

## 検討会提言骨子（案）

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36

## 1. はじめに

<我が国が直面する課題>

- 新型コロナウイルス感染症への対応
- 人口減少の本格化や少子高齢化等への対応
- 国際経済の中での「稼ぐ力」の維持向上と Society5.0 の実現
- 巨大災害への備えなどによる国民の安全・安心の確保
- 地球環境や経済社会の持続可能性の確保

<物流の重要性と次期大綱策定の意義>

- 物流は豊かな国民生活の実現や我が国の産業競争力の強化を支える社会インフラであり、人口減少の進展や国際経済の不確実性が増すなど社会環境の変化の中であって、我が国の競争力を持続的に成長させるため、その機能を十分に発揮していく必要がある。
- 今般の新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、ヒトに比べてモノの動きが活発化したことにより物流の社会インフラとしての重要性はさらに高まっている。「新しい生活様式」の定着により、こうした傾向が今後も継続することが考えられ、我が国のみならず、世界的にも、物流の価値が従来に増して高まるとともに、国民生活における存在感も飛躍的に高まることが予想される。
- こうした背景に加え、今般の新型コロナ感染拡大等による劇的な社会環境の変化は、これまで進捗してこなかった物流のデジタル化や構造変化を加速度的に促進させる誘因となる可能性があることから、この機を逃さず、これを一気に呵成に進める必要がある。
- また、エッセンシャルという位置づけが再認識された物流の社会的価値を一層浸透させるとともに、国際目標である SDG s（持続可能な開発目標）も踏まえながら、物流機能とともに地球環境の持続可能性を高める取組を様々な主体を巻き込みながらさらに推進していく必要がある。
- こうした状況を踏まえ、産官学が連携しつつ、それぞれが取組の加速を意識しながら、国民生活と将来の我が国の発展を支えるために不可欠な物流を作り上げていくとともに、関係省庁が連携して施策の総合的・一体的な推進を図るため、新たな大綱を策定する必要がある。

## 2. 現状と課題

## 1) 現大綱策定以後の物流を取り巻く環境の変化

- 少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少やトラックドライバーの高齢化、EC の普及による輸配送の小口・多頻度化等の影響により、物流現場における労働力確保に対する不安はさらに広がっている。

- 1 ○ 特に第6次大綱の計画期間内においては、2017年の宅配便配送に係る総量規制や宅配便の運  
2 賃値上げなどトラックドライバーの人手不足の課題が社会問題として顕在化し、いわゆる「宅配  
3 クライシス」の認識が一般に広がった。
- 4 ○ また、2018年6月に働き方改革関連法案が成立し、2024年度にはトラックドライバーに対し  
5 て、時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されることとなった。
- 6 ○ このような状況から、今後、さらなる生産性向上や取引条件の改善などにより、物流業界にお  
7 ける働き方改革を講じなければ、輸配送需要に対して必要なサービスを供給することが出来ない  
8 事態が生じることが懸念される。
- 9 ○ また、近年激甚化・頻発化する自然災害により、鉄道路線の長期不通や空港の機能復旧までに  
10 長期間を要する事態が生じるなど、国民生活や経済活動の基盤である物流ネットワークの強靱化  
11 が喫緊の課題となっている。
- 12 ○ さらに米中貿易摩擦や保護主義的な動きなど国際経済の不確実性が高まっており、従来のサブ  
13 ライチェーンを見直す動きが強まっている。
- 14 ○ 一方、技術開発の進展などにより、ドローンや自動運転、AIによる配達業務支援など新技術の  
15 活用や実用化に向けた動きが活発になっている。

16

## 17 2) 第6次大綱下において講じた施策の振り返り

- 18 ○ 物流施策に関しては、これまで、6次にわたり大綱が策定され、関係省庁が連携し様々な施策  
19 を推進してきたところ。現行の第6次総合物流施策大綱は、1)で述べた人口減少など環境の変  
20 化に的確に対応していく中であって、物流の大幅な生産性向上を図ることで効率的・持続的・安  
21 定的に機能を発揮する「強い物流」の構築を図ることを目標にしてきた。そのために、「繋がる  
22 る」、「見える」、「支える」、「備える」、「革命的に変化する」、「育てる」という6つの  
23 視点からの取組の推進を図ってきている。
- 24 ○ 第6次大綱のもと、以下のような施策が推進されてきたところであり、6つの視点からの施策  
25 を整理すると主に下記のような実施状況である。

