

「標準的な運賃」活用セミナー  
| 基礎編 |

# 「標準的な運賃」活用セミナー - 基礎編 -

◆ お問い合わせ先  
公益社団法人全日本トラック協会  
東京都新宿区四谷三丁目2番5号  
TEL 03-3354-1009 (代表)  
FAX 03-3354-1019  
URL <http://www.jta.or.jp/>

発行：2021年5月

## 目次

1 「標準的な運賃」の告示－背景と概要－	・・・1
2 「標準的な運賃」の届出方法	・・・19
3 「標準的な運賃」の計算シートの活用	・・・35
4 自社原価に基づく運賃表作成シートの活用	・・・47
5 「標準的な運賃」を活用した取引条件見直しの成功事例	・・・61
6 「標準的な運賃」を活用した取引先への申入れ、交渉	・・・73
参考資料	・・・85

1 「標準的な運賃」の告示  
－背景と概要－

# 標準的な運賃の告示制度が導入されました

令和6年4月から働き方改革関連法に基づき、トラックドライバーの時間外労働の上限規制（年間 960 時間）\*が適用されます。

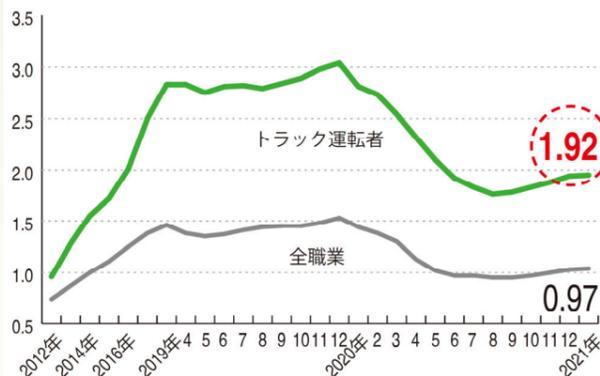
長時間労働、低賃金等によりトラックドライバーが確保できず、重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、事業者が人材を確保し、法令遵守を徹底し、持続的なトラック輸送を維持するために、貨物自動車運送事業法が改正され、国土交通省は、令和2年4月、事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる運賃として「標準的な運賃」を定めました。

(※) 時間外労働の上限規制（年間 960 時間）に違反すると、6 か月以下の懲役または 30 万円以下の罰金が科されるおそれがあります。

## トラックドライバーの現状

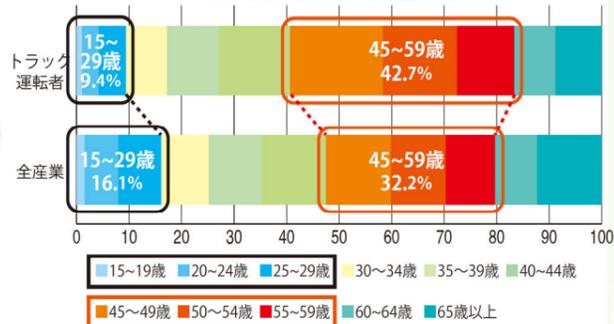
### トラック運転者不足

有効求人倍率 全職業平均より約2倍高い



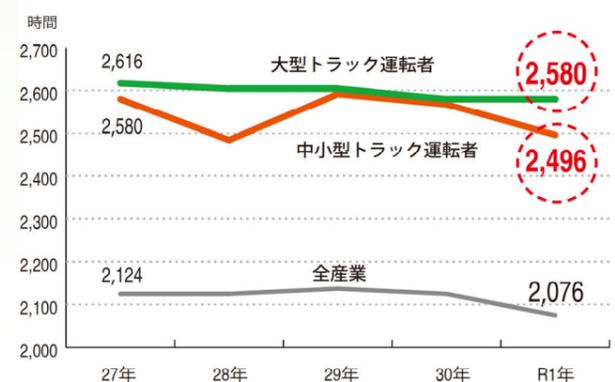
### トラック運転者の高齢化

年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い



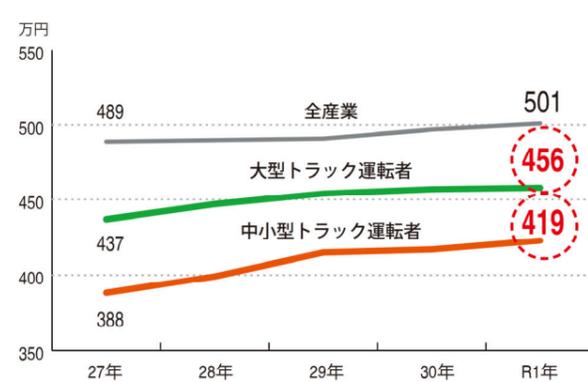
### 他産業と比べ長時間労働

年間労働時間 全産業平均より約2割長い



### 他産業と比べ低い賃金

年間所得額 全産業平均より約1割~2割低い



(出所) 「一般職業紹介状況」及び「賃金構造基本統計調査」(厚生労働省)「労働力調査」(総務省)

(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』(全日本トラック協会)

## 改正「貨物自動車運送事業法」の4本柱

(平成30年12月14日公布)

- 1 規制の適正化
- 2 事業者が遵守すべき事項の明確化
- 3 荷主対策の深度化
- 4 標準的な運賃の告示制度の導入

## 標準的な運賃の告示制度に期待される効果

標準的な運賃により  
事業継続に必要なコストに見合った対価を収受

ドライバーの労働環境の改善につながります



全産業平均レベルの賃金水準に引き上げられます



会社として法令遵守の徹底ができます



持続的なトラック輸送の確保につながります

(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』(全日本トラック協会)

# 「標準的な運賃」 告示制度の概要

運賃表の種類

**距離制運賃**

**時間制運賃**

地域 地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位

- 車 型
- バン型車両で設定
  - 冷蔵車・冷凍車は割増率（2割）を設定  
※その他の車両も事業者独自に割増率を別途設定することが可能です。

車 種	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
	最大積載量2トン以下	最大積載量2トン超かつ 車両総重量11トン未満	中型車を超える車両 (ただし、トレーラーを除く)	けん引車と被けん引車を 連結した車両であって、 最大積載量が20トン前後 のもの

- 対象となる  
運 送 形 態
- 車両を貸し切って貨物を運送する場合で設定
  - 実車率 50%（帰り荷が無く車庫に戻る）で設定

- 元請・下請の  
関 係
- 実運送を行う場合で設定
  - 元請事業者の備車費用や管理料は含まれていません

- 運賃と料金等  
の 考 え 方
- 運送サービスを提供することで収受する運賃を運賃表で設定
  - 料金（待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料）や実費（高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ等）は標準的な運賃に含まれていないため、別途収受することとされています
  - 料金のうち、待機時間料のみ告示で設定

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

告示で定める  
運賃割増率

特殊車両割増	冷蔵車・冷凍車	2割
休日割増	日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
深夜・早朝割増	午後10時から午前5時までに運送した距離	2割

※上記項目以外についても事業者独自に割増率を別途設定することが可能です。

（出所）『今すぐわかる「標準的な運賃」』（全日本トラック協会）

# 距離制運賃のポイント

○キロ程：地図上の経路距離  
（Google等で距離検索）  
荷主の指定場所から荷卸し場所までのキロ程  
（距離）

○原価：貨物の輸送、待機時間発着各30分

○高速道路利用料等の実費、各種作業料金、**待機時間料**を  
別途収受します。

# 時間制運賃のポイント

○走行キロ：実際の走行距離

○範囲：荷主の指定場所から**自社の車庫まで**の走行キロ

○原価：基礎作業時間（拘束時間）と基礎走行キロ

○高速道路利用料等の実費、**各種作業料（時間費用を除外）**を別  
途収受（待機時間料は収受せず、基礎作業時間・基礎走行キロ  
が超過する場合、別途時間加算額、距離加算額を収受します）

## 距離制運賃

### 距離制運賃の算定方法

○標準的な運賃の基準運賃は、以下の計算式により算出。

$$\begin{aligned}
 & \text{1時間あたり固定費} \times \text{所定労働時間} = \text{時間費用（固定費）①} \\
 & \text{1kmあたり変動費} \times \text{走行距離} = \text{走行距離費用（変動費）②} \\
 & \text{1時間あたり基準外人件費} \times \text{所定外労働時間} = \text{時間費用（固定費）③} \quad ※1
 \end{aligned}$$

原価の合計額  
①+②+③

$$\text{原価の合計額} \times \text{適正利益（1+2.72%※2）} = \text{距離制運賃}$$

※1 1日の労働時間が8時間を超過する場合に、加算。

※2 出所 運輸審議会資料

### 往復運行（実車率50%）←距離制運賃のみ

○1運行あたり走行距離について、帰り荷がない運行でも、帰路に要する必要な原価の確保を前提とするため、**実車キロ程（運賃表のキロ程）に2を乗じて算出した距離**を設定。（復路は空車を前提に算出）

○1運行 実車率を50%に設定して計算

### 往復 全線高速道路利用を前提とする所要時間設定

○キロ程が長距離化するに従い、平均速度が上がるように設計され、キロ程別の所要時間が算出されています。

○中長距離帯は、高速道路を走行することを前提とした平均走行速度を使用して標準的な運賃を算出されていますが、基準運賃には高速道路利用料金は含まれていません。

### 1日当たりの上限労働時間を約11.7時間に設定

○長距離帯における時間外労働時間については、令和6年度から年960時間の時間外労働の限度時間の規制が施行されるため、運行1日当たり約3.7時間が上限となるよう設定されています。

○1日当たりの労働時間は、11.7時間（8時間+3.7時間）を上限として設定されています。

### 積込み・取卸し作業時間を含めない

○標準的な運賃（基準運賃）には、積込み・取卸しに要する時間を含まれていません。

### 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。

○取卸場所から車庫までの距離は含まれています。（帰路は空車を前提）

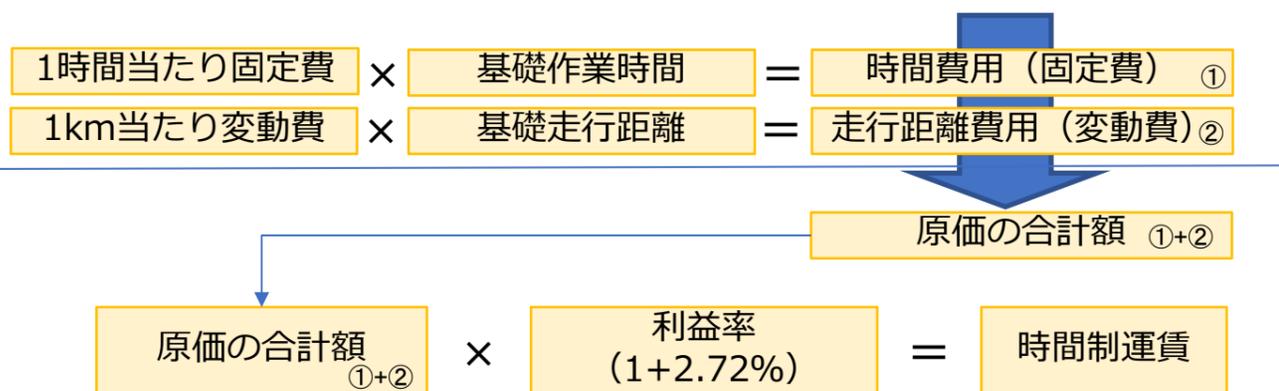
### 待機時間は発着で各30分を含む

○一運行において通常発生することが想定される発地及び着地での待機時間各30分間（発着で合計60分）及び通常必要となる点呼・法定点検等の運行準備に要する時間を含みます。

## 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。



### 前提となる「基礎走行距離」

- 8時間制運賃
  - ◆小型車 上限 100km
  - ◆中型車、大型車、トレーラ 上限 130km
- 4時間制運賃
  - ◆小型車 上限 50km
  - ◆中型車、大型車、トレーラ 上限60km

### 基礎走行距離を超過した場合の加算額

○前提となる基礎走行距離を超過する場合の加算額

【10kmあたり加算額×超過する走行キロ】

### 基礎作業時間を超過した場合の加算額

○基礎作業時間の範囲を超えて運行する場合の加算額は1時間あたり基準外人件費に利益率を加算した額として設定。

【1時間あたり加算額×超過する作業時間(拘束時間)】

(出所)「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について」(国土交通省、2020年4月)より作成

### 走行キロ、作業時間の計算

○走行キロ及び作業時間は、使用する車両が運送委託者が指定した場所に到着したときから、その作業が終了して車庫に到着するまでについて計算。

○時間制運賃の範囲：  
荷主等が指定した場所 → 車庫等までの走行キロと作業時間

### 作業時間、走行キロの切上げ処理

○10kmに満たない走行キロは10kmに、1時間に満たない作業時間は1時間に、それぞれ切上げて計算します。

(例) 作業時間：6時間30分 → 7時間に切上げ処理  
走行キロ：34km → 40kmに切上げ処理

### 附带作業料金

- 作業時間内における附带作業について、時間コストは作業時間に含まれていますが、作業代金は含まれていません。
- 附带作業が発生する場合、別途作業料金を収受します。

### 待機時間料金

- 時間制運賃の場合、作業時間内に待機時間が発生した場合であっても、告示の「待機時間料」を収受しません。
- なお、待機時間発生等により基礎作業時間等を超えた場合、超過時間に対する加算額を収受します。

### 実車率

- 時間制運賃の実車率は100%により算出されています。
- 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。

# 関東運輸局 標準的な運賃と

# 東京起点の主要都市早見地図

## 距離制運賃 運賃表

以下の運賃表は標準的な運賃の告示をもとにキロ程を1,000kmまで表示しています。

(単位:円)				
キロ程	車種別 小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
220km	53,900	62,000	80,250	102,380
240km	57,530	66,140	85,620	109,290
260km	61,160	70,280	90,990	116,200
280km	64,790	74,420	96,360	123,110
300km	68,420	78,560	101,730	130,020
320km	72,050	82,700	107,100	136,930
340km	75,680	86,840	112,470	143,840
360km	79,310	90,980	117,840	150,750
380km	82,940	95,120	123,210	157,660
400km	86,570	99,260	128,580	164,570
420km	90,200	103,400	133,950	171,480
440km	93,830	107,540	139,320	178,390
460km	97,460	111,680	144,690	185,300
480km	101,090	115,820	150,060	192,210
500km	104,720	119,960	155,430	199,120
550km	113,790	130,320	168,860	216,400
600km	122,860	140,680	182,290	233,680
650km	131,930	151,040	195,720	250,960
700km	141,000	161,400	209,150	268,240
750km	150,070	171,760	222,580	285,520
800km	159,140	182,120	236,010	302,800
850km	168,210	192,480	249,440	320,080
900km	177,280	202,840	262,870	337,360
950km	186,350	213,200	276,300	354,640
1000km	195,420	223,560	289,730	371,920
50kmを増すごとに加算する金額	9,070	10,360	13,430	17,280

## 時間制運賃 運賃表

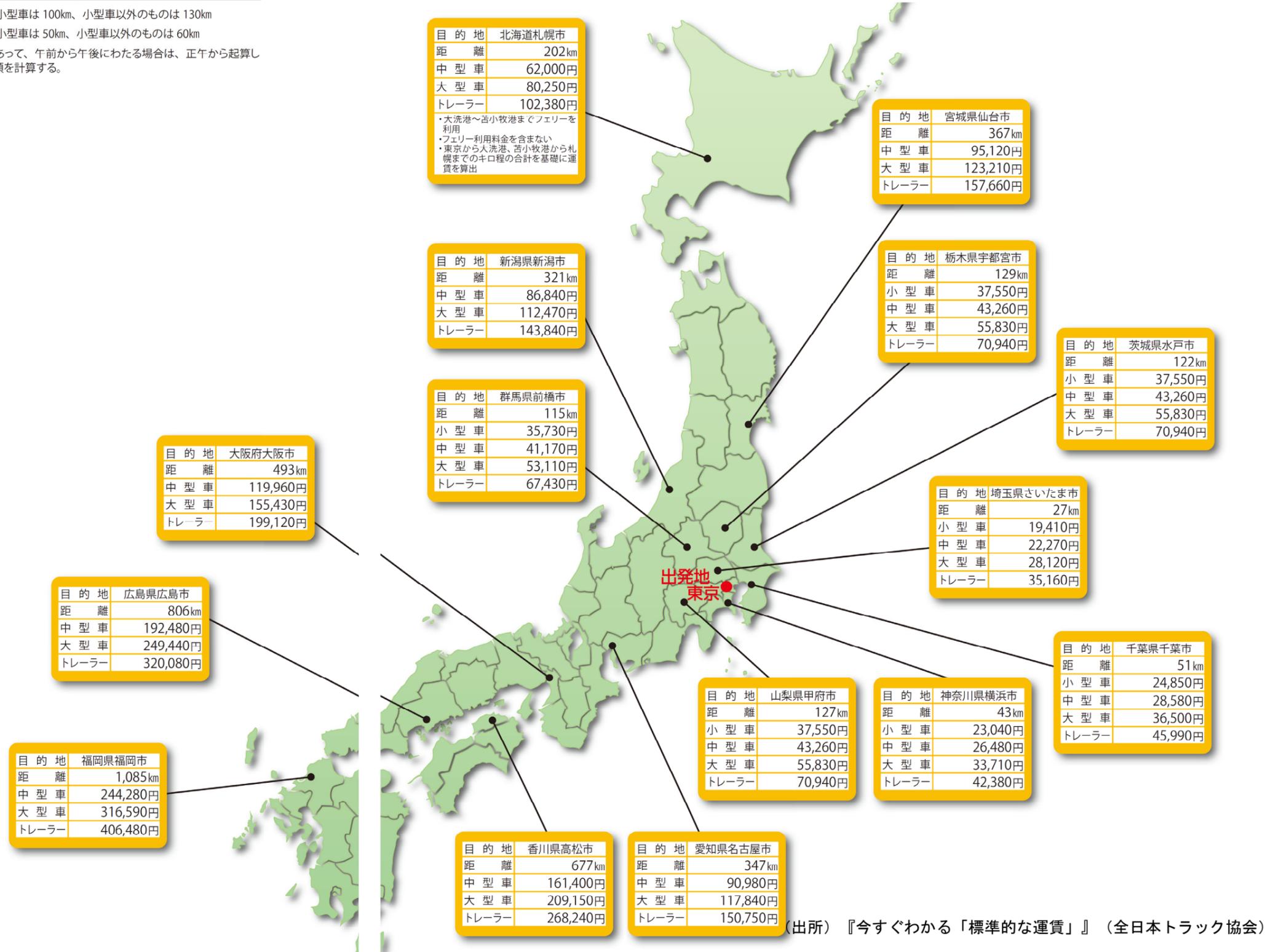
(単位:円)					
区分	車種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	8時間*1	39,060	45,790	57,900	72,440
	4時間*2	23,440	27,470	34,740	43,460
加算額	距離(10km)	280	340	510	720
	時間(1時間)*3	3,820	4,000	4,280	5,060

