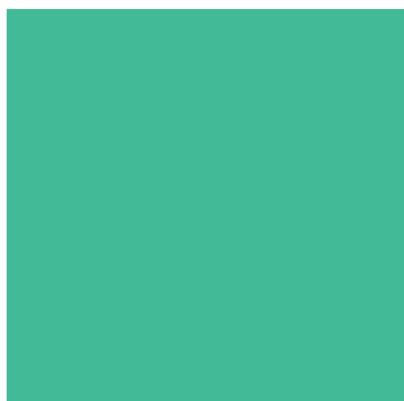
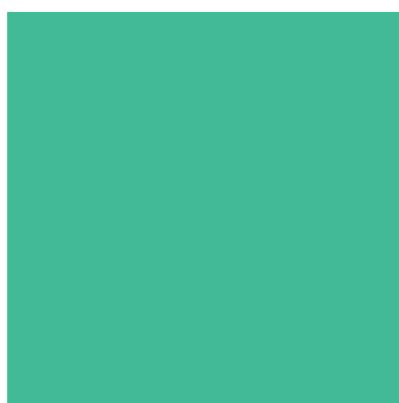
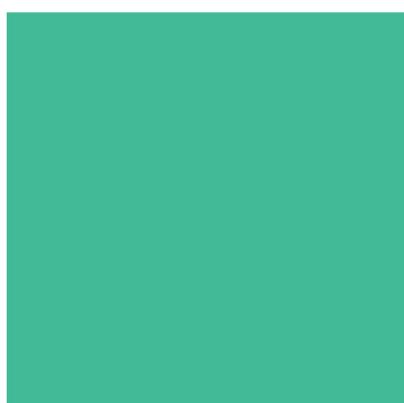


令和6年度

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

目次

第1部 標準的な運賃の理解を深める . . . 1

I 新・標準的な運賃 告示内容

1	標準的な運賃の趣旨・目的	. . .	2
2	標準的な運賃の見直し（令和6年3月告示）	. . .	3
3	標準的な運賃の原価構成、枠組み	. . .	4
4	標準的な運賃の概要	. . .	6
5	標準的な運賃のポイント	. . .	7
6	一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示	. . .	8

II 標準的な運賃に係る基本的な考え方

1	運賃表の設計	. . .	24
2	原価、運賃の枠組み	. . .	26
3	適正原価 固定費	. . .	28
4	適正原価 変動費	. . .	37
5	距離制運賃 算出の考え方	. . .	44
6	時間制運賃 算出の考え方	. . .	46
7	距離制運賃、時間制運賃の計算	. . .	48
8	距離制運賃額と時間制運賃額の比較	. . .	49

III 具体的な適用方法

1	適用する運送	. . .	52
2	キ口程等の計算	. . .	53
3	個建運賃	. . .	54
4	運賃割増率	. . .	55
5	待機時間料	. . .	58
6	積込料・取卸料、附帯業務料	. . .	60
7	利用運送手数料	. . .	62
8	有料道路利用料及び実費	. . .	64
9	その他	. . .	65
10	燃料サーチャージ	. . .	66

IV 標準的な運賃の活用、手続等

1 標準的な運賃の活用	・・・	70
2 標準的な運賃の活用に係る手続	・・・	71
3 行政処分等との関係	・・・	72

第2部 標準的な運賃を活用する ・・・ 75

V 運送条件を踏まえ標準的な運賃を計算する

1 標準的な運賃の基本計算例	・・・	76
2 「標準的な運賃」計算シート	・・・	82
3 標準的な運賃 基準運賃計算シート利用方法	・・・	84
4 標準的な運賃基準運賃+諸料金計算シート	・・・	86
5 標準的な運賃の具体的な計算例	・・・	92
6 標準的な運賃「原単価」の算出	・・・	104
7 標準的な運賃の原単価を活用した運賃計算による提案	・・・	106

VI 個建運賃の算出

1 標準的な運賃と個建運賃	・・・	110
2 個建運賃の適用	・・・	111
3 個建運賃計算の具体例	・・・	112
4 計算シートによる個建運賃の算出	・・・	114
5 改善に向けた申入れ・交渉の視点と方向性	・・・	116

VII 積込料・取卸料、附带業務料等

1 料金単価の考え方	・・・	120
2 時間制運賃における積込料・取卸料の計算	・・・	121
3 附带業務料単価の算出方法	・・・	122
4 附带業務料の設定	・・・	124
5 待機時間料、積込料・取卸料の計算例	・・・	126

Ⅷ 自社原価に基づく運賃表の作成

1 変動費・固定費データを準備	・・・	130
2 車種別、車両形状別の費用を整理	・・・	131
3 標準的な運賃と現行収受運賃を比較	・・・	132
4 原価データから運賃表を作成	・・・	133
5 運賃表作成シートの概要	・・・	134

Ⅸ 荷主等への申入れ、交渉

1 標準的な運賃の活用に向けた取組み	・・・	140
2 申入れ・交渉に向け把握する3つの数字	・・・	141
3 現場実態の把握	・・・	142
4 拘束時間、走行距離を把握	・・・	143
5 取引先構成の分析	・・・	144
6 提示すると効果的な資料	・・・	145
7 正式な文書により取引条件改善を要請	・・・	146
8 提出資料のイメージ	・・・	147
9 取引条件改定の申入れ資料の例示	・・・	148
10 標準的な運賃を活用した交渉	・・・	150
11 取引先との運賃料金の合意の流れ	・・・	151
12 取引条件の見直しに向けた効率向上を提案	・・・	152

特別編 届出に向けたサポート**X 新・標準的な運賃の届出**

1 新・標準的な運賃の届出	・・・	154
2 貨物自動車運送約款に関する認可申請	・・・	155
3 「標準的な運賃」活用するための手続	・・・	156
4 運賃料金変更届出書の作成	・・・	158
5 「運賃料金適用方」の作成ポイント	・・・	161

第1部 標準的な運賃の理解を深める

I 新・標準的な運賃 告示内容

1	標準的な運賃の趣旨・目的	・・・	2
2	標準的な運賃の見直し（令和6年3月告示）	・・・	3
3	標準的な運賃の原価構成、枠組み	・・・	4
4	標準的な運賃の概要	・・・	6
5	標準的な運賃のポイント	・・・	7
6	一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示	・・・	8

1 標準的な運賃の趣旨・目的

標準的な運賃の趣旨・目的

「標準的な運賃」は、ドライバー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ながら、国民生活と経済を支えていくために、法令を遵守して経営する際の参考となる運賃を示すことを目的とし、令和2年4月に告示され、令和6年3月に見直しされました。

- トラックドライバーは、他の職業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、その担い手不足が大きな課題となっています。
- その背景には、「荷主との交渉が難しい」、「不当に低い運賃で運送する者がいる」などを理由として、必要なコストに見合った対価を収受できないという実態があります。
- トラックドライバーについては、働き方改革関連法に基づき、令和6年度から年960時間という時間外労働の上限規制が適用され、こうした課題の解決が不可欠です。
- このようなことを踏まえ、ドライバーの労働条件の改善を図り、もって国民生活と経済を支える持続的な物流の確保を図るため、平成30年に、議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、法令を遵守して経営する際の参考となる運賃を示すための「標準的な運賃の告示制度」が創設され、2024年3月末までの時限措置とされていたが、後に「当分の間」の措置に見直しされました。

ドライバーの労働環境改善が大きな課題

- 全産業平均に比べ、労働時間は約2割長く、年間賃金は約1割低い。
- 令和6年度には「働き方改革関連法」に基づき、年間960時間という時間外労働の上限規制が適用。

必要なコストに見合った対価を収受できていない

- 荷主との交渉が難しいことなどを背景に、適正な運賃が収受できず、人件費や車両費を確保できない。
- このため、持続的経営を行うための参考となる運賃が必要。

法律を改正し、標準的な運賃を告示

- 運送事業者の交渉に資するよう、また、適正な原価等の計算に資するよう、改正された法律に基づき、標準的な運賃を告示。

持続的な経営により、ドライバーの労働条件を改善し、物流を維持

- 運送事業者が実際に荷主と交渉を行ったり、原価計算に基づき適正な運賃料金を収受することにより、持続的な経営を確保。

2 標準的な運賃の見直し（令和6年3月告示）

標準的な運賃の見直しポイント

- 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
- 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の提言をとりまとめ、以下のポイントを踏まえ、標準的な運賃及び標準貨物自動車運送約款の見直しがされました。

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】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの軽油価格を**120円/Lに変更**し、燃料サーチャージの**基準価格を120円**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**」を設定

待機時間料	→	1,760円	※金額および件数等（4ワス） の場合のみの参考価格
積込料・取卸料 積込荷役の場合	→	2,180円	
積込料・取卸料 手荷役の場合	→	2,100円	

- 荷待ち・荷役の時間が**合計2時間を超えた場合**は、料金単価を割増【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】

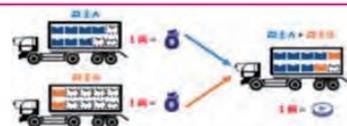
<契約条件の明確化>

- 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】

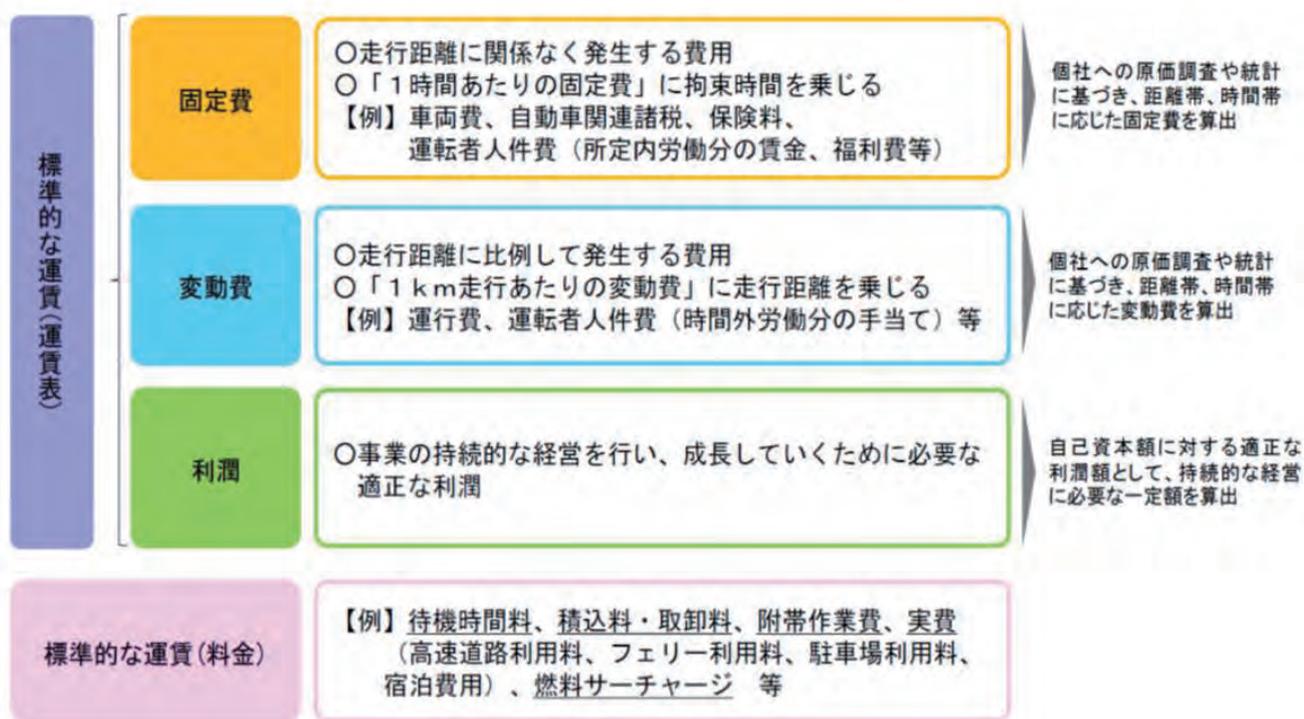
<その他>

- 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】

3 標準的な運賃の原価構成、枠組み

標準的な運賃の原価構成

- 標準的な運賃は、以下のように、適正な原価（変動費・固定費）に、適正な利潤を加え、算出。運賃には待機時間、養生作業時間が含まれます。発着合計で60分まで含まれ、それ以上の時間は追加料金等により収受します。
- 割増料や諸料金は、運賃とは別に収受することが想定されています。



【参考：貨物自動車運送事業法（令和6年8月1日施行）】

附 則 抄

（標準的な運賃）

第一条の三 国土交通大臣は、当分の間、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。

- 2 国土交通大臣は、前項の規定による標準的な運賃を定めたときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。
- 3 国土交通大臣は、第一項の規定による標準的な運賃の設定については、運輸審議会に諮らなければならない。

標準的な運賃の枠組み

○ 標準的な運賃は、以下の設計方針のとおり、貸切の運送を前提として、地方運輸局等ごとに作成しています。

- (1) 運賃表の基本・・・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策定。また、上限・下限の幅は設けず統一的な運賃を設定。
- (2) 地域差・・・人件費や物価の地域差を考慮し、地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定。
- (3) 車種等の違い・・・車種別（2t, 4t, 10t, 20t）について設定。また、ドライバン型のトラックを基準として算出。※特殊車両（6車型）については割増率を設定。
- (4) 運賃と料金・・・料金、割増（待機時間料、積込料・取卸料、利用運送手数料、特殊車両割増、休日割増、深夜早朝割増）については、運賃表とは別に項目を規定。待機時間料、積込料・取卸料は、30分単位の料金を設定（発着各30分の待機時間に係る料金は距離制運賃に算入）。

I 距離制運賃表

関東運輸局

(単位:円)

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	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

【上記(1)関係】
時間制と距離制の2形式の運賃があります。

II 時間制運賃表

(単位: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)
			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	33,250
		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		0

【上記(2)関係】
人件費や物価の差を考慮し、地方運輸局等ごとに策定しています。

【上記(3)関係】
代表的な車種別に、ドライバン型のトラックを基準に算出しています。

- III 個建運賃
- IV 運賃割増率
- V 待機時間料
- VI 積込料・取卸料、附帯業務料
- VII 利用運送手数料
- VIII 有料道路利用料
- IX その他実費として収受すべき費用
- X 燃料サーチャージ
- XI その他



(中型車：4tクラスの例) (トレーラー：20tクラスの例)

- ・小型車(2トンクラス)：～最大積載量2トン以下
- ・中型車(4トンクラス)：最大積載量2トン超～(～車両総重量11トン未満)
- ・大型車(10トンクラス)：中型車を超える車両(トレーラーを除く)
- ・トレーラー(20トンクラス)：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

【上記(4)関係】
運賃表とは別に、割増率や料金を規定しています。

4 標準的な運賃の概要

運賃表の種類	● 距離制及び時間制の2種類の運賃表を策定
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
車型	● 代表的なバン型の車両を前提 （バン型以外の車両は特殊車両として割増率を設定）
車種	● 代表的な分類として以下のとおり設定。 <ul style="list-style-type: none"> ・小型車(2トンクラス)：最大積載量2トン以下の車両 ・中型車(4トンクラス)：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トンクラス)：中型車（4トンクラス）を超える車両（トレーラー（20トンクラス）を除く。） ・トレーラー(20トンクラス)：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
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、運送事業者が車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提
運賃と料金の考え方	● 運送の役務の対価としての運賃について設定し、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、割増（待機時間料、積込料・取卸料、附帯作業料、利用運送手数料、速達割増等、特殊車両割増、休日割増、深夜早朝割増、燃料サーチャージ、有料道路利用料）については、運賃表とは別に告示

以下の運賃表を告示

距離制運賃	時間制運賃
-------	-------

北海道運輸局	東北運輸局	関東運輸局	北陸信越運輸局	中部運輸局	近畿運輸局	中国運輸局	四国運輸局	九州運輸局	沖縄総合事務局
--------	-------	-------	---------	-------	-------	-------	-------	-------	---------

×

バン型			
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)

5 標準的な運賃のポイント

距離制運賃のポイント

- ①キロ程：地図上（経路）の距離（Googleマップ等で距離検索）
- 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×2）÷平均速度）
待機時間発着60分、点呼等30分・・・合計90分
（養生作業時間を含めて60分を目安にする）
- ④料金・実費：高速道路利用料等の実費、作業料金、待機時間料を別途收受。（距離制運賃には含まれていません）
- ⑤実車率：50%（往復の原価を反映）
往復の運賃ではない。

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（時間費用を除く）を別途收受（待機時間料を收受せず、作業時間・基礎走行キロが超過する場合、時間加算額、距離加算額を收受）
- ⑤実車率：100%（距離制運賃とは相違）

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示①

(令和6年3月22日 国土交通省告示第209号)

I 距離制運賃

区分 キロ程	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率												
	北海道			東北			関東			北陸信越			中部		
10 km	12,450	13,220	1.06	11,980	13,180	1.10	15,790	15,790	1.00	12,530	13,800	1.10	14,390	14,550	1.01
20 km	13,980	14,930	1.07	13,470	14,890	1.11	17,600	17,710	1.01	14,070	15,550	1.11	16,080	16,360	1.02
30 km	15,510	16,640	1.07	14,960	16,590	1.11	19,410	19,630	1.01	15,600	17,310	1.11	17,770	18,170	1.02
40 km	17,050	18,340	1.08	16,460	18,290	1.11	21,220	21,550	1.02	17,140	19,060	1.11	19,460	19,980	1.03
50 km	18,580	20,050	1.08	17,950	19,990	1.11	23,040	23,480	1.02	18,680	20,810	1.11	21,150	21,790	1.03
60 km	20,120	21,760	1.08	19,450	21,700	1.12	24,850	25,400	1.02	20,220	22,560	1.12	22,840	23,600	1.03
70 km	21,650	23,470	1.08	20,940	23,400	1.12	26,660	27,320	1.02	21,760	24,310	1.12	24,530	25,420	1.04
80 km	23,180	25,180	1.09	22,430	25,100	1.12	28,470	29,240	1.03	23,300	26,070	1.12	26,220	27,230	1.04
90 km	24,720	26,890	1.09	23,930	26,800	1.12	30,280	31,160	1.03	24,840	27,820	1.12	27,910	29,040	1.04
100 km	26,250	28,600	1.09	25,420	28,510	1.12	32,090	33,080	1.03	26,380	29,570	1.12	29,600	30,850	1.04
110 km	27,780	30,290	1.09	26,910	30,190	1.12	33,910	35,010	1.03	27,910	31,310	1.12	31,290	32,660	1.04
120 km	29,310	31,980	1.09	28,400	31,870	1.12	35,730	36,930	1.03	29,450	33,040	1.12	32,980	34,460	1.04
130 km	30,840	33,670	1.09	29,880	33,550	1.12	37,550	38,850	1.03	30,980	34,780	1.12	34,670	36,270	1.05
140 km	32,370	35,360	1.09	31,370	35,230	1.12	39,360	40,770	1.04	32,520	36,510	1.12	36,370	38,080	1.05
150 km	33,900	37,050	1.09	32,860	36,910	1.12	41,180	42,690	1.04	34,050	38,250	1.12	38,060	39,880	1.05
160 km	35,430	38,730	1.09	34,350	38,600	1.12	43,000	44,620	1.04	35,590	39,980	1.12	39,750	41,690	1.05
170 km	36,950	40,420	1.09	35,840	40,280	1.12	44,820	46,540	1.04	37,120	41,720	1.12	41,450	43,490	1.05
180 km	38,480	42,110	1.09	37,320	41,960	1.12	46,630	48,460	1.04	38,660	43,460	1.12	43,140	45,300	1.05
190 km	40,010	43,800	1.09	38,810	43,640	1.12	48,450	50,380	1.04	40,190	45,190	1.12	44,830	47,100	1.05
200 km	41,540	45,490	1.10	40,300	45,320	1.12	50,270	52,300	1.04	41,730	46,930	1.12	46,520	48,910	1.05
500 km	87,220	95,780	1.10	84,730	95,390	1.13	104,680	109,780	1.05	87,590	98,660	1.13	97,160	102,840	1.06
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	3,050	3,350	1.10	2,960	3,340	1.13	3,630	3,830	1.06	3,060	3,450	1.13	3,380	3,600	1.07
500km超 50km増すごとの加算額	7,610	8,380	1.10	7,410	8,340	1.13	9,070	9,580	1.06	7,640	8,620	1.13	8,440	8,990	1.07

II 時間制運賃

区分 種別	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率	
	北海道			東北			関東			北陸信越			中部			
基運賃	4時間 60kmまで	18,660	19,950	1.07	17,980	19,900	1.11	23,440	23,630	1.01	18,770	20,780	1.11	21,430	21,830	1.02
	8時間 130kmまで	31,100	33,250	1.07	29,970	33,160	1.11	39,060	39,380	1.01	31,280	34,630	1.11	35,710	36,390	1.02
加算額	走行キロ10kmを 増すごとの加算額	280	350	1.25	280	340	1.21	280	350	1.25	280	340	1.21	280	340	1.21
	1時間を 増すごとの加算額	2,850	2,790	0.98	2,720	2,780	1.02	3,820	3,710	0.97	2,880	2,990	1.04	3,430	3,310	0.97

小型車（2tクラス）

I 距離制運賃

区分	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率												
	近畿			中国			四国			九州			沖縄		
キロ程	車種×車型														
10 km	14,330	15,060	1.05	13,000	13,850	1.07	12,280	13,180	1.07	12,370	13,450	1.09	11,150	12,410	1.11
20 km	16,020	16,920	1.06	14,580	15,610	1.07	13,800	14,880	1.08	13,890	15,170	1.09	12,580	14,050	1.12
30 km	17,710	18,780	1.06	16,160	17,360	1.07	15,320	16,580	1.08	15,410	16,890	1.10	14,000	15,680	1.12
40 km	19,400	20,630	1.06	17,740	19,120	1.08	16,840	18,280	1.09	16,930	18,610	1.10	15,430	17,320	1.12
50 km	21,090	22,490	1.07	19,310	20,870	1.08	18,350	19,980	1.09	18,460	20,330	1.10	16,850	18,960	1.13
60 km	22,770	24,350	1.07	20,890	22,630	1.08	19,870	21,680	1.09	19,980	22,050	1.10	18,280	20,600	1.13
70 km	24,460	26,200	1.07	22,470	24,380	1.09	21,390	23,380	1.09	21,500	23,770	1.11	19,700	22,240	1.13
80 km	26,150	28,060	1.07	24,050	26,140	1.09	22,910	25,080	1.09	23,020	25,490	1.11	21,130	23,870	1.13
90 km	27,840	29,920	1.07	25,620	27,900	1.09	24,420	26,780	1.10	24,540	27,210	1.11	22,550	25,510	1.13
100 km	29,530	31,770	1.08	27,200	29,650	1.09	25,940	28,480	1.10	26,070	28,930	1.11	23,980	27,150	1.13
110 km	31,220	33,620	1.08	28,770	31,400	1.09	27,460	30,170	1.10	27,580	30,630	1.11	25,400	28,770	1.13
120 km	32,910	35,470	1.08	30,350	33,140	1.09	28,970	31,860	1.10	29,100	32,340	1.11	26,810	30,380	1.13
130 km	34,600	37,320	1.08	31,930	34,880	1.09	30,480	33,550	1.10	30,620	34,050	1.11	28,230	32,000	1.13
140 km	36,290	39,170	1.08	33,500	36,630	1.09	32,000	35,230	1.10	32,140	35,750	1.11	29,650	33,610	1.13
150 km	37,980	41,020	1.08	35,080	38,370	1.09	33,510	36,920	1.10	33,660	37,460	1.11	31,070	35,230	1.13
160 km	39,670	42,870	1.08	36,650	40,110	1.09	35,020	38,610	1.10	35,180	39,170	1.11	32,490	36,840	1.13
170 km	41,360	44,720	1.08	38,230	41,860	1.09	36,540	40,300	1.10	36,700	40,870	1.11	33,900	38,460	1.13
180 km	43,050	46,570	1.08	39,800	43,600	1.10	38,050	41,990	1.10	38,210	42,580	1.11	35,320	40,070	1.13
190 km	44,740	48,420	1.08	41,380	45,340	1.10	39,560	43,670	1.10	39,730	44,290	1.11	36,740	41,690	1.13
200 km	46,430	50,270	1.08	42,950	47,090	1.10	41,080	45,360	1.10	41,250	45,990	1.11	38,160	43,300	1.13
500 km	96,990	105,510	1.09	90,030	99,100	1.10	86,280	95,700	1.11	86,620	96,880	1.12	80,460	91,350	1.14
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	3,370	3,680	1.09	3,140	3,470	1.11	3,010	3,360	1.12	3,020	3,390	1.12			
500km超 50km増すごとの加算額	8,430	9,210	1.09	7,850	8,670	1.10	7,530	8,390	1.11	7,560	8,480	1.12			

II 時間制運賃

区分	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率	小型バン 2020年4月	小型バン 2024年改定	倍率		
	種別			近畿			中国			四国			九州			沖縄	
基本額	4時間	60kmまで	21,350	22,580	1.06	19,450	20,840	1.07	18,420	19,880	1.08	18,530	20,260	1.09	16,800	18,790	1.01
	8時間	130kmまで	35,580	37,640	1.06	32,420	34,740	1.07	30,700	33,140	1.08	30,890	33,770	1.09	28,010	31,310	1.01
加算額	走行キロ10kmを増すごとの加算額		280	340	1.21	280	340	1.21	280	340	1.21	280	340	1.21	280	340	1.18
	1時間を増すごとの加算額		3,400	3,430	1.01	3,020	3,060	1.01	2,810	2,890	1.03	2,840	2,940	1.04	2,490	2,550	1.00

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示②

(令和6年3月22日 国土交通省告示第209号)

I 距離制運賃

区分 キロ程	中型バン 2020年4月		倍率	中型バン 2024年改定		倍率	中型バン 2020年4月		倍率	中型バン 2024年改定		倍率	中型バン 2020年4月		倍率	中型バン 2024年改定		倍率
	車種×車型	北海道		東北	関東		北陸信越	中部										
10 km	14,480	15,340	1.06	13,980	15,360	1.10	18,060	18,190	1.01	14,560	15,900	1.09	16,530	16,770	1.01			
20 km	16,290	17,340	1.06	15,740	17,360	1.10	20,160	20,430	1.01	16,380	17,940	1.10	18,500	18,880	1.02			
30 km	18,100	19,340	1.07	17,510	19,360	1.11	22,270	22,660	1.02	18,190	19,980	1.10	20,470	20,990	1.03			
40 km	19,900	21,340	1.07	19,270	21,350	1.11	24,370	24,890	1.02	20,000	22,020	1.10	22,450	23,100	1.03			
50 km	21,710	23,330	1.07	21,040	23,350	1.11	26,470	27,130	1.02	21,810	24,060	1.10	24,420	25,210	1.03			
60 km	23,520	25,330	1.08	22,800	25,340	1.11	28,580	29,360	1.03	23,630	26,100	1.10	26,390	27,320	1.04			
70 km	25,330	27,330	1.08	24,570	27,340	1.11	30,680	31,590	1.03	25,440	28,140	1.11	28,360	29,430	1.04			
80 km	27,140	29,330	1.08	26,330	29,340	1.11	32,790	33,830	1.03	27,250	30,180	1.11	30,340	31,540	1.04			
90 km	28,940	31,330	1.08	28,100	31,330	1.11	34,890	36,060	1.03	29,070	32,220	1.11	32,310	33,650	1.04			
100 km	30,750	33,330	1.08	29,860	33,330	1.12	37,000	38,290	1.03	30,880	34,260	1.11	34,280	35,760	1.04			
110 km	32,530	35,280	1.08	31,600	35,280	1.12	39,080	40,500	1.04	32,670	36,260	1.11	36,230	37,830	1.04			
120 km	34,310	37,230	1.09	33,330	37,230	1.12	41,170	42,710	1.04	34,450	38,260	1.11	38,180	39,910	1.05			
130 km	36,090	39,180	1.09	35,070	39,180	1.12	43,250	44,920	1.04	36,240	40,250	1.11	40,130	41,990	1.05			
140 km	37,870	41,140	1.09	36,800	41,120	1.12	45,340	47,120	1.04	38,020	42,250	1.11	42,090	44,070	1.05			
150 km	39,650	43,090	1.09	38,540	43,070	1.12	47,430	49,330	1.04	39,810	44,250	1.11	44,040	46,150	1.05			
160 km	41,430	45,040	1.09	40,270	45,020	1.12	49,510	51,540	1.04	41,590	46,250	1.11	45,990	48,220	1.05			
170 km	43,210	47,000	1.09	42,010	46,970	1.12	51,600	53,740	1.04	43,380	48,250	1.11	47,940	50,300	1.05			
180 km	44,990	48,950	1.09	43,740	48,920	1.12	53,680	55,950	1.04	45,160	50,250	1.11	49,890	52,380	1.05			
190 km	46,760	50,900	1.09	45,480	50,870	1.12	55,770	58,160	1.04	46,950	52,250	1.11	51,840	54,460	1.05			
200 km	48,540	52,850	1.09	47,220	52,820	1.12	57,860	60,360	1.04	48,730	54,250	1.11	53,790	56,530	1.05			
500 km	101,430	110,750	1.09	98,780	110,580	1.12	120,000	126,060	1.05	101,810	113,570	1.12	111,900	118,320	1.06			
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	3,530	3,860	1.09	3,440	3,850	1.12	4,140	4,380	1.06	3,540	3,950	1.12	3,870	4,120	1.06			
500km超 50km増すごとの加算額	8,810	9,650	1.10	8,590	9,630	1.12	10,360	10,950	1.06	8,850	9,890	1.12	9,680	10,300	1.06			

