

適正原価の設定に向けた個別論点の検討②

令和8年10月

国土交通省 物流・自動車局
貨物流通事業課

第4回検討会

<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

<適正原価の構成要素>

- ①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
- ②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
- ③料金の算出方法

<運用等>

- ①荷主等に対する是正指導の考え方及び責任範囲
- ②トラックドライバーへの適正な賃金の支払い

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」の具体的な内容
- 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」の具体的な内容

<運用等>

- ①トラック事業者・荷主等による実務面での対応

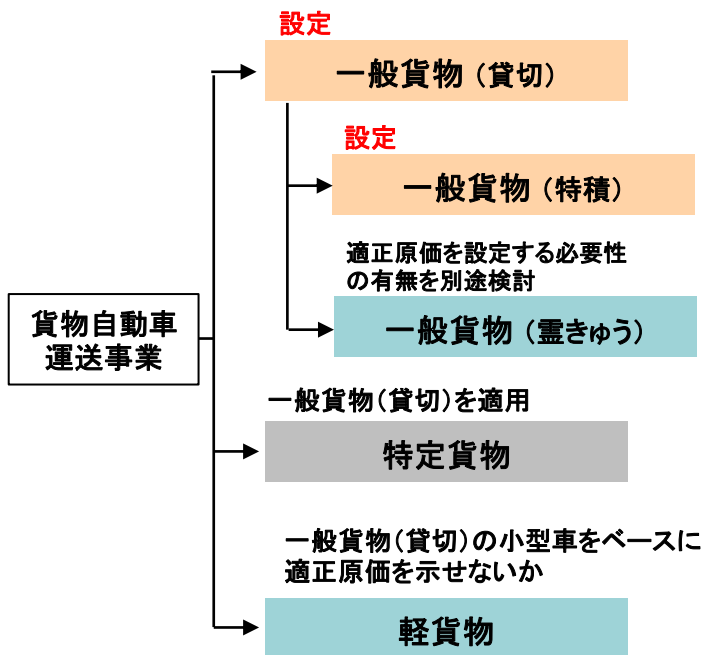
問題の所在

- 適正原価制度においては、一般貨物自動車運送事業に限らず、貨物自動車運送事業の原価を定めることができることとされている。
- 標準的運賃制度においては、一般貨物自動車運送事業における代表的な運送形態として、車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約（一般貨物（貸切））を前提として運賃表を設定しているが、適正原価制度においては、特定貨物自動車運送事業（以下「特定貨物」）や貨物軽自動車運送事業（以下「軽貨物」）について適正原価を設定するか。
- 一般貨物自動車運送事業についても、一般貨物（貸切）のみならず、特別積合せ貨物運送（以下「一般貨物（特積）」）や霊きゅう運送（以下「一般貨物（霊きゅう）」）について別途適正原価を設定するか。

想定される方向性

各事業種別の運送形態等を踏まえ、以下のとおりとしてはどうか。

- 一般貨物（貸切）については、代表的な運送形態であることから適正原価を設定する。
- 特定貨物については、一般貨物（貸切）と運送形態が近いいため、一般貨物（貸切）の適正原価を適用する。
- 一般貨物（特積）については、積卸施設等の保有・管理等が必要であり、一般貨物（貸切）とは運送形態や原価構成等が異なることから、別途適正原価を設定する。
- 一般貨物（霊きゅう）については、一般貨物（貸切）と事業特性や取引環境等が著しく異なることを踏まえ、適正原価を設定する必要性の有無について別途検討することとしてはどうか。
- なお、軽貨物については、一般貨物に対する適正原価設定に伴う軽貨物におけるダンピングの発生リスクを考慮する必要がある一方で、個別ヒアリングにおいて適正原価設定や制度の実効性担保等に係る課題も指摘されたことから、比較的運行形態や原価構造等が類似している一般貨物（貸切）の小型車をベースに適正原価を示すことができないか検討することとしてはどうか。



適正原価を設定する事業種別②(一般貨物(特積)の適正原価設定の方向性)

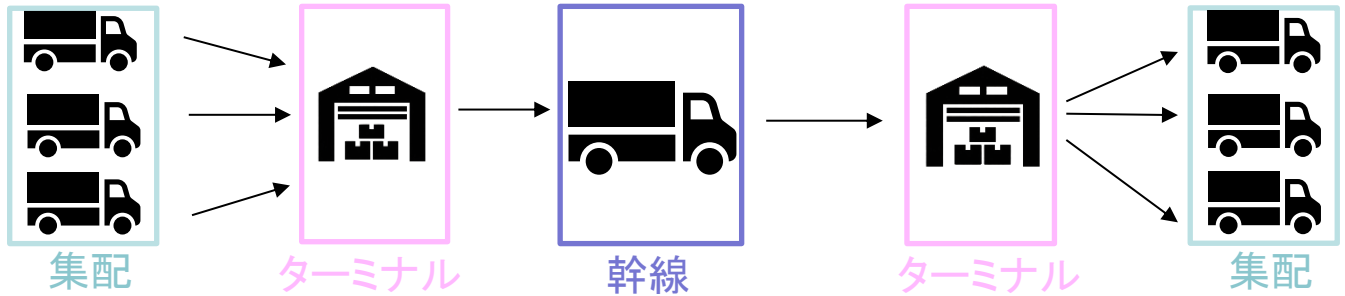
ヒアリングにおける主な意見 (全日本トラック協会 物流ネットワーク委員会)

- 特別積合せ貨物運送は、一運行単位で完結する一般貨物における貸切運送とは異なり、**集荷・配達、ターミナルでの仕分け及び幹線輸送を一体として提供するネットワーク型の輸送サービス**である。
- 集配と幹線**では、使用車両、積載率、集荷・配達件数、走行距離、待機時間、荷役作業等の**運行実態及び原価構造が異なる**ことから、それぞれの部門の原価を算出するとともに、貸切運送には通常生じない**ターミナル施設の設置費等**を含め、**特別積合せ貨物運送として別に適正原価を設定すべき**である。

想定される方向性

- 特別積合わせ貨物運送は**積卸施設等の保有・管理等が必要であり、一般貨物（貸切）とは運送形態や原価構造等が異なることから、別途適正原価を設定**することとし、その算定方法については、以下の方向性が考えられるのではないかと。
 - **標準的運賃の距離制運賃**では、一運行当たりの標準的な運行条件を前提として運賃を算出するため、**運行形態等が異なる集配と幹線について、それぞれ異なる平均速度等の前提を置く必要があることから、特別積合せ貨物運送全体に適用することは困難**であった。一方、**適正原価**では、一定期間における**実際の総稼働時間及び総走行距離を算定式に直接反映する**ため、集配と幹線を別々の原価体系として区分しなくても、**それぞれの運行実態を算定結果に反映することが可能**ではないかと。
 - 一方、特別積合せ貨物運送については、**営業所又は荷扱所に積卸施設を整備し、積卸し、仕分け及び一時保管等に必要な機能を確保することが許可基準上求められている**。これらの**施設の設置及び運営に係る費用は、一般貨物（貸切）の車両運行を前提とする算定式には含まれない**ことから、特別積合せ貨物運送に**固有の原価として別途積み上げる**ことが考えられるのではないかと。

< 特積の運行形態 >



< 特積の運賃原価の構成要素のイメージ >



一般貨物（貸切）の算定式を活用 特積向けに別途設定が必要

適正原価を設定する事業種別③（軽貨物の適正原価設定の方向性）

問題の所在

【ヒアリング意見】

- 軽貨物運送は、運送形態、営業地域、車両への投資額等が一般貨物運送と大きく異なるため、一般貨物運送の適正原価を適用することは困難である。
- 適正原価の算定に必要な軽貨物運送の網羅的なデータが不足している。
- 軽貨物運送に適正原価を設定しない場合、一般貨物運送に係る適正原価の義務を回避するため、軽貨物運送への切り替えや軽貨物運送に対する値下げ圧力が生じるおそれがある。

