

最近の物流行政の動向について

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課

令和6年1月

1. 物流の現状

2. 物流政策の概要

（１）簡素で滑らかな物流

（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）

（２）担い手にやさしい物流

（労働力不足対策と物流構造改革の推進）

（３）強くてしなやかな物流

（強靱で持続可能な物流ネットワークの構築）

3. 物流の革新に向けて

1. 物流の現状

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(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)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

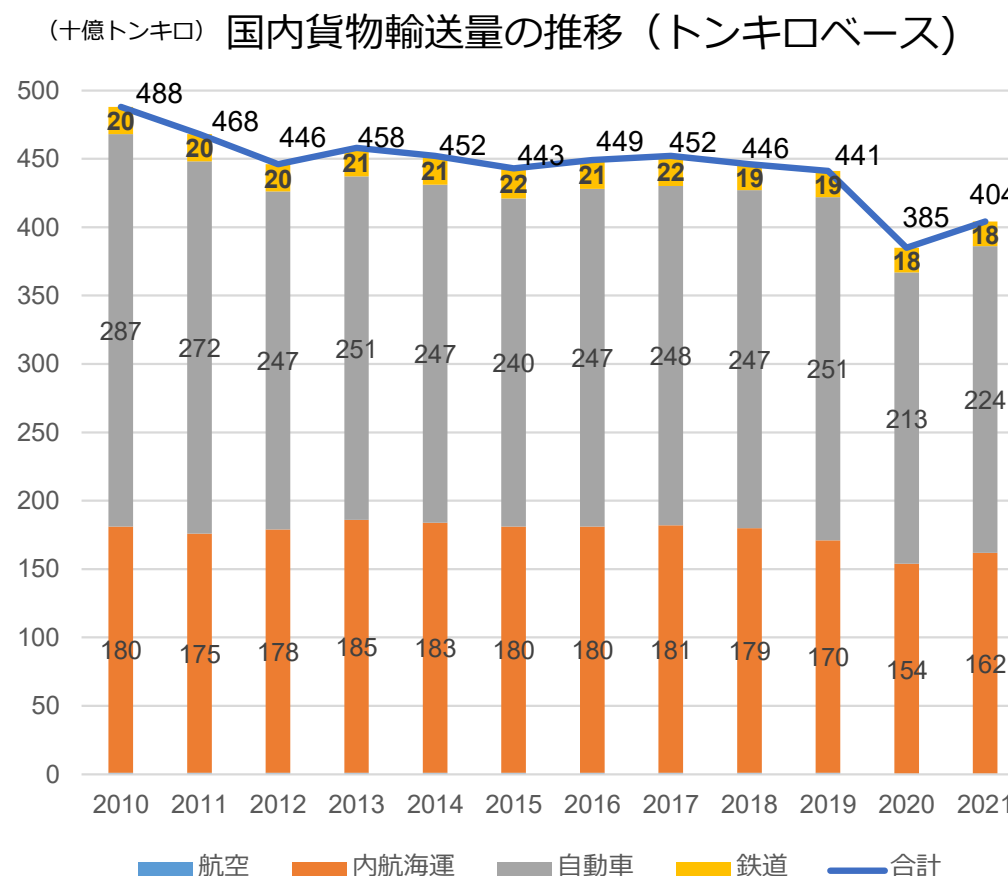
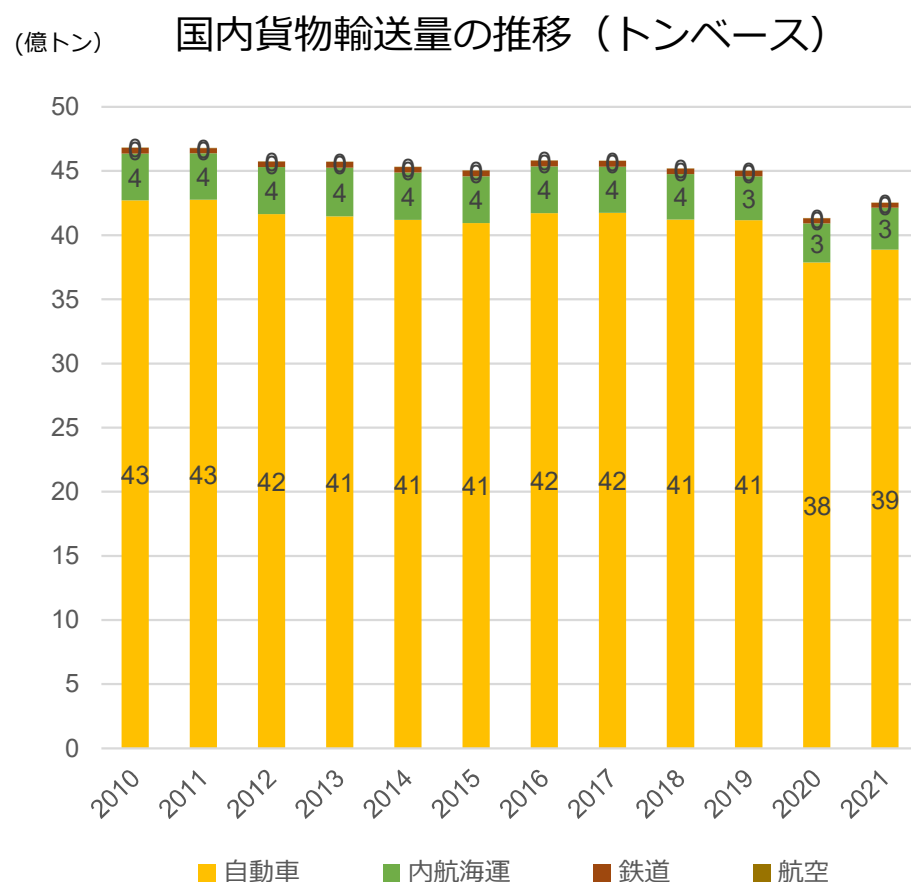
(3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

1. 物流の現状：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、国内貨物輸送量は、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（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。



1. 物流の現状：各物流業界の概要

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	193,576	62,599	1,940	99.9%
JR貨物	1,610	1	5	-
内航海運業	8,604	3,376	69	99.7%
外航海運業	32,494	190	7	58.7%
港湾運送業	9,784	859	51	88.2%
航空貨物運送事業	2,719	22	42	50.0%
鉄道利用運送事業	3,311	1,140	8	86.0%
外航利用運送事業	3,797	1,105	5	81.0%
航空利用運送事業	6,397	203	14	69.0%
倉庫業	23,202	6,382	115	91.0%
トラックターミナル業	319	16	0.5	93.8%
計	285,813	-	2,257	-

※ 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。

※ データは令和元年度のもの（一部例外、推計値有り）。この他に内航利用運送事業者、自動車利用運送事業者が存在。

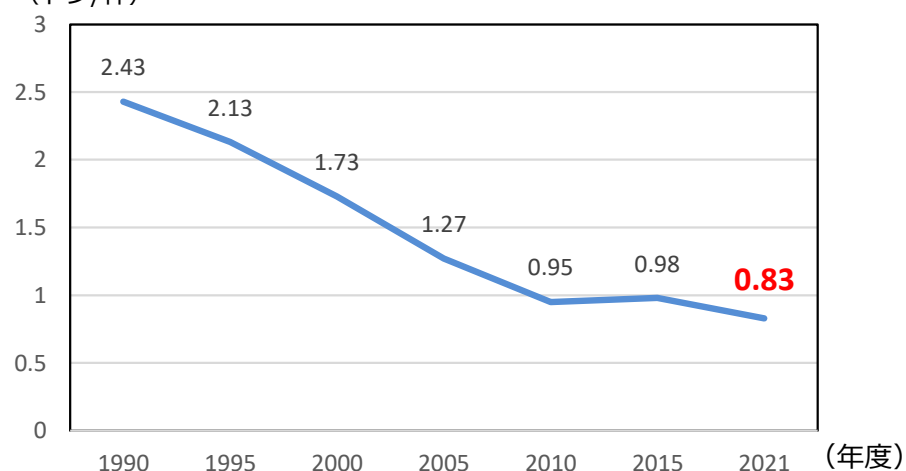
※ 一部の業種については、報告提出事業者のみの合計の数値。

※ トラック運送業は軽自動車を除く。

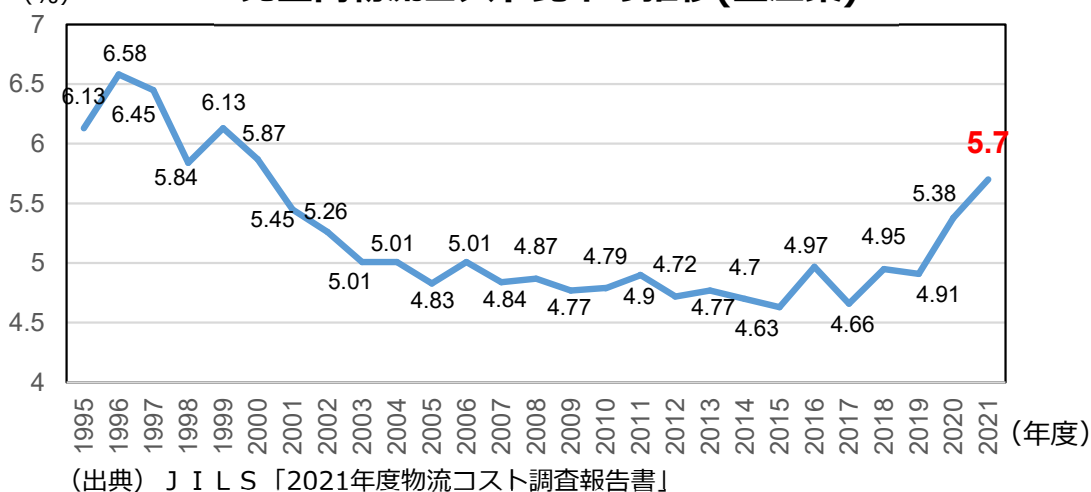
1. 物流の現状：直近の物流の変化（BtoB物流）

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増。物流の小口多頻度化が急速に進行。
- 荷主企業から見た売上高物流コスト比率は上昇傾向。

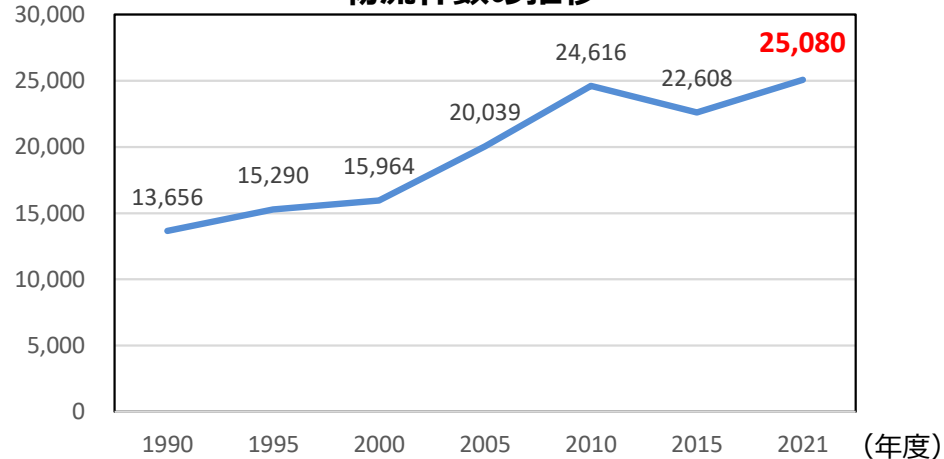
(トン/件) 貨物一件あたりの貨物量の推移



(%) 売上高物流コスト比率の推移(全産業)



