

物流革新に向けた政策パッケージの 進捗状況と今後

～ 2024 年の「物流革新元年」を振り返る～

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課

1. 物流を取り巻く環境と「物流革新 に向けた政策パッケージ」

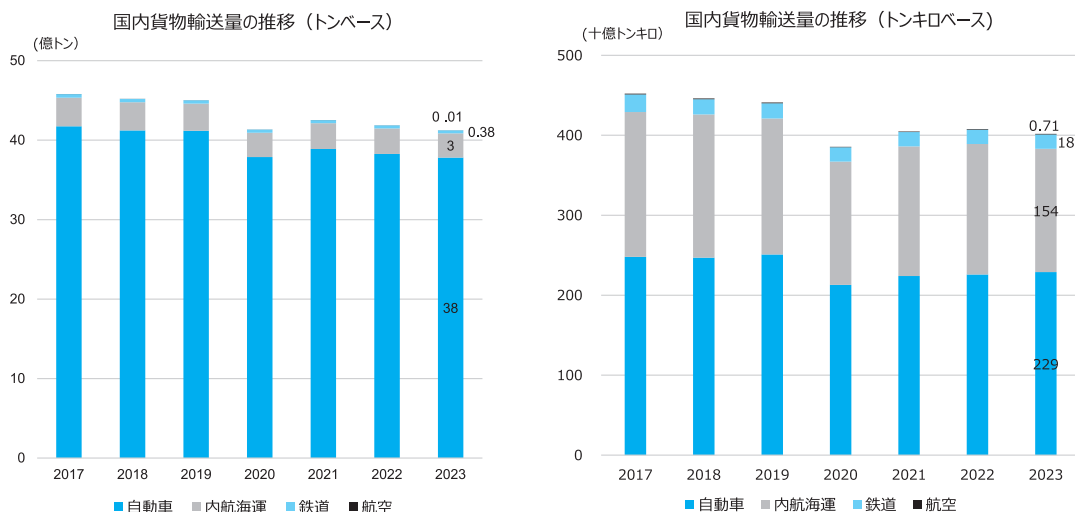
物流はわが国の国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり，営業収入の合計は全産業の2%，従業員数は全就業者数の3%を占める重要な産業です。また，国内貨物のモード別輸送量は，トンベースでは自動車が9割以上，トンキロベースでは5割以上を占めており，日本の物流に

おいて自動車は非常に重要な役割を担っています（図－1）。

しかしながら，トラックドライバーの労働環境・雇用環境は厳しく，全産業平均と比較すると，年間労働時間は約2割長く，年間所得額は約1割低く，有効求人倍率は約2倍になっています（図－2）。

このような中，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時間外労働の上限規制が2024年4月から適用されるなど働き方改革

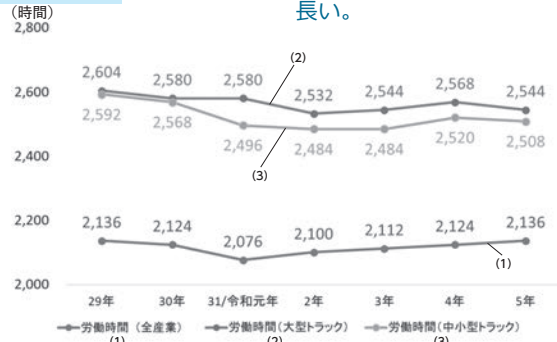
- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり，物流業界の営業収入の合計は約32兆円（全産業の2%）、従業員数は約223万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車³⁸が9割超、トンキロベースでは自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。



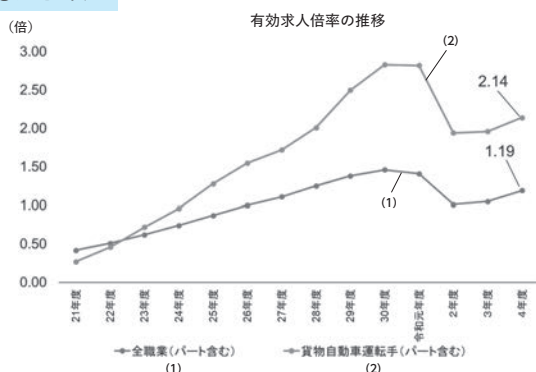
出典：国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」，「鉄道輸送統計年報」，「内航船舶輸送統計年報」，「航空輸送統計年報」より作成

図－1 物流業界の現状

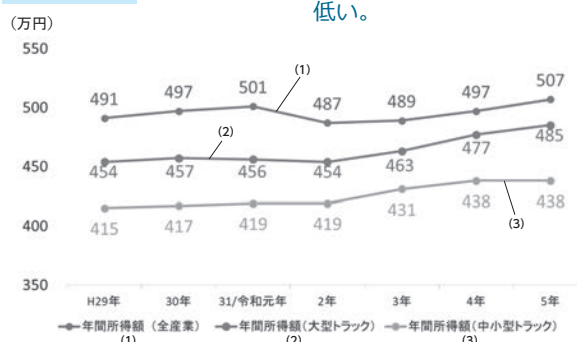
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