【法令上の位置付け】

- 軽貨物運送は許可更新制度の対象ではないため、適正原価を設定しても、適正原価制度の遵守をどのように担保するかが課題となる。

想定される方向性

- 軽貨物運送の適正原価が設定されない場合、荷主が直接軽貨物運送事業者に運送を委託する際や、一般貨物（貸切）事業者が軽貨物運送事業者に運送を委託する際の運賃・料金に適正原価が適用されなくなることを踏まえ、軽貨物運送への著しく低い運賃・料金による委託や、適正原価の適用を回避することを目的とした一般貨物運送から軽貨物運送への切替を防止し、適正な取引環境を確保する観点から、軽貨物運送についても、その事業実態を踏まえた適正原価を設定する方向で検討してはどうか。
- 一方、適正原価の設定に必要な軽貨物運送の網羅的なデータが不足していることから、当面の措置として、一般貨物（貸切）の小型車の適正原価を基礎としつつ、車両価格等の相違を反映した適正原価を示すこととし、今後、軽貨物運送の事業実態に即したより精緻な適正原価の設定に向け、算定に必要なデータを整理するとともに、その収集方法を検討してはどうか。
- 軽貨物運送は許可更新制度の対象ではない中で、適正原価制度の実効性を担保する観点から、トラック・物流Gメンによる荷主や元請事業者への是正指導、行政処分等基準の見直しによる軽貨物事業者への監査、軽貨物事業者に委託する一般貨物事業者の許可更新時における確認など、軽貨物運送事業者が適正原価を継続的に下回ることを防止する仕組みを検討することとしてはどうか。

適正原価を設定する車型・車種の単位

問題の所在

- 標準的運賃は、**車型は代表的なバン型車両を前提として、車種については代表的な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。別途、原価構造が異なる**特殊車両（※）に対する運賃割増率を設定**。
※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
- 適正原価は法的拘束力を有することを踏まえ、**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。

（参考）標準的運賃における車種の区分

【小型車（2tクラス）】

最大積載量2t以下の車両

【中型車（4tクラス）】

最大積載量2t超かつ車両総重量11t未満の車両

【大型車（10tクラス）】

中型車を超える車両（トレーラー（20tクラス）を除く。）

【トレーラー（20tクラス）】

牽引車と非牽引車とを連結した車両であって最大積載量が20t前後のもの。

小型車（2tクラス）



宅配や企業向け配送、店舗への納品など、都市部や住宅地での小口・近距離配送を担う代表的な車種

中型車（4tクラス）



地域内の配送拠点間輸送や店舗配送など、積載性と機動性のバランスに優れた地域配送の中心的な車種

大型車（10tクラス）



物流拠点間の長距離輸送や大量輸送を担い、全国規模の物流ネットワークを支える幹線輸送の主力車種

トレーラー（20tクラス）



大量貨物を効率的に輸送するため、物流拠点を結ぶ大口・大量輸送で使用する代表的な車種

想定される方向性

- 小型車（2tクラス）、中型車（4tクラス）、大型車（10tクラス）及びトレーラー（20tクラス）は、**実務上定着した車格**であり、主として**都市内配送、地域配送、幹線輸送及び大量輸送をそれぞれ担う代表的な車格**であることから、**車種については、標準的運賃と同様に4区分で設定**してみてはどうか。また、実態調査やヒアリングを踏まえると、依然として**バン型が一般的**であることから、**車型については、引き続きバン型を前提**としてはどうか。
- 特殊車両割増の設定**については、**標準的運賃において設定されている車両は引き続き割増率を設定**することとしつつ、実態調査の結果を踏まえ、**バン型車両と比較して原価が著しく高いと認められた車両については、新たに設定**する方向で検討してはどうか。

適正原価を設定する地域の単位

問題の所在

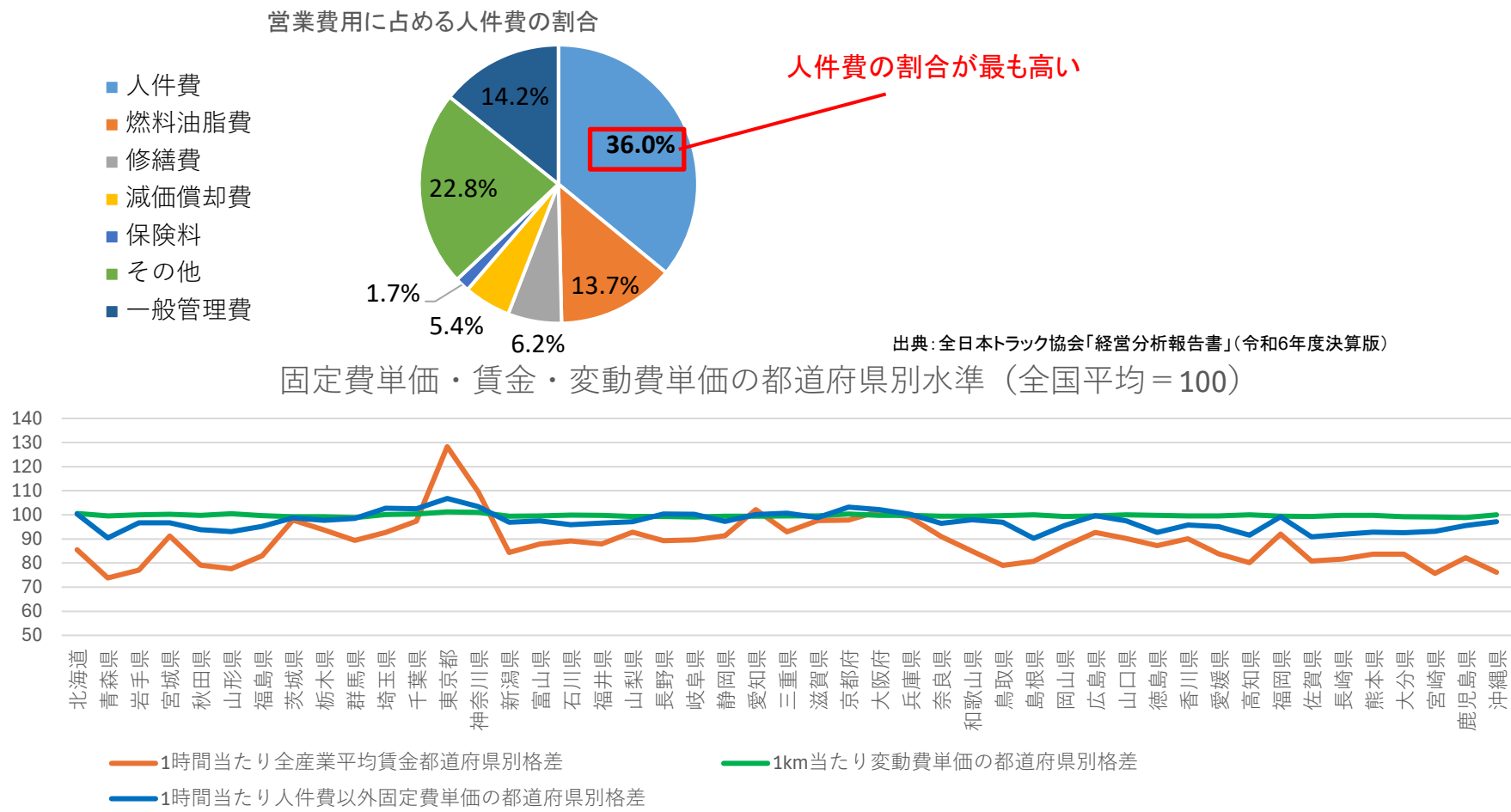
- 標準的運賃は、人件費や物価等の地域差を考慮し、**地方運輸局等のブロック（10ブロック）単位で設定**。運送を行う車両が配置されている**営業所の所在地の運賃が適用**される。
- 同一ブロック内における人件費等の都道府県格差**（例：東京都と山梨県）や、帰り荷への制度適用のあり方（例：東京都の事業者が鹿児島県を発地とする運送を行う場合でも、東京都の適正原価が適用される）等を踏まえ、**いかなる単位で設定し、どのように適用することが適当か**。

