

# 一般貨物自動車運送事業に係る 標準的な運賃の告示について

---

令和 2 年 3 月 3 日  
国土交通省自動車局貨物課

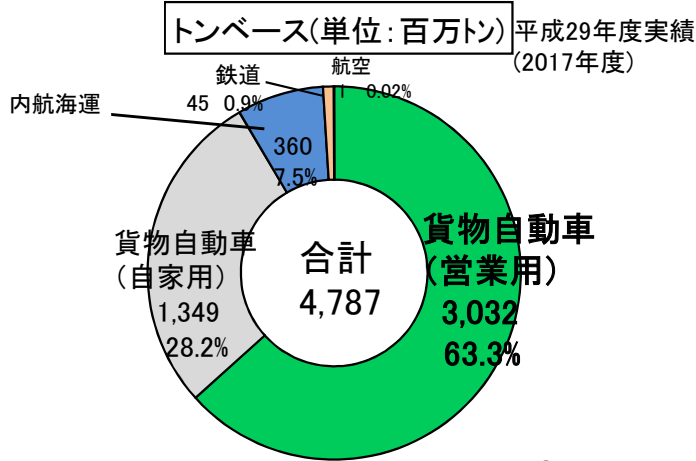
1. トラック業界の現状について……………1
2. トラック行政における最近の取組について…7
3. 貨物自動車運送事業法の改正について…15
4. 標準的な運賃の告示について ……19
5. 参考資料……………40

# 1.トラック業界の現状について

---

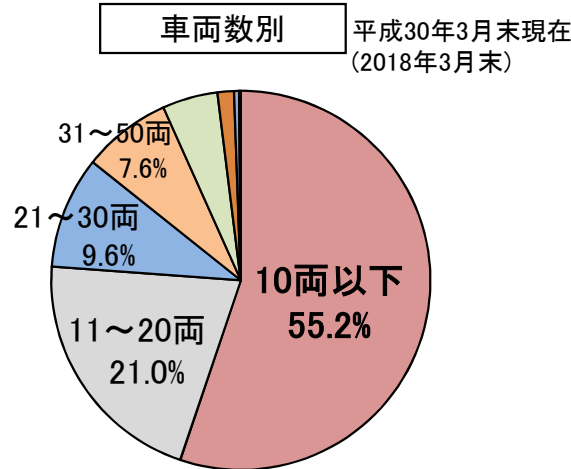
## 国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約44億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



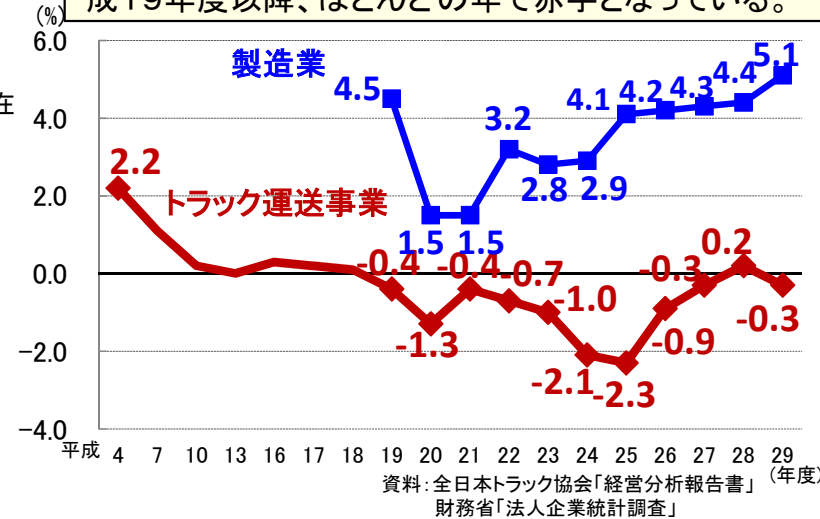
## トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占める。

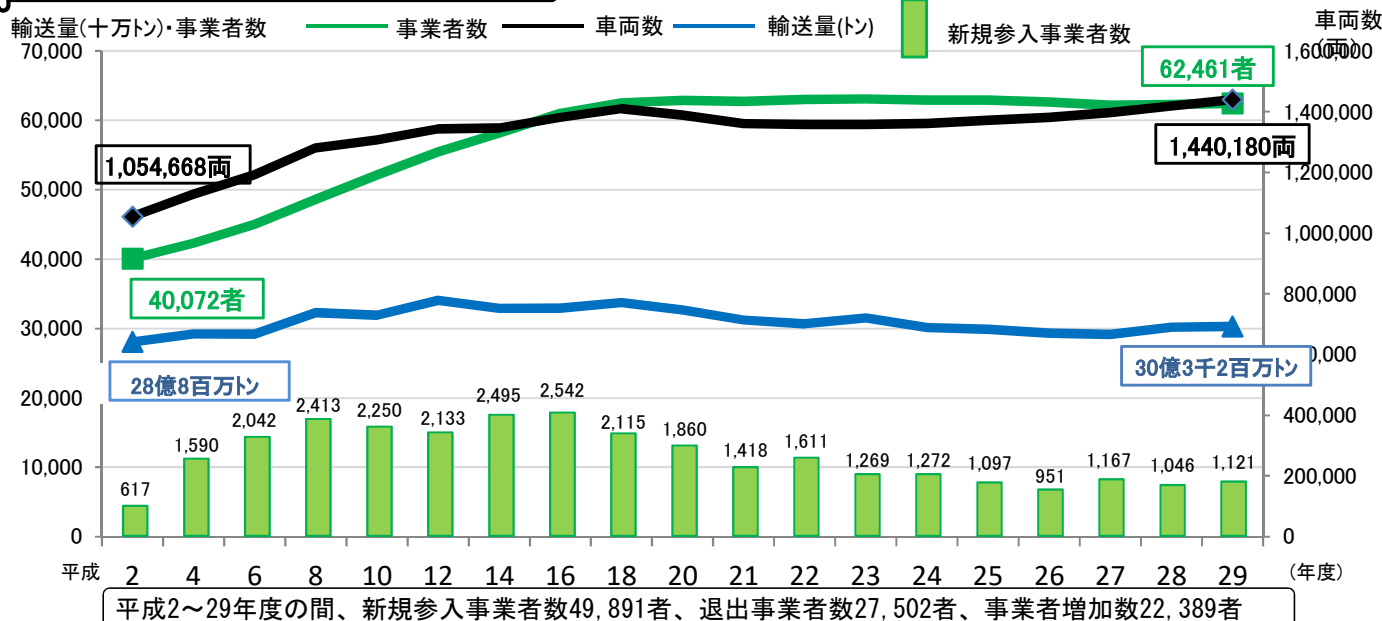


## 営業利益率の推移

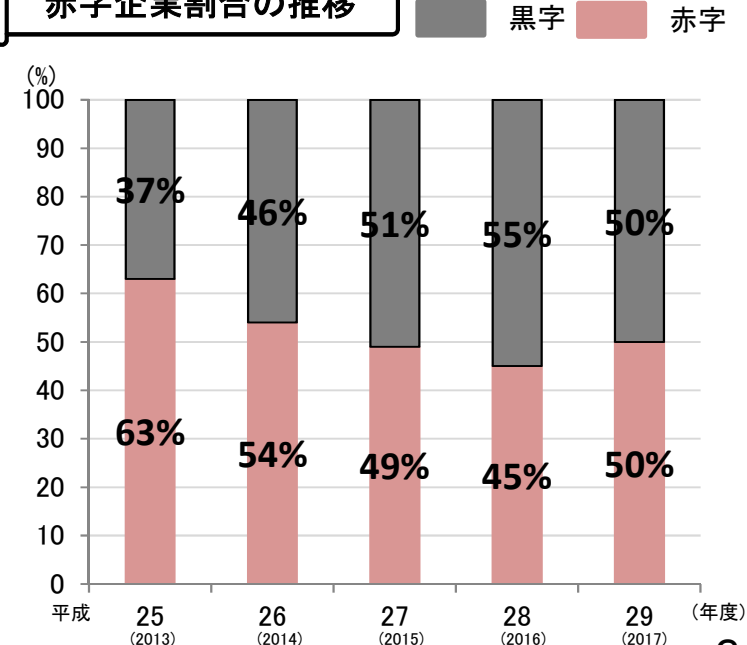
製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降、ほとんどの年で赤字となっている。



