

トラック運送事業標準運賃関係資料

関東運輸局埼玉運輸支局輸送担当
令和3年3月

- ドライバーの労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃を示すことが効果的との趣旨により、「標準的な運賃の告示制度」を創設。
- 標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に、②適正な利潤を加えたものを基準。原価の算定に当たっては、①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンスを確保できることを前提。

1. 運賃表の設計方針

○運賃表の基本

⇒ 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策定。また、上限・下限の幅は設けず統一的な運賃を設定。

○車種等の違い

⇒ 車格別（2t, 4t, 10t, 20t）について設定。 ・ ドライバン型のトラックを基準として算出。 ※冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定

○地域差 ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定。

2. 運賃と料金の考え方

⇒ 料金（待機時間料、高速道路料金、フェリー料金、燃料サーチャージ等）については、運賃表とは別に項目を規定。

※待機時間料は、30分を超える場合の1時間当たりの標準的な料金を設定（30分以内の待機時間に係る費用は固定費に算入）。

3. 「適正な原価」の考え方

○元請け・下請けの関係

⇒ 実運送事業にかかる原価等を基準に運賃を算出。

○減価償却費（車両）

⇒ 法定耐用年数とリース期間・融資期間等の実態を加味し、5年での償却を前提に算出。

○人件費

⇒ 全産業平均の時間当たりの単価を基準。

○間接費（一般管理費等）

⇒ トラック運送事業の平均値を使用。

○借入金利息

⇒ 営業外費用として、適正な原価に算入。

○帰り荷の取扱い

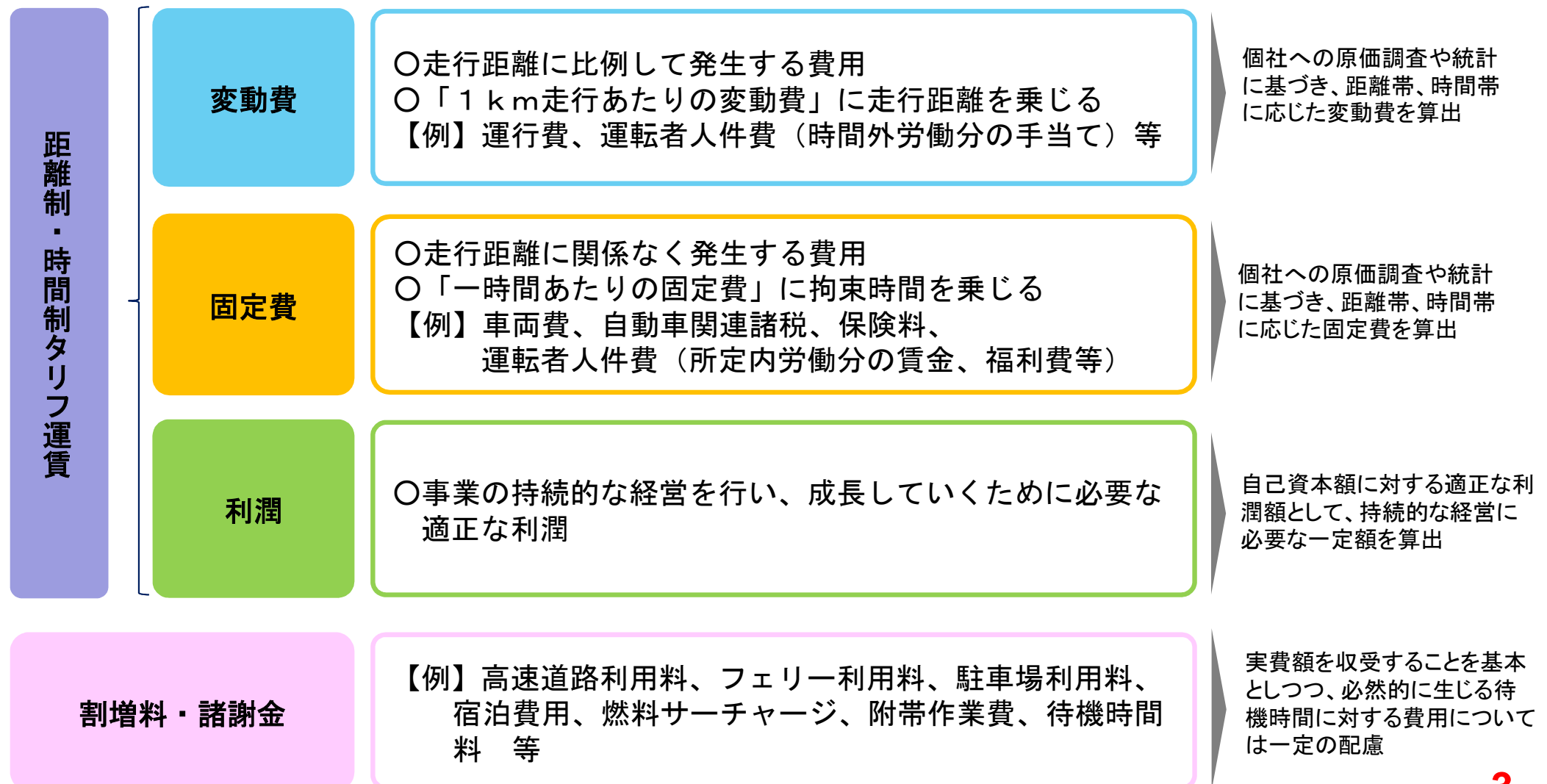
⇒ 実車率50%の前提で算出。

4. 「適正な利潤」の考え方

⇒ 経常利益（営業外収入を除く。）として一定水準確保できるよう、自己資本に対する適正な利潤額を算定。

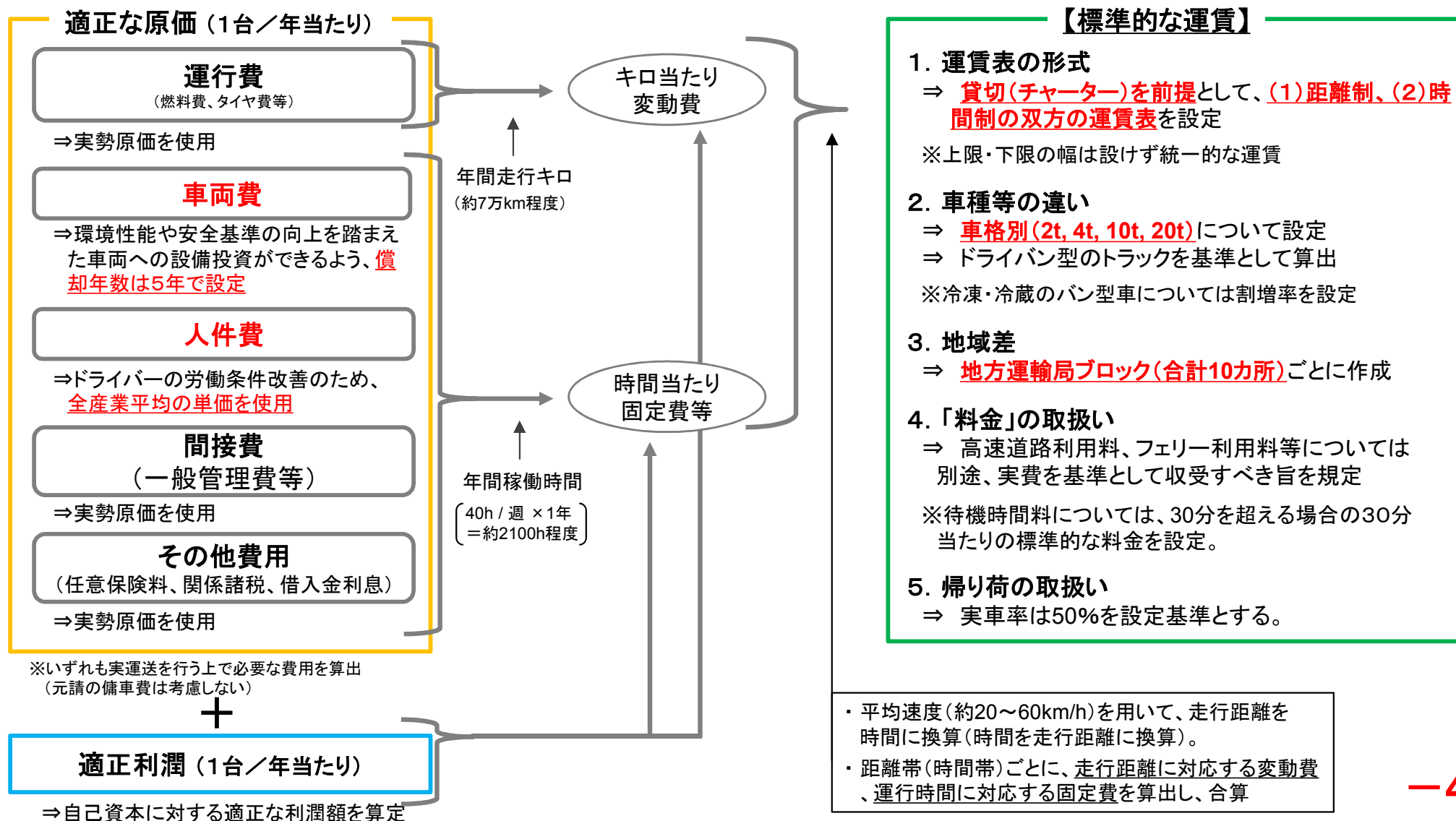
標準的な運賃の算出に係る考え方について(イメージ)