II 時間制運賃

区分 種別	中型バン 2020年4月		倍率	中型バン 2024年改定		倍率	中型バン 2020年4月		倍率	中型バン 2024年改定		倍率	中型バン 2020年4月		倍率	中型バン 2024年改定		倍率
	北海道	東北		関東	北陸信越		中部											
基本額	4時間	60kmまで	22,360	23,900	1.07	21,630	23,930	1.11	27,470	27,980	1.02	22,470	24,700	1.10	25,270	25,940	1.03	
	8時間	130kmまで	37,260	39,840	1.07	36,050	39,880	1.11	45,790	46,640	1.02	37,450	41,160	1.10	42,120	43,230	1.03	
加算額	走行キロ10kmを増すごとの加算額		340	410	1.21	340	410	1.21	340	410	1.21	340	410	1.21	340	410	1.21	
	1時間を増すごとの加算額		2,990	2,930	0.98	2,850	2,910	1.02	4,000	3,890	0.97	3,020	3,140	1.04	3,590	3,480	0.97	

中型車（4tクラス）

I 距離制運賃

区分	中型バン	中型バン	倍率												
	2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定	
キロ程	近畿		1.03	中国		1.07	四国		1.10	九州		1.09	沖縄		1.10
車種×車型															
10 km	16,490	17,060	1.03	15,070	16,160	1.07	14,290	15,690	1.10	14,370	15,730	1.09	13,070	14,380	1.10
20 km	18,460	19,190	1.04	16,920	18,220	1.08	16,080	17,710	1.10	16,160	17,750	1.10	14,760	16,300	1.10
30 km	20,430	21,330	1.04	18,770	20,280	1.08	17,870	19,730	1.10	17,960	19,780	1.10	16,450	18,210	1.11
40 km	22,400	23,460	1.05	20,630	22,330	1.08	19,660	21,750	1.11	19,750	21,800	1.10	18,140	20,130	1.11
50 km	24,380	25,600	1.05	22,480	24,390	1.08	21,450	23,770	1.11	21,540	23,820	1.11	19,820	22,040	1.11
60 km	26,350	27,730	1.05	24,330	26,450	1.09	23,240	25,790	1.11	23,340	25,840	1.11	21,510	23,960	1.11
70 km	28,320	29,870	1.05	26,190	28,510	1.09	25,030	27,810	1.11	25,130	27,870	1.11	23,200	25,870	1.12
80 km	30,290	32,000	1.06	28,040	30,570	1.09	26,820	29,830	1.11	26,930	29,890	1.11	24,890	27,790	1.12
90 km	32,260	34,140	1.06	29,890	32,630	1.09	28,610	31,850	1.11	28,720	31,910	1.11	26,580	29,710	1.12
100 km	34,240	36,280	1.06	31,750	34,690	1.09	30,400	33,870	1.11	30,510	33,930	1.11	28,270	31,620	1.12
110 km	36,190	38,380	1.06	33,580	36,710	1.09	32,170	35,850	1.11	32,280	35,910	1.11	29,930	33,490	1.12
120 km	38,140	40,490	1.06	35,400	38,730	1.09	33,930	37,830	1.11	34,050	37,900	1.11	31,590	35,360	1.12
130 km	40,090	42,600	1.06	37,230	40,750	1.09	35,690	39,800	1.12	35,810	39,880	1.11	33,250	37,230	1.12
140 km	42,040	44,700	1.06	39,060	42,770	1.09	37,450	41,780	1.12	37,580	41,860	1.11	34,910	39,090	1.12
150 km	43,990	46,810	1.06	40,890	44,790	1.10	39,210	43,760	1.12	39,350	43,840	1.11	36,560	40,960	1.12
160 km	45,940	48,920	1.06	42,710	46,810	1.10	40,980	45,730	1.12	41,110	45,820	1.11	38,220	42,830	1.12
170 km	47,890	51,030	1.07	44,540	48,830	1.10	42,740	47,710	1.12	42,880	47,800	1.11	39,880	44,700	1.12
180 km	49,840	53,130	1.07	46,370	50,850	1.10	44,500	49,690	1.12	44,650	49,780	1.11	41,540	46,570	1.12
190 km	51,780	55,240	1.07	48,200	52,870	1.10	46,260	51,660	1.12	46,410	51,760	1.12	43,200	48,430	1.12
200 km	53,730	57,350	1.07	50,020	54,890	1.10	48,020	53,640	1.12	48,180	53,740	1.12	44,860	50,300	1.12
500 km	111,780	120,050	1.07	104,380	114,850	1.10	100,390	112,250	1.12	100,700	112,530	1.12	94,120	105,660	1.12
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	3,870	4,180	1.08	3,620	4,000	1.10	3,490	3,910	1.12	3,500	3,920	1.12			
500km超 50km増すごとの加算額	9,670	10,450	1.08	9,060	9,990	1.10	8,730	9,770	1.12	8,750	9,800	1.12			

II 時間制運賃

区分	中型バン	中型バン	倍率	中型バン	中型バン	倍率	中型バン	中型バン	倍率	中型バン	中型バン	倍率	中型バン	中型バン	倍率		
	2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定			
種別	近畿		1.04	中国		1.08	四国		1.10	九州		1.10	沖縄		1.10		
キロ程																	
基本額	4時間	60kmまで	25,220	26,350	1.04	23,190	25,060	1.08	22,080	24,380	1.10	22,180	24,440	1.10	20,330	22,530	1.01
	8時間	130kmまで	42,030	43,920	1.04	38,640	41,760	1.08	36,800	40,640	1.10	36,970	40,740	1.10	33,880	37,550	1.01
加算額	走行キロ10kmを増すごとの加算額		340	410	1.21	340	410	1.21	340	410	1.21	340	400	1.18	340	410	1.18
	1時間を増すごとの加算額		3,560	3,600	1.01	3,170	3,210	1.01	2,940	3,030	1.03	2,980	3,090	1.04	2,610	2,680	1.00

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示③

(令和6年3月22日 国土交通省告示第209号)

I 距離制運賃

区分 キロ程	大型バン 2020年4月		大型バン 2024年改定		倍率	大型バン 2020年4月		大型バン 2024年改定		倍率	大型バン 2020年4月		大型バン 2024年改定		倍率	大型バン 2020年4月		大型バン 2024年改定		倍率
	北海道		東北			関東		北陸信越			中部									
10 km	18,610	20,190	1.08	18,050	19,930	1.10	22,540	23,060	1.02	18,680	20,690	1.11	20,790	21,550	1.04					
20 km	21,080	23,000	1.09	20,470	22,720	1.11	25,330	26,110	1.03	21,150	23,530	1.11	23,430	24,460	1.04					
30 km	23,550	25,810	1.10	22,880	25,500	1.11	28,120	29,160	1.04	23,620	26,380	1.12	26,070	27,370	1.05					
40 km	26,010	28,620	1.10	25,300	28,280	1.12	30,920	32,200	1.04	26,090	29,220	1.12	28,710	30,280	1.05					
50 km	28,480	31,430	1.10	27,720	31,060	1.12	33,710	35,250	1.05	28,560	32,060	1.12	31,350	33,200	1.06					
60 km	30,940	34,240	1.11	30,130	33,840	1.12	36,500	38,300	1.05	31,030	34,900	1.12	33,990	36,110	1.06					
70 km	33,410	37,040	1.11	32,550	36,630	1.13	39,290	41,340	1.05	33,500	37,750	1.13	36,630	39,020	1.07					
80 km	35,870	39,850	1.11	34,970	39,410	1.13	42,090	44,390	1.05	35,970	40,590	1.13	39,270	41,930	1.07					
90 km	38,340	42,660	1.11	37,390	42,190	1.13	44,880	47,440	1.06	38,440	43,430	1.13	41,910	44,840	1.07					
100 km	40,800	45,470	1.11	39,800	44,970	1.13	47,670	50,480	1.06	40,910	46,270	1.13	44,550	47,750	1.07					
110 km	43,190	48,170	1.12	42,140	47,650	1.13	50,390	53,450	1.06	43,300	49,020	1.13	47,120	50,580	1.07					
120 km	45,570	50,870	1.12	44,480	50,330	1.13	53,110	56,410	1.06	45,690	51,760	1.13	49,690	53,400	1.07					
130 km	47,960	53,580	1.12	46,810	53,010	1.13	55,830	59,370	1.06	48,080	54,500	1.13	52,250	56,220	1.08					
140 km	50,350	56,280	1.12	49,150	55,690	1.13	58,550	62,330	1.06	50,470	57,240	1.13	54,820	59,040	1.08					
150 km	52,730	58,980	1.12	51,490	58,360	1.13	61,270	65,300	1.07	52,870	59,990	1.13	57,390	61,870	1.08					
160 km	55,120	61,680	1.12	53,820	61,040	1.13	64,000	68,260	1.07	55,260	62,730	1.14	59,960	64,690	1.08					
170 km	57,500	64,380	1.12	56,160	63,720	1.13	66,720	71,220	1.07	57,650	65,470	1.14	62,520	67,510	1.08					
180 km	59,890	67,080	1.12	58,500	66,400	1.14	69,440	74,190	1.07	60,040	68,220	1.14	65,090	70,330	1.08					
190 km	62,270	69,790	1.12	60,830	69,080	1.14	72,160	77,150	1.07	62,430	70,960	1.14	67,660	73,160	1.08					
200 km	64,660	72,490	1.12	63,170	71,760	1.14	74,880	80,110	1.07	64,820	73,700	1.14	70,230	75,980	1.08					
500 km	135,110	152,110	1.13	132,150	150,710	1.14	155,450	167,800	1.08	135,430	154,630	1.14	146,210	159,410	1.09					
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	4,700	5,310	1.13	4,600	5,260	1.14	5,370	5,850	1.09	4,710	5,400	1.15	5,070	5,560	1.10					
500km超 50km増すごとの加算額	11,740	13,270	1.13	11,500	13,160	1.14	13,430	14,620	1.09	11,770	13,490	1.15	12,660	13,910	1.10					

II 時間制運賃

区分 種別	大型バン 2020年4月		大型バン 2024年改定		倍率	大型バン 2020年4月		大型バン 2024年改定		倍率	大型バン 2020年4月		大型バン 2024年改定		倍率	大型バン 2020年4月		大型バン 2024年改定		倍率
	北海道		東北			関東		北陸信越			中部									
基本額	4時間	60kmまで	29,120	31,940	1.10	28,300	31,570	1.12	34,740	36,050	1.04	29,210	32,640	1.12	32,220	33,860	1.05			
	8時間	130kmまで	48,530	53,240	1.10	47,170	52,610	1.12	57,900	60,090	1.04	48,690	54,400	1.12	53,700	56,440	1.05			
加算額	走行キロ10kmを増すごとの加算額		510	630	1.24	510	630	1.24	510	630	1.24	510	630	1.24	510	630	1.24			
	1時間を増すごとの加算額		3,200	3,150	0.98	3,050	3,130	1.03	4,280	4,180	0.98	3,230	3,380	1.05	3,850	3,740	0.97			

大型車（10 t クラス）

I 距離制運賃

区分 キロ程	大型バン 2020年4月	大型バン 2024年改定	倍率												
	近畿			中国			四国			九州			沖縄		
10 km	20,790	22,070	1.06	19,220	21,030	1.09	18,380	20,470	1.11	18,430	20,470	1.11	17,060	19,020	1.11
20 km	23,430	25,020	1.07	21,730	23,900	1.10	20,830	23,290	1.12	20,870	23,290	1.12	19,390	21,720	1.12
30 km	26,080	27,980	1.07	24,240	26,770	1.10	23,270	26,120	1.12	23,320	26,110	1.12	21,730	24,430	1.12
40 km	28,720	30,940	1.08	26,750	29,640	1.11	25,710	28,940	1.13	25,760	28,930	1.12	24,060	27,140	1.13
50 km	31,370	33,900	1.08	29,270	32,510	1.11	28,160	31,760	1.13	28,210	31,750	1.13	26,400	29,840	1.13
60 km	34,010	36,850	1.08	31,780	35,380	1.11	30,600	34,590	1.13	30,650	34,580	1.13	28,730	32,550	1.13
70 km	36,650	39,810	1.09	34,290	38,250	1.12	33,040	37,410	1.13	33,090	37,400	1.13	31,060	35,250	1.13
80 km	39,300	42,770	1.09	36,800	41,120	1.12	35,490	40,240	1.13	35,540	40,220	1.13	33,400	37,960	1.14
90 km	41,940	45,730	1.09	39,320	43,990	1.12	37,930	43,060	1.14	37,980	43,040	1.13	35,730	40,670	1.14
100 km	44,590	48,680	1.09	41,830	46,860	1.12	40,370	45,880	1.14	40,430	45,860	1.13	38,070	43,370	1.14
110 km	47,160	51,550	1.09	44,260	49,630	1.12	42,740	48,600	1.14	42,790	48,580	1.14	40,320	45,970	1.14
120 km	49,730	54,420	1.09	46,700	52,390	1.12	45,100	51,320	1.14	45,160	51,300	1.14	42,570	48,570	1.14
130 km	52,300	57,290	1.10	49,130	55,160	1.12	47,460	54,040	1.14	47,520	54,020	1.14	44,830	51,170	1.14
140 km	54,870	60,160	1.10	51,570	57,930	1.12	49,830	56,760	1.14	49,890	56,740	1.14	47,080	53,770	1.14
150 km	57,440	63,030	1.10	54,000	60,700	1.12	52,190	59,480	1.14	52,260	59,460	1.14	49,330	56,370	1.14
160 km	60,010	65,890	1.10	56,440	63,470	1.12	54,560	62,200	1.14	54,620	62,180	1.14	51,590	58,970	1.14
170 km	62,580	68,760	1.10	58,870	66,240	1.13	56,920	64,920	1.14	56,990	64,900	1.14	53,840	61,570	1.14
180 km	65,150	71,630	1.10	61,310	69,010	1.13	59,290	67,640	1.14	59,360	67,620	1.14	56,090	64,170	1.14
190 km	67,720	74,500	1.10	63,740	71,780	1.13	61,650	70,360	1.14	61,720	70,340	1.14	58,340	66,770	1.14
200 km	70,290	77,370	1.10	66,180	74,550	1.13	64,010	73,080	1.14	64,090	73,060	1.14	60,600	69,370	1.14
500 km	146,310	162,180	1.11	138,150	156,270	1.13	133,840	153,260	1.15	133,990	153,330	1.14	127,070	145,970	1.15
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	5,070	5,650	1.11	4,800	5,450	1.14	4,650	5,350	1.15	4,660	5,350	1.15			
500km超 50km増すごとの加算額	12,670	14,130	1.12	11,990	13,620	1.14	11,640	13,360	1.15	11,650	13,380	1.15			

II 時間制運賃

区分	大型バン 2020年4月	大型バン 2024年改定	倍率	大型バン 2020年4月	大型バン 2024年改定	倍率	大型バン 2020年4月	大型バン 2024年改定	倍率	大型バン 2020年4月	大型バン 2024年改定	倍率	大型バン 2020年4月	大型バン 2024年改定	倍率
	種別			中国			四国			九州			沖縄		
基本額	4時間	60kmまで	1.07	29,970	33,120	1.11	28,780	32,320	1.12	28,840	32,320	1.12	26,880	30,250	1.01
	8時間	130kmまで	1.07	49,950	55,200	1.11	47,960	53,870	1.12	48,060	53,860	1.12	44,810	50,420	1.01
加算額	走行キロ10kmを増すごとの加算額		1.24	510	630	1.24	510	630	1.24	510	630	1.24	510	630	1.18
	1時間を増すごとの加算額		1.02	3,390	3,450	1.02	3,150	3,260	1.03	3,190	3,320	1.04	2,790	2,880	1.00

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示④

(令和6年3月22日 国土交通省告示第209号)

I 距離制運賃

区分	トレーラ	トレーラ	倍率												
	2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定	
キロ程	北海道			東北			関東			北陸信越			中部		
10 km	23,280	25,740	1.11	22,600	25,570	1.13	27,940	29,070	1.04	23,360	26,240	1.12	25,850	27,550	1.07
20 km	26,500	29,550	1.12	25,760	29,350	1.14	31,550	33,160	1.05	26,580	30,070	1.13	29,270	31,480	1.08
30 km	29,710	33,350	1.12	28,920	33,130	1.15	35,160	37,240	1.06	29,800	33,910	1.14	32,690	35,420	1.08
40 km	32,930	37,160	1.13	32,080	36,920	1.15	38,770	41,320	1.07	33,020	37,740	1.14	36,110	39,360	1.09
50 km	36,150	40,960	1.13	35,240	40,700	1.15	42,380	45,400	1.07	36,240	41,580	1.15	39,530	43,300	1.10
60 km	39,370	44,770	1.14	38,400	44,480	1.16	45,990	49,480	1.08	39,460	45,410	1.15	42,950	47,240	1.10
70 km	42,580	48,570	1.14	41,560	48,260	1.16	49,600	53,570	1.08	42,690	49,240	1.15	46,370	51,170	1.10
80 km	45,800	52,380	1.14	44,720	52,040	1.16	53,200	57,650	1.08	45,910	53,080	1.16	49,790	55,110	1.11
90 km	49,020	56,180	1.15	47,870	55,820	1.17	56,810	61,730	1.09	49,130	56,910	1.16	53,210	59,050	1.11
100 km	52,240	59,990	1.15	51,030	59,600	1.17	60,420	65,810	1.09	52,350	60,740	1.16	56,630	62,990	1.11
110 km	55,340	63,640	1.15	54,080	63,230	1.17	63,930	69,770	1.09	55,460	64,430	1.16	59,950	66,790	1.11
120 km	58,440	67,290	1.15	57,120	66,860	1.17	67,430	73,720	1.09	58,570	68,120	1.16	63,270	70,590	1.12
130 km	61,550	70,940	1.15	60,170	70,490	1.17	70,940	77,680	1.10	61,680	71,810	1.16	66,580	74,390	1.12
140 km	64,650	74,590	1.15	63,210	74,120	1.17	74,440	81,640	1.10	64,790	75,500	1.17	69,900	78,190	1.12
150 km	67,760	78,240	1.15	66,260	77,740	1.17	77,950	85,590	1.10	67,900	79,190	1.17	73,220	81,990	1.12
160 km	70,860	81,890	1.16	69,300	81,370	1.17	81,450	89,550	1.10	71,010	82,880	1.17	76,540	85,790	1.12
170 km	73,970	85,540	1.16	72,350	85,000	1.17	84,960	93,500	1.10	74,120	86,570	1.17	79,850	89,600	1.12
180 km	77,070	89,190	1.16	75,390	88,630	1.18	88,460	97,460	1.10	77,220	90,260	1.17	83,170	93,400	1.12
190 km	80,170	92,840	1.16	78,440	92,260	1.18	91,970	101,420	1.10	80,330	93,940	1.17	86,490	97,200	1.12
200 km	83,280	96,490	1.16	81,480	95,890	1.18	95,470	105,370	1.10	83,440	97,630	1.17	89,810	101,000	1.12
500 km	174,870	203,980	1.17	171,300	202,730	1.18	199,140	222,310	1.12	175,200	206,390	1.18	187,870	213,180	1.13
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	6,110	7,170	1.17	5,990	7,120	1.19	6,910	7,800	1.13	6,120	7,250	1.18	6,540	7,480	1.14
500km超 50km増すごとの加算額	15,270	17,920	1.17	14,970	17,810	1.19	17,280	19,490	1.13	15,290	18,130	1.19	16,340	18,700	1.14

II 時間制運賃

区分	種別		トレーラ	トレーラ	倍率	トレーラ	トレーラ	倍率									
	2020年4月	2024年改定	2020年4月	2024年改定													
基礎額	4時間	60kmまで	36,780	41,330	1.12	35,800	41,060	1.15	43,460	46,100	1.06	36,880	42,010	1.14	40,420	43,870	1.09
	8時間	130kmまで	61,290	68,890	1.12	59,670	68,440	1.15	72,440	76,840	1.06	61,470	70,020	1.14	67,370	73,120	1.09
加算額	走行キロ10kmを増すごとの加算額		710	930	1.31	710	920	1.30	720	930	1.29	710	920	1.30	710	920	1.30
	1時間を増すごとの加算額		3,780	3,700	0.98	3,600	3,680	1.02	5,060	4,920	0.97	3,820	3,970	1.04	4,550	4,400	0.97

トレーラー（20tクラス）

I 距離制運賃

区分	トレーラー	トレーラー	倍率												
	2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定	
キロ程 車種×車型	近畿			中国			四国			九州			沖縄		
10 km	25,860	27,890	1.08	23,980	26,410	1.10	22,990	26,010	1.13	23,040	26,120	1.13	21,430	24,720	1.15
20 km	29,290	31,870	1.09	27,260	30,260	1.11	26,180	29,820	1.14	26,230	29,940	1.14	24,500	28,430	1.16
30 km	32,710	35,840	1.10	30,530	34,110	1.12	29,370	33,640	1.15	29,410	33,750	1.15	27,560	32,140	1.17
40 km	36,140	39,810	1.10	33,800	37,950	1.12	32,560	37,450	1.15	32,600	37,570	1.15	30,620	35,840	1.17
50 km	39,570	43,780	1.11	37,070	41,800	1.13	35,750	41,270	1.15	35,790	41,390	1.16	33,680	39,550	1.17
60 km	43,000	47,760	1.11	40,340	45,650	1.13	38,940	45,080	1.16	38,980	45,210	1.16	36,740	43,260	1.18
70 km	46,430	51,730	1.11	43,610	49,500	1.14	42,130	48,890	1.16	42,160	49,020	1.16	39,800	46,970	1.18
80 km	49,860	55,700	1.12	46,880	53,340	1.14	45,320	52,710	1.16	45,350	52,840	1.17	42,860	50,680	1.18
90 km	53,290	59,670	1.12	50,150	57,190	1.14	48,510	56,520	1.17	48,540	56,660	1.17	45,920	54,390	1.18
100 km	56,720	63,650	1.12	53,420	61,040	1.14	51,700	60,330	1.17	51,720	60,470	1.17	48,980	58,100	1.19
110 km	60,040	67,490	1.12	56,580	64,740	1.14	54,770	64,000	1.17	54,800	64,140	1.17	51,930	61,650	1.19
120 km	63,360	71,330	1.13	59,740	68,450	1.15	57,850	67,660	1.17	57,880	67,810	1.17	54,870	65,200	1.19
130 km	66,690	75,170	1.13	62,910	72,160	1.15	60,930	71,320	1.17	60,960	71,480	1.17	57,820	68,750	1.19
140 km	70,010	79,010	1.13	66,070	75,860	1.15	64,000	74,990	1.17	64,030	75,150	1.17	60,770	72,300	1.19
150 km	73,330	82,850	1.13	69,230	79,570	1.15	67,080	78,650	1.17	67,110	78,820	1.17	63,710	75,850	1.19
160 km	76,660	86,690	1.13	72,390	83,270	1.15	70,160	82,310	1.17	70,190	82,490	1.18	66,660	79,400	1.19
170 km	79,980	90,530	1.13	75,550	86,980	1.15	73,230	85,980	1.17	73,260	86,160	1.18	69,600	82,950	1.19
180 km	83,300	94,370	1.13	78,710	90,690	1.15	76,310	89,640	1.17	76,340	89,830	1.18	72,550	86,500	1.19
190 km	86,620	98,210	1.13	81,870	94,390	1.15	79,390	93,300	1.18	79,420	93,500	1.18	75,490	90,050	1.19
200 km	89,950	102,050	1.13	85,030	98,100	1.15	82,470	96,970	1.18	82,500	97,170	1.18	78,440	93,600	1.19
500 km	188,150	215,460	1.15	178,370	207,390	1.16	173,250	204,890	1.18	173,320	205,320	1.18	165,280	198,040	1.20
200km超～500km以下 20km増すごとの加算額	6,550	7,560	1.15	6,220	7,290	1.17	6,050	7,190	1.19	6,050	7,210	1.19			
500km超 50km増すごとの加算額	16,370	18,900	1.15	15,560	18,220	1.17	15,130	17,990	1.19	15,140	18,020	1.19			

II 時間制運賃

区分	トレーラー	トレーラー	倍率	トレーラー	トレーラー	倍率	トレーラー	トレーラー	倍率	トレーラー	トレーラー	倍率	トレーラー	トレーラー	倍率
	2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定		2020年4月	2024年改定	
種別	近畿			中国			四国			九州			沖縄		
基礎額	4時間	60kmまで	1.10	37,770	42,260	1.12	36,350	41,680	1.15	36,410	41,820	1.15	34,130	39,830	1.17
	8時間	130kmまで	1.10	62,950	70,430	1.12	60,590	69,470	1.15	60,680	69,700	1.15	56,880	66,390	1.17
加算額	走行キロ10kmを増すごとの加算額		1.30	710	920	1.30	710	920	1.30	710	920	1.30	710	920	1.30
	1時間を増すごとの加算額		1.01	4,000	4,060	1.02	3,730	3,830	1.03	3,770	3,900	1.03	3,300	3,380	1.02

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示⑤

(令和6年3月22日 国土交通省告示第209号)

Ⅲ 個建運賃

運送区間ごとに最低積載個数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、次の式により算出した1個又は1重量あたりの運賃を適用することができる。

(車種別のキロ程に応じた距離制運賃又は車種別の時間制運賃のいずれか及びこれらの運賃に付随する料金) ÷ {(最大積載個数又は重量) × 基準積載率(〇〇%)}

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

Ⅳ 運賃割増率

【速達割増等】

次の(1)又は(2)に該当する貨物の運送契約をする場合には、当該(1)又は(2)に掲げる割増率を適用することができる。ただし、(1)の割増率を適用する場合においても、Ⅷに定める有料道路利用料は別に実費として収受するものとする。

- (1) 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 〇割
- (2) 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た運賃について〇割以上

※〇は、各運送事業者において設定するものとする。

※(1)については、積み合わせを前提として、荷主が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、〇割を割り引いた運賃を設定することができる。

【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
セメントパルク車	大型車又はトレーラー車の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車の3割
化成品輸送車	大型車又はトレーラー車の4割
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラー車の5割以上

※高圧ガス輸送車については、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。

【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に限る	2割
-------------------------	----

○個建運賃（令和6年告示 新規追加事項）

- ・「1個」、「1重量（トン）」当たり運賃の計算式が告示されていますが、「容積単位」、「重量及び容積単位」等にも適用ができます。
- ・告示内容に即して対応できない場合、当事者で協議し、適切な計算式を設定し、運行実態に即した個建運賃の設定ルールを協議します。

○速達割増等（令和6年告示 新規追加事項）

- ・運賃料金適用方に、速達割増等を新規追加し、変更する場合、地方運輸支局に運賃料金変更届の提出が必要となります。
- ・運賃料金適用方を変更、届出しなくとも、告示された速達割増等を適用することが可能です。

○特殊車両割増（令和6年告示 新規追加事項）

- ・特殊車両割増は、冷蔵車・冷凍車に5車型が追加され、合計で6車型が設定されました。（国交省では「クレーン搭載車（ユニック）」の割増率を検討予定）
- ・特殊車両割増が適用される車種が限定されているため、各車型ごとに適用できる車種を確認してください。
- ・特殊車両割増では必要な原価を回収できず、十分な水準とならない場合、特殊車両割増を適用せず、品目別割増を適用します。

○休日割増、深夜・早朝割増

- ・距離制運賃では、該当する時間帯に輸送した距離を対象に割引が適用されます。
- ・時間制運賃は、時間を基礎に運賃設定されているため、距離ではなく、該当する時間帯に対して適用されます。
- ・告示の休日割増は日曜日、祝日のみとなります。例えば、お盆休暇、年末年始の平日は休日割増の対象となりませんが、荷主と協議することにより、運転者の休日（平日を含む）の出勤、土曜日等について、割増が適用できるように協議します。

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示⑥

(令和6年3月22日 国土交通省告示第209号)

V 待機時間料

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	1,680 円	1,760 円	1,890 円	2,220 円
VI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 (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	2,080 円	2,180 円	2,340 円	2,750 円
	手積みの場合	2,000 円	2,100 円	2,260 円	2,650 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	2,490 円	2,610 円	2,810 円	3,300 円
	手積みの場合	2,400 円	2,520 円	2,710 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

○待機時間料（令和6年告示 料金表改定）

- ・待機時間料は、距離制運賃にのみ適用され、時間制運賃には適用しません。
- ・待機時間料の計算では、出発時、到着時の待機時間、各々30分、合計60分が基準運賃に含まれているため、各々「待機時間－30分」により基礎時間を算出、切上げします。
- ・到着した時点から2時間を超過した場合には、下段の単価が適用されます。

例示：待機時間、附帯業務時間を合わせて、2時間以内か、2時間超か確認します。

（例示）到着後3時間の待機時間が発生

2時間以内 部分 2時間－30分＝90分 → 左表上段の単価

2時間超 部分 60分 → 左表下段の単価

○積込料・取卸料（令和6年告示 新規料金設定）

- ・積込料・取卸料は待機時間料に係数を乗じて設定されているため、時間制運賃に積込料・取卸料の料金表を適用すると、人件費の二重計上となるため、「作業代金」のみを算出して適用します。
- ・積込料・取卸料は、機械荷役と手荷役の2種類が設定されていますが、玉掛け作業、工場内クレーン、危険物取扱いなど、規定されていない荷役作業については機械荷役と同じ水準で料金設定する手法、別途料金設定する手法があります。両方の作業がある場合には、機械荷役の単価を適用します。
- ・料金計算では、待機時間のように30分を差引しません。