(千件) 物流件数の推移



(出典) 国土交通省「全国貨物純流動調査 統計データ」

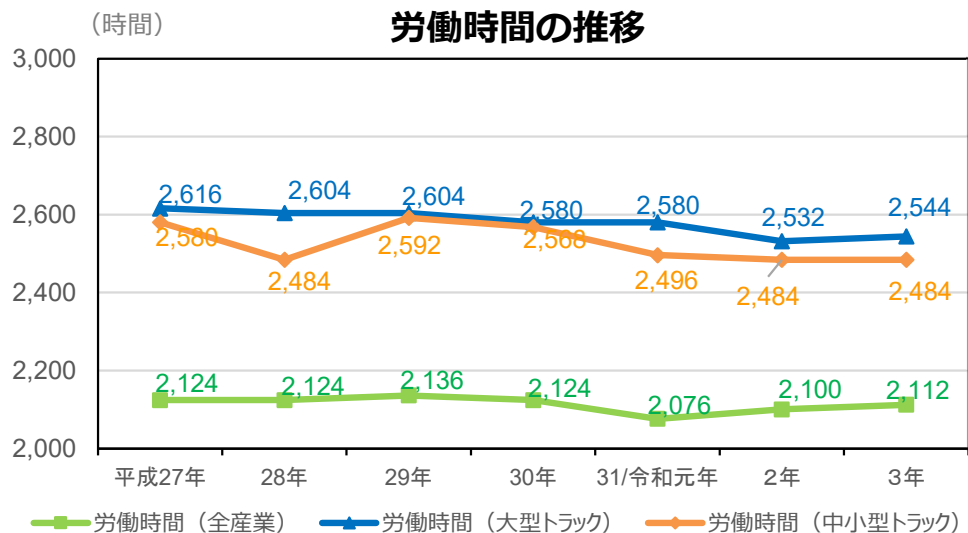
売上高物流コスト比率の推移(日米韓) (%)

	2001年	2016年
日本	5.5	5.0
米国	9.1	9.6
韓国	11.1	6.6

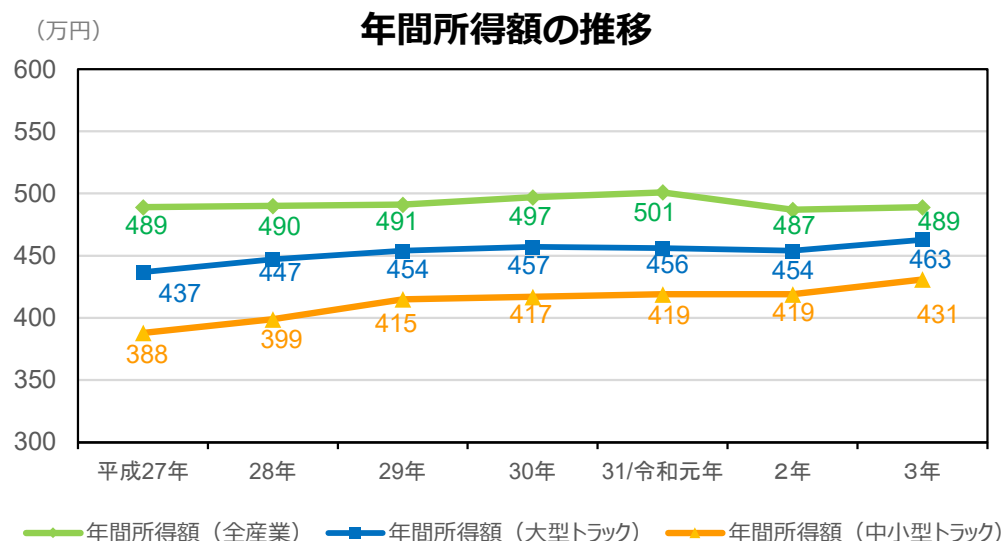
(出典) 国土交通統計（국토교통 통계누리）（韓国国土交通部統計サイト）等

1. 物流の現状 トラックドライバーの働き方を巡る状況

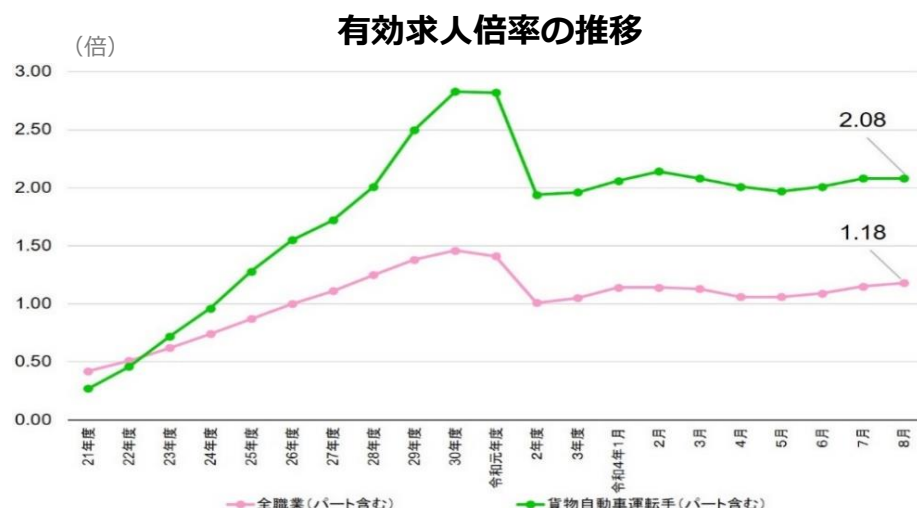
- 労働時間は、全職業平均より2割長い。
- 年間賃金は、全産業平均より5～10%低い。
- 人手不足は、全職業平均より2倍高い。
- 年齢構成は、全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高い。



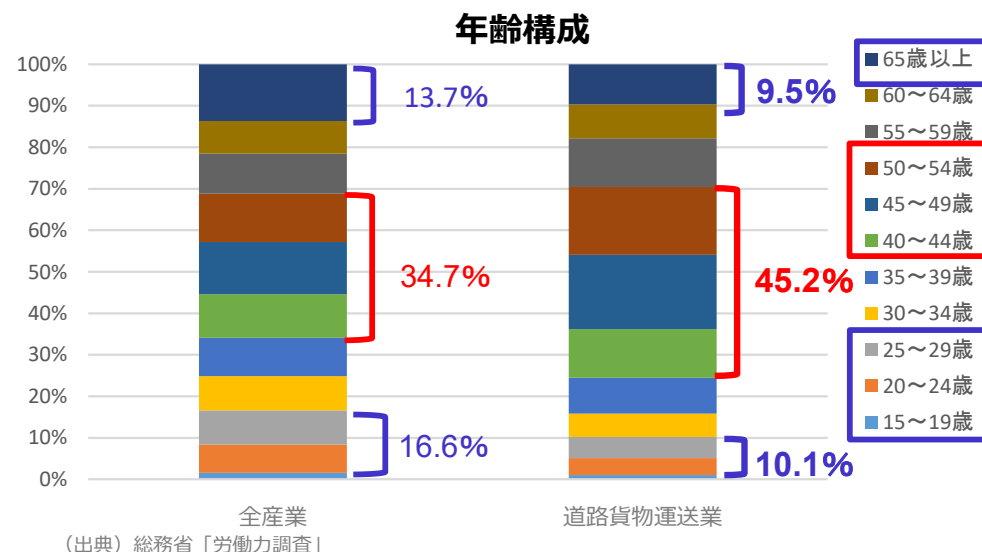
(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成



(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より国土交通省作成

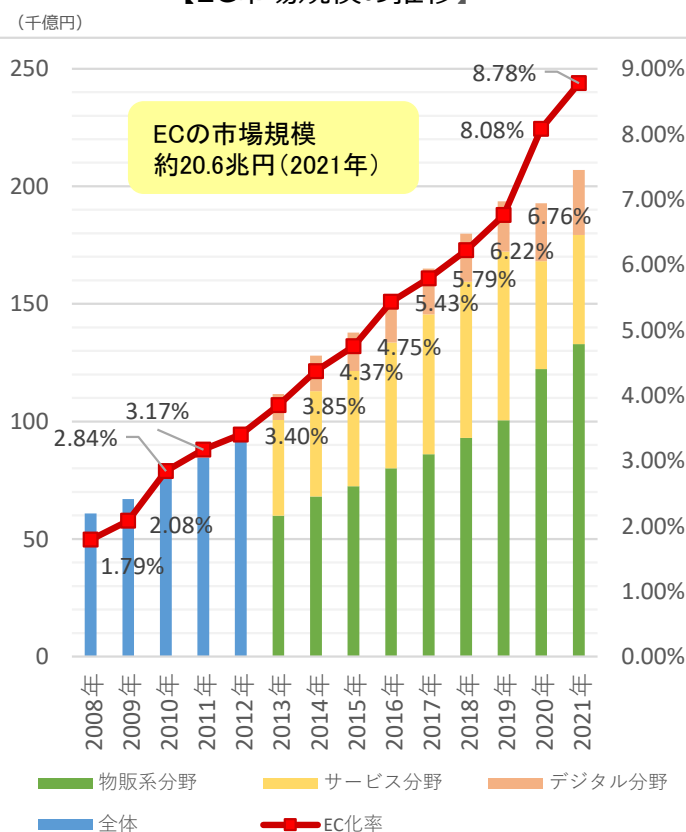


(出典) 総務省「労働力調査」

1. 物流の現状：再配達率等の推移

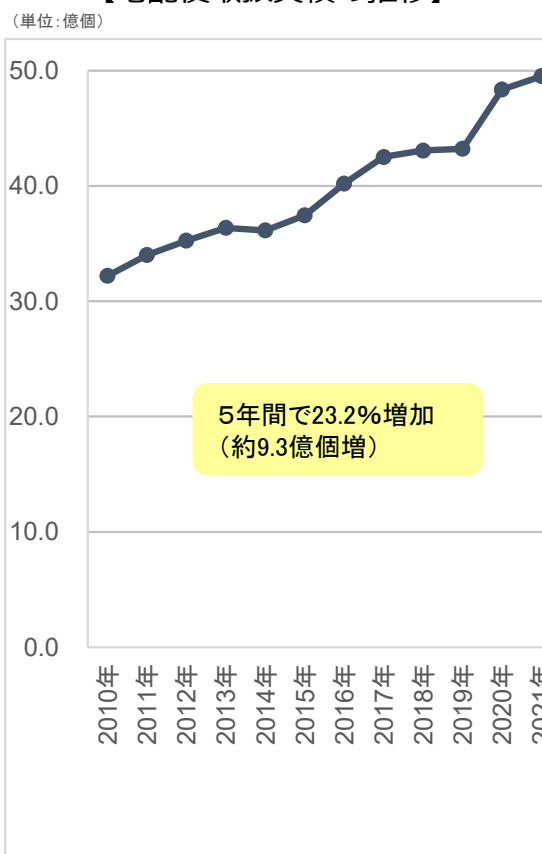
- 宅配貨物の不在再配達は新型コロナウイルスの感染拡大前においては全体の約15～16%程度発生。
- 新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛要請等から宅配便利用者の在宅時間が増加し、1回での受け取りが増えてはいるものの、物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

