

事業計画等を変更する場合の諸手続及び報告書類の提出について

1. 事業計画変更について（特別積合せ貨物運送に係るものを除く）

運輸開始後に事業計画を変更する場合には、貨物自動車運送事業法及び貨物自動車運送事業法施行規則に基づく次の（１）～（３）の手続きが必要です。

事業計画等を変更する場合の諸手続及び報告書類の提出について

(1) 認可申請が必要なもの

- ① 各営業所に配置する事業用自動車の数の変更（一定の要件に該当する場合）
- ② 営業所の位置の変更（変更には新設・廃止を含む）
※最小行政区画内での変更、貨物自動車利用運送のみに係る営業所の変更を除く。
- ③ 各営業所に配置する事業用自動車の種別の変更（普通自動車と霊きゅう自動車）
- ④ 自動車車庫の位置及び収容能力の変更（新設・廃止を含む）
- ⑤ 休憩・睡眠施設の位置及び収容能力の変更（新設・廃止を含む）
- ⑥ 貨物自動車利用運送をするかどうかの別
- ⑦ 特別積合せ貨物運送をするかどうかの別
- ⑧ 運送約款の設定・変更（標準運送約款を設定、標準運送約款へ変更する場合を除く）

事業計画等を変更する場合の諸手続及び報告書類の提出について

(2) 事前の届出が必要なもの

- ① 各営業所に配置する事業用自動車の数の変更（一定の要件に該当する場合）
- ② 休止・廃止届（30日前まで）

(3) 事後の届出が必要なもの

- ① 運賃料金の設定・変更（実施後30日以内）
- ② 主たる事務所の名称及び位置の変更（遅滞なく）
- ③ 営業所の名称の変更の届出（遅滞なく）
- ④ 営業所の位置の変更
※最小行政区画内での変更、貨物自動車利用運送のみに係る営業所の変更に限る。
- ⑤ 役員の変更
※代表権を有する役員の変更…遅滞なく
※代表権を有しない役員の変更…前年7月1日～6月30日までの期間に係る変更について、毎年7月31日まで
- ⑥ 氏名又は名称、住所の変更（遅滞なく）

事業計画等を変更する場合の諸手続及び報告書類の提出について

2. 事業の譲渡譲受及び相続等について

(1) 事業の譲渡譲受は認可申請が必要です。

(2) 事業の合併は以下の場合には、認可申請が必要となります。

- ① 一般貨物自動車運送事業の経営許可を受けた法人同士の合併
- ② 一般貨物自動車運送事業の経営許可を受けた法人と
経営許可を受けていない法人の合併

※ただし、②の場合で一般貨物自動車運送事業の経営許可を受けた法人が存続する場合、認可申請は不要

(3) 相続については、被相続人の死亡後60日以内に認可を受けることが必要です。

※60日経過後は相続認可申請不可

事業計画等を変更する場合の諸手続及び報告書類の提出について

3. その他

(1) 報告書の提出について

一般貨物自動車運送事業者には、貨物自動車運送事業報告規則に基づき以下の報告が義務づけられています。

① 事業報告書

毎事業年度経過後100日以内に提出が必要です。

(報告書類)

- ・事業概況報告書（第1号様式）
- ・一般貨物自動車運送事業損益明細表（第2号様式）
- ・一般貨物自動車運送事業人件費明細表（第3号様式）
- ・貸借対照表、損益計算書

② 事業実績報告書

毎年7月10日までに提出が必要です。

(報告書類)

- ・貨物自動車運送事業実績報告書（第4号様式）

以下に該当する場合には届出が必要です。

※ 安全管理規程及び安全統括管理者について

事業用自動車の数が《200両以上》の一般貨物自動車運送事業者は、安全管理規程を定め、国土交通大臣に届け出なければならない。また、安全管理規程の届出後、安全統括管理者を選任し、その氏名及び役職を国土交通大臣に届け出なければならない。

① 安全管理規程（輸送の安全を確保するため次に掲げる遵守すべき事項を定める）

- ・ 事業の運営の方針に関する事項
- ・ 事業の実施及びその管理の体制に関する事項
- ・ 事業の実施及びその管理の方法に関する事項
- ・ 安全統括管理者の選任に関する事項

② 安全統括管理者

事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、一般貨物自動車運送事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから選任する者をいいます。

以下に該当する場合には届出が必要です。

※ 運送利用管理規程及び運送利用管理者について

貨物自動車利用運送を行う一般貨物自動車運送事業者及び貨物利用運送事業者は、一定規模以上（前年度の利用運送量が《100万トン》以上）の場合、運送利用管理規程を定め、国土交通大臣に届け出なければならない。また、運送利用管理規程の届出後、運送利用管理者を選任し、その氏名及び役職を国土交通大臣に届け出なければならない。

① 運送利用管理規程（健全化措置の実施に関する規程を定める）

健全化措置とは、

- ・ 利用する運送に要する費用の概算額を把握し、勘案して利用の申込みをすること
- ・ 費用の提示額が概算額を下回る場合、当該荷主に対して交渉したい旨を申し出ること
- ・ 委託先のトラック事業者が更に利用運送を行う場合に関し、再々委託の制限その他の条件を付すること
- ・ その他健全な運営の確保に資するためのものとして国土交通省令で定める措置

