

第2回 適正原価の設定に向けた有識者検討会

適正原価の制度設計及び運用に関する 意見・要望について

令和8年8月26日



は じ め に

今回のヒアリングは限られた時間であるため、**制度全般に関する意見や重点的な項目に絞った意見**を述べさせていただきます。

個別の内容に関しては、**別途、国土交通省に対し意見を提出**させていただきますので、今後の議論の中に反映していただくようご配慮をお願いいたします。

① 制度全般

○適正原価の制度設計・運用（総論）

- ① トラック適正化二法制定の最大の目的は、「**エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの適切な賃金の確保と経済的社会的地位の向上**」であり、この**適正原価制度はトラックドライバーに対し適切な賃金を支払うための原資の根幹となる制度**である。ついては、**全国のトラック運送事業者による実態調査のデータをもとに、トラック運送事業者、特に実運送を担う中小トラック運送事業者における実態に即したきめ細かな制度設計**をお願いしたい。
- ② 荷主との交渉力の弱いトラック運送事業者において、運賃交渉の際に参考指標として活用できる**実用的なモデル運賃・タリフと適用方等を別途示すべき**である。また、荷主等との運賃交渉にあたっての**ガイドライン**を国で作成していただくとともに、荷主等との運賃交渉が難航した場合に相談できる**常設の相談窓口**を設置していただくなど、国の強力な支援をお願いしたい。
- ③ 継続して適正原価を下回ることとなる場合、トラック運送事業者には行政処分や更新不許可となるが、荷主はトラック・物流 G メンによる働きかけ・要請・勧告のみである。荷主との力関係で弱い立場に置かれている**トラック運送事業者と荷主の法的措置に均衡**を保たなければ、制度が機能しない恐れがある。荷主に対し、物流効率化法に基づき特定荷主に課されている中長期計画の中に適正原価遵守義務を追加する、あわせて取適法や物流特殊指定などに基づく**強い法的措置が課されることとなるよう**にしなければならない。

① 制度全般

○ 現行の標準的運賃制度の制度設計・運用

適正原価の項目について、基本的に標準的運賃を踏襲した設計とすることに賛成である。一方で、国交省調査結果のとおり標準的運賃を100%収受できている事業者は1割となっており、実際に収受できている運賃と乖離がある。適正原価の詳細な制度設計にあたっては、適正原価を上回る運賃を収受できるよう、実態に即した検討を行う必要がある。

○ 適正原価を設定する事業種別

特積み輸送は、一般貨物のような一運行のコストで判断するものではなく、集荷、幹線輸送、ラストマイル輸送など全体の運行を一体としたネットワークサービスであること、加えて一般貨物にないターミナル施設などの設置、維持管理のコストも必要であり、一般貨物とは異なる原価構造であることから、別途設定すべきである。

○ 適正原価を設定する車型・車種の単位

車型・車種の単位については、適正原価制度が許可更新の要件に含まれていることに鑑み、車両の大きさ、取扱品目が多種多様である実態を踏まえ、標準的運賃のバン型や4車種その他、冷蔵車・冷凍車、海上コンテナ輸送車、セメントバルク車、飼料バルク車、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等、車両価格や運送形態がバン型とは異なる様々な車型・車種の設定が必要である。

① 制度全般

○適正原価を設定する地域の単位

地域の単位に関しては、標準的運賃の運輸局単位のブロックでは人件費や燃料価格などの地域差を反映できていない部分もあることから、ブロック単一ではなく、例えば、厚生労働省の地域別最低賃金額改定の際に用いられている都道府県ごとの目安のランクなどを参考とするなど、ブロック内の地域差や大都市圏区分を新たに加えるなど対応が必要である。

○実車率・回送料金の取扱い

日帰り運行や泊付き運行、長距離運行など多様な運送形態があり、実車率の捉え方もひとつではない。例えば、石油タンクローリー車は往路の輸送が終われば、帰り荷があることはない。まずは、実車率の考え方を整理し、実態を踏まえ検討する必要がある。