想定される方向性

- 実態調査の結果や人件費等に係る統計データ（賃金構造基本統計調査等）を踏まえると、**地域区分については、事業者の原価に占める割合が大きく、かつ、地域差が大きい費目である人件費を基礎として設定すべき**ではないか。また、人件費を基礎とすることは、**都道府県別の公的統計により地域差を継続的に把握できる点からも適切**ではないか。
- その上で、人件費の地域差を反映する設定方法として、以下の3案が考えられるのではないかと。なお、いずれの案についても、人件費以外の費目については、標準的運賃と同様に、地域物価指数を用いて地域差を反映することが想定される。
 - （案1）**地方運輸局等のブロック単位での設定を基本**としつつ、特に**人件費が同一ブロックの他府県と比べて著しく高い東京都等については、別途設定**する。
 - 標準的運賃における設定区分との連続性を一定程度確保できる一方で、同一ブロック内における原価水準の差異を十分に反映できず、一部の地域では実態との乖離が残る可能性がある。
 - （案2）統計的な処理を行った上で、**人件費水準ごとに都道府県をいくつかのグループに分類し、当該グループごとに適正原価を設定**する（グループ分けは数年に1度更新することを想定）。
 - 都道府県ごとの原価水準をより適切に反映した適正原価の設定が可能となり、同一グループ内の原価水準のばらつきを抑えることができる。一方で、統計データの更新に伴うグループの見直しが必要となるため、事業者及び行政双方の事務負担の増加が懸念される。
 - （案3）**都道府県ごとに適正原価を設定**する。
 - 賃金構造基本統計調査の都道府県別データを用いることで、地域ごとの人件費水準を最も客観的かつ明確に反映できる一方、設定区分が47区分となり、実務対応が複雑になる可能性がある。
- また、トラック運送事業においては、営業所ごとに、運送車両や運転手等が配置されるなど運行管理等体制が整備されており、**事業に係る原価は各営業所の所在する地域の物価や人件費等に依存**していることから、標準的運賃と同様に、**営業所の所在地のブロック・グループ・都道府県の適正原価を適用**することで足りるのではないかと。
- なお、**一般貨物（特積）は、原価が各地域にまたがって発生**することから、一般貨物（貸切）と同様に**営業所の所在地のみを基準として地域区分を適用することが適当か、別途検討**する必要があるのではないかと。

【参考】地域ごとの原価水準の分布

- 標準的運賃の算出方法を基にした試算では、1km当たり**変動費単価**は都道府県間でおおむね同水準にあり、**地域差は限定的**である一方、**1時間当たり固定費単価には明確な地域差**が見られた。
- **1時間当たり固定費単価の内訳をみると、人件費は他の固定費項目と比べて地域差が大きい。**また、**トラック運送事業の営業費用に占める人件費の割合は約36%と最も高い。**
- このため、適正原価の地域区分を検討する際には、地域差が明確に見られ、原価に占める割合も大きい**人件費の地域差を主要な要素として考慮することが合理的**と考えられる。



※標準的運賃の算出式を基に令和7年度実態調査結果を踏まえて算出

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

問題の所在

- 標準的運賃は、人件費について、「賃金構造基本統計調査」の都道府県別賃金データから算出した地域別時給単価を用い、地域差を反映して設定している。
- 適正原価については、改正後の貨物自動車運送事業法第9条の2第1項において、「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」を反映することとされているが、具体的にどのような額を適正原価に反映すべきか。

想定される方向性

- トラックドライバーの処遇改善という適正原価制度の趣旨を踏まえると、長時間労働や時間外労働に依拠することなく、全産業平均並みの年間賃金を確保できるように人件費を積み上げる必要がある。このため、固定費単価は、所定外給与を含まない全産業平均の時給単価に所定内の年間労働時間を乗じて算出した年間人件費をもとに算定することとしてはどうか。また、所定外労働や休日・深夜早朝運行に係る人件費については、固定費単価に織り込まれていないことから、個別の適正原価算出時に割り増した時給単価を適用することとしてはどうか。
- その上で、都道府県間で賃金水準に差が存在することを踏まえ、標準的運賃と同様、賃金構造基本統計調査の地域別データを用いて地域差を反映することが考えられるのではないか。
- また、標準的運賃では車種ごとの人件費の差を考慮していたところ、適正原価制度の趣旨を踏まえると、運転する車種にかかわらず全てのトラックドライバーが全産業平均の賃金水準を確保できるように制度を設計すべきである。よって、適正原価では小型車及び中型車については全産業平均の人件費単価を基準とし、大型車及びトレーラーについては車種ごとの人件費の差を反映することが考えられるのではないか。
- 適正原価制度の法令上の趣旨に加え、建設業分野における設計労務単価のような、技能や経験等に応じた段階的・体系的な賃金水準が現時点でトラック運送業には存在していないことを踏まえると、当面の間は全産業平均を基礎とした賃金水準を適正原価に反映することが現実的ではないか。その上で、今後、技能や経験等の評価方法が整備され、段階的・体系的な賃金水準が設定された場合には、当該賃金水準を適正原価に反映することも検討してはどうか。

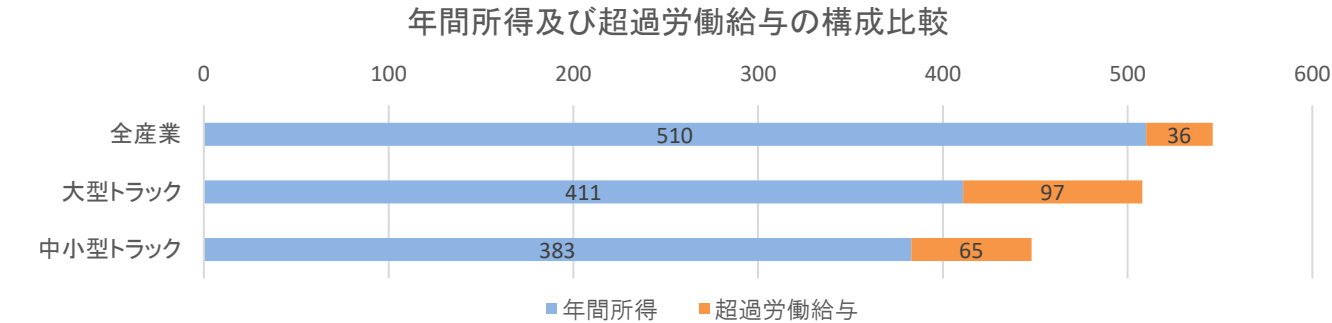
【参考】人件費に関する状況

- トラック運送業の年間賃金は、全産業平均を約7～18%下回っているが、その内訳をみると、超過労働給与額を除く年間所得は、全産業平均を約19～25%下回っており、年間賃金と比べてその差が大きくなっている。
- 一方、トラック運送業の超過労働時間は全産業平均の約2.4～3.0倍となっており、これに伴い、超過労働給与額も全産業平均の約1.8～2.7倍となっている。
- すなわち、トラック運送業では、長時間の時間外労働による給与によって全産業平均との差を一定程度補っているものの、時間外勤務手当等を含めてもなお、年間賃金は全産業平均を下回る構造となっている。

