

「標準的な運賃」の見直しについて

令和 6 年 1 月 1 日
物流・自動車局
貨物流通事業課

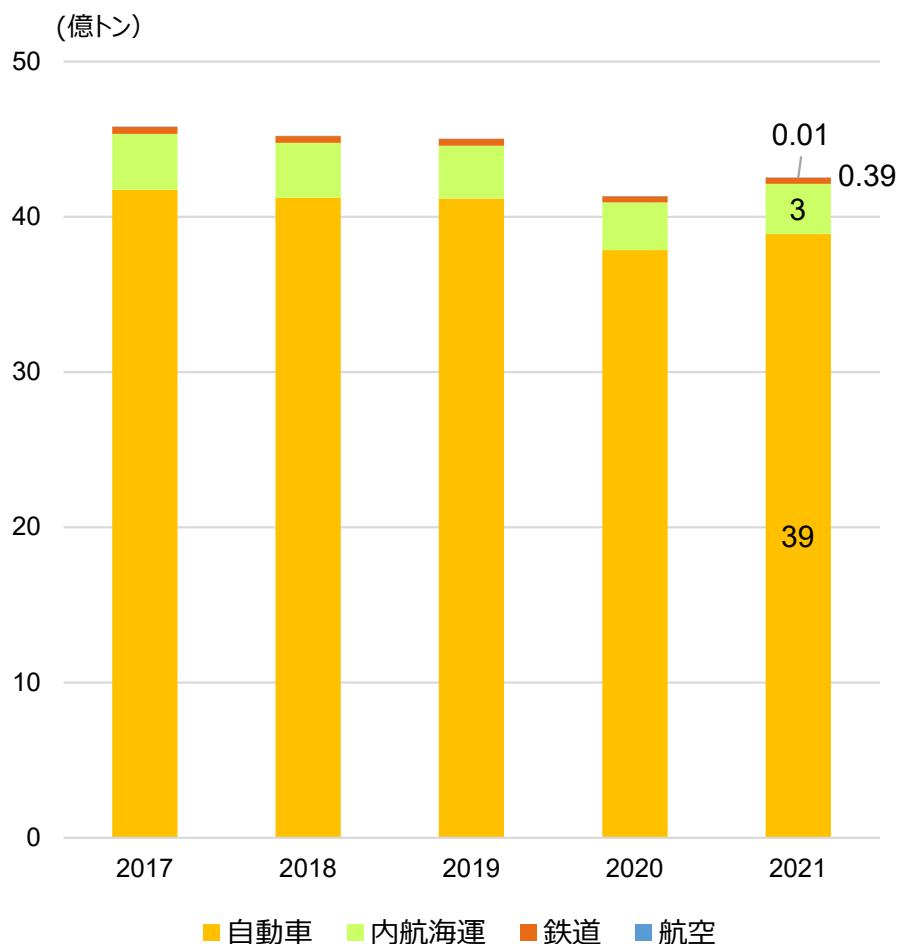
1. トラック運送業をとりまく現状 P. 2
2. 「標準的な運賃」の見直しについて P. 18

1. トラック運送業をとりまく現状

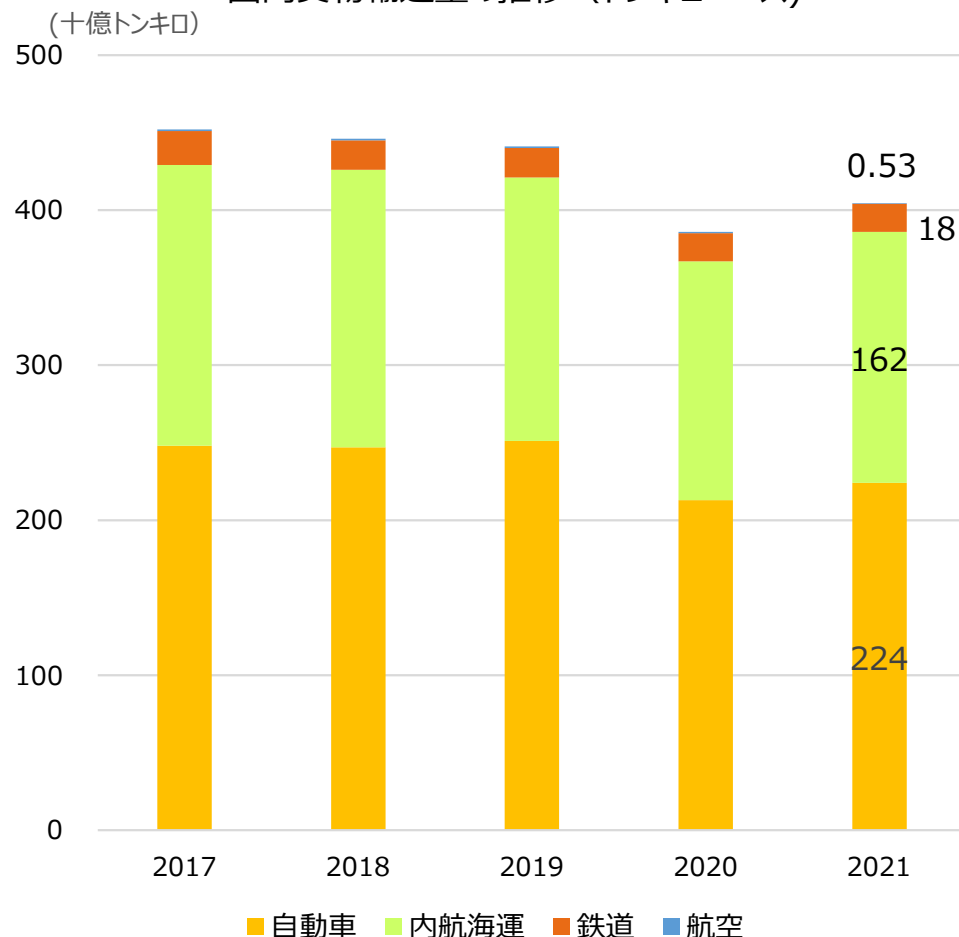
物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約226万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車^{が9割超}、トンキロベースでは自動車^{が約5割}、内航海運^{が約4割}、鉄道が5%程度。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）

