

標準的運賃について

令和 8 年 7 月

国土交通省 物流・自動車局
貨物流通事業課

「標準的運賃」の概要

- 一般にトラック運送事業者の荷主・元請事業者に対する交渉力が弱い等の事情を踏まえ、**自社の適正な運賃を算出し、荷主等との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、国土交通省から「標準的運賃」を告示。
- **2024年3月**には、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、委託事業者への発注時の手数料等も含めて、適正に転嫁できるよう、**平均約8%運賃を引き上げる**など、**設定金額や算定方法等について所要の見直しを実施**。
- 令和6年度の実態調査では、**運賃交渉を行っている事業者は全体の74%、標準的運賃と同水準の運賃を概ね収受できている事業者は全体の53%**であった。

「標準的運賃」の考え方

【距離制運賃】

キロ程	関東運輸局 (単位：円)			
	小型車 (2トクラス)	中型車 (4トクラス)	大型車 (10トクラス)	トレーラー (20トクラス)
10km	15,790	19,060	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
200km	50,270	57,860	74,880	95,470
200kmを超えて500km まで50kmを隔すごとに 加算する金額	3,630	4,140	5,370	6,910
500kmを超えて50km を隔すごとに加算する 金額	9,070	10,360	13,430	17,280

【時間制運賃】

時間制運賃表		(単位：円)			
種別	車種別	小型車 (2トクラス)	中型車 (4トクラス)	大型車 (10トクラス)	トレーラー (20トクラス)
		1時間	2時間	3時間	4時間
基 礎 運 賃	基礎走行キロ 100km	31,100	37,260	48,530	61,290
		東北	29,970	36,050	47,170
		関東	39,060	45,790	57,900
		北陸信越	31,290	37,440	48,690
		中部	35,710	42,190	53,700
		近畿	35,580	42,040	53,710
		中国	32,420	38,640	49,950
		四国	30,700	36,800	47,960
		九州	30,890	36,980	48,050
		沖縄	28,010	33,890	44,810
時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 中型車以外のもの 60km	18,660	22,360	29,120	36,780
		東北	17,990	21,630	28,300
		関東	23,440	27,470	34,740
		北陸信越	18,770	22,470	29,210
		中部	21,430	25,280	32,220
		近畿	21,350	25,220	32,230
		中国	19,450	23,180	29,970
		四国	18,420	22,080	28,780
		九州	18,530	22,190	28,840
		沖縄	16,800	20,330	26,890

料金等

- ◆ 割増 特殊車両、休日、深夜・早朝の割増を設定
- ◆ 待機時間料 30分を超えるごとに金額を設定
合計2時間を超えた場合は5割加算
- ◆ 積込料、取卸料、附帯業務料 積込み、取卸し等附帯業務について別途料金収受
- ◆ 実費 有料道路利用料等について別途料金収受
- ◆ 燃料サーチャージ 燃油価格に照らし算定方法を設定

導入のプロセス

STEP 1 標準的な運賃制度を理解する

STEP 2 自社で運賃を計算する

STEP 3 荷主と運賃を交渉する

STEP 4 運賃の事後届出を行う

届出率：65.2%
(令和8年5月末時点)

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(R5.11)

・急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要
→ 令和5年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

本指針の性格

- ・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
- ・発注者及び受注者が採るべき行動 / 求められる行動を12の行動指針として取りまとめ。
- ・独占禁止法及び取適法に基づき厳正に対処することを明記

発注者として採るべき行動 / 求められる行動

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| 【行動 : 本社（経営トップ）の関与】 | 【行動 : 発注者側からの定期的な協議の実施】 |
| 【行動 : 説明・資料を求める場合は公表資料とすること】 | 【行動 : サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】 |
| 【行動 : 要請があれば協議のテーブルにつくこと】 | 【行動 : 必要に応じ考え方を提案すること】 |

受注者として採るべき行動 / 求められる行動

- | | |
|--------------------|--------------------------------------|
| 【行動 : 相談窓口の活用】 | 【行動 : 根拠とする資料】 |
| 【行動 : 値上げ要請のタイミング】 | 【行動 : 発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】 |

発注者・受注者の双方が採るべき行動 / 求められる行動

- | | |
|----------------------|-------------------------------|
| 【行動 : 定期的なコミュニケーション】 | 【行動 : 交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】 |
|----------------------|-------------------------------|