＜トラック運送業の賃金構造（令和7年度 所定内給与・超過労働給与の比較）＞

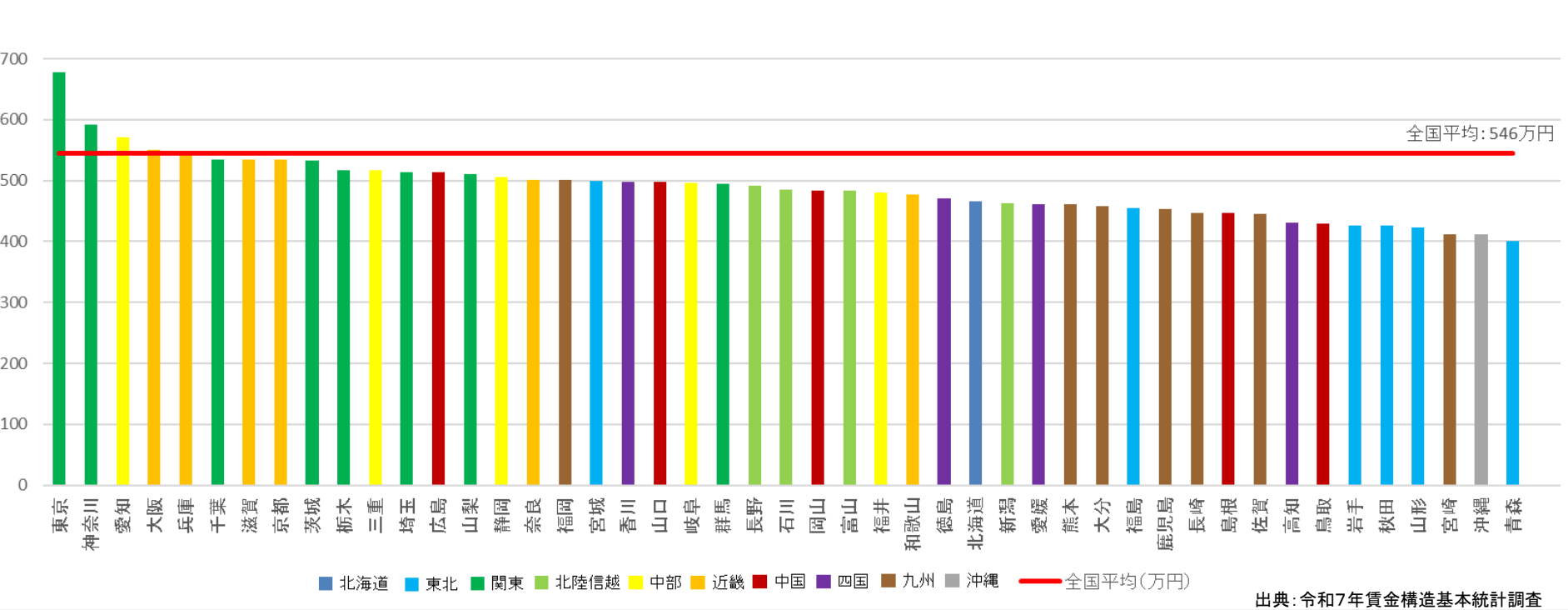
	全産業	トラック運送業	差額	差率
①年間賃金	546万	(大型) 507万 (中小型) 449万	(大型) ▲39万 (中小型) ▲97万	(大型) ▲7% (中小型) ▲18%
②年間所得 (時間外勤務手当等を除く所定内給与＋年間賞与)	510万	(大型) 411万 (中小型) 383万	(大型) ▲99万 (中小型) ▲127万	(大型) ▲19% (中小型) ▲25%
③超過労働給与額	36万	(大型) 97万 (中小型) 65万	(大型) +61万 (中小型) +29万	(大型) +169% (中小型) +81%
④年間労働時間	2076時間	(大型) 2496時間 (中小型) 2388時間	(大型) +420時間 (中小型) +312時間	(大型) +17% (中小型) +14%
⑤超過労働時間	132時間	(大型) 396時間 (中小型) 312時間	(大型) +264時間 (中小型) +180時間	(大型) +200% (中小型) +136%
⑥所定内労働時間	1944時間	(大型) 2100時間 (中小型) 2076時間	(大型) +156時間 (中小型) +132時間	(大型) +8% (中小型) +7%

※差率は全産業との差を全産業で除して算出

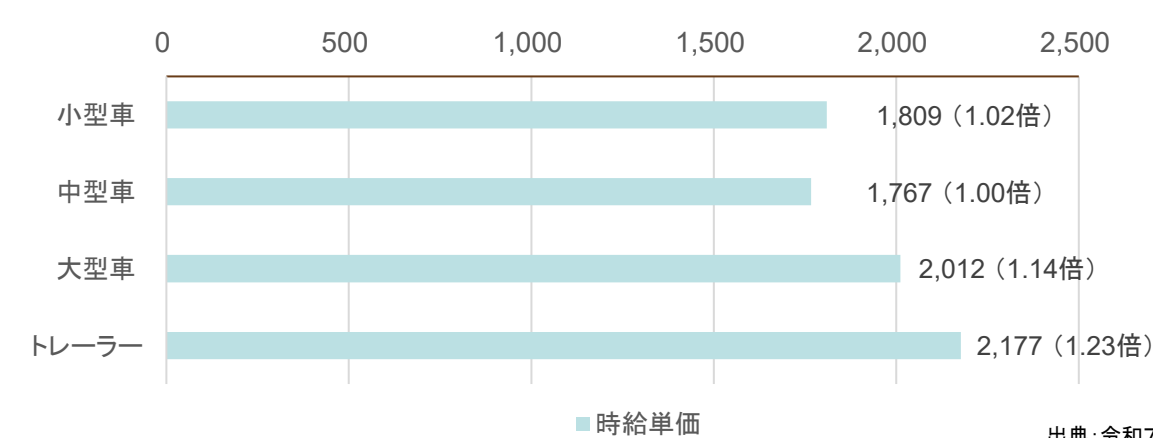


【参考】人件費に関する状況

都道府県別年間賃金の分布（標準的運賃地域ブロック別）



車格ごと 平均時給単価(円/h)



※中型車の時給単価を1とすると、小型車は1.02倍、大型車は1.14倍、トレーラーは1.23倍となっている。

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

問題の所在

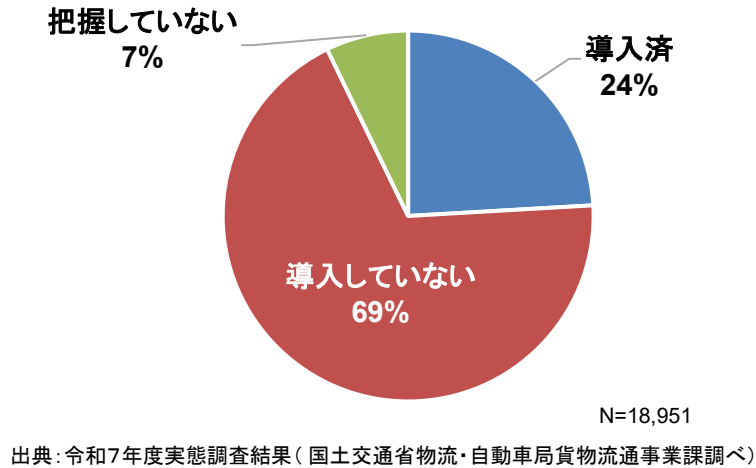
- 標準的運賃においては、燃料価格の変動分は燃料サーチャージにより収受することを前提に、燃料費の基準価格を全国一律120円/Lとして設定した上で、燃料サーチャージの算出方法を示している。
- 直近の標準的運賃の見直し（令和6年3月）以降、燃料価格が大きく変動していることを踏まえ、燃料費の基準価格を見直す必要はないか。また、燃料サーチャージ額を含む適正原価の収受等がトラック事業者に義務付けられることを踏まえ、燃料サーチャージの算出方法を見直す必要はないか。

