

# 官公需基本方針に基づく 物流の効率化・適正化の取組について

---

## 第2 中小企業者の受注の機会の増大のために国等が講ずる措置に関する基本的な事項

### 2 中小企業・小規模事業者が受注しやすい発注とする工夫

#### (3) 適正な納期・工期、納入条件等の設定

④ **国等**は、**物資の流通の効率化に関する法律**（平成17年法律第85号）第33条に基づく貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針（令和7年農林水産省・経済産業省・国土交通省告示第1号。以下「物流効率化基本方針」という。）**を踏まえ、自らが施設の管理者となる場合や物品の運送を伴う役務、物品の買入れ等に係る発注を行う場合**には、当該施設の利用や当該物品の配送を行うトラックドライバーの運送・荷役等の効率化等に資するよう、**余裕を持った納品期限の提示、納入単位・回数を集約、混雑時間を回避した配送日時指定、貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保、再配達削減をはじめとする措置を率先して講ずる**よう努めるものとする。

P2  
～P5

また、受注事業者との間で物品等の継続的な運送を伴う契約を締結する際には、**運送事業の許可を得ずに違法に運送を行う事業者を排除**するため、「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書（令和7年3月27日策定）」にのっとり、**当該受注事業者に対して誓約書の提出を求める等の措置を講ずる**よう努めるものとする。

P6  
～P7

### 4 ダンピング防止対策、消費税の円滑かつ適正な転嫁等の推進

#### (2) 適切な予定価格の作成

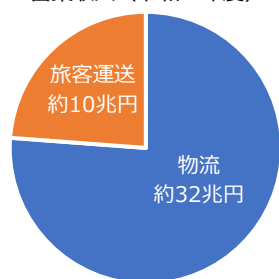
① （略）また、**物品の運送を伴う役務、物品の買入れ等に係る発注**に当たっては、物流効率化基本方針を踏まえ、国等と契約を締結した事業者から当該物品の運送を委託された**トラック事業者等がその雇用するトラックドライバーの賃上げ原資となる適正な運賃を収受**できるよう、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の3第1項の規定に基づく**「標準的な運賃」を活用**するとともに、燃料サーチャージ、有料道路使用料、附帯作業料等の追加で生じるコスト、繁忙期における運送、特殊な運送方法等に起因して追加で生じるコストについても十分に考慮するように努めるものとする。

P8  
～P9

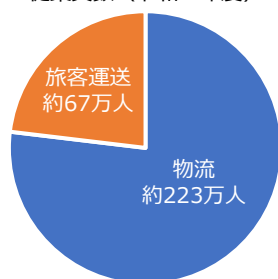
## 物流事業の概況

- 運輸業界の営業収入は約42兆円であり、うち、**物流業界の営業収入は約32兆円（全産業の約2%）**。
- 運輸業界の従業員数は約290万人であり、うち、**物流業界の従業員数は約223万人（全産業の約3%）**。