26

### 27 【繋がる】

- 28 ・改正物流総合効率化法に基づき二者以上の連携・協働による多様な取組を支援（2016年10月～  
29 2020年10月までの間に231件認定）
- 30 ・物流標準化に向けた取組の推進、加工食品分野の標準化アクションプランの策定（2020年3  
31 月）
- 32 ・物流・商流データ基盤の構築の取組（2018年度～）
- 33 ・国際物流のシームレス化の推進、物流システム海外展開の支援
- 34 ・シベリア鉄道による貨物輸送の利用促進に向けた実証事業の実施（2018年度～）

### 35 【見える】

- 36 ・トラックの標準運送約款の改正による運賃の範囲等の明確化（2017年8月）
- 37 ・改正トラック法に基づく標準的な運賃の告示（2020年4月）
- 38 ・ホワイト物流推進運動の展開（2018年12月～）

1 ・再配達削減に向けた取組の推進（EC 連絡会、置き配検討会の開催、置き配ガイドラインの策  
2 定）

3 【支える】

4 ・道路ネットワークの整備

5 ・国際戦略港湾の整備推進

6 【備える】

7 ・大規模災害時における緊急支援物資輸送の円滑な実施に向けた取組の推進

8 ・改正物流総合効率化法に基づきモーダルシフト等環境負荷の低減に資する取組を推進（2016 年  
9 10 月～2020 年 10 月までの間に 231 件認定）

10 【革命的に変化する】

11 ・隊列走行の実現に向け、東名・新東名における実証実験の実施（2018 年度～）

12 ・「ヒトを支援する AI ターミナル」の各種取組の推進（2018 年度～）

13 ・ドローン物流の実現に向けた取組の推進（2018 年度～）

14 ・自動配送ロボットの実用化に向けた取組の推進（2020 年度）

15 【育てる】

16 ・高度物流人材の育成のための講座開講（2020 年度）

17 ・学習指導要領の改訂（2018 年 3 月）による教科書での物流に関する記述の確保

18

19 3) 物流を取り巻く現状の分析

20 労働力不足の現状と見込み、EC 市場の現状、新型コロナの影響、労働生産性の現状、物流総合効  
21 率化法の認定状況、物流ネットワークの現状、物流デジタル化の現状、宅配の再配達率、物流を巡  
22 る国際的な動向（フィジカル・インターネット、デジタルツイン等の新たな概念の登場、海外企業  
23 の動向等） 等

24 ※主に物流関係のアウトカム指標の状況を提示（前大綱の主な KPI の進捗状況など。施策の実施  
25 結果やアウトプットは 2）において記載するイメージ。）

26 ※進捗状況に対する要因・課題を可能な限り示す方向。

27

28 4) 新型コロナウイルス感染症に伴う物流を取り巻く環境の変化

29 ○ 今般の新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、EC 需要の拡大などヒトに比べてモノの動き  
30 が活発化したことにより、物流の社会インフラとしての重要性は飛躍的に高まり、物流が社会に  
31 欠かすことのできない事業であるという認識はさらに高まっている。また、トラックドライバー  
32 をはじめ物流事業に従事する労働者は「エッセンシャルワーカー」として改めて認識されてい  
33 る。

34 ○ そのような中、BtoB の観点では、新型コロナの影響に伴う生産活動の停滞や、海外からの原  
35 材料等の輸入減により国内物流の荷動きは低調であるものの、BtoC については、新型コロナの  
36 影響による巣ごもり消費の拡大等の影響により、EC 市場の規模拡大とそれに伴う輸配送の小  
37 口・多頻度化が格段に進み、それを支える労働力の不足にも拍車がかかっている。

