

適正原価の設定に向けた論点提示

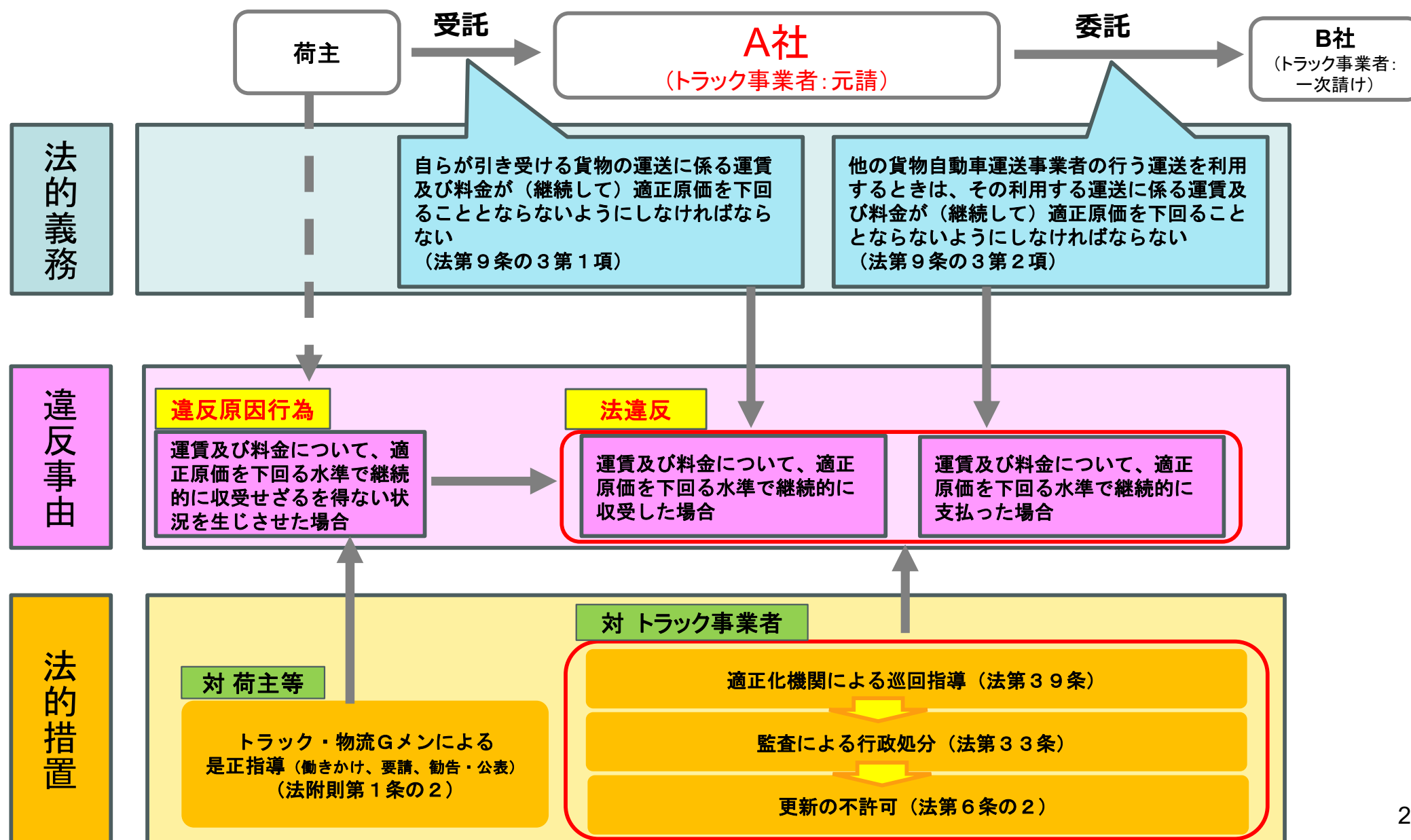
令和8年7月

国土交通省 物流・自動車局
貨物流通事業課

1. 適正原価設定に向けて前提となる考え方

「適正原価」に関する規定の全体像

- トラック運送事業者は、**自ら貨物を運ぶときや、他の事業者へ運送を委託するときは**、国土交通大臣が定める「**適正原価**」を**下回らないことを確保**しなければならない。
- 一般貨物自動車運送事業者である**A社に着目した場合における法的義務や違反時の法的措置等**は以下のとおり。