- 「標準的な運賃」は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に②適正な利潤を加えたものが基準。適正な原価の算定に当たっては、標準的なトラック事業者の原価を参考としつつ、①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンス（労働時間・法定福利費等）を確保できることを前提。



標準的な運賃の算出に係る考え方について

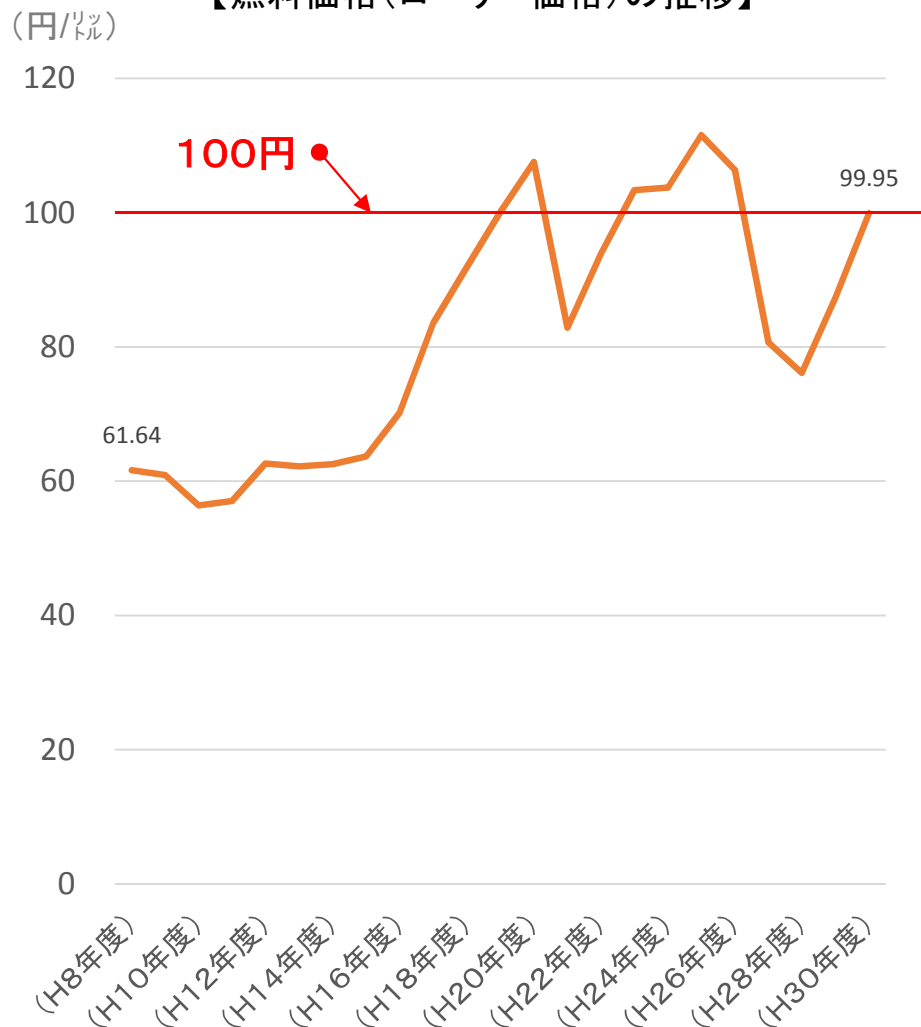
- 標準的な運賃は、①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価に②適正な利潤を加えたものを基準。また、適正な原価の算定に当たっては、①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正すること、②コンプライアンス(労働時間・法定福利費等)を確保できることを前提。