※1 基礎走行キロは、小型車は100km、小型車以外のは130km  
 ※2 基礎走行キロは、小型車は50km、小型車以外のは60km  
 ※3 4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。

## 東京を起点とする主要都市間における距離制運賃 早見地図

### <利用上の留意点>

- 早見地図は、関東運輸局の運賃表を基礎に、出発地から主要な都市までの運賃を算出しました。
- 出発地からの距離は、東京都庁から各道府県庁の所在地で算出しています。
- 出発地から各都市へのキロ程は地図ソフトを使用し、高速道路利用を条件として距離を求め処理しています。
- 記載している運賃は、**距離制運賃表に基づく運賃額のみを算出した**ものであり、別建て収受する積込・取卸料や附帯業務料、待機時間料などの料金や高速道路・フェリー利用料などの実費はいずれも含まれておりません。
- 記載している運賃は一例であり、ご利用にあたっては、実際の運行ルートに基づきキロ程を求め、運賃を算出してください。



(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』 (全日本トラック協会)



# 近畿運輸局 標準的な運賃と

# 大阪起点の主要都市早見地図

距離制運賃 運賃表

以下の運賃表は標準的な運賃の告示をもとにキロ程を1,000kmまで表示しています。

(単位:円)				
キロ程	車種別 小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	14,330	16,490	20,790	25,860
20km	16,020	18,460	23,430	29,290
30km	17,710	20,430	26,080	32,710
40km	19,400	22,400	28,720	36,140
50km	21,090	24,380	31,370	39,570
60km	22,770	26,350	34,010	43,000
70km	24,460	28,320	36,650	46,430
80km	26,150	30,290	39,300	49,860
90km	27,840	32,270	41,940	53,290
100km	29,530	34,240	44,590	56,720
110km	31,220	36,190	47,160	60,040
120km	32,910	38,140	49,730	63,360
130km	34,600	40,090	52,300	66,690
140km	36,290	42,040	54,870	70,010
150km	37,980	43,990	57,440	73,330
160km	39,670	45,940	60,010	76,660
170km	41,360	47,890	62,580	79,980
180km	43,050	49,840	65,150	83,300
190km	44,740	51,790	67,720	86,620
200km	46,430	53,740	70,290	89,950
220km	49,800	57,610	75,360	96,500
240km	53,170	61,480	80,430	103,050
260km	56,540	65,350	85,500	109,600
280km	59,910	69,220	90,570	116,150
300km	63,280	73,090	95,640	122,700
320km	66,650	76,960	100,710	129,250
340km	70,020	80,830	105,780	135,800
360km	73,390	84,700	110,850	142,350
380km	76,760	88,570	115,920	148,900
400km	80,130	92,440	120,990	155,450
420km	83,500	96,310	126,060	162,000
440km	86,870	100,180	131,130	168,550
460km	90,240	104,050	136,200	175,100
480km	93,610	107,920	141,270	181,650
500km	96,980	111,790	146,340	188,200
550km	105,410	121,470	159,010	204,570
600km	113,840	131,150	171,680	220,940
650km	122,270	140,830	184,350	237,310
700km	130,700	150,510	197,020	253,680
750km	139,130	160,190	209,690	270,050
800km	147,560	169,870	222,360	286,420
850km	155,990	179,550	235,030	302,790
900km	164,420	189,230	247,700	319,160
950km	172,850	198,910	260,370	335,530
1000km	181,280	208,590	273,040	351,900
50kmを増すごとに加算する金額	8,430	9,680	12,670	16,370

時間制運賃 運賃表

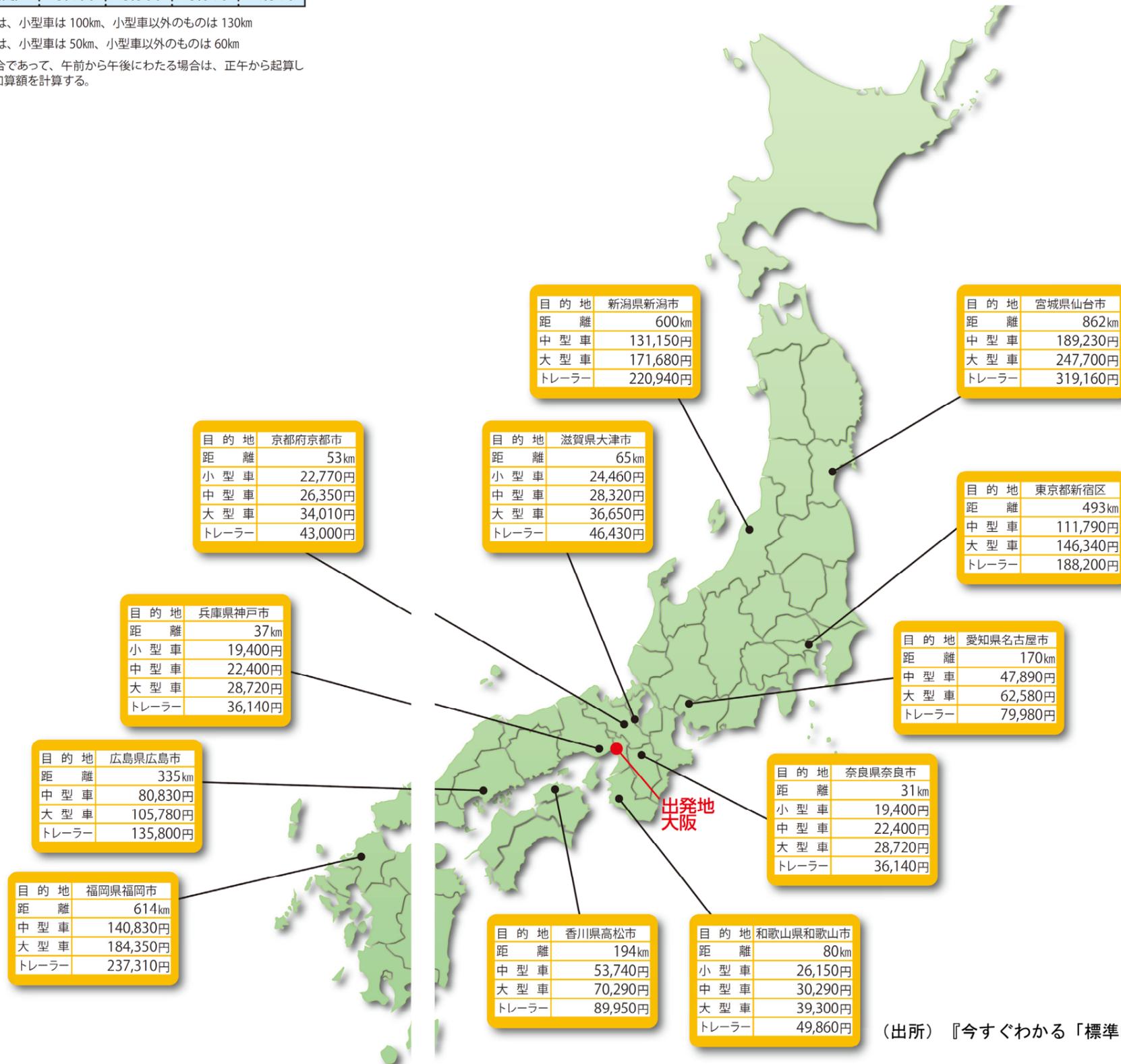
(単位:円)					
区分	車種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	8時間 <sup>*1</sup>	35,580	42,040	53,710	67,430
	4時間 <sup>*2</sup>	21,350	25,220	32,230	40,460
加算額	距離(10km)	280	340	510	710
	時間(1時間) <sup>*3</sup>	3,400	3,560	3,810	4,510

※1 基礎走行キロは、小型車は100km、小型車以外のものは130km  
 ※2 基礎走行キロは、小型車は50km、小型車以外のものは60km  
 ※3 4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、正午から起算した時間により加算額を計算する。

大阪を起点とする主要都市間における距離制運賃 早見地図

## <利用上の留意点>

- 早見地図は、近畿運輸局の運賃表を基礎に、出発地から主要な都市までの運賃を算出しました。
- 記載している運賃は、**距離制運賃表に基づく運賃額のみを算出した**ものであり、別建て収受する積込・取卸料や附帯業務料、待機時間料などの料金や高速道路・フェリー利用料などの実費はいずれも含まれておりません。
- 記載している運賃は一例であり、ご利用にあたっては、実際の運行ルートに基づきキロ程を求め、運賃を算出してください。



(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』 (全日本トラック協会)



## 2 「標準的な運賃」の届出方法

# 「標準的な運賃」を活用する手続



標準的な運賃を活用する場合、  
地方運輸支局に運賃料金変更届出が必要です。

## 届出に必要な書類



### 運賃料金 変更届出書

運賃料金変更届出書は標準的な  
運賃を設定するための書面です。



### 運賃料金 適用方

標準的な運賃を活用するに際して  
の具体的な適用ルールです。  
運賃料金適用方のひな形を参考  
に作成してください。



#### 根拠法令

貨物自動車運送事業報告規則  
第2条の2 (運賃及び料金の届出)  
・設定後30日以内に届出することが定め  
られています



別冊「様式集」  
をもとに  
書類を作成し、  
届出しましょう。

## 地方運輸支局へ届出

郵送による届出も可能

全日本トラック協会ホームページ  
に届出書作成フォームをご用意し  
ていますのでご利用ください。  
書類作成に際して、ご不明な点  
があれば、所在する地域のトラッ  
ク協会にご相談ください。

取引先に対して申入れ、交渉  
取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定



#### ポイント

まずは「標準的な運賃」の変更届出書を提出し、取引先に対して申入れ・交渉が  
できるよう準備をしましょう。

(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』 (全日本トラック協会)

# 「運賃料金適用方」の作成

## 運賃料金適用方とは？

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

## 運賃料金適用方で定める主な項目

主に以下の項目について、各事業者において運賃料金等の取扱い方法を定めます。

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

## 運賃・料金等のイメージ



※運賃、料金は端数処理を行い、別途消費税を加算

(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』 (全日本トラック協会)

運賃料金適用方では、  
たとえば以下のようなことを定めることができます

ケース  
1

標準的な運賃の  
告示に定めのない  
特殊車両等の割増率が  
設定できます

ケース  
2

荷主によって  
運賃が異なる場合、  
幅運賃を  
設定できます

ケース  
3

ニーズにあわせて  
個建運賃を  
設定できます

ケース 1 特殊車両、特殊な輸送品目等の割増率を設定

ポイント

標準的な運賃はバン型車両で設定され、また冷蔵車・冷凍車は割増率が2割とされていますが、ユニック車、ダンプ車、タンク車等の特殊車両や特殊な輸送品目を輸送する場合は、運賃料金適用方において、以下のような3つの割増率等を各事業者で設定することで標準的な運賃を活用できます。

1 特殊車両割増

- バン型以外の車両には、運賃料金適用方別表に当該車両を特殊車両割増として割増率を定めます。  
1) 別表は、別冊「運賃料金適用方」の参考例 P8 を参照してください。  
2) 割増率の数値は各事業者で設定してください。

2 品目別割増 及び 別表：運賃割増率

- 運賃料金適用方別表に輸送品目ごとの品目別割増率を記載します。  
1) 別表は、別冊「運賃料金適用方」の参考例 P6 を参照してください。  
2) 割増率の数値は各事業者で設定してください。

3 特大品割増 及び 別表：運賃割増率

- 重量物輸送や特車許可が必要な運行に従事している場合は、運賃料金適用方別表に特大品割増率を記載します。  
1) 別表は、別冊「運賃料金適用方」の参考例 P6 を参照してください。  
2) 割増率の数値は各事業者で設定してください。

(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』 (全日本トラック協会)

ケース 2 幅運賃の設定

ポイント

幅運賃を設定することで、運賃の建て方、運賃計算方法が相違する荷主毎に異なる運賃にも対応できます。

運賃計算の方法

- 運賃料金適用方に上下幅を設定します (例:上限下限各2割、上限1割・下限3割など)

ケース 3 個建契約運賃の設定

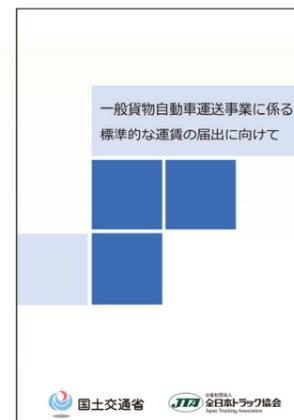
ポイント

標準的な運賃は車両を貸し切る輸送で設定されていますが、個数建て (1 個当たり運賃) の契約にも対応できます。

個建契約運賃

- 長期にわたって計画的かつ大量に出荷される場合であって、①単一品目であり②荷姿が一定し③1 個の重量または容積が一定している場合には、運賃料金適用方の「個建契約運賃」の規定により、個数建て (1 個当たりの運賃) の契約に対応できます。
- 運賃料金適用方の内容を変更・追記することで、重量建て (1t 当たり運賃) や立米建て (1m<sup>3</sup> 当たり運賃) 等に応用することも可能です。

運賃料金適用方の詳細に関するご案内



運賃料金適用方については、冊子「一般貨物自動車運送事業の標準的な運賃の届出に向けて」P57～81で解説しています。  
<https://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/text.php>



ファイルを開くには、全ト協機関紙「広報とらっく」のパスワードが必要です。

(出所) 『今すぐわかる「標準的な運賃」』 (全日本トラック協会)

# 運賃料金変更届出書 作成のポイント

### ○運賃料金変更届出書

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

全日本トラック協会 標準的な運賃

検索

[http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/kaisei\\_jigyoho\\_202008.html](http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/kaisei_jigyoho_202008.html)

QR  
コード



### ○標準的な運賃を適用する場合の添付書類

- ①新・運賃料金適用方法
- ②旧運賃等が公示運賃以外のその他の場合、旧運賃表と旧適用方法

様式1

事業者番号

令和 ○ 年 ○ 月 ○ 日

提出日を記入してください。

○○○ 運輸局長 殿

該当する運輸局の名称を記入してください

住 所 東京都新宿区四谷○-○-○  
氏名又は名称 ○○○運送株式会社  
代表者の氏名 ○○ ○○  
電 話 番 号 000-0000-0000

住所、氏名又は名称、代表者の氏名、電話番号を記入してください。

### 一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金設定（変更）届出書

一般貨物自動車運送事業の運賃及び料金を下記のとおり設定（変更）したので、  
貨物自動車運送事業報告規則第2条の2の規定に基づき届出いたします。

記

1. 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

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

住所、氏名又は名称、代表者の氏名を記入してください。

2. 事業の種別

一般貨物自動車運送事業

一般貨物自動車運送事業、または、特定貨物自動車運送事業を記載してください。

3. 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金を適用する運行系統又は地域

全国

届出する運賃を適用する地域を記入してください。  
※全国や該当するブロック（例えば、関東等）を記入します。

4. 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金の種類、額及び適用方法

種 類  貸切運賃  燃料サーチャージ（別添1のとおり）  
新）運賃及び 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃（令和2年国土  
料金 の額 交通省告示第575号）のとおり  
（適用）  北海道  東北  関東  北陸信越  中部  
 近畿  中国  四国  九州  沖縄  
適用方法 別添2のとおり

貸切運賃は必ずチェックを入れてください。

すでに燃料サーチャージの届出が済んでいる場合はチェックが不要です。今回届出をする場合はチェックを入れてください。参考例をこの別冊の中に綴っておりますのでご参考ください。

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

該当する地域にチェックを入れてください。

5. 実施日

令和 ○ 年 ○ 月 ○ 日より実施

前回届出を行った運賃の種類にチェックを入れてください。  
※わからない場合は、空欄のままかまいません。

届出する運賃を適用する実施日を記入してください。

〔事例〕  
個建て運賃の設定

## ○ 個建て運賃の考え方と計算

- 「個建て運賃」は、重量、容積、個数等を1単位として算定する運賃で、個数基準、重量基準、容積基準など、基準を設定し、運賃を算出します。
- 標準的な運賃は、1台の車両を貸切りする設定ですが、貸切運賃等を基礎に個建て運賃を算出しましょう。

- 「個建て運賃」の計算式は、各単位ごとに算出します。
- 標準的な運賃に関する計算シートに、個建て運賃のタリフを作成できるシートがあるため、活用します。

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

# ○ 個建て運賃の計算例

○下記の考え方は、「標準的な運賃（貸切運賃）」を基礎に、1単位当たりの個建て運賃の計算例を示しています。

○右側ページの上段にある前提条件を基礎に、1単位当たりの個建て運賃を算出してみましょう。

## 【前提条件】

- 標準的な運賃：120,450円（大型車/400km/東北運輸局）
- 料 金：待機時間料金：4,114円
- 料 金：積込・荷卸料金：5,500円
- 実 費：高速道路料金：10,000円
- 合 計 額：140,064円

## 各種建て 留意点

**個数**

○個数単位による運賃を適用する場合、以下の条件等を満たす必要があります。

- ①単一品目であること
- ②荷姿が一定していること
- 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/m<sup>3</sup>、才他)

<大型車/最大積載量14トン/荷室容積50m<sup>3</sup>>

積載重量 9.8トン (積載可能重量 14トン × 平均積載率70%)

積載容積 35m<sup>3</sup> (積載可能容積 50立米 × 平均積載率70%)

9,800kg ÷ 35m<sup>3</sup> ≒ 280kg/m<sup>3</sup>

<基準値の設定と適用する運賃の例>

280kg/m<sup>3</sup>超 . . . 重量単位の運賃を適用

280kg/m<sup>3</sup>以下 . . . 容積単位の運賃を適用

**重量・容積の両者**

・上記の基準値を設定し、重要単位または容積単位の運賃を適用します。

## 運賃の算出例

運賃・料金・実費合計 140,064円

÷ (積載可能 **個数 1,200個** × **平均積載率70%**) = 167円/個

運賃・料金・実費合計 140,064円

÷ (積載可能 **重量 14トン** × **平均積載率70%**) = 14,292円/トン

運賃・料金・実費合計 140,064円

÷ (積載可能 **容積 50立米** × **平均積載率70%**) = 4,002円/立米

※ (基準運賃+各種料金+実費) = 標準的な運賃

- 保有車両を車種別（小型車・中型車・大型車・トレーラー）にグループ化
- 車種ごとに基準値を設定
- 積載する貨物のm<sup>3</sup>当たりのトン数を算出（実際の容積ではなく、荷室を占有する容積を用いて算出）
- 基準値を踏まえ、適用する運賃を選択