② 運送利用管理者

その事業における健全化措置の実施及びその管理の体制を確保するため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者のうちから選任する者をいいます。

荷主の皆様

トラック輸送の新たな「標準的運賃」が 告示されました

トラック運送業は、他産業と比較して、長時間労働・低賃金の傾向にあり、運転従事者数が減少しています。この問題に対処するため、令和6年度より時間外労働の限度時間が設定されました。

ドライバー不足による物流の停滞を引き起こさないために、物流産業を魅力ある職場とし、労働環境の改善に向けた「標準的運賃」にご協力をお願いします。



「標準貨物自動車運送約款」も同時に改正しています

運送契約の締結時に、附帯業務の有無、附帯業務料や燃料サーチャージなどを記載した書面の交付を必要としております。こちらについてもご理解とご協力をお願いいたします。



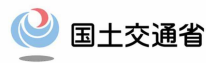
お願い

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して

トラック運送事業者に対して積極的に協議の場を設けるとともに、
トラック運送事業者からの申し出にご協力よろしくお願いたします

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は、発注者と受注者それぞれが探るべき行動/求められる行動を12の行動指針として取りまとめました。当該指針では、「標準的運賃」などの公表資料に基づき、受注者側が提示する価格について、発注者側が尊重することなどが盛り込まれています。



詳しくは国土交通省
HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集
を掲載しています。



お問い合わせ 国土交通省 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL：03-5253-8111（代表） 発行：2024年5月

トラック運送事業者の皆様

令和6年
3月

トラック輸送の「標準的運賃」が 告示されました

令和2年、トラック運送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」制度を創設しました。

令和6年、燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引上げ、荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について標準的水準、下請けに発注する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。



標準的運賃の活用により期待される効果

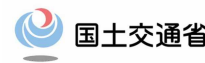
標準的運賃を参考として、自社での原価計算結果により事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することで、

- ▶ ドライバーの賃金水準が引きあがり、労働環境の改善につながります
- ▶ 法令に則った事業の安定化を実現できます



お願い

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を
荷主との積極的な交渉に活用してください



詳しくは国土交通省
HPをご覧ください。
新たな運賃・解説集
を掲載しています。



お問い合わせ 国土交通省 〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL：03-5253-8111（代表） 発行：2024年5月

新たな「標準的運賃」を 告示しました

トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標である「標準的運賃」制度が、より活用し易い形に改正されます

国土交通省HPに「標準的運賃Q&A集」を掲載しております。
新運賃適用の際にご参照ください。



標準的運賃の概要

I. 距離制運賃表

平均8%引上げ

単位：円

キロ程	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)
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

II. 時間制運賃表

平均8%引上げ

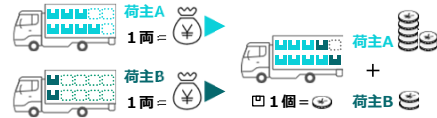
単位：円

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	39,380	46,640	60,090	76,840
8時間制	23,630	27,980	36,050	46,100
4時間制	11,815	13,990	18,025	23,050

参照：距離制運賃表、時間制運賃表（関東運輸局）より一部抜粋

III. 個建運賃

共同輸配送等を念頭に、「個建運賃」を設定



IV. 運賃割増率

▶ 速達割増等

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クの運転の長時間化を考慮した割増を設定

▶ 休日割増（日曜祝祭日） 2割

▶ 深夜・早朝割増（22時～5時） 2割

▶ 特殊車両割増

冷蔵・冷凍車	小型車・中型車・大型車・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/リレク車	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
石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの3割
化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラーの5割以上

V. 待機時間/VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

運送以外の役務を行う場合は、運賃とは別に料金として収受

	4tクラス中型車の例	
待機時間料	1,760円/30分	※30分を超える場合
積込料・取卸料	2,180円/30分（機械荷役の場合）	2,100円/30分（手荷役の場合）
附帯業務料	運賃とは別に実費として収受	

合計2時間を超えた場合は、割増率5割を加算

VII. 利用運送手数料

運賃の10%を当該運賃とは別に収受（運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せて荷主から収受）

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

IX. その他実費として収受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として収受

X. 燃料サーチャージ

120円を基準価格とし、軽油価格の変動に応じて設定できるよう、算出方法や燃料価格上昇テーブル等を提示

新たな料金表は
国土交通省HPに
掲載しています

トラック運送事業者の皆様へのお願い

- ・ 労務費や燃料費等のコストを運賃・料金として適正に収受できるよう、標準的運賃の考え方も参考に、原価計算を行いましう。
- ・ 荷主等との運賃交渉の際に、標準的運賃を活用しましう。標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重すべきものとされています。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じられない、運賃・料金を不当に据え置かれる等の場合には、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。全国のトラックGメンに情報をお寄せください。
- ・ 「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」等は法令違反です。法令違反が確認された場合には、行政処分を行います。



