

国土交通省の物流政策の概要について

2026年6月

国土交通省 物流・自動車局
物流政策課

「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討に関する総理指示

令和7年3月14日 第6回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議における総理指示

- 物流の「2024年問題」については、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等によって、懸念された物流の深刻な停滞は起きておりません。一方で、2030年度には34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越えるためには、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じていかなければなりません。
- 第一に、構造的な賃上げ環境を整備するため、昨年に体制を拡充したトラック・物流Gメンによって強力に荷主等への是正指導を行うとともに、来月から施行される改正物流法、今週閣議決定された下請法改正法案を契機に、荷主等に対する一層の価格転嫁・取引適正化を推進してください。
- 第二に、生産性向上に向けて、物流分野における「省力化投資促進プラン」を今春目途に策定し、荷主・物流事業者の意欲的な取組を強力に後押ししてください。
- 第三に、輸送力不足が年々深刻化する**2030年度までの期間**を、**物流革新の「集中改革期間」と**位置付け、**物流全体の適正化や生産性向上、自動運転等の抜本的なイノベーション**に向けて、「中長期計画」の見直しを反映した**「総合物流施策大綱」を策定**すべく、早急に検討を開始してください。
- 物流は、我が国の国民生活や経済、地方創生などを支える重要な社会インフラです。国土交通大臣を中心に政府一丸となって、今後の人口減少社会も見据えつつ、物流の常識を根本から革新していくための施策を迅速に講じてください。

「総合物流施策大綱」の策定に向けた有識者検討会の開催

○ 令和7年3月の関係閣僚会議における総理指示を踏まえ、**次期「総合物流施策大綱」の策定**のため、**国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省合同の有識者検討会**を開催。

■ 検討スケジュール

- ・ 令和7年度中を目途に有識者検討会の提言を取りまとめた上で、政府として、次期「総合物流施策大綱」を閣議決定

令和7年5月8日	第1回目	令和7年9月19日	第6回目
6月13日	第2回目	11月21日	第7回目
7月10日	第3回目	令和8年1月30日	第8回目
7月28日	第4回目	2月26日	第9回目
8月21日	第5回目	3月3日	とりまとめ

■ 有識者検討会の構成員 (◎：座長、○：座長代理)

大串 葉子	同志社大学大学院 教授
村田 正明	城陽市長
奥山 理志	いすゞ自動車株式会社 経營業務部門SVP (Senior Vice-President) SVP渉外担当役員
小野塚 征志	株式会社 ローランド・ベルガー パートナー
河田 守弘	一般社団法人 日本物流団体連合会 理事長
神林 幸宏	全国農業協同組合連合会 常務理事
木藤 祐一郎	日本航空株式会社 執行役員貨物郵便本部長
栗林 宏吉	栗林商船株式会社 代表取締役社長
蒔田 純司	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
河野 康子	一般社団法人 日本消費者協会 理事
小菅 泰治	ヤマト運輸株式会社 取締役会長
澤江 潔	一般社団法人 経済団体連合会 ロジスティクス委員会企画部会長
首藤 若菜	立教大学経済学部 教授
白石 豊	三菱食品株式会社 執行役員ロジスティクス本部長
杉山 千尋	日本通運株式会社 代表取締役副社長
鈴木 又右衛門	太成倉庫株式会社 代表取締役社長

高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
月野 美帆子	読売新聞東京本社編集局 デザイン部長
西成 活裕	東京大学大学院工学系研究科 教授
◎ 根本 敏則	敬愛大学 特任教授
服部 充宏	アスクル株式会社 取締役兼ロジスティクス本部配送ネットワーク統括部長
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
○ 兵藤 哲朗	東京海洋大学流通情報工学科 教授
北條 英	公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 理事・JILS総合研究所 所長
堀 陽介	株式会社 R&Cながの青果 代表取締役社長
馬渡 雅敏	松浦通運株式会社 代表取締役社長
味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
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
森 信介	花王株式会社 執行役員SCM部門ロジスティクスセンター長
山本 浩喜	イオングローバルSCM株式会社 代表取締役社長
若林 亜理砂	駒澤大学法科大学院 教授

※ 物流関係の関係省庁・部局もオブザーバーとして参加。 2

- **物流**を単なるコストではなく、**新たな価値を創造するサービス**として捉え直し、**より上質で魅力ある産業へと転換**させるため、**次期「総合物流施策大綱」**を策定。

