

「標準的運賃」について

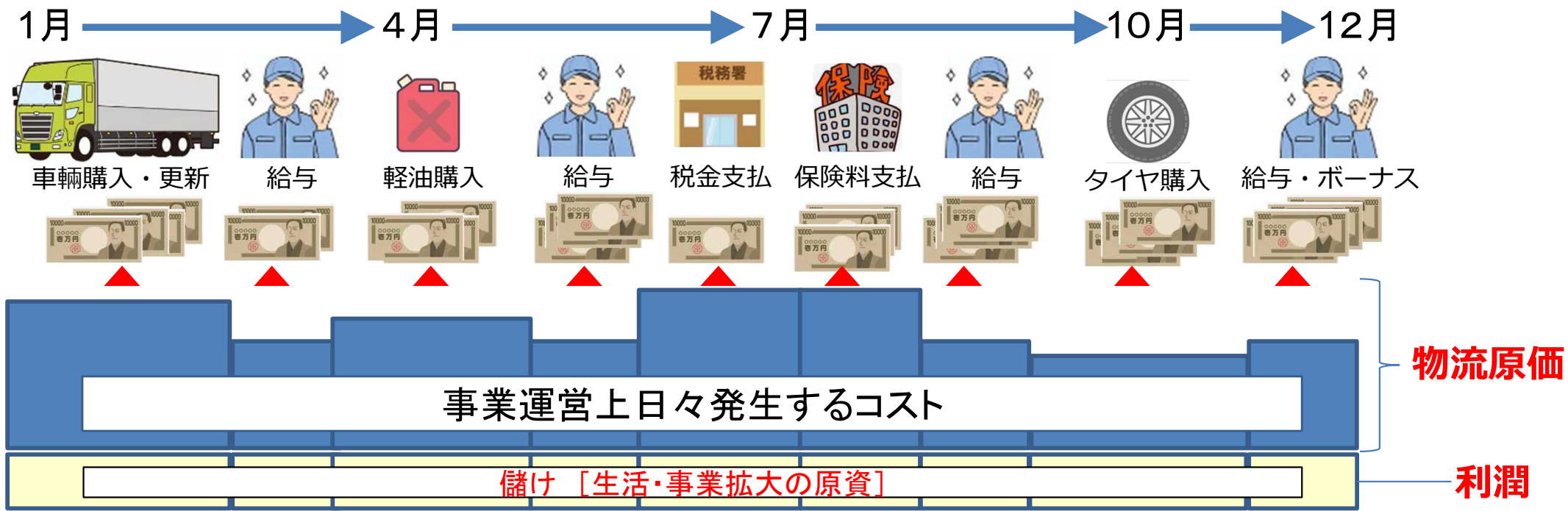
適正運賃収受（運賃交渉）について各社の取り組み状況について知りたい

【貨物利用運送事業者】

適正運賃を払いドライバーの給料を確保することが大事。現状労働時間が減り給料も減っている運送会社がある。【着荷主】

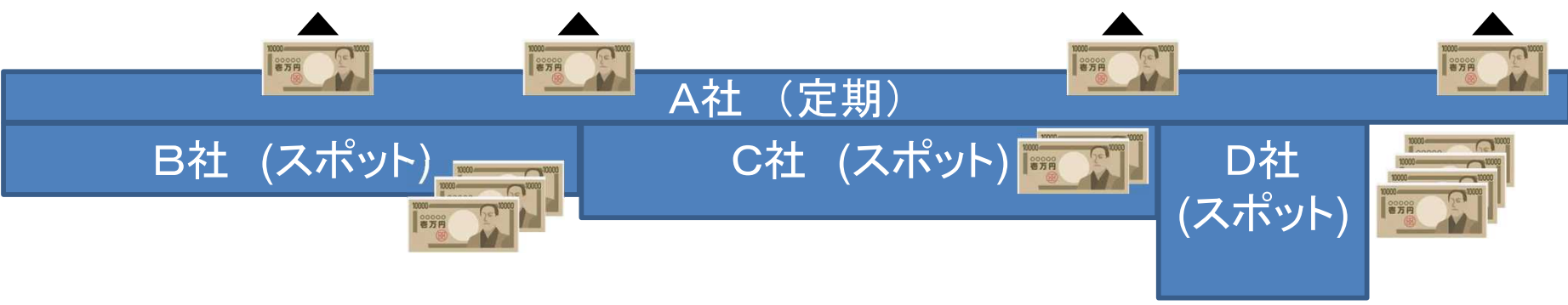
物流コスト(原価)と売り上げ

日々発生する物流コスト(原価)



運送依頼と売り上げ

VIIA? 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・売り上げの収受のタイミングが違っているので、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。

トラック運送の原価計算の活用に向けて

原価計算の必要性・効果

原価計算の必要性

賃金アップや燃料高騰等の費用の変化に対応した料金を収受するためには原価計算が必要

運行の効率化や赤字路線の抽出、黒字化のためには原価計算が必要

効果

適正な運賃・料金の収受

運行効率化による利益確保

交渉の説得力向上

自社の状況把握
実効性のある**(確実に収益を確保できる)**
事業計画の策定

原価計算の活用事例

<ケース1> 交渉結果を見越して上乗せして要請し、確実に利益を確保

運送原価に対して収受運賃が▲6%であるという原価データを提示して10%の値上げを要請し、結果として8%の値上げを受け入れてもらうことができた(当初は5%UPの要請を想定したが、値切られることを考慮のうえその分を上乗せして要求。)

