資料1

適正原価の設定に向けた論点整理

令和８年11月

国土交通省　物流・自動車局
貨物流通事業課

目次

１．本検討会のスコープと今後の進め方

２．適正原価制度の全体像

３．検討会でご指摘いただいた論点に関する方向性

４．その他の論点に関する方向性

５．参考資料

１．本検討会のスコープと今後の進め方

本検討会のスコープと今後の進め方

国土交通省

- 関係者ヒアリングでは、適正原価の制度設計や運用に関する詳細かつ多様な意見が寄せられたが、**本検討会では適正原価の設定に当たって方針を整理すべき主要な事項に絞って検討**を進め、**本年中のとりまとめを目指す**こととしたい。
- 他方、関係者の理解を得つつ、物流の実態に即した制度とするため、**適正原価告示の内容は運輸審議会**において、**通達・ガイドライン等の内容、モデル運賃の内容は国土交通省等による検討の枠組み**において、それぞれ**関係者の意見を丁寧に聴取しながら、来年以降順次検討**を進めることとする。
- これらの事項について、物流政策推進会議又は物流政策推進関係者会議へ諮問することとする。

	制度設計	運用
総論	**適正原価の設定に当たって方針を整理すべき主要な事項** **（告示／通達・ガイドラインの前提となる内容）** ・適正原価の設定の前提となる考え方（適正原価の定義・水準、期間の考え方等） ・適正原価の構成要素・算定式の概要 ・適正原価の算定に当たってのデータ集計・分析の考え方 ・適正原価の設定に向けた主要な論点（物流効率化インセンティブ、運賃・料金水準への影響等）	**適正原価の設定に向けた有識者検討会で検討・とりまとめ（年内めど）**
各論	**適正原価告示の内容** ・適正原価の算定式の詳細 ・固定費・変動費等の単価 **運輸審議会に諮問・審議（来年初～夏頃）**	**適正原価告示の通達・ガイドライン等の内容** ・適正原価の構成要素や代入する数値等の詳細な定義 ・是正指導や許可更新審査等の運用の詳細 ・適正原価制度の周知広報のあり方 **モデル運賃の内容** ・モデル運賃の示し方 ・料金等の取扱い ・モデル運賃の活用方法 **国交省及び関係省庁（経産省、農水省等）において関係業界の意見を聴取しながら検討（来年初～夏頃※）**

※モデル運賃については、標準的運賃が廃止されるタイミング（令和10年６月まで）で設定することを念頭に検討を進める。

2. 適正原価制度の全体像

適正原価の構成要素及び算定式の全体像

国土交通省

適正原価の構成要素

運賃原価（1台当たり／年間）

固定費

- **減価償却費（車両費）**
  - ⇒**償却年数は７年で設定**（法定耐用年数と平均車齢の和半）
- **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**
  - ⇒**全産業平均の単価を採用（都道府県毎、車格毎）**
- **その他費用**(公租公課、借入金利息、荷役関連費用)
- **輸送の安全確保のために必要な経費**
  - ⇒法令による義務付け又は国による政策誘導の対象に限定
  - ⇒全事業者への義務付け項目以外を項目として積み上げ
- **間接費（固定費相当分）**

変動費

- **燃料費**
  - ⇒基準価格を130円／Lに設定
- **オイル・タイヤ・尿素水費**
- **車検・修理費**
- **間接費（変動費相当分）**

- **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**
  - ⇒貨物自動車運送事業法等関係法令の継続的な遵守に必要なものに限定
  - ⇒想定される投資に係る経費が総費用に占める比率を算出

料金原価等

- **料金原価**（待機時間料、積込料・取卸料、附帯業務料等）
  - ⇒作業内容にかかわらず全産業平均の単価を一律で採用
- **利用運送手数料**
  - ⇒**荷主から元請事業者に対してのみ10%で設定**
- **燃料サーチャージ**
  - ⇒燃料サーチャージ制導入を原則
- **有料道路利用料・実費**（フェリー利用料等）

適正原価の算定式（告示）

- 事業種別：**一般貨物（貸切）**のほか**一般貨物（特積）、軽貨物**を別途設定。特定は一般貨物（貸切）を適用。
- 車種・車格：バン型を前提に、**2t, 4t, 10t, 20tを設定**
  ※冷蔵・冷凍車、海上コンテナ車等の**特殊車両は割増率を設定**。
- 地域：**47都道府県ごと**に設定

÷ 年間稼働時間（40h / 週 ×約52週 ＝約2,086h）

単価等		数量等
時間当たり固定費	×	総稼働時間 ⇒**稼働時間であり実車時間に限らない**
時間当たり基準外人件費の割増し分 ⇒全産業平均×法定基準外割増率	×	稼働時間（所定外）

費目ごとにキロ単価を集計

キロ当たり変動費	×	総走行距離 ⇒**走行距離であり実車距離に限らない**

⇒固定費、変動費ともに項目毎に**物価変動を反映する指数を組み込む**

0.15%	×	運賃原価の合計

時間当たり人件費	×	総稼働時間
時間当たり基準外人件費の割増し分	×	稼働時間（所定外）
10%	×	利用運送に係る運賃原価の合計 ※荷主から直接委託された運送に限る
調達価格－基準価格	×	使用量
実費		

※灰色部分は事業者が自らの実績を代入することを想定

【参考】標準的な運賃の算出に係る考え方

国土交通省

適正な原価（1台／年当たり）

人件費

⇒ドライバーの労働条件改善のため、全産業平均の単価を使用（地方運輸局毎・車格毎）

車両費

⇒環境性能や安全基準の向上を踏まえた車両への設備投資ができるよう、償却年数は5年で設定（地方運輸局毎・車格毎の実勢原価）

間接費
（一般管理費等）

⇒実勢原価を使用

その他費用
（任意保険料、関係諸税、借入金利息）

⇒実勢原価を使用

運行費
（燃料費、タイヤ費等）

⇒地方運輸局毎・車格毎の実勢原価を使用

※いずれも実運送を行う上で必要な費用を算出
（元請の傭車費は考慮しない）

＋

適正利潤（1台／年当たり）

⇒年間総費用×利益率

人件費 → 時間当たり固定費等

年間稼働時間
（40h / 週 ×1年 ＝約2,086h）

運行費 → キロ当たり変動費

年間走行キロ
（約7万km程度）

- 平均速度（約20～60km/h）を用いて、走行距離を時間に換算（時間を走行距離に換算）。
- 点呼等30分及び荷待ち時間（発着各30分）を時間に算入
- 実車率は50%（帰り荷無し）とする。
- 距離帯（時間帯）ごとに、運行時間に時間あたり固定費を掛け合わせて固定費を、走行距離にキロあたり変動費を掛け合わせて変動費を算出し、合算。

【標準的な運賃（運賃表）】

- **貸切（チャーター）を前提**として、**（1）距離制、（2）時間制の双方の運賃表**を設定
- **車格別（2t, 4t, 10t, 20t）**にて設定
- **地方運輸局ブロック（合計10カ所）**ごとに作成

【標準的な運賃（料金）】

待機時間料、積込料・取卸料、附帯作業費、実費（高速道路利用料、フェリー利用料、駐車場利用料、宿泊費用）、**燃料サーチャージ**　等

適正原価の算出に当たっての基本的な考え方

国土交通省

問題の所在

- 標準的運賃は、一定の要件により能率的な経営を行う事業者を抽出し、当該事業者の原価・利潤の平均値を基礎として算出している。
- 適正原価について、「貨物自動車運送事業を法令に則って適正に運営するために最低限必要となる原価」であるとの考え方を前提として、実態調査により収集したトラック事業者の原価データをどのように集計・処理し、適正原価を算定するのか。具体的には、
  ① 適正原価の算定対象とする事業者をどのように抽出するか。
  ② 対象事業者の原価分布のうち、どの水準を採用するか。

方向性（案）

＜基本的な考え方＞

- 適正原価は、「貨物自動車運送事業を法令に則って適正に運営するために最低限必要となる原価」であることから、**適正に事業を運営している事業者の原価の実績値を基礎**としつつ、その**平均的な水準を設定するのではなく、適正な事業運営を確保するために必要となる範囲で、低位な水準を設定することが基本**となる。
- 一方で、**人件費**については、改正後の貨物自動車運送事業法において「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」が適正原価の算定要素として明示されていることから、事業者の原価の実績値ではなく、賃金構造基本統計調査における都道府県ごとの**全産業平均の賃金を採用**する。

＜①適正原価の算定対象とする事業者をどのように抽出するか＞

- 法令を遵守しているなど、**適正に事業を運営している事業者を算定対象とする**ことが適当である。
- 加えて、こうした事業者のうち、**決算期の変更、災害や事業再編その他の特殊事情等により、その原価が通常の事業運営の実態を反映していない**事業者については**算定対象から除外**することが適当である。

