

適正原価の設定に向けた個別論点の検討①

令和8年8月

国土交通省 物流・自動車局
貨物流通事業課

第2回検討会

<第1回検討会のご指摘事項関係>

- ①料金の位置付け・取扱い
- ②適正原価の運賃・料金水準への影響

<制度全般>

- ①実車率・回送料金の取扱い
- ②物流効率化のインセンティブの担保
- ③物価変動への対応・改定頻度

<適正原価の構成要素>

- ①輸送の安全確保のために必要な経費について
- 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について

<適正原価の運用等>

- ①トラック事業者・荷主等による実務面での対応

第3回検討会（予定）

<制度全般>

- ①適正原価を設定する事業種別
- ②適正原価を設定する車型・車種の単位
- ③適正原価を設定する地域の単位
- ④料金の算出方法

<適正原価の構成要素>

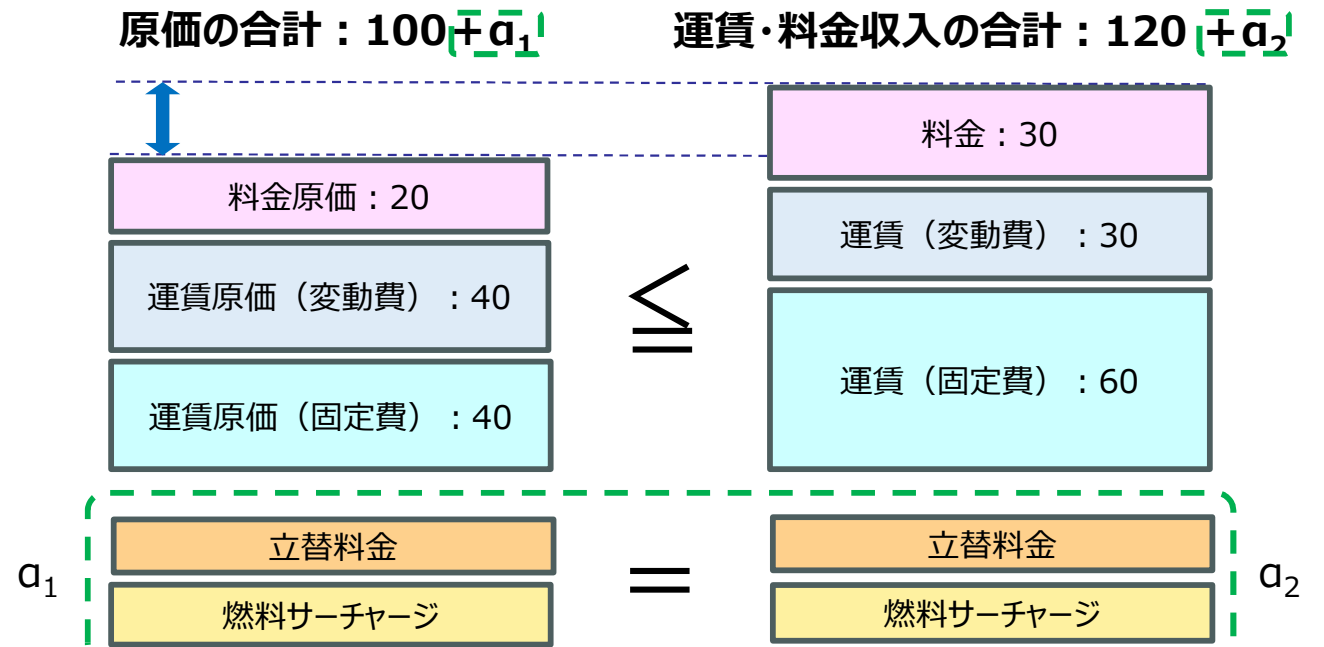
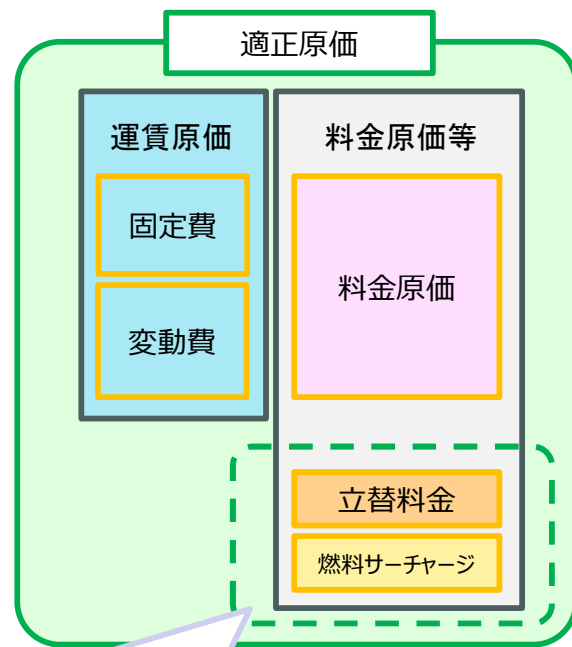
- ①標準的運賃の構成要素との比較検討
- ②「全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費」の具体的な内容
- ③燃料費の基準価格及び燃料サーチャージの具体的な算出方法

<適正原価の運用等>

- ①多重取引構造への対応
- ②トラックドライバーへの適正な賃金の支払い
- ③適正原価の算定に用いる期間の設定

- **適正原価**は、事業の適正な運営に当たり**トラック事業者が一般的に負担する必要がある費用を積み上げて算出**するもの（**費用サイド**）であり、トラック事業者が実際に荷主等から収受する**運賃・料金（収入サイド）とは性質が異なる**。
- トラック事業者の運賃・料金が適正原価を下回らないこととなっているかについて判断するにあたっては、**トラック事業者が実際に収受した運賃・料金収入が、適正原価告示の算定式に基づき計算された適正原価を下回っていないか**を確認することになる。
- なお、適正原価の水準を確保できているか否かについては、**費用項目ごとに比較するのではなく、適正原価全体と運賃・料金収入全体を比較して判断する**ことになるため、適正原価分を収入としてどのように回収するかについては、トラック事業者の裁量となる。

