トラック適正化２法に基づく適正原価制度検討に係る意見収集のお願い

令 和 8 年 8 月
経済産業省物流企画室
農林水産省食品流通課

１．背　景

令和７年６月に成立・公布した「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和７年法律第 60 号)」（改正トラック法）により、トラック運送事業者が自ら貨物を運ぶときや、他のトラック運送事業者等に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないようにすることとされ、本規定については、同法の公布から３年以内（令和 10 年６月まで）に施行することとされています。

今般、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、関係団体等を構成員とする「適正原価の設定に向けた有識者検討会」において、「適正原価」の適切な設定に向けた方向性や論点について議論を行うこととなり、７月 17 日に第１回検討会が開催されました。

２．各荷主業界の皆様へのお願い事項

第２、３回の有識者検討会においては、実際に適正原価で運行契約を行う立場としての荷主側の意見や専門委員の意見を聞き、審議を行う予定です。

そのため、検討会を開催するにあたり、各荷主業界の実態や適正原価に関する課題や御意見を事前に把握したく、別紙の「03_業界団体ヒアリング事項」に記載の事項を中心に御意見をお寄せいただけますと幸いです。なお、適正原価制度に関する「よくある御質問」については本紙末尾にまとめておりますので、適宜御参照いただけますと幸いです。

業界団体の皆様方におかれましては、各会員事業者に周知ください。この際、貴団体として御意見を提出いただく形でも、各会員事業者から個別に意見を提出いただく形でも構いません。

３．今後のスケジュールについて（予定）

第１回（７月 17 日）	論点提示
第２回（８月）	関係者ヒアリング及び個別論点の検討
第３回（９月）	関係者ヒアリング及び個別論点の検討
第４回（10 月）	論点整理
第５回（11 月）	提言案素案
第６回（12 月）	提言とりまとめ

４．締め切り回答フォーム

以下 URL よりアクセスいただき、８月２４日（月）１８時までに回答ください。

https://forms.cloud.microsoft/Pages/ResponsePage.aspx?id=_6DkBnJJi0qvMEVxNh0TRLKJsA-7uQFGkv4-gLR1FrRURFZITDJFRlUwRVFGT1hNRzlDTFI2OUpITS4u

５．問い合わせ先

経済産業省　商務・サービスグループ　物流企画室
担当：鱸（すずき）、新井　電話：０３―３５０１―００９２

（参考）適正原価の概要について

１．適正原価の設定について

適正原価については、国土交通大臣が、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、公租公課等の、適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用を的確に反映し、告示することと規定されています。

２．適正原価の運用について

「適正原価」については、トラック運送事業の許可更新（５年毎）の要件となることが想定されています。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違法（個別の運送契約において下回ったとしても直ちに違法となるものではないことに留意）となり、更新が認められない運用とすることが想定されています。

また、荷主に関しても違反原因行為（運送事業者がこの法律またはこの法律に基づく命令に違反する原因となるおそれのある行為）を疑うに足る理由があると認められる場合には国土交通大臣からの要請・勧告を受ける可能性があります。

３．標準的運賃との関係

2018 年に施行されたトラックの働き方改革法により、「標準的な運賃」の制度が導入されました。これは、トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主等との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として国土交通省が運賃水準を示すものであり、2020 年４月に告示されました。

標準的運賃は「能率的な経営の下における適正な原価」に「適正な利潤」を加えたものですが、運送契約時における法的拘束力も無いため、今般の適正原価の告示に基づき廃止される予定となっています。

・トラック適正化２法：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000019.html
・適正原価の検討会：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000021.html

４．適正原価に関してよくある御質問について

（質問①）荷主が支払う運賃及び料金については、一度でも「適正原価」を下回ってはならないとされているという理解で良いか。

（回答①）荷主が支払う運賃及び料金については、貨物自動車運送事業法において、「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」を生じさせることが違反原因行為となります。「継続的に」との記載があるとおり、違反原因行為に該当するのは、一定期間において「適正原価」を下回る発注が続いた場合を想定しており、一度の発注で「適正原価」を下回ることはただちに違反原因行為となりません。

（質問②）荷主が「適正原価」を継続的に下回り発注した場合、どのような措置が取られるのか。

（回答②）荷主が支払う運賃及び料金について、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、貨物自動車運送事業法における「違反原因行為」に該当するとして、是正措置が実施されることとなります。

（質問③）荷主はどのようにして「適正原価」を下回った発注を行っていないか確認していくのか。

（回答③）荷主や委託元による「適正原価」の確認方法については、重要な論点であると認識しており、適切な制度設計に向け、関係省庁と連携し引き続き検討を進めてまいります。

（質問④）適正原価制度においては、個々の取引における「適正な原価」の具体的な金額が規定されるのか。

（回答④）「適正原価」の制度設計の基本的な方向性としては、「適正原価」の算出に当たる算定式を告示によりお示しすることを想定しており、具体的な金額については告示により定めることを想定しておりません。

（質問⑤）ガソリン代などが高騰した際、「適正原価」は上昇するものと思われるが、他方、ガソリン代などが急落するなどした場合に、「適正原価」が下落することは考えられるか。

（回答⑤）「適正原価」の制度設計の基本的な方向性としては、「適正原価」の算出に当たる算定式を告示によりお示しすることを想定しておりますが、当該の算定式においては、燃料価格を反映した「燃料サーチャージ」を１つの構成要素として検討しております。ついては、「適正原価」も燃料価格等の変動を踏まえたものとなることが想定されています。

