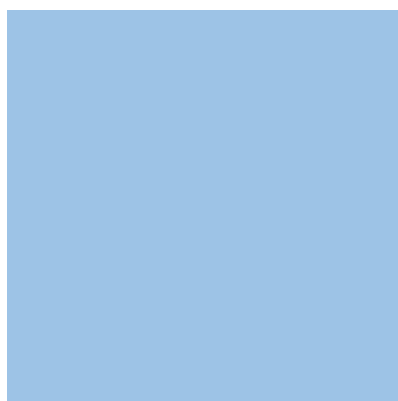
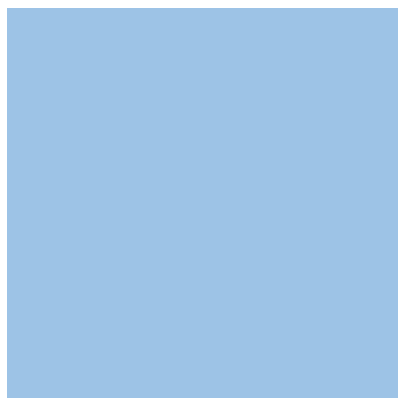


令和7年度

適正原価管理の実現に向けた
標準的運賃活用セミナー



公益社団法人

全日本トラック協会

目 次

はじめに 標準的運賃に関する制度変更	・・・ 1
--------------------	-------

トラック適正化二法の成立

1 トラック適正化二法関係	・・・ 2
2 標準的運賃の廃止	・・・ 3
3 標準的運賃と適正原価の比較	・・・ 4

第1部 標準的運賃の理解を深める	・・・ 5
------------------	-------

I 標準的運賃 告示内容

1 標準的運賃の趣旨・目的	・・・ 6
2 標準的運賃の見直し（令和6年3月告示）	・・・ 7
3 標準的運賃の原価構成、枠組み	・・・ 8
4 標準的運賃の概要	・・・ 10
5 標準的運賃のポイント	・・・ 11
6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的運賃の告示	・・・ 12

II 標準的運賃に係る基本的な考え方

1 運賃表の設計	・・・ 28
2 原価、運賃の枠組み	・・・ 30
3 適正原価 固定費	・・・ 32
4 適正原価 変動費	・・・ 41
5 距離制運賃 算出の考え方	・・・ 48
6 時間制運賃 算出の考え方	・・・ 50
7 距離制運賃、時間制運賃の計算	・・・ 52
8 距離制運賃額と時間制運賃額の比較	・・・ 53

Ⅲ 具体的な適用方法

1	適用する運送	．．．	56
2	キロ程等の計算	．．．	57
3	個建運賃	．．．	58
4	運賃割増率	．．．	59
5	待機時間料	．．．	62
6	積込料・取卸料、附帯業務料	．．．	64
7	利用運送手数料	．．．	66
8	有料道路利用料及び実費	．．．	68
9	その他	．．．	69
10	燃料サーチャージ	．．．	70
11	標準的運賃の活用	．．．	72
12	標準的運賃の活用に係る手続	．．．	73
13	行政処分等との関係	．．．	74

第2部 標準的運賃を活用する ．．．77

I 運送条件を踏まえ標準的運賃を計算する

1	標準的運賃の基本計算例	．．．	78
2	標準的運賃の具体的な計算例	．．．	84
3	標準的運賃「原単価」の算出	．．．	88
4	標準的運賃の原単価を活用した運賃計算による提案	．．．	90

II 個建運賃の算出

1	標準的運賃と個建運賃	．．．	94
2	個建運賃の適用	．．．	95
3	個建運賃計算の具体例	．．．	96
4	計算シートによる個建運賃の算出	．．．	98
5	改善に向けた申入れ・交渉の視点と方向性	．．．	100

III 積込料・取卸料、附帯業務料等

1	料金単価の考え方	．．．	104
2	時間制運賃における積込料・取卸料の計算	．．．	105
3	附帯業務料単価の算出方法	．．．	106
4	附帯業務料の設定	．．．	108
5	待機時間料、積込料・取卸料の計算例	．．．	110

第3部 適正原価を把握するための原価計算 ．．． 113

I 運送業の原価計算

1	運賃算出の手順	．．．	114
2	車種別、車両形状別の費用を整理	．．．	115
3	変動費と固定費	．．．	116
4	1 k m当たり変動費	．．．	117
5	1 k m当たり変動費の計算	．．．	118
6	車両減価償却費の計算	．．．	120
7	保険費の計算	．．．	125

8	租税公課の計算	．．．	128
9	運転者の人件費	．．．	130
10	間接費	．．．	137
11	営業外収入・営業外費用及びその他費用	．．．	141
12	原価管理に向けた費用特性の理解	．．．	142
13	原価管理のための比較分析	．．．	143
14	運賃計算の考え方	．．．	144
15	自社の適正原価の計算例	．．．	145
	演習問題 解答例	．．．	146

II 標準的運賃の計算シート

1	「標準的運賃」計算シート	．．．	153
2	標準的運賃 基準運賃計算シート利用方法	．．．	155
3	標準的運賃基準運賃+諸料金計算シート	．．．	157
4	標準的運賃の具体的な計算例	．．．	163
5	WEBアプリによる標準的運賃の計算	．．．	171

III 原価計算、原価管理の計算シート

1	エクセルシートによる原価管理シート	．．．	177
2	原価計算、原価管理の計算シートの種類	．．．	178
3	標準的運賃の原価数値及び構成比率（推計値）算出シート	．．．	179
4	車両1台の原価により原価計算、運賃見積できる計算シート	．．．	181
5	過去・現在・将来の原価水準比較による原価及び運賃計算シート	．．．	183
6	車両別原価計算シート（毎月管理用）	．．．	185

IV 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	・・・	193
2	車種別、車両形状別の費用を整理	・・・	194
3	標準的運賃と現行収受運賃を比較	・・・	195
4	原価データから運賃表を作成	・・・	196
5	運賃表作成シートの概要	・・・	197

第4部 原価管理、運賃交渉での生成AI活用 ・・・ 202

1	生成AIとは何か	・・・	203
2	生成AIの経営支援ツールとしての可能性	・・・	204
3	主要な生成AIサービス比較	・・・	205
4	生成AI活用のセキュリティ対策	・・・	206
5	生成AIを業務に活用するための具体的で効果的な質問の作り方	・・・	207
6	原価計算における生成AIの活用	・・・	209
7	原価管理における生成AIの活用	・・・	211
8	運賃交渉における生成AI活用	・・・	213

第5部 荷主等に対して申入れ・交渉する ・・・ 224

I 自社の運行・作業等の実態と取引条件を把握する

1	運賃交渉でのAIの活用	・・・	225
2	運賃交渉の準備・・・生成AIをパートナーに準備する例	・・・	226
3	標準的な運賃の活用に向けた取組み	・・・	227
4	申入れ・交渉に向け把握する3つの数字	・・・	228
5	現場実態の把握	・・・	229
6	拘束時間、走行距離を把握	・・・	230

II 標準的な運賃を活用した取引先への申入れ、交渉

1	交渉・申入れのイメージ	・・・	233
2	申入れ・交渉に向けた実務の流れ	・・・	235
3	申入れ・交渉の準備	・・・	236
4	交渉に向けた現状分析	・・・	237
5	取引関係のポジショニング分析	・・・	238
6	取引の立場により視点が相違	・・・	239
7	交渉力向上のための話法、トレーニング	・・・	240
8	取引先構成の分析	・・・	241
9	提示すると効果的な資料	・・・	242
10	正式な文書により取引条件改善を要請	・・・	243
11	提出資料のイメージ	・・・	244
12	取引条件改定の申入れ資料の例示	・・・	245
13	標準的な運賃を活用した交渉	・・・	247
14	取引先との運賃料金の合意の流れ	・・・	248
15	改正「標準運送約款」を踏まえた申入れ	・・・	249
16	主な料金、実費の収受に向けた申入れ	・・・	250
17	運賃交渉の成功要因	・・・	251
18	取引条件の見直しに向けた申入れ	・・・	253
19	取引条件の見直しの成功事例	・・・	255
20	新規・既存の取引先に対する申入れ	・・・	257

III 申入れ、交渉時に、改善提案をあわせて実施

1	取引条件の見直しに向けた効率向上を提案	・・・	261
2	実車率向上に向けた改善提案	・・・	263
3	実働率向上に向けた改善提案	・・・	265
4	積載率向上に向けた改善提案	・・・	266
5	回転率向上に向けた改善提案	・・・	267
6	実稼働時間率の改善提案	・・・	268

はじめに 標準的運賃に関する制度変更

トラック適正化二法の成立

1	トラック適正化二法関係	・・・	2
2	標準的運賃の廃止	・・・	3
3	標準的運賃と適正原価の比較	・・・	4

1 トラック適正化二法関係 (令和7年6月4日成立、6月11日公布)

○ 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。(令和7年6月4日成立、6月11日公布)

貨物自動車運送事業法の一部改正 (令和7年法律第60号)

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者へ運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック(いわゆる「白トラ」)の利用を禁止(罰則付)
荷主等に対しては是正指導も実施

担保

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律 (令和7年法律第61号)

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

適正原価 (令和10年以降)

○ 「標準的運賃」から「適正原価」が令和10年中に新たに告示される見込みで、適正原価を下回らないことが義務付けされ、交渉の後ろ盾が強固になります。

○ 標準的運賃を参考に、適正原価が設計されるため、連続性があります。

○ 計算、費用の扱い、活用方法：標準的運賃から適正原価への連続性、継続性は一定以上確保されるため、標準的運賃を理解し、活用法を学ぶことは極めて重要です。

2 適正原価が新たに告示（令和10年目途）

○トラック適正化二法の施行のタイミングで、標準的運賃の告示から、適正原価の告示に変更されるため、標準的運賃の理解を深め、活用法を学ぶことで、適正原価を有効に活用できます。（本セミナーで学ぶことは、有用です）

標準的運賃（令和10年まで）

貨物自動車運送事業法 附則

（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。



適正原価（令和10年以降）

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律

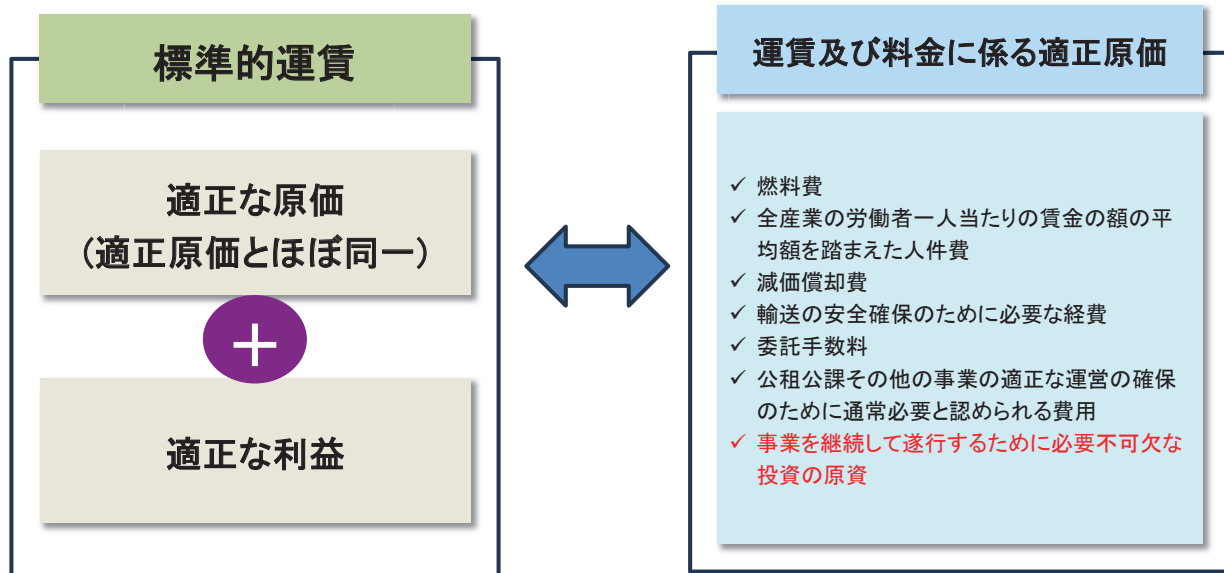
（運賃及び料金に係る適正原価）

第9条の2 国土交通大臣は、**貨物自動車運送事業**に係る**運賃及び料金**について、燃料費、全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料、事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資、公租公課その他の事業の適正な運営の確保のために通常必要と認められる費用であって国土交通省令で定めるものを的確に反映した積算を行うことにより、**貨物自動車運送事業の適正な運営を図るための原価**を定めることができる。。

※ 令和7年10月現在、適正原価に関する制度の開始時期については、明確に定められていません。法律公布後、3年以内に施行されることとされています。

3 標準的運賃と適正原価の比較

- 条文により、標準的運賃と適正原価の相違は以下の通りです。
- 適正原価は、総原価「事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資」が含まれます。



標準的運賃と適正原価の比較

	標準的運賃	適正原価
対象	一般貨物のみ	一般、特積、特定、軽貨物
義務	×	義務化
罰則	なし	行政指導、荷主への是正指導等
水準	目安ライン	下限ライン
原価項目	能率的な経営の下における 適正な原価	標準的運賃の原価 + 投資原資
投資原資	×	○
利益	○ (2.98%)	×

第1部 標準的運賃の理解を深める

I 標準的運賃 告示内容

1	標準的運賃の趣旨・目的	・・・	6
2	標準的運賃の見直し（令和6年3月告示）	・・・	7
3	標準的運賃の原価構成、枠組み	・・・	8
4	標準的運賃の概要	・・・	10
5	標準的運賃のポイント	・・・	11
6	一般貨物自動車運送事業に係る標準的運賃の告示	・・・	12

1 標準的運賃の趣旨・目的

標準的運賃の趣旨・目的

「標準的運賃」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、再告示されました。

- 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、元請事業者との交渉が難しい」、「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年度から年間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。
- 上記を踏まえ、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「標準的運賃の告示制度」が創設され、令和6年3月末までの時限措置とされていましたが、後に「当分の間」と見直しされました。

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4月には「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された。

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状況が続く・・・
- 持続的経営を行うための参考となる運賃が必要である。

法律を改正し、標準的運賃を告示

- 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 標準的運賃の見直し（令和6年3月告示）

標準的運賃の見直しポイント

- 実運送事業者に正当な運賃が支払われるよう、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	
積込料・取卸料	→	2,180円	※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価
機械荷役の場合	→	2,100円	
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】

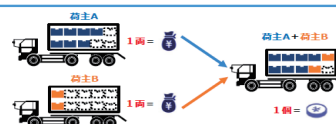
<契約条件の明確化>

- 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】
→ 個建運賃の計算式を告示



- 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】

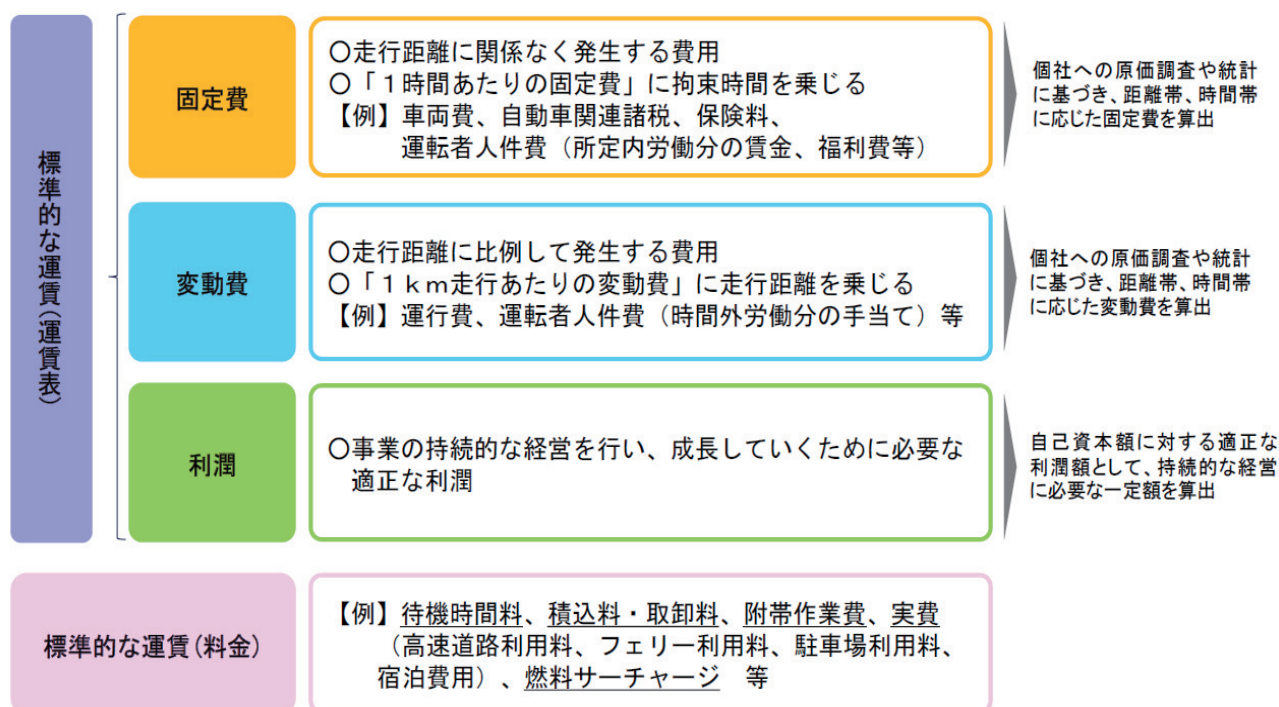
<その他>

- 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 標準的運賃の原価構成、枠組み

標準的運賃の原価構成

- 標準的運賃は、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、算出しています。運賃には待機時間（90分）、養生作業時間、点呼時間（30分）が含まれます。発着合計で90分が含まれ、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。

【上記は令和10年中に法改正の見込みで、標準的運賃は廃止されます】

標準的運賃の枠組み

○ 標準的運賃は、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・・・バン型車両の貸切（チャーター）を前提として、①距離制、②時間制の運賃表を策定。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
40km	21,220	24,370	30,910	38,770

【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	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)
			局 別				
基	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	39,840	53,240	68,890
			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。



(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

- 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

【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。 ・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：指定場所から取卸場所までのキロ程（輸送距離）
復路は一切考慮しない
- 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
（養生作業時間は運賃に含まれる）
- 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
を別途収受。（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）
※往復運賃ではない → 復路の「回送料金」を含む

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
※ 自社車庫から荷主の指定場所までの走行キロは含みません
- 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
外）を別途収受（待機時間料を収受せず、作業時間・基礎走行
キロが超過する場合、時間加算額、距離加算額を収受）
- ⑤実車率：100%（距離制運賃とは相違）
※ 復路の回送は存在しない

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的運賃の告示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	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
車種×車型 キロ程	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			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			北海道			東北			関東			北陸信越			中部		
基 準 額	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	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
車種×車型 キロ程	近畿			中国			四国			九州			沖縄		
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 礎 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	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率
車種×車型 キロ程	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			中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率
種 別			北海道			東北			関東			北陸信越			中部		
基 礎 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 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率
車種×車型 キロ程	近畿			中国			四国			九州			沖縄		
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 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率	中型バン 2020年4月	中型バン 2024年改定	倍率
種 別			近畿			中国			四国			九州			沖縄		
基 礎 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	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
車種×車型 キロ程	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			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			北海道			東北			関東			北陸信越			中部		
基 礎 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	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
車種×車型 キロ程	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			近畿			中国			四国			九州			沖縄		
基 礎 額	4時間	60kmまで	32,230	34,610	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	53,710	57,690	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		510	630	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		3,810	3,870	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 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率	トレーラ 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率	トレーラ 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率	トレーラ 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率	トレーラ 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率
車種×車型 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			トレーラ 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率	トレーラ 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率	トレーラ 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率	トレーラ 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率	トレーラ 2020年4月	トレーラ 2024年改定	倍率
種 別			北海道			東北			関東			北陸信越			中部		
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（20 t クラス）

I 距離制運賃

区分	トレーラー 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率	トレーラー 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率	トレーラー 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率	トレーラー 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率	トレーラー 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率
車種×車型 キロ程	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 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率	トレーラー 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率	トレーラー 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率	トレーラー 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率	トレーラー 2020年4月	トレーラー 2024年改定	倍率
種 別			近畿			中国			四国			九州			沖縄		
基礎額	4時間	60kmまで	40,460	44,380	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	67,430	73,970	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		710	920	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		4,510	4,550	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。

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

※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」等にも適用が可能で、別途計算を実施して適用します。
- ・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てください。

○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が、「〇割」の箇所を記載して、運賃料金適用方を再度届出することが望めます。

○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。（追加的に、国交省は「クレーン搭載車（ユニック）」の割増率を通達で3割を示した）
- ・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ご確認ください。
- ・特殊車両割増では必要な原価を回収できず、適切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キロ程（輸送距離）を対象に割引が適用。
- ・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。
- ・複数の割引を適用する場合、基準運賃×（割増率2割+割増率2割=4割）で計算します。

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的運賃の告示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】

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)
時間/内容					
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収受

VII 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受

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収受

IX その他実費として収受すべき費用

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収受

○待機時間料（令和6年告示 料金表改定）

- ・待機時間料は、距離制運賃にのみに適用され、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。
- ・運賃を満額収受できていない場合、待機時間料の最初30分を差し引く必要はありません。
- ・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、例示の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、機械荷役の単価を優先適用します。
- ・料金計算では、待機時間のように30分を差引しません。端数時間は切り上げします。

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分ごと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。
- ・簡易的に、積込料・取卸料を付帯業務料として設定、活用することも可能です。

○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対象となるため、当事者で協議して設定しましょう。

6 一般貨物自動車運送事業に係る標準的運賃の告示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. サーチャージ額算出のための車両燃費は以下のとおりとする。

車種	燃費
小型車（2 t クラス）	〇〇km/L
中型車（4 t クラス）	〇〇km/L
大型車（10 t クラス）	〇〇km/L
トレーラー（20 t クラス）	〇〇km/L

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

4. 時間制運賃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。標準的運賃は、120円/Lを前提に計算されています。
- ・ 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てください。

○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。
- ・ 車両燃費の設定では、「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 標準的運賃の理解を深める

Ⅱ 標準的運賃に係る 基本的な考え方

1	運賃表の設計	・・・	28
2	原価、運賃の枠組み	・・・	30
3	適正原価 固定費	・・・	32
4	適正原価 変動費	・・・	41
5	距離制運賃 算出の考え方	・・・	48
6	時間制運賃 算出の考え方	・・・	50
7	距離制運賃、時間制運賃の計算	・・・	52
8	距離制運賃額と時間制運賃額の比較	・・・	53

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：**貸切りの車建**運賃（車両1台の貸切運賃）
- 積載量を問わず、1車当たりの運賃（車単位）
- 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する。積載量による運賃適用ではない。

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、車両総重量が相違する。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します。
- 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。

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】

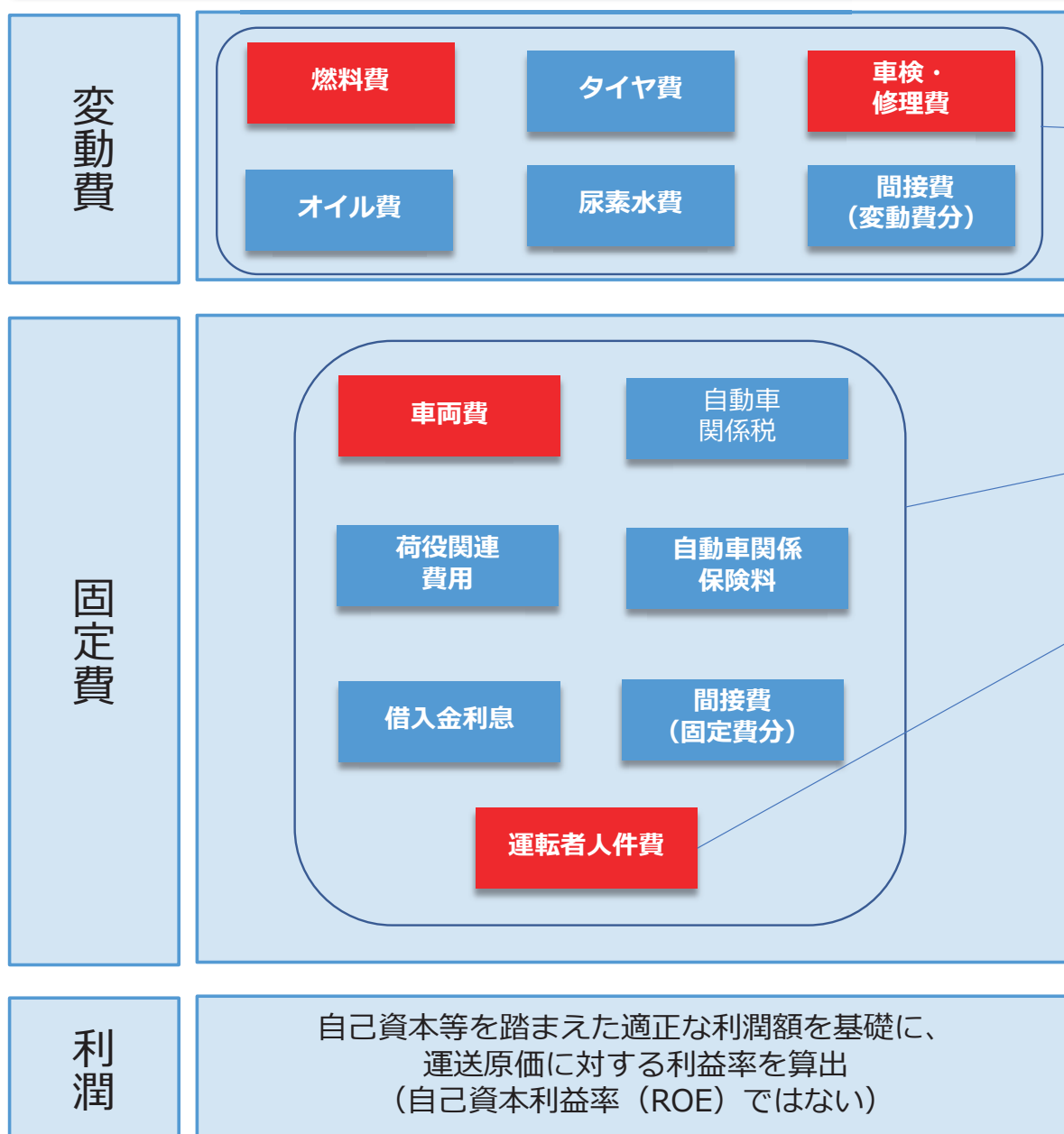
- 基準運賃は、貨物を輸送する実運送事業者が収受する水準であり、元請等の手数料を含めていないため、運賃に利用運送手数料を加算します。（運賃から利用運送手数料を差し引きしません）
- 利用運送手数料は、料金、実費等を含めない「基準運賃×10%」により求めます。なお、運賃、料金等が区分されていない諸料金込み運賃の場合には、荷主と協議し、「諸料金込み運賃×10%」により利用運送手数料を算出できます。

（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



- 標準的運賃には、有料高速道路料金、積込料・取卸料、附帯業務料、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。

標準的運賃と割増料・料金

走行距離に比例して割付ける費用（距離ベースの費用）

1 km走行あたりの変動費 × 走行距離

変動費

時間に比例して割付ける費用（時間ベースの費用）

1時間あたりの固定費 × 8時間以内

1時間当たり基準外人件費等 × 8時間を超過した時間

固定費

(原価：変動費+固定費) × 2.98%
(令和2年告示 2.92%)

利潤

標準的運賃 基準運賃

積込料・取卸料

附帯業務料

待機時間料

燃料サーチャージ

運賃割増率
(例示)

特殊車両割増

休日割増
深夜・早朝割増

速達割増等

実費（例示）

高速道路
利用料

フェリー
利用料

駐車場
利用料

割増・料金

別途収受

3 適正原価 固定費

① 1時間あたり固定費単価

【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時間あたり固定費を算出。

【計算式】

1時間あたり固定費単価 = (年間固定費) ÷ 年間労働時間 (約2,086時間)

1時間あたり固定費単価

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時間あたり
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
自社原価を算出する場合、週休1日、隔週2日のケースでは、
上記年間労働時間を修正して計算します。

