

標準的な運賃 活用セミナー

2023年12月15日

日本PMIコンサルティング株式会社

法令遵守事項

残業上限960時間

月60時間超 1.5倍

有給休暇5日取得義務化

同一労働同一賃金

労働時間の客観的把握

2023年問題 とは何か？

- 開始時期：2023年4月1日～
（大企業は先行適用、**中小企業への猶予措置が終了**）
- 内 容：1か月60時間を超える法定
時間外労働に対しては、使用者は
50%以上の率で計算した割増賃
金を支払う
- 根拠法：労働基準法第37条

○問 題

- 時間外労働の残業費用が増加するため、人件費が上昇し、経営を圧迫
- 使用者が残業時間を減少させ、運転者の賃金水準が低下すれば、魅力が低下し、運転者が他業界に流出し、人材不足に拍車をかけることになる可能性がある

2024年問題 とは何か？

- 開始時期：2024年4月1日～
- 内 容：自動車運転の業務：特別条項付き36協定を締結する場合の年間時間外労働の上限が年960時間
- 根 拠 法：労働基準法第36条

- 開始時期：2024年4月1日～
- 内 容：原則、1年の拘束時間は3,300時間以内、かつ、1か月の拘束時間は284時間以内、他
- 根 拠：令和4年厚生労働省告示第367号

- トラック運転者の時間外労働時間に上限が設定されることに合わせ、改善耳順告示が見直しされ、整合性が確保された

残業上限960時間
対応できていない比率

3割程度

罰則

- 6カ月以下の懲役
- 30万円以下の罰金
× 違反した人数
- 事業者名の公表

2024年問題

前倒しで取組みする事業者
急増！

働けず、稼げない
ドライバー急増中！

経費増加の影響度

有給休暇 5 日取得義務化 (2019/4~)

人件費 約**1.2%**増加

時間外労働時間割増 (2023/4~)

人件費 約**1.8%**増加

法定福利費等約**0.6%**増加

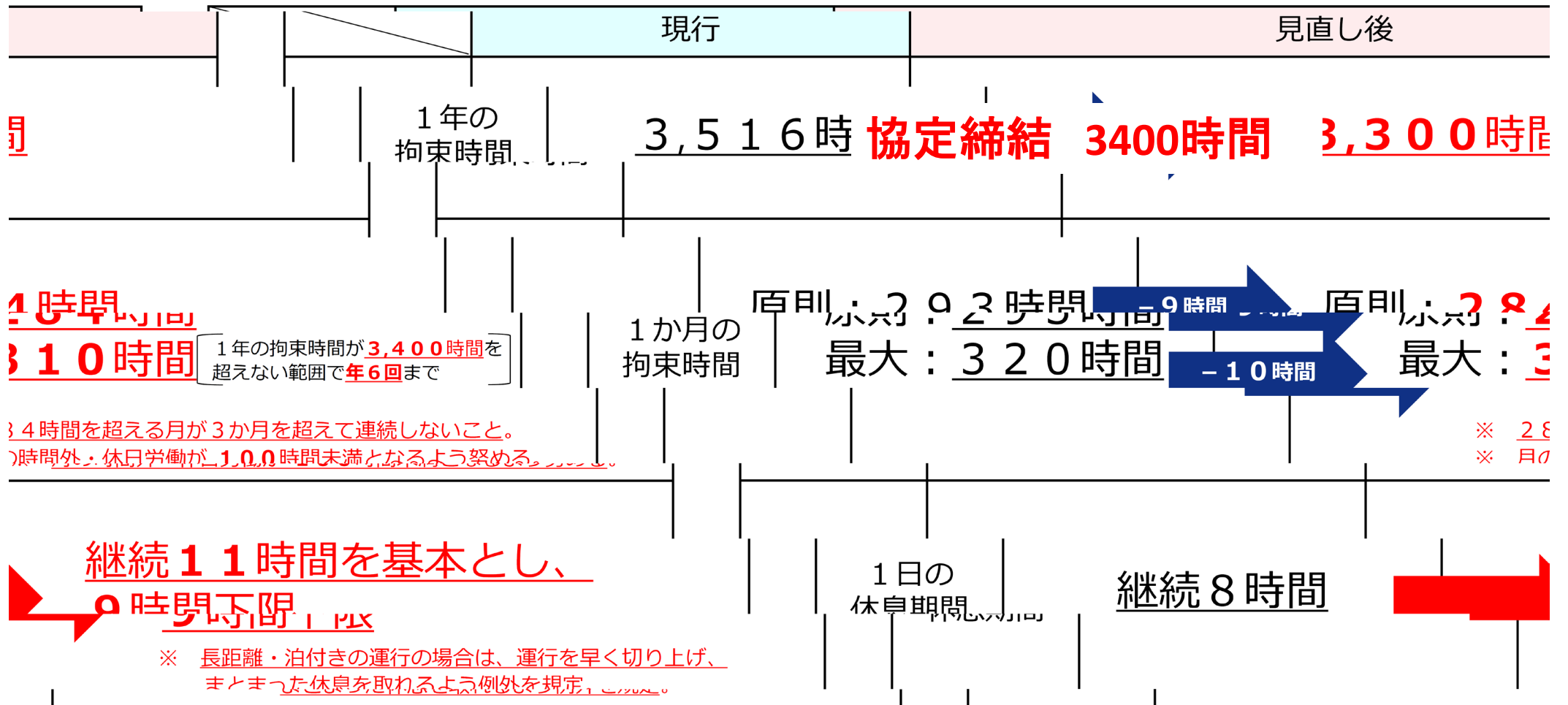
合計 約**3.6%**増加 (対人件費総額)

※労働条件等、前提条件により上記数値が変化するため、留意が必要

※上記に加え、960時間規制の導入で、現行の乗務員の人員数の1.05倍から1.2倍に増加するケースあり。
ケースにもよるが数%から2割の人件費アップ

トラックの「改善基準告示」見直しのポイント

長時間・過剰労働の防止を図るため、自動車運転者の健康確保策の観点から、見直しを行うもの。



【その他】

- ▶ 連続運転時間：1運転の中断は1原則休息時間（現行：4H+6H、5H+5H等 → 見直し後：3H+7Hも可）、分割休息が連続する期間を短縮。
- ▶ 分割休息特例：分割の方法を見直し（現行：分割の方法を見直し）
- ▶ 2人乗務特例：車両が一定の基準を満たす場合は、拘束時間を延長。ただし、運行終了後11時間以上の休息を確保。
- ▶ 予期し得ない事象：事故、故障、災害等やむを得ない場合の例外的取扱いを規定。

改善基準告示と労働基準法の 法定休日労働と休憩時間

	休日出勤	休憩時間
改善基準告示 (拘束時間)	拘束時間に 含む	拘束時間に 含む
労働基準法 (労働時間)	時間外労働時間 (上限960時間) に含まない	労働時間に 含まない

