

# 令和5年度 標準的な運賃 活用セミナー

令和5年度  
標準的な運賃  
活用セミナー

公益社団法人  
全日本トラック協会

◆ 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  
TEL 03-3354-1009 (代表)  
FAX 03-3354-1019  
URL <http://www.jta.or.jp/>

発行：2023年9月

## 標準的な運賃活用セミナー

### 位置づけ

位置づけ

- 標準的な運賃を活用するため、**より実務的かつ実践的な内容**としています。

## 標準的な運賃活用セミナー

### 主な内容

基礎

- 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を活用（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。

活用

- 上記【基礎】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を扱った内容となっています。
- 【活用編】は多様なケースに対応するために、参考となる数値を設定して計算方法等を明らかにしています。

## 第1部 標準的な運賃の理解を深める

理解・届出

- ・ 標準的な運賃の告示内容の理解・説明力を養成、基本的な届出手続、特殊車両等の届出手続

標準的な運賃の算出過程

- ・ 活用に向け、標準的な運賃の理解を深めるため、標準的な運賃の算出過程を理解し、説明力を養成

標準的な運賃を計算してみる

- ・ 自社実態を踏まえ、標準的な運賃を計算し、荷主への申入れ・交渉の方向性を検討する

## 第2部 標準的な運賃を活用する

運賃表の作成

- ・ 自社原価を反映した運賃表を作成する

個建運賃

- ・ 標準的な運賃を活用した個建運賃の算出

各種料金

- ・ 標準的な運賃を活用した各種料金の算出

特殊車両

- ・ 原価を反映した特殊車両の運賃表、割増率の算出

## 荷主に対して申入れ・交渉する

申入れ  
交渉

- ・ 自社の運行・作業等の実態と取引条件を把握
- ・ 標準的な運賃を活用した取引先への申入れ、交渉
- ・ 取引条件の見直しの申入れ・交渉の事例
- ・ 標準的な運賃活用プランを共有化

# 目次

## 第1部 標準的な運賃の理解を深める . . . 1

### I 標準的な運賃の告示と届出

1. 標準的な運賃の告示制度	. . .	2
2. 改正「貨物自動車運送事業法」	. . .	3
3. 標準的な運賃告示制度の概要	. . .	4
4. 距離制運賃・時間制運賃 各ポイント	. . .	5
5. 交渉相手に理解してもらおう	. . .	6
6. 取引先への説明に活用する資料	. . .	7
7. 届出手続	. . .	8
8. 「運賃料金適用方」の作成ポイント	. . .	10
9. 交渉に向けた標準的な運賃の理解ワークシート	. . .	12
10. 交渉に向けた標準的な運賃説明ポイントワークシート	. . .	14

### II 標準的な運賃はどのように計算されているか？

1. 運賃算出の手順	. . .	18
2. 作業手順1 車種別、車両形状別の費用を整理	. . .	19
3. 作業手順2・3に関連する「変動費と固定費」	. . .	20
4. 作業手順2 1km当たり変動費の算出	. . .	21
5. 作業手順3 1時間当たり固定費の算出	. . .	30
6. 作業手順4 運賃表の作成	. . .	45

### III 運送条件を踏まえ標準的な運賃を計算する

1. 標準的な運賃を算出する計算シート	. . .	54
2. 標準的な運賃 簡易版計算シート利用方法	. . .	56
3. 標準的な運賃 詳細版計算シート利用方法	. . .	60
4. 標準的な運賃の具体的な計算例	. . .	68
5. 標準的な運賃の「原単価」による運賃計算例	. . .	80

## 第2部 標準的な運賃を活用する . . . 83

### I 自社原価に基づく運賃表の作成

1. 標準的な運賃と現行収受運賃を比較	. . .	84
2. 原価データから運賃表を作成するシート	. . .	85
3. 運賃作成のイメージ	. . .	86
4. 運賃表作成シートの概要	. . .	88
5. 簡易版 運賃表作成シート	. . .	89
6. 詳細版 運賃表作成シート	. . .	96

### II 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	. . .	104
2. 個建て運賃の適用パターン	. . .	105
3. 個建て運賃の考え方と計算	. . .	106
4. 個建て運賃計算の具体例	. . .	108
5. 【演習】個建て運賃計算	. . .	110
6. 運賃計算シート活用による個建て運賃の算出	. . .	112
7. 個建て運賃の設定条件の見直しのポイント	. . .	114
8. 改善に向けた申入れ・交渉の視点と方向性 (参考) 個建て運賃の見直しの流れ	. . .	116 118

# 目次

## Ⅲ 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	・・・	122
2. 標準的な運賃を活用した時間単価	・・・	124
3. 料金単価設定の考え方	・・・	126
4. 作業料金の単価算出方法	・・・	127
5. 待機時間料及び積込・取卸作業時の立会料の単価算出	・・・	128
6. 時間制運賃：時間「加算額」の単価算出	・・・	129
7. 「運賃表作成シート」による料金単価の算出	・・・	130
8. 積込・荷降作業等の料金収受	・・・	132

## Ⅳ 特殊車両の運賃表作成

1. 標準的な運賃と「特殊車両の運賃」との関係	・・・	136
2. 平ボディ車	・・・	138
3. 特殊車両の届出	・・・	144
4. 標準的な運賃 詳細版計算シート利用方法	・・・	146

## 第3部 荷主等に対して申入れ・交渉する ・・・ 149

### I 自社の運行・作業等の実態と取引条件を把握する

1. 標準的な運賃の活用に向けた取組み	・・・	150
2. 申入れ・交渉に向け把握する3つの数字	・・・	151
3. 現場実態の把握	・・・	152
4. 拘束時間、走行距離を把握	・・・	153

### II 標準的な運賃を活用した取引先への申入れ、交渉

1. 交渉・申入れのイメージ	・・・	156
2. 申入れ・交渉に向けた実務の流れ	・・・	158
3. 申入れ・交渉の準備	・・・	159
4. 交渉に向けた現状分析	・・・	160
5. 取引関係のポジショニング分析	・・・	161
6. 取引の立場により視点が相違	・・・	162
7. 交渉力向上のための話法、トレーニング	・・・	163
8. 取引先構成の分析	・・・	164
9. 提示すると効果的な資料	・・・	165
10. 正式な文書により取引条件改善を要請	・・・	166
11. 提出資料のイメージ	・・・	167
12. 取引条件改定の申入れ資料の例示	・・・	168
13. 標準的な運賃を活用した交渉	・・・	170
14. 取引先との運賃料金の合意の流れ	・・・	171
15. 改正「標準運送約款」を踏まえた申入れ	・・・	172
16. 主な料金、実費の収受に向けた申入れ	・・・	173
17. 運賃交渉の成功要因	・・・	174
18. 取引条件の見直しに向けた申入れ	・・・	176
19. 取引条件の見直しの成功事例	・・・	178
20. 新規・既存の取引先に対する申入れ	・・・	180

### III 申入れ、交渉時に、改善提案をあわせて実施

1. 取引条件の見直しに向けた効率向上を提案	・・・	184
2. 実車率向上に向けた改善提案	・・・	186
3. 実働率向上に向けた改善提案	・・・	188
4. 積載率向上に向けた改善提案	・・・	189
5. 回転率向上に向けた改善提案	・・・	190
6. 実稼働時間率の改善提案	・・・	191

# 目次

## IV 取引条件の見直しの申入れ・交渉の事例

取引条件の見直しに向けた申入れ・交渉事例（一覧）	．．．	194
事例1：距離制運賃から時間制運賃への見直し	．．．	196
事例2：個建て契約運賃から車建て契約運賃への見直し	．．．	198
事例3：「最低保証」設定による取引条件見直し	．．．	200
事例4：運行回数集約化による取引条件の見直し	．．．	202
事例5：附带作業を廃止し、ラウンド回数を改善	．．．	204
事例6：積込み・取卸し時の立会い時間コストを収受	．．．	206
事例7：待機時間料の収受ルールを確立	．．．	208
事例8：短距離輸送(長時間の拘束時間)での改善	．．．	210
事例9：特殊車両における改善事例	．．．	212
事例10：取引先を選別、新規先に合理的な取引条件を要請	．．．	214
事例11：契約時と現在の運送条件の相違を基礎にした見直し	．．．	216
事例12：人材確保を目的とした取引条件見直し	．．．	218
事例13：標準的な運賃を基準に、運賃見直し	．．．	220
事例14：標準的な運賃と原価データをセットで提示	．．．	222
事例15：損益把握を徹底し、取引先との信頼関係と頻繁なコミュニケーションを確保	．．	224
事例16：荷主が理解、納得するデータを見極め、提供	．．．	226
事例17：荷主の業界紙を精読、動向を踏まえ話合いを展開	．．．	228
事例18：交渉相手を選別し、効率的に交渉を展開	．．．	230
事例19：標準的な運賃を参考に取引条件を決定	．．．	232
事例20：コストアップした費用を具体的に示し交渉を展開	．．．	233
事例21：標準的な運賃の100%収受を申入れ	．．．	234
事例22：トン数別に標準的な運賃を再計算して提案	．．．	235

## V 標準的な運賃活用プランを共有化する

1. 実務的な取組み事項の検討	．．．	238
2. 活用プランとフォローアップ	．．．	239
3. 段階的に申入れ・交渉を展開	．．．	240
4. 標準的な運賃活用プランの構成	．．．	242
5. 活用プランの例示	．．．	243

## 参考資料

参考資料1 国土交通省標準的な運賃告示等	．．．	245
参考資料2 「契約内容の書面化」概要	．．．	273
参考資料3 「燃料サーチャージ制」概要	．．．	283
参考資料4 運賃料金適用方の作成ポイント	．．．	289
参考資料5 インボイス制度が開始されます	．．．	311
参考資料6 電子帳簿保存法が改正されました	．．．	319

## I 標準的な運賃の告示と届出

1. 標準的な運賃の告示制度	・・・	2
2. 改正「貨物自動車運送事業法」	・・・	3
3. 標準的な運賃告示制度の概要	・・・	4
4. 距離制運賃・時間制運賃 各ポイント	・・・	5
5. 交渉相手に理解してもらう	・・・	6
6. 取引先への説明に活用する資料	・・・	7
7. 届出手続	・・・	8
8. 「運賃料金適用方」の作成ポイント	・・・	10
9. 交渉に向けた標準的な運賃の理解ワークシート	・・・	12
10. 交渉に向けた標準的な運賃説明ポイントワークシート	・・・	14

# 1. 標準的な運賃の告示制度

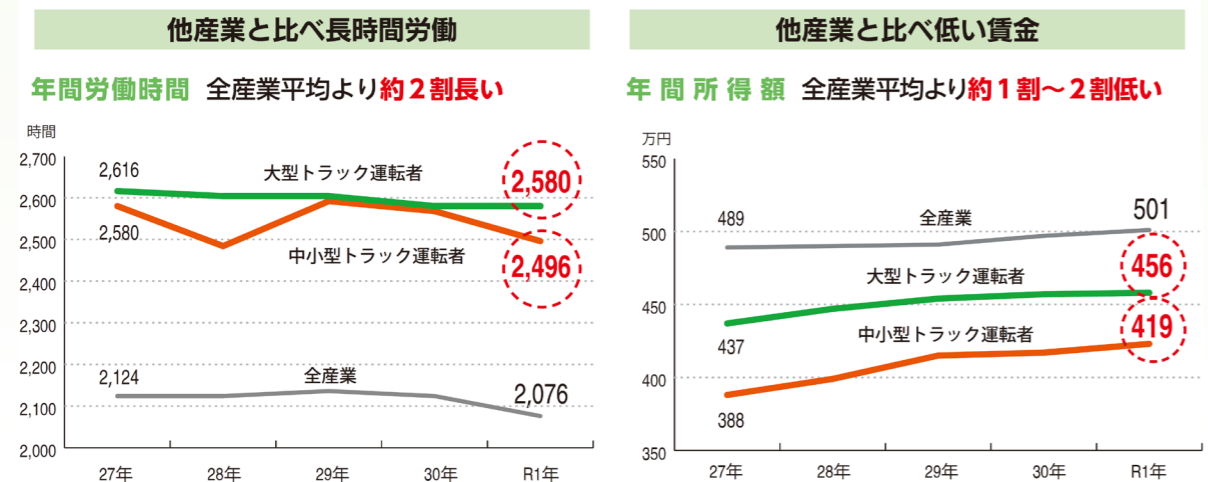
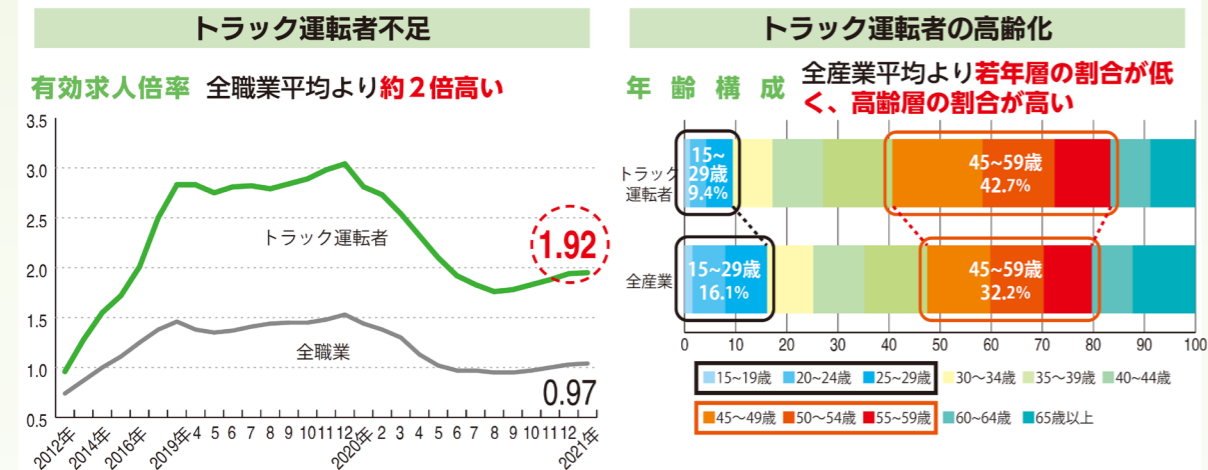
## 標準的な運賃の告示制度が導入されました

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)<sup>\*</sup>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



(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)

# 2. 改正「貨物自動車運送事業法」

○ 2024年3月末までの時限措置は、以下の通り「当分の間」の措置に改正された。具体的な期限を定めていないが、実質「無期限延長」と捉える見解もある。

### 改正の目的

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

### 改正の概要

現行 【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

#### 荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

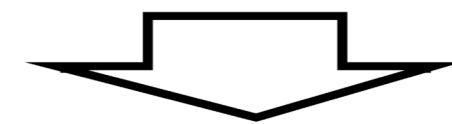
違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合  
荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合  
要請してもなお改善されない場合



#### 標準的な運賃

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

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透



改正後

上記について「当分の間」の措置とする

### 3. 標準的な運賃告示制度の概要

#### 「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と）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 (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10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。

（出所）『今すぐわかる標準的な運賃』（全日本トラック協会）

### 特殊車両割増

	割増率	小型車	中型車	大型車	トレーラー
海上コンテナ	4割増				●
セメントバルク車	2割増			●	●
ダンプ車	2割増			●	
コンクリートミキサー車	2割増			●	
タンク車	石油製品	3割増		●	●
	化成品	4割増		●	●
	高圧ガス製品	5割増以上		●	●

（出所）  
海上コンテナ輸送の割増率について  
（R4.9.7国自貨第67号）  
セメントバルク車他3車種の割増率  
について  
（R4.11.21国自貨第102号）

### 4. 距離制運賃・時間制運賃 各ポイント

#### 距離制運賃のポイント

- ①キロ程：地図上（経路）の距離（Google等で距離検索）
- ②範囲：荷主の指定場所から取卸場所までのキロ程
- ③原 価：貨物輸送時間（キロ程÷平均速度）  
待機時間発着各30分、点呼等30分・・・合計90分
- ④料金・実費：高速道路利用料等の実費、作業料金、待機時間料を別途収受。（距離制運賃には含まれていません）
- ⑤実車率：50%（往復運賃：帰り荷がないことが前提）

#### 時間制運賃のポイント

- ①走行キロ：実際の走行距離（デジタコ等）
- ②範囲：荷主の指定場所から自社の車庫までの走行キロ
- ③原 価：基礎作業時間（拘束時間）と基礎走行キロ
- ④料金・実費：高速道路利用料等の実費、作業料（時間費用を除外）を別途収受（待機時間料を収受せず、基礎作業時間・基礎走行キロが超過する場合、時間加算額、距離加算額を収受）
- ⑤実車率：100%（距離制運賃とは相違）



## 5. 交渉相手に理解してもらおう

○ 交渉相手である荷主は標準的な運賃について、「知らない」、「理解していない」といったケースが多いため、資料を準備して簡潔に説明できるようにしましょう。

### 取組事項

### 内容

### 交渉に向けた 事前準備

- 標準的な運賃に関する**説明用資料を準備**します。  
(右側ページ参照：全日本トラック協会作成のパンフレット・広告を利用します)
- 標準的な運賃について**理解を深め、簡潔に説明**できるようにします。
- 荷主からの質問に対して**、的確に回答できるように**想定問答集**を作成しておきます。
- 交渉相手と契約している**輸送の実態を踏まえ**、**どこに問題があり、何を改善すべきか明確**にしておきます。

### 交渉先 での説明 (初期段階)

- 取引条件見直し交渉の初期段階では、標準的な運賃の説明とともに、自社でも人材確保や処遇向上に課題があり、取引条件の見直しが急務だという点を共有化します。
- 初期段階では、標準的な運賃を説明し、取引条件の見直しを依頼する際には、相手を説得するのではなく、**実態を理解してもらい、困りごとを共有化**する心構えを持ちましょう。

## 6. 取引先への説明に活用する資料

### 取引先への説明に活用する資料

令和2年4月

トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました

国土交通省では、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送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標準的な運賃の告示**を行いました

トラック輸送の「標準的な運賃」にご理解・ご協力をお願いいたします

国土交通省 JTA 全日本トラック協会

荷主向けパンフレット

今すぐわかる標準的な運賃

国土交通省が標準的な運賃を定めました。

JTA 全日本トラック協会 都道府県トラック協会

事業者向けパンフレット

トラックドライバーの労働環境改善が必要です。

安定的な輸送を確保するため「標準的な運賃」をご理解ください。

新型コロナウイルス感染拡大するなかでも、経済活動を止めないため、トラックドライバーは日夜頑張っております。しかしながら、少子高齢化や労働環境の厳しさを増やした状況に悩んでおります。国土交通省は、貨物自動車運送事業法に基づき、令和2年4月、「標準的な運賃」を告示しました。トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。持続可能な物流を実現するため、荷主の皆様、「標準的な運賃」の趣旨にご理解いただき、ご協力をお願いします。お願いたします。

標準的な運賃は、左のQRコードからご覧いただけます。  
「トラック 標準的な運賃」で検索して下さい。

国土交通省 地方運輸局

日本経済新聞 広告

トラックドライバーは「日本の物流」を24時間365日止めません

新型コロナウイルス感染拡大するなかでも、経済活動を止めないため、トラックドライバーは日夜頑張っております。しかしながら、少子高齢化や労働環境の厳しさを増やした状況に悩んでおります。国土交通省は、貨物自動車運送事業法に基づき、令和2年4月、「標準的な運賃」を告示しました。トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。持続可能な物流を実現するため、荷主の皆様、「標準的な運賃」の趣旨にご理解いただき、ご協力をお願いします。お願いたします。

標準的な運賃は、左のQRコードからご覧いただけます。  
「トラック 標準的な運賃」で検索して下さい。

JTA 全日本トラック協会 国土交通省

荷主業界紙 広告

トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました

～持続可能な物流を実現し、荷主の皆さんの輸送ニーズに適切に対応するために～

令和2年4月、国土交通大臣によりトラック運送業の「標準的な運賃」が告示されました。トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示したものです。トラックドライバーは、新型コロナウイルス感染拡大の状況の中でも、エッセンシャルワーカー(※)として経済を支えています。荷主の皆様におかれましては、持続可能な物流の実現に向けて、引き続きご理解・ご協力をお願いいたします。

(※) 医療で「不可欠」を要するエッセンシャルワーカー(労働者)を指す場合があります。

標準的な運賃は、以下のQRコードからご覧いただけます。  
トラック 標準的な運賃

JTA 全日本トラック協会 国土交通省

荷主業界紙広告

入手先





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



別冊「様式集」  
をもとに  
書類を作成し、  
届出しましょう。

## 地方運輸支局へ届出

郵送による届出も可能

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。

## 運賃料金適用方とは？

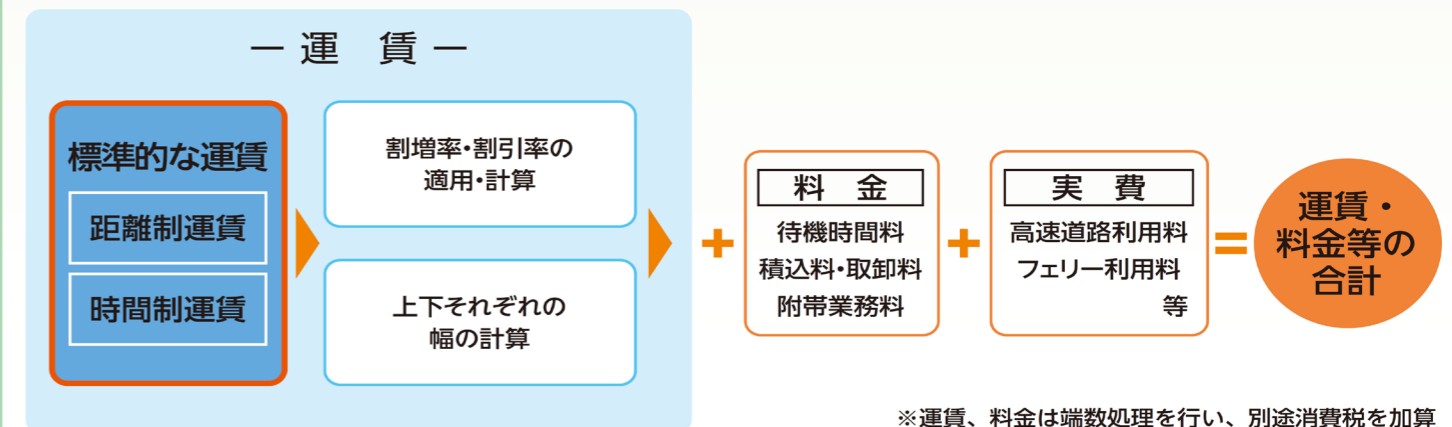
運賃、料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する事項を各トラック運送事業者が「運賃料金適用方」として定めます。

## 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
<b>割増・割引</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 特殊車両割増 (ケース1参照)</li> <li>● 休日割増</li> <li>● 深夜・早朝割増</li> <li>● 品目別割増 (ケース1参照)</li> <li>● 特大品割増 (ケース1参照)</li> <li>● 悪路割増</li> <li>● 冬期割増</li> <li>● 地区割増</li> <li>● 長期契約割引</li> <li>● 往復割引</li> </ul>	<b>幅の計算</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 基準運賃の上限幅</li> <li>● 基準運賃の下限幅 (ケース2参照)</li> </ul>	<b>料金</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 積込料・取卸料</li> <li>● 附带業務料</li> <li>● その他料金</li> </ul>
	<b>個建契約運賃</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 個建契約運賃の建て方</li> <li>● 個建契約運賃の計算方法 (ケース3参照)</li> </ul>	

## 運賃・料金等のイメージ



## 8. 「運賃料金適用方」の作成ポイント

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

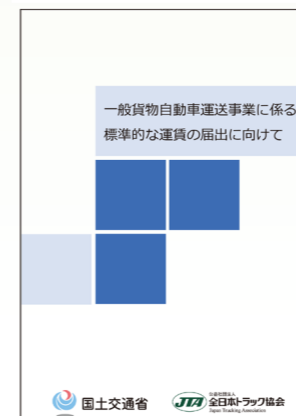
ポイント

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③1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 (1t 当たり運賃) や立米建て (1m<sup>3</sup> 当たり運賃) 等に应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「広報とらっく」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)

# 9. 交渉に向けた標準的な運賃の理解ワークシート

## 標準的な運賃の基本理解

### ○ 改正「貨物貨物運送事業法」の4本柱

- ①
- ②
- ③
- ④

### ○ 標準的な運賃の重要ポイント5つ

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

### ○ 距離制運賃のポイント（5つ）

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

### ○ 時間制運賃のポイント（5つ）

- ①
- ②
- ③
- ④
- ⑤

## 標準的な運賃の説明ポイント

### ○ 標準的な運賃の何を説明するか？

- 基本方針：
- 内容：

### ○ 標準的な運賃が告示された理由は何か？

### ○ 標準的な運賃の「告示」の効果は何か？

## 標準的な運賃をどのように活用するか？

○ 標準的な運賃について、取引先はどう感じているか？

○ 標準的な運賃を活用した運賃引上げをいかに展開するか？

○ 標準的な運賃を効果的に活用するにはどうすべきか？

○ 運賃交渉で、標準的な運賃をどのように活用するか？

## 交渉において、想定される質問

○ 標準的な運賃は**どのように計算**されているのか？

○ 荷主から「**標準的な運賃の計算や原価は、運送の実態と合わないから参考にならない**」と言われた場合、どのように説明するか？

○ 荷主から「**標準的な運賃は高すぎて参考にならない**」と言われた場合、どのように説明するか？

## Ⅱ 標準的な運賃はどのように計算されているか？

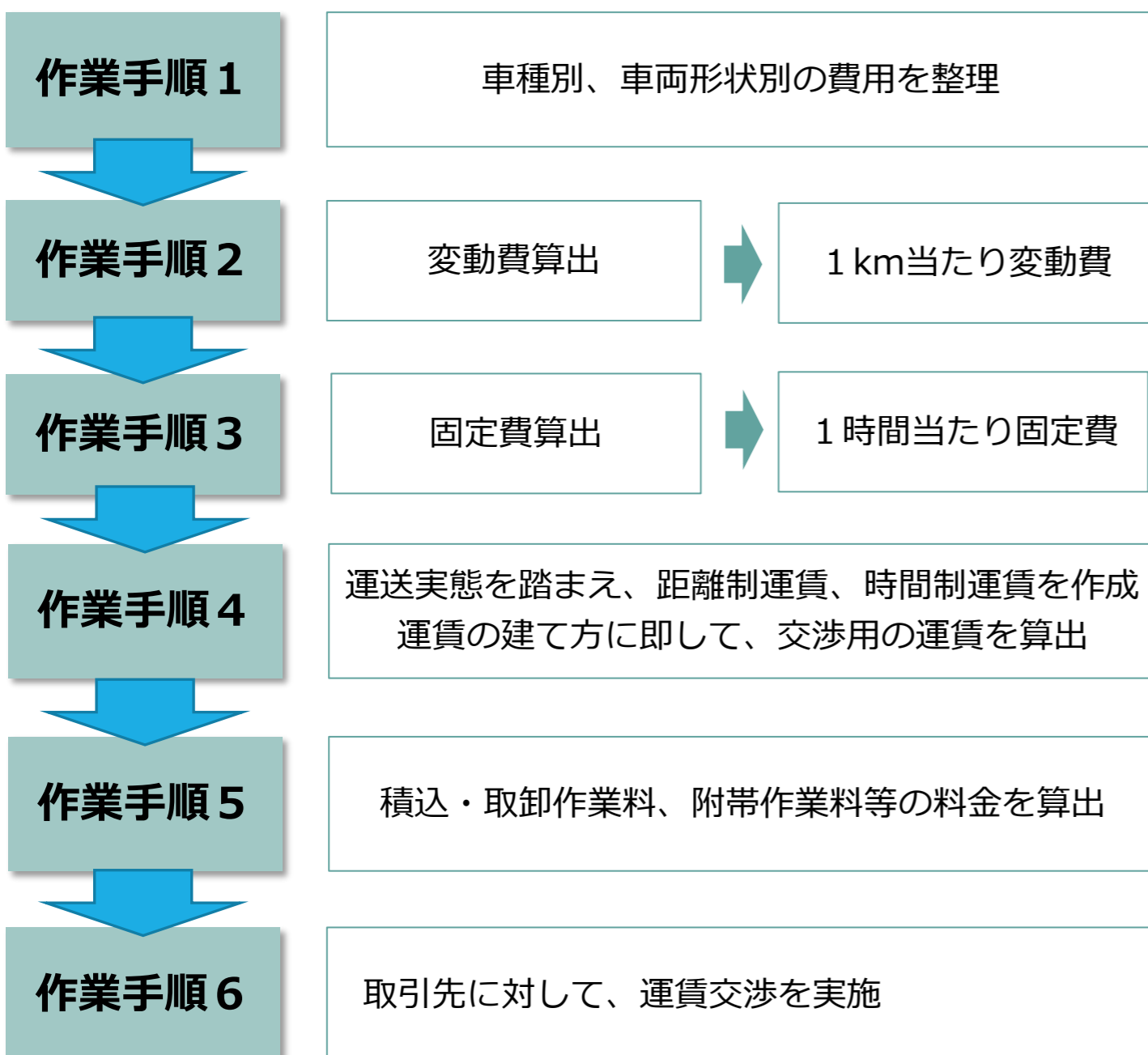
1. 運賃算出の手順	・・・	18
2. 作業手順1 車種別、車両形状別の費用を整理	・・・	19
3. 作業手順2・3に関連する「変動費と固定費」	・・・	20
4. 作業手順2 1kmあたり変動費の算出	・・・	21
5. 作業手順3 1時間あたり固定費の算出	・・・	30
6. 作業手順4 運賃表の作成	・・・	45

# 1. 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、必要な係数の算出等の準備をして荷主への取引条件見直し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自社原価を踏まえたベストな運賃、最低ライン運賃（損益分岐点レベル）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

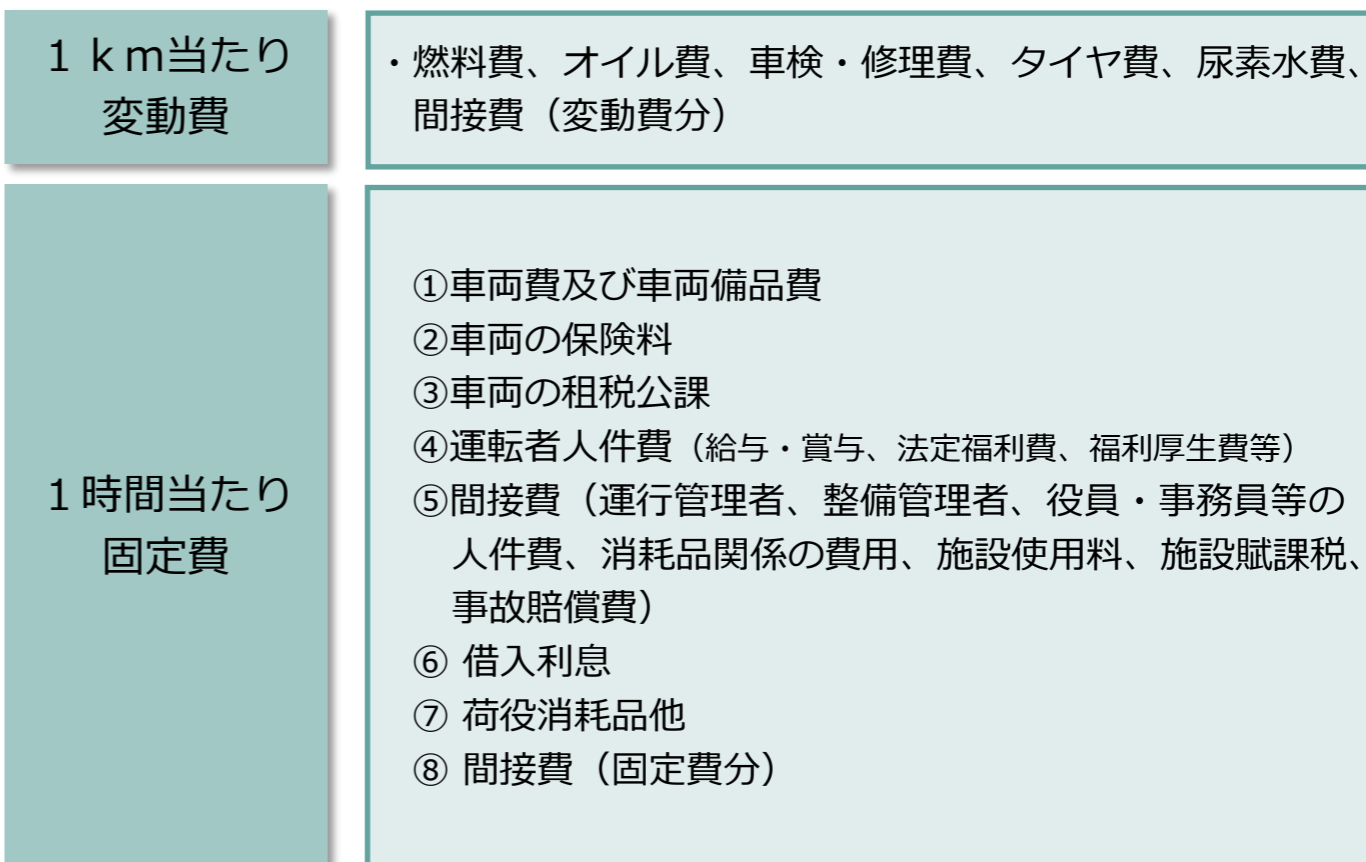
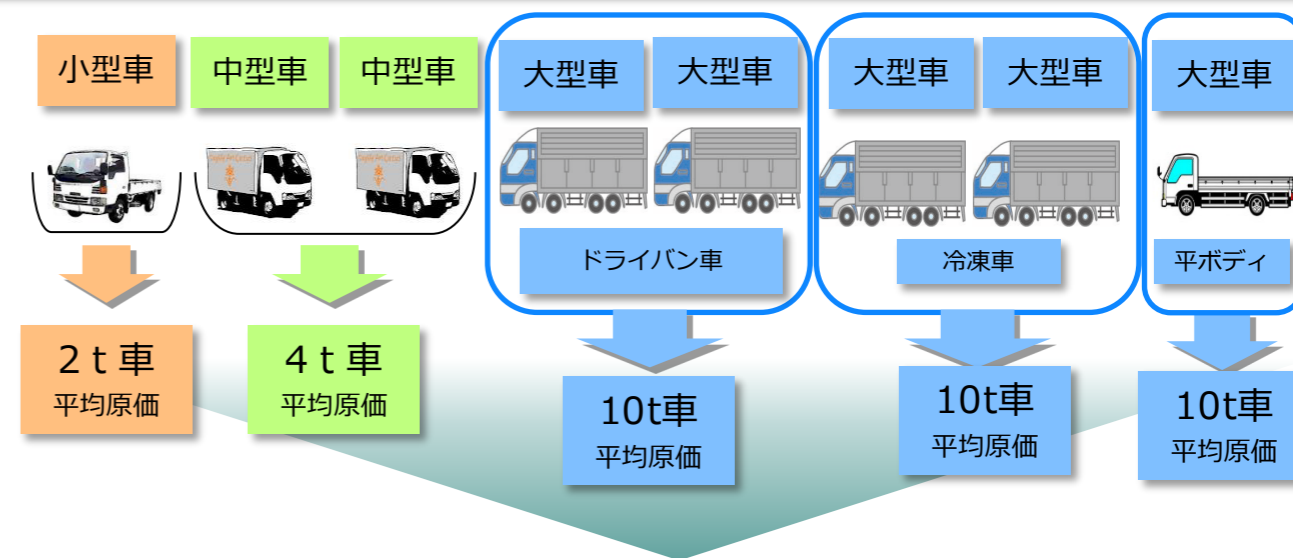


# 2. 作業手順 1

## 車種別、車両形状別の費用を整理

- 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、ユニット等）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、車型ごとに原価（費用）を整理します。
- 原価（費用）は、自社の平均的なデータが望まれます。

### 車両別の原価データを把握します



### 3. 作業手順2・3に関連する「変動費と固定費」

○ 運賃は、以下のように固定費、変動費、適正利潤の3つから構成されています。

○ 取卸料、附带作業料、待機時間料等の料金は、運転者の人件費だけで計算するのではなく、車両の償却費、間接費等を含め、1時間当たりの固定費または時間外労働時間の1時間当たり費用により算出します。

#### 固定費と変動費

#### 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。
- 年間の固定費合計額を運転者の年間労働時間で割り、「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の2種類があります。
- 基本労働時間を超えた時間については、変動費として「1時間当たり時間外費用（福利費、間接費含む）×時間外労働時間」により算出します。

#### 料金 実費

- 料金：積込・取卸料、附带作業料、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。

### 4. 作業手順2

#### ① 1 kmあたり変動費の算出

○ 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）を算出し、1km当たりの変動費を算出します。

#### 1 kmあたり変動費の算出

#### ステップ1 走行距離に比例して発生する費用を整理

- ①燃料費
- ②オイル費
- ③タイヤ費
- ④車検・修理費
- ⑤尿素水費
- ⑥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	1 kmあたり変動費
①燃料費	軽油単価 100円/リットル※ ÷ 燃費 ※令和2年告示運賃は100円
②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 (km)
③タイヤ費	(タイヤ単価×タイヤ交換本数(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)
④車検・修理費	車検・修理費用 ÷ 年間走行距離
⑤尿素水費	尿素水単価 ÷ 走行可能距離
⑥間接費（変動費分）	上記5項目の1kmあたり費用の合計額 ÷ (1-間接費比率) - 上記5項目の1kmあたり費用の合計額

#### ステップ3 走行距離分の運賃（変動費部分のみ）

$$1\text{kmあたり変動費} \times \text{キロ程、走行キロ} = \text{走行距離からの運賃}$$



## 4. 作業手順2

### ② 1km当たり燃料費の算出

#### 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に、全国一律100円/ℓを基準に、1km当たりの燃料費が算出されています。

##### 【計算式】

$$\text{1リットル当たり燃料単価} \div \text{燃費 (1リットル当たり走行距離)}$$

##### 【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】

- ・ 告示運賃は、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。

##### 【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

- **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。
- **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：走行距離 (km) ÷ 給油量 (L) = 1リットル当たり走行距離
- **運賃表を作成する類型<車種(車格)×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。

