

# 最近の物流政策の概要について

～次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えて～

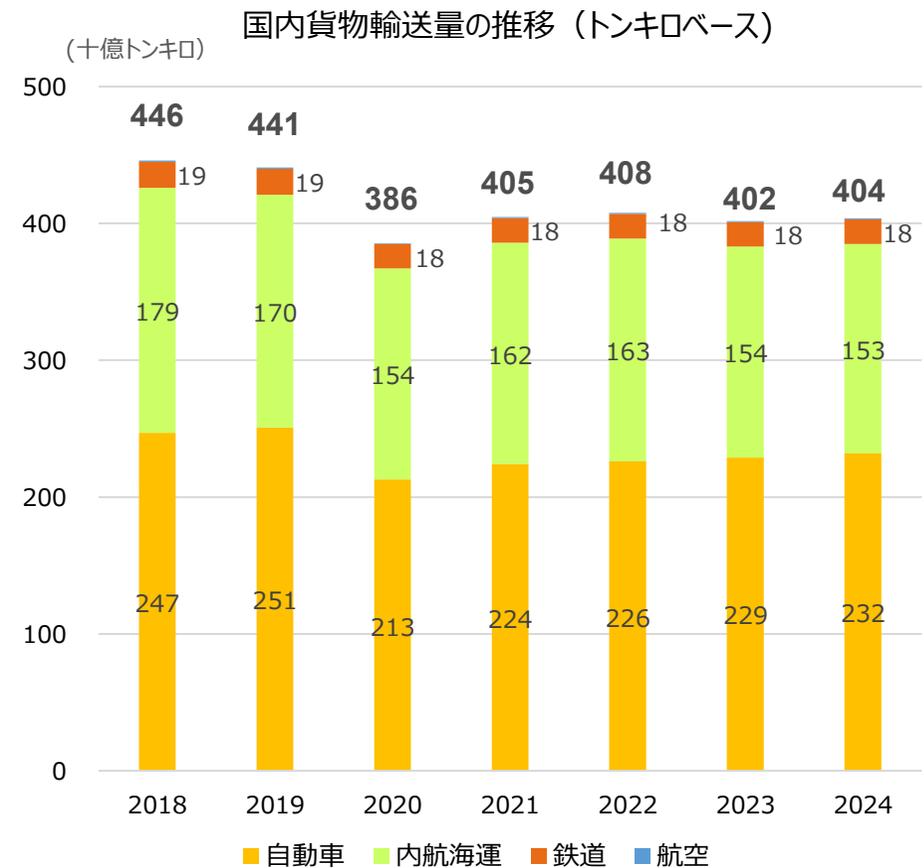
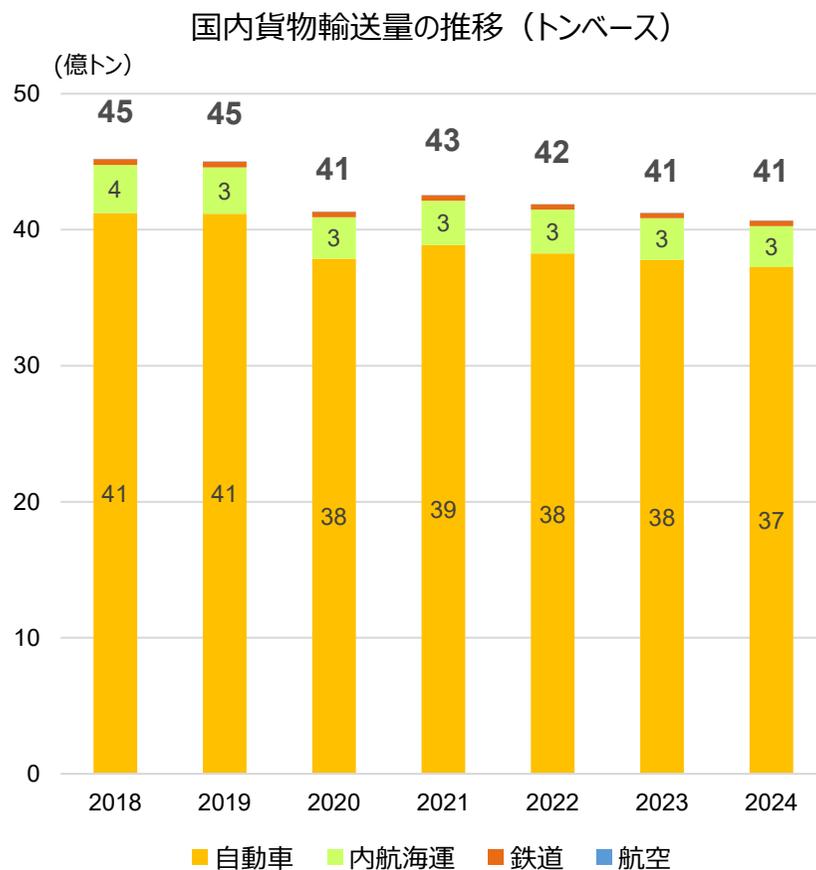
---

