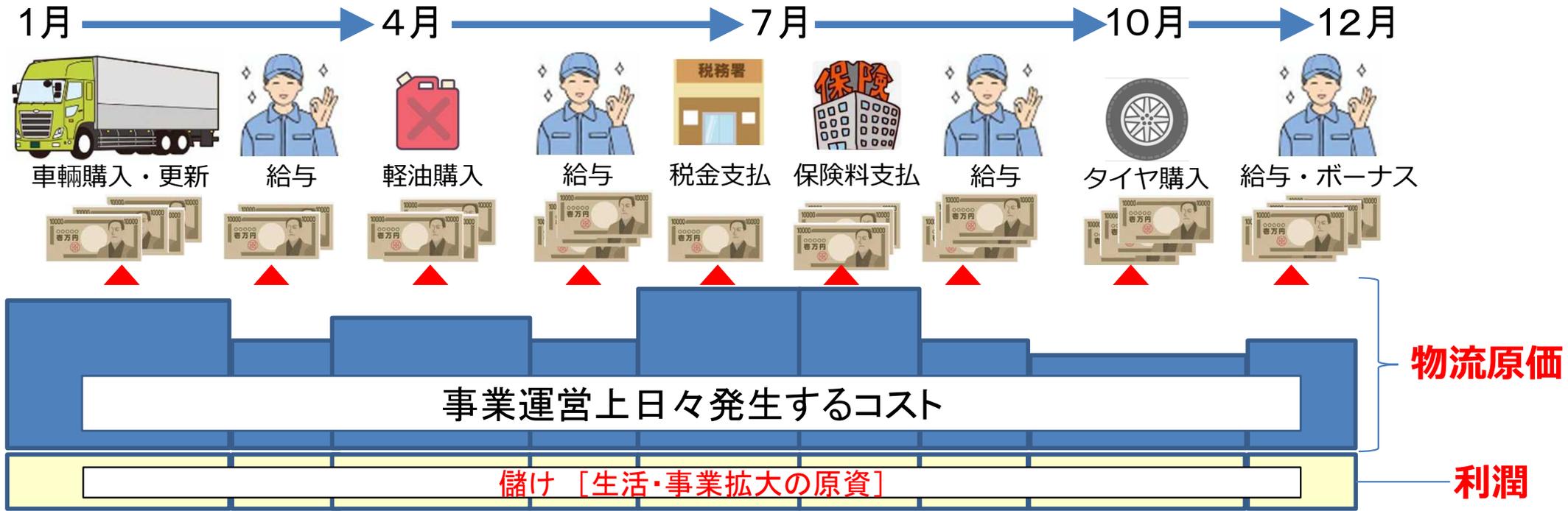


- ① 参加者の問題意識等共有
- ② トラック物流の概況、2024年問題の背景について
- ③ 西日本4局トラックGメン合同パトロール報告(近畿運輸局他説明)
- ④ 経済産業省の物流政策について (近畿経済産業局説明)
- ⑤ **参考資料紹介**
  - ⑤-1 事前にいただいた問題意識等 (詳細)
  - ⑤-2 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-3 政策パッケージの進捗、補助金情報、R7予算関係
  - ⑤-4 **トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料**

# 物流コスト(原価)と売り上げ

日々発生する物流コスト(原価)



VIA? 健全な事業継続の為に (物流原価 + 利潤) = < 売上げ が望ましい。



コスト(原価)の発生と契約・売り上げの收受のタイミングが違うので、契約・運賃交渉の際に走行キロ・時間見合いの単価設定がしづらい。「一運行あたり〇〇万」などの相場観が損益分岐の判断に用いられるか、荷主の言い値を飲まざるを得ない。また、逆に支払いの際に売り上げの実態に見合ったコスト負担なのか判断が付きずらく、設備投資に消極的になるか無計画な設備投資になる。

# 車両別費用の整理

直接割付の可否	費用	固定/変動	概要
<b>車両に直接割付け できる費用</b> (基本実費)	<b>運行費</b>	<b>変動</b>	○燃料(軽油)・油脂(エンジンオイル費)費用 ○修理費用(一般修理、車検整備、定期点検費用、ミッションオイル費等) ○尿素水費用(ディーゼルエンジン車) ○タイヤチューブ、交換費用
	<b>車両費</b>	<b>固定</b>	車両購入費、リース費用(メンテナンスリース等修理費などを含む場合は除く)
	<b>車両の税金</b>	<b>固定</b>	自動車取得税、自動車重量税、自動車税
	<b>車両の保険費</b>	<b>固定</b>	自賠責保険料等車両毎に費用が発生するもの。
	<b>運転者の人件費※</b>	<b>固定</b>	運転者の給与、法定福利、福利厚生費(健康診断代、昼食代等)、退職金(退職給与引当金)、通勤手当
<b>車両に直接割付け できない費用</b> (車輛別売り上げ又は稼働時間の割合で按分)	<b>車両の保険費</b>	<b>固定</b>	任意保険、運送保険、運送業者賠償責任保険等、会社単位で契約する為車両毎に割り当てられない保険料。
	<b>間接費</b>	<b>固定</b>	<b>一般管理費</b> (役員・運行管理者・整備管理者の人件費、事務所維持費用、各種消耗品費、事務用品費、通信費など)、 <b>備品運搬費、車庫等の施設費</b>

※ 1者1台で車両を割り当てられている例。1台を複数人で共有している場合は、車両毎の乗務時間で按分のうえ1台あたりを積み上げ。

# 1 時間あたり、1 kmあたり費用の算出

## 1 時間あたり固定費の計算

車両別費用で「固定」に整理された費用の合計

÷

稼働時間

=

1 時間あたり固定費

## 1 kmあたり変動費の計算

0 ℓ → 満タン燃料費用

÷

実燃費(km/ℓ)