【EC市場規模の推移】



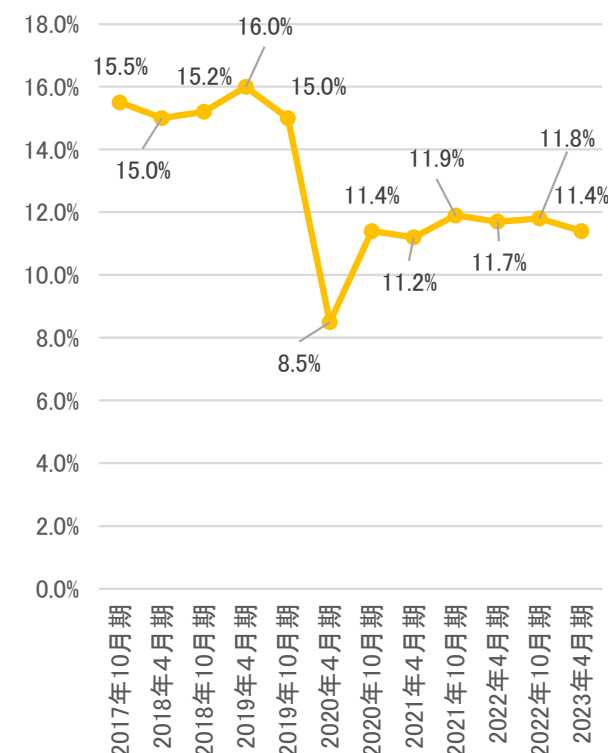
出典：経済産業省「電子商取引実態調査」
 注：分野別規模は2013年度分から調査開始
 EC化率＝物販系分野における電子商取引市場規模（推計値）/物販系分野における商取引市場規模（推計値）

【宅配便取扱実績の推移】



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

【再配達率の推移】



出典：国土交通省「宅配便再配達実態調査」
 (2017年10月期-2022年10月期)

1. 物流の現状：自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

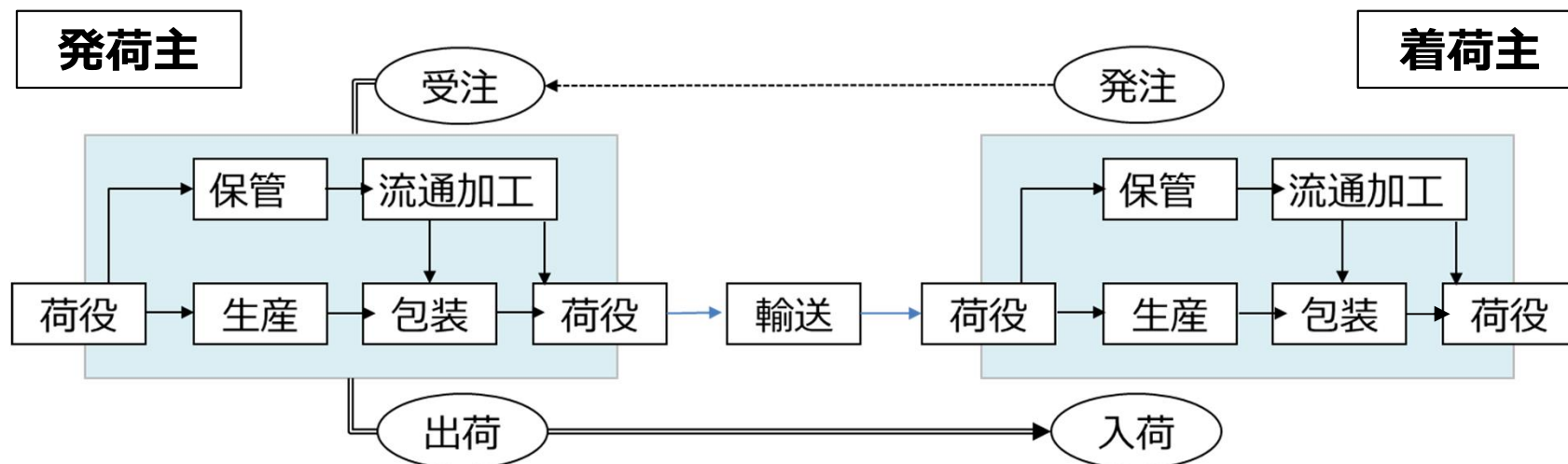
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○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回以内 【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。

1. 物流の現状：物流効率化における荷主の取組の重要性

物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。
このため、パレット化による作業負担の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。



(出典) 苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

バラ積み



積み込み、荷卸し待ち



(写真) トラック運転者の長時間労働解消に向けたポータルサイト

1. 物流の現状：地球温暖化対策計画の改定

■ 地球温暖化対策推進法に基づく政府の総合計画

「2050年カーボンニュートラル」宣言、2030年度46%削減目標※等の実現に向け、計画を改定。

※我が国の中期目標として、2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指す。さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく。

温室効果ガス排出量・吸収量 (単位：億t-CO ₂)		2013排出実績	2030排出量	削減率	従来目標
		14.08	7.60	▲46%	▲26%
エネルギー起源CO ₂		12.35	6.77	▲45%	▲25%
部門別	産業	4.63	2.89	▲38%	▲7%
	業務その他	2.38	1.16	▲51%	▲40%
	家庭	2.08	0.70	▲66%	▲39%
	運輸	2.24	1.46	▲35%	▲27%
	エネルギー転換	1.06	0.56	▲47%	▲27%
非エネルギー起源CO ₂ 、メタン、N ₂ O		1.34	1.15	▲14%	▲8%
HFC等4ガス（フロン類）		0.39	0.22	▲44%	▲25%
吸収源		-	▲0.48	-	(▲0.37億t-CO ₂)
二国間クレジット制度（JCM）		官民連携で2030年度までの累積で1億t-CO ₂ 程度の国際的な排出削減・吸収量を目指す。我が国として獲得したクレジットを我が国のNDC達成のために適切にカウントする。			-

1. 物流の現状

2. 物流政策の概要

（１）簡素で滑らかな物流

（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）

（２）担い手にやさしい物流

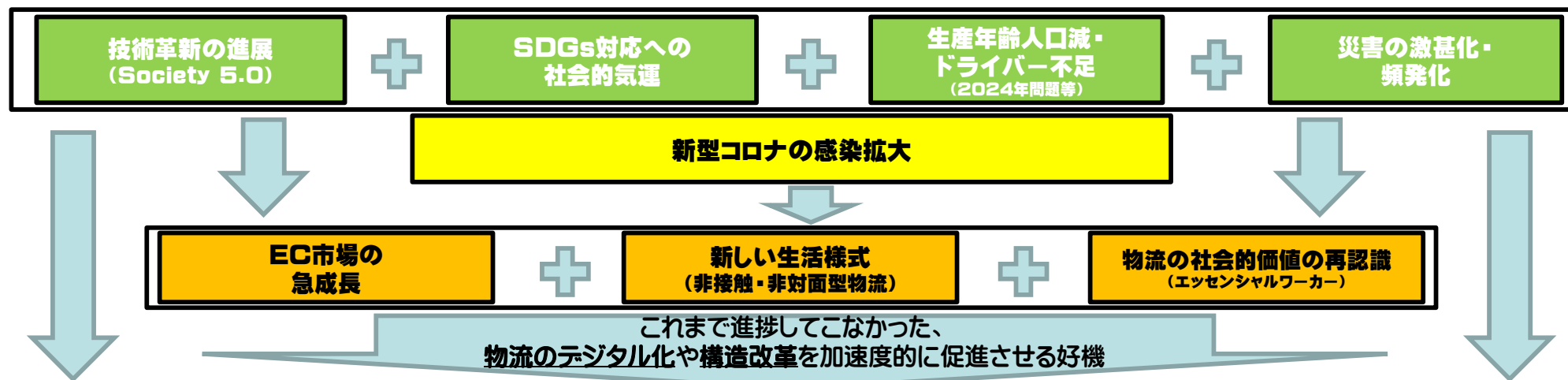
（労働力不足対策と物流構造改革の推進）

（３）強くてしなやかな物流

（強靱で持続可能な物流ネットワークの構築）

3. 物流の革新に向けて

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要



新型コロナ流行による社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化

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)

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (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(倉庫等の物流施設へのロボット等の導入支援等)
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築 (強くてしなやかな物流)

- (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
- (2) 我が国産業の国際競争力や持続可能な成長に資する物流ネットワークの構築
- (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(カーボンニュートラルの実現等)

②労働力不足対策と物流構造改革の推進 (担い手にやさしい物流)

- (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
- (2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組の推進
- (3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進
- (4) 農林水産物・食品等の流通合理化
- (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
- (6) 新たな労働力の確保に向けた対策
- (7) 物流に関する広報の強化



1. 物流の現状

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(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)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

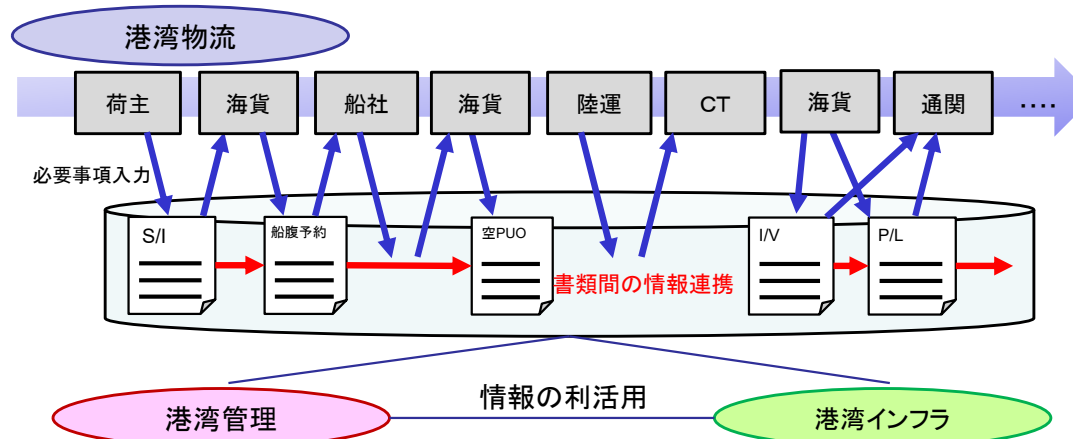
(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

(1)①物流デジタル化の強力な推進

手続書面の電子化の徹底、サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上、データ基盤の整備、特殊車両通行手続の迅速化、ICTを活用した点呼の推進 等

■ サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上

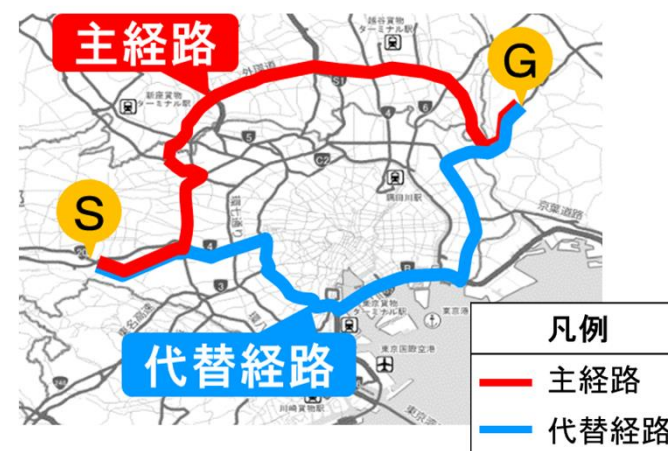


■ 物流DX推進に関する調査事業



物流・配送会社のための
 物流DX導入事例集
 ～中小物流事業者の自動化・機械化やデジタル化の推進に向けて～

■ 特殊車両通行手続の迅速化 (※)



