

「最近の物流政策について」

令和7年2月6日

国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課
貨物流通経営戦略室長 塩野 進

物流革新に向けた政府の動き

- 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
- 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)
- 2026年 4月** 改正物流法 全面施行予定 (特定事業者の指定、物流統括管理者の選任等)

「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

「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

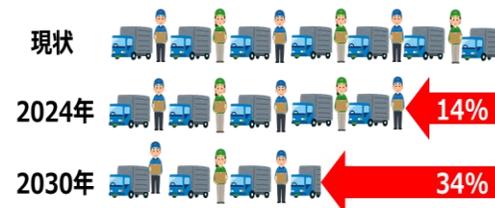
背景・必要性

○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

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

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(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

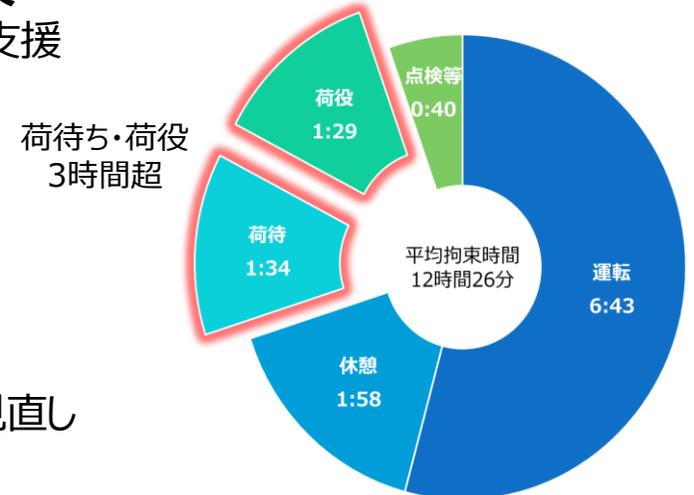
(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の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) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

- **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

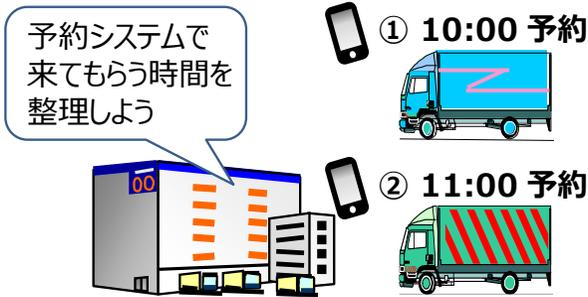
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



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
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



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
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

特定事業者の指定基準等のポイント

- 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**されるような基準値を設定。

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)

- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。 5

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

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



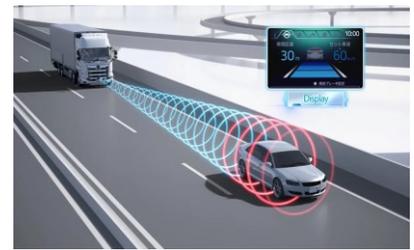
等 鉄道・内航海運へのモーダルシフト

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

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】

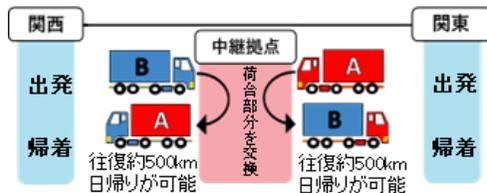
- 物流の革新と持続的成長に向けて、物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備、物流GX(モダルシフト等)、物流DX(自動化・機械化機器の導入等)、物流標準化・データ連携(標準仕様パレットの利用促進等)、物流施設の機能強化を推進。

【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】

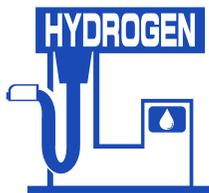
(R7当初：0.4億円、R6補正：32億円)



【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)



