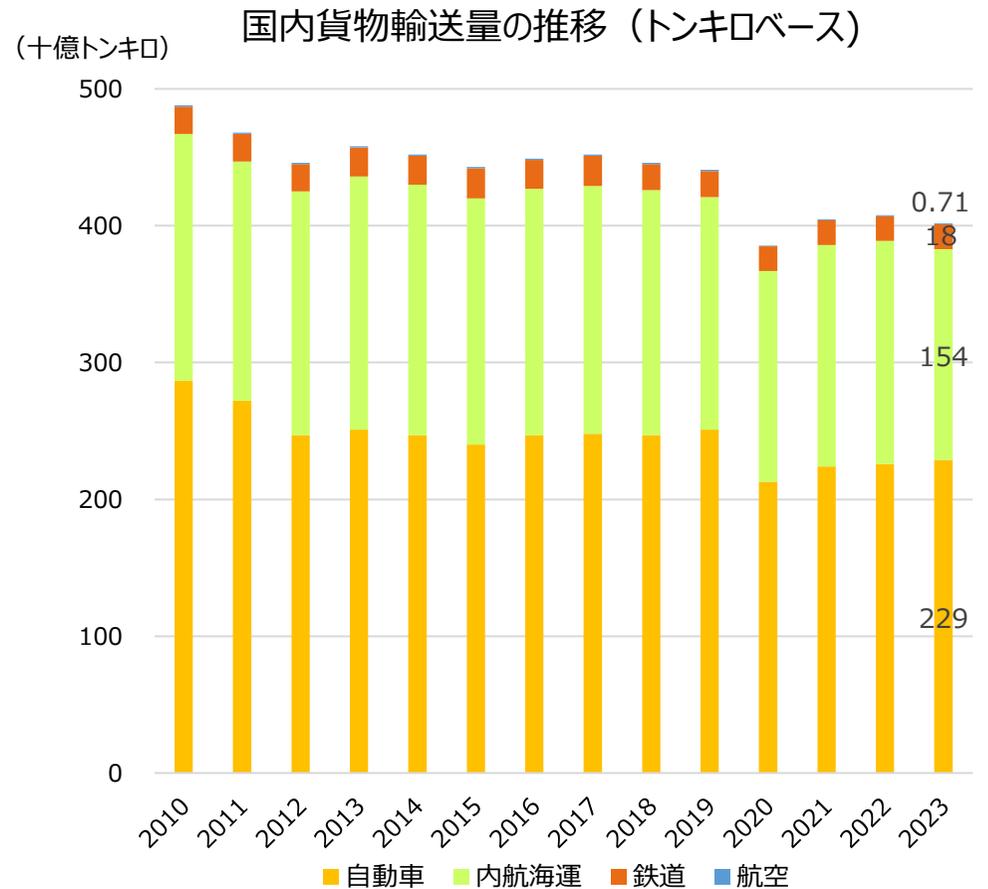
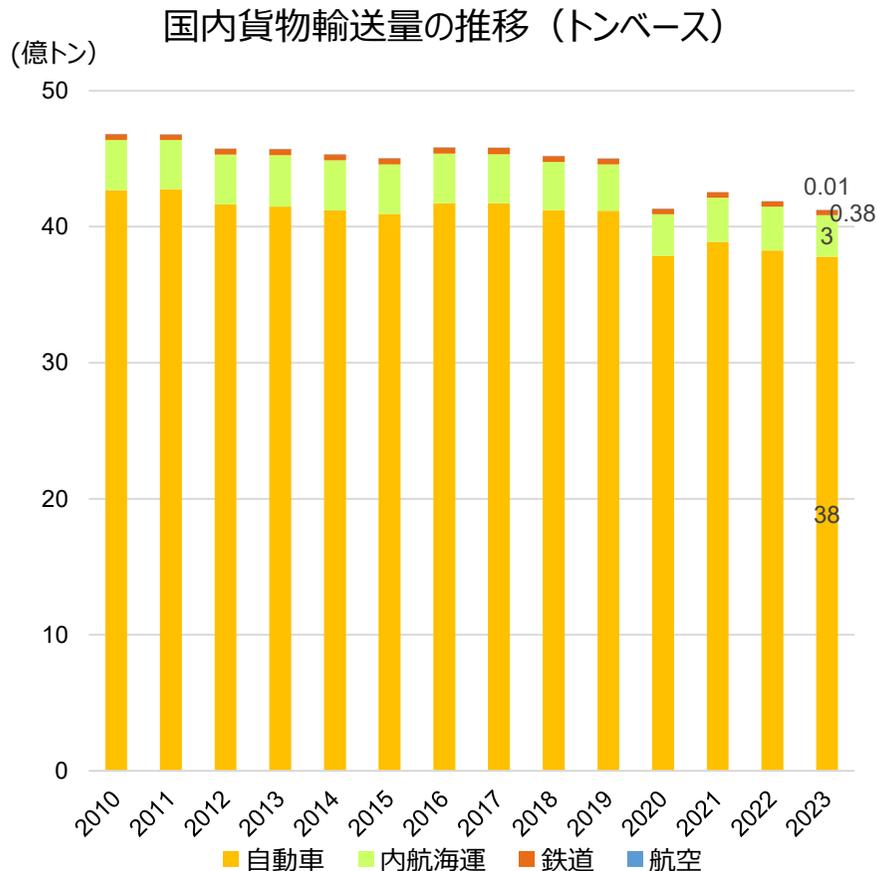
※ 国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局物流政策課作成。

※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

※ 全産業の売上高（営業収入）は財務総合政策研究所「年次別法人企業統計調査（2022年度）」、就業者数は総務省「労働力調査」2022年より。

国内貨物輸送量の推移

- 国内貨物輸送量は、輸送重量（トンベース）ではほぼ横ばいで推移していたが、2020年度は大幅に減少。
- 国内貨物のモード別輸送量（トンキロベース）は、**自動車**が約5割、**内航海運**が約4割を占め、鉄道の占める割合は全体の5%程度。



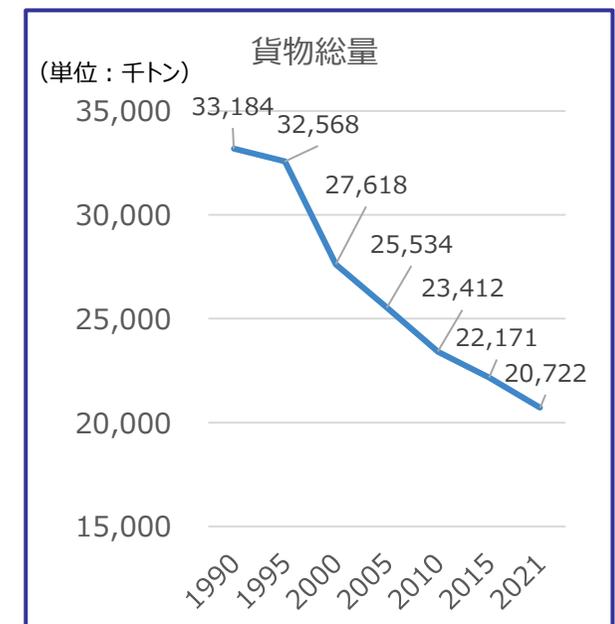
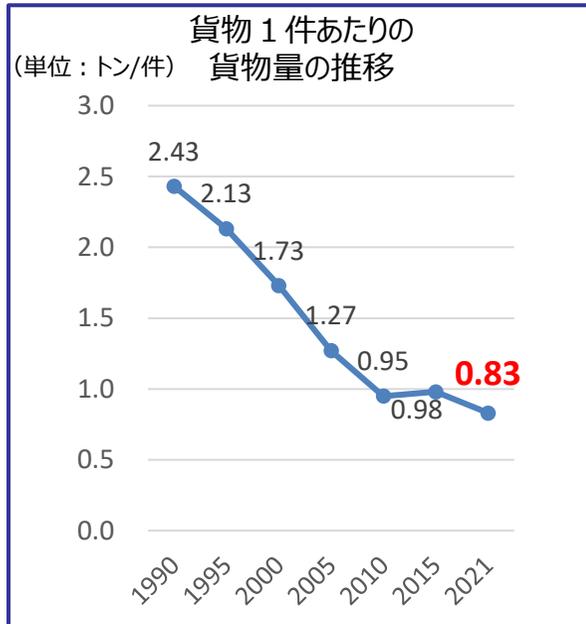
(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

物流量の小口・多頻度化

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の30年で約 3 分の 1 まで減少、貨物総量が約40%減少する一方、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

小口多頻度化の動き

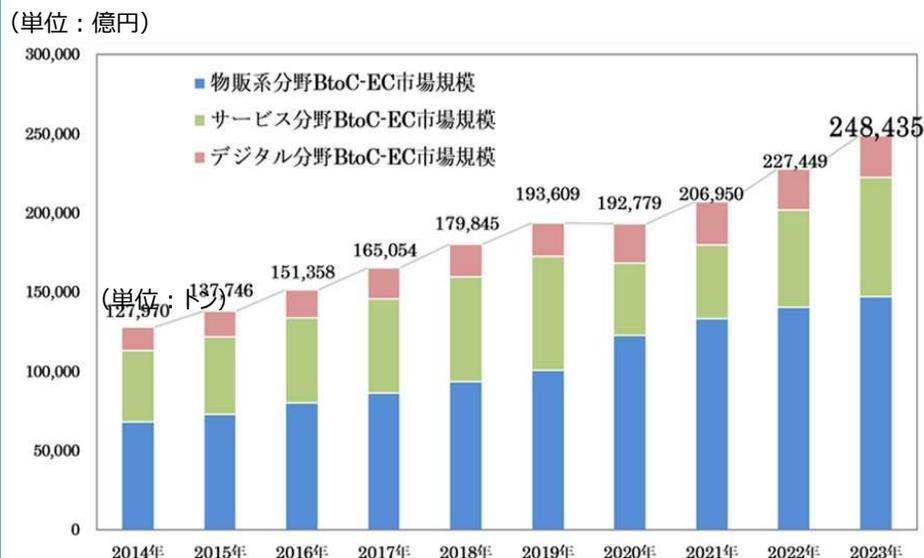
	1990年度	2015年度	2021年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	22,608千件	25,080千件
貨物総量	33,184千トン	22,171千トン	20,722千トン



EC需要の拡大

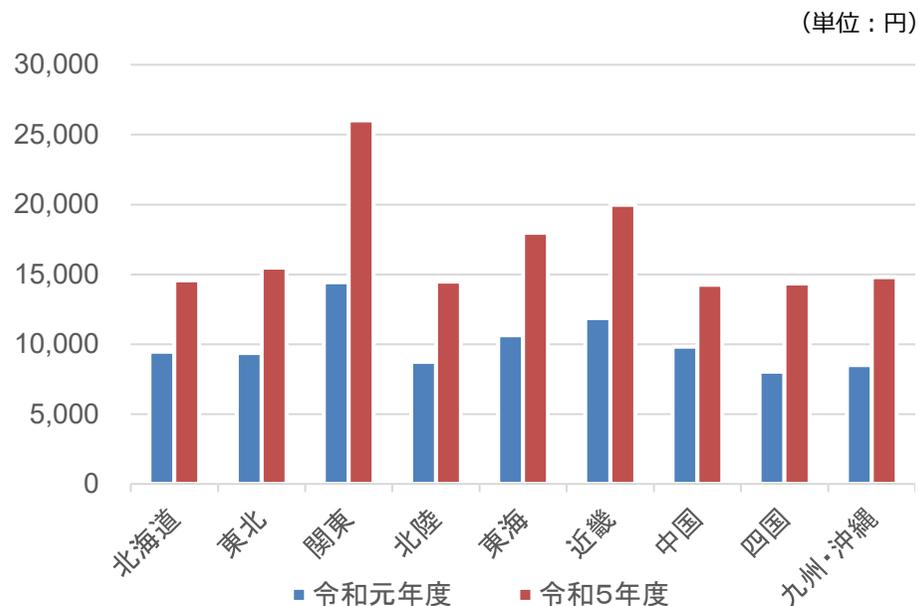
- EC市場は、年々拡大傾向
- 都市別に見ると、全国一様に拡大傾向

EC市場規模の経年推移



出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

インターネットを利用した1世帯 当たり1か月平均の支出額



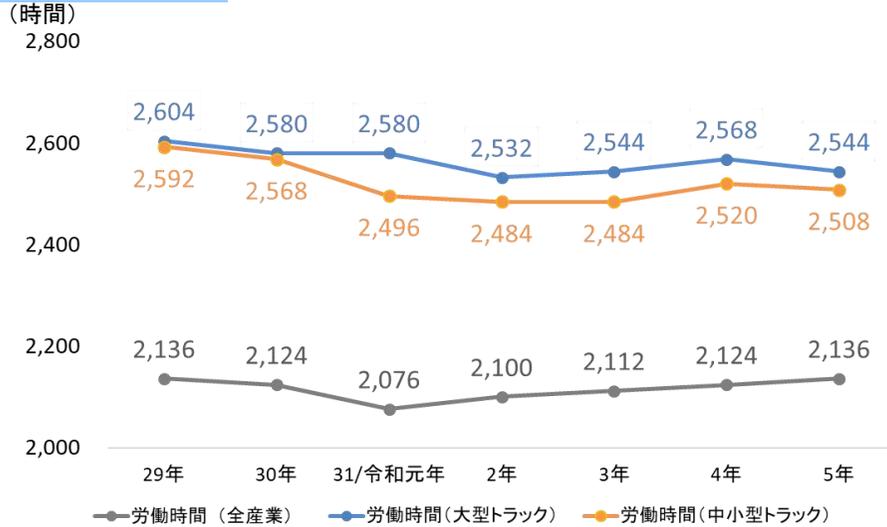
出典：総務省「家計消費状況調査」

～ヒアリング情報～

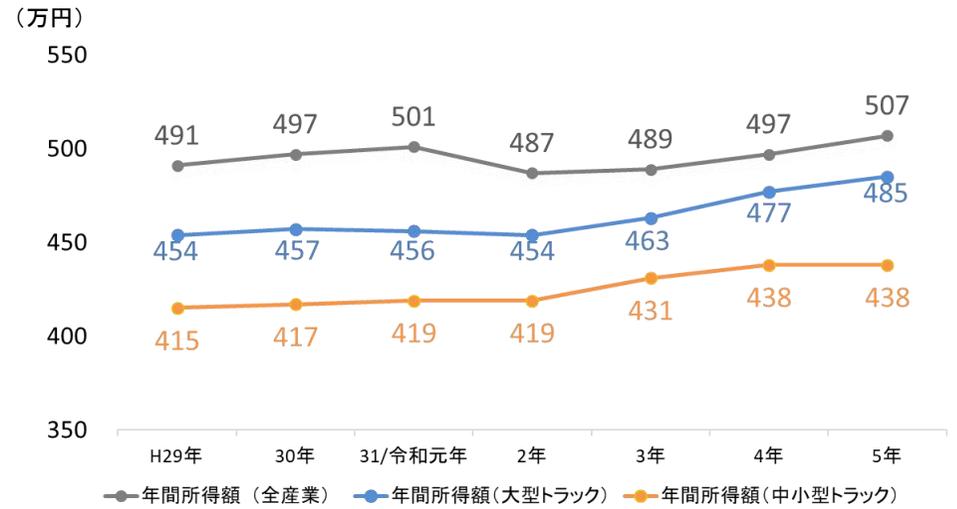
- ・EC事業者は首都圏のみならず地方にも広く展開、配送の細分化のため今後も地方部に物流施設を増やす見込み。<不動産事業者、倉庫業者>
- ・EC需要は今後も増加予想。十数年前から使用している拠点については、立地の変更や施設規模の拡大を再考する動き。<不動産事業者>

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

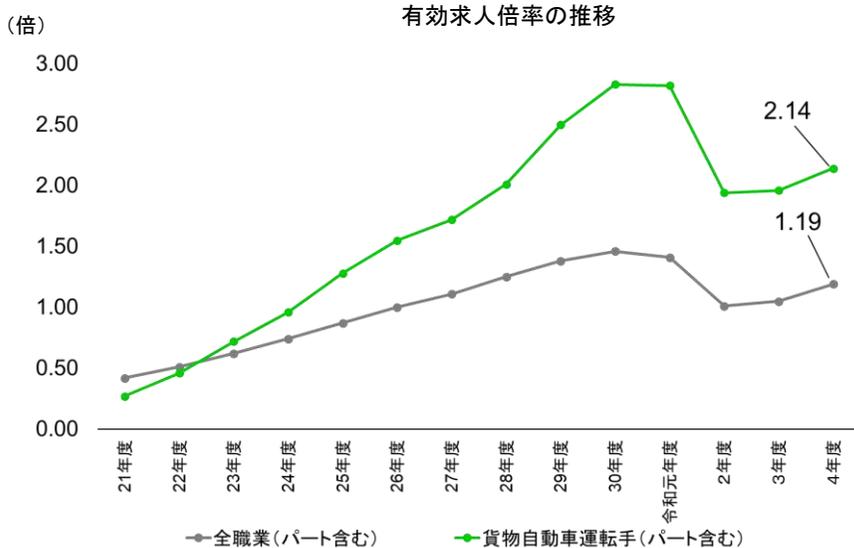
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