○物流効率化のインセンティブの担保

現状、配送回数の削減や共同輸配送による物流効率化は、荷主とトラック運送事業者双方のインセンティブとなることもあるが、荷主主導の物流効率化は必ずしもトラック運送事業者が恩恵を受けていないものもある。適正原価制度によってトラック運送事業者にもインセンティブが十分に働く仕組みを考えるべきではないか。

① 制度全般

○物価変動への対応・改定頻度

適正原価の見直し頻度や改定手法については、他の公的制度でも採用されている賃金変動率や物価変動率などを用い、例えば 1 年ごとに改定するなど、定期的な見直しが必要ではないか。

○標準的運賃の構成要素との比較検討

事業種別や業態によって、使用する車両の他、積載率、集荷・配達件数、走行距離、待機時間、荷役作業等の原価構造が大きく異なるため、実態調査のデータをもとに、実態に即した制度設計をしていただきたい。

② 適正原価の構成要素

○「輸送の安全確保のために必要な経費」の具体的な内容

- ① トラック運送事業を営むにあたり、**輸送の安全は最重要事項**であり、安全確保に係る取り組みは必要不可欠である。**安全に係る投資について適正な水準が保たれる必要がある**ため、法令でも適正原価における独立した構成要素として盛り込まれているものと理解している。
- ② この観点から、**安全確保に関する項目は幅広く考える必要**があり、論点に提示されている関係法令の遵守に要する費用（点検・車検費、講習費用等）、法令上全ての事業者には義務付けられているものでなくとも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）に加えて、適性診断の受診費用、労災事故防止のための昇降設備や保護ヘルメット、熱中症対策に係る費用も含まれるものとする。
- ③ また、法定の運行管理者や整備管理者に加え、中小事業者における事業者全体の安全管理を司る安全管理者人件費を本項目に計上すべきと考える。

② 適正原価の構成要素

○「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

- ① 現状、燃料高や物価高、また荷主との力関係で弱い立場にあって価格転嫁が進まないことなどから、人材の確保・育成や労働環境改善など必要な投資がしづらい状況にあり、対応すべきことができず、さらに経営状況は厳しさを増すという悪循環に陥っており、この悪循環を断ち切る必要があると考えている。
- ② トラック運送業は、就業者の半数以上が50歳以上という深刻な高齢化と担い手不足にあり、今後安定した輸送力を確保するため、若年労働者の採用、他業種からの転職、外国人労働者の採用などあらゆる手段による人材の確保・育成に係る経費が必要である。加えて、人材の確保・育成を進めるうえで必要な労働環境改善に係る経費（運転免許等資格取得支援、採用活動費、労務管理等各種システム導入・維持費等）が必要である。
- ③ 大規模自然災害が多発する中にあっても事業を維持し、国民生活と企業活動を支える使命を果たすため、BCPにかかる経費（定期的な訓練・教育費、システム維持費等）が必要である。
- ④ このほか、排出ガス浄化装置の交換等突発的に発生する高額修理費用も事業を継続して遂行するために必要不可欠な費用として考慮していただきたい。
- ⑤ 政府方針である2050年カーボンニュートラルへ対応するため、現在の化石燃料を使用する車両からEVや水素などの車両に更新するための原資や、総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）にある物流標準化と物流DX・GXの推進のための人材確保の原資も考慮すべきではないか。
- ⑥ 概要上記のとおり、トラック運送事業の適正な運営を持続可能なものとするためには、将来を見据えた事業運営に経常的に必要となる投資が計上されるべきと考える。

② 適正原価の構成要素

○料金の取り扱い

- ① 運送は車上受け、車上渡しが原則であり、運送部分は運賃、それ以外は料金としてそれぞれ収受すべきものである。加えて、この部分の境界が曖昧となり、待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料等の料金について、収受できていないことも多い。また標準的運賃の告示で定められている燃料サーチャージや荷主が負担すべき高速道路料金、特殊車両通行関係費用について、荷主の理解が進んでおらず収受できていないことも多い。
- ② 燃料サーチャージ、高速道路料金について、確実な収受が可能となるよう義務化を検討していただきたい。加えて、運賃と料金は別建てであり、料金も荷主が支払うべきものとして、荷主の理解を進めるべきである。
- ③ キャンセル料について、標準運送約款に規定されているものの支払いがされない現状がある。支払義務者が当然に支払っている消費者取引のように、トラック運送においても発注者である荷主が負担するような仕組みを検討していただきたい。