①年間 残業時間

実質：1,176時間



改正：960時間

▲216時間

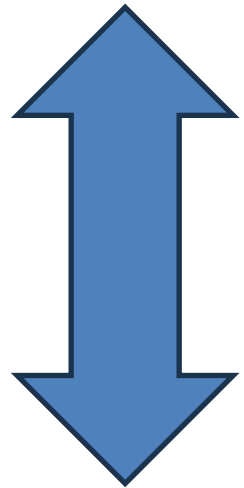
①残業時間の見直し

1月当たり：▲18時間

1日当たり：▲50分

年間 減少する時間

①労基法：▲216時間



法定休日労働100時間可能

②告示：▲116時間

①時間外残業時間

960時間

+

法定休日労働

約100時間

報道等の論調

ドライバーが不足

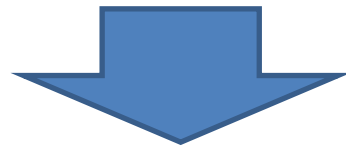


物流クライシス
2024年問題

最重要：運賃の引上げ

取引条件の見直し

1日1台の収入最大化



生産性を向上
長時間労働を抑制

運賃が上がらない原因

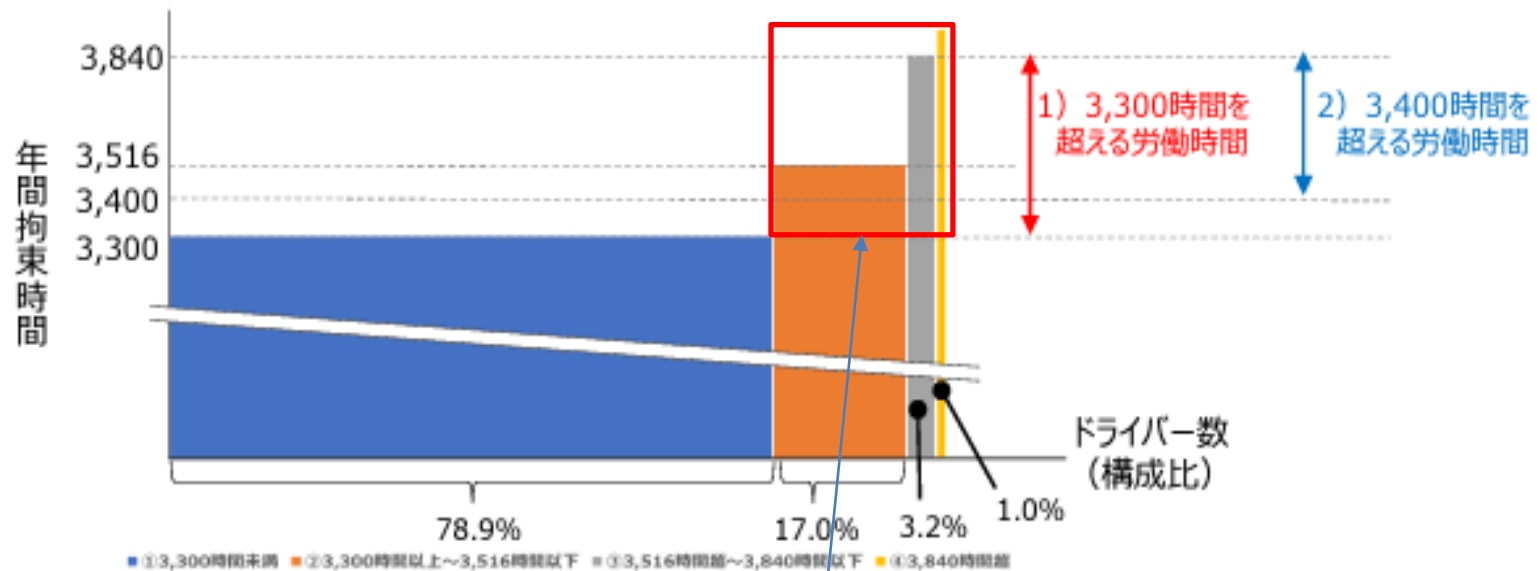
- ①輸送力が不足していない
- ②事業者数が多く、足並みが揃わない
- ③多層化：事業者同士の取引が多い
- ④標準的な運賃 強制力がない
- ⑤事業者側にも交渉方法、原価計算を熟知していない

輸送力不足

■不足する輸送能力

	1年間の拘束時間の上限	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2020年度 データ	3,300時間	12.7%	3.2億トン
	3,400時間	5.8%	1.5億トン
2019年度 データ	3,300時間	14.3%	4.1億トン
	3,400時間	5.6%	1.6億トン

調査結果 1年間の拘束時間の図示(2020年度)



(出典) 「トラック運転者の労働時間等に係る実態調査事業報告書」(令和4年1月、有限責任監査法人トーマツ)

③年間労働日数：250日 (想定)

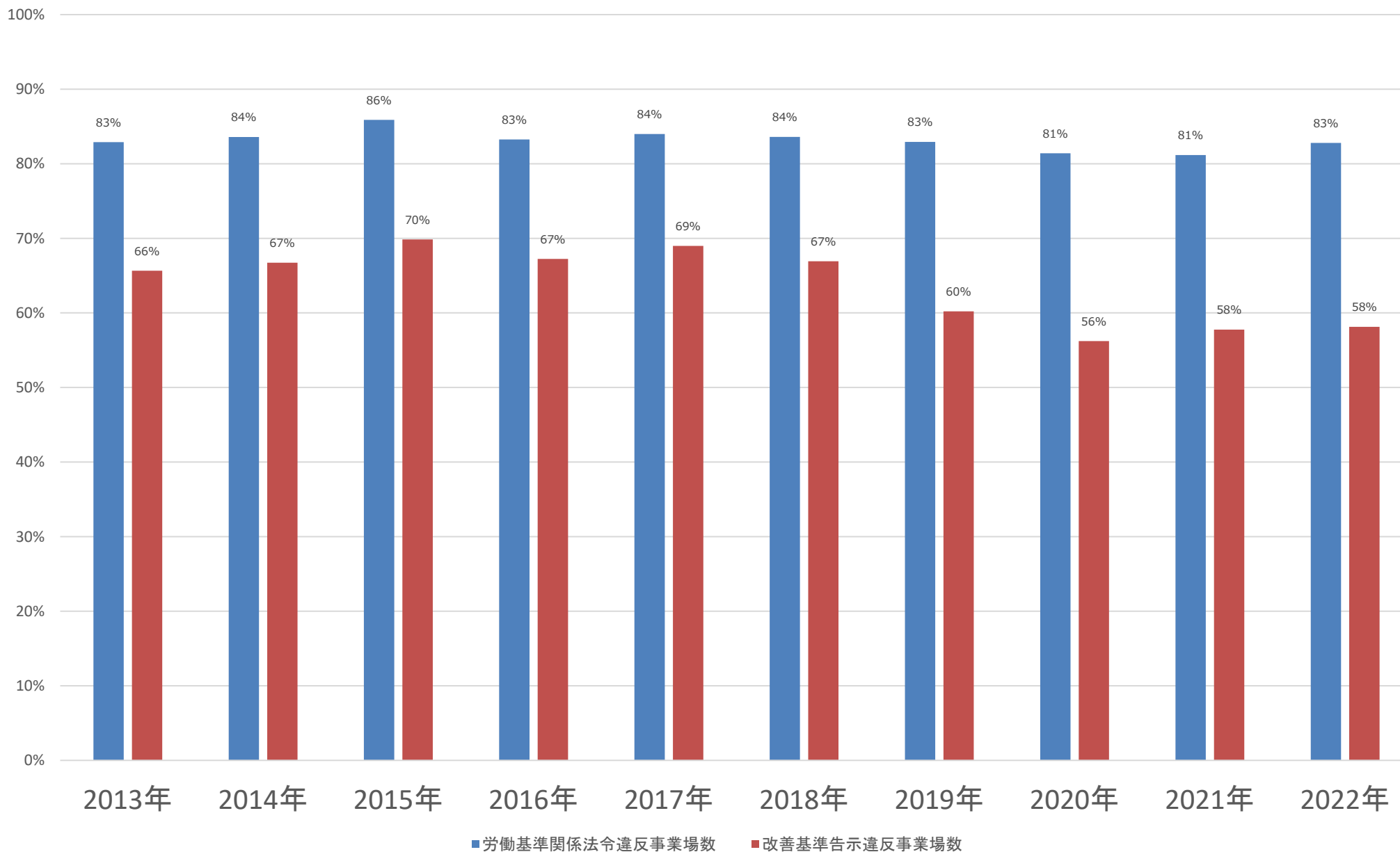
④ドライバー数：2020年度 84万人、2019年度 86万人 (総務省「労働力調査」から)