条 文

(運賃及び料金に係る適正原価)

第九条の二 国土交通大臣は、貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金について、**燃料費、全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料、事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資、公租公課その他の事業の適正な運営の確保のために通常必要と認められる費用であって国土交通省令で定めるものを的確に反映した積算を行うことにより、貨物自動車運送事業の適正な運営を図るための原価を定めることができる。**

2 (略)

附 則

(標準的な運賃) ※適正原価制度導入により廃止

第一条の三 国土交通大臣は、当分の間、**事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができる。**

現行の法附則第1条の3に規定されている「適正な利潤」は、改正後の法第9条の2には規定されていない

考え方

- 適正原価は「貨物自動車運送事業の適正な運営を図るための原価」と定義されているが、トラック事業者が適正原価を下回る運賃・料金の収受を継続的に行った場合には法令違反となり、適正原価の収受が貨物自動車運送事業の許可更新の要件となることも踏まえると、**貨物自動車運送事業を法令に則って適正に運営するために最低限必要となる原価**であると解釈することができる。
- 適正原価制度により、いわゆる**ダンピング事業者の退出を促す必要**があることから、適正原価は、**安全投資や人件費等について適正な水準が確保され、かつ、更なるコスト削減を行った場合に、法令に則った適正な事業運営に支障が生じることとなる程度の水準**に設定する必要がある。
- なお、**標準的運賃**は、**能率的な経営**の下における一定の投資等も織り込まれた**原価に適正な利潤**（いわゆる事業報酬）を加えた「荷主等から収受すべき運賃」である。一方で、**適正原価には適正な利潤（事業報酬）を含まないため、実際に荷主等から収受すべき運賃・料金は、適正原価に適正な利潤を上乗せした水準**となる。

条 文

（適正原価を下回る運賃及び料金の制限）

第九条の三 一般貨物自動車運送事業者は、前条第二項の規定による適正原価の告示があった場合においては、**自らが引き受ける貨物の運送に係る運賃及び料金が当該適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。** **トラック事業者の受注者としての義務**

2 一般貨物自動車運送事業者は、前条第二項の規定による適正原価の告示があった場合において、**自らが引き受ける貨物の運送について他の貨物自動車運送事業者の行う運送**（自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く。）**を利用するときは、その利用する運送に係る運賃及び料金が当該適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。** **トラック事業者の発注者としての義務**

提案者の意思（衆・法制局作成の概要より抜粋）

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「**適正原価**」を**継続して下回らないことを確保**

考え方

- 運賃及び料金が適正原価を下回ることとならないことを求める規定だが、その趣旨は、**適正原価を継続的に下回らないことを確保**するもの。
- よって、個別の運送契約において、収受した運賃及び料金が「適正原価」を下回ったとしても、直ちに違法とはならないが、そのような取引が継続され、**一定期間において運賃及び料金が適正原価を下回る状態が継続的に認められる場合には違法**となる。

2. 適正原価設定に向けた制度設計の 基本的な方向性に係る論点

基本的な方向性（案）

- ① 「適正原価」制度は、トラック事業者・荷主等による新制度への円滑な対応を担保するため、「適正原価」と「標準的運賃」の法的拘束力や定義等の差異は踏まえつつも、「適正原価」の項目などについては、基本的には「標準的運賃」を踏襲した設計とすべきではないか。
- ② 他方で、「適正原価」は法的拘束力を有する制度であることから、トラック事業者・荷主等の取引実態に照らして、対応が困難となるような制度設計とすべきではない。この点、実車率の設定など、「標準的運賃」において取引実態との著しい乖離を生じさせている前提条件等については、「適正原価」制度の設計に当たり、見直しを行う必要があるのではないか。
- ③ 十分な賃金が支払われることを前提に、トラック事業者・荷主等双方の物流効率化のインセンティブを損なわないような制度設計とすべきではないか。例えば、物流効率化によるコスト削減が適正原価算出において適切に評価される仕組みとする必要があるのではないか。
- ④ 「適正原価」制度については、トラック事業者の許可更新における要件となることを踏まえると、一定期間における適正原価の収受状況を確認できる仕組みとする必要がある。そのため、「適正原価」告示においては、「標準的運賃」告示のようなタリフ表を示すのではなく、当該期間における走行距離や稼働時間等のインプットに基づき、「適正原価」を導出できる算定式を示す必要があるのではないか。
- ⑤ 受託（収受）と委託（支払）では義務の対象が異なるため、「適正原価」告示の算定式は収受と支払とで区分して示すこととし、運賃・料金の収受と支払の双方について、一定期間における状況を確認できる仕組みとすべきではないか。

