

# 「標準的運賃」の引上げによる 賃上げ効果の推計

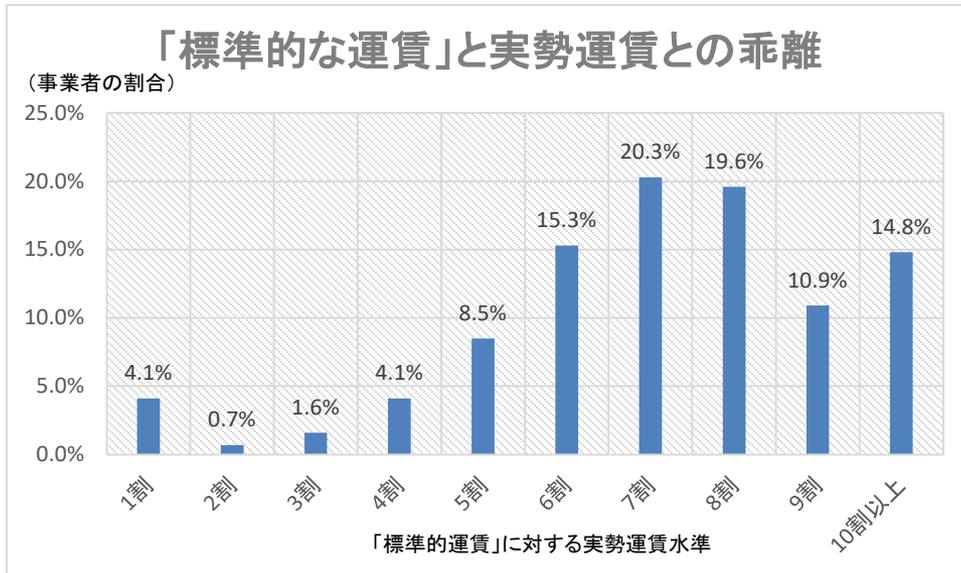
令和6年1月15日

日本PMIコンサルティング株式会社

# 1. 物価上昇を反映した賃金の引上げ分

令和4年度のアンケート調査によると、実勢運賃水準として、「標準的運賃」の約7割程度が収受されていることから、実質的な「標準的な運賃」の引上げ幅は約6%となるため、運転者の賃金引上げ効果として同水準の約6%程度が見込まれる。

「標準的運賃」の引上げ幅：約8%



<「標準的運賃」と実際の運賃の乖離状況>

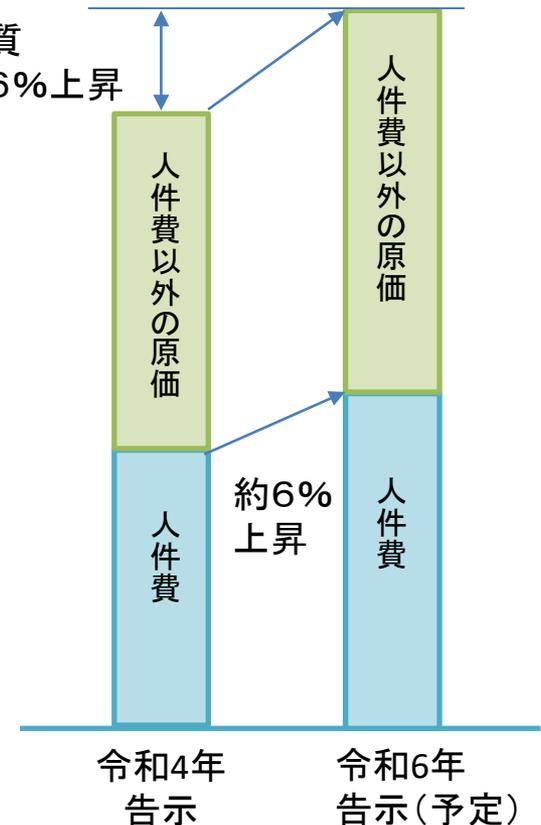
実際の運賃(対「標準的運賃」比)	10割以上	9割	8割	7割	6割	5割	4割	3割	2割	1割
事業者の割合	14.8%	10.9%	19.6%	20.3%	15.3%	8.5%	4.1%	1.6%	0.7%	4.1%

⇒ 平均：約7割

※標準的な運賃を用いて交渉を行った事業者の収受状況。10割以上の事業者については、10割と仮定して推計  
出典：国土交通省「標準的な運賃に係る実態調査結果（令和4年度）」

引上げ幅約8% × 収受率7割 = 約6%

実質  
約6%上昇



## 2. 荷役作業の対価の收受、適正運賃の收受による賃金の引上げ分

今般の見直しにより加算した荷役作業の料金(積込料・取卸料)を收受することにより、運転者1人当たり約33万円、令和4年の名目賃金(456万円)比で約7%の賃上げ効果が見込まれる。

### 【約33万円の算出式】

$$4,280円 (\text{※1}) \times 1.5時間 (\text{※2}) \times 250日 (\text{※3}) \times 58\% (\text{※4}) \times 36\% (\text{※5}) = \text{約33万円}$$

(※1) 中型車(4tクラス)の1時間あたり積込料・取卸料(機械荷役、手荷役の平均)

(※2) 1運行あたりの平均荷役時間

(※3) ドライバー1人あたりの年間労働日数

(※4) 1時間当たり固定費のうち、運転者の人件費が占める割合

(※5) 荷役作業の対価を收受できていないトラック事業者の割合

また、実勢運賃(実際の契約額)が「標準的な運賃」の水準に上昇することで、適正運賃の收受率が高まり、一段の賃上げ効果が見込まれる。

### <参考>

○令和2年4月の「標準的運賃」告示後の春季賃上率

令和3年 1. 86%

令和4年 2. 20%

令和5年 3. 60%(3年合計7. 85%)

○令和6年春闘の賃上率の目標

連合 5%以上

運輸労連(ヤマト運輸や日本通運等の労組が加盟) 6%