⑤営業用トラックの貨物輸送トン数：2020年度 25.5億トン、2019年度 28.4億トン (国土交通省「自動車輸送統計」から)

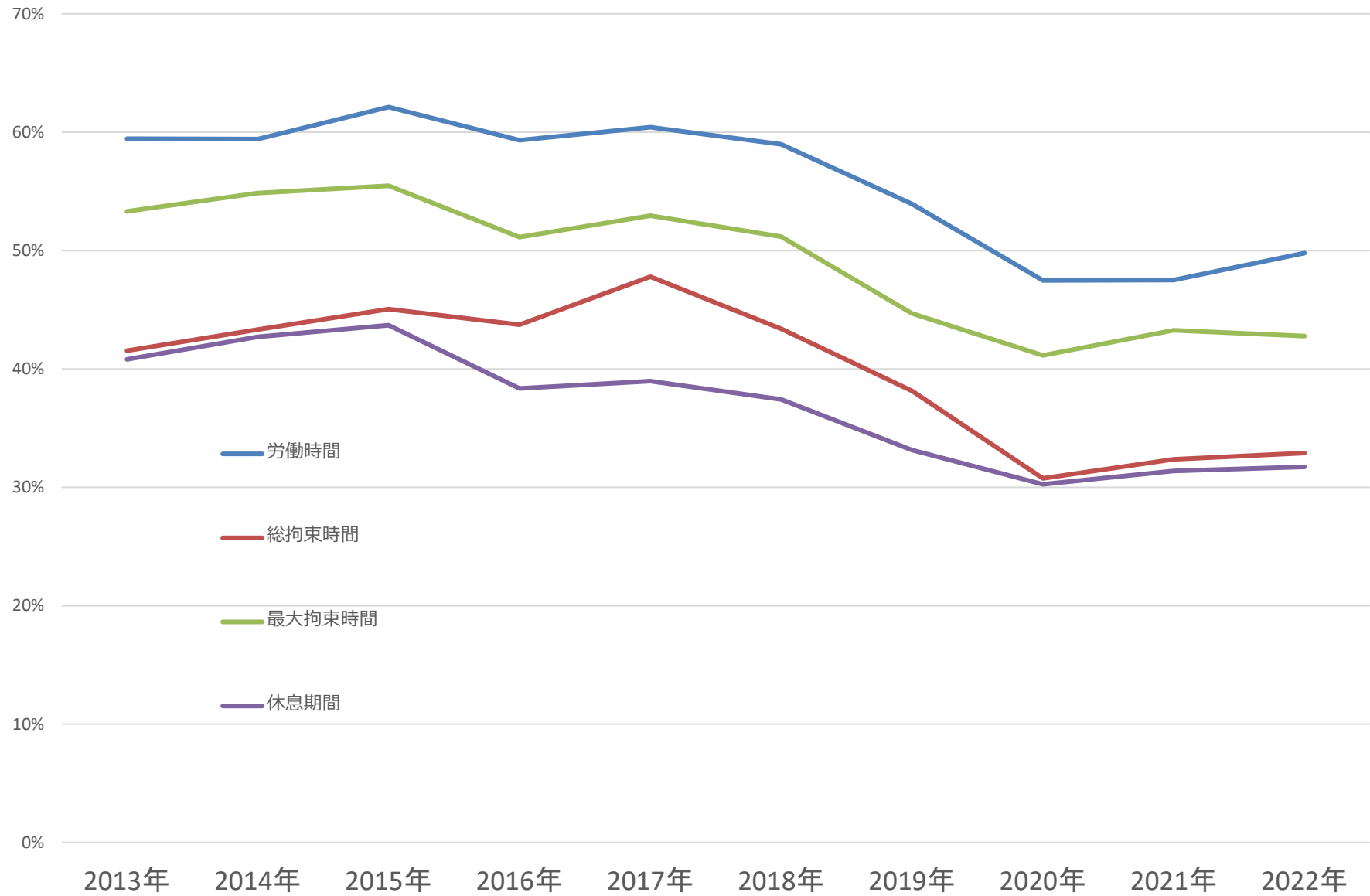
出所)NX総合研究所(国土交通省 持続可能な物流の実現に向けた検討会資料)

3300時間/3400時間を超過した延べ時間から運転者人数の減少を試算
前提3300時間を前提にすると、約12万人の運転者の補充が必要

労働基準関係法令、改善基準告示に係る違反事業場数の推移



違反内容別 違反率の推移



需要に対する供給の割合（輸送力不足）

	2025年	2030年
青森県	-33%	-44%
岩手県	-31%	-40%
宮城県	-28%	-37%
秋田県	-35%	-46%
山形県	-31%	-41%
福島県	-31%	-41%

	2025年	2030年
徳島県	-31%	-41%
香川県	-29%	-37%
愛媛県	-31%	-40%
高知県	-33%	-42%

ポン

2023年(令和5年)

10|24 火

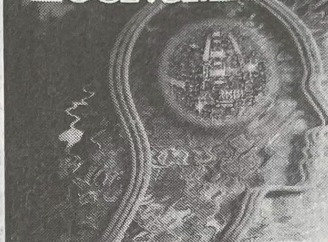
第3種郵便物認可) 購読料6ヵ月35,316円(うち消費税2,616円、軽減税率8%)

