

施策の進捗状況 (KPI)

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の実現)

指標名	策定時の値(※1)	現状値	目標値	見通し(※0)	時系列変化
・物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けた取組に着手している物流事業者の割合 (対象:トラック、内航海運、倉庫事業者)	—	42%(2023年7月)	100%(2025年度)	4	
・物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、物流DXを実現している物流事業者*の割合 (*物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、従来のオペレーションの改善や働き方改革などの効果を定量的に得ている事業者をいう。)	—	35%(2023年7月)	70%(2025年度)	4	
・物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けて、荷主と連携した取組を行っている物流事業者の割合	—	23%(2023年7月)	50%(2025年度)	4	
(1) 物流デジタル化の強力な推進					
・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係者数	—	698者(2023年5月末時点)	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					
・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(輸送網の集約等)	141件(2020年度)	225件(2023年5月末時点)	330件(2025年度)	2	

(※0)担当課室における今後の見通し 1:目標を大きく上回って達成できる、2:ほぼ目標通り達成できる、3:目標を達成するために更なる取組が必要である、4:現状値の検証が必要である

(※1)「策定時の値」について、既存の統計が存在しない等の理由により現状値を記載できない項目については「—」としている。

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の実現)

指標名	策定時の値(※1)	現状値	目標値	見通し(※0)	時系列変化
(3) 物流標準化の取組の加速					
・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	0件(2020年度)	4件(2023年8月時点)	3件(2021年度～2025年度)	1	
(4) 物流・商流データ基盤の構築等					
・物流・商流データ基盤(※2)を活用したビジネスモデルの社会実装件数	0社(2020年度)	2件(2023年8月時点)	3件(2021年度～2025年度)	2	
・物流・商流データ基盤活用事業者数	0件(2020年度)	19社(2023年8月時点)	100社(2025年度)	3	
・サイバーポート(港湾物流)へ接続可能な港湾関係者数[再掲]	—	698者(2023年5月末時点)	約650者(2025年度)	1	
(5) 高度物流人材の育成・確保					
・大学・大学院に開講された物流・サプライチェーンマネジメント分野を取り扱う産学連携の寄附講座数	—	28講座(2023年8月時点)	50講座(2021～2025年度)	2	
・物流に関する高度な資格の取得者数	4,451人(2017～2020年度)	3,161人(2021～2022年度)	6,000人(2021～2025年度)	2	

(※2) SIP「スマート物流サービス」プロジェクト(内閣府戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期において実施)において構築を目指している「物流・商流データ基盤」を指す。

2: 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流の実現)

指標名	策定時の値	現状値	目標値	見通し	時系列変化															
(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																				
・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 大型トラック 454万円 中小型トラック 419万円 全産業 487万円 (2020年)	① 大型トラック 477万円 中小型トラック 438万円 全産業 497万円 (2022年)	① 年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる(2025年)	3	<table border="1"> <caption>年間所得額平均 (万円)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>大型</th> <th>中小型</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>454</td> <td>419</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>463</td> <td>431</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>477</td> <td>438</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>477</td> <td>438</td> </tr> </tbody> </table>	年	大型	中小型	策定時	454	419	前回FU時点	463	431	現状値	477	438	目標値	477	438
	年	大型	中小型																	
策定時	454	419																		
前回FU時点	463	431																		
現状値	477	438																		
目標値	477	438																		
② 大型トラック 2,532時間 中小型トラック 2,484時間 全産業 2,100時間 (2020年)	② 大型トラック 2,568時間 中小型トラック 2,520時間 全産業 2,124時間 (2022年)	② 平均労働時間を全産業平均まで引き下げる(2025年)	3	<table border="1"> <caption>平均労働時間 (時間)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>大型</th> <th>中小型</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>2532</td> <td>2484</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>2544</td> <td>2484</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>2568</td> <td>2520</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>2568</td> <td>2520</td> </tr> </tbody> </table>	年	大型	中小型	策定時	2532	2484	前回FU時点	2544	2484	現状値	2568	2520	目標値	2568	2520	
年	大型	中小型																		
策定時	2532	2484																		
前回FU時点	2544	2484																		
現状値	2568	2520																		
目標値	2568	2520																		
・改正トラック法に基づく国土交通大臣による荷主への働きかけにおいて違反原因行為に該当しうる荷主の行為が実際に確認された際の対応状況率	100%(2020年度)	100%(2022年度)	100%(2025年度)	2	<table border="1"> <caption>対応状況率 (%)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>	年	率	策定時	100%	前回FU時点	100%	現状値	100%	目標値	100%					
年	率																			
策定時	100%																			
前回FU時点	100%																			
現状値	100%																			
目標値	100%																			
・「ホワイト物流」推進運動への参加企業数	1,201者(2020年度末)	1,577者(2022年度末)	3,000者(2025年度末)	3	<table border="1"> <caption>参加企業数 (者)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>1201</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>1388</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>1577</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>3000</td> </tr> </tbody> </table>	年	数	策定時	1201	前回FU時点	1388	現状値	1577	目標値	3000					
年	数																			
策定時	1201																			
前回FU時点	1388																			
現状値	1577																			
目標値	3000																			
・新設倉庫における荷待ち発生率	約25%(2020年度)	調査中	0%(2025年度)	-	<table border="1"> <caption>荷待ち発生率 (%)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>25%</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>23%</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>調査中</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>0%</td> </tr> </tbody> </table>	年	率	策定時	25%	前回FU時点	23%	現状値	調査中	目標値	0%					
年	率																			
策定時	25%																			
前回FU時点	23%																			
現状値	調査中																			
目標値	0%																			
・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(輸送網の集約等)[再掲]	141件(2020年度)	225件(2023年5月末時点)	330件(2025年度)	2	<table border="1"> <caption>認定件数 (件)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>141</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>192</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>225</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>330</td> </tr> </tbody> </table>	年	数	策定時	141	前回FU時点	192	現状値	225	目標値	330					
年	数																			
策定時	141																			
前回FU時点	192																			
現状値	225																			
目標値	330																			

