

「標準的な運賃」の見直しについて

令和 6 年 1 月 2 5 日
物流 ・ 自動車 局
貨 物 流 通 事 業 課

1. 前回ご指摘いただいた事項についてP. 2
2. 令和2年答申の要望事項への回答について ...P. 7
3. 物流革新に向けた政策パッケージの進捗状況
についてP. 10

1. 前回ご指摘いただいた事項について

「標準的な運賃」の原価算定方法 (小型車～トレーラーの全国平均値)

【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 ⇒ 12,716,125 円
	付属備品等の費用	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	267,703 ⇒ 330,803 円
	車両償却年数	事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えを促すとともに、経営環境の維持・改善を図る政策的観点から、車両の償却年数は5年で設定	5 年
	算定式	$((12,716,125円 + 330,803円) - 1円(※)) \div 5年$ ※会計上の備忘価額として考慮	
			2,220,308 ⇒ 2,609,385 円
人件費	時給(所定内)	令和4年賃金構造基本統計調査 ※運輸局ブロックごとの時給は、ブロック内の各都府県ごとの労働者数を考慮し、加重平均により算定	2,510 ⇒ 2,508 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	$2,336円 \times 1.17 \times 2,086時間$	
			6,102,364 ⇒ 6,121,075 円
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
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
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	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
	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	$751,244,761円 \times 63.05\% \times 1.60\% \div 89.4両$ ※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	
			8,841,392 ⇒ 9,240,551 円
固定費合計			

「標準的な運賃」の原価算定方法 (中型車の全国平均値)

【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	6,983,294 ⇒ 8,146,013 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	288,043 ⇒ 348,931 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	((8,146,013円 + 348,931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)	令和4年賃金構造基本統計調査 ※運輸局ブロックごとの時給は、ブロック内の各都府県ごとの労働者数を考慮し、加重平均により算定	2,340 ⇒ 2,336 円
	福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会)	16.6 ⇒ 17.0 %
	年間労働時間	週40時間を前提	2,086 時間
	算定式	2,336円 × 1.17 × 2,086時間	
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)	86,572 ⇒ 73,638円
	自動車税(種別割)	原価調査結果により設定(全国平均値)	12,840 ⇒ 12,611 円
	自動車重量税	原価調査結果により設定(全国平均値)	20,652 ⇒ 21,589 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)	39,102 ⇒ 38,254 円
	任意保険	原価調査結果により設定(全国平均値)	126,014 ⇒ 120,425 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	48,109 ⇒ 32,956 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 ⇒ 751,244,761 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 = 84,812(A) ※車格ごとの計算時は、4車種の車両価格に応じた換算比率を乗じて算出 今回調査結果における車両の調達価格: 小型5,331,860(B)、中型8,146,013(C)、大型15,553,608(D)、トレーラー21,833,019(E) $A \times 4 \times C \div (B + C + D + E) = 84,812 \times 4 \times 8,146,013 \div 50,864,500 = 54,331$	
固定費合計			7,505,758 ⇒ 7,754,311 円

「標準的な運賃」の原価算定方法 (小型車～トレーラーの全国平均値)

