

「標準的な運賃」・「標準運送約款」の 見直しに向けた論点整理

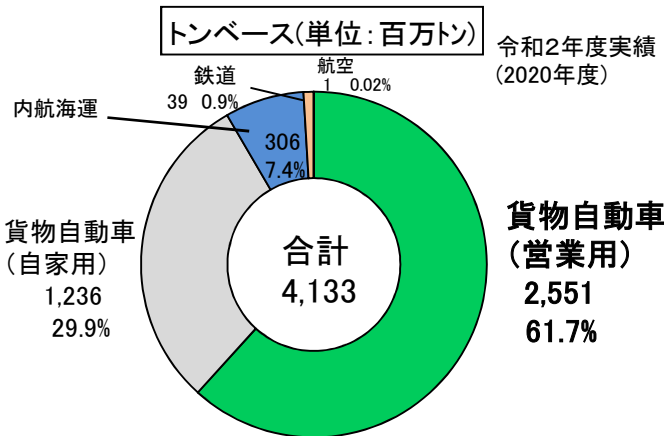
令和 5 年 8 月 3 0 日
国土交通省自動車局貨物課

1. トラック運送業をとりまく現状	P. 3
2. 2024年問題への対応	P. 10
3. 主な論点		
(1) 標準的な運賃	P. 23
(2) 標準運送約款	P. 36

1.トラック運送業をとりまく現状

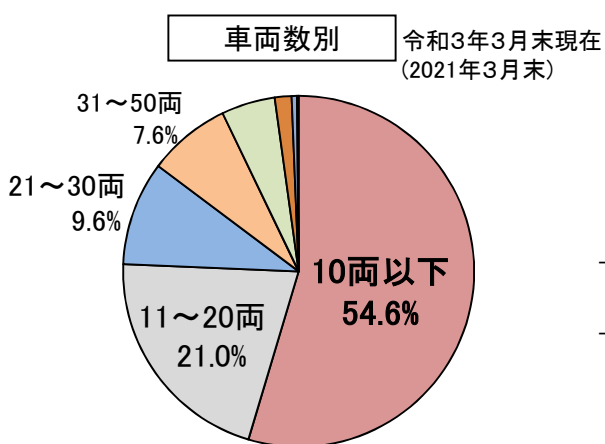
国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約41億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



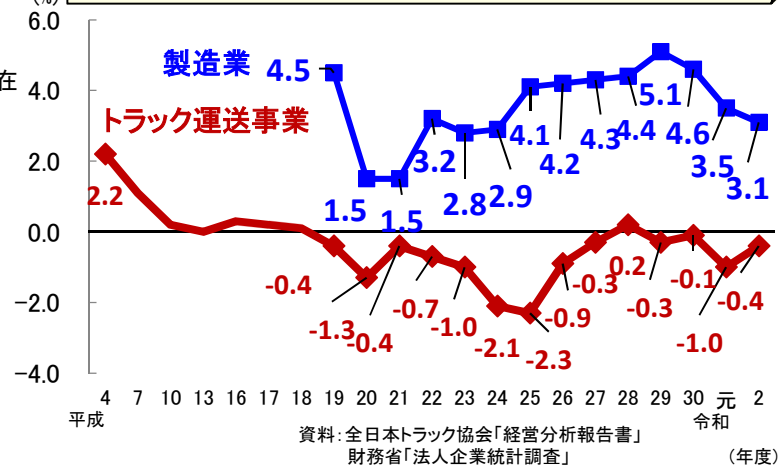
トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が半数以上を占める。

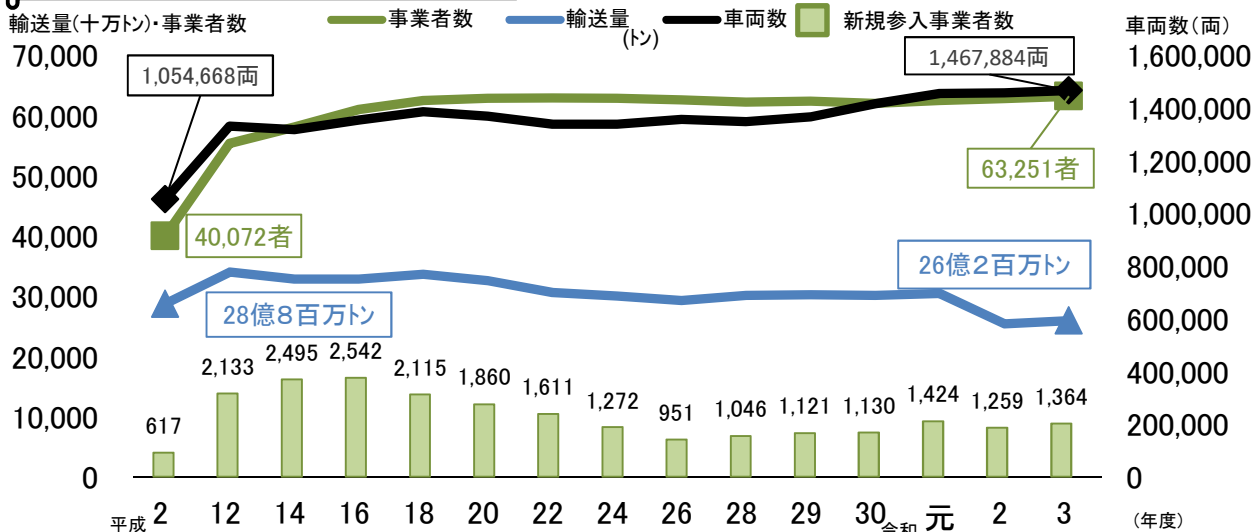


営業利益率の推移

製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降、ほとんどの年で赤字となっている。

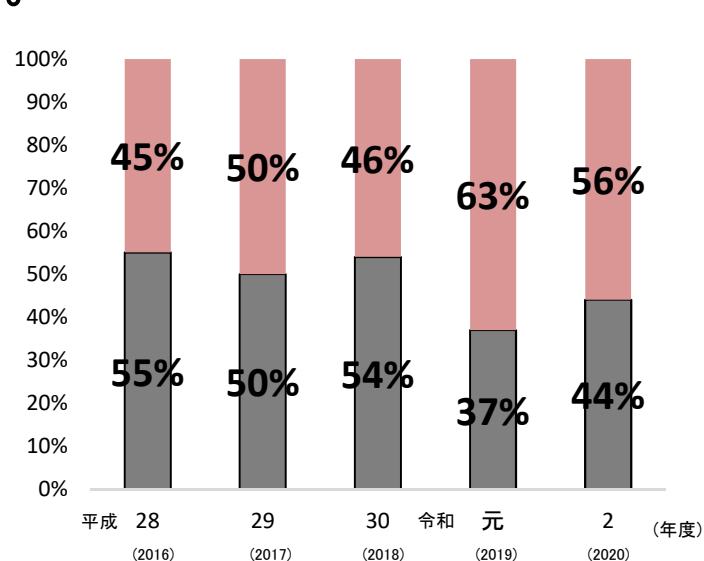


事業者数・車両数・輸送量の推移



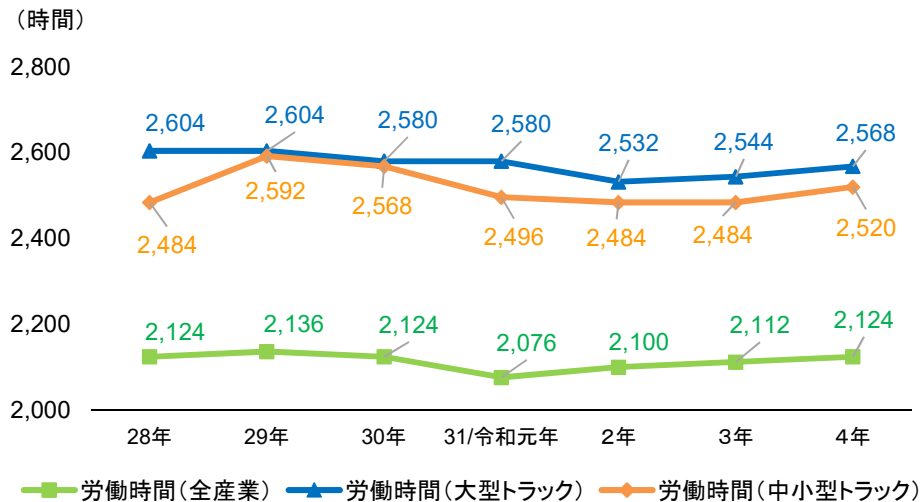
平成2~令和3年度の間、新規参入事業者数55,068者、退出事業者数31,889者、事業者増加数23,179者

