

東自貨第434号
令和6年3月25日

宮城運輸支局長 殿

東北運輸局自動車交通部長
(公 印 省 略)

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について

標記について、令和6年3月22日付け国自貨第844号により、物流・自動車局
貨物流通事業課長から別添のとおり通達があったので、了知されるとともに、事務処
理上遺漏のないよう取り計らわれない。

国自貨第 8 4 4 号
令和 6 年 3 月 2 2 日

各地方運輸局自動車交通部長
関東・近畿運輸局自動車監査指導部長
沖縄総合事務局運輸部長

} 殿

物流・自動車局貨物流通事業課長
(公印省略)

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について

今般、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）附則第 1 条の 3 第 1 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、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 6 年国土交通省告示第 209 号）のとおり告示を行ったところである。

これを踏まえ、設定した標準的な運賃に関して別紙のとおり定めたので、事務処理上遺漏のないよう取り計らわれない。

なお、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和 2 年 4 月 2 4 日付け国自貨第 1 4 号）」、「海上コンテナ輸送の割増率について（令和 4 年 9 月 7 日付け国自貨第 6 7 号）」及び「セメントバルク車他 3 車種の割増率について（令和 4 年 1 月 2 1 日付け国自貨第 1 0 2 号）」は廃止する。

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(以下「運送事業者」という)の荷主(元請け運送事業者を含む。以下同じ。)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、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(令和5年法律第62号)により延長されたものである。

改正後の法附則第1条の3第1項においては、当分の間、「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、運送事業者の原価等の集計、運賃額の計算等を行い、実運送を担う運送事業者(以下「実運送事業者」という)が収受すべき適正な運賃水準として、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6年国土交通省告示第209号)のとおり告示を行ったものであり、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。

トラック運送業は、我が国の経済と国民生活を支える重要な産業であり、トラックドライバーの賃上げ等の処遇改善を実現するためには、労務費等を運賃等に適正に転嫁することが極めて重要である。令和5年11月に公表された「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」(令和5年11月、内閣官房及び公正取引委員会)(以下「本指針」という。)では、「発注者として採るべき行動/求められる行動」として「労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料(最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など)に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること」とされており、「関係者がその決定プロセスに関与し、経済の実態が反映されていると考えられる公表資料の例」として標準的な運賃が明示されている。加えて、「受注者として採るべき行動/求められる行動」として、発注者との価格交渉で標準的な運賃等の公表資料を用いることとされている。荷主及び運送事業者の双方が、発注者・受注者それぞれの立場で、標準的な運賃を活用し、積極的な運賃交渉を行うことが期待される。

1. 標準的な運賃に係る基本的な考え方

(1) 運賃表の設計

実運送事業者が収受すべき運賃を前提として、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(2 tクラス)：最大積載量2トン以下の車両
- ・中型車(4 t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(10 tクラス)：中型車(4 tクラス)を超える車両(トレーラー(20 tクラス)を除く。)
- ・トレーラー(20 t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た。

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のうち、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するとともに、積込料・取卸料については、作業内容ごとに、30分ごとに生じる標準的な額を設定したほか、待機時間料と積込料・取卸料の適用時間の合計が2時間を超える場合において30分ごとに発生する料金を設定した。

その他の料金については、運賃表とは別に項目のみ規定することとした。

⑤ 元請・下請の関係及び利用運送手数料

実運送事業者が収受すべき適正な運賃水準を示すため、その算出に当たっては、いわゆる元請事業者の庸車費用等については考慮していない。

このため、元請事業者等が利用運送を行う場合の庸車費用等については、下請事業者に支払う運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せて荷主から適正に収受すべきものとして、新たに利用運送手数料の項目を規定した。

(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

車両の調達価格は、半導体不足の影響等により近年の車両販売台数が減少しており、車両更新が進まなかった可能性がある。そのため、令和2年告示の際に実施した原価調査結果における車両調達価格を基に、自動車メーカーへのヒアリングによる価格変動率を乗じた額を車両調達価格とし、原価調査結果による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120円/Lを基準として、1km当たりの燃料費を算出した。

【算定式】軽油単価(120円/L) ÷ 燃費

i オイル費

原価調査結果により、1km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、1km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、1km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~1 の合計値 (円/km)} ÷ {1 - 間接費率 (%) } - {h~1 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、帰り荷がな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上限規制が適用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、高速自動車国道等の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。

$$\left[\begin{array}{l} (1 \text{ km 当たり変動費}) \times (\text{基礎走行距離}) + \\ (1 \text{ 時間当たり固定費}) \times (\text{基礎作業時間}) \end{array} \right] \times (1 + \text{利益率})$$