【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 ⇒ 120 円	
	燃費	原価調査結果により設定 (全国平均値)	5.1 ⇒ 4.48 km/ℓ	
	算出式	120円 ÷ 4.48km/ℓ		
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	
	1回当りオイル量	原価調査結果により設定 (全国平均値)	20.1 ⇒ 21.6 ℓ	
	オイル交換1回分の工賃	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	4,385 ⇒ 5,130 円	
	オイル交換走行距離	原価調査結果により設定 (全国平均値)	27,809 ⇒ 26,518 km	
	算定式	(585.5円 × 21.6ℓ + 5,130円) ÷ 26,518km		
タイヤ費	タイヤ1本当り費用	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	33,103 ⇒ 36,955 円	
	タイヤ交換本数	原価調査結果により設定 (全国平均値)	9.5 ⇒ 10.2 本	
	タイヤ交換1回分の工賃	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	23,023 ⇒ 18,082 円	
	タイヤ交換走行距離	原価調査結果により設定 (全国平均値)	75,394 ⇒ 67,668 km	
	算出式	(36,955円 × 10.2本 + 18,082円) ÷ 67,668km		
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	
	1ℓ当り走行距離	原価調査結果により設定 (全国平均値)	167 ⇒ 334 km	
	算定式	95.4円 ÷ 334km		
車検・修理費	年間車検整備費	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	231,881 ⇒ 265,112 円	
	年間一般修理費	原価調査結果の値 × 地域物価指数により設定	169,344 ⇒ 199,070 円	
	次回車検・修理までの走行距離	原価調査結果により設定 (全国平均値)	70,215 ⇒ 71,728km	
	算出式	(265,112円 + 199,070円) ÷ 71,728km		
			変動費合計	30.7 ⇒ 40.1 円

「標準的な運賃」の原価算定方法 (中型車の全国平均値)

【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 ⇒ 120 円	
	燃費	原価調査結果により設定 (全国平均値)	5.91 ⇒ 6.19 km/ℓ	
	算出式	120円 ÷ 6.19km/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	408.8 ⇒ 585.5 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)	12.2 ⇒ 12.3 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	3,640 ⇒ 4,454 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)	22,346 ⇒ 22,665 km	
	算定式	(585.5円 × 12.3ℓ + 4,454円) ÷ 22,665km		
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	22,058 ⇒ 23,791 円	
	タイヤ交換本数	原価調査結果により設定 (全国平均値)	6.2 ⇒ 6.0 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	14,152 ⇒ 9,176 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)	74,824 ⇒ 64,415 km	
	算出式	(23,791円 × 6.0本 + 9,176円) ÷ 64,415km		
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	79.8 ⇒ 95.4 円	
	1ℓ当り走行距離	原価調査結果により設定 (全国平均値)	178.5 ⇒ 430.9 km	
	算定式	95.4円 ÷ 430.9km		
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	167,663 ⇒ 172,096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	125,404 ⇒ 117,018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)	66,172 ⇒ 50,801km	
	算出式	(172,096円 + 117,018円) ÷ 50,801km		
			変動費合計	24.1 ⇒ 28.2 円

2. 令和2年答申の要望事項への回答について

令和2年答申の要望事項への回答について

(1) 標準的な運賃について、中小事業者においても運賃の再検証や荷主に対する交渉力の強化に活用できるよう、具体的な算出方法等について出来るだけ早期にわかりやすく丁寧に解説する等、事業者に対して必要な指導・助言を行うこと。

【トラック事業者向け】標準的な運賃の活用促進に向けた解説書

- トラック事業者向けに、**標準的な運賃の主旨・目的から、実際の活用にあたって必要な諸手続までわかりやすくまとめた解説書**を(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- 本解説書を使用した事業者向け説明会を**全国で実施**



【解説書の主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の活用に係る諸手続
- ◆ 運賃料金適用方の解説

【荷主向け】標準的な運賃の活用促進に向けたリーフレット

- 荷主向けに、**標準的な運賃の概要についてわかりやすくまとめたリーフレット**を(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- リーフレットを**荷主約46,000者**に送付



【リーフレットの主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要

令和2年答申の要望事項への回答について

(2) 標準的な運賃による効果が、下請事業者やドライバーに対しても還元されるよう、事業者の取組を定期的に評価・分析し、その結果を踏まえて必要な措置を講じること。

【回答】

- 標準的な運賃の浸透状況や実際の契約額との乖離状況について、調査を実施している。
- 最新の調査においては、標準的な運賃の8割以上の額を収受できた契約の数は、1年前に比べて、35%から45%に増加。
- このため、標準的な運賃の引上げ、トラックGメンによる悪質荷主の監視・指導強化等を図るとともに、賃上げ原資である適正運賃の収受を図る措置の法制化に取り組んでいる。