想定される方向性

- 本年4月の軽油引取税の暫定税率廃止により燃料価格は下がったが、中東情勢の緊迫化により燃料価格は上昇し、おおむね130円/Lを上回る水準（ローリー渡価格）で推移している。また、現在の価格水準は、恒久的な制度としての継続が見込まれない燃料油価格激変緩和措置による1L当たり30円程度の補助が織り込まれている。こうした状況を踏まえ、将来的な燃料価格を正確に見通すことは困難であるものの、足下の価格動向及び将来的な変動リスクを総合的に勘案し、燃料費の基準価格を130円/Lとすることとしてはどうか。
 - ※ なお、仮に事業者が基準価格（130円/L）を上回る水準で軽油を調達したとしても、基準価格を上回る分は燃料サーチャージにより収受するものであることに留意
- 燃料サーチャージの導入を原則とし、事業者には適正原価告示に基づき算出される燃料サーチャージ額を適正原価に計上させることとしてはどうか。
- 燃料サーチャージ額は、制度の客観性や分かりやすさを担保する観点から、以下の方法により算出することとしてはどうか。
 - 標準的運賃制度では、走行距離を各事業者が設定する車両燃費で除すことにより燃料使用量を算出していたが、適正原価制度は義務規定であり客観性が必要となることを踏まえ、燃料価格の変動額に実際の燃料使用量を乗じて算出する。
 - 変動額の算出に用いる軽油の調達価格については、当該月の石油製品価格調査（資源エネルギー庁）におけるローリー渡価格を採用する。

【参考】燃料費及び燃料サーチャージ関係

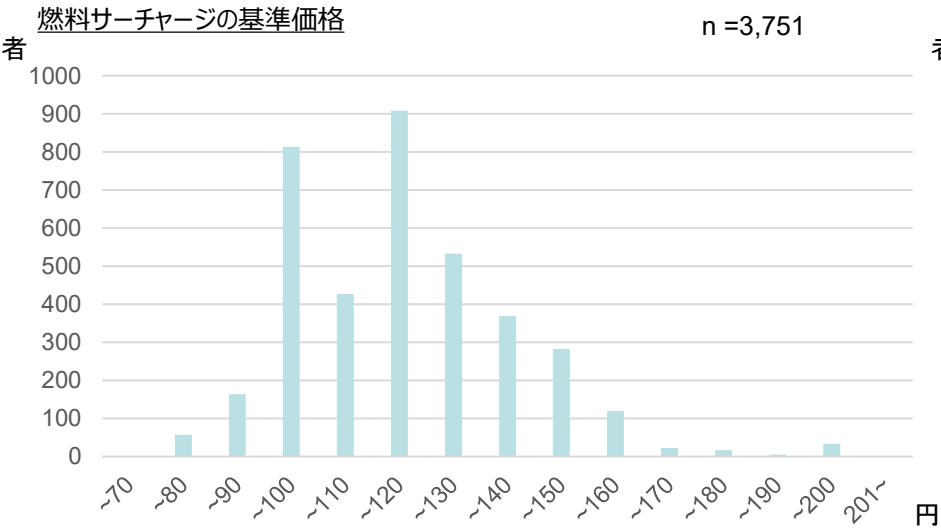
【燃料サーチャージの導入有無の割合】



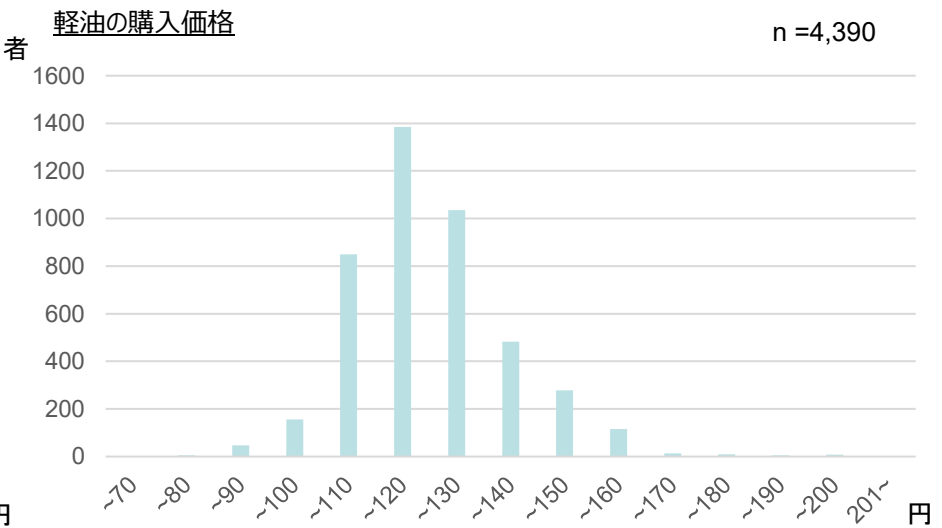
【標準的運賃制度における燃料サーチャージの算出方法について】

基準価格: 120.00円/L (※)
改定の刻み幅: 5.00円/L
改定条件: 改定の刻み幅5.00円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定する。
廃止条件: 軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止する。
計算式:
(距離制運賃)
走行距離(km) ÷ 車両燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L)
(時間制運賃)
平均走行距離(km) ÷ 車両燃費(km/L) × 算出上の燃料価格上昇額(円/L)
(個建運賃)
1個又は1重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる。

調達している軽油価格	燃料サーチャージ 算出上の代表価格	燃料サーチャージ 算出上の燃料価格上昇額
基準価格	120.00 円/L	—
～ 120.00 円/L	廃止	
120.00 超 ～ 125.00 円/L	122.50 円/L	2.50 円/L
125.00 超 ～ 130.00 円/L	127.50 円/L	7.50 円/L
130.00 超 ～ 135.00 円/L	132.50 円/L	12.50 円/L



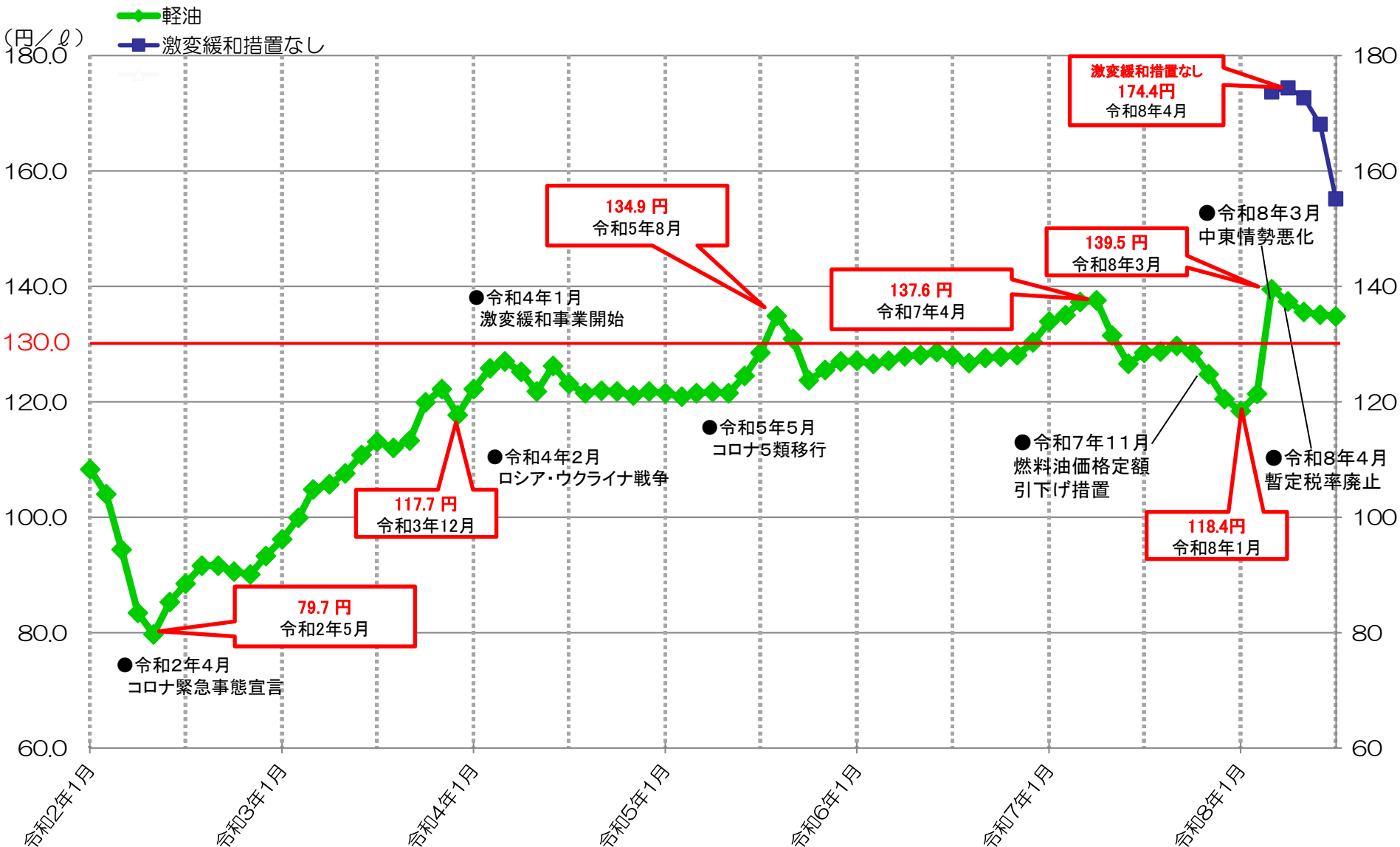
出典: 令和7年度実態調査結果(国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ)