## ○ 届出：標準的な運賃と個建て運賃

- 標準的な運賃の届出においては、「個建て運賃表」の届出は不要です。
- 「個建て運賃」は運賃料金適用方に計算方法を記載すればよい。
- 「個建て運賃」は運賃料金適用方に即して計算し、取引先と合意し、契約書面化します。

○ 運賃料金適用方に個建て運賃の計算方法、**適用方法を記載**。（個建て運賃表を届出しません）

○ **取引先毎**に、個建て運賃を算出し、**個建て運賃表を作成**。

○ 取引先毎に対して、個建て運賃表について申入れ・交渉し、取り決めします。

○ 契約の書面化を実施します。

## ○ 個建て運賃の適用パターン

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

**車単位の貸切輸送**で、運賃を個建て設定する場合

○ 個建運賃で、**赤字運賃となる原因は、平均積載率を踏まえた個建て運賃の算出がされていない**ことがあげられます。

○ 積載率を運行毎に把握し、年間平均積載率を算出し、荷主等に対して理解を求めることが大切です。

計算例：

平均積載率は、年間の平均的な数字を把握します。例えば、繁忙期4ヵ月間で平均積載率80%、閑散期8ヵ月で平均積載率40%の場合には、  
 $(80\% \times 4\text{ヵ月} + 40\% \times 8\text{ヵ月}) \div 12\text{ヵ月} = 53.3\%$

（参考）**積合せ輸送**で、運賃を個建て設定する場合

○ 複数の荷主等の貨物の積み合わせを前提とした運賃表を作成する場合、上記と同様に、**平均積載率**を算出し、個建て運賃表を作成します。

### 3 「標準的な運賃」の計算シートの活用

# 標準的な運賃を計算してみましょう

○ 標準的な運賃、料金、実費の3つを算出することで、本来収受すべき運賃額を把握することができます。

○ 標準的な運賃は高すぎると、最初から諦めるのではなく、交渉の道具として活用します。標準的な運賃を満額収受するという視点ではなく、現状の運賃を少しでも引上げし、取引条件を改善するという視点を持ち交渉を展開することは有益です。

○ 標準的な運賃の算出に向けて、現状の輸送条件を書き出し、整理しましょう。  
(距離、拘束時間、附带作業、待機時間等を把握)

○ **標準的な運賃の計算シートに入力します。**  
計算シートは前提条件を保存でき、100パターンの計算が可能です。

○ 標準的な運賃、料金、実費を把握し、現行の収受運賃額と比較し、差額を把握します。

○ 運賃・料金の引上げ率を検討し、交渉のための資料を準備します。

# 標準的な運賃が簡単に検索・計算できます

## 標準的な運賃 検索ツール (簡易版 運賃計算シート)

標準的な運賃は運賃表により設定されていますが、距離や車種等の条件を設定することで運賃を簡単に検索できます。

条件  
入力

※赤字は必須入力		1
管理番号	車番、ナンバー等	
営業所の所在地	都道府県	東京都
車両情報	単車・トレーラー	単車
	最大積載量(トン単位)	14.00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	100km
時間制運賃:算出条件		
1日目	拘束時間	8.00時間
	走行キロ	100km
2日目	拘束時間	
	走行キロ	
収受・見積/運賃単価(消費税等込)		0円

検索  
結果

※赤字は必須入力		1
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	47,670
	端数処理後①	48,000
	消費税及び地方消費税②	4,800
	合計額(①+②)	52,800
時間制運賃 《1日目》	基本料金	57,900
	時間加算額	0
	距離加算額	0
	小計③	57,900
時間制運賃 《2日目》	基本料金	-
	時間加算額	0
	距離加算額	0
	小計④	0
時間制運賃 合計額	合計額(③+④)	57,900
	端数処理後⑤	58,000
	消費税及び地方消費税⑥	5,800
	合計額(⑤+⑥)	63,800
実勢運賃額、見積運賃額との比較	距離制運賃との比較	▲52,800
	格差率(格差額÷収受運賃等)	#DIV/0!
	時間制運賃との比較	▲63,800

## 標準的な運賃 計算ツール (詳細版 運賃計算シート)

距離や車種等の条件、割増率・割引率、上限下限率、各種料金等の条件を設定することで、標準的な運賃(運賃表)に基づく運賃、料金、実費を算出できます。

## 標準的な運賃 検索・計算ツールに関するご案内

上記標準的な運賃検索ツール・計算ツールは、全日本トラック協会ホームページからダウンロードしてお使いいただけます。利用要領も掲載しております。ご活用ください。

[https://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/kaisei\\_jigyoho\\_202008.html](https://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/kaisei_jigyoho_202008.html)



## 簡易版計算シートの作成趣旨

- ・簡易版「標準的な運賃計算シート」は、距離制運賃及び時間制運賃における「基準運賃」を算出するための簡易な計算シートで、国土交通省が告示した運賃額を算出できます。
- ・【簡易版】計算シートは、詳細な条件設定（割増・割引、幅運賃等）を除外しているため、シンプルに素早く「標準的な運賃」だけを算出できます。

## 簡易版計算シートの活用方法

- ・【簡易版】計算シートでは、営業所の所在地、車両情報、実車キロ程等を入力するだけで、標準的な運賃（基準運賃表）に基づく、距離制運賃・時間制運賃をピンポイントで算出することができます。また、現行の收受運賃単価（または見積運賃単価）を入力すれば、標準的な運賃との差額等を計算できます。

（1シートで100パターンの算出が可能）

- ・以下の赤字箇所は、計算するための必須項目となります。
  - ✓ 営業所が所在する**都道府県**
  - ✓ 車両の**最大積載量**、**車両総重量**（**トン単位**・・・kg単位では正しく算出できません）
  - ✓ 距離制運賃 → **実車キロ程**
  - ✓ 時間制運賃 → **拘束時間**及び**走行キロ**（指定場所から車庫等への帰着まで）

## 簡易版計算シート：対応できない事項

○このシートは簡易版のため、次の計算に対応できません。

- ・積込料・取卸料、附带業務料などの料金の加算
- ・待機時間料、燃料サーチャージの加算
- ・高速道路利用料金、フェリー料金等の実費の加算
- ・幅運賃の算出
- ・割増・割引の算出
- ・端数処理の基準設定
- ・個建て運賃の算出 他

## 条件設定シート

※赤字は必須入力

管理番号	車番、ナンバー等	足立100/あ1111
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
	最大積載量(トン単位)	14.00トン
	車両総重量(トン単位)	24.00トン
発着地	発地	埼玉・川口
	着地	大阪・豊中
距離制運賃:算出条件	実車キロ程	550km
時間制運賃:算出条件		
1日目	拘束時間	11.00時間
	走行キロ	550km
2日目	拘束時間	11.00時間
	走行キロ	550km
收受・見積/運賃単価(消費税等込)		140,000円

## 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。
- ・適用する基準運賃表を決める項目で、営業所の所在する都道府県等を選択します。
- ・トレーラーの場合、必ず選択します。  
※トレーラーとは、牽引車と被牽引車を連結した車両
- ・最大積載量、車両総重量は車検証から、「トン単位」で入力します。（kg単位では正確に算出できません）
- ・発着地は管理上必要があれば入力しますが、算出の必須条件ではありません。
- ・距離制運賃は、実車キロ程を入力します。時間制運賃を算出する場合には、未入力でも可。
- ・時間制運賃は、指定場所から自社車庫等までの拘束時間及び走行キロを入力します。（労働基準法の休憩時間を除外）  
・1日で完了する場合、2日目の入力は不要。
- ・現在收受している運賃単価、見積の運賃単価を入力します。

## 計算結果

以下は入力不要、自動計算されます

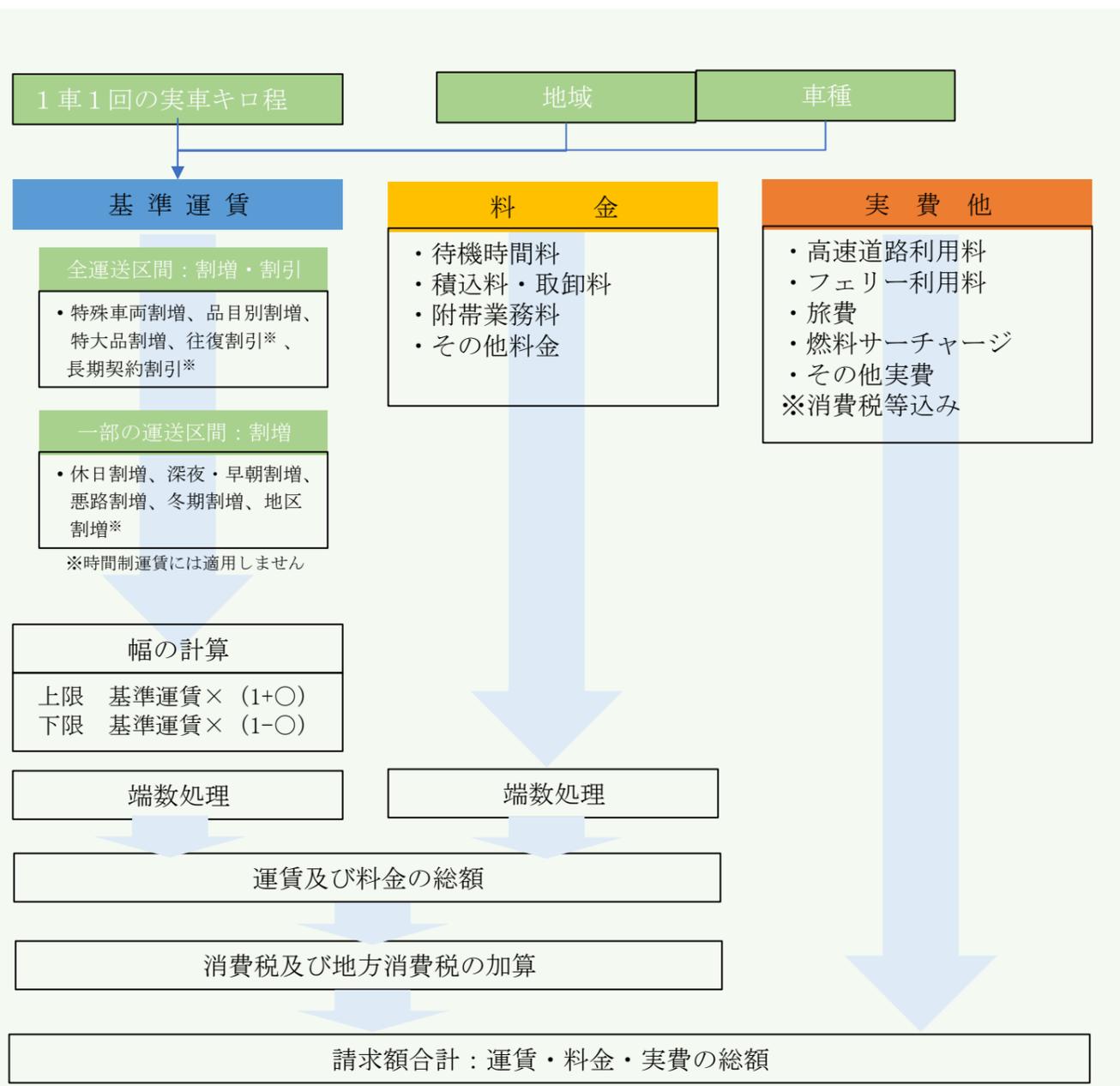
算出条件	管轄運輸局	関東運輸局
	適用車種区分	大型車
距離制運賃 算出額	基準運賃額	168,860
	端数処理後①	169,000
	消費税及び地方消費税②	16,900
	合計額(①+②)	185,900
時間制運賃 《1日目》	基本料金	57,900
	時間加算額	12,840
	距離加算額	21,420
	小計③	92,160
時間制運賃 《2日目》	基本料金	57,900
	時間加算額	12,840
	距離加算額	21,420
	小計④	92,160
時間制運賃 合計額	合計額(③+④)	184,320
	端数処理後⑤	184,500
	消費税及び地方消費税⑥	18,450
	合計額(消費税加算⑤+⑥)	202,950
実勢運賃額、見積運賃額 との比較	距離制運賃との比較	▲45,900
	格差率(格差額:收受運賃等)	▲3.3%
	時間制運賃との比較	▲62,950
	格差率(格差額:收受運賃等)	▲4.5%

## 活用の留意点

- ・算出条件は、都道府県により管轄運輸局、最大積載量及び車両総重量から適用車種区分が自動選択されます。
- ・距離制運賃は、基準運賃額、消費税等、合計額が算出されます。
- ・時間制運賃は、基準運賃額、時間/距離間の加算額、消費税等、合計額が算出されます。  
・1日目のみ入力した場合、計算結果には2日目は算出されません。
- ・現在收受している運賃額、見積額と比較した額が算出され、標準的な運賃を基準に、現行の運賃単価の水準を判定できます。  
算式：收受・見積額 - 距離制/時間制の運賃 (消費税加算後の合計額)  
格差率：上記差額 ÷ 收受運賃等

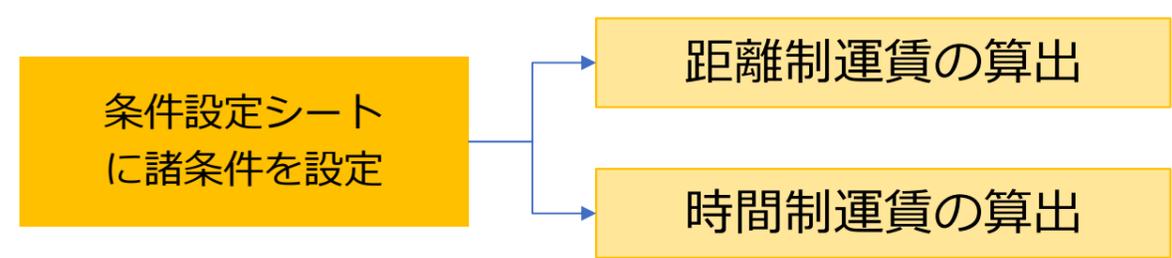
- 詳細版計算シートでは、運賃、料金、実費等の3つに分けて算出します。
- 詳細版計算シートでは、以下の流れで計算式が組みられています。

## 詳細版計算シートの範囲



- 運賃料金適用方に予め取り決めした割増・割引率を設定し、計算がされます。

## 詳細版 計算シートの活用



## ステップ1 (距離制運賃・時間制運賃 共通)

- ① 下段の「前提条件」タブをクリック。以下の画面イメージのシートを確認します。
- ② 「標準的な運賃を算出するための条件設定シート」で、以下の赤枠の箇所の数字を確認し、自社の数値を入力します。
- ③ 距離制運賃、時間制運賃、燃料サーチャージに関連する前提条件は、小型車、中型車、大型車、トレーラーの4つの区分にそれぞれ入力します。
- ④ 割増率、割引率、上限下限率は、運賃料金適用方に記載した数値を入力します。

標準的な運賃を算出するための条件設定シート

項目	単位	備考	小型車	中型車	大型車	トレーラー
距離制運賃	積込・取卸料金 (30分単価)	金額	2,000円	2,500円	3,000円	3,500円
	附帯作業料金 (30分単価)	金額	2,000円	2,500円	3,000円	3,500円
	待機時間料 (30分単価)	金額	1,670円	1,750円	1,870円	2,220円
	地区割増 (1回当たり単価)	金額	935円	1,185円	1,605円	2,040円
時間制運賃	積込・取卸料金 (30分単価)	金額	800円	900円	1,000円	1,100円
	附帯作業料金 (30分単価)	金額	800円	900円	1,000円	1,100円
燃料サーチャージ	平均燃費	距離	8.00km/ℓ	6.00km/ℓ	4.00km/ℓ	2.00km/ℓ

項目	単位	備考	運賃料金適用方
割増率	特殊車両割増 (冷凍・冷蔵車)	比率	20%
	休日割増	比率	20%
	深夜・早朝割増	比率	20%
	悪路割増	比率	30%
	冬期割増	比率	20%
割引率	往復割引【距離制運賃のみ】	比率	20%
	長期契約割引【距離制運賃のみ】	比率	15%
上限下限率	上限運賃	比率	10%
	下限運賃	比率	-10%

「積込・取卸料金」「附帯作業料金」の考え方  
 ○ 距離制運賃 時間費用+作業代金  
 ○ 時間制運賃 作業代金のみ

上段に入力すれば、下限幅は自動入力されます

# 詳細版計算シート：距離制運賃の算出

## ステップ1 (距離制運賃・時間制運賃 共通)

### 条件設定シート

管理番号	車番、ナンバー等	相模100/あ1111
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)	2.00トン
	車両総重量(トン単位)	9.00トン
発着地	発地	埼玉・川口
	着地	大阪・豊中
算出する運賃	距離制/時間制の別	距離制運賃

### 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)

## ステップ2① (距離制運賃)

### 条件設定シート

距離制運賃	実車キロ程	550km
割増・割引の適用	特殊車両割増(冷凍・冷蔵車)	適用しない
	品目別割増	適用
	品目別割増率の設定(%)	21%
	特大品割増	適用
	特大品割増率の設定(%)	10%
	地区割増	1回適用
	往復割引	適用
	長期契約割引	適用
	休日割増 → 距離(km)	10km
	深夜・早朝割増 → 距離(km)	10km
悪路割増 → 距離(km)	10km	
冬期割増 → 距離(km)	10km	

### 入力の留意事項

- ・実車キロ程(運送キロ程)を入力します。
- ・特殊車両割増は、「適用」または「適用しない」を選択します。
- ・品目別割増は、「適用」または「適用しない」を選択します。・適用品目により、品目別割増率を設定します。
- ・特大品割増は、「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。

## ステップ2② (距離制運賃)

### 条件設定シート

ご参考：時間は小数点で入力します。(例：1時間45分 → 1.75)  
 10分→0.16 20分→0.33 40分→0.67 50分→0.83  
 15分→0.25 30分→0.5 45分→0.75

料金	積込・取卸作業の時間	1.00時間
	附帯作業の時間	1.00時間
	待機時間料(出発時)	1.00時間
	待機時間料(到着時)	1.50時間
実費	高速道路利用料金(往復)	555円
	フェリー利用料金(旅客運賃含む)(往復)	555円
	管理料金、手数料(委託者の収受額)	555円
	車両回送料金	555円
	旅費(宿泊が発生する場合)	555円
	一時保管料金	555円
	宵積み料(車両チャージ料)	555円
その他	555円	
燃料サーチャージ	軽油単価(1リットル当たり単価/消費税抜)	100.0円
収受・見積/運賃単価(税込)		140,000円