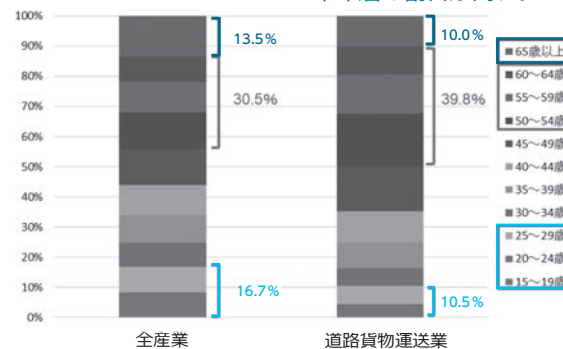
③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万円~60万円)低い。



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。

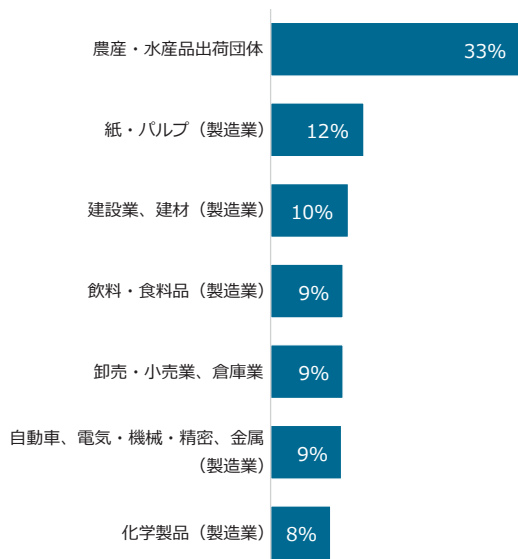


出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

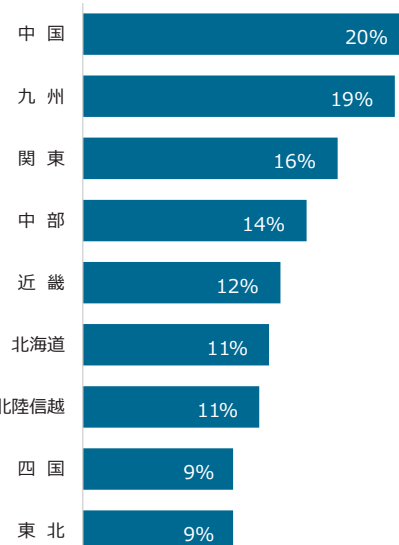
図-2 トラック運送事業の働き方を巡る現状

- 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)



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間取りまとめ(2023年2月)より抜粋

図-3 労働時間規制等による物流への影響

がより一層推進される一方，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の停滞を生じかねないという，いわゆる物流の「2024年問題」に直面していました。

具体的には，このまま推移すると輸送力が2024年度には14%，2030年度には34%不足し，今のように運べなくなる可能性があるとの推計されており，これらの課題への対応が急務となりました（図－3）。

このため，わが国の社会経済の変化に迅速に対応し，荷主，事業者，一般消費者が一体となってわが国の物流を支える環境整備について，関係行政機関の緊密な連携の下，政府一体となって総合的な検討を行うため，2023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」が設置・開催されました。

同会議では，内閣総理大臣から，①商慣行の見直し，②物流の効率化，③荷主・消費者の行動変容について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・総合的な対策を取りまとめるよう指示がなされたことを受け，2023年6月の第2回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」が取りまとめられました。

この政策パッケージでは，荷主企業・物流事業者間における物流負荷の軽減，物流産業における多重下請構造の是正，荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容に向けた規制的措置についての法制化を含め，中長期的に継続して取り組むための枠組みを確実に整備することとしており，この政策パッケージ等に基づき，関係省庁が連携し，輸送力不足の解消に向けてさまざまな対策を講じてきたところです（図－4）。

2. 政策パッケージの進捗状況

2024年7月の第5回関係閣僚会議では，トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用された2024年4月から4カ月が経過しようとしていたことや，政策パッケージに盛り込まれた対策を具体化した「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」（改正物流法）が同年5月に公布されたことを踏まえ，政策パッケージの進捗状況

- 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

図－4 「物流革新に向けた政策パッケージ」の概要
（2023年6月2日，我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）

と今後の対応について国土交通大臣から報告されました。

具体的には、物流の効率化に向けて、自動フォークリフトや自動倉庫といった自動化・機械化設備の導入や、EVトラックなどの物流の脱炭素化を推進するとともに、荷物を載せるパレットの規格を統合するなどの物流標準化やデータ連携の促進などにより、共同輸配送や帰り荷確保を進めてまいりました。