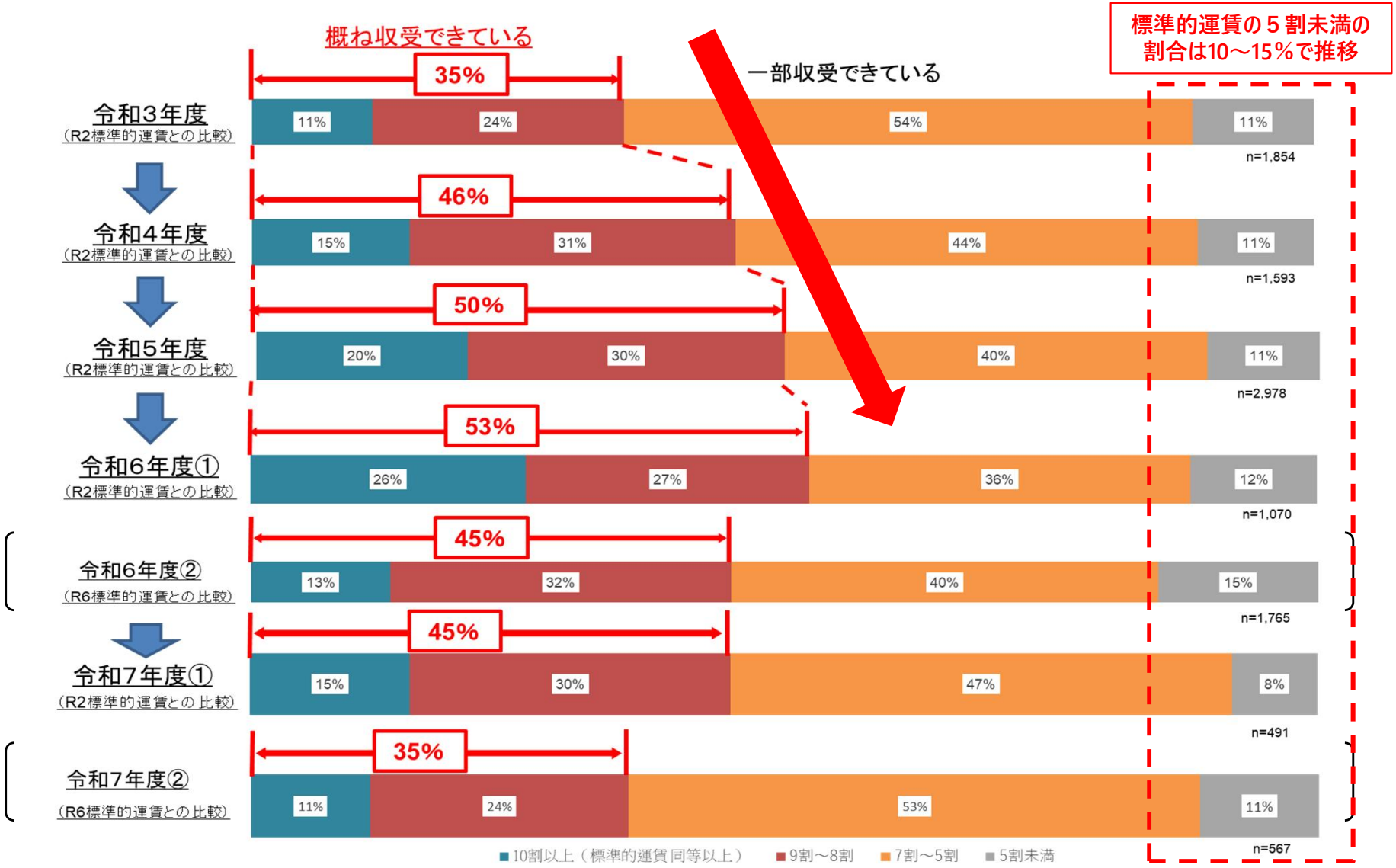
＜②対象事業者の原価分布のうち、どの水準を採用するか＞

- 対象事業者の**平均値**は、適正に事業を運営している事業者の平均的な原価水準を示すものであり、いわゆる**「モデル運賃」の適正な原価水準に相当**する。適正原価水準は、「最低限必要となる原価」という性格を踏まえると、**これらよりも低い水準を基本として設定**することが適当である。
- この点、原価分布の最下位部分には、著しく低廉な運賃・料金による取引を常態化させている事業者が含まれている可能性がある。標準的運賃の５割未満しか収受できておらず、帰り荷を確保しても往復分の原価を回収できないような**著しく低い運賃水準での取引が常態化している事業者の割合が約10%～15%近辺で推移**していることも踏まえ、こうした事業者の影響を勘案しつつ、法令に則った事業運営に必要な最低限の原価水準を示す観点から、**原価分布の下位15%水準を採用**することとする。
- なお、輸送の安全確保に必要な経費や投資の原資については、適正な規模の投資を促す必要があるという観点に鑑み、実態調査の平均値を採用することとする。

【参考】収受運賃実態調査結果 ～「標準的運賃」との乖離率の推移～

国土交通省

○「標準的運賃」と実際に収受できた運賃との乖離率を調査
○ 令和2年に告示した「標準的運賃」と比較した場合、「概ね収受できている」割合は増加傾向にあったが、令和7年度はやや減少している。



※令和7年度調査はサンプル数が過去調査と比較して少ないことに加え、回答者の属性（地域構成等）が令和6年度と大きく異なっていたことから、結果の解釈および過去調査との単純な比較には一定の留保が必要である。

【参考】実態調査結果の集計・処理方法のイメージ

国土交通省

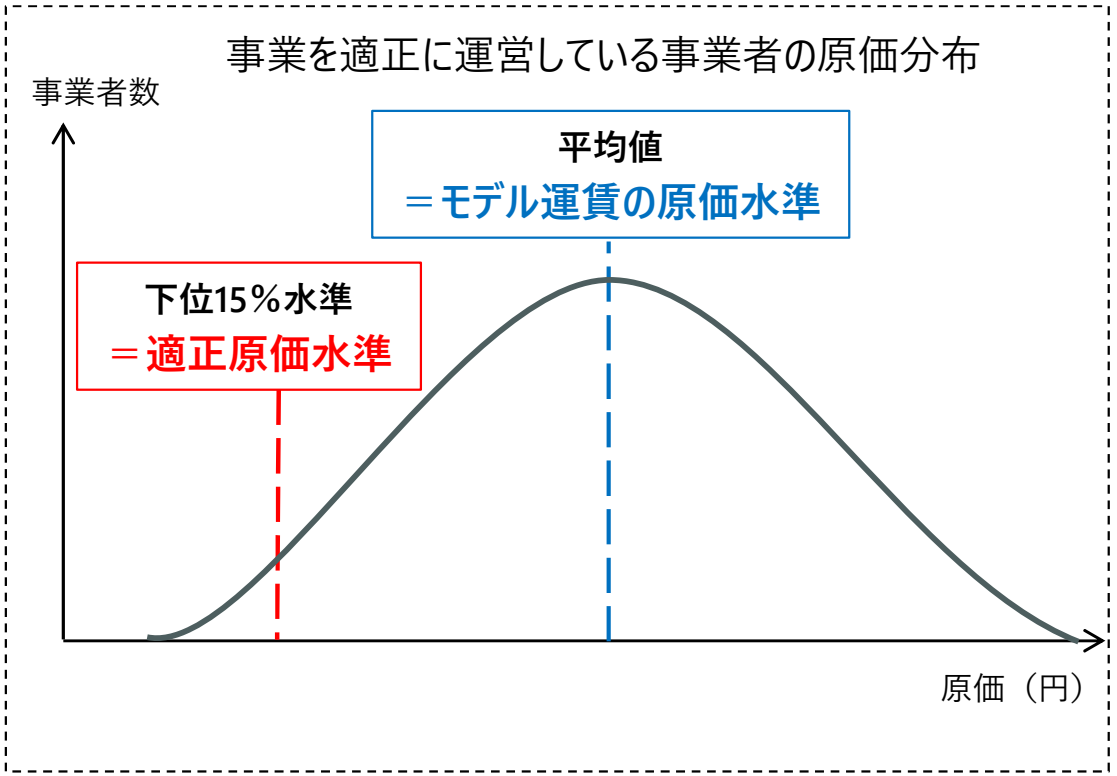
全事業者

適正な事業運営ができていない事業者（①）

通常の事業運営における原価を反映していない事業者（②）

算出対象から除外

事業を適正に運営しており、通常の事業運営における原価を反映している事業者
＝適正原価算出の対象事業者



※輸送の安全確保に必要な経費や投資の原資は平均値
人件費については全産業平均を採用

事業者の抽出条件の例

＜①適正な事業運営ができている事業者を抽出する観点＞
1．最低車両数割れ（５両未満）事業者でないこと。
2．直近の決算期間中に、行政処分により事業停止処分を受けている事業者ではないこと。
3．直近の決算期の営業損益が黒字であること。
4．債務超過でないこと。

＜②通常の事業運営における原価を反映した事業者を抽出する観点＞
5．決算期を変更したことにより最近1年間の実績収支を確定できない事業者でないこと。
6．災害その他の特殊事情により原価が著しく高額又は低額となっており、通常の事業運営における原価を反映していないと認められる事業者でないこと。
7．設立、合併、事業譲渡、事業譲受があった時点から２年以上経過していること。