<ケース2> 原価データの推移を示すことで運賃・料金の17%の引上げに成功

荷主に対して1990年から現在までの原価データを個別に示し、物流担当部長にコストアップの実態を理解してもらうことを促した。結果的に17%の引き上げ要請に対して満額の引上げとなった。

車両別費用の整理

直接割付の可否	費用	固定/変動	概要
車両に直接割付けできる費用 (基本実費)	運行費	変動	○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
	車両費	固定	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)
	車両の税金	固定	自動車取得税、自動車重量税、自動車税
	車両の保険費	固定	自賠責保険料等車両毎に費用が発生するもの。
	運転者の人件費※	固定	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
車両に直接割付けできない費用 (車輛別売り上げ又は稼働時間の割合で按分)	車両の保険費	固定	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。
	間接費	固定	一般管理費 (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)、 備品運搬費、車庫等の施設費

※ 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

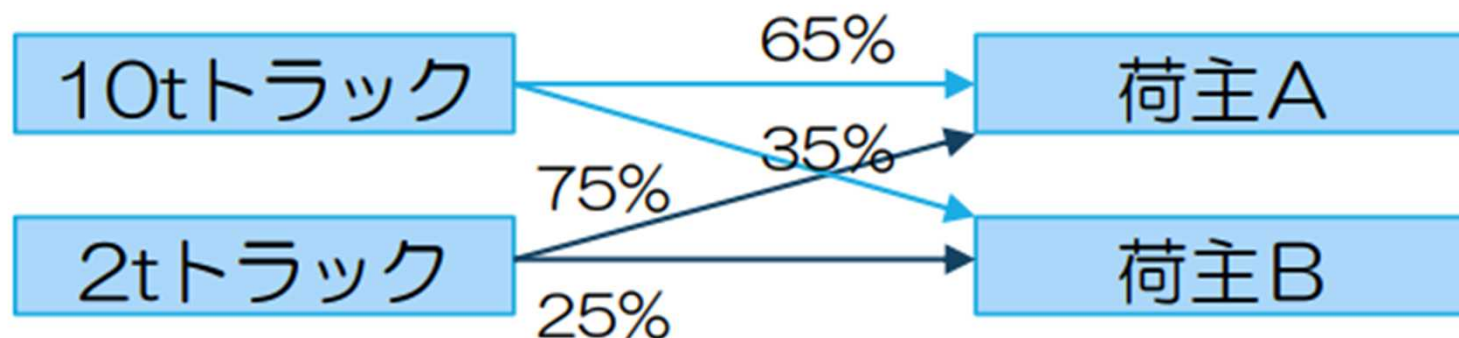
運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