- 燃料費については、変動幅が大きく、その変動分の収受は燃料サーチャージにより対応することが適切であること、また、直近の燃料価格が概ね100円前後で推移しており、サーチャージの計算上も100円を単価とする方が計算が容易であることから、標準的な運賃の算定に当たっての燃料費単価は100円とする。

※ 燃費については、調査によって得られた実勢値を使用（小型車:7.9km/L 中型車:5.9km/L 大型車:3.7km/L トレーラー:2.9km/L）

【燃料価格(ローリー価格)の推移】



※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 (イメージ)

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 ～	182.50 円	82.5 円

燃料サーチャージ：燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建て運賃として設定する制度

現状の燃料価格が基準とする燃料価格より一定額以上、上昇した場合に、上昇の幅に応じて燃料サーチャージを設定又は増額改定して適用する。一方、燃料サーチャージの設定時点より下落した場合には、その下落幅に応じて減額改定し、また、燃料価格が鎮静化した場合にはこれを廃止する。

【燃料サーチャージを導入する場合の設定方法】(貸切運賃の場合)

(1) 基準となる燃料価格の設定

燃料サーチャージが燃料価格の変動幅を基に算出することから、現行の荷主企業と運賃契約を交わした時点の燃料価格や届出運賃時点の燃料価格等を基準価格として設定。

(2) 燃料サーチャージの改定及び廃止の設定

燃料価格は短期間、極端には日々変動するため、その都度改定するのではなく、ある一定の軽油価格帯を設定し、その軽油価格帯における算出上の燃料価格の上昇額を決めておく。また、改定及び廃止する場合の条件を、設定時に明確に荷主企業に示しておく必要がある。（表参照）

(3) 車両燃費の把握

燃料サーチャージ額を決めるために、自社の車両の燃費を把握する。

(4) 燃料サーチャージの額の算出

- ① 燃料価格上昇額を現在の軽油価格帯に対応させ、燃料価格上昇額を算出する。
- ② 距離制・時間制運賃に対応した燃料サーチャージ額を算出。

【距離制貸切運賃に対応した燃料サーチャージ額の算出式】

燃料サーチャージ額＝走行距離(km)÷燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)



【計算例：燃料価格100円/Lの際、燃費3km/Lの車両で150kmの輸送を行う場合】

1750円 = 150km ÷ 3km/L × 35円/L

燃料サーチャージ価格変動表(例)

改定する価格帯 (A)	基準価格 (B)	燃料サーチャージ算 出上の価格(C)	算出上の燃料価格 上昇額(D)=C-B
65円未満	65円	サーチャージを廃止	
65～75円未満		70円	5円
75～85円未満		80円	15円
85～95円未満		90円	25円
95～105円未満		100円	35円
105～115円未満		110円	45円
115～125円未満		120円	55円

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、2月28日付けで通達を発出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
 - ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。
- 通達案についてパブリックコメントを実施（令和2年1月6日～同月17日）。

【別表】異常気象時における措置の目安

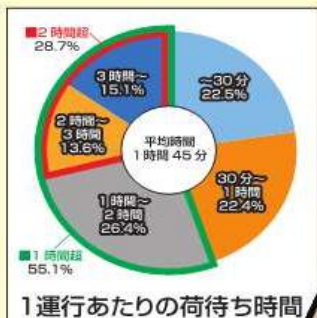
気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討するべき
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したこと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9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。



平成29年7月1日から、 荷主都合30分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成27年調査)

※デジタコなどの方法で
記録している場合は記載
不要です。



記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

JTA 全国トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間等の記録義務付け (貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう 乗務記録付票[記載例]