## 4. 作業手順2

### ③ 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が算出されています。

##### 【計算式】

$$\frac{\text{オイル単価} \times \text{オイル交換1回当たりオイル量} + \text{オイル交換1回当たり工賃}}{\text{オイル交換1回当たり走行距離}}$$

##### 【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

##### 【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

- **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時間当たり作業代金×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

## 4. 作業手順 2

### ④ 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】

$$\frac{\text{タイヤ単価} \times \text{タイヤ交換 1 回当たり交換本数} + \text{タイヤ交換 1 回当たり工賃}}{\text{タイヤ交換 1 回当たり走行距離}}$$

【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

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

- **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

## 4. 作業手順 2

### ⑤ 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】

$$\text{尿素水単価} \div \text{尿素水 1 L 当たり走行距離}$$

【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

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

- **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1L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、一般修理費等に含めます。
- **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。

## 4. 作業手順 2

### ⑥ 1km当たり車検・修理費

#### 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】

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

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

○ **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 未満・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。

【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

MEMO

## 4. 作業手順 2

### ⑦ 1km当たり間接費

#### 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】

$$\text{①～⑤の合計値} \div (1 - \text{間接費率}) - \text{①～⑤の合計値}$$

【国土交通省運輸審議会資料】 間接費率 : 26.79%

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

○ **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。

MEMO

# 4. 作業手順 2

## ⑧ 間接費率の算出

### 間接費率の算出方法

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	賃	
		その他		
		計		
営業費用	運送雑収	雑	収	
		計		
営業費用	運送費用	人件費	費	
		燃料油脂費	ガソリン費	
			軽油費	
			その他	
			計	
		修繕費	事業用自動車	
			その他	
			計	
		減価償却費	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				
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	費		
	その他			
	計			
営業損益	合	計		

**【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

# 4. 作業手順 2

## ⑨ 1km当たり変動費の算出

### 運賃計算のための1km当たり単価

- 1km当たり変動費に、適正利潤率、備車管理費率等を加算します。
- 加算処理後の1km当たり単価により運賃を算出します。

**【計算式】**  

$$1\text{km当り変動費} \times (1 + \text{適正利潤率}) \times (1 + \text{備車管理費率})$$

※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ます。

<参考：例示>

- 備車管理費率 数%～
- 適正利潤率 2.72%
- 距離制運賃：実車率 50%
- 時間制運賃：実車率 100%

※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。

### MEMO

## 5. 作業手順3

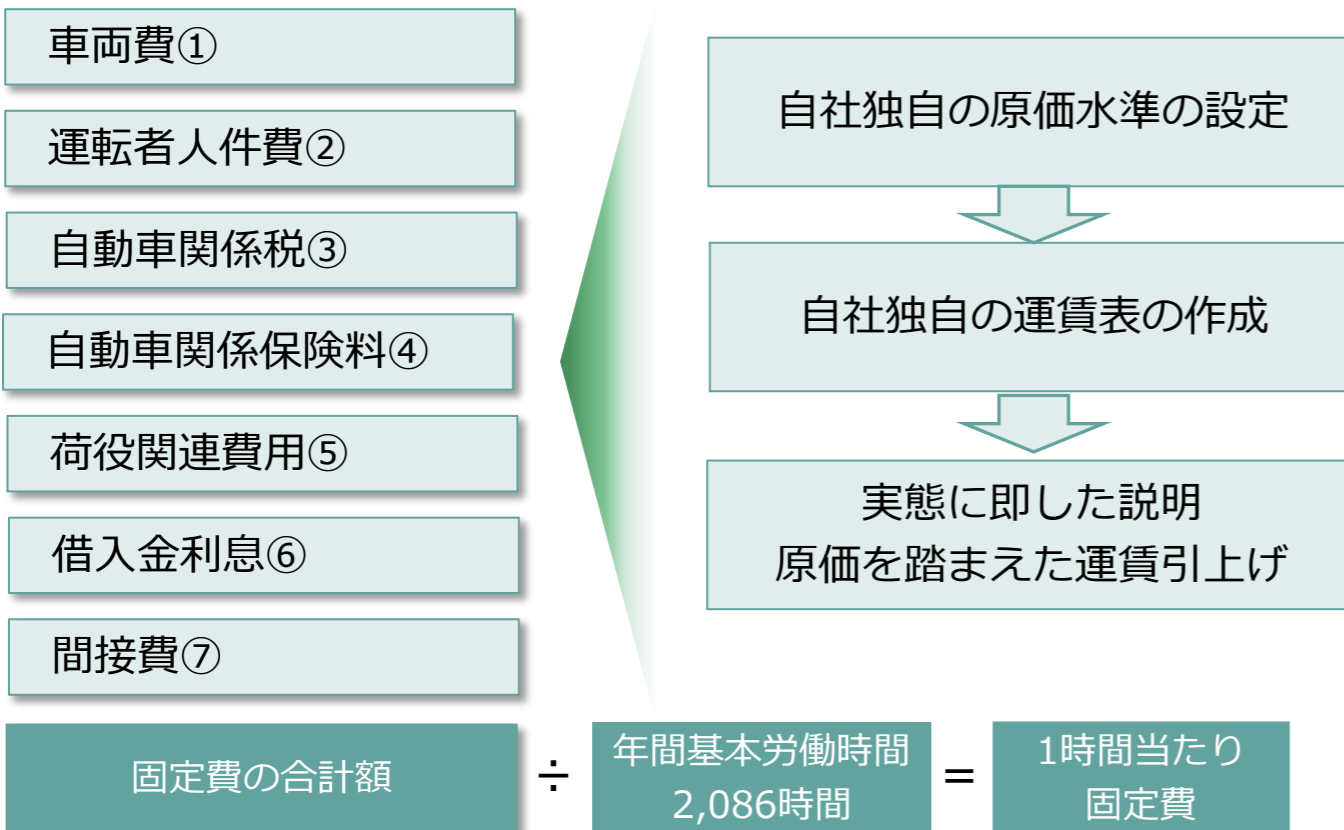
### ① 1時間当たりの固定費の算出

【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



<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

## 5. 作業手順3

### ② 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年に設定。

【計算式】

$$\frac{\begin{array}{l} \text{車両の調達価格} \\ + \\ \text{付属備品等の費用} \end{array}}{\text{車両償却年数}}$$

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

- **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。

# 5. 作業手順3

## ③ 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】

$$\left( \frac{\text{時給単価（車両格差を反映）}}{(1+\text{給与に対する福利厚生費率})} \right) \times \text{年間労働時間（約2,086時間）}$$

【基準外人件費の1時間あたり単価 計算式】

$$\left( \frac{\text{時給単価（車両格差を反映）}}{(1+\text{給与に対する福利厚生費率})} \right) \times 1.25 \text{（割増率）}$$

### 【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・・・作業時間 11時間】

$$\left( \frac{\text{基本労働時間の時給単価}}{(1+\text{給与に対する福利厚生費率})} \right) \times 8\text{時間}$$

$$\left( \frac{\text{基本労働時間の時給単価} \times 1.25}{(1+\text{給与に対する福利厚生費率})} \right) \times 3\text{時間}$$

### 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。

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

- 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。

- ◆ 割増率
  - 月間60時間まで 1.25倍
  - 月間60時間超 1.5倍

# 5. 作業手順3

## ③ 運転者の人件費②

### 運転者の人件費

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

○ **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

## 5. 作業手順3

### ③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



# 5. 作業手順3

## ③ 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。

## 5. 作業手順3

### ④自動車関係税

#### 自動車関係税

##### 【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。

##### 【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

- **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。  
環境性能割（自動車取得税）÷ 車両償却期間 = 1年あたり費用
- **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。

## 5. 作業手順3

### ⑤自動車関係保険料

#### 自動車関係保険料

##### 【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。

##### 【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

- **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台あたり任意保険料」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。

## 5. 作業手順3

### ⑥ 間接費、荷役関連費用、借入金利息

#### 間接費（固定費分）

○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  
 $\{①\sim⑥\text{合計値(円/年)}\} \div \{1 - \text{間接費率}(\%)\} - \{①\sim⑥\text{の合計値(円/年)}\}$

#### 【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

#### 【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

#### 【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】  $\text{ベースとなる資産（事業用固定資産額} + \text{運転資本額（営業費} \times 4\%））} \times \text{他人資本構成比} \times \text{金利}$

#### 【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）

#### 元請管理費

#### 【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

○協力会社（傭車先）に運送委託する場合、收受運賃と支払運賃との差額を管理費として收受することから、①管理費用を別建て收受、②運賃額に加算のいずれにより收受します。

#### 実車率

#### 【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

○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）  
特殊車両の実車率は、上記平均実車率と大幅に相違する場合あり

#### 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：  
 $\text{ベースとなる資産（事業用固定資産額} + \text{運転資本額（営業費} \times 4\%））} \times \text{自己資本構成比} \times 0.1 \div (1 - \text{利益課税率})$
- 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  
 $(\text{会社全体の}) \text{適正利潤(額)} \div (\text{会社全体の}) \text{運送原価} = \text{利益率}$

○ご参考：利潤率：**2.72%**（国土交通省 標準的な運賃）

## 5. 作業手順3

### ⑦ 1時間当たりの固定費の算出

#### 1時間あたり単価

○ 1時間あたり固定費を求めるための年間基本車両稼働時間：

- ・ 1日あ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】

年間基本労働時間

$$= (1 \text{日あたり基本労働時間} - \text{乗務しない時間}) \times \text{年間労働日数}$$

$$\text{年間固定費} \div \text{年間基本労働時間} = \text{1時間あたり固定費}$$

○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。

## 6. 作業手順4

### ① 運賃表の作成・・・単価に適正利潤等を加算

#### 運賃表作成のために、実車率・実稼働時間率の反映

○ **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、運転者人件費を引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あたり変動費を修正します。

【計算式】 **1kmあたり変動費** ÷ **実車率**（距離制運賃における平均値）

【参考】 距離制運賃 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40%~90%の範囲

- ・ 時間制運賃では、平均的な実稼働時間率を求め、1kmあたり変動費を修正します。

【計算式】 **1kmあたり変動費** ÷ **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75%~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あたり変動費を修正します。

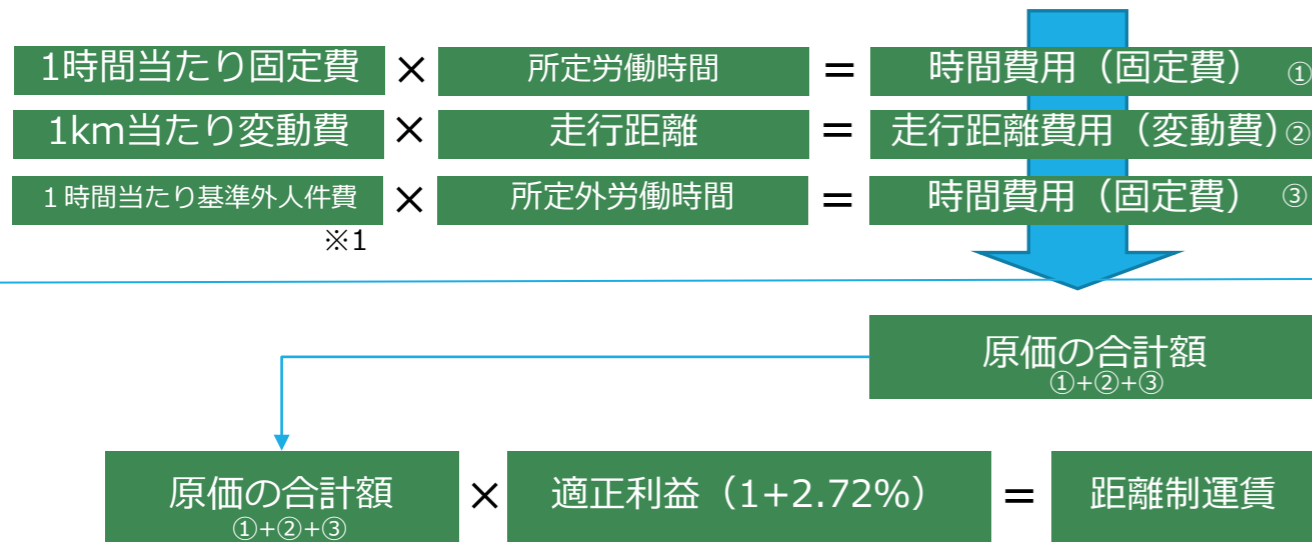
## 6. 作業手順 4

### ② 運賃表の作成・・・距離制運賃作成の留意点

#### 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。  
(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運行あ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。

## 6. 作業手順 4

### ③ 運賃表の作成・・・時間制運賃作成の留意点

#### 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。

$$\text{1時間あたり固定費} \times \text{基礎作業時間} = \text{時間費用（固定費）①}$$

$$\text{1kmあたり変動費} \times \text{基礎走行距離} = \text{走行距離費用（変動費）②}$$

原価の合計額 ①+②

$$\text{原価の合計額}_{①+②} \times \text{利益率（1+2.72\%）} = \text{時間制運賃}$$

##### 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。

# (参考)標準的な運賃算出の原価データ

## ※全車種の平均値

### 【変動費】

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

### 【固定費】

算定根拠			単価 (年当り)
車両償却費	車両の調達価格	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	10,833,840円
	付属備品等の費用	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	267,703円
	車両償却年数	事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えを促すとともに、経営環境の維持・改善を図る政策的観点から、車両の償却年数は5年で設定	5年
	算定式	((10,833,840円 + 267,703円) - 1円(※)) ÷ 5年 ※会計上の備忘価額として考慮。	
人件費	時給(所定内)	賃金構造基本統計調査 ※運輸局ブロックごとの時給は、ブロック内の各都府県ごとの労働者数を考慮し、加重平均により算定	2,510円
	福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2019年・(公社)全日本トラック協会)	16.6%
	年間労働時間	週40時間を前提	2,086時間
	算定式	2,510円 × 1.166 × 2,086時間	
税金	自動車取得税	原価調査結果により設定(全国平均値)	154,213円
	自動車税	原価調査結果により設定(全国平均値)	36,104円
	自動車重量税	原価調査結果により設定(全国平均値)	74,225円
保険	自賠責保険料	原価調査結果により設定(全国平均値)	37,352円
	任意保険	原価調査結果により設定(全国平均値)	121,743円
荷役関連の消耗品費	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	48,955円	
借入金利息	ベースとなる資産額	事業用固定資産 + 運転資本(営業費×4%)	594,067,946円
	他人資本構成比率	総資産に占める負債の部の比率	63.83%
	金利	日本銀行統計値による	0.95%
	1事業者当たり平均車両数	原価調査結果により設定(全国平均値)	78.1両
	算定式	594,067,946円 × 63.83% × 0.95% ÷ 78.1両 ※車格ごとの計算時は、車両価格に応じた換算比率を乗じる。	
<b>固定費合計</b>			<b>8,841,392円</b>

(出典) 国土交通省自動車局貨物課資料

赤枠内の数値は車格(車両の大きさ)を問わず活用できます

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

間接費については、事業者ごとに状況が異なるため、全産業平均の水準も踏まえつつ、調査対象事業者における間接費の比率(右記)を用いて変動費、固定費ごとに算定し、それぞれの費用に算入する。		26.79%
変動費に対応する間接費(km当り)	30.7円(変動費合計) ÷ (1-26.79%) - 30.7円	11.2円
固定費に対応する間接費(年当り)	6,238,274円(固定費合計(※)) ÷ (1-26.79%) - 6,238,274円 ※実勢の件数・労働時間、車両償却年数による実勢固定費	2,282,463円
標準的な運賃の間接費比率: 間接費2,282,463円 ÷ (間接費2,282,463円 + 固定費(間接費除外)8,841,392円) = 20.52%		
<b>km当り変動費</b>	30.7円(変動費合計) + 11.2円(対変動費間接費)	<b>41.9円</b>
<b>時間当り固定費</b>	(8,841,392円(固定費合計) + 2,282,463円(対固定費間接費)) ÷ 2,086時間	<b>5,333円</b>

### 【適正利潤】

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

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

(出典) 国土交通省自動車局貨物課資料

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

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

(出典) 賃金構造基本統計調査

## Ⅲ 運送条件を踏まえ 標準的な運賃を計算する

1. 標準的な運賃計算シート	・・・	54
2. 標準的な運賃 簡易版計算シート利用方法	・・・	56
3. 標準的な運賃 詳細版計算シート利用方法	・・・	60
4. 標準的な運賃の具体的な計算例	・・・	68
5. 標準的な運賃の「原単価」による運賃計算例	・・・	80



# 1. 標準的な運賃を算出する計算シート

- 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

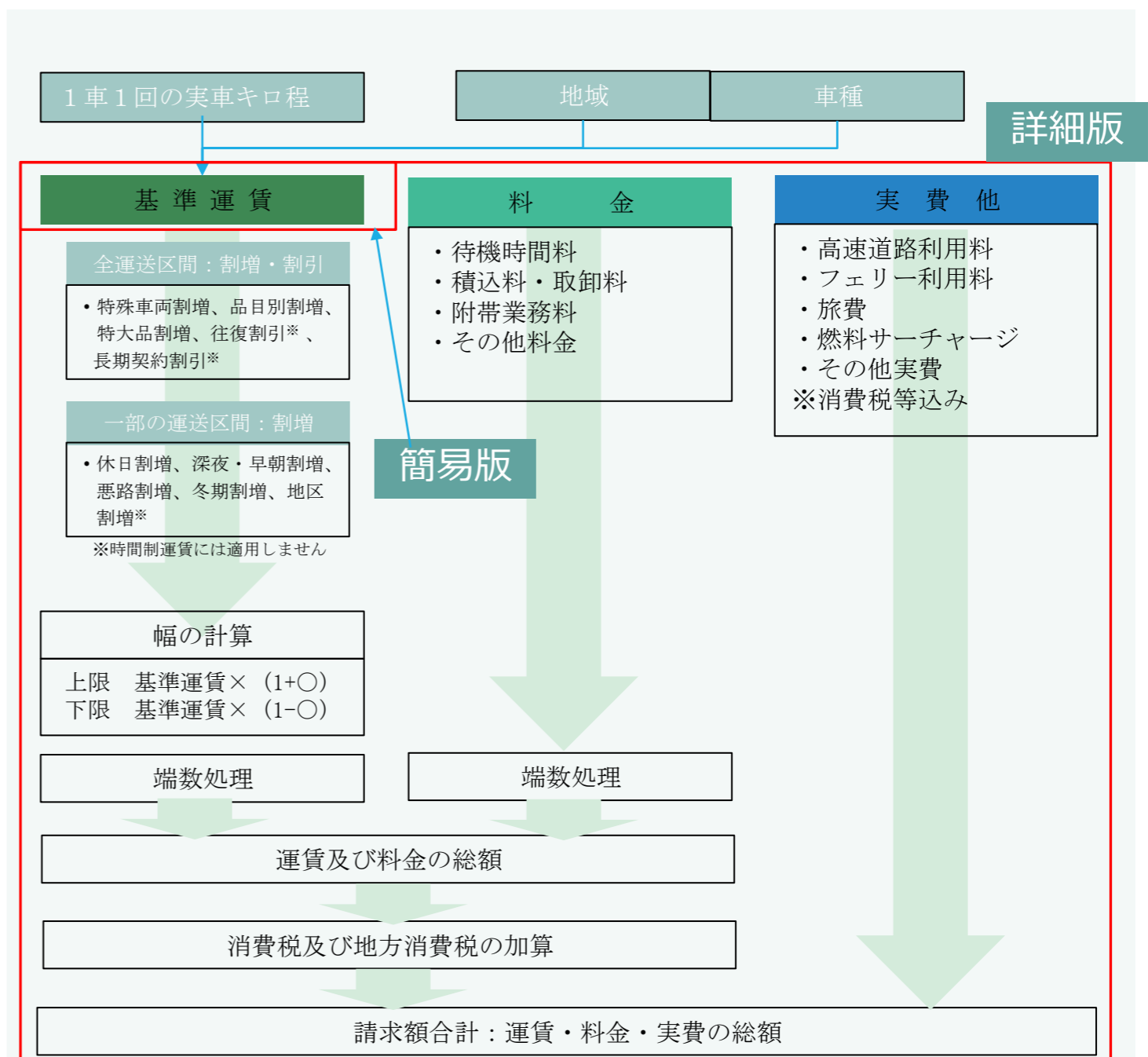
### 1 簡易版 計算シート

➡ **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、実費を算出**

## 【簡易版】 【詳細版】 各計算シートの算出範囲



### ① 概要

- ・【簡易版】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す。（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）

### MEMO

- ・【簡易版】計算シートには、以下の事項を入力（選択）します。
- ・計算結果は、自動計算され、消費税まで算出されます。

### **簡易版**計算シート：入力事項

- ・計算シートに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
  - ✓ 単車・トレーラのいずれかを選択  
→ プルダウンから選択します。
  - ✓ 距離制運賃  
→ **キロ程**  
出発地から目的地までの**片道（往路）の経路上**の距離で、復路の距離は考慮しません
  - ✓ 時間制運賃  
**基礎作業時間**及び**走行キロ**  
指定場所から車庫等への帰着までの時間と走行キロ

## 2. 標準的な運賃 簡易版計算シート利用方法

### 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
收受・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÷收受運賃等)	▲38%
	時間制運賃との比較	▲49,450
	格差率(格差額÷收受運賃等)	▲45%

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

#### 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。
- 現在收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。
- 現在收受している運賃額、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：收受・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

### 3. 標準的な運賃 **詳細版**計算シート利用方法

#### 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運行〇万円」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。

### 3. 標準的な運賃 詳細版計算シート利用方法

#### ②条件設定シートの入力

ステップ1：条件設定シート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%			

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

### ③ 運賃単価ごとに前提条件を入力

#### 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
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。

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

### ④ 算出結果の確認

#### 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

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

# 4. 標準的な運賃の具体的な計算例

## ① 距離制運賃と時間制運賃の事例

○【簡易版】標準的な運賃・計算シートに以下の前提条件を入力し、標準的な運賃を算出します。

### 1 標準的な運賃・計算の条件

- 車種：大型車（鳥取県）
- 距離制運賃：キロ程 280km
- 時間制運賃：走行キロ  $280\text{km} \times 2 = 560\text{km}$   
拘束時間 12時間

(※上記に用いた数値は、標準的な運賃の計算理解を深めるために設定した数字)

### 2 標準的な運賃・計算の条件

- 車種：大型車（岩手県）
- 距離制運賃：キロ程 575km
- 時間制運賃：走行キロ  $575\text{km} \times 2 = 1,150\text{km}$   
拘束時間 1日目：11時間／2日目10時間

(※上記に用いた数値は、標準的な運賃の計算理解を深めるために設定した数字)

## 【簡易版】標準的な運賃・計算シート

		1	2
管理番号	車番、ナンバー等	鳥取あ〇〇〇〇	盛岡あ〇〇〇〇
営業所の所在地	都道府県	鳥取県	岩手県
車両情報	単車・トレーラー	単車	単車
	最大積載量(トン単位)	13.90トン	13.90トン
	車両総重量(トン単位)	24.90トン	24.90トン
発着地	発地	米子市	盛岡市
	着地	大阪市	東京都大田区
距離制運賃:算出条件	実車キロ程	280km	575km
時間制運賃:算出条件			
1日目	拘束時間	12.00時間	11.00時間
	走行キロ	560km	575km
2日目	拘束時間		10.00時間
	走行キロ		575km
収受・見積/運賃単価(税込)		55,000円	105,000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	中国運輸局	東北運輸局
	適用車種区分	大型車	大型車
距離制運賃 算出額	基準運賃額	85,380	155,170
	端数処理後①	85,500	155,500
	消費税及び地方消費税②	8,550	15,550
	合計額(①+②)	94,050	171,050
時間制運賃 《1日目》	基本料金	49,950	47,170
	時間加算額	13,560	9,150
	距離加算額	21,930	22,950
	小計③	85,440	79,270
時間制運賃 《2日目》	基本料金	-	47,170
	時間加算額	0	6,100
	距離加算額	0	22,950
	小計④	0	76,220
時間制運賃 合計額	合計額(③+④)	85,440	155,490
	端数処理後⑤	85,500	155,500
	消費税及び地方消費税⑥	8,550	15,550
	合計額(消費税加算⑤+⑥)	94,050	171,050
実勢運賃額、見積運賃額 との比較	距離制運賃との比較	▲39,050	▲66,050
	格差率(格差額÷収受運賃等)	▲42%	▲39%
	時間制運賃との比較	▲39,050	▲66,050
	格差率(格差額÷収受運賃等)	▲42%	▲39%

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です



# 4. 標準的な運賃の具体的な計算例

## ②複数箇所での積込・取卸を実施する事例

### 3

### 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。

### 標準的な運賃・計算の条件

- 車種：大型車 冷凍冷蔵車（鹿児島県）
- 特殊車両割増（冷凍冷蔵車）割増率 2割
- 距離制運賃：距離：1,400km 343,690円
- 積込作業料 6,000円/時 60分
- 取卸作業料 6,000円/時 90分
- 待機時間等 出発時1時間 到着時1.5時間（90分）
- 高速道路利用料 35,000円(片道・実費)

(※上記に用いた数値は、標準的な運賃の計算理解を深めるために設定した数字)

### 前提条件の入力

管理番号	車番、ナンバー等	鹿児島県あ00-00
所在地	都道府県	鹿児島県
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	
	着地	
算出運賃	距離制/時間制の別	距離制運賃
距離制運賃	実車キロ程	1,400km
割増・割引の適用	特殊車両割増	適用
	品目別割増	
	品目別割増率の設定(%)	
	特大型割増	
	特大型割増率の設定(%)	
	地区割増	
	往復割引	
	長期契約割引	
	休日割増 → 距離(km)	
	深夜・早朝割増 → 距離(km)	
	悪路割増 → 距離(km)	
	冬期割増 → 距離(km)	
	料金	積込・取卸作業の時間
附帯作業の時間		
待機時間料(出発時)		1.00時間
待機時間料(到着時)		1.50時間
実費	高速道路利用料金(往復)	35,000円
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>	
	管理料金、手数料(委託者の収受額)	
	車両回送料金	
	旅費(宿泊が発生する場合)	
	一時保管料金	
	宵積み料(車両チャージ料)	
その他		
燃料サーチャージ	軽油単価(1リットル当たり単価/税抜)	
収受・見積/運賃単価(税込)		210,000円

### 標準的な運賃等の算出結果

算出条件	管轄運輸局	九州運輸局
	適用車種区分	大型車
距離制運賃	基準運賃額①	343,690
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	68,738
	品目別割増	0
	特大型割増	0
	地区割増	0
	往復割引	0
	長期契約割引	0
	休日割増	0
	深夜・早朝割増	0
	悪路割増	0
	冬期割増	0
	割増・割引額 小計②	68,738
	合計額(①+②)	412,428
	端数処理後:基準運賃額 計③	412,500
料金	積込・取卸に係る作業料	15,000
	附帯作業料	-
	待機時間料(出発時)	1,870
	待機時間料(到着時)	3,740
	小計	20,610
端数処理後:料金額 計④	21,000	
運賃・料金合計額、消費税等	合計額(運賃・料金)(③+④)	433,500
	消費税及び地方消費税	43,350
	合計額⑤	476,850
実費	高速道路利用料金	35,000
	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	35,000	
請求額・見積額 総計(⑤+⑥)	511,850	
上限運賃 下限運賃	上限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	495,000
	上限運賃額による合計額(税込)	602,600
	下限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	412,500
	下限運賃額による合計額(税込)	511,850
現行収受 運賃・比較	現行収受運賃との差額(税込)	▲301,850
	格差率	▲59%

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

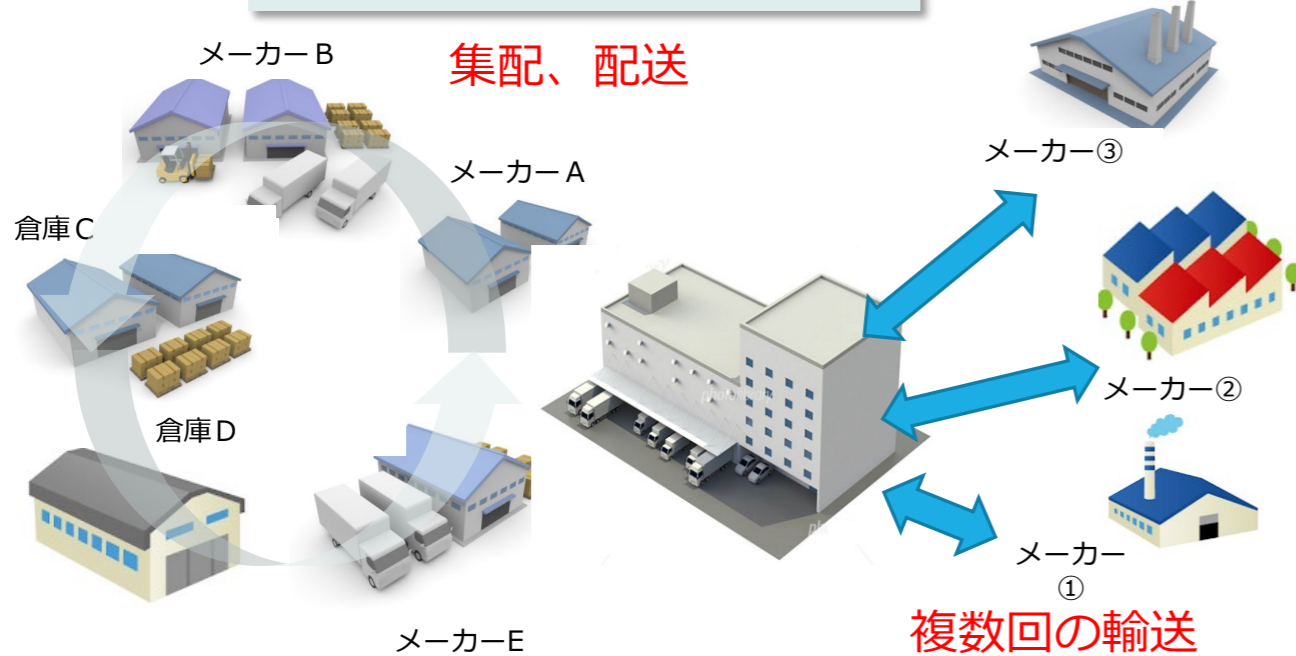
# 4. 標準的な運賃の具体的な計算例

## ③ ミルクラン方式の事例

4

### ミルクラン方式

#### 集配・配送、複数回の輸送



### 標準的な運賃・計算の条件

- 車種：中型車 冷凍冷蔵車（愛知県）
- 特殊車両割増（冷凍冷蔵車）割増率 2割
- 時間制運賃：8時間／走行距離：250km、延長4時間
- 休日割増：8時間
- 積込作業 1,500円/時 90分
- 取卸作業 1,500円/時 90分

(※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)

### 前提条件の入力

管理番号	車番、ナンバー等	名古屋あ00-00
所在地	都道府県	愛知県
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	
	着地	
算出運賃	距離制/時間制の別	時間制運賃
時間制運賃	拘束時間	12.00時間
	走行キロ	250km
割増の適用	特殊車両割増	適用
	品目別割増	
	品目別割増率の設定(%)	
	特大品割増	
	特大品割増率の設定(%)	
	休日割増 → 時間	12.00時間
	深夜・早朝割増 → 時間	
	悪路割増 → 時間	
	冬期割増 → 時間	
	積込・取卸作業の時間	3.00時間
料金	積込・取卸に係る作業料	
	積込・取卸に係る作業料	
	待機時間料(出発時)	
	待機時間料(到着時)	
	小計	4,500
	端数処理後: 料金額 計④	4,500
	合計額(運賃・料金)(③+④)	80,000
	消費税及び地方消費税	8,000
	合計額⑤	88,000
	実費	高速道路利用料金
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)	88,000	
燃料サーチャージ	軽油単価(1リットル当たり単価/税抜)	25,000円
	収受・見積/運賃単価(税込)	

### 標準的な運賃等の算出結果

算出条件	管轄運輸局	中部運輸局
	適用車種区分	小型車
距離制運賃	基準運賃額①	
	基礎額	35,710
	時間加算額	13,720
時間制運賃	距離加算額	4,200
	小計①	53,630
	特殊車両割増	10,726
割増・割引の適用	品目別割増	0
	特大品割増	0
	地区割増	
	往復割引	
	長期契約割引	
	休日割増	10,726
	深夜・早朝割増	0
	悪路割増	0
	冬期割増	0
	割増・割引額 小計②	21,452
合計額(①+②)	75,082	
端数処理後: 基準運賃額 計③	75,500	
料金	積込・取卸に係る作業料	4,500
	積込・取卸に係る作業料	-
	待機時間料(出発時)	
	待機時間料(到着時)	
	小計	4,500
端数処理後: 料金額 計④	4,500	
運賃・料金合計額、消費税等	合計額(運賃・料金)(③+④)	80,000
	消費税及び地方消費税	8,000
	合計額⑤	88,000
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)	88,000	
上限運賃 下限運賃	上限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	90,500
	上限運賃額による合計額(税込)	104,500
	下限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	75,500
	下限運賃額による合計額(税込)	88,000
現行収受 運賃・比較	現行収受運賃との差額(税込)	▲63,000
	格差率	▲72%

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

# 4. 標準的な運賃の具体的な計算例

## ④ 国際海上コンテナ輸送の事例

5

### 標準的な運賃・計算の条件

20t バントレーラ



海上コンテナ (40 f)



- 車種：トレーラー（東京都、愛知県、大阪府）
- 特殊車両割増（海上コンテナ）割増率 2～3 割増(独自設定)
- 輸送品目：海上コンテナ 20 f /40 f
- 距離制運賃：150km

(※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)

### 前提条件の入力

管理番号	車番、ナンバー等	名古屋あ00-00					
所在地	都道府県	東京都	東京都	愛知県	愛知県	大阪府	大阪府
車両情報	単車・トレーラー	トレーラー	トレーラー	トレーラー	トレーラー	トレーラー	トレーラー
	最大積載量(トン単位)	24.00トン	30.00トン	24.00トン	30.00トン	24.00トン	30.00トン
	車両総重量(トン単位)						
発着地	発地	東京港	東京港	名古屋港	名古屋港	大阪南港	大阪南港
	着地	群馬県前橋市	群馬県前橋市	静岡県島田市	静岡県島田市	岡山県備前市	岡山県備前市
算出運賃	距離制/時間制の別	距離制運賃	距離制運賃	距離制運賃	距離制運賃	距離制運賃	距離制運賃
距離制運賃	実車キロ程	150km	150km	150km	150km	150km	150km
割増・割引の適用	特殊車両割増						
	品目別割増	適用	適用	適用	適用	適用	適用
	品目別割増率の設定(%)	20%	30%	20%	30%	20%	30%
燃料サーチャージ	軽油単価(1リットル当たり単価/税抜)						
収受・見積/運賃単価(税込)		40,000円	60,000円	38,000円	58,000円	37,000円	57,000円

- ・計算では、品目別割増に独自の割増率を設定する方法（上記例）、もしくは【割増率40%】を入力する方法があります。
- ・特殊車両割増を活用する場合、条件設定シートで変更できます。

### 標準的な運賃等の算出結果

算出条件	管轄運輸局 適用車種区分	20 f	40 f	20 f	40 f	20 f	40 f
		トレーラー	トレーラー	トレーラー	トレーラー	トレーラー	トレーラー
距離制運賃	基準運賃額①	77,950	77,950	73,220	73,220	73,330	73,330
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	0	0	0	0	0	0
	品目別割増	15,590	23,385	14,644	21,966	14,666	21,999
	特大品割増	0	0	0	0	0	0
	地区割増	0	0	0	0	0	0
	往復割引	0	0	0	0	0	0
	長期契約割引	0	0	0	0	0	0
	休日割増	0	0	0	0	0	0
	深夜・早朝割増	0	0	0	0	0	0
	悪路割増	0	0	0	0	0	0
	冬期割増	0	0	0	0	0	0
	割増・割引額 小計②	15,590	23,385	14,644	21,966	14,666	21,999
合計額(①+②)	93,540	101,335	87,864	95,186	87,996	95,329	
端数処理後:基準運賃額 計③	94,000	101,500	88,000	95,500	88,000	95,500	
料金	積込・取卸に係る作業料	-	-	-	-	-	-
	附帯作業料	-	-	-	-	-	-
	待機時間料(出発時)	0	0	0	0	0	0
	待機時間料(到着時)	0	0	0	0	0	0
	小計	0	0	0	0	0	0
端数処理後:料金額 計④	0	0	0	0	0	0	
運賃・料金合計額、消費税等	合計額(運賃・料金)(③+④)	94,000	101,500	88,000	95,500	88,000	95,500
	消費税及び地方消費税	9,400	10,150	8,800	9,550	8,800	9,550
	合計額⑤	103,400	111,650	96,800	105,050	96,800	105,050
実費	高速道路利用料金	0	0	0	0	0	0
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>	0	0	0	0	0	0
	管理料金、手数料(委託者の収受額)	0	0	0	0	0	0
	車両回送料金	0	0	0	0	0	0
	旅費(宿泊等が発生する場合)	0	0	0	0	0	0
	一時保管料金	0	0	0	0	0	0
	宵積み料(車両チャージ相当料)	0	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0
	燃料サーチャージ(消費税等込)	0	0	0	0	0	0
実費額 計⑥	0	0	0	0	0	0	
請求額・見積額 総計(⑤+⑥)	103,400	111,650	96,800	105,050	96,800	105,050	
上限運賃 下限運賃	上限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	112,500	122,000	105,500	114,500	106,000	114,500
	上限運賃額による合計額(税込)	123,750	134,200	116,050	125,950	116,600	125,950
	下限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	94,000	101,500	88,000	95,500	88,000	95,500
	下限運賃額による合計額(税込)	103,400	111,650	96,800	105,050	96,800	105,050
現行収受 運賃・比較	現行収受運賃との差額(税込)	▲63,400	▲51,650	▲58,800	▲47,050	▲59,800	▲48,050
	格差率	▲61%	▲46%	▲61%	▲45%	▲62%	▲46%

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

# 4. 標準的な運賃の具体的な計算例

## ⑤平ボディによる輸送事例

6

### 標準的な運賃・計算の条件

大型車：バン



大型車：平ボディ



特殊車両割増 (例示)  
平ボディ 2割増

○ 車種：大型平ボディ 特殊車両割増 2割増 (冷蔵冷凍車と同じ)  
(宮城県、東京都、愛知県、大阪府、広島県、福岡県)