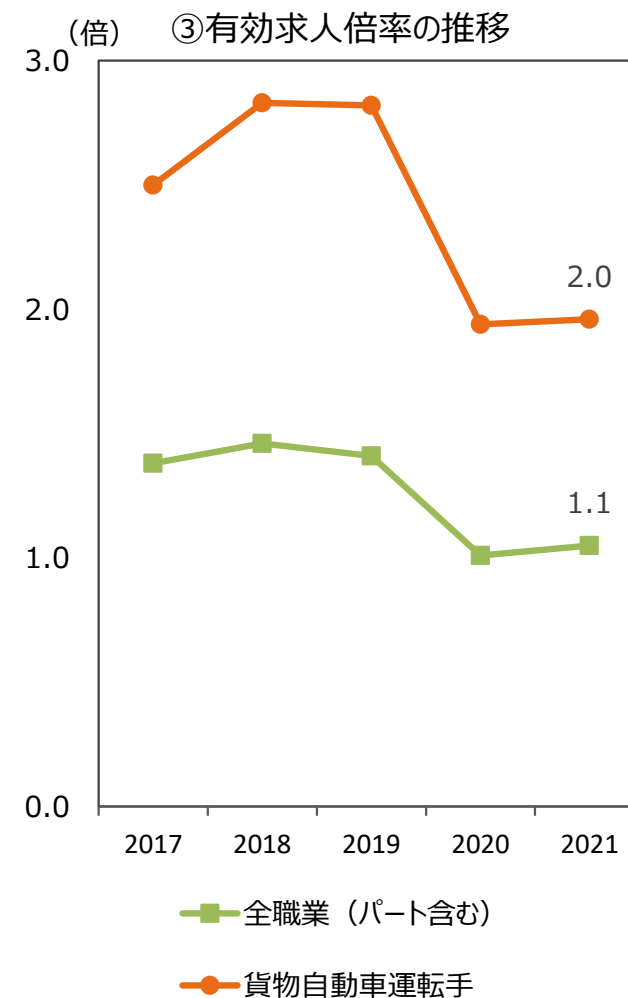
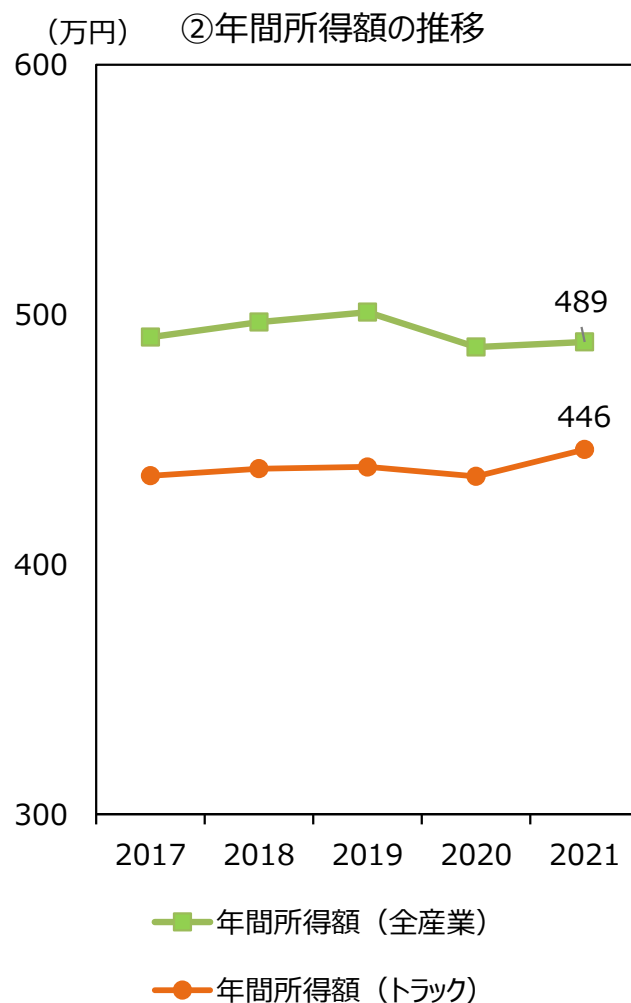
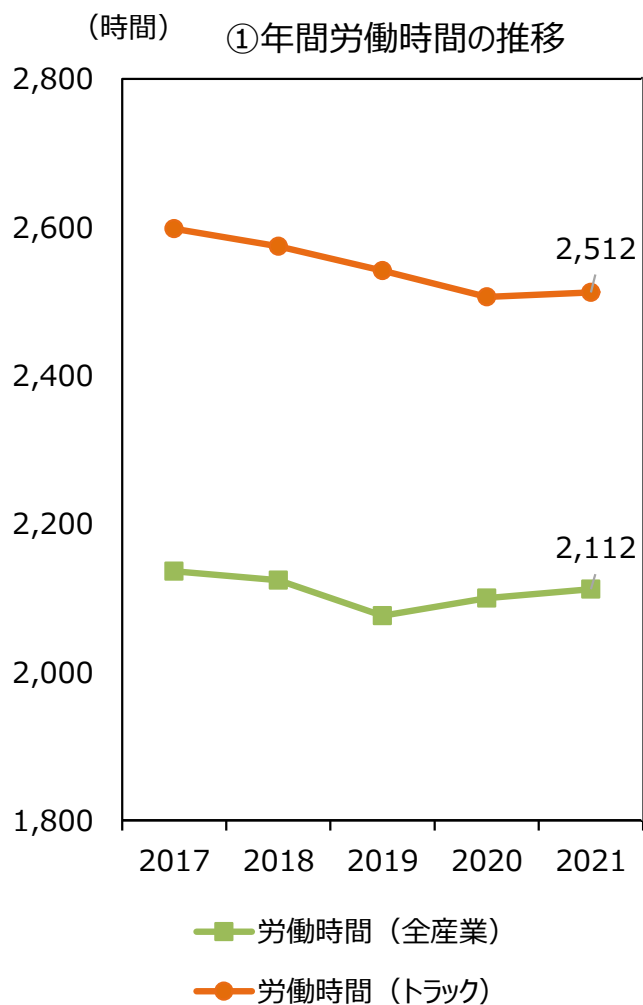


国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）



トラックドライバーの働き方をめぐる現状

- トラックドライバーを全産業と比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低く、有効求人倍率は約2倍。
- トラックドライバーの長時間労働の主な要因としては、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業等が挙げられる。



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6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間等が強化される。

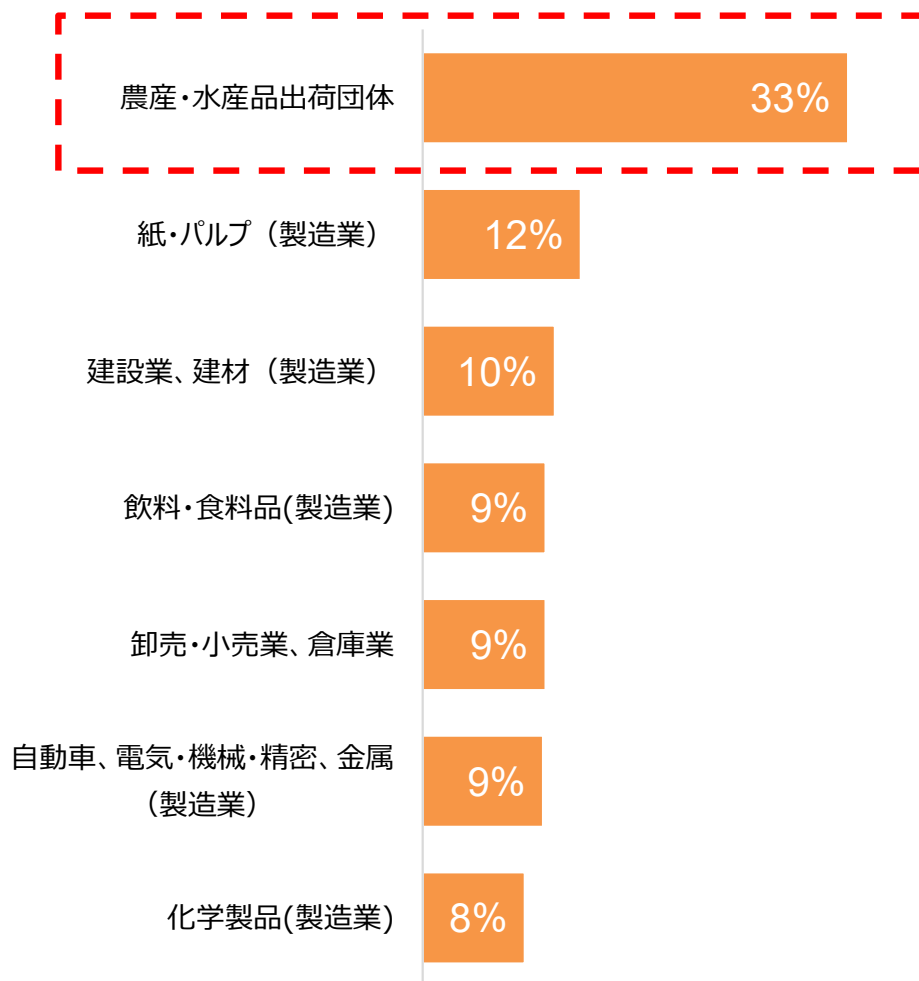
○主な改正内容

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協 定により、 年3,516時間 を超えない範 囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3,300時間、284時間 以内。ただし、 労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲 内で、 310時間 まで延長可。

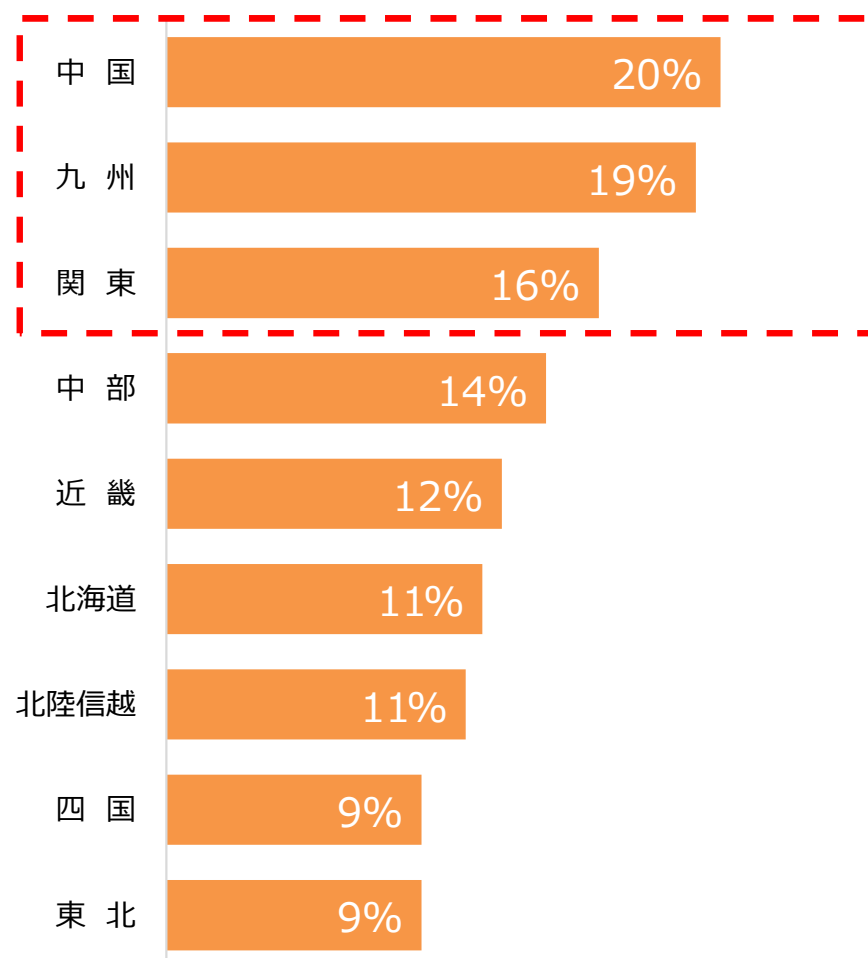
労働時間規制等による物流への影響

- 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。
- 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。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