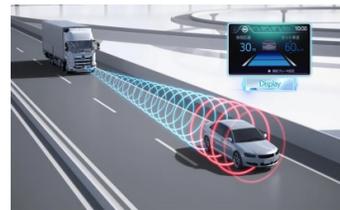
非常用電源設備



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



【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



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】

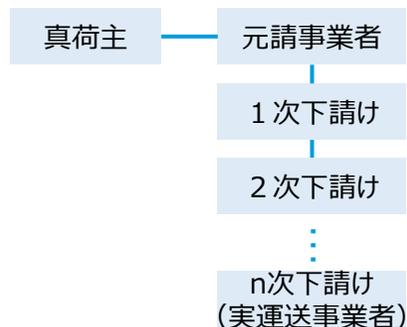
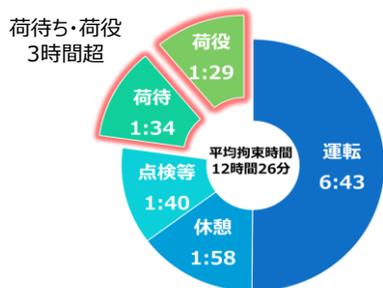
- **原則本年4月の改正物流法の施行**に向けて、**荷主・物流事業者に対する規制措置の執行体制を整備**。
- **トラックドライバーの賃上げ原資の確保**に向けて、**多重下請構造の是正**や「**標準的運賃**」の普及・浸透に向けた**実態調査等**を行うとともに、物流の適正化に向けて**荷主・元請事業者の悪質な行為を是正**するため、**トラック・物流Gメンの執行を強化**。
- **下請Gメンのヒアリング**や「**価格交渉促進月間**」等の実施により、**労務費を含めた適切な価格転嫁ができる環境を整備**。

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



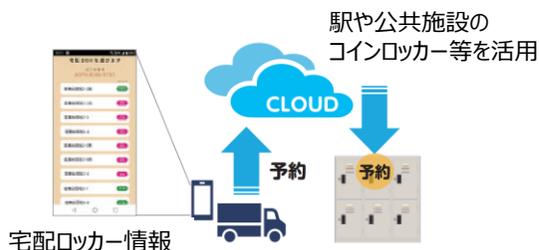
高速SA、PA



(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**。



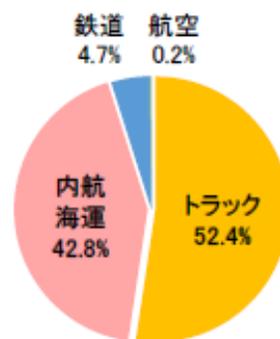
- **荷主等による物流改善の取組状況等について見える化し、企業の努力を消費者や市場からの評価につなげる仕組みの創設**に向けた調査・検討を実施。

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に特別償却又は税額控除の選択適用を認める特例措置を延長する。

施策の背景

- トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- 一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。
- 経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、内航海運事業者等の設備投資を促進することで、
 - ・ 国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
 - ・ 幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の活性化に寄与



【国内貨物輸送量】
(トンキロベース)
※令和4年度の数値



	トラック事業	内航海運事業 (船舶の貸渡をする事業)
事業者数	63,127事業者	1,582事業者
従業員数	201万人	5.3万人
中小企業の割合	97.5%	91.2%
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は4.5%	0.0%	1.8%

※トラック事業は令和4年度又は令和4暦年の数値
内航海運事業は令和5年度又は令和5暦年の数値
内航海運事業の営業利益率は中小企業の数値
※(出典)トラック事業の従業員数:総務省「労働力調査」
トラック事業の営業利益率:全日本トラック協会「経営分析報告書」
その他の項目:国土交通省調べによる



要望の結果

現行の特例措置

- 【所得税・法人税等】中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合に、取得価額(内航船舶は取得価額の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除の選択を可能とする。