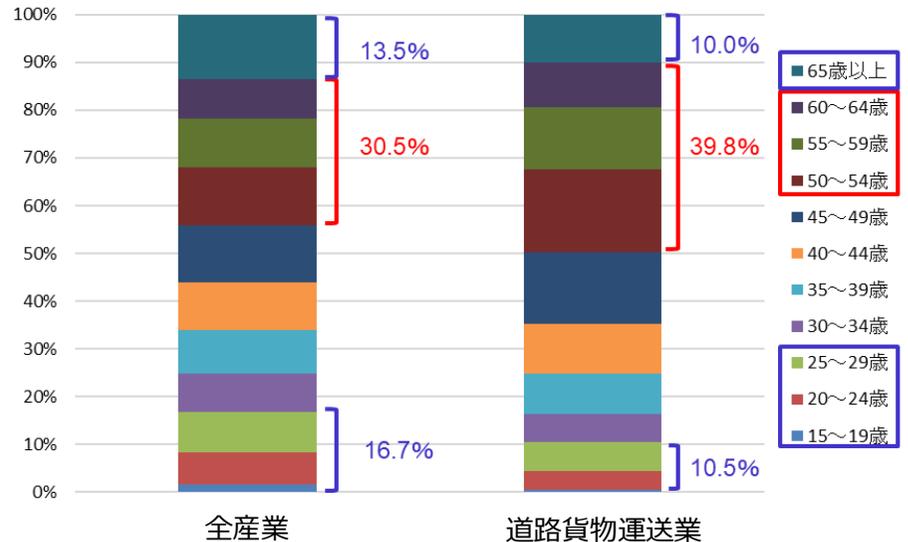
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。



自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

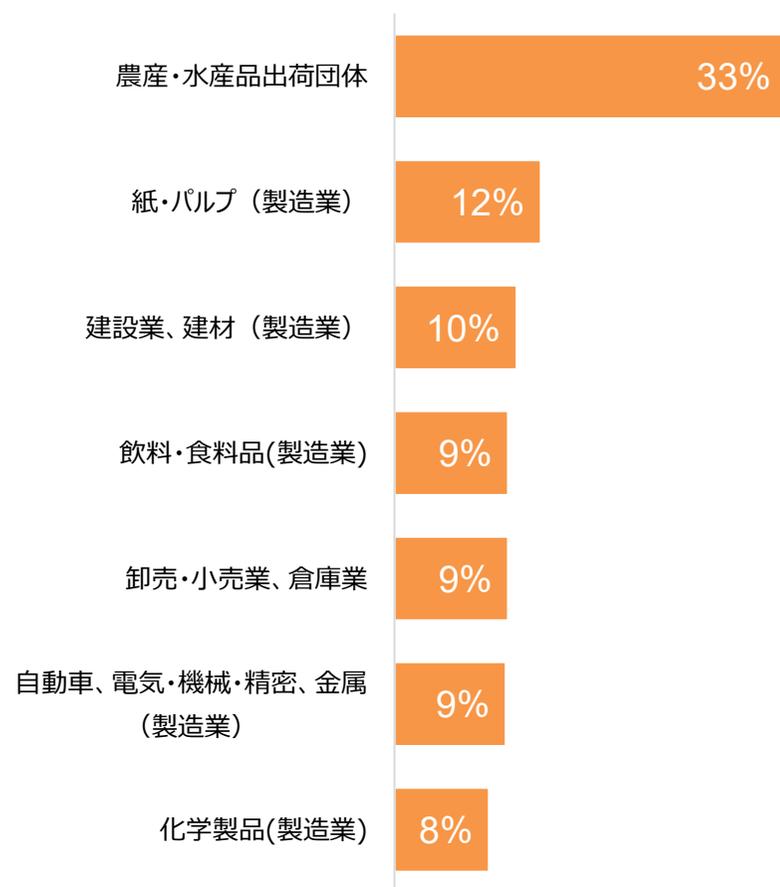
○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	令和6年4月～ 【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 ※ 14時間超は1週間2回までの目安 【1ヶ月あたり】 原則、 年3300時間 、 284時間 以内。ただし、労使協定により、 年3400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

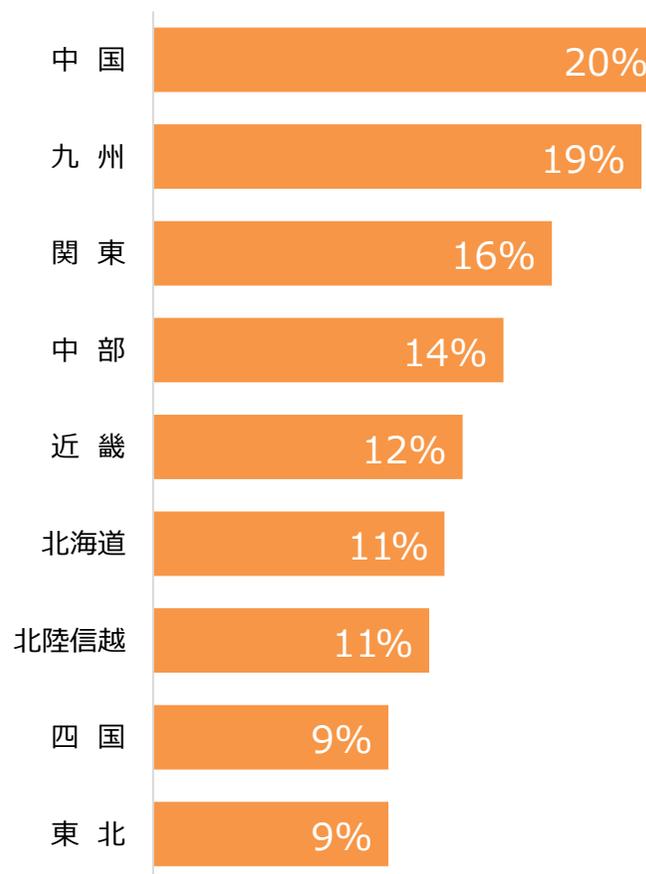
労働時間規制等による物流への影響

- 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。
- 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。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



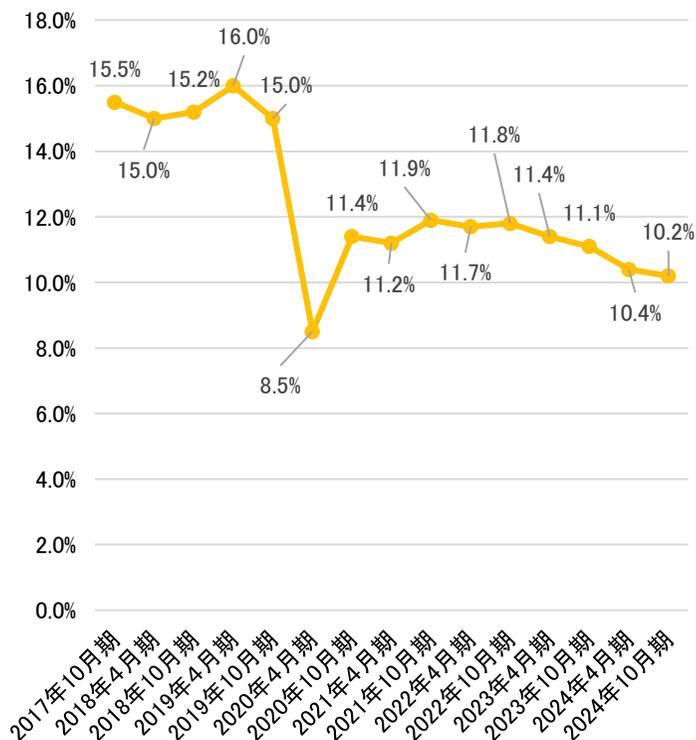
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流危機に対する認知度等について

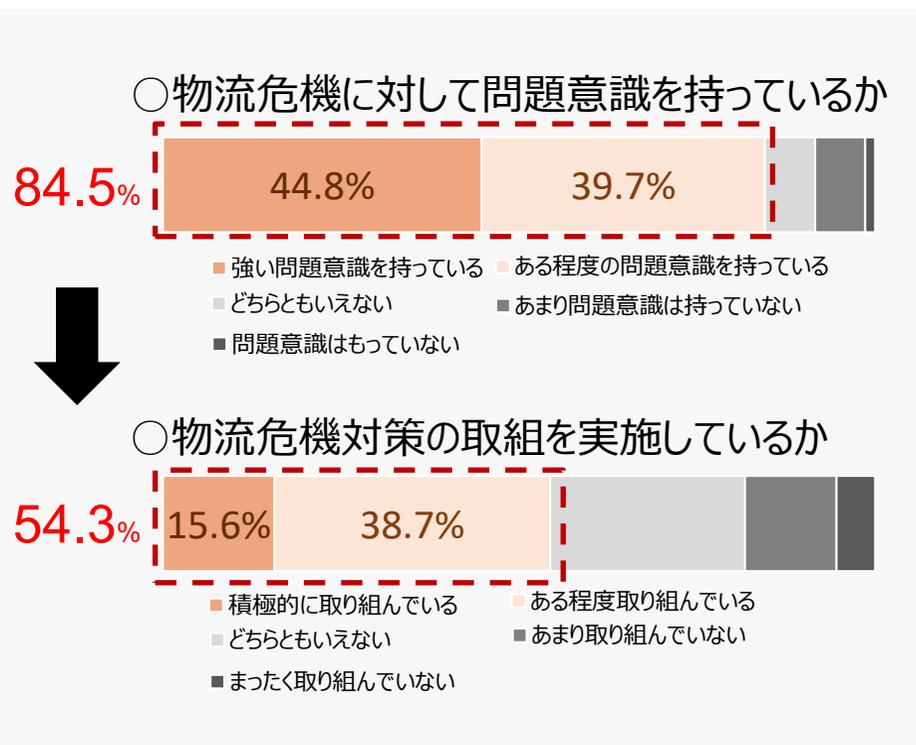
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達は12%程度発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加
 2016年度より、ゆうパケットの実績を調査対象に追加

物流危機に対する問題意識と取組み状況
 (回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

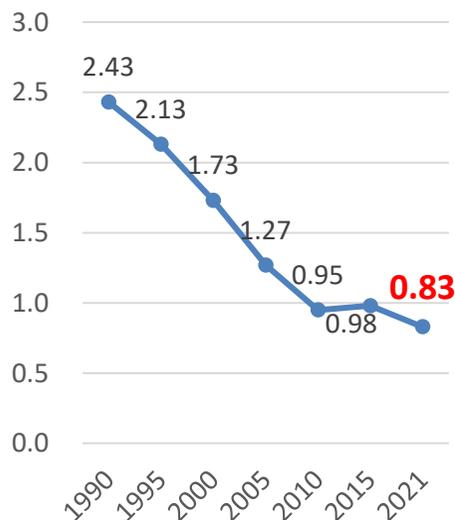
トラック積載率について

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の30年で約 3 分の 1 まで減少する一方、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。
- また、2010年度以降、貨物自動車の**積載率は40%以下**の低い水準で推移している。

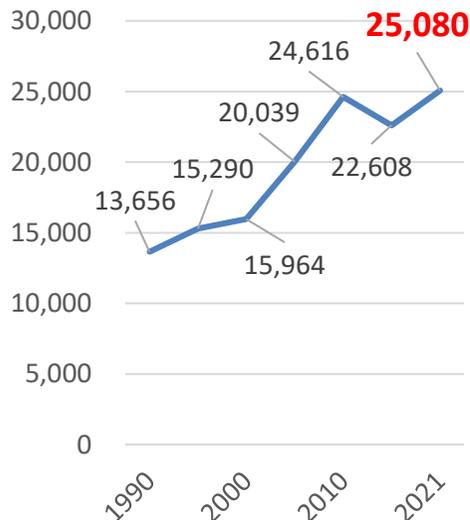
小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成27年度	令和3年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件

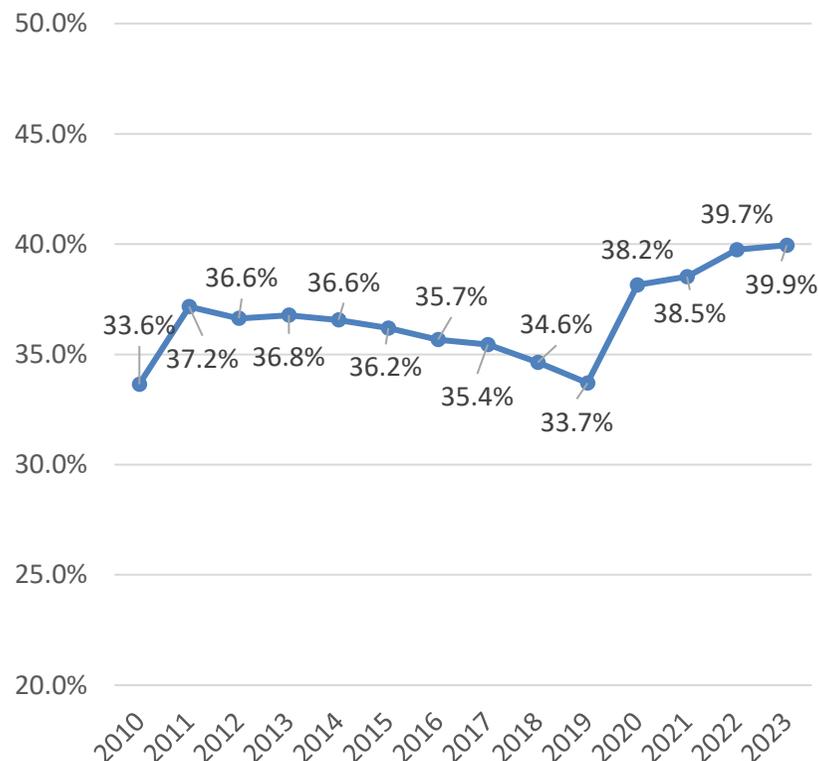
貨物 1 件あたりの
貨物量の推移



物流件数の推移



貨物自動車の積載率の推移



- 1 出典：自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）
- 2 積載率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ
- 3 2020年度より、トンキロの調査方法及び集計方法が変更されたことから、「輸送トンキロ」及び「能力トンキロ」について、令和元年度以前の数値との連続性を保つため、接続係数により遡及改定を行っている。

1. 物流業界の現状と2024年問題
2. 政府の取組
 - 1) 物流革新に向けた政策パッケージ (2023.6.2)
 - 2) 物流革新緊急パッケージ (2023.10.6)
 - 3) 2030年度に向けた政府の中長期計画 (2024.2.16)
 - 4) 物流法 (物効法・トラック法) 改正
3. 各施策の進捗状況と今後の対応
 - 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
4. 施策の浸透状況
5. 最新Topic
 - 1) 新モーダルシフト
 - 2) 物流拠点の今後のあり方
 - 3) 令和7年度当初予算案と令和6年度補正予算のポイント

物流革新に向けた政府の動き等

- 2023年 3月** 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
- 6月** 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
- 9月** 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
- 10月** 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
(6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
- 11月** 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月** 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布
- 7月** 関係閣僚会議において「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応を報告
- 11月** 新物効法の施行に向けた国交省・経産省・農水省の合同審議会の取りまとめを策定
- 2025年 4月** 改正物流法 一部施行予定（荷主等に対する努力義務、契約の書面交付等）

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。



<構成員>

議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
(消費者及び食品安全担当)
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。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に働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やDX・GX等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」の概要

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 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
- ・女性や若者等の**多様な人材**の活躍・育成 等

（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 等

物流革新緊急パッケージの策定（2023.10.6）

2023年

3月 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置

6月 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定

9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施

10月 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
（6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化）

11月 令和5年度補正予算成立

（参考）岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話（2023.9.28）



- 岸田総理が中小トラック事業者の営業所を訪問し、現場視察を行うとともに、2024年問題への対応に向けた事業者の取組内容や課題等について車座対話を実施。（同行：齊藤国土交通大臣、矢田総理大臣補佐官）
- 車座対話後のぶら下がり会見において、岸田総理より、翌週に関係閣僚会議を開催し、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめる旨の発言。

