

【解説集】

運送契約・運賃チェックリスト

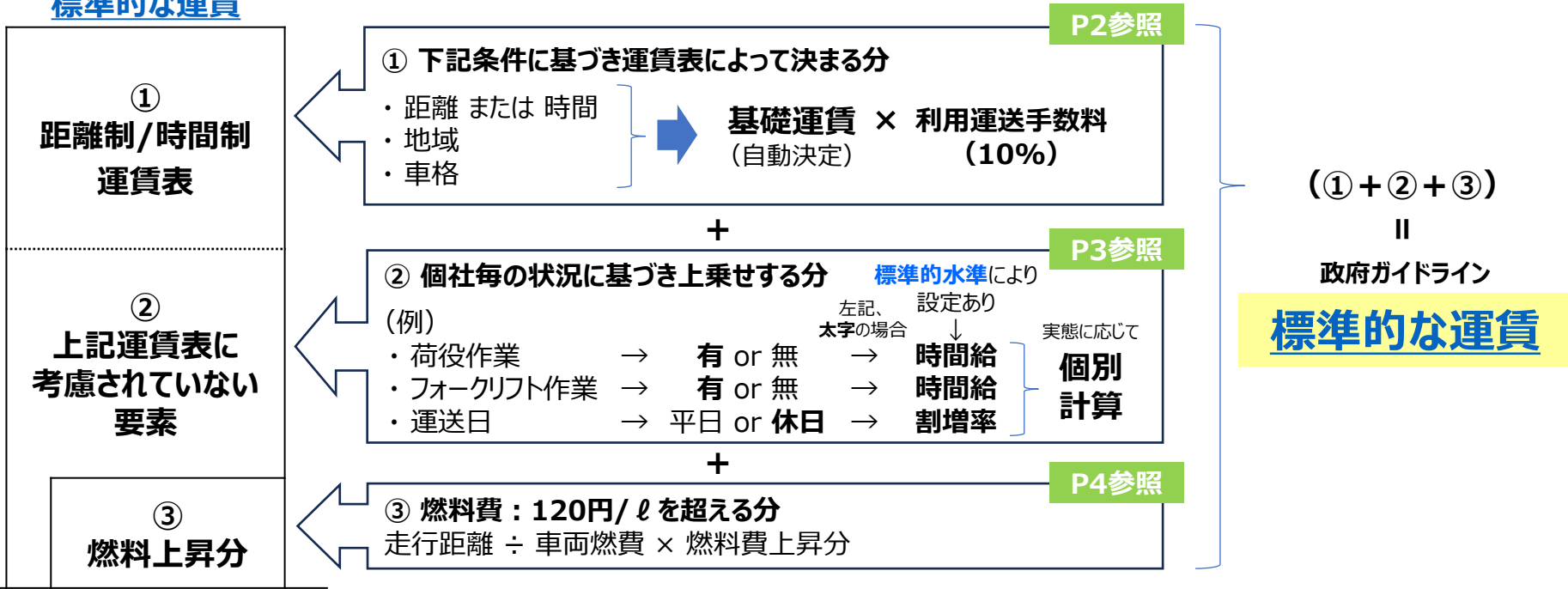
1. 「標準的な運賃」 <ul style="list-style-type: none">・ 構成要素・ ① 距離制/時間制運賃表・ ② 距離制/時間制運賃表に考慮されていない要素・ ③ 燃料上昇分	P1～P4
2. 基本的な考え方（自動車業界のスタンス）	P5
3. 原材料・エネルギー等の価格転嫁ツール	P6
4. 運送契約の書面交付	P7、8
5. 多重委託の適正化	P9
6. 特定運送委託の取適法適用	P10

2025年12月
一般社団法人 日本自動車部品工業会

1. 標準的な運賃 構成要素

- 物流事業者が適正な運賃を算出し、荷主との運賃協議に臨むにあたっての参考指標として、「標準的な運賃」制度を創設（令和2年4月）
- 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、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」、再委託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「標準的な運賃」を告示（令和6年3月）

標準的な運賃



1. 標準的な運賃 ① 距離制/時間制運賃表

基礎となる運賃として、（１）距離または時間、（２）車格、（３）地域 の３つの条件によって設定
国土交通省告示第二百九号：「標準的な運賃」第Ⅰ項参照
なお、距離制または時間制のどちらを選択するかは、運送状況に鑑みて決定する