結果

- 現行の特例措置を2年間(令和7年4月1日～令和9年3月31日)延長する。

概要

- トラック運送業における多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、**トラック運送業における多重下請構造には、第一種貨物利用運送事業者や、運送契約の締結主体とならない取次事業者など、トラック運送事業者以外にも様々な事業者が介在するが、必ずしもその実態が明らかでない。**
- このため、国土交通省、中小企業庁、公正取引員会等の行政機関、学識経験者、業界団体等を構成員とする**検討会を立ち上げ、事業者ヒアリング等を通じて実態把握に努めるとともに、トラック運送業における下請構造の意義や課題を検証し、多重下請構造の是正に向けて必要な対策を検討する。**

構成員

委員

【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

【行政】

- ・国土交通省

オブザーバー

【業界等】

- ・全日本トラック協会
- ・全国通運連盟
- ・国際フレイトフォワードーズ協会
- ・航空貨物運送協会
- ・日本内航運送取扱業海運組合
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

【行政】

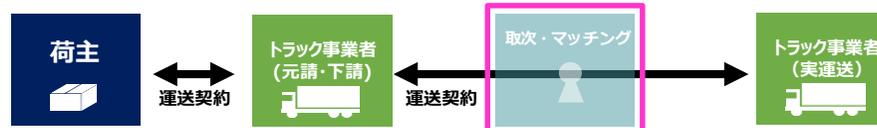
- ・経済産業省
- ・農林水産省
- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

【参考1】トラック運送業における多重下請構造のイメージ

・貨物利用運送事業者



・運送責任を負わない取次事業者・マッチングサービス提供者



【参考2】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）（衆議院国土交通委員会）

- 六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、**実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」**についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。

スケジュール（予定）

- 8月23日 : 第1回検討会（全ト協提言報告）
- 8月～11月 : 実態調査（アンケート、ヒアリング）
- 11月28日 : 第2回検討会（調査結果フィードバック）

- 2月5日 : 第3回検討会（論点整理）
- 3月～ : 第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

「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、

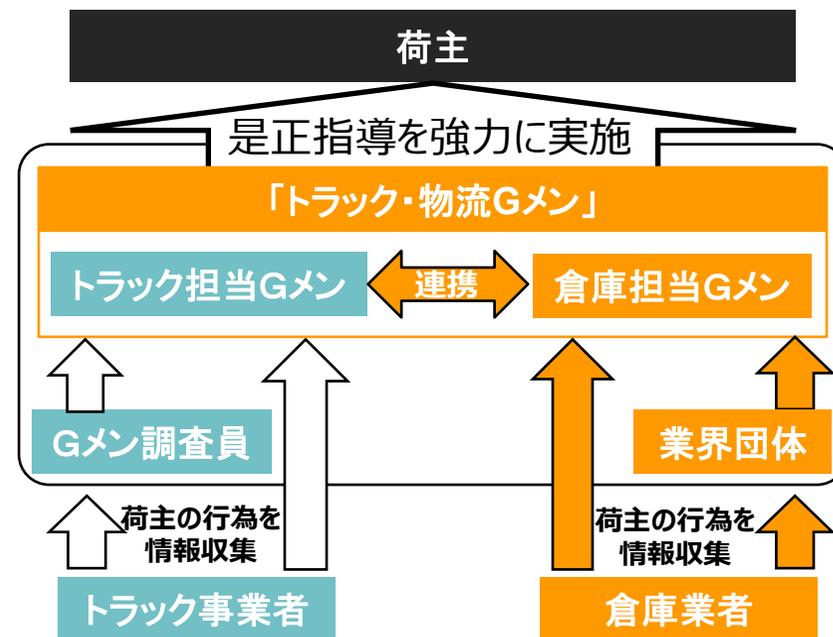
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

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

物流拠点の今後のあり方に関する検討会

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範囲は、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>関係機関からのヒアリング
- 第3回(R7.1.29)
<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)

ご静聴ありがとうございました。

