

標準的な運賃、標準貨物自動車運送約款 の一部改正等について

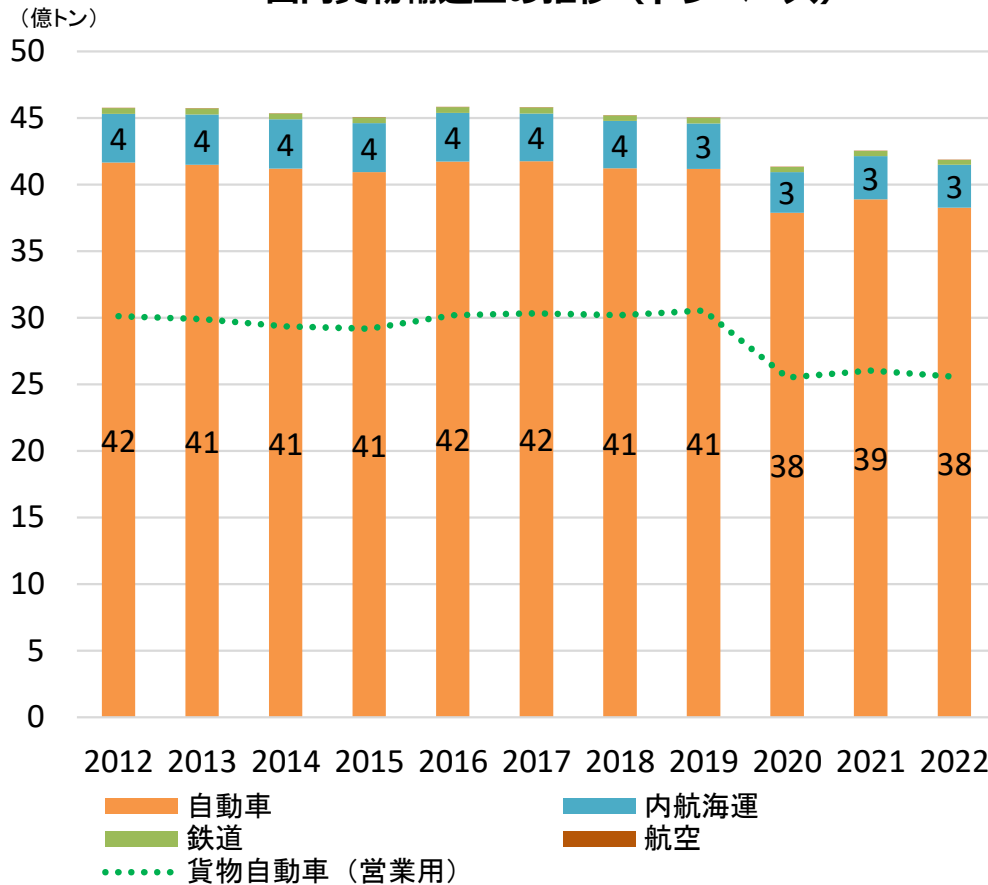
令和6年5月27日

中部運輸局 自動車交通部 貨物課

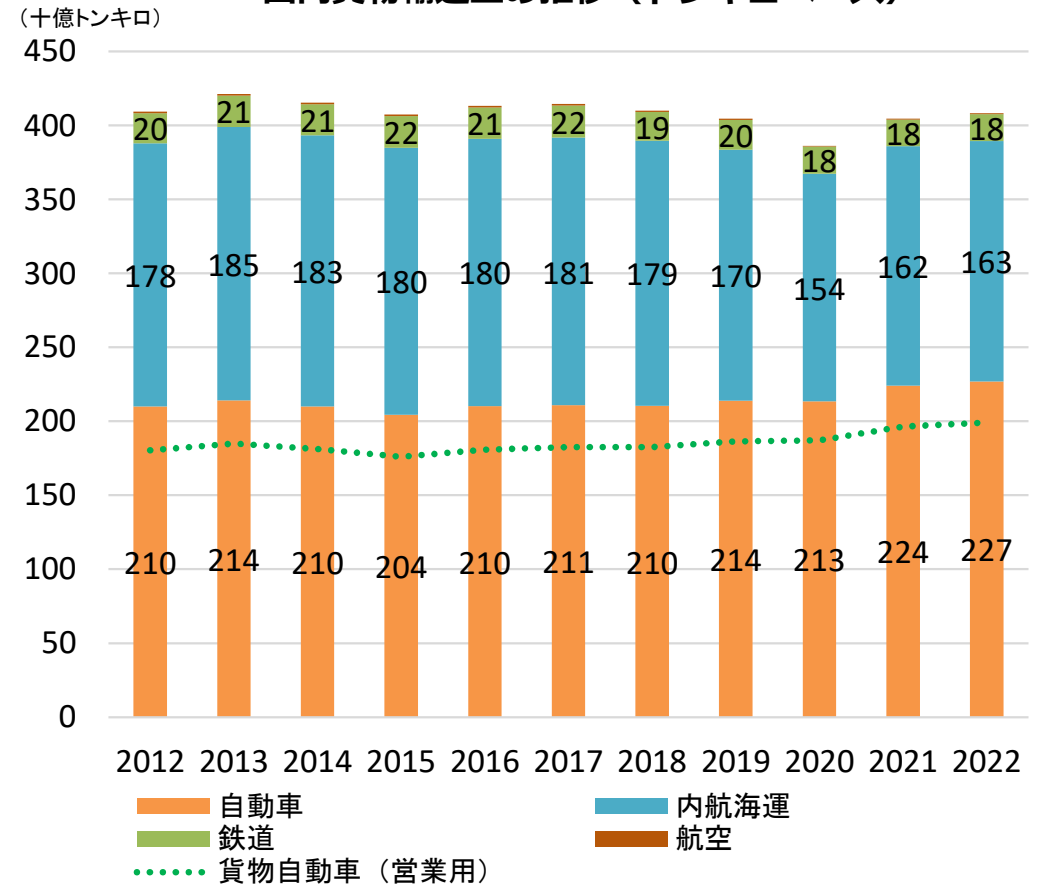
1. トラック運送事業等の現状と課題、
物流革新に向けた政策パッケージ等について
2. 標準的な運賃、標準貨物自動車運送約款等について
3. 物流関連法の改正について
4. 参考資料(原価計算・運賃交渉関係、標準的な運賃)

- モード別の国内貨物輸送量をトンベースで見ると、**自動車**が約**9割**を占める。
- トンキロベースで見ると、**自動車**が約**5割**を占める。

国内貨物輸送量の推移（トンベース）

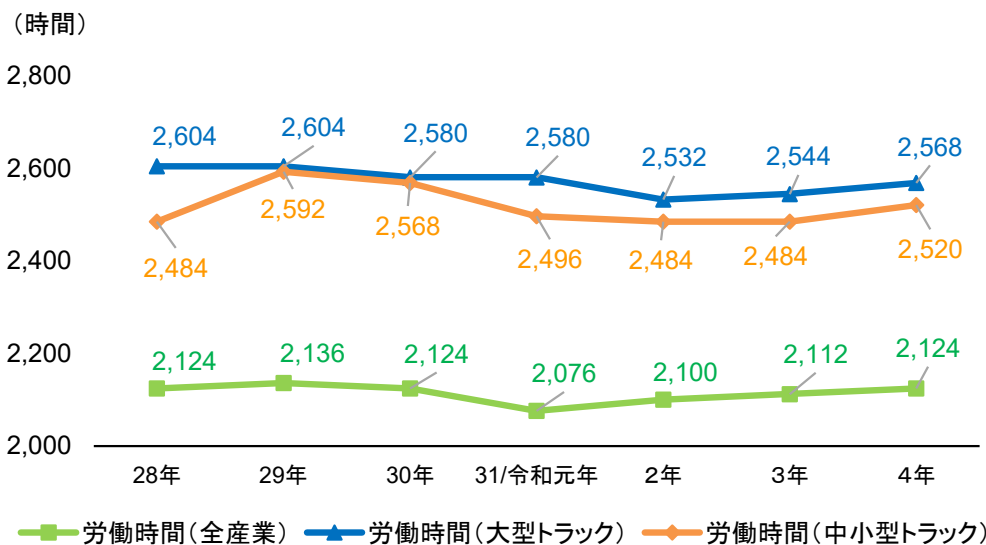


国内貨物輸送量の推移（トンキロベース）

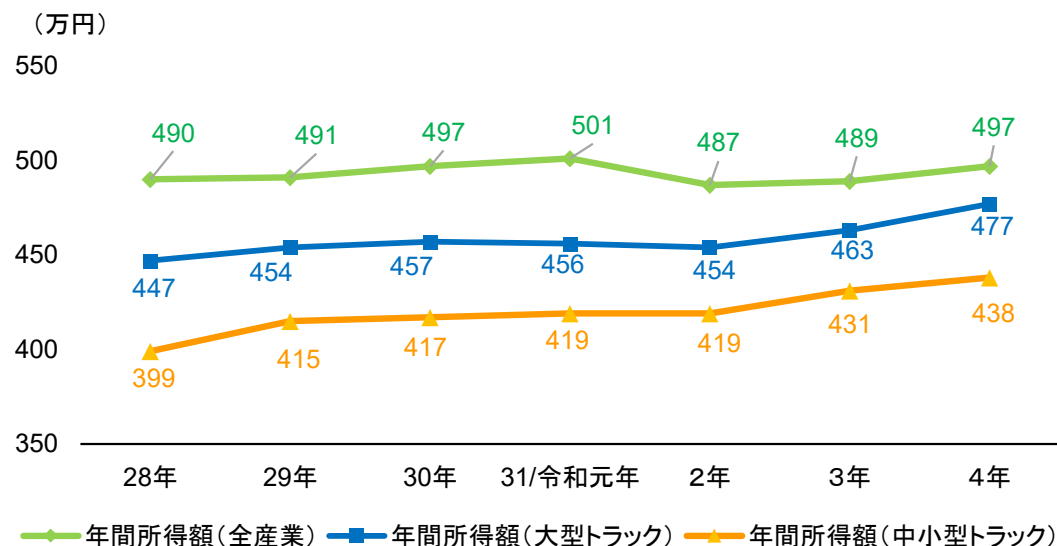


（出典）国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

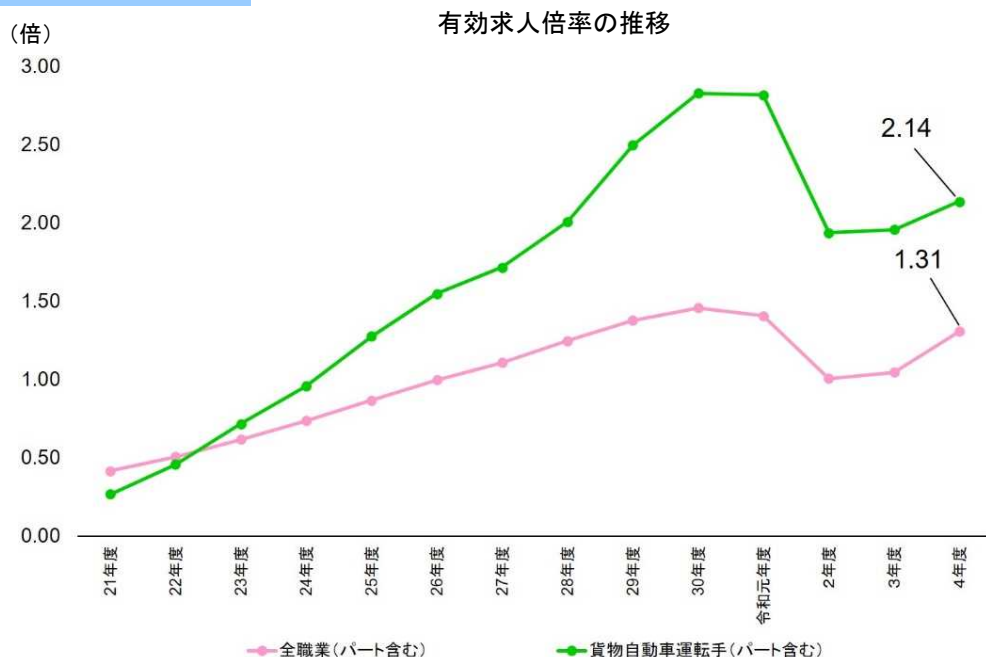
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



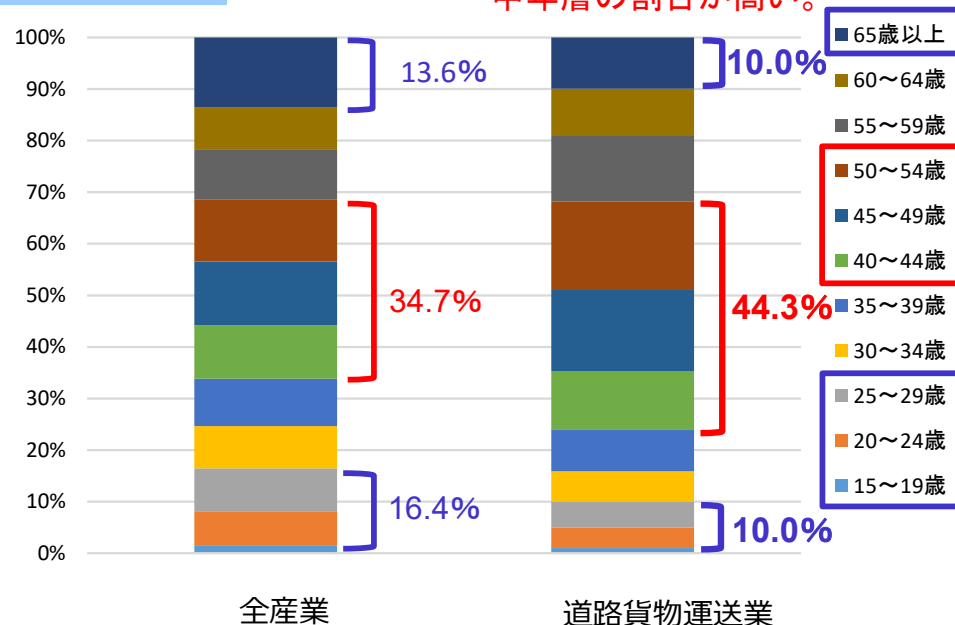
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。

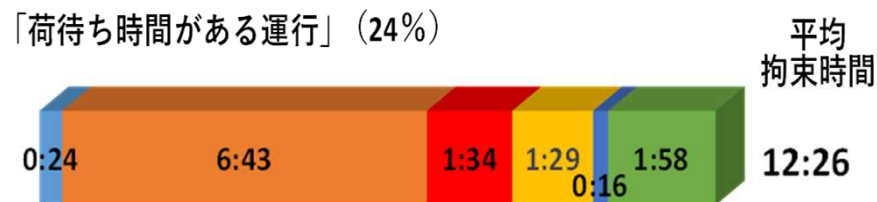


(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの労働条件

- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)