【参考】過去の標準的運賃等の算出における事業者抽出の考え方

国土交通省

標準的運賃（R6）

1. 最低車両数割れ（5両未満）事業者でないこと
2. 3年以上存続している事業者であること
3. 霊柩事業又は廃棄物運搬を専門的に行う事業者でないこと
4. 平成30年度に法人全体で行政処分の累計点数が20点以下であること
5. 100両以下の事業者を選定する場合は、以下の①、②の条件を満たすこと
   ①他事業による売上高が売上高全体の2割以内であること
   ②庸車費用は運送費用の2割以内であること
6. 決算期を変更したことにより最近1年間の実績収支を確定できない事業者でないこと
7. 災害、その他の事由によって異常な原価が発生し、当該地域の原価の標準を算定するために適当と認められない事業者でないこと

都道府県ごとに、上記1～6のすべてに該当する事業者を抽出したうえで、①20両以下、②21両～50両、③51両～100両、④101両以上の4つに区分し、①～③については同数となるように、また④については、全体に占める割合が少ないため①～③それぞれの半数程度となるように調査対象事業者を設定

1,025事業者を抽出
↓
639事業者が回答
※適正な原価の算出に使用

左記のうち、以下の条件に合致する業者の110事業者の財務諸表データを集計

- 営業損益が黒字であること
- 他事業による損益がないこと
- 貸借対照表データの確認が可能であること
- 債務超過でなく、自己（他人）資本比率の計算が可能であること
- 期末事業用自動車数の確認が可能であること

※適正利潤額・借入金利息の算出に使用

平成2年公示運賃

1．平成2年の旧区域トラック運賃改定時に選定された原価計算対象事業者から、昭和63年度実績に基づいて選定
2．旧区域積合せ事業者は除外
3．荷主が真荷主である比率が高い事業者を優先
4．3月決算の事業者を選定
5．各陸運支局から最低2社を選定
6．選定にあたっては、各都道府県トラック協会と協議

各地方運輸局ごとに車両区分に応じて30社（※）選定。
①15～20両：8社
②21～30両：9社
③31～50両：7社
④51～100両：4社
⑤101～200両：2社
※沖縄総合事務局は10社

左記かつ収支率区分（経常収支率）のバランスを考慮して選定して集計
① 95.0%以下
② 95.1～105.0%
③105.1%以上

貸 切 バ ス

以下の事業者を除いたうえで平均的な実働率を算定
1．事業者の直近事業年度に安全運行に欠ける事業者（事故報告規則第4条の「速報」をした者）
2．令和6年度中に、譲渡譲受、合併、長期労働争議があった事業者
3．保有車両数5両以下の者
1952事業者を抽出

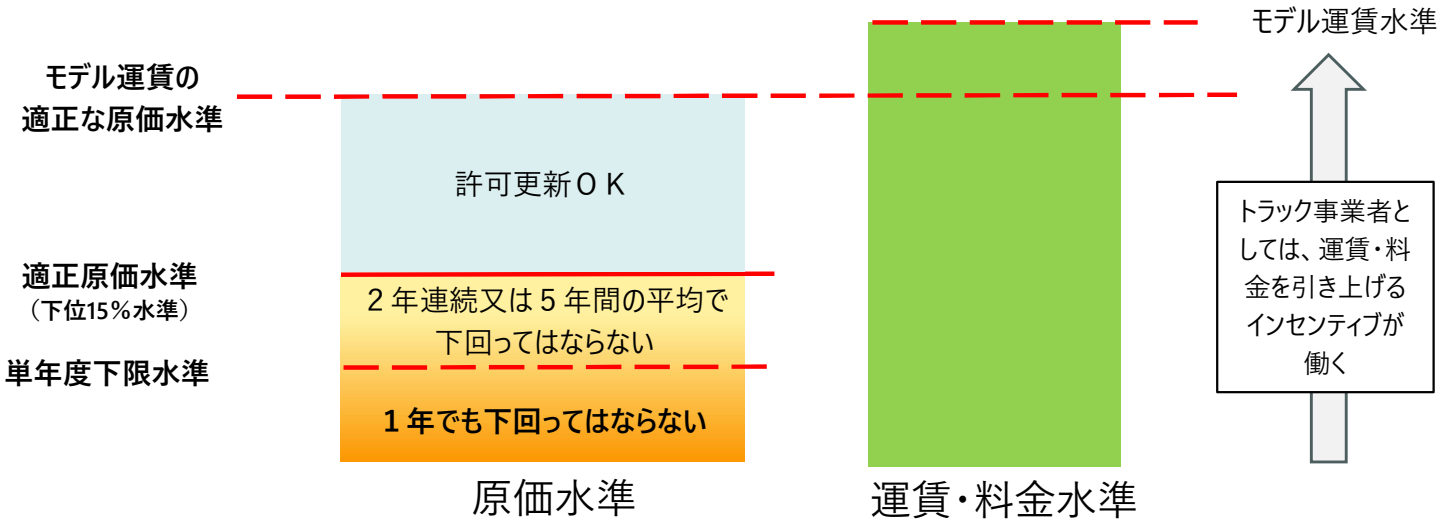
左記のうち、実働率50%~95%の事業者（ある程度稼働している業者かつ霊柩バス等特殊な業者を除くため）
953事業者を抽出
↓
749事業者が回答
※適正な原価の算出に使用

適正原価の運賃・料金水準への影響を抑制するための措置

国土交通省

- 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する方向で検討**する。
- 適正原価による評価水準としては、**事業を将来にわたり継続して適正に遂行する観点から複数年度を通じて確保が求められる水準（適正原価水準）と、事業を毎年度適正に遂行する観点から各年度において確保が求められる最低限の水準（単年度下限水準）を区分して設定**する。**適正原価水準を事業者の原価分布の下位15%水準に設定**し、単年度下限水準については、各年度において確保が求められる水準に設定する。
- その上で、**単年度下限水準**については、当該**水準を１年でも下回った場合には、貨物自動車運送事業法上の義務違反**として取り扱う一方で、**適正原価水準**については、車両更新その他複数年度にわたって確保が必要となる費用の収受状況を確認するための水準として位置付け、当該水準を**１年下回ったとしても直ちに貨物自動車運送事業法上の義務違反とせず、２年連続で下回る場合又は許可期間（５年間）を通じた平均値が下回る場合に限り、貨物自動車運送事業法上の義務違反として取り扱う**ことを原則として運用してみてはどうか。このため、制度導入後の運用状況等の実態を調査することとしてはどうか。
- さらに、**事業報告書等による定期的な確認を基本**としつつ、巡回指導等の機会も活用しながら、**各水準の達成状況を継続的に把握する**こととし、達成状況等に課題が認められる場合には、**地方運輸局や都道府県トラック協会等によるヒアリング・指導等の伴走支援**を通じて改善を促し、必要な場合は**監査・行政処分等を実施**する。許可更新時に、各年度における達成状況の推移及び許可更新期間を通じた達成状況を確認することと併せ、適正な事業運営の確保を図り、より適正な運賃・料金の収受に向けた取組を後押しすることとする。