ソース元：賃金構造基本統計調査、経営分析報告書、原価調査結果

	費目	距離制/時間制運賃表に考慮されている要素（＝算出根拠）		
		地域	車格	前提条件や参照元など
固定費	人件費			令和4年度賃金構造基本統計調査に基づく給与平均（法定外福利含む）、週40時間
	車両費	○	○	地域物価指数を考慮した本体費および付属備品等の費用、償却 5 年
変動費	燃料費		○	全国一律：120円/ℓ、原価調査結果に基づく車両燃費（全国平均）
	タイヤ費	○	○	地域物価指数を考慮した本体費および交換工賃、交換頻度、交換までの走行距離
	車検・修理費	○	○	地域物価指数を考慮した車検整備費および一般修理費、年間走行距離
その他	待機時間料		○	待機時間30分（荷待ち時間30分）

貸し切りではなく、複数の荷主からの貨物を混載（共同輸送＝個建運賃）する場合、車格に応じた最大積載可能個数または重量に応じた運賃表の金額を適用できる

- 参考：上記に考慮されていない要素（次ページに一部詳細を記載）
- ・特殊車両割増
 - ・週40時間を超える割増、休日・深夜・早朝割増、速達割増
 - ・待機時間30分を超える人件費、荷役作業に関わる人件費
- ・有料道路料金
 - ・120円/ℓを超える燃料費
 - ・保管料金（駐車場代など）や車両の保険料費

1. 標準的な運賃 ② 距離制/時間制運賃表に考慮されていない要素

以下はあくまでも代表的な項目であり、詳細は「標準的な運賃」の第Ⅲ項～第Ⅸ項（第Ⅶ項を除く）を参照ください。

【休日割増/深夜・早朝割増】

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2 割
午後10時から午前5時までに運送した距離に限る	2 割

<算出事例>

【前提条件】

地域：関東運輸局、車格：中型車、
運送距離：100km（うち、50kmは午後10時から午前2時の運送）

距離制運賃表より：38,290円
うち、50km分は深夜時間帯であることから
 $38,290 \div 50/100\text{km} \times 20\% \approx \mathbf{3,830\text{円}}$

【待機時間料】

単位：円/30分

時間 \ 車格別	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
積込料・取卸料の適用時間を合わせて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

<算出事例>

【前提条件】

車格：中型車、待機時間：計180分

0～ 30分：運賃表に織込済み = 0円
30～120分：1,760円 × 3 = 5,280円
120～180分：2,110円 × 2 = 4,220円

計：9,500円

【積込料・取卸料】

単位：円/30分

時間/内容 \ 車格別	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した場合	2,080円	2,180円	2,340円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円
待機時間料の適用時間を合わせて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した場合	2,490円	2,610円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520円	3,180円

<算出事例>

【前提条件】

車格：中型車、荷役作業：計150分
積込・取卸方法：フォークリフト

0～120分：2,180円 × 4 = 8,720円
120～150分：2,610円 × 1 = 2,610円

計：11,330円

1. 標準的な運賃 ③ 燃料上昇分

以下の算出方法に基づいて算出する

基準価格		120.0円/ ℓ
改定の刻み幅		5.0円/ ℓ
改定条件		改定の刻み幅5.0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120.0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分（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分（円/ ℓ ）
	個建運賃	1個または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または時間制運賃の計算式に準ずる

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

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
基準額	120.0円/ℓ	-
～ 120.0円/ℓ	廃止	
120.0円/ℓ 超 ～ 125.0円/ℓ	122.5円/ℓ	2.5円/ℓ
125.0円/ℓ 超 ～ 130.0円/ℓ	127.5円/ℓ	7.5円/ℓ
130.0円/ℓ 超 ～ 135.0円/ℓ	132.5円/ℓ	12.5円/ℓ
135.0円/ℓ 超 ～ 140.0円/ℓ	137.5円/ℓ	17.5円/ℓ
140.0円/ℓ 超 ～ 145.0円/ℓ	142.5円/ℓ	22.5円/ℓ
145.0円/ℓ 超 ～ 150.0円/ℓ	147.5円/ℓ	27.5円/ℓ

⋮

【その他】

- 燃油価格が205.0円/ℓを上回った場合は、改定の刻み幅5.0円/ℓの幅で算出上の代表価格および算出上の燃料価格上昇額を算出する
- サーチャージ算出には、車格に応じた燃料費を考慮し、物流事業者において設定する