2026年2月

国土交通省 物流・自動車局  
物流政策課長 高田 龍

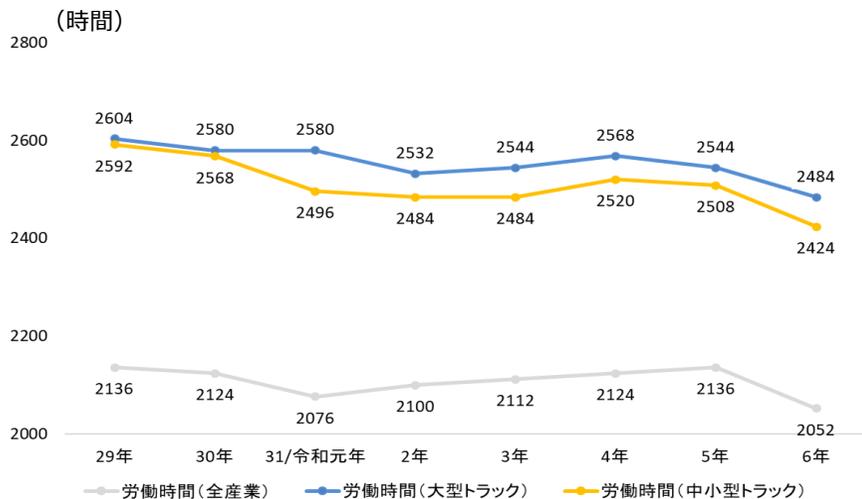
# 物流業界の現状

- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車は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。

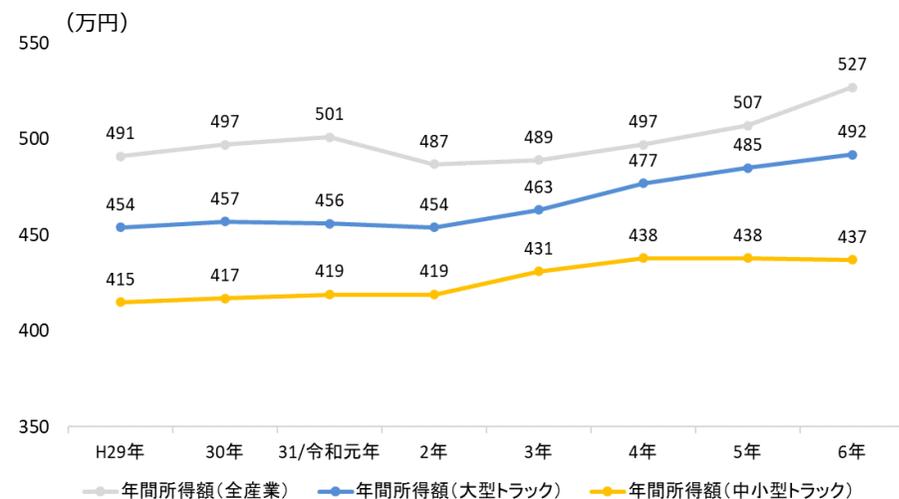


# トラック運送業の現状

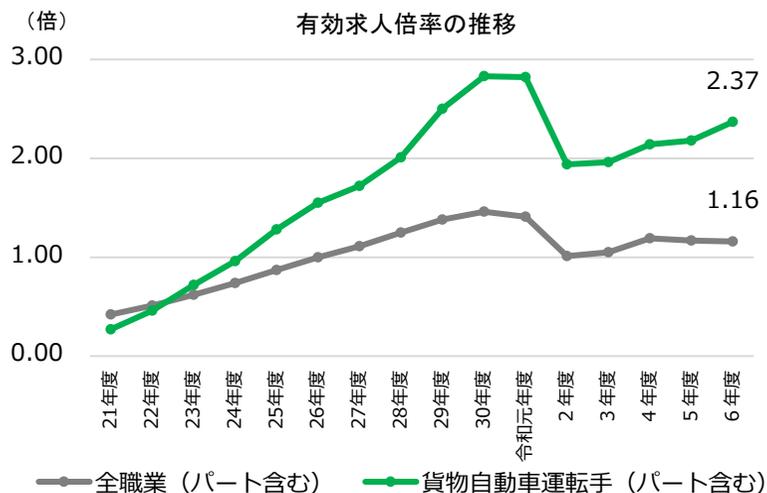
## ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