2: 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流の実現)

指標名	策定時の値	現状値	目標値	見通し	時系列変化										
(2) 内航海運の安定的輸送の確保に向けた取組															
・船員1人・1時間当たりの輸送量	4,019トンキロ(2018年度)	3,918 トンキロ(2021年度)	4,919トンキロ(2025年度)	3	<p>(トンキロ)</p> <table border="1"> <tr> <th>時期</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>4019</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>3608</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>3918</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>4919</td> </tr> </table>	時期	値	策定時	4019	前回FU時点	3608	現状値	3918	目標値	4919
時期	値														
策定時	4019														
前回FU時点	3608														
現状値	3918														
目標値	4919														
(3) 労働生産性の改善に向けた革新的な取組の推進															
・物流業の労働生産性	2,569円/時(2018年度)	2,540円/時(2020年度)	2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる	4	<p>円/時</p> <table border="1"> <tr> <th>時期</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>2569</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>2257</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>2540</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>3083</td> </tr> </table>	時期	値	策定時	2569	前回FU時点	2257	現状値	2540	目標値	3083
時期	値														
策定時	2569														
前回FU時点	2257														
現状値	2540														
目標値	3083														
・トラックの積載効率	37.7%(2019年度)	38.5%(2021年度)	50%(2025年度)	3	<table border="1"> <tr> <th>時期</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>37.7%</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>38.2%</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>38.5%</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>50.0%</td> </tr> </table>	時期	値	策定時	37.7%	前回FU時点	38.2%	現状値	38.5%	目標値	50.0%
時期	値														
策定時	37.7%														
前回FU時点	38.2%														
現状値	38.5%														
目標値	50.0%														
・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数(輸配送の共同化)	21件(2020年度)	31件(2022年度)	100件(2025年度)	3	<p>件</p> <table border="1"> <tr> <th>時期</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>100</td> </tr> </table>	時期	値	策定時	21	前回FU時点	23	現状値	31	目標値	100
時期	値														
策定時	21														
前回FU時点	23														
現状値	31														
目標値	100														
・宅配便の再配達率	10%程度(2020年度)	11.8%(2022年度)	7.5%程度(2025年度)	3	<table border="1"> <tr> <th>時期</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>7.5%</td> </tr> </table>	時期	値	策定時	10%	前回FU時点	12%	現状値	12%	目標値	7.5%
時期	値														
策定時	10%														
前回FU時点	12%														
現状値	12%														
目標値	7.5%														
(4) 農林水産物・食品等の流通合理化															
・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)	164件(2023年3月末)	200件(2025年度)	2	<p>件</p> <table border="1"> <tr> <th>時期</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>122</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>164</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>200</td> </tr> </table>	時期	値	策定時	64	前回FU時点	122	現状値	164	目標値	200
時期	値														
策定時	64														
前回FU時点	122														
現状値	164														
目標値	200														

