

# 総合物流施策大綱の概要

## (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)

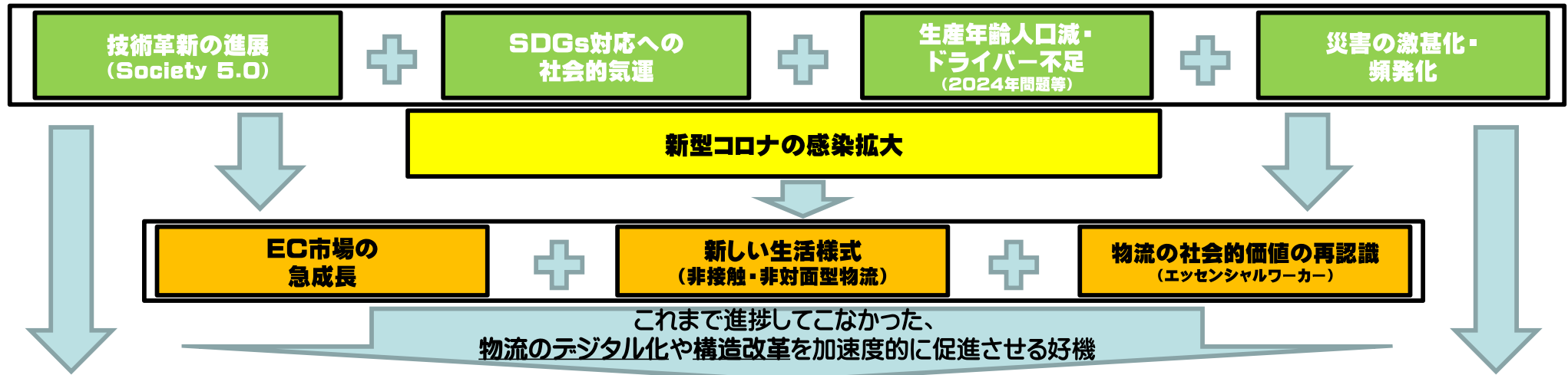
## (2) 担い手にやさしい物流

(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)

# 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)

## 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) 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

- (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

## 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)



# 総合物流施策大綱の概要

## (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)

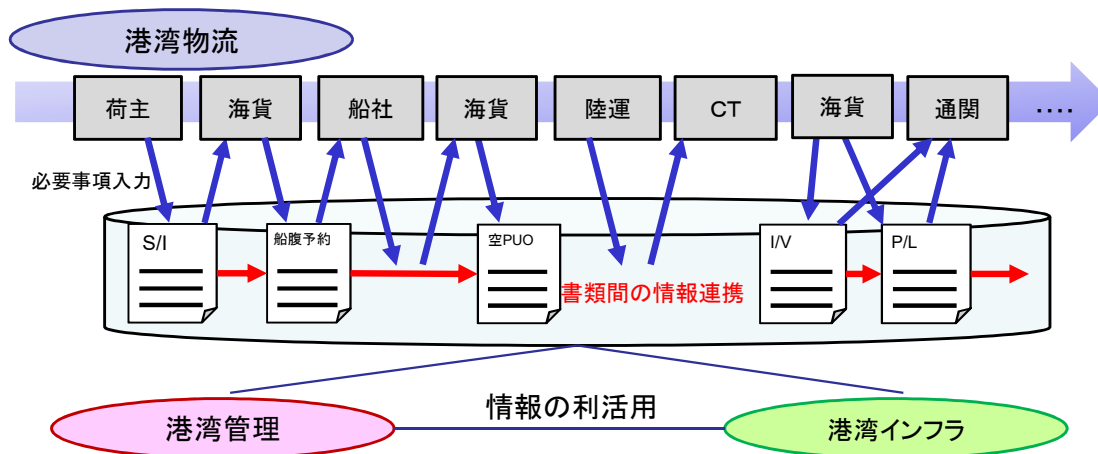
## (3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