価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記されている。

標準的な運賃の算出に係る考え方

適正な原価 (1台 / 年当たり)

人件費

⇒ドライバーの労働条件改善のため、全産業平均の単価を使用(地方運輸局毎・車格毎)

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ができるよう、償却年数は5年で設定(地方運輸局毎・車格毎の実勢原価)

間接費 (一般管理費等)

⇒実勢原価を使用

その他費用

(任意保険料、関係諸税、借入金利息)

⇒実勢原価を使用

運行費 (燃料費、タイヤ費等)

⇒地方運輸局毎・車格毎の実勢原価を使用

時間あたり
固定費等

年間稼働時間
(40h / 週 × 1年)
= 約2,086h

キロあたり
変動費

年間走行キロ
(約7万km程度)

- ・平均速度(約20～60km/h)を用いて、走行距離を時間に換算(時間を走行距離に換算)。
- ・点呼等30分及び荷待ち時間(発着各30分)を時間に算入
- ・実車率は50%(帰り荷無し)とする。
- ・距離帯(時間帯)ごとに、運行時間に時間あたり固定費を掛け合わせて固定費を、走行距離にキロあたり変動費を掛け合わせて変動費を算出し、合算。

【標準的な運賃(運賃表)】

- 貸切(チャーター)を前提として、(1)距離制、(2)時間制の双方の運賃表を設定
- 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にて設定
- 地方運輸局ブロック(合計10カ所)ごとに作成

【標準的な運賃(料金)】

待機時間料、積込料・取卸料、附带作業費、実費(高速道路利用料、フェリー利用料、駐車場利用料、宿泊費用)、燃料サーチャージ 等

適正利潤 (1台 / 年当たり)

⇒年間総費用 × 利益率

標準的な運賃表の算出例【中部運輸局・中型車(4tクラス)の例】

➤ 時間当たり固定費	: 4,753 円
➤ 時間当たり基準外人件費 (= 所定外人件費 : 所定内 × 1.25)	: 3,476 円
➤ キロあたり変動費	: 40.02 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。	: 2.98%

【距離制運賃】(中型車、200kmの場合)

(A) 固定費

$$(4,753 \text{ 円} \times 8 \text{ 時間}) + (3,476 \text{ 円} \times 0.72 \text{ 時間}) = 40,520 \text{ 円}$$

(B) 変動費

$$40.02 \text{ 円} \times 400 \text{ km} = 16,008 \text{ 円}$$

$$(A) + (B) = 56,528 \text{ 円}$$

⇒端数処理により、**56,530 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...

・平均速度 (実態調査により把握): 55.4 km/h...

$$\Rightarrow \div = 7.22 \text{ h} \dots$$

・荷待時間 (0.5h × 発・着) = 1h...

・点呼等時間 (0.5h)...

$$\Rightarrow + + = 8.72 \text{ h}$$

【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

$$4,753 \text{ 円} \times 8 \text{ 時間} = 38,024 \text{ 円}$$

(B) 変動費

$$40.02 \text{ 円} \times 130 \text{ km} = 5,203 \text{ 円}$$

$$(A) + (B) = 43,227 \text{ 円}$$

⇒端数処理により、**43,230 円**

(2) 加算額 (距離及び時間)

距離加算額 (10km毎)

$$(A) \text{ 変動費 } 40.02 \text{ 円} \times 10 \text{ km} = 400.2 \text{ 円}$$

⇒端数処理により、**410 円**

時間加算額 (1時間毎)

$$(A) \text{ 基準外人件費 } 3,476 \text{ 円}$$

⇒端数処理により、**3,480 円**

「標準的運賃」等の見直しのポイント（改正：令和6年3月）

- 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
- 検討会での議論を踏まえ、荷主等への適正な転嫁、多重下請構造の是正等、多様な運賃・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22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クラス）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、荷主から対価を収受する旨を明記〔約款〕
- 「有料道路利用料」を個別に明記するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記〔運賃〕〔約款〕

2. 多重下請構造の是正等

< 「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等 >

- 「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定〔運賃〕
- 元請運送事業者は、実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知することを明記〔約款〕