- 1 ○ その一方で、新型コロナの流行を契機とした、「非接触・非対面」をはじめとする法人・個人  
2 の行動様式の変化により、物流サービスの形態などにも変化が生じるとともに、それを支える物  
3 流デジタル化の進展がこれまで以上に期待されている。
- 4 ○ 国際物流については、各国の生産活動の減少等に伴い貿易額が減少したほか、航空物流につい  
5 ては、旅客便の大幅減便に伴い輸送スペースの逼迫や運賃高騰などの影響が生じている。また、  
6 グローバルサプライチェーンの脆弱性が顕在化する中、サプライチェーンの多元化や製造事業者  
7 の国内生産拠点の整備など、地域分散・リスク分散の考え方も強くなりつつある。
- 8
- 9 ○ こうした状況下において、物流の能力が企業の国際競争力を左右する時代が急速に到来してお  
10 り、安定的な生産・調達活動の確保やサプライチェーンの強靱化、物流効率化・競争力強化の推  
11 進が極めて重要な課題となっている。
- 12

### 13 5) 今後の物流施策の方向性

- 14 ○ 6つの視点により取組を推進してきた現大綱下においては、社会状況の変化や新たな課題に対  
15 応できる「強い物流」の構築を目標としてきたところであるが、生産年齢人口の減少や輸配送の  
16 小口・多頻度化などの課題は継続しており、その上で近年のEC市場のさらなる成長やトラック  
17 ドライバー不足の社会問題としての顕在化、さらに大規模災害の激甚化・頻発化などによって、  
18 物流を取り巻く環境はさらに厳しさを増している。
- 19 ○ 特に本年の新型コロナウイルスの流行拡大による社会環境の劇的な変化は、こうした厳しい状  
20 況をさらに加速する可能性があるとともに、新たな生活様式に対応した物流への変革も求められ  
21 る状況にあるなど、我が国の物流は極めて大きな岐路に差し掛かっている。
- 22 ○ 一面では、こうしたポストコロナも見据えた新たな物流のあり方への転換の要請や、コロナ禍  
23 を契機とした社会環境の激変をきっかけとして、これまで進捗してこなかった物流の構造改革や  
24 生産性向上を加速度的に促進させる大きな好機となる可能性もある。
- 25
- 26 ○ 新たな生活様式に対応するため、非接触・非対面型の物流への転換が喫緊に求められる対策。  
27 今なお物流の現場では、書面手続や対人・対面に拠るプロセスが多いが、デジタル化による作業  
28 プロセスの簡素化や汎用化等を促す「物流DXの推進」は、非接触・非対面型の物流への転換の  
29 ための必須の施策。
- 30 ○ ウィズコロナ社会においては、物流DXを積極的に推進する機運は整いつつあり、例えば、こ  
31 れまで物流効率化や省人化等を目的に導入されてきた輸配送や庫内作業用のロボット等は、非接  
32 触・非対面という観点からも普及が促進される可能性がある。また、これまで個人の経験や既存  
33 の商慣習・様式に拠り、対人・対面が重視されてきた物流業界において、デジタル技術を駆使  
34 し、様々なデータを可視化し、関係主体が即時にそれを共有することは、作業プロセスの汎用化  
35 等を通じた多様な担い手の確保や、検品レスをはじめとしたプロセスの大幅な合理化を促すき  
36 かけともなり得る。