我が国の社会経済全体が直面する現状・課題

- 本格化する**人口減少**や**担い手不足**
- 社会全体の**デジタル化**や**イノベーション**
- **気候変動問題**や**カーボンニュートラル**
- **国際競争力の低下**や**不確実性が高まる国際情勢**
- **大規模自然災害**や**インフラの老朽化**

物流を取り巻く現状・課題

- 「物流革新に向けた**政策パッケージ**」等に基づく**官民での取組の成果**により、**2024年度の約14%の輸送力不足を概ね克服し、2024年度を越えても物流の機能を維持**
- 一方で、2030年度までの**物流革新の「集中改革期間」**において、今後、**担い手不足が深刻化**する中で、**必要な物流の機能を維持するための施策の具体化・深度化が必要**

今後の物流政策の方向性

- 2030年度までの**物流革新の「集中改革期間」**において、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、**将来にわたって物流の持続可能性を確保**していくとともに、**我が国の成長エンジン**や**公共性の高いサービス**としての**物流のポテンシャルを最大限に引き出す**ことが求められる。
- こうした認識の下、**次期「物流大綱」**が**目指すべき今後の物流政策**を、下記の**5つの観点に分類**し、国のみならず、物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした**物流に携わるすべての関係者が一致団結**して、**物流の未来を切り拓く更なる飛躍の5年間**となるよう、**責任と覚悟**を持って、**一気呵成**に施策を推進。

- 1 **サービスの供給制約**に対応するための**徹底的な物流効率化**
- 2 **物流全体の最適化**に向けた**商慣行の見直し**や**荷主・消費者の行動変容**、**産業構造の転換**
- 3 **持続可能な物流サービスの提供**に向けた**物流人材の地位・能力の向上**と**労働環境の改善**
- 4 **物流に携わる多様な関係者の連携・協力**による**物流標準化**と**物流DX・GX**の推進
- 5 **厳しさを増す国際情勢や自然災害等**に対応した**サプライチェーンの高度化・強靱化**

今後取り組むべき施策

1



サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

- ・ **物流ネットワークの自動化・省人化**の推進（自動運転トラック、自動物流道路など）
- ・ 効果的な物流体系の構築に向けた**インフラ整備**や**新モダルシフト**等の推進
- ・ 地域の**ラストマイル配送等の持続可能な提供**の維持・確保

2



物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

- ・ 改正物流法等を通じた**荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力**の強化
- ・ 適正な運賃収受等に向けた**価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化**の推進
- ・ トラック適正化2法等を通じた**トラック運送業界全体の構造転換**の推進

3



持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

- ・ トラック・倉庫・鉄道・船舶・港湾・航空等の**物流人材の確保・育成**、**労働環境の改善**、**生産性向上**の推進
- ・ **トラックドライバーの休憩環境**の改善 ・ **輸送の安全確保**に向けた対策 等

4



物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

- ・ フィジカルインターネットの実現を見据えた**物流標準化・デジタル化**の推進
- ・ 持続可能な地球環境やカーボンニュートラルの実現に向けた**サプライチェーン全体の脱炭素化**の推進

5



厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

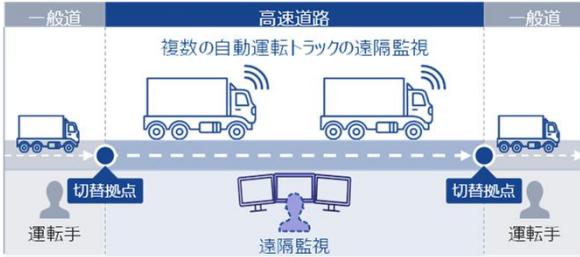
- ・ サプライチェーンの高度化を通じた**我が国の物流の国際競争力強化**の実現（港湾・航空ロジスティクスの強化など）
- ・ 我が国の物流システムにおける**経済安全保障**や**サイバーセキュリティ**等の確保
- ・ 大規模自然災害等に備えた**物流ネットワークの強靱化**

