資料１

適正原価の設定に向けた検討状況等

令和８年10月

国土交通省　物流・自動車局

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律
貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

概要

○　ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34％不足
○　物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

１．許可の更新制度の導入　令和10年6月までに施行

トラック運送事業の許可について、５年ごとの更新制を導入

２．「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

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」を継続して下回らないことを確保

（※）貨物利用運送事業者についても同様に規制
（※）適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
（※）標準的運賃については廃止

３．委託次数の制限　令和8年4月1日施行

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

４．違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「白トラ」）の利用を禁止（罰則付）荷主等に対しては是正指導も実施

担保

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

１．基本方針の策定　令和7年6月11日公布・即日施行

（１）体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

（２）財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

２．法制上の措置等

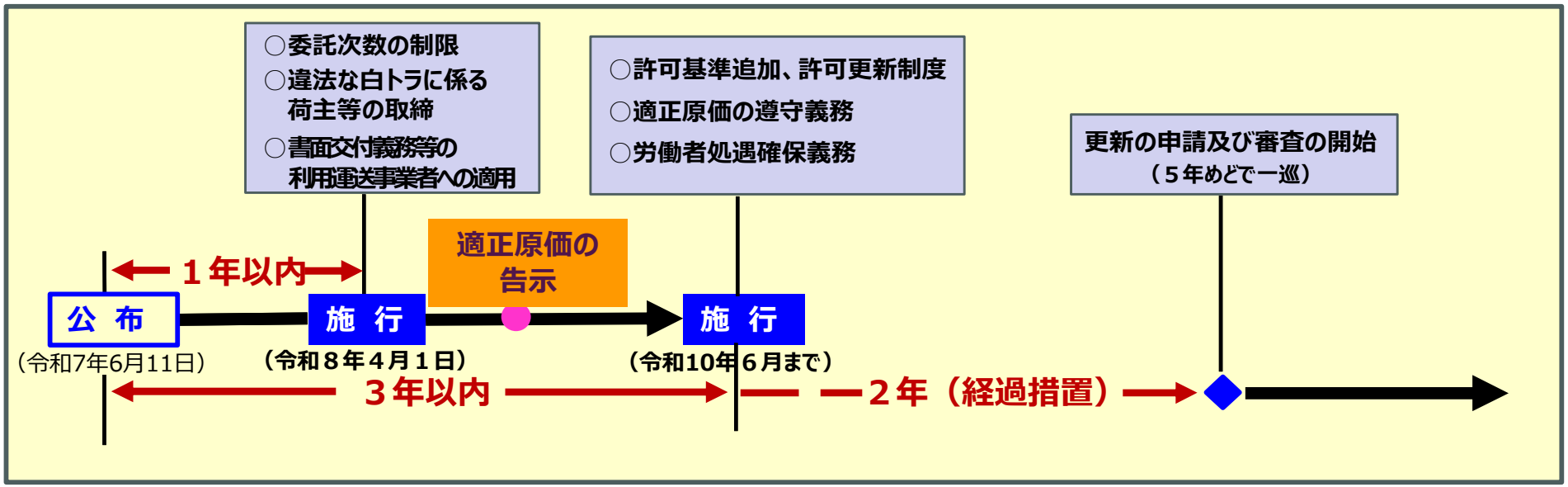
政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後３年以内を目途として講じる

３．物流政策推進会議

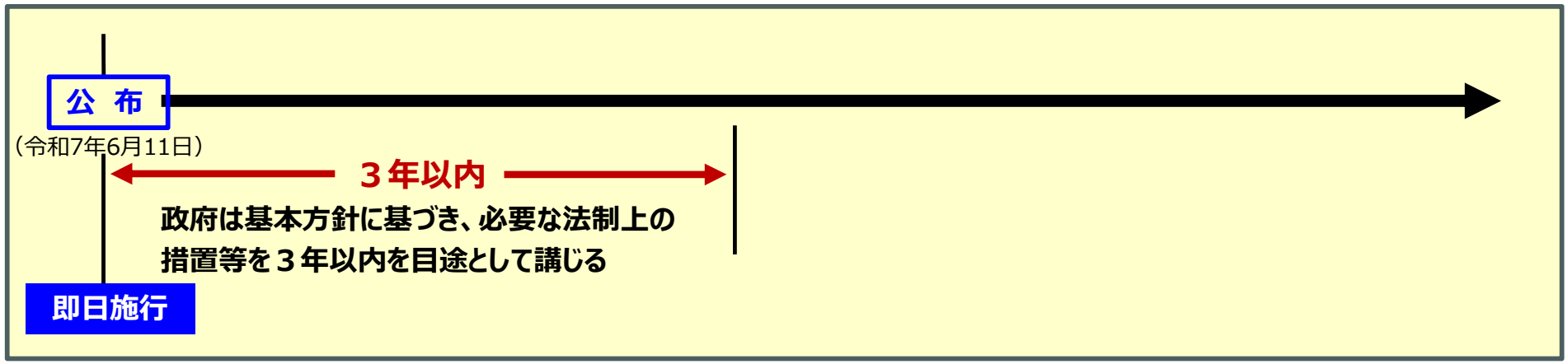
政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