（質問⑥） 人件費等は地域間で水準の差が大きい。「適正原価」の単価についても、地域ごとに設定されていくのか。

（回答⑥）「適正原価の設定に向けた有識者検討会」第１回の資料において、「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については、地域／車種・車格ごとに別途示す」と記載されておりますとおり、地域における差分も計算過程において加味した上で「適正原価」を導出する算定式をお示ししていくことを想定しております。他方で、「適正原価」ないしはその算定式自体を地域ごとに定めることは想定しておりません。

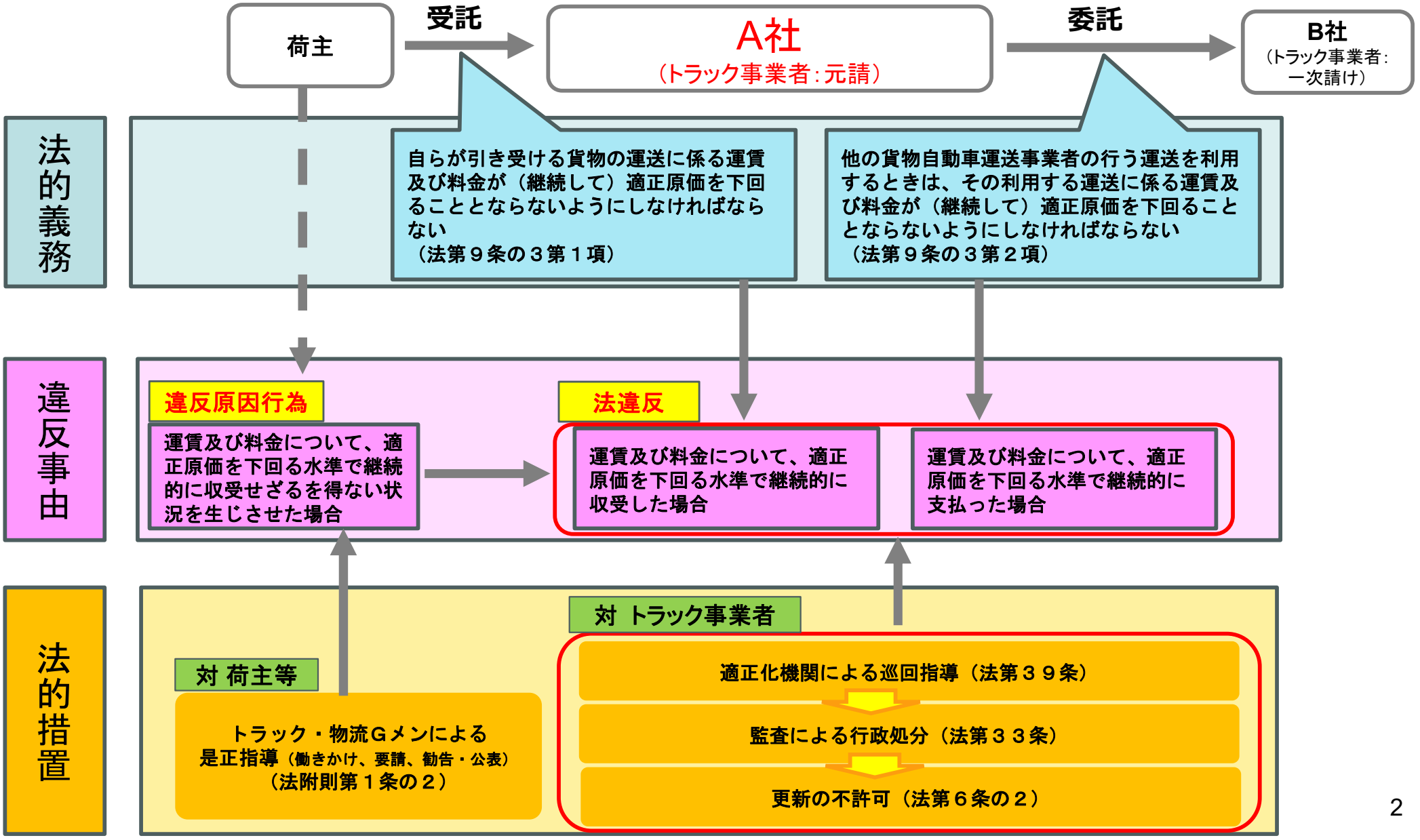
※参考：「適正原価の設定に向けた有識者検討会」第１回，資料４「適正原価の設定に向けた論点提示」https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/002012606.pdf

（質問⑦） 適正原価制度の開始に伴い、トラック運送の運賃に影響はあるのか。

（回答⑦）「適正原価」の制度設計の基本的な方向性としては、「適正原価」そのものの金額について算出に当たる算定式を示し、具体的な金額については算出することを想定しておりません。当該の算定式は、燃料価格等の変動の影響も受けることを踏まえ、現時点では、運賃全般の見通しについては予断を持って御回答を差し上げることは難しい状況となっております。御理解を賜りますようお願い申し上げます。

「適正原価」に関する規定の全体像

国土交通省

○ トラック運送事業者は、**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は、**国土交通大臣が定める**「適正原価」を下回らないことを確保**しなければならない。

○ 一般貨物自動車運送事業者である**A社に着目した場合における法的義務や違反時の法的措置**等は以下のとおり。