総合物流施策大綱に基づき今後取り組むべき施策①

1 サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

(1) 物流ネットワークの自動化・省人化の推進

① 自動運転トラック等の革新的車両の導入促進のための環境整備

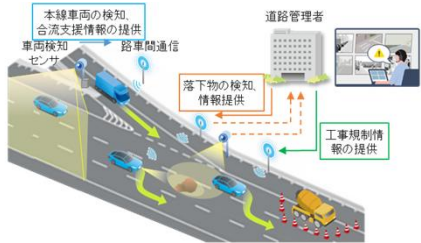


レベル4自動運転トラックの早期実装の推進



ダブル連結トラックの複数事業者間での運用

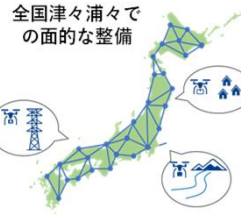
② デジタルライフラインの全国整備と連携した物流サービスの実装加速



自動運転サービス支援道

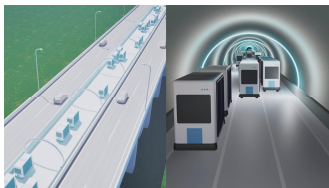


ドローン航路

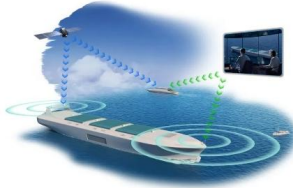


全国津々浦々での面的な整備

③ 陸・海・空の多様な輸送モードの自動化の推進



自動物流道路のイメージ



自動運航船のイメージ



空港制限区域内の自動運転トローイングトラクター

(3) 地域のラストマイル配送等の持続可能な提供の維持・確保

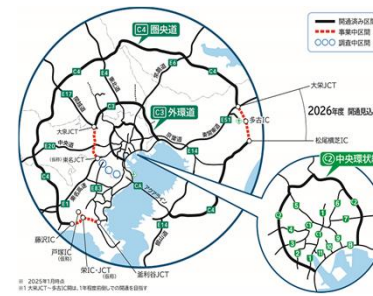
① 多様な受取方法の更なる普及・浸透や宅配サービスのあり方の変革

② 地域の物流サービスの持続可能な提供に向けた環境整備

③ 地域の配送等における新たな輸送手段の活用と次世代産業としての展開

(2) 効果的な物流体系の構築に向けたインフラ整備や新モーダルシフト等の推進

① 日本全体の物流ネットワークの再構築の推進



三大都市圏等の環状道路の整備



物流の結節点となる基幹物流拠点のイメージ

② 陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進



鉄道による貨物輸送



RORO船の活用

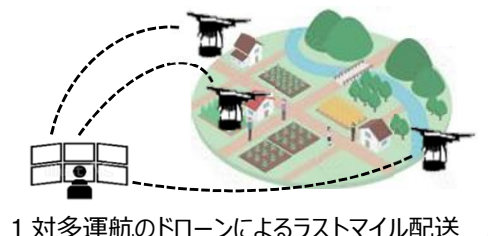


航空機の空きスペースの活用

③ 農林水産物・食品等の流通合理化



物流を支える地域の受取拠点の整備



1 対多運航のドローンによるラストマイル配送

総合物流施策大綱に基づき今後取り組むべき施策②

2 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

(1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化

① 荷主・物流事業者等の連携・協力による新たな商慣行の定着



複数の荷主の貨物の積合せのためのリードタイムの確保 トラック予約受付システムの導入 パレット等の輸送用器具の活用

② 消費者、発着荷主をはじめとする物流関係者全体の行動変容・意識改革の推進

コンビニなど 街の宅配ロッカー
宅配便営業所 自宅の宅配ボックス 置き配

商品購入画面

ゆっくり便
 即日配送

「ゆっくり便」でOK!

配送にはコストがかかります
配送負荷の軽減にご協力ください

EC事業者 消費者

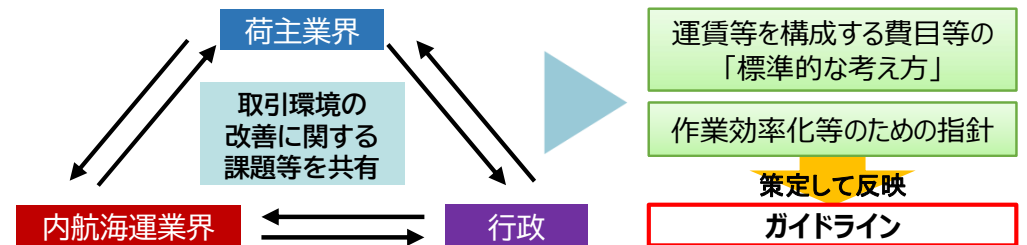
「再配達削減PR月間」の実施 物流に配慮した注文方法 物流コストに関する消費者等の理解醸成のための広報