# (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

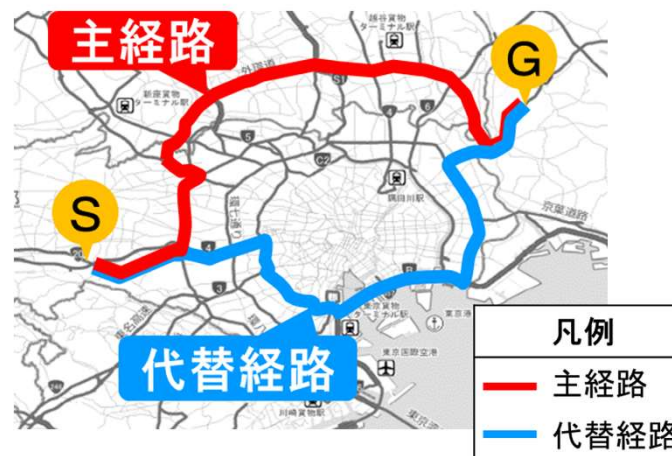


## ■ 物流DX推進に関する調査事業



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

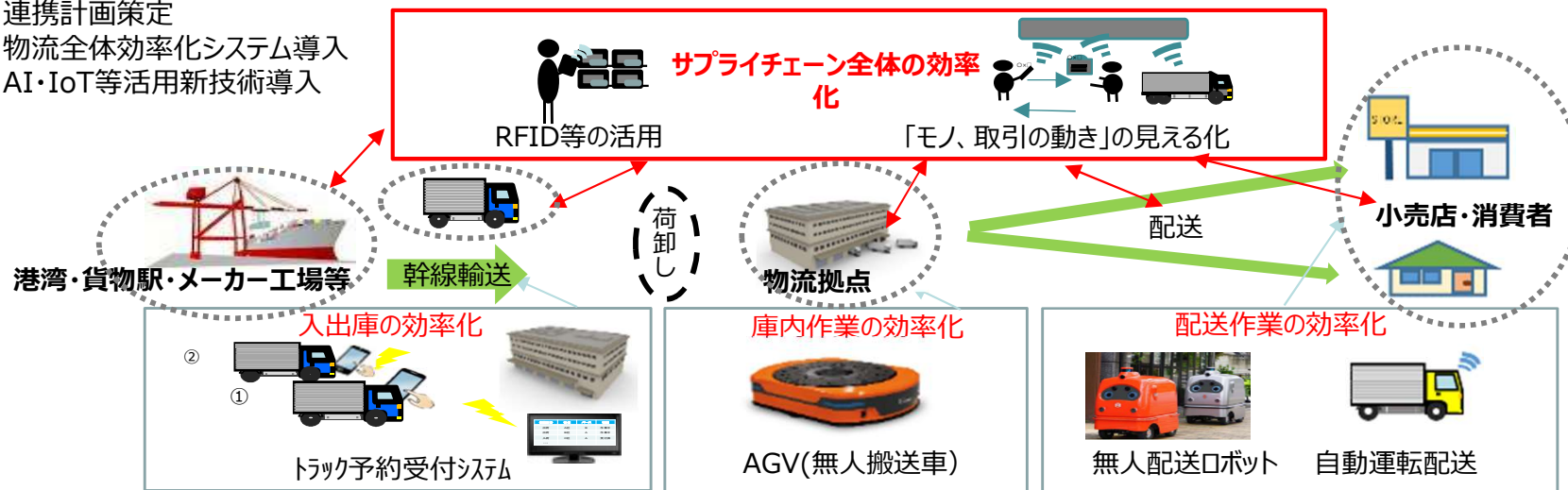
<主なKPI> ・サイバーポート (港湾物流) へ接続可能な港湾関係者数 【約650者 (2025年度)】

# (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

レベル4 飛行のイメージ



## ■ 自動運航船





# (1)③物流標準化の取組の加速

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

### パレットの標準化

○ 様々な規格・運用が存在していることにより、積替え作業の発生や積載効率が低下するなど非効率

積替え作業時間 2~3時間/10車  
様々な規格・運用  
積み替え作業の発生  
標準化された規格・運用  
出荷基地 納品基地  
一貫パレチゼーションの実現  
荷役作業の効率化、トラックへの積載効率の向上

### 外装の標準化

○ 様々な商品サイズ・形状により、パレット等への積載効率が低下するなど非効率

様々なサイズ  
標準化されたサイズ  
荷役作業の効率化、積載効率、保管効率の向上

### 伝票の標準化

○ 荷主等の事業者ごとに伝票がバラバラであり、記載項目も異なるため、荷積み、荷卸し時に非効率

様々な種類の伝票  
統一伝票  
伝票種類、記載項目がバラバラ  
記載項目等を標準伝票に統一  
検品・事務作業の効率化

### データの標準化

○ 物流事業者と着荷主の間などで商品データが標準化された仕様で共有されていないことから納品時の賞味期限確認等の検品において非効率

データ連携なし  
データ連携  
出荷基地 納品基地  
納品データ事前連絡  
検品・荷卸し作業の効率化

### 業種分野横断的な物流標準化の取組

#### ・官民物流標準化懇談会

議題：ハード・ソフト含むすべての物流各項目（パレット・外装サイズ、外装表示、伝票、データ・物流用語等）の業種分野横断的な標準化

**パレット**

- パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ(令和4年6月27日公表)
- パレット標準化推進分科会

日本物流団体連合会・物流標準化調査小委員会

**【ソフトの標準化】SIPスマート物流サービス**

- 物流情報標準ガイドライン-ver.2.01-(令和5年2月2日公表)

連携協力

### 業種分野ごとの物流標準化の取組

#### 加工食品分野

- 加工食品分野における物流標準化アクションプラン (令和2年3月27日公表)
- ・加工食品分野における物流標準化研究会
- ・加工食品分野における物流標準化アクションプラン フォローアップ会