出典: 令和7年度実態調査結果(国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ)

※本調査は令和8年1月に開始したため、その後の中東情勢の変化に伴う軽油価格 12 の高騰が調査結果に反映されていない可能性がある。

【参考】軽油価格の推移について(大口需要者向け軽油ローリー渡価格・税込み)



出典:資源エネルギー庁「石油製品価格調査」

問題の所在

- 適正原価告示で定める料金原価等の種別については、第2回検討会において、「**基本的に標準的運賃を踏襲すること**」を想定される方向性として示したところだが、3つの類型（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の原価、②トラック事業者が立て替えて支払う必要がある料金、③燃料サーチャージ）の性質の違いを踏まえ、各種別の料金原価等についてどのように計算すべきか。

想定される方向性

＜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の原価＞

- 標準的運賃においては、待機時間料及び積込料・取卸料について、全産業平均の人件費単価に対し、公共工事設計労務単価表等を参考に作業内容に応じた倍率を乗じて単価を設定している。他方、適正原価制度において考慮すべきものは、**貨物自動車運送事業の適正な運営に必要なトラックドライバーの人件費としての原価**である。また、荷役作業や附帯作業については、トラックドライバーの負担軽減の観点から、必ずしも**トラックドライバーが担うことを前提とするのではなく、荷主等における作業の効率化や対応の推進が図られている**ところである。
- このため、料金原価については、**作業内容に応じた単価を設けず、一律に全産業平均の人件費の時給単価に実稼働時間に乗じるにより算定**することとしてはどうか。
- また、標準的運賃においては、長時間の荷待ち・荷役作業等を抑制する政策的観点から、荷待ち・荷役作業等時間が2時間を超えた場合の割増率（5割）が設定されていた。他方、適正原価制度においては、**貨物自動車運送事業の適正な運営を図るために必要となる原価を適切に反映することが基本**であり、所定外労働が発生した場合には、その実態に応じて**割増賃金相当額が適正原価に反映**されることを踏まえ、荷待ち・荷役作業等時間が**2時間を超えた場合における一律の割増率は設定しない**こととしてはどうか。

＜②トラック事業者が立て替えて支払う必要がある料金＞

- 利用運送手数料**については、**委託に伴う配車、契約管理等を適切に実施できるコスト水準とする必要がある**。この点、**実運送体制管理簿の作成等、元請事業者を起点として一連の委託構造を把握・適正化する制度体系**となっていることや、**荷主は元請事業者に運送を委託し、その後の再委託については、一般的に元請事業者が自らの判断と責務において行うものであることを踏まえ、委託回数にかかわらず、荷主から元請事業者への委託についての利用運送手数料のみを適正原価に算入**することとしてはどうか。
- その上で、**元請事業者から運送委託する場合の利用運送手数料**については、受託事業者が担う役割や、それに応じた利用運送手数料の水準が、個々の契約関係に応じて異なること、こうした実態を反映することが実務上困難であることを踏まえ、元請事業者の責務の下、荷主より収受した利用運送手数料の中から支払うべき（運賃・料金から差し引いて払ってはならない）ものとし、**適正原価に個別には積み上げない**こととしてはどうか。元請事業者から運送を受託した事業者が、再委託先となる実運送事業者の管理や配車調整等を実際に担う場合には、その対価として**元請事業者から利用運送手数料を収受すべきであることから、その旨をガイドラインにおいて明確化**してはどうか。
- 利用運送手数料の算定は、**元請事業者が委託した運送の運賃原価に一定の手数料率を乗じる**こととしてはどうか。具体的な手数料率については、実態調査の結果を踏まえて、**10%と設定**してはどうか。

【待機時間料】

➤ 現行の「標準的な運賃」では、30分以上の待機が発生した場合に加算する料金として、原価調査結果や直近の統計資料を踏まえて設定した、車格別に30分ごとの「待機時間料」を示している。

＜待機時間料(中型車の例)＞

算定根拠			中型単価(30分当たり)
待機時間料金	時給(所定内)	賃金構造基本統計調査 全産業・全国平均(時間単価)	2,336 円
	福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会)	17.0 %
	経常利益率	原価調査結果により設定(全国平均値)	2.98 %
	基準外人件費	労働基準法	1.25倍
	車格差率	原価調査結果(中型を基準値として、小型:0.95、大型:1.08、トレーラー:1.26)	
算定式(30分単価)			2,336円 × 1.17 (17%) × 1.0298(2.98%) × 1.25 × 1 ÷ 2

1,759 円
(まるめ)
⇒ 1,760 円

【積込料・取卸料】

➤ 荷役作業等に係る対価については、現行の「標準的な運賃」では、その水準が示されていないことから、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業等に係る対価の水準を算出。

＜積込料・取卸料(中型車の例)＞

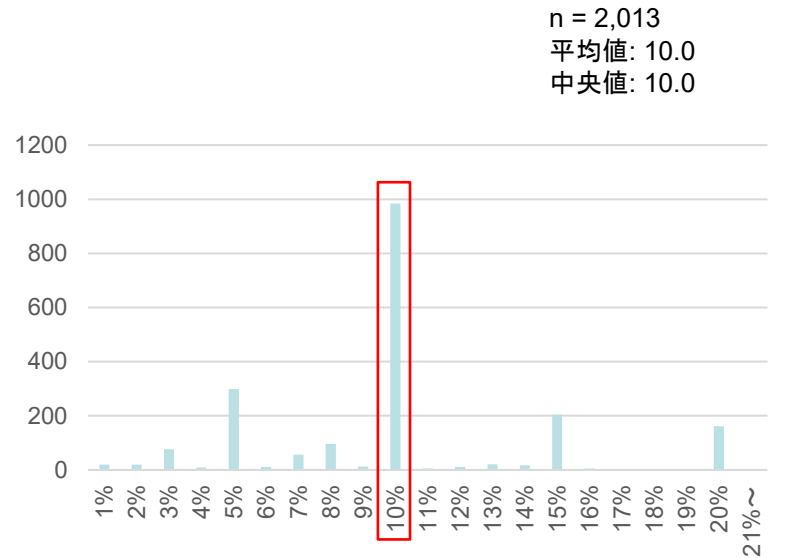
算定根拠			単価(30分当たり)	単価(30分当たり)まるめ
積取 込卸 料料	(待機時間料)	-	1,759 円	1,760 円
		フォークリフト、積載型トラッククレーン使用	1.237倍	2,175 円
		手積み	1.192倍	2,096 円

