

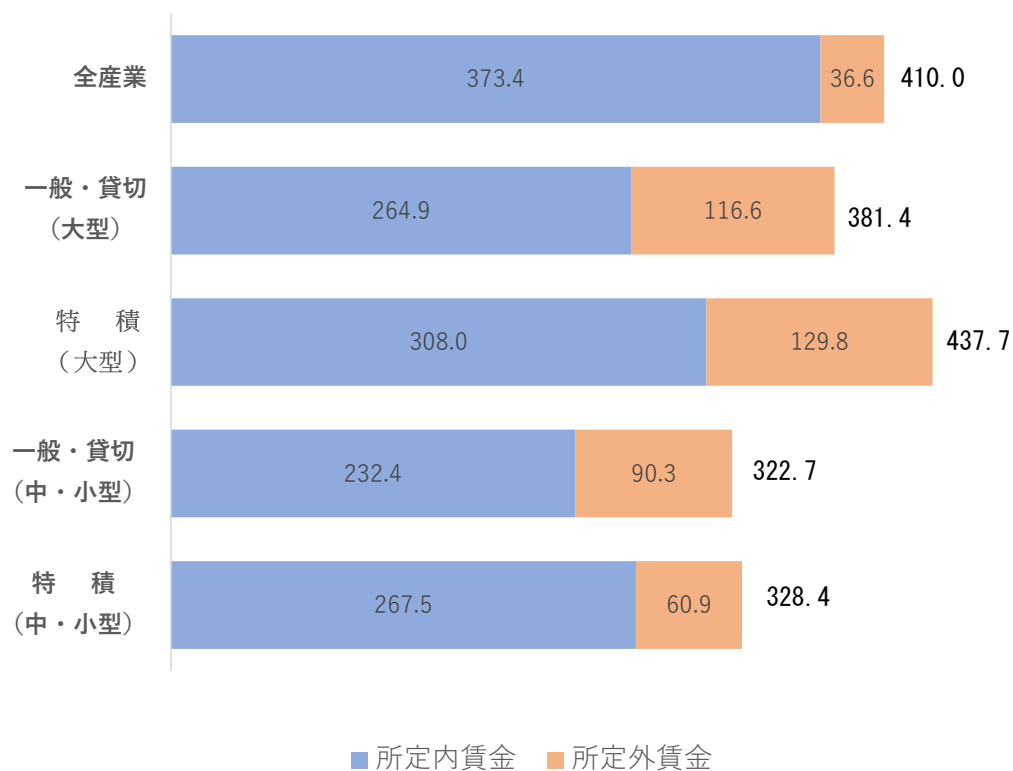
第3回 適正原価の設定に向けた有識者検討会

交通労連
ヒアリング項目への回答資料

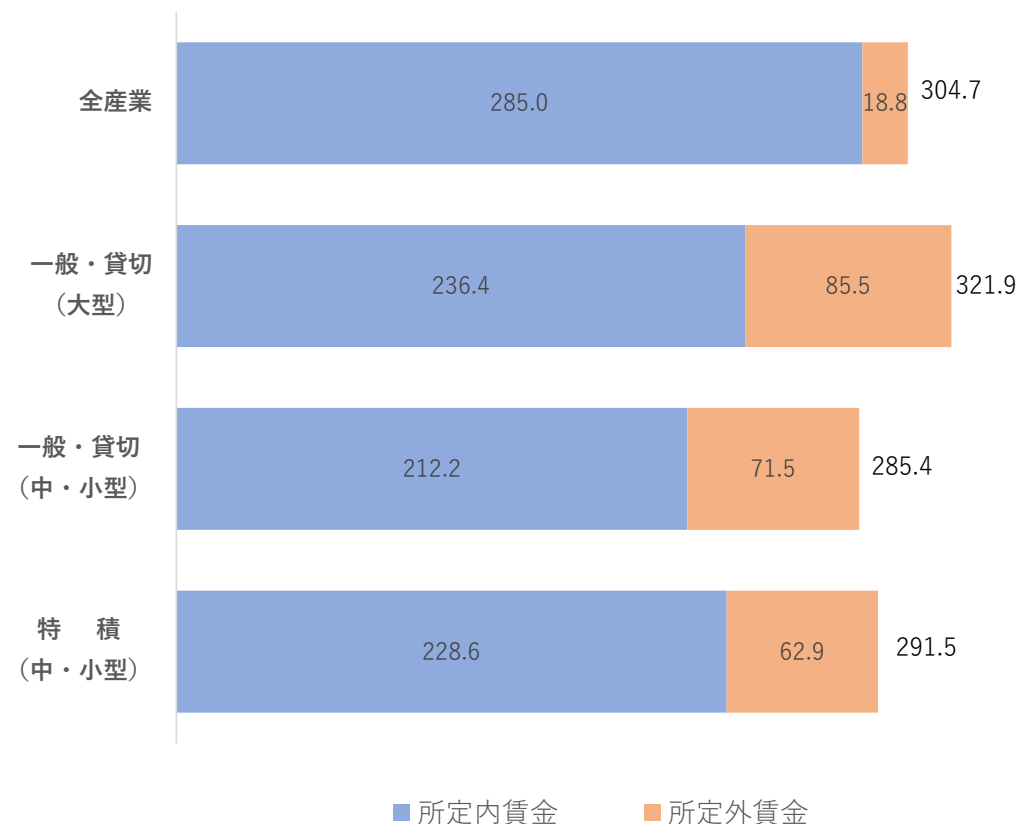
2026年10月 1 日
交通労連トラック部会

トラックドライバーの賃金実態（2025年）

男子・運転者

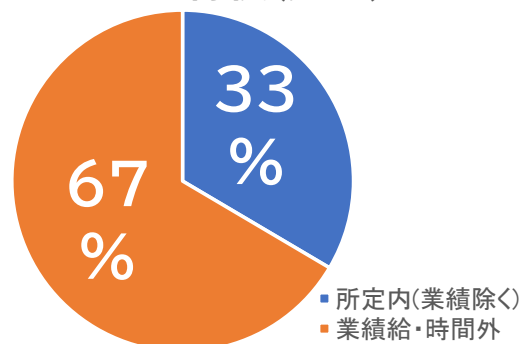


女子・運転者