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

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。

標準的な運賃の例

I 距離制運賃表(関東運輸局ブロック)

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2 t クラス)	中型車 (4 t クラス)	大型車 (10 t クラス)	トレーラー (20 t クラス)
10km	15,790	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240
40km	21,550	24,890	32,200	41,320
50km	23,480	27,130	35,250	45,400
60km	25,400	29,360	38,300	49,480
70km	27,320	31,590	41,340	53,570
80km	29,240	33,830	44,390	57,650
90km	31,160	36,060	47,440	61,730
100km	33,080	38,290	50,480	65,810
110km	35,010	40,500	53,450	69,770
120km	36,930	42,710	56,410	73,720
130km	38,850	44,920	59,370	77,680
140km	40,770	47,120	62,330	81,640
150km	42,690	49,330	65,300	85,590
160km	44,620	51,540	68,260	89,550
170km	46,540	53,740	71,220	93,500
180km	48,460	55,950	74,190	97,460
190km	50,380	58,160	77,150	101,420
200km	52,300	60,360	80,110	105,370
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,830	4,380	5,850	7,800
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	9,580	10,950	14,620	19,490

II 時間制運賃表

(単位：円)

種 別			小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎 額	8時間制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	34,740	41,760	55,200	70,430
	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	20,840	25,060	33,120	42,260
加 算 額	基礎走行キロを超える場 合は、10kmを増すごとに		340	410	630	920
	基礎作業時間を超える場合は、 1時間を増すごとに(4時間制 の場合であって、午前から午後 にわたる場合は、正午から起 算した時間により加算額を計 算する。)		3,060	3,210	3,450	4,060

III 個建運賃(1個又は1重量あたり運賃、○は事業者が設定)

運送区間ごとに最低積載戸数は又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で次の式により計算。

計算した運賃(距離制運賃or時間制運賃)+付随料金

÷ {(最大積載戸数又は重量)×基準積載率(○%)}

IV 運賃割増率

【速達割増等(○は事業者が設定)】

- ・通常想定される配達予定日より早い日を希望した場合…○割増(有料道路利用料は別途実費として収受)
- ・有料道路の利用が認められない場合…有料道路を代替する一般道のキロ程に応じて○割増

※積み合わせ前で、荷主が十分なリードタイム確保可能な配達を希望した場合は○割を割り引いた運賃設定も可。

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
タンク車（石油製品輸送車）	大型車又はトレーラーの3割
タンク車（化成品輸送車）	大型車又はトレーラーの4割
タンク車（高圧ガス輸送車）	大型車又はトレーラーの5割

【休日割増】 日曜祝祭日に運送した距離に限る 2割

【深夜・早朝割増】 午後10時から午前5時までに運送した距離 2割

V 待機時間料

(単位：円)

種 別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,680	1,760	1,890	2,220
IVに定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	2,010	2,110	2,270	2,670

VI 積込料・取卸料、附帯業務料

【積込料・取卸料】

(単位：円)

種 別		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30分までごとに発生 する金額	フォークリフト又はトラ ック搭載型クレー ンを使用した場合	2,080	2,180	2,340	2,750
	手摘みの場合	2,000	2,100	2,260	2,650
Vに定める待機時間 料の適用時間と併せ て2時間を超える場 合において30分まで ごとに発生する金額	フォークリフト又はトラ ック搭載型クレー ンを使用した場合	2,490	2,610	2,810	3,300
	手摘みの場合	2,400	2,520	2,710	3,180