営業収入（令和4年度）



従業員数（令和4年度）

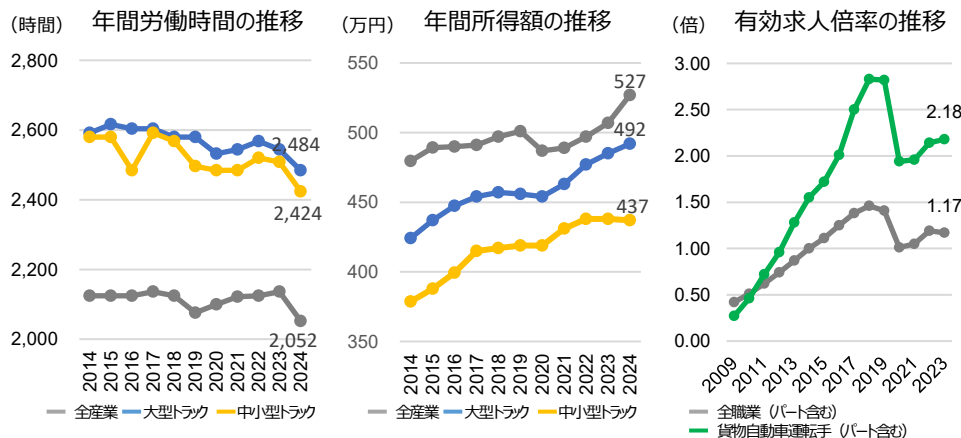


出典：令和4年度事業実績報告書（一部令和3年度事業実績報告書）、令和6年版交通政策白書、年次別法人企業統計調査（2022年）より物流政策課作成

出典：令和4年度事業実績報告書及び総務省「労働力調査」より物流政策課作成

## トラック運送事業の働き方を巡る現状

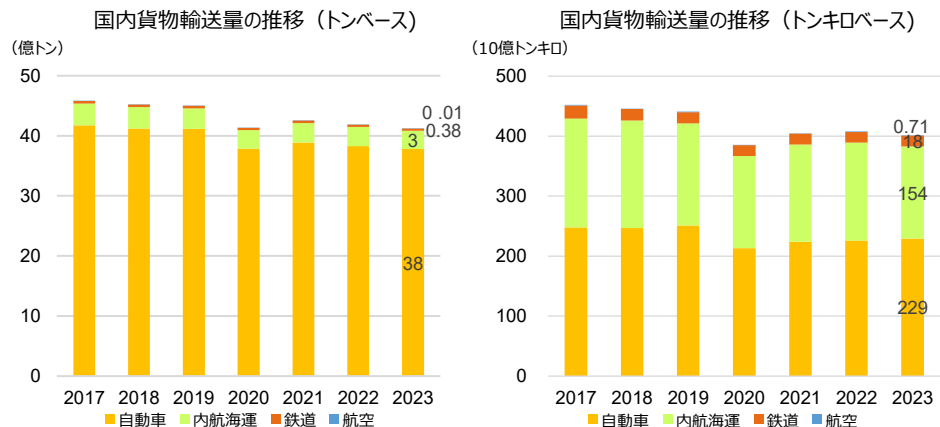
- **トラック運送事業は、全職業平均より労働時間が長く、所得が少ない。**
- **トラックドライバーの有効求人倍率は、全職業平均より約2倍高い。**



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計」、「職業安定業務統計」より作成

## 国内貨物輸送量の推移

- 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、トンキロベースで自動車は約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。**



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航海運輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

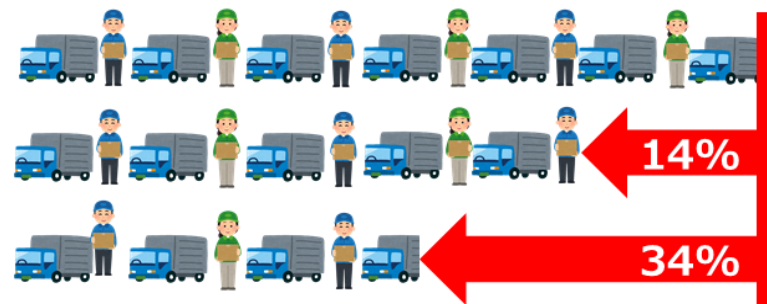
## 輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性（物流の「2024年問題」）。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

現状

2024年

2030年



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

## 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

- 物流は、国民生活・経済を支える社会インフラ。
- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、何も対策を講じなければ、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。



### 1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

#### 【流通業務総合効率化法】

- ①**荷主**\*<sup>1</sup>（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）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、当該措置について国が**判断基準**を策定。

\*<sup>1</sup> 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。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 上記①②のうち一定規模以上のもの（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。
- 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**。  
※法律の名称を変更（物資の流通の効率化に関する法律（物流効率化法））。
- ※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制措置

#### 【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（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を**義務付け**\*<sup>2</sup>。
- 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**\*<sup>3</sup>を課するとともに、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**。

\*<sup>2,3</sup> 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制措置

#### 【貨物自動車運送事業法】

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

## すべての事業者に対する規制（令和7年4月1日施行）

○①**荷主\***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）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、当該措置について国が**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。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

⇒**物品の運送を伴う役務、物品の買入れ等に係る発注**を行う場合、**国・自治体も「荷主」に該当**し、取組が必要。

## 一定規模以上の事業者に対する規制（令和8年4月施行予定）

○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（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。

○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**。

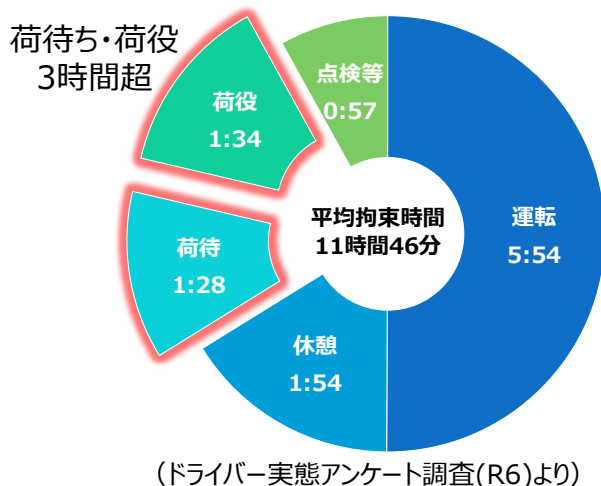
※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