例示：待機時間、附帯業務時間を合わせて、2時間以内、2時間超を確認します。

2時間以内 部分 → 左表上段の単価（30分までごとに発生する金額）

2時間超 部分 → 左表下段の単価（2時間超の単価）

○附帯業務料

- ・附帯業務料は、作業内容により料金水準が相違するため、作業内容に応じて2時間以内単価、2時間超の30分ごの単価を設定します。（運賃料金適用方に反映する場合、届出をします）
- ・附帯業務料は、距離制運賃、時間制運賃で水準が相違するため、それぞれ設定します。

○利用運送手数料（令和6年告示 新規追加事項）

- ・運賃の10%を手数料が設定されていますが、定額設定、運賃・料金総額に対する比率設定など、複数の形態で運用している場合には、運賃料金適用方を変更して届出します。

○その他実費として収受すべき費用（令和6年告示 内容拡充）

- ・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追加されました。
- ・例示として示された費用以外の実費も収受の対象となるため、当事者で協議して設定します。

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示⑦

(令和6年3月22日 国土交通省告示第209号)

X 燃料サーチャージ

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: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、翌月から廃止する。

計算式:(距離制運賃)

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

※標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を120.00円/L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120.00円/L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燃料価格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	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	—
～ 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

※算出上の代表価格は、刻み幅の中間値とした。

※算出上の燃料価格上昇額は、(算出上の代表価格－基準価格)とした。

※軽油価格が、205.00円/Lを上回った場合は、改定の刻み幅5.00円/Lの幅で算出上の代表価格及び算出上の燃料価格上昇額を算出するものとする。

3. サーチ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)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。

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。

○燃料サーチャージ（令和6年告示 基準価格改定）

- ・ 基準価格が100円/Lから120円/Lへ変更されました。
- ・ 既存の燃料サーチャージ契約について、令和6年告示を踏まえ、既存契約の基準価格を見直す必要はありません。基準価格を引き上げると受注者側のデメリットになります。
- ・ 標準的な運賃を100%水準で収受できる場合には、基準価格120円/Lの妥当性がありますが、100%水準で収受できない場合には、基準価格を引下げて協議します。

○サーチャージ額算出のための車両燃費

- ・ 車両燃費は空欄（〇印）のため、予め設定します。運賃料金適用方に明記する場合には、運賃料金の変更届出をします。
- ・ 車両燃費は、「保有車両の平均燃費×0.9」といった係数を乗じて、設定する方法もあります。

第1部 標準的な運賃の理解を深める

Ⅱ 標準的な運賃に係る 基本的な考え方

1	運賃表の設計	・・・	24
2	原価、運賃の枠組み	・・・	26
3	適正原価 固定費	・・・	28
4	適正原価 変動費	・・・	37
5	距離制運賃 算出の考え方	・・・	44
6	時間制運賃 算出の考え方	・・・	46
7	距離制運賃、時間制運賃の計算	・・・	48
8	距離制運賃額と時間制運賃額の比較	・・・	49

1 運賃表の設計

対象となる運送契約

【国土交通省通達】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。

【ポイント】

- 運賃の建て方：**貸切・車建運賃**
- 積載量を問わず、1車当たりの運賃。
- 通常、中型車に4トン貨物を積載しているが、中型車が確保できず、大型車で4トン貨物を輸送する場合、使用する車両が大型車であるため、大型車の運賃表を適用します。

車型・車種

【国土交通省通達】車型については、代表的な「**バン型の車両**」
車種については、代表的な分類として、

- ① 小型車(2 tクラス)：最大積載量 **2トン以下**の車両
- ② 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
- ③ 大型車(10 tクラス)：**中型車(4 tクラス)を超える**車両(単車)
- ④ 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
最大積載量が**20トン前後**

【ポイント】

- 各車種において、最大積載量、車両総重量が相違します。例えば、大型車では、「車両総重量」は通常20トン、最大で25トンと相違があるものの、大型車の区分に該当すれば、一律に大型車の運賃を適用できます。
- 特殊車両で、原価が割高になる場合には、割増率を乗じて運賃計算できるように交渉することも可能ですが、原価が割安になる場合には、割引率を乗じて割引することができます。
- バンタイプの場合、各車種内で、積載重量に応じて細かく運賃設定することは推奨しません。

地域差

【国土交通省通達】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。

【ポイント】

- 地域差を織り込んだ原価による運賃が設定されているため、事業所(営業所)が所在する地域の運賃表を活用します。
- 複数の運輸局の運賃表を届出している場合には、発地の運輸局の運賃表を適用できます。

運賃と料金の考え方

【国土交通省通達】

- 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。
- 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のうち、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するとともに、積込料・取卸料については、作業内容ごとに、30分ごとに生じる標準的な額を設定。待機時間料と積込料・取卸料の適用時間の合計が2時間を超える場合において30分ごとに発生する料金を設定。
- その他の料金については、運賃表とは別に項目のみ規定。

【ポイント】

- 基準運賃とは別に料金、実費を加算して収受。
- 待機時間料は、積込時・取卸時に分けて計測し、最初の30分を除外して、待機時間を算出。積込・取卸時間、附帯業務時間は、最初の30分を差し引きしません。
- 積込・取卸時間、附帯業務時間等と合わせて、2時間以下の場合には、2時間以下の単価を適用し、2時間を超過する場合には、2時間超の単価を適用する。
- ◎ 養生作業は運賃に含まれますが、標準的な運賃の原価には、含まれていないため、目安は「待機時間+養生作業時間」で30分超であれば、待機時間料を収受できるよう、協議します。

元請・下請の関係及び利用運送手数料

【国土交通省通達】

- 実運送事業者が収受すべき適正な運賃水準を示すため、その算出に当たっては、いわゆる元請事業者の備車費用等は含まれていない。
- このため、元請事業者等が利用運送を行う場合の備車費用等については、下請事業者に支払う運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せて荷主から適正に収受すべきものとして、新たに利用運送手数料の項目を規定。

【ポイント】

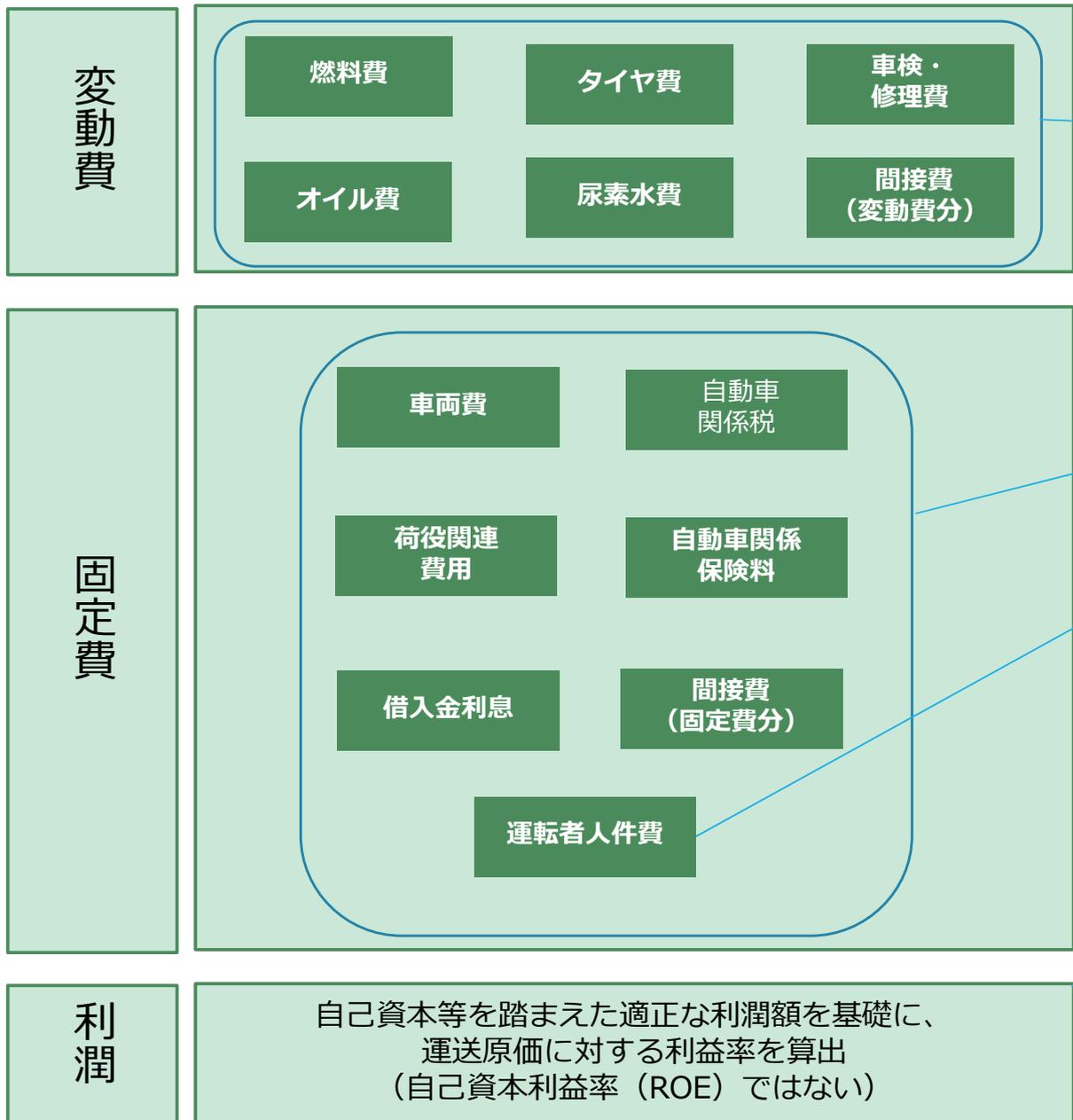
- 基準運賃は、貨物を輸送する実運送事業者が収受する水準であり、元請等の手数料を含めていないため、運賃に利用運送手数料を加算します。（運賃から利用運送手数料を差し引きしません）
- 利用運送手数料は、料金、実費等を含めない「基準運賃×10%」により求めます。なお、運賃、料金等が区分されていない諸料金込み運賃の場合には、荷主と協議し、「諸料金込み運賃×10%」により利用運送手数料を算出できます。

(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、2024年3月22日)より作成

2 原価、運賃の枠組み

- 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となります。
- 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実勢原価を基礎にし、運転者人件費はブロック別の全産業平均を採用しています。
- 利潤は、資本コストに類似した考え方で算出され、利益ではなく、資金調達コストという位置づけとなります。

トラック運送事業における原価



- 標準的な運賃には、有料高速道路料金、積込料・取卸料、附带業務料、待機時間料（60分超過分）の料金は含まれていません。養生作業は運賃に含まれますが、標準的な運賃の原価には含まれていないため、留意が必要です。
- 運行に要する時間以外に「60分」の待機時間及び点呼等「30分」の90分の時間コストが加算されているため、養生作業時間を含めて、当該時間を超過する場合には追加料金の請求が必要となります。

標準的な運賃と割増料・料金



3 適正原価 固定費

① 1時間当たり固定費単価

【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時間当たり固定費を算出。

【計算式】

$$1 \text{ 時間当たり固定費単価} = (\text{年間固定費}) \div \text{年間労働時間 (約2,086時間)}$$

1時間当たり固定費単価

1年間の固定費を算出し、合計します

+ 車両償却費①

+ 運転者人件費②

+ 自動車関係税③

+ 自動車関係保険料④

+ 荷役関連費用⑤

+ 借入金利息⑥

+ 間接費⑦

実態調査及び統計調査から
単価を設定
(営業赤字、債務超過事業者の
数値は反映しない)

固定費の合計額

÷

所定内労働時間
2,086時間

=

1時間当たり
固定費

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

②車両費の算出

車両償却費(車両の減価償却費)

【国土交通省通達】

- 車両の調達価格は、半導体不足の影響等により近年の車両販売台数が減少しており、車両更新が進まなかった可能性がある。そのため、令和2年告示の際に実施した原価調査結果における車両調達価格を基に、**自動車メーカーへのヒアリングによる価格変動率を乗じた額を車両調達価格**とし、原価調査結果による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。
- 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。**

【計算式】

$$\frac{\begin{array}{c} \text{車両の調達価格} \\ + \\ \text{付属備品等の費用} \end{array}}{\text{車両償却年数 (5年)}}$$

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

- **車両の調達額** :
 - ・新車の車両調達額は、令和2年の車両調達価格×**価格変動率（ヒアリング）**により設定。車両費は、**架装費、付属備品等を含めた額。**
- **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加算。
- **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。

令和6年告示運賃 算定根拠 (小型～トレーラーの平均)

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	2,220,308 ⇒ 2,609,385 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	
	算定式	(12,716,125円 + 330,803円) - 1円(※) ÷ 5年 ※会計上の備忘価額として考慮		

③人件費の算出

人件費（運転者の時給単価）

【国土交通省通達】

- 所定内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。
- 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。

【年間 基準内人件費 計算式】

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

【基準外人件費の1時間あたり単価 計算式】

$$\frac{\text{時給単価（車両格差を反映）}}{(1+\text{福利厚生費率})} \times 1.25 \text{（割増率）}$$

運賃計算での人件費の算出

- 「11時間」とする場合、基準内労働時間8時間、基準外労働時間3時間に分けて算出。

$$\frac{\text{基本労働時間の時給単価}}{(1+\text{福利厚生費率})} \times 8\text{時間}$$
$$\frac{\text{基本労働時間の時給単価} \times 1.25}{(1+\text{福利厚生費率})} \times 3\text{時間}$$

基準外人件費（運転者の残業単価）

【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。

【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、1.25の割増率を乗じて算出。月60時間超の労働時間を想定していないため、1.5倍の係数は採用されていません。

○ 基準運賃の作成では、年間の基準外労働時間は720時間以内であることを前提とするため、**1.25倍の係数**が採用され、**1.5倍の係数**は待機時間料、積込料・取卸料の合計2時間超の単価設定で採用されています。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

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	2,510⇒2,508 円	6,102,364 ⇒6,121,075 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	
	算定式	2,336円 × 1.17 × 2,086時間		

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。

【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%等の区分に分かれています。
- **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、概算額の算定のために、以下の係数を採用できます。
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、年額を算出します。
環境性能割（自動車取得税）÷ 車両償却年数 = 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、年額（12カ月分）を算出します。
- **自動車重量税額**：
 - ・ 車検時に負担する自動車重量税で、1年車検の場合は当該額を採用します。
 - ・ 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。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

税金	自動車取得税（環境性能割）	原価調査結果により設定（全国平均値）	154,213 ⇒ 140,248円
	自動車税（種別割）	原価調査結果により設定（全国平均値）	36,104 ⇒ 39,942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 ⇒ 57,377円

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。

【ポイント】

- **対象となる保険の種類**：
 - ・ 車両に直接割付け可能な保険料を対象とし、自賠責保険料、任意保険料、貨物総合保険等が対象となります。車両に直接割付けできない保険料は間接費に分類します。
- **自動車損害賠償責任保険料（自賠責保険）**：
 - ・ 車検時に支払う自賠責保険は、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。
 - ・ 事業者単位、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、「年間任意保険料÷契約台数＝1台当たり年間任意保険料」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**：
 - ・ 貨物の汚破損等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。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

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 ⇒ 31,940 円
	任意保険	原価調査結果により設定（全国平均値）	121,743 ⇒ 104,633 円

⑥ 荷役関連費用、借入金利息、間接費

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：1車両当たり「51,139円」（国土交通省運輸審議会）

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

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 ⇒ 51,139 円
-----------	----------------------	-------------------

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】 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

【ポイント】

○ ご参考：1車両当たり84,812円（国土交通省運輸審議会）

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

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 ⇒ 751,244,761 円	46,127 ⇒ 84,812 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 ⇒ 63.05%	
	金利	日本銀行統計値による	0.95 ⇒ 1.60%	
	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 ⇒ 89.4両	
	算定式	751,244,761円 × 63.05% × 1.60% ÷ 89.4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		

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】 固定費合計額を基礎に、間接費率を用いて、間接費を算出
 $\{ \text{固定費合計額(円/年)} \} \div \{ 1 - \text{間接費率}(\%) \} - \{ \text{固定費合計額(円/年)} \}$

【ポイント】

○間接費（一般管理費等）については、事業者ごとに比率がバラつくため、業界平均の水準も踏まえ、調査対象事業者全体における間接費の比率を用いている。間接費の明細は詳細かつ多岐にわたるため、平均間接費率を求め、間接費の計算を実施。

○採用事業者：採用対象事業者の要件は、①営業黒字、②経常黒字、③債務超過でないの各要件を具備した事業者。

○間接費率：一般貨物自動車運送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。間接費は損益計算書の一般管理費のみでは、正確に算出されない場合があります。

○ご参考：固定費合計額に対して間接費率：27.92%（国土交通省運輸審議会）

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

【間接費】 ※施設利用料、施設賦課税、事務員等人件費、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 ⇒ 27.92%
固定費に対応する間接費(年当り) $6,238,274,629.775$ 円(固定費合計) $\div (1-26.7927.92\%) - 6,238,274,629.775$ 円	2,282,463 ⇒ 2,437,490円

(参考1) 全産業平均と標準的な運賃の間接費の比率の比較

全産業平均 (財務省「法人企業統計調査」2022年度 資本金1億円未満)	標準的な運賃
約30.4%	約27.92%

(参考2) km当り変動費と時間当り固定費の比較

【km当り変動費】 ⇒ 40.1円(変動費) + 15.5円(変動費に対応する間接費) = 55.6円

【時間当り固定費】 ⇒ (9,240,551円(固定費) + 2,437,490円(固定費に対応する間接費)) \div 2,086時間 = 5,598円

⑦ 適正利潤

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。

【計算式】

① 適正利潤額：

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

② 運送原価に対する利益率：適正利潤額÷運送原価

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

○ 適正利潤は、業界平均の利益率ではなく、資本コストの考え方により算出されています。

○ 適正利潤の設定では、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（2.98%）を活用する方法があります。

○ ①で適正利潤を算出した後、分母は会社全体の運送原価となります。（売上高が分母ではありません）

（会社全体の）適正利潤（額）÷（会社全体の）運送原価 = 利益率

○ご参考：利益率：2.98%（国土交通省 標準的な運賃）

○自社が求める妥当な利益率を設定して、運賃額を計算することを推奨します。

4 適正原価 変動費

① 1 km当たり変動費の算出

【国土交通省通達】

- 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。
- 以下の6つの費用を1kmあたりに換算して、算出します。

1 km当たり変動費

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当たり変動費
①燃料費	軽油単価 100円/リットル※ ÷ 燃費 ※令和6年告示では120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 ※車検整備費は固定費計上するケースもあるが、走行距離により変動するため、変動費扱いとする
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当たり費用の合計額 ÷ (1-間接費比率) - 上記5項目の1km当たり費用の合計額

ステップ3 走行距離分の運賃（変動費部分のみ）

1km当たり変動費
× 利益率

×

キロ程、走行キロ

=

運賃のうち、走行距離に係る額

②燃料費

1km当たり燃料費

【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120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】

1リットル当たり燃料単価

÷

燃費（1リットル当たり走行距離）

【ポイント】

- 燃料上昇を考慮し、燃料単価を120円/ℓに上げましたが、仮に120円/ℓを下回ることがあっても、標準的な運賃を減額する必要はありません。

【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、消費税を含まない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まれています。（除外するのは消費税等に限定）
 - ・ 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）÷ 消費量（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。
- **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。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

燃料費	軽油単価	変動幅、燃料サーチャージ制の導入を前提に、全国一律120円/ℓ	100 ⇒ 120 円	19.6 ⇒ 26.8 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		

③ オイル費

1km当たりオイル費

【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】

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

【ポイント】

○ 「1回当たりオイル交換費用」で走行できる距離を求め、上記によりオイル交換1回当たり走行距離を算出する。

【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。
 $\text{オイル購入価格（税抜）} \div \text{調達量（リットル）} = \text{1リットル当たりオイル単価}$
 - ・ オイル単価が不明な場合、国土交通省の数値（585.5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。
- **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（5,130円/回）を活用します。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

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⇒585.5 円	0.4 ⇒ 0.67 円
	1回当たりオイル量	原価調査結果により設定（全国平均値）	20.1⇒21.6 ℓ	
	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⇒5,130 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 ⇒26,518 km	
	算定式	(585.5円 × 21.6ℓ + 5,130円) ÷ 26,518km		

④ タイヤ費

1km当たりタイヤ費

【国土交通省通達】

○原価調査結果により、1km当たりのタイヤ費を算出。

【計算式】

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

【ポイント】

○タイヤの交換距離は、車型、車種ごとに平均的な距離を採用します。

【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。
- ・夏タイヤ、冬タイヤを使い分けしている場合には、平均値、加重平均により算出。
- ・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。

○ **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間接費に加算します。
- ・工賃は消費税等を含まない額。

○ **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、交換する走行距離を各車種×車型ごとに把握します。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

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	4.5 ⇒ 5.8 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		

⑤ 尿素水費

1km当たり尿素水費

【国土交通省通達】

○原価調査結果により、1 km当たりの尿素水費を算出。

【計算式】

尿素水単価

÷

尿素水 1 L 当たり走行距離

【ポイント】

○尿素水は、定期的な給水が必要となるため、交換する走行距離を車両ごと、把握します。

【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 1 L 当たり走行距離(km)**：

- ・各車両の平均的な数値を把握します。

○ **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。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

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⇒95.4 円	0.4 ⇒ 0.3 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⇒334 km	
	算定式	95.4円 ÷ 334km		

⑥車検・修理費

1km当たり車検・修理費

【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】

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

【ポイント】

○ 車検整備費は固定費に分類されることがありますが、走行距離に比例して増減する特性があるため、変動費として処理します。

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

※物価高の影響を受け、高額化している費用のため、運賃交渉では上昇率を提示します。

○ 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。

○ 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。

○ 次回車検・修理までの走行距離（km）：

・ 1 年間の車検整備、一般修理費（定期点検、臨時点検費用）に対応する年間走行距離を把握。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

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	5.7 ⇒ 6.5 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⇒71,728km	
	算出式	(265,112円 + 199,070円) ÷ 71,728km		

⑦ 間接費（変動費分）

1km当たり間接費（変動費分）

【国土交通省通達】

○間接費率を用いて、変動費に対応する間接費額を算出。

【計算式】

$$\text{各変動費の合計値} \div (1 - \text{間接費率}) = \text{間接費を含めた合計値}$$

【ポイント】

○ 固定費分の間接費と、変動費分の間接費は、同じ位置づけの費用で、変動費の場合には1km当たり間接費に換算します。

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

○各変動費の合計値（円/km）

・ 計算された1km当たりの「燃料費、オイル費、タイヤ費、尿素水費、車検・修理費」の合計額を算出します。

○ 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。

・ 国土交通省は、間接費比率を27.92%により算出しています。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

【間接費】 ※施設利用料、施設賦課税、事務員等人件費、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 ⇒ 27.92%
変動費に対応する間接費（km当り）	30,740.1円（変動費合計） ÷ (1-26.79%) = 30,740.1円
	11.2 ⇒ 15.5 円

（参考1）全産業平均と標準的な運賃の間接費の比率の比較

全産業平均 （財務省「法人企業統計調査」2022年度 資本金1億円未満）	標準的な運賃
約30.4%	約27.92%

（参考2）km当り変動費と時間当り固定費の比較

【km当り変動費】 ⇒ 40.1円（変動費） + 15.5円（変動費に対応する間接費） = 55.6円

【時間当り固定費】 ⇒ (9,240,551円（固定費） + 2,437,490円（固定費に対応する間接費）) ÷ 2,086時間 = 5,598円

5 距離制運賃 算出の考え方

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。

$$\text{1時間あたり固定費} \times \text{所定労働時間} = \text{時間費用（固定費）①}$$

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

$$\text{1時間あたり基準外人件費} \times \text{所定外労働時間} = \text{時間費用（固定費）③}$$

原価の合計額
①+②+③

$$\text{原価の合計額} \times \text{適正利益（1+2.98\%）} = \text{距離制運賃}$$

①+②+③

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、復荷がない運行でも、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**について、平均速度により所要時間を求めます。（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。実車距離（キロ程）に対する所要時間を2倍します。

往復 全線高速道路利用を前提とする所要時間設定

- キロ程の長距離化に従い、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が算出されているが、基準運賃には高速道路利用料金は含まれていません。

積込・取卸作業時間を含まない

- 標準的な運賃（基準運賃）には、積込・取卸作業に要する時間が含まれていません。

有料高速道路利用料を含まない

- 標準的な運賃（基準運賃）には、有料高速道路利用料を含めていません。
- 運賃とは別に有料高速道路利用料を収受します。

距離制運賃 キロ程 → 積込場所から取卸場所までの距離

- 走行距離は、積込場所から取卸場所までの距離を設定。
- 車庫から積込場所（運送委託者の指定場所）等の距離は含まれません。
- 車庫から積込場所・取卸場所の区間については、回送料を収受することができます。

待機時間は発着で、各30分、合計60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、各15分、合計30分を含む

- 乗務前後の点呼・整備点検等に要する時間について、各15分、合計30分が含まれています。

6 時間制運賃 算出の考え方

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

$$\text{原価の合計額}_{①+②} \times \text{利益率 (1+2.98\%)} = \text{時間制運賃}$$

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

○ 基礎作業時間を超える場合の加算額は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）】

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・時間に到着した時点から、その作業が終了して車庫に帰着するまでの範囲について計算。
- 時間制運賃の範囲：
荷主等が指定した日時・場所 → 車庫等到着の日時（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

積込料・取卸料、附帯業務料

- 作業時間内における積込料・取卸料、附帯業務について、時間コストは作業時間に含まれていますが、「作業代金」は含まれていないため、作業代金を収受します。告示の「積込料・取卸料」ではなく、別途作業代金を算出します。
- 附帯業務が発生する場合、別途附帯業務料を収受します。

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」の収受は不要です。
- 待機時間、附帯業務時間の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復荷がない、という考え方はありません）
- 申入れ・交渉では、車庫から指定場所までの時間と走行キロに対応する原価が含まれていないことを説明してください。

7 距離制運賃、時間制運賃の計算

中部運輸局 中型車を前提に算出

- ✓ 時間あたり固定費 (8時間制運賃より4,738円/時が算出され、4,700円に端数調整) : 4,700 円
- ✓ 時間あたり基準外人件費 (= 所定外人件費 : 所定内×1.25) : 3,480 円
- ✓ キロあたり変動費 : 41 円
- ✓ 適正利潤率 (年間総費用に対する適正利潤額の割合) : 2.98 %
(上記赤字の単価は、適正利潤2.98%を含む)

距離制運賃額

- ・ 中部・中型車 実車キロ 200km (= 総走行距離400km)
基準内労働時間 : 8時間 基準外労働時間 : 0.72時間
400km ÷ 55.4km/h + 待機時間1時間 + 点呼等30分 = 8.72時間

(1) 固定費

基準内労働時間 8 時間	4,700円 × 8時間	= <u>37,600円①</u>
基準外労働時間0.72時間	3,480円 × 0.72時間	= <u>2,506円②</u>

(2) 変動費

41円/km × 400km = 16,400円③

(3) 運賃額・・・固定費 + 変動費

37,600円① + 2,506円② + 16,400円③ = 56,506円
端数処理の影響で差額 → 56,530円(告示運賃)

時間制運賃額

- ・ 中部・中型車 8時間 130km

(1) 固定費

基準内労働時間 8 時間 4,700円 × 8時間 = 37,600円①

(2) 変動費

41円/km × 130km = 5,330円②

(3) 運賃額・・・固定費 + 変動費

37,600円① + 5,330円② = 42,930円 → 43,230円(告示運賃)

8 距離制運賃額と時間制運賃額の比較

距離制運賃額と時間制運賃額の比較

- ・ 同じ所要時間、走行距離を前提として、距離制運賃と時間制運賃の差を検証すると、ほぼ同水準となる。
- ・ 運賃計算に使用する時間単価、キロ単価は同額であるが、1,240円の差異が発生する要因は、端数処理のため時間加算分が0.28時間分増加していることが主要因。
- ・ 8時間制運賃は同水準であるが、4時間制運賃は同水準とはならない点に留意が必要である。

距離制運賃額

- ・ 関東・中型車 実車キロ 200km (= 総走行距離400km) **60,360円**
基準内労働時間：8時間 基準外労働時間：0.72時間

端数処理の影響で240円の差

時間制運賃額

- ・ 関東・大型車 走行キロ 400km 所要時間 8.72時間の場合
- 基礎額：8時間(基礎作業時間)・130km(基礎走行キロ) **46,640円①**
- 加算額 (適正利潤2.98%を含む)
 - (A)距離加算 (変動費)：超過距離 270km
 $410\text{円}/10\text{km} \times 27 = \mathbf{11,070\text{円}②}$
 - (B) 時間加算 (基準外人件費)：超過0.72時間→1時間に切り上げ
 $3,890\text{円}/\text{時} \times 1\text{時間} = \mathbf{3,890\text{円}③}$
- 運賃額：46,640円① (基準運賃) + 11,070円② (距離加算)
+ 3,890円③ (時間加算) = **61,600円**

第1部 標準的な運賃の理解を深める

Ⅲ 具体的な適用方法

1	適用する運送	・・・	52
2	キロ程等の計算	・・・	53
3	個建運賃	・・・	54
4	運賃割増率	・・・	55
5	待機時間料	・・・	58
6	積込料・取卸料、附帯業務料	・・・	60
7	利用運送手数料	・・・	62
8	有料道路利用料及び実費	・・・	64
9	その他	・・・	65
10	燃料サーチャージ	・・・	66