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
 - ②-1 荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20分: 本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30分: 荷主都合)
 - ④ 荷積み (60分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分
「乗務記録記載要件 [荷主都合による (荷待ち待機時間 30分以上)] に合致」

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ！
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項を記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成29年7月12日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号: ()
集貨地点等 (荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地): (☐ 食品 ☐ 物流センター)

荷主指定の到着時刻 (有る場合)	集貨地点等への到着時刻
① 9 時 00 分	8 時 00 分

荷待ち待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間
②-1 9:00 ~ 9:20 ②-2 9:40 ~ 10:00	時間 40 分

附帯業務 開始・終了時刻
③-1 9:20 ~ 9:40 ③-2 10:00 ~ 10:30

荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻
④ 10:30 ~ 11:30

集貨地点等からの出発時刻
⑤ 11 時 30 分

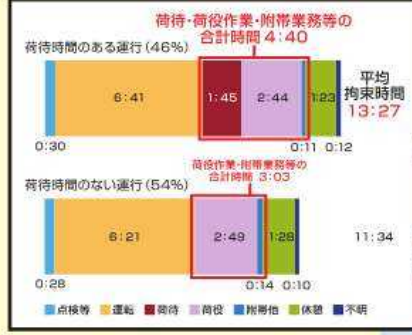
- 注
- 1 集貨地点等に到着した時刻 (荷主から指定された場合は当該時刻) から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が30分未満の場合は記録不要です。
 - 2 また、必要事項をデジタコなどの方法で記録している場合は記載不要です。
 - 3 現在使用中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

令和元年6月15日から、ドライバーが 荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、 「乗務記録」※の記載対象となります。

※「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
（国土交通省：平成27年調査）

※ 荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。
また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録対象となります。

トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働の是正が喫緊の課題ですが、長時間の荷待ち時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。
こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました（令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行）。

この省令改正は、トラックドライバーが**車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合**に、集荷地点等で積込み若しくは取卸し又は附帯業務（以下「荷役作業等」という。）

積込み

取卸し

荷造り・仕分・
梱入れ等



を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです（荷待ちについては、平成29年7月に既に記載対象となっています）。
国土交通省では、今回の一部改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。

国土交通省

JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待ち時間・荷役作業等の記録義務付け（貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正）に伴う 乗務記録付票【記載例】

※荷待ちについては、平成29年7月に既に記載対象となっています。

〔発荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、
契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合〕

パターン例（サンプルA）

8:45	集荷地点に到着
9:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機：20分)
9:20 ~ 9:40	附帯業務①(荷造り) (荷主都合の待機：20分)
10:00 ~ 10:30	附帯業務②(ラベル貼り)
10:30 ~ 11:30	積込み
11:30	出発

※荷役作業等の契約書に明記されている場合、合計で1時間以上(110分)となるため記録要件に該当します。

パターン例（サンプルB）

15:45	荷卸し地点に到着
16:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機：40分)
16:40 ~ 17:00	取卸し (荷主都合の待機：20分)
17:20 ~ 17:50	附帯業務(梱入れ)
17:50	出発

※荷役作業等の合計時間が50分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当します。

荷待ち時間・荷役作業等記録票（例）

記入見本	荷主名：株式会社〇〇	車両番号：〇〇〇〇〇
日付	〇/△	〇〇 〇〇
到着時刻の指定時刻	到着時刻	出発時刻
〇:△	〇〇:△△	〇〇:〇〇
荷役時間 開始・終了時刻	積込み・取卸しの開始・終了時刻	出発時刻
9:00~9:20 9:40~10:00	10:30~11:30	11:30
40分	10:00~10:30	
ドライバーが実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側担当者確認欄」を記入してください)	荷主側担当者確認欄 (※「発・着」欄に「荷主側担当者確認欄」を記入してください)	荷主側担当者 不在の場合

※別途デジタルコなどの方法で記録・保存している場合は、当該項目については記載不要です。
※契約書に明記した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等については記載不要です。
※「発・着」欄に「荷主側担当者確認欄」を記入してください。発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