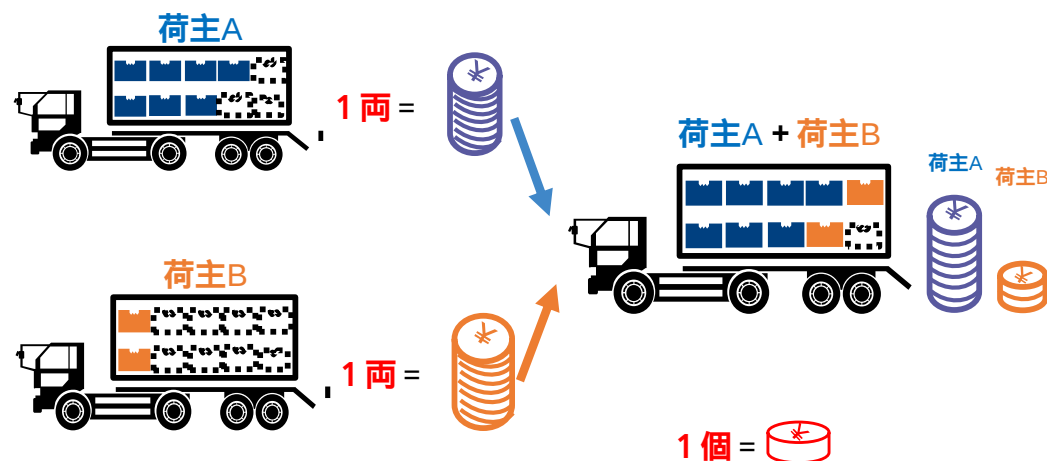
< 契約条件の明確化 >

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

3. 多様な運賃・料金設定等

< 「個建運賃」の設定等 >

- 共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定〔運賃〕

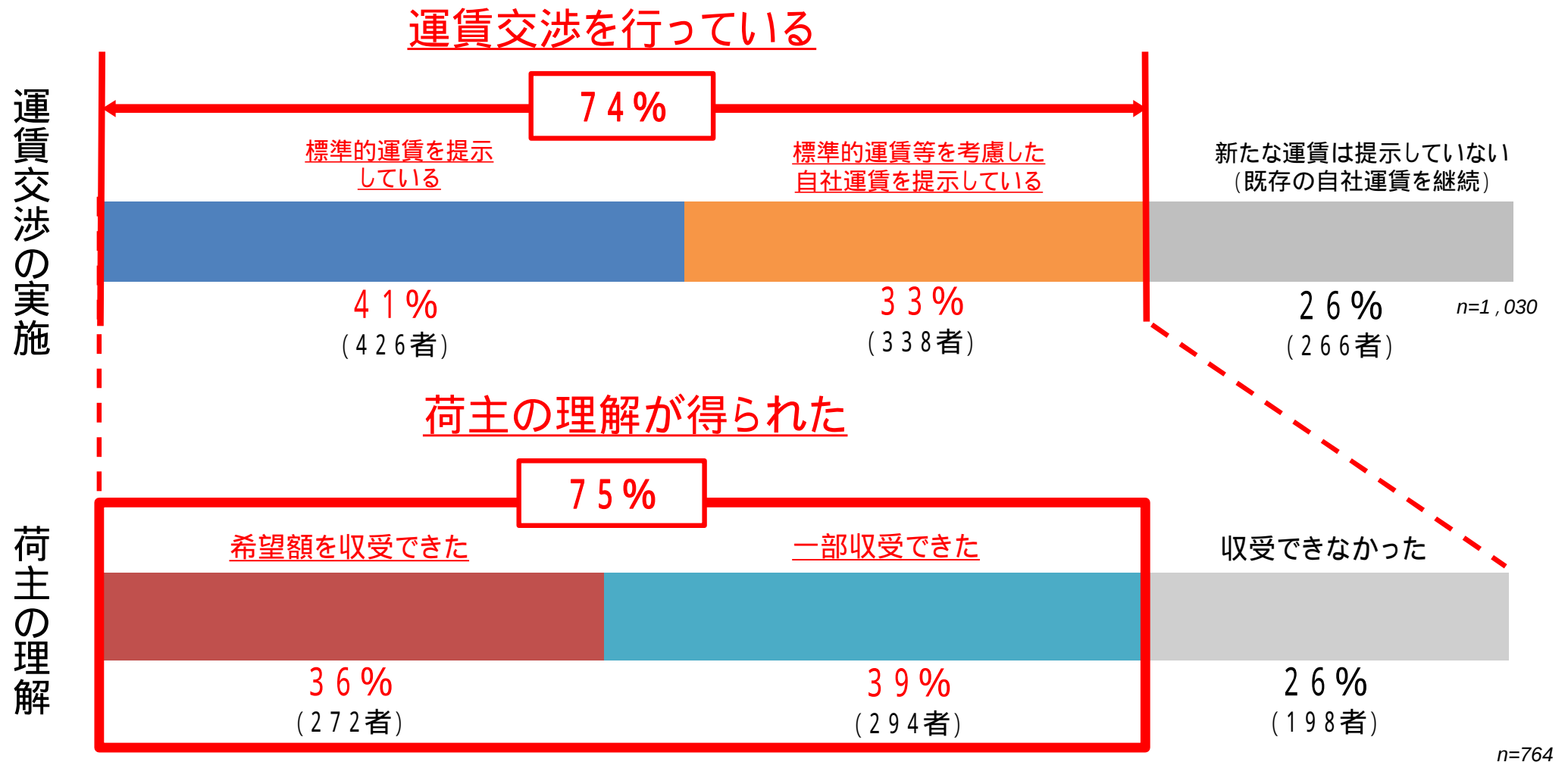


