標準貨物自動車運送約款一部改正▽新運賃・料金届出促進企画

新標準貨物自動車運送約款を踏まえた実務対応について(その1)

寄稿　日本PMIコンサルティング㈱代表取締役社長　小坂　真弘氏

国土交通省では昨年11月4日に標準貨物自動車運送約款（以下「新標準約款」という）を改正し、運賃と料金の定義を明確にするとともに、運賃、積込料・取卸料、附帯作業料、待機時間料、高速道路利用料金等を分けて収受する内容となっている。ここでは、新標準約款を踏まえて、取引慣行を是正し、利益が生まれる運賃・料金を設定するにはどのように対応するかを分かりやすく解説する。

1. 標準約款が改正された背景

現在、トラック運送業界は人材不足であり、運転者人材について必要な人数を確保できない実態がある。人材不足の理由として真っ先に挙げられるのは「長時間労働、低賃金」である。運転者は長時間拘束されても、低賃金であり、1時間当たりの賃金にすると最低賃金スレスレというケースも珍しくない。運賃・料金に関する調査（平成29年）からも、運転者の賃金を引上げできない理由として、「運賃が低い」（53・6％）、「料金が十分もらえない」（23・8％）が挙げられる(図1)。

それでは、どうして長時間拘束されても、低賃金なのか？　運送業では待機時間、積込・取卸作業等で長時間拘束されても、割増料を収受できない実態があり、時間を基準にして運賃・料金を取り決めする考え方が希薄なためである。「モノを運んでなんぼ」という距離を基準にした考え方が根強く、時間延長しても無料（タダ）という意識が強い。

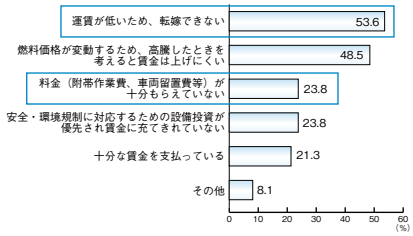
企業業績が好調な現在、数百億円以上の利益を計上している荷主でも、数時間の待機をさせても、待機時間料を全く支払いしていないケースがほとんどである。待機時間料など時間をベースに料金をキチンと支払っている事例を見つけるほうが困難な状況にある。企業業績が好調な荷主は自社の社員の給与水準を引上げ、一方、多くの運送事業者は荷主都合で拘束された超過時間分については全く収受できず、運転者は安い賃金で生活していかなければならない。こうした状況は大変理不尽であり、速やかに解決に向けた取り組みをしなければ、日本の物流を支えるトラック運送業界の魅力は高まらない。

「適正運賃」、「再生産可能な運賃」とよく聞くが、具体的に何をもって適正なのか、再生産可能なのか、具体的に分かりづらい。頭で何となく分かっていても、具体的に何を実行すべきなのか、現場では苦慮していることが多い。荷主はお客様であり、神様のような存在だから、余計に厄介である。必要なコストを運賃等に転嫁できない問題は、特にアジアの文化圏の特有の問題である。ある意味、文化に根付いた取引慣行を改善するには、運送事業者単独の努力では限界がある。そこで、国土交通省は約款を改正し、運送事業者が時間をベースにして「料金」を収受しやすい環境を整えたわけだが、長年形成されてきた取引慣行を打破する必要があるため、いかに実効性を確保するか、これからの取り組みが極めて重要である。

2. 新標準約款を踏まえ、いかに対応すべきか

平成30年2月下旬時点の新標準約款を踏まえた全国の届出率は約4割と、今後届出する事業者も想定される。改正趣旨を踏まえれば、取引慣行是正のためには当然新標準約款を使用することが望ましい。そこで、新標準約款に即した対応方法を整理すると図2の通りである。

図1　運転者の賃金を引上げできない理由



出典：トラック運送業における運賃・料金に関する調査結果報告書（平成29年全ト協調査）

図2　標準貨物自動車運送約款等の改正に伴いトラック事業者に行っていただくこと（国交省）

○待機時間料、積込料及び取卸料を収受するためには、①運賃及び料金の変更届出、②新標準約款の提示が必要です。

平成29年11月4日以降

- 新標準約款を使用する場合
  - 必要な作業
    - ①改正告示後の新標準約款を営業所に掲示する
    - ②運賃及び料金の変更届出を行う
- 新標準約款を使用しない場合
  - 旧標準約款を引き続き使用する場合
    - 必要な作業
      - ①旧標準約款を使用することについて認可申請を行う
      - ※この場合11月4日までに申請を行う
      - ②認可後、旧標準約款を営業所に掲示する
  - 新たに独自に定めた約款を使用する場合
    - 必要な作業
      - ①独自に定めた運送約款を使用することについて認可申請を行う
      - ②運賃及び料金の変更届出を行う
      - ③認可された運送約款を営業所に掲示する

（その他：従前から独自の約款を使用している場合）
○独自の約款を引き続き使用する場合には手続きは不要
○独自の約款の変更を行う場合については①認可申請、②運賃及び料金の届出、③約款の掲示が必要

※新標準約款：平成29年11月4日に施行される標準貨物自動車運送約款及び標準貨物軽自動車運送約款
※旧標準約款：平成29年11月3日以前に適用されていた標準貨物自動車運送約款及び標準貨物軽自動車運送約款

3. 新標準約款を届出の事業者における対応

新標準約款を届出の事業者においては、車両ごと、取引先ごとに原価を把握することが必要である。

自社の原価を把握する表を作成する必要がある。各運輸支局に届出した積込・取卸料及び待機時間料の時間単価は上限・下限の数字となるため、実務的な対応ができる料金表が必要である。なお、売値は原価を基準に一定率を「上乗せ」または「割引する」ことにより設定される。

(1)原価の計算手順

改正標準約款を踏まえ、利益の生まれる運賃・料金を設定するためには、車両の類型別、重量別に、1時間当たりの原価、走行距離1キロメートル当たりの原価を把握することが必要である。

自社の原価を把握する時間料については、①毎回の所要時間を計測して1回ごとに変動する時間を基礎に請求するケース、②年間の平均値を算出して運賃・料金を固定化するケースがある。①の対応方法は事務的に煩雑で、小規模事業者では対応が困難であることから、②の対応方法が望まれる。実態に即して枠組みを話し合いの上、決定する必要がある。

このときに、現場では貨物量、時期、方面等の相違により、所要時間が異なるケースがあるため、年間の平均値を調査することがポイントである。このとき、取引先ごとに、方面別、時間帯別に、前提条件を分けて所要時間を整理していただきたい。