#### 青果物分野

- 青果物流通標準化ガイドライン骨子 (令和4年4月15日公表)
- ・青果物流通標準化検討会

#### 紙加工品分野

- 紙加工品（衛生用品分野）におけるアクションプラン (令和4年4月18日公表)
- ・紙加工品（衛生用品分野）物流研究会

#### 菓子（スナック・米菓）分野

- 菓子物流（スナック・米菓系）におけるパレット標準化ガイドライン (令和4年5月20日公表)
- ・菓子パレット標準化促進協議会

### <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に推奨する規格（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。

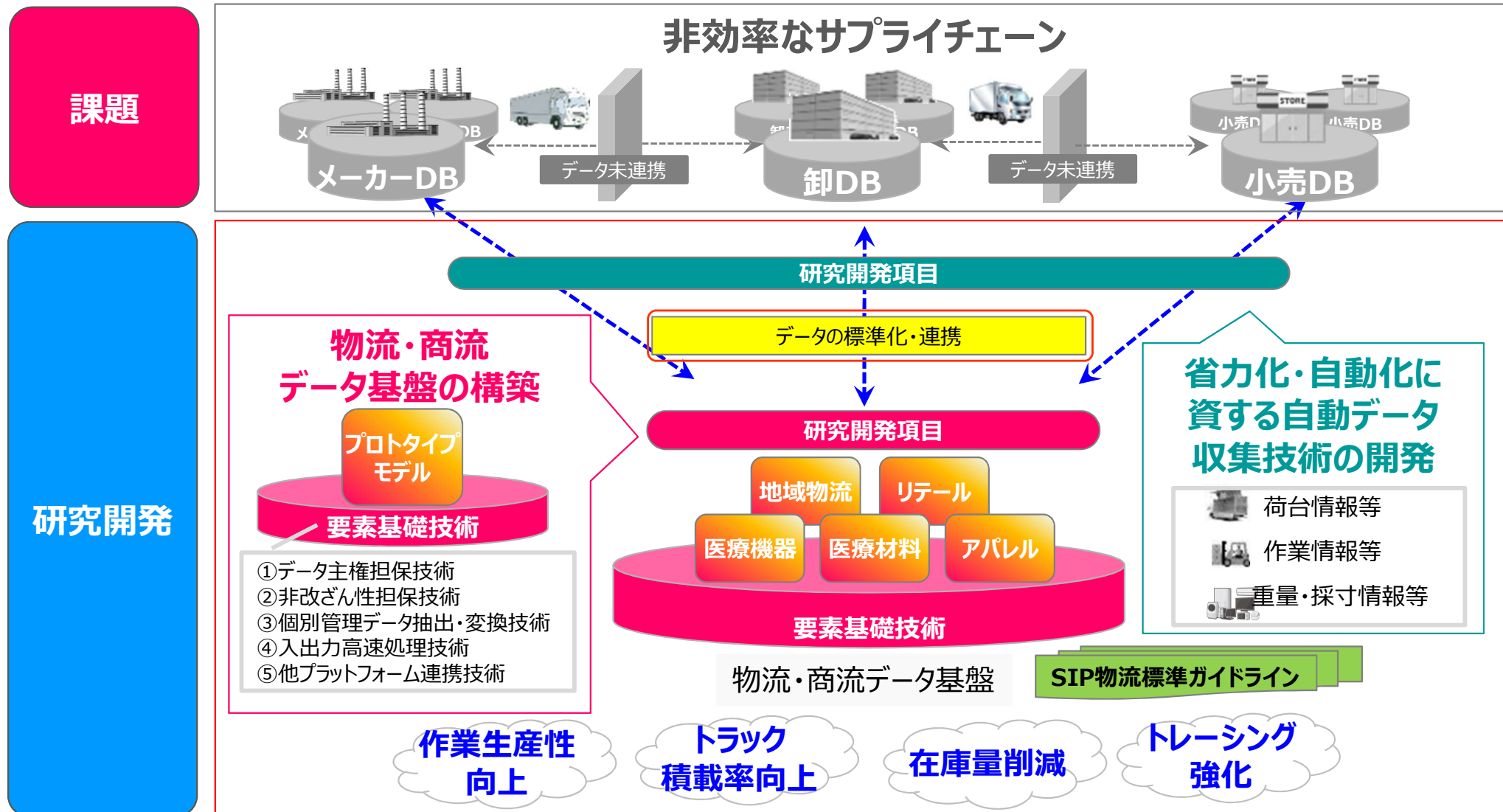
※業種分野の状況、商品特性等によっては、上記推奨規格の採用が困難な場合や、異なる規格の採用がより合理的な場合もある。

<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）」を見える化し、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。