○ 距離制運賃 : 500km

○ 積込・荷降作業 : 6,000円/時×2時間

○ 高速道路利用料 : 10,000円

(※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)

### 平ボディ車の原価増加の要因

- 平ボディの車両価格は、バン型と比較すると、約1~2割増。
- 積込後の養生作業(シート掛け作業等)に30~60分を要し、バンタイプと相違。
- 養生シート等の荷役消耗品費を要する。
- バン型と比較して、実働日数が短い傾向にある。

### 標準的な運賃等の算出結果

宮城県、東京都、愛知県、大阪府、広島県、福岡県について作成

所在地	都道府県	1	2	3	4	5	6
車両情報	単車・トレーラー	単車	単車	単車	単車	単車	単車
	最大積載量(トン単位)	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン
	車両総重量(トン単位)	24.90トン	24.90トン	24.90トン	24.90トン	24.90トン	24.90トン
算出運賃	距離制/時間制の別	距離制運賃	距離制運賃	距離制運賃	距離制運賃	距離制運賃	距離制運賃
距離制運賃	実車キロ程	500km	500km	500km	500km	500km	500km
割増・割引の適用	特殊車両割増	適用	適用	適用	適用	適用	適用
	品目別割増						
	品目別割増率の設定(%)						
料金	積込・取卸作業の時間	2.00時間	2.00時間	2.00時間	2.00時間	2.00時間	2.00時間
	附带作業の時間						
	待機時間料(出発時)						
	待機時間料(到着時)						
実費	高速道路利用料金(往復)	10,000円	10,000円	10,000円	10,000円	10,000円	10,000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	東北運輸局	関東運輸局	中部運輸局	近畿運輸局	中国運輸局	九州運輸局
	適用車種区分	大型車	大型車	大型車	大型車	大型車	大型車
距離制運賃	基準運賃額①	132,170	155,430	146,280	146,340	138,180	133,990
	特殊車両割増	13,217	15,543	14,628	14,634	13,818	13,399
	品目別割増	0	0	0	0	0	0
	割増・割引額 小計②	13,217	15,543	14,628	14,634	13,818	13,399
	合計額(①+②)	145,387	170,973	160,908	160,974	151,998	147,389
端数処理後:基準運賃額 計③		145,500	171,000	161,000	161,000	152,000	147,500
料金	積込・取卸に係る作業料	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
	附带作業料	-	-	-	-	-	-
	待機時間料(出発時)	0	0	0	0	0	0
	待機時間料(到着時)	0	0	0	0	0	0
	小計	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
端数処理後:料金額 計④		12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
運賃・料金合計額、消費税等	合計額(運賃・料金)(③+④)	157,500	183,000	173,000	173,000	164,000	159,500
	消費税及び地方消費税	15,750	18,300	17,300	17,300	16,400	15,950
	合計額⑤	173,250	201,300	190,300	190,300	180,400	175,450
実費	高速道路利用料金	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>	0	0	0	0	0	0
	管理料金、手数料(委託者の収受額)	0	0	0	0	0	0
	車両回送料金	0	0	0	0	0	0
	旅費(宿泊等が発生する場合)	0	0	0	0	0	0
	一時保管料金	0	0	0	0	0	0
	宵積み料(車両チャージ相当料)	0	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0
	燃料サーチャージ(消費税等込)	0	0	0	0	0	0
	実費額 計⑥	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
請求額・見積額 総計(⑤+⑥)		183,250	211,300	200,300	200,300	190,400	185,450

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

# 4. 標準的な運賃の具体的な計算例

## ⑥ 個建運賃設定の事例

7

### 標準的な運賃・計算の条件

貸切運賃



個数建て運賃

- 車種：大型車（香川県）
- 運賃類型：個数建て（1,200ケース/台・平均積載率90%）
- 高速道路利用料：3,000円
- 距離制運賃：キロ程 250km

（※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）

### 個建運賃シート利用上の留意点

- 個建運賃のうち、トンキロによる算出をする場合には、1トン当たりタリフを作成します。（別途計算シートあり）
- 個建運賃計算シートは、附带作業料、待機時間料、高速道路利用料金を含めて算出できない。
- 個建運賃計算シートは、個数単位、立米単位、重量単位により算出できる。

### 個建運賃計算シート

○ 個建運賃計算シートを活用することで、標準的な運賃を個数単位、立米単位、重量単位に算出できます。

#### 標準的な運賃・個建運賃計算シートの入カイメージ

営業所の所在地	都道府県	北海道	福島県	新潟県	埼玉県	鹿児島県
車両情報	単車・トレーラー	単車	単車	単車	単車	単車
	最大積載量(トン単位)	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン
	車両総重量(トン単位)	24.90トン	24.90トン	24.90トン	24.90トン	24.90トン
距離制運賃:算出条件	実車キロ程	250km	250km	250km	250km	250km
算出条件	管轄運輸局	北海道運輸局	東北運輸局	北陸信越運輸局	関東運輸局	九州運輸局
	適用車種区分	大型車	大型車	大型車	大型車	大型車
距離制運賃算出額	基準運賃額	78,760	76,970	78,950	90,990	78,070
	端数処理後①	79,000	77,000	79,000	91,000	78,500
	消費税及び地方消費税②	7,900	7,700	7,900	9,100	7,850
	合計額(①+②)	86,900	84,700	86,900	100,100	86,350
個数単位	積載可能数量	1,200個	1,200個	1,200個	1,200個	1,200個
	平均積載率	90%	90%	90%	90%	90%
	1個当たり運賃	80円	78円	80円	93円	80円
立米単位	荷室 全長	11.0m	11.0m	11.0m	11.0m	11.0m
	荷室 全幅	2.4m	2.4m	2.4m	2.4m	2.4m
	荷室 全高	3.6m	3.6m	3.6m	3.6m	3.6m
	平均積載率	90%	90%	90%	90%	90%
	1m <sup>3</sup> 当たり運賃	1,016円	990円	1,016円	1,170円	1,010円
重量単位	最大積載重量	10.0トン	10.0トン	10.0トン	10.0トン	10.0トン
	平均積載率	90%	90%	90%	90%	90%
	1t当たり運賃	9,656円	9,411円	9,656円	11,122円	9,594円

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

## 5. 標準的な運賃の「原単価」による運賃計算例

- 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特徴がある。
- 100km以下のキ口程で拘束時間が長くなると、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 キ口程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。

### I 自社原価に基づく運賃表の作成

1. 標準的な運賃と現行収受運賃を比較	・・・	84
2. 原価データから運賃表を作成するシート	・・・	85
3. 運賃作成のイメージ	・・・	86
4. 運賃表作成シートの概要	・・・	88
5. 簡易版 運賃表作成シート	・・・	89
6. 詳細版 運賃表作成シート	・・・	96

## 1. 標準的な運賃と現行収受運賃を比較

- 標準的な運賃は、働き方改革を実現するために収受すべき適正運賃です。（原価を回収し、適正利潤を得る、最低ラインの運賃）
- 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。

**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**

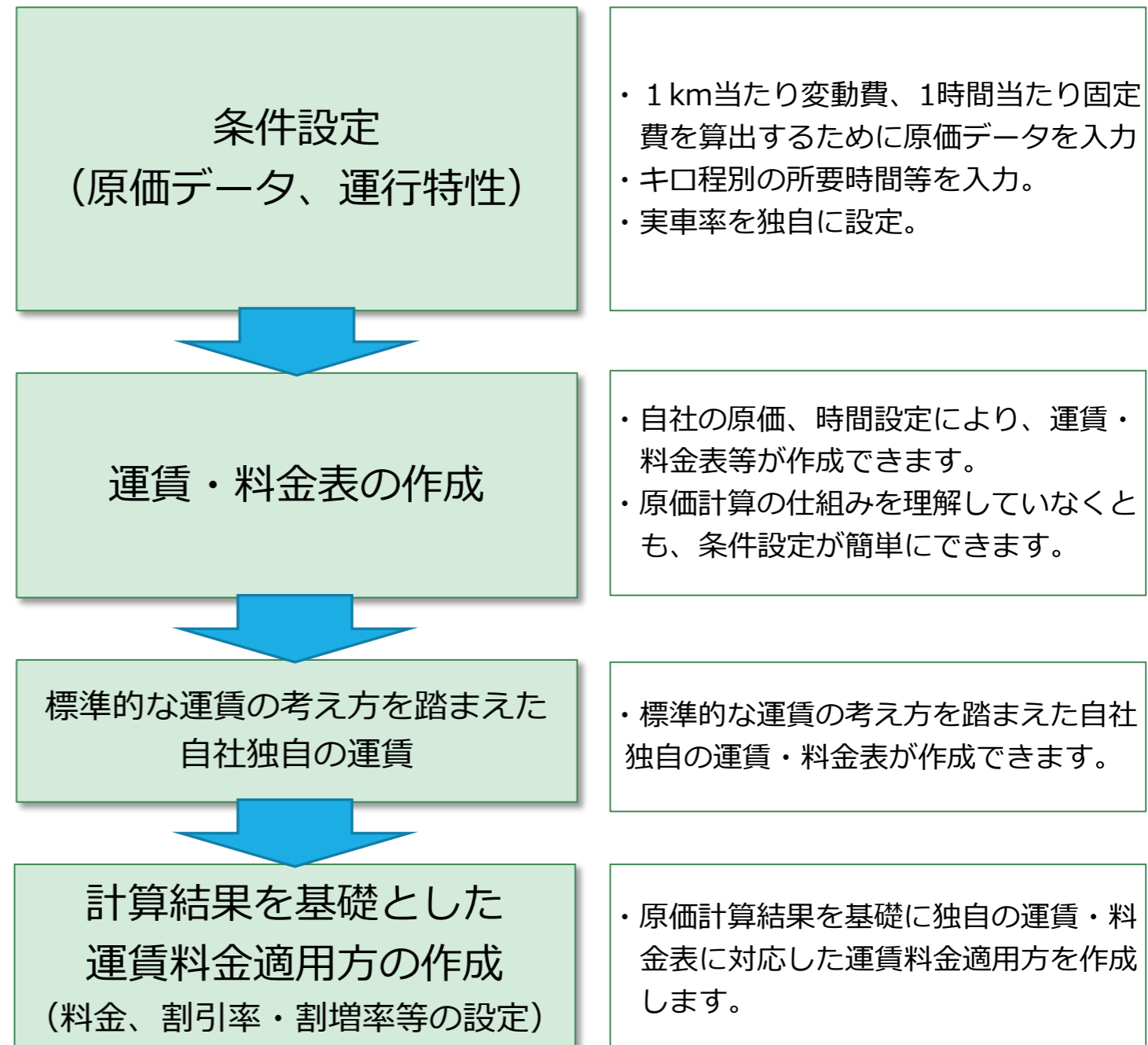
**まずは現行運賃の評価**

**格差の原因を自社原価  
を踏まえ把握**

## 2. 原価データから運賃表を作成するシート

- 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。

### 運賃表を作成の流れ





### 3. 運賃作成のイメージ

○標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に、②適正な利潤を加えたものが基準。

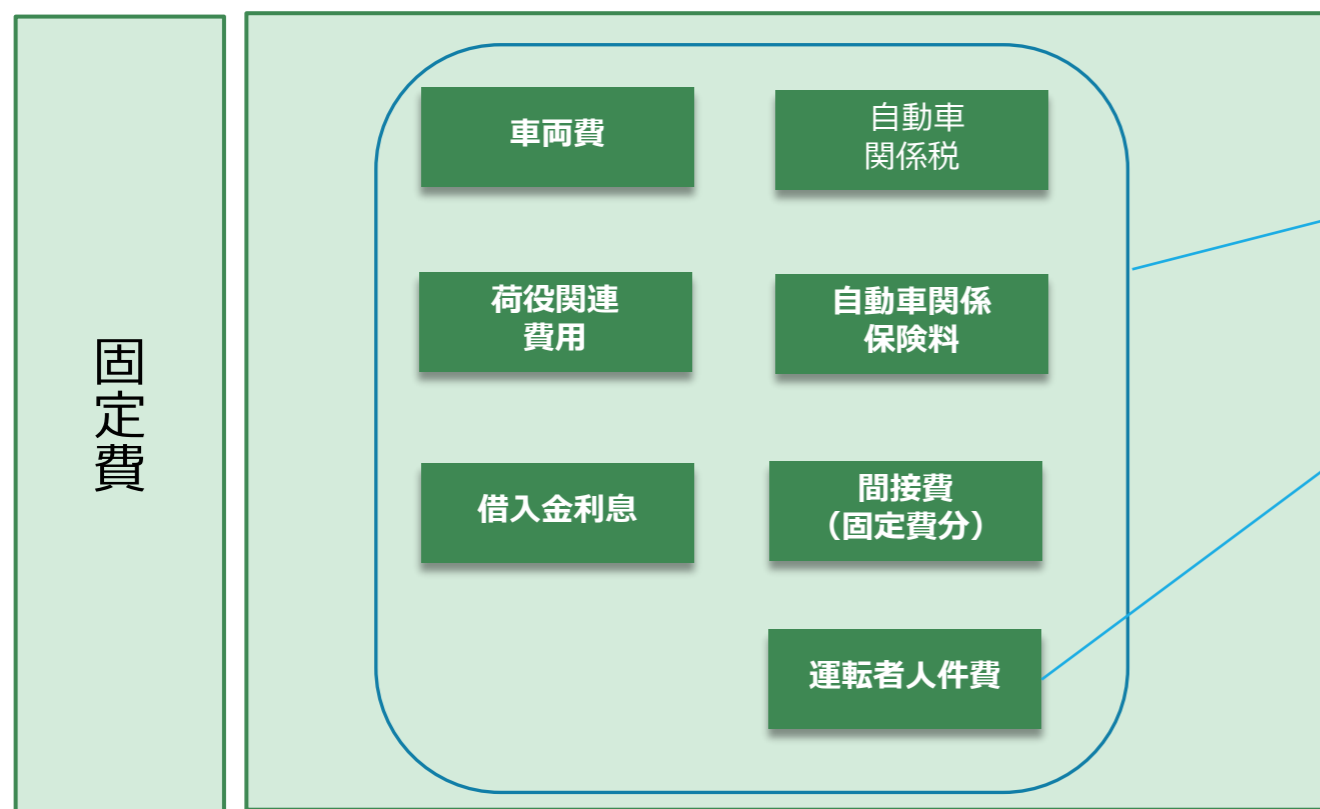
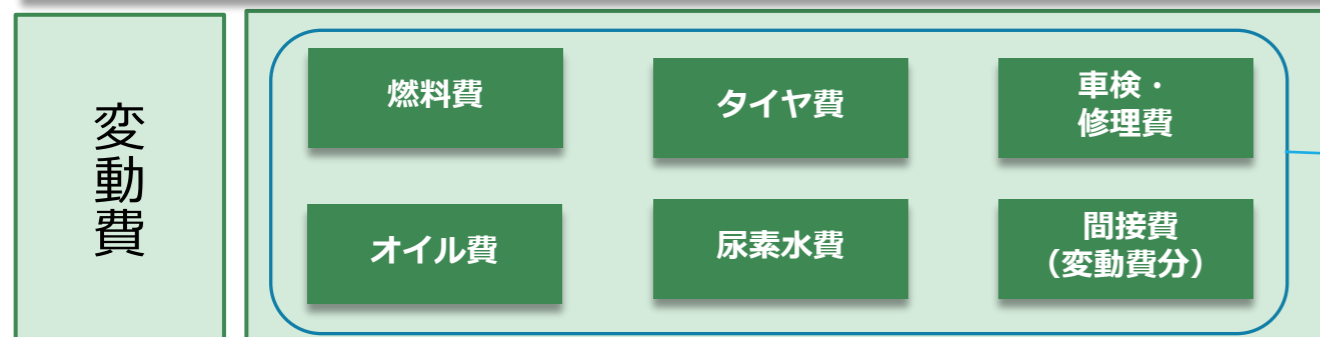
○適正な原価の算定に当たっては、標準的なトラック事業者の原価を参考としつつ、

①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンス（労働時間・法定福利費等）を確保できることを前提。

○標準的な運賃には、高速道路料金、積込料・取卸料、付帯業務料、待機時間料等の。付加的な費用は除外されているため、それら費用を別途収受できるよう申入れする必要がある。

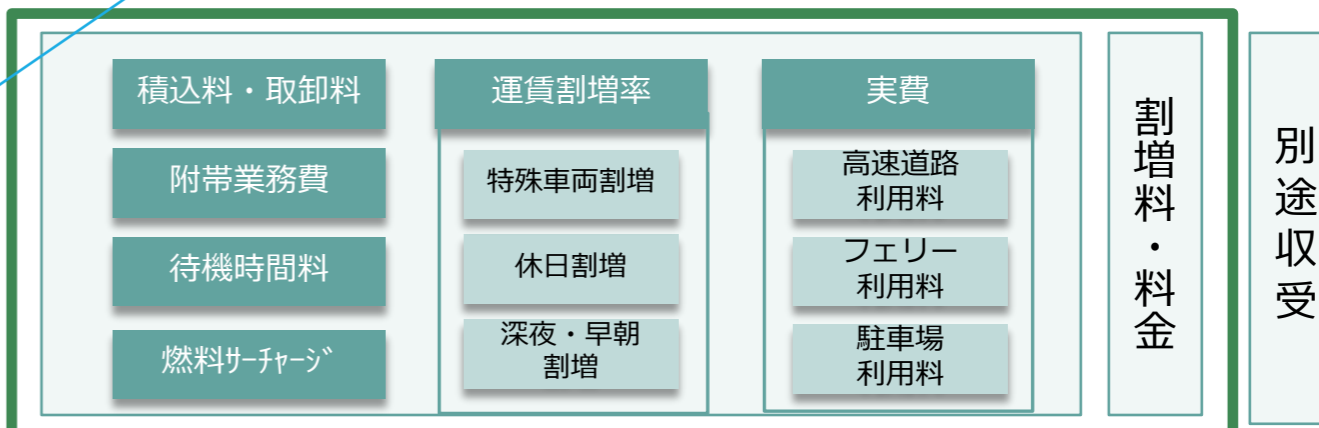
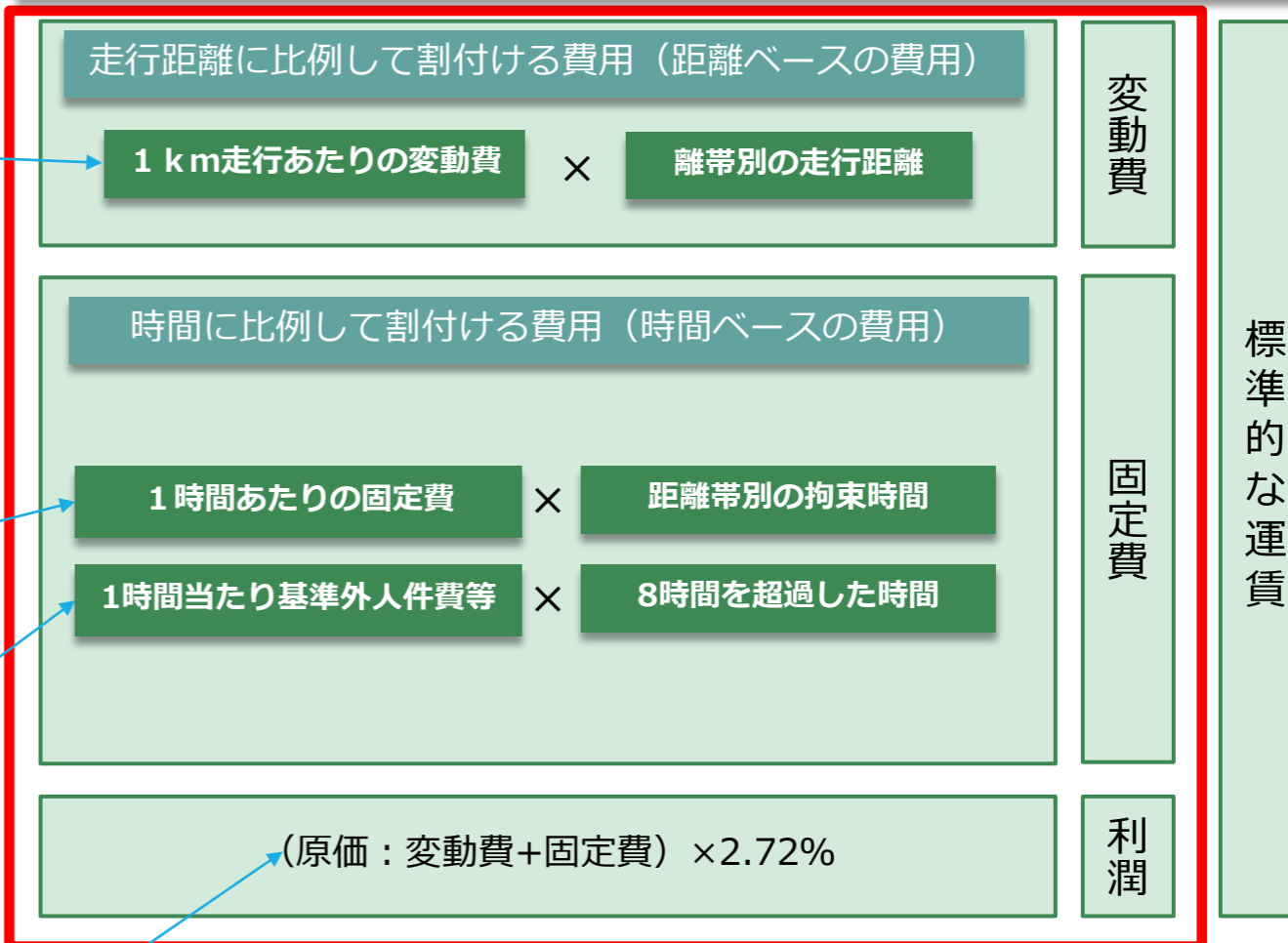
○運行に要する時間以外に「60分」の待機時間等の時間コストを加算。

#### トラック運送事業における原価



利潤  
自己資本等を踏まえた適正な利潤額を基礎に、  
運送原価に対する利益率を算出  
(自己資本利益率 (ROE) ではない)

#### 標準的な運賃と割増料・料金



## 4. 運賃表作成シートの概要

○ 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、標準的な運賃と自社原価による運賃表を提示し、交渉できます。

1

### 【簡易版】 標準的な運賃の考え方に準拠

→ 平均速度、待機時間、点呼等の時間、利益率を**変更できない**

2

### 【詳細版】 現場実態に即した拘束時間を

→ 平均速度、待機時間、点呼等の時間、利益率を**変更できる**



○ 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。

## 5. 簡易版 運賃表作成シート①

### 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				
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・トレーラーの区分	選択	トレーラー(牽引車及び被牽引車)の場合、必ず「トレーラー」を選択し、トレーラー以外は「単車」を選択。(※トレーラーを選択すると、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、トン単位を入力。(例)3500kg → 3.50トン					
車両費	車両総重量	トン	車検証から、トン単位を入力。(例)8250kg → 8.25トン					
	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、デジタル、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】					
	<b>年当たり車両費</b>	円	【入力不要】年間の車両費が算出されます					
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→7.25時間、週休1日→6.67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)					
	<b>年間労働時間(基準内のみ)</b>	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					
	<b>基本労働時間に対応する運転者人件費</b> <small>※所定外労働時間を含まない</small>	円	【入力不要】「年間基本労働時間」に相当する運転者人件費 計算式:時給×(1+福利費率)×年間労働時間					
税金	環境性能割・自動車取得税	円	実際の支払額を入力。新車調達は前提とする場合、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。新車調達は前提とする場合、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)新車調達は前提とする場合、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)新車調達は前提とする場合、当該車両の自賠責保険料を入力。					
	任意保険料	円	年間の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	円	年間の荷役関連消耗品費を算出し、入力					
	借入金利息額	円	年間借入金利息額(車両調達借入金、運転資金、その他設備資金の利息額)÷台数=入力する数値(概算)					
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20.52%(実質)】						
	<b>固定費に対応する間接費(年額)</b>	円	【入力不要】上記比率より年間費用額を算出					
	<b>年間 固定費(時間外労働時間を含まない)</b>	円	【入力不要】合計額を算出					
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】					
	<b>1km当たり燃料費</b>	円	【入力不要】1km当たり燃料費を算出					
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。					
	<b>1km当たりオイル費</b>	円	【入力不要】1km当たりオイル費を算出					
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回当たりの平均的な工賃(磨耗・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。					
	<b>1km当たりタイヤ費</b>	円	【入力不要】1km当たりタイヤ費を算出					
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。					
	<b>1km当たり尿素水費</b>	円	【入力不要】1km当たり尿素水費を算出					
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。					
	<b>1km当たり車検・修理費</b>	円	【入力不要】1km当たり車検・修理費を算出					
間接	<b>変動費に対応する間接費(1km当たり)</b>	円	【入力不要】年間費用額を算出					
	<b>1km当たり変動費</b>	円	【入力不要】年間費用額を算出					

# 5. 簡易版 運賃表作成シート②

# 運賃・料金表

## 画面イメージ：条件設定シート

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				
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。				
<b>被牽引車 1年当たり車両費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】年間の被牽引車の車両費を算出。</b>				
自動車取得税	円	被牽引車の支払総額を入力。				
自動車税	円	被牽引車の年間の自動車税を入力。(参考:納付書参照)				
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。				
<b>被牽引車 間接費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】被牽引車の間接費を算出。</b>				
<b>被牽引車 年間 固定費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】被牽引車の年間固定費を算出。</b>				
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回当たりの平均的工賃(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。				
<b>被牽引車 1km当たりタイヤ費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】被牽引車の1km当たりタイヤ費を算出。</b>				
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。				
<b>被牽引車 1km当たり車検・修理費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】被牽引車の1km当たり車検・修理費を算出。</b>				
間接費	円	【入力不要】被牽引車の間接費を算出。				
<b>被牽引車 1km当たり変動費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】被牽引車の1km当たり変動費を算出。</b>				

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・免許各30分、合計1時間】			
	点呼、整備点検等 固定作業時間	時間	距離制運賃に算入する種別・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。【参考:0.5時間】			
	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。			

(ご参考) 運賃・料金表作成の基礎となる値

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。			
	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。			
	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。			

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。			
	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。			
	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。			

### I 距離制運賃

キロ程	車種×車型				
	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				
付帯作業料金	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。

# 【簡易版】データ設定

I 1時間あたり固定費の算出		
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・トレーラーの区分	トレーラー(牽引車及び被牽引車)の場合、必ず「トレーラー」を選択。トレーラー以外は「単車」を選択。(※トレーラーを選択すると、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
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	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	円	年間の荷役関連消耗品費を算出し、入力
	借入金利息額	円	年間借入金利息額(車両調達借入利息、運転資金・その他設備資金の利息額)÷台数=入力する数値(概算)
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20.52%(実質)】

II 1kmあたり変動費の算出		
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】
タイヤ費	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)
尿素水費	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。
	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。

$$\frac{\text{8時間運賃の基本額} \text{ (計算シート)}}{\text{標準的な運賃}} = \text{時間制運賃 8時間運賃} = \text{倍率}$$

- 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：

$$\begin{aligned} \text{算出された倍率 } 1.06\text{倍} &\rightarrow \text{割増率 } 1.1\text{倍} \\ 1.33\text{倍} &\rightarrow \text{割増率 } 1.4\text{倍} \end{aligned}$$

- 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。

# 6. 詳細版 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	
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、ユニット、タンク等)
	単車・トレーラーの区分	選択	トレーラー(牽引車及び被牽引車)の場合、必ず「トレーラー」を選択。トレーラー以外が「単車」を選択。(※トレーラーを選択すると、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】
<b>年当たり車両費</b>			
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
	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
	基本労働時間に対応する運転者人件費 <small>(※所定外労働時間を含まない)</small>	円	【入力不要】「年間基本労働時間」に相当する運転者人件費 計算式：時給 × (1 + 福利費率) × 年間労働時間
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：年間121,743円】
その他	荷役関連の消耗品費	円	年間の荷役関連消耗品費を算出し、入力
	借入金利息額	円	年間借入金利息額(車両調達借入利息、運転資金・その他設備資金の利息額) ÷ 台数 = 入力する数値(総算)
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20.52%(実質)】	
<b>年固定費に対応する間接費(年額)</b>			
<b>年間 固定費(時間外労働時間を含まない)</b>			

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】
<b>1km当たり燃料費</b>			
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。
<b>1km当たりオイル費</b>			
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	km	タイヤ交換する目安となる走行距離を入力。
<b>1km当たりタイヤ費</b>			
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。
	<b>1km当たり尿素水費</b>		
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。
	<b>1km当たり車検・修理費</b>		
<b>変動費に対応する間接費(1km当たり)</b>			
<b>1km当たり変動費</b>			

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。
<b>被牽引車 1年当たり車両費</b>			
税金	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。
保険	自賠責保険料	円	被牽引車の年間の自賠責保険料を入力。
	<b>被牽引車 年間 固定費</b>		
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。
	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。
	<b>被牽引車 1km当たりタイヤ費</b>		
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。
	<b>被牽引車 1km当たり車検・修理費</b>		
間接費	間接費	円	【入力不要】被牽引車の間接費を算出。
	<b>被牽引車 1km当たり変動費</b>		

IV 運賃表作成の前提条件他			
共通	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)	円	【国土交通省運輸審議会資料：2.72%】
距離制運賃の設定事項			
前提	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】
	点呼、整備点検等 固定作業時間	時間	1日当たりの平均的な「車両に乗り降しない時間」を入力。
	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)
	1運行に「その他の加算すべき時間」	時間	受付時間、積内移動時間、収受できない各種作業時間などを入力。
平均速度	突車率	%	【国土交通省運輸審議会資料：50%】
	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
	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	
時間制運賃の設定事項			
前提	車庫から積込み場所への所要時間	時間	受付時間、積内移動時間、収受できない各種作業時間などを入力。
	車庫から積込み場所までの走行キロ	時間	受付時間、積内移動時間、収受できない各種作業時間などを入力。

(ご参考) 運賃・料金表作成の基礎となる値

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、突車率は未反映。
	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。
	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、突車率は未反映。
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、突車率は未反映。
	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。
	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、突車率は未反映。

## I 距離制運賃

キロ程	車種×車型				
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。

## MEMO

# 【詳細版】運賃表作成シート・データ設定方法

I 1時間当たり固定費の算出			
項目		単位	入力上の留意点
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・トレーラーの区分	選択	トレーラー(牽引車及び被牽引車)の場合、必ず「トレーラー」を選択。トレーラー以外には「単車」を選択。(※トレーラーを選択すると、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】
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
	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)
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	円	年間の荷役関連消耗品費を算出し、入力
	借入金利息額	円	年間借入金利息額(車両調達借入利息、運転資金・その他設備資金の利息額)÷台数=入力する数値(概算)
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20.52%(実質)】	

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】
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】
タイヤ費	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。
	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)
尿素水費	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。
	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。
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。

## 【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





### Ⅱ 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	・・・	104
2. 個建て運賃の適用パターン	・・・	105
3. 個建て運賃の考え方と計算	・・・	106
4. 個建て運賃計算の具体例	・・・	108
5. 【演習】個建て運賃計算	・・・	110
6. 運賃計算シート活用による個建て運賃の算出	・・・	112
7. 個建て運賃の設定条件の見直しのポイント	・・・	114
8. 改善に向けた申入れ・交渉の視点と方向性	・・・	116
(参考) 個建て運賃の見直しの流れ	・・・	118

## 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、取り決めします。

○ 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カ月間で平均積載率90%、閑散期8カ月で平均積載率60%の場合には、  
 $(90\% \times 4 \text{ か月} + 60\% \times 8 \text{ か月}) \div 12 \text{ か月} = 70.0\%$

(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）
<p>個 数</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃に料金・実費を含めた1個（ケース）当たり運賃を設定。</li> <li>・ 積載する「貨物の個数」に乗じて運賃を算出。</li> </ul>	$\frac{(\text{標準的な運賃} + \text{各種料金} + \text{実費})}{(\text{積載可能個数} \times \text{平均積載率})} = \text{1個（ケース）当たり運賃額}$
<p>重 量</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃に料金・実費を含めた重量単価を設定。</li> <li>・ 10kg、100kg、1トンなど、単価を設定。</li> <li>・ 積載する「貨物の重量」に乗じて運賃を算出。</li> </ul>	$\frac{(\text{標準的な運賃} + \text{各種料金} + \text{実費})}{(\text{積載可能重量(トン、kg)} \times \text{平均積載率})} = \text{重量当たり運賃額}$
<p>容 積 (立米/m<sup>3</sup>、才等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃に料金・実費を含めた容積単価を設定。</li> <li>・ 1立米 (m<sup>3</sup>)、1才 (約0.0278m<sup>3</sup>) など、単価を設定。</li> <li>・ 積載する「貨物の容積」に乗じて運賃を算出。</li> </ul>	$\frac{(\text{標準的な運賃} + \text{各種料金} + \text{実費})}{(\text{積載可能容積(立米・才)} \times \text{平均積載率})} = \text{容積当たり運賃額}$
<p>重量・容積 の両者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 容積から重量への換算： 例示 1才 = 0.0278m<sup>3</sup> = 8kg 1m<sup>3</sup> ≒ 35才 ≒ 280kg。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記重量、容積単位の単価を併用。</li> </ul>

## 4. 個建て運賃計算の具体例

- 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/m<sup>3</sup>、才他）

- <大型車/最大積載量14トン/荷室容積50m<sup>3</sup>>
  - 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 35m<sup>3</sup>（積載可能容積 50立米 × 平均積載率70%）
  - 9,800kg ÷ 35m<sup>3</sup> ≒ 280kg/m<sup>3</sup>
- <基準値の設定と適用する運賃の例>
  - 280kg/m<sup>3</sup>超 …… 重量単位の運賃を適用
  - 280kg/m<sup>3</sup>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、重要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m<sup>3</sup>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

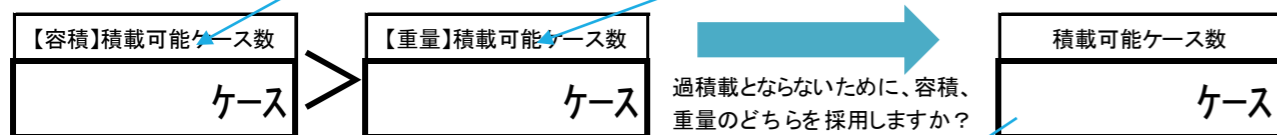
### 容積基準から最大積載可能ケース数を算出

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

### 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



## 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

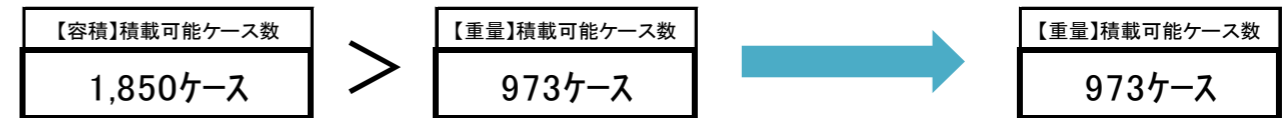
#### 容積基準から最大積載可能ケース数を算出

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

#### 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

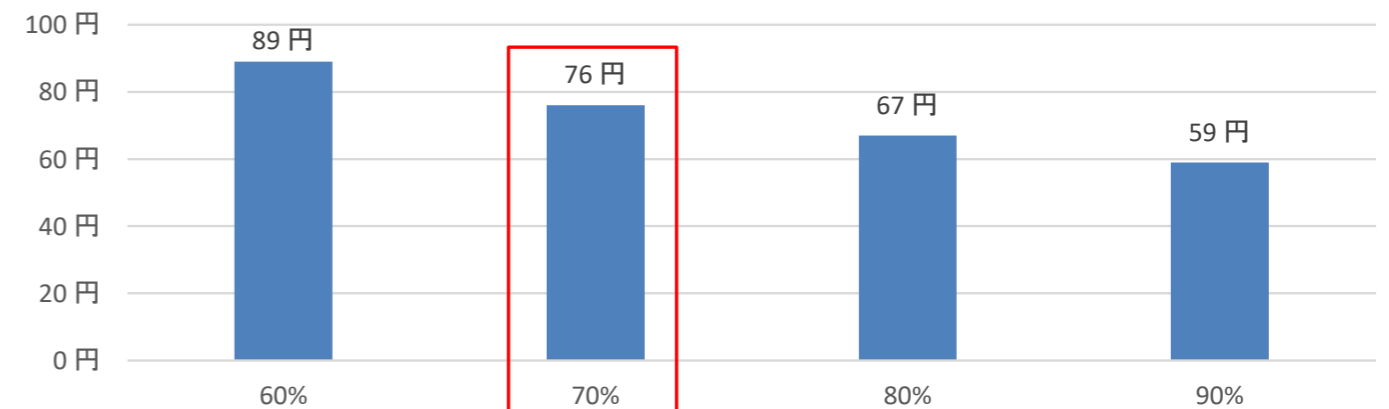


## ステップ3 1ケース当たり運賃の算出

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

○ 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. 運賃計算シート活用による個建て運賃の算出

○【簡易版】標準的な運賃計算シートに付属する個建運賃計算シート（右ページ参照）により、個数単位、立米単位、重量単位の算出が簡単にできます。

## 【簡易版】標準的な運賃計算シートの条件設定

※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	神奈川県
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	
	着地	
距離制運賃:算出条件	実車キロ程	50km
時間制運賃:算出条件		
1日目	拘束時間	8.00時間
	走行キロ	50km
2日目	拘束時間	
	走行キロ	
收受・見積/運賃単価(消費税等込)		45,000円

・計算シートでは、営業所の所在地、最大積載量、車両総重量等を入力します。

・個建運賃の算出には、この枠の入力がなくとも算出ができます。

・標準的な運賃を活用した個建運賃を算出し、現在の收受運賃を健康診断しましょう。

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	33,710
	端数処理後①	34,000
	消費税及び地方消費税②	3,400
	合計額(①+②)	37,400
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(消費税加算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	+7,600
	格差率(格差額÷收受運賃等)	+17%
	時間制運賃との比較	▲18,800
	格差率(格差額÷收受運賃等)	▲42%

※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。

## ○算出の前提条件

計算シートの選択番号(最上段)	1	1	1
作成する運賃表の種類	個数単位	立米単位	重量単位
管轄運輸局	関東運輸局	関東運輸局	関東運輸局
車種	大型車	大型車	大型車
個数単位	積載可能数量	790個	
	平均積載率	90%	
立米単位	荷室 全長		11.0m
	荷室 全幅		2.4m
	荷室 全高		3.6m
	平均積載率		80%
重量単位	最大積載重量		13.9トン
	平均積載率		90%