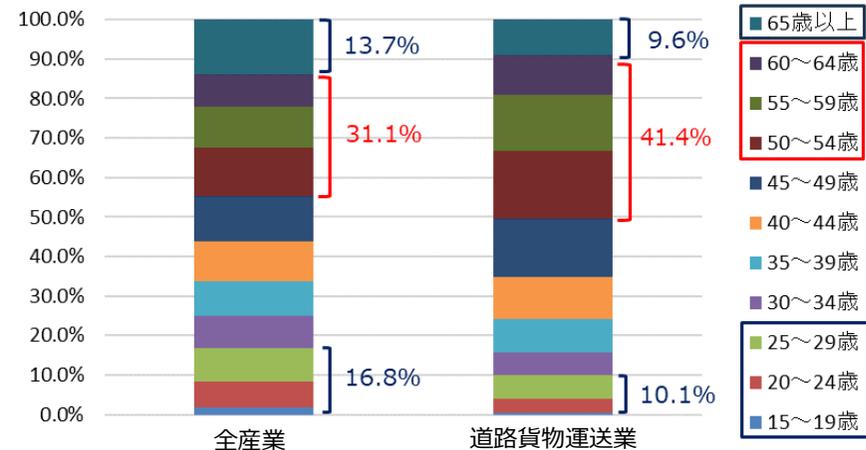
## ②年間賃金 全産業平均より5%~15%低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



## 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

# 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）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用された。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、拘束時間等が強化された。

## ○主な改正内容

	従前	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間 + 休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>16時間</b>以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>293時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,516時間</b>を超えない範囲内で、<b>320時間</b>まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・ 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>15時間</b>以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>年3,300時間、284時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</p>

# 物流革新に向けた政府の動き

- 2023年** (令和5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
- 2024年** (令和6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
  - 5月** 改正物流法 公布
- 2025年** (令和7年)
- 3月** 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」の進捗状況と次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた対応を報告し、総理から大綱改定の指示
  - 4月** 改正物流法 一部施行（荷主等に対する努力義務、契約の書面交付等）
  - 5月** 国土交通大臣から、荷主団体・物流業界に対し、価格転嫁や賃上げに関する要請
- 2026年** (令和8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）

## 1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

一部を除き令和7年4月1日施行

【物流効率化法】

- **荷主※、物流事業者**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、措置について国が**判断基準**を策定。

※ 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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】  
＜パレットの導入＞



非効率な荷役作業



荷役時間の短縮

- 上記の取組状況について、国が**指導・助言、調査・公表**を実施。

- 一定規模以上の「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。 (R8.4.1施行)

- 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**。 (R8.4.1施行)

## 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

令和7年4月1日施行

【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等について記載した**書面による交付等**を**義務付け**。

- **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**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**。

## 3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

令和7年4月1日施行

【貨物自動車運送事業法】

物流統括管理者は、法令上の責務を果たしつつ、それにとどまらず、CLOやCSCOの役割をも担っていくことが期待される。

## 法令上の「物流統括管理者」の責務 (法47条、省令8条)

- **中長期計画の作成、定期報告の作成の統括管理**
  - 特定荷主における**トラックドライバーの負荷低減等**に向けた**事業の運営方針の作成、管理体制の整備**
  - 物流効率化のための**関係各部門間の連携体制構築**
- ※ 事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充てる(法47条)

## 「CLO」や「CSCO」の役割

- **ロジスティクス**は物流の諸機能の高度化や**統合**
  - **サプライチェーンマネジメント**は**供給連鎖での情報共有**に着目し、調達から生産、流通等まで**全社的な統括管理**によって、**需給の適正化、社会課題への対応、付加価値の創出**等を実現
- ※ CLO : Chief Logistics Officer、 CSCO : Chief Supply Chain Officer