○その他

- ① 標準的運賃が荷主等との運賃交渉における参考指標として活用されている状況に鑑み、トラック事業者が参考にできる簡便な内容として、モデル運賃等を別途示す必要性について検討するのはいかがでしょうか。
- ② 「適正原価」制度をトラックドライバーの賃上げにつなげていく観点からは、トラック事業者が収受した運賃・料金を原資として、トラックドライバーに適正な賃金を支払うことについて、制度上どのように担保するか検討すべきではないか。
- ③ 多重取引構造における末端の実運送事業者についても、委託手数料を含めた運賃・料金が適正原価を下回らない水準で確保されるよう、運用上どのように担保するか検討すべきではないか。

- 「適正原価」告示においては、トラック事業者の総稼働時間や総走行距離等を代入して適正原価を計算できる算定式を示すとともに、時間当たり固定費やキロ当たり変動費等の単価について、地域、車種・車格ごとに示すこととしてはどうか。

【算定式のイメージ：下記のような式を運賃・料金の収受・支払それぞれについて示す】

$$\begin{aligned}\text{適正原価} &= \text{運賃原価} + \text{委託手数料} + \text{料金原価} + \text{燃料サーチャージ} + \text{実費} \\ &= \text{時間当たり固定費} \times \text{総稼働時間} + \text{キロ当たり変動費} \times \text{総走行距離} \\ &\quad + \text{委託手数料率} \times \text{備車に委託した運送の運賃原価} \\ &\quad + \text{時間当たり料金} \times \text{総稼働時間} \\ &\quad + (\text{燃料価格} - \text{基準価格}) \times \text{使用量} \\ &\quad + \text{実費}\end{aligned}$$

※ 時間当たり固定費、キロ当たり変動費及び時間当たり料金については、地域／車種・車格ごとに表などにより別途示すことを想定

※ 今後検討の進展に応じて他の項目が追加される可能性があることに留意

「適正原価」の構成要素(案)

赤字の項目は法律において明示されている項目
太字下線の項目は標準的運賃には含まれず適正原価で新たに定められる項目

運賃原価	固定費	○走行距離に関係なく発生する費用 ○「1時間あたりの固定費」に稼働時間を乗じる	・ 減価償却費 ・ 全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費（社会保険料や福利厚生費等の経費を含む） ・ 公租公課（自動車関係税、自動車関係保険料、更新手数料） ・ 荷役関連費用	・ 借入金利息 ・ 間接費（固定費相当額） ・ 輸送の安全確保のために必要な経費（※1） ・ 事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資（※2）
	変動費	○走行距離に比例して発生する費用 ○「1km走行あたりの変動費」に走行距離を乗じる	・ 燃料費 ・ オイル費 ・ タイヤ費	・ 尿素水費 ・ 車検・修理費 ・ 間接費（変動費相当分）
料金原価等		○運賃とは別途収受すべき費用 ○労働時間に比例する費用が中心だが、実費で収受するものもある	・ 待機時間料 ・ 積込料・取卸料 ・ 附帯業務料 ・ 委託手数料（利用運送手数料） ・ 有料道路利用料	・ 実費（フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送の実施に伴う施設使用料等） ・ 燃料サーチャージ

（※1）輸送の安全確保のために必要な経費

- 価格競争等により安全確保に係る取組の実施が阻害されないよう、適正原価において安全確保のための費用を独立の構成要素として盛り込んだもの。
- トラック事業者が輸送の安全を確保するために最低限必要となる費用であると解され、貨物自動車運送事業輸送安全規則（輸送安全規則）等の関係法令の遵守に要する費用（点検・車検費、講習費用等）に加えて、法令上すべての事業者に義務付けられているわけではないものの、安全確保に欠かせない費用（任意保険、ドラレコ、デジタコ等）も含まれるものと整理するのではないか。

（※2）事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資

- 貨物自動車運送事業の適正な運営を継続するため、貨物自動車運送事業法上の許可基準を継続的に充足する観点から要請される投資（＝任意の拡張的投資ではない）に充てる資金を適正原価の構成要素として確保する趣旨。
- 既に原価項目に含まれる人件費や減価償却費等は除外した上で、将来にわたる事業継続のため経常的に必要となるもの（人材確保・育成、労働環境改善、BCPに係る投資等）を指すと整理するのではないか。

