

物流の 2024年問題への 対応について

改訂

- ▶ 「標準的な運賃」
- ▶ 「標準貨物自動車運送約款」
- ▶ 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」
- ▶ 「貨物自動車運送事業法」
- ▶ 「働き方改革と改善基準告示」

令和6年6月

公益社団法人 長野県トラック協会



CONTENTS

1	物流の2024年問題について	1
<標準的な運賃>		
2-1	「標準的な運賃」告示のプレスリリース（国土交通省）	2
2-2	「標準的な運賃」等の見直しについて、及び見直しのポイント	3
2-3	距離制運賃表、時間制運賃表、個別の項目	4～9
	※（参考）車種別の燃費	10
	※（参考）旧：標準的な運賃との比較	11～12
2-4	貸切運賃料金適用方（例）	13～20
2-5	「標準的な運賃について」（3月22日付け通達）	21～34
2-6	運賃届出等について	35
2-7	北陸信越運輸局 標準的な運賃の早見地図（長野市起点）	36～37
	※（参考）運賃の試算（例）	38
<標準貨物自動車運送約款>		
3-1	「標準貨物自動車運送約款」の一部改正の概要	39～40
3-2	「標準貨物自動車運送約款」（全文）	41～55
<流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律、貨物自動車運送事業法の一部改正>		
4-1	両法律の改正概要	56
4-2	法律改正の附帯決議（17項目）	57～60
<労務費の適切な価格転嫁のための価格交渉に関する指針>		
5	労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針 （公正取引委員会）	61～62
<トラックGメンについて>		
6	トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果等	63～64
<厚生労働省による荷主対策>		
7	厚生労働省による荷主対策	65
<物流2024年問題の克服に向けた共同宣言>		
8	物流2024年問題の克服に向けた共同宣言	66
<働き方改革と改善基準告示>		
9-1	トラック業界の働き方改革について	67
9-2	改善基準告示の主なポイント	68～69

物流の2024年問題について

時間外労働年960時間
上限規制改善基準告示
見直し月60時間超時間外労働
割増率50%へ引き上げ
(2023年4月)

物流の2024年問題

トラック事業者

- ✓ 今までどおり運ぶには、**ドライバーの増員が必要だが確保できない**
- ✓ 長距離輸送に対応できない
- ✓ 受託する仕事が減ると、**運賃収入が減少する**
- ✓ ドライバーの**賃金アップ**に対応できない



トラックドライバー

- ✓ 労働時間が減少し、**給料が下がる**
- ✓ 労働時間が短くても一定の収入が得られる**他産業へ流出**しかかない



荷主

- ✓ 時間外労働の上限規制により、自社の荷物が**指定した日時に届かない**かもしれない
- ✓ 長時間の荷待ちなど、働き方改革を阻害する要因があれば、**輸送を断られる**かもしれない



一般消費者

- ✓ **当日、翌日配達**の宅配サービスが**受けられない**かもしれない
- ✓ 水産物や青果物など、**新鮮なものが手に入らなくなる**かもしれない



- ✓ コストや時間への**問題意識が弱い**
- ✓ ドライバーの**大きな苦勞のもとに、物流が維持**されていることへの理解、認識の共有が必要

物流の2024年問題による営業用トラック輸送への影響
(不足する輸送能力)

“何も対策をしないと” 運べなくなるかもしれない

N X 総合研究所		野村総合研究所	
改正改善基準告示に基づく拘束時間 原則 年 3,300 時間に対応した場合の試算		時間外労働の上限規制 年 960 時間に対応した場合の試算	
2024 年	14.2 % 不足	2025 年	約 28 % 不足
2030 年	34.1 % 不足	2030 年	約 35 % 不足
影響の大きいところとして、 発荷主別では 農産・水産品 (32.5%) 、特積み (23.6%)、 地域別では 中国 (20.0%) 、九州 (19.1%) が挙げられている。		地域別では特に、 東北や四国といった地方部 がより逼迫し、2030年に 秋田県では約46%、高知県では約42% の貨物が運べなくなる可能性があるとされている。	

【参考】 3,300 時間 = $\left(\begin{array}{l} 2,340 \text{ 時間} \\ \text{1年間の所定労働時間} + \text{1年間の休憩時間} \\ \text{(2,080時間)} \quad \text{(260時間)} \end{array} \right) + \left(\begin{array}{l} 960 \text{ 時間} \\ \text{1年間の時間外労働時間} \end{array} \right)$

令和6年3月22日
物流・自動車局
貨物流通事業課

新たなトラックの標準的運賃を告示しました

～ 運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を新たに加算 ～

令和2年4月に告示したトラックの標準的運賃について、運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を加算した、新たな運賃を告示しました。今後、関係省庁・産業界とも連携し、実効性の確保に努めるとともに、あらゆる手段を講じて、ドライバーの賃上げ原資の確保に向けて取り組んでまいります。

1. 背景

トラック運送業については、間近に迫る「2024年問題」も踏まえ、ドライバーの賃上げの原資となる適正運賃を収受できる環境の整備が急務です。

こうした中、昨年6月にとりまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」において、トラックの標準的運賃について、荷主等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主等に適正に転嫁できるよう、所要の見直しを図ることとされました。

2. 概要

今般の見直しにあたっては、国土交通省において、昨年8月より、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を計3回開催し、同年12月、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・料金設定等を見直しの柱とする提言を公表しています。当該提言を踏まえた告示の見直し案について、本年1月10日付けで運輸審議会へ諮問しました。

同審議会における審理及び2月29日付けの同審議会からの答申を踏まえ、本日、新たな運賃を告示したところです。

今後、関係省庁・産業界とも連携し、実効性の確保に努めるとともに、あらゆる手段を講じて、ドライバーの賃上げ原資の確保に向けて取り組んでまいります。

(参考)

- ・「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」提言（報道発表）

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000289.html

- ・運輸審議会答申（報道発表）

https://www.mlit.go.jp/report/press/unyu00_hh_000282.html

- ・なお、新たな標準運送約款についても、本日付けで告示し、本年6月1日より施行します。

【問い合わせ先】

物流・自動車局貨物流通事業課 武藤、羽田野、横山
(代表) 03-5253-8111 (内線: 41-333、41-323)
(直通) 03-5253-8575

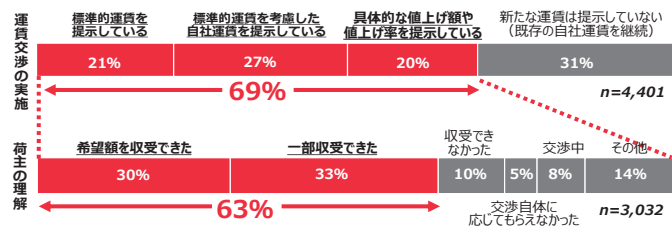
「標準的運賃」等の見直しについて

参考 国土交通省

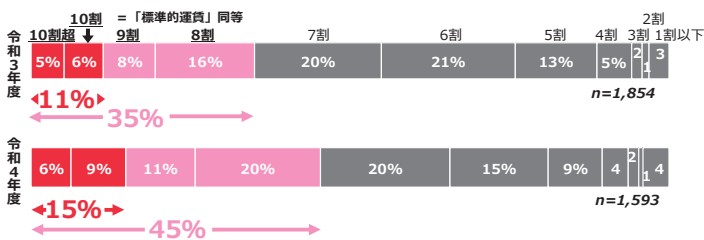
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、**荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標**として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- **実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直し**を図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

<標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要>



<「標準的運賃」と契約額の乖離状況>



見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
 - 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、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - 下請けに発注する際の手数料の設定 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

スケジュール

- 令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
- 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
- 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）**
- 令和6年 1月・2月 運輸審議会への諮問等
- 3月22日 告示改正・施行（標準的運賃）**
- 6月1日 施行（標準運送約款）

「標準的運賃」等の見直しのポイント

国土交通省

- 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	金額
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】

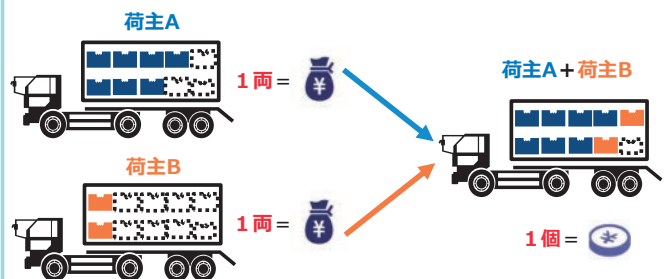
<契約条件の明確化>

- 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】

I 距離制運賃表

北陸信越運輸局

(単位:円)

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)
10km	13,800	15,900	20,690	26,240
20km	15,550	17,940	23,530	30,070
30km	17,310	19,980	26,380	33,910
40km	19,060	22,020	29,220	37,740
50km	20,810	24,060	32,060	41,580
60km	22,560	26,100	34,900	45,410
70km	24,310	28,140	37,750	49,240
80km	26,070	30,180	40,590	53,080
90km	27,820	32,220	43,430	56,910
100km	29,570	34,260	46,270	60,740
110km	31,310	36,260	49,020	64,430
120km	33,040	38,260	51,760	68,120
130km	34,780	40,250	54,500	71,810
140km	36,510	42,250	57,240	75,500
150km	38,250	44,250	59,990	79,190
160km	39,980	46,250	62,730	82,880
170km	41,720	48,250	65,470	86,570
180km	43,460	50,250	68,220	90,260
190km	45,190	52,250	70,960	93,940
200km	46,930	54,250	73,700	97,630
220km	50,380	58,200	79,100	104,880
240km	53,830	62,150	84,500	112,130
260km	57,280	66,100	89,900	119,380
280km	60,730	70,050	95,300	126,630
300km	64,180	74,000	100,700	133,880
200kmを超えて500kmまで 20kmを増すごとに加算する 金額	3,450	3,950	5,400	7,250
500kmを超えて50kmを 増すごとに加算する金額	8,620	9,890	13,490	18,130

II 時間制運賃表

(単位:円)

種 別			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)
			局 別				
基 礎	8 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 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
			四国	33,140	40,640	53,870	69,470
			九州	33,770	40,740	53,860	69,700
	沖縄	31,310	37,550	50,420	66,390		
	4 時 間 制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 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
			四国	19,880	24,380	32,320	41,680
九州			20,260	24,440	32,320	41,820	
沖縄	18,790	22,530	30,250	39,830			
加 算	基礎走行キロを超える場合 は、10kmを増すごとに	北海道	350	410	630	930	
		東北	340	410	630	920	
		関東	350	410	630	930	
		北陸信越	340	410	630	920	
		中部	340	410	630	920	
		近畿	340	410	630	920	
		中国	340	410	630	920	
		四国	340	410	630	920	
		九州	340	400	630	920	
	沖縄	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時間制の場合であつ 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。)	北海道	2,790	2,930	3,150	3,700	
		東北	2,780	2,910	3,130	3,680	
		関東	3,710	3,890	4,180	4,920	
		北陸信越	2,990	3,140	3,380	3,970	
		中部	3,310	3,480	3,740	4,400	
		近畿	3,430	3,600	3,870	4,550	
		中国	3,060	3,210	3,450	4,060	
		四国	2,890	3,030	3,260	3,830	
九州		2,940	3,090	3,320	3,900		
沖縄	2,550	2,680	2,880	3,380			

Ⅲ 個建運賃

運送区間ごとに最低積載個数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、次の式により算出した1個又は1重量あたりの運賃を適用することができる。

(車種別のキロ程に応じた距離制運賃又は車種別の時間制運賃のいずれか及びこれらの運賃に付随する料金) ÷ {(最大積載個数又は重量) × 基準積載率(〇〇%)}

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

Ⅳ 運賃割増率

【速達割増等】

次の(1)又は(2)に該当する貨物の運送契約をする場合には、当該(1)又は(2)に掲げる割増率を適用することができる。ただし、(1)の割増率を適用する場合においても、Ⅷに定める有料道路利用料は別に実費として収受するものとする。

- (1) 通常想定される配達予定日時よりも早く配達を希望した場合 ○割
- (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について○割以上

※○は、各運送事業者において設定するものとする。

※(1)については、積み合わせを前提として、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、○割を割り引いた運賃を設定することができる。

【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車の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車の3割
化成品輸送車	大型車又はトレーラー車の4割
高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラー車の5割以上

※高圧ガス輸送車については、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割以上とした。

【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に限る	2割
-------------------------	----

V 待機時間料

時間	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)
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

VI 積込料・取卸料、附帯業務料

【積込料・取卸料】

時間/内容		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)
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

【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

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

1. 以下の算出方法に基づいて算出するものとする。

基準価格:120.00円/L (※)

改定の刻み幅:5.00円/L

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、翌月から改定する。

廃止条件:軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止する。

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として算出していることから、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定条件と算出上の燃料価格上昇額テーブルは下表のとおりとする。