## ○個建運賃表(ケース単位、重量単位、立米単位)

キロ程	車種別		
	大型車 個数単位 1ケース:基準運賃	大型車 立米単位 1m³:基準運賃	大型車 重量単位 1t:基準運賃
10km	32	296	1,802
20km	36	333	2,025
30km	40	370	2,248
40km	43	407	2,472
50km	47	443	2,695
60km	51	480	2,918
70km	55	517	3,141
80km	59	554	3,365
90km	63	590	3,588
100km	67	627	3,811
110km	71	663	4,028
120km	75	699	4,245
130km	79	734	4,463
140km	82	770	4,680
150km	86	806	4,898
160km	90	842	5,116
170km	94	878	5,333
180km	98	913	5,551
190km	101	949	5,768
200km	105	985	5,986
220km	113	1,056	6,415
240km	121	1,127	6,844
260km	129	1,198	7,273
280km	137	1,269	7,702
300km	145	1,340	8,131
320km	153	1,411	8,560
340km	161	1,482	8,989
360km	169	1,553	9,418
380km	177	1,624	9,847
400km	185	1,695	10,276
420km	193	1,766	10,705
440km	201	1,837	11,134
460km	209	1,908	11,563
480km	217	1,979	11,992
500km	225	2,050	12,421
500km超 50kmを増すごとに 加算する金額	19	177	1,074

※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。

## 7. 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。

### 個建て運賃における問題点

### 見直しの方向性

#### 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。

○ 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によって、運賃単価は引上げします。

#### 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運賃に織り込みされていないケースが多い。

○ 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。

#### 料金実費

○ 個建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、附带作業料、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。

○ 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。

#### 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。

## 8. 改善に向けた申入れ・交渉の視点と方向性

○ 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

### 申入れ・交渉の方向性

#### 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。

○ 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。

#### 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。

○ 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。

#### 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。

○ 現状の出発時間、納品時間の見直しを実施し、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。

#### 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。

○ 貨物の積込・取卸作業、附帯作業内容を見直し、運転者の負荷を減少させ、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。

○ 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。



## (参考) 個建て運賃の見直しの流れ

○ 車両をほぼ貸切で特定の取引先に提供し、積み合わせができない場合には、一定以上の積載率を確保できるのは発注者のみとなります。運送事業者が貨物の積載率を向上させることは不可能な状況にあります。

○ 個建運賃は、発注者側のリスクを運送事業者に押し付けた仕組みになっています。

○ 運賃額を引上げて、積載量を確保できなければ、1日当たりの運送収入は低下し、運転者の賃金にも影響があります。

○ 標準的な運賃を活用する前に、**運賃の計算ルールの見直し**を優先的に申入れします。運賃単価を上げる方法、最低保証を設定する方法など、複数の代替案を検討します。

○ 料金、高速道路利用料金などの実費を加算して、個建運賃を算出します。

○ 妥当な運賃単価の根拠、計算方法を示し、協議を継続します。

## MEMO

### Ⅲ 積込・取卸作業料、附帯作業料、待機時間料等の計算方法

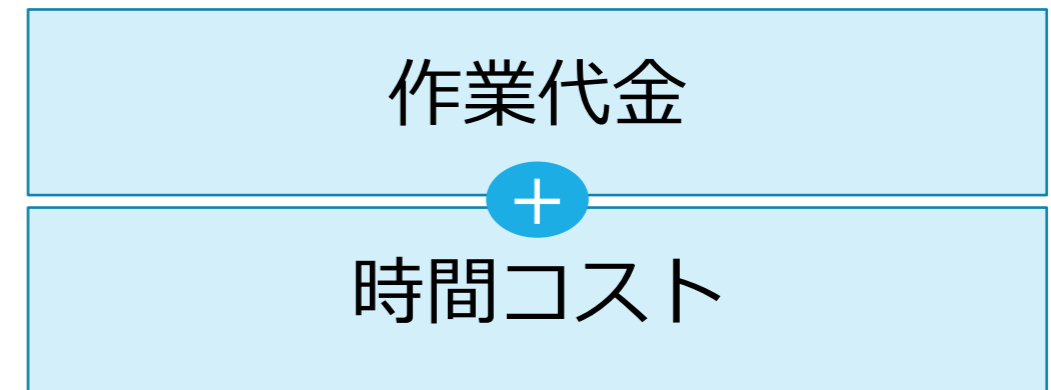
1. 料金単価の算出	・・・	122
2. 標準的な運賃を活用した時間単価	・・・	124
3. 料金単価設定の考え方	・・・	126
4. 作業料金の単価算出方法	・・・	127
5. 待機時間料及び積込・取卸作業時の立会料の単価算出	・・・	128
6. 時間制運賃：時間「加算額」の単価算出	・・・	129
7. 「運賃表作成シート」による料金単価の算出	・・・	130
8. 積込・荷降作業等の料金収受	・・・	132

# 1. 料金単価の算出

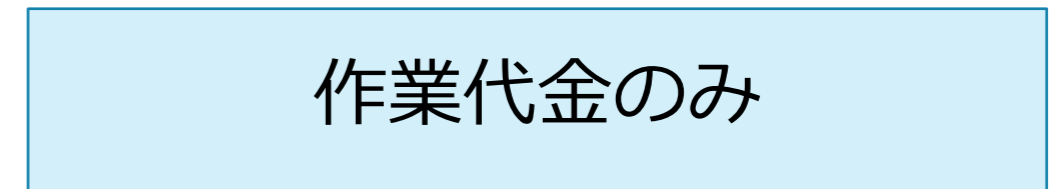
- 料金には、積込・取卸作業料、附帯作業料、待機時間料等があり、距離制運賃と時間制運賃とでは取扱いが相違します。
- 距離制運賃では、時間コストが入っていないため、料金単価の算出に時間コストを基礎に、料金単価を算出します。
- 時間制運賃では、時間コストが運賃に含まれているため、時間コスト以外の費用を基礎に、料金単価を算出します。

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)

## 距離制運賃 作業料



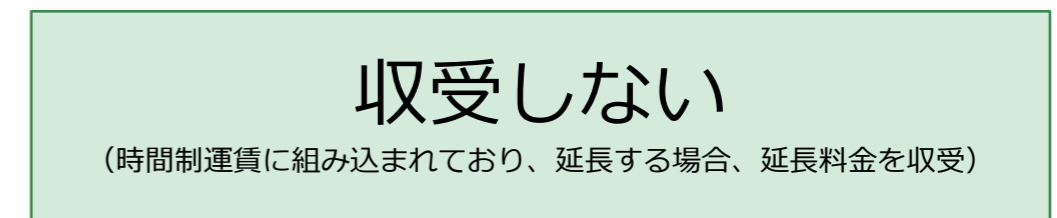
## 時間制運賃 作業料



## 距離制運賃 待機時間料



## 時間制運賃 待機時間料



## 2. 標準的な運賃を活用した時間単価

### 1時間あたり単価を算出

#### 【時間制運賃（8時間）を活用】

例示：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  
 $57,900円 - (51円 \times 130km) = 51,270円$

(2) 除外後の額÷8時間  
 $51,270円 \div 8時間 = 6,409円/時$   
 基本労働時間内の単価

(3) 加算額 4,280円/時間  
 時間外労働時の単価

### (再掲) 局別 時間あたり単価

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

### 標準的な運賃「1時間あたり単価」活用の留意点

#### 「時間あたり単価」は何か？

- 標準的な運賃は、走行する距離と所要時間の2つから作成されています。時間コストは以下の算式で活用されています。  
 運賃の時間部分 = 時間あたり単価 × 所要時間
- 時間あたり単価は、積込・荷降作業料、附带作業料、待機時間料の算出に活用が可能です。

#### 「8時間超の単価」と「8時間以内の単価」の相違点

- 「8時間以内」は、車両費、車両の租税公課・保険など、全ての固定費を回収する単価となっています
- 「8時間超」の単価は、運転者の時間外賃金により算出されています。

#### 「8時間以内」と「8時間超」のどちらを利用すべきか？

- 待機時間料は、「8時間超」の単価の全国平均値が採用されています。積込・荷降作業時の立会い時間は、告示の「待機時間料+a」で算出します。
- 積込・荷降作業、附带作業の収受単価については、作業費込みと見做し、「8時間以内」の単価を活用できます。

### 3. 料金単価設定の考え方

- 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	設定の考え方
<b>1時間あたり時間単価</b> <small>(作業料金、待機時間料の単価設定に活用)</small>	<p><b>(1) 標準的な運賃の単価を活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p><b>(2) 自社原価から時間単価を算出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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+適正利潤</li> </ul>
<b>作業料金</b> <small>(作業料金の単価設定に活用)</small>	<p><b>(1) 運転者等への時間あたり手当額</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p><b>(2) 社内単価の設定</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

### 4. 作業料金の単価算出方法

- 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。

<b>標準的な運賃の単価を活用した算出ケース</b>	<p><b>(1) 上限額</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・8時間以内の時間単価+作業料金</li> </ul> <p>&lt;計算例(関東運輸局/大型車)&gt;  <math display="block">\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}</math></p>
	<p><b>(2) 下限額</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・8時間超の時間単価+作業料金</li> </ul> <p>&lt;計算例(関東運輸局/大型車)&gt;  <math display="block">\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}</math></p>
<b>自社原価からの算出ケース</b>	<p><b>(1) 上限額</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車種×車型：(時間単価+作業料金)×係数</li> </ul> <p>&lt;計算例&gt;  <math display="block">\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}</math></p>
	<p><b>(2) 下限額</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車種×車型：(時間単価+作業料金)×係数</li> </ul> <p>&lt;計算例&gt;  <math display="block">\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}</math></p>

## 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

## 6. 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/8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、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



## 8. 積込・荷降作業等の料金収受

### 積込・荷降作業の収受に向けた取組

積込・荷降作業、附帯作業等の料金収受できない場合、以下の取組みを実施します。

- 作業内容の詳細を書面に整理します。
- 貨物の汚破損が生じた場合の責任の所在を確認します。
- 契約がなく、料金収受もできていない作用中の事故の責任の所在について確認します。
- 運転者の労災、訴訟が提起されるリスクを伝え、料金を収受できていない状況では、保険にも入ることもできず、極めて不安定な状況のなかで作業の遂行が求められる。
- 運送事業者の運転者に責任があるとするのであれば、契約内容に明示し、保険加入、料金の支払いを明示するように依頼します。
- 契約内容に不備があり、責任関係が曖昧であれば、労働基準監督署、運輸局の調査が入り、大きな問題に発展する可能性があり、マスコミが取り上げる可能性もある。

### MEMO

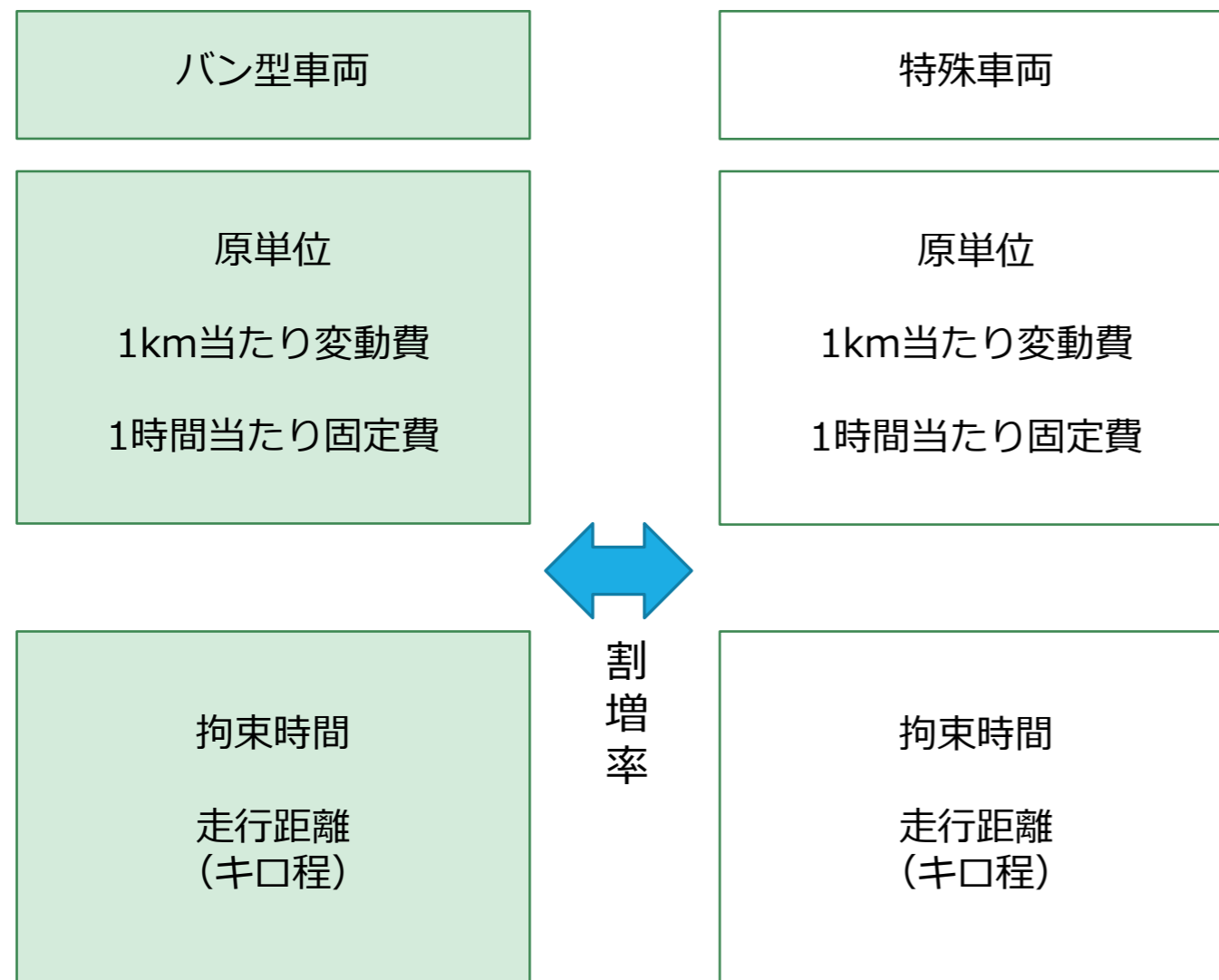


### IV 特殊車両の運賃表作成

1. 標準的な運賃と「特殊車両の運賃」との関係	・・・	136
2. 平ボディ車	・・・	138
3. 特殊車両の届出	・・・	144
4. 標準的な運賃 詳細版計算シート利用方法	・・・	146

# 1. 標準的な運賃と「特殊車両の運賃」との関係

○ 標準的な運賃は、バン型車両を前提に作成されているため、特殊車両の原価と比較して、割増率を算出します。

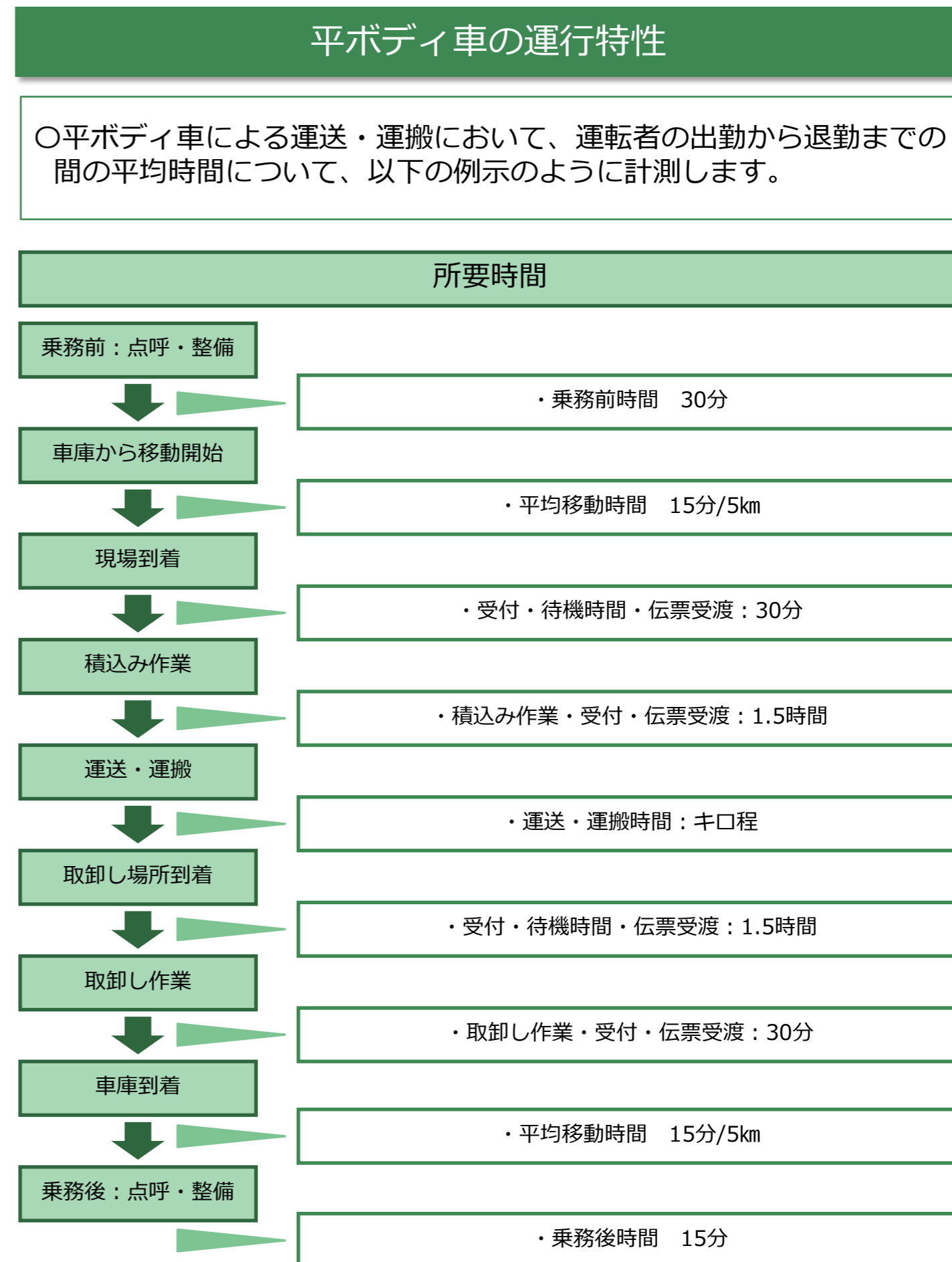


## MEMO

## 2. 平ボディ車

### (1) 原価特性、運行特性

平ボディ車の原価特性	
ポイント	内容
車両費	<ul style="list-style-type: none"> <li>平ボディ車の調達価格、修理費・車検費等が相違するため、新車価格等を把握にします。</li> </ul>
稼働率	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社の平ボディ車について、「年間実働日数」、「1日当たり実働時間」を把握します。</li> </ul>
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>平ボディ車の典型的な輸送時間を計測します。</li> <li>右図のように、出発前から帰庫後までの時間を計測して、運賃表作成シートに入力します。</li> </ul>
実車率	<ul style="list-style-type: none"> <li>復路が空車になるケースが多く、実車率は50%前後が想定されます。</li> </ul>
平均速度	<ul style="list-style-type: none"> <li>バン車と比較すると約5~10%程度速度が落ちる。</li> </ul>
運賃・料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>平ボディ車は、多様な品目別割増の検討をします。</li> </ul>
運賃類型	<ul style="list-style-type: none"> <li>平ボディ車は、幅広い荷種のために、距離制、時間制、トンキロ制、個建など、多様な運賃形態が採用されているため、。</li> </ul>



## 2. 平ボディ車

### (2) 【詳細版】 運賃表計算シート：原価計算

中型、大型を算出

I 1時間あたり固定費の算出			
項目		2	3
車両情報	車種(車格)	中型	大型
	車両の形状	平ボディ	平ボディ
	単車・トレーラの区分	単車	単車
車両費	車両の調達価格	7,500,000円	17,000,000円
	付属備品等の費用	250,000円	950,000円
	車両償却年数	5年	5年
	<b>年あたり車両費</b>	<b>1,550,000円</b>	<b>3,590,000円</b>
運転者人件費	時給(所定内)	2,350円	2,350円
	1日あたり基本労働時間(基準内)	8.00時間	8.00時間
	年間労働日数	210.0日	250.0日
	福利費率(給与等に対する割合)	20.4%	20.4%
	時間外労働賃金 平均割増率	1.25倍	1.25倍
	<b>年間労働時間(基準内のみ)</b>	<b>1,680時間</b>	<b>2,000時間</b>
	<b>基本労働時間に対応する運転者人件費</b> <small>※所定外労働時間を含まない</small>	<b>4,753,392円</b>	<b>5,658,800円</b>
税金	環境性能割・自動車取得税	53,000円	0円
	自動車税	78,300円	62,400円
	自動車重量税	62,500円	62,500円
保険	自賠責保険料	39,540円	39,540円
	任意保険料	100,000円	200,000円
その他	荷役関連の消耗品費	10,000円	325,000円
	借入金利息額	45,000円	55,000円
間接費比率		20.52%	20.52%
<b>固定費に対応する間接費(年額)</b>		<b>1,708,644円</b>	<b>2,571,968円</b>
<b>年間 固定費(時間外労働時間を含まない)</b>		<b>8,326,726円</b>	<b>12,533,958円</b>

II 1kmあたり変動費の算出			
項目		中型平ボディ	大型平ボディ
燃料費	燃費	5.5 km/ℓ	3.6 km/ℓ
	1リットルあたり燃料単価	100円	100円
	<b>1kmあたり燃料費</b>	<b>18.2円</b>	<b>27.8円</b>
オイル費	オイル単価	420.0円	420.0円
	1回当たりの交換オイル量	12.0ℓ	38.0ℓ
	オイル交換1回分の工賃	3,500円	3,500円
	オイルの交換走行距離	15,000km	15,000km
	<b>1kmあたりオイル費</b>	<b>0.6円</b>	<b>1.3円</b>
タイヤ費	タイヤ1本あたり費用	25,000円	30,000円
	タイヤ交換本数	6.0本	10.0本
	タイヤ交換1回分の工賃	13,500円	13,500円
	タイヤ交換走行距離	55,000km	60,000km
	<b>1kmあたりタイヤ費</b>	<b>3.0円</b>	<b>5.2円</b>
尿素水費	尿素水単価	60.0円	60.0円
	1Lあたり走行距離	130 km/ℓ	97 km/ℓ
	<b>1kmあたり尿素水費</b>	<b>0.5円</b>	<b>0.6円</b>
車検・修理費	年間車検整備費	175,000円	195,000円
	年間一般修理費	155,000円	185,000円
	次回車検・修理までの走行距離(予想)	50,000km	50,000km
	<b>1kmあたり車検・修理費</b>	<b>6.6円</b>	<b>7.6円</b>
間接	<b>変動費に対応する間接費(1kmあたり)</b>	<b>7.5円</b>	<b>11.0円</b>
	<b>1kmあたり変動費</b>	<b>36.4円</b>	<b>53.5円</b>

項目			
車両費	被牽引車(シャーシー)の調達価格		
	付属備品等の費用		
	車両償却年数		
	<b>被牽引車 1年あたり車両費</b>		
税金	自動車取得税		
	自動車税		
	自動車重量税		
保険	自賠責保険料		
	<b>被牽引車 間接費</b>		
	<b>被牽引車 年間 固定費</b>		
タイヤ費	タイヤ1本あたり費用		
	タイヤ交換本数		
	タイヤ交換1回分の工賃		
	タイヤ交換走行距離		
	<b>被牽引車 1kmあたりタイヤ費</b>		
車検・修理費	年間車検整備費		
	一般修理費用		
	次回車検・修理までの走行距離		
	<b>被牽引車 1kmあたり車検・修理費</b>		
	<b>間接費</b>		
	<b>被牽引車 1kmあたり変動費</b>		

IV 運賃表作成の前提条件他			
共通	適正利潤率	5.00%	5.00%
	1時間あたり作業料金(時間コストを除外)	1,500円	2,000円
距離制運賃の設定事項			
前提	待機時間を算入する時間	1.00時間	1.00時間
	点呼、整備点検、洗浄作業、固定作業時間	1.00時間	1.00時間
	立会い時間、養生作業時間	3.00時間	3.00時間
	車庫→現場、洗浄時間	1.00時間	1.00時間
	実車率	46.0%	46.0%
平均速度	キロ程10km	20.0km	20.0km
	キロ程100km	30.0km	30.0km
	キロ程200km	50.0km	50.0km
	キロ程500km	60.0km	60.0km
時間制運賃の設定事項			
前提	車庫から積み込み場所への所要時間	1.00時間	1.00時間
	車庫から積み込み場所までの走行キロ	10.0km	10.0km

(ご参考) 運賃・料金表作成の基礎となる値

距離制運賃	1時間あたり固定費(基本労働時間部分)	5,204円	6,580円
	1時間あたり費用(所定外労働時間部分)	4,672円	4,672円
	1kmあたり変動費	38.22円	56.18円
時間制運賃	1時間あたり固定費(基本労働時間部分)	5,204円	6,580円
	1時間あたり費用(所定外労働時間部分)	4,672円	4,672円
	1kmあたり変動費	38.22円	56.18円

※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。

## 2. 平ボディ車 (3) 運賃表の算出

### I 距離制運賃

キロ程	車種×車型	
	中型平ボディ	大型平ボディ
10 km	40,070	50,840
20 km	44,200	56,230
30 km	48,330	61,620
40 km	52,460	67,010
50 km	56,590	72,400
60 km	60,720	77,790
70 km	64,850	83,180
80 km	68,980	88,570
90 km	73,110	93,960
100 km	77,240	99,370
110 km	78,830	101,550
120 km	80,420	103,730
130 km	82,010	105,910
140 km	83,600	108,090
150 km	85,190	110,270
160 km	86,780	112,450
170 km	88,370	114,630
180 km	89,960	116,810
190 km	91,550	118,990
200 km	93,090	121,120
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	5,050	5,830
500km超 50km増すごとの加算額	12,620	14,570

### II 時間制運賃

種 別		車種×車型	
		中型平ボディ	大型平ボディ
基礎額	4時間 60kmまで	30,990	39,110
	8時間 130kmまで	51,650	65,180
加算額	走行キロ10kmを増すごとの加算額	390	570
	1時間を増すごとの加算額	4,670	4,670

### III 料金単価(1時間当たり単価)

項 目		中型平ボディ	大型平ボディ
待機時間料金	距離制運賃	4,670	4,670
	距離制運賃	6,700	8,580
付帯作業料金	距離制運賃	6,170	6,670
	時間制運賃	1,500	2,000

※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。

## 2. 平ボディ車 (4) トンキロ運賃の算出

### トンキロ運賃の計算

○ 平ボディ車では、「トンキロ運賃」が多く採用されているため、運賃表からトンキロ換算します。

キロ程	車種×車型	
	大型平ボディ	1t当たり運賃
10 km	50,840	5,090
20 km	56,230	5,630
30 km	61,620	6,170
40 km	67,010	6,710
50 km	72,400	7,240
60 km	77,790	7,780
70 km	83,180	8,320
80 km	88,570	8,860
90 km	93,960	9,400
100 km	99,370	9,940
110 km	101,550	10,160
120 km	103,730	10,380
130 km	105,910	10,600
140 km	108,090	10,810
150 km	110,270	11,030
160 km	112,450	11,250
170 km	114,630	11,470
180 km	116,810	11,690
190 km	118,990	11,900
200 km	121,120	12,120
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	5,830	590
500km超 50km増すごとの加算額	14,570	1,460

※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。

### MEMO

### 3. 特殊車両の届出

#### 届出方法

1

- ・ 独自の特殊車両の運賃表を届出しない。
- ・ 標準的な運賃に対する割増率を運賃料金適用方に記載して届出する

#### 作業手順

1

- ・ 「運賃表作成シート（詳細版）」を活用し、自社の原価を入力し、特殊車両の運賃表を作成

#### 作業手順

2

- ・ 作成した「特殊車両の運賃表」を踏まえ、割増率を計算  
→ 特殊車両の運賃 ÷ 標準的な運賃  
割増率として〇割又は〇%を設定

#### 作業手順

3

- ・ 運賃適用方に、以下を記載し届出  
→ 「特殊車両割増」 〇割  
  
→ 「品目別率・特大品割増率」 〇割

#### 届出方法

2

- ・ 独自の「特殊車両」の運賃表を作成し、届出する。

#### 作業手順

1

- ・ 「運賃表作成シート（詳細版）」を活用し、自社の原価を入力し、特殊車両の運賃表を作成

#### 作業手順

2

- ・ 作成した「特殊車両の運賃表」を添付し届出

#### MEMO

## 4. 標準的な運賃 詳細版計算シート利用方法 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。

○ 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。

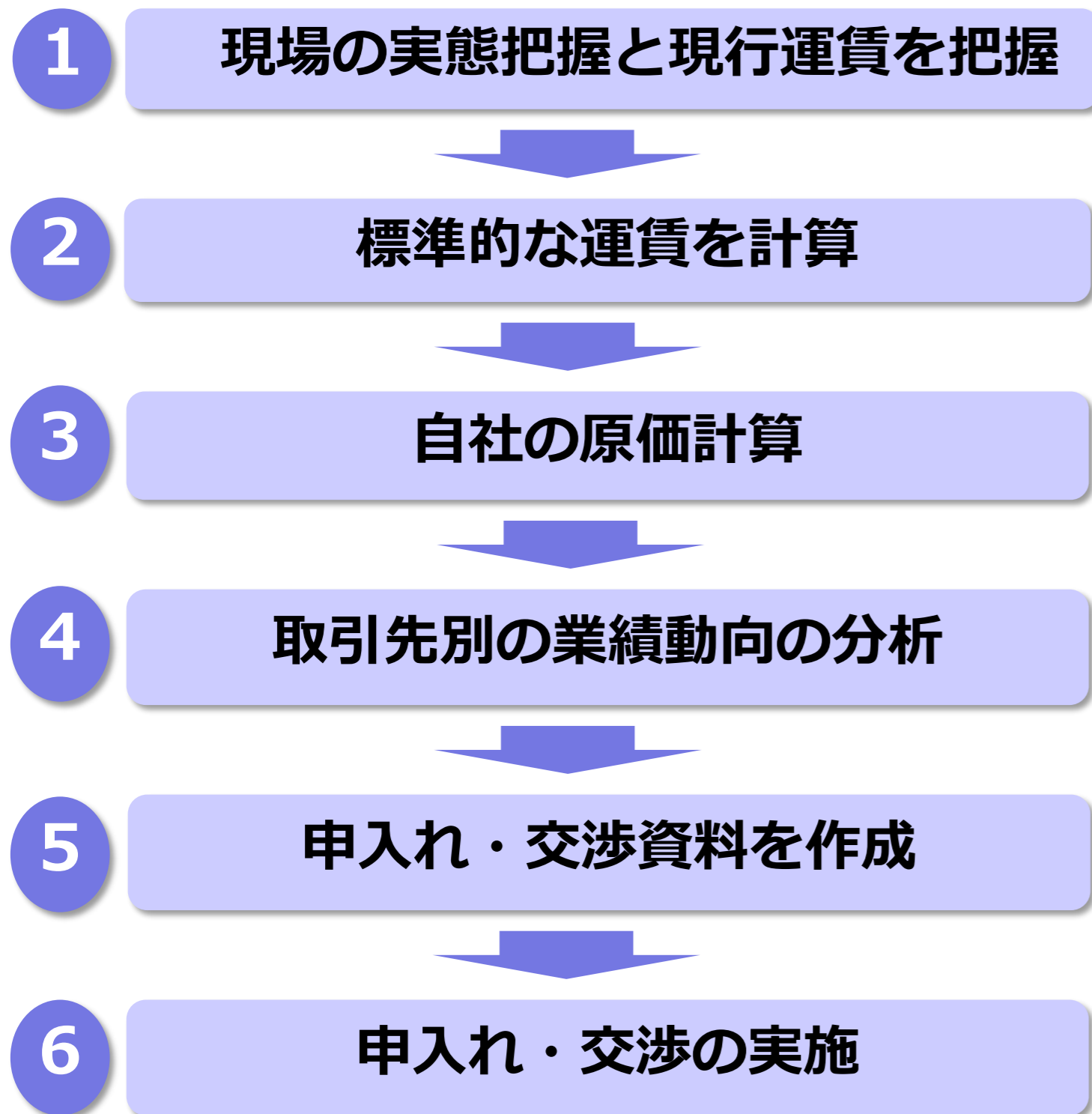
### I 自社の運行・作業等の実態と取引条件を把握する

- |                       |     |     |
|-----------------------|-----|-----|
| 1. 標準的な運賃の活用に向けた取組み   | ・・・ | 150 |
| 2. 申入れ・交渉に向け把握する3つの数字 | ・・・ | 151 |
| 3. 現場実態の把握            | ・・・ | 152 |
| 4. 拘束時間、走行距離を把握       | ・・・ | 153 |



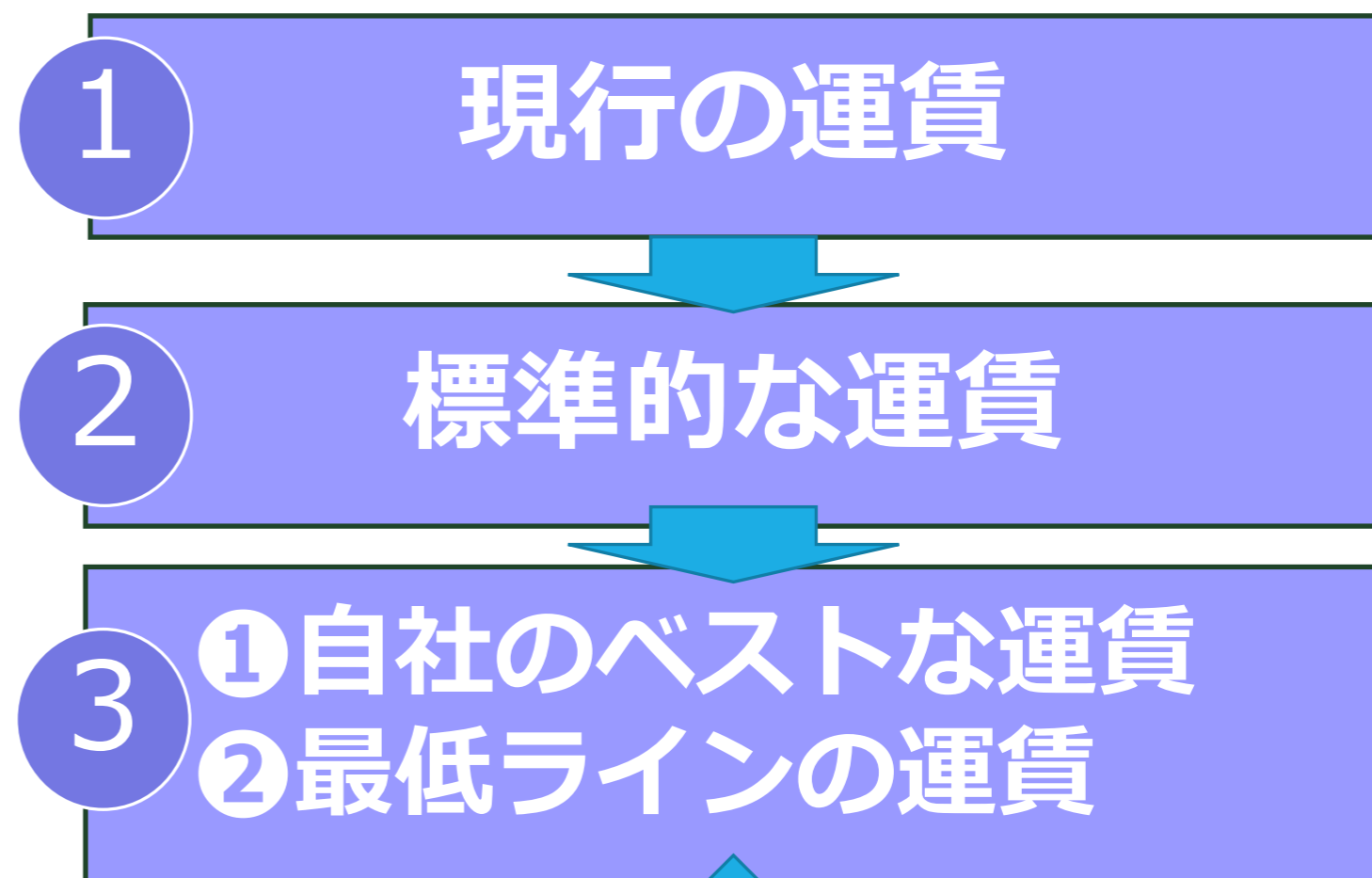
## 1. 標準的な運賃の活用に向けた取組み

○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。



## 2. 申入れ・交渉に向け把握する3つの数字

- 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。



○交渉において、標準的な運賃が認められない場合、自社の原価を踏まえた望まれる運賃水準を予め把握しておきます。

### 3. 現場実態の把握

- 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ど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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物（荷種）</li> <li>・発荷主・着荷主</li> <li>・積込場所、取卸場所</li> </ul>
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出発地点（営業所及び住所）</li> <li>・中継地点</li> <li>・複数積み、複数卸しの場合には、回数、場所</li> <li>・高速道路利用の有無（○○IC→○○IC/途中降りて再度利用する場合も記録）</li> <li>・休憩時間、休息期間 他</li> </ul>
積込作業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入門時間</li> <li>・時間指定の有無</li> <li>・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）</li> <li>・積込作業開始から完了までの拘束時間</li> <li>・附帯作業の有無（具体的な内容） 他</li> </ul>
取卸作業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入門時間</li> <li>・時間指定の有無</li> <li>・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）</li> <li>・取卸作業開始から完了までの拘束時間</li> <li>・附帯作業の有無（具体的な内容） 他</li> </ul>
運賃・料金、契約書面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃等の内容</li> <li>・運賃等の適用方（距離、時間、卸箇所数毎の料金設定等）</li> <li>・積込・取卸料：支払の有無</li> <li>・附帯作業料：支払の有無</li> <li>・待機時間料：支払の有無</li> <li>・契約書面化の有無 他</li> </ul>