荷待ち時間・荷役作業等記録票（例）

記入見本	荷主名：株式会社●●	車両番号：●●●●●
日付	●/△	●● ●●
到着時刻の指定時刻	到着時刻	出発時刻
●:△	●●:△△	●●:〇〇
荷役時間 開始・終了時刻	積込み・取卸しの開始・終了時刻	出発時刻
16:00~16:40 17:00~17:20	16:40~17:00	17:50
60分	17:20~17:50	
ドライバーが実施した荷役作業の内容 (※「発・着」欄に「荷主側担当者確認欄」を記入してください)	荷主側担当者確認欄 (※「発・着」欄に「荷主側担当者確認欄」を記入してください)	荷主側担当者 不在の場合

※別途デジタルコなどの方法で記録・保存している場合は、当該項目については記載不要です。
※契約書に明記した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等については記載不要です。
※「発・着」欄に「荷主側担当者確認欄」を記入してください。発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等が発生させないことが重要であり、荷主の理解と協力が必要不可欠です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

① 荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

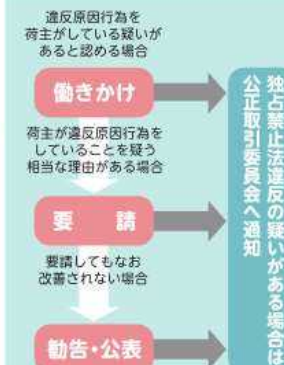
② 荷主への勧告制度が拡充されました

- 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
- 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③ 違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(令和5年度末までの時限措置)

- 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある場合には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。



※違反原因行為の例

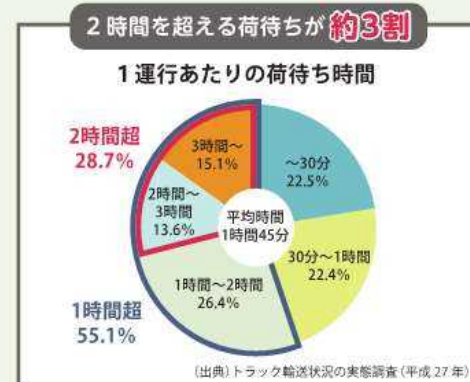
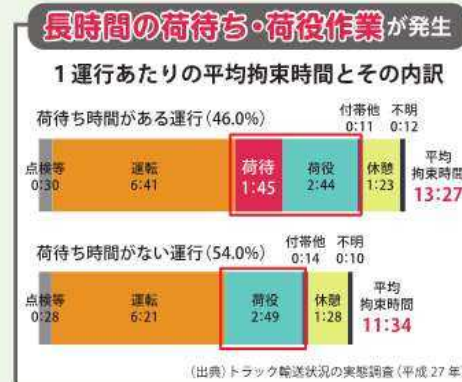
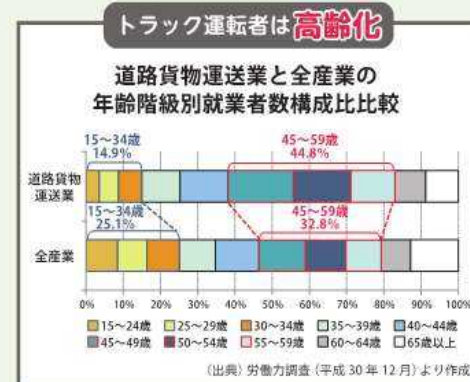
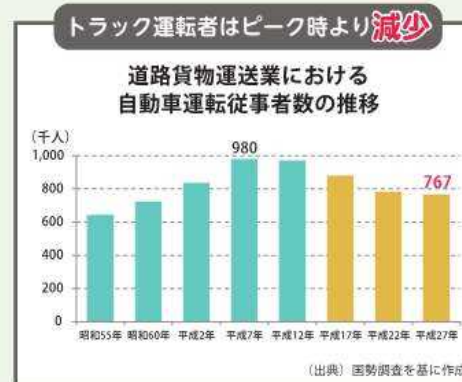


荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生
⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ

適切な運行では間に合わない到着時刻の指定
⇒最高速度違反を招くおそれ

精進み直前に貨物量を増やすよう指示
⇒過積載運行を招くおそれ

- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。



トラック運送事業者はトラックドライバーに以下の労働時間のルールを守らせる必要があります。違反した場合は処分を受けることになります

● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・1日 原則 13時間以内 最大 16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続 8時間以上
運転時間	・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	・4時間以内



詳しくは厚生労働省のHP (<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。