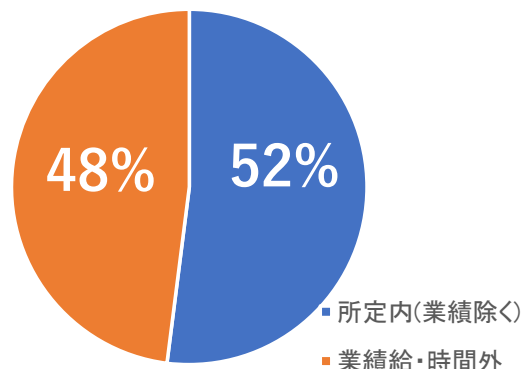


給与に占める変動給の割合（2025年）

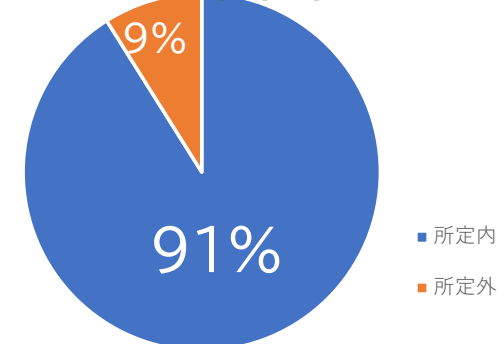
大型・特積(男子)



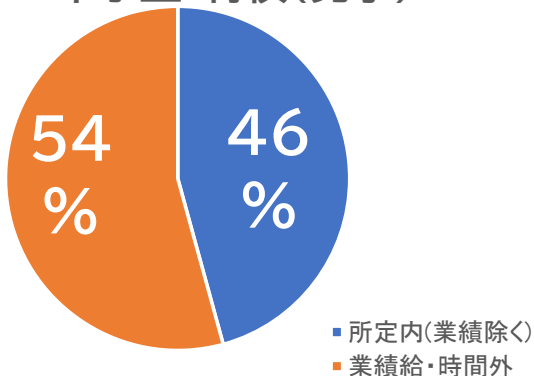
大型・一般貸切(男子)



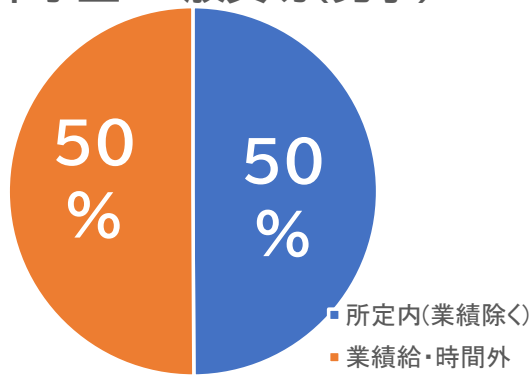
全産業平均



中小型・特積(男子)



中小型・一般貸切(男子)