1 適用する運送

適用する運賃の考え方

- 標準的な運賃は、実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。
- 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随する荷役作業等の諸条件を勘案し、荷主との話し合いで決定。
- ◆ 時間制運賃表が適用される代表的なケース
 - ① 走行キロは短い、車両を時間的に拘束される場合
 - ② 大都市等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

営業所の所在地を管轄する地方運輸局の運賃表を適用

- 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。
- 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¹⁾に運賃を設定。

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・・・キロ程の計算

- 距離制運賃表におけるキロ程（実車距離）の計算
 - ・ 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卸すまでのキロ程（貨物を積載して実際に走行した距離：実車距離）
 - ・ 実運送事業者の営業所（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。
 - 回送料として交渉し收受可能
- 複数箇所を取卸作業を実施する場合
 - ・ 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・・・走行キロの計算

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

【ポイント】

例) 午前10時から4時間制運賃とする場合

①午前10時～正午

（正午まで2時間・・・4時間を下回る場合には加算対象）

②正午～午後2時【加算額】

3 個建運賃

個建運賃を適用する要件

- 個建運賃は、以下の場合に適用する。
 - ・ 単一品目であること
 - ・ 荷姿が一定していること
 - ・ 1個の重量又は容積が一定していること
 - ・ 十分なリードタイムが確保されること等

【ポイント】

- 厳密な要件ではないため、上記要件を具備していない場合でも、輸送条件次第では適用可能です。

基準積載率の設定

- 基準運賃から個建単価を算出する際の割合（基準積載率）を80%に設定した場合、各荷主の運賃は1両貸しよりも安価となり、積載率が80%を超える場合には運送事業者においても基準運賃を超える運賃を収受することが可能です。
- 基準積載率は各荷主の一回当たりの最低荷量、平均荷量等を考慮し算出します。

基準積載率の設定

- 個建運賃を適用する場合は、荷主との協議において、最低積載個数又は重量の設定と同量に満たない場合（ゼロの場合を含む）の最低保証料の収受、積載個数等による変動単価の適用等について、事前に協議し、合意します。

4 運賃割増率

①速達割増等

速達割増（通常よりも短いリードタイムの輸送依頼）

- 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の依頼があった場合の速達割増を設定。
- 前提として、労働基準法、改善基準告示、道路交通法等の関係法令の遵守は必須です。

積合せ輸送における十分なリードタイム確保による割引設定

- 積合せを前提として、荷主が十分なリードタイムを確保可能な輸送を希望した場合には、割引率を適用できます。

有料道路を利用しない場合の割増設定 → 2割以上

- 荷主において一定のリードタイムを確保した場合であっても、有料道路の利用を認めない場合は、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、有料道路を利用しない運送については、割増運賃を設定できます。
- 「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（キロ程20km区分の平均走行速度）を適用して再計算することで、有料道路を代替する一般道のキロ程に対応した運賃に2割以上の割増とすることが考えられる。長距離になるに従い、3割、4割・・・と割増率は増加します。

4 運賃割増率

② 特殊車両割増

6つの特殊車両割増

- トラック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、冷蔵車・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。海上コンテナ輸送車、セメントバルク車、ダンプ車、コンクリートミキサー車、タンク車についても割増率を設定している。

告示内容

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車の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車の3割
化成製品輸送車	大型車又はトレーラー車の4割
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラー車の5割以上

※高圧ガス輸送車については、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。

上記6車型以外の特殊車両割増

- 上記6車型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、各事業者の原価を反映した別途原価計算を行うことが望ましい。

【ポイント】 <参考割増率>

- ・ 平車（平ボディ） 2割増（小、中、大型車、トレーラー）
- ・ クレーン搭載車両（例：ユニック車） 3割増（小、中、大型車）
- ・ 塵芥車 3割増（小型車、中型車）
- ・ 鋼材輸送 3～5割増（大型車、トレーラー）
（調査結果に基づき原価計算を実施し、算出）

4 運賃割増率

③ 休日割増、深夜早朝割増

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、日曜祝日の0時から24時の間に運送した距離に対応した運賃額となる。

【ポイント】

- 告示は、距離制運賃を対象に、運送した距離が対象となっています。
- 運転者の法定休日、所定休日が平日の場合、休日出勤となり割増率が必要となるため、荷主都合で休日の運転者を従事させる必要がある場合には、荷主等と協議を実施してください。
- 時間制運賃の場合は、運送した距離ではなく、従事した時間が割増率の対象となります。

深夜・早朝割増

- 距離制運賃においては、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、労働基準法に定める午後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。

【ポイント】

- 告示は、距離制運賃を対象に、運送した距離が対象となっています。
- 荷主に対しては予め協議を実施し、深夜・早朝割増の適用をルール化します。
- 時間制運賃の場合は、運送した距離ではなく、従事した時間が割増率の対象となります。

5 待機時間料

距離制運賃：30分を超過する場合、待機時間料を設定

- 運転者の長時間労働の主な要因の一つとして、発地又は着地における長時間の荷待ちが挙げられるが、運転者が荷主の責により待機した場合、運送事業者は、待機時間に応じた料金を荷主から収受するべきである。
- 運送事業者が荷待ちに係る適正な対価を収受できる環境や、荷待時間の削減等、長時間労働の改善に向けて荷主と運送事業者が連携して取組を進める環境を整備す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。

距離制運賃：待機時間料の設定方法

- 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(1.25倍適用)に利益率を加味して算出した。
- 労働基準法第37条に基づく割増賃金の支払いの必要性を考慮して、待機時間料の適用となる時間と積込料・取卸料の対象となる時間の合計が2時間を超える場合における30分ごとの料金として、基準内人件費×1.5により算出した基準外人件費に利益率を加味して算出した。

【ポイント】 <割増率>

合計2時間以内単価 基準内人件費単価 × **1.25**

合計2時間超単価 基準内人件費単価 × **1.5**

◆ 【待機時間料】 (告示)

30分当たり単価	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)
積込時間等と併せて 合計2時間以下の適用単価	1,680円	1,760円	1,890円	2,220円
積込時間等と併せて 合計2時間超の適用単価	2,010円	2,110円	2,270円	2,670円

距離制運賃：待機時間料は荷主原因によるものに限定

- 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て行う。
- 運送事業者側が約束の時間前に車両が到着した場合、荷主側の責によらないため、待機時間料の算定の対象外となる。

距離制運賃：渋滞等により労働時間が長時間化、追加費用が発生した場合

- 予め距離制運賃表を適用する運送において、予期せぬ渋滞等により運行が長時間化し、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。
- 想定以上の時間を要した場合、荷主との合意を前提に、待機時間料に準じて追加的に料金を収受することや、事後的に時間制運賃表により清算を行うこと等を妨げるものではない。

【ポイント】

- 運転者が積込時・取卸時に作業を実施しない場合の立ち合い時間については、待機時間料を適用して収受できるよう話し合いを展開しましょう。

時間制運賃における待機時間の考え方

- **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にのみ、**加算額の収受**により対応する。

【ポイント】

- 時間制運賃には告示の「待機時間料」を適用しない。
8時間（もしくは4時間）を超過した場合に、加算額を適用、収受。

6 積込料・取卸料、附帯業務料

運送と運送以外の役務

- 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
→運賃は「車上受け、車上渡し」に限定（養生作業は運賃に含む）
- 運送以外の役務として、運賃とは別にこれらに係る料金を収受する必要がある。
- ◆ 積込作業、取卸作業
- ◆ 附帯業務：荷造り、仕分け、検収・検品、アイテム別パレット積み、段積み、段落とし 他多数（養生作業は含まない）

積込・取卸等作業時間、待機時間の合計2時間超の単価を設定

- 待機時間料と積込料・取卸料については各料金の対象となる合計時間が2時間を超える場合の料金を設定。なお、待機時間料×1.192（手荷役）、待機時間料×1.237（機械荷役）により設定。
- この場合において、安全対策を施した積込み、取卸し等、品目や業種等の特性上やむを得ない事情がある場合においては適用しないことも考えられる。

◆ 距離制運賃における【積込料・取卸料】（告示）

30分当たり単価		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)
待機時間と併せて 合計2時間以下の適用単価	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	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
待機時間と併せて 合計2時間超の適用単価	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	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円

積込料・取卸料は、公共工事設計労務単価表（東京）を活用

- 荷役作業に係る対価を確実に収受するため、**積込料・取卸料**については、待機時間料単価を基準として、「令和5年3月から適用する**公共工事設計労務単価表（東京）**」における職種・作業内容から、運転手（一般）を基準とした倍数（手荷役1.192倍、機械荷役1.237倍）を適用し、30分ごとの料金を設定した。

（出所：「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」提言）

荷主都合による「宵積み（よいづみ）」の運賃、料金

- **荷主都合に起因して、運送開始前日の積込作業等を実施する場合は**、当該作業に要した距離・時間に相当する運賃及び積込料、取卸料を収受する必要がある。加えて、車両への貨物の留置時間について、時間制運賃相当額から人件費、変動費相当額を除いた留置にかかる料金を収受することも考えられる。
- 宵積み（よいづみ）の費用積算根拠（①～④）
 - ◆ ①当該作業に要した距離・時間に相当する運賃及び②積込料、取卸料（待機時間料等）、③待機時間料の合計額、④車両への貨物の留置時間（時間制運賃相当額から人件費、変動費相当額を除いた留置にかかる料金・車両チャージ）

その他附帯業務に係る具体的な料金の設定の考え方

- **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発生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。
- 具体的な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等が考えられる。

7 利用運送手数料

利用運送手数料の考え方

- 標準的な運賃は実運送を担う運送事業者が収受すべき適正な運賃水準である。

【ポイント】

- 基準運賃は、実運送事業者が収受することを想定に標準的な運賃が作成されている。

- 運送を受託した運送事業者や利用運送事業者が、他の運送事業者に運送を再委託する場合に、備車に係る手数料を収受する場合には、その金額を、運送の対価として収受した運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして、荷主から収受することが適切である。

【ポイント】

- 荷主からの収受額：基準運賃 + (利用運送手数料 (10%) × (委託数 - 1)) 例：元請→1次→2次が輸送する場合、委託数は3。

- 備車に係る対価としての利用運送手数料を新たな運賃項目として設定し、運賃とは別に収受することとした。

【ポイント】

- 利用運送手数料を10%として告示

- 利用運送手数料 **運賃×10%を運賃とは別に収受**

利用運送手数料の收受

○ 利用運送手数料の水準は、原価調査結果における平均的な手数料の水準を考慮し、運賃の10%とした。

【ポイント】

○ 告示に示された10%が基礎となり、実態に即して定額、割増、割引による水準を設定できます。

○ 多重下請構造下にあっては、元請事業者は、当該水準を参考に、必要な利用運送手数料を積み上げた金額を運賃に上乗せして荷主と交渉を行うことが求められる。

【ポイント】

○ 元請事業者は、利用運送手数料を考慮して運賃交渉を展開する必要があります。

○ 特別な手配を要する利用運送を行う場合は、別途見積もった手数料を收受することを妨げるものではない。

【ポイント】

○ 合理的な理由があれば、手数料として10%超の水準となることが容認されます。

8 有料道路利用料及び実費

有料道路利用料

○ 有料道路を利用した区間の料金について、「別に定めるところ」については下表に記載のあるウェブサイト等によるものとし、本表を活用して計算した上で、運賃とは別に収受する。なお、**有料道路利用料の収受が認められない運送については、2割以上の割増を適用**する。

	掲載サイト	掲載HPアドレス	QR	主な掲載路線
料金検索サイト	NEXCO東日本	https://www.driveplaza.com/dp/SearchTop		全国 注)下記サイト掲載有料道路は検索対象外 https://www.driveplaza.com/search/exclude_road
料金表一覧掲載サイト	NEXCO東日本	https://www.driveplaza.com/search/e_tolls/		道央道・札幌道・道東道・日高道・宗谷留萌道・道石道・八戸道・青森道・百石道・磐城道・仙台(東部・北部・南部)・三陸道・山形道(宮城川崎～月山)・東北中央道・秋田道・湯沢横手道・日東道・秋田外環状道・琴丘能代道・東北道・北関東道・関越道・東水戸道・常磐道・関越道・東関東道・関越道・新空路道・中央道・上信越道・長野道・平蕨東金道・富津鞍山道・鞍山道・アケア道・京葉道・東三京道・横浜新道・横浜横須賀道・外環道・北陸道・日東道
	NEXCO中日本	https://www.c-nexco.co.jp/navi/toll/		東名高速道・新東名高速道・関越道・東海北陸道・伊勢湾岸道・名神高速道・東海環状自動車道・中央自動車道・東名阪道・伊勢道・紀勢道・名二環・舞鶴若狹道
	NEXCO西日本	https://www.w-nexco.co.jp/search/price_list/		名神・新名神・京都縦貫道・京浜バイパス・中環道・山陽道・舞鶴若狹道・関西空港道・阪和道・中環道・山陽道・岡山道・美子道・浜田道・広島道・広島宮島道・江津道・尾道道・九州道・安芸道・山陽道・松江道・広島島道・高松道・高知道・寺泊小松道・徳島道・松山道・徳島南部自動車道・東九州道・徳田道・宇佐別府道・南九州道・宮崎道・東九州道・豊後道・長崎道・大分道・宇留道

請求する料金について

【ポイント】

- 有料高速道路料として、請求する額については、基本料金、時間帯割引後の料金、大口多頻度割引適用後の料金など、複数の料金水準があるため、料金の種類を特定するために、慎重に協議を実施します。
- 「実費」とした場合、上記の料金のうち、何をもって実費とするか、予め協議して、確定しておく必要があります。

9 その他

フェリー利用料、宿泊費等

- フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送の実施に伴う施設使用料等については、運賃とは別に実費として収受することとした。
- 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等、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。

その他実費

- 標準的な運賃の設定に当たって、従来の商慣習上、運送に一定の資格や措置を要する場合等、個々の運送の実情によるコストの変動に応じて、運賃計算方法の特例や、各種割増（品目割増、特大品割増、冬期割増、悪路割増等）・割引等が行われる場合がある。

【ポイント】

- 実費として請求するケース、コストアップ分を割増として請求するケースなど、複数パターンがあるため、荷主と十分な協議を実施します。
- 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。

【ポイント】

- 運送実態を踏まえ、実態に即した運賃・料金設定、収受のためのルールを協議し、設定します。

10 燃料サーチャージ

- 標準的な運賃における基準運賃は軽油価格120円/Lにより計算されているため、燃料サーチャージの基準価格も120円/Lと整合性が確保されています。

【ポイント】

- 燃料サーチャージについて、告示内容を参考に、荷主等と話し合いを実施します。
- 基準運賃の満額を収受できない場合には、基準価格120円/Lを採用する必要はありません。

燃料サーチャージ

燃料サーチャージについて（参考例）

1. 以下の算出方法による。

基準価格：120.00 円/L スタンド価格による。

改定する刻み幅：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、翌月から廃止する。

計算式：（距離制運賃）

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。

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	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	—
～ 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

※算出上の代表価格は、刻み幅の中間値とした。

※算出上の燃料価格上昇額は、（算出上の代表価格－基準価格）とした。

※軽油価格が 205.00 円/L を上回った場合は、改定の刻み幅 5.00 円/L の幅で算出上の代表価格及び算出上の燃料価格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。

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

4. 時間制運賃を算出する上での条件（平均走行距離）は以下のとおり。

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

5. 端数処理等

端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

第1部 標準的な運賃の理解を深める

IV 標準的な運賃の活用、手続等

1	標準的な運賃の活用	・・・	70
2	標準的な運賃の活用に係る手続	・・・	71
3	行政処分等との関係	・・・	72

1 標準的な運賃の活用

標準的な運賃活用にあたり、自社原価の計算による運賃・料金設定

- 標準的な運賃は、実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。
- 運送事業者がこれを活用するにあたり、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することが望ましい。
- 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）」も参考にします。



原価変動に即した運賃・料金を見直すために、定期的に協議を実施

- 実運送事業者が適正な運賃を収受するためには、運送事業者は車両調達価格、社会保険料、人件費等の運送原価の変動に対応するため、毎年運賃及び料金を必要に応じて見直し、荷主・運送事業者が定期的に交渉・協議することが重要となる。

2 標準的な運賃の活用に係る手続

運賃料金の届出

- 実際に適用する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。（事後届出）

新・標準的な運賃に関する届出

- 令和2年4月24日告示の標準的な運賃にて届出した運送事業者については、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。このため、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はその旨を記載した届出を行う必要がある。

【ポイント】

- 事業者の負担を軽減するための「みなし規定」ですが、告示内容を網羅する運賃料金適用方に見直す場合には、届出が必要となります。

使用する約款、掲示

- 標準的な運賃と同様の運賃を設定する場合には、運賃と料金とを区分して収受する旨及び利用運送手数料を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。令和6年3月22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。

【ポイント】

- 約款は、運送部門の従業員21名以上かつWEBサイトを保有する場合には、WEBによる公開が義務付けられています（罰則あり）。

3 行政処分等との関係

標準的な運賃活用にあたり、自社原価の計算による運賃・料金設定

- 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等、ペナルティを伴うものでない。

運送事業者に対する行政処分

- 運送事業者において、事業用自動車の必要な点検整備の未実施、最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い、社会保険への未加入等により不当に原価を抑えて事業を行う等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。



法令違反となる取引条件の設定

- 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・過積載運行を招く等、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に基づく荷主への要請等を行う。

運賃改定の根拠を明確に示す

【ポイント】

- 「標準的な運賃」の運賃表をそのまま示しても、荷主から受け入れてもらえないケースが多い状況です。これは「標準的な運賃の運賃表」そのものを値上げの根拠にしているため、運賃引き上げの理由とみなされないためです。

運賃転嫁への取組み

【ポイント】

- 原価上昇分の転嫁ができず、必要な原資が得られない場合、事業継続が困難化することから、点検整備の未実施、社会保険料未加入等の問題が発生するケースが多い。
- 法令事項を遵守していない場合、行政処分を受けるため、運賃転嫁を徹底しなければならない。

関係機関に相談しましょう

【ポイント】

- 荷主等に原価上昇分の転嫁を申し入れても、ゼロ回答を繰り返すケースがあり、運送事業者の自助努力では対応できないケースがあります。その場合には、国土交通省（運輸支局）、公正取引委員会（地方事務所）、中小企業庁（地方経済局）、下請けかけこみ寺、よろず支援拠点等に相談しましょう。

◎適正取引支援サイト
(QRコード)



第2部 標準的な運賃を活用する

V 運送条件を踏まえ 標準的な運賃を計算する

1	標準的な運賃の基本計算例	・・・	76
2	「標準的な運賃」計算シート	・・・	82
3	標準的な運賃 基準運賃計算シート利用方法	・・・	84
4	標準的な運賃基準運賃+諸料金計算シート	・・・	86
5	標準的な運賃の具体的な計算例	・・・	92
6	標準的な運賃「原単価」の算出	・・・	104
7	標準的な運賃の原単価を活用した運賃計算による提案	・・・	106

1 標準的な運賃の基本計算例①

距離制運賃

前提条件

- 車 種 : 大型車 ドライバン (愛知県→広島県)
- キロ程 : 532km
- 附帯業務等 : 積込・取卸作業 なし
- 待機時間 : 出発時60分 到着時30分
- 積込・取卸時間 : 積込30分(フォークリフト) 取卸30分(フォークリフト)
- 有料道路利用料 : 18,300円(実費)

<基準運賃の算出>

- 手順① 【中部・大型車・550km】 (告示「運賃表」より算出)
※532kmを切上げ処理し、「550km」とします。
→ 基準運賃 173,290円①

<待機時間の算出>

- 手順② 【大型車】 (告示「待機時間料」より算出)
出発時 60分-30分=30分 → 1,890円②/30分 (2時間以内単価)
到着時 30分-30分=0分

<積込料・取卸料の算出>

- 手順③ 【大型車】 (告示「積込料・取卸料」より算出)
積込料 2,340円/30分
取卸料 2,340円/30分 → 2,340円+2,340円=4,680円③

<実費の算出>

- 手順④ 高速道路料金 18,300円 (片道) = 18,300円(税込)④

<消費税の算出>

- 手順⑤ (①+②+③) = 179,860円 → 端数処理 180,000円
180,000円×1.1 = 198,000円⑤
※消費税は端数が生じた場合、四捨五入して1円単位にします。

<合計額の計算>

- 手順⑥ 請求額の算出
198,000円⑤ + 18,300円④ = 216,300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)

時間制運賃

前提条件

- 車 種 : 中型車 ドライバン (近畿)
- 走行キロ : 作業時間9時間 走行キロ200km
- 附帯業務等 : なし
- 有料道路利用料 : 1,350円 × 2回利用(実費)

<基準運賃の算出>

- 手順① 【近畿・小型車・基礎作業8時間】 (運賃表より選択)
※作業時間9時間 8時間運賃 + 1時間加算、距離加算70km
→ 43,920円 + 3,600円 + (410円 × 7) = 50,390円①

<実費の算出>

- 手順② 高速道路料金 1,350円 (片道) × 2 = 2,700円(税込)②

<消費税の算出>

- 手順③ 消費税の算出
基準運賃額 50,390円① → 端数処理 50,500円③
50,500円③ × 1.1 = 55,550円④
※消費税は端数が生じた場合、四捨五入して1円単位にします。

<合計額の計算>

- 手順④ 請求合計額の算出
55,550円④ + 2,700円② = 58,250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)

1 標準的な運賃の基本計算例②

1

特殊車両割増の適用

前提条件

- 車種：大型車 大型ダンプトラック（徳島県）
- 時間制運賃：7時間30分／走行キロ：90km
- 待機時間、積込・取卸作業なし
- 有料道路利用料 3,000円(実費)

- 手順① 契約時間 30分を切り上げして、8時間とする
- 手順② 【徳島県→四国運輸局・大型車・8時間】
→ 53,870円①
- 手順③ 特殊車両割増 $53,870円① \times 20\% = 10,774円②$
- 手順④ 有料道路利用料 3,000円を加算④
- 手順⑤ 合計額を算出 74,500円⑤

運賃	運賃	53,870	①
	特殊車両割増	10,774	②
料金	積込料	-	
	取卸料	-	
小計		64,644	
端数処理		65,000	
消費税額（10%）		6,500	
実費（消費税を含む）		3,000	④
合計		74,500	⑤

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

2

往復割引の適用

前提条件

- 車種：大型車 ドライバン（北海道）
- 距離制運賃：キロ程：100km×2回
- 待機時間 積込時 30分 到着時 30分
- 積込時立会い時間 30分 取卸時立会い時間 30分
- 有料道路利用料 2,000円×2回(実費)

- 手順① 【北海道・大型車・100km】（運賃表より選択）
→ $45,470円 \times 2回 = 90,940円①$

- 手順② 往復割引適用
 $90,940円① \times 2回 \times \blacktriangle 20\% = \blacktriangle 18,188円②$

- 手順③ 待機時間 $30分 - 30分 = 0分 \times 2 = 0分③$
待機時間（立会い時間分） $30分 \times 2回 = 60分$
 $1,890円 / 30分 \times 2 = 3,780円④$

- 手順④ 有料道路利用料 $2,000円 \times 2 = 4,000円$ を加算⑤

- 手順⑤ 合計額を算出 88,700円⑥

運賃	運賃	90,940	①
	往復割引	-18,188	②
料金	待機時間料	0	③
	待機時間料	3,780	④
小計		76,532	
端数処理		77,000	
消費税額（10%）		7,700	
実費（消費税を含む）		4,000	⑤
合計		88,700	⑥

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

3

個建運賃の適用

○告示の個建運賃の計算式に即して算出する。

○個建運賃の計算式

(車種別のキロ程に応じた距離制運賃又は車種別の時間制運賃のいずれか及びこれらの運賃に付随する料金)

÷ { (最大積載個数又は重量) × 基準積載率 (〇〇%) }

配送における個建運賃の設定 (ケース数)

前提条件

- 車種：中型車 ドライバン (群馬県)
- 時間制運賃：8時間／走行キロ：130km
- 有料道路利用料 4,000円(実費)
- 最大積載ケース数 500ケース 基準積載率 80%

手順① 【群馬県→関東運輸局・中型車】

8時間/130km → 46,640円①

積込・取卸作業は8時間以内で実施する場合別途収受

消費税 端数調整後 47,000円×1.1=4,700円②

有料道路利用料 4,000円③

合計額を算出 55,700円④

手順② 1ケース当たり単価

55,700円 ÷ (500ケース×80%) = 139円/ケース

運賃	運賃	46,640	①
料金	積込料	-	
	取卸料	-	
小計		46,640	
端数処理		47,000	
消費税額 (10%)		4,700	②
実費 (消費税を含む)		4,000	③
合計		55,700	④

(※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)

1 標準的な運賃の基本計算例③

4

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、**伝票の受渡等完了等の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、附帯業務回数を把握し、平均回数を算出。
- 上記の平均時間及び平均距離を基礎に、距離制運賃を求める。
積込・取卸作業及び附帯業務の所要時間及び内容を踏まえ、1回当たりの妥当な単価を検討。このとき、「**時間+作業代金**」を求める。

距離制運賃：複数箇所での積込・取卸作業を適用

前提条件

- 車種：大型車 冷凍冷蔵車（鹿児島県 → 九州運輸局）
- 距離制運賃：距離：1,400km 394,150円
- 復荷：荷主は確保できない（紹介なし）
- 積込作業時間 30分（フォークリフト）
- 取卸作業時間 30分（フォークリフト）
- 待機時間等 積込時 30分 取卸時 30分
- 有料道路利用料 35,000円（片道・実費）

手順① 距離制運賃 1,400km 394,150円①

手順② 特殊車両増 20% 78,830円②

手順③ 積込時 30分 2,340円③

手順④ 取卸時 30分 2,340円④

手順⑤ 有料道路利用料 35,000円⑤を加算

手順⑥ 合計額を算出 560,800円⑥

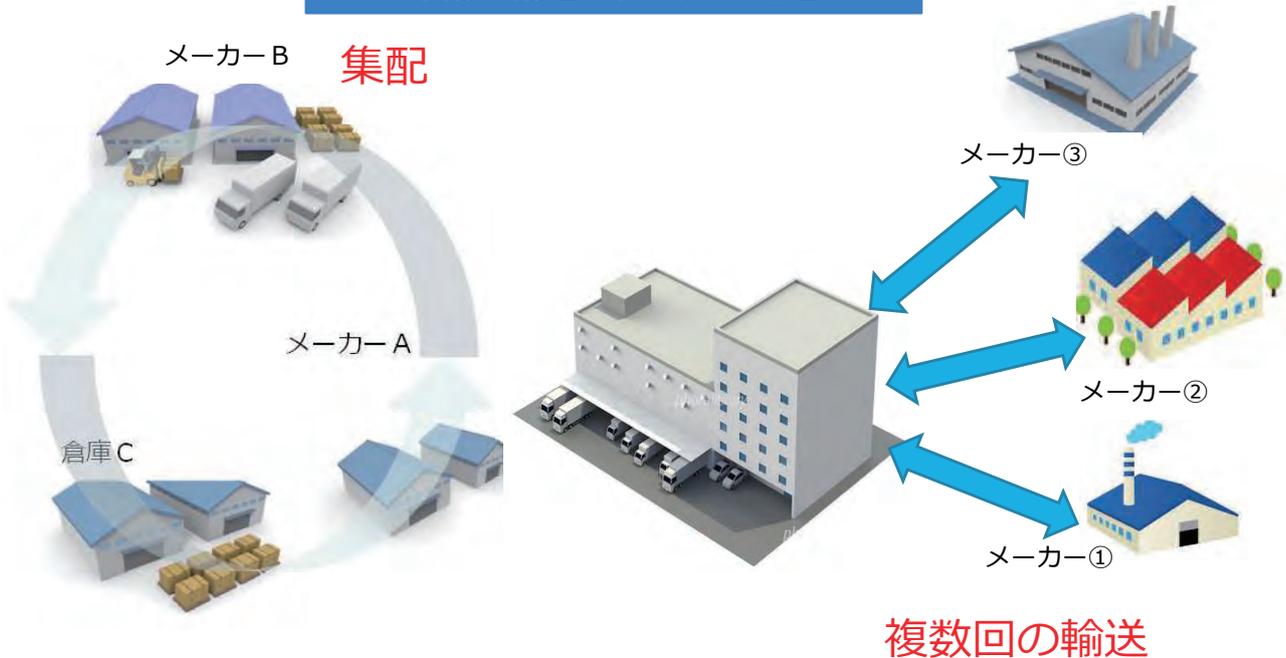
運賃	運賃	394,150	①
	特殊車両割増	78,830	②
料金	積込料	2,340	③
	取卸料	2,340	④
小計		477,660	
端数処理		478,000	
消費税額（10%）		47,800	
実費（消費税を含む）		35,000	⑤
合計		560,800	⑥

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

5

ミルクラン方式による調達物流

集配・配送、複数回の輸送



時間制運賃：複数箇所での積込・取卸作業を適用

前提条件

- 車種：中型車 冷凍冷蔵車（愛知県→中部運輸局）
- 時間制運賃：7時間30分／運送距離：80km
- 積込作業：340円×3回（30分×3回）
- 取卸作業：340円×3回（30分×3回）
- 有料道路利用料：3,000円（基本料金）