＜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＞



適正原価等の試算結果

**数字精査中のため
今後変更の可能性あり**

運賃原価（中型車1台当たり／年間）

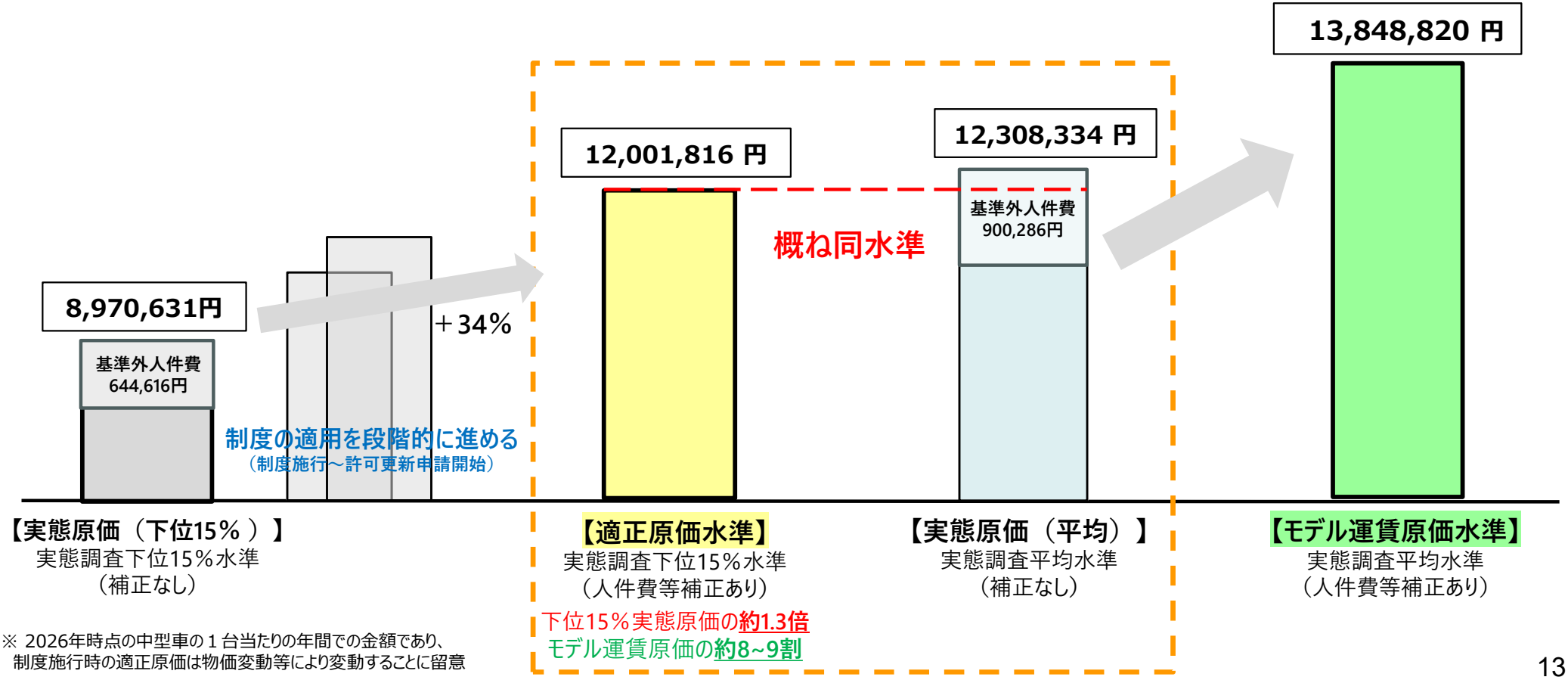
R6標準的運賃の適正な原価	実態原価（下位15%）	実態原価（平均）	単年度下限水準	適正原価（下位15%※）	モデル運賃原価（平均※）
計 12,494,348円	計 8,970,631円	計 12,308,334円	計 9,665,357円	計 12,001,816円	計 13,848,820円
固定費【9,759,441円】	**固定費【6,458,649円】**	**固定費【9,357,909円】**	**固定費【6,984,178円】**	**固定費【9,302,662円】**	**固定費【10,708,469円】**
減価償却費（車両費）【1,698,989円】	減価償却費（車両費）【710,451円】	減価償却費（車両費）【922,992円】	減価償却費（車両費）【710,451円】	減価償却費（車両費）【1,131,357円】	減価償却費（車両費）【1,469,818円】
⇒償却年数は5年				⇒償却年数は7年	⇒償却年数は7年
人件費【5,701,518円】	基準内人件費【3,447,401円】	基準内人件費【4,814,719円】	基準内人件費【4,516,794円】	基準内人件費【6,414,372円】	基準内人件費【6,414,372円】
	基準外人件費【644,616円】	基準外人件費【900,286円】			
⇒全産業平均の単価			⇒営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）の平均単価	⇒全産業平均の単価	⇒全産業平均の単価
その他費用（公租公課、借入金利息、荷役関連費用）【294,893円】	その他費用（公租公課、借入金利息、荷役関連費用）【176,413円】	その他費用（公租公課、借入金利息、荷役関連費用）【290,191円】	その他費用（公租公課、借入金利息、荷役関連費用）【178,538円】	その他費用（公租公課、借入金利息、荷役関連費用）【178,538円】	その他費用（公租公課、借入金利息、荷役関連費用）【295,931円】
間接費（固定費相当分）【2,064,041円】	間接費（固定費相当分）【1,479,768円】	間接費（固定費相当分）【2,429,721円】	間接費（固定費相当分）【1,479,768円】	間接費（固定費相当分）【1,479,768円】	間接費（固定費相当分）【2,429,721円】
			輸送の安全確保のために必要な経費【98,627円】	輸送の安全確保のために必要な経費【98,627円】	輸送の安全確保のために必要な経費【98,627円】
変動費【2,734,907円】	**変動費【2,511,982円】**	**変動費【2,950,425円】**	**変動費【2,681,179円】**	**変動費【2,681,179円】**	**変動費【3,119,622円】**
燃料費【1,356,413円】	燃料費【1,463,486円】	燃料費【1,463,486円】	燃料費【1,585,443円】	燃料費【1,585,443円】	燃料費【1,585,443円】
⇒基準価格は120円／L			⇒基準価格は130円／L	⇒基準価格は130円／L	⇒基準価格は130円／L
オイル・タイヤ・尿素水費【216,630円】	オイル・タイヤ・尿素水費【169,081円】	オイル・タイヤ・尿素水費【246,351円】	オイル・タイヤ・尿素水費【169,081円】	オイル・タイヤ・尿素水費【169,081円】	オイル・タイヤ・尿素水費【246,351円】
車検・修理費【398,376円】	車検・修理費【178,069円】	車検・修理費【416,830円】	車検・修理費【178,069円】	車検・修理費【178,069円】	車検・修理費【416,830円】
間接費（変動費相当分）【763,488円】	間接費（変動費相当分）【701,346円】	間接費（変動費相当分）【823,758円】	間接費（変動費相当分）【748,586円】	間接費（変動費相当分）【748,586円】	間接費（変動費相当分）【870,998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【17,975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【20,729円】

※ 赤枠は、下位15%又は平均の実績値ではなく、各費目に示す条件により算出。
施行時の適正原価は物価指数等により変動。
実態原価の基準外人件費は賃金構造基本統計調査の超過労働時間をもとに算出。

適正原価の水準感について

数字精査中のため
今後変更の可能性あり

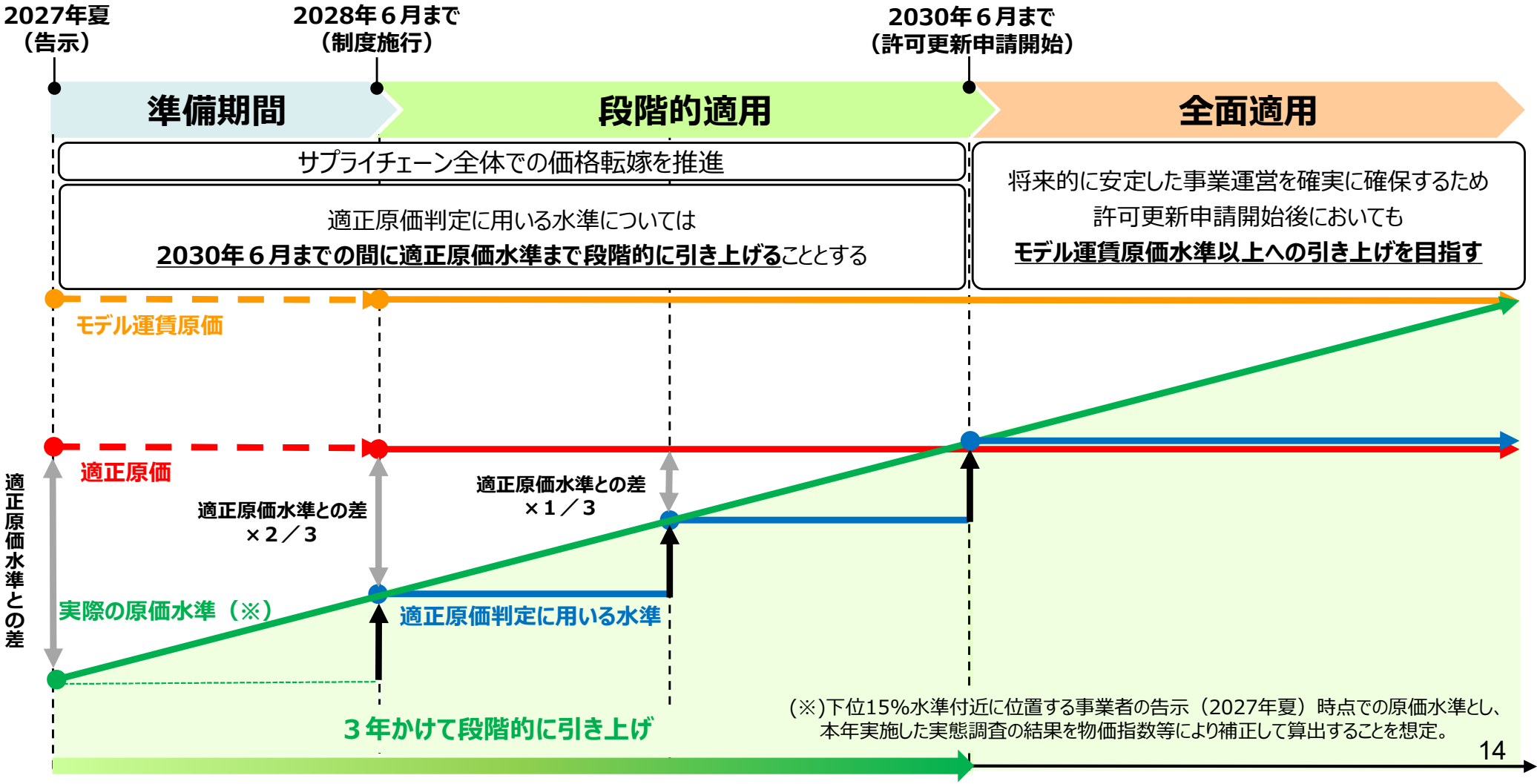
- **トラック事業の健全な経営や流通機能の維持向上による物流の持続可能性確保の観点から、モデル運賃原価水準の収受を目指していくことが必要である。適正原価水準はその85%程度にとどまる**。
- その上で、**適正原価水準は実態原価の平均と概ね同水準**となることから、**現時点で業界平均の原価を確保できている事業者は、既に適正原価水準を概ね満たしている**ことになる。しかし、適正原価水準はあくまで適正な事業運営を確保するために必要となる最低水準であり、同水準にとどまる限りは人材の確保も困難となることが想定される。
- また、現在の原価分布において、著しく低い運賃水準での取引が常態化している事業者（下位15%水準付近に位置する事業者）にとっては、**適正原価水準を満たすために、時間外労働から得られる収入を前提とした経営や働き方からの脱却を図る必要があり、現状と比較して約3割の原価上昇が必要**となることが想定される。
- こうしたことを実効性をもって進めていくために、サプライチェーン全体での価格転嫁を精力的に推進するとともに、**制度施行から許可更新申請開始までの間において、制度の適用を段階的に進める**こととする。