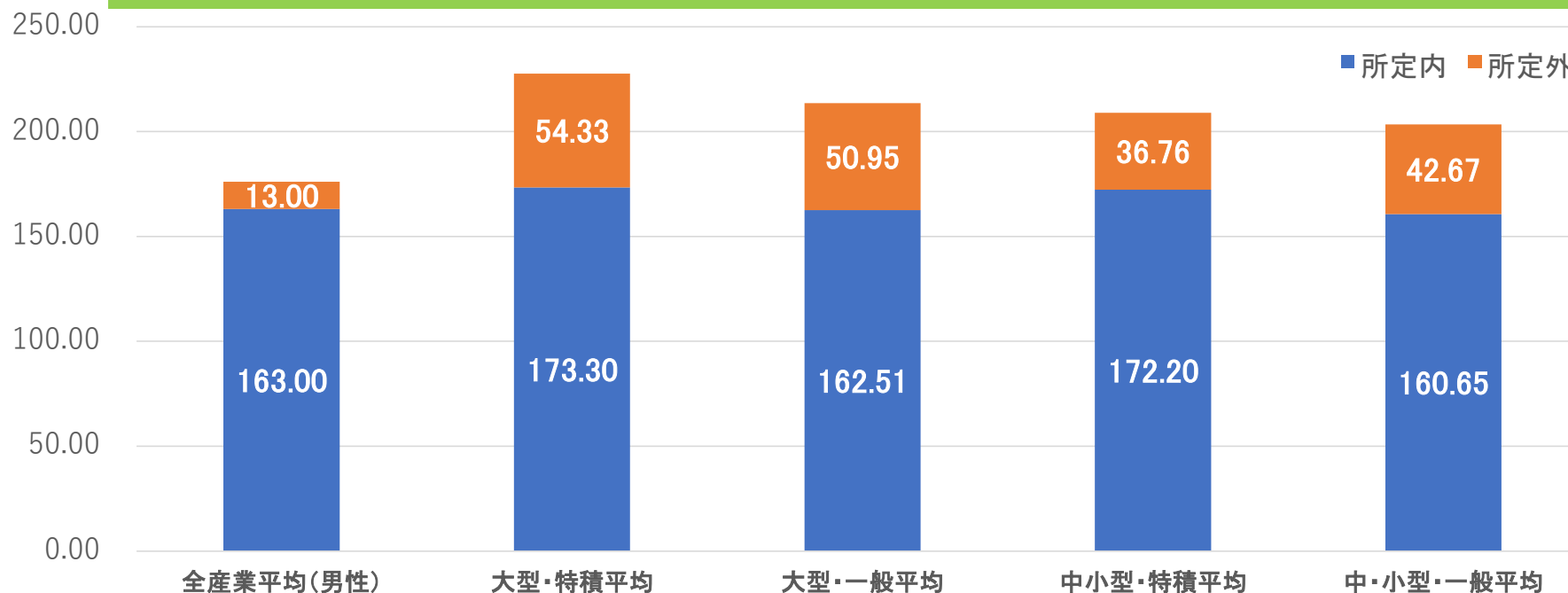


ドライバーの月例給与に占める変動給の割合は、全産業平均の**5倍～7倍**となっており、固定給の割合が低い

労働時間の比較(男性)

時間

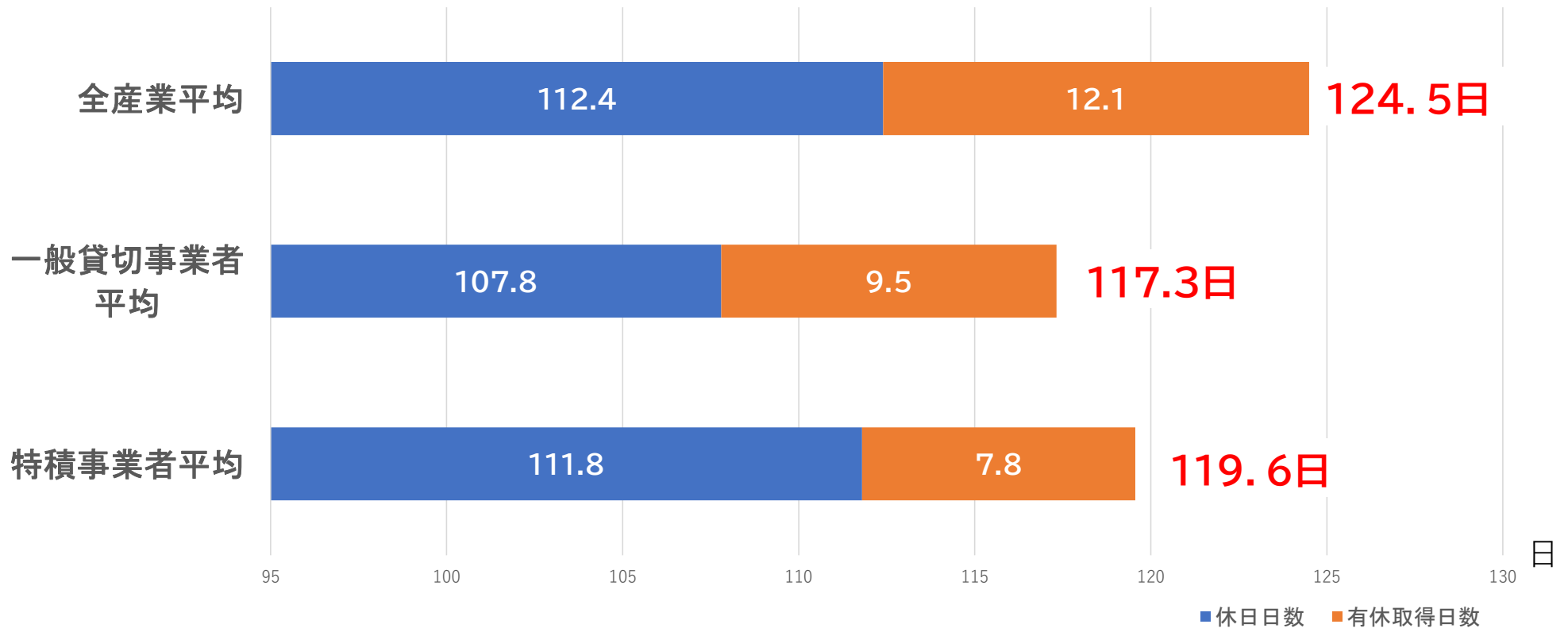
ドライバーの時間外労働時間は、全産業平均の**約3倍～4倍**の実態



総賃金(円)	410,000	437,702	381,412	328,384	322,737
総労働時間	176.00	227.63	213.46	208.96	203.32
時間当たり単価(円)	2,330	1,923	1,787	1,572	1,587

参考：厚労省・令和7年賃金構造基本統計調査、交通労連・2025年度賃金労働条件等実態調査より

年間休日・有給取得日数の比較



参照：令和7年就労条件総合調査、2026年度春季生活闘争調査

2026春季生活闘争状況



➤連合集計による全産業との格差

(加重平均)

平均賃金方式		連合2026回答（2026年7月3日公表）			交通労連トラック部会（8月28日現在）				
		集計組合数	定昇相当込み賃上げ計		集計組合数	定昇相当込み賃上げ計		全産業格差	
		集計組合員数	額	率	集計組合員数	額	率	額	率
		5,368組合 2,956,941人	16,400円	5.01%	57組合 43,170人	10,493円	3.84%	▲5,907円	▲1.17 ポイント
300人未満 計		3,831組合 366,529人	12,866円	4.69%	36組合 3,160人	7,368円	3.09%	▲5,498円	▲1.60 ポイント
	～99人	2,321組合 97,817人	11,124円	4.26%	23組合 848人	4,300円	2.10%	▲6,824円	▲2.16 ポイント
	100～299人	1,510組合 268,712人	13,505円	4.83%	13組合 2,312人	8,220円	3.33%	▲5,285円	▲1.50 ポイント
300人以上 計		1,537組合 2,590,412人	16,897円	5.05%	21組合 40,010人	10,544円	3.98%	▲6,353円	▲1.07 ポイント
	300～999人	1,023組合 546,688人	15,095円	4.99%	12組合 5,996人	8,097円	3.56%	▲6,998円	▲1.43 ポイント
	1,000人～	514組合 2,043,724人	17,359円	5.06%	9組合 34,014人	10,976円	4.04%	▲6,383円	▲1.02 ポイント