- リードタイムが短い運送の際の「速達割増」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増を設定〔運賃〕

< その他 >

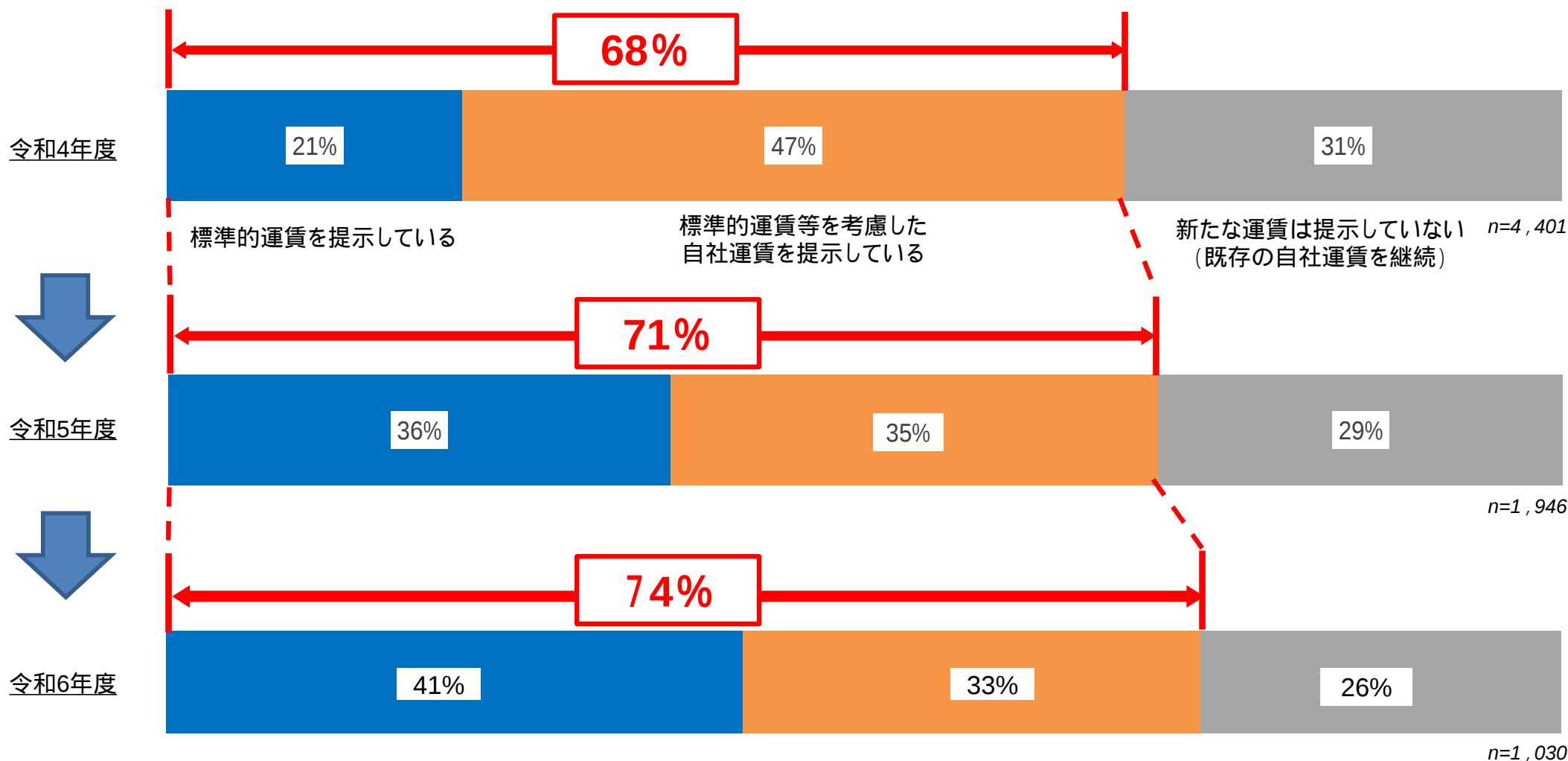
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の特殊車両割増を追加〔運賃〕
- 中止手数料の請求開始可能時期、金額を見直し〔約款〕
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、インターネットによる公表を可能とする〔約款〕