- 1 ○ こうした物流 DX の推進のためには、その前提として各種要素の標準化が必要。これまでは  
2 様々な商慣習等のため進捗を得られない面も多かったが、物流に対する関係者の危機感が増すに  
3 つれ、様々な業界で具体的な取り組みが進みつつあり、全体的な機運も高まっている。
- 4 ○ AI や IoT といった言葉に代表される様々なデジタル技術の社会実装が急速に進みつつあり、我  
5 が国の物流のあらゆる局面において、時機を逸せず集中的に物流 DX が推進されるべき。
- 6
- 7 ○ また、2024 年度からのトラックドライバーへの時間外労働時間の上限規制の適用を控え、それ  
8 を契機とした物流の途絶を回避するためにも、抜本的な労働力不足対策を加速させる必要性が一  
9 層高まっている。「エッセンシャルワーカー」という言葉が膾炙したことに象徴されるように、  
10 物流事業に従事する労働者の社会的価値が大きく見直されている。
- 11 ○ こうした現状においては、これまで課題として認識されつつもなかなか取り組みが進まなかつ  
12 た革新的な取組を実施できる好機である。例えば、リードタイムの見直しやサプライチェーン上  
13 の関係者間の情報共有等により、計画的でゆとりのある物流の実現や、物流 DX や既存の物流リ  
14 ソースの有効活用等による労働生産性の向上、それによる労働環境の改善、作業プロセスの汎用  
15 化による新たな労働力の確保等、重点的に構造改革を進めるべき。
- 16
- 17 ○ さらに、昨今の災害の激甚化・頻発化に加えて、新型コロナウイルスの流行を受けて、感染症  
18 や大規模災害などの有事においても機能を維持することができる、強靱性や持続可能性を確保し  
19 た物流ネットワークの構築がより一層重視される状況となっている。また、グローバルサプライ  
20 チェーンの脆弱性が顕在化する中、サプライチェーンの多元化等は我が国の国際物流が直面する  
21 大きな課題である。
- 22 ○ こうした課題への対応に加え、グローバルな視点で物流施策を講じる観点から、物流事業者の  
23 海外展開の支援や農林水産物・食品の輸出等を促進するほか、SDG s やグリーン社会の実現を目  
24 指した施策を講じるなど、我が国産業の国際競争力の強化に加え、経済や地球環境の持続可能性  
25 を高めるための取組を積極的に推進していく必要がある。
- 26
- 27 ○ 上記のとおり、現下の我が国の物流が直面する課題は、今般の新型コロナウイルス流行による  
28 社会の劇的な変化もあいまって、より先鋭化・鮮明化しているといえる。新たな大綱下では、そ  
29 うした課題に対応した施策に重点的に取り組むべき。
- 30 ○ これを敷衍すれば、今後の物流施策は、大きく下記の①～③の 3 つの観点に分類した上で整理  
31 することが適当。

- 1 ① 物流 DX と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 (簡素で滑らかな物流の実現)
- 3 ○ サプライチェーン上の書面手続き等のデジタル化の徹底  
4 ○ 自動化・機械化の普及、新技術の開発・導入促進  
5 ○ 物流標準化の推進  
6 ○ 物流・商流データ基盤の構築と各種プラットフォームとの連携  
7 ○ 高度物流人材の育成  
8
- 9 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の実現)
- 10  
11 ○ ディーセント・ワークの実現に向けた働き方と商慣習の見直し  
12 ○ ラストワンマイル配送の一層の効率化 (再配達削減、共同配送等)  
13 ○ 物流リソースの有効活用 (共同輸配送、倉庫等のシェアリング、貨客混載等)  
14 ○ 高齢者、女性、外国人等の活用による労働力の確保  
15
- 16 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の実現)
- 17  
18 ○ 大規模災害や感染症を踏まえた強靱な物流インフラの整備  
19 ○ 我が国の産業の競争力強化に資する、強靱性・多様性・復元力を備えたサプライチェーンの  
20 構築  
21 ○ 我が国物流企業の海外展開支援や農林水産物・食品の輸出促進など、グローバルな物流施策  
22 の展開  
23 ○ 地球環境の持続可能性を確保するための取組  
24
- 25 ○ 上記のような施策を推進し、我が国において安定的・持続的に物流を維持していくためには、  
26 安全の確保を大前提としつつ、これまで競争領域とされてきた物流を協調領域としてとらえ直す  
27 とともに、構造改革等の促進により、将来的な労働力不足に対しこれまでにない柔軟な発想で対  
28 応することが重要。また、感染症や大規模災害などの有事においてもレジリエンスを確保できる  
29 強靱かつ持続可能な物流を構築する必要がある。
- 30 ○ 現大綱においては「強い物流」の構築が大きな目標であったが、新型コロナの影響による社会  
31 の劇的変化により、既存の慣習や様式にとらわれずに施策を進める環境が醸成されつつあり、  
32 「強い」という概念に限らない、「簡素で滑らかな物流」、「担い手にやさしい物流」、「強く  
33 てしなやかな物流」の実現に向けて施策を推進していくことを次期大綱が目指す今後の方向性と  
34 すべき。  
35  
36  
37  
38