※交通労連トラック部会の集計については、ベース賃金の明らかな組合のみ集計

出典：連合2026春闘回答集計 および トラック部会2026春闘集計より

中東情勢の影響による燃油価格の高騰が、暫定税率廃止に伴う賃上げの底上げ要因を打ち消してしまったと言わざるを得ない。

価格転嫁と賃上げの状況

価格転嫁に関する労使間での情報交換

価格転嫁に関する情報交換
あった(17組合)

妥結平均 10,110円

価格転嫁に関する情報交換
なかった(19組合)

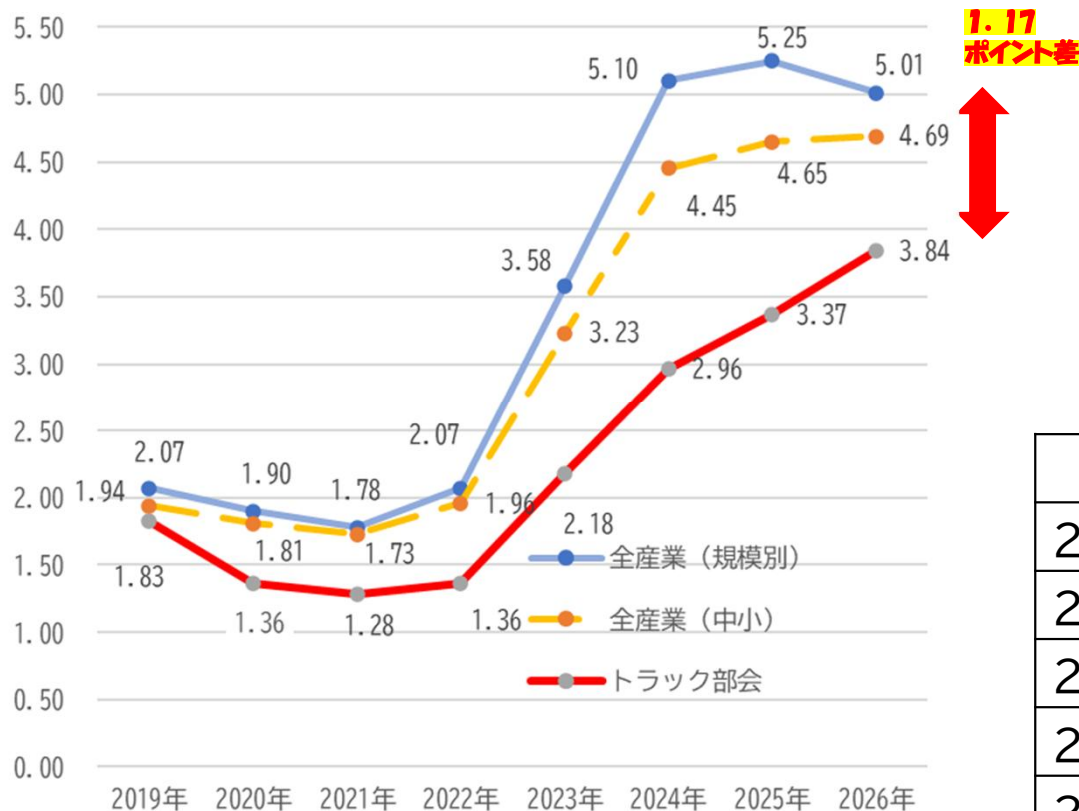
妥結平均 5,606円

参照：2026年度春季生活闘争調査より

価格転嫁に関する労使間での情報交換が行われた組合は、情報交換の無かった組合より妥結額に大幅な差が生じる結果となった。

2026春季生活闘争状況

<賃上げ率の推移>



- 全産業との格差は **1.17ポイント**に改善
- 全産業（中小組合）との格差は **0.85ポイント**に改善

	全産業（規模）	全産業（中小）
2022年	▲0.71	▲0.60
2023年	▲1.40	▲1.05
2024年	▲2.14	▲1.49
2025年	▲1.88	▲1.28
2026年	▲1.17	▲0.85

※2026年（令和8年）度データ
 連合発表：7月3日現在、トラック部会：8月28日現在
 （出典：連合2026春闘回答集計、およびトラック部会2026春闘集計より）