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

※算出上の代表価格は、刻み幅の中間値とした。

※算出上の燃料価格上昇額は、(算出上の代表価格－基準価格)とした。

※軽油価格が、205.00円/Lを上回った場合は、改定の刻み幅5.00円/Lの幅で算出上の代表価格及び算出上の燃料価格上昇額を算出するものとする。

3. サーチャージ額算出のための車両燃費は以下のとおりとする。

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

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

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）は以下のとおりとする。

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

5. 端数処理

端数処理として、円単位に小数を切り上げる。

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。

参 考

現在走行しているトラックの燃費の目安は次のとおりです。

トラックの種類	燃費の目安 (km/L)
小型トラック	4.5～6.5
中型トラック	4～5
大型トラック	3～3.5

出典：エコドライブ推進マニュアル、事業者ヒアリング結果による

標準的な運賃 (改正された標準的な運賃と以前の標準的な運賃の比較)

I 距離制運賃		北陸信越運輸局								(単位：円)
		小型車 (2t クラス)	比較 %	中型車 (4t クラス)	比較 %	大型車 (10t クラス)	比較 %	トレーラー (20t クラス)	比較 %	備考
①	10km	13,800 12,530	110%	15,900 14,560	109%	20,690 18,680	111%	26,240 23,360	112%	
②	20km	15,550 14,070	111%	17,940 16,370	110%	23,530 21,150	111%	30,070 26,580	113%	
③	30km	17,310 15,600	111%	19,980 18,190	110%	26,380 23,620	112%	33,910 29,800	114%	
④	40km	19,060 17,140	111%	22,020 20,000	110%	29,220 26,090	112%	37,740 33,020	114%	
⑤	50km	20,810 18,680	111%	24,060 21,810	110%	32,060 28,560	112%	41,580 36,240	115%	
⑥	60km	22,560 20,220	112%	26,100 23,630	110%	34,900 31,030	112%	45,410 39,460	115%	
⑦	70km	24,310 21,760	112%	28,140 25,440	111%	37,750 33,500	113%	49,240 42,690	115%	
⑧	80km	26,070 23,300	112%	30,180 27,250	111%	40,590 35,970	113%	53,080 45,910	116%	
⑨	90km	27,820 24,840	112%	32,220 29,060	111%	43,430 38,440	113%	56,910 49,130	116%	
⑩	100km	29,570 26,380	112%	34,260 30,880	111%	46,270 40,910	113%	60,740 52,350	116%	
⑪	110km	31,310 27,910	112%	36,260 32,660	111%	49,020 43,300	113%	64,430 55,460	116%	
⑫	120km	33,040 29,450	112%	38,260 34,450	111%	51,760 45,690	113%	68,120 58,570	116%	
⑬	130km	34,780 30,980	112%	40,250 36,230	111%	54,500 48,080	113%	71,810 61,680	116%	
⑭	140km	36,510 32,520	112%	42,250 38,020	111%	57,240 50,470	113%	75,500 64,790	117%	
⑮	150km	38,250 34,050	112%	44,250 39,800	111%	59,990 52,870	113%	79,190 67,900	117%	
⑯	160km	39,980 35,590	112%	46,250 41,590	111%	62,730 55,260	114%	82,880 71,010	117%	
⑰	170km	41,720 37,120	112%	48,250 43,370	111%	65,470 57,650	114%	86,570 74,120	117%	
⑱	180km	43,460 38,660	112%	50,250 45,160	111%	68,220 60,040	114%	90,260 77,220	117%	
⑲	190km	45,190 40,190	112%	52,250 46,940	111%	70,960 62,430	114%	93,940 80,330	117%	
⑳	200km	46,930 41,730	112%	54,250 48,730	111%	73,700 64,820	114%	97,630 83,440	117%	
	200kmを超えて500kmまで、20kmごとの加算	3,450 3,060	113%	3,950 3,540	112%	5,400 4,710	115%	7,250 6,120	118%	
	500km超え50kmごと	8,620 7,640	113%	9,890 8,850	112%	13,490 11,770	115%	18,130 15,290	119%	

※各キロ程の上段は改正（令和6年3月告示）の運賃、下段赤字は以前（令和2年告示）の標準的な運賃

※比較は、以前（令和2年告示）の標準的な運賃に対する割合（％）

標準的な運賃（改正された標準的な運賃と以前の標準的な運賃の比較）

II 時間制運賃

北陸信越運輸局

(単位:円)

種別	車種別	小型車	比較	中型車	比較	大型車	比較	トレーラー	比較	
		(2tクラス)	%	(4tクラス)	%	(10tクラス)	%	(20tクラス)	%	
基礎額	8時間制	基礎走行キロ 小型車は100km,小型車以外は130km	34,630	111%	41,160	110%	54,400	112%	70,020	114%
		3t車まで80km,3t車を超えるもの100km	31,280		37,440		48,690		61,470	
	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km,小型車以外は60km	20,780	111%	24,700	110%	32,640	112%	42,010	114%
		3t車まで40km,3t車を超えるもの50km	18,770		22,470		29,210		36,880	
加算額	基礎走行キロを超えるものには、10km までを増すごとに		340	121%	410	121%	630	124%	920	130%
			280		340		510		710	
	基礎作業時間を超える場合は、1時間 までを増すごとに 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します。		2,990	104%	3,140	104%	3,380	105%	3,970	104%
		2,880	3,020		3,230		3,820			

※各キロ程の上段は改正（令和6年3月告示）の運賃、下段赤字は以前(令和2年告示)の標準的な運賃

※比較は、以前(令和2年告示)の標準的な運賃に対する割合（％）

貸切運賃料金適用方（例）

別添 1

I. 距離制運賃料金適用方

(適用する運送)

1. この運賃及び料金は、一般貨物自動車運送事業として車両を貸し切って貨物を運送する場合に適用します。

(特殊運賃との関係)

2. この運賃及び料金は、特殊な貨物の運送、特殊車両を使用する運送等であって、別途これらに関する運賃及び料金を届け出た場合には適用しません。

(運賃料金計算の基本)

3. (1) 運賃及び料金は使用車両 1 車 1 回の運送ごとに計算します。
(2) 車両が 2 両以上連結して運送される場合であって、荷主が同一であり、かつ、発地及び着地が同一のときは 2 両以上の車両を 1 車として計算します。ただし、荷主が異なるとき又は発地若しくは着地が異なるときは、それぞれの車両を 1 車として計算します。
(3) 継続かつ反復して行う貨物の運送の契約において、あらかじめ特定の車両を基準として運賃を算出した場合には、実際の使用車両にかかわらず、当該基準車両による運賃を適用することができます。

(運賃計算の方法)

4. (1) 運賃は使用車両の最大積載量及び運送距離によって、運賃率表に掲げてある金額（以下「基準運賃」といいます。）の上下それぞれ 10% の範囲内で計算します。なお、運送距離が 200km までの場合、10km に満たない走行キロは 10km に切り上げて計算します。同様に、運送距離が 200km を超えて 500km までの場合、20km に満たない走行キロは 20km に、運送距離が 500km を超える場合、50km に満たない走行キロは 50km に切り上げて計算します。
(2) 割増率又は割引率が適用される貨物は、基準運賃にそれぞれの率を乗じた金額を基準運賃に加減した上で、上下それぞれ 10% の範囲内で計算します。

(端数の処理)

5. 運賃又は料金を計算する場合において生じた端数は、次により処理します。
(1) 計算した金額が 10,000 円未満のときは、100 円未満の端数は 100 円に切り上げます。
(2) 計算した金額が 10,000 円を超えるときは、500 円未満の端数は 500 円に、500 円を超え、1,000 円未満の端数は 1,000 円に切り上げます。

(キロ程の計算)

6. 運送距離は、1車1回の運送ごとの実車キロ程によるものとし、経路が二途以上あるときは、その最短となる経路のキロ程により計算します。ただし、荷送人が経路を指定したときは、その指定した経路のキロ程によります。

(割増率及び割引率の重複する場合の計算)

7. 2種以上の割増率又は割引率が重複する場合は、それぞれの率をあらかじめ加減した上で計算します。

(個建契約運賃)

8. 長期にわたって計画的かつ大量に出荷される次の(1)の各号に該当する貨物の運送契約(文書をもって運送契約を締結したものに限り、)をする場合には、運送区間ごとに(2)の式により算出した1個当りの運賃を適用することができます。ただし、1回の出荷量が基準車両の積載可能個数の60%以上ある場合に限り、長期契約割引が適用される場合は適用しません。

(1) ①単一品目であること

②荷姿が一定していること

③1個の重量又は容積が一定していること

④十分なリードタイムが確保されること

(2) $\{ \text{車種別のキロ程に応じた距離制運賃及びこれらの運賃に付随する料金} \}$
 $\div \{ (\text{最大積載個数又は重量}) \times \text{基準積載率 (70\%)} \}$

(速達割増等)

9. 次の(1)又は(2)に該当する貨物の運送契約をする場合には、基準運賃に運賃表に定める割増率を乗じた金額を加算します。

(1) 有料道路の利用、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を前提として、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

(2) 有料道路の利用が認められない運送を希望する場合

この場合、有料道路を代替する一般道のキロ程に応じた運賃を基準運賃とします。

(割引運賃)

10. 積み合わせを前提とし、積み合わせにかかる十分なリードタイムが確保される場合、基準運賃に運賃表に定める割引率を乗じた金額を減算します。

(特殊車両割増)

11. 所定の特殊車両を使用した場合は、基準運賃に運賃表に定める割増率を乗じた金額(その他の特殊車両を使用した場合は、別途定める割増率により算出した金額)を加算します。ただし、積載した貨物に別途定める品目別割増を適用した場合には適用しません。

(休日割増)

12. 日曜祝日及びそれにまたがる運送については、次の式により算出した金額を加算します。

日曜祝日に運送した運送距離に対応する基準運賃×0.2

(深夜・早朝割増)

13. 深夜・早朝割増の適用時間（午後10時から午前5時まで）に行われる運送については、次の式により算出した金額を加算します。

深夜・早朝割増適用時間に運送した運送距離に対応する基準運賃×0.2

(品目別割増)

14. 貨物が割増品目に該当する場合には、所定の割増率を適用します。1車の貨物に割増率を適用する貨物と適用しない貨物又は異なった割増率を適用する貨物が含まれている場合には、そのうちの最高の割増率を適用します。

(特大品割増)

15. 貨物の長さ（高さを含みます。）、重量又は容積が特に大きなときは、所定の割増率を適用します。

(悪路割増)

16. 運送区間中に悪路割増適用区間に該当する部分がある場合には、次の式により算出した金額を加算します。

悪路割増区間の運送距離に対応する基準運賃×0.3

(冬期割増)

17. 運送区間中に冬期割増適用地域に該当する部分がある場合には、次の式により算出した金額を加算します。

冬期割増区間の運送距離に対応する基準運賃×0.2

(地区割増料)

18. 貨物の発地又は着地が、別途定める区域である場合には所定の地区割増料を収受します。ただし、貨物の発地又は着地が同一区域内又は隣接区域間の場合は、発地又は着地のいずれか一方についてのみ収受します。

(長期契約割引)

19. 3ヶ月以上にわたる契約（文書をもって運送契約を締結したものに限り）により、継続かつ反復して運送される貨物（1回の運送距離が200kmを超えるものに限り）については、基準運賃に対して15%以内の割引率を適用することができます。

(往復貨物の割引)

20. 1個の契約で、同一の車両により通常の車両回送の範囲内において往復貨物の運送（それぞれ100km以上の運送に限ります。）を行う場合であって、次の（1）又は（2）に該当するときには、往路及び復路の基準運賃について、それぞれ20%以内の割引率を適用することができます。ただし、長期契約割引が適用される場合は適用しません。
- （1）往路及び復路の貨物が同一荷主のものである場合
 - （2）往路の荷主が復路の貨物をあっせんし、その運賃料金の支払いについて連帯責任を負う場合

（待機時間料）

21. 車両が貨物の発地又は着地に到着後、荷主の責により発地又は着地において待機した時間（荷主による積込み・取卸しの時間を含みます）が各30分を超える部分については、所定の待機時間料を収受します。なお、1回の運送において2箇所以上で待機が発生する場合は、それぞれの時間について合算するものとします。
- また、待機時間料及び次項の積込料・取卸料が適用される時間の合計が2時間を超える部分については、割増しによる所定の待機時間料を収受します。

（積込料・取卸料）

22. 積込み又は取卸しを引き受けた場合における積込料・取卸料については、所定の積込料・取卸料を収受します。但し、安全対策を施した積込み、取卸しなど、品目や業種など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があります。
- また、積込料・取卸料及び前項の待機時間料が適用される時間の合計が2時間を超える部分については、割増しによる所定の積込料・取卸料を収受します。

（附帯業務料）

23. 品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、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、はい作業その他の運送に附帯する業務に係る附帯業務料については、別に定めるところにより収受します。

（利用運送手数料）

24. 他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する場合は、当該運送事業者の手配までに要した回数について、所定の利用運送手数料を収受します。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します。

（燃料サーチャージ）

25. 調達する燃料費が基準価格を超えるときは、所定の燃料サーチャージを収受します。

（消費税及び地方消費税の加算方法）

26. （1）運賃及び料金の総額に消費税法等に基づく税率を乗じて計算します。
- （2）前号により計算した金額に1円未満の端数が生じた場合は、1円単位に四捨五入します。

(有料道路利用料)

27. 有料道路利用を利用した区間の料金を運賃とは別に収受します。

(実費)

28. フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送に伴う施設使用料等その他実費として生じる費用については、当該実費として生じた額を収受します。

(計算の順序)