### 入力の留意事項

- ・1運行での積込作業時間と取卸作業時間の合計を入力します。複数箇所で作業がある場合、作業時間の合計を入力します。
- ・1運行での附帯作業時間の合計を入力します。
- ・出発時と到着時を別々に時間を入力します。
- ・高速道路料金は往復分の料金を入力します。
- ・フェリー料金はドライバーの旅客運賃を含めて、往復分の料金を入力します。
- ・管理料金、手数料は備車先に委託する際の手数料で、金額を入力します。
- ・車両回送料金、旅費、一時保管料金、宵積み料、その他など、各実費を入力します。
- ・前月の軽油の1リットル当たりの平均単価(消費税抜き)を入力。(小数点第1位まで)
- ・現在収受している運賃単価、見積する運賃単価を入力します。(1回・1日当たりの単価)

## ステップ3 (距離制運賃)

### 算出結果

以下は入力不要、自動計算されます

算出条件	管理運賃別	標準運賃
距離制運賃	通用車種区分	小型車
時間制運賃	基準運賃①	113,790
	基礎額	
	時間加算額	
	距離加算額	
割増・割引の適用	小計①	
	特殊車両割増	0
	品目別割増	23,896
	特大品割増	11,379
	地区割増	935
	往復割引	0
	長期契約割引	-17,065
	休日割増	3,158
	深夜・早朝割増	3,158
	悪路割増	4,737
冬期割増	3,158	
料金	割増・割引小計②	33,352
	合計額(①+②)	147,142
	端数処理後:基準運賃額 計③	147,500
	積込・取卸に係る作業料	4,000
	附帯作業料	4,000
	待機時間料(出発時)	1,670
	待機時間料(到着時)	3,340
	小計	13,010
	端数処理後:料金額 計④	13,500
	合計額(運賃+料金)⑤	161,000
消費税及び地方消費税	16,100	
合計額⑥	177,100	
実費	高速道路利用料金	555
	フェリー利用料金(旅客運賃含む)	555
	管理料金、手数料(委託者の収受額)	555
	車両回送料金	555
	旅費(宿泊が発生する場合)	555
	一時保管料金	555
	宵積み料(車両チャージ料)	555
	その他	555
	燃料サーチャージ(消費税等込)	0
	実費額 計⑦	4,410
請求額・見積額 総計(⑥+⑦)	181,510	
上段運賃	上段 基準運賃(割引等適用後)(税抜き)	162,000
	上段運賃額による合計額(税込み)	197,490
下段運賃	下段 基準運賃(割引等適用後)(税抜き)	132,500
	下段運賃額による合計額(税込み)	165,040
現行収受運賃・比較	現行収受運賃との差額(税込み)	-1,540
	格差率	-90%

### ポイント

- ・距離制運賃の基準運賃額。地域、車種、キロ程から選択されます。
- ・車両割増料、品目別割増が両方が適用される場合、割増額が高い項目が表示されます。・割増額が同じ場合、特殊車両割増額を表示。
- ・往復割引、長期契約割引の両方が適用になる場合、割引額が低い項目が表示。・割引額が同じ場合、長期契約割引を表示。
- ・基準運賃額に対して、割増・割引を適用した額で、端数調整後の額(消費税加算前)。
- ・運賃及び料金の合計額、消費税、合計額に消費税等を加算した額。
- ・実費の合計。消費税等が加算された額か、ご確認ください。
- ・上段：基準運賃は消費税等抜き。・下段：合計額は上限の基準運賃に料金、実費を加算した額(消費税等込み)。
- ・現行収受運賃との差額：収受運賃 - 請求額・見積額総計  
格差率：現行収受運賃との差額 ÷ 収受運賃

# 詳細版計算シート：時間制運賃の算出

## ステップ2①（時間制運賃）

### 条件設定シート

### 入力の留意事項

時間制運賃	拘束時間	11.00時間
	走行キロ	550km
割増の適用	特殊車両割増(冷凍・冷蔵車)	適用
	品目別割増	適用
	品目別割増率の設定(%)	20%
	特大品割増	適用
	特大品割増率の設定(%)	15%
	休日割増 → 時間	5.00時間
	深夜・早朝割増 → 時間	2.00時間
	悪路割増 → 時間	1.00時間
料金	積込・取卸作業	3.50時間
	附帯作業	2.50時間

・荷主指定場所から車庫までの拘束時間を入力。  
(拘束時間は労働基準法上の休憩時間を除外し、  
連続運転時間の休憩時間を含む)

・走行キロは荷主指定場所から車庫までの走行距離  
を入力します。

・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。

・割増は、該当する時間を入力。  
・時間は左下にある例を参考に、小数点で入力。

ご参考：時間は小数点で入力します。(例：1時間45分 → 1.75)  
10分→0.16 20分→0.33 40分→0.67  
15分→0.25 30分→0.5 45分→0.75 50分→0.83

## ステップ2②（時間制運賃）

### 条件設定シート

### 入力の留意事項

料金	積込・取卸作業の時間	3.50時間
	附帯作業の時間	2.50時間
実費	高速道路利用料金	9,600円
	フェリー利用料金(旅客運賃含む)	12,600円
	管理料金、手数料(委託者の収受額)	3,000円
	車両回送料金	3,500円
	旅費(宿泊が発生する場合)	1,500円
	一時保管料金	2,500円
	宵積み料(車両チャージ料)	1,500円
その他	100円	
燃料サーチャージ	軽油単価(1リットル当たり単価/消費税抜)	110.0円
収受・見積/運賃単価(税込)		140,000円

・積込・取卸作業の合計時間を入力。

・1運行の附帯作業の合計時間を入力します。

・高速道路料金は、利用分のみ入力します。  
(往復分とならない場合があります)

・フェリー料金はドライバーの旅客運賃を含めて  
入力します。(往復分とならない場合があります)

・管理料金、車両回送料金、旅費、一時保管料金、  
宵積み料、その他の実費を入力します。

・軽油の1リットル当たりの単価(消費税抜き)  
を入力します。

・現在収受している運賃単価、見積した運賃単価  
を入力し、標準的な運賃と比較します。

## ステップ3（時間制運賃）

### 算出結果

### ポイント

算出条件	管轄運輸局 通用車種区分	標準運賃 小型車
距離制運賃	基準運賃①	39,260
	時間 加算額	11,460
	距離 加算額	12,600
	小計①	63,320
割増・割引の適用	特殊車両割増	12,624
	品目別割増	0
	特大品割増	9,468
	地区 割引	
	往復 割引	
	長期契約割引	
	休日 割引	5,738
	深夜・早朝割増	2,295
	悪路 割引	1,721
	冬期 割引	3,443
	割増・割引 小計②	35,289
料金	合計額(①+②)	98,409
	端数処理後:基準運賃額 計③	98,500
	積込・取卸に係る作業料	14,000
	附帯作業料	10,000
	待機時間料(出発時)	
	待機時間料(到着時)	
	小計	24,000
	端数処理後:料金額 計④	24,000
	合計額(運賃+料金) ⑤+④	122,500
	消費税及び地方消費税	12,250
実費	合計額⑥	134,750
	高速道路利用料金	9,600
	フェリー利用料金(旅客運賃含む)	12,600
	管理料金、手数料(委託者の収受額)	3,000
	車両回送料金	3,500
	旅費(宿泊が発生する場合)	1,500
	一時保管料金	2,500
	宵積み料(車両チャージ料)	1,500
	その他	100
	燃料サーチャージ(消費税等込)	568
運賃・料金	実費額 計⑦	34,868
	請求額・見積額 総計⑧(⑥+⑦)	169,618
	上段 基準運賃(割引等適用後)(税込)	108,500
	上段 運賃等による合計額(税込)	180,618
下段運賃	下段 基準運賃(割引等適用後)(税込)	89,000
	下段 運賃等による合計額(税込)	159,168
現行収受運賃・比較	現行収受運賃との差額(税込)	-29,618
	格差率	-21%

・時間制運賃の基礎額、時間加算額、距離加算額が算出されます。

・車両割増料、品目別割増が画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。

・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。消費税等が加算された額か、ご確認ください。

・上段：基準運賃は消費税等抜き。  
・下段：合計額は上限の基準運賃に料金、実費を加算した額(消費  
税等込み)。

・現行収受運賃との差額：収受運賃 - 請求額・見積額総計  
・格差率：現行収受運賃との差額 ÷ 収受運賃

○ 独自に算出した運賃料金表を基礎に、各車両ごと100パターンでの  
計算ができ、現行の収受運賃、見積運賃との比較ができるため、取  
引先への交渉にも活用できます。

#### 4 自社原価に基づく運賃表作成 シートの活用

○標準的な運賃と比較し、現行の収受運賃がどのくらいの水準に位置するか、現行収受している運賃水準を評価します。

**標準的な運賃は本来あるべき水準**

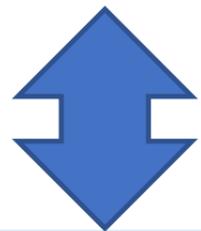
**標準的な運賃 = 比較基準**



**まずは現行運賃の評価**

○現行運賃の水準と標準的な運賃とを比較し、運賃交渉に向けた引上げ率を把握します。

**「現行運賃」の水準**



**比較し引上げ率を算出**

**「標準的な運賃」の水準**

○自社の原価データを条件設定シートに入力すると、運賃表を簡単に作成することができます。

○シートに組み込まれた計算式は、国土交通省の標準的な運賃の計算式と同じ設定です。

○国土交通省告示の標準的な運賃の算出の前提を変更して、自社独自の運賃表を作成したい場合に、活用できます。

原価データから運賃表を作成するシート

条件設定  
(原価データ、運行特性)

- ・ 1 kmあたり変動費、1時間あたり固定費を算出するために原価データを入力
- ・ キロ程別の所要時間等を入力。
- ・ 実車率を独自に設定。

運賃・料金表の作成

- ・ 自社の原価、時間設定により、運賃・料金表等が作成できます。
- ・ 原価計算の仕組みを理解していなくとも、条件設定が簡単にできます。

標準的な運賃の考え方を踏まえた  
自社独自の運賃

- ・ 標準的な運賃の考え方を踏まえた自社独自の運賃・料金表が作成できます。

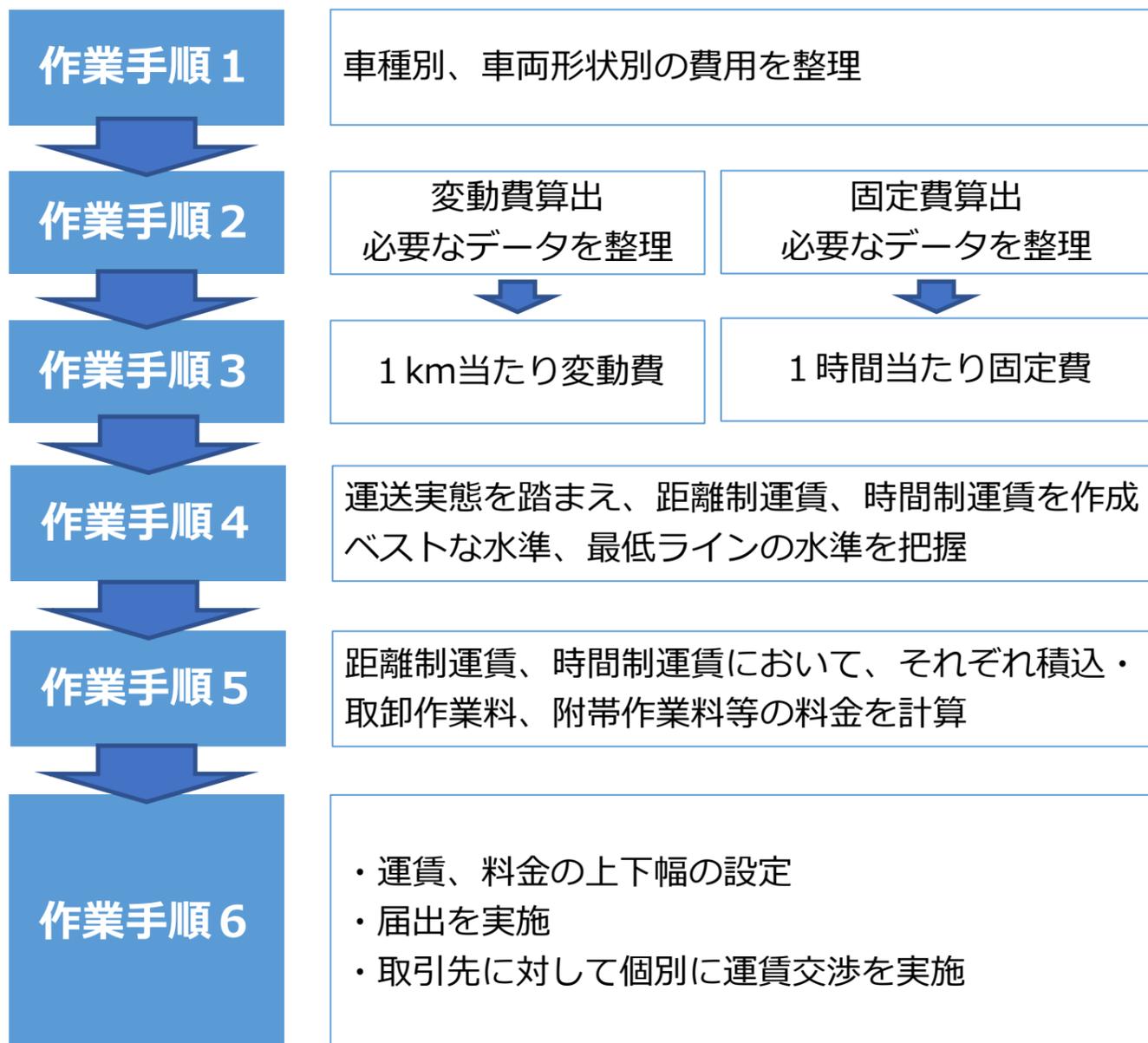
計算結果を基礎とした  
運賃料金適用方の作成  
(料金、割引率・割増率等の設定)

- ・ 原価計算結果を基礎に独自の運賃・料金表に対応した運賃料金適用方を作成します。

○「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、荷主へ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ベスト運賃、最低ライン運賃の算出が可能です。

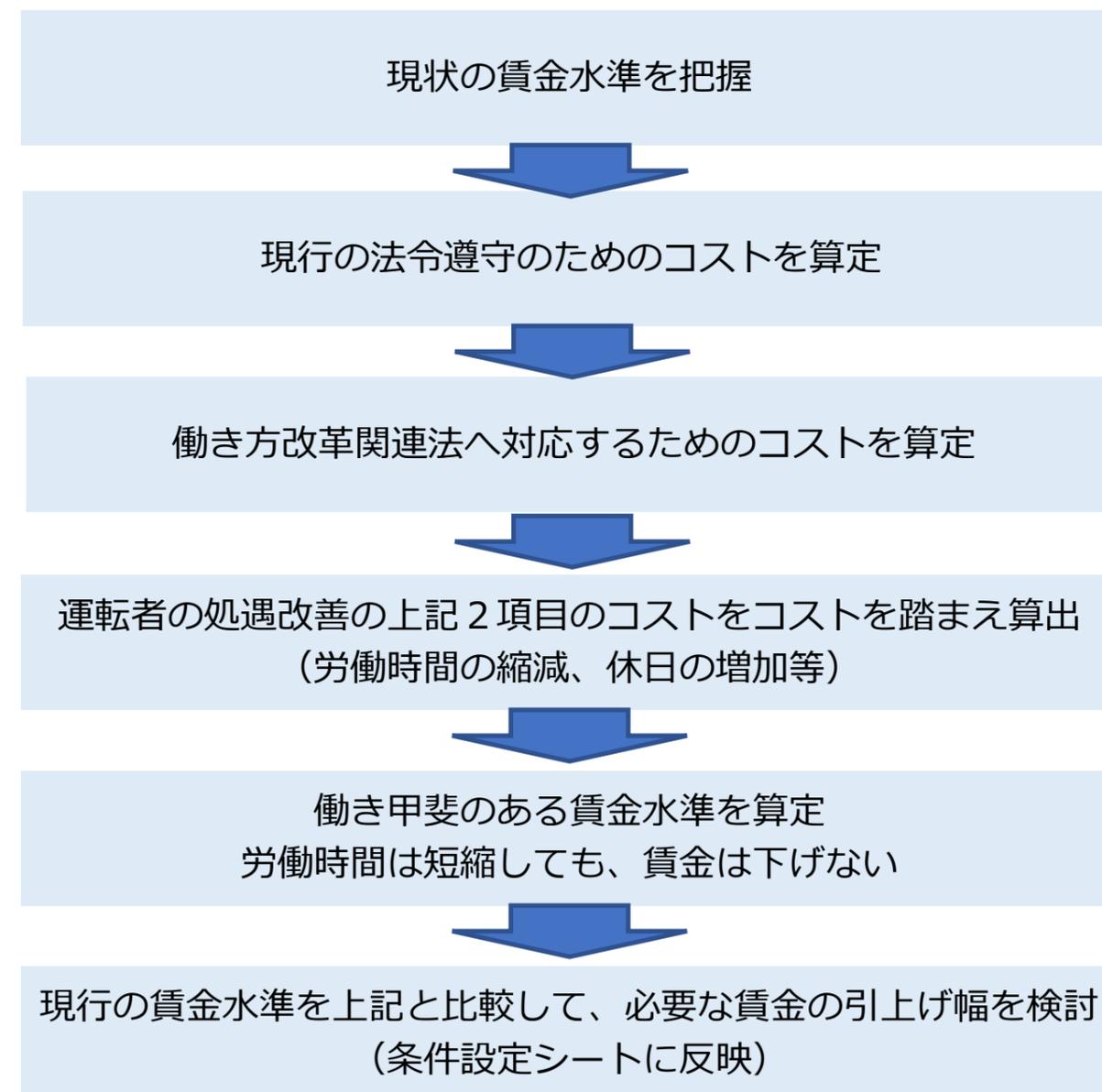
## 交渉に向けたベスト運賃、最低ライン運賃算出の手順



## 運賃表作成シートの前提の考え方

○働き方改革への対応を踏まえ、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%程度の賃金引上げが必要となるか検討します。



# 運賃表作成シート

○標準的な運賃の計算式に準拠した運賃表作成シートを活用することで、自社の原価を踏まえた運賃表を作成することができます。

○運賃表は、届出、交渉の際に活用できます。特に、標準的な運賃を満額収受できないと諦めている場合、自社の原価を踏まえた運賃表を提示することで、標準的な運賃を意識した運賃表で交渉することができます。