# 総合物流施策大綱の概要

## (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)

(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を呼びかけ

「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

＜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】

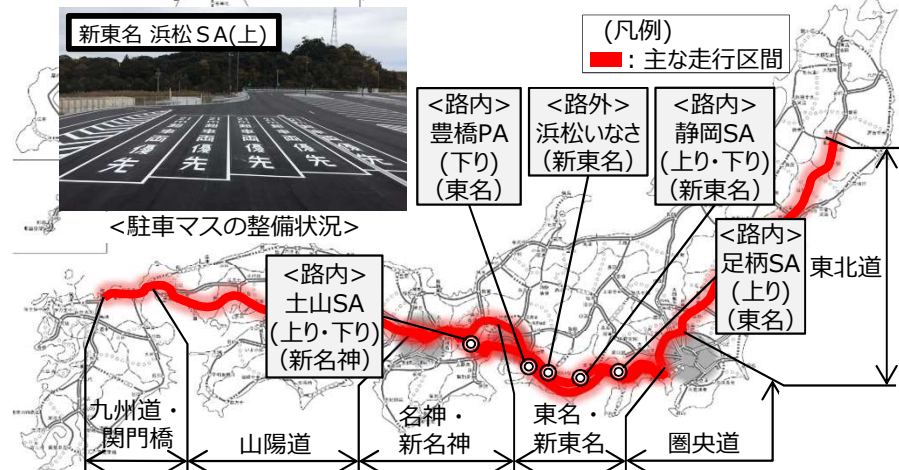
■ ダブル連結トラック等の活用支援

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】



【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

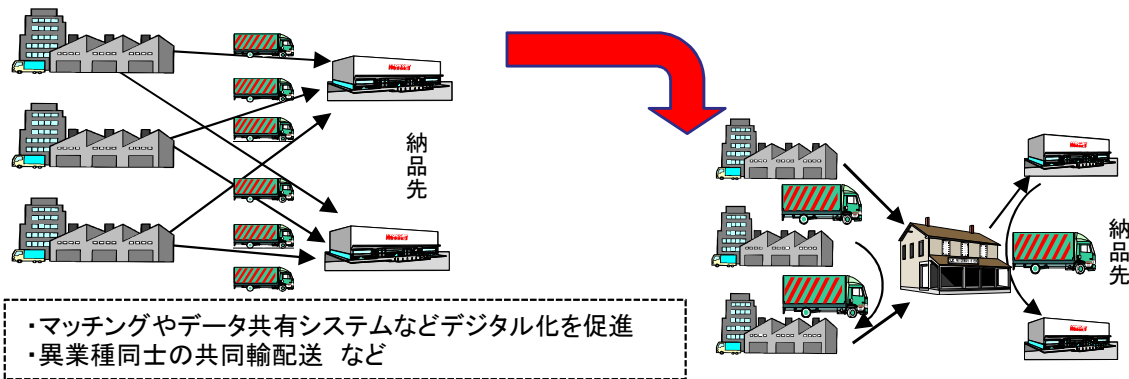
改正後

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

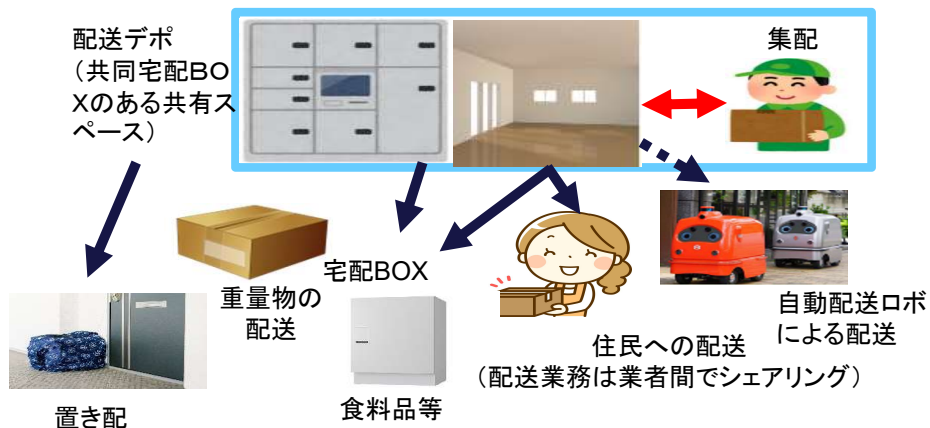


## ■ 新幹線等を活用した貨客混載



## ■ 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】
- ・トラックの積載効率 【37.7% (2019年度) →50% (2025年度)】
- ・宅配便の再配達率 【10%程度 (2020年度) →7.5%程度 (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