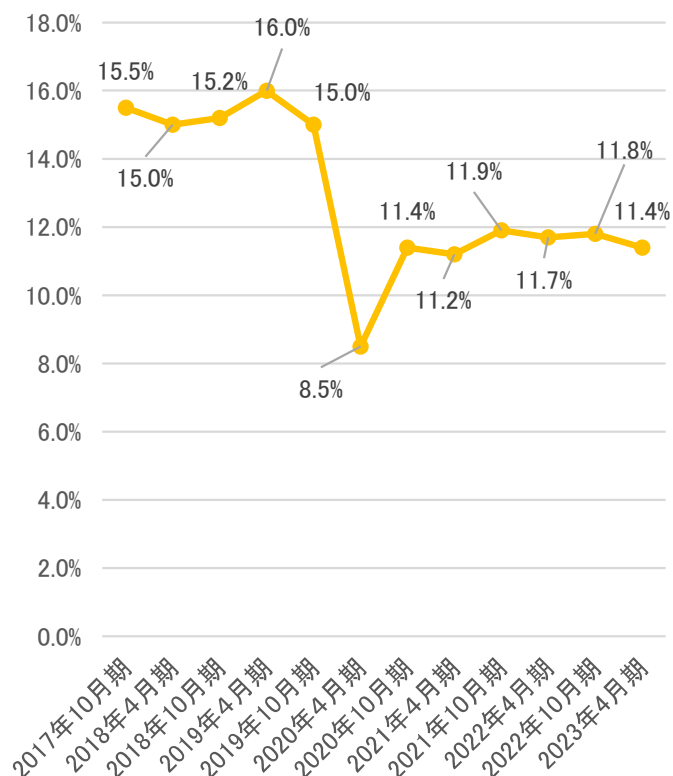
(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流危機に対する認知度等について

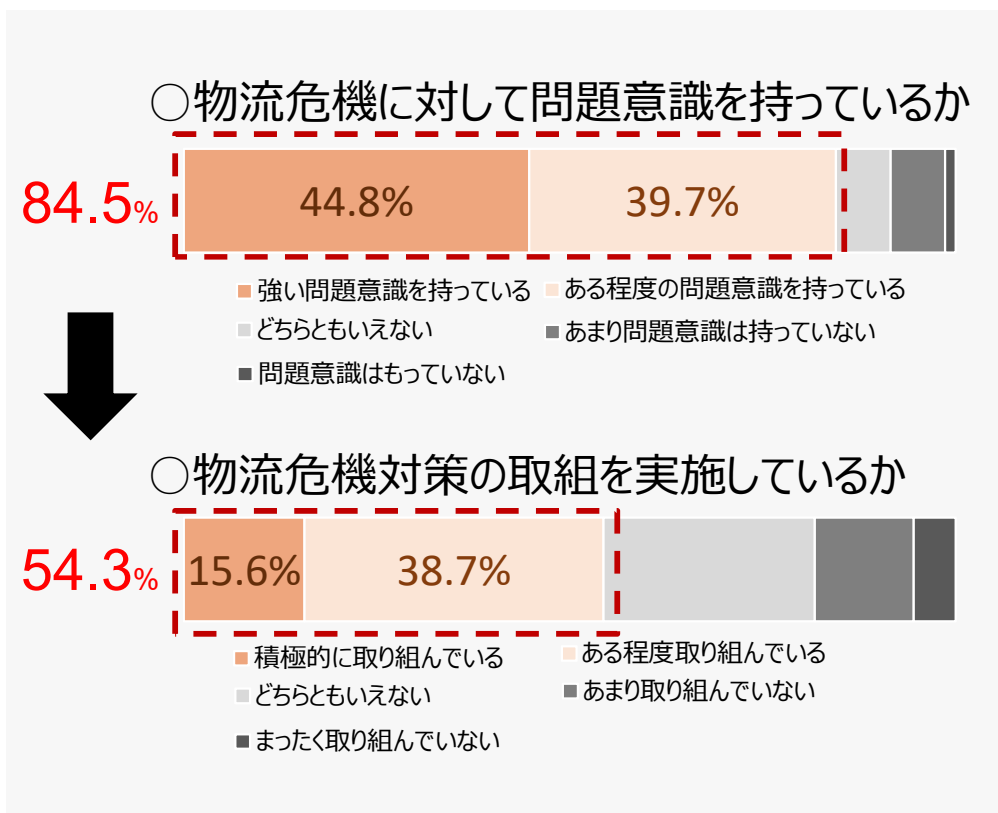
- 一般消費者については、現状、宅配貨物の再配達率は12%発生。
- 事業者については、物流危機に対して問題意識を持っているのは8割である一方、取組を実施しているのは約5割にとどまる。

再配達率の推移



出典：国土交通省「宅配便等取扱個数の調査」
 注：2007年度より、ゆうパックの実績を調査対象に追加
 2016年度より、ゆうバケットの実績を調査対象に追加

物流危機に対する問題意識と取組み状況
 (回答事業者：1,707社)



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やDX・GX等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。

<構成員>

議長 内閣官房長官
 副議長 農林水産大臣
 経済産業大臣
 国土交通大臣
 構成員 内閣府特命担当大臣
 （消費者及び食品安全担当）
 国家公安委員会委員長
 厚生労働大臣
 環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの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、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

（1）商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入^(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み^(※)
- ⑥ **トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底**

（2）物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進^(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化^(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入^(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
合計：			14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

物流革新緊急パッケージの策定（2023.10.6）

2023年

- 3月 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
- 6月 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
- 9月 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
- 10月 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
（6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化）
- 11月 政府において総合経済対策・補正予算案を決定

（参考）岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話（2023.9.28）



- 岸田総理が中小トラック事業者の営業所を訪問し、現場視察を行うとともに、2024年問題への対応に向けた事業者の取組内容や課題等について車座対話を実施。（同行：齊藤国土交通大臣、矢田総理大臣補佐官）
- 車座対話後のぶら下がり会見において、岸田総理より、翌週に関係閣僚会議を開催し、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめる旨の発言。