適正原価の算出と収入による判断の考え方



運賃・料金収入全体が適正原価の水準を下回っていないければ可

料金の位置付け・取扱い

問題の所在

- 原価についてはトラック事業者の事業継続に必要な経費を積み上げる「費用」サイドの性格を有する一方で、**料金についてはトラック事業者が荷主等から収受する「収入」サイドの性格**を有する。適正原価制度において、この**原価と料金の性格の違いを踏まえて、「料金」をどのように位置付けるべきか。**
- 標準的運賃告示における料金設定の内容を踏まえ、適正原価告示において**個別に定める料金の範囲をどのように整理するのか。**また、**作業時間等に応じて単価を設定できるものと、実際に発生した費用を実費として積み上げるものとの違いを踏まえ、各料金の計算方法についてどのように設定すべきか。**

想定される方向性

- トラック運送に係る料金は、①**トラック事業者が提供するサービス等の対価として設定される料金**、②**トラック事業者が運送を行うに当たって立て替えて支払う必要がある料金**、③**燃料サーチャージ**に分類される。
- このうち①の料金に関しては、「収入」サイドの性格を有する一方で、その料金の対象となるトラック事業者によるサービス提供に伴い人件費等の「費用」が発生していることを踏まえると、**料金として収受すべき作業等に係る費用を「料金原価」と位置付けることとし、運賃原価と同様に、固定費の単価と稼働時間を掛け合わせることで算出**することとしてはどうか。他方、②・③の料金については、トラック事業者が第三者の提供するサービス等に対して支払っているものであり、**実際に負担した金額がそのまま料金**となる性質を有することから、**「料金原価」とは別のカテゴリーとして整理し、基本的には、実際に要した費用に基づき積み上げる**こととしてはどうか。
- 適正原価告示で定める料金原価の種別については、事業者・荷主双方の実務上の連続性を確保しつつ、事業者の対応能力を考慮して可能な限りシンプルな制度設計とする観点から、**基本的に標準的運賃を踏襲**するのではないかと考える。
 - ①については、**一定の賃金水準**（全産業平均の賃金水準とすることが想定されるが、詳細は今後検討）**を踏まえた人件費の時間単価により算定**するのではないかと考える。
 - ②のうち、利用運送手数料については、多重取引構造における末端の実運送事業者に対しても、利用運送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必要があることから、単なる実費ではなく、**委託した運送の運賃原価に一定の手数料率を乗じる形で算定式内に位置付ける**ことが、制度の実効性を確保する上でも適当ではないかと考える。これ以外の細目的な料金については、**実務上の煩雑さを回避**するため、**実際に要した費用に基づき積み上げる**のではないかと考える。
 - ③については、**燃料価格の急激な変動を適正原価に反映する必要がある**ことから、個別の実費積み上げではなく、**基準価格と実際の燃料価格との差額に使用量を乗じて算出される燃料価格変動を反映する項目**として、算定式内で整理することが考えられるのではないかと考える。

標準的運賃における料金の種別

①トラック事業者のサービス等の対価として設定される料金

- ・待機時間料
- ・積込料・取卸料
- ・附帯業務料

②トラック事業者が立て替えて支払う必要がある料金

- ・有料道路利用料
- ・利用運送手数料
- ・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）

③燃料サーチャージ

適正原価の運賃・料金水準への影響

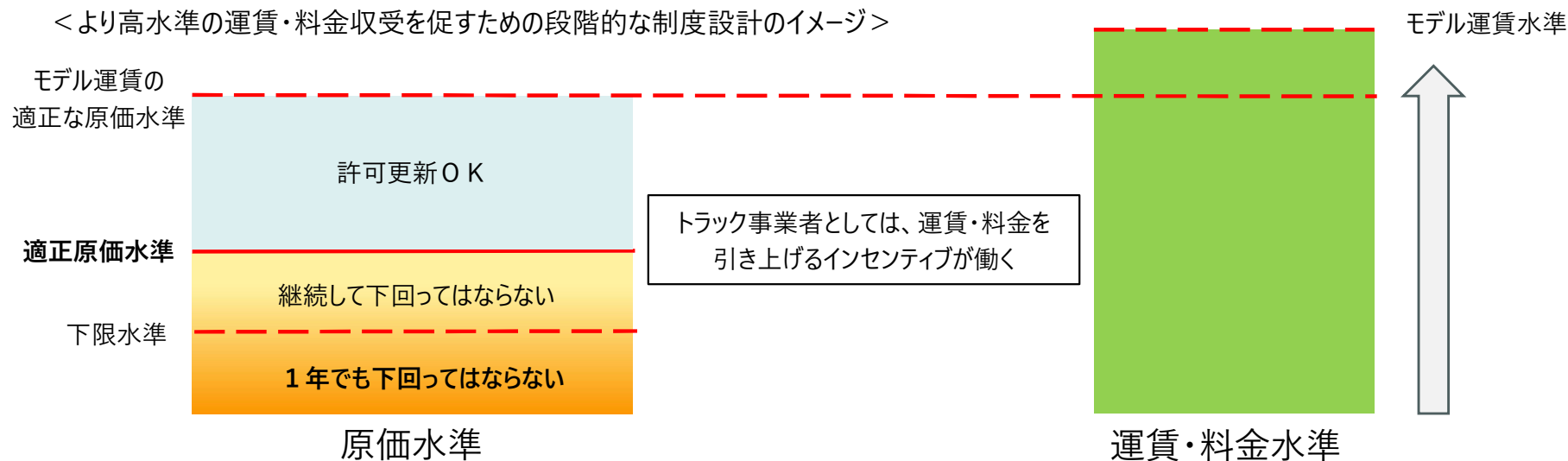
問題の所在

- 適正原価はあくまで事業の適正な運営に必要な「原価」であり、適正な利潤（事業報酬）は含まれていないことから、実際に荷主等から収受すべき運賃・料金は、各事業者において要した原価に適正な利潤を上乗せした水準となる。さらに、トラック事業者は、一定期間における運賃・料金が適正原価を下回らないこととすればよく、個別の運送契約における運賃・料金について、適正原価を下回らないことを義務付けられているわけではない。これらを踏まえると、基本的には、**適正原価の水準は直接的に個別の運送契約の運賃・料金水準を規定するものではない。**
- 他方で、荷主等が適正原価の水準を運賃・料金の一つの基準として取り扱い、適正原価水準を上回る運賃・料金を現に収受できているトラック事業者に対して、**適正原価水準への運賃引き下げを求めること等も懸念**される。
- トラック事業者の適正な運賃・料金の収受やトラックドライバーの賃上げといった本制度の目的を踏まえると、**こうした事態を防止するための制度上・運用上の手当てを検討する必要**がある。