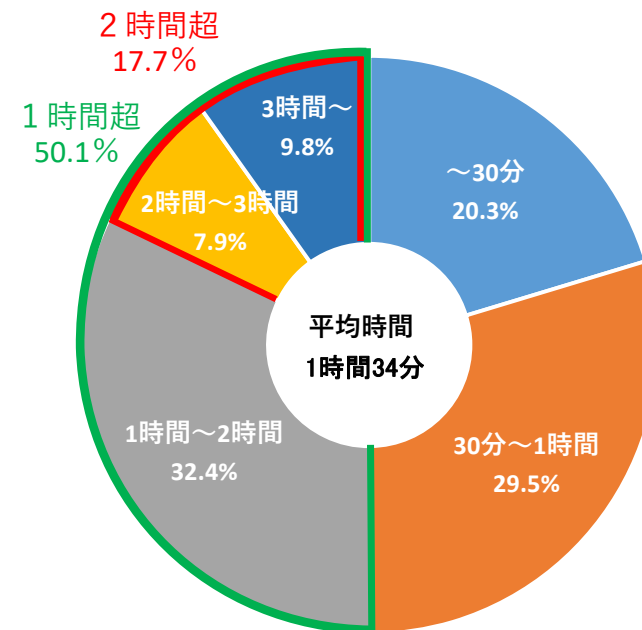


「荷待ち時間のない運行」(76%)



■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待 ■ 荷役 ■ 附带他 ■ 休憩

1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査
(R2)

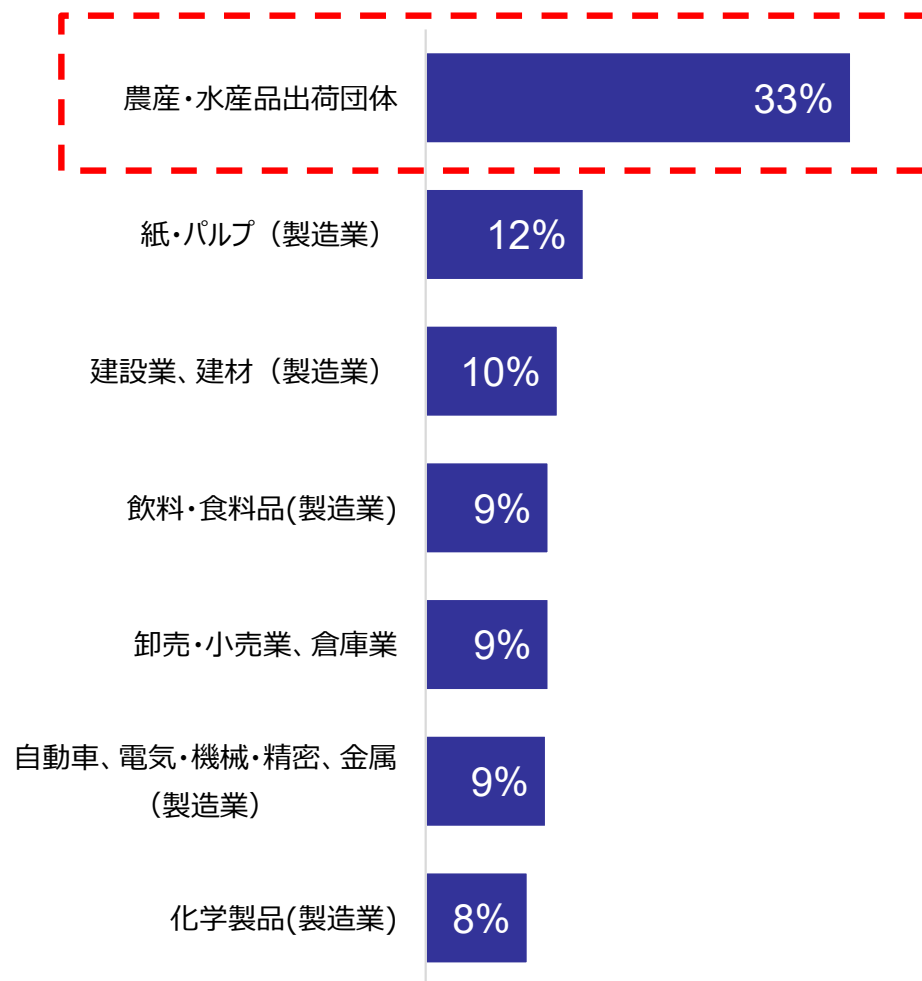
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間等が強化される。

○主な改正内容

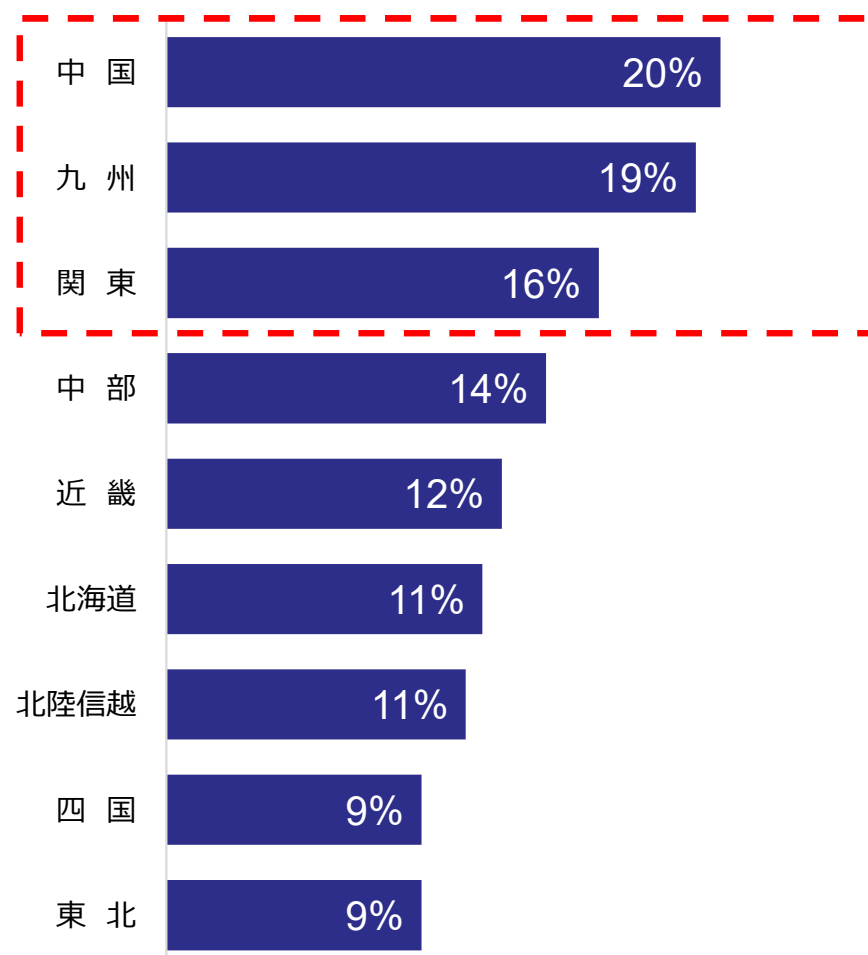
	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 年3,300時間、284時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,400時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

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



物流革新に向けた政策パッケージ等の策定

2023年

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

2024年

- 2月 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
- 4月 物流法が可決・成立



(参考) 岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話 (2023.9.28)

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

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
 - 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
 - **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。
- ➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(※)も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

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

(2) 物流の効率化

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

(3) 荷主・消費者の行動変容

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

2. 施策の効果（2024年度分）

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

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

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

速やかに実施

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

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

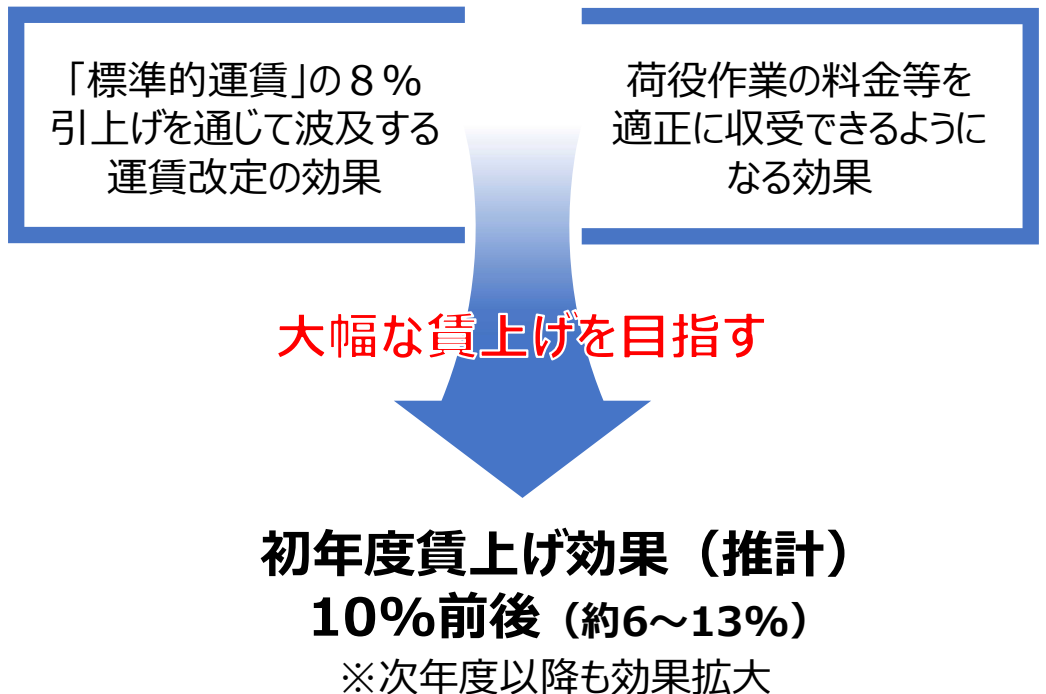
2030年度に向けた政府の中長期計画（概要）

- 2023年6月に関係閣僚会議で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、**2030年度までのロードマップを作成**するもの。
- 2030年度に見込まれる**34%の輸送力不足（施策なしケース）**を補うことを目指す。
- この中長期計画については、**毎年度フォローアップ**を行い、次期（2026～2030年度）の「総合物流施策大綱」を閣議決定するタイミングと合わせて見直し。

○施策による輸送力への効果

	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
施策による効果	+14.5	+34.6
うち荷待ち・荷役削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他 (トラック輸送力拡大等)		+2.0

○「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）



1. トラック運送事業等の現状と課題、
物流革新に向けた政策パッケージ等について
2. 標準的な運賃、標準貨物自動車運送約款等について
3. 物流関連法の改正について
4. 参考資料(原価計算・運賃交渉関係、標準的な運賃)

【令和5年法律第62号：同年6月14日成立、同年6月16日公布・施行】

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

改正前

時間外労働規制の適用（令和6年3月）までの時限措置

荷主対策の
深度化

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

標準的な
運賃

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

改正後

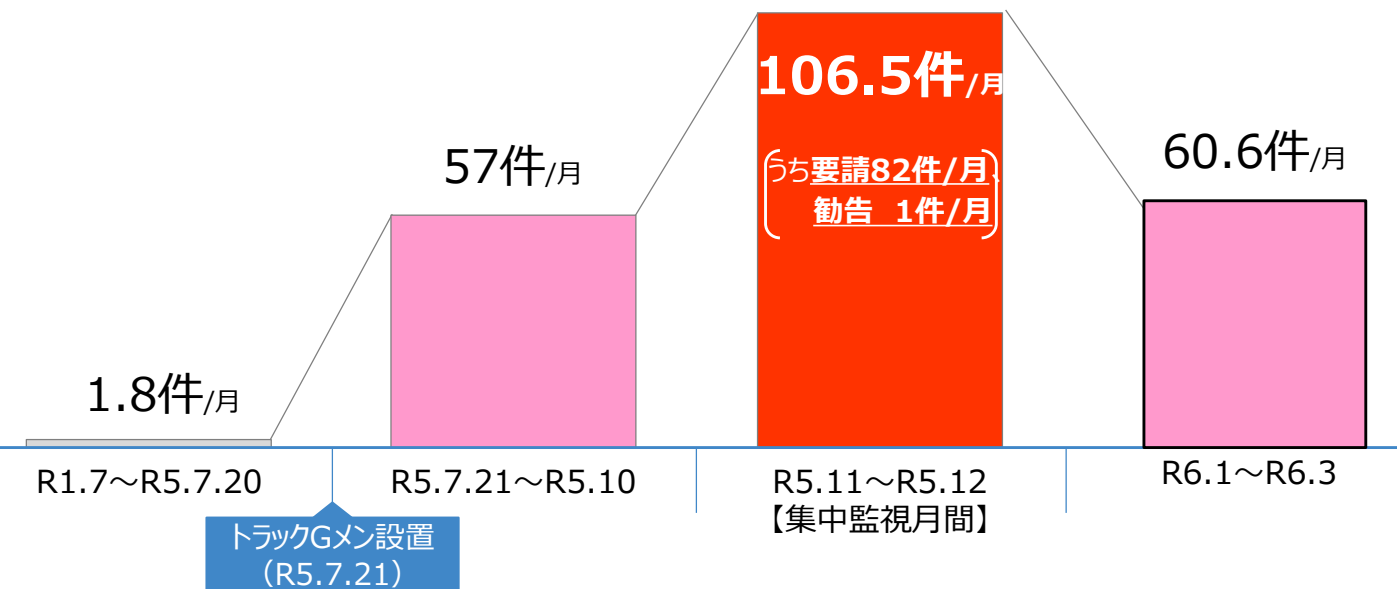
上記について「当分の間」の措置とする

【参考】トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組状況

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、全国162名体制の「トラックGメン」を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、初めての「勧告」(2件)を実施(令和6年1月26日)したほか、「働きかけ」(47件)、「要請」(164件)による是正指導を徹底。
- 引き続きトラック事業者へのプッシュ型情報収集を実施するとともに、要請を行った荷主等への改善状況の確認のパトロール等を実施。

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
 - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 478件 (荷主310、元請158、その他10)
- ⇒ 計654件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- **長時間の荷待ち (53%)**
- 契約になかった附帯業務 (15%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の要求 (7%)
- 異常気象時の運行指示 (4%)

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

【参考】トラックGメンの活動(令和6年3月末時点)

トラック事業者に対する
電話調査や訪問調査(全国)



〈ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 ※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等の本社に対して実施