物流革新緊急パッケージのポイント

1. 物流の効率化（1）

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

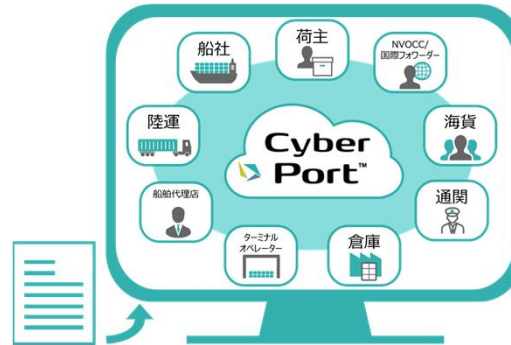
【自動フォークリフト】

【AGV・ピッキングロボット】

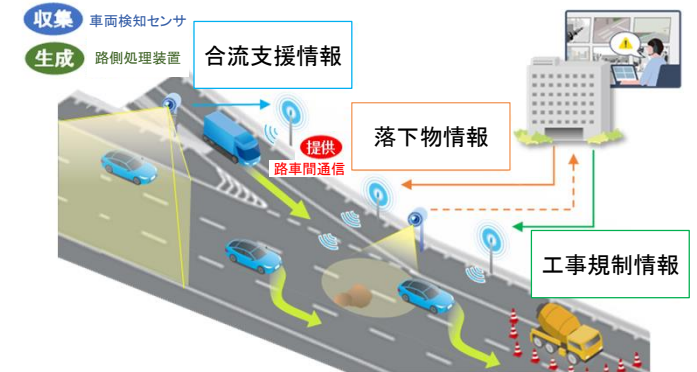


港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



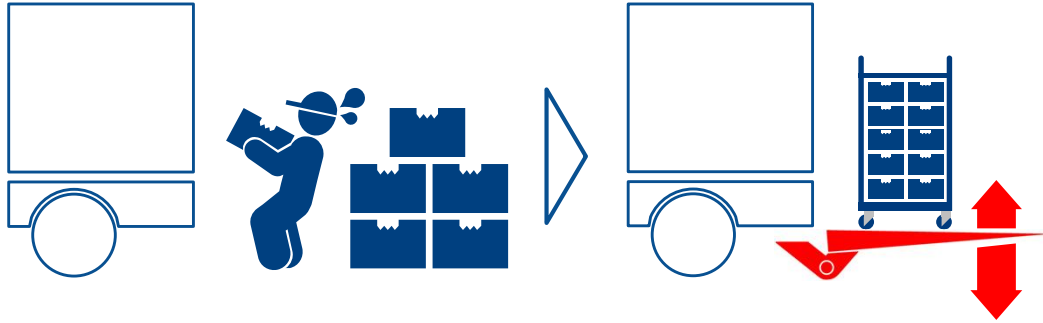
コンテナ大型化の推進



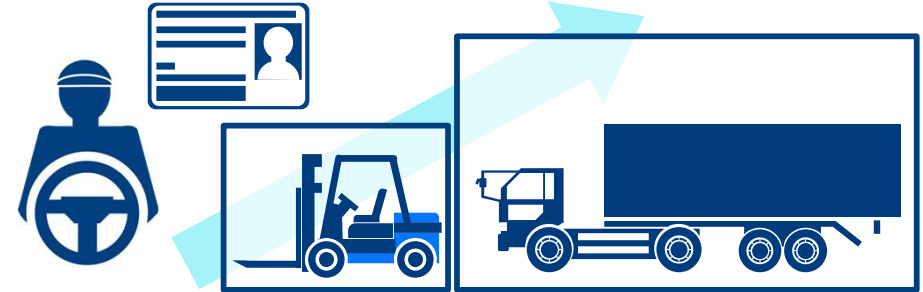
1. 物流の効率化（2）

○ トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

テールゲートリフター等、
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化



大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援

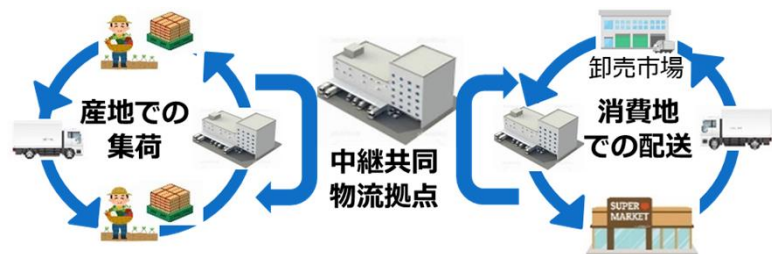


○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農産品等の流通網の強化

モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等

高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等

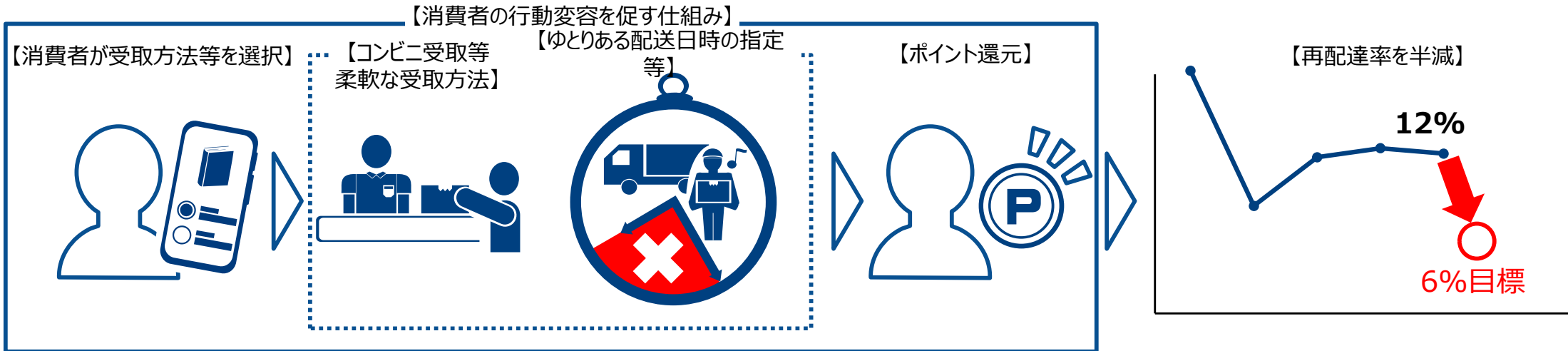


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○ トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

○ 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

○ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

物流革新に向けた政策パッケージ関係予算（物流・自動車局）

令和5年6月の「物流革新に向けた政策パッケージ」及び10月の「物流革新緊急パッケージ」に基づく抜本的・総合的な対策を図る。

	R5補正 + R6当初案
一般会計	160億円
財政投融资	322億円
自動車安全特別会計	8.6億円

① 物流の効率化

（R5補正：一般会計112億円+財政投融资200億円、R6当初案：一般会計1.3億円+財政投融资122億円+自動車安全特別会計8.6億円）

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



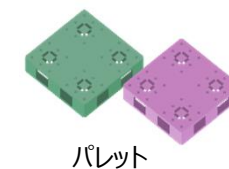
【モーダルシフトの推進】



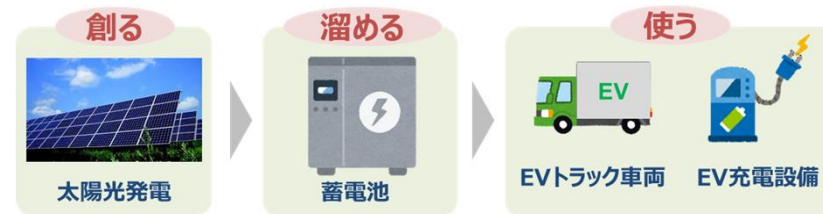
【物流拠点の機能強化】



【物流標準化の促進】



【物流GXの推進】



② 荷主・消費者の行動変容

（R5補正：一般会計45億円）

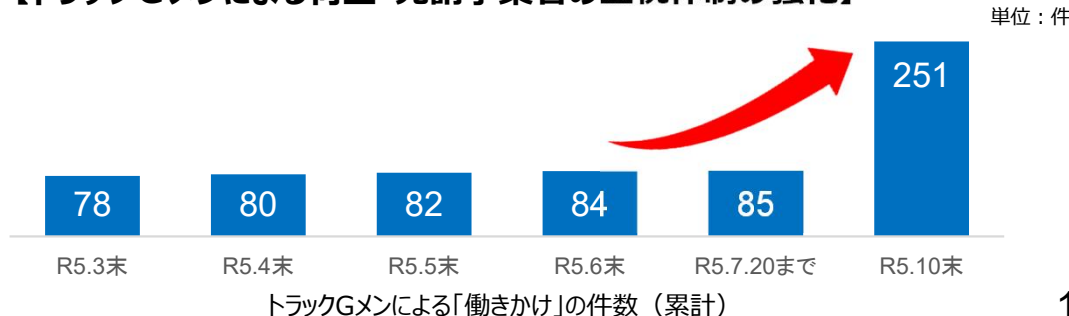
【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】



③ 商慣行の見直し

（R5補正：一般会計2億円、R6当初案：一般会計0.3億円）

【トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化】



【令和5年法律第62号：同年6月14日成立、同年6月16日公布・施行】

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において、時限措置として「**荷主対策の深度化**」と「**標準的な運賃**」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、**労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば**
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「荷主対策の深度化」や「標準的な運賃」の制度を継続的に運用することが必要

改正前

時間外労働規制の適用（令和6年3月）までの時限措置

荷主対策の
深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への「働きかけ」「要請」「勧告・公表」制度

標準的な
運賃

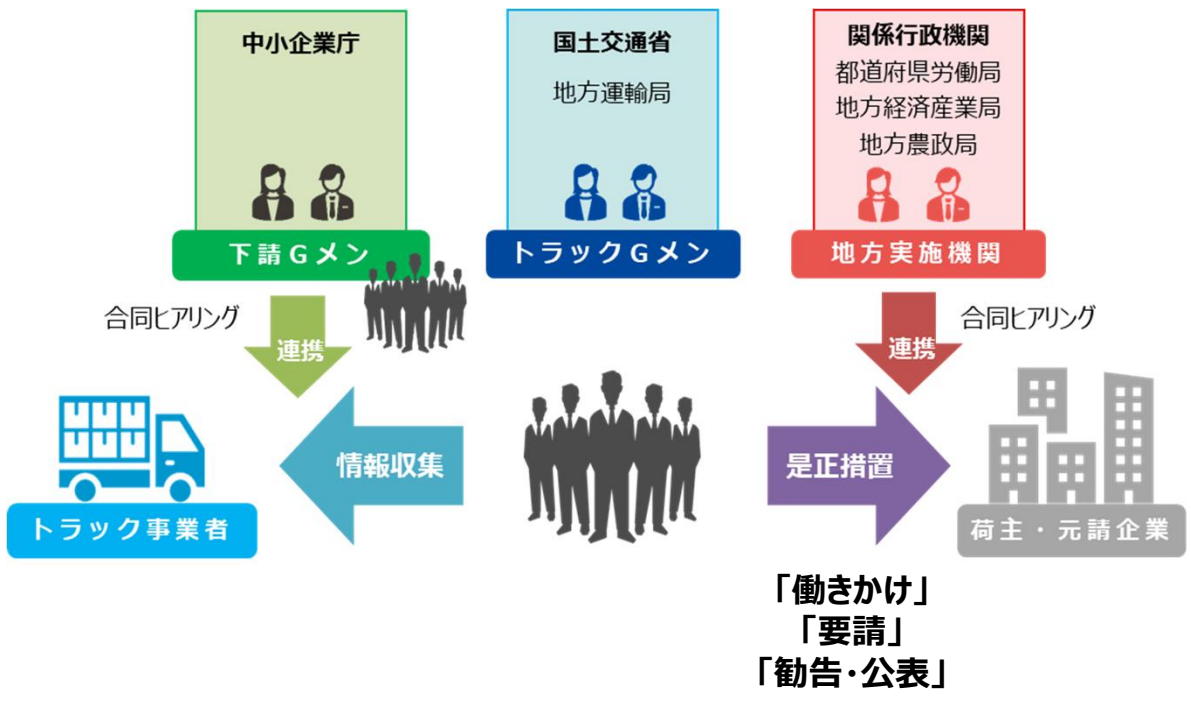
運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度（令和2年4月告示）