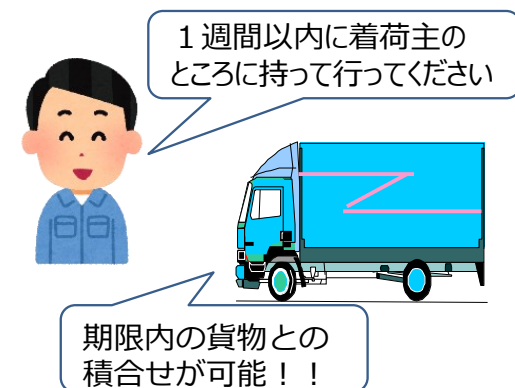
【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】

【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】

【荷主等が取り組むべき措置の例】



| 取り組むべき措置 | 判断基準（取組の例）                                                     |
|----------|----------------------------------------------------------------|
| 積載効率の向上等 | <b>余裕を持った納品期限の提示、納入単位・回数</b> の集約、運送先の集約 等                      |
| 荷待ち時間の短縮 | <b>適切な貨物の受取・引渡日時</b> の指示、予約システムの導入 等                           |
| 荷役等時間の短縮 | <b>貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保</b> 、パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置 等 |

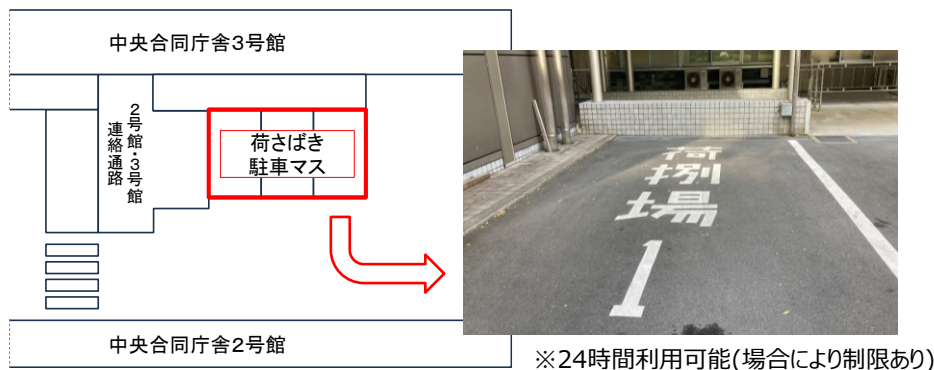


**リードタイムの確保**

## 貨物集配用の荷さばき駐車マスの確保

- トラックドライバーの配送作業の効率化のため、本省庁舎内に、貨物集配中の車両が駐車できる**荷さばき駐車マス**を確保。

＜庁舎内の荷さばき駐車マス＞



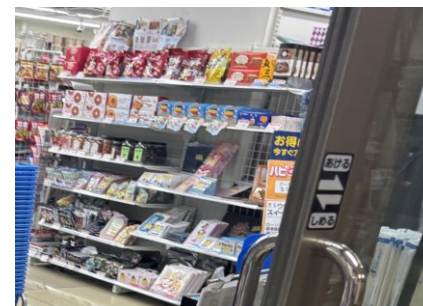
## 庁舎内テナント等への物品の柔軟な搬入

- トラックドライバーが本省庁舎内テナント等に物品を搬入する場合、当該テナント等の担当者が作業届等を事前提出することにより、**閉庁日を含め庁舎での搬入作業や駐車スペースの利用が可能。**

＜庁舎内の自動販売機＞



＜庁舎内の売店＞



## 物品購入時の適切な納期設定等

- 物品の買入れ等に係る発注を行う場合、**仕様書の記載を工夫し、**  
 ①受注者の納入時期を柔軟化するため、**余裕を持った納入期限を提示するとともに、納入日を指定せずに納期のみを指定**  
 ②受注者の納入回数を削減するため、中央合同庁舎第2号館・第3号館の入居官署(国土交通省、総務省、警察庁)で**コピー用紙、消耗品、宅配便の共同調達**を実施