時間は、荷主等の現場に到着してから受付、待機、積込、輸送、待機、取卸と作業区分を分けて時間を計測する。なお、待機時間は取引先都合の待機時間と自社都合の待機時間があるため、待機時間の計測にあたっては留意が必要である。

(2)現場での所要平均時間の把握

積込・取卸料及び待機時間料については、①毎回の所要時間を計測して1回ごとに変動する時間を基礎に請求するケース、②年間の平均値を算出して運賃・料金を固定化するケースがある。①の対応方法は事務的に煩雑で、小規模事業者では対応が困難であることから、②の対応方法が望まれる。実態に即して枠組みを話し合いの上、決定する必要がある。

このときに、現場での実態と所要時間を把握しなければ、取引先との話し合いもできないため、現場に足を運び、所要時間も含め詳細に実態を把握することがポイントである。このとき、取引先ごとに、方面別、時間帯別に、前提条件を分けて所要時間を整理していただきたい。

時間は、荷主等の現場に到着してから受付、待機、積込、輸送、待機、取卸と作業区分を分けて時間を計測する。なお、待機時間は取引先都合の待機時間と自社都合の待機時間があるため、待機時間の計測にあたっては留意が必要である。

(3)運賃単価ごとの原価計算

現場における所要時間の把握ができたら、次は運賃単価ごとに原価を算出する。

自社車両の類型別等における走行距離1キロメートル当たり変動費、稼働1時間当たり固定費（原単位）の平均値が求められた後、運賃単価ごとに原価計算を行う。このとき、「各運賃単価－運賃単価ごとの原価＝運賃単価の損益」の計算をして、積込・取卸料、待機時間料等をどの程度収受すべきかを検討する（図5）。

(4)運賃・料金の原価内訳を作成する

特に赤字の仕事について、運賃・料金の原価内訳をする（図6）。

4. 次回以降の内容

次回以降は、具体的な事例、取引先との交渉事例などを解説し、いかに原価計算の実施方法、原価を踏まえた運賃・料金対応すべきか整理する。

（つづく）

図3　改正標準約款に対応するための自社原価の把握手順

Step1　車両単位の原価計算

○保有車両ごとに、過去データから1年間の運送原価を算出します。

○原価計算は、保有する車両ごとに原価計算を実施します。
○各車両の稼働時間、実稼働時間率を把握します（デジタルタコグラフデータ等から）。

Step2　原単位の算出

○車両類型別に走行距離1km当たり変動費、稼働1時間当たり固定費（原単位）を算出します。

○車両単位の運送原価データから、車両類型別に1km当たり変動費及び1時間当たり固定費を算出します。
○原単位には、実車率、実稼働時間により割戻しします。自社都合の待機時間、空車の時間等の原価を調整します。

Step3　各車両の類型別等を踏まえ、原単位の平均値を算出

○各車両の原単位を車両の類型別、最大積載重量別等の基準から平均値を算出します。

図4　会社全体の運送費用（事業所単位）

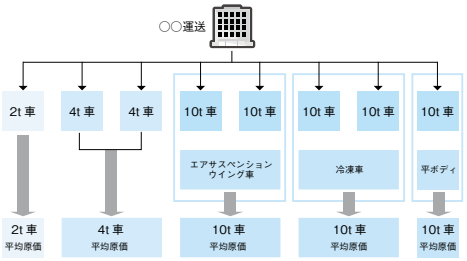


図5　運賃単価ごとの原価計算

変動費	1km当たり変動費	×	平均走行距離（km）
＋			
固定費	1時間当たり固定費	×	平均拘束時間（時間）
＋			
料金・実費等	・高速道路利用料 ・フェリー利用料 ・駐車場利用料		・その他諸費用

図6　運賃・料金の原価内訳

運送原価	・（【名目】1km当たり変動費 ÷ 実車率）×1回当たり平均走行距離① ・（【名目】1時間当たり固定費 ÷ 実稼働時間率）×1回当たり平均拘束時間② ・運送原価＝①＋②
積込・取卸原価 附帯作業原価	・（【名目】1時間当たり固定費 ÷ 実稼働時間率）×1回当たり平均所要時間 ・フォークリフト等の機材の1回当たりの実費
待機時間原価	・（【名目】1時間当たり固定費 ÷ 実稼働時間率）×1回当たり平均待機時間
高速道路利用料・ フェリー利用料等	・1回当たりの平均的な実費 ・高速道路利用料、フェリー利用料、駐車場利用料等
その他実費	・1回当たりの実費
原価合計	・運送原価＋積込・取卸原価・附帯作業原価＋待機時間原価＋高速道路利用料等＋その他費用

見積りの運賃・料金

原価合計　＋　適正利益額　＝　見積の運賃・料金

標準貨物自動車運送約款一部改正▽新運賃・料金届出促進企画

新標準貨物自動車運送約款を踏まえた実務対応について（その2）

寄稿　日本PMIコンサルティング㈱　代表取締役社長　小坂　真弘氏

国土交通省では昨年11月4日に標準貨物自動車運送約款（以下「新標準約款」という）を改正し、運賃と料金の定義を明確にするとともに、運賃、積込料・取卸料、附帯作業料、待機時間料、高速道路利用料金等を分けて収受する内容とした。ここでは本紙3月15日号に引き続き、新標準約款を踏まえて、取引慣行を是正し、利益が生まれる運賃・料金設定するにはどのように対応するかを分かりやすく解説する。

1. 改正標準約款への対応の流れ

改正約款に対応するためには、それぞれ手探りで対応しなければならない、不安な状態にあるのではなかろうか。

そこで、改正標準約款に対応するために、以下のようにStep1からStep3までの流れで、今回は、「Step1【原価計算】車両単位の売上・経費の集計と原単位算出」について解説する。

「Step2」および「Step3」は次回以降、取り扱う予定である。

なお、こうした運賃・料金の設定の取組は、標準約款、引越約款などでも十分に活用できる。

図1

Step1【原単位の算出】車両単位の売上・経費の集計と原単位の算出

○車両別の運送原価を算出（可能な限り全ての車両の原価を算出）

○車両別に「走行距離1km当たり変動費」と「稼働1時間当たり固定費」（原単位）を算出し、実車率、実稼働時間率により、売価の基礎となる原単位に修正

○各車両の原単位を車両の類型別、最大積載重量別等の基準から平均値を算出

Step2【売価の設定】運賃単価、料金単価表の作成

○既存取引における運賃等単価の損益チェック（実態把握）、現場の実態、原価水準を考慮した上で、社内統一の運賃・料金単価表を作成

○社内統一単価を踏まえ、取引先別に各運送業務ごとに「標準拘束時間」を設定の上、取引先別の運賃・料金単価を設定

Step3【交渉、書面化】取引先に対する申入れと契約書面化

○運賃・料金の設定方法（車建、個建、距離制、時間制等）を含めて、取引先と交渉し、その結果について契約書面化

2. Step1【原価計算】車両単位の売上・経費の集計と原単位算出

(1)車両単位の売上・経費集計の準備作業

◇第一段階　運送事業と運送事業以外の事業の売上・経費を区分

運送事業以外に事業を実施している場合には、運送事業とそれ以外に比例配分する手法がある。

◇第二段階　実運送と傭車の売上・経費を区分

傭車を利用していない場合には、不要な処理であるが、傭車を利用している場合には、傭車分の売上と支払運賃および一般管理費、事務手数料を算出して、運送事業の売上と経費から除外する。