1

**【簡易版】** (次ページ以降参照)  
**標準的な運賃の考え方に準拠**  
 → **平均速度 速い**

2

**【詳細版】**  
**拘束時間を現場実態に即し**  
**長時間化できる**  
 → **平均速度 遅い**



○標準的な運賃、自社独自の原価から算出した運賃、現行の実勢運賃の3つの数値を把握し、申入れ・交渉に活用します。

# 条件設定シート

## I 1時間あたり固定費の算出

項目		単位	入力上の留意点
車両情報	車種(車格)又は最大積載重量	文字	車両の車種(車格)または最大積載重量を入力。
	車両の形状	文字	車種を入力。(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
	車両総重量	トン	車検証から、トン単位で入力。(例)8250kg → 8.25トン
車両費	車両の調達価格	円	車両本体価格(税抜)を入力。リースの場合、全期間の総支払額を入力。(新車の調達価格を入力)
	付属備品等の費用	円	オプション費、ドラレコ、デジタコ、ETC等の設備費用(税抜)を入力。経理上一括償却済みでも、入力。
	車両償却年数	年	車両償却年数を設定。【国土交通省運輸審議会資料:5年】
	<b>年あたり車両費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】年間の車両費が算出されます</b>
運転者人件費	時給(所定内)	円	基本給、手当及び賞与を基礎とした1時間当たりの賃金(時給単価)を入力。(時間外賃金を含まない)【国土交通省運輸審議会資料:北海道1996円、東北1903円、関東2671円、北陸信越2015円、中部2400円、近畿2381円、中国2115円、四国1967円、九州1990円、沖縄1743円】
	1日あたり基本労働時間(基準内)	時間	働き方改革を実現できる1日あたり平均基本労働時間を入力。【入力例】週休3日→10時間、週休2日→8時間、週休1.5日→7.273時間、週休1日→6.667時間
	1日あたり車両に乗務しない時間	時間	1日当たりの車両に乗務しない時間を入力。(点呼、乗務前整備点検、乗務後整備点検、朝礼、打合せ、帰庫後作業等について、1日当たりの平均時間)
	年間労働日数	日	働き方改革を実現できる年間労働日数を入力。(有給休暇取得日、平均的な欠勤日数、特別休暇等を除外)休日を増加させる場合、当該日数を除外。
	福利費率(給与等に対する割合)	%	給与等に対する法定福利費及び福利厚生費の比率を入力。 【参考:国土交通省運輸審議会資料 16.6%、正社員モデル 20.4%】
	時間外労働賃金 平均割増率	倍	時間外労働賃金の加重平均倍率を入力。 (参考:1.25倍(年間720時間)から1.3125倍(年間960時間)までの範囲の値を入力)
	<b>年間労働時間(基準内のみ)</b>	<b>時間</b>	<b>【入力不要】1日あたり基本労働時間×年間平均労働日数</b>
	<b>基本労働時間に対応する運転者人件費</b> ※所定外労働時間を含まない	<b>円</b>	<b>【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</b>
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比率	%	年間ベースの固定費合計に対する比率を入力。【参考:国土交通省運輸審議会資料 固定費合計に対して0.54%】
	<b>荷役関連の消耗品費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】上記比率より年間費用額を算出</b>
	借入金利息比率	%	年間ベースの固定費合計に対する比率を入力。【参考:国土交通省運輸審議会資料 固定費合計に対して0.58%】
	<b>借入金利息</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】上記比率より年間費用額を算出</b>
間接費比率	%	年間ベースの固定費合計に対する比率を入力。【参考:国土交通省運輸審議会 固定費合計に対して26.79%】	
<b>固定費に対応する間接費(年額)</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】上記比率より年間費用額を算出</b>	
<b>年間 固定費(時間外労働時間を含まない)</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】合計額を算出</b>	

## II 1km当たり変動費の算出

項目		単位	入力上の留意点
燃料費	燃費	km/L	車両別の平均燃費を入力。
	1リットル当たり燃料単価	円	運賃の基礎となる燃料単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料：100円/L】
	<b>1km当たり燃料費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】1km当たり燃料費を算出</b>
オイル費	オイル単価	円	オイルの1リットル当たりの単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料：387.6円/L】
	1回当たりの交換オイル量	リットル	オイル交換に必要なオイル量を入力。(エンジンの諸元を参考とする)
	オイル交換1回分の工賃	円	オイル交換の1回当たり工賃を入力。【国土交通省運輸審議会資料：4385円】
	オイルの交換走行距離	km	オイルを交換の目安となる平均走行距離(交換する走行距離)を入力。
	<b>1km当たりオイル費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】1km当たりオイル費を算出</b>
タイヤ費	タイヤ1本当たり費用	円	タイヤ1本当たりの平均費用を入力。
	タイヤ交換本数	本	必要なタイヤの本数を入力。(スペアタイヤを含めない)
	タイヤ交換1回分の工賃	円	タイヤ交換に必要な1回当たりの平均的な工賃(着脱・組み換え・古タイヤの廃棄費用等の合計)を入力。(1本当たり工賃×本数)
	タイヤ交換走行距離	km	タイヤ交換する目安となる走行距離を入力。
	<b>1km当たりタイヤ費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】1km当たりタイヤ費を算出</b>
尿素水費	尿素水単価	円	尿素水の1リットル当たりの単価を入力。【国土交通省運輸審議会資料：73.2円/L】
	1L当たり走行距離	km	尿素水1L当たり走行距離を入力。
	<b>1km当たり尿素水費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】1km当たり尿素水費を算出</b>
車検・修理費	年間車検整備費	円	車検のための平均的な車検整備費用を入力。(自賠責保険料、自動車重量税を除外)
	年間一般修理費	円	車検整備費以外の一般修理費用を入力。(定期点検費用他)
	次回車検・修理までの走行距離(予想)	km	年間の平均走行距離を入力。
	<b>1km当たり車検・修理費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】1km当たり車検・修理費を算出</b>
間接	<b>変動費に対応する間接費(1km当たり)</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】年間費用額を算出</b>
	<b>1km当たり変動費</b>	<b>円</b>	<b>【入力不要】年間費用額を算出</b>

## III 被牽引車(シャーシー)の算出条件

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

## IV 運賃表作成の前提条件他

前提条件	待機時間を算入する時間	時間	距離制運賃に算入する待機時間を入力。【国土交通省運輸審議会資料：発着各30分、合計1時間】
	積込・取卸作業の立会い時間 その他の時間	時間	距離制運賃に算入する積込・取卸作業に係る立会い時間を入力。(運転者が作業を実施しない場合でも時間コストを要する)また、その他の時間として加算すべき時間を入力。
他	適正利潤率	%	【国土交通省運輸審議会資料：2.72%】
	1時間当たり作業料金(時間コストを除外)	円	時間コストを除外した「作業代金のみ」を入力。

### 距離制運賃 算出単価(実車率は未反映)

距離制運賃	1時間当たり固定費(基本労働時間部分)	円	<b>【入力不要】距離制運賃算出の原単位。利益加算、実車率は未反映。</b>
	1時間当たり費用(所定外労働時間部分)	円	<b>【入力不要】待機時間料算出の原単位。利益加算。</b>
	1km当たり変動費	円/km	<b>【入力不要】距離制運賃算出の原単位。利益加算、実車率は未反映。</b>

時間制運賃	1時間当たり固定費(基本労働時間部分)	円	<b>【入力不要】時間制運賃算出の原単位。利益加算、実車率は未反映。</b>
	1時間当たり費用(所定外労働時間部分)	円	<b>【入力不要】時間制運賃算出の原単位。利益加算。</b>
	1km当たり変動費	円/km	<b>【入力不要】時間制運賃算出の原単位。利益加算、実車率は未反映。</b>

## 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。

## 【運賃表作成シートの入手方法】

○全日本トラック協会「標準的な運賃」特設ページ「広報とらっく」記載のパスワードが必要です



# (参考) 標準的な運賃算出の原価データ

## ※全車種の平均値

### 【変動費】

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

### 【固定費】

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

(出典) 国土交通省自動車局貨物課資料

### 【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%
変動費に対応する間接費(km当り)	30.7円(変動費合計) ÷ (1-26.79%) - 30.7円
固定費に対応する間接費(年当り)	6,238,274円(固定費合計(※)) ÷ (1-26.79%) - 6,238,274円 ※実勢の人員費単価・労働時間、車両償却年数による実勢固定費
<b>km当り変動費</b>	<b>41.9円</b>
<b>時間当り固定費</b>	<b>5,333円</b>

### 【適正利潤】

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

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

(出典) 国土交通省自動車局貨物課資料

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

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

(出典) 賃金構造基本統計調査

## 5 「標準的な運賃」を活用した 取引条件見直しの成功事例

# 事例 1 : 距離制運賃から時間制運賃への見直し

事例 : 標準的な運賃を基礎に、距離制運賃及び時間制運賃を算出し、運賃の建て方、料金についての問題を共有し、運賃料金を見直した

## 実態

- ・ 輸送特性 : 荷主の工場内の倉庫間輸送。
- ・ 拘束時間は長いが、輸送距離が短い。
- ・ 距離に応じた 1 回当たりの運賃単価を設定。(距離制運賃を適用)
- ・ 待機時間が長時間化し、8 時間で 4 回しか運行ができず、赤字となっていた。

## 課題

- ・ 「拘束時間は長い

◎重要課題 : 距離制運賃→時間制運賃への見直し

## 解決 方策

- ・ 標準的な運賃に即して、距離制運賃と時間制運賃の両方を算出し、1 日に収受する運賃を算出。
- ・ 運行の特性上、距離制運賃は妥当でなく、時間制運賃を適用することで合意した。
- ・ 待機時間にはコストを要しており、無料でないことを双方で共有した。
- ・ 構内作業代金についても、1 時間当たりの単価を設定。
- ・ 標準的な運賃の 9 割まで引き上げができた。

## 取組のポイント

### 実態を ビジュアル化

- ・ 荷主の担当者に理解を得るため、拘束時間の内容、運行する距離について、表を作成して、ビジュアル化し、一目で問題点がわかるように工夫した資料を作成した。

### 現場実態の 共有化

- ・ 荷主の担当者と現場視察を合同して実施し、1 日の車両の動きを調査、共有し、問題点を一緒になって検討した。

### 距離制運賃と 時間制運賃の両 方を算出

- ・ 現行の距離制運賃による 1 回当たりの運賃と時間制運賃を算出。
- ・ 待機時間料金、附带作業料金も合わせて算出することで、現状の運賃料金の設定方法の問題点について、荷主と共有できた。

### 待機時間料金 への理解

- ・ 標準的な運賃における「1 時間あたり固定費」を計算し、構内での待機時間料金を追加負担するか、時間制運賃に見直すか、コスト面からの検討を実施した。

## 事例 2 : 個建契約運賃から車建契約運賃への見直し

事例 : 標準的な運賃を基礎に個建て運賃を算出したところ、5割程度の水準。

4箇所荷卸しするため、平均積載率は低かった。そこで、個建契約運賃から車建契約運賃に見直しを実施した。

### 実態

- ・ 輸送特性 : 1箇所積込み、複数箇所での荷卸しの輸送で、個建契約運賃。
- ・ 複数箇所での荷卸しのため、平均積載率が低く、標準的な運賃の1車貸切り運賃と比較すると5割程度であった。
- ・ 個建契約運賃では、各種作業料金、待機時間料金、高速道路料金はコミコミで、収受できない状況にあった。

### 課題

- ・ 積載率に左右されない車建契約運賃にし、原価を回収する必要があった。

◎重要課題 : 個建て契約運賃→車建て契約運賃への見直し

### 解決方策

- ・ 距離制運賃（標準的な運賃）を算出すると、5割程度であり、いかに安い運賃で、原価を回収できない水準にあるか、荷主に理解を得ることができた。
- ・ 標準的な運賃を基準に、最低でも7割程度収受できないと仕事を継続できないことを訴え、車建契約運賃として距離制運賃の7割まで引き上げができた。

### 取組のポイント

積載率により  
損益が変化する  
資料を提示

- ・ 繁忙期、閑散期により、平均積載率は変化し、運賃単価変更の必要があることから、平均積載率のデータを提供し、わかりやすい資料を作成し、申入れした。

相場感から標準的な運賃を基準に交渉

- ・ これまで地元の運賃相場をベースに、運賃を決めてきたが、標準的な運賃を基準に現行運賃と比較することで、適正な原価を反映することができた。

法令遵守を強く求められた

- ・ 荷主から改善基準告示の遵守など、法令遵守を強く求められており、現行の運賃水準では法令遵守は困難であることを共有した。
- ・ 法令遵守にはコストを要するため、双方で共有できたことが成功要因。

車両集約、積載率向上の提案

- ・ 個建契約運賃では、荷主において、積載率を高める必要がなかったが、車建契約運賃とすることで、積載率を高め輸送の効率化を図る必要があった。
- ・ 運送事業者は車両集約、積載率向上に向けて、貨物の集約、積込み拠点の集約化などを提案することで、輸送効率が向上し、荷主の実質的な負担は従前と変化していない。

事例：距離制運賃での積込み・荷卸し時の「立会い時間」が合計で2時間発生していたところ、当該拘束時間分を踏まえ、標準的な運賃の8割水準まで引き上げできた。

実態

- ・貨物の積込・荷卸作業については、荷主のリフトマンが実施しているが、運転者は当該時間中、現場で立会いしており、約2時間を要していた。
- ・運転者は貨物の積込・荷卸作業を実施しなくとも、立会時間分について拘束される時間コストを収受できない。

課題

- ・貨物の積込・荷卸作業の立会い時間分について、1時間当たりの単価を示し、全体の運賃の見直しを必要がある。

解決方策

- ・距離制運賃を適用しているが、拘束時間が長く、複数回転できないため、立会時間を含めた運賃の引上げか、時間制運賃への見直しを提案した。
- ・1日の拘束時間を示し、1時間当たりの費用を明らかにしたうえで、標準的な運賃とも比較し、理解を得ることができ、立会い時間分を料金として収受できた。

取組のポイント

1 運行の拘束時間を見える化

- ・日ごとの運行時間など、拘束時間をタイムチャートに図式化して、ビジュアル化した資料を作成することで、見える化し、荷主等の担当者と共有した。

立会い時間が輸送効率化阻害要因として共有できた

- ・荷卸しの現場に荷主担当者も同行し、実態を確認し、荷卸時の立会い時間が長い時で3時間要する日もあり、輸送効率化の阻害要因になっていることを荷主と共有できた。

立会い時間も拘束時間であり、コスト発生することが理解してもらえた

- ・標準的な運賃の「時間制運賃」から1時間当たりの単価を算出し、1時間の費用を共有でき、収受するためのルールを策定した。

積込・荷卸作業を効率化し時間縮減した

- ・立会い時間を縮減するために、荷主による貨物の集約、着荷主への働きかけなどにより、立会い時間は従前の5割削減となった。
- ・立会い時間を費用化することで、荷主側が責任を持つ積込み作業の所要時間を短縮化するための、自助努力が徹底されるようになった。

## 事例4：帰り荷がない輸送での運賃の見直し

事例：帰り荷を確保できない方面への輸送では、往路分の運賃のみを収受できていたが、標準的な運賃（距離制運賃）を基準に交渉することで、実車率70%を前提とした水準まで引き上げできた。

### 実態

- ・ 帰り荷を確保できる方面、確保できない方面などがあつたが、一律往路分のみ運賃となっていた。
- ・ 帰り荷を確保できない方面への輸送では、実質赤字水準の運賃となっていた。

### 課題

- ・ 帰り荷を確保できない方面では、往路分のみであったが、平均実車率70%を踏まえ見直しする必要がある。  
(※ 現行運賃から40%引上げ)

### 解決 方策

- ・ 荷主との話では、標準的な運賃を基準に、本来であれば復路分も含めるものであり、現行運賃の2倍が妥当な水準と説明したが、いきなり2倍の引上げは受け入れられず、実車率70%をベースに40%の引上げができた。
- ・ 輸送効率化の提案をし、週3回運行を週2回運行に集約することで、荷主側にメリットを生み出した。

## 取組のポイント

復路は空車であることを資料で提示

- ・ 復路は帰り荷がなく、空車であるため、運行日ごとに、1年間のデータを記録し、原価を合わせて、示すことで、理解が得られた。

輸送実態を共有

- ・ 方面別に帰り荷の有無の実態を整理し、荷主と共有した。特定の方面には、帰り荷がなく、復路は完全に空車になることをご理解いただいた。

輸送効率化を提案

- ・ 運賃の引上げだけでなく、荷主にとって効率化できるよう、週3回運行から週2回運行への集約化の提案を実施した。
- ・ 納品する曜日が分散化されていたが、貨物量を踏まえ週2回に集約化できるよう、納品曜日を運送事業者が提案することで、輸送回数を削減できた。

標準的な運賃を基準に交渉

- ・ 輸送効率化の提案と運賃引上げをセットで話し合ったことが有効であった。運賃の引上げ水準は標準的な運賃の実車率50%を基準とし、当社の実態を踏まえ現実的な実車率を提示したことで、共感され、早期の引上げにつながった。

## 事例5：帰り荷がある輸送での運賃の見直し

事例：別荷主の帰り荷がある輸送で、往路分のみ運賃収受であったが、運転者人件費の引き上げによる長距離運転者の確保、法令遵守等を理由に、運賃の引き上げに成功した。

### 実態

- ・別荷主の帰り荷を確保している輸送のため、実質的に往路分のみ運賃で、帰り荷を確保できなければ、赤字運行となる。
- ・現行の運賃水準では、運転者の賃金の引き上げができず、長距離運転者を確保できない状態から抜け出せない。

### 課題

- ・長距離運転者の賃金引き上げ、労働時間の削減を実施するために、運賃を引上げする必要があった。

### 解決方策

- ・運賃の引き上げ交渉では、働き方改革によるコストアップ、長距離運転者を確保するための賃金引き上げする必要があり、毎年段階的に5%程度引き上げるように提案。
- ・標準的な運賃と現状の運賃を比較し、どのような原価が相違するか丁寧に説明した。
- ・荷主においてはコロナ禍で貨物量が増加しているため、運賃引き上げにも理解が得られた。