令和5年度補正予算（物流革新緊急パッケージ関係）

総額【一般331億円、エネ特409億円、財政融資200億円 他】

1. 物流の効率化

【一般284億円、エネ特409億円、財政融資200億円 他】

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進 経国【80億円 他】
 - ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進 国経（70億円+1000億の内数）
 - ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等国（10億円+924億円の内数）
 - ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等 国（65億円の内数）
- モーダルシフトの推進 国【58億円+6億の内数】
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進 国【15億円】
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援 農国【34億円 他】
 - ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進） 農（29億円+52億円の内数）
 - ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進 国（3億円）
 - ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進 国（2億円+（再掲）924億円の内数）
 - ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備による物流ネットワークの強化 国（2,800億円の内数）
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進 国【4億円】
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等） 国環【16億+（再掲）924億円の内数+409億円+62億円の内数】
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続 国【78億円】
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上 国【90億円の内数】

2. 荷主・消費者の行動変容

【一般45億円】

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組 等

3. 商慣行の見直し

【一般2億円】

- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）※エネ特は、にて記載。

R5年6月の「**物流革新に向けた政策パッケージ**」及び10月の「**物流革新緊急パッケージ**」に基づく抜本的・総合的な対策を図る。

R5補正 + R6当初案	
一般会計	160億円
財政投融资	322億円
自動車安全特別会計	9億円

① 物流の効率化

(R5補正：一般会計112億円+財政投融资200億円、R6当初案：一般会計1.3億円+財政投融资122億円+自動車安全特別会計8.6億円)

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

自動倉庫 無人フォークリフト テールゲートトランスファー

自動点呼機器 記録 無線通信(LTE等) クラウドサーバー

通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー 一体型

【モーダルシフトの推進】

(大型トラックと互換性のある規格)

31ft

40ft MÖL

(海上コンテナの規格)

【物流拠点の機能強化】

非常用電源設備

【物流標準化の促進】

パレット

【物流GXの推進】

創る 溜める 使う

太陽光発電 蓄電池 EVトラック車両 EV充電設備

② 荷主・消費者の行動変容

(R5補正：一般会計45億円)

【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】

【ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業】

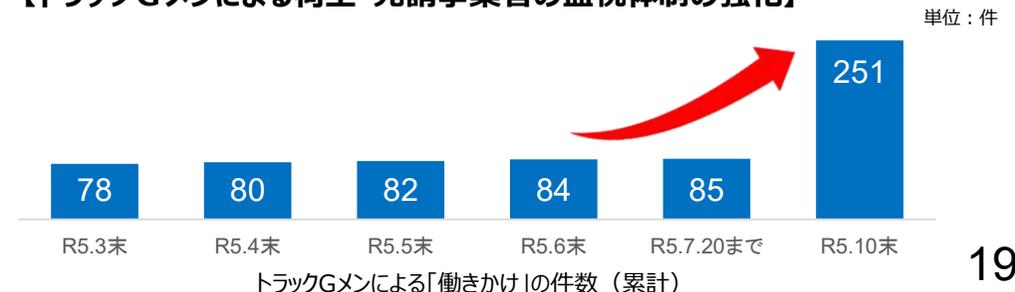
【消費者が受取方法等を選択】 【コンビニ受取等【ゆとりある配送日時】の指定等】 【ポイント還元】

柔軟な受取方法

③ 商慣行の見直し

(R5補正:一般会計2億円、R6当初案：一般会計0.3億円)

【トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化】



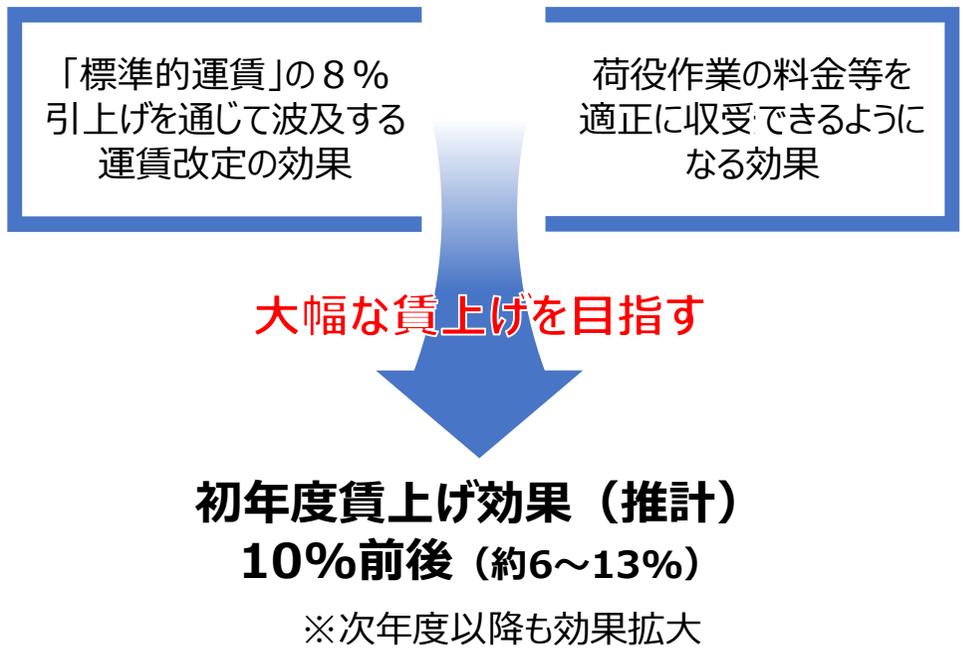
2030年度に向けた政府の中長期計画（概要）

- 2023年6月に関係閣僚会議で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、**2030年度までのロードマップを作成**するもの。
- 2030年度に見込まれる**34%の輸送力不足（施策なしケース）**を補うことを目指す。
- この中長期計画については、**毎年度フォローアップ**を行い、次期（2026～2030年度）の「総合物流施策大綱」を閣議決定するタイミングと合わせて見直し。

○施策による輸送力への効果

	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
施策による効果	+14.5	+34.6
うち荷待ち・荷役削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他 (トラック輸送力拡大等)		+2.0

○「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）



1. 主要施策のポイント

(1) 適正運賃收受や物流生産性向上のための法改正等

- 以下について、通常国会での法制化
 - ・一定規模以上の荷主・物流事業者に対する荷待ち・荷役時間短縮に向けた計画作成の義務付け
 - ・トラック事業における多重下請構造是正に向けた実運送体制管理簿作成、契約時の書面による交付等の義務付け 等
- トラックドライバーの賃上げ等に向けた貨物自動車運送事業法に基づく「標準的運賃」の引上げ及び「標準運送約款」の見直し
- 悪質な荷主・元請事業者への監視・指導の徹底（トラックGMNによる集中監視）

(2) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速

(3) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化
- 自動物流道路の構築（10年で実現を目指す。）
- 自動運航船の本格的な商用運航（2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す。）

(4) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用

(5) 荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施

「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

背景・必要性

○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本年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輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 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を整備。

○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。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

【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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

○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（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〉



2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【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的措置

【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。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

法改正の背景・必要性

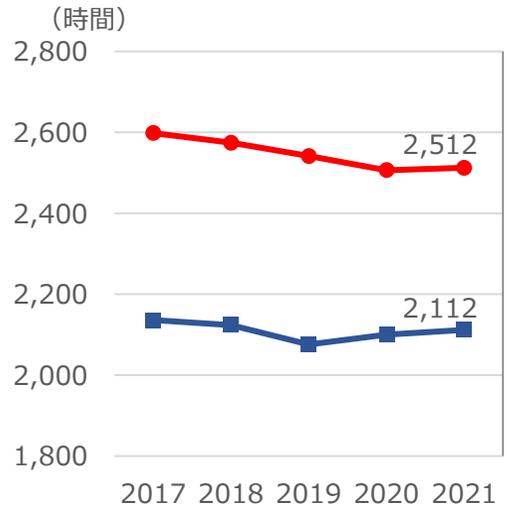
○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 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を整備。

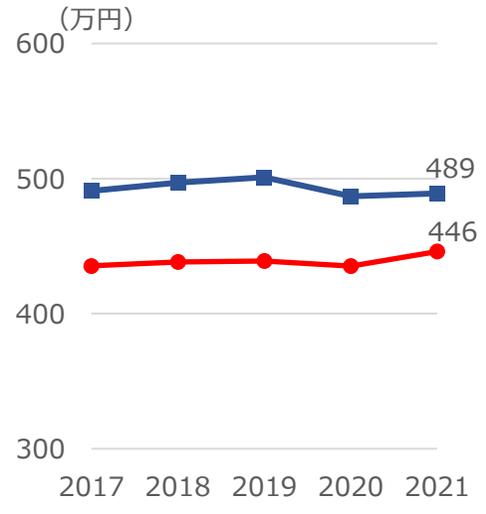
○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→**物流の持続的成長**を図ることが必要。

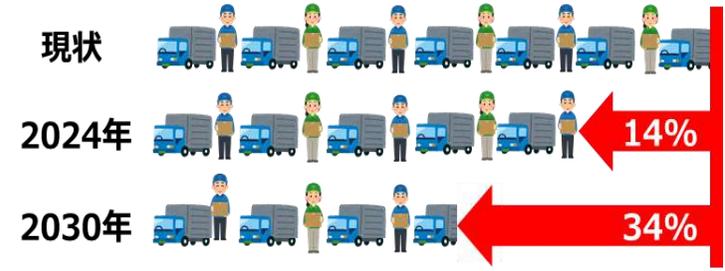
【年間労働時間の推移】



【年間所得額の推移】



【輸送力不足の試算】



(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より)

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

○①**荷主***（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。

* 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。

一定規模以上の事業者

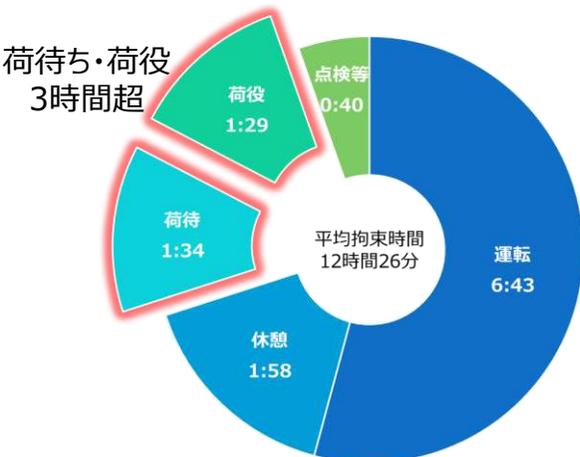
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告等**を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※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〉

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】 --- 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 --- 【荷主等が取り組むべき措置の例】 ---



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

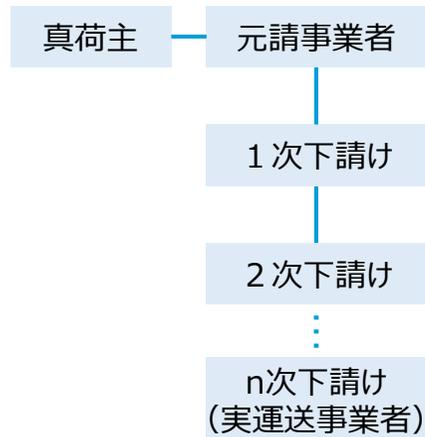
2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

物流業界の**多重下請構造**を是正し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

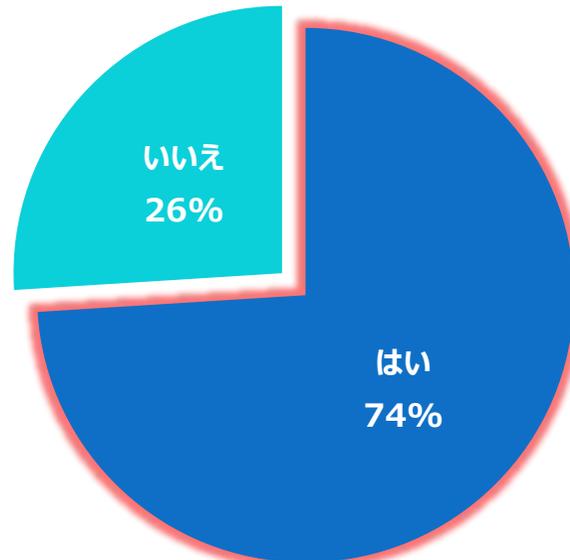
- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等**を**義務付け***。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務*** を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

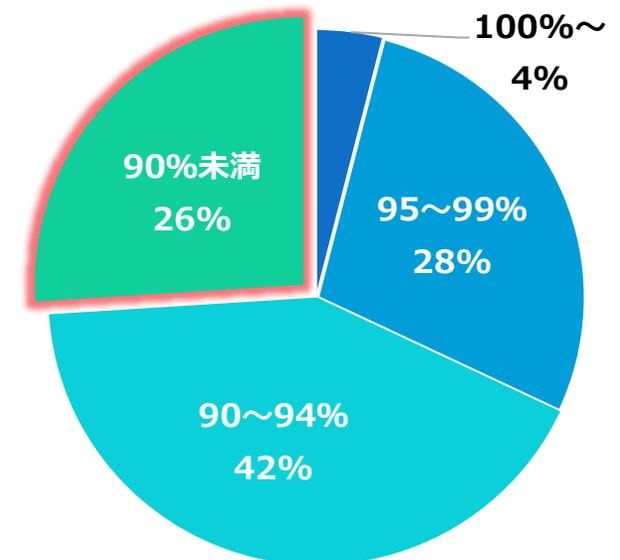
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】

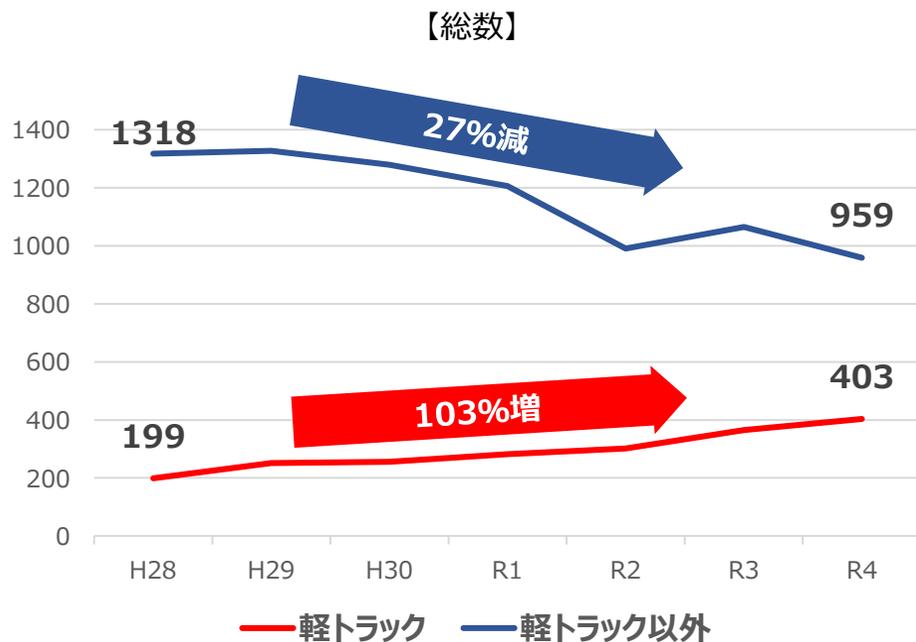


※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

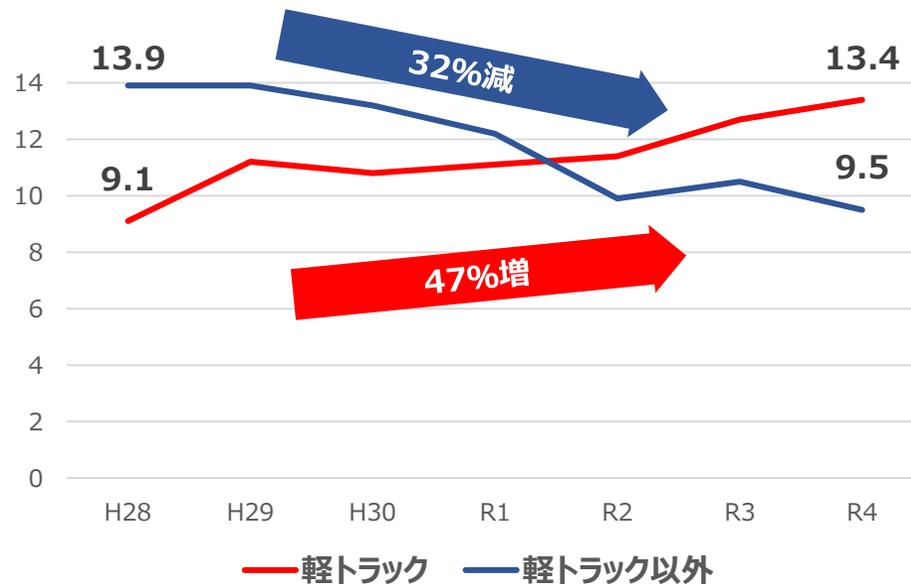
軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増（保有台数当たりの件数も5割増）。