- 手順① 契約時間 30分を切り上げて、8時間とする
- 手順② 【中部・中型車・8時間】 43,230円①
- 手順③ 特殊車両割増 43,230円①×20% = 8,646円②
- 手順④ 積込・取卸作業は8時間以内で実施する場合
「作業代金」を別途収受
積込料 340円 × 3回 = 1,020円③
取卸料 340円 × 3回 = 1,020円④
- 手順⑤ 有料道路利用料 3,000円⑤を加算
- 手順⑥ 合計額を算出 60,200円⑥

運賃	運賃	43,230	①
	特殊車両割増	8,646	②
料金	積込料	1,020	③
	取卸料	1,020	④
小計		53,916	
端数処理		54,000	
消費税額（10%）		5,400	
実費（消費税を含む）		3,000	⑤
合計		62,400	⑥

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

2 「標準的な運賃」計算シート

○ 標準的な運賃を計算するシートは、以下のように2種類あり、活用目的により、計算シートを選択してください。

① 基準運賃 計算シート

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。

② 基準運賃+諸料金 計算シート

現在の取引条件を踏まえ、待機時間、積込・取卸作業、附帯業務等を入力することで、基準運賃に加え、諸料金まで算出できる計算シートです。

○ 計算シートには個建運賃計算ができるものがあります。

標準的な運賃 計算シート

1 基準運賃 計算シート

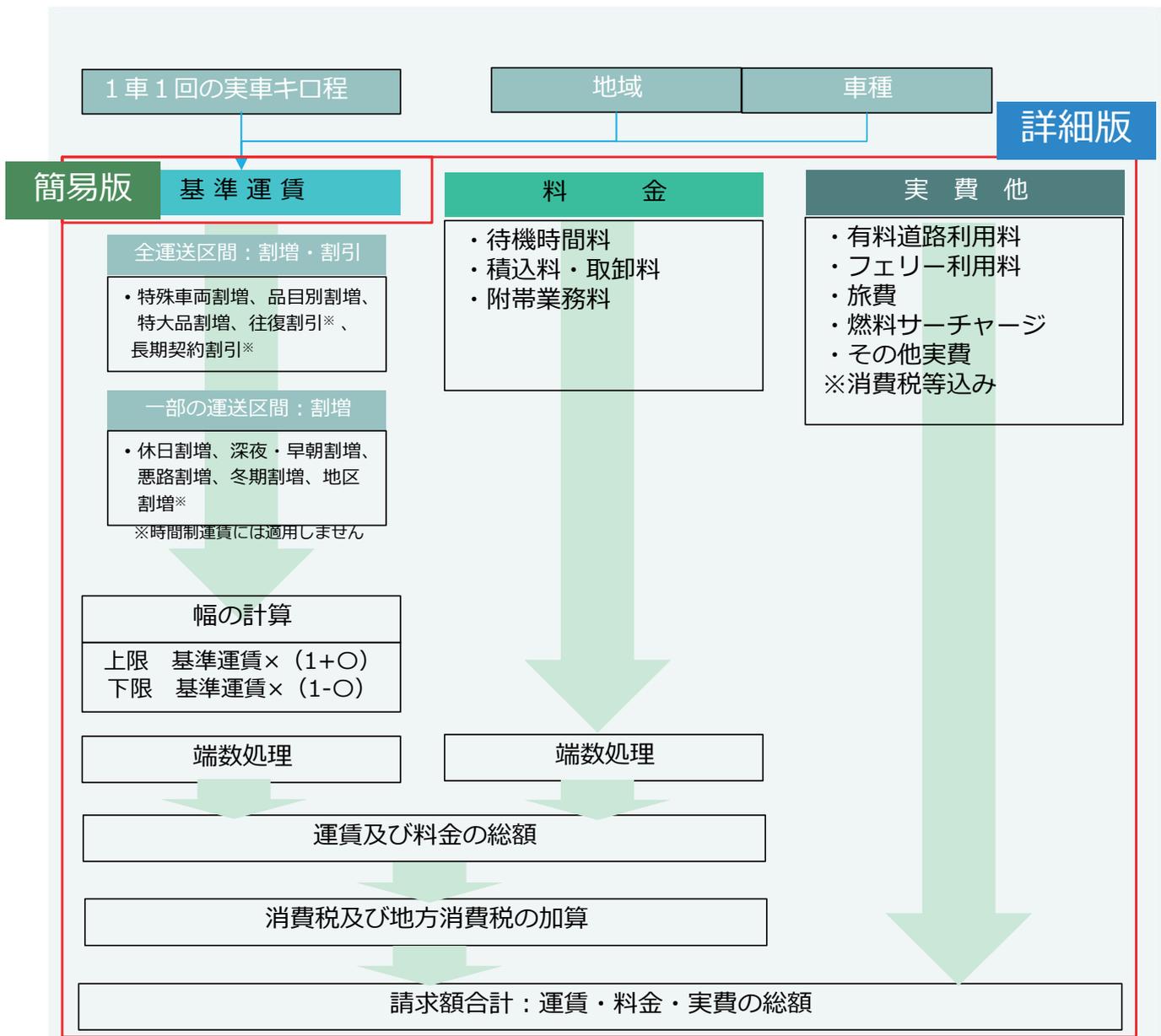
➡ 基準運賃のみを算出

2 基準運賃+諸料金 計算シート

➡ 基準運賃
+ 割引・割増、料金、実費を算出

- 「**基準運賃計算** シート」は、基準運賃のみを算出対象としており、お試し利用にご活用ください。
- 「**基準運賃+諸料金計算** シート」は、基準運賃に加え、割増・割引、諸料金、実費の3つが追加され、取引条件見直し、運賃交渉に、ご活用ください。

標準的な運賃 計算シート 計算範囲



3 標準的な運賃 基準運賃計算シート利用方法

基準運賃計算シートの画面イメージ

※赤字は必須入力

1

管理番号	車番、ナンバー等	
営業所の所在地	都道府県	青森県
車両情報	単車・トレーラー	単車
	最大積載量(トン単位)	10.00トン
	車両総重量(トン単位)	24.00トン
発着地	発地	
	着地	
距離制運賃:算出条件	実車キロ程	325km
時間制運賃:算出条件		
1日目	拘束時間	8.00時間
	走行キロ	325km
2日目	拘束時間	8.00時間
	走行キロ	325km
収受・見積/運賃単価(消費税等込)		125,000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
	適用車種区分	大型車
距離制運賃 算出額	基準運賃額	108,580
	端数処理後①	109,000
	消費税及び地方消費税②	10,900
	合計額(①+②)	119,900
時間制運賃 《1日目》	基本料金	52,610
	時間加算額	0
	距離加算額	12,600
	小計③	65,210
時間制運賃 《2日目》	基本料金	52,610
	時間加算額	0
	距離加算額	12,600
	小計④	65,210
時間制運賃 合計額	合計額(③+④)	130,420
	端数処理後⑤	130,500
	消費税及び地方消費税⑥	13,050
	合計額(消費税加算⑤+⑥)	143,550
実勢運賃額、見積運賃額 との比較	距離制運賃との比較	+5,100
	格差率(格差額÷収受運賃等)	+4%
	時間制運賃との比較	▲18,550
	格差率(格差額÷収受運賃等)	▲15%

※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日目の入力不要。
・距離制、時間制の各運賃を比較することができます。

・現在収受している運賃単価、見積の運賃単価を入力します。

・算出条件は、都道府県により管轄運輸局、最大積載量及び車両総重量から適用車種区分が自動選択されます。

・距離制運賃は、基準運賃額、消費税等、合計額が算出されます。

・時間制運賃は、基準運賃額、時間/距離間の加算額、消費税等、合計額が算出されます。

・1日目のみ入力した場合、計算結果には2日目は算出されません。

・現在収受している運賃額、見積額と比較した額が算出され、標準的な運賃を基準に、現行の運賃単価の水準を判定できます。

算式：収受・見積額 - 距離制/時間制の運賃（消費税加算後の合計額）

格差率：上記差額 ÷ 標準的な運賃額

4 標準的な運賃基準運賃+諸料金計算シート

①条件設定シートへの入力

ステップ1：条件設定シートへの入力手順は以下の通りです。

- ① 下段の「前提条件」タブをクリック。以下の画面イメージのシートを確認します。
- ② 「標準的な運賃を算出するための条件設定シート」で、自社の前提条件となる数値を入力します。

ステップ1：条件設

標準的な運賃を算出する

	項目	単位	
距離制運賃	積込・取卸料金 2時間まで(30分単価)	金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレ
	積込・取卸料金 2時間超(30分単価)	金額	
	積込・取卸料金 2時間まで(30分単価)	金額	手積みの場合
	積込・取卸料金 2時間超(30分単価)	金額	
	附帯作業料金 2時間まで(30分単価)	金額	時間コスト+作業代
	附帯作業料金 2時間超(30分単価)	金額	時間コスト+作業代
	待機時間料 2時間まで(30分単価)	金額	入力数値は告示内容
	待機時間料 2時間超(30分単価)	金額	入力数値は告示内容
	地区割増(1回当たり単価)	金額	1回当たり単価を入
時間制運賃	積込・取卸料金(30分単価)	金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレ
		金額	手積みの場合
	附帯作業料金(30分単価)	金額	作業代金のみを入力
燃料サーチャージ	平均燃費	距離	車種ごとの平均燃費
割増率	速達割増等	比率	参考)告示:2割(
	休日割増	比率	参考)告示:2割(
	深夜・早朝割増	比率	参考)告示:2割(
	悪路割増	比率	参考)H11:3割(
	冬期割増	比率	参考)H11:2割(
	特殊車両割増:高圧ガス50%超設定	比率	5割増以上の割増率
割引率	往復割引【距離制運賃のみ】	比率	参考)H11:2割(
	長期契約割引【距離制運賃のみ】	比率	参考)H11:1.5割
上限下限率	上限運賃	比率	参考)H11:1割(
	下限運賃	比率	参考)H11:1割(

- 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。

定シートの入力

ための条件設定シート

	小型車	中型車	大型車	トレーラー
ーンを使用した場合	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円
金を入力	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
金を入力	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円
	1,680円	1,760円	1,890円	2,220円
	2,010円	2,110円	2,270円	2,670円
力	500円	1,000円	1,500円	2,000円
ーンを使用した場合	400円	420円	450円	530円
	320円	340円	370円	430円
	1円	1円	1円	1円
を入力	7.84km/ℓ	6.19km/ℓ	3.77km/ℓ	2.73km/ℓ
20%)	20%			
20%)	20%			
20%)	20%			
30%)	30%			
20%)	20%			
	60%			
20%)	20%			
(15%)	15%			
10%)	10%			
10%)	10%			

4 標準的な運賃基準運賃+諸料金計算シート

② 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

管理番号	車番、ナンバー等	大宮100 7777
営業所の所在地	都道府県	埼玉県
車両情報	単車・トレーラー	単車
	車型(特殊車両の場合、入力)	ドライバン(特殊車両でない)
	最大積載量(トン単位)	13.00トン
	車両総重量(トン単位)	23.00トン
発着地	発地	大宮
	着地	大阪
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	495km
割増・割引の適用	特殊車両割増	
	速達割増等	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(%)	
	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	待機時間料(出発時)	1.00時間
	積込作業の時間	1.00時間
	→積込方法:リフト等、手積み	リフト、クレーン等
	附帯作業の時間(出発時等)	
	待機時間料(到着時)	1.00時間
	取卸作業の時間	1.00時間
	→積込方法:リフト等、手積み	リフト、クレーン等
	附帯作業の時間(到着時等)	
利用運送手数料(比率:%)	10.0%	
実費	高速道路利用料金	10,000円
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>	
	車両回送料金	
	旅費(宿泊が発生する場合)、日当	
	一時保管料金	
	宵積み料金(車両チャージ料)	
	その他費用	
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)		200,000円

実態に即して入力

※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

入力の留意事項

計算シートダウンロード（無料）
入手先 → <http://運賃原価.com/>

・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運行での附帯業務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。

4 標準的な運賃 詳細版計算シート利用方法

③算出結果の確認

ステップ3：算出結果の確認

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	基準運賃額①	167,860
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
	速達割増等	33,572
	品目別割増	0
	特大品割増	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	33,572
	合計額(①+②)	201,432
	端数処理後: 基準運賃額 計③	201,500
料金	待機時間料(出発時)	945
	積込作業料	2,340
	附帯作業料(積込時)	0
	待機時間料(到着時)	945
	取卸作業料	2,340
	附帯作業料(積込時)	0
	利用運送手数料	16,786
	小計	23,356
	端数処理後: 料金額 計④	23,500
運賃・料金 合計額、消費税等	合計額(運賃・料金)(③+④)	225,000
	消費税及び地方消費税	22,500
	合計額⑤	247,500
実費(消費税を含む)	高速道路利用料金	10,000
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>	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
	宵積み料金(車両チャージ料)	0
	その他	0
	燃料サーチャージ	0
実費額 計⑥	10,000	
請求額・見積額 総計(⑤+⑥)	257,500	
上限運賃 下限運賃	上限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	222,000
	上限運賃額による合計額(税込)	280,050
	下限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	222,000
	下限運賃額による合計額(税込)	280,050
現行收受運賃・比較	現行收受運賃との差額(税込)	▲57,500
	格差率	▲22%

算出結果確認の留意点

計算シートダウンロード（無料）
入手先 → <http://運賃原価.com/>

・ 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。

・ **特殊車両割増料**、**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：基準運賃は消費税を含みません。
・ 下段：合計額は上限の基準運賃に料金、実費を加算した額（消費税込み）。

・ 現行收受運との差額：收受運賃 - 請求額・見積額総計
・ 格差率：現行收受運賃との差額 ÷ 標準的な運賃、料金、実費の合計額

5 標準的な運賃の具体的な計算例 距離制運賃と時間制運賃の事例

- 【簡易版】標準的な運賃・基準運賃 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)

標準的な運賃・基準運賃 計算シート

※赤字は必須入力

1

2

管理番号	車番、ナンバー等		
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	東京都江東区
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(消費税等込)		85,000円	135,000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	96,350	176,980
	端数処理後①	96,500	177,000
	消費税及び地方消費税②	9,650	17,700
	合計額(①+②)	106,150	194,700
時間制運賃 《1日目》	基本料金	55,200	52,610
	時間加算額	13,800	9,390
	距離加算額	27,090	28,350
	小計③	96,090	90,350
時間制運賃 《2日目》	基本料金	-	52,610
	時間加算額	0	6,260
	距離加算額	0	28,350
	小計④	0	87,220
時間制運賃 合計額	合計額(③+④)	96,090	177,570
	端数処理後⑤	96,500	178,000
	消費税及び地方消費税⑥	9,650	17,800
	合計額(消費税加算⑤+⑥)	106,150	195,800
実勢運賃額、見積運賃額 との比較	距離制運賃との比較	▲21,150	▲59,700
	格差率(格差額÷収受運賃等)	▲25%	▲44%
	時間制運賃との比較	▲21,150	▲60,800
	格差率(格差額÷収受運賃等)	▲25%	▲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

5 標準的な運賃の具体的な計算例 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、附帯業務回数を把握し、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
- 積込時間 90分
- 取卸時間 90分
- 待機時間等 出発時30分 到着時30分（60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100 7777
営業所の所在地	都道府県	鹿児島県
車両情報	単車・トレーラー	単車
	車型(特殊車両の場合、入力)	冷蔵車・冷凍車
	最大積載量(トン単位)	13.00トン
	車両総重量(トン単位)	24.90トン
発着地	発地	鹿児島市
	着地	東京都江東区
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	1,400km
割増・割引の適用	特殊車両割増	適用
	速達割増等	
	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(%)	
	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	待機時間料(出発時)
積込作業の時間		1.50時間
→積込方法:リフト等、手積み		手積み
附帯作業の時間(出発時等)		
待機時間料(到着時)		0.50時間
取卸作業の時間		1.50時間
→積込方法:リフト等、手積み		手積み
附帯作業の時間(到着時等)		
実費	利用運送手数料(比率:%)	
	高速道路利用料金	35,000円
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>	
	車両回送料金	
	旅費(宿泊が発生する場合)、日当	
	一時保管料金	
	宵積み料金(車両チャージ料)	
その他費用		
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)		240,000円

標準的な運賃等の算出結果

以下は入力不要、自動計算されます

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	394,150
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	78,830
	速達割増等	0
	品目別割増	0
	特大品割増	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	78,830
	合計額(①+②)	472,980
	端数処理後:基準運賃額 計③	473,000
料金	待機時間料(出発時)	0
	積込作業料	3,390
	附帯作業料(積込時)	0
	待機時間料(到着時)	0
	取卸作業料	3,390
	附帯作業料(積込時)	0
	利用運送手数料	0
	小計	6,780
端数処理後:料金額 計④	6,800	
運賃・料金 合計額、消費税等	合計額(運賃・料金) (③+④)	479,800
	消費税及び地方消費税	47,980
合計額⑤	527,780	
実費(消費税を含む)	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
	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
	宵積み料金(車両チャージ料)	0
	その他	0
	燃料サーチャージ	0
実費額 計⑥	35,000	
請求額・見積額 総計(⑤+⑥)	562,780	
上限運賃 下限運賃	上限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	520,500
	上限運賃額による合計額(税込)	615,030
	下限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	520,500
	下限運賃額による合計額(税込)	615,030
現行収受運賃・比較	現行収受運賃との差額(税込)	▲322,780
	格差率	▲57%

※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 標準的な運賃の具体的な計算例 国際海上コンテナ輸送の事例

4

標準的な運賃・計算の条件

- 車種：トレーラー（東京港、横浜港、大阪港、神戸港、北九州港）
- 特殊車両割増：割増率 4 割増
- 輸送品目：国際海上コンテナ
- 距離制運賃 キロ程：25km
- 待機時間：港湾により相違

（※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

		1	2	3	4	5	6
管理番号	車番、ナンバー等						
営業所の所在地	都道府県	東京都	神奈川県	愛知県	大阪府	兵庫県	福岡県
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
	車型(特殊車両の場合、入力)	海上コンテナ輸送車	海上コンテナ輸送車	海上コンテナ輸送車	海上コンテナ輸送車	海上コンテナ輸送車	海上コンテナ輸送車
	最大積載量(トン単位)						
	車両総重量(トン単位)						
発着地	発地	東京港	横浜港	名古屋港	大阪南湊	神戸港	北九州港
	着地	東京都内	横浜市内	名古屋市内	大阪市内	神戸市内	北九州市内
算出する運賃	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	25km	25km	25km	25km	25km	25km
	特殊車両割増	適用	適用	適用	適用	適用	適用
	速達割増等						
	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(%)						
	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)						
料金	待機時間料(出発時)	2.00時間	2.00時間	1.00時間	1.00時間	1.00時間	1.00時間
	積込作業の時間 →積込方法:リフト等、手積み						
	附帯作業の時間(出発時等)						
	待機時間料(到着時)	0.50時間	0.50時間	0.50時間	0.50時間	0.50時間	0.50時間
	取卸作業の時間 →積込方法:リフト等、手積み						
	附帯作業の時間(到着時等)						
	利用運送手数料(比率:%)						
	高速道路利用料金	1,500円	1,500円	1,500円	1,500円	1,500円	1,500円
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>						
	車両回送料金						
実費	旅費(宿泊が発生する場合)、日当						
	一時保管料金						
	宵積み料金(車両チャージ料)						
	その他費用						
	燃料サーチャージ						
取受・見積/運賃単価(税込)	軽油単価(1リットル当たり単価/税抜)	30,000円	30,000円	27,000円	26,500円	26,500円	24,000円

標準的な運賃等の算出結果

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	関東運輸局	中部運輸局	近畿運輸局	近畿運輸局	九州運輸局
	適用車種区分	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	37,240	37,240	35,420	35,840	35,840	33,750
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	14,896	14,896	14,168	14,336	14,336	13,500
	速達割増等	0	0	0	0	0	0
	品目別割増	0	0	0	0	0	0
	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	14,896	14,896	14,168	14,336	14,336	13,500
	合計額(①+②)	52,136	52,136	49,588	50,176	50,176	47,250
	端数処理後:基準運賃額 計③	52,500	52,500	50,000	50,500	50,500	47,500
料金	待機時間料(出発時)	9,324	9,324	9,324	9,324	9,324	9,324
	積込作業料	0	0	0	0	0	0
	附帯作業料(積込時)	0	0	0	0	0	0
	待機時間料(到着時)	0	0	0	0	0	0
	取卸作業料	0	0	0	0	0	0
	附帯作業料(積込時)	0	0	0	0	0	0
	利用運送手数料	0	0	0	0	0	0
	小計	9,324	9,324	9,324	9,324	9,324	9,324
端数処理後:料金額 計④	9,350	9,350	9,350	9,350	9,350	9,350	
運賃・料金 合計額、消費税等	合計額(運賃・料金)(③+④)	61,850	61,850	59,350	59,850	59,850	56,850
	消費税及び地方消費税	6,185	6,185	5,935	5,985	5,985	5,685
	合計額⑤	68,035	68,035	65,285	65,835	65,835	62,535
実費(消費税を含む)	高速道路利用料金	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
	フェリー利用料金<旅客運賃含む>	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
	宵積み料金(車両チャージ料)	0	0	0	0	0	0
	その他	0	0	0	0	0	0
	燃料サーチャージ	0	0	0	0	0	0
実費額 計⑥	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500	
請求額・見積額 総計(⑤+⑥)	69,535	69,535	66,785	67,335	67,335	64,035	
上限運賃 下限運賃	上限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	57,500	57,500	55,000	55,500	55,500	52,000
	上限運賃額による合計額(税込)	75,035	75,035	72,285	72,835	72,835	68,985
	下限 基準運賃(割引等適用後)(税抜)	57,500	57,500	55,000	55,500	55,500	52,000
	下限運賃額による合計額(税込)	75,035	75,035	72,285	72,835	72,835	68,985
現行收受運賃・比較	現行收受運賃との差額(税込)	▲39,535	▲39,535	▲39,785	▲40,835	▲40,835	▲40,035
	格差率	▲57%	▲57%	▲60%	▲61%	▲61%	▲63%

※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 標準的な運賃の具体的な計算例 個建運賃設定の事例

5

標準的な運賃・計算の条件

貸切運賃



個建運賃

- 車 種：大型車
- 基準積載率：85%
- 運賃類型：個建（1,200ケース/台・基準積載率85%）
立米建（64.4m³/台・基準積載率85%）
トン建（10トン/台・基準積載率85%）
- 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。
- 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、運送実態に即して運賃の建て方の基準を決めます。

計算シートダウンロード（無料）
入手先 → <http://運賃原価.com/>

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	88,420	87,540	89,900	97,660	89,110
	端数処理後①	88,500	88,000	90,000	98,000	89,500
	消費税及び地方消費税②	8,850	8,800	9,000	9,800	8,950
	合計額(①+②)	97,350	96,800	99,000	107,800	98,450
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
	基準積載率	85%	85%	85%	85%	85%
	1個当たり運賃	95円	95円	97円	106円	97円
立米単位	荷室 全長	10.0m	10.0m	10.0m	10.0m	10.0m
	荷室 全幅	2.3m	2.3m	2.3m	2.3m	2.3m
	荷室 全高	2.8m	2.8m	2.8m	2.8m	2.8m
	基準積載率	85%	85%	85%	85%	85%
	1㎡当たり運賃	1,778円	1,768円	1,809円	1,969円	1,799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
	基準積載率	85%	85%	85%	85%	85%
	1t当たり運賃	11,453円	11,388円	11,647円	12,682円	11,582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 標準的な運賃の具体的な計算例 フェリー利用の事例

6

フェリー 無人航走 計算の考え方

鹿児島県
東原町



フェリー
志布志港 ⇒ 大阪南港



東京都
大田区

◆ 無人航送

無人航走では、以下の①～④までの費用を積算します。

- ① 発地→出発フェリーターミナルまでの運賃（距離制運賃）
- ② 到着フェリーターミナル→着地までの運賃（距離制運賃）
- ③ フェリー料金（旅客運賃を含む）（片道分）
- ④ 単車：航送所要時間×（1時間あたり固定費－1時間あたり人件費）
シャーシ：航送所要時間×シャーシ1時間あたり固定費

フェリー輸送：無人航走の計算例

前提 条件

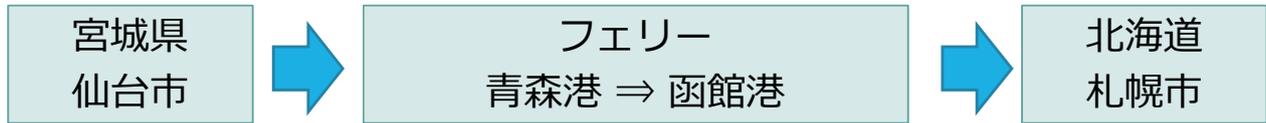
- 車 種：トレーラ
- 輸送形態：フェリー無人航走（シャーシのみ）
- 距離制運賃 東原町 → 志布志港 30km（トレーラ）①
大阪南港 → 東京・大田区 520km（トレーラ）②
- フェリー料金：90,000円（志布志→大阪、割引後・税込）
- 有料道路利用料：39,670円（特大車、税込）
- フェリー乗船時間：14時間
- 乗船中車両チャージ費用：単価を別途設定しておきます
例 7,218円－3900円＝3,318円/時
- 積込時 待機時間・積込立合い時間 30分
- 取卸時 待機時間 30分
- 取卸料 90分（手荷役）



運賃	運賃①	33,750
	運賃②	223,340
料金	積込料	－
	取卸料	8,250
航走中時間チャージ		46,452
小計		265,340
端数処理		265,500
消費税額（10%）		26,550
フェリー（税込）		90,000
有料高速道路利用料（税込）		39,670
合計		421,720

（※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）

フェリー 有人航走 計算の考え方



◆有人航送

有人航送では、以下の①～④までの費用を積算します。

- ① 発地→出発フェリーターミナルまでの運賃（距離制運賃）
 - ② 到着フェリーターミナル→着地までの運賃（距離制運賃）
 - ③ フェリー料金（旅客運賃を含む）（片道分）
 - ④ 航送所要時間 × 1時間あたり固定費（車両チャージ費用を含む）
- ※ 1時間あたり固定費：有人航送時にはトラックドライバー等の人件費を含む
 ※ フェリー乗船時間は、改善基準告示で休息期間となりますが、乗船時間分を労働時間として賃金支払対象としている場合、収受できるよう荷主等と協議を実施します。なお、無人航送時にはトラックドライバー等の人件費を含みません。

フェリー輸送：有人航走の計算例

前提条件

- 車 種：トレーラ
- 輸送形態：フェリー有人航走（大型車）
- 距離制運賃 仙台市 → 青森港 363km（トレーラ）①
函館港 → 札幌市 250km（トレーラ）②
- フェリー料金：円（青森→函館、割引後・税込）
- 有料道路利用料：13,750円（大型車 仙台→青森、税込）
- フェリー乗船時間：4時間
- 乗船中車両チャージ費用（人件費込）：単価を別途設定しておきます
例 $1,890円/30分 \times 4 + 2,270円/30分 \times 4 = 16,640円$
- 積込時 待機時間・積込立合い時間 30分
- 取卸時 待機時間・取卸立合い時間 30分



運賃	運賃①	121,210
	運賃②	89,110
料金	積込料	-
	取卸料	-
航走中時間チャージ		16,640
小計		210,320
端数処理		210,500
消費税額（10%）		21,050
フェリー（税込）		68,600
有料高速道路利用料（税込）		13,750
合計		313,900

※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 標準的な運賃の具体的な計算例 ツーマン、中継輸送の事例

7

ツーマン運行

佐賀県
佐賀市

乗務員2名体制



東京都
大田区

◆ ツーマン運行では、「目的」により主に2つの転嫁手法があります。

目的1：到着時間を通常よりも早めること

＜対応＞ 運賃に対して速達割増を適用し、増加する乗務員1名分の原価を回収できる割増率を設定し、**割増料金を収受**します。割増率は例えば「2割以上6割以下」のように一定の範囲を設定することで、キロ程により割増率を柔軟に変更し、原価を適切に回収できる割増率を適用できるようにしておきます。

目的2：改善基準告示等 法令遵守をすること

＜対応＞ 乗務員1名分の原価アップ分を収受するため、**実費として収受**します。福利費、基準外人件費、日当、宿泊費等について積算し、見積りを提出し、荷主等と協議します。

ツーマン運行の計算例

前提条件

- 車 種：大型車
- 距離制運賃 佐賀市 → 東京大田市場 1,150km（大型車）
- 有料道路利用料：25,390円（大型車、税込）
- 積込時 待機時間・積込立合い時間 30分
- 取卸時 待機時間・取卸立合い時間 30分
- 到着を24時間早くするため、ツーマン運行 → 速達割増（1割）を適用

＜ポイント＞

- ・ 追加乗務員1名分の費用を回収できる速達割増を適用します。
- ・ 計算結果を踏まえ、原価回収できない場合、割増率を高くするなど、調整を実施。

運賃	運賃	327,250
	速達割増	65,450
料金	積込料	—
	取卸料	—
小計		392,700
端数処理		393,000
消費税額（10%）		39,300
有料高速道路利用料（税込）		25,390
合計		457,690

（※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）

8

中継輸送

熊本県熊本市
熊本県菊陽町



神奈川県
千葉県

◆ 中継運行では、荷主等が運行する車両、経路を実際の車両の動きではなく、。

ケース1：荷主等が中継輸送の実施指示がある場合

＜対応＞ 中継輸送について荷主等からの指示がある場合には、中継輸送に伴う経費増加分を実費として請求。また中継輸送に係る管理費を5～10%程度計上する方式もあります。

