

「標準的な運賃」活用セミナー —応用編—

◆ お問合せ先
公益社団法人全日本トラック協会
東京都新宿区四谷三丁目2番5号
T E L 03-3354-1009（代表）
F A X 03-3354-1019
U R L <http://www.jta.or.jp/>

発行：2021年8月

目 次

はじめに 「運賃的な運賃」応用編セミナー	・ ・ ・ 1
1 「標準的な運賃」の告示－背景と概要－	・ ・ ・ 4
2 「標準的な運賃」活用アクションプラン	・ ・ ・ 10
3 「標準的な運賃」の届出方法	・ ・ ・ 16
4 個建て運賃の算出と見直し方策	・ ・ ・ 44
5 「標準的な運賃」の計算方法	・ ・ ・ 58
6 自社原価に基づく運賃表作成に向けた原価解説	・ ・ ・ 84
7 自社原価に基づく運賃表作成シートの活用方法	・ ・ ・ 122
8 積込・取卸作業料、附帯作業料、待機時間料等の計算方法	・ ・ ・ 148
9 「標準的な運賃」を活用した取引条件の見直し	・ ・ ・ 156
参考資料	・ ・ ・ 178

「標準的な運賃」活用セミナー【応用編】
位置づけ

位置づけ

- 「標準的な運賃」活用セミナー【基礎編】を踏まえたより実務的かつ実践的な内容です。（基礎編を受講後に、参加すると効果的です）

「標準的な運賃」活用セミナー【応用編】
主な内容

基礎編
セミナー

- 「標準的な運賃」を理解する告示の背景、目的、届出方法等をメインに、標準的な運賃の計算、原価計算を踏まえた運賃表作成シートの活用（概略）、荷主等への申入れ、交渉事例（概略）等を扱った内容となっています。

応用編
セミナー

- 上記【基礎編】の内容を深掘りした内容で、標準的な運賃と自社原価の関連を踏まえた交渉の展開、運賃表作成シートの利活用の方法等を扱った内容となっています。

※「標準的な運賃」活用セミナー【基礎編】で、標準的な運賃の概要等を知りたい方は、右のQRコードをスマートフォン等で読み込み、視聴してください。（Youtubeにアクセスします）



基礎編・応用編の内容

セミナー内容	基礎編・応用編による扱い	
	基礎編	応用編
1「標準的な運賃」の告示－背景と概要－		
告示の背景、概要	○	○
2「標準的な運賃」活用アクションプラン		
実務的な取組み事項の検討	×	○
活用アクションプラン内容	×	○
3「標準的な運賃」の届出方法		
届出書類の作成方法	○	○
運賃料金適用方の作成	○	○
燃料サーチャージ届出書の作成ポイント	×	○
運賃料金適用方の数値等記載項目の解説	×	○
特殊車両割増等の割増率設定の考え方	×	○
4「標準的な運賃」の計算方法		
計算シートの紹介、入力画面、データ入力の留意点	○	○
標準的な運賃の計算例	×	○
特殊車両におけるデータ設定	×	○
特殊な輸送形態におけるデータ設定	×	○
標準的な運賃の原単価を活用した運賃計算	×	○
5 個建て運賃の算出と見直し方策		
個建て運賃の概要、計算例	○	○
個建て運賃計算演習（積載率による運賃単価の変化）	×	○
設定条件の見直しのポイント	×	○
改善に向けた申入れ・交渉の方向性	×	○
6 自社原価に基づく運賃表作成に向けた原価解説		
1km当たり変動費の算出と原価の解説	×	○
1時間当たり固定費の算出と原価の解説	×	○
7 自社原価に基づく運賃表作成シートの活用		
計算シートの紹介、入力画面	○	○
データの設定方法	×	○
特殊車両等の割増率の算出	×	○
8 積込・取卸作業料、待機時間料等の計算方法		
料金設定のポイント	×	○
積込・荷降作業料、附帯作業の単価設定の方法	×	○
待機時間等の単価設定の方法	×	○
9「標準的な運賃」を活用した取引条件見直しの成功事例		
成功事例5例	○	○
成功事例5例（追加）	×	○
10「標準的な運賃」を活用した取引先への申入れ、交渉		
上記の概要	○	×
申入れ・交渉の実務的かつ実践的な内容	×	○

※「標準的な運賃」活用セミナー【応用編】では、【基礎編】に参加していない方のために、【基礎編】で扱う内容についても、簡潔に説明致します。

1 「標準的な運賃」の告示 －背景と概要－

標準的な運賃の告示制度が導入されました

令和6年4月から働き方改革関連法に基づき、トラックドライバーの時間外労働の上限規制（年間 960 時間）※が適用されます。

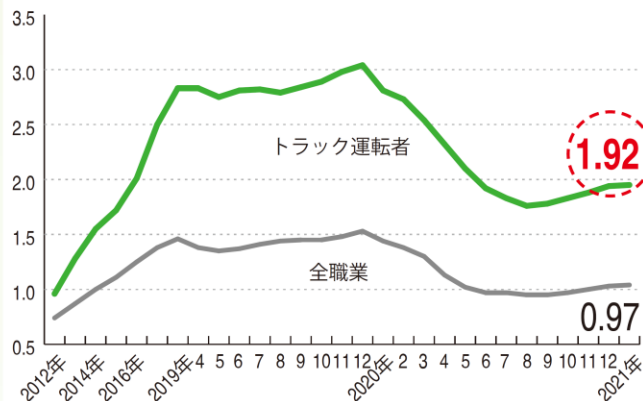
長時間労働、低賃金等によりトラックドライバーが確保できず、重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、事業者が人材を確保し、法令遵守を徹底し、持続的なトラック輸送を維持するために、貨物自動車運送事業法が改正され、国土交通省は、令和2年4月、事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる運賃として「標準的な運賃」を定めました。

（※）時間外労働の上限規制（年間 960 時間）に違反すると、6 か月以下の懲役または 30 万円以下の罰金が科されるおそれがあります。

トラックドライバーの現状

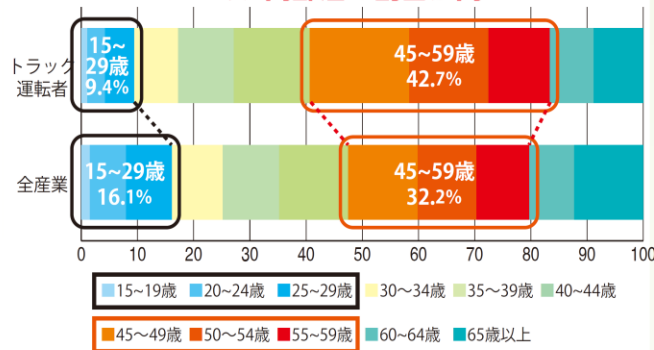
トラック運転者不足

有効求人倍率 全職業平均より約2倍高い



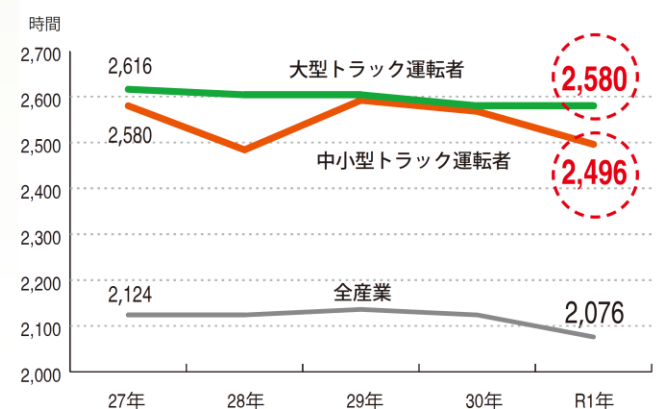
トラック運転者の高齢化

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



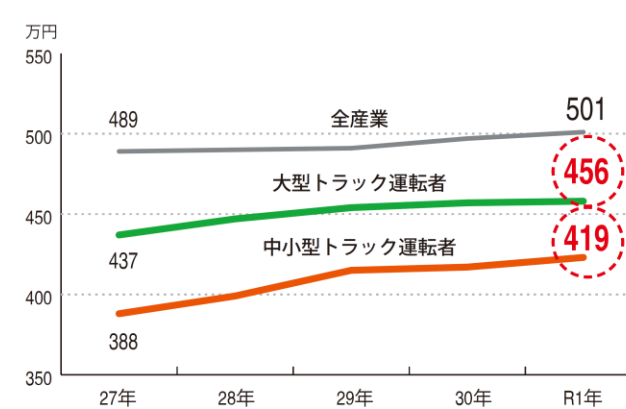
他産業と比べ長時間労働

年間労働時間 全産業平均より約2割長い



他産業と比べ低い賃金

年間所得額 全産業平均より約1割～2割低い



（出所）「一般職業紹介状況」及び「賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）「労働力調査」（総務省）

（出所）『今すぐわかる「標準的な運賃」』（全日本トラック協会）

改正「貨物自動車運送事業法」の4本柱

（平成 30 年 12 月 14 日公布）

1 規制の適正化

2 事業者が遵守すべき事項の明確化

3 荷主対策の深度化

4 標準的な運賃の告示制度の導入

標準的な運賃の告示制度に期待される効果

標準的な運賃により
事業継続に必要なコストに見合った対価を収受

ドライバーの
労働環境の改善
につながります



全産業平均レベルの
賃金水準に
引き上げられます



会社として
法令遵守の徹底
ができます



持続的なトラック輸送の確保につながります

（出所）『今すぐわかる「標準的な運賃」』（全日本トラック協会）

「標準的な運賃」告示制度の概要

運賃表の種類

距離制運賃

時間制運賃

地域 地方運輸局等のブロック（10 ブロック）単位

- 車 型
- バン型車両で設定
 - 冷蔵車・冷凍車は割増率（2 割）を設定
- ※その他の車両も事業者独自に割増率を別途設定することが可能です。

車 種	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)
	最大積載量2トン以下	最大積載量2トン超かつ 車両総重量11トン未満	中型車を超える車両 (ただし、トレーラを除く)	けん引車と被けん引車を 連結した車両であって、 最大積載量が20トン前後 のもの

- 対象となる
運 送 形 態
- 車両を貸し切って貨物を運送する場合で設定
 - 実車率 50%（帰り荷が無く車庫に戻るこ）で設定

- 元請・下請の
関 係
- 実運送を行う場合で設定
 - 元請事業者の備車費用や管理料は含まれていません

- 運賃と料金等
の 考 え 方
- 運送サービスを提供することで収受する運賃を運賃表で設定
 - 料金（待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料）や実費（高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ等）は標準的な運賃に含まれていないため、別途収受することとされています
 - 料金のうち、待機時間料のみ告示で設定

時間 \ 車種別	小型車 (2t クラス)	中型車 (4t クラス)	大型車 (10 t クラス)	トレーラー (20t 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

告示で定める
運賃割増率

特殊車両割増	冷蔵車・冷凍車	2 割
休 日 割 増	日曜祝祭日に運送した距離に限る	2 割
深夜・早朝割増	午後 1 0 時から午前 5 時までに運送した距離	2 割

※上記項目以外についても事業者独自に割増率を別途設定することが可能です。

距離制運賃のポイント

- キロ程：地図上（経路）の距離（Google等で距離検索）
- 範 囲：荷主の指定場所から取卸し場所までのキロ程
- 実車率：50%（帰り荷がないことが前提）
- 原 価：貨物輸送、待機時間発着各30分、点呼等30分
- 高速道路利用料等の実費、各種作業料金、待機時間料を別途収受します。（距離制運賃には含まれていません）

時間制運賃のポイント

- 走行キロ：実際の走行距離
- 範 囲：荷主の指定場所から**自社の車庫まで**の走行キロ
- 原 価：基礎作業時間（拘束時間）と基礎走行キロ
- 高速道路利用料等の実費、**各種作業料（時間費用を除外）**を別途収受（待機時間料は収受せず、基礎作業時間・基礎走行キロが超過する場合、別途時間加算額、距離加算額を収受します）
- 実車率：100%（距離制運賃とは異なります）

2 「標準的な運賃」 活用アクションプラン

1 実務的な取組み事項の検討

○ 2021年8月時点、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、「標準的な運賃」を活用した申入れ・交渉が展開できないケースも多いが、アフターコロナを見据えて、各者の今後の取組事項を検討し、準備作業を実施します。

検討ポイント	概 要
重 要 課 題	・ 2024年4月以降、運転者の時間外労働時間の上限規制（上限年間960時間）がスタート。 ・ 法令遵守に向けた業務や人員配置の見直し、運転者の増員など、働き方改革に伴うコストアップ。 ・ 高速道路利用の拡大、コストアップ分を回収するための運賃・料金の見直しが喫緊の課題。 ・ 特に、長距離輸送での運賃・料金の見直しは極めて重要。
現在の状況	・ 2021年8月時点、コロナ禍にあり、運賃・料金を負担する荷主等においても、業績が悪化し、運賃・料金の見直しに対応できない厳しい状況。 ・ 「運賃見直し」どころではない発注者側の実態があり、運賃交渉が進みづらい事業環境。
標準的な運賃活用プラン	◎各者において以下の事項について検討します。 ・ 取引先ごと、運賃交渉の開始時期を検討。（例：1年以内、終息後速やかに実施等） ・ 取引先ごと、運賃・料金の見直し内容を検討。 ・ 申入れの文書の原案を検討。 ・ 交渉のやり取りをイメージし、各運行の所要時間、作業内容、走行距離等のデータを整備。

2 活用アクションプランとフォローアップ

○ コロナ禍の現在、「標準的な運賃」を有効活用するには、長期的な視点から各者の継続的な取組が必要です。
○ コロナ禍の現在、中期的な期間（5年前後）を設定し、自社の「標準的な運賃」活用アクションプランを策定しましょう。

流れ	概 要
現状把握	・ 取引先ごと、契約ごとに運行・作業の現場実態の把握。 ・ 契約ごとに、運賃・料金等の取引条件、契約内容を把握。 ・ 運賃・料金の水準を標準的な運賃と比較。 ・ 以上のような視点を含め、多面的に実態を把握。
活用アクションプラン策定	・ 現状把握と、対応方策の検討を踏まえ、今後5年間の中期計画を策定します。 ・ この中期計画は、会社の経営計画ではなく、取引先ごとの取引条件を見直すための計画となります。 ・ 社長、役員、営業担当、運転者など複数のスタッフが共有化することが重要。
フォローアップ	・ 計画立案後、取引条件の見直しに向けた申入れ・交渉の進捗状況をフォローアップします。

3 「標準的な運賃」活用アクションプラン内容

- 「標準的な運賃」活用アクションプランは、経営者、役員、営業担当、運転者など、社内スタッフが取引条件見直しへの方向性を共有化し、段階的に着実に取組むためのプランです。
- 詳細なプランではなく、ロードマップのイメージで作成してください。

重要ポイント

プラン作成のポイント

期間設定

- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、取引条件の見直しができない期間を含めて、全体の期間を設定します。
- ・ 標準的な運賃の告示期限（2024年3月末）を踏まえると、活用プランが成立しない懸念があるため、告示期限以降の期間をも考慮し、中期的な視点から策定します。

「取組事項と責任者等」を明確化する

- ・ 取引先毎の問題を踏まえ、どのようなことに取組むか、取組事項を明確にし、取組主体、責任者を決める。
- ・ 取引条件の見直しに向けて、「誰が、いつまでに、何をすべきか」を明確にする。

シンプル絞込み

- ・ 有効に機能させるプラン策定に向け、総花的な内容とせず、重要事項をシンプルに、絞込みます。

策定事項

「標準的な運賃」活用アクションプラン（例示）

期間設定

2021年10月1日から2026年9月30日
（5年間）

「標準的な運賃」活用アクションプラン（例示）

1. 取引先毎の取引条件等の実態把握

- ・ 働き方改革実現に向けた問題・課題
- ・ 取引先毎の契約内容（運行実態）
- ・ 取引条件（運賃・料金等の水準）
- ・ 今後の見通し：取引継続、見直し、解消

2. 「標準的な運賃」計算等

- ・ 「標準的な運賃」の算出
- ・ 取引先毎の「標準的な運賃」と実勢運賃等との乖離を把握

3. 自社原価による運賃・料金の計算

- ・ 自社原価を踏まえ、賃金水準を上げるための運賃水準を算出
- ・ 交渉に向けて、譲歩可能な最低ラインの運賃水準、望ましい運賃水準を計算し、交渉時に活用

4. 申入れ・交渉

- ・ 取引先毎に取引条件の見直し申入れ時期を検討
- ・ 取引先毎のキーマンを把握し、信頼関係を構築
- ・ 取引先毎の取引条件見直し内容を具体化

5. フォローアップ

- ・ 「標準的な運賃」活用アクションプランの進捗状況を把握し、1年に1回フォローアップを実施し、プラン内容を適宜修正し、次年度につなげる

3 「標準的な運賃」の届出方法

「標準的な運賃」を活用する手続



標準的な運賃を活用する場合、
地方運輸支局に運賃料金変更届出が必要です。

届出に必要な書類



運賃料金 変更届出書

運賃料金変更届出書は標準的な
運賃を設定するための書面です。



運賃料金 適用方

標準的な運賃を活用するに際して
の具体的な適用ルールです。
運賃料金適用方のひな形を参考
に作成してください。



根拠法令

貨物自動車運送事業報告規則
第2条の2（運賃及び料金の届出）
・設定後30日以内に届出することが定め
られています



地方運輸支局へ届出

郵送による届出も可能

別冊「様式集」
をもとに
書類を作成し、
届出しましょう。

全日本トラック協会ホームページ
に届出書作成フォームをご用意し
ていますのでご利用ください。
書類作成に際して、ご不明な点
があれば、所在する地域のトラッ
ク協会にご相談ください。

取引先に対して申入れ、交渉
取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定



ポイント

まずは「標準的な運賃」の変更届出書を提出し、取引先に対して申入れ・交渉が
できるよう準備をしましょう。

（出所）『今すぐわかる「標準的な運賃」』（全日本トラック協会）

「運賃料金適用方」の作成

運賃料金適用方とは？

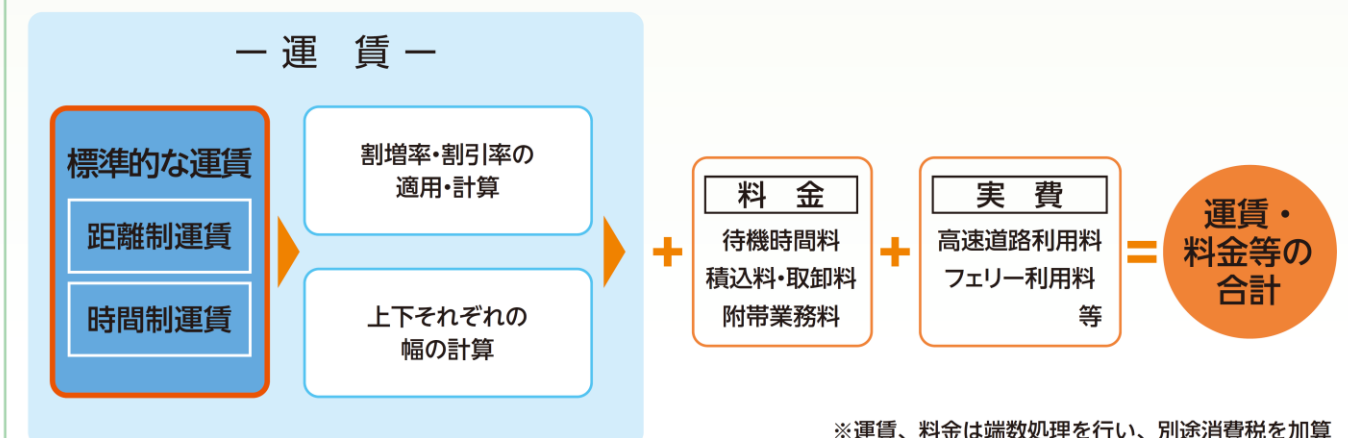
運賃、料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する
事項を各トラック運送事業者が「運賃料金適用方」として定めます。

運賃料金適用方で定める主な項目

主に以下の項目について、各事業者において運賃料金等の取扱い方法を定めます。

運 賃		料 金
割増・割引 ● 特殊車両割増（ケース1参照） ● 休日割増 ● 深夜・早朝割増 ● 品目別割増（ケース1参照） ● 特大品割増（ケース1参照） ● 悪路割増 ● 冬期割増 ● 地区割増 ● 長期契約割引 ● 往復割引	幅の計算 ● 基準運賃の上限幅 ● 基準運賃の下限幅 （ケース2参照） 個建契約運賃 ● 個建契約運賃の建て方 ● 個建契約運賃の計算方法 （ケース3参照）	料 金 ● 積込料・取卸料 ● 附带業務料 ● その他料金

運賃・料金等のイメージ



（出所）『今すぐわかる「標準的な運賃」』（全日本トラック協会）

運賃料金適用方では、 たとえば以下のようなことを定めることができます

ケース 1

標準的な運賃の
告示に定めのない
特殊車両等の割増率が
設定できます

ケース 2

荷主によって
運賃が異なる場合、
幅運賃を
設定できます

ケース 3

ニーズにあわせて
個建運賃を
設定できます

ケース 1 特殊車両、特殊な輸送品目等の割増率を設定

ポイント

標準的な運賃はバン型車両で設定され、また冷蔵車・冷凍車は割増率が2割とされていますが、ユニック車、ダンプ車、タンク車等の特殊車両や特殊な輸送品目を輸送する場合は、運賃料金適用方において、以下のような3つの割増率等を各事業者で設定することで標準的な運賃を活用できます。

1 特殊車両割増

- バン型以外の車両には、運賃料金適用方別表に当該車両を特殊車両割増として割増率を定めます。
1) 別表は、別冊「運賃料金適用方」の参考例 P8 を参照してください。
2) 割増率の数値は各事業者で設定してください。

2 品目別割増 及び 別表：運賃割増率

- 運賃料金適用方別表に輸送品目ごとの品目別割増率を記載します。
1) 別表は、別冊「運賃料金適用方」の参考例 P6 を参照してください。
2) 割増率の数値は各事業者で設定してください。

3 特大品割増 及び 別表：運賃割増率

- 重量物輸送や特車許可が必要な運行に従事している場合は、運賃料金適用方別表に特大品割増率を記載します。
1) 別表は、別冊「運賃料金適用方」の参考例 P6 を参照してください。
2) 割増率の数値は各事業者で設定してください。

(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』 (全日本トラック協会)

ケース 2 幅運賃の設定

ポイント

幅運賃を設定することで、運賃の建て方、運賃計算方法が相違する荷主毎に異なる運賃にも対応できます。

運賃計算の方法

- 運賃料金適用方に上下幅を設定します (例: 上限下限各2割、上限1割・下限3割など)

ケース 3 個建契約運賃の設定

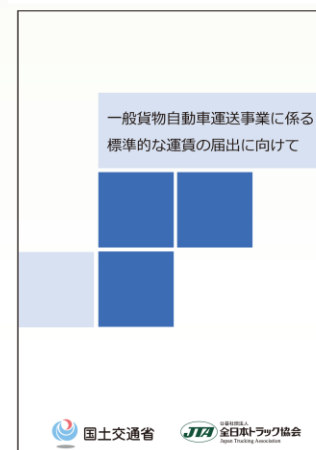
ポイント

標準的な運賃は車両を貸し切る輸送で設定されていますが、個数建て (1 個当たり運賃) の契約にも対応できます。

個建契約運賃

- 長期にわたって計画的かつ大量に出荷される場合であって、①単一品目であり②荷姿が一定し③ 1 個の重量または容積が一定している場合には、運賃料金適用方の「個建契約運賃」の規定により、個数建て (1 個当たりの運賃) の契約に対応できます。
- 運賃料金適用方の内容を変更・追記することで、重量建て (1 t 当たり運賃) や立米建て (1 m³ 当たり運賃) 等に応用することも可能です。

運賃料金適用方の詳細に関するご案内



運賃料金適用方については、冊子「一般貨物自動車運送事業の標準的な運賃の届出に向けて」P57～81で解説しています。
<https://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/text.php>



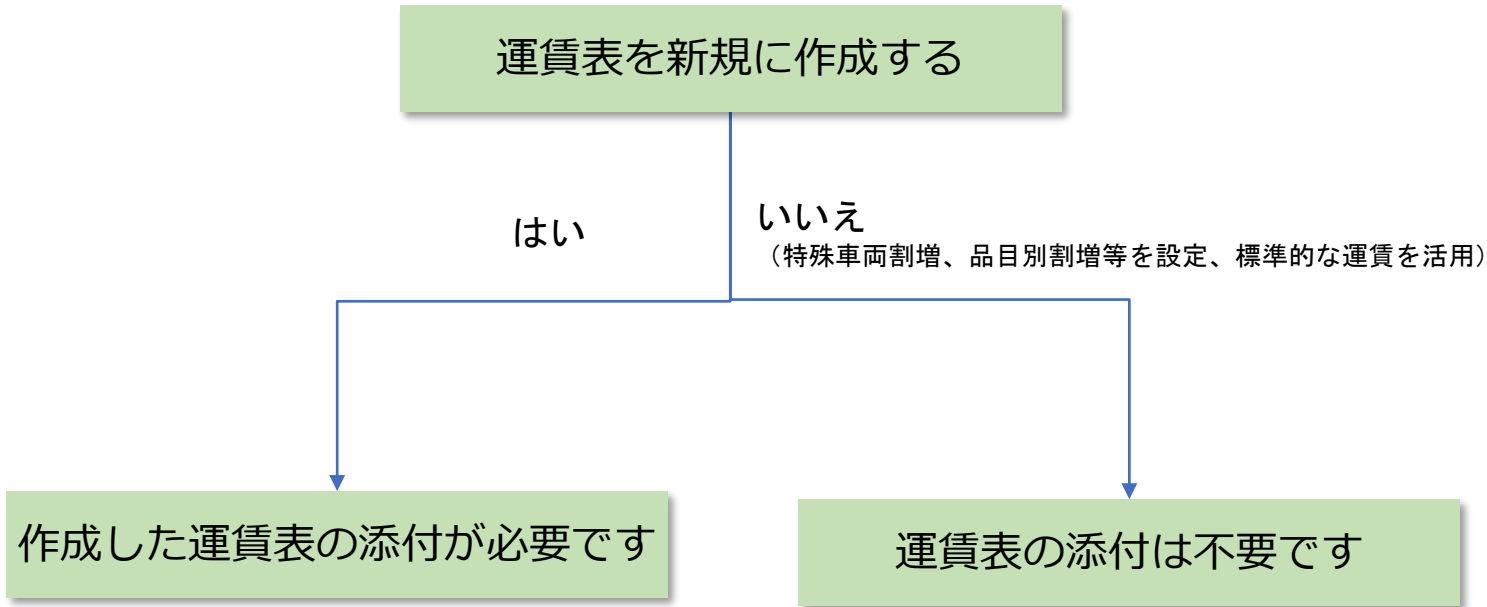
ファイルを開くには、全ト協機関紙「広報とらつく」のパスワードが必要です。

(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』 (全日本トラック協会)

運賃料金変更届出書のチェックポイント

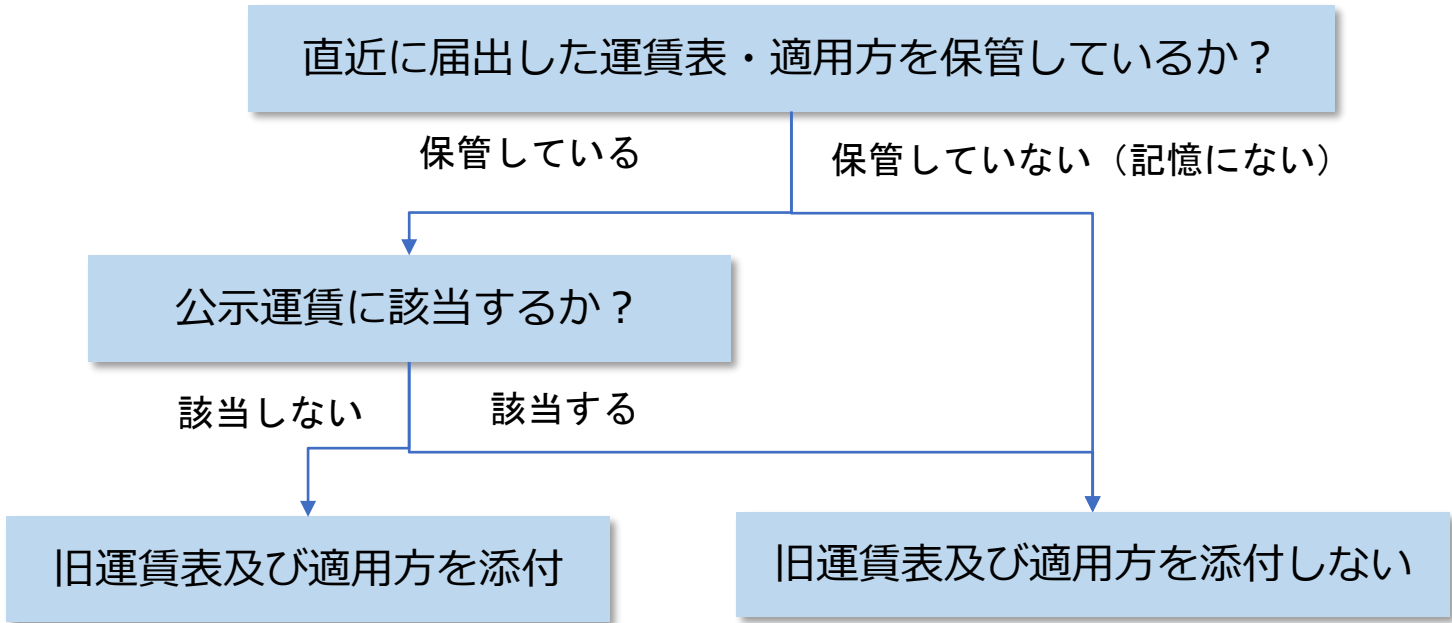
チェックポイント 1

・届出する運賃表の種類を踏まえ、添付書類をチェックしてください。



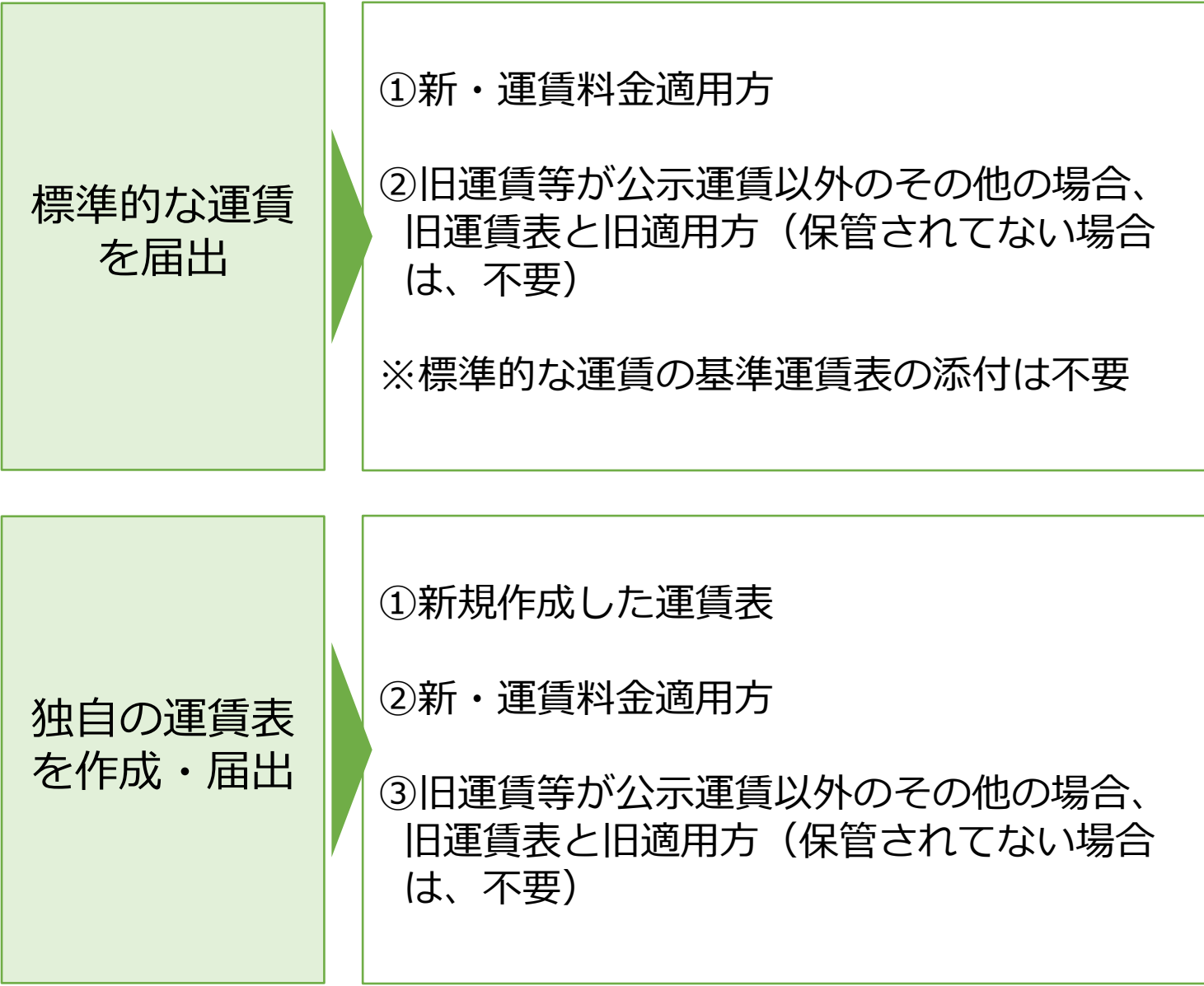
チェックポイント 2

・直近に届出した運賃表を確認し、添付書類をチェックしてください。



届出書類

・「標準的な運賃を届出」または「独自の運賃表を作成して、届出」のいずれかにより、届出書類が相違するため、留意が必要です。



運賃料金変更届出書作成のポイント

- ・ 運賃料金変更届出書は、「今すぐわかる標準的な運賃」の別添資料を活用するか、WEBサイトにアクセスして届出書類をダウンロードしてください。

届出書類を入手しましょう！

全日本トラック協会 標準的な運賃 [Q 検索](#)
http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/kaisei_jigyoho_202008.html

QR
コード



- ・ 参考例に基づき作成します。

様式1

事業者番号

令和 〇 年 〇 月 〇 日

〇〇〇 運輸局長 殿

住所 東京都新宿区四谷〇-〇-〇
氏名又は名称 〇〇〇運送株式会社
代表者の氏名 〇〇 〇〇
電話番号 000-0000-0000

提出日を記入してください。

該当する運輸局の名称を記入してください

住所、氏名又は名称、代表者の氏名、電話番号を記入してください。

一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金設定（変更）届出書

一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金を下記のとおり設定（変更）したので、
貨物自動車運送事業報告規則第2条の2の規定に基づき届出いたします。

記

1. 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
住所 東京都新宿区四谷〇-〇-〇
氏名又は名称 〇〇〇運送株式会社
代表者の氏名 〇〇 〇〇

住所、氏名又は名称、代表者の氏名を記入してください。

2. 事業の種別
一般貨物自動車運送事業

一般貨物自動車運送事業、または、特定貨物自動車運送事業を記載してください。

3. 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金を適用する運行系統又は地域
全国

届出する運賃を適用する地域を記入してください。
※全国や該当するブロック(例えば、関東等)を記入します。

4. 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金の種類、額及び適用方法
種類 ☒貸切運賃 ☒燃料サーチャージ (別添1のとおり)
新) 運賃及び料金の額 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃（令和2年国土交通省告示第575号）のとおり
(適用) ☐北海道 ☐東北 ☒関東 ☐北陸信越 ☐中部
☐近畿 ☐中国 ☐四国 ☐九州 ☐沖縄
適用方法 別添2のとおり

貸切運賃は必ずチェックを入れてください。

すでに燃料サーチャージの届出が済んでいる場合はチェックが不要です。今回届出をする場合はチェックを入れてください。参考例をこの別冊の中に綴っておりますのでご参考ください。

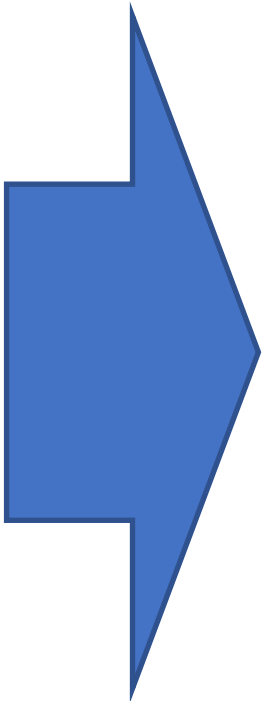
旧) ☒H2運賃 ☐H6公示運賃 ☐H9公示運賃 ☐H11公示運賃
☐その他（別添3のとおり）

該当する地域にチェックを入れてください。

5. 実施日
令和 〇 年 〇 月 〇 日より実施

前回届出を行った運賃の種類にチェックを入れてください。
※わからない場合は、空欄のままでかまいません。

届出する運賃を適用する実施日を記入してください。



様式1

事業者番号

令和 年 月 日

運輸局長 殿

住所
氏名又は名称
代表者の氏名
電話番号

一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金設定（変更）届出書

一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金を下記のとおり設定（変更）したので、
貨物自動車運送事業報告規則第2条の2の規定に基づき届出いたします。