2. 基本的な考え方（自動車業界のスタンス）

自動車業界としての「標準的な運賃」に対する考え方は下記のとおり

- ・ 荷主の立場で、「標準的な運賃」の内容（P 1～4）を正しく理解すること
- ・ 「標準的な運賃」に考慮される要素を踏まえた運賃設定とすること

→ その上で、物流事業者との運賃協議に真摯に向き合い、荷主として襟を正す姿勢で能動的に取り組む

政府ガイドラインである「標準的な運賃」はあくまでも参考指標であり、各社の運送条件に応じて状況は変わるため、必ずしも運賃表や標準的水準、それらの計算方法に則った運賃の設定をしなければならないわけではない

<運賃協議、設定の進め方>



<荷役作業の明確化>

- ・ 荷役作業の有無
- ・ フォークリフト活用有無
- ・ 荷待ち時間有無

<運送条件の明確化>

- ・ 輸送距離や時間（時間帯や曜日含む）
- ・ 荷量、車格、便数
- ・ 有料道路の活用有無を含む輸送ルート

<荷役作業の明確化>

- ・ 荷役作業の有無
- ・ フォークリフト活用有無
- ・ 荷待ち時間有無

標準的な運賃の内容を理解し、それらに考慮されている要素を把握し、物流事業者と共に明確にする

物流事業者と合意している計算方法や計算式に基づき、

運賃設定

（乗務員の実作業の対価）

+

変動要素

（燃料費や人件費など）

↑ 襟を正す姿勢で、物流事業者との協議に真摯に向き合う

標準的な運賃と比較し
大きな乖離がないか確認

標準的な運賃

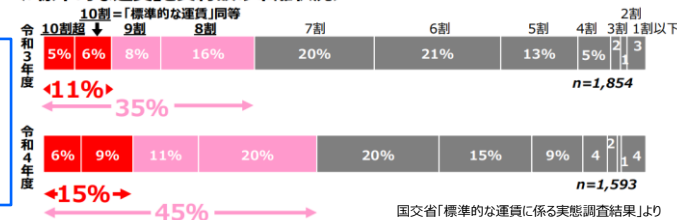
① 距離制/時間制
運賃表

② 上記運賃表に
考慮されていない
要素

③ 燃料上昇分

標準的な運賃に対し少なくとも
8割以上が望ましいが、重要な
ことは物流事業者と荷主の間で
その理由となる算出根拠などが
明確になっていること

<「標準的な運賃」と契約額の乖離状況>



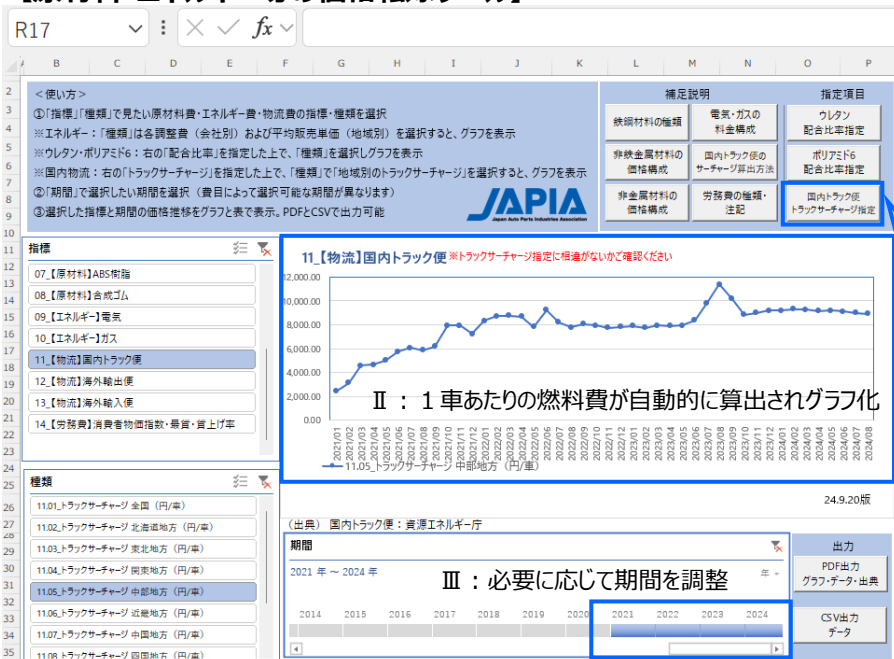
3. 原材料・エネルギー等の価格転嫁ツール（燃料費の変動に伴う物流費の増減）

部工会では、円滑な価格交渉、適切な価格転嫁など、取引適正化の活動の一環として、燃料費の変動に伴う物流費の増減が一目でわかるコスト指標ツールを開発・情報提供 → **原材料・エネルギー等の価格転嫁ツール** ※ダウンロードは[こちら](#)から