## 取組のポイント

原価を示した交渉を展開

- ・働き方改革実現に向けてコストアップ額を算出し、現状の運賃水準であれば赤字であり、運賃の0%の引き上げが必要なことを示した資料を共有した。

長距離運転者の人材不足の共有化

- ・長距離運転者になる者が少なく、コロナ禍にあっても、長距離運転者の人材不足を荷主に説明し、共有した。

長距離運転者の時給単価の引き上げ

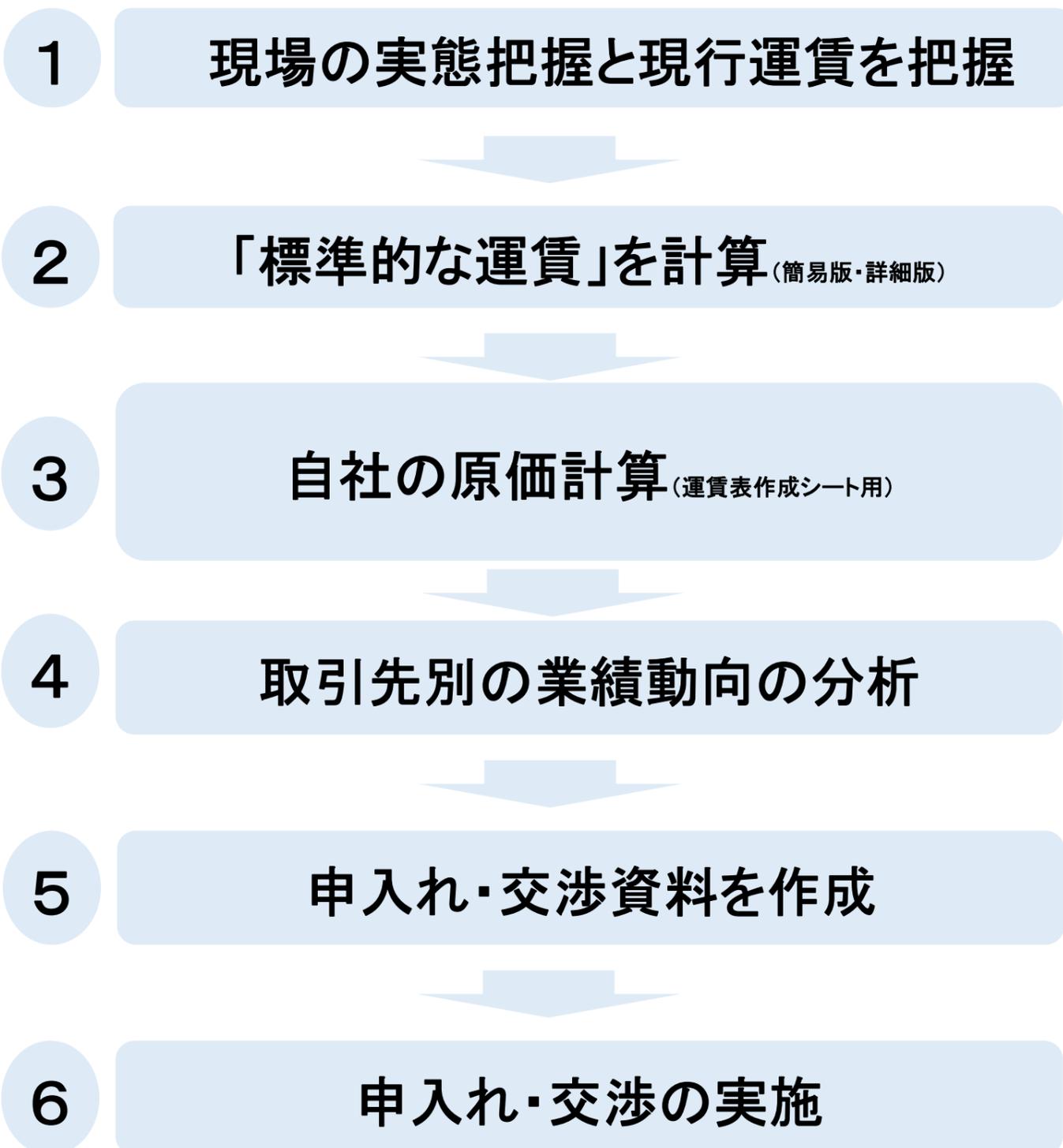
- ・長距離運転者の時給単価は1300円/時程度で、他の職種と比較しても、割安のため、賃金を引き上げないと荷主の貨物を輸送できない状況を理解していただき、運賃の引き上げが可能となった。

運送事業者目線からの業務改善提案

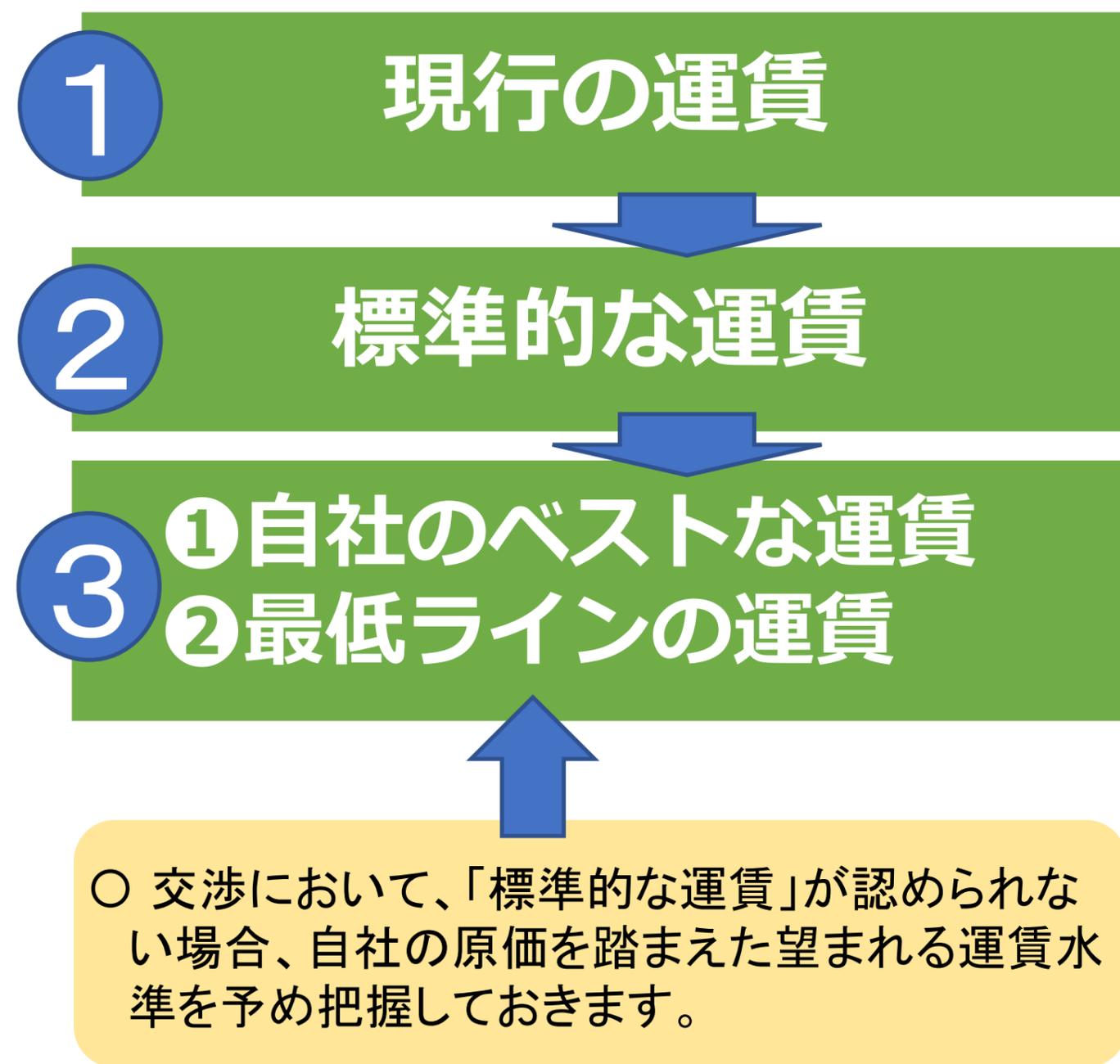
- ・一方的に運賃の引き上げを要求するだけでなく、日頃から荷主の物流責任者に対して、現場での問題点、改善提案を実施し、荷主からの信頼を得られるような取組みを継続してきた。

## 6 「標準的な運賃」を活用した 取引先への申入れ、交渉

○標準的な運賃を活用し、運賃引上げなど、取引条件を見直すために、一例として以下のような取組の流れがあげられます。



○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。



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

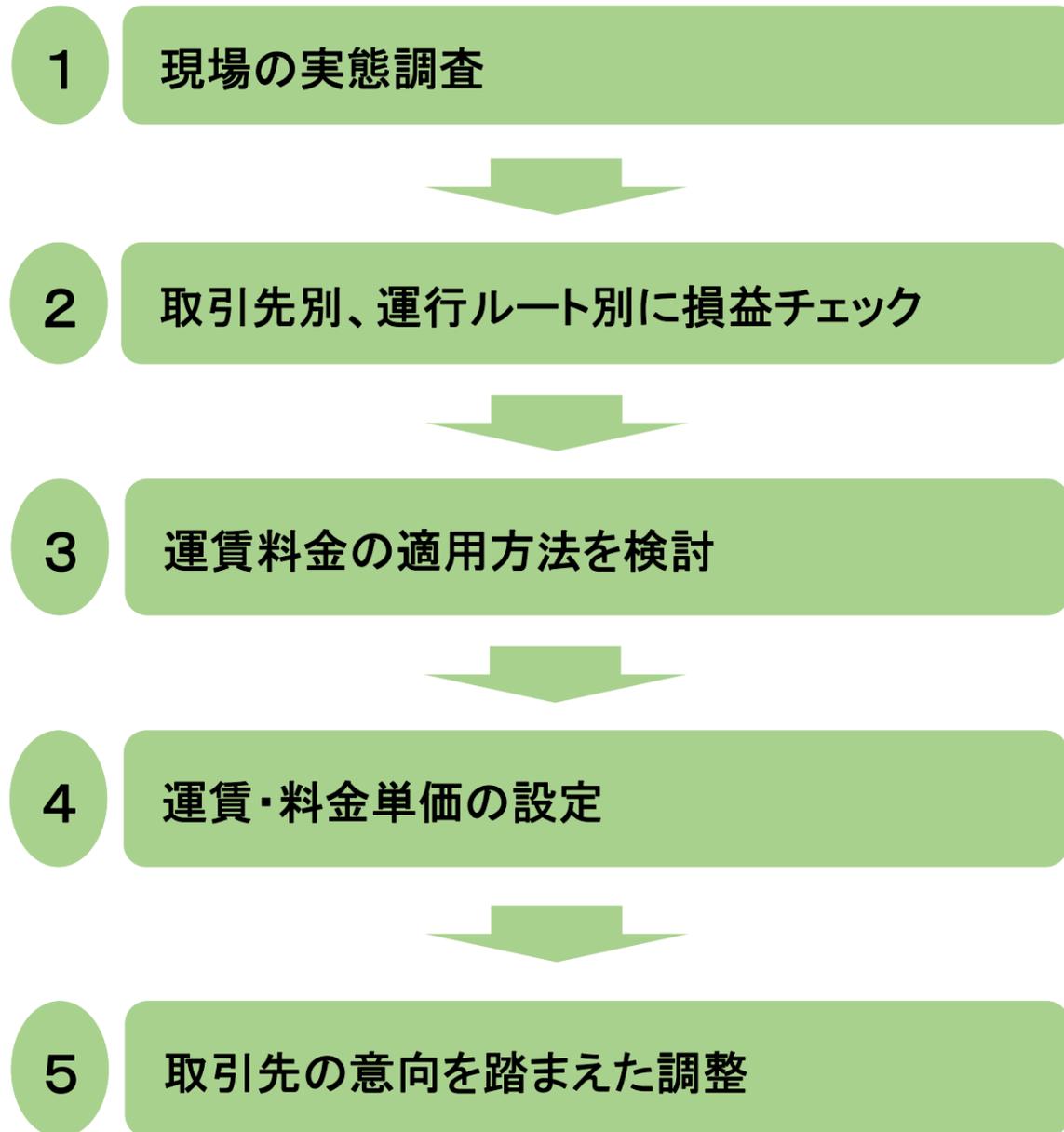
## 基本的な考え方

- 時間外労働の上限規制が施行される「2024（令和6年）年4月」を見据えて、それまでに告示される「標準的な運賃」に近い水準の値上げ要請を実施します。
- 2021年6月時点で、残り「3年弱」の期間があることから、段階的に引上げ交渉を実施します。
- 「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り有用です。
- 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。

- 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必要があります。



- 新しい運賃・料金の適用方、運賃・料金の単価等を検討するため、最初に現場の実態を知る必要があります。取引先と交渉する担当者が現場をよく知らないうちに、運賃・料金の見直しを申入れしても、説得力のある話ができないケースが多いため、そこで頓挫してしまうケースもあります。
- 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のくらいになっているか、調査します。1年を通してみると、通常期、繁忙期等があり、各所要時間は相違し、特に待機時間は、毎回発生するケース、繁忙期のみ発生するケース、全く発生しないケースなど、多様であるため、こうした原因と発生時期をセットで記録し、各運送における平均的な拘束時間、平均的な走行距離を算出します。

調査項目	調査内容
輸送概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物（荷種）</li> <li>・発荷主・着荷主</li> <li>・積込場所、取卸場所</li> </ul>
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出発地点（営業所及び住所）</li> <li>・中継地点</li> <li>・複数積み、複数卸しの場合には、回数、場所</li> <li>・高速道路利用の有無（〇〇IC→〇〇IC/途中降りて再度利用する場合も記録）</li> <li>・休憩時間、休息期間 他</li> </ul>
積込作業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入門時間</li> <li>・時間指定の有無</li> <li>・入門から出門までの拘束時間 うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握）</li> <li>・積込作業開始から完了までの拘束時間</li> <li>・附帯作業の有無（具体的な内容） 他</li> </ul>
取卸作業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・入門時間</li> <li>・時間指定の有無</li> <li>・入門から出門までの拘束時間 うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握）</li> <li>・取卸作業開始から完了までの拘束時間</li> <li>・附帯作業の有無（具体的な内容） 他</li> </ul>
運賃・料金、契約書面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃等の内容</li> <li>・運賃等の適用方（距離、時間、卸箇所数毎の料金設定等）</li> <li>・積込・取卸料：支払の有無</li> <li>・附帯作業料：支払の有無</li> <li>・待機時間料：支払の有無</li> <li>・契約書面化の有無 他</li> </ul>

## 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
  - 【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

- 距離制運賃では、待機時間料の設定では、時間外労働の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、時間加算額を設定できます。

## 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。

## 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」

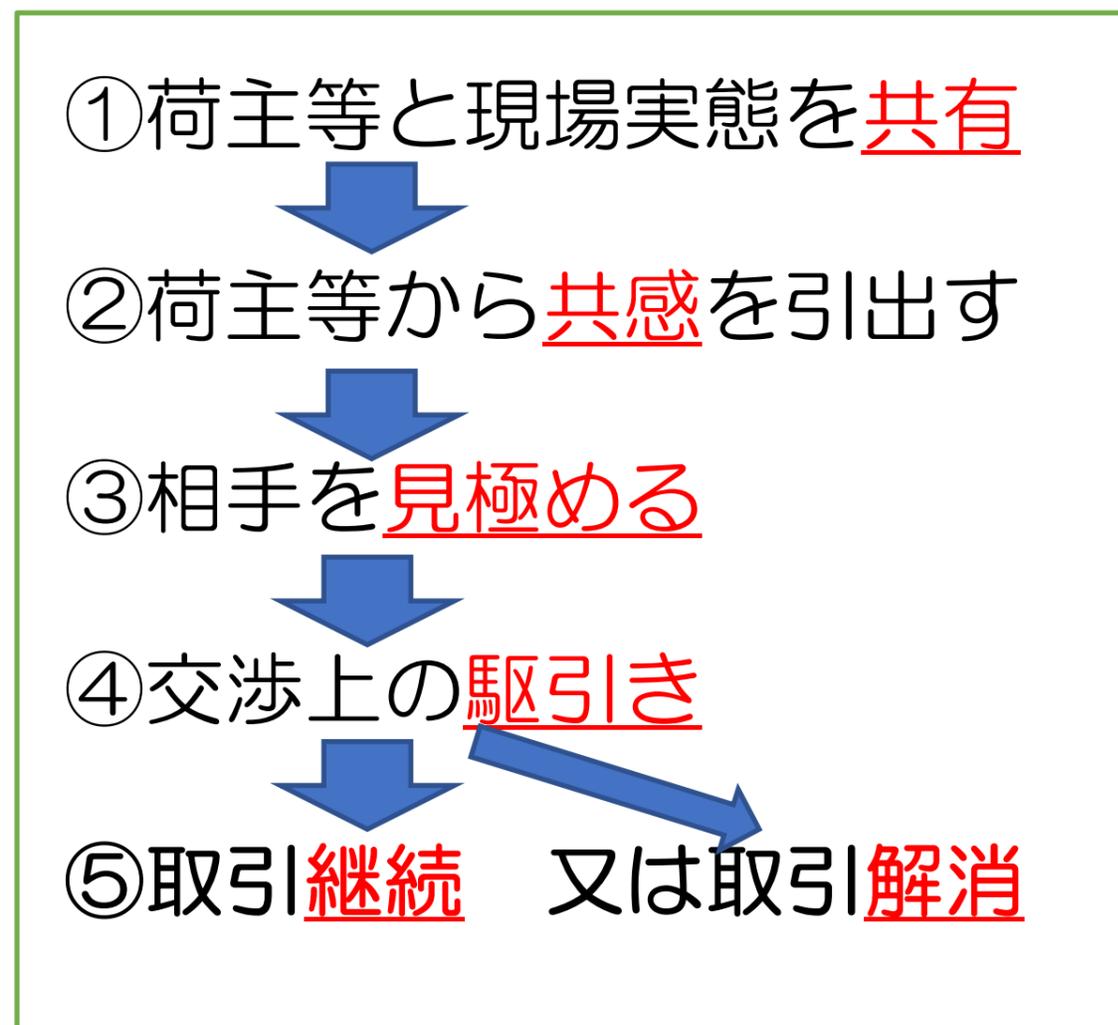
- トラック運送事業者は、運賃交渉に向けて、多くの場合、詳細で大量の資料を準備しなければいけないと考えている場合がありますが、実際の実務では、最初はシンプルでわかりやすい資料を1枚から3枚以内で準備すれば十分です。
- 詳細な資料を提出する際には、原価データ、運行時間、附帯作業の実態調査結果等を数値記録とともに提出します。
- 運賃交渉用の資料は、運送内容、業務内容により多様な書類があります。以下では最初に示す代表的な資料をお示しします。

## 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。

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

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



## 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要因を共有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。一般的に窓口担当者には権限はありません。取引条件の見直し向上に権限を有する責任者を聞き取りしてください。
- ・交渉担当者は社長等の責任者と慎重に打合せをして、現状の取引条件を維持しながら取引継続するか、取引解消も視野に入れて強気で交渉するか、検討する必要があります。

