



令和5年6月

海上コンテナ輸送における 「標準的な運賃」活用パンフレット



国土交通省 中部運輸局



一般社団法人

愛知県トラック協会 海上コンテナ部会

「標準的な運賃」の告示内容

距離制運賃表(中部運輸局)

各運輸局等別 令和2年4月国土交通省告示
「標準的な運賃」トレーラー(20tクラス)

(単位:円)

車種別 キロ程	トレーラー (20tクラス)	海上コンテナ 4割増運賃の参考値※1	4割増運賃 (端数処理後の参考値)※2
10km	25,850	36,190	36,500
20km	29,270	40,978	41,000
30km	32,690	45,766	46,000
40km	36,110	50,554	51,000
50km	39,530	55,342	55,500
60km	42,950	60,130	60,500
70km	46,370	64,918	65,000
80km	49,790	69,706	70,000
90km	53,210	74,494	74,500
100km	56,630	79,282	79,500
110km	59,950	83,930	84,000
120km	63,270	88,578	89,000
130km	66,580	93,212	93,500
140km	69,900	97,860	98,000
150km	73,220	102,508	103,000
160km	76,540	107,156	107,500
170km	79,850	111,790	112,000
180km	83,170	116,438	116,500
190km	86,490	121,086	121,500
200km	89,810	125,734	126,000
200km を超え500kmまで 20kmまでを増すごとに 加算する料金	6,540	※3	※3
500km を超え3000kmまで 50kmまでを増すごとに 加算する料金	16,340	※3	※3

※1.国土交通省「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」中部運輸局(トレーラ 20tクラス)に4割増しで算出した参考値です。

※2.国土交通省(平成11年)の運賃料金適用方を準用し、「端数の処理」で算出した参考値です。

※3.国土交通省(平成11年)の運賃料金適用方を準用し、「計算の順序」のうち、運送距離による運賃の計算を一番初めに行うため、ここでは省略。

参考文献: 国土交通省「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」標準的な運賃(令和2年4月24日)

参考文献: (公社)全日本トラック協会「一般貨物自動車運送事業に関わる標準的な運賃の届出に向けて」運賃料金適用方(令和2年8月)

参考文献: 国土交通省 自動車局貨物課「海上コンテナ輸送の割増率について」(令和4年9月7日)



◀ 全国の「標準的な運賃」はこちらからご覧ください

または

全日本トラック協会 標準的な運賃

検索

「標準的な運賃」の告示内容

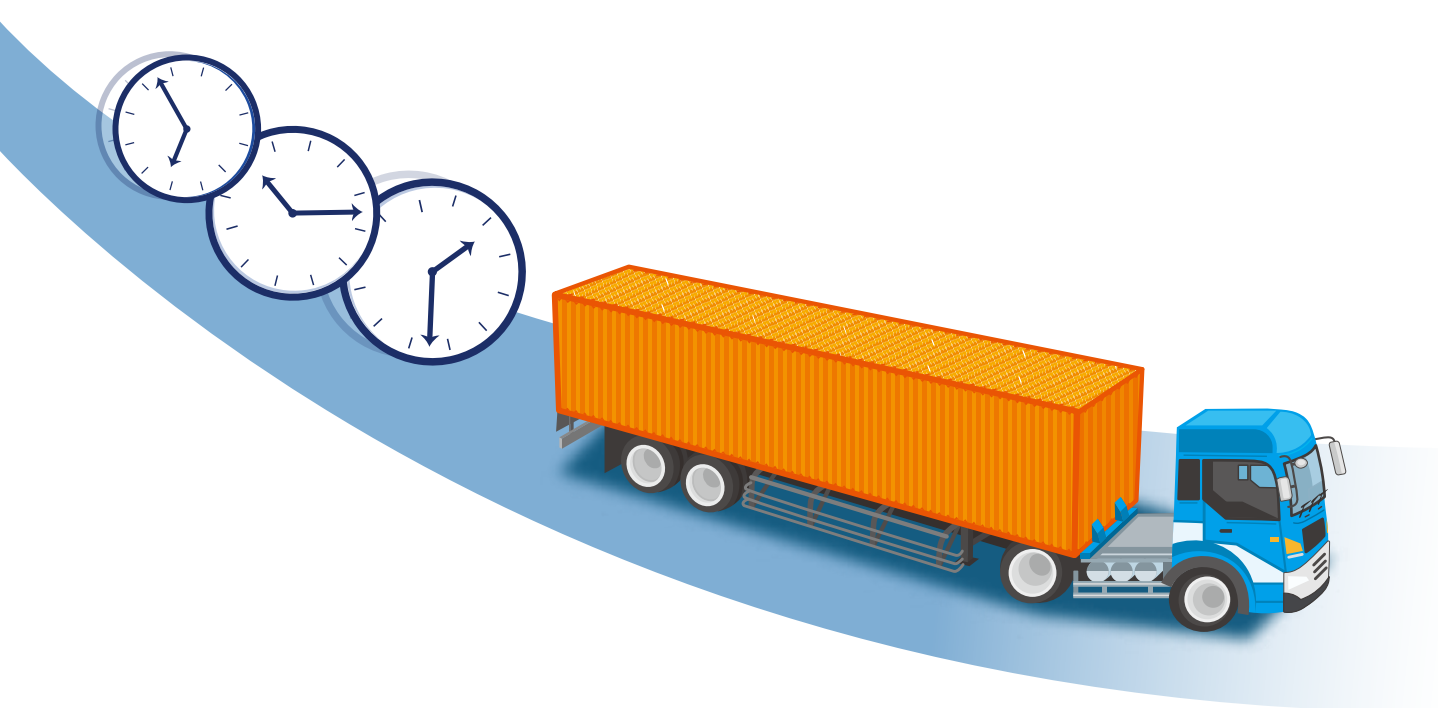
時間制運賃表(中部運輸局)