3. 適正原価設定に向けて検討が必要となる主な論点

- 適正原価設定に向けては、先述の「基本的な方向性」を基礎として、実態調査の結果も踏まえつつ、少なくとも以下の論点について検討することが必要ではないか。

<制度全般>

- ① 適正原価を設定する事業種別
 - 標準的運賃は一般貨物自動車運送事業（貸切）についてのみ設定
 - 特定貨物自動車運送事業、貨物軽自動車運送事業について設定するか
 - 一般貨物自動車運送事業に関しても、特別積合せ貨物運送、霊きゅう運送等について別途設定するか
- ② 適正原価を設定する車型・車種の単位
 - 標準的運賃はバン型の車両を前提に4車種（小型車（2tクラス）、中型車（4tクラス）、大型車（10tクラス）、トレーラー（20tクラス）について設定したうえで、別途、特殊車両（※）に対する運賃割増を設定
 - ※ 冷蔵車・冷凍車、海上コンテナ輸送車、セメントバルク車、ダンプ車、コンクリートミキサー車、タンク車、トラック搭載型クレーン車
 - 車型・車種の区分及び特殊車両割増の設定を見直す必要はないか
- ③ 適正原価を設定する地域の単位
 - 標準的運賃は地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位で設定。運送を行う車両が配置されている営業所の所在地の運賃が適用
 - 同一ブロック内における都道府県格差（例：東京都と山梨県）や、帰り荷への制度適用のあり方等を踏まえ、いかなる単位で設定することが適当か
- ④ 実車率・回送料金の取扱い
 - 標準的運賃においては、帰り荷がない運送でも原価を確保できるよう、実車率を50%に設定して計算
 - 運送や取引の実態等を踏まえ、どのような設定とすることが妥当か
- ⑤ 物流効率化のインセンティブの担保
 - 物流効率化の取組により稼働時間等が減少した場合、物流効率化に取り組まない場合と比べて、適正原価として算定される額が低下し、結果としてトラック事業者が収受する運賃・料金の水準が低下する可能性
 - 十分な賃金が支払われることを前提に、トラック事業者、荷主等双方の物流効率化のインセンティブを損なわないためには、どのような制度設計とすべきか。
- ⑥ 物価変動への対応・改定の頻度
 - 標準的運賃は燃料価格のみサーチャージを設定。物価変動に応じて改定を実施（これまでは令和6年に一度改定）
 - 物価変動をタイムリーに反映するためにどのような制度設計とすべきか

- 適正原価設定に向けては、先述の「基本的な方向性」を基礎として、実態調査の結果も踏まえつつ、少なくとも以下の論点について検討することが必要ではないか。

<適正原価の構成要素>

- ① 標準的運賃の構成要素との比較検討
- ② 「輸送の安全確保のために必要な経費」の具体的な内容
- ③ 「事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資」の具体的な内容
- ④ 「全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費」の具体的な内容
 - 賃金の地域差をどのように整理するか
 - 時間外賃金をどのように反映するか
- ⑤ 料金の取扱い
 - 適正原価に含める料金の範囲をどのように整理するのか
 - 作業時間等に応じて単価を設定するものと実際に発生した費用を実費として積み上げるものとを整理した上で、適正原価にどのように反映するか。
 - 料金の計算方法について標準的運賃から見直すべき点はないか

- 適正原価設定に向けては、先述の「基本的な方向性」を基礎として、実態調査の結果も踏まえつつ、少なくとも以下の論点について検討することが必要ではないか。

＜運用等＞

- ① トラック事業者・荷主等による実務面での対応
 - 適正原価の収受に当たっては、トラック事業者が自らの適正原価を算出・運賃を設定した上で、荷主等と運賃交渉を行う必要がある
 - トラック事業者が適正原価の算出を円滑に行えるようにシステムを整備する必要はないか
 - 荷主等による運賃交渉等への対応をどのように考えるか
 - トラック事業者が運賃交渉を円滑に行えるように参考にできるモデル運賃等を設定する必要はないか
- ② 多重取引構造への対応
 - 多重取引構造における末端の実運送事業者に対して適正原価を下回らない運賃・料金が支払われるために、どのような制度運用を行うべきか
- ③ トラックドライバーへの適正な賃金の支払い
 - トラック事業者が収受した運賃・料金を原資として、トラックドライバーに適正な賃金を支払うことについて、事業許可の更新制度上どのように担保すべきか
- ④ 適正原価の算定に用いる期間の設定
 - 適正原価の算定に用いる期間について、事業者の決算期間等を考慮しつつ、市況の価格変動への対応や、更新時期が異なる事業者間の公平性、巡回指導や監査等による違法状態の是正等の観点から制度の実効性を確保するため例えば当該期間を1年間とすることについて、どのように考えるか

