

(別表)

指標名	現状値 (※1)	目標値
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）		
・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	－	100%（2025年度）
・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。）	－	70%（2025年度）
・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	－	50%（2025年度）
（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	－	約650者（2025年度）
（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）	330件（2025年度）
（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	－	3件（2021年度～2025年度）
（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会社実装件数	0件（2020年度）	3件（2021年度～2025年度）
・物流・商流データ基盤利活用事業者数	0社（2020年度）	100社（2025年度）
・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]	－	約650者（2025年度）
（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	－	50講座（2021～2025年度）
・物流に関する高度な資格の取得者数	4,451人（2017～2020年度）	6,000人（2021～2025年度）
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）		
（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 （2020年） （参考：全産業 487万円） ②大型トラック 2,532時間、 中小型トラック 2,484時間 （2020年） （参考：全産業 2,100時間）	①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる ②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる（2025年）

	・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% (2025年度)
	・「ホワイト物流」推進運動への参加企業数	1,201者 (2020年度末)	3,000者 (2025年度末)
	・新設倉庫における荷待ち発生率	約25% (2020年度)	0% (2025年度)
	・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)	330件 (2025年度)
(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)	4,919トンキロ (2025年)
(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)	2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる
	・トラックの積載効率	37.7% (2019年度)	50% (2025年度)
	・物流総合効率化法による総合効率化計画の認定件数 (輸送の共同化)	21件 (2020年度)	100件 (2025年度)
	・宅配便の再配達率	10%程度 (2020年度)	7.5%程度 (2025年度)
(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)	200件 (2025年度)
(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			
	・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)	100件 (2025年度)
(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%)	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)
(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	—	100% (2025年度)
	・「担い手にやさしい物流」を実践している消費者の割合	—	80% (2025年度)
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)			
(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	<大企業> 68% (2019年度) <中堅企業> 50% (2019年度)	<大企業> ほぼ100% (2025年度) <中堅企業> 55% (2025年度)

	・道路による都市間速達性の確保率	57% (2019年度)	63% (2025年度)
	・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)	47% (2025年)
	・トラックの人身事故件数	15,606件 (2019年)	2025年までに9,100件以下
(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			
	・道路による都市間速達性の確保率[再掲]	57% (2019年度)	63% (2025年度)
	・我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力の確保	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) 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)	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) 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)
	・輸出国・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)	13件 (2025年)
	・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	—	2025年度までに2020年度比27%増
(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)			
	・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～))	—	毎年度 直近 5 年間の改善率の年平均—1%
	・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	①184億トンキロ (2019年度) ②358億トンキロ (2019年度)	①209億トンキロ (2025年度) ②389億トンキロ (2025年度)

(※1) 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。

(※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。

(※3) 地球温暖化対策計画 (平成 28 年 5 月 13 日閣議決定) における目標に基づき設定したものについて、同計画に変更があった場合には、この指標も同様に変更されたものとみなす。また、同計画に物流に関する指標が追加された場合には、本大綱においても当該指標が追加されたものとみなす。