

適正原価の設定に向けた有識者検討会（第1回） 議事要旨

日時：令和8年7月17日（金）13:00～15:00

場所：中央合同庁舎3号館 10階 共用会議室

<委員>

大島 弘明	流通経済大学 流通情報学部教授
首藤 若菜	立教大学 経済学部教授
西成 活裕	東京大学大学院 工学系研究科教授
二村 真理子	東京女子大学 現代教養学部教授
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部教授
山内 弘隆	一橋大学 名誉教授
岡野 まさ子	国土交通省 大臣官房総括審議官兼物流統括調整官
木村 大	国土交通省 大臣官房審議官(物流・自動車)
高橋 一郎	農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部長
浅井 俊隆	経済産業省 大臣官房審議官（商務・サービス担当）

<専門委員>

寺岡 洋一	公益社団法人 全日本トラック協会 会長
馬渡 雅敏	公益社団法人 全日本トラック協会 副会長
成田 幸隆	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
織田 正弘	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

<オブザーバー>

田邊 貴紀	公正取引委員会事務総局 経済取引局調整課長
玉田 耕大	厚生労働省 労働時間特別対策室長
※川口 俊徳	厚生労働省 労働基準局労働条件政策課長の代理
小高 篤志	中小企業庁 事業環境部取引課長
戸田 達也	公益社団法人 全国通運連盟 企画政策委員会委員長
脇坂 大介	一般社団法人 日本経済団体連合会 産業政策本部統括主幹
新田 大介	日本商工会議所 地域振興部担当部長
鮎川 尚之	全国中小企業団体中央会 政策推進部長（オンライン参加）
福田 徹也	全国商工会連合会 中小企業問題研究所調査・分析チーム長

※土井 和雄 全国商工会連合会 中小企業問題研究所長の代理
梶浦 紀徒 全国農業協同組合中央会 農政・広報部次長
※杉山 隆之 全国農業協同組合中央会 農政・広報部長の代理

議題：

1. 開会
2. 議題
 - (1) トラック運送業をとりまく現状及び最近の取り組みについて
 - (2) 適正原価の設定に向けた論点提示
3. 意見交換
4. 閉会

主な意見

- トラックドライバーの労働環境や労働条件は、これまでの様々な取り組みの結果として改善されてきている。一方で、他産業でも賃上げが進み労働時間も短縮されており、産業全体と比較してみると、必ずしも十分とは言えないと考えている。
- 利益が着実にドライバーに還元される仕組みをどのように担保するのかを検討する必要があるのではないか。
- 生産性の向上や効率化に取り組んでいる事業者が報われるような制度になるように議論するべきではないか。
- 「運べない」ということが生じってしまうと経済に大きな影響を与える。そこで、荷主や産業界の全員が協力することで、この制度が実効性あるものになる。その共通理解を浸透させることが重要である。
- 適正原価の成立後に標準的運賃は廃止されるという書きぶりになっているが、標準的運賃の発展形として位置づけるほうが、伝わりやすいのではないか。
- 適正原価を継続して下回らないことが求められているが、何をもって継続的と見なすか、という点を運送事業者は気にしている。これは明確にする必要があるだろう。
- 「帰り荷」運賃の取り扱いについても議論すると良いのではないか。適正原価という考え方に基けば、行きも帰りも原価は同額である。大都市の事業者が地方から大都市への「帰り荷」運賃を低い水準で設定するため、地方の事業者は地方から大都市への往路の運賃の収受が厳しい。「帰り荷」の運賃を適正原価制度のもとでどのように運用するか、検討できると良いのではないか。
- 今回の議論では、様々な業界・業種があり議論が発散する可能性もあるが、トラックや物流というインフラをいかに持続可能にするか、適正な運賃がトラック事業者に払われるためにどのようにすればよ

いのか、ダンピング事業者をどのように排除するのか、これらの目的に立ち戻りながら議論を進めることが重要である。発注者と受注者が敵対関係に立つのではなく、共に改善していく環境を作ることが重要ではないか。

- 適正原価が運賃水準の最低ラインとして機能してしまう危険性を考慮に入れながら議論していく必要があるだろう。せっかく標準的運賃を収受できるようになってきた事業者が、適正原価の導入によって逆に運賃が下がってしまう事態は避けなければならない。
- 算定式中に「輸送の安全確保のために必要な経費」や「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」が入っているが、今後検討すべき重要なポイント。鉄道・バス等と異なり、多重取引構造と競争環境にあるトラック業界において、最終的に荷主が交渉を踏まえ納得して支払う仕組みの構築がカギとなる。
- 荷主に応じてカスタマイズしたサービスに対して発生するコストと、基本的なサービスのコストを区分することが重要ではないか。
- 厳しい取引環境のもとでも、日本の高品質な物流を支えてきた現場の貢献が、社会から公正に評価されなければならないと考えている。
- 小規模事業者は荷主との交渉が困難で、燃料高騰や最低賃金上昇に対する価格転嫁や、高速代等の収受すら十分にできていない。この現状を改善できる制度の構築を期待する。
- 荷主が価格転嫁を行うための準備や、社会・一般消費者への周知と理解促進が不可欠であり、関係省庁にも協力をお願いしたい。
- 有料道路利用料等の料金については、発生したコストを実費で収受するというのが原理原則である中で、これまでの取引環境では収受できていなかったと理解している。これを適正原価に含めるべきかを検討した上で、仮に含めない場合は料金も収受できる仕組みができればと考えている。
- 標準的運賃のようなタリフ表ではなく、算定式を告示で規定し各社が自社の適正原価について計算が必要ということであれば、トラック事業者が適正原価を算定できるシステムは作成すべき。
- 時間当たり料金に総稼働時間を掛ける形が想定されている項目については、改善を進めると時間短縮になり受領できる賃金が減ることになってしまう可能性もあるが、顧客にどれだけ価値を提供したかで考えていくことも重要。