### 4. 拘束時間、走行距離を把握

- 交渉では、車両等の原価だけでなく、運行実態を踏まえた拘束時間等が極めて重要です。
- 取引条件の見直しに向けて、運行毎の拘束時間とその内訳、走行距離、積載率、実車率、実働時間、実働日数等について、記録し、年間平均の数値を把握します。
- 実態を踏まえた取引条件の見直しに向けて、運行毎のデータの記録（統計）が交渉では有効に機能します。

記録事項	留意点
業務時間（拘束時間）	<ul style="list-style-type: none"> <li>○以下のような運行毎の拘束時間の合計を記録します。1日に複数回運行する場合には、開始時間から完了時間までを計測します。</li> <li>・車庫出発から車庫到着までの時間</li> <li>・指定場所到着時間から荷卸時間</li> </ul>
業務時間の内訳	<ul style="list-style-type: none"> <li>・可能であれば、運行毎の待機時間、積込・荷降作業時間、附帯作業時間など、料金に関する所要時間を計測します。</li> </ul>
走行距離	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行毎の走行距離を把握します。</li> <li>○運行毎に始点と終点を明らかにした上で、距離計測して記録します。</li> </ul>
高速道路の利用と収受	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高速道路の利用実態と支払費用を記録します。</li> <li>○運行毎に、データをまとめて記録、集計します。</li> </ul>

## Ⅱ 標準的な運賃を活用した取引先への申入れ、交渉

1. 交渉・申入れのイメージ	・・・	156
2. 申入れ・交渉に向けた実務の流れ	・・・	158
3. 申入れ・交渉の準備	・・・	159
4. 交渉に向けた現状分析	・・・	160
5. 取引関係のポジショニング分析	・・・	161
6. 取引の立場により視点が相違	・・・	162
7. 交渉力向上のための話法、トレーニング	・・・	163
8. 取引先構成の分析	・・・	164
9. 提示すると効果的な資料	・・・	165
10. 正式な文書により取引条件改善を要請	・・・	166
11. 提出資料のイメージ	・・・	167
12. 取引条件改定の申入れ資料の例示	・・・	168
13. 標準的な運賃を活用した交渉	・・・	170
14. 取引先との運賃料金の合意の流れ	・・・	171
15. 改正「標準運送約款」を踏まえた申入れ	・・・	172
16. 主な料金、実費の収受に向けた申入れ	・・・	173
17. 運賃交渉の成功要因	・・・	174
18. 取引条件の見直しに向けた申入れ	・・・	176
19. 取引条件の見直しの成功事例	・・・	178
20. 新規・既存の取引先に対する申入れ	・・・	180

# 1. 交渉・申入れのイメージ

○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。

①荷主等と現場実態を共有



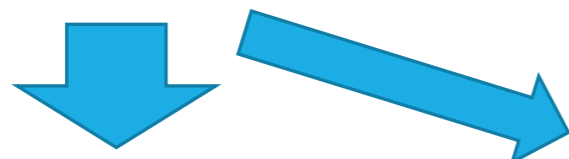
②荷主等から共感を引出す



③相手を見極める



④交渉上の駆引き



⑤取引継続 又は取引解消

## 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正式に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問題を共有化する必要があります。

### 取引先から共感を引出す

- ・問題点を共有化して、「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。窓口担当者には権限なし。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、取引解消を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。

### 交渉上の駆引き

- ・交渉には、駆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。

## 2. 申入れ・交渉に向けた実務の流れ

- 取引先である荷主、元請事業者と交渉を行う場合、事前の準備が重要です。事前準備として、主に5つの段階があります。具体的には以下の通りです。

### 交渉に向けた実務の流れ

#### 交渉準備1： 交渉に向けた現状分析

- 交渉の事前準備として、現状分析を行います。取引先の状況（赤字、黒字）、運送の特性、自社における取引シェアなどについて分析します。

#### 交渉準備2： 取引関係のポジショニング分析

- 交渉の成否を分けるのは、取引先にとって自社はどのような存在か。つまり、自社のポジショニングについて、多面的な視点から分析します。

#### 交渉準備3： 適正運賃の水準を判断するための原価計算

- 原価計算により、適正運賃の水準と損益分岐点を把握します。

#### 交渉準備4： 交渉に向けた計画の立案

- 取引先ごとに交渉を行う計画が違いますので、それぞれの取引先の特性を踏まえた交渉に向けた計画を立案します。

#### 交渉準備5： 交渉資料の作成

- 交渉を成功させるための資料を作成します。取引先に提示すべき資料、提示しないほうがよい資料があります。

## 3. 申入れ・交渉の準備

### 運賃交渉を行うリスクをしっかりと理解

- 運賃交渉は、取引先ごとに対応が極めて相違するケースが多く見受けられます。運送事業者の意見をよく聞き、運賃改定にも理解を示し、即対応してくれる荷主・元請事業者もあれば、運賃改定の申し入れを繰り返して行っても、話すら聞いてくれない荷主・元請事業者もあります。
- 運賃交渉を行う場合、成果が出ても出なくとも、その後取引解消、取引縮小につながる可能性があります。そのため、多くの運送事業者は運賃改定に向けた協議をしない傾向にあります。
- 「原価計算を行い、赤字運賃であれば、運賃交渉をして適正運賃に向けた運賃収受を行うこと」について当たり前のようには言われていますが、現実には注意しなければいけない点が多くあるため、慎重に対応します。
- 運賃交渉を行う場合、最悪の場合、取引解消の事態に至ることを視野に入れて、新規取引先の開拓も並行して実施し、リスクを分散する取組みが日頃から重要です。多くの運送事業者では新規取引開拓の営業努力が不十分なケースが多く見受けられますので、日頃の新規開拓営業は特に重要です。
- 主要な取引先で、取引解消すると事業継続できなくなる懸念がある取引先の場合には、特に慎重に対処します。

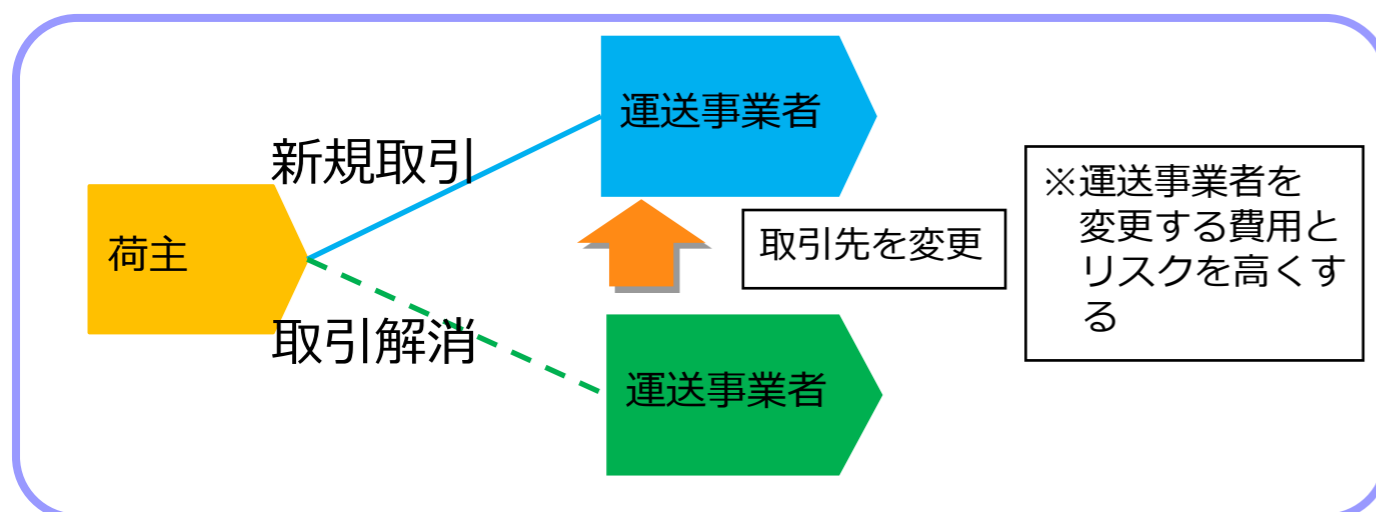
### 運賃交渉に向けた準備

- 運賃交渉に向けて原価計算を実施し、取引先別、運行ルート別、業務別の損益の把握を前提として、取引先の分析、取引先との人間関係づくり等の準備を行います。取引先の現場担当者、管理者、運賃改定の権限を有する者との人間関係が円滑であれば、交渉も成功する可能性が高まります。
- 運賃交渉の成功要因には複数ありますが、まずは日頃の信頼関係、円滑な人間関係を土台として、合理的な根拠をわかりやすく説明しながら、穏やかな対話を継続していくイメージです。高圧的な態度で取組むと、成果が得られない可能性が高まります。

## 4. 交渉に向けた現状分析

- 荷主から、「運送事業者を変更できない」関係を構築するにはどうするか？ 信頼関係という漠然としたものではなく、荷主が運送事業者を変更すれば、多額の費用（スイッチング・コスト）を要する、または貨物の汚破損、円滑な物流業務が阻害されるなどのリスク（スイッチング・リスク）が大きくなるという状況を作り上げることがポイントです。

### 取引先を変更する場合に発生する費用とリスク



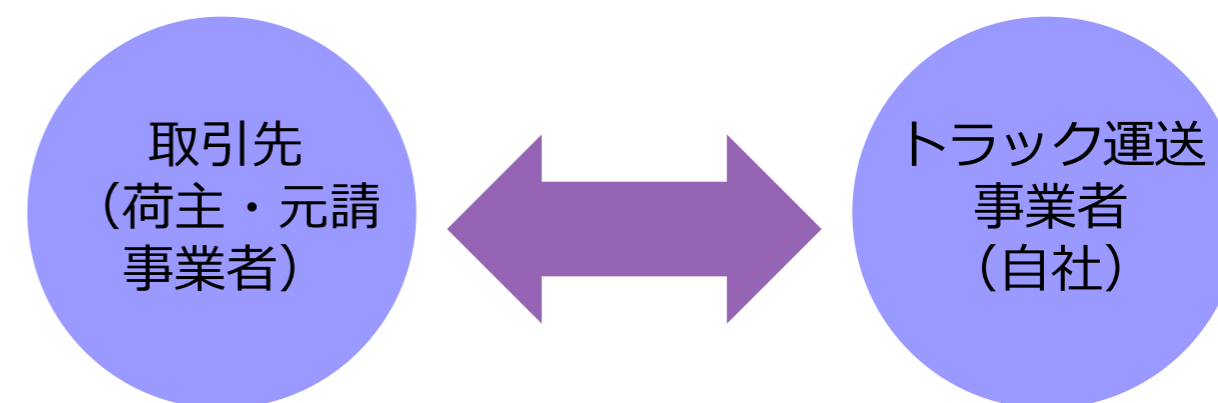
### 荷主を囲い込む方策

- 荷主を囲い込む方策とは、運送事業者が荷主の真のニーズを的確に理解し、荷主との関係をより強固にかつ体系的に構築するための方策です。
- 荷主を囲い込む方策は、運送事業者が荷主との取引で、長期的に良好な関係を築くために、荷主を自社の運送サービスから離れられない状態に誘導します。荷主の真の輸送ニーズ等を満たす運送・役務サービスを提供し、荷主と強固な関係を築き上げていきます。
- 輸送品質（運送以外のサービス）、ノウハウ、アドバイス・コンサルティング力、ネットワーク、ブランド（安心と信頼）、利便性、コスト・リーダーシップ等の要素により構築されます。

## 5. 取引関係のポジショニング分析

- 取引先と交渉するにあたり、「取引先から見た自社の位置づけ」を分析します。取引先（荷主、元請事業者）との交渉を成功させるには、最初取引先との取引関係を分析することが必要です。
- 交渉に成功している事業者は、一言でいえば「取引先から運送事業者を変更できない、または変更したくない」と思わせる仕組みをつくり、強固な信頼関係があるという特徴があります。

### 交渉上の力関係（パワーバランス）



### 取引関係のポジショニング分析

以下の事項について、分析をします。

- ・ 取引先（荷主、元請）と自社の取引上の関係特性を分析
- ・ 取引先の特徴（競争の激しい市場か、利益が出ているかを分析）
- ・ 取引特性（容易に変更できるか）
- ・ 取引シェア（相手と自社、エリア特性を考慮）
- ・ 必要な輸送品質
- ・ 運送業者、他モードの代替可能性
- ・ 自社以外の競争相手とその脅威
- ・ 取引先による自社への評価
- ・ 取引先の「スイッチングコスト/リスク」

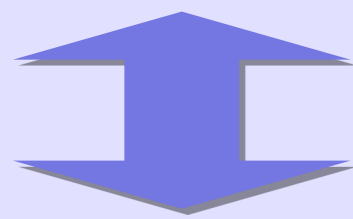
## 6. 取引の立場により視点が相違

- 「適正運賃・料金」、「再生産可能な運賃・料金」は、発注者側の視点ではなく、受注者であるトラック運送事業者側の視点からの運賃水準です。よって、取引先（荷主、元請事業者等）が認めてくれなければ、適正運賃は実現しません。そこで、いかに交渉し、発注者に認めてもらうかが極めて重要です。

### 取引の立場により視点が相違

#### トラック運送事業者の視点

- 運送事業者の立場から設計した「適正運賃・料金」は、原価を積上げて、利益を上乗せした運賃です。



・発注者と受注者の視点は相違するため、厳しい運賃水準になる傾向があります

#### 発注者の視点

- 発注者（荷主・元請等）の立場による適正運賃・料金は、自社の原価の許容水準から求められた1回当たりの運賃・料金の単価（運賃・料金総額）となります。
- トラック運送事業者の運送原価を考慮して決定するケースは少なく、多くはトラック運送事業者の運送原価は考慮されません。

- 基準運賃、標準運賃がない現状では、自社の原価を把握し、利益を確保できる運賃水準に見直すための交渉を展開する必要があります。
- 地道に運賃改定のための話合いを継続しても、成果が出ない場合には、取引先を選別（取引解消）し、取引先の構成を見直すことが求められます。

## 7. 交渉力向上のための話法、トレーニング

- 荷主・元請事業者との交渉を成功させるには、事前に練習すると効果的です。社内スタッフを取引先の担当者に見立て、どのような資料を説明したらいいか、丁寧に確認しながら進めます。
- 交渉では、一方的に要求を突き付けるのではなく、穏やかな姿勢と温和な話し方で、資料を丁寧に説明していきます。また日ごろの人間関係も信頼が得られる関係を構築していきます。

### 交渉力向上のための話法、トレーニング

#### 取引先の回答に対する応酬話法

- 荷主・元請等は、運賃の引上げを認めれば、それだけコストアップになり、自らのコストアップになります。
- 最初は、「うちも大変だから」「そんなの言うてくるのは、おたくだけだ」「うちも資材価格の上昇分は転嫁できてないから」などと言われます。そうした回答を受け、諦めてしまうケースがかなり多く見受けられます。その際に、どのように切り返すか、予め想定しておく必要があります。交渉でやり取りする話法を研究しなければいけません。
- 交渉は断られた時点が本当の開始時点となります。断られてから地道に粘り強く交渉した事業者が、交渉を成功に導くことができます。

#### 社内のスタッフを相手にトレーニング

- 荷主・元請等との交渉では、いかに理解と共感を得ていくかが重要です。強気で説得する姿勢では、成果が得られない場合もあります。
- お願いする側が高圧的な態度で臨めば、取引解消につながる可能性が高くなります。
- 交渉開始前の段階で、社内のスタッフを相手に資料を説明し、運賃引き上げの必要性の説明など、何度も練習しておくことが効果的です。

#### 信頼関係を基礎に、繰り返し対話

- 交渉力強化に向けて、現場での業務を通して有益な事項を把握し、多くを学ぶことが重要です。荷主の担当者、責任者等と日頃、何気ない会話をして信頼関係を構築することが何よりも重要です。
- 日頃の信頼関係が基礎にあれば、一度交渉に失敗しても、何度も繰り返し話を持っていくことで、成功につながる可能性があります。

## 8. 取引先構成の分析

- 燃料サーチャージ交渉に成功している事業者の特徴として、「取引先を選別する傾向」が特に顕著です。合理的な話し合いができない取引先とは、仕事をしないという姿勢が明確です。
- 実際には、取引先との取引解消は会社の経営にも甚大な影響を及ぼします。しかし、日ごろから取引先を入れ替え、輸送品質を重視する取引先構成にしていく意識が重要です。

### 取引先の構成を見直す

#### 取引先の構成

- 取引先の構成と取引依存度を確認する
- 少数取引先への依存を改める（高い取引依存度を改善）
- 信頼関係（輸送品質）を重視する取引先の構成を確保

#### 取引依存度

- 高い取引依存度は交渉を弱腰にする
- 小規模の取引先を大切にし、取引依存度を低める

#### 赤字取引先

- 改善努力を徹底して見込みがなければ、取引解消するタイミングを探る（熟慮に熟慮を重ねて総合的に検討）

## 9. 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」



## 10. 正式な文書により取引条件改善を要請

- 口頭だけの取引条件の改善申入れは、全く前に進まないケースが多く見受けられます。運送委託者（荷主等）では、値上げ要請を受けることは悩みの種であり、コストアップは極力避けたいものです。
- 交渉相手は、運送会社としての「本気度」を観察しています。口頭だけなら、「うやむやにして、のらりくらりと逃げていけばいい・・・」といった考えを持つ担当者がいるのも事実です。つまり、口頭での依頼では、責任ある立場の方に伝わらず、途中で握りつぶされてしまうことが多く存在します。
- 交渉にあたっては、運送会社としての本気度を示す必要があります。それには、交渉相手の代表者宛てに、運送会社の代表者名を記した押印文書を提出すると効果的です。運送委託者では、文書で要請を受ければ、課長→部長→役員→社長に上がり、取引条件の見直しにつながる可能性があるからです。

### 交渉相手に提出する文書イメージ

- 要請文書には、自社が「もっと儲けたい」というイメージが伝わる文書は逆効果です。文書のエッセンスに盛り込みたいのは、『大義』です。
- 取引条件の改善は、自社の利益追求ではなく、以下のような点を柱にすると効果的です。
  - ・働き方改革関連法を遵守するためには、人件費が上昇し、コンプライアンス体制を確保できない
  - ・労働法規制、安全対策、環境対策等の法令遵守を徹底するために。これまで以上にコストを要している
  - ・人材不足に対応するために、給与体制の見直し、賃金を上げないと、安定した物流を提供できない
  - ・現在の運転者が退職しないように、賃金を上げていないと、他社に引抜きされるリスクがあり、安定した物流を提供できない
  - ・最低賃金が最近、毎年引上げされており、当社でも賃金引上げをしないと法令遵守できない状況を伝え、今後も安定した物流を提供していくためにも、取引条件の見直しをお願いしたいと締めくくる。

## 11. 提出資料のイメージ

- 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いけ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、附带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。

# 12. 取引条件改定の申入れ資料の例示

平成〇年〇月〇日

〇〇製造株式会社  
代表取締役 〇〇〇〇様

□□〇〇運輸株式会社  
代表取締役 〇〇〇〇

## 運送の現状に関するご相談

### 1. はじめに

貴社との契約による現在の運賃につきましては、貨物重量を基準に計算されています。そのため、より軽い重量の貨物を輸送する場合には、運送原価を割り込み、赤字となるケースが全体の8割程度と確認されており、貴社との取引では平成18年以来、毎年赤字となっております。当社の経営努力、運送コスト削減のための取組みは、既に限界となっており、運送及び運賃等についてご相談をさせていただきたく存じます。

### 2. 現在の運賃水準について（原価計算による赤字）

現在、全体の8割を占める以下の2つの運送ルートにおける運送原価は以下の通りです。

ルート1：〇〇～〇〇（平均走行距離 95km）

#### （1）前提条件

項目	前提条件
・運行ルート	〇〇会社物流センターから県内3か所の配送
・平均走行距離	95 km
・平均所要時間	8時間
・帰り荷の有無	無
・車両	2トン 冷凍冷蔵車
・1回の平均運賃額	〇〇, 〇〇〇円

#### （2）ルート1の運送原価の計算

$(1 \text{ km当り変動費} \times \text{平均走行距離}) + (1 \text{ 時間当り固定費} \times \text{平均拘束時間})$   
 + 高速料金 + 諸経費〇〇円  
 → 1回当たりの平均運送原価 = 〇〇円

#### （3）運賃額と運送原価

1回当たりの損益計算 平均運賃額〇〇円 - 平均運送原価〇〇円 = ▲〇〇円 (▲〇%)

ルート2：〇〇～〇〇（平均走行距離 133km）

#### （1）前提条件

項目	前提条件
・運行ルート	〇〇会社物流センターから県内5か所の配送
・平均走行距離	133 km
・平均所要時間	7時間
・帰り荷の有無	無
・車両	8トン 冷凍冷蔵車
・1回の平均運賃額	〇〇, 〇〇〇円

#### （2）ルート1の運送原価の計算

$(1 \text{ km当り変動費} \times \text{平均走行距離}) + (1 \text{ 時間当り固定費} \times \text{平均拘束時間})$   
 + 高速料金 + 諸経費〇〇円  
 → 1回当たりの平均運送原価 = 〇〇円

#### （3）運賃額と運送原価

1回当たりの損益計算 平均運賃額〇〇円 - 平均運送原価〇〇円 = ▲〇〇円 (▲〇%)

### 3. 運賃・料金につきまして

現在、燃料価格は高い水準から落ち着きを取り戻しつつも、未だ高い水準が継続しており、経営を圧迫しております。ドライバー不足はトラック運送業界全体でも問題となっており、当社でもドライバーの流出を防ぐため、賃金を平均〇%引き上げることで対応しております。

このように、現在のトラック運送事業においては、コストアップ要因が多く、利益を確保するのにも極めて厳しい状況です。

こうした事業環境でも、今後も継続して安定した物流をご提供するためにも、運賃・料金の引き上げをご検討いただけますと幸甚にございます。

以上

## 13. 標準的な運賃を活用した交渉

○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。
- 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ことが有用です。
- 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。

## 14. 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

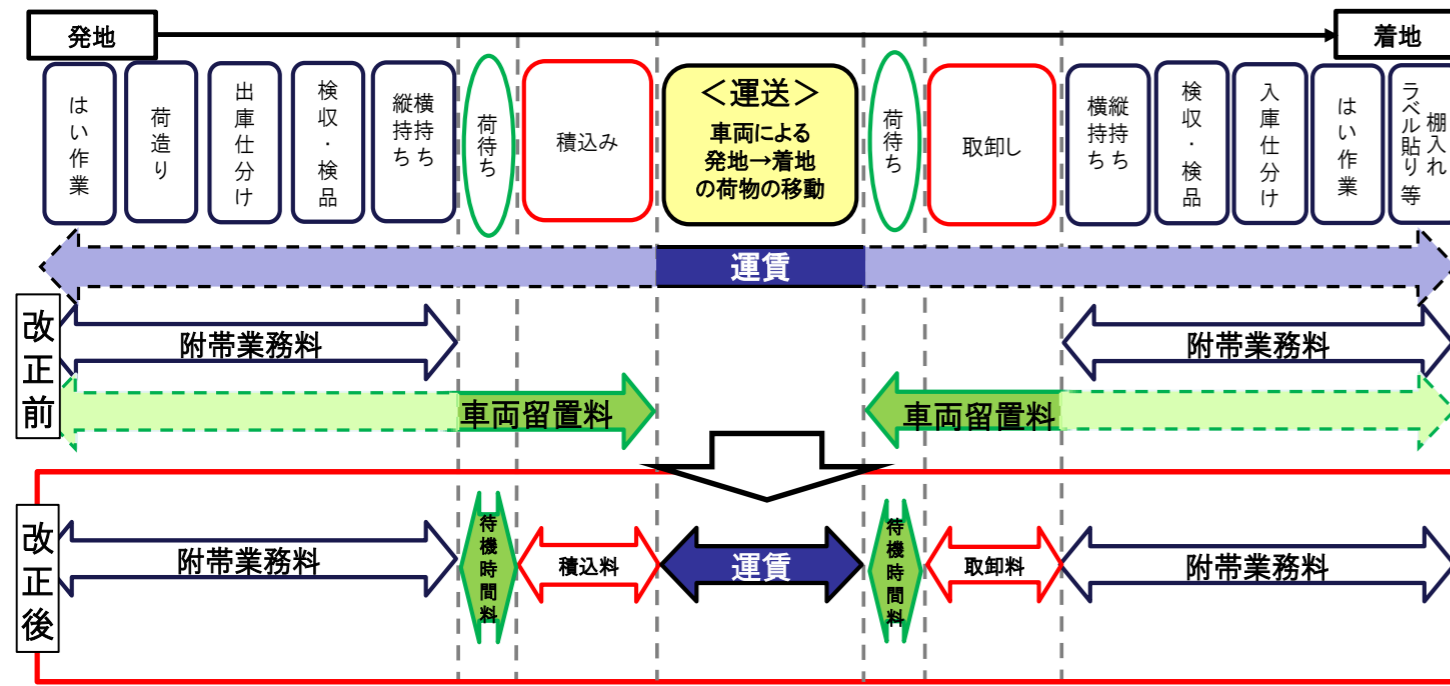
運賃・料金単価の設定

5

取引先の意向を踏まえた調整

## 15. 改正「標準運送約款」を踏まえた申入れ

- ① 運送状等の記載事項について「待機時間料」「積込料」「取卸料」等の料金を規定。
- ② 運送以外の役務等の対価である「待機時間料」「積込料」「取卸料」を規定。
- ③ 附帯業務の内容に「横持ち」「縦持ち」「棚入れ」「ラベル貼り」等を追加。等



(出所) 国土交通省

### 運賃以外で収受すべき料金があります

運賃

+

積込・取卸料  
待機時間料  
附帯作業料  
その他

## 16. 主な料金、実費の収受に向けた申入れ

### 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時間あたり固定費+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

### 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。

## 17. 運賃交渉の成功要因

- 運賃交渉に成功しているトラック運送事業者の共通点には、どのようなものがあるでしょうか。
- 全国の中小規模のトラック運送事業者に対して、ヒアリング調査を行ったところ、交渉に成功している事業者には共通点があります。交渉成功の要因は以下の通りです。

### 運賃交渉の成功要因

#### 要因1

取引先はトラック運送事業者を変更できない関係になっている  
運送会社を変更すれば、貨物の汚破損、遅延等のリスクがある

#### 要因2

充実した提案力があり、取引先からの満足度が高い

#### 要因3

他社との差別化を追求（他社と異なるポジショニング）  
特に、輸送品質向上の努力、運転者教育の徹底

#### 要因4

経営を計数で把握、数字が頭の中に入っている  
→ 原価意識が高い

#### 要因5

根拠のある運賃設計であれば、発注元は交渉を受け入れやすい

#### 要因6

事業者側から取引先を選別する意識が強い  
（交渉しても赤字なら自ら取引解消に持ち込む）

### MEMO

## 18. 取引条件の見直しに向けた申入れ

- 運賃を決める基準には、車単位、重量単位、容積単位、個数単位、積載貨物の金額単位等があり、さらに拘束時間、走行距離が関連して決定され、さらに必要な作業員の人数、附帯作業の内容、高速道路利用料等が関係して、料金が決定されます。

### 問題となる事例

- 運賃設定の基準として、重量単位、個数単位、容積単位等、貨物量により運賃額を決定している場合、問題が発生しています。
- 例えば、重量輸送において貨物の重量単位で運賃決定する場合、貨物の重量が小さく、積載率が50%を割り、赤字運行となる場合があります。
- 重量単位、個数単位、容積単位等により運賃決定している場合、積載率が低い場合の対応を検討する必要があります。



### 原価計算を踏まえ、必要な貨物量を把握する

- 原価計算をすれば、1運行で最低どのくらいの貨物量を確保しなければならないか、把握できます。仮に赤字運行になる場合、他の貨物を確保する取組みをしますが、貨物が特殊であったり、他の貨物を確保できない場合には、「車単位」で運賃を請求するよう話し合いを行うことが求められます。
- 積載量により適用運賃を見直す等の対応策が求められます。



### 適用運賃類型の見直しに向けて話し合う

- 利益確保できる貨物量を確保できない場合、車単位による運賃設定へ見直すこと、運賃単価を引き上げること等、原価データに基づき、話し合いを展開する必要があります。
- 見積の際にも、必要な貨物量を確保できない場合の適用運賃についても、検討する必要があります。

### 運賃の建て方の見直し

- 積込・取卸料、待機時間料等を検討すると同時に、現在の運賃の建て方の妥当性も事前検討していただきたい。例えば、個建、重量建、立米建等で運賃設定している場合、損益分岐点を上回る個数等確保できないケースでは、車建による運賃等設定への見直し、複数積み、複数卸しでは出発時点から最終到着時点まで車建による運賃設定へ見直しが有効。
- 改正標準運送約款は「運賃」と「料金（附帯業務、積込み・取卸し、荷待ち時間）」の区別を明確化させることがポイントであるが、現場実態を熟知し、いかなる優先順位で展開していくべきか見極めたうえで、交渉を展開。

### 複数箇所における積込・取卸作業の料金化の方向性

- 複数箇所の積込・取卸作業がある場合、拘束時間が長時間化し、各作業も追加発生する。1箇所増加する毎に料金設定されるべきであるが、実際には全く料金化されていないケースが多い。運転者も作業料等が増加しても、賃金に反映されないため、仕事への遣り甲斐がない、という声も聞く。
- 複数箇所における積込・取卸作業の料金設定については、「（作業時間+待機時間）×1時間あたり固定費×利益率」により料金設定する方向性もある。無料・無償で実施している取引先があれば、料金収受に向けて交渉を展開することが望まれる。

### 待機時間料金の収受が極めて重要

- 運送業の働き方改革には、発着荷主等の作業・待機時間料のコスト負担が極めて重要です。運転者を待たせても、作業をさせてもタダ同然の状態であれば、長時間労働抑制どころか、何の改善も期待できない懸念がある。作業・待機にコストがかからなければ、発着荷主は現状を変えようとしません。
- 発着荷主は長期にわたり形成されてきた商慣行からトラックをどんなに長時間待機させてもタダ（無料）と思い込んでいるケースが多い。発着荷主の意識を変え、時間削減に向けた努力、そして待機等の時間チャージに関する料金化が浸透しない限り、トラック運送事業の働き方改革は遅々として進まない可能性が高い。

## 19. 取引条件の見直しの成功事例

### 成功事例①

- これまでの「**距離制運賃**」を採用し、**輸送距離**が変わらなければ、待機時間が長くなっても、追加料金を収受することができなかった。
- 待機時間の長時間化により、出発時間が遅延。高速道路を利用しても、**高速道路料金も収受することができなかった。**



### 待機時間、附帯作業に要する時間を記録して、地道な交渉を展開

- 出発遅延した場合の高速道路料金（過去1年 日付と支出額）を一覧化
- 1運行の原価額を算出
  - ・ 走行距離に基づく変動費、及び待機・附帯作業に要する時間を毎回計測し、1時間あたり固定費を乗じて、原価額を求めたところ、赤字であることが判明した。
- 上記資料を整理し、取引先に提示したが、最初は取り合ってくれなかった。運転者不足による車両減車を申出したところ、話し合いが進展し、年間の平均待機時間、附帯作業時間を算出した時間コスト分を収受することが可能となった。



### 交渉の成功要因

- 毎回の待機時間、附帯作業をはじめ、労働時間、拘束時間を記録し、わかりやすく加工して、取引先に提示したこと
- 1運行当たりの原価と運賃額を比較すると、赤字であることが理解されたこと
- 人材不足状態にあり、車両の減車要請をしたこと（車両が足りないため、取引先は別の運送事業者から車両を調達できない状態にあった）

### 成功事例②

- 取引開始当初は、附帯作業はなかったが、2年目、3年目と取引年数をした。



### 取引開始時と現在の取引条件をわかりやすく示し、理解を得た

- **取引開始時の取引条件**
  - ・ 取引開始時の拘束時間、走行距離を平均値として整理した。
- **現在の取引条件**
  - ・ 現在の取引条件として、附帯作業にはピッキング作業、数量検品、積込作業、伝票整理、取卸作業後のパレット別に仕分け作業があり、許可を得たうえで、写真を撮り、記録に残した。
  - ・ 附帯作業の毎回の所要時間を記録し、半年分の記録を正確に残した。
- **取引条件の比較**
  - ・ 取引開始時から現在まで、運賃単価は同水準で見直しがなされていないが、附帯作業は増加
  - ・ 当該附帯作業料の収受を申出たところ、理解が得られ、収受できた。



### 交渉の成功要因

- 交渉相手の担当者が理解しやすいように、取引開始時と現在の取引条件をわかりやすく比較した資料を作成したこと
- 現場の作業状況の写真（許可取得済）を見せることで、現場の状況が理解されたこと
- 運賃水準の見直しがされず、作業内容に追加があるため、その増加した作業料を収受したいと明確に伝達したこと

## 20. 新規・既存の取引先に対する申入れ

### 新規取引先に対する運賃・料金 → 新規設定

- 新規取引先と取引を開始する際には、主に見積書を提出し、運賃・料金の水準について合意がなされ運送契約に至ります。新規取引先に提出する見積書は、自社の原価計算及び相場運賃を踏まえ、自社にとっての利益をもたらす適正運賃を設計します。
- **新規取引の場合、既存取引の運賃見直し交渉と比較して、運送事業者の提案する見積書が通りやすいため、付帯作業料、待機料（割増料）、高速道路利用料等内訳を示して運賃・料金設定の話し合いを展開することが望まれます。**
- 新規取引先の見積額は一旦決定すると、運賃水準が引き下げられることはあっても、引上げに応じてくれないケースが多いため、慎重に取組みます。
- 新規取引では、最初に提出する見積書には、自動車取得税、車両費等の詳細な原価データは記載しないでください。見積書の内容を透明化することは重要ですが、原価データを見せて透明化すれば、原価内訳から経営の非効率性、努力不足を指摘される懸念があるためです。複雑な輸送形態ではなおさら詳細な内訳は不要です。一方、運賃見直し交渉で運賃引き上げを目指し、話し合いのなかで原価の内訳を適切に見せていくことは重要です。

### 基本的な対処策

- **新規取引先とでは、できるだけ「諸費用コミコミ運賃」は設定しないこと。**可能な限り内訳を示して運賃単価を設定します。原価が変動した場合に、運賃の見直しの話し合いが円滑に進む可能性が高まります。
- **取引開始時点の燃料単価を明確にしておきます。**「〇年〇月時点のローリー価格又は一般小売価格〇〇〇円を前提に運賃を設定する。燃料価格が上下した場合には運賃水準の見直しをする」とする文言を入れると有用です。発注者から燃料サーチャージ導入に難色を示されても、上記一文を入れて話し合いの糸口を予め作っておきます。
- 運賃交渉では、原価積上げの運賃水準では「経営努力がない！」と評価され、受け入れてもらえない可能性が高まるため、**譲歩する点も予め決めておきます。**

### ② 既存取引先に対する運賃・料金 → 再評価

- トラック運送事業者では、既存取引先における運賃について問題を抱えるケースが非常に多い実態があります。
- 例えば、軽油価格が現在よりもはるかに安い水準にある15年前、20年前に合意した運賃単価表等を現在も利用しているケースがあり、発注者（荷主・元請等）は、トラック運送事業者側のコストアップ要因があっても運賃水準の改定に応じてくれないという問題が多く存在し、現在問題となっています。
- 「感覚的に赤字だろう」では、発注者を説得できません。現在の取引先と合意している運賃・料金の単価について、原価計算を行い、運賃水準の妥当性の検証を行うことが必須です。

### 基本的な対処策

- **「諸費用コミコミ運賃」の場合、内訳ごとに平均的な原価を計算します。**1回ごとの運送では、付帯作業の業務時間、待機時間、走行距離等に違いがあるケースが多いため、過去1年間程度の平均的な値を把握して原価計算に活用します。原価計算では、可能な限り内訳を示して原価計算を行い、運賃・料金単価の妥当性を検討します。
- **最後に運賃改定した時期の燃料単価を調べてください。**現在の燃料単価までのどのくらい上昇し、影響があるか算出します。燃料サーチャージ制（燃料価格上昇に伴う運賃単価の引上げを含む）は、荷主取引では比較的導入しやすくなっていますが、運送事業者同士の取引では、その導入は極めて困難な状況です。
- **既存取引先の運賃水準が赤字で、会社の成長を阻害するものであれば、高い優先順位をもって改善交渉に取り組んでください。**それでも、運賃の改善が受け入れられない場合には、取引解消を視野に入れてください。（同時に新規営業もお願いします）



### Ⅲ 申入れ、交渉時に、改善提案をあわせて実施

- |                        |     |     |
|------------------------|-----|-----|
| 1. 取引条件の見直しに向けた効率向上を提案 | ・・・ | 184 |
| 2. 実車率向上に向けた改善提案       | ・・・ | 186 |
| 3. 実働率向上に向けた改善提案       | ・・・ | 188 |
| 4. 積載率向上に向けた改善提案       | ・・・ | 189 |
| 5. 回転率向上に向けた改善提案       | ・・・ | 190 |
| 6. 実稼働時間率の改善提案         | ・・・ | 191 |

# 1. 取引条件の見直しに向けた効率向上を提案

- 運転者の労働時間短縮は、業務時間を削減し、生産性向上につながるような印象を持ちますが、付加価値額（主に営業利益）の改善につながらない労働時間の削減は生産性を引き下げるだけです。
- 輸送効率の向上、労働時間の短縮は、「生産性向上」につながるどころか、生産性を引き下げる場合があるため、原価計算によりチェックする必要があります。

積載率、実車率、実働率、回転率の改善が生産性向上につながるか？

**良い**  
輸送効率の  
向上

- ・ 積載率、実車率、実働率、回転率等の輸送効率を改善させた結果、付加価値額（特に営業利益額）が増加する場合があります。
- ・ 輸送効率の改善が生産性の向上につながるケースは、「良い輸送効率の向上」となります。

**悪い**  
輸送効率の  
向上

- ・ 積載率、実車率、実働率、回転率等の輸送効率を改善させても、営業利益がより悪化する場合があります。輸送効率には時間、運賃水準が考慮されていないためです。
- ・ 輸送効率の改善が生産性の向上につながらないケースは、「悪い輸送効率の向上」となります。
- ・ 事例：①輸送効率が改善しても、待機時間、附帯作業が多い運行等で、1車1日当たり利益率が低減するケース  
②稼働1時間当たり利益額が低減するケース