## 事業者数・車両数・輸送量の推移



## 赤字企業割合の推移

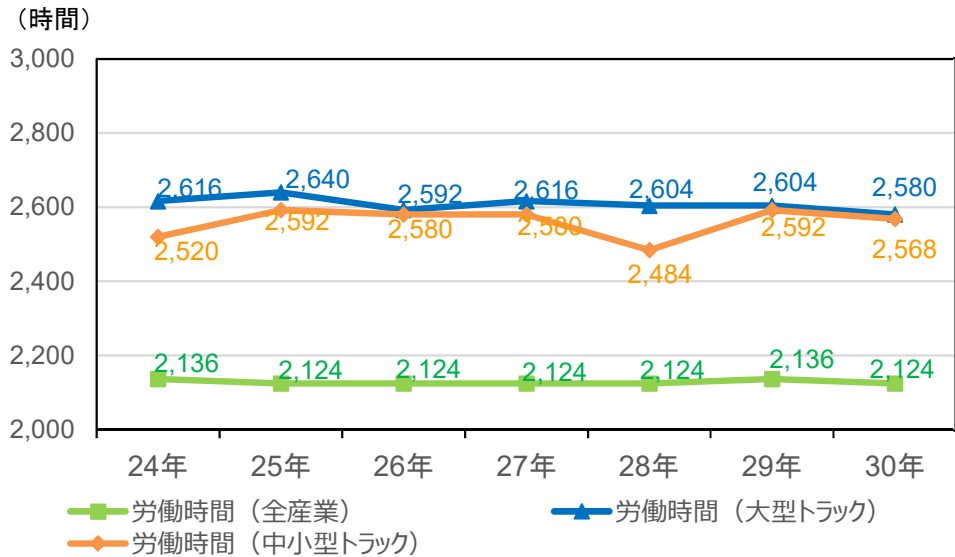


※輸送量は平成22年に調査・集計方法に変更があったことから、数値の連続性を図るため接続係数を設定し算出

資料 国土交通省

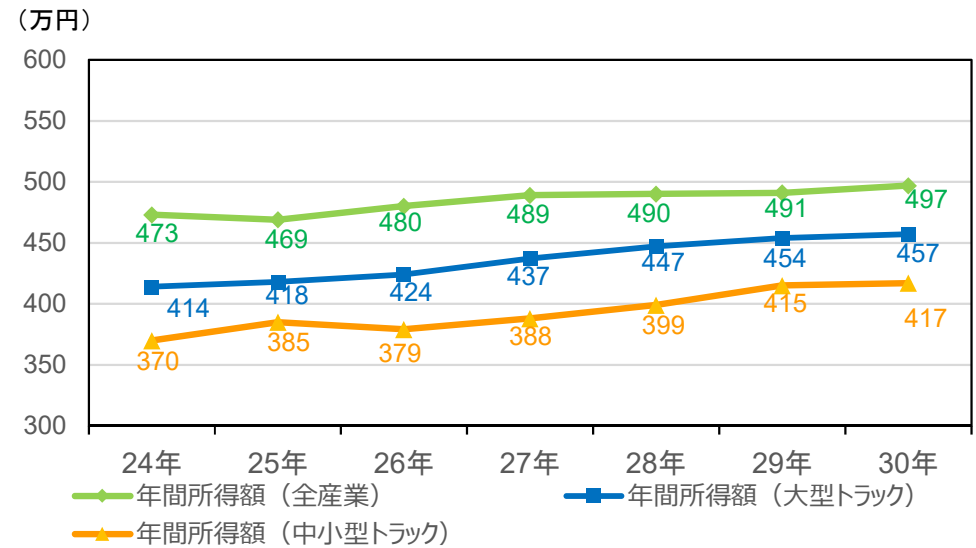
## ①労働時間

全職業平均より約2割長い。



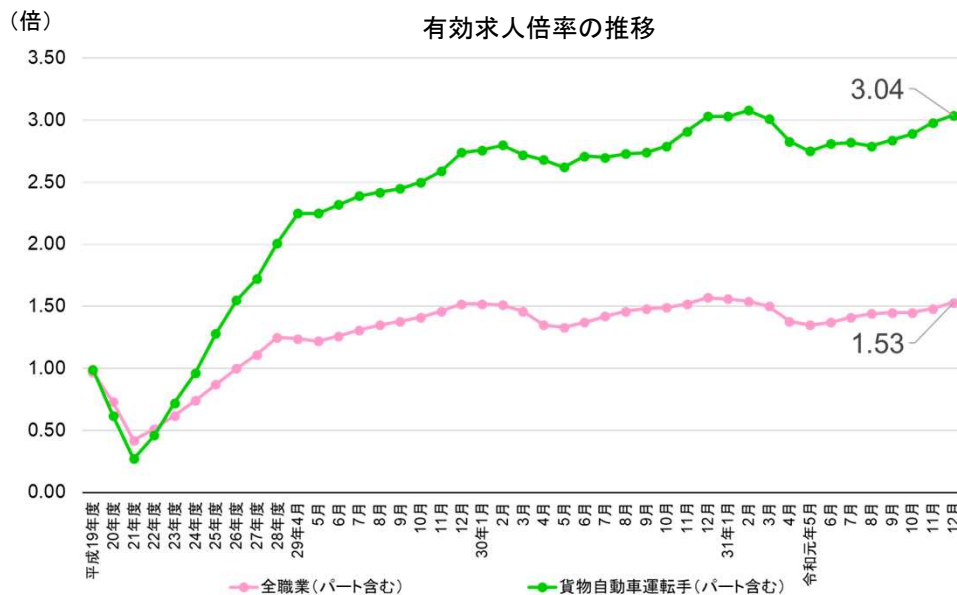
## ②年間賃金

全産業平均より約1割～2割低い。



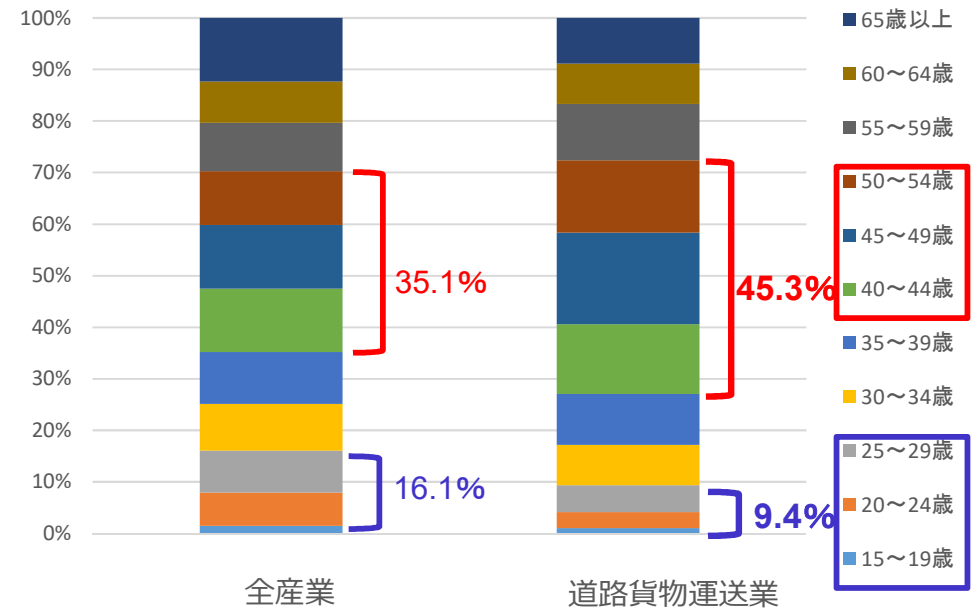
## ③人手不足

全職業平均より約2.0倍高い。



## ④年齢構成

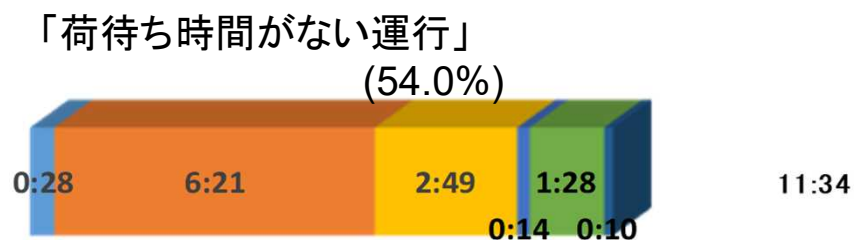
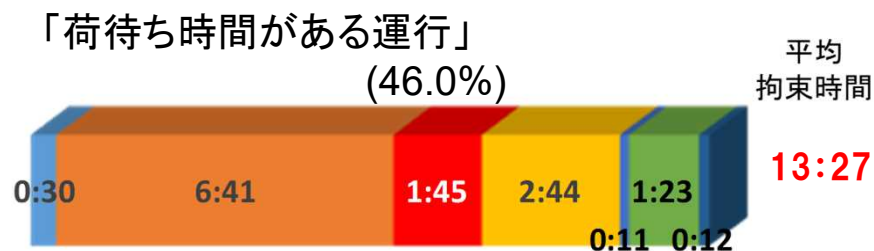
全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。



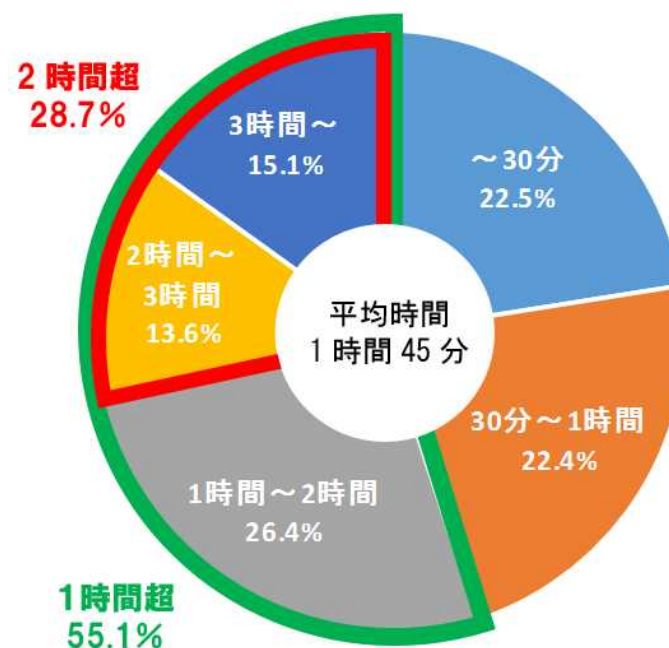
(出典)厚生労働省「平成30年賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査  
(H27)

# 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後(令和6年4月1日)に、年960時間(=月平均80時間以内)の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務のポイントは以下のとおり。
  - ①5年間の猶予期間の設定 ②段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
  - ③長時間労働を是正するための環境整備を速やかに推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」 (平成30年7月6日公布)
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、 協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) <u>災害復旧その他避けることができない事由により臨時的の必要がある場合には、労働時間の延長が可能</u> (労基法33条)	≪同左≫
↓ 36協定の 限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし(年6か月まで)(特別条項)  (2) ・ <u>自動車の運転業務は、(1)の適用を除外</u> ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定(貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象)	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ <u>特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定</u> ① 年720時間(月平均60時間) ② 年720時間の範囲内で、 <u>一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定</u> a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内(休日労働を含む) b. 単月100時間未満(休日労働を含む) c. 原則(月45時間)を上回る月は年6回を上限  (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用(改善基準告示により指導、違反があれば処分) ・ <b>令和6年4月1日以降 年960時間</b> (月平均80時間) ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント1

ポイント2

ポイント3

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に対する附帯決議(参議院)(抜粋)  
 荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

# ●労働時間のルール「改善基準告示」

<p>拘束時間 (始業から終業までの時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)</li><li>・1か月 293時間以内</li></ul>
<p>休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・継続8時間以上</li></ul>
<p>運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・2日平均で、1日あたり9時間以内</li><li>・2週間平均で、1週間あたり44時間以内</li></ul>
<p>連続運転時間</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・4時間毎に30分以上の休憩を確保</li></ul>



## 2. トラック行政における 最近の取組について

---

# 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

## －長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル－

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取り組み施策」（2017年8月）以降の追加施策

### I. 長時間労働是正の環境整備

#### （1）労働生産性の向上

- ① 輸送効率の向上【警・農・経・国・環】
  - ・輸送分野別の取組の強化★
  - ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
  - ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
  - ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
  - ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
  - ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
  - ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

- ② 潜在需要の喚起による収入増加【国】
  - ・インバウンド需要の取り込み★
  - ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

- ③ 運転以外の業務も効率化【国】
  - ・IT点呼の更なる導入拡大★

#### （2）多様な人材の確保・育成

- ① 働きやすい環境の整備【厚・農・国】
  - ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
  - ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
  - ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）
- ② 運転者の確保【警・厚・国】
  - ・第二種免許制度の在り方についての検討
  - ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

#### （3）取引環境の適正化

- ① 荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】
  - ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
  - ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
  - ・引越運送における人手不足対策の推進★
- ② 運賃・料金の適正収受【国】
  - ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
  - ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

### II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

- ① 「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】  
事業者団体による取組を支援

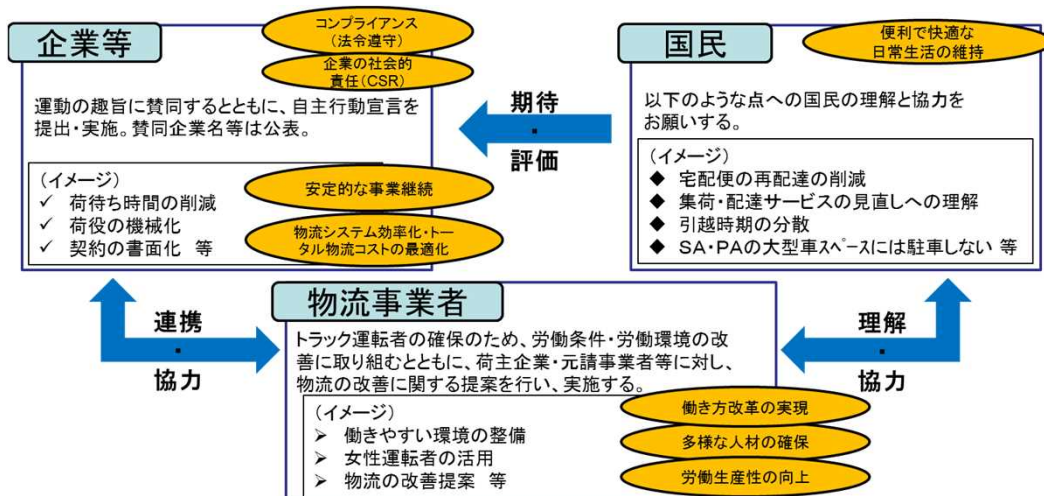
- ② ホワイト経営の「見える化」【国】  
ホワイト経営に取り組む事業者の  
認証制度の創設

- ③ 労働時間管理の適正化の促進【国】  
ICTを活用した運行管理の普及方策の  
検討・実施★

- ④ 行政処分の強化【国】  
新処分基準による行政処分の実施

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、
  - ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
  - ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な労働環境の実現
 に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

## 推進運動のイメージ



## 「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

(有識者)

- 野尻 俊明 流通経済大学学長(座長)
- 齋藤 実 神奈川大学経済学部教授
- 高岡 美佳 立教大学経営学部教授

(関係団体)

- 日本経済団体連合会
- 日本商工会議所
- 全国農業協同組合中央会
- 日本農業法人協会
- 日本ロジスティクスシステム協会
- 全日本トラック協会
- 日本物流団体連合会

(労働組合)

- 交運労協
- 運輸労連
- 交通労連

(事務局)

- 国土交通省(主管)
- 農林水産省
- 経済産業省
- 全日本トラック協会

## 推進運動の経緯

- 平成30年 5月30日:自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議  
政府行動計画の決定(「ホワイト物流」推進運動は重点施策)
- 12月14日:第1回「ホワイト」物流推進会議(推進方針を決定)
- 平成31年 3月:賛同企業の募集開始、上場会社等(6,300社)に参加要請文を送付
- 5月以降:全都道府県において各企業及び団体等を対象とした説明会を実施

- ▶ トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。
- ▶ 荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業について、平成28年度及び29年度の2か年度にわたって47都道府県で102事業を実施。
- ▶ パイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見をガイドラインとして取りまとめ。
- ▶ 関係省庁と連携し、ガイドラインの横展開を図る。

長時間労働改善等に向けた対応例

- 【対応例1】 予約受付システムの導入
- 【対応例2】 パレット等の活用
- 【対応例3】 荷主からの入出荷情報等の事前提供
- 【対応例4】 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- 【対応例5】 集荷先や配送先の集約
- 【対応例6】 運転以外の作業部分の分離
- 【対応例7】 出荷に合わせた生産・荷造り等
- 【対応例8】 荷主側の施設面の改善
- 【対応例9】 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保
- 【対応例10】 高速道路の利用
- 【対応例11】 混雑時を避けた配送
- 【対応例12】 発注量の平準化
- 【対応例13】 モーダルシフト

対応例 1

予約受付システムの導入

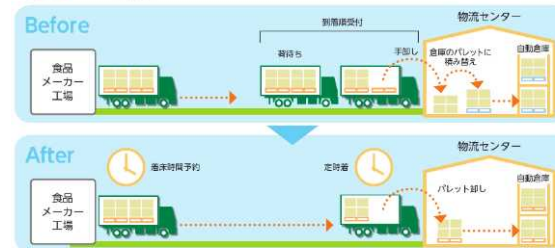
- 先に到着したトラックから順番に荷積み・荷卸しが行われる場合には、早い順番を取るために多くのトラックが集荷先・配送先に必要以上に早く到着する場合がありますが、荷出し・荷受けについては処理能力の制約があるため一定のペースでしか行えず、結果として、長時間の荷待ちが発生する可能性が高くなります。
- こうしたケースでは、予約受付システム等を導入・活用して、パース毎での荷役予定時間をあらかじめ決めることにより、
  - ①トラック運送事業者による到着時間を見越した運行計画の策定
  - ②着荷主側による庫内作業の準備が可能になり、荷待ち時間を減らすことができます。
- 荷主にとっては、あらかじめ庫内作業の準備を進めることにより、荷受け作業を効率化することが可能になります。



【ガイドラインのイメージ(予約受付システム導入の例)】

参考事例① 一貫パレチゼーションと受付予約システムで着荷主滞在時間を短縮 山梨県 事例集 115p

- 成功のポイント
- 同一のパレットを共同利用するパレットプールシステムを採用した
  - 発・着荷主、トラック運送事業者の三者で話し合うことにより、方向性と課題を共有化できた



参考事例② 外部倉庫と情報システム活用による荷待ち時間の削減 福井県 事例集 76p

- 成功のポイント
- 発荷主が外部倉庫活用を前提とした生産計画の組み換えを行った
  - 元請事業者が入退場・進捗管理システムを構築し、トラック運送事業者に公開した
  - 実運送事業者がシステムを活用して、ドライバーの出発時刻の調整を行った