通行可能な経路の通知イメージ (ウェブ上で即時に地図表示)

(※) 特殊車両が即時にウェブ上で確認した通行可能経路を通行できる新たな通行制度による手続の迅速化

<主なKPI> ・サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な港湾関係者数 【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

サプライチェーン全体の自動化・機械化の推進、幹線輸送における自動化・機械化の導入に向けた取組の推進 等

■ サプライチェーン全体の最適化を見据えたデジタル化

- 1) 連携計画策定
- 2) 物流全体効率化システム導入
- 3) AI・IoT等活用新技術導入



■ ドローンの有人地帯での目視外飛行（レベル4）の実現

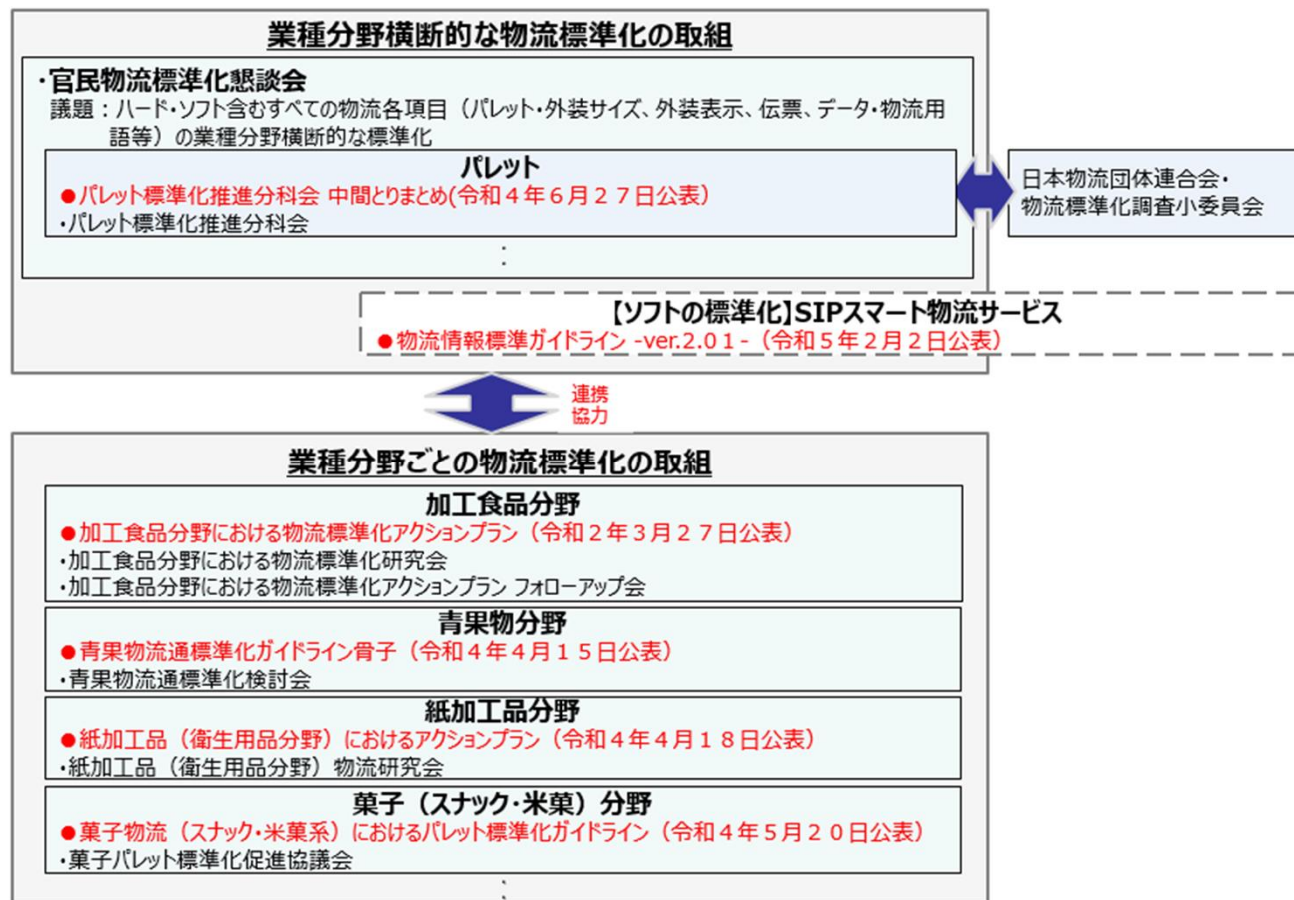


■ 自動運航船



加工食品分野における標準化推進体制の整備と周辺分野への展開、業種分野ごとの物流標準化の推進 等

■モノ・データ・業務プロセス等の標準化の推進



<主なKPI>

- ・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【3件（2021年度～2025年度）】

概要

令和3年6月15日に閣議決定された新しい総合物流施策大綱では、取り組むべき大きな柱のひとつとして「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）」を提言。

物流DXの推進のためには、その大前提として、物流を構成するソフト・ハードの各種要素の標準化が必要不可欠。長年の課題であった物流標準化を実現するため、長期的視点でその課題や推進方策を議論・検討するため「官民物流標準化懇談会」を設置・開催。

● 官民物流標準化懇談会（令和3年6月～）

構成員（五十音順、敬称略）※令和4年7月28日時点

荒木 毅	日本商工会議所 社会資本整備専門委員会委員長 (富良野商工会議所会頭)
池田 潤一郎	一般社団法人日本物流団体連合会 会長
岩村 有広	一般社団法人日本経済団体連合会 常務理事
内田 富雄	一般財団法人日本規格協会 業務執行理事
神林 幸宏	全国農業協同組合連合会 常務理事
栗島 聡	公益社団法人経済同友会 幹事
神宮司 孝	株式会社日立物流 代表執行役副社長
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
寺田 大泉	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
長尾 裕	ヤマトホールディングス株式会社 代表取締役社長 社長執行役員
根本 敏則	敬愛大学経済学部 教授
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
堀切 智	NIPPON EXPRESS ホールディングス株式会社 代表取締役副社長 副社長執行役員
松本 秀一	S Gホールディングス株式会社 代表取締役
馬渡 雅敏	公益社団法人全日本トラック協会 副会長
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
米田 浩	一般社団法人日本倉庫協会 理事長
高橋 孝雄	農林水産省 大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
茂木 正	経済産業省 商務・サービスグループ審議官
堀内 丈太郎	国土交通省 自動車局長
鶴田 浩久	国土交通省 公共交通・物流政策審議官

● パレット標準化推進分科会（令和3年9月～）

実態把握を進め、規格・運用の標準化を検討。特に、2024年に向けバラ積み解消が急務のため、規格の議論を一部前倒し。

<中間とりまとめ（令和4年6月）>

これからパレット化を図る事業者推奨する規格（平面サイズ）：
1100mm×1100mm(※)

※国内で最も生産・利用（全生産数量中約32%、JISのサイズ中約66%(令和4年5月時点)）。最多規格の利用割合が増えることで、積み替え削減、積み付け・保管効率向上、機械化促進、コスト面でのスケールメリットが期待。

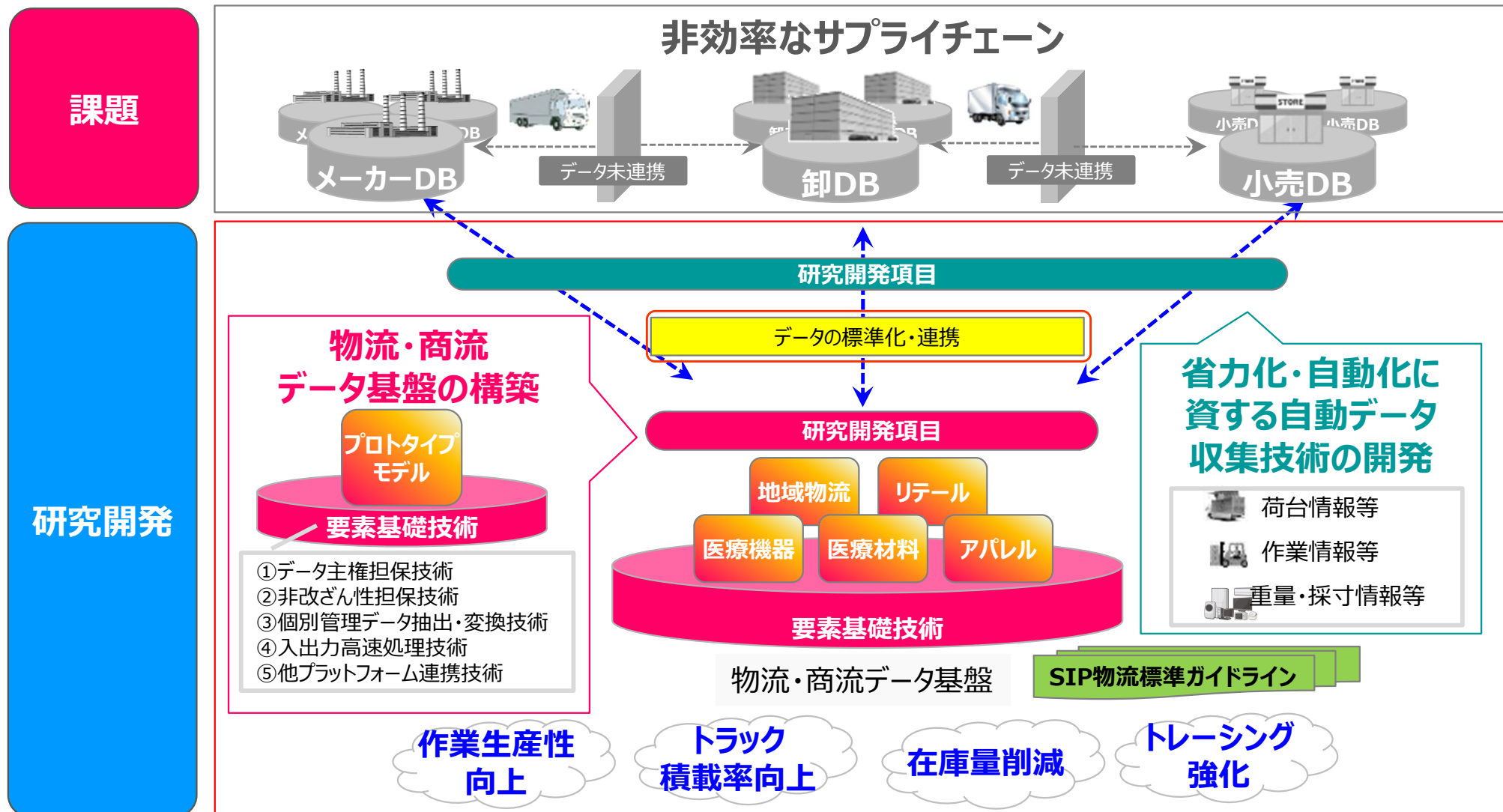
※業種分野の状況、商品特性等によっては、上記推奨規格の採用が困難な場合や、異なる規格の採用がより合理的な場合もある。

