

2030年に向けた物流のあり方

2025年10月14日
一般社団法人 日本経済団体連合会

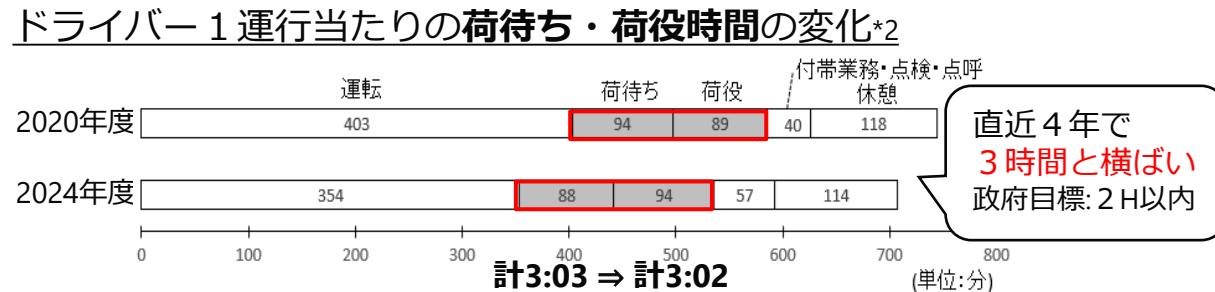
物流を取り巻く現状と目指すべき姿

総合物流施策大綱とは、物流政策の基本方針を示す政府の5年ごとの指針

現行計画：2021年度～2025年度、次期計画：2026年度～2030年度

現状：① 2024年問題で物流の停滞懸念

何も対策しない場合 不足する輸送能力*1	
2030年	34.1%不足



- ② インフラ老朽化と災害の激甚化
- ③ 港湾と空港の国際物流拠点としての競争力の低下

目指すべき方向性：

「物流の持続可能性確保」と「成長戦略としての物流政策」

- 輸送能力不足の課題に対応しつつ、持続可能性の確保が必要
- わが国立地企業のグローバルなビジネス展開を後押しする成長戦略としての物流政策も展開すべき

*1 (出典) NX総合研究所 *2 (出典) 国土交通省

1. 商慣行の見直しに向けた経済界・消費者の意識改革

指定時刻の分散化と柔軟化



【課題】ドライバーは指定時刻より前に届け先に到着/指定時刻は渋滞時間帯の朝一着に集中する傾向

⇒着荷主が指定時刻に幅を持たせる/
トラック事業者は到着時刻の分散化に協力

大規模商業施設などへの配送



【課題】大規模商業施設やマンションなどでは、駐車場や施設内配送ルートの緩和が必要

⇒政府として建物の所有者・管理者に協力を呼びかけ

⇒駅ビルへの配送の場合には、鉄道配送（貨客混載）も有効

納品リードタイムの延長



【課題】物流のさらなる効率化

⇒納品リードタイム延長で帰り荷の確保や積載効率向上が必要

⇒鉄道や船へのモーダルシフト／倉庫内作業の前倒しや作業平準化にも寄与

レンタルパレットの適切な契約



【課題】レンタルパレット活用時、着荷主とパレット事業者の間でレンタル契約が無いことが課題（ある事業者では、パレット回収拠点の86%で着荷主とのレンタル契約が未締結）

⇒パレット標準化推進分科会の最終とりまとめ内容の実現が必要

2. 新モーダルシフトの推進

鉄道貨物



鉄道・内航
共通事項

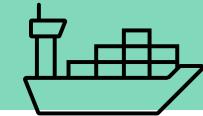
- 環境負荷の低い輸送モードの活用を促すため、J-クレジット*等を用いて経済的メリットを提示することも必要
- 災害の激甚化に備えた鉄道ネットワーク強靭化への財政的支援
- 機能維持・利用拡大に向けた車両や駅施設の整備／各モードと結節する貨物駅へのアクセス強化への支援
- 担い手確保・育成・労働生産性向上
- 船舶の大型化/港湾機能強化に向けた支援
- トラックからトレーラー輸送への転換への後押し