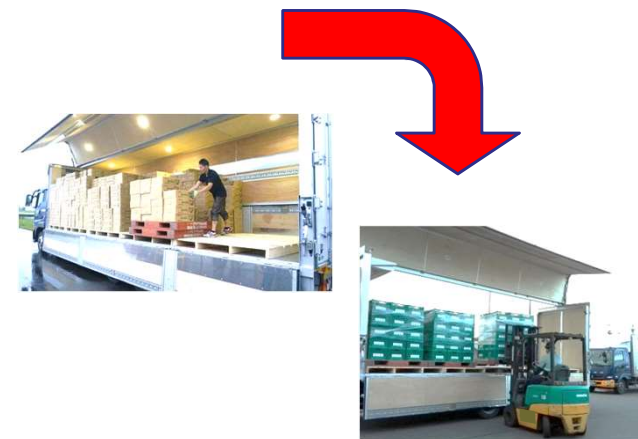
## ■ 共同物流拠点の整備



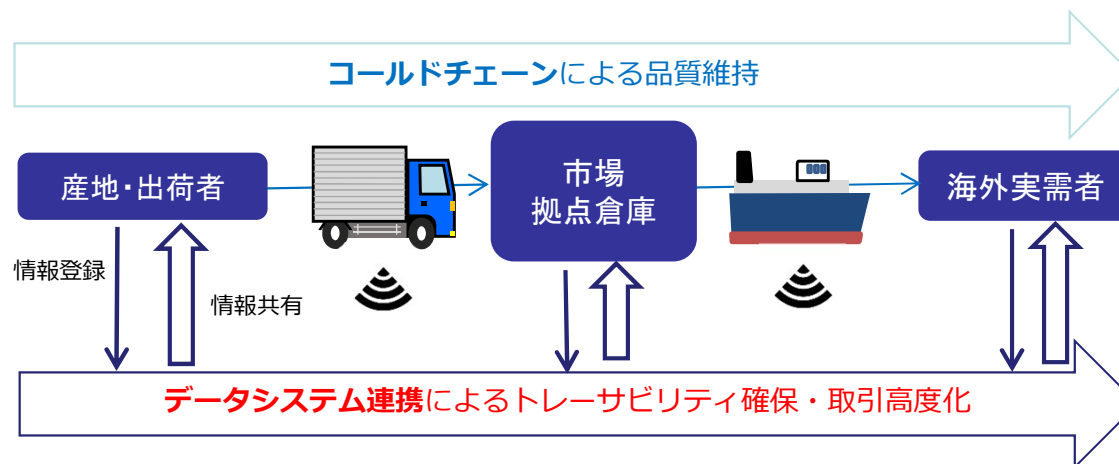
## ■ 自動化・省人化、標準化・パレット化

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）】

# (2)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

貨客混載や共同配送の推進、ドローン物流の社会実装化 等

## ■ 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

【社会実験（例：2022年度）】



## ■ 道の駅等を拠点とした自動運転サービス



➡ 国土交通省・環境省連携事業において、これまで46地域（49件）を支援

<主なKPI> ・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数（過疎地域）【14件（2020年度）→100件（2025年度）】



# (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）】

## (2)⑦物流に関する広報の強化

- 物流分野における労働生産性の向上等の**物流課題の解決に向けて**、物流を取り巻く現状・課題やその解決のための取組の重要性について、**関係者や一般消費者に認識してもらうことが極めて重要**であり、総合物流施策大綱においても、物流に関する広報を強化することとしている。
- 本調査では、物流を取り巻く現状・課題や、目指すべき方向性に関する**広報を強化するための効果的な方策等を検討**する。

### 一般消費者向け定量アンケート

一般消費者が物流危機に対して、どのように認識しているか把握することで、広報戦略として必要とされる要件について示唆を得る。

(令和4年10月実施、計5問/1000名まで。)

【想定設問案 計5問まで】

- Q. 物流に関して行っている現在行っている行動  
(宅配BOXの利用、置き配等) など
- Q. 物流危機が迫っていることを認知しているか
- Q. 物流危機について現在どの程度の問題意識があるか
- Q. 物流危機の詳細を聞いて問題意識は高まるか
- Q. 物流危機に取り組む企業についてどう感じるか

### 事業者向け定量アンケート

物流危機への意識、取組み状況を確認するために、物流事業者や荷主を対象にWEB定量アンケートを実施。

(令和4年10月実施)

【想定設問案】

- Q. 物流危機に対する危機認識の強さ
- Q. 物流危機に対する現在の取組み状況
- Q. 現在、取り組んでいる取組みの詳細 (自由回答)
- Q. 物流危機への取組みにおける課題感  
: 個社対応が難しい、生活者意識etc
- Q. 事業者の情報 (会社名/担当部署/連絡先) など