29. 運賃及び料金の計算は、次の順序により行います。

- ①使用車両及び運送距離による運賃の計算
- ②割増率及び割引率の適用の計算
- ③上下それぞれ 10%幅の適用計算
- ④5による運賃の端数処理
- ⑤諸料金（端数処理を含む。）の計算
- ⑥26による加算の計算
- ⑦有料道路利用料、実費の計算

(中止手数料)

30. 荷主の責により、運送の中止が生じた場合（荷主が責任を負わない事由を除く）の中止手数料は、次に定めるとおり収受します。

- ①集貨予定日時の3日前までに運送の中止をしたとき 収受しません
- ②集貨予定日時の前々日に中止の指図をしたとき 運賃及び料金（22～23、25及び27～28を除く。以下同じ）の20%以内
- ③集貨予定日時の前日に中止の指図をしたとき 運賃及び料金の30%以内
- ④集貨予定日時の当日に中止の指図をしたとき 運賃及び料金の50%以内

(その他)

31. この運賃及び料金の適用に関して、この適用方に定めのない事項については、法令に反しない範囲で、当事者間の取決め又は慣習によるものとします。

Ⅱ. 時間制運賃料金適用方

(運賃料金計算の基本)

1. この運賃及び料金は、一般貨物自動車運送事業として車両を貸し切って貨物を運送する場合であって、荷主との契約で時間制運賃によることとした場合に適用します。
2. この運賃及び料金は、使用車両及び時間制の別（8時間制又は4時間制の別）ごとに計算します。

(走行キロ及び時間の計算)

3. 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着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います。なお、10kmに満たない走行キロは10kmに、1時間に満たない作業時間は1時間に、それぞれ切り上げて計算します。

(従業員)

4. 運送に従事する従業員の数は、1車につき1人とします。

(距離制運賃料金適用方の準用)

5. 距離制運賃料金適用方の1（適用する運送）、2（特殊運賃との関係）、4（運賃計算の方法）、5（端数の処理）、7（割増率及び割引率が重複する場合の計算）、8（個建契約運賃）、9から17まで（速達割増等、割引運賃、特殊車両割増、休日割増、深夜・早朝割増、品目別割増、特大品割増、悪路割増、冬期割増）、22から30まで（積込料・取卸料、附帯業務料、利用運送手数料、燃料サーチャージ、消費税及び地方消費税の加算方法、有料道路利用料、実費、計算の順序、その他）は、時間制運賃料金を適用する場合に準用します。この場合、8（個建契約運賃）における「車種別のキロ程に応じた距離制運賃」は「車種別の時間制運賃」と読み替えます。

○運賃割増率

1. 品目割増

項目	内訳	割増率
易 損 品	1. レントゲン機械，電子計算機等精密機器及びその部品 2. 宮，みこし，仏壇，神仏像 3. ピアノ，その他楽器類及びその部品又は付属品 4. 度量衡器及びその部品	3割以上の臨時の約束による。
危 険 品	1. 高圧ガス保安法に定める品目 2. 消防法に定める品目 3. 毒物及び劇物取締法に定める品目	2割以上の臨時の約束による。ただし特定毒物については，5割以上の臨時の約束による。
	4. 火薬類取締法に定める品目 5. 放射性物質及びこれに類するもの	10割以上の臨時の約束による。
特 殊 物 件	1. 引越荷物，生きた動物，鮮魚介類	2割
	2. 屍 体	5割
汚 わ い 品	生さなぎ，骨の類，ぼうこう，あま皮，うるこ，内臓，塵芥等の廃棄物，し尿	4割
貴重品，高価品	貨幣，証券類，貴金属その他高価品で貨物運送約款第9条第1項に掲げる貨物	5割以上の臨時の約束による。

2. 特大品割増

1個の長さが荷台の長さとその長さの1割を加えたもの，重量1トン又は容積5立方メートル以上のもの及び積載した状態において車両の高さが3.8メートル以上又は長さが12メートル以上となるもの。	3割以上の臨時の約束による。

3. 悪路割増

道路法による道路及びその他の一般交通の用に供する場所ならびに自動車道以外の場所に限る。	3割
---	----

4. 冬期割増

地域	期間	割増率
北海道	自 11月16日	2割
	至 4月15日	
青森県・秋田県・山形県・新潟県・長野県・富山県・石川県・福井県・鳥取県・島根県の全県	自 12月1日 至 3月31日	2割
岩手県のうち, 北上市・久慈市・遠野市・二戸市・九戸郡・二戸郡・上閉伊郡・下閉伊郡・岩手郡・和賀郡 福島県のうち, 会津若松市・喜多方市・南会津郡・耶麻郡・大沼郡・河沼郡 岐阜県のうち, 高山市・大野郡・下呂市・郡上市		

5. 地区割増料

地域	車種別	小型車	中型車	大型車	トレーラー
	なし	なし	なし	なし	なし
—	—	—	—	—	

○ I. 距離制運賃料金適用方 11. 特殊車両割増の別表

※告示に規定される車両以外の特殊車両に係る割増率は、下表のとおりとします。

特殊車両	割増率
告示に規定の特殊車両以外はなし	—
—	—

国自貨第844号
令和6年3月22日

公益社団法人全日本トラック協会会長 殿

国土交通省物流・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す。

これを踏まえ、設定した標準的な運賃に関して、別添のとおり各地方運輸局等に対し通知しましたので、ご連絡します。

貴協会におかれましては、都道府県トラック協会を通じ、傘下会員事業者に対して周知いただきますようお願いいたします。

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。

別紙

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、運賃に上乘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・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1km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付随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み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るべきである。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。具体の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。

「標準的な運賃」、及び「標準貨物自動車運送約款」の 告示（令和6年3月22日）に伴う届出等について

「標準的な運賃」は令和2年に創設して以降4年が経過し、令和6年3月22日付けで改正され（国土交通省告示第209号、同日施行）、「標準貨物自動車運送約款」についても平成31年に最終改正して以後約5年ぶりに同日付けで改正された。（国土交通省告示第210号、令和6年6月1日施行）

これらの告示に伴い、国交省への届出等については以下のとおりとなる。

【今回の手続き】

1. 令和2年告示の標準的な運賃を届出した者で、今回の標準的な運賃を使用しようとする者の場合 ➡ 届出は不要。（届出をしたものと見なす。との通達による。）
2. 今回告示の「標準貨物自動車運送約款」をそのまま使用しようとする者の場合 ➡ 申請は不要。 それ以外は申請が必要。
3. 令和2年告示の標準的な運賃の届出をしなかった者が、今回の標準的な運賃を使用しようとする者の場合 ➡ 届出が必要。
4. 今回の標準的な運賃を使用しないで、届出をした令和2年の標準的な運賃を継続して使用しようとする者の場合 ➡ 届出が必要。
5. 今回の標準的な運賃で、内容を一部（自社用に）変更して使用しようとする場合 ➡ 届出が必要。

※運賃届出については、[長野県トラック協会ホームページ（標準的な運賃の届出 長野県版のバナー）](#)に掲載してあります。



HP「標準的な運賃の届出」
長野県版のQRコード

【提出先】（特に上記3. の場合）

長野運輸支局 輸送・監査担当 あて

〒381-8503 長野市西和田1丁目35番4号 電話 026-243-4603

- 『運賃届出書』と『貸切運賃料金適用方』がセットで1部になります。
- 提出部数は3部（内1部は会社控えとして受領印を押されて返されます）
- 直接、長野運輸支局に持参して提出するか、または郵送でも届出が可能です。
郵送の場合には、1部（会社控え）が返送されますので、切手を貼った返信用の封筒を同封してください。

<標準的な運賃>

北陸信越運輸局 標準的な運賃の早見地図 (長野市起点)

距離制運賃 運賃表

以下の運賃表は標準的な運賃の告示をもとにキロ程を1,000km表示しています。

(単位：円)

	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	13,800	15,900	20,690	26,240
20km	15,550	17,940	23,530	30,070
30km	17,310	19,980	26,380	33,910
40km	19,060	22,020	29,220	37,740
50km	20,810	24,060	32,060	41,580
60km	22,560	26,100	34,900	45,410
70km	24,310	28,140	37,750	49,240
80km	26,070	30,180	40,590	53,080
90km	27,820	32,220	43,430	56,910
100km	29,570	34,260	46,270	60,740
110km	31,310	36,260	49,020	64,430
120km	33,040	38,260	51,760	68,120
130km	34,780	40,250	54,500	71,810
140km	36,510	42,250	57,240	75,500
150km	38,250	44,250	59,990	79,190
160km	39,980	46,250	62,730	82,880
170km	41,720	48,250	65,470	86,570
180km	43,460	50,250	68,220	90,260
190km	45,190	52,250	70,960	93,940
200km	46,930	54,250	73,700	97,630
220km	50,380	58,200	79,100	104,880
240km	53,830	62,150	84,500	112,130
260km	57,280	66,100	89,900	119,380
280km	60,730	70,050	95,300	126,630
300km	64,180	74,000	100,700	133,880
320km	67,630	77,950	106,100	141,130
340km	71,080	81,900	111,500	148,380
360km	74,530	85,850	116,900	155,630
380km	77,980	89,800	122,300	162,880
400km	81,430	93,750	127,700	170,130
420km	84,880	97,700	133,100	177,380
440km	88,330	101,650	138,500	184,630
460km	91,780	105,600	143,900	191,880
480km	95,230	109,550	149,300	199,130
500km	98,680	113,500	154,700	206,380
550km	107,300	123,390	168,190	224,510
600km	115,920	133,280	181,680	242,640
650km	124,540	143,170	195,170	260,770
700km	133,160	153,060	208,660	278,900
750km	141,780	162,950	222,150	297,030
800km	150,400	172,840	235,640	315,160
850km	159,020	182,730	249,130	333,290
900km	167,640	192,620	262,620	351,420
950km	176,260	202,510	276,110	369,550
1000km	184,880	212,400	289,600	387,680
200kmを超えて500kmまで20kmごと	3,450	3,950	5,400	7,250
500kmを超えて50kmごと	8,620	9,890	13,490	18,130

時間制運賃 運賃表

(単位：円)

		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※1	34,630	41,160	54,400	70,020
	4時間※2	20,780	24,700	32,640	42,010
加算額	距離(10km)	340	410	630	920
	時間(1時間)※3	2,990	3,140	3,380	3,970

※1 基礎走行キロは、小型車は100km、小型車以外のは130km

※2 基礎走行キロは、小型車は50km、小型車以外のは60km

※3 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、午後から起算した時間により加算額を計算する

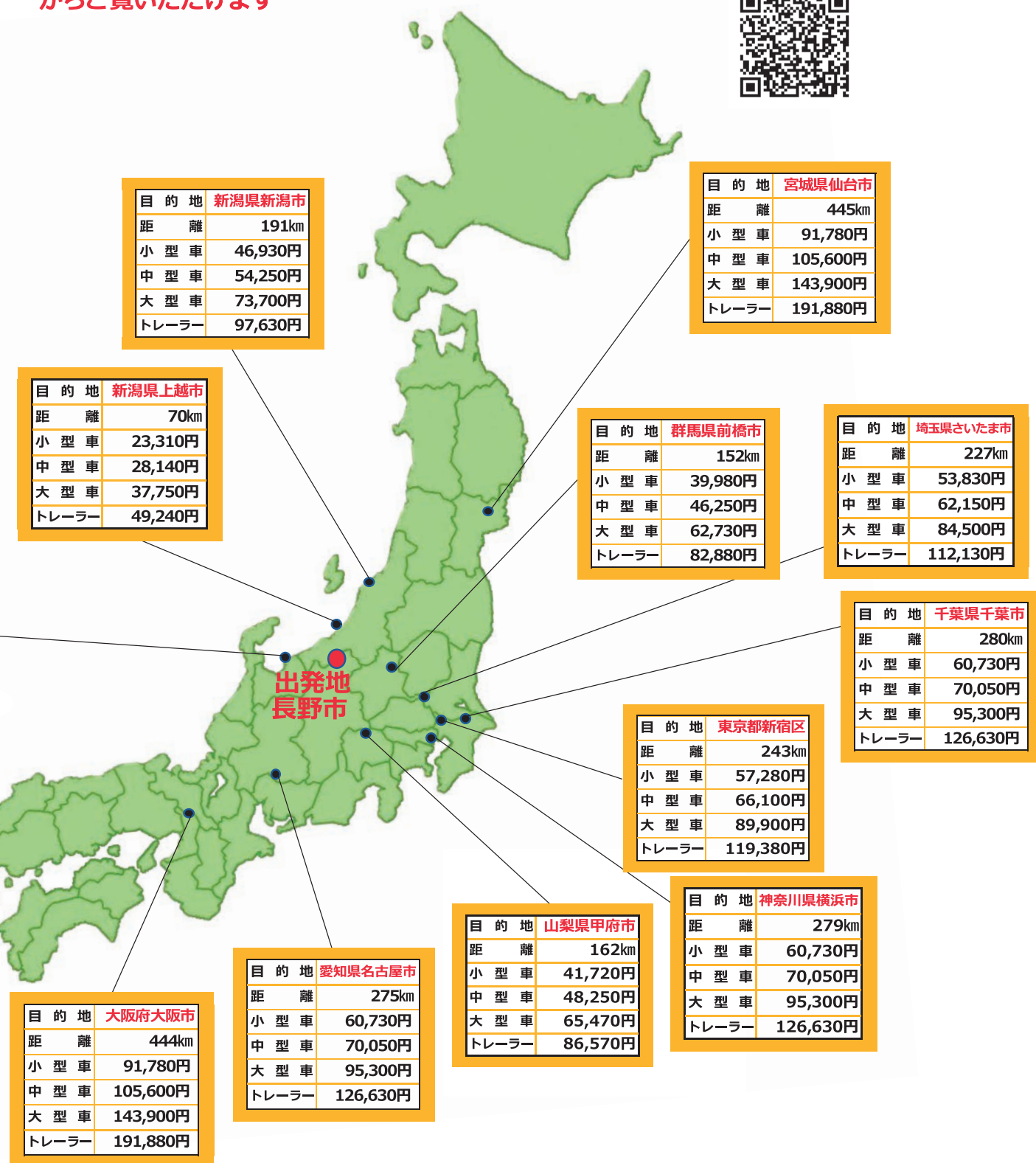
<利用上の留意点>

- ・距離は長野市役所から各市役所までの高速道路を使用した場合の距離です。
- ・運賃は距離制運賃表に基づく運賃額のみであって構入、取卸料、高速道路料、各種割増、割引等は含まれていません。
- ・早見運賃は一例であって、実際の運行ルートや各社の運賃の適用方に基づき運賃を算出してください。