(2) 適正な運賃収受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進

① トラック・倉庫業界等における価格転嫁と取引適正化の推進



② 内航海運における荷主等との取引環境の改善



③ 港湾運送事業や空港グランドハンドリング事業での適正取引の推進

(3) トラック適正化2法等を通じたトラック運送業界全体の構造転換の推進

① トラック適正化2法を通じたトラック運送業界の健全化の推進

事業の適正な運営確保に必要な費用

燃料費 人件費
減価償却費 公租公課

反映して算出

適正原価

適正原価を下回らない運賃・料金の収受

違法な「白トラ」への規制強化

荷主 元請 1次請け 2次請け n次請け

今後 荷主 元請 1次請け 2次請け

多重取引構造の是正

② トラック運送業の事業基盤の強化

事業協同組合等による協業化

事業経営の維持・継続や法令遵守に向けた体制の確保

事業承継・M&Aによる事業規模の拡大

荷主等に対する価格交渉力の向上

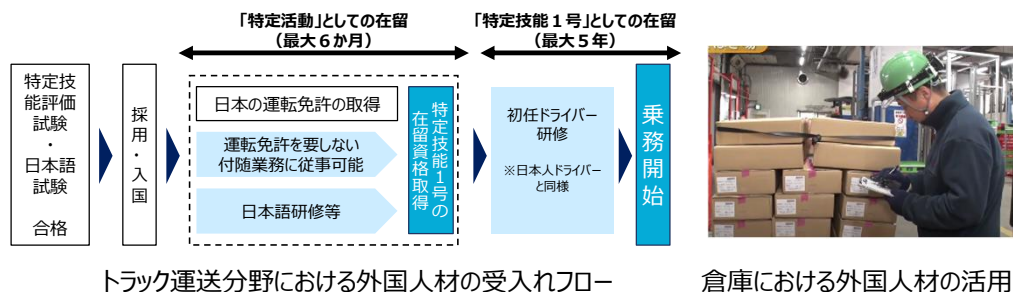
総合物流施策大綱に基づき今後取り組むべき施策③

3 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

①トラックドライバーや倉庫等における物流人材の育成プランの策定



②トラック・倉庫分野における特定技能外国人等の定着・活躍の促進



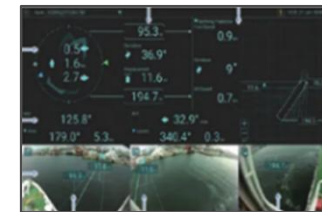
⑤海技人材の確保・育成や労働環境の改善、内航海運の生産性向上



独立行政法人海技教育機構の養成基盤の強化



船員室の充実化等



船員が目視で行う確認作業を操舵室で一元的に把握

⑥港湾・鉄道・航空分野における担い手の確保



港湾運送の魅力発信



鉄道駅における荷役作業



DX化による生産性向上

③多様な人材が活躍できる物流産業への転換



生産性向上に資する荷役設備の導入



アシストスーツ等による荷役作業の省力化

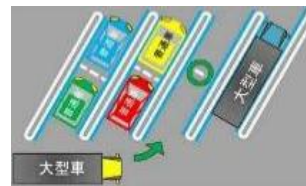


働きやすい職場認証制度



「ホワイト物流」推進運動

⑦トラックドライバーの休憩環境の改善



兼用マスの設置による大型車駐車マスの拡充



短時間限定駐車マス (東名 足柄SA(上))



複数縦列式駐車場の試行運用(鹿野SA)

④物流統括管理者や高度物流人材の能力向上に向けた環境整備



物流改善に向けた異業種・競合企業間の連携の促進



能な食品物流に向けた取り組みに関する記者発表

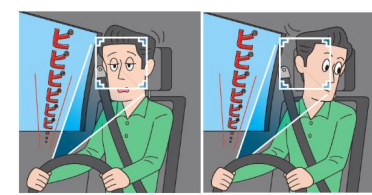


「CLOフォーラム」の開催 (イメージ)

⑧輸送の安全確保に向けた対策



デジタル式運行記録計の普及促進



ドライバーモニタリング



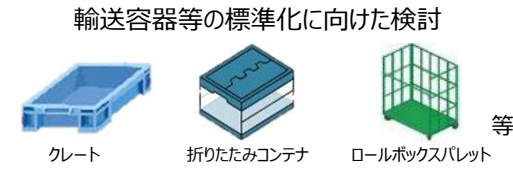
3D都市モデルを活用した訓練用ドライブシミュレータ

総合物流施策大綱に基づき今後取り組むべき施策④

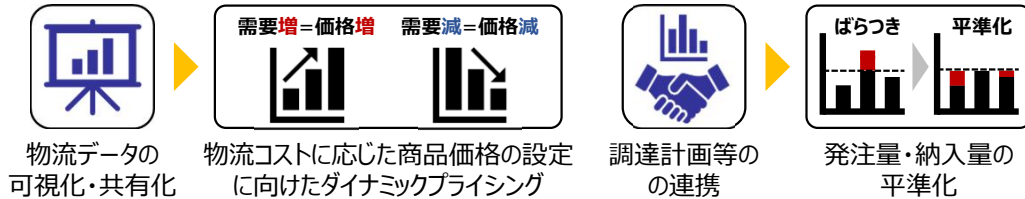
4 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