赤字企業割合の推移

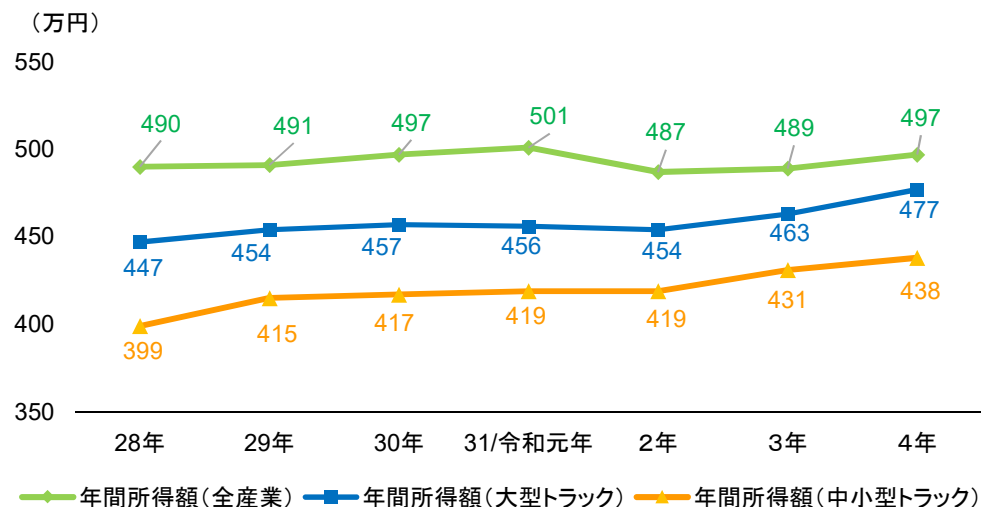


※輸送量は平成22年に調査・集計方法に変更があったことから、数値の連続性を図るため接続係数を設定し算出

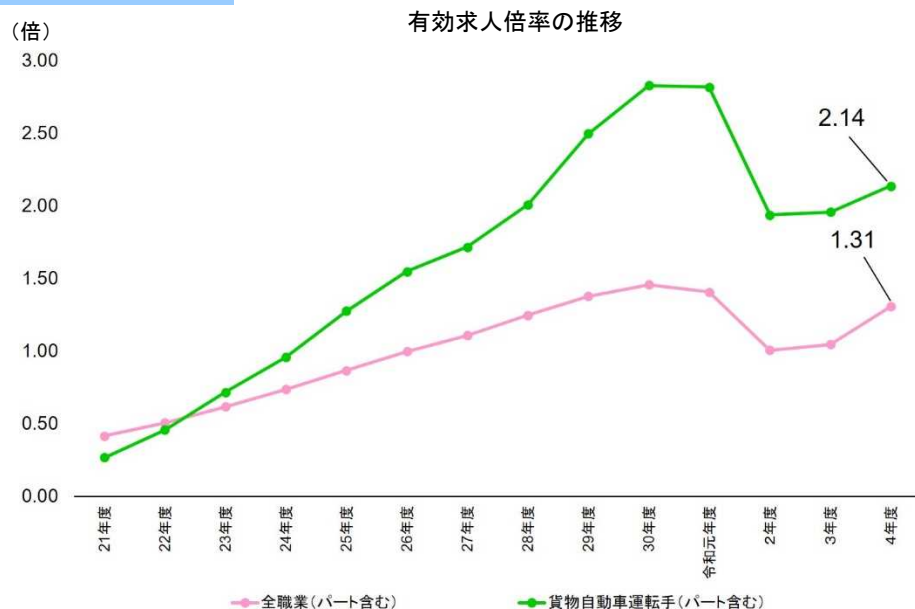
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



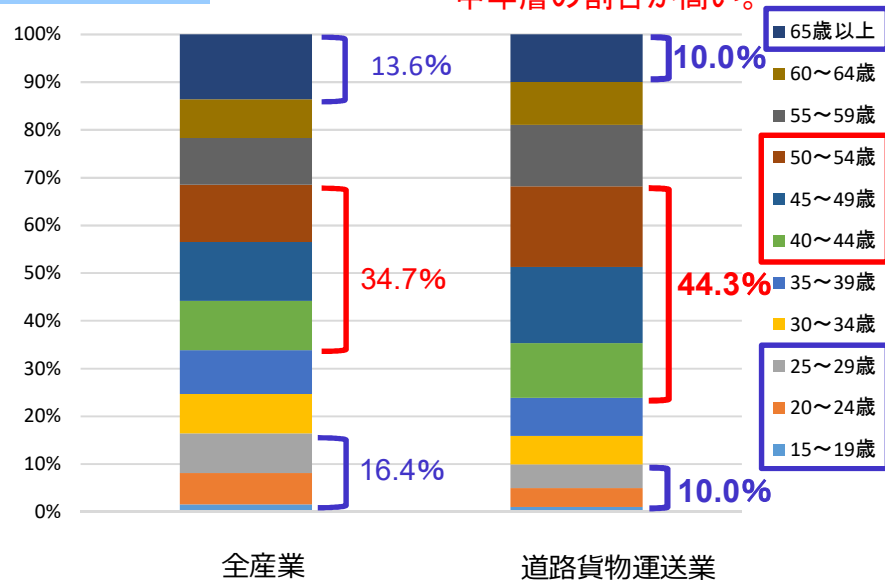
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

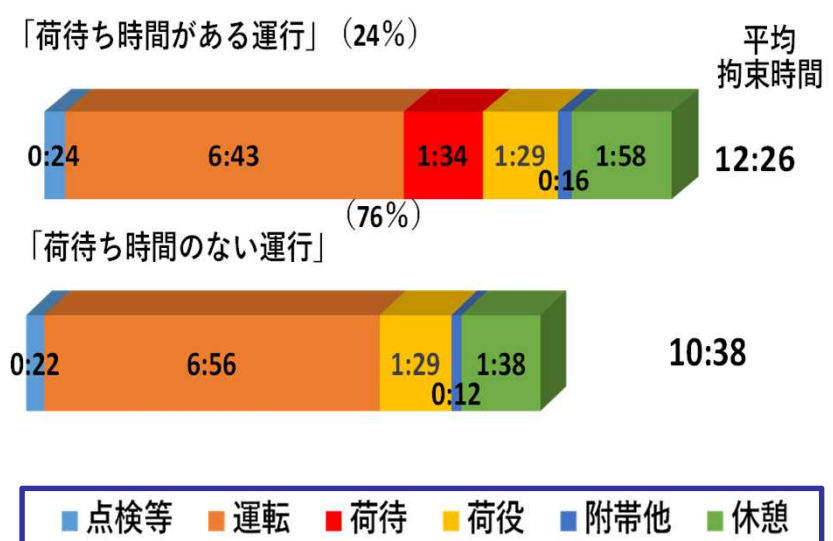


④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。

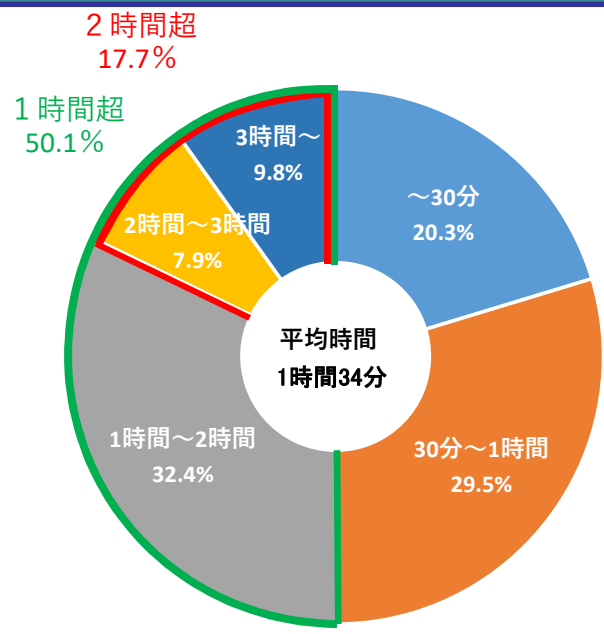


- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

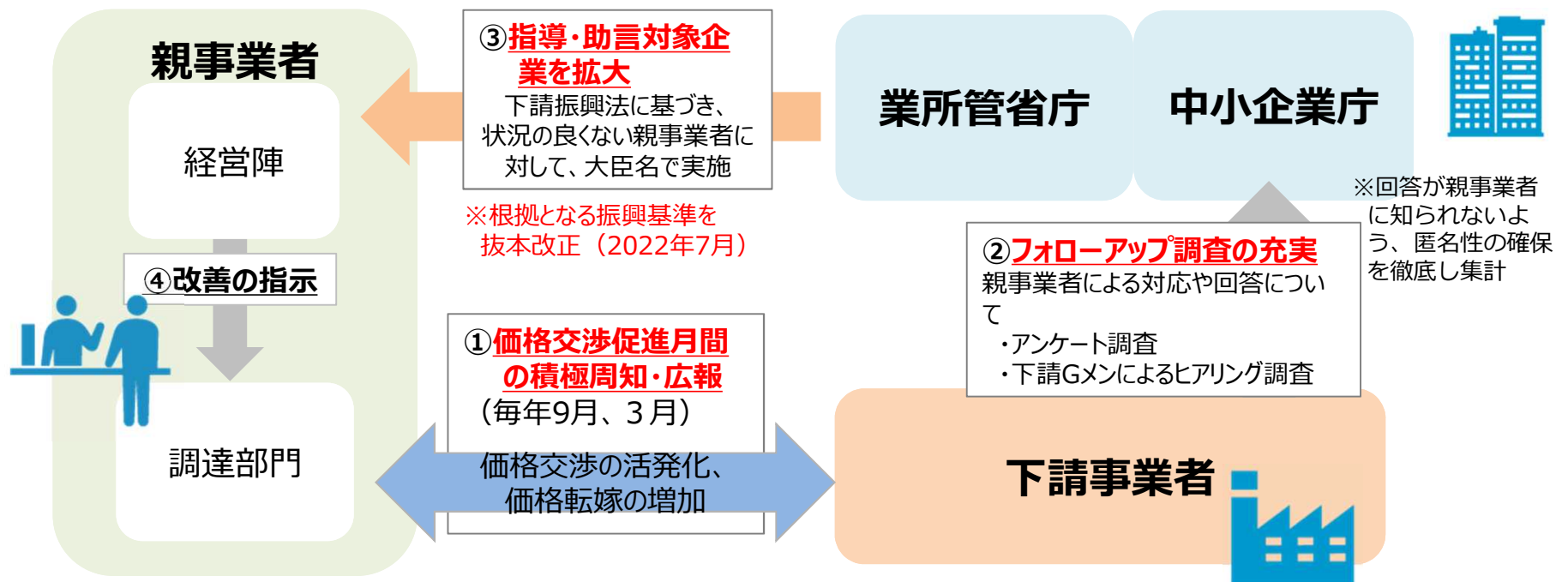
平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