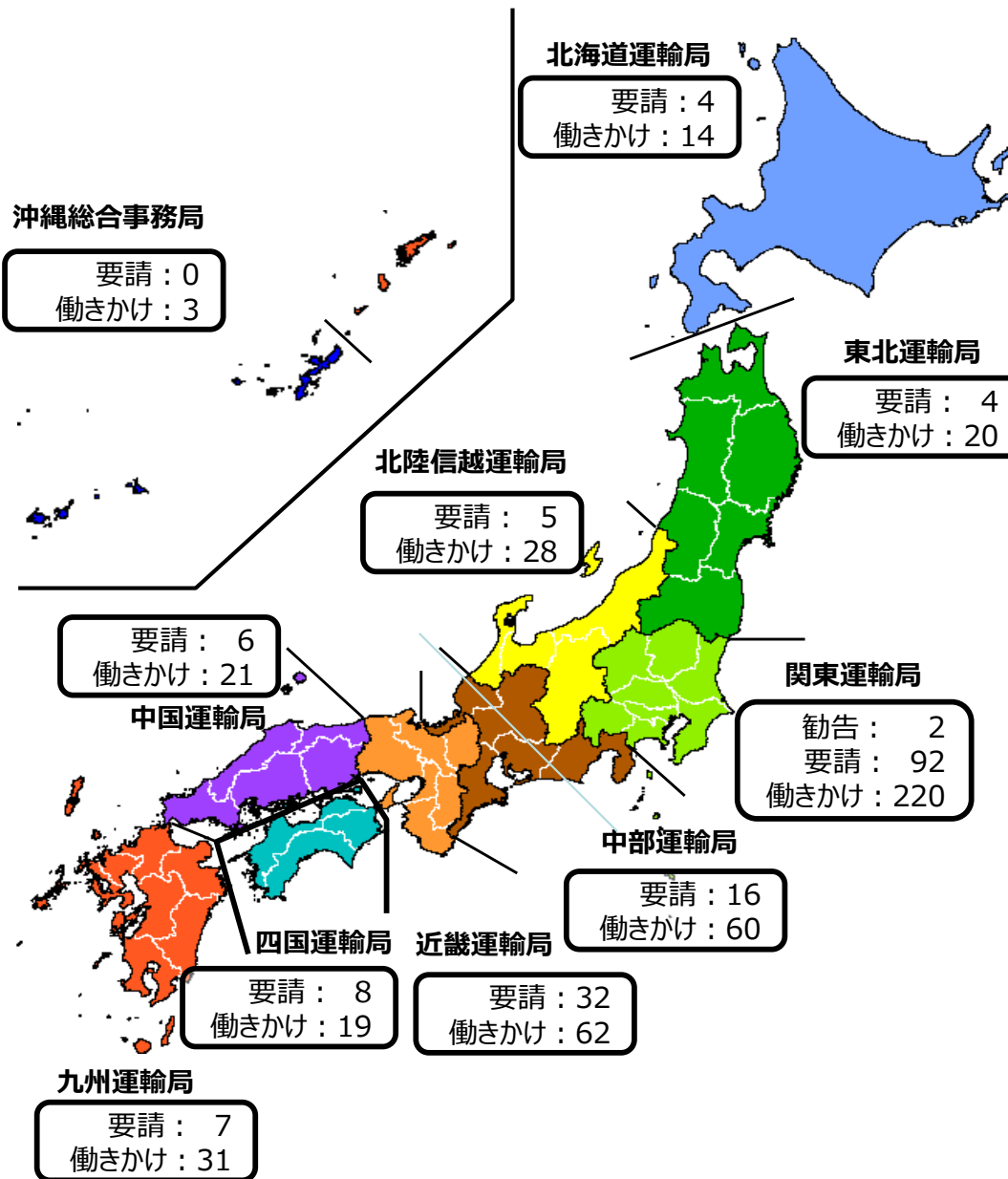
荷主へのパトロール
(荷待ち状況の現地確認等)(全国)



トラック事業者・荷主に対する説明会、
トラックGメンのチラシ配布(全国)



オンライン説明会の模様



トラックドライバーへのヒアリング
(中部・中国・九州)



トラックターミナル



高速SA、PA

標準的な運賃について

「標準的運賃」のポイント

- 平成30年貨物自動車運送事業法により、事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として活用いただくための**「標準的運賃」制度を創設**。
- 令和2年4月に告示した「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤（自己資本金の10%）などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

「標準的運賃」のイメージ

【距離制運賃】

キロ程	関東運輸局 (単位:円)			
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	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	33,730	42,380

【時間制運賃】

キロ程	関東運輸局 (単位:円)			
	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)
200km	50,270	57,860	74,810	91,760
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	6,600
500kmを超えて50kmを増すごとに加算する金額	9,070	10,360	13,430	16,500

種別	局別	II 時間制運賃表 (単位:円)				
		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)	
8時間制	基礎走行キロ130km	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
		東北	29,970	36,050	47,170	59,670
		関東	39,060	45,790	57,900	72,440
		北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470
		中部	35,710	42,130	53,700	67,370
		近畿	35,580	42,040	53,710	67,430
		中国	32,420	38,640	49,950	62,950
	四国	30,700	36,800	47,960	60,590	
	九州	30,890	36,980	48,060	60,680	
	沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880	
	4時間制	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
		東北	17,980	21,630	28,300	35,800
		関東	23,440	27,470	34,740	43,460
		北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
中部		21,430	25,280	32,220	40,420	
近畿		21,350	25,220	32,230	40,460	
中国		19,450	23,180	29,970	37,770	
四国	18,420	22,080	28,780	36,350		
九州	18,530	22,190	28,840	36,410		
沖縄	16,800	20,330	26,880	34,130		

料金等

- ◆ 割増 ⇒ 冷蔵・冷凍車、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 ⇒ 30分を超える場合に30分ごとの金額を設定
- ◆ 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、運賃とは別に料金として收受
- ◆ 実費 ⇒ 有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合に、運賃とは別に実費として收受
- ◆ 燃料サーチャージ ⇒ 算出方法を設定

導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：58.5%
(令和6年2月末時点)

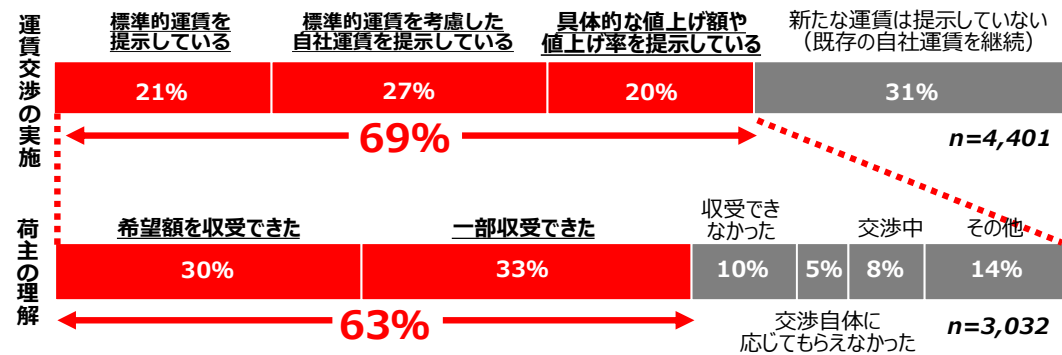
運賃交渉を行ったトラック事業者：約69%
うち、荷主から一定の理解を得られた事業者：約63%
⇒ 事業者全体のうち運賃交渉について荷主から一定の理解を得られた事業者は約43%
(出典) 国土交通省「標準的な運賃に係る実態調査（令和4年度）」

「標準的運賃」等の見直しについて

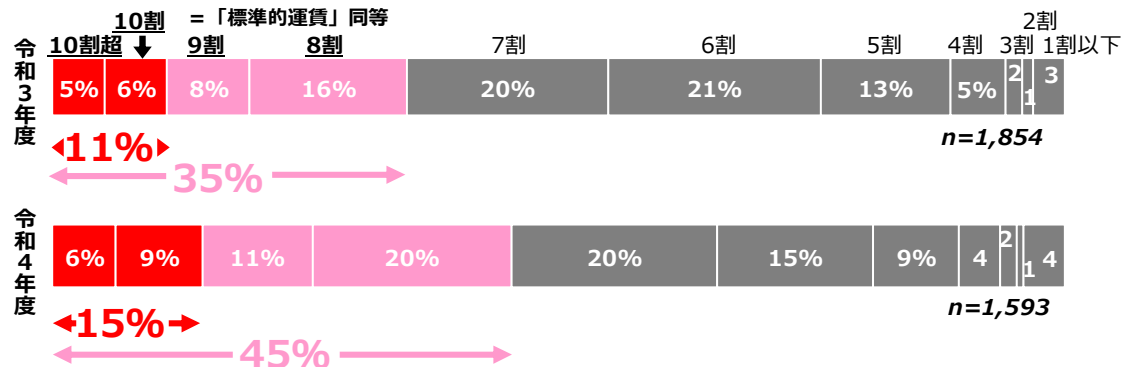
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

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

スケジュール

- 令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
- 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
- 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）
- 令和6年 1月・2月 運輸審議会への諮問等
- 3月22日 告示改正・施行（標準的運賃）
- 6月1日 施行（標準運送約款）

適正な原価 (1台/年当たり)

人件費

⇒ドライバーの労働条件改善のため、全産業平均の単価を使用(地方運輸局毎・車格毎)

車両費

⇒環境性能や安全基準の向上を踏まえた車両への設備投資ができるよう、償却年数は5年で設定(地方運輸局毎・車格毎の実勢原価)

間接費 (一般管理費等)

⇒実勢原価を使用

その他費用

(任意保険料、関係諸税、借入金利息)

⇒実勢原価を使用

運行費

(燃料費、タイヤ費等)

⇒地方運輸局毎・車格毎の実勢原価を使用

※いずれも実運送を行う上で必要な費用を算出(元請の備車費は考慮しない)

+

適正利潤 (1台/年当たり)

⇒年間総費用 × 利益率

時間あたり
固定費等

年間稼働時間
(40h / 週 × 1年)
= 約2.086h

キロあたり
変動費

年間走行キロ
(約7万km程度)

- ・平均速度(約20~60km/h)を用いて、走行距離を時間に換算(時間を走行距離に換算)。
- ・点呼等30分及び荷待ち時間(発着各30分)を時間に算入
- ・実車率は50%(帰り荷無し)とする。
- ・距離帯(時間帯)ごとに、運行時間に時間あたり固定費を掛け合わせて固定費を、走行距離にキロあたり変動費を掛け合わせて変動費を算出し、合算。

【標準的な運賃(運賃表)】

- 貸切(チャーター)を前提として、(1)距離制、(2)時間制の双方の運賃表を設定
- 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にて設定
- 地方運輸局ブロック(合計10カ所)ごとに作成

【標準的な運賃(料金)】

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

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

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

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

待機時間料

→ 1,760円/30分 (4tクラス中型車)

積込料・取卸料

→ 2,180円/30分 (4tクラス中型車) 機械荷役の場合
→ 2,100円/30分 (4tクラス中型車) 手荷役の場合

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

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」(利用運送手数料)の設定等>

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

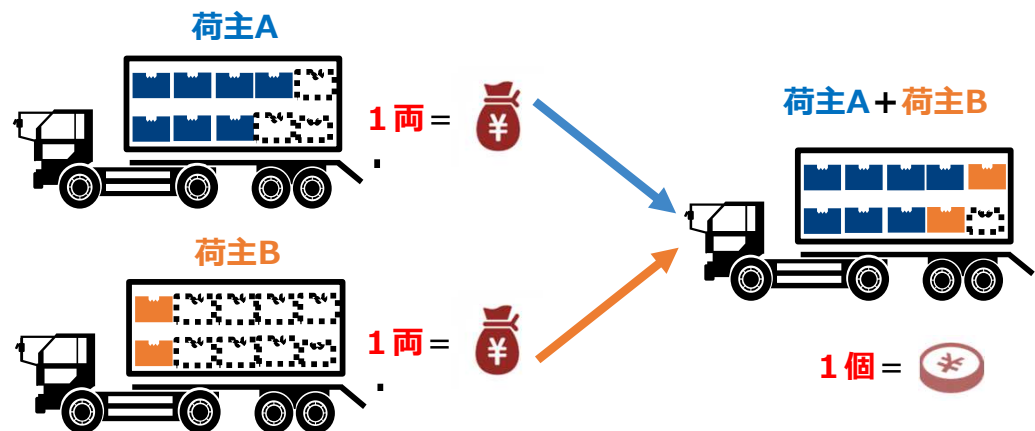
<契約条件の明確化>

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

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建運賃」を設定**【運賃】



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

<その他>

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

①

燃料価格等の高騰の状況を踏まえた「標準的な運賃」の運賃表の見直し

②

荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価に対する標準的な水準

③

下請けに発注する際の手数料

④

積載率の向上に資する運賃・料金の設定

⑤

その他見直し事項

① 燃料価格等の高騰の状況を踏まえた「標準的な運賃」の運賃表の見直し

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



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

＜トラック運送事業者の平均原価構成比＞

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

【固定費】

算出根拠			単価(年当り)
人件費	時給(所定内)	令和4年賃金構造基本統計調査 ※運輸局ブロックごとの時給は、ブロック内の各都府県ごとの労働者数を考慮し、加重平均により算定	2,340 ⇒ 2,336 円
	福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会)	16.6 ⇒ 17.0 %
	年間労働時間	週40時間を前提	2,086 時間
	算出式	2,336円 × 1.17 × 2,086時間	5,691,526 ⇒ 5,701,288 円
車両償却費	車両の調達価格	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	10,833,840 ⇒ 12,716,125 円
	付属備品等の費用	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	267,703 ⇒ 330,803 円
	車両償却年数	事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えを促すとともに、経営環境の維持・改善を図る政策的観点から、車両の償却年数は5年で設定	5 年
	算出式	((12,716,125円 + 330,803円) - 1円(※)) ÷ 5年 ※会計上の備忘価額として考慮	2,220,308 ⇒ 2,609,385 円