記

1. 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
住所
氏名又は名称
代表者の氏名

2. 事業の種別

3. 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金を適用する運行系統又は地域

4. 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金の種類、額及び適用方法
種類 ☐貸切運賃 ☐燃料サーチャージ (別添1のとおり)
新) 運賃及び料金の額 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃（令和2年国土交通省告示第575号）のとおり
(適用) ☐北海道 ☐東北 ☐関東 ☐北陸信越 ☐中部
☐近畿 ☐中国 ☐四国 ☐九州 ☐沖縄
適用方法 別添2のとおり

旧) ☐H2運賃 ☐H6公示運賃 ☐H9公示運賃 ☐H11公示運賃
☐その他（別添3のとおり）

5. 実施日
令和 年 月 日より実施

運賃料金適用方 様式

以下に掲げる項目は、網掛け部分に各事業者の数値を記載してください。

(記載必要項目)

4. 運賃計算の方法 5. 端数の処理 8. 個建契約運賃

14. 悪路割増 15. 冬期割増 17. 長期契約割引 18. 往復貨物の割引

23. 計算の順序

別表 運賃割増率

※各項目の数値については、「運賃料金適用方 参考例(国土交通省平成11年適用方)」もご参考ください。

貸切運賃料金適用方

I. 距離制運賃料金適用方

(適用する運送)

1. この運賃及び料金は、一般貨物自動車運送事業として車両を貸し切って貨物を運送する場合に適用します。

(特殊運賃との関係)

2. この運賃及び料金は、特殊な貨物の運送、特殊車両を使用する運送等であって、別途これらに関する運賃及び料金を届け出た場合には適用しません。

(運賃料金計算の基本)

3. (1) 運賃及び料金は使用車両1車1回の運送ごとに計算します。
 (2) 車両が2両以上連結して運送される場合であって、荷主が同一であり、かつ、発地及び着地が同一のときは2両以上の車両を1車として計算します。ただし、荷主が異なるとき又は発地若しくは着地が異なるときは、それぞれの車両を1車として計算します。
 (3) 継続かつ反復して行う貨物の運送の契約において、あらかじめ特定の車両を基準として運賃を算出した場合には、実際の使用車両にかかわらず、当該基準車両による運賃を適用することができます。

(運賃計算の方法)

4. (1) 運賃は使用車両の最大積載量及び運送距離によって、運賃率表に掲げてある金額(以下「基準運賃」といいます。)の上下それぞれ____%の範囲内で計算します。なお、10kmに満たない走行キロは10kmに切り上げて計算します。
 (2) 割増率又は割引率が適用される貨物は、基準運賃にそれぞれの率を乗じた金額を基準運賃に加減した上で、上下それぞれ____%の範囲内で計算します。

(端数の処理)

5. 運賃又は料金を計算する場合において生じた端数は、次により処理します。
 (1) 計算した金額が____円未満のときは、____円未満の端数は____円に切り上げます。
 (2) 計算した金額が____円を超えるときは、____円未満の端数は____円に、円を超え、____円未満の端数は____円に切り上げます。

(キロ程の計算)

6. 運送距離は、1車1回の運送ごとの実車キロ程によるものとし、経路が二途以上あるときは、その最短となる経路のキロ程により計算します。ただし、荷送人が経路を指定したときは、その指定した経路のキロ程によります。

運賃の計算方法（重要度【高い】）

○上下幅の運賃を設定する目的:

- ・季節変動による貨物量の増減、荷姿の相違による積載率の増減など、運送条件の相違により、運送効率に影響があり運送原価が増減する場合、また、この適用方がない割引・割増を適用する場合など、上下の運賃幅を設定することで、弾力的な運用が可能となります。

○上下幅の比率設定の考え方:

→ 以下のように上下幅の数値は十分に検討してください。

- ・上記原価の増減を吸収できる範囲の比率を設定。
- ・現行の運賃額と届出運賃額の格差比率を参考に数値設定。
- ・運賃引上げの目標比率を設定。
- ・上下幅の数値は同じではなく、上限50%、下限10%とすることも可能。
- ・上下幅の比率は、大きめの数値を設定するとより柔軟に活用が可能。

端数の処理方法（重要度【低い】）

○端数処理

- ・運賃と料金はそれぞれ別々に算出、運賃と料金を分けてそれぞれ「切り上げ」による端数処理をします。(運賃と料金の合計額に対する端数処理ではありません)

○計 算

- ・運賃と料金について、それぞれ算出した合計に対して端数を処理します。(運賃と料金を合計した数値ではありません)

○切り上げ処理基準

- ・運賃料金適用方(参考例)には、端数処理の基準となる数値が設定されていないため、切り上げ処理のための基準数値を設定します。

○端数設定の考え方

- ・端数設定は重要度が低いため、国交省(平成11年)数値を参考に設定します。

個建契約運賃（重要度【中位】）

○ 荷主が荷姿等が定型的な製品を長期にわたり毎回一定量以上計画的に出荷する場合、貨物 1 個当たりの運賃を定め、契約する運賃。

・最低積載率の設定

低積載率による運送は原価を回収できないため、個建契約運賃が適用される場合の最低積載率を設定します。

・個建契約運賃を算出するための積載率の設定

1 個当たりの運賃を算出するための平均積載率を設定します。複数の取引先で個建運賃がある場合には、平均値ないしは最低水準の積載率を記載します。

特殊車両割増（重要度【高い】）

特殊車両は、バン型車と比較して車両価格及び燃料コストが割高であることなど、当該コストアップ分を収受するために、割増率を適用して算出した金額を加算。冷蔵・冷凍車両以外の車両の割増率を設定します。

・割増率の設定

運賃料金適用方は一般的な「ドライ・バン型」車を対象としていますが、他の車型では特殊車両割増、品目別割増を設定します。

・割増率設定の考え方

車両の原価、運行形態の 2 つから割増率を検討します。なお、割増率算出は、「自社原価に基づく運賃表作成シートの活用」で解説。（別紙に記載）

品目別割増（重要度【高い】）

・トラックドライバーの心理的、身体的負担の増加に対する手当支給、国家資格を有するトラックドライバーによる対応、リスク負担など、当該コストアップ分を収受するために、割増率を適用して算出した金額を加算します。

・特殊車両割増とは別に、品目特性に即した割増率を設定します。（別紙に記載）

特大品割増（重要度【低い】）

・割増率の設定では、トラックドライバー等の心理的、身体的負担、保険費用等のコスト増加、各種リスクは対象貨物の特性により格差を踏まえ、割増率を設定します。（別紙に記載）

（割増率及び割引率の重複する場合の計算）

7. 2 種以上の割増率又は割引率が重複する場合は、それぞれの率をあらかじめ加減した上で計算します。

（個建契約運賃）

8. 長期にわたって計画的かつ大量に出荷される次の（1）の各号に該当する貨物の運送契約（文書をもって運送契約を締結したものに限ります。）をする場合には、運送区間ごとに（2）の式により算出した 1 個当たりの運賃を適用することができます。ただし、1 回の出荷量が基準車両の積載可能個数の $\square$ % 以上ある場合に限り。なお、長期契約割引が適用される場合は適用しません。

（1）①単一品目であること

②荷姿が一定していること

③ 1 個の重量又は容積が一定していること

（2）{基準車両（運賃計算の対象となる車両）による基準運賃}

÷ {（当該貨物の基準車両積載可能個数）× $\square$ （%）}

（特殊車両割増）

9. 冷蔵・冷凍車両を使用した場合は、基準運賃×0.2 により算出した金額（その他の特殊車両を使用した場合は、別途定める割増率により算出した金額）を加算します。ただし、積載した貨物に別途定める品目別割増を適用した場合には適用しません。

（休日割増）

10. 日曜祝祭日及びそれにまたがる運送については、次の式により算出した金額を加算します。

日曜祝祭日に運送した運送距離に対応する基準運賃×0.2

（深夜・早朝割増）

11. 深夜・早朝割増の適用時間（午後 10 時から午前 5 時まで）に行われる運送については、次の式により算出した金額を加算します。

深夜・早朝割増適用時間に運送した運送距離に対応する基準運賃×0.2

（品目別割増）

12. 貨物が割増品目に該当する場合には、所定の割増率を適用します。1 車の貨物に割増率を適用する貨物と適用しない貨物又は異なった割増率を適用する貨物が含まれている場合には、そのうちの最高の割増率を適用します。

（特大品割増）

13. 貨物の長さ（高さを含みます。）、重量又は容積が特に大きくなるときは、所定の割増率を適用します。

悪路割増（重要度【低い】）

- 悪路とは、「道路法による道路」及び「その他一般交通の用に供する道路等」以外の場所で、土木・建築工事の用地・敷地内、木材の伐採搬出などのために仮に設けられた作業道のような場所等。一方、「道路法による道路」であつても、円滑な通行が困難な災害・事故等の現場周辺の道路等を悪路の条件に含めることができます。
- ・ 国交省（平成11年）の数値を参考に設定します。

冬期割増（重要度【低い】）

- 積雪寒冷特別地域においては、運行効率の低下、チェーン、スタッドレスタイヤ、不凍液等の使用、錆止め処理費等の費用（広範囲の寒冷地特有の諸経費）など、当該コストアップ分を収受するために、割増率を適用して算出した金額を加算。
- ・ 国交省（平成11年）の数値を参考に設定します。

長期契約割引（重要度【低い】）

- 長期契約により、長期的な車両配置を踏まえた運行計画が立案することができ、運送効率を向上させ、原価を低減することが可能となることから、当該コストの低減分について割引率を適用して算出した金額を減額します。
- ・ 国交省（平成11年）の数値を参考に設定します。

往復貨物の割引（重要度【低い】）

- 往復貨物を運送する場合、往路区間及び復路区間ともに運送コストが低減されることから、当該コストの低減分について割引率を適用して算出した金額を減額します。
- ・ 国交省（平成11年）の数値を参考に設定します。

（悪路割増）

14. 運送区間中に悪路割増適用区間に該当する部分がある場合には、次の式により算出した金額を加算します。
- 悪路割増区間の運送距離に対応する基準運賃×

（冬期割増）

15. 運送区間中に冬期割増適用地域に該当する部分がある場合には、次の式により算出した金額を加算します。
- 冬期割増区間の運送距離に対応する基準運賃×

（地区割増料）

16. 貨物の発地又は着地が、別途定める区域である場合には所定の地区割増料を収受します。ただし、貨物の発地又は着地が同一区域内又は隣接区域間の場合は、発地又は着地のいずれか一方についてのみ収受します。

（長期契約割引）

17. ヶ月以上にわたる契約（文書をもって運送契約を締結したものに限り。）により、継続かつ反復して運送される貨物（1回の運送距離が キロメートルを超えるものに限り。）については、基準運賃に対して %以内の割引率を適用することができます。

（往復貨物の割引）

18. 1個の契約で、同一の車両により通常の車両回送の範囲内において往復貨物の運送（それぞれ キロメートル以上の運送に限り。）を行う場合であつて、次の（1）又は（2）に該当するときには、往路及び復路の基準運賃について、それぞれ %以内の割引率を適用することができます。ただし、長期契約割引が適用される場合は適用しません。
- （1）往路及び復路の貨物が同一荷主のものである場合
（2）往路の荷主が復路の貨物をあつせんし、その運賃料金の支払いについて連帯責任を負う場合

（待機時間料）

19. 車両が貨物の発地又は着地に到着後、荷主の責により待機した時間（貨物の積み込み又は取卸しの時間を除きます。）が30分を超える部分については、所定の待機時間料を収受します。なお、1回の運送において2箇所以上で待機が発生する場合は、それぞれについて計算するものとします。

（積込料、取卸料及び附帯業務料）

20. 積み込み又は取卸しを引き受けた場合における積込料及び取卸料並びにその他品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分け、保管、検収・検品、横持ち及び

縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送に附帯する業務に係る附帯業務料については、別に定めるところにより収受します。なお、積込料又は取卸料を収受する場合において、J I S規格のパレット（荷主側の提供したものに限り。）の使用等により積込み又は取卸しに要する時間が短縮された場合には、短縮された時間について、積込料又は取卸料から減額します。

（消費税及び地方消費税の加算方法）

21. （１）運賃及び料金の総額に消費税法等に基づく税率を乗じて計算します。
（２）前号により計算した金額に１円未満の端数が生じた場合は、１円単位に四捨五入します。

（実費）

22. 有料道路利用料、フェリー利用料その他実費として生じる費用については、当該実費として生じた額を収受します。

（計算の順序）

23. 運賃及び料金の計算は、次の順序により行います。

- ①使用車両及び運送距離による運賃の計算
- ②割増率及び割引率の適用の計算
- ③上下それぞれ %幅の適用計算
- ④ 5 による運賃の端数処理
- ⑤諸料金（端数処理を含む。）の計算
- ⑥21 による加算の計算
- ⑦実費の計算

（その他）

24. この運賃及び料金の適用に関して、この適用方に定めのない事項については、法令に反しない範囲で、当事者間の取決め又は慣習によるものとします。

○ 「４（運賃計算の方法）」で設定した数値を記載します。
・ 上限・下限で異なる数値設定する場合、「上限○%、下限○%」として記載します。

Ⅱ. 時間制運賃料金適用方

（運賃料金計算の基本）

1. この運賃及び料金は、一般貨物自動車運送事業として車両を貸し切って貨物を運送する場合であって、荷主との契約で時間制運賃によることとした場合に適用します。
2. この運賃及び料金は、使用車両及び時間制の別（８時間制又は４時間制の別）ごとに計算します。

（走行キロ及び時間の計算）

3. 走行キロ及び作業時間の計算は、使用車両が荷主の指定した場所に到着したときからその作業が終了して車庫に帰着するまでについて行います。なお、10km に満たない走行キロは 10km に、１時間に満たない作業時間は 1 時間に、それぞれ切り上げて計算します。

（従業員）

4. 運送に従事する従業員の数は、１車につき 1 人とします。

（距離制運賃料金適用方の準用）

5. 距離制運賃料金適用方の 1（適用する運送）、2（特殊運賃との関係）、4（運賃計算の方法）、5（端数の処理）、7（割増率及び割引率が重複する場合の計算）、9 から 15 まで（特殊車両割増、休日割増、深夜・早朝割増、品目別割増、特大品割増、悪路割増、冬期割増）、20 から 24 まで（積込料、取卸料及び附帯業務料、消費税及び地方消費税の加算方法、実費、計算の順序、その他）は、時間制運賃料金を適用する場合に準用します。

○運賃割増率

1. 品目割増

項目	内訳	割増率
易 損 品	1. レントゲン機械、電子計算機等精密機器及びその部品 2. 宮、みこし、仏壇、神仏像 3. ピアノ、その他楽器類及びその部品又は付属品 4. 度量衡器及びその部品	___割以上の臨時の約束による。
危 険 品	1. 高圧ガス保安法に定める品目 2. 消防法に定める品目 3. 毒物及び劇物取締法に定める品目	___割以上の臨時の約束による。ただし特定毒物については、___割以上の臨時の約束による。
	4. 火薬類取締法に定める品目 5. 放射性物質及びこれに類するもの	___割以上の臨時の約束による。
特 殊 物 件	1. 引越荷物、生きた動物、鮮魚介類	___割
	2. 屍 体	___割
汚 わ い 品	生さなご、骨の類、ぼうこう、あま皮、うろこ、内臓、塵芥等の廃棄物、し尿	___割
貴重品、高価品	貨幣、証券類、貴金属その他高価品で貨物運送約款第9条第1項に掲げる貨物	___割以上の臨時の約束による。

2. 特大品割増

1 個の長さが荷台の長さにその長さの ___割を加えたもの、重量1トン又は容積5立方メートル以上のもの及び積載した状態において車両の高さが3.8メートル以上又は長さが12メートル以上となるもの。	___割以上の臨時の約束による。

品目別割増 （重要度【非常に高い】）

○記載にあたり、以下の2つ方法があります。

① 国交省（平成11年）の数値を参考に、記載する。

② 自社原価を踏まえ、割増率を設定。

品目別割増は以下の4つから構成されます。

- ・特殊車両の原価
燃費、修理、人材育成、管理費用等のランニングコスト、車両、設備等の初期コストを反映。
- ・特殊な輸送コスト
平均速度が50km未満、実車率は4.5割以下など特殊な輸送となる場合のコストを反映。
- ・荷扱いのノウハウ
運転者等の荷扱いの適正化に向けた教育訓練、熟練技など、コストと利益に反映。
- ・リスク対応コスト
貨物の汚破損、保険費用等、リスク対応コストを反映。

特大品割増 （重要度【低い】）

○特大品輸送では特車許可が必要で、平均速度が遅い、誘導車が必要など、コストアップ要因があるため、原価計算し、比較します。

- ・標準的な運賃の比較対象
時間制運賃 8時間運賃との比較
距離制運賃 20km、100km、200km、500kmの距離帯と比較

悪路割増（重要度【低い】）

- 記載にあたり、以下の2つ方法があります。
- ① 国交省（平成11年）の数値を参考に、記載する。
→ 重要度が低い場合には、①を推奨
 - ② 自社原価を踏まえ、割増率を設定。

冬期割増（重要度【中位】）

- 記載にあたり、以下の3つ方法があります。
- ① 国交省（平成11年）の数値を参考に、記載する。
→ 重要度が低い場合には、①を推奨
 - ② 自社原価を踏まえ、割増率を設定。
 - ③ 中国、四国、九州、沖縄の事業者のうち、冬期割増対象となる地域を走行しない場合には、運賃料金適用方から、「冬期割増」について全て削除します。

地区割増（重要度【低い】）

- 記載にあたり、以下の2つ方法があります。
- ① 国交省（平成11年）の数値を参考に、記載する。
→ 重要度が低い場合には、①を推奨
 - ② 政令指定都市等の区分ではなく、渋滞箇所が多い地域を設定し、記載。

積込料及び取卸料（重要度【非常に高い】）

- 記載にあたり、以下の2つ方法があります。
- ① 標準的な運賃の時間単価を活用して設定。（推奨）
 - ② 原価計算を踏まえ設定。
 - ③ 国交省（平成11年）の車両留置料を参考に設定。

3. 悪路割増

道路法による道路及びその他の一般交通の用に供する場所
ならびに自動車道以外の場所に限る。

4. 冬期割増

地域	期間	割増率
北海道	自 11月16日 至 4月15日	割
青森県・秋田県・山形県・新潟県・長野県・富山県・石川県・福井県・鳥取県・島根県の全県	自 12月1日 至 3月31日	割
岩手県のうち、北上市・久慈市・遠野市・二戸市・九戸郡・二戸郡・上閉伊郡・下閉伊郡・岩手郡・和賀郡 福島県のうち、会津若松市・喜多方市・南会津郡・耶麻郡・大沼郡・河沼郡 岐阜県のうち、高山市・大野郡・下呂市・郡上市		

5. 地区割増料

車種別 地域	小型車	中型車	大型車	トレーラー
	円	円	円	円
	円	円	円	円

○積込料及び取卸料

	上限	下限
時間ごとに	円	円

※その他荷役機械及び副資材を使用した場合等には別途実費を受受
※作業員1人あたりの料金

○ I. 距離制運賃料金適用方 9. 特殊車両割増の別表

※告示に規定される冷蔵・冷凍車両以外の特殊車両に係る割増率は、下表のとおりとします。

特 殊 車 両	割増率
ダンプ車両	___割
タンク車両	___割
海上コンテナ車両	___割
積載型トラッククレーン車両（ユニック車両等）	___割
塵芥車両	___割
	___割
	___割
	___割

※本別表は国土交通省が作成している参考例に記載はありませんが、バン型以外の特殊車両に割増率を適用する場合に活用してください。

特殊車両割増（重要度【非常に高い】）

- 記載にあたり、以下の3つ方法があります。
- ① 自社原価を踏まえ、割増率を設定。
 - ② 簡便法で設定
→ 車型ごとに一定範囲の割増率が想定されるため、セミナーにて説明予定
 - ③ 運賃表計算シートで設定

MEMO

燃料サーチャージについて

1. 以下の算出方法による。

基準価格：100.0 円 スタンド価格による。

改訂する刻み幅：5.0 円

改定条件：改定の刻み幅 5.0 円/L の幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。

廃止条件：軽油価格が 100.0 円/L を下回った時点で、翌月から廃止する。

計算式：(距離制運賃)

走行距離 (km) ÷ 燃費 (km/L) × 算出上の燃料価格上昇額 (円/L)
(時間制運賃)

平均走行距離 (km) ÷ 燃費 (km/L) × 算出上の燃料価格上昇額 (円/L)

2. 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は下表のとおり。

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 ～ 185.00 円	182.50 円	82.5 円

※ 代表価格は、刻み幅の 0.5 倍の額を基準価格に加算した額とした。

※ 上昇額は、(代表価格－基準価格)とした。

3. サーチャージ額算出のための車両燃費は以下のとおり。

車種	燃費
小型車 (2 t クラス)	km/L
中型車 (4 t クラス)	km/L
大型車 (10 t クラス)	km/L
トレーラー (20 t クラス)	km/L

4. 時間制運賃を算出する上での条件 (平均走行距離) は以下のとおり。

車種	8 時間制	4 時間制
小型車 (2 t クラス)	100km	50km
中型車 (4 t クラス)	130km	60km
大型車 (10 t クラス)	130km	60km
トレーラー (20 t クラス)	130km	60km

5. 端数処理等

端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

燃料サーチャージ届出の作成ポイント

○ 燃料サーチャージの届出

・標準的な運賃を届出する場合、燃料サーチャージの届出を実施してください。

○ 記載事項

・車種ごとの「燃費」を記載します。

参考【国土交通省運輸審議会資料】

燃費 小型車：7.9km/L 大型車 ：3.7km/L
 中型車：5.9km/L トレーラー：2.9km/L

4 個建て運賃の算出と見直し方策

1 標準的な運賃と個建て運賃

- 標準的な運賃の届出においては、「個建て運賃表」の届出は不要です。
- 「個建て運賃」は運賃料金適用方に計算方法を記載すればよい。
- 「個建て運賃」は運賃料金適用方に即して計算し、取引先と合意し、契約書面化します。

○ 運賃料金適用方に個建て運賃の計算方法、**適用方法を記載**。（個建て運賃表を届出しません）

○ **取引先毎**に、個建て運賃を算出し、**個建て運賃表を作成**。

○ 取引先毎に対して、個建て運賃表について申入れ・交渉し、取り決めます。

○ 契約の書面化を実施します。

2 個建て運賃の適用パターン

○ 標準的な運賃を基礎に個建て運賃を算出し、以下のケースに適用ができます。

- ・ **車単位の貸切輸送**で、運賃を個建て設定する場合
（特定の荷主等による貸切輸送）

（参考）**積合せ輸送**で、運賃を個建て設定する場合
（不特定多数または複数の荷主の積合せ輸送）

車単位の貸切輸送で、運賃を個建て設定する場合

○ 個建運賃で、**赤字運賃となる原因は、平均積載率を踏まえた個建て運賃の算出がされていない**ことがあげられます。

○ 積載率を運行毎に把握し、年間平均積載率を算出し、荷主等に対して理解を求めることが大切です。

計算例：

平均積載率は、年間の平均的な数字を把握します。例えば、繁忙期4ヵ月間で平均積載率90%、閑散期8ヵ月で平均積載率60%の場合には、
 $(90\% \times 4\text{ヵ月} + 60\% \times 8\text{ヵ月}) \div 12\text{ヵ月} = 70.0\%$

（参考）**積合せ輸送**で、運賃を個建て設定する場合

○ 複数の荷主等の貨物の積み合わせを前提とした運賃表を作成する場合、上記と同様に、**平均積載率**を算出し、個建て運賃表を作成します。

3 個建て運賃の考え方と計算

- 「個建て運賃」は、重量、容積、個数等を1単位として算定する運賃で、個数基準、重量基準、容積基準など、基準を設定し、運賃を算出します。
- 標準的な運賃は、1台の車両を貸切りする設定ですが、貸切運賃等を基礎に個建て運賃を算出しましょう。

- 「個建て運賃」の計算式は、各単位ごとに算出します。
- 適正な運賃額の算出に向けて、「平均積載率」を乗じることで、平均積載量を減少させる必要があります。

各種建て	概 要	基本計算式等（例）
個 数	・ 運賃に料金・実費を含めた1個（ケース）当たり運賃を設定。 ・ 積載する「貨物の個数」に乗じて運賃を算出。	$\begin{aligned} & (\text{標準的な運賃} + \text{各種料金} + \text{実費}) \div (\text{積載可能} \text{個数} \times \text{平均積載率}) \\ & = 1 \text{ 個 (ケース) 当たり運賃額} \end{aligned}$
重 量	・ 運賃に料金・実費を含めた重量単価を設定。 ・ 10kg、100kg、1トンなど、単価を設定。 ・ 積載する「貨物の重量」に乗じて運賃を算出。	$\begin{aligned} & (\text{標準的な運賃} + \text{各種料金} + \text{実費}) \\ & \div (\text{積載可能} \text{重量(トン、kg)} \times \text{平均積載率}) = \text{重量当たり運賃額} \end{aligned}$
容 積 (立米/m ³ 、才等)	・ 運賃に料金・実費を含めた容積単価を設定。 ・ 1立米 (m³)、1才 (約0.0278m³) など、単価を設定。 ・ 積載する「貨物の容積」に乗じて運賃を算出。	$\begin{aligned} & (\text{標準的な運賃} + \text{各種料金} + \text{実費}) \\ & \div (\text{積載可能} \text{容積(立米・才)} \times \text{平均積載率}) = \text{容積当たり運賃額} \end{aligned}$
重量・容積 の両者	・ 容積から重量への換算： 例示 1才 = 0.0278m³ = 8kg 1m³ ÷ 35才 ÷ 280kg。	・ 上記重量、容積単位の単価を併用。

4 個建て運賃計算例

- 下記の考え方は、「標準的な運賃（貸切運賃）」を基礎に、1 単位当たりの個建て運賃の計算例を示しています。
- 右側ページの上段にある前提条件を基礎に、1 単位当たりの個建て運賃を算出してみましょう。

【前提条件】

- 標準的な運賃：120,450円（大型車/400km/東北運輸局）
- 料 金：待機時間料金：4,114円
- 料 金：積込・取卸料金：5,500円
- 実 費：高速道路料金：10,000円
- 合 計 額：140,064円

各種建て

留意点

運賃の算出例

個数

- 個数単位による運賃を適用する場合、以下の条件等を満たす必要があります。
 - ① 単一品目であること
 - ② 荷姿が一定していること
 - ③ 1 個の重量又は容積が一定

運賃・料金・実費合計 140,064円

$$\div (\text{積載可能個数 } 1,200\text{個} \times \text{平均積載率 } 70\%) = 167\text{円/個}$$

重量

- 重量単位または容積単位による運賃を適用する場合、以下の点に留意する必要があります。
 - <貨物の特性>
 - ・ 容積が大きく、重量が軽い貨物 → 容積建て（例：紙製品、医薬品等）
 - ・ 容積は小さく、重量が重い貨物 → 重量建て（例：鋼材、機械部品など金属製品、液体）

運賃・料金・実費合計 140,064円

$$\div (\text{積載可能重量 } 14\text{トン} \times \text{平均積載率 } 70\%) = 14,292\text{円/トン}$$

容積

（立米/m³、才他）

- <大型車/最大積載量14トン/荷室容積50m³>
 - 積載重量 9.8トン（積載可能重量 14トン × 平均積載率70%）
 - 積載容積 35m³（積載可能容積 50立米 × 平均積載率70%）
 - 9,800kg ÷ 35m³ ≒ 280kg/m³
- <基準値の設定と適用する運賃の例>
 - 280kg/m³超 …… 重量単位の運賃を適用
 - 280kg/m³以下 …… 容積単位の運賃を適用

運賃・料金・実費合計 140,064円

$$\div (\text{積載可能容積 } 50\text{立米} \times \text{平均積載率 } 70\%) = 4,002\text{円/立米}$$

重量・容積 の両者

- ・ 上記の基準値を設定し、重量単位または容積単位の運賃を適用します。

- 保有車両を車種別（小型車・中型車・大型車・トレーラー）にグループ化
- 車種ごとに基準値を設定
- 積載する貨物のm³当たりのトン数を算出（実際の容積ではなく、荷室を占有する容積を用いて算出）
- 基準値を踏まえ、適用する運賃を選択

5 【演習】 個建て運賃計算

1 ケース当たりの運賃単価を算出してください。

【前提条件】

- 標準的な運賃 : 64,660円
(大型車/200km/北海道運輸局)
- 料 金 : 待機時間料金 : 2,500円
- : 積込・取卸料金 : 4,000円
- 実 費 : 高速道路料金 : 3,000円
- 合 計 額 : 74,160円 (税抜き)
- 平均積載率 70%

ステップ1 最大積載可能ケース数を算出

容積基準から最大積載可能ケース数を算出

$$\left[\begin{array}{|c|} \hline \text{荷室の容積} \\ \hline 50 \text{ m}^3 \\ \hline \end{array} \right] \times \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{平均積載率} \\ \hline \% \\ \hline \end{array} \right] \div \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{1ケースの容積} \\ \hline 0.0188 \text{ m}^3 \\ \hline \end{array} \right] = \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{積載可能ケース数} \\ \hline \text{ケース} \\ \hline \end{array} \right]$$

重量基準から最大積載可能ケース数を算出

$$\left[\begin{array}{|c|} \hline \text{最大積載量} \\ \hline 13,900 \text{ kg} \\ \hline \end{array} \right] \times \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{平均積載率} \\ \hline \% \\ \hline \end{array} \right] \div \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{1ケースの重量} \\ \hline 10 \text{ kg} \\ \hline \end{array} \right] = \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{積載可能ケース数} \\ \hline \text{ケース} \\ \hline \end{array} \right]$$

ステップ2 個建運賃の基準を決定

$$\left[\begin{array}{|c|} \hline \text{【容積】積載可能ケース数} \\ \hline \text{ケース} \\ \hline \end{array} \right] > \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{【重量】積載可能ケース数} \\ \hline \text{ケース} \\ \hline \end{array} \right] \rightarrow \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{積載可能ケース数} \\ \hline \text{ケース} \\ \hline \end{array} \right]$$

過積載とならないために、容積、重量のどちらを採用しますか？

ステップ3 1ケース当たり運賃の算出

$$\left[\begin{array}{|c|} \hline \text{1運行当たり運賃・料金・実費} \\ \hline 74,160 \text{ 円} \\ \hline \end{array} \right] \div \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{【重量】積載可能ケース数} \\ \hline \text{ケース} \\ \hline \end{array} \right] = \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{1ケース当たり運賃単価} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} \right]$$

解答例

ステップ1 最大積載可能ケース数を算出

容積基準から最大積載可能ケース数を算出

$$\left[\begin{array}{|c|} \hline \text{荷室の容積} \\ \hline 50 \text{ m}^3 \\ \hline \end{array} \right] \times \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{平均積載率} \\ \hline 70\% \\ \hline \end{array} \right] \div \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{1ケースの容積} \\ \hline 0.0188 \text{ m}^3 \\ \hline \end{array} \right] = \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{積載可能ケース数} \\ \hline 1,850 \text{ ケース} \\ \hline \end{array} \right]$$

重量基準から最大積載可能ケース数を算出

$$\left[\begin{array}{|c|} \hline \text{最大積載量} \\ \hline 13,900 \text{ kg} \\ \hline \end{array} \right] \times \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{平均積載率} \\ \hline 70\% \\ \hline \end{array} \right] \div \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{1ケースの重量} \\ \hline 10 \text{ kg} \\ \hline \end{array} \right] = \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{積載可能ケース数} \\ \hline 973 \text{ ケース} \\ \hline \end{array} \right]$$

ステップ2 個建運賃の基準を決定

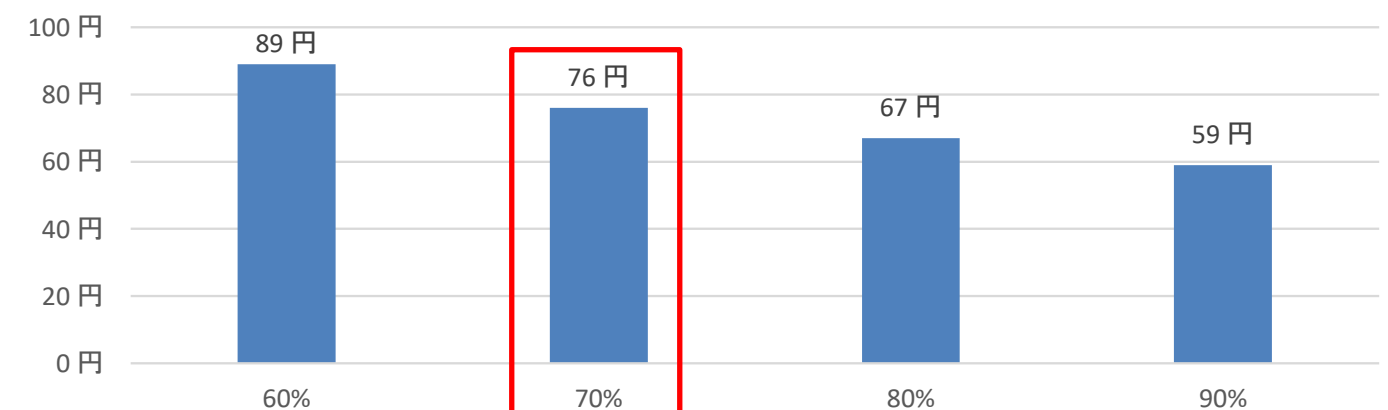
$$\left[\begin{array}{|c|} \hline \text{【容積】積載可能ケース数} \\ \hline 1,850 \text{ ケース} \\ \hline \end{array} \right] > \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{【重量】積載可能ケース数} \\ \hline 973 \text{ ケース} \\ \hline \end{array} \right] \rightarrow \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{【重量】積載可能ケース数} \\ \hline 973 \text{ ケース} \\ \hline \end{array} \right]$$

ステップ3 1ケース当たり運賃の算出

$$\left[\begin{array}{|c|} \hline \text{1運行当たり運賃・料金・実費} \\ \hline 74,160 \text{ 円} \\ \hline \end{array} \right] \div \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{【重量】積載可能ケース数} \\ \hline 973 \text{ ケース} \\ \hline \end{array} \right] = \left[\begin{array}{|c|} \hline \text{1ケース当たり運賃単価} \\ \hline 76 \text{ 円} \\ \hline \end{array} \right]$$

○ 積載率により、以下のように1ケース当たり運賃等が変化します。標準的な運賃を活用した個建運賃の算出では「平均積載率」を変化させ複数の数値を得て、検討しましょう。

積載率別 1ケース当たり運賃単価



6 個建て運賃の設定条件の見直しのポイント

○ 個建て運賃は、運送事業者にとって不利な取引条件を押し付けられるケースが多いため、現状の取引条件を洗い出し、改善に向けた申入れ、交渉を展開します。

個建て運賃における問題点

積載率変動

○ 季節的要因等による貨物量変動で、積載率が変化し、低積載率となる場合、運賃単価を据え置いた契約では、赤字運賃となるケースがあります。

実車率

○ ルート配送では実車率は5割程度、長距離輸送では実車率7割になるなど、輸送形態による実車率が個建て運賃に織り込みされていないケースが多い。

料金実費

○ 個建て運賃単価は一旦決定されると、輸送条件が変化しても、柔軟に変更されず、適切な料金等を織り込みできないケースが多い。
○ 積込・取卸作業料、附帯作業料、待機時間料、高速道路料金が含まれていないケースも多い。

運賃単価

○ 運送事業者において、運賃単価の妥当性を検証せずに、荷主等に一方的に言われた運賃単価を利用しているケースも多い。
○ 実際に要している料金実費を含めて再計算していないため、妥当な運賃単価が把握できていない。

○ 個建て運賃の契約条件の見直しには、以下のように「積載率の変動」「距離」「料金実費」「運賃単価」「最低保証」について、実態を踏まえ改善を図ります。

見直しの方向性

○ 積載率は、取引先毎に1年間の平均値を採用して、再計算します。
○ 例えば、平均積載率が9割から7割に引き下げることで、運賃単価は引上げします。

○ 実車率は、標準的（平均的）な運行を設定し、実車距離、空車距離を計測し、実車率を計算します。
○ 運行形態ごとに、実車率が相違します。輸送方面、運行ルートなどが変化すれば、実車率が変動するため、運賃単価の引上げを申入れします。

○ 積込・取卸作業、待機時間に係る平均時間を把握し、料金（消費税を含めます）を算出し、運賃額に算入します。
○ 高速道路利用料金等の実費がある場合にも、料金と同様に、運賃額に踏めて算出します。

○ 個建て運賃単価の費用構成、計算過程は複雑で、根拠が明確でないことが多く、荷主と運送事業者で共有化されていないケースが多いため、運送事業者側で計算根拠を示し、見直しに向けた提案を実施します。

7 改善に向けた申入れ・交渉の方向性

○ 個建て運賃の問題がある場合、それを改善するために申入れ・交渉を展開しましょう。

○ 個建て運賃の改善に向けた申入れ・交渉には、以下のように「貸切車建て」「最低保証」「輸送効率改善」「作業内容改善」「運賃単価見直し」について、実態を踏まえ改善を図ります。

