

トラック運送事業の適正原価に関する意見

2026年10月1日

一般社団法人 日本経済団体連合会
ロジスティクス委員会 企画部会

はじめに

【ご留意いただきたいこと】

- ✓ 今般、経団連ロジスティクス委員会委員企業（約250社）から寄せられた多様な声を踏まえ、本意見を取りまとめ
- ✓ 政府からは「荷主企業の意見を中心に、経団連として意見陳述願いたい」との要請をいただいたところ、「荷主企業」と「物流事業者」の双方から構成される同委員会の性格上、いずれか一方の立場に限定して意見を取りまとめることは極めて困難
- ✓ このため、荷主企業と物流事業者の双方から寄せられた意見を踏まえつつも、可能な限り、双方が納得できる内容となるよう整理
- ✓ 物流サービスによる便益はサプライチェーン全体で享受されていることから、関係者の理解と価格転嫁できる仕組みが不可欠

本意見のポイント

トラックドライバーの処遇改善と物流の持続可能性の確保に向け、適正な運賃・料金が収受される環境を整備するという適正原価制度の趣旨に賛同。そのうえで、適正原価の算出方法の検討に当たっては、以下の視点を十分に踏まえることが重要

I. 業界の輸送形態や地域の特殊性等を十分に勘案すること

- 業界や地域によって異なる輸送形態や商慣行といった特殊要因を適切に反映できる、柔軟な制度を設計することが極めて重要

II. 効率化や生産性向上に向けた事業者の努力が 適切に評価され、報われること

- 適正原価の設定が事業者の創意工夫を阻害することなく、効率化や生産性向上に取り組むインセンティブが適切に働く制度を設計すべき

III. 荷主企業・物流事業者双方にとって、持続可能かつWin-Winとなること

- いずれか一方にのみ負担または便益が偏るような制度では、持続的な運用は困難。取引の適正化を前提に、荷主企業と物流事業者が相互に納得し、物流の持続可能性や効率化に資する制度とすべき

適正原価の制度全般について

1. 事業種別：一般貨物自動車運送事業（貸切）を基本に、 特別積合せ運送を別途検討してはどうか

- 1-1. 一般貨物自動車運送事業（貸切）を基本とする
- 1-2. フィジカルインターネットや共同輸配送の推進に向け、特別積合せ運送は、一般貨物自動車運送事業（貸切）とは別に検討してはどうか

2. 車型・車種の単位：特殊車両は車型・車種ごとに算定してはどうか

- 2-1. 車型・車種によって、必要な免許・資格や付帯作業の内容・専門性が異なるため割増を含む補正を設けてはどうか
 - 特殊車両の割増率は一律に2割とせず、車型・車種ごとの特性やコスト構造を踏まえた算定としてはどうか
 - ダブル連結トラックや自動運転トラック等は原価構成が異なるため、（人件費と車両費を分けて計算する等）算定方式を変えてはどうか
 - 建設資材輸送や重量物輸送に使用される特殊車両については、実態に応じた区分の細分化を検討するとともに、特認申請等の手続きを要する事項は、輸送に係る「運賃」と手続きに係る「料金」を区別して整理してはどうか

適正原価の制度全般について

3. 地域の単位：地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位が適当

3-1. 地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位が適当

- 同一ブロック内でも地域によるコスト差は大きいことを踏まえるべき。固定額ではなく「下限値」として設定し、地域・企業の実態に応じて柔軟に運用してはどうか
- 営業所の所在地によって地域を特定するのではなく、関東⇔関西／関東⇔東北等、運行地域や輸送機関の特性に応じて算定単位を設定してはどうか
- 現在設定されてる地方運輸局ブロック単位での設定で適当。運送先の地域を運賃設定にした場合、煩雑化し、運賃算定が難しいのではないか
- 輸送モードによっては往復輸送が主流ともなっている現状では、発地のブロックの適正原価を一律で適用しない方が良いのではないか

適正原価の制度全般について

4. 実車率・回送料金の取扱い：実態に即した数字を用い、 努力する事業者にインセンティブが生じる仕組み

4-1. 【実績を参照】

帰り荷については、国土交通省「自動車輸送統計年報」の実車率（2024年度実績は63.43%）を議論のスタートポイントにしてはどうか

- 車格により実車率が異なることから、車格別実車率の値を参考にしてはどうか
（2024年度実績は6.5t以上11t未満が54.18%、11t以上16t未満が70.05%）

4-2. 【振れ幅を考慮】

実車率を50%に固定すると荷主の改善インセンティブが働かないため、一律に設定する場合も、実際の実車率の振れ幅を踏まえた柔軟な制度設計としてはどうか

- 実車率・稼働時間の向上は物流事業者の競争力強化につながるため、一律に設定することは輸送効率の低下や公正な競争を阻害するおそれがある。定められた計算式の範囲内で、物流事業者が運行実態に応じて設定できる仕組みにしてはどうか