赤字は変動値

【変動費】

算出根拠			単価(km当り)
燃料費	軽油単価	変動幅の大きさや、燃料サーチャージ制の導入を前提に、全国一律100円/ℓとする。	100 ⇒ 120 円
	燃費	原価調査結果により設定(全国平均値)	5.1 ⇒ 4.48 km/ℓ
	算出式	120円 ÷ 4.48km/ℓ	19.6 ⇒ 26.8 円
タイヤ費	タイヤ1本当り費用	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	33,103 ⇒ 36,955 円
	タイヤ交換本数	原価調査結果により設定(全国平均値)	9.5 ⇒ 10.2 本
	タイヤ交換1回分の工賃	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	23,023 ⇒ 18,082 円
	タイヤ交換走行距離	原価調査結果により設定(全国平均値)	75,394 ⇒ 67,668 km
算出式	(36,955円 × 10.2本 + 18,082円) ÷ 67,668km	4.5 ⇒ 5.8 円	
車検・修理費	年間車検整備費	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	231,881 ⇒ 265,112 円
	年間一般修理費	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	169,344 ⇒ 199,070 円
	次回車検・修理までの走行距離	原価調査結果により設定(全国平均値)	70,215 ⇒ 71,728 km
	算出式	(265,112円 + 199,070円) ÷ 71,728km	5.7 ⇒ 6.5 円

赤字は変動値

① 燃料価格等の高騰の状況を踏まえた「標準的な運賃」の運賃表の見直し

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

【距離制運賃(改定後の上昇率)】

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

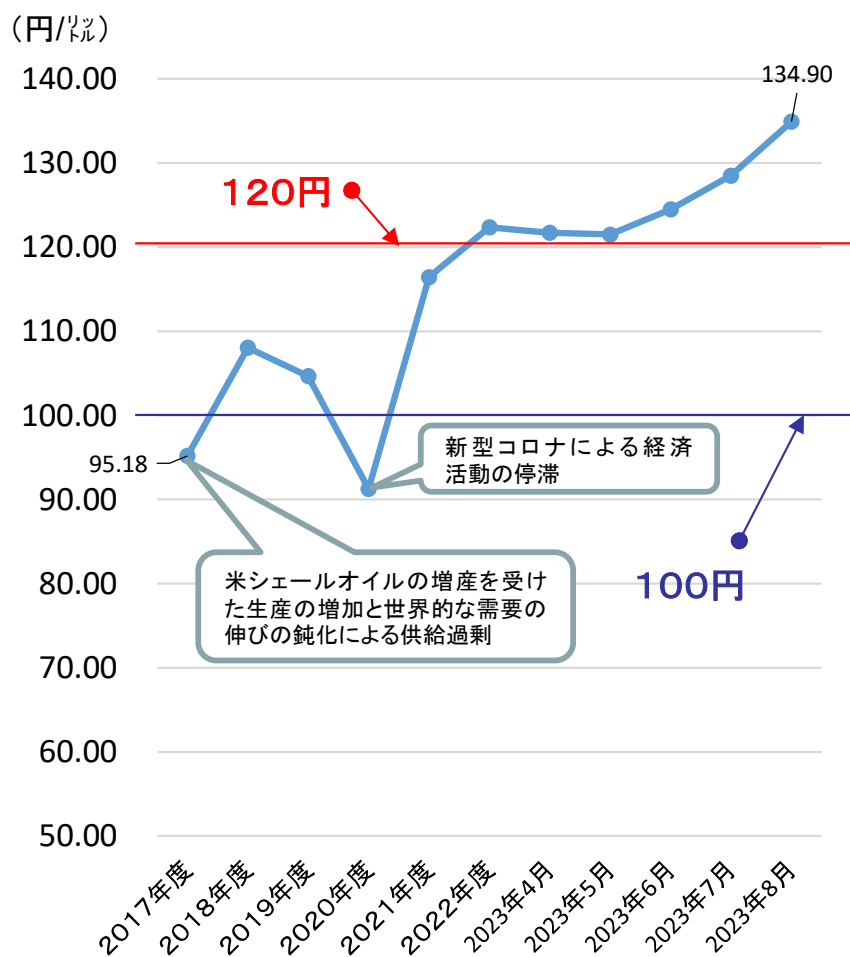
【時間制運賃(改定後の上昇率)】

II 時間制運賃表						差(率)	
						(単位:円)	
種別	局別	車種別	小型車	中型車	大型車	トレーラー	
			(2tクラス)	(4tクラス)	(10tクラス)	(20tクラス)	
基礎額	8時間制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	北海道	6.9%	6.9%	9.7%	12.4%
			東北	10.6%	10.6%	11.5%	14.7%
			関東	0.8%	1.9%	3.8%	6.1%
			北陸信越	10.7%	9.9%	11.7%	13.9%
			中部	1.9%	2.6%	5.1%	8.5%
			近畿	5.8%	4.5%	7.4%	9.7%
			中国	7.2%	8.1%	10.5%	11.9%
			四国	7.9%	10.4%	12.3%	14.7%
			九州	9.3%	10.2%	12.1%	14.9%
	沖縄	11.8%	10.8%	12.5%	16.7%		
	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	6.9%	6.9%	9.7%	12.4%
			東北	10.7%	10.6%	11.6%	14.7%
			関東	0.8%	1.9%	3.8%	6.1%
			北陸信越	10.7%	9.9%	11.7%	13.9%
			中部	1.9%	2.6%	5.1%	8.5%
			近畿	5.8%	4.5%	7.4%	9.7%
			中国	7.1%	8.1%	10.5%	11.9%
			四国	7.9%	10.4%	12.3%	14.7%
九州			9.3%	10.1%	12.1%	14.9%	
沖縄	11.8%	10.8%	12.5%	16.7%			
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	北海道	25.0%	20.6%	23.5%	31.0%	
		東北	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		関東	25.0%	20.6%	23.5%	29.2%	
		北陸信越	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		中部	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		近畿	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		中国	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		四国	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%	
		九州	21.4%	17.6%	23.5%	29.6%	
	沖縄	21.4%	20.6%	23.5%	29.6%		
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに(4時間制の場合であつて、午前から午後にはわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。)	北海道	-2.1%	-2.0%	-1.6%	-2.1%	
		東北	2.2%	2.1%	2.6%	2.2%	
		関東	-2.9%	-2.8%	-2.3%	-2.8%	
		北陸信越	3.8%	4.0%	4.6%	3.9%	
		中部	-3.5%	-3.1%	-2.9%	-3.3%	
		近畿	0.9%	1.1%	1.6%	0.9%	
		中国	1.3%	1.6%	1.8%	1.5%	
		四国	2.8%	3.1%	3.5%	2.7%	
九州		3.5%	3.7%	4.1%	3.4%		
沖縄	2.4%	2.7%	3.2%	2.4%			

① 燃料価格等の高騰の状況を踏まえた「標準的な運賃」の運賃表の見直し

- 直近の燃料価格が概ね120円を超過して推移(2023年8月現在134.9円)していることから、運賃表の算定にあたっては120円/Lを原価として採用。
- 燃料サーチャージについても、120円/Lを基準価格とする。
 ※燃費については、調査によって得られた実勢値を使用(小型車:7.9km/L 中型車:5.9km/L 大型車:3.7km/L トレーラー:2.9km/L)

【燃料価格(ローリー価格・消費税抜き)の推移】



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

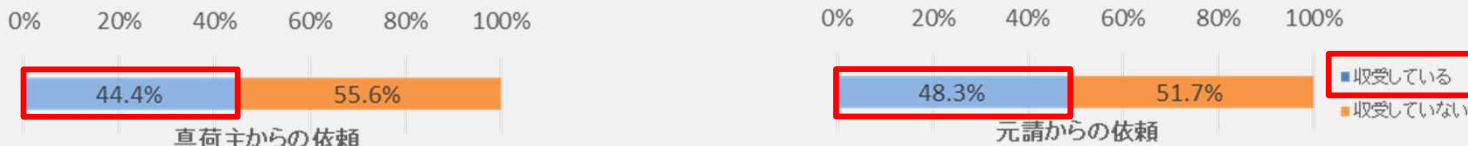
※燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブル

調達している軽油価格	燃料サーチャージ算出上の代表価格	上昇額
基準価格	120.00 円	—
～ 120.00 円	廃止	
120.00 超 ～ 125.00 円	122.50 円	2.5 円
125.00 超 ～ 130.00 円	127.50 円	7.5 円
130.00 超 ～ 135.00 円	132.50 円	12.5 円
135.00 超 ～ 140.00 円	137.50 円	17.5 円
140.00 超 ～ 145.00 円	142.50 円	22.5 円
145.00 超 ～ 150.00 円	147.50 円	27.5 円
150.00 超 ～ 155.00 円	152.50 円	32.5 円
155.00 超 ～ 160.00 円	157.50 円	37.5 円
160.00 超 ～ 165.00 円	162.50 円	42.5 円
165.00 超 ～ 170.00 円	167.50 円	47.5 円
170.00 超 ～ 175.00 円	172.50 円	52.5 円
175.00 超 ～ 180.00 円	177.50 円	57.5 円
180.00 超 ～ 185.00 円	182.50 円	62.5 円
185.00 超 ～ 190.00 円	187.50 円	67.5 円
190.00 超 ～ 195.00 円	192.50 円	72.5 円
195.00 超 ～ 200.00 円	197.50 円	77.5 円
200.00 超 ～ 205.00 円	202.50 円	82.5 円

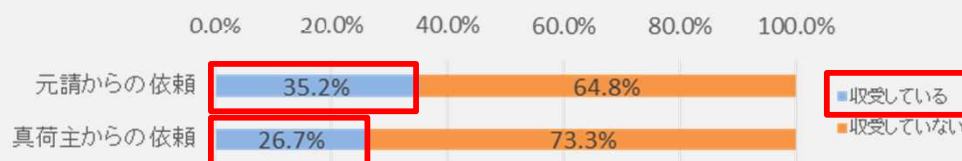
② 荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価に対する標準的な水準

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

【荷役料金収受の有無】



【待機時間料収受の有無】



< 荷待ち・荷役作業等に係る料金の収受状況 >

出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和3年度）」

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

【待機時間料】

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

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

< 待機時間料(中型車の例) >

【積込料・取卸料】

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

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

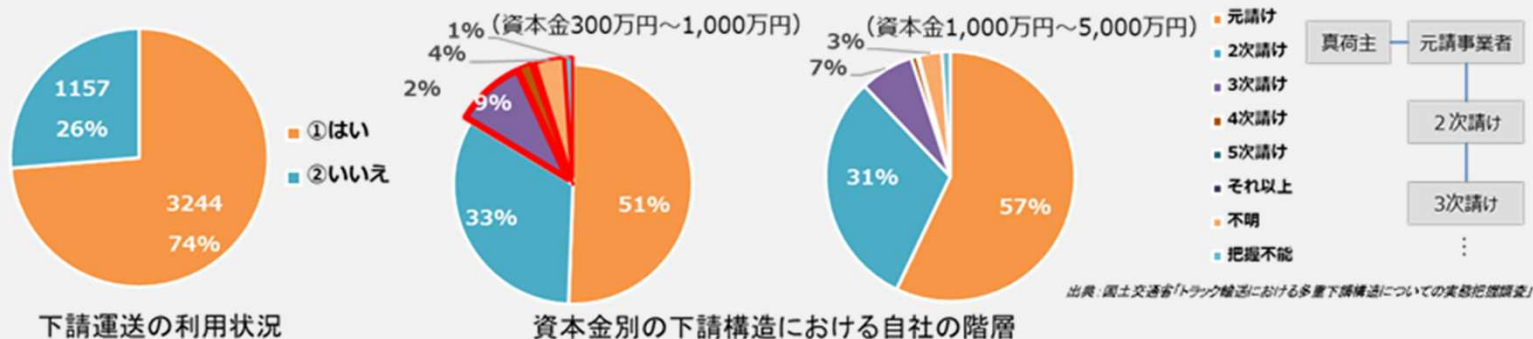
< 積込料・取卸料(中型車の例) >

【2時間超の荷待ち・荷役作業等に係る割増】

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

③ 下請けに発注する際の手数料

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



<トラック運送業における多重下請構造>

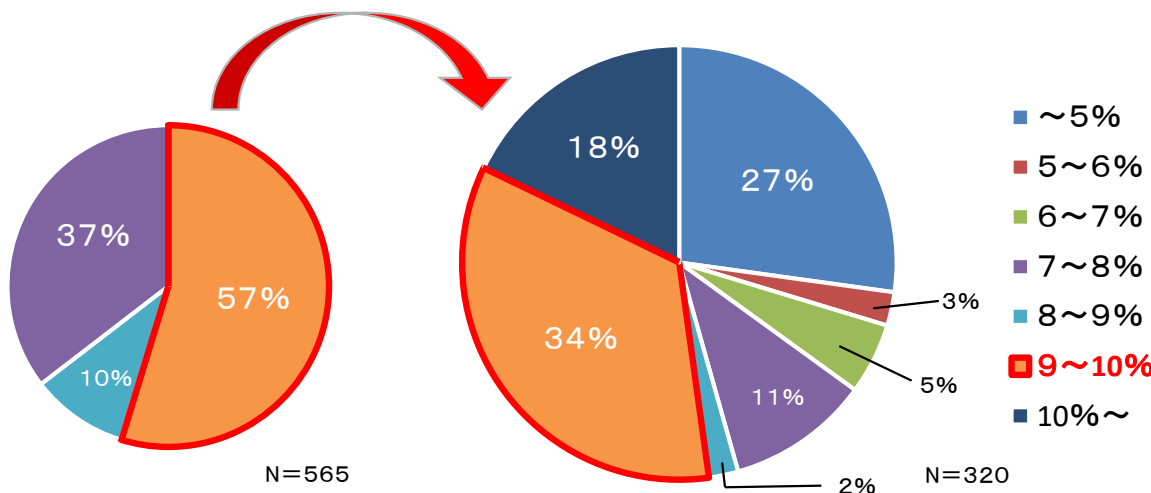
- このため、当該手数料を本来負担すべき主体から收受する「料金」として明示するとともに、原価調査における「利用運送手数料」の調査結果を参考として、收受する料金の水準を示す。

【利用運送手数料】

■ 運賃に一定率を乗じて計算

■ 運賃額に関係なく定額を請求

■ わからない



運賃の10%を
当該運賃と別に收受

<利用運送手数料の收受方法>

<利用運送手数料の割合>

④ 積載率の向上に資する運賃・料金の設定

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

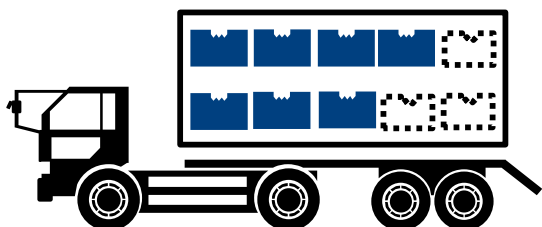
【個建運賃の考え方】

想定ケース

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

○貸切運賃の場合

荷主A

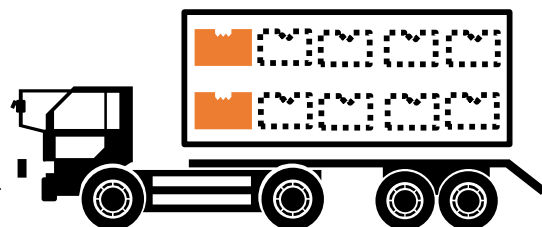


<積載率7割(7個積載)>

荷主A [¥ 100,000円]