<今後の検討> パレット利用実態の把握を進め、パレット化実施済みの事業者も含めたパレット標準化に向けて、規格（高さ・強度等）・運用（循環システム実現等）の両面で引き続き検討。

(1)④物流・商流データ基盤の構築等

【SIPスマート物流サービスについて（平成30年度～令和4年度）】

「モノの動き（物流）」と「商品情報（商流）」が見える化し、個社・業界の垣根を越えてデータを蓄積・解析・共有する「物流・商流データ基盤」を構築中。これにより、トラック積載率の向上や無駄な配送の削減等を実現し、生産性の向上に貢献する。



1. 物流の現状

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(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)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

(2)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

商慣習の見直し、標準的な運賃の浸透、荷待ち時間の削減、ダブル連結トラック等の活用支援 等

■トラックドライバーの働き方改革等の推進

改正貨物自動車運送事業法の取組の浸透等

【改正の概要】

1. 規制の適正化
2. 事業者が遵守すべき事項の明確化
3. 荷主対策の深度化
4. 標準的な運賃の告示制度の導入

⇒標準的な運賃の浸透を図り、ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的な事業環境を実現
⇒コンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であるということについて理解を求めるための働きかけを実施

国民運動の展開



⇒国民運動として、荷主、物流事業者、一般国民向けに輸送の効率化等と呼びかけ

「標準貨物自動車運送約款」の改正



⇒運賃と料金の区別を明確化、「待機時間料」等を料金として規定、附帯作業の内容を明確化

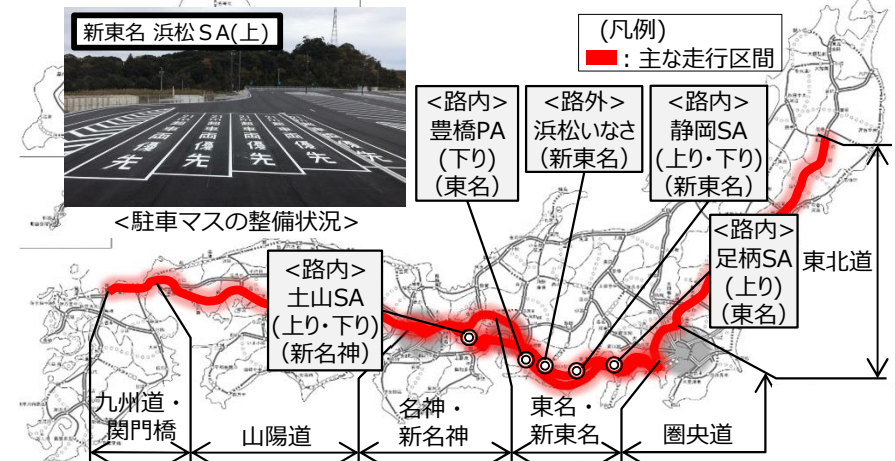
■ダブル連結トラック等の活用支援

ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能



特車許可基準の車両長を緩和（2019年1月～）
（21mから最大で25mへの緩和）

【ダブル連結トラックの走行区間・駐車予約システムの導入】



＜主なKPI＞

- ・トラックドライバーの①年間所得額平均/②平均労働時間に関する目標
- 【①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる】

【成立: 令和5年6月14日、公布・施行: 令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしているこ
と
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示)

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

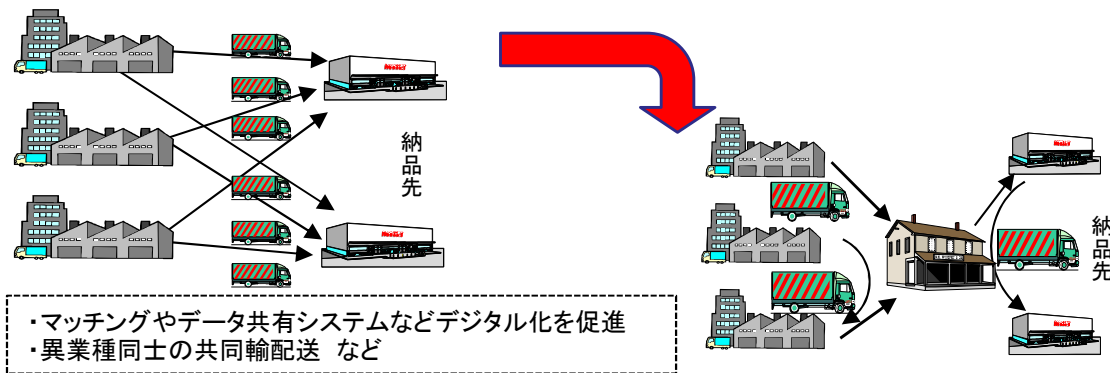
改正後

上記について「当分の間」の措置とする

(2)③労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進

共同輸配送のさらなる展開、倉庫シェアリングの推進、再配達削減、ラストワンマイル配送円滑化の推進 等

■ 共同輸配送のさらなる展開

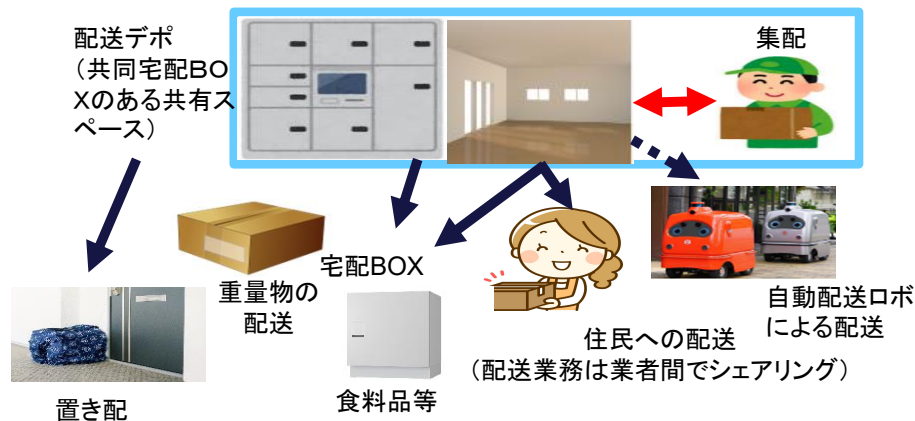


■ 新幹線等を活用した貨客混載



■ 再配達の削減

【配送実証の取組】



■ 自動配送ロボット



<主なKPI>

- ・物流業の労働生産性 【2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる】
- ・宅配便の再配達率 【10%程度 (2020年度) → 7.5%程度 (2025年度)】

- ・トラックの積載効率 【37.7% (2019年度) → 50% (2025年度)】

(2)④農林水産物・食品等の流通合理化

ストックポイント等の流通拠点の整備、卸売市場等における自動化・省人化、標準化やパレット化の促進等

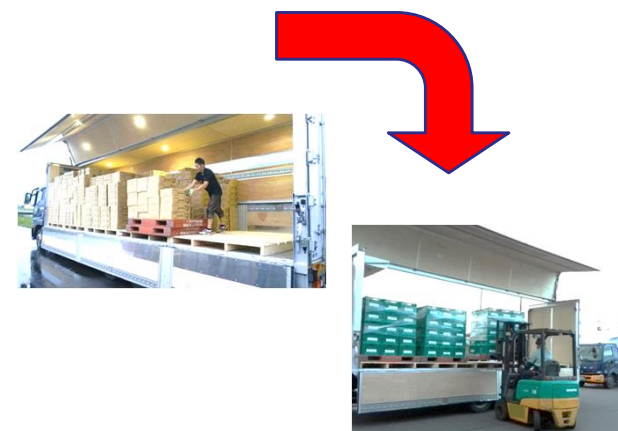
■ 共同物流拠点の整備



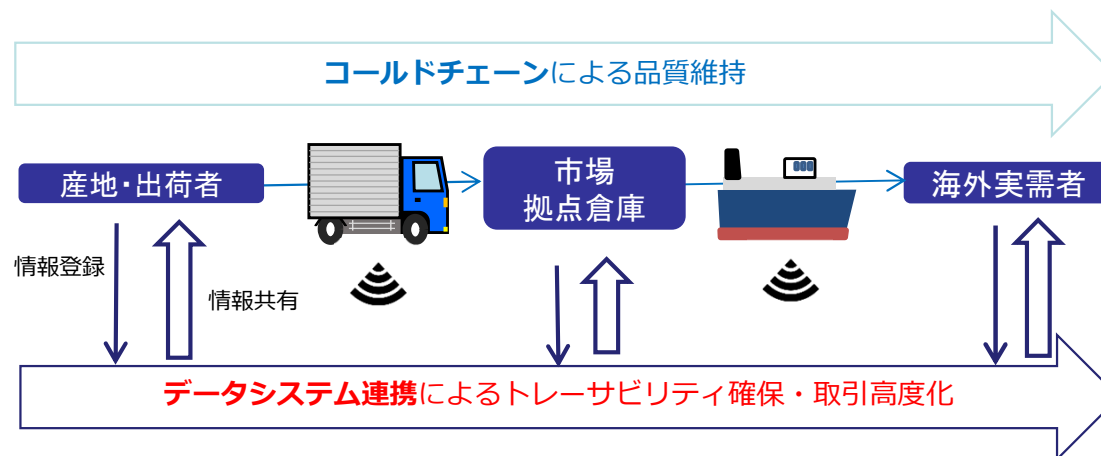
■ 自動化・省人化、標準化・パレット化

AI・ICTによるリモート商品管理・マッチング、AGVによる自動搬送

パレット化による効率化



■ データ連携システムの構築



<主なKPI>

- ・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）
【64件（2020年度）→200件（2025年度）】

■ 路線バス、コミュニティバス等を活用した貨客混載 ■ ドローン物流

食料品・日用品等 (Blue circle)

医薬品物流 (Red circle)

農作物物流 (Green circle)

北海道 北海道勇払郡厚真町
(株) 北海道通運、(株) NEXT DELIVERY、コネット(株)、厚真町

秋田県 大館市
大館市、(株) A.L.I. Technologies

岩手県 岩手町
セイノーホールディングス(株)、(株) NEXT DELIVERY、岩手町

茨城県 かすみがうら市、行方市
(株) イースター・エンタテインメント・サービス、かすみがうら市、行方市

茨城県 かすみがうら市、美浦村
(株) イースター・エンタテインメント・サービス、かすみがうら市、美浦村

千葉県 千葉市、横浜市
(一社) 先進ロジクス(株)、千葉市、横浜市、DSデンカ(株) (株) (株) NEXT DELIVERY、天龍村

長野県 下伊那郡天龍村
コネット(株)、(株) NEXT DELIVERY、天龍村

愛知県 新城市
(株) クラウンサービス、ユタコー・ビルディング(株)、新城市

奈良県 奈良市
KDDIスマートフォン(株)、(株) NEXT DELIVERY、奈良市

徳島県 名東郡佐那河内村
(株) NEXT DELIVERY、コネット(株)、佐那河内村

佐賀県 佐賀市
(株) 佐賀新聞社、佐賀県、佐賀市

山口県 長門市
(株) 電通日本、(株) NEXT DELIVERY、コネット(株)、長門市

島根県 雲南市
(株) エアロネクスト、コネット(株)、雲南市

鳥取県 鳥取市
(株) NEXT MOTION、(有) 徳吉薬局

鳥取県 八頭町
コネット(株)、(株) NEXT DELIVERY、八頭町

新潟県 新潟市、佐渡市
AIR MEDICAL、JR東日本新潟シヤティエイト(株)、新潟市、佐渡市

石川県 小松市
(株) NEXT DELIVERY、コネット(株)、小松市

埼玉県 玉都神川町
(株) NEXT DELIVERY、コネット(株)、神川町

■ 道の駅等を拠点とした自動運転サービス



24

(2)⑥新たな労働力の確保に向けた対策

女性、高齢者、外国人等の多様な人材が活躍できる職場環境の整備、オペレーションの定型化・標準化 等

■ 中継輸送の普及、パレット物流の促進

【中継輸送による日帰り運行の実現】



【手積みからパレット物流への転換】



■ 航空分野における特定技能制度

対象となる業務の内容

※資格保持者等の指導者やチームリーダーの下で業務を行う

空港グランドハンドリング

- 航空機地上走行支援業務
・航空機の駐機場への誘導や移動
- 手荷物・貨物取扱業務
・手荷物・貨物の仕分け、ULDへの積付、取り降し・解体
- 手荷物・貨物の搭降載取扱業務
・手荷物・貨物の航空機への移送、搭降載
- 航空機内外の清掃整備業務
・客室内清掃、遺失物等の検索、機用品補充や機体の洗浄