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。

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

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時間超の長時間労働を想定しないため、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。自社原価の計算では、ディーラの見積書を参考に、入力します。
- **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。

$$\text{環境性能割（自動車取得税）} \div \text{車両償却年数} = \text{1年あたり費用}$$
- **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。車両に直接割り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）**：
 - ・ 車検時に支払いする自賠責保険は、12カ月分を把握します。
 - ・ 車両総重量8t以下の初年度登録では車検期間2年のため、半額を計上します。
- **一般自動車損害保険料（任意保険料）**：
 - ・ 任意保険料についても、12カ月分を把握します。
 - ・ 事業者単位、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）

○ 金利上昇局面では、借入金利息が増加するため、自社原価の計算では金利上昇分を反映します。

令和6年告示運賃 算定根拠（小型～トレーラーの平均）

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、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)	$6,238,2746,292,775 \text{円(固定費合計)} \div (1 - 26.79\%) - 6,238,2746,292,775 \text{円}$	$2,282,463 \Rightarrow 2,437,490 \text{円}$

(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

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、「税引き前株主投資利益」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）
$$（会社全体の）適正利潤（額） \div （会社全体の）運送原価 = 利益率$$
- 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に引上げしたが、仮に120円/ℓを下回ることがあっても、標準的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	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
料	燃費	原価調査結果により設定（全国平均値）	5.1⇒4.48 km/ℓ	
費	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】

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

【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。
オイル購入価格（税抜）÷ 調達量（リットル）= 1 リットル当たりオイル単価
- ・ オイル単価が不明な場合、国土交通省の数値（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 × 21.6 ℓ + 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、1 km当たりのタイヤ費を算出。

【計算式】

タイヤ単価×タイヤ交換1回当たり交換本数

+

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

【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、一般修理費等を含めます。

○ 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
	1 ℓ 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】

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

【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) ÷ (1-26.7927.92%) = 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

○標準的運賃の基準運賃は、以下の計算式により算出。

1時間あたり固定費	×	所定労働時間	=	時間費用（固定費）①
1kmあたり変動費	×	走行距離	=	走行距離費用（変動費）②
1時間あたり基準外人件費	×	所定外労働時間	=	時間費用（固定費）③

原価の合計額
①+②+③

原価の合計額 ①+②+③	×	適正利益（1+2.98%）	=	距離制運賃
-----------------	---	---------------	---	-------

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。

$$\begin{array}{lcl} \text{1時間あたり固定費} & \times & \text{基礎作業時間} = \text{時間費用（固定費） ①} \\ \text{1kmあたり変動費} & \times & \text{基礎走行距離} = \text{走行距離費用（変動費） ②} \end{array}$$

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

- ✓ 時間当たり固定費 (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
- ✓ 時間当たり基準外人件費 (= 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	・・・	56
2	キロ程等の計算	・・・	57
3	個建運賃	・・・	58
4	運賃割増率	・・・	59
5	待機時間料	・・・	62
6	積込料・取卸料、附帯業務料	・・・	64
7	利用運送手数料	・・・	66
8	有料道路利用料及び実費	・・・	68
9	その他	・・・	69
10	燃料サーチャージ	・・・	70
11	標準的運賃の活用	・・・	72
12	標準的運賃の活用に係る手続	・・・	73
13	行政処分等との関係	・・・	74

1 適用する運送

適用する運賃の考え方

- 標準的運賃は、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附帯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 走行キロは短いが、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収受可能

○ 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、最後に取り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20 km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時間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

利用運送手数料の収受

- 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つては、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収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・深川留萌道・室石道・八戸道・青森道・百石道路・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・湯沢横手道路・日東道・秋田外環状道路・雫石能代道路・東北道・北関東道・関東道・東水戸道路・常磐道・関越道・東野道・千蔵東金道路・富津館山道路・船山道・アクア道路・京葉道路・第三京浜道路・横浜新道・横浜横須賀道路・外環道・北関東道・日東道
	NEXCO中日本	https://www.c-nexco.co.jp/navi/toll/		東名高速道路・新東名高速道路・関央道・東海北陸道・伊勢湾岸道・名神高速道路・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・京滋バイパス・中国道・山陽道・舞鶴若狹道・関西空港道・阪和道・中国道・山陽道・岡山道・米子道・浜田道・広島道・広島宮田道路・江津道路・尾道道・九州道・安東道路・山陰道・松江道・広島呉道路・高松道・高知道・今治小松道・徳島道・松山道・徳島南部自動車道・東九州道・徳田道路・宇佐別府道路・南九州道・宮崎道・東九州道・卑人道路・長崎道・大分道・沖縄道

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。

11 標準的運賃の活用

標準的運賃活用にあたり、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。

12 標準的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・標準的運賃に関する届出

- 令和2年4月24日告示の標準的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）。

13 行政処分等との関係

標準的運賃活用にあたり、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はない。

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「標準的運賃の運賃表」そのものを値上げの根拠にしているためで、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 標準的運賃を活用する

I 運送条件を踏まえ 標準的運賃を計算する

1	標準的運賃の基本計算例	・・・	78
2	標準的運賃の具体的な計算例	・・・	84
3	標準的運賃「原単価」の算出	・・・	88
4	標準的運賃の原単価を活用した運賃計算による提案	・・・	90

1 標準的運賃の基本計算例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

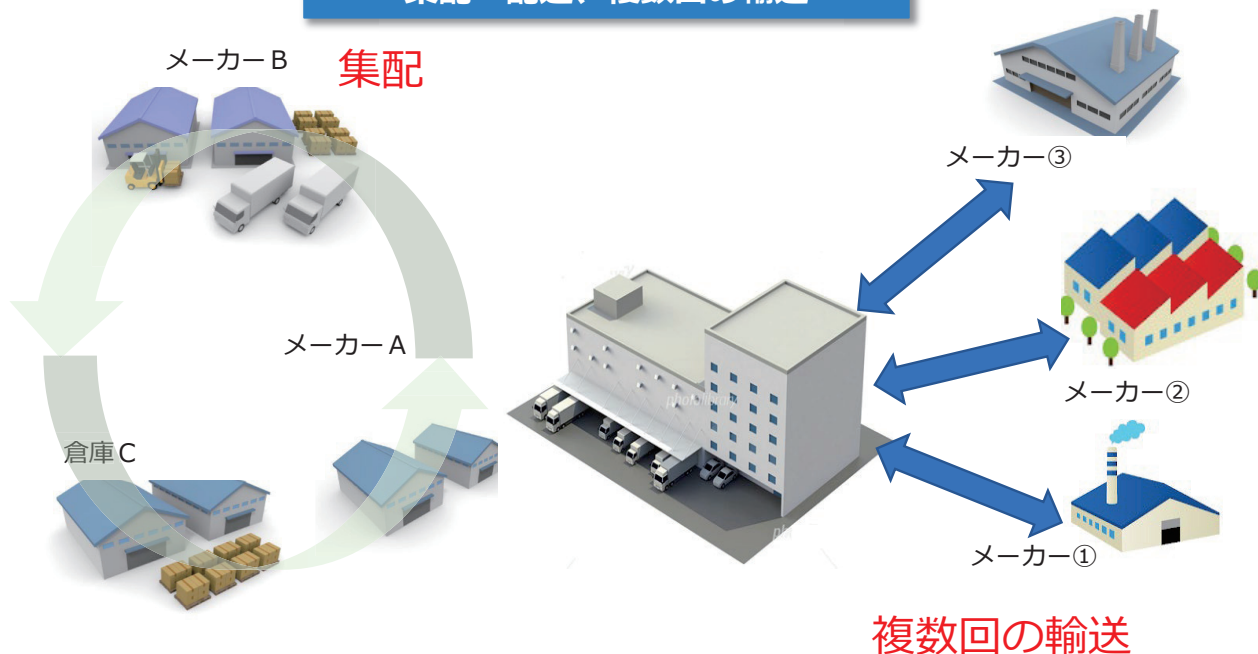
運賃	運賃	394,150	①
	特殊車両割増	78,830	②
料金	積込料	2,340	③
	取卸料	2,340	④
小計		477,660	
端数処理		478,000	
消費税額（10%）		47,800	
実費（消費税を含む）		35,000	⑤
合計		560,800	⑥

（※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 $43,230円① \times 20\% = 8,646円②$
- 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 $340円 \times 3回 = 1,020円③$
取卸料 $340円 \times 3回 = 1,020円④$
- 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 標準的運賃の具体的な計算例① 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

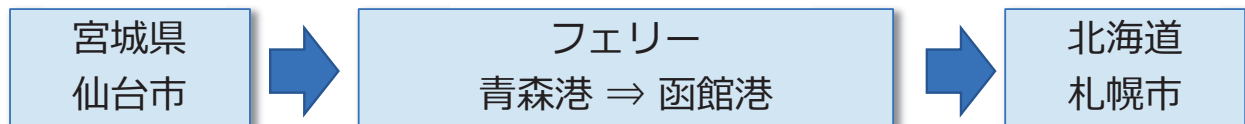
- 車 種：トレーラ
- 輸送形態：フェリー無人航走（シャーシのみ）
- 距離制運賃 東原町 → 志布志港 30km（トレーラ）①
大阪南港 → 東京・大田区 520km（トレーラ）②
- フェリー料金：90,000円（志布志→大阪、割引後・税込）
- 有料道路利用料：39,670円（特大車、税込）
- フェリー乗船時間：14時間
- 乗船中車両チャージ費用：単価を別途設定しておきます
例 7,218円－3900円＝3,318円/時
- 積込時 待機時間・積込立合い時間 30分
- 取卸時 待機時間 30分
- 取卸料 90分（手荷役）



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 航送所要時間 × 1 時間当たり固定費（車両チャージ費用を含む）

※ 1 時間当たり固定費：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×4+2,270円/30分×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

2 標準的運賃の具体的な計算例② 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

ドライバー乗換方式

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）

3 標準的運賃「原単価」の算出

- 標準的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、以下の標準的運賃の原単位を活用した計算で検証する。

○ 「標準的運賃」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時間当たり単価（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日当たり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当たり単価（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) 標準的運賃 原単位（各数値は利益込、消費税等を含まない）

1時間当たり単価（8時間以内） 6,488円

1時間当たり単価（8時間超・時間外） 4,180円

1km当たり単価 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

4 標準的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

$$25,819\text{円}① + 4,100\text{円}② = 29,920\text{円}③$$



(4) 標準的運賃（関東運輸局 中型車 キロ程50kmの運賃額）

$$27,130\text{円}④$$



(5) 標準的運賃との差額

$$29,919\text{円} - 27,130\text{円} = +2,790\text{円}$$



(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 標準的運賃を活用する

Ⅱ 個建運賃の算出

1	標準的運賃と個建運賃	・・・	94
2	個建運賃の適用	・・・	95
3	個建運賃計算の具体例	・・・	96
4	計算シートによる個建運賃の算出	・・・	98
5	改善に向けた申入れ・交渉の視点と方向性	・・・	100

1 標準的運賃と個建運賃

- 標準的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ヵ月間で基準積載率90%、閑散期8ヵ月で基準積載率60%の場合には、

$$(90\% \times 4\text{ヵ月} + 60\% \times 8\text{ヵ月}) \div 12\text{ヵ月} = 70.0\%$$

$$70\% \times 9\text{割 (貨物量変動リスク調整)} = 63\%$$

(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%) $9,800\text{kg} \div 35\text{m}^3 \div 280\text{kg/m}^3$ <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、重量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。

※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	1 m³: 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も、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 標準的運賃を活用する

Ⅲ 積込料・取卸料、附帯業務料等

1	料金単価の考え方	・・・	104
2	時間制運賃における積込料・取卸料の計算	・・・	105
3	附帯業務料単価の算出方法	・・・	106
4	附帯業務料の設定	・・・	108
5	待機時間料、積込料・取卸料の計算例	・・・	110

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

(1) 標準的運賃の単価を活用

- ・ 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。

(2) 自社原価から時間単価を算出

- ・ 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 料の設定方法

○標準的運賃：積込料・取卸料
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

- 2 時間以内、2 時間超の各単価の算出
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

※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

- 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・ユニックの区分を適用

<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

標準的運賃「1時間あたり単価」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 ベース単価×1.25倍
2時間超単価 ベース単価×1.5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

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

(2) 除外後の額÷8時間

$$51,900\text{円} \div 8\text{時間} = 6,488\text{円/時}$$

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	積込作業		出発
	60分	60分		

◆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	取卸作業		出発
	180分	30分		

◆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	積込立会い		出発
	120分	30分		

◆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	待機	積込②	待機	積込③		出発
	30分	30分	30分	30分	30分		

◆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 適正原価を把握するための原価計算

I 運送業の原価計算

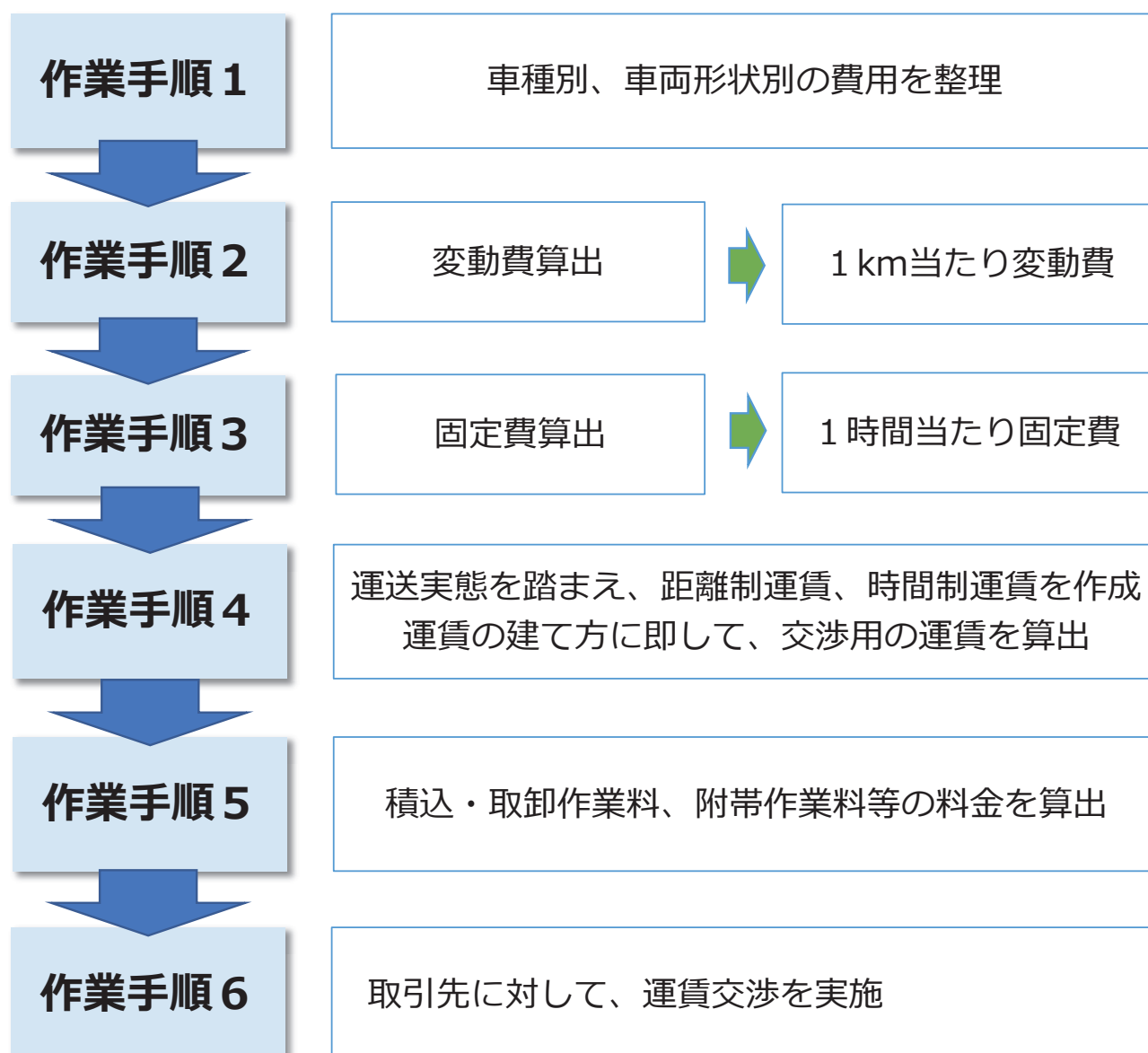
1. 運賃算出の手順	114
2. 車種別、車両形状別の費用を整理	115
3. 変動費と固定費	116
4. 1 km当たり変動費	117
5. 1 km当たり変動費の計算	118
6. 車両減価償却費の計算	120
7. 保険費の計算	125
8. 租税公課の計算	128
9. 運転者の人件費	130
10. 間接費	137
11. 営業外収入・営業外費用及びその他費用	141
12. 原価管理に向けた費用特性の理解	142
13. 原価管理のための比較分析	143
14. 運賃計算の考え方	144
15. 自社の適正原価の計算例	145
演習問題解答例	146

1 運賃算出の手順

○標準的な運賃を活用し、取引先に対して申入れ、交渉を円滑に実施するために、自社原価を踏まえた運賃・料金表の作成、必要な係数の算出等の準備をして荷主への取引条件見直しの交渉を実施します。

○運賃表作成シートを活用すれば、以下の作業手順による計算は不要です。前提条件データを入力するだけで自社原価を踏まえたベストな運賃、最低ライン運賃（損益分岐点レベル）の算出が可能です。

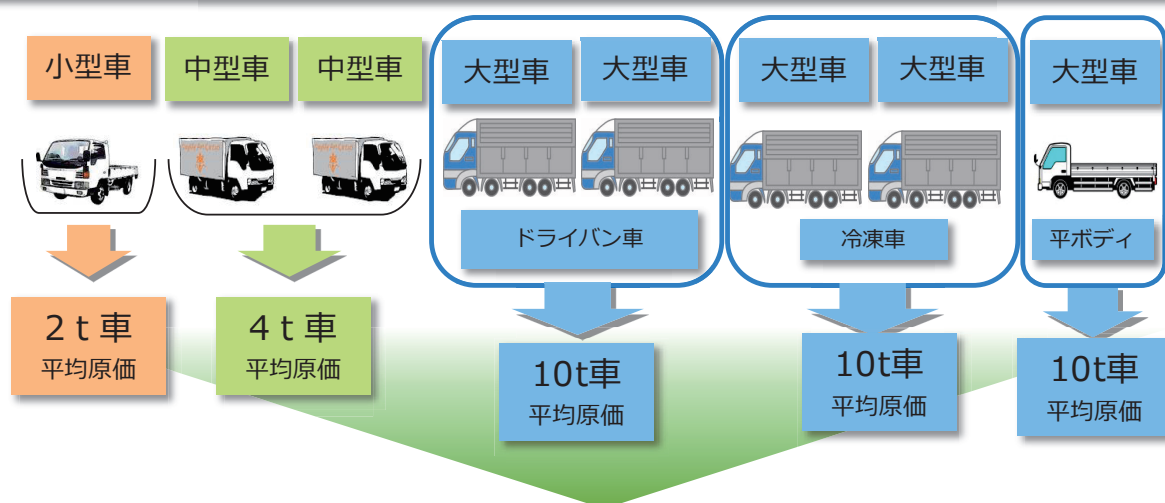
交渉に向けたベスト運賃、最低ライン運賃算出の手順



2 車種別、車両形状別の費用を整理

- 車種別（最大積載重量）、車両形状（ドライバン、冷凍冷蔵、平ボディ、ユニック等）に分けて、各車両に要する経費を整理します。
- 特殊車両等の運賃表を作成する場合、車型ごとに原価（費用）を整理します。
- 原価（費用）は、自社の平均的なデータが望めます。

車両別の原価データを把握します



1 km当たり
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 時間当たり
固定費

- ①車両費及び車両備品費
- ②車両の保険料
- ③車両の租税公課
- 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 荷役消耗品他
- ⑧ 間接費（固定費分）

3 変動費と固定費

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

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

固定費と変動費

固定費

- 固定費は、走行距離等に関係なく発生する費用です。
- 年間の固定費合計額を運転者の年間労働時間で割り、「1時間当たりの固定費」を算出します。

変動費

- 変動費は、走行距離に比例して発生する費用と時間外労働時間により発生する費用の2種類があります。
- 基本労働時間を超えた時間については、変動費として「1時間当たり時間外費用（福利費、間接費含む）×時間外労働時間」により算出します。

料金 実費

- 料金：積込・取卸料、附帯作業料、待機時間料など、運転者等の行為の対価を収受します。
- 実費：高速道路利用料、フェリー利用料、駐車場利用料、宿泊費用、燃料サーチャージ、特車申請料などの実費を収受します。

4 1 km当たり変動費 概 要

○ 変動費単価は、走行距離に比例して発生する費用として、以下の項目ごとの費用（燃料費、オイル費、タイヤ費、尿素水費、車検・修理費及び間接費（変動費相当額）を算出し、1km当たりの変動費を算出します。

1 km当たり変動費の算出

ステップ1 走行距離に比例して発生する費用を整理

①燃料費

②オイル費

③タイヤ費

④車検・
修理費

⑤尿素水費

⑥間接費
(変動費分)

ステップ2 以下6つの計算を実施します

費用	1 km当たり変動費
①燃料費	軽油単価 100円/リットル※ ÷ 燃費 ※令和2年告示運賃は100円
②オイル費	(オイル単価× オイル交換 1 回当たりオイル量+オイル交換 1 回当たり工賃) ÷ オイル交換 1 回当たり走行距離 (km)
③タイヤ費	(タイヤ単価×タイヤ交換本数 (本) +タイヤ交換 1 回当たり工賃) ÷ タイヤ交換 1 回当たり走行距離 (km)
④車検・修理費	車検・修理費用 ÷ 年間走行距離
⑤尿素水費	尿素水単価 ÷ 走行可能距離
⑥間接費 (変動費分)	上記 5 項目の1km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
× 利潤率

×

キロ程、走行キロ

=

走行距離からの
運賃

5 1 km当たり変動費の計算 演習問題

1km当たり変動費の計算

「1km当たり変動費」を算出してください。（小数点第3位を四捨五入）

- ① 燃料費 燃 費 **3.8km/ℓ** 1ℓ 当たり単価 **120円**（税抜）
- ② 油脂費 必要量 **30ℓ** 1ℓ 当たり単価 **550円**（税抜）
 オイル交換頻度 **20,000km**ごとに交換 / 交換工賃 **2,000円/回**
- ③ 修理費 車検整備費 **500,000円**（税抜）
 一般修理費 **500,000円**（税抜）
 対応する走行距離 **10,000km**（過去3年間）
- ④ タイヤチューブ費 1本 **35,000円**（税抜）×**12本**
 交換平均走行距離 **80,000km**ごとに交換 / 交換工賃 **20,000円/回**
- ⑤ 尿素水費（アドブルー）
 尿素水 1ℓ 当たり単価：**120円**（税抜） 尿素水 1ℓ 当たり走行距離：**300km/ℓ**
 尿素水フィルタ : **10,000円**（工賃込） / 交換走行距離 **100,000km**
- ⑥ 間接費 **20%** （※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）

1km当たり燃料費

燃料1ℓ当たり平均購入単価
円/ℓ

 $\div$

燃 費 (km/ℓ)
km/ℓ

 $=$

1km当たり燃料費
円/km

1km当たり油脂費

$$\left(\begin{array}{|c|} \hline \text{オイル量} \\ \hline \ell \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{オイル単価} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{オイルフィルター} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} \right) \div \begin{array}{|c|} \hline \text{交換する走行距離} \\ \hline \text{km} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{1km当たり油脂費} \\ \hline \text{円/km} \\ \hline \end{array}$$

1km当たりタイヤチューブ費の算出

$$\left(\begin{array}{|c|} \hline \text{タイヤチューブ費} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{タイヤ本数} \\ \hline \text{本} \\ \hline \end{array} \right) \div \begin{array}{|c|} \hline \text{交換する走行距離} \\ \hline \text{km} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{1km当たりタイヤチューブ費} \\ \hline \text{円/km} \\ \hline \end{array}$$

1km当たり修理費の算出

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{修理費} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} \div \begin{array}{|c|} \hline \text{走行距離} \\ \hline \text{km} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{1km当たり修理費} \\ \hline \text{円/km} \\ \hline \end{array}$$

1km当たり尿素水費(アドブルー等)

$$\left(\begin{array}{|c|} \hline \text{尿素水 1ℓ 当たり単価} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} \div \begin{array}{|c|} \hline \text{1ℓ 当たり走行距離} \\ \hline \text{km/ℓ} \\ \hline \end{array} \right) + \left(\begin{array}{|c|} \hline \text{交換工賃} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} \div \begin{array}{|c|} \hline \text{交換走行距離} \\ \hline \text{km} \\ \hline \end{array} \right) = \begin{array}{|c|} \hline \text{1km 当たり尿素水費} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array}$$

間接費を含めた1km当たり変動費の計算

1km当たり変動費(運行費)・・・各費用の合計額を算出

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{1km 当たり燃料費} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{1km 当たり油脂費} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{1km 当たりタイヤチューブ費} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{1km 当たり修理費} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} + \begin{array}{|c|} \hline \text{1km 当たり尿素水費} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{1km 当たり費用の合計} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array}$$

間接費を含めた額

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{1km 当たり費用の合計} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} \div \begin{array}{|c|} \hline \text{間接費比率} \\ \hline \% \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{1km あたり変動費} \\ \hline \text{円/km} \\ \hline \end{array}$$

6 車両減価償却費の計算

① 定額法と定率法

車両費とは

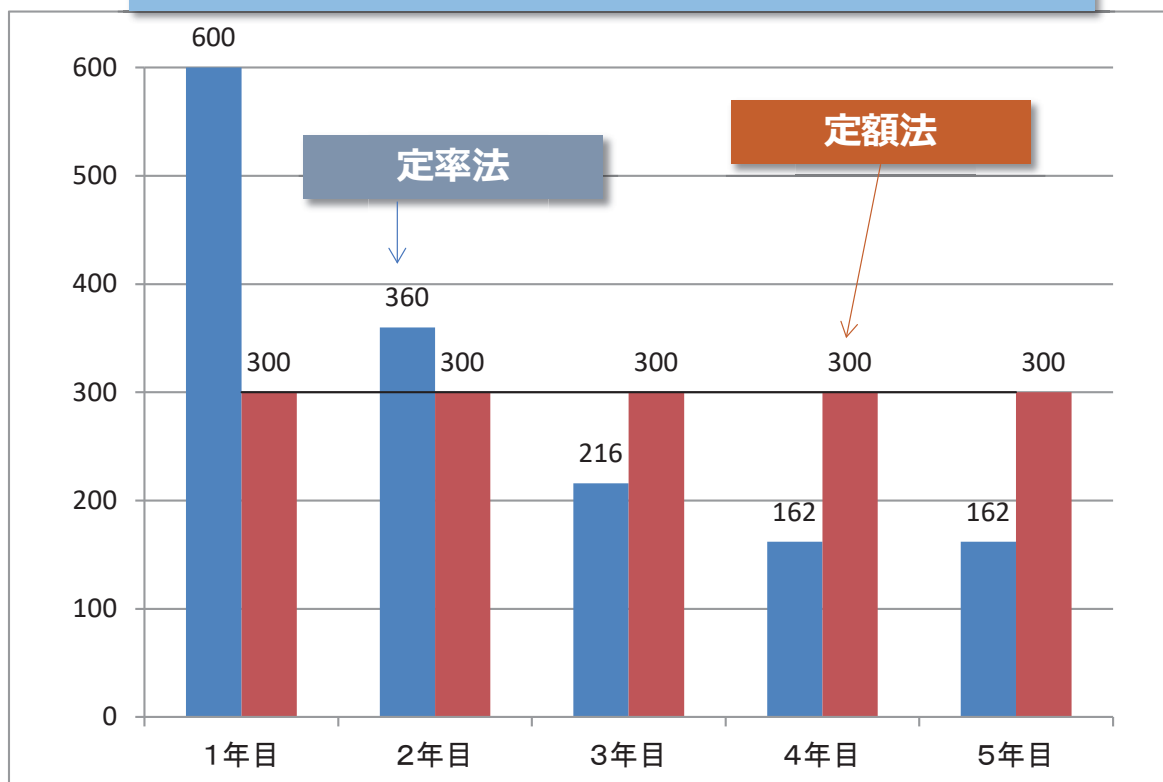
- 車両費は、トラック車両に直接割付けできる費用で、トラック車両を調達した費用を法定耐用年数等により費用計上する費用をいいます。
- トラック車両は、新車・中古車の区分、現金調達、リース調達等の区分がありますので、それらを踏まえ計算します。

原価計算のポイント

減価償却の方法

- ◆ 減価償却の方法には、定額法と定率法があります。税務申告の際に定率法を採用していても、**適正運賃収受のための原価計算では「定額法」により算出**します。
基本式：（車両の取得費（税抜）＋備品類）÷償却年数
- ◆ 赤字要因の特定をするために会社全体の財務諸表を細分化して検討する場合について（3ページ「活用3」）、定率法を採用している場合には、定額法ではなく、「定率法」により計算します。