＜什器類＞



＜消耗品＞



## 再配達削減等に向けた宅配ボックスの設置

- **再配達削減に向けた多様な受取方法の普及・浸透等の取組の一環として、また、職員の福利厚生として、本省庁舎内にオープン型宅配ボックスを設置。**

【設置場所】

中央合同庁舎3号館 荷さばきスペース

【利用時間】

24時間いつでも受取可能  
入庫日から3日間保管

【設置業者等】

業者：Packcity Japan株式会社  
(ネオポストショッピング、ヤマト運輸が出資)  
機種：PUDOステーション

＜宅配ボックスのイメージ＞



- 受注事業者との間で物品の継続的な運送を伴う契約を締結する際には、**運送事業の許可を得ずに違法に運送を行う事業者（いわゆる「白トラ」）を排除**するため、当該受注事業者に対して**誓約書の提出を求める**等の措置を講じてください。

## 誓約書（例）

### 貨物自動車運送業務に関する誓約事項

当社（個人である場合は私、団体である場合は当団体）は、貨物自動車運送事業を行う際、又は貨物自動車運送事業を委託する際は以下のことを誓約いたします。

この誓約が虚偽であり又はこの誓約に反したことにより、当方が不利益を被ることとなっても、異議は一切申し立てません。

#### 記

1. 当該契約により、自ら貨物の運送業務を行う場合は、貨物自動車運送事業法等に基づく許可（貨物自動車運送事業法第3条の許可又は道路運送法第78条3号の許可）又は届出（貨物自動車運送事業法第36条の届出）を取得する、または許可等を取得している者に委託すること（自己所有の貨物を運送する場合等、許可等が不要な場合を除く。）
2. 他者に貨物の運送業務を委託する場合、貨物自動車運送事業法第24条の5に基づく実運送体制管理簿（除外されている運送を除く。）により、実運送を行う事業者を適切に把握するとともに、貨物の運送業務の委託先において貨物自動車運送事業法に基づく許可を得ていない者が貨物の運送業務を行うことがないよう関係者に十分な周知を行うこと。
3. 上記により、貨物の運送業務の委託先において、許可を得ていない者が貨物の運送業務を行っていることを把握した際は、速やかにその是正を行うとともに、その事実を関係当局に申告すること。

2025年3月5日 産経新聞

## 「白トラ」で鋼材運んだ疑い 運送業者と共犯の荷主を初の逮捕 依頼する側も罪に

国の許可なく白ナンバーのトラックで運送業を営む「白トラ」で鋼材を運んだとして、警視庁交通捜査課は貨物自動車運送事業法違反の疑いで、運送業の森田明容疑者（72）＝千葉市花見川区花見川＝と、運送を依頼した鋼材卸売会社社長の前田政洋容疑者（45）＝東京都狛江市東野川＝を逮捕した。いずれも容疑を認めている。白トラを巡り、共謀容疑で荷主が逮捕されるのは全国初という。

同課によると、森田容疑者は前田容疑者から依頼を受けて約5年前から白トラで鋼材を運び、約5800万円の報酬を得たとみられる。前田容疑者は依頼した理由について、「急な依頼も受けてくれ、（ドライバーの）稼働時間を気にせず頼めた」と説明している。

ドライバーには法律で勤務時間の上限などが定められているが、無許可の業者ではこうした安全管理が行われていない可能性もある。捜査幹部は「大きな事故にもつながりかねない」と指摘し、依頼する側も罪に問われるとして警鐘を鳴らしている。

逮捕容疑は共謀の上、令和6年10月、国の許可を受けずに、千葉県船橋市内の工場から鋼材を計3回、浦安市や東京都足立区内の加工会社に計約3万円で運送したとしている。

## 「標準的運賃」のポイント

- 平成30年貨物自動車運送事業法により、事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として活用いただくための**「標準的運賃」制度を創設**。
- 令和2年4月に告示した「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

## 「標準的運賃」のイメージ

### 【距離制運賃】

| 関東運輸局 (単位：円)                             |                |                |                 |                   |
|------------------------------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|
| 車種別<br>キロ程                               | 小型車<br>(2tクラス) | 中型車<br>(4tクラス) | 大型車<br>(10tクラス) | トレーラー<br>(20tクラス) |
| 10km                                     | 15,790         | 18,060         | 22,540          | 27,940            |
| 20km                                     | 17,600         | 20,160         | 25,330          | 31,550            |
| 30km                                     | 19,410         | 22,270         | 28,120          | 35,160            |
| 40km                                     | 21,220         | 24,370         | 30,920          | 38,770            |
| 50km                                     | 23,040         | 26,480         | 33,710          | 42,380            |
| 200km                                    | 50,270         | 57,860         | 74,880          |                   |
| 200kmを超えて500km<br>まで20kmを増すごとに<br>加算する金額 | 3,630          | 4,140          | 5,370           |                   |
| 500kmを超えて50km<br>を増すごとに加算する<br>金額        | 9,070          | 10,360         | 13,430          |                   |