(1) フィジカルインターネットの実現を見据えた物流標準化・デジタル化の推進

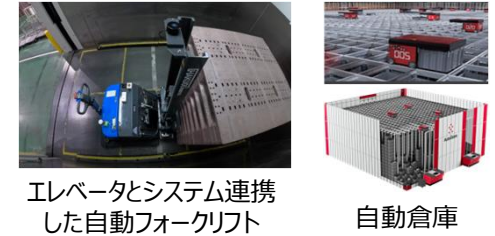
①「標準仕様パレット」の導入促進と物流標準化の対象領域の拡大



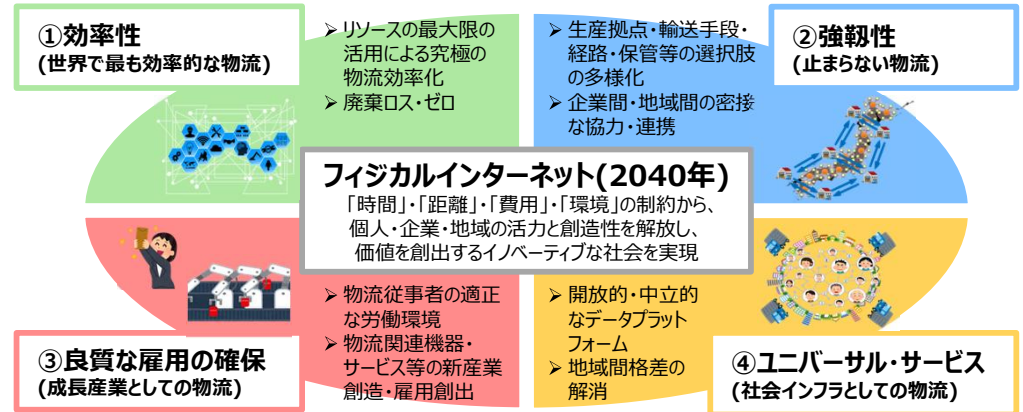
② 荷主・物流事業者間の連携・協働によるデータ連携等の取組の深化



③ 物流のデジタル化・自動化・機械化等を通じた業務効率化の推進



④ フィジカルインターネットの実現に向けた取組の推進

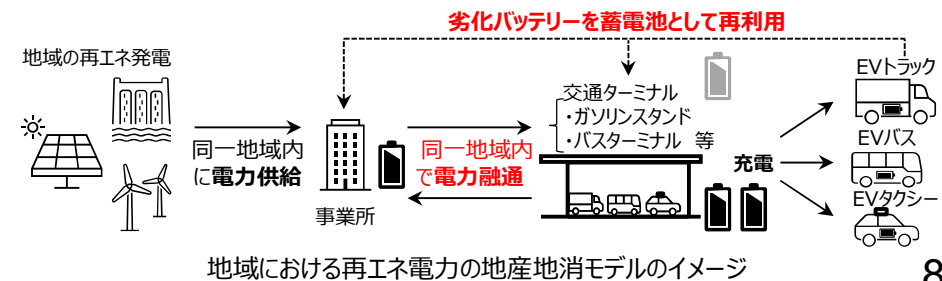


(2) 持続可能な地球環境やカーボンニュートラルの実現に向けたサプライチェーン全体の脱炭素化の推進

① サプライチェーン全体の脱炭素化の推進



② 物流分野での再生可能エネルギー等の地産地消や循環経済(サーキュラーエコノミー)の実現に向けた取組の推進

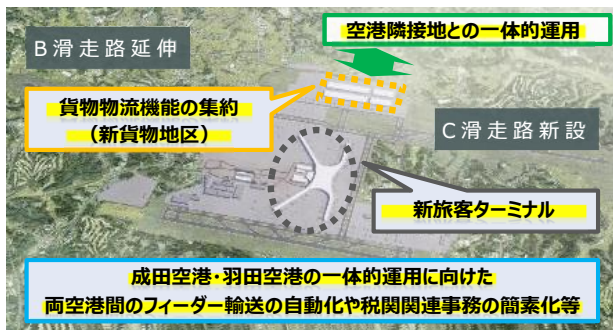


総合物流施策大綱に基づき今後取り組むべき施策⑤

5 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

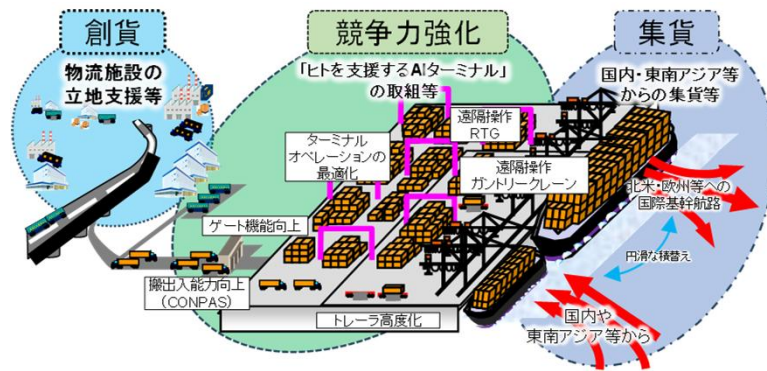
(1) サプライチェーンの高度化を通じた我が国の物流の国際競争力強化の実現

① 成田空港等の更なる機能強化等を通じた国際航空物流拠点の整備



成田空港の国際ハブ空港としての地位確立のための取組の推進

② 国際コンテナ戦略港湾政策の推進等



国際コンテナ戦略港湾の「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組の推進

③ 安定的な国際海上輸送の確保に向けた海運の国際競争力強化



我が国の海事産業群の健全な循環

④ 我が国の物流産業の持続的成長に向けた海外市場の開拓や関係諸国との連携強化



官民ファンドを活用した海外展開支援



現地政府との政策対話

⑤ 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた戦略的サプライチェーンの構築



農林水産物・食品の輸出拠点型市場の整備

⑥ 越境ECが拡大する中での通関業の役割の重要性と適正な業務運営の確保



越境ECによる貨物(通販貨物)の輸入通関の流れ

(2) 我が国の物流システムにおける経済安全保障やサイバーセキュリティ等の確保

① 経済安全保障やサイバーセキュリティに対応した物流産業の構築

② 不確実性が高まる国際情勢に対応した国際物流ネットワークの多元化・強靱化