	現 行	改正後
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>令和6年4月～</p> <p>【1日あたり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 長距離運行は週2回まで16時間 <p>※ 14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

価格交渉促進月間の実施と改善のサイクル強化

- 毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」とし、実際に交渉や転嫁が出来たか、下請事業者からのフォローアップ調査を実施。
- フォローアップ調査の結果を踏まえ、下請中小企業からの価格交渉/転嫁についての評価が芳しくない親事業者に対し、2022年2月に初めて、業所管の大臣名で、指導・助言を実施。
⇒ 指導・助言を受けた経営陣の認識が改まり、調達部門に改善指示する例も。
- 価格交渉の実施と改善サイクルの強化で、交渉と転嫁が定期的になされる取引慣行の定着を目指す。



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

○フォローアップ調査（交渉・転嫁に係るアンケート）の実施結果の公表（R5.6.20）

- **トラック運送業は、調査対象27業種中、価格交渉状況が26位、価格転嫁状況が最下位**

価格交渉	業種
1位	造船
2位	繊維
3位	食品製造
§	
24位	広告
25位	放送コンテンツ
26位	トラック運送
27位	通信

価格転嫁		コスト増に対する転嫁率	各要素別の転嫁率		
			原材料	エネルギー	労務費
全体		47.6%	48.2%	35.0%	37.4%
1位	石油製品・石炭製品製造	57.0%	50.4%	45.8%	45.8%
2位	卸売	56.9%	55.5%	41.5%	41.7%
3位	造船	56.1%	60.1%	40.5%	42.1%
§					
24位	広告	34.0%	36.4%	27.8%	30.8%
25位	通信	33.5%	33.0%	26.8%	34.8%
26位	放送コンテンツ	22.7%	24.0%	19.5%	21.8%
27位	トラック運送	19.4%	17.9%	19.4%	18.2%

○「価格交渉・転嫁状況のリスト」の公表（R5.8.29）

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

「価格交渉・転嫁のリスト」（トラック運送抜粋）

発注企業名	回答企業数	価格交渉	価格転嫁
ヤマト運輸株式会社	22	ウ	ウ
日本通運株式会社	26	イ	ウ
トランコム株式会社	10	ウ	ウ
佐川急便株式会社	27	ウ	ウ
三菱電機ロジスティクス株式会社	12	ア	ウ

（価格交渉/転嫁の状況）

=中小企業からの回答の平均点（10点満点）

ア：7点以上

イ：7点未満、4点以上

ウ：4点未満、0点以上

エ：0点未満

2. 2024年問題への対応

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や**社会保険料の納付**等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

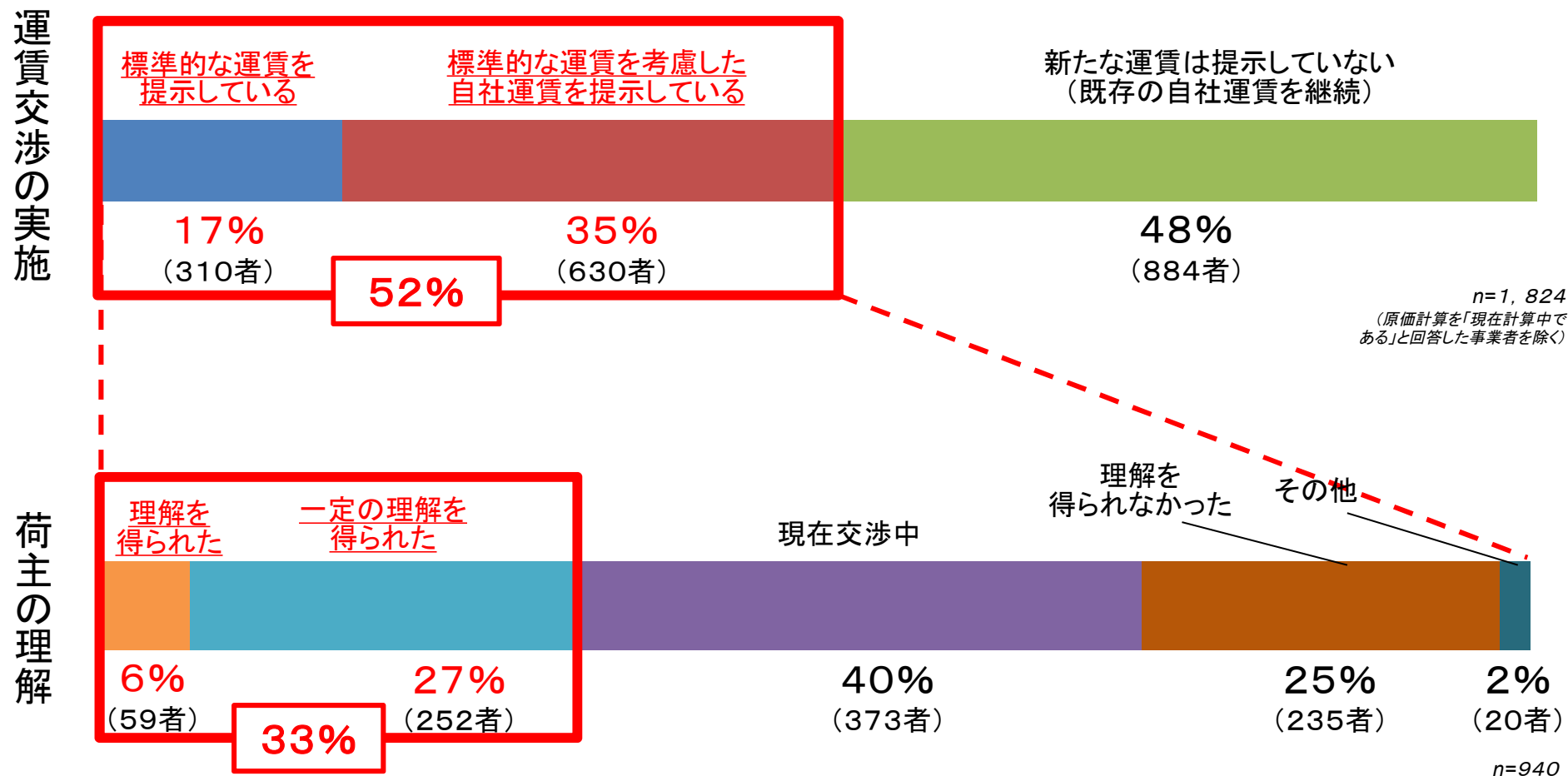
4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入

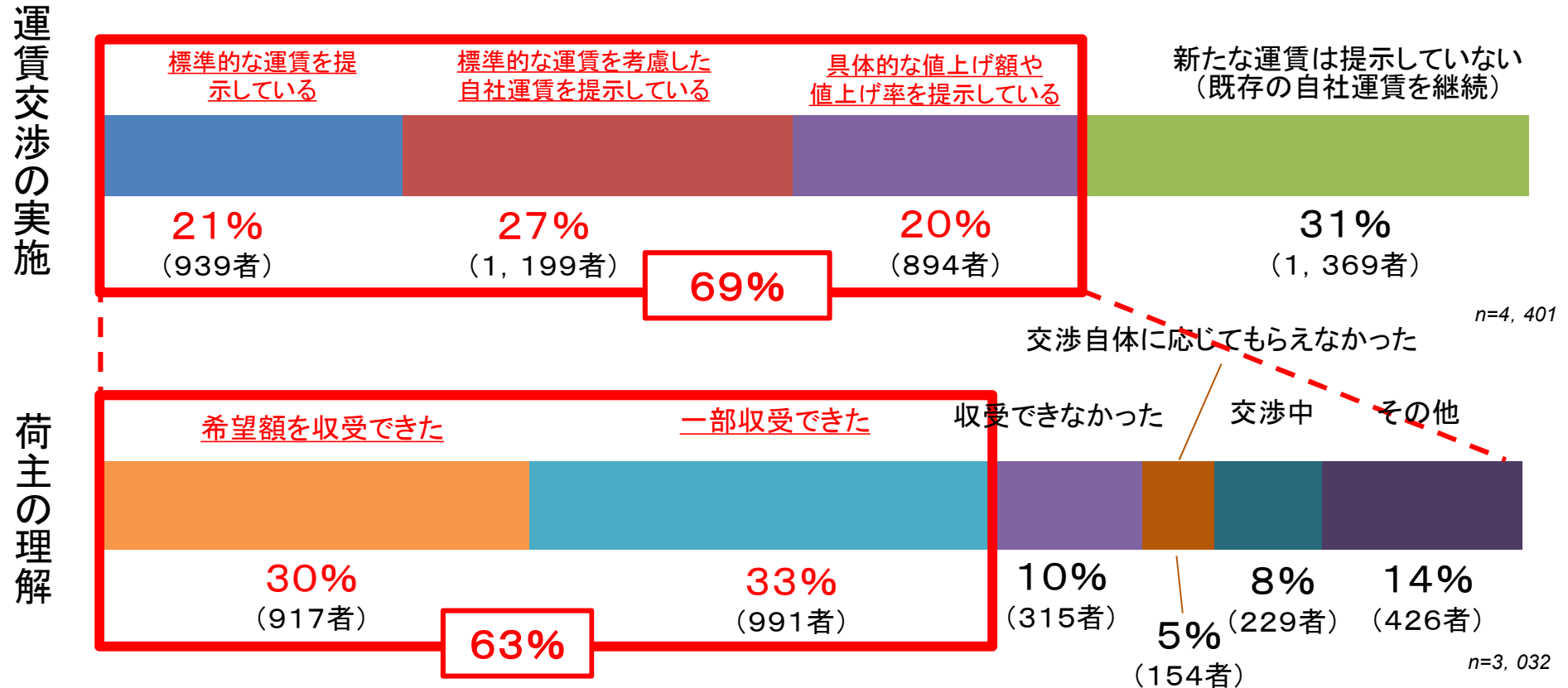
○ 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施