=

1 kmあたり燃料費

オイル交換1回あたりの  
油脂費用

÷

1交換あたり  
走行距離

=

1 kmあたり油脂費

タイヤチューブ交換1回  
あたりのタイヤチューブ費用

÷

1交換あたり  
走行距離

=

1 kmあたり  
タイヤチューブ費

一般修理費用、  
車検整備費用

÷

修理、整備の間  
の走行距離

=

1 kmあたり修理費

0 ℓ → 満タン尿素費用

÷

0 ℓ → 満タンの  
走行可能距離

=

1 kmあたり尿素水費

# 実践的な原価計算

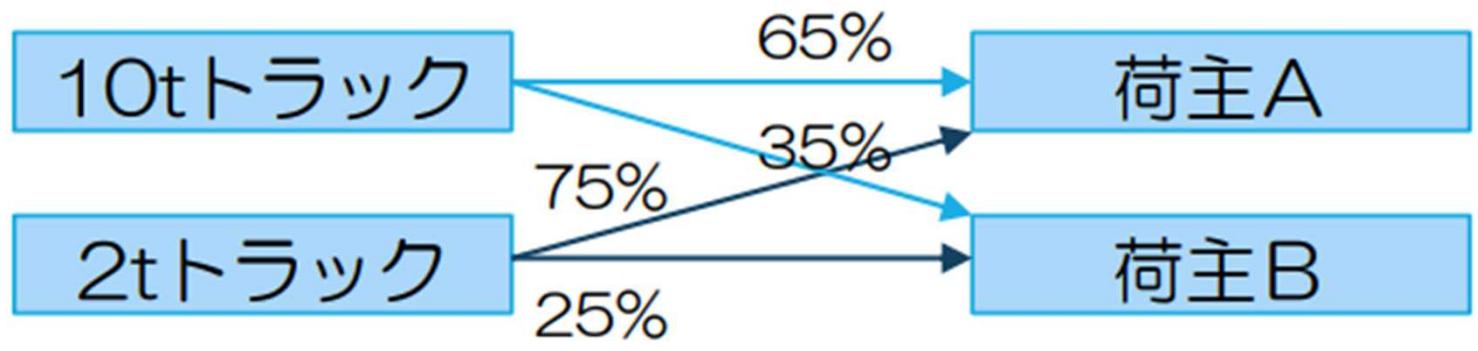
## 運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

$$\begin{aligned} & \boxed{\text{固定費}} = \boxed{\text{1時間あたり固定費}} \times \boxed{\text{平均稼働時間(時間)}} \\ & \quad + \\ & \boxed{\text{変動費}} = \boxed{\text{1kmあたり変動費}} \times \boxed{\text{平均走行距離(km)}} \\ & \quad + \\ & \boxed{\text{料金・実費等}} = \boxed{\text{1運行あたりの実費}} \\ & \quad \cdot \text{高速道路利用料} \cdot \text{燃料サーチャージ} \cdot \text{フェリー利用料} \cdot \text{附帯作業費} \\ & \quad \cdot \text{駐車場利用料} \cdot \text{車両留置料} \cdot \text{宿泊費用} \cdot \text{その他諸費用} \end{aligned}$$