トラックGメン
ウェブサイト



「標準的運賃」の活用を行い
適切な運賃の収受への
ご協力をよろしくお願ひいたします

荷主の皆様へのお願い

- ・ トラック運送事業者が、運賃交渉の際に、標準的運賃等の公表資料を用いて提示した価格については、合理的な根拠があるものとして尊重してください。
- ・ 荷主等が運賃交渉に応じない、運賃・料金を不当に据え置く、荷待ち・荷役の対価を支払わない等の行為は、トラックGメンによる是正指導の対象となる場合があります。
- ・ 荷主の皆様におかれては、トラック運送事業者の適正運賃収受に向けてご理解・ご協力をお願いいたします。

参照：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）

各種手続

[バス関係](#)

[タクシー関係](#)

[トラック関係](#)

[自動車検査・登録](#)

[内航海運](#)

[船舶登録・測度](#)

運賃・約款関係

 印刷用ページ

2025年2月10日 更新

- 1 [標準的な運賃について](#) (国土交通省HP)
- 2 [標準運送約款について](#) (国土交通省HP)
- 3 [\(荷主の皆様へ\)標準的な運賃及び標準貨物運送約款の改正について](#)

(省略)

URL : https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/00001_03122.html

トラック運送事業者の皆様へ

令和8年4月1日から

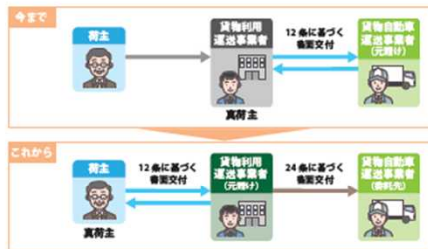
改正トラック法 (貨物自動車運送事業法) が施行されます

トラックドライバーの適切な賃金水準の確保と経済的社会的地位の向上等を目的として、令和7年6月11日に貨物自動車運送事業法が改正され、主に以下の3点の内容が令和8年4月1日から施行されます。

改正のポイント

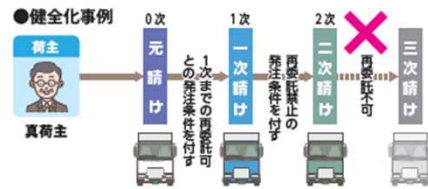
1 書面交付義務・実運送体制管理簿の作成義務の対象者が「利用運送」にも拡大

元請としてトラックを利用する貨物利用運送事業者にも、書面交付義務や実運送体制管理簿の作成義務が課されます。



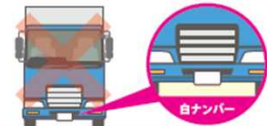
2 委託回数を2回までに制限

実運送事業者の適正運賃收受のために、再委託の回数が2回までに制限(努力義務)されます。



3 白トラ利用の罰則強化

いわゆる白トラに貨物の運送を委託した荷主等は新たに処罰の対象になります。



1 書面交付義務・実運送体制管理簿の作成義務の対象者が「利用運送」にも拡大

トラックへ再委託する利用運送事業者への新たな義務

令和7年4月の改正トラック法の施行により、元請として荷主から運送委託を受けた貨物利用運送事業者にも、書面交付義務や実運送体制管理簿の作成義務が課されます。

(書面の交付)
第十二条
2 前項の「真荷主」とは、自らの事業に関して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者(次に掲げる者をいう。以下この項及び第六十四条第一号において同じ。)との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者以外のものをいう。
一 貨物利用運送事業法(平成元年法律第八十二号)第七条第一項に規定する第一種貨物利用運送事業者(以下単に「第一種貨物利用運送事業者」という。)
二 貨物利用運送事業法第二十四条第一項に規定する第二種貨物利用運送事業者
三 貨物利用運送事業法第四十六条第一項に規定する外国人団體第二種貨物利用運送事業者

POINT! 全てのトラックを利用する貨物利用運送事業者に書面交付義務が課されます

トラック運送事業者の運送役務や付帯業務の内容とその対価等を明確にするため、荷主から運送委託を受けてトラックを利用する元請の「貨物利用運送事業者」に対しても、書面交付義務が新たに課されます。

荷主が貨物利用運送事業者に運送を委託し、トラックの利用運送をする場合

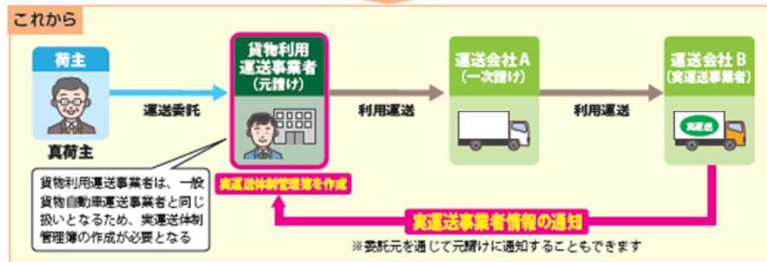




元請としてトラックを利用する貨物利用運送事業者にも実運送体制管理簿の作成義務が新たに課されます

荷主・元請事業者による多層取引構造の可視化を図るため、荷主から運送委託を受けてトラックを利用する元請の「貨物利用運送事業者」に対しても、実運送体制管理簿の作成義務が新たに課されます。