○ 期間: 令和4年1月28日～3月31日、回収率: 5.9% (回収票数2,406票 ÷ 対象者数40,468者)



○ 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施

○ 期間: 令和5年2月7日～3月31日、回収率: 8.5% (回収票数4,401票 ÷ 対象者数51,657者)



➡ **全体の76%が「標準的な運賃」制度の延長を希望** (現行制度は令和6年3月末までの時限措置)

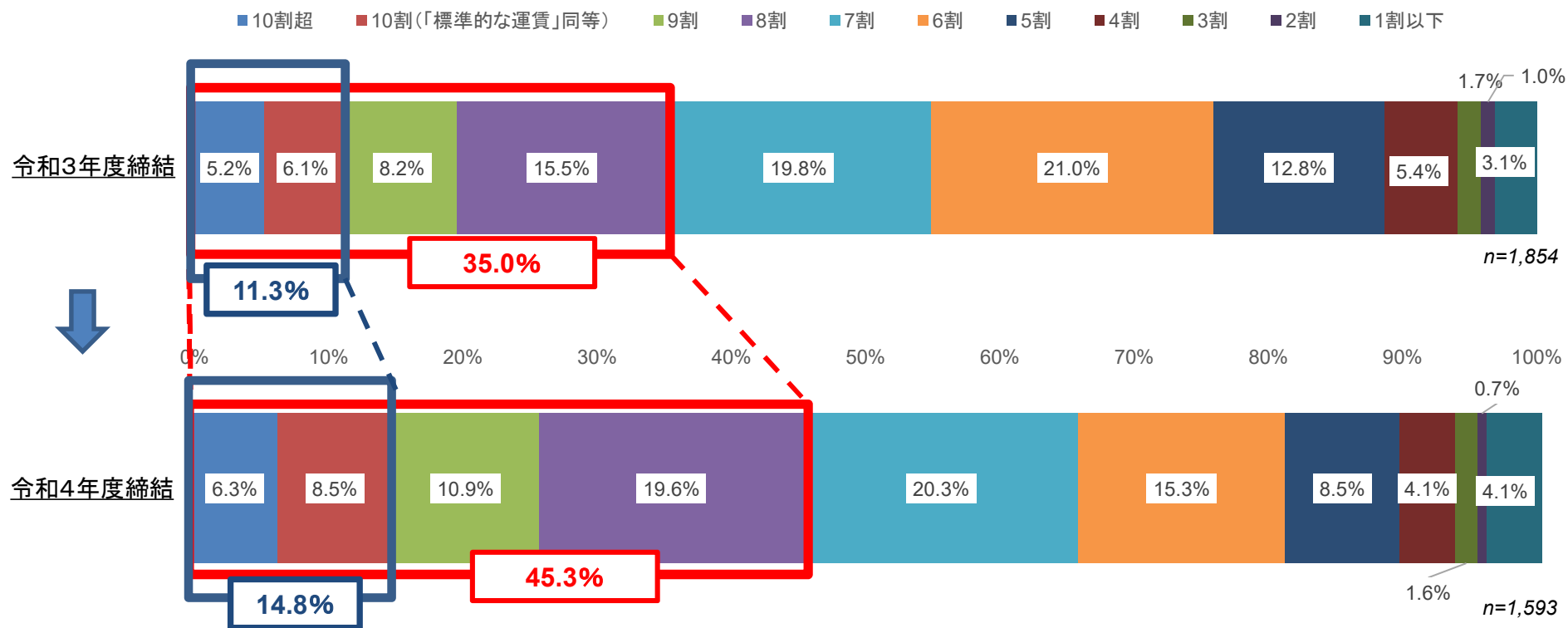
【主な意見】 (荷主との交渉に活用しやすい (2,564件)、運賃の下支えになる (1,517件)、原価計算の参考となる (1,104件)、自社の経営判断に活用できる (780件) 他)

○ 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、契約の実態を把握することを目的として、
 (公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施

○ 期間: 令和5年5月1日～5月24日、回収率: 29.5% (回収事業者票数1,211票÷対象者数4,105者)

※集計は各事業者からの複数契約回答分を一括集計

【「標準的な運賃」との乖離割合】



・令和3年度締結では、「標準的な運賃」以上収受できている事業者は11.3%、8割以上収受は35.0%
 ・令和4年度締結では、「標準的な運賃」以上収受できている事業者は14.8%、8割以上収受は45.3%

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

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

改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合

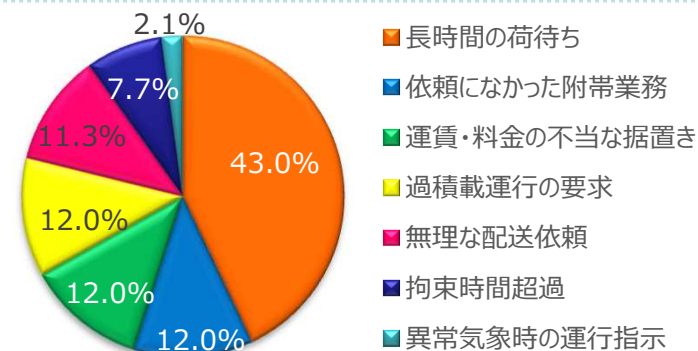
要請してもなお改善されない場合

働きかけ

要請

勧告・公表

違反原因行為の割合



標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての

「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示) ⇒ セミナーや各種協議会による周知・浸透

「働きかけ」等の実施件数

要請: 5件 働きかけ: 85件

※令和元年7月～令和5年7月末までの累計

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、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に直面しています。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に働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の**商慣行の見直し**と、物流の標準化やDX・GX等による**効率化の推進**により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の**行動変容**を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、**物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等**の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、**6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめ**てください。

<構成員>

議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
(消費者及び食品安全担当)
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

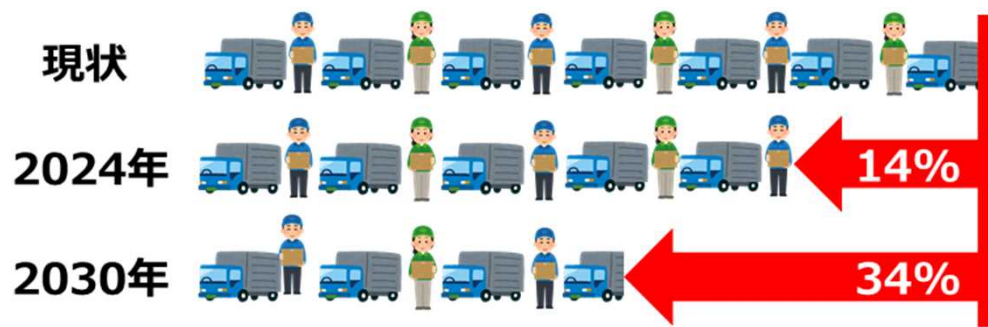
「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。
- さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
 - (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
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

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、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

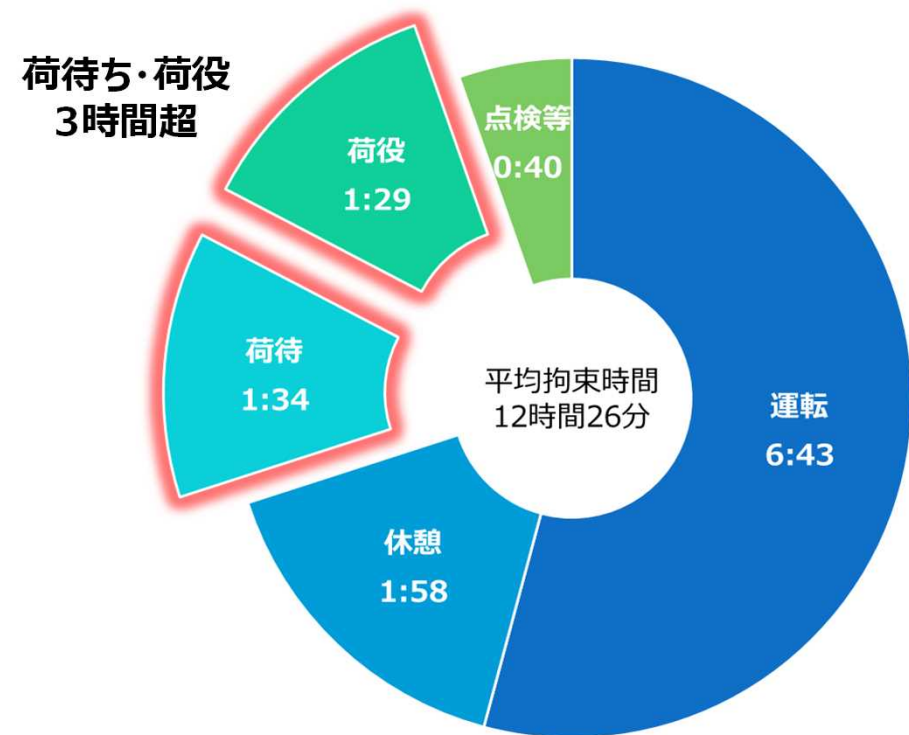
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- 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