各運輸局等別 令和2年4月国土交通省告示
「標準的な運賃」トレーラー(20tクラス)

(単位:円)

種 別			トレーラー (20tクラス)	海上コンテナ 4割増運賃の参考値※1	4割増運賃 (端数処理後の参考値)※2
基礎額	8時間制	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの130km	67,370	94,318	94,500
	4時間制	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの60km	40,420	56,588	57,000
加算額		基礎走行キロを超える場合は、 10kmを増すごとに	710	※3	※3
		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 加算額を計算する。)	4,550	※3	※3

※1.国土交通省「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」中部運輸局(トレーラ20tクラス)に4割増しで算出した参考値です。
※2.国土交通省(平成11年)の運賃料金適用方を準用し、「端数の処理」で算出した参考値です。
※3.国土交通省(平成11年)の運賃料金適用方を準用し、「計算の順序」のうち、運送距離による運賃の計算を一番初めに行うため、ここでは省略。
参考文献: 国土交通省「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」標準的な運賃(令和2年4月24日)
参考文献: (公社)全日本トラック協会「一般貨物自動車運送事業に関わる標準的な運賃の届出に向けて」運賃料金適用方(令和2年8月)
参考文献: 国土交通省 自動車局貨物課「海上コンテナ輸送の割増率について」(令和4年9月7日)



海上コンテナ輸送についても2024年問題は大きな課題となっています。

2024年問題とは?

2024年問題とは、働き方改革関連法によって、令和6年4月1日からトラックドライバーの時間外労働時間の上限規制(年間960時間)が適用されることにより運送業界に生じる諸問題の総称です。

※時間外労働時間の上限規制(年間960時間)に違反すると、6か月以下の懲役または、30万円以下の罰金が科される恐れがあります。

トラックドライバーの時間外労働時間の上限規制が適用されることにより、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)に定める拘束時間等の基準も改正されます。(令和6年4月1日より適用)

2024年問題って?



改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間などの基準が改正されます。

1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則:3,300時間
最大:3,400時間

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則:293時間
最大:320時間

改正後

原則:284時間
最大:310時間

1日の休息時間

改正前(年換算)

継続8時間

改正後

継続11時間を
基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます。

みなさまのご理解とご協力をお願いいたします。



一般社団法人

愛知県トラック協会 海上コンテナ部会

海上コンテナ部会の HP はこちら→

<https://www.kaijyocontainer-transport.com/>



海上コンテナ輸送の標準的な運賃

「標準的な運賃」とは？

トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令順守をして持続的に事業を行う際の参考となる運賃として「標準的な運賃」が、令和2年4月に国土交通省から示されました。

他産業よりも労働時間が長く、賃金が低いといわれているトラックドライバーの労働条件を改善し、物流をになう人材の確保が大きなテーマです。



海上コンテナ輸送の割増率について

さらに令和4年9月7日には、国土交通省から、海上コンテナ輸送における運賃は、「標準的な運賃」における「トレーラー（20tクラス）」の「**4割増**」になると示されました。