## 期待される役割

- ① 物流効率化及びロジスティクス・サプライチェーン全体の最適化に係る計画及び実行の統括管理
- ② 社内での連携・調整
- ③ 社外との連携・調整
- ④ ハード・ソフト両面における事業推進・調整
- ⑤ 体制構築・意識啓発・人材マネジメント 等



## 求められる知識・知見

- 経営者視点での物流戦略構築・判断能力
- 社内外とのパートナーシップ構築能力
- 物流領域以外も含めた幅広い知識・知見 (サステナビリティ、IT・デジタル、法務・法制度 等)
- 組織マネジメント・人材確保に必要な知識・知見
- グローバルサプライチェーンに関する知識・知見 等

## 物流統括管理者 (CLO)

これらの役割や知識・知見すべてを物流統括管理者(CLO)自身が担うものではなく、以下のような人材・組織と連携し、補完しながら業務を推進することが適切であると考えられる。

- 1 高度物流人材** (物流オペレーション、事業戦略、IT、ガバナンス 等) を含めた**チーム体制の構築**
- 2 社内の各部門** (マーケティング、システム、財務、開発、調達、生産、販売 等) との**連携**
- 3 社外の関係者** (取引先、同業他社、運送事業者、異業種 等) との**連携**

### 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

#### 貨物自動車運送事業法の一部改正

##### 1. 許可の更新制度の導入 令和10年6月までに施行

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

##### 2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

##### 3. 委託次数の制限 令和8年4月1日施行

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

##### 4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック(いわゆる「白トラ」)の利用を禁止(罰則付)荷主等に対しては是正指導も実施

#### 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

##### 1. 基本方針の策定

###### (1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

###### (2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

##### 2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

##### 3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保

## ■トラック・物流Gメンとは

- ✓ トラック・物流Gメンは、物流2024年問題の解決を目指すため**2023年7月に国土交通省が創設した調査・指導部隊**
- ✓ 様々な手法による情報収集や、違反原因行為の疑いのある**荷主・元請事業者等に対する是正指導**を実施
- ✓ 2024年11月より、**倉庫業者を情報収集対象に追加**
- ✓ 各都道府県トラック協会のGメン調査員とともに、**総勢360名規模**で活動
- ✓ これまで、**計2,473件の法的措置を実施**（勧告：5件、要請：195件、働きかけ：2,273件）（R1.7～R7.12）

### 是正指導の実施件数（集中監視月間）

- 勧告：1件（荷主1）
- 要請：7件（荷主6、元請1）
- 働きかけ：363件（荷主249、元請78、その他36）  
⇒ **計371件**の法的措置を実施

### 主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち（39%）
- 契約にない附帯業務（29%）
- 運賃・料金の不当な据置き（15%）
- 無理な運送依頼（6%）
- 異常気象時の運送依頼（6%）
- 過積載運送の指示・容認（5%）

### Gメン調査員からの情報提供

- 集中監視月間中、運輸支局へ**計50件**の報告

### 荷主パトロール訪問件数

- 公正取引委員会との合同実施を含め、**計1,473件**



## ■集中監視の実施（2025.10～11）

- ✓ 本年8月に実施した「**違反原因行為の実態調査**」等により入手した情報に基づき、**悪質な荷主や元請事業者等に対する監視を強化**。
- ✓ また、荷主、元請事業者等に対し、長時間荷待ちの解消等に**荷主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・協力要請等の荷主パトロール等をGメン調査員等の関係機関と連携し実施**。

## ■倉庫業者からの情報収集

- ✓ **全国の倉庫業者へ倉庫業者に対する寄託者の振る舞いに係る調査を実施し、当該調査結果をトラック・物流Gメンに情報を共有**。

## ■公正取引委員会との連携

- ✓ 来年1月から取適法が施行されることを契機とし、**荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から全国規模で公正取引委員会と連携した周知啓発活動を実施**。
- ✓ **10月28日、29日の2日間**において、**全国のトラック・物流Gメン**が荷主の本社や着荷主の多い**東京に集結し、公正取引委員会やGメン調査員（トラック協会）と合同で大規模荷主パトロールを実施し、120社の荷主へ周知啓発活動を実施**。