目的地	富山県富山市
距離	184km
小型車	45,190円
中型車	52,250円
大型車	70,960円
トレーラー	93,940円



他の市(上田市、佐久市、松本市、諏訪市、伊那市、飯田市)起点の早見地図は
 長野県トラック協会ホームページ「標準的な運賃の届出、長野県版」のバナー
 からご覧いただけます



「標準的な運賃」（令和6年告示）を適用した場合の運賃の試算（例）

1 長野市内から東京新宿区（都庁）までの運送の試算（帰り荷なし）

- ア. 長野市内から東京都新宿区（都庁）まで片道 243kmと荷卸し2ヶ所で運送距離50km と仮定。
- イ. トラックは10トン車のバン型を使用。運行日は2月5日。
- ウ. 夜9時に長野市で積込みに1時間、その後10時に出発し関東へ、最終の取卸し終了は翌日4時。と仮定。
- エ. 実運送距離は全て深夜運行。往路、帰路ともに高速道路を使用した。と仮定。

計算例 **※ただし、燃料サーチャージは含まない。待機時間は無しとしての計算。**

① 運賃（距離制）	293km（実運送距離）	大型車		100,700円	
② 深夜割増	深夜 2割		運賃×20%	20,140円	
③ 冬期割増	冬期 2割		運賃×20%	20,140円	
④ 積込料	フォークリフト1時間		2,340円/30分×2	4,680円	
		①～④	小 計	145,660円	
			端数処理（適用方の5による、500円単位）	146,000円	
			消 費 税	14,600円	
			計	160,600円	A
⑤ 高速料金（実費分）	長野IC～新宿IC（大型）	往路は深夜（大型）8,760円 帰路は昼間（大型）11,280円		20,040円	B
			合 計	A + B	180,640円

2 長野市内から大阪市までの運送の試算（帰り荷なし）

- ア. 長野市内から大阪市まで片道 444kmと荷卸し2ヶ所で運送距離50km と仮定。
- イ. 以下は上記1と同じ条件と仮定。

計算例 **※ただし、燃料サーチャージは含まない。待機時間は無しとしての計算。**

① 運賃（距離制）	494km（実運送距離）	大型車		154,700円	
② 深夜割増	深夜 2割		運賃×20%	30,940円	
③ 冬期割増	冬期 2割		運賃×20%	30,940円	
④ 積込料	フォークリフト1時間		2,340円/30分×2	4,680円	
		①～④	小 計	221,260円	
			端数処理（適用方の5による、500円単位）	221,500円	
			消 費 税	22,150円	
			計	243,650円	A
⑤ 高速料金（実費分）	長野IC～北浜IC（大型）	往路は深夜（大型）11,840円 帰路は昼間（大型）16,580円		28,420円	B
			合 計	A + B	272,070円

「標準貨物自動車運送約款」(令和6年3月22日告示 6月1日施行)

1. 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化等

改正前:「積み込み」「取卸し」等の業務は、「第2章 運送業務等」に規定 → 運送業務と荷待ち・荷役作業等の運送以外の業務の区切りが不明確

改正後:「第2章 運送業務等」から分離し、第3章を「積み込み又は取卸し等」とし、当該章に規定
運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、対価を収受する旨を規定

2. 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面の交付

改正前:荷送人による運送の申込みやトラック運送事業者による運送の引受けについては明確な規定なし

改正後:運送を申し込む荷送人、引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面(電磁的方法を含む)である運送申込書、運送引受書を相互に交付する旨を規定

3. 利用運送を行う場合における実運送事業者の商号・名称等の荷送人への通知等

改正前:利用運送が行われた場合でも荷送人が実運送事業者を把握することは困難

改正後: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・名称等を荷送人に通知する旨を規定

「標準貨物自動車運送約款」(令和6年3月22日告示 6月1日施行)

4. 中止手数料の金額等の見直し

改正前:荷送人が、貨物の積み込みの行われるべきであった日の前日までに運送の中止をしたときは、中止手数料を請求しない旨規定

改正後:当該中止手数料の見直し

- ・運送引受書に記載した集荷予定日の前々日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の20%以内

- ・運送引受書に記載した集荷予定日の前日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の30%以内

- ・運送引受書に記載した集荷予定日の当日に運送の中止をしたときは、当該運送引受書に記載した運賃・料金等の50%以内(貸切 改正前:普通車3,500円 小型車2,500円)

5. 運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化

改正前:「受付日時」「個人を対象とした運賃・料金等」「保険料率等」については、店頭に掲示する旨規定

改正後:インターネットによる閲覧等を可能とする旨規定

「デジタル社会の形成を図るための規制改革を推進するためのデジタル社会の形成基本法等の一部改正」により貨物自動車運送事業法が改正され、令和6年4月1日より常時使用する従業員の数が20人を超えるトラック運送事業者については原則として、運賃・料金等を店頭での掲示に加え、自社のウェブサイトに掲載する旨がある旨規定

(別添)

※令和6年3月改正標準貨物自動車運送約款/標準貨物軽自動車運送約款準拠

運送申込書/運送引受書

※申込者は、太線内をご記入願います。

申込者		社名又は氏名 (担当者名)	住所		申込日: 年 月 日	電話: - -	FAX: - -	E-mail:	緊急連絡先: - -	
標準貨物自動車運送約款(令和6年3月22日最終改正)の確認 <input type="checkbox"/> 済										
集貨/発送地及び担当者		社名又は氏名 (担当者名)	住所		電話: - -	FAX: - -	E-mail:	緊急連絡先: - -		
<small>(建物名・部屋番号も記載)</small>										
配達/到着地及び担当者		社名又は氏名 (担当者名)	住所		電話: - -	FAX: - -	E-mail:	緊急連絡先: - -		
<small>(建物名・部屋番号も記載)</small>										
運送を引受ける者		社名又は氏名	住所		事業許可	年 月 日 第 号	電話: - -	FAX: - -	E-mail:	
引受営業所		営業所名 (担当者名)	住所		電話: - -	FAX: - -	E-mail:	緊急連絡先: - -		
車両番号										
利用運送により運送を受託した者		社名又は氏名	住所		事業許可	年 月 日 第 号	電話: - -	FAX: - -	E-mail:	
引受営業所		営業所名 (担当者名)	住所		電話: - -	FAX: - -	E-mail:	緊急連絡先: - -		
車両番号										
貨物の情報										
運送の扱い種別										
品名	品質	重量又は容積	個数							
集貨又は発送希望日時	月 日 ()	配達又は到着希望日時	月 日 ()	荷姿	合計	kg/m ³				
高価品の場合	種類:	価額:					運送保険の希望	有・無		
運賃及び料金の支払方法	<input type="checkbox"/> 銀行振込 <input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> その他 () 支払期日: 年 月 日		特約条項							
附帯業務の内容	<input type="checkbox"/> 積込み 作業内容 () 予定作業時間 () <input type="checkbox"/> 取卸し 作業内容 () 予定作業時間 () <input type="checkbox"/> 品代金の取立て <input type="checkbox"/> 荷掛金の立替え <input type="checkbox"/> 貨物の荷造り <input type="checkbox"/> 仕分 <input type="checkbox"/> 保管 <input type="checkbox"/> 検収及び検品 <input type="checkbox"/> 横持ち及び縦持ち <input type="checkbox"/> 棚入れ <input type="checkbox"/> ラベル貼り <input type="checkbox"/> はい作業 予定作業時間 ()									
【走行距離】	km	【走行時間】	分							
総実車	km	総実車	分							
運賃及び料金										
運賃		円								
燃料サーチャージ(基準額120円・調達額) 円 (走行距離(km) × 燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L))										
利用運送手数料	(運賃の %)	円	有料道路利用料(税込)	円						
待機時間料	円	(見込み待機時間: 分、30分あたり単価 円)								
附帯業務料	積込料	円	取卸料	円						
	品代金の取立て	円	荷掛金の立替え	円						
	荷造り	円	仕分け	円						
	保管	円	検収及び検品	円						
	横持ち及び縦持ち	円	棚入れ	円						
	ラベル貼り	円	はい作業	円						
	その他附帯業務()	円								
附帯業務料 計		円								
運送保険料(税込)	円	〇〇料	円							
合計請求額	円	(内消費税額)		円						

・上記のとおり運送を引受けます。
令和 年 月 日

運送引受者
(貨物自動車運送事業者)

○ 標準貨物自動車運送約款（平成二年運輸省告示第五百七十五号）

最終改正 令和六年 国土交通省告示第二百十号

目次

第一章 総則（第一条・第二条）

第二章 運送業務等

第一節 通則（第三条－第五条）

第二節 運送の申込み及び引受け（第六条－第十七条）

第三節 積付け（第十八条）

第四節 貨物の受取及び引渡し（第十九条－第二十六条）

第五節 指図（第二十七条・第二十八条）

第六節 事故（第二十九条－第三十一条）

第七節 運賃、料金等（第三十二条－第三十八条）

第八節 責任（第三十九条－第五十二条）

第九節 連絡運輸（第五十三条－第六十条）

第三章 積込み又は取卸し等（第六十一条－第六十四条）

第一章 総則

（事業の種類）

第一条 当店は、一般貨物自動車運送事業を行います。

2 当店は、前項の事業に附帯する事業を行います。

3 当店は、特別積合せ貨物運送を行います。

4 当店は、貨物自動車利用運送を行います。

（適用範囲）

第二条 当店の経営する一般貨物自動車運送事業に関する運送契約は、この運送約款の定めるところにより、この運送約款に定めのない事項については、法令又は一般の慣習によります。

2 当店は、前項の規定にかかわらず、法令に反しない範囲で、特約の申込みに応じることがあります。

第二章 運送業務等

第一節 通則

（受付日時）

第三条 当店は、受付日時を定め、店頭に掲示し、又は当店のウェブサイトに掲載します。

2 前項の受付日時を変更する場合には、あらかじめ店頭に掲示し、又は当店のウェブサイトに掲載します。

(運送の順序)

第四条 当店は、運送の申込みを受けた順序により、貨物の運送を行います。ただし、腐敗又は変質しやすい貨物を運送する場合その他正当な事由がある場合は、この限りではありません。

(引渡期間)

第五条 当店の貨物の引渡期間は、次の日数を合算した期間とします。

- 一 発送期間 貨物を受け取った日を含め二日
- 二 輸送期間 運賃及び料金の計算の基礎となる輸送距離百七十キロメートルにつき一日。ただし、一日未満の端数は一日とします。
- 三 集配期間 集貨及び配達をする場合にあっては各一日

2 前項の規定による引渡期間の満了後、貨物の引渡しがあったときは、これをもって延着とします。

第二節 運送の申込み及び引受け

(運送の申込み)

第六条 当店で貨物の運送を申込み者（以下「申込者」という。）は、次の事項を記載した運送申込書を提出しなければなりません。

- 一 申込者の氏名又は商号並びに住所及び電話番号
- 二 貨物の品名、品質及び重量又は容積並びにその荷造りの種類及び個数
- 三 集貨及び配達又は発送及び到着の希望日時
- 四 集貨先及び配達先又は発送地及び到着地（団地、アパートその他高層建築物にあっては、その名称及び電話番号を含む。）
- 五 運送の扱種別
- 六 運賃、料金（第十七条第二項に規定する利用運送手数料、第三十四条に規定する待機時間料、第六十一条に規定する積込料又は取卸料及び第六十二条第一項に規定する附帯業務料等をいう。）、燃料サーチャージ、有料道路利用料、立替金その他の費用（以下「運賃、料金等」という。）の支払方法
- 七 荷受人の氏名又は商号並びに住所及び電話番号
- 八 高価品については、貨物の種類及び価額
- 九 第六十一条に規定する貨物の積込み又は取卸しを委託するときは、その旨
- 十 第六十二条第一項に規定する附帯業務を委託するときは、その旨
- 十一 運送保険に付することを委託するときは、その旨
- 十二 特約事項があるときは、その内容
- 十三 本約款の内容について承諾する旨
- 十四 その他その貨物の運送に関し必要な事項