③ シーレーンの安全確保



国際物流の新たなBCPルートの開拓

(3) 大規模自然災害等に備えた物流ネットワークの強靱化

① 災害等の有事における物流ネットワークの維持・確保

② 大規模自然災害に備えた緊急物資輸送の体制強化等



災害時のドローン活用



支援実施前の物資拠点



拠点運営等をサポート



支援実施後の物資拠点

国による物資拠点への支援

- 当初想定されていた2030年度の**約34%のトラック輸送の需給ギャップ**のうち、**約14%**は物流の「2024年問題」に対応するための**官民の取組の成果等により概ね克服**することができた（輸送需要も約12%減少）。
- 一方で、足元の経済動向や物流需要の変化等を勘案した**将来的な輸送力見通しの再検証**を踏まえると、2030年度には**平均で約7%～最大で約25%(1.7億トン～7.2億トン)の輸送力不足**が生じうる。
- このため、次期「物流大綱」の期間では、**2030年度に最大25%程度の輸送力不足が生じる可能性**があることを踏まえ、**ワーストケースであっても物流の停滞を招かないよう、最大26ポイント程度の輸送力を確保**するための各種施策を用意し、輸送量の推移に応じて必要な施策を講じる。輸送力の確保とあわせて、**物流全体の適正化や生産性向上、抜本的なイノベーション**を実現し、**上質で魅力ある物流産業への転換**を目指す。

【次期「総合物流施策大綱」を踏まえた施策等による輸送力への効果】

	2030年度	次期大綱の目標値
必要な輸送力 ※2024年度の貨物輸送量(25.1億トン)を100とした場合	97～100～113 (24.3億トン～25.1億トン～28.4億トン) <small>【平均的な想定】 【2024年ベース】 【2019年ベース】</small>	
何も施策を講じなかった場合の輸送力不足(①)	▲7～▲15～▲25 (1.7億トン～3.8億トン～7.2億トン)	
次期「物流大綱」を踏まえた施策による効果(②) うちトラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮 トラックの積載効率の向上 陸・海・空の「新モーダルシフト」 (鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック、自動運転トラック) 宅配便の確実な受け取り ドローンでのラストマイル配送 その他(トラック輸送力拡大等)	+25.7 +7.5 +6.6 +6.4 +1.8 +2.9 +0.5	年間625時間 44% 677.5億トンキロ 多様な受取方法50% 社会実装174件 -
総計(① + ②)	+18.7 ~ +10.7 ~ +0.7	