ケース2：荷主等から中継輸送の実施指示がない場合

＜対応＞ 中継輸送について荷主等からの指示がなく、運送事業者の判断で実施する場合には、中継輸送に伴う経費増加分の転嫁ができない場合があるため、荷主等と事前に協議し、実費として請求できるよう協議し、請求できるように働きかけをしましょう。

中継輸送の計算例

前提条件

- 車種：大型車
- 距離制運賃 熊本市 → 東京大田区 1,200km（大型車）
千葉市 → 熊本県菊陽町
- 有料道路利用料：26,390円（大型車、税込）
- 積込時 待機時間・積込立合い時間 30分
- 取卸時 待機時間 30分
- 中継輸送：特定荷主の指示で実施、
中継輸送管理費 5%
ドライバー乗換え方式

- ・ 追加乗務員 1 名分の費用を回収できる速達割増率を適用
- ・ 原価回収できない場合、割増率を高く設定します。

運賃	運賃①	340,630
	運賃②	340,630
料金	積込料	—
	取卸料	—
中継輸送管理料10%		68,126
小計		749,386
端数処理		749,500
消費税額（10%）		74,950
有料高速道路利用料（税込）		52,780
合計		877,230

（※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）

6 標準的な運賃「原単価」の算出

- 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。
- 高速道路利用しない輸送では、標準的な運賃を超える水準になることから、距離制運賃が妥当かどうか、以下の標準的な運賃の原単位を活用した計算で検証する。

○ 「標準的な運賃」時間制運賃から原単価を算出

関東運輸局／大型車
8時間運賃：60,090円
走行キロ：130km

(1) 1時間あたり単価（利益込）の算出

① 8時間運賃から走行距離分を除外
 $60,090円 - (63円 \times 130km) = 51,900円$

② 除外後の額÷8時間
 $51,900円 \div 8時間 = 6,488円/時$
→ 基準内労働時間内（1日あたり8時間）の単価

③ 加算額 4,180円/時間
→ 基準外労働時の単価

(2) 1kmあたり単価（利益込）

時間制運賃の「走行キロ10kmを増すごとの加算額」が630円のため、
 $630円 \div 10km = 63円/km$

(3) 標準的な運賃 原単位（各数値は利益込、消費税等を含まない）

1時間あたり単価（8時間以内）	6,488円
1時間あたり単価（8時間超・時間外）	4,180円
1kmあたり単価	63円

局別 時間当たり単価、1km当たり単価（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)
北海通	時間単価	8時間以内	3,719	4,314	5,631	7,100
		8時間超	2,790	2,930	3,150	3,700
	距離単価	1km当たり単価	35	41	63	93
東北	時間単価	8時間以内	3,720	4,319	5,553	7,060
		8時間超	2,780	2,910	3,130	3,680
	距離単価	1km当たり単価	34	41	63	92
関東	時間単価	8時間以内	4,485	5,164	6,488	8,094
		8時間超	3,710	3,890	4,180	4,920
	距離単価	1km当たり単価	35	41	63	93
北陸信越	時間単価	8時間以内	3,904	4,479	5,776	7,258
		8時間超	2,990	3,140	3,380	3,970
	距離単価	1km当たり単価	34	41	63	92
中部	時間単価	8時間以内	4,124	4,738	6,031	7,645
		8時間超	3,310	3,480	3,740	4,400
	距離単価	1km当たり単価	34	41	63	92
近畿	時間単価	8時間以内	4,280	4,824	6,188	7,751
		8時間超	3,430	3,600	3,870	4,550
	距離単価	1km当たり単価	34	41	63	92
中国	時間単価	8時間以内	3,918	4,554	5,876	7,309
		8時間超	3,060	3,210	3,450	4,060
	距離単価	1km当たり単価	34	41	63	92
四国	時間単価	8時間以内	3,718	4,414	5,710	7,189
		8時間超	2,890	3,030	3,260	3,830
	距離単価	1km当たり単価	34	41	63	92
九州	時間単価	8時間以内	3,796	4,443	5,709	7,218
		8時間超	2,940	3,090	3,320	3,900
	距離単価	1km当たり単価	34	40	63	92
沖縄	時間単価	8時間以内	3,489	4,026	5,279	6,804
		8時間超	2,550	2,680	2,880	3,380
	距離単価	1km当たり単価	34	41	63	92

7 標準的な運賃の原単価を活用した運賃計算による提案

事例：有料高速道路を利用しないため、運行時間が長時間化する

○ 有料高速道路を利用しないため、運行時間が長時間化する運行例

中部運輸局／大型車

往復拘束時間：9時間

往路100km（復路を含む往復200km）

(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

$$(6,031\text{円/時} \times 8\text{時間}) + (3,740\text{円/時} \times 1\text{時間}) = 51,988\text{円}①$$



(2) 距離部分を算出

・ $200\text{km} \times 63\text{円/km} = 12,600\text{円}②$



(3) 合計額の算出

$$51,988\text{円}① + 12,600\text{円}② = 64,588\text{円}③$$



(4) 標準的な運賃（中部運輸局 大型車 キロ程100kmの運賃額）

47,750円④



(5) 標準的な運賃との差額

$$64,588\text{円} - 47,750\text{円} = +16,838\text{円}$$



(6) 荷主への提案

標準的な運賃は有料高速道路利用等が前提のため、有料高速道路等が利用できない場合には、拘束時間が長時間化するため、16,838円が増加する。有料高速道路を利用しない場合には、長時間化コスト16,838円を上乗せし、64,588円が必要となることを説明し、有料高速道路等の利用を提案する。

事例：渋滞区間があり、運行時間が長時間する

○ 渋滞区間があり、運行時間が長時間する運行例

関東運輸局／中型車

往復拘束時間：4時間

往路50km（復路を含む往復100km）

(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
(5,164円/時×5時間) = 25,820円①



(2) 距離部分を算出

- ・ 100km×41円/km = 4,100円②



(3) 合計額の算出

$$25,819円① + 4,100円② = 29,920円③$$



(4) 標準的な運賃（関東運輸局 中型車 キロ程50kmの運賃額）

27,130円④



(5) 標準的な運賃との差額

$$29,919円 - 27,130円 = +2,790円$$



(6) 提案

渋滞時間帯には、運行時間が長時間化することから、距離制運賃と比較すると、2,790円が増加する。そのため、出発時間、到着時間の見直しにより、渋滞時間帯を回避するために、出発時間等を再設定することを提案する。

第2部 標準的な運賃を活用する

VI 個建運賃の算出

1	標準的な運賃と個建運賃	・・・	110
2	個建運賃の適用	・・・	111
3	個建運賃計算の具体例	・・・	112
4	計算シートによる個建運賃の算出	・・・	114
5	改善に向けた申入れ・交渉の視点と方向性	・・・	116

1 標準的な運賃と個建運賃

- 標準的な運賃の届出においては、「個建運賃表」の届出は必要ありません。
- 「個建運賃」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。
- 個建運賃の適用では、年間平均の「積込料・取卸料、待機時間、有料高速道路料等の諸料金、実費」を含めて計算します。

○ 運賃料金適用方、契約書面に個建運賃の計算方法、**適用ルールを記載**。積込料・取卸料、有料道路利用料が含まれるように交渉します。

○ **取引先毎、方面毎、荷種毎**に、基準積載率を設定、個建運賃を算出し、**個建運賃表を作成**します。

○ 各取引先に対して、現在の取引条件と実態のズレを明確に説明し、取引条件の見直しにつなげていきます。

○ 数回に分けて、段階的に取引条件の改善ができるように、申入れ、交渉を実施。

2 個建運賃の適用

- 標準的な運賃を基礎に個建運賃を算出し、以下のケースに適用ができます。
 - ・ **車単位の貸切輸送**で、運賃を個建設定する場合
(特定の荷主等による貸切輸送)
 - ・ 複数荷主の**積合せ輸送**で、運賃を個建設定する場合
(不特定または複数の荷主等)

車単位の貸切輸送で、個建運賃を設定する場合

- 個建運賃で、赤字となる原因は、基準積載率が適切に設定されていないこと、積込料・取卸料等の諸料金、実費を含めた計算をしていないこと、貨物量の変動することなどがあります。
- 基準積載率については、荷主ごと、方面別、荷種別に、詳細な条件設定をして、年間積載率の平均値を求め、荷主等に対して理解を求めます。なお、基準積載率は平均値×9割程度にし、貨物量の変動リスクに対応できるように設定することが推奨されます。
 - ◆ 基準積載率の計算例：
基準積載率は、年間平均の数字を把握します。例えば、繁忙期4カ月間で基準積載率90%、閑散期8カ月で基準積載率60%の場合には、
 $(90\% \times 4 \text{ か月} + 60\% \times 8 \text{ か月}) \div 12 \text{ か月} = 70.0\%$
 $70\% \times 9 \text{ 割 (貨物量変動リスク調整)} = 63\%$

(参考) 積合せ輸送で、運賃を個建設定する場合

- 複数の荷主等の貨物の積合せ輸送を前提とした運賃表を作成する場合、上記と同様に、**基準積載率**を設定し、個建運賃表を作成します。

3 個建運賃計算の具体例

○「標準的な運賃（貸切運賃）」を活用した、1単位当たりの個建運賃の計算の考え方と計算例を踏まえ、荷主に対して交渉を展開してください。

各種建て

留意点

個数

○告示では、以下の条件が示されていますが、以下の条件を満たさない場合場多いが、個建運賃を適用可能。

- 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

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)

容積

(立米/m³、才他)

<大型車/最大積載量14トン/荷室容積50m³>

積載重量 9.8トン (積載可能重量 14トン × 基準積載率70%)

積載容積 35m³ (積載可能容積 50立米 × 基準積載率70%)

$9,800\text{kg} \div 35\text{m}^3 \approx 280\text{kg/m}^3$

<基準値の設定と適用する運賃の例>

280kg/m³超 ……重量単位の運賃を適用

280kg/m³以下 ……容積単位の運賃を適用

重量・容積 の両者

・上記基準値を参考に、重要単位または容積単位の運賃を適用するルールを荷主等と合意します。

【前提条件】

- 標準的な運賃：97,660円（大型車/250km/関東運輸局）
- 待機時間料：積込時30分／取卸時30分（追加料金なし）
- 積込料・取卸料：積込時30分／取卸時30分（2,340円×2=4,680円）
- 実費：高速道路料金：10,000円
- 合計額：122,750円（消費税込）

運賃の算出例

運賃・料金・実費合計 122,750円

$$\div (\text{積載可能個数 } 1,200\text{個} \times \text{基準積載率}85\%) = 120\text{円/個}$$

運賃・料金・実費合計 122,750円

$$\div (\text{積載可能重量 } 10\text{トン} \times \text{基準積載率}85\%) = 14,441\text{円/トン}$$

運賃・料金・実費合計 122,750円

$$\div (\text{積載可能容積 } 64\text{m}^3 \times \text{基準積載率}85\%) = 2,256\text{円/m}^3$$

【留意点】

- 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
- 積載する貨物の立米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

4 計算シートによる個建運賃の算出

- 基準運賃 計算シートに付属する個建運賃計算シートにより、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

管理番号	車番、ナンバー等	
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	150km
時間制運賃:算出条件		
1日目	拘束時間	
	走行キロ	
2日目	拘束時間	
	走行キロ	
収受・見積/運賃単価(消費税等込)		

・ 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。

・ 個建運賃の算出は、距離制運賃のキロ程の入力が必要となります。

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	65,300
	端数処理後①	65,500
	消費税及び地方消費税②	6,550
	合計額(①+②)	72,050

- 最初に現在収受している個建運賃の根拠となる計算式、運賃額、基準積載率を推計して、問題点を確認します。

- 荷主交渉では、標準的な運賃の活用前に、輸送実態、運賃計算根拠を明確にし、どこに問題点があるか、整理したうえで、改善の方向性を検討していきます。

計算シートダウンロード(無料)
入手先 → <http://運賃原価.com/>

※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

計算シートを選択番号(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	1,200個		
	基準積載率	85%		
立米単位	荷室 全長		10.0m	
	荷室 全幅		2.3m	
	荷室 全高		2.8m	
	基準積載率		85%	
重量単位	最大積載重量			10.0トン
	基準積載率			85%

○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	大型車	大型車
		個数単位	立米単位	重量単位
		1ケース:基準運賃	1m ³ :基準運賃	1t:基準運賃
10km		23	421	2,713
20km		26	477	3,072
30km		29	533	3,431
40km		32	588	3,788
50km		35	644	4,147
60km		38	700	4,506
70km		41	755	4,864
80km		44	811	5,222
90km		47	867	5,581
100km		49	922	5,939
110km		52	976	6,288
120km		55	1,031	6,636
130km		58	1,085	6,985
140km		61	1,139	7,333
150km		64	1,193	7,682
160km		67	1,247	8,031
170km		70	1,301	8,379
180km		73	1,355	8,728
190km		76	1,409	9,076
200km		79	1,463	9,425
220km		85	1,570	10,113
240km		91	1,677	10,801
260km		97	1,784	11,489
280km		103	1,891	12,177
300km		109	1,998	12,865
320km		115	2,105	13,553
340km		121	2,212	14,241
360km		127	2,319	14,929
380km		133	2,426	15,617
400km		139	2,533	16,305
420km		145	2,640	16,993
440km		151	2,747	17,681
460km		157	2,854	18,369
480km		163	2,961	19,057
500km		169	3,068	19,745
500km超 50kmを増すごとに 加算する金額		14	267	1,720

※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。

5 改善に向けた申入れ・交渉の視点と方向性

- 個建運賃の問題がある場合、それを改善するために申入れ・交渉を展開します。
- 運賃がどのような根拠で算出されているか再計算して、交渉を実施します。

視点① 運賃・料金の決定ルール

貸切車建 へ切替

- 貸切による「個建運賃の積載率」は運送事業者の努力では改善ができないケースが多い。

最低保証 を設定

- 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があります。

視点② 輸送効率の向上、コスト削減

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。
- ラウンド回転数の増加、輸送時間を削減。
- 新規業務の拡大を条件に、単価の据え置きを同意する方向性もあります。

作業内容 改善

- 貨物の積込・取卸作業、附帯業務内容を見直し、運送コストの削減を実施します。
- 配車改善、コスト削減の徹底に向け、改善提案します。

視点③ 単価の引上げ

運賃単価 引上げ

- 最もシンプルな取組みですが、運賃単価見直し、引上げは継続的に実施するには難しいケースがあります。
- 荷主交渉では、輸送実態を踏まえた問題点ごとに、見直しの根拠が必要です。
- 個建運賃では、計算式はそもそもなく、相場感覚だけで決定しているケースがあれば、そうした問題を指摘し、改善を要請します。

○ 個建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」「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。

○ 個建運賃では、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」による運賃への切替えを進めます。

○ 荷主に対して1車貸切りで提供する場合、最低保証となる運賃水準を設定します。最低保証の水準として、例えば標準的な運賃の8割など設定するケースがあります。

○ 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。

○ 貨物の積込・取卸作業、附帯業務内容を見直し、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。

第2部 標準的な運賃を活用する

VII 積込料・取卸料、附帯業務料等

1	料金単価の考え方	・・・	120
2	時間制運賃における積込料・取卸料の計算	・・・	121
3	附帯業務料単価の算出方法	・・・	122
4	附帯業務料の設定	・・・	124
5	待機時間料、積込料・取卸料の計算例	・・・	126

1 料金単価の考え方

- 料金には、積込料・取卸料、附帯業務料、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、各作業の時間コストが含まれていないため、料金単価の設定には、告示「積込料・取卸料の料金表」を活用します。
- 時間制運賃には、時間コストが基準運賃に含まれていることから、「作業代金」を計算して設定します。

料金の種類	設定ポイント
積込料 取卸料	【距離制運賃】 ・ 告示「積込料・取卸料の料金表」により設定 （「時間当たり単価：時間コスト+作業代金」）
	【時間制運賃】 ・ 時間単価：作業代金を計算して設定 （時間コストは時間制運賃に含まれています）
附帯業務料	【距離制運賃】 ・ 告示「積込料・取卸料の料金表」を活用 ・ 時間単価（時間コスト+作業代金）で設定
	【時間制運賃】 ・ 時間単価：作業代金を計算して設定 （時間コストは時間制運賃に含まれています）
待機時間料 （積込・取卸時の立 会い時間料を含む）	【距離制運賃】 ・ 告示「待機時間料の料金表」により設定 （「時間当たり単価：時間コストのみ」）
	【時間制運賃】 ・ 設定しません （※ ただし、作業時間（4時間/8時間）を超過した場合、時間加算額を算出）

2 時間制運賃における積込料・取卸料の計算

時間制運賃 積込料・取卸料の設定例

- ・時間制運賃は、時間コストが含まれているため、「作業代金」だけを設定します。作業代金は告示の数字から計算します。
- ◆考え方：積込料・取卸料の各単価は、待機時間料に対して、手荷役1.192倍、機械荷役1.237倍を乗じて設定されています。
- ◆時間制運賃は、基礎作業時間が契約時間として設定されているため、距離制運賃のように2時間以内、2時間超に分ける合理性がないため、契約時間内の作業時間か、契約時間外の作業時間に分けます。
「積込料・取卸料－待機時間料」により、作業代金を計算します。

◆ 距離制運賃における【積込料・取卸料】（告示）

30分当たり単価		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)
待機時間と併せて 合計2時間以下の適用単価	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
	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	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
待機時間と併せて 合計2時間超の適用単価	手積みの場合	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円
	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	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円

参考例

◆ 時間制運賃における【積込料・取卸料】（別途計算）

30分当たり単価		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)
契約時間内 適用単価	手積みの場合	320円	340円	370円	430円
	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	400円	420円	450円	530円
契約時間を超過した場合 適用単価	手積みの場合	390円	410円	440円	510円
	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	480円	500円	540円	630円

3 附帯業務料単価の算出方法

- 附帯業務料は告示されていないため、「30分当たり時間単価」及び「作業代金」を算出します。
- 取引先、附帯業務内容により、単価設定します。

単価の構成要素	設定の考え方
1 時間当たり 時間単価	<p><u>(1) 標準的な運賃の単価を活用</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 手法①：待機時間料を活用して、以下の係数を独自設定して附帯業務料を算出。・ 手法②：積込料・取卸料と同じ単価を活用。 <p><u>(2) 自社原価から時間単価を算出</u></p> <ul style="list-style-type: none">・ 附帯業務内容を類型化し、作業負荷、難易度、リスク、教育コスト等を踏まえ、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、附帯業務料を設定。
積込料・取卸料 料の設定方法	<p>○標準的な運賃：積込料・取卸料</p> <p>手荷役係数 待機時間料×1.192倍 機械荷役係数 待機時間料×1.237倍</p> <p>○2時間以内、2時間超の各単価の算出</p> <p>2時間以内単価係数 積込料・取卸料×1.25倍 2時間超 単価係数 積込料・取卸料×1.5倍</p> <p>※告示の待機時間料は、2時間以内は1.25倍、2時間超は1.5倍の係数が乗じられています</p>

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

自社原価により
 附帯業務料を
 算出した例

(1) 2時間以内単価

- ・待機時間を活用する

<計算例（関東運輸局/大型車）>

$$\frac{5,000\text{円/時}}{\text{時間単価}} \times \frac{1.192}{\text{手荷役係数}} \times \frac{1.25\text{倍}}{\text{2時間以内係数}} = \frac{7,450\text{円/時}}{\text{作業代金}}$$

(2) 2時間超単価

- ・時間加算単価×1.5

<計算例（関東運輸局/大型車）>

$$\frac{5,000\text{円/時}}{\text{時間単価}} + \frac{1.192}{\text{手荷役係数}} \times \frac{1.5\text{倍}}{\text{2時間以内係数}} = \frac{8,940\text{円/時}}{\text{作業代金}}$$

告示「積込料・取
 卸料」を活用して
 設定する例

<方針1> 積込料・取卸料と同じ水準で設定
 ・機械を利用しない附帯業務料
 手積みの区分を適用

- ・機械を利用する附帯業務料
 フォークリフト・ユニットの区分を適用

<方針2> 積込料・取卸料、待機時間料に独自に
 設定する係数を乗じて、料率を設定

<方針3> 時間制運賃では、加算額を基準に独自
 に設定する係数を乗じて、料率を設定

4 附帯業務料の設定

標準的な運賃「1時間当たり単価」活用の留意点

附帯業務内容を類型化する

- ・ 料金設定のために、附帯業務内容を類型化します。業務内容、業務の難易度、リスク、求められる質などに応じて、料率を変化させます。
- ・ 取引先ごとに、多様な附帯業務があるため、取引先ごとに附帯業務内容を類型化し、分類整理します。

附帯業務料の構成

- ・ 附帯業務料は、時間コスト+作業コストの2段階で構成されます。
- ・ 距離制運賃は、時間コスト+作業コストにより設定します。
- ・ 時間制運賃は、時間コストが組み込まれているため、作業コストのみにより設定します。

時間制運賃

「2時間以内の単価」と「2時間超の単価」の相違点

- ・ ベース単価を設定し、係数を乗じて単価を設定します。
2時間以内単価 $\text{ベース単価} \times 1.25\text{倍}$
2時間超単価 $\text{ベース単価} \times 1.5\text{倍}$
- ※時間制運賃には、2時間以内、2時間超と単価を変更する必要性がなく、「契約時間内の作業費」、「契約時間超過時の作業費」に分ける意義はある。

1時間当たり
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

$$60,090円 - (63円 \times 130km) = 51,900円$$

(2) 除外後の額 ÷ 8時間

$$51,900円 \div 8時間 = 6,488円/時$$

所定内労働時間の単価

(3) 加算額 4,180円/時間

所定外労働時間の単価

(参考) 局別 時間当たり単価

局別	単価		小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
北海通	時間単価	8時間以内	3,719	4,314	5,631	7,100
		8時間超	2,790	2,930	3,150	3,700
東北	時間単価	8時間以内	3,720	4,319	5,553	7,060
		8時間超	2,780	2,910	3,130	3,680
関東	時間単価	8時間以内	4,485	5,164	6,488	8,094
		8時間超	3,710	3,890	4,180	4,920
北陸信越	時間単価	8時間以内	3,904	4,479	5,776	7,258
		8時間超	2,990	3,140	3,380	3,970
中部	時間単価	8時間以内	4,124	4,738	6,031	7,645
		8時間超	3,310	3,480	3,740	4,400
近畿	時間単価	8時間以内	4,280	4,824	6,188	7,751
		8時間超	3,430	3,600	3,870	4,550
中国	時間単価	8時間以内	3,918	4,554	5,876	7,309
		8時間超	3,060	3,210	3,450	4,060
四国	時間単価	8時間以内	3,718	4,414	5,710	7,189
		8時間超	2,890	3,030	3,260	3,830
九州	時間単価	8時間以内	3,796	4,443	5,709	7,218
		8時間超	2,940	3,090	3,320	3,900
沖縄	時間単価	8時間以内	3,489	4,026	5,279	6,804
		8時間超	2,550	2,680	2,880	3,380

5 待機時間料、積込料・取卸料の計算例 (中型車：距離制運賃のケース)

◆ 距離制運賃における【積込料・取卸料】（告示）

30分当たり単価		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)
待機時間と併せて 合計2時間以下の適用単価	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	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
待機時間と併せて 合計2時間超の適用単価	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	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円

計算例1 中型車

合計2時間以下のケース

○積込先 運転者が手荷役で積込み

	15:00	16:00	17:00	
到着	待機 60分	積込作業 60分	出発	

◆ 計算式

- 待機時間 60分 - 30分（基礎時間） = 30分 → 1,760円 × 1 = 1,760円①
- 積込作業 60分（2時間以内部分） = 60分 → 2,100円 × 2 = 4,200円②
- 合計額 ① + ② = 5,960円

計算例2 中型車

合計2時間超のケース

○納品先 運転者がフォークリフトで取卸し

	8:00	11:00	11:30	
到着	待機 180分	取卸作業 30分	出発	

◆ 計算式

- 待機時間 180分 - 30分（基礎時間） = 150分
 - 2時間以内部分 90分 → 1,760円 × 3 = 5,280円①
 - 2時間超部分 60分 → 2,110円 × 2 = 4,220円②
- 取卸作業 30分（2時間超部分）
 - 30分 → 2,610円 × 1 = 2,610円③
- 合計額 ① + ② + ③ = 12,110円

◆【待機時間料】（告示）

30分当たり単価	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)
積込時間等と併せて 合計2時間以下の適用単価	1,680円	1,760円	1,890円	2,220円
積込時間等と併せて 合計2時間超の適用単価	2,010円	2,110円	2,270円	2,670円

計算例3 中型車

合計2時間超のケース

○積込先 荷主が積込作業（運転者は積込時 立会いのみ）

	9:00	11:00	11:30	
到着	待機 120分	積込立会い 30分		出発

◆計算式

- 待機時間 120分 - 30分（基礎時間） = 90分 → 1,760円 × 3 = 5,280円①
 - 積込立会い（待機時間）
30分（2時間超部分） = 30分 → 2,110円 × 1 = 2,110円②
- 合計額 ① + ② = 7,390円

計算例4 中型車

合計2時間超のケース

○積込先 運転者がフォークリフトで積込み

	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	
到着	積込① 30分	待機 30分	積込② 30分	待機 30分	積込③ 30分		出発

◆計算式

【2時間以内部分】

- 1回目積込作業 30分 = 30分 → 2,180円①
- 待機時間 30分 - 30分（基礎時間） = 0分
- 2回目積込作業 30分 → 2,180円 × 1 = 2,180円②
- 待機時間 30分 → 1,760円 × 1 = 1,760円③

【2時間超部分】

- 3回目積込作業 30分（2時間超部分） → 2,610円 × 1 = 2,610円④
- 合計額 ① + ② + ③ + ④ = 8,730円

第3部 荷主等に対して申入れ・交渉

Ⅷ 自社原価に基づく運賃表の作成

- | | | | |
|---|------------------|-----|-----|
| 1 | 変動費・固定費データを準備 | ・・・ | 130 |
| 2 | 車種別、車両形状別の費用を整理 | ・・・ | 131 |
| 3 | 標準的な運賃と現行收受運賃を比較 | ・・・ | 132 |
| 4 | 原価データから運賃表を作成 | ・・・ | 133 |
| 5 | 運賃表作成シートの概要 | ・・・ | 134 |

1 変動費・固定費データを準備

- 運賃は、固定費、変動費、適正利潤の3つから構成されます。
- 標準的な運賃では、取卸料、附帯業務料、待機時間料等の料金は、運転者の人件費だけで計算しているが、交渉では車両の償却費、間接費等を含め、1時間当たりの費用を算出した料金も提示します。

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。主に「時間」に影響を受ける特性を持つ。
- 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」を算出する。

変動費

- 変動費は、走行距離に影響を受ける特性があり、また時間外労働時間により影響を受ける費用の2種類となる。
- 基本労働時間を超えた時間外労働時間については、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」により算出する。

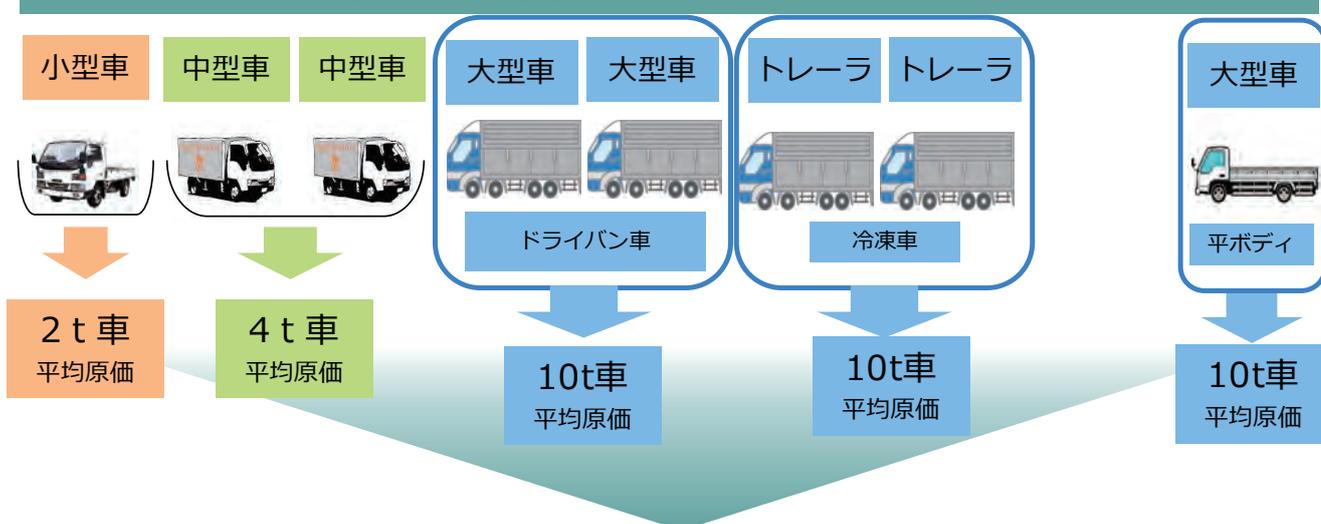
料金 実費

- 料金：積込・取卸料、附帯業務料、待機時間料など、運転者等の作業等の対価を収受する。
- 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する。

2 車種別、車両形状別の費用を整理

- 車種別（最大積載重量別）、車両形状別（ドライバン、冷凍冷蔵、平ボディ、ユニック等）に分けて、各車両に要する経費を整理。
- 特殊車両等の運賃表を作成する場合、車種×車型の軸に分けて原価（費用）を整理。
- 原価（費用）は、自社の平均的データ、代表的な車両のデータなど、複数の選択肢があります。