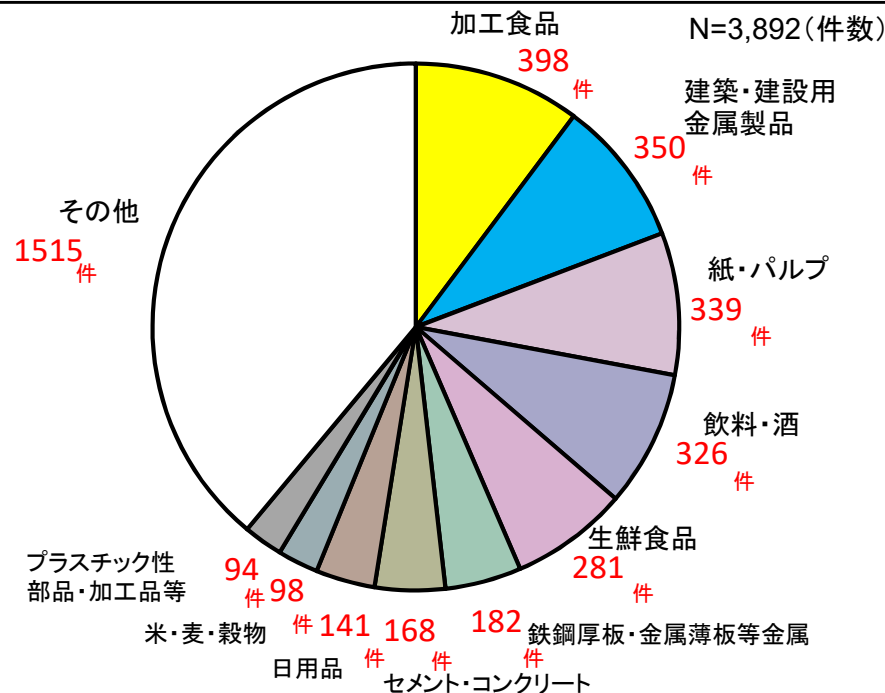


- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていく必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開等を行う。

## 検討事項のイメージ

- ・現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化
- ・輸送品目ごとのサプライチェーン全体における生産性向上等に関する課題の抽出
- ・改善策について、パイロット事業により得られたノウハウも活用しつつ関係者間で検討・検証
- ・改善策についての展開・浸透

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



- トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会において、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。
- パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- 平成29年7月に実施した荷待ち時間の調査において、加工食品、紙・パルプ及び建設資材関係の件数が多かったことを踏まえ、加工食品、紙・パルプ及び建設資材における物流に関する幅広い関係者からなる懇談会を設置。
- 関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

## 「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

- |       |   |
|-------|---|
| 矢野 裕児 | 流通経済大学教授(座長)  |
| 堀尾 仁  | 味の素(株)理事 食品事業本部 物流企画部長                                    |
| 小谷 光司 | 三菱食品(株)ロジスティクス本部戦略オフィス室長                                  |
| 鷲野 博昭 | (株)セブン-イレブン・ジャパン<br>QC・物流管理本部物流・生産管理部<br>東日本物流管理 副総括マネジャー |
| 戸川 晋一 | (株)ヤオコー取締役情報システム部長<br>兼ロジスティクス推進部長                        |
| 城内 康秀 | 日本スーパーマーケット協会事務局長 兼 管理部長                                  |
| 北條 英  | 日本ロジスティクスシステム協会<br>JILS総合研究所 ロジスティクス環境推進センター<br>センター長     |
| 西願 廣行 | 日本冷蔵倉庫協会副会長   |
| 飯原 正浩 | (株)丸和運輸機関常務執行役員   |
| 山内 正彦 | 全日本トラック協会 審議役   |
| 坂本 隆志 | 全日本トラック協会食料品部会 部会長  |

### 【行政】

- |       |                                    |
|-------|------------------------------------|
| 黒澤 朗  | 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長                 |
| 福井 逸人 | 農林水産省食料産業局食品流通課長                   |
| 東野 昭浩 | 農林水産省食料産業局食品製造課長                   |
| 内田 隆  | 経済産業省商務・サービスグループ<br>消費・流通政策課物流企画室長 |
| 飯塚 秋成 | 国土交通省総合政策局物流政策課長                   |
| 中井 智洋 | 国土交通省大臣官房参事官(物流産業)                 |
| 伊地知英己 | 国土交通省自動車局貨物課長                      |

## 「紙・パルプの物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

### 洋紙・板紙分野

- |       |                           |
|-------|---------------------------|
| 矢野 裕児 | 流通経済大学教授(座長)              |
| 伊藤 洋一 | 日本製紙連合会物流委員会委員長           |
| 有坂 直樹 | 日本洋紙代理店会連合会物流委員会委員長       |
| 難波 睦雄 | 日本板紙代理店会連合会白板紙部会長         |
| 井元 伸哉 | (株)竹尾 執行役員                |
| 小澤 典由 | 日本印刷産業連合会 常務理事            |
| 佐藤 行伸 | 西日本段ボール工業組合 専務理事          |
| 森實 光博 | レンゴーロジスティクス(株)代表取締役社長     |
| 上野 正人 | JPTransportサービス(株)代表取締役社長 |
| 中島 義弘 | 王子陸運(株) 代表取締役社長           |
| 星野 良浩 | (株)青和トラフィック 執行役員          |
| 近野 裕之 | 平田倉庫(株) 常務取締役東京支店長        |
| 松崎 宏則 | 全日本トラック協会 常務理事            |

### 【行政】

- |       |                    |
|-------|--------------------|
| 黒澤 朗  | 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長 |
| 湯本 啓市 | 経済産業省製造産業局素材産業課長   |
| 飯塚 秋成 | 国土交通省総合政策局物流政策課長   |
| 中井 智洋 | 国土交通省大臣官房参事官(物流産業) |
| 伊地知英己 | 国土交通省自動車局貨物課長      |

### 家庭紙分野

- |       |                     |
|-------|---------------------|
| 矢野 裕児 | 流通経済大学教授(座長)        |
| 今枝 英治 | 全国家庭紙同業会連合会理事長      |
| 林 廣文  | 日本家庭紙工業会会長          |
| 藤原 愛三 | 全国化粧品日用品卸連合会 専務理事   |
| 西井 勝己 | (株)浅井 取締役配送システム事業部長 |
| 松崎 宏則 | 全日本トラック協会 常務理事      |

### 【行政】

(洋紙・板紙分野と同じ)

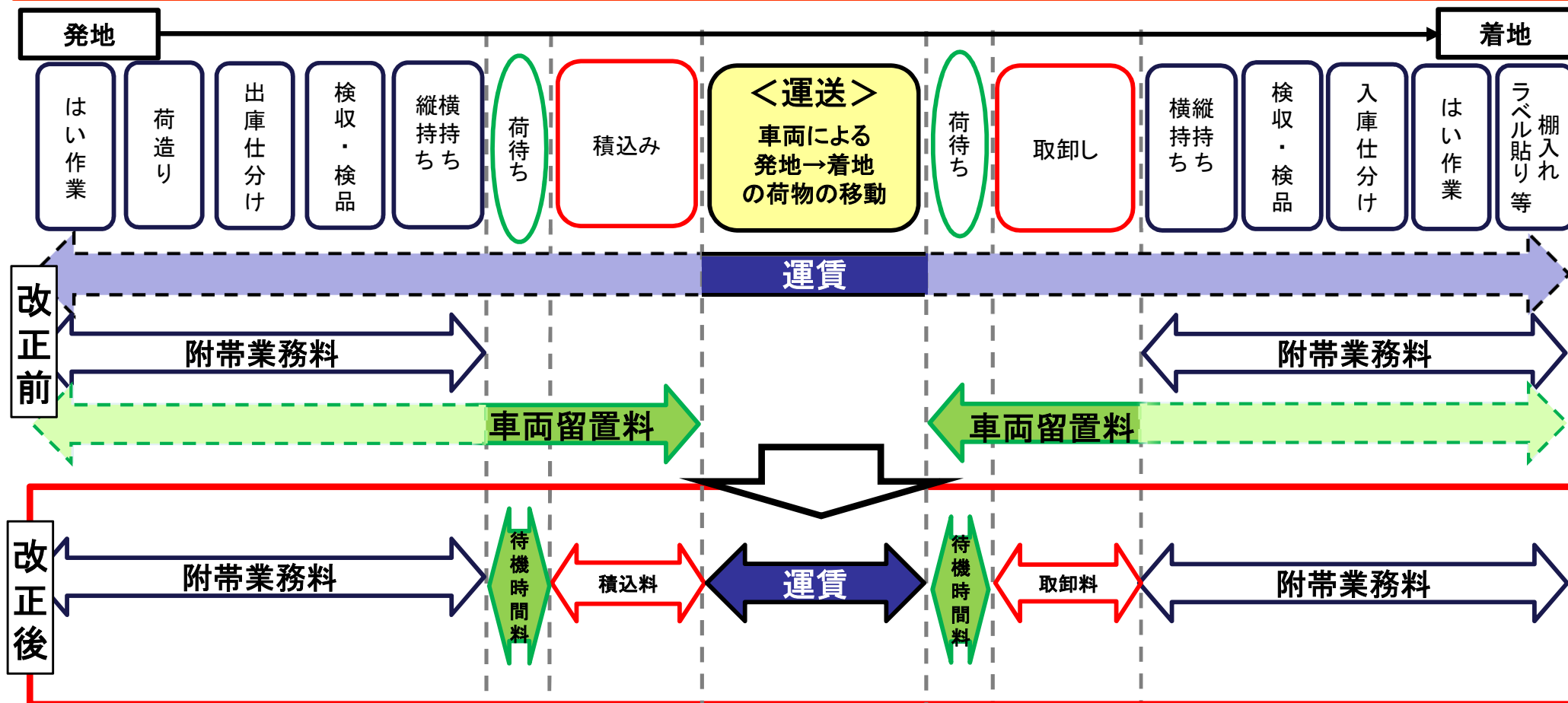
## 「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

- |       |                         |
|-------|-------------------------|
| 矢野 裕児 | 流通経済大学教授(座長)            |
| 奥田慶一郎 | 日本建材・住宅設備産業協会専務理事       |
| 中野 優  | 日本建設業連合会建築生産委員会施工部会副部会長 |
| 後藤 隆之 | 日本建設業連合会公共工事委員会生産性向上部会長 |
| 山崎 晃生 | 合同製鐵(株)常務執行役員           |
| 青木富三雄 | 住宅生産団体連合会環境・安全部長        |
| 外谷 隆夫 | ホームエコ・ロジスティクス(株)        |
| 鎮目 隆雄 | (株)フコックス代表取締役社長         |
| 関 一也  | (株)関商運輸 常務取締役           |
| 松崎 宏則 | 全日本トラック協会 常務理事          |

### 【行政】

- |       |                       |
|-------|-----------------------|
| 黒澤 朗  | 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長    |
| 縄田 俊之 | 経済産業省製造産業局生活製品課住宅産業室長 |
| 飯塚 秋成 | 国土交通省総合政策局物流政策課長      |
| 中井 智洋 | 国土交通省大臣官房参事官(物流産業)    |
| 高橋 謙司 | 国土交通省土地・建設産業局建設業課長    |
| 長谷川貴彦 | 国土交通省住宅局住宅生産課長        |
| 伊地知英己 | 国土交通省自動車局貨物課長         |

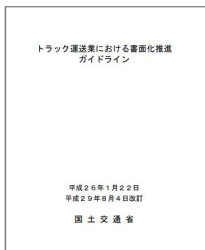
- 運賃が運送の対価であることを明確化するため、運賃の範囲を明確化する通達を発出。
- 適正な運賃・料金を収受するための方策として標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正。
  - ①荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定。
  - ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定。
  - ③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」<sup>(※)</sup>を追加。等



(※)はい作業:倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

## これまでの取組

「トラック運送業における  
書面化推進ガイドライン」  
【H26.1策定】



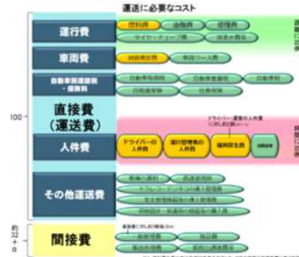
⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

「標準貨物自動車運送約款」  
の改正  
【H29.11施行】



⇒ 「待機時間料」等を料金として規定

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」【H30.12策定】



⇒ 運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

「貨物自動車輸送安全規則」  
の改正  
【H29.7, R1.6施行】



⇒ 荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

「ホワイト物流」推進運動の展開 【H30.12～】



⇒ 荷主、一般国民向けに輸送の効率化等と呼びかけ

- 真荷主に対して契約を書面化した者： **約80%**
- 改正後の標準約款に基づき運賃を設定した者： **約83%**
- 約款改正を踏まえ、真荷主との間で取引を見直した者： **約50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主等： **833者**

## 今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

- ① 運送事業者や荷主等 (※) により構成される 協議会におけるフォローアップ (年2回)
  - ⇒ 昨年10月に協議会を開催し、年内を目途に書面化の浸透状況等に係る調査を実施。
  - ⇒ 次回の協議会において、調査結果を踏まえた更なる浸透を図る。
- ② 経産省、農水省と連携し、荷主を集めた説明会等における周知
  - ⇒ 昨年10月以降全国10ブロックで実施 (12月までに全国で開催済)
- ③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

※ 中央協議会の構成 (抄)