- 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**。
- 国交省による公表対象に、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。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】



【保有台数1万台当たりの件数】



（（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より）

改正物流法の施行に向けたスケジュール

- 2024年4月26日 法案成立
- 2024年5月15日 法律公布
 - 2024年6月1日【物効法】 鉄道・運輸機構が行う業務に「出資」を追加
- 2024年6月28日
 - 国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議の設置
(基本方針、判断基準、指定基準等の具体的な内容を審議)
 - 2024年8月1日【トラック法】 適正化機関から国交大臣への通知(執行強化)
 - 2024年10月1日【トラック法】 軽トラック事業者に係る講習機関の登録
- 2024年11月27日

合同会議取りまとめの策定・公表

- 2025年度4月(想定) 【物効法】 荷主等に対する努力義務、判断基準等
【トラック法】 契約の書面交付、実運送体制管理簿の作成等
- 2026年度4月(想定) 【物効法】 特定事業者の指定、中長期計画の作成、
物流統括管理者の選任等

新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント

本合同会議の開催趣旨

- **新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

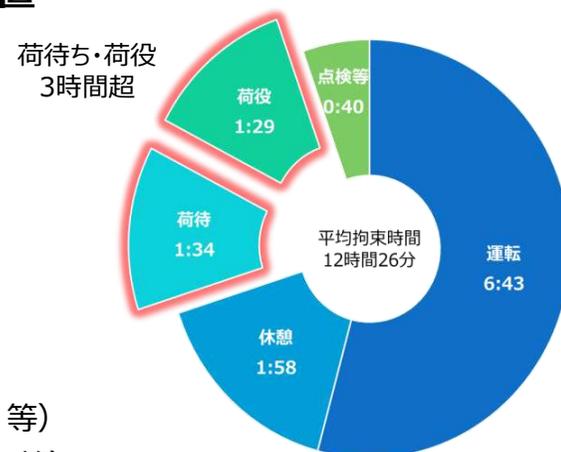
(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- ・ 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

(5) その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

（トラック輸送状況の実態調査(R2)より）

<荷主・物流事業者の判断基準等>

○ **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**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、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等

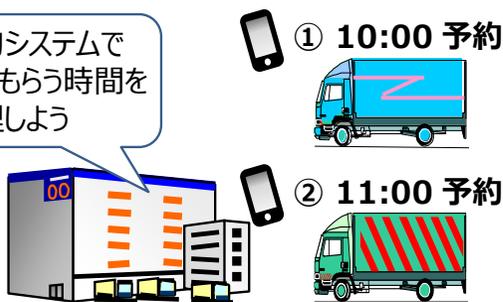


地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う

予約システムで
来てもらう時間を
整理しよう



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

<荷主等の取組状況に関する調査・公表>

○ 荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

<物流に係る事業者等の責務>

○ 荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモール運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。

特定事業者の指定基準、中長期計画・定期報告の記載内容、物流統括管理者の業務内容のポイント

<特定事業者の指定基準>

○中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる一定規模以上の事業者（特定事業者）について、全体への寄与度がより高いと認められる大手の事業者が指定されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
(上位790社程度)

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- 作成期間
 - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - (1) **実施する措置**
 - (2) 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
 - (3) **実施時期** 等

定期報告

- 記載内容
 - (1) 事業者の**判断基準の遵守状況** (チェックリスト形式)
 - (2) 判断基準と**関連した取組に関する状況** (自由記述)
 - (3) **荷待ち時間等**の状況
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
 - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

<物流統括管理者（CLO）の業務内容> ※CLO：Chief Logistics Officer

○**物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等

1. 物流業界の現状と2024年問題
2. 政府の取組
 - 1) 物流革新に向けた政策パッケージ (2023.6.2)
 - 2) 物流革新緊急パッケージ (2023.10.6)
 - 3) 2030年度に向けた政府の中長期計画 (2024.2.16)
 - 4) 物流法 (物効法・トラック法) 改正
3. 各施策の進捗状況と今後の対応
 - 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
4. 施策の浸透状況
5. 最新Topic
 - 1) 新モーダルシフト
 - 2) 物流拠点の今後のあり方
 - 3) 令和7年度当初予算案と令和6年度補正予算のポイント

1. 物流の効率化 ①即効性のある設備投資や物流DX・GX、物流標準化やデータ連携の推進

- 物流の効率化に向けて、**自動化・機械化設備・システム投資**や**技術開発**、**物流の脱炭素化**を推進。
- 物流標準化**や**データ連携の促進等**により、**積載率向上**に向けた**共同輸配送**や**帰り荷確保**を推進。

即効性のある設備投資や物流DX・GXの推進

- 荷主企業や物流事業者の営業所等において、**自動フォークリフト**、**自動倉庫**、**無人荷役機器**、**バース予約システム**の導入等の**自動化・機械化設備・システム投資**の実証事業や海運のDX化に向けた**技術開発**を支援。（約140件採択）
- **物流の脱炭素化**に向けて、**EVトラック**の導入（約3,000台）や、物流施設等において**再生可能エネルギー設備**等を導入する実証事業（約50件採択）を支援。

<自動フォークリフト>



<自動倉庫>



<無人荷役機器>



<EVトラック>



<太陽光パネル>



物流標準化やデータ連携の促進等を通じた共同輸配送や帰り荷確保の推進

- 本年6月、官民の協議会において、**パレットの標準的な規格と運用（標準仕様パレット）**を整理。
- **パレット標準化**を通じた**荷役時間の短縮**等に取り組む荷主・物流事業者に対して、**標準仕様パレットの導入に係る設備導入・改修**等の実証事業を支援。（約20件申請）

- 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**活用したデータ連携**を促し、積載率向上に向けた**共同輸配送**や**帰り荷確保**に取り組む実証事業を支援。（2件採択）

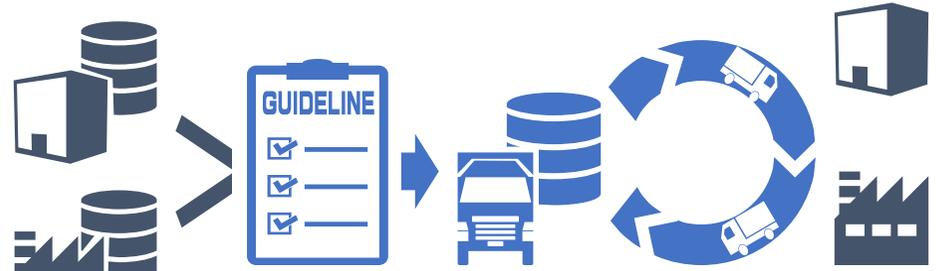


バラ積み・バラ卸し

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



物流データの標準化

荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送や帰り荷確保の推進

1. 物流の効率化 ②自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスの実装加速

○「デジタルライフライン全国総合整備実現会議」における事業者や関係省庁等との議論を踏まえ、
デジタルライフライン全国総合整備計画を策定（デジタルライフライン全国総合整備実現会議決定（2024年6月5日）、
 デジタル行財政改革会議決定（2024年6月18日）、デジタル社会推進会議決定（2024年6月21日））。

自動運転サービス支援道に係る取組

- デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、**新東名高速道路の駿河湾沼津SA～浜松SA間約100kmにおける、自動運転サービス支援道**に係る取組を開始した。

- 物流ニーズを考慮したうえで、**中長期的には東北から九州までをつなぐ幹線網の形成**を図る。



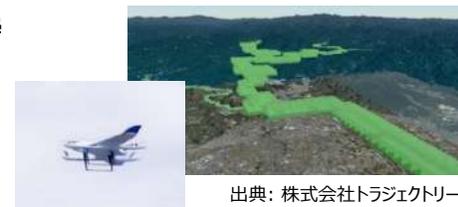
高速道路

時期	取組
アーリーハーベスト (1年目)	新東名高速道路 駿河湾沼津SA～浜松SA間約100km
短期 (~3年目)	東北自動車道※1 佐野SA～大谷PA間約40km
中長期 (~10年目)	東北～九州※2

ドローン航路に係る取組

- デジタルライフライン全国総合整備計画におけるアーリーハーベストプロジェクトとして、**秩父地域の送電網上空約150km及び浜松市の天竜川水系上空におけるドローン航路整備**等の取組※3を開始した。

- 短期的には**全国の一級河川上空約100km**等において、中長期的には**全国の国管理の一級河川上空約1万km**等においてドローン航路※4を整備する。



出典：株式会社トラジェクトリー
 出典：HMK Nexus

河川※5

送電網

時期	河川	送電網
アーリーハーベスト (1年目)	静岡県 浜松市 天竜川水系上空 約30km	埼玉県 秩父地域 送電網上空 約150km
短期 (~3年目)	全国の一級河川上空 約100km※6（全国9地方×10km以上）	全国の送電網上空 関東の中山間地域をはじめとして約1万km※7
中長期 (~10年目)	全国の一級河川上空 国管理の一級河川の 総延長 約1万km	全国の送電網上空 約4万km

※1 車両開発状況や物流ニーズを踏まえて決定するとともに、適宜、他の路線・区間についても追加を検討するものとする ※2 物流ニーズを考慮した区間とする
 ※3 ドローン機体や充電設備等の整備に関する検討の開始を含む ※4 ドローン航路の飛行にあたっては、昨年12月に創設したレベル3.5飛行を最大限活用
 ※5 延長については、一級河川のうち、国が管理する区間のみを計上 ※6 2024年度に先行的に取り組みアーリーハーベストプロジェクトの実装状況を踏まえて詳細を検討 ※7 2027年度を目途とする

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（モーダルシフトの強力な促進）

- 鉄道（コンテナ貨物）や内航海運（フェリー・RORO船等）の輸送量を今後10年程度で倍増することを旨とし、トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進。

大型コンテナやシャーシ等の導入促進

- 鉄道による貨物輸送について、荷主や物流事業者等のニーズや自助努力によるコンテナ導入状況を踏まえつつ、31ftコンテナの確保が必要。また、内航海運について、輸送量の増加に対応するための大型コンテナやシャーシ等の確保が必要。

- 物流効率化法の認定を受けたモーダルシフトの先進的な取組について、大型コンテナやシャーシ等の導入を支援。
（1次公募では約50件採択し、約540個の大型コンテナ、約300個のシャーシ等の導入を支援）

<31ftコンテナと荷役機器>



<海運シャーシ>



貨物駅・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化の促進

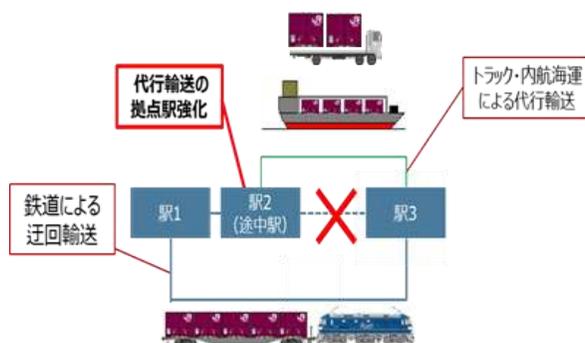
- 貨物駅において、災害時に迅速かつ安定的に代行輸送を実施できる体制を確立し、災害対応能力を強化。

<貨物駅の施設整備（支障移設等）>

<災害時に貨物鉄道が寸断した場合の対応>



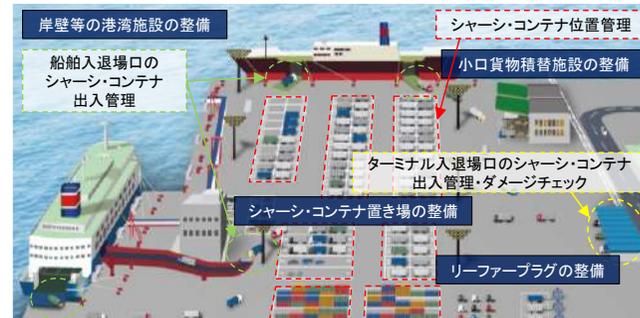
山陽線
新南陽駅



内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化等

- 港湾施設の整備等の内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化を実施。（苫小牧港、敦賀港、大分港 等）

<内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化に向けた取組>



- 内航海運の利用促進に向けて、船舶の新造に対する支援を行うとともに、荷主・物流事業者の新規需要等を調査。

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（国際航空物流拠点の整備（成田空港））

○我が国の国際航空貨物の競争力強化に向けて、成田空港における滑走路の新設等の「更なる機能強化」に取り組むとともに、航空物流機能を一層強化。

成田空港の更なる機能強化

●平成30年3月の地元合意に基づき、令和10年度末を目途の供用を目指して成田空港の滑走路の新増設を推進。

<事業の概要>

・C滑走路の新設（3500m）・B滑走路の延伸（2500m→3500m）

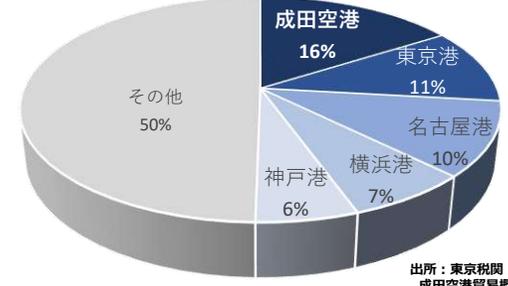
⇒年間発着回数50万回を実現（発着枠は現在30万回）

●成田空港は国内最大の貿易港であり、滑走路の新増設とあわせ今後も取扱量が増加。既存施設の容量には限界があることから、空港隣接地との一体的運用による航空物流拠点の形成が必要。

<参考>

本年7月に成田空港会社が『新しい成田空港』構想を検討会でとりまとめ、新貨物地区の整備による航空物流機能の集約を図る方向性を提示。

主要港別輸出入額の割合（令和5年度）



出所：東京税関 令和5年分 成田空港貿易概況（速報）を基に作成

『新しい成田空港』構想検討会によるイメージ ※今後の検討により変更が生じる場合がある。



成田空港周辺における環境整備

●成田空港においては、滑走路の新設等により貨物取扱量が増加することから、これらの空港施設整備とあわせた環境整備が必要（千葉県要望事項）

・成田空港へのアクセス道路の早期整備や圏央道と空港を結ぶ新たなインターチェンジが必要

・成田空港を核とした国際物流拠点における外国人材の活用が必要（特区の活用を含む）

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討①）

【自動物流道路のあり方 中間とりまとめ（概要） ～「危機」を「転機」とする自動物流道路～】

社会の変化	人口減少	カーボンニュートラル	国際競争力	大規模災害	SDGs
変わる道路	WISENET2050 ▶ 道路空間を多機能空間へ進化させ、自動化・環境など新たな価値を創造				
変わる物流	物流革新 ▶ 物流のモード間・事業者間を超えた効率化・協調により全体最適を実現				

新しい物流形態「自動物流道路」の構築

道路空間を活用して専用空間を構築 **+** デジタル技術を活用して無人化・自動化された輸送手法

<ポイント> 自動化により人的リソースの制約を離れた**小口・多頻度輸送** → 物流専用の**省スペース**で安定輸送
 輸送と保管を統合した**バッファリング**で**需要の波を平準化** → オフピーク活用など**物流全体の効率化**

