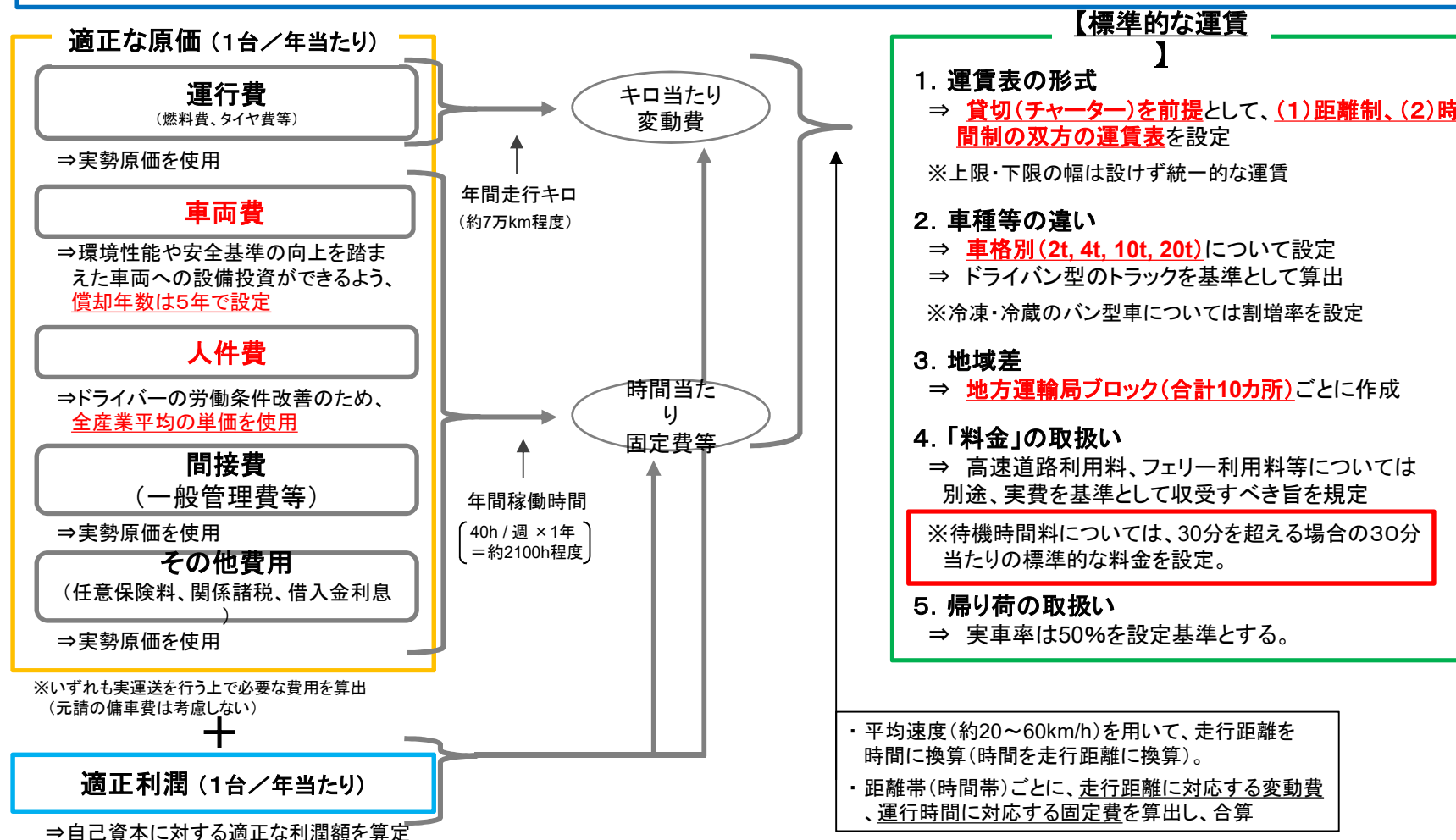


待機時間料について

標準的な運賃の算出に係る考え方について

- 標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に②適正な利潤を加えたものを基準。また、適正な原価の算定に当たっては、①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンス(労働時間・法定福利費等)を確保できることを前提。



待機時間料の設定の考え方について

【待機時間料】

時間	車種別			
	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,670 円	1,750 円	1,870 円	2,220 円

【考え方】

- ・基準外人件費(=基準内人件費×1.25)を基礎とし、福利費率を加味する。
- ・車格差は、基準内人件費の算定において車格ごとの人件費の差(実態調査により把握)を考慮(※)している。

※中型車の基準内人件費を全国平均とし、以下のとおり算定

(例)大型車の基準内人件費

$$\text{全産業平均基準内人件費(=中型車の基準内人件費)} \times \text{大型車の実勢基準内人件費} \div \text{中型車の実勢基準内人件費}$$

- ・基準外人件費の値を使用しているのは、通常、事業者はドライバーを基準時間内フル稼働させることを前提として運行計画を立てることから、実態として待機時間は基準時間外の労働に直結することとなるためである。

【基準外人件費】 ※小型車～トレーラーの全国平均値

基準外人件費	時給(所定内)	賃金構造基本統計調査 ※運輸局ブロックごとの時給は、ブロック内の各都府県ごとの労働者数を考慮し、加重平均により算定	2,510 円	3,657 円
	時間外割増率	法定割増率	25.0%	
	福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2019年・(公社)全日本トラック協会)	16.6%	
	算定式	2,510円 × 1.25 × 1.166		

(参考)「適正な原価」の考え方【人件費】

再掲(3/3ご説明資料)

- 基礎となる労働条件(賃金・労働時間)を全産業の平均的(標準的)水準に是正するため、全産業平均の時間当たり単価を用いる。
 ※ 所定外の人件費単価は、労働基準法に基づき所定内労働時間単価×1.25で計算。
 ※ 福利費については、人件費に対して必要となる一定の福利費率(16.6%)を乗じて算出。

地域ブロック	地域別全産業平均 時間当たり単価	地域ブロック	地域別全産業平均 時間当たり単価
北海道	1,996	近畿	2,381
東北 ※青森、岩手、宮城、 秋田、山形、福島	1,903	※滋賀、京都、大阪、 兵庫、奈良、和歌山	
関東 ※茨城、栃木、群馬、 埼玉、千葉、東京、 神奈川、山梨	2,671	中国	2,115
北陸信越 ※新潟、富山、 石川、長野	2,015	※鳥取、島根、岡山、 広島、山口	
中部 ※福井、岐阜、静岡、 愛知、三重	2,400	四国	1,967
		※徳島、香川、 愛媛、高知	
		九州	1,990
		※福岡、佐賀、長崎、 熊本、大分、宮崎、 鹿児島	
		沖縄	1,743

【単位:円】

(出典)賃金構造基本統計調査