貨物自動車運送事業法の改正による「標準的な運賃制度」の創設について
～トラック運送事業者の労働条件の改善に向けて～

国土交通省 自動車局 貨物課

1 はじめに

建設資材をはじめ，原材料から製品，食料品，宅配便，引越貨物，災害時の緊急物資に至るまで，わが国の産業活動や国民生活に不可欠な輸送サービスを提供するトラック事業者については，貨物自動車運送事業法において，貨物輸送の安全の確保や貨物自動車運送事業の健全な発達を図る観点から，貨物自動車運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするために事業者が遵守すべき事項などが定められています。

トラック運送事業においては，その労働環境が，他の産業と比べて低賃金・長時間労働の状況にあること等の影響により，ドライバーの有効求人倍率が本年5月時点で約2.10倍と，全職業平均（約1.02倍）に比べて高く，ドライバー不足が大きな課題となっています。

また，トラックドライバーを含む貨物自動車運転従事者については，平成30年に成立した労働基準法の改正を含む「働き方改革関連法」により，令和6年度から年間960時間の時間外労働の罰則付き上限規則が適用されることとされており，トラック運送事業における働き方改革の実現は喫緊の課題となっています。

このような状況を踏まえ，平成30年12月には，ドライバー不足により物流が滞ることがないよう，トラック運送業の健全な発達を図るために規制の適正化を図るほか，ドライバーの労働条件の改善等を図りトラック運送業において働き方改革を進める観点から，議員立法により，「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）が成立し，同月14日に公布されました。

改正法は，「1. 規制の適正化」，「2. 事業者が遵守すべき事項の明確化」，「3. 荷主対策の深度化」，そして「4. 標準的な運賃の告示制度の導入」の4つの柱からなっています（図－1）。

今回は，これらの改正項目のうち，貨物自動車運送事業者が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創設された「4. 標準的な運賃の告示制度の導入」について解説していきます。

2 改正法における標準的な運賃の告示制度の導入

トラック運送業においては，中小事業者が大半を占めており，荷主に対する交渉力が弱いこと等から，必要なコストに見合った対価を収受しにくく，結果として法令を遵守しながらの持続的な運営ができない状況にありますが，トラック運送業がその機能を維持していくためには，法令を遵守しつつ，持続的に事業を運営することができるよ

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか，その業務について，令和６年度から時間外労働の限度時間が設定される（＝働き方改革法施行）こと等を踏まえ，その**担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう**，**緊急に運転者の労働条件を改善**する必要があること等に鑑み，所要の措置を講じる。

改正の概要　【公布日：平成 30 年 12 月 14 日】

1.　規制の適正化

① **欠格期間の延長等**
法令に違反した者等の参入の厳格化
・欠格期間の延長（2 年⇒ 5 年）
・処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
・密接関係者（親会社等）が許可の取消処分を受けた者の参入制限　等

② **許可の際の基準の明確化**
以下について，適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化
・安全性確保（車両の点検・整備の確実な実施等）
・事業の継続遂行のための計画（十分な広さの車庫等）
・事業の継続遂行のための経済的基礎（資金）　等

③ **約款の認可基準の明確化**
荷待時間，追加的な附帯業務等の見える化を図り，対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化
→原則として運賃と料金とを分別して収受
＝「運賃」：運送の対価「料金」：運送以外のサービス等

2.　事業者が遵守すべき事項の明確化

（許可後，継続的なルール遵守）

① **輸送の安全に係る義務の明確化**
事業用自動車の定期的な点検・整備の実施　等

② **事業の適確な遂行のための遵守義務の新設**
・車庫の整備・管理
・健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3.　荷主対策の深度化　※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難
（例：過労運転，過積載等）
→荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう，以下の改正を実施