## 取引先別の原価計算

車両ごとの原価を荷主毎の輸送の稼働時間で按分



※ 1台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

- 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】

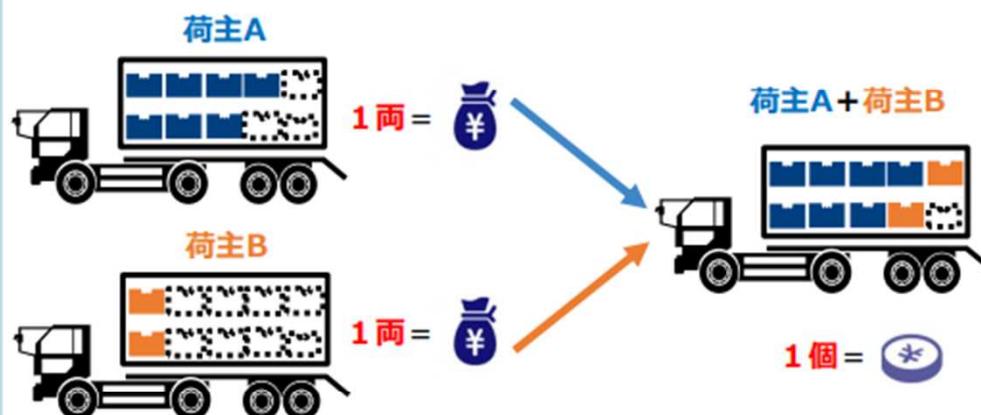
### <契約条件の明確化>

- 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】

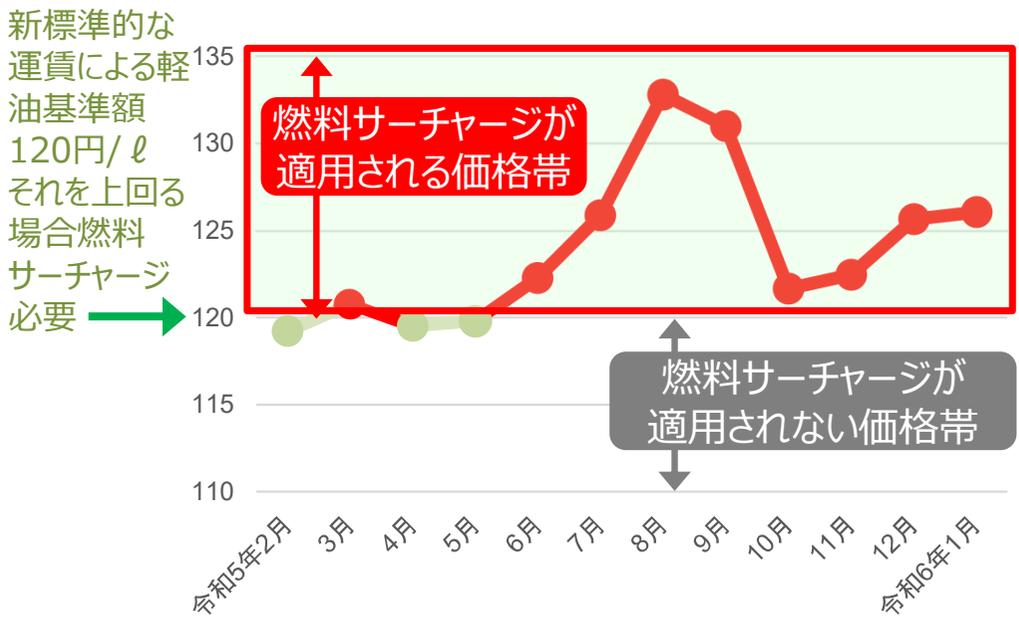
# その他運賃・料金・割増等について

## 燃料サーチャージ

燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度



## 標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

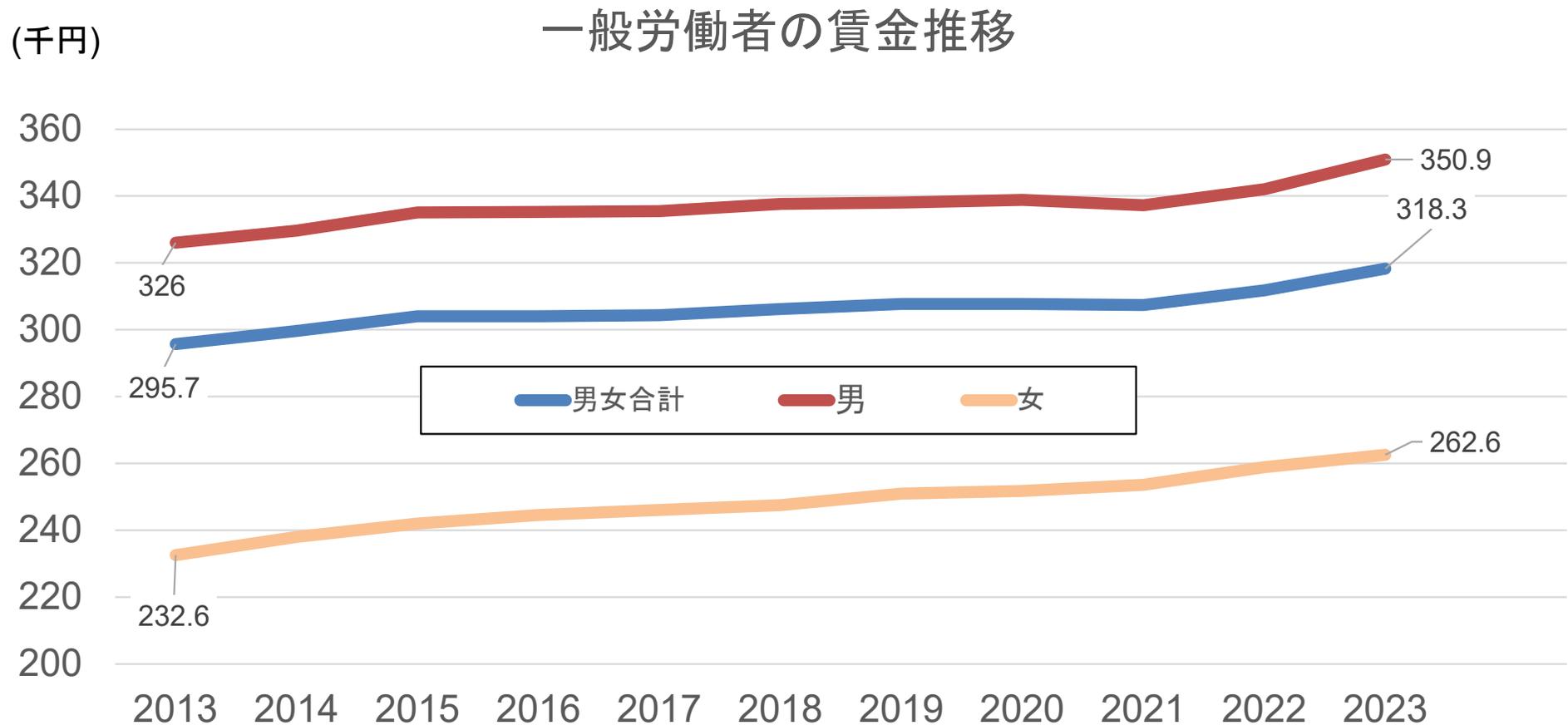


- 前提条件**
- ・距離別運賃 (大型車、中国運輸局管内)
  - ・走行距離：840km(東京～広島間)
  - <標準的な運賃：248,920円>
  - ・燃費：3.3km/ℓ
  - ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

$$\begin{aligned}
 & \text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)} \\
 &= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km}) \\
 &= 4,455\text{円}
 \end{aligned}$$