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置（令和5年7月）。
- トラック事業者への**プッシュ型情報収集**や、適正取引を阻害する疑いのある**荷主・元請事業者への是正措置**（貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」）により、**悪質な荷主・元請事業者を監視・指導**。
- **令和5年11月・12月を「集中監視月間」と**位置づけ、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対する**「要請」「勧告・公表」を徹底**。これにより、ドライバーの**労働条件改善**や**取引適正化**の加速化を図る。

トラックGメンによる悪質荷主等への監視・指導



集中監視月間（11月・12月）

荷主の違反原因行為を、全トラック事業者を対象に調査 → 集中監視月間に「要請」「勧告・公表」を集中実施

トラックGメンの活動実績

月当たりの「働きかけ」「要請」平均実施件数

Gメン発足前 月1.8件 → Gメン発足後 月57件

物流2024年問題：主な法制化検討事項

- 「**物流革新に向けた政策パッケージ**」（令和5年6月）、「**物流革新緊急パッケージ**」（令和5年10月）に基づき、以下の措置について、次期通常国会での法案提出に向けて検討中。

荷主・物流事業者に対する規制的措置

- 事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、**物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、勧告、命令等を行う規制的措置等の導入等**に向けて取り組む。
- 過疎地域における担い手不足や貨物量減少・**積載率低下**といった課題に対応するため、**共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策**について具体化する。
- 経営者層の意識改革により荷主企業における全社的な物流改善への取組みを促進するため、大手荷主に対する**物流経営責任者の選任を義務付ける**。

トラック事業者に対する規制的措置

- トラック事業における多重下請け構造の是正に向け**下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付**を義務付ける。

軽トラック事業者に対する規制的措置

- 軽トラックの事故が増加し輸送の安全確保が急務となっていること、また、**トラック運送業の働き方改革を進める中で適正な競争条件を確保する必要があることを踏まえ、軽トラック運送業における安全対策を強化する**。

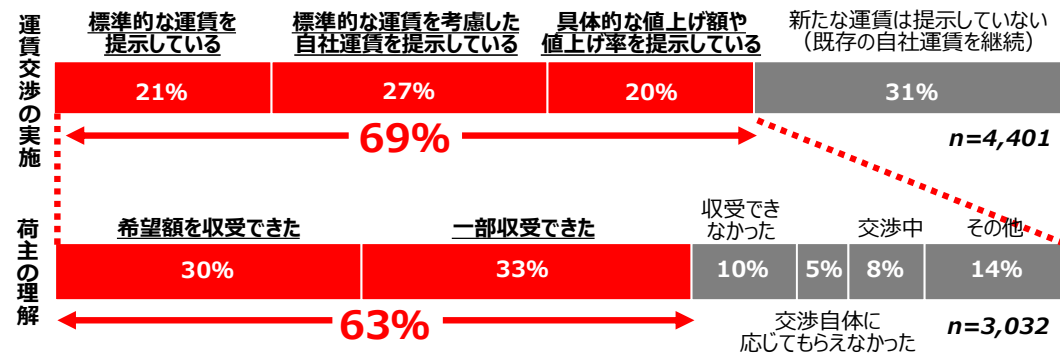
2. 「標準的な運賃」の見直しについて

「標準的な運賃」等の見直しについて

- トラック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、「標準的な運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的な運賃」の活用状況

＜標準的な運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



見直しの方向性

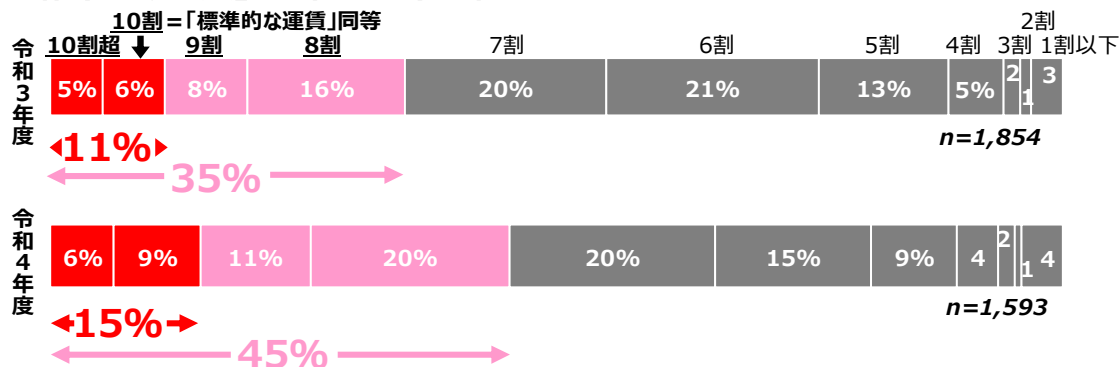
- 「標準的な運賃」について、以下の見直しを行う。
 - ・ 燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - ・ 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - ・ 下請けに発注する際の手数料の設定 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

見直しに向けたスケジュール

令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）

⇒令和6年1月以降、運輸審議会への諮問等を経て、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」を改正

＜「標準的な運賃」と契約額の乖離状況＞



「標準的な運賃」等の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**「積込料・取卸料」**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4セラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

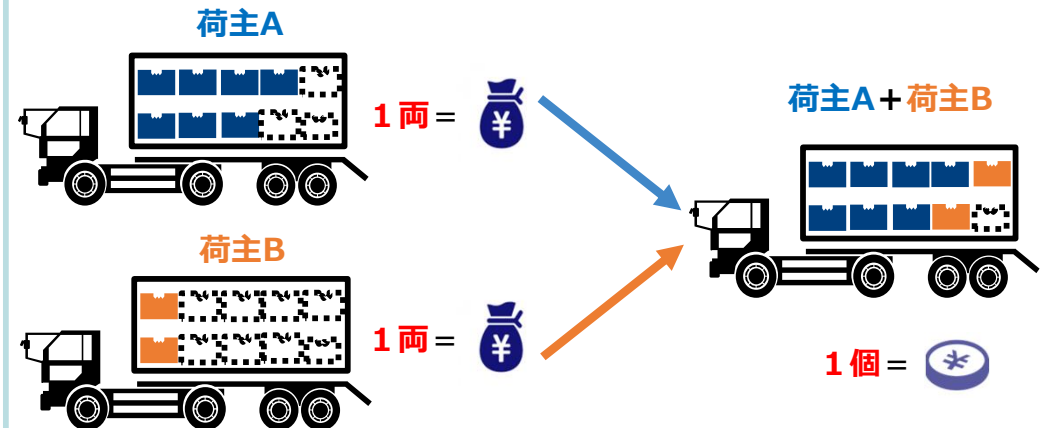
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建運賃」を設定**【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、**有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

「標準的な運賃」の算出に係る考え方

適正な原価 (1台/年当たり)

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(地方運輸局毎・車格毎)

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(地方運輸局毎・車格毎の実勢原価)

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

間接費

(一般管理費等)

⇒実勢原価を使用

運行費

(燃料費、タイヤ費等)

⇒地方運輸局毎・車格毎の実勢原価を使用

※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)

⇒年間総費用 × 利益率

時間あたり
固定費等

年間稼働時間
(40h / 週 × 1年)
= 約2.086h

キロあたり
変動費

年間走行キロ
(約7万km程度)

- ・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)。
- ・点呼等30分及び荷待ち時間(発着各30分)を時間に算入
- ・実車率は50%(帰り荷無し)とする。
- ・距離帯(時間帯)ごとに、運行時間に時間あたり固定費を掛け合わせて固定費を、走行距離にキロあたり変動費を掛け合わせて変動費を算出し、合算。

【標準的な運賃(運賃表)】

- 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
- 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にて設定
- 地方運輸局ブロック(合計10カ所)ごとに作成

【標準的な運賃(料金)】

待機時間料、積込料・取卸料、附带作業費、実費(高速道路利用料、フェリー利用料、駐車場利用料、宿泊費用)、燃料サーチャージ 等

- 時間当たり固定費 : 4,594 円
- 時間当たり基準外人件費 (= 所定外人件費 : 所定内 × 1.25) : 3,497 円
- キロあたり変動費 : 32.8 円
- 利益率 (年間総費用に対する適正利潤額の割合)
適正利潤率10%により算出。 : 2.72 %

【距離制運賃】(中型車、200kmの場合)

- (A) 固定費
 $(4,594 \text{円} \times 8 \text{時間}) + (3,497 \text{円} \times 0.72 \text{時間}) = 39,270 \text{円}$
- (B) 変動費
 $32.8 \text{円} \times 400 \text{km} = 13,120 \text{円}$
- (C) 適正利潤
 $(39,270 \text{円} + 13,120 \text{円}) \times 2.72\% = 1,425 \text{円}$
- (A) + (B) + (C) = 53,815 円
 ⇒端数処理により、**53,800 円**