航空機地上走行支援



手荷物・貨物取扱



手荷物・貨物の搭降載取扱



航空機への貨物等の移送

航空機整備

- 運航整備
・空港に到着した航空機に対して、次のフライトまでの間に行う整備
- 機体整備
・通常1～1年半毎に実施する、約1～2週間にわたり機体の隅々まで行う整備
- 装備品・原動機整備
・航空機から取り下ろされた脚部や動翼、飛行・操縦に用いられる計器類等及びエンジンの整備



エンジンオイル量の確認



客室内の照明の交換



客室内椅子の取付・取外し



電線の交換

<主なKPI>

・トラック運転に従事する若年層の割合【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年度）】

2024年問題に向けた広報(第1弾)について

トラックドライバーの時間外労働時間規制まで残り1年となるのを機に、昨年4月を「再配達削減PR月間」とし、国土交通省・経済産業省は、宅配便・EC(eコマース)・通販の事業者とともに、国民に対し、広報を強力に実施

政府広報 (3/29 BSテレ東)

- ・BSテレ東『ビビるとさくらとトモに深掘り！知るトビウ』
『サキドリ情報便！』のコーナー



再配達削減PR月間 (令和5年4月)

○国土交通省・経済産業省の取組

- ・「再配達削減 PR 月間」特設ページの開設
- ・再配達削減啓発リーフレットを作成、配布
- ・運輸支局・事務所で、政府広報の放映やチラシ配布に加え、管内自治体・関係団体へPR月間への協力を依頼等



(3/14 国土交通大臣会見)

○宅配便・EC (eコマース) ・通販の事業者の取組

- (ヤマト・佐川・日本郵便・アマゾンジャパン・自然食研・楽天・ヤフー・日本通信販売協会)
- ・CMやHP、SNS、チラシ配布等を通じ、再配達削減を呼びかけ
- ・オープン型宅配ロッカータッチパネル部分の待機画面でPRバナーを表示
- ・通信販売の利用者へ、まとめ買いの推奨メールを送付等



(佐川) PR入りCMの放映



(楽天) 自社HPでのPR

再配達の削減に向け、生活者も荷物を送る立場・受け取る立場としてできることがあります。
宅配便を利用するときのアクションをご紹介します。

宅配便を利用するときの アクション

自分が1回で確実に受け取れる
日時・場所を指定しよう



配送状況の通知アプリを
活用しよう



まとめ買いで
配送回数を減らそう



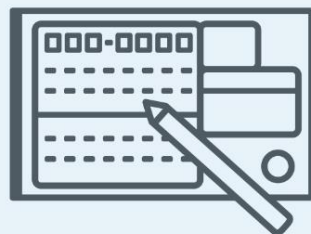
急ぎ便は状況に応じて
使い分けよう



相手が1回で確実に受け取れる
日時・場所を指定しよう



送り先の住所は
正しく記載しよう



宅配ボックス・置き配を
活用しよう



コンビニ受取りを
活用しよう



街なかにある
宅配ロッカーを活用しよう



宅配便を1回で受け取ることが、 ドライバーや、環境にメリットがあります。

生活や経済を支える物流に深刻な打撃を与えないために、社会全体で「2024物流危機」に対策していく必要があります。

すぐできる対策のひとつが、宅配便の再配達を減らすこと。再配達にかかる労働力を換算すると、年間約6万人分のドライバーの労働力に相当します。

また、再配達のトラックから出る年間約25.4万トンのCO2削減効果も。環境負荷も減らすことができます。

再配達なしで
1回で受け取ると…



年間
**25.4万トンの
CO2削減効果！**

タワマン配達1個で30分以上かかることも！ 小さな負担の積み重ねに、 見えない時間が費やされています。

宅配便1個を届けるにも、宅配便ドライバーにとってはさまざまなハードルがあります。

近年都市部に急増しているタワマンションでは、セキュリティの高さから1個運ぶだけでも30分以上かかることも。また、駐車場や住所表示などでも配達に“見えない時間”がかかっています。小さなことでも積み重なれば、ドライバーにとっては大きな負担となっています。



**1か所＝1回で
済まないタワマンの宅配**

高いセキュリティを保つため、1戸ごとにエントランスに戻って配達、の繰り返し。
1個運ぶのに30分以上かかることも。

**表札のない家を探して
近辺をぐるぐる…**



地域によっては同じ住居表示にいくつも住戸があり、探し当てるのに苦労する。

**駐車場探しに
四苦八苦**

路上パーキングが不足している上に、車両が枠におさまらないこともある。



専門家に聞きました：物流に対して負担を減らすために消費者ができることは？

このまま不便やコスト増を受け入れるか、物流の生産性を上げてサービスを保ってもらうか。消費者にも日常生活の中で出来ることはある

2024物流危機にあたって、物流業界で人手が足りなくなるのは明らかです。その結果、想定される未来としては、①希望日に荷物が届かなくなったり配送ミスが増える、②人件費が大幅に上がり配送料もアップする、などが考えられます。しかし実は、③物流生産性を向上させることで今のサービス品質を保つ、という選択肢を私たちは選ぶことができます。荷物量や荷姿を平準化してトラックの積載効率を上げるなど、少ないドライバーで同じ量の荷物が運べるように国も事業者もがんばっています。ただし、最後は、消費者の協力が必要です。荷物を1回で受け取る、急がない荷物は余裕をもった期日を指定する、宅配ボックスやコンビニ受け取りを利用するなどの努力が物流サービスを救うことになります。私たちの生活を支えてくれている物流サービスを守るために、利用のあり方を見直してみませんか。



高岡 美佳 先生

立教大学 経営学部 教授
研究分野：流通論、
新規事業開発論など

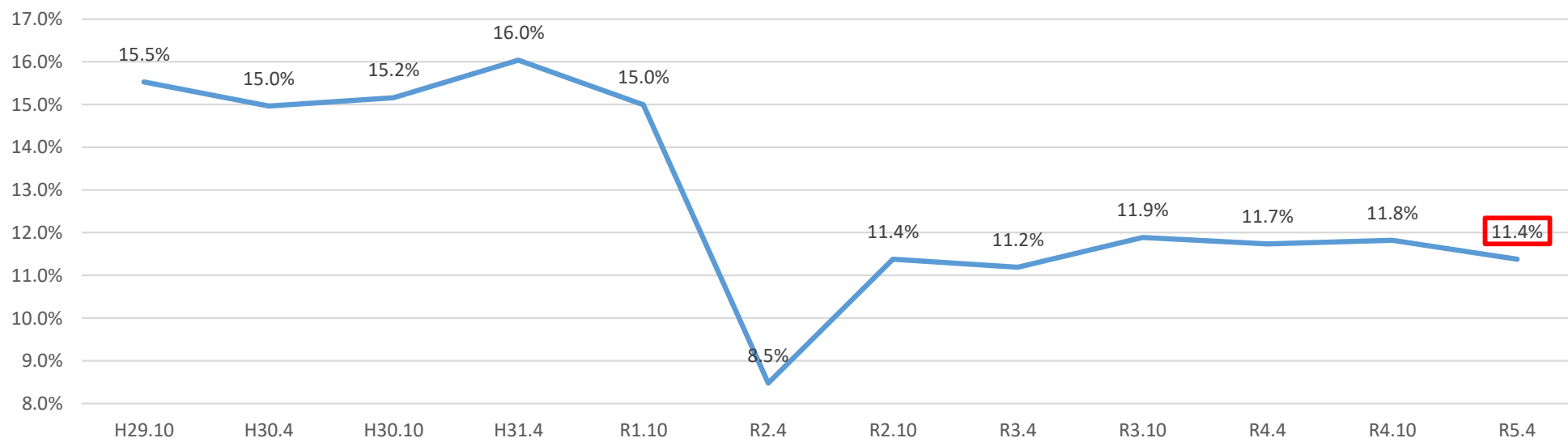
宅配便再配達実態調査(令和5年4月)の結果について

- 令和5年4月期のサンプル調査における再配達率は約**11.4%**。前年同月（約11.7%）と比べて約**0.3ポイント減**、本年10月（約11.8%）と比べて約**0.4ポイント減**。
- 宅配三社の**会員登録者**（不在率が非会員よりも低い）の数は、PR月間中及び翌月において、それまでの約**5倍の伸び**。

調査結果

	R 4 . 4 月	R 4 . 10	R 5 . 4 (PR月間)
都 市 部	12.8%	13.0%	12.6%
都市部近郊	11.2%	11.2%	10.9%
地 方	10.1%	9.9%	9.6%
総 計	11.7%	11.8%	11.4%

再配達率の推移



1. 物流の現状

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(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)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

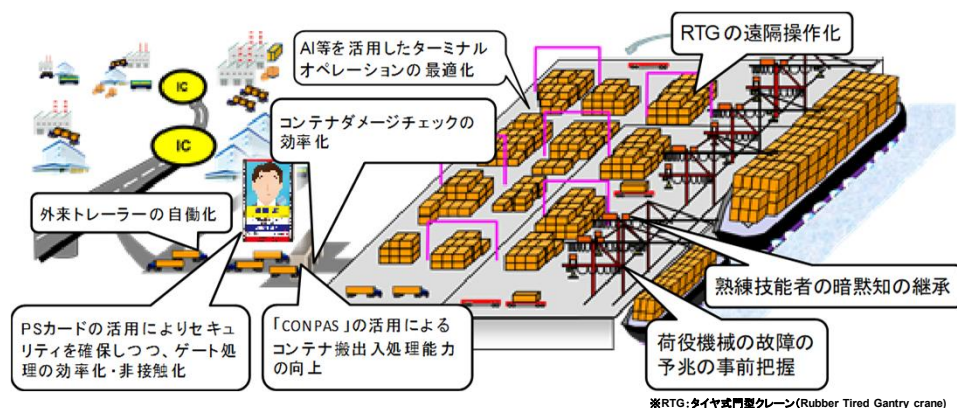
(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