想定される方向性

- 適正原価制度導入後においても、トラック事業者が荷主等との運賃交渉の際に参照できる指標として、標準的運賃の水準に即した**モデル運賃（能率的な経営の下における適正な原価に利潤を加えたもの）**について、**トラック事業の健全な経営や流通機能の維持向上のために目指すべき運賃・料金水準として提示してはどうか。**
- また、許可更新時の審査等においては、単に運賃・料金の水準が適正原価の水準を下回っていないかを確認するだけでなく、**運賃・料金の収受水準に応じて、巡回指導や監査等も含めた対応を段階的なものとする**ことで、より適正な水準の運賃・料金の収受を促すことができないか。

<より高水準の運賃・料金収受を促すための段階的な制度設計のイメージ>



実車率・回送料金の取扱い

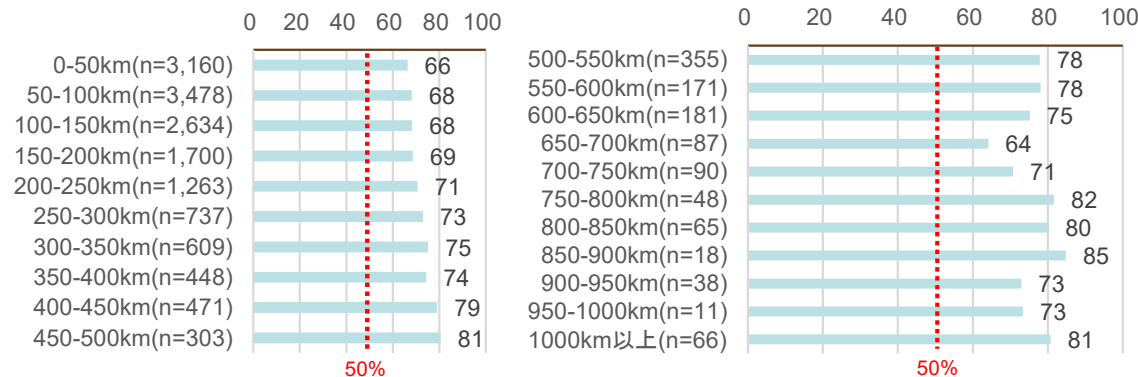
問題の所在

- 標準的運賃においては、**帰り荷がない場合の運行においても帰路に要する必要な原価を確保**するため、**実車率を50%に設定**していた（1運行当たり走行距離を実車キロ程に2を乗じて算出した距離とする）。他方で、実態調査によれば、**実車率は全ての距離帯において50%を上回っており**、実車率を50%に設定していることが、標準的運賃制度と取引実態との乖離の要因となっている。
- 他方で、**適正原価**は、事業の適正な運営に当たり**トラック事業者が一般的に負担する必要がある費用を積み上げて算出**するもの（**費用サイド**）であり、トラック事業者が実際に荷主等から収受する**運賃・料金（収入サイド）とは性質が異なる**ことから、こうした性質の違いを踏まえて制度設計を行う必要がある。

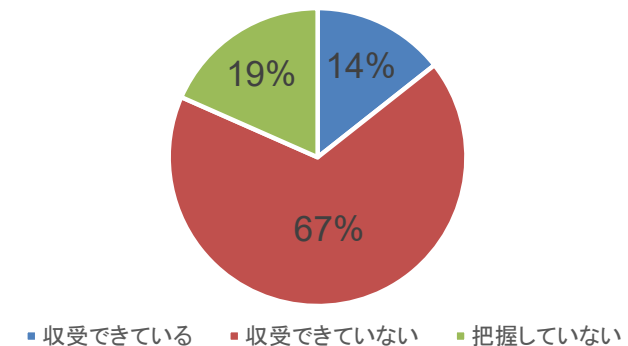
想定される方向性

- 適正原価がトラック運送事業の適正な運営に当たり一般的に負担する必要がある費用であることを踏まえると、回送時の運送コストもこれに含まれることから、荷物を運送しているか否かにかかわらず、**車両を走行させた距離・時間を対象に適正原価を算定すること**になると考えられる。
- この場合、トラック事業者は、**回送距離分も含めた適正原価を荷主等から回収する必要がある**ため、その回収がより容易となるよう、通達等において、**回送距離分の適正原価の回収方法（実車距離分の運賃に含める、回送料金として請求する等）を参考として示す**こととしてはどうか。
- なお、取引実態を踏まえれば、回送距離分の適正原価を運賃への上乗せや回送料金として荷主等から収受するよりも、**帰り荷を確保して実車距離分の運賃として収受する方が、運賃等の交渉が容易**である。このため、トラック事業者には、**帰り荷を確保して実車率を高めようとするインセンティブが働く**のではないかと。

距離帯ごと 実車率(%)



回送料金収受状況ごとの選択率



※本設問では複数回答が見受けられるため、円グラフの割合は全体構成を正確に示すものではないことに留意。

物流効率化のインセンティブの担保

問題の所在

- 適正原価制度については、**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。

想定される方向性

- 物流効率化の取組は、①トラック事業者の**走行距離又は稼働時間を減少**させる方向での物流効率化と、②トラック事業者の**変動費又は固定費の単価を低下**させる方向での物流効率化に分類されるが、①②いずれの類型についても、**適正原価制度がトラック事業者や荷主等の物流効率化のインセンティブを損なうことはないのではないか。**

