



大切な荷物を安全・確実に運ぶため

# 適正な運賃

# および料金

# 收受のお願い

※適正な運賃とは、各運送会社が自社の適正な費用・原価・利潤で算出した運賃をいいます。  
※料金とは、運送以外の役務等への対価をいいます。

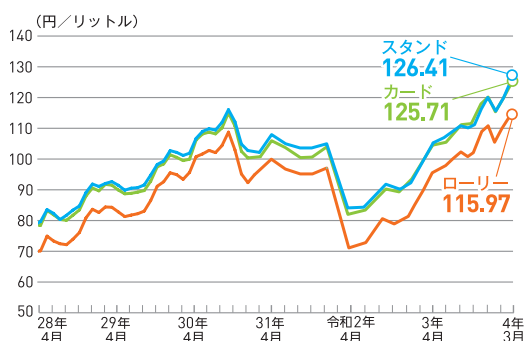


# 適正な運賃と料金

燃料や車体価格などの運送コスト増大、ドライバー不足や労働環境への対応、法令による労働時間の規制など、トラック業界を取り巻く状況は大変厳しくなっています。

このような状況の中でも、**御社の大切な荷物を今までと変わらず安全・安心に運ぶために、各社が適正な費用・原価・利潤で算出した適正な運賃と料金**にご理解をお願いします。

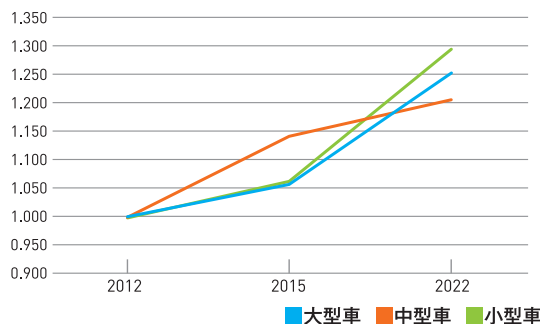
## 軽油価格が高騰



軽油価格の推移(全国)