(3) 関係省庁とも連携し持続可能な物流の実現のために、荷主の理解と協力が得られるよう、あらゆる手段を講じて直接働きかけるとともに、トラック運送業の取組に対する国民の理解促進に努める等、トラック運送業における労働条件の改善に資する必要な取組を行うこと。

【回答】

- これまで、トラックドライバーの処遇改善を図る観点から、標準的な運賃を創設し、その周知・浸透を図るとともに、荷主に対する要請等を継続して行ってきた。
- こうした取組を加速化するため、昨年6月に、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、このうち、特に緊急的に取り組む対策については、「物流革新緊急パッケージ」として取りまとめたところ。
- その中で、標準的な運賃の引上げ、トラックGメンによる悪質荷主・指導強化等を図るとともに、構造的な対策として、
 - ・荷主への荷待ち時間削減等の取組の義務付けや、
 - ・元請事業者への多重下請構造是正に向けた運送体制可視化の義務付け、など、労働時間縮減と賃上げ原資確保を同時に図る措置の法制化にも取り組んでいる。

3. 物流革新に向けた政策パッケージの 進捗状況について

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

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

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化^(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

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

(2) 物流の効率化

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

(3) 荷主・消費者の行動変容

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

2. 施策の効果（2024年度分）

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

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

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