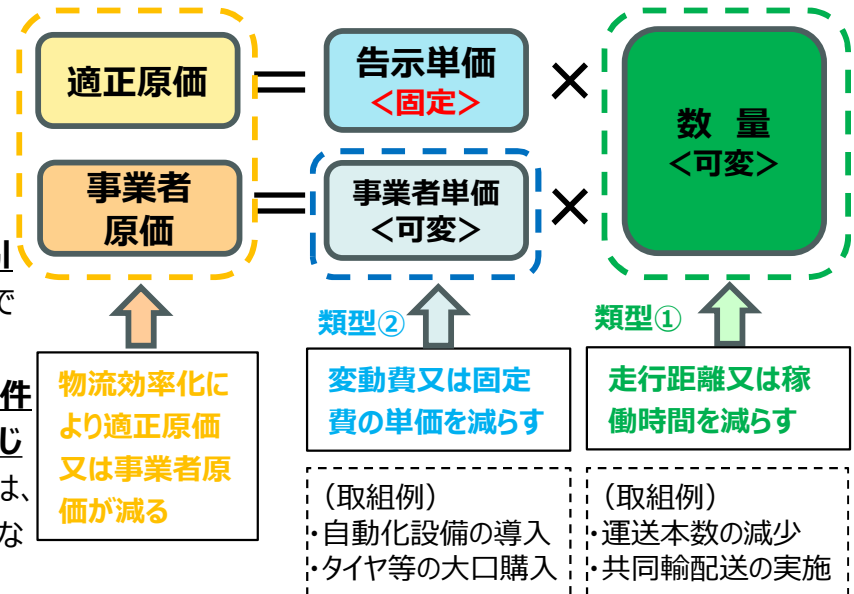
＜①トラック事業者の走行距離又は稼働時間を減少させる方向での物流効率化＞

- トラック事業者の**走行距離又は稼働時間が減少**することになるが、
 - 荷主等にとっては、トラック事業者が算定する適正原価が減少することに伴い、**運賃の引き下げ余地が出てくることも想定**されることから、**物流効率化のインセンティブが働く**のではないか。
 - トラック事業者にとっては、自らが算定する適正原価が減少することになる一方、**労働条件の改善を通じた人材確保の促進や、配送等時間の短縮やサービスレベルの向上を通じた競争力強化に資すること**に加え、走行距離又は稼働時間が大幅に減少した場合には、**新たに生じた輸送余力を活用して別の運送を受託し、収入増につなげることも可能**となることを踏まえると、**物流効率化のインセンティブが損なわれることはないのではないか。**

＜②トラック事業者の変動費又は固定費の単価を低下させる方向での物流効率化＞

- トラック事業者の**変動費又は固定費の単価が低下**することになるが、**収受する運賃の水準が適正原価の水準を下回っていない場合には**、
 - 荷主等にとっては、トラック事業者の実際の原価を削減することができ、**運賃の引き下げ余地が一定程度存在**するため、**物流効率化のインセンティブが働く**のではないか。
 - トラック事業者にとっては、自らが算定する適正原価が変わらない中で、自らの実際の原価を削減することができるため、運賃を据え置いて**自らの原価削減分だけ追加的な利益を得ることも**、運賃を引き下げて**価格競争力を高めることも可能**であり、**物流効率化のインセンティブが働く**のではないか。
- 他方、②の類型において、トラック事業者の効率化した原価に一定の利潤を加えて設定された**運賃の水準が、トラック事業者が算定する適正原価の水準を下回る場合**、トラック事業者は、適正原価を下回らない運賃・料金を収受する義務に違反しないよう、運賃を適正原価以上の水準に調整する必要がある。これにより、トラック事業者や荷主等には、**運賃水準が適正原価の水準を下回らない範囲を超えて物流効率化を進めるインセンティブが働きにくくなる**ことが想定されるが、適正原価制度が**ダンピングの防止や公正な競争環境の確保を目的とする制度であることを踏まえれば、このような制約はやむを得ないのではないか。**他方で、運賃水準が適正原価の水準を下回っているが、原価計算の結果等から、十分な賃金が支払われていることが確認できる等の場合には、個別に認めることも検討してはどうか。