荷主B [¥ 100,000円]

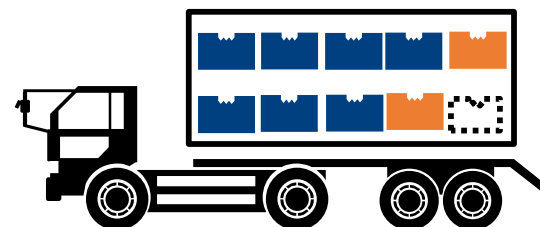
荷主B



<積載率2割(2個積載)>

○個建運賃の場合

荷主A+荷主B



<積載率9割(7+2個積載)>

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

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

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

1両あたりの運賃 = 100,000円

1両あたりの運賃 = 112,500円
(+12,500円)

④ 積載率の向上に資する運賃・料金の設定

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

【速達割増等の考え方】

想定ケース
・東京～大阪の貸切運賃を10万円と想定

○通常想定される配達予定日時よりも早く配達を希望した場合



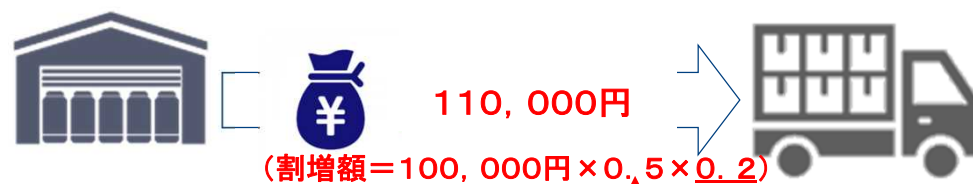
○十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合



【有料道路を利用しない場合の割増の考え方】



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



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

⑤ その他見直し事項

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

【特殊車両割増】

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

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

標準的な運賃・料金の手続き等について

令和6年3月22日告示の標準的な運賃・料金を活用する場合には、原則として、届出書の提出が必要となるが、既に令和2年告示による標準的な運賃・料金を届出した事業者は、新標準的な運賃・料金(R6)により届出したものとみなされる。これにより、令和2年4月24日告示の標準的な運賃を引き続き適用しようとする運送事業者等について別途手続きが必要となる。

標準的な運賃等の告示について

◆ 令和2年4月24日 標準的な運賃(国交省告示第575号、R6.3廃止)、標準貨物自動車運送約款(同告示第575号)等を告示

↓ 運賃水準8%引き上げ、利用運送手数料收受を追加など

◆ 令和6年3月22日 標準的な運賃(同告示第209号)、標準貨物自動車運送約款(同告示第210号)等を告示 ※約款は6月1日から施行

標準的な運賃(R6.3.22 告示209号)を活用する場合、運輸支局へ運賃及び料金設定(変更)届出書の提出が必要※

※みなし規定あり(下記①)

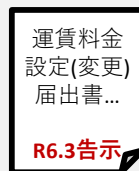
【運輸支局】



設定又は変更後 30日以内

届出

※根拠法令
貨物自動車運送事業報告規則第2条の2



運賃料金
設定(変更)
届出書...
R6.3告示

【トラック事業者】



【留意事項】

- ① 令和2年4月24日告示の標準的な運賃にて届出されている場合、通達発出日(令和6年3月22日)をもって、令和6年3月22日告示の標準的な運賃にて届出したものと「みなす」
- ② 令和2年4月24日告示の標準的な運賃をR6.3.22以降も引き続き適用する場合は、その旨を記載した届出が必要
- ③ R6.3.22告示の標準的な運賃、標準約款に「運賃と料金の区分(收受)」「利用運送手数料(收受)」の記載があることから、自社独自の運賃や約款等を適用する場合はこれに留意(手続きの要否不明の場合、運輸局・運輸支局に要確認)
- ④ 適用する運賃・料金、約款について、営業所等に見やすいように掲示、一定規模(従業員>20人)の事業者は自社WEBサイトに掲載

価格交渉促進月間(2023年9月)の実施結果

- 中小企業庁において、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、実際に交渉や転嫁が出来たか、下請事業者からのフォローアップ調査を実施。(30万社へのアンケート調査及び下請Gメンによる聞き取り調査)
- 価格交渉の実施と改善サイクルの強化で、交渉と転嫁が定期的になされる取引慣行の定着を目指す。

○フォローアップ調査（交渉・転嫁に係るアンケート）の実施結果の公表（R5.11.28）

- トラック運送業は、調査対象27業種中、価格交渉状況が22位、価格転嫁状況が最下位**

価格交渉	業種
1位	造船
2位	機械製造
3位	化学
§	
22位	トラック運送
23位	廃棄物処理
24位	放送コンテンツ
25位	通信
26位	不動産業・物品賃貸
27位	製薬

価格転嫁		コスト増に対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
			原材料	エネルギー	労務費
全体		45.7%	45.4%	33.6%	36.7%
1位	化学	59.7%	57.9%	45.4%	47.0%
2位	食品製造	53.6%	52.5%	37.4%	39.8%
3位	電機・情報通信機器	53.4%	55.4%	38.9%	39.8%
§					
24位	廃棄物処理	34.9%	28.8%	27.6%	28.6%
25位	通信	33.1%	35.7%	23.1%	31.0%
26位	放送コンテンツ	27.0%	29.0%	21.4%	32.3%
27位	トラック運送	24.1%	17.2%	20.6%	19.1%

中小企業庁資料より抜粋

○「価格交渉・転嫁状況のリスト」の公表（R6.1.12）

- フォローアップ調査の結果において、10社以上の中小企業から回答があった発注側企業全てについて、価格交渉・価格転嫁に関する状況をア、イ、ウ、エの4区分に整理したリストを作成し、公表。

「価格交渉・転嫁のリスト」（トラック運送抜粋）

発注事業者名	回答企業数	価格交渉	価格転嫁
ヤマト運輸株式会社	39	ウ	ウ
アサヒロジ株式会社	11	ウ	ウ
全農物流株式会社	12	ウ	ウ
F-LINE株式会社	11	ウ	ウ
日本通運株式会社	36	イ	ウ
センコー株式会社	11	ウ	ウ
トランコム株式会社	12	ウ	ウ
西濃運輸株式会社	16	イ	ウ
佐川急便株式会社	42	イ	ウ
日本郵便輸送株式会社	18	イ	ウ

（価格交渉/転嫁の状況）

= 中小企業からの回答の平均点（10点満点）

ア：7点以上

イ：7点未満、4点以上

ウ：4点未満、0点以上

エ：0点未満

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(R5.11)(公正取引委員会)

急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要 →令和5年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

本指針の性格

- ・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
- ・発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめ。
- ・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

発注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①: 本社(経営トップ)の関与
- 【行動②: 発注者側からの定期的な協議の実施】
- 【行動③: 説明・資料を求める場合は公表資料とすること】※
- 【行動④: サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
- 【行動⑤: 要請があれば協議のテーブルにつくこと
- 【行動⑥: 必要に応じ考え方を提案すること】

受注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①: 相談窓口の活用】
- 【行動②: 根拠とする資料】※
- 【行動③: 値上げ要請のタイミング】
- 【行動④: 発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- 【行動①: 定期的なコミュニケーション】
- 【行動②: 交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記されている。

【参考】公正取引委員会HP <https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針①

本指針の性格

- ✓ 労務費の転嫁に関する事業者の**発注者・受注者の双方の立場からの行動指針**。
- ✓ 労務費の適切な転嫁のため、発注者及び受注者がこの行動指針に沿った行為を行うことが必要。
- ✓ 本指針に記載の12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処**することを明記。
- ✓ 他方で、**記載された発注者としての行動を全て適切に行っている場合、通常は独占禁止法及び下請代金法上の問題が生じない旨**を明記。

発注者として採るべき行動／求められる行動

★行動①：本社（経営トップ）の関与

①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる**取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定**すること、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で**社内外に示す**こと、③その後の**取組状況を定期的に経営トップに報告**し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。

★行動②：発注者側からの定期的な協議の実施

受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など**定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設ける**こと。特に**長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引**においては協議が必要であることに**留意が必要**である。

協議することなく長年価格を据え置くことや、スポット取引とはいえないにもかかわらずスポット取引であることを理由に協議することなく価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがある。

★行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること

労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、**公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠のあるものとして尊重**すること。 → **根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記**

★行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと

労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、**サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させる**こと。

★行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと

受注者から労務費の上昇を理由に**取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつく**こと。労務費の転嫁を求められたことを理由として、**取引を停止するなど不利益な取扱いをしない**こと。

★行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること

受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、**必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案**すること。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針②

受注者として採るべき行動／求められる行動

★行動①：相談窓口の活用

労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中小企業の支援機関（全国の商工会議所・商工会等）の相談窓口などに相談するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。

発注者に対して労務費の転嫁の交渉を申し込む際、一例として、6頁の様式を活用することも考えられる。

★行動②：根拠とする資料

発注者との価格交渉において使用する根拠資料としては、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの公表資料を用いること。

→ 根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記

★行動③：値上げ要請のタイミング

労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回などの定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング、業界の定期的な価格交渉の時期など受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング、発注者の業務の繁忙期など受注者の交渉力が比較的優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。

★行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示

発注者から価格を提示されるのを待たずに受注者側からも希望する価格を発注者に提示すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

★行動①：定期的なコミュニケーション

定期的なコミュニケーションをとること。

★行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管

価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

今後の対応

● 内閣官房は、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て、今後、労務費の上昇を理由とした価格転嫁が進んでいない業種や労務費の上昇を理由とした価格転嫁の申出を諦めている傾向にある業種を中心に、本指針の周知活動を実施する。

● 公正取引委員会は、発注者が本指針に記載の12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処していく。

また、受注者が匿名で労務費という理由で価格転嫁の協議のテーブルにつかない事業者等に関する情報を提供できるフォームを設置し、第三者に情報提供者が特定されない形で、各種調査において活用していく。

- 公正取引委員会は、令和5年度「独占禁止法上の『優越的地位の濫用』に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化の取組に関する特別調査」を実施。(対象事業者数約117,000社【回答約48,000社(うち道路貨物運送業約3,000社)】)
- 道路貨物運送業を含む39業種を中心に、事業者間取引における価格転嫁の状況等を調査。
- その結果、独占禁止法上の優越的地位の濫用として問題となるおそれがある行為が認められた発注者8,175名(うち、道路貨物運送業460名)に対し注意喚起文書を送付。

○独占禁止法上の優越的地位の濫用として問題となるおそれのある行為

- ① 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと
 - ② 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で取引の相手方に回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと
- 参考：公正取引委員会webサイト「独占禁止法 Q&A」

○注意喚起文書の送付

業種	件数
全39業種合計	8,175
(うち上位5業種)	
①情報サービス業	755
②協同組合	559
③道路貨物運送業	460
④機械器具卸売業	391
⑤総合工事業	325

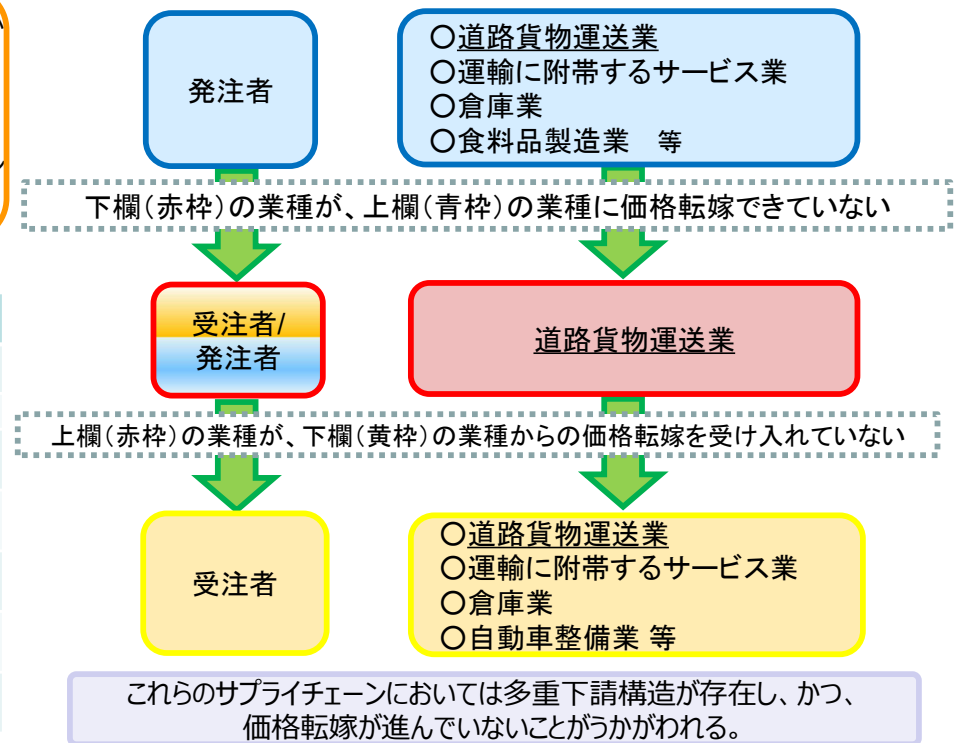
○事業者名公表(令和4年12月)13者に対するフォローアップ調査

事業者名公表13者(※道路貨物運送業は、佐川急便、大和物流、トランコム、丸和運輸機関、三菱電機ロジスティクスの5社が該当)は、進捗の程度に差はあるものの、いずれも、フォローアップ調査の期間中における価格転嫁円滑化の取組により、全体としては価格転嫁円滑化を相当程度進めていた。

○事業者名公表(令和6年3月)「優越的地位の濫用」に係るコスト上昇分の価格転嫁円滑化に関する調査

令和4年6月1日から令和5年5月31日までの1年間を調査対象期間とし、相当数の取引先について協議を経ない取引価格の据置き等が確認された事業者10者の事業者名を公表。トラック運送業においては、西濃運輸、日本梱包運輸倉庫が該当。

価格転嫁が円滑に進んでいない業種のサプライチェーンの例



標準貨物自動車運送約款について(R6.3.22 一部改正)①

一般貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業法第10条第3項に基づいて運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないが、国土交通大臣が定める「標準貨物自動車運送約款」と同一の内容を、自社の運送約款として定める場合は、国土交通大臣の認可を受けたものとみなされる。

このたび、物流の持続的な成長を確保するため、健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境整備等を図る観点から、令和6年3月22日に標準貨物自動車運送約款等の一部改正（告示）を行い、令和6年6月1日から施行となった。