港区赤坂3-9-16

TEL03-6230-8050

URL=<http://www.logistics.co.jp>

ECONOMETRICS



L-RIC
The Logistics Research Institute, Corporation

物流総合研究所

〒107-0052 東京都港区赤坂 3-9-16

TEL.03(6230)8050 FAX.03(6230)8051

頭脳集団

農協、運賃最大20%下げ

トラック農家「共存共栄」関係構築を



荷待ちちなど々

エビデンスなし

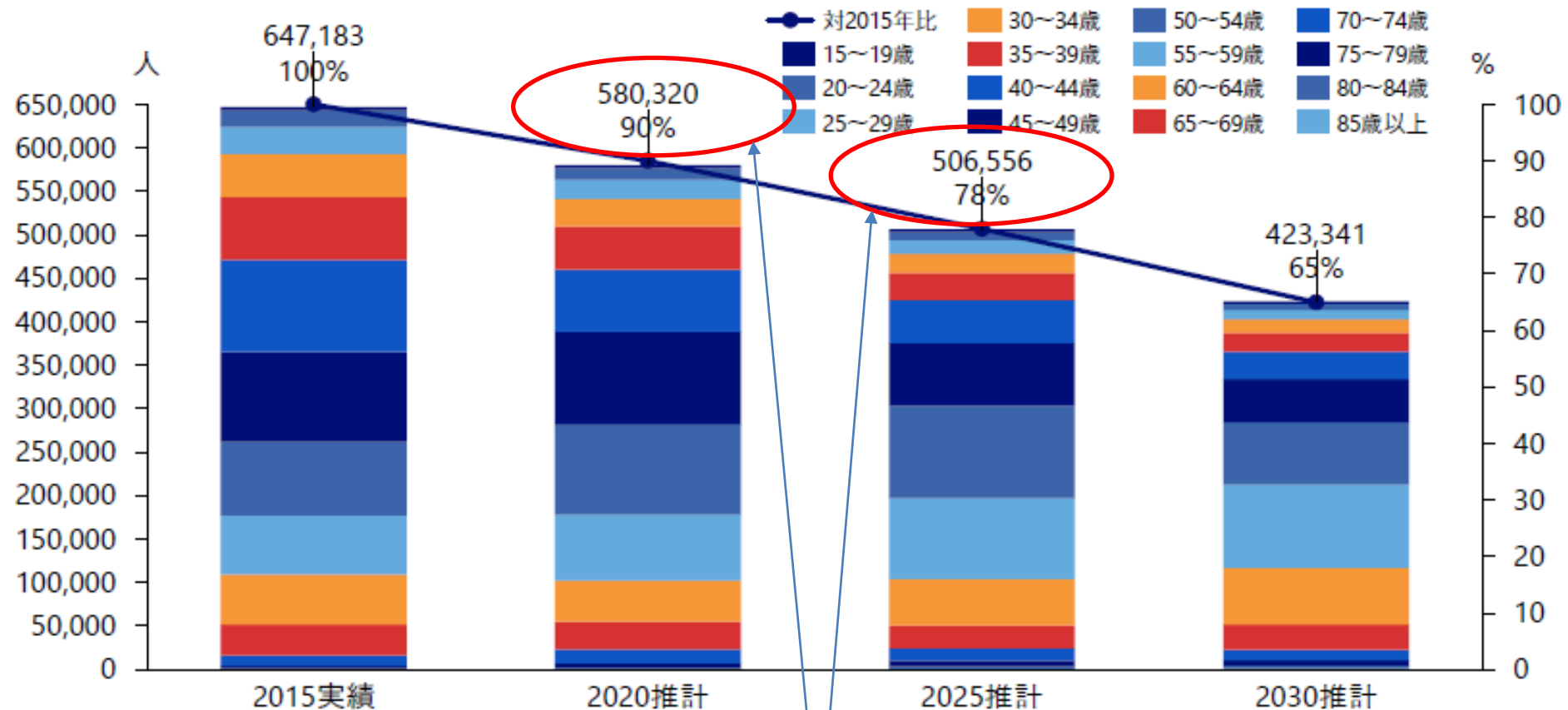
「2024年問題」が注目される中
まで残り半年足らずとなった。東北地
対策を講じている。しかし、一部の農
事例が出てきている。燃料や車両価格
から提示された運賃水準では24年問題
るのも難しくなる。一方、原油価格の
こし、農家の経営に影響を及ぼしてい
係を構築できる環境の整備が求められ

寺待ち・寺没削減へ旨計

全国のトラックドライバー数の将来推計（2020年～2030年推計）

2020年～2030年の全国のトラックドライバー数を、年齢階級別に推計。
2030年のドライバー数は約423千人（対15年比65%）と推計される。

全国のトラックドライバー数の将来推計（2020年～2030年推計）



出所) 国勢調査よりNRI作成

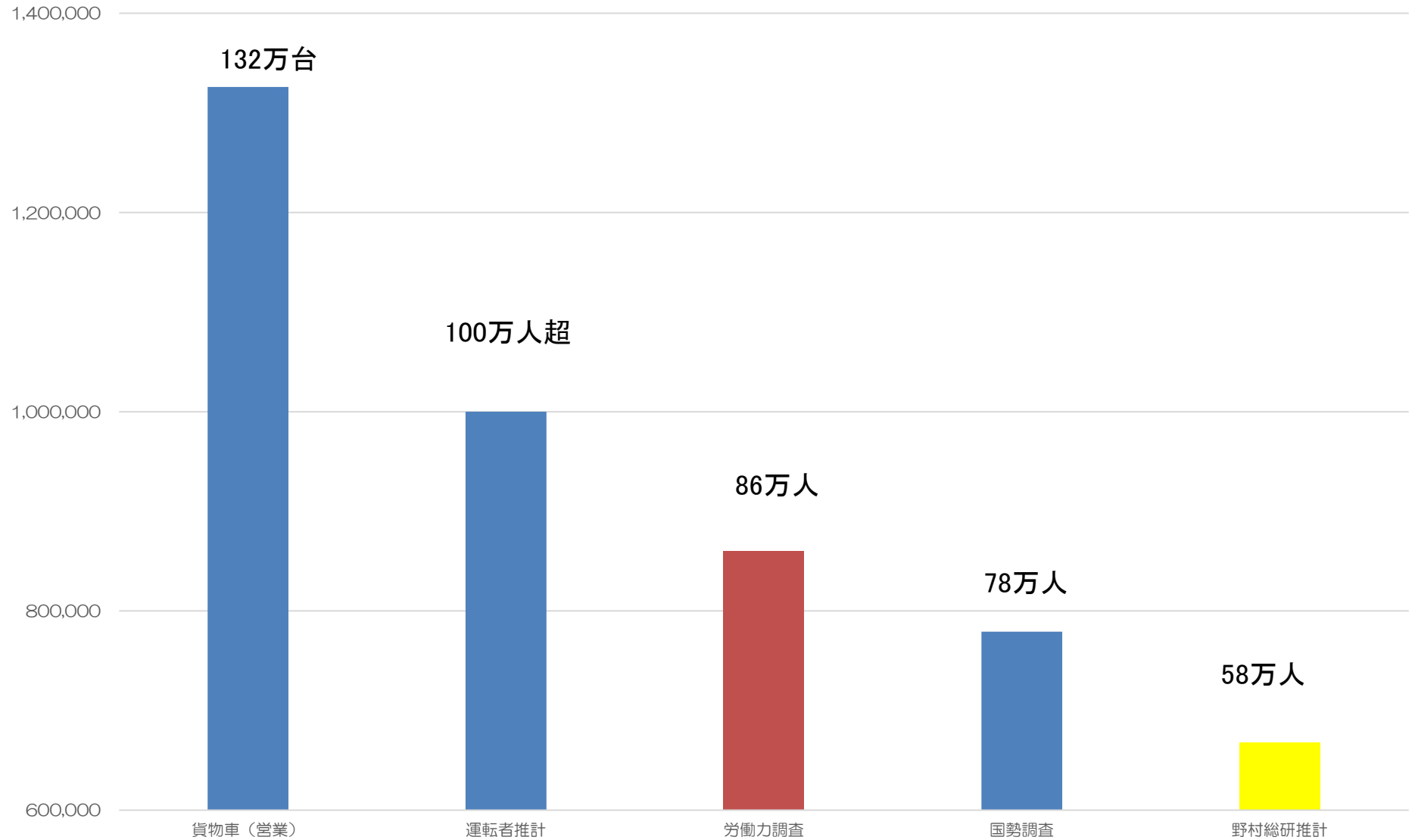
Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

NRI 47

出所) 野村総合研究所)