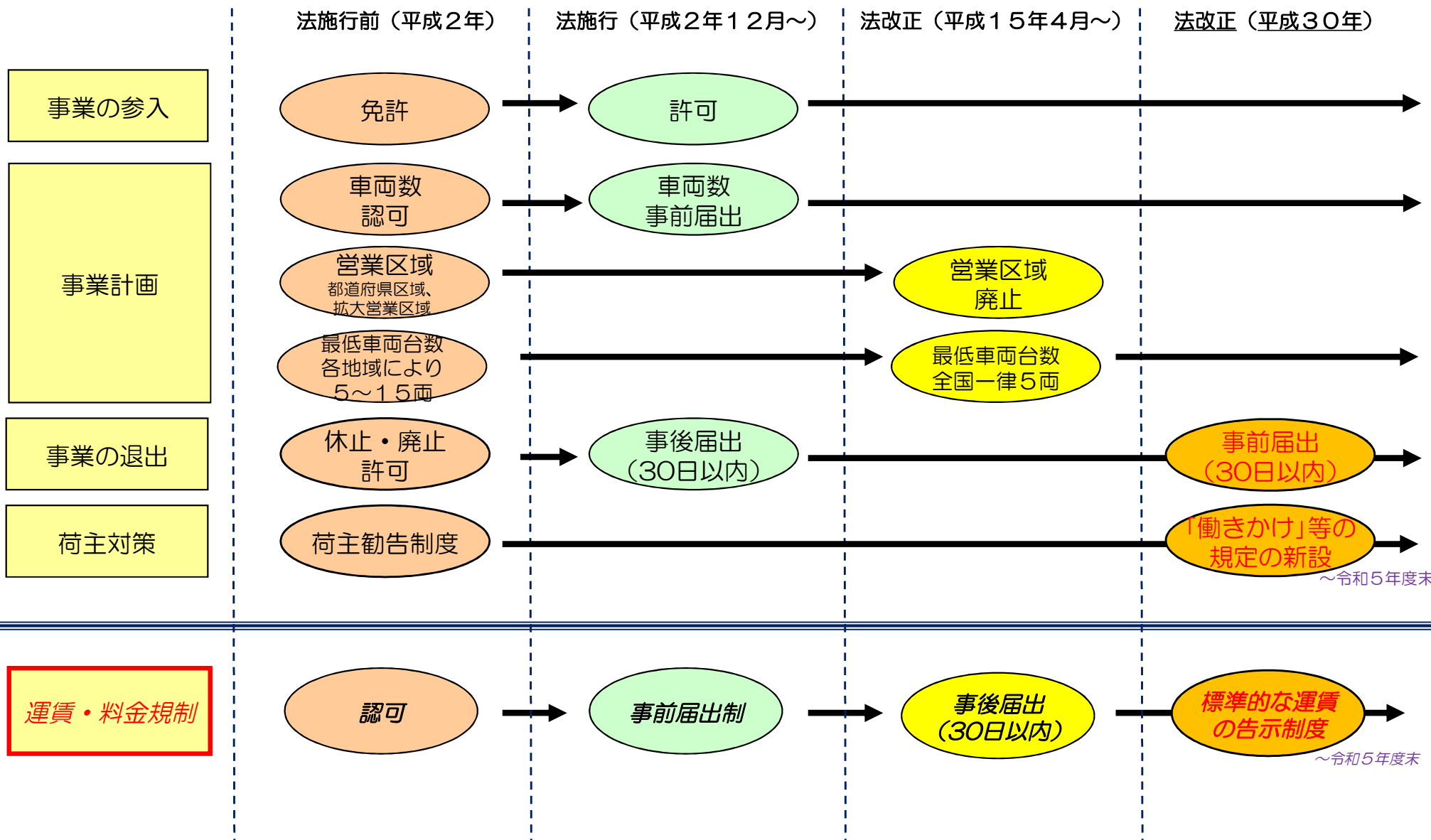
- ・ 全ト協副会長
- ・ 経団連産業政策本部長
- ・ 日商産業政策第二部長
- ・ 連合総合政策局長
- ・ 学識経験者
- ・ 厚労省・経産省・農水省など関係局長



# 3. 貨物自動車運送事業法 の改正について

---

(平成 2年12月 1日 貨物自動車運送事業法の施行)  
 (平成15年 4月 1日 改正貨物自動車運送事業法の施行)  
 (平成30年12月14日 改正貨物自動車運送事業法(議員立法)の公布)



## 改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

## 改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

### 1. 規制の適正化

#### ① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

#### ② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

#### ③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

- 原則として運賃と料金とを分別して收受  
 = 「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

### 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

#### ① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

#### ② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

### 3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例: 過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

#### ① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

#### ② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

#### ③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

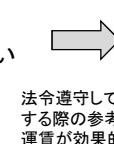
- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合  
 → ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有  
 ② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合  
 → 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合  
 → 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

### 4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を收受しにくい
- 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



#### 標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)  
 国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

## 規制の適正化・事業者が遵守すべき事項の明確関係(令和元年11月1日施行)

→改正法を踏まえ、関係省令・通達について所要の改正を実施。

### 【主な改正事項】

#### 1. 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲を明確化【省令・通達】

【例】「許可を受けようとする者の議決権の過半数を所有する者」等

#### 2. 新規参入の許可時の審査事項を拡充【通達】

【例】申請前の行政処分歴を確認する期間を、従来の倍程度に延長する。(例:3ヶ月→6ヶ月等) 等

#### 3. 事業計画の変更の際の審査を拡充【省令・通達】

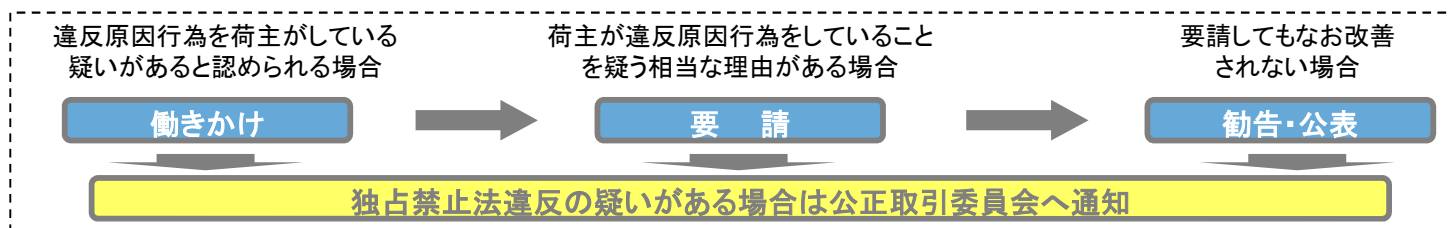
【例】増減車の届出のうち、一定規模以上の増車を行う場合等、認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。 等

## 荷主対策の深度化関係(令和元年7月1日施行)

- ・制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。

【例】・荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為(過労運転を招くおそれ)  
・異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為(輸送の安全確保義務違反を招くおそれ)

- ・国交省HPにおいて**意見等の募集窓口を設置**。荷主の行為について、関係行政機関とも情報共有しつつ、幅広く収集。今後、収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**していく。



荷主への働きかけのフロー



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主動告制度」等を周知してきました。これらの取組みに関する認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響する輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](https://yusou-jittai.mlit.go.jp/)へ情報をお寄せください。

<https://yusou-jittai.mlit.go.jp/>

(参考)

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主動告制度について
- 業務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について

Copyright © 2008 MLIT Japan. All Rights Reserved.

## 4. 標準的な運賃の告示について

---

## 附 則

### (標準的な運賃)

- 第一条の三 平成三十六年三月三十一日までの間、国土交通大臣は、事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、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を基準として、標準的な運賃を定めることができる。
- 2 国土交通大臣は、前項の規定による標準的な運賃を定めたときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による標準的な運賃の設定については、運輸審議会に諮らなければならない。

# 貨物自動車運送事業法(抜粋)

## (標準運賃及び標準料金)

第六十三条 国土交通大臣は、特定の地域（特別積合せ貨物運送に係る運賃及び料金にあつては、特定の地域間。以下この項において同じ。）において、一般貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金がその供給輸送力及び輸送需要量の不均衡又は物価その他の経済事情の変動により著しく高騰し、又は下落するおそれがある場合において、公衆の利便又は一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保するため特に必要があると認めるときは、当該特定の地域を指定して、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を基準として、期間を定めて標準運賃及び標準料金を定めることができる。

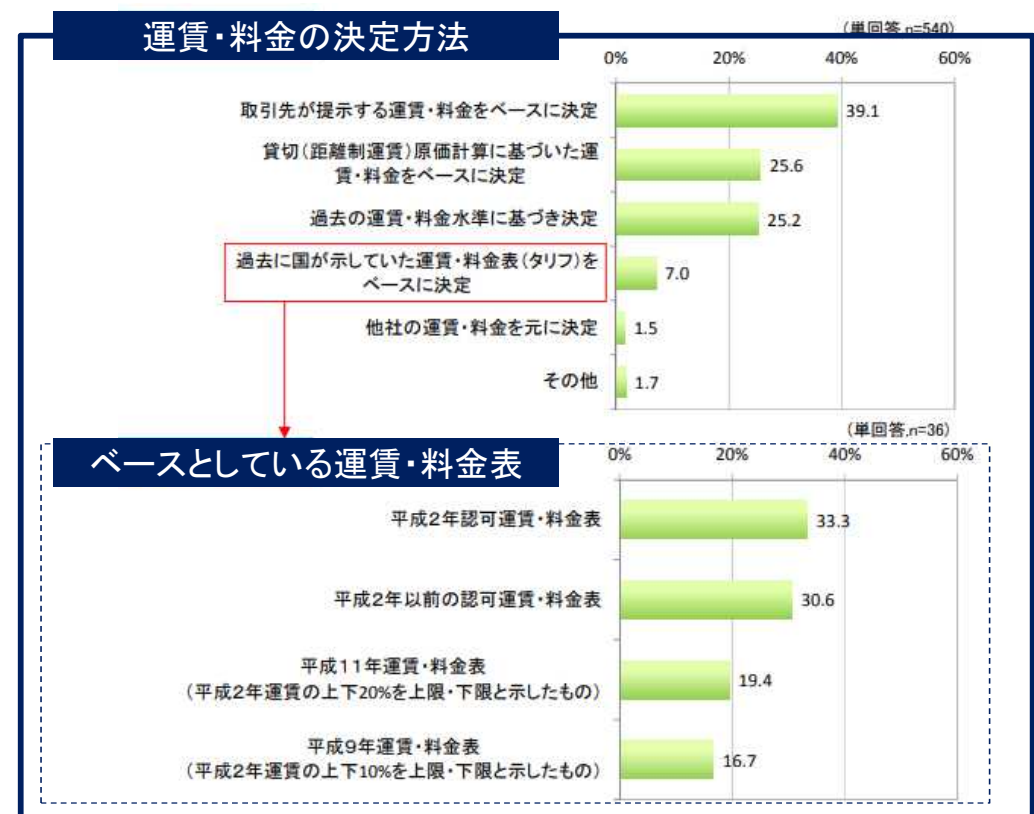
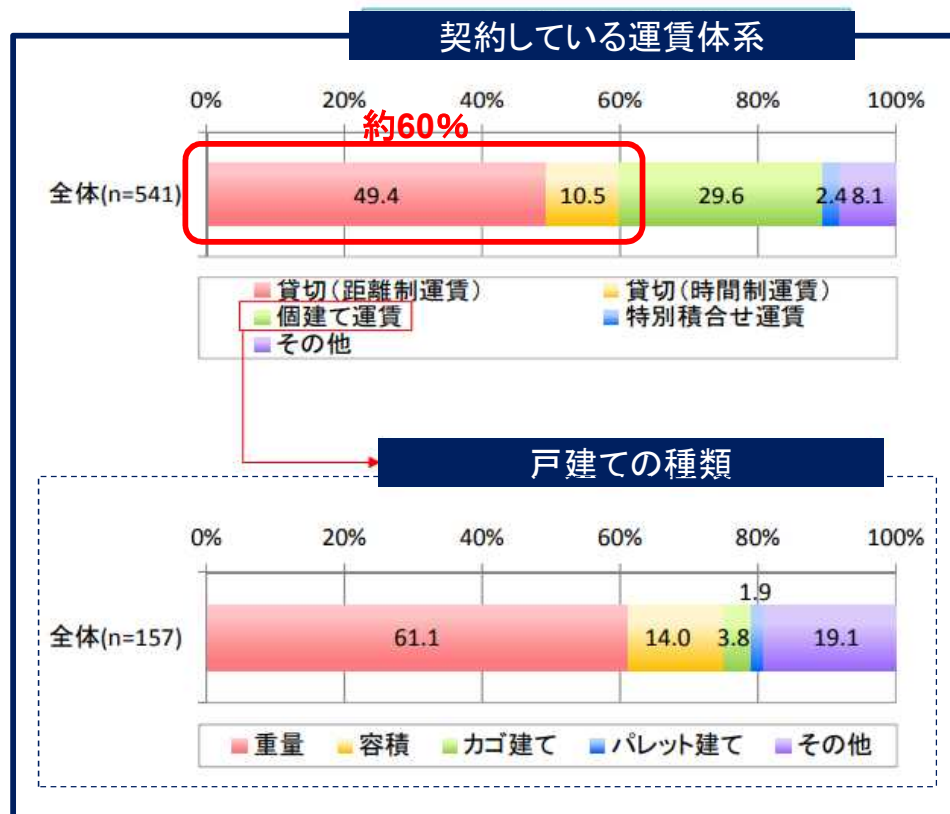
## (運輸審議会への諮問)

第六十七条 国土交通大臣は、第七条第一項の規定による緊急調整地域の指定、同条第二項の規定による緊急調整区間の指定、第六十条の二の規定による基本的な方針の策定並びに第六十三条第一項の規定による標準運賃及び標準料金の設定については、運輸審議会に諮らなければならない。



# 現在の実勢運賃の決め方について

- これまでの調査によると、運送事業者の約60%は貸切り(距離制+時間制)運賃を採用しており、また、約30%は重量ごと、容積ごとの個建て運賃を採用。特別積合せ運賃は約2%とごく僅か。
- 運賃・料金の決定方法は、約40%が取引先の提示運賃(荷主からの言い値)であり、また、約25%が過去の運賃・料金水準を参考としている状況。原価計算に基づいた運賃・料金をベースとしている事業者は約25%にとどまる。