## 原価計算によりチェック

- 積載率、実車率、実働率、回転率の輸送効率をやみくもに改善させても、生産性は向上しません。
- 輸送効率を上げた結果、付加価値額が改善したかどうか判断基準であり、営業利益額が増加しかどうかポイントです。
- 輸送効率を改善する場合、営業利益の増加につながるかどうか、1車1日当たりの原価計算を実施し、チェックする必要があります。

- 運賃交渉では、生産性向上方策の提案もセットにして話し合いしていくことが効果的です。

## 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、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。

## 2. 実車率向上に向けた改善提案

- 業界平均となる実車率は、約7割です。実車率を改善するには、中長距離輸送では帰り荷の効率的な確保が課題です。
- 実車率は、保有する車両の走行キロ数のうち、実際に荷物を積んで運搬した総キロ数の割合を示す指標です。この比率が低いと収益につながらない空車距離が長く、効率性が低いことを示します。比率を高めるためには、荷主、運転者、車両との有効な組み合わせを考え、最適な配車を行うことが不可欠です。荷主の開拓、より効率的な運行ルートの検討及び積合せを徹底し積載率の向上を図る等により、運行効率を上げていく努力が必要です。

### 空車距離が発生する原因を分析し、対応策を検討

- 実車率を左右する「空車距離」は、空車で走行した距離であり、人件費、車両固定費（償却費・利息・税金・保険料など）、一般管理費などの固定費は、空車走行しても、必ず発生する費用となります。
- 空車で走行すれば、固定費が発生しますが、売上がないため、赤字が発生します。
- 空車率を削減するためには、その原因を把握して改善を進めます。

### 実車率向上に向けたポイント

- 実車率が高くとも、平均積載率が低い場合には、赤字の原因となります。
- 実車率と積載率はセットでチェックしてください。高い積載率で、実車率を改善していくことが生産性向上に向けて重要です。

### 運送原価の引下げに向けて、業務改善や現在の運行ルートを見直し生産性を向上させた例



#### ポイント:

運送原価を正確に把握し、運行ルートを見直した場合、運送原価の引下げ幅を把握し、営業利益拡大につなげた

### 競合他社に先駆けて、荷主に運行ルートの見直しを提案し、生産性向上を果たした例



#### ポイント:

引き下げた運賃以上に、効率化効果が波及し、営業利益額が拡大した

- 運送原価を踏まえ、業務改善等により具体的な運送原価の削減を提案可能

### 3. 実働率向上に向けた改善提案

#### 実働率を高めるための方策

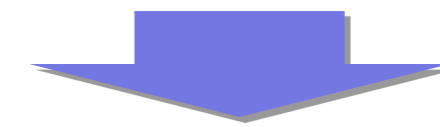
計画に関連する事項	
配車	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 配車率の向上</li> <li>① 荷主から発注に変動がある場合には、過去の変動の実態を記録して、このデータを基礎に荷主と話し合い、協力関係を構築。</li> <li>② 突発的な緊急配車に対応するため発生した車両繰りの非効率性を具体的な日数データ等を提供し、計画配車を高めるための協力を要請。</li> </ul>
荷主等との連携に関連する事項	
荷主等との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 作業指図の際、時間指定を行い、業務内容と時間の期限を指示。この点、荷主、元請とも十分な連携を図り対応していくことがポイント。</li> <li>② 「待ち時間」の発生には、過去の待機時間の実績を踏まえ、荷主に対して改善方策を提案。</li> </ul>
運転者に関連する事項	
運転者管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運転者の出勤管理を徹底 運転者が当日届出による欠勤や休暇等の発生により、休車となることを減少させる。</li> <li>① 定期的にミーティングを開催し、就業規則の理解を促進し、突然の欠勤をしないように指導を実施。</li> <li>② 特に、意識が低い場合には、複数の上司から個別に指導を実施。</li> </ul>
交通事故等の防止	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 交通事故等による休車日数の減少</li> <li>① 定期的に運転者とのミーティングを行い、交通事故の発生原因、交通事故による損失、今後の改善方策について意見を出し合い、安全運転を徹底。</li> <li>② 安全教育を実施します 安全運行に関する知見（関連法令、意識、知識等）だけでなく、運転技術・作業技術（態度、技術、車両の運行前点検、荷役方法等）の教育を継続して実施。</li> </ul>
車両に関連する事項	
車検の効率化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 車両整備のための休車日数を減少させること</li> <li>① 車検に出す時期は、取扱貨物量が減少する時期に一致させること。</li> <li>② 事前に整備工場の繁忙時期を確認し、リードタイムが短くできる時期に、車検を依頼。</li> </ul>
車両整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 突発的な故障、修理による休車日数を減少させること</li> <li>① 日ごろの車両の運行前点検を詳細に実施し、車両の状態を常に把握して予防整備を徹底。</li> <li>② 車両の運行前点検では、チェックリストを作成し、運行前点検の徹底。</li> </ul>

### 4. 積載率向上に向けた改善提案

- 積載率とは、許容積載量（最大積載量、能力トン）に対して、実際に積載する貨物の割合をいいます。重量、容積、面積等の基準が分かれます。

#### 積載率が問題となる輸送

- 車単位で運賃決定されている場合には、トラック運送事業者側は積載率は重要ではありません。
- 積載率が重要になってくる輸送形態は、積み合せ輸送、ケース単位、重量単位、容積単位等で運賃が決まる場合です。例えば、大型車の荷室に1,000ケースが100%の積載率とした場合、損益分岐点となるケース数を把握しておけば、取引先との話し合いができます。



#### 積載を高めるための方策

- 食品配送、書籍配送等において、1台当たりの積載率が低下し、配送ルート単位ごとに赤字となる場合があります。この場合には、車両を減車し、より積載率を高めることで利益を確保できるように改善できます。

## 5. 回転率向上に向けた改善提案

- 回転率は、1日に何回の仕事ができるかという指標となります。例えば、海上コンテナ、市内配送等では、渋滞を避けて2回以上の輸送をすることで、利益貢献できることがあります。しかし、運賃水準が低い場合には、回転を上げることで、赤字幅が拡大することがあります。
- 回転率を上げて、赤字になる場合があるため、予め原価計算を実施して、確認してください。車両単位に1日当たりの原価を把握してください。

### 回転率を高めて赤字になるケース

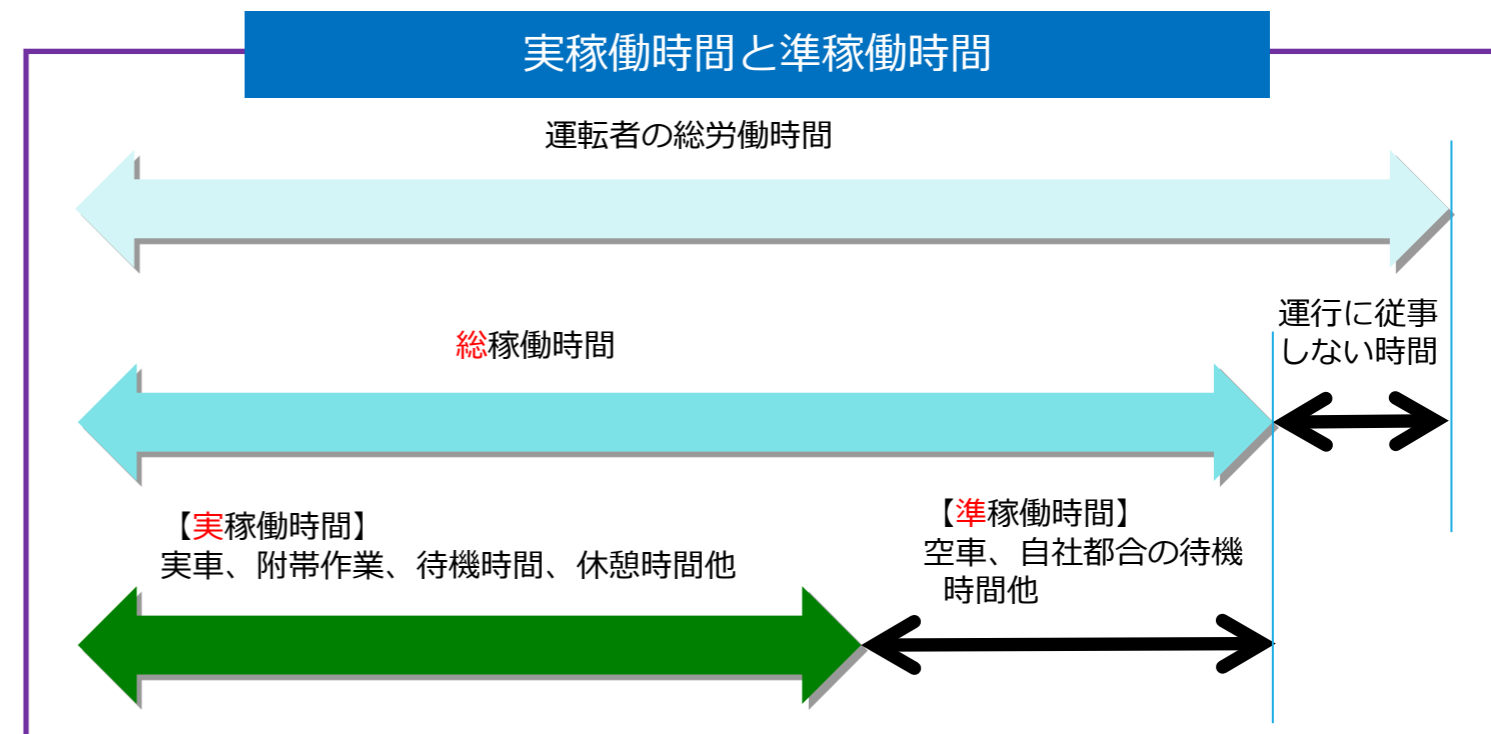
- 回転率を高めることにより、労働時間が長時間化し、時間外手当等が発生するなど、收受運賃以上の費用が発生する場合、赤字になります。
- そもそも基本運賃が安く、原価割れしている場合には、走れば走るだけ赤字になります。

### 回転率を高めるための方策

- 「回転率を上げれば、営業利益が増加する」ことは誰もがわかっています。しかし、現在の取引先の運送条件で、2回転させるには、待機時間、附带作業を削減するなどして、現場を効率化する必要があるなど、多くの課題を抱えているケースが多くあります。
- 回転率を上げるために、ボトルネックになっている原因は何か、詳細に調査し、取引先に対して提案していく必要があります。
- 他の荷主との仕事も組合せできるかどうか、幅広く検討する必要があります。

## 6. 実稼働時間率の改善提案

- トラック運送業では、これまで走行距離に関する管理は徹底されてきたが、時間管理は不十分な傾向にある。そのため待機時間、附带作業等の時間を要する業務について、料金を適切に收受できない傾向にあります。
- トラック運送業では、時間に対する管理を徹底し、待機時間、附带作業時間等について、「料金」として收受することで、生産性（付加価値額）を改善できます。
- そこで、時間に対する管理を行うために、「実稼働時間率」を把握する。「実稼働時間率」とは、全稼働時間に対して「運賃を稼ぎ出すための業務に従事している時間」の割合です。



### ポイント

- 空車、自社都合の待機時間等を削減し、実稼働時間率を上げることで、【実質】1時間当たり固定費を低下させ、運送原価を割安にすることができ、利益確保することができます。

## IV 取引条件の見直しの 申入れ・交渉の事例

取引条件の見直しに向けた申入れ・交渉事例（一覧）	・・・	194
事例1：距離制運賃から時間制運賃への見直し	・・・	196
事例2：個建て契約運賃から車建て契約運賃への見直し	・・・	198
事例3：「最低保証」設定による取引条件見直し	・・・	200
事例4：運行回数集約化による取引条件の見直し	・・・	202
事例5：附帯作業を廃止し、ラウンド回数を改善	・・・	204
事例6：積み込み・取卸し時の立会い時間コストを収受	・・・	206
事例7：待機時間料の収受ルールを確立	・・・	208
事例8：短距離輸送(長時間の拘束時間)での改善	・・・	210
事例9：特殊車両における改善事例	・・・	212
事例10：取引先を選別、新規先に合理的な取引条件を要請	・・・	214
事例11：契約時と現在の運送条件の相違を基礎にした見直し	・・・	216
事例12：人材確保を目的とした取引条件見直し	・・・	218
事例13：標準的な運賃を基準に、運賃見直し	・・・	220
事例14：標準的な運賃と原価データをセットで提示	・・・	222
事例15：損益把握を徹底し、信頼関係と頻繁なコミュニケーションを確保	・・・	224
事例16：荷主が理解、納得するデータを見極め、提供	・・・	226
事例17：荷主の業界紙を精読、動向を踏まえ話を展開	・・・	228
事例18：交渉相手を選別し、効率的に交渉を展開	・・・	230
事例19：標準的な運賃を参考に取引条件を決定	・・・	232
事例20：コストアップした費用を具体的に示し交渉を展開	・・・	233
事例21：標準的な運賃の100%を収受を申入れ	・・・	234
事例22：トン数別に標準的な運賃を再計算して提案	・・・	235

# 1. 取引条件の見直しに向けた申入れ・交渉事例 (一覧)

○ 本テキストで取扱う取引条件の見直しに向けた申入れ・交渉事例

例は以下の通りです。

## 運賃設定方法の見直し

事例1	・ 距離制運賃から時間制運賃への見直し
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3	・ 「最低保証」設定による取引条件見直し

## 運行効率向上、料金收受ルールの設定

事例4	・ 運行回数集約化による取引条件の見直し
事例5	・ 附帯作業を廃止し、ラウンド回数を改善
事例6	・ 積込み・取卸し時の立会い時間コストを収受
事例7	・ 待機時間料の収受ルールを確立
事例8	・ 短距離輸送(長時間の拘束時間)での改善
事例9	・ 特殊車両における改善事例

## 申入れ・交渉のアプローチ方法

事例10	・ 取引先を選別、新規先に合理的な取引条件を要請
事例11	・ 契約時と現在の運送条件の相違を基礎にした見直し
事例12	・ 人材確保を目的とした運賃の見直し
事例13	・ 標準的な運賃を規準に、運賃見直し
事例14	・ 標準的な運賃と原価データをセットで提示
事例15	・ 損益把握を徹底し、取引先との信頼関係と頻繁なコミュニケーションを確保
事例16	・ 荷主が理解、納得するデータを見極め、提供
事例17	・ 荷主の業界紙を精読、動向を踏まえ話を展開
事例18	・ 交渉相手を選別し、効率的に交渉を展開
事例19	・ 標準的な運賃を規準に取引条件を決定
事例20	・ コストアップした費用を具体的に示し交渉を展開
事例21	・ 標準的な運賃の100%を収受を申入れ
事例22	・ トン数別に標準的な運賃を再計算して提案

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事例。

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、赤字となっていました。

課題

- ・ 「拘束時間は長い

◎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ました。
- ・ 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ました。
- ・ 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ました。

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。

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。

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。

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。



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箇所を取卸しするため、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事例。

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りました。

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りました。
- ◎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ました。
- ・ 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ました。

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、平均積載率は変化し、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、申入れしました。

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ました。

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ました。
- ・ 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りました。
- ・ 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ません。

事例：年間を通して、積載率が変動し、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事例。

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りました。

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ませんでした。

解決策

- ・ 運賃の引上げ交渉を実施したが、荷主側は原価高の影響を受け、厳しい状況にありました。
- ・ 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ました。

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、收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みました。

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ました。

標準的な運賃を参考に話し合いを展開

- ・ 現行の收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ました。
- ・ 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ました。

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ました。
- ・ 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ことになり、双方にとって良い結果となりました。

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事例。

## 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つたが、一律往路分のみの運賃となっていました。
- ・ 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ました。

## 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性がありました。（※ 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%の引上げができました。
- ・ 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ました。

## 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、理解が得られました。

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理解してもらうことができました。

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ました。

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っ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りました。

事例：運賃引上げ、料金收受を要請したが、荷主側では貨物量の減少により厳しい経営が続いていたことから、配送時の棚格納作業など、付帯作業の一部を廃止することで、ラウンド回数を増加させ、1日当たりの運送収入の増加を図った。

実態

- ・ 配送時には、納品先の棚格納など、契約にない付帯作業が随時追加され、拘束時間は長時間化し、1日当たりの運送収入は低く抑えられていた。

課題

- ・ 付帯作業料を収受するか、付帯作業の廃止により生産性を向上させる必要があった。

解決方策

- ・ 運賃引上げと付帯作業料を収受できるよう申し入れたが、何度も断られ、うまくいかない状態が続いていた。
- ・ 付帯作業の廃止を提案し、荷主が棚格納作業には料金を要する旨、納品先に伝達し、運転者が丁寧に納品先に説明を続けた。
- ・ 付帯作業の8割が廃止でき、配送時間が短縮したことから、配送回数を1回増加させることができ、運送収入が増加した。

取組のポイント

運賃引上げ以外の方法を組合わせた

- ・ 現状の運送条件を変更せずに、運賃引上げ、新たな料金收受を申し入れてうまくいかない場合には、作業を廃止し、配送回数を増加させ、1日当たりの運送収入を改善する手法を採用した。

付帯作業の廃止について運転者が丁寧に説明を続けた

- ・ 荷主による棚格納作業の有料化の文書だけでは、納品先の動きが鈍かったため、運転者が丁寧に説明を継続し、理解してもらえたケースが5割以上もあった。

改善提案を繰返し、荷主側のコストダウンに直結

- ・ 交渉時、荷主側が「No!」と言われたら、押し返すのではなく、別の改善提案を次々に繰り出し、荷主のコストダウンや輸送品質向上のパートナーだと実感させた。
- ・ 当社の提案が採用され、コストダウンに直結した事例も複数あった。

便数削減でき、新規の仕事に振り向けられた

- ・ 車両1台の配送回数が増加すると、便数削減が必要となるが、新規受注の運送があったため、そちらに車両を振り向け、利益率はさらに改善させることが可能となった。

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状況にあった。

課題

- ・貨物の積込・取卸作業の立会い時間分について、年間単位の時間数を示すとともに、運転者の賃金とその時間中も支払われ、コストを要していることを丁寧に説明する必要があった。

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える化

- ・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、荷主側が責任を持ち、積込み作業の所要時間を短縮化するために、自助努力が徹底されるようになった。

事例：待機時間の開始と終了の時点が曖昧で、荷主と協議した結果、待機時間の開始と終了の時点を覚書で明確化、さらに交渉では標準的な運賃の待機時間料、適用方を説明することで、待機時間を収受することが可能となった。

## 実態

- ・待機時間は常に発生する現場であったが、開始と終了の時点が曖昧で、荷主と運送事業者において、合意されていなかったため、待機時間の問題は共有化されていない状況にあった。

## 課題

- ・待機時間の開始と終了時点を明確にし、待機時間料の収受ルールを合意する必要がある。

## 解決策

- ・荷主と運送事業者の各担当が積込・取卸の現場を視察し、どのような原因で待機時間が発生しているか、確認した。
- ・待機時間は、時間指定された時間前に入構した場合、5分前から計測し、待機時間の終了時間はバス接車の時間とし、覚書に定めた。
- ・待機時間は標準的な運賃を参考に、積込前30分、取卸前30分までは収受せず、30分を超過した場合、30分単位で収受する取り決めとした。

## 取組のポイント

現場を視察し  
問題、原因を  
共有化

- ・荷主の担当者は異動で着任したばかりであり、現場での待機時間の原因を把握していなかったため、現場視察を提案し、現場の作業実態、待機時間の発生原因など、資料作成し、現場を見ながら、丁寧に説明した。

過去の待機時間  
の記録データを  
提示

- ・過去1年間の待機時間の記録データとして、日別データ、平均値など、わかりやすく加工して提供することで、問題を理解してもらうことができた。

待機時間の  
開始と終了時点  
を協議

- ・荷主と運送事業者において、待機時間の開始と終了時点が共有化されていなかったため、現場実態を踏まえ、運送事業者側から資料を作成して、打合せを継続した結果、荷主側のキーマンに内部報告されたことにより、合意に至ることができた。

待機時間料の  
収受ルールを  
明確化し、覚書  
を交わした

- ・待機時間料の収受については、口約束では簡単に変更され、これまでの努力が無駄になることが見込まれたため、書面化（覚書）を締結した。

事例：1回当たりの運賃について、標準的な運賃の単価を活用し、再計算して取引先に示したところ、理解を引き出すことができ、1回当たりの運賃単価の引上げに成功した。

実態

- 工場間の横持輸送で、片道15kmであるが、横持輸送の車両は優先順位が低く、待機時間が常に発生し、1日、3ラウンドしかできず、運送収入が低く抑えられていた。

課題

- 1日当たりの運送収入が低く、歩合給を適用した運転者の給与水準が低かったため、1日当たりの運送収入を増加させる必要があった。

解決方策

- 荷主に対して、提案したことは以下の通りです。
  - 1日当たりの最低保証を設定
  - 待機時間料を含めた運賃額に改定
  - 待機時間料を別建てで收受
  - 横持車両の積込優先順位の見直し
- 荷主と協議し、繁忙期である6~9月は1日当たりの最低保証を設定し、10月~5月までの期間中は、横持車両の積込優先順位の見直しを図ることができた。

取組のポイント

現場実態を共有化

- 横持車両の待機時間が長時間化している実態を日々の記録データから正確に蓄積し、1カ月ごとの安全会議に提出し、問題提起をし続けた。

運転者の処遇改善の必要性を主張

- 1日当たりの運送収入は、運転者の賃金に直結するため、処遇改善の必要性を荷主に訴えた。
- 取引条件の見直しは、運転者の処遇改善が目的であることを明確にし、理解を求めた。

複数の提案を実施

- 現場では季節による貨物量の増減が激しいため、貨物量の増減に応じた複数の提案を実施。丁寧に説明することで、理解が得られた。
- 貨物の増減時期により、改善方策を分けることで合意できた。

日頃からの業務実態の共有化

- 日ごろから業務実態、待機時間等の実態を詳細に報告するなど、頻繁なコミュニケーションを通して、待機時間の問題も共有化が進み、改善の必要性を理解してもらうことができた。

## 地方圏における取引先との状況

- ・取引先は地場業者で、荷主は原価高で厳しい事業環境にあり、運賃の値上げを言える雰囲気になく、標準的な運賃を見せても交渉できる状況に全くない。
- ・運賃・料金水準は、10年前 20年前の水準とほとんど変化していない。創業以来、地元建設業者が主な荷主であり、運賃を上げてもらうことは極めて困難な状況でした。

## 直面した問題

- ・車両の調達価格が上昇し、オイル、タイヤチューブ費等の消耗品の単価が上昇し、一方で乗務員、事務員の給料も業務量に比して増加している。人件費は社会保険の加入などコンプライアンスの問題もあるため、コストアップとなっている。こうしたことから、運賃を引上げしないと事業継続できない状況にあった。

## 荷種を多様化した

- ・土砂を中心に輸送してきたが、自営トラックが多く、運賃が上がらない為、アスファルト合材、生コン、廃棄物など、幅広い荷種を輸送することで、車両の稼働率が改善し、収益改善を果たすことができた。

## 特殊車両への標準的な運賃の活用

- ・ダンプ車のため、標準的な運賃に割増率を設定するが、取引先は建設関係者であり、予め運搬料が決まっているため、活用しづらい実態があった。
- ・ダンプ車に標準的な運賃を活用できるようになっても、発注者の理解がなく、長年の取引慣行があるため、運賃引上げは厳しいと見込んでいる。
- ・工事を発注する地方公共団体、ゼネコンなどが標準的な運賃を踏まえた発注をしなければ、運搬業者である我々に恩恵がない。
- ・地域性もあるが、白ナンバーの多い地域であるが、標準的な運賃が機能するよう、関係機関のサポートを待ちたい。

## ダンプ車：標準的な運賃に対する割増率

- ・ダンプ車における標準的な運賃に対する割増率について、運賃料金適用方に記載して届出した。
- ・今後、地方公共団体、ゼネコン等の影響力のある主体が運搬料について標準的な運賃を規準に設定し、運賃が引き上げられることを期待している。



事例：取引改善に向けて交渉を実施しても、全く改善できない荷主がいるが、当社では取引解消し、新規の荷主を開拓し、合理的な取引条件を設定し、取引拡大している。

実態

- ・取引条件の改善を申入れしても、話を聞いてもらえない荷主、常に「取引条件の変更は現状難しい」と回答する荷主などがあり、対応に苦慮していた。

課題

- ・合理的な取引条件を受け入れてくれない荷主とは取引解消し、新規取引先を開拓する必要があった。

解決策

- ・長期間取引している荷主は、過去からのしがらみがあり、取引条件の改善に応じてもらえない傾向があり、取引条件の改善申入れが空振りになるケースが多い。
- ・新規取引先の場合には、合理的な取引条件を提案し、協議を継続すれば、受入れてくれるケースが多く、全体として利益率が大幅に改善できた。

取組のポイント

取引条件の変更ができない荷主とは取引解消

- ・取引量、取引条件、他の荷主取引への影響、当社の評判への影響など、総合的に考慮して、取引解消を決定する。
- ・高い輸送品質を提供しているため、取引解消しても、取引解消した荷主は再び当社に対して取引の申入れをしてくるケースがある。

新規の荷主を開拓する  
(営業担当の配置)

- ・専任の営業担当者を配置し、新規取引の荷主を開拓している。
- ・ホームページを見て、新規取引の引き合いもある。

新規の荷主とは合理的な取引条件を協議し設定

- ・新規取引先とは、作業料、待機時間、高速道路利用料など、条件を設定し、収受できるように契約書を締結している。
- ・新規取引では必ず契約書を締結することができる。

# 事例11：

## 契約時と現在の運送条件の相違を基礎にした見直し

事例：15年前の契約締結時の作業内容、待機時間の実態等を規準とし、現行の輸送条件を比較することで、追加となった作業内容、待機を踏まえ、作業料金を運賃に反映させ、実質的に料金の収受が可能となった。

### 実態

- ・現在の運送契約は、15年前に締結されたが、当時は積込・荷降作業及び待機時間がなかったが、10年前に積込・荷降作業が追加。さらに、狭隘なスペースのため、貨物量の増加とともに、待機時間が長時間化したものの、料金の収受はできていなかった。

### 課題

- ・運賃額は15年前と同じであるが、作業の追加、待機時間の長時間化があり、料金収受の必要があった。

### 解決方策

- ・荷主と締結した15年前の運送契約の内容と実際の取引条件を整理し、資料を作成した。
- ・作業や待機が付加されたものの、運賃額は同一額にされていたことが理解され、付加された作業費、待機時間料について、収受することができるようになった。

### 取組のポイント

荷主と締結した15年前の運行内容を整理

- ・荷主と実態を共有化するために、15年前の契約締結の経緯、契約内容、実際の運送内容など、詳細に整理し、資料作成した。

資料を基礎に理解を促した

- ・問題実態を資料を基礎に、荷主側の契約内容の変更の決定権を持つ相手に対して、理解を促し、共有と共感を引き出した。

契約当時（15年前）と現在の運送条件の相違を共有化

- ・資料の丁寧な説明、荷主側からの質問への回答、追加的な提案など、柔軟、かつスピーディに実施することで、運送条件の相違があり、運賃転嫁する必要性を理解してもらうことができた。

コストアップ分を運賃に転嫁し引上げ

- ・コストアップ分については、荷主側では料金として別建てした実績がないため、運賃に込みとし、運賃引上げにより対応した。
- ・運賃引上げについて、作業料金、待機料について時間単価、平均所要時間を明記することで、書面に根拠を明記した。

事例：往路分のみで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での運賃で、帰り荷を確保できなければ、赤字運行となる状況にあった。
- ・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

- ・安定した輸送を提供するため、長距離運転者の賃金引上げをするために、運賃を引上げする必要があった。

解決策

- ・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り、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。
- ・荷主は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5%程度の引上げが必要である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、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：荷主の扱う製品の需要増加で、輸送需要が伸びていたところ、標準的な運賃を規準に90%水準まで引き上げることに成功した。

実態

- ・極めて高い輸送品質が求められる輸送で、当社しか提供できない状況にあった。
- ・標準的な運賃と比較すると、約78%の水準にあったが、人材の安定確保に向けた処遇改善には不十分な状況にあった。

課題

- ・荷主から高い評価を得ていた優秀な運転者が退職したため、運賃引き上げによる賃金等の処遇改善は急務であった。

解決方策

- ・働き方改革関連法の法令遵守の徹底、運転者の処遇改善を打ち出し、退職した運転者の代替りの運転者を教育し、輸送品質を保証するなど、条件を提示した。
- ・原価データを示し、コストアップを理解してもらい、運賃引き上げに成功した。

取組のポイント

標準的な運賃を丁寧に説明

- ・荷主に対して、標準的な運賃について、トラック協会の資料を活用し、わかりやすく丁寧に説明した。

標準的な運賃を計算し提出

- ・現在運送している全てについて、時間と距離を踏まえ、標準的な運賃を算出し、引上げ率を算出し、荷主に提出した。

自社の原価計算データと比較、丁寧な説明

- ・標準的な運賃の計算結果だけでなく、全ト協の「運賃計算シート（簡易版）」を活用し、当社の原価を踏まえた「収受すべき運賃水準」を計算し、荷主に提出した。
- ・打合せでは丁寧に説明し、理解を促した。

社長同士の日頃からの信頼関係

- ・社長同士が一緒にゴルフに行くなど、日頃からのコミュニケーションが頻繁で、信頼関係が構築されていたことも、当社の提案を理解し、受入れてもらえた要因である。

事例：運賃引上げ交渉は難航していたが、標準的な運賃と原価をセットで提示することで、持続継続可能な運賃水準を理解してもらうことができた。

## 実態

- ・目的地が変更となり、渋滞等による拘束時間の延長があり、運賃に反映できずにいた。
- ・原価だけでは役不足であり、荷主になかなか理解してもらうことができなかった。

## 課題

- ・法令遵守、運転者の処遇改善に向けて、運賃引き上げを実施し、原資を得る必要があった。

## 解決方策

- ・運送原価に対して収受運賃が▲6%という原価データ、標準的な運賃をセットで提示し、値上げを要請したところ、8%の値上げを受け入れてもらうことができた。
- ・本来であれば、5%値上げの要請を実施する予定であったが、期待引上げ率100%を得ることは困難であるため、上乘せすることで確実に利益が確保できる水準を確保。

## 取組のポイント

## 原価計算を実施

- ・取引先が物流子会社をメインに、多岐にわたり、車両を効率的に配車することから、原価計算を実施。

## 社長自ら原価計算を理解し、データを管理

- ・社長自ら原価計算を理解し、データを毎日見て、管理しているため、運賃交渉でも数字に基づいた説明が可能となっている。

## 原価と標準的な運賃をセットで提示

- ・原価は自社データだけであり、業界を代表する数字ではないが、標準的な運賃とセットで提示することで、荷主から理解してもらうことができた。

## 社長自らが運賃交渉に参加

- ・運賃交渉の過程で、社長が自ら説明することで、実態を理解してもらうことができた。
- ・担当者レベルでは力不足である。営業部長、役員、社長と段階的に参加してもらった。

## 原価計算の実施と小集団グループでの改善検討

- ・当社では、自社独自の表計算で原価計算システムを整備し、運賃・料金単価、車両単位、主要な運行ルート別、時間単位、取引先別、運行・倉庫荷役を含めた原価計算を実施。
- ・上記の原価計算を踏まえ、多面的に取引先の仕事を分析し、原価管理を実施している。特に赤字取引となる場合には、ドライバーも含め、小グループで改善策を検討している。

## 処遇改善に向けた人件費、労働時間の管理

- ・重要視しているのが、乗務員の拘束時間及び乗務員の賃金であり、改善に向けたシミュレーションも実施している。
- ・費用の中で最も重要なものは、①人件費、②燃料費となるが、特にドライバーの人件費、労働時間関係は極めて重要な位置づけでとらえ、原価計算を実施。

## 運賃交渉での取組み内容

- ・現場データを記録し、実態を見える化した。さらに1時間当たりの単価、1km 当たりの変動費単価を算出し、各運行における適正運賃を算出し、提示した。
- ・損益把握を徹底し、取引先との日頃の信頼関係と頻繁なコミュニケーションを確保した。

## 交渉成功のポイント

- ・標準的な運賃を全面に押し出した事務的な交渉の展開については、慎重に検討すべきだ。
- ・標準的な運賃は交渉での利用にあたり、利用方法次第では良薬にも、毒薬にもなるため、慎重な活用を検討する。
- ・運賃交渉には、信頼関係が最も重要である。

## 運賃交渉の成果

- ・重量単価の料金体系で、積込み付帯作業を含む料金体系となっていたが、乗務員の労働時間に関する規制を説明したところ、料金改定を実施できた。
- ・従来は手積み、手降ろしによる荷扱いで付帯作業に長時間を要していたところだが、積込み、降ろしにパレットを活用し、パレット輸送への改善を実施し、付帯作業の労働時間の短時間化につなげることができた。
- ・運賃に関しても個建て運賃から車単位の運賃に改定してもらうことができ、付帯作業料金についても有償化が実現できた。

## 荷主が理解、納得するデータを見極め、提供

## 交渉に原価データを提示しない

- ・ 対荷主に対しての運賃交渉では、原価データを活用していない。原価データを見せても、一般管理費が高いとか、経営努力を一層要請される結果となり、運賃引上げにつながらない。
- ・ 原価計算は交渉用のデータではなく、自社内での管理用に活用している。どこの運行ルートの仕事が赤字か、黒字か、チェックし、効率的な配車指示につなげている。

## 交渉で提供するデータ

- ・ 荷主が理解、納得してくれるデータを見極め、データ提供している。担当者によっても、相手の心に響くデータの種類、見せ方（数字、グラフ化、図表化）など、工夫して取組んでいる。
- ・ 原価データを出しても、理解してもらえない相手であれば、あえて原価データは一切見せていない。

## 実態に即した基礎データ

- ・ 原価データではなく、「燃料価格、燃費、労働時間等の原価計算の基礎になるデータ」を示す方が理解を得られている。
- ・ 現行の運賃が設定された時期における燃料価格、燃費、労働時間等のデータを提供。特に、労働規制が強化されている昨今では、労働時間、社会保険等の賃金関係のデータを提示することが有効となっている。

## 交渉成功のための話し方

- ・ 交渉の話合いのときには、「料金を上げてほしい」とは言わない。データを見せ、納得してくれるまで丁寧に説明し、赤字運行になっているルートの説明、運行時、附带作業時の写真も見せながら、イメージを浮かべてもらえるような説明を粘り強く実施。
- ・ 荷主側において、理解、納得すれば、「個々のルートは運賃を〇%見直したほうがいい・・・」と納得してくれることがある。荷主により、交渉成功の忍耐を持つことが必要なケースもある。
- ・ 運賃引上げ交渉では、相手の考えを尊重し、可能な限り丁寧に説明し、敬意を払い、対応している。紳士的に対応すれば、相手も応えてくれる。これは良い取引先を選別してきた結果である。

## 今後の課題

- ・ チャータ運賃と個建運賃があるが、チャータ運賃の場合は運賃引上げも明確で取組みしやすいが、個建運賃は難しい。
- ・ 運賃設定で一番苦労することは荷姿である。冷凍・チルド・常温、さらに重量、荷物の容量（縦×横）によって違うためである。

## 荷主の業界紙を精読、動向を踏まえ話を展開

## 荷主の実態

- ・お客様は理屈では分かっているが、できたら運賃上昇に繋がたくないという気持ちが強いため、運賃引上げにはなかなか応じてもらうことができない。

## 交渉の成功要因

- ・複数の取引先に対して、同じ内容、話し方により交渉を展開している。
- ・お客様側が受け入れず、これ以上抵抗すると、運送業務に差障りがでてくると判断された場合に、運賃引上げ、必要コストの転嫁が認められる傾向がある。
- ・運転者確保が困難な時期、「これ以上、取引を継続できない」と伝え、「必要コストの負担が認められなければ、取引を解消する」決意を持って臨んだ際には運賃交渉に成功した。

## 荷主業界における「横の情報網」の活用

- ・業界団体（化合織業界や化学業界）の横の情報網があり、同業他社がトラック運送の運賃について、値上げに応じている状況の場合には、必要コストの転嫁が認められやすい。
- ・荷主の業界紙を精読し、動向を踏まえ話を展開すると効果的である。

## 荷主業界を動かす「業界紙」を活用

- ・業界の横のつながりもあるため、荷主に働きかけることも重要であるが、それ以上に「業界紙」の役割が重要である。業界紙に、トラック運送の運賃が上がっているとか、人材不足で車両が不足し、ドライバー人件費の上昇があり、運賃引上げ事例が増加しているなど、書かれていると、交渉にはかなり良い影響がある。
- ・標準的な運賃は単独でPRしても効果は低いかもしれない。法令遵守、人材確保など、安定した輸送と密接に関連し、必要不可欠であることを訴えられるような内容にしていくべきではないか。
- ・国等によるパンフレットの製作も有難いが、業界紙を巻き込んで、標準的な運賃のうねりを巻き起こしてほしい。
- ・業界紙に特集を組んだり、コラムで毎回掲載したりして、必要コストの転嫁について業界紙を通して意識喚起していくことが効果的ではないか。
- ・標準的な運賃の浸透には、時間を要して当然だ。各業界の取引慣行を見直すような大きな取組みだから、ロードマップを組んで、浸透に向けて関係機関が精力的にお取り組み頂きたいと思う。
- ・当社では、標準的な運賃を活用した交渉のタイミングを見定めている状況だ。交渉の材料として、活用していきたい。



## 交渉相手を選別し、効率的に交渉を展開

## 交渉相手の選別

- ・ 運送取引を開始する前に運行内容について、高速時間、走行距離、高速料金などを明記した見積書を提出する。
- ・ 提出する際に、著しく事業環境が変化した場合、再交渉させてもらうことを約束している荷主においては、運賃引上げ交渉に応じてもらうことができる。
- ・ 一方で、最初から指し値で契約をしている会社は絶対に交渉に応じてくれない。そのため、原価計算を踏まえた適正運賃を収受するためには、まず最初の段階から契約までのプロセスが極めて重要である。

## 交渉相手を選別

- ・ 貨物量を増加させている荷主には、高い優先順位を設定して交渉を展開している。
- ・ 一方で、貨物量の減少、業績悪化で厳しい経営環境となっている荷主に対しては、交渉のタイミングを待って、交渉を展開する予定だ。