速やかに実施

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

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

物流革新緊急パッケージのポイント

1. 物流の効率化（1）

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

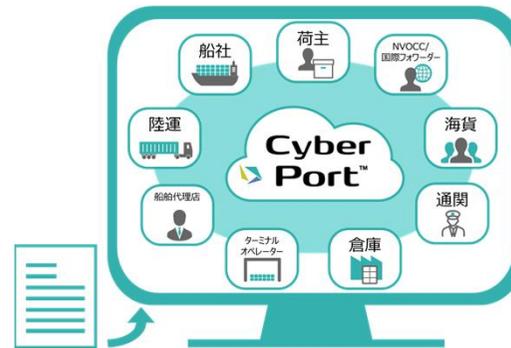
【自動フォークリフト】

【AGV・ピッキングロボット】

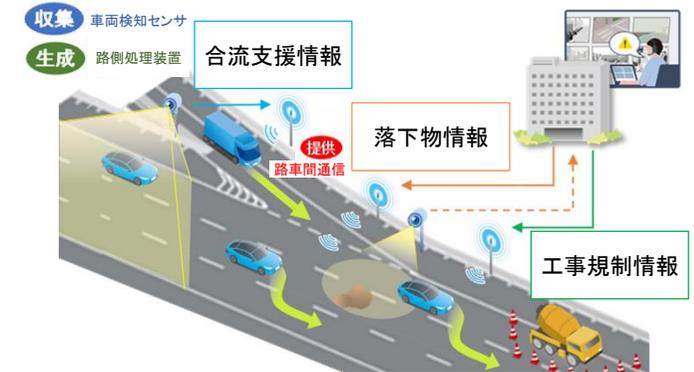


港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



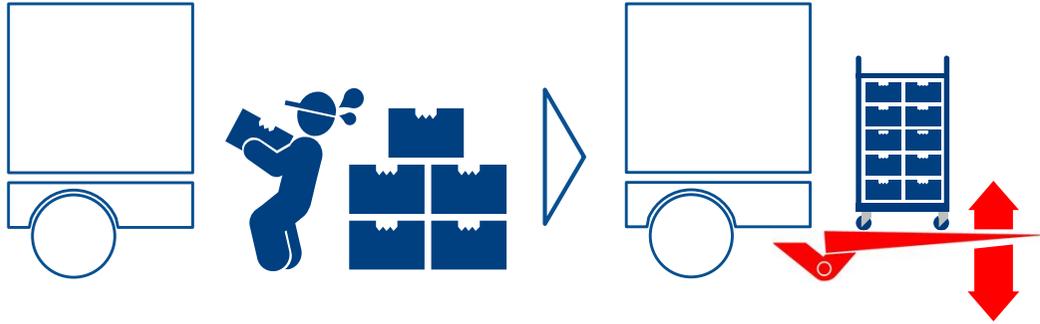
コンテナ大型化の推進



1. 物流の効率化（2）

○ トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

テールゲートリフター等、
荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化



大型・けん引免許取得等のトラック運転手のスキルアップ支援



○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

農産品等の流通網の強化

モーダルシフト等に対応するための
港湾施設の整備等

高規格道路整備等による物流ネットワークの強化や
SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等

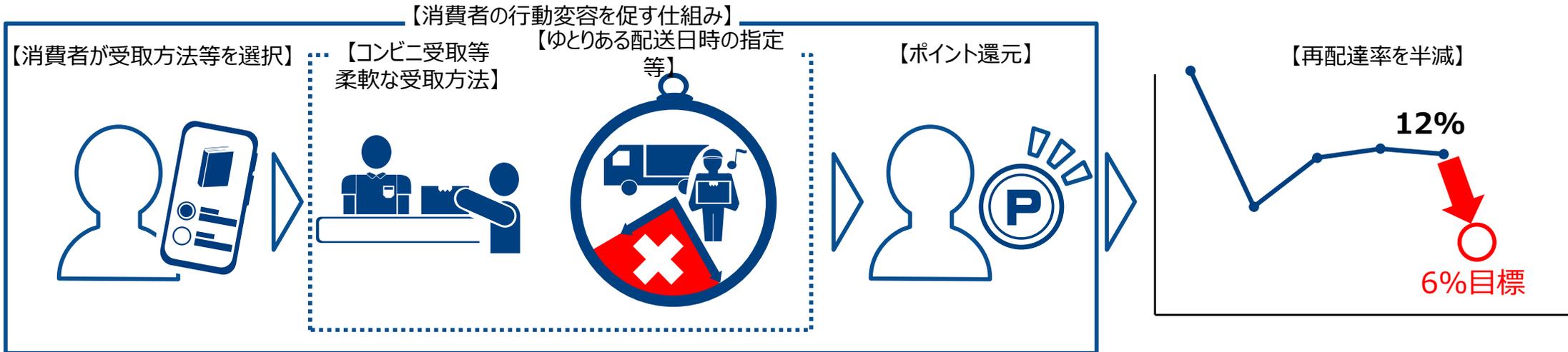


- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率の半減に向けた緊急的な取組

ポイント還元を通じた消費者の行動変容を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業



○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○ トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