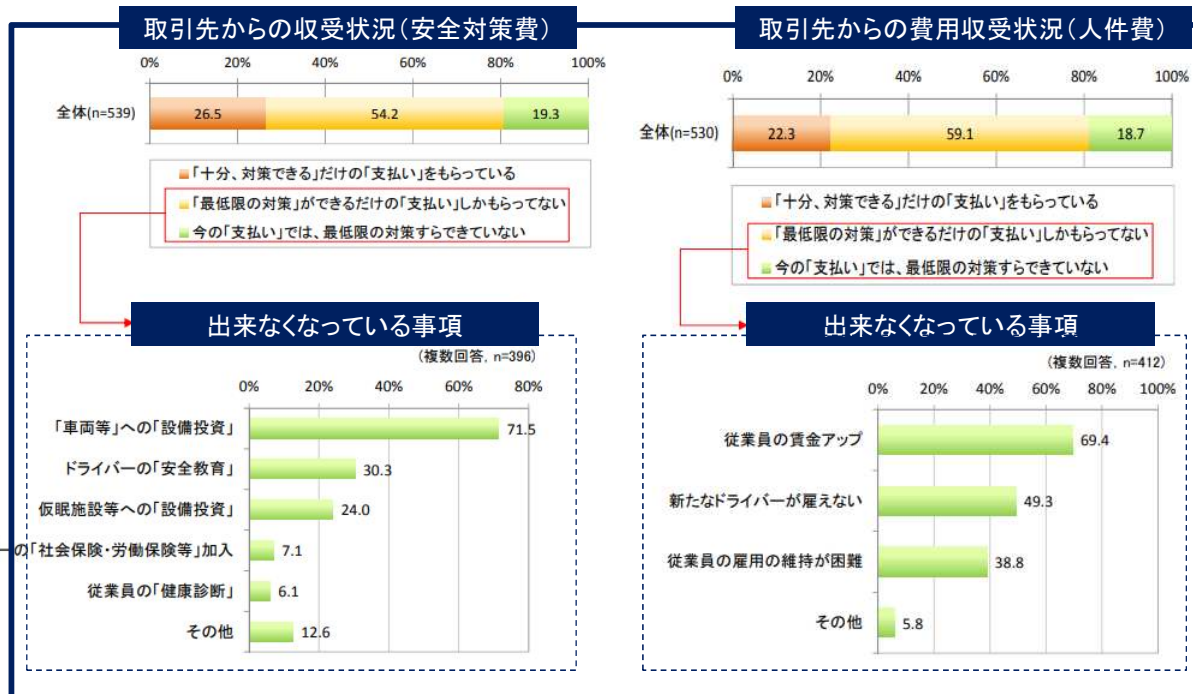




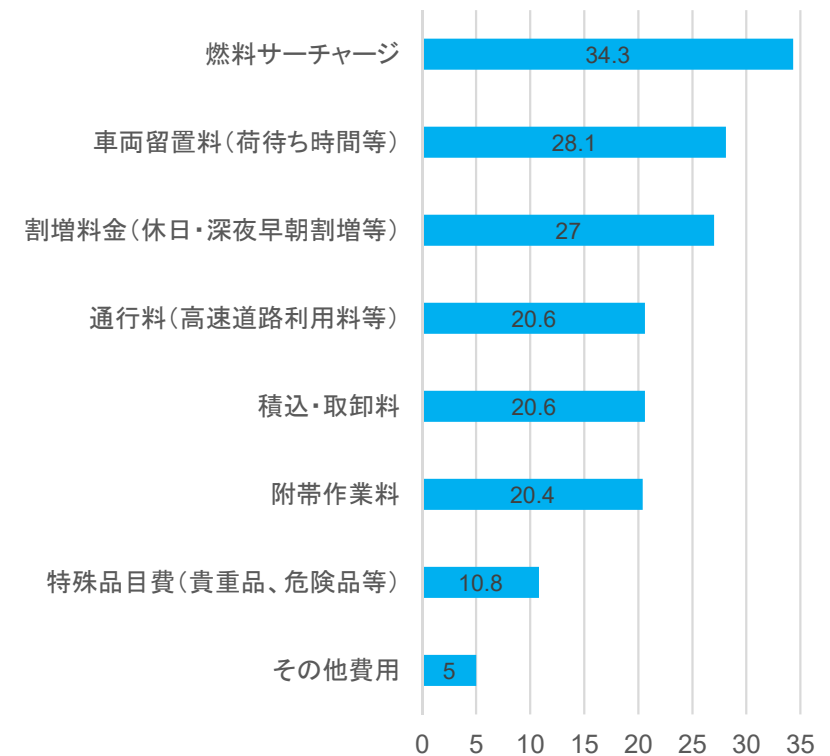
# 現在の実勢運賃において収受できていない費用について

- これまでの調査では、人件費、安全対策費についても、十分に収受できない状況がある。
- また、燃料サーチャージを筆頭に、車両留置料や割増料金を十分に収受できていない事業者が多数。

「十分に収受できていない」費用について



「十分に収受できていない」費用について  
(燃料サーチャージ等)



# 平成2年 運賃料金表 (距離制・時間制)

## 【距離制】(関東運輸局の例)

### 関東運輸局

車種別 キロ程	1トン車 まで	2トン車 まで	3トン車 まで	4トン車 まで	5トン車 まで	6トン車 まで	8トン車 まで	10トン車 まで	12トン車 まで	12トン車を超え る2トンを増す車 種までごとに
10kmまで	4,760	6,780	8,080	9,210	10,390	11,510	17,020	18,930	19,510	2,000
20 "	7,860	10,850	11,620	12,400	13,720	15,060	19,790	21,960	22,710	2,040
30 "	10,740	12,660	13,530	14,430	15,970	17,530	22,570	25,070	25,880	2,120
40 "	12,210	14,440	15,410	16,450	18,200	20,000	25,340	28,160	29,070	2,170
50 "	14,160	16,210	17,320	18,480	20,450	22,450	28,130	31,220	32,240	2,320
60 "	16,100	17,990	19,210	20,500	22,710	24,920	30,910	34,300	35,450	2,450
70 "	17,830	19,750	21,110	22,530	24,940	27,380	33,690	37,400	38,630	2,620
80 "	19,410	21,540	23,010	24,550	27,200	29,830	36,460	40,460	41,810	2,770
90 "	21,000	23,320	24,920	26,570	29,420	32,300	40,460	44,110	45,500	2,940
100 "	22,710	25,100	26,810	28,600	31,670	34,760	43,350	47,270	48,940	3,140
110 "	23,680	26,190	27,980	29,840	33,060	36,290	45,400	49,170	50,910	3,370
120 "	24,660	27,280	29,150	31,120	34,440	37,810	47,270	51,120	52,890	3,550
130 "	25,640	28,400	30,310	32,370	35,840	39,330	49,170	53,070	54,860	3,750
140 "	26,610	29,490	31,480	33,620	37,220	40,860	51,120	55,000	56,840	3,950
150 "	27,600	30,590	32,650	34,880	38,620	42,390	53,070	56,840	58,820	4,210
160 "	28,570	31,670	33,820	36,130	40,000	43,910	54,820	60,790	62,760	4,470
170 "	29,550	32,770	34,980	37,380	41,400	45,420	56,950	62,760	64,740	4,720
180 "	30,520	33,870	36,140	38,650	42,780	46,960	58,890	64,740	66,720	4,800
190 "	31,510	34,960	37,310	39,910	44,170	48,480	60,820	66,720	68,700	5,000
200 "	32,490	36,060	38,490	41,160	45,550	50,000	62,770	68,700	70,680	5,300
200kmを超え500kmまで20kmまでを増すごとに	1,740	1,930	2,060	2,200	2,440	2,690	3,030	3,370	3,480	460
500kmを超え50kmまでを増すごとに	4,370	4,850	5,170	5,530	6,120	6,710	7,550	8,420	8,690	990

## 【時間制】

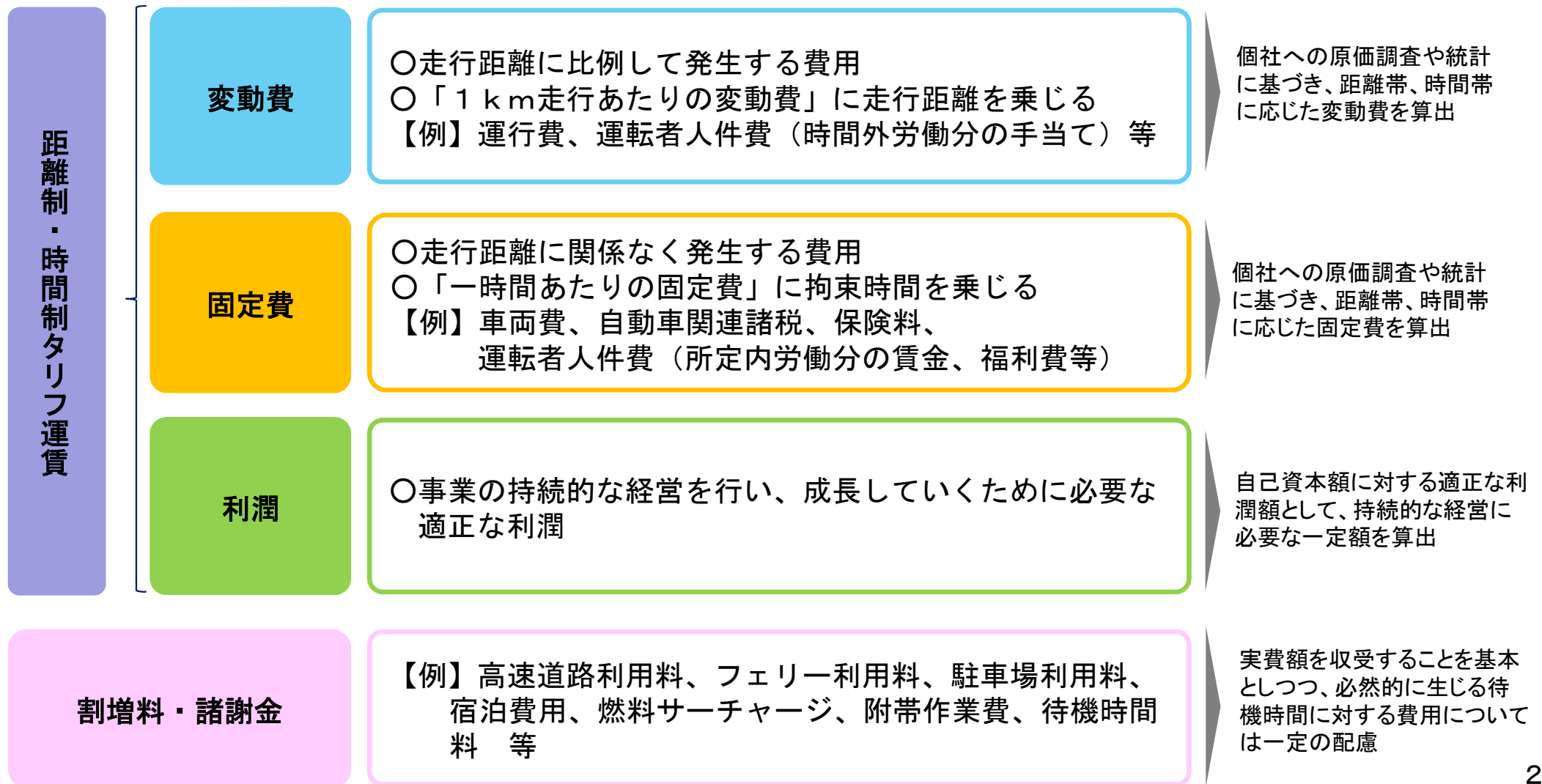
### II 時間制運賃率表

(単位：円)

種別	車種別 局別	1トン車	2トン車	3トン車	4トン車	5トン車	6トン車	8トン車	10トン車	12トン車	12トン車を超え る2トンを増す車 種までごとに			
		まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで	まで			
基礎	基礎走行キロ	北海道	18,050	21,110	24,200	27,300	30,230	31,750	34,870	39,420	42,970	3,720		
		東北	19,230	21,630	23,690	27,120	29,520	31,920	37,070	41,540	42,970	4,070		
		新潟	18,860	21,240	23,250	26,630	28,980	31,350	36,400	40,790	42,240	3,980		
		関東	21,350	23,700	25,300	27,930	30,930	32,930	36,300	39,670	43,360	3,710		
		中部	21,180	23,400	25,110	27,730	29,780	32,120	36,120	39,480	43,170	3,700		
		近畿	21,250	23,590	25,160	27,780	30,760	32,700	36,050	39,380	43,110	3,630		
		中国	18,900	21,260	23,280	26,660	29,010	31,380	36,430	40,830	42,490	3,660		
		四国	17,780	20,220	22,470	24,540	26,960	29,200	33,700	38,380	42,440	3,910		
		九州	18,790	21,160	23,170	26,530	28,880	31,230	36,260	40,630	42,290	3,990		
		沖縄	11,690	14,530	17,380	20,300	23,140	26,000	29,800	33,130	34,170	2,790		
		加算	基礎走行キロを超える場合は、10キロメートルまでを増すごとに	北海道	12,520	13,890	14,080	16,380	17,890	18,890	21,250	23,290	25,300	2,030
				東北	11,000	12,700	13,740	15,800	17,170	18,530	21,630	24,020	25,780	2,420
新潟	10,800			12,490	13,480	15,500	16,840	18,180	21,240	23,580	25,350	2,370		
関東	12,820			14,120	15,130	16,760	17,820	18,810	21,180	23,210	25,210	2,020		
中部	12,390			13,730	15,060	16,050	17,390	18,730	21,080	23,090	25,100	2,010		
近畿	12,750			14,140	15,060	16,670	17,660	18,680	21,010	23,040	25,100	1,940		
中国	10,800			12,480	13,500	15,520	16,860	18,220	21,260	23,610	25,500	1,950		
四国	10,300			11,790	13,100	14,050	15,350	17,060	19,470	22,080	25,480	2,290		
九州	10,760			12,430	13,420	15,440	16,780	18,130	21,160	23,500	25,320	2,340		
沖縄	6,420			8,120	9,790	11,540	13,240	14,930	17,170	19,090	19,690	1,680		
加算	基礎作業時間を超える場合は、1時間までを増すごとに(4時間制の場合であって、午前から午後にかつる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算します)			北海道	340	360	390	420	440	500	560	630	640	50
				東北	330	350	370	380	400	420	480	520	540	40
		新潟	350	370	410	420	440	500	560	620	630	30		
		関東	450	470	480	500	510	520	580	630	640	30		
		中部	310	360	370	410	440	460	520	580	650	40		
		近畿	400	460	490	510	520	530	580	640	650	30		
		中国	320	360	370	410	450	500	580	590	620	40		
		四国	270	290	310	360	390	430	500	560	620	40		
		九州	290	300	310	350	360	370	420	440	500	40		
		沖縄	240	250	280	320	330	340	360	400	450	30		
		加算	基礎作業時間を超える場合は、1時間までを増すごとに(4時間制の場合であって、午前から午後にかつる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算します)	北海道	1,760	2,110	2,410	2,650	2,940	3,150	3,470	3,920	4,180	380
				東北	1,950	2,210	2,470	2,660	2,940	3,230	3,630	4,050	4,170	380
新潟	1,920			2,170	2,410	2,610	2,890	3,170	3,590	3,980	4,110	390		
関東	2,160			2,330	2,500	2,660	2,810	3,050	3,410	3,780	4,000	380		
中部	2,090			2,310	2,530	2,700	2,960	3,270	3,620	4,030	4,240	380		
近畿	2,150			2,370	2,550	2,700	2,990	3,240	3,620	4,020	4,240	380		
中国	1,920			2,170	2,410	2,630	2,900	3,190	3,600	4,000	4,150	380		
四国	1,920			2,170	2,430	2,620	2,900	3,160	3,600	3,990	4,130	390		
九州	1,910			2,140	2,340	2,600	2,880	3,140	3,580	3,970	4,090	390		
沖縄	1,060			1,370	1,700	2,040	2,370	2,690	3,290	3,660	3,780	450		