2 前項において、当店が電磁的方法（電子情報処理組織を使用する方法その他の情報通信の技術を利用する方法であって当店で定めるものをいう。以下同じ。）による運送の申込み方法を定めているときは、前項の運送申込書の提出に代えて、当該運送申込書に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができます。この場合において、申込者は、当該運送申込書を提出したものとみなします。

（運送の引受け）

第七条 当店は、前条第一項の運送申込書の提出があった場合において、申込者との協議により、当該運送を引き受けることとするときは、次に掲げる事項を記載した運送引受書を交付します。

- 一 集貨及び配達又は発送及び到着の予定日時
- 二 運賃、料金等の額

2 当店は、あらかじめ申込者の承諾を得て、前項の運送引受書の交付に代えて、当該運送引受書に記載すべき事項を電磁的方法により提供することがあります。この場合において、当店は、当該運送引受書を交付したものとみなします。

（貨物の種類及び性質の確認）

第八条 当店は、貨物の運送の申込みがあったときは、その貨物の種類及び性質を通知することを申込者に求めることがあります。

- 2 当店は、前項の場合において、貨物の種類及び性質につき申込者が通知したことに疑いがあるときは、申込者の同意を得て、その立会いの上で、これを点検することがあります。
- 3 当店は、前項の規定により点検をした場合において、貨物の種類及び性質が申込者の通知したところと異なるときは、これにより生じた損害の賠償をします。
- 4 当店は、第二項の規定により点検をした場合において、貨物の種類及び性質が申込者の通知したところと異なるときは、申込者に点検に要した費用を負担していただきます。

（引受拒絶）

第九条 当店は、次の各号の一に該当する場合には、運送の引受けを拒絶することがあります。

- 一 当該運送の申込みが、この運送約款によらないものであるとき。
- 二 申込者が、前条第一項の規定による通知をせず、又は同条第二項の規定による点検の同意を与えないとき。
- 三 当該運送に適する設備がないとき。
- 四 当該運送に関し、申込者から特別の負担を求められたとき。
- 五 当該運送が、法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反するもの

であるとき。

六 天災その他やむを得ない事由があるとき。

(高価品及び貴重品)

第十条 この運送約款において高価品とは、次に掲げるものをいいます。

一 貨幣、紙幣、銀行券、印紙、郵便切手及び公債証書、株券、債券、商品券その他の有価証券並びに金、銀、白金その他の貴金属、イリジウム、タングステンその他の稀金属、金剛石、紅玉、緑柱石、琥珀、真珠その他の宝玉石、象牙、べっ甲、珊瑚及び各その製品

二 美術品及び骨董品

三 容器及び荷造りを加え一キログラム当たりの価格が二万円を超える貨物(動物を除く。)

2 前項第三号の一キログラム当たりの価格の計算は、一荷造りごとに、これをします。

3 この運送約款において貴重品とは、第一項第一号及び第二号に掲げるものをいいます。

(運送の扱種別等不明な場合)

第十一条 当店は、荷送人(第七条第一項の運送引受書の交付を受けた申込者をいう。以下同じ。)が運送の申込みをするに当たり、運送の扱種別その他その貨物の運送に関し必要な事項を明示しなかった場合は、荷送人にとって最も有利と認められるところにより、当該貨物の運送をします。

(荷造り)

第十二条 荷送人は、貨物の性質、重量、容積、運送距離及び運送の扱種別等に応じて、運送に適するように荷造りをしなければなりません。

2 当店は、貨物の荷造りが十分でないときは、必要な荷造りを要求します。

3 当店は、荷造りが十分でない貨物であっても、他の貨物に対し損害を与えないと認め、かつ、荷送人が書面により荷造りの不備による損害を負担することを承諾したときは、その運送を引き受けることがあります。

(外装表示)

第十三条 荷送人は、貨物の外装に次の事項を見やすいように表示しなければなりません。ただし、当店の必要がないと認めた事項については、この限りではありません。

一 荷送人及び荷受人の氏名又は商号及び住所

二 品名

三 個数

四 その他運送の取扱いに必要な事項

2 荷送人は、当店の必要がないと認めたときは、前項各号に掲げる事項を記載した荷札を

もって前項の外装表示に代えることができます。

(動物等の運送)

第十四条 当店は、動物その他特殊な管理を要する貨物の運送を引き受けたときは、荷送人又は荷受人に対して次に掲げることを請求することがあります。

- 一 当店において、集貨、持込み又は受取の日時を指定すること。
- 二 当該貨物の運送につき、付添人を付すること。

(危険品についての特則)

第十五条 荷送人は、爆発、発火その他運送上の危険を生ずるおそれのある貨物については、その旨を当該貨物の外部の見やすい箇所に明記するとともに、あらかじめ、その旨及び当該貨物の品名、性質その他の当該貨物の安全な運送に必要な情報を当店に通知しなければなりません。

(連絡運輸)

第十六条 当店は、荷送人の利益を害しない限り、引き受けた貨物を他の運送機関と連絡して運送することがあります。

(利用運送及び利用運送手数料)

第十七条 当店は、荷送人の利益を害しない限り、引き受けた貨物を他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用して運送することがあります。この場合において、当店は、あらかじめ、荷送人に当該貨物自動車運送事業者の商号又は名称等を通知します。

- 2 当店は、前項の利用運送を行うときは、第三十二条第一項の運賃料金表に定める利用運送に係る手数料を収受します。
- 3 特別な手配を要する利用運送を行う場合は、前項の規定にかかわらず、別途見積もった手数料を収受します。
- 4 第一項の通知を行わなかった運送について、当店の責により利用運送を行う場合があります。この場合において、利用運送に係る手数料は収受しません。

第三節 積付け

(積付け)

第十八条 貨物の積付けは、当店の責任においてこれを行います。

- 2 シート、ロープ、建木、台木、充てん物その他の積付用品は、通常貨物自動車運送事業者が備えているものを除き、荷送人又は荷受人の負担とします。

第四節 貨物の受取及び引渡し

(受取及び引渡しの場所)

第十九条 当店は、運送申込書に記載された集貨先又は発送地において荷送人又は荷送人の指定する者から貨物を受取り、運送申込書に記載された配達先又は到達地において荷受人又は荷受人の指定する者に貨物を引き渡します。

(管理者等に対する引渡し)

第二十条 当店は、次の各号に掲げる場合には、当該各号に掲げる者に対する貨物の引渡しをもって荷受人に対する引渡しとみなします。

- 一 荷受人が引渡先に不在の場合には、その引渡先における同居者、従業員又はこれに準ずる者
- 二 船舶、寄宿舎、旅館等が引渡先の場合には、その管理者又はこれに準ずる者

(留置権の行使)

第二十一条 当店は、貨物に関し受け取るべき運賃、料金等又は品代金等の支払を受けなければ、当該貨物の引渡しをしません。

- 2 商人である荷送人が、その営業のために当店と締結した運送契約について、運賃、料金等を所定期日までに支払わなかったときは、当店は、その支払を受けなければ、当該荷送人との運送契約によって当店が占有する荷送人所有の貨物の引渡しをしないことがあります。

(指図の催告)

第二十二条 当店は、荷受人を確知することができない場合は、遅滞なく、荷送人に対し、相当の期間を定め貨物の処分につき指図すべきことを催告することがあります。

- 2 当店は、荷受人が、貨物の受取を拒み、又はその他の理由によりこれを受け取ることができない場合には、遅滞なく、荷受人に対し、相当の期間を定め、その貨物の受取を催告し、その期間経過の後、さらに、荷送人に対し、前項に規定する指図と同じ内容の催告をすることがあります。

(引渡不能の貨物の寄託)

第二十三条 当店は、荷受人を確知することができない場合又は前条第二項の場合には、荷受人の費用をもって、その貨物を倉庫営業者に寄託することがあります。

- 2 当店は、前項の規定により貨物の寄託をしたときは、遅滞なく、その旨を荷送人又は荷受人に対して通知します。
- 3 当店は、第一項の規定により貨物の寄託をした場合において、倉荷証券を作らせたときは、その証券の交付をもって貨物の引渡しに代えることがあります。

ます。

- 4 当店は、第一項の規定により寄託をした貨物の引渡しの請求があった場合において、当該貨物について倉荷証券を作らせたときは、運賃、料金等及び寄託に要した費用の弁済を受けるまで、当該倉荷証券を留置することがあります。

(引渡不能の貨物の供託)

第二十四条 当店は、荷受人を確知することができない場合又は第二十二條第二項の場合には、その貨物を供託することがあります。

- 2 当店は、前項の規定により貨物の供託をしたときは、遅滞なく、その旨を荷送人又は荷受人に対して通知します。

(引渡不能の貨物の競売)

第二十五条 当店は、第二十二條の規定により荷送人に対して指図すべきことを求めた場合において、荷送人が指図をしないときは、その貨物を競売することがあります。

- 2 前項の規定にかかわらず、損傷その他の事由による価格の低落のおそれがある貨物は、第二十二條の催告をしないで競売することがあります。
- 3 当店は、前二項の規定により貨物の競売をしたときは、遅滞なく、その旨を荷送人又は荷受人に対して通知します。
- 4 当店は、第一項又は第二項の規定により貨物の競売をしたときは、その代価の全部又は一部を運賃、料金等並びに指図の請求及び競売に要した費用に充当し、不足があるときは、荷送人にその支払を請求し、余剰があるときは、これを荷送人に交付し、又は供託します。

(引渡不能の貨物の任意売却)

第二十六条 当店は、荷受人を確知することができない場合又は第二十二條第二項の場合において、その貨物が腐敗又は変質しやすいものであって、第二十二條の手續をとるとまがないときは、その手續によらず、公正な第三者を立ち会わせて、これを売却することがあります。

- 2 前項の規定による売却には、前条第三項及び第四項の規定を準用します。

第五節 指図

(貨物の処分権)

第二十七条 荷送人は、当店に対し、貨物の運送の中止、返送、転送その他の処分につき指図をすることができます。

- 2 前項に規定する荷送人の権利は、貨物が到達地に到着した場合において、荷受人が貨物の引渡し又はその損害賠償の請求をしたときは、行使することができません。

- 3 第一項の指図をする場合において、当店が要求したときは、指図書を提出しなければなりません。

(指図に応じない場合)

第二十八条 当店は、運送上の支障が生ずるおそれがあると認める場合には、前条第一項の規定による指図に応じないことがあります。

- 2 前項の規定により、指図に応じないときは、遅滞なく、その旨を荷送人に通知します。

第六節 事故

(事故の際の措置)

第二十九条 当店は、次の場合には、遅滞なく、荷送人に対し、相当の期間を定め、その貨物の処分につき指図を求めます。

- 一 貨物の著しい滅失、損傷その他の損害を発見したとき。
 - 二 当初の運送経路又は運送方法によることができなくなったとき。
 - 三 相当の期間、当該運送を中断せざるを得ないとき。
- 2 当店は、前項各号の場合において、指図を待ついとまがないとき又は当店の定めた期間内に前項の指図がないときは、荷送人の利益のために、当店の裁量によって、当該貨物の運送の中止若しくは返送又は運送経路若しくは運送方法の変更その他の適切な処分をすることがあります。
 - 3 第一項の規定による指図には、前条の規定を準用します。

(危険品等の処分)

第三十条 当店は、第十五条の規定による通知及び明記をしなかった爆発、発火その他運送上の危険を生ずるおそれのある貨物について、必要に応じ、いつでもその取卸し、破棄その他運送上の危険を除去するための処分をすることができます。同条の規定による通知及び明記をした場合において、当該貨物が他に損害を及ぼすおそれを生じたときも同様とします。

- 2 前項前段の処分に要した費用は、すべて荷送人の負担とします。
- 3 当店は、第一項の規定による処分をしたときは、遅滞なくその旨を荷送人に通知します。

(事故証明書の発行)

第三十一条 当店は、貨物の全部滅失に関し証明の請求があったときは、その貨物の引渡期間の満了の日から一月以内に限り、事故証明書を発行します。

- 2 当店は、貨物の一部滅失、損傷又は延着に関し、その数量、状態又は引渡しの日時につき証明の請求があったときは、当該貨物の引渡しの日以内に限り、事故証明書を発行します。ただし、特別の事情がある場合は、当該貨物の引渡しの日以降においても、発行することがあります。

第七節 運賃、料金等

(運賃、料金等)

第三十二条 運賃、料金等（燃料サーチャージを除く。）及びその適用方法は、当店が別に定める運賃料金表によります。

- 2 前項の運賃、料金等について、調達する燃料の市場価格に応じ別に定めるところにより、燃料サーチャージを収受します。
- 3 第一項の運賃、料金等について、荷送人又は当店の一方は、賃金水準又は物価水準の変動により運賃、料金等の額が不相当となったと認めるときは、他の一方に対し、額の変更の協議を求めることができます。
- 4 個人（事業として又は事業のために運送契約の当事者となる場合におけるものを除く。）を対象とした運賃、料金等及びその適用方法は、営業所その他の事業所の店頭に掲示し、又は当店のウェブサイトに掲載します。

(運賃、料金等の収受方法)

第三十三条 当店は、貨物を受け取るときまでに、荷送人から運賃、料金等を収受します。

- 2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。
- 3 当店は、第一項の規定にかかわらず、貨物を引き渡すときまでに、運賃、料金等を荷受人から収受することを認めることがあります。