### 交渉上の駆引き

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

## 參考資料

# 1 一般貨物自動車運送事業に係る 標準的な運賃の告示① (令和2年国土交通省告示第575号)

## I 距離制運賃表

### 北海道運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,450	14,480	18,610	23,280
20km	13,980	16,290	21,080	26,500
30km	15,510	18,100	23,550	29,710
40km	17,050	19,910	26,010	32,930
50km	18,580	21,710	28,480	36,150
60km	20,120	23,520	30,940	39,370
70km	21,650	25,330	33,410	42,580
80km	23,180	27,140	35,870	45,800
90km	24,720	28,940	38,340	49,020
100km	26,250	30,750	40,800	52,240
110km	27,780	32,530	43,190	55,340
120km	29,310	34,310	45,570	58,440
130km	30,840	36,090	47,960	61,550
140km	32,370	37,870	50,350	64,650
150km	33,900	39,650	52,730	67,760
160km	35,430	41,430	55,120	70,860
170km	36,950	43,210	57,500	73,970
180km	38,480	44,990	59,890	77,070
190km	40,010	46,770	62,270	80,170
200km	41,540	48,540	64,660	83,280
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,050	3,530	4,700	6,110
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,610	8,810	11,740	15,270

## I 距離制運賃表

### 東北運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	11,980	13,970	18,050	22,600
20km	13,470	15,740	20,470	25,760
30km	14,960	17,500	22,880	28,920
40km	16,460	19,270	25,300	32,080
50km	17,950	21,030	27,720	35,240
60km	19,450	22,800	30,130	38,400
70km	20,940	24,560	32,550	41,560
80km	22,430	26,330	34,970	44,720
90km	23,930	28,090	37,390	47,870
100km	25,420	29,860	39,800	51,030
110km	26,910	31,590	42,140	54,080
120km	28,400	33,330	44,480	57,120
130km	29,880	35,060	46,810	60,170
140km	31,370	36,800	49,150	63,210
150km	32,860	38,530	51,490	66,260
160km	34,350	40,270	53,820	69,300
170km	35,840	42,010	56,160	72,350
180km	37,320	43,740	58,500	75,390
190km	38,810	45,480	60,830	78,440
200km	40,300	47,210	63,170	81,480
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	2,960	3,440	4,600	5,990
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,410	8,590	11,500	14,970

# 1 一般貨物自動車運送事業に係る 標準的な運賃の告示② (令和2年国土交通省告示第575号)

## I 距離制運賃表

### 関東運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,710	42,380
60km	24,850	28,580	36,500	45,990
70km	26,660	30,690	39,290	49,600
80km	28,470	32,790	42,090	53,200
90km	30,280	34,890	44,880	56,810
100km	32,090	37,000	47,670	60,420
110km	33,910	39,090	50,390	63,930
120km	35,730	41,170	53,110	67,430
130km	37,550	43,260	55,830	70,940
140km	39,360	45,340	58,550	74,440
150km	41,180	47,430	61,270	77,950
160km	43,000	49,510	64,000	81,450
170km	44,820	51,600	66,720	84,960
180km	46,630	53,690	69,440	88,460
190km	48,450	55,770	72,160	91,970
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	9,070	10,360	13,430	17,280

## I 距離制運賃表

### 北陸信越運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,530	14,560	18,680	23,360
20km	14,070	16,370	21,150	26,580
30km	15,600	18,190	23,620	29,800
40km	17,140	20,000	26,090	33,020
50km	18,680	21,810	28,560	36,240
60km	20,220	23,630	31,030	39,460
70km	21,760	25,440	33,500	42,690
80km	23,300	27,250	35,970	45,910
90km	24,840	29,060	38,440	49,130
100km	26,380	30,880	40,910	52,350
110km	27,910	32,660	43,300	55,460
120km	29,450	34,450	45,690	58,570
130km	30,980	36,230	48,080	61,680
140km	32,520	38,020	50,470	64,790
150km	34,050	39,800	52,870	67,900
160km	35,590	41,590	55,260	71,010
170km	37,120	43,370	57,650	74,120
180km	38,660	45,160	60,040	77,220
190km	40,190	46,940	62,430	80,330
200km	41,730	48,730	64,820	83,440
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,060	3,540	4,710	6,120
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,640	8,850	11,770	15,290

# 1 一般貨物自動車運送事業に係る 標準的な運賃の告示③ (令和2年国土交通省告示第575号)

## I 距離制運賃表

### 中部運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	14,390	16,530	20,790	25,850
20km	16,080	18,500	23,430	29,270
30km	17,770	20,480	26,070	32,690
40km	19,460	22,450	28,710	36,110
50km	21,150	24,420	31,350	39,530
60km	22,840	26,390	33,990	42,950
70km	24,530	28,370	36,630	46,370
80km	26,220	30,340	39,270	49,790
90km	27,910	32,310	41,910	53,210
100km	29,600	34,280	44,550	56,630
110km	31,290	36,240	47,120	59,950
120km	32,980	38,190	49,690	63,270
130km	34,670	40,140	52,250	66,580
140km	36,370	42,090	54,820	69,900
150km	38,060	44,040	57,390	73,220
160km	39,750	45,990	59,960	76,540
170km	41,450	47,940	62,520	79,850
180km	43,140	49,900	65,090	83,170
190km	44,830	51,850	67,660	86,490
200km	46,520	53,800	70,230	89,810
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,380	3,870	5,070	6,540
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,440	9,680	12,660	16,340

## I 距離制運賃表

### 近畿運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	14,330	16,490	20,790	25,860
20km	16,020	18,460	23,430	29,290
30km	17,710	20,430	26,080	32,710
40km	19,400	22,400	28,720	36,140
50km	21,090	24,380	31,370	39,570
60km	22,770	26,350	34,010	43,000
70km	24,460	28,320	36,650	46,430
80km	26,150	30,290	39,300	49,860
90km	27,840	32,270	41,940	53,290
100km	29,530	34,240	44,590	56,720
110km	31,220	36,190	47,160	60,040
120km	32,910	38,140	49,730	63,360
130km	34,600	40,090	52,300	66,690
140km	36,290	42,040	54,870	70,010
150km	37,980	43,990	57,440	73,330
160km	39,670	45,940	60,010	76,660
170km	41,360	47,890	62,580	79,980
180km	43,050	49,840	65,150	83,300
190km	44,740	51,790	67,720	86,620
200km	46,430	53,740	70,290	89,950
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,370	3,870	5,070	6,550
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	8,430	9,680	12,670	16,370

# 1 一般貨物自動車運送事業に係る 標準的な運賃の告示④ (令和2年国土交通省告示第575号)

## I 距離制運賃表

### 中国運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	13,000	15,060	19,220	23,980
20km	14,580	16,920	21,730	27,260
30km	16,160	18,770	24,240	30,530
40km	17,740	20,620	26,750	33,800
50km	19,310	22,480	29,270	37,070
60km	20,890	24,330	31,780	40,340
70km	22,470	26,180	34,290	43,610
80km	24,050	28,040	36,800	46,880
90km	25,620	29,890	39,320	50,150
100km	27,200	31,740	41,830	53,420
110km	28,770	33,570	44,260	56,580
120km	30,350	35,400	46,700	59,740
130km	31,930	37,230	49,130	62,910
140km	33,500	39,050	51,570	66,070
150km	35,080	40,880	54,000	69,230
160km	36,650	42,710	56,440	72,390
170km	38,230	44,540	58,870	75,550
180km	39,800	46,360	61,310	78,710
190km	41,380	48,190	63,740	81,870
200km	42,950	50,020	66,180	85,030
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,140	3,620	4,800	6,220
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,850	9,060	11,990	15,560

## I 距離制運賃表

### 四国運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,280	14,290	18,380	22,990
20km	13,800	16,080	20,830	26,180
30km	15,320	17,870	23,270	29,370
40km	16,840	19,660	25,710	32,560
50km	18,350	21,450	28,160	35,750
60km	19,870	23,250	30,600	38,940
70km	21,390	25,040	33,040	42,130
80km	22,910	26,830	35,490	45,320
90km	24,420	28,620	37,930	48,510
100km	25,940	30,410	40,370	51,700
110km	27,460	32,170	42,740	54,770
120km	28,970	33,930	45,100	57,850
130km	30,480	35,690	47,460	60,930
140km	32,000	37,450	49,830	64,000
150km	33,510	39,210	52,190	67,080
160km	35,020	40,980	54,560	70,160
170km	36,540	42,740	56,920	73,230
180km	38,050	44,500	59,290	76,310
190km	39,560	46,260	61,650	79,390
200km	41,080	48,020	64,010	82,470
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,010	3,490	4,650	6,050
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,530	8,730	11,640	15,130

# 1 一般貨物自動車運送事業に係る 標準的な運賃の告示⑤ (令和2年国土交通省告示第575号)

## I 距離制運賃表

九州運輸局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
10km	12,370	14,370	18,430	23,040
20km	13,890	16,160	20,870	26,230
30km	15,410	17,960	23,320	29,410
40km	16,930	19,750	25,760	32,600
50km	18,460	21,550	28,210	35,790
60km	19,980	23,340	30,650	38,980
70km	21,500	25,130	33,090	42,160
80km	23,020	26,930	35,540	45,350
90km	24,540	28,720	37,980	48,540
100km	26,070	30,520	40,430	51,720
110km	27,580	32,280	42,790	54,800
120km	29,100	34,050	45,160	57,880
130km	30,620	35,820	47,520	60,960
140km	32,140	37,580	49,890	64,030
150km	33,660	39,350	52,260	67,110
160km	35,180	41,120	54,620	70,190
170km	36,700	42,880	56,990	73,260
180km	38,210	44,650	59,360	76,340
190km	39,730	46,410	61,720	79,420
200km	41,250	48,180	64,090	82,500
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,020	3,500	4,660	6,050
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	7,560	8,750	11,650	15,140

## I 距離制運賃表

沖縄総合事務局

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
5km	10,440	12,220	15,890	19,900
10km	11,150	13,070	17,060	21,430
20km	12,580	14,760	19,390	24,500
30km	14,000	16,450	21,730	27,560
40km	15,430	18,140	24,060	30,620
50km	16,850	19,830	26,400	33,680
60km	18,280	21,520	28,730	36,740
70km	19,700	23,210	31,060	39,800
80km	21,130	24,900	33,400	42,860
90km	22,550	26,590	35,730	45,920
100km	23,980	28,270	38,070	48,980
110km	25,400	29,930	40,320	51,930
120km	26,810	31,590	42,570	54,870
130km	28,230	33,250	44,830	57,820
140km	29,650	34,910	47,080	60,770
150km	31,070	36,570	49,330	63,710
160km	32,490	38,230	51,590	66,660
170km	33,900	39,890	53,840	69,600
180km	35,320	41,540	56,090	72,550
190km	36,740	43,200	58,340	75,490
200km	38,160	44,860	60,600	78,440
200kmを超えて10km を増すごとに加算す る金額	1,410	1,640	2,220	2,890

# 1 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示⑥ (令和2年国土交通省告示第575号)

## II 時間制運賃表

(単位:円)

種 別			車種別	小型車 (2トンクラス)	中型車 (4トンクラス)	大型車 (10トンクラス)	トレーラー (20トンクラス)
			局 別				
基 礎 額	8 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの の130km	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
			東北	29,970	36,050	47,170	59,670
			関東	39,060	45,790	57,900	72,440
			北陸信越	31,280	37,440	48,690	61,470
			中部	35,710	42,130	53,700	67,370
			近畿	35,580	42,040	53,710	67,430
			中国	32,420	38,640	49,950	62,950
			四国	30,700	36,800	47,960	60,590
			九州	30,890	36,980	48,060	60,680
	沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880		
	4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの の60km	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
			東北	17,980	21,630	28,300	35,800
			関東	23,440	27,470	34,740	43,460
			北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
			中部	21,430	25,280	32,220	40,420
			近畿	21,350	25,220	32,230	40,460
			中国	19,450	23,180	29,970	37,770
			四国	18,420	22,080	28,780	36,350
九州			18,530	22,190	28,840	36,410	
沖縄	16,800	20,330	26,880	34,130			
加 算 額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	北海道	280	340	510	710	
		東北	280	340	510	710	
		関東	280	340	510	720	
		北陸信越	280	340	510	710	
		中部	280	340	510	710	
		近畿	280	340	510	710	
		中国	280	340	510	710	
		四国	280	340	510	710	
		九州	280	340	510	710	
	沖縄	280	340	510	710		
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに(4時間制の場合であって、午前から午後には、正午から起算した時間により加算額を計算する。)	北海道	2,850	2,990	3,200	3,780	
		東北	2,720	2,850	3,050	3,600	
		関東	3,820	4,000	4,280	5,060	
		北陸信越	2,880	3,020	3,230	3,820	
		中部	3,430	3,590	3,850	4,550	
		近畿	3,400	3,560	3,810	4,510	
		中国	3,020	3,160	3,390	4,000	
		四国	2,810	2,940	3,150	3,730	
九州		2,840	2,980	3,190	3,770		
沖縄	2,490	2,610	2,790	3,300			

## III 運賃割増率

### 【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	2割
---------	----

### 【休日割増】

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

### 【深夜・早朝割増】

午後10時から午前5時までに運送した距離	2割
----------------------	----

## IV 待機時間料

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

## V 積込料、取卸料、附帯業務料

積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として收受

## VI 実費

有料道路利用料、フェリー利用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

## VII 燃料サーチャージ

別に定めるところにより收受

## VIII その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

### 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について

トラック運送業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな課題となっている。こうした背景を踏まえ、運転者の労働条件の改善等を図る観点から、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(平成30年法律第96号)が制定され、「標準的な運賃の告示制度」(法附則第1条の3)が設けられたところである。

「標準的な運賃の告示制度」は、一般にトラック運送事業者の荷主に対する交渉力が弱いことや、令和6年度から年間960時間の時間外労働の限度時間の設定がされること等を踏まえ、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持していくに当たっては、法令を遵守して運営を行っていく際の参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、令和5年度末までの時限措置として設けられたものである。

改正後の法附則第1条の3第1項においては、令和6年3月31日までの間、「国土交通大臣は、事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができる。」と規定されている。

標準的な運賃の設定に当たっては、当該規定の趣旨に沿って、一般貨物自動車運送事業者の原価等の集計、運賃額の計算等を行い、同条第2項の規定に基づき、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件(令和2年国土交通省告示第575号)のとおり告示を行った。その基本的な考え方や、実際の適用方法等については以下のとおりである。

### 1. 標準的な運賃に係る基本的な考え方

#### (1) 運賃表の設計

前提として、以下の考え方に基づき運賃表の設計を行った。

##### ① 対象となる運送契約

一般貨物自動車運送事業における代表的な運送契約として、積載量にかかわらず、車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提とし、距離制及び時間制の2種類の運賃表を策定した。

##### ② 車型・車種

車型については、代表的なバン型の車両を前提とした。

車種については、代表的な分類として以下のとおり設定した。

- ・小型車(2tクラス)：最大積載量2トン以下の車両
- ・中型車(4t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(10tクラス)：中型車(4tクラス)を超える車両(トレーラー(20tクラス)を除く。)
- ・トレーラー(20t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

##### ③ 地域差

人件費や物価等の地域差を考慮し、地方運輸局等のブロック(10ブロック)単位で運賃表を策定した。

##### ④ 運賃と料金の考え方

原則として運送の役務の対価としての運賃について設定することとし、運送の役務以外の役務又は特別に生ずる費用に係る料金(積込・取卸料、附帯業務料、有料道路利用料、フェリー利用料等)については、運賃表とは別に項目のみ規定することとした。ただし、待機時間料については、30分を超える場合の30分ごとに生じる標準的な額を設定した。

##### ⑤ 元請・下請の関係

標準的な運賃の計算に当たっては、いわゆる元請事業者の備車費用等については考慮せず、実運送を行う場合に要する原価について計算を行った。

### (2) 適正原価・適正利潤

一般貨物自動車運送事業の実績等より能率的な経営を実施していると認められる運送事業者に対して各種原価等の調査を実施して得た結果(以下「原価調査結果」という。)を基に、年間・車両1両当たりの原価計算を行った。

#### ① 固定費単価

走行距離にかかわらず、事業を行う上で固定的に発生する費用として、以下の項目ごとの年間費用(車両償却費、人件費、自動車関係税、自動車関係保険料、荷役関連費、借入金利息及び間接費(固定費相当額))を積算した額を年間労働時間で除して1時間当たり固定費を算出した。

【算定式】(a~gの合計値)÷年間労働時間(約2,086時間)

##### a. 車両償却費

原価調査結果による車両の調達価格及び付属備品等の費用を合算した額を車両償却年数で除して、1年間当たりの車両償却費を算出した。

なお、車両の償却年数については、車両の購入に係る融資の返済期間、車両のリース期間、車両の修繕費の上昇の傾向等の実態を踏まえ、経営環境の維持・改善を図ることができる環境を整えるとともに、運送事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えの促進の観点から、5年を基準とした。

【算定式】(車両の調達価格+付属備品等の費用)÷車両償却年数(5年)

##### b. 人件費

所定労働時間内の人件費(以下「基準内人件費」という。)は、時給単価に対し、原価調査により得られた車格ごとの人件費格差の比率(車格差率)、一定の福利厚生費率、年間労働時間を乗じて、1年間当たりの人件費額を車格ごとに算出した。

なお、運転者の労働環境については、賃金水準が全産業平均より約1割~2割低く、労働時間が全産業平均より約2割長い現状に鑑み、「運転者の労働条件の改善」という改正法の趣旨に基づき、時給単価については全産業の平均値

## 2 国土交通省 通達② (令和2年4月24日国自貨第14号)

を基準として設定した。

また、年間労働時間については、週 40 時間の労働を前提とし、約 2,086 時間とした。

【算定式】時給単価×車格差率×(1+給与に対する福利厚生費率)×年間労働時間(約 2,086 時間)

### c. 自動車関係税

原価調査結果により、1年間当たりの自動車取得税額(自動車税環境性能割額)、自動車税額、自動車重量税額を算出した。

### d. 自動車関係保険料

原価調査結果により、1年間当たりの自動車損害賠償責任保険料、一般自動車損害保険料(任意保険料)を算出した。

### e. 荷役関連費用

原価調査結果により、1年間当たりの荷役関連の消耗品に係る費用を算出した。

### f. 借入金利息

原価調査対象事業者の実績値を用いて、1年間当たりの借入金利息額を算出した。

【算定式】ベースとなる資産(事業用固定資産額+運転資本額(営業費×4%))×他人資本構成比×金利

### g. 間接費(固定費相当額)

間接費については、施設利用料、施設賦課税、事務員等の人件費、及び自動車以外の施設等の減価償却費等を見込むものとして、原価調査の対象事業者の実績値を用いて間接費率(年間総費用額に対する割合)を算出した上で、上記固定費に対応する1年間当たりの間接費の額を算出した。