◇第三段階　車両ごとの売上と経費を集計

車両別の経費は大きく分けて2種類あり、車両に直接割付できる経費、直接割付できない経費がある。詳細は図2の通りである。なお、日々会計帳簿に記帳する段階から、車両別に経費を分類して集計する必要がある。

(2)各車両に経費を割付する方法

各車両に経費を集計するには、図3のように5種類の計算を実施する。特に青字箇所が重要である。なお、全ての経費について消費税を除外処理しないと、正確な経費を集計できない点にご留意をいただきたい。

以下の経費の集計に関する計算方法は複数の計算のなかから例示的に示す一例であることから、即して別の計算方法を採用すべきケースもある。

(3)1キロメートル当たり変動費の算出（図4）

「運賃」の基礎となる原価を算出するためには、車が1キロメートル走行するとと、どのくらいの経費を必要とするか計算する必要がある。

燃料費、油脂費、修理費、タイヤチューブ費、尿素水費の5種類の経費について、それぞれ1キロメートル走行するために必要な費用を計算する。

走行に要する費用は、高速道路を走行する場合と渋滞の一般道を走行する場合では大きく相違するのは当然であるが、「1キロメートル当たり変動費」はそうした走行状態については考慮しない。

1年を通した「平均値」を算出し、可能な限り簡素化して把握する。

(4)1時間当たり固定費の算出

改正標準約款における積込・取卸料、待機料金、附帯作業料の料金設定の基礎となる「1時間当たり経費（固定費）」を把握できれば、車格別、取引先別に時間を基礎とした「料金表」を簡単に作成することができる。

ここでは①車両費（減価償却費）、②運転者人件費、③車両の税金及び保険費、④間接費（一般管理費、施設費、事故処理費等）について経費計算を行う。

①車両費（図6）

車両費はトラック車両に直接割付けできる費用であり、トラック車両を調達した費用を法定耐用年数等により経費を算出する。経理で定率法により車両費を算出しているケースが多いため、定額法により修正した車両費を算出する必要がある。

車両費の計算では、法定耐用年数、使用予定年数、平均車齢など、いかなる償却年数を採用するかにより、大幅に経費が相違するため、慎重に検討する必要がある。

〈計算式〉

○購入による調達：1カ月分の車両費＝（車両の調達価格（備品を含む）－残存価格）÷（償却月数）

○リースによる調達：1カ月分の車両費＝（リース契約満了後の契約形態の相違により、計算式は複数パターンに分岐）の合計）÷契約月数（リース契約期間中の料金

図2

Point1：トラック車両に直接割付けできる費用

車両・運行に関する費用

○変動費
・運行費
（燃料費、油脂費、修理費、タイヤチューブ費、尿素水費）

○固定費
・車両費
・車両の保険料
・車両の税金
・運転者人件費
（給与・賞与、社会保険料、退職給与引当金等）他

○諸経費
・高速道路利用料、フェリー利用料、駐車場利用料他

Point2：トラック車両に直接割付けできない費用

一般管理費等の間接費

○固定費
・一般管理費
→事務所の取得費用・維持費用
（土地取得費用、建築費等）
→租税公課（固定資産税等、事業税他）
→運行管理者、整備管理者、役員事務員等の人件費
→備品、消耗品関係の費用　・施設使用料
・金融費用（営業外費用）
・事故賠償費　他

図3

1時間当たり変動費

Point1：トラック車両に直接割付けできる費用

1. 運行費（燃料費、油脂費、タイヤチューブ費、修理費、尿素水費）

2. 車両費（減価償却費）

3. 運転者人件費

4. 車両の税金及び保険費

1時間当たり固定費

Point2：トラック車両に直接割付けできない費用

5. 間接費（一般管理費、施設費、事故処理費等）

図5　＜計算例＞

① 燃料費　燃　費　3.5km/ℓ　1ℓ当たり単価　88円（税抜）
② 油脂費　必要量　28ℓ　1ℓ当たり単価　320円（税抜）
オイル交換頻度　19,500kmごとに交換　／　交換工賃　3,500円/回
③ 修理費　車検整備費　1,050,000円　（過去3年間、税抜）
一般修理費　1,350,000円　（過去3年間、税抜）
対応する走行距離　195,000km（過去3年間）
④ タイヤチューブ費　1本 26,500円（税抜）×12本
交換平均走行距離　55,000kmごとに交換　／　交換工賃　20,000円/回
⑤尿素水費（アドブルー）
尿素水　1ℓ当たり単価：120円（税抜）　尿素水　1ℓ当たり走行距離：60km/ℓ
尿素水フィルタ　：10,000円（工賃込）／交換走行距離　100,000km

① 燃料費　88円 ÷ 3.5 km/ℓ = 25.14円
② 油脂費　28ℓ × 320円 ＋ 3,500円 ÷ 19,500 km = 0.64円
③ 修理費　1,050,000円 ＋ 1,350,000円 ÷ 195,000 km = 12.31円
④ タイヤチューブ費　12本 × 26,500円 ＋ 20,000円 ÷ 55,000 km = 6.15円
⑤尿素水費（アドブルー等）　120円 ÷ 60 km/ℓ ＋ 10,000円 ÷ 100,000 km = 2.10円

5つの費用の計算が完了したら、5項目の計算結果を合計する。

1km当たり変動費の算出　1km当たり変動費　46.34円

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

図6　＜計算例＞

○減価償却対象の費用
① 車両の購入費（10tウイング車）（税抜）　15,800,000円
②ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ、ETC設置費、無線機など（税抜）　461,000円
合　計（①+②）　16,261,000円(税抜)
○減価償却の方法　定額法
○減価償却期間　12年間
○残存価格　1円

車両の調達価格 16,261,000円 － 残存価格 1円 ＝ 16,260,999円
÷ 減価償却の年数 12年間 × 月数 12カ月 ＝ 1カ月当たり車両費 112,924円
144カ月