所要時間: 8.72 時間 (基準内: 8時間、基準外: 0.72時間)

・運賃算出上の距離 (帰り荷なしの前提。): $200 \text{km} \times 2 = 400 \text{km} \dots \textcircled{1}$

・平均速度 (実態調査により把握): $55.4 \text{ km/h} \dots \textcircled{2}$

⇒ $\textcircled{1} \div \textcircled{2} = 7.22 \text{h} \dots \textcircled{3}$

・荷待時間 ($0.5 \text{h} \times \text{発} \cdot \text{着}$) = $1 \text{h} \dots \textcircled{4}$

・点呼等時間 (0.5h) $\dots \textcircled{5}$

⇒ $\textcircled{3} + \textcircled{4} + \textcircled{5} = 8.72 \text{h}$

【時間制運賃 : 8時間制及び加算額】(中型車の場合)

(1) 8時間制 (基礎走行キロ130km)

- (A) 固定費
 $4,594 \text{円} \times 8 \text{時間} = 36,752 \text{円}$
- (B) 変動費
 $32.8 \text{円} \times 130 \text{km} = 4,264 \text{円}$
- (C) 適正利潤
 $(36,752 \text{円} + 4,264 \text{円}) \times 2.72\% = 1,115 \text{円}$
- (A) + (B) + (C) = 42,131 円

⇒端数処理により、**42,130 円**

(2) 加算額 (距離及び時間)

① 距離加算額 (10km毎)

- (A) 変動費 $32.8 \text{円} \times 10 \text{km} = 328 \text{円}$
- (B) 適正利潤 $328 \text{円} \times 2.72\% = 8.9 \text{円}$
- (A) + (B) = 336.9 円

⇒端数処理により、**340 円**

② 時間加算額 (1時間毎)

- (A) 基準外人件費 3,497 円
- (B) 適正利潤 $3,497 \text{円} \times 2.72\% = 95 \text{円}$
- (A) + (B) = 3,592 円

⇒端数処理により、**3,590 円**

見直し事項

①

燃料価格等の高騰の状況を踏まえた「標準的な運賃」の運賃表の見直し

②

荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価に対する標準的な水準

③

下請けに発注する際の手数料

④

積載率の向上に資する運賃・料金の設定

⑤

その他見直し事項

① 燃料価格等の高騰の状況を踏まえた「標準的な運賃」の運賃表の見直し

- トラック運送業における運送原価の構成は、人件費(41.4%)に次いで、燃料油脂(16.3%)、修繕費(6.8%)、車両等の減価償却費(6.7%)の順に高く、これらが約7割を占めている。



出典: 経営分析報告書-令和3年度決算版(公益社団法人 全日本トラック協会)

＜トラック運送事業者の平均原価構成比＞

- 現行の「標準的な運賃」の運賃表は、令和元年10月にトラック運送事業者を対象に実施した原価調査結果に基づき算出したものであるが、足下の燃料価格をはじめとした物価高の影響により、運送原価も上昇していると考えられることから、現行の運賃表の算出に用いた運送原価は、足下の物価動向と乖離が生じている可能性がある。
- このため、令和5年9月に改めて原価調査を実施し、その結果及び直近の統計資料等に基づいて、足下の市場動向を反映した運賃表に見直す。

【固定費】

赤字は変動値

算出根拠			単価(年当り)
人件費	時給(所定内)	令和4年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	2,340 ⇒ 2,336 円
	福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会)	16.6 ⇒ 17.0 %
	年間労働時間	週40時間を前提	2,086 時間
	算出式	2,336円 × 1.17 × 2,086時間	
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 ⇒ 12,716,125 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 ⇒ 330,803 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
	算出式	((12,716,125円 + 330,803円) - 1円(※)) ÷ 5年 ※会計上の備忘価額として考慮	
			5,691,526 ⇒ 5,701,288 円
			2,220,308 ⇒ 2,609,385 円

【変動費】

赤字は変動値

算出根拠			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 ⇒ 120 円
	燃費	原価調査結果により設定(全国平均値)	5.1 ⇒ 4.48 km/ℓ
	算出式	120円 ÷ 4.48km/ℓ	
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 ⇒ 36,955 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 ⇒ 10.2 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 ⇒ 18,082 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 ⇒ 67,668 km
算出式	(36,955円 × 10.2本 + 18,082円) ÷ 67,668km		
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 ⇒ 265,112 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 ⇒ 199,070 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 ⇒ 71,728 km
	算出式	(265,112円 + 199,070円) ÷ 71,728km	
			19.6 ⇒ 26.8 円
			4.5 ⇒ 5.8 円
			5.7 ⇒ 6.5 円

① 燃料価格等の高騰の状況を踏まえた「標準的な運賃」の運賃表の見直し

- **距離制運賃**は、平均して**8.7%**上昇しており、車種別にみると、小型車は6.8%、中型車は6.5%、大型車は9.0%、トレーラーは12.3%上昇する。
- **時間制運賃**は、基礎額について平均して**7.1%**上昇しており、車種別にみると、小型車は5.2%、中型車は5.4%、大型車は7.6%、トレーラーは10.2%上昇する。

【距離制運賃(改定後の上昇率)】

全国平均(参考)					差(率)
車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
10km	4.5%	4.4%	6.3%	8.3%	
20km	4.9%	4.9%	6.9%	9.3%	
30km	5.4%	5.3%	7.5%	10.0%	
40km	5.8%	5.6%	7.9%	10.6%	
50km	6.1%	5.9%	8.2%	11.2%	
60km	6.4%	6.1%	8.5%	11.6%	
70km	6.6%	6.4%	8.8%	11.9%	
80km	6.8%	6.5%	9.0%	12.2%	
90km	7.0%	6.7%	9.2%	12.5%	
100km	7.1%	6.8%	9.4%	12.8%	
110km	7.2%	6.9%	9.5%	12.9%	
120km	7.3%	7.0%	9.6%	13.1%	
130km	7.4%	7.1%	9.7%	13.3%	
140km	7.5%	7.1%	9.8%	13.4%	
150km	7.6%	7.2%	9.9%	13.5%	
160km	7.6%	7.3%	10.0%	13.6%	
170km	7.7%	7.3%	10.1%	13.7%	
180km	7.8%	7.4%	10.1%	13.8%	
190km	7.8%	7.4%	10.2%	13.9%	
200km	7.8%	7.5%	10.2%	14.0%	
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	9.0%	8.6%	11.7%	16.0%	
500kmを超えて50km を増すごとに加算する 金額	9.0%	8.4%	11.6%	16.1%	