※ 2026年時点の中型車の１台当たりの年間での金額であり、制度施行時の適正原価は物価変動等により変動することに留意

適正原価制度の円滑な導入・定着に向けた方策（適正原価制度の段階的導入）

- 適正原価水準はあくまで**適正な事業運営を確保するために必要な最低水準にとどまる**ことから、許可更新申請開始後も安定的な人材確保や持続的な事業運営を実現するためには、**モデル運賃原価水準に見合った運賃・料金の収受を目指していく必要がある**。
- まずは**許可更新申請が開始（2030年６月まで）するまでに、実際の原価水準（※）が適正原価水準に到達することを目指す**こととする。現状両者に大きな乖離があり、サプライチェーン全体で価格転嫁を推進していくが、その浸透には一定の期間を要することが想定されることから、**適正原価の告示から許可更新申請が開始するまでの３年間を活用し、実際の原価水準を適正原価水準まで段階的に引き上げていく**こととする。
- 具体的には、**適正原価の判定に用いる水準**について、**実際の原価水準と適正原価水準との格差を３年間で解消することを前提として、毎年度段階的に引き上げる**こととし、2030年６月までの間に適正原価水準へ移行することとする。その後も継続的に運賃・料金の適切な収受を促していくことにより、モデル運賃原価水準への引き上げを目指していくこととする。



(※)下位15%水準付近に位置する事業者の告示（2027年夏）時点での原価水準とし、本年実施した実態調査の結果を物価指数等により補正して算出することを想定。

適正原価制度の円滑な導入・定着に向けた方策（サプライチェーン全体での価格転嫁）

国土交通省

- **適正原価制度の実効性を担保**するためには、トラック事業者やその直接の契約相手である荷主のみならず、**消費者を含めたサプライチェーン全体で物流コストを適正に負担し、価格転嫁を進めることが重要**であることから、例えば、以下の取組を講じることとする。

＜①消費者を含む関係者に対する周知徹底＞

- 国土交通省において、経済産業省や農林水産省等の関係省庁とも緊密に連携しながら、本制度の趣旨や内容について、荷主・トラック事業者に対する周知徹底を図るとともに、**消費者に対しても、物流の持続可能性の確保に必要なコスト負担に対する理解を求めるため、効果的な広報活動**を実施する。

＜②関係省庁で連携したサプライチェーン全体での価格転嫁の阻害要因の解消＞

- 荷主等による不当な運賃・料金の据置きが、トラック事業者との直接の取引先のみならず、**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。併せて、適正原価制度の導入に伴い、現行の違反原因行為の類型で制度の実効性を担保できるか確認し、必要な対応について検討する。
- また、**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、**取引Ｇメン、フードＧメン等との情報連携**、**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**を通じて、**サプライチェーン全体における価格転嫁の阻害要因の解消**を図る。

参考：是正指導に関する考え方（第４回有識者検討会資料より）

- **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**と整理することとする。

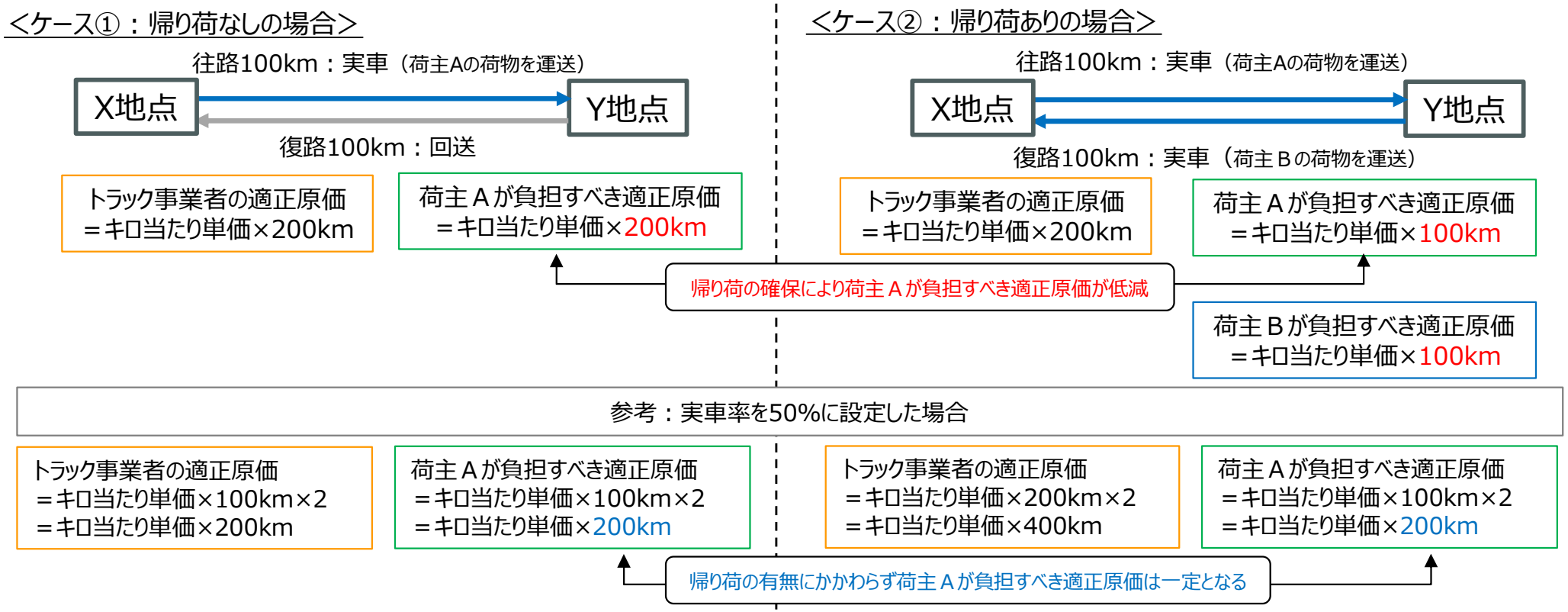
＜③各分野における荷主・トラック事業者が参画する協議の場の設置・課題解決＞

- 品目や業界ごとに運送形態や取引慣行等が異なることを踏まえ、**分野ごとにトラック運送業界と荷主業界が継続的に協議できる場を設け**、各分野の実態に即した**適正原価制度の運用や価格転嫁への対応について議論**するとともに、制度運用上の課題や価格転嫁の阻害要因について分析・検証を行うことにより、分野ごとの課題解決を図る。併せて、既存のCLO会議（物流統括管理者連携推進会議）等を活用し、分野横断的な制度運用上の課題等について、荷主・トラック事業者の実務者レベルで議論・課題解決を図る。

3．検討会でご指摘いただいた論点に関する方向性

①物流効率化のインセンティブの担保（実車率・回送料金の取扱いを含む）

- 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と解されることから、標準的運賃のように**実車率を一律50%に設定するのではなく**、荷物の積載の有無にかかわらず、**実際に車両が走行した距離・時間を対象に適正原価を算定する**こととする。
- これにより、**トラック事業者・荷主等双方に、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**ことになる。
  - トラック事業者にとっては、回送距離分の適正原価を実車距離分の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復路の運送を委託する荷主等から収受する方が合理的である。
  - 往路の荷主等にとっては、帰り荷が確保されることにより、回送距離分の適正原価を復路の運送を委託する者が負担することになるため、自ら負担すべき適正原価を低減できる。
- なお、実際の運送契約における費用負担のあり方は当事者間の合意により決定されることとなるが、**同一の走行に係る費用を複数の荷主等に重複して負担させること**（例：帰り荷が確保されているにもかかわらず、復路走行分の費用を往路の荷主等にも負担させること）**は適当ではなく**、**実車走行に係る費用を荷主が負担することが基本**となる。その上で、帰り荷が確保できない場合に生じる回送費用について、回送料金として収受するか、往路運賃に含めて収受するか等の取扱いについては、ガイドライン等で明確化することとする。