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

図4

1km当たり変動費（運行費）の計算

ステップ1　走行距離に比例して発生する費用を選定

燃料費　油脂費　タイヤチューブ費　修理費　尿素水費（アドブルー等）

ステップ2「各費用÷走行距離」により計算

○ 燃料費は、購入する1ℓ当たりの単価が毎月異なるため、毎月変動する「平均単価」を踏まえて再計算する。

費用	原価計算のための原単位
燃料費	燃料単価 ÷ 燃費 ＝ 1km当たり燃料費
油脂費	1回当たりの油脂費 ÷ 交換距離 ＝ 1km当たり油脂費
タイヤチューブ費	タイヤチューブ費 ÷ 交換距離 ＝ 1km当たりタイヤチューブ費
修理費	（一般修理＋車検整備の各費用）÷ 対応する年間走行距離 ＝ 1km当たり修理費
尿素水費（アドブルー等）	尿素水の給水量 × 尿素水購入単価 ÷ 走行可能距離 ＝ 1km当たり尿素水費

②運転者人件費（図7）

運転者の人件費を車両ごとに割付ける場合、①運転者が特定の車両のみに1人で乗務する場合には毎月の人件費等を基礎に割付、②運転者が複数の車両に乗務する場合には、車両の稼働1時間当たりの人件費を割り付ける。

〈計算式〉上記②のケース

手順1：稼働1時間当たり人件費＝全体の運転者人件費総額÷全体の車両稼働時間合計＝1時間当たり運転者人件費

手順2：車両への運転者人件費の割り付け

稼働1時間当たり運転者人件費×車両の稼働時間＝割り付ける運転者人件費

運行業務に従事する運転者の人件費および法定福利費、福利厚生費（健康診断補助費、昼食代等）、退職金（退職給与引当金等）の費用を含め、役員等の管理者の人件費は一般管理費に分類して処理する。

図7　＜計算例＞

○運転者人件費の内訳（1年間）

運転者の賃金（6人分）	3,100万円
法定福利費	305万円
福利厚生費	50万円
労災保険上乗せ保険料	5万円
通勤費等の諸手当	185万円
運転者人件費の合計	3,645万円
○1年間、全車両の稼働時間　合計	14,200時間
（参考：労働時間　合計	16,900時間）
○1カ月の稼働時間	195時間

1時間当たり運転者人件費
運転者人件費の合計 36,450,000円 ÷ 全車両の稼働時間合計 14,200時間 = 1時間当たり運転者人件費 2,567円

運転者人件費の配分
1時間当たり運転者人件費 2,567円 × 1カ月の稼働時間 195時間 = 1カ月の運転者人件費 500,565円

③車両の税金および保険費（図8）

車両に直接割付できる税金（租税公課）は自動車取得税、自動車税、自動車重量税、保険費は自賠責保険、任意保険である。

〈税金の計算式〉

1カ月当たり税金＝自動車取得税、自動車税、自動車重量税÷課税期間（月数）

〈保険費の計算式〉

1カ月当たり保険費＝自賠責保険料（任意保険）÷加入期間（月数）

図8　＜計算例＞

○ 車両の税金

① 自動車取得税	426,600円	→ 車両の減価償却期間　5年間
② 自動車税	68,100円（課税期間：12カ月）	
③ 自動車重量税	67,500円（課税期間：12カ月）	

1. 自動車取得税　426,600円 ÷ 減価償却期間 5年間 × 月数 12カ月 ＝ 1カ月当たり自動車取得税 7,110円
（60カ月）
2. 自動車税　68,100円 ÷ 課税期間 1年間 × 月数 12カ月 ＝ 1カ月当たり自動車税 5,675円
3. 自動車重量税　67,500円 ÷ 課税期間 1年間 × 月数 12カ月 ＝ 1カ月当たり自動車重量税 5,625円

自賠責保険　49,900円（加入期間：12カ月）

自賠責保険　自賠責保険（12カ月分）49,900円 ÷ 加入月数 12カ月 ＝ 1カ月当たり保険費 4,158円

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

④間接費（一般管理費、施設費、事故処理費等）（図9）

間接費は車両に直接割付できないもので、主に管理業務等に関連する費用である。一般管理費、施設使用料・賦課税、事故処理費等が間接費となる。現在のような運転者人材を確保できず、売上に貢献できない「稼働していない車両」、予備車等については間接費に含めて計算する。

〈計算方法〉

計算方法は複数の手法があるが、各車両の売上高基準により間接費を各車両に配分する計算方法を紹介する。

過去1年間の間接費÷12か月×（当該車両の売上高÷全体の売上高）〈いずれも1か月分〉

図９　＜計算例＞

1か月分「1台」に対して配分する間接費（一般管理費他）を算出

○ 一般管理費（運送事業）	25,124,000円
○ 利用運送事業（傭車）　一般管理費	925,000円
○ 利用運送事業　事務手数料	1,985,000円
○ 施設使用料・賦課税	403,000円
○ 任意保険、事故処理費、予備車他	1,211,000円
○ 10t車の売上比率（1台分）	8%

実運送事業 一般管理費

会社全体 一般管理費合計 25,124,000 円 － 利用運送事業 一般管理費 925,000 円 － 利用運送事業 事務手数料 1,985,000 円 ＝ 利用運送事業分差引後 一般管理費 22,214,000 円

実運送事業 間接費

利用運送事業分差引後 一般管理費 22,214,000 円 ＋ 施設使用料・賦課税 403,000 円 ＋ 任意保険・事故処理費・予備車費 1,211,000 円 ＝ 1ヵ月分の間接費 23,828,000 円

1ヵ月 1台分 一般管理費

実運送の間接費 23,828,000 円 ÷ 1年間の費用月単位に算出 12 ヵ月 × 10t車の売上比率 8% ＝ 1ヵ月分の間接費 158,853 円

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

⑤1時間当たり固定費の算出（図10）

以下の計算により1時間当たりの経費（固定費）を求める。

〈計算式〉

1時間当たり固定費＝固定費合計÷稼働時間（1か月間）

図 10　＜計算例＞

固定費の分類

			費目	金額
変動費			運行費	339,301 円
固定費			車両費（減価償却費）	112,924 円
固定費	車両の税金		①自動車取得税	7,110 円
固定費	車両の税金		②自動車重量税	5,675 円
固定費	車両の税金		③自動車税	5,625 円
固定費	車両の税金		車両の税金　合計	18,410 円
固定費			車両の保険費	4,158 円
固定費			運転者人件費	500,565 円
固定費			間接費（一般管理費、施設費、事故処理費等）	158,853 円
			固定費　合計	794,910 円
実費			通行料	38,970 円
			原価　合計	1,173,181 円