### ヒアリング

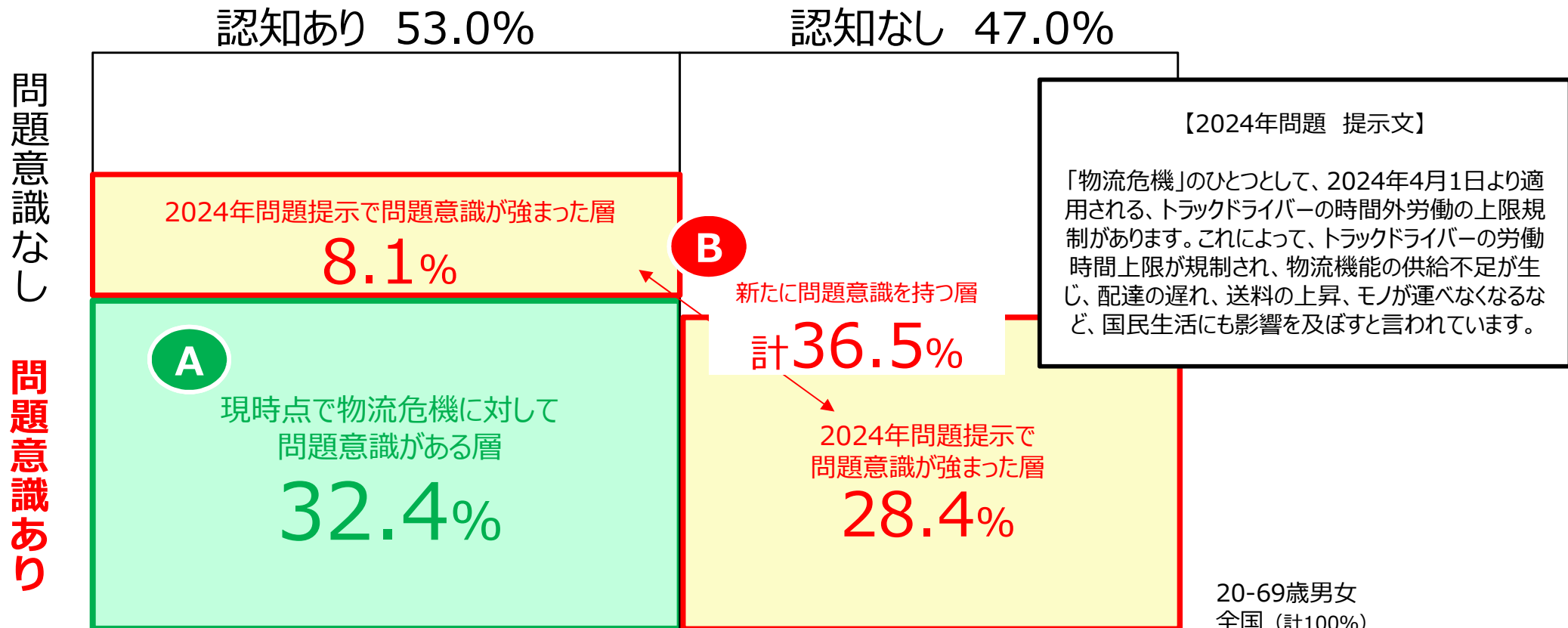
物流危機がもたらす、生活者への影響、企業活動への影響、物流危機に対する認識の現状、取組み状況、その推進のうえでの課題点等について、ヒアリングを実施。(令和4年11月以降随時実施)

### その他

文献調査、ビッグデータ調査も実施。以上事項をとりまとめ広報戦略立案を実施。(令和5年1月頃)



- 「物流が危機的な状況に陥りつつある」ことを見聞きしたことがある人は、全体の53.0%。そのうち、現状、物流危機に対して問題意識を持っているのは全体の32.4%の人。
- 「2024年問題」を提示後にはさらに全体の36.5%の人が物流危機に対して問題意識を持つ。
- 一方で、残りの31.1%の人は単純な文章提示ではなく伝え方の工夫が必要。



# 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、本年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！知るトビラ』  
『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

### ○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



(3/14 国土交通大臣会見)



(佐川) PR入りCMの放映



(楽天) 自社HPでのPR

## 宅配便を利用するときのアクション

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  
配達回数を減らそう



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、再配達を防ぐことは、ドライバーと環境にとって大きなメリットに！