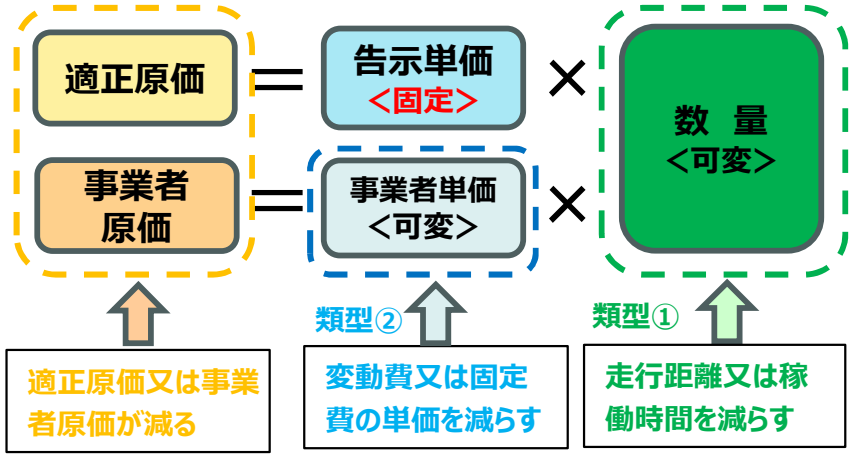


※費用負担のあり方は当事者間の合意によるが、一般的に想定される考え方に基づく費用負担の一例を示したもの
※単純化のためキロ当たり単価のみ考慮している

①物流効率化のインセンティブの担保（実車率・回送料金の取扱いを含む）

- 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（運行数の削減や共同輸配送の実施等）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（自動化設備の導入、車両稼働率の向上等）に分類されるが、①②いずれの類型についても、**荷主等にとっては、トラック事業者の原価が減少し、運賃の引き下げ余地が生じることから、物流効率化のインセンティブが働く**ことになる。
- 一方で、**物流効率化への取り組みが、トラック事業者にとってのメリットを与え、荷主等とともに物流効率化に取り組むインセンティブにつながるようにする必要**がある。
  - 類型①については、物流効率化により**走行距離又は稼働時間が減少**し、トラック事業者の適正原価の低減、ひいては**運賃・料金収入の減少につながる可能性**がある。このため、**トラック事業者と荷主等が共同で物流効率化の取組を行い**、かつ、**トラック事業者が物流効率化に要する費用（積載率向上のための設備改修等）を負担**している場合には、トラック事業者が負担している当該費用について**適正原価に計上することを認める**こととしてはどうか。
  - 類型②については、**車両や施設の稼働率向上**で**実際の固定費単価を低減**できる。一方で、適正原価の算定においては、前提としている年間稼働時間（2,086時間）を上回って稼働した場合には、**固定費について一定の単価を採用していることから、年間固定費が過大に算定**されることとなる。これが物流効率化に取り組むインセンティブの阻害とならないよう、**想定している年間稼働時間（2,086時間）を上回る**場合には、**減価償却費や公租公課について年間ベースの金額を用いるとともに、間接費についてはこれらの費目を年間ベースで計上したものを基礎として算定**することを選択できるようにしてはどうか。

＜適正原価等の算定式と物流効率化の類型＞



＜減価償却費等について年間ベースの金額を用いる算定方法のイメージ＞

年間稼働時間が2086時間を超えた場合はBの算定式も選択可能

A　運賃原価 ＝ 時間当たり固定費 × 総稼働時間　・・・

B　運賃原価 ＝ 時間当たり固定費※（減価償却費・公租公課除く） × 総稼働時間 ＋ 減価償却費 公租公課（年間ベース）　・・・

※間接費は減価償却費・公租公課を年間ベースで計上した固定費を基礎に算出

③減価償却費の償却年数

- **標準的運賃では、車両償却年数を5年**としているが、貨物車両の**平均車齢は10年を超える水準**にあり、**使用実態と乖離**している。他方、**償却年数を一律に長期化**すると、**車両代替に必要な費用を十分に確保できないおそれ**があるほか、車齢の上昇に伴う**修理・整備費の増加も考慮**する必要がある。
- したがって、車両償却年数については、**安全・環境性能の高い車両への計画的な買替えを促進し、車両代替に必要な費用を確保する観点と、実際の車両使用期間及び中古車としての経済価値を適切に反映する観点の双方を踏まえて設定する必要**がある。
- そこで、**法定耐用年数4年を基礎**としつつ、車両の使用実態を一定程度反映するため、**法定耐用年数4年と平均車齢10.7年との和半により、償却年数を設定**することとする。具体的には、両者の和半は7.35年であるため、端数処理を行い**７年に設定**する。

参考：貸切バス公示運賃　車両減価償却費の考え方

令和7年見直し前

全車両を新車に入れ替える前提にした上で、車両価格と耐用年数を変更
・車両価格：メーカー平均の新車車両価格※
・耐用年数：法定耐用年数に標準能率事業者の**平均使用年数と法定耐用年数（5年）との差の１／2を加算（和半）**

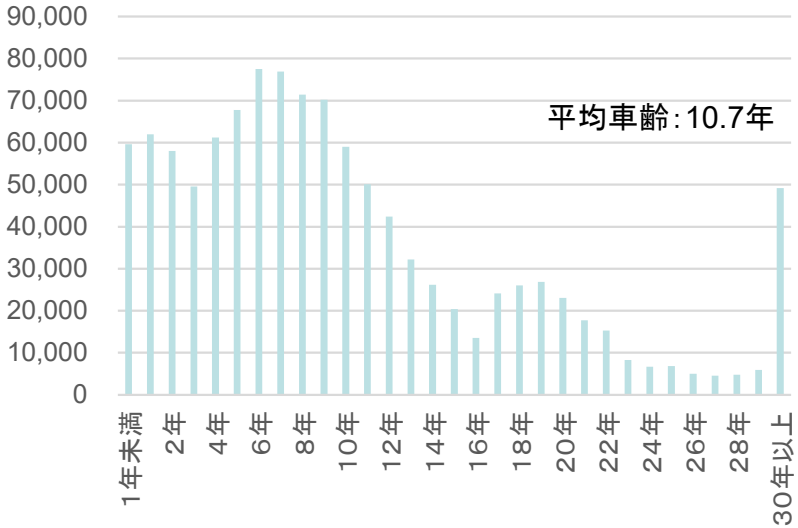
＜算定式＞
（保有車両数×新車平均価格）÷（（平均使用年数＋5年）×１／2）

令和7年見直し後

２年ごとに公示運賃を見直すため、
２年間に新車入替が必要な台数分の減価償却費を実績に加算

＜算定式＞
車両減価償却費（実績）＋（ 新車入替台数×新車平均価格／ 5年(法定耐用年数) ）

営業用総重量3.5t超トラックの車両数
（R7年度末時点）



MOTAS（自動車検査登録情報）の車両登録情報

2. 適正原価の構成要素
③減価償却費の償却年数

税務上の耐用年数の整理

構造・用途	細目	耐用年数
運送事業用・貸自動車業用・自動車教習所用のもの	自動車（２輪・３輪自動車を含み、乗合自動車を除く。）	-
	小型車（貨物自動車にあっては積載量が２トン以下、その他のものにあっては総排気量が２リットル以下のもの）	**3**
	大型乗用車（総排気量が３リットル以上のもの）※乗車定員 10人以下	5
	その他のもの	**4**
	乗合自動車　※乗車定員 11人以上	5
	被けん引車その他のもの	**4**
一般用のもの（特殊自動車・次の運送事業用等以外のもの）	自動車（２輪・３輪自動車を除く。）	-
	小型車（総排気量が0.66リットル以下のもの）	4
	貨物自動車	-
	ダンプ式のもの	4
	その他のもの	5

※国税庁HPより

太字は事業用トラックの耐用年数

標準的運賃における車両費の償却年数の考え方について（運輸審議会　令和2年03月10日　第2回資料より抜粋）

○　法定耐用年数とは、「通常の維持補修を加える場合にその減価償却資産の本来の用途用法により通常予定される効果をあげることができる年数」と考えられている。このため、事業用のトラックの法定耐用年数（約４年）を償却年数とすることが、本来適切。
しかし実態上、運送事業者において、全てこれらの期間内で車両の償却や買替えが行われているわけではない。

○　トラック運送業では、実態上、次のような事項について、５年で車両が償却等されることが前提。
(1) パーツの劣化等を背景に、新車時から５年を境に車両の修繕費が増加
(2) 一般的にトラックの購入に係る融資への返済期間は５年
(3) リース車両の半数は、５年のリース期間を経て入替え

５年内に償却されない場合、車両の安全性や事業者の資金繰りといった観点から、問題が生じるおそれ。

▶ 以上のことを踏まえ、標準的な運賃の原価算出に当たっての車両の償却年数は、事業者における適切な車両の買替えを進めるとともに、経営環境の維持・改善を図る観点から、５年で設定。