# 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）**

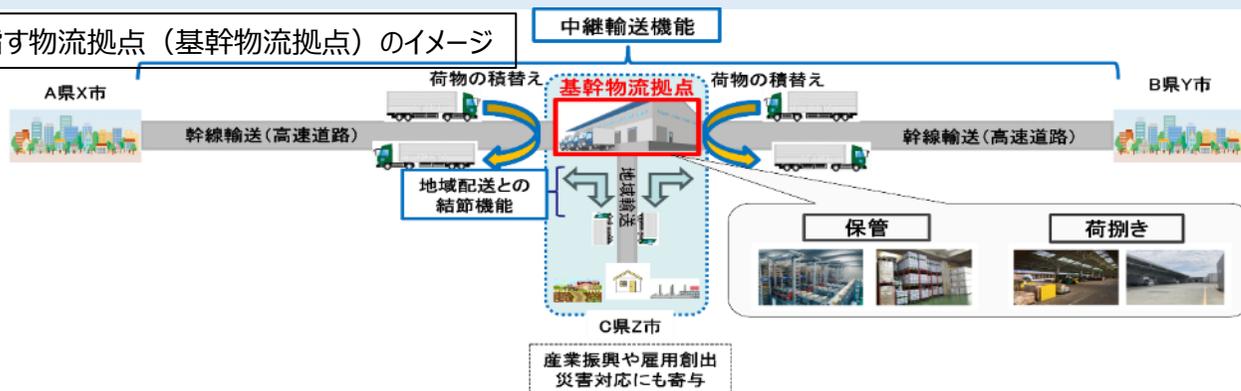
## 施策の背景

○ 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。

目指す物流拠点（基幹物流拠点）のイメージ



地方公共団体が関与した物流拠点整備の取組の例（北海道名寄市における整備イメージ）

# 次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた有識者検討会の開催

○ 本年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8月21日	第5回目
6月13日	第2回目	9月19日	第6回目
7月10日	第3回目	11月21日	第7回目
7月28日	第4回目	令和8年1月30日	第8回目

## ■ 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。10

## 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解消し、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、各種の取組を推進。
  - 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
- ・ 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**

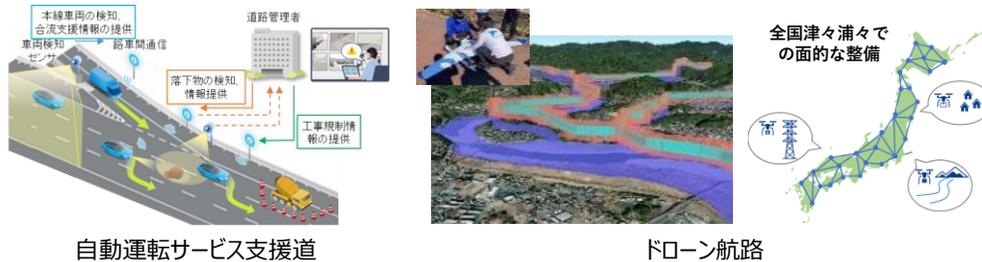
## 1 サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