次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進

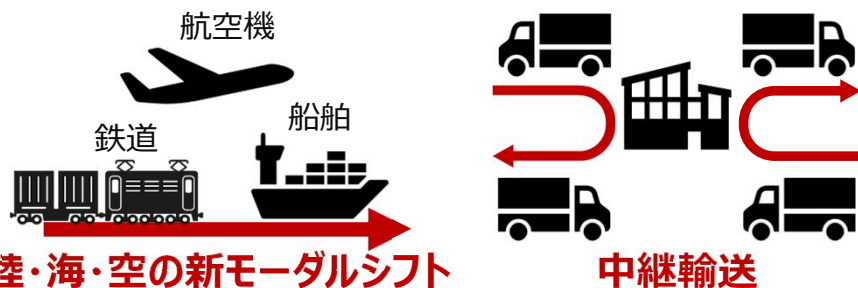
令和7年度補正予算 166億円
 令和8年度当初予算 28億円
 ※財投特会を含む

○ 次期「総合物流施策大綱」の策定（今年度中を目途に有識者検討会の提言を取りまとめ）を見据え、**2030年度までの物流革新の「集中改革期間」の初年度**において、**物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等**を強力に推進。

① 物流の効率化

【179 億円】

【地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上等】(10.6億円)



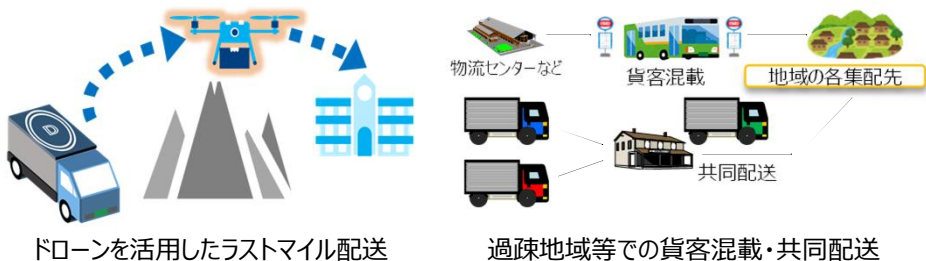
【中小物流事業者の労働生産性向上等】(15.5億円)



【災害時の物流拠点の機能強化等】(6.2億円)



【ラストマイル配送の持続可能な提供の確保に向けた取組】(1.8億円)



【物流DX・GXの推進】(18.8億円)