③ 運用等

○トラック事業者・荷主等による実務面での対応

- ・原価計算及び管理、運賃設定並びに荷主との運賃交渉における現状・課題
- ・適正原価制度導入に伴い想定される運賃交渉の課題や制度設計・運用への要望

- ① 荷主との力関係が弱い中小事業者が運賃交渉に活用できるモデル運賃を示すべきである。【再掲】
- ② また、モデル運賃に加え、自社の原価を計算、管理できるシステムやツールも必要である。加えて、荷主等との運賃交渉にあたってのガイドラインを国で作成していただくとともに、荷主等との運賃交渉が難航した場合に相談できる常設の相談窓口を設置していただくなど、国の強力な支援をお願いしたい。【再掲】

○多重取引構造への対応

- ① 現状、急な荷量の増加や繁忙期へ対応するため、1次あるいは2次事業者などの協力会社との連携により対応することが一般的であることから、標準的運賃制度の利用運送手数料と同様に、元請事業者が収受する委託手数料を荷主が負担するという考え方を適正原価制度の中にしっかり組み込んでいただきたい。
- ② また実態にあわせて、受託（収受）と委託（支払）において適正原価の算定式を区分して示すことは賛成である。

③ 運用等

○トラックドライバーへの適正な賃金の支払い

- ① 適正原価制度の目的は、トラック運送事業者の適正な運賃・料金の収受とトラックドライバーの適切な賃金の確保であるが、トラック運送業における取引関係において荷主の立場が強く、コスト上昇分の価格転嫁が非常に難しい。トラックドライバーは全産業平均と比較して2割長く働く一方、賃金は1～2割低く、時間単価でみると、3～4割も低い。にもかかわらず、毎年の賃上げ率は全産業平均に及ばない状況にある。
- ② 適正原価の積算項目には「全産業の労働者1人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費」が入っており、加えて「労働者の適切な処遇の確保のために必要な措置を実施すること」が許可更新の要件に含まれていることから、トラック運送事業者が適正原価の水準以上の運賃・料金を収受し、ドライバーへ適正な賃金を支払うことで、確実にドライバーの賃上げを実現しなければならない。
- ③ ドライバーへの適正な賃金の支払いについては、許可更新時に人件費の額・割合等を確認することなどが考えられる。

○適正原価算定に用いる期間の設定

市況変動への対応や決算期間との整合性などを考慮した期間として、例えば1年程度とすべきではないか。

④ その他

○そのほか適正原価制度に関する要望など

- ① 適正原価制度については、貨物自動車運送事業の適正な運営を図り、トラックドライバーに適切な賃金を支払うために導入される制度であることから、**トラック運送事業者が制度趣旨を理解し、対応することが必要不可欠**である。一方で、トラック運送事業者の中には、荷主との運賃交渉に活用している**標準的運賃が廃止されることへの懸念**や、適正原価制度が許可更新の要件となることからどのような制度になるのか**不安の声**がある。
- ② 今後、本検討会での議論や物流政策推進会議、運輸審議会などを経て国土交通大臣から告示されることとなるが、国土交通省や荷主所管省庁において、適正原価制度の趣旨、目的、内容について、トラック運送事業者はもとより、**荷主、利用運送事業者や水屋などすべての関係者に丁寧な説明と理解**を求める必要がある。
- ③ 多層取引構造に関し、**水屋、マッチングサイト事業者の存在が実運送事業者の実勢運賃を下げている**ケースがある。当該事業者による取引において、適正原価を下回る運賃・料金を提示しているような場合については、**適正原価制度の定着を危うくする行為として違反原因行為の対象に加える**など、**是正指導の対象**としていただきたい。