## 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となります。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



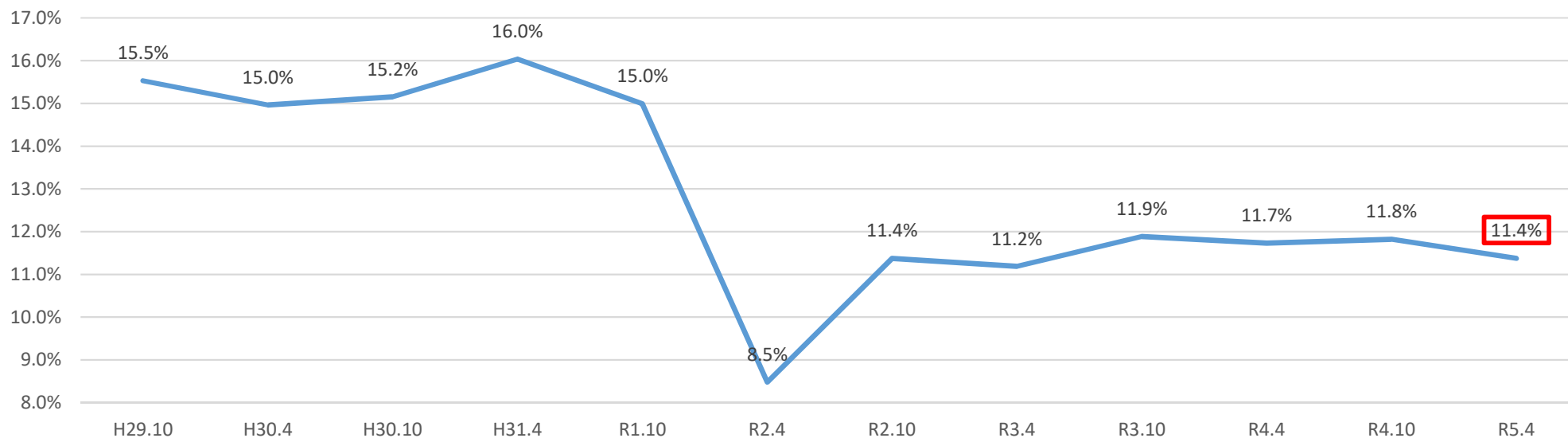
# 宅配便再配達実態調査(令和5年4月)の結果について

- 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

	R4.4月	R4.10	R5.4 (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%	<b>11.4%</b>

## 再配達率の推移



# 総合物流施策大綱の概要

## (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)

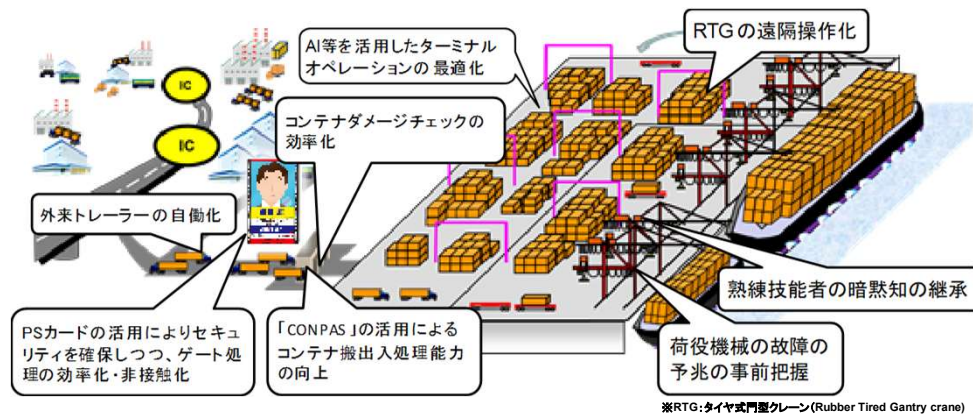
## (3) 強くてしなやかな物流

(強靱で持続可能な物流ネットワークの構築)

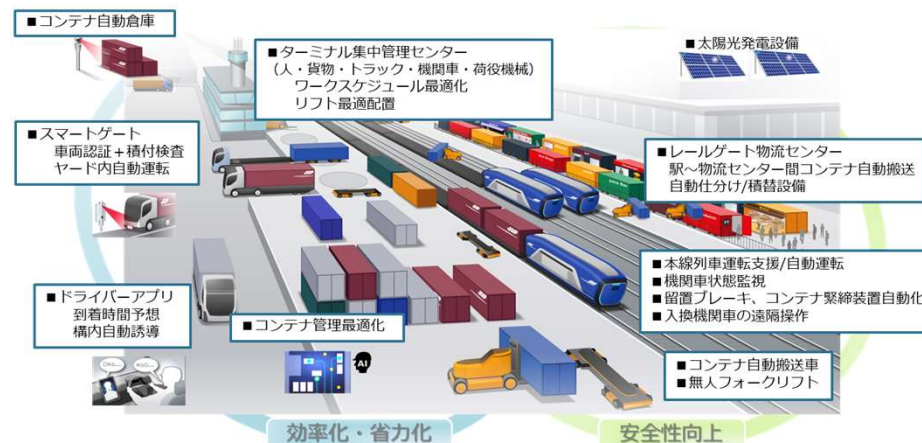
(3) ①感染症や大規模災害等有事においても機能する、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築