車両別の原価データを把握します



1 kmあたり
変動費

・燃料費、オイル費、車検・修理費、タイヤ費、尿素水費、
間接費（変動費分）

1 時間あたり
固定費

- ① 車両費及び車両備品費
- ② 自賠責保険料、任意保険料
- ③ 租税公課（環境性能割、自動車重量税、自動車税）
- ④ 運転者人件費（給与・賞与、法定福利費、福利厚生費等）
- ⑤ 間接費（運行管理者、整備管理者、役員・事務員等の
人件費、消耗品関係の費用、施設使用料、施設賦課税、
事故賠償費）
- ⑥ 借入利息
- ⑦ 荷役消耗品
- ⑧ 間接費（固定費分）

3 標準的な運賃と現行收受運賃を比較

- 標準的な運賃は、働き方改革を実現するために收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



現行運賃の評価

格差要因を明確化する

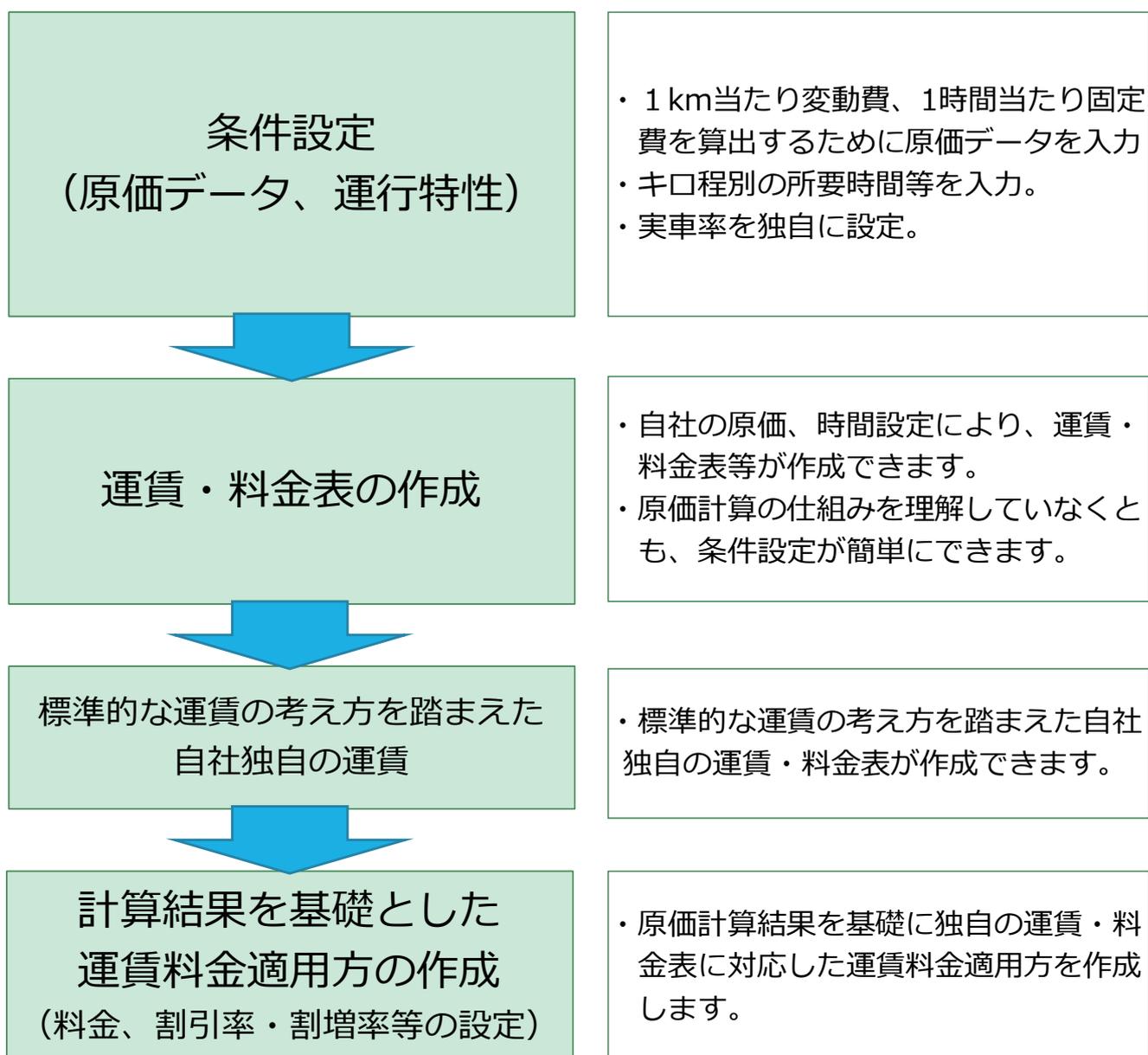


**運賃設計ルール、運賃水準、
取引条件の見直しを申し入れ**

4 原価データから運賃表を作成

- 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。

運賃交渉での独自運賃の作成



5 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るのではなく、自社の原価を踏まえた運賃表を提示することで、現行運賃からの値上げを実現しましょう。

1

【標準的な運賃準拠版】 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

【運行実態反映版】 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



計算シートダウンロード（無料）
入手先 → <http://運賃原価.com/>

- 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。

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、タンク、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。トレーラー以外は「単車」を選択。(※トレーラーを選択すると、被牽引車の種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】		
	年当たり車両費	円	【入力不要】年間の車両費が算出されます		
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	働き方改革を実施できる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4日→9時間、週休1.5日→7.25時間、週休1日→6.067時間		
	年間労働日数	日	働き方改革を実施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、特別休暇等を除く)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:16.8%、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60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 ※所定外労働時間を含まない	円	【入力不要】年間基本労働時間×1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。新車調達の前提とする場合、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。新車調達の前提とする場合、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。(車両総重量が未済の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出)新車調達の前提とする場合、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。(車両総重量が未済の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出)新車調達の前提とする場合、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(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%(各目) → 推奨20.52%(実費)】			
固定費に対応する間接費(年額)	円	【入力不要】上記比率より年間費用額を算出			
年間 固定費(時間外労働時間を含まない)	円	【入力不要】合計額を算出			

II 1km当たり変動費の算出

項目	単位	入力上の留意点			
燃料費	燃費	km/L	車両別の平均燃費を入力。		
	1リットル当たり燃料単価	円	運賃の基礎となる燃料単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料:100円/L】		
	1km当たり燃料費	円	【入力不要】1km当たり燃料費を算出		
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。(エンジンの積元を参考とする)		
	オイル交換1回分の工賃	円	オイル交換の1回当たり工賃を入力。【国土交通省運輸審議会資料:4385円】		
	オイルの交換走行距離	km	オイルを交換の目安となる平均走行距離(交換する走行距離)を入力。		
1km当たりオイル費	円	【入力不要】1km当たりオイル費を算出			
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。(スベ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。		
1km当たりタイヤ費	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。		
	1km当たり尿素水費	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、自動車重量税を除く)		
	年間一般修理費	円	車検整備費以外の一般修理費用を入力。(定期点検費用他)		
	次回車検・修理までの走行距離(予想)	km	年間の平均走行距離を入力。		
	1km当たり車検・修理費	円	【入力不要】1km当たり車検・修理費を算出		
変動費に対応する間接費(1km当たり)	円	【入力不要】年間費用額を算出			
1km当たり変動費	円	【入力不要】年間費用額を算出			

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。

メ 毛

第3部 荷主等に対して申入れ・交渉

IX 荷主等への申入れ、交渉

1	標準的な運賃の活用に向けた取組み	・・・	140
2	申入れ・交渉に向け把握する3つの数字	・・・	141
3	現場実態の把握	・・・	142
4	拘束時間、走行距離を把握	・・・	143
5	取引先構成の分析	・・・	144
6	提示すると効果的な資料	・・・	145
7	正式な文書により取引条件改善を要請	・・・	146
8	提出資料のイメージ	・・・	147
9	取引条件改定の申入れ資料の例示	・・・	148
10	標準的な運賃を活用した交渉	・・・	150
11	取引先との運賃料金の合意の流れ	・・・	151
12	取引条件の見直しに向けた効率向上を提案	・・・	152

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。

1 現場の実態把握と現行運賃を把握



2 標準的な運賃を計算



3 自社の原価計算



4 取引条件の見直し内容を設計



5 申入れ・交渉資料を作成



6 申入れ・交渉の実施

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、交渉では、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設定した後、申し入れする運賃水準をセットします。

1 現行の運賃水準

2 標準的な運賃の水準

3 ①自社のベストな運賃
②最低ラインの運賃

○ 交渉において、標準的な運賃を参考に、自社原価による望まれる運賃水準を提示し、理解を求めます。

○ 荷主等交渉では、満額回答は少ないため、引下げられることを想定した水準を設定する方法もあります。

3 現場実態の把握

- 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。
- 運行実態、現場実態と運賃設定方法、運賃額に、「ズレ」があり、それを修正するように申入れします。その際に、根拠となる実態データ、あるべき方向性を示した根拠資料（国交省、標準的な運賃）を示し、理解を得るようにします。

調査項目	調査内容
輸送概要	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物（荷種） ・発荷主・着荷主 ・積込場所、取卸場所
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・出発地点（営業所及び住所） ・中継地点 ・複数積み、複数卸しの場合には、回数、場所 ・高速道路利用の有無（○○IC→○○IC/途中降りて再度利用する場合も記録） ・休憩時間、休息期間 他
積込作業	<ul style="list-style-type: none"> ・入門時間 ・時間指定の有無 ・入門から出門までの拘束時間 うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握） ・積込作業開始から完了までの拘束時間 ・附帯業務の有無（具体的な内容） 他
取卸作業	<ul style="list-style-type: none"> ・入門時間 ・時間指定の有無 ・入門から出門までの拘束時間 うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握） ・取卸作業開始から完了までの拘束時間 ・附帯業務の有無（具体的な内容） 他
運賃・料金、契約書面	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃等の内容 ・運賃等の適用方（距離、時間、卸箇所数毎の料金設定等） ・積込・取卸料：支払の有無 ・附帯業務料：支払の有無 ・待機時間料：支払の有無 ・契約書面化の有無 他

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の把握が重要です。
- 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）を活用し、交渉しましょう。

記録事項	留意点
業務時間 (拘束時間)	<ul style="list-style-type: none">○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。・ 車庫出発から車庫到着までの時間・ 指定場所到着時間から荷卸時間
業務時間 の内訳	<ul style="list-style-type: none">・ 可能であれば、運行毎の待機時間、積込・荷降作業時間、附带業務時間など、料金に関係する所要時間を計測します。
運送距離 走行距離	<ul style="list-style-type: none">○運行毎の運送距離、走行距離を把握します。○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。
高速道路の 利用と収受	<ul style="list-style-type: none">○高速道路の利用実態と支払費用を記録します。○運行毎に、データをまとめて記録、集計します。

5 取引先構成の分析

- 運賃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ず、適切な取引条件に改善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、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）

6 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。【可能な限り、細かすぎるデータは見せない】
- 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と上昇率

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、1か月、1年間の数字まで見せる

希望する「運賃額または引上げ比率」（満額回答にならないことを考慮）

7 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。（以下は例示で、実態に即して修正してください）
 - ・ 2024年問題対応には、人件費が増加、コンプライアンス体制を確保するためにコストが増加する
 - ・ 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が増加
 - ・ 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、毎年引き上げされており、当社でも賃金引き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
 - ・ 運賃の見直し等により荷主の運賃支払額の増加分は、100%配車の保証料、物流を止めない対価、結果、荷主に全て還元されますと説明

8 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、附帯業務の実態調査結果等を数値記録とともに提出します。
- 特に、荷主が製造業の場合、原価計算を徹底しているため、原価データ等の根拠を詳細に求められるケースが多くあります。

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。

9 取引条件改定の申入れ資料（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	95km
・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

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

（3）運賃額と運送原価

$$1\text{回当たりの損益計算} \quad \text{平均運賃額} \text{〇〇円} - \text{平均運送原価} \text{〇〇円} = \blacktriangle \text{〇〇円} (\blacktriangle \text{〇}\%)$$

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	133km
・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

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

（3）運賃額と運送原価

$$\text{1回当たりの損益計算} \quad \text{平均運賃額} \text{〇〇円} - \text{平均運送原価} \text{〇〇円} = \text{▲} \text{〇〇円} (\text{▲} \text{〇}\%)$$

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

- ・文書には、具体的な値上率、値上げ後の運賃額等を追加してください（具体的な目標値）
- ・根拠を簡潔に追加（原価上昇率を示す根拠）

10 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しただけでは、荷主は理解してくれないため、従来通りの交渉の工夫、地道な努力が必要です。

基本的な考え方

- 時間外労働の上限規制を踏まえ、標準的な運賃に近い水準へ引上げ要請します。運行特性、提供する車両、輸送品質、荷主特性、競合等により、引上げ水準が相違するため、適切な根拠を提示して、運賃の引き上げ幅を提案します。
- 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。これまでと同様に、事業者の皆様の交渉の工夫、努力が必要です。

活用例示

- 現行運賃、引上げ後の運賃に標準的な運賃を示すことで、標準的な運賃の範囲に収まり、割高でないことを示す。
- 令和2年告示から令和6年告示の上昇率を示し、上昇率の根拠とする方法もありますが、令和2年以前に運賃見直しができているケースでは、当該上昇率に、さらに上積みが必要となります。

11 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

12 取引条件の見直しに向けた効率向上を提案

- 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。
- 実車率、積載率向上の提案を実施し、1日当たり運送収入の増大を目指します。

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・集荷場所 の集約化

・ 納品・集荷する箇所数を集約化して、1回当たりの輸送時間を縮減します。

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、積載率を高め、輸送効率を改善します。

配送・集荷ル ート集約化

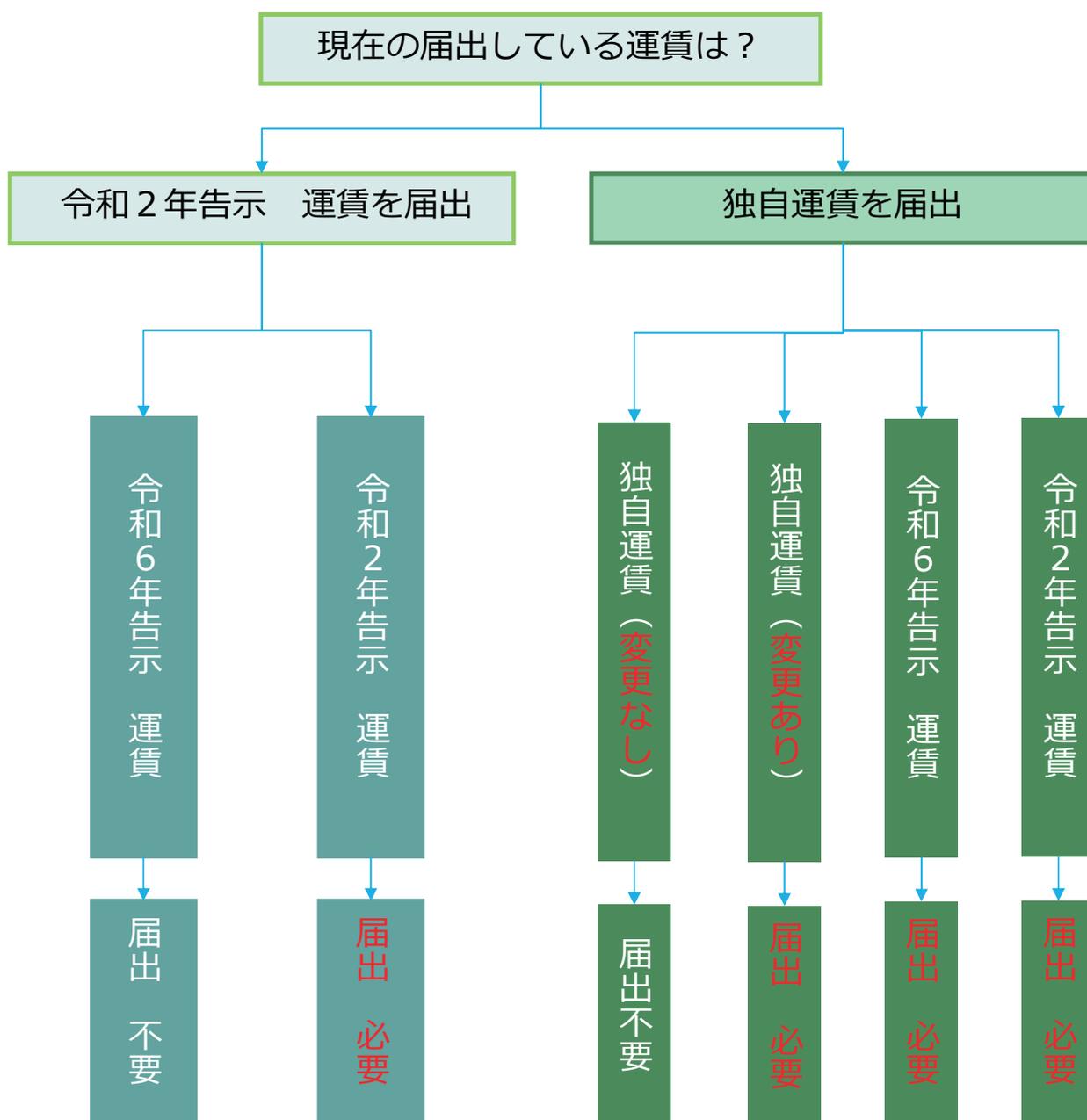
・ 配送・集荷ルートを集約化することで、車両1台が配送・集荷するルートを減少させ、1ルート当たりの輸送効率を改善します。

X 新・標準的な運賃の届出

1 新・標準的な運賃の届出	・・・	154
2 貨物自動車運送約款に関する認可申請	・・・	155
3 「標準的な運賃」活用するための手続	・・・	156
4 運賃料金変更届出書の作成	・・・	158
5 「運賃料金適用方」の作成ポイント	・・・	161

1 新・標準的な運賃の届出

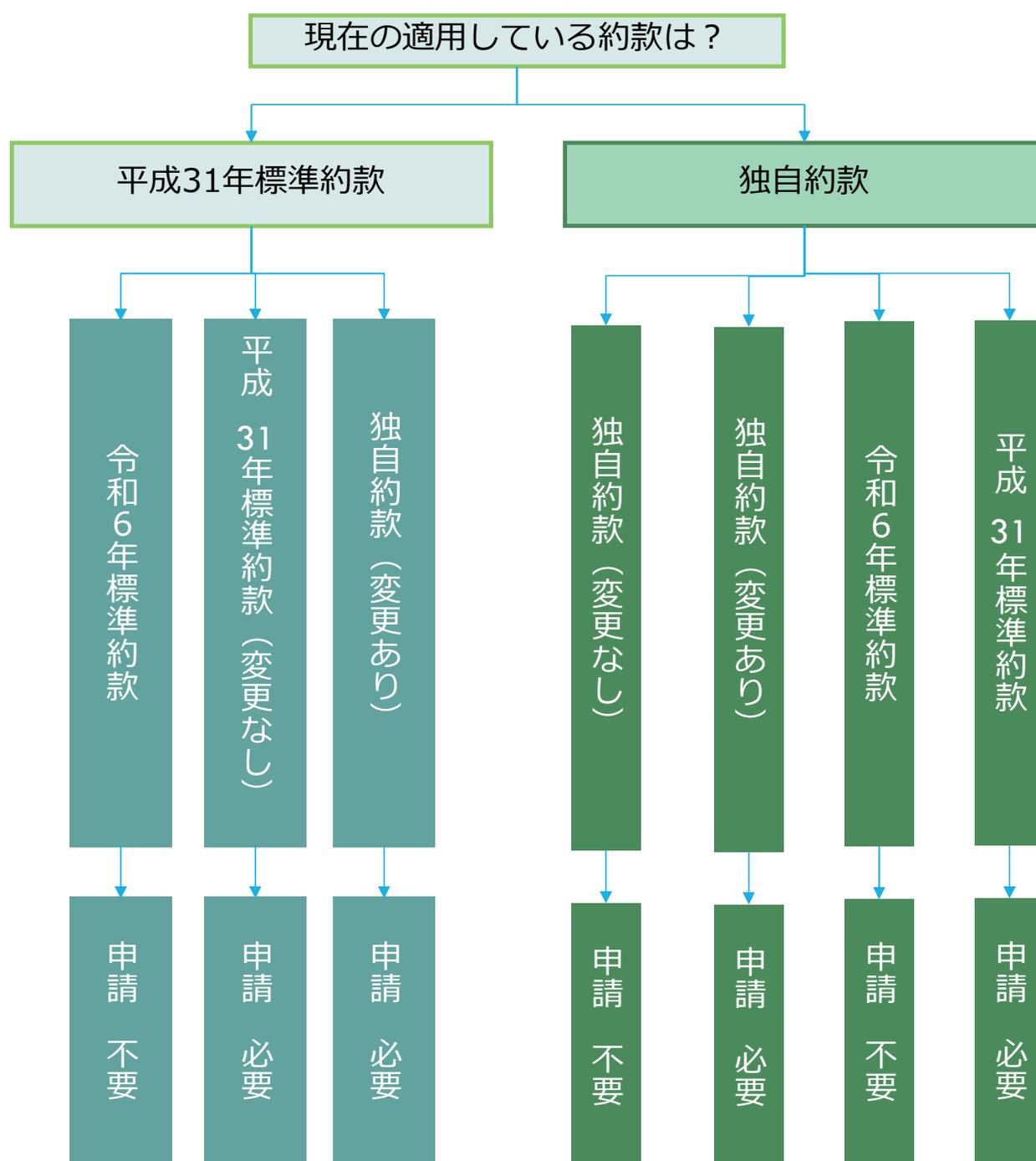
- 令和2年告示運賃を届出している場合、令和6年告示運賃を適用する場合、みなし規定により、**届出することなく、令和6年告示運賃を適用**することができます。ただし、届出しない場合、新規に告示された事項（積込料・取卸料、特殊車両割増等）について、運賃料金適用方には反映されません。
- 運賃料金適用方に新規に告示された事項を網羅し、店頭、WEBサイト等に掲示する場合、運賃料金変更届の提出が必要となります。



2 貨物自動車運送約款に関する認可申請

○ 平成31年標準貨物自動車約款（以下「標準約款」という。）の場合、令和6年標準約款に変更するには、みなし規定により、認可申請することなく、令和6年標準約款とすることができます。

○ その他の関係は、以下の図のとおりです。



3 「標準的な運賃」活用するための手続

標準的な運賃の届出書類

- 「標準的な運賃」の内容を変更せずに適用する場合、以下の2つの書類を作成し、地方運輸支局に提出します。

1 運賃料金変更届出書

- ・ 運賃料金変更届は標準的な運賃に設定するための書面

2 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、運賃料金適用方のひな形を参考に作成してください。

地方運輸支局へ届出

- 運賃料金適用方を変更する場合には、運賃料金変更届が必要となります。
- 運賃料金変更届及び運送約款の認可申請を実施する場合、①運送約款の認可申請、②運賃料金変更届の順番で手続きしてください。

作成の留意点

- ▶ ○ 運賃料金変更届出書のひな型を参考に作成します。

- ▶ ○ 運賃料金適用方について、2つの手法があります。
 - ① 国土交通省の平成11年数値を参考に作成
 - ② 自社独自の数字を設定し作成

- ▶ ○ 届出の際の必要部数
 - ① 本社営業所の所在地を管轄する運輸支局 1部
 - ② 本社営業所以外の「適用地域の管轄運輸局」分の部数
 - ③ 控え用 1部
- 郵送による届出の場合、返信用封筒を同封

4 運賃料金変更届出書の作成①

運賃料金変更届出書 作成のポイント

○運賃料金変更届出書

- 届出する「書面のひな型」については、以下よりダウンロードしてください。
- キーワードを2つ入力して検索します。

全日本トラック協会 標準的な運賃



QR
コード



○標準的な運賃を適用する場合の添付書類

- ① 運賃料金適用方（必須）
- ② 旧運賃等が公示運賃以外のその他の場合、旧運賃表と旧適用方（必須ではない）

変更した運賃及び料金を適用する運行系統又は地域について、記載します。
全国で適用する場合には、「全国」と記載します。

新たに適用する適用方を添付します。

設定又は変更開始した「年月日」を記載します。

参考例

標準的な運賃を初めて届出する

様式1

事業者

〇〇運輸局長 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

一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金を
貨物自動車運送事業報告規則第2条の2の規

記

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

2. 事業の種別

一般貨物自動車運送事業

3. 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金の適用範囲
全国

4. 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金の種類
種類 距離制運賃 時間制
新) 運賃及び料金の額 一般貨物自動車運送事業
交通省告示第209号)の
(適用) 北海道 東北

適用方法 近畿 中国
別添1のとおり

旧) H2運賃 H6公示運賃 H9
 R2標準的な運賃 その他(別添

5. 実施日

令和 年 月 日より実施

ける場合の様式

番号

令和 年 月 日

国土交通省から割り振られた「事業者番号」を記載します。
なお、事業者番号がわからない場合には、届出書を提出する際、運輸支局に確認してください。

提出する日付を記入します。

び料金設定（変更）届出書

下記のとおり設定（変更）したので、
定に基づき届出いたします。

住所、氏名又は名称、代表者名、電話番号を記載します。

では、その代表者の氏名

住所、氏名又は名称、代表者名を記載します。

「事業の種別」を記載します。

料金を適用する運行系統又は地域

設定又は変更する種類に「✓」を記載します。

料金の種類、額及び適用方法
運賃

に係る標準的な運賃（令和6年国土
とおりの
□関東 □北陸信越 □中部
□四国 □九州 □沖縄

標準的な運賃を使用する場合、適用する地域に
「✓」を、全国の場合、全ての地域に「✓」を記載
します。

公示運賃 □H11公示運賃
2のとおり

変更前の適用していた運賃に「✓」を記載します。
公示運賃以外の場合は、その他（別添2のとおり）
に「✓」を記載し、変更前の運賃表並びに適用方を
添付します。

4 運賃料金変更届出書の作成②

(令和2年4月告示運賃を継続する場合)

令和2年4月告示運賃を継続する場合

参考例

R2標準的な運賃を継続する場合の様式

様式1

事業者番号

令和 年 月 日

〇〇運輸局長 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

一般貨物自動車運送事業

「事業の種別」を記載します。

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

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

距離制運賃 時間制運賃

R2標準的な運賃を引き続き使用

5 「運賃料金適用方」の作成ポイント①

I. 距離制運賃料金の算出

(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。

<ポイント>

- ・一般貨物自動車運送事業において、車両を貸し切りして運送することを前提とする運賃で、**距離制による運賃と時間制による運賃の2種類**があります。
- ・運行形態、契約形態、附帯業務、経済合理性など、個々の実態を踏まえ、上記2種類の運賃から**選択**します。月極めでは時間制運賃に日数を乗じて算出する方法、個建では、告示された計算式により算出する方法等があります。

(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つて、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。

<ポイント>

- ・標準的な運賃とは別に、特殊運賃を届出している場合、この運賃料金適用方を適用しません。標準的な運賃を適用する場合、特殊運賃の運賃料金適用方と分けて適用方を作成します。
- ・**特殊運賃**とは、特殊な貨物（航空貨物・海上コンテナ・郵便物・鋼材・馬匹・霊柩等）の運送に係る運賃料金、または特殊車両（平ボディ、塵芥車・ポールトレーラ等）を使用する運送に係る運賃料金をいいます。

(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つて、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。

5 「運賃料金適用方」の作成ポイント②

<ポイント>

- ・「**発地（積込場所）から着地（取卸場所）まで**」を1回の輸送として計算し、復路も輸送する場合、2回の輸送として計算します。
- ・距離制運賃は「**車上受け・車上渡し**」により設計され、積込・取卸作業を運転者が実施しないことが前提のため、運転者による積込作業等がある場合には料金を収受します。
- ・運賃表のキロ程は、1車1回の運送で、発地で貨物を積込み、着地で取卸し完了するまで、貨物の運送距離（実車距離）となります。復路は考慮しません。往復の運賃ではなく、「**往路（片道）の運賃**」です。
- ・実車率50%により設計されていますが、復荷の有無に関係なく、「**往路の運送距離だけで**」キロ程を選択します。
- ・**複数箇所での積込み・取卸しがある場合**、最初の積込場所から最終の取卸場所までが1回の輸送として、運送距離を踏まえ計算します。
- ・**複数箇所での集配（ミルクラン方式）**：複数箇所での積込みする場合、キロ程は実車距離であるため、1箇所目に積込む場所から取卸しする着地までの運送距離がキロ程となります。発地から1箇所目の積込場所までは回送となり、回送料の収受について荷主等と協議します。
- ・**複数箇所への配送**：出発箇所での積込み、複数箇所での取卸す配送の場合、発地から最終取卸しする着地までの運送距離をキロ程とします。着地から発地までは回送となり、回送料の収受について荷主等と協議します。

（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【○○%①】の範囲内で計算します。なお、運送距離が200kmまでの場合、10kmに満たない走行キロは10kmに切り上げて計算します。同様に、運送距離が200kmを超えて500kmまでの場合、20kmに満たない走行キロは20kmに、運送距離が500kmを超える場合、50kmに満たない走行キロは50km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【○○%①】の範囲内で計算します。