○ 持続可能で、賢く、安全な、全く新しいカーボンニュートラル型の物流革新プラットフォーム

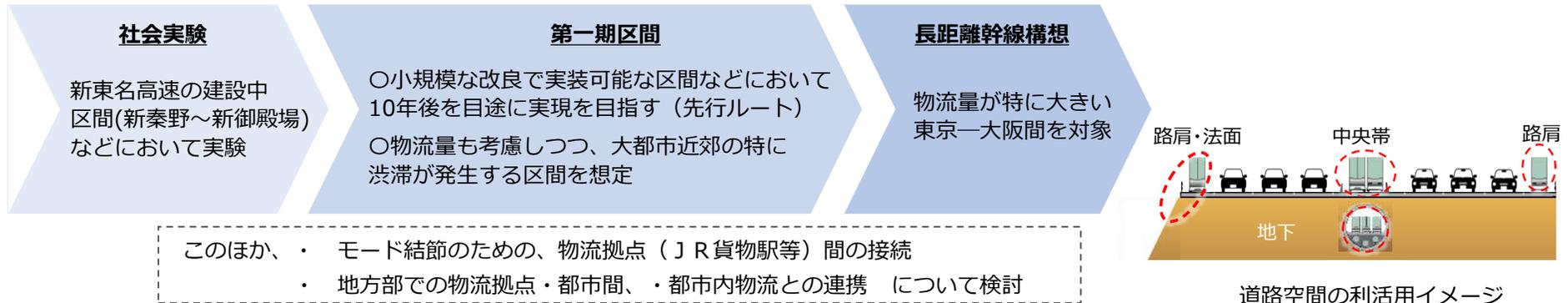
- ① 物流の全体最適化
：需要平準化・標準化などのロジスティクス改革に貢献
- ② 物流モードのシームレスな連結
：積替えバリアを解消し、新しいモーダルシフトを実現
- ③ カーボンニュートラル
：低炭素技術を導入し、環境負荷を最小限に抑制等



標準化と自動化の推進

物流モードのシームレスな連結

<想定ルート>



道路空間の利活用イメージ

➡ **アジャイルアプローチで技術・ノウハウを確立**
 今後の検討事項：道路交通や物流全体への影響の検証、需要・ビジネスモデルの検討、技術開発
 （民間資金を想定し、民間の活力を最大限活用）

1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動物流道路の構築に向けた検討②）

【自動物流道路のイメージ】

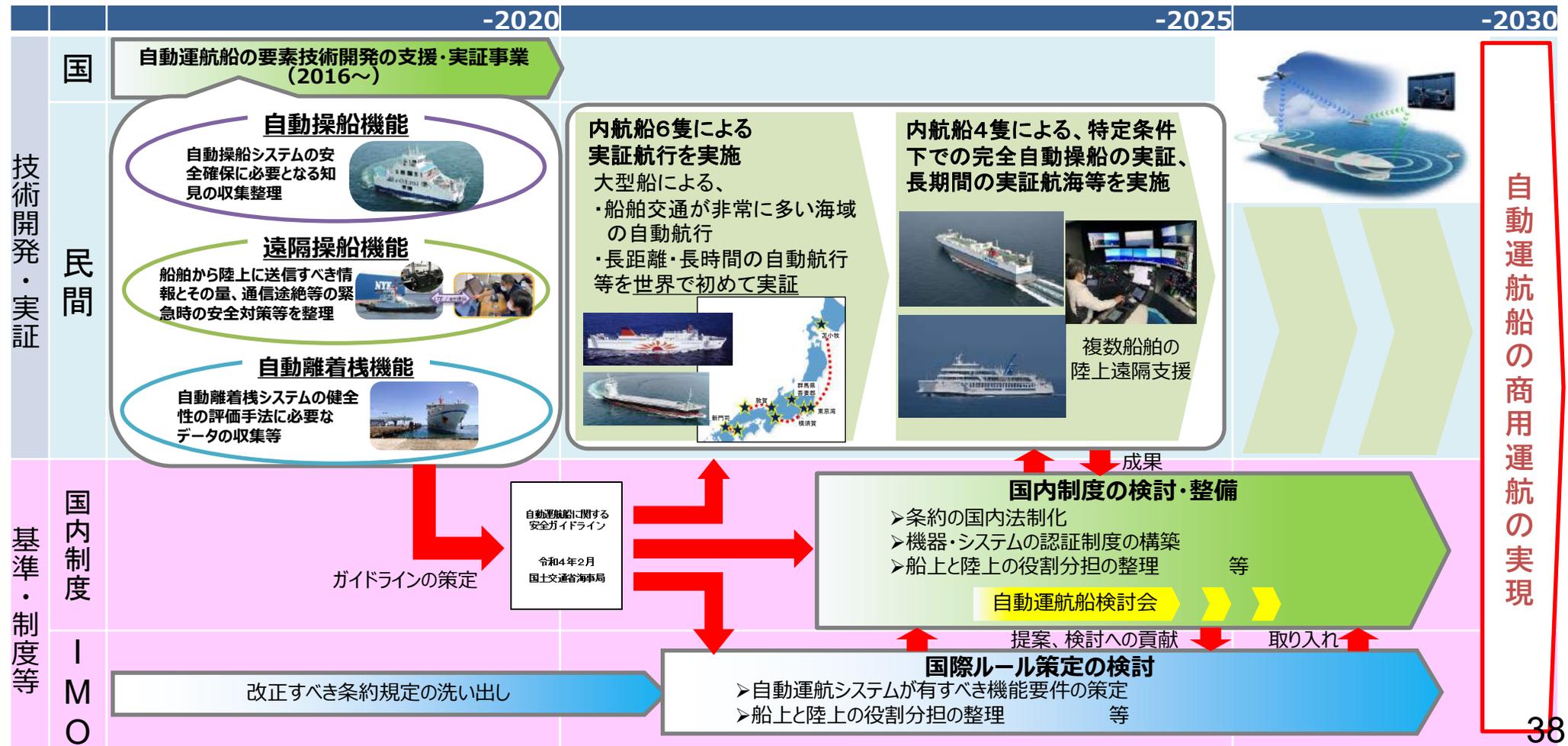


1. 物流の効率化 ③多様な輸送モードの活用推進（自動運航船の本格的な商用運航の実現）

○自動運航船の2030年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、2024年6月に設置された「自動運航船検討会」を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、引き続き国際海事機関(IMO)における国際ルール策定作業を主導。

自動運航船の実現に向けたロードマップ

●2016年から要素技術の開発・実証を支援。「自動運航船検討会」において、2025年前半を目途に実証運航に必要な安全基準等について一定の結論を得るとともに、自動運航技術の進展に対応した国際ルールの策定を主導。



1. 物流の効率化 ④ 高速道路の利便性向上（ダブル連結トラックの通行区間の拡充）

○ 1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックについて、運行状況や事業者のニーズを踏まえ、初となる北海道、首都高速及び阪神高速、災害時の迂回路となる上信越道、北陸道、中国道等で通行区間の拡充を実施。

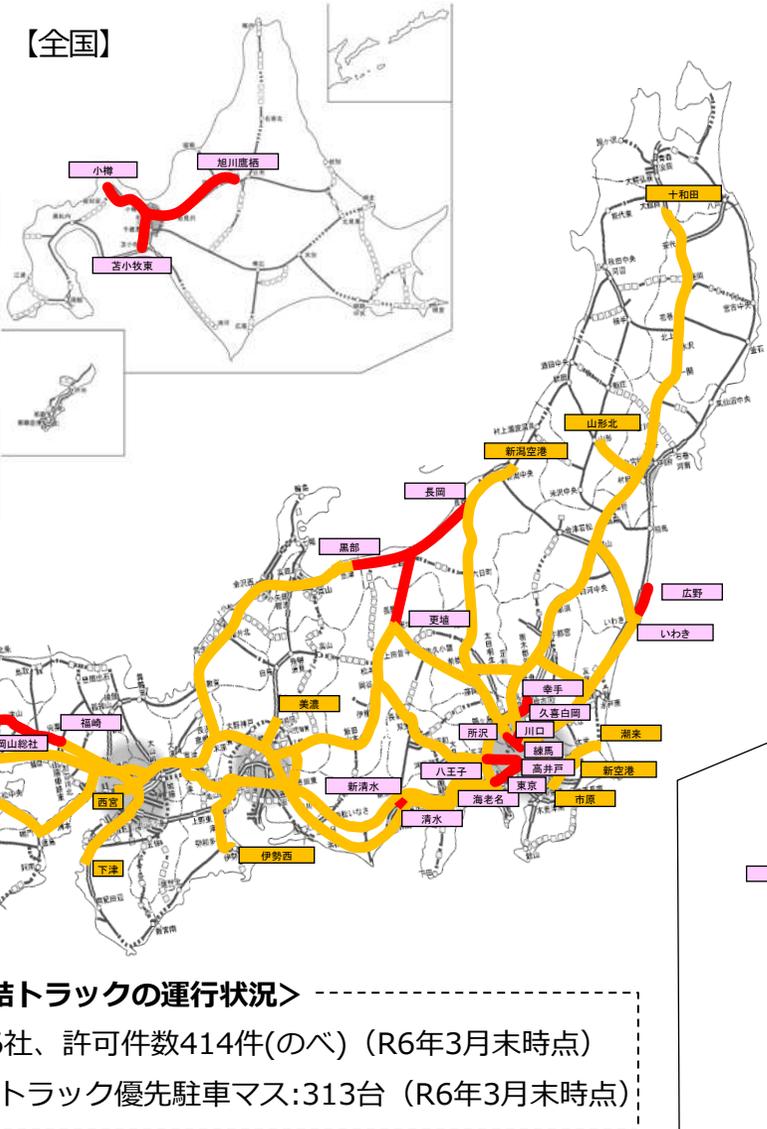
■ : 現在走行区間
■ : 今回拡充区間
 拡充前: 約5,140km
 拡充後: 約6,330km



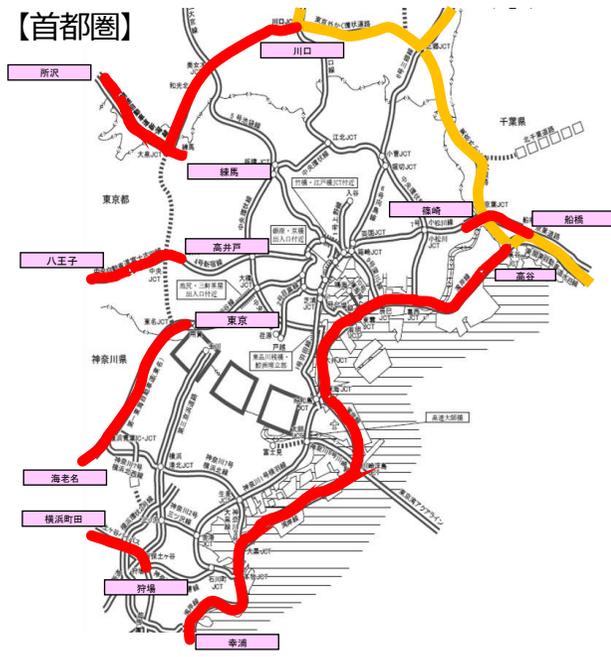
<ダブル連結トラック>

凡例	
供用中	6車線 4車線 2車線
事業中
調査中	□□□□□□

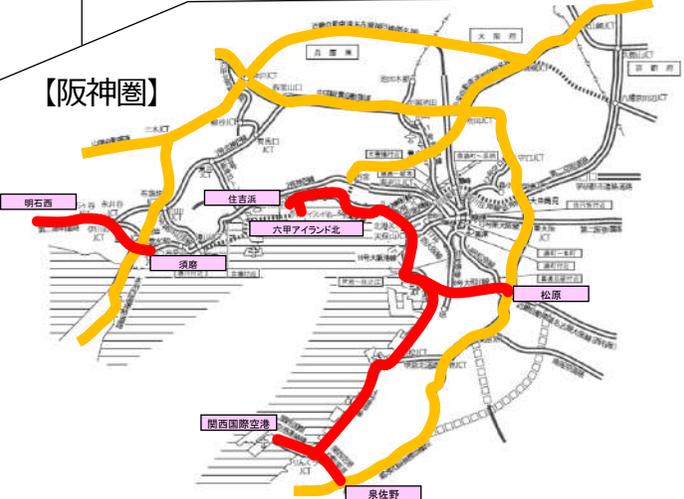
【全国】



【首都圏】



【阪神圏】



- <ダブル連結トラックの運行状況>
- ・申請者数16社、許可件数414件(のべ) (R6年3月末時点)
 - ・ダブル連結トラック優先駐車マス:313台 (R6年3月末時点)

※ネットワーク図は2024年4月1日時点
 ※事業中区間のIC、JCT名称には仮称を含む
 ※首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を明示していない

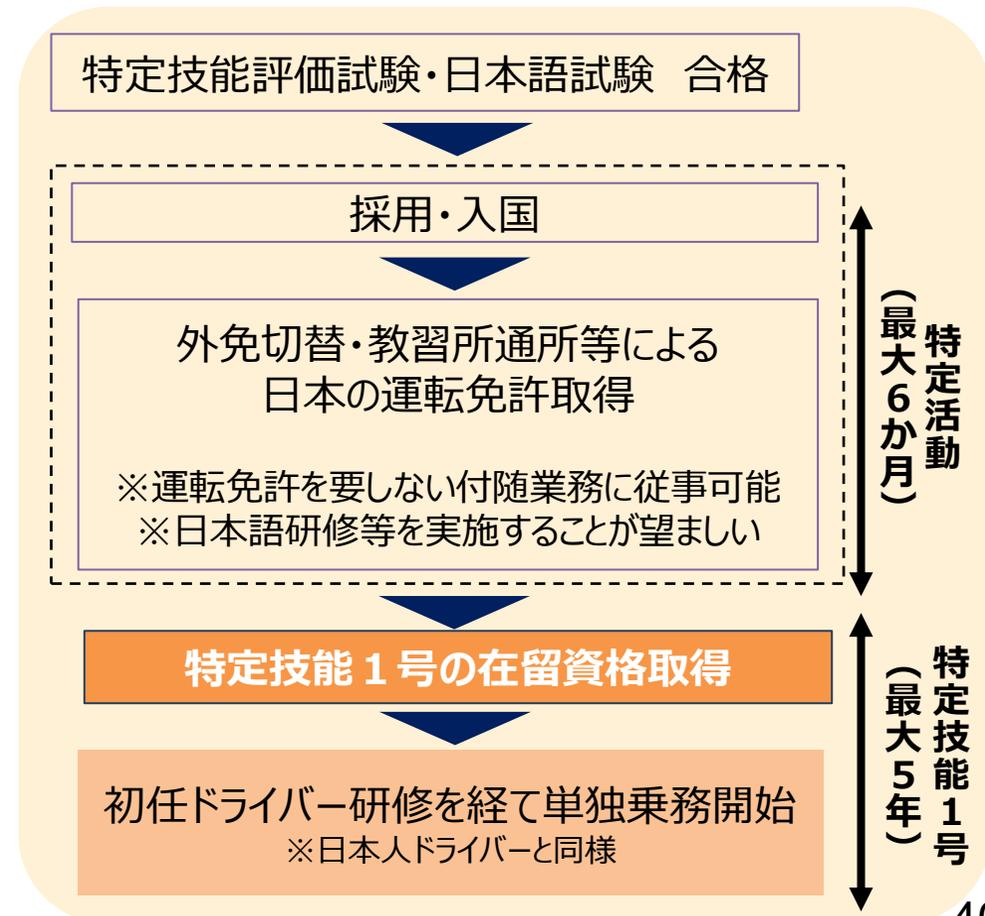
1. 物流の効率化 ⑤外国人材の活用（トラック運送業分野における特定技能外国人の受入れ）

- 生産性の向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況であり、人手不足への対応が喫緊の課題となっている自動車運送業分野（バス、タクシー及びトラック運転手）について、特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定（令和6年3月29日）。
- 特定技能外国人の受入れに向けた準備を関係団体等と連携して進めており、特定技能評価試験を令和6年内に開始、令和7年春頃から受入れ開始見込み。

○制度概要

受入れ見込数	2. 4 5 万人（バス・タクシー含む）
主な業務内容	①運行業務 ②荷役業務
技能水準	①第一種運転免許（※1） ②特定技能評価試験（トラック）（※2）
	※1 日本国内で運転免許を取得するための手続等に要する期間については、 <u>在留資格「特定活動」（6か月・更新不可）で在留を認める。</u> ※2 特定技能評価試験は（一財）日本海事協会において実施。
日本語能力	日本語能力試験N4 又は 日本語基礎テスト 合格
受入れ事業者の要件	「働きやすい職場認証制度」又は 「Gマーク制度」の認証取得 等

○乗務開始までの流れ



1. 物流の効率化 ⑤外国人材の活用（トラックドライバー）

- 外国人ドライバーは、運行や荷役に関する業務を日本人ドライバー同等に実施可能か、**特定技能評価試験（日本語で実施）**でその水準を確認。
- また、**入国前に特定技能評価試験・日本語能力試験の合格等の要件**を満たして入国した後は、**入国後に外免切替**が必要となることから、当該手続に要する期間（**最大6か月**）は、**在留資格「特定活動」**により在留。