また、本価格転嫁ツールを活用した実際の事例も掲載

原材料費・エネルギー費・物流費・労務費の価格転嫁事例集（8ページ参照）

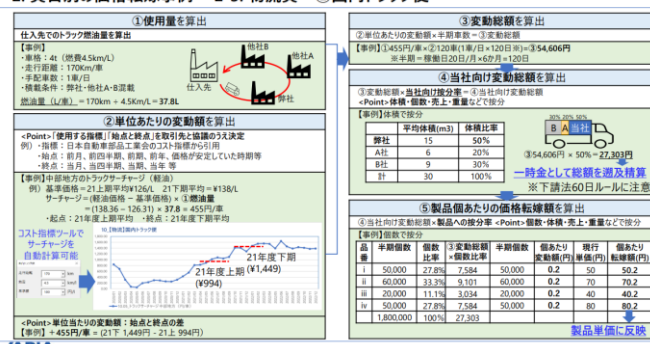
【原材料・エネルギー等の価格転嫁ツール】



I: 前提となる条件を入力

【原材料費・エネルギー費・物流費・労務費の価格転嫁事例集（8ページ参照）】

2. 費目別の価格転嫁事例 2-3. 物流費 ① 国内トラック便



左記から得られた情報に基づき、運賃→製品単価へ反映する事例
【注意事項】本事例は複数の荷主による混載（共同輸送）の場合

4. 法令 運送契約締結時の書面交付義務

「改正貨物自動車運送事業法Q&A 第2項」参照

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について、記載した書面を荷主・物流事業者間で取り交わすことを義務化（'25年4月1日 貨物自動車運送事業法の改正）
→ 当該書類の作成にあたり、荷主として協力しない等の場合には、トラック・物流Gメンによる是正指導の対象となる可能性あり

<記載が必要な6つの事項>

- ①運送役務の内容・対価 ②荷役作業等が含まれる場合にはその内容・対価 ③その他の特別に生ずる費用に係る料金、
④運送契約の当事者の氏名・名称及び住所 ⑤運賃・料金の支払方法・（支払期日） ⑥書面の交付年月日
- （）内：物流事業者が取適法の対象となる場合

【ポイント①】

交付書面の**形態・様式などは問われず**、荷主・物流事業者間で合意があれば、電子メール・FAX等の電子書面でも可（電話のみのよる運送依頼はNG）

<交付書面事例>

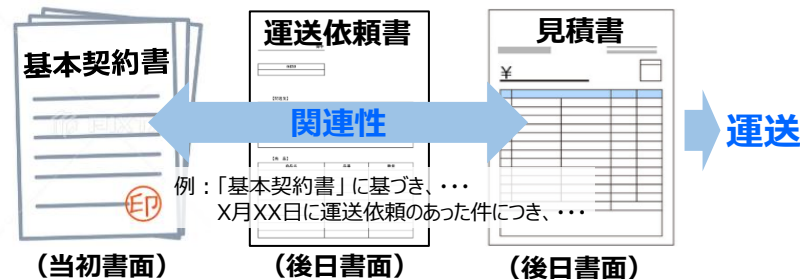
基本契約書、運賃・料金単価表、運行ダイヤ表、運送手配依頼書、料金表、運賃・料金基準明細、見積書など

【ポイント②】

6つの必要記載事項は**1つの書面で網羅する必要はない**
ただし、以下の留意事項に注意すること

- 各書面（当初書面と後日書面）の**関連性を確認できること**
- 後日書面だとしても**運送を行う前に交付**すること

運送前に不確実な事項がある場合（当日の交通状況に応じ有料道路の活用有無を判断する場合など）は、後日内容が決定した時点で、その内容が記載された書面を別途交付することは問題ない



【荷主として運送前に以下を徹底】

- 「**運送役務**（何を/どれくらい/どこからどこまで/どうやって）の**内容**」と「**荷役作業の内容**」を**明確**にし、左記内容を**書面に明記の上、運送依頼**をすること
- 依頼内容に基づき、物流事業者より「**運送役務の対価＝運賃**」と「**荷役作業の対価＝料金**」が**明記された書面**を受け取ること