2: 時間外労働の上限規制の適用を見据えた労働力不足対策の加速と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流の実現)

指標名	策定時の値	現状値	目標値	見通し	時系列変化										
(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															
・地方公共団体におけるドローン物流の社会実装件数		7件	174件(2025年度)	3	<table border="1"> <tr><th>時点</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>0</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>4</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>7</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>174</td></tr> </table>	時点	値	策定時	0	前回FU時点	4	現状値	7	目標値	174
時点	値														
策定時	0														
前回FU時点	4														
現状値	7														
目標値	174														
・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)	14件(2022年度)	100件(2025年度)	3	<table border="1"> <tr><th>時点</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>14</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>14</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>14</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>100</td></tr> </table>	時点	値	策定時	14	前回FU時点	14	現状値	14	目標値	100
時点	値														
策定時	14														
前回FU時点	14														
現状値	14														
目標値	100														
(6) 新たな労働力の確保に向けた対策															
・トラック運転に従事する若年層の割合	10.3%(2020年) (参考:全産業16.6%)	10%(2022年) (参考:全産業16.4%)	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)	3	<table border="1"> <tr><th>時点</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>10.3%</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>10.1%</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>10.0%</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>16.6%</td></tr> </table>	時点	値	策定時	10.3%	前回FU時点	10.1%	現状値	10.0%	目標値	16.6%
時点	値														
策定時	10.3%														
前回FU時点	10.1%														
現状値	10.0%														
目標値	16.6%														
(7) 物流に関する広報の強化															
・物流のおかれている現状や課題に対して問題意識を持っている消費者の割合(※3)	—	32.4%	100%(2025年度)	3	<table border="1"> <tr><th>時点</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>0%</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>88.9%</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>32.4%</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>100.0%</td></tr> </table>	時点	値	策定時	0%	前回FU時点	88.9%	現状値	32.4%	目標値	100.0%
時点	値														
策定時	0%														
前回FU時点	88.9%														
現状値	32.4%														
目標値	100.0%														
・「担い手にやさしい物流」を実践している消費者の割合	—	59.1%	80%(2025年度)	3	<table border="1"> <tr><th>時点</th><th>値</th></tr> <tr><td>策定時</td><td>0%</td></tr> <tr><td>前回FU時点</td><td>58.1%</td></tr> <tr><td>現状値</td><td>59.1%</td></tr> <tr><td>目標値</td><td>80.0%</td></tr> </table>	時点	値	策定時	0%	前回FU時点	58.1%	現状値	59.1%	目標値	80.0%
時点	値														
策定時	0%														
前回FU時点	58.1%														
現状値	59.1%														
目標値	80.0%														

(※3) 今回からデータの出典を博報堂2022年10月実施「消費者定量アンケート」に変更

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)

指標名	策定時の値	現状値	目標値	見通し	時系列変化
(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					
・大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合(※4)	<大企業> 68%(2019年度) <中堅企業> 50%(2019年度)	<大企業> 41.4%(2023年7月) <中堅企業> 17.4%(2023年7月)	<大企業> ほぼ100%(2025年度) <中堅企業> 55%(2025年度)	4	
・道路による都市間速達性の確保率	57%(2019年度)	57%(2021年度)	63%(2025年度)	2	
・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)	39%(2022年度)	47%(2025年)	2	
・トラックの人身事故件数	15,606件(2019年)	14,383件(2022年)	2025年までに9,100件以下	3	

(※4)策定時の数値は、内閣府防災担当が実施している「企業の事業継続及び防災に関する実態調査」を引用。今回より、1.の物流DXアンケートと同様にトラック、内航海運、倉庫事業者を対象に調査を実施。

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)