国土交通省通達

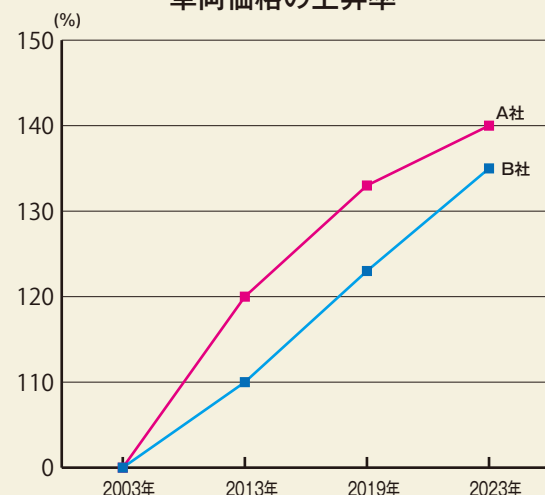
海上コンテナ輸送における「標準的な運賃」の割増には、理由があります。

理由 1 車両価格の高騰

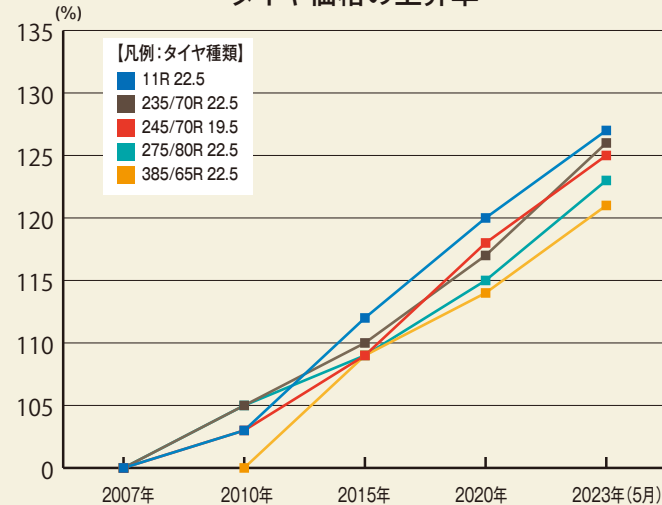
海上コンテナ輸送は、トラクタヘッドと海上コンテナ積載専用シャーシが必要です。それぞれの供給部品の価格上昇や諸費の値上がりがあり、車両原価として高くなっています。そのほか、環境規制や安全装置の義務付け等により車両価格全体として高騰を続けています。