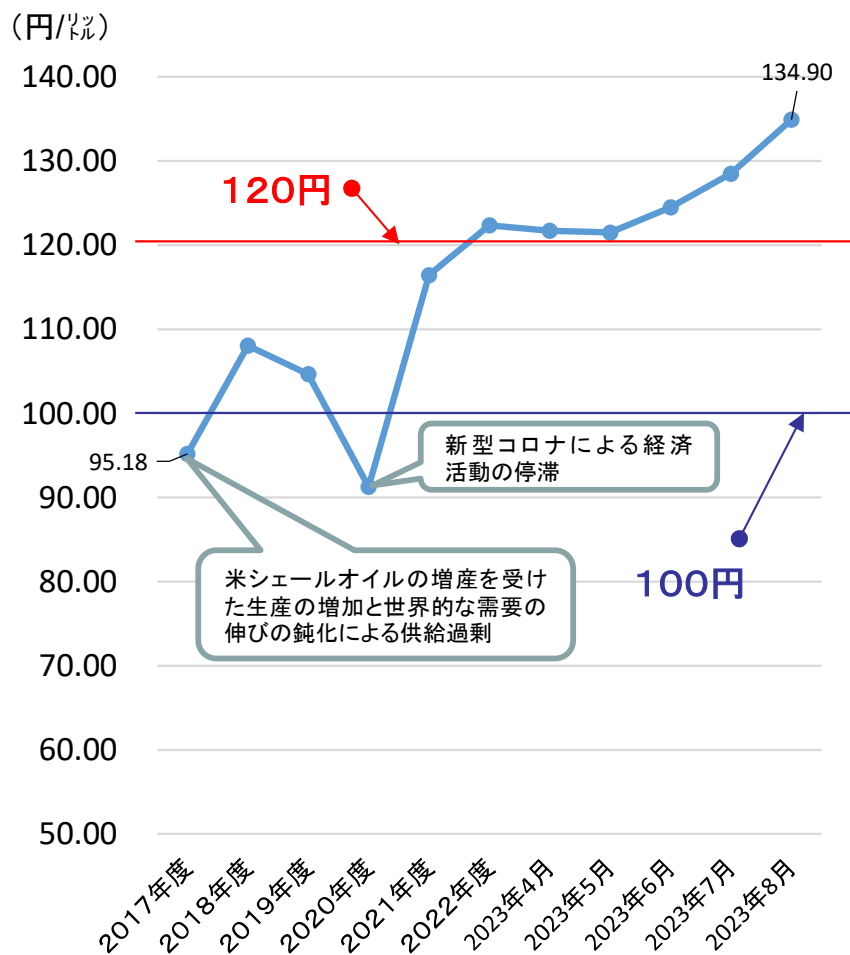
【時間制運賃(改定後の上昇率)】

II 時間制運賃表						差(率)	
						(単位:円)	
種別	車種別	局別	小型車	中型車	大型車	トレーラー	
			(2tクラス)	(4tクラス)	(10tクラス)	(20t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	6.9%	6.9%	9.7%	12.4%
			東北	10.6%	10.6%	11.5%	14.7%
			関東	0.8%	1.9%	3.8%	6.1%
			北陸信越	10.7%	9.9%	11.7%	13.9%
			中部	1.9%	2.6%	5.1%	8.5%
			近畿	5.8%	4.5%	7.4%	9.7%
			中国	7.2%	8.1%	10.5%	11.9%
			四国	7.9%	10.4%	12.3%	14.7%
			九州	9.3%	10.2%	12.1%	14.9%
	沖縄	11.8%	10.8%	12.5%	16.7%		
	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	6.9%	6.9%	9.7%	12.4%
			東北	10.7%	10.6%	11.6%	14.7%
			関東	0.8%	1.9%	3.8%	6.1%
			北陸信越	10.7%	9.9%	11.7%	13.9%
			中部	1.9%	2.6%	5.1%	8.5%
			近畿	5.8%	4.5%	7.4%	9.7%
			中国	7.1%	8.1%	10.5%	11.9%
			四国	7.9%	10.4%	12.3%	14.7%
九州			9.3%	10.1%	12.1%	14.9%	
沖縄	11.8%	10.8%	12.5%	16.7%			
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	25.0%	20.6%	23.5%	31.0%	
		東北	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		関東	25.0%	20.6%	23.5%	29.2%	
		北陸信越	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		中部	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		近畿	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		中国	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		四国	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		九州	21.4%	17.6%	23.5%	29.6%	
	沖縄	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%		
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに(4時間制の場合であつて、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	-2.1%	-2.0%	-1.6%	-2.1%	
		東北	2.2%	2.1%	2.6%	2.2%	
		関東	-2.9%	-2.8%	-2.3%	-2.8%	
		北陸信越	3.8%	4.0%	4.6%	3.9%	
		中部	-3.5%	-3.1%	-2.9%	-3.3%	
		近畿	0.9%	1.1%	1.6%	0.9%	
		中国	1.3%	1.6%	1.8%	1.5%	
		四国	2.8%	3.1%	3.5%	2.7%	
九州		3.5%	3.7%	4.1%	3.4%		
沖縄	2.4%	2.7%	3.2%	2.4%			

① 燃料価格等の高騰の状況を踏まえた「標準的な運賃」の運賃表の見直し

- 直近の燃料価格が概ね120円を超過して推移(2023年8月現在134.9円)していることから、運賃表の算定にあたっては120円/Lを原価として採用。
- 燃料サーチャージについても、120円/Lを基準価格とする。
 ※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・消費税抜き)の推移】



※資源エネルギー庁「石油製品価格調査」より年度平均算出
 軽油引取税を含み、消費税(10%)は含まない

※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

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	120.00円	—
～ 120.00円	廃止	—
120.00円超 ～ 125.00円	122.50円	2.5円
125.00円超 ～ 130.00円	127.50円	7.5円
130.00円超 ～ 135.00円	132.50円	12.5円
135.00円超 ～ 140.00円	137.50円	17.5円
140.00円超 ～ 145.00円	142.50円	22.5円
145.00円超 ～ 150.00円	147.50円	27.5円
150.00円超 ～ 155.00円	152.50円	32.5円
155.00円超 ～ 160.00円	157.50円	37.5円
160.00円超 ～ 165.00円	162.50円	42.5円
165.00円超 ～ 170.00円	167.50円	47.5円
170.00円超 ～ 175.00円	172.50円	52.5円
175.00円超 ～ 180.00円	177.50円	57.5円
180.00円超 ～ 185.00円	182.50円	62.5円
185.00円超 ～ 190.00円	187.50円	67.5円
190.00円超 ～ 195.00円	192.50円	72.5円
195.00円超 ～ 200.00円	197.50円	77.5円
200.00円超 ～ 205.00円	202.50円	82.5円

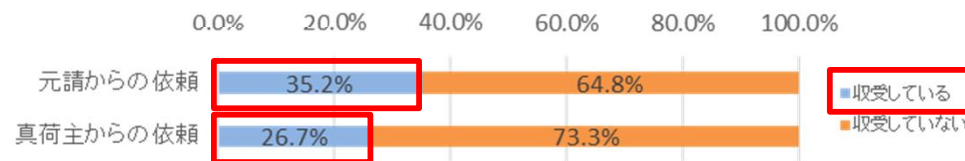
② 荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価に対する標準的な水準

- トラック運送事業者は荷主に対する交渉力が弱いことから、貨物の運送先でドライバーが契約にない付帯業務や長時間の荷待ちなどを強いられる場合が多い。
- しかし、荷役料金や待機時間料を荷主等から収受できている実運送トラック事業者は、全体の3～5割に留まるなど、トラック運送事業者は、自らが行った業務の対価を、荷主から十分に収受できていないという実態にある。

【荷役料金収受の有無】



【待機時間料収受の有無】



< 荷待ち・荷役作業等に係る料金の収受状況 >

出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和3年度）」

- このため、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価についても標準的な水準を示す。

【待機時間料】

- 現行の「標準的な運賃」において、30分以上の待機が発生した場合に加算する料金として、車格別に30分ごとの「待機時間料」を示しているところ、原価調査結果や、直近の統計資料を踏まえて改定。

算定根拠			中型単価(30分当り)
時給(所定内)	賃金構造基本統計調査 全産業・全国平均(時間単価)	2,340 ⇒ 2,336 円	(まるめ) 1,750 ⇒ 1,759 円 ⇒ 1,760 円
福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会)	16.6 ⇒ 17.0 %	
経常利益率	原価調査結果により設定(全国平均値)	2.72 ⇒ 2.98 %	
基準外人件費	労働基準法	1.25倍	
車格差率	原価調査結果(中型を基準値として、小型:0.95、大型:1.08、トレーラー:1.26)		
算定式(30分単価)	2,336円 × 1.17(17%) × 1.0298(2.98%) × 1.25 × 1 ÷ 2		

< 待機時間料(中型車の例) >

【積込料・取卸料】

- 荷役作業等に係る対価については、現行の「標準的な運賃」では、その水準が示されていないことから、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業等に係る対価の水準を算出。

算定根拠			単価(30分当たり)	単価(30分当たり)まるめ
積込卸料	(待機時間料)	-	1,759 円	1,760 円
	フォークリフト、積載型トラッククレーン使用	1.237倍	2,175 円	2,180 円
	手積み	1.192倍	2,096 円	2,100 円

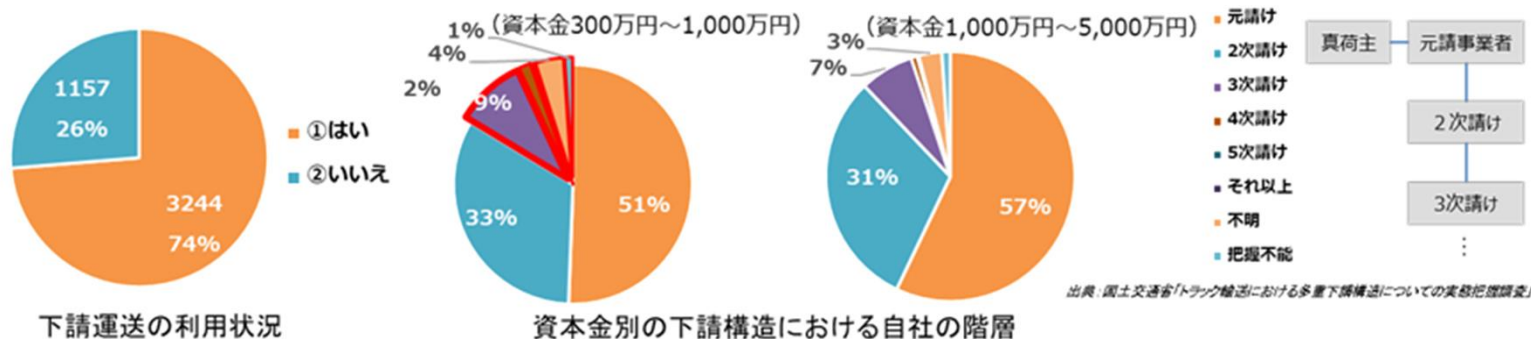
< 積込料・取卸料(中型車の例) >

【2時間超の荷待ち・荷役作業等に係る割増】

- 長時間の荷待ち・荷役作業等を是正する観点から、「荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール」や、労働基準法に基づく時間外労働の割増賃金率を参考として、荷待ち・荷役作業等に係る時間が合計2時間を超えた場合、割増率を5割と設定。 27