労働力調査では、2020年86万人
同統計では運転者は減少していない

予測の基礎 2020年 運転者人数

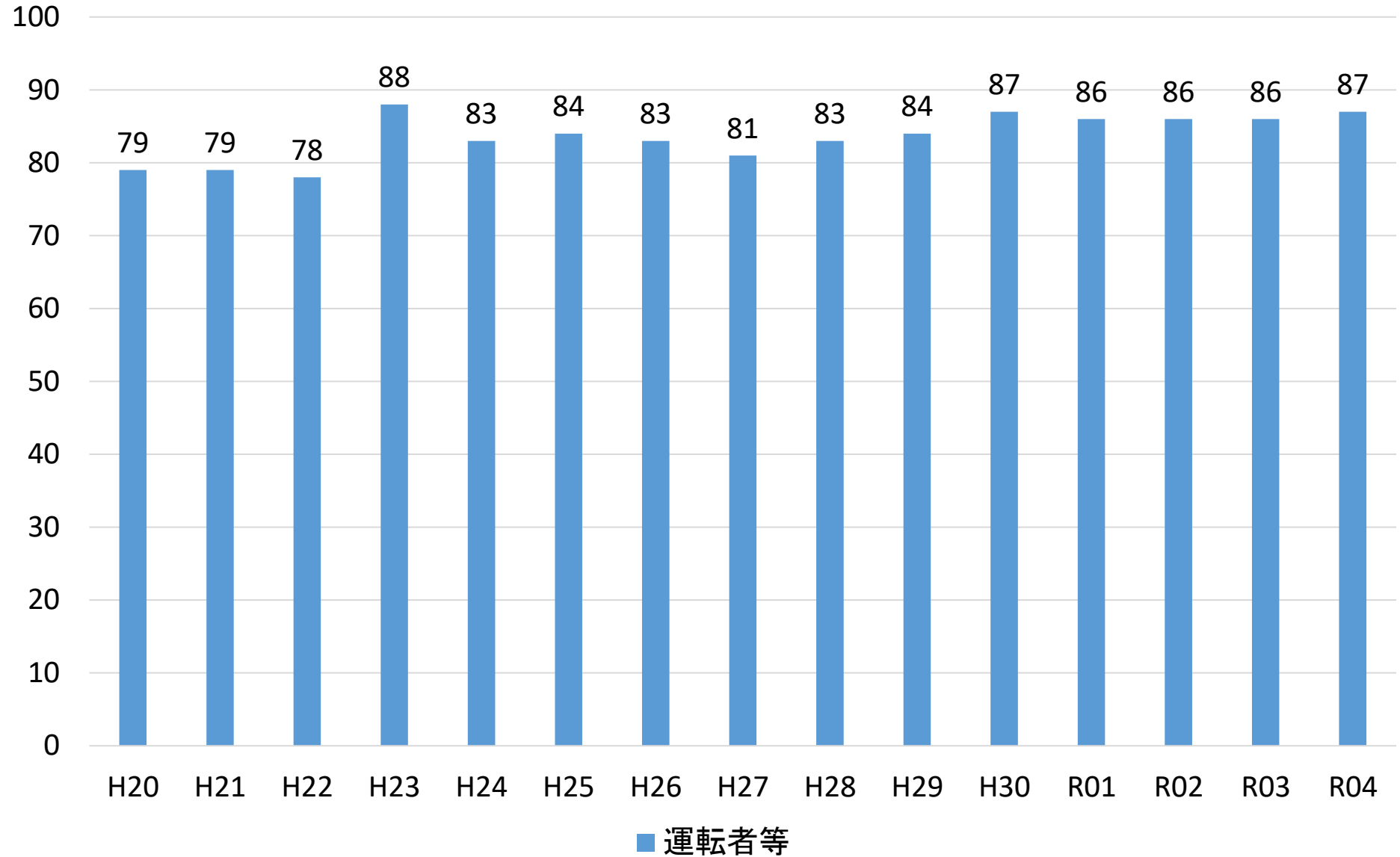


ドライバー人数

(万人)

(女性運転者の比率)

運転者等



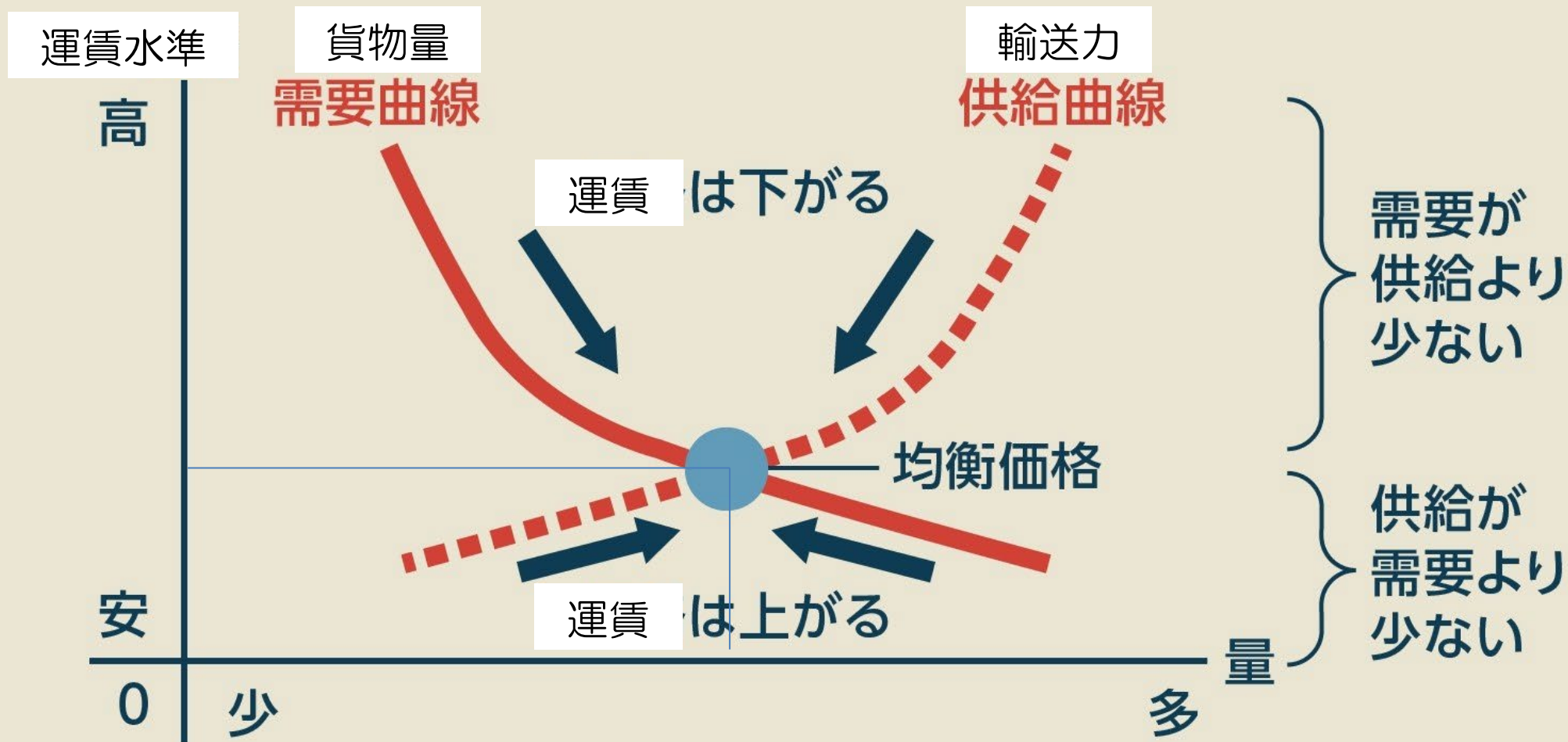
年間平均年収

(単位：千円)



