資料6

8月26日　適正原価の設定に向けた有識者検討会

適正原価の制度設計および運用等について

令　和　８　年　８　月

ＪＡ全中　農政・広報部

※個別JA等を含めた組織討議を経たものではないことに留意。

農畜産物における物流の状況について

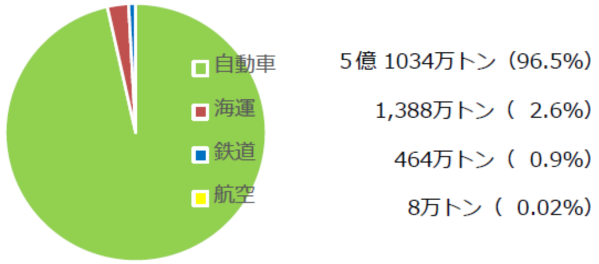
○ **物流は、国民の命を守るために不可欠である農畜産物を、生産地から消費地へ安定的に届けるための社会インフラ**であり、食料安全保障を支える上で極めて重要な役割を担っている。

○ 農畜産物は、**天候による生育状況の変化や、産地・作型ごとの収穫時期により輸送需要が大きく変動**する。また、**主産地が地方に位置し、長距離輸送が多い**ことも特徴である。

○ 加えて、**収穫量や需要動向等により相場も大きく変動**することから、**農畜産物の生産・流通は、運賃負担力(運賃の水準ではなく、荷主が運賃を負担する余力)が低い。**

＜物流は農畜産物の安定供給を支える社会インフラ＞

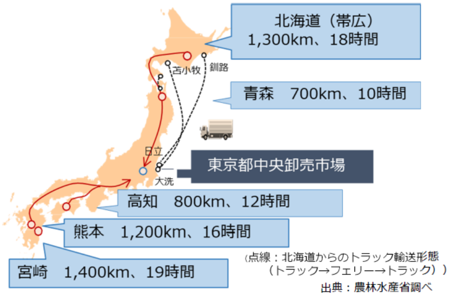
○食品流通のモード別輸送形態



農産物・食品はトラック輸送が9割以上

出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査(2023年度)」「航空貨物動態調査(2024年度)」
「航空輸送統計調査(2023年度)」JR貨物「2023年度 輸送実績(速報)」
※各種統計における農水産品及び食料工業品の合値を基に農林水産省にて推計したものであり、実数とは異なる場合がある。

○各地から東京までの距離とトラック輸送時間



産地が消費地から離れており、長距離輸送になる例も多い

＜物流における農畜産物の特性＞

① 産地が消費地から遠く、**長距離輸送が多い。**

② 品質管理が厳しい、ロットが直前まで決まらない等により、**運行管理が難しい。**

③ **天候の変化や**産地・作型ごとの**収穫時期により、輸送需要が変動**しやすい。

④ **重量当たり単価が安い**ものが多く、他産業と比較して**運賃負担力が低い**。

制度設計・位置づけ等について

○ 適正原価を持続可能な形で実現し、**我が国の物流の持続可能性の確保等を達成するため**には、**サプライチェーン全体において、価格転嫁が行われることが不可欠**。

○ 本年４月に施行された**食料システム法では、食料品のサプライチェーン全体への価格転嫁を目指す**としている。

○ **適正原価制度は、運賃が適正原価を下回る場合、運送事業者は法令違反**となり、**荷主も違反原因行為として是正指導の対象**となるなか、その**原資を確保するための川下との協議は努力義務**による枠組みとなっており、**サプライチェーン全体の価格転嫁を確実に進めることができる仕組みとしていく必要**。

＜トラック適正化二法の目的＞

*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***

＜食料システム法の努力義務等＞

飲食料品等の生産、加工、流通、販売等に係る事業者は、相手方から飲食料品の持続的な供給に要するコスト等の考慮を求める事由を示して協議の申出があった場合、**誠実に協議に応じなければならない**。

価格転嫁等についてはあくまでも誠実に協議に応じる努力義務

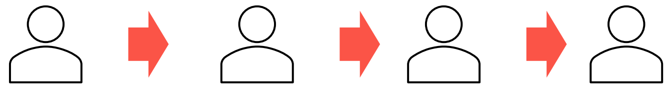
拘束力に非対称性がある

＜適正原価制度＞

➢ 適正原価を継続して下回った場合、法令違反となり、**運送事業者の免許更新の不許可や荷主への是正指導等**

法的拘束力を伴う

＜農畜産物のサプライチェーン（概念図）＞



生産・集出荷 → 卸売 → 小売 → 消費者

適正原価を踏まえ、
川下への価格転嫁を確実に進められるようにする必要

制度の運用について①　「継続して行う場合」の定義・運用

○　令和7年6月公布の改正貨物自動車運送事業法において、**トラック運送事業者等は、運賃・料金が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**旨定められている（第9条の3）。