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し (詳細)

【※下線部分については今年中に実行】

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 【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る**燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金収受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する**。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が収受できていないことから、**取引環境の適正化を強力に推進**する。また、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底や、価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」及び「標準的な運賃」の制度について、延長等所要の対応を検討する必要がある。また、**適正運賃の収受を確保するため、契約の電子化・書面化**を図る規制措置の導入等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への「働きかけ」「要請」等を徹底する。

上記④及び⑤に掲げた**適正な運賃収受・価格転嫁の円滑化やトラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置の具体的内容について、今年中に成案を得る。**

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

また、新たに設置する「トラックGメン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する。

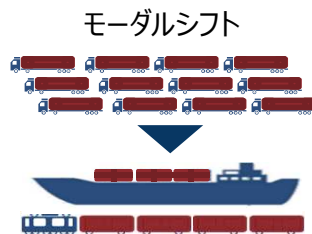
1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

● **物流GX・DX・標準化**等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- 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、
サイバースポーツ、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**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

「物流GX」の例



EVトラック



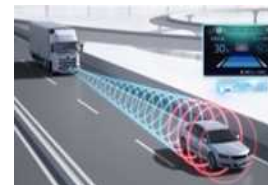
太陽光発電



「物流DX」の例



自動運転



自動フォークリフト



1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

- 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

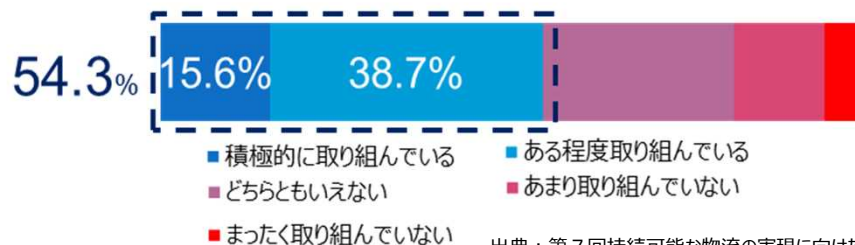
- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況

○物流危機に対して**問題意識**を持っているか



○物流危機対策の**取組**を実施しているか



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

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 ・ **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 ・ 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
政策パッケージ
全体の
フォローアップ

3. 主な論点

(1) 標準的な運賃

標準的な運賃

「標準的な運賃」のポイント

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

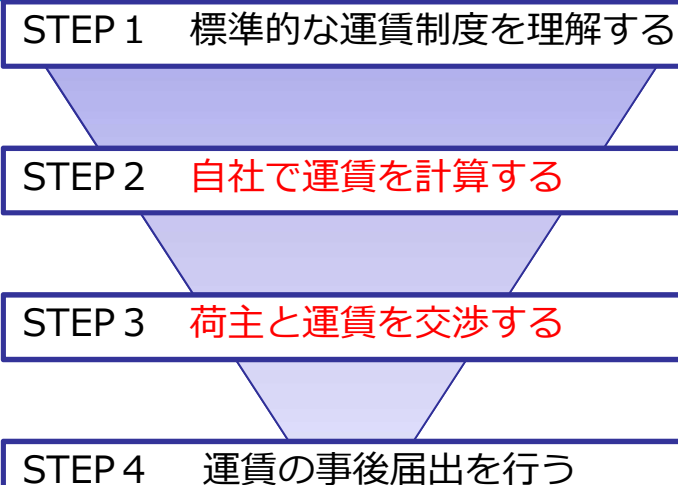
基本的な策定方針

- ◆ 運賃表の基本 ⇒ 貸切運送を前提に（1）距離制、（2）時間制の運賃表を設定
- ◆ 車種等の違い ⇒ 車格別（2t, 4t, 10t, 20t）にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ 地域差 ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ 運賃と料金の考え方 ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ 人件費 ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、全産業平均の時間当たりの単価を基準
- ◆ 車両費 ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた車両への設備投資等ができるよう償却年数は5年で設定
- ◆ 元請・下請の関係 ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、実運送にかかる原価等を基準に算出
- ◆ 帰り荷の取扱い ⇒ 帰り荷がないことを前提に、実車率50%の前提で算出。
- ◆ 利潤 ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、自己資本に対する適正な利潤額を設定

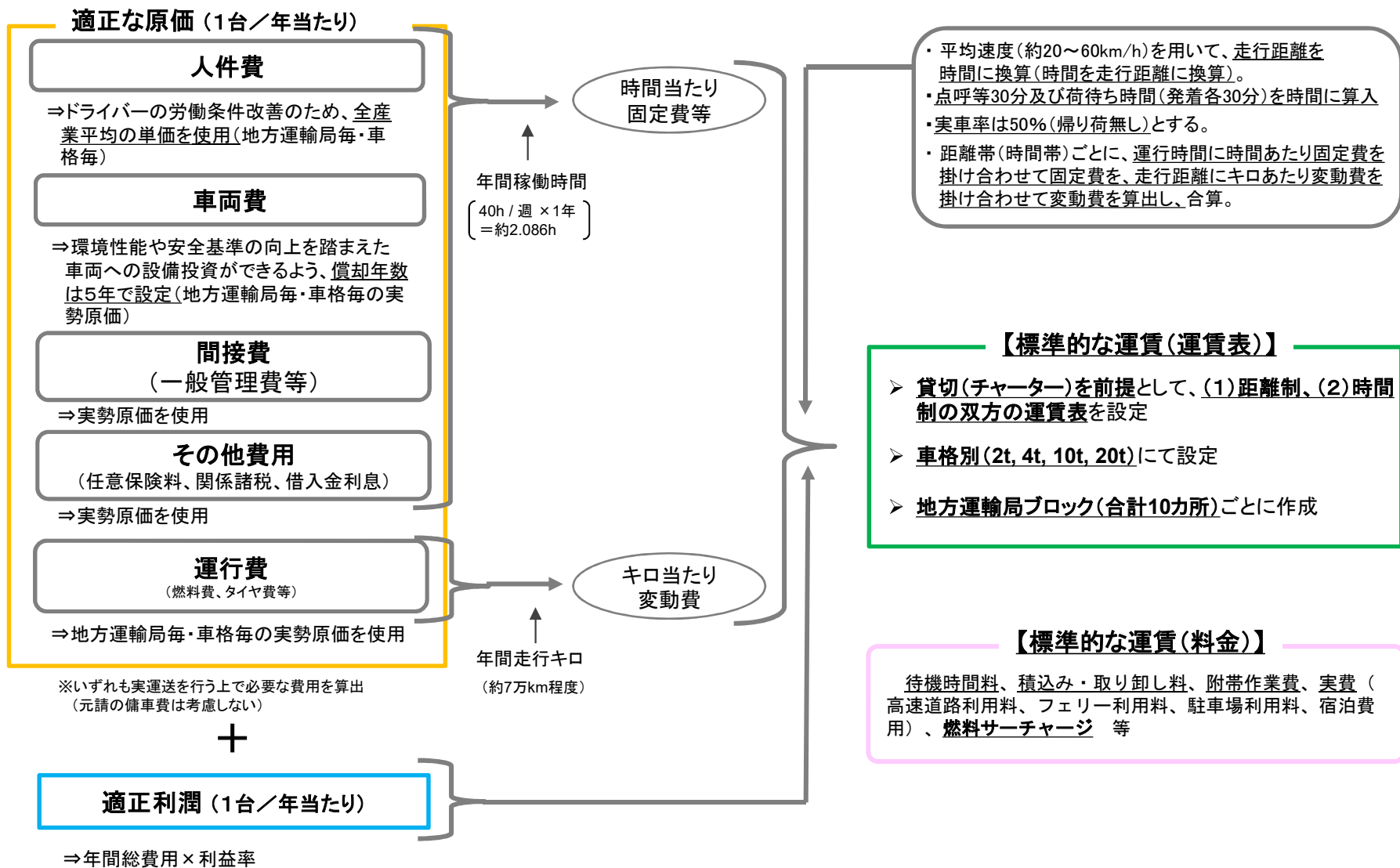
標準的な運賃 届出までのプロセス



届出率：57.2%
(令和5年7月末時点)

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

「標準的な運賃」の算出に係る考え方



- 時間あたり固定費 : 4,594 円
- 時間あたり基準外人件費 (=所定外人件費 : 所定内 × 1.25) : 3,497 円
- キロあたり変動費 : 32.8 円
- 利益率 (年間総費用に対する適正利潤額の割合)
適正利潤率10%により算出。 : 2.72 %

【距離制運賃】(中型車、200kmの場合)

- (A) 固定費
 $(4,594円 \times 8時間) + (3,497円 \times 0.72時間) = 39,270 円$
- (B) 変動費
 $32.8円 \times 400km = 13,120 円$
- (C) 適正利潤
 $(39,270円 + 13,120円) \times 2.72\% = 1,425円$
- (A) + (B) + (C) = 53,815 円
 ⇒端数処理により、**53,800 円**

所要時間: **8.72 時間**(基準内:8時間、基準外:0.72時間)

・運賃算出上の距離(帰り荷なしの前提。): 200km × 2=400 km…①

・平均速度(実態調査により把握): 55.4 km/h…②

⇒ ① ÷ ② = 7.22h…③

・荷待時間(0.5h × 発・着) = 1h…④

・点呼等時間(0.5h)…⑤

⇒ ③ + ④ + ⑤ = 8.72h

【時間制運賃 : 8時間制及び加算額】(中型車の場合)