○ 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発注する際の手数料の水準を提示して、引き上げ

○ 適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

物流革新に向けた政策パッケージ関係予算（物流・自動車局）

令和5年6月の「物流革新に向けた政策パッケージ」及び10月の「物流革新緊急パッケージ」に基づく抜本的・総合的な対策を図る。

	R5補正 + R6当初案
一般会計	160億円
財政投融资	322億円
自動車安全特別会計	8.6億円

① 物流の効率化

（R5補正：一般会計112億円+財政投融资200億円、R6当初案：一般会計1.3億円+財政投融资122億円+自動車安全特別会計8.6億円）

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



【モーダルシフトの推進】



【物流拠点の機能強化】



【物流標準化の促進】



【物流GXの推進】



② 荷主・消費者の行動変容

（R5補正：一般会計45億円）

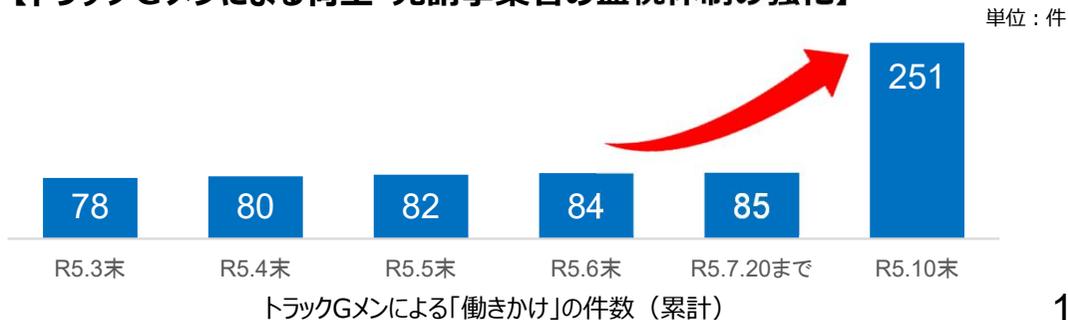
【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】



③ 商慣行の見直し

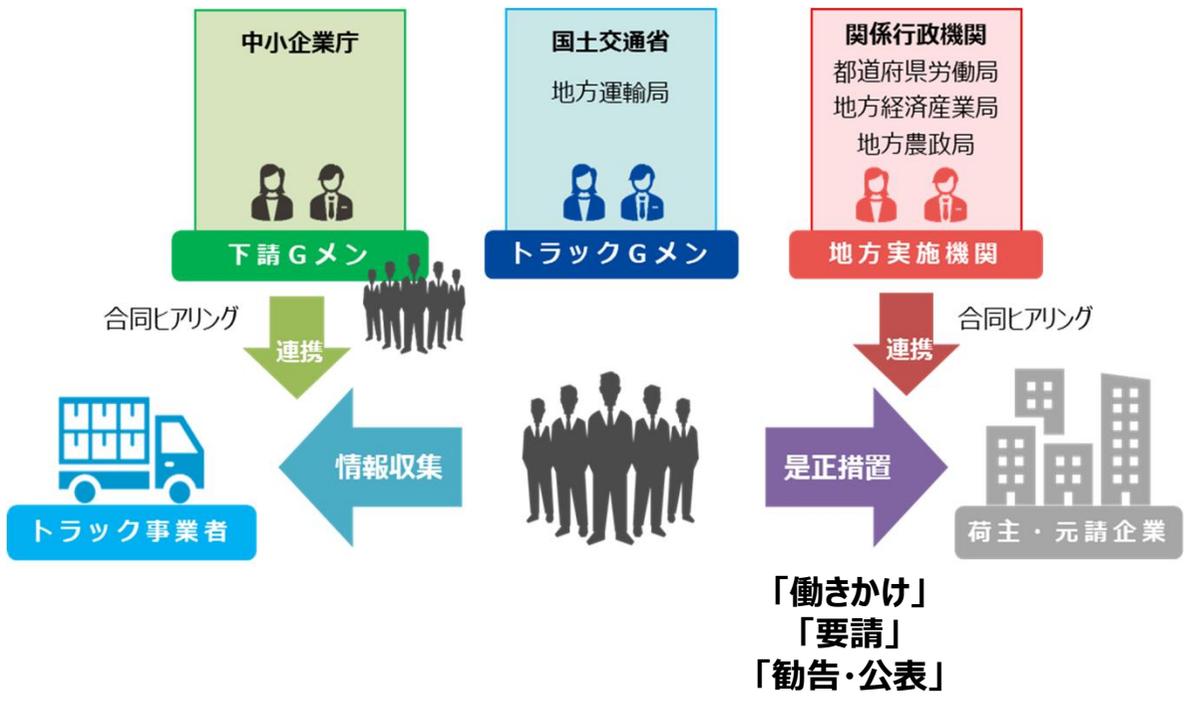
（R5補正：一般会計2億円、R6当初案：一般会計0.3億円）

【トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化】



- 「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月）に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置（令和5年7月）。
- トラック事業者への**プッシュ型情報収集**や、適正取引を阻害する疑いのある**荷主・元請事業者への是正措置**（貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」）により、**悪質な荷主・元請事業者を監視・指導**。
- **令和5年11月・12月を「集中監視月間」と**位置づけ、関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対する**「要請」「勧告・公表」を徹底**。これにより、ドライバーの**労働条件改善**や**取引適正化**の加速化を図る。