1 **3. 提言**

2 「物流 DX と標準化」、「労働力不足対策と物流の構造改革」、「物流ネットワークの構築」と  
3 いう3つの大きな観点に即して、物流施策の方向性を整理。

4

5 **提言①：物流 DX や物流標準化によるサプライチェーン全体の徹底した最適化**

6

(簡素で滑らかな物流の実現)

7

8 ○ 物流のデジタル化推進

9 ・「物流 DX」の定義（機械化やデジタル化による物流の変革）

10 ・手続き書面の電子化の徹底

11 ・サプライチェーン全体の最適化を見据えたデジタル化

12 ・デジタル化を前提とした規制緩和や手続の特例の検討（特殊車両の通行手続きの迅速化 等）

13

14 ○ 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

15 ・「i-Logistics」の定義（先端技術を用い物流の効率化を図るサプライチェーン関係者の取組）

16 ・物流施設における自動化・機械化の導入支援

17 ・中小企業における自動化・機械化を促すための方策（「i-Logistics 導入事例集」の作成や表彰制度の検討 等）

19 ・ドローン、自動運転・隊列走行、自動運転トラック・運行管理システム、自動配送ロボ等の新技術の実用化に向けた取組

21 ・ロボット産業の競争力強化のための環境整備（技術開発、実証支援 等）

22

23 ○ 物流標準化の取組の加速

24 ・モノ・データ・業務プロセスなどの標準化の推進

25 ・加工食品分野における標準化の実現と他分野での展開

26 ・自動化・機械化の取組と物流デジタル化との連携

27 ・標準化のメリットを踏まえた荷主事業者等との連携・商慣行の見直し

28 ・実効性を高めるための推進体制の整備

29

30 ○ 物流・商流データ基盤の構築等

31 ・SIP 等のデータ連携基盤の整備とそのメリットや将来像の共有

32 （社会実装後の実用化、新技術を活用したデータ取得の推進、業種を超えたデータ連携 等）

33 ・国内の物流データ・情報と輸出入等の手続・プロセスとの連携

34 ・業種を対象としたデータプラットフォームの形成

35 ・プラットフォームになり得るベンチャー企業の支援

36 ・標準化を前提としたデータ連携基盤の構築支援

37 ・物流 MaaS の推進（トラックデータ連携の仕組みの確立、見える化による輸配送効率化 等）

38 ・情報セキュリティの確保等企業の信用情報保全、個人情報保護の徹底

- 1 ○ 高度物流人材の育成・確保  
2 ・物流 DX を推進する人材に求められるスキルの明確化と認識の共有  
3 ・産官学の連携による各階層への学習機会の提供  
4

5 **提言②：トラックドライバーへの時間外労働規制も見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革**  
6 **の推進**

7 (担い手にやさしい物流の実現)