(1) 8時間制(基礎走行キロ130km)

- (A) 固定費
 $4,594円 \times 8時間 = 36,752 円$
- (B) 変動費
 $32.8円 \times 130km = 4,264 円$
- (C) 適正利潤
 $(36,752円 + 4,264円) \times 2.72\% = 1,115円$
- (A) + (B) + (C) = 42,131 円

⇒端数処理により、**42,130 円**

(2) 加算額(距離及び時間)

① 距離加算額(10km毎)

- (A) 変動費 $32.8 円 \times 10km = 328 円$
- (B) 適正利潤 $328 円 \times 2.72\% = 8.9円$
- (A) + (B) = 336.9円

⇒端数処理により、**340円**

② 時間加算額(1時間毎)

- (A) 基準外人件費 3,497 円
- (B) 適正利潤 $3,497 円 \times 2.72\% = 95円$
- (A) + (B) = 3,592 円

⇒端数処理により、**3,590円**

論点①

燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、「標準的な運賃」の運賃表を見直すべきではないか

論点②

荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価について、標準的な水準を示すべきではないか

論点③

下請けに発注する際の手数料について、標準的な水準を示すべきではないか

論点④

積載率の向上に資するような運賃・料金を設定できないか

論点⑤

その他見直すべき事項は何か(特殊車両割増等)

➤ 運送原価の構成は人件費に次いで、燃料油脂、修繕費、車両等の減価償却費が高く、これらで7割を占めている。

【参考1】

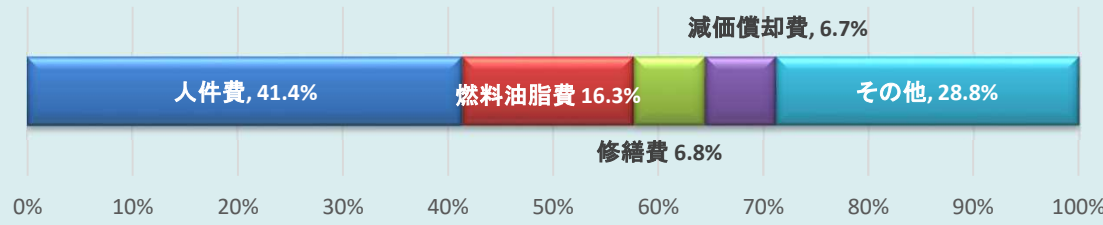
- 燃料価格(軽油)は平成29年度の95円から令和4年度は120円に上昇し、高止まりしている。【参考2】
- 資源価格及び人件費の高騰による車両価格、タイヤ等の消耗資材の価格も上昇傾向。【参考3】

【参考2】燃料価格(スタンド価格)の推移



全日本トラック協会提供データより国交省作成

【参考1】トラック運送事業者の平均原価構成比



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

【参考3】自動車関連経費用の動向

	2019年7月	→	2023年7月	上昇率
自動車タイヤ	17,379		18,068	104%
自動車バッテリー	5,826		6,444	111%
自動車オイル交換料	4,110		4,737	115%

総務省統計局小売物価統計調査(動向編)「主要品目の東京都区部小売価格」より国交省作成

現行の運賃表は、2019年10月に実施したトラック事業者への原価調査結果を基にしていることから、現在の物価動向と乖離が生じている可能性がある。

【参考】「原価調査」の調査項目
「燃料」、「オイル費」、「タイヤ費」、「修理費」、「車両償却費」など

➡ 現在実施中の原価調査及び直近の統計資料を基に、市場動向を反映した「標準的な運賃」に改定してはどうか。

「標準的な運賃」の原価項目等 (小型車～トレーラーの全国平均値)

【固定費】

赤字は物価変動等の影響が想定されるもの

算出根拠			単価(年当り)
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	2,340 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 %
	年間労働時間	週40時間を前提	2,086 時間
	算出式	2,510円 × 1.166 × 2,086時間	
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
	算出式	((10,833,840円 + 267,703円) - 1円(※)) ÷ 5年 ※会計上の備忘価額として考慮。	
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
積付け関連の消耗品費		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
	算出式	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。	
固定費合計			8,430,553円

「標準的な運賃」の原価項目等 (小型車～トレーラーの全国平均値)

【変動費】

赤字は物価変動等の影響が想定されるもの

		算出根拠	単価 (km当り)	
燃料費	軽油単価	変動幅の大きさや、燃料サーチャージ制の導入を前提に、全国一律100円/ℓとする。	100円	
	燃費	原価調査結果により設定(全国平均値)	5.1 km/ℓ	
	算出式	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)	20.1 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 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 km	
	算出式	(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)	75,394 km	
	算出式	(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)	167 km	
	算出式	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)	70,215 km	
	算出式	(231,881円 + 169,344円) ÷ 70,215km		
			変動費合計	30.7 円

「標準的な運賃」の原価算定項目等 (小型車～トレーラーの全国平均値)

【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)	$30.7\text{円(変動費合計)} \div (1-26.79\%) - 30.7\text{円}$	11.2 円
固定費に対応する間接費(年当り)	$6,238,274\text{円(固定費合計(※))} \div (1-26.79\%) - 6,238,274\text{円}$ ※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	2,282,463 円

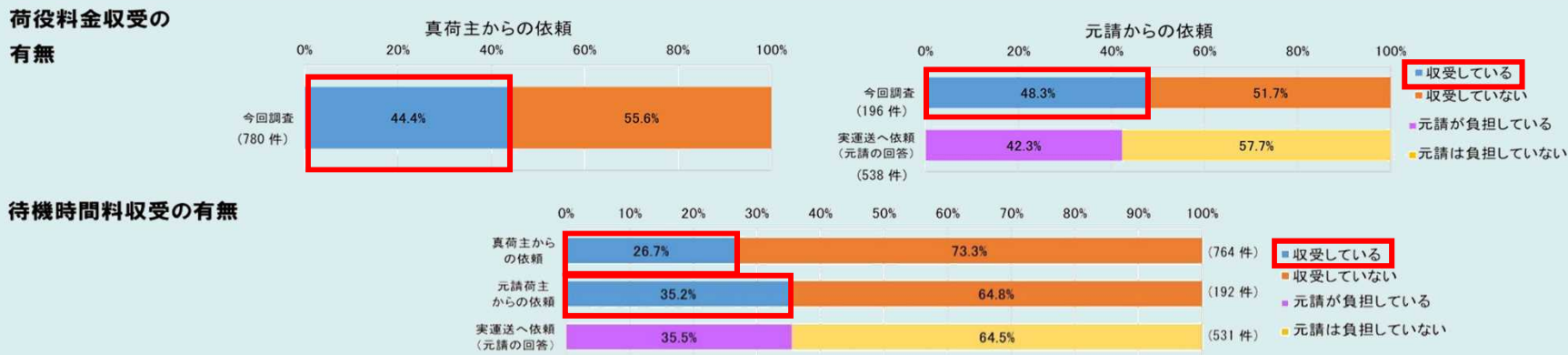
【適正利潤】

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	$0.1 \div (1 - \text{利益課税率})$	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
	算出式	$594,067,946\text{円} \times 36.17\% \times 14.23\% \div 78.1\text{両}$	391,531 円

利益課税率は法人実効税率29.74%から算出

変動費・固定費に対する利益率	$391,531 \div 14,396,252$ (小型・中型・大型・トレーラーの平均年間総費用)	2.72%
----------------	--	-------

- トラック運送事業者は荷主企業に対する交渉力が弱いため、貨物の運送先でドライバーが契約にない荷役作業等の付随作業を指示されたり、長時間の荷待ちを強いられたりするケースが散見される。
- また、国土交通省において、令和4年度末に、トラック事業者を対象としたアンケートを実施したところ、荷役料金や待機時間料を荷主・元請から收受できている実運送事業者は全体の約3～5割にとどまっている。【参考】



【参考】荷役料金收受の有無、待機時間料收受の有無

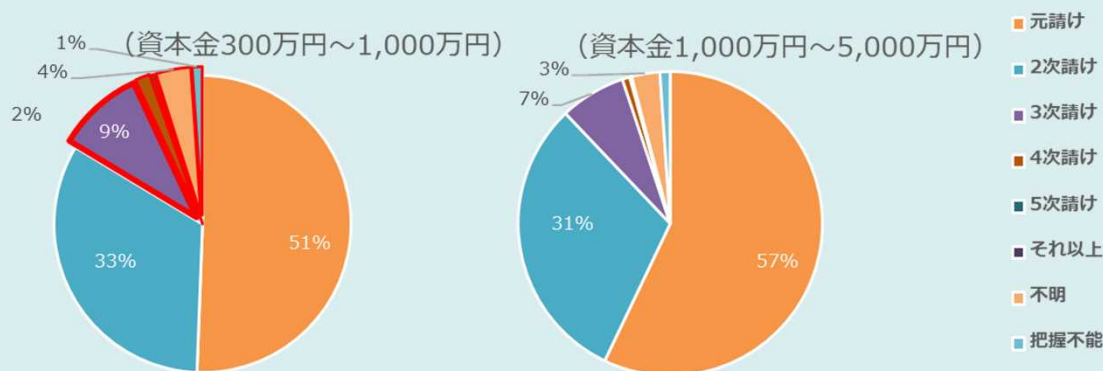
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(令和3年度)」



現行の「標準的な運賃」では、「待機時間料」については車格別に30分ごとの金額を示している。一方で、「積込料、取卸料、付随業務料」については、「別に料金として收受」のみの記載であって、收受する料金の水準は示していない。