③ 下請けに発注する際の手数料

- トラック業界の多重下請の現状に係る調査によれば、中小事業者を中心に3次以上の多重下請構造が一定程度確認されたところであるが、多重下請構造下において、元請運送事業者等は、荷主から收受した運賃から備車に係る費用を差し引いた金額で下請運送事業者に再委託することとなるため、実運送事業者による適正運賃の收受を妨げているおそれがある。
- また、「標準的な運賃」は実運送事業者が收受すべき運賃水準であり、下請けに発注する際の手数料は考慮されていない。



<トラック運送業における多重下請構造>

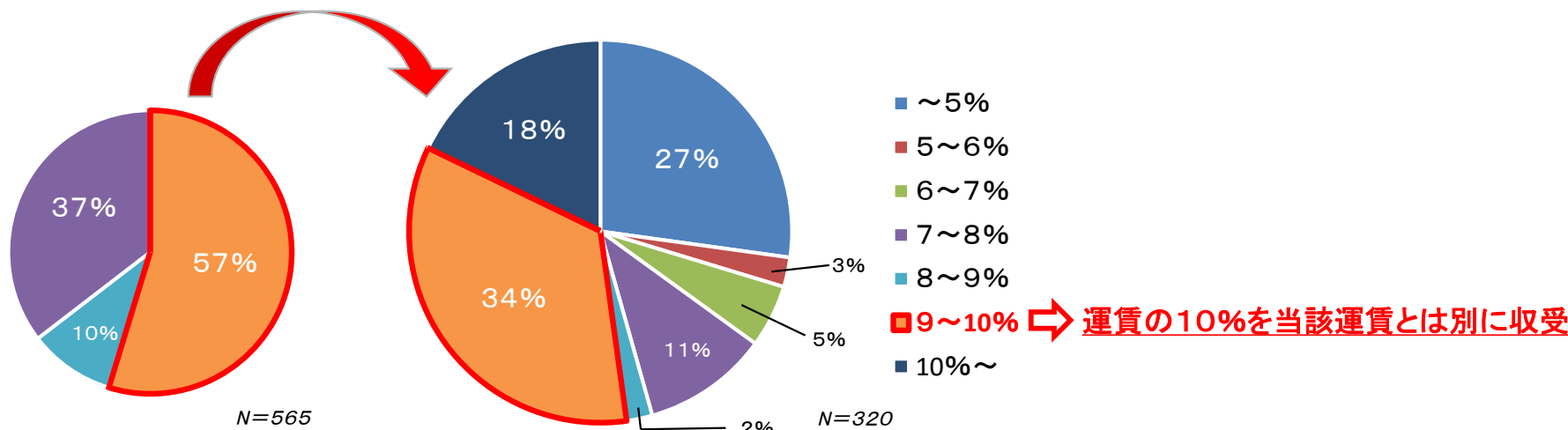
- このため、当該手数料を本来負担すべき主体から收受する「料金」として明示するとともに、原価調査における「利用運送手数料」の調査結果を参考として、收受する料金の水準を示す。

【利用運送手数料】

■ **運賃に一定率を乗じて計算**

■ 運賃額に関係なく定額を請求

■ わからない



<利用運送手数料の收受方法>

<利用運送手数料の割合>

④ 積載率の向上に資する運賃・料金の設定

- 複数の荷主からの貨物を混載(共同輸配送)する場合などを念頭に、貨物の最大積載可能個数又は重量と事業者が定める基準積載率とを用いて算定し、個建運賃を設定。
- 貸切運賃と比べ、荷主は安価に運送を依頼できるとともに、トラック事業者は1両あたり収受できる運賃が増加する。また、輸送能力の不足が懸念される中、複数の荷主からの貨物を混載し、積載率を向上させることで、ドライバーや車両の省力化にも資する。

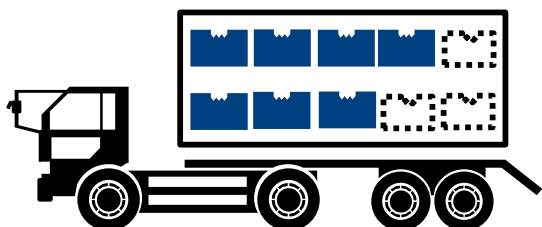
【個建運賃の考え方】

想定ケース

- ・トラック1両あたり最大積載可能個数を10個と想定
- ・基準積載率(各事業者において設定)を80%と想定
- ・東京～大阪の貸切運賃を10万円と想定

○貸切運賃の場合

荷主A

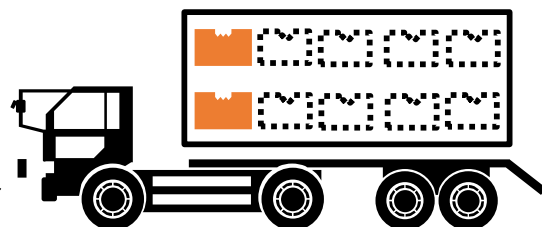


<積載率7割(7個積載)>

荷主A [¥ 100,000円]

荷主B [¥ 100,000円]

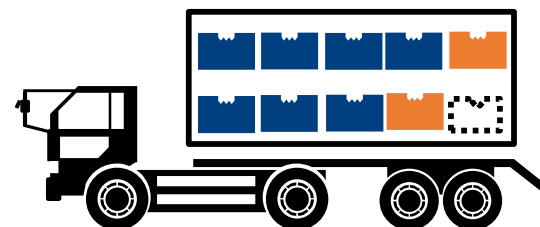
荷主B



<積載率2割(2個積載)>

○個建運賃の場合

荷主A+荷主B



<積載率9割(7+2個積載)>

荷主A [¥ 87,500円
(-12,500円)
(12,500円/個×7個)]

荷主B [¥ 25,000円
(-75,000円)
(12,500円/個×2個)]

$$\begin{aligned} & (\text{貸切運賃}) \div \{ (\text{最大積載可能個数}) \times (\text{基準積載率}) \} \\ & = 100,000\text{円} \div (10\text{個} \times 80\%) \\ & \Rightarrow \underline{12,500\text{円}} (\text{個建運賃}) \end{aligned}$$

1両あたりの運賃 = 100,000円

1両あたりの運賃 = 112,500円
(+12,500円)

④ 積載率の向上に資する運賃・料金の設定

- 速達割増として、有料道路を利用する前提で通常見積もられる運送日時よりも短い日時での運送について割増運賃を適用。(逆に、十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合には、割り引いた運賃を設定することも可能。)
- 他方、荷主において一定のリードタイムを確保しつつ、有料道路の利用を認めない運送依頼が生じ、結果的にトラックドライバーの運転時間の長時間化を助長するおそれがあることから、有料道路がある区間については、有料道路を利用しない運送の割増運賃を設定。

【速達割増等の考え方】

想定ケース
・東京～大阪の貸切運賃を10万円と想定

○通常想定される配達予定日時よりも早く配達を希望した場合



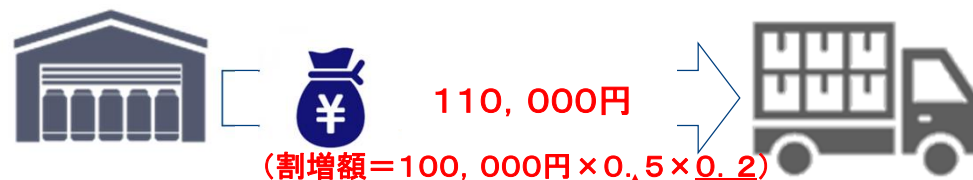
○十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合



【有料道路を利用しない場合の割増の考え方】



想定ケース
・東京～大阪の貸切運賃を10万円と想定
・一部(5割)の区間(≒250km)について有料道路の利用が認められない



- 「標準的な運賃」は、高速道路を利用することを前提に、キロ程区分ごとの平均走行速度(例:500km走行の場合は時速63km)を設定しているところ、有料道路を利用しない割増率の算定にあたっては、一般道を走行した場合の平均走行速度(20km走行の場合は時速19km)を適用して再計算を実施。
- これにより、有料道路の利用が認められない区間(≒250km)については2割以上の割増運賃を收受。

⑤ その他見直し事項

- 現行の「標準的な運賃」では、冷蔵車・冷凍車のみを特殊車両割増の対象とし、その割増水準を示しているが、冷蔵車・冷凍車以外にも、海上コンテナ車、ダンプ車、タンク車など多様な特殊車両が存在。
- 各運送事業者において、運用する車両購入費を基に原価計算を実施することが基本としつつも、各種の特殊車両について割増率の明示を要望する声があり、これまで通達により、海上コンテナ輸送車、ダンプ車、セメントバルク車、コンクリートミキサー車、タンク車について割増率を明示してきたところ。
- このような状況を踏まえ、各種の特殊車両についての割増率を、告示上に明示する。

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車		小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割
海上コンテナ輸送車		トレーラーの4割
セメントバルク車		大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車		大型車の2割
コンクリートミキサー車		大型車の2割
タンク車	石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの3割
	化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
	高圧ガス	大型車又はトレーラーの5割以上

※高圧ガスについては、内容物に対応したタンク仕様により車両本体価格が高額となる場合があることから、5割以上とした。