資料:全日本トラック協会調べ (注):消費税抜き。平成19年は年度平均。

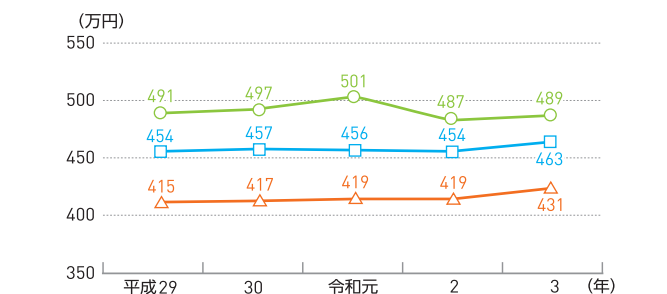
## 車体価格が高騰



トラックの車体価格の変遷

※2012年を1として指数で表示

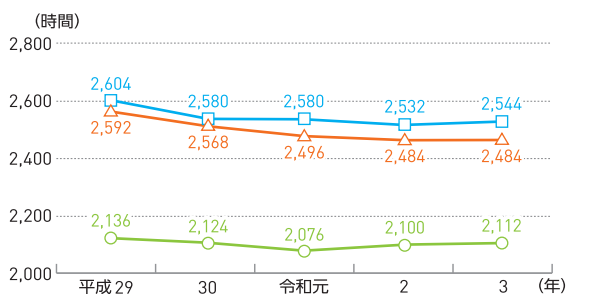
## 年間所得額の推移



○全産業平均 □大型トラックドライバー △中小型トラックドライバー

資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

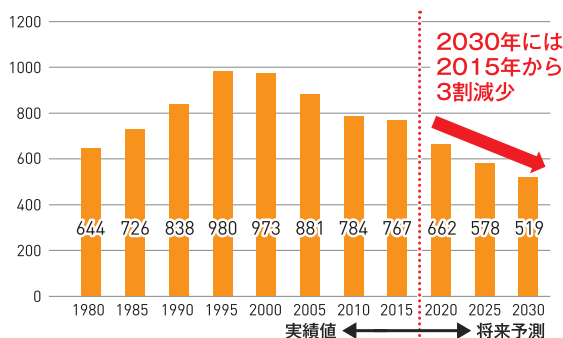
## 年間労働時間の推移



○全産業平均 □大型トラックドライバー △中小型トラックドライバー

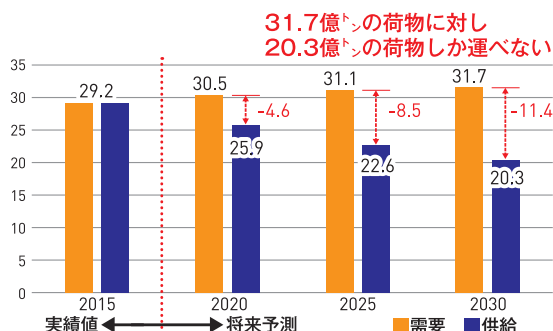
資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

## 運転従事者がこのまま減少すると 近い将来約36%の荷物が運べなくなります



道路貨物運送業の運転従事者数(千人)の推移

出典:国勢調査、労働力調査より作成



営業用貨物自動車の需給バランス(億トン)

出典:日本ロジスティクスシステム協会「ロジスティクスコンセプト2030」

# 国交省が告示した 標準的な運賃を ご確認ください

一部の荷主からは、前向きな声が届いています。

- すでに関係改善に取り組んでいる。
- ECビジネスを拡大するためにも、今後も良い関係を続けたい。
- 過去の値下げ競争の金額のままでは、厳しいのは理解しています。
- 今後もビジネスパートナーとして、信頼関係を深めたい。
- 申し込みがあれば、丁寧に対応します。

距離制運賃表 中部運輸局

(単位:円)

キロ程	車種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km		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

時間制運賃表 中部運輸局

(単位:円)

種別		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)
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	35,710	42,130	53,700	67,370
	4時間制 基礎走行キロ: 小型車は50km 小型車以外のもの60km	21,430	25,280	32,220	40,420
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	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、午前から午後にわたる場合は、 正午から起算した時間により加算額を計算する。)	3,430	3,590	3,850	4,550

## 運賃割増率

特殊車両割増	冷蔵庫・冷凍庫	2割
休日割増	日曜祝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時までに輸送した距離	2割

## 待機時間料

(単位:円)

時間	車種別	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)
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	1,750	1,870	2,220

## 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收受

## 実費

有料道路利用料、フェリー利用料  
その他の費用が発生した場合には、  
運賃とは別に実費として收受

## 燃料サーチャージ

別に定めるところにより收受

## 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

「適正な運賃」は各運送会社が独自に算出した運賃であり  
「標準的な運賃」とは異なることにご注意下さい。

# がこれからの物流と社会

## 持続的な安心・安定輸送を行うため

運賃とは別に、附帯作業にも料金を支払う必要があります

### 運賃

(運送の対価のみ)

運送



### 料金

(運送以外の役務等の対価)