また、モーダルシフトの促進に向けた大型コンテナ等の導入支援や高速道路の利便性向上に向けたダブル連結トラックの通行区間の拡充、デジタル技術を活用したサービスとして自動運転やドローン物流等の社会実装の加速に取り組んでいます。

このほか、新しい物流形態である「自動物流道路」の構築に向けた検討も進めています。これは、道路の中央分離帯や路肩、地下等の空間を活用して、無人化・自動化した輸送を行うことを目指すものであり、今後10年での社会実装を目指し、引き続き取組を進めていきます。

次に、商慣行の見直しに向けては、政策パッケージに盛り込んだ規制措置についての法制化を図るための「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」が、2024年5月に公布されました。

このうち、改正物流効率化法においては、物流効率化のために荷主・物流事業者等が取り組むべき措置に関する判断基準や一定規模以上の事業者を指定する際の基準、指定された事業者に義務付けられる中長期計画や定期報告の記載事項等について、荷主を所管する経済産業省、農林水産省等とともに検討を行い、本改正法の施行に向けた取組を進めていくため、同年6月に、国土交通省、経済産業省、農林水産省の3省が共同事務局となって合同審議会を設置しました。

その後、全4回にわたる会議を経て、同年11月に改正物流効率化法の荷主・物流事業者に対する規制措置の施行に向けた取りまとめを策定・公表し、当該取りまとめを踏まえた政省令案につ

いてパブリックコメントを実施するなど、2025年4月予定の施行に向けた準備を進めています。

また、2023年7月に設置したトラックGメンについて、悪質な荷主・元請事業者を是正するため、1年間で計811件の働きかけや要請などを実施しました。その後、物流全体の適正化を図る観点から、2024年11月に「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充しました。

具体的には、従来の162名に本省・地方運輸局等の物流担当部署から29名を追加し、倉庫業者からも情報収集を行えるようにするとともに、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、総勢約360名規模への大幅な体制拡充を図ることで、情報収集機能を一層強化しています。

さらに、2024年11月および12月を、Gメンによる集中監視月間とし、プッシュ型の情報収集等を積極的に実施し、適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主等に対する是正指導を強力に実施しました。具体的には、荷主、元請事業者等に対し、トラック事業者が関係法令を遵守して事業を遂行することができるよう荷主等が配慮することの重要性について理解を得るための周知・協力要請等の活動を実施しました。

最後に、荷主・消費者の行動変容に向けて、宅配の再配達率を半減させるため、EC事業者や物流事業者と連携しながら、物流負荷の低い受取方法を利用者が選択した際のインセンティブ付与を国が支援することにより消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装を目指す「ポイント還元実証事業」を2024年11月から2025年1月まで実施しました。

3. 今後のさらなる取組の推進

物流の「2024年問題」は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化していく構造的な課題であり、継続的に対応していく必要があります。このため、2030年度に不足する輸送力34%を補うこ

とを目指し，荷待ち・荷役時間の削減，積載率向上，モーダルシフト，再配達削減等，政策パッケージ等に基づく取組に着実に取り組んでいくための必要な施策について引き続き検討を進め，その一層の強化を図っていきます。

具体的には，物流効率化に向けた陸・海・空の輸送モードを活用した新モーダルシフト，物流拠点の整備，物流 DX・GX，物流標準化・データ連携の推進，商慣行の見直しに向けた改正物流効率化法による規制措置の執行体制の整備や，トラック・物流 G メンの執行強化，荷主・消費者の行動変容に向けた宅配ロッカー等の多様な受取方法などの普及促進のための実証事業などに取り組んでいきます（図－5）。

このうち，特に，物流拠点の整備については，物流の「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に高く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と考えています。

積載率の向上，荷待ち・荷役時間の縮減，新技術の導入等の社会的要請に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，営業用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，「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」を 2024 年 10 月から開催しています（図－6）。

この検討会においては，学識経験者や倉庫業界，不動産業界，トラック業界，金融機関等の関係団体，関係省庁を交え，次の 3 つの論点を提示しつつ議論を進めているところです。

- 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

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 等



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

図－5 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
(2024 年 11 月 22 日，官民物流標準化懇談会 モーダルシフト推進・標準化分科会)

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に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)取締役主席研究員 ・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 ・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(R7.1.29) ＜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)		

図－6 物流拠点の今後のあり方に関する検討会

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

今後は、同検討会の議論を踏まえ、物流拠点の整備に係る政策を具体化していく予定です。

物流を支えるエッセンシャルワーカーであるト

ラックドライバーの処遇改善や担い手確保をはじめ、物流産業の持つさまざまな課題は「待ったなし」の極めて重要な局面にあります。このため、国土交通省が「物流革新元年」と位置付けた2024年に引き続き、2025年は具体的な取組を実行する1年としてさらなる飛躍の年となるよう、政府一丸となって、全力で取り組んでいきます。