○　第1回検討会で示された国交省資料においては、**個別の運送契約において適正原価を下回ったとしても直ちに違法とはならず、一定期間において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となる**との考え方が示されているが、農産物をはじめ、商品価格と運賃が必ずしも連動しないなかで、その判定期間は重要な論点となる。

○　多くの産業において、需要・供給バランスに伴う物流の繁閑が存在するほか、市況により製品価格が上下し、**運賃負担力が変動**する分野もあり、**現場では、荷主・運送事業者両者の理解のもと、運送料金や条件について柔軟な運用**が図られてきた。

＜改正貨物自動車運送事業法の条文＞

（第９条の３第１項）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。__

＜国交省資料の記載＞

＊（規定の）趣旨は、**適正原価を継続的に下回らないことを確保**するもの。

＊**事業許可の有効期間である5年間を通じた総運行距離、総労働時間等を勘案**し、出来る限り簡便かつ客観的に判断しうる判定基準を設定することを想定。

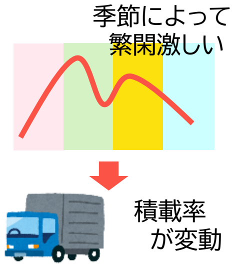
＊**適正原価の算定に用いる期間**について、事業者の決算期間等を考慮しつつ、市況の価格変動への対応、更新時期が異なる事業者間の公平性、巡回指導や監査等による違法状態の是正等の観点から**制度の実効性を確保するため、例えば当該期間を1年間とする**ことについて、どのように考えるか。

判定期間が必ずしも明らかではない

＜農業分野の実態＞

①季節による繁閑差

野菜・果樹などは、季節ごとに品目や産地が変わるなど、**季節・地域ごとの繁閑差が激しく、実車率・積載率等が大きく変動**。



②市況による運賃負担力の変動

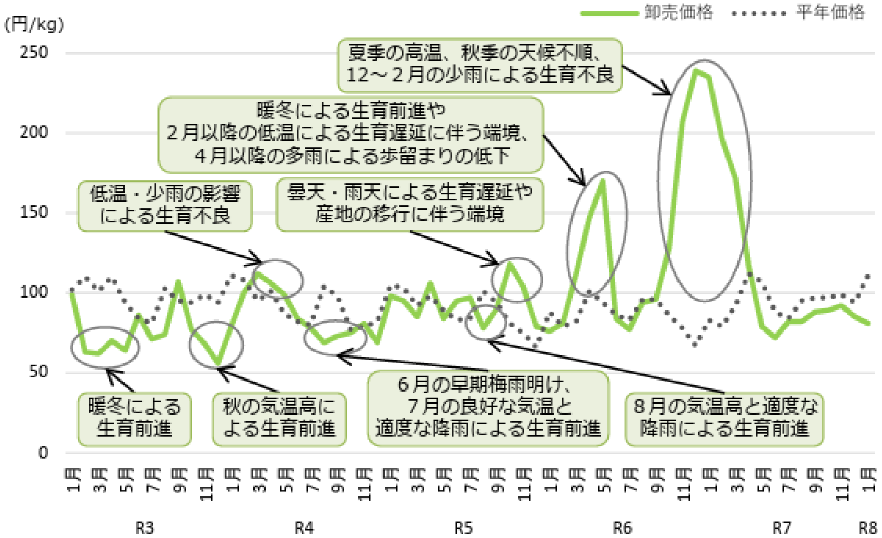
米は、昨年秋以降、価格が低下し、**複数年にわたり低水準で推移する見込み**となっており、**直近の小売価格は生産・流通段階で適正なコストを確保できない**販売も見受けられている（長期間続くこともありうる）。

➢　現場では、こうした**繁閑差や負担能力の変動もふまえ、運送料金等について柔軟な運用**を実施

（参考）

【主要な野菜の卸売価格の推移】

キャベツ



出典：農畜産業振興機構「ベジ探」
注：平年価格は過去5か年の月別価格の平均値

【主食用米の価格の動向】

出典：農水省 「米に関するマンスリーレポート（令和8年7月号）」

【コメのコスト指標】

4段階（生産～小売）の合計は、506.9円/玄米1kg
➡精米換算すると、4段階合計のコスト指標は「2,816円/精米5kg」

(注)コスト指標はコストの積み上げであり、利潤を含まない等、取引価格を示すものではない

【令和8年4月時点】

生産段階のコスト指標（20,535円/玄米60kg）

生産 342.3 対前年比+3.4%

項目	金額	対前年比
肥料費	22.7円	(+3.2%)
農業薬剤費	18.3円	(+1.7%)
賃借料及び料金	28.1円	(+6.3%)
農機具費	70.4円	(+5.0%)
労働費	113.9円	(+3.5%)
その他	88.9円	(+1.6%)