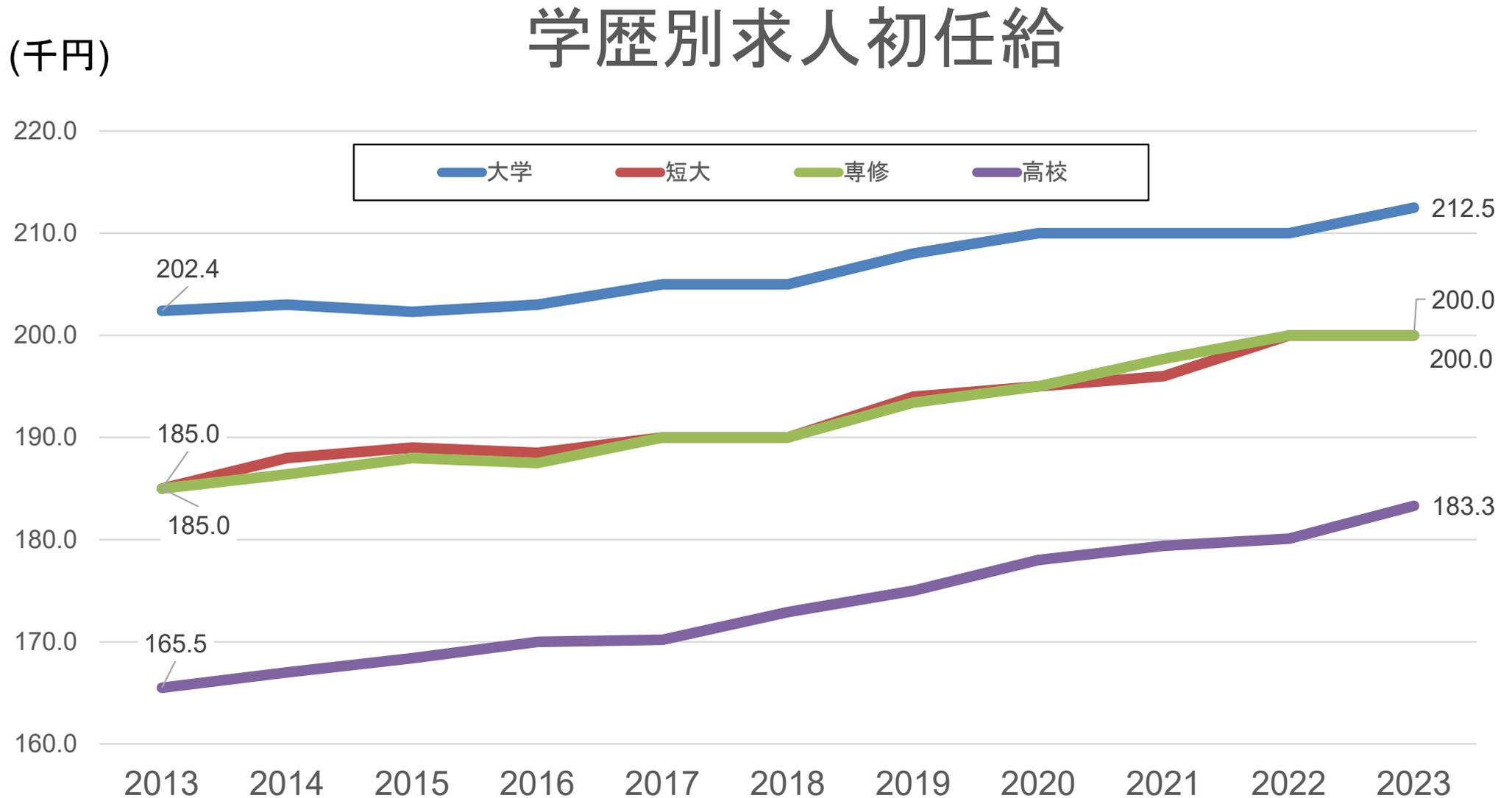
# 関係指標（月あたり賃金の推移）

一般労働者の月あたり賃金は、過去10年で月あたり約2万円増。



# 関係指標（学歴別初任給推移）

学卒求人の初任給は、過去10年で大卒が約1万、高卒では月あたり約1.8万円増。

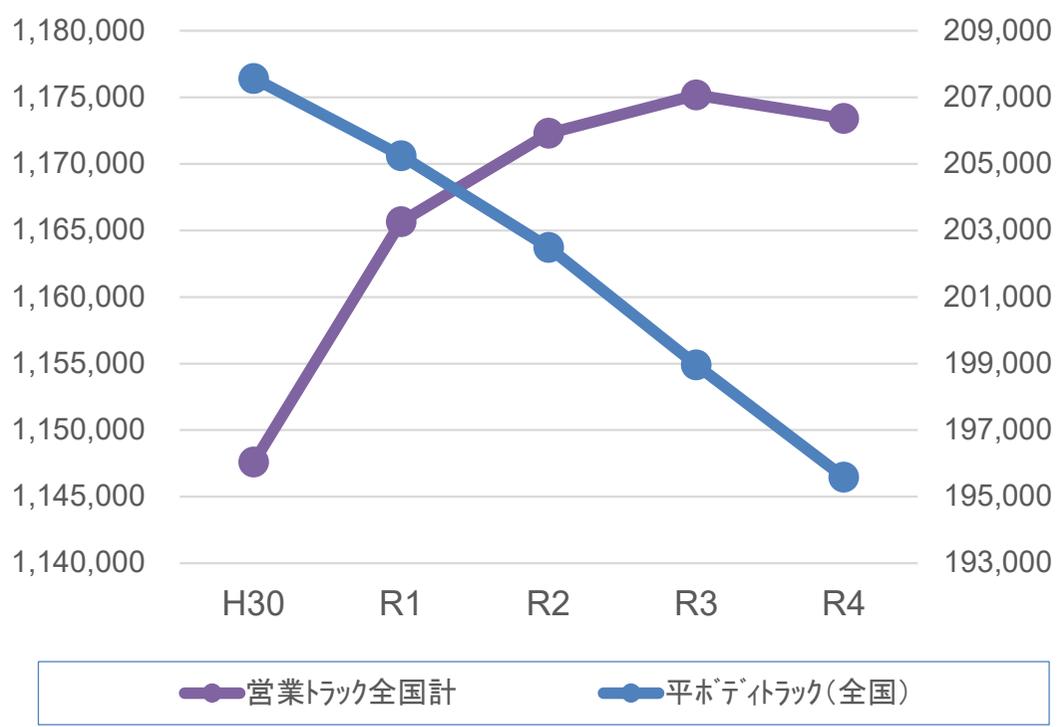


厚生労働省 令和5年3月 新規学校卒業者の求人初任給調査結果より