トラックGメンによる悪質荷主等への監視・指導



集中監視月間（11月・12月）

荷主の違反原因行為を、全トラック事業者を対象に調査 → 集中監視月間に「要請」「勧告・公表」を集中実施

トラックGメンの活動実績

月当たりの「働きかけ」「要請」平均実施件数
 Gメン発足前 月1.8件 → Gメン発足後 月57件

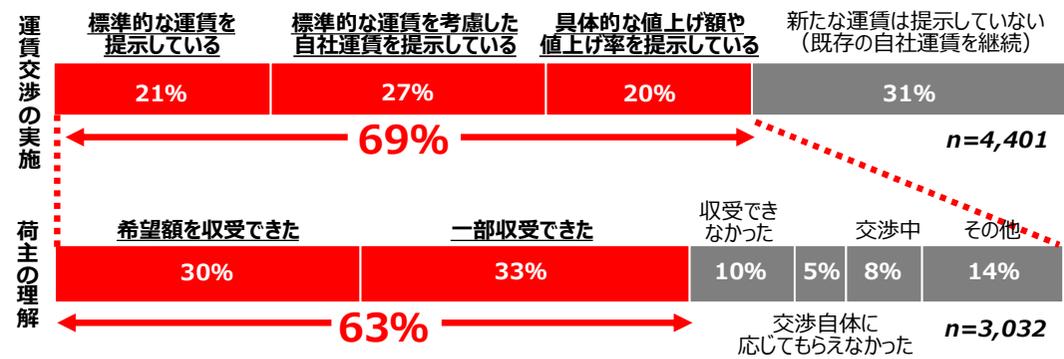
「標準的な運賃」等の見直しについて

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

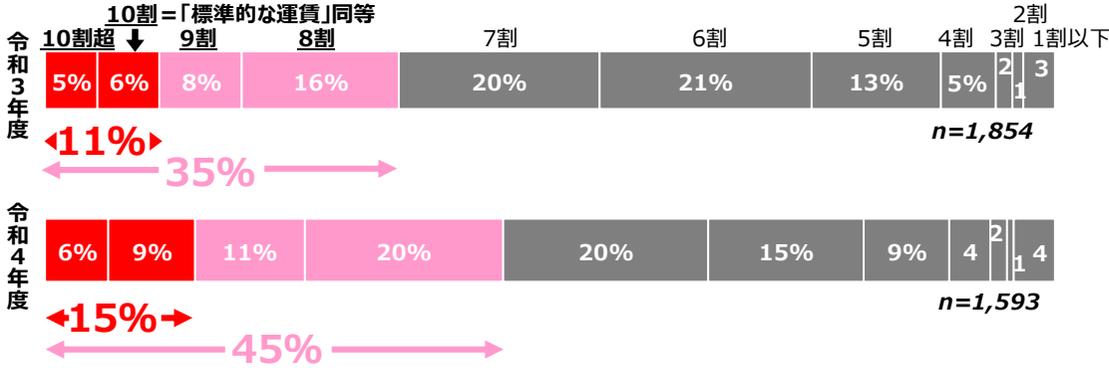
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的な運賃」の活用状況

＜標準的な運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的な運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

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

見直しに向けたスケジュール

- 令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
- 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
- 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）

⇒令和6年1月以降、運輸審議会への諮問等を経て、「標準的な運賃」及び「標準運送約款」を改正

「標準的な運賃」等の見直しのポイント

- 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（令和5年12月15日）

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**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

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

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4セラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を受受**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%を別に收受）を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