荷主が貨物利用運送事業者に運送を委託し、トラックの利用運送をする場合



※上記のほか、トラックを利用する貨物利用運送事業者にも、運送利用管理規程の作成義務、運送利用管理者の選任義務が新たに課されます。

2 委託回数の制限



元請事業者に対して、再委託の回数を2回までに制限する努力義務が課されます

- ①荷主から運送を受託した元請をゼロ次としてカウントし、元請からの再委託の回数を2段階までに制限するよう努めてください。
- ②1次請け事業者も、元請の委託次数の削減に協力して下さい。
- ③取引構造の途中に貨物利用運送事業者が入る場合も委託次数にカウントします。
- ④マッチングサービス事業者等が運送契約の取次ぎを行う場合、委託次数はカウントしません。

●健全化事例



3 白トラ利用の罰則強化



いわゆる白トラに貨物の運送を委託した荷主等は新たに処罰の対象になります

- 白トラを利用した荷主等は、**100万円以下の罰金**に処されることがあります。
- 白トラへの関与が疑われる荷主等は、「**トラック・物流Gメン**」による**是正指導の対象**となります。

(無許可等で貨物自動車運送事業を営業者への貨物の運送の委託の禁止)
第六十五条の二 何人も、次のいずれかに該当する者に貨物の運送（自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く。）を委託してはならない。
一 第三条の規定に違反して一般貨物自動車運送事業を営業者
二 第三十五条第一項の規定に違反して特定貨物自動車運送事業を営業者
三 第三十六条第一項前段の規定に違反して貨物軽自動車運送事業を営業者



注：自家用自動車による運送について、自己の生業と密接不可分その業務過程の中に包摂され、独立性を有しないものである場合等（自らの販売・製造・修理等のために行う物品の運送）は許可不要です。

とりまとめ 取適法(令和8年1月1日施行)と物流効率化法(令和8年4月1日施行)もトラック運送事業に関して新しい規制が適用されます。

中小受託取引適正化法(取適法)の詳細は、公正取引委員会ホームページをご覧ください。

流通業務総合効率化法(物流効率化法)の詳細は、物流効率化法ポータルサイトをご覧ください。



国土交通省 トラック運送適正取引相談窓口はこちら



公益社団法人
JTA 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック協会本部
ホームページ <https://jta.or.jp/>

改正トラック法（R7.6.11公布）公布後3年以内に施行される内容

1. 許可の更新制度の導入

- トラック運送事業の許可は、5年ごとに更新を受けなければ、効力を失う
- 許可基準に、「法令の規定を遵守して事業を遂行することが見込まれること」を新たに追加
 - 適正原価の収受、労働者の適切な処遇の確保、社会保険料の納付等が新たに追加

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

- 「適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用」を的確にした「適正原価」を定め、告示
- 受注者となるトラック運送事業者、発注者となるトラック運送事業者・利用運送事業者の双方に義務化

3. 労働者の適切な処遇の確保

- 新たに労働環境整備や労働者の処遇の確保の必要性について明記
 - 公正な評価に基づく適正な賃金の支払い等の必要な措置の実施

近畿運輸局について

情報公開

各種手続

試験・免許

表彰

入札・契約

採用情報

交通アクセス

[近畿運輸局](#) > [各種手続](#) > [トラック関係](#) > トラック適正化二法

(中略)

各種手続

[バス関係](#)

[タクシー関係](#)

[バス・タクシー・レンタカー補助
金関係](#)

[トラック関係](#)

トラック適正化二法

 印刷用ページ

トラック適正化二法について

[トラック適正化二法について\(国交省HP\)](#)

説明資料

[トラック適正化二法\(議員立法\)のポイント](#)

**貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律
貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律**

概要

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

URL :

https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/00001_03565.html

参考資料

標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について

標準的な運賃の内容

I 距離制運賃表

近畿運輸局

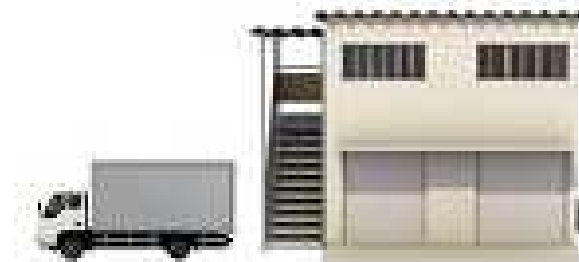
(単位：円)

キロ程	車種別 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)
10km	15,060	17,060	22,070	27,890
20km	16,920	19,190	25,020	31,870
30km	18,780	21,330	27,980	35,840
40km	20,630	23,460	30,940	39,810
50km	22,490	25,600	33,900	43,780
60km	24,350	27,730	36,850	47,760
70km	26,200	29,870	39,810	51,730
80km	28,060	32,000	42,770	55,700

II 時間制運賃表

種別			車種別 局別	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 の130km	北海道	33,250	39,840	53,240	68,890
			東北	33,160	39,880	52,610	68,440
			関東	39,380	46,640	60,090	76,840
			北陸信越	34,630	41,160	54,400	70,020
			中部	36,390	43,230	56,440	73,120
			近畿	37,640	43,920	57,690	73,970
			中国	34,740	41,760	55,200	70,430
	4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km の60km	北海道	19,950	23,900	31,940	41,330
			東北	19,900	23,930	31,570	41,060
			関東	23,630	27,980	36,050	46,100
			北陸信越	20,780	24,700	32,640	42,010
			中部	21,830	25,940	33,860	43,870
			近畿	22,580	26,350	34,610	44,380
			中国	20,840	25,060	33,120	42,260