申入れ・交渉の視点

貸切車建て

○ 貸切による「個建て運賃の積載率」は運送事業者の努力では改善ができない。
○ 個建て運賃は、貨物量を決定する権限を持つ荷主が低積載率によるコストアップのリスクを運送事業者に押し付けた仕組みです。

最低保証

○ 積載率の変動により、運送収入が大幅減少するケースがあり、運賃単価を引上げて、収益改善できないケースもあります。

輸送効率改善

○ 出発時間、納品時間の見直しを実施し、貨物量を集約化し、積載率を向上させることができます。

作業内容改善

○ 貨物の積込・取卸作業、附帯作業内容を見直し、運送コストの削減を実施します。

運賃単価見直し

○ 最もシンプルな取組みですが、運賃単価見直し、引上げは厳しい状況です。
○ 荷主交渉には見直し、引上げの根拠が必要ですが、そもそも適切な運賃水準を計算できない、といった問題を抱えているケースが多い。

申入れ・交渉の方向性

○ 個建て運賃では、低積載率となった場合、収入減少となるため、積載率に影響を受けない、「貸切車建て」による運賃への切替えを進めます。

○ 荷主に対して1車貸切りで提供する場合、最低保証となる運賃水準を設定します。最低保証の水準として、標準的な運賃の〇%とする方向性があります。

○ 現状の出発時間、納品時間の見直しなどし、貨物の集約化、納品先の集約化などを実施し、利用する車両台数を減少させるなどし、積載率を改善するような働きかけを実施します。

○ 貨物の積込・取卸作業、附帯作業内容を見直し、運転者の負担を減少させ、時間削減することで、運送コストを削減します。

○ 運賃単価ごとに、適正な水準の額を把握します。
○ 標準的な運賃を活用し、運賃単価を再計算し、根拠を持って荷主交渉を展開します。

5 「標準的な運賃」の計算方法

1 標準的な運賃の計算例①

1

複数箇所での積込・取卸を実施

- 運行実態を把握：過去半年から1年程度の期間のデータ
- (1) 指示された場所、指示された時間を基礎に、取卸し後、**伝票の受渡等が完了するなどした時点までの所要時間、走行キロを計測し、平均値を算出。**
- (2) 当該運行の積込・取卸作業の回数、附帯作業回数を把握し、平均回数を算出。
- 上記の平均時間及び平均距離を基礎に、距離制運賃を求める。
積込・取卸作業及び附帯業務の所要時間及び内容を踏まえ、1回当たりの妥当な単価を検討。このとき、「**時間+作業料金**」を求める。

距離制運賃を適用するケース

前提条件

- 車格：大型車 冷凍冷蔵車（鹿児島県 → 九州運輸局）
- 距離制運賃： 距離：1,400km 343,690円
- 帰り荷：運送委託者は確保できない（紹介なし）
- 積込作業 3回・積込作業料金 2,000円/回（別途、取り決め）
- 取卸作業 3回・取卸作業料金 2,000円/回（別途、取り決め）
- 待機時間等 発着合計 30分
- 高速道路利用料 35,000円(片道・実費)

手順① 距離制運賃 1,400km 343,690円①

手順② 特殊車両増 20% 68,738円②

手順③ 積込作業 2,000円/回×3回 = 6,000円③

手順④ 取卸作業 2,000円/回×3回 = 6,000円④

手順⑤ 高速道路利用料 35,000円×2=70,000円⑤

手順⑥ 合計額を算出（消費税は別途算出します）

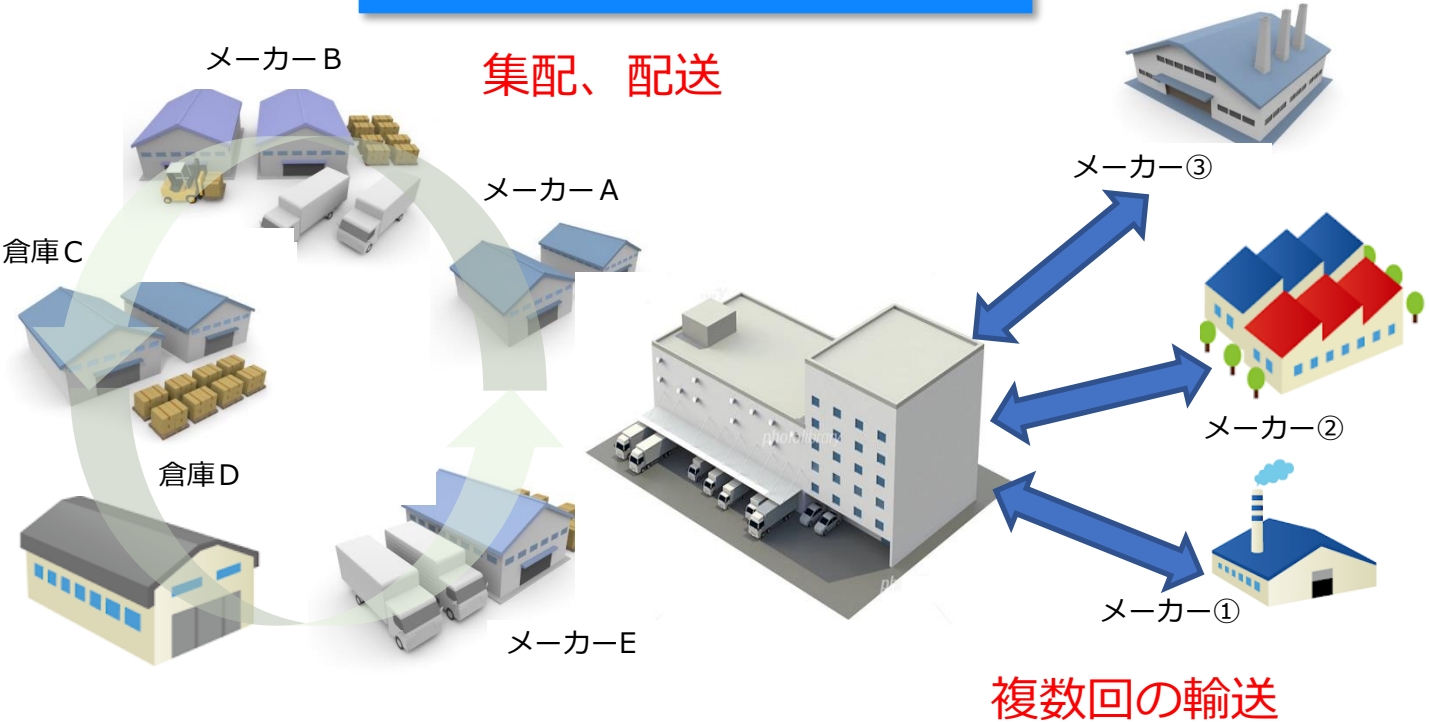
項目		金額
運賃	1～200km	64,090 ①
	201～500km	69,900
	500～1400km	209,700
	特殊車両割増	68,738 ②
料金	積込料	6,000 ③
	取卸料	6,000 ④
実費	有料高速道路	70,000 ⑤
合計		494,428

(※上記に用いた数値は、運送業の原価計算の理解を深めるために設定した数字です)

2

ミルクラン方式

集配・配送、複数回の輸送



特殊車両割増、積込・取卸作業あり

前提条件

- 車格：中型車 冷凍冷蔵車（愛知県）
- 時間制運賃：7時間30分/走行距離：80km
- 車庫から指定場所までの時間・距離：30分/10km
- 積込作業 1回・積込作業料金 1,000円/回（別途、取り決め）
- 取卸作業 10回・取卸作業料金 500円/回（別途、取り決め）
- 高速道路利用料 3,000円(基本料金)

手順① 契約時間 30分を切り上げて、8時間とする

手順② 【愛知県→中部運輸局・中型車・8時間】（運賃表より選択）
→ 42,130円①

手順③ 特殊車両割増 42,130円①×20%=8,426円②

手順④ 積込・取卸作業は8時間以内で実施する場合
「作業料金」を別途収受する
積込作業1,000円/回×1回 = 1,000円③
取卸作業 500円/回×10回 = 5,000円③

手順⑤ 高速道路利用料 3,000円を加算④

手順⑥ 合計額を算出（消費税は別途算出します）

項目		金額
運賃	運賃額	42,130 ①
	特殊車両割増	8,426 ②
料金	積込料	1,000 ③
	取卸料	5,000 ③
実費	有料高速道路	3,000 ④
合計		59,556

(※上記に用いた数値は、運送業の原価計算の理解を深めるために設定した数字です)

2 標準的な運賃の計算例②

3

個建運賃のケース

○運賃料金適用方にある個建運賃の計算式に即して算出する。

○個建契約運賃の計算式
{基準車両（運賃計算の対象となる車両）のトン数による基準運賃}
÷{（当該貨物の基準車両積載可能個数）×【〇〇%】}

配送における個建運賃の設定（容積基準）

前提条件

○ 車格：中型車 ドライバン（群馬県）
○ 時間制運賃：10時間／走行キロ：220km
○ 積込作業 3回・積込作業料金 2,000円/回（別途、取り決め）
○ 取卸作業 3回・取卸作業料金 2,000円/回（別途、取り決め）
○ 高速道路利用料 4,000円(実費)
○ 荷台容積 50㎡ 平均積載率 90%
○ ケース1個の容積 0.125㎡（1辺50cmの直方体）

手順① 【群馬県→関東運輸局・中型車】
8時間/220km → 45,790円①
時間超過 (10-8) 時間×4,000円=8,000円②
距離超過 (220-130) ÷10×340円=3,060円③
積込・取卸作業は8時間以内で実施する場合別途収受
積込作業 2,000円/回× 3 回 = 6,000円④
取卸作業 2,000円/回× 3 回 = 6,000円⑤
高速道路利用料 4,000円⑥
合計額を算出 72,850円

	項目	金額	
運賃	運賃額	45,790	①
	加算額（時間超過）	8,000	②
	加算額（距離超過）	3,060	③
料金	積込料	6,000	④
	取卸料	6,000	⑤
実費	有料高速道路	4,000	⑥
合計		72,850	

手順② 1㎡単価を算出
72,850円÷（50㎡×90%）=1,619円/㎡

手順③ ケース1個の運賃・料金を算出
1,619円/㎡×0.125㎡=202円/個

手順④ 複数箇所・積込、複数箇所・取卸により、輸送距離が相違する場合、係数を乗じ格差を設計
（消費税は別途算出します）

※上記に用いた数値は、運送業の原価計算の理解を深めるために設定した数字です

4

特殊車両割増のケース

前提条件

○ 車格：中型車 冷凍冷蔵車（愛知県）
○ 時間制運賃：7時間30分／走行キロ：80km
○ 積込作業 1回・積込作業料金 1,000円/回（別途、取り決め）
○ 取卸作業 10回・取卸作業料金 500円/回（別途、取り決め）
○ 高速道路利用料 3,000円(実費)

手順① 契約時間 30分を切り上げて、8時間とする
手順② 【愛知県→中部運輸局・中型車・8時間】（運賃表より選択）
→ 42,130円①
手順③ 特殊車両割増 42,130円①×20%=8,426円②
手順④ 積込・取卸作業は8時間以内で実施する場合
別途収受する
積込作業1,000円/回× 1 回 = 1,000円③
取卸作業 500円/回×10回 = 5,000円③
手順⑤ 高速道路利用料 3,000円を加算④
手順⑥ 合計額を算出（消費税は別途算出します）

	項目	金額	
運賃	運賃額	42,130	①
	特殊車両割増	8,426	②
料金	積込料	1,000	③
	取卸料	5,000	③
実費	有料高速道路	3,000	④
合計		59,556	

※上記に用いた数値は、運送業の原価計算の理解を深めるために設定した数字です

5

作業時間の加算があるケース

前提条件

○ 車格：小型車 ドライバン（北海道）
○ 時間制運賃：8時間 / 延長1時間
○ 積込作業 2回・積込作業料金 1,000円/回（別途、取り決め）
○ 取卸作業 2回・取卸作業料金 1,000円/回（別途、取り決め）
○ 高速道路利用料 3,000円(実費)

手順① 【北海道・小型車・8時間】（運賃表より選択）
→ 31,100円①
手順② 延長時間：1時間 2,850円②（運賃表より選択）
手順③ 積込・取卸作業は契約時間内で実施する場合
別途収受する
積込作業 1,000円/回 × 2 回 = 2,000円③
取卸作業 1,000円/回 × 2 回 = 2,000円③
手順④ 高速道路利用料 3,000円を加算④
手順⑤ 合計額を算出（消費税は別途算出します）

	項目	金額	
運賃	運賃額	31,100	①
	加算額（時間超過）	2,850	②
料金	積込料	2,000	③
	取卸料	2,000	③
実費	有料高速道路	3,000	④
合計		40,950	

※上記に用いた数値は、運送業の原価計算の理解を深めるために設定した数字です

3 「標準的な運賃」の計算シート概要

○ 標準的な運賃、料金、実費の3つを算出することで、本来収受すべき運賃額を把握することができます。

○ 標準的な運賃は高すぎるなど、最初から諦めるのではなく、交渉の道具として活用してください。標準的な運賃表通りに満額を収受する視点ではなく、現状の運賃を少しでも引上げし、取引条件を改善するという視点を持ち交渉を展開していくことが有益です。

○ 標準的な運賃の算出に向けて、現状の輸送条件を書き出し、整理しましょう。
(距離、拘束時間、附帯作業、待機時間等を把握)

○ **標準的な運賃の計算シートに入力します。**
計算シートは前提条件を保存でき、100パターンの計算が可能です。

○ 標準的な運賃、料金、実費を把握し、現行の収受運賃額と比較し、差額を把握します。

○ 運賃・料金の引上げ率を検討し、交渉のための資料を準備します。

標準的な運賃が簡単に検索・計算できます

標準的な運賃 検索ツール (簡易版 運賃計算シート)

標準的な運賃は運賃表により設定されていますが、距離や車種等の条件を設定することで運賃を簡単に検索できます。

条件
入力

※赤字は必須入力		
管理番号	車番、ナンバー等	1
営業所の所在地	都道府県	東京都
車両情報	単車・トレーラー	単車
	最大積載量(トン単位)	14.00トン
	車両総重量(トン単位)	24.00トン
発着地	発地	
	着地	
距離制運賃:算出条件	実車キロ程	100km
時間制運賃:算出条件		
1日目	拘束時間	8.00時間
	走行キロ	100km
2日目	拘束時間	
	走行キロ	
収受・見積/運賃単価(消費税等込)		0円

検索
結果

※赤字は必須入力		
以下は入力不要、自動計算されます		
算出条件	管轄運輸局	関東運輸局
	適用車種区分	大型車
距離制運賃 算出額	基準運賃額	47,670
	端数処理後①	48,000
	消費税及び地方消費税②	4,800
	合計額(①+②)	52,800
時間制運賃 《1日目》	基本料金	57,900
	時間加算額	0
	距離加算額	0
	小計③	57,900
時間制運賃 《2日目》	基本料金	-
	時間加算額	0
	距離加算額	0
	小計④	0
時間制運賃 合計額	合計額(③+④)	57,900
	端数処理後⑤	58,000
	消費税及び地方消費税⑥	5,800
	合計額(⑤+⑥)	63,800
実勢運賃額、見積運賃額 との比較	距離制運賃との比較	▲52,800
	格差率(格差額÷収受運賃等)	#DIV/0!
	時間制運賃との比較	▲63,800

標準的な運賃 計算ツール (詳細版 運賃計算シート)

距離や車種等の条件、割増率・割引率、上限下限率、各種料金等の条件を設定することで、標準的な運賃(運賃表)に基づく運賃、料金、実費を算出できます。

標準的な運賃 検索・計算ツールに関するご案内

上記標準的な運賃検索ツール・計算ツールは、全日本トラック協会ホームページからダウンロードしてお使いいただけます。
利用要領も掲載しております。ご活用ください。

https://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/kaisei_jigyoho_202008.html



4 標準的な運賃 計算シートの算出範囲

- 標準的な運賃を算出するための計算シートは、以下のように2種類あり、活用目的を踏まえ、計算シートを選択してください。
- 標準的な運賃を算出するための条件を入力するだけで、自動計算されます。
- 現在の取引条件を踏まえ、必要事項及び現在収受している運賃料金を入力することで、標準的な運賃と現行の収受運賃との格差額を簡単に把握できます。

【簡易版】 【詳細版】 各計算シート

1 簡易版 計算シート

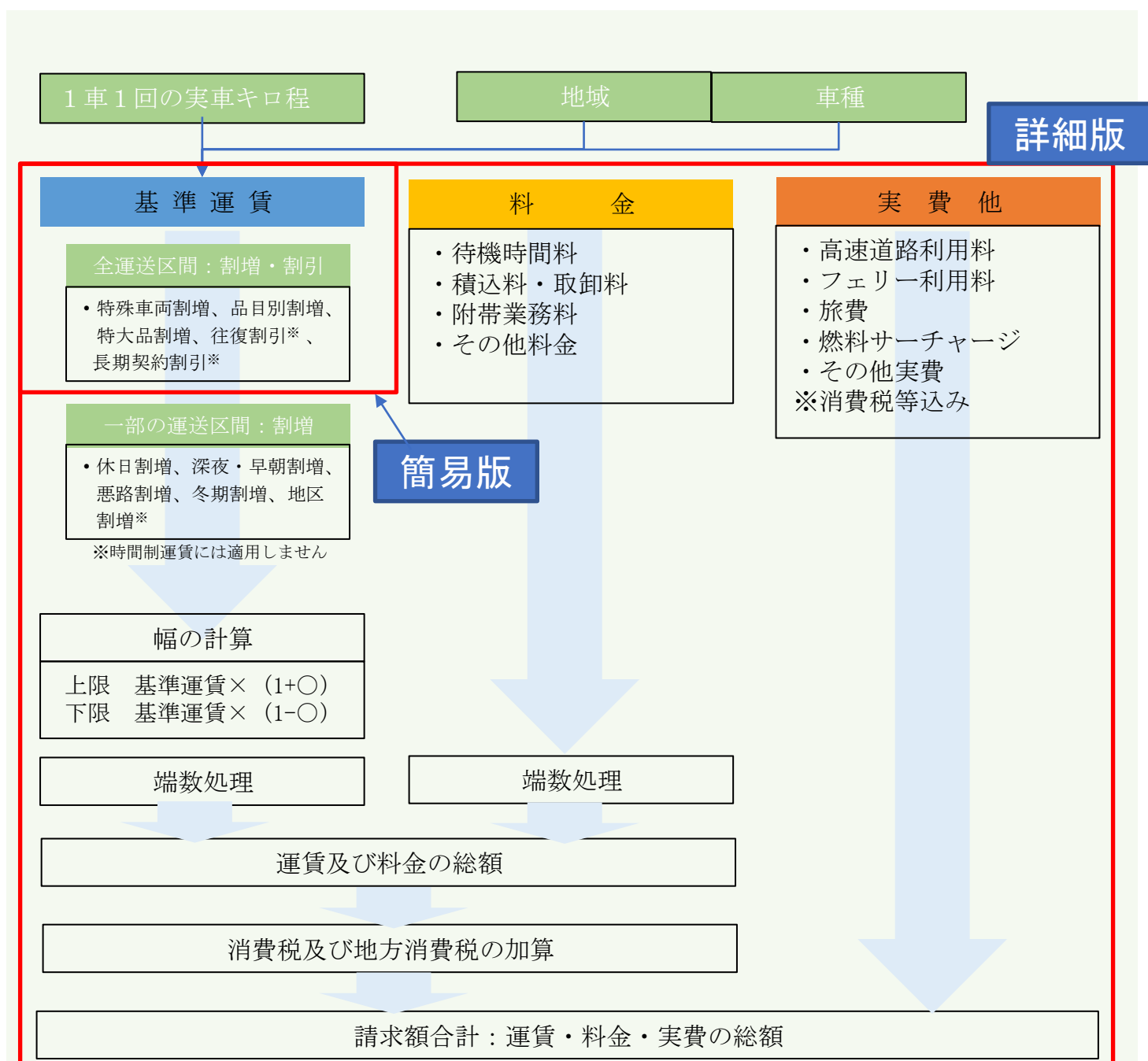
➡ **基準運賃のみを算出**

2 詳細版 計算シート

➡ **基準運賃
+割引・割増、料金、実費**

- 簡易版計算シートは、基準運賃のみを算出対象とします。お試し利用には簡易版をご活用ください。
- 詳細版計算シートは、運賃（割増・割引適用）、料金、実費の3つを算出対象とします。取引条件見直し、運賃交渉には、詳細版を活用してください。

【簡易版】 【詳細版】 各計算シートの算出範囲



5 標準的な運賃 簡易版計算シート

①概要

- ・【簡易版】「標準的な運賃計算シート」は、距離制運賃及び時間制運賃における「基準運賃」を算出するための簡易な計算シートで、国土交通省が告示した運賃額を算出できます。
- ・詳細な条件設定（割増・割引、幅運賃等）をせずに、「標準的な運賃」の基準運賃に限定した算出が可能となっています。
- ・営業所の所在地、車両情報、実車キロ程等を入力するだけで、標準的な運賃（基準運賃表）に基づく、距離制運賃・時間制運賃をピンポイントで算出することができます。
- ・現行の収受運賃単価（または見積運賃単価）を入力すれば、標準的な運賃との差額等を計算できます。（1シートで100パターンの算出が可能）

簡易版計算シート：入力事項

- ・入力する条件は以下の通りです。
 - ✓ 営業所が所在する都道府県
 - ✓ 車両の最大積載量、車両総重量（トン単位）
→ トレーラの場合は、入力不要
 - ✓ 距離制運賃 → キロ程（出発地から目的地までの片道分の経路上の距離）
 - ✓ 時間制運賃 → 拘束時間及び走行距離（指定場所から車庫等への帰着まで）

簡易版計算シートの画面イメージ

※赤字は必須入力		1
管理番号	車番、ナンバー等	
営業所の所在地	都道府県	北海道
車両情報	単車・トレーラー	単車
	最大積載量(トン単位)	13.90トン
	車両総重量(トン単位)	24.90トン
発着地	発地	札幌
	着地	釧路
距離制運賃:算出条件	実車キロ程	300km
時間制運賃:算出条件		
1日目	拘束時間	8.00時間
	走行キロ	150km
2日目	拘束時間	8.00時間
	走行キロ	150km
収受・見積/運賃単価(税込)		60,000円

以下は入力不要、自動計算されます

算出条件	管轄運輸局	北海道運輸局
	適用車種区分	大型車
距離制運賃 算出額	基準運賃額	88,160
	端数処理後①	88,500
	消費税及び地方消費税②	8,850
	合計額(①+②)	97,350
時間制運賃 《1日目》	基本料金	48,530
	時間加算額	0
	距離加算額	1,020
	小計③	49,550
時間制運賃 《2日目》	基本料金	48,530
	時間加算額	0
	距離加算額	1,020
	小計④	49,550
時間制運賃 合計額	合計額(③+④)	99,100
	端数処理後⑤	99,500
	消費税及び地方消費税⑥	9,950
	合計額(消費税加算⑤+⑥)	109,450
実勢運賃額、見積運賃額 との比較	距離制運賃との比較	▲37,350
	格差率(格差額÷収受運賃等)	▲38%
	時間制運賃との比較	▲49,450
	格差率(格差額÷収受運賃等)	▲45%

5 標準的な運賃 簡易版計算シート

②画面イメージとデータ入力の留意点

簡易版計算シートの画面イメージ

※赤字は必須入力

管理番号	車番、ナンバー等	1
営業所の所在地	都道府県	北海道
車両情報	単車・トレーラー	単車
	最大積載量(トン単位)	13.90トン
	車両総重量(トン単位)	24.90トン
発着地	発地	札幌
	着地	釧路
距離制運賃:算出条件	実車キロ程	300km
時間制運賃:算出条件		
1日目	拘束時間	8.00時間
	走行キロ	150km
2日目	拘束時間	8.00時間
	走行キロ	150km
収受・見積/運賃単価(税込)		60,000円
以下は入力不要、自動計算されます		
算出条件	管轄運輸局	北海道運輸局
	適用車種区分	大型車
距離制運賃 算出額	基準運賃額	88,160
	端数処理後①	88,500
	消費税及び地方消費税②	8,850
	合計額(①+②)	97,350
時間制運賃 《1日目》	基本料金	48,530
	時間加算額	0
	距離加算額	1,020
	小計③	49,550
時間制運賃 《2日目》	基本料金	48,530
	時間加算額	0
	距離加算額	1,020
	小計④	49,550
時間制運賃 合計額	合計額(③+④)	99,100
	端数処理後⑤	99,500
	消費税及び地方消費税⑥	9,950
	合計額(消費税加算⑤+⑥)	109,450
実勢運賃額、見積運賃額 との比較	距離制運賃との比較	▲37,350
	格差率(格差額÷収受運賃等)	▲38%
	時間制運賃との比較	▲49,450
	格差率(格差額÷収受運賃等)	▲45%

データ入力の留意点

- ・管理番号は、ナンバープレート、車両番号などを入力します。
- ・適用する基準運賃表を決める項目で、営業所の所在する都道府県等を選択します。
- ・トレーラーの場合、必ず選択します。
※トレーラーとは、牽引車と被牽引車を連結した車両
- ・最大積載量、車両総重量は車検証から、「トン単位」で入力します。(kg単位では正確に算出できません)
- ・発着地は管理上必要があれば入力しますが、算出の必須条件ではありません。
- ・距離制運賃は、実車キロ程を入力します。
時間制運賃を算出する場合には、未入力でも可。
- ・時間制運賃は、指定場所から自社車庫等までの拘束時間及び走行キロを入力します。(労働基準法の休憩時間を除外)
・1日で完了する場合、2日目の入力は不要。
- ・現在収受している運賃単価、見積の運賃単価を入力します。
- ・算出条件は、都道府県により管轄運輸局、最大積載量及び車両総重量から適用車種区分が自動選択されます。
- ・距離制運賃は、基準運賃額、消費税等、合計額が算出されます。
- ・時間制運賃は、基準運賃額、時間/距離間の加算額、消費税等、合計額が算出されます。
・1日目のみ入力した場合、計算結果には2日目は算出されません。
- ・現在収受している運賃額、見積額と比較した額が算出され、標準的な運賃を基準に、現行の運賃単価の水準を判定できます。
算式：収受・見積額 - 距離制/時間制の運賃(消費税加算後の合計額)
格差率：上記差額 ÷ 標準的な運賃額

6 標準的な運賃 詳細版計算シート

①概 要

○ 国土交通省が告示した「標準的な運賃」を踏まえ、距離制及び時間制に係る基準運賃、割増・割引、料金及び実費の算出ができる詳細版「標準的な運賃計算シート」を作成しました。

○ 詳細版計算シートにより、自社の運行形態や原価実態に整合した運賃・料金・実費の算出ができますので、ご活用ください。

詳細版計算シートの活用方法

○ この計算シートでは、車両情報、距離制運賃及び時間制運賃の算出に必要な項目を入力することで、標準的な運賃（基準運賃表）に基づく、距離制運賃・時間制運賃における「運賃、料金、実費」を算出できます。（1シートで100パターンの運賃単価の算出が可能）

詳細版計算シートで対応できる事項

○ 詳細版では、以下の事項を算出することが可能です。

- ・ 積込料・取卸料、附帯業務料などの料金
- ・ 待機時間料、燃料サーチャージの加算
- ・ 高速道路利用料金、フェリー料金等の実費の加算
- ・ 幅運賃の算出 ・ 割増・割引の算出 ・ 端数処理の基準設定

○ 【詳細版】計算シートは、以下のような構成で、最初に割増率、割引率、各種料金単価、燃料単価等を入力します。

○ 計算シートは以下の構成により、設計されています。

【ステップ1】 条件設定シート

- ・ 割増率、割引率、各種料金単価、燃料単価等の条件設定します。
- ・ 数値は運賃料金適用方から入力します。

【ステップ2】 個別運賃の 条件設定

- ・ 運賃単価ごとに、運賃・料金・実費を入力します。
- ・ 「1運行〇円」といった定額運賃の場合でも、走行距離、拘束時間が相違するため、実態に即して複数ケースを入力し、現行運賃を比較してください。

【ステップ3】 標準的な運賃、各種 料金、実費の合計を 自動計算

- ・ 算出結果を確認し、現行運賃との差額、格差率をチェックし、取引条件の見直しに向けて活用します。

6 標準的な運賃 詳細版計算シート

②特殊車両におけるデータ設定

- 複数車型の特殊車両があり、割増率が相違する場合には、計算シート活用上、特殊車両割増を適用せず、品目別割増のみを適用します。

【ステップ1】 特殊車両割増 の設定

- ・ **特殊車両ごとに割増率を設定**。割増率が1つだけの場合には、特殊車両割増の設定のみでよい。
- ・ 条件設定シートに、1箇所のみ割増率があるため、複数種類の特殊車両（ダンプとミキサー、海上コンテナ等）に活用しきれない。
- ・ 計算シートには、**品目別割増に「適用」とし、割増率を車両ごとに設定**します。

【ステップ2】 品目別割増 特大品割増

- ・ 1種類の特殊車両割増を設定で足りる場合、荷種の特性を踏まえ、品目別割増、特大品割増を設定します。
- ・ 上記割増率は、特殊車両割増分をも含めて設定します。
- ・ 算式：
特殊車両のコスト増分+品目別のコスト増分
= 割増率

【ステップ3】 計算結果の 検証（チェック）

- ・ 自動計算された数値を確認し、数値が高すぎる、低すぎるなど問題がある場合、前提条件、入力データを詳細にチェックし、条件数値の正確性を検証。

3 標準的な運賃 詳細版計算シート

③特殊な輸送形態におけるデータ設定

- 特殊な輸送形態として、複数箇所での積込・取卸作業、特車許可が必要な輸送（輸送時間が限定）、平均速度が遅い、引越し輸送など作業員コストが必要とされるケース等、多様にある。

【ステップ1】 特殊な輸送形態の ポイント整理

- ・ 複数箇所での積込・取卸作業：距離・拘束時間が長くなるため、積込み開始から最終取卸し完了までの時間と距離を把握。
- ・ 特車許可が必要な輸送（輸送時間が限定）：平均速度が遅く、誘導車等の追加コストを要する。
- ・ 平均速度が遅い場合、拘束時間が長時間化。
- ・ 引越し輸送では作業員コストを実費として計上。

【ステップ2】 ステップ1の事項を 費用項目に加算する

- ・ 計算シートには、「割増率」を入力し、コストアップ分を反映させ、追加費用は実費として計上することで、特殊な輸送形態の運賃等を正確に算出。

【ステップ3】 計算結果の 検証（チェック）

- ・ 自動計算された数値を検証し、特殊な輸送のポイント（作業員コスト、速度低下による拘束時間延長など）が適切に反映されているか検証。

6 標準的な運賃 詳細版計算シート

④条件設定シートへの入力

- ステップ 1：条件設定シートへの入力手順は以下の通りです。
- ① 下段の「前提条件」タブをクリック。以下の画面イメージのシートを確認します。
 - ② 「標準的な運賃を算出するための条件設定シート」で、以下の赤枠の箇所の数字を確認し、自社の数値を入力します。
 - ③ 距離制運賃、時間制運賃、燃料サーチャージに関連する前提条件は、小型車、中型車、大型車、トレーラーの4つの区分にそれぞれ入力します。
 - ④ 割増率、割引率、上限下限率は、運賃料金適用方に記載した数値を入力します。

ステップ 1：条件設定シートへの入力

標準的な運賃を算出するための条件設定シート

	項目	単位		小型車	中型車	大型車	トレーラー
距離制運賃	積込・取卸料金（30分単価）	金額	時間コスト＋作業代金を入力します	2,000円	2,500円	3,000円	3,500円
	附帯作業料金（30分単価）	金額	時間コスト＋作業代金を入力します	2,000円	2,500円	3,000円	3,500円
	待機時間料（30分単価）	金額	入力数値は告示内容	1,670円	1,750円	1,870円	2,220円
	地区割増（1回当たり単価）	金額	1回当たり単価を入力します	935円	1,185円	1,605円	2,040円
時間制運賃	積込・取卸料金（30分単価）	金額	作業代金のみを入力します	800円	900円	1,000円	1,100円
	附帯作業料金（30分単価）	金額	作業代金のみを入力します	800円	900円	1,000円	1,100円
燃料サーチャージ	平均燃費	距離	車種ごとの平均燃費を入力します	8.00km/ℓ	6.00km/ℓ	4.00km/ℓ	2.00km/ℓ
割増率	特殊車両割増（冷凍・冷蔵車）	比率	参考）告示：2割（20%）	20%			
	休日割増	比率	参考）告示：2割（20%）	20%			
	深夜・早朝割増	比率	参考）告示：2割（20%）	20%			
	悪路割増	比率	参考）H11：3割（30%）	30%			
	冬期割増	比率	参考）H11：2割（20%）	20%			
割引率	往復割引【距離制運賃のみ】	比率	参考）H11：2割（20%）	20%			
	長期契約割引【距離制運賃のみ】	比率	参考）H11：1.5割（15%）	15%			
上限下限率	上限運賃	比率	参考）H11：1割（10%）	30%			
	下限運賃	比率	参考）H11：1割（10%）	-30%			

※上記表の数字は理解を深めるために設定した例示

ステップ2：運賃単価ごとに前提条件を入力

		1
管理番号	車番、ナンバー等	札幌100あ1111
営業所の所在地	都道府県	北海道
車両情報	単車・トレーラー	単車
	最大積載量(トン単位)	2.00トン
	車両総重量(トン単位)	5.00トン
発着地	発地	札幌
	着地	釧路
算出する運賃	距離制/時間制の別	距離制運賃
距離制運賃	実車キロ程	150km
割増・割引の適用	特殊車両割増	適用
	品目別割増	適用しない
	品目別割増率の設定(%)	20%
	特大品割増	適用
	特大品割増率の設定(%)	20%
	地区割増	1回適用
	往復割引	適用しない
	長期契約割引	適用しない
	休日割増 → 距離(km)	10km
	深夜・早朝割増 → 距離(km)	10km
	悪路割増 → 距離(km)	10km
	冬期割増 → 距離(km)	10km
料 金	積込・取卸作業の時間	2.00時間
	附帯作業の時間	1.00時間
	待機時間料(出発時)	1.00時間
	待機時間料(到着時)	1.00時間
実 費	高速道路利用料金(往復)	0円
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>(往復)	0円
	管理料金、手数料(委託者の収受額)	0円
	車両回送料金	0円
	旅費(宿泊が発生する場合)	0円
	一時保管料金	0円
	宵積み料(車両チャージ料)	0円
	その他	0円
燃料サーチャージ	軽油単価(1リットル当たり単価/税抜)	100.0円
収受・見積/運賃単価(税込)		50,000円

実態に即して入力

・管理番号は、ナンバープレート、車両番号などを入力します。

・【必須項目】
適用する基準運賃表を決める項目で、営業所の所在する都道府県等を選択します。

・【必須項目】
・トレーラーの場合、必ず選択します。
・単車はトレーラー以外の場合、選択します。

・【必須項目】
最大積載量、車両総重量は車検証から、「トン単位」で入力します。

・発着地は管理上必要があれば入力しますが、算出の必須条件ではありません。

・【必須項目】
算出する運賃の種類を選択します。（必ず選択する重要事項）

・実車キロ程（運送キロ程）を入力します。

・特殊車両割増は、「適用」または「適用しない」を選択します。

・品目別割増は、「適用」または「適用しない」を選択します。
・適用品目により、品目別割増率を設定します。

・特大品別割増は、「適用」または「適用しない」を選択します。
・特大品割増率を設定します。

・地区割増は適用回数を選択します。発地・着地が同じエリアの場合、1回適用。異なるエリアの場合、2回適用。複数箇所の積込・取卸があり、異なるエリアであれば、当該回数分を適用。

・往復割引、長期契約割引は、「適用/適用しない」のいずれかを選択します。

・休日割増、深夜・早朝割増、悪路割増、冬期割増は、「適用する走行距離」を入力します。

・1運行での積込作業時間と取卸作業時間の合計を入力します。複数箇所で作業がある場合、作業時間の合計を入力します。

・1運行での附帯作業時間の合計を入力します。

・出発時と到着時を別々に時間を入力します。

ステップ3：算出結果の確認

以下は入力不要、自動計算されます

算出条件	管轄運輸局	北海道運輸局
	適用車種区分	小型車
距離制運賃	基準運賃額①	33,900
時間制運賃	基 礎 額	
	時間 加算額	
	距離 加算額	
	小 計①	
割増・割引の適用	特殊車両割増	6,780
	品目別割増	0
	特大品割増	6,780
	地 区 割 増	935
	往 復 割 引	0
	長期契約割引	0
	休 日 割 増	2,490
	深夜・早朝割増	2,490
	悪 路 割 増	3,735
	冬 期 割 増	2,490
	割増・割引額 小計②	25,700
	合計額(①+②)	59,600
	端数処理後：基準運賃額 計③	60,000
料金	積込・取卸に係る作業料	8,000
	附帯作業料	4,000
	待機時間料(出発時)	1,670
	待機時間料(到着時)	1,670
	小計	15,340
	端数処理後：料金額 計④	15,500
運賃・料金 合計額、消費税等	合計額(運賃・料金) (③+④)	75,500
	消費税及び地方消費税	7,550
	合計額⑤	83,050
実費	高速道路利用料金	0
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>	0
	管理料金、手数料(委託者の収受額)	0
	車両回送料金	0
	旅費(宿泊等が発生する場合)	0
	一時保管料金	0
	宵積み料(車両チャージ相当料)	0
	そ の 他	0
	燃料サーチャージ(消費税等込)	0
	実費額 計⑥	0
請求額・見積額 総計(⑤+⑥)		83,050
上限運賃 下限運賃	上限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	77,500
	上限運賃額による合計額(税込)	102,300
	下限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	42,000
	下限運賃額による合計額(税込)	63,250
現行収受運賃・比較	現行収受運賃との差額(税込)	▲33,050
	格差率	▲40%