参考資料

(許可の更新)

第六条の二 第三条の許可は、国土交通省令で定めるところにより五年ごとにその更新を受けなければ、その期間の経過によって、その効力を失う。

2～4 (略)

5 **前三条の規定は、第一項の許可の更新について準用**する。

(許可の基準)

第六条 国土交通大臣は、第三条の許可の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、同条の許可をしてはならない。

- 一 その事業の計画が過労運転の防止、事業用自動車の安全性その他輸送の安全を確保するため適切なものであること。
- 二 前号に掲げるもののほか、事業用自動車の数、自動車車庫の規模その他の国土交通省令で定める事項に関し、その事業を継続して遂行するために適切な計画を有するものであること。
- 三 その事業を自ら適確に、かつ、継続して遂行するに足る経済的基礎及びその他の能力を有するものであること。

三の二 第十五条第一項の基準及び第二十五条第一項の基準を遵守してその事業を遂行すること其他法令の規定を遵守してその事業を遂行することが見込まれること。

四 特別積合せ貨物運送に係るものにあつては、事業場における必要な積卸施設の保有及び管理、事業用自動車の運転者の乗務の管理、積合せ貨物に係る紛失等の事故の防止その他特別積合せ貨物運送を安全かつ確実に実施するため特に必要となる事項に関し適切な計画を有するものであること。

法第6条の2第5項において準用する法第6条第1項第3号の2の規定により、
事業遂行において遵守する項目に**適正原価を下回らない額での貨物の運送の受託及び委託**が含まれる。

(事業の適確な遂行)

第二十五条 一般貨物自動車運送事業者は、次に掲げる事項に関し国土交通省令で定める基準を遵守しなければならない。

- 一 (略)
- 二 健康保険法（大正十一年法律第七十号）等の定めるところにより納付義務を負う保険料等の納付、**適正原価を下回らない額での貨物の運送の受託及び委託**、労働者の適切な処遇の確保その他の事業の適正な運営に関する事項

三 (略)

2 (略)

適正原価を下回る水準の運賃及び料金の收受又は支払いが継続的に行われ、**法第9条の3に反する事業運営が認められる場合には、許可基準を満たさないものとして、更新が認められないこととなる。**

(違反原因行為への対処)

- 第一条の二 国土交通大臣は、当分の間、貨物自動車運送事業者がこの法律又はこの法律に基づく命令に違反する原因となるおそれのある行為（以下この条において「違反原因行為」という。）を荷主（第六十四条各号に掲げる者を含む。以下この条において同じ。）がしている疑いがあると認めるときは、関係行政機関の長に対し、当該荷主に関する情報を提供することができる。
- 2 国土交通大臣は、当分の間、前項の荷主に対し、貨物自動車運送事業者がこの法律又はこの法律に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう荷主が配慮することの重要性について理解を得るために必要な措置を講ずることができる。
- 3 国土交通大臣は、当分の間、荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認めるときは、当該荷主に対し、違反原因行為をしないよう要請することができる。
- 4 国土交通大臣は、当分の間、前項の規定による要請を受けた荷主がなお違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認めるときは、当該荷主に対し、違反原因行為をしないよう勧告することができる。ただし、第六十五条第一項の規定により勧告することができる場合は、この限りでない。
- 5 国土交通大臣は、前項の規定による勧告をしたときは、その旨を公表するものとする。
- 6～8 （略）

- 一般貨物自動車運送事業者は、受注者として収受する運賃及び料金が継続して適正原価を下回る水準となった場合に法第9条の3第1項の規定に違反することとなるが、**その要因が荷主による不当な取引条件の設定等にある場合、当該荷主の行為は本条に規定する違反原因行為に該当し得る。**
- このため、一般貨物自動車運送事業者の収受する運賃及び料金が、荷主の違反原因行為により、適正原価を継続的に下回ることとなっている場合は、**当該荷主がトラック・物流Gメンの是正指導の対象となる。**