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

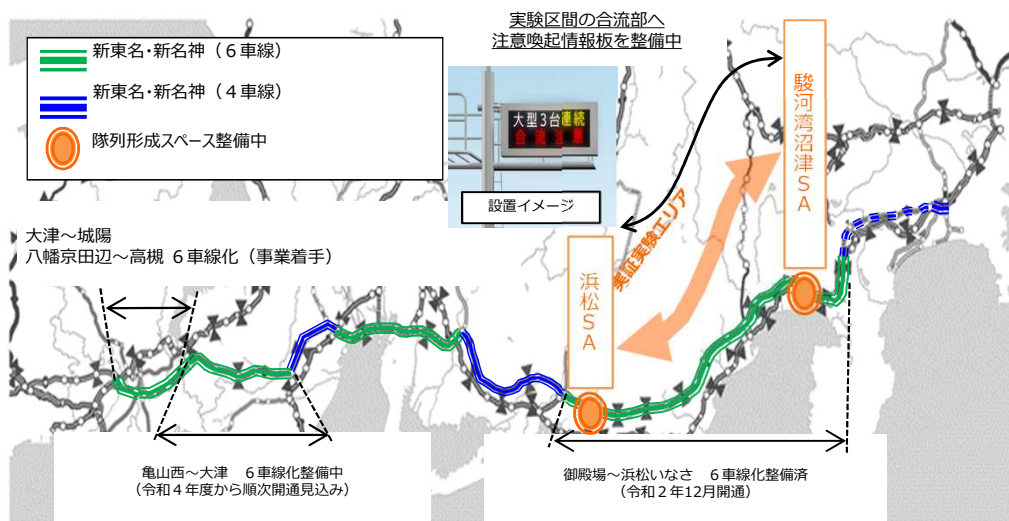
■ 「ヒトを支援するAIターミナル」の各種取組の推進



■ 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



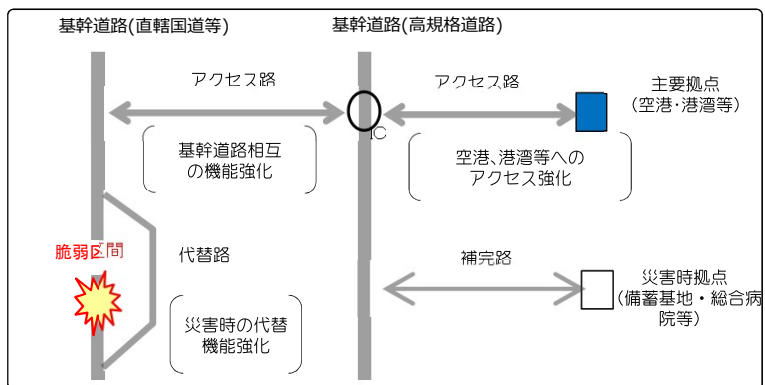
<主なKPI>

- 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

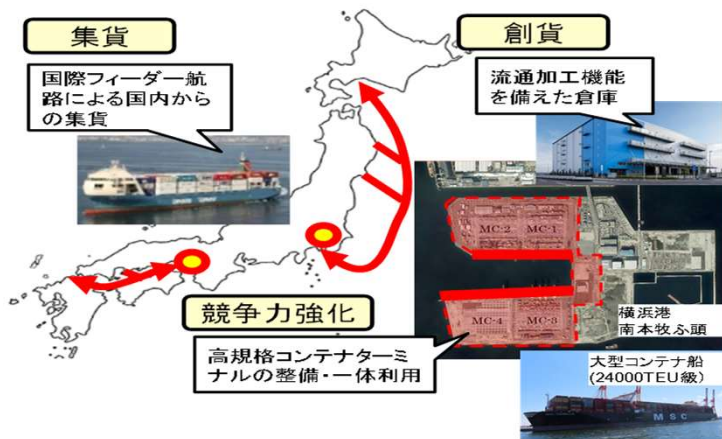


輸出環境整備イメージ



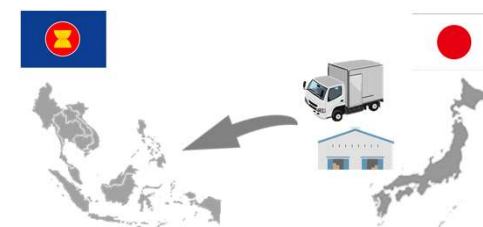
卸売市場の  
コールド  
チェーン対応

## ■ 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

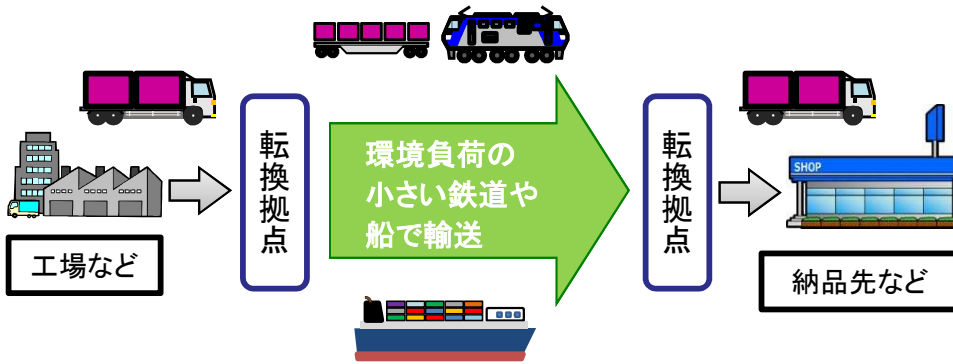
### <主なKPI>

- ・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】



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



普及促進

## ■ ゼロエミッション船の商業運航の早期実現



商業運航の早期実現

## ■ 倉庫の低炭素化の推進



## ■ カーボンニュートラルポートの形成



### <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)】