【標準約款の主な改正事項】 ※R6.3.22 国自貨第842号より

1. 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化等

改正前は、適正な運賃・料金の収受を目的として、待機時間、附帯業務等が規定されていた一方、「積込み」「取卸し」等の業務は、「第2章 運送業務等」において規定されていた。このため、「積込み」「取卸し」等の運送以外の業務については、「第2章 運送業務等」から分離し、第3章を「積込み又は取卸し等」に改め規定することとした。また、これらの運送以外の業務が契約にないものであった場合、当該業務の対価を負担する主体についても不明確であったことから、トラック運送事業者が運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、対価を収受する旨を規定した。

2. 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面の交付

改正前の「標準運送約款」「軽運送約款」では、荷送人による運送の申込みやトラック運送事業者による運送の引受けについては、明確な規定がなかった。このため、運送を申込み荷送人、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む。）である運送申込書、運送引受書を相互に交付する旨を規定した。運送申込書、運送引受書について様式を例示。

3. 利用運送を行う場合における実運送事業者の商号・名称等の荷送人への通知等

改正前の「標準運送約款」「軽運送約款」では、利用運送を行う場合がある旨は規定されていたが、利用運送が行われた場合でも荷送人が実運送事業者を把握することは困難であった。このため、利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷送人に通知する旨を規定した。また、利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として収受する旨を規定した。

4. 中止手数料の金額等の見直し

改正前の「標準運送約款」「軽運送約款」では、荷送人が、貨物の積込みの行われるべきであった日の前日までに運送の中止をしたときは、中止手数料を請求しないこととされていたが、実勢に応じて、当該中止手数料の金額等を見直すこととした。 具体的には、

- ・ 運送引受書に記載した集貨予定日の前々日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の 20 パーセント以内
- ・ 運送引受書に記載した集貨予定日の前日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の 30 パーセント以内
- ・ 運送引受書に記載した集貨予定日の当日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の 50 パーセント以内

をそれぞれ収受できることとした。

【中止手数料について】

	見直し前	→	見直し後
前々日	請求しない		20%以内
前日	請求しない		30%以内
当日	500円～3500円		50%以内

5. 運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化

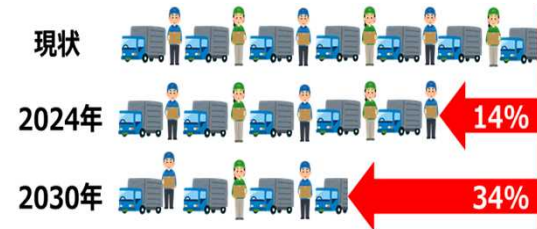
改正前の「標準運送約款」等では、「受付日時」「個人を対象とした運賃・料金等」「保険料率等」については、店頭に掲示することとされていたが、これらの事項を既に自社のウェブサイト等に掲載しているトラック運送事業者も多く存在する。また、特定の場所において書面で掲示されていた事項について、インターネットによる閲覧等を可能とし、利用者利便の向上を図る観点から、デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律（令和5年法律第63号）により貨物自動車運送事業法が改正され、令和6年4月1日より、常時使用する従業員の数が20人を超えるトラック運送事業者については、原則として、運賃・料金等を店頭での掲示に加え、自社のウェブサイトにも掲載しなければならないこととされている。こうした状況を踏まえ、運賃・料金等の店頭掲示事項について、ウェブサイトに掲載する旨を規定した。

1. **トラック運送事業等の現状と課題、
物流革新に向けた政策パッケージ等について**
2. **標準的な運賃、標準貨物自動車運送約款等について**
3. **物流関連法の改正について**
4. **参考資料(原価計算・運賃交渉関係、標準的な運賃)**

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部改正について

背景・必要性

- 物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
 - ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
 - ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
 - 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
- 以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



法案の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

- ①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
 - *1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。
 - ※法律の名称を変更。
 - ※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。
- 運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。
- 他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

○**荷主***（発荷主、着荷主）・**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

*元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

○上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○さらに、うち荷主には、**物流統括管理者の選任**を義務付け。

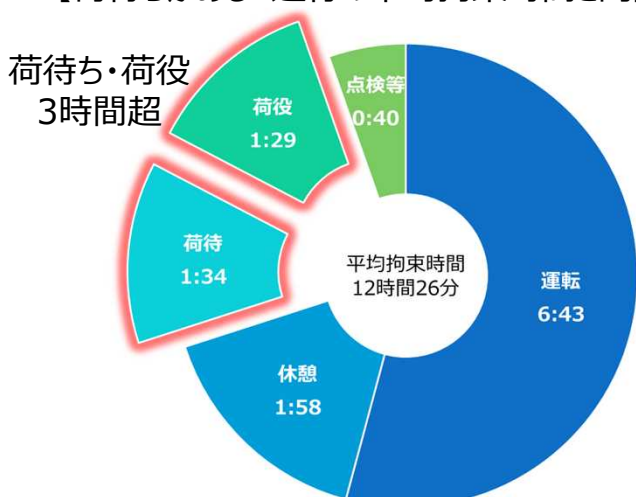
※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】

---【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】

---【荷主等が取り組むべき措置の例】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入

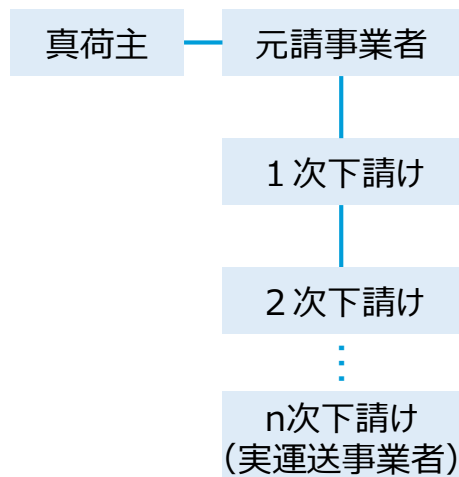


パレットの利用による荷役時間の短縮

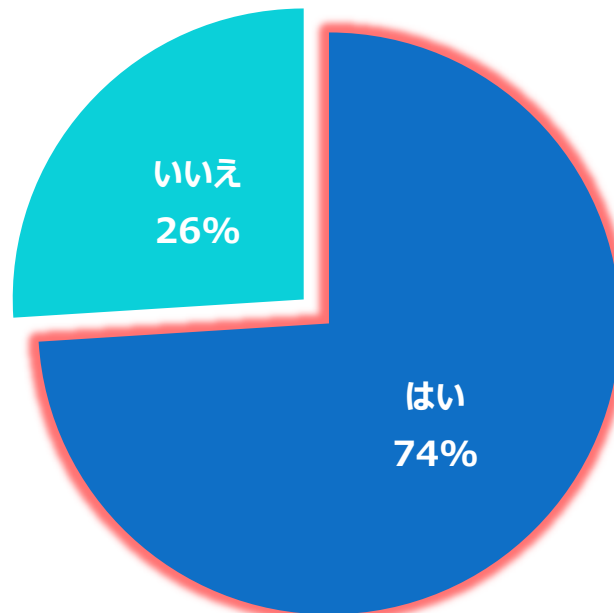
物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃收受を図る。

- 元請トラック事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者**に対し、**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け。
- トラック事業者・利用運送事業者**に対し、他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**について努力義務を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。

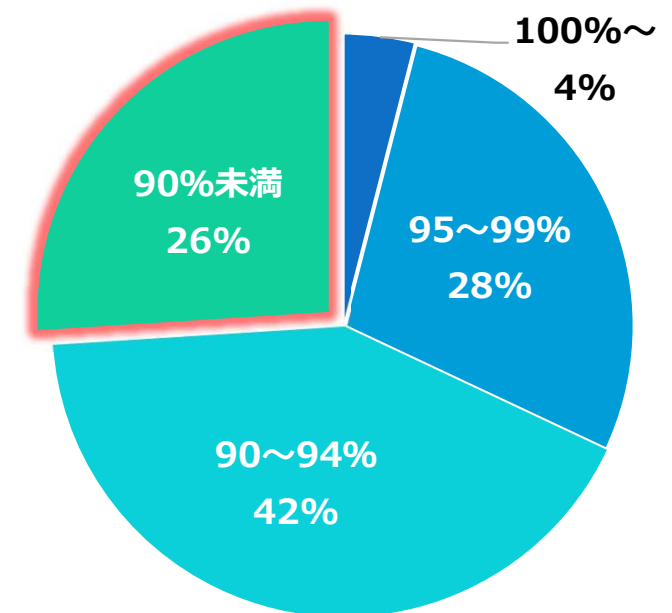
【多重下請構造のイメージ】



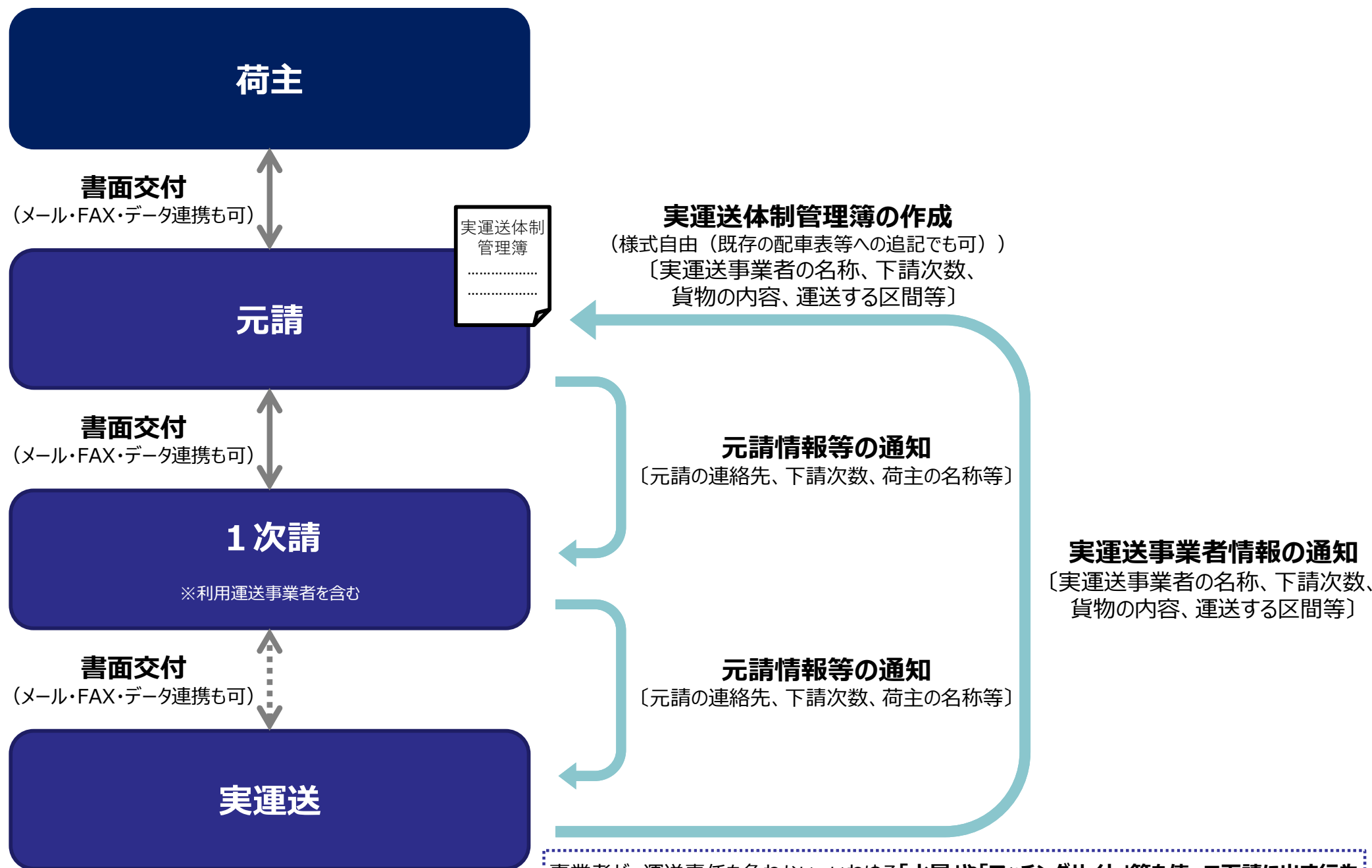
【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）



〔恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、管理規程の作成、責任者の選任を義務付け〕

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる「水屋」や「マッチングサイト」等を使って下請に出す行為を行う場合も、当該事業者は、適正化に係る努力義務を負う
⇒ 監査やトラックGメンによるチェック

実運送体制管理簿のイメージ

事例：トラック事業者X運輸

- ・保有台数:50台
- ・常時利用する下請事業者の保有台数:50台
- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)

(※):法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)

実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)

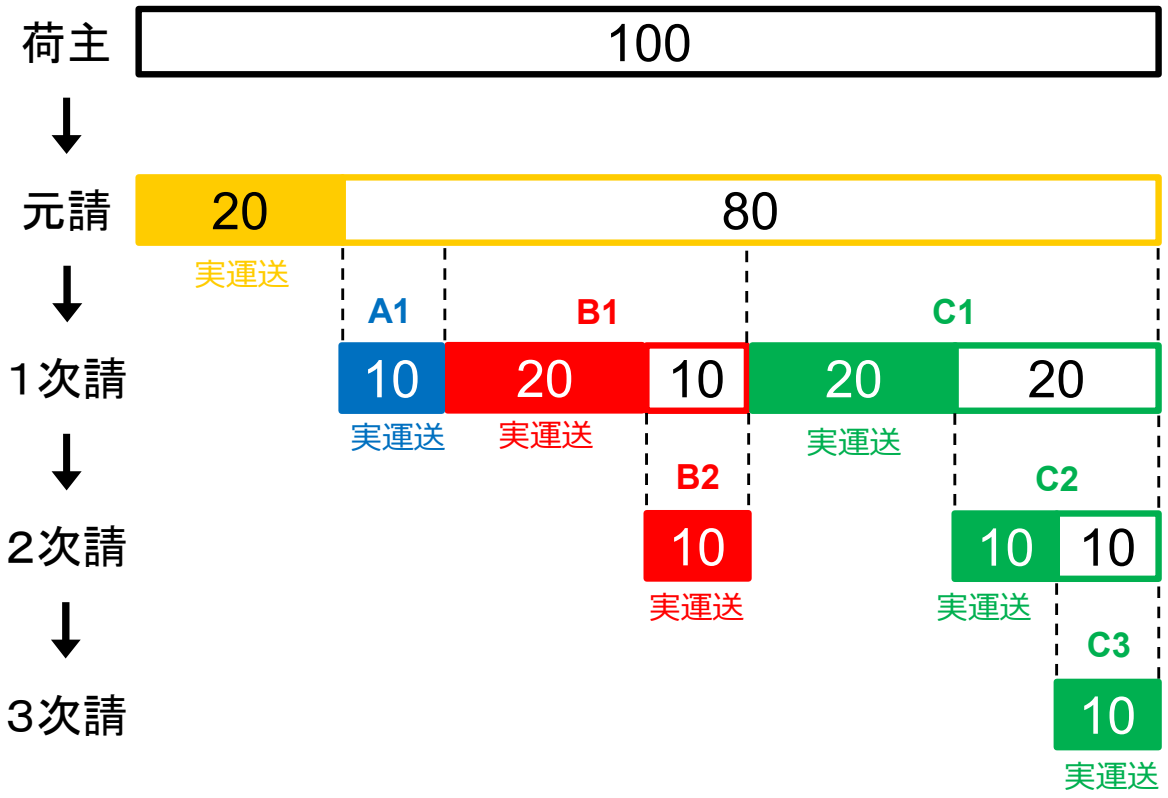
実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	—	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	—	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場～小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場～倉庫工	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場～小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	—	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	—	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場～倉庫工	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場～卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。