① **荷主の配慮義務の新設**
トラック事業者が法令遵守できるよう，荷主の配慮義務を設ける

② **荷主勧告制度（既存）の強化**
・制度の対象に，貨物軽自動車運送事業者を追加
・荷主勧告を行った場合には，当該荷主の公表を行う旨を明記

③ **国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設**　【令和５年度末までの時限措置】

(1)　トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→①国土交通大臣が関係行政機関の長と，当該荷主の情報を共有
②国土交通大臣が，関係行政機関と協力して，荷主の理解を得るための働きかけ
(2)　荷主への疑いに相当な理由がある場合
→国土交通大臣が，関係行政機関と協力して，要請
(3)　要請をしてもなお改善されない場合
→国土交通大臣が，関係行政機関と協力して，勧告＋公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合　→　公正取引委員会への通知

4.　標準的な運賃の告示制度の導入　【令和５年度末までの時限措置】

【背景】荷主への交渉力が弱い等
→必要なコストに見合った対価を収受しにくい
→結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

⇒ **標準的な運賃の告示制度の導入**
法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

施行日：(1.・2.) 令和元年 11 月 1 日　(3.) 令和元年 7 月 1 日　(4.) 令和元年 12 月 14 日【標準的な運賃の告示日は令和 2 年 4 月 24 日】

図－1　貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要（平成 30 年法律第 96 号）

う，適正な対価を収受できる環境を整えることが重要です。

前述のとおり，改正法では，令和６年度から貨物自動車運送業が罰則付き時間外労働規制の対象となること等を踏まえ，法令を遵守して事業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，標準的な運賃の告示制度が設けられました。

標準的な運賃の告示制度とは，①ドライバーの労働条件を改善するとともに，②貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し，その担う貨物流通の機能の維持向上を図ることを目的とし，能率的な経営の下における適正な原価と適正な利潤を基準として，国土交通大臣が望ましい水準の運賃を示すというものです。

国土交通省では，改正法の施行（令和元年 12 月 14 日）後，トラック運送業に関する各種データの収集，原価等の算出，分析，集計等の作業を進めるとともに，運輸審議会に諮るなど関係者の意見も聞きながら検討を進め，今年４月に一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定め，告示しました。

次章では，標準的な運賃制度の基本的な考え方や実際の適用方法について解説していきます。

3　標準的な運賃に係る算出上の考え方

(1)　運賃の算出に当たっての前提条件

標準的な運賃の作成に当たっては，まず以下の点を考慮しました（図－2）。

①　運賃の契約体系及び距離制・時間制の扱い

貸切（チャーター）を前提に，1）距離制，2）時間制の双方の運賃表を策定しました。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

び運送に付帯する荷役作業などの諸条件を勘案し，荷主との契約の中で決定していただくこととなります。

また，上限・下限の幅は設けず，統一的な運賃を設定しました。

② 車種等の違い

標準的な運賃の設定に当たっては，車格別（2 t，4 t，10 t，20 t）について設定しました。その際，車種については，基本的にドライバン型のトラックを想定（20 t についてはトレーラーを想定）して設定しました。なお，冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定することで対応することとしました。

③ 地域差

人件費や物価の地域差を考慮し，地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定しました。

④ 運賃と料金の考え方

料金（高速道路料金，フェリー料金，燃料サーチャージ等）については，運賃表とは別に項目を規定しました。また，待機時間料については，30 分を超える場合の 1 時間当たりの標準的な料金を設定しました（なお，30 分以内の待機時間に係る費用は固定費に算入しました）。

⑤ 元請け・下請けの関係

標準的な運賃の設定に当たっては，いわゆる元請事業者の庸車費用等については考慮せず，実運送を行う場合に要する原価について計算を行いました。

⑥ 実車率

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，計算を行いました。

(2) 具体的な算出方法

前述のとおり，現在，トラック事業者の多くは，適正な水準の運賃が収受できない結果，「車両等への設備投資」や「従業員の賃金アップ」などが円滑に実施しにくい事業環境にあります。このため，今回の標準的な運賃の算出に当たっては，トラック事業者の能率的な経営の下における適正な原価（変動費・固定費）に適正な利潤を加えたものを基準とし，割増料や諸謝金については運賃とは別に収受していただくことを想定しました。