トラック輸送



- 特車申請の更なる簡素化・迅速化
- ダブル連結トラック・自動運転トラックの実用化に向けたソフト（法整備など）とハード（車両開発など）の支援

内航海運



航空貨物



- 旅客輸送の空きスペースを物流用に柔軟に活用
- コールドチェーンを支える機材・施設の導入に対する財政的支援

*エネルギー設備の導入や再生可能エネルギーの利用によるCO2等の排出削減量や、適切な森林管理によるCO2の吸収量を「クレジット」として国が認証する制度

3. 物流現場のスマート化

デジタル技術による効率化・スマート化

- ①トラック予約受付システム、②荷待ち・荷役時間の計測システム、③共同配送に係るマッチングシステムの導入費用の一部を補助
- ドライバーが荷主毎に複数システムを使い分ける手間を軽減するため、必要に応じてシステム同士の連携を促すことも求められる
- 共同配送システムについては、将来的にフィジカルインターネットを視野に入れた取り組みを期待
- 港湾DX・海運DXの推進に向けた後押し



積載効率・荷役作業の最適化

- バラ積みからパレット化の推進（1配送につき30分～1時間の短縮）
- パレット等の荷役機器の標準化の推進
- 荷役機器の導入/倉庫自動化への取り組みの後押し



4. 國際競争力強化・成長戦略に資する施策

- ◆ 近年、日本の物流拠点の国際的な競争力が低下⇒貿易立国の危機
- ◆ 地理的優位性を活かして、アジア地域から南北アメリカ大陸向けの貨物を集約し、物流ネットワークのハブとなるための戦略の立案と実行が急務

国際航空貨物

韓国・台湾などは、自国の輸出入に加えて中継輸送拠点のハブ空港としての機能を強化

- 成田の機能強化、首都圏ハブとしての成田・羽田一体運営による航空物流の迅速化・効率化向上が必要

東アジア・東南アジア地域の取り扱い重量 国際航空貨物ランク			(CY2024年実績)
2024	空港名	2024重量 (万トン)	三間隔輸送重量(比率)
1	香港(HKG)	490	仁川 117万トン(40.0%)
2	上海(PVG)	302	台北 112万トン(49.7%)
3	仁川(ICN)	291	
4	台北(TPE)	226	
5	シンガポール (SIN)	199	
6	成田(NRT)	195	成田 72万トン(37.0%)
TOP20 ランク外	羽田(HND)	70	羽田 37万トン(52.8%)
	成田+羽田	265	成田+羽田 109万トン(41.2%)

(出所) ACIランク・各空港発表データ・財務省貿易統計を基にANA作成

国際海上輸送

港のコンテナ取扱個数順位の低下

【東京港： 13位 (1990) ⇒ 46位 (2022)】

⇒日本を経由しない大型船の直行航路が増加

- 船舶の大型化に対応した港の選択的な整備

- 海運・造船を含む海事クラスターの国際競争力強化

港湾別コンテナ取扱個数順位
(2022年速報) 単位万TEU

	港名	取扱量
1 (1)	上海(中国)	4,730
2 (2)	シンガポール	3,729
3 (3)	寧波-舟山(中国)	3,335
4 (4)	深圳(中国)	3,004
5 (6)	青島(中国)	2,567
6 (5)	広州(中国)	2,486
7 (7)	釜山(韓国)	2,208
8 (8)	天津(中国)	2,102
9 (10)	ロサンゼルス/ロングビーチ(米国)	1,905
10 (9)	香港(中国)	1,669

46 (41)	東京	493
70 (72)	横浜	298

※TEU：国際標準規格の20ftコンテナを1とし、40ftコンテナを2として計算する単位。

(出所) 国交省港湾局 第7回 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会

5. GX推進／6. 分野横断的な政策

各輸送モードにおけるGX推進



- トラック：水素等の次世代燃料供給拠点の整備
- 船舶：ゼロエミッション船の導入支援
- 航空機：SAFの生産と利用に向けた政策的支援

物流施設のGX推進



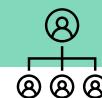
- 太陽光発電設備の導入に向けた後押し

多様な人材の活躍



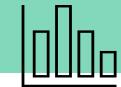
- 物流業界の担い手不足の解消には、女性、高齢者、外国人などの多様な人材の活躍が必要
- 荷役機器の導入や、魅力的な職場環境への転換が不可欠

グループ企業内のCLO*の兼任



- 省エネ法のように、希望すれば親会社がグループ会社の物流統括責任者CLOを担い、グループ一体的に物流効率化に取組める仕組みが必要

長期的な視点での物流投資の促進



- CLOの長期視点での投資判断を助ける事例集を政府が提供
- 投資判断材料として、大綱KPI達成状況などを定期的に政府が整理・公開

*物流統括責任者CLOは、26年度から特定荷主に設置が義務化