※上記は（4）①～④の計算結果

計　算

○月間稼働時間 195時間を前提に「1時間当たりの固定費」を算出

車両1台の固定費		月間稼働時間		1時間当たり固定費
794,910 円	÷	195 時間	＝	4,076 円

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

(5)原単位の修正（図11）

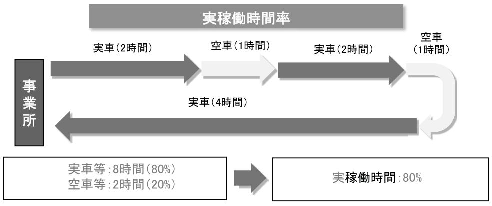
①1㌔当たり変動費の単価修正

「1㌔当たりの変動費」は、実車、空車を問わず、走行距離に比例して発生するため、空車分の単価に上乗せして、【実質】1㌔当たりの変動費を算出する必要がある。スーパー等で廃棄する食品にも原価を要しているが、予め売値に廃棄コストも上乗せされているため、赤字にならない。原価のみ要し、売上とならない特性を有するものは、運送業では空車で走行する経費である。

②1時間当たり固定費の単価修正

1時間当たり固定費も、取引先都合で拘束されている時間と、それ以外の時間があるため、1㌔当たり変動費と同様に調整する。

図 11　＜計算例＞



【名目】と【実質】：1時間当たり固定費

【名目】1時間当たり固定費
- 固定費÷総稼働時間（実車＋空車＋附帯作業+待機他）
- 1時間当たり固定費　4,076円/時間

【実質】1時間当たり固定費
- 固定費÷実稼働時間（実車+附帯作業+待機他）
- 1時間当たり固定費　4,076円/時間÷80%＝5,095円/時間

＜計算式＞

実車率、実稼働率を反映した【実質】原単位に修正

【実質】1km当たり変動費 ＝ 【名目】1km当たり変動費 ÷ 実車率（%）

【実質】1時間当たり固定費 ＝ 【名目】1時間当たり固定費 ÷ 実稼働時間率（%）

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

(6)原単位を活用した原価計算（図12）

1㌔当たり変動費と1時間当たり固定費を算出して、現場の原価計算にいかに活用するか？次の計算例で確認していただきたい。

図 12　＜計算例＞

大型車貸切便によりA地点からB地点までの輸送の原価を計算してください。

○ A地点からB地点までの距離	615km
○ 稼働時間	10時間（貨物の積込、取卸し時間、休憩時間等を含む）
○ 高速道路利用料	10,500円（片道）
○ 復路運賃は収受できない。	
○【名目】1km当たり変動費	46.34円
→ 実車率	70%
○【名目】1時間当たり固定費	4,076円
→ 実稼働時間率	80%

1．実車率、実稼働率を反映した【実質】原単位に修正

【実質】1km当たり変動費の算出

【名目】1km当たり変動費 46.34 円 ÷ 実車率 70% ＝ 【実質】1km当たり変動費 66.20 円

【実質】1時間当たり固定費の算出

【名目】1時間当たり固定費 4,076 円 ÷ 実稼働時間率 80% ＝ 【実質】1時間当たり固定費 5,095 円

2．運行ルート単位の原価計算

変動費の積算

走行距離 615 km × 【実質】1km当たり変動費 66.20 円 ＝ 変動費 40,713 円

固定費の積算

稼働時間 10 時間 × 【実質】1時間当たり固定費 5,095 円 ＝ 固定費 50,950 円

原価

変動費 40,713 円 ＋ 固定費 50,950 円 ＋ 高速道路利用料 10,500 円 ＝ 原価③ 102,163 円

※計算例で設定する各種数値は運送業の原価計算の理解を深めるためのものに過ぎず、運賃・料金設定の参考水準等を示すものではない。

次回は最終回となり、今回の計算を基礎に、Ｓｔｅｐ２【売値の設定】運賃単価、料金単価表……の作成、Ｓｔｅｐ３【交渉、書面化】取引先に対する申し入れと契約書面化について解説する。

標準貨物自動車運送約款一部改正▽新運賃・料金届出促進企画

新標準貨物自動車運送約款を踏まえた実務対応について（その3）

最終回

国土交通省では昨年11月4日に標準貨物自動車運送約款（以下「改正標準約款」という）を改正した。改正標準約款を踏まえた実務対応についての解説は、今回で最終回となる。

寄稿　日本PMIコンサルティング㈱　代表取締役社長　小坂　真弘氏

前回まで【Step1】として、各車両の原価データから1キロメートル当たり変動費、1時間当たり固定費を算出し、実車率、実稼働時間率を割り戻すことにより、各車両別の原単位を算出することまで解説した。

今回は、前回解説した【Step1】を踏まえ、【Step2】売値の設定および【Step3】交渉、書面化について解説する（図1）。

特に、各車両の原価計算を踏まえた原単位から運賃、料金の基本単価をいかに設定するかが重要ポイントである。

図1

4月15日号で解説

Step1【原単位の算出】車両単位の売上・経費の集計と原単位の算出

今回解説する事項

Step2【売値の設定】運賃単価、料金単価表の作成

Step3【交渉、書面化】取引先に対する申し入れと契約書面化

1. 運賃・料金の適用方法は複数手法あり

運賃・料金の設定方法は運行形態、契約形態に即して多様なパターンがあり、1つの方法に絞りきることはできない。また、ここで解説する内容は例示的な位置付けであり、実務的には複数の代替的な手法が存在することから、ここで示す取り組み内容を推奨するものでない点にご留意をいただきたい。

2. Step2【売値の設定】運賃単価、料金単価表の作成

運賃単価、料金単価表については、図2のような流れで検討する。

原価データを踏まえ、一定の利益率を乗じて設定することになるが、その前段階では現場実態を調査した上で、取引先別、運行ルート別に損益チェックすることが必要である。

図2

1　現場の実態調査
2　取引先別、運行ルート別に損益チェック
3　取引先別に運賃・料金の適用方を検討
4　社内統一の運賃・料金単価の設定
5　取引先別の運賃・料金単価の設定
6　取引先の意向を踏まえた調整

(1)現場の実態調査

新しい運賃・料金の適用方、運賃・料金の単価等を検討するため、最初に現場の実態を知る必要がある。取引先と交渉する担当者等は現場をよく知らないうちに、運賃・料金の見直しを申し入れしても、説得力のある話ができないケースが多いため、そこで頓挫してしまう。そのようなことのないよう、責任者、交渉担当者等が最初に現場に足を運び、現場を自らの目で考察し、実態を詳細に記録することから始める必要がある（図3）。