■車両価格&タイヤ価格の推移

車両価格の上昇率



タイヤ価格の上昇率

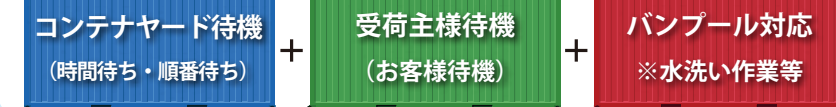


理由 2 労働時間が長くなる

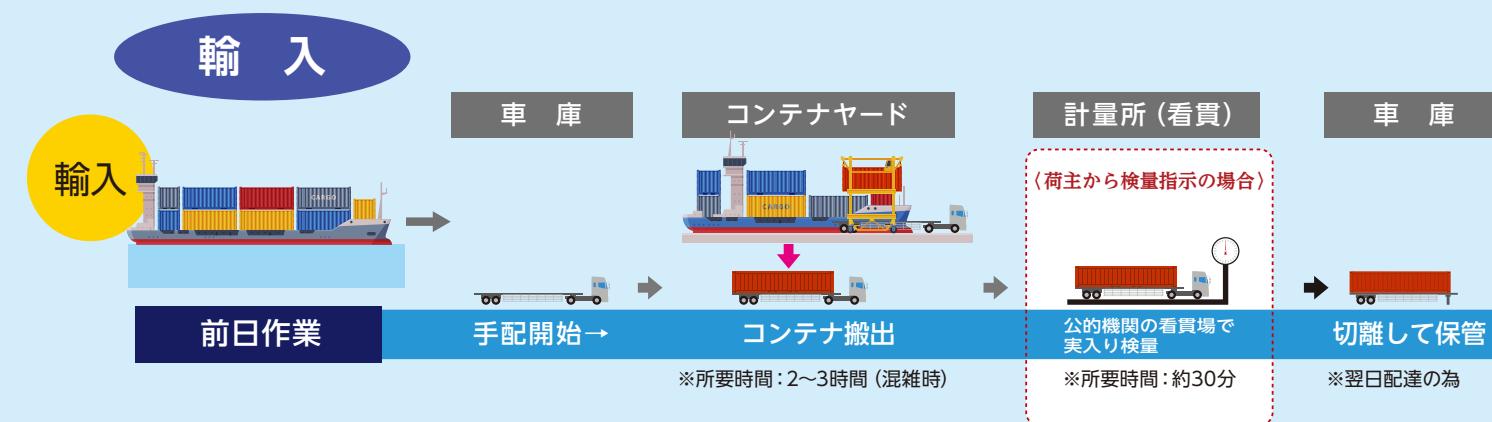
その1) 待機時間が長い

海上コンテナ輸送では、コンテナヤード及びバンプールより実入りあるいは空コンテナの搬出入を行っています。このコンテナヤードで搬出入を行う際には、どうしても待機時間が発生する場合があります。また、荷主様へのお届け段階についても、荷主様のご意向や事情により、待機時間が発生する場合があります、さらにコンテナを返却するバンプールにおいても、事前にコンテナを水洗いするなどの作業があります。

■一般的なコンテナ輸送の流れ



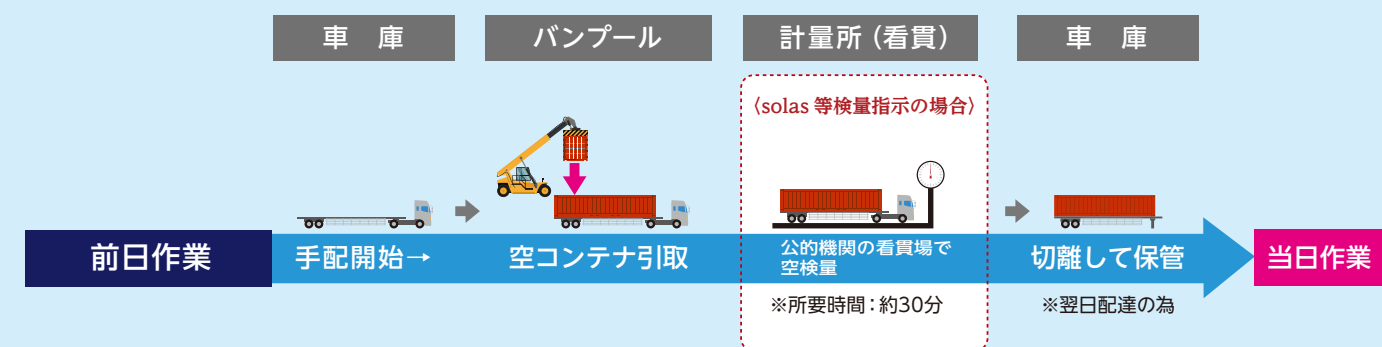
■ラウンド輸送の流れ(モデルケース)



海上コンテナ輸送は、ラウンド輸送といわれています。

一般的な輸送は、荷物を受け取り、目的地に届けるまでのことをいいますが、海上コンテナ輸送は特殊で、港(コンテナヤード・バンプール)で積んだコンテナを目的地で作業をしたあと、港にもどすまでの輸送のことをいい、その輸送形態をラウンド輸送といいます。

輸出



賃へのご理解をお願いします。

その2) 輸送車両の平均速度が遅い

海上コンテナ輸送は、トラクタヘッドがコンテナを積載したシャーシを牽引して、道路を走行します。

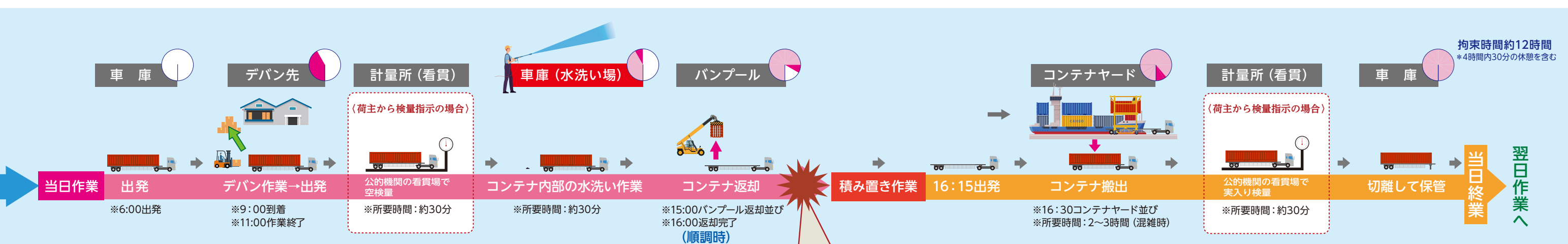
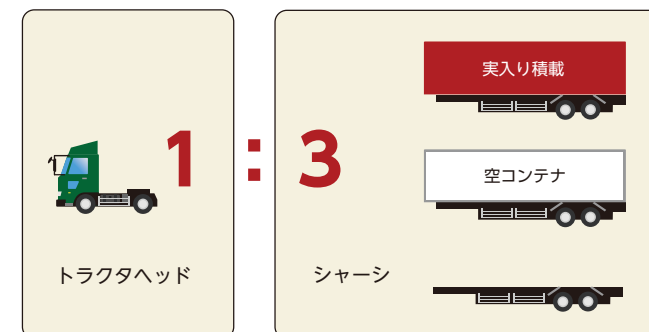
この牽引車の運転は非常にデリケートで、とくにカーブや右左折時などの確かつ慎重な運転が求められ、必然的に平均速度は遅くなります。