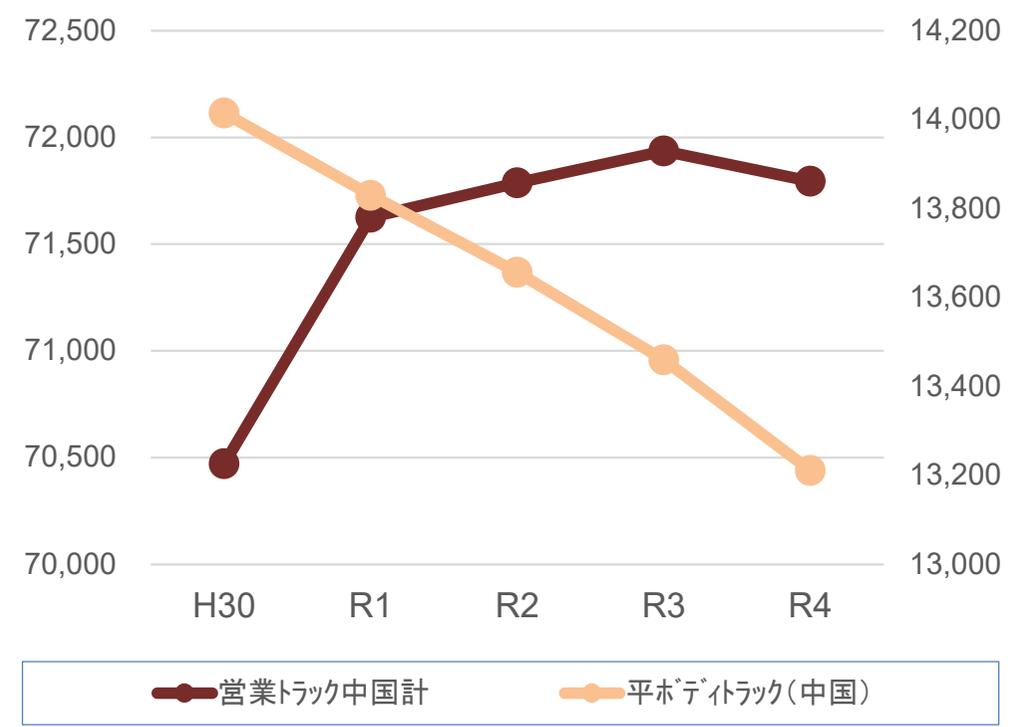
# 関係指標（トラック車両台数推移）

トラック台数は増加傾向から前年比減の変化、平ボディトラック台数は継続して減少しています。

### トラック台数推移(全国)

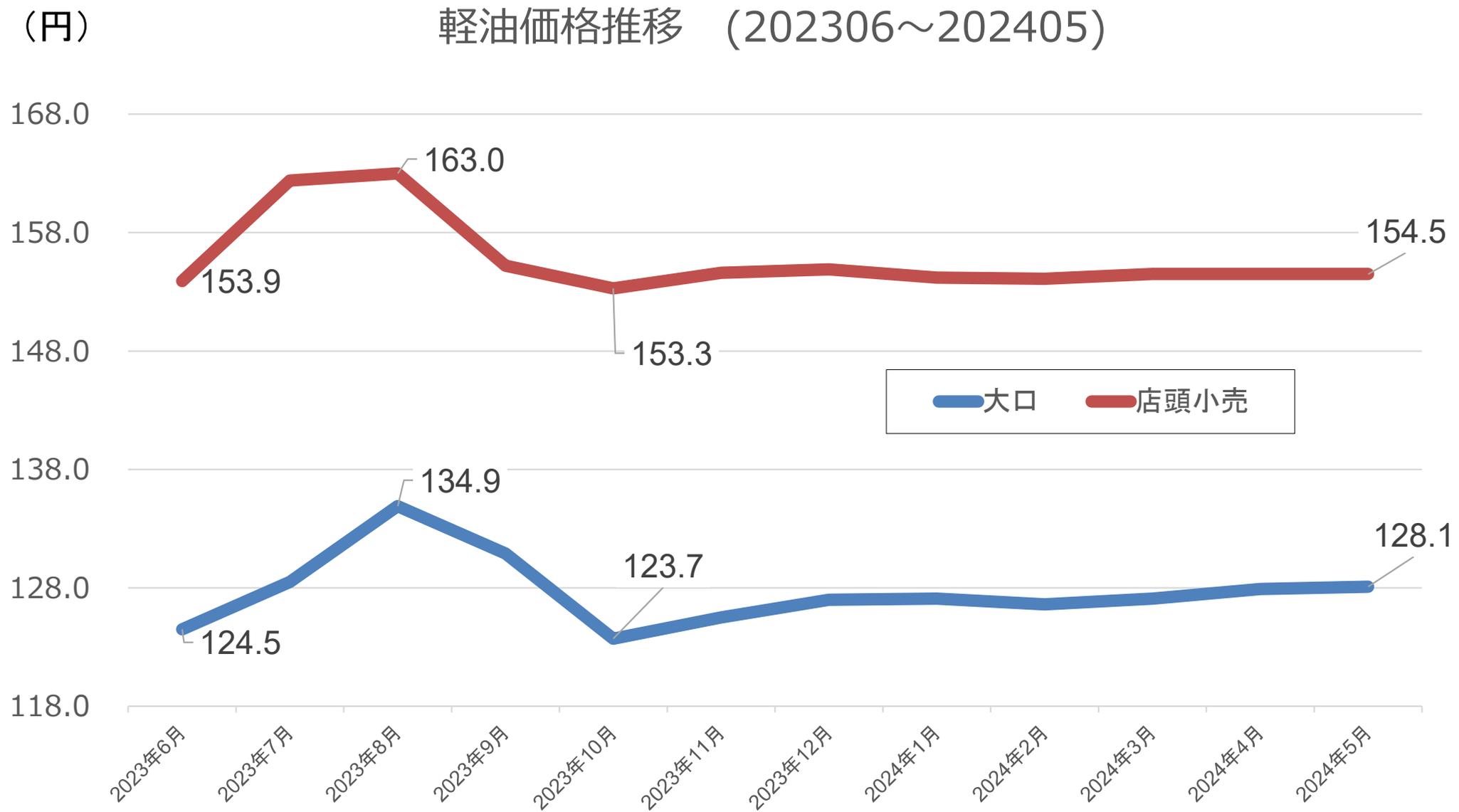


### トラック台数推移(中国)



	H30	R1	R2	R3	R4
平ボディトラック(中国)	14,015	13,830	13,657	13,460	13,211