【算定式】{a~fの合計値(円/年)}÷{1-間接費率(%)}-{a~fの合計値(円/年)}

## ② 変動費単価

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

### h. 燃料費

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として、全国一律 100 円/L を基準として、1 km 当たりの燃料費を算出した。

【算定式】軽油単価(100 円/L)÷燃費

### i. オイル費

原価調査結果により、1 km 当たりのオイル費を算出した。

【算定式】{オイル単価(円/L)×オイル交換1回当たりオイル量(L)+オイル交換1回当たり工賃(円)}÷オイル交換1回当たり走行距離(km)

### j. タイヤ費

原価調査結果により、1 km 当たりのタイヤ費を算出した。

【算定式】{タイヤ単価(円/本)×タイヤ交換1回当たり交換本数(本)+タイヤ交換1回当たり工賃(円)}÷タイヤ交換1回当たり走行距離(km)

### k. 尿素水費

原価調査結果により、1 km 当たりの尿素水費を算出した。

【算定式】尿素水単価(円/L)÷尿素水1L当たり走行距離(km)

### l. 車検・修理費

原価調査結果により、1 km 当たりの車検・修理費を算出した。

【算定式】{年間車検整備費(円/年)+年間一般修理費(円/年)}÷年間走行距離(km)

### m. 間接費(変動費相当額)

上記の間接費率を用いて、上記変動費に対応する間接費額を算出した。

【算定式】{h~lの合計値(円/km)}÷{1-間接費率(%)}-{h~lの合計値(円/km)}

## ③ 基準外人件費

基準外人件費(所定労働時間外の人件費)については、労働基準法に基づき、基準内人件費×1.25により算出した。

## ④ 適正利潤

自己資本に対する適正な利潤額を元に、運送原価に対する利益率を算出した。

【算定式】

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

運送原価に対する利益率：適正利潤額÷運送原価

## (3) 運賃額の計算方法

### ① 距離制運賃額

1 運行当たりの運賃額の算出は、以下の計算式により算出した。

$$\left[ \begin{array}{l} (1 \text{ km 当たり変動費}) \times (\text{走行距離}) + \\ (1 \text{ 時間当たり固定費}) \times (\text{所要所定内労働時間}) + \\ (1 \text{ 時間当たり基準外人件費}) \times (\text{所要所定外労働時間}) \end{array} \right] \times (1 + \text{利益率})$$

1 運行当たり走行距離については、標準的な運賃を設定するに当たって、帰りが無い場合の運行においても帰路に要する必要な原価を確保することを前提と

しているため、実車キロ程（運賃表のキロ程）に2を乗じて算出した距離とした。

所要所定内労働時間については、走行時間のほか、一運行において通常発生することが想定される待機時間1時間（発地及び着地各30分間）及び通常必要となる点呼・法定点検等の運行準備に要する時間を含むこととしている（※）。

※平成11年の旧公示運賃（原価計算書の添付を要しない範囲として、平成2年の旧公示運賃を基準に上下20%の上限・下限を設定した運賃）においては、上記の時間に加えて積み込み・取卸しに要する時間についても含むこととしており、考え方が異なるため留意されたい。

また、長距離帯における時間外労働時間については、令和6年度から年間960時間の時間外労働の限度時間が設定されることを踏まえ、運行1日当たり約3.7時間が限度となるよう設定している。

なお、一定の中長距離帯においては、高速自動車国道など有料道路の走行を前提とした平均走行速度を使用して運賃額の計算を行っている。

### ② 時間制運賃額

契約する時間（8時間又は4時間）に応じて、時間制運賃を適用する場合に通常想定される1運行当たりの走行距離（以下「基礎走行距離」という。）及び基礎作業時間（8時間又は4時間）を設定した上で、基礎走行距離及び基礎作業時間の範囲内で運行する場合の運賃額（以下「基礎額」という。）を以下の式により設定した。

$$(1 \text{ km 当たり変動費}) \times (\text{基礎走行距離}) + (1 \text{ 時間当たり固定費}) \times (\text{基礎作業時間}) \times (1 + \text{利益率})$$

また、基礎走行距離を超えて運行する場合の加算額は1km当たり変動費に10kmを乗じた額に利益率を加味した額、基礎作業時間の範囲を超えて運行する場合の加算額は1時間当たり基準外人件費の額に利益率を加味した額として設定した。

なお、基礎走行距離については、時間制運賃を適用する場合における車両の走行速度の実態等を勘案し、8時間制について小型車は100km、小型車以外は130kmとし、4時間制について小型車は50km、小型車以外は60kmとした。

### ③ 待機時間料

トラック運送業において、発地又は着地における長時間に及ぶ荷待時間は、運転者の長時間労働の主な要因の一つとなっている。荷主の責により待機した時間に応じた料金を収受することで適正な対価を確保することができる環境を整えるとともに、荷待時間の削減など長時間労働の改善に向けて荷主と運送事業者が一体となった取組を進める環境を整えることを目的として、30分を超える荷待ちに係る待機時間料を設定した。

料金の算出に関しては、発地又は着地において待機時間が30分を超える場合における30分ごとの料金として、30分当たりの基準外人件費に利益率を加味して算出した。

## 2. 具体的な適用方法

標準的な運賃の設定に当たって想定している具体的な適用方法については、以下のとおりである。

### (1) 適用する運送

標準的な運賃は、一般貨物自動車運送事業者が一般的なバン型車両を貸し切って運送する場合を念頭に、距離制運賃表及び時間制運賃表の2種類の運賃表を設定している。個々の運送についていずれの運賃表を適用するかについては、運送する貨物の種類、量、距離、交通事情及び運送に付帯する荷役作業などの諸条件を勘案し、荷主との契約の中で決定することとなる（※）。

※一般的には距離制運賃表が使用される場合が多いが、時間制運賃表が適用される代表的な場合としては、例えば、①走行キロは短い、車両を時間的に拘束される場合、②大都市などの交通渋滞等によって運行効率が著しく低下する場合、③短距離を反復してピストン輸送する場合、等が考えられる。

また、標準的な運賃は、人件費や物価等の地域差を考慮し、下表のとおり各地方運輸局の管轄区域ごとに10ブロック別の運賃を設定している。運送事業者においては、運送を行う車両が配置されている営業所の所在地を管轄する各地方運輸局のブロックの運賃を参考に運賃を設定することとなる。

運輸局	管轄する都道府県
北海道	北海道
東北	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
関東	茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
北陸信越	新潟県、富山県、石川県、長野県
中部	福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
近畿	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
沖縄	沖縄県

### (2) キロ程等の計算

#### (距離制運賃表)

距離制運賃表における運送キロ程の計算は、1車1回の運送で、発地で貨物を車両に積み込んでから、着地で車両から貨物を取り卸すまでのキロ程（貨物を積載して実際に走行したキロ程）による。したがって、事業者の営業所（車庫）から荷主より指定された積込場所までの往路空車回送区間及び取卸場所から復路空車回送区間のキロ程は運送キロ程の計算の対象とならない。

なお、運送の途中において、貨物の一部を積み卸した場合は最初に積み込みを行った場所から、最後に取卸しを完了した場所までの実車キロ程によることとする。

## 2 国土交通省 通達④ (令和2年4月24日国自貨第14号)

### (時間制運賃表)

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

なお、4時間制の場合であって、午前から午後にわたる場合は、労働の実態、車両の使用効率からみて、以後の車両の使用が保証されないことを踏まえ、正午から起算した時間により加算額を計算することとしている。

### (3) 特殊車両割増

一般貨物自動車運送事業において使用される車両については、運送を行う品目や運行の形態等に応じて様々なものが存在し、車両によって原価構造が異なる場合がある。

標準的な運賃においては一般的なバン型車両を念頭に運賃表を設計しているが、同様の構造の冷蔵・冷凍車を使用する場合には原価調査の結果に基づき割増率(2割)を設定している。当該冷蔵・冷凍車割増を適用する場面としては、生鮮食料品等の貨物を冷蔵・冷凍機能を活用して運送する場面等を想定している。

また、これ以外の特殊な車両を使用する場合には、上記の計算方法も参考にしつつ、別途原価計算を行うことが望ましい。

### (4) 休日割増

標準的な運賃においては、休日割増として、人件費構成比及び法定割増率を参考に割増率(2割)を設定した。当該割増率を適用する基準運賃額は、日曜祝祭日の0時から24時の間に運送した距離に対応した運賃額となる。

### (5) 深夜・早朝割増

標準的な運賃においては、深夜・早朝割増として、人件費構成比及び法定割増率を参考に割増率(2割)を設定した。当該割増率を適用する基準運賃額は、午後10時から午前5時の間に運送した距離に対応した運賃額となる。

### (6) 待機時間料

待機時間料の設定の考え方は1.(3)③のとおり。

実際の待機時間料の算定は、荷主との間で定められた場所及び時間に車両が到着してから、荷主側の責によって30分を超えて待機した場合において30分までごとに発生した待機時間に応じた料金を収受する。運送事業者側が約束の時間前に車両を到着させるような場合は荷主側の責によらないものであることから、待機時間料の算定の対象外となる。

なお、時間制運賃表の適用時における待機時間料については、原則として、基礎作業時間に係る基礎額及び基礎作業時間を超えた場合の加算額において収受することを想定している。

また、予め距離制運賃表を適用することとしていた運送において、予期せぬ渋滞等により運行が長期化し、追加的に人件費等の費用が生じるような場合については、原則として待機時間料の対象とはならないものであるが、荷主との合意を前提に、

待機時間料に準じて追加的に料金を収受することや、事後的に時間制運賃表により精算を行うこと等を妨げるものではない。

### (7) 積込料、取卸料、附帯業務料

標準的な運賃は、運送の役務に係る原価を前提として計算していることから、運送以外の役務として別途積込み、取卸しその他荷造り、仕分け、検収・検品等の附帯業務を行った場合には、運賃とは別にこれらに係る料金を収受する必要がある。

積込み、取卸しその他附帯業務に係る具体的な料金については、その作業・業務の内容に応じて要するコストが様々であるため、運送事業者において、適切に設定を行う必要がある。具体の設定方法の例としては、上記待機時間料の設定も参考に、一定の人件費を基準として、作業の内容に応じて付加的に要する費用等を加味する手法などが考えられる。

### (8) 実費

有料道路利用料、フェリー利用料等については、運賃とは別に実費として収受することとしている。

なお、旅費(運転者の宿泊費)のうち通常想定される平均的な額については、標準的な運賃の設定に当たって間接費額の計算の一環として原価に算入している。ただし、宿泊を伴う長距離運行が恒常的に発生する場合など標準的な程度を超えて旅費が発生する場合においては、これを超える部分を実費として収受することは差し支えない。

### (9) 燃料サーチャージ

告示Ⅶに規定する燃料サーチャージについては、別添のとおりとする。

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100円として算出していることから、燃料サーチャージの基準価格も100円として設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成24年5月16日最終改定)も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

### (10) その他

標準的な運賃の設定に当たって想定している主な適用方法は上記のとおりであるが、従来の商慣習上、運送に一定の資格や措置を要する場合など、個々の運送の実情によるコストの変動に応じて、上記に含まれない運賃計算方法の特例や、各種割増(※)・割引等が行われる場合がある。運送事業者においては、自ら行う運送の実態等に応じて適切な運賃表の適用方法を設定する必要がある。

※例：品目割増、特大品割増、冬期割増、悪路割増等

### 3. 標準的な運賃の活用に係る手続

標準的な運賃は、運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示すものであることから、運送事業者がこれを活用するに当たっては、上記の原価及び利潤の考え方を参考としつつ、自らの運行実態等を踏まえて事業に係る原価及び利潤を計算した上で、実際に適用する運賃及び料金を設定し、運賃及び料金の種類、額並びに適用方法等について所定の届出を行う必要がある。また、原価の計算については、「原価計算要領について（平成6年自貨第12号）」も参考にされたい。

なお、標準的な運賃と同様の運賃を設定する場合には、運賃と料金とを区分して收受する旨が定められた運送約款として、独自に認可を受けた約款又は標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号。平成31年3月8日最終改正）を使用し、運賃及び料金と併せて掲示を行う必要がある。

### 4. 行政処分等との関係

標準的な運賃は、運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示すものであり、標準的な運賃と異なる運賃を收受したのみをもって罰則が科されるなどペナルティを伴うものでない。

しかしながら、運送事業者において、社会保険に加入せず不当に原価を抑えて事業を行うなどの法令違反が確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年国自安第73号・国自貨第77号・国自整第67号）」による行政処分を行う。

また、荷主が一方的に、設定した運賃額より低い運賃で運送委託等を行う等により、下請法・独占禁止法に違反する場合には、これらの法律に基づく処分の対象となるほか、不当に低い運賃額の支払いが運送事業者における過労運転・過積載運行を招くなど、荷主の行為が運送事業者の法令違反の原因となるおそれがある場合には、関係行政機関の長と連携し、法附則第1条の2による荷主への働きかけ等を行う。

別添

#### 燃料サーチャージについて

1. 以下の算出方法による。

基準価格：100.0円 スタンド価格による。

改訂する刻み幅：5.0円

改定条件：改定の刻み幅5.0円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。

廃止条件：軽油価格が100.0円/Lを下回った時点で、翌月から廃止する。

計算式：（距離制運賃）

走行距離(km) ÷ 燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L)

（時間制運賃）

平均走行距離(km) ÷ 燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L)

2. 燃料サーチャージの改定条件と算出上の上昇額テーブルは下表のとおり。

調達している軽油価格	燃料サーチャージ 算出上の代表価格	上昇額
基準価格	100.00 円	—
～ 100.00 円	廃止	
100.00 超 ～ 105.00 円	102.50 円	2.5 円
105.00 超 ～ 110.00 円	107.50 円	7.5 円
110.00 超 ～ 115.00 円	112.50 円	12.5 円
115.00 超 ～ 120.00 円	117.50 円	17.5 円
120.00 超 ～ 125.00 円	122.50 円	22.5 円
125.00 超 ～ 130.00 円	127.50 円	27.5 円
130.00 超 ～ 135.00 円	132.50 円	32.5 円
135.00 超 ～ 140.00 円	137.50 円	37.5 円
140.00 超 ～ 145.00 円	142.50 円	42.5 円
145.00 超 ～ 150.00 円	147.50 円	47.5 円
150.00 超 ～ 155.00 円	152.50 円	52.5 円
155.00 超 ～ 160.00 円	157.50 円	57.5 円
160.00 超 ～ 165.00 円	162.50 円	62.5 円
165.00 超 ～ 170.00 円	167.50 円	67.5 円
170.00 超 ～ 175.00 円	172.50 円	72.5 円
175.00 超 ～ 180.00 円	177.50 円	77.5 円
180.00 超 ～ 185.00 円	182.50 円	82.5 円

※ 代表価格は、刻み幅の0.5倍の額を基準価格に加算した額とした。

※ 上昇額は、（代表価格－基準価格）とした。

3. サーチャージ額算出のための車両燃費は以下のとおり。

車種	燃費
小型車 (2 t クラス)	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

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。

メモ

# 事業者のみなさまから寄せられる よくある質問をご紹介します



標準的な運賃の基礎データの  
主なポイントを教えてください。

- 標準的な運賃の算出上の考え方における主なポイントは以下のとおりです。
  - ①人件費として**全産業平均の単価**を使用
  - ②車両の償却年数を**5年**で設定
  - ③年間稼働時間を**全産業平均の労働時間約 2,086 時間（残業ゼロの労働時間）**程度に設定
  - ④実車率を**50%**（帰り荷が無く車庫へ戻ること）で設定
  - ⑤適正利潤（1台／年当たり）として、固定費・変動費に対して、**利益率が年 2.7%**で設定
- 詳細は、国土交通省ホームページや全日本トラック協会ホームページをご確認ください。

全日本トラック協会 標準的な運賃



今まで、自社で原価計算を行い、標準的な運賃より高い水準の運賃を設定し、届け出ています。今回の標準的な運賃は改めて届け出る必要があるのでしょうか？

- 自社の運賃と標準的な運賃を比較し、自社の設定運賃を継続することが望ましい場合は、改めて標準的な運賃を届け出る必要はありません。



複数の運輸局に営業所がある場合は、それぞれの運輸局で届出が必要でしょうか？

- 営業所のある運輸局を適用地域として、届出書にチェックを入れてください。
- 届出書は、代表する営業所（例えば、本社）が所在する運輸局長宛てに作成します。**それぞれの運輸局ごとに作成の必要はありません。**
- 代表する営業所が所在する運輸支局へ3部提出してください。
- 運輸支局への持参による届出の他、郵送による届出も可能です。



距離制運賃と時間制運賃は、どのような輸送で使い分ければよいのでしょうか？

- 距離制運賃は、1運行を単位とする輸送や到着地からの帰り荷等がない運送、2日間以上を要する運送等の場合を想定しています。
- 時間制運賃は、ミルクラン方式による輸送、附带作業が多い運送など、「短い走行距離に対して長い拘束時間となる」運送を想定しています。
- 自社の運送形態にあった適切なものを適用しましょう。



運賃料金適用方には事業者が独自に数字を記載する箇所がいくつかありますが、どのような数値を記載すればよいのでしょうか？

- 運賃料金適用方の数値は、各事業者における原価計算に基づき算出された運賃料金にあわせ、各事業者の実情に応じた割増・割引率や上限下限の幅、料金等の数値を記載してください。
- 国土交通省平成 11 年適用方を別冊の中にご用意していますので、そちらもご参考にしてください。
- 積込料及び取卸料は、平成 29 年 11 月の標準貨物自動車運送約款の改正の際に届出をした数値を使うこともできます。



荷主毎に運賃が異なる場合の届出方法はどのように行えばよいのでしょうか？

- ひとつの例として、「標準的な運賃」を届出し、荷主に応じた運賃料金の設定が可能となるように運賃料金適用方に割増、割引、上限下限の幅、料金を設定します。
- 届出した標準的な運賃を基礎に、取引先ごとに個別の運賃を提示することで対応することができます。



現在、取引先と契約している運賃はどうなるのでしょうか？

- 標準的な運賃を届出した場合でも、運賃料金適用方に定める「4. 運賃計算の方法」において「上限下限の幅（幅運賃）」を設定し、その範囲内に現在の運賃をおくことで、現在の運賃を継続することができます。



荷主は標準的な運賃を知っているのでしょうか？

- 全日本トラック協会と国土交通省との連名で、荷主企業・荷主の業界団体等に対して文書・パンフレットを送付したほか、荷主業界紙や一般紙に新聞広告を掲載し、周知に努めています。
- また、今後はインターネット広告を行うなど、様々なツールを使って幅広く周知を行います。



（出所）『今すぐわかる「標準的な運賃」』（全日本トラック協会）