4. 法令 運送契約締結時の書面交付義務（事例）

【交付書面別の必要記載事項】

() 内：タイミング

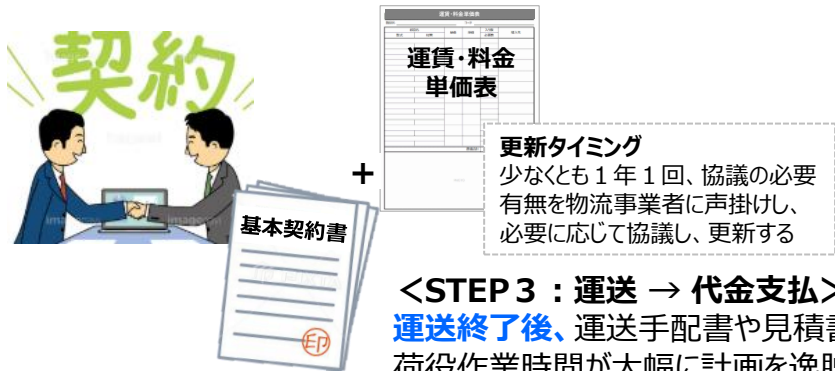
必要記載事項	交付書面	基本契約書 (取引開始時)	運送手配書 (運送依頼時)	見積書 (運送前)
①運送役務の内容・対価		○ 低 粒度 高 ○	○	○
②荷役作業の内容・対価		○ 低 粒度 高 ○	○	○
③特別に生じる費用に係る料金		○ 低 粒度 高 ○	○	○
④運送契約の当事者の氏名・住所		○		
⑤運賃・料金の支払方法				○
⑥書面の交付年月日		○	○	○

【記載事項の粒度の違い事例】

	基本契約書/ 運賃・料金単価表	運送手配書 または見積書
①	運送貨物、労務費/車 両費、燃料費等の単価	荷量、運送距離、運送 時間に応じた運賃
②	着発場所での荷役 作業の内容や範囲	荷量に応じた荷役作業 の時間とその料金
③	運送経路を確認の上、 実費精算する旨	有料道路の実費金額

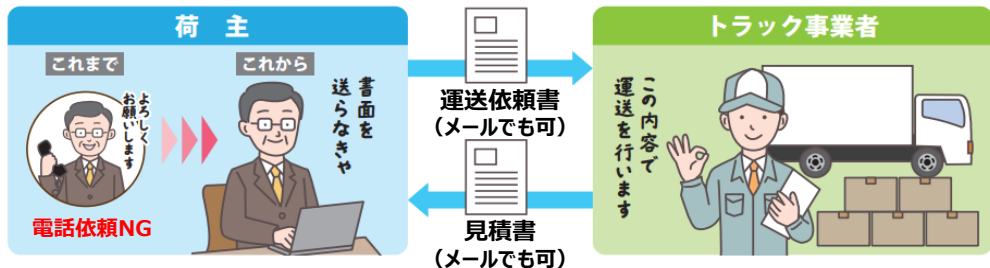
<STEP 1：基本契約書と運賃・料金算出テーブル>

物流事業者と**取引を開始する際**に大枠の運送や荷役作業の役務の内容や労務費・燃料費の単価を取り交わすための書面



<STEP 2：運送依頼書・見積書>

運送を開始する前に、日々の運送における荷量や運送時間・経路、荷量に応じた荷役作業時間、それらに基づく運賃と料金などを取り交わすための書面



【全日本トラック協会】改正貨物自動車運送事業法の解説から引用

<STEP 3：運送 → 代金支払>

運送終了後、運送手配書や見積書記載の前提条件と運送実績に乖離がないか（予期せぬ事態により運送時間や荷役作業時間が大幅に計画を逸脱していないか）を確認し、必要に応じて物流事業者と協議の上、代金を支払う

5. 再委託、多重委託の適正化

多重委託構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく2次を超える多重委託による運送が発生しないよう荷主として留意する（**物流適正化・生産性向上に向けた自主行動計画** 項目⑫参照）

多重委託構造とは

荷主から委託された物流事業者が運送業務を他の物流事業者へに再委託し、さらにその物流事業者が別の物流事業者へと再々委託する構造を指す



多重委託構造が引き起こす問題

- 価格交渉力や営業力が相対的に弱まり、運賃やドライバーの賃金が上らず、ドライバーの労働条件や職場環境の悪化を招く
- 中間手数料が発生することにより、物流事業者の収益を圧迫させ、人、モノ（車両）などへの投資力を低下させる