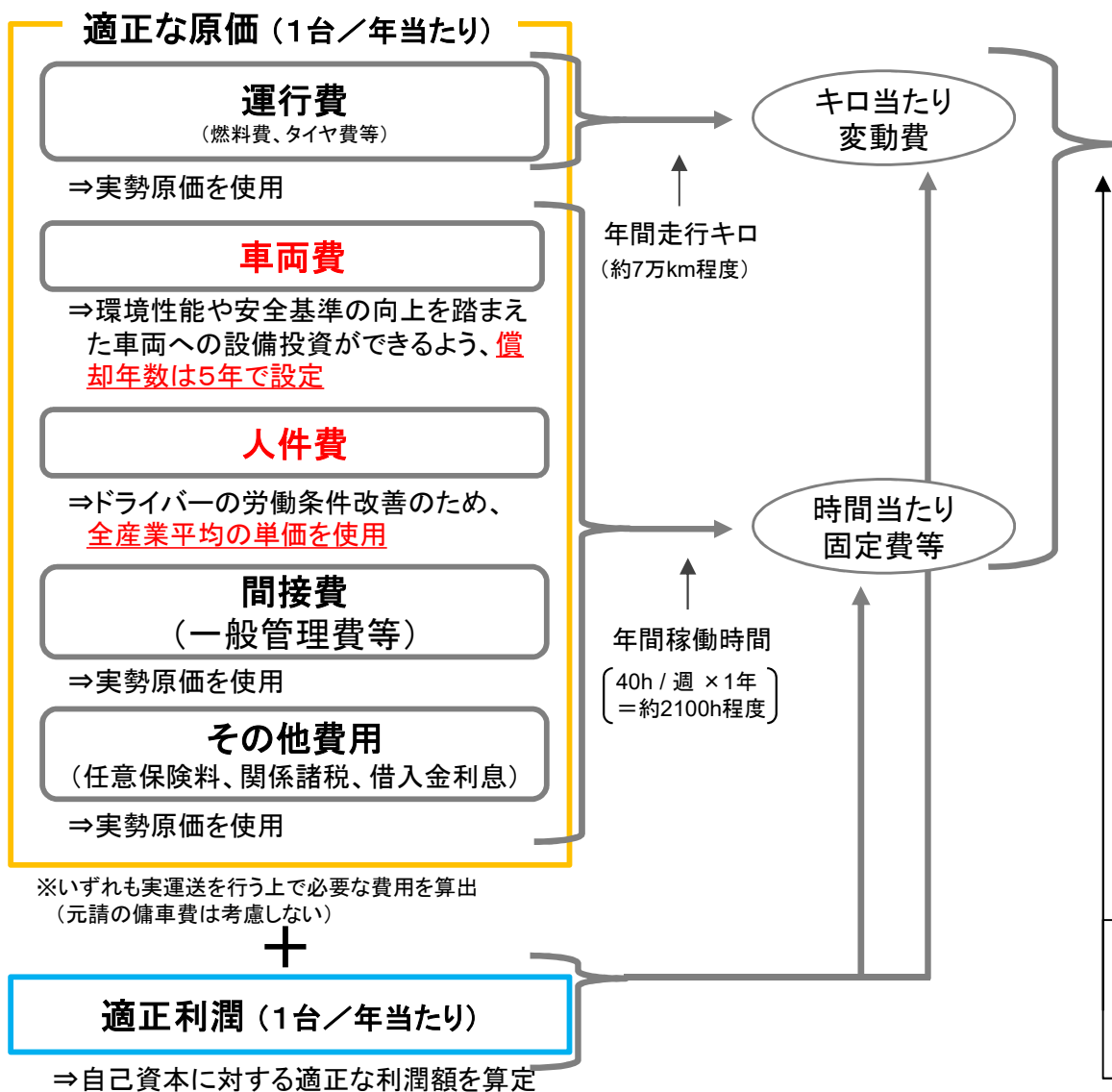
# 標準的な運賃の算出に係る考え方について(イメージ)

- 「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が基準。適正な原価の算定に当たっては、標準的なトラック事業者の原価を参考としつつ、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。



# 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。



## 【標準的な運賃】

- 1. 運賃表の形式**
  - ⇒ **貸切(チャーター)を前提として、(1)距離制、(2)時間制の双方の運賃表**を設定
  - ※ 上限・下限の幅は設けず統一的な運賃
- 2. 車種等の違い**
  - ⇒ **車格別(2t, 4t, 10t, 20t)**について設定
  - ⇒ ドライバン型のトラックを基準として算出
  - ※ 冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定
- 3. 地域差**
  - ⇒ **地方運輸局ブロック(合計10カ所)**ごとに作成
- 4. 「料金」の取扱い**
  - ⇒ 高速道路利用料、フェリー利用料等については別途、実費を基準として収受すべき旨を規定
  - ※ 待機時間料については、30分を超える場合の30分当たりの標準的な料金を設定。
- 5. 帰り荷の取扱い**
  - ⇒ 実車率は50%を設定基準とする。

- ・ 平均速度(約20~60km/h)を用いて、走行距離を時間に換算(時間を走行距離に換算)。
- ・ 距離帯(時間帯)ごとに、走行距離に対応する変動費、運行時間に対応する固定費を算出し、合算



# (参考)標準的な運賃と平成2年以前の公示運賃との違い

● 標準的な運賃と平成2年以前の公示運賃との違いは以下のとおり(枠外の吹出が平成2年以前の公示運賃における設定)。

## 【標準的な運賃】

法定耐用年数と実使用年数を和半した年数(5~6年)を使用

実勢の人件費単価(約1,500円)を使用

適正な原価 (1台/年当たり)

**運行費**  
(燃料費、タイヤ費等)  
⇒実勢原価を使用

**車両費**  
⇒環境性能や安全基準の向上を踏まえた車両への設備投資ができるよう、**償却年数は5年で設定**

**人件費**  
⇒ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の単価を使用**

**間接費**  
(一般管理費等)  
⇒実勢原価を使用

**その他費用**  
(任意保険料、関係諸税、借入金利息)  
⇒実勢原価を使用

※いずれも実運送を行う上で必要な費用を算出(元請の備車費は考慮しない)

**適正利潤 (1台/年当たり)**

⇒自己資本に対する適正な利潤額を算定

キロ当たり変動費

年間走行キロ  
(約10万km程度)

時間当たり固定費等

年間稼働時間  
(40h/週 × 1年)  
=約2100h程度

## 【標準的な運賃】

- 運賃表の形式**  
⇒ **貸切(チャーター)を前提として、(1)距離制、(2)時間制の双方の運賃表を設定**  
※上限・下限の幅は設けず統一的な運賃
- 車種等の違い**  
⇒ **車格別(2t, 4t, 10t, 20t)**について設定  
⇒ **ドライバ型トラックを基準として算出**  
※冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定
- 地域差**  
⇒ **地方運輸局ブロック(合計10カ所)**ごとに作成
- 「料金」の取扱い**  
⇒ 高速道路利用料、フェリー利用料等については別途、実費を基準として收受すべき旨を規定  
※待機時間料については、30分を超える場合の30分当たりの標準的な料金を設定。
- 帰り荷の取扱い**  
⇒ **実車率は50%を設定基準とする。**

- 平均速度(約20~60km/h)を用いて、走行距離を時間に換算(時間を走行距離に換算)。
- 距離帯(時間帯)ごとに、走行距離に対応する変動費、運行時間に対応する固定費を算出し、合算

貸切運賃の他に積合せ運賃、引越運賃も設定

1~2トン刻みで設定

割増率を設定するほか、一部の特殊な運送(タンクローリー等)については個別に運賃表を作成

距離帯に応じた実車率(おおよそ50~65%)を設定

## 抽出基準

1. 最低車両数割れ(5両未満)事業者でないこと
2. 3年以上存続している事業者であること
3. 霊柩事業又は廃棄物運搬を専門的に行う事業者でないこと
4. 平成30年度に法人全体で行政処分の累計点数が20点以下であること
5. 100両以下の事業者を選定する場合は、以下の①、②の条件を満たすこと
  - ①他事業による売上高が売上高全体の2割以内であること
  - ②庸車費用は運送費用の2割以内であること
6. 決算期を変更したことにより最近1年間の実績収支を確定できない事業者でないこと
7. 災害、その他の事由によって異常な原価が発生し、当該地域の原価の標準を算定するために適当と認められない事業者でないこと

都道府県ごとに、上記1～6のすべてに該当する事業者を抽出したうえで、①20両以下、②21両～50両、③51両～100両、④101両以上の4つに区分し、①～③については同数となるように、また④については、全体に占める割合が少ないため①～③それぞれの半数程度となるように調査対象事業者を設定

**1,025事業者を抽出**

上記の基準に基づき1025事業者に対して原価の調査を行い、回答のあった計**639事業者**の原価を集計

▶ 適正な原価  
の算出に使用

上記事業者のうち、以下の条件に合致する**109事業者**の財務諸表データを集計

- ・ 営業損益が黒字であること
- ・ 他事業による損益がないこと
- ・ 貸借対照表データの確認が可能であること
- ・ 債務超過でなく、自己(他人)資本比率の計算が可能であること
- ・ 期末事業用自動車数の確認が可能であること

▶ 適正利潤額・  
借入金利息  
の算出に使用

# 「標準的な運賃」の原価算定方法 (小型車～トレーラーの全国平均値)

## 【変動費】

算定根拠			単価 (km当り)	
燃料費	軽油単価	変動幅の大きさや、燃料サーチャージ制の導入を前提に、全国一律100円/ℓとする。	100 円	
	燃費	原価調査結果により設定 (全国平均値)	5.1 km/ℓ	
	算定式	100円 ÷ 5.1km/ℓ		
オイル費	オイル単価	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	387.6 円	
	1回当りオイル量	原価調査結果により設定 (全国平均値)	20.1 ℓ	
	オイル交換1回分の工賃	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	4,385 円	
	オイル交換走行距離	原価調査結果により設定 (全国平均値)	27,809 km	
	算定式	(387.6円 × 20.1ℓ + 4,385円) ÷ 27,809km		
タイヤ費	タイヤ1本当り費用	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	33,103 円	
	タイヤ交換本数	原価調査結果により設定 (全国平均値)	9.5 本	
	タイヤ交換1回分の工賃	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	23,023 円	
	タイヤ交換走行距離	原価調査結果により設定 (全国平均値)	75,394 km	
	算定式	(33,103円 × 9.5本 + 23,023円) ÷ 75,394km		
尿素水費	尿素水単価	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	73.2 円	
	1ℓ当り走行距離	原価調査結果により設定 (全国平均値)	167 km	
	算定式	73.2円 ÷ 167km		
車検・修理費	年間車検整備費	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	231,881 円	
	年間一般修理費	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	169,344 円	
	次回車検・修理までの走行距離	原価調査結果により設定 (全国平均値)	70,215 km	
	算定式	(231,881円 + 169,344円) ÷ 70,215km		
			<b>変動費合計</b>	<b>30.7 円</b>

# 「標準的な運賃」の原価算定方法 (小型車～トレーラーの全国平均値)

## 【固定費】

		算定根拠	単価(年当り)
車両償却費	車両の調達価格	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	10,833,840 円
	付属備品等の費用	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	267,703 円
	車両償却年数	事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えを促すとともに、経営環境の維持・改善を図る政策的観点から、車両の償却年数は5年で設定	5 年
	算定式	$\frac{((10,833,840円 + 267,703円) - 1円(※))}{5年}$ ※会計上の備忘価額として考慮。	
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
	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%
	年間労働時間	週40時間を前提	2,086 時間
	算定式	2,510円 × 1.166 × 2,086時間	
税金	自動車取得税	原価調査結果により設定(全国平均値)	154,213 円
	自動車税	原価調査結果により設定(全国平均値)	36,104 円
	自動車重量税	原価調査結果により設定(全国平均値)	74,225 円
保険	自賠責保険料	原価調査結果により設定(全国平均値)	37,352 円
	任意保険	原価調査結果により設定(全国平均値)	121,743 円
荷役関連の消耗品費		原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	48,955 円
借入金利息	ベースとなる資産額	事業用固定資産 + 運転資本(営業費 × 4%)	594,067,946 円
	他人資本構成比率	総資産に占める負債の部の比率	63.83%
	金利	日本銀行統計値による	0.95%
	1事業者当たり平均車両数	原価調査結果により設定(全国平均値)	78.1両
	算定式	$594,067,946円 \times 63.83\% \times 0.95\% \div 78.1両$ ※車格ごとの計算時は、車両価格に応じた換算比率を乗じる。	
<b>固定費合計</b>			<b>8,841,392 円</b>