トラック運送業における運賃及び下請け手数料收受の流れ（イメージ）

事例 荷主と元請Xが、荷物100t・運賃100万円の運送契約を締結した場合



	運賃	手数料
元請	20万円	80万円×10% = 8万円
A1	10万円	
B1	20万円	10万円×10% = 1万円
C1	20万円	20万円×10% = 2万円
B2	10万円	
C2	10万円	10万円×10% = 1万円
C3	10万円	
合計	100万円	12万円

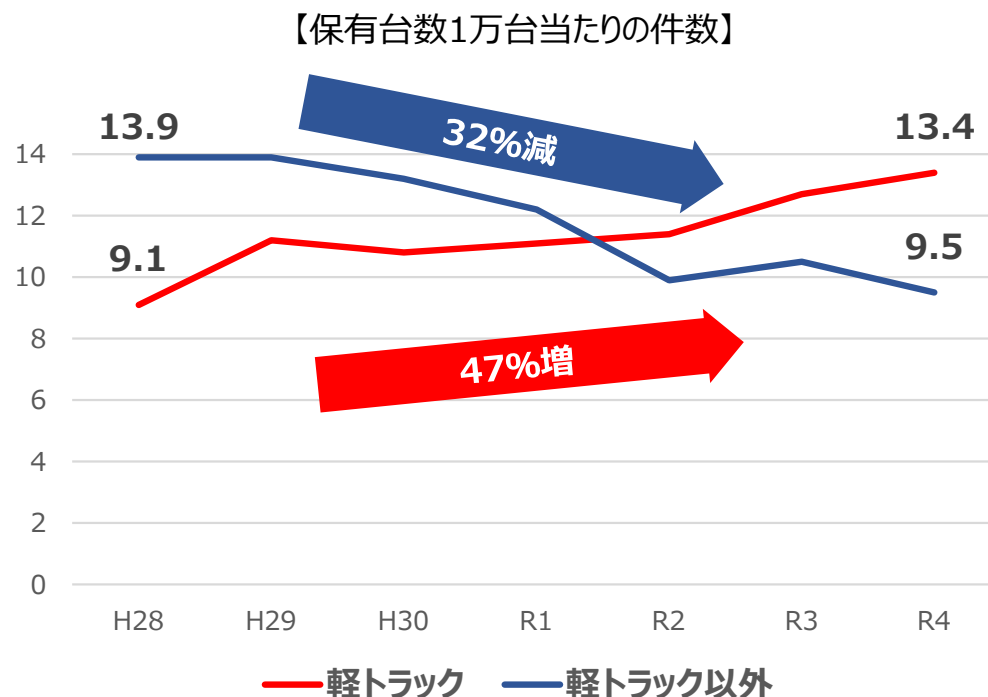
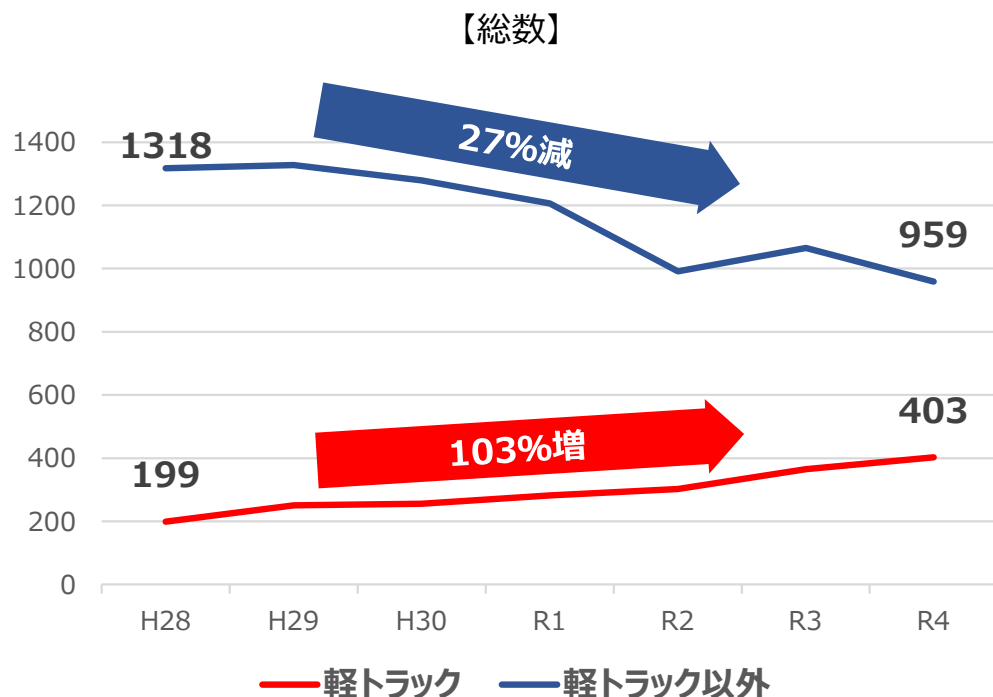
- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した**下請次数を考慮した金額**を考慮して、荷主に対し**運賃精算交渉**。（※）
（※） 運賃の精算は、荷物の運送が完了した後に行うことも可能。
- **管理簿の作成を継続**することで、**下請次数を一定程度見通す**ことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、**実運送事業者が收受すべき運賃**を考慮した金額を**荷主に請求**。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）
 （運賃、料金等の收受方法）
 第三十三条 当店は、貨物を受け取るまで、荷送人から運賃、料金等を收受します。
 2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。
 3 （略）

軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増（保有台数当たりの件数も5割増）。

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。
- 国交省による公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【事業用トラックの死亡・重傷事故件数の推移】



（（公財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、（一財）自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」より）

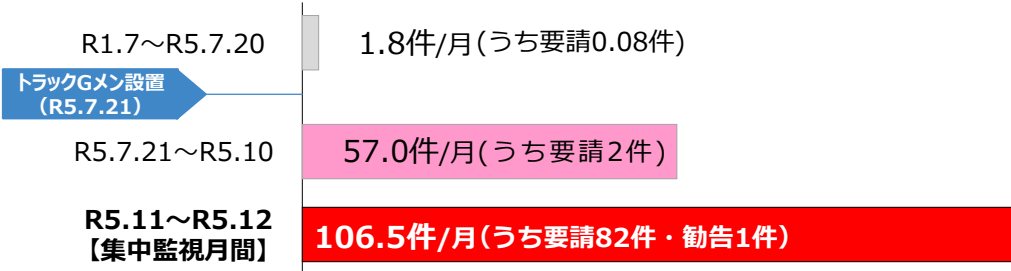
【参考】法改正以外の関連措置

物流が直面する課題について、「物流革新に向けた政策パッケージ」(R5.6) 及び「物流革新緊急パッケージ」(R5.10) に基づき、法改正を待たずに**総合的に施策を展開**。

【トラックGメン】

- 全国162名体制の「トラックGメン」により、**R5.11・12を「集中監視月間」と位置づけ、悪質な荷主・元請事業者への監視・指導を強化**。
- 悪質荷主等に対し、**初の「勧告」(2件)**を実施 (R6.1.26)。

【月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数】



※このほか、法令を遵守しない**悪質なトラック事業者等**については、監査等を実施した上で、許可の取消しを行うなど、**厳正に対処**。

【標準的運賃】

- トラックの「標準的運賃」について、以下の見直し方針を公表 (R5.12)。
- ① **荷主等への適正な転嫁** (運賃引上げ、荷待ち・荷役等の対価の水準提示 等)
- ② **多重下請構造の是正等** (「下請け手数料」の設定 等)
- ③ **多様な運賃・料金設定等** (「個建運賃」の設定 等)

○現在、提言を踏まえた見直し案を運輸審議会に諮問 (R6.1)。「標準運送約款」の改正と併せて、**R5年度内の告示**を目指す。

【自主行動計画】

- 経済産業省、農林水産省、国土交通省がとりまとめた**ガイドライン**に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、**100以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済み**。

【策定済の団体】

- | | |
|-----------------|----------------|
| 日本自動車工業会 | JA全農 |
| 日本百貨店協会 | 日本スーパーマーケット協会等 |
| 日本半導体製造装置協会 | 日本加工食品卸協会 |
| 日本外食流通協会 | 日本花き市場協会 |
| 全日本菓子協会 | 日本パン工業会 |
| 日本ハムソーセージ工業協同組合 | 日本即席食品工業協会 |
| 全日本トラック協会 | 日本倉庫協会 |



など <各団体の自主行動計画>

【予算措置】

- モーダルシフト**や省人化・省力化などの**物流効率化**の取組を支援。**再配達率半減**に向けた消費者の行動変容も促す。

国土交通省物流・自動車局
 R5補正+R6当初案
 一般160億円 財政投融资322億円
 自動車安全特会8.6億円

政府全体
 R5補正
 一般331億円 エネ特409億円
 財政融資200億円 他

- ・物流DX等による生産性向上
- ・担い手の多様化
- ・物流拠点の機能強化の推進
- ・モーダルシフトの推進
- ・物流GXの推進
- ・宅配の再配達率の半減 等

- ・即効性のある設備投資・物流DXの推進
- ・物流拠点の機能強化
- ・物流ネットワークの形成支援
- ・物流GXの推進
- ・高速道路料金の大口多頻度割引の拡充
- ・特殊車両通行制度の利便性向上 等

1. **トラック運送事業等の現状と課題、
物流革新に向けた政策パッケージ等について**
2. **標準的な運賃、標準貨物自動車運送約款について**
3. **物流関連法の改正について**
4. **参考資料(原価計算・運賃交渉関係、標準的な運賃)**

原価計算の活用に向けて

トラック運送の原価計算の活用に向けて

<目次>

1. トラック運送における原価計算の必要性・効果	1
2. 原価計算の活用例	1
3. 原価計算の実施状況	2
4. 原価計算の活用事例	5
5. 原価計算の実施手順	13
5-1. 車両に直接割付けできる各費用（運行費）	14
5-2. 車両に直接割付けできる各費用（通行料等）	18
5-3. 車両に直接割付けできる各費用（車両費）	19
5-4. 車両に直接割付けできる各費用（車両の税金）	20
5-5. 車両に直接割付けできる各費用（車両の保険費）	21
5-6. 車両に直接割付けできる各費用（運転者の人件費）	22
5-7. 車両に直接割付けできない費用（間接費）	23
5-8. 1時間あたり、1kmあたり費用	24
5-9. 実践的な原価計算（運行ルート別、取引先別）	25
6. 原価計算に役立つツール・セミナー	27



運賃交渉の参考資料①

1. トラック運送における原価計算の必要性・効果

原価計算の必要性	効果
賃金アップや燃料高騰等の費用の変化に対応した料金を収受するためには原価計算が必要	適正な運賃・料金の収受
運行の効率化や赤字路線の抽出、黒字化のためには原価計算が必要	運行効率化による利益確保

2. 原価計算の活用例

原価データの根拠を理解してもらい、燃料費上昇分を運賃に転嫁することができた

最近燃料費が高騰していますからね、わかりました。



燃料費が上がっているから、運賃をあげてください。



原価管理の徹底により運行の効率化や赤字路線の抽出をし、条件の良い業務を選別でき利益を確保することができた

原価計算に基づく

運賃



原価計算に基づく

料金



5. 原価計算の実施手順

決算書から“車両別原価”を算出し、そのデータを加工して“取引先別”や“運行ルート別”等の平均原価を算出します。

ステップ
1

運送事業に関する損益計算書を作成します。
(運送事業のみの場合は会社の決算書が該当)

ステップ
2

実運送の売上・費用と備車(利用運送)の売上・費用等を区分します。
備車については受注先、発注先別に原価を計算します。

ステップ
3

車両に紐づく費用(車両費、保険、運行三費※、運転者人件費)を割付けます。紐付かない間接費は一定の基準により車両に配分します。
※燃料油費、修理費、タイヤ・チューブ費
⇒5-1~5-7. 参照

ステップ
4

走行距離や運送時間を踏まえ、車両別に「1kmあたりの変動費」と「1時間あたりの固定費」を算出します。
⇒5-8. 参照

ステップ
5

車両別の原価データを加工して、取引先別、運行ルート別の平均原価を算出します。必要に応じて契約別の計算も行います。
⇒5-9. 参照

トラック運送事業者のための

価格交渉

ノウハウ・ハンドブック



取引条件の改善に向けて法令違反となる取引行為や必要な価格交渉ノウハウを掲載

目次

 トラック運送事業者のための
価格交渉
 ノウハウ・ハンドブック


I章	このハンドブックの使い方	
	はじめに	1
	1. このハンドブックの内容	2
	2. このハンドブックのねらい	2
II章	こんな取引条件に要注意!!	
	1. 著しく低い運賃・料金を一方的に設定されていませんか?	3
	2. 附帯業務の料金を運送委託者に負担してもらっていますか?	4
	3. 有料道路の利用料金を負担させられていませんか?	5
	4. 契約の内容を书面化できていますか?	6
	5. 運送委託者の都合で生じた追加運賃・料金を、運送委託者に負担してもらっていますか?	7
	6. 燃料費・人件費の上昇分を適切に運賃・料金に転嫁できていますか?	8
	7. 労働時間を守れない運送を強要されていませんか?	9
	8. 荷待ち時間への対策を講じてもらっていますか?	10
III章	受注者のための価格交渉ノウハウ	
	1. 取引条件を明確にしましょう	11~14
	2. 価格根拠を上手に伝えましょう	15~16
	3. 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう	17~21
IV章	困った!! そんな時の相談先	
	1. 取引上の悩みについての相談先①	22
	2. 取引上の悩みについての相談先②	23
	3. 下請法・その他関連政策についての相談先	24
	4. 関連法規	25~26

Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

本章では、望ましい取引を行うための価格交渉ノウハウをご紹介します。適正取引の実現に向け、価格交渉における様々な場面で受注者側はどのような対応を講じるのがよいか、参考にしてください。

1 取引条件を明確にしましょう

荷主・元請運送事業者と運送事業者間のトラブルを回避するためには、その取引条件を明確にすることが重要です。まず、**取引条件に関するルールを定めた上で、価格設定方法等について両者間で合意をとることが望まれます。**

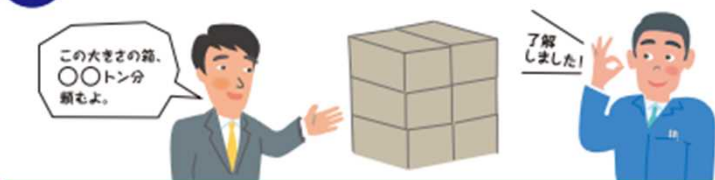
A 業務内容について

業務内容・責任の範囲を明確にして、契約を結びましょう。

ポイント1 運送業務と附帯業務の区別を明確にする。



ポイント2 運送する物の形態や重量について、あらかじめ確認をしておく。



ポイント3 附帯業務が発生する際は、その業務内容を明確にする。



B 運賃・料金設定について

運賃・料金を荷主・元請運送事業者と運送事業者の双方の合意に基づいて、明確に設定しましょう。また、定期的に協議の場を設け、適宜見直すようにしましょう。

ポイント1 運賃と料金の区別を明確にする。



ポイント2 運賃に関して、燃料費や人件費などを考慮し合理的な範囲で設定する。



ポイント3 有料道路利用料金や附帯業務を行うために生じる費用など運送にかかる追加費用の額やその費用分担について、あらかじめ明確に設定する。



Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

ポイント 4 荷主・元請運送事業者の都合による貨物量の増減の場合には、荷主と十分に協議し、合理的な運賃・料金を設定する。



ポイント 5 キャンセルや不十分な荷造りによる荷物の汚破損（外装異常）が生じた場合、契約に含まれない附帯業務や荷待ち時間が発生した場合の費用負担について、契約時にあらかじめ明確にしておく。



チェックポイント

- ✓ 荷待ち時間については、契約時に見込まれる荷待ち時間を確認の上、車両留置料を設定しましょう。
- ✓ 実際の運送で生じた荷待ち時間を記録し、当初見込んでいたより長い荷待ち時間が恒常的に発生する場合には、荷待ち時間削減対策や車両留置料の引上げについて荷主と協議しましょう。



C | その他

突発的な事態が起きた際に、どのような対応をとるのかなど、事前に荷主・元請運送事業者と運送事業者間で話し合いをしておくようにしましょう。

ポイント 突発的な燃料費の高騰に際しては、その上昇分を見込んだ運賃・料金の再設定について協議する。また、燃料サーチャージ制度の導入について、荷主・元請運送事業者に対し、導入の必要性等を十分に説明の上提案する。



Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

2 価格根拠を上手に伝えましょう

荷主・元請運送事業者との価格交渉にあたっては、燃料費、人件費等のコストに関する客観的なデータを提示するなどして自社が提示する価格の根拠を合理的に伝えることが必要です。

A 荷主・元請運送事業者による運賃・料金の低減要請への対応

- 1 自社の価格設定については明確な原価計算を行い、詳細に提示しましょう。
※原価計算の方法が分からない場合には、全日本トラック協会がHPで公開している「トラック運送業における原価計算シート」を活用することや、各都道府県トラック協会主催の講習会に参加することをお勧めします。

原価計算のご参考 全日本トラック協会HP

<http://www.jta.or.jp/>

- 2 附帯業務など運送以外の取引条件について、契約後に齟齬が生じないよう詳細に提示しましょう。
- 3 附帯業務や荷待ちにかかる時間費用については、附帯業務の内容や想定される荷待ち時間数を明示した上で、運賃とは別に提示しましょう。(契約見直し交渉にあたって必要となります。)

契約に含まれない附帯業務や荷待ち時間が発生した場合の取り決めをしておきましょう。



B 燃料費・人件費等の高騰分に対して

- 1 燃料費・人件費等の上昇分については、公的機関等から公表されているデータなどを用いて、必要な金額の合理性を明らかにした上で提示しましょう。

燃料費の参考資料 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」

http://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/

人件費の参考資料(有効求人倍率) 厚生労働省「一般職業紹介状況(職業安定業務統計)」

<http://www.mhlw.go.jp/toukei/list/114-1.html>

- 2 外的要因によるコスト増加について、企業努力で対応可能な範囲を荷主・元請運送事業者に示し、その範囲を超えるものについては、運賃・料金に反映されるよう荷主・元請運送事業者と協議しましょう。
- 3 燃料費については、燃料サーチャージの意義や必要性を荷主に伝えた上で、燃料サーチャージの導入を荷主・元請運送事業者と協議することも有効です。

燃料サーチャージのご参考 国土交通省「燃料サーチャージ制の導入促進」

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html



C その他

- 1 当初合意した多頻度・小口輸送への対応が、ドライバー不足などにより困難になった場合や現場の負担が大きくなった場合には、発注量の引き上げなどの改善案を提示した上で、それに見合う運賃料金の再設定を協議しましょう。

Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

3 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう

取引条件の改善に向けて発注者と取り決めたルールを着実に実行するためには、書面に取り決めを残すことが重要となります。

A 書面化すべき事項

契約内容を書面化する際に、業務上必要最小限の項目として、次の8項目が挙げられます。これらの項目に追加して、業務上必要な記載項目を記載してください。

- ① 荷主・元請運送事業者／受託者、連絡先
- ② 委託日／受託日
- ③ 運送日時、場所
- ④ 運送品の概要、車種・台数
- ⑤ 運賃・燃料サーチャージ
- ⑥ 附帯業務内容
- ⑦ 有料道路利用料金、附帯業務料金、車両留置料^(*)
- ⑧ 支払方法・期日

(*) 荷持ち時間に対する料金

できるだけ詳細に
契約書を作成しよう!



上記の各種事項を決定した際は、「日時」「場所」「担当者」「方法(対面・電話など)」を記録しておきましょう。あるいは、見積書や契約書に記載しておくことでトラブルが発生した際に役立ちます。

記録を作成する際には、正確な事実を記載することが重要です。記録を残す際には、可能な限り記憶が鮮明な交渉当日に作成し、荷主・元請運送事業者と共有しましょう。

また、電子メールなどを活用して記録を残すことも有効です。取引先に対して、「間違いがあるご迷惑をかけるのでご確認ください」と伝え、改めて記録内容を電子メールなどで確認することも、相互認識の共有という点で有用と考えられます。

Ⅳ章 困った!! そんな時の相談先

2 取引上の悩みについての相談先②

「下請かけこみ寺」では、①全国の中小企業から寄せられた企業間取引に関する様々な相談等に対して相談員が無料で親身になって対応するとともに、必要に応じて弁護士^②の無料相談も行っています。また、②紛争の早期解決に向けて裁判外紛争解決手続(ADR)を無料で実施しています。

実施体制は、公益財団法人全国中小企業取引振興協会が「下請かけこみ寺本部」として、全ての事業の管理・運営を行い、47の各都道府県下請企業振興協会が地域の拠点として、中小企業の皆様方との接点となる役目を果たしています。

下請かけこみ寺相談用フリーダイヤル(通話料無料)



0120-418-618

標準的な運賃①(中部ブロック概要)

I 時間制運賃表

(単位：円)

キロ程	車種別			
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	14,550	16,770	21,550	27,550
20km	16,360	18,880	24,460	31,480
30km	18,170	20,990	27,370	35,420
40km	19,980	23,100	30,280	39,360
50km	21,790	25,210	33,200	43,300
60km	23,600	27,320	36,110	47,240
70km	25,420	29,430	39,020	51,170
80km	27,230	31,540	41,930	55,110
90km	29,040	33,650	44,840	59,050
100km	30,850	35,760	47,750	62,990
110km	32,660	37,830	50,580	66,790
120km	34,460	39,910	53,400	70,590
130km	36,270	41,990	56,220	74,390
140km	38,080	44,070	59,040	78,190
150km	39,880	46,150	61,870	81,990
160km	41,690	48,220	64,690	85,790
170km	43,490	50,300	67,510	89,600
180km	45,300	52,380	70,330	93,400
190km	47,100	54,460	73,160	97,200
200km	48,910	56,530	75,980	101,000
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,600	4,120	5,560	7,480
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,990	10,300	13,910	18,700

II 時間制運賃表

(単位：千円)

種 別	車種別 局 別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)		
						基 礎 額	8 時 間 制
東北	33,160	39,880	52,610	68,440			
関東	39,380	46,640	60,090	76,840			
北陸信越	34,630	41,160	54,400	70,020			
中部	36,390	43,230	56,440	73,120			
近畿	37,640	43,920	57,690	73,970			
中国	34,740	41,760	55,200	70,430			
四国	33,140	40,640	53,870	69,470			
九州	33,770	40,740	53,860	69,700			
沖縄	31,310	37,550	50,420	66,390			
4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	北海道	19,950	23,900	31,940		41,330
		東北	19,900	23,930	31,570		41,060
		関東	23,630	27,980	36,050		46,100
		北陸信越	20,780	24,700	32,640		42,010
		中部	21,830	25,940	33,860		43,870
		近畿	22,580	26,350	34,610		44,380
		中国	20,840	25,060	33,120		42,260
		四国	19,880	24,380	32,320		41,680
		九州	20,260	24,440	32,320	41,820	
沖縄	18,790	22,530	30,250	39,830			
加 算 額	基礎走行キロを超える場合 は、10kmを増すごとに	北海道	350	410	630	930	
		東北	340	410	630	920	
		関東	350	410	630	930	
		北陸信越	340	410	630	920	
		中部	340	410	630	920	
		近畿	340	410	630	920	
		中国	340	410	630	920	
		四国	340	410	630	920	
		九州	340	400	630	920	
	沖縄	340	410	630	920		
	基礎作業時間を超える場合 は、1時間を増すごとに (4時間制の場合であつ て、午前から午後におたる 場合は、正午から起算した 時間により加算額を計算す る。)	北海道	2,790	2,930	3,150	3,700	
		東北	2,780	2,910	3,130	3,680	
		関東	3,710	3,890	4,180	4,920	
		北陸信越	2,990	3,140	3,380	3,970	
		中部	3,310	3,480	3,740	4,400	
		近畿	3,430	3,600	3,870	4,550	
		中国	3,060	3,210	3,450	4,060	
		四国	2,890	3,030	3,260	3,830	
九州		2,940	3,090	3,320	3,900		
沖縄	2,550	2,680	2,880	3,380			

標準的な運賃②(中部ブロック概要)

Ⅲ 個建運賃(1個又は1重量あたり運賃、○は事業者が設定)

運送区間ごとに最低積載戸数は又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で次の式により計算。

計算した運賃(距離制運賃or時間制運賃)+付随料金 ÷ {(最大積載戸数又は重量)×基準積載率(○%)}

Ⅳ 運賃割増率

【速達割増等(○は事業者が設定)】

・通常想定される配達予定日時より早く配達を希望した場合…○割増(有料道路利用料は別途実費として收受)

・有料道路の利用が認められない場合…有料道路を代替する一般道のキロ程に応じて ○割増

※積み合わせ前提で、荷主が十分なリードタイム確保可能な配達を希望した場合は○割を割り引いた運賃設定も可。

【特殊車両割増】

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

【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

V 待機時間料

時間	車種別	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 t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		1,680円	1,760円	1,890円	2,220円
Ⅴに定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額		2,010円	2,110円	2,270円	2,670円

Ⅵ 積込料・取卸料、附帯業務料

【積込料・取卸料】

時間/内容	車種別	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)
		30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合 手積みの場合	2,080円 2,000円	2,180円 2,100円
Ⅴに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合 手積みの場合	2,490円 2,400円	2,610円 2,520円	2,810円 2,710円	3,300円 3,180円

【附帯業務料】 附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として收受

Ⅶ 利用運送手数料 運賃の10%を当該運賃とは別に收受

Ⅷ 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

Ⅸ その他実費として收受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料
その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

X 燃料サーチャージ

1. 算出方法

(基準価格) 120.00円/L

(改定の刻み幅) 5.00円/L

(改定条件) 改定の刻み幅5.00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120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止

(計算式) 「距離制」 走行距離 (km) ÷ 車両燃費 (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) ÷ 車両燃費 (km/L) × 算出上の燃料価格上昇額 (円/L)

「個建運賃」 1個又は1重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる。

標準的な運賃③(中部ブロック概要)

2. 燃料サーチャージの改定条件と算出上の燃料価格上昇額テーブル

調達している軽油価格	燃料サーチャージ 算出上の代表価格	燃料サーチャージ 算出上の燃料 価格上昇額
基準価格	120.00 円/L	—
～ 120.00 円/L	廃止	
120.00 超 ～ 125.00 円/L	122.50 円/L	2.50 円/L
125.00 超 ～ 130.00 円/L	127.50 円/L	7.50 円/L
130.00 超 ～ 135.00 円/L	132.50 円/L	12.50 円/L
135.00 超 ～ 140.00 円/L	137.50 円/L	17.50 円/L
140.00 超 ～ 145.00 円/L	142.50 円/L	22.50 円/L
145.00 超 ～ 150.00 円/L	147.50 円/L	27.50 円/L
150.00 超 ～ 155.00 円/L	152.50 円/L	32.50 円/L
155.00 超 ～ 160.00 円/L	157.50 円/L	37.50 円/L
160.00 超 ～ 165.00 円/L	162.50 円/L	42.50 円/L
165.00 超 ～ 170.00 円/L	167.50 円/L	47.50 円/L
170.00 超 ～ 175.00 円/L	172.50 円/L	52.50 円/L
175.00 超 ～ 180.00 円/L	177.50 円/L	57.50 円/L
180.00 超 ～ 185.00 円/L	182.50 円/L	62.50 円/L
185.00 超 ～ 190.00 円/L	187.50 円/L	67.50 円/L
190.00 超 ～ 195.00 円/L	192.50 円/L	72.50 円/L
195.00 超 ～ 200.00 円/L	197.50 円/L	77.50 円/L
200.00 超 ～ 205.00 円/L	202.50 円/L	82.50 円/L

3. サーチャージ額算出のための車両燃費

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

※〇〇は各事業者により設定するものとする

4. 時間制運賃の場合のサーチャージ額算出のための条件 (平均走行距離)

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。

XI 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

ご清聴ありがとうございました。