上記問題は階層が深くなればなるほど顕著となり、ドライバーの担い手不足や安全管理体制の機能低下を引き起こすリスクを増加させる

‘25年4月1日 貨物自動車運送事業法の改正（以下、多重委託に関するものを一部抜粋）

【法令】実運送体制管理簿の作成

多重委託構造の可視化を図るため、委託先である物流事業者に実運送事業者の名称や多重構造等を記載した「実運送体制管理簿」の作成を義務化



【努力義務】健全化措置

利用運送を行う際に、物流事業者に対し、再委託先への発注行為の適正化を図ること（以下、措置内容）を努力義務化

＜措置内容＞

1. 実運送コストの把握（概算額を把握した上で利用運送を申し込む）
2. 低運賃・料金に係る荷主への交渉の申出
3. 再委託先に多重委託の制限等の条件付与（ex. 3次委託はNGなど）

いずれも荷主に対するものではなく、物流事業者に対する法令または努力義務となるが、発注者として襟を正す姿勢で多重構造の把握や直接の取引先である物流事業者が法令遵守できるよう荷主として必要なサポートをするよう心掛ける

6. **法令** 中小受託取引適正化法（取適法）の遵守 「中小受託取引適正化法ガイドブック」参照

運送契約の相手方が取適法対象の場合は、取適法に基づく荷主（委託事業者）としての義務の確実な履行と禁止行為の防止を行う。また、同様に関連会社に取り適法の遵守を徹底するとともに、サプライチェーン上の取引先に対しても遵守を要請する。（**物流適正化・生産性向上に向けた自主行動計画** 項目⑬参照）

特定運送委託としての取適法適用

これまでの下請法では物流事業者から物流事業者への運送委託のみが適用対象であったが、取適法施行に伴い荷主から物流事業者への委託も特定運送委託として適用



委託事業者、中小受託事業者の定義

委託事業者	資本金 3 億円超	中小受託事業者	資本金 3 億円以下
	資本金 1 千万円超 3 億円以下		資本金 1 千万円以下
	常時使用する従業員 300 人超		常時使用する従業員 300 人以下

取適法の主な内容		留意事項/禁止行為の物流関連事例
義務	①発注内容等を明示する義務	トラック法には 支払期日 が含まれていない
	②取引に関する書類等を作成・保存する義務	トラック法では1年だが、取適法対象は 2年間
	③支払期日を定める義務	支払期日は運送完了後の 60日以内 で定める必要あり
	④遅延利息を支払う義務	60日を超えての支払いには、 年率14.6%の利息払い
禁止行為	①受領拒否	運送委託は対象外
	②製造委託等代金の支払遅延	例：支払期日までに満額を受け取れない支払方法
	③製造委託等代金の減額	例：発注後の荷量減少に伴う減額
	④返品	運送委託は対象外
	⑤買いたたき	例：燃料費の高騰を無視し不当に運賃を据え置く
	⑥購入・利用強制	例：子会社が取り扱っている自動車保険の加入強制
	⑦報復措置	例：違反行為のタレコミを理由とした取引の停止
	⑧有償支給原材料等の対価の早期決済	運送委託は対象外
	⑨不当な経済上の利益の提供要請	例：契約にない（対価未払いの）荷役作業の要請
	⑩不当な給付内容の変更、やり直し	例：荷主都合の長時間荷待ちに対する対価未払い
	⑪協議に応じない 一方的な代金決定	例：価格協議の要請に応じない一方的な運賃決定

1. 中小受託取引適正化法（取適法）を正しく理解すること（**公正取引委員会：取適法関連ホームページ**）
2. 取引のあるまたはこれから契約を結ぶ物流事業者において、取適法の適用有無を定期的に確認すること
→ その上で、**荷主としての定められた義務の履行と禁止行為の防止を確実に実行**

改訂歴

	日付	内容
作成	2024年9月	運送契約・運賃チェックリストの解説集として作成
改訂	2025年9月	25年4月トラック法改正に伴い、以下スライドを追加 ・ 運送契約締結時の書面交付義務（7、8ページ） ・ 多重委託の適正化（9ページ）
改訂	2025年12月	26年1月取適法の施行に伴い、以下スライドを追加 ・ 中小受託取引適正化法（取適法）の遵守（10ページ）

2025年12月
一般社団法人 日本自動車部品工業会