2. 適正原価の構成要素

④「輸送の安全確保のために必要な経費」の具体的内容

- **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する費用**については、関係法令に基づき、**全て又は一部のトラック事業者に義務付けられている取組に要する費用**に加え、法令で義務付けられていないが、**国が安全確保策として政策的に推進している取組に要する費用が該当**するものと整理。
- 適正原価の算定に当たり、**全てのトラック事業者に義務付けられている取組に要する費用**は、既存の原価項目（間接費等）に含まれていると考えられることから、**個別に原価に積み上げない**こととする一方、**一部のトラック事業者に限り義務付けられている取組に要する費用**及び**国が政策的に推進している取組に要する費用**については、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、**個別に原価に積み上げる**こととする。
- また、輸送の安全確保に向けた取組状況を把握するため、**安全投資の実施状況について、事業者に報告**を求めることとする。

輸送の安全確保のために必要な経費

区分	費目	主な根拠規定等	主な対象事業者・車両等	目的
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	運行管理業務に必要な知識の維持・向上
	点呼人件費	貨物自動車運送事業輸送安全規則	全事業者	運転者の健康状態の確認
	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	運転者の酒気帯びの確認
	整備管理者講習費用	道路運送車両法施行規則	全事業者	車両の点検・整備に関する管理能力の確保
	定期健康診断	労働安全衛生規則	常時使用労働者	労働者の健康状態の把握及び健康障害の防止
法定義務（一部事業者）に係る費用	運行記録計（デジタコ含む）	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	距離及び運転時間の記録による運行状況の把握
	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	運転者の特性に応じた事故防止
	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	運転特性の把握及びこれを踏まえた指導
	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	事故の回避及び衝突時の被害軽減
	荷役昇降設備	労働安全衛生規則	最大積載量2t以上	荷役作業時の墜落・転落災害の防止
	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	荷役作業時の墜落・転落等による危険の防止
	雇入時健康診断	労働安全衛生規則	新規雇入れ時	雇入れ時における健康状態の把握
法定外だが国として政策的に推進する取組に要する費用	ドライブレコーダー	国土交通省「安全教育マニュアル」（※）に位置付け ※自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル	事業用トラックを前提	記録映像を活用して運転者に自らの運転上の課題への気付きを促し、安全運転意識の向上と事故防止を図る
	熱中症対策	職場における熱中症防止のためのガイドラインに位置付け	暑熱環境下での作業等	高温環境下における健康被害の防止

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（※）

※実態調査の平均値より算出。適正原価水準（下位15%）では、全体の**約0.8%**となる見込み。

2. 適正原価の構成要素
⑤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

- **貨物自動車運送事業を継続して適正に遂行するために経常的に必要な経費**であって、人件費、燃料費、減価償却費その他の適正原価の各構成要素として計上されていない①～④ の費用（※１）については、「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」として適正原価に計上することとする。
- 算出方法については、**事業者の規模や業態、経営状況によって必要不可欠な投資内容や規模が異なる**ことを踏まえ、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、実態調査等により把握した費用額をもとに**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**するものとする。
- 制度の透明性を担保するため、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に対する投資の実施状況について、事業報告書や事業実績報告書等により報告を求める**方向で検討する。

	費用項目	想定される経費の内容	事業を継続して適正に遂行するために必要な理由
0.03%（※2）	**①人材確保・育成に係る投資**	・許可基準上必要となる運転者等を継続的に確保するための**採用活動の実施** ・許可基準上必要となる運転者等を育成するための**大型免許等の資格取得支援・教育訓練** 等	貨物自動車運送事業の許可基準等において、運転者や運行管理者等の必要な人的体制の確保が求められており、許可更新基準を継続的に満たし、必要な担い手を確保・育成する必要があるため。
＋	**②労働環境改善に係る投資**	・法令及び許可基準に適合する勤務時間・乗務時間の管理を継続的かつ確実に行うための**労務管理システムの導入** 等	改善基準告示や労働関係法令等を遵守し、運転者が継続して従事できる就業環境を整備することが求められているため。
0.08%（※2）	**③コンプライアンス・ガバナンスに係る投資**	・関係法令に基づく義務を適切に履行し、法令遵守体制を維持するための**コンプライアンス研修実施** ・法令遵守状況を継続的に点検・改善し、適正な事業運営を確保するための**内部監査** ・法令改正等に対応するための**規程・システム等の整備・改修** 等	貨物自動車運送事業法その他の関係法令に基づく義務を適切に履行し、事業を安定的かつ適正に運営する体制整備が必要であるため。
＋	**④BCP（事業継続計画）に係る投資**	・災害等の非常時においても必要な輸送機能を維持するための**BCP策定・見直し** ・非常時における事業継続体制を確保するための**代替輸送手段・代替拠点・通信手段等の確保** ・事業継続体制の実効性を確保するための**訓練実施** ・緊急時に迅速な対応を行うための**緊急時対応体制整備** 等	災害等の非常時においても、運行管理や整備管理等を適切に実施するとともに、必要な輸送機能を維持し、又は早期に復旧できる事業継続体制を確保する必要があるため。
0.04%（※2）			
＝			
計 0.15%			

※1　対象となる経費は、貨物自動車運送事業法その他の関係法令、許可基準、告示、通達又は国のガイドライン等に基づく取組を実施するために直接必要となるものに限る。
※2　実態調査の報告値のうち、実際に投資した事業者の回答を抽出して算出した費用の全体に占める割合。①と②は内訳を分離できないため合算値で表示。

【参考】貨物自動車運送事業法等に基づく許可基準

国土交通省

貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号） ※未施行あり		貨物自動車運送事業法施行規則（平成2年運輸省令第21号）	
第六条（許可の基準）	一　**その事業の計画が過労運転の防止、事業用自動車の安全性その他輸送の安全を確保するため適切なものであること。** ①人材確保・育成　③コンプライアンス等	第三条の四	**一　事業用自動車の運行管理の体制**　①人材確保・育成　③コンプライアンス等 二　乗務員等の休憩又は睡眠のための施設 三　事業用自動車の点検及び整備の体制 四　前各号に掲げるもののほか、輸送の安全を確保するために必要な事項
	二　前号に掲げるもののほか、事業用自動車の数、自動車車庫の規模その他の国土交通省令で定める事項に関し、**その事業を継続して遂行するために適切な計画を有するものであること。** ④事業継続体制の確保	第三条の五	一　事業用自動車の種別ごとの数 二　自動車車庫の規模 三　営業所の規模 四　前各号に掲げるもののほか、**事業を継続して遂行するために必要な事項**　④事業継続体制の確保
	三　その事業を自ら適確に、かつ、継続して遂行するに足る経済的基礎及びその他の能力を有するものであること。	第三条の六	一　一般貨物自動車運送事業を適確に遂行するために必要な資金に関する計画 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支払能力 三　貨物の運送に関し支払うことのある損害賠償の支払能力 四　一般貨物自動車運送事業を適確に遂行するために必要な法令に関する知識 五　前各号に掲げるもののほか、**事業を適確に、かつ、継続して遂行するために必要な能力に関する事項**　③コンプライアンス等
	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。 ②労働環境改善　③コンプライアンス等		
第十五条第一項（輸送の安全）	一　事業用自動車の数、荷役その他の事業用自動車の運転に附帯する作業の状況等に応じて**必要となる員数の運転者及びその他の従業員の確保**、**事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備及び管理**、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他事業用自動車の運転者の**過労運転を防止するために必要な事項**　①人材確保・育成　②労働環境改善		
	二　事業用自動車の定期的な点検及び整備その他事業用自動車の安全性を確保するために必要な事項		
第二十五条第一項（事業の適確な遂行）	一　事業用自動車を保管することができる自動車車庫の整備及び管理に関する事項	第十四条	一　保有する全ての事業用自動車を収容し、かつ、当該事業用自動車の点検及び整　備を適切に行うために十分な規模の自動車車庫を有すること。
	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		二　第三条の六第二号に規定する保険料等を納付していること。
	三　前二号に掲げるもののほか、**輸送の安全に係る事項以外の事項であってその事業を適確に遂行するために必要なもの**　④事業継続体制の確保		三　第三条の六第三号に規定する支払能力を有すること。

4. その他の論点に関する方向性

その他の論点に関する方向性①

①適正原価を設定する事業種別

貨物自動車運送事業

- **一般貨物 （貸切）**
  - 代表的な運送形態であることから**適正原価を設定**
- **一般貨物 （特積）**
  - 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、幹線・集配輸送部分には**一般貨物（貸切）の適正原価を適用し、積卸施設等の保有・管理等に係る原価を加える形で、別途適正原価を設定**できないか検討
- **一般貨物 （霊きゅう）**
  - 一般貨物（貸切）と事業特性や取引環境等が著しく異なるが、事業の適正な運営に必要な水準の運賃・料金収入を確保できているとも考えられることから、今回は**適正原価の設定を行わない**こととし、状況を注視しつつ、今後必要があれば設定を検討
- **特定貨物**
  - 一般貨物（貸切）と運送形態が近いため、**一般貨物（貸切）の適正原価を適用**
- **軽貨物**
  - 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、適正原価設定や制度の実効性担保等に係る課題が存在することから、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）の小型車の適正原価をベースとして、別途適正原価を設定**できないか検討