## 貨物量を増加させている荷主には積極的に交渉を展開

- ・ 貨物量が増加傾向にあり、利益増加の傾向のある取引先には、高い優先順位で、取引条件の見直し交渉を実施した。
- ・ 運賃交渉の成功見込みの高い取引先を選定したため、限られた人材を集中的に割り当てることができ、選定した取引先のうち、取引条件の見直しが約6割できた。

## 値引を織り込んだ見積書の作成

- ・ 見積書の値引き交渉は当たり前のようであり、応じないと受注できない事情もあるため、厳しい状況である。
- ・ 予め値引きされることを見越して、見積額を設計してたが、付帯作業業務料を上乗せて、見積額を算出する場合もある。

## 原価データよりも、「運賃の前提条件の変化」を見せる

- ・ 交渉時には、原価データを出していない。
- ・ 交渉時に提示するデータは、現在の運賃をベースに、運行時間、走行距離、労働時間、付帯作業等の業務・運行に関するデータを提供し、前提条件がどのように変化しているか理解してもらい、話し合いを展開している。

## 運賃交渉で提出したデータセット

- ・ 最低賃金、運転者の平均労働時間、平均賃金、軽油価格、車両価格の推移。
- ・ 当社の運転者の人件費、労働時間、労働日数、働き方改革への対応状況など。

## 事例19： 申入れ・交渉のアプローチ方法 標準的な運賃を参考に取引条件を決定

### 荷主からの運賃引下げ圧力が強い

- ・大企業との取引では、年度の始まりである4月に毎年前年度の実行単価の何%引で運行出来ませんか、とする依頼がある。
- ・仮に対応ができなければ貴社以外の業者もあると、冷静に問いかけてくる。
- ・安い運賃で引き受けざるを得ない状況である。大企業は実運送事業者に必要なコストを負担することもなく、大きな利益を生み出し、税金を納めているが、我々のような零細企業を踏み台にしている。世の中の不平等を強く感じる。

### 現在の問題

- ・既存取引先には、運賃交渉するどころではなく、原価を踏まえて交渉すれば、仕事はなくなり、生きていけない。
- ・高速道路を利用しても収受できず、急遽キャンセルがあってもキャンセル料も全く収受できない状況にある。また取引先都合で出発時間や到着地が急遽変更になり、他の仕事に車両を回せなくなり、傭車を依頼することになっても、追加コストの負担をしてもらえない状況にある。

### 新規取引先：標準的な運賃を規準に運賃設定

- ・こうした状況を打開するため、取引先を選別し、新規取引の開拓に取り組むなかで、3社との新規取引先ができた。
- ・新規取引の取引条件は、標準的な運賃を規準に30%引き水準で合意することができた。

## 事例20： 申入れ・交渉のアプローチ方法 コストアップした費用を具体的に示し交渉を展開

### 依然として、荷種次第では、引下げ圧力が強い

- ・運賃に安全対策コストや、教育コストを入れず、労働時間を無視して長距離を走らせて運賃収入を上げることで固定費を下げる事業者があり、低い運賃水準をぶつけてくる。
- ・勢いがあり伸びている事業者は、安い運賃で攻勢をかけ、傭車先に安い運賃で出す傾向がある。彼らのような者がいる限り、標準的な運賃を活用して健全経営をしっかりとやろうとしても、逆に「おたくは運賃が高い」と評価されて、駆逐され取引を解消されてしまう。

### コストアップした費用を具体的に示す

- ・古くからの長い取引歴のある荷主に対しては、契約締結時の原価が割安だった時期と、現在の原価計算データを比較して提示する。
- ・車両価格、高速利用料金、人件費、修理代等が増加しているため、そうしたデータを提示することで、理解を得た。
- ・詳細な原価データよりも、コストアップしている費目についてデータを提示し、説明をすることで、理解が得られるケースが多い。

### 交渉前に、交渉相手の業績動向をチェック

- ・取引先の業績次第で、運賃引上げに応じてくれるかも相違するため、交渉前には交渉相手となる荷主の業績をチェックすることが重要である。
- ・これまで運賃交渉に成功した取引先は全て荷主であり、同業者から運賃引上げが認められた事例はない。

### 事例：標準的な運賃の100%水準を目指した

- ・ 現在、貨物量は増加傾向にあり、荷主の業績は好転していたことから、基本契約の更改を前に、標準的な運賃のタリフに基づき、標準的な運賃100%水準の見直しを依頼。
- ・ 荷主では、当社からの申入れを契機に、複数の運送事業者に見積依頼したところ、運送条件を変えずに、現行運賃の10%安い水準の提案を受けた。
- ・ 高い輸送品質が求められる輸送のため、当社では運賃の値引きには一切応じることはなかった。

### 取引が全て解消された

- ・ 契約更改前に、結果的に全ての取引を他の運送事業者にもっていかれ、全ての取引が解消となった。
- ・ 新規取引を開拓できるはずもなく、運転者を協力会社に引き取ってもらい、事業縮小を余儀なくされた。

### 事例から学ぶこと

- ・ 標準的な運賃を理解したうえで、現実的な改善提案が伴わず、運賃水準のみを上げる方式の交渉を展開した点に、失敗の原因があった。
- ・ 高い輸送品質が求められ、誰でもができる輸送でなかったが、車両が余り、運賃を下げてでも仕事を確保したい事業者が多い状況では、取引条件見直し交渉は慎重に展開すべきだった。
- ・ 標準的な運賃100%収受を申入れできるタイミングでないケースが多いため、慎重に状況を見極める必要があります。

### 標準的な運賃を最大積載量別に作成し、荷主に対して提案を実施

- ・ 当社では最大積載量10t、12t、14tの3種類の車両があり、標準的な運賃では大型車に分類されることから、10tを大型車（標準的な運賃）の基準とし、8t-10t-12t-14tと2t刻みに作成し、12tと14tは標準的な運賃よりも割高に設定し、申入れを展開した。

### 当社提案は、運賃の引下げに直結した

- ・ 荷主側で国交省の公開している原価を踏まえ計算したところ、最大積載量14tの車両の運賃と近くなることが判明したことから、大型車の標準的な運賃は、14tが基準とされ、10tと12tは割引率が設定された。
- ・ 上記を踏まえ、現行の運賃の見直しにあたり、標準的な運賃の70%水準とすることが合意されたが、14t車の運賃は引上げされ、10t車・12t車の運賃は引下げとなった。この取引先からの売上高は見直し前と比較して3%減収となった。

### 事例から学ぶこと

- ・ 割安の額に基準を変更し、確定され・受注者である運送事業者側から、標準的な運賃をトン数別に安易に細分化した提案は推奨できません。明確な根拠が必要であり、安易な割引、割増の独自設定は、最安水準に張り付いく実例があるため、慎重な対応が必要です。
- ・ 標準的な運賃を100%水準で収受できない状況には、標準的な運賃をトン数別に細分化せずに、標準的な運賃の車種区分で申入れし、取引先毎に個別相対による交渉により、適用する運賃を決定します。

### V 標準的な運賃活用プラン を共有化する

- |                   |         |
|-------------------|---------|
| 1. 実務的な取組み事項の検討   | ・・・ 238 |
| 2. 活用プランとフォローアップ  | ・・・ 239 |
| 3. 段階的に申入れ・交渉を展開  | ・・・ 240 |
| 4. 標準的な運賃活用プランの構成 | ・・・ 242 |
| 5. 活用プランの例示       | ・・・ 243 |

# 1. 実務的な取組み事項の検討

○ 燃料高、物価高、人材不足による人件費上昇等、主要な原価は上昇しており、非常に厳しい事業環境にあることから、取引条件の見直しへの取組事項を検討しましょう。

検討ポイント	概要
<p>重要な課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 特に、長距離輸送での運賃・料金の見直しは極めて重要。</li> </ul>
<p>現在の状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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にある。</li> <li>・ 「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にある。</li> </ul>
<p>標準的な運賃活用プラン</p>	<p>◎以下の事項について検討します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）</li> <li>・ 取引先ごと、運賃・料金の見直し内容を検討。</li> <li>・ 申入れの文書の原案を検討。</li> <li>・ 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。</li> </ul>

# 2. 活用プランとフォローアップ

○ 標準的な運賃を活用し、取引条件の見直しを図るために、自社の事業の現状を正確に把握し、課題を洗い出し作業を実施し、自社の標準的な運賃の活用プランを策定してください。

○ 活用プラン策定後は、定期的にフォローアップし、成果を着実に出していきましょう。

流れ	概要
<p>現状把握</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 取引先ごと、契約ごとに運行・作業の現場実態の把握。</li> <li>・ 契約ごとに、運賃・料金等の取引条件、契約内容を把握。</li> <li>・ 運賃・料金の水準を標準的な運賃と比較。</li> <li>・ 以上のような視点を含め、多面的に実態を把握。</li> </ul>
<p>活用プラン策定</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
<p>フォローアップ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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する。</li> </ul>

### 3. 段階的に申入れ・交渉を展開

- 標準的な運賃と実勢運賃との乖離幅が大きいため、申入れ・交渉しても、標準的な運賃の水準を100%水準で収受できないケースが極めて多いの実態。
- 取引条件の見直しに向けて、標準的な運賃をいかに活用するか、以下のように整理。

#### プラン作成に向けた取組み

##### 申入れ・交渉のタイミングを見極める

- ・ 荷主等でも貨物量が減少し、厳しい業績となっているケースもあるため、荷主等の業績動向を把握します。
- ・ 荷主等の業績動向を踏まえ、申入れ・交渉のタイミングを慎重に判断しましょう。

##### 実態を踏まえ目標値を設定する

- ・ 標準的な運賃を100%水準で収受できた事例は極めて少ない状況にあるため、最初はより実現性の高い水準を設定します。
- ・ 弱気にならず、実態を踏まえ、合理的な水準を目指します。
- ・ 標準的な運賃を100%水準で収受しようと交渉すると、取引解消となるリスクがあることに留意し、慎重に目標値を設定します。

##### 段階的、継続的に申入れ・交渉を展開

- ・ 地方のため、強気に交渉できる事業環境にないため、段階的かつ継続的に、申入れ・交渉を展開していきます。

### 段階的、継続的な取引条件の見直し交渉を展開

#### 例示

2023年4月

- ・ 荷主の業績が悪化し、貨物量が10%減少しているため、「取引条件見直し、交渉を実施しない」と決定。

2023年7月

- ・ 荷主の貨物量が回復したため、申入れ・交渉を開始することを決定。

2023年9月

- ・ 付帯作業を廃止、ラウンド回数を1回増加できた。（運賃は据え置きだが、運送収入が増加し、利益率は改善）

2023年11月

- ・ 待機時間、積込・荷降作業時間について、ルール化し、一部収受が可能となった。

2024年1月

- ・ 輸送効率化の提案を実施し、1日当たりの便数を削減できた結果、正味で運賃単価は25%アップとなった。

2024年3月

- ・ 残業時間規制に対応するために運転者数を増加させる必要があり、人件費上昇分を転嫁でき、10%の引上げに成功。

## 4. 標準的な運賃活用プランの構成

- 標準的な運賃活用プランは、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

- ・ 長期的、段階的に交渉を展開し、取引条件の見直しを図ることが重要であるため、プランの期間は5～10年単位で設計してください。
- ・ 取引条件の見直し交渉をして、成果が出なくとも、諦めず、計画的に交渉を展開する必要があります。

#### 「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。

## 5. 活用プランの例示

### 標準的な運賃活用プラン（例示）

#### 期間設定

2023年10月1日から2028年9月30日  
(5年間)

### 標準的な運賃活用プラン（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・交渉のプラン

- ・ 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

国土交通省標準的な運賃告示等



# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

## 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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

## 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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

## 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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

## 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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

## 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

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（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	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
	4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	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
			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
加 算	基礎走行キロを超える場 合は、10kmを増すごとに	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	
		北海道	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。）	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	
額		九州	280	340	510	710	
		沖縄	280	340	510	710	
		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	
額		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

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

## 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。

※上記事項についても、令和6年、国土交通省により各種事項が告示されるため、新しい内容をご確認ください。

※上記運賃表は、令和6年、国土交通省により、新運賃表が告示されるため、新しい運賃表をご確認ください。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和5年国土交通省告示第147号）

燃料サーチャージの算出方法等

1. 以下の算出方法に基づいて算出するものとする。

基準価格：100.0円（※）

改定の刻み幅：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）

※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。

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とする。

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。

※軽油価格が185.00円/Lを上回った場合は、改定の刻み幅5.0円/Lの幅で代表価格及び上昇額を算出するものとする。

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とする。

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

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

4. 時間制運賃を算出する上での条件（平均走行距離）は以下のとおりとする。

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

端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和5年国自貨第155号）

別紙

国自貨第 14 号令  
和 2 年 4 月 24 日  
一部改正 国自貨第 156 号  
令和 5 年 3 月 1 日

各地方運輸局自動車交通部長  
関東・近畿運輸局自動車監査指導部長  
沖縄総合事務局運輸部長

殿

自動車局貨物課長  
(公印省略)

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について

今般、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）附則第 1 条の 3 第 1 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、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ところである。

これを踏まえ、設定した標準的な運賃に関して別紙のとおり定めたので、事務処理上遺漏のないよう取り計らわれない。

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



# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和5年国自貨第155号）

## 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。

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

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）

#### a 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。

#### b 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。

#### c 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。

#### d 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

#### e 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。

#### f 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、1km当たりの燃料費を算出した。

【算定式】軽油単価（100円/L）÷燃費

#### g オイル費

原価調査結果により、1km当たりのオイル費を算出した。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和5年国自貨第155号）

【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）

## a タイヤ費

原価調査結果により、1km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）

## b 尿素水費

原価調査結果により、1km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1L当たり走行距離（km）

## c 車検・修理費

原価調査結果により、1km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）

## d 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~1の合計値（円/km）} ÷ {1-間接費率（%）} - {h~1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、帰り荷がな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・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。

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

また、基礎走行距離を超えて運行する場合の加算額は1km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。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和5年国自貨第155号）

## 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。

（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到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時間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）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、

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和5年国自貨第155号）

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。具体的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、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃（燃料サーチャージの算出方法等）を定めた件（令和5年国土交通省告示第147号）の定めるところによる。

## （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。

# 1 国土交通省標準的な運賃告示等

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和4年国自貨第67号/第102号）

国自貨第 67 号  
令和 4 年 9 月 7 日

各地方運輸局自動車交通部長  
関東・近畿運輸局自動車監査指導部長  
沖縄総合事務局運輸部長 } 殿

自動車局貨物課長  
(公印省略)

海上コンテナ輸送の割増率について

今般、海上コンテナ輸送事業者を対象とした実態調査結果から、下記の事項が確認されたので、了知されたい。  
なお、本通知は別添により公益社団法人全日本トラック協会へ周知していることを申し添える。

記

**海上コンテナ輸送**における運賃は、「標準的な運賃」における「トレーラー（20tクラス）」の「**4割増**」となること。

国自貨第 102 号  
令和 4 年 11 月 21 日

各地方運輸局自動車交通部長  
関東・近畿運輸局自動車監査指導部長  
沖縄総合事務局運輸部長 } 殿

自動車局貨物課長  
(公印省略)

セメントバルク車他3車種の割増率について

今般、セメントバルク輸送、ダンプ輸送、コンクリートミキサー輸送、タンク（石油、化成品、高圧ガス）輸送事業者を対象とした実態調査結果から、下記の事項が確認されたので、了知されたい。  
なお、本通知は別添により公益社団法人全日本トラック協会へ周知していることを申し添える。

記

**セメントバルク車**は、「標準的な運賃」における「大型車（10tクラス）」及び「トレーラー（20tクラス）」の「**2割増**」となること。

**ダンプ車**は、「標準的な運賃」における「大型車（10tクラス）」の「**2割増**」となること。

**コンクリートミキサー車**は、「標準的な運賃」における「大型車（10tクラス）」の「**2割増**」となること。

**タンク車**は、**石油製品**について、「標準的な運賃」における「大型車（10tクラス）」及び「トレーラー（20tクラス）」の「**3割増**」となること、**化成品**について、「標準的な運賃」における「大型車（10tクラス）」及び「トレーラー（20tクラス）」の「**4割増**」となること、**高圧ガス製品**について、「標準的な運賃」における「大型車（10tクラス）」及び「トレーラー（20tクラス）」の「**5割増以上**（※）」となること。（※）高圧ガスについては内容物に対応したタンク仕様による車両本体価格が高額となる場合がある。



車両区分	割増率
●海上コンテナ輸送 標準的な運賃における「トレーラー（20tクラス）」の	4割
●セメントバルク車 標準的な運賃における「大型車（10tクラス）」及び 「トレーラー（20tクラス）」の	2割
●ダンプ車 標準的な運賃における「大型車（10tクラス）」の	2割
●コンクリートミキサー車 標準的な運賃における「大型車（10tクラス）」の	2割
●タンク車（石油製品） 標準的な運賃における「大型車（10tクラス）」及び 「トレーラー（20tクラス）」の	3割
●タンク車（化成品） 標準的な運賃における「大型車（10tクラス）」及び 「トレーラー（20tクラス）」の	4割
●タンク車（高圧ガス製品） 標準的な運賃における「大型車（10tクラス）」及び 「トレーラー（20tクラス）」の	5割以上

「契約内容の書面化」概要

# 1. 契約書面の必要記載事項

- 書面化は対象となる運送行為の実施前に、契約に関する必要事項を共有するものであり、運送受託者及び運送委託者両者は予め書面の様式、受け渡しのプロセスなど手順ルールを決め、運送実施前段階の書面化を行います。
- 運送受託者と直接契約関係にない荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者においても、業務・責任の範囲、運送条件、取引条件を明確化することにより、他の物流事業者とも連携し、輸送品質の向上も期待できるため、運送状（委託書）を発出します。
- 多層化している場合でも、各段階で契約書面化が必要です。

必要記載事項	内 容
貨物の品名、重量、個数等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運送委託者、運送受託者間での決定に従い運送品の概要を記載して下さい。（運転者においても掌握できる範囲であれば、詳細な記載を要しません。）</li> <li>・運送品にあわせ適切な車種及び台数を記載して下さい。</li> </ul>
運送日時（積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・所定の拘束時間、休息期間、運転時間、連続運転時間に抵触しないこと、荷待ち時間が生じないこと等に留意して運送委託者、運送受託者間で決定後に記載して下さい。</li> </ul>
運送の扱種別	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積合せ運賃、貸切距離制運賃、貸切時間制運賃等の扱種別を記載して下さい。</li> </ul>
荷送人・荷受人の連絡先等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物自動車運送事業者へ運送を委託する者及び貨物の受取人の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他連絡先を記載して下さい。</li> </ul>
運送状の作成年月日等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運送状を作成した年月日がわかるように記載して下さい。</li> </ul>
高価品は貨物の種類・価額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物に高価品が含まれる場合は、運送品の概要欄に種類及び価額をあわせて記載して下さい。</li> </ul>

必要記載事項	内 容
積込み・取卸し作業委託の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物自動車運送事業者に積込み又は取卸し作業を委託する際にはその旨を記載してください。</li> </ul>
附帯業務の委託	<ul style="list-style-type: none"> <li>・標準貨物自動車運送約款第60条第1項を踏まえ、提供する役務を記載して下さい。</li> </ul>
運賃、燃料サーチャージ、料金（積込料及び取卸料、待機時間料、附帯業務料等）、有料道路利用料、立替金その他の費用	<p>【運賃、燃料サーチャージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該運送について、実際に適用する運賃、燃料サーチャージの金額を記載して下さい。</li> </ul> <p>【料金（積込料及び取卸料、待機時間料等）】</p> <p>当該運送について、運賃とは別に料金が発生する場合には、各料金をそれぞれ区分して設定。</p> <p>&lt;積込料及び取卸料&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物自動車運送事業者が積込み又は取卸し作業を行う場合は、料金を記載。</li> </ul> <p>&lt;待機時間料&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間単価を基に、見込み待機時間に応じた料金の金額を記載。</li> </ul> <p>&lt;附帯業務料&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・附帯業務を行う場合には、料金を記載して下さい。また、荷役機械使用料、架装費等の費用があればこの欄に記載。</li> </ul> <p>【有料道路利用料、立替金その他の費用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運送委託者が運送受託者に対して負担する料金の金額を記載して下さい。金額ではなく、実際に要した費用とする場合には、その旨を明記。</li> </ul> <p>&lt;有料道路利用料&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・有料道路を利用する場合には、利用料金を記載。</li> </ul> <p>&lt;その他の費用&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・上記の他に運送に付随して費用が生じた場合は記載。</li> </ul>
運送保険加入の委託の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運送保険への加入を貨物自動車運送事業者に委託する場合にはその旨を記載してください。</li> </ul>
支払方法、支払期日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃・料金の支払方法、支払期日（年月日）を記載して下さい。</li> </ul>

## 2. 契約条件の重要事項

- 運送契約の締結にあたり、事前に協議すべき重要事項があります。新規取引開始時には、運送委託者に相談可能なケースが多く見受けられますので、以下の事項についても話し合いを行い、不利にならない契約内容としてください。
- 以下では、トラック運送業における契約締結にあたっての重要テーマについて、整理します。

契約条件	内 容
積込料・取卸料、附带作業に伴う料金設定	・ 運送契約では、積込料・取卸料、附带作業内容及び料金が明記されていないケースが多く、現場では無償による附带作業の提供が要請されることが多くあります。こうした問題に対して、別途運賃・料金を収受する取組が必要です。
待機時間料、時間延長等の割増料	・ 貨物の積込、取卸ろしに際して、運送委託者のターミナル等で待機させられるケースがあり、当該時間中は車両、運転者ともに拘束されているため、延長時間分については別途運賃・料金に反映する取組が必要です。
燃料価格上昇に伴うコストアップ分の運賃転嫁	・ 燃料価格上昇に対しては、燃料サーチャージ、運賃引上げ等の方法により、代金を収受する取組が必要です。
到着時間遅延、貨物汚破損等による損害賠償	・ 運送契約では、到着時間の遅延、貨物の汚破損等による損害賠償を請求される場合がありますが、どのような条件で、どのくらいの金額を負担するかルール化する取組が必要です。
契約の中途解約	・ 運送契約では大口取引の場合でも、1～3カ月前に契約解除を認めている場合があり、契約通りの猶予期間では不測の損害を被ります。そのため、契約の中途解約の場合のルールを詳細に定めることが望まれます。

## 3. 到着時間遅延、貨物汚破損等による損害賠償

- 運送契約では、到着時間の遅延、貨物の汚破損等による損害賠償を請求される場合があります。
- 到着時間に遅延した場合、理由を問わず一律損害賠償を請求されたり、貨物の外箱の一部でも破損すれば、商品を全て買取り要求がなされる問題があります。このような問題に対して、十分な話し合いを行い、契約上のルールを合意することが望まれます。

検討事項	内 容
到着時間の遅延による損害賠償	・ 運送委託者の責に基づかない事由により、到着時間に遅延した場合、到着時間に遅延した原因別に検討する必要があります。なお、到着時間遅延によるペナルティを設定している場合、交通事故発生率が高いため、損害賠償請求については廃止することが望まれます。（国土交通省「安全運行パートナーシップガイドライン」）
貨物の汚破損による損害賠償	・ 貨物の汚破損では、運送受託者の責に基づく場合、原因別に分けて対応することが望まれます。外箱が少し傷付いても、全額弁償させられるケースもあり、運賃に見合わないリスク負担を負っており、公正性に欠けるケースが見受けられるため、十分に協議することが望まれます。 ・ 交通事故による貨物の汚破損の場合でも、事故原因が運送受託者にあるかどうかなど、原因をも考慮して具体的に検討しておくことが望まれます。
契約不履行による損害賠償 他	・ 契約不履行による損害賠償を契約書で合意しているケースがありますが、具体的な場面を想定し、損害賠償額の上限を予め検討しておく必要があります。 ・ 「問題発生した場合には、双方誠意を持って協議する」という文言では不十分であり、より具体的に検討することが望まれます。



## 4. 待機時間、時間延長等の割増料

- 地裁判例では、「労働者が集荷場や配送先で荷物の受取り、他の労働者の手伝い、管理保管などの業務に従事している時間、待機時間が労働時間にあたると認定し、未払い賃金と時間外労働に相当する分の割増賃金、付加金の支払いを命じました。」（平成22年（ワ）第682号未払い賃金等請求事件）今後、トラック運送業では、待機時間分も必要に応じて割増賃金を負担する場合があります。そのため、待機時間に係る人件費負担分を運賃に転嫁できるよう運送委託者と協議することが望まれます。
- 貨物の積込、取卸しの際に、ターミナル等で待機するなどの待機時間が発生する場合があります。ヒアリング調査結果では、運送受託者は平均で2時間、長いときには10時間以上待機させられるなど、運送効率化の阻害要因となる深刻な問題となっています。

検討事項	内 容
待機時間の正確な把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 手待ち時間、待機時間を割増料金として、運賃転嫁、料金収受するために、現状では何時間の手待ち時間、待機時間があるか正確に把握した上で、交渉相手に示すことが求められます。</li> <li>・ 毎回の運行時間における手待ち時間、待機時間を運転者が日誌に記録して、正確に把握することが、交渉を始めるための第一歩となります。</li> </ul>
待機時間の原価計算	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 手待ち時間、待機時間が月間どのくらいの時間となり、原価計算をすると、いくらくらいの損失につながっているか計算します。</li> <li>・ 車両の「1時間当たり固定費」を算出して、待機時間を乗じて算出します。そこから、1月間でどのくらいの費用負担となっているか把握し、1時間の延長でどのくらいの追加料金を収受すべきか検討します。</li> </ul>
説明資料の作成 地道な交渉の展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 待機時間の実態把握及び原価計算を踏まえ、運送委託者に向けた説明資料を作成し、地道な交渉を展開します。</li> <li>・ 仮に、交渉が決裂した場合には、その運送委託者との取引を解消するか、事前に検討します。待機時間が長く、非効率な運行が強いられ、適正な料金を収受できない取引先は、損益上、赤字ケースが多く、会社の成長を阻害している場合もあります。</li> </ul>

## 5. 積込・取降作業、附带作業の料金

- トラック運送業界では、フォークリフト操作による貨物の積込み、取卸し、商品陳列、廃棄物の持帰り作業、パレットの回送業務など、多種多様な無償の附带作業が存在します。これらは事故のリスクがあったり、大変手間を要する作業であるが、無償で提供することを強いられているケースがあります。
- 附带作業の料金については、実態把握を踏まえ、どのくらいの原価を要しているか計算し、論理的な交渉を展開し、料金収受に努めてください。

検討事項	内 容
附带作業の実態把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 作業料金について、料金収受していくためには、まず最初に自社ではどこの取引先に対して、いかなる作業を提供しているか、対価、事故リスク、損害賠償についても、整理していきます。</li> <li>・ 本来は貨物運送のみの契約であれば、貨物の積込み、取卸し作業も、附带作業となりますので、契約内容と実態を詳細に調査してください。</li> </ul>
附带作業における熟練、ノウハウの必要性の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 作業のうち、誰もが簡単にできる作業内容では料金収受の交渉は困難な場合もあります。しかし一方で、附带作業は熟練と経験が必要で、特定の運転者しかできないような場合には、交渉が成功する可能性が飛躍的に高まります。</li> <li>・ 現在提供している作業の内容が、熟練・ノウハウが必要で、他に替えがきかない特徴を有するかどうかご確認ください。</li> </ul>
附带作業の料金水準を検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 作業内容、所要時間、事故の危険性、損害賠償の有無など、総合的に考慮して、料金水準を検討します。</li> <li>・ 1回当たり料金、1時間当たり料金等を検討し、運送委託者が負担できる水準かどうか検討し、交渉の準備を行います。</li> </ul>

## 6. 価格上昇に伴うコストアップ分の運賃転嫁

- トラック運送業では、燃料費は運送原価にも高い比率を占めています。特に、長距離運送では、売上高に対する燃料費比率は3～5割のケースもあり、赤字の原因になっています。
- 燃料価格が上昇して、運送原価が高くなる場合には、燃料価格上昇分の運賃転嫁又は燃料サーチャージ（別建）により収受する取組みが極めて重要です。

## 7. 契約の中途解約に伴う違約金

- トラック運送業では、反復継続して取引するケースが多く、特定の荷主のための車両調達、パネル塗装など、特殊装備を付した車両を購入する場合があります。
- 運送受託者が初期投資をしているにもかかわらず、中途解約する運送委託者（主に荷主）が存在するため、運送受託者は不測の損害を被るリスクに晒されています。

### 検討事項

### 内 容

#### 燃料サーチャージ導入による対応

- ・燃料サーチャージ導入の場合、燃料サーチャージを適用する「基準価格（燃料サーチャージを有効にする価格）」の設定がポイントとなります。基準価格を高め設定されてしまうと、トラック運送事業者にとって不利な状況となります。
- ・燃料サーチャージは運賃の引上げではないため、導入しやすいと考える運送委託者も存在するため、まずは十分な話し合いが望まれます。

#### 運賃の引上げによる対応

- ・燃料価格の上昇に対して、運賃そのものを引上げるにより対応します。取引開始時点の燃料価格が80円であれば、まずは燃料価格100円を前提とした燃料費をもって、運賃の引上げを行います。
- ・さらに燃料価格が下がらない場合には、燃料サーチャージ導入を図ります。

#### 契約書面の内容チェック

- ・燃料価格上昇に対処するために、書面で合意事項を記述する場合、燃料サーチャージであれば基準価格、燃料価格（公表価格）、見直しの頻度、廃止の基準など、詳細に定め、トラック運送事業者側に不利にならないような交渉を行うことが望まれます。
- ・燃料サーチャージは、運送受託者に不利に設計することは簡単にできますので、運送委託者が示す書類を熟読しないままに署名押印してはいけません。

### 検討事項

### 内 容

#### 契約の中途解約条項の確認

- ・継続取引の基本契約書等における中途解約に関する規定を確認してください。通常「1か月前に申し入れすることにより契約解除できる」とする文言がありますが、1か月という期間が短すぎないかどうか、検討します。

#### 中途解約による損害額を踏まえた違約金の設定

- ・契約の中途解約により、パネル塗装、特殊装備などの投下資本が回収できない場合があるため、中途解約に伴う違約金の取決めを书面化することを望まれます。

#### 中途解約条項の見直しを交渉

- ・中途解約による損害賠償規定の創設、適切な予告期間を検討します。
- ・中途解約の予告期間が1～3ヶ月と短い場合がありますので、適切な期間を協議してください。

## 「燃料サーチャージ制」概要

# 燃料サーチャージとは、何か？

- 燃料サーチャージは、燃料価格の上昇によるコストの増加分を別建ての運賃や料金として収受するものです。
- 燃料価格が上昇したコストアップ分に対応する「燃料油価格変動調整金、燃料加算金、割増料金」の位置づけです。

## 燃料サーチャージは「燃料費増加分」

燃料価格 = 100円		燃料価格 = 150円	
燃料費	5,400円	燃料費	5,400円
人件費	20,000円	人件費	20,000円
車両費		車両費	
間接費		間接費	
タイヤ費		タイヤ費	
修理費		修理費	
税金		税金	
保険		保険	
その他		その他	
合計	25,400円	合計	28,100円

**燃料費増加分 2,700円**

燃料サーチャージ

燃料サーチャージ額 2,700円  
(燃料価格上昇分)

<前提条件>  
燃料価格上昇額：50円  
走行距離：200km  
燃費：3.7km/ℓ

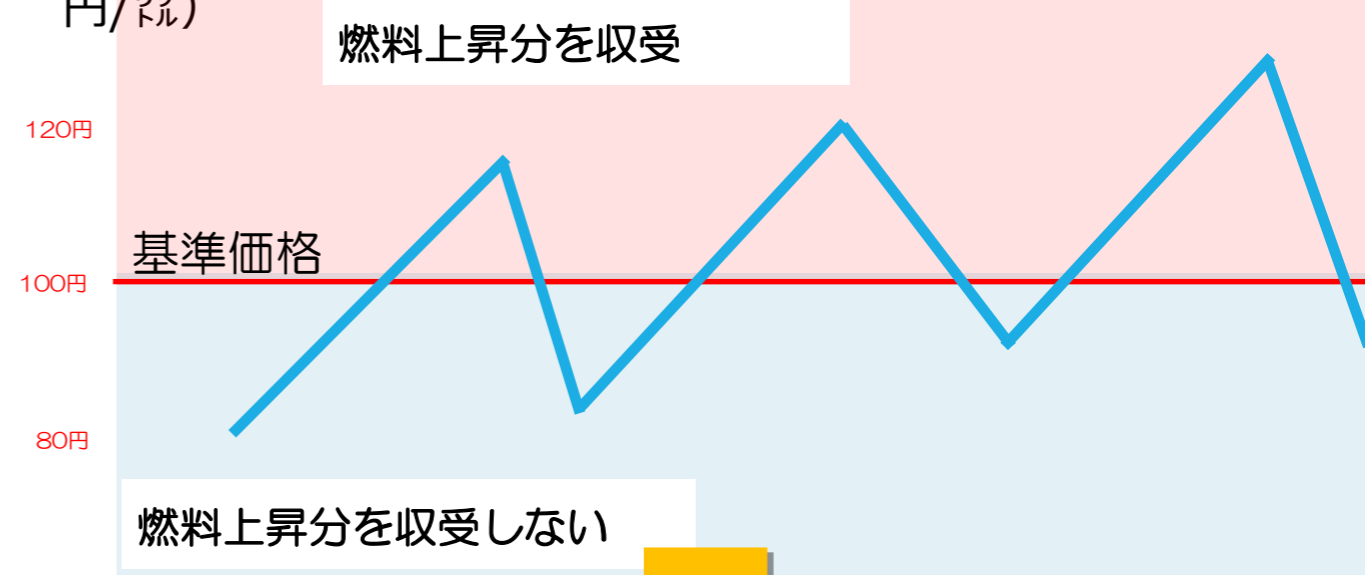
○計算式  
走行距離200km ÷ 燃費3.7km/ℓ × 燃料価格上昇額50円  
→ 約2,700円

# 燃料サーチャージは、燃料価格上昇時に収受

- 燃料サーチャージを「有効」にする基準価格を決めて、実際の燃料価格が「基準価格」を上回れば、燃料上昇分を収受し、逆に「基準価格」を下回れば収受しません。

## 燃料サーチャージを収受する基準価格を設定

(燃料価格：円/ℓ)



燃料価格が基準を超えると収受、  
基準価格を下回れば収受を中止

契約時：軽油価格100円

燃料費：5,400円

50円上昇

2,700円上昇

100円部分

従前と同じ：5,400円

上昇50円部分

燃料価格上昇分：2,700円

## 燃料サーチャージの届出書類

○ 届出では、燃料サーチャージ届出書を提出します。

### 燃料サーチャージ届出書

- ①国土交通省のひな形を活用・・・燃費のみ記載
- ②独自に作成・・・定額方式、運賃比率転嫁方式等

↓

地方運輸支局へ提出（届出）

↓

荷主等への申入れ、交渉の展開

基準価格

○ 基準価格とは、燃料サーチャージを開始する燃料単価で、契約開始時の燃料単価等を活用します。

改定する刻み幅

○ 燃料価格の上昇に応じて算出できるようにするために、改訂する刻み幅を設定。5円または10円で設定します。

改定条件

○ いつ時点の燃料単価が、設定する燃料単価を超過した場合、いつから新単価を適用するか設定。

廃止条件

○ 燃料価格が基準価格を下回った場合、いつから燃料サーチャージを廃止するか設定。

計算式

○ 自社の運賃の建て方に応じて、計算式を設定。個建運賃でも計算式を設定できます。

燃料サーチャージの改定条件

○ 燃料価格により、上昇額を設定し、燃料サーチャージの算出に活用します。

調達している軽油価格

○ 調達している燃料価格とする方式だけでなく、取引先と予め設定した燃料価格（統計）も活用できます。

算出上の代表価格

○ 基準価格の平均値を算出します。

上昇額

○ 「上昇額 = 代表価格 - 基準価格」の算式で求め、燃料サーチャージ計算に活用。

車両燃費

○ 自社の車両の平均的な燃費を記載。  
 【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

## 運賃料金適用方の作成ポイント

## 7. 「運賃料金届出書・適用方」の様式

- 『今すぐわかる標準的な運賃』（全日本トラック協会）の別冊を活用し、届出書類を作成できます。
- WEBサイトより、届出書の様式をダウンロードして作成できます。

別冊

運賃料金届出書  
運賃料金適用方

様式集・参考例

運賃料金届出書	記入例	
運賃料金届出書	様式	…………… 片面1頁
運賃料金適用方	様式	…………… A4 4枚 両面8頁
運賃料金適用方 (国土交通省平成11年適用方)	参考例	…………… A4 4枚 両面8頁
燃料サーチャージ	参考例	…………… A4 1枚 両面2頁

様式や参考例は、すべて全日本トラック協会のホームページからダウンロードできます。



(出所) 『今すぐわかる標準的な運賃別冊』（全日本トラック協会）

- 別冊の「運賃料金適用方」の様式は2種類あり、数字が空欄の様式と、国土交通省（平成11年）の数値を記載した様式があります。
- 様式にある項目を削除したり、追加したりする場合、WEBサイトよりダウンロードして作成します。

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。

(出所) 『今すぐわかる標準的な運賃別冊』（全日本トラック協会）

# 8. 「運賃及び料金設定（変更）届出書作成」のポイント

- 「一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金設定（変更）届出書作成」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作成します。

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

検索

[http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/kaisei\\_jigyoho\\_202008.html](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 ○ 年 ○ 月 ○ 日

○○○ 運輸局長 殿

住所 東京都新宿区四谷○-○-○  
氏名又は名称 ○○○運送株式会社  
代表者の氏名 ○○ ○○  
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○-○-○  
氏名又は名称 ○○○運送株式会社  
代表者の氏名 ○○ ○○

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

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。

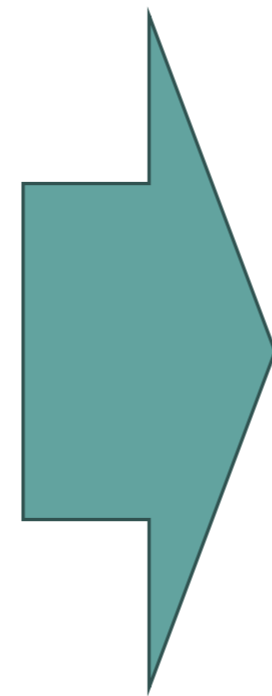
旧) H2運賃 H6公示運賃 H9公示運賃 H11公示運賃  
その他(別添3のとおり)