【特定技能評価試験について】

<入国前>

特定技能評価試験 (日本語で実施)	内容
運行業務に関する試験	運行前後の車両点検、安全な貨物の輸送、事故発生時の対応、交通ルール等
荷役業務に関する試験	荷崩れを起こさない貨物の積付け等

※日本語能力試験の水準は他分野同様N4とする



出典：『全日本トラック協会「事業用トラックドライバー研修テキスト」』

【外免切替手続に要する期間について】

<入国後>

- ### 特定活動
- 法務大臣が個々の外国人について特に活動を指定する在留資格
 - **特定技能評価試験・日本語能力試験の合格等の要件を満たして入国した外国人が、入国後に日本の運転免許を取得するための活動**
 - 在留期間：6か月（更新不可）

日本の運転免許を取得

特定技能1号

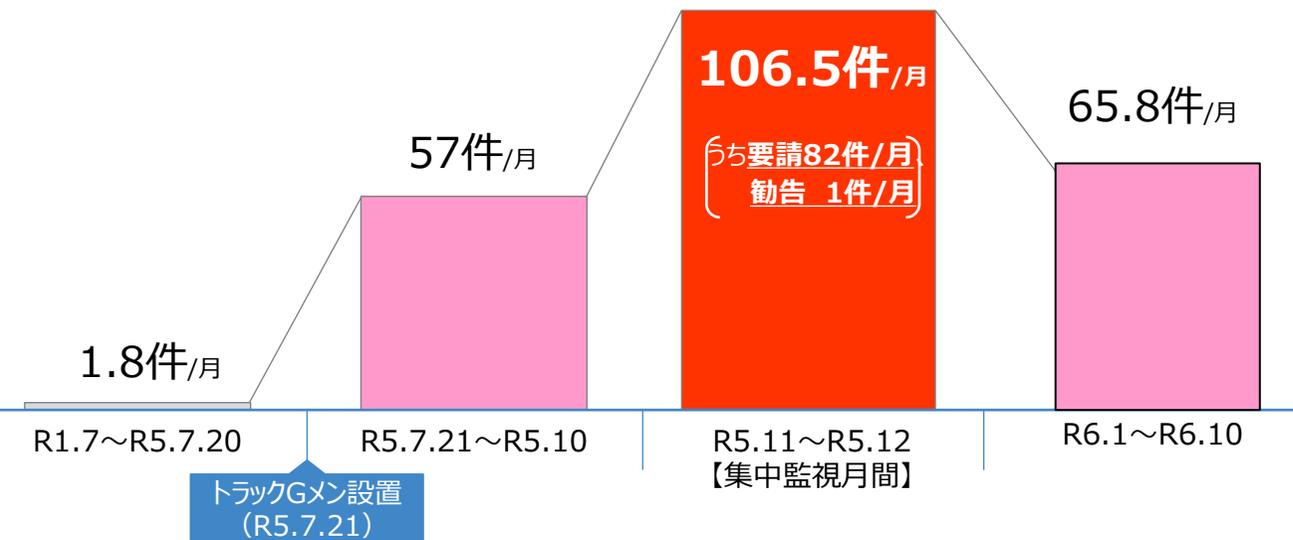
- 在留期間：5年（通算）

2. 商慣行の見直し ①トラック・物流Gメン（荷主等への是正指導の取組結果）

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置（令和5年7月）。
関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、初めての「勧告」（2件）を実施（令和6年1月26日）したほか、「働きかけ」（47件）、「要請」（164件）による是正指導を徹底。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、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。

トラック・物流Gメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件（荷主1、元請1件）
 - 要請 : 176件（荷主90、元請81、その他5）
 - 働きかけ : 955件（荷主638、元請295、その他22）
- ⇒ 計1,133件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（52%）
- 契約にない附帯業務（17%）
- 運賃・料金の不当な据置き（15%）
- 無理な運送依頼（8%）
- 過積載運送の指示・容認（5%）
- 異常気象時の運送依頼（3%）

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

2. 商慣行の見直し ①トラック・物流Gメン（「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充）

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買ったたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

<トラックGメンの改組>

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

<体制の拡充> 現行162名に、

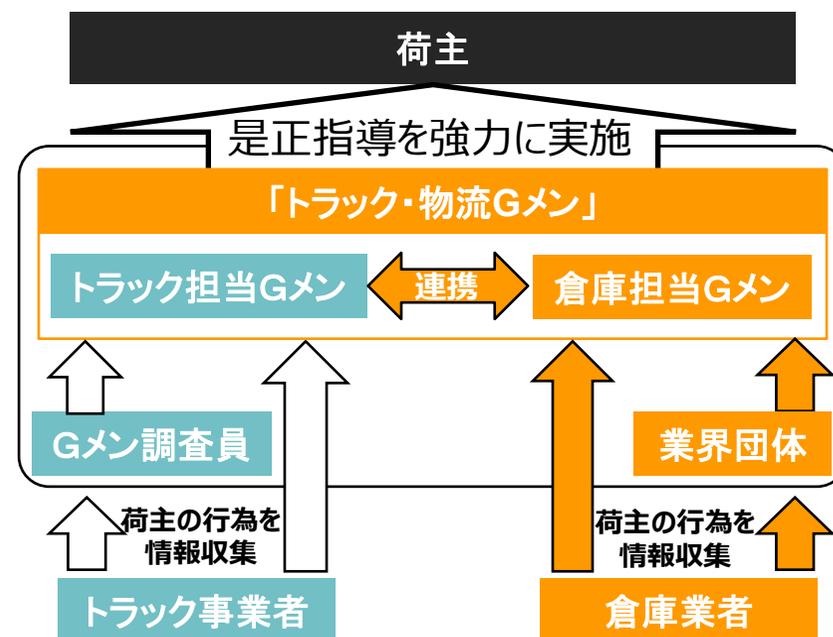
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



参考 ○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案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

2. 商慣行の見直し ①トラック・物流Gメン（トラック・物流Gメンの活動（令和6年10月末時点））

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査（全国）



荷主へのパトロール
（荷待ち状況の現地確認等）（全国）

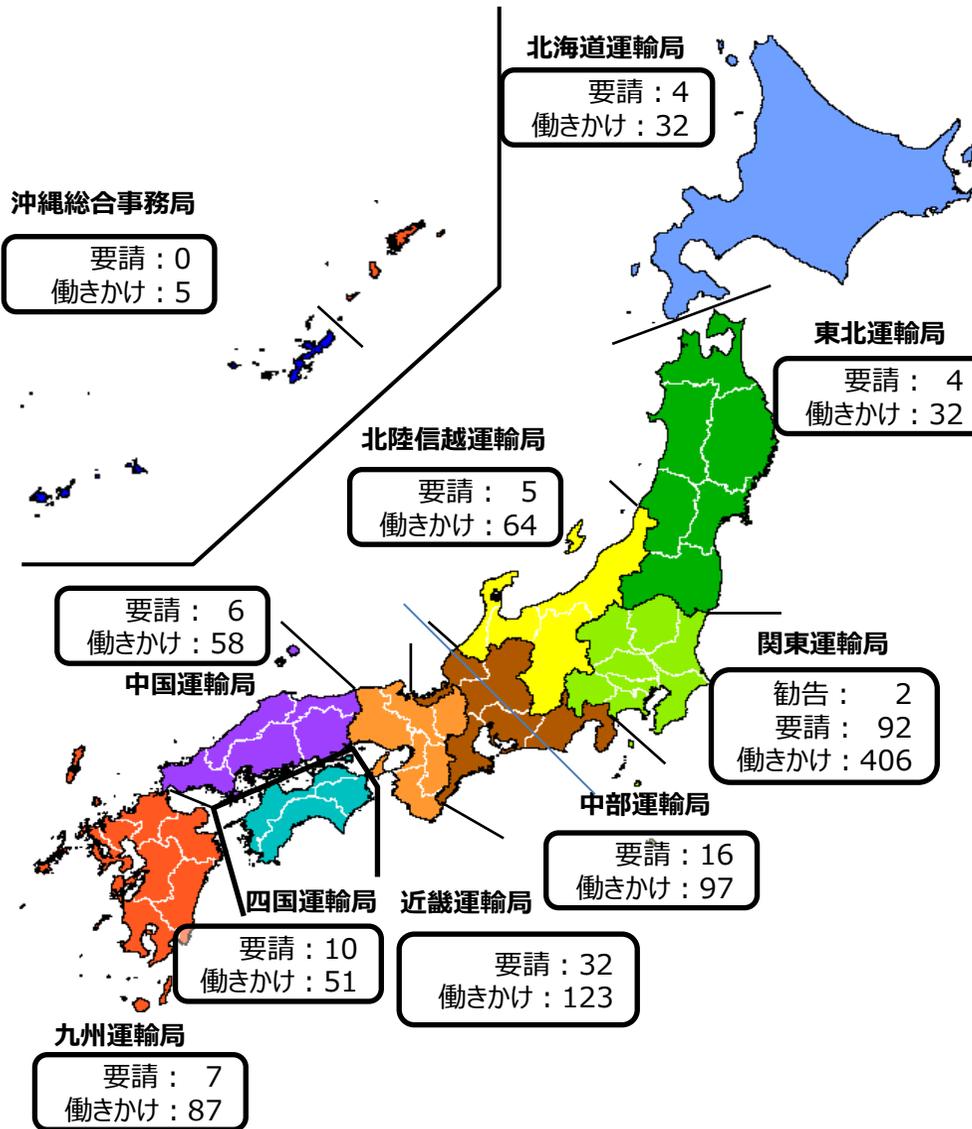


トラック事業者・荷主に対する説明会、
トラック・物流Gメンのチラシ配布（全国）



オンライン説明会の模様

〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉



トラックドライバーへのヒアリング（全国）



トラックターミナル



高速SA、PA

2. 商慣行の見直し ②「標準的運賃」等の見直し

- 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、平均約8%の運賃引上げ【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの燃料費を120円に変更し、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業ごとの「積込料・取卸料」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	→	2,180円	※金額はいずれも中型車（4クラス） の場合の30分あたり単価
機械荷役の場合	→	2,100円	
手荷役の場合	→	2,100円	

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算【運賃】
- 標準運送約款において、運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を受受する旨を明記【約款】
- 「有料道路利用料」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知することを明記【約款】

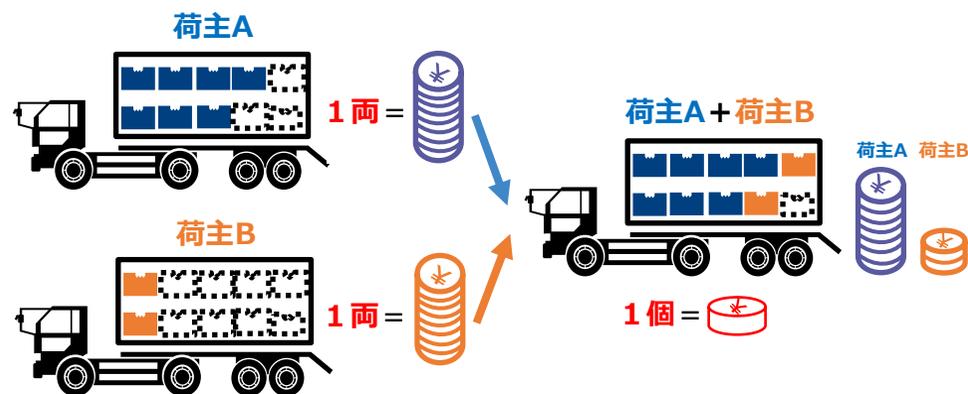
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した電子書面（運送申込書／引受書）を交付することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の特殊車両割増を追加【運賃】
- 中止手数料の請求開始可能時期、金額を見直し【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、インターネットによる公表を可能とする【約款】

2. 商慣行の見直し ③2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成状況

「業種・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途にそれらを公表する。」

「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)

物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン(概要)

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項

- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・倉庫内業務の効率化
- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

荷主・物流業界において、令和6年6月時点で150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 ※

<自主行動計画作成済の団体>

日本自動車工業会、JA全農、日本百貨店協会、日本スーパーマーケット協会等、日本半導体製造装置協会、日本加工食品卸協会、日本外食流通協会、日本花き市場協会、全日本菓子協会、日本パン工業会、日本ハムソーセージ工業協同組合、日本即席食品工業協会、全日本トラック協会、日本倉庫協会 など

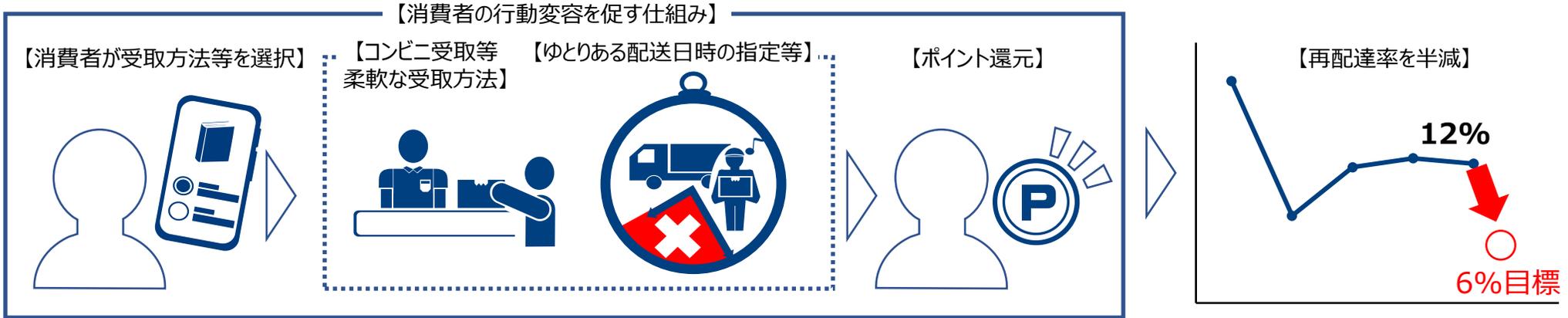
※今後新たに作成される自主行動計画については随時、HPに追加



3. 荷主・消費者の行動変容 ①ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装

○**宅配の再配達率の半減**（12%→6%）に向けて、**本年10月からポイント還元実証事業を実施し、物流負荷の低い選択を利用者に促す仕組みの社会実装**を目指す。※国として1配送当たり最大5円を支援

再配達率半減に向けたポイント還元実証事業の概要



ポイント還元実証事業を実施する主な事業者の取組概要

<p>ECマース 事業者</p>	<p>amazon</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 一回受け取りの推進 等 <p>→ 非対面等多様な受け取りを活用し 一度で受け取れた場合にポイント還元</p>	<p>Rakuten</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 日付指定一回受け取りキャンペーン 等 <p>→ 日付指定による一回の受け取りで ポイント還元</p>	<p>LINEヤフー</p> <ul style="list-style-type: none"> ● おトク指定便キャンペーン 等 <p>→ お届けまで余裕のある日付を選択した 場合にポイント還元</p>
<p>物流事業者</p>	<p> ヤマト運輸</p>	<p>SAGAWA</p>	<p> 日本郵便</p>

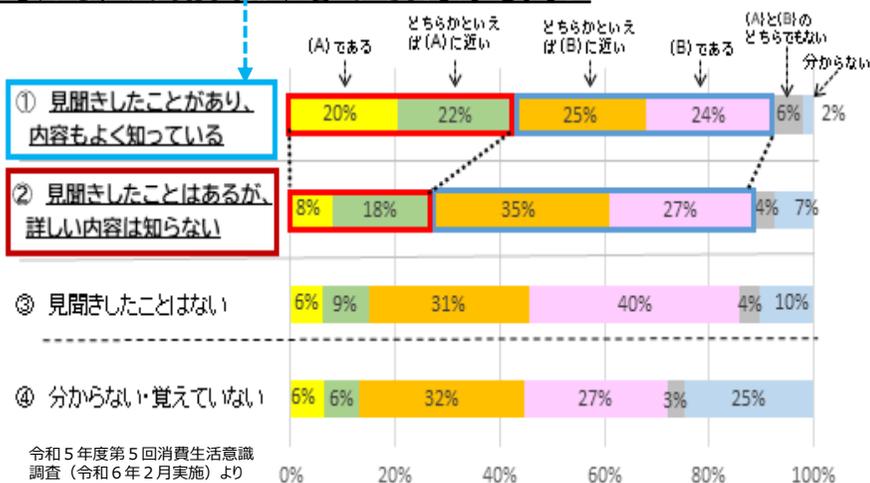
3. 荷主・消費者の行動変容 ②「送料無料」表示の見直し

○物流サービスに対するコスト意識の浸透やドライバーに対する社会的な理解の醸成に向けて、

- ・令和6年度の消費生活意識調査において、「送料無料」表示に関する消費者等の意識改革・行動変容の状況把握を実施。
- ・改正物流効率化法に基づく基本方針においても、「送料無料」表示の見直し等を定める方向で議論中。