・ 距離制運賃の基準運賃額。地域、車種、キロ程から選択されます。

・ **車両割増料**、**品目別割増**が**両方が適用**される場合、割増額が高い項目が表示されます。
・ 割増額が同じ場合、特殊車両割増額を表示。

・ **往復割引**、**長期契約割引**の**両方が適用**になる場合、割引額が低い項目が表示。
・ 割引額が同じ場合、長期契約割引を表示。

・ 基準運賃額に対して、割増・割引を適用した額で、端数調整後の額（消費税加算前）。

・ 運賃及び料金の合計額、消費税、合計額に消費税等を加算した額。

・ 実費の合計。実費には消費税等を含めた額としてください。

・ 上段：基準運賃は消費税等抜き。
・ 下段：合計額は上限の基準運賃に料金、実費を加算した額（消費税等込み）。

・ 現行収受運賃との差額：収受運賃－請求額・見積額総計
・ 格 差 率：現行収受運賃との差額÷標準的な運賃、料金、実費の合計額

7 標準的な運賃の原単価を活用した運賃計算

- 標準的な運賃の距離制運賃は、距離帯ごとに平均速度が設定され、拘束時間を求め、運賃計算されていますが、想定平均速度で走行できない場合、拘束時間が長時間化し、原価額がアップする。
- 短いキロ程で拘束時間が長い場合、距離制運賃の活用が妥当かどうか、以下の標準的な運賃の原単位を活用した計算で検証します。

局別 時間あたり単価、1kmあたり単価（8時間運賃より算出）

局別	単価		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)
北海道	時間単価	8時間以内	3,538	4,105	5,238	6,508
		8時間超	2,850	2,990	3,200	3,780
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	71
東北	時間単価	8時間以内	3,396	3,954	5,068	6,305
		8時間超	2,720	2,850	3,050	3,600
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	71
関東	時間単価	8時間以内	4,533	5,171	6,409	7,885
		8時間超	3,820	4,000	4,280	5,060
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	72
北陸信越	時間単価	8時間以内	3,560	4,128	5,258	6,530
		8時間超	2,880	3,020	3,230	3,820
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	71
中部	時間単価	8時間以内	4,114	4,714	5,884	7,268
		8時間超	3,430	3,590	3,850	4,550
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	71
近畿	時間単価	8時間以内	4,098	4,703	5,885	7,275
		8時間超	3,400	3,560	3,810	4,510
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	71
中国	時間単価	8時間以内	3,703	4,278	5,415	6,715
		8時間超	3,020	3,160	3,390	4,000
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	71
四国	時間単価	8時間以内	3,488	4,048	5,166	6,420
		8時間超	2,810	2,940	3,150	3,730
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	71
九州	時間単価	8時間以内	3,511	4,070	5,179	6,431
		8時間超	2,840	2,980	3,190	3,770
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	71
沖縄	時間単価	8時間以内	3,151	3,684	4,773	5,956
		8時間超	2,490	2,610	2,790	3,300
	距離単価	1kmあたり単価	28	34	51	71

標準的な運賃の原単価を活用した運賃計算による運賃水準の検証

○ 標準的な運賃の原単価から算出

関東運輸局/大型車

往復拘束時間：12時間

往路150km（往復300km）

(1) 時間部分を算出

- ・ 休憩時間を除外
- ・ 8時間までの単価と8時間超の単価を分けて計算
 $(6,409\text{円/時} \times 8\text{時間}) + (4,280\text{円/時} \times 4\text{時間}) = 68,392\text{円}①$



(2) 距離部分を算出

- ・ $300\text{km} \times 51\text{円/km} = 15,300\text{円}②$



(3) 合計額の算出

$$68,392\text{円}① + 15,300\text{円}② = 83,692\text{円}③$$



(4) 標準的な運賃（関東運輸局 大型車 キロ程150kmの運賃額）

$$61,270\text{円}④$$



(5) 標準的な運賃との差額

$$61,270\text{円} - 83,692\text{円} = \blacktriangle 22,422\text{円}$$

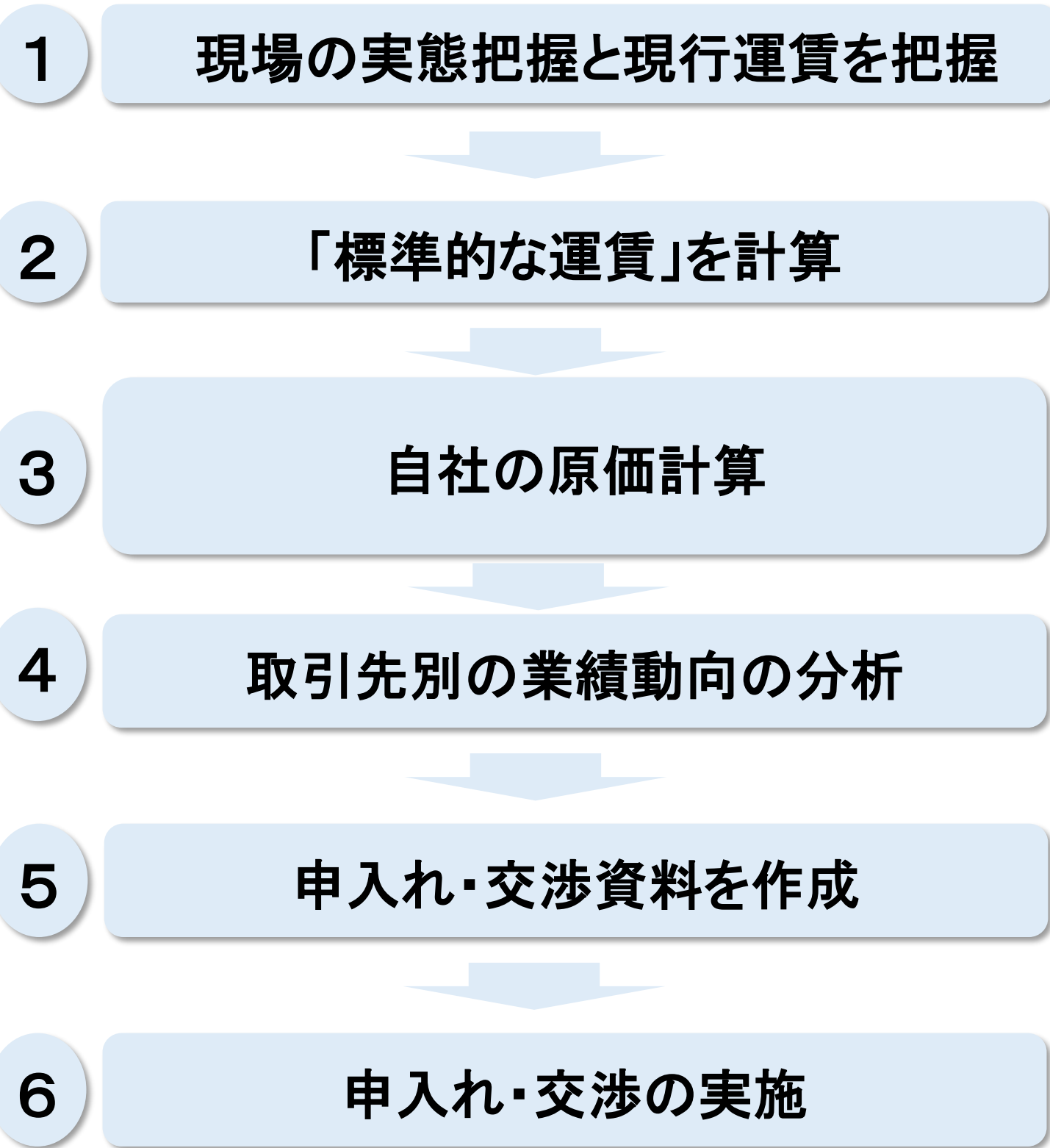


(6) 結論

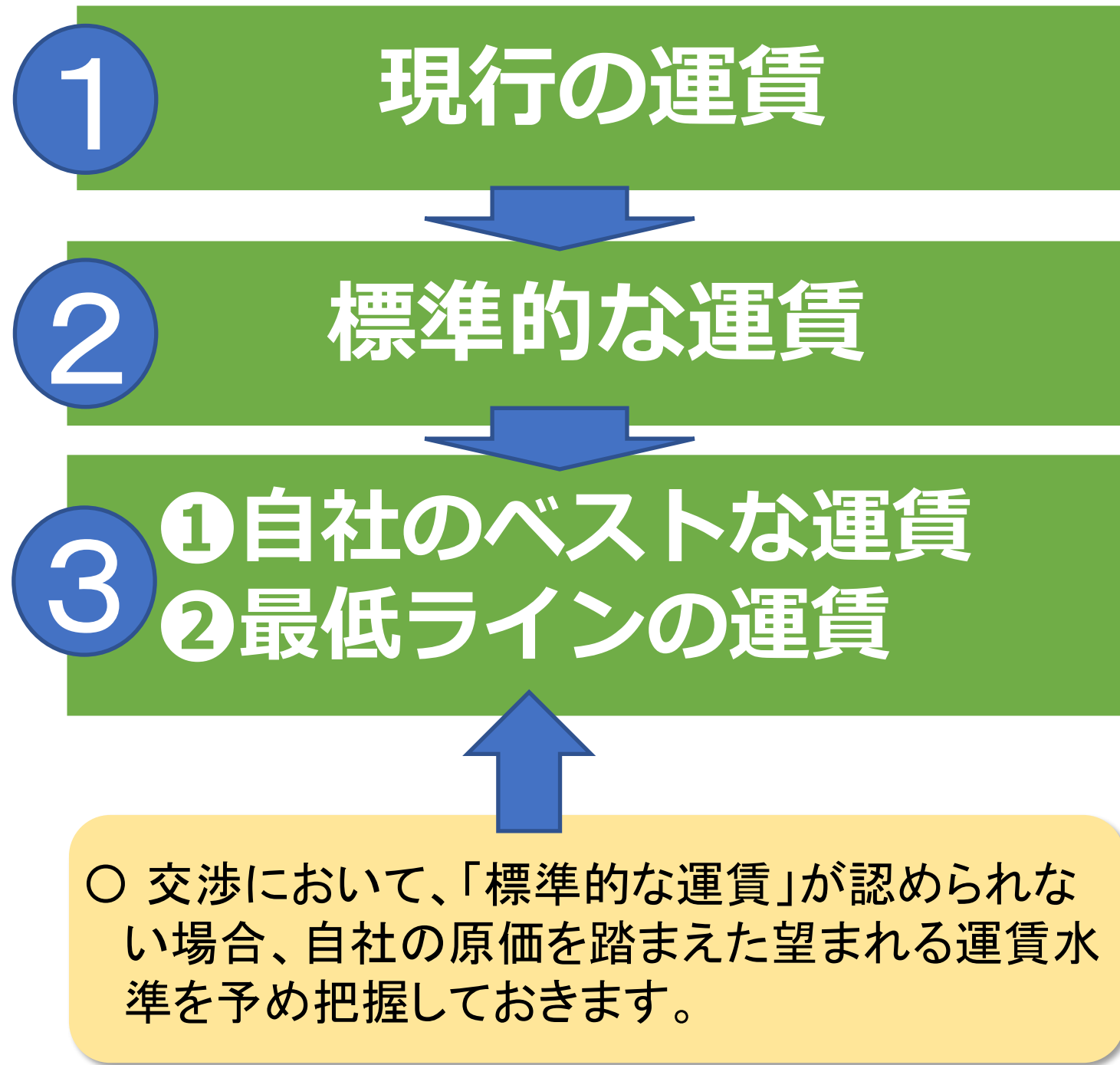
上記で、実際の拘束時間が長く、距離制運賃と比較すると、
 $\blacktriangle 22,422\text{円}$ 。そのため、距離制運賃は活用できず、時間制運賃への切
 替えが必要となります。

6 自社原価に基づく 運賃表作成に向けた原価解説

○標準的な運賃を活用し、運賃引上げなど、取引条件の見直しに向けた取組として、以下のような流れが想定されます。

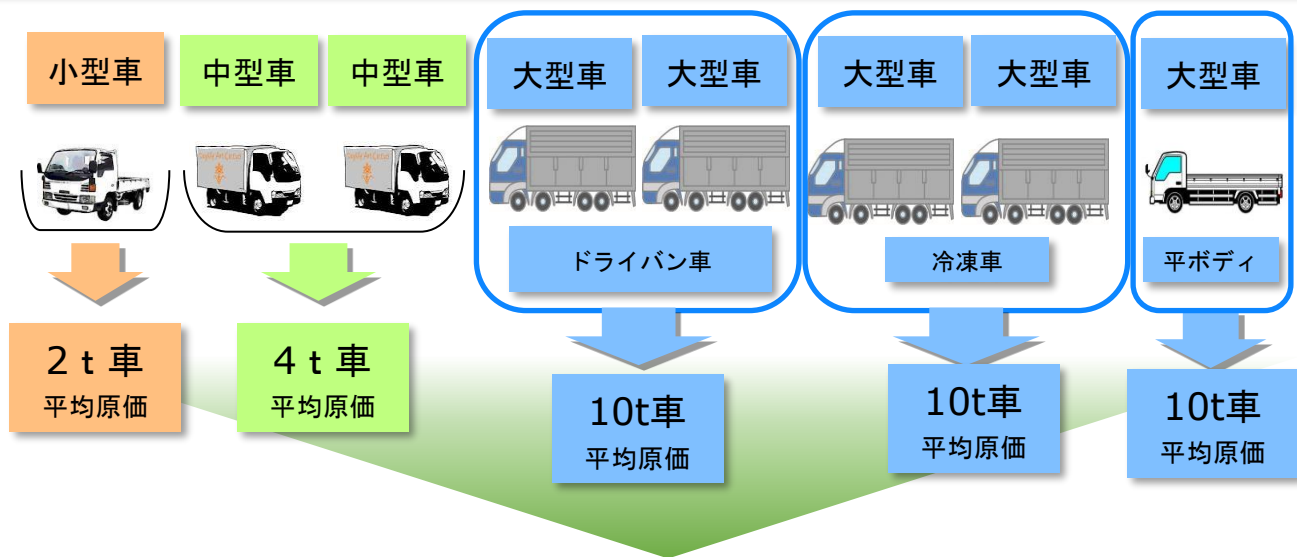


○取引先への申入れに向けて、以下の3つの運賃を把握します。
○交渉に臨むにあたり、自社のベストな運賃水準、譲歩できない最低ラインの運賃水準を把握します。



- 車種別（最大積載重量）、車両形状（ドライバン、冷凍冷蔵、平ボディ、ユニック等）に分けて、各車両に要する経費を整理します。
- 特殊車両等の運賃表を作成する場合、車両別に費用を整理します。具体的な数字は、各費用において整理します。

車両別の原価データを把握します



1km当たり
変動費

・燃料費、オイル費、車検・修理費、タイヤ費、尿素水費、間接費
(変動費分)

1km当たり
固定費

- ①車両費及び車両備品費
 - ②車両の保険料
 - ③車両の税金
 - ④運転者人件費
(給与・賞与、法定福利費、福利厚生費等)
 - ⑤一般管理費(運行管理者、整備管理者、役員・事務員等の
人件費、消耗品関係の費用)、施設使用料、施設賦課税、事
故賠償費
 - ⑥ 借入利息
 - ⑦ 荷役消耗品他
 - ⑧ 間接費(固定費分)
- ※備車費用を除外

- トラック運送業では、以下のように運賃及び料金は固定費、変動費、により算出されます。
- 附帯作業料金等は、固定費により算出されます。

固定費と変動費の計算

固定費

- 固定費は、走行距離等に関係なく発生する費用です。
- 車両の稼働時間で割り、「1時間当たりの固定費」を算出します。

変動費

- 変動費は、走行距離に比例して発生する費用と時間外労働時間により発生する費用となります。
- 時間費用については、基本労働時間を超えた時間については、変動費として「1時間当たり時間外時給単価×時間外労働時間」により算出します。

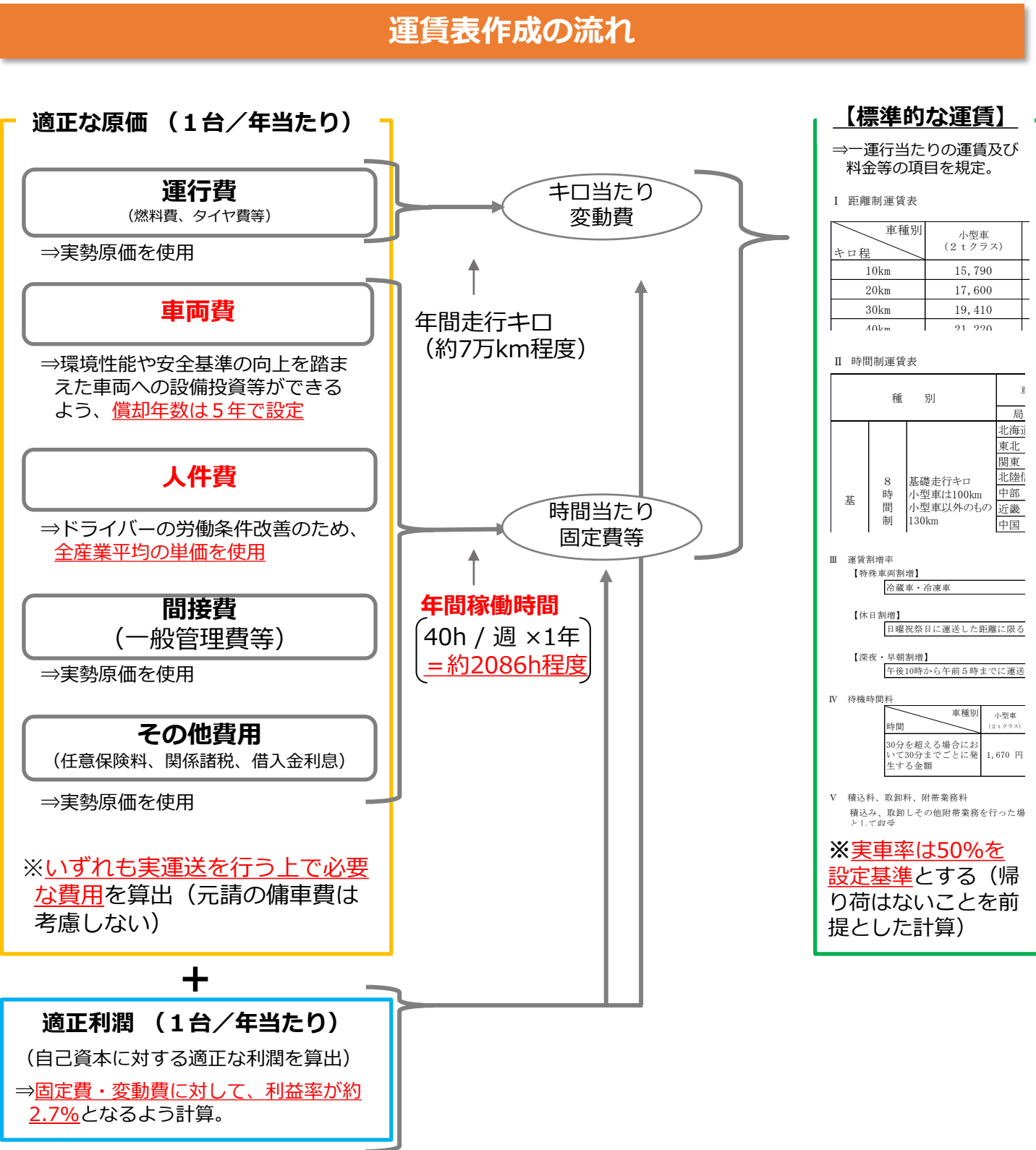
料金原価
実費

- 料金: 積込・取卸料、附帯作業料、待機時間料など、運転者等の行為の対価を収受します。
- 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、特車申請料などの実費を収受します。

- 全体として、「運賃 + 料金 + 実費」により構成されています。
- 運賃は変動費及び固定費により構成されます。



- 距離制運賃は、平均速度（約20～60km/h）を用いて、走行距離を時間に換算し、1時間当たりの固定費を乗じて算出します。
- 時間制運賃は、基礎作業時間（4時間または8時間）に対して、1時間当たりの固定費を乗じて算出します。



1km当たり変動費の算出

① 1km当たり燃料費

燃料費①

【国土交通省通達】

○ 燃料費は、軽油単価の変動幅が大きいと、その変動分は燃料サーチャージにより収受することを前提として、全国一律100円/Lを基準として、1 km当たりの燃料費を算出。

【計算式】

1 リットル当たり燃料単価

÷

燃 費

【国土交通省運輸審議会資料】

燃費 小型車：7.9km/L 大型車 ：3.7km/L
 中型車：5.9km/L トレーラー：2.9km/L

【留意点】

・新規登録後5年以内の車両を対象に集計しているため、実態に即した数値を把握します。

【算出上のポイント】

○ **燃料単価**：
・燃料は「軽油」であり、消費税等を除外した1リットル当たりの単価です。軽油引取税、環境税等の税金は含めて処理します。（除外するのは消費税等に限定します）
・ガソリン、CNG等、軽油以外の燃料の場合には、当該単価と燃費により算出します。

○ **燃費の計算**：
・以下の計算式により計算します。積載重量、運行ルートにより燃費が相違するため、複数のサンプルを用いて算出します。
計算式：給油量（L）÷ 走行距離（km）＝1リットル当たり走行距離

○ **運賃表を作成する車種、車両形状ごとに燃費を把握**します。

○ **同じ類型に複数の車両を保有する場合**：
・車種（車格）別に**平均的な燃費**を算出するか、代表的な車両を設定して当該車両の燃費を採用します。
例えば、2tクラスの冷凍冷蔵車を10台保有している場合、10台の平均的な燃費を算出します。以下のオイル、タイヤ、尿素水、車検・修理費も同様です。

○ **軽油以外の燃料の場合（CNG、ガソリン等）**：
・CNG、ガソリンなど、軽油以外の燃料の場合には、当該費用から1km当たり燃料費を算出します。

○ **燃料サーチャージを収受できない取引先に対する燃料単価の設定**：
・燃料サーチャージの収受が困難な場合には、燃料単価を100円を超える水準に設定するなど、燃料価格が高くなっても赤字にならない水準を検討します。

91

1km当たり変動費の算出

② 1km当たりオイル費

オイル費②

【国土交通省通達】

○ 原価調査結果により、1リットル当たりのオイル費を算出。

【計算式】

オイル単価×オイル交換1回当たりオイル量

+

オイル交換1回当たり工賃

÷

オイル交換1回当たり走行距離

【国土交通省運輸審議会資料】

以下数値は全車種の平均値
オイル単価 387.6円 オイル交換1回分の工賃 4,385円
1回当たりのオイル量 20.1リットル オイル交換走行距離 27,809km

【算出上のポイント】

○ **1リットル当たりのオイル費用（オイル単価：円/リットル）**
・1リットル当たりのオイル単価は、自社が調達する費用に基づき算出します。
オイル購入価格（税抜）÷調達量（リットル）＝1リットル当たりオイル単価
・オイル単価が不明な場合、国土交通省の数値（387.6円/L）を活用します。

○ **オイル交換1回当たりオイル量（リットル）**：
・各車両の1回当たりのオイルの交換量を把握します。オイルフィルター交換する場合と交換しない場合とで、必要なオイル量が相違するため、オイルフィルター交換時の必要なオイル量を把握します。
【参考数値】 小型車：9リットル/回 大型車 ：30リットル/回
 中型車：12リットル/回 トレーラー：31リットル/回

○ **オイル交換1回当たり工賃（円）**：
・オイルフィルター及び交換工賃を含めます。修理費に含まれている場合には、整備業者に聞取りし、工賃を確認。運転者が実施する場合には、1時間当たり作業料金×所要時間で算出します。
オイル交換1回当たり工賃が不明な場合には、国土交通省の数値（4,385円/回）を活用します。

○ **オイル交換1回当たり走行距離（km）**：
・オイル交換する平均的な走行距離を把握します。
【参考数値】 小型車：15,000km/回 大型車 ：45,000km/回
 中型車：25,000km/回 トレーラー：45,000km/回
 （メーカー推奨の値）
【参考数値出所】（公社）全日本トラック協会、令和元年11月調査

92

1km当たり変動費の算出

③ 1km当たりタイヤ費

タイヤ費③
【国土交通省通達】 ○原価調査結果により、1 km当たりのタイヤ費を算出。
【計算式】 タイヤ単価×タイヤ交換 1 回当たり交換本数 + タイヤ交換 1 回当たり工賃 ÷ タイヤ交換 1 回当たり走行距離
【国土交通省運輸審議会資料】 以下数値は全車種の平均値 タイヤ1本当たり費用：33,103円 タイヤ交換本数：9.5本 タイヤ交換1回分の工賃：23,023円 タイヤ交換走行距離：75,394km
【算出上のポイント】 ○ タイヤ単価（円/本） ： ・ 自社が調達している消費税抜のタイヤ 1 本当たりの単価を把握します。 ・ 車種、車両形状ごとに相違する場合には、個々の車両ごとに把握し、同一類型の平均値もしくは代表的な車両の数値を採用します。 【参考数値】 小型車：20,000円/本 大型車 ：32,000円/本 中型車：23,000円/本 トレーラー：37,000円/本 ○ タイヤ交換 1 回当たり交換本数（本） ： ・ 車両に必要な本数を把握します。スペアタイヤは交換本数に含めません。 ・ トレーラーの場合、牽引車と被牽引車に分けて必要な本数を把握します。 ○ タイヤ交換 1 回当たり工賃（円） ： ・ 工賃について、タイヤ組み換え、着脱、古タイヤの回収料金などの費用を含めて把握します。整備事業者の請求書もしくは聞取りにより確認します。 ・ タイヤローテーションに係る費用は修理費に加算します。 ・ 工賃は消費税等を除外した額を把握します。 【参考数値】 小型車：18,000円/回 大型車 ：27,000円/回 中型車：19,000円/回 トレーラー：44,000円/回（被牽引車を含む） ○ タイヤ交換 1 回当たり走行距離（km） ： ・ タイヤ交換の走行距離について、平均的な距離を把握します。 ・ タイヤ交換した後、何キロ程度の走行で交換するか、各車両ごとに把握します。 【参考数値】 小型車：18,000km/回 大型車 ：91,000km/回 中型車：22,000km/回 トレーラー：91,000km/回

1km当たり変動費の算出

④ 1km当たり尿素水費

尿素水費④
【国土交通省通達】 ○原価調査結果により、1 km当たりの尿素水費を算出。
【計算式】 尿素水単価 ÷ 尿素水 1 L 当たり走行距離
【国土交通省運輸審議会資料】 以下数値は全車種の平均値 尿素水単価：73.2円 1リットル当たり走行距離：167km
【算出上のポイント】 ○ 尿素水単価（円/リットル） ： ・ 自社が調達している消費税抜の1リットル当たりの単価を算出します。 ・ 200リットル単位で購入している場合、計算式は以下の通りです。なお、送料等を含めて算出してください。 （計算例）16,000円（消費税抜）÷200リットル=80円/リットル ○ 尿素水 1 L 当たり走行距離(km) ： ・ 各車両の平均的な数値を把握します。 【参考数値】 小型車：270km/リットル 大型車 ：120km/リットル 中型車：210km/リットル トレーラー：100km/リットル ○ 尿素水を使用しない車両の扱い ： ・ 尿素水を使用しない車両の場合、尿素水については算出しません。 ○ 尿素水フィルター交換費用 ： ・ 尿素水フィルターの交換費用については、一般修理費等を含めます。 ○ 尿素水を給水する工賃 ： ・ 自社ドライバーが尿素水を給水している場合、当該工賃については一般修理費に加算します。 ・ 自社ドライバーが給水する場合、時給単価を基礎に 1 回当たりの単価を設定しておきます。

⑤ 1km当たり車検・修理費
⑥ 1km当たり間接費

車検・修理費⑤

【国土交通省通達】

○原価調査結果により、1 km 当たりの車検・修理費を算出。

【計算式】

$$\frac{\begin{array}{|c|} \hline \text{年間車検整備費} \\ \hline \text{年間一般修理費} \\ \hline \end{array} +}{\text{年間走行距離}}$$

【算出上のポイント】

○ 年間車検整備費（円/年）：

- ・車検期間1年の場合：当該車検費用を把握します。車検期間2年の場合（車両総重量8 t未滿・初回）：車検費用÷2として1年あたりの費用を求めます。

【参考数値】 小型車：173,000円/回 大型車：420,000円/回
中型車：284,000円/回 トレーラー：479,000円/回

○ 年間一般修理費（円/年）：

- ・1年間の車検整備以外の一般修理費（定期点検、臨時点検費用）を把握します。

【参考数値】 小型車：99,000円/回 大型車：233,000円/回
中型車：132,000円/回 トレーラー：392,000円/回

間接費（変動費分）⑥

【国土交通省通達】

○上記の間接費率を用いて、上記変動費に対応する間接費額を算出。

【計算式】

$$\frac{\text{①～⑤の合計値}}{1 - \text{間接費率}} - \text{①～⑤の合計値}$$

【国土交通省運輸審議会資料】 間接費率：26.79%

【算出上のポイント】

○ ①～⑤の合計値（円/km）

- ・計算された1km当たりの「燃料費①、オイル費②、タイヤ費③、尿素水費④、車検・修理費⑤」を足し上げます。

○ 間接費率（%）：

- ・一般貨物自動車運送事業事業報告書における「一般貨物自動車運送事業損益明細表」から間接費を算出します。間接費は損益計算書の一般管理費を基礎に計算すると、正確に算出されない場合があります。右ページを参考に算出します。
- ・算出が困難な場合、国土交通省が公表する26.79%を活用する選択肢もあります。

⑦ 間接費率の算出

間接費率の算出方法⑦

第2号様式（第2条関係）（日本工業規格A列4番）

事業者番号

一般貨物自動車運送事業損益明細表

年 月 日から 年 月 日まで

住 所
事 業 者 名

（単位：千円）

営業収益	運送収入	貨物運賃	
		その他	
		計	
営業費用	運送雑収入	雑収入	
		雑収入	
		計	
費用	運送費	人件費	
		ガソリン費	
		軽油費	
		その他	
		計	
		事業用自動車	
		その他	
		計	
		事業用自動車	
		その他	
		計	
		保険料	
		施設使用料	
		自動車リース料	
		施設賦課税	
費用	運送費	事故賠償費	
		道路使用料	
		フェリーボート利用料	
		その他	
		計	
		一般管理費	
		人件費	
		その他	
		計	
		合計	
		営業損益	
		金	
		その他	
		合計	
		金	
		その他	
		合計	
		営業経	

【手順1】
道路使用料、フェリーボート使用料を除外、さらに「その他から備車費用を除外して再計算」し、営業費用の合計額を算出します。

【手順2】
＜間接費の合計＞
上記赤枠の合計：施設使用料、施設賦課税、事故賠償費、その他（備車費用差引）、一般管理費（人件費、その他）の合計額を求める

【手順3】
間接費率を算出します。
間接費の合計（手順2）÷営業費用の合計（手順3）＝間接費率

1km当たり変動費の算出

- 1km当たり変動費に、必要なコスト、利益率を加算します。
 - 加算処理後の1km当たり変動費に実車率（距離制運賃）、実稼働時間率を反映して、運賃計算の基礎となる1km当たり変動費を算出します。
- 【計算式】
- $$\frac{1\text{km当たり変動費} \times (1 + \text{適正利潤率} + \text{備車管理費率})}{\div \text{実車率 (実稼働時間率)}}$$

※備車管理費は実費により収受すべき位置づけであるが、別建て収受が困難な場合には、運賃に組み込んで算出します。

- 【計算の条件】
以下の事項を1km当たり変動費に反映してください。
- 備車管理費率 10%
 - 適正利潤率 2.72%
 - 距離制運賃：実車率 70%
 - 時間制運賃：実稼働時間率 95%

※上記数値は運賃・料金表の作成の理解を深めるために例示的に設定した数値であり、運賃・料金算出の目安となるものではありません。

まとめ：1 km当たり変動費の算出

- 変動費単価は、走行距離に比例して発生する費用として、以下の項目ごとの費用（燃料費、オイル費、タイヤ費、尿素水費、車検・修理費及び間接費（変動費相当額））を積算し、1km当たりの変動費を算出した。

1 km当たり変動費の算出

ステップ1 走行距離に比例して発生する6つの費用のデータを整理

燃料費

オイル費

タイヤ費

車検・理費

尿素水費

間接費
(変動費分)

ステップ2 以下6つの計算を実施します

費用

1km当たり変動費

燃料費

軽油単価 100円/リットル ÷ 燃費

オイル費

{オイル単価} × オイル交換1回当たりオイル量 + オイル交換1回当たり工賃
÷ オイル交換1回当たり走行距離

タイヤ費

{タイヤ単価 × タイヤ交換1回当たり交換本数(本) + タイヤ交換1回当たり工賃}
÷ タイヤ交換1回当たり走行距離(km)

車検・修理費

(車検・修理費用) ÷ 年間走行距離

尿素水費

尿素水単価 ÷ 走行可能距離

間接費(変動費分)

上記5項目の合計額 ÷ (1 - 間接費比率) - 上記5項目の合計額

ステップ3 運賃表の作成

1km当たり変動費

×

キロ程、走行キロ

=

変動費

1km当たり変動費の算出

実車率・実稼働時間率を反映した算出のポイント

○ 備車管理費率：

- ・ 備車管理費は「実費」で処理しますが、別建てによる収受が困難なことが想定される場合、運賃額に原価を含めて算出します。

○ 適正利潤率：

- ・ 適正利潤率については、標準的な運賃の算出では2.72%（国土交通省運輸審議会資料）ですが、運転者人件費等の前提条件の水準により、適正利潤率を設定すべき水準が異なります。
- ・ 車両償却年数、運転者人件費の設定水準が現行水準に近い場合には、20%前後の利益率を設定し、運転者人件費を上げできる原資を得るようにします。

○ 実車率、実稼働時間率：

- ・ 距離制運賃では、平均的な実車率を求め、1km当たり変動費を修正します。
【計算式】 $1\text{km当たり変動費} \div \text{実車率（距離制運賃における平均値）}$
【参考】 時間制運賃 実車率 50%（国土交通省運輸審議会資料）
【妥当な範囲】 実車率 約45%~80%の範囲
- ・ 時間制運賃では、平均的な実稼働時間率を求め、1km当たり変動費を修正します。
【計算式】 $1\text{km当たり変動費} \div \text{実稼働時間率（時間制運賃における平均値）}$
【参考】 時間制運賃 実稼働時間率 100%（国土交通省運輸審議会資料）
【妥当な範囲】 約80%~99%の範囲
- ・ 以上、距離制と時間制では運賃算出の基準が距離・時間と相違するため、空車距離・空車移動距離等のコストを反映する実車率または実稼働時間率をそれぞれ求め、1km当たり変動費を修正します。

1 時間当たりの固定費の算出

【国土交通省通達】

○ 走行距離にかかわらず、事業を行う上で固定的に発生する費用として、以下の項目ごとの年間費用（車両償却費、人件費、自動車関係税、自動車関係保険料、荷役関連費、借入金利息及び間接費（固定費相当額））を積算した額を年間労働時間で除して1時間あたり固定費を算出。

【計算式】（年間固定費）÷年間労働時間（約2,086時間）

1 時間あたり固定費の算出

1 年間の各固定費を算出し、合計します

車両費①

運転者人件費②

自動車関係税③

自動車関係保険料④

荷役関連費用⑤

借入金利息⑥

間接費⑦

自社独自の原価水準の設定

自社独自の運賃表の作成

実態に即した説明
原価を踏まえた運賃引上げ

固定費の合計額

÷

年間基本労働時間
2,086時間

=

1時間あたり
固定費

<年間基本労働時間>・・・残業時間ゼロを前提とした時間
40時間/週×（365日/年÷7日/週）=2,085.7時間

1 時間当たりの固定費

（1）車両費の算出

車両費(車両減価償却費)

【国土交通省通達】

○ 原価調査結果による車両の調達価格及び付属備品等の費用を合算した額を車両償却年数で除して、1年間当たりの車両償却費を算出。
○ 車両の償却年数は車両の購入に係る融資の返済期間、車両のリース期間、車両の修繕費の上昇の傾向等の実態を踏まえ、経営環境の維持・改善を図ることができ環境を整えるとともに、運送事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えの促進の観点から5年に設定。