【附帯業務料】 附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 利用運送手数料 運賃の10%を当該運賃とは別に収受

VIII 有料道路利用料 有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

X 燃料サーチャージ

1. 算出方法

基準価格		120.00円
改定の刻み幅		5.00円
改定条件		改定の刻み幅5.00円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定。
廃止条件		軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止
計算式	距離制運賃	走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	時間制運賃	平均走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	個建運賃	1個又は1重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる

※標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を120.00円/Lとして設定していることから、燃料サーチャージの基準価格も120.00円/Lとして設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成24年5月16日最終改定)も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

2. 燃料サーチャージの改訂条件と算出上の燃料価格上昇額テーブル

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	燃料サーチャージ算出上 の燃料価格上昇額
基準価格	120.00円	－
～ 120.00円/L	廃止	
120.00超 ～ 125.00円/L	122.50円/L	2.50円/L
125.00超 ～ 130.00円/L	127.50円/L	7.50円/L
130.00超 ～ 135.00円/L	132.50円/L	12.50円/L
135.00超 ～ 140.00円/L	137.50円/L	17.50円/L
140.00超 ～ 145.00円/L	142.50円/L	22.50円/L
145.00超 ～ 150.00円/L	147.50円/L	27.50円/L
150.00超 ～ 155.00円/L	152.50円/L	32.50円/L
155.00超 ～ 160.00円/L	157.50円/L	37.50円/L
160.00超 ～ 165.00円/L	162.50円/L	42.50円/L
165.00超 ～ 170.00円/L	167.50円/L	47.50円/L
170.00超 ～ 175.00円/L	172.50円/L	52.50円/L
175.00超 ～ 180.00円/L	177.50円/L	57.50円/L
180.00超 ～ 185.00円/L	182.50円/L	62.50円/L
185.00超 ～ 190.00円/L	187.50円/L	67.50円/L
190.00超 ～ 195.00円/L	192.50円/L	72.50円/L
195.00超 ～ 200.00円/L	197.50円/L	77.50円/L
200.00超 ～ 205.00円/L	202.50円/L	82.50円/L

3. サーチャージ額算出のための車両燃費

(〇〇は、各運送事業において設定)

車種	燃費
小型車（2tクラス）	〇〇km/L
中型車（4tクラス）	〇〇km/L
大型車（10tクラス）	〇〇km/L
トレーラー（20tクラス）	〇〇km/L

4. 時間制運賃の場合のサーチャージ額算出のための条件 (平均走行距離)

車種	8時間制	4時間制
小型車（2tクラス）	100km	50km
中型車（4tクラス）	130km	60km
大型車（10tクラス）	130km	60km
トレーラー（20tクラス）	130km	60km

5. 端数処理 端数処理として、円単位に少数を切り上げる。

XI その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

【固定費】

赤字は変動値

算出根拠				単価(年当り)
人件費	時給(所定内)	令和4年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⇒2,336 円	5,691,526 ⇒ 5,701,288 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⇒17.0 %	
	年間労働時間	週40時間を前提	2,086 時間	
	算出式	2,336円 × 1.17 × 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 ⇒12,716,125 円	2,220,308 ⇒ 2,609,385 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 ⇒330,803 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	((12,716,125円 + 330,803円) - 1円(※)) ÷ 5年 ※会計上の備忘価額として考慮。		

【変動費】

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 ⇒ 120 円	19.6 ⇒ 26.8 円
	燃費	原価調査結果により設定(全国平均値)	5.1⇒4.48 km/ℓ	
	算出式	120円 ÷ 4.48km/ℓ		
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⇒36,955 円	4.5 ⇒ 5.8 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⇒10.2 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⇒18,082 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⇒67,668 km	
	算出式	(36,955円 × 10.2本 + 18,082円) ÷ 67,668km		
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⇒265,112円	5.7 ⇒ 6.5 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⇒199,070 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⇒71,728km	
	算出式	(265,112円 + 199,070円) ÷ 71,728km		