(待機時間料)

第三十四条 当店は、車両が貨物の発地又は着地に到着後、荷送人又は荷受人の責により待機した時間（荷送人又は荷受人が第六十一条の貨物の積込み若しくは取卸し又は第六十二条第一項に規定する附帯業務を行う場合における待機した時間を含む。）に応じて、当店が別に定める料金を収受します。

(延滞料)

第三十五条 当店は、貨物を引き渡したときまでに、荷送人又は荷受人が運賃、料金等を支払わなかったときは、貨物を引き渡した日の翌日から運賃、料金等の支払を受けた日までの期間に対し、年利十四・五パーセントの割合で、延滞料の支払を請求することがあります。

(運賃請求権)

第三十六条 当店は、貨物の全部又は一部が天災その他やむを得ない事由により滅失し、若しくは相当程度の損傷を生じたとき又は当店が責任を負う事由により滅失したときは、当該滅失し、又は損傷を生じた貨物に係る運賃、料

金等を請求しません。この場合において、当店は既に運賃、料金等の全部又は一部を収受しているときは、これを払い戻します。

- 2 当店は、貨物の全部又は一部がその性質若しくは欠陥又は荷送人の責任による事由によって滅失したときは、運賃、料金等の全額を収受します。

(事故等と運賃、料金等)

第三十七条 当店は、第二十七条及び第二十九条の規定により処分をしたときは、その処分に応じて、又は既に行った運送の割合に応じて、運賃、料金等を収受します。ただし、既にその貨物について運賃、料金等の全部又は一部を収受している場合には、不足があるときには、荷送人又は荷受人にその支払を請求し、余剰があるときは、これを荷送人又は荷受人に払い戻します。

(中止手数料)

第三十八条 当店は、運送の中止の指図に応じた場合には、荷送人が責任を負わない事由によるときを除いて、中止手数料を請求することがあります。ただし、荷送人が、運送引受書に記載した集貨予定日の三日前までに運送の中止をしたときは、この限りではありません。

- 2 前項の中止手数料は、次の各号のとおりとします。

- 一 運送引受書に記載した集貨予定日の前々日に中止の指図をしたとき 当該運送引受書に記載した運賃、料金等の二十パーセント以内
- 二 運送引受書に記載した集貨予定日の前日に中止の指図をしたとき 当該運送引受書に記載した運賃、料金等の三十パーセント以内
- 三 運送引受書に記載した集貨予定日の当日に中止の指図をしたとき 当該運送引受書に記載した運賃、料金等の五十パーセント以内

第八節 責任

(責任の始期)

第三十九条 当店の貨物の滅失、損傷についての責任は、貨物を荷送人から受け取った時に始まります。

(責任と挙証)

第四十条 当店は、貨物の受取から引渡しまでの間にその貨物が滅失し若しくは損傷し、若しくはその滅失若しくは損傷の原因が生じ、又は貨物が延着したときは、これによって生じた損害を賠償する責任を負います。ただし、当店は、自己又は使用人その他運送のために使用した者がその貨物の受取、運送、保管及び引渡しについて注意を怠らなかつたことを証明したときは、この限りではありません。

(コンテナ貨物の責任)

第四十一条 前条の規定にかかわらず、コンテナに詰められた貨物であって当該貨物の積卸しの方法等が次に掲げる場合に該当するものの滅失又は損傷について、当店に対し損害賠償の請求をしようとする者は、その損害が当店又はその使用人その他運送のために使用した者の故意又は過失によるものであることを証明しなければなりません。

- 一 荷送人が貨物を詰めたものであること。
- 二 コンテナの封印に異常がない状態で到着していること。

(特殊な管理を要する貨物の運送の責任)

第四十二条 当店は、動物その他特殊な管理を要する貨物の運送について、第十四条第二号の規定に基づき付添人が付された場合には、当該貨物の特殊な管理について責任を負いません。

(荷送人の申告等の責任)

第四十三条 当店は、貨物の内容を容易に知ることができないものについて、運送申込書の記載又は荷送人の申告により運送引受書に品名、品質、重量、容積又は価額を記載したときは、その記載について責任を負いません。

(運送申込書等の記載の不完全等の責任)

第四十四条 当店は、運送申込書若しくは外装表示等の記載又は荷送人の申告が不実又は不備であったために生じた損害については、その責任を負いません。

2 前項の場合において、当店は損害を被ったときは、荷送人はその損害を賠償しなければなりません。

(免責)

第四十五条 当店は、次の事由による貨物の滅失、損傷、延着その他の損害については、損害賠償の責任を負いません。

- 一 当該貨物の欠陥、自然の消耗、虫害又は鼠害
- 二 当該貨物の性質による発火、爆発、むれ、かび、腐敗、変色、さびその他これに類似する事由
- 三 同盟罷業、同盟怠業、社会的騒擾その他の事変又は強盗
- 四 不可抗力による火災
- 五 地震、津波、高潮、大水、暴風雨、地すべり、山崩れ等その他の天災
- 六 法令又は公権力の発動による運送の差止め、開封、没収、差押え又は第三者への引渡し
- 七 荷送人又は荷受人の故意又は過失

(高価品に対する特則)

第四十六条 高価品については、荷送人が申込みをするに当たり、その種類及

び価額を通知しなければ、当店は、その滅失、損傷又は延着について損害賠償の責任を負いません。

- 2 前項の規定は、次に掲げる場合には、適用しません。
 - 一 運送契約の締結の当時、貨物が高価品であることを当店が知っていたとき。
 - 二 当店の故意又は重大な過失によって高価品の滅失、損傷又は延着が生じたとき。

(責任の特別消滅事由)

第四十七条 当店の貨物の一部滅失又は損傷についての責任は、荷受人が留保しないで貨物を受け取ったときは、消滅します。ただし、貨物に直ちに発見することのできない損傷又は一部滅失があった場合において、貨物の引渡しの日から二週間以内に当店に対してその通知を発したときは、この限りではありません。

- 2 前項の規定は、貨物の引渡しの当時、当店がその貨物に一部滅失又は損傷があることを知っていたときは、適用しません。
- 3 荷送人が第三者から委託を受けた貨物の運送を当店が行う場合において、当該貨物の運送に係る荷受人への貨物の引渡しの日から二週間以内に、荷送人が、貨物に直ちに発見することのできない損傷又は一部滅失があった旨の通知を受けたときは、荷送人に対する当店の責任に係る第一項ただし書の期間は、荷送人が当該通知を受けた日から二週間を経過する日まで延長されたものとみなします。

(損害賠償の額)

第四十八条 貨物に全部滅失があった場合の損害賠償の額は、その引渡しがされるべき地及び時における貨物の価額によって、これを定めます。

- 2 貨物に一部滅失又は損傷があった場合の損害賠償の額は、その引渡しがされるべき地及び時における、引き渡された貨物の価額と一部滅失又は損傷がなかったときの貨物の価額との差額によってこれを定めます。
- 3 第三十六条第一項の規定により、貨物の滅失又は損傷のため荷送人又は荷受人が支払うことを要しない運賃、料金等は、前二項の賠償額よりこれを控除します。
- 4 第一項及び第二項の場合において、貨物の価額又は損害額について争いがあるときは、公平な第三者の鑑定又は評価によりその額を決定します。
- 5 貨物が延着した場合の損害賠償の額は、運賃、料金等の総額を限度とします。

第四十九条 当店は、前条の規定にかかわらず、当店の悪意又は重大な過失によって貨物の滅失、損傷又は延着を生じたときは、それにより生じた一切の損害を賠償します。

(除斥期間)

第五十条 当店の責任は、貨物の引渡しが行われた日（貨物の全部滅失の場合にあっては、その引渡しが行われるべき日）から一年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅します。

2 前項の期間は、貨物の滅失等による損害が発生した後に限り、合意により延長することができます。

3 荷送人が第三者から委託を受けた貨物の運送を本店が行う場合において、荷送人が第一項の期間内に損害を賠償し又は裁判上の請求をされたときは、荷送人に対する本店の責任に係る同項の期間は、荷送人が損害を賠償し又は裁判上の請求をされた日から三月を経過する日まで延長されたものとみなします。

(利用運送の際の責任)

第五十一条 本店が他の貨物自動車運送事業者の行う運送又は他の運送機関を利用して運送を行う場合においても、運送上の責任は、この約款により本店が負います。

(賠償に基づく権利取得)

第五十二条 本店が貨物の全部の価額を賠償したときは、本店は、当該貨物に関する一切の権利を取得します。

第九節 連絡運輸

(通し送り状等)

第五十三条 連絡運輸に係る貨物の運送を本店が引き受け、かつ、最初の運送を行う場合（以下この節において「連絡運輸の場合」という。）において、本店が送り状を請求したときは、荷送人は、全運送についての送り状を交付しなければなりません。

(運賃、料金等の收受)

第五十四条 本店は、連絡運輸の場合には、貨物を受け取るときまでに、全運送についての運賃、料金等を收受します。

2 本店は、前項の規定にかかわらず、全運送についての運賃、料金等を、最後の運送を行った運送事業者が貨物を引き渡すときまでに、荷受人から收受することを認めることがあります。

3 第一項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、第三十三条第二項の規定を準用します。

(中間運送人の権利)

第五十五条 連絡運輸の場合には、当店より後の運送事業者は、当店に代わって、その権利を行使します。

(責任の原則)

第五十六条 当店は、連絡運輸の場合には、貨物の滅失、損傷又は延着について、他の運送事業者と連帯して損害賠償の責任を負います。

(運送約款等の適用)

第五十七条 連絡運輸の場合には、他の運送事業者の行う運送については、その事業者の運送約款又は運送に関する規定の定めるところによります。ただし、貨物の滅失、損傷又は延着による損害が生じた場合であって、かつ、その損害を与えた事業者が明らかでない場合の損害賠償の請求については、この運送約款の定めるところによります。

(引渡期間)

第五十八条 連絡運輸の場合の引渡期間は、各運送事業者ごとに、その運送約款又は運送に関する規定により計算した引渡期間又はそれに相当するものを合算した期間に、一運送機関ごとに一日を加算したものとします。

(損害賠償事務の処理)

第五十九条 連絡運輸の場合には、貨物の滅失、損傷又は延着についての損害賠償は、その請求を受けた運送事業者が損害の程度を調査し、損害賠償の額を決定してその支払いをします。

(損害賠償請求権の留保)

第六十条 連絡運輸の場合における第四十七条第一項の留保又は通知は、その運送を行った運送事業者のいずれに対しても行うことができます。

第三章 積込み又は取卸し等

(積込み又は取卸し及び積込料又は取卸料)

第六十一条 当店は、貨物の積込み又は取卸しを引き受けた場合には、当社が別に定める料金又は実際に要した費用を収受し、当店の責任においてこれを行います。

(附帯業務及び附帯業務料)

第六十二条 当店は、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の貨物自動車運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務（以下「附帯業務」という。）を引き受けた場合には、当社が別に定める料金又は実際に要した費用を収受し、当店の責任においてこれを行

います。

- 2 附帯業務については、別段の定めがある場合を除き、性質の許す限り、第二章の規定を準用します。

(品代金の取立て)

第六十三条 品代金の取立ての追付又は変更は、その貨物の発送前に限り、これに応じます。

- 2 当店は、品代金の取立ての委託を受けた貨物を発送した後、荷送人が、当該品代金の取立ての委託を取り消した場合又は荷送人若しくは荷受人が責任を負う事由により当該品代金の取立てが不能となった場合は、当該品代金の取立料の払戻しはしません。

(付保)

第六十四条 運送の申込みに際し、当店の申出により荷送人が承諾したときは、当店は、荷送人の費用によって運送保険の締結を引き受けます。

- 2 保険料率その他運送保険に関する事項は、店頭に掲示し、又は当店のウェブサイトに掲載します。

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

背景・必要性

- 物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- ・何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
- 以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

- ①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②の者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。
- ※法律の名称を変更。
- ※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。
- 運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。
- 他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。*2*3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。
- 国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）	○荷待ち・荷役時間の削減	年間125時間/人削減
	○積載率向上による輸送能力の増加	16パーセント増加

【参考】荷主・物流事業者に対する規制措置（物流効率化法）

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を図る。

すべての事業者

- 荷主***（発荷主・着荷主）・**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について努力義務を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

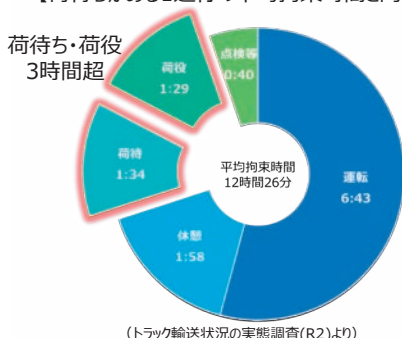
- 上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。
- さらに、うち荷主には、**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。（予算）

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】---

---【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】---

---【荷主等が取り組むべき措置の例】---



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案に対する附帯決議

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

一 トラック運送事業について、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつ、そのために深刻な人手不足に陥っている物流産業の現状に鑑み、できるだけ早期に時間外労働の上限を一般労働者と同様にできるよう、関係省庁、労働者団体を含む関係団体及び荷主等の連携及び協力を強化し、トラックドライバーの賃金引上げの原資となる適正な運賃収受の実現や物流効率化等の労働環境改善に向けた実効性のある取組を一層強力に推進すること。その上で、トラックドライバーの人材の確保及び育成のための支援策を講じること。