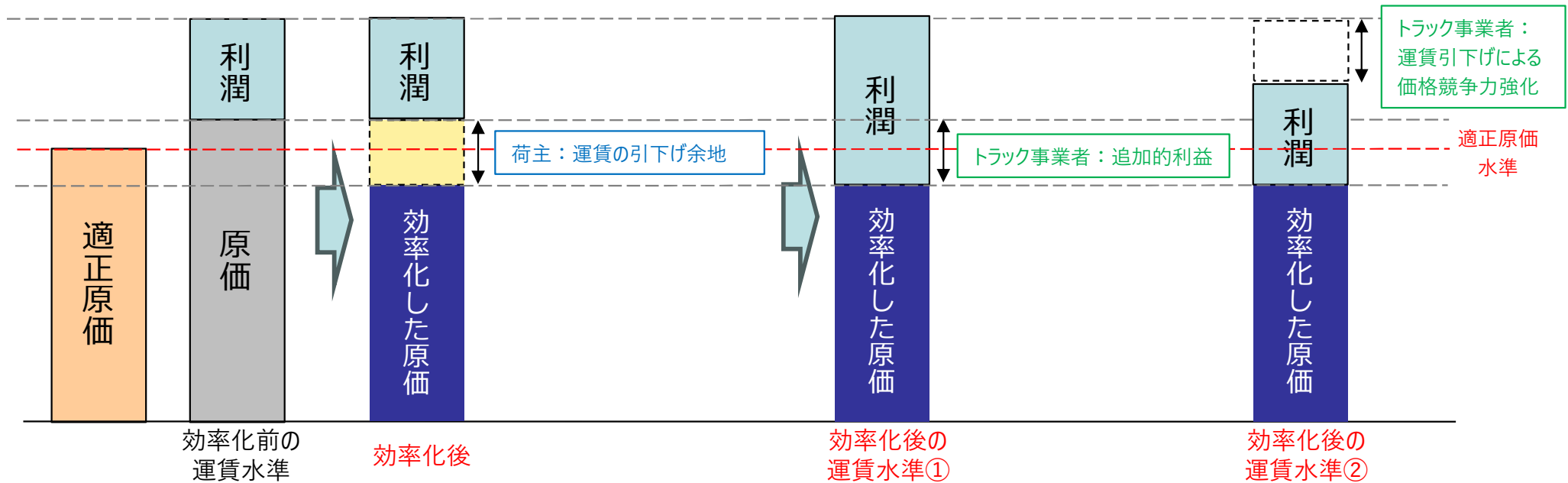
＜適正原価等の算定式と物流効率化の類型＞



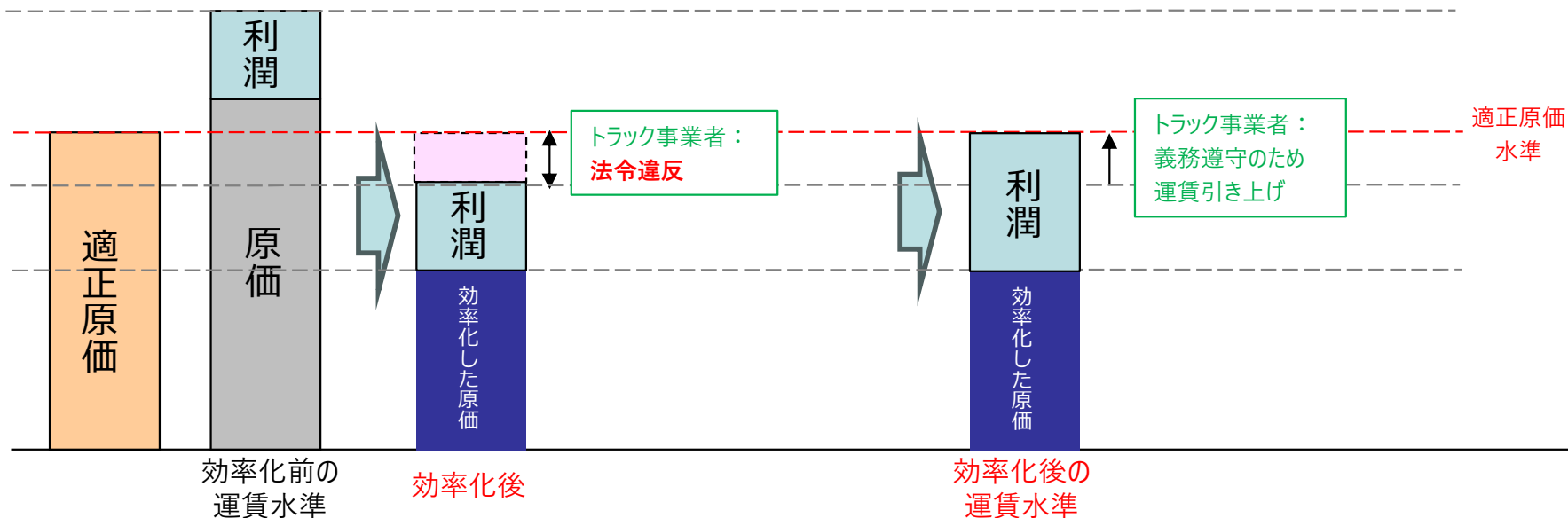
【参考】物流効率化のイメージ

②「トラック事業者の変動費又は固定費の単価を低下させる方向での物流効率化」のイメージ

（１）収受する運賃の水準が適正原価の水準を下回っていない場合



（２）収受する運賃の水準が適正原価の水準を下回る場合



物価変動への対応・改定頻度

問題の所在

- 標準的運賃では、燃料費（※）以外の人件費や車両費その他の変動経費について、日々の実態に応じて調整される制度設計としておらず、**標準的運賃告示の改定によりその変動を反映**していた。
- 適正原価制度においては、トラック事業者には運賃・料金が適正原価を継続的に下回らない義務が課されることになるため、**価格変動を極力タイムリーに反映できる仕組みの構築が必要**であるところ、燃料費以外の変動経費について、どのように価格変動を反映させればよいか。

（※）告示上で燃料サーチャージについて別途規定

想定される方向性

- 適正原価告示の算定式に物価変動を反映する指数を組み込み、一定期間（例：1年）ごとに当該指数の変動を反映**させることとしてはどうか。その上で、告示に基づく算定結果が実態と乖離することとなった場合には、**算定式や基準単価を見直す**こととする。
- 告示の算定式に組み込む指数等に関する考え方については、以下の①及び②の選択肢が想定されるか。

①物価指数・改定率による補正

基準値に対し、費目の種類に応じて、物価指数や賃金改定率等（※）を乗じて補正する方法

※次ページ参照

⇒公的な統計データ等が活用でき、経費別に変動分を反映できるが、運用が複雑になることが想定される。

②一律インフレ率＋関数式による補正

単一のインフレ率（※）を単価全体に掛け合わせるにより、全体の物価上昇（インフレ）を原価に機械的・連続的に反映させる方法

（※企業物価指数（CGPI）、消費者物価指数（CPI）、GDPデフレーター）

⇒運用が簡便である一方、費目別の実態は反映できない。

【算出式のイメージ】 ※赤字が補正部分

①の場合：人件費、車両費、タイヤ費等の費目ごとに異なる指数を適用

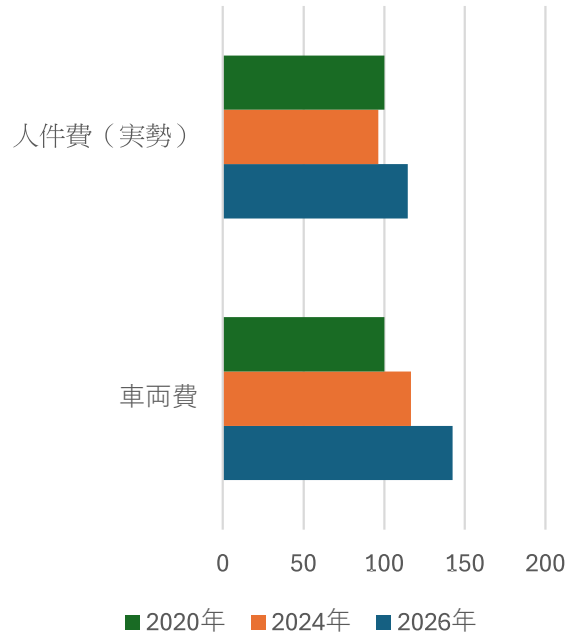
適正原価＝{Σ(各固定費単価 × 対応指数)} × 総稼働時間 + {Σ(各変動費単価 × 対応指数)} × 総走行距離 + …