貸切バスの基準運賃設定

目 的

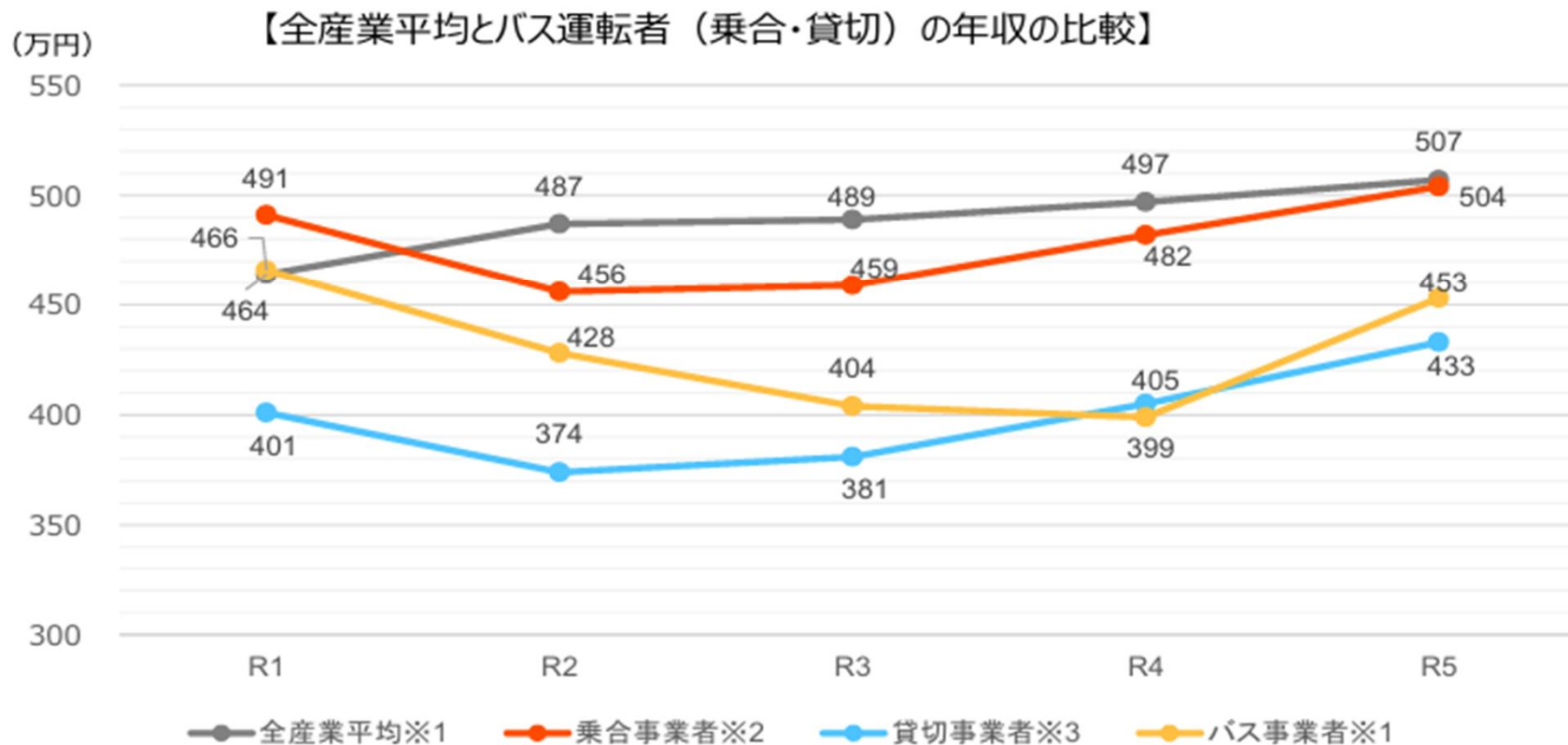
- 貸切バス運転者の平均給与額が、全産業平均給与額を下回っている状況を改善
- 運転者の担い手不足を解消
- 賃金水準を全産業平均給与額まで引き上げることが不可欠



令和7年9月26日付で基準運賃を告示

- 「適正原価」の目的もドライバーの賃金確保
- 人件費水準を、全産業平均と貸切バス運転者平均給与額の和半値から、全産業平均給与額に変更された。
- 「適正原価」を基にした適正運賃の設定が重要