### (1) 物流ネットワークの自動化・省人化の推進

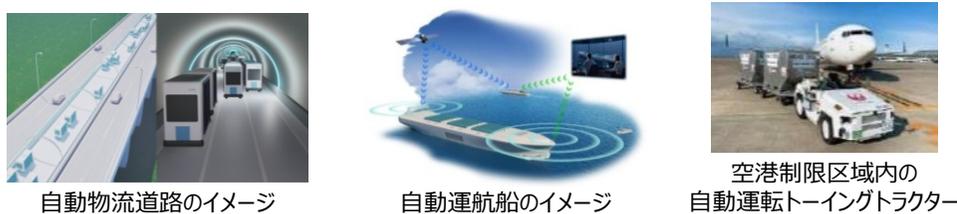
#### ① 自動運転トラック等の革新的車両の導入促進のための環境整備



#### 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



#### ③ 陸・海・空の多様な輸送モードの自動化の推進

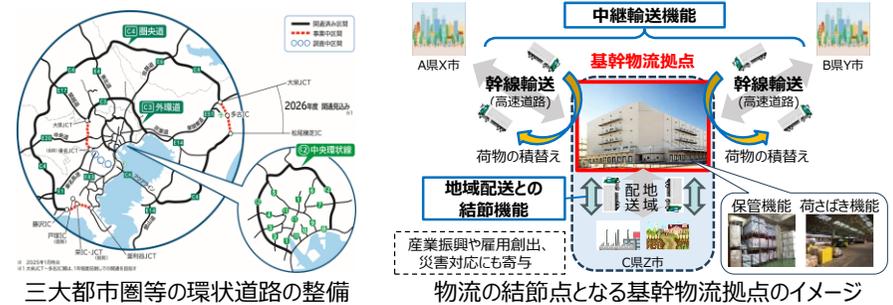


### (3) 地域のラストマイル配送等の持続可能な提供の維持・確保

- 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

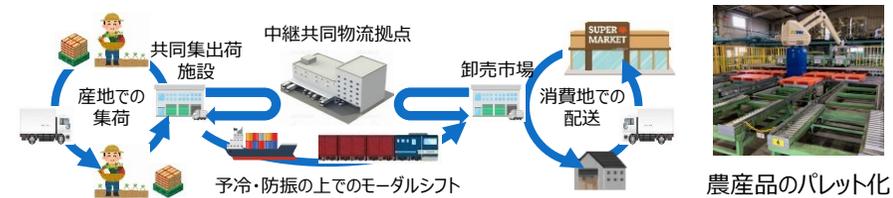
#### ① 日本全体の物流ネットワークの再構築の推進



#### 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



#### ③ 農林水産物・食品等の流通合理化



## 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

### (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    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

E/C事業者    宅配営業所    自宅の宅配ボックス    置き配

消費者

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

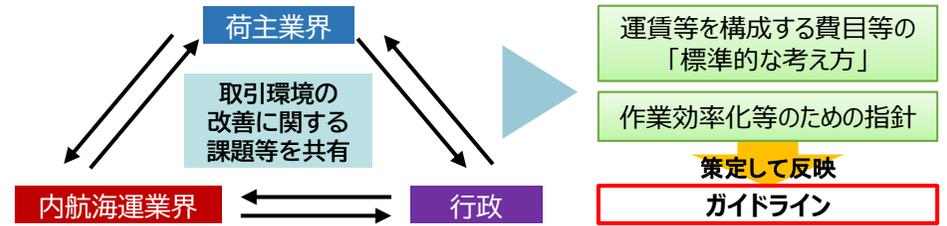
「再配達削減PR月間」の実施    物流に配慮した注文方法    物流コストに関する消費者等の理解醸成のための広報

### (2) 適正な運賃收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

事業の適性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・料金の收受

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 トラック運送業等の事業基盤の強化

事業協同組合等による協業化

荷主等に対する価格交渉力の向上

事業承継・M&Aによる事業規模の拡大

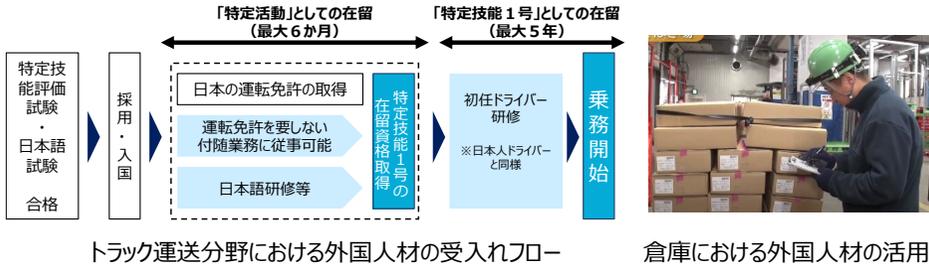
事業経営の維持・継続のための体制確保

## 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



### ③多様な人材が活躍できる物流産業への転換



### 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



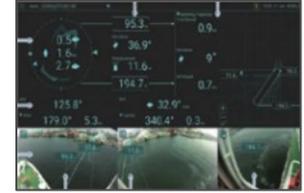
### ⑤海技人材の確保・育成や労働環境の改善、内航海運の生産性向上



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

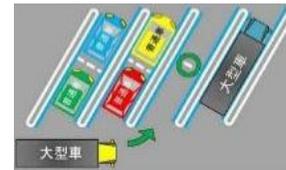


鉄道駅における荷役作業



DX化による生産性向上

### 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))

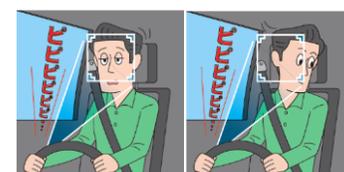


複数縦列式駐車場の試行運用(鹿野SA)