・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

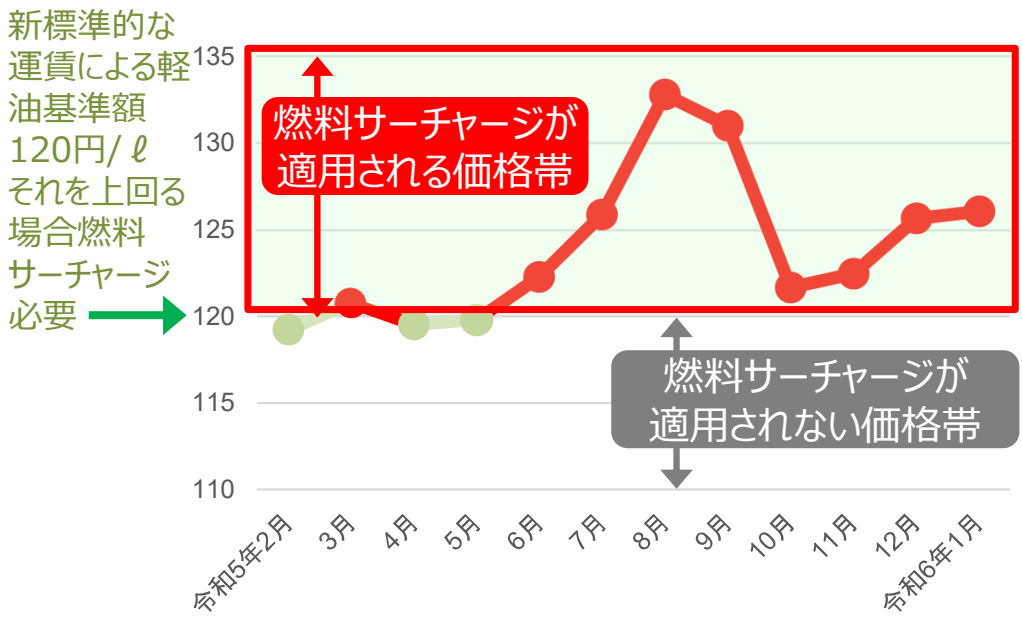
- | | |
|---------------------|------------------------------|
| 【行動①：定期的なコミュニケーション】 | 【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】 |
|---------------------|------------------------------|