【計算式】

車両の調達価格

+

付属備品等の費用

÷

車両償却年数

【算出上のポイント】

○ 車両の調達額：

・ 運賃表を算出したい車両の新車の車両調達額は、**架装費を含めた**合計額を算出。
【参考数値】 小型車：490万円 中型車：1,160万円 大型車：2,100万円
（出所）国土交通省（令和元年11月メーカー調査）

○ 付属備品等の費用：

・ デジタル・タコグラフ、ドライブレコーダー、ETC搭載機をはじめ、購入時のオプション料の合計額を算出します。
【参考数値】 小型車：670,000円 中型車：980,000円 大型車：1,700,000円
（出所）国土交通省（令和元年11月メーカー調査）

○ 中古車の場合：

・ ①実際に取得した調達額（取得額）を採用する方法、②使用中の車両について新車の調達額（取得額）を採用する方法のうち、いずれかを選択します。

○ 特殊車両（ダンプ車、ユニック車、タンク車等）の場合：

・ 特殊車両の場合には、架装費用、車両の必要設備等を含めて、調達額の総額を把握します。

○ リース調達の場合：

・ リース契約開始から終了までの総支払額、残価の支払額等の総支払額を算出。

○ 減価償却完了後の売却予定額：

・ 車両の性能不良などが発生する可能性があることから、売却見込額が正確に把握できないため、ゼロとして設定します。

○ 残存残価：

・ 残存簿価1円まで償却します。

1 時間当たりの固定費
(2) 運転者の人件費①

標準的な運賃の計算

【国土交通省通達】

○ 所定労働時間内の人件費（基準内人件費）は、時給単価に対し、原価調査により得られた車格ごとの人件費格差の比率（車格差率）、一定の福利厚生費率、年間労働時間を乗じて、1年間当たりの人件費額を車格ごとに算出した。

○ 運転者の労働環境については、賃金水準が全産業平均より約1割～2割低く、労働時間が全産業平均より約2割長い現状に鑑み、「運転者の労働条件の改善」という改正法の趣旨に基づき、時給単価については全産業の平均値を基準として設定した。

○ 年間労働時間については、週40時間の労働を前提とし、約2,086時間とした。（参考：40時間/週×（365日/年÷7日/週）＝2,085.7時間）

○ 基準外人件費（所定労働時間外の人件費）については、労働基準法に基づき、基準内人件費×1.25により算出した。

【基準内人件費 計算式】

時給単価（車両格差を反映）
×
(1+給与に対する福利厚生費率)

×

年間労働時間（約2,086時間）

【基準外人件費の1時間あたり単価 計算式】

時給単価（車両格差を反映）
×
(1+給与に対する福利厚生費率)

×

1.25（割増率）

【標準的な運賃】 運転者の人件費の計算イメージ

【時間制運賃・・・労働時間 11時間】

基本労働時間の時給単価
×
(1+給与に対する福利厚生費率)

×

8時間

基本労働時間の時給単価×1.25
×
(1+給与に対する福利厚生費率)

×

3時間

計算の基礎となった人件費の時間あたり単価

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

(出所) 国土交通省運輸審議会資料

基準外人件費

【国土交通省通達】

○ 基準外人件費（所定労働時間外の人件費）については、労働基準法に基づき、基準内人件費×1.25により算出した。

【算出上のポイント】

○ 1時間当たりの賃金（時給単価）を求め、当該時給単価に対して、以下の割増率を乗じて算出する。

○ 基準外人件費の割増率は以下の通りです。

◆ 大企業

割増率：月間60時間まで 1.25倍（中小企業は2023/4より施行）
月間60時間超 1.5倍

◆ 中小企業の特例

割増率：1.25倍（中小企業は2023/3末まで）

1 時間当たりの固定費
(2) 運転者の人件費②

運転者の人件費

【算出上のポイント】

○ **車種・車両形状に応じた人件費単価の設定**：

- ・上記の手法を前提に、さらに「車種×車型」の類型別に、乗務する運転者の賃金の内訳を整理します。
- ・賃金の内訳については、年間合計の「基本賃金（基準内）」、「時間外賃金（基準外）」、各種手当額、賞与額をそれぞれ整理します。
- ・上記数値については、「車種×車型」の①類型別の平均値、②特定のドライバーを代表として数値を設定する手法があります。

○ **手当額・賞与額の取扱い**：

- ・時給単価は基準内労働時間の基本給の時給単価、基準外労働時間（時間外口騒動時間）の時給単価をそれぞれ算出し、1時間当たりの手当額、賞与額をそれぞれ加算します。

○ **賃金引上げ率の設定**：

- ・地域ブロック別の時給単価を参考に、自社の基本給の時給単価をどのくらい引上げるか検討します。

○ **基準外賃金の割増率の設定**：

- ・基準外人件費は、現在の時間外労働時間について、60時間までは1.25倍、60時間超は1.5倍に換算し、年間の時間外賃金の合計額と年間の時間外労働時間の2つ算出します。

○ **福利厚生費比率**：

- ・以下の計算式により、1年間の給与に対する福利厚生費比率を求めます。
計算式：年間（法定福利費・福利厚生費）÷年間給与合計
- ・以下の数値を参考に活用することも可能です。

【参考数値】①20.4%（法定福利費 16%（正社員）、法定外福利費 4.42%（第63回福利厚生費調査結果報告、日本経済団体連合会、2019/12/23）
②国土交通省運輸審議会資料 16.6%

○ **基本労働時間の設定**：

- ・1日当たりの平均的な基本労働時間を設定します。1週当たりの平均労働日数により、4日、5日、5.5日、6日等を設定します。

○ **最大労働時間の設定**：

- ・1日当たりの最大労働時間を設定します。
（例）1日当たり拘束時間13時間とする場合、休憩時間1時間を除外し、12時間とします。

働き方改革関連法施行によるコストアップ

○ 働き方改革関連法施行により、順次コストアップ事項が発生見込みで、運転者及び管理者の人件費は増加するため、これらのコストを反映した人件費の設定をします。

コスト増加項目

運転者人件費

・有給休暇5日取得義務（2019年4月施行）

運行管理者等人件費

・時間外労働時間 月60時間超部分1.25倍 → 1.5倍
(中小企業：2023/4施行)

事務職員人件費

・法定福利費（賃金総額に対して16%~21%の範囲）

<試算>

有給休暇5日取得義務化（2019/4スタート）
人件費 約**1.2%**増加（有給休暇ゼロ→5日取得の増加率）

時間外労働時間割増（960時間とした場合）
人件費 約**1.8%**増加

法定福利費の増加等 約**0.6%**増加

合 計 約**3.6%**増加（対人件費）

※上記数値は、一定の前提条件を踏まえ算出した数値であり、上限に近い数値となるが、他の要因を考慮すると、さらに増加する可能性があります。

条件によりコスト増加

時間外労働時間上限規制

・新規採用による増員分の人件費増加
(追加 2割程度増加するケースあり)

賃金引上げ休日増加等

・運転者の処遇改善に向けたコストアップ

同一労働同一賃金

・「同一労働同一賃金」対応によるコストアップ

1 時間当たりの固定費

(2) 運転者の人件費③

運転者人件費：年間の標準的な賃金額の算出の流れ

- 自社の運賃・料金表作成では、働き方改革の実現を踏まえ、現状の賃金実態を踏まえ、働き方改革関連法案を遵守し、運転者の処遇改善を実現できる水準の時給単価を検討します。
- 上記時給単価を参考としつつも、申入れ・交渉時に、説得力のある説明をできるようにするために、賃金の引上げ幅、引上げる根拠を検討する必要があります。
- 運転者人件費は以下の流れで算出します。

Step1 賃金、労働時間等の実態を把握



Step2 働き方改革を実現する労働条件を設定
・賃金、労働時間、時間外労働時間の見直し
・運転者の処遇の改善



Step3 基準内人件費の時給単価、基準外人件費の倍率を算出



Step4 運賃計算の基礎となる年間の標準的な賃金額を算出

運転者の賃金、労働時間等の労働条件の見直し

- 標準的な運賃の告示を踏まえ、運賃・料金表を作成するに際して、運転者の人件費、労働時間、休日日数など、労働条件の見直しが必要です。
- 以下のように各段階で運転者人件費のコストアップが想定されることから、具体的に何%程度の引上げが必要となるか検討します。

現状の人件費水準を把握



現行の法令遵守のためのコストアップを反映



働き方改革関連法へ対応するためのコストアップを反映



運転者の処遇改善のコストアップ分を反映
(労働時間の縮減、休日の増加等)



働き甲斐のある賃金水準へ引上げ
労働時間は短縮化しても、賃金は下げない



現行の賃金水準から、必要な賃金の引上げ幅を検討する

1 時間当たりの固定費

(2) 運転者の人件費④

Step1 賃金、労働時間等の実態の把握

- 運賃・料金表を作成する場合、自社の運転者人件費の設定が極めて重要です。現状の賃金・労働時間を踏まえ、働き方改革に向けた望まれる賃金・労働時間を設定します。
- 運賃・料金を算出するために、自社運転者の賃金を把握してください。
- 運転者が複数いる場合、①平均値を算出し採用、②代表的な運転者の数値を採用するなどの方法があります。
- 車種×車型（例：大型ダンプ、小型バン等）により、従事する運転者の賃金が相違する場合には、「車種×車型」ごとに以下青枠内の数字を整理します。

賃金 の内訳	年間 基本賃金(基準内)	2,150,000 円
	年間 時間外賃金(基準外)	1,113,288 円
	年間 各種手当額の合計	1,200,000 円
	年間 賞与額の合計	50,000 円
	合計: 年間 総賃金	4,513,288 円
労働 時間 等	1日当たり基本労働時間(基準内)	8.0時間
	1日当たり最大労働時間	12.0時間
	1日当たり車両に乗務しない平均時間	0.75 時間
	年間 時間外労働時間(基準外)	840時間
そ の 他	年間 平均労働日数	240.0日
	賃金引上げ比率	+40%
	法定福利費率	16.0%
	福利厚生費率	4.4%

※上記数値は運賃・料金表の作成の理解を深めるために例示的に設定した数値であり、運賃・料金算出の目安となるものではありません。

Step2 働き方改革を実現する労働条件の設定

- 運転者人件費は、算出された時給単価を踏まえ、賃金引上げ比率を設定し、働き方改革の実現、持続的な物流を提供するために必要な人件費水準を検討し、引上げ比率を求めます。
- 上記の「賃金の引上げ比率」を設定し、算出された「運賃表の基礎となる平均時給（基準内労働時間時給）」の金額について、全産業平均の賃金水準を踏まえ、妥当な水準にあるか確認します。
- 上記緑枠内の年間時間外労働時間、年間平均労働日数についても、働き方改革の実現を踏まえ、設定します。（有給休暇5日取得、時間外労働上限960時間等）

Step3 基準内人件費の時給単価、基準外人件費の倍率の算出

- 運賃・料金表の作成の基礎となる時給単価等の算出式は以下の通りです。
- 国土交通省の標準的な運賃を算出する基礎となったブロック別地域の全産業別平均の人件費を参考としつつも、自社の賃金水準との乖離率など、実態を踏まえ、現実的な引上げ水準になるか否か、検討する必要があります。
- 自社の運賃料金表の作成では上記検討プロセスを飛ばして、全産業別の平均値を安易に採用することなく、働き方改革の実現等を踏まえた条件設定をします。

基本賃金の時給単価の算出

- ① 年間基本賃金（基本給）÷（1日当たり基本労働時間×年間平均労働日数）＝基本時給単価①
- ② 年間手当額及び賞与額の合計÷（総労働時間）＝1時間当たり手当額及び賞与額②
- ③ （基本時給単価①+1時間当たり手当額及び賞与額②）×（1+賃金引上げ比率）＝**運賃表作成の基礎となる基本時給単価③**

時間外賃金の割増倍率の算出

- ① 年間時間外賃金÷年間時間外労働時間＝1時間当たり時間外賃金④
- ② （1時間当たり時間外賃金④+1時間当たり手当額及び賞与額②）÷（基本時給単価①+1時間当たり手当額及び賞与額②）＝**割増倍率⑤**

時間外賃金の単価

- ① 運賃表作成の基礎となる基本時給単価③ × 割増倍率⑤＝**運賃表作成の基礎となる時間外賃金の時給単価⑥**

Step4 運賃計算の基礎となる年間平均賃金額の算出

- 運賃表の作成には、Step3で作成した以下の数値を用います。
 - ・運賃表作成の基礎となる基本時給単価③
 - ・運賃表作成の基礎となる時間外賃金の時給単価⑥
- 「車種×車型」ごとに、運賃計算の基礎となる年間の賃金額を算出します。

年間 標準的な賃金額

- 運賃表作成の基礎となる基本時給単価③×（1日当たり基本労働時間×年間平均労働日数）×（1+法定福利費率+福利厚生費率）＝**年間 標準的な賃金（基本労働時間分のみ）**
- ②基本労働時間を超過する時間に対しては、**運賃表作成の基礎となる時間外賃金の時給単価⑥により計算します。**

1 時間当たりの固定費

（３）自動車関係税

自動車関係税③

【国土交通省通達】

○原価調査結果により、1年間当たりの自動車取得税額（自動車税環境性能割額）、自動車税額、自動車重量税額を算出。

【算出上のポイント】

- **環境性能割額（2019/10以降）**：
 - ・営業用車両は、燃費性能により、非課税、0.5%、1%、2%の4段階に分かれています。
- **自動車取得税（2019/9まで）**：
 - ・過去の自動車取得税を把握していない場合には、以下の係数を乗じて算出します。
2014/3までに取得した場合：3%
2014/3以降に取得した場合：2%
- **環境性能割、自動車取得税の算出**：
 - ・車両償却期間と一致させて、算出します。
$$\text{環境性能割（自動車取得税）} \div \text{車両償却期間} = \text{1年当たり費用}$$
- **自動車税額**：
 - ・1年に1回、納付しますが、取得した年は月割りによる納付の場合があるため、12カ月分の額となるように算出します。
- **自動車重量税額**：
 - ・車検時に支払う自動車重量税で、2年車検の場合には1/2を乗じて1年間の自動車重量税額にします。
- **複数車両保有する場合の算出**：
 - ・車種×車型の類型別に、自動車関係税の平均値を求める手法、代表的な車両を選択して当該費用額を採用する手法があります。
- **自動車関係税以外の租税公課（税金）の取扱い**：
 - ・法人事業税、固定資産税等の自動車関係税以外の租税公課については、間接費に分類して算出します。

1 時間当たりの固定費

（４）自動車関係保険料

自動車関係保険料④

【国土交通省通達】

○原価調査結果により、1年間当たりの自動車損害賠償責任保険料、一般自動車損害保険料（任意保険料）を算出。

【算出上のポイント】

- **対象となる保険の種類**：
 - ・車両に直接割り付け可能な保険を対象とし、自賠責保険料、任意保険料とします。
- **自動車損害賠償責任保険料（自賠責保険）**：
 - ・車検時に支払いする自賠責保険は、12カ月分を把握します。
 - ・車両総重量8t以下の初年度登録では車検期間2年のため、半額を計上します。
- **一般自動車損害保険料（任意保険料）**：
 - ・任意保険料についても、12カ月分を把握します。
 - ・事象者単位、事業所単位で契約し、1台ごとに任意保険料を割り付けられない場合には、間接費に算入します。なお、1台当たりの任意保険料に格差がない場合には、「全体の任意保険料÷契約台数 = 1台当たり任意保険料」により求めます。
- **自動車関係保険料の対象期間**：
 - ・上記にもある通り、原則12カ月（1年間）分の保険料を把握します。
 - ・契約期間2年など、複数年にわたる場合には、契約年数で割り、1年当たりの保険料を求めます。
- **貨物総合保険等の扱い**：
 - ・貨物の汚破損に対応する保険料については、車両に関係しないため、間接費に含めて計算します。
- **特定の取引先を対象に加入する保険費の扱い**：
 - ・特定の取引先を対象に加入する保険費は、実費に分類するため、運賃表を算出する原価には反映しません。実費に分類し、別建てにて収受します。

1 時間当たりの固定費
（５）間接費、荷役関連費用、借入金利息①

間接費（固定費分）⑤
○間接費については、施設利用料、施設賦課税、事務員等の人件費、及び自動車以外の施設等の減価償却費等を見込むものとして、原価調査の対象事業者の実績値を用いて間接費率（年間総費用額に対する割合）を算出した上で、上記固定費に対応する１年間当たりの間接費の額を算出。
【計算式】固定費計を基礎に、間接費率を用いて、間接費を算出 {①～⑥合計値(円/年)} ÷ {1－間接費率(%)}－{①～⑥の合計値(円/年)}
【データの収集】 ○間接費率（％）：一般貨物自動車運送事業事業報告書における「一般貨物自動車運送事業損益明細表」から間接費を算出します。間接費は損益計算書の一般管理費を基礎に計算すると、正確に算出されない場合があります。売上原価に計上する運行管理者等の間接費を除外します。
○ご参考：固定費合計額に対して「間接費率：26.79%」（国土交通省運輸審議会）

荷役関連費用⑥
【国土交通省通達】 ○原価調査結果により、１年間当たりの荷役関連の消耗品に係る費用を算出。
【データの収集】 ○自社の荷役関連の消耗品について、各車両の平均金額を把握します。
○ご参考：固定費合計額に対して「0.56%」（国土交通省運輸審議会）

借入金利息⑦
【国土交通省通達】 ○原価調査対象事業者の実績値を用いて、１年間当たりの借入金利息額を算出。
【計算式】ベースとなる資産（事業用固定資産額 ＋運転資本額（営業費×４％））×他人資本構成比×金利
【データの収集】 ○データ把握では、①上記の計算式に適用して計算する方法、②各車両の売上高で按分する方法、③台数按分で把握する方法があります。
○ご参考：固定費合計額に対して「0.53%」（国土交通省運輸審議会）

1 時間当たりの固定費
（５）間接費、荷役関連費用、借入金利息②

元請管理費
【算出上のポイント】 ○協力会社（備車先）に運送委託する場合、収受運賃と支払運賃との差額を管理費として収受することから、①管理費用を別建て収受、②運賃額に加算のいずれにより収受します。

実車率
【算出上のポイント】 ○実車率を反映して、1km当たり変動費及び1時間当たり固定費を算出します。
○ご参考：実車率：69.6%（全日本トラック協会 経営分析報告書）

適正利潤
【国土交通省通達】 ○自己資本に対する適正な利潤額を元に、運送原価に対する利益率を算出した。
【計算式】 ① 適正利潤額： ベースとなる資産（事業用固定資産額＋運転資本額（営業費×４％）） ×自己資本構成比×0.1÷（1－利益課税率） ② 運送原価に対する利益率：適正利潤額÷運送原価
【データの収集】 ○適正利潤は、①上記の計算式に適用して計算する方法、②自社の利益率を加算する方法、③国土交通省の係数（2.72%）を活用する方法があります。
○①で適正利潤を算出した後、会社全体の運送原価で （会社全体の）適正利潤（額）÷（会社全体の）運送原価＝利益率
○ご参考：利潤率：2.72%（国土交通省 標準的な運賃）

1 時間当たりの固定費

1 時間当たり固定費の算出

○ 1 時間当たり固定費を求めるための年間基本車両稼働時間：

- ・ 1 日当たり基本労働時間から、車両に乗務しない時間（乗務前後の点呼、車両整備点検、朝礼、打合せ等）を除外し、基本労働時間のうち年間基本車両稼働時間を求めます。
- ・ 年間労働日数は、有給取得日、平均欠勤日数、特別休暇、年間休日日数等を除外し、算出します。

【計算式】

年間基本稼働労働時間

= (1 日当たり基本労働時間 - 乗務しない時間) × 年間労働日数

年間固定費 ÷ 年間基本稼働時間 = 1 時間当たり固定費

○ ご参考：標準的な運賃算出の年間基本労働時間 2086 時間（国土交通省運輸審議会）

※ 上記時間は有給取得時間、欠勤時間、特別休暇等が考慮されていないため、実態に即した年間 基本労働時間を算出してください。

【計算の条件】

以下の前提を踏まえ、年間 基本車両稼働時間を算出してください。

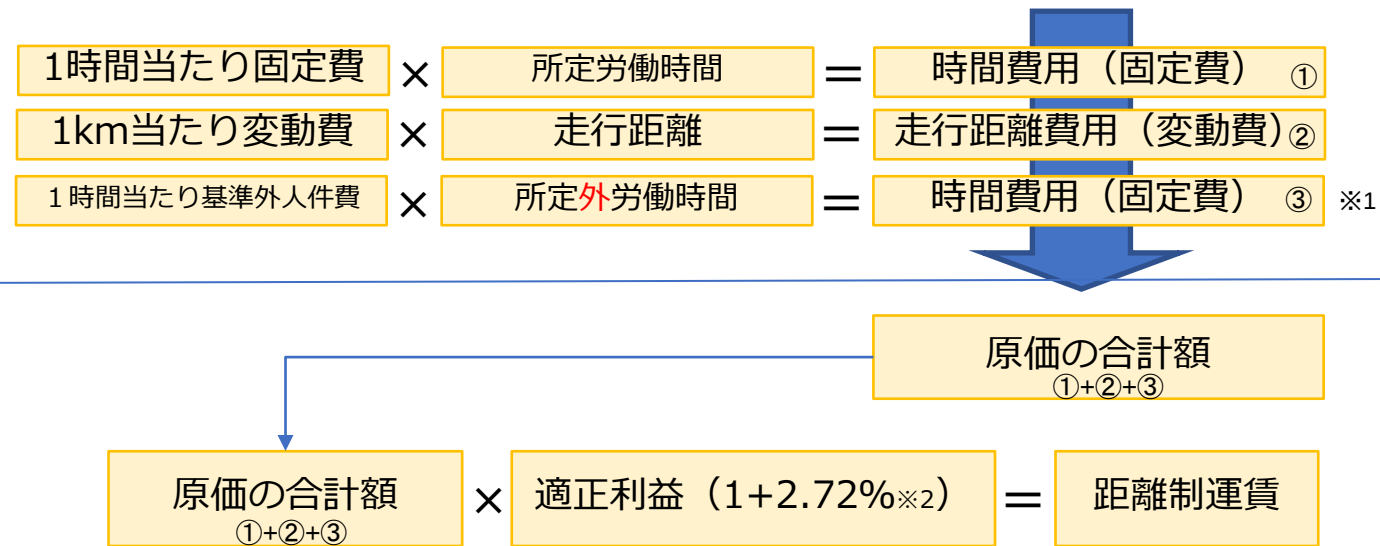
- 1 日当たり基本労働時間 8 時間 ○ 所定労働日数 261 日
- 1 日当たり車両に乗務しない時間 1 時間 ○ 年間休日 25 日、有給休暇 5 日

※ 上記数値は運賃・料金表の作成の理解を深めるために例示的に設定した数値であり、運賃・料金算出の目安となるものではありません。

距離制運賃

距離制運賃の算定方法

○標準的な運賃の基準運賃は、以下の計算式により算出。



※1 1日の労働時間が8時間を超過する場合に、加算。

※2 出所 運輸審議会資料

往復運行（実車率50%）←距離制運賃のみ

○1 運行当たり走行距離について、帰り荷がない運行でも、帰路に要する必要な原価の確保を前提とするため、実車キロ程（運賃表のキロ程）に2を乗じて算出した距離を設定。（復路は空車を前提に算出）

○1 運行 実車率を50%に設定して計算されています。走行距離に対する所要時間が2倍されています。

往復 全線高速道路利用を前提とする所要時間設定

○キロ程が長距離化するに従い、平均速度が上がるように設計され、キロ程別の所要時間が算出されています。

○中長距離帯は、高速道路を走行することを前提とした平均走行速度を使用して標準的な運賃を算出されていますが、基準運賃には高速道路利用料金は含まれていません。

1日当たりの上限労働時間を約11.7時間に設定

○長距離帯における時間外労働時間については、令和6年度から年960時間の時間外労働の限度時間の規制が施行されるため、運行1日当たり約3.7時間が上限となるよう設定されています。

○1日当たりの労働時間は、11.7時間（8時間+3.7時間）を上限として設定されています。

積み込み・取卸し作業時間を含まない

○標準的な運賃（基準運賃）には、積み込み・取卸しに要する時間は含まれていません。

距離制運賃 キロ程 → 積み込場所から取卸場所までの距離

○走行距離は、積み込場所から取卸場所までの距離を設定。
○車庫から積み込場所（運送委託者の指定場所）等の距離は含まれません。
○取卸場所から車庫までの距離は含まれています。（帰路は空車を前提）

待機時間は発着で各30分を含む

○一運行において通常発生することが想定される発地及び着地での待機時間各30分間（発着で合計60分）及び通常必要となる点呼・法定点検等の運行準備に要する時間を含みます。

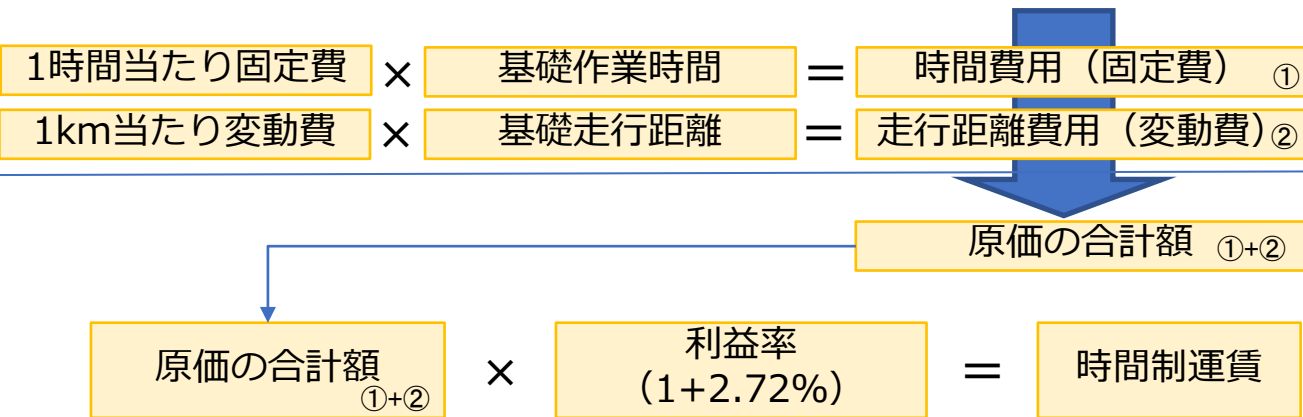
乗務前後の点呼・整備点検等で、30分を含む

○乗務前後の点呼・整備点検等で、30分が含まれています。

時間制運賃

時間制運賃の算定方法

○時間制運賃の額は、以下の計算式により算出。



前提となる「基礎走行距離」

- 8時間制運賃
 - ◆小型車 上限 100km
 - ◆中型車、大型車、トレーラ 上限 130km
- 4時間制運賃
 - ◆小型車 上限 50km
 - ◆中型車、大型車、トレーラ 上限60km

基礎走行距離を超過した場合の加算額

○前提となる基礎走行距離を超過する場合の加算額

【10kmあたり加算額×超過する走行キロ】

基礎作業時間を超過した場合の加算額

○基礎作業時間の範囲を超えて運行する場合の加算額は1時間あたり基準外人件費に利益率を加算した額として設定。

【1時間あたり加算額×超過する作業時間（拘束時間）】

（出所）「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について」（国土交通省、2020年4月）より作成

走行キロ、作業時間の計算

○走行キロ及び作業時間は、使用する車両が運送委託者が指定した場所に到着したときから、その作業が終了して車庫に帰着するまでについて計算。

○時間制運賃の範囲：

荷主等が指定した場所 → 車庫等までの走行キロと作業時間

作業時間、走行キロの切上げ処理

○10kmに満たない走行キロは10kmに、1時間に満たない作業時間は1時間に、それぞれ切上げて計算します。

（例）作業時間：6時間30分 → 7時間に切上げ処理
走行キロ：34km → 40kmに切上げ処理

附帯作業料金

- 作業時間内における附帯作業について、時間コストは作業時間に含まれていますが、作業代金は含まれていません。
- 附帯作業が発生する場合、別途作業料金を収受します。

待機時間料金

- 時間制運賃の場合、作業時間内に待機時間が発生した場合であっても、告示の「待機時間料」を収受しません。
- なお、待機時間発生等により基礎作業時間等を超えた場合、超過時間に対する加算額を収受します。

実車率

- 時間制運賃の実車率は100%により算出されています。（距離制運賃のように50%ではありません）
- 申入れ・交渉では、車庫から指定場所までの時間と走行キロに対応する原価が含まれていないことを説明してください。

7 自社原価に基づく 運賃表作成シートの活用方法

○標準的な運賃と比較し、現行の収受運賃がどのくらいの水準に位置するか、現行収受している運賃水準を評価します。

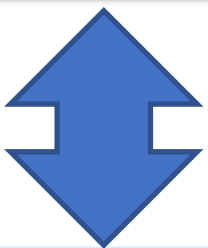
標準的な運賃は本来あるべき水準
 標準的な運賃＝比較基準



まずは現行運賃の評価

○現行運賃の水準と標準的な運賃とを比較し、運賃交渉に向けた引上げ率を把握します。

「現行運賃」の水準



比較し引上げ率を算出

「標準的な運賃」の水準

- 自社の原価データを条件設定シートに入力すると、運賃表を簡単に作成することができます。
- シートに組み込まれた計算式は、国土交通省の標準的な運賃の計算式と同じ設定です。
- 国土交通省告示の標準的な運賃の算出の前提を変更して、自社独自の運賃表を作成したい場合に、活用できます。

原価データから運賃表を作成するシート

条件設定
 (原価データ、運行特性)

- ・ 1 km当たり変動費、1時間当たり固定費を算出するために原価データを入力
- ・ キロ程別の所要時間等を入力。
- ・ 実車率を独自に設定。

運賃・料金表の作成

- ・ 自社の原価、時間設定により、運賃・料金表等が作成できます。
- ・ 原価計算の仕組みを理解していなくとも、条件設定が簡単にできます。

標準的な運賃の考え方を踏まえた
 自社独自の運賃

- ・ 標準的な運賃の考え方を踏まえた自社独自の運賃・料金表が作成できます。

計算結果を基礎とした
 運賃料金適用方の作成
 (料金、割引率・割増率等の設定)

- ・ 原価計算結果を基礎に独自の運賃・料金表に対応した運賃料金適用方を作成します。

ベスト運賃、最低ライン運賃算出の手順

○「標準的な運賃」を活用し、取引先に対して申入れ、交渉を円滑に実施するために、自社原価を踏まえた運賃・料金表の作成、必要な係数の算出、荷主への交渉を実施します。

○運賃表作成シートを活用すれば、以下の作業手順による計算は不要です。前提条件データを入力するだけでベスト運賃、最低ライン運賃の算出が可能です。

交渉に向けたベスト運賃、最低ライン運賃算出の手順

作業手順 1

車種別、車両形状別の費用を整理

作業手順 2

変動費算出
必要なデータを整理

固定費算出
必要なデータを整理

作業手順 3

1 kmあたり変動費

1 時間あたり固定費

作業手順 4

運送実態を踏まえ、距離制運賃、時間制運賃を作成
ベストな水準、最低ラインの水準を把握

作業手順 5

距離制運賃、時間制運賃において、それぞれ積込・
取卸作業料、附帯作業料等の料金を計算

作業手順 6

- ・ 運賃、料金の上下幅の設定
- ・ 届出を実施
- ・ 取引先に対して個別に運賃交渉を実施

運転者の人件費

運賃表作成シートの前提の考え方

○働き方改革への対応を踏まえ、運賃・料金表を作成するに際して、運転者の人件費、労働時間、休日日数など、労働条件の見直しが必要です。

○ 以下のように各段階で運転者人件費のコストアップが想定されることから、具体的に何%程度の賃金引上げが必要となるか検討します。

現状の賃金水準を把握

現行の法令遵守のためのコストを算定

働き方改革関連法へ対応するためのコストを算定

運転者の処遇改善の上記 2 項目のコストを踏まえ算出
(労働時間の縮減、休日の増加等)

働き甲斐のある賃金水準を算定
労働時間は短縮しても、賃金は下げない

現行の賃金水準を上記と比較して、必要な賃金の引上げ幅を検討
(条件設定シートに反映)

運賃表作成シート

○標準的な運賃の計算式に準拠した運賃表作成シートを活用することで、自社の原価を踏まえた運賃表を作成することができます。

○運賃表は、届出、交渉の際に活用できます。特に、標準的な運賃を満額収受できないと諦めている場合、自社の原価を踏まえた運賃表を提示することで、標準的な運賃を意識した運賃表で交渉することができます。

1

【簡易版】 (次ページ以降参照)
標準的な運賃の考え方に準拠
→ 平均速度 **速い**

2

【詳細版】
拘束時間を現場実態に即し
長時間化できる
→ 平均速度 **遅い**



○標準的な運賃、自社独自の原価から算出した運賃、現行の実勢運賃の3つの数値を把握し、申入れ・交渉に活用します。

簡易版 運賃表作成シート

画面イメージ：条件設定シート

I 1時間当たり固定費の算出

項 目		単位	入力上の留意点	1
車 両 情 報	車種(車格)	文字	車両の車種(車格)、車型等、識別情報を入力。(小型・中型・大型・トレーラー)	
	車両の形状	文字	車型を入力。(バン、冷凍車、冷蔵車、ダンプ、平ボディ、ユニック、タンク等)	
	単車・トレーラの区分	選択	トレーラ(牽引車及び被牽引車)の場合、必ず「トレーラ」を選択。トレーラ以外は「単車」を選択。(※トレーラを選択すると、被牽引車の欄について入力可能となります)	
	運転者名	文字	運転者名を入力。	
	最大積載量	トン	車検証から、トン単位で入力。(例)3500kg → 3.50トン	
	車両総重量	トン	車検証から、トン単位で入力。(例)8250kg → 8.25トン	
車 両 費	車両の調達価格	円	車両本体価格(税抜)を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。(新車の調達価格を入力)	
	付属備品等の費用	円	オプション費、ドラレコ、デジタコ、ETC等の設備費用(税抜)を入力。経理上一括償却済みでも、入力。	
	車両償却年数	年	車両償却年数を設定。【国土交通省運輸審議会資料:5年】	
	年当たり車両費	円	【入力不要】年間の車両費が算出されます	0 円
運 転 者 人 件 費	時給(所定内)	円	基本給、手当及び賞与を基礎とした1時間当たりの賃金(時給単価)を入力。(時間外賃金を含めない)【国土交通省運輸審議会資料:北海道1996円、東北1903円、関東2671円、北陸信越2015円、中部2400円、近畿2381円、中国2115円、四国1967円、九州1990円、沖縄1743円】	
	1日当たり基本労働時間(基準内)	時間	働き方改革を実現できる1日当たり平均基本労働時間を入力。【入力例】週休3日→10時間、週休2日→8時間、週休1.5日→7.273時間、週休1日→6.667時間	
	1日当たり車両に勤務しない時間	時間	1日当たりの車両に勤務しない時間を入力。(点呼、乗務前整備点検、乗務後整備点検、朝礼、打合せ、帰庫後作業等について、1日当たりの平均時間)	
	年間労働日数	日	働き方改革を実現できる年間労働日数を入力。(有給休暇取得日、平均的な欠勤日数、特別休暇等を除外)休日を増加させる場合、当該日数を除外。	
	福利費率(給与等に対する割合)	%	給与等に対する法定福利費及び福利厚生費の比率を入力。 【参考:国土交通省運輸審議会資料 16.6%、正社員モデル 20.4%】	
	時間外労働賃金 平均割増率	倍	時間外労働賃金の加重平均倍率を入力。 (参考:1.25倍(年間720時間)から1.3125倍(年間960時間)までの範囲の値を入力)	
	年間労働時間(基準内のみ)	時間	【入力不要】1日当たり基本労働時間×年間平均労働日数	0時間
税 金	環境性能割・自動車取得税	円	実際の支払総額を入力。新車調達を前提とする場合、当該車両の環境性能割を入力。	
	自動車税	円	年間の自動車税を入力。新車調達を前提とする場合、当該車両の自動車税を入力。	
	自動車重量税	円	年間の自動車重量税を入力。(車両総重量8t未満の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出)新車調達を前提とする場合、当該車両の自動車重量税を入力。	
保 険	自賠責保険料	円	年間の自賠責保険料を入力。(車両総重量8t未満の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出)新車調達を前提とする場合、当該車両の自賠責保険料を入力。	
	任意保険料	円	年間、1台当たりの任意保険料を入力。 【参考:国土交通省運輸審議会資料 年額121,743円】	
そ の 他	荷役関連の消耗品費比率	%	年間ベースの固定費合計に対する比率を入力。【参考:国土交通省運輸審議会資料 固定費合計に対して0.54%】	
	荷役関連の消耗品費	円	【入力不要】上記比率より年間費用額を算出	#DIV/0!
	借入金利息比率	%	年間ベースの固定費合計に対する比率を入力。【参考:国土交通省運輸審議会資料 固定費合計に対して0.58%】	
	借入金利息	円	【入力不要】上記比率より年間費用額を算出	#DIV/0!
間接費比率		%	年間ベースの固定費合計に対する比率を入力。【参考:国土交通省運輸審議会 固定費合計に対して26.79%】	
固定費に対応する間接費(年額)		円	【入力不要】上記比率より年間費用額を算出	#DIV/0!
年間 固定費(時間外労働時間を含まない)		円	【入力不要】合計額を算出	#DIV/0!