- III 個建運賃
- IV 運賃割増率
- V 待機時間料
- VI 積込料・取卸料、附帯作業料
- VII 利用運送手数料
- VIII 有料道路利用料
- IX その他実費として収受すべき費用
- X 燃料サーチャージ
- XI その他



標準的な運賃の算出における考え方



適正な原価とは

固定費単価	a車両償却費	b人件費	c自動車関係税	d自動車関係保険料
	e荷役関係費用	f借入金利息	g間接費	
変動費単価	h燃料費	iオイル費	jタイヤ費	k尿素水費
	l車検・修理費	m間接費		
基準外人件費	基準内人件 × 1.25			

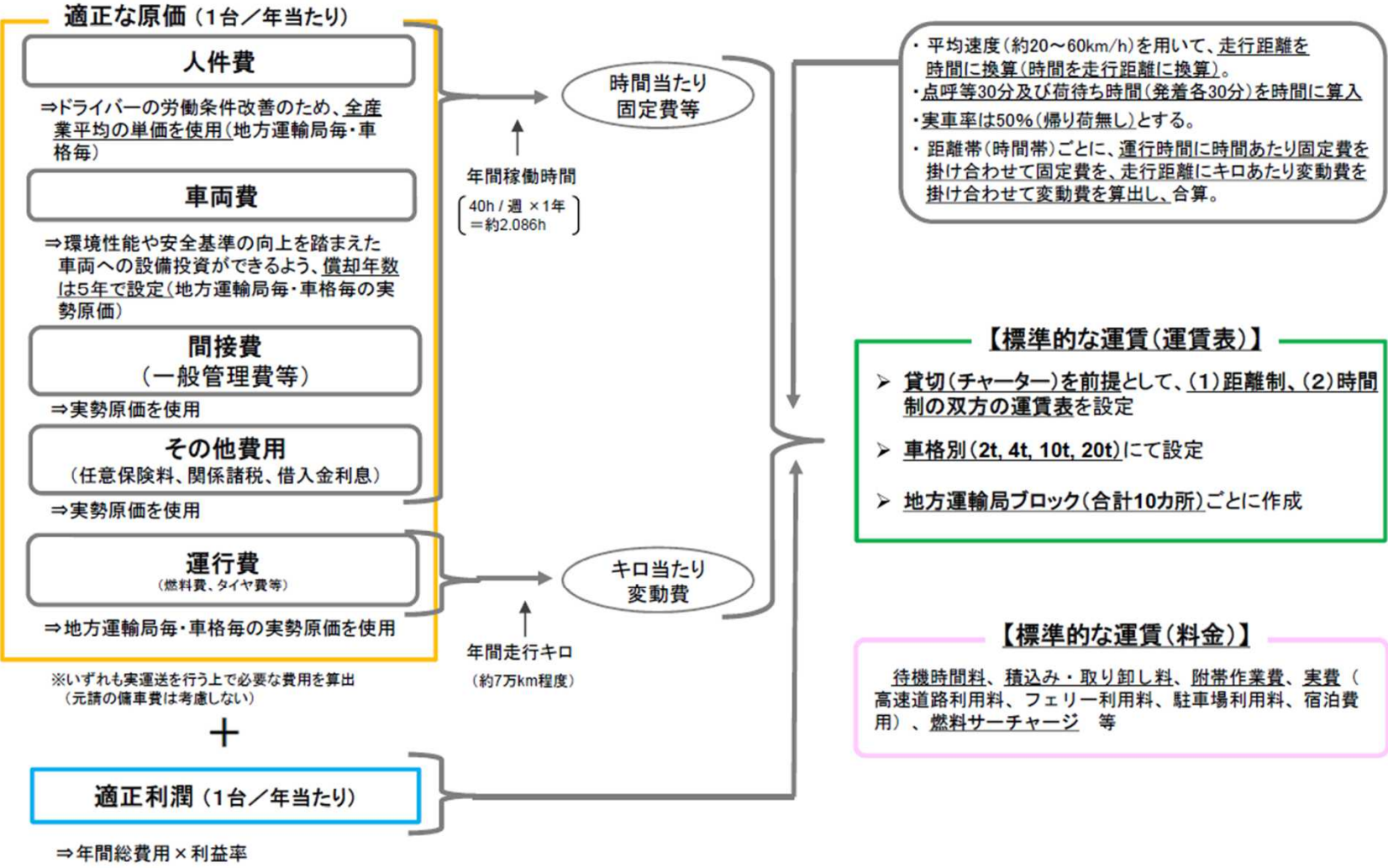
適正な利潤とは

運送原価 × 利益率

利益率 = 適正利潤額 ÷ 運送原価

適正利潤額 = (事業用固定資産 + 運転資本額 (営業費 × 4%)) × 自己資本構成比
 × 0.1 ÷ (1 - 利益課税率)

標準的な運賃の構成



運賃原価の内訳

【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
	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
	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。	
			5,691,526 ⇒ 5,701,288 円
			2,220,308 ⇒ 2,609,385 円