指標名	策定時の値	現状値	目標値	見通し	時系列変化															
(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																				
・道路による都市間到達性の確保率[再掲]	57%(2019年度)	57%(2021年度)	63%(2025年度)	2	<table border="1"> <tr> <th>時点</th> <th>値</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>57%</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>57%</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>57%</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>63%</td> </tr> </table>	時点	値	策定時	57%	前回FU時点	57%	現状値	57%	目標値	63%					
時点	値																			
策定時	57%																			
前回FU時点	57%																			
現状値	57%																			
目標値	63%																			
・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保	<p>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)</p> <p>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)</p>	<p>京浜港 週20万TEU (欧州航路:週2便、北米航路:デイリー寄港、中南米・アフリカ・豪州:2方面・週8便)(2022年11月時点)</p> <p>阪神港 週9万TEU (欧州:週2便、北米:デイリー寄港、アフリカ・豪州:1方面・週2便)(2022年11月時点)</p>	<p>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)</p> <p>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)</p>	4	<table border="1"> <tr> <th>時点</th> <th>京浜港 (万TEU/週)</th> <th>阪神港 (万TEU/週)</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>27</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>21</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>20</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>27</td> <td>10</td> </tr> </table>	時点	京浜港 (万TEU/週)	阪神港 (万TEU/週)	策定時	27	10	前回FU時点	21	9	現状値	20	9	目標値	27	10
時点	京浜港 (万TEU/週)	阪神港 (万TEU/週)																		
策定時	27	10																		
前回FU時点	21	9																		
現状値	20	9																		
目標値	27	10																		
・輸出先国・地域の規制に対応するためのHACCP対応施設等を整備した卸売市場の件数	2件(2020年)	5件(2023年3月31日現在)	13件(2025年)	2	<table border="1"> <tr> <th>時点</th> <th>件数</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>13</td> </tr> </table>	時点	件数	策定時	2	前回FU時点	4	現状値	5	目標値	13					
時点	件数																			
策定時	2																			
前回FU時点	4																			
現状値	5																			
目標値	13																			
・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	—	2020年→2022年の増加率23.5%	2025年度までに2020年度比27%増	2	<table border="1"> <tr> <th>時点</th> <th>増加率</th> </tr> <tr> <td>策定時</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>4.3%</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>23.5%</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>27.0%</td> </tr> </table>	時点	増加率	策定時	0%	前回FU時点	4.3%	現状値	23.5%	目標値	27.0%					
時点	増加率																			
策定時	0%																			
前回FU時点	4.3%																			
現状値	23.5%																			
目標値	27.0%																			

3: 強靭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)

指標名	策定時の値	現状値	目標値	見通し	時系列変化															
(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(※3)																				
<ul style="list-style-type: none"> 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～)) 	—	直近5年間の改善率平均-1.02%(2021年度)	毎年度 直近5年間の改善率の年平均-1%	2	<table border="1"> <caption>省エネ改善率の時系列変化</caption> <thead> <tr> <th>時点</th> <th>改善率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>0.67%</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>1.02%</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>1.00%</td> </tr> </tbody> </table>	時点	改善率	策定時	0%	前回FU時点	0.67%	現状値	1.02%	目標値	1.00%					
時点	改善率																			
策定時	0%																			
前回FU時点	0.67%																			
現状値	1.02%																			
目標値	1.00%																			
<ul style="list-style-type: none"> 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 ②海運による貨物輸送トンキロ 	<ul style="list-style-type: none"> ①184億トンキロ(2019年度) ②358億トンキロ(2019年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ①165億トンキロ(2022年度) ②387億トンキロ(2021年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ①209億トンキロ(2025年度) ②389億トンキロ(2025年度) 	<ul style="list-style-type: none"> ①3 ②2 	<table border="1"> <caption>モーダルシフトの時系列変化 (億トンキロ)</caption> <thead> <tr> <th>時点</th> <th>鉄道</th> <th>海運</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>184</td> <td>358</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>165</td> <td>356</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>209</td> <td>387</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>209</td> <td>389</td> </tr> </tbody> </table>	時点	鉄道	海運	策定時	184	358	前回FU時点	165	356	現状値	209	387	目標値	209	389
時点	鉄道	海運																		
策定時	184	358																		
前回FU時点	165	356																		
現状値	209	387																		
目標値	209	389																		
<ul style="list-style-type: none"> 脱炭素化された物流施設の数 	2施設	8施設(2022年度)	35施設	2	<table border="1"> <caption>脱炭素化された物流施設の数の時系列変化</caption> <thead> <tr> <th>時点</th> <th>施設数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>前回FU時点</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>現状値</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table>	時点	施設数	策定時	2	前回FU時点	5	現状値	8	目標値	35					
時点	施設数																			
策定時	2																			
前回FU時点	5																			
現状値	8																			
目標値	35																			