営業トラック中国計	70,471	71,626	71,787	71,937	71,795
平ボディトラック(全国)	207,566	205,244	202,484	198,957	195,581
営業トラック全国計	1,147,591	1,165,653	1,172,299	1,175,164	1,173,399

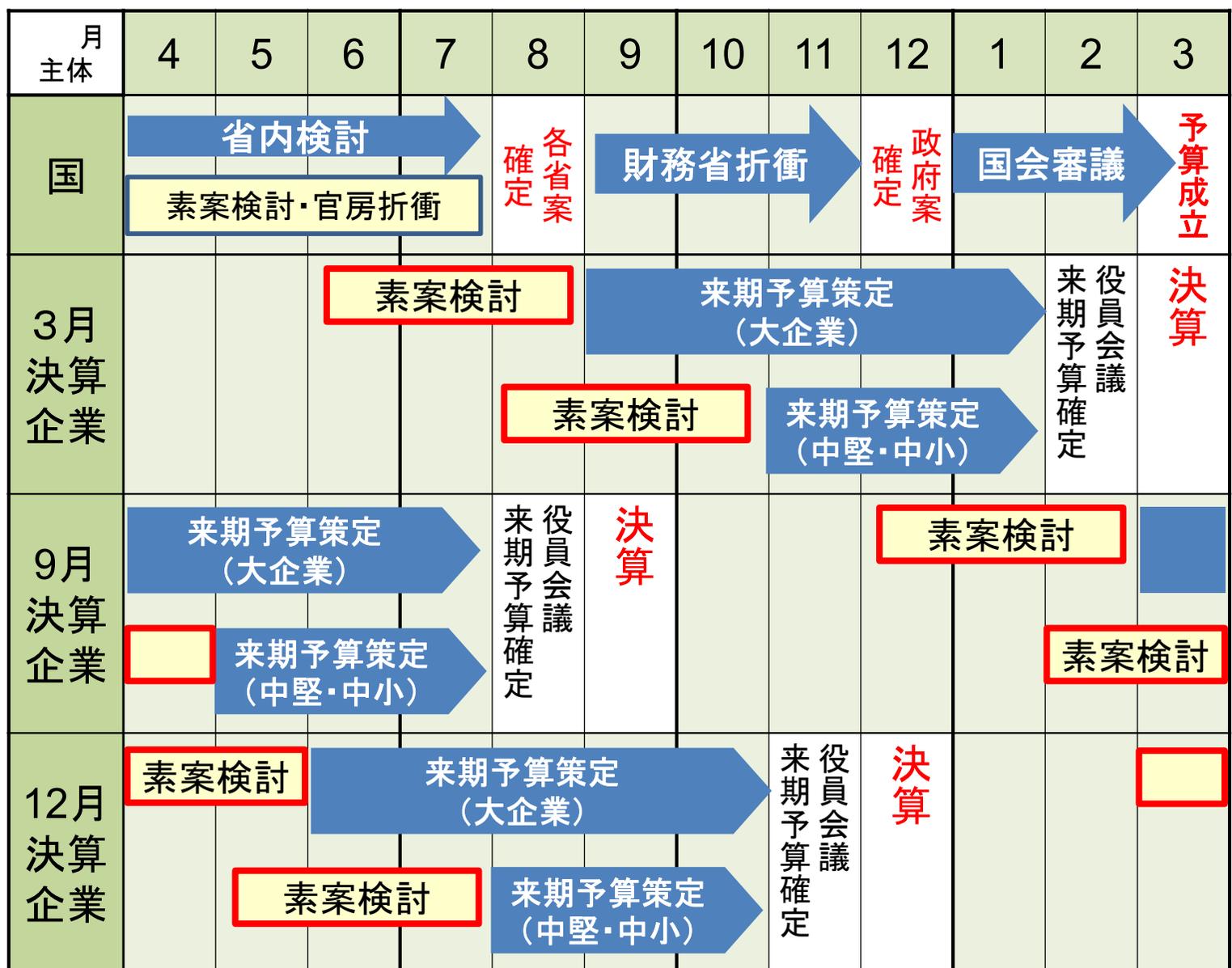
# 関係指標(燃料費[軽油価格推移])