【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
	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
	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		4.5 ⇒ 5.8 円
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
	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	

標準的な運賃の算出における考え方

距離制運賃

1時間当たり

固定費単価 × 所要所定内労働時間

1km当たり

変動費単価 × 走行距離

1時間当たり

基準外人件費 × 所要所定外労働時間

× (1 + 利益率)

時間制運賃

1時間当たり

固定費単価 × 基礎作業時間(4or8時間)

1km当たり

変動費単価 × 基礎走行距離
(小型50kmor100km)
(小型以外60kmor130km)

× (1 + 利益率)

その他運賃・料金・割増等について

個建運賃

距離制運賃

+付随料金

or

時間制運賃

+付随料金

÷ {最大積載個数or重量} × 基準積載率 (〇〇%)

各社で設定

= 1個又は1重量あたり運賃

(最低積載個数等を設定)

【個建運賃の考え方】

想定ケース
 ・トラック1両あたり最大積載可能個数を10個と想定
 ・基準積載率(各事業者において設定)を80%と想定
 ・東京～大阪の貸切運賃を10万円と想定

○貸切運賃の場合

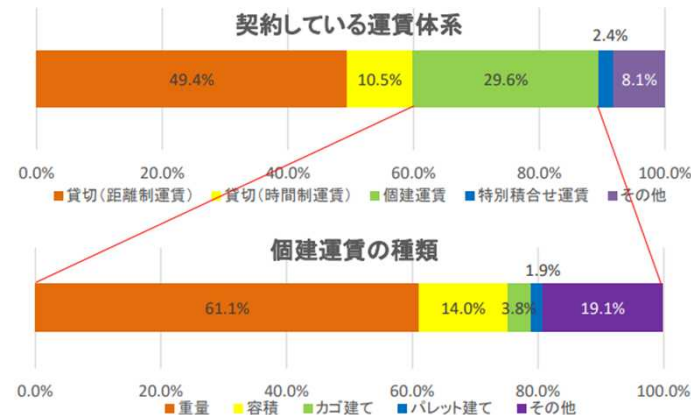


1両あたりの運賃=100,000円

○個建運賃の場合



1両あたりの運賃=112,500円 (+12,500円)



出典：平成29年国土交通省、全日本トラック協会調査

割 増

速達割増等

(1) 通常想定される配達予定日時※よりも早く配達を希望する場合

※・・・有料道の利用、労基法、改善基準告示、道交法等の関係法令を遵守を前提として通常想定される配達日時

⇒基準運賃 × 割増率



※積合せを前提に余裕をもった場合の割引

(2) 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た運賃 × 割増率



その他運賃・料金・割増等について

割 増

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
	化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
	高圧ガス	大型車又はトレーラーの5割以上

※高圧ガスについては、内容物に対応したタンク仕様により車両本体価格が高額となる場合があることから5割以上としている。

深夜・早朝割増

特大品割増

冬期割増

休日割増

品目別割増

悪路割増

地区割増

割 引

リードタイムを長くした場合の割引

長期契約割引

往復貨物の割引

その他運賃・料金・割増等について

待機時間料

時間 \ 車種別	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)
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円	1,760円	1,890円	2,220円
VI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円	2,110円	2,270円	2,670円

- 発地、着地での待機作業時間それぞれ30分まで除く
- 2時間までは上段
- 2時間を超える部分は下段

積込料・取卸料

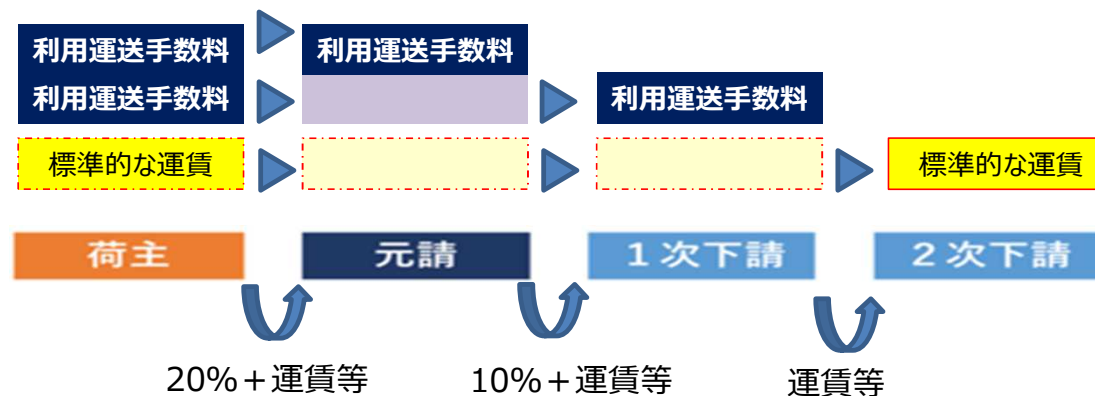
時間/内容 \ 車種別	小型車 (2 t クラス)	中型車 (4 t クラス)	大型車 (10 t クラス)	トレーラー (20 t クラス)	
30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
Vに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520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