トラック適正化二法の施行時期

【貨物自動車運送事業法】



【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】



適正原価制度の基本的な方向性

国土交通省

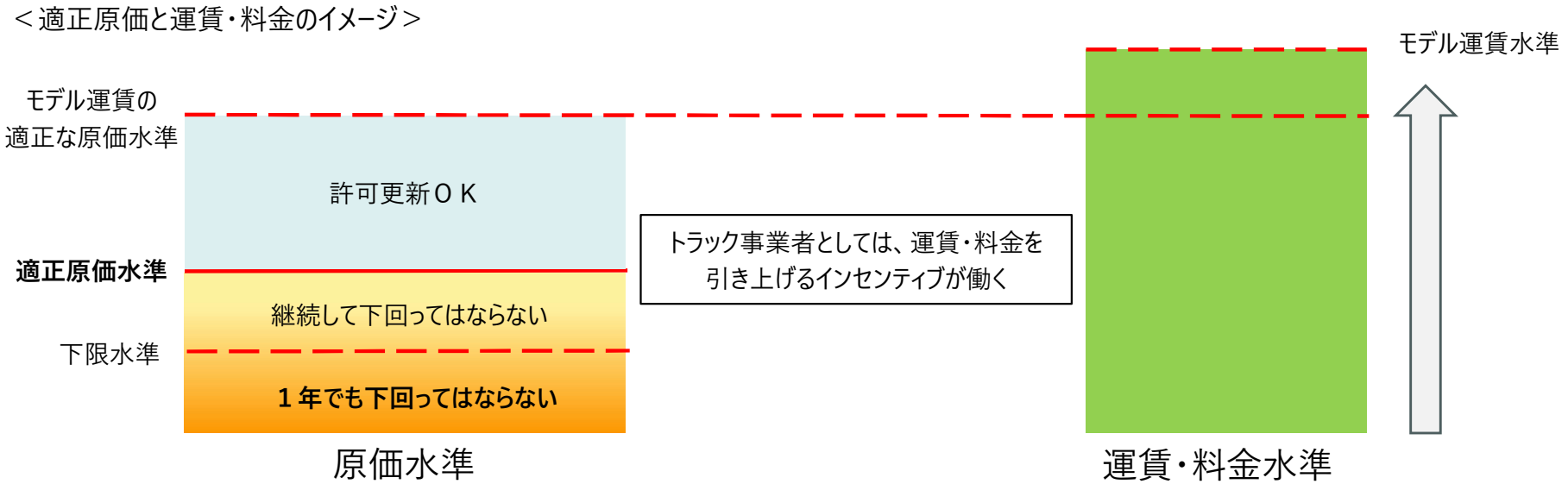
適正原価の定義

- 適正原価は、**トラック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**。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**。
- 個別の運送契約で、収受した運賃及び料金が「適正原価」を下回っても、直ちに違法とならない。そうした取引が継続され、**一定期間で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**。

適正原価のイメージ

- 運賃表の形ではなく、**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**とする方向で検討。
- **トラック事業者が一定期間で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。