### 【時間制運賃】

| II 時間制運賃表   |                  | (単位:円)         |                |                 |                   |        |
|-------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|--------|
| 種 別         | 車種別<br>局 別       | 小型車<br>(2tクラス) | 中型車<br>(4tクラス) | 大型車<br>(10tクラス) | トレーラー<br>(20tクラス) |        |
|             |                  |                |                |                 |                   |        |
| 基<br>礎<br>額 | 8<br>時<br>間<br>制 | 北海道            | 31,100         | 37,260          | 48,530            | 61,290 |
|             |                  | 東北             | 29,970         | 36,050          | 47,170            | 59,670 |
|             |                  | 関東             | 39,060         | 45,790          | 57,900            | 72,440 |
|             |                  | 北陸信越           | 31,280         | 37,440          | 48,690            | 61,470 |
|             |                  | 中部             | 35,710         | 42,130          | 53,700            | 67,370 |
|             |                  | 近畿             | 35,580         | 42,040          | 53,710            | 67,430 |
|             |                  | 中国             | 32,420         | 38,640          | 49,950            | 62,950 |
|             |                  | 四国             | 30,700         | 36,800          | 47,960            | 60,590 |
|             | 4<br>時<br>間<br>制 | 九州             | 30,890         | 36,980          | 48,060            | 60,680 |
|             |                  | 沖縄             | 28,010         | 33,890          | 44,810            | 56,880 |
|             |                  | 北海道            | 18,660         | 22,360          | 29,120            | 36,780 |
|             |                  | 東北             | 17,980         | 21,630          | 28,300            | 35,800 |
| 額           | 4<br>時<br>間<br>制 | 関東             | 23,440         | 27,470          | 34,740            | 43,460 |
|             |                  | 北陸信越           | 18,770         | 22,470          | 29,210            | 36,880 |
|             |                  | 中部             | 21,430         | 25,280          | 32,220            | 40,420 |
|             |                  | 近畿             | 21,350         | 25,220          | 32,230            | 40,460 |
|             |                  | 中国             | 19,450         | 23,180          | 29,970            | 37,770 |
|             |                  | 四国             | 18,420         | 22,080          | 28,780            | 36,350 |
|             |                  | 九州             | 18,530         | 22,190          | 28,840            | 36,410 |
|             |                  | 沖縄             | 16,800         | 20,330          | 26,880            | 34,130 |

## 料金等

- ◆ 割増 ⇒ 冷蔵・冷凍車、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超える場合に30分ごとの金額を設定
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料 ⇒ 積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合に、運賃とは別に料金として収受
- ◆ 実費 ⇒ 有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合に、運賃とは別に実費として収受
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 算出方法を設定

## 導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：59.2%  
(令和6年5月末時点)

運賃交渉を行ったトラック事業者：約71%  
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者：約75%  
⇒ 事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約53%  
(出典) 国土交通省「標準的な運賃に係る実態調査（令和5年度）」

- 物品の運送を伴う役務、物品の買入れ等に係る発注に当たっては、トラック事業者等がその雇用するトラックドライバーの賃上げ原資となる適正な運賃を収受できるよう、「標準的運賃」を活用してください。

## 対応スキーム（例）

国・地方公共団体等の発注者



国等と契約を締結した受託事業者



物品の運送を委託されたトラック事業者等

### <Step 1>

物品の運送を伴う役務、物品の買入れ等に係る発注に係る国・地方公共団体等の調達仕様書等において、受託事業者は、トラック事業者との運送契約の締結に当たり、「標準的運賃」を参考とした適正な原価及び適正な利潤による運賃料金で契約すること等を明記。

【調達仕様書等における記載イメージ】

業務遂行にあたり運送にかかる対価は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の3第1項の規定に基づく「標準的な運賃」を参考としているなど、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤による運賃料金であること。

### <Step 2>

上記の調達仕様書等に基づき、国・地方公共団体等は、必要に応じて、受託事業者とトラック事業者との運送契約の内容が「標準的運賃」を参考とした適正な原価及び適正な利潤による運賃料金となっているか等を相談（最寄りの地方運輸局等でも可能）