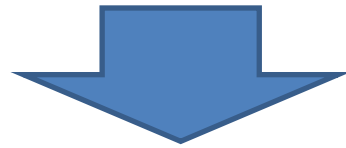
輸送力不足と運賃

運賃水準と需要・供給の関係



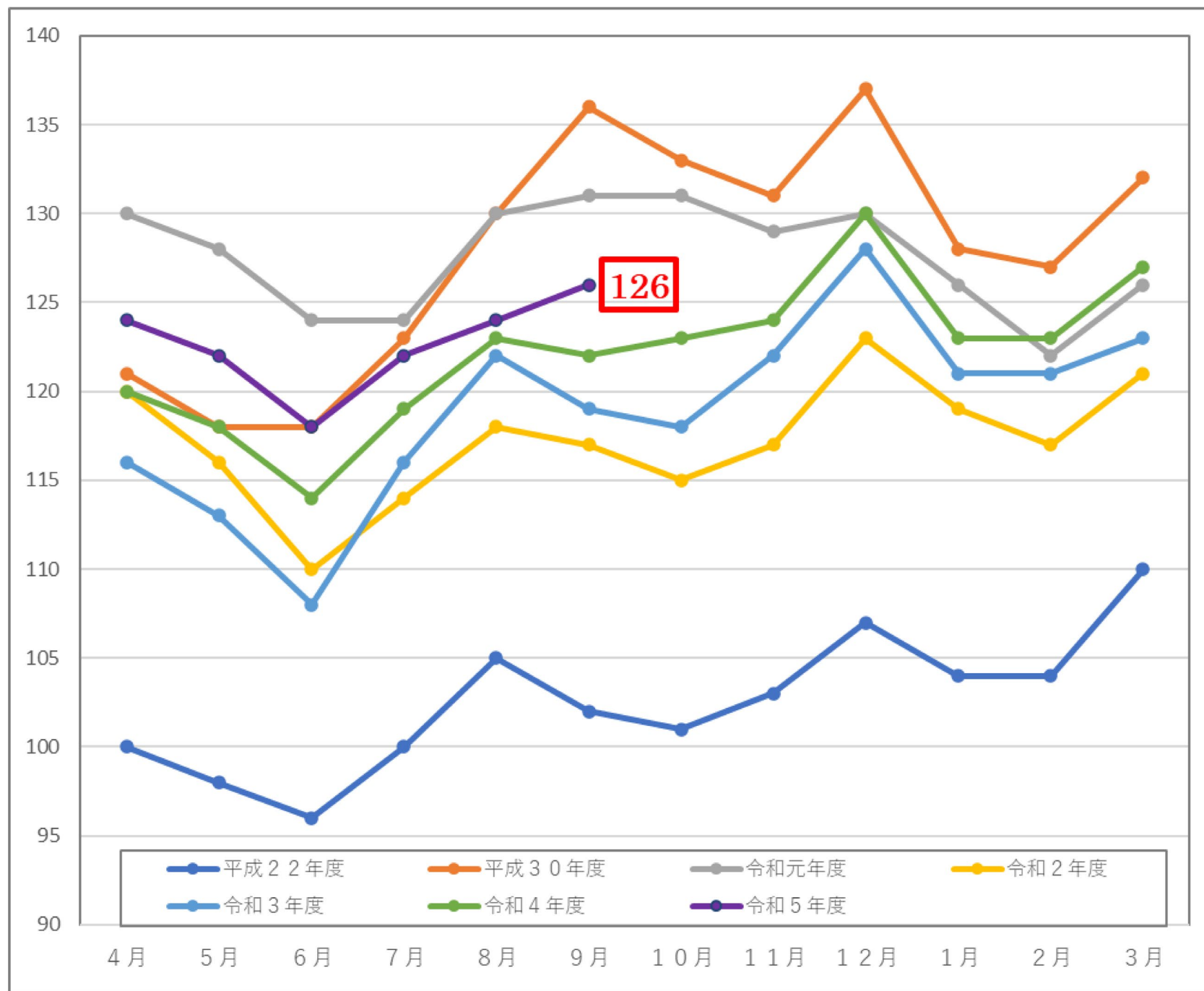
輸送力不足と運賃

輸送力と運賃の関係

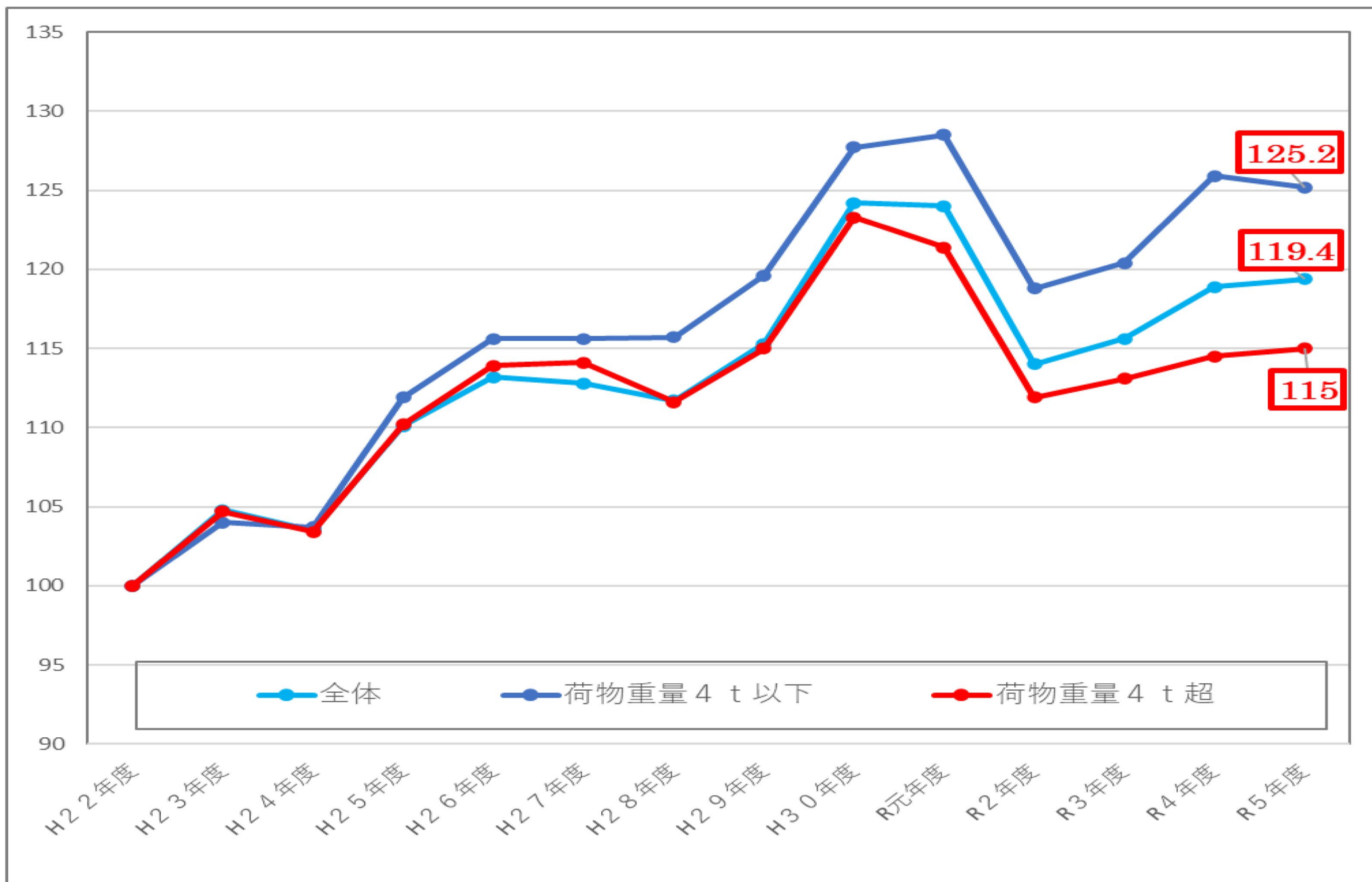


密接に連動

求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数



求荷求車情報ネットワーク（WebKIT）成約運賃指数



輸送力不足→回復の市場メカニズム

ドライバー不足



輸送力が不足（車が集まらない）



急激に運賃が上昇（運賃は需給関係で動く傾向）

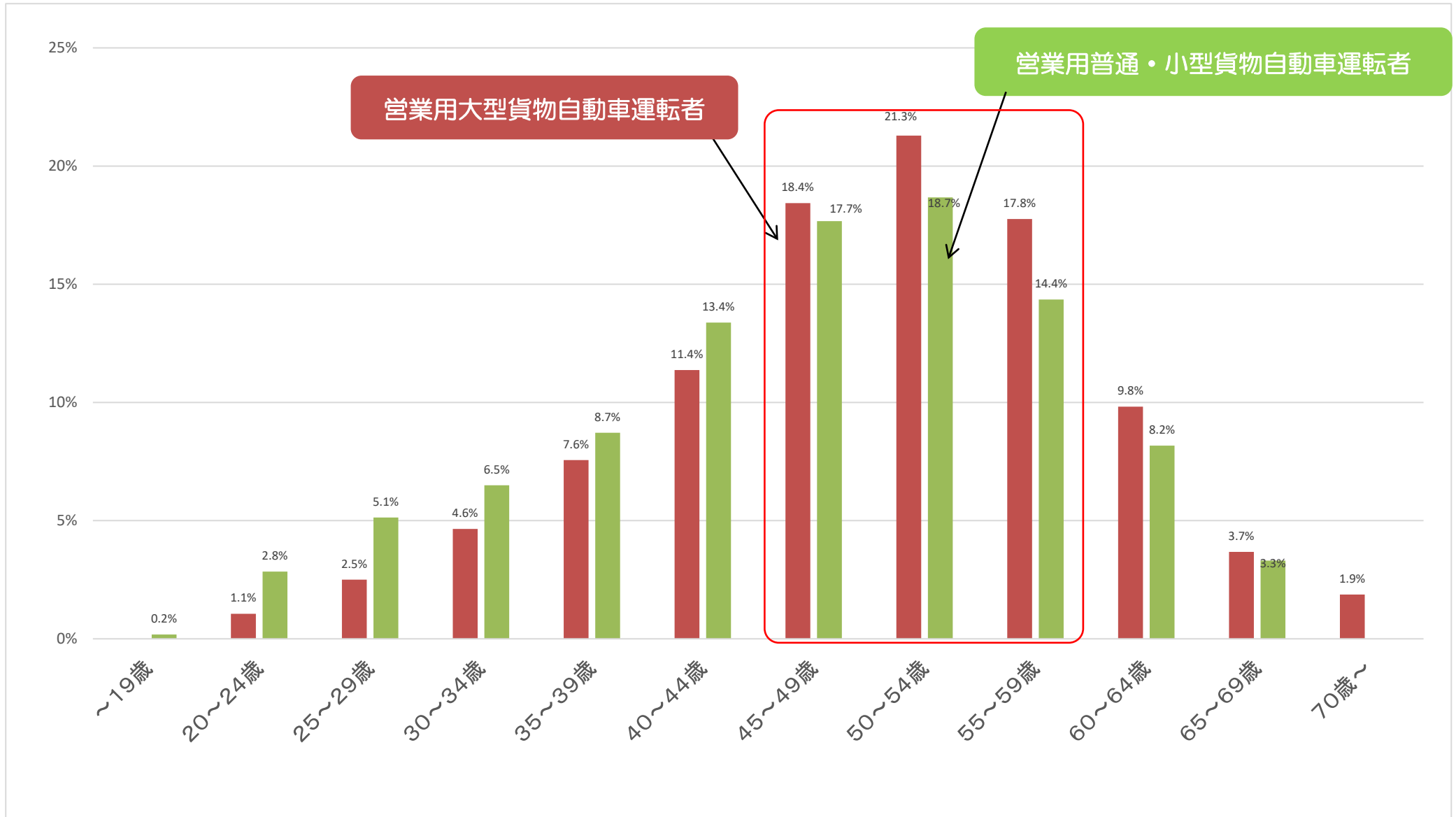


ドライバー賃金が一段と上昇、人材が集まりやすくなる



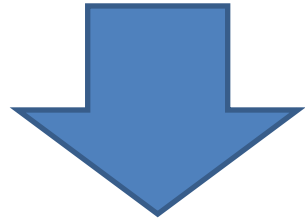
ドライバー確保でき、輸送力が回復

トラック運転者の年齢構成

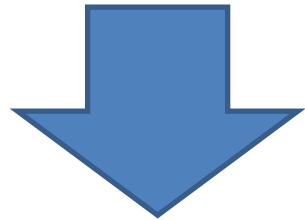


(出所) 「賃金構造基本統計調査」厚生労働省

労働時間縮減



賃金下落



辞める

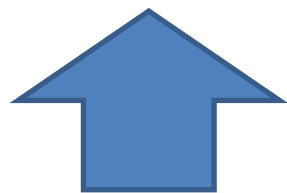
自社で何をやるか？

✓ 労務管理の改善

✓ 業務内容の改善

✓ 取引条件を改善

ドライバーは減少しない
トラック物流は止まらない



運賃が上昇
賃金も上昇

2024問題への対応

- ✓ 自助努力で対応可能
- ✓ 取引先との連携があって
対応可能

① 時間管理

② 勞務制度

③ 輸送體系

④ 收入增加

労務制度の改善

- ✓ 労働時間計測、管理
- ✓ 休憩時間、休息期間
- ✓ 定着長期化
- ✓ 新規採用で、増員
- ✓ 賃金制度のチェック
- ✓ 未払賃金訴訟対策

運賃・料金と
運行実態の2点
を自己診断
しましょう

運賃料金は
1カ月、1年で