原価調査における「荷役等の料金」の調査結果及び建設業等の労務費などを参考として、收受する料金の水準を示してはどうか。

- トラック業界の多重下請の現状や契約の書面化の状況等について調査した結果、中小企業を中心に3次以上の多重下請構造が一定程度確認された(令和4年度「トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査」)。【参考】
- 物流事業者間の取引関係においては、多重下請関係が存在するため、実運送事業者が適正な運賃を収受することが困難となっている実態がある。



【参考】トラック事業者における下請構造

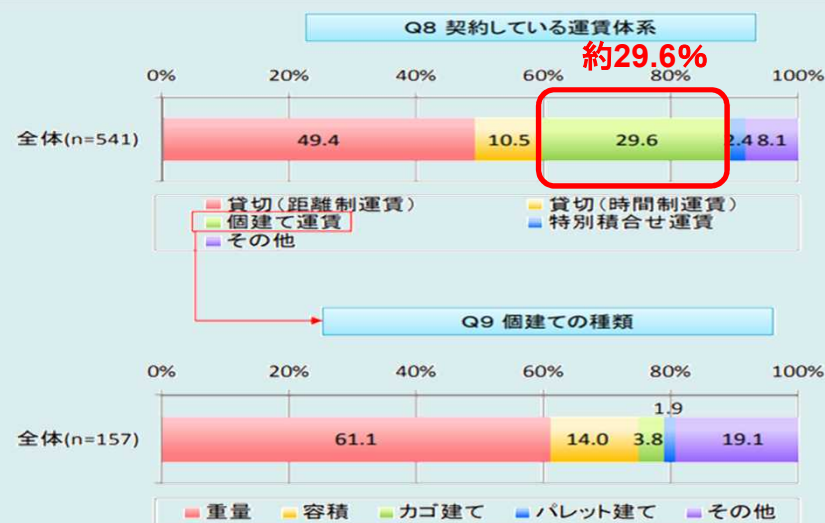
「標準的な運賃」の計算に当たっては、いわゆる庸車費用(下請けに発注する際の手数料)は考慮していない。

➡ 下請けに発注する際の手数料(利用運送に係る手数料)を本来負担すべき主体から収受する「料金」として明示するとともに、原価調査における「利用運送手数料」の調査結果を参考として、収受する料金の水準を示してはどうか。

論点④ 積載率の向上に資するような運賃・料金を設定できないか

背景

- 「標準的な運賃」では1両貸しの貸切運賃の運賃表を告示しており、運賃体系では「貸切（距離制・時間制）」が60%を占めるものの、積み合わせによる「個建て運賃」を適用している事業者も一定数存在。【参考】
- 積載率向上の観点からは、共同配送などにおいて個建て運賃を活用するケースが生じるものと考えられる。



【参考】 契約している運賃体系

(出典) 平成29年国土交通省、全日本トラック協会調査

- さらに、このようなケースにおいては、リードタイムの延長や往復の運送依頼を行った荷送人について、割引いた運賃を設定することなども想定される。

積載率の向上を図るため、貸切運賃以外の運賃の適用方法を告示において規定してはどうか。

特殊車両割増の対象車両の追加

- 現行の「標準的な運賃」では、冷蔵車・冷凍車のみ2割増しとして明示している。
- 他方、冷蔵車・冷凍車以外にも、海上コンテナ車、ダンプ車、タンク車など多様な特殊車両が存在。
- 各事業者において、運用する車両購入費を基に原価計算を実施することが基本としつつも、各種の特殊車両について割増率の明示を要望する声があり、これまで通達により、海上コンテナ輸送車、ダンプ車、セメントバルク車、コンクリートミキサー車、タンク車について割増率を明示してきたところ。

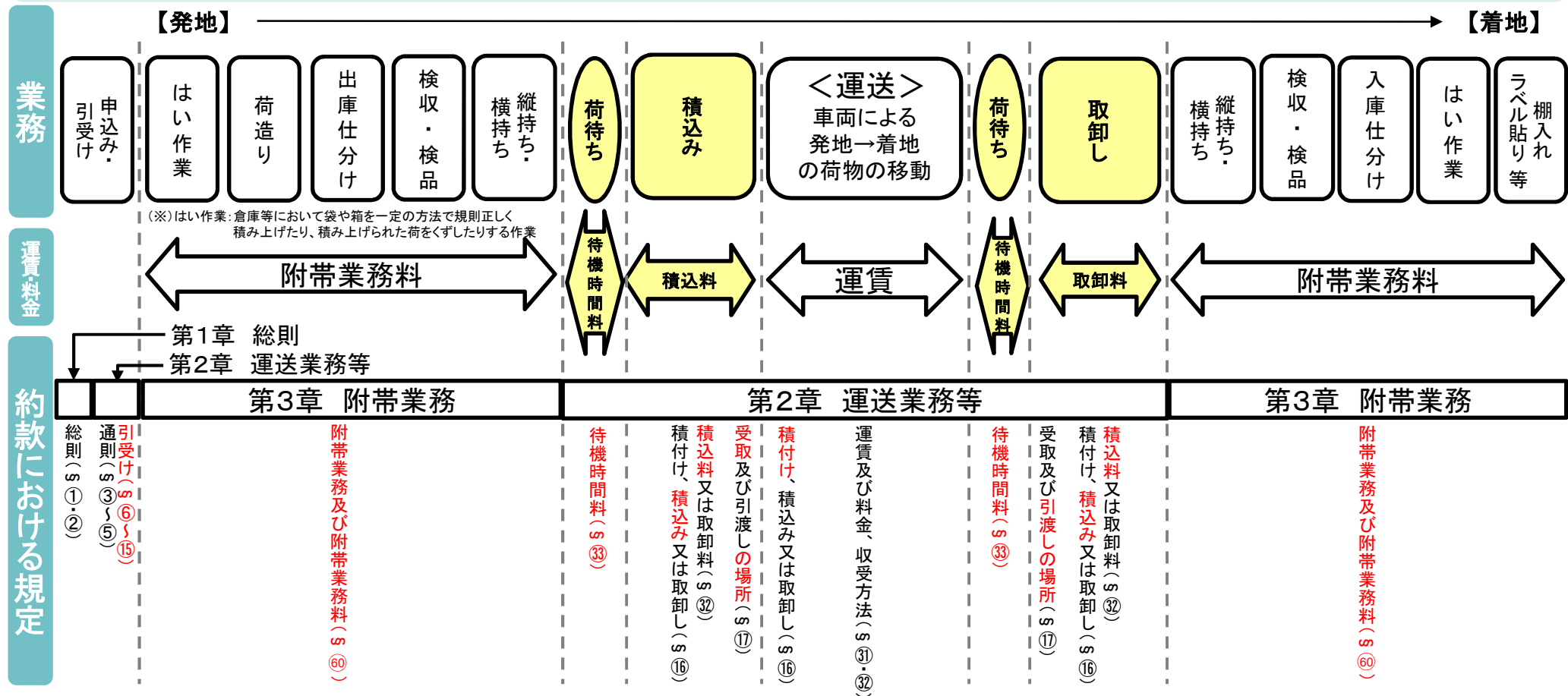
➡ 告示の改定に併せて、各種の特殊車両について割増率を明示してはどうか。

3. 主な論点

(2) 標準運送約款

「標準貨物自動車運送約款」の概要

- トラック事業者は、貨物自動車運送事業法第10条第1項の規定に基づき、「運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない」とされているところ、同条第3項の規定に基づき、国土交通大臣が公示した「標準貨物自動車運送約款」と同一の約款を定めた場合には、同条第1項の規定による認可を受けたものと見なされている。
- 現行の「標準貨物自動車運送約款」は、適正な運賃・料金の收受を目的として、待機時間、附帯業務等を具体的に規定する等、平成29年に行われた改正(下図の赤字部分)を踏まえた内容となっている。



(注) 約款とは、「大量の同種取引を迅速・効率的に行う等のために作成された定型的内容の取引条項」をいい、例えば、トラック・バス・鉄道などの運送約款、電気・ガスの供給約款、保険約款などが挙げられる。

論点①

トラック運送事業者が行う、荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容を明確化するとともに、当該サービスの対価を確実に収受できるようにすべきではないか

論点②

適正な運賃の収受や、荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化のため、契約の書面化・電子化を図るべきではないか

論点③

多重下請構造下において、荷主が実運送事業者を把握できるようにすべきではないか

論点④

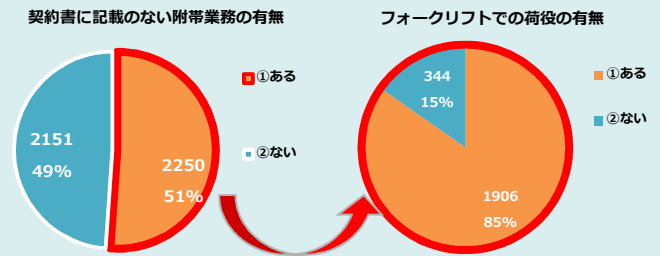
その他見直すべき事項は何か（中止手数料の金額等の引上げ、運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化等）

- トラック運送事業者は荷主等に対する交渉力が弱いため、貨物の運送先でドライバーが契約にない荷役作業等の付随作業を指示されたり、長時間の荷待ちを強いられたりするケースが散見される。
- 実際、トラックドライバーの拘束時間のうち、荷積み・荷卸しに伴う荷待ち・荷役作業時間が約2割を占めている。【参考1】
- また、国土交通省において、令和4年度末に、トラック運送事業者を対象としたアンケートを実施したところ、約半数の事業者が契約に規定されていない荷役作業を行っており、その中には技能講習の受講が必要なフォークリフトによる荷役も含まれていることが確認された。【参考2】