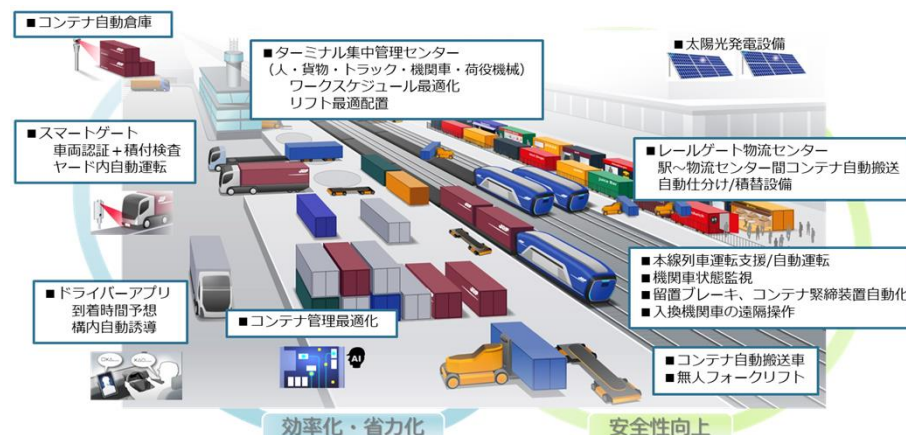
(3) ①感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

災害発生時の基幹的海上交通ネットワーク機能の維持、
「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組
の推進、自動運転・隊列走行を見据えた道路整備 等

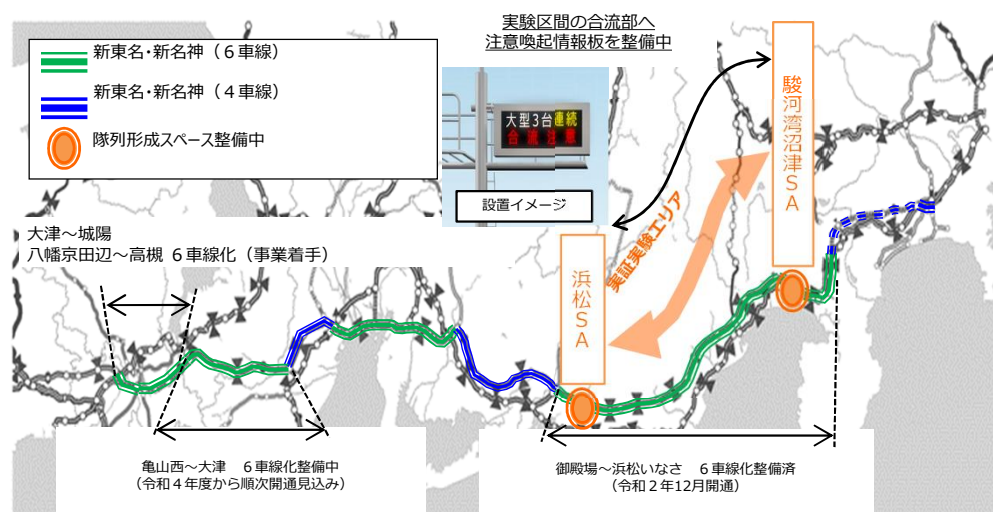
「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進



スマート貨物ターミナル



自動運転・隊列走行を見据えた道路整備



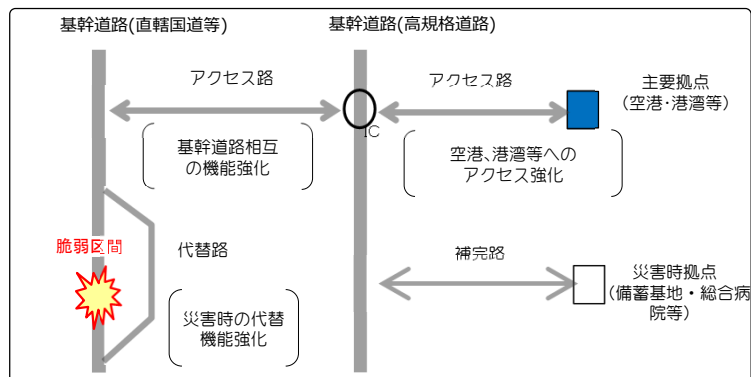
<主なKPI>

- 道路による都市間速達性の確保率
【57% (2019年度) →63% (2025年度)】
- 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 (約400ネットワーク) のうち、発災時に使用可能なものの割合)
【33% (2020年) →47% (2025年)】

(3) 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

重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化、国際コンテナ戦略港湾政策の推進、農林水産物・食品の輸出拡大、物流事業者の海外展開支援 等

■ 重要物流道路ネットワーク



■ 農林水産物・食品の輸出拡大

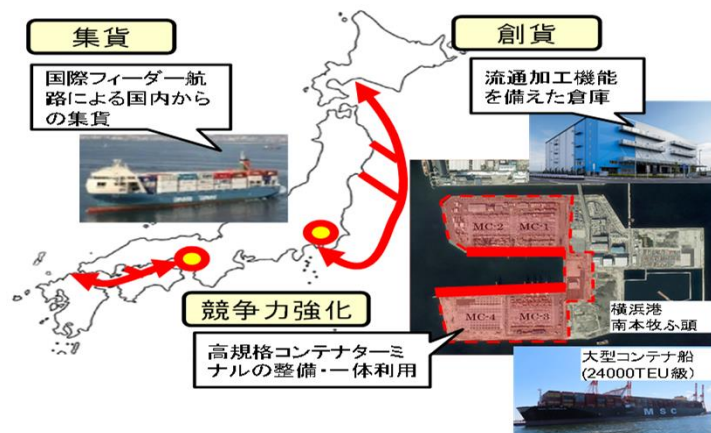


輸出環境整備イメージ



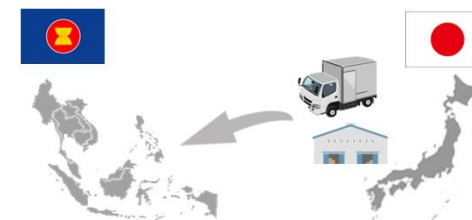
卸売市場の
コールド
チェーン対応

■ 国際コンテナ戦略港湾政策の推進



■ 物流事業者の海外展開支援

- ・日本式コールドチェーン物流サービスを基にした国際標準の普及
- ・規制・インフラ等の改善に向けた働きかけ
- ・官民ファンドの活用



⇒ 国際基幹航路の維持・増加

<主なKPI>

- ・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27万TEU（欧州：週2便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：3方面・週12便）、阪神港 週10万TEU（欧州：週1便、北米：デイリー寄港、アフリカ・豪州：2方面・週5便）（2019年7月）
→京浜港 週27万TEU以上（欧州：週2便、北米：デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州：3方面・週12便）、阪神港 週10万TEU以上（欧州：週1便、北米：デイリー寄港、アフリカ・豪州：2方面・週5便）（2023年度）】
- ・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 【2025年度までに2020年度比27%増】

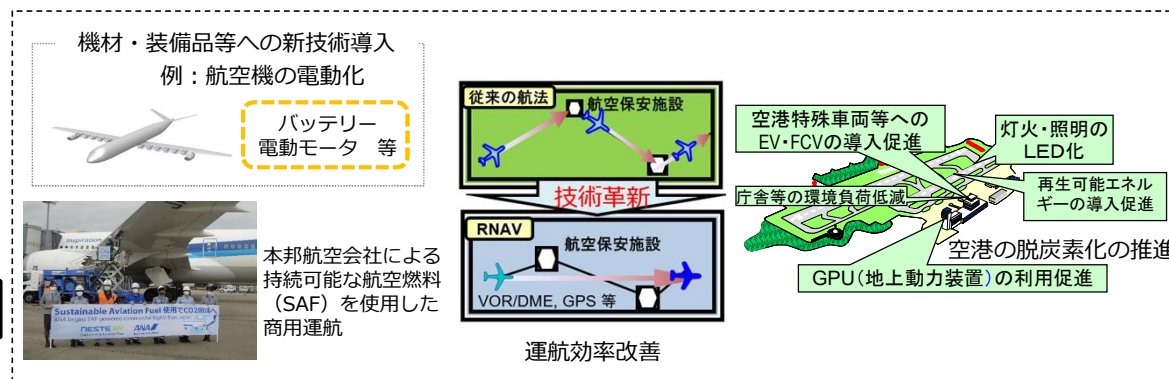
(3)③地球環境の持続可能性を確保するための物流ネットワークの構築

モーダルシフトのさらなる推進、荷主連携による物流の効率化、各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進 等

■ モーダルシフトのさらなる推進



■ 航空分野における脱炭素化



■ 次世代自動車等の普及促進



EVトラック

■ ゼロエミッション船の商業運航の早期実現

水素燃料船



アンモニア燃料船



超高効率LNG + 風力推進船

船上CO₂回収船

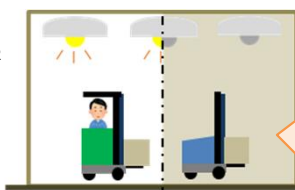
■ 倉庫の低炭素化の推進

・冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器への転換



・庫内作業の省人化に伴う照明・空調のエネルギー消費削減及び再エネ設備によるエネルギー供給

有人区画 省人区画



照明無しの状況で稼働する無人搬送車

■ カーボンニュートラルポートの形成



カーボンニュートラルポート (CNP) の形成イメージ

<主なKPI>

- ・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～））【毎年度 直近5年間の改善率の年平均－1％】
- ・モーダルシフトに関する指標
 - ①鉄道による貨物輸送トンキロ 【184億トンキロ（2019年度）→209億トンキロ（2025年度）】
 - ②海運による貨物輸送トンキロ 【358億トンキロ（2019年度）→389億トンキロ（2025年度）】

1. 物流の現状

2. 物流政策の概要

(1) 簡素で滑らかな物流

(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)

(2) 担い手にやさしい物流

(労働力不足対策と物流構造改革の推進)

(3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

3. 物流の革新に向けて

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」のポイント

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、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。
- さらに、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。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
 - (1) 商慣行の見直し
 - (2) 物流の効率化
 - (3) 荷主・消費者の行動変容
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

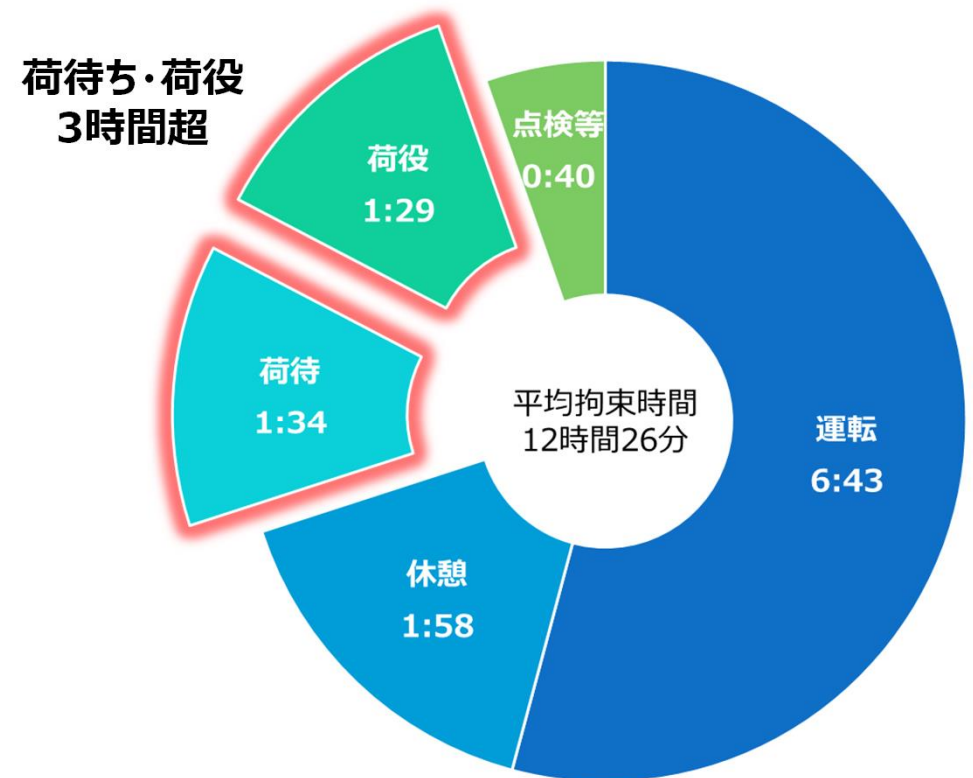
荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。
- ① **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
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 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
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化等**の取組み
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