定額法と定率法による減価償却（車両調達価格：1,800万円）



- ◆ 事業などの業務のために用いられる事務所建物、倉庫建物、物流設備、トラック車両、フォークリフトなど、時間が経過することにより、それらの資産の価値は減少します。
- ◆ このような資産を「減価償却資産」といいます。減価償却資産の取得に要した金額は、取得した時点で、一括して全額費用計上しません。その資産の法定耐用年数又は使用可能期間にわたり分割して原価として計上します。税法上、「法定耐用年数」は財務省令の別表に定められています。
- ◆ 「減価償却」とは、減価償却資産の取得した金額を定額法または定率法で各年分の必要費用として配分する方法です。

	内 容	計 算 方 法
定額法	○償却費の額が原則として毎年同額となる。	取得価額÷法定耐用年数 (均等額が算出)
定率法	○償却額は、取得した1年目、2年目に多く計上される。経過年とともに減少する。	未償却残高×定率法の償却率

6 車両減価償却費の計算

②基本計算式、償却年数

基本計算式

- ◆ 車両の減価償却費の計算は以下のように行います。

減価償却の計算式（1ヵ月分の車両費）

$$= \frac{(\text{車両の調達価格} - \text{残存価格})}{(\text{償却月数})}$$

減価償却の年数

- ◆ **減価償却の償却年数 → 主に2つあります**

車両の減価償却では、償却年数が非常に重要です。償却年数を何年に設定するかにより、減価償却額が相違します。償却年数は、原価計算結果の利用目的により使い分けすることが望めます。

- ◆ **法定耐用年数**

・特に運賃交渉を目的に、原価を得る場合には、法定耐用年数で車両費を算出しないと適正な運賃水準が得られない場合があります。

- ◆ **車両の使用予定年数** **ここに注意！**

・トラック車両は法定耐用年数よりも、実際に利用できる期間が長い特性があります。

【法定耐用年数<利用可能年数】の関係にあり、減価償却が終わると、車両費は帳簿上「0円」となり、原価がゼロになる点に、問題があります。

・中古で取得した場合、既に法定耐用年数を超過しているケースが多く、税法の減価償却のルールに即して計算しても、適正な運賃を収受するための原価額を得られないことがあるため、車両取得時からの使用予定年数を設定して減価償却する方法もあります。

・「使用予定年数」で減価償却すると、車両費が著しく低く計算され、改善すべき割安な運賃額が妥当な運賃水準になってしまう場合があり、妥当な原価額が得られないケースが多くなり、注意が必要です。

・事業所の実質的な原価を把握するには、車両の使用予定年数を利用する方法もありますが、運賃交渉の原価算出では、法定耐用年数により算出する必要があります。

・全て一律に、車両の使用予定年数を減価償却期間とせず、目的に応じて法定耐用年数も活用してください。

残存価格

- ◆ 車両を廃車、売却等する際の車両の価値を「残存価格」といいます。帳簿上、法定耐用年数が経過していれば「1円」ですが、下取りに出せば「500万円」で買い取りしてくれるケースもあります。
- ◆ 原則として、残存価格は、廃車、売却時の車両の価値を見込んで設定します。しかし、原価計算では、早期に売却する場合以外は、リスクを考慮して「0円」で設定してください。

法定耐用年数が経過しても、車両費を計上

- ◆ 新車または中古で車両を取得し、法定耐用年数が経過し、車両の減価償却費が「0」となっている場合には、今後の使用予定期間を想定して、減価償却する手法もあります。
- ◆ 帳簿上、減価償却が完了していても、適正な運賃を収受するための原価計算では、車両費を計上します。（ここでの原価計算の目的は適正な運賃を収受するものであり、日々の経理データを分解して各車両に割付けることではありません）

車両を中古で取得した場合の処理方法

- ◆ 車両を中古で取得した場合、法定耐用年数を超過している場合、取得日からの使用予定年数により定額法で減価償却します。
- ◆ 法定耐用年数を超過していない中古車を取得した場合も、上記の手法で処理してください。

車両をリースにより調達している場合の処理方法

- ◆ 車両をリースにより調達している場合、最初に契約内容にどのような事項があるか、チェックします。一般修理費、タイヤチューブ交換、オイル交換まで入っているケースもあれば、消耗品類は一切入っていないケースもあります。
- ◆ 環境性能割、自動車税、自動車重量税、自賠責、契約終了後の買取価格等を含めて、全期間の支払総額を集計してください。なお、車検整備費及び一般管理費が入っている場合には、修理費は支払総額から除外します。
- ◆ 上記リース総額から車検整備費及び一般修理費を除外して、修理費等を走行距離で割り、1km当たり修理費を算出します。
- ◆ 新車を調達する場合、支払総額（諸費用込）を取得価格とみなして、法定耐用年数をもって定額法で減価償却し、1ヵ月当たりの車両費（減価償却費）を算出します。
- ◆ 月額リース料を車両費として計上する方法もありますが、リース契約期間が経過するにつれて、割安になっていくこと、修理費等の変動費が入っていること等があり、単純に月額リース料を車両費として計上すると、正確な原価が得られない場合があります。（可能な限り、車両調達費用は、毎月同じ金額を計上します）

6 車両減価償却費の計算

③演習問題

年間の車両減価償却費の計算

演習問題

以下の前提条件から、年間の車両費（減価償却費）を算出してください。（小数点は、四捨五入）

○ 減価償却対象の費用

① 車両の購入費（大型ウイング車）（税抜） 20,000,000円

② ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ、

E T C設置費、無線機など（税抜） 1,000,000円

合 計（①+②）

21,100,000円(税抜)

○ 減価償却の方法

定額法

○ 減価償却期間

5年間（法定耐用年数）

○ 残存価格

1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）

$$\left(\begin{array}{|c|} \hline \text{車両の調達価格} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} - \begin{array}{|c|} \hline \text{残存価格} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array} \right) \div \begin{array}{|c|} \hline \text{減価償却の年数} \\ \hline \text{年} \\ \hline \end{array}$$

$$= \begin{array}{|c|} \hline \text{年間の車両費} \\ \hline \text{円} \\ \hline \end{array}$$

7 保険費の計算

① 保険費の種類

保険費の種類

保険費の種類 → 2種類に分けます

ここに注意！

○ 保険費には、**2種類**あります。シンプルにお考えください。

① 直接割付けできる保険費

- ・ 自賠責保険等で、トラック車両に直接割付けできる保険費

② トラック車両に直接割付けできない保険費

- ・ 任意保険、運送保険、運送業者賠償責任保険、運送業総合補償保険等の運送事業に直結する保険費
- ・ 火災保険・地震保険等施設関係の保険、運転者の労災保険の追加分、生命保険等で運送事業に直結しない保険費

保険費の処理方法

- **最初に、直近決算完了分の総勘定元帳から保険料を全てチェックします。**①
トラック車両に直接割付けできる保険費と、②できない保険費の2種類に分けてください。
- 上記①を車両に割付けし、上記②を1年分の間接費（一般管理費等）に足しあげます。
- 任意保険は、「任意車両、任意対人、任意対物、搭乗者傷害等の合計保険料」のような詳細な捉え方ではなく、**シンプルに「支払ベースの実績額」を1本把握してください。**
- 任意保険等の保険料は、期の途中で払戻、新規加入による支払がありますが、**正味の支払額を算出してください。保険会社からの払戻額は保険費から差し引き、新規加入による支払は追加します。**

7 保険費の計算

②保険費の処理

保険費の処理

車両に直接割付けできる保険費 → 自賠責保険

- 保険費のうち、**自賠責保険**は各車両の支払実績額が明確であり、個々の車両に直接割付けることができます。
- 毎月の原価管理では、自賠責保険等の金額÷加入月数で、1ヵ月当たりの保険費を車両に割付けします。
- 加入月日が、例えば6月25日のように端数がある場合でも、単純に加入月数で割ってください。

ここにご注意！

- 加入月数を確認しないままに、12ヵ月で割らないでください。車両によっては24ヵ月、25ヵ月加入のケースもあるため、**加入月数で割ります**。

車両に直接割付けできない保険費→任意保険、賠償保険、火災保険等

- 任意保険、運送保険、運送業者賠償責任保険、運送業総合補償保険等の保険費は、**会社単位で契約**するケースが多く、車両ごとに費用を直接割付けできない場合があります。**車両ごとに直接保険費を割付けできない場合は、間接費（一般管理費等）に含め、配分基準により、各車両に配分します。**

ここにご注意！

- 自賠責保険は、加入を義務付けられた保険であり、固定費です。
- 任意保険料の配分は、車両毎に保険料が算出されている場合、車両毎に当該任意保険料を配分します。会社・事業所単位で任意保険料が算出されている場合には、間接費に含めて各車両に配分するのが妥当です。

7 保険費の計算

③保険費の計算

保険費の計算

以下の条件で、自賠責保険を算出してください。

なお、任意保険、運送業総合補償保険は、会社単位の契約のため、一般管理費で処理します。（小数点は、四捨五入）

自賠責保険

24,100円（加入期間：12カ月）

任意保険

35,000円（加入期間：12カ月）

(※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)

自賠責保険

自賠責保険(12ヵ月分)	+	自賠責保険(12ヵ月分)	=	1時間当たり運転者人件費
円		円		円

8 租税公課の計算

① 租税公課の処理

車両の税金（租税公課）

車両の税金（租税公課）

○ 車両の税金（租税公課）は、トラック車両に直接割付けできる費用であり、トラック車両を取得、保有することで、課税される税金です。固定資産税、都市計画税、事業税等の租税公課は、車両に直接割付けできないため、一般管理費で処理します。

○ 車両の税金（租税公課）には、以下の税金があります。

環境性能割 : トラックを取得する際の1回限りの支払い

自動車重量税 : 新規登録や自動車検査（車検）の際の支払い

自動車税 : トラック車両を保有することで課税され、
1年に1回の支払い

原価計算のポイント

○ 車両の税金（租税公課）は、車両ごとに実際の支払（総勘定元帳、または領収書）を踏まえ、各車両に実際の支払金額を割付けします。その際に、何ヵ月分の金額になるかを確認します。

○ 自動車関連諸税は、課税期間がそれぞれ異なるため、課税期間を踏まえ「1年当たりの費用額」を算出します。

環境性能割 ・ ・ ・ 取得時1回限りのため、減価償却期間に一致させて償却します。（経理処理と相違します）

自動車重量税 ・ ・ ・ 車検時に支払いした月数で割り、1ヵ月当たりの税額を算出します。

自動車税 ・ ・ ・ 12ヵ月分の支払いであれば、12で割り、1ヵ月当たりの税額を算出します。

8 租税公課の計算

②租税公課の計算

車両の税金（租税公課）の計算

以下の前提条件に基づき、1ヵ月当たりの「車両に関する税（租税公課）」を算出してください。（小数点は、四捨五入）

○ 車両の税金

- ① 環境性能割 **200,000円**
 → 車両の減価償却期間 **5年間（法定耐用年数）**
- ② 自動車税 **37,500円（課税期間：12ヵ月）**
- ③ 自動車重量税 **27,200円（課税期間：12ヵ月）**

（※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. 環境性能割

環境性能割	÷	減価償却期間	=	1ヵ月当たり自動車取得税
円		5 年間		円

2. 自動車税

自動車税	÷	課税期間	=	1ヵ月当たり自動車税
円		1 年間		円

3. 自動車重量税

自動車重量税	÷	課税期間	=	1ヵ月当たり自動車重量税
円		1 年間		円

9 運転者の人件費

① 運転者の人件費の概要

運転者の人件費

【自社原価を踏まえた運賃算出のポイント】

○ **車種・車両形状に応じた人件費単価の設定：**

- ・上記の手法を前提に、さらに「車種×車型」の類型別に、乗務する運転者の賃金の内訳を整理します。
- ・賃金の内訳については、年間合計の「基本賃金（基準内）」、「時間外賃金（基準外）」、各種手当額、賞与額をそれぞれ整理します。
- ・上記数値については、「車種×車型」の①類型別の平均値、②特定のドライバーを代表として数値を設定する手法があります。

○ **手当額・賞与額の取扱い：**

- ・時給単価は基準内労働時間の基本給の時給単価、基準外労働時間（時間外口騒動時間）の時給単価をそれぞれ算出し、1時間当たりの手当額、賞与額をそれぞれ加算します。

○ **賃金引上げ率の設定：**

- ・地域ブロック別の時給単価を参考に、自社の基本給の時給単価をどのくらい引上げるか検討します。

○ **基準外賃金の割増率の設定：**

- ・基準外人件費は、現在の時間外労働時間について、60時間までは1.25倍、60時間超は1.5倍に換算し、年間の時間外賃金の合計額と年間の時間外労働時間の2つ算出します。

○ **福利厚生費比率：**

- ・以下の計算式により、1年間の給与に対する福利厚生費比率を求めます。
計算式：年間（法定福利費・福利厚生費）÷年間給与合計
- ・以下の数値を参考に活用することも可能です。

【参考数値】①20.4%（法定福利費 16%（正社員）、法定外福利費 4.42%
（第63回福利厚生費調査結果報告、日本経済団体連合会、2019/12/23）

②国土交通省運輸審議会資料 16.6%

○ **基本労働時間の設定：**

- ・1日当たりの平均的な基本労働時間を設定します。1週当たりの平均労働日数により、4日、5日、5.5日、6日等を設定します。

○ **最大労働時間の設定：**

- ・1日当たりの最大労働時間を設定します。
（例）1日当たり拘束時間13時間とする場合、休憩時間1時間を除外し、12時間とします。

働き方改革関連法施行によるコストアップ

- 働き方改革関連法施行により、順次コストアップ事項が発生見込みで、運転者及び管理者の人件費は増加するため、これらのコストを反映した人件費の設定をします。

コスト増加項目

運転者
人件費



- ・有給休暇5日取得義務（2019年4月施行）

運行管理者等
人件費



- ・時間外労働時間 月60時間超部分1.25倍 → 1.5倍

（中小企業：2023/4施行）

事務職員
人件費



- ・法定福利費（賃金総額に対して16%～21%の範囲）

<概算>

有給休暇5日取得義務化（2019/4スタート）

人件費

約1.2%増加（有給休暇ゼロ→5日取得の増加率）

時間外労働時間割増（960時間とした場合）

人件費

約1.8%増加

法定福利費の増加等 約0.6%増加

合 計 約3.6%増加（対人件費）

※上記数値は、一定の前提条件を踏まえ算出した数値であり、上限に近い数値となるが、他の要因を考慮すると、さらに増加する可能性があります。

条件によりコスト増加

時間外労働時間
上限規制



- ・新規採用による増員分の人件費増加
（追加 2割程度増加するケースあり）

賃金引上げ
休日増加等



- ・運転者の処遇改善に向けたコストアップ

同一労働
同一賃金



- ・「同一労働同一賃金」対応によるコストアップ

9 運転者人件費

②運転者の賃金、労働時間等の労働条件の見直し

運転者人件費：年間の標準的な賃金額の算出の流れ

- 自社の運賃・料金表作成では、働き方改革の実現を踏まえ、現状の賃金実態を踏まえ、働き方改革関連法案を遵守し、運転者の処遇改善を実現できる水準の時給単価を検討します。
- 上記時給単価を参考としつつも、申入れ・交渉時に、説得力のある説明をできるようにするために、賃金の引上げ幅、引上げる根拠を検討する必要があります。
- 運転者人件費は以下の流れで算出します。

Step1 賃金、労働時間等の実態を把握



Step2 働き方改革を実現する労働条件を設定
・ 賃金、労働時間、時間外労働時間の見直し
・ 運転者の処遇の改善



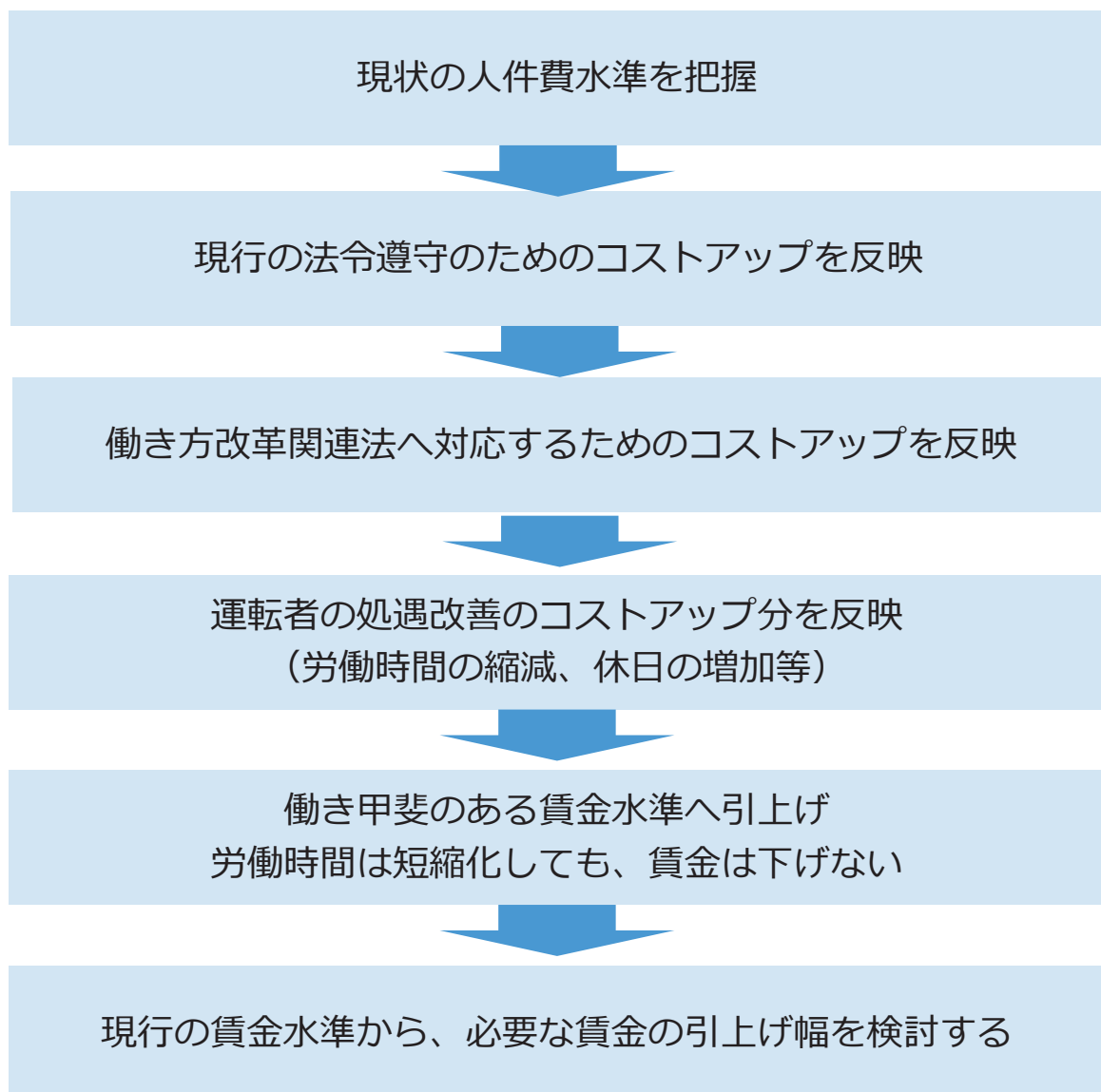
Step3 基準内人件費の時給単価、基準外人件費の倍率を算出



Step4 運賃計算の基礎となる年間の標準的な賃金額を算出

運転者の賃金、労働時間等の労働条件の見直し

- 標準的な運賃の告示を踏まえ、運賃・料金表を作成するに際して、運転者の人件費、労働時間、休日日数など、労働条件の見直しが必要です。
- 以下のように各段階で運転者人件費のコストアップが想定されることから、具体的に何%程度の引上げが必要となるか検討します。



9 運転者人件費

③運転者人件費の設定

Step1 賃金、労働時間等の実態の把握

- 運賃・料金表を作成する場合、自社の運転者人件費の設定が極めて重要です。現状の賃金・労働時間を踏まえ、働き方改革に向けた望まれる賃金・労働時間を設定します。
- 運賃・料金を算出するために、自社運転者の賃金を把握してください。
- 運転者が複数いる場合、①平均値を算出し採用、②代表的な運転者の数値を採用するなどの方法があります。
- 車種×車型（例：大型ダンプ、小型バン等）により、従事する運転者の賃金が相違する場合には、「車種×車型」ごとに以下青枠内の数字を整理します。

賃 金 の 内 訳	年間 基本賃金(基準内)	2,150,000 円
	年間 時間外賃金(基準外)	1,113,288 円
	年間 各種手当額の合計	1,200,000 円
	年間 賞与額の合計	50,000 円
	合計: 年間 総賃金	4,513,288 円
労 働 時 間 等	1日当たり基本労働時間(基準内)	8.0時間
	1日当たり最大労働時間	12.0時間
	1日当たり車両に乗務しない平均時間	0.75 時間
	年間 時間外労働時間(基準外)	840時間
	年間 平均労働日数	240.0日
そ の 他	賃金引上げ比率	+40%
	法定福利費率	16.0%
	福利厚生費率	4.4%

※上記数値は運賃・料金表の作成の理解を深めるために例示的に設定した数値であり、運賃・料金算出の目安となるものではありません。

Step2 働き方改革を実現する労働条件の設定

- 運転者人件費は、算出された時給単価を踏まえ、賃金引上げ比率を設定し、働き方改革の実現、持続的な物流を提供するために必要な人件費水準を検討し、引上げ比率を求めます。
- 上記の「賃金の引上げ比率」を設定し、算出された「運賃表の基礎となる平均時給（基準内労働時間時給）」の金額について、全産業平均の賃金水準を踏まえ、妥当な水準にあるか確認します。
- 上記緑枠内の年間時間外労働時間、年間平均労働日数についても、働き方改革の実現を踏まえ、設定します。（有給休暇5日取得、時間外労働上限960時間等）

Step3 基準内人件費の時給単価、基準外人件費の倍率の算出

- 運賃・料金表の作成の基礎となる時給単価等の算出式は以下の通りです。
- 国土交通省の標準的な運賃を算出する基礎となったブロック別地域の全産業別平均の人件費を参考としつつも、自社の賃金水準との乖離率など、実態を踏まえ、現実的な引上げ水準になるか否か、検討する必要があります。
- 自社の運賃料金表の作成では上記検討プロセスを飛ばして、全産業別の平均値を安易に採用することなく、働き方改革の実現等を踏まえた条件設定をします。

基本賃金の時給単価の算出

- ① 年間基本賃金（基本給）÷（1日当たり基本労働時間×年間平均労働日数）＝基本時給単価①
- ② 年間手当額及び賞与額の合計÷（総労働時間）＝1時間当たり手当額及び賞与額②
- ③（基本時給単価①+1時間当たり手当額及び賞与額②）×（1+賃金引上げ比率）
＝運賃表作成の基礎となる基本時給単価③

時間外賃金の割増倍率の算出

- ① 年間時間外賃金÷年間時間外労働時間＝1時間当たり時間外賃金④
- ②（1時間当たり時間外賃金④+1時間当たり手当額及び賞与額②）
÷（基本時給単価①+1時間当たり手当額及び賞与額②）＝割増倍率⑤

時間外賃金の単価

- ① 運賃表作成の基礎となる基本時給単価③ × 割増倍率⑤
＝運賃表作成の基礎となる時間外賃金の時給単価⑥

Step4 運賃計算の基礎となる年間平均賃金額の算出

- 運賃表の作成には、Step3で作成した以下の数値を用います。
 - ・運賃表作成の基礎となる基本時給単価③
 - ・運賃表作成の基礎となる時間外賃金の時給単価⑥
- 「車種×車型」ごとに、運賃計算の基礎となる年間の賃金額を算出します。

年間 標準的な賃金額

- 運賃表作成の基礎となる基本時給単価③×（1日当たり基本労働時間×年間平均労働日数）
×（1+法定福利費率+福利厚生費率）＝年間 標準的な賃金（基本労働時間分のみ）
- ②基本労働時間を超過する時間に対しては、運賃表作成の基礎となる時間外賃金の時給単価⑥により計算します。

9 運転者人件費

④ 運転者人件費の算出

運転者人件費の設定

運転者の年間人件費を算出します。

- ① 1 週当たり労働時間 40時間（8時間×5日）
- ② 現在の時給単価 1,250円 賃金の引き上げ幅 1,250円
- ③ 福利率 18%（福利厚生費、法定福利費）

（※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）

年間労働時間の算出

年間日数÷7日
365日÷7日

 ×

1週当たり労働時間
時間/週

 =

年間労働時間
時間

時給単価の設定

現在の時給単価
円

 +

賃金の引き上げ幅
円

 =

1時間当たり運転者人件費
円

年間人件費の算出

1時間当たり運転者人件費
円

 ×

年間労働時間
時間

 =

年間 運転者人件費
円

福利率を加算した年間運転者人件費

年間 運転者人件費
円

 ×

福利率
(1+ %)

 =

年間 運転者人件費(福利費込)
円

10 間接費

①概要

間接費とは

- **間接費とは、車両に直接割付できないもので、管理業務等に関連する費用です。**例えば、一般管理費は、管理業務、事務所の運営費用が中心で、役員人件費、運行管理者、整備管理者の人件費、事務所維持費用（租税公課、修繕費、減価償却費、）、情報システム構築費（償却費）、各種消耗品、事務用品費、通信費、租税公課です。
- 間接費には、一般管理費の他に、備品運搬具、インタンク設置・維持費用、車庫等の施設費、施設使用料、施設賦課税、事故賠償費、任意保険、金融費用等も、**各車両に直接割付けない費用**となります。

原価計算のポイント

- **利用運送事業を実施している場合、全体の間接費から利用運送事業分の間接費を除外して計算します。**利用運送事業分を除外する配分基準が非常に重要です。（※運賃収入比率、車両台数比率による配分は正確性が欠ける恐れがあり、注意が必要です）
- **トラック車両に直接割付けない費用の年間合計額を算出します。**次に年間合計額は、毎月発生するため、**12ヵ月で割ります。**さらに、1ヵ月分の運送事業全体の間接費を**一定の配分率（運賃貢献度等）を設定して、各車両に割付けます。**
- 一般管理費、人件費、租税公課、施設使用料、事故賠償費、任意保険、金融費用のうち、消費税課税の費用と、消費税非課税の費用が混在しているため、「消費税抜」の金額に換算して、統一して原価計算する必要があります。
- 間接費は、車両ごとの運賃収入、稼働状況等を考慮せずに、単純に車両台数で割り、均等に配分すると実態に即した原価が算出されず、正確な原価計算ができない恐れがあります。全体費用を車両数で割り、各車両に割付ける配分方法は単純明快ですが、事業実態に合わない場合が多くありますので、慎重な検討が望まれます。全体の売上に対する当該車両が稼ぐ運賃の割合（売上貢献度）により、配分したほうが妥当な配分を実現できます。
- 「一般管理費、その他費用等で把握困難な費目があれば、業界平均値を代入して計算する」処理方法もあるようですが、推奨できません。トラック運送業では、車両の種別、業態、取引・契約形態等により、多様な特徴があり、それに即して原価構造も多様ですが、業界平均値は「地域別×車両台数別」程度の大きくくりの区分であり、原価計算に活用できる細分化されたデータではないため、業界平均値を代入して原価計算する方法が、実務上、活用されている例は極めて少ないのが実態です。総勘定元帳の各費目を事業別、車両別に整理することが、適正運賃収受に向けた原価管理の重要なポイントとなります。

10 間接費

②間接費率の算出

間接費率の算出方法

第2号様式 (第2条関係) (日本工業規格A列4番)

事業者番号

一般貨物自動車運送事業損益明細表

年 月 日から 年 月 日まで

住 所
事 業 者 名

(単位：千円)

営業収益	運送収入	貨物運賃		賃他	
		その他			
		計			
営業費用	運送費	人件費			
		燃料油脂費	ガソリン費		
			軽油費		
			その他		
			計		
		修繕費	事業用自動車		
			その他		
			計		
		減価償却費	事業用自動車		
			その他		
			計		
		保険料			
		施設使用料			
		自動車リース料			
		施設賦課税			
		事故賠償費			
		道路使用料			
		フェリーボート利用料			
		その他			
		計			
		一般管理費	人件費		
			その他		
			計		
合			計		
営業損益					
営業外収益	金	【手順2】 ＜間接費の合計＞ 上記赤枠の合計：施設使用料、施設賦課税、事故賠償費、その他（費用差引）、一般管理費（人件費、その他）の合計額を求めよう			
	その他				
営業外費用	金				
	その他				
合					
営業経		【手順3】			