また、基礎走行距離を超えて運行する場合の加算額は1 km 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。

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、実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附帯する荷役作業等の諸条件を勘案し、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大都市等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、実運送事業者の営業所（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。

(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、午前から午後にはわたる場合は、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) 個建運賃

単一品目であること、荷姿が一定していること、1個の重量又は容積が一定していること及び十分なリードタイムが確保されること等の場合を想定して個建運賃を設定した。例えば、基準運賃から個建単価を算出する際の割合（基準積載率）を80%に設定した場合、各荷主の運賃は1両貸しよりも安価となり、積載率が80%を超える場合には運送事業者においても基準運賃を超える運賃を収受することが可能となる。基準積載率は各荷主の一回当たりの最低荷量等を考慮し算出するものとなる。

なお、個建運賃を適用する場合は、荷主との協議において、最低積載個数又は重量の設定と同量に満たない場合（ゼロの場合を含む）の最低保証料の収受等について合意しておく必要がある。

(4) 運賃割増率

①速達割増等

速達割増として、有料道路を利用する前提で通常見積もられる運送日時よりも短い日時での運送の依頼があった場合の速達割増を設定した。なお、この場合にお

いても、当然ながら労働基準法、改善基準告示、道路交通法等の関係法令の遵守が前提となる。

逆に、積合せを前提として、荷主が十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合には、割り引いた運賃を設定することも可能とした。

また、荷主において一定のリードタイムを確保した場合であっても、有料道路の利用を認めない場合は、結果的にトラックドライバーの運転時間の長時間化を助長するおそれがあることから、有料道路がある区間について、有料道路を利用しない運送については、割増運賃を設定できることとした。「標準的な運賃」は、高速道路を利用することを前提に、キロ程区分ごとの平均走行速度を設定しているところ、有料道路を利用しない割増率の算定にあたっては、一般道を走行した場合の平均走行速度（キロ程 20 k m 区分の平均走行速度）を適用して再計算することで、有料道路を代替する一般道のキロ程に対応した運賃に 2 割以上の割増とすることが考えられる。

②特殊車両割増

トラック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、冷蔵車・冷凍車を使用する場合については原価調査の結果に基づき割増率（2割）を設定している。同様に、海上コンテナ輸送車、セメントバルク車、ダンプ車、コンクリートミキサー車、タンク車についても割増率を設定している。

また、これ以外の特殊な車両を使用する場合については、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。

③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。

④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、労働基準法に定める午後 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。

（5）待機時間料

運転者の長時間労働の主な要因の一つとして、発地又は着地における長時間の荷待ちが挙げられるが、運転者が荷主の責により待機した場合、運送事業者は、待機時間に応じた料金を荷主から収受すべきである。このため、運送事業者が荷待ちに係る適正な対価を収受できる環境や、荷待時間の削減等、長時間労働の改善に向けて荷主と運送事業者が連携して取組を進める環境を整備す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。また、労働基準法第37条に基づく割増賃金の支払いの必要性を考慮して、待機時間料の適用となる時間と2.（6）における積込料・取卸料の対象となる時間の合計が2時間を超える場合における30分ごとの料金として、基準内人件費×1.5により算出した基準外人件費に利益率を加味して算出した。

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て行う。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清算を行うこと等を妨げるものではない。

（6）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。

特に、荷役作業に係る対価を確実に収受するため、積込料・取卸料については、待機時間料単価を基準として、「令和5年3月から適用する公共工事設計労務単価表（東京）」における職種・作業内容から、運転手（一般）を基準とした倍数を適用し、30分ごとの料金を設定した。

また、待機時間料と積込料・取卸料については各料金の対象となる合計時間が2時間を超える場合の料金を設定している（この場合において、安全対策を施した積込み、取卸し等、品目や業種等の特性上やむを得ない事情がある場合においては適用しないことも考えられる）。

さらに、荷主都合に起因して、運送開始前日の積込作業等を実施する場合は、当該作業に要した距離・時間に相当する運賃及び積込料、取卸料を収受する必要がある。加えて、車両への貨物の留置時間について、時間制運賃相当額から人件費、変動費相当額を除いた留置にかかる料金を収受することも考えられる。

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発生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。具体的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等が考えられる。