損益チェック

運転者ごとに記録

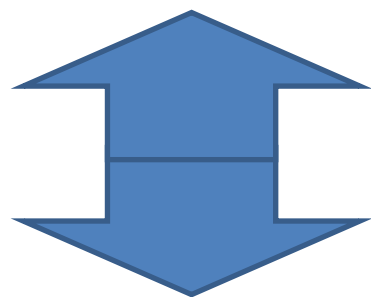
- ・集荷及び配送を行った地点
- ・集荷地点等への到着日時
- ・集荷地点等からの出発日時
- ・集荷地点等における荷積み
- ・荷卸しの開始及び終了日時
(入門、出門時間等)

運賃計算ルール

運賃・料金水準

生産性向上 → 収入増

運賃料金の見直し



生産性向上による
収入増加

運賃計算ルール

運賃の建て方

料金水準、計算方法

割増の適用

復路の扱い

車庫→客先のコスト

コニコニ運賃

が多い

曖昧な「運賃」

運賃の建て方

距離運賃/時間運賃

個建て/貸切り

月極/都度

最低保証の有無

時間延長の扱い

料金の設定

附帯作業料

積込・荷降作業料

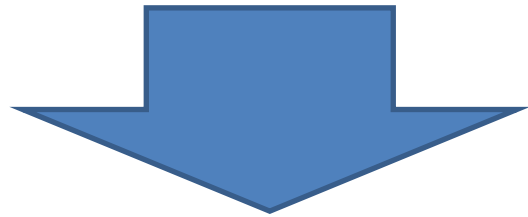
待機時間料

回送料他

高速道路利用料他

○附帯作業料のコスト負担:

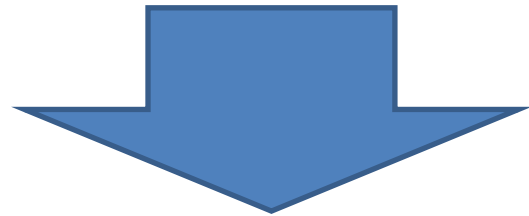
- 附帯業務内容
- 平均所要時間
- 作業リスク
- 必要な技術水準等



- 附帯作業料金の負担ルール
- 時間単価等を設定

○待機時間のコスト負担:

荷主都合により発生する待機時間
費用負担ルールを明確化



平均待機時間、時間単価等
のコスト負担に関するルール化

○燃料上昇分のコスト負担

○高速道路料金等のコスト負担

○その他

運送条件等の前提条件の変化によるコストアップ

燃料サーチャージ

燃料サーチャージ
運賃転嫁（率/額）

※燃料下落を考慮して設定

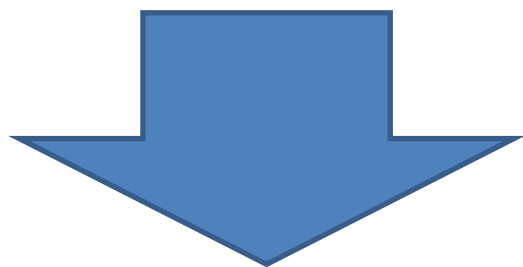
計算方法

内訳を明確にして

① コ ≡ コ ≡ 運賃

② 別建て

標準的な運費



満額⇔割引

活用するには

タイミング次第

標準的な運賃

既製服

汎用品

相違点

原価

運賃の建て方

1 運行の時間・距離

実車率

距離制運賃

実勢運賃比

平均▲50% (半額)