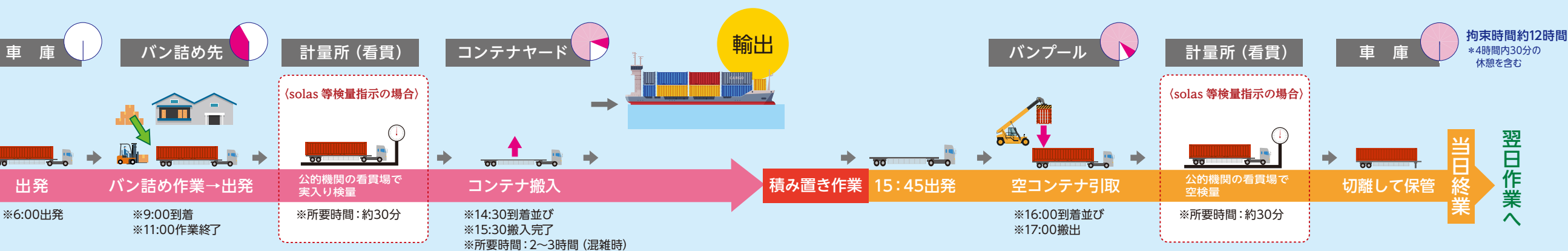
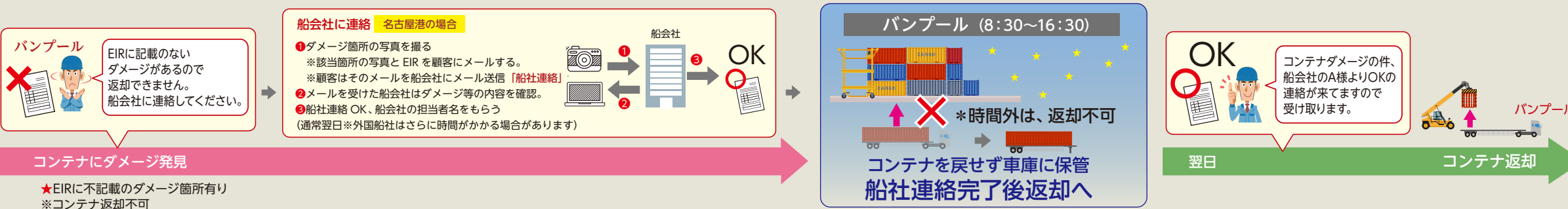
理由3 シャーシの複数使用が必要

トラクタヘッドとシャーシは、1:3の比率で用意することが海上コンテナでは必要です。

海上コンテナは、輸出入ともにラウンド輸送が基本です。このとき、荷主様の事情に応じて一時コンテナをお預かりするため、1台のトラクタヘッドに少なくとも2台、できれば3台のシャーシが必要となります。



コンテナダメージがある場合



主な用語説明

***バンプール**: 船会社より受託しているコンテナの管理、受け渡しを行う場所。

***デバン**: コンテナ内の貨物を取り出すことを物流、貿易の業界では「デバン」と呼び、「デバンニング (Devanning)」の略。

***バン詰め**: 輸出貨物をコンテナに積み込む作業のこと。貨物をコンテナに詰め込むことを意味する「バンニング (Vanning)」の略。

***計量所 (看買: かんかん)**: 品物の目方を量ることに由来。トラックスケールともいわれ積荷の重量などを量る場所。

***EIR**: 貨物を輸送するコンテナの外観状態が記載された証明書のこと。[Equipment Interchange Receipt] の略で、直訳すると「機器受渡証」という意味。