【手順1】
道路使用料、フェリーボート使用料を除外、さらに「その他から備車費用を除外して再計算」し、営業費用の合計額を算出します。

【手順2】
＜間接費の合計＞
上記赤枠の合計：施設使用料、施設賦課税、事故賠償費、その他（備車費用差引）、一般管理費（人件費、その他）の合計額を求める

【手順3】
間接費率を算出します。
間接費の合計（手順2）÷ 営業費用の合計（手順3）＝ 間接費率

10 間接費

③間接費（一般管理費等）の計算手順

ステップ 1

○ 会社全体の間接費を算出します。

POINT：間接費は、車両に直接割付けできない費用です。総勘定元帳の費用をチェックし、車両に直接割付けできない費用を洗い出し合計額を算出します。施設使用料、租税公課、事故処理費、通信費等たくさんの費用があります。なお、事故処理費から運転者の弁償（支出）額を除外します。

例えば、通信費には、車両の無線使用料、運転者の携帯電話料金、事務所の電話料金等がある場合、車両に直接割付けできる費用かどうか判断してください。

ステップ 2

○ 会社全体の過去1年間の間接費（一般管理費等）から運送事業以外の費用を全て除外します。

POINT：運送業と他の事業（倉庫業、不動産賃貸業他）の両方に関係する費用（役員人件費、事務所維持費等）については、売上比率、事業特性に即した基準により按分します。

なお、事業の拡大・縮小等により一般管理部門の費用増減が明確にある場合には、過去の一般管理費を調整して、今年年間の一般管理費を予測します。

ステップ 3

○ 実運送事業と利用運送事業（傭車）に、間接費（一般管理費等）を配分します。

POINT：実運送事業と利用運送事業への間接費配分で、「自社車両台数と傭車車両台数比率」や「運賃収入比率」により配分すると、正確な原価把握ができません。利用運送事業が大幅赤字となります。

ステップ 4

○ 実運送事業の1年間の間接費（一般管理費等）が算出できれば、1ヵ月分の間接費（一般管理費等）にして、車両に配分します。

POINT：間接費（一般管理費等）については、車両1台1台への配分方法が重要です。車両台数で単純に割って、割付ける手法は原価把握の精度を低めるケースが多く見受けられます。車両への割付方法を特に慎重に検討してください。

10 間接費

④間接費の算出

計算結果を転記します

	費 目	頁	金 額	解答例
固定費	車両費(減価償却費)	40	円	4,200,000 円
	車両の税金	① 自動車取得税	円	40,000 円
		② 自動車重量税	円	37,500 円
		③ 自動車税	円	27,200 円
		車両の税金 合計	円	104,700 円
	車両の保険費	47	円	59,100 円
	運転者人件費	53	円	6,258,000 円
	間接費(一般管理費、施設費、事故処理費等)	60	円	2,655,450 円
固定費 合計①			円	13,277,250 円
稼働1時間当たり固定費 ①÷2086時間			円	6,365 円
走行距離1km当たり変動費 転記します			円	64.20 円

1.間接費を含めた固定費額の算出

間接費以外の固定費合計	÷	間接費比率	=	間接費を含めた固定費
10,621,800 円	÷	(1-20%)	=	円

2. 間接費の算出

間接費を含めた固定費	÷	間接費以外の固定費合計	=	間接費
円	÷	円	=	円

11 営業外収入・営業外費用及びその他費用

営業外収入・営業外費用のポイント

営業外収入・営業外費用のポイントは以下の通りです。

1. 手順①・・・費用の内容を精査し、**運送業の営業外の収入・費用を集計**
 - ・直近決算（過去1年間）の総勘定元帳の「営業外収入」から不動産賃貸業、有価証券売却益、受取利息等で運送業に関係しない営業外収入を除外します。さらに、「営業外費用」からも運送業に直接関連しない費用を除外します。
 2. 手順②・・・**各車両に対して割付け**
 - ・各車両に直接割付けできる営業外の収入及び費用とできない費用とに分類します
 - (1) 営業外収入
 - ・「協同組合からの燃料・高速道路利用料の利用分量配当金」については、各車両に割付けした燃料消費量（リットル）、高速道路利用料（金額）により、各車両に分配します。
 - (2) 営業外費用
 - ・「支払利息」は、特定の車両に割付する手法と間接費に含めて割付する手法があります。
 - ・事務所の建築費用、インタンク設備投資、運転資金確保のための金融機関、グループ会社等からの借入金に対する支払利息は、各車両に対して直接割付けできないため、間接費に含めて各車両に割付けします。
- ※車両別に配分することが困難な場合、営業収支額を間接費に加算して処理します。

ここに注意！

3. 注意点：

「1ヵ月分、会社全体の営業外収支（営業外費用－営業外収入）÷保有車両数＝1台当たりの営業外収支」として各車両に割付ける考え方がありますが、正確な原価把握ができない恐れがあります。営業外の収入には、トラック運送事業に無関係の不動産賃貸収入、有価証券売却益、利息・配当金等が含まれることがあります。運送業務に全く関係しない収入・費用を原価に含めることは、全く妥当ではありません。よって、上記手法により計算することは推奨できません。

その他費用のポイント

- 「その他の費用」とは、本テキストの運行三費から間接費（一般管理費他）までに該当しない費用です。
- 具体的に、許認可申請に係る費用、各社において、特有のその他費用が発生する場合があります。

12 原価管理に向けた費用特性の理解

Point1：トラック車両に直接割付けできる費用

1. 運行費（燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、修理費、尿素水費）

→ 走行距離に比例して増減

- 毎月更新するデータ : ①燃料の調達平均単価、②走行距離
- 定期的に見直すデータ : タイヤ・チューブ費の単価、オイル単価、尿素水単価、修理費
- 過去の平均データから算出 : 1km当たり費用（原単位）→燃料費の原単位は毎月算出

2. 車両費（減価償却費） → 定額法で算出

- 過去データから算出 : $\text{車両購入支払実績額} \div \text{法定耐用年数}$
(リース：支払合計額) (+利用延長期間)

3. 車両の税金 → 月割り均等按分

- 過去の支払実績額から算出 : $\text{支払実績額} \div \text{課税期間}$

4. 車両の保険費 → 月割り均等按分

- 過去の支払実績額から算出 : $\text{支払実績額} \div \text{保険有効期間}$

5. 運転者人件費 → 稼働（拘束）時間に比例して増減

- 過去の支払実績額から算出 : 稼働1時間当たりの運転者人件費の算出
- 当月の稼働（拘束）時間 : 各車両に稼働実態に即して運転者人件費を割付け

6. 通行料（高速道路利用料他） → 実績額から算出

- 直近の実績データから車両別の区分して算出

Point2：トラック車両に直接割付けできない費用

7. 間接費（一般管理費、施設費、事故処理費等）

→ 運賃貢献度（当該車両の売上比率）に比例して増減

- 過去の支払実績額から算出 : 車両に割付けるべき間接費の合計額
- 当月の運賃貢献度 : $\text{（当月）収受運賃額} \div \text{（当月）運送事業全体の売上高}$

13 原価管理のための比較分析

- 原価データだけでなく、会社全体の売上高経常利益率、総資本回転率、実車率、積載率等を算出して経営の効率性を把握することは重要です。しかし、業界平均、地域別・規模別の平均データと比較する際には注意が必要です。

自社のデータとの比較

過去の前価との比較

- 自社の過去の前価(前価の平均値等)と比較することで、最新の前価を詳細に分析することが可能です。
- 分析では、過去の前価との比較検討が容易で導入しやすいが、時系列に過去の前価データを蓄積する必要があります。

平均前価と実際前価の比較

- 車両別、取引先別の前価で、モデルとなる平均的な前価を作成し、毎月変動する前価と比較します。
- 例えば、運行ルート別の平均前価は、所要時間、走行距離が予め決まっているため、車種ごとに平均前価を作成します。

予算と実績の比較

- 予算と実績との差異を分析をします。差異が発生した要因と影響度を詳細に整理し、問題点を探します。

他社のデータとの比較

他社の前価との比較

- グループ会社、協力会社など、他社の前価を入手できる場合には、より詳細な比較分析を実施してください。燃費、調達単価等、会社の経営努力が相違する変数は一部に限られますので、当該項目を重点的に比較します。

業界平均データとの比較

- 業界平均データは、規模別、地域別のデータがあります。これは運輸業者の平均値であり、その利用には注意が必要です。業界平均データは、契約形態、運行形態、実働率、実車率、積載率、車種構成、輸送品等がバラバラの事業者の平均数値であるため、自社データと業界平均データとの比較のみには課題があります。
- 業界平均データの特徴を理解した上で、比較結果を参考程度にすることが望まれます。

14 運賃計算の考え方

- 運賃は、A地点からB地点までの距離と稼働時間を基本に算出します。車種、運転者人数、作業員、専門資格の必要性、出発時間・到着時間の特殊性等を踏まえ算出します。
- 距離・時間を基準にした運賃設定に対する原価計算では、平均走行距離及び稼働時間にそれぞれ原単位を乗じて算出します。さらに、距離又は時間を基準にした運賃設定だけでなく、両者を基準にした運賃設定もありますが、以下の計算式により原価を算出します。
- 車両別原価計算の損益を踏まえ、必要な運賃引上率を算出できるのは、月単位で車両を出している場合に限定されるため、留意が必要です。**1台の車両が複数の荷主に対して、多様な運賃単価で運送している場合には、実車率を考慮して適正な運賃水準を算出することができます。**
- **適正な運賃水準の算出では、「実車率」を考慮して妥当な原価計算を行う必要があります。**例えば、実車率60%とした場合、実車6割、空車4割となり、空車4割分は運賃収受できない運行、原価のみ要する運行となります。空車分の原価も含めて利益計上する必要があるため、実車率の逆数を乗じて適正運賃水準の基礎となる原価を算出します。

運行ルート別の原価計算の基本



15 自社の適正原価の計算例

演習問題

飲料水輸送で、大型車貸切便により東京から大阪までの輸送について、原価計算をしてください。

- A地点からB地点までの走行距離 **500km**
- 稼働時間 **8時間**（貨物の積込、取卸し時間、休憩時間等を含む）
- 1kmあたり変動費 **64.2円**
 → 実車率 **70%**
- 1時間あたり固定費 **6,365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. 運行ルート単位の原価計算

変動費の積算

走行距離
500 km

×

1kmあたり変動費
64.20 円

=

変動費
円

固定費の積算

稼働時間
8 時間

×

【実質】1時間あたり固定費
6,365 円

=

固定費
円

原価

変動費
円

+

固定費
円

=

輸送原価
円

2. 実車率を反映した原価計算

【実質】1kmあたり変動費の算出

輸送原価
円

÷

実車率
%

=

自社の適正原価

演習問題 解答例

1km当たり変動費の計算

1km当たり燃料費

$$\frac{\text{燃料1ℓ当たり平均購入単価}}{120 \text{ 円/ℓ}} \div \frac{\text{燃費(km/ℓ)}}{3.80 \text{ km/ℓ}} = \frac{\text{1km当たり燃料費}}{31.58 \text{ 円/km}}$$

1km当たり油脂費

$$\left(\frac{\text{オイル量}}{30 \text{ ℓ}} \times \frac{\text{オイル単価}}{550 \text{ 円}} + \frac{\text{オイルフィルター}}{5,000 \text{ 円}} \right) \div \frac{\text{交換する走行距離}}{20,000 \text{ km}} = \frac{\text{1km当たり油脂費}}{1.08 \text{ 円/km}}$$

1km当たりタイヤチューブ費の算出

$$\left(\frac{\text{タイヤチューブ費}}{38,000 \text{ 円}} \times \frac{\text{タイヤ本数}}{12 \text{ 本}} \right) \div \frac{\text{交換する走行距離}}{80,000 \text{ km}} = \frac{\text{1km当たりタイヤチューブ費}}{5.70 \text{ 円/km}}$$

1km当たり修理費の算出

$$\frac{\text{修理費}}{1,000,000 \text{ 円}} \div \frac{\text{走行距離}}{80,000 \text{ km}} = \frac{\text{1km当たり修理費}}{12.50 \text{ 円/km}}$$

1km当たり尿素水費(アドブルー等)

$$\left(\frac{\text{尿素水 1ℓ当たり単価}}{120 \text{ 円}} \div \frac{\text{1ℓ当たり走行距離}}{300 \text{ km/ℓ}} \right) + \left(\frac{\text{交換工賃}}{10,000 \text{ 円}} \div \frac{\text{交換走行距離}}{100,000 \text{ km}} \right) = \frac{\text{1km当たり尿素水費}}{0.50 \text{ 円}}$$

間接費を含めた1km当たり変動費の計算

1km当たり費用の合計額

1km当たり燃料費	+	1km当たり油脂費	+	1km当たりタイヤチューブ費	+	1km当たり修理費	+	1km当たり尿素水費	=	小計
31.58 円		1.08 円		5.70 円		12.50 円		0.50 円		51.36 円/km

間接費を含めた額

小計	÷	間接費比率	=	1kmあたり変動費
51.36 円		1-20%		64.20 円/km
		80%		

車両減価償却費の計算

車両の調達価格	-	残存価格	÷	減価償却の年数	=	年間の車両費
21,000,000 円		1 円		5 年		4,200,000 円

演習問題

② 解答例

車両の税金（租税公課）の計算

1. 環境性能割

環境性能割	÷	減価償却期間	=	1ヵ月当たり自動車取得税
200,000 円		5 年間		40,000 円

2. 自動車税

自動車税	÷	課税期間	=	1ヵ月当たり自動車税
37,500 円		1 年間		37,500 円

3. 自動車重量税

自動車重量税	÷	課税期間	=	1ヵ月当たり自動車重量税
27,200 円		1 年間		27,200 円

運転者人件費の計算

年間労働時間の算出

年間日数÷7日	×	1週当たり労働時間	=	年間労働時間
365日÷7日		40 時間/週		2,086 時間

時給単価の設定

現在の時給単価	+	賃金の引き上げ幅	=	1時間当たり運転者人件費
1,250 円		1,250 円		2,500 円

年間運転者人件費の算出

1時間当たり運転者人件費	×	年間労働時間	=	年間 運転者人件費
2,500 円		2,086 時間		5,215,000 円

福利率を加算した年間運転者人件費

年間 運転者人件費	×	福利率	=	年間 運転者人件費(福利費込)
5,215,000 円		(1 + 20%)		6,258,000 円

間接費の計算

1. 間接費を含めた固定費額の算出

間接費以外の固定費合計	÷	間接費比率	=	間接費を含めた固定費
10,621,800 円		(1-20%)		13,277,250 円

2. 間接費の算出

間接費を含めた固定費	÷	間接費以外の固定費合計	=	間接費
13,277,250 円		10,621,800 円		2,655,450 円

運行ルート（運賃）の原価計算

1. 運行ルート単位の原価計算

変動費の積算

走行距離	×	1km当たり変動費	=	変動費
500 km		64.20 円		32,100 円

固定費の積算

稼働時間	×	【実質】1時間当たり固定費	=	固定費
8 時間		6,365 円		50,920 円

原価

変動費	+	固定費	=	原価
32,100 円		50,920 円		83,020 円

2. 実車率を反映した原価計算

【実質】1km当たり変動費の算出

原価	÷	実車率	=	自社の適正原価
83,020 円		65%		127,723 円



第3部 適正原価を把握するための原価計算

Ⅱ 標準的運賃の計算シート

1	「標準的運賃」計算シート	．．．	153
2	標準的運賃 基準運賃計算シート利用方法	．．．	155
3	標準的運賃基準運賃+諸料金計算シート	．．．	157
4	標準的運賃の具体的な計算例	．．．	163
5	WEBアプリによる標準的運賃の計算	．．．	171

1「標準的運賃」計算シート

○ 標準的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

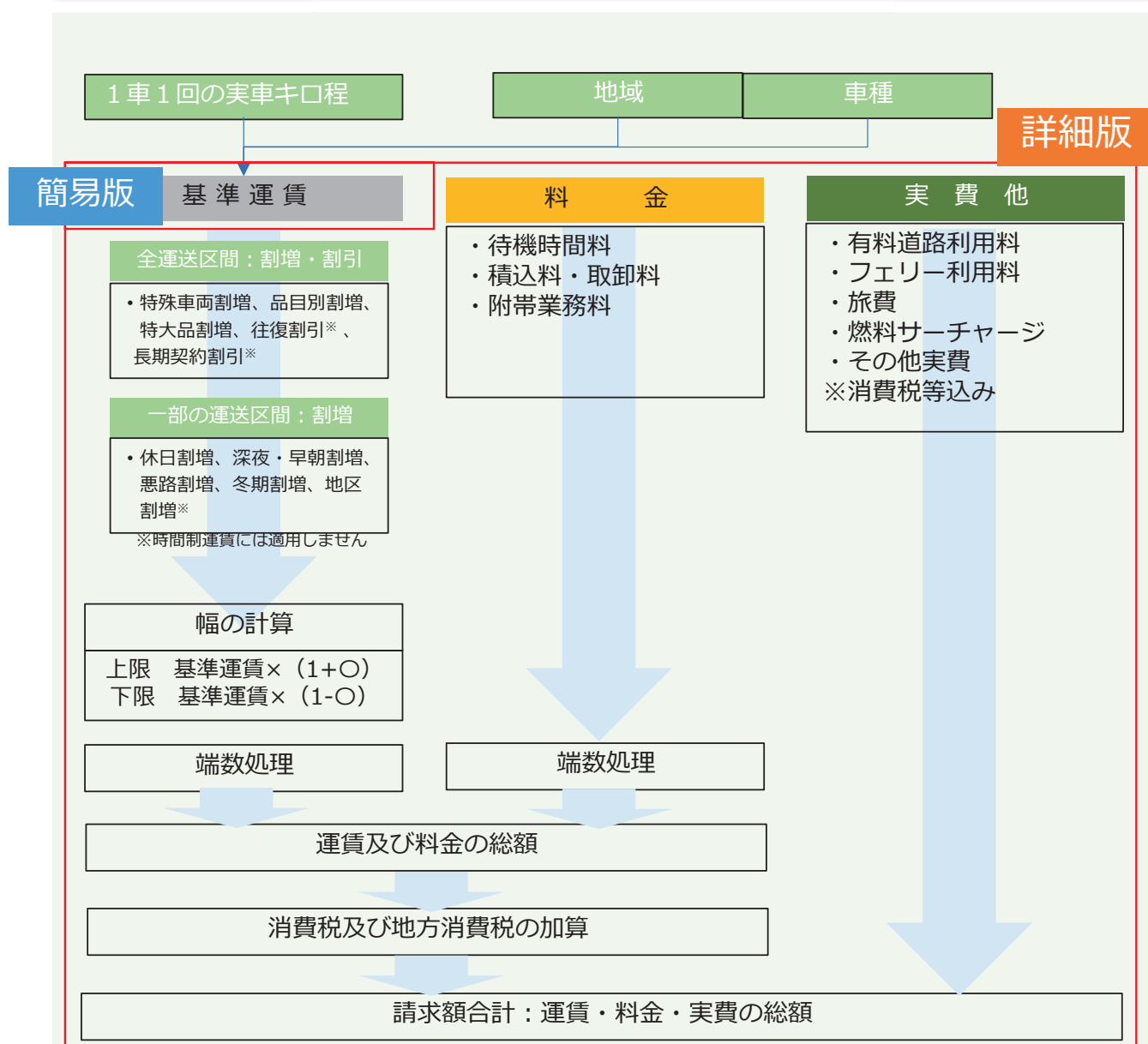
➡ 基準運賃のみを算出

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。

標準的運賃 計算シート 計算範囲



2 標準的運賃 基準運賃計算シート利用方法

計算シートの画面イメージ

※赤字は必須入力

管理番号	車番、ナンバー等	1
営業所の所在地	都道府県	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 ÷ 標準的運賃額

3 標準的運賃基準運賃+諸料金計算シート

①条件設定シートの入力

ステップ1：条件設定シートの入力手順は以下の通りです。

- ① 下段の「前提条件」タブをクリック。以下の画面イメージのシートを確認します。
- ② 「標準的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：高压ガス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。

条件設定シート

条件設定シート

	小型車	中型車	大型車	トレーラー
基本運賃	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
重量料	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円
基本料	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
重量料	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円
基本料	1,680円	1,760円	1,890円	2,220円
重量料	2,010円	2,110円	2,270円	2,670円
基本料	500円	1,000円	1,500円	2,000円
重量料	400円	420円	450円	530円
基本料	320円	340円	370円	430円
重量料	1円	1円	1円	1円
基本料	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%			

3 標準的運賃基準運賃+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	フット、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	フット、クレーン等
	附帯作業の時間(到着時等)	
実 費	利用運送手数料(比率:%)	10.0%
	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)	
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

・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）

・実車キ口程（運送キ口程）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。

3 標準的運賃基準運賃+諸料金計算シート

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

- ・ 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 ÷ 標準的運賃、料金、実費の合計額

4 標準的運賃の具体的な計算例① 距離制運賃と時間制運賃の事例

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

1

標準的運賃・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、標準的運賃の計算理解を深めるために設定した数字）

2

標準的運賃・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、標準的運賃の計算理解を深めるために設定した数字）

標準的運賃・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

4 標準的運賃の具体的な計算例② 複数箇所での積込・取卸を実施する事例

3

複数箇所での積込・取卸を実施

- 運行実態を把握：過去半年から1年程度の期間のデータ
 - (1) 指示された場所、指示された時間を基礎に、取卸し後、**伝票の受渡等が完了するなどした時点までの所要時間**、走行キロを計測し、平均値を算出。
 - (2) 当該運行の積込・取卸作業の回数、附帯業務回数を把握し、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(%)	
	特大型割増	
	特大型割増率の設定(%)	
	地区割増	
	往復割引	
	長期契約割引	
	休日割増 → 距離(km)	
	深夜・早朝割増 → 距離(km)	
	悪路割増 → 距離(km)	
	冬期割増 → 距離(km)	
	待機時間料(出発時)	0.50時間
	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
料 金	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)	
	利用運送手数料(比率:%)	
実 費	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)	
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
	特大型割増	0
	地 区 割 増	0
	往 復 割 引	0
	長期契約割引	0
	休 日 割 増	0
	深夜・早朝割増	0
	悪 路 割 増	0
	冬 期 割 増	0
	割増・割引額 小計②	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
運賃・料金 合計額、消費税等	端数処理後:料金額 計④	6,800
	合計額(運賃・料金)(③+④)	479,800
	消費税及び地方消費税	47,980
実費(消費税を含む)	合計額⑤	527,780
	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	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

4 標準的運賃の具体的な計算例③ 国際海上コンテナ輸送の事例

4

標準的運賃・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
割増・割引の適用	特殊車両割増	適用	適用	適用	適用	適用	適用
	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)						
料 金	冬期割増 → 距離(km)						
	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:%)						
実 費	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						
	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)						
燃料サーチャージ	その他費用						
	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)		30,000円	30,000円	27,000円	26,500円	26,500円	24,000円

標準的運賃等の算出結果

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%

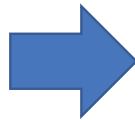
※上記数値は理解を深めるために設定した参考数値です

4 標準的運賃の具体的な計算例④ 個建運賃設定の事例

5

標準的運賃・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%）
（※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）
- 距離制運賃：キロ程 250km

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。

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 WEBアプリによる標準的運賃の計算

①簡易版

<https://fare.jta.support/>



標準的運賃の計算【令和6年告示】

車 格

小型車(2t)

中型車(4t)

大型車(10t)

トレーラー(20t)

届出の運輸局

北海道

東北

関東

北陸信越

中部

近畿

中国

四国

九州

沖縄

経路選択

高速道路利用を優先

料金・割増を適用 (画面が変わります)



標準的運賃(概算額)を計算

計算結果をリセット

- 計算結果は「基準運賃額」だけで、高速道路利用料金、消費税等は含まれていません。
- ボタン色が濃い色：選択中 / ボタン色が白：選択解除・・・クリックで選択または選択解除
- フェリー利用が選択できる経路が想定される場合、「高速道路の利用」を選択してください。
- 算出される距離と実際の走行距離に誤差が発生する場合があります。
- 地図データの状況により出発地住所が取得できない場合は、近隣エリアを起点・終点として算出します。
- 計算結果は概算額の目安を示したものであり、正確な計算結果とならない場合があります。
- 高速道路利用の優先適用は、経路選択の条件設定であり、料金算出できません。
- ◆ 計算システムの提供：公益社団法人全日本トラック協会
- ◆ 利用方法、不具合等：日本PMIコンサルティング株式会社 お問い合わせ先：a@jta-r.jp

STEP1：出発地、到着地を指定

①地図を拡大→②左シングルクリック→③設定表示→④出発地・到着地をクリック

出発地を設定



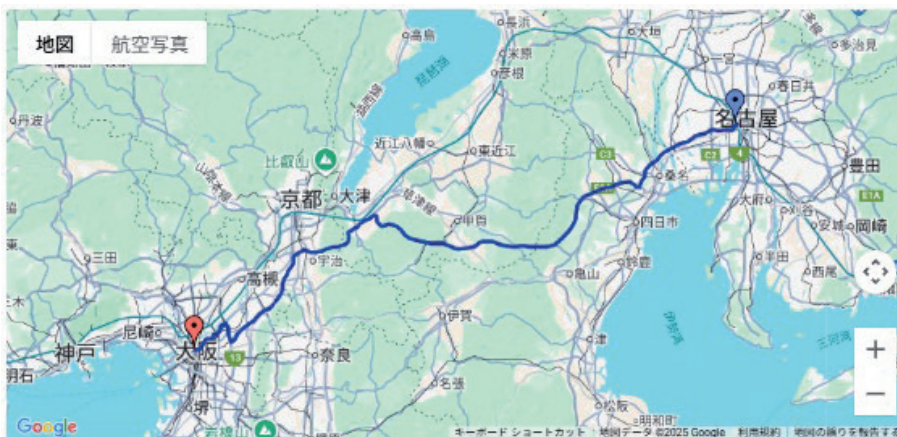
到着地を設定



STEP2：先の計算ボタンをワンクリック

標準的運賃(概算額)を計算

STEP3：経路描画、標準的運賃、距離等が表示



標準的運賃(概算額)を計算

計算結果をリセット

基準運賃額 ¥71,220 (高速道路利用料金・消費税等を含みません)

出発地：住所 〒453-0015 愛知県名古屋市中村区椿町7-1 Ova21ビル10F
到着地：住所 〒530-0001 大阪府大阪市北区梅田1丁目10 大阪駅前ダイヤモンド地下街2号 ディアモール大阪B1F
経路上の距離 169.7km
運賃計算距離 170km
高速道路利用 利用する
車格 大型車(10t)
届出：運輸局 関東運輸局

5 WEBアプリによる標準的運賃の計算

②料金・割増適用版

<https://detailedfare.jta.support/>



計算ボタン

リセット

算出対象の車格

小型車:2t

中型車:4t

大型車:10t

トレーラー:20t

届出の運輸局

北海道

東北

関東

北陸信越

中部

近畿

中国

四国

九州

沖縄

運行距離の計測

地図で計算

住所で計算

距離入力

フェリー利用

高速道路利用経路の優先(料金未反映)

優先する

優先しない

料金・割増の適用

適用する

適用しない



- 標準的運賃は、令和6年国土交通省告示第209号（2024年3月22日）に即して算出されます。
- 経路選定で、高速道路優先を適用しても、利用料金は自動計算されません。高速道路利用料金は道路会社（例：<https://www.driveplaza.com/dp/SearchTop>）にてご確認ください。
- フェリー区間がある場合（海上経路が描画される場合）、「高速道路の利用（経路）」を選択してください。
- 計算結果をリセットしたい場合、再読み込みします。PC:Win → Ctrl+R または F5 / Mac → Command (⌘) + R
- 燃料サーチャージ基準価格120円/ℓ、休日割増、深夜早朝割増は各20%増など、割増率等は告示に準拠。
- 積込料、取卸料の単価は告示に即して計算。待機時間料は最初30分は未加算。
- 算出される距離と実際の走行距離に誤差が発生する場合があります。
- 地図データの状態により出発地住所が取得できない場合は、近隣エリアを起点・終点として算出します。
- 計算結果は概算額の目安を示したものであり、正確な計算結果とならない場合があります。
- 計算結果は、消費税等は含まれていません。
- 地図に描画される経路は、大型車、トレーラーが通行できない場合があります。
- フェリー利用の場合、2経路を同時算出するため、料金、割増適用ができない設定です。
- ◆ 計算システムの提供：公益社団法人全日本トラック協会
- ◆ 利用方法、不具合等：日本PMIコンサルティング株式会社 お問い合わせ先：a@jta-r.jp

STEP1：左側パネルで前提条件を設定

左パネルにある、以下項目を選択します。（ボタンが濃い色の場合、選択した状態）

- ✓ 算出対象の車格
- ✓ 届出の運輸局
- ✓ 運行距離の計測（地図、住所、距離、フェリー利用の4パターン）
- ✓ 高速道路利用経路の優先（料金未反映）
- ✓ 料金・割増の適用

STEP2：料金・割増の適用

地図の下に、以下の項目が表示されるため、いずれかをクリックして、条件を設定します。

- ✓ 待機時間料、積込料・取卸料
- ✓ 燃料サーチャージ・割増料金

STEP3：出発地・到着地を設定

- ✓ 地図で出発地、到着地を設定する場合には、左シングルクリックで、出発地、到着地を選択
- ✓ 住所で設定する場合、住所もしくは市町村+施設名を入力
- ✓ 距離で設定する場合、距離を入力
- ✓ フェリー利用の場合、出発地と乗船港名（住所でも可）、下船港名（住所でも可）と到着地を入力します。

STEP4：計算ボタンをワンクリック

以下のように計算結果が算出されますが、高速道路利用料金は自動計算されません。

計算結果	¥243,689	(消費税を含みません)
基準運賃額	¥182,480	(大型車/関東運輸局/高速道路優先する)
出発地：住所	〒353-0002 埼玉県志木市中宗岡 4 丁目 6-3 7	
到着地：住所	〒581-0072 大阪府八尾市久宝寺 1 丁目 2-2 2	
経路上の距離	518.6km	
運賃計算距離	550km	
料金・実費		
待機時間料（出発）	¥1,890	(所要時間60分)
積込料（出発）	¥2,340	(所要時間30分)
待機時間料（到着）	¥1,890	(所要時間60分)
取卸料（到着）	¥4,680	(所要時間60分)
料金・実費小計	¥10,800	
割増料金		
燃料サーチャージ	¥2,964	(燃費3.5km/ℓ 燃料調達価格140円)
特殊車両割増	¥36,496	(冷蔵車・冷凍車 20%)
休日割増	¥7,299	(割増率20% 走行距離比率20%)
深夜・早朝割増	¥3,650	(割増率20% 走行距離比率10%)
割増料金小計	¥50,409	



第3部 適正原価を把握するための原価計算

Ⅲ 原価計算、原価管理の計算シート

1	エクセルシートによる原価管理シート	・・・	177
2	原価計算、原価管理の計算シートの種類	・・・	178
3	標準的運賃の原価数値及び構成比率（推計値）算出シート	・・・	179
4	車両1台の原価により原価計算、運賃見積できる計算シート	・・・	181
5	過去・現在・将来の原価水準比較による原価及び運賃計算シート	・・・	183
6	車両別原価計算シート（毎月管理用）	・・・	185

1 エクセルシートによる原価管理シート

○運賃交渉用に3つのエクセル計算シートが提供されている。

○毎月管理用として、車両別原価計算シートが提供されている。

https://jta.or.jp/member/keiei/genka_keisan_sheet.html



トラック運送における原価計算シート ダウンロード

トラック運送における原価計算、運賃交渉データ分析シートに関するダウンロードページです。算出される方は、一旦ご自身のパソコンにダウンロードしてから、ご利用ください。計算式が複雑に組み込まれている場合、シートに保護されています。

○運賃と原価を分析するための計算シート(運賃交渉用)

- ・標準的運賃の原価数値及び構成比率(推計値)算出シート(2025/09) 
- ・車両1台の原価により原価計算、運賃見積できる計算シート(2025/09) 
- ・過去・現在・将来の原価水準比較による原価及び運賃計算シート(2025/09) 

○車両別原価計算シート(毎月管理用)

- ・車両別運送原価計算シート(2025/09) 
- ・取引先別・運行ルート別運送原価計算シート(2025/09) 
- ・トラック運送業における運送原価計算シート利用要領(PDF)(2025/09) 

Copyright (c) 2025 全日本トラック協会リサーチ All Rights Reserved.