バス運転者の年収の推移



※ 1 全産業平均及びバス事業者は、厚生労働省の賃金構造基本統計調査を基に算出

※ 2 乗合事業者は、標準原価報告事業者の要素別原価報告を基に算出

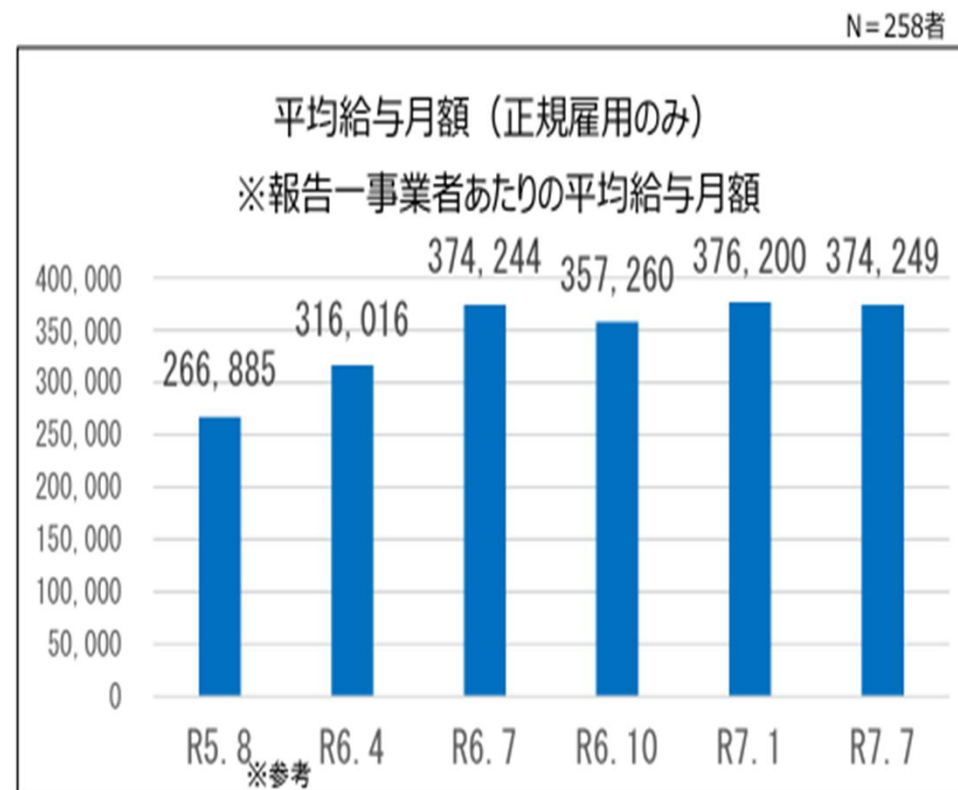
※ 3 貸切事業者は、標準能率事業者の安全情報報告を基に算出

※第14回「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会合（令和7年9月22日）資料より抜粋

バス事業における告示運賃改定と平均給与月額

貸切バス告示運賃改定状況（関東運輸局管内）

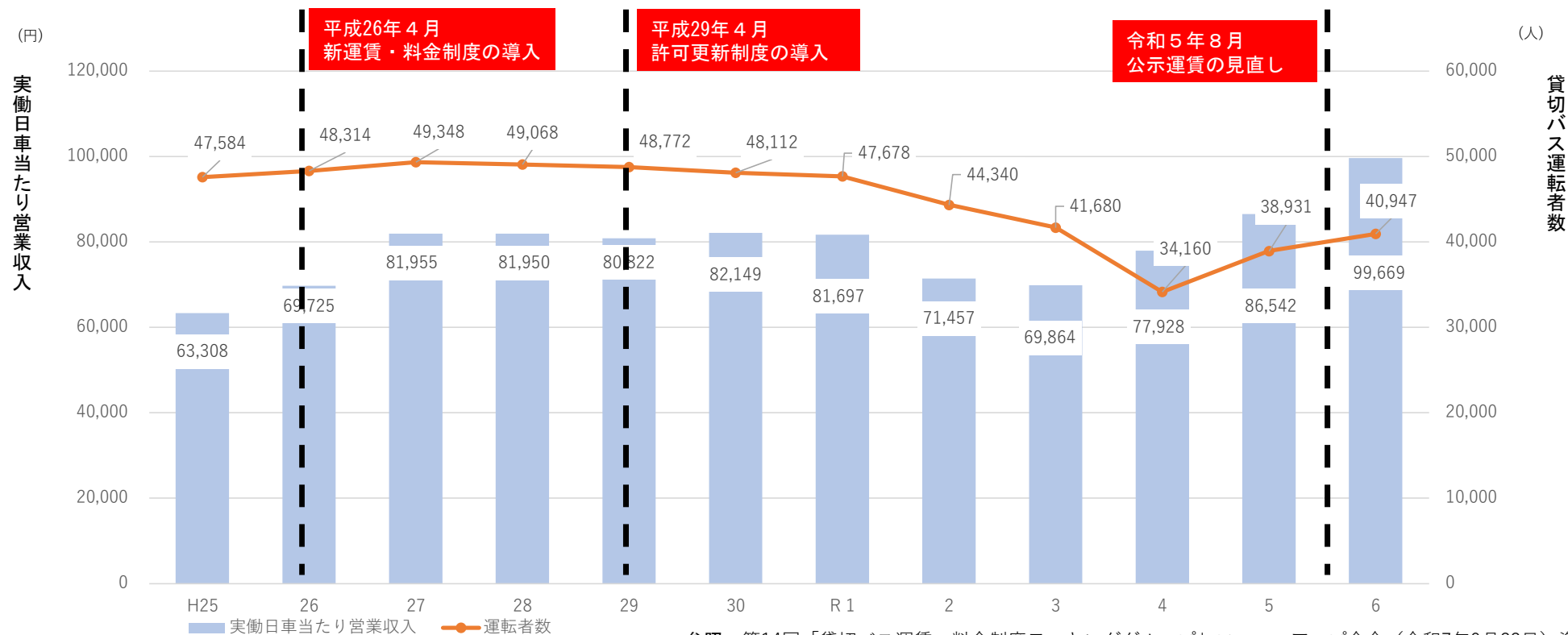
改定年	区分	旧額	改定額	上昇率	対R5年旧額
R 5 年	大型・時間	5,310円	6,580円	124%	
	中型・時間	4,490円	5,560円	124%	
	小型・時間	3,850円	4,770円	124%	
	大型・距離	120円	160円	133%	
	中型・距離	100円	140円	140%	
	小型・距離	80円	120円	150%	
R 7 年	大型・時間	6,580円	7,190円	109%	135%
	中型・時間	5,560円	6,070円	109%	135%
	小型・時間	4,770円	5,320円	112%	138%
	大型・距離	160円	170円	106%	142%
	中型・距離	140円	150円	107%	150%
	小型・距離	120円	130円	108%	163%



※第14回「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会合（令和7年9月22日）資料より抜粋

➤ 令和5年の貸切バス運賃の改定以降、平均給与月額は上昇したが、その後横ばい傾向といえる。

貸切バス実働日車当たり営業収入と運転者の推移



参照：第14回「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」フォローアップ会合（令和7年9月22日）資料より
「数字で見る自動車2026」参照

- 平成26年4月の新運賃・料金の導入により、実働日車当たりの営業収入が増えたが、貸切バス運転者は若干の人員増にとどまっている。
- コロナ禍以降、実働日車当たり営業収入の回復はみられるが、貸切バス運転者の人員回復については、コロナ禍以前の人員回復にはいたっていない。