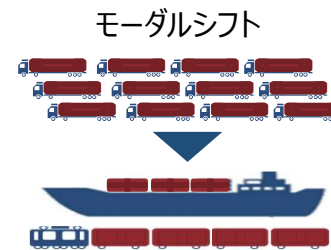
1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

● 物流GX・DX・標準化等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- ① 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)
- ② 「**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)
- ③ 「**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)
- ④ 「**物流標準化**」の推進 (パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**に係る機能強化・土地利用
最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制 (80km/h)** の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**
の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進

- ⑫ **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
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

「物流GX」の例



「物流DX」の例



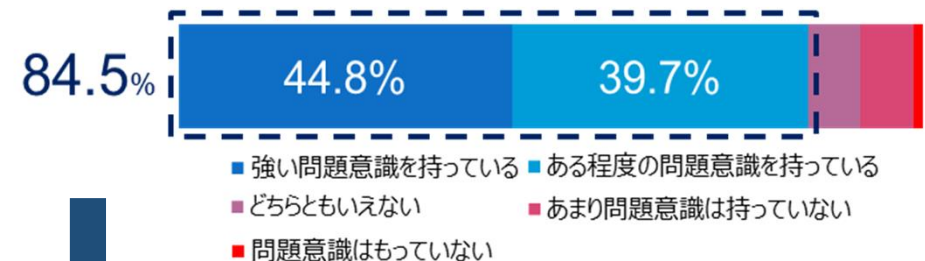
1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

- 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

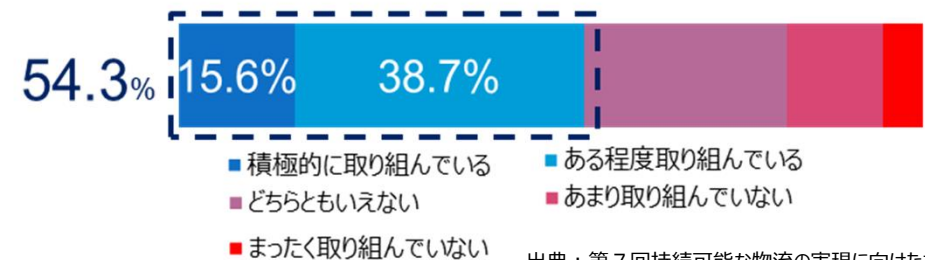
- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況

○物流危機に対して**問題意識**を持っているか



○物流危機対策の**取組**を実施しているか



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計： 14.3ポイント

※ 2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初 ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末 ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
 ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
 ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
 ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初
政策パッケージ
全体の
フォローアップ

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
- ・物流管理統括者の選定
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・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
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・パレット等の活用
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・検品の効率化・検品水準の適正化・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
- ・発送量の適正化 等
- ・物流コストの可視化

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 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「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 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・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。

岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話（R5.9.28）

令和5年9月28日、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：斉藤国土交通大臣、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、**10月2日の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。



【日時】 令和5年9月28日（木）
【場所】 株式会社浅井（東京都大田区平和島）
【出席者】

（経営者）

・株式会社浅井 代表取締役社長
・株式会社NTSロジ 代表取締役社長

（その他）

・公益社団法人全日本トラック協会 会長

（行政）

・岸田内閣総理大臣 ・斉藤国土交通大臣 ・矢田総理大臣補佐官
・厚生労働省局長 ・国土交通省局長

（トラックドライバー）

・株式会社浅井
・ヤマト運輸株式会社
・佐川急便株式会社



■ 車座対話後のぶら下がり会見における総理発言（抄）

- 来週に関係閣僚会議を開催し、「荷役作業の自動化・機械化、倉庫の脱炭素化・EVトラックの導入推進」「再配達率の半減に向けたインセンティブの付与」「トラックの大型化等によるモーダルシフト、あるいは自動運転の促進」などを緊急的に取り組むべき対策として「**物流革新緊急パッケージ**」を取りまとめたいと思います。このパッケージを取りまとめた上で、**来月に向けてまとめる経済対策**にこの内容を盛り込んでまいりたいと考えています。
- これと併せて、制度改正を含めた構造的な対策として、賃上げ原資の確保のための適正な運賃の収受などに向けて、**次期通常国会での法制化**も進めていきたいと考えております。

物流革新緊急パッケージのポイント

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 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来年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。このため、**本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」**を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、**以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組む**こととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

(具体的内容は次のページ以降)

1. 物流の効率化(1)

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】

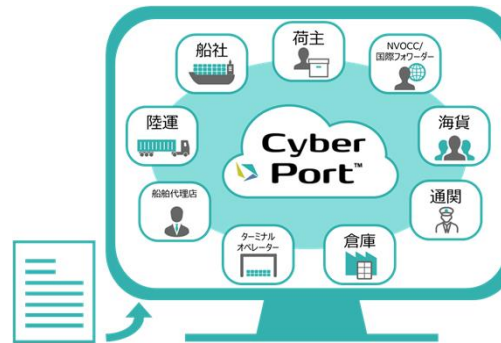


【AGV・ピッキングロボット】

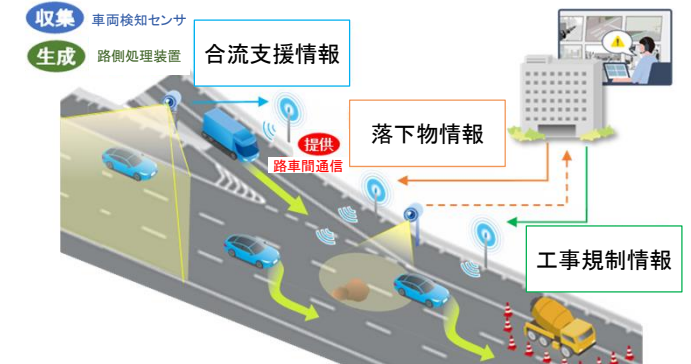


港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



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



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



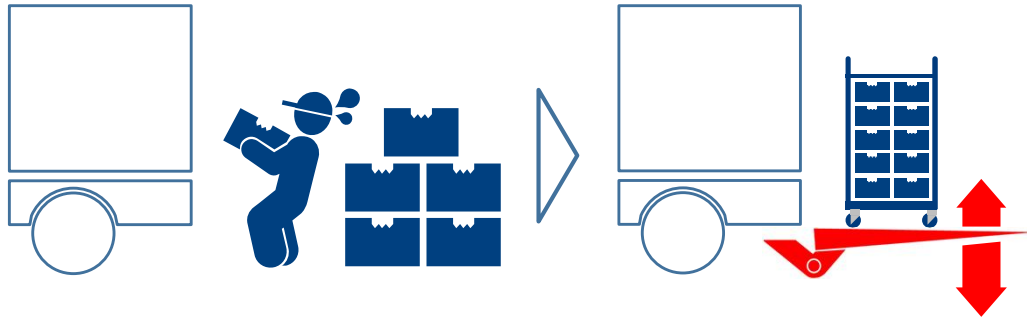
コンテナ大型化の推進



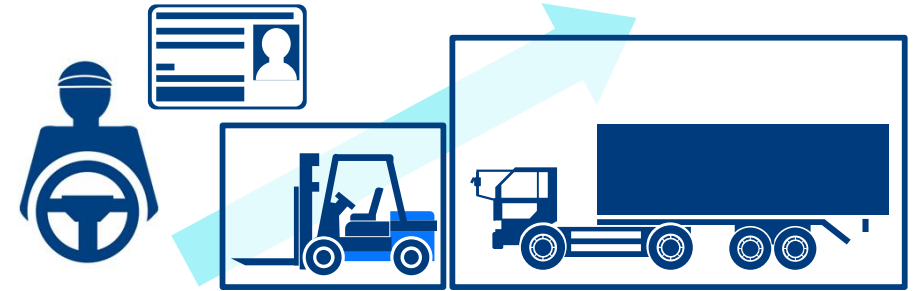
1. 物流の効率化(2)

○ 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

テールゲートリフター等、
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化

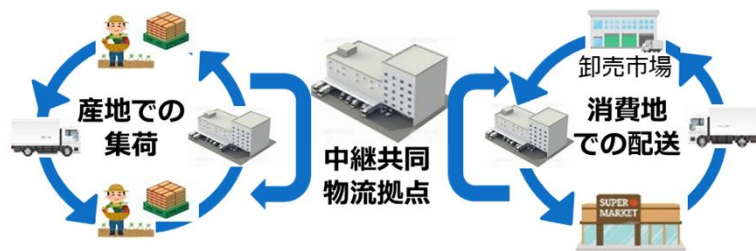


大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農産物等の流通網の強化



モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等



高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等

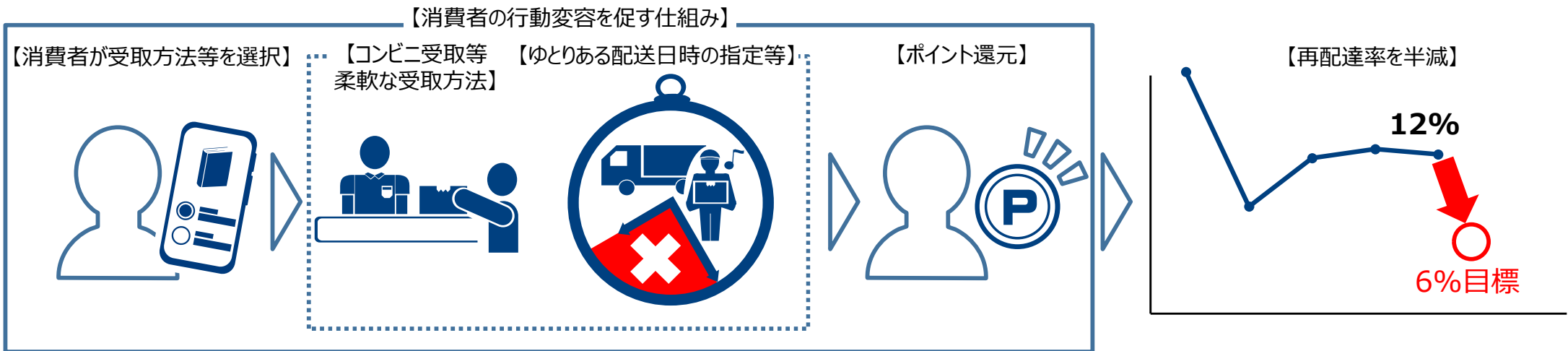


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

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



○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○ 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）

○ 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

○ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け