※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。

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

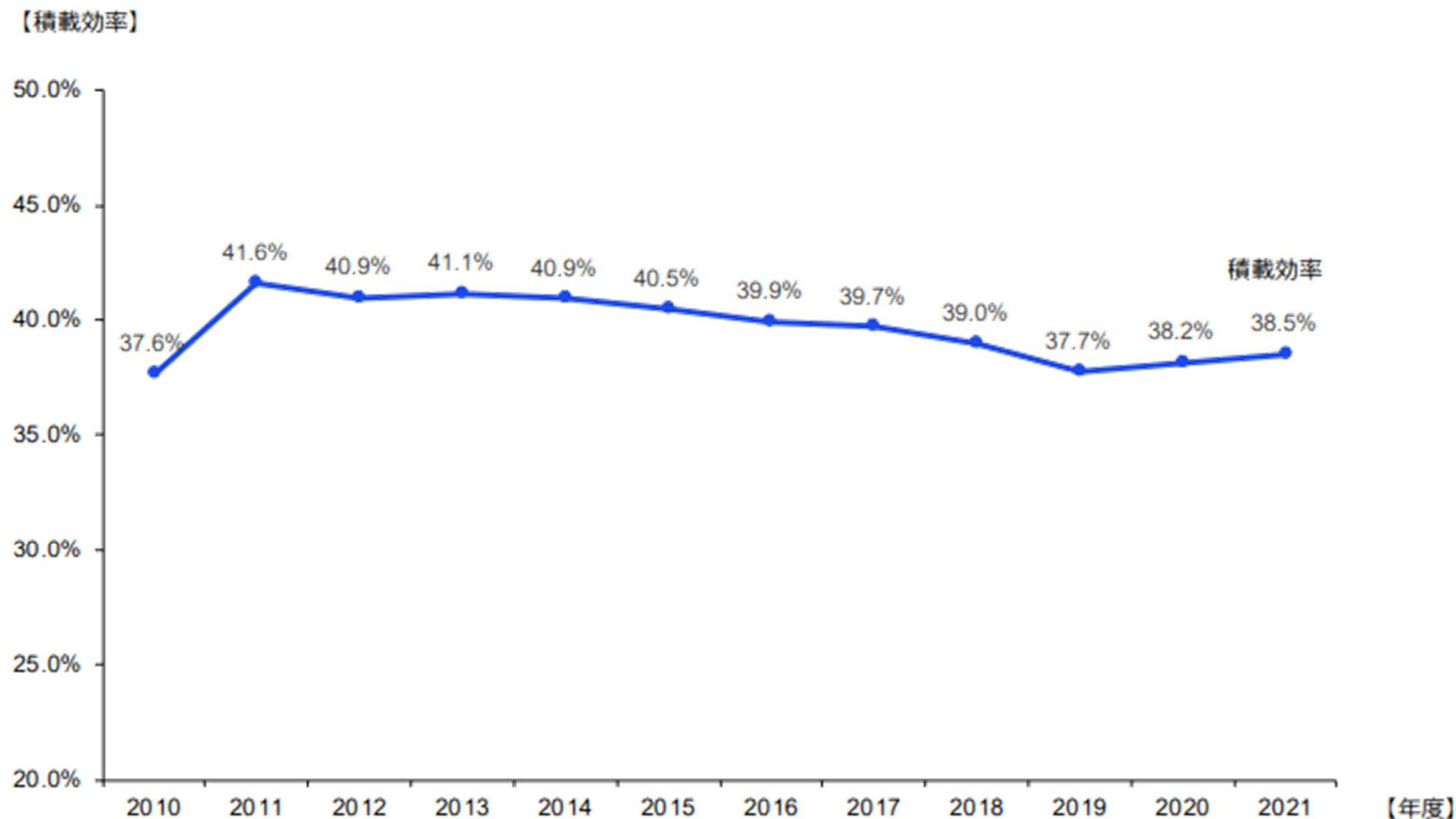


標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

- 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

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

営業用トラックの積載効率の推移



※2011年度は東日本大震災の影響で北海道・東北エリアのデータは集計されていない

出典：「自動車輸送統計調査」（国土交通省）の各年表を基に作成

直接料金の負担・労働条件における姿勢、体制

- ・2022年5月より、元請運送会社と打合せの場を持ち、高速料金、荷待ち・荷役時間の決め方等、**コンセンサスを得ながら、進めてきた**ことが非常に良かったと考えております。(発荷主)

運賃改定・労働条件における姿勢、体制

- ・荷主側から積極的に「**運賃改定交渉に応じる**」というアナウンス、姿勢を示せば、物流事業者様からはあまり無理な要求は無い、という感じを受けました。(発・着荷主)

物流事業者から提示された情報を元にした売価交渉(荷主)

- ・物流事業者から提示された運賃原価を買主に提示し、物流費高騰による売価交渉をしたところ、認められた。

運賃改定交渉(物流事業者)

- ・原価計算後の運賃を提示。協力会社も含めた輸送体制の必要性を示したうえで、ケース毎に交渉

1次請け対応: +10%を数字を示しながら商談を実施。

2次請け対応: +10%更に自社の含みを一部輩出して対応

又は、繁忙期の暦を設定して、その期間中だけは、明らかに+20%で事前に金額設定を実施。

理解のない担当者にも事例紹介・情報共有という形で周知。