二 トラックドライバーの賃金水準の向上等の観点から実運送事業者における適正な運賃収受を図るため、貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃を毎年見直し、当該運賃の効果について検討し、その在り方も含め適時適切な見直しを行うとともに、トラック運送事業者が当該運賃を活用して行う荷主との適正な運賃交渉と適切な価格転嫁を実現すること。また、実運送事業者における標準的な運賃の収受及び荷待ち時間の短縮等の状況について調査し、公表すること。その結果を踏まえ、トラックドライバー賃金の全産業平均並みの引上げができるよう、必要な措置を講じること。

三 前項の実効性を担保するため、国土交通省のトラックGメン、厚生労働省、中小企業庁及び公正取引委員会等、関係行政機関に加え、労働者団体を含む関係団体との更なる連携強化を図るとともに、悪質な荷主等への監視を強化すること。また、市場運賃を度外視した安価な運賃で事業者を募ることや、安価な運賃で事業を請け負うことに対する監視を強め、その状況を踏まえて適切な規制措置を導入すること。さらに、当該関係行政機関等において情報収集と共有を図り、貨物自動車運送事業法に基づく勧告及び公表等を積極的に行うこと。

四 国土交通省におけるトラックGメンの機能を強化し、荷主や元請事業者等への是正指導を徹底すること。これに向け、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を活用し、貨物自動車運送事業者からの情報収集や、荷主や元請事業者等の違反原因行為に係る調査等を補完する体制について、調査員証の発行などにより、強化、明確化を図ること。また、トラック運送事業の近代化や、物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすることや、全国及び地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の業務の拡大や体制の抜本強化について、検討を進めること。

五 一定規模以上の荷主等に義務付けられる中長期的な計画の作成や、元請事業者に義務付けられる実運送体制管理簿の作成及び下請関係に入るトラック事業者等に対して義務付けられる当該管理簿作成に必要な情報の通知に当たり、ガイドラインの作成等により円滑に導入されるとともに、事業者にとって過度の負担とならないよう、また、トラックGメン等が効率的かつ確実に取組状況を把握できるよう、デジタル技術の活用を推進すること。

六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。

七 運送契約の書面及び実運送体制管理簿については、可視化のためのDXの推進やデータ等の規格統一を目指すこと。また、当該管理簿により可視化された多重下請構造の実態を分析し、その是正に向けて諸外国の規制事例等を参考にしつつ、必要な措置の検討を継続し、その結果、更なる措置が必要と判断された場合は、下請次数を二次までとすることも含め必要な措置を講じること。

- 八 物流のサプライチェーン全体の最適化も念頭に、物流業界における商慣行の見直しを実現するため、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮やトラックの積載率の向上を図るための取組が適確に実施されるよう、関係所管大臣が判断基準として示す取り組むべき事項についてわかりやすく示し、適宜改訂を行うとともに、着荷主を含む荷主や事業者の全てに取組を周知し、必要な支援をすること。また、荷主等における取組状況についてフォローアップ調査を定期的実施し、取組が不十分な荷主等に対しては、関係省庁と連携しつつ、積極的に指導、助言等を行うこと。
- 九 物流効率化等の努力義務を課す対象に、運送契約に直接関わりを持たないが商取引に大きな影響力を持つ商社等についても対象に含めることを検討すること。
- 十 車両を保有せず利用運送を専門に行う第一種貨物利用運送事業者についても、運転者の運送及び荷役等の効率化に向けた責務を担わせるよう検討すること。
- 十一 荷主等において、物流統括管理者として物流改善の取組を推進できる人材の確保、育成を図ることができるよう、必要な支援を講じること。また、物流統括管理者が、実効的に物流改善に取り組める環境整備に努めること。
- 十二 一貫パレチゼーションの推進により荷役等の負担を軽減するため、フォークリフト免許取得や中小事業者に対するパレット導入促進等のための支援を行うこと。また、荷主においてパレットの標準化や回収が行われるよう、適正な指導を行うこと。

十三 トラックドライバーの拘束時間を短縮し、労働環境の改善等の働き方改革を進める観点から、安全面に万全の配慮をした上で高速道路における自動運転トラックの導入、中継輸送や自動運転に活用可能な物流拠点の整備を進めること。また、中小トラック事業者においても中継輸送の普及、実用化が進められるよう、必要な助言、財政的支援等を行うとともに、多くの企業間の連携が図られるよう支援すること。

十四 再配達率削減緊急対策事業の実施に当たっては、再配達率削減に資する先進的なDX、GXの取組を支援するとともに、物流に係る広報に努め、広く消費者に意識改革、行動変容を促すこと。

十五 物流の効率化に伴い過積載とならないよう対策を講じること。一方で、積載率の向上により、顧客を失う事業者が発生することが想定されることから、当該事業者に対して配慮すること。

十六 貨物軽自動車運送事業における運行の安全を担保するため、貨物軽自動車安全管理者が受講する貨物軽自動車安全管理者講習において、整備の知識を含む運行管理者並みの要件を課すこと。また、貨物軽自動車運送事業者の多くを占める個人事業主においても、安全管理者の選任、講習の受講、国土交通大臣への事故報告が確実に行われるよう周知徹底を図るとともに、運転者への適性診断の受診、業務記録及び事故記録の作成、保存、貨物運送保険の加入等を図ること。

十七 鉄道貨物や内航海運等へのモーダルシフトを進めるため、国土政策の観点から必要なインフラの整備等を進めるとともに、国、荷主、運送事業者等関係者によって、新たな需要を生むための方策を検討すること。



労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針について

令和 5 年 1 2 月
内 閣 官 房
公 正 取 引 委 員 会

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針①

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**。
- ✓ 労務費の適切な転嫁のため、発注者及び受注者がこの行動指針に沿った行為を行うことが必要。
- ✓ 本指針に記載の1 2の行動指針に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処**することを明記。
- ✓ 他方で、**記載された発注者としての行動を全て適切に行っている場合、通常は独占禁止法及び下請代金法上の問題が生じない旨**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

①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる**取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定**すること、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で**社内外に示す**こと、③その後の**取組状況を定期的に経営トップに報告**し、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。

★行動②：発注者側からの定期的な協議の実施

受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など**定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設ける**こと。特に**長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引**においては協議が必要であることに**留意が必要**である。

協議することなく長年価格を据え置くことや、スポット取引とはいえないにもかかわらずスポット取引であることを理由に協議することなく価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は下請代金法上の買いたたきとして問題となるおそれがある。

★行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること

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のあるものとして尊重**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

労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、**サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にいることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させる**こと。

★行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと

受注者から労務費の上昇を理由に**取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつく**こと。労務費の転嫁を求められたことを理由として、**取引を停止するなど不利益な取扱いをしない**こと。

★行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること

受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、**必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案**すること。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針②

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

労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中小企業の支援機関（全国の商工会議所・商工会等）の相談窓口などに相談するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。

発注者に対して労務費の転嫁の交渉を申し込む際、一例として、6頁の様式を活用することも考えられる。

★行動②：根拠とする資料

発注者との価格交渉において使用する根拠資料としては、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の公表資料を用いること。

★行動③：値上げ要請のタイミング

労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回などの定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング、業界の定期的な価格交渉の時期など受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング、発注者の業務の繁忙期など受注者の交渉力が比較的優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。

★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

発注者から価格を提示されるのを待たずに受注者側からも希望する価格を発注者に提示すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

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

定期的なコミュニケーションをとること。

★行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管

価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

今後の対応

- 内閣官房は、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て、今後、労務費の上昇を理由とした価格転嫁が進んでいない業種や労務費の上昇を理由とした価格転嫁の申出を諦めている傾向にある業種を中心に、本指針の周知活動を実施する。
- 公正取引委員会は、発注者が本指針に記載の12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処していく。
また、受注者が匿名で労務費という理由で価格転嫁の協議のテーブルにつかない事業者等に関する情報を提供できるフォームを設置し、第三者に情報提供者が特定されない形で、各種調査において活用していく。

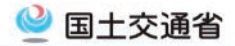
労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（公正取引委員会）

- 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、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整備を図るため、令和5年11月29日に内閣官房と公正取引委員会の連名で本指針を策定。
- 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・受注者それぞれに「労務費の適切な転嫁に向けた取組事例」、「留意すべき点」などを記載。
- 本指針に記載の12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請代金法に基づき厳正に対処。

<p>発注者として 採るべき行動／求められる行動</p>	<p>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</p>
<p>受注者として 採るべき行動／求められる行動</p>	<p>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 発注者側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</p>
<p>発注者・受注者の双方が 採るべき行動／求められる行動</p>	<p>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</p>

※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、受注者が労務費上昇傾向を示す根拠資料の例として、指針の中に「標準的な運賃」が明記されている。

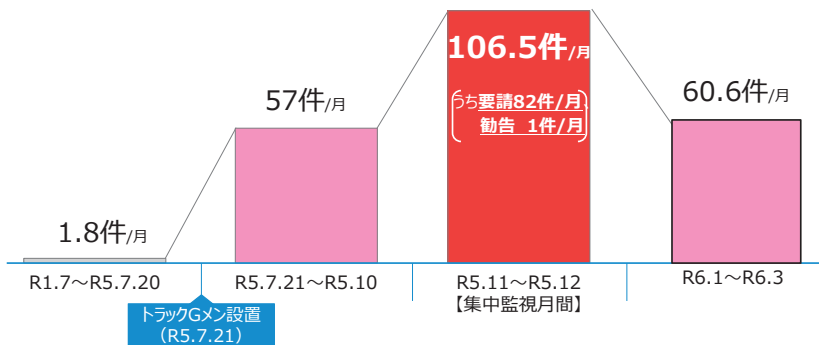
トラックGメンによる荷主等への是正指導の取組結果



- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- **令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、初めての「勧告」(2件)を実施**(令和6年1月26日)したほか、「働きかけ」(47件)、「要請」(164件)による是正指導を徹底。
- 引き続きトラック事業者への**「プッシュ型」情報収集を実施**するとともに、要請を行った荷主等への**「改善状況の確認のパトロール等を実施」**。

トラックGメンの活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数

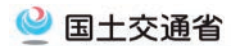
- 勧告 : 2件 (荷主1、元請1件)
 - 要請 : 174件 (荷主88、元請81、その他5)
 - 働きかけ : 478件 (荷主310、元請158、その他10)
- ⇒ 計654件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (53%)
- 契約になかった附帯業務 (15%)
- 運賃・料金の不当な据置き (13%)
- 無理な運送依頼 (8%)
- 過積載運行の要求 (7%)
- 異常気象時の運行指示 (4%)

今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

トラックGメンの活動(令和6年3月末時点)



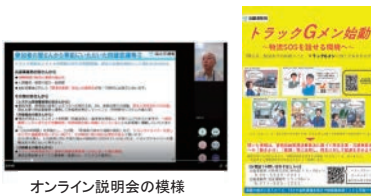
トラック事業者に対する電話調査や訪問調査(全国)



荷主へのパトロール(荷待ち状況の現地確認等)(全国)

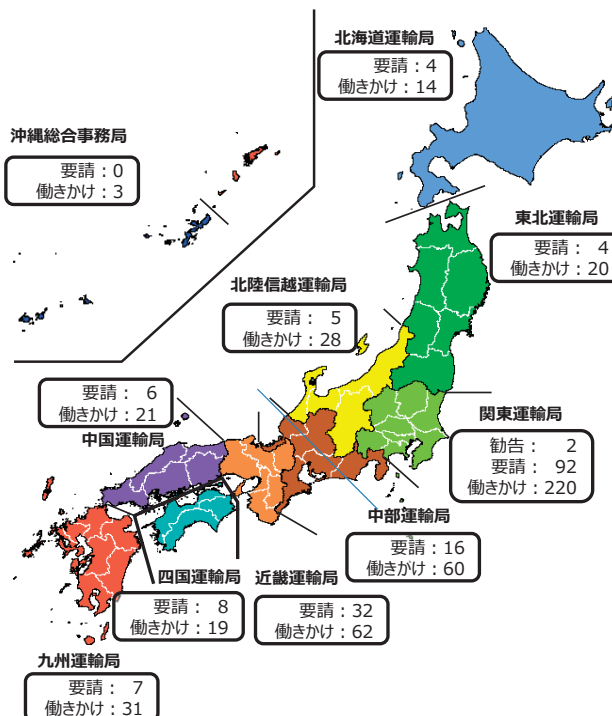


トラック事業者・荷主に対する説明会、トラックGメンのチラシ配布(全国)



オンライン説明会の模様

<ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数> ※ 働きかけ・要請・勧告は、荷主等の本社に対して実施



トラックドライバーへのヒアリング(中部・中国・九州)



トラックターミナル



高速SA、PA



トラック事業者皆さんの「声」を聴かせてください。

～荷主・元請事業者との取引で困っていませんか～

国土交通省では、違反原因行為の疑いがある荷主や元請事業者の情報を募集しています。

いただいた情報を基に荷主・元請事業者の本社に対して「働きかけ」、「要請」を行い、是正を指導します。

違反原因行為

長い荷待ち時間



適正取引における運賃・料金の不当な据置き



無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼



大型台風や豪雨・豪雪日の配送



意見募集窓口

○目安箱への投稿

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/yusou-jittai/index.html>



「目安箱」
投稿サイト
(国土交通省HP内)