②の場合：固定費単価及び変動費単価に共通の補正率を適用

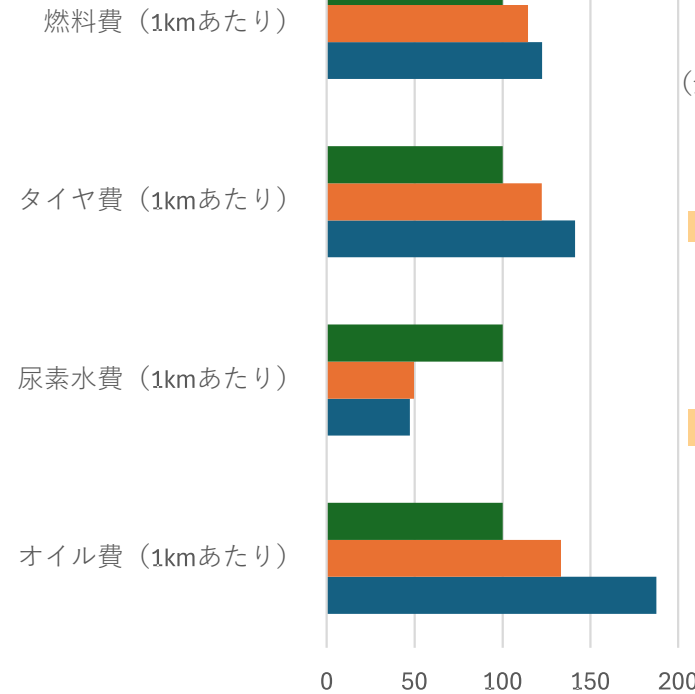
適正原価＝時間あたり固定費 × (1 + 物価上昇率) × 総稼働時間 + キロあたり変動費 × (1 + 物価上昇率) × 総走行距離 + …

【参考】実態調査の結果(物価変動関係)

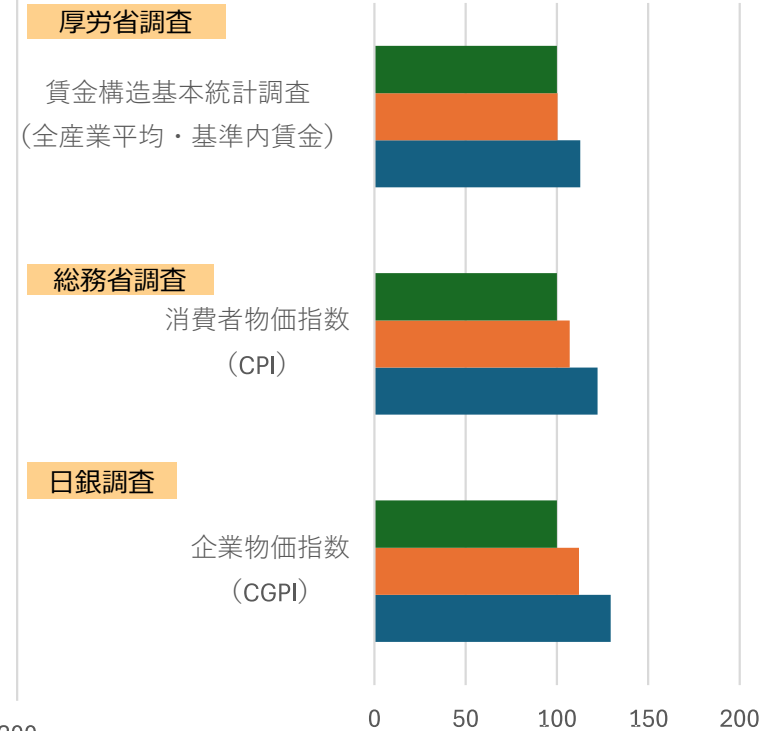
各項目・指標の推移



※2020年調査時を100としている。
 ※人件費(実勢)、車両費、燃料費、タイヤ費、尿素水費、オイル費は
 中型車(一般/バン型)の実態調査数値
 ※車両費には付属備品の費用は含まれない



※タイヤ費・オイル費には交換工賃を含む
 ※企業物価指数、消費者物価指数については各年
 3月を基準値としている



物価指数や賃金改定率等

指標としては以下が考えられるか

人件費：賃金構造基本統計調査

車両・タイヤ・オイル・尿素水・車両付属費用：企業物価指数（CGPI）

修理・車検：企業向けサービス価格指数（CSPI）

燃料：石油製品価格調査

その他（税金・保険・その他）：消費者物価指数（CPI）

輸送の安全確保のために必要な経費について

問題の所在

- 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るが、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も含むか。

想定される方向性

- 「輸送の安全確保のために必要な経費」には、運行管理者講習、整備管理者講習等の法定事項に係る費用と、研修経費、熱中症対策費用、任意保険料等の一部の事業者に限り義務付けられている法定事項に係る費用及び法定外事項に係る費用が含まれ得る。
- このうち、法定事項に係る費用については、法令上、全事業者に義務付けられている取組に係る費用であることから、「輸送の安全確保のために必要な経費」に該当するものと整理することが妥当であると考えられる。
- 一方、一部の事業者に限り義務付けられている法定事項に係る費用及び法定外事項に係る費用については、輸送の安全確保に資する費用が含まれるものの、その範囲や安全確保への寄与度は多様であり、どの費用を「輸送の安全確保のために必要な経費」に含めるべきかについては、切り分けが難しい。そのため、上記費用については、既に費用を負担していると回答している事業者の割合も考慮しつつ、安全確保上の必要性が高い費用に限り、「輸送の安全確保のために必要な経費」に該当するものと整理するのではないか。
- 法定事項に係る費用については、全ての事業者に義務付けられており、既に「間接費」「一般管理費」等の既存の原価項目に含まれていると考えられることから、適正原価の算定に当たっては、二重計上を防ぐ観点から、本項目として個別に原価に積み上げることはしないこととしてどうか。
- 一方、一部の事業者に限り義務付けられている法定事項に係る費用及び法定外事項に係る費用のうち「輸送の安全確保のために必要な経費」に該当するものについては、安全確保上重要であるものの、導入又は実施が十分に進んでいないものも含まれることから、実態調査結果を踏まえ、本項目として個別に原価に積み上げることとしてどうか。