附帯業務

積込み・取卸し

荷待ち時間

荷主様に行っていただきたいこと

運送状に「運賃」と「料金」を区別して記載する。

運賃とは別に積込み・取卸し、附帯業務の料金を記載する必要があります。

運送以外の役務等が生じる場合はトラック事業者はその対価となる料金を支払う。

運送状に記載がない作業や荷待ち時間が発生した場合においても料金を支払う必要があります。

次期通常国会での法制化も視野に

令和5年  
6月2日

## 物流の2024年問題の解消に向け 政府は政策パッケージを策定しました

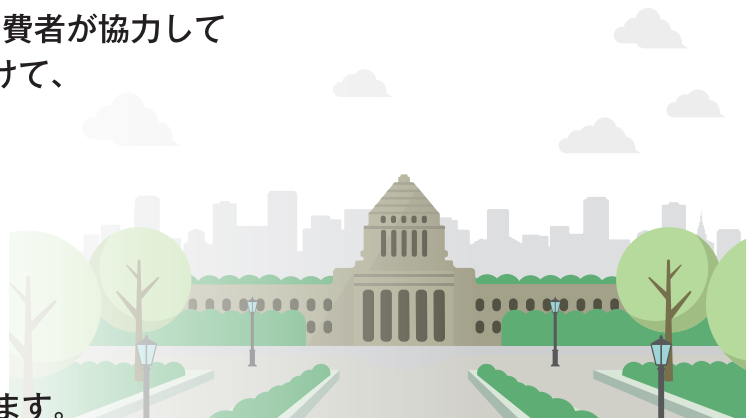
### 政府主導で物流を支えるための社会環境整備を開始

荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、

- (1) 商慣行の見直し
- (2) 物流の効率化
- (3) 荷主・消費者の行動変容

について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

中長期的に継続して取り組むための枠組みを次期通常国会での法制化も含め確実に整備します。



# をお願いする背景

## トラック業界の働き方改革と 差し迫る2024年問題

平成31年  
4月～

### 年休5日の取得が義務化

年10日以上の有給休暇を付与する社員に対し、基準日から1年以内に5日以上の有給休暇を取得させる義務が課せられました。

令和5年  
4月～

### 残業割増賃金率の変更

月60時間を超える時間外労働に対し、50%以上の割増賃金率で計算した割増賃金を支払わなければなりません。

令和6年  
4月～

### 時間外労働の上限規制

自動車運転者について、時間外労働の年960時間の上限規制が適応されます。将来的には一般職と同じ年720時間になることも予想されます。

### 改正改善基準告示が施行

自動車運転者の労働条件の向上を目的として、労働時間や休息时间について規制が改正されます。これにより、働く事が出来る時間が減少します。

1年の拘束時間

改正前  
(年換算)

3,516時間

改正後

原則: 3,300時間  
最大: 3,400時間

1か月の拘束時間

改正前  
(月換算)

原則: 293時間  
最大: 320時間

改正後

原則: 284時間  
最大: 310時間

1日の休息期間

改正前

継続8時間

改正後

継続11時間を基本とし、  
継続9時間

トラック業界にとって安全運行の確保は社会的使命であり、これまでも様々な規制が強化されてきました。

備付・装着が  
義務化

- スピードリミッター
- アルコール検知器
- 運行記録計[タコグラフ]
- ディーゼル微粒子除去装置 等

より安全な  
運行を  
目指すため

- ドライブレコーダー
- バックモニター
- 衝突被害軽減ブレーキ

先進安全機器へ多額の設備投資が求められる

年々運行コストが増大

近年ではSDGsやカーボンニュートラルなどへの対応も求められています。

# 社会を支えます

## ご理解とご協力をお願いします

### 国土交通省が定めた「標準的な運賃」にご理解ください

ドライバーの労働条件を改善するとともに、運送事業の健全な運営を確保し、貨物流通機能の維持向上を図ることが目的です。

適正な原価と適正な利潤を基準とし、国土交通大臣が望ましい水準の運賃を示しました。

### さらに 社会の変化にご対応ください

#### 燃料サーチャージの導入

燃料価格の上昇によるコストの増加分を、別建ての運賃として収受するものです。

燃料油価格が高騰している今、国土交通省も適正な運賃・料金収受の一環として導入を推奨しています。

#### 高速道路・有料道路の効果的な利用

高速道路や有料道路の利用は事故の削減や労働環境の改善だけでなく、定時性の確保や輸送品質の向上など御社にもメリットがあります。

## 法令違反行為にご注意ください

### 公正取引委員会による

#### 企業名公表

価格交渉の場において明示的に協議することなく、また、価格転嫁しない理由を回答することなく従来どおりに取引価格を据え置く場合は、下請法に基づき勧告され企業名が公表される場合があります。



### 荷主勧告が発動された場合、

#### 当該荷主名及び事案の概要が公表されます