消費者に対する意識調査

- 「送料無料」表示を見聞きしたことがある人のうち、「送料無料」表示の見直しの議論を見聞きしたことがある人は約70%。
→そのうち、
① 内容もよく知っている人が約20%、
② 詳しい内容は知らない人が約50%
- 上記の議論の内容について、詳しい内容は知らない人(②)においては、「送料無料」と表示することに問題はないと考える人が多数。一方で、よく知っている人(①)でも、問題はないと考える人(B)が半分いるが、「無料」と表示するのはやめるべき(A)と考える人の割合は、②のそれよりも高い。



事業者等の主な取組事例

- 令和5年12月の「送料無料」表示の見直し要請に応じて、以下の取組等を実施。

公益社団法人 日本通信販売協会

事業者団体としての取組として、団体作成の「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」の中に、「送料無料」表示の見直し等の取組を盛り込んだ。



アマゾンジャパン合同会社

「送料を無料とする仕組み」について説明を加えるとともに、持続可能な配送を目指した取組等を紹介



LINEヤフー株式会社

オンラインモールの商品検索結果に表示される「表示情報について」をクリックすると「送料無料 = 表示価格に送料が含まれる商品」との説明等を表示



楽天市場

「送料を無料とする仕組み」について図表を用いて説明を加えるとともに、物流の持続可能性に関する取組等を紹介



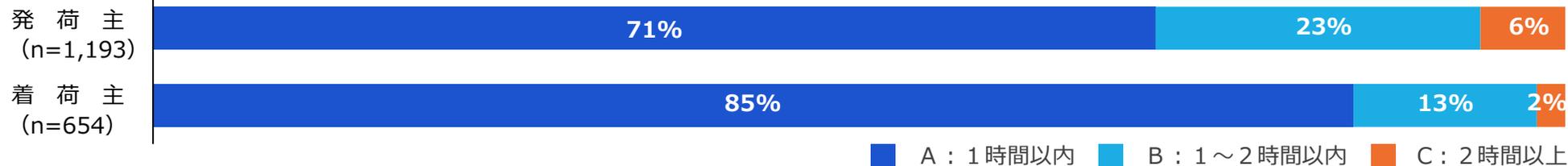
1. 物流業界の現状と2024年問題
2. 政府の取組
 - 1) 物流革新に向けた政策パッケージ (2023.6.2)
 - 2) 物流革新緊急パッケージ (2023.10.6)
 - 3) 2030年度に向けた政府の中長期計画 (2024.2.16)
 - 4) 物流法 (物効法・トラック法) 改正
3. 各施策の進捗状況と今後の対応
 - 1) 物流の効率化
 - 2) 商慣行の見直し
 - 3) 荷主・消費者の行動変容
4. 施策の浸透状況
5. 最新Topic
 - 1) 新モーダルシフト
 - 2) 物流拠点の今後のあり方
 - 3) 令和7年度当初予算案と令和6年度補正予算のポイント

「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の遵守状況について（概要）

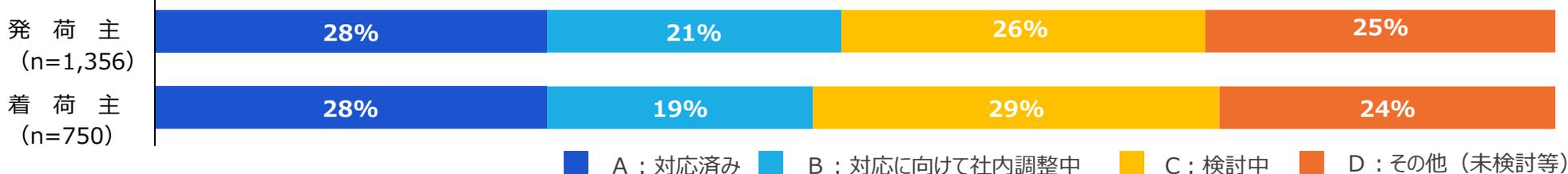
- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日関係閣僚会議決定）に基づき、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」の遵守状況について、**フォローアップ調査**を実施。
 { 期間：2024（令和6）年2月20日～3月8日 回答数：発荷主1,356社、着荷主750社、物流事業者73社 }
- 引き続き、ガイドラインの遵守を呼びかけるとともに、遵守状況について**継続的**にフォローアップ調査を実施。

主な遵守状況

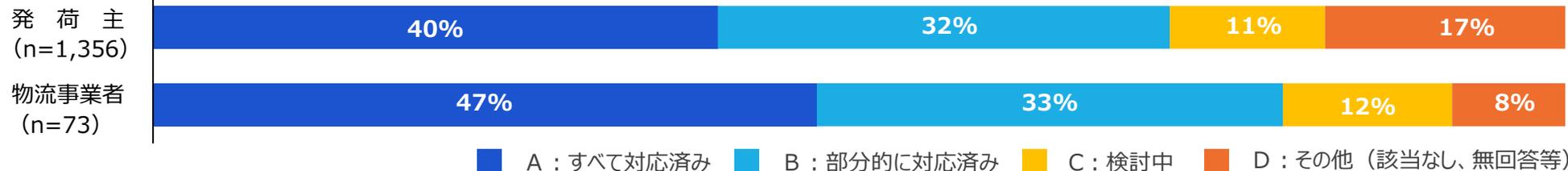
○ 荷待ち・荷役作業にかかる時間



○ 物流統括管理者(CLO)の選定の取組状況



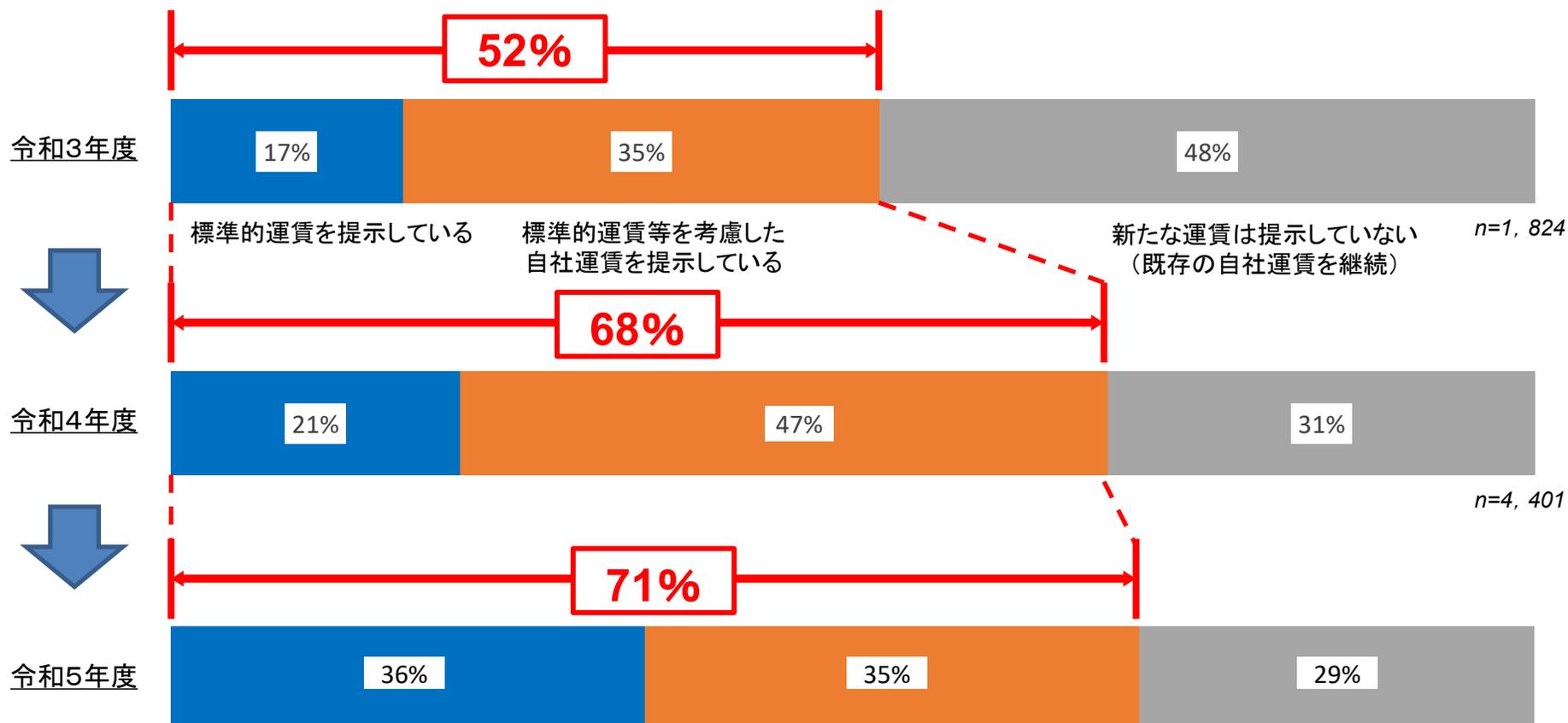
○ 運送契約の書面化の取組状況



標準的運賃に係る実態調査結果① ～運賃交渉の実施状況～

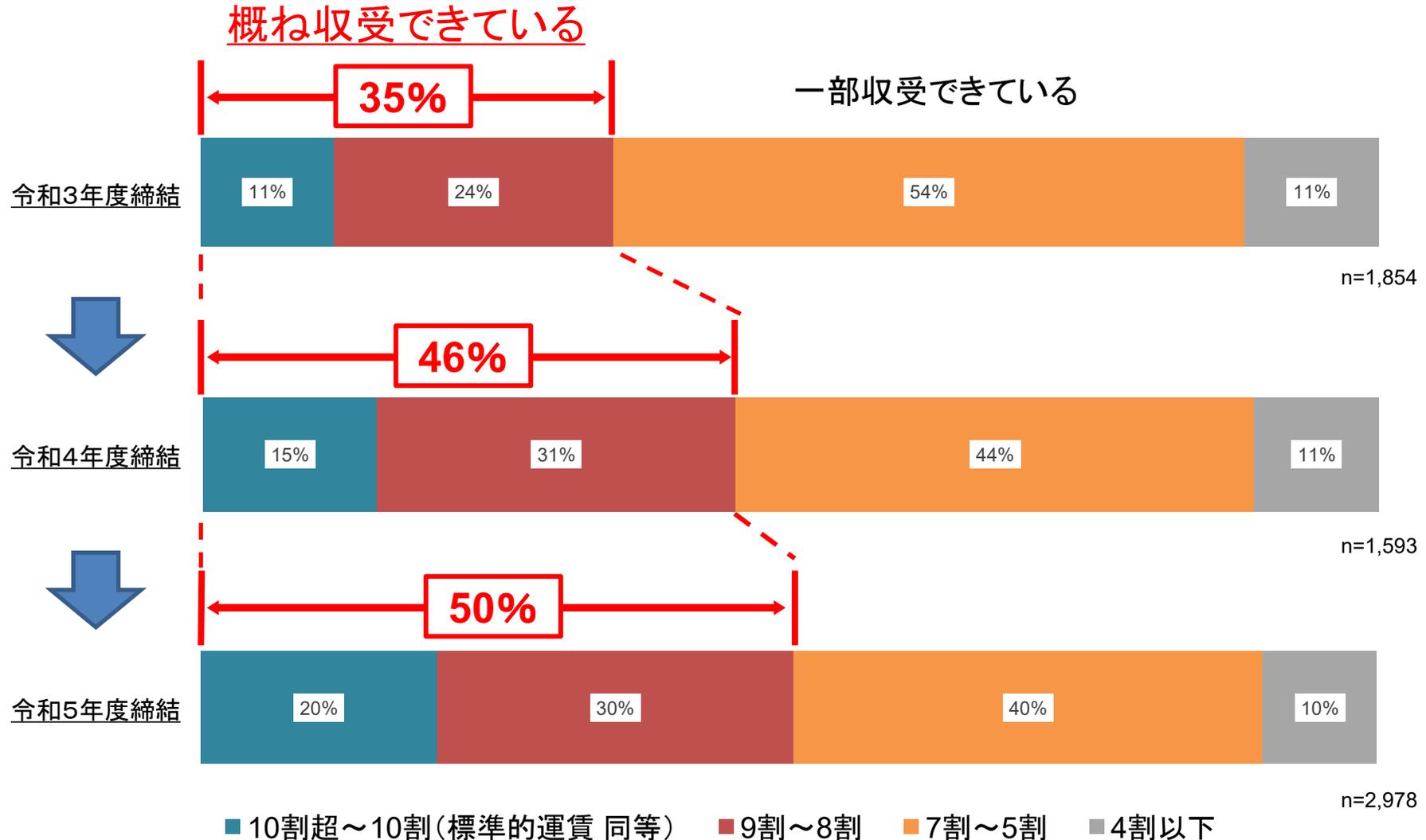
- 令和2年4月に告示された「標準的運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社) 全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施。
- 運賃交渉を行っている割合は、令和3年度は52%だったが、令和5年度は71%となっており、継続して増加している。

運賃交渉を行っている



標準的運賃に係る実態調査結果② ～「標準的運賃」との乖離～

○ 令和3年度中に締結された運送契約では、「標準的運賃」と比べ、運賃を概ね収受できている契約数は35%であったが、令和5年度中に締結された運送契約では、50%となっており、継続して増加している。



1. 物流業界の現状と2024年問題
2. 政府の取組
 - 1) 物流革新に向けた政策パッケージ (2023.6.2)
 - 2) 物流革新緊急パッケージ (2023.10.6)
 - 3) 2030年度に向けた政府の中長期計画 (2024.2.16)
 - 4) 物流法 (物効法・トラック法) 改正
3. 各施策の進捗状況と今後の対応
 - 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
4. 施策の浸透状況
5. 最新Topic
 - 1) 新モーダルシフト
 - 2) 物流拠点の今後のあり方
 - 3) 令和7年度当初予算案と令和6年度補正予算のポイント

2030年度に不足する輸送力34%の解消をより確かなものとするため、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員し、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するための「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」をとりまとめ。

<多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進>

① 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



等

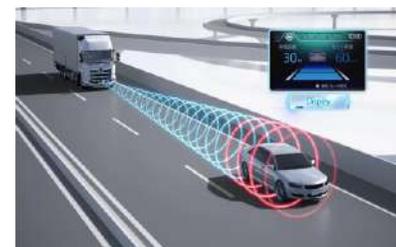
鉄道・内航海運へのモーダルシフト

② 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



25mダブル連結トラック
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等の有効活用

③ 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

背景

- 物流2024年問題や激甚化する災害問題等に社会が直面する中で、物流を取り巻く長年の構造的課題への対応の必要性がこれまでなく高まっている状況であり、ソフト・ハード一体として積極的な政策の推進を図る絶好機。
- 積載率の向上、荷待・荷役時間の縮減、新技術の導入等の社会的要請へスピード感を持って対応するとともに、**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、**営業倉庫を含めた物流拠点に係る、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方の検討**を行うため、国土交通省及び関係団体等による検討会を開催する。

※ 本検討会での議論のスコープは、民間事業者や地方公共団体が設置・運営する物流拠点を対象とするものである。

議論の柱

① 物流拠点に求められる役割・機能

- ・物流2024年問題・気候変動等を踏まえた物流の変化への対応
- ・自動運転等のGX・DXに係る新技術への対応 等

② 地域経済を支える物流拠点の立地戦略

- ・中継輸送の拡大、EC拠点の拡大、自動運転導入等を踏まえた変化への対応
- ・地域戦略、まちづくりとの連携強化その他の整備促進に向けた課題への対応 等

③ 物流拠点の整備・運営事業者に係る産業政策

- ・老朽化アセットの再構築、人手不足等の持続可能性に関わる課題への対応
- ・一層の連携の可能性等の物流業界内の構造のあり方
- ・政策推進のための支援策のあり方 等



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)取締役兼首席研究員
- ・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(予定)

- 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＞関係事業者からのヒアリング
- 第3回(R7.1)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子(案)
- 第4回(R7.3)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)