# 「標準的な運賃」の原価算定方法 (小型車～トレーラーの全国平均値)

## 【間接費】 ※施設利用料、施設賦課税、事務員等人件費、自動車以外の施設等の減価償却費等

間接費については、事業者ごとに状況が異なるため、全産業平均の水準も踏まえつつ、調査対象事業者における間接費の比率(右記)を用いて変動費、固定費ごとに算定し、それぞれの費用に算入する。		26.79%
変動費に対応する間接費(km当り)	$30.7\text{円(変動費合計)} \div (1-26.79\%) - 30.7\text{円}$	11.2 円
固定費に対応する間接費(年当り)	$6,238,274\text{円(固定費合計(※))} \div (1-26.79\%) - 6,238,274\text{円}$ ※実勢の人員費単価・労働時間、車両償却年数による実勢固定費	2,282,463 円

km当り変動費	$30.7\text{円(変動費合計)} + 11.2\text{円(対変動費間接費)}$	41.9 円
時間当り固定費	$(8,841,392\text{円(固定費合計)} + 2,282,463\text{円(対固定費間接費)}) \div 2,086\text{時間}$	5,333 円

## 【適正利潤】

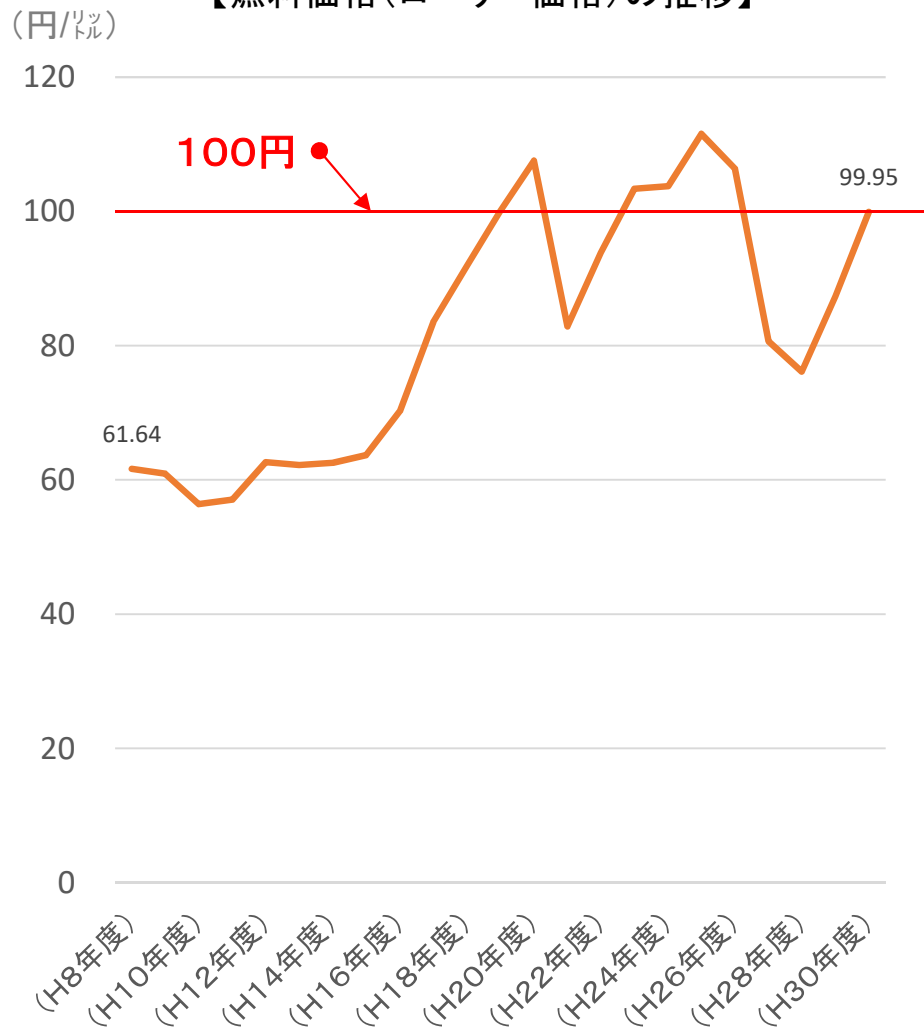
算定根拠			単価(年当り)
適正利潤額	ベースとなる資産額	事業用固定資産 + 運転資本(営業費×4%)	594,067,946 円
	自己資本構成比率	総資産に占める純資産の比率	36.17%
	適正利潤率	$0.1 \div (1 - \text{利益課税率})$	14.23%
	1事業者当たり平均車両数	原価調査結果により設定(全国平均値)	78.1両
	算定式	$594,067,946\text{円} \times 36.17\% \times 14.23\% \div 78.1\text{両}$	391,531 円

変動費・固定費に対する利益率	$391,531 \div 14,396,252$ (小型・中型・大型・トレーラの平均年間総費用)	2.72%
----------------	---	-------

- 燃料費については、変動幅が大きく、その変動分の収受は燃料サーチャージにより対応することが適切であること、また、直近の燃料価格が概ね100円前後で推移しており、サーチャージの計算上も100円を単価とする方が計算が容易であることから、標準的な運賃の算定に当たっての燃料費単価は100円とする。

※ 燃費については、調査によって得られた実勢値を使用（小型車:7.9km/L 中型車:5.9km/L 大型車:3.7km/L トレーラー:2.9km/L）

【燃料価格(ローリー価格)の推移】



※燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブル (イメージ)

調達している軽油価格	燃料サーチャージ 算出上の代表価格	上昇額
基準価格	100.00 円	—
～ 100.00 円	廃止	
100.00 超 ～ 105.00 円	102.50 円	2.5 円
105.00 超 ～ 110.00 円	107.50 円	7.5 円
110.00 超 ～ 115.00 円	112.50 円	12.5 円
115.00 超 ～ 120.00 円	117.50 円	17.5 円
120.00 超 ～ 125.00 円	122.50 円	22.5 円
125.00 超 ～ 130.00 円	127.50 円	27.5 円
130.00 超 ～ 135.00 円	132.50 円	32.5 円
135.00 超 ～ 140.00 円	137.50 円	37.5 円
140.00 超 ～ 145.00 円	142.50 円	42.5 円
145.00 超 ～ 150.00 円	147.50 円	47.5 円
150.00 超 ～ 155.00 円	152.50 円	52.5 円
155.00 超 ～ 160.00 円	157.50 円	57.5 円
160.00 超 ～ 165.00 円	162.50 円	62.5 円
165.00 超 ～ 170.00 円	167.50 円	67.5 円
170.00 超 ～ 175.00 円	172.50 円	72.5 円
175.00 超 ～ 180.00 円	177.50 円	77.5 円
180.00 超 ～	182.50 円	82.5 円

※全日本トラック協会提供データより作成

## 車両の償却年数の考え方と実態

○ 事業用のトラックの法定耐用年数は、積載量2トン以下の車両については3年、それ以外の車両については4年となっているが、実態上、運送事業者において、全てこれらの期間内で車両の償却や買替えが行われているわけではない。(トラック運送業の平均使用年数は約11年)

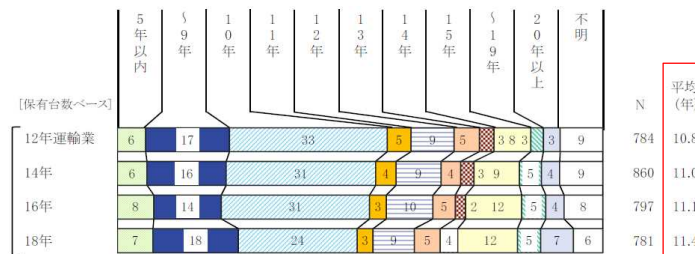
### 【トラックにかかる市場動向】※2018年度普通トラック市場調査(一般社団法人日本自動車工業会)

#### ■購入時の新車・中古車の別



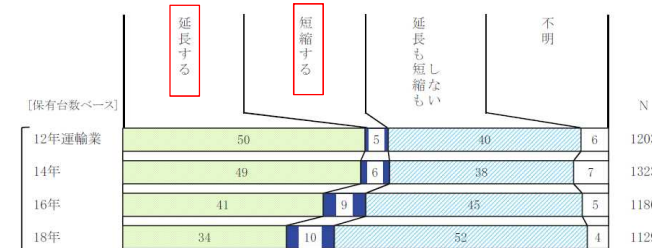
⇒ 新車での購入が多い

#### ■前保有車の使用年数



⇒ 平均使用年数は延びている

#### ■今後の代替期間延長意向



⇒ 代替期間は「延長する」は減少傾向にある一方で、「短縮する」が増加傾向

### 【トラックの安全・環境性能の向上】

- 近年、①衝突被害軽減ブレーキ、②車線逸脱警報装置、③車両安定性制御装置といった一部のASV装置について装着義務付け開始  
※例) 車両総重量3.5トン超8トン以下の新車の場合、①と③については2018年11月から、②については2019年11月から義務付け開始
- 環境性能(新車排出ガス規制)については、2年から7年のスパンで変更が行われている。 ※GVW=車両総重量

	新短期規制		新長期規制	ポスト新長期規制		平成28年度規制
規制開始年	平成15年	平成16年	平成17年	平成21年	平成22年	平成28年
対象車種	2.5t<GVW≤12t	12t<GVW	3.5t<GVW	12t<GVW	3.5t<GVW≤12t	3.5t<GVW

### 【車両に関するトラック運送業の実態】

- トラック運送業では、実態上、次のような事項について、5年で車両が償却等されることが前提。
  - (1) パーツの劣化等を背景に、新車時から5年を境に車両の修繕費が増加
  - (2) 一般的にトラックの購入に係る融資への返済期間は5年
  - (3) リース車両の半数は、5年のリース期間を経て入替え

事業者の実態に合わせて償却年数を設定している事例もあるが、標準的な運賃の原価算出に当たっては、事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えを促すとともに、経営環境の維持・改善を図るという政策的な観点から、車両の償却年数は5年で設定。

# (参考)「適正な原価」の考え方【人件費】

- 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 ※鳥取、島根、岡山、 広島、山口	2,115
北陸信越 ※新潟、富山、 石川、長野	2,015	四国 ※徳島、香川、 愛媛、高知	1,967
中部 ※福井、岐阜、静岡、 愛知、三重	2,400	九州 ※福岡、佐賀、長崎、 熊本、大分、宮崎、 鹿児島	1,990
		沖縄	1,743

【単位:円】

- 間接費(一般管理費等)については、事業者ごとに状況が異なるため、全産業平均の水準も踏まえつつ、調査対象事業者全体における間接費の比率を用いる。

※間接費の明細は詳細かつ多岐に渡るため、個別の明細の積算ではなく、間接費率を基準とした間接費額の計算を行うこととする。

※標準的な運賃の算定に当たっての間接費としては、施設利用料、施設賦課税、事務員等人件費、自動車以外の施設等の減価償却費等を見込んでいる。

## 【全産業平均と標準的な運賃の間接費の比較】

	全産業平均 (財務省「法人企業統計調査」資本金1億円未満)	標準的な運賃
間接費率	約27.2%	約26.8%

# (参考)「適正な利潤」の考え方

- 適正な利潤については、以下の計算式により、自己資本に対する適正な利潤額を算定する。

$$\text{適正利潤} = \text{ベースとなる資産の額} \times \text{自己資本構成比率} \times \text{適正利潤率}$$

※原価計算要領について(平成6年2月15日付け自貨第12号) より

$$\text{ベースとなる資産の額} = \text{事業用固定資産} + \text{運転資本 (営業費} \times 4\%)$$

$$\text{自己資本構成比率} = \frac{\text{純資産額}}{\text{総資産額}}$$

$$\text{適正利潤率} = 0.1 \div (1 - \text{利益課税率})$$

● 得られた原価データ(時間当たり固定費・1kmあたり変動費)を元に、H2年以前と同様の方法で運賃を算出。

## 【距離制運賃：中型車、実車キロ200kmの場合】(概算)

➤ 1時間あたり固定費	: 4,594 円	
➤ 1時間あたり基準外人件費 (=所定外人件費 : 所定内 × 1.25)	: 3,497 円	
➤ 走行1kmあたり変動費	: 32.8 円	
➤ 平均速度 (実態調査により把握)	: 55.4 km/h	} 走行時間 = 7.22h
➤ 運賃算出上の距離 (帰り荷なしの前提。)	: 400 km	
➤ 所要時間 (荷待時間(0.5h × 発・着) + 点呼等時間(0.5h)の計1.5hを含む。)	: 8.7 時間 (基準内: 8時間、基準外: 0.72時間)	
➤ 利益率 (年間総費用に対する適正利潤額(※)の割合)	: 2.72 %	

※: ベースとなる資産額を元に、適正利潤率10%等により算出。

### (A) 時間原価(固定費)

$$(4,594円 \times 8時間) + (3,497円 \times 0.72時間) = 39,270 円$$

### (B) 距離原価(変動費)

$$32.8円 \times 400km = 13,120 円$$

### (C) 適正利潤

$$(39,270円 + 13,120円) \times 2.72\% = 1,425円$$

$$(A) + (B) + (C) = \underline{\underline{53,820 円}} \quad (\underline{53,800円})$$

※端数処理により、実際の運賃額と異なる。

## 【時間制運賃：8時間制、計10時間・150km要した場合】

### ○基礎額：8時間・130km(基礎走行キロ)まで

(A) 時間原価(固定費)	4,594円 × 8時間 = 36,752 円	} 41,016円 ↓ × 1.0272 42,130円(利潤込)
(B) 距離原価(変動費)	32.8円 × 130km = 4,264 円	