2 原価計算、原価管理の計算シートの種類

標準的運賃の原価
数値及び構成比率
(推計値)

- ・ 運賃交渉においては、標準的運賃の原価攻勢を説明し、自社と比較するケースがある。
- ・ 上記業務を支援するための計算シートを提供し、効果的な運賃交渉を支援するものである。

車両 1 台の原価に
より原価計算、
運賃見積

- ・ 特定の車両 1 台の原価計算を実施するニーズがあるため、車両の 1 台の原価データから原価計算し、運賃見積りを支援する計算シートである。

過去・現在・将来
の原価水準比較に
よる原価及び
運賃計算

- ・ 原価の費目のコストが上昇した場合、運賃全体に対して、何%程度の影響があるか、説明を求められるケースがあるため、当該業務を支援するための計算シートである。

車両別原価計算
シート
(毎月管理用)

- ・ 車両別原価計算シートは、社内管理用として全車両の原価を毎月管理するための計算シートである。

3 標準的運賃の原価数値及び構成比率（推計値）算出シート

○ この計算シートは、標準的運賃に関する公表原価及び推計原価を用いて、原価構成比を算出 できる。

○ 運賃交渉では、標準的運賃の原価構成比に関して質問を受けるケースがあるため、このシートにより対応が可能である。

○ **距離制**運賃計算の前提条件
実車キロ程を入力する。発地、着地の入力は不要。

○ **時間制**運賃計算の前提条件
拘束時間、走行キロを入力する。

○ 構成比率、構成額算出する対象とする運賃
距離制・時間制のいずれかを選択する。

○ 標準的運賃に対する**原価比率**として、変動費、固定費に分けて「構成比率」が自動計算されます。国土交通省は原価データの詳細をすべて公表していないため、一部公表データ及び推計データから比率を算出できるようにしています。

○ 標準的運賃に対する**原価額**として、変動費、固定費に分けて「金額」が自動計算されます。

標準的運賃の原価数値及び構成比率（推計値）算出シート

管理番号	車番、ナンバー等	※※-※※	※※-※※	※※-※※	※※-※※	※※-※※	※※-※※	※※-※※	※※-※※
営業所の所在地	都道府県	埼玉県	北海道	岩手県	群馬県	新潟県	愛知県	大阪府	広島県
車両情報	単車・トレーラー	単車	単車	単車	単車	単車	単車	単車	単車
	最大積載量(トン単位)	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン	13.90トン
	車両総重量(トン単位)	24.00トン	24.00トン	24.00トン	24.00トン	24.00トン	24.00トン	24.00トン	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	130km	80km	250km	350km	220km	850km	950km	350km
時間制運賃:算出条件									
1日目	拘束時間 走行キロ	10.00時間 130km							
2日目	拘束時間 走行キロ	8.00時間 100km							

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	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
	適用車種区分	大型車	大型車	大型車	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	59,370	39,850	87,540	126,910	79,100	198,300	212,970	118,150
	端数処理後①	59,500	40,000	88,000	127,000	79,500	198,500	213,000	118,500
	消費税及び地方消費税②	5,950	4,000	8,800	12,700	7,950	19,850	21,300	11,850
	合計額(①+②)	65,450	44,000	96,800	139,700	87,450	218,350	234,300	130,350

原価構成比率

	距離・時間制のいずれか選択	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	距離制運賃
	ID	1	2	3	4	5	6	7	8
変動費	燃料費	14.0%	13.0%	19.0%	14.0%	13.0%	18.0%	19.0%	14.0%
	オイル費	0.3%	0.3%	0.5%	0.3%	0.3%	0.4%	0.4%	0.3%
	タイヤ費	2.0%	2.0%	3.0%	2.0%	2.0%	3.0%	3.0%	2.0%
	尿素水費	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
	車検・修理費	3.0%	3.0%	4.0%	3.0%	3.0%	4.0%	4.0%	3.0%
	間接費(1km当たり)	8.0%	7.0%	10.0%	7.0%	7.0%	10.0%	10.0%	8.0%
	変動費合計	27.0%	25.0%	37.0%	26.0%	26.0%	35.0%	36.0%	28.0%
固定費	年当たり車両費	19.0%	19.0%	16.0%	19.0%	19.0%	17.0%	16.0%	18.0%
	運転者人件費	36.0%	37.0%	31.0%	36.0%	37.0%	32.0%	32.0%	36.0%
	環境性能割・自動車取得税	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
	自動車税	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
	自動車重量税	0.2%	0.3%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
	自賠責保険料	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.1%	0.2%
	任意保険料	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
	荷役関連の消耗品費	0.4%	0.4%	0.3%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%
	借入金利息額	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%
	間接費	16.0%	16.0%	14.0%	16.0%	16.0%	14.0%	14.0%	16.0%
	固定費合計額	73.0%	75.0%	63.0%	74.0%	74.0%	65.0%	64.0%	72.0%
変動費+固定費		100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

原価数値

変動費	燃料費	8,523	5,245	17,045	23,601	14,423	55,724	62,280	23,601
	オイル費	204	126	408	565	346	1,335	1,492	565
	タイヤ費	1,247	768	2,495	3,454	2,111	8,156	9,116	3,454
	尿素水費	99	61	199	275	168	650	726	275
	車検・修理費	1,674	1,030	3,348	4,636	2,833	10,946	12,234	4,636
	間接費(1km当たり)	4,550	2,800	9,099	12,599	7,699	29,747	33,247	12,599
	変動費合計	16,297	10,029	32,594	45,131	27,580	106,559	119,095	45,131
固定費	年当たり車両費	11,032	7,653	14,148	32,429	20,300	50,687	54,389	30,259
	運転者人件費	21,335	14,800	27,361	62,716	39,259	98,024	105,184	58,518
	環境性能割・自動車取得税	81	56	104	239	150	374	401	223
	自動車税	176	122	226	517	324	808	867	482
	自動車重量税	145	101	186	426	267	666	715	398
	自賠責保険料	100	69	128	294	184	459	492	274
	任意保険料	441	306	566	1,298	812	2,028	2,176	1,211
	荷役関連の消耗品費	239	166	307	703	440	1,099	1,179	656
	借入金利息額	361	250	463	1,061	664	1,658	1,779	990
	間接費	9,293	6,447	11,918	27,317	17,100	42,697	45,816	25,489
	固定費合計額	43,203	29,971	55,406	127,000	79,500	198,500	213,000	118,500
変動費+固定費		59,500	40,000	88,000	172,131	107,080	305,059	332,095	163,631

※上記の数値は、一定の前提条件を設定した概算数値。

変動費+固定費は「端数処理後」の額に一致するように算出

4 車両1台の原価により原価計算、運賃見積できる 計算シート

- 原価データから1運行の運賃額を算出するためのシートです。
- 以下のフォーマットに、算出したい車両原価データを入力します。特定の車両もしくは、車格の平均値を入力します。

原価の条件設定入力シート

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(乗用車、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、ユニーク、タンク等
	乗車・トレーラーの区分	選択	トレーラー(牽引車及び牽引車)の場合、必ず「トレーラー」を選択。トレーラー以外には「乗車」を選択。(※トレーラーを選択すると、牽引車の欄について入力可能となります)
	最大積載量	トン	乗車証から、トン単位を入力。(例)3500kg → 3.50トン
	車両総重量	トン	乗車証から、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(税別)を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。(新車の調達価格を入力)
	付属備品等の費用	円	オプション費、ドラレコ、デジタコ、ETC等の設備費用(税別)を入力。経理上一括償却済めでも、入力
	車両償却年数	年	車両償却年数を設定。
	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)
	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1日→12時間、週休1.5日→12.5時間、週休1日→14.5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。
	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)
	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	円	【入力不要】年間基本労働時間×増加する運転者人件費 ※所定外労働時間を含む
	基本労働時間に対応する運転者人件費	円	【入力不要】年間基本労働時間×増加する運転者人件費
税 金	環境性能割・自動車取得税	円	乗用の支払総額を入力。新車調達は新規とする場合、当該車両の環境性能割を入力。
	自動車税	円	乗用の自動車税を入力。新車調達は新規とする場合、当該車両の自動車税を入力。
	自動車重量税	円	乗用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1年間であるため、1年分を算出)新車調達は新規とする場合、当該車両の自動車重量税を入力。
	自動車重量税	円	乗用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1年間であるため、1年分を算出)新車調達は新規とする場合、当該車両の自動車重量税を入力。
保 険	自賠責保険料	円	乗用の自賠責保険料を入力。
	任意保険料	円	乗用、1台当たりの任意保険料を入力。
	任意保険料	円	乗用、1台当たりの任意保険料を入力。
そ の 他	荷役関連の消耗品費	円	荷役関連の消耗品費を算出し、入力
	借入金利息額	円	借入金利息額(車両調達金・車両運賃金・運転資金・その他調達資金の利息額)÷借入金する数値(額)
間 接 費 比 率	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。
	固定費に対応する間接費(年間)	円	【入力不要】上記比率より年間間接費を算出
	年間 固定費(時間外労働時間を含めない)	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。
	1km当たり燃料費	円	【入力不要】1km当たり燃料費を算出
	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。
	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。(エンジン種別を参考とする)
	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。
	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。(スベタイヤを含めない)
	タイヤ交換1回分の工賃	円	タイヤ交換に必要な1回当たりの平均的な工賃(磨削・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
深 索 水 費	深索水単価	円	深索水の1リットル当たりの単価を入力。
	1L当たり走行距離	km	深索水1L当たり走行距離を入力。
	1km当たり深索水費	円	【入力不要】1km当たり深索水費を算出
	1km当たり深索水費	円	【入力不要】1km当たり深索水費を算出
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。(定額点検費用)
	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
	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
間 接 費	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

Ⅲ 被牽引車(シャーシー)の算出条件			
	項 目	単位	入力上の留意点
車 両 費	被牽引車(シャーシー)の調達価格	円	被牽引車の車両本体価格を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。
	付属備品等の費用	円	被牽引車のオプション費用他を入力。
	車両償却年数	年	被牽引車の車両償却年数とヘッドの年数を一致させて入力することも可能です。
	被牽引車 1年当たり車両費	円	【入力不要】年間の被牽引車の車両費を算出。
税 金	環境性能割・自動車取得税	円	被牽引車の支払総額を入力。
	自動車税	円	被牽引車の年間の自動車税を入力。(参考:納付書参照)
	自動車重量税	円	被牽引車の年間の自動車重量税を入力。
保 険	自賠責保険料	円	被牽引車の年間の自賠責保険料を入力。
	被牽引車 間接費	円	【入力不要】被牽引車の間接費を算出。
	被牽引車 年間 固定費	円	【入力不要】被牽引車の年間固定費を算出。
タ イヤ 費	タイヤ1本当たり費用	円	被牽引車のタイヤ1本当たりの平均費用を入力。
	タイヤ交換本数	本	被牽引車の必要なタイヤの本数を入力。
	タイヤ交換1回分の工賃	円	被牽引車のタイヤ交換に必要な1回当たりの平均的な工賃(磨削・組み換え・古タイヤの廃棄費用等の合計)を入力。
	タイヤ交換走行距離	km	被牽引車のタイヤ交換する目安となる走行距離を入力。
	被牽引車 1km当たりタイヤ費	円	【入力不要】被牽引車の1km当たりタイヤ費を算出。
車 検 ・ 修 理 費	年間車検整備費	円	被牽引車の車検のための平均的な整備費用(見込)を入力。
	一般修理費用	円	被牽引車の車検整備費以外の一般修理費用/年間の修理費を入力。
	次回車検・修理までの走行距離	km	被牽引車の年間走行距離を入力。
	被牽引車 1km当たり車検・修理費	円	【入力不要】被牽引車の1km当たり車検・修理費を算出。
間 接 費	被牽引車 間接費	円	【入力不要】被牽引車の間接費を算出。
	被牽引車 1km当たり変動費	円	【入力不要】被牽引車の1km当たり変動費を算出。

車 両 費	1時間当たり固定費(基本労働時間部分)	円	【入力不要】前年度固定費算出の原単位、利益加算、減価率は未定額。
車 両 費	1km当たり変動費	円/km	【入力不要】前年度変動費算出の原単位、利益加算、減価率は未定額。

- 原価データについて、1年間、1か月、1日、1回運行にわけて、自動計算でき、原価の規模感を把握しやすくしています。
- 運行ルート別に分けて、1回の運賃の計算ができ、運賃交渉に活用が可能です。

車両別 原価計算データ

		1年間	1ヶ月	1日	1回運行	
	走行距離	40,000 km	3,333 km	154 km	120 km	
運行費	燃料費(円)	1,372,000	114,333	5,277	4,116	10.4%
	エンジンオイル費(円)	36,000	3,000	138	108	0.3%
	タイヤチューブ費(円)	284,000	23,667	1,092	852	2.1%
	尿素水費(円)	16,000	1,333	62	48	0.1%
	車検・修理費(円)	400,000	33,333	1,538	1,200	3.0%
	運行費の間接費(円)	596,000	49,667	2,292	1,788	4.5%
	小計 運行費	2,704,000	225,333	10,400	8,112	20.4%
車両費	減価償却費(円)	2,562,500	213,542	9,856	7,688	19.4%
	環境性能割、自動車取得税(円)	6,250	521	24	19	0.0%
	自動車税(円)	50,000	4,167	192	150	0.4%
	自動車重量税(円)	100,000	8,333	385	300	0.8%
	自賠責保険、任意保険(円)	200,000	16,667	769	600	1.5%
	小計 車両費(円)	2,918,750	243,229	11,226	8,756	22.0%
	運転者人件費(円)	4,992,000	416,000	19,200	14,976	37.7%
	通行料(高速道路利用料他)(円)	0	0	0	0	0.0%
	その他費用	150,000	12,500	577	450	1.1%
	固定費 間接費(円)	2,273,545	189,462	8,744	6,821	17.2%
	運送原価合計(円)	13,238,295	1,103,191	50,917	39,715	100.0%

運行ルート別 原価データによる運賃の計算

	出発地	到着地	適用運賃	所要時間	走行距離	実車率	1km当たり 費用	1時間当たり 費用	高速道路 料金	合計	收受 運賃額	差額
1			距離制運賃	8.00 時間	500.0 km	70%	5,104円	69円	3,000円	110,931円	100,000円	+10,931円
2												
3												
4												

5 過去・現在・将来の原価水準比較による原価及び 運賃計算シート

- 運賃交渉の際に、原価上昇が、運賃額全体にどのくらいの寄与度があるか、明確な説明を求められるケースがあります。
- 過去、現在、将来の3時点の原価データを入力することで、原価の上昇幅を踏まえ、全体に対する寄与度を計算できます。

○運賃料金算出の前提

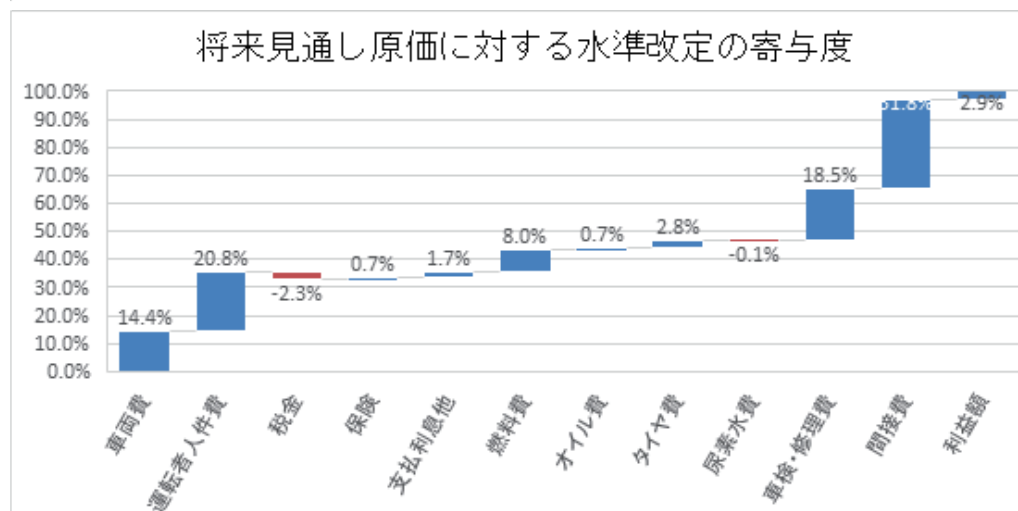
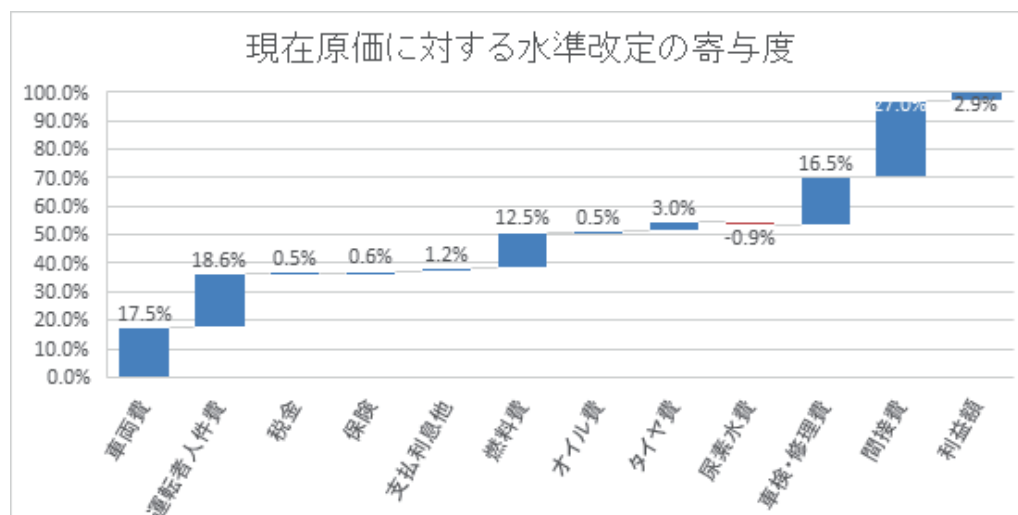
実車率	75.0%
貨物輸送のための拘束時間	4.00 時間
作業時間	1.00 時間
待機時間等	2.00 時間
回送時間	1.33 時間
拘束時間の合計	8.33 時間
貨物の輸送距離(片道)	250 km
回送距離	83 km
走行距離の合計	333 km

運賃・料金額	過去データ	現在データ	将来見通し
時間コスト	25,517	34,137	41,725
走行コスト	19,970	27,016	33,402
利益額	1,365	1,835	2,254
合計	46,852	62,987	77,382
変化率		34%	23%

原価額	過去データ	現在データ	将来見通し
車両費	6,861	9,691	11,769
運転者人件費	12,000	15,000	18,000
税金	755	838	504
保険	497	597	698
その他	300	501	741
燃料費	11,111	13,131	14,286
オイル費	258	333	433
タイヤ費	2,340	2,827	3,233
尿素水費	267	114	100
車検・修理費	2,000	4,667	7,333
間接費	9,098	13,454	18,031
利益額	1,365	1,835	2,254
合計	46,852	62,987	77,382

原価額	過去データ	現在データ	将来見通し
車両費	14.6%	15.4%	15.2%
運転者人件費	25.6%	23.8%	23.3%
税金	1.6%	1.3%	0.7%
保険	1.1%	0.9%	0.9%
支払利息他	0.6%	0.8%	1.0%
燃料費	23.7%	20.8%	18.5%
オイル費	0.6%	0.5%	0.6%
タイヤ費	5.0%	4.5%	4.2%
尿素水費	0.6%	0.2%	0.1%
車検・修理費	4.3%	7.4%	9.5%
間接費	19.4%	21.4%	23.3%
利益額	2.9%	2.9%	2.9%
合計	100.0%	100.0%	100.0%

運賃水準改定の増減に対する寄与率		現在データ	将来見通し
車両費		17.5%	14.4%
運転者人件費		18.6%	20.8%
税金		0.5%	-2.3%
保険		0.6%	0.7%
支払利息他		1.2%	1.7%
燃料費		12.5%	8.0%
オイル費		0.5%	0.7%
タイヤ費		3.0%	2.8%
尿素水費		-0.9%	-0.1%
車検・修理費		16.5%	18.5%
間接費		27.0%	31.8%
利益額		2.9%	2.9%
合計		100.0%	100.0%



6 車両別原価計算シート（毎月管理用） 車両別運送原価計算シート①

1. 原価計算シートの目的

この原価計算シートは、会員事業者の皆さんの原価計算への取組を支援することを目的に提供します。

各事業者の運送形態、契約形態、輸送品の特性、経営特性等を踏まえ、経営実態等にあった原価計算シートを作成し、活用していくことが望まれます。効率的に原価計算を実施し、効果的に原価計算結果を活用している事業者を調査したところ、自社独自の原価計算シートを作成しているケースが非常に多くを占めることが把握されています。

こうした背景を踏まえ、ここで提供する素材となる原価計算シート（エクセルファイル）を修正して、自社の経営特性に即した原価計算シートを作成していくことを前提に、原価計算シートの素材を提供します。

2. 対象となる利用者

原価計算シートの利用対象者は、平成24～28年度に全日本トラック協会と地方トラック協会が共催した「原価意識セミナー」の受講経験がある方で、現在原価計算を十分に実施していない事業者の皆様を想定しています。

会員事業者の皆様がこの原価計算シートを参考に、自由に修正し活用することを主眼としているため、原価計算ソフトとしての完成度は十分でない部分もございます。また、自社の経営実態に即した計算システムに修正して活用することが負担と感じる事業者の皆様には、市販の原価計算ソフトの利用をお勧めいたします。

3. 原価計算シートの構成

この原価計算シートは、下記の2つのエクセルファイルにより構成されています。2つのエクセルファイル間でデータはリンクしていません。

①車両別原価計算シート

12カ月にわたり、車両ごとの原価計算を行う計算シートです。
(シート間でデータがリンクしています)

②取引先別・運行ルート別原価計算シート

・取引先別原価計算

荷主、元請等の取引先ごとに原価計算を行うシートです。

・運行ルート別原価計算

A地点からB地点など、運行ルートごとに原価計算を行い、1運行当たりの損益を計算するシートです。

4. 原価計算シートの利用方法

(1) 車両別原価計算シート

- ・車両別の原価計算は、取引先別、運行ルート別の原価計算を行う前段階に実施します。
- ・エクセルシートにある「条件設定シート（その1）」に必要なデータを入力します。車両データ、運行三費データ、保険料データなど、経理関係書類等から入力します。
- ・条件となる基礎データの入力完了すると、「車両別 原価計算データ」に計算結果が出ます。
- ・条件設定シートの入力では、100両分のデータまで入力できます。入力上の留意点を参考に数字を入力してください。なお、該当する数字がない場合には、「0」を入力してください。

※この原価計算シートにおける一般管理費・人件費等の配賦計算はエクセルシートの計算式をご確認ください。こちらに記載している計算式は一例ですので、実態に合わせて計算式を変更してご利用ください。

- ・原価計算シートの利用にあたり、利用開始月を入力します。2か月目以降は自動的に計算されます。利用開始する月を問わず入力する最初のシートはファイルの左下の「1」と記されたシートです。

原価計算シートのタブ「1」を指定します

○ シートタブは「1」をクリックしてください。
「1」が指定されている場合、薄いオレンジ色になっています。

項目	入力上の留意
売上高(円、税抜の年間データ)	一般貨物自動車運送事業損益明
備車分の売上高(円、税抜の年間データ)	下記支払額に対応する運賃額(台
備車分の支払運賃(円、税抜の年間データ)	一般貨物自動車運送事業損益明

年間合計

6 車両別原価計算シート（毎月管理用） 車両別運送原価計算シート②

①車両関係データの条件設定シート（その1）

車両関係データの条件設定シート（その1）では、車両に直接割り付けできる費用の入力をしてください。入力するデータは下記の2種類となります。

- ・ **毎月見直しをする必要がないデータ（車両費、税金、保険、運行三費）**
：「1」シートに入力すれば、次シート以降は数字がリンクしているので **入力是一度のみ（途中の変更は可能）**
- ・ **毎月更新するデータ（ピンク色の欄）**：運行実績に応じて **毎月入力が必要**