その際、各現場における「平均的な拘束時間」、「走行距離」について調査するが、①発荷主における待機時間、積込作業・附帯作業時間等、②運行時間、③着荷主における待機時間、取卸作業・附帯作業時間等がそれぞれどのくらいになっているかを調査する。1年を通してみると、通常期、繁閑期等があり、各所要時間は相違する。特に待機時間は、毎回発生するケース、繁忙期のみ発生するケース、全く発生しないケースなど、多様であるため、こうした原因と発生時期をセットで記録し、各運送における平均的な拘束時間、平均的な走行距離を算出する。

図3

調査項目	調査内容
輸送概要	・貨物（荷種） ・発荷主・着荷主 ・積込場所、取卸場所
運行ルート	・出発地点（営業所および住所） ・中継地点 ・複数積み、複数卸しの場合には、回数、場所 ・高速道路利用の有無（○○IC→○○IC/途中降りて再度利用する場合も記録） ・休憩時間、休息期間　他
積込作業	・入門時間 ・時間指定の有無 ・入門から出門までの拘束時間 　うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握） ・積込作業開始から完了までの拘束時間 ・附帯作業の有無（具体的な内容）　他
取卸作業	・入門時間 ・時間指定の有無 ・入門から出門までの拘束時間 　うち平均待機時間（通常期、繁忙期等により分けて把握） ・取卸作業開始から完了までの拘束時間 ・附帯作業の有無（具体的な内容）　他
運賃・料金、契約書面	・運賃等の内容 ・運賃等の適用方（距離、時間、卸箇所数ごとの料金設定等） ・積込・取卸料：支払の有無 ・附帯作業料：支払の有無 ・待機時間料：支払の有無 ・契約書面化の有無　他

(2)取引先別、運行ルート別に損益チェック

取引先別、各運行業務別に、原価計算を行い、損益チェックし、赤字の運送業務を特定する必要がある。例えば、図4のようにケース①では走行距離200キロメートル、拘束時間8時間、ケース②では走行距離200キロメートル、拘束時間11時間となる運行等業務があった場合、それらに【実質】1キロメートル当たり変動費、【実質】1時間当たり固定費を乗じて原価を把握し、現在の収受運賃等を差し引きすることで、損益を求める。

走行距離よりも、拘束時間が長い仕事のほうが原価は格段に大きくなることを、原価計算により実感できる。特に距離制運賃を適用している場合、拘束時間が長時間化しても追加料金を収受できないケースが多いため、特に注意が必要となる。

なお、運賃・料金の単価の損益計算において、1回当たりの高速道路利用料金をあらかじめコミコミで運賃設定しているケースでは、高速料金を費用に含めて損益計算し、一方で、別建てにより高速料金を収受しているケースでは、当該高速料金を除外して損益計算すればよい。

図4

	待機時間がゼロのケース（ケース①）	待機時間が長時間化するケース（ケース②）
前提条件	・収受運賃額　56,000円（距離制運賃） ・1km当たり変動費　66.20円/km、1時間当たり固定費　5,095円/時	
	・走行距離200km ・積込・取卸作業時間　3時間 ・待機時間　0時間 ・運行時間　5時間	・走行距離200km ・積込・取卸作業時間　3時間 ・待機時間　3時間 ・運行時間　5時間
損益計算	・走行距離200km×66.20円/km＝13,240円① ・拘束時間8時間×5,095円/時＝40,760円② ・①＋②＝54,000円③ ・56,000円－54,000円③＝＋2,000円（黒字）	・走行距離200km×66.20円/km＝13,240円① ・拘束時間11時間×5,095円/時＝56,045円② ・①＋②＝69,285円③ ・56,000円－69,285円③＝▲13,285円（赤字）
方向性	・待機時間がゼロであれば、利益確保できるが、待機時間が発生すると赤字水準となるため、年間平均となる標準的な拘束時間を設定し、運賃等を再設定する	

(3)取引先別に運賃・料金の適用方を検討

「今般、標準約款が改正されたことから、社内統一の待機時間料を設定したため、翌月以降、一律に適用します」と全ての取引を対象に網を掛けるような方法では、取引先から受け入れてもらえないのではないか。そこでまずは、先に取組した①現場の実態調査および②損益チェックを踏まえ、取引先ごとに運賃・料金の適用方の妥当性を検討する（図5）。

積込・取卸作業時間、待機時間がほとんど発生しない取引先においては、「平均走行距離×1キロメートル当たり変動費」、「平均拘束時間×1時間当たり固定費」を基礎に、利益率を乗じて距離帯別の運賃表を作成する。さらに、積込・取卸作業時間、待機時間について発生した場合は、別建てで収受できるようにあらかじめ料金単価を設定する。

しかし一方で、待機時間については発荷主で平均1時間、着荷主で平均2時間発生し、積込・取卸作業時間は発着荷主で平均して3時間発生するようなケースでは、その都度別建てにて収受する設計にすると実務的に煩雑になる。また取引先から待機時間等について証明資料の提出を求められる場合もある。そのため、別建てにより都度収受せず、年間を通した待機時間、積込・取卸作業時間、附帯作業時間等をあらかじめ平均化し、内訳を明らかにした上で、積込・取卸作業時間、待機時間等を含めた運賃・料金の単価を設定するものである。こうした検討を通して、赤字を脱却し、運転者の賃金の引き上げ原資を確保できる水準を確認する。実務的には一律の利益率の設定ではなく、相場運賃、拘束時間等を考慮して妥当な利益率を運賃等の単価ごとに設定する。

改正標準約款に即した円滑な実務を踏まえると、予め1年間の平均的な積込・取卸作業時間、待機時間等を踏まえた標準時間を設定し、積込・取卸料金を含めた運賃・料金を設定することも想定される。

図5

	完全別建てによる運賃・料金	内訳を明らかにしたコミコミ運賃等
運賃等の設計ポイント	①運賃額 距離と運行時間からあらかじめ設定 ②積込み・取卸料 時間単価×所要時間/回 ③附帯作業料 時間単価×所要時間/回 ④待機時間料 時間単価×所要時間/回	①運賃額 距離と運行時間からあらかじめ設定 ②積込み・取卸料 時間単価×平均時間/年 ③附帯作業料 時間単価×平均時間/年 ④待機時間料 時間単価×平均時間/年 ※全体の拘束時間は入門等の受付時間から出門等の受付時間までとする
構造	対象となる複数の運送業務について、①～④までの合計額を計上し、請求書を作成	上記内訳を踏まえ、年間の標準的な拘束時間を基礎に運賃等の単価を設定（取引先と合意）
方向性	・別建てによる収受金額が明瞭だが、一方で所要時間を毎回記録し、請求書に落としていく事務上の工数が多く、人材不足の中小運送会社では対応が困難ではないか ・附帯作業等、待機が発生しないケースに適用	・頻繁に附帯作業等、待機が発生するケースに適用 ・年間を通した平均拘束時間を踏まえ、待機時間料等の内訳を明らかにした上で、コミコミ運賃等として1本化 ・標準拘束時間を超過した場合には、追加料金を収受できるように料金表を設定しておく