【2時間超の荷待ち・荷役作業等に係る割増】

➤ 長時間の荷待ち・荷役作業等を是正する観点から、「荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール」や、労働基準法に基づく時間外労働の割増賃金率を参考として、荷待ち・荷役作業等に係る時間が合計2時間を超えた場合、割増率を5割と設定。

利用運送手数料の収受割合

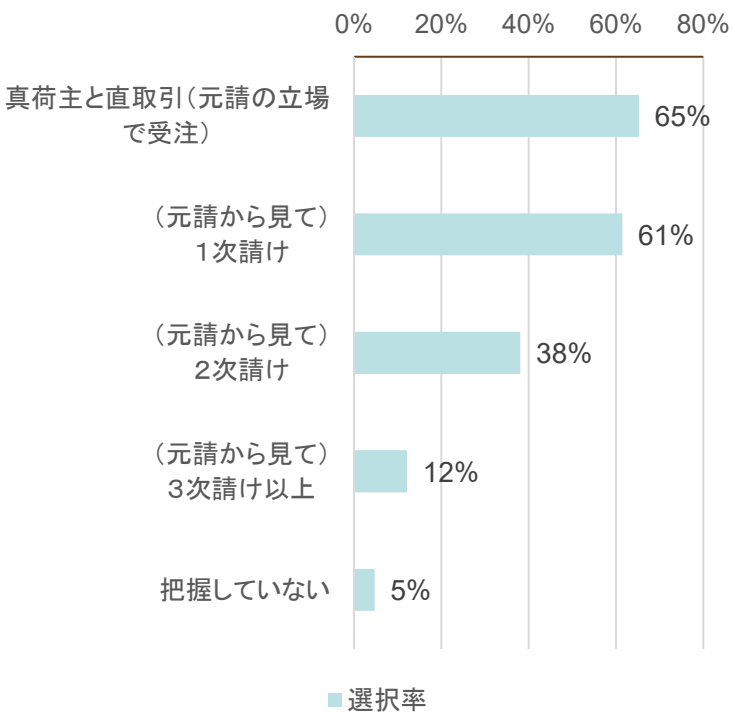
※主に運賃に加算して荷主等に利用運送手数料を請求している事業者の回答を抽出



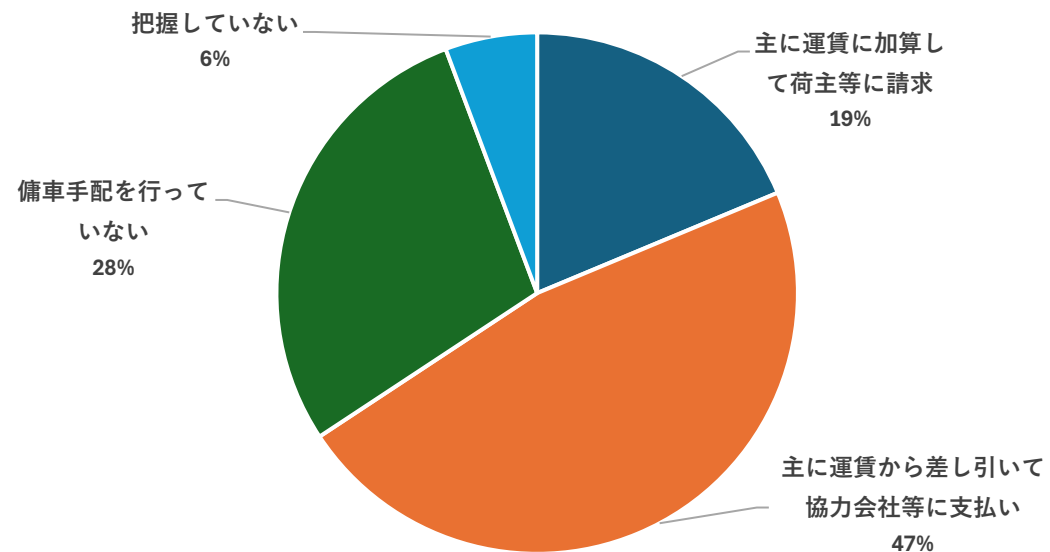
出典: 令和7年度実態調査結果(国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ)

取引次数、利用運送手数料の収受・支払い方法のグラフ

取引次数ごとの選択率(n=19,465)



利用運送手数料の収受・支払い方法 (n=19,051)



出典: 令和7年度実態調査結果(国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ)

※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。

出典: 令和7年度実態調査結果(国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課調べ)
(対象: 一般貨物自動車運送事業者)

※ 利用運送手数料を荷主等への請求額に加算する事業者よりも、運賃から差し引いて協力会社等に支払う事業者の割合が高く、利用運送手数料が実運送事業者への支払運賃から捻出されている実態がみられる。