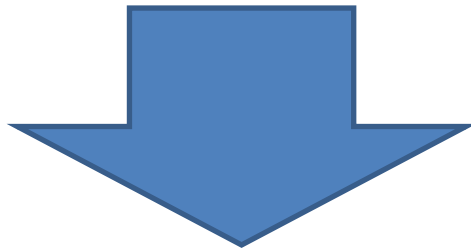
50%割れ	→	赤字	例示
50%~60%	→	元請運賃	
60%超	→	黒字	
60%~70%	→	荷主運賃	
70%以上	→	賃金引上げ	
80%以上	→	目標値	

**「標準的な運賃」
を活用した
運賃の健康診断**

標準的な運賃の活用

標準的な運賃は本来あるべき水準

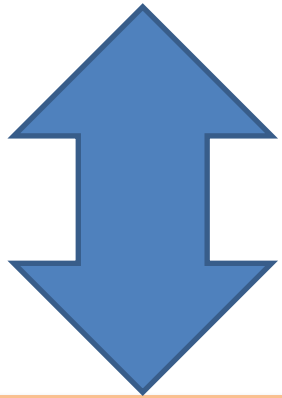
標準的な運賃 = 比較基準



現行運賃の健康診断

収受運賃との差額を把握

「現行運賃」の水準



比較し引上げ率を算出

「標準的な運賃」の水準

原価計算による運賃表の目的

活用目的

① 自社のベストな水準

② 譲歩できない
最低ラインの水準

③ 特殊車両の運賃表

④ 取引先別の運賃表

1 前提条件・原価計算



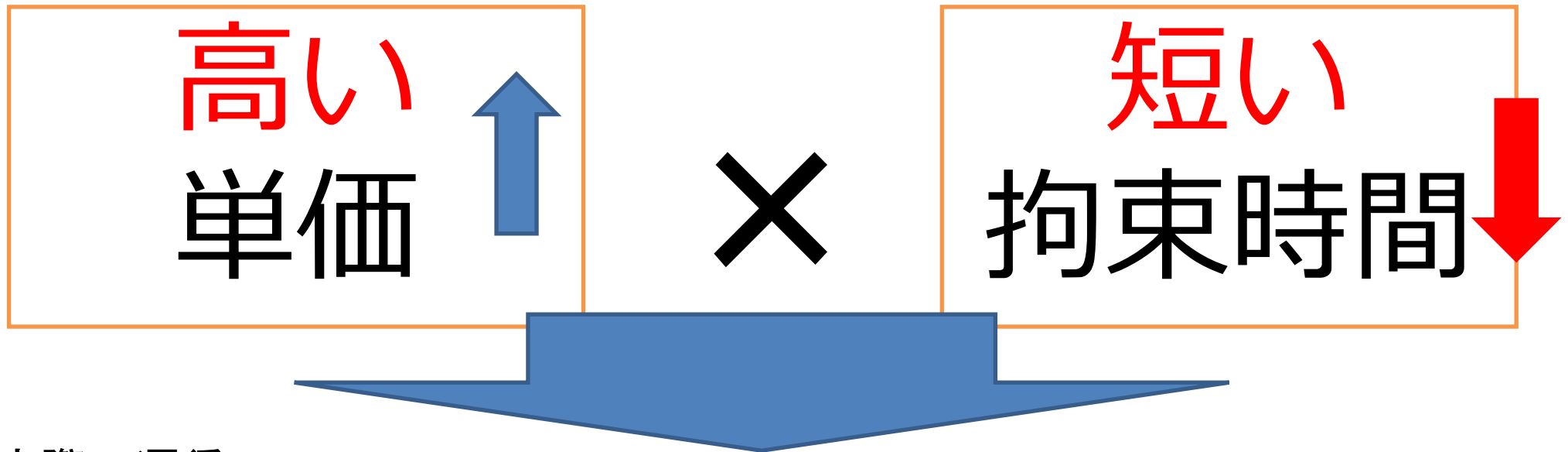
2 運賃・料金表の作成



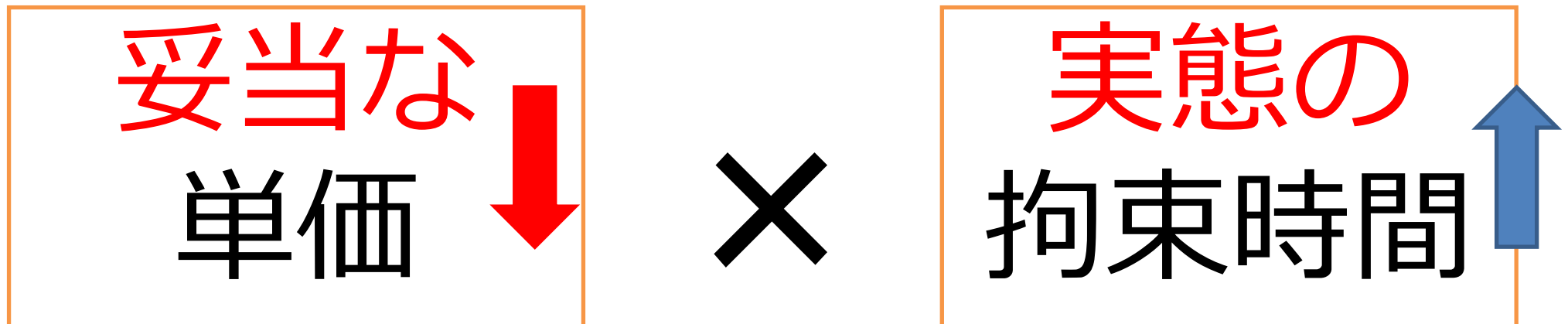
3 個別の運賃計算

「標準的な運賃」の特性と 自社の運賃を算出するポイント

標準的な運賃



実際の運賃



○運行時間

○待機時間

※連続運転時間の休憩時間

※積込・取卸・附帯作業時の
立ち合い時間

※その他加算時間

→ 標準拘束時間

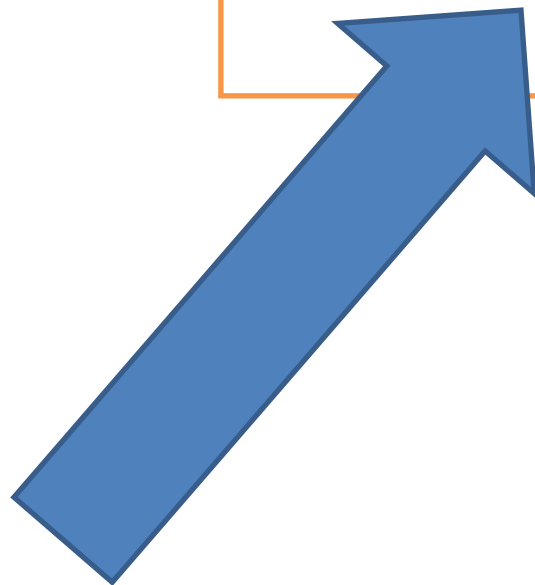
段階的、計画的に

毎年、段階的に
引上げする

高すぎる！

高すぎる！

標準的な運賃



実勢運賃

実勢運賃が妥当

安すぎる！

標準的な運賃

本来あるべき水準！

安すぎる！

実勢運賃