# (参考情報) 交渉の開始時期(相手方の予算策定期期を見極めて実施)

(仮定) 大企業：決算月の約5～6か月前から予算策定開始、決算月の前月中に予算決定。  
 中堅・中小企業：決算月の3か月前後から、来期予算準備開始。

決算月	法人数	割合
1月	100,172	3.6%
2月	180,631	6.6%
3月	502,060	18.3%
4月	195,004	7.1%
5月	227,592	8.3%
6月	268,192	9.8%
7月	210,109	7.7%
8月	240,760	8.8%
9月	299,291	10.9%
10月	134,262	4.9%
11月	102,304	3.7%
12月	285,436	10.4%
合計	2,745,813	100%



# 1日あたり運転時間の上限計算方法

## 2日を平均した1日あたり9時間以内の計算

- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)
B時間	A時間	C時間

$$\textcircled{1} \frac{\text{B時間} + \text{A時間}}{2} \quad \text{と} \quad \textcircled{2} \frac{\text{A時間} + \text{C時間}}{2}$$

①、②とも9時間を超えた場合は改善基準告示違反となる。

# 1週間あたり運転時間の上限計算方法

2週間を平均した1週間あたり44時間以内の判断



## いわゆる430休憩の取得イメージ



# 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。
- ・独占禁止法及び下請け代金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①：本社（経営トップ）の関与】
- 【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】
- 【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること】※
- 【行動④：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⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】
- 【行動⑥：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①：相談窓口の活用】
- 【行動②：根拠とする資料】※
- 【行動③：値上げ要請のタイミング】
- 【行動④：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①：定期的なコミュニケーション】
- 【行動②：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。

# 令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について

公正取引委員会は、荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、「物流特殊指定」の遵守状況・荷主と物流事業者との取引状況把握のため調査を継続的に実施。更に令和5年度は、優越的地位の濫用につながるおそれがあるとして、17件※に注意を実施。（※協同組合(3件)、道路貨物運送業(2件)、食料品製造業(2件)、プラスチック製品製造業(2件)、金属製品製造業(2件) など。）

## ①注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名(注)	荷主数	割合
製造業(大分類)	265名	46.2%
食料品製造業	40名	7.0%
窯業・土石製品製造業	28名	4.9%
化学工業	21名	3.7%
金属製品製造業	18名	3.1%
プラスチック製品製造業	17名	3.0%
生産用機械器具製造業	17名	3.0%
その他	124名	21.6%
卸売業、小売業(大分類)	178名	31.1%
飲食料品卸売業	34名	5.9%
建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	32名	5.6%
その他の卸売業	32名	5.6%
機械器具卸売業	31名	5.4%
その他の小売業	15名	2.6%
その他	34名	5.9%
その他	130名	22.7%
協同組合	53名	9.2%
農業	11名	1.9%
総合工事業	11名	1.9%
その他	55名	9.6%
合計	573名	100%

## ②注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
買ったたき	239件	34.8%
代金の減額	142件	20.7%
代金の支払遅延	117件	17.0%
不当な給付内容の変更及びやり直し	106件	15.4%
不当な経済上の利益の提供要請	45件	6.6%
割引困難な手形の交付	31件	4.5%
その他	7件	1.0%
合計	687件	100%

## ③独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例

### 1. 買ったたき

- 荷主Aは、物流事業者から**労務費等の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、そのような運賃引上げに応じない理由を回答することなく、運賃を据え置いた。**(金属製品製造業)
- 荷主Bは、**物流事業者から労務費の上昇に伴うコスト上昇分の運賃引上げを求められたにもかかわらず、物流事業者が自助努力で解決すべき問題であるとして運賃の引上げ協議を拒否した。**(プラスチック製品製造業)

### 2. 代金の減額

- 荷主Cは、物流事業者に対し、「**協力値引き**」と称して、契約書で定めていた運賃を一方的に5%差し引いて支払った。(建築材料、鉱物・金属材料等卸売業)
- 荷主Dは、物流事業者に対し、**運賃の支払方法を手形払から現金振込に変更したが、その際に運賃を一律に5%差し引いて支払った。**(物品賃貸業)

### 3. 代金の支払遅延

- 荷主Eは、物流事業者に対し、契約書で定めた**運賃の支払日が金融機関の休日であった場合に、あらかじめ合意することなく、休日の翌営業日に運賃を支払っていた。**(金属製品製造業)
- 荷主Fは、物流事業者に対し、**運送業務のほかに新たに附帯作業を追加し、委託したが、荷主Fの経理部門がそのことを把握していなかったため、当該附帯作業に係る料金の支払が遅れた。**(その他の小売業)

### 4. 不当な給付内容の変更及びやり直し

- 荷主Gは、物流事業者に対し、**運送を行うこととされていた当日の朝に運送委託をキャンセルしたが、そのような突然のキャンセルに伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。**(総合工事業)
- 荷主Hは、物流事業者に対し、**運送内容を突然変更したが、その変更に伴い物流事業者が負担した費用を支払わなかった。**(木材・木製品製造業)