また，特に適正な原価の算定に当たっては，標準的なトラック事業者の原価を参考としつつ，「車両等への設備投資」や「従業員の賃金アップ」

●ドライバーの**労働条件の改善**等を図るため，**法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃**を示すことが効果的との趣旨により，**「標準的な運賃の告示制度」**が創設。
●標準的な運賃は，**①トラック事業の能率的な経営の下における適正な原価**に，**②適正な利潤**を加えたものを基準。原価の算定に当たっては，**①ドライバーの賃金を全産業の標準的水準に是正**すること，**②コンプライアンスを確保**できることを前提。

1. 運賃表の設計方針

●運賃表の基本 ⇒貸切（チャーター）を前提として，(1) 距離制，(2) 時間制の双方の運賃表を策定。また，上限・下限の幅は設けず統一的な運賃を設定。
●車種等の違い ⇒車格別（2 t，4 t，10 t，20 t）について設定。・ドライバン型のトラックを基準として算出。※冷凍・冷蔵のバン型車については割増率を設定
●地　域　差 ⇒地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定。

2. 運賃と料金の考え方

⇒料金（待機時間料，高速道路料金，フェリー料金，燃料サーチャージ等）については，運賃表とは別に項目を規定。
※待機時間料は，30 分を超える場合の 1 時間当たりの標準的な料金を設定（30 分以内の待機時間に係る費用は固定費に算入）。