- 運送事業者の運賃交渉の状況や、運賃交渉に対する荷主の理解について調査
- 運賃交渉を行っている事業者は全体の74%、そのうち荷主の理解が得られた事業者は75%である一方で、残りの26%は「希望額の収受ができなかった」と回答していることから、引き続き荷主の理解のための周知・啓発が必要である。



- 運賃交渉を行っている割合は、令和4年度は68%だったが、令和6年度は74%と年々微増している。
- 特に、「標準的運賃を提示している」事業者が増加していることから、「標準的運賃」の活用が進んでいる。

運賃交渉を行っている



- 「標準的運賃」と実際に収受できた運賃との乖離率を調査
- 令和6年3月に「標準的運賃」の改定があったため、令和6年度において「概ね収受できている」事業者は減少したものの、改定前の「標準的運賃」と比較した場合、「概ね収受できている」割合は増加しており、適正な運賃収受への理解は進んでいる。

概ね収受できている

令和4年度
(R2標準的運賃との比較)

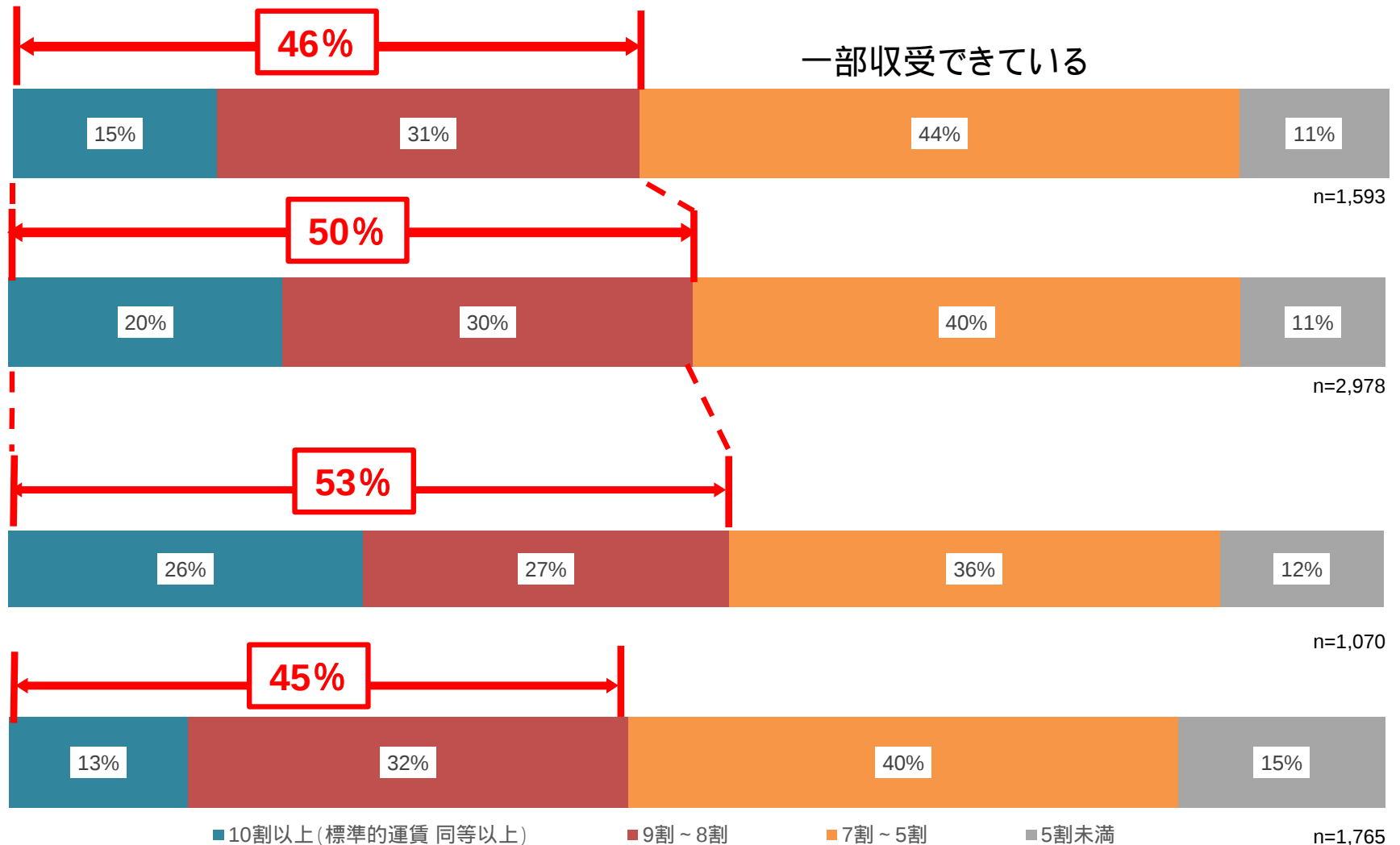