### 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

## 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

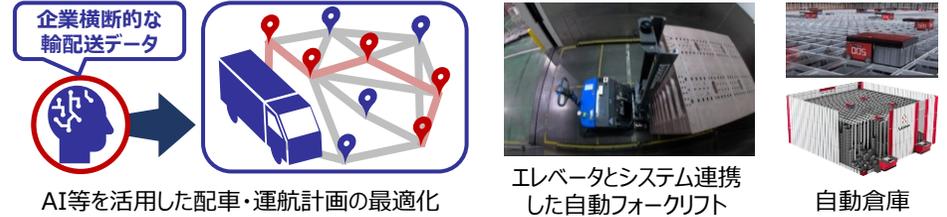
#### ①「標準仕様パレット」の導入促進と物流標準化の対象領域の拡大



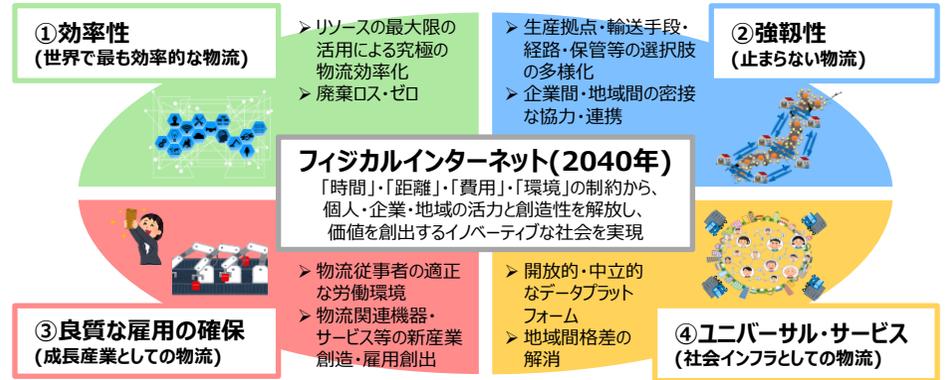
#### ② 荷主・物流事業者間の連携・協働によるデータ連携等の取組の深化



#### 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

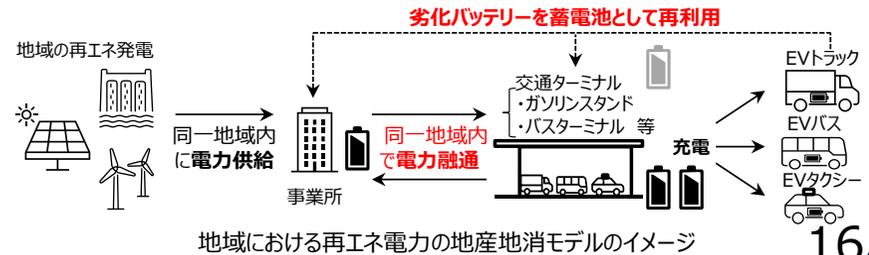


### (2) カーボンニュートラルの実現に向けたサプライチェーン全体の脱炭素化の推進

#### ① サプライチェーン全体の脱炭素化の推進



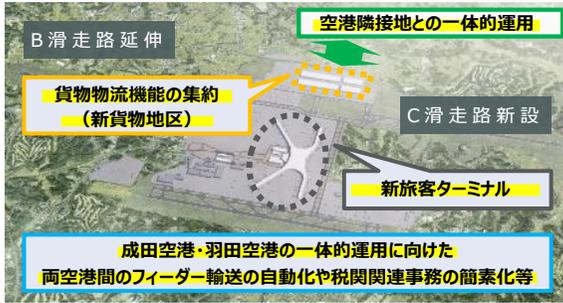
#### ② 物流分野での再生可能エネルギー等の地産地消や循環経済(サーキュラーエコノミー)の実現に向けた取組の推進



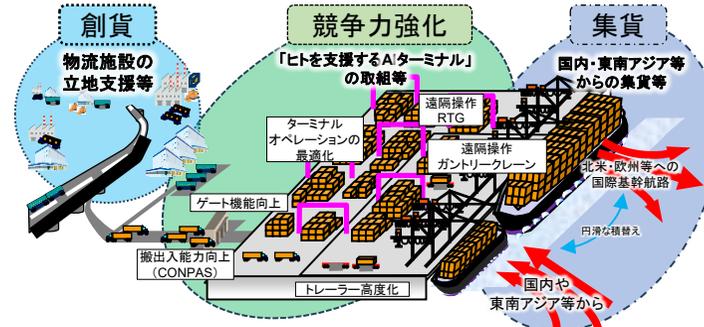
## 5 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

### (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



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



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



国による物資拠点への支援