4-3. 【努力を荷主に還元】

荷主企業が帰り荷の確保等に取り組み、実車率の向上や空車回送の削減を実現した場合には、その効果を適正原価や運賃に反映し、荷主企業に還元してはどうか

適正原価の制度全般について

5. 適正原価への物価変動の反映方法や頻度：

1年程度かつ、物価変動に準ずる仕組み

5-1. 荷主・運送事業者双方の事務負担に鑑みて1年程度が望ましいのではないかと

- 価格変動の激しい燃料費については、燃油サーチャージ制度の導入・標準化によって適時に反映できる仕組みを検討してはどうか
- 適正原価が更新されるたびに運賃交渉するのは、実務者の負担が重い。また、物価とともに適正原価が下がった場合、運賃の値下げ交渉が本当にできるか懸念がある

6. 「輸送の安全確保のために必要な経費」

「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」：

法定義務に係る費用を基本とし、法定外の費用は政策誘導的なものに限定

6-1. 対象は、法令上必要な業務・費用を基本とする

6-2. 法定外のものについては、政府が推進する政策誘導的なもの（ドライブレコーダー等）に限定してはどうか

6-3. 人材確保・育成等を「固定費」に含めるならば、「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」にも含めると二重計上となるのではないかと

適正原価の構成要素について

7. 適正原価に反映すべき料金：荷役コストの明確化

7-1. 標準的運賃では、待機時間料、積込料・取卸料、附帯作業費等を別料金として請求することが定められている。適正原価でも荷役コストを明確化すべき

8. 標準的運賃から見直すべき算定方法：

事業者努力の反映／トラックの償却年数

8-1. 配送効率・実車率の向上や間接費の削減等の自助努力を競争力に反映できるよう、適正原価を基準に、輸送ルートや荷主ごとの割引を認めてはどうか

- 車両生産性を上げるよう努力している事業者とそうでない事業者で、事業者の総稼働時間が異なるため、時間当たり固定費が大きく異なる
- 固定費のうち間接費については、事業者の規模によって費用負担が大きく変わるため影響を反映してはどうか

8-2. 標準的運賃では、トラックの償却期間を法定耐用年数の5年としているが、実際の平均使用年数は10年以上であるため、トラック協会等が公表している実際の平均使用年数等を反映した期間としてはどうか

8-3. FCトラック等環境性能の高いトラックについては、別の算定式を検討してはどうか

適正原価の構成要素について

9. 適正原価制度の実務上の課題：

配慮義務の明確化／交渉猶予の十分な確保

9-1. 荷主の配慮義務の具体的内容を明確にし、荷主が行ってはいけないことを明示することが制度の実効性を担保するためにも必要

- 荷主が運送事業者ごとの詳細な原価を把握し続けるのは、実務的にも独禁法上も困難である。そのため、事業者からの明示的な指摘がない限り、荷主が配慮義務違反に問われないことを明確にしてはどうか
- 荷主と輸送事業者間での適正原価支払い交渉を円滑化するためにも、荷主の義務の範囲を明確化することが必要

9-2. 制度導入に伴い、交渉猶予を十分に確保した制度設計としてはどうか

- 制度導入に伴い多数の料金改定要請が想定される中、荷主が十分な時間的余裕をもって交渉・検証できるよう、公表データや共通の計算式等を活用した透明性の高い算出ルールを整備してはどうか
- 制度に関する知見・人材が十分でない場合があることから、物流会社向けの教育・研修機会の提供、マニュアルの充実、専門家への相談体制の整備等、支援施策も検討してはどうか

適正原価の運用等について

10. 多重取引構造：実運送業者への支払い対価を荷主が把握できる仕組み

10-1. 元請から下請への運賃・料金の支払い状況や運送体制の透明性を高めることが重要ではないか

- 「多重下請け構造における原価・手数料の可視化」を制度化し、元請が下請以降への適正な支払いを荷主に説明する仕組みを制度化してはどうか

10-2. 委託手数料等のモデルケースを示してはどうか

- 過度な手数料控除を防ぐとともに透明性を確保するため、利用運送手数料の設定や手数料の明示を義務付けてはどうか
- 荷主・物流事業者間の料金交渉で、トラック運賃と委託手数料を分離・明示するガイドラインを設けてはどうか
- 運賃を「運賃原価」と「委託手数料」に分け、内訳を明確にしてはどうか。とりわけ「委託手数料」は、多重下請構造の階層数の明示化とともに、「元請事業者が収受する委託手数料部分」と、「元請から下請事業者に対して支払われる委託手数料部分」を分離してはどうか

適正原価の運用等について

Ⅱ. 適正な賃金の支払い:

荷主の支払い対価が運転手の賃金に適切に反映される仕組み

- トラック事業者の事業許可の更新時(5年ごと)に、過去5年の賃金の推移を確認し、その変化率が適正原価の変化率を著しく下回らないことを更新要件としてはどうか
- (トラック運転手の待遇の向上を考えるのであれば) 許可の更新に当たっては、適正原価の適切な収受だけではなく、本来はトラック事業者の経営状況の確認が必要ではないか
- 事業許可更新の都度、ドライバーへの賃金支払金額の推移を確認する規定措置をとってはどうか(支払いが担保されているか確認出来るエビデンスを残すため)
- ご参考: 1運行ごとに人件費・燃料費・事務経費を収支管理している事業者もいる