(7) 利用運送手数料

標準的な運賃は実運送を担う運送事業者が収受すべき適正な運賃水準である。このため、運送を受託した運送事業者や利用運送事業者が、他の運送事業者に運送を再委託する場合に、庸車に係る手数料を収受する場合には、その金額を、運送の対価として収受した運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せして、荷主から収受することが適切である。このため、庸車に係る対価としての利用運送手数料を新たな運賃項目として設定し、運賃とは別に収受することとした。

なお、利用運送手数料の水準は、原価調査結果における平均的な手数料の水準を考慮し、運賃の10%とした。多重下請構造下にあつては、元請事業者は、当該水準を参考に、必要な利用運送手数料を積み上げた金額を運賃に上乗せして荷主と交渉を行うことが求められる。なお、特別な手配を要する利用運送を行う場合は、別途見積もった手数料を収受することを妨げるものではない。

(8) 有料道路利用料

有料道路を利用した区間の料金について、告示Ⅷにおける「別に定めるところ」については下表に記載のあるウェブサイト等によるものとし、本表を活用して計算した上で、運賃とは別に収受する。なお、有料道路利用料の収受が認められない運送については、2.(4)①の割増を適用するものとなる。

	掲載サイト	掲載HPアドレス	QR	主な掲載路線
料金検索サイト	NEXCO東日本	https://www.driveplaza.com/dp/SearchTop		全国 注)下記サイト掲載有料道路は検索対象外 https://www.driveplaza.com/search/exclude_road 
料金表一覧掲載サイト	NEXCO東日本	https://www.driveplaza.com/search/e_tolls/		道央道・札幌道・道東道・日高道・深川留萌道・釜石道・八戸道・青森道・百石道路・磐越道・仙台(東部・北部・南部)・三陸道・山形道(宮城川崎～月山)・東北中央道・秋田道・湯沢横手道路・日東道・秋田外環状道路・琴丘能代道路・東北道・北関東道・圏央道・東水戸道路・常磐道・関越道・東関東道・関越道・新空港道・中央道・上信越道・長野道・千葉東金道路・富津館山道路・館山道・アリア連絡道・京葉道路・第三京浜道路・横浜新道・横浜横須賀道路・外環道・北陸道・日東道
	NEXCO中日本	https://www.c-nexco.co.jp/navi/toll/		東名高速道路・新東名高速道路・圏央道・東海北陸道・伊勢湾岸道・名神高速道路・東海環状自動車道・中央自動車道・東名阪道・伊勢道・紀勢道・名二環・舞鶴若狭道
	NEXCO西日本	https://www.w-nexco.co.jp/search/price_list/		名神・新名神・京都縦貫道・京滋バイパス・中国道・山陽道・舞鶴若狭道・関西空港道・阪和道・中国道・山陽道・岡山道・米子道・浜田道・広島道・広島岩国道路・江津道路・尾道道・九州道・安来道路・山陰道・松江道・広島呉道路・高松道・高知道・今治小松道・徳島道・松山道・徳島南部自動車道・東九州道・権田道路・宇佐別府道路・南九州道・宮崎道・東九州道・隼人道路・長崎道・大分道・沖縄道

(9) 実費

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送の実施に伴う施設使用料等については、運賃とは別に実費として収受することとした。

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等、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。

(10) 燃料サーチャージ

燃料サーチャージについては、告示Ⅹの定めるところによる。

(11) 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等、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

標準的な運賃は、実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することが望ましい。

なお、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。

また、実運送事業者が適正な運賃を収受するためには、運送事業者は車両調達価格、社会保険料、人件費等の運送原価の変動に対応するため、毎年運賃及び料金を必要に応じて見直し、荷主・運送事業者が定期的に交渉・協議することが重要となる。

4. 標準的な運賃の活用に係る手続

3.により実際に適用する運賃及び料金を設定した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。

ただし、令和2年4月24日告示の標準的な運賃にて届出した運送事業者については、本通達の発出日を以て、令和6年3月22日告示の標準的な運賃にて届出したものとみなす。このため、令和2年4月24日告示の標準的な運賃を引き続き適用しようとする運送事業者はその旨を記載した届出を行う必要がある。

また、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収受する旨及び利用運送手数料を収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。令和6年3月22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。

5. 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収受したことのみをもって罰則が科される等、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、事業用自動車の必要な点検整備の未実施、最低賃金法に基づき定められた最低限度額より低い賃金の支払い、社会保険への未加入等により不当に原価を抑えて事業を行う等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・過積載運行を招く等、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に基づく荷主への要請等を行う。