<ポイント>

- ・**上下の幅運賃を算出する目的**：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、弾力的な運用ができます。
- ・**上下幅の比率設定**：上記原価の増減を吸収できる範囲の比率を設定します。上下幅は同じ比率で設定する必要はなく、事業実態に応じて上限幅、下限幅を各々設定できます。また、上下幅の数値設定に具体的な制約はありません。【参考】①10%

(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【〇〇円未満①】のときは、【〇〇円②】未満の端数は【△△円③】に切り上げます。

(2) 計算した金額が【〇〇円①】を超えるときは、【△△円②】未満の端数は【△△円③】に、【△△円④】を超え、【□□円⑤】未満の端数は【□□円⑥】に切り上げます。

<ポイント>

- ・ **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値に対して端数を処理します。
- ・ **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。

【参考】（1）①10,000円、②100円、③100円

（2）①10,000円、②500円、③500円、④500円、⑤1,000円、⑥1,000円

(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。

<ポイント>

- ・ **キロ程**：発地から着地までの道路上の実車距離をいい、帰路は含めません。
発地、着地を直線で計測する距離ではなく、経路（道路）の距離です。
- ・ **実車キロ程**（＝運送距離）：発地から着地までの「貨物を運送する距離」。
- ・ **適用の留意点**：
 - ✓ 車庫等から積込指定場所までのキロ程：基準運賃は車庫等から積込場所までのキロ程は除外されていますが、当事者の取り決めにより当該費用を実費として収受できます。
 - ✓ 複数箇所における積込・取卸作業を実施する場合：最初の積込場所を起点、最終の取卸場所を終点とし、実車キロ程を求めます。
 - ✓ フェリー等の船舶を利用した区間がある場合：航路の海上距離は実車キロ程に含めず、算出します。乗船中の時間コストを収受する必要があるため、十分な協議をしてください。
- **参考**：標準的な運賃は、キロ程ごとに平均速度が設定されており、また所要時間と時間コストが算出され、連続運転時間に係る休憩時間（改善基準告示）は含まれ、休憩期間、労働基準法上の休憩時間は除外されています。

（【参考】に示す数字の出所：「貸切運賃料金適用方」国土交通省、平成11年3月26日）

5 「運賃料金適用方」の作成ポイント③

(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。

・次の基本計算式により算出します。

全運送区間 : 基準運賃 × (1 + 割増率 - 割引率)

一部の運送区間 : 一部の運送区間の基準運賃 × (1 + 割増率)

・適用 : 適用対象は、①全運送区間、②一部の運送区間を対象とし、以下のように分けて算出します。

① 「全運送区間」に対応する基準運賃に対して、割増・割引を適用。

✓ 特殊車両割増、品目別割増、特大品割増、速達割増等、往復割引、長期契約割引

② 適用対象となる「一部の運送区間」に対応する基準運賃に対して、割増を適用。

✓ 休日割増、深夜・早朝割増、悪路割増、冬期割増、地区割増

(個建契約運賃)

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

(1) ① 単一品目であること

② 荷姿が一定していること

③ 1個の重量又は容積が一定していること

④ 十分なリードタイムが確保されること

(2) {車種別のキ口程に応じた距離制運賃及びこれらの運賃に付随する料金} ÷ { (最大積載個数又は重量) × 基準積載率 (【△△%②】) }

・ **個建契約運賃** : 大口の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、契約する運賃です。

・ **留意点** :

① **基準積載率の設定** : 低積載率による運送では、原価を回収できないため、個建契約運賃が適用される**最低積載率**を設定します。【参考】① 60%

② **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適用します。【参考】② 70%

・ **運賃の建て方による計算** : 個建(1個単位)以外に、トンキ口建て、重量建て、容積建て、積荷金額建てなど、積荷特性、輸送特性に応じて、多様な建て方があるため、当事者で協議して適用します。(告示、運賃料金適用方(参考例)にない建て方についても、適用が可能)

(速達割増等)

9. 次の(1)又は(2)に該当する貨物の運送契約をする場合には、基準運賃に以下の割増率を乗じた金額を加算します。

(1) 有料道路の利用、労働基準法、改善基準告示、道路交通法等の関係法令の遵守を前提として、通常想定される配達予定日時よりも早く配達を希望する場合 【○○%①】

(2) 有料道路の利用が認められない運送を希望する場合 【○○%①】

この場合、有料道路を代替する一般道のキロ程に応じた運賃を基準運賃とします。

<ポイント>

- ・ **速達割増等の趣旨**：通常想定される配達予定日時よりも早い日時に配達（納品）を希望する場合、車両繰り、運転者の手配など、通常の輸送と比較して、輸送原価が増加するため、割増を設定します。（通常、発注者都合で、到着時間を早める場合に適用）
- ・ **高速道路利用が認められない場合**：荷主が有料道路利用料を負担しないなど、有料道路の利用が認められない場合では、労働時間がより長時間化する費用を回収するため、割増率を設定します。
- ・ **割引率の設定**：速達割増は令和6年告示で新規設定されたことから、参考となる数字がないため、各事業者の判断により設定します。
- ・ **ツーマン運行**：乗務員2名の運行により**到着時間を早める場合**には、速達割増を適用します。
- ・ **割増率の設定**：キロ程等により、原価が相違するため、一律の割増率ではなく、「○○%以上」と表記し、調整が可能となるように設定します。

(割引運賃)

10. 積み合わせを前提とし、積み合わせにかかる充分なリードタイムが確保される場合、基準運賃に【○○%】を乗じた金額を減算します。

<ポイント>

- ・ **割引運賃の趣旨**：「積み合わせ」する場合の割引で、積み合わせの收受運賃の合計額と、積み合わせしない收受運賃の合計額を比較すると、前者がより高い運賃額になる場合、割引率を適用できるという趣旨であり、收受運賃の合計額を踏まえ、割引しない場合もあるため、実態に即した柔軟な対応が必要となります。
- ・ **留意点**
 - ✓ 適用方の比率設定では、○○%「以下」と記載すると適用幅を柔軟に設定ができます。
 - ✓ 「減算できます」と変更することで、輸送実態に即した柔軟な対応が可能となります。
- ・ **割引率の設定**：
割引運賃は令和6年告示で新規設定されたことから、参考となる数字がないため、各事業者の判断により設定します。

(【参考】に示す数字の出所：「貸切運賃料金適用方」国土交通省、平成11年3月26日)

5 「運賃料金適用方」の作成ポイント④

(特殊車両割増)

11. 所定の特殊車両を使用した場合は、基準運賃に運賃表に定める割増率を乗じた金額（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。

<ポイント>

- ・ **特殊車両割増の趣旨**：特殊車両は、標準的な運賃が前提とする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、輸送原価アップ分を転嫁するため、割増率を適用して算出した金額を加算します。なお、特殊車両割増は告示に示された6車種以外にも、当事者の取り決めにより、適用できます。
- ・ **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、特殊車両の原価を踏まえ、告示に割増率が設定されています。
- ・ **適用**：全ての運送距離に対応する基準運賃に対して適用。
特殊車両割増と品目別割増の両方が適用可能な場合、いずれか1つを適用します。

(休日割増)

12. 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。

$$\text{日曜祝祭日に運送した運送距離に対応する基準運賃} \times 0.2$$

<ポイント>

- ・ **休日割増の趣旨**：休日労働によるトラックドライバー等の割増賃金等が発生することから、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。
- ・ **割増率の設定**：運賃料金適用方には、休日割増として、人件費の法定割増率を基礎に割増率（2割）が設定されています。
- ・ **祝祭日**：国民の祝祭日に関する法律に定められた休日で、土曜日は休日扱いにはなりません。運転者の休日が平日で、荷主等の突発的な依頼により、休日出勤する場合、割増賃金が発生するため、割増率の適用について荷主等と協議します。
- ・ **適用**：日曜祝祭日の0時から24時までの間に運送した距離（距離制運賃）、基礎作業時間（時間制運賃）に対応する基準運賃に休日割増率を乗じて算出します。
- ・ **重複適用**：例えば、土曜日22時から日曜日午前5時までの時間帯の運送距離に対する基準運賃については、休日割増及び深夜早朝割増の2つの割増を適用します。
- ・ 休日割増の定義を明確に記載：日曜祝日ではなく、「土日祝日」、「運転者の所定休日等」について休日割増を記載することも可能です。

(深夜・早朝割増)

13. 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。

$$\text{深夜・早朝割増適用時間に運送した運送距離に対応する基準運賃} \times 0.2$$

<ポイント>

- ・ **深夜・早朝割増の趣旨**：「午後10時から午前5時までの労働時間」については、トラックドライバーの割増賃金が発生することから、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。
- ・ **割増率の設定**：運賃料金適用方には、深夜・早朝割増として、人件費の法定割増率を基礎に割増率（2割）が設定されています。
- ・ **適用**：22時から5時までの間に運送した距離（距離制運賃）、基礎作業時間（時間制運賃）に対応する基準運賃に深夜・早朝割増率を乗じて算出。計算式は休日割増と同じです。

（品目別割増）

14. 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。

<ポイント>

- ・ **品目別割増の趣旨**：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。
- ・ 品目別割増の対象となる品目は、易損品、危険品、特殊物件、汚わい品、貴重品・高価品があげられます。
- ・ **割増率の設定**：運賃料金適用方には、割増率が設定されていないため、トラックドライバー等の心理的、身体的負担、保険費用、荷扱いの熟練の必要性等のコスト増加、リスク負担等、対象貨物の特性による格差に即して、割増率を設定します。
- ・ **適用**：全ての運送距離に対応する基準運賃に対して適用。なお、品目別割増と特殊車両割増の両方が適用可能な場合、重複適用せず、いずれか1つを適用します。

（特大品割増）

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

<ポイント>

- ・ **特大品割増の趣旨**：特大品を運送する場合、通常の運送と異なり、平均速度の低下による所要時間の増加、燃費の悪化、誘導車のコスト、リスク負担、法令に基づく許可申請を要するなど、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。
- ・ **特大品**：特大品とは、長さ、重量、容積など、一定以上の水準を超過するもので、具体的な基準を運賃料金適用方に記載します。
- ・ **割増率の設定**：運賃料金適用方には、割増率が設定されていないため、トラックドライバー等の心理的、身体的負担、保険費用、荷扱いの熟練の必要性等のコスト増加、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。
- ・ **適用**：貨物1個の重量、容積、長さ、高さのうち、1つ以上該当すれば、全ての運送距離に対応する基準運賃に対して適用します。

（【参考】に示す数字の出所：「貸切運賃料金適用方」国土交通省、平成11年3月26日）

5 「運賃料金適用方」の作成ポイント⑤

(悪路割増)

16. 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×【割増率】

<ポイント>

- ・ **悪路割増の趣旨**：悪路での平均速度低下による拘束時間の長時間化及び燃費の悪化による燃料費増加等によるコストアップ、リスク負担などがあることから、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。
- ・ **割増率の設定**：運賃料金適用方には、割増率が設定されていないため、運送実態、原価等を踏まえ、運賃料金適用方に割増率を設定します。
- ・ **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があげられます。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。
- ・ **適用**：実車キロ程のうち、悪路区間の運送距離に対応する基準運賃に対して、割増を適用します。

(冬期割増)

17. 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×【割増率】

<ポイント>

- ・ **冬期割増の趣旨**：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します。
- ・ **割増率の設定**：運賃料金適用方には、割増率が設定されていないため、運送実態、原価等を踏まえ、運賃料金適用方に割増率を設定します。
- ・ **適用**：実車キロ程のうち、冬期割増区間を運送した距離に対応する基準運賃を求め、割増率を乗じて適用します。

※積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法（雪寒法）

(地区割増料)

18. 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。

<ポイント>

- ・ **地区割増の趣旨**：特定地区においては、都市部での渋滞、要人来日、各種イベント開催等による交通規制、通勤時間による渋滞などにより、特定地区での運行は他地域と比較して、平均速度の低下による拘束時間の長時間化、燃費効率の悪化等が発生することから、当該コストアップ分を収受するために、割増額を適用して算出した金額を収受します。
- ・ **指定区域及び割増額の設定**：別紙運賃割増率に、運送実態、原価等に即して、割増額を設定します。地区割増は、大都市だけでなく、地域の実態に即して設定できます。
- ・ **適用**：発地・着地が同一区域内、もしくは隣接区域間の場合は、発地・着地のいずれか一方についてのみ適用します。なお、指定区域を通過した場合には、適用しません。

(長期契約割引)

19. 【○ヶ月①】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②】を超えるものに限り、）については、基準運賃に対して【□□%③】以内の割引率を適用することができます。

<ポイント>

- ・ **長期契約割引の適用条件**：
 - ✓ ① 契約月数：適用最低ラインとなる最低月数を設定【参考】① 3ヶ月
 - ✓ ② 運送距離：適用最低ラインとなる運送距離を設定【参考】② 200km
 - ✓ ③ 割引率：運賃料金適用方に割増率が設定されていないため、運送実態、原価等を踏まえ、割引率を設定【参考】③ 15%
- ・ **適用**：「全運送区間」に対応する基準運賃に対して、割引を適用します。

(往復貨物の割引)

20. 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①】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【△△%②】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

<ポイント>

- ・ **往復貨物割引の適用条件**：
 - ✓ ① 運送距離：適用最低ラインとなる片道の運送距離を設定【参考】① 100km
 - ✓ ② 割引率：運賃料金適用方に割引率が設定されていないため、運送実態、原価等を踏まえ、割引率を設定【参考】② 20%
- ・ **適用**：「全運送区間」に対応する基準運賃に対して、割引を適用します。なお、長期契約割引が適用される場合、往復貨物割引を適用しません。

（【参考】に示す数字の出所：「貸切運賃料金適用方」国土交通省、平成11年3月26日）

5 「運賃料金適用方」の作成ポイント⑥

(待機時間料)

21. 車両が貨物の発地又は着地に到着後、荷主の責により発地又は着地において待機した時間（荷主による積込み・取卸しの時間を含みます）が各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、それぞれの時間について合算するものとします。

また、待機時間料及び次項の積込料・取卸料が適用される時間の合計が2時間を超える部分については、割増しによる所定の待機時間料を収受します。

<ポイント>

- ・ **待機時間料の趣旨**：距離制運賃に適用し、時間制運賃には適用しません。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、荷主側の責により30分を超えて待機した場合において、時間コストが増加することから、当該コストを収受するために、待機時間に応じた料金を加算します。
- ・ **待機時間料の計算**：到着後、2時間以内の単価、2時間超の単価に分けて、告示の「V 待機時間料」における30分当たりの単価により待機時間料を算出します。
- ・ **適用**：待機時間は30分を超える待機時間に対して適用。発着時に分けて各々計算します。
計算式 $\{ (\text{待機時間} - 30\text{分}) <\text{切上げ処理}\ast > \div 30 \} \times 30\text{分当たり待機時間料}$
 $\ast 30\text{分以内は}30\text{分に、}30\text{分を超える場合は}60\text{分に切り上げします。}$
 - ・ 待機時間料の計算では、出発時の待機時間、到着時の待機時間、各々30分が基準運賃額に含まれているため、(待機時間 - 30分)により基礎時間を算出し、切上げします。
 - ・ 到着した時点から2時間を超過した場合には、「V 待機時間料」の下段単価が適用されます。
- ・ **荷主等が積込・取卸作業を実施する場合**：運転者が立ち合いする時間が発生するが、待機時間料として収受する対象となるため、「積込・取卸作業開始前の待機時間 + 荷主等の積込・取卸作業時の立ち合い時間」の合計時間を求め、待機時間料を計算します。
- ・ **積込指定時間に早めに到着後の待機時間**：例えば、積込指定時間が午前9時のところ、8時に到着して、到着時間から指定時間までの1時間待機する時間は、荷主都合の待機時間とならないため、待機時間料は発生しません。
- ・ **取卸指定時間に早めに到着後の待機時間**：出発時間から通常の走行速度で到着する時間を踏まえ、適切な納品時間が設定されていない場合、納品時間前の調整時間は荷主等の責任により発生しているため、待機時間となります。例えば、9時に積込完了後、11時には通常到着できるにもかかわらず、納品指定時間が15時の場合には、4時間分の待機時間が発生することから、待機時間料が発生します。
- ・ **予め入構時間が指定されず、随時呼び込みの連絡がある場合**：予め入構時間を指定せず、待機時間が発生する仕組みを是正せず、放置しているのは荷主の責任であることから、待機開始から呼び込みまでの時間の平均時間を求め、荷主に対して申入れ、交渉します。

(積込料・取卸料)

22. 積込み又は取卸しを引き受けた場合における積込料・取卸料については、所定の積込料・取卸料を収受します。但し、安全対策を施した積込み、取卸しなど、品目や業種などの特性上やむを得ない事情がある場合においては適用しないことがあります。また、積込料・取卸料及び前項の待機時間料が適用される時間の合計が2時間を超える部分については、割増しによる所定の積込料・取卸料を収受します。

<ポイント>

- ・ **積込料、取卸料の趣旨**：標準的な運賃は、運送の役務に係る原価に即して計算されているため、運送以外の役務として別途積込み、取卸しを実施した場合、別途積込料、取卸料を収受します。
- ・ **内 容**：
 - ✓ 手積み：機械を利用しない作業に適用される単価です。
 - ✓ フォークリフト、トラック搭載型クレーン：機械を利用した荷役の場合に適用される単価です。
- ◆ **適 用**：
 - ・ **積込料・取卸料**は、人件費のみで、機械利用費用は含まれていません。また、機械荷役と手荷役の2種類が設定されていますが、玉掛け作業、工場内クレーン、危険物取扱いなど、規定されていない荷役作業については機械荷役と同じ水準で料金設定する手法、別途料金設定する手法があります。
 - ・ **料金格差要因**：手荷役、機械荷役に分かれています。作業負荷、設備償却費等は考慮されず、「**公共工事設計労務単価表**」より人件費単価**係数**を求め、待機時間料に乗じて算出されているため、料金単価の格差が発生しています。フォークリフトの機械・設備等の利用コストは含まれていないため、荷主等と協議し、別途費用として請求できます。
 - ・ **料金計算**：待機時間のように最初の30分の差引はしません。
(例示) 積込に要した時間 60分 うち養生作業：ラッピングシート巻き、緩衝材設置 10分
積込作業時間 60分 - 10分 = 50分
 - ・ **附带作業との区別が困難な場合**：例えば、取卸時に、アイテム別にパレットごとに仕分けするなど、複数の附带作業を同時に実施する場合、積込・取卸作業時間と附带作業時間の区別が困難な場合には、荷主等と協議し、積込・取卸作業時間に統一して料金計算することもできます。
 - ・ **積込・取卸作業時に、機械荷役と手荷役の両方が発生する場合**：機械荷役の単価を適用します。
 - ・ **荷役機器の費用負担分**：
 - ① **荷主等が保有するフォークリフトを利用する場合**：運送会社側は費用負担しません。
 - ② **自社保有のフォークリフトを利用する場合**：必要経費となるため、荷主側が費用負担。

5 「運賃料金適用方」の作成ポイント⑦

(附帯業務料)

23. 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。

<ポイント>

- ・ **附帯業務料の趣旨**：標準的な運賃は、運送役務に係る原価に即して計算されているため、運送以外の役務として荷造り、棚入れ、仕分け、検収・検品、段積み・段落とし、アイテムごとパレット仕分等の附帯業務を行った場合、別途作業等に係る料金を収受します。
- ・ **附帯業務の内容**：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です。
- ・ **料金の設定**：附帯業務料は、作業内容の質、リスク、負荷等により設計します。
- ・ **簡易な設計例**：機械作業、業務ノウハウ、熟練作業が必要な場合には、積込・取卸料の「フォークリフト、トラック搭載型クレーン」の区分を適用、一方、それらが不要な場合、積込・取卸料の「手積み」区分を適用します。

(利用運送手数料)

24. 他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する場合は、当該運送事業者の手配までに要した回数について、所定の利用運送手数料を収受します。なお、特別な手配を要する利用運送を行う場合は、別途見積もった手数料を収受します。

<ポイント>

- ・ **利用運送手数料の趣旨**：実運送事業者が標準的な運賃を収受するために設定されたもので、自社が受注し、実運送を協力会社（下請・傭車）が実施する場合、告示に定める基準運賃の10%の利用運送手数料を収受します。
- ・ **多重下請構造に対応した計算**：例えば、自社からみて2次下請の事業者が実運送に従事する場合、自社分及び1次下請分を合計した利用運送手数料を発注者に請求します。

(燃料サーチャージ)

25. 調達する燃料費が基準価格を超えるときは、所定の燃料サーチャージを収受します。

<ポイント>

- ・ 標準的な運賃は、燃料単価120円/Lで計算されているため、基準価格は120円/Lが設定されています。
- ・ 燃料単価120円/Lを超えた場合、燃料サーチャージを収受し、一方燃料単価120円/Lを下回った場合、廃止します。

(消費税及び地方消費税の加算方法)

26. (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。

<ポイント>

- ・ **消費税及び地方消費税の計算対象**：①運賃と料金の合計額、②実費について、それぞれ分けて消費税率を乗じて算出します。(令和6年9月時点、消費税及び地方消費税の税率は10%)
- ・ 標準的な運賃の基準運賃は、消費税及び地方消費税が含まれない「**税抜**」額です。請求時には、消費税等10%を加算します。(有料道路利用料は内税)

(有料道路利用料)

27. 有料道路利用を利用した区間の料金を運賃とは別に収受します。

<ポイント>

- ・ **基準運賃には、有料道路利用料は含まれていない**：原則運賃とは別に有料道路利用料を収受。
- ・ **運賃に有料道路利用料を含めて、運賃設定する場合**：運賃、有料道路利用料に内訳を明確にし、前提条件が曖昧な運賃設計とならないように留意してください。
- ・ 有料道路利用料は、基本利用料金、深夜割引適用後料金、実費等、複数の種類がありますが、当事者で取り決めした料金を収受します。領収書等を添付する場合、事務負担が大きいため、

(実費)

28. 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。

<ポイント>

- ・ **実費の収受**：フェリー利用料、駐車場利用料金、宿泊費その他当事者が取り決めした実費等については、運賃料金とは別に収受します。
- ・ **特殊車両通行関係費用**：大型車が道路を通行する際に必要となる道路法第47条の2に基づく通行許可申請又は第47条の10に基づく通行可能経路の確認の求めに係る手数料、誘導車配置費用等について、当該輸送の実費を収受します。
- ・ **ツーマン運行**：法令遵守を目的に、乗務員2名により運行する場合、**追加の乗務員1名分の費用**を実費として請求します。(到着予定日時を早める目的のツーマン運行は、速達割増を適用)
- ・ **回送費用**：距離制運賃適用では、車庫から積込場所、取卸場所から発地までの区間は、回送費用として実費請求できたため、荷主等と協議します。
- ・ 実費に係る**消費税**：実費に係る消費税及び地方消費税は、当該実費に限定して算出します。

5 「運賃料金適用方」の作成ポイント⑧

(計算の順序)

29. 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【○%①】幅の適用計算
- ④ 5による運賃の端数処理
- ⑤ 諸料金(端数処理を含む。)の計算
- ⑥ 26による加算の計算
- ⑦ 有料道路利用料、実費の計算

<ポイント>

・上下幅のパーセンテージの設定：

適用方4に記載した上下幅の数値を記載します。【参考】①10%

(中止手数料)

30. 荷主の責により、運送の中止が生じた場合(荷主が責任を負わない事由を除く)の中止手数料は、次に定めるとおり収受します。

- ①集貨予定日時の3日前までに運送の中止をしたとき 収受しません
- ②集貨予定日時の前々日に中止の指図をしたとき 運賃及び料金(22~23、25及び27~28を除く。以下同じ)の20%以内
- ③集貨予定日時の前日に中止の指図をしたとき 運賃及び料金の30%以内
- ④集貨予定日時の当日に中止の指図をしたとき 運賃及び料金の50%以内

<ポイント>

- ・趣旨：発注者の責により、運送の中止(キャンセル)が生じた場合(荷主が責任を負わない事由を除く)に、逸失利益、事務手数料として中止手数料を設定します。なお、荷主だけでなく、利用運送事業者、元請事業者が中止(キャンセル)した場合にも、中止手数料を収受できるように設計できます。
- ・対応：中止手数料の比率を変更する場合、「貨物自動車運送約款」の認可申請、「運賃料金適用方」の届出が必要となります。
- ・消費税：中止手数料を事務手数料として収受する場合には課税扱い、逸失利益として扱う場合には不課税扱いとします。(消費税法4、消費税基本通達5-2-5、5-5-2)
- ・特に、当日キャンセルの場合、中止手数料を100%収受している場合、標準約款の認可申請をして中止手数料を変更します。個別契約がない場合、標準約款は取引条件として拘束され、WEBサイトでも公開するため、約款規定の中止手数料の比率を超えて収受する場合には、運送約款の認可申請を検討します。

(その他)

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

<ポイント>

- ・ **趣旨**：運賃料金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、当事者間により取り決めし、取引条件を明確にします。各社が定める運賃料金適用方と相違する事項についても、当事者間で協議し、契約書を締結します。
- ・ **対応**：
 - ① **運賃料金適用方に定めのない事項**：当事者間の取り決めした事項について、覚書等により契約書面を作成するか、都度荷主等と協議を実施し、適用ルールを決めます。
 - ② **運賃料金適用方に定めた事項**：適用条件を変更する場合、当事者間の協議を踏まえ、覚書等により契約書面を作成します。（運賃料金適用方の適用条件について、当事者の取り決めにより変更可能なため、柔軟にお考え下さい）

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。

<ポイント>

- ・ **時間制運賃を適用する主な事例**は、以下のとおりです。
 - ◆ ミルクラン輸送など、発地から、再び発地に戻る運送形態
 - ◆ 複数回のラウンド輸送
 - ◆ 往復運送で、距離制運賃と比較して、割安な運賃料金となる
 - ◆ 実車キロ程、積載量、拘束時間等について、発注時に確定することが困難
 - ◆ 運送距離は短いですが、以下の理由により拘束時間が長時間化し、距離制運賃を適用すると、原価の回収が困難と見込まれる
 - ✓ 積み込み・取卸し作業、附帯業務等により拘束時間が長時間化
 - ✓ 複数箇所の積み込み・取卸し作業を繰り返す、拘束時間が長時間化
 - ✓ 待機時間が長時間化
 - ✓ 交通渋滞等により運行効率が著しく低下し、拘束時間が長時間化

(【参考】に示す数字の出所：「貸切運賃料金適用方」国土交通省、平成11年3月26日)

5 「運賃料金適用方」の作成ポイント⑨

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。

<ポイント>

- ・ **時間制運賃の適用**：使用車両、地域、作業時間（8時間制又は4時間制の別）から基準運賃を選択します。

（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。

<ポイント>

- ・ **走行キロ**：荷主の指定場所に到着後、車庫等に帰着するまでの実際の走行距離（タコグラフ等）で、地域・車種・作業時間により上限となる走行キロが定められています。（距離制運賃における「キロ程」と異なります）
- ・ **作業時間**：荷主の指定場所に到着後、車庫等に帰着するまでの所要時間で、積込・取卸作業に要する時間、附帯業務時間、待機時間、運行時間、連続運転に係る休憩時間（改善基準告示）等が含まれます。（休息期間、労働基準法上の休憩時間は除外されています）
- ・ **作業代金**：時間制運賃には積込作業・取卸作業、附帯業務に係る作業代金が含まれていないため、別途料率を設定して収受します。（時間コストは含まれているが、作業代金は含まれていない）
- ・ **自社車庫等から指定場所までの走行キロ及び所要時間**：当該区間の走行キロ、所要時間は除外されていますが、当事者の取り決めにより収受が可能です。
- ・ **作業時間を超えた場合の加算**：加算時間の単位は1時間を増すごと、基礎走行キロを超えた場合、10キロメートルを増すごとに加算し、端数は切り上げ処理します。
- ・ **留意点**：
 - ✓ **午前から午後にわたる場合**：4時間制を適用した場合、正午から起算した時間により加算額を計算し、収受します。
 - ✓ **2日以上の場合**：1日毎の作業時間に対応する基準運賃が適用され、日毎に加算額（時間・走行キロ）を計算し、収受します。
 - ✓ **積込料・取卸料、附帯業務料**：「時間コスト」は基準運賃に含まれているため、「作業代金」を設定し、収受します。
 - ✓ **待機時間料**：原則として、作業時間に係る基礎額及び作業時間を超えた場合の加算額により収受します。

(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。

<ポイント>

- ・ **適用方**：時間制運賃を適用する場合、運送及び作業に関与するトラックドライバーは1名であり、ツーマン運行、作業員同乗等により2名以上で従事する場合、追加人員に関する費用を実費として収受します。

(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）、8（個建契約運賃）、9から17まで（速達割増等、割引運賃、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）、22から30まで（積込料・取卸料、附帯業務料、利用運送手数料、燃料サーチャージ、消費税及び地方消費税の加算方法、有料道路利用料、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。この場合、8（個建契約運賃）における「車種別のキロ程に応じた距離制運賃」は「車種別の時間制運賃」と読み替えます。

<ポイント>

- ・ **趣旨**：時間制運賃の適用に際して、距離制運賃の準用事項を明らかにしたものです。
- ・ **時間制運賃料金にない事項**：距離制運賃料金と比較すると、地区割増、往復割引、長期契約割引は適用されません。
- ・ 告示の積込料・取卸料は、「人件費+作業料」により設計されているため、待機時間料と同様に、距離制運賃に適用し、時間制運賃では人件費を除外した「作業料」のみを適用します。

（【参考】に示す数字の出所：「貸切運賃料金適用方」国土交通省、平成11年3月26日）



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://jta.or.jp/>

発行：2024年10月