A	B	C	D	E	F	G
1	車両関係データの条件設定シート（その1）		4 月分			
2	項目	入力上の留意点	1	2	3	4
3	車両ナンバー	例）足立100 あ1111				
4	購入時期、契約開始時期（年月）	車両を購入した時期（西暦：〇〇〇〇/〇〇）				
5	車両の調達価格（税抜：円）	リースの場合、全期間の総支払額を入力				
6	付属品等の費用（税抜：円）	ボスアップ、ナビゲーション、ETC等の整備費用				
7	使用後の売却予定額（税抜：円）					
8	実際の利用予定期間（月）					
9	自動車取得税（円：取得時支払額）					
10	自動車税（円：12ヵ月分）					
11	自動車重量税（円：車検時支払額）					
12	自賠責保険料（円）	自賠責保険料の支払額				
13	支払期間（加入月数）	上記の有効期間				
14	燃費（km/ℓ平均値）	車両別の平均燃費で、過去1年の平均値				
15	オイル単価（円：税抜の平均単価）	オイルの1リットル当たりの単価				
16	1回当たりのオイル量（ℓ：平均値）	オイル交換に必要なオイル量				
17	オイルの交換走行距離（km：平均値）	オイルを交換する目安となる平均走行距離				
18	オイル交換1回分の工賃（円：年間データ）	オイルを交換するための1回当たりの工賃				
19	タイヤ1本当たり費用（円：税抜の平均値）	1本当たりの平均費用				
20	タイヤの必要本数（本）	必要なタイヤの本数				
21	タイヤ交換1回分の工賃（円：税抜の1回当たりデータ）	タイヤ交換に必要な1回当たりの工賃				
22	タイヤ交換する平均走行距離（km）	タイヤ交換する目安となる走行距離				
23	尿素水単価（円：税抜の平均単価）	尿素水の1リットル当たりの単価				
24	1回当たりの尿素水量（ℓ：平均値）	尿素水補給に必要な尿素水量				
25	尿素水を補給する走行距離（km：平均値）	尿素水を補給する目安となる平均走行距離				
26	尿素水補給1回分の工賃（円：年間データ）	尿素水を補給するための1回当たりの工賃				
27	尿素水フィルター等の交換工賃（円：平均値）	尿素水フィルター、交換工賃				
28	尿素水フィルター等の交換走行距離（km：平均値）	尿素水フィルター等を交換する目安となる走行距離				
29	車検整備費用（円：税抜の1回当たりデータ）	車検のための平均的な整備費用（見込）				
30	車検有効期間（月数）	車検の有効期間				
31	一般修理費用（円：税抜の年間データ）	車検整備費以外の一般修理費用（1年間の修理費）				
32		記の修理費を要する走行距離（1年間の走行距離）				
33		両側に、運賃額を集計して入力				
34		両側に、稼働時間を集計して入力（休憩時間含む）				
35		両側に、走行距離を集計して入力（移動距離を含む）				
36		月利用した高速道路料金、または過去の平均値				
37		月利用したフェリー利用料金、または過去の平均値				
38		記以外の諸経費があれば、入力				
39		走行距離÷総走行距離				
40	実稼働時間率（%：年間データ）	取引先都合で拘束されている時間÷総拘束時間				
41	1ℓ当たりの燃料（軽油、ガソリン、CNG）単価（円：税抜の平均）	軽油、ガソリン、CNGの各単価を車両ごと入力 全て軽油の場合には、全てに同じ単価を入力				
42	1	2	3	4	5	6
43	7	8	9	10	11	12
44	年間合計					

車両ごとに、入力します。
100両まで入力できます。

入力是一度のみ（途中変更があれば、当該月のシートにデータを改めて入力することが可能です（以降のシートにも変更した数字が反映されます）。

途中で車両を追加する場合は、当該月のシートに入力すれば、それ以降のシートに数字が反映されます。

廃車等で車両を使用しなくなる場合は、その翌月のシートの当該車両の数字をすべて削除します。

利用開始する月を問わず、
入力する最初のシートは
「1」と記されたシートです。

毎月更新するデータなので、同
じ内容の場合でも、毎月入力
する必要があります。

②間接費等の条件設定シート（その2）

間接費等の条件設定シート（その2）では、車両に直接割り付けできない費用（間接費）の入力をします。運送事業全体の一年間の数字を入力します。

入力データは、運輸支局に毎年1回提出している「一般貨物自動車運送事業損益明細表」を用いて入力します。保有車両台数、売上高等の数字に変化がなければ、過去3年分のデータを平均して算出した数字を入力することもできます。

なお、任意保険、運送業総合保険について、車両個別に保険料が設定され、直接割り付けできる場合には、毎月更新するデータの「その他諸費用」に入力してください。

間接費等の条件設定シート（その2）		4 月分
項目	入力上の留意点	金 額
売 上 高(円、税抜の年間データ)	一般貨物自動車運送事業損益明細表から入力	
備 車 分	備車分の売上高(円、税抜の年間データ)	下記支払額に対応する運賃額(台帳等から計算)
	備車分の支払運賃(円、税抜の年間データ)	一般貨物自動車運送事業損益明細表から入力
運転者人件費(円、年間データ)	一般貨物自動車運送事業損益明細表から入力 (福利厚生費、法定福利費、退職金等を含める)	
一般管理費(円、税抜の年間データ)※2	一般貨物自動車運送事業損益明細表から入力	
施設使用料(円、税抜の年間データ)	一般貨物自動車運送事業損益明細表から入力	
施設賦課税(円、税抜の年間データ)	一般貨物自動車運送事業損益明細表から入力	
事故賠償費(円、税抜の年間データ)	一般貨物自動車運送事業損益明細表から入力	
その他(円、税抜の年間データ)・・・備車費用を含める	一般貨物自動車運送事業損益明細表から入力	
任意保険、運送業総合保険(年、年間データ)	未加入の場合は「0」を入力	
金融費用(営業外費用)(円、税抜の年間データ)	一般貨物自動車運送事業損益明細表から入力	

※2 一般管理費に各費用は、税込、税抜の費用が混在しています。消費税抜きの費用を概算で算出して入力してください

「1」シートに入力すると、次のシート以降は自動的に数字が反映されます。

※途中数字を変更する場合には、当該月のシートに再度入力すれば、次のシート以降は変更が反映されます。

6 車両別原価計算シート（毎月管理用） 車両別運送原価計算シート③

（２）取引先別原価計算シート

取引先別原価計算では、取引先名、車両番号、車両ごとの運賃、走行距離及び稼働時間を入力して、1ヵ月分の原価計算を行います。

1台の車両を複数の取引先に対して、運送を提供している場合、取引先別に走行距離、稼働時間をそれぞれ入力します。車両単位での全体の走行距離と稼働時間に一致するように配分して入力してください。

走行距離1km当たり変動費、稼働1時間当たり固定費は、車両別原価計算データの一番下にあるデータを入力してください。入力するのは次のデータです。

- 走行距離1km当たり変動費：【実質】走行距離1km当たり変動費
- 稼働1時間当たり固定費：【実質】稼働1時間当たり固定費

これらのデータは、2つのエクセルシートでリンクがなされていません。

高速道路利用料等の「諸費用」は、取引先別原価計算シートにある「当該荷主との運送状況（入力）」にある「諸費用」に1ヵ月分のデータを車両別に入力してください。

取引先別 原価計算シート									
※ このシートは月単位の原価計算であるため、走行距離、稼働時間、運賃、諸経費は1ヵ月分の実績値を入力してください									
取引先名	車両番号	当該荷主との運送状況(入力)				車両別データ(入力)		計算結果	
		運賃	走行距離	稼働時間	諸経費	1km当たり 変動費	1時間当たり 固定費	運送原価	収支
荷主名と車両番号を入力します。						車両別原価計算シートの一番下にある「【実質】走行距離1km当たり変動費(実車率を反映)」及び「【実質】稼働1時間当たり固定費(実稼働時間率を反映)」を入力します。リンクしていませんので、手入力してください。		この箇所は自動計算されます	
合計		0円	0.00km	0.00時間	0円				0

備考

- 入力箇所です。それ以外のセルには入力しないでください。
- ※ シートに保護をかけておりませんので、上記以外に入力しますと、計算式が消去されることがあります。
- ※ 走行距離は、荷主別に何キロ走行したかを入力してください。
- ※ 運賃は、車両別に荷主ごとの収受した運賃を入力してください。
- 自動計算箇所のため、入力不要です。

(3) 運行ルート別原価計算シート

運行ルート別原価計算シートは、運行ルートごとの平均所要時間と平均走行距離を入力して、1運行当たりの平均的な原価計算をするものです。

このシートは、車両別原価計算データから【実質】走行距離1km当たり変動費、【実質】稼働1時間当たり固定費を使って計算します。変動費、固定費の範囲は、車両別原価計算データから反映していますが、各事業者の経営実態等により若干の差がありますので、どのような数字を採用するか十分に検討してください。

運行ルート別 原価計算シート	
(車単位、貸切の場合)	
作成日	
メモ	
最大積載量	人
車両の形状	
運行区間	~
必要事項を入力します(任意項目)	
○ 固定費	
平均 所要時間①	時間
稼働1時間当たり固定費②	円
a 固定費(①×②)	0
○ 変動費	
平均 走行距離③	キロメートル
走行距離1km当たり変動費④	円
b 変動費(③×④)	0
○ 諸経費	
高速道路利用料金、フェリー利用料金⑤	円
その他諸費用⑥	円
c 諸費用 小計(⑤+⑥)	0
○ 運行ルート別原価	
d 合計 (a+b+c)	0
○ 損益計算	
e 現在収受している運賃額	円
f 損益額(e-d)	+0
備考	
	必ず入力してください
	入力してください
	入力不要

休憩時間を含めて、所要時間を算出

車両別原価計算データの下段の「【実質】稼働1時間当たり固定費(実稼働時間率を反映)」から数字を転記

車両別原価計算データの下段の「【実質】走行距離1km当たり変動費(実車率を反映)」から数字を転記

高速道路、フェリーに利用料金、諸経費がある場合には、記入してください

自動計算されます



第3部 適正原価を把握するための原価計算

IV 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 | ・・・ | 193 |
| 2 | 車種別、車両形状別の費用を整理 | ・・・ | 194 |
| 3 | 標準的運賃と現行収受運賃を比較 | ・・・ | 195 |
| 4 | 原価データから運賃表を作成 | ・・・ | 196 |
| 5 | 運賃表作成シートの概要 | ・・・ | 197 |

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。

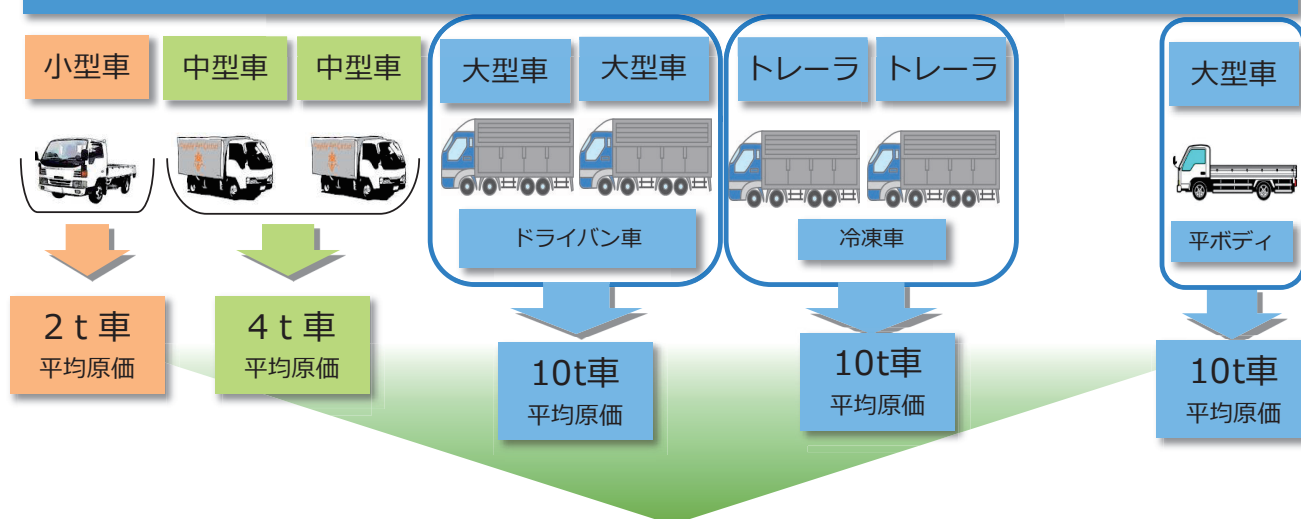
料金 実費

- 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当たり
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 時間当たり
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 標準的運賃と現行收受運賃を比較

- 標準的運賃は、働き方改革を実現するために収受すべき適正運賃です。（原価を回収し、適正利潤を得る、最低ラインの運賃）
- 現行運賃の水準と標準的運賃とを比較し、運賃交渉に向けた引上げ率を把握します。

標準的運賃は本来あるべき水準

標準的運賃 = 比較基準



現行運賃の評価

格差要因を明確化する

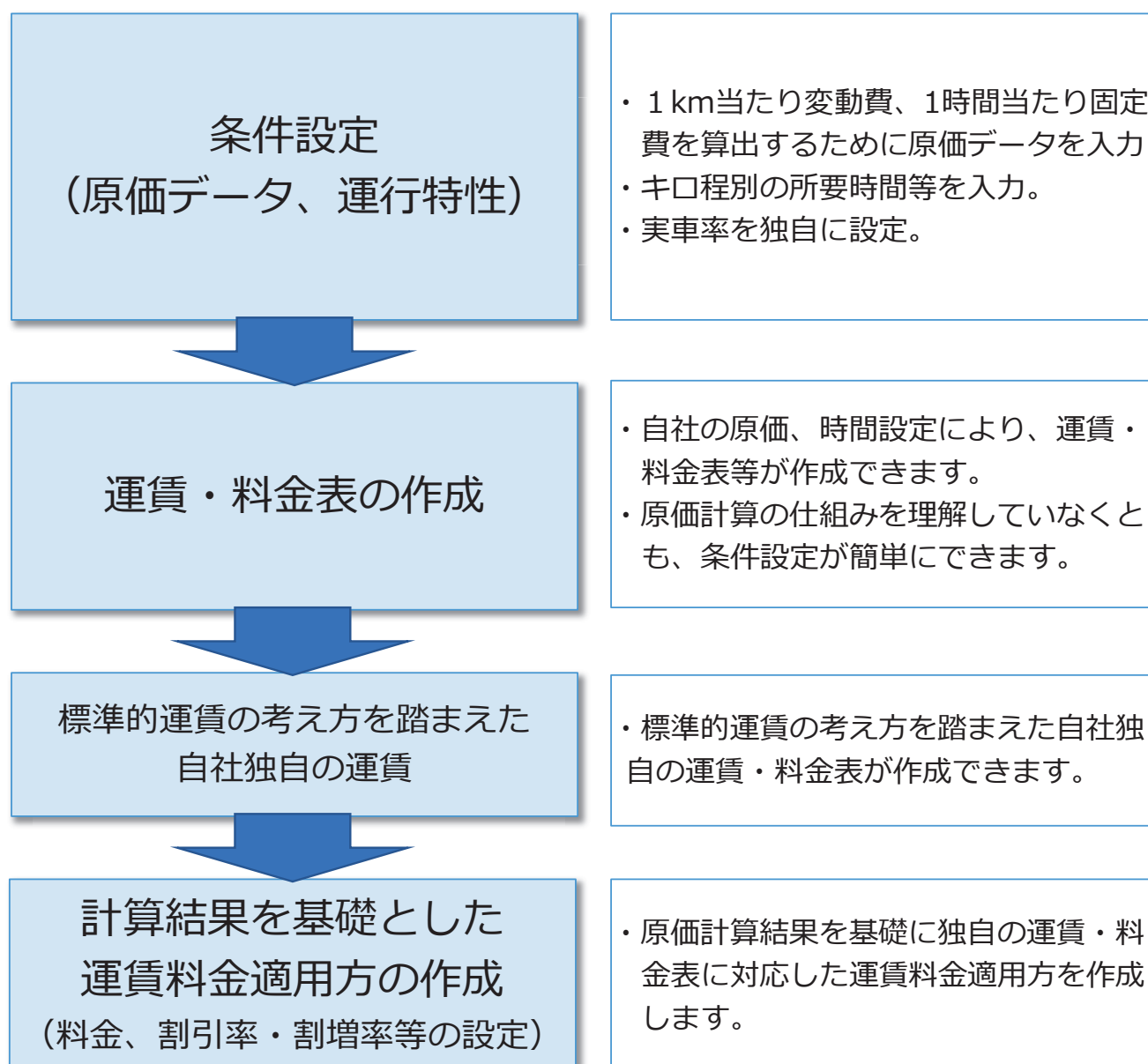


**運賃設計ルール、運賃水準、
取引条件の見直しを申し入れ**

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運賃の計算式と同じ設定です。
- 国土交通省告示の標準的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

【標準的運賃準拠版】 標準的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



- 標準的運賃、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、ダンプ、平ボディ、ユニック、タンク等)				
	単車・トレーラの区分	選択	トレーラ(牽引車及び被牽引車)の場合、必ず「トレーラ」を選択。トレーラ以外は「単車」を選択。(※トレーラを選択すると、被牽引車の欄について入力可能となります)				
	運転者名	文字	運転者名を入力。				
	最大積載量	トン	車検証から、トン単位で入力。(例)3500kg → 3.50トン				
車 両 費	車両総重量	トン	車検証から、トン単位で入力。(例)8250kg → 8.25トン				
	車両の調達価格	円	車両本体価格(税抜)を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。(新車の調達価格を入力)				
	付属備品等の費用	円	オプション費、ドラレコ、デジタコ、ETC等の設備費用(税抜)を入力。経理上一括償却済みでも、入力。				
	車両償却年数	年	車両償却年数を設定。【国土交通省運輸審議会資料:5年】				
	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1987円、九州1990円、沖縄1743円】				
	1日当たり基本労働時間(基準内)	時間	働き方改革を実現できる1日当たり平均基本労働時間を入力。【入力例】週休3日→10時間、週休2日→8時間、週休1.5日→7.273時間、週休1日→6.667時間				
	年間労働日数	日	働き方改革を実現できる年間労働日数を入力。(有給休暇取得日、平均的な欠勤日数、特別休暇等を除外)休日を増加させる場合、当該日数を除外。				
	福利費率(給与等に対する割合)	%	給与等に対する法定福利費及び福利厚生費の比率を入力。 【参考:国土交通省運輸審議会資料 16.6%、正社員モデル 20.4%】				
	時間外労働賃金 平均割増率	倍	時間外労働賃金の加重平均倍率を入力。 (参考:1.25倍(年間720時間)から1.3125倍(年間960時間)までの範囲の値を入力)				
	年間労働時間(基準内のみ)	時間	【入力不要】1日当たり基本労働時間×年間平均労働日数				
	基本労働時間に対応する運転者人件費 ※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」に相当する運転者人件費 計算式:時給×(1+福利費率)×年間労働時間				
税 金	環境性能割・自動車取得税	円	実際の支払総額を入力。新車調達を前提とする場合、当該車両の環境性能割を入力。				
	自動車税	円	年間の自動車税を入力。新車調達を前提とする場合、当該車両の自動車税を入力。				
	自動車重量税	円	年間の自動車重量税を入力。(車両総重量8t未満の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出)新車調達を前提とする場合、当該車両の自動車重量税を入力。				
保 険	自賠責保険料	円	年間の自賠責保険料を入力。(車両総重量8t未満の初回の車検期間は2年間であるため、1年分を算出)新車調達を前提とする場合、当該車両の自賠責保険料を入力。				
	任意保険料	円	年間、1台当たりの任意保険料を入力。 【参考:国土交通省運輸審議会資料 年額121,743円】				
そ の 他	荷役関連の消耗品費	円	年間の荷役関連消耗品費を算出し、入力				
	借入金利息額	円	年間借入金利息額(車両調達借入利息、運転資金・その他設備資金の利息額)÷台数＝入力する数値(組算)				
間接費比率		%	年間ベースの間接費合計に対する比率を入力。【参考:国土交通省運輸審議会 間接費合計に対して26.79%(名目) → 推定20.52%(実質)】				
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。(エンジンの諸元を参考とする)				
	オイル交換1回分の工賃	円	オイル交換の1回当たり工賃を入力。【国土交通省運輸審議会資料:4385円】				
	オイルの交換走行距離	km	オイルを交換の目安となる平均走行距離(交換する走行距離)を入力。				
	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。(スペアタイヤを含めない)				
	タイヤ交換1回分の工賃	円	タイヤ交換に必要な1回当たりの平均的な工賃(着脱・組み換え・古タイヤの廃棄費用等の合計)を入力。(1本当たり工賃×本数)				
	タイヤ交換走行距離	km	タイヤ交換する目安となる走行距離を入力。				
	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、自動車重量税を除外)				
	年間一般修理費	円	車検整備費以外の一般修理費用を入力。(定期点検費用他)				
	次回車検・修理までの走行距離(予想)	km	年間の平均走行距離を入力。				
	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				
間 接	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。



第4部 原価管理、運賃交渉での生成AI活用

原価管理、運賃交渉での生成AI活用

1	生成AIとは何か	・・・	203
2	生成AIの経営支援ツールとしての可能性	・・・	204
3	主要な生成AIサービス比較	・・・	205
4	生成AI活用のセキュリティ対策	・・・	206
5	生成AIを業務に活用するための具体的で効果的な質問の作り方	・・・	207
6	原価計算における生成AIの活用	・・・	209
7	原価管理における生成AIの活用	・・・	211
8	運賃交渉における生成AI活用	・・・	213

1 生成AIとは何か

生成AIの基本概念と特徴

生成AIとは

- ✓ 人間が入力した質問や指示に対して、新しいテキスト、画像、音声などのコンテンツを自動生成するAI技術です
- ✓ 大量のデータから学習した知識をもとに、人間との自然な対話を通じて回答や提案を行います
- ✓ 従来の検索エンジンとは異なり、情報を組み合わせて新たな内容を創造できます

主な特徴

- ✓ 自然言語での対話：専門的なプログラミング知識がなくても、アプリ、WEBサイトから、日常会話のように、簡単に質問し、回答を得ることができます（誰でも、簡単にできるので試してみましょう）
- ✓ 文脈理解：前の質問や会話の流れを踏まえた一貫性のある回答を提供します
- ✓ 多様な出力形式：文章、表、リスト、計算式など、様々な形式で情報を整理して提示します
- ✓ 即座の応答：リアルタイムで質問に答え、迅速な問題解決をサポートします

対話型AIの活用メリット

- ✓ 24時間利用可能：時間や場所を選ばず、必要な時にすぐ相談可能
- ✓ 専門知識の補完：自分の得意でない分野についても、基礎知識や解決の糸口を得られます
- ✓ 思考の整理：複雑な問題を段階的に整理し、論理的な解決策を導き出せます
- ✓ 個別対応：一般的な情報ではなく、具体的な状況に合わせた回答が得られます
- ✓ 対話的改善：不明な点があれば追加質問で、より詳細で実用的な情報に深掘りできます

2 生成AIの経営支援ツールとしての可能性

原価計算・管理分野での活用

- ✓ 計算手順の確認：原価配賦や間接費計算の方法を段階的に確認できます
- ✓ 費用の扱い方法：テキストを参考に、生成AIに深掘した質問ができます
- ✓ 異常値の原因分析：データの変動要因を多角的に検討し、改善策を検討できます
- ✓ 業界比較分析：他社事例やベンチマークとの比較観点を整理

荷主交渉での活用

- ✓ 情報の整理：散在する情報を体系的に整理して、交渉材料を準備できます・・・自社の特性を反映した整理が短時間で実施可能
- ✓ シナリオ作成：様々な交渉パターンを想定し、対応策を事前に検討できます・・・交渉相手、交渉状況を詳細に、AIに共有します
- ✓ 説得材料の構築：データや論理を組み合わせた効果的な提案書の構成、提案内容の評価、資料作成支援ができます
- ✓ 交渉相手への対応準備：相手からの質問を予想し、回答パターンを事前に準備できます
- ✓ 交渉相手が求める資料の内容や構成を相談し、効果的な提供方法を検討できます
- ✓ 交渉相手の立場や関心事を踏まえた説明方法をアドバイスしてもらえます・・・駆け引き戦略を立案し、効果的に展開ができます
- ✓ コミュニケーション最適化：専門用語を相手のレベルに合わせて分かりやすく説明する方法を相談できます
- ✓ 論理的で説得力のある話の流れや構成を組み立てられます
- ✓ 相手の反論に対する適切な言い回しや表現方法を検討できます感情的にならず、建設的な議論を進めるための言葉選びを相談できます

3 主要な生成AIサービス比較

主要な生成AIサービス比較

ChatGPT (OpenAI)

- ✓ 最も普及している生成AIサービスで、自然な対話が可能です
- ✓ 有料版（月額20ドルプラン）では最新情報へのアクセスや高精度な回答が得られます
- ✓ トラック運送業界の一般的な知識や計算処理に対応できます

Gemini (Google)

- ✓ Googleの検索技術と連携し、最新の市場情報を活用できます
- ✓ 多言語対応が充実しており、外国人の従業員も活用できます
- ✓ 海外荷主との交渉資料作成にも対応します

Microsoft Copilot

- ✓ Officeソフトとの連携が強く、Excel原価計算表や提案書作成に便利です
- ✓ 企業向け機能が充実しており、チーム利用に適しています



ポイント！

同じ質問を複数の生成AIサービスに投げかけた場合、各回答を比較して、サービスの優劣を比較できます。

4 生成AI活用のセキュリティ対策

トラック運送事業者が特に注意すべき情報セキュリティ

取引先情報の保護

- ✓ 絶対に入力してはいけない情報：荷主企業名、配送先住所、個人名
 - ✓ リスクのある質問例：「〇〇会社との契約で運賃を下げる方法はあるか？」
 - ✓ 安全な質問例：「製造業の荷主との運賃交渉で有効な論点は？」
- ※生成AI事業者は、入力した全情報を得ることができ、入力内容が漏洩する可能性があることを念頭においてください

機密情報の取り扱い

- ✓ 具体的な運賃単価、売上高、利益率などの数値は入力しない
- ✓ 「A社」「B社」などの仮名を使用し、実名は一切使用しない
- ✓ 配送ルートや時間帯などの運行情報は固有名詞ではなく、抽象化して質問する

セキュリティ対策

- ✓ 生成AI利用時の禁止事項を明文化し、全社員に周知徹底します
- ✓ 定期的な研修を実施し、情報漏洩リスクへの意識を高めます
- ✓ 違反事例があった場合の対処方法を事前に検討します



ポイント！

生成AIは非常に便利なツールですが、入力した情報の取り扱いには細心の注意が必要です。「相談内容を匿名化・抽象化する」ことを徹底し、取引先に迷惑をかけないよう配慮しながら活用しましょう。

5 生成AIを業務に活用するための 具体的で効果的な質問の作り方

具体的で効果的な質問の作り方

質問の構造化テクニック状況設定→具体的課題→求める回答形式の明示

「トラック運送業で燃料費が月20万円上昇した状況で、荷主に値上げを依頼する際の、段階的な説明手順を5ステップで提案せよ」

避けるべき曖昧な質問：

×「燃料費対策を教えて」→○「燃料費15%上昇を運賃3%値上げで対応する提案書の構成を示せ」

×「交渉がうまくいかない」→○「荷主が『他社はもっと安い』と言った場合の反論を3パターン作成せよ」

業界特化型質問の設計

専門用語と具体的数値を活用

「積載率70%、実車率80%の現状で、月間売上500万円の運送会社が原価率を5%改善する施策を優先順位付きで提案せよ」

役割・立場の明確化

「車両10台規模の運送会社社長として、燃料費高騰を理由に大手荷主3社に一斉値上げ交渉する際の戦略を立案せよ」

段階的な問題解決アプローチ

Step1：問題の全体像把握・・・現状分析から始める

「当社の原価構造で最も改善余地の大きい項目を特定する分析手順を示せ」

Step2：要因分解と優先順位付け・・・原因を構造化して整理

「燃料費上昇20%の影響を『直接コスト』『間接コスト』『機会損失』に分けて分析し、対策の優先順位を設定せよ」

Step3：解決策の具体化・・・実行可能な施策レベルまで詳細化

「燃料費削減目標10%達成のため、『運転方法改善』『ルート最適化』『車両更新』の3つのアプローチで具体的実行計画を作成せよ」

Step4：効果測定と改善・・・成果の測定方法も含めて質問

「実施した燃料費削減策の効果を月次で測定し、PDCAサイクルを回す管理手法を設計せよ」

回答精度を高めるコツ

前提条件の明確化・・・業務環境と制約条件を具体的に伝える

「地方都市ベースで長距離輸送メイン、ドライバー平均年齢50歳、車両平均年式8年の運送会社において...」

→AIが的確な回答をするために必要な背景情報を過不足なく提供します。

回答形式の指定・・・求める成果物の形を明確に指示

「チェックリスト形式で10項目」 「プレゼン資料の見出しとして5つ」

「Excel表の項目設計として」 「メール文案として300文字以内で」

検証可能な回答の要求・・・数値根拠や計算過程も含めて依頼

「燃料費5%削減の効果額を、月間走行距離2万km、平均燃費4km/L、軽油価格140円/Lの条件で計算過程を含めて示せ」

複数の視点からの検討要求・・・多角的な分析を促す質問設計

「荷主視点・運送会社視点・ドライバー視点の3つの立場から、運賃値上げ交渉の成功要因を整理せよ」

継続的な深掘り質問・・・初回回答を受けてさらに詳細化

「燃料費削減方法を5つ提案せよ」

「この中で最も効果的な『エコドライブ推進』の具体的実施手順を詳細化せよ」

「エコドライブの効果測定方法と目標設定基準を設計せよ」

質問スキル向上の実践ポイント・・・良い回答を得るためには良い質問が必要

曖昧な質問では曖昧な回答しか得られません。具体的な状況設定、明確な成果物指定、検証可能な条件提示を心がけ、段階的に深掘りしていくことで、実務に直結する高品質な回答を引き出すことができます。