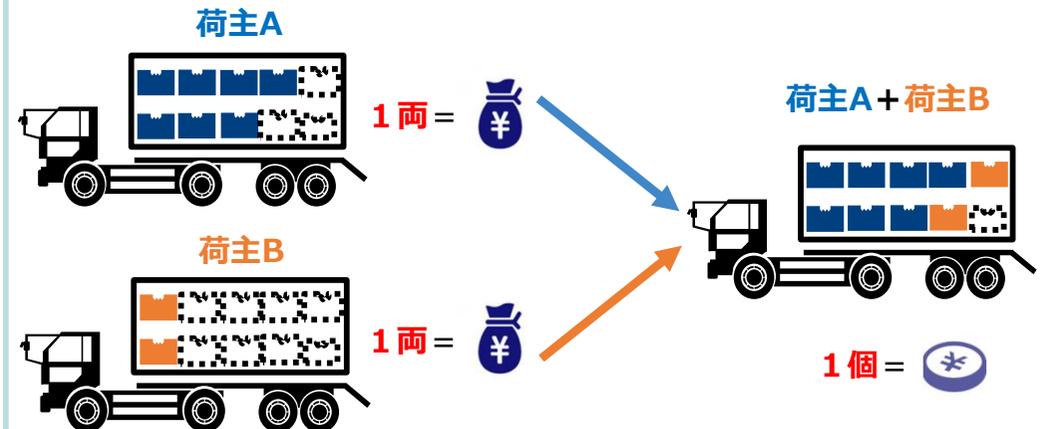
<契約条件の明確化>

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

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、**「個建運賃」を設定**【運賃】



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

<その他>

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

2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成状況【令和5年12月26日時点】

「業界・分野別に、物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成し、政府においても年内目途に公表する。」

【参考】「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)

同日付けで、「**物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者ガイドライン**」(経産省、農水省、国交省)を公表。

荷主・物流業界に対して、**ガイドラインに従った取組を強く要請**するとともに、**業界・分野別の自主行動計画の作成を呼びかけ**。

荷主・物流業界において、**12月26日時点で103団体・事業者が「自主行動計画」を作成しており、政府として公表** ※

〈自主行動計画作成済の団体〉

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

※今後、新たに作成される自主行動計画については随時、HPに追加

物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン(概要)

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- 荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- 荷待ち・荷役作業等時間
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- 物流管理統括者の選定
- 物流の改善提案と協力
- 運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- 予約受付システムの導入
- パレット等の活用
- 検品の効率化・検品水準の適正化
- 物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- 共同輸配送の推進等による積載率の向上
- 荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- 出荷に合わせた生産・荷造り等
- 運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- 出荷情報等の事前提供
- 物流コストの可視化
- 発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- 納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- 発注の適正化
- 巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- | | |
|------------|----------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| 業務時間の把握・分析 | 荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| 長時間労働の抑制 | トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| 運送契約の書面化 等 | 「標準的な運賃」の積極的な活用 |

(2) 実施することが推奨される事項

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| 物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | 倉庫内業務の効率化 |
| 賃金水準向上 | モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | 作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

2024年通常国会における法制化の検討

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 主な課題は、荷待ち・荷役時間の削減、一人当たり輸送量の向上、多重下請構造の是正等による**物流の生産性向上**と、これを通じた**適正運賃の収受**と**ドライバーの賃上げ**。
- **荷主・物流事業者、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向け、2024年通常国会における法制化を推進。

《2023.6.2「物流革新に向けた政策パッケージ」の項目》

※着色部は法制化検討事項

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減
- ② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正
- ④ トラックGメン（仮称）の設置等
- ⑤ 担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

- ⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進
- ② 物流GXの推進
- ③ 物流DXの推進
- ④ 物流標準化の推進
- ⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容
- ② 荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達率「半減」を含む再配達削減
- ⑤ 物流に係る広報の推進