規制緩和・運賃改定における貸切バス運転者の推移

<交通労連 運転者賃金実態調査>

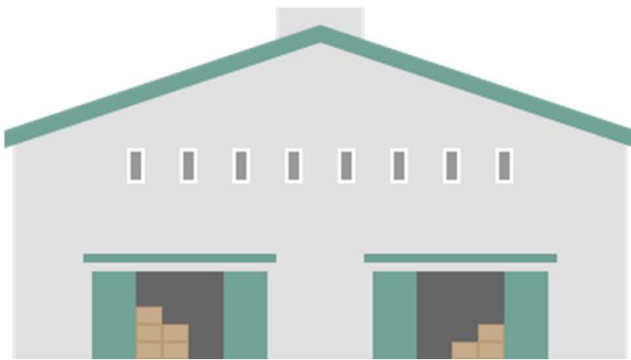
年	備考	運転者数	事業者数	全産業	運転者平均賃金						
				平均賃金	貸 切						
		(全国)	(全国)	(男性)	基準内	基準外	合計	年齢	勤続	運転者数	差額
2000	規制緩和	36,241	2,864	370,300	241,109	130,357	371,466	44.66	11.91	1,123	1,166
2004	規制緩和後3年（※法施行年含まず）	41,898	3,581	367,700	200,742	143,382	344,124	43.65	12.13	965	-23,576
2011	規制緩和後10年（※）	45,504	4,392	360,200	184,395	104,432	288,827	48.16	14.26	544	-71,373
2014	新運賃・料金制度	48,314	4,477	365,700	184,485	112,038	296,523	48.27	12.74	757	-69,177
2018	制度見直し後3年（※）	48,112	4,324	374,700	198,284	111,016	309,300	49.13	14.12	681	-65,400
2023	公示運賃見直し	38,941	3,423	385,400	202,127	116,306	318,433	50.61	14.51	486	-66,967
2024		40,947	3,385	398,600	212,788	116,451	329,239	52.25	16.38	306	-69,361

※調査組合数は北海道～九州から同一15組合から算出（加重平均。毎年6月調査）。全産業平均賃金は厚生労働省調査。

※交通労連 軌道バス部会作成資料より

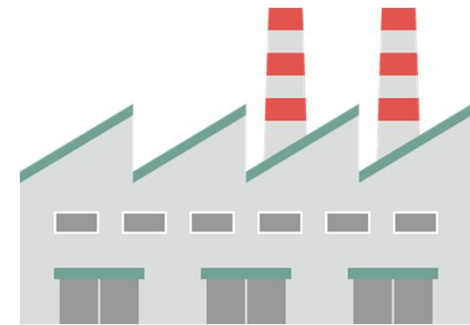
事業種別適正原価の考え方

貸切輸送



発荷主

貸切輸送

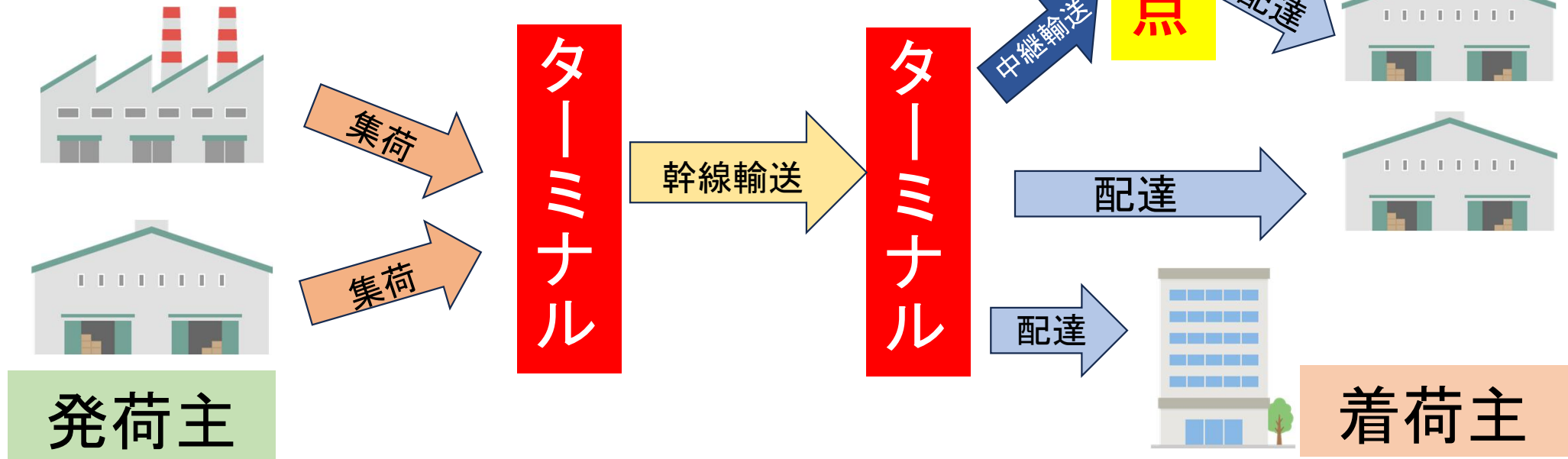


着荷主

貸切輸送では、発荷主から着荷主まで、1台のトラックでの輸送のため、運送する車型の原価のみ考慮すればよい

事業種別適正原価の考え方

特積輸送（雑貨輸送）



特積輸送（雑貨輸送）では、複数の輸送形態を介して運送が行われるため、それぞれの輸送形態ごとの輸送原価を積算して、一つの貨物の適正原価を設定する必要がある。

事業種別適正原価の考え方

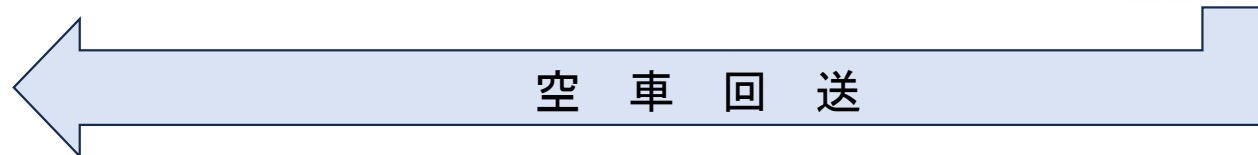
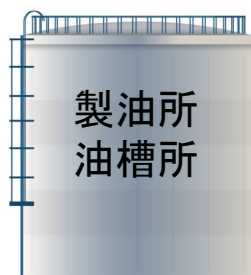
特積輸送（雑貨輸送）