6 原価計算における生成AIの活用

原価計算の疑問点を質問する

○ 段階的アプローチ：

- ✓ まず基本概念を確認：「トラック運送業の原価計算で重要な要素は何ですか？」
- ✓ 次に具体的な疑問：「燃料費の配賦方法にはどのような選択肢がありますか？」
- ✓ 最後に実務への適用：「当社の状況に最適な配賦方法を選ぶ基準は？」

○ 具体的な質問例：

- ✓ 「固定費と変動費の境界線が曖昧な費用処理を教えてください」
- ✓ 「複数荷主を回る混載便の原価を各荷主に配分すべきですか？」
- ✓ 「車両減価償却費を路線別に配賦する合理的な基準は何ですか？」

ポイント！



抽象化の重要性：「A路線」「B荷主」など、実名を使わずに質問

段階的な深掘り：一度に複雑な質問をせず、段階的に順序を設定して、確認します・・・最初に一般論を生成させ、次に自社の特性を共有化して、深めます

前提条件の明確化：業界特性や会社規模などの背景情報を適切に共有

計算方法と費用の扱いに関する質問例（プロンプト）

生成AIへの質問内容次第で、良い回答が得られますが、質問内容も、AIに確認して、「〇〇問題の解決の手順と、段階的な質問内容を生成しろ」とするなど、質問内容もアドバイスを受けます。

○人件費の配賦：

「ドライバーの待機時間を原価に含める際の考え方を知りたい」

「配車担当者の人件費を各路線に配分する方法はあるか？」

「残業代や休日出勤手当の原価計算への反映方法は何か？」

○車両関連費用：

「車検費用や修理費を月次原価に平準化する方法を教えてください」

「タイヤ交換費用を走行距離で配賦する計算式を確認したいです」

「リース車両と自社保有車両の原価計算上の違いは何ですか？」

○燃料費の管理：

「燃料費の価格変動を原価計算にどう反映させるべきですか？」

「実際の燃費と標準燃費の差異分析方法を教えてください」

「アイドリング時間の燃料費を削減コストとして計算する方法は？」

○事務所費用の配分：

「本社の事務費を各営業所に配賦する合理的な基準は何ですか？」

「ITシステムの利用料を各部門に配分する方法を教えてください」

「保険料を車両別・路線別に配賦する計算方法は？」

7 原価管理における生成AIの活用

原価管理プロセスでの生成AIの活用（質問方法）

○ 計画段階：

「来年度燃料費予算の変動要因と計算手法を教えてください」

「車両稼働率80%達成の施策と管理指標を提案してください」

○ 監視段階：

「日次売上・原価乖離の要因特定方法は？」

「燃費悪化の早期発見アラート設計を教えてください」

○ 改善段階：

「月次原価差異の根本原因分析手順を整理してください」

「原価率2%改善の優先順位付きアクションプランを作成してください」

問題解決の構造化アプローチ（質問方法）

異常発見から改善までの体系的活用

○ 問題の構造化：

「売上横ばい・原価率上昇の分析フレームワークを教えてください」

「原価上昇要因を『市場環境』『業務プロセス』『管理体制』別に分析してください」

○ 改善施策の立案：

「原価削減施策を『即効性』『投資額』『効果持続性』で評価してください」

「燃料費5%削減の6ヶ月実行計画と成功判定基準を設定してください」

業務領域別の高度活用（質問方法）

○燃料費管理：

- ・予測精度向上：

「季節・油価・距離変動を組み合わせた燃料費予測モデルを設計してください」

- ・リアルタイム管理：「車両別・ドライバー別燃費基準の設定と管理手法を教えてください」

○人件費管理：

- ・効率性分析：「労働生産性を路線別・時間帯別で分析する手法を提案してください」

- ・配置最適化：「ドライバースキルと路線特性のマッチング配置基準を作成してください」

継続的改善システムの構築（質問方法）

○ノウハウ蓄積：

「過去の改善成功事例から再現可能なパターンを抽出する」

「失敗事例から予防策を体系化する」

○組織能力向上：

「現場管理者の原価管理スキル向上研修プログラムを設計する」

「経営判断用の原価情報報告書フォーマットを作成する」

○戦略的活用の要点：

- ✓ 生成AIを単なる質問ツールでなく、原価管理業務全体を体系化する「戦略パートナー」として活用できます
- ✓ 問題発見→要因分析→施策立案→効果測定の各段階でAIを活用し、自社独自の原価管理ノウハウを継続的に蓄積することが成功の鍵
- ✓ 何度も何度も利用することで、利用のコツ、ノウハウを体得可能

8 運賃交渉における生成AI活用①

①運賃引き上げの根拠を固める情報収集と論点構築

環境分析のための質問設計

燃料費・人件費動向の調査：

- ✓ 市場全体のコスト上昇トレンドを把握し、自社の値上げ要求が業界動向に沿っていることを証明する根拠を収集

質問例：「過去1年間のトラック運送業界における燃料費上昇率と運賃転嫁の実態を教えてください」

業界運賃水準の変化把握：

- ✓ 競合他社の動向を調査し、自社の値上げ要求が市場水準として妥当であることを示す比較材料を準備

質問例：「他社の運賃改定状況と値上げ幅の相場を地域別・輸送品別に整理」

競合動向の分析：

- ✓ 業界構造的な問題を明確化し、単なる自社都合ではない値上げの必然性を論理的に説明できる材料を収集

質問例：「人手不足による運賃上昇圧力がどの程度発生しているか分析する」

原価計算データの交渉材料化

自社原価上昇要因の数値化：

- ✓ 抽象的に「コストが上昇している」ではなく、具体的な数値で原価への影響を定量化し、値上げの必要性を客観的に証明する

質問例：「燃料費20%上昇が運賃にどの程度の影響を与えるか、具体的な計算式で示せ」

原価構造の適正性証明：

- ✓ 無駄なコストではなく、適正な原価上昇であることを業界ベンチマークとの比較で証明し、値上げ要求の正当性を示す

質問例：「当社の原価構造が業界標準と比較して適正であることを示す分析手法をわかりやすく説明しろ」

改善努力の可視化：

- 自助努力を尽くした上での値上げ要求であることを示し、安易な値上げではないことを相手に理解してもらいます

質問例：「原価削減努力を継続しているが限界に達していることを数値で説明する方法を荷主にわかりやすく説明説明できるようにするために、示せ」

荷主・元請別の論点整理手法

共通論点の整理：

- ✓ 短期的なコストカットが長期的なサービス品質低下を招くリスクを説明し、適正運賃の重要性を訴えます。

質問例：「持続可能な運送サービス提供のために必要な適正運賃の考え方、アプローチを整理してください」

荷主向けの対策：

- ✓ 荷主にとってのメリット（安定輸送、品質向上）と適正運賃支払いの必要性を関連付け、Win-Winの関係を強調します。

質問例：「物流品質向上と適正運賃の関係を荷主に理解してもらう説明ロジックを提案しなさい」

元請向けの対策：

- ✓ 同業者だからこそ理解できる原価構造の説明を通じて、運賃を低く据え置くのではなく、対等なパートナーシップを主張します。

質問例：「適正な利益配分を求める論理的根拠を整理する」

8 運賃交渉における生成AI活用②

②運賃引き上げの根拠を固めるロジックと論点構築

段階的値上げシナリオの設計

原価上昇率に基づく値上げ幅の設定：

- ✓ 原価計算で明確になった上昇要因を基に、段階的な引上げプランを作成します。一度に大幅値上げを要求するのではなく、相手が受け入れやすい段階的アプローチで交渉成功率を高めます。

質問例：「燃料費15%、人件費8%上昇の状況で、3段階に分けた値上げ提案シナリオを作成してください」

- ✓ 「6ヶ月後5%、1年後さらに3%値上げする提案の説得ロジックを教えてください」

相手の反論パターンと対応策

「他社はもっと安い」への対応：

- ✓ 競合他社との価格競争に巻き込まれた際の効果的な反論方法を準備します。価格だけでなく、サービス品質や信頼性の差別化要素を活用した対応策を構築します。

質問例：「『A社は10%安い』と言われた場合、自社が現場で提供している輸送品質・信頼性は差別化されたものであり、他社は提供できない趣旨で、反論方法を提案しろ」

「安値競争ではなく適正価格競争への議論転換テクニックを提案しろ」

「業界相場だから値上げ不要」への対応：

- ・ 特に元請事業者が使う「業界相場」論に対し、具体的な原価データで反論する方法を準備します。同業者だからこそ通用する専門的な反論ロジックを構築します。

質問例：「『業界相場は据え置き』という元請の主張への原価データでの反論を作成してください」

「業界全体のコスト上昇圧力を具体的数値で示す説明方法を提案しろ」

荷主vs元請の戦略差別化

荷主向け戦略：物流価値向上による正当化荷主に対しては、単なる値上げではなく物流サービスの価値向上と組み合わせた提案を行います。荷主の事業成功に貢献する物流パートナーとしてのポジションを確立します。

質問例：

「運賃10%値上げと引き換えに荷主にメリットを提供する具体的提案を5つ作成してください」

「配送品質向上が荷主の顧客満足度に与える効果を数値化する方法を教えてください」

元請向け戦略：適正利益配分による対等化元請事業者に対しては、下請けとしての立場を脱却し、対等なパートナーとしての適正利益配分を求める戦略を展開します。同業者として理解できる原価構造を詳細に説明します。

質問例：

「元請事業者、傭車先けの利益配分を適正化する論理的根拠を3つ提案しろ」

「対等なパートナーシップ構築を訴える提案書の構成を教えてください」

交渉タイミングの最適化：相手の決算時期や繁忙期を考慮した交渉タイミングの設定方法を検討します。相手が値上げを受け入れやすい時期と条件を見極めます。

質問例：

「荷主の予算策定期間に合わせた値上げ交渉のタイミング戦略を教えろ」

「元請の受注状況を考慮した交渉時期の選定方法を提案してください」

8 運賃交渉における生成AI活用③

③交渉資料 - 説得力のある提案書作成支援

原価上昇の可視化資料作成

原価構造変化のグラフ化：

- ✓ 複雑な原価データを相手が一目で理解できるグラフや表に変換し、値上げの必要性を視覚的に訴えます。数値の羅列ではなく、直感的に理解できる資料で説得力を高めます。

質問例：「燃料費・人件費・車両費の3年間推移を効果的に示すグラフ形式を提案せよ」

「原価上昇15%が運賃に与える影響を1枚で説明する資料構成を示せ」

業界比較データの活用：

- ✓ 自社の原価上昇が業界全体の傾向であることを示し、特別な事情ではないことを証明します。客観的なデータで値上げの妥当性を裏付けます。

質問例：「業界平均との原価比較で自社の適正性を証明する表を作成せよ」

「同業他社の値上げ実施状況を説得材料として整理する方法を示せ」

相手別の資料カスタマイズ

荷主向け資料：

- ✓ 物流価値との関連性荷主には運送コストと物流品質の関係性を明確に示し、適正運賃が安定した物流サービスの基盤であることを理解してもらいます。

質問例：「適正運賃と配送品質向上の因果関係を示す説明資料を構成せよ」

「荷主の事業成功に貢献する物流価値を数値化する方法を提案せよ」

元請向け資料：

- ✓ 同業者レベルの詳細説明元請には原価構造の詳細を専門用語で説明し、同業者として理解できるレベルの資料で対等な関係を演出します。

質問例：「元請が納得する原価内訳の詳細説明資料を設計せよ」「同業者として適正利益配分を求める論理構成を整理せよ」

効果的なプレゼンテーション構成

論理的説明順序の設計

- ✓ 相手が理解しやすい順序で情報を整理し、最終的に値上げ受諾につながる論理的な流れを構築します。感情と理性の両面に訴える構成を設計します。
- ✓ 質問例：
「問題提起→原因分析→解決策→メリット提示の流れで提案書を構成せよ」
「5分間プレゼンで値上げ承諾を得る最適な話の順序を示せ」

数値データと感情訴求のバランス

- ✓ 客観的なデータによる論理的説得と、関係性維持への配慮を組み合わせた資料構成で、相手の納得感を高めます。
- ✓ 質問例：
「原価データ70%、関係性配慮30%の構成比で提案書を設計せよ」
「データを相手に親しみやすく伝える表現方法を提案せよ」

質疑応答準備の体系化

- ✓ 想定される質問に対する回答を事前に準備し、交渉の主導権を維持します。相手の反論パターンを予測した対応策を資料化します。
- ✓ 質問例：
「値上げ交渉で必ず出る10の質問と模範回答集を作成せよ」
「反論されても冷静に対応できる回答パターンを整理せよ」

8 運賃交渉における生成AI活用④

④交渉後フォロー - 結果分析と次回戦略立案

交渉結果の原価管理への反映

合意内容の原価計算組み込み

- ✓ 交渉で決まった運賃改定を原価計算システムに即座に反映し、収益性改善効果を数値で把握します。次回交渉の根拠となる実績データを蓄積します。

質問例：「運賃5%値上げが月次収益に与える具体的影響を計算式で示せ」

「合意した段階的値上げスケジュールを原価管理表に組み込む方法を提案せよ」

目標原価率との差異分析

- ✓ 値上げ後の実際の原価率と目標値を比較し、さらなる改善の必要性を判断します。不十分な場合の追加対策を検討します。

質問例：「値上後も目標原価率に届かない場合の原因分析手順を整理せよ」

「追加値上げが必要な根拠を数値で示す分析方法を提案せよ」

関係性維持と信頼構築

約束した付加価値の実現管理

- ✓ 交渉で提案した品質向上やサービス改善を確実に実行し、値上げに見合う価値を提供していることを証明します。

質問例：「配送品質向上の約束を数値で証明する月次報告書を設計せよ」

「荷主に値上げ効果を実感してもらう成果報告の方法を示せ」

定期的な成果報告による関係強化

- ✓ 値上げ実施後の成果を定期的に報告し、適正運賃の重要性を継続的にアピールします。信頼関係の維持・発展につなげます。

質問例：「四半期ごとの成果報告で関係性を深める報告書構成を提案せよ」

「値上げ後の相互メリットを可視化する方法を整理せよ」

次回交渉への戦略構築

今回交渉情報の整理・活用

- ✓ 交渉過程で得られた相手の関心事、決定プロセス、重視する要素を整理し、次回交渉の戦略立案に活用します。

質問例：「今回交渉で判明した荷主の意思決定パターンを次回戦略に活かす方法を示せ」

「元請の反応から読み取れる交渉ポイントを分析・整理せよ」

原価管理改善による交渉材料準備

- ✓ 継続的な原価管理改善により、次回交渉での説得材料を蓄積します。自助努力の実績を数値で示せる体制を構築します。

質問例：「1年後の次回交渉に向けた原価改善実績の蓄積方法を設計せよ」

「効率化努力を交渉材料として活用する資料作成手順を提案せよ」

中長期的関係性発展戦略

- ✓ 単発の値上げ交渉ではなく、継続的なパートナーシップ構築を通じた持続的な収益改善戦略を立案します。

質問例：「3年間で段階的に適正運賃を実現する中期計画を立案せよ」

「荷主・元請との戦略的パートナーシップ構築ロードマップを設計せよ」

改善サイクルの確立

- ✓ 交渉→実行→評価→改善のサイクルを回し、交渉スキルと成果を継続的に向上させる仕組みを構築します。

質問例：「交渉スキル向上のための振り返り分析手法を体系化せよ」

「成功パターンを次回交渉に活かす標準化手順を整理せよ」

8 運賃交渉における生成AI活用⑤

⑤ 荷主との運賃交渉での戦略的AI活用

荷主交渉の準備段階での活用

荷主の事業環境分析と論点整理：

「製造業の荷主との運賃交渉で有効な値上げ根拠を荷主業界の動向から整理」

「燃料費高騰を理由とした運賃改定の提案書構成を教えてください」

「〇〇業界で〇〇製品を扱う荷主における物流コスト削減ニーズに応える付加価値提案を5つ考えろ」・・・具体的な業界名、製品名、競合特性、価格決定状況を、AIに共有化すると効果的。特徴、制約条件など、詳細に共有化。

荷主業界別のアプローチ：

「〇〇を扱う小売業の荷主が重視する配送品質指標と交渉ポイントは何か」

「食品業界向けの温度管理コスト説明資料の作成方法を提案してください」

「建材メーカーとの交渉で重機積載料を適正に請求する論理を構築する」

交渉戦略と対応策

Win-Winの提案構築：

「運賃10%上昇と引き換えに荷主にメリットを提供できる施策を提案してください」

「長期契約による安定輸送と運賃固定化の提案書を作成してください」

「配送効率向上による相互コスト削減プランを設計してください」

反論への対応準備：

「『他社はもっと安い』と言われた場合の効果的な反論を準備してください」

「『うちも資材価格が高騰して、販売価格に転嫁できないから値上げは無理』という荷主への説得材料を整理してください」

8 運賃交渉における生成AI活用⑥

⑥元請事業者との運賃交渉での戦略的AI活用

同業者特有の困難な交渉の展開

業界知識を逆手に取った戦略：

「同じ運送事業者である元請に対し、下請けとして適正利益を主張する論理を教えてほしい」

「元請が『業界相場だから』と主張する際の効果的な反論方法を整理する」

「運送業界の原価構造を熟知している相手への値上げ交渉戦略を提案する」

協力関係維持とのバランス：

「元請との長期関係を維持し運賃改善を実現する段階的アプローチを設計する」

「『お互い様』という論理を崩し、適正な契約関係を構築する方法は何か」

「元請の利益確保と下請の経営安定を両立する提案を作成してください」

対等な立場での交渉技術

差別化要素の明確化：

「他の下請運送会社にはない当社の強みを運賃交渉材料として活用方法は？」

「元請にとって代替困難な価値を提供していることを証明する資料を作成する」

「品質・安全性・信頼性で差別化した運賃体系の提案書を設計してください」

交渉力強化の戦略：

「元請への取引依存度を下げて、交渉力を高める中長期戦略を立案する」

「複数元請との取引バランスを活用した交渉術を教えてください」



第5部 荷主等に対して申入れ・交渉する

I 自社の運行・作業等の実態と取引条件を把握する

1	運賃交渉でのAIの活用	・・・	225
2	運賃交渉の準備	・・・	226
3	標準的な運賃の活用に向けた取組み	・・・	227
4	申入れ・交渉に向け把握する3つの数字	・・・	228
5	現場実態の把握	・・・	229
6	拘束時間、走行距離を把握	・・・	230

1 運賃交渉でのAIの活用

- 最初に運賃交渉の概要を理解し、生成AIをパートナーに、運賃交渉に向けた準備ができます。
- 生成AIは、荷主の業界の特性をも考慮した運賃交渉戦略の立案、説明ロジック、質問回答、対応姿勢等の検討に効果があります。
- 生成AIを活用できるようになれば、時間と場所を選ばず、専門家よりも高いレベルの回答が得られることもあるため、使いこなしていきましょう。

人が実施する領域

- ✓ 現場の実態把握
- ✓ 原価・運賃の計算
- ✓ 取引先への説明
- ✓ 信頼関係の構築
- ✓ 交渉の実施
- ✓ 交渉上の判断、決定
- ✓ 生成AIが提案する内容の評価、判断

AIが実施できる領域

- ✓ 運賃交渉戦略を提案
- ✓ 荷主・元請からの質問への回答案を提案
- ✓ 説明ロジックの提案
- ✓ 交渉資料案を提案
- ✓ 交渉資料の評価・修正を提案
- ✓ 取引先への説明内容を提案

- ✓ 生成AIの提案に対して、疑問、改善を示し、納得ができるまでディスカッションを繰り返すことが極めて重要。（壁打ち）
- ✓ この過程で、生成AIの得意、不得意の領域がわかり、得意領域を中心に活用できます。
- ✓ AIが示す、「〇〇調査によると」「〇〇判例によると」など、根拠がない場合あるため、「〇〇調査はどこにあるか示せ」と詰めて、正確性を検証します。
- ✓ 生成AIが法令、判例を根拠としてくる際、正確性を確保するために、必ず裏付けを取ります。

2 運賃交渉の準備・・・生成AIをパートナーに準備する例

- 運賃交渉に取組みのなかで、生成AIをパートナーに対応する仕組みを作ると効果的かつ効率的に対応ができます。
- 丁寧に資料を作成しても、ゼロ回答を繰り返す取引先には、どのように対応するか。AIに運賃交渉状況を共有化して、提案を受け、説明方法、提供資料など、アドバイスをもらいます。
- 生成AIは一般論には強いとされていますが、個別事例への対応力にも優れているため、試行的に活用し、活用の可否を評価してください。

✓ 同業他社は、運賃交渉に成功しても、教えてくれないケースが大半です。同業他社の動きがわからない場合、どのようにするか？

✓ 同じ荷主に入っている、同業他社と足並みが揃わず、物価高を全く吸収できない状態であり、撤退も視野にある。どのように対処すればいいか？

✓ 荷主から、実車率、積載率を高める方策について、質問を受けたが、どのように回答したらいいかわからない。

✓ 運賃引き上げの申し入れを毎年しているが、過去10年間、一度も運賃の引き上げができていない。どのようにすればいいのか？（ゼロ回答を繰り返す取引先への対応）

✓ 生成AIに、問題が発生している荷主の業種、取引特性、地域、競合、輸送の特性などを共有化していきます。検討の前提条件については、詳細に共有化していけばいくほど、適切なアドバイスを得ることができます。

✓ 生成AIは、1年から数年で、コンサルタントや専門家のレベルを超えるレベルに達成するため、早い段階から、使いこなせるようにしましょう。

3 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

取引先別の業績動向の分析



5

申入れ・交渉資料を作成



6

申入れ・交渉の実施

4 申入れ・交渉に向け把握する3つの数字

- 取引先への申入れに向けて、以下の3つの運賃を把握します。
- 交渉に臨むにあたり、自社のベストな運賃水準、譲歩できない最低ラインの運賃水準を把握します。

1

現行の運賃

2

標準的な運賃

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

5 現場実態の把握

- 各現場における「平均的な拘束時間」、「走行距離」について調査しますが、①発荷主における待機時間、積込作業・附帯作業時間等、②運行時間、③着荷主における待機時間、取卸作業・附帯作業時間等がそれぞれどのくらいになっているか、調査します。
- 1年を通してみると、通常期、繁忙期等があり、各所要時間は相違し、特に待機時間は、毎回発生するケース、繁忙期のみ発生するケース、全く発生しないケースなど、多様であるため、こうした原因と発生時期をセットで記録し、各運送における平均的な拘束時間、平均的な走行距離を算出します。

調査項目	調査内容
輸送概要	・貨物（荷種） ・発荷主・着荷主 ・積込場所、取卸場所
運行ルート	・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	・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 ・附帯作業の有無（具体的な内容） 他
取卸作業	・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 ・附帯作業の有無（具体的な内容） 他
運賃・料金、契約書面	・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 ・附帯作業料：支払の有無 ・待機時間料：支払の有無 ・契約書面化の有無 他

6 拘束時間、走行距離を把握

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

記録事項	留意点
業務時間 (拘束時間)	○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	・ 可能であれば、運行毎の待機時間、積込・荷降作業時間、附帯作業時間など、料金に関係する所要時間を計測します。
走行距離	○運行毎の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	○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。



第5部 荷主等に対して申入れ・交渉する

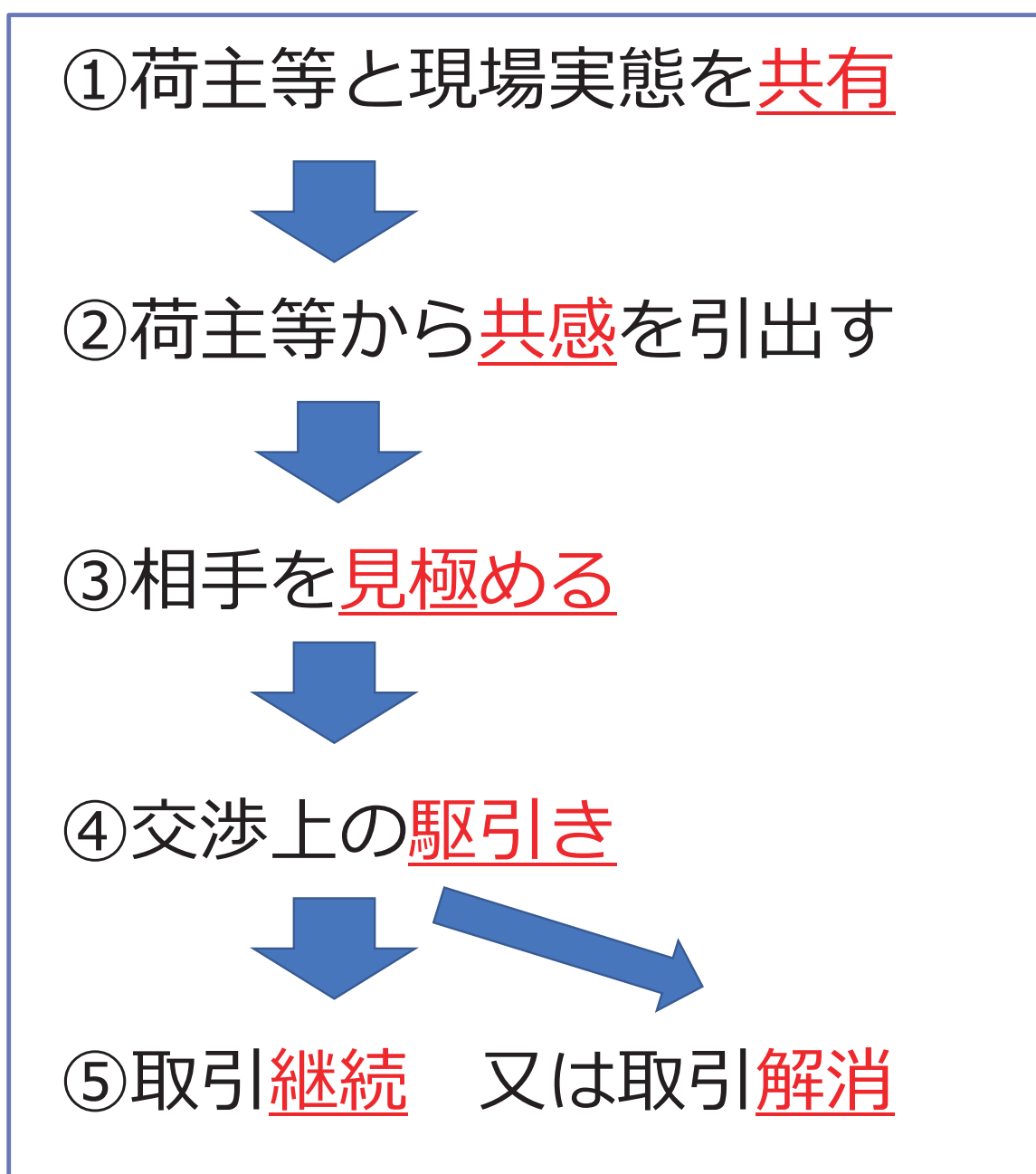
Ⅱ 標準的な運賃を活用した取引先への申入れ、交渉

1	交渉・申入れのイメージ	・・・	233
2	申入れ・交渉に向けた実務の流れ	・・・	235
3	申入れ・交渉の準備	・・・	236
4	交渉に向けた現状分析	・・・	237
5	取引関係のポジショニング分析	・・・	238
6	取引の立場により視点が相違	・・・	239
7	交渉力向上のための話法、トレーニング	・・・	240
8	取引先構成の分析	・・・	241
9	提示すると効果的な資料	・・・	242
10	正式な文書により取引条件改善を要請	・・・	243
11	提出資料のイメージ	・・・	244
12	取引条件改定の申入れ資料の例示	・・・	245
13	標準的な運賃を活用した交渉	・・・	247
14	取引先との運賃料金の合意の流れ	・・・	248
15	改正「標準運送約款」を踏まえた申入れ	・・・	249
16	主な料金、実費の収受に向けた申入れ	・・・	250
17	運賃交渉の成功要因	・・・	251
18	取引条件の見直しに向けた申入れ	・・・	253
19	取引条件の見直しの成功事例	・・・	255
20	新規・既存の取引先に対する申入れ	・・・	257