### ○加算額(利潤込)

(A) 時間加算(基準外人件費) : 超過2時間分	3,590 円 × 2時間 = 7,180 円	} 7,860円
(B) 距離加算(変動費) : 超過20km分	340 円/10km × 2 = 680 円	

$$\text{○運賃額} : 42,132 + 7,674 = \underline{\underline{49,990 円}}$$



# (参考)距離制運賃額と時間制運賃額の比較について

● 仮に、距離制運賃表を適用する場合と同一条件で走行した場合における、時間制運賃表による運賃額を試算すと以下のとおりであり、同等の水準となる。

※ なお、時間制運賃表は、交通渋滞が見込まれる場合や、短距離でのピストン輸送を行う場合など、通常に比べ十分な平均運行速度が見込まれない場合等に適用されることを主に想定しているため(基礎走行キロ=小型車8h:100km、小型車以外8h:130km)、距離制運賃表を適用する場合と同等の条件で走行することは通常想定されないことに留意。

## 【距離制運賃】

中型車、実車キロ200km(=総走行400km)の場合 ⇒ **53,800円**

・このとき、基準内所要時間8h、基準外所要時間0.72hの前提。

## 【時間制運賃】

中型車、総走行400km、所要時間8.72hの場合

○基礎額：8時間・130km(基礎走行キロ)まで ⇒ 42,130円

○加算額(利潤込)

(A) 時間加算(基準外人件費)：超過0.72時間分 ⇒ 1時間分  
3,590円 × 1時間 = 3,590円

(B) 距離加算(変動費)：超過270km分  
340円/10km × 27 = 9180円

} 12,770円

○運賃額：42,132 + 7,674 = **54,900円**

参考：時間制運賃表(抜粋)

(単位:円)

種別	局別	車種別	小型車	中型車	大型車	トレーラー				
			(2トンクラス)	(4トンクラス)	(10トンクラス)	(20トンクラス)				
基礎額	8時間制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	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			
			九州	30,890	36,980	48,060	60,680			
			沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880			
			加算額	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
						東北	17,980	21,630	28,300	35,800
						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			
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	北海道				280	340	510	710	
		東北				280	340	510	710	
		関東				280	340	510	720	
		北陸信越				280	340	510	710	
		中部	280	340	510	710				
		近畿	280	340	510	710				
		中国	280	340	510	710				
		四国	280	340	510	710				
		九州	280	340	510	710				
		沖縄	280	340	510	710				
		加算額	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに(4時間制の場合であって、午前から午後にはわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。)	北海道	2,850	2,990	3,200	3,780		
				東北	2,720	2,850	3,050	3,600		
				関東	3,820	4,000	4,280	5,060		
				北陸信越	2,880	3,020	3,230	3,820		
中部	3,430			3,590	3,850	4,550				
近畿	3,400			3,560	3,810	4,510				
中国	3,020			3,160	3,390	4,000				
四国	2,810			2,940	3,150	3,730				
九州	2,840			2,980	3,190	3,770				
沖縄	2,490			2,610	2,790	3,300				



- 運賃の割増については、平成2年以前の公示運賃で設定していた割増のうち、主要なものについて設定する。

## 【特殊車両割増】

- ・ 原価が異なるバン型を想定した冷蔵冷凍車について設定
- ・ 調査の結果、冷凍冷蔵車を使用する場合の原価(固定費及び変動費)は、通常のバン型車両を使用する場合の原価よりも約2割高い水準のため、割増率は**2割**に設定

## 【休日割増】

- ・ 人件費構成比(約50%)×法定割増率(35%)より、割増率は**2割**に設定

$$1 + (0.5 \times 0.35) = 1.175 \quad \rightarrow \quad \mathbf{2割}$$

## 【深夜・早朝割増】

- ・ 人件費構成比(約50%)×法定割増率(深夜早朝:25%、深夜早朝かつ時間外:50%)より、割増率は2割に設定

$$1 + (0.5 \times 0.25(\text{深夜早朝})) = 1.125$$

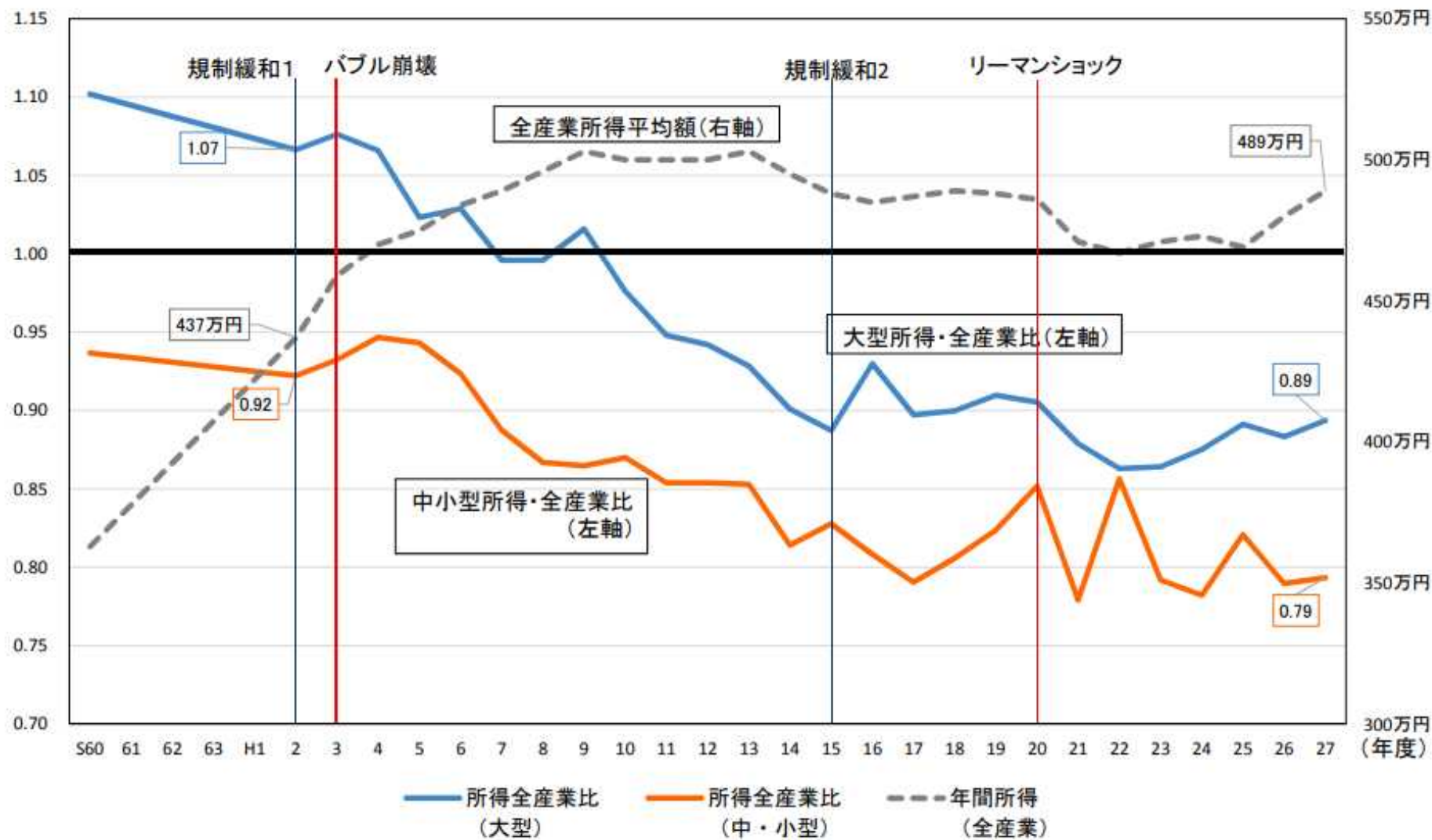
$$1 + \{(0.5 \times (0.25(\text{深夜早朝})) + 0.25(\text{時間外}))\} = 1.25 \quad \rightarrow \quad \mathbf{2割}$$

## 5. 參考資料

---

# 全産業平均と比較したトラックドライバーの person 費の推移

- 規制緩和前、トラックドライバーの給与は全産業平均並み、あるいはそれ以上であったが、平成2年の規制緩和以後、ほぼ一貫して低下傾向にあり、現在では、全産業平均と比較して、大型トラックのドライバーは約50万円／年、中・小型トラックのドライバーは約100万円／年の乖離。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省作成

# 運賃体系について

○ これまでの調査によると、**運送事業者の約60%は貸切り(距離制+時間制)運賃を採用しており、また、約30%は重量ごと、容積ごとの個建て運賃を採用。特別積合せ運賃は約2%とごく僅か。**

**【距離制運賃】**  
⇒ 車両の大きさ(最大積載量)と運送距離によって1回の運送ごとに運賃を計算

**【時間制運賃】**  
⇒ 車両の大きさごとに1車1日8時間又は4時間を基準として運賃を計算

● **原則として距離制を適用**することが一般的だが、運送区間のキロ程も積載量の算定も困難で、**距離制により難しいとき**、又は、**荷主と運送事業者との間で特別な約束があるときは、時間制を適用。**

- (距離制により難しい例)
- ① 走行キロは短い、車両を時間的に拘束される運送に対して運賃を保障する必要があるとき
  - ② 大都市などの交通渋滞等によって運行効率が著しく低下する場合で、距離制運賃では輸送原価を満たすことが困難なとき
  - ③ 短距離を反復してピストン輸送する場合



**【個建て運賃】**  
⇒ 運送する品目に応じて、重量、容積、カゴ建て、パレット建てなど、個別の単位当たり運賃を設定



**【特別積合せ運賃】**  
⇒ 複数荷主の貨物を積ませて幹線運送する大手の運送事業者が使用する運賃

# トラックの代表的な車格について

- 一般的な貨物を運ぶ事業用のトラックの大きさは、**積載量により**、大きく分けて、**①小型トラック**、**②中型トラック**、**③大型トラック**の3つに分類される。
- そのほか、**特殊な形状・仕様のトラックやトレーラーが存在**。 ※全日本トラック協会ホームページより

## (1) 小型トラック

一般的に積載量が2トン以下のトラックを小型トラックと称します。主な形状は次のとおりです。



平ボディ：  
荷台がフラット型の汎用的なトラックです。



バンボディ：  
荷台がアルミ製の箱型のトラックです。平ボディよりも風雨から荷物を保護することができます。現在では最も一般的なトラックです。

## (2) 中型トラック

一般的に積載量が4トンクラスのトラックを中型トラックと称します。トラックの荷台の形や装備によってトラック1台ごとの積載量に大きな開きがあります。主な形状は次のとおりです。



平ボディ：  
荷台がフラット型の汎用的なトラックです。荷台が軽いため、おおむね積載量を4トン以上確保することができます。屋根が無い分、貨物の積卸しが容易です。（クレーン付きを除く）



バンボディ：  
荷台がアルミ製の箱型のトラックです。平ボディよりも風雨から荷物を保護することができます。ただし、ボディの重量によって積載量は4トン以下に減少します。

## (3) 大型トラック

一般的に積載量が10トンクラスのトラックを大型トラックと称します。トラックの荷台の形や装備によってトラック1台ごとの積載量に大きな開きがあります。主な形状は次のとおりです。



平ボディ：  
荷台がフラット型の汎用的なトラックです。11～15トンの最大積載量が確保できます。



バンボディ：  
荷台がアルミ製の箱型のトラックです。平ボディよりも風雨から荷物を保護することができます。

## 【特殊な形状・仕様のトラックなど】



冷凍冷蔵車：  
冷凍・冷蔵装置が付いて、荷台が冷凍庫や冷蔵庫になるトラックです。冷凍食品を運んだり、生鮮食品を新鮮なまま運ぶことができます。

### ・セミトレーラ

もっとも一般的なのがセミトレーラです。けん引部分と合わせた、全体の長さは一般的には16.5m以下です。





## 燃料サーチャージ: 燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建て運賃として設定する制度

現状の燃料価格が基準とする燃料価格より一定額以上、上昇した場合に、上昇の幅に応じて燃料サーチャージを設定又は増額改定して適用する。一方、燃料サーチャージの設定時点より下落した場合には、その下落幅に応じて減額改定し、また、燃料価格が鎮静化した場合にはこれを廃止する。

### 【燃料サーチャージを導入する場合の設定方法】(貸切運賃の場合)

#### (1) 基準となる燃料価格の設定

燃料サーチャージが燃料価格の変動幅を基に算出することから、現行の荷主企業と運賃契約を交わした時点の燃料価格や届出運賃時点の燃料価格等を基準価格として設定。

#### (2) 燃料サーチャージの改定及び廃止の設定

燃料価格は短期間、極端には日々変動するため、その都度改定するのではなく、ある一定の軽油価格帯を設定し、その軽油価格帯における算出上の燃料価格の上昇額を決めておく。また、改定及び廃止する場合の条件を、設定時に明確に荷主企業に示しておく必要がある。(表参照)

燃料サーチャージ価格変動表(例)

改定する価格帯 (A)	基準価格 (B)	燃料サーチャージ算出上の価格(C)	算出上の燃料価格上昇額(D)=C-B
65円未満	65円	サーチャージを廃止	
65~75円未満		70円	5円
75~85円未満		80円	15円
85~95円未満		90円	25円
95~105円未満		100円	35円
105~115円未満		110円	45円
115~125円未満		120円	55円

#### (3) 車両燃費の把握

燃料サーチャージ額を決めるために、自社の車両の燃費を把握する。

#### (4) 燃料サーチャージの額の算出

- ①燃料価格上昇額を現在の軽油価格帯に対応させ、燃料価格上昇額を算出する。
- ②距離制・時間制運賃に対応した燃料サーチャージ額を算出。

#### 【距離制貸切運賃に対応した燃料サーチャージ額の算出式】

$$\text{燃料サーチャージ額} = \text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/L)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/L)}$$

#### 【計算例: 燃料価格100円/Lの際、燃費3km/Lの車両で150kmの輸送を行う場合】

$$1750\text{円} = 150\text{km} \div 3\text{km/L} \times 35\text{円/L}$$