### 5. 不当な経済上の利益の提供要請

- 荷主Iが物流事業者に対し、自身の**事業所の構内での事故防止のためとして、荷役作業や車両移動時の立会者の派遣を求めたことから、物流事業者はこれに応じたが、荷主Iはその費用を支払わなかった。**(繊維工業)
- 荷主Jは、物流事業者に対し、物流業務に附帯して輸入通関業務を委託するに際して、**関税・消費税の納付を立て替えさせ、物流事業者が荷主による直接納付を求めても応じなかった。**(はん用機械器具製造業)

### 6. 割引困難な手形の交付

- 荷主Kは、物流事業者に対し、**運賃として手形期間150日の約束手形を交付した。**(物品賃貸業)

### 7. 物の購入強制・役務の利用強制

- 荷主Lは、物流事業者に対し、**自身が取り扱う自動車共済保険及び定期貯金を契約するよう求めた。**(協同組合)
- 荷主Mは、物流事業者に対し、**自身の子会社が取り扱う保険の契約及びワインの購入を強要した。**(道路貨物運送業)

# 悪質なトラック運送事業者対策について

令和5年4月1日より 地方実施機関による巡回指導の総合評価が

- 事業者(営業所)には、半年に一回、巡回指導を行います
- 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所 また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、**監査・処分の対象**となります



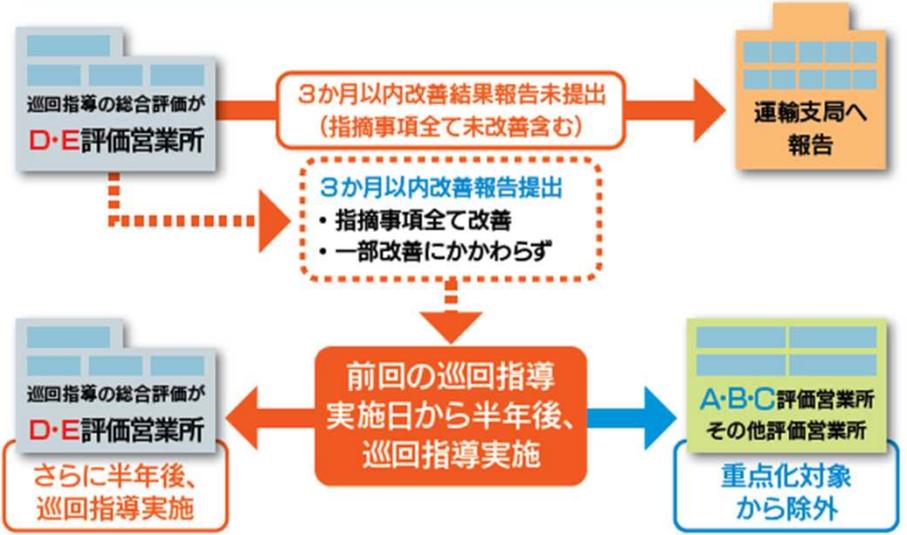
令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

**定期報告事業** 以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から運輸支局等に対し、一定期間ごとに報告が行われます。

- ア 巡回指導における総合評価で「D」または「E」と判定された営業所のうち、以下のいずれかに該当するもの
  - (ア) 巡回指導時に行った改善指導について、3ヶ月以内に改善結果報告を行わないもの (改善結果報告を行ったものの指摘事項のすべてについて改善が認められない営業所を含む。)
  - (イ) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの
- イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所
- ウ 運輸開始届出後の新規巡回指導において、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる営業所
- エ 健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険又は雇用保険に加入していない (一部未加入の場合を含む。) 又は当該保険料を納付していない営業所

**総合評価D又はEの判定を受けたら・・・**

速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出！



# 悪質なトラック運送事業者に対する行政処分等の基準の改正

## 悪質事業者に対する処分量定を引き上げ

### 物流革新に向けた政策パッケージ（抜粋）

トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

#### (1) 酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化 (トラック、バス、タクシー)

##### ● 指導監督義務違反

・酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、飲酒が体に与える影響、飲酒運転、酒気帯び運転の禁止に係る指導が未実施

新設 初違反 100日車

再違反 200日車

##### ● 点呼の実施違反

・酒酔い・酒気帯び運行が行われた場合において、点呼が未実施

新設 初違反 100日車

再違反 200日車

#### (2) その他（トラックのみ）

##### ● 勤務時間等告示の遵守違反【処分量定の引上げ】

① 未遵守計5件以下

初違反 警告 ⇒ 変更なし

再違反 10日車 ⇒ 変更なし

② 未遵守計6件以上15件以下 **改正**

初違反 10日車

再違反 20日車

② 未遵守計6件以上

初違反：未遵守1件当たり2日車

再違反：未遵守1件当たり4日車

③ 未遵守計16件以上

初違反 20日車

再違反 40日車

##### ● 点呼の未実施【処分量定の引上げ】

① 未実施19件以下 初違反 警告 ⇒ 変更なし

再違反 10日車 ⇒ 変更なし

② 未実施20件以上49件以下 **改正**

初違反 10日車

再違反 20日車

② 未実施20件以上（注2）

初違反：未実施1件当たり1日車

再違反：未実施1件当たり2日車

③ 未実施50件以上（注2）

初違反 20日車

再違反 40日車

(3) その他所要の改正を行うこととする。

(4) 今後の予定

施行：令和6年10月1日