1 交渉・申入れのイメージ

○交渉では、下図のような流れで展開することができます。最初に、荷主等と①現場実態を共有し、②共感を引き出す作業が必要です。

○共感を引出した後、運賃の引上げ等取引条件の見直しが可能かどうか、見極めた後、交渉上の駆け引きに入ります。ここで弱腰になれば、交渉は負けとなるケースが多いです。



運賃引上げ、取引条件の見直しに向けた交渉のポイント整理

日頃から立ち話など会話ができる関係作り

- ・荷主等の窓口担当者と立ち話など、日ごろから会話ができる関係づくりが重要です。交渉相手は荷主等の責任者となりますが、最初に窓口担当者との信頼関係を構築します。

取引先と問題を共有化

- ・荷主等に対して、いきなり取引条件の見直しの文書を正式に提出することはお勧めしません。
- ・最初に、荷主等と、現場の問題、運賃等が低水準で発生している問題を共有化する必要があります。

取引先から共感を引出す

- ・問題点を共有化して、「おたくも大変だね」といった共感を引き出せるかがポイントです。しかし、「大変なのはわっているが、うちの会社も大変だ・・・」と切り返されるケースがあります。

見極める

- ・誰を交渉の相手とすべきか的確に見極めてください。窓口担当者には権限なし。取引条件の見直し向上に権限を有する責任者を聞取りしてください。
- ・交渉担当者は社長等の責任者と慎重に打合せをして、現状の取引条件を維持しながら取引継続するか、取引解消をも視野に入れて強気で交渉するか、検討する必要があります

交渉上の駆け引き

- ・交渉には、駆け引きがつきものです。荷主等からは「運賃を上げろと言うなら、運送会社を変える」という駆け引きがあります。
- ・一方で、人材不足により、車両が不足する環境では、運賃引上げ、取引条件の見直しができなければ、「車両を減車せざるを得ません」、「全ての車両を引上げざるを得ません」といった対応も必要なケースがあります。この場合には新規取引先の開拓、受注量の増加を予め用意しておく必要があります。

2 申入れ・交渉に向けた実務の流れ

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

交渉に向けた実務の流れ

交渉準備1： 交渉に向けた現状分析

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

交渉準備2： 取引関係のポジショニング分析

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

交渉準備3： 適正運賃の水準を判断するための原価計算

- 原価計算により、適正運賃の水準と損益分岐点を把握します。

交渉準備4： 交渉に向けた計画の立案

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

交渉準備5： 交渉資料の作成

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

3 申入れ・交渉の準備

運賃交渉を行うリスクをしっかりと理解

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

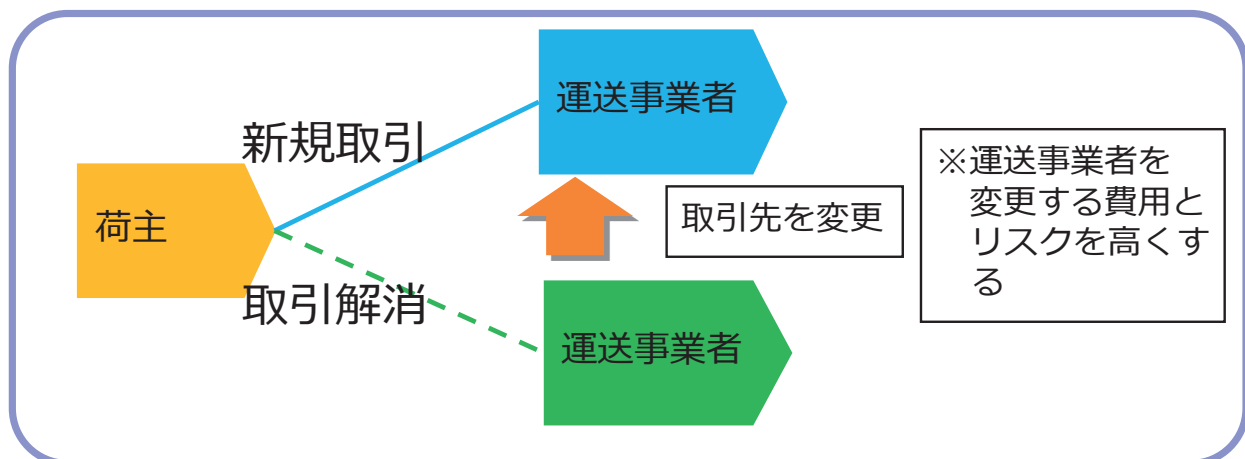
運賃交渉に向けた準備

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

4 交渉に向けた現状分析

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

取引先を変更する場合に発生する費用とリスク



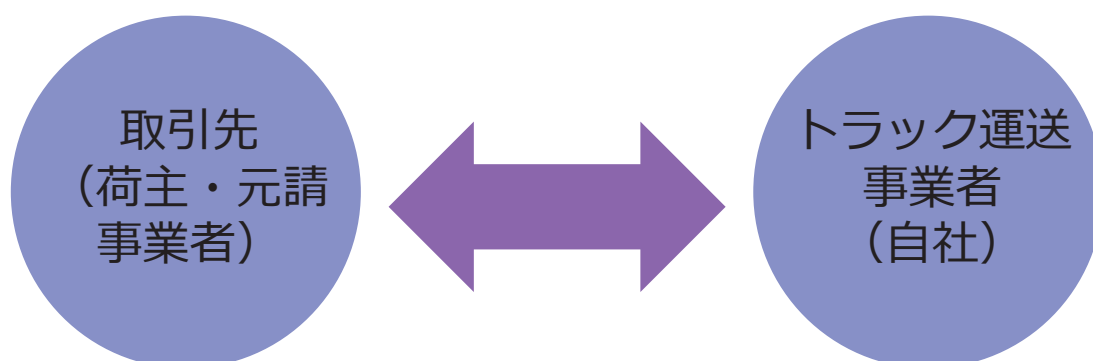
荷主を囲い込む方策

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

5 取引関係のポジショニング分析

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

交渉上の力関係（パワーバランス）



取引関係のポジショニング分析

以下の事項について、分析をします。

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

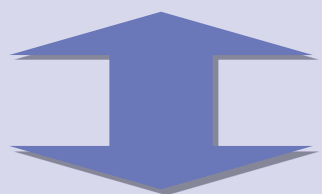
6 取引の立場により視点が相違

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

取引の立場により視点が相違

トラック運送事業者の視点

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



・ 発注者と受注者の視点は相違するため、
厳しい運賃水準になる傾向があります

発注者の視点

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



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

7 交渉力向上のための話法、トレーニング

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

交渉力向上のための話法、トレーニング

取引先の回答に対する応酬話法

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

社内のスタッフを相手にトレーニング

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

信頼関係を基礎に、繰り返し対話

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

8 取引先構成の分析

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

取引先の構成を見直す

取引先の構成

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

取引依存度

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

赤字取引先

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

9 提示すると効果的な資料

- 交渉では、平均額、大まかなデータを提出します。詳細な費用区分で、原価データを提出すると、取引先から細かく指摘され、結論として「運送業者の経営努力が足りない」とする結論に持ち込まれるケースもあります。
- 運賃交渉で提供する原価データは、後から「間違っていた、勘違いだった」との理由で変更すると、データに信頼性がなくなりますので、慎重に原価計算してください。

挨拶文、統計資料等

取引先に対する挨拶文、提出書面の趣旨について

軽油価格の動向、労働力不足の動向を示す統計資料

交渉用資料

経営努力は限界！という数字を示す

大まかな費用項目、平均的な原価データ

コストアップ要因を説明：燃料費、人件費等の上昇

1回当たりの赤字額（運賃－原価＝赤字）

希望する「運賃額または引上げ比率」

10 正式な文書により取引条件改善を要請

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

交渉相手に提出する文書イメージ

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

11 提出資料のイメージ

- トラック運送事業者は、運賃交渉に向けて、多くの場合、詳細で大量の資料を準備しなければなら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枚以内に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、附帯作業の実態調査結果等を数値記録とともに提出します。
- 運賃交渉用の資料は、運送内容、業務内容により多様な書類があります。以下では最初に示す代表的な資料をお示しします。

資料イメージ

○タイトル

- ・ 運賃改定検討のお願い等

○あいさつ文

- ・ 一例として、「事業者側の具体的な自助努力（コスト削減）を示しつつ、経営努力も限界で、これまでの輸送品質を確保するためには運賃改定が必要である」等がありますが、多様なパターンがありますので、実態を踏まえご検討ください。

○取引開始時期及び最終の運賃見直し時期

- ・ 取引開始時期及び運賃改定が最後になされた年月を明記します。

○運賃改定が必要な理由

- ・ 一例として、「原価計算の結果、燃料価格の高止まり、法令遵守、働き方改革対応等により、現在の運賃水準では運送すればするほど、赤字が計上される状況であり、極めて厳しい状況にある」等があげられますが、多様なパターンがありますので、実態を踏まえご検討ください。
- ・ 主要な運賃単価について、原価計算結果を示し、運賃改定が必要である旨を明確に示します。

○運賃改定

- ・ 具体的な運賃改定する金額又は比率を示します。

12 取引条件改定の申入れ資料の例示

平成○年○月○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

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

（3）運賃額と運送原価

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

ルート2：〇〇～〇〇（平均走行距離 133km）

（1）前提条件

項 目	前 提 条 件
・ 運行ルート	〇〇会社物流センターから県内 5 か所の配送
・ 平均走行距離	1 3 3 k m
・ 平均所要時間	7 時間
・ 帰り荷の有無	無
・ 車 両	8 トン 冷凍冷蔵車
・ 1 回の平均運賃額	〇〇, 〇〇〇円

（2）ルート1の運送原価の計算

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

（3）運賃額と運送原価

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

3. 運賃・料金につきまして

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

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

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

以 上

13 標準的な運賃を活用した交渉

- 告示された標準的な運賃は、荷主等に対する交渉には有用です。しかし、標準的な運賃を届出ただけでは、荷主は理解してくれないため、従来通りの交渉の工夫、地道な努力が必要です。

基本的な考え方

- 時間外労働の上限規制が施行される「2024（令和6年）年4月」を見据えて、標準的な運賃に近い水準へ引上げ要請します。
- 標準的な運賃には拘束力、強制力はありませんが、交渉を有利に展開するための有用な武器（道具）として活用します。これまで通り、事業者の皆様の交渉の工夫、努力が必要です。

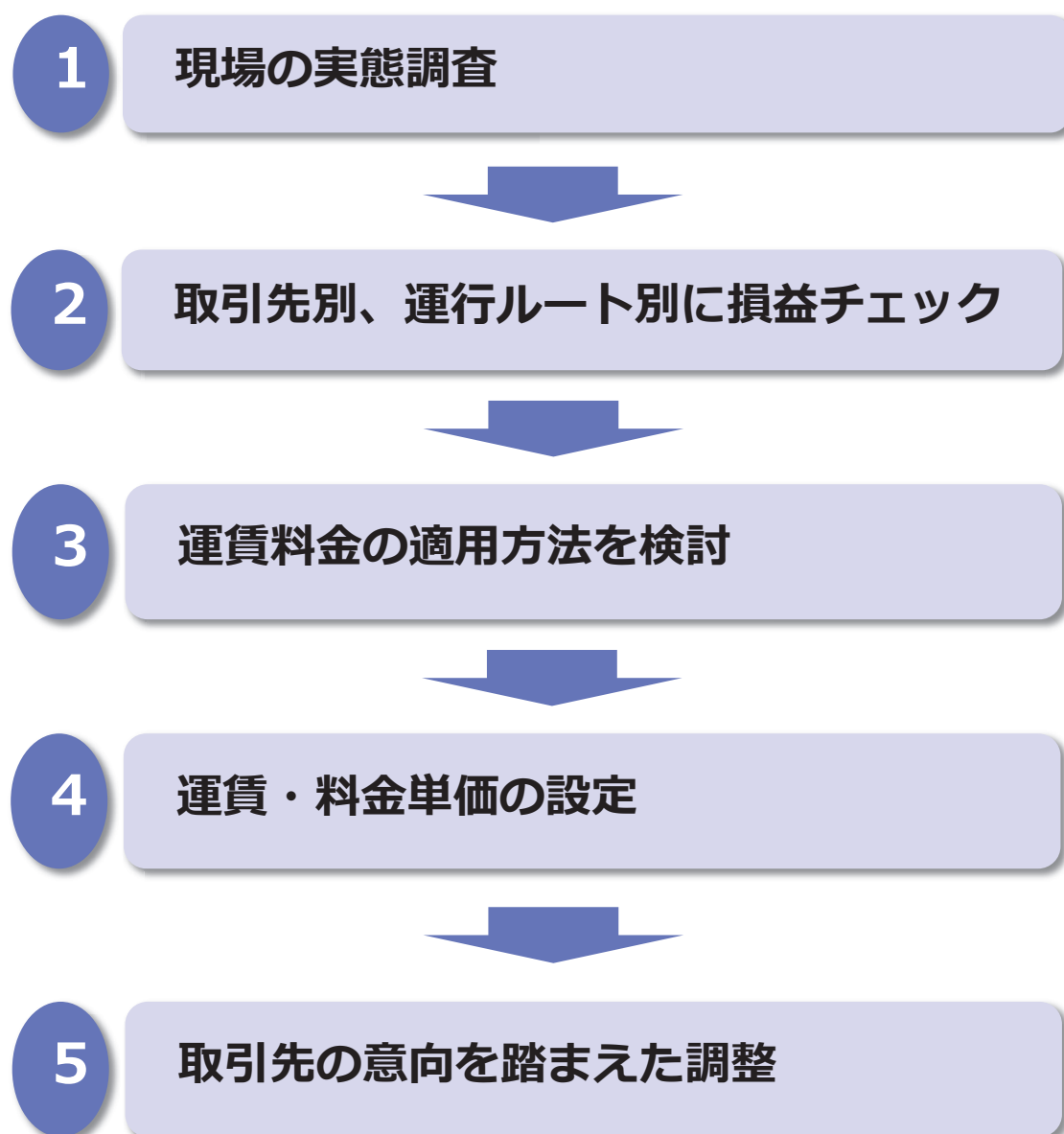
運賃水準、運賃適用方を詳細にチェック

- 告示された標準的な運賃の運賃表を荷主等に示し、交渉を展開する準備作業をすることが望まれます。標準的な運賃を活用し、交渉の素地を形成しておくとう有用です。
- 交渉が円滑に進まない荷主等に対しては、標準的な運賃が交渉の材料になります。

14 取引先との運賃料金の合意の流れ

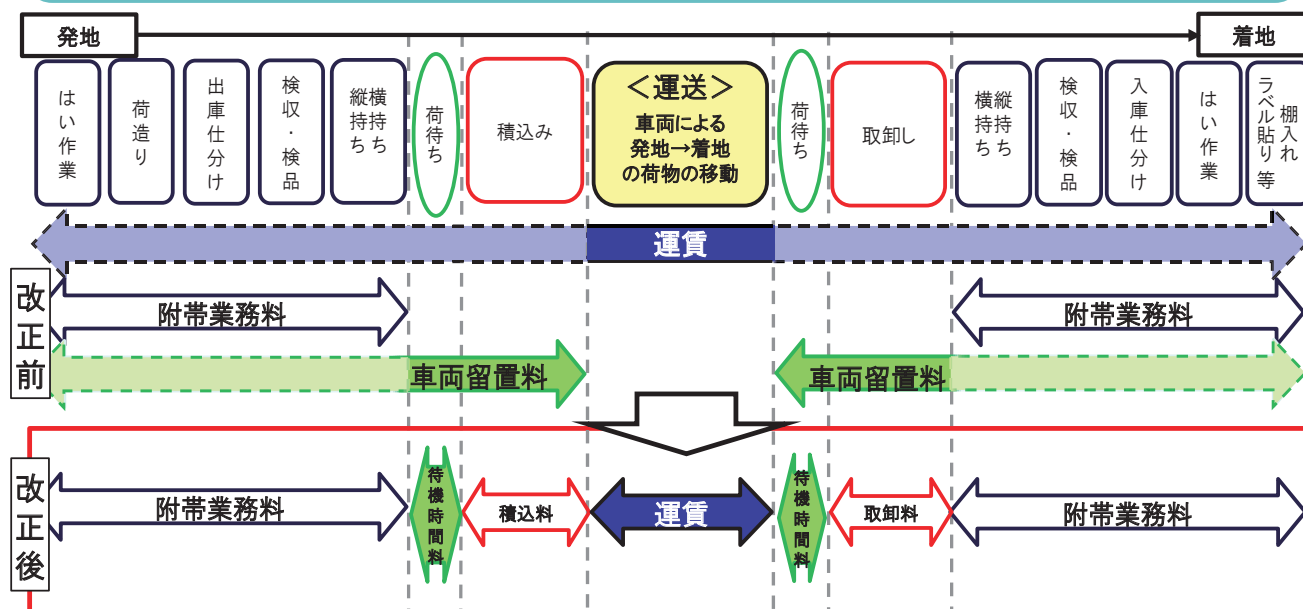
○運賃・料金の設定方法には、運行形態、契約形態に即して多様なパターンがあり、1つの方法に絞ることはできません。

○運賃・料金は、自社の原価データを踏まえ、一定の利益率を乗じて設定しますが、その前段階で現場実態を調査した上で、取引先別、運行ルート別に損益チェックすることが必要です。



15 改正「標準運送約款」を踏まえた申入れ

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



(出所) 国土交通省

運賃以外で収受すべき料金があります

運賃

+

積込・取卸料
待機時間料
附帯作業料
その他

16 主な料金、実費の収受に向けた申入れ

積込・取卸料、作業料の設定

- 作業料の設定では、距離制運賃と時間制運賃では異なる対応が必要です。
【距離制運賃】 1時間当たり固定費+作業代金
(→待機時間料のように、時間外労働1時間当たりの単価により算出しません)
【時間制運賃】 作業代金のみ(時間費用は加算しません)

待機時間料の設定

- 距離制運賃における待機時間料は、「時間外労働1時間当たりの単価」を基礎に設定します。
- 時間制運賃では、原価の実態を踏まえ、時間加算額により設定します。

高速道路利用料金の設定

- 高速道路料金は、運賃にコミコミになっているケースが多く、問題となっています。高速道路を通常利用する場合、別建てにより高速道路利用料を分けます。

燃料サーチャージの設定

- 継続取引の場合、基準価格を定め、燃料単価が上昇、下落した場合の具体的な対応を覚書で取決めします。
- 標準的な運賃の届出に際して、燃料サーチャージの届出のひな型を活用する場合には、基準価格100円を設定します。

17 運賃交渉の成功要因

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

運賃交渉の成功要因

要因1

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

要因2

充実した提案力があり、取引先からの満足度が高い

要因3

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

要因4

経営を計数で把握、数字が頭の中に入っている
→ 原価意識が高い

要因5

根拠のある運賃設計であれば、発注元は交渉を受け入れやすい

要因6

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

MEMO

18 取引条件の見直しに向けた申入れ

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

問題となる事例

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



原価計算を踏まえ、必要な貨物量を把握する

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



適用運賃類型の見直しに向けて話し合う

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

運賃の建て方の見直し

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

複数箇所における積込・取卸作業の料金化の方向性

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

待機時間料金の収受が極めて重要

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

19 取引条件の見直しの成功事例

成功事例①

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



待機時間、附帯作業に要する時間を記録して、地道な交渉を展開

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



交渉の成功要因

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

成功事例②

- 取引開始当初は、附帯作業はなかったが、数年後には複数の附帯作業が追加されたにもかかわらず、運賃額は変化せず、附帯作業料金の収受もできない状況にあった。



取引開始時と現在の取引条件をわかりやすく示し、理解を得た

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



交渉の成功要因

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

20 新規・既存の取引先に対する申入れ

新規取引先に対する運賃・料金 → 新規設定

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

基本的な対処策

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

② 既存取引先に対する運賃・料金 → 再評価

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

基本的な対処策

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



第5部 荷主等に対して申入れ・交渉する

Ⅲ 申入れ、交渉時に、改善提案をあわせて実施

1	取引条件の見直しに向けた効率向上を提案	・・・	261
2	実車率向上に向けた改善提案	・・・	263
3	実働率向上に向けた改善提案	・・・	265
4	積載率向上に向けた改善提案	・・・	266
5	回転率向上に向けた改善提案	・・・	267
6	実稼働時間率の改善提案	・・・	268
7	取引条件の見直しに向けた申入れ・交渉事例(一覧)	・・・	269

1 取引条件の見直しに向けた効率向上を提案

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

積載率、実車率、実働率、回転率の改善が生産性向上につながるか？

良い 輸送効率の 向上

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

悪い 輸送効率の 向上

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

原価計算によりチェック

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

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

集約化の実施方法

納品回数 集約化

- ・ 1 回当たり納品数量の増加やアイテムの集約を実施し、納品回数を引き下げる。

輸送量 集約化

- ・ 小口の配送を集約化し、1 回当たりの輸送量を増加させ、積載率を増加させる。

配送場所 集約化

- ・ 納品する箇所数を集約化して、まとめて納品する。

配送日・曜日・ 時間の集約化

- ・ 特定の配送日、曜日、時間に集約化して、回数を減少させ、1 回当たりの納品数量を増加させる。

アイテム 集約化

- ・ 複数アイテムの納品から、アイテム数を絞込み、1 アイテム当たりの数量を増加させる。

車両 集約化・ 大型化

- ・ 小型車 2 台から中型車 1 台へ集約化するなど、積載効率を考慮して、より積載量の大きい車両へシフトする。

配送ルート 集約化

- ・ 配送ルートを集約化することで、車両 1 台が配送する箇所数を増加させ、車両 1 台当たりの納品数量を増加させる。

2 実車率向上に向けた改善提案

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

空車距離が発生する原因を分析し、対応策を検討

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

実車率向上に向けたポイント

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

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



ポイント:

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

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



ポイント:

引き下げた運賃以上に、効率化効果が波及し、営業利益額が拡大した

○ 運送原価を踏まえ、業務改善等により具体的な運送原価の削減を提案可能

3 実働率向上に向けた改善提案

実働率を高めるための方策

計画に関連する事項	
配車	■ 配車率の向上 ① 荷主から発注に変動がある場合には、過去の変動の実態を記録して、このデータを基礎に荷主と話し合い、協力関係を構築。 ② 突発的な緊急配車に対応するため発生した車両繰りの非効率性を具体的な日数データ等を提供し、計画配車を高めるための協力を要請。
荷主等との連携に関連する事項	
荷主等との連携	① 作業指示の際、時間指定を行い、業務内容と時間の期限を指示。この点、荷主、元請とも十分な連携を図り対応していくことがポイント。 ② 「待ち時間」の発生には、過去の待機時間の実績を踏まえ、荷主に対して改善方を提案。
運転者に関連する事項	
運転者管理	■ 運転者の出勤管理を徹底 運転者が当日届出による欠勤や休暇等の発生により、休車となることを減少させる。 ① 定期的にミーティングを開催し、就業規則の理解を促進し、突然の欠勤をしないように指導を実施。 ② 特に、意識が低い場合には、複数の上司から個別的に指導を実施。
交通事故等の防止	■ 交通事故等による休車日数の減少 ① 定期的に運転者とのミーティングを行い、交通事故の発生原因、交通事故による損失、今後の改善方策について意見を出し合い、安全運転を徹底。 ② 安全教育を実施します 安全運行に関する知見（関連法令、意識、知識等）だけでなく、運転技術・作業技術（態度、技術、車両の運行前点検、荷役方法等）の教育を継続して実施。
車両に関連する事項	
車検の効率化	■ 車両整備のための休車日数を減少させること ① 車検に出す時期は、取扱貨物量が減少する時期に一致させること。 ② 事前に整備工場の繁忙時期などを確認し、リードタイムが短くできる時期に、車検を依頼。
車両整備	■ 突発的な故障、修理による休車日数を減少させること ① 日ごろの車両の運行前点検を詳細に実施し、車両の状態を常に把握して予防整備を徹底。 ② 車両の運行前点検では、チェックリストを作成し、運行前点検の徹底。

4 積載率向上に向けた改善提案

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

積載率が問題となる輸送

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



積載を高めるための方策

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

5 回転率向上に向けた改善提案

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

回転率を高めて赤字になるケース

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

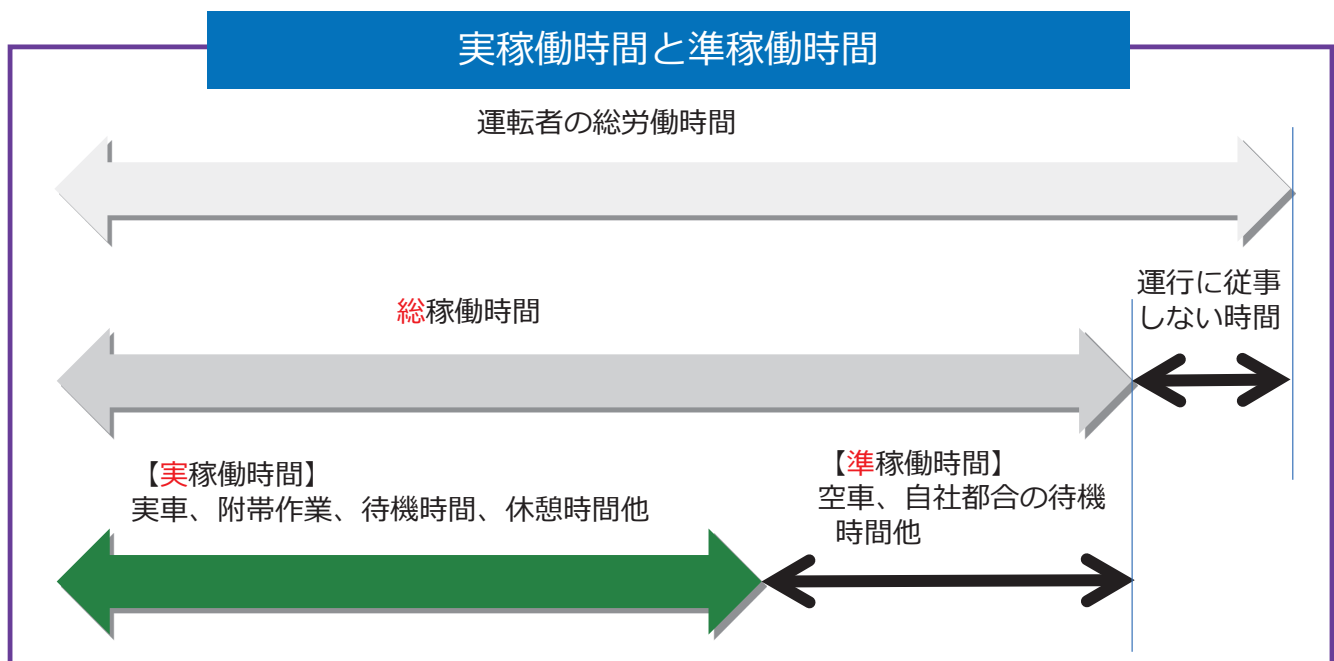


回転率を高めるための方策

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

6 実稼働時間率の改善提案

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



ポイント

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

7 取引条件の見直しに向けた申入れ・交渉事例(一)

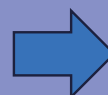
○ 本テキストで取扱う取引条件の見直しに向けた申入れ・交渉事

運賃設定方法の見直し

事例 1	・ 距離制運賃から時間制運賃への見直し
事例 2	・ 個建て契約運賃から車建て契約運賃への見直し
事例 3	・ 「最低保証」設定による取引条件見直し

運行効率向上、料金收受ルールの設定

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



例は以下の通りです。

申入れ・交渉のアプローチ方法

事例10

・取引先を選別、新規先に合理的な取引条件を要請

事例11

・契約時と現在の運送条件の相違を基礎にした見直し

事例12

・人材確保を目的とした運賃の見直し

事例13

・標準的な運賃を規準に、運賃見直し

事例14

・標準的な運賃と原価データをセットで提示

事例15

・損益把握を徹底し、取引先との信頼関係と頻繁なコミュニケーションを確保

事例16

・荷主が理解、納得するデータを見極め、提供

事例17

・荷主の業界紙を精読、動向を踏まえ話を展開

事例18

・交渉相手を選別し、効率的に交渉を展開

事例19

・標準的な運賃を規準に取引条件を決定

MEMO



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：令和7年10月