集荷段階のコスト指標（2,539円/玄米60kg）

集荷 42.3 対前年比+2.9%

項目	金額	対前年比
保管料・入出庫料	9.0円	(+1.8%)
運賃	9.1円	(+2.7%)
人件費	6.9円	(+5.7%)
その他	17.3円	(+2.4%)

卸売段階のコスト指標（2,346円/玄米60kg）

卸売 39.1 対前年比+1.3%

項目	金額	対前年比
輸送費	9.2円	(+2.7%)
精米費	15.6円	(−0.6%)
販売費	3.8円	(+2.7%)
管理費	6.9円	(+2.6%)
その他諸費	3.5円	(+2.7%)

小売段階のコスト指標（4,992円/玄米60kg）

小売 83.2 対前年比+1.8%

項目	金額	対前年比
人件費	32.6円	(+2.6%)
物流費	7.8円	(+2.7%)
その他	42.8円	(+1.2%)

出典：公益社団法人 米穀安定供給確保支援機構 「米のコスト指標（令和8年4月）」

制度の運用について②　原価の構成要素

○　適正原価を継続して下回れば法令違反となり、指導・是正措置等の対象となるほか、事業許可の更新にも関わる指標である。

○　こうしたことをふまえ、**荷主・運送事業者双方の理解・納得が得られる**ような、**算定手法の客観性・透明性や、現場実態に照らした水準の適正性の確保**が重要であり、法律に列挙された費目をはじめ、各費目の位置づけ・目的について、明確にする必要がある。

＜適正原価の構成要素（案）＞

適正原価 ＝ 運賃原価（※）＋委託手数料＋料金原価＋ 燃料サーチャージ ＋ 実費

（委託手数料＋料金原価＋燃料サーチャージ＋実費：料金原価等）

※運賃原価＝（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）

運賃原価	固定費	○走行距離に関係なく発生する費用 ○「1時間当たりの固定費」に稼働時間を乗じる	**車両償却費**、**公租公課**、荷役関連費用、借入金利息、間接費（固定費相当額） **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** **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** **輸送の安全確保のために必要な経費**
運賃原価	変動費	○走行距離に比例して発生する費用 ○「1km走行当たりの変動費」に走行距離を乗じる	・**燃料費**、オイル費、タイヤ費、尿素水費、車検・修理費、間接費（変動相当分）
料金原価等		○運賃とは別途収受すべき費用 ○労働時間に比例する費用が中心だが実費で収受するものもある	・待機時間料、積込料・取卸料、付帯業務量、**委託手数料**（利用運送手数料）、高速道路利用料、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）、燃油サーチャージ

制度の運用について②　原価の構成要素

「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」に関する国交省の考え方

- **貨物自動車運送事業法上の許可基準を継続的に充足する観点から要請される投資**
  （＝任意の拡張的投資ではない）
- **将来にわたる事業継続のため経常的に必要となるもの**
  （人材確保・育成、労働環境改善、BCPに係る投資等）を指すと整理できるのではないか

（※なお、食料システム法に基づく指定品目のコスト指標においても、投資の原資に相当する項目は含まれていない。）

「輸送の安全確保のために必要な経費」に関する国交省の考え方

- **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なる費用**であると解され・・・**関係法令の遵守に要する費用**（点検・車検費、講習費用等）に加えて、**法令上すべての事業者に義務付けられているわけではないものの、安全確保に欠かせない費用（任意保険、ドラレコ、デジタコ等）**も含まれるものと整理するのではないか。

→法令上義務付けられている費用などは川下の理解を得やすいが、その他の費用については、
その水準や具体的な内容について、荷主・物流事業者双方が妥当性・客観性を検証できるようにする必要。