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 ○ 年 ○ 月 ○ 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



# 9. 「運賃料金適用方」の作成ポイント

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\_\_\_%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。

- 1 -

裏面に続く⇒

## 運賃の計算方法 (重要度【非常に高い】)

### ○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30%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。）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\_\_\_%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）×\_\_\_（%）}

（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」であっても、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%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
- 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。

## 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、人材教育コスト、安全管理コスト、リスク対応コスト等貨物の汚破損、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。

### ○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. 高压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	生さなぎ、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とその長さの___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。

### 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【低い】）

- 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。 \_\_\_\_\_割

#### 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

地域	車種別			
	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

_____時間ごとに	上限	下限
_____円	_____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
- ③ 運賃表計算シートで設定

## MEMO

# 10. 「燃料サーチャージ」届出書の作成ポイント

別添 1

## 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)	7.9 km/L
中型車 (4 tクラス)	5.9 km/L
大型車 (10 tクラス)	3.7 km/L
トレーラー (20 tクラス)	2.9 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書の作成ポイント

### ○ 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



インボイス制度が開始されます

令和5年 10月1日～ **消費税の仕入税額控除の方式として インボイス制度が開始されます**

平成30年4月 国税庁 (令和4年7月改訂)

令和5年10月1日から、複数税率に対応した消費税の仕入税額控除の方式としてインボイス制度（適格請求書等保存方式）が開始されます。インボイス制度の下では、**税務署長に申請して登録を受けた課税事業者である「インボイス発行事業者」（適格請求書発行事業者）が交付する「インボイス」（適格請求書）等の保存が仕入税額控除の要件**となります。

令和元年10月1日から令和5年9月30日までの間の仕入税額控除の方式は、区分記載請求書等保存方式です。区分記載請求書等保存方式の内容については、パンフレット「よくわかる消費税軽減税率制度（令和元年7月）」をご参照ください。

**1 インボイスとは**

インボイスとは、「**売手が、買手に対し正確な適用税率や消費税額等を伝えるための手段**」であり、一定の事項が記載された請求書や納品書その他これらに類するものをいいます。

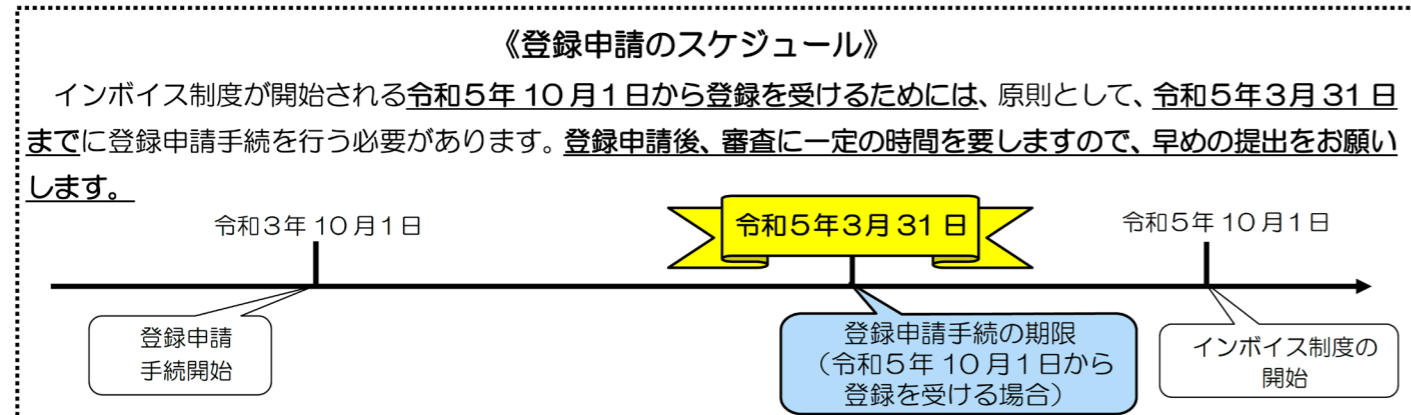
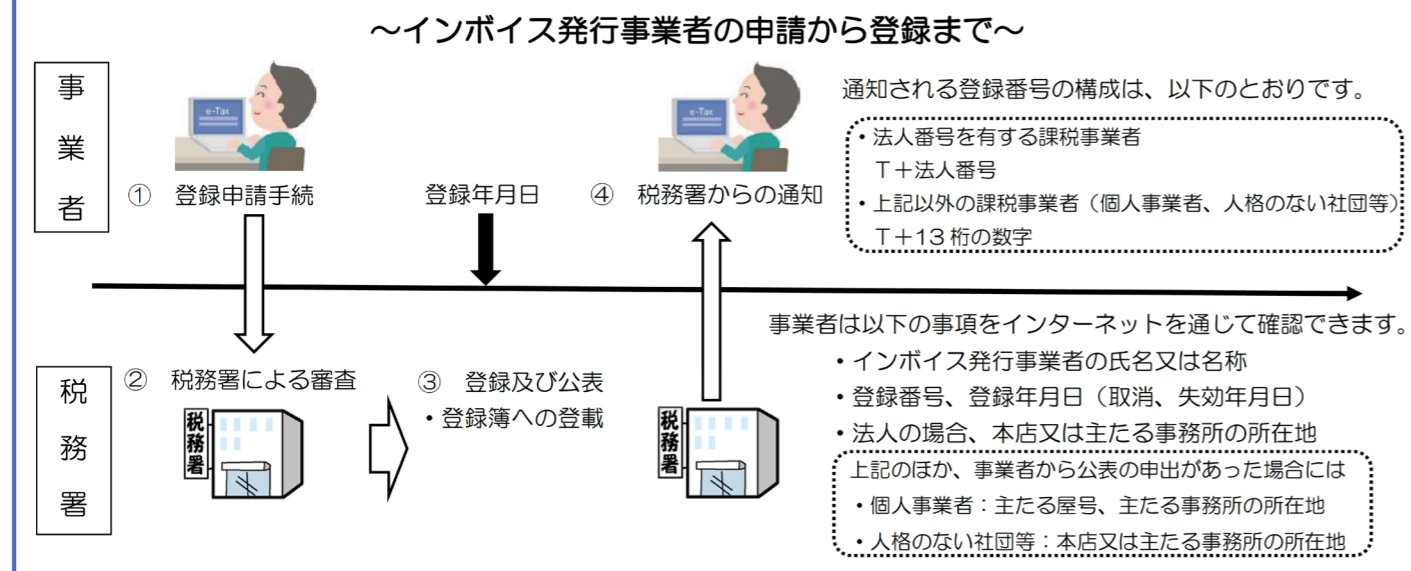
※ 請求書や納品書、領収書、レシート等、その書類の名称は問いません。

**2 インボイス発行事業者登録制度**

- インボイスを交付できるのは、**インボイス発行事業者に限られます。**
- インボイス発行事業者となるためには、登録申請手続きを行い、登録を受ける必要があります。

なお、**課税事業者でなければ登録を受けることはできません。**

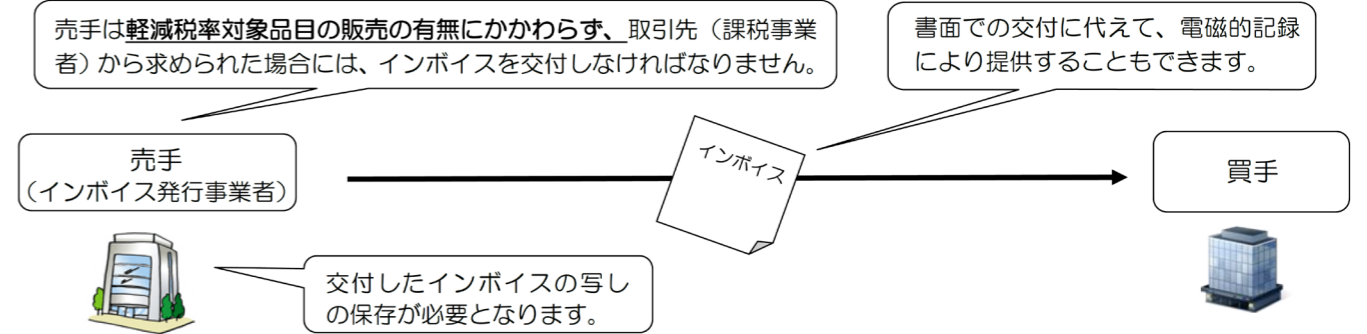
- ※ 免税事業者がインボイス発行事業者の登録を受けるためには、「6 免税事業者の登録手続き」をご覧ください。
- ※ インボイス発行事業者は、基準期間の課税売上高が1,000万円以下となった場合であっても免税事業者にはならず、消費税及び地方消費税の申告義務が生じますのでご注意ください。



**3 インボイス発行事業者の義務等（売手側の留意点）**

インボイス発行事業者には、インボイスを交付することが困難な一定の場合（下記(2)参照）を除き、取引の相手方（課税事業者に限ります。）の求めに応じて、**インボイスを交付する義務及び交付したインボイスの写しを保存する義務**が課されます。

※ 不特定多数の者に対して販売等を行う小売業、飲食店業、タクシー業等については、記載事項を簡易なものとした「簡易インボイス」（適格簡易請求書）を交付することができます。



- (注) 1 インボイス発行事業者は、交付したインボイスに誤りがあった場合には、修正したインボイスを交付しなければなりません。  
 2 インボイスの交付に当たっては、以下の行為が禁止されており、違反した場合の罰則も設けられています。  
 (1) インボイス発行事業者の登録を受けていない事業者が、インボイスと誤認されるおそれのある書類を交付すること。  
 (2) インボイス発行事業者が、偽りの記載をしたインボイスを交付すること。

**(1) インボイスの記載事項**

インボイス発行事業者は、以下の事項が記載された請求書や納品書その他これらに類する書類を交付しなければなりません（下線の項目が、現行の区分記載請求書の記載事項に追加される事項です。）。

- ① インボイス発行事業者の氏名又は名称及び**登録番号**
- ② 取引年月日
- ③ 取引内容（軽減税率の対象品目である旨）
- ④ 税率ごとに区分して合計した対価の額（税抜き又は税込み）及び**適用税率**
- ⑤ **消費税額等**（端数処理は一インボイス当たり、税率ごとに1回ずつ）
- ⑥ 書類の交付を受ける事業者の氏名又は名称

⑥ 請求書	
××年11月分	
11/1 牛肉 ※	5,400円
11/2 小麦粉 ※	2,160円
⋮	⋮
11/30 ビール	6,600円
※ 軽減税率対象	③ 合計 87,200円
	うち消費税 7,200円
(10%対象 40,000円)	⑤ 消費税 4,000円
(8%対象 40,000円)	⑤ 消費税 3,200円
①	④ △△(株) 登録番号 T1234567890123

(注) 簡易インボイスの記載事項は上記①から⑤となり（ただし、「適用税率」「消費税額等」はいずれか一方の記載で足りる）、上記⑥の「書類の交付を受ける事業者の氏名又は名称」は記載不要です。

**(2) インボイスの交付義務免除**

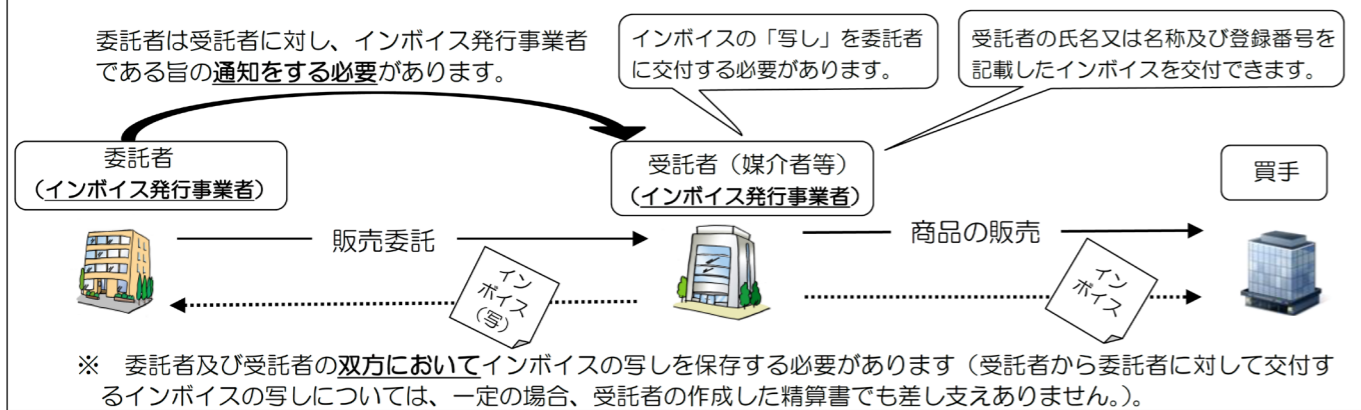
インボイスを交付することが困難な以下の取引は、インボイスの交付義務が免除されます。

- ① 公共交通機関である船舶、バス又は鉄道による旅客の運送（3万円未満のものに限ります。）
- ② 出荷者が卸売市場において行う生鮮食料品等の譲渡（出荷者から委託を受けた受託者が卸売の業務として行うものに限ります。）
- ③ 生産者が農業協同組合、漁業協同組合又は森林組合等に委託して行う農林水産物の譲渡（無条件委託方式かつ共同計算方式により生産者を特定せずに行うものに限ります。）
- ④ 自動販売機等により行われる課税資産の譲渡等（3万円未満のものに限ります。）
- ⑤ 郵便切手を対価とする郵便サービス（郵便ポストに差し出されたものに限ります。）

**(3) インボイスの交付方法の特例**

媒介又は取次ぎに係る業務を行う者（媒介者等）を介して行う課税資産の譲渡等について、委託者及び媒介者等の**双方がインボイス発行事業者である場合**には、一定の要件の下、媒介者等が、**自己の氏名又は名称及び登録番号**を記載したインボイスを委託者に代わって交付することができます。

### 《インボイスの交付方法の特例の具体例：委託販売》



## 4 仕入税額控除の要件（買手側の留意点）

インボイス制度の下では、インボイスなどの請求書等の交付を受けることが困難な一定の場合（下記(3)参照）を除き、**一定の事項を記載した帳簿及び請求書等の保存が仕入税額控除の要件となります。**

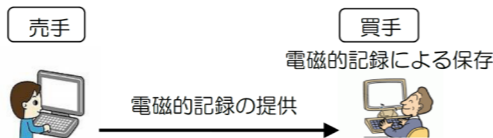
### (1) 帳簿の記載事項

保存が必要となる帳簿の記載事項は、以下のとおりです（現行と同様）。

- 課税仕入れの相手方の氏名又は名称
- 取引年月日
- 取引内容（軽減税率の対象品目である旨）
- 対価の額

《帳簿の記載例》

総勘定元帳（仕入） ※は軽減対象				
XXX年	2月	日	摘要	借方(円)
	11	30	△△食品類 ① 食料品※ ③	8% 86,400
	11	30	〇〇商事類 文具類	10% ④ 44,000



### (2) 請求書等の範囲

仕入税額控除のためには、以下の請求書等の保存が必要です。

- インボイス又は簡易インボイス
- 買手が作成する仕入明細書等（インボイスの記載事項が記載されており、課税仕入れの相手方（売手）の確認を受けたもの）
- 卸売市場において委託を受けて卸売の業務として行われる生鮮食料品等の譲渡及び農業協同組合等が委託を受けて行う農林水産物の譲渡について、受託者から交付を受ける一定の書類（前記3(2)②③の取引）
- ①から③の書類に係る電磁的記録

### (3) 帳簿のみの保存で仕入税額控除が認められる場合

請求書等の交付を受けることが困難な以下の取引は、帳簿のみの保存で仕入税額控除が認められます。

- インボイスの交付義務が免除される前記3(2)①④⑤に掲げる取引
- 簡易インボイスの記載事項（取引年月日を除きます。）を満たす入場券等が、使用の際に回収される取引
- 古物営業、質屋又は宅地建物取引業を営む者がインボイス発行事業者でない者から棚卸資産を取得する取引
- インボイス発行事業者でない者から再生資源又は再生部品（棚卸資産に限りません。）を購入する取引
- 従業員等に支給する通常必要と認められる出張旅費、宿泊費、日当及び通勤手当等に係る課税仕入れ

（注） 現行、「3万円未満の課税仕入れ」及び「請求書等の交付を受けなかったことにつきやむを得ない理由があるとき」は、一定の事項を記載した帳簿の保存のみで仕入税額控除が認められる旨が規定されていますが、インボイス制度開始後は、これらの規定は廃止されます。

### 《免税事業者等からの課税仕入れに係る経過措置》

インボイス制度開始後は、免税事業者や消費者など、インボイス発行事業者以外の者から行った課税仕入れは、原則として仕入税額控除を行うことができません。

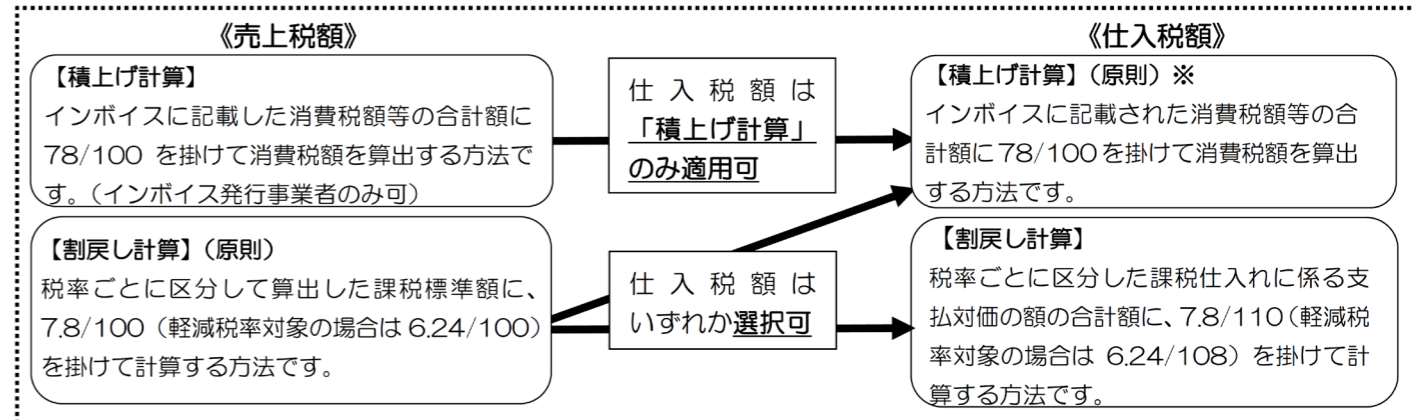
ただし、区分記載請求書等と同様の事項が記載された請求書等及びこの経過措置の規定の適用を受ける旨を記載した帳簿を保存している場合には、次の表のとおり、一定の期間は、仕入税額相当額の一定割合を仕入税額として控除できる経過措置が設けられています。

期間	割合
令和5年10月1日から令和8年9月30日まで	仕入税額相当額の80%
令和8年10月1日から令和11年9月30日まで	仕入税額相当額の50%

## 5 税額計算の方法

令和5年10月1日以降の売上税額及び仕入税額の計算は、次の①又は②を選択することができます。

- インボイスに記載のある消費税額等を積み上げて計算する「積上げ計算」※
- 適用税率ごとの取引総額を割り戻して計算する「割り戻し計算」



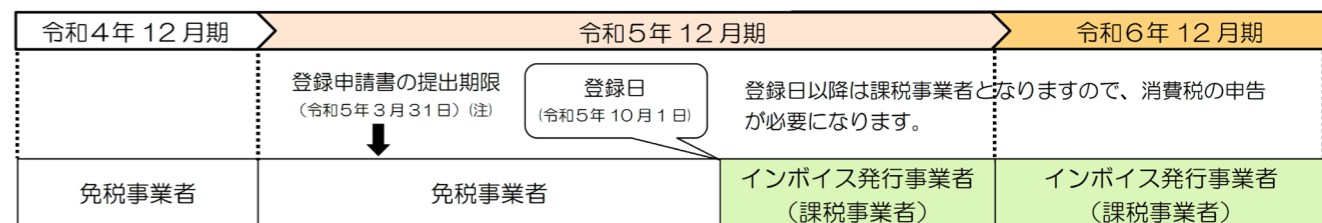
※ 仕入税額の積上げ計算の方法として、課税仕入れの都度、課税仕入れに係る支払対価の額に110分の10（軽減税率の対象となる場合は108分の8）を乗じて算出した金額（1円未満の端数が生じたときは、端数を切捨て又は四捨五入します。）を仮払消費税額等とし、帳簿に記載（計上）している場合は、その金額の合計額に100分の78を掛けて算出する方法も認められます（帳簿積上げ計算）。

## 6 免税事業者の登録手続

免税事業者が令和5年10月1日から令和11年9月30日までの日の属する課税期間中に登録を受けることとなった場合には、**登録日から課税事業者となる経過措置が設けられています。**

なお、この経過措置の適用を受けて登録申請を行う場合には、**消費税課税事業者選択届出書を提出する必要はありません。**

（例）個人事業者や12月決算の法人が、令和5年10月1日から登録を受ける場合



（注） 令和5年3月31日までに提出することが困難な事情がある場合は、令和5年9月30日まで

インボイス発行事業者になると、基準期間の課税売上高が1,000万円以下となっても、登録の効力が失われず、消費税の申告が必要です。

上記経過措置の適用を受ける場合、登録を受けた日から2年を経過する日の属する課税期間の末日までは、免税事業者となることはできない（登録を受けた日が令和5年10月1日の属する課税期間中である場合を除きます。）ため、「適格請求書発行事業者の登録の取消しを求める旨の届出書」を提出し、登録の効力が失われても、基準期間の課税売上高にかかわらず、課税事業者として消費税の申告が必要となります。

### 《インボイス制度に関するお問合せ先》

- **税務相談チャットボット（インボイス制度）**  
ご質問内容をメニューから選択するか、文字で入力いただくと、AI（人工知能）を活用して、「税務職員ふたば」が自動でお答えします。「インボイス制度特設サイト」からもご利用いただけます。
- **軽減・インボイスコールセンター（消費税軽減税率・インボイス制度電話相談センター）**  
専用ダイヤル 0120-205-553（無料）【受付時間】9:00~17:00（土日祝除く。）  
インボイス制度及び軽減税率制度に関する一般的なご質問を受け付けています。



# インボイス制度対応のための請求書作成ポイント

- インボイス制度対応できる請求書の作成方法についてのご質問が多く寄せられています。
- 特に、運賃は「外税」、高速道路利用料金は「内税」のため、どのように請求書を作成すればいいか、作成ポイントを整理します。なお、外税は税抜額、内税は税込額です。

## 外税、内税が混在した請求書の作成方法

○明細には税抜価額・税込価額が混在しても、問題ありません。

### Step 1

- ① 「税抜額、税込額を、税率ごとに区分して合計した額」を算出します → 内税（税抜額）の合計額を計算
- ② 税込価額 → 内税（税込額）を「税抜額」にします。  
(税込額 ÷ 1.1 = 税抜額)
- ③ 税抜額の合計と、税込額を税抜額に計算した合計額を算出します。

### Step 2

- ・ 「税率ごとに区分した消費税額等」は、Step1の合計額から算出します。
- ・ ダメな処理：個別に消費税額を計算し、当該消費税額の合計額を算出することはNGです。
- ・ 端数処理は1回のみ  
(切上げ・切捨て・四捨五入等の選択は自由)

○ これまでは、内税の高速道路利用料金の請求では、消費税額を明示していませんでしたが、インボイス制度により、内税の請求額についても、消費税額を明示する必要があります。

## ケース1 (推奨)

○ 運賃・料金 **税抜額分→調整不要 (合計額を計算)**

月日	車種	運賃単価	回数	税抜額	備考	区分
6月3日	10t車	34,500	3	103,500		外税
6月7日	トレーラ	56,800	2	113,600		外税
6月15日	10t車	56,800	5	284,000		外税
6月28日	10t車	25,000	7	175,000		外税
小計				676,100		

○ 高速道路料金 **税込額分→調整必要 (小計より、税抜額を計算)**

利用日		利用単価	回数	税込額	税抜額	備考	区分
6月14日	大型車	2,500	3	7,500	X		内税
6月14日	特大車	12,500	2	25,000			内税
6月15日	大型車	3,200	5	16,000			内税
6月15日	大型車	1,500	7	10,500			内税
小計				59,000	53,637		

税抜額	10%対象額	729,737	676,100円+53,637円
消費税額	10%対象額	72,973	
合計額		802,710	

729,737円×10%

消費税額は、合計した税抜額より、算出し、端数処理

電子帳簿保存法が改正されました

# 電子帳簿保存法が改正されました

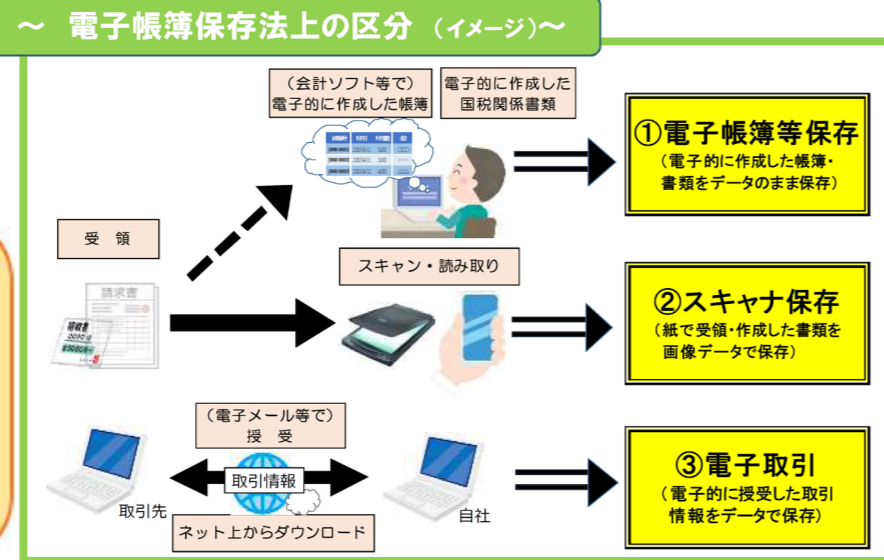
R3.05

経済社会のデジタル化を踏まえ、経理の電子化による生産性の向上、記帳水準の向上等に資するため、令和3年度の税制改正において、「電子計算機を使用して作成する国税関係帳簿書類の保存方法等の特例に関する法律（平成10年法律第25号。以下「電子帳簿保存法」といいます。）」の改正等が行われ（令和4年1月1日施行）、帳簿書類を電子的に保存する際の手続等について、抜本的な見直しが行われました。具体的な改正内容は以下のとおりです。

## 導入

Q: そもそも電子帳簿保存法とは、どのようなものですか？

A: 各税法で原則紙での保存が義務づけられている帳簿書類について一定の要件を満たした上で電磁的記録（電子データ）による保存を可能とすること及び電子的に授受した取引情報の保存義務等を定めた法律です。  
電子帳簿保存法上、電磁的記録による保存は、大きく右の3種類に区分されています。



## ～ 電子帳簿等保存(区分①)に関する改正事項 ～

### 1 税務署長の事前承認制度が廃止されました。

これまで、電子的に作成した国税関係帳簿を電磁的記録により保存する場合には、事前に税務署長の承認が必要でしたが、事業者の事務負担を軽減するため、事前承認は不要とされました（電子的に作成した国税関係書類を電磁的記録により保存する場合についても同様です。）。

令和4年1月1日以後に備付けを開始する国税関係帳簿又は保存を行う国税関係書類について適用

※ 令和4年1月1日以後も改正前の要件を満たして保存等を行おうとする方が承認を受けようとする場合には、承認申請書を令和3年9月30日までに所轄税務署長宛提出して頂くようお願いいたします（スキャナ保存も同様です。）。

### 2 優良な電子帳簿に係る過少申告加算税の軽減措置が整備されました。

一定の国税関係帳簿（注1）について優良な電子帳簿の要件（注2）を満たして電磁的記録による備付け及び保存を行い、本措置の適用を受ける旨等を記載した届出書をあらかじめ所轄税務署長に提出している保存義務者について、その国税関係帳簿（優良な電子帳簿）に記録された事項に関し申告漏れがあった場合には、その申告漏れに課される過少申告加算税が5%軽減される措置が整備されました（申告漏れについて、隠蔽し、又は仮装された事実がある場合には、本措置の適用はありません。）。

令和4年1月1日以後に法定申告期限が到来する国税について適用

（注1）一定の国税関係帳簿とは、所得税法・法人税法に基づき青色申告者（青色申告法人）が保存しなければならないこととされる総勘定元帳、仕訳帳その他必要な帳簿（掛帳や固定資産台帳等）又は消費税法に基づき事業者が保存しなければならないこととされている帳簿をいいます。

（注2）電子帳簿の保存要件の概要（次頁）の“優良”の要件をご確認ください。

### 3 最低限の要件を満たす電子帳簿についても、電磁的記録による保存等が可能となりました。

正規の簿記の原則（一般的には複式簿記）に従って記録されるものに限られます。他の要件については、電子帳簿の保存要件の概要（次頁）の“その他”の要件をご確認ください。

令和4年1月1日以後に備付けを開始する国税関係帳簿について適用

## 電子帳簿の保存要件の概要

保存要件概要		改正前	改正後	
			優良	その他
記録事項の訂正・削除を行った場合には、これらの事実及び内容を確認できる電子計算機処理システムを使用すること		○	○	-
	通常の業務処理期間を経過した後に入力を行った場合には、その事実を確認できる電子計算機処理システムを使用すること	○	○	-
	電子化した帳簿の記録事項とその帳簿に関連する他の帳簿の記録事項との間において、相互にその関連性を確認できること	○	○	-
システム関係書類等（システム概要書、システム仕様書、操作説明書、事務処理マニュアル等）を備え付けること	○	○	○	
保存場所に、電子計算機（パソコン等）、プログラム、ディスプレイ、プリンタ及びこれらの操作マニュアルを備え付け、画面・書面に整然とした形式及び明瞭な状態で速やかに出力できるようにしておくこと	○	○	○	
検索要件	① 取引年月日、勘定科目、取引金額その他のその帳簿の種類に応じた主要な記録項目により検索できること » 改正後、記録項目は取引年月日、取引金額、取引先に限定	○	○	-
	② 日付又は金額の範囲指定により検索できること	○	○※1	-
	③ 二つ以上の任意の記録項目を組み合わせた条件により検索できること	○	○※1	-
税務職員による質問検査権に基づく電磁的記録のダウンロードの求めに応じることができるようになっていること	-	-※1	○※2	

※1 保存義務者が、税務職員による質問検査権に基づく電磁的記録のダウンロードの求めに応じることができるようになっている場合には、検索要件のうち②③の要件が不要となります（後述のスキャナ保存及び電子取引についても同様です。）。

※2 “優良”の要件を全て満たしているときは不要となります。

（参考）優良な電子帳簿の要件を満たして対象帳簿の備付け及び保存を行い、前頁2の届出書の提出がある場合には、所得税の青色申告特別控除（65万円）が適用できます。

## 電子帳簿の手続に関するQ&A



Q: 新たに、対象の帳簿について電子保存を行う場合に、過少申告加算税の5%軽減や所得税の青色申告特別控除（65万円）の適用を受けるためには、いつまでにどのような手続が必要ですか？

A: 適用を受けようとする初年度においては、その過少申告加算税の5%軽減や青色申告特別控除（65万円）の適用を受けようとする課税期間に係る法定申告期限までに、所轄の税務署長宛に、本措置の適用を受ける旨等を記載した届出書を提出していただく必要があります。



Q: これまで税務署長の承認を受け、総勘定元帳及び仕訳帳等の優良な電子帳簿の対象となる帳簿について電子保存していましたが、その場合でも届出書の提出は必要ですか？

A: 過少申告加算税の5%軽減の適用を受けるためには、これまで承認を受けて保存等していた場合でも本措置の適用を受ける旨等を記載した届出書の提出が必要です。

なお、令和4年1月1日より前に受けた承認の効力自体は取りやめの届出書の提出（又は税務当局からの取消処分）がない限り有効ですので、その承認が有効とされる間は、引き続き改正前の要件で保存等を行う必要があります。したがって、承認を受けていた方が令和4年1月1日以後に備付けを開始する帳簿について、改正後の要件に従って電子帳簿保存を行う場合には承認の取りやめの届出書の提出等の承認を取りやめる一定の手続が必要となりますのでご注意ください。

～ スキャナ保存(区分②)に関する改正事項 ～

- 1 税務署長の事前承認制度が廃止されました。  
令和4年1月1日以後に行うスキャナ保存について適用
- 2 タイムスタンプ要件、検索要件等について、次のとおり要件が緩和されました。
  - (1) タイムスタンプの付与期間が、記録事項の入力期間と同様、最長約2か月と概ね7営業日以内とされました。
  - (2) 受領者等がスキャナで読み取る際の国税関係書類への自署が不要とされました。
  - (3) 電磁的記録について訂正又は削除を行った場合に、これらの事実及び内容を確認することができるクラウド等(注1)において、入力期間内にその電磁的記録の保存を行ったことを確認することができる場合は、タイムスタンプの付与に代えることができることとされました。  
(注1) 訂正又は削除を行うことができないクラウド等も含まれます。
  - (4) 検索要件の記録項目について、取引年月日その他の日付、取引金額及び取引先に限定されるとともに、税務職員による質問検査権に基づく電磁的記録のダウンロードの求めに応じる場合には、範囲指定及び項目を組み合わせて条件を設定できる機能の確保(前頁帳簿の検索要件②及び③に相当する要件)が不要となりました。  
令和4年1月1日以後に行うスキャナ保存について適用
- 3 適正事務処理要件(注2)が廃止されました。  
(注2) 相互けん制、定期的な検査及び再発防止策の社内規程整備等のことをいいます。  
 令和4年1月1日以後に行うスキャナ保存について適用
- 4 スキャナ保存された電磁的記録に関連した不正があった場合の重加算税の加重措置が整備されました。  
令和4年1月1日以後に法定申告期限等が到来する国税について適用  
 適正な保存を担保するための措置として、スキャナ保存が行われた国税関係書類に係る電磁的記録に関して、隠蔽し、又は仮装された事実があった場合には、その事実に関し生じた申告漏れ等に課される重加算税が10%加重される措置が整備されました。

スキャナ保存要件の概要図(イメージ)



スキャナ保存の手続に関するQ&A

Q: これまで税務署長の承認を受け、スキャナ保存を行ってききましたが、今回の承認制度廃止に伴い、何か手続は必要ですか？また、改正後の緩和された要件の下で保存を行っても問題ありませんか？

A: 施行日(令和4年1月1日)以後についても引き続き承認は有効であり、承認の取りやめの届出書を提出する(又は税務当局から取消処分を受ける)までは、その後も改正前の要件を満たしてスキャナ保存を行う必要があります。したがって、施行日前に承認を受けていた方が、施行日以後緩和された要件の下で保存を行う場合には、承認の取りやめの届出書の提出等の承認を取りやめる一定の手続が必要となります。

なお、施行日前に承認を受けていた方が、引き続き改正前の要件で保存を行うか、新たに改正後の要件で保存を行うかは保存義務者の選択となりますが、重加算税の10%加重措置については、施行日以後に法定申告期限等が到来する国税について適用されます。

～ 電子取引(区分③)に関する改正事項 ～

- 1 タイムスタンプ要件及び検索要件について次のとおり要件が緩和されました。  
 タイムスタンプ要件に係るタイムスタンプの付与期間及び検索要件に係る検索項目について「スキャナ保存(区分②)に関する改正事項」の2(1)と(4)と同趣旨の改正が行われたほか、基準期間(注)の売上高が1,000万円以下である方(小規模な事業者)について、税務職員による質問検査権に基づく電磁的記録のダウンロードの求めに応じることができるようにしている場合には、検索要件の全てが不要とされました。  
令和4年1月1日以後行う電子取引について適用  
(注) 「基準期間」とは、個人事業者については電子取引が行われた日の属する年の前々年の1月1日から12月31日までの期間をいい、法人については電子取引が行われた日の属する事業年度の前々事業年度をいいます。
- 2 適正な保存を担保する措置として、次の見直しが行われました。
  - (1) 申告所得税及び法人税における電子取引の取引情報に係る電磁的記録について、その電磁的記録の出力書面等の保存をもってその電磁的記録の保存に代えることができる措置は、廃止されました。  
令和4年1月1日以後行う電子取引について適用  
 ※ 消費税における電子取引の取引情報等に係る電磁的記録については、引き続き出力書面による保存が可能です。
  - (2) 電子取引の取引情報に係る電磁的記録に関して、隠蔽し、又は仮装された事実があった場合には、その事実に関し生じた申告漏れ等に課される重加算税が10%加重される措置が整備されました。  
令和4年1月1日以後に法定申告期限が到来する国税について適用

電子取引の保存要件

※ 下線を付した部分が、今回改正により変更があった箇所になります。

真実性の要件	以下の措置のいずれかを行うこと ① タイムスタンプが付された後、取引情報の授受を行う ② 取引情報の授受後、 <u>速やかに</u> (又はその業務の処理に係る通常の期間を経過した後、速やかに)タイムスタンプを付すとともに、保存を行う者又は監督者に関する情報を確認できるようにしておく ③ 記録事項の訂正・削除を行った場合に、これらの事実及び内容を確認できるシステム又は記録事項の訂正・削除を行うことができないシステムで取引情報の授受及び保存を行う ④ 正当な理由がない訂正・削除の防止に関する事務処理規程を定め、その規程に沿った運用を行う
可視性の要件	保存場所に、電子計算機(パソコン等)、プログラム、ディスプレイ、プリンタ及びこれらの操作マニュアルを備え付け、画面・書面に整然とした形式及び明瞭な状態で速やかに出力できるようにしておくこと 電子計算機処理システムの概要書を備え付けること 検索機能 <sup>※</sup> を確保すること ※ 帳簿の検索要件①～③に相当する要件(ダウンロードの求めに応じることができるようにしている場合には、②③不要)保存義務者が小規模な事業者でダウンロードの求めに応じることができるようにしている場合には、検索機能不要

---

令和5年度 標準的な運賃活用セミナー

発行年月 令和5年9月

発行 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/>

---

禁無断転載