Ⅱ 1km当たり変動費の算出				
項 目		単位	入力上の留意点	
燃 料 費	燃費	km/L	車両別の平均燃費を入力。	
	1リットル当たり燃料単価	円	運賃の基礎となる燃料単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料：100円/L】	
	1km当たり燃料費	円	【入力不要】1km当たり燃料費を算出	0.0 円
オ イ ル 費	オイル単価	円	オイルの1リットル当たりの単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料：387.6円/L】	
	1回当たりの交換オイル量	リットル	オイル交換に必要なオイル量を入力。（エンジンの諸元を参考とする）	
	オイル交換1回分の工賃	円	オイル交換の1回当たり工賃を入力。【国土交通省運輸審議会資料：4385円】	
	オイルの交換走行距離	km	オイルを交換の目安となる平均走行距離（交換する走行距離）を入力。	
	1km当たりオイル費	円	【入力不要】1km当たりオイル費を算出	0.0 円
タ イ ヤ 費	タイヤ1本当たり費用	円	タイヤ1本当たりの平均費用を入力。	
	タイヤ交換本数	本	必要なタイヤの本数を入力。（スペアタイヤを含めない）	
	タイヤ交換1回分の工賃	円	タイヤ交換に必要な1回当りの平均的な工賃（着脱・組み換え・古タイヤの廃棄費用等の合計）を入力。（1本当たり工賃×本数）	
	タイヤ交換走行距離	km	タイヤ交換する目安となる走行距離を入力。	
	1km当たりタイヤ費	円	【入力不要】1km当たりタイヤ費を算出	0.0 円
尿 素 水 費	尿素水単価	円	尿素水の1リットル当たりの単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料：73.2円/L】	
	1L当たり走行距離	km	尿素水1L当たり走行距離を入力。	
	1km当たり尿素水費	円	【入力不要】1km当たり尿素水費を算出	0.0 円
車 検 ・ 修 理 費	年間車検整備費	円	車検のための平均的な車検整備費用を入力。（自賠責保険料、自動車重量税を除外）	
	年間一般修理費	円	車検整備費以外の一般修理費用を入力。（定期点検費用他）	
	次回車検・修理までの走行距離（予想）	km	年間の平均走行距離を入力。	
	1km当たり車検・修理費	円	【入力不要】1km当たり車検・修理費を算出	0.0 円
	変動費に対応する間接費（1km当たり）	円	【入力不要】年間費用額を算出	0.0 円
間 接	1km当たり変動費	円	【入力不要】年間費用額を算出	0.0 円

Ⅲ 被牽引車（シャーシー）の算出条件				
項 目		単位	入力上の留意点	
車 両 費	被牽引車（シャーシー）の調達価格	円	被牽引車の車両本体価格を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。	
	付属備品等の費用	円	被牽引車のオプション費用他を入力。	
	車両償却年数	年	被牽引車の車両償却年数とヘッドの年数を一致させずに入力することも可能です。	
	被牽引車 1年当たり車両費	円	【入力不要】年間の被牽引車の車両費を算出。	0 円
	自動車取得税	円	被牽引車の支払総額を入力。	
税 金	自動車税	円	被牽引車の年間の自動車税を入力。（参考：納付書を参照）	
	自動車重量税	円	被牽引車の年間の自動車重量税を入力。	
	自賠責保険料	円	被牽引車の年間の自賠責保険料を入力。	
保 険	被牽引車 間接費	円	【入力不要】被牽引車の間接費を算出。	0円
	被牽引車 年間 固定費	円	【入力不要】被牽引車の年間固定費を算出。	0円
タ イ ヤ 費	タイヤ1本当たり費用	円	被牽引車のタイヤ1本当たりの平均費用を入力。	
	タイヤ交換本数	本	被牽引車の必要なタイヤの本数を入力。	
	タイヤ交換1回分の工賃	円	被牽引車のタイヤ交換に必要な1回当りの平均的な工賃（着脱・組み換え・古タイヤの廃棄費用等の合計）を入力。	
	タイヤ交換走行距離	km	被牽引車のタイヤ交換する目安となる走行距離を入力。	
	被牽引車 1km当たりタイヤ費	円	【入力不要】被牽引車の1km当たりタイヤ費を算出。	0.00 円
車 検 ・ 修 理 費	年間車検整備費	円	被牽引車の車検のための平均的な整備費用（見込）を入力。	
	一般修理費用	円	被牽引車の車検整備費以外の一般修理費用（年間の修理費）を入力。	
	次回車検・修理までの走行距離	km	被牽引車の年間走行距離を入力。	
	被牽引車 1km当たり車検・修理費	円	【入力不要】被牽引車の1km当たり車検・修理費を算出。	0.00 円
	間接費	円	【入力不要】被牽引車の間接費を算出。	0.00 円
間 接	被牽引車 1km当たり変動費	円	【入力不要】被牽引車の1km当たり変動費を算出。	0.00 円

Ⅳ 運賃表作成の前提条件他				
前 提 条 件	待機時間を算入する時間	時間	距離制運賃に算入する待機時間を入力。【国土交通省運輸審議会資料：発着各30分、合計1時間】	
	積込・取卸作業の立会い時間 その他の時間	時間	距離制運賃に算入する積込・取卸作業に係る立会い時間を入力。（運転者が作業を実施しない場合でも時間コストを要する）また、その他の時間として加算すべき時間を入力。	
	適正利潤率	%	【国土交通省運輸審議会資料：2.72%】	
他	1時間当たり作業料金（時間コストを除外）	円	時間コストを除外した「作業代金のみ」を入力。	

			※「準拠版」では、	
距離制運賃 算出単価(実車率は未反映)			2	
距 離 制 運 賃	1時間当たり固定費（基本労働時間部分）	円	【入力不要】距離制運賃算出の原単位。利益加算、実車率は未反映。	#N/A
	1時間当たり費用（所定外労働時間部分）	円	【入力不要】待機時間料算出の原単位。利益加算。	#N/A
	1km当たり変動費	円/km	【入力不要】距離制運賃算出の原単位。利益加算、実車率は未反映。	#N/A

時 間 制 運 賃	1時間当たり固定費（基本労働時間部分）	円	【入力不要】時間制運賃算出の原単位。利益加算、実車率は未反映。	#N/A
	1時間当たり費用（所定外労働時間部分）	円	【入力不要】時間制運賃算出の原単位。利益加算。	#N/A
	1km当たり変動費	円/km	【入力不要】時間制運賃算出の原単位。利益加算、実車率は未反映。	#N/A

画面イメージ：計算シートで作成する運賃・料金表

I 距離制運賃

車種×車型					
キロ程					
	10 km				
	20 km				
	30 km				
	40 km				
	50 km				
	60 km				
	70 km				
	80 km				
	90 km				
	100 km				
	110 km				
	120 km				
	130 km				
	140 km				
	150 km				
	160 km				
	170 km				
	180 km				
	190 km				
	200 km				
	200km超～500km以下 20km増すごとの加算額				
	500km超 50km増すごとの加算額				

Ⅱ 時間制運賃

種 別			車種×車型			
基 礎 額	4時間	60kmまで				
	8時間	130kmまで				
加 算 額	走行キロ10kmを 増すごとの加算額					
	1時間を 増すごとの加算額					

※車種を問わず、一律に上限走行距離を設定。

Ⅲ 料金単価（1時間当たり単価）

項 目						
待機時間料金	距離制運賃					
附 帯 作 業 料 金	距離制運賃	上限				
		下限				
	時間制運賃					

※距離制運賃では時間コストが含まれ、時間制運賃では時間コストは含まれない。

Ⅰ 1時間当たり固定費の算出		
項 目		入力上の留意点
車 両 情 報	車種（車格）	車両の車種（車格）、車型等、識別情報を入力。（小型・中型・大型・トレーラー）
	車両の形状	車型を入力。（バン、冷凍車、冷蔵車、ダンプ、平ボディ、ユニック、タンク等
	単車・トレーラの区分	トレーラ（牽引車及び被牽引車）の場合、必ず「トレーラ」を選択。トレーラ以外は「単車」を選択。（※トレーラを選択すると、被牽引車の欄について入力可能となります）
	運転者名	運転者名を入力。
	最大積載量	車検証から、トン単位で入力。（例）3500kg → 3.50トン
	車両総重量	車検証から、トン単位で入力。（例）8250kg → 8.25トン
車 両 費	車両の調達価格	車両本体価格（税抜）を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。（新車の調達価格を入力）
	付属備品等の費用	オプション費、ドラレコ、デジタコ、ETC等の設備費用（税抜）を入力。経理上一括償却済みでも、入力。
	車両償却年数	車両償却年数を設定。【国土交通省運輸審議会資料：5年】
運 転 者 人 件 費	時給（所定内）	基本給、手当及び賞与を基礎とした1時間当たりの賃金（時給単価）を入力。（時間外賃金を含めない）【国土交通省運輸審議会資料：北海道1996円、東北1903円、関東2671円、北陸信越2015円、中部2400円、近畿2381円、中国2115円、四国1967円、九州1990円、沖縄1743円】
	1日当たり基本労働時間（基準内）	働き方改革を実現できる1日当たり平均基本労働時間を入力。【入力例】週休3日→10時間、週休2日→8時間、週休1.5日→7.273時間、週休1日→6.667時間
	1日当たり車両に乗務しない時間	1日当たりの車両に乗務しない時間を入力。（点呼、乗務前整備点検、乗務後整備点検、朝礼、打合せ、帰庫後作業等について、1日当たりの平均時間）
	年間労働日数	働き方改革を実現できる年間労働日数を入力。（有給休暇取得日、平均的な欠勤日数、特別休暇等を除外）休日を増加させる場合、当該日数を除外。
	福利費率（給与等に対する割合）	給与等に対する法定福利費及び福利厚生費の比率を入力。 【参考：国土交通省運輸審議会資料 16.6%、正社員モデル 20.4%】
	時間外労働賃金 平均割増率	時間外労働賃金の加重平均倍率を入力。 （参考：1.25倍（年間720時間）から1.3125倍（年間960時間）までの範囲の値を入力）

税 金	環境性能割・自動車取得税	実際の支払総額を入力。新車調達を前提とする場合、当該車両の環境性能割を入力。
	自動車税	年間の自動車税を入力。新車調達を前提とする場合、当該車両の自動車税を入力。
	自動車重量税	年間の自動車重量税を入力。（車両総重量8t未満の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出）新車調達を前提とする場合、当該車両の自動車重量税を入力。
保 険	自賠責保険料	年間の自賠責保険料を入力。（車両総重量8t未満の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出）新車調達を前提とする場合、当該車両の自賠責保険料を入力。
	任意保険料	年間、1台当たりの任意保険料を入力。 【参考：国土交通省運輸審議会資料 年額121,743円】
そ の 他	荷役関連の消耗品費比率	年間ベースの固定費合計に対する比率を入力。【参考：国土交通省運輸審議会資料 固定費合計に対して0.54%】
	借入金利息比率	年間ベースの固定費合計に対する比率を入力。【参考：国土交通省運輸審議会資料 固定費合計に対して0.58%】
間接費比率		年間ベースの固定費合計に対する比率を入力。【参考：国土交通省運輸審議会 固定費合計に対して26.79%（名目） → 推奨21.1%（実質）】

Ⅱ 1km当たり変動費の算出		
項 目		入力上の留意点
燃 料 費	燃費	車両別の平均燃費を入力。
	1リットル当たり燃料単価	運賃の基礎となる燃料単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料：100円/L】
オ イ ル 費	オイル単価	オイルの1リットル当たりの単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料：387.6円/L】
	1回当たりの交換オイル量	オイル交換に必要なオイル量を入力。（エンジンの諸元を参考とする）
	オイル交換1回分の工賃	オイル交換の1回当たり工賃を入力。【国土交通省運輸審議会資料：4385円】
	オイルの交換走行距離	オイルを交換の目安となる平均走行距離（交換する走行距離）を入力。
タ イ ヤ 費	タイヤ1本当たり費用	タイヤ1本当たりの平均費用を入力。
	タイヤ交換本数	必要なタイヤの本数を入力。（スペアタイヤを含めない）
	タイヤ交換1回分の工賃	タイヤ交換に必要な1回当たりの平均的な工賃（着脱・組み換え・古タイヤの廃棄費用等の合計）を入力。（1本当たり工賃×本数）
	タイヤ交換走行距離	タイヤ交換する目安となる走行距離を入力。
尿 素 水 費	尿素水単価	尿素水の1リットル当たりの単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料：73.2円/L】
	1L当たり走行距離	尿素水1L当たり走行距離を入力。
車 検 ・ 修 理 費	年間車検整備費	車検のための平均的な車検整備費用を入力。（自賠責保険料、自動車重量税を除外）
	年間一般修理費	車検整備費以外の一般修理費用を入力。（定期点検費用他）
	次回車検・修理までの走行距離	年間の平均走行距離を入力。

Ⅲ 被牽引車(シャーシー)の算出条件		
項 目		入力上の留意点
車 両 費	被牽引車(シャーシー)の調達価格	被牽引車の車両本体価格を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。
	付属備品等の費用	被牽引車のオプション費用他を入力。
	車両償却年数	被牽引車の車両償却年数とヘッドの年数を一致させずに入力することも可能です。
税 金	自動車取得税	被牽引車の支払総額を入力。
	自動車税	被牽引車の年間の自動車税を入力。(参考:納付書を参照)
	自動車重量税	被牽引車の年間の自動車重量税を入力。
保 険	自賠責保険料	被牽引車の年間の自賠責保険料を入力。
タ イ ヤ 費	タイヤ1本当たり費用	被牽引車のタイヤ1本当たりの平均費用を入力。
	タイヤ交換本数	被牽引車の必要なタイヤの本数を入力。
	タイヤ交換1回分の工賃	被牽引車のタイヤ交換に必要な1回当りの平均的な工賃(着脱・組み換え・古タイヤの廃棄費用等の合計)を入力。
	タイヤ交換走行距離	被牽引車のタイヤ交換する目安となる走行距離を入力。
車 検 ・ 修 理 費	年間車検整備費	被牽引車の車検のための平均的な整備費用(見込)を入力。
	一般修理費用	被牽引車の車検整備費以外の一般修理費用(年間の修理費)を入力。
	次回車検・修理までの走行距離	被牽引車の年間走行距離を入力。
Ⅳ 運賃表作成の前提条件他		
前 提 条 件	待機時間を算入する時間	距離制運賃に算入する待機時間を入力。【国土交通省運輸審議会資料:発着各30分、合計1時間】
	点呼、整備点検等 固定作業時間	距離制運賃に算入する積込・取卸作業に係る立会い時間を入力。(運転者が作業を実施しない場合でも時間コストを要する)また、その他の時間として加算すべき時間を入力。
他	適正利潤率	【国土交通省運輸審議会資料:2.72%】
	1時間当たり作業料金 (時間コストを除外)	時間コストを除外した「作業代金のみ」を入力。

○バン型以外の車型のデータ設定では、以下のように計算します。

ステップ 1
特殊車両の原
価を入力

【高速道路利用できる車両、60km以上で走行できる運行】
・簡易版運賃作成シートを利用します。
・原価データの入力：車両費、修理費、燃費等に特徴があるため、正確にデータを把握し、入力。
・運行データの入力：待機時間、固定作業時間を正確に入力。

【高速道路利用しない車両、60km未満しか走行しない運行】
・詳細版運賃作成シートを利用します。
・原価データの入力：車両費、修理費、燃費等に特徴があるため、正確にデータを把握し、入力。
・運行データの入力：待機時間、固定作業時間を正確に入力。
・平均速度を正確に入力。

ステップ 2

【特殊車両の割増率を算出】
・上記の計算シートで得られた運賃について、以下のように比較計算します。

8 時間運賃の基本額」 （計算シート） ÷ 標準的な運賃 時間制運賃 8 時間運賃 = 倍率

○ 倍率が算出されたら、当該数値を切り上げて、割増率を算出します。
例示：
算出された倍率 1.06倍 → 割増率 1.1倍
1.33倍 → 割増率 1.4倍

○留意事項：
標準的な運賃の計算と同じ前提条件を設定しないと、標準的運賃よりも特殊車両の運賃のほうが 3 割安い、といったような計算結果になる場合があります。
原因は、車両費、償却年数、人件費、間接費が標準的な運賃の設定と低い場合に発生します。

画面イメージ：条件設定シート

Ⅰ 1時間当たり固定費の算出				
項 目		単位	入力上の留意点	1
車両情報	車種(車格)・車両の形状	文字	区分するための名称(例:「車種」+「車型」)を入力。(例)大型ダンプ、中型平ボディ、小型冷蔵	
	単車・トレーラの区分	選択	トレーラの場合、必ず「トレーラ」を選択。トレーラ以外は「単車」を選択。	
	最大積載量	トン	車検証から、トン単位で入力。(例)3500kg → 3.50トン	
	車両総重量	トン	車検証から、トン単位で入力。(例)8250kg → 8.25トン	
車両費	車両の調達価格	円	車両本体価格(税抜)を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。 【参考数値(ドライバン・架装費込)】小型車: 490万円 中型車: 1,160万円 大型車: 2,100万円	
	付属備品等の費用	円	オプション費、ドラレコ、デジタコ、ETC等の設備費用を入力。経理上一括償却済みでも、入力。 【参考数値(ドライバン)】小型車: 670,000円 中型車: 980,000円 大型車: 1,700,000円	
	車両償却年数	年	車両償却年数を設定。【国土交通省運輸審議会資料: 5年】	
	1年当たり車両費	円	【入力不要】1年間の車両費が算出されます	#DIV/0!
賃金の内訳	年間 基本賃金(基準内)	円	運転者1名の年間基本賃金(基準労働時間内)を入力。	
	年間 時間外賃金(基準外)	円	運転者1名の年間時間外賃金(基準外労働時間)を入力。60時間超部分を1.5倍で再計算した値でもよい。	
	年間 各種手当額の合計	円	運転者1名の年間各種手当額の合計を入力。(例)家族手当、通勤手当、住宅手当、安全手当等。	
	年間 賞与額の合計	円	運転者1名の年間賞与額を入力。(賞与を支給していない場合は、「0」を入力。	
	合計: 年間 総賃金	円	【入力不要】1年間の総賃金が算出されます	0 円
労働時間等	1日当たり基本労働時間(基準内)	時間	1日当たり平均基本労働時間を入力。週休3日→10時間、週休2日→8時間、週休1.5日→7.273時間、週休1日→6.667時間	
	1日当たり最大拘束時間	時間	【参考: 国土交通省運輸審議会資料 1日当たり最大拘束時間12.7時間(うち休憩1時間)】	
	1日当たり車両に乗務しない平均時間	時間	乗務前後の点呼、乗務前整備点検、打合せ等の合計時間(例: 乗務前0.5時間、乗務後0.5時間、合計1時間)	
	年間 時間外労働時間(基準外)	時間	960時間以内の範囲で年間の時間外労働時間を入力。【参考: 運転者の上限時間: 960時間(令和6年4月1日以降)】	
	年間 労働日数	日	賃金台帳から年間の労働日数を入力。(有給休暇取得日、平均的な欠勤日数、特別休暇等を除外)休日を増加させる場合、当該日数を除外。	
その他	賃金引上げ比率	%	今後、現行賃金を引上げすべき比率を入力。運転者の処遇改善に向けて検討してください。	
	法定福利费率	%	【参考: 正社員 事業者負担分の法定福利費 16%】	
	福利厚生费率	%	退職給与費用(→引当金)は福利厚生費に含めます。【参考: 経団連調査 4.4%】	
時給単価等	運賃表の基礎となる平均時給(基準内労働時間時給)	円	【入力不要】法定福利費、厚生福利費を含まない	#DIV/0!
	時間外労働賃金 平均時給単価	円	【入力不要】法定福利費、厚生福利費を含まない	#DIV/0!
	時間外労働賃金 平均割増率	倍	【入力不要】手当・賞与を加算し、時間外労働賃金の平均倍率を算出	#DIV/0!
	年間 基本労働時間	時間	【入力不要】1日当たり基本労働時間 × 年間平均労働日数	0時間
	年間 総労働時間	時間	【入力不要】年間 基本労働時間 + 年間 時間外労働時間	0時間
	基本労働時間に対応する運転者人件費 ※所定外労働時間を含まない	円	【入力不要】「年間基本労働時間」に相当する運転者人件費	#DIV/0!
税金	車両性能割・自動車取得税	円	実際の支払総額を入力。(購入時の支払額を参照)	
	自動車税	円	1年間の自動車税を入力。(参考: 納付書を参照)	
	自動車重量税	円	1年間の自動車重量税を入力。(車両総重量8t未満の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出)	
保険	自賠責保険料	円	1年間の自賠責保険料を入力。(車両総重量8t未満の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出)	
	任意保険料	円	1年間、1台当たりの任意保険料を入力。【参考: 国土交通省運輸審議会資料 年額121,743円】	
その他	荷役関連の消耗品費比率	%	【参考: 国土交通省運輸審議会資料 固定費合計に対して0.54%】	
	荷役関連の消耗品費	円	【入力不要】年間費用額を算出	#DIV/0!
	借入金利息比率	%	【参考: 国土交通省運輸審議会資料 固定費合計に対して0.58%】	
	借入金利息	円	【入力不要】年間費用額を算出	#DIV/0!
間接費比率		%	参考: 国土交通省運輸審議会 固定費合計に対して26.79%】	
間接費		円	【入力不要】年間費用額を算出	#DIV/0!
年間 固定費(時間外労働時間を含まない)		円	【入力不要】年間費用額を算出	#DIV/0!

Ⅱ 1km当たり変動費の算出				
項 目		単位	入力上の留意点	1900年1月
燃料費	燃費	km/L	車両別の平均燃費を入力。	
	1リットル当たり燃料単価	円	燃料単価を入力します。【国土交通省運輸審議会資料: 100円/L】	
	1km当たり燃料費	円	【入力不要】1km当たり燃料費を算出	#DIV/0!
オイル費	オイル単価	円	オイルの1リットル当たりの単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料: 387.6円/L】	
	1回当たりの交換オイル量	リットル	オイル交換に必要なオイル量を入力。【メーカー平均】小型車: 9L 中型車: 12L 大型車: 3L トレーラー: 31L	
	オイル交換1回分の工賃	円	オイルを交換するための1回当たりの工賃を入力。【国土交通省運輸審議会資料: 4385円】	
	オイルの交換走行距離	km	オイルを交換する目安となる平均走行距離を入力。【メーカー推奨距離】小型車: 15,000km 中型車: 25,000km 大型車: 45,000km トレーラー: 45,000km	
	1km当たりオイル費	円	【入力不要】1km当たりオイル費を算出	#DIV/0!
タイヤ費	タイヤ1本当たり費用	円	タイヤ1本当たりの平均費用を入力。【参考】小型車: 20,000円/本 中型車: 23,000円/本 大型車: 32,000円/本 トレーラー: 37,000円/本	
	タイヤ交換本数	本	必要なタイヤの本数を入力。	
	タイヤ交換1回分の工賃	円	タイヤ交換に必要な1回当りの平均的な工賃(着脱・組み換え・古タイヤの廃棄費用等の合計)を入力。【参考】小型車: 18,000円 中型車: 19,000円 大型車: 27,000円 トレーラー: 44,000円(被牽引車を含む)	
	タイヤ交換走行距離	km	タイヤ交換する目安となる走行距離を入力。【参考】小型車: 18,000km 中型車: 22,000km 大型車: 91,000km トレーラー: 91,000km	
	1km当たりタイヤ費	円	【入力不要】1km当たりタイヤ費を算出	#DIV/0!
尿素水費	尿素水単価	円	尿素水の1リットル当たりの単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料: 73.2円/L】	
	1?当たり走行距離	km	尿素水1L当たり走行距離。【参考】小型車: 270km/L 中型車: 210km/L 大型車: 120km/L トレーラー: 100km/L	
	1km当たり尿素水費	円	【入力不要】1km当たり尿素水費を算出	#DIV/0!
車検・修理費	年間車検整備費	円	車検のための平均的な車検整備費用を入力。(自賠責保険料、自動車重量税を除外)小型車: 173,000円 中型車: 284,000円 大型車: 420,000円 トレーラー: 479,000円/回(被牽引車を含む)	
	一般修理費用	円	車検整備費以外の一般修理費用を入力。(定期点検費用他)小型車: 99,000円 中型車: 132,000円 大型車: 233,000円 トレーラー: 392,000円(被牽引車を含む)	
	次回車検・修理までの走行距離(予想)	km	1年間の平均走行距離を入力。	
	1km当たり車検・修理費	円	【入力不要】1km当たり車検・修理費を算出	#DIV/0!
間接	間接費	円	【入力不要】年間費用額を算出	#DIV/0!
	1km当たり変動費	円	【入力不要】年間費用額を算出	#DIV/0!

Ⅲ 被牽引車(シャーシー)の算出条件				
項 目		単位	入力上の留意点	1900年1月
車両費	被牽引車(シャーシー)の調達価格	円	被牽引車の車両本体価格を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。	
	付属備品等の費用	円	被牽引車のオプション費用他を入力。	
	車両償却年数	年	被牽引車の車両償却年数とヘッドの年数を一致させずに入力することも可能です。	
	被牽引車 1年当たり車両費	円		0 円
税金	車両性能割・自動車取得税	円	被牽引車の支払総額を入力。	
	自動車税	円	被牽引車の1年間の自動車税を入力。(参考: 納付書を参照)	
	自動車重量税	円	被牽引車の1年間の自動車重量税を入力。	
保険	自賠責保険料	円	被牽引車の1年間の自賠責保険料を入力。	
被牽引車 間接費		円	【入力不要】被牽引車の間接費を算出。	0円
被牽引車 年間 固定費		円	【入力不要】被牽引車の年間固定費を算出。	0円
タイヤ費	タイヤ1本当たり費用	円	被牽引車のタイヤ1本当たりの平均費用を入力。	
	タイヤ交換本数	本	被牽引車に必要なタイヤの本数を入力。	
	タイヤ交換1回分の工賃	円	被牽引車のタイヤ交換に必要な1回当りの平均的な工賃(着脱・組み換え・古タイヤの廃棄費用等の合計)を入力。	
	タイヤ交換走行距離	km	被牽引車のタイヤ交換する目安となる走行距離を入力。	
	被牽引車 1km当たりタイヤ費	円	【入力不要】被牽引車の1km当たりタイヤ費を算出。	0.00 円
車検・修理費	年間車検整備費	円	被牽引車の車検のための平均的な整備費用(見込)を入力。	
	一般修理費用	円	被牽引車の車検整備費以外の一般修理費用(1年間の修理費)を入力。	
	次回車検・修理までの走行距離	km	被牽引車の年間走行距離を入力。	
	被牽引車 1km当たり車検・修理費	円	【入力不要】被牽引車の1km当たり車検・修理費を算出。	0.00 円
間接	間接費	円	【入力不要】被牽引車の間接費を算出。	0.00 円
	被牽引車 1km当たり変動費	円	【入力不要】被牽引車の1km当たり変動費を算出。	0.00 円

Ⅳ 運賃表作成の前提				
前提条件	待機時間を算入する時間	時間	距離制運賃に算入する待機時間を入力。【国土交通省運輸審議会資料：30分】	
	積込・取卸作業の立会い時間	時間	距離制運賃に算入する積込・取卸作業に係る立会い時間を入力。（運転者が作業を実施しない場合）	
	その他加算すべき時間	時間	受付時間、構内移動時間、収受できない各種作業時間などを入力。	
	作業代金（1時間当たり）	円	時間費用以外の作業代金を入力。【参考】500～5000円	
平均速度	キロ程10km	km/h	キロ程10kmの平均速度を入力。【参考】範囲 10～30km	
	キロ程100km	km/h	キロ程100kmの平均速度を入力。【参考】範囲 25～50km	平均速度は段階的に速い速度となるよう設定します
	キロ程200km	km/h	キロ程200kmの平均速度を入力。【参考】範囲 35～60km	
	キロ程500km	km/h	キロ程500kmの平均速度を入力。【参考】範囲 45～70km	

Ⅴ 利益、備車管理、実車率等				
各種係数	適正利潤率	%	【国土交通省運輸審議会資料：2.72％】	
	備車管理費率	%	備車管理に係る費用を運賃に含める場合には、入力します。（別建てで収受できない場合、入力）【参考：5％～20％】	
	距離制運賃 実車率	%	距離制運賃で運送する場合の平均実車率を入力。【参考：48％～80％】	
	時間制運賃 実稼働率	%	時間制運賃により運送する場合の、平均実稼働率を入力。【参考：80％～99％】	

距離制運賃 算出単価				2
距離制運賃	1時間当たり固定費（基本労働時間部分）	円	【実車率を反映した単価】	#N/A
	1時間当たり費用（所定外労働時間部分）	円	【実車率を反映した単価】	#N/A
	1km当たり変動費	円/km	【実車率を反映した単価】	#N/A

時間制運賃 算出単価				2
時間制運賃	1時間当たり固定費（基本労働時間部分）	円	【入力不要】	#N/A
	1時間当たり費用（所定外労働時間部分）	円	【入力不要】	#N/A
	1km当たり変動費	円/km	【入力不要】	#N/A

労働時間			
労働時間	1日当たり【正味】基本労働時間（乗務可能な時間）	【入力不要】	0.00 時間
	1日当たり【正味】最大労働時間（乗務可能な時間）	【入力不要】	0.00 時間

計算シートで作成する運賃・料金表①

I 距離制運賃

キロ程					
10 km					
20 km					
30 km					
40 km					
50 km					
60 km					
70 km					
80 km					
90 km					
100 km					
110 km					
120 km					
130 km					
140 km					
150 km					
160 km					
170 km					
180 km					
190 km					
200 km					
220 km					
240 km					
260 km					
280 km					
300 km					
320 km					
340 km					
360 km					
380 km					
400 km					
420 km					
440 km					
460 km					
480 km					
500 km					
550 km					
600 km					
650 km					
700 km					
750 km					
800 km					
850 km					
900 km					
950 km					
1,000 km					
50kmを増すごとに加算する額					

Ⅱ 時間制運賃

	作業時間	走行キロ	車種×車型				
基礎作業時間	4時間	60kmまで					
	8時間	130kmまで					
加算額	走行キロ10kmを超えた場合に加算する額						

Ⅲ 料金単価(1時間当たり単価)

項目							
待機時間料金	距離制運賃	上限					
		下限					
附帯作業料金	距離制運賃	上限					
		下限					
	時間制運賃						

【運賃表作成シートの入手方法】

○全日本トラック協会「標準的な運賃」特設ページ「広報とらっく」記載のパスワードが必要です



8 積込・取卸作業料、附帯作業料、待機時間料等の計算方法

1 料金単価の算出（概要）

- 料金には、積込・取卸作業料、附帯作業料、待機時間料等があり、距離制運賃と時間制運賃とでは取扱いが相違します。
- 距離制運賃では、時間コストが入っていないため、料金単価の算出に時間コストを基礎に、料金単価を算出します。
- 時間制運賃では、時間コストが運賃に含まれているため、時間コスト以外の費用を基礎に、料金単価を算出します。

料金の種類	算出ポイント
積込作業料 取卸作業料 附帯作業料	【距離制運賃】 時間当たり単価：時間コスト＋作業代金
	【時間制運賃】 時間当たり単価：作業代金のみ (時間コストは時間制運賃に含まれています)
待機時間料	【距離制運賃】 時間当たり単価：時間コスト
	【時間制運賃】 設定しません (※ 基礎作業時間を超過した場合、時間分の加算額を乗じて算出)
積込・取卸時 立会い時間	【距離制運賃】 時間当たり単価：時間コスト
	【時間制運賃】 設定しません (※ 基礎作業時間を超過した場合、時間分の加算額を乗じて算出)

2 「標準的な運賃」を活用した時間単価

1時間当たり
単価を算出

- 【時間制運賃（8時間）を活用】
関東運輸局/大型車/8時間
(1) 8時間運賃から走行距離分を除外
57,900円 - (51円×130km) = 51,270円
(2) 除外後の額÷8時間
51,270円 ÷ 8時間 = 6,409円/時
基本労働時間内の単価
(3) 加算額 4280円/時間
時間外労働時の単価

(再掲) 局別 時間当たり単価					
局別	単価	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)
北海道	8時間以内	3,538	4,105	5,238	6,508
	8時間超	2,850	2,990	3,200	3,780
東北	8時間以内	3,396	3,954	5,068	6,305
	8時間超	2,720	2,850	3,050	3,600
関東	8時間以内	4,533	5,171	6,409	7,885
	8時間超	3,820	4,000	4,280	5,060
北陸信越	8時間以内	3,560	4,128	5,258	6,530
	8時間超	2,880	3,020	3,230	3,820
中部	8時間以内	4,114	4,714	5,884	7,268
	8時間超	3,430	3,590	3,850	4,550
近畿	8時間以内	4,098	4,703	5,885	7,275
	8時間超	3,400	3,560	3,810	4,510
中国	8時間以内	3,703	4,278	5,415	6,715
	8時間超	3,020	3,160	3,390	4,000
四国	8時間以内	3,488	4,048	5,166	6,420
	8時間超	2,810	2,940	3,150	3,730
九州	8時間以内	3,511	4,070	5,179	6,431
	8時間超	2,840	2,980	3,190	3,770
沖縄	8時間以内	3,151	3,684	4,773	5,956
	8時間超	2,490	2,610	2,790	3,300

3 料金単価設定のポイント

- 料金の単価設定に向けて、「1時間あたり時間単価」及び「作業料金」を算出します。
- 待機時間料以外の料金は告示されていないため、事業者ごとに単価設定する必要があります。

単価の構成要素

設定ポイント

1 時間あたり 時間単価

(作業料金、待機時間料の
単価設定に活用)

(1) 標準的な運賃の単価を活用

- ・ 前頁のように、8 時間以内の時間あたり単価と8 時間超の時間あたり単価を活用して設定。

(2) 自社原価から時間単価を算出

- ・ 自社原価から算出した1時間あたり固定費に利益加算した時間単価を算出し設定。
算式：1時間あたり固定費+利益

作業料金

(作業料金の単価設定
に活用)

(1) 運転者等への時間あたり手当額

- ・ 原価を踏まえた作業料金の設定だが、リスク、教育訓練、管理コストが考慮されていないため、以下の (2) による設定を推奨。

(2) 社内単価の設定

- ・ 作業内容の熟練度、リスク、保険料、教育訓練、管理コスト等を考慮して、作業内容別に社内単価を設定。

4 作業料金の単価算出

- 距離制運賃では、時間コスト+作業料金により算出し、上限・下限の単価を設定。
- 時間制運賃では、作業料金のみを設定するため、距離運賃とは水準が相違します。

標準的な運賃の 単価を活用した 算出ケース

(1) 上限額

- ・ 8時間以内の時間単価+作業料金

<計算例 (関東運輸局/大型車) >

$$\frac{6,409\text{円/時}}{\text{時間単価}} + \frac{1,500\text{円/時}}{\text{作業料金}} = 7,909\text{円/時}$$

(2) 下限額

- ・ 8時間超の時間単価+作業料金

<計算例 (関東運輸局/大型車) >

$$\frac{4,280\text{円/時}}{\text{時間単価}} + \frac{1,500\text{円/時}}{\text{作業料金}} = 5,780\text{円/時}$$

自社原価からの 算出ケース

(1) 上限額

- ・ 車種×車型：(時間単価+作業料金)×係数

<計算例>

$$\frac{4,500\text{円/時}}{\text{時間単価}} + \frac{1,500\text{円/時}}{\text{作業料金}} \times \frac{1.1}{\text{係数}} = 6,600\text{円/時}$$

(2) 下限額

- ・ 車種×車型：(時間単価+作業料金)×係数

<計算例>

$$\frac{4,500\text{円/時}}{\text{時間単価}} + \frac{1,500\text{円/時}}{\text{作業料金}} \times \frac{0.9}{\text{係数}} = 5,400\text{円/時}$$

5 待機時間料及び積込・取卸作業時の立会料の単価算出

- 待機時間料及び積込・取卸作業時の立会料は、積込料、附帯作業等の料金と相違し、時間単価のみで設定します。
- 待機時間料（距離制運賃）は告示されているため、待機時間料の設定は不要ですが、自社独自の待機時間料（積込・取卸作業時の立会料）を設定する場合、以下のような考え方があります。

待機時間料等の単価設定（**距離**制運賃のみ）

（1）標準的な運賃の単価を活用

- ・ 8時間以内の時間当たり単価と時間外労働に該当する時間当たり単価を活用し、上限・下限の待機時間料を設定。

○ 上限額

- ・ 8時間以内の時間単価
<設定例（関東運輸局/大型車）>
6,409円/時

○ 下限額

- ・ 8時間超の時間単価
<設定例（関東運輸局/大型車）>
4,280円/時

（2）自社原価による時間単価を活用

- ・ 自社原価から算出した1時間当たり固定費に利益加算した時間単価を算出し設定。

算式：1時間当たり固定費+利益

（参考）時間制運賃：時間「加算額」の単価算出

- 時間制運賃での待機時間等が発生し、基本作業時間（4時間/8k時間）を超過した場合の時間「加算額」の時間単価については、自社原価を踏まえ設定する場合、前頁の待機時間料と同様の考え方により設定します。