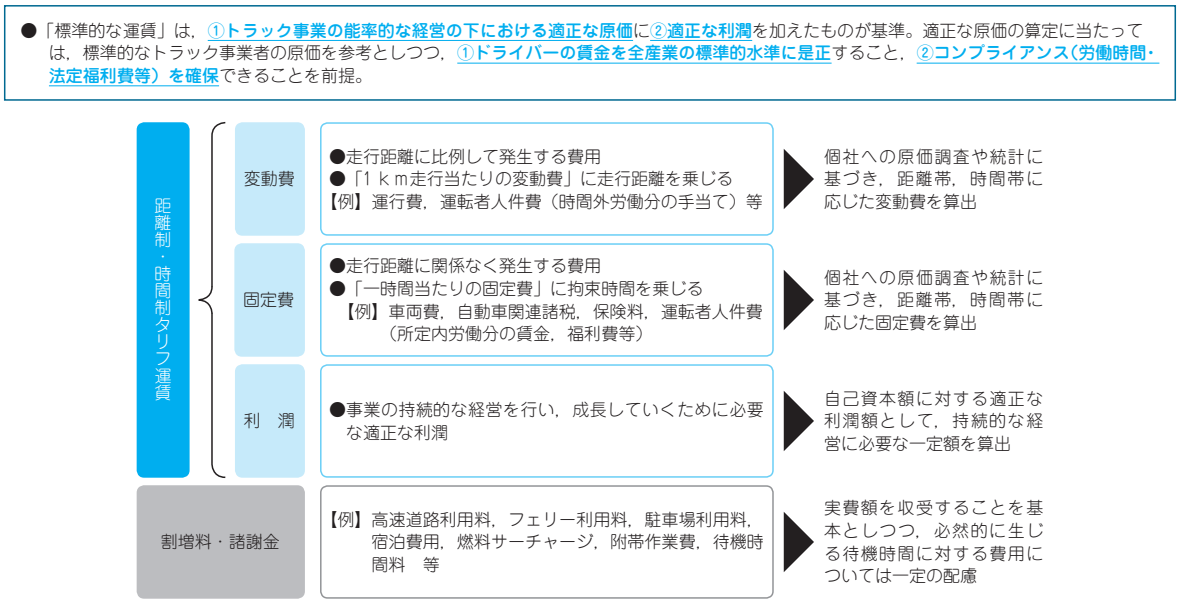
3. 「適正な原価」の考え方

●元請け・下請けの関係 ⇒実運送事業にかかる原価等を基準に運賃を算出。
●減 価 償 却 費（車両） ⇒法定耐用年数とリース期間・融資期間等の実態を加味し，5 年での償却を前提に算出。
●人　　件　　費 ⇒全産業平均の時間当たりの単価を基準。
●間接費（一般管理費等） ⇒トラック運送事業の平均値を使用。
●借　入　金　利　息 ⇒営業外費用として，適正な原価に算入。
●帰 り 荷 の 取 扱 い ⇒実車率 50% の前提で算出。

4. 「適正な利潤」の考え方

⇒経常利益（営業外収入を除く。）として一定水準確保できるよう，自己資本に対する適正な利潤額を算定。

図－2　改正貨物自動車運送事業法に基づく標準的な運賃について（告示：令和 2 年 4 月 24 日）



図－3　標準的な運賃の算出に係る考え方について（イメージ）

が可能となるよう，現在のトラックドライバーの平均労働時間（約 2,600 時間）ではなく，全産業平均の労働時間（約 2,100 時間）並みに働くことにより必要費用を回収することができることを前提としました（図－3）。

①　変動費

走行距離に比例して発生する費用であり，「1 km 走行当たりの変動費」に走行距離を乗じることで算出されます。

運行費（燃料費・タイヤ費等）やトラックドライバー人件費（時間外労働分の手当て）等が変動費に該当するところ，今回の標準的な運賃の設定に当たっては，個社への原価調査や統計に基づき距離帯，時間帯に応じた変動費を算出しました。

②　固定費

走行距離に関係なく発生する費用であり，「1 時間当たりの固定費」に拘束時間を乗じることで算出されます。

車両費，自動車関連諸税，保険料，トラックドライバー人件費（所定内労働分の賃金，福利費等）等が固定費に該当するところ，今回の標準的な運賃の設定に当たっては，個社への原価調査や統計に基づき，距離帯，時間帯に応じた固定費を算出しました。特に，人件費及び車両費の算出に当たっては，以下の点を考慮しています。

1）　人件費

人件費の算出に当たっては，トラックドライバーの長時間労働・低賃金の労働環境を是正するため，全産業平均の時間当たり単価と同水準の給与等が与えられるよう計算しています。