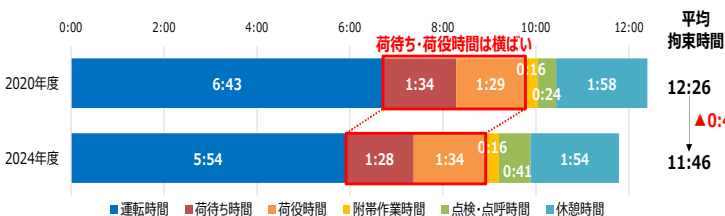


② 商慣行の見直し

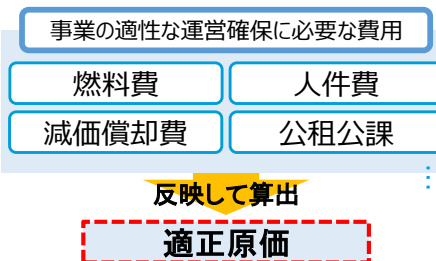
【5億円】

【改正物流効率化法の荷主等への規制の徹底】

【トラック適正化2法の施行準備】



トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



③ 荷主・消費者の行動変容

【8億円】

計画情報の連携による物量の平準化

物流に配慮した注文方法の普及促進



④ 次期「物流大綱」の策定を見据えた調査等

【1億円】

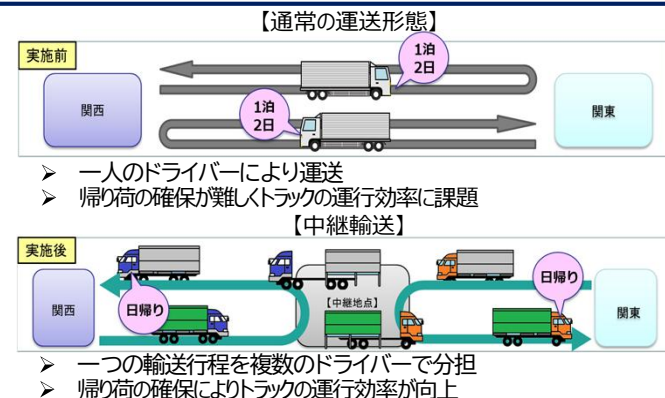
■ 次期「物流大綱」に関する新機軸の検討や輸送力見通しの検証等

背景・必要性

- ドライバーの高齢化や人手不足が進む中、**物流を維持**するための**輸送力の確保**が喫緊の課題。
- 長距離運転に係る従来の運送形態は、日帰り運行が困難。宿泊を伴うため、**ドライバーにとって負担**。

⇒ **「中継輸送」が有効** { ・ドライバーの負担軽減による物流産業の魅力向上・担い手確保。
 ・トラックの運行効率の向上による輸送能力の増加。

- 中継輸送の推進のためには、多くのトラック事業者が利用できる**中継輸送施設の整備促進**が必要。
- ⇒ **中継輸送施設は、今後、自動運転トラックによる運送を支えるインフラとしても機能を発揮**。



法律の概要

1. 中継輸送の実施に関する関係者の連携及び協働の促進

- 関係者の連携・協働を促進するため、中継輸送の実施に関する**基本方針**を国土交通大臣が策定。
- 国、地方公共団体、事業者（トラック事業者・荷主・倉庫業者等）に対して、中継輸送の促進に必要な助言・協力等の**責務（努力義務）**を規定。

2. 中継輸送を促進するための計画認定制度の創設

<貨物自動車中継輸送実施計画認定制度の創設>

- 貨物自動車中継輸送事業を実施しようとする者は、共同して、当該事業についての**計画を策定し、国土交通大臣の認定**を受けることを可能に。
- 特定貨物自動車中継輸送施設（※）**において、2以上のトラック間で運転者又は貨物の受渡しを行う事業（**特定貨物自動車中継輸送施設の整備**を含む。）。

（※）高速道路等の近傍に立地し、一時的な保管機能等を有する高機能の中継輸送施設

<認定事業に対する支援メニュー>

- （1）特定貨物自動車中継輸送施設に係る課税の特例（固定資産税・都市計画税）。
- （2）鉄道・運輸機構から事業の実施に必要な資金の出資・貸付け。〈予算〉
- （3）特定貨物自動車中継輸送施設を使用して中継輸送（運行）を行う事業に係る計画策定経費、認定事業の初年度の運行経費の支援。〈予算〉
- （4）特定貨物自動車中継輸送施設の整備に係る都市計画法に基づく開発許可についての配慮。
- （5）行政手続の一括化のための関係法律の特例（トラック法等）。

【特定貨物自動車中継輸送施設のイメージ（全体像）】



出典：三菱地所HP

<京都府城陽市における施設イメージ>

中継輸送施設の整備促進及び中継輸送の普及により、**輸送力の持続的な確保**

【施行期日】 公布の日から6月以内施行

物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の拡充・延長 【公共性の高い新たな物流拠点に対する税制】（固定資産税・都市計画税）

要望内容

○ 倉庫用建物等に係る特例措置について、その対象を物流拠点※の整備等に当たり新たに取得した家屋又は償却資産とした上で、**2年間延長**(令和10年3月31日まで)

- ① 【固定資産税・都市計画税】 家屋について、**課税標準を5年間1 / 2に軽減**
- ② 【固定資産税】 償却資産(構築物)について、**課税標準を5年間3 / 4に軽減**

※地方公共団体が関与した公共性を有する、中継輸送機能・地域配送との結節機能を持った倉庫やトラックターミナル、物流不動産等の物流拠点（基幹物流拠点）

施策の背景

- トラックドライバー不足に直面する中、**ドライバーの労働環境の改善と安定的な物流の確保・維持を両立**させるため、**中継輸送の推進**が重要。
- 特に、**荷物の積替え**を行う中継輸送の推進が効果的であり、その際、**保管**や**荷捌き**を行える物流拠点が必要不可欠。
- 物流拠点は**産業振興**や**雇用創出**、**災害対応等**の観点から、地域にとっても重要な存在。