荷主等に対する是正指導の考え方及び責任範囲①

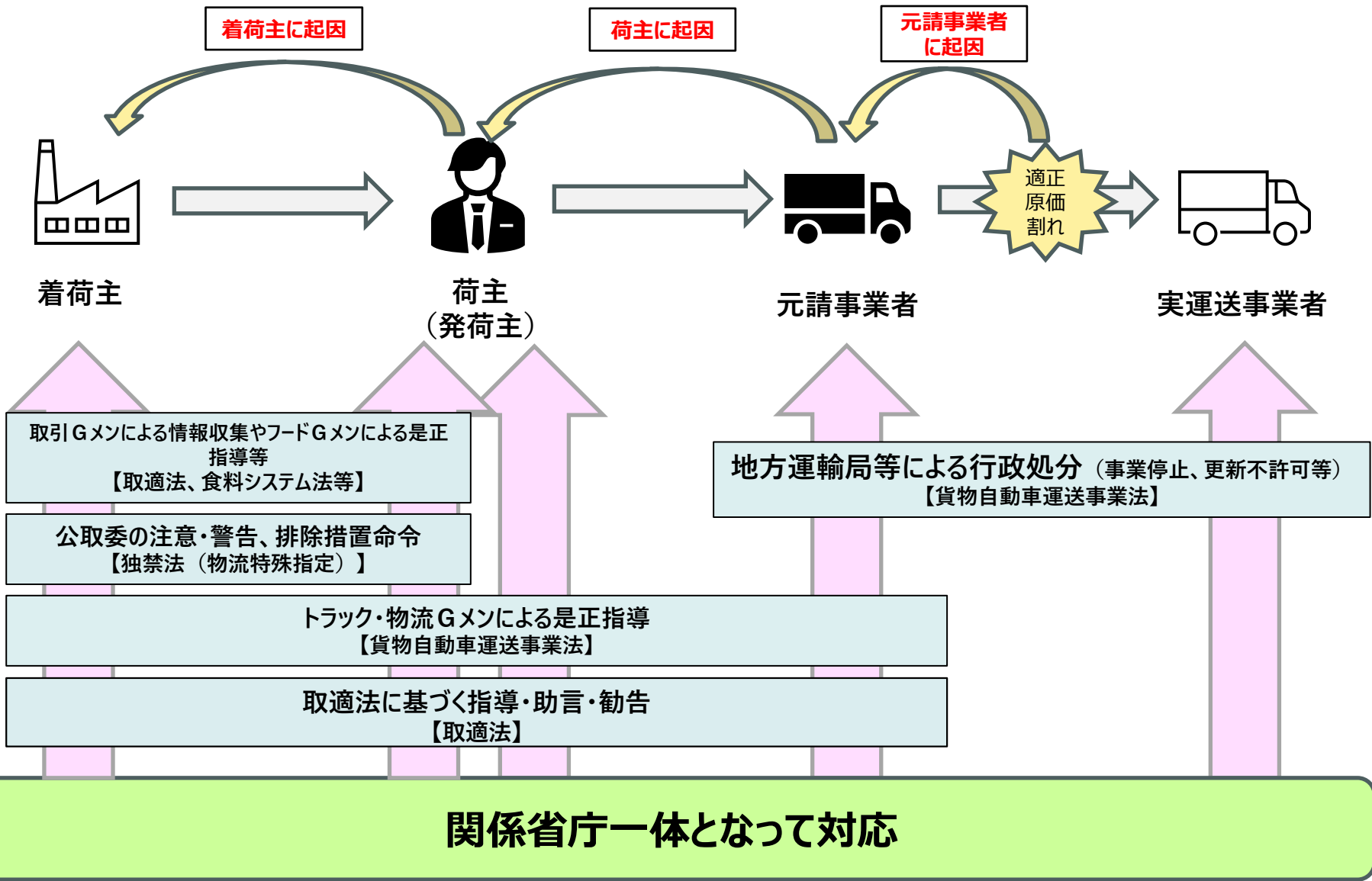
問題の所在

- 荷主等は、その行為によりトラック事業者が運賃・料金を適正原価を下回る水準で継続的に収受せざるを得ない状況を生じさせた場合に、トラック・物流Gメンによる是正指導の対象となるが、荷主等の本制度への予見可能性を担保する観点から、是正指導の対象となる場合をより具体的に示す必要がある。
- また、トラック事業者は、収受する運賃・料金が継続的に適正原価を下回った場合、更新不許可等の不利益処分を受ける可能性があるところ、適正原価割れの原因が荷主等にある場合には、当該荷主等に対して是正指導等の措置が適切に講じられる制度設計とする必要がある。

想定される方向性

- 適正原価を下回らないように運賃・料金を収受する義務を負っているのはトラック事業者であることから、トラック事業者から荷主等に対して、適正原価を下回らない運賃・料金を収受することを目的とした書面等での協議の申入れが行われていない場合には、原則として、荷主等が是正指導の対象とならないものとしてはどうか。
- その上で、許可更新の申請、巡回指導や監査等の際、トラック事業者が収受した運賃・料金が一定期間において適正原価を下回ることが確認された場合において、当該トラック事業者に運送を委託した荷主等について、運賃・料金の不当な据置きや契約にない附帯業務といった違反原因行為を行っている疑いがある場合には、是正指導の対象となり得ると整理されるのではないか。
- 元請事業者については、実運送事業者に対して適正原価を下回る運賃・料金で継続的に運送を委託することが貨物自動車運送事業法違反となることから、当該違反行為について、トラック・物流Gメンによる是正指導のみならず、事業停止等の行政処分の対象となり得るのではないか。
- また、荷主等による不当な運賃・料金の据置きが、当該荷主等とトラック事業者との関係にとどまらず、着荷主や多重取引構造における上位の委託事業者等からの要請、取引条件等に起因していると認められる場合には、トラック・物流Gメンによる貨物自動車運送事業法に基づく是正指導や取適法に基づく指導・助言を行うことに加え、公正取引委員会、中小企業庁、農林水産省等の関係省庁と連携し、公正取引委員会による取適法に基づく勧告、独占禁止法に基づく物流特殊指定の執行や、取引Gメン、フードGメン等と協力しながら、運賃・料金の適正な転嫁を阻害している要因の解消を図ることを検討してはどうか。

取引構造における対応のイメージ



トラックドライバーへの適正な賃金の支払い

問題の所在

- トラック適正化二法の主たる目的はトラックドライバーの経済的社会的地位の向上であることを踏まえると、適正原価制度を、トラック事業者による適正な運賃・料金の収受のみならず、当該運賃・料金を原資としたトラックドライバーの賃上げにつなげていく必要がある。
- 適正原価制度においては、適正原価の構成要素として全産業平均を踏まえた人件費が含まれている一方で、トラック事業者が人件費を実際にトラックドライバーに支払うことを義務付けられてはいない。他方、トラック適正化二法により、トラック事業者が適正な賃金の支払その他の労働者の適切な処遇を確保するために必要な措置を義務付けられるとともに、事業許可の基準に労働者の適切な処遇の確保に関する基準を遵守することが追加されることとなった。
- 以上を踏まえ、「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、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、貨物自動車運送事業法の枠組みでどのように担保するのかを検討する必要がある。

想定される方向性

- 貨物自動車運送事業法第24条の6に規定する「労働者の適切な処遇を確保するために必要な措置」として、適正原価制度に基づき収受した運賃・料金の一部をトラックドライバーの賃金として還元することを位置付け、事業許可の更新においてその実施状況を確認することとしてはどうか。
※条文上は「労働者が有する知識、技能その他の能力についての公正な評価に基づく適正な賃金の支払」となっているが、建設業分野のようにスキルに応じた複数の賃金水準が設定されていないことから、当面の間は全産業平均を踏まえた賃金をベースとすることとしてはどうか。
- 賃金の支払い状況の確認方法としては、例えば以下のような方法が考えられるのではないか。
 - トラック事業者から毎年度提出される事業実績報告書及び事業報告書に記載された人件費明細表等（給料総額等）の情報を活用し、賃金の支払い状況を概括的に確認する。なお、事業実績報告書等については、必要に応じて今後項目を追加する改正も検討することとする。
 - 上記の確認で賃金の支払い状況が芳しくない場合には、トラック事業者に対して賃金支払改善計画の策定及び実績報告を求める。改善計画及び実績報告においては、賃金水準の改善に向けた具体的な取組内容を記載させることに加え、その進捗を管理するためのKPIとして、全産業平均との比較における賃金水準、前年度比の賃金改善率、運賃・料金収入のうち人件費へ充当した割合などを設定することが考えられる。

○トラック適正化二法による改正後の貨物自動車運送事業法（抄）

（労働者の適切な処遇の確保）

第二十四条の六 一般貨物自動車運送事業者は、国土交通省令で定めるところにより、その事業用自動車の運転者その他の労働者が有する知識、技能その他の能力についての公正な評価に基づく適正な賃金の支払その他の労働者の適切な処遇を確保するために必要な措置を実施するものとする。

（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。

一～三 （略）

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その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 （略）

（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）

第3号様式（第2条関係）（日本工業規格A列4番）

事業者番号

一般貨物自動車運送事業人件費明細表

年 月 日から 年 月 日まで

住 所
事 業 者 名

(単位：千円)

区 分	運 送 費			一 般 管 理 費	合 計
	運 転 者	そ の 他	計		
役 員 報 酬					
給 料 ・ 手 当					
賞 与					
(小 計)					
(支給延人員) (人月)					
退 職 金					
法 定 福 利 費					
厚 生 福 利 費					
臨 時 雇 賃 金					
(雇用延人員) (人日)					
そ の 他 の 人 件 費					
合 計					

- 備考 1 (支給延人員) 欄には、給料支払の対象となった月別人員の当該事業年度における合計人員(人月)を記載すること。
- 2 (雇用延人員) 欄には、臨時雇賃金支払の対象となった日ごとの人員の当該事業年度における合計人員(人日)を記載すること。
- 3 運送費に係るその他の項については、荷扱手・助手、事務員等の給料・手当等について記載すること。

【判定式】

人件費明細表
記載給与合計額

≥ ∑
地域

当該地域の
全運転者の
総労働時間

×

当該地域の全産業
平均賃金に基づく
時間当たり人件費



・・・現行の人件費明細表の欄から確認



・・・改正後の人件費明細表の追加欄から確認



・・・賃金構造基本統計調査から確認

- 現行の人件費明細表では、「運転者」欄の「給料・手当」等の欄により、運転者に係る人件費の合計額を把握することが可能。
- 一方で、当該人件費が、地域ごとの全産業平均賃金を踏まえた水準となっているかを確認するためには、地域ごとの運転者数及び労働時間を把握する必要がある。
- 人件費明細表にこれらの情報を記載する欄を追加し、下記の判定式により、事業者における運転者への賃金支払状況を簡易的に確認することとしてはどうか。