＜適正原価と運賃・料金のイメージ＞



適正原価制度に関する関係業界からの主な意見

国土交通省

トラック業界からの意見

○運賃・料金水準への影響

- 適正原価の設定により、**荷主等が適正原価水準への運賃引き下げを求める**ことが懸念。

○モデル運賃の提示

- 標準的運賃の廃止後も、**トラック事業者が参照できるモデル運賃を示すべき**。

○荷主への取締り

- 制度の実効性担保のため、適正原価を下回る運賃・料金を強要する**荷主等に対する取締りを厳格に行うべき**。

共通の意見

○物流効率化

- トラック事業者・荷主双方の**物流効率化のインセンティブを損なわない制度設計とすべき**。

○事業者の事務負担

- **事務負担が過大とならない簡便な制度設計とすべき**。

○多様な物流実態への配慮

- 業界・業態ごとに異なる輸送形態や原価構造等を踏まえ、実態を反映できる柔軟な制度設計とすべき。

荷主業界からの意見

○荷主・物流事業者双方にとってWin-Winな制度

- 荷主と物流事業者が相互に納得し、**物流の持続可能性・効率化に資する制度とすべき**。

○サプライチェーン全体での価格転嫁

- 制度導入によるコスト増を荷主のみで負担することのないよう、**サプライチェーン全体における価格転嫁を推進すべき**。

○価格転嫁が困難な業界への配慮

- **固有の事情により価格転嫁が困難である業界（出版業界等）への配慮が必要**。

○ドライバーへの還元

- **運賃引上げ分がドライバーの処遇改善に還元されているか確認できる仕組みとすべき**。

○制度の客観性・透明性

- 適正原価の構成要素や算定式等について、**客観性・透明性を確保すべき**。

○是正指導等に関する予見可能性

- 荷主等の責任範囲や**トラック・物流Ｇメンの是正指導の対象となる要件等を明確にすべき**。

○十分な準備期間と継続的な意見聴取

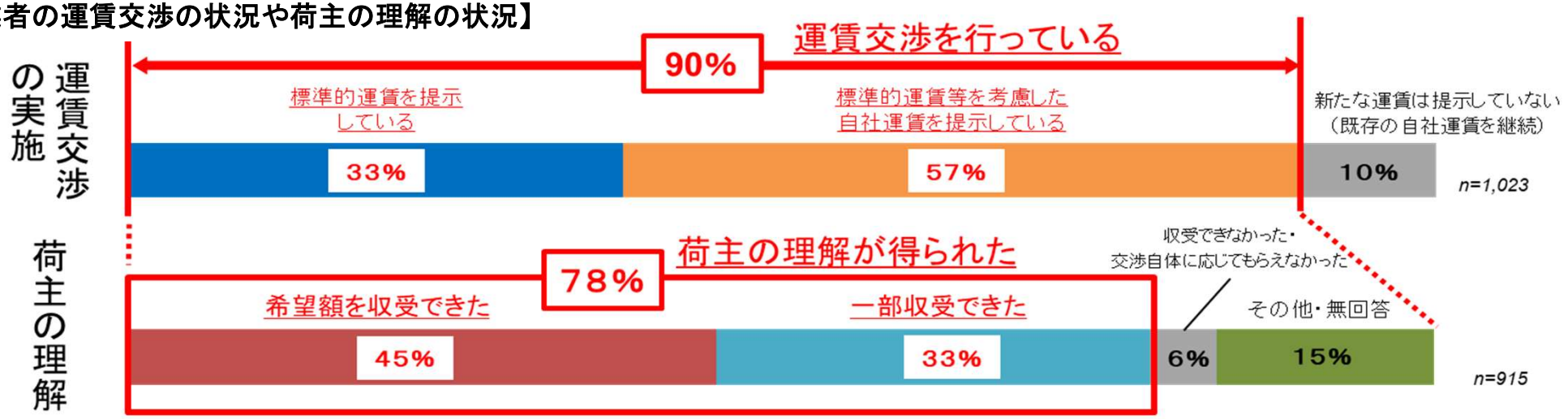
- 個別論点や告示案について**荷主・物流事業者が意見表明をする機会を確保し、十分な周知・準備期間を確保すべき**。

標準的運賃に係る実態調査結果の概要（令和7年度）

国土交通省

○ 運送事業者の運賃交渉の状況や、運賃交渉に対する荷主の理解について調査。
○ 運賃交渉を行っている事業者は全体の90%、このうち荷主の理解が得られた事業者は78%であり、6%は「希望額の収受ができなかった」や「運賃を提示したものの、交渉自体に応じてもらえなかった」と回答している。
○「標準的運賃」とトラック運送事業者が実際に収受した運賃との乖離率を調査した結果、令和2年に告示した標準的運賃との比較において、「概ね収受できている」事業者の割合は45%であった。

【事業者の運賃交渉の状況や荷主の理解の状況】



【「標準的運賃」とトラック運送事業者が実際に収受した運賃との乖離率】