2）　車両費

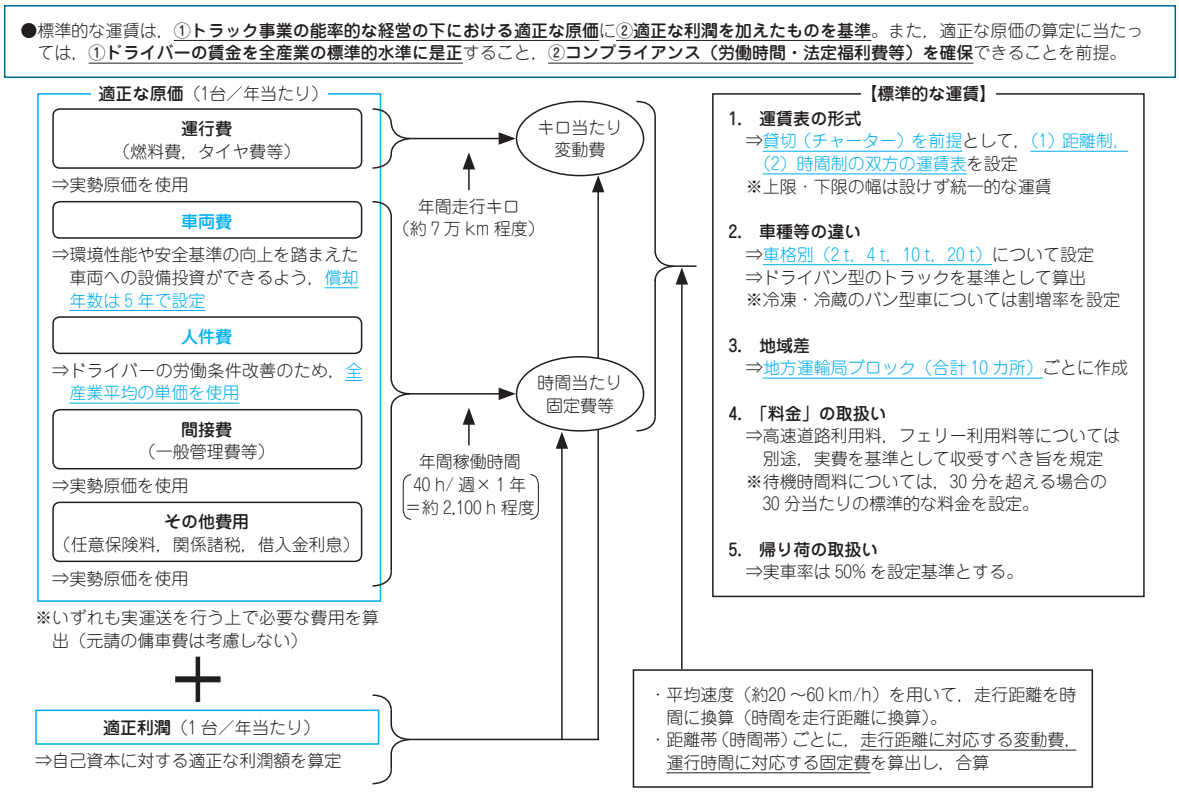
車両費の算出に当たっては，事業者における安全・環境性能の高い車両への買い替えを促すとともに，経営環境の維持・改善を図るという観点から，車両の償却年数は 5 年で計算しています。

③　利　潤

事業の持続的な経営を行い，成長していくために必要な適正な利潤が得られるよう，今回の標準的な運賃の設定に当たっては，自己資本額に対する適正な利潤額として，持続的な経営に必要な一定額を算出しました（結果として，変動費及び固定費に対して，利益率が約 2.7% になるよう計算しました）。

1）　割増料・諸謝金

運賃とは別に考慮されるべき料金として割増料・諸謝金があります。高速道路利用料，フェリー利用料，燃料サーチャージ，待機時間料等がこれらに該当するところ，標準的な運賃の設定に当たっては，実費額を収受することを基本



図－4　標準的な運賃の算出に係る考え方について

としつつ，必然的に生じる待機時間に対する費用については一定の配慮をしました（図－4）。

4　おわりに

以上，今般の貨物自動車運送事業法の改正に伴う標準的な運賃制度について概略を紹介しました。詳細については，以下のURLに掲載しています。

・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）について：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000084.html

国土交通省としては，今般告示した標準的な運賃が，実際の運賃の参考とされることが重要であり，今後は，この標準的な運賃についてトラック事業者だけでなく，荷主等の関係者にも周知・浸透を図っていく必要があると考えています。

前述のとおり，現在，トラック運送業ではドライバー不足が深刻な課題となっています。今後も，わが国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう，トラック運送業の担い手を確保・育成していく必要がありますが，そのためには，トラックドライバーの労働条件や事業者の経営環境の改善を図るための適正な運賃等の収受に対する，荷主等の関係者の理解・協力が不可欠です。

特に現在は，新型コロナウイルス感染症の影響により，荷主・運送事業者ともに大変厳しい状況にありますが，国土交通省としては，今後とも荷主等の関係者の協力を得ながら，運送事業者の適正な運賃収受の下支えとなる環境を整備することにより，ドライバーの労働条件を改善し，安定的かつ持続的な物流の確保に取り組んでまいります。