（参考）
物流効率化の取り組み事例

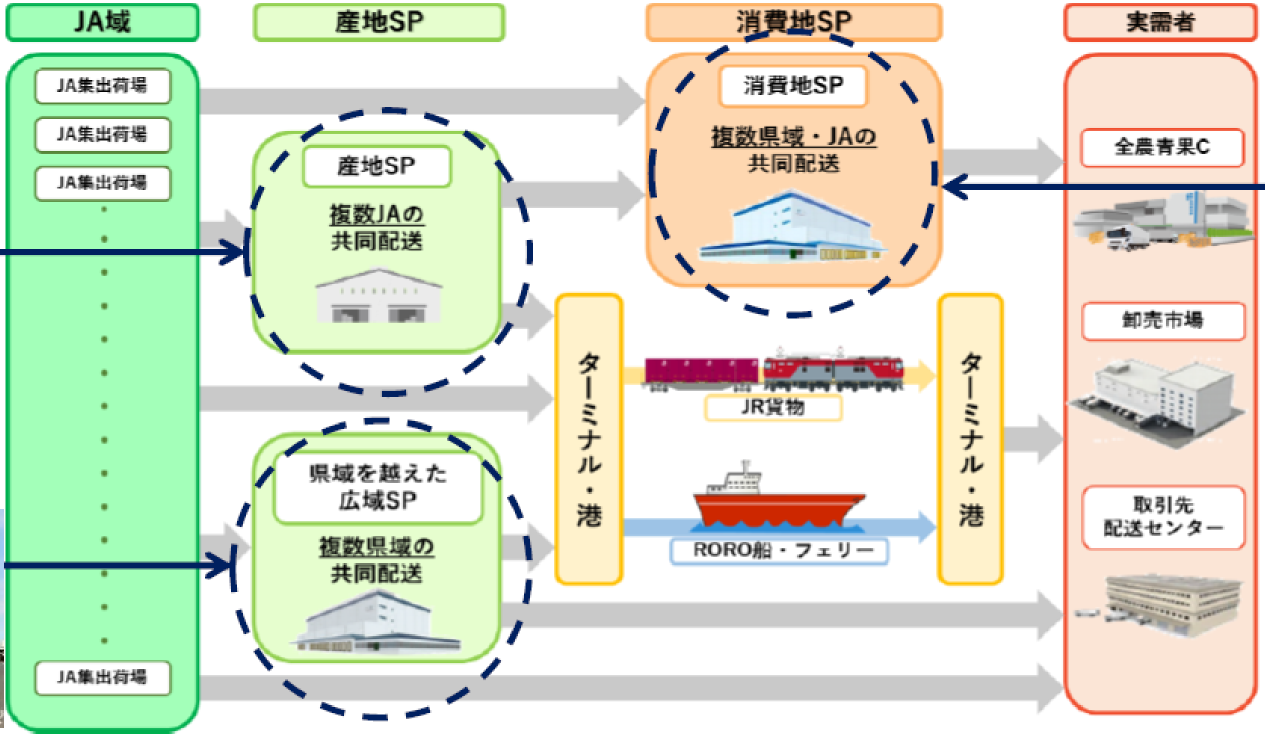
※第５回「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」（令和7年８月21日）におけるJA全農提出資料から抜粋
（国交省HPに掲載）

＜事例①＞青果物の中継輸送の取り組み

- 現在、産地・JAから消費地市場への直送が大層を占めるが、長距離輸送がさらに難しくなると想定し、**政府・行政各省と連携したパレット輸送標準化の推進**に加えて、**中継輸送**の取り組みを実施
- 全農は**産地にストックポイント(SP)を設置**するとともに、消費地においては物流事業者の拠点を活用し、**幹線物流の効率化**に寄与する取り組みを実施。今後、茨城県に青果物の貯蔵・保管・加工施設を設置（令和9年度稼働予定）し、同施設を中継物流拠点としても活用予定
- **ダブル連結トラックや自動運転トラック**についてはコスト面や開発状況等を見ながら、**今後、幹線輸送での活用を検討**
- 物流の効率化と維持に向けたSP機能の活用は重要な役割を果たすと考えており、**行政支援や企業間連携**および**荷主・運送会社等、関係者の理解醸成等が必要**

①県域拠点
（大分・岩手等）

②北九州SP
（中継物流拠点）



③
全農青果C・他企業連携

© 2025 ZEN-NOH

＜事例②＞素牛の中継輸送の取り組み

- 全農では、持続可能な家畜の遠隔輸送に向けて、**『乗務員の拘束時間緩和』『アニマルウェルフェア※』**の観点から、**生体運送時（初妊牛、預託牛、肉牛）の中継輸送拠点（牛舎）**を滋賀県内に設置
- 拠点の設置にあたり、家畜遠隔流通体制転換実証事業の補助金を活用
- アニマルウェルフェアを重視する企業が増加してきており、取引先への安定供給・家畜のストレス軽減の観点から、中継拠点を活用した輸送を今後も積極的に実施

※アニマルウェルフェア：　快適性に配慮した家畜の飼養管理

従来
（長距離の直送）

＜課題＞
〇ドライバーの長時