令和5年度
(R2標準的運賃との比較)

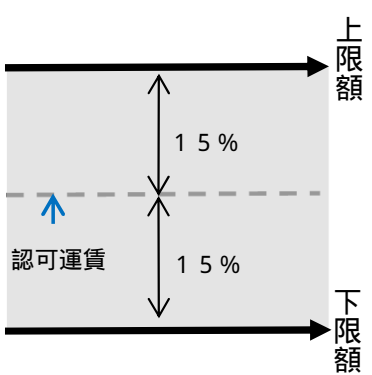
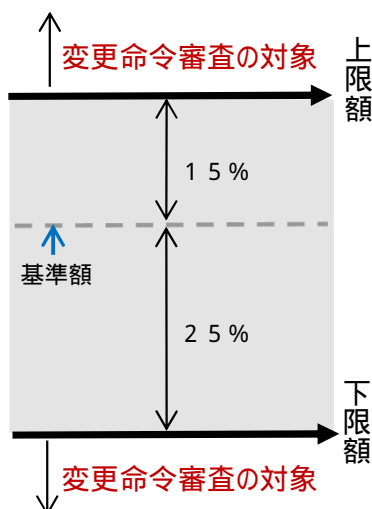
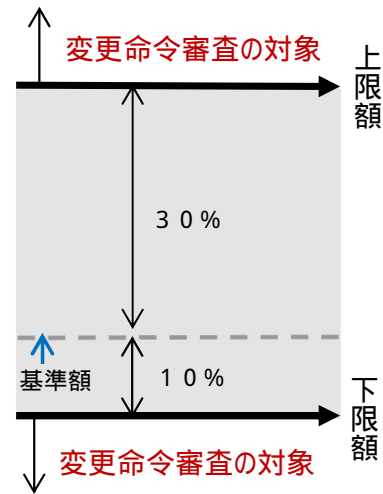
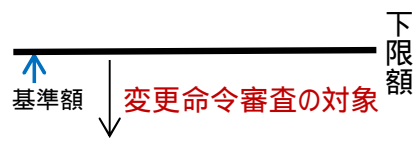


令和6年度
(R2標準的運賃との比較)

令和6年度
(R6標準的運賃との比較)



参考資料

平成12年～		平成26年4月～	令和5年8月～
規制緩和前 (～平成12年2月1日) 認可制	規制緩和後 (平成12年2月1日～) 事前届出制		
- 幅運賃制度 (+15% / -15%) - 認可運賃を公示 - 幅運賃の範囲で実施 	- 幅運賃制度 (+15% / -25%) - 基準額を公示 - 幅運賃の範囲で実施 	- 幅運賃制度 (+30% / -10%) - 基準額を公示 - 幅運賃の範囲で実施 	- 幅運賃制度の廃止 - 基準額を下限額として公示 