【参考】法定事項及び法定外事項に係る経費一覧

区分	費目	主な根拠規定	主な対象事業者・車両等
法定義務(全事業者)に係る費用	運行管理者講習費用	貨物自動車運送事業輸送安全規則	全事業者
	整備管理者講習費用	道路運送車両法施行規則	全事業者
	点呼人件費	貨物自動車運送事業輸送安全規則	全事業者
	アルコール検知器	貨物自動車運送事業輸送安全規則	全事業者
	定期健康診断	労働安全衛生規則	常時使用労働者
法定義務(一部事業者)に係る費用	運転者講習	貨物自動車運送事業輸送安全規則	初任・高齢・事故惹起運転者
	適性診断	貨物自動車運送事業輸送安全規則	初任・高齢・事故惹起運転者
	雇入時健康診断	労働安全衛生規則	新規雇入れ時
	熱中症対策	労働安全衛生法	暑熱環境下での作業等
	運行記録計（デジタル含む）	貨物自動車運送事業輸送安全規則	車両総重量7t以上又は積載4t以上等
	ASV（AEBS機器等）	道路運送車両法	車両総重量3.5t超トラック等
	荷役昇降設備	労働安全衛生規則	最大積載量2t以上
	保護帽・ヘルメット	労働安全衛生規則	最大積載量5t以上車両等で荷役作業時
	任意保険料	貨物自動車運送事業法許可基準	事業用自動車100両以下
法定外かつ輸送の安全確保に係る費用	ドライブレコーダー	任意	-
	法定外研修費用	任意	-
	Gマーク申請費用	任意	安全確保上の必要性が高い費用 ※具体的な範囲は関係者ヒアリング等を含めて今後精査
	安全運行管理システム費用	任意	
	勤怠システム費用	任意	
	環境報告・CO2算定費	任意	
	安全マネジメントコンサル	任意	
	貨物賠償責任保険料	任意	

輸送の安全
確保のために
必要な経費

既存の費用項目に含まれるため、個別に原価に積み上げない

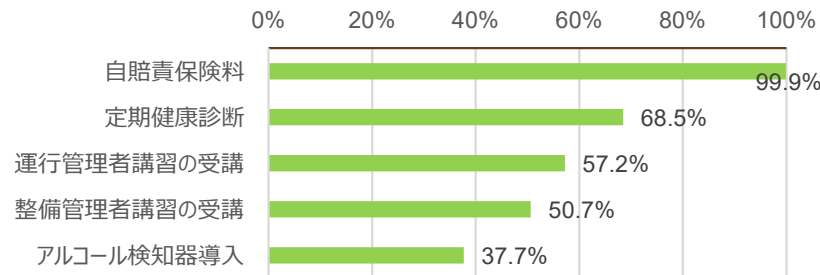
個別に原価に積み上げる

【参考】実態調査の結果(輸送の安全確保のために必要な経費)

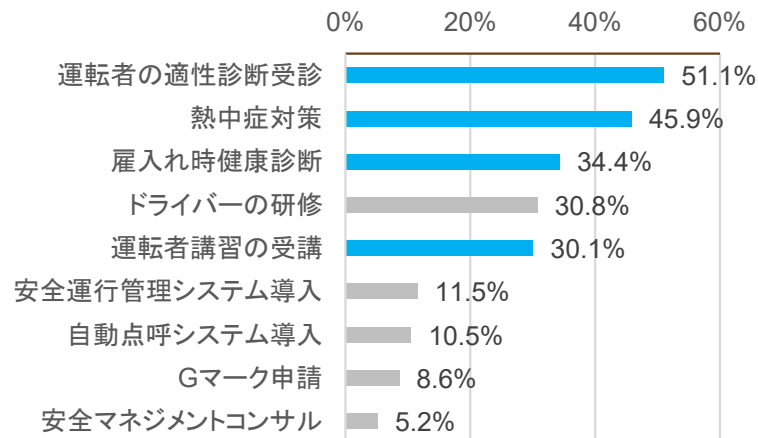
実態調査の結果

※調査上、法定事項であっても選択率が100%となっていないが、これは法令遵守状況そのものを示すものではなく、設問の回答方法による概算回答・未記入の影響等により、回答上捕捉された割合にとどまるものであることに留意する必要がある。

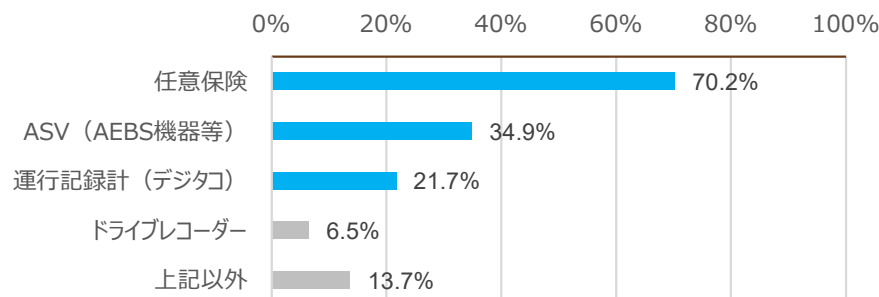
法定事項導入率（％）



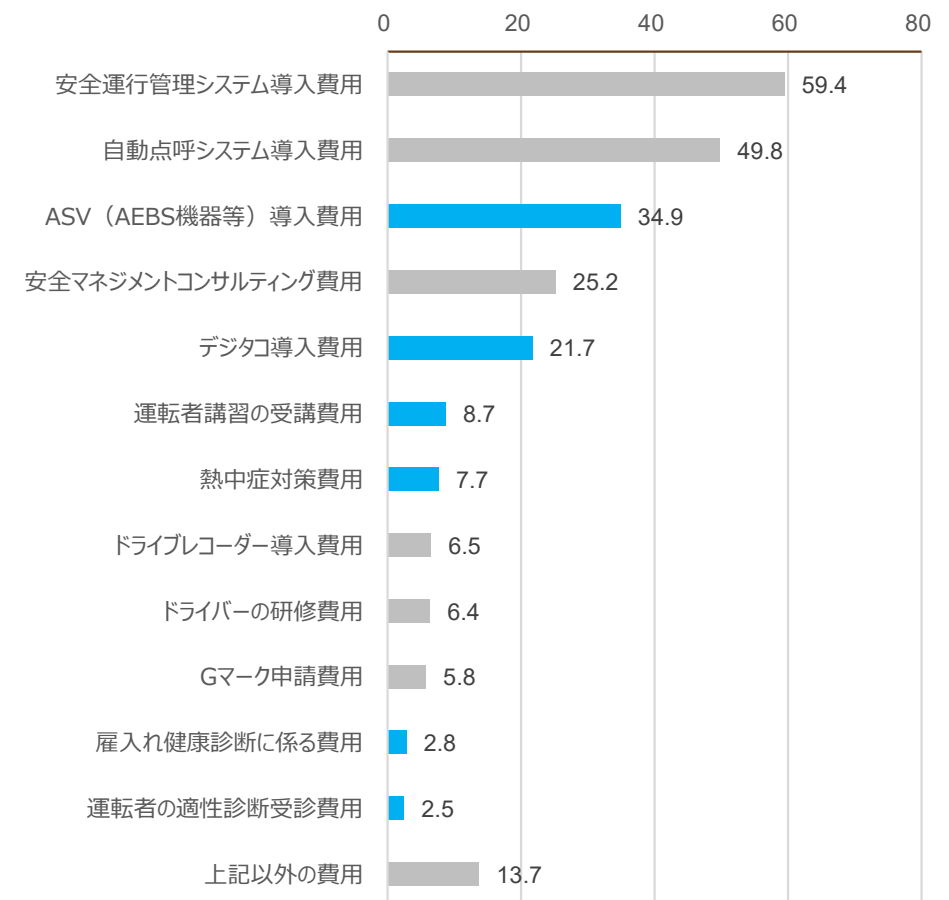
一部の事業者に限り義務づけられている法定事項に係る費用及び法定外事項導入率（％）