※利用運送事業者が行う又は委託する運送のうち、トラック運送による区間は一般貨物（貸切）を適用。トラック以外の運送機関を利用する区間は適正原価の対象外。

②適正原価を設定する車型・車種の単位

- **バン型を前提**とし、**４区分(小型車（2t級）、中型車（4t級）、大型車（10t級）及びトレーラー（20t級))で設定**する。
- **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**する方向で検討する。

※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

その他の論点に関する方向性②

③適正原価を設定する地域の単位

- 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**することとし、地域ごとの人件費水準を客観的かつ明確に反映する観点から、**都道府県ごとに適正原価を設定**する。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とする。
- また、トラック運送事業においては、**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、**営業所の所在地の適正原価を適用**することとする。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、全国一律の適正原価（人件費は全国平均を採用）を設定することとする。

④物価変動への対応・改定頻度

- 適正原価告示の**算定式に、費目の種類に応じ、物価変動に連動する指数を組み込み、年度ごとに当該指数の変動を反映**させることとする。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。
- 燃料費の価格変動分については燃料サーチャージにより調整することを前提として、制度の実効性を確保しつつ過度に複雑な仕組みとならないよう、その他の主要な費目については企業物価指数（CGPI）又は企業向けサービス価格指数（CSPI）の変動を反映することとする。また、人件費については、賃金構造基本統計調査に基づき毎年度単価を設定する。

【算出式のイメージ】 ※赤字が指数補正の対象部分

運賃原価

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

＝ 人件費単価（賃金構造基本統計調査）
＋ 基準外人件費（人件費補正額）
＋ **車両費単価 × CGPI補正係数**
＋ **任意保険費単価 × CSPI補正係数**
＋ その他固定費単価

＝ 燃料費単価
＋ **タイヤ費単価 × CGPI補正係数**
＋ **オイル費単価 × CGPI補正係数**
＋ **尿素水費単価 × CGPI補正係数**
＋ **修理・車検費単価 × CSPI補正係数**
＋ その他変動費単価

※ その他固定費・その他変動費には間接費等を含む。
※ 対応指数はCGPI補正係数、CSPI補正係数その他の係数をいう。 指数補正を行わない費目については対応指数を1として取り扱う。
※ 間接費、公租公課等については、他の費目に連動する又は定額となる費目であることから指数補正を行わない。

【参考】物価変動指数を反映させた場合の算出イメージ

国土交通省

【算出式のイメージ】 ※赤字が指数補正の対象部分

運賃原価

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

＝ 人件費単価（**賃金構造基本統計調査**）
＋ 基準外人件費（人件費補正額）
＋ **車両費単価 × CGPI補正係数**
＋ **任意保険費単価 × CSPI補正係数**
＋ その他固定費単価

＝ 燃料費単価
＋ **タイヤ費単価 × CGPI補正係数**
＋ **オイル費単価 × CGPI補正係数**
＋ **尿素水費単価 × CGPI補正係数**
＋ **修理・車検費単価 × CSPI補正係数**
＋ その他変動費単価

運賃原価部分の算出例

※ 実態調査の平均値等を使用
※ CGPI補正係数・CSPI補正係数の数値は**説明用に仮定**

費目	年間の原価額	指数補正等	補正後の原価額
固定費単価			
人件費	492万円	× 1.036 （前年度の統計値からの増加分3.6%）	510万円
基準外人件費	123万円		127万円
車両費	147万円	× 1.10 （CGPI補正係数）	162万円
任意保険費	20万円	× 1.05 （CSPI補正係数）	21万円
その他固定費（間接費等）	240万円	× 1.00	240万円
変動費単価			
燃料費	159万円	× 1.00	159万円
タイヤ費・オイル費・尿素水費	25万円	× 1.10 （CGPI補正係数）	28万円
車検・修理費	42万円	× 1.05 （CSPI補正係数）	44万円
その他変動費（間接費等）	87万円	× 1.00	87万円
合計	1,335万円	－	**1,378万円**（＋約3.2%）

その他の論点に関する方向性③

⑤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

- 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。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。
- 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**、**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。
- **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、**小型車及び中型車について全産業平均の人件費単価を基準**とし、**大型車・トレーラーについて車種ごとの人件費の差を反映**する。

⑥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

- 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。
- **燃料サーチャージの導入を原則**とし、事業者に**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**させることとする。燃料サーチャージ額は、以下の方法により算出する。
  - ➢ **燃料価格の変動額に実際の燃料使用量を乗じて算出**
  - ➢ 変動額の算出に用いる**軽油の調達価格**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**

その他の論点に関する方向性④

⑦料金の取扱い・算出方法

- 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の原価**、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。

＜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＞

- 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、**単価と実稼働時間を掛け合わせることで算出**することとする。単価については、作業内容にかかわらず、**一律に全産業平均の人件費の時給単価を採用**する。

＜②トラック事業者が立て替えて支払う必要がある料金＞

- 利用運送手数料の算定は、**元請事業者が受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、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%に設定**する。
- **利用運送手数料**については、**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、**委託次数にかかわらず、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。
- **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、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**こととする。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**する。
- 利用運送手数料以外の細目的な料金については、**実際に要した費用に基づき積み上げる**こととする。

適正原価における料金原価等の種別		
	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の原価	・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	

その他の論点に関する方向性⑤

⑧トラック事業者・荷主等による実務面での対応

- 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）、**適正原価算出や運賃交渉におけるガイドラインや書類のひな形等を全日本トラック協会、国等において整備する方向で検討**する。

⑨荷主等に対する是正指導の考え方及び責任範囲

- 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**ものとする。
- 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**と整理することとする。
- **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**。

⑩トラックドライバーへの適正な賃金の支払い

- **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を担保**するため、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**することとする。
- 賃金の支払い状況の確認方法については、以下の方向で検討する。
  - 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の情報を活用**し、賃金の支払い状況を、ドライバー一人当たりの給与額や所定内時給等により確認する。事業実績報告書等については、賃金支払い状況の確認のため必要な項目を追加することとする。
  - 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（全産業平均との比較における賃金水準等）などを設定する。

5. 参考資料

適正原価告示のイメージ

- 「適正原価」告示においては、**トラック事業者の総稼働時間や総走行距離等を代入して適正原価を計算できる算定式**を示すとともに、**時間当たり固定費やキロ当たり変動費等の単価**について、**都道府県、車種ごとに示す**こととする。

【トラック事業者が収受する適正原価の算定式のイメージ】

適正原価 ＝ 運賃原価 ＋ 利用運送手数料＋ 料金原価 ＋ 燃料サーチャージ ＋ 実費

＝ 時間当たり固定費（※）×総稼働時間＋キロ当たり変動費（※）×総走行距離

（※）時間当たり固定費及びキロ当たり変動費の単価の一部については、企業物価指数や企業向けサービス価格指数の変動を反映

＋ 委託手数料率（10%） × 利用運送に係る運賃原価

＋ 時間当たり料金原価×総待機・作業時間

＋（調達価格－基準価格）×使用量

＋ 実費

※ 時間当たり固定費、キロ当たり変動費及び時間当たり料金原価については、都道府県／車種ごとに表などにより別途示す

※ 委託手数料は、元請事業者が他の事業者に運送を委託する場合に限り計上

※ トラック事業者が支払う適正原価の算定式は、上記から利用運送手数料を除いたものとなる

適正原価設定に向けて前提となる考え方

国土交通省

- 適正原価は、**貨物自動車運送事業を法令に則って適正に運営するために最低限必要となる原価**であり、荷主等から実際に収受すべき**運賃（個別の事業者の原価に適正な利潤を加えたもの）を直接規定するものではない**。
- その水準は、**安全投資や人件費等について適正な水準が確保**され、かつ、**更なるコスト削減を行った場合に、法令に則った適正な事業運営に支障が生じることとなる程度の水準**に設定する必要がある。
- トラック事業者は自ら貨物を運ぶときや他の事業者に運送を委託するとき、その運賃及び料金が適正原価を下回ることとならないことを求められているところ、**個別の運送契約において、収受した運賃及び料金が「適正原価」を下回ったとしても、直ちに違法とはならない**が、１年ごとの確認を通じてこうした取引が継続され、**一定期間において運賃及び料金が適正原価を下回る状態が継続的に認められる場合には違法**となる。
- 「適正原価」制度については**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**。

条　文

（運賃及び料金に係る適正原価）

第九条の二　国土交通大臣は、貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金について、**燃料費、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、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料、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、公租公課その他の事業の適正な運営の確保のために通常必要と認められる費用であって国土交通省令で定めるものを的確に反映した積算を行う**ことにより、**貨物自動車運送事業の適正な運営を図るための原価を定める**ことができる。

２　（略）

（適正原価を下回る運賃及び料金の制限）

第九条の三　一般貨物自動車運送事業者は、前条第二項の規定による適正原価の告示があった場合においては、**自らが引き受ける貨物の運送に係る運賃及び料金が当該適正原価を下回ることとならないようにしなければならない**。

２　一般貨物自動車運送事業者は、前条第二項の規定による適正原価の告示があった場合において、**自らが引き受ける貨物の運送について他の貨物自動車運送事業者の行う運送**（自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く。）**を利用するときは、その利用する運送に係る運賃及び料金が当該適正原価を下回ることとならないようにしなければならない**。