- 8
- 9 ○ トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制を遵守するために必要な労働環境の整備  
10 ・取引環境改善に向けた取組  
11 (リードタイムの改善、最低納品単位や納品頻度の取り決めや長時間の荷待ち時間、契約にな  
12 い附帯作業等の商習慣見直し、検品レスの推進、標準的な運賃の浸透、ホワイト物流推進運動  
13 の継続的推進 等)  
14 ・賃金水準の確保や働き方改革など魅力的な労働環境の整備に向けた取組 (標準的な運賃の浸  
15 透、荷主 (元請事業者を含む) への働きかけの強化、多重下請構造の見直し 等)  
16 ・ダブル連結トラックやスワップボディコンテナ車両の活用、中継輸送やモーダルシフトなど労  
17 働環境改善に資する幹線輸送のさらなる推進  
18
- 19 ○ トラックとともに国内物流を担う内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組  
20 ・内航海運を支える船員の確保・育成及び船員の働き方改革の推進  
21 ・内航海運暫定措置事業の終了も踏まえた荷主等との取引環境の改善  
22 ・内航海運の運航・経営効率化、新技術の活用等の内航海運の生産性向上  
23
- 24 ○ 既存リソースの活用やシェアリングなど労働生産性の改善に向けた取組  
25 ・共同輸配送のさらなる展開 (異業種間での共同輸配送、AI 等を活用したマッチング効率化  
26 等)  
27 ・多様な交通モードにおける貨客混載の適切な展開  
28 ・倉庫シェアリングの推進  
29 ・季節波動を踏まえた自家用有償運送の安全面を配慮した活用の検討  
30 ・再配達削減に資するより効率的な配送形態の構築・定着に向けた取組 (置き配、宅配 BOX の活  
31 用 等)  
32 ・ラストワンマイル配送円滑化の推進 (路上荷さばき対策、自動配送ロボットの実用化の推進  
33 等)  
34  
35



- 1 ○ 食品等の流通合理化
- 2 ・共同輸配送、ストックポイント等の食品等の流通拠点の整備、卸売市場等における無人化・省人
- 3 化、データ連携基盤の整備等の物流効率化の推進等の物流効率化の推進
- 4 ・パレット規格や外装の標準化、パレットの運用ルールの確立等によるパレット化の推進に向
- 5 けた取組
- 6
- 7 ○ 過疎地域・離島におけるラストワンマイル配送の持続可能性の確保
- 8 ・ドローン物流の社会実装に向けた対応（運航コストの低減 等）
- 9 ・貨客混載のさらなる推進や地域や自治体とも連携した物流網の確保
- 10
- 11 ○ 新たな労働力の確保に向けた対策
- 12 ・若年層や女性、高齢者等の活用推進（働きやすい労働環境の整備、自動化機器導入など新技
- 13 術を活用したオペレーションの定型化・標準化 等）
- 14 ・外国人労働者のトラックドライバー等への活用に向けた議論の推進
- 15
- 16 ○ 物流に関する広報の強化
- 17 ・2024 年問題とその解決策についての理解の浸透
- 18 ・物流の社会的価値や持続可能性の確保についてのあらゆる階層への一層の浸透
- 19

20 **提言③：強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流の実現）**

21

- 22 ○ 感染症や大規模災害の発生時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
- 23 の構築
- 24 ・ポストコロナ時代における非接触や非対面、デジタル化等に対応した物流インフラの整備
- 25 （「ヒトを支援する AI ターミナル」の各種取組の推進、自動配送ロボや自動運転・隊列走行等を
- 26 見据えた道路整備、交通渋滞対策、老朽化した物流施設の更新・高機能化による生産性向上
- 27 等）
- 28 ・大規模災害時の物資輸送のあり方検討（フェリー、RORO 船、コンテナ船等の就航環境整備によ
- 29 るリダンダンシー確保、平時からの連携体制確保 等）
- 30 ・サプライチェーンの強靱化に向けた鉄道や港湾など物流の結節点における連結性の充実や、物
- 31 流拠点施設の運用改善（生活必需品供給に向けた物流拠点基地化、在庫情報のデータ共有
- 32 等）
- 33 ・物流を支えるインフラや各輸送モードの安全性の確保
- 34
- 35

- 1 ○ 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
- 2 ・産業の国際競争力に資する道路・港湾等のインフラ整備の強化（重要物流道路の拡充などトラ
- 3 ックの大型化に対応した道路機能強化、ミッシングリンクの解消、暫定二車線区間の四車線
- 4 化、国際コンテナ戦略港湾の機能強化 等）
- 5 ・農林水産物・食品の輸出促進に対応した物流基盤の強化
- 6 ・国際物流のシームレス化・多元化の推進、コールドチェーン物流サービスの国際標準化を含む
- 7 物流事業者の海外展開支援
- 8
- 9 ○ 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
- 10 ・モーダルシフトのさらなる推進（再掲）
- 11 ・サプライチェーン全体での省エネ化
- 12