(4)社内統一の運賃・料金単価の設定

図6のように、原価計算を踏まえ、車格別に【実質】1キロメートル当たり変動費、【実質】1時間当たり固定費に一定の利益率を乗せて料金設定することが想定される。「積込・取卸、附帯作業」と「待機」を比較すると、内容が全く相違するため、待機の原価のほうがより割安と思いがちだが、【実質】1時間当たりの固定費は両者同一水準である。

料金設定にあたり、「積込・取卸、附帯作業時間」と「待機時間」は同じ水準で料金設定するケース、一方で取引先の理解を得られやすくするために、「積込・取卸、附帯作業時間」には一定の利益率を乗じて、「待機時間」については一定率を割引し、より低めに設定する方向性もある。

原単位を踏まえた売値を決めたら、走行距離、拘束時間を乗じて、単価表を作成する。

なお、待機時間等の追加の拘束時間が発生した場合、1日を単位に原価計算する事業者では「運転者の残業代」のみ支払えばいいのか、一方で、車両費、税金、間接費、運転者等の人件費を含めた「1時間当たり固定費」を支払えばいいのか、取引先ともめることがある。この場合、一律的な対応は困難であるが、運転者の賃金引き上げ、待機時間等を削減し長時間労働を抑制するには、原価計算を踏まえ、「1時間当たりの固定費」を基礎に設定する料金を収受するほうに妥当性があると考えられる。

図6

1　【実質】1時間当たりの固定費を求める
2　上記の1時間当たりの原価を踏まえ、待機と積込・取卸作業、附帯作業等の1時間当たりの料金（売値）を車格別に決定
3　料金表の時間単位を決定（例：10分、15分、30分、1時間等）
4　1時間当たり料金（売値）②×時間単位③により、料金表を作成

○以下の前提条件における「時間延長料金（待機時間等）」をどのように設定するか
ケース1：10時間の時間制運賃
ケース2：300km　距離制運賃（拘束時間平均10時間）

	1日単位で、料金原価を計算	1か月単位で、料金原価を計算
内容	・1日単位（10時間）をベースに原価管理しているため、10時間を超過した時間に対する料金（待機等）については、運転者の残業代のみを収受 ・特に月極単位の運賃設定では、残業代のみ支払するケースが多い	・車両、保険、税金、間接費、運転者人件費等を含めた【実質】1時間当たり固定費を踏まえ設定した料金を収受
ポイント	・1日単位の損益には問題は生じないが、他の日においてもフル稼働していることが前提であり、原価割れの料金設定となるケースがある	・原価管理を1日単位で実施すると、原価割れの料金水準となるケースがあるため、【実質】1時間当たり固定費を基礎にして料金設定する

(5)取引先別の運賃・料金単価の設定

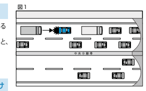
取引先ごとに現場実態の特殊性、損益実態等が相違し、取引先にも固有の考え方があるなかで、社内一律単価を受け入れてもらうには困難を伴うケースが多いため、取引先ごとに合意した運賃等の単価表を契約書に添付している実態がある。その際に拘束時間を予め詳細に設定せず、距離や時間を基礎に運賃単価を決定する場合には、予め過去の実績を踏まえた平均拘束時間を設定し運賃単

（2面）

危険予知訓練（KYT）シートの解説

▶交通事故防止編

あなたは前方にトンネルのある高速道路を走行しています。ゴールデンウイークの期間中で、この先に観光名所があることから、交通量はいつもより多くなっています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるためにはどのような運転をすればよいでしょうか。考えてみましょう。



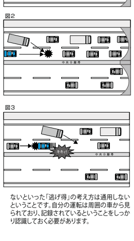
どのような危険がありますか？

①前方が渋滞していることに気付いて前車が減速すると、追突する危険があります（図1）。
②少しでも先に行こうとして追越車線に進路変更すると、後続車と衝突する危険があります（図2）。

どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

①トンネルに接近すると減速する車が少なくありません。そのため交通量が多くなるゴールデンウイークなどの行楽期は、トンネルの手前が渋滞しやすくなります。トンネルに接近した時は、前方の状況や前車の動きによく目を配るとともに、車間距離を十分にとって、前車の減速や停止に対応できるようにしておきましょう。
②道路が渋滞してくると、少しでも先へ行こうとして、隣の車線にわずかでもスペースができると、強引に車線変更をする車をよく見かけます。特にトラックは車体が大きいため、「多少強引であっても後続車が入れてくれるだろう」といった安易な気持ちに陥りがちです。しかし、こうした行為は極めて危険で悪質な行為であることはいうまでもありません。強引な車線変更をすれば、後続車と事故を起こす危険があるばかりでなく、衝突を避けるために急ブレーキをかけた後続車が、その後ろの車に追突されるという事故を誘発する恐れもあります（図3）。しかも、交通量の多い高速道路でいったん事故が起これば、多重事故に繋がる危険もあります。したがって、強引な進路変更（割り込み）は絶対にしてはなりません。
③もう一つ留意すべき点があります。それは最近の車はあおりや割り込みなどの悪質・危険な運転に対処するため、ドライブレコーダーを装備しているケースが多いということです。つまり、強引な割り込みをしても事故さえ起こさなければ良く、逃げてしまえば分かりはしないといった「逃げ得」の考え方は通用しないということです。自分の運転は周囲の車から見られており、記録されているということをしっかり認識しておく必要があります。

図1　図2　図3



この角を基準に拡大率を220％に設定すると、A4サイズでプリントできます。

価を設定する。また、積込・取卸作業を発着荷主が実施する場合でも、当該作業時間において運転者と車両がセットで拘束されているため、運賃単価を設定する際には、発着荷主の作業時間分も収受できるよう時間を計測し、単価設定する必要がある。

次に、積込・取卸料は、1回ごとの所要時間により算出するよりは、1回当たりの料金単価を設定したほうが実務的には円滑である（図7）。作業に関する料金は収受できる事例が増加しているため、積極的に交渉を展開していただきたい。