Appendix

(業界特殊な意見)

Appendix (業界特殊な意見)

適正原価の制度全般について

事業種別：

1. **【高圧ガス】** 高圧ガスタンクの容器再検査費用、有資格者の配置、安全教育等の継続的な保安コストが必要であり、一般貨物とは異なる原価として反映してはどうか
2. **【宅配】** 原価の実態に応じ、宅配を特別積合せ運送と別に検討してはどうか

車型・車種の単位：

1. **【化学】** 特殊車両は、用途が限定された専用車両であり、車両代等の固定費と距離・時間・燃費に応じた料金が設定されているため、一般車両への割増ではなく、適正原価の対象外としてはどうか
2. **【石油・化学品】** 標準的な運賃制度では、特殊車両の場合は一律割増にするという算定が行われているが、合理性・妥当性に欠ける。タンクローリー、バキューム車、アームロール車、パワーゲート車等は、同じ車格でも用途・架装によって取得費、維持費、修繕費が大きく異なるため、一律の特殊車両割増ではなく、実態を踏まえた算定方法を検討してはどうか
3. **【鉄鋼】** 特殊車両については、一般貨物における車種区分のみでは実態を十分に反映できない。適正原価の設定に当たり、鉄鋼物流で使用される車両や輸送形態の実態を踏まえた車種区分を設定してはどうか

Appendix (業界特殊な意見)

適正原価の制度全般について

実車率・回送料金の取扱い 1/2 :

1. **【セメント】**特殊車両を使用し、帰り荷がないことが常態であるため、実車率50%を前提とする現行の考え方でよい。帰り荷を確保できた場合は、荷主を含む関係者にインセンティブが生じる仕組みとしてはどうか
2. **【高圧ガス】**法令や保安・車両構造の制約により、他種貨物の積載ができず、実車率50%を超えることは難しい。一般貨物を前提に効率化を織り込んだ60%ではなく、50%を標準基準として明文化してはどうか
3. **【石油】**消防法上、燃料油は製油所等の危険物施設でしか荷積みができず、ガソリンスタンド等への配送後、復路は空荷とならざるを得ない。一方、復路を含む総移動距離で精算する契約もあり、多様な精算方法に対応できる柔軟な制度が必要ではないか

Appendix (業界特殊な意見)

適正原価の制度全般について

実車率・回送料金の取扱い 2/2 :

4. 【鉄道】 空コンテナを積載して走行する場合も法令上は「実車」であり、積コンテナと空コンテナで運行原価がほぼ変わらない。したがって、一般貨物と同様の実車率50%では鉄道コンテナ集配の実態を表せない
5. 【鉄鋼】 重量物を大量・安定的に輸送することが効率性の中心であり、品目・ルートや専用車両の制約から帰り荷確保が困難な場合も多い。実車率だけではなく、「輸送重量当たりコスト(円/t)」等で効率性を評価してはどうか

Appendix (業界特殊な意見)

適正原価の構成要素について

「輸送の安全確保のために必要な経費」

「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」:

1. 【石油】法規制(保安規制等)への対応のため車両に必要な設備を荷主負担で設置する場合も多い。そのような実態も踏まえて制度を検討してはどうか
2. 【高圧ガス】特殊車両に加えて、高圧ガスタンクの容器再検査、有資格者の配置、安全教育等の継続的な保安コストが必要であり、一般貨物とは異なる原価として反映してはどうか

標準的運賃から見直すべき算定方法:

1. 【鉄鋼】専用設備への投資や輸送力の安定確保のため、長期契約を前提とした物流も存在することから、取引の実態を踏まえた柔軟な制度設計としてはどうか

Appendix (業界特殊な意見)

適正原価の運用等について

適正原価の実務上の課題:

1. **【鉄鋼】**運賃体系の大幅な変更があった場合、物流会社も含めたシステム改修に相当な期間・コストがかかる。それを踏まえ、十分な猶予を持った適正原価の公表や施行期間の設定、システム改造に関わる政府支援も検討してはどうか
2. **【物流事業者】**鉄道・船舶とトラックを組み合わせる輸送では、集配送、幹線・支線輸送等を複数事業者が合理的に分担する場合がある。再委託回数のみで機械的に判断せず、複合一貫輸送に必要な役割分担は柔軟に取り扱ってはどうか
3. **【石油】**荷主企業・物流事業者いずれか一方に負担もしくは便益が偏るような制度では持続的な運用は難しい。適正原価の算定にあたっては、車庫設備費、車両費、車両設備費等の設定の在り方も含めて、荷主企業と物流事業者が相互に納得できるような形で設定できるよう制度を検討してはどうか

適切な賃金の支払い:

1. **【物流事業者】**下請手数料(利用運送手数料)を運賃と別建てで収受・支払いする商慣行を徹底し、運送申込書・引受書等の契約条件の電子書面化を普及させてはどうか

Keidanren
Policy & Action