- 貸切バスの運賃は、「下限額」を基準額として公示。
- 令和5年8月に約20～30%、令和7年9月に約7～8%基準額を引き上げ。

【令和5年8月 引上げ率】

北海道	東北	関東	北陸信越	中部
24%	21%	26%	24%	26%
近畿	中国	四国	九州	沖縄
25%	23%	28%	32%	20%

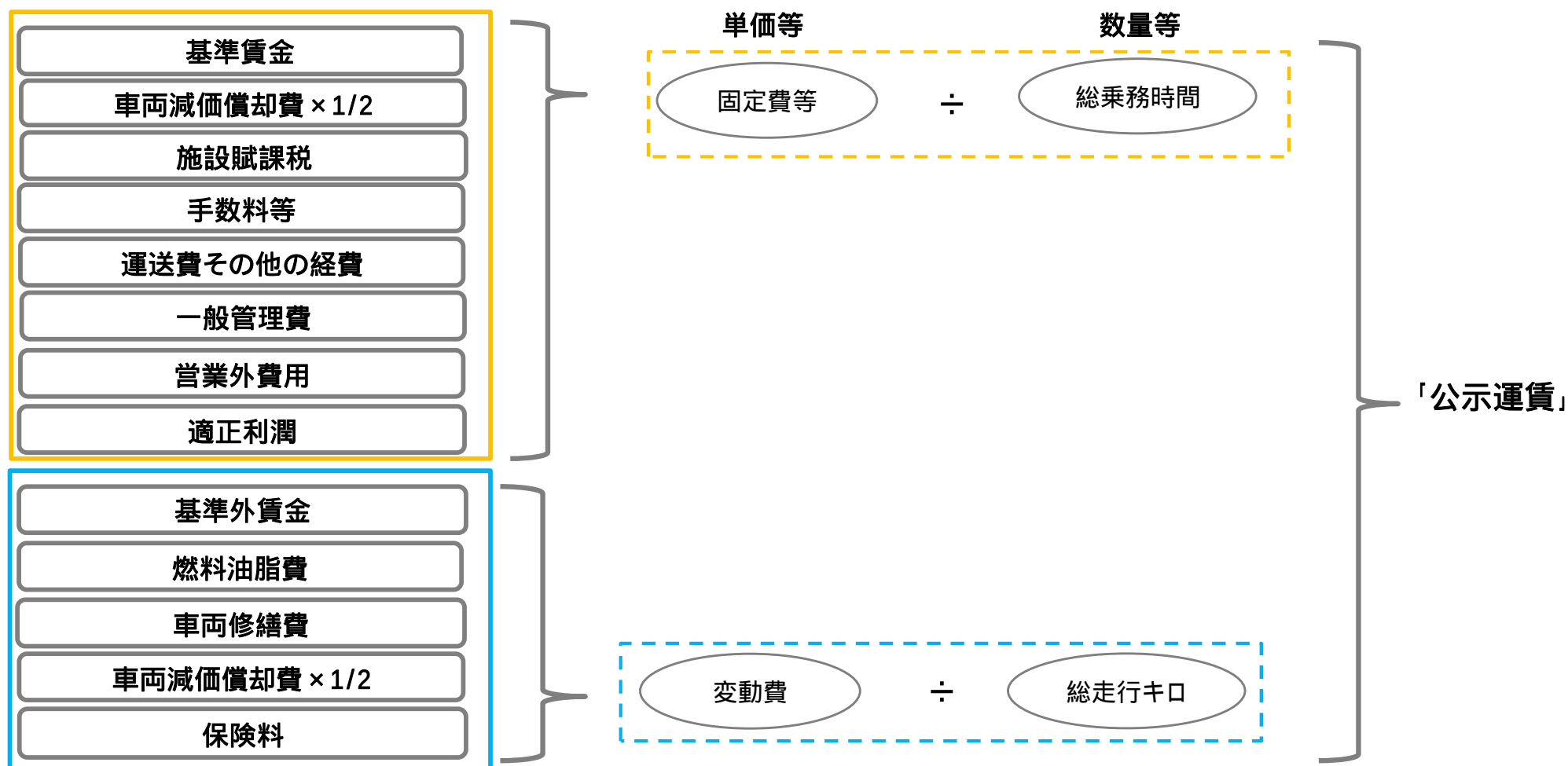
【令和7年9月 引上げ率】

北海道	東北	関東	北陸信越	中部
8%	8%	8%	8%	8%
近畿	中国	四国	九州	沖縄
8%	7%	8%	8%	7%

大型車の基準額で実際の運行に当てはめた場合の値上率（試算）
 例 走行距離：190km 時間：5時間（点検点呼時間含む）

公示運賃の構成要素

公示運賃の算出



大型車を基準として車種区分ごとに比率を調整している
基準賃金・基準外賃金は全職種平均給与月額を基準としている

車両償却費の考え方

2年ごとに公示運賃を見直すため、2年間に新車入れ替えが必要な台数分の減価償却費を実績に加算
車両減価償却費(実績) + (新車入替台数 × 新車購入価格) / 5年(法定耐用年数)

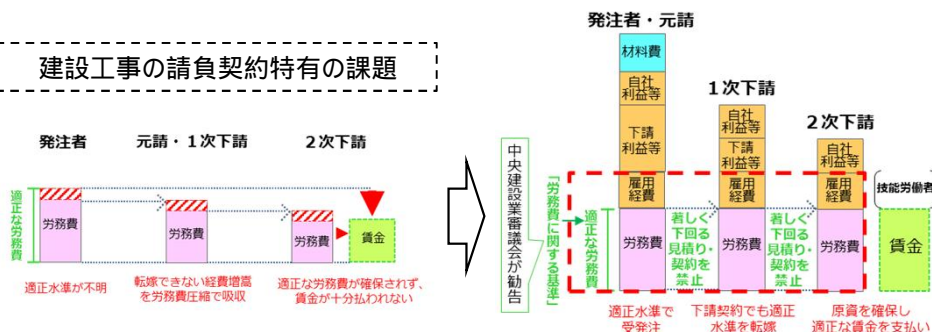
- 「労務費に関する基準」は、技能者の処遇改善により建設業を持続可能なものとするため、「通常必要と認められる労務費（＝適正な労務費）」を示すことにより、適正な労務費（賃金の原資）が、公共工事・民間工事にかかわらず、受発注者間、元請-下請間、下請間の全ての取引段階の請負契約において確保され、技能者に適正な賃金が支払われることを目指すものである。

「労務費に関する基準」の位置づけ

- 公共工事・民間工事を問わず、契約当事者間での価格交渉時に参照できる、「**建設工事を施工するために通常必要と認められる労務費**」（＝適正な労務費）の相場観として作成。