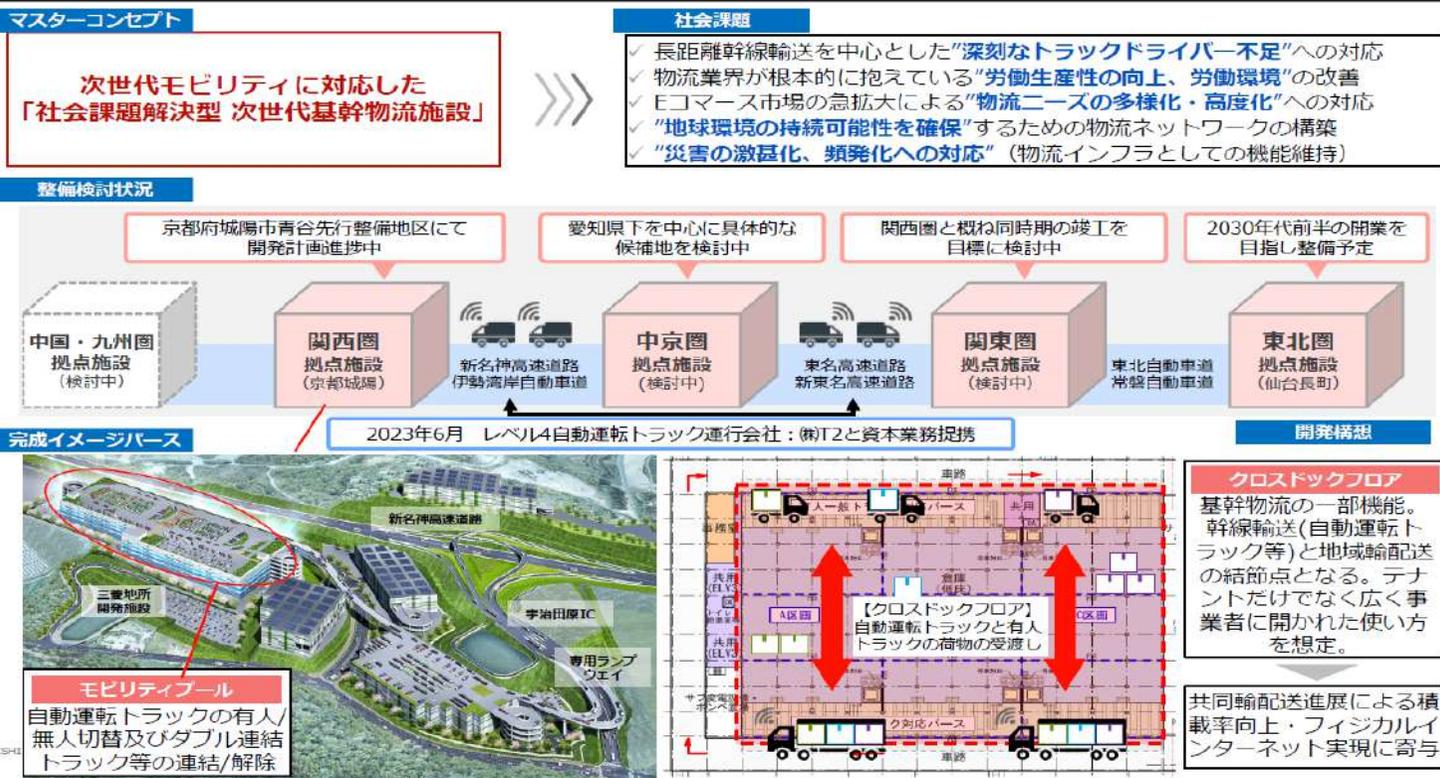
自動運転と物流施設の結節に向けた取り組み事例

(三菱地所基幹物流構想)

- 新名神高速道路の開通を見据え、京都府城陽市東部丘陵地にて京都府、城陽市、三菱地所等による基幹物流拠点を整備
- インターチェンジ直結の専用ランプウェイの整備に加え、ダブル連結トラックや将来の自動運転との接続等に対応
- 自動運転トラックからの荷物の受け渡しに係るクロスドックフロア、ダブル連結トラックや自動運転トラックの連結・解除スペースに係るモビリティプールを確保

基幹物流構想概要

人を、想う力。街を、想う力。  三菱地所



- 新名神高速道路の整備によるアクセスの良さを活かした物流施設を立地誘導。関東圏、中京圏、関西圏をつなぐ物流拠点として期待
- 周辺にはアウトレットモールや企業等を誘致することで新たな産業や雇用を創出し、人や物が活発に交流し広域的な拠点となるまちづくりを目指す

新名神高速道路を活かしたまちづくり



<城陽市マスタープラン(抜粋)>

【地域の課題】

- 視点：広域交通ネットワークの整備を活かしたまちづくり
- 新名神高速道路の全線開通に合わせ、広域圏からの利用を想定した土地利用、都市機能などの検討

【まちづくりの方針】

人や物が活発に交流し、広域的な拠点となるまちづくり

「城陽市東部丘陵地整備計画【見直し版】」に基づき、新名神高速道路の整備によるアクセスの良さを活かした、アウトレットモールや、物流機能の立地誘導により、新たな雇用の創出と交流人口の増加をめざします。

● 視点：住みよい・住みたいまちづくり

- 多くの来訪者呼び込むためのまちづくり
- 大谷川、長谷川の治水対策・維持管理
- 民間大規模開発時における開発調整池の整備

城陽市を訪れたいと思えるまちづくり

広域からの来訪者を呼び込むため、新名神高速道路のインターチェンジやスマートインターチェンジの設置など、周辺道路の整備を活かし、アウトレットモールの立地誘導をはじめ、新たな産業の創出・集積による魅力あるまちづくりをめざします。

大谷川および長谷川の治水対策および民間大規模開発時における開発調整池の整備を推進することで、浸水被害を軽減させ、継続的な維持管理により安全性の向上をめざします。

◆ 視点：豊富な地域資源を保全・活用したまちづくり

- ◆ 山砂利採取などにより、緑や景観が損なわれている部分における良好な景観の形成
- ◆ 府立木津川運動公園(城陽五里五里の丘)などのスポーツ・レクリエーション施設の保全・活用

丘陵地としての地形を活かした、景観に配慮したまちづくり

山砂利採取跡地では、自然環境と調和した土地利用をめざします。

府立木津川運動公園(城陽五里五里の丘)北区域の早期整備の促進など、スポーツ・レクリエーション施設を保全・活用し、市民が暮らしのなかで身近にうろたいを感ずることができるまちづくりをめざします。

出典：京都府城陽市役所提供資料、城陽市都市計画マスタープラン

～ヒアリング情報～

・製造業の誘致から物流施設への誘致へと、自治体のスタンスが変わりつつあるように感じる。<不動産事業者>

物流拠点の誘致における効果等について

- 物流拠点の進出により、雇用の創出効果やそれに係る人口流入等の効果が期待
- 物流拠点の進出が盛んな地域においては、地価上昇の傾向も見られる

【物流拠点の進出に伴う効果】

（経済効果）

- ・雇用の創出効果
- ・土地や建物等の固定資産等に係る税収効果 等

（間接効果）

- ・施設建設時及び稼働後の当該施設において働く従業員の飲食・買い物需要等の波及効果
- ・雇用創出に係る人口流入効果 等

【地価公示（工業地）の上昇率】

	上昇率
千葉県市川市	1.95%
千葉県全体	1.45%
神奈川県厚木市	1.33%
神奈川県全体	1.17%
全国	1.18%

出典：国土交通省不動産・建設経済局「地価公示」(1月1日時点)
令和元年と令和6年における平均価格の比較から上昇率を算出

- 緑地交流スペース、カフェテリア、コンビニエンスストアや託児所等を設置
- 上記設備を通じ、事業者と地域との共生やコミュニケーションを造成



(緑地交流スペース)



(カフェテリア)



(コンビニエンスストア)



(託児所)

令和7年度当初予算案・令和6年度補正予算における政策パッケージ関係予算のポイント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講じ、**物流の適正化・生産性向上の更なる推進**を図る。

「物流革新に向けた政策パッケージ」関係予算

	R7当初案 + R6補正	R6当初 + R5補正	R5当初 + R4補正
国費総額	7,670億円	7,721億円	—
うち、公共事業関係費	6,818億円	6,810億円	—
うち、公共事業関係費以外	852億円	908億円	26億円
財政投融资	440億円	322億円	20億円
合計	8,110億円	8,043億円	—

※ 上記のほか、R6補正から、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を推進
(R7当初：4,874億円、R6補正：612億円)

令和7年度当初予算案・令和6年度補正予算における政策パッケージ関係予算のポイント①

(1) 物流の効率化①

【R7当初：6,299億円、R6補正：1,802億円】

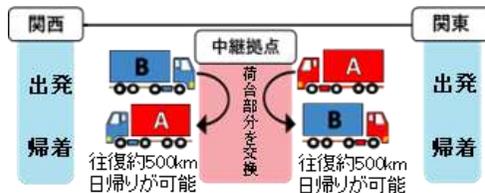
- 物流の革新と持続的成長に向けて、物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備、物流GX(モーダルシフト等)、物流DX(自動化・機械化機器の導入等)、物流標準化・データ連携(標準仕様パレットの利用促進等)、物流施設の機能強化を推進。

【物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備】(R7当初:6,151億円、R6補正:1,105億円)

- 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用



SA・PAの大型駐車マス拡充等



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



トラックターミナル



休憩施設

- 社会資本整備総合交付金等を活用した物流関連インフラの整備

令和7年度当初予算案・令和6年度補正予算における政策パッケージ関係予算のポイント②

(1) 物流の効率化②

【R7当初：6,299億円、R6補正：1,802億円】

【陸・海・空の輸送モードを活用した新モーダルシフトの推進】

(R7当初：0.4億円、R6補正：32億円)

(大型トラックと互換性のある規格)

31ft

40ft

航空機の空きスペース等の有効活用

地域の産業振興等と連携

導入支援

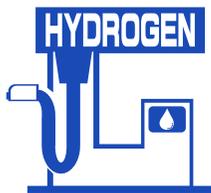
大型コンテナ・海運シャーシ

ダブル連結トラックの導入促進

【物流GXの推進】 (R7当初：110億円、R6補正：412億円)



FCVトラック



水素スタンド

【物流拠点の機能強化等】 (R7当初：4億円、R6補正：169億円)



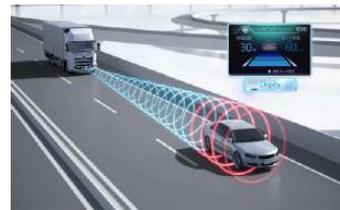
非常用電源設備



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】

(R7当初：34億円、R6補正：80億円)



高速道路での自動運転トラック



無人フォークリフト



無人搬器送機



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



無線通信 (LTE等) 通信機能付デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー 一体型

クラウドサーバー 遠隔地における 点呼機器

【物流標準化・データ連携の推進】 (R6補正：4億円)



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮



物流データの標準化

荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送や帰り荷確保等の推進

令和7年度当初予算案・令和6年度補正予算における政策パッケージ関係予算のポイント③

(2) 商慣行の見直し

【R7当初：1億円、R6補正：3億円】

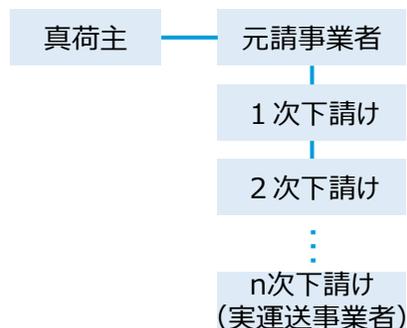
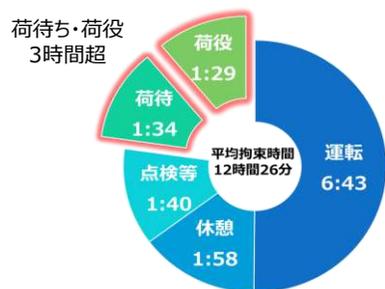
- 原則来年4月の改正物流法の施行に向けて、荷主・物流事業者に対する規制措置の執行体制を整備。
- トラックドライバーの賃上げ原資の確保に向けて、多重下請構造の是正や「標準的運賃」の普及・浸透に向けた実態調査等を行うとともに、物流の適正化に向けて荷主・元請事業者の悪質な行為を是正するため、トラック・物流Gメンの執行を強化。
- 下請Gメンのヒアリングや「価格交渉促進月間」等の実施により、労務費を含めた適切な価格転嫁ができる環境を整備。

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳

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）

価格交渉促進月間



大型車駐車スペースがあるコンビニ駐車場



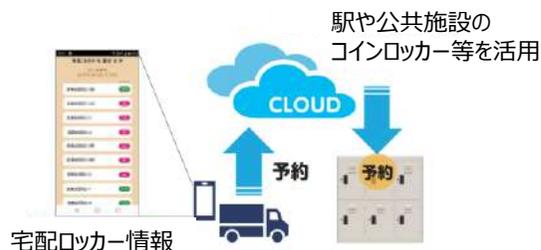
高速SA、PA



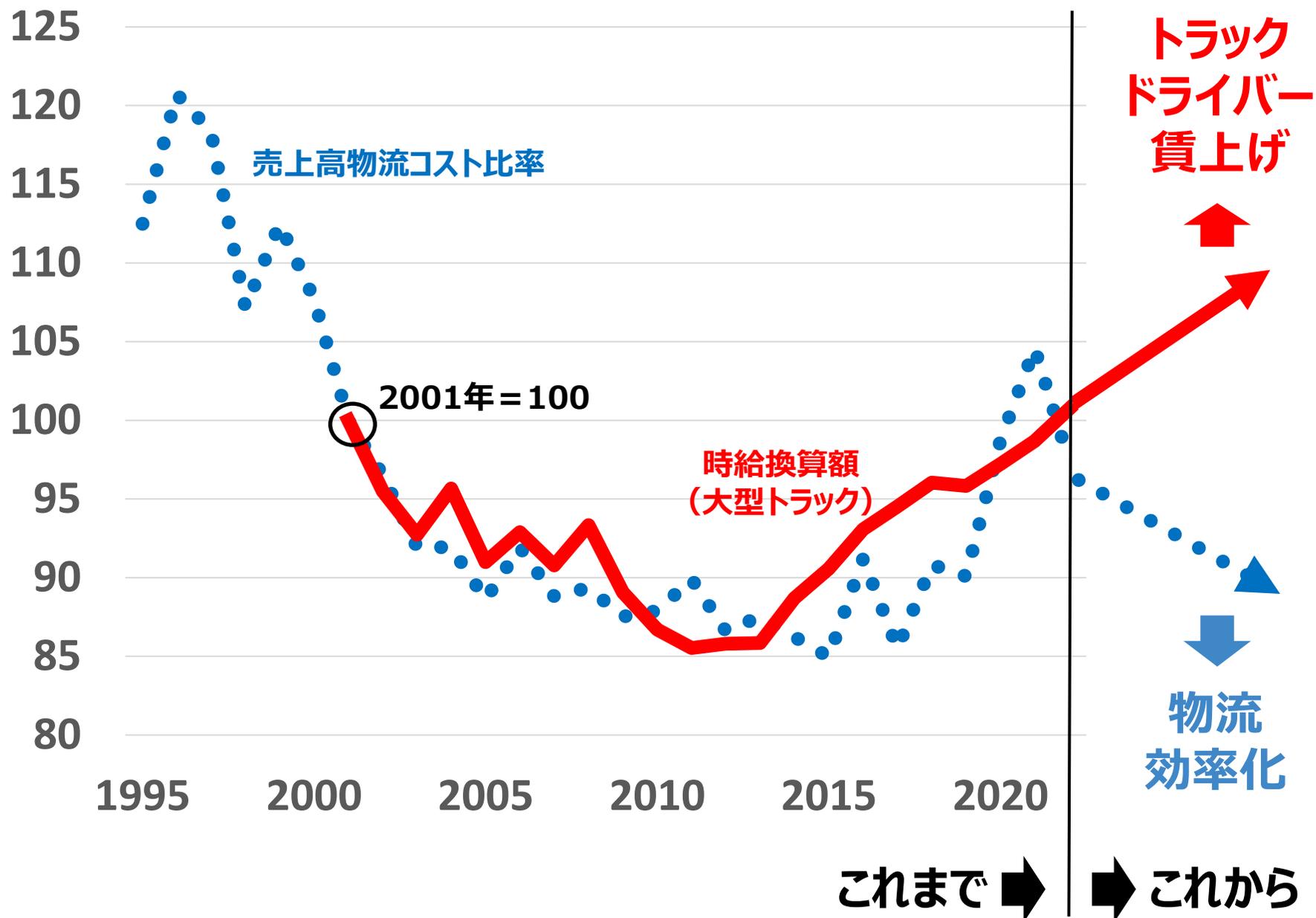
(3) 荷主・消費者の行動変容等

【R7当初：2億円、R6補正：2億円】

- 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。





ご意見、ご質問をお願いいたします。