- 待機時間料の対象となる時間と併せて…
2時間までは上段
2時間を超える部分は下段
- 手積みの方が若干低いですが、時間がかかるので結局割高となる。

その他運賃・料金・割増等について

利用運送手数料

- ・運賃の10%を**運賃と別に收受**
 - ・実運送事業者の手配までに要した回数について收受
- ⇒下請け数が増えていくと10%、10%×2…と増えていく



付帯業務料

… 品代金の取立て・荷掛金の立替え・荷造り・仕分け・保管・検収・検品・横持ち及び縦持ち・棚入れ・ラベル貼り、はい作業など

有料道路利用料

… 運賃とは別に收受

その他実費

… フェリー利用料・特殊車両通行関係費用・中継輸送用施設使用料 など

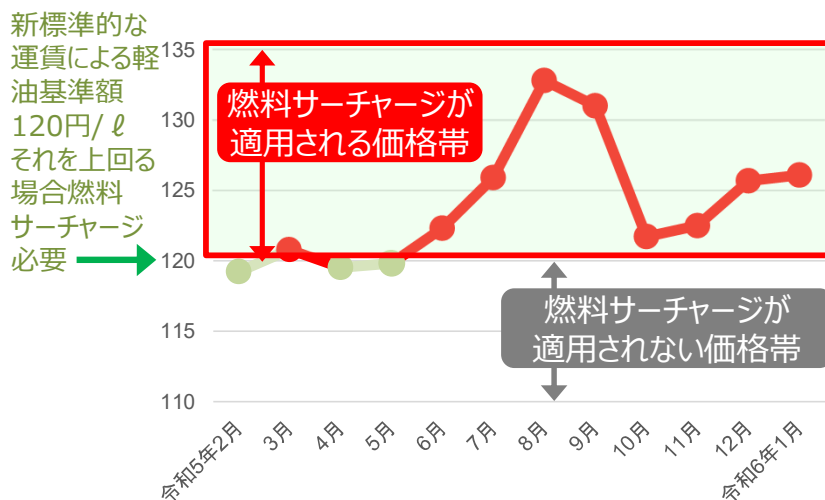
その他運賃・料金・割増等について

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昇額17.5円

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

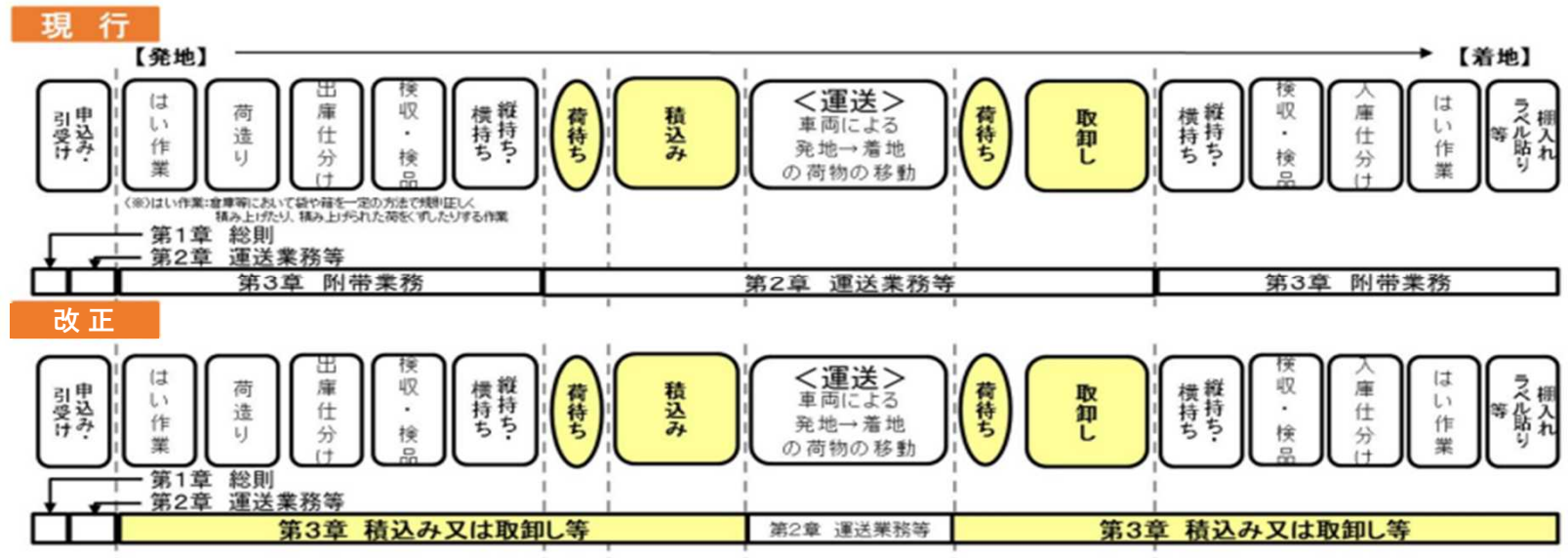
標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(1) 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービス内容の明確化

適正に收受できる環境を整備！！



・約款上の業務区分の明確化



・契約 にない取卸し等を含め、積込料・取卸料を收受する旨を明記 (第6 1 条)