- 個別の契約において確保されるべき労務費は個々の現場ごとに異なるため、**受注者は見積り時（公共工事であれば入札時）に、本基準の考え方に沿って適正に労務費等を見積り、価格交渉・決定することが必要。**
- 本基準の考え方に比して、著しく低い労務費等による受注者からの見積り、注文者からの見積り変更依頼、総価での原価割れ契約について、行政が指導・監督を行う際の参考指標としても活用。

労務費確保のイメージ

建設工事の請負契約特有の課題



「建設工事を施工するために通常必要と認められる労務費（＝適正な労務費）」の考え方

- 技能者の賃金水準について、まずは早急に公共工事設計労務単価水準並とし、**他産業並以上への処遇改善を実現**することを目指す。
- この水準の賃金支払いに必要な原資を、公共工事・民間工事を通じて確保するため、「**適正な労務費**」を**公共工事設計労務単価を計算の基礎とした水準とする。**
(高い技能を持つ技能者が施工する必要がある場合等においては、受注者側が労務単価を割り増して見積り、価格交渉により必要な労務費を確保。)

通常必要と認められる労務費 ＝ 適正な労務費

$$= \text{設計労務単価} \times \text{労働時間}$$

$$= \text{設計労務単価} \times \text{歩掛} \times \text{数量}$$

- 労務単価については、**設計労務単価を下回る水準を設定しないこと、歩掛については、当該工事の施工条件・作業内容等に照らして、受注者として責任を持って施工できる水準を計算して設定することが必要。**
- 個々の請負契約における**適正な労務費確保の円滑化のため**、別途、国土交通省が、職種分野別に、標準的な作業内容・施工条件等を前提とした場合の、本基準を踏まえた**適正な労務費の具体値を、「労務単価×歩掛」の「単位施工量当たり労務費」の形で「基準値」として公表。**