時間「加算額」の単価設定（**時間**制運賃のみ）

○ 自社原価による時間単価を活用

- ・ 自社原価から算出した1時間当たり固定費に利益加算した時間単価を算出し設定。

算式：1時間当たり固定費+利益

（参考）時間制運賃の時間単価

○ 8時間以内の時間単価（基本労働時間に該当する単価）

- ・ 車両費、保険、税金、運転者人件費等を含めた時間単価が算出されています。

○ 8時間超の時間単価（時間外労働時間に該当する単価）

- ・ 車両費、保険、税金等は除外され、「運転者人件費の時間外賃金」をメインに算出されています。

算式：時間単価＝1時間当たり時間外賃金+福利費+間接費+利益

事例 1：距離制運賃から時間制運賃への見直し

事例：標準的な運賃を基礎に、距離制運賃及び時間制運賃を算出し、運賃の建て方、料金についての問題を共有し、運賃料金を見直した

実態

- ・ 輸送特性：荷主の工場内の倉庫間輸送。
- ・ 拘束時間は長いが、輸送距離が短い。
- ・ 距離に応じた 1 回当たりの運賃単価を設定。（距離制運賃を適用）
- ・ 待機時間が長時間化し、8 時間で 4 回しか運行ができず、赤字となっていた。

課題

- ・ 「拘束時間は長いが、輸送距離が短い」ため、運賃の建て方を見直しする必要があった。

◎重要課題：距離制運賃→時間制運賃への見直し

解決 方策

- ・ 標準的な運賃に即して、距離制運賃と時間制運賃の両方を算出し、1 日に収受する運賃を算出。
- ・ 運行の特性上、距離制運賃は妥当でなく、時間制運賃を適用することで合意した。
- ・ 待機時間にはコストを要しており、無料でないことを双方で共有した。
- ・ 構内作業代金についても、1 時間当たりの単価を設定。
- ・ 標準的な運賃の 9 割まで引き上げができた。

取組のポイント

実態を ビジュアル化

- ・ 荷主の担当者に理解を得るため、拘束時間の内容、運行する距離について、表を作成して、ビジュアル化し、一目で問題点がわかるように工夫した資料を作成した。

現場実態の 共有化

- ・ 荷主の担当者と現場視察を合同して実施し、1 日の車両の動きを調査、共有し、問題点を一緒になって検討した。

距離制運賃と 時間制運賃の両 方を算出

- ・ 現行の距離制運賃による 1 回当たりの運賃と時間制運賃を算出。
- ・ 待機時間料金、附带作業料金も合わせて算出することで、現状の運賃料金の設定方法の問題点について、荷主と共有できた。

待機時間料金 への理解

- ・ 標準的な運賃における「1 時間当たり固定費」を計算し、構内での待機時間料金を追加負担するか、時間制運賃に見直しするか、コスト面からの検討を実施した。

事例 2 : 個建て契約運賃から車建て契約運賃への見直し

事例：標準的な運賃を基礎に個建て運賃を算出したところ、5割程度の水準。

4箇所での取卸しするため、平均積載率は低かった。そこで、個建契約運賃から車建契約運賃に見直しを実施した。

実態

- ・ 輸送特性：1箇所積込み、複数箇所での取卸しの輸送で、個建契約運賃。
- ・ 複数箇所での取卸しのため、平均積載率が低く、標準的な運賃の1車貸切り運賃と比較すると5割程度であった。
- ・ 個建契約運賃では、各種作業料金、待機時間料金、高速道路料金はコミコミで、収受できない状況にあった。

課題

- ・ 積載率に左右されない車建契約運賃にし、原価を回収する必要があった。

◎重要課題：個建て契約運賃→車建て契約運賃への見直し

解決方策

- ・ 距離制運賃（標準的な運賃）を算出すると、5割程度であり、いかに安い運賃で、原価を回収できない水準にあるか、荷主に理解を得ることができた。
- ・ 標準的な運賃を基準に、最低でも7割程度収受できないと仕事を継続できないことを訴え、車建契約運賃として距離制運賃の7割まで引き上げができた。

取組のポイント

積載率により
損益が変化する
資料を提示

- ・ 繁忙期、閑散期により、平均積載率は変化する、運賃単価変更の必要があることから、平均積載率のデータを提供し、わかりやすい資料を作成し、申入れした。

相場感から標準的な運賃を基準に交渉

- ・ これまで地元の運賃相場をベースに、運賃を決めてきたが、標準的な運賃を基準に現行運賃と比較することで、適正な原価を反映することができた。

法令遵守を強く求められた

- ・ 荷主から改善基準告示の遵守など、法令遵守を強く求められており、現行の運賃水準では法令遵守は困難であることを共有した。
- ・ 法令遵守にはコストを要するため、双方で共有できたことが成功要因。

車両集約、積載率向上の提案

- ・ 個建契約運賃では、荷主において、積載率を高める必要がなかったが、車建契約運賃とすることで、積載率を高め輸送の効率化を図る必要があった。
- ・ 運送事業者は車両集約、積載率向上に向けて、貨物の集約、積込み拠点の集約化などを提案することで、輸送効率が向上し、荷主の実質的な負担は従前と変化していない。

事例：距離制運賃での積込み・取卸し時の「立会い時間」が合計で2時間発生していたところ、当該拘束時間分を踏まえ、標準的な運賃の8割水準まで引き上げできた。

実態

- ・貨物の積込・取卸作業については、荷主のリフトマンが実施しているが、運転者は当該時間中、現場で立会いしており、約2時間を要していた。
- ・運転者は貨物の積込・取卸作業を実施しなくとも、立会時間分について拘束される時間コストを収受できない。

課題

- ・貨物の積込・取卸作業の立会い時間分について、1時間当たりの単価を示し、全体の運賃の見直しをする必要がある。

解決方策

- ・距離制運賃を適用しているが、拘束時間が長く、複数回転できないため、立会時間を含めた運賃の引上げか、時間制運賃への見直しを提案した。
- ・1日の拘束時間を示し、1時間当たりの費用を明らかにしたうえで、標準的な運賃とも比較し、理解を得ることができ、立会い時間分を料金として収受できた。

取組のポイント

1 運行の拘束時間を見る化

- ・日ごとの運行時間など、拘束時間をタイムチャートに図式化して、ビジュアル化した資料を作成することで、見える化し、荷主等の担当者と共有した。

立会い時間が輸送効率化阻害要因として共有できた

- ・取卸しの現場に荷主担当者も同行し、実態を確認し、取卸時の立会い時間が長い時で3時間要する日もあり、輸送効率化の阻害要因になっていることを荷主と共有できた。

立会い時間も拘束時間であり、コストが発生することを理解してもらえた

- ・標準的な運賃の「時間制運賃」から1時間当たりの単価を算出し、1時間の費用を共有でき、収受するためのルールを策定した。

積込・取卸作業を効率化し時間縮減した

- ・立会い時間を縮減するために、荷主による貨物の集約、着荷主への働きかけなどにより、立会い時間は従前の5割削減となった。
- ・立会い時間を費用化することで、荷主側が責任を持つ積込み作業の所要時間を短縮化するための、自助努力が徹底されるようになった。

事例 4：帰り荷がない輸送での運賃の見直し

事例：帰り荷を確保できない方面への輸送では、往路分の運賃のみを収受できていたが、標準的な運賃（距離制運賃）を基準に交渉することで、実車率70%を前提とした水準まで引き上げできた。

実態

- ・ 帰り荷を確保できる方面、確保できない方面などがあったが、一律往路分のみの運賃となっていた。
- ・ 帰り荷を確保できない方面への輸送では、実質赤字水準の運賃となっていた。

課題

- ・ 帰り荷を確保できない方面では、往路分のみであったが、平均実車率70%を踏まえ見直しする必要がある。
(※ 現行運賃から40%引上げ)

解決 方策

- ・ 荷主との話では、標準的な運賃を基準に、本来であれば復路分も含めるものであり、現行運賃の2倍が妥当な水準と説明したが、いきなり2倍の引上げは受け入れられず、実車率70%をベースに40%の引上げができた。
- ・ 輸送効率化の提案をし、週3回運行を週2回運行に集約することで、荷主側にメリットを生み出した。

取組のポイント

復路は空車であることを資料で提示

- ・ 復路は帰り荷がなく、空車であるため、運行日ごとに、1年間のデータを記録し、原価を合わせて、示すことで、理解が得られた。

輸送実態を共有

- ・ 方面別に帰り荷の有無の実態を整理し、荷主と共有した。特定の方面には、帰り荷がなく、復路は完全に空車になることをご理解いただいた。

輸送効率化を提案

- ・ 運賃の引上げだけでなく、荷主にとって効率化できるよう、週3回運行から週2回運行への集約化の提案を実施した。
- ・ 納品する曜日が分散化されていたが、貨物量を踏まえ週2回に集約化できるよう、納品曜日を運送事業者が提案することで、輸送回数を削減できた。

標準的な運賃を基準に交渉

- ・ 輸送効率化の提案と運賃引上げをセットで話し合いしたことが有効であった。運賃の引上げ水準は標準的な運賃の実車率50%を基準とし、当社の実態を踏まえ現実的な実車率を提示したことで、共感され、早期の引上げにつながった。

事例 5：帰り荷がある輸送での運賃の見直し

事例：別荷主の帰り荷がある輸送で、往路分のみの運賃収受であったが、運転者人件費の引上げによる長距離運転者の確保、法令遵守等を理由に、運賃の引上げに成功した。

実態

- ・別荷主の帰り荷を確保している輸送のため、実質的に往路分のみの運賃で、帰り荷を確保できなければ、赤字運行となる。
- ・現行の運賃水準では、運転者の賃金の引上げができず、長距離運転者を確保できない状態から抜け出せない。

課題

- ・長距離運転者の賃金引上げ、労働時間の削減を実施するために、運賃を引上げする必要があった。

解決 方策

- ・運賃の引上げ交渉では、働き方改革によるコストアップ、長距離運転者を確保するための賃金引上げする必要がある、毎年段階的に5%程度引き上げるように提案。
- ・標準的な運賃と現状の運賃を比較し、どのような原価が相違するか丁寧に説明した。
- ・荷主においてはコロナ禍で貨物量が増加しているため、運賃引上げにも理解が得られた。

取組のポイント

原価を示した
交渉を展開

- ・働き方改革実現に向けてコストアップ額を算出し、現状の運賃水準であれば赤字であり、運賃の〇%の引上げが必要なことを示した資料を共有した。

長距離運転者の
人材不足の
共有化

- ・長距離運転者になる者が少なく、コロナ禍にあっても、長距離運転者の人材不足を荷主に説明し、共有した。

長距離運転者の
時給単価の引
上げ

- ・長距離運転者の時給単価は1300円/時程度で、他の職種と比較しても、割安のため、賃金を引上げないと荷主の貨物を輸送できない状況を理解していただき、運賃の引上げが可能となった。

運送事業者目線
からの業務改善
提案

- ・一方的に運賃の引上げを要求するだけでなく、日頃から荷主の物流責任者に対して、現場での問題点、改善提案を実施し、荷主からの信頼を得られるような取組みを継続してきた。

事例 6 : 「最低保証」設定による取引条件見直し

事例 : 年間を通して、積載率の変動し、運送収入が安定していなかったが、納品リードタイムを見直すことで、貨物量を集約化し、台数を減少させることを提案。当社の車両に最低保証を付け、安定した物流を約束した。

実態

- ・ 個建て契約運賃により契約締結。夏期は積載率100%近い貨物量を確保できるが、冬期は40%を割る日もあり、年間を通して運賃収入を計算すると、賃金引上げができない状況にあった。

課題

- ・ 年間を通して貨物量が変動し、積載率は30%~100%で、運賃収入が安定していなかった。

解決 方策

- ・ 運賃の引上げ交渉を実施したが、荷主側もコロナ禍の影響を受け厳しい状況にあった。
- ・ 当社からの提案として、納品リードタイムを1日延長するだけで、貨物の集約が可能となり、車両を減車することができ、冬期でも積載率を7割以上確保でき、最低保証の提案も受け入れてもらうことができた。

取組のポイント

取引条件を踏まえた標準的な運賃の計算

- ・ 現在、収受している個建て運賃の水準は、標準的な運賃の5割（半額）水準であり、速やかに引上げ、運転者の処遇改善に取り組む必要があった。

運賃引上げ交渉を実施

- ・ 運賃交渉を実施し、荷主の受注から出荷までのリードタイム、突発的な受注があり、低積載率になる様々な問題を抱えてることがわかり、次の段階の提案につなげることができた。

標準的な運賃を参考に話を展開

- ・ 現行の収受運賃と標準的な運賃を比較し、いかに低い運賃水準であるかを理解してもらうことができた。
- ・ 個建て運賃は比較対象が少ないため、標準的な運賃を活用し、荷主も納得してもらうことができた。

最低保証の設定

- ・ 納品リードタイムを見直し、貨物量を集約することで、積載率を向上させ、台数を減少させることができた。
- ・ 荷主に負担をかけることなく、最低保証を設定し、安定した物流を提供できるようになり、双方にとって良い結果となった。

10「標準的な運賃」を活用した 取引先への申入れ、交渉

標準的な運賃を活用した交渉の考え方

○告示された「標準的な運賃」は、荷主等に対する交渉には有用です。しかし、標準的な運賃を届出しただけでは、荷主は理解してくれないため、従来通りの交渉の工夫、地道な努力が必要です。

基本的な考え方

- 時間外労働の上限規制が施行される「2024（令和6年）年4月」を見据えて、「標準的な運賃」に近い水準へ引上げ要請します。
- 2021年6月時点で、残り「3年弱」の期間があることから、段階的に引上げ交渉を実施します。
- 「標準的な運賃」には拘束力、強制力はありませんが、交渉を有利に展開するための有用な武器（道具）として活用します。これまで通り、事業者の皆様の交渉の工夫、努力が必要です。

運賃水準、運賃適用方を詳細にチェック

- 告示された「標準的な運賃」の運賃表を荷主等に示し、交渉を展開する準備作業をすることが望まれます。標準的な運賃を活用し、交渉の素地を形成しておくとう有用です。
- 交渉が円滑に進まない荷主等に対しては、「標準的な運賃」が交渉の材料になります。

取引先との運賃料金の合意の流れ

- 運賃・料金の設定方法には、運行形態、契約形態に即して多様なパターンがあり、1つの方法に絞ることはできません。
- 運賃・料金は、自社の原価データを踏まえ、一定の利益率を乗じて設定しますが、その前段階で現場実態を調査した上で、取引先別、運行ルート別に損益チェックすることが必要です。

1 現場の実態調査

2 取引先別、運行ルート別に損益チェック

3 運賃料金の適用方法を検討

4 運賃・料金単価の設定

5 取引先の意向を踏まえた調整

- 新しい運賃・料金の適用方、運賃・料金の単価等を検討するため、最初に現場の実態を知る必要があります。取引先と交渉する担当者が現場をよく知らないままに、見直しの申入れしても、説得力のある話ができないケースが多いため、そこで頓挫してしまうケースもあります。
- 各現場における「平均的な拘束時間」、「走行距離」について調査しますが、①発荷主における待機時間、積込作業・附帯作業時間等、②運行時間、③着荷主における待機時間、取卸作業・附帯作業時間等がそれぞれのくらいになっているか、調査します。1年を通してみると、通常期、繁忙期等があり、各所要時間は相違し、特に待機時間は、毎回発生するケース、繁忙期のみ発生するケース、全く発生しないケースなど、多様であるため、こうした原因と発生時期をセットで記録し、各運送における平均的な拘束時間、平均的な走行距離を算出します。

調査項目	調査内容
輸送概要	・貨物（荷種） ・発荷主・着荷主 ・積込場所、取卸場所
運行ルート	・出発地点（営業所及び住所） ・中継地点 ・複数積み、複数卸しの場合には、回数、場所 ・高速道路利用の有無（〇〇IC→〇〇IC/途中降りて再度利用する場合も記録） ・休憩時間、休息期間 他
積込作業	・入門時間 ・時間指定の有無 ・入門から出門までの拘束時間 うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握） ・積込作業開始から完了までの拘束時間 ・附帯作業の有無（具体的な内容） 他
取卸作業	・入門時間 ・時間指定の有無 ・入門から出門までの拘束時間 うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握） ・取卸作業開始から完了までの拘束時間 ・附帯作業の有無（具体的な内容） 他
運賃・料金、契約書面	・運賃等の内容 ・運賃等の適用方（距離、時間、卸箇所数毎の料金設定等） ・積込・取卸料：支払の有無 ・附帯作業料：支払の有無 ・待機時間料：支払の有無 ・契約書面化の有無 他

積込・取卸料、作業料の設定

- 作業料の設定では、距離制運賃と時間制運賃では異なる対応が必要です。
【距離制運賃】1時間当たり固定費＋作業代金
（→待機時間料のように、時間外労働1時間当たりの単価により算出しません）
【時間制運賃】作業代金のみ（時間費用は加算しません）

待機時間料の設定

- 距離制運賃における待機時間料は、「時間外労働1時間当たりの単価」を基礎に設定します。
- 時間制運賃では、原価の実態を踏まえ、時間加算額により設定します。

高速道路利用料金の設定

- 高速道路料金は、運賃にコミコミになっているケースが多く、問題となっています。高速道路を通常利用する場合、別建てにより高速道路利用料を分けます。

燃料サーチャージの設定

- 継続取引の場合、基準価格を定め、燃料単価が上昇、下落した場合の具体的な対応を覚書で取決めします。
- 標準的な運賃の届出に際して、燃料サーチャージの届出のひな型を活用する場合には、基準価格100円を設定します。

提示すると効果的な資料

- 交渉では、平均額、大まかなデータを提出します。詳細な費用区分で、原価データを提出すると、取引先から細かく指摘され、結論として「運送業者の経営努力が足りない」とする結論に持ち込まれるケースもあります。
- 運賃交渉で提供する原価データは、後から「間違っていた、勘違いだった」との理由で変更すると、データに信頼性がなくなりますので、慎重に原価計算してください。

挨拶文、統計資料等

取引先に対する挨拶文、提出書面の趣旨について

軽油価格の動向、労働力不足の動向を示す統計資料

交渉用資料

経営努力は限界！という数字を示す

大まかな費用項目、平均的な原価データ

コストアップ要因を説明：燃料費、人件費等の上昇

1回当たりの赤字額（運賃－原価＝赤字）

希望する「運賃額または引上げ比率」

- トラック運送事業者は、運賃交渉に向けて、多くの場合、詳細で大量の資料を準備しなければならないと考えている場合がありますが、実際の実務では、最初はシンプルでわかりやすい資料を1枚から3枚以内で準備すれば十分です。
- 詳細な資料を提出する際には、原価データ、運行時間、附帯作業の実態調査結果等を数値記録とともに提出します。
- 運賃交渉用の資料は、運送内容、業務内容により多様な書類があります。以下では最初に示す代表的な資料をお示しします。

資料イメージ

○タイトル

- ・運賃改定検討のお願い等

○あいさつ文

- ・一例として、「事業者側の具体的な自助努力（コスト削減）を示しつつ、経営努力も限界で、これまでの輸送品質を確保するためには運賃改定が必要である」等がありますが、多様なパターンがありますので、実態を踏まえご検討ください。

○取引開始時期及び最終の運賃見直し時期

- ・取引開始時期及び運賃改定が最後になされた年月を明記します。

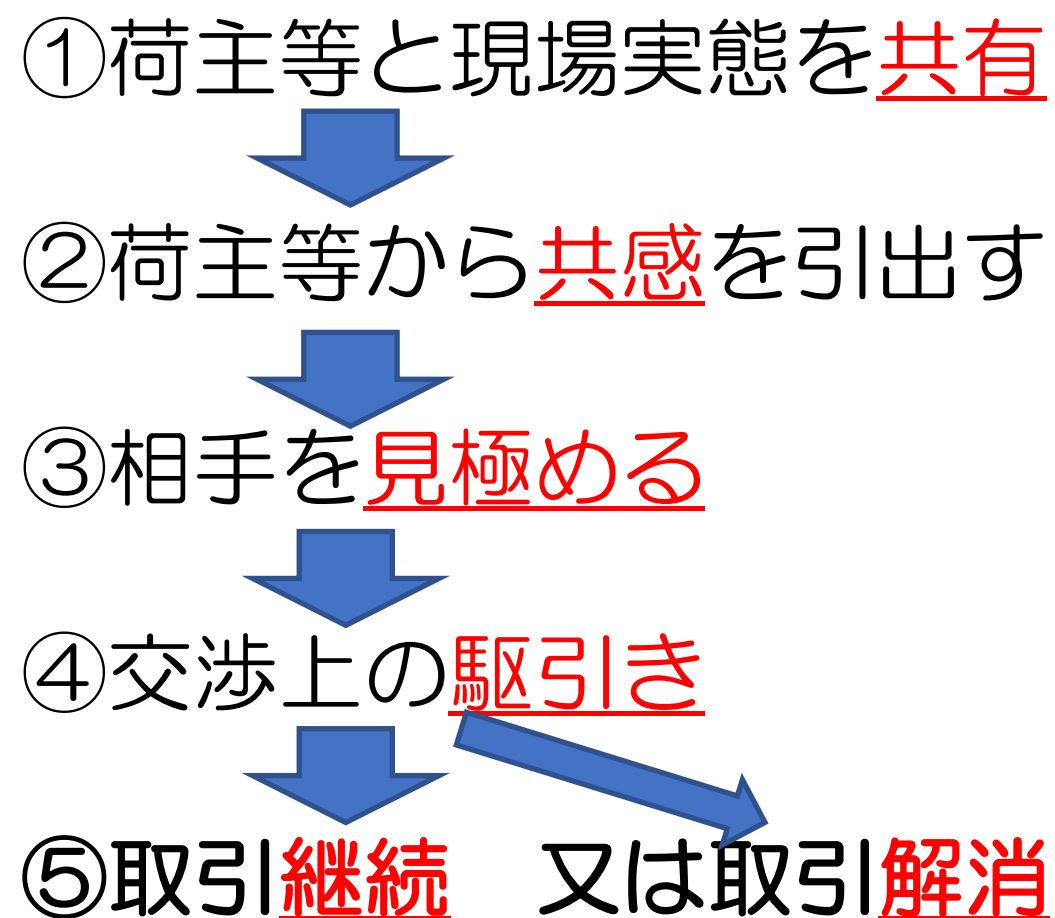
○運賃改定が必要な理由

- ・一例として、「原価計算の結果、燃料価格の高止まり、法令遵守、働き方改革対応等により、現在の運賃水準では運送すればするほど、赤字が計上される状況であり、極めて厳しい状況にある」等があげられますが、多様なパターンがありますので、実態を踏まえご検討ください。
- ・主要な運賃単価について、原価計算結果を示し、運賃改定が必要である旨を明確に示します。

○運賃改定

- ・具体的な運賃改定する金額又は比率を示します。

- 交渉では、下図のような流れで展開することができます。最初に、荷主等と①現場実態を共有し、②共感を引き出す作業が必要です。
- 共感を引出した後、運賃の引上げ等取引条件の見直しが可能かどうか、見極めた後、交渉上の駆け引きに入ります。ここで弱腰になれば、交渉は負けとなるケースが多いです。



運賃引上げ、取引条件の見直しに向けた交渉のポイント整理

日頃から立ち話など会話ができる関係作り

- ・荷主等の窓口担当者と立ち話など、日ごろから会話ができる関係づくりが重要です。交渉相手は荷主等の責任者となりますが、最初に窓口担当者との信頼関係を構築します。

取引先と問題を共有化

- ・荷主等に対して、いきなり取引条件の見直しの文書を提出することはお勧めしません。
- ・最初に、荷主等と、現場の問題、運賃等が低水準で発生している要因を共有する必要があります。

取引先から共感を引出す

- ・問題点を共有して、「おたくも大変だね」といった共感を引き出せるかがポイントです。しかし、「大変なのはわかっているが、うちの会社も大変だ…」と切り返されるケースがあります。

見極める

- ・誰を交渉の相手とすべきか的確に見極めてください。一般的に窓口担当者には権限はありません。取引条件の見直し向上に権限を有する責任者を聞き取りしてください。
- ・交渉担当者は社長等の責任者と慎重に打合せをして、現状の取引条件を維持しながら取引継続するか、取引解消も視野に入れて強気で交渉するか、検討する必要があります。

交渉上の駆け引き

- ・交渉には、駆け引きがつきものです。荷主等からは「運賃を引上げろと言うなら、運送会社を変える」という駆け引きがあります。
- ・一方で、人材不足により、車両が不足する環境では、運賃引上げ、取引条件の見直しができなければ、「車両を減車せざるを得ません」、「全ての車両を引上げざるを得ません」といった対応も必要なケースがあります。この場合には新規取引先の開拓、受注量の増加を予め用意しておく必要があります。

Topic 効率化に向けた「集約」

- 洋紙・板紙、段ボール分野では、製品単価が安いことから、納品回数等の集約化は物流コストの低減に極めて重要である。
- 効率化のキーワードは「集約化」である。以下、複数種類の集約化方策が挙げられる。

集約化の実施方法

納品回数 集約化

- ・ 1 回当たり納品数量の増加やアイテムの集約を実施し、納品回数を引き下げる。

輸送量 集約化

- ・ 小口の配送を集約化して、1 回当たりの輸送量を増加させ、積載率を増加させる。

配送場所 集約化

- ・ 納品する箇所数を集約化して、まとめて納品する。

配送日・曜日・ 時間の集約化

- ・ 特定の配送日、曜日、時間に集約化して、回数を減少させ、1 回当たりの納品数量を増加させる。

アイテム 集約化

- ・ 複数アイテムの納品から、アイテム数を絞込み、1 アイテム当たりの数量を増加させる。

車両 集約化・ 大型化

- ・ 小型車 2 台から中型車 1 台へ集約化するなど、積載効率を考慮して、より積載量の大きい車両へシフトする。

配送ルート 集約化

- ・ 配送ルートを集約化することで、車両 1 台が配送する箇所数を増加させ、車両 1 台当たりの納品数量を増加させる。





















参考資料
国土交通省「標準的な運賃」告示等
令和2年国土交通省告示第575号
令和2年4月24日国自貨第14号

1 一般貨物自動車運送事業に係る
標準的な運賃の告示①（令和2年国土交通省告示第575号）

I 距離制運賃表

北海道運輸局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
10km	12,450	14,480	18,610	23,280
20km	13,980	16,290	21,080	26,500
30km	15,510	18,100	23,550	29,710
40km	17,050	19,910	26,010	32,930
50km	18,580	21,710	28,480	36,150
60km	20,120	23,520	30,940	39,370
70km	21,650	25,330	33,410	42,580
80km	23,180	27,140	35,870	45,800
90km	24,720	28,940	38,340	49,020
100km	26,250	30,750	40,800	52,240
110km	27,780	32,530	43,190	55,340
120km	29,310	34,310	45,570	58,440
130km	30,840	36,090	47,960	61,550
140km	32,370	37,870	50,350	64,650
150km	33,900	39,650	52,730	67,760
160km	35,430	41,430	55,120	70,860
170km	36,950	43,210	57,500	73,970
180km	38,480	44,990	59,890	77,070
190km	40,010	46,770	62,270	80,170
200km	41,540	48,540	64,660	83,280
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,050	3,530	4,700	6,110
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,610	8,810	11,740	15,270

I 距離制運賃表

東北運輸局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
10km	11,980	13,970	18,050	22,600
20km	13,470	15,740	20,470	25,760
30km	14,960	17,500	22,880	28,920
40km	16,460	19,270	25,300	32,080
50km	17,950	21,030	27,720	35,240
60km	19,450	22,800	30,130	38,400
70km	20,940	24,560	32,550	41,560
80km	22,430	26,330	34,970	44,720
90km	23,930	28,090	37,390	47,870
100km	25,420	29,860	39,800	51,030
110km	26,910	31,590	42,140	54,080
120km	28,400	33,330	44,480	57,120
130km	29,880	35,060	46,810	60,170
140km	31,370	36,800	49,150	63,210
150km	32,860	38,530	51,490	66,260
160km	34,350	40,270	53,820	69,300
170km	35,840	42,010	56,160	72,350
180km	37,320	43,740	58,500	75,390
190km	38,810	45,480	60,830	78,440
200km	40,300	47,210	63,170	81,480
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	2,960	3,440	4,600	5,990
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,410	8,590	11,500	14,970

1 一般貨物自動車運送事業に係る
標準的な運賃の告示②（令和2年国土交通省告示第575号）

I 距離制運賃表

関東運輸局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
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
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	9,070	10,360	13,430	17,280

I 距離制運賃表

北陸信越運輸局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
10km	12,530	14,560	18,680	23,360
20km	14,070	16,370	21,150	26,580
30km	15,600	18,190	23,620	29,800
40km	17,140	20,000	26,090	33,020
50km	18,680	21,810	28,560	36,240
60km	20,220	23,630	31,030	39,460
70km	21,760	25,440	33,500	42,690
80km	23,300	27,250	35,970	45,910
90km	24,840	29,060	38,440	49,130
100km	26,380	30,880	40,910	52,350
110km	27,910	32,660	43,300	55,460
120km	29,450	34,450	45,690	58,570
130km	30,980	36,230	48,080	61,680
140km	32,520	38,020	50,470	64,790
150km	34,050	39,800	52,870	67,900
160km	35,590	41,590	55,260	71,010
170km	37,120	43,370	57,650	74,120
180km	38,660	45,160	60,040	77,220
190km	40,190	46,940	62,430	80,330
200km	41,730	48,730	64,820	83,440
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,060	3,540	4,710	6,120
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,640	8,850	11,770	15,290

1 一般貨物自動車運送事業に係る
標準的な運賃の告示③（令和2年国土交通省告示第575号）

I 距離制運賃表

中部運輸局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
10km	14,390	16,530	20,790	25,850
20km	16,080	18,500	23,430	29,270
30km	17,770	20,480	26,070	32,690
40km	19,460	22,450	28,710	36,110
50km	21,150	24,420	31,350	39,530
60km	22,840	26,390	33,990	42,950
70km	24,530	28,370	36,630	46,370
80km	26,220	30,340	39,270	49,790
90km	27,910	32,310	41,910	53,210
100km	29,600	34,280	44,550	56,630
110km	31,290	36,240	47,120	59,950
120km	32,980	38,190	49,690	63,270
130km	34,670	40,140	52,250	66,580
140km	36,370	42,090	54,820	69,900
150km	38,060	44,040	57,390	73,220
160km	39,750	45,990	59,960	76,540
170km	41,450	47,940	62,520	79,850
180km	43,140	49,900	65,090	83,170
190km	44,830	51,850	67,660	86,490
200km	46,520	53,800	70,230	89,810
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,380	3,870	5,070	6,540
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,440	9,680	12,660	16,340

I 距離制運賃表

近畿運輸局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
10km	14,330	16,490	20,790	25,860
20km	16,020	18,460	23,430	29,290
30km	17,710	20,430	26,080	32,710
40km	19,400	22,400	28,720	36,140
50km	21,090	24,380	31,370	39,570
60km	22,770	26,350	34,010	43,000
70km	24,460	28,320	36,650	46,430
80km	26,150	30,290	39,300	49,860
90km	27,840	32,270	41,940	53,290
100km	29,530	34,240	44,590	56,720
110km	31,220	36,190	47,160	60,040
120km	32,910	38,140	49,730	63,360
130km	34,600	40,090	52,300	66,690
140km	36,290	42,040	54,870	70,010
150km	37,980	43,990	57,440	73,330
160km	39,670	45,940	60,010	76,660
170km	41,360	47,890	62,580	79,980
180km	43,050	49,840	65,150	83,300
190km	44,740	51,790	67,720	86,620
200km	46,430	53,740	70,290	89,950
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,370	3,870	5,070	6,550
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,430	9,680	12,670	16,370

1 一般貨物自動車運送事業に係る
標準的な運賃の告示④（令和2年国土交通省告示第575号）

I 距離制運賃表

中国運輸局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
10km	13,000	15,060	19,220	23,980
20km	14,580	16,920	21,730	27,260
30km	16,160	18,770	24,240	30,530
40km	17,740	20,620	26,750	33,800
50km	19,310	22,480	29,270	37,070
60km	20,890	24,330	31,780	40,340
70km	22,470	26,180	34,290	43,610
80km	24,050	28,040	36,800	46,880
90km	25,620	29,890	39,320	50,150
100km	27,200	31,740	41,830	53,420
110km	28,770	33,570	44,260	56,580
120km	30,350	35,400	46,700	59,740
130km	31,930	37,230	49,130	62,910
140km	33,500	39,050	51,570	66,070
150km	35,080	40,880	54,000	69,230
160km	36,650	42,710	56,440	72,390
170km	38,230	44,540	58,870	75,550
180km	39,800	46,360	61,310	78,710
190km	41,380	48,190	63,740	81,870
200km	42,950	50,020	66,180	85,030
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,140	3,620	4,800	6,220
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,850	9,060	11,990	15,560

I 距離制運賃表

四国運輸局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
10km	12,280	14,290	18,380	22,990
20km	13,800	16,080	20,830	26,180
30km	15,320	17,870	23,270	29,370
40km	16,840	19,660	25,710	32,560
50km	18,350	21,450	28,160	35,750
60km	19,870	23,250	30,600	38,940
70km	21,390	25,040	33,040	42,130
80km	22,910	26,830	35,490	45,320
90km	24,420	28,620	37,930	48,510
100km	25,940	30,410	40,370	51,700
110km	27,460	32,170	42,740	54,770
120km	28,970	33,930	45,100	57,850
130km	30,480	35,690	47,460	60,930
140km	32,000	37,450	49,830	64,000
150km	33,510	39,210	52,190	67,080
160km	35,020	40,980	54,560	70,160
170km	36,540	42,740	56,920	73,230
180km	38,050	44,500	59,290	76,310
190km	39,560	46,260	61,650	79,390
200km	41,080	48,020	64,010	82,470
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,010	3,490	4,650	6,050
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,530	8,730	11,640	15,130

1 一般貨物自動車運送事業に係る
標準的な運賃の告示⑤（令和2年国土交通省告示第575号）

I 距離制運賃表

九州運輸局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
10km	12,370	14,370	18,430	23,040
20km	13,890	16,160	20,870	26,230
30km	15,410	17,960	23,320	29,410
40km	16,930	19,750	25,760	32,600
50km	18,460	21,550	28,210	35,790
60km	19,980	23,340	30,650	38,980
70km	21,500	25,130	33,090	42,160
80km	23,020	26,930	35,540	45,350
90km	24,540	28,720	37,980	48,540
100km	26,070	30,520	40,430	51,720
110km	27,580	32,280	42,790	54,800
120km	29,100	34,050	45,160	57,880
130km	30,620	35,820	47,520	60,960
140km	32,140	37,580	49,890	64,030
150km	33,660	39,350	52,260	67,110
160km	35,180	41,120	54,620	70,190
170km	36,700	42,880	56,990	73,260
180km	38,210	44,650	59,360	76,340
190km	39,730	46,410	61,720	79,420
200km	41,250	48,180	64,090	82,500
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,020	3,500	4,660	6,050
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,560	8,750	11,650	15,140

I 距離制運賃表

沖縄総合事務局

（単位：円）

車種別 キロ程	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）
5km	10,440	12,220	15,890	19,900
10km	11,150	13,070	17,060	21,430
20km	12,580	14,760	19,390	24,500
30km	14,000	16,450	21,730	27,560
40km	15,430	18,140	24,060	30,620
50km	16,850	19,830	26,400	33,680
60km	18,280	21,520	28,730	36,740
70km	19,700	23,210	31,060	39,800
80km	21,130	24,900	33,400	42,860
90km	22,550	26,590	35,730	45,920
100km	23,980	28,270	38,070	48,980
110km	25,400	29,930	40,320	51,930
120km	26,810	31,590	42,570	54,870
130km	28,230	33,250	44,830	57,820
140km	29,650	34,910	47,080	60,770
150km	31,070	36,570	49,330	63,710
160km	32,490	38,230	51,590	66,660
170km	33,900	39,890	53,840	69,600
180km	35,320	41,540	56,090	72,550
190km	36,740	43,200	58,340	75,490
200km	38,160	44,860	60,600	78,440
200kmを超えて10km を増すごとに加算す る金額	1,410	1,640	2,220	2,890

1 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示⑥（令和2年国土交通省告示第575号）

Ⅱ 時間制運賃表 (単位:円)

種 別			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)
			局 別				
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
	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
	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、午前から午後にあたる場合は、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

Ⅲ 運賃割増率

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	2割
---------	----

【休日割増】

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離	2割
----------------------	----

Ⅳ 待機時間料

車種別 時間	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

Ⅴ 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は、運賃とは別に料金として収受

Ⅵ 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は、運賃とは別に実費として収受

Ⅶ 燃料サーチャージ

別に定めるところにより収受

Ⅷ その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

2 国土交通省 通達①（令和2年4月24日国自貨第14号）

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について

トラック運送業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな課題となっている。こうした背景を踏まえ、運転者の労働条件の改善等を図る観点から、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成30年法律第96号）が制定され、「標準的な運賃の告示制度」（法附則第1条の3）が設けられたところである。

「標準的な運賃の告示制度」は、一般にトラック運送事業者の荷主に対する交渉力が弱いことや、令和6年度から年間960時間の時間外労働の限度時間の設定がされること等を踏まえ、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持していくに当たっては、法令を遵守して運営を行っていく際の参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、令和5年度末までの時限措置として設けられたものである。