○運輸局・運輸支局へのご連絡

国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課 025-285-9154

新潟運輸支局 輸送・監査担当 025-285-3123

長野運輸支局 輸送・監査担当 026-243-4642

石川運輸支局 輸送・監査担当 076-208-6000

富山運輸支局 輸送・監査担当 076-415-0111

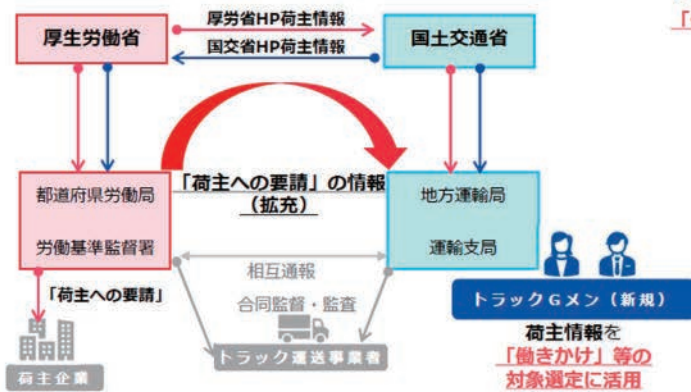
厚生労働省による荷主対策

「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラックGメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



③ 「標準的な運賃」の周知強化

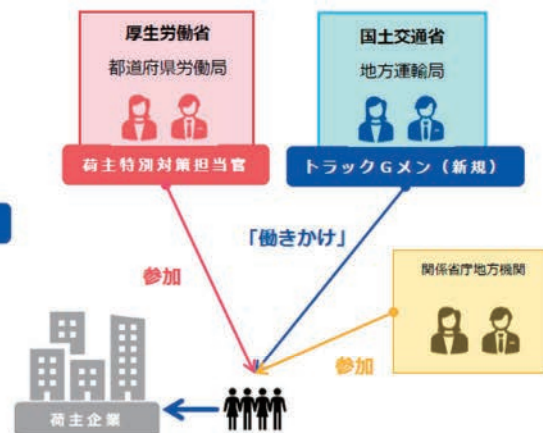
労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

② トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラックGメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加



資料: 厚生労働省

物流 2024 年問題の克服に向けた共同宣言

一般社団法人長野県経営者協会、長野県中小企業団体中央会、一般社団法人長野県商工会議所連合会、長野県商工会連合会、日本労働組合総連合会長野県連合会、公益社団法人長野県トラック協会、長野県消費者団体連絡協議会、J A長野県グループ、厚生労働省長野労働局、経済産業省関東経済産業局、国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局、長野県市長会、長野県町村会及び長野県は、相互に連携の下、それぞれの立場から物流 2024 年問題を克服すべく、次の通り宣言する。

1 目的

トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、2024 年 4 月から時間外労働時間の上限が年 960 時間となることに起因し、物流の停滞が懸念される、いわゆる「物流 2024 年問題」が県内においても課題となっている。この宣言は、「物流 2024 年問題」を自らの事案と捉え、その克服に向け、関係者が連携して所要の取組を講じることにより、サプライチェーン全体の共存共栄と、消費者の利便性確保を図り、もって地域経済の発展と県民生活の向上に寄与することを目的とする。

2 取組事項

この共同宣言の目的を達成するため、所掌の範囲で相互に連携し、次に掲げる事項について、実施又は実施を促進するものとする。

- (1) 物流事業者が取り組む事項
 - ア 物流業務の効率化・合理化
 - イ 労働時間の適正化、労働条件向上など魅力ある職場づくり
 - ウ 多様な担い手の確保
- (2) 荷主事業者等が取り組む事項
 - ア 物流業務の効率化・合理化
 - イ 「標準的な運賃」の活用など適正な価格転嫁への理解
- (3) 消費者が取り組む事項
 - ア 物流に関する理解及び意識の変容、トラックドライバーに対する感謝
 - イ 再配達削減に向けた取組
- (4) 物流 2024 年問題の克服に関する継続的な広報
- (5) その他、1 の目的及び 2 の取組事項を達成するために必要な事項

令和 5 年 11 月 22 日

トラック業界の働き方改革について

- ドライバーの時間外労働の上限規制 **年960時間の対応** (令和6年4月から)
※違反すると… 6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金
- **改善基準告示の見直し** (拘束時間、運転時間等の見直し)
(令和6年4月から)
※違反すると… 労基署の是正指導、運輸支局の行政処分(車両停止)

(参考)時間外労働時間(労働基準法)

	時間外労働上限時間	要件
一般労働者	年 720 時間	<ul style="list-style-type: none"> ・月100時間未満(休日労働含む) ・複数月平均80時間以内(休日労働含む) ・月45時間超は年6回まで
ドライバー	年 960 時間	<ul style="list-style-type: none"> ・月の制限なし



注目!

将来的には一般労働者と同じ **720** 時間に

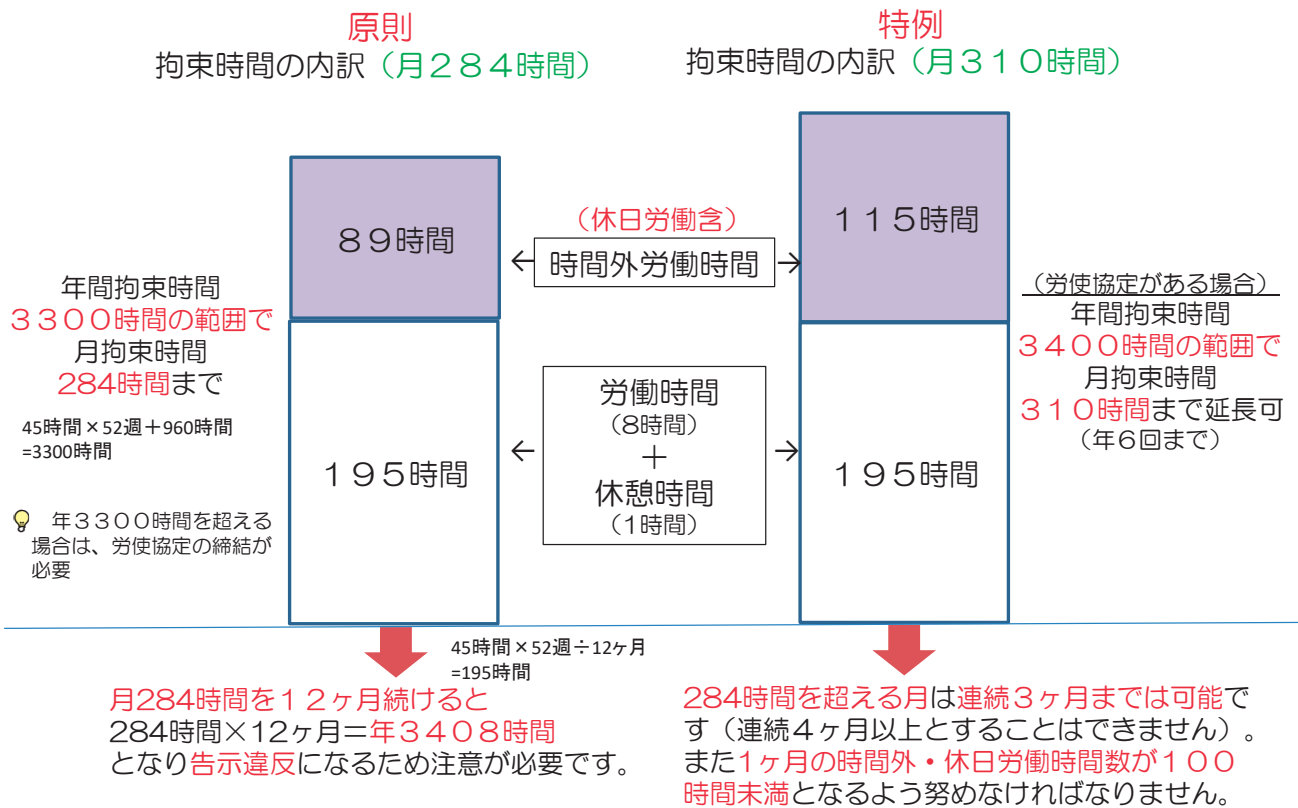
改善基準告示 見直し内容の主なポイント

項目	現行	トラックの見直し内容
1年 1か月の 拘束 時間	<ul style="list-style-type: none"> 原則 月293時間 特例 年3516時間の範囲で320時間を上限 	<ul style="list-style-type: none"> ○原則 年3300時間の範囲で月284時間 ○特例 年3400時間の範囲で月310時間を上限 ○1か月284時間を超える月が3か月を超えて連続しないものとし、1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の 拘束 時間	<ul style="list-style-type: none"> 拘束 13時間 (最大16時間、15時間超は週2回まで) 	<ul style="list-style-type: none"> ○原則 13時間(最大15時間) ○例外 1週間の運行がすべて長距離(450km以上)であり、かつ、出先においては、1週間のうち2回に限り最大16時間とする。 ○1日14時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努める。(1週2回以内)
1日の 休息 期間	<ul style="list-style-type: none"> 休息 8時間 	<ul style="list-style-type: none"> ○原則 11時間努力義務(下限9時間) ○例外 1週間の運行がすべて長距離(450km以上)であり、かつ、出先における休息について、1週間のうち2回に限り8時間以上とする。この場合、一の運行終了後12時間以上の休息期間を与える。

改善基準告示 見直し内容の主なポイント

項目	現行	トラックの見直し内容
運転 時間	<ul style="list-style-type: none"> 1日 9時間(2日平均) 1週 44時間(2週平均) 	<ul style="list-style-type: none"> ○現行どおり
連続 運転時間 (運転の中断)	<ul style="list-style-type: none"> 連続運転時間 4時間 運転の中断 合計30分 (10分に分割可) 	<ul style="list-style-type: none"> ○連続運転時間は、4時間まで、SAPA等に駐車できない場合4時間30分まで延長可 ○運転の中断 1回が概ね10分以上、かつ、合計30分以上。 当該運転の中断は原則休憩。
特例 (分割休息)	<ul style="list-style-type: none"> 全勤務回数の2分の1を限度に、1回4時間以上、合計10時間以上3分割も可 (3分割:4+4+4) 	<ul style="list-style-type: none"> ○一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、1回3時間以上、合計10時間以上、3分割も可 ○一定期間は1ヶ月程度 ○3分割するときには合計12時間以上(3+4+5)(3+3+6) ○3分割が連続しないよう努める
特例 (2人乗務)	<ul style="list-style-type: none"> 2人乗務の場合、拘束20時間、 休息4時間 	<ul style="list-style-type: none"> ○以下の①～②の基準を満たす車両内ベッド又はこれに準ずるものの場合、拘束24時間まで延長可(車両内ベッドで8時間以上仮眠する場合には拘束28時間まで延長可)⇒勤務終了後、継続11時間以上休息が必要 ①長さ198cm以上、幅80cm以上のベッド ②クッション材等による衝撃緩和
予期 し得ない 事象	<ul style="list-style-type: none"> 新設 	<ul style="list-style-type: none"> ○事故・災害等、予期し得ない事象に遭遇した場合、例外的取扱い

改正後の改善基準告示拘束時間のイメージ



改善基準告示の見直しに向けた主張とその対応

荷主対策の徹底

- ・長い荷待ち時間や荷役作業などが告示を遵守できない大きな要因。
- ・時間を短くして告示を厳しくされても、トラック事業者が処分を受けるだけで、変わらない。
- ・荷主（着荷主含む）に対して、厚労省からの指導等が必要。
- ・商慣習の改善無しに、ドライバーの労働環境の改善は不可能。

厚生労働省による荷主対策

- ・長い荷待ち時間を発生させている荷主に対しての要請や改善基準告示の周知の実施
- ・国土交通省への情報提供 → 貨物自動車運送事業法による荷主への働きかけに活用

運行実態に即した告示

- ・時間外労働960時間の上限規制、脳・心臓疾患の実態などを踏まえると拘束時間の短縮はやむを得ないが、一方で繁忙期や長距離輸送の実態を踏まえた柔軟な対応も必要。
- ・SAPA等が満車時の連続運転時間や運転中断時間10分未満も可とする柔軟な運用。
- ・時間外労働960時間には、休日労働（法定）が含まれていないことから、最低でも月1回は休日労働ができる基準に。
- ・告示を守れない場合は、改善命令ではなく、実態に寄り添った指導にとどめるべき。

改善基準告示の見直しへの反映

- ・年、月の拘束時間の縮減（休日労働や繁忙期対応などを考慮した見直し）
- ・長距離輸送への対応（出先での休憩期間は週2回まで8時間に短縮）
- ・分割休息、連続運転の見直し（分割休息3時間以上、SAPA等満車時の特例等）

公益社団法人 **長野県トラック協会**

専用郵便番号 381-8556 (住所記載不要)

長野市南長池 710-3

TEL 026-254-5151 FAX 026-254-5155

ホームページ <https://www.naganota.or.jp>

メールアドレス infontokyo@naganota.or.jp