図7

○1回当たりの積込・取卸料の設定

過去1年の1回当たり平均所要時間
×
【実質】1時間当たり固定費
×
利益率

なお、料金表を作成する際に、原価水準に対して乗ずる利益率はどのくらいが妥当か、よく質問を受けるが、運転者の賃金水準を全産業平均並みに引き上げ、人材不足を解消するためには、少なくとも2～3割の運転者人件費の引き上げが求められるとなれば、自ずと必要な利益率を求めることができる。

例えば全体の7割の仕事が赤字で、3割の仕事で赤字を埋め、会社全体で黒字化するような損益構造をもつ事業者の場合には、数％の利益率では不十分であることも分かるため、他の仕事の損益状況をも踏まえ、妥当な利益率を設定していただきたい。

3、Step3【交渉、書面化】取引先に対する申し入れと契約書面化

(1)改正標準約款を後ろ盾に効果的な交渉を！

改正標準約款に即した業料等の収受ができない対応をしたくとも、現実には取引先側による承諾がなければ、積込・取卸料、待機時間料、附帯作業料等の収受ができない厳しい現実がある。改正標準約款を踏まえ社内統一単価を作成しても、現実には取引先から受け入れてもらうことができず、適用できないというケースも多い。

改正標準約款を踏まえ厳しい現実に対応することは「努力義務」であることから、対応できなくとも罰則はなく、強制力もないのが実態である。しかし、改正標準約款を交渉の道具（武器）、後ろ盾として自助努力し、効果的に交渉を展開することが何よりも重要である。

(2)取引先に対する申し入れの準備

取引先と交渉するには、事前準備が極めて重要である（図8）。

取引先の業績動向、コンプライアンスを重視する姿勢があるか、簡単に他社に切り替えできる取引先か、自社における取引シェアなど、取引先と交渉するに当たり、パワーバランスを踏まえ、交渉戦略を検討する必要がある（図9）。

図8

交渉に向けた実務の流れ

交渉準備1：交渉に向けた現状分析
○交渉の事前準備として、現状分析を行います。取引先の状況（赤字、黒字）、運送の特性、自社における取引シェアなどについて分析します。

交渉準備2：取引関係のポジショニング分析
○交渉の成否を分けるのは、取引先にとって自社はどのような存在か、つまり、自社のポジショニングについて、多面的な視点から分析します。

交渉準備3：適正運賃の水準を判断するための原価計算
○原価計算により、適正運賃の水準と損益分岐点を把握します。

交渉準備4：交渉に向けた計画の立案
○取引先ごとに交渉を行う計画が違いますので、それぞれの取引先の特性を踏まえた交渉に向けた計画を立案します。

交渉準備5：交渉資料の作成
○交渉を成功させるための資料を作成します。取引先に提示すべき資料、提示しないほうがよい資料があります。

図9

交渉上の力関係（パワーバランス）

取引先（荷主・元請事業者）　トラック運送事業者（自社）

取引関係のポジショニング分析

以下の事項について、分析をします。
- 取引先（荷主、元請）と自社の取引上の関係特性を分析
- 取引先の特性（競争の激しい市場か、利益が出ているかを分析）
- 取引特性（容易に変更できるか）
- 取引シェア（相手と自社、エリア特性を考慮）
- 必要な輸送品質
- 運送業者、他モードの代替可能性
- 自社以外の競争相手とその脅威
- 取引先による自社への評価
- 取引先の「スイッチングコスト/リスク」

(3)運賃・料金の建て方の見直し

積込・取卸料、待機時間料等を検討すると同時に、現在の運賃の建て方の妥当性も事前に検討していただきたい。

例えば、個建て、重量建て、立米建て等で運賃設定している場合、損益分岐点を上回る個数等を確保できないケースでは、車建てによる運賃等設定への見直し、複数積み、複数卸しでは出発時点から最終到着時点まで車建てによる運賃設定への見直しも検討できる。改正標準約款は現在無料の待機時間等を料金として収受することがポイントであるが、現場実態を熟知し、いかなる優先順位で交渉を展開していくべきか見極めた上で、交渉を変え、時間削減に向けた努力、そして待機等の時間チャージに関する料金化が浸透しない限り、トラック運送事業の働き方改革は遅々として進まない可能性が高い。よって、作業・待機等の拘束時間等に対する対価の収受はぜひとも地道に交渉を展開していただきたい。

(4)複数箇所における積込・取卸作業の料金化

複数箇所の積込・取卸作業がある場合、拘束時間が長時間化し、作業もついては、「（作業時間＋待機時間）×1時間当たり固定費×利益率」による料金化されていないケースが多い。運転者も作業無償で実施している取引先があれば、料金収受に向けて交渉を展開することが望まれる。

(5)待機時間料金の収受が極めて重要

積込・取卸料、附帯作業料については、料金収受の状態であれば、長時間労働抑制どころか、何の改善も期待できない懸念がある。作業・待機にコストがかからなければ、発着荷主は現状を変えようとしない。着荷主（倉庫運営事業者、元請等を含む）の自発的な協力だけでは、遅々として改善が進まないのが現在の実態である。

発着荷主は長期にわたり形成されてきた商慣行から、トラックをどんなに長時間待機させてもタダ（無料）と思い込んでいる。発着荷主の意識を変え、時間削減に向けた努力、そして待機等の時間チャージに関する料金化が浸透しない限り、トラック運送事業の働き方改革は遅々として進まない可能性が高い。よって、作業・待機等の拘束時間等に対する対価の収受はぜひとも地道に交渉を展開していただきたい。

(6)取り決め内容を書面化

取り決め内容を契約書面化する。基本契約書があれば「覚書」または別紙添付による「運賃・料金表」とするケースが多い。しかし、改定された運賃・料金表を書面化できない取引先に対しては、継続的に契約書面化を依頼しつつも、①合意された運賃・料金表を運送事業者側が作成して、代表取締役名で取引先に提出し、さらに②見積書・請求書の裏面に「新運賃・料金表」をプリントすると効果的である。

(7)原価計算活用セミナー（無料）

改正標準約款に関する対応に関して、3回に分けて本紙面にて解説したが、今年度9月以降に、約7割の都道府県トラック協会にて「原価計算活用セミナー～標準貨物自動車運送約款の対応～」を開催予定である。セミナーでは改正標準約款への対応について解説するテキストを作成し、事例も交えながら詳細に解説する予定である。セミナーにご参加いただければ、この紙面では解説しきれない、より実務的で実践的な事項を解説し、日頃の実務にご活用いただくことができるだろう。

セミナーについては、9月以降に順次詳細が決定する見込みであるため、必要に応じて各都道府県トラック協会にお問い合わせいただきたい。