- 特積輸送（雑貨輸送）は、重量物貨物や重量は軽いものの容積を大きく取ってしまう貨物など、様々な荷姿（形態）の貨物の混載輸送となる。
- 特積輸送（雑貨輸送）の「適正原価」の設定にあたっては、**重量に対する「kg当たり原価設定」**や**容積に対する「才当たり原価設定」**適正原価の設定が必要と考える。
- また、「集荷」・「幹線輸送」・「中継輸送」・「配達」といったそれぞれの輸送手段における車種・車型の「適正原価」の設定が望まれる。
- 現行の特積事業者の届出運賃は、旧認可運賃に準拠した構成で作成されていると思われるので、**特積輸送における「適正原価」の構成**については、**旧認可運賃の構成内容に準拠したものが望まれる。**

事業種別適正原価の考え方

石油輸送(ローリー輸送)

発荷主



着荷主

石油関係品など、特殊貨物輸送の場合、配送終了後に別の貨物を積み込むことが難しいために空車回送となってしまうことから、距離に応じた空車回送料金を適正原価の構成に含める必要があると考える。

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(適正原価として設定すべき水準)

- 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。



「標準的運賃」を踏襲するだけでなく、運行形態や近年のコスト上昇等の取引実態を考慮した制度設計が必要。

- ②「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。



法令順守と持続可能な輸送を実現できる実態へ改善していくことを前提に、全国一律ではなく実態に即した制度設計が必要ではないか。

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(適正原価として設定すべき水準)

- 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。



物流効率化による運送コストが削減されたとしても、付随する管理コストを適正原価に反映することが必要ではないか。

- 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。



算定式を示すにあたっては、地域特性や輸送形態の違いなどにも事業者が柔軟に、簡便に使用できるツールやモデルの整備が必要ではないか。

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(適正原価として設定すべき水準)



⑤受託（收受）と委託（支払）では義務の対象が異なるため、「適正原価」告示の算定式は收受と支払とで区分して示すこととし、運賃・料金の收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。



受託と委託の関係において、荷主と元請け事業者間だけではなく、協力会社を含めた取引全体を含めた状況を確認する方法を明確にすべき。

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(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どうか。



モデル運賃の提示は、運賃交渉を円滑に行うためのツールとして活用できるが、荷主がモデル運賃のみ支払えばよいといった基準とならないようにしなければならない。

- 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。



ドライバーへの賃金の反映については、運送収入の一定割合が人件費に適正に配分しているのか確認する制度設計が必要ではないか。

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(その他)

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。



多重取引構造において、実運送事業者に適正原価を下回らない運賃が適切に支払われているか確認する制度の構築は重要。但し、元請が末端事業者の原価や支払条件を全て把握することは困難であるため、責任範囲、確認方法、必要書類、契約条項による担保方法を明確にしていきたい。

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(交通労連の考え)

①標準的運賃と同様に、地域（ブロック）ごとの適正原価を設ける件



- 地域（ブロック）ごとに「適正原価」を設定することについては、地域の経済事情等を考慮する限り賛成
- 地域（ブロック）ごとに「適正原価」が設定されると、「適正運賃」についても運送事業者が所属する地域ごとに差が生じることとなる。これまでの間、多く発生した運賃ダンピング問題を発生させないためにも、運送契約の締結の際には、運送事業者が所属する地域（ブロック）の「適正原価」を基準とするのではなく、発荷主の所属する地域（ブロック）で設定されている「適正原価」を下回る運送契約は、違反对象とするべきではないか。

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(交通労連の考え)

②管理者等の安全コストに係る人件費について



- 「適正原価」の原価構成項目に、ドライバーの人件費計上が注目されているが、貸切バスの原価構成と同様に安全コストとして、管理者等の人件費についても原価構成項目に含めるべきではないか。

③「適正原価」の更新時期について



- 「適正原価」を構成する各項目は、物価上昇等に伴って、基準とする額が変化するため、「適正原価」においても毎年見直しが行われることが望ましいと考えるが、一定期間、同一原価での設定とするのであれば、人件費等の原価設定金額は、一定期間の価格上昇率なども考慮した設定金額としてはどうか。
- 「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ フォローアップ会合」等を参考に、トラック産業全体での収支状況・労働条件等が改善されているか確認するとともに、状況に応じた「適正原価」の見直しなどを検討していくことが必要ではないか。

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(交通労連の考え)

④適正原価制度により収受した運賃・料金がドライバーの賃金へ適切に還元されていることを確認するために有効と考えられる指標



- 監査および事業許可更新審査において、トラック運送事業者の経営状況をチェックするとともに、「適正原価」制度導入時と比べて、トラックドライバーの賃金・総労働時間等の労働条件が向上しているか、確認することが必要ではないか。
- 全産業平均との比較検討する指標として、1時間当たり賃金額などを比較指標として用いてはどうか。