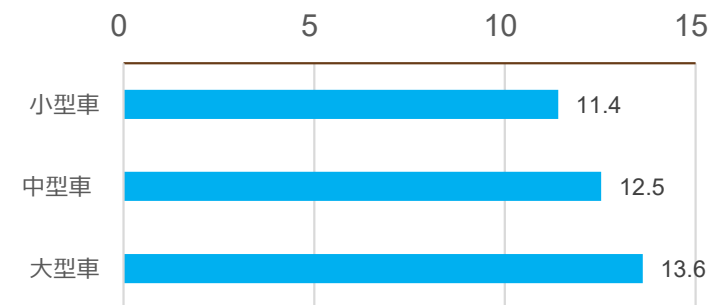
車両に係る一部の事業者に限り義務づけられている法定事項に係る費用及び法定外事項導入率（％）



各項目の年間概算経費の平均額（万円）



車格ごとの平均任意保険料（万円）



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ついて

問題の所在

- 「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」は、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）**に充てる資金を確保する観点から適正原価の構成要素とされたもの。
- 他の適正原価の構成要素との重複を排除することは前提とした上で、**具体的にどのような投資内容を計上すべきか。**

想定される方向性

- 他の適正原価の構成要素との重複を排除する必要があることも踏まえると、**会計上直ちに人件費や減価償却費等の他の構成要素として把握されず、事業者が本来必要と認識しながらも、原資不足により現時点では実施できていない貨物自動車運送事業の継続的な遂行のため経常的に必要となる投資**を計上するのではないかな。
- 具体的には、実態調査等を踏まえると、例えば、以下の項目を計上することになるのではないかな。
 - ① 人材確保・育成に係る投資（採用活動の実施、資格取得の支援等）
 - ② 労働環境改善に係る投資（労務管理システムの導入、健康管理に資する産業医等との面談実施等）
 - ③ コンプライアンス・ガバナンスに係る投資（コンプライアンス研修の実施等）
 - ④ BCP（事業継続計画）に係る投資（BCPに係る訓練経費等）※具体的な項目内容については関係者ヒアリング等により、実際の費用発生の実態や既存原価項目との重複の有無を確認しつつ、適正原価として位置付けるべき範囲を精査することとしたい。
- 算出方法については、**事業者の規模や業態、経営状況によって、事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資内容は異なる**ことを踏まえると、個別事業者の実支出額をそのまま積み上げるのではなく、把握された費用の額をもとに**運送原価等に対する投資額の比率を算出し、運送原価等に当該比率を掛け合わせて算出するものとして整理**してはどうか。
- 制度の透明性を担保する観点から、トラック事業者が「**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**」として計上した経費を**実際に事業継続のための投資の原資として活用したことについて、事業報告書や事業実績報告書等において報告させる**ことを検討してはどうか。

トラック事業者・荷主等による実務面での対応

問題の所在

- 適正原価を下回らない運賃・料金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。
- 他方、中小企業が大宗を占めるトラック事業者は、適正原価の算出等を行うためのシステム構築等を独自で行う投資余力が必ずしもない場合が多い。また、運賃交渉に当たって参照していた標準的運賃が廃止され、トラック事業者が荷主等に対してベースとして提示できるタリフが存在しなくなることに伴い、荷主等との運賃交渉力の低下が懸念される。
- そのため、トラック事業者が適正原価の算出を円滑に行えるような適正原価計算システムを整備する必要性や、運賃交渉を円滑に行えるように参考になれるモデル運賃等を設定する必要性について検討すべきではないか。
- また、適正原価制度の導入後において、同制度が荷主等とトラック事業者との運賃交渉に及ぼす影響や荷主等が留意すべき事項について検討する必要があるのではないか。

想定される方向性

- トラック事業者が適正原価を簡易に算出できるシステム（現在全日本トラック協会が提供している標準的な運賃計算シミュレータのようなシステムを想定）を全日本トラック協会、国等において整備すべきではないか。
- トラック事業者が荷主等との運賃交渉の際に参照できるモデル運賃（現行の標準的運賃告示に相当するもの）を提示すべきではないか。なお、モデル運賃は、例えば、能率的な経営の下における適正な原価水準をもとに算出された運賃原価（時間／距離）に適正利潤を加えたものを車種別・地域別でタリフ表として示すことが想定されるが、適正利潤をいかなる水準に設定すべきか、いかなる運送契約を類型として示すのか等についての検討が必要となる。
- 適正原価は、トラック事業者が一定期間における事業の適正な運営を行うために必要となる費用であり、個々の取引における原価を示すものではないことに加え、自らの詳細な原価を相手方に開示するかどうかは、個々の取引においてトラック事業者が個別に判断するものである。したがって、適正原価を従来のタリフと同様に運賃交渉の指標として用いることは困難であると考えられ、従来の運賃交渉と同様に、運賃改定の必要性や水準を示す客観的な資料に基づき協議が行われるのではないか。その際、適正原価とモデル運賃との関係性について、例えば乖離率等を客観的な根拠に基づき示すこととすれば、荷主等にとって運賃水準の妥当性を判断する際の予見可能性が高まり、運賃交渉をより円滑に進めることができるのではないか。

< 適正原価導入後における運賃交渉のイメージ >