標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(2) 契約の書面化・電子化

付帯業務やその料金、燃料サーチャージ等については書面化・電子化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難となっている状況

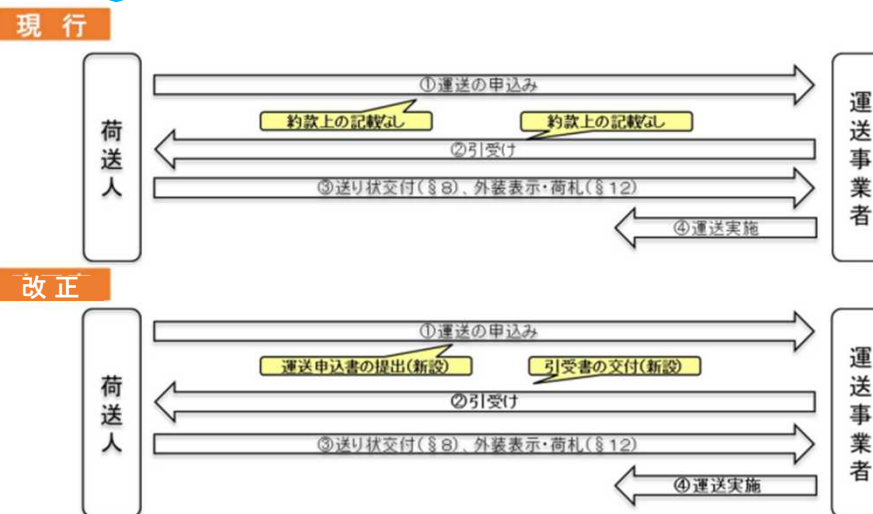


出典：国土交通省「トラック輸送における多量下積積込についての実態把握調査」

【参考】契約内容が書面化・電子化の場合の記載内容と程度

- 個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を**明確化**（第6条、第7条）

運賃、料金、付帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む）を交付（運送申込書／引受書）することとする

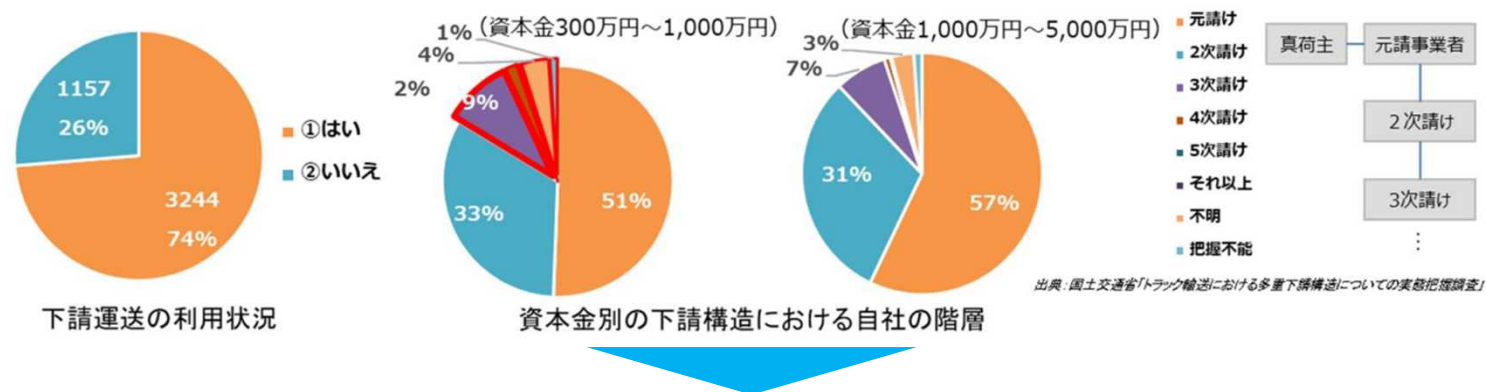


標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(3) 下請構造の可視化

中小零細事業者を中心として、下請構造における 自社の階層を把握していないトラック運送事業者が多く存在

荷主も自らの貨物が 実際どのトラック運送事業者によって運送されているのか把握していないといった事態が存在



- ・利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知（第17条第1項）
- ・利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として、運賃・料金とは別途收受する旨新たに明記（第17条第2項）

標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(4) その他

- ・中止手数料の請求を開始できるタイミング及び中止手数料の金額について見直し（第38条）

～2日前	前日	当日
なし	なし	普通：3,500円 小型：2,500円



～3日前	2日前	前日	当日
なし	運賃料金等の20% 以内	運賃料金等の30% 以内	運賃料金等の50% 以内

- ・運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化（第32条第4項）
※改正貨物自動車運送事業法第11条においても規定（令和6年4月1日施行）
- ・燃料サーチャージの設定について明記（第32条第2項）
- ・賃金水準、物価変動に当たっての運賃料金改定協議について明記（第32条第3項）

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 <u>公表資料</u> とすること】※ | 【行動④：サプライチェーン全体での <u>適切な価格転嫁</u> 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 <u>考え方を提案</u> 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： <u>根拠とする資料</u> 】※ |
| 【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： <u>定期的なコミュニケーション</u> 】 | 【行動②： <u>交渉記録の作成</u> 、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。

【参考】公正取引委員会HP <https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>