改正後の法附則第1条の3第1項においては、令和6年3月31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。」と規定されている。

標準的な運賃の設定に当たっては、当該規定の趣旨に沿って、一般貨物自動車運送事業者の原価等の集計、運賃額の計算等を行い、同条第2項の規定に基づき、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件（令和2年国土交通省告示第575号）のとおり告示を行った。その基本的な考え方や、実際の適用方法等については以下のとおりである。

1. 標準的な運賃に係る基本的な考え方

（1）運賃表の設計

前提として、以下の考え方にに基づき運賃表の設計を行った。

① 対象となる運送契約

一般貨物自動車運送事業における代表的な運送契約として、積載量にかかわらず、車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提とし、距離制及び時間制の2種類の運賃表を策定した。

② 車型・車種

車型については、代表的なバン型の車両を前提とした。

車種については、代表的な分類として以下のとおり設定した。

- ・小型車（2 tクラス）：最大積載量2トン以下の車両
- ・中型車（4 tクラス）：最大積載量2トン超かつ車両総重量11トン未満の車両
- ・大型車（10 tクラス）：中型車（4 tクラス）を超える車両（トレーラー（20 tクラス）を除く。）
- ・トレーラー（20 tクラス）：牽引車と被牽引車とを連結した車両であって最大積載量が20トン前後のもの

③ 地域差

人件費や物価等の地域差を考慮し、地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位で運賃表を策定した。

④ 運賃と料金の考え方

原則として運送の役務の対価としての運賃について設定することとし、運送の役務以外の役務又は特別に生ずる費用に係る料金（積込・取卸料、附帯業務料、有料道路利用料、フェリー利用料等）については、運賃表とは別に項目のみ規定することとした。ただし、待機時間料については、30分を超える場合の30分ごとに生じる標準的な額を設定した。

⑤ 元請・下請の関係

標準的な運賃の計算に当たっては、いわゆる元請事業者の備車費用等については考慮せず、実運送を行う場合に要する原価について計算を行った。

（2）適正原価・適正利潤

一般貨物自動車運送事業の実績等より能率的な経営を実施していると認められる運送事業者に対して各種原価等の調査を実施して得た結果（以下「原価調査結果」という。）を基に、年間・車両1両当たりの原価計算を行った。

① 固定費単価

走行距離にかかわらず、事業を行う上で固定的に発生する費用として、以下の項目ごとの年間費用（車両償却費、人件費、自動車関係税、自動車関係保険料、荷役関連費、借入金利息及び間接費（固定費相当額））を積算した額を年間労働時間で除して1時間当たり固定費を算出した。

【算定式】（a～gの合計値）÷年間労働時間（約2,086時間）

a. 車両償却費

原価調査結果による車両の調達価格及び付属備品等の費用を合算した額を車両償却年数で除して、1年間当たりの車両償却費を算出した。

なお、車両の償却年数については、車両の購入に係る融資の返済期間、車両のリース期間、車両の修繕費の上昇の傾向等の実態を踏まえ、経営環境の維持・改善を図ることができる環境を整えるとともに、運送事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えの促進の観点から、5年を基準とした。

【算定式】（車両の調達価格＋付属備品等の費用）÷車両償却年数（5年）

b. 人件費

所定労働時間内の人件費（以下「基準内人件費」という。）は、時給単価に対し、原価調査により得られた車格ごとの人件費格差の比率（車格差率）、一定の福利厚生費率、年間労働時間に乗じて、1年間当たりの人件費額を車格ごとに算出した。

なお、運転者の労働環境については、賃金水準が全産業平均より約1割～2割低く、労働時間が全産業平均より約2割長い現状に鑑み、「運転者の労働条件の改善」という改正法の趣旨に基づき、時給単価については全産業の平均値

2 国土交通省 通達②（令和2年4月24日国自貨第14号）

を基準として設定した。

また、年間労働時間については、週 40 時間の労働を前提とし、約 2,086 時間とした。

【算定式】時給単価×車格差率×（1＋給与に対する福利厚生費率）×年間労働時間（約 2,086 時間）

c. 自動車関係税

原価調査結果により、1 年間当たりの自動車取得税額（自動車税環境性能割額）、自動車税額、自動車重量税額を算出した。

d. 自動車関係保険料

原価調査結果により、1 年間当たりの自動車損害賠償責任保険料、一般自動車損害保険料（任意保険料）を算出した。

e. 荷役関連費用

原価調査結果により、1 年間当たりの荷役関連の消耗品に係る費用を算出した。

f. 借入金利息

原価調査対象事業者の実績値を用いて、1 年間当たりの借入金利息額を算出した。

【算定式】ベースとなる資産（事業用固定資産額＋運転資本額（営業費×4％））×他人資本構成比×金利

g. 間接費（固定費相当額）

間接費については、施設利用料、施設賦課税、事務員等の人件費、及び自動車以外の施設等の減価償却費等を見込むものとして、原価調査の対象事業者の実績値を用いて間接費率（年間総費用額に対する割合）を算出した上で、上記固定費に対応する 1 年間当たりの間接費の額を算出した。

【算定式】{a～f の合計値（円/年）} ÷ {1－間接費率（％）}－{a～f の合計値（円/年）}

② 変動費単価

走行距離に比例して発生する費用として、以下の項目ごとの費用（燃料費、オイル費、タイヤ費、尿素水費、車検・修理費及び間接費（変動費相当額））を積算し、1km 当たりの変動費を算出した。

h. 燃料費

燃料費は、軽油単価の変動幅が大きいため、その変動分は燃料サーチャージにより収受することを前提として、全国一律 100 円/L を基準として、1 km 当たりの燃料費を算出した。

【算定式】軽油単価（100 円/L）÷燃費

i. オイル費

原価調査結果により、1 km 当たりのオイル費を算出した。

【算定式】{オイル単価（円/L）×オイル交換 1 回当たりオイル量（L）＋オイル交換 1 回当たり工賃（円）} ÷ オイル交換 1 回当たり走行距離（km）

j. タイヤ費

原価調査結果により、1 km 当たりのタイヤ費を算出した。

【算定式】{タイヤ単価（円/本）×タイヤ交換 1 回当たり交換本数（本）＋タイヤ交換 1 回当たり工賃（円）} ÷ タイヤ交換 1 回当たり走行距離（km）

k. 尿素水費

原価調査結果により、1 km 当たりの尿素水費を算出した。

【算定式】尿素水単価（円/L）÷尿素水 1 L 当たり走行距離（km）

l. 車検・修理費

原価調査結果により、1 km 当たりの車検・修理費を算出した。

【算定式】{年間車検整備費（円/年）＋年間一般修理費（円/年）} ÷ 年間走行距離（km）

m. 間接費（変動費相当額）

上記の間接費率を用いて、上記変動費に対応する間接費額を算出した。

【算定式】{h～l の合計値（円/km）} ÷ {1－間接費率（％）}－{h～l の合計値（円/km）}

③ 基準外人件費

基準外人件費（所定労働時間外の人件費）については、労働基準法に基づき、基準内人件費×1.25 により算出した。

④ 適正利潤

自己資本に対する適正な利潤額を元に、運送原価に対する利益率を算出した。

【算定式】

適正利潤額：ベースとなる資産（事業用固定資産額＋運転資本額（営業費×4％））×自己資本構成比×0.1÷（1－利益課税率）

運送原価に対する利益率：適正利潤額÷運送原価

（3）運賃額の計算方法

① 距離制運賃額

1 運行当たりの運賃額の算出は、以下の計算式により算出した。

$$\left[\begin{array}{l} (1 \text{ km 当たり変動費}) \times (\text{走行距離}) + \\ (1 \text{ 時間当たり固定費}) \times (\text{所要所定内労働時間}) + \\ (1 \text{ 時間当たり基準外人件費}) \times (\text{所要所定外労働時間}) \end{array} \right] \times (1 + \text{利益率})$$

1 運行当たり走行距離については、標準的な運賃を設定するに当たって、帰りが無い場合の運行においても帰路に要する必要な原価を確保することを前提と

しているため、実車キロ程（運賃表のキロ程）に2を乗じて算出した距離とした。

所要所定内労働時間については、走行時間のほか、一運行において通常発生することが想定される待機時間1時間（発地及び着地各30分間）及び通常必要となる点呼・法定点検等の運行準備に要する時間を含むこととしている（※）。

※平成11年の旧公示運賃（原価計算書の添付を要しない範囲として、平成2年の旧公示運賃を基準に上下20%の上限・下限を設定した運賃）においては、上記の時間に加えて積み込み・取卸しに要する時間についても含むこととしており、考え方が異なるため留意されたい。

また、長距離帯における時間外労働時間については、令和6年度から年間960時間の時間外労働の限度時間が設定されることを踏まえ、運行1日当たり約3.7時間が限度となるよう設定している。

なお、一定の中長距離帯においては、高速自動車国道など有料道路の走行を前提とした平均走行速度を使用して運賃額の計算を行っている。

② 時間制運賃額

契約する時間（8時間又は4時間）に応じて、時間制運賃を適用する場合に通常想定される1運行当たりの走行距離（以下「基礎走行距離」という。）及び基礎作業時間（8時間又は4時間）を設定した上で、基礎走行距離及び基礎作業時間の範囲内で運行する場合の運賃額（以下「基礎額」という。）を以下の式により設定した。

$$\begin{aligned} & \left(\text{1 km 当たり変動費} \right) \times \left(\text{基礎走行距離} \right) + \\ & \left(\text{1 時間当たり固定費} \right) \times \left(\text{基礎作業時間} \right) \times \left(1 + \text{利益率} \right) \end{aligned}$$

また、基礎走行距離を超えて運行する場合の加算額は1 km 当たり変動費に10kmを乗じた額に利益率を加味した額、基礎作業時間の範囲を超えて運行する場合の加算額は1時間当たり基準外人件費の額に利益率を加味した額として設定した。

なお、基礎走行距離については、時間制運賃を適用する場合における車両の走行速度の実態等を勘案し、8時間制について小型車は100km、小型車以外は130kmとし、4時間制について小型車は50km、小型車以外は60kmとした。

③ 待機時間料

トラック運送業において、発地又は着地における長時間に及ぶ荷待時間は、運転者の長時間労働の主な要因の一つとなっている。荷主の責により待機した時間に応じた料金を収受することで適正な対価を確保することができる環境を整えるとともに、荷待時間の削減など長時間労働の改善に向けて荷主と運送事業者が一体となった取組を進める環境を整えることを目的として、30分を超える荷待ちに係る待機時間料を設定した。

料金の算出に関しては、発地又は着地において待機時間が30分を超える場合における30分ごとの料金として、30分当たりの基準外人件費に利益率を加味して算出した。

2. 具体的な適用方法

標準的な運賃の設定に当たって想定している具体的な適用方法については、以下のとおりである。

（1）適用する運送

標準的な運賃は、一般貨物自動車運送事業者が一般的なバン型車両を貸し切って運送する場合を念頭に、距離制運賃表及び時間制運賃表の2種類の運賃表を設定している。個々の運送についていずれの運賃表を適用するかについては、運送する貨物の種類、量、距離、交通事情及び運送に付帯する荷役作業などの諸条件を勘案し、荷主との契約の中で決定することとなる（※）。

※一般的には距離制運賃表が使用される場合が多いが、時間制運賃表が適用される代表的な場合としては、例えば、①走行キロは短い、車両を時間的に拘束される場合、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、③短距離を反復してピストン輸送する場合、等が考えられる。

また、標準的な運賃は、人件費や物価等の地域差を考慮し、下表のとおり各地方運輸局の管轄区域ごとに10ブロック別の運賃を設定している。運送事業者においては、運送を行う車両が配置されている営業所の所在地を管轄する各地方運輸局のブロックの運賃を参考に運賃を設定することとなる。

運輸局	管轄する都道府県
北海道	北海道
東北	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
北陸信越	新潟県、富山県、石川県、長野県
中部	福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近畿	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
沖縄	沖縄県

（2）キロ程等の計算

（距離制運賃表）

距離制運賃表における運送キロ程の計算は、1車1回の運送で、発地で貨物を車両に積み込んでから、着地で車両から貨物を取り卸すまでのキロ程（貨物を積載して実際に走行したキロ程）による。したがって、事業者の営業所（車庫）から荷主より指定された積込場所までの往路空車回送区間及び取卸場所から復路空車回送区間のキロ程は運送キロ程の計算の対象とならない。

なお、運送の途中において、貨物の一部を積み卸した場合は最初に積み込みを行った場所から、最後に取り卸しを完了した場所までの実車キロ程によることとする。

2 国土交通省 通達④（令和2年4月24日国自貨第14号）

（時間制運賃表）

時間制運賃表における走行キロ及び作業時間の計算は、使用車両が荷主の指定した場所に到達したときからその作業が終了して車庫に帰着するまでについて行う。

なお、4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、労働の実態、車両の使用効率からみて、以後の車両の使用が保証されないことを踏まえ、正午から起算した時間により加算額を計算することとしている。

（3）特殊車両割増

一般貨物自動車運送事業において使用される車両については、運送を行う品目や運行の形態等に応じて様々なものが存在し、車両によって原価構造が異なる場合がある。

標準的な運賃においては一般的なバン型車両を念頭に運賃表を設計しているが、同様の構造の冷蔵・冷凍車を使用する場合については原価調査の結果に基づき割増率（2割）を設定している。当該冷蔵・冷凍車割増を適用する場面としては、生鮮食料品等の貨物を冷蔵・冷凍機能を活用して運送する場面等を想定している。

また、これ以外の特殊な車両を使用する場合については、上記の計算方法も参考にしつつ、別途原価計算を行うことが望ましい。

（4）休日割増

標準的な運賃においては、休日割増として、人件費構成比及び法定割増率を参考に割増率（2割）を設定した。当該割増率を適用する基準運賃額は、日曜祝祭日の0時から24時の間に運送した距離に対応した運賃額となる。

（5）深夜・早朝割増

標準的な運賃においては、深夜・早朝割増として、人件費構成比及び法定割増率を参考に割増率（2割）を設定した。当該割増率を適用する基準運賃額は、午後10時から午前5時の間に運送した距離に対応した運賃額となる。

（6）待機時間料

待機時間料の設定の考え方は1.（3）③のとおり。

実際の待機時間料の算定は、荷主との間で定められた場所及び時間に車両が到着してから、荷主側の責によって30分を超えて待機した場合において30分までごとに発生した待機時間に応じた料金を収受する。運送事業者側が約束の時間前に車両を到着させるような場合は荷主側の責によらないものであることから、待機時間料の算定の対象外となる。

なお、時間制運賃表の適用時における待機時間料については、原則として、基礎作業時間に係る基礎額及び基礎作業時間を超えた場合の加算額において収受することを想定している。

また、予め距離制運賃表を適用することとしていた運送において、予期せぬ渋滞等により運行が長期化し、追加的に人件費等の費用が生じるような場合については、原則として待機時間料の対象とはならないものであるが、荷主との合意を前提に、

待機時間料に準じて追加的に料金を収受することや、事後的に時間制運賃表により精算を行うこと等を妨げるものではない。

（7）積込料、取卸料、附帯業務料

標準的な運賃は、運送の役務に係る原価を前提として計算していることから、運送以外の役務として別途積込み、取卸しその他荷造り、仕分け、検収・検品等の附帯業務を行った場合には、運賃とは別にこれらに係る料金を収受する必要がある。

積込み、取卸しその他附帯業務に係る具体的な料金については、その作業・業務の内容に応じて要するコストが様々であるため、運送事業者において、適切に設定を行う必要がある。具体の設定方法の例としては、上記待機時間料の設定も参考に、一定の人件費を基準として、作業の内容に応じて付加的に要する費用等を加味する手法などが考えられる。

（8）実費

有料道路利用料、フェリー利用料等については、運賃とは別に実費として収受することとしている。

なお、旅費（運転者の宿泊費）のうち通常想定される平均的な額については、標準的な運賃の設定に当たって間接費額の計算の一環として原価に算入している。ただし、宿泊を伴う長距離運行が恒常的に発生する場合など標準的な程度を超えて旅費が発生する場合においては、これを超える部分を実費として収受することは差し支えない。

（9）燃料サーチャージ

告示Ⅶに規定する燃料サーチャージについては、別添のとおりとする。

標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を100円として算出していることから、燃料サーチャージの基準価格も100円として設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成24年5月16日最終改定）も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

（10）その他

標準的な運賃の設定に当たって想定している主な適用方法は上記のとおりであるが、従来の商慣習上、運送に一定の資格や措置を要する場合など、個々の運送の実情によるコストの変動に応じて、上記に含まれない運賃計算方法の特例や、各種割増（※）・割引等が行われる場合がある。運送事業者においては、自ら行う運送の実態等に応じて適切な運賃表の適用方法を設定する必要がある。

※例：品目割増、特大品割増、冬期割増、悪路割増等

3. 標準的な運賃の活用に係る手続

標準的な運賃は、運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示すものであることから、運送事業者がこれを活用するに当たっては、上記の原価及び利潤の考え方を参考としつつ、自らの運行実態等を踏まえて事業に係る原価及び利潤を計算した上で、実際に適用する運賃及び料金を設定し、運賃及び料金の種類、額並びに適用方法等について所定の届出を行う必要がある。また、原価の計算については、「原価計算要領について（平成6年自貨第12号）」も参考にされたい。

なお、標準的な運賃と同様の運賃を設定する場合には、運賃と料金とを区分して収受する旨が定められた運送約款として、独自に認可を受けた約款又は標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号。平成31年3月8日最終改正）を使用し、運賃及び料金と併せて掲示を行う必要がある。

4. 行政処分等との関係

標準的な運賃は、運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示すものであり、標準的な運賃と異なる運賃を収受したことのみをもって罰則が科されるなどペナルティを伴うものでない。

しかしながら、運送事業者において、社会保険に加入せず不当に原価を抑えて事業を行うなどの法令違反が確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年国自安第73号・国自貨第77号・国自整第67号）」による行政処分を行う。

また、荷主が一方的に、設定した運賃額より低い運賃で運送委託等を行う等により、下請法・独占禁止法に違反する場合には、これらの法律に基づく処分の対象となるほか、不当に低い運賃額の支払いが運送事業者における過労運転・過積載運行を招くなど、荷主の行為が運送事業者の法令違反の原因となるおそれがある場合には、関係行政機関の長と連携し、法附則第1条の2による荷主への働きかけ等を行う。

別添

燃料サーチャージについて

1. 以下の算出方法による。
基準価格：100.0円 スタンド価格による。
改訂する刻み幅：5.0円
改定条件：改定の刻み幅 5.0円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。
廃止条件：軽油価格が100.0円/Lを下回った時点で、翌月から廃止する。
計算式：（距離制運賃）
 走行距離（km）÷燃費（km/L）×算出上の燃料価格上昇額（円/L）
 （時間制運賃）
 平均走行距離（km）÷燃費（km/L）×算出上の燃料価格上昇額（円/L）
2. 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は下表のとおり。

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～ 185.00円	182.50円	82.5円

※ 代表価格は、刻み幅の0.5倍の額を基準価格に加算した額とした。
※ 上昇額は、（代表価格－基準価格）とした。

3. サーチャージ額算出のための車両燃費は以下のとおり。

車種	燃費
小型車（2 t クラス）	〇〇 km/L
中型車（4 t クラス）	〇〇 km/L
大型車（10 t クラス）	〇〇 km/L
トレーラー（20 t クラス）	〇〇 km/L

4. 時間制運賃を算出する上での条件（平均走行距離）は以下のとおり。

車種	8 時間制	4 時間制
小型車（2 t クラス）	100km	50km
中型車（4 t クラス）	130km	60km
大型車（10 t クラス）	130km	60km
トレーラー（20 t クラス）	130km	60km

5. 端数処理等
端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

メモ

事業者のみなさまから寄せられる よくある質問をご紹介します



標準的な運賃の基礎データの
主なポイントを教えてください。

- 標準的な運賃の算出上の考え方における主なポイントは以下のとおりです。
 - ①人件費として**全産業平均の単価**を使用
 - ②車両の償却年数を**5年**で設定
 - ③年間稼働時間を**全産業平均の労働時間約 2,086 時間（残業ゼロの労働時間）**程度に設定
 - ④実車率を**50%**（帰り荷が無く車庫へ戻ること）で設定
 - ⑤適正利潤（1台／年当たり）として、固定費・変動費に対して、**利益率が年 2.7%**で設定
- 詳細は、国土交通省ホームページや全日本トラック協会ホームページをご確認ください。

全日本トラック協会 標準的な運賃

検索



今まで、自社で原価計算を行い、標準的な運賃より高い水準の運賃を設定し、届け出ています。今回の標準的な運賃は改めて届け出る必要があるのでしょうか？

- 自社の運賃と標準的な運賃を比較し、自社の設定運賃を継続することが望ましい場合は、改めて標準的な運賃を届け出る必要はありません。



複数の運輸局に営業所がある場合は、それぞれの運輸局で届出が必要でしょうか？

- 営業所のある運輸局を適用地域として、届出書にチェックを入れてください。
- 届出書は、代表する営業所（例えば、本社）が所在する運輸局長宛てに作成します。**それぞれの運輸局ごとに作成の必要はありません。**
- 代表する営業所が所在する運輸支局へ3部提出してください。
- 運輸支局への持参による届出の他、郵送による届出も可能です。



距離制運賃と時間制運賃は、どのような輸送で使い分ければよいのでしょうか？

- 距離制運賃は、1運行を単位とする輸送や到着地からの帰り荷等がない運送、2日間以上を要する運送等の場合を想定しています。
- 時間制運賃は、ミルクラン方式による輸送、附帯作業が多い運送など、「短い走行距離に対して長い拘束時間となる」運送を想定しています。
- 自社の運送形態にあった適切なものを適用しましょう。



運賃料金適用方には事業者が独自に数字を記載する箇所がいくつかありますが、どのような数値を記載すればよいのでしょうか？

- 運賃料金適用方の数値は、各事業者における原価計算に基づき算出された運賃料金にあわせ、各事業者の実情に応じた割増・割引率や上限下限の幅、料金等の数値を記載してください。
- 国土交通省平成 11 年適用方を別冊の中にご用意していますので、そちらもご参考にしてください。
- 積込料及び取卸料は、平成 29 年 11 月の標準貨物自動車運送約款の改正の際に届出をした数値を使うこともできます。



荷主毎に運賃が異なる場合の届出方法はどのように行えばよいのでしょうか？

- ひとつの例として、「標準的な運賃」を届出し、荷主に応じた運賃料金の設定が可能となるように運賃料金適用方に割増、割引、上限下限の幅、料金を設定します。
- 届出した標準的な運賃を基礎に、取引先ごとに個別の運賃を提示することで対応することができます。



現在、取引先と契約している運賃はどうなるのでしょうか？

- 標準的な運賃を届出した場合でも、運賃料金適用方に定める「4. 運賃計算の方法」において「上限下限の幅（幅運賃）」を設定し、その範囲内に現在の運賃をおくことで、現在の運賃を継続することができます。



荷主は標準的な運賃を知っているのでしょうか？

- 全日本トラック協会と国土交通省との連名で、荷主企業・荷主の業界団体等に対して文書・パンフレットを送付したほか、荷主業界紙や一般紙に新聞広告を掲載し、周知に努めています。
- また、今後はインターネット広告を行うなど、様々なツールを使って幅広く周知を行います。



（出所）『今すぐわかる「標準的な運賃」』（全日本トラック協会）

参考資料 2
運賃料金適用方
(国交省平成11年数値を記載)

運賃料金適用方

参考例

こちらの参考例は、国土交通省平成 11 年運賃料金適用方の数値を基礎に作成したものです。

なお、届出の際に「参考例」を使用することもできますが、7 頁にある「積込料及び取卸料」については、各事業者の数値を記載する必要があります。

別添 2

貸切運賃料金適用方

I. 距離制運賃料金適用方

(適用する運送)

1. この運賃及び料金は、一般貨物自動車運送事業として車両を貸し切って貨物を運送する場合に適用します。

(特殊運賃との関係)

2. この運賃及び料金は、特殊な貨物の運送、特殊車両を使用する運送等であって、別途これらに関する運賃及び料金を届け出た場合には適用しません。

(運賃料金計算の基本)

3. (1) 運賃及び料金は使用車両 1 車 1 回の運送ごとに計算します。
(2) 車両が 2 両以上連結して運送される場合であって、荷主が同一であり、かつ、発地及び着地が同一のときは 2 両以上の車両を 1 車として計算します。ただし、荷主が異なるとき又は発地若しくは着地が異なるときは、それぞれの車両を 1 車として計算します。
(3) 継続かつ反復して行う貨物の運送の契約において、あらかじめ特定の車両を基準として運賃を算出した場合には、実際の使用車両にかかわらず、当該基準車両による運賃を適用することができます。

(運賃計算の方法)

4. (1) 運賃は使用車両の最大積載量及び運送距離によって、運賃率表に掲げてある金額（以下「基準運賃」といいます。）の上下それぞれ 10% の範囲内で計算します。なお、10km に満たない走行キロは 10km に切り上げて計算します。
(2) 割増率又は割引率が適用される貨物は、基準運賃にそれぞれの率を乗じた金額を基準運賃に加減した上で、上下それぞれ 10% の範囲内で計算します。

(端数の処理)

5. 運賃又は料金を計算する場合において生じた端数は、次により処理します。
(1) 計算した金額が 10,000 円未満のときは、100 円未満の端数は 100 円に切り上げます。
(2) 計算した金額が 10,000 円を超えるときは、500 円未満の端数は 500 円に、500 円を超え、1,000 円未満の端数は 1,000 円に切り上げます。

(キロ程の計算)

6. 運送距離は、1 車 1 回の運送ごとの実車キロ程によるものとし、経路が二途以上あるときは、その最短となる経路のキロ程により計算します。ただし、荷送人が経路を指定したときは、その指定した経路のキロ程によります。

- 1 -

裏面に続く ⇒

※ 上記赤枠内は、国土交通省（平成11年）の数値を記載

(割増率及び割引率の重複する場合の計算)

7. 2 種以上の割増率又は割引率が重複する場合は、それぞれの率をあらかじめ加減した上で計算します。

(個建契約運賃)

8. 長期にわたって計画的かつ大量に出荷される次の(1)の各号に該当する貨物の運送契約(文書をもって運送契約を締結したものに限り、)をする場合には、運送区間ごとに(2)の式により算出した1個当りの運賃を適用することができます。
- ただし、1 回の出荷量が基準車両の積載可能個数の 60%以上ある場合に限り、なお、長期契約割引が適用される場合は適用しません。

- (1) ①単一品目であること
②荷姿が一定していること
③1 個の重量又は容積が一定していること
- (2) {基準車両(運賃計算の対象となる車両)による基準運賃}
÷ { (当該貨物の基準車両積載可能個数) × 70% }

(特殊車両割増)

9. 冷蔵・冷凍車両を使用した場合は、基準運賃×0.2 により算出した金額(その他の特殊車両を使用した場合は、別途定める割増率により算出した金額)を加算します。
- ただし、積載した貨物に別途定める品目別割増を適用した場合には適用しません。

(休日割増)

10. 日曜祝祭日及びそれにまたがる運送については、次の式により算出した金額を加算します。
- 日曜祝祭日に運送した運送距離に対応する基準運賃×0.2

(深夜・早朝割増)

11. 深夜・早朝割増の適用時間(午後 10 時から午前 5 時まで)に行われる運送については、次の式により算出した金額を加算します。
- 深夜・早朝割増適用時間に運送した運送距離に対応する基準運賃×0.2

(品目別割増)

12. 貨物が割増品目に該当する場合には、所定の割増率を適用します。1 車の貨物に割増率を適用する貨物と適用しない貨物又は異なった割増率を適用する貨物が含まれている場合には、そのうちの最高の割増率を適用します。

(特大品割増)

13. 貨物の長さ(高さを含みます。)、重量又は容積が特に大きくなるときは、所定の割増率を適用します。

※ 上記赤枠内は、国土交通省(平成11年)の数値を記載

(悪路割増)

14. 運送区間中に悪路割増適用区間に該当する部分がある場合には、次の式により算出した金額を加算します。
- 悪路割増区間の運送距離に対応する基準運賃×0.3

(冬期割増)

15. 運送区間中に冬期割増適用地域に該当する部分がある場合には、次の式により算出した金額を加算します。
- 冬期割増区間の運送距離に対応する基準運賃×0.2

(地区割増料)

16. 貨物の発地又は着地が、別途定める区域である場合には所定の地区割増料を収受します。ただし、貨物の発地又は着地が同一区域内又は隣接区域間の場合は、発地又は着地のいずれか一方についてのみ収受します。

(長期契約割引)

17. 3 ヶ月以上にわたる契約(文書をもって運送契約を締結したものに限り、)により、継続かつ反復して運送される貨物(1 回の運送距離が 200 キロメートルを超えるものに限り、)については、基準運賃に対して 15%以内の割引率を適用することができます。

(往復貨物の割引)

18. 1 個の契約で、同一の車両により通常の車両回送の範囲内において往復貨物の運送(それぞれ 100 キロメートル以上の運送に限り、)を行う場合であって、次の(1)又は(2)に該当するときには、往路及び復路の基準運賃について、それぞれ 20%以内の割引率を適用することができます。ただし、長期契約割引が適用される場合は適用しません。
- (1) 往路及び復路の貨物が同一荷主のものである場合
(2) 往路の荷主が復路の貨物をあっせんし、その運賃料金の支払いについて連帯責任を負う場合

(待機時間料)

19. 車両が貨物の発地又は着地に到着後、荷主の責により待機した時間(貨物の積み込み又は取卸しの時間を除きます。)が 30 分を超える部分については、所定の待機時間料を収受します。なお、1 回の運送において 2 箇所以上で待機が発生する場合は、それぞれについて計算するものとします。

(積込料、取卸料及び附帯業務料)

20. 積み込み又は取卸しを引き受けた場合における積込料及び取卸料並びにその他品代金

裏面に続く⇒

※ 上記赤枠内は、国土交通省(平成11年)の数値を記載

の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分け、保管、検収・検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送に附帯する業務に係る附帯業務料については、別に定めるところにより収受します。なお、積込料又は取卸料を収受する場合において、J I S規格のパレット（荷主側の提供したものに限ります。）の使用等により積込み又は取卸しに要する時間が短縮された場合には、短縮された時間について、積込料又は取卸料から減額します。

（消費税及び地方消費税の加算方法）

21. （１）運賃及び料金の総額に消費税法等に基づく税率を乗じて計算します。
（２）前号により計算した金額に１円未満の端数が生じた場合は、１円単位に四捨五入します。

（実費）

22. 有料道路利用料、フェリー利用料その他実費として生じる費用については、当該実費として生じた額を収受します。

（計算の順序）

23. 運賃及び料金の計算は、次の順序により行います。
- ①使用車両及び運送距離による運賃の計算
 - ②割増率及び割引率の適用の計算
 - ③上下それぞれ10%幅の適用計算
 - ④5による運賃の端数処理
 - ⑤諸料金（端数処理を含む。）の計算
 - ⑥21による加算の計算
 - ⑦実費の計算

（その他）

24. この運賃及び料金の適用に関して、この適用方に定めのない事項については、法令に反しない範囲で、当事者間の取り決め又は慣習によるものとします。

※ 上記赤枠内は、国土交通省（平成11年）の数値を記載

Ⅱ. 時間制運賃料金適用方

（運賃料金計算の基本）

1. この運賃及び料金は、一般貨物自動車運送事業として車両を貸し切って貨物を運送する場合であって、荷主との契約で時間制運賃によることとした場合に適用します。
2. この運賃及び料金は、使用車両及び時間制の別（8時間制又は4時間制の別）ごとに計算します。

（走行キロ及び時間の計算）

3. 走行キロ及び作業時間の計算は、使用車両が荷主の指定した場所に到着したときからその作業が終了して車庫に帰着するまでについて行います。なお、10kmに満たない走行キロは10kmに、1時間に満たない作業時間は1時間に、それぞれ切り上げて計算します。

（従業員）

4. 運送に従事する従業員の数は、1車につき1人とします。

（距離制運賃料金適用方の準用）

5. 距離制運賃料金適用方の1（適用する運送）、2（特殊運賃との関係）、4（運賃計算の方法）、5（端数の処理）、7（割増率及び割引率が重複する場合の計算）、9から15まで（特殊車両割増、休日割増、深夜・早朝割増、品目別割増、特大品割増、悪路割増、冬期割増）、20から24まで（積込料、取卸料及び附帯業務料、消費税及び地方消費税の加算方法、実費、計算の順序、その他）は、時間制運賃料金を適用する場合に準用します。

裏面に続く ⇒

○運賃割増率

1. 品目別割増

項目	内訳	割増率
易 損 品	1. レントゲン機械，電子計算機等精密機器及びその部品	3 割以上の臨時の約束による。
	2. 宮，みこし，仏壇，神仏像	
	3. ピアノ，その他楽器類及びその部品又は付属品	
	4. 度量衡器及びその部品	
危 険 品	1. 高圧ガス保安法に定める品目	2 割以上の臨時の約束による。ただし特定毒物については，5 割以上の臨時の約束による。
	2. 消防法に定める品目	
	3. 毒物及び劇物取締法に定める品目	
	4. 火薬類取締法に定める品目	10 割以上の臨時の約束による。
	5. 放射性物質及びこれに類するもの	
特 殊 物 件	1. 引越荷物，生きた動物，鮮魚介類	2 割
	2. 屍 体	5 割
汚 わ い 品	生さなご，骨の類，ぼうこう，あま皮，うろこ，内臓，塵芥等の廃棄物，し尿	4 割
貴重品，高価品	貨幣，証券類，貴金属その他高価品で標準貨物自動車運送約款第 9 条第 1 項に掲げる貨物	5 割以上の臨時の約束による。

2. 特大品割増

1 個の長さが荷台の長さとその長さの 1 割を加えたもの，重量 1 トン又は容積 5 立方メートル以上のもの及び積載した状態において車両の高さが 3.8 メートル以上又は長さが 12 メートル以上となるもの。	3 割以上の臨時の約束による。

※ 上記赤枠内は、国土交通省（平成11年）の数値を記載

3. 悪路割増

道路法による道路及びその他の一般交通の用に供する場所ならびに自動車道以外の場所に限る。	3 割
---	-----

4. 冬期割増

地域	期間	割増率
北海道	自 11 月 16 日	2 割
	至 4 月 15 日	
青森県・秋田県・山形県・新潟県・長野県・富山県・石川県・福井県・鳥取県・島根県の全県	自 12 月 1 日	2 割
岩手県のうち，北上市・久慈市・遠野市・二戸市・九戸郡・二戸郡・上閉伊郡・下閉伊郡・岩手郡・和賀郡 福島県のうち，会津若松市・喜多方市・南会津郡・耶麻郡・大沼郡・河沼郡 岐阜県のうち，高山市・大野郡・下呂市・郡上市		
	至 3 月 31 日	

5. 地区割増料

車種別 地 域	小型車	中型車	大型車	トレーラー
東京都特別区、大阪市	935 円	1,185 円	1,605 円	2,040 円
札幌市、仙台市、千葉市、横浜市、船橋市、川崎市、相模原市、浜松市、名古屋市、京都市、東大阪市、堺市、尼崎市、神戸市、岡山市、広島市、北九州市、福岡市、熊本市、鹿児島市	545 円	745 円	1,040 円	1,355 円

※小型車は「2t 車まで」、中型車は「6 t 車まで」、大型車は「14 t 車まで」、トレーラーは「20 t 車まで」の各「上限値・下限値（H11 年）の平均値」を算出

○積込料及び取卸料

	上限	下限
時間ごとに	円	円

※その他荷役機械及び副資材を使用した場合等には別途実費を収受
※作業員 1 人あたりの料金

裏面に続く⇒

※ 上記赤枠内は、国土交通省（平成11年）の数値を記載
積込料及び取卸料は、事業者がそれぞれ検討し記載

○ I. 距離制運賃料金適用方 9. 特殊車両割増の別表

※告示に規定される冷蔵・冷凍車両以外の特殊車両に係る割増率は、下表のとおりとします。

特 殊 車 両	割増率
ダンプ車両	___割
タンク車両	___割
海上コンテナ車両	___割
積載型トラッククレーン車両（ユニック車両等）	___割
塵芥車両	___割
	___割
	___割
	___割

※本別表は国土交通省が作成している参考例に記載はありませんが、バン型以外の特殊車両に割増率を適用する場合に活用してください。

目 次

はじめに 「運賃的な運賃」応用編セミナー	・・・1
1 「標準的な運賃」の告示－背景と概要－	・・・4
2 「標準的な運賃」活用アクションプラン	・・・10
3 「標準的な運賃」の届出方法	・・・16
4 個建て運賃の算出と見直し方策	・・・44
5 「標準的な運賃」の計算方法	・・・58
6 自社原価に基づく運賃表作成に向けた原価解説	・・・84
7 自社原価に基づく運賃表作成シートの活用方法	・・・122
8 積込・取卸作業料、附帯作業料、待機時間料等の計算方法	・・・148
9 「標準的な運賃」を活用した取引条件見直しの成功事例	・・・156
10 「標準的な運賃」を活用した取引先への申入れ、交渉	・・・163
参考資料	・・・178