出典:国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(令和2年度)」

【参考1】一運行の平均拘束時間とその内訳(荷待ち時間がある運行)



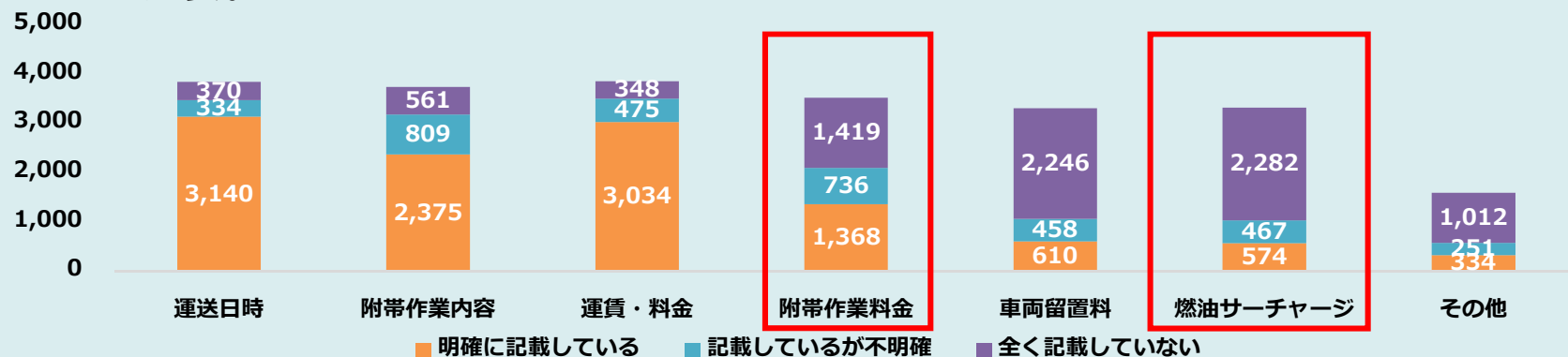
出典:国土交通省「トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査」

【参考2】契約書に記載のない付随業務の有無等

「積み込み」「取卸し」等の業務は、「第2章 運送業務等」において規定されているため、運送業務と荷待ち・荷役作業等の運送以外の業務の区切りが不明確。また、契約にない荷卸し等を実施した場合において、その対価を負担する主体についても不明確。

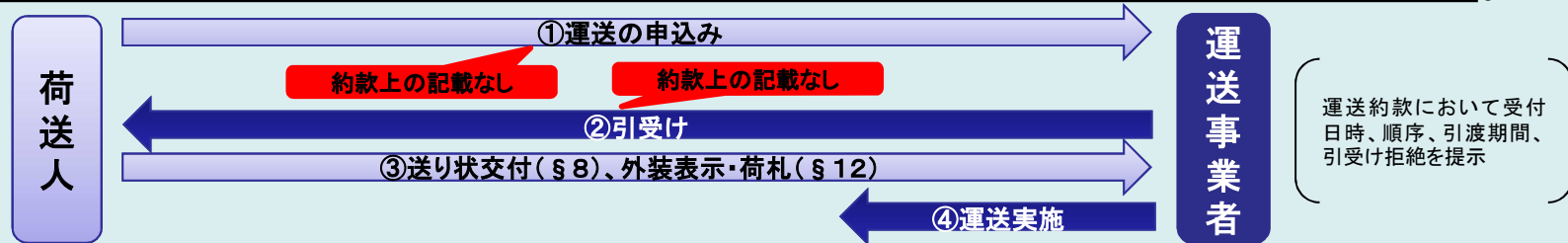
「積み込み」「取卸し」等の運送以外の業務については、「第2章 運送業務」から分離してはどうか。また、契約にない荷卸し等が生じたケースについても、約款上、明確に規定する必要があるのではないか。

- 国土交通省において、令和4年度末に、トラック運送事業者や荷主を対象としたアンケートを実施したところ、契約の書面化・電子化が行われていない事例が一定程度存在するとともに、**附帯業務やその料金、燃料サーチャージ等については書面化・電子化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難となっている状況が確認された。**【参考】
- 適正な運賃・料金の収受を行うためには、個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を明確化することが必要。



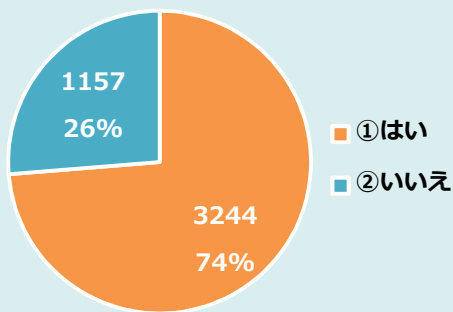
【参考】契約内容が書面化・電子化の場合の記載内容と程度

荷送人からの運送の申込みや運送事業者による引受けについては、約款上、明確な規定がない。

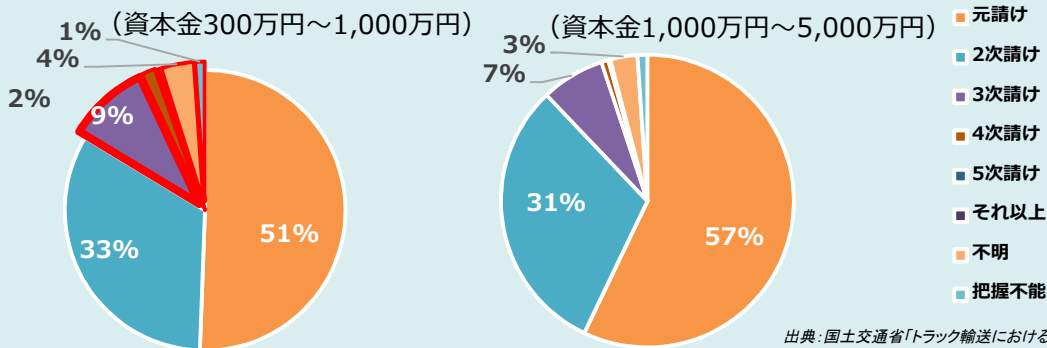


荷送人からの運送の申込みを引受けた運送事業者は、当該荷送人に対して、運賃、料金、附帯業務等を記載した書面を交付(電磁的方法を含む)しなければならないこととしてはどうか。

- 国土交通省において、令和4年度末に、トラック運送事業者を対象としたアンケートを実施したところ、全体の約7割の事業者が、下請のトラック事業者を利用していると回答。他方、中小零細の下請運送事業者を中心として、下請構造における自社の階層を把握していない状況が確認された。【参考1・2】
- また、荷主からも「どの事業者が運んでいるのかについては把握できていない」といった意見が出ている等、荷主においても下請構造を把握できていない実態が存在。
- このように、発荷主から着荷主までの運送に係る全体の下請構造が明確化されていない中では、そもそも荷主や元請事業者に多重下請構造を是正しようという認識や動機が生じにくいといった課題や、荷主と元請事業者間の運賃交渉において、多重下請構造により余分に生じる手数料等が考慮されず、実運送事業者が実際の業務量に見合った適切な運賃・料金を収受できていないといった課題がある。

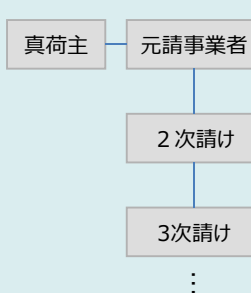


【参考1】下請運送の利用状況



【参考2】資本金別の下請構造における自社の階層

出典：国土交通省「トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査」



「連絡運輸又は利用運送」(§ 15)において、利用運送を行う場合がある旨は記載されているが、利用運送が行われた場合でも荷主が実運送事業者を把握することは困難。

利用運送を行う元請運送事業者に対して、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知することとしてはどうか。

中止手数料の金額等の引上げ

- 現行の約款上、「中止手数料」(§ 37)において、「荷送人が、貨物の積込みの行われるべきであった日の前日までに運送の中止をしたとき」は、中止手数料は請求しないこととされているが、早朝出発の場合、前日夜から運送の準備を行っていることも多く、運送事業者にとっては大きな負担。
- また、中止手数料を請求可能な場合であっても、1回当たりの平均運送費を根拠として、積合せ運送は500円、貸切運送は2,500円又は3,500円と定められているところ、この金額は昭和48年の旧約款制定時から変更されていない。

中止手数料の請求を開始できるタイミング及び中止手数料の金額について、実勢に応じて見直すこととしてはどうか。

運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化

- 現行の約款上、「受付日時」(§ 3)、「個人を対象とした運賃・料金等」(§ 30)、「保険料率等」(§ 62)については、店頭に掲示することとされているが、これらの情報を既にインターネットで掲載している事業者も多く存在。
- また、特定の場所において書面で掲示されていたものについて、インターネットによる閲覧等を可能とし、利用者利便の向上を図る観点から、「デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会形成基本法等の一部を改正する法律」(令和5年法律第63号)において、貨物自動車運送事業法が改正され、一定規模以上の事業者については、運賃・料金、運送約款等を従前の営業所等に加え、インターネットにより公表しなければならないこととされる予定(改正規定は令和6年4月1日より施行)。

【現行】

事業所等での書面の掲示



【改正後】

※ 対応困難な一部の零細事業者等については、適用除外を措置

インターネットによる閲覧を可能に 利用者の利便性、デジタルデバイドへの配慮の観点から、書面による掲示も維持



運賃・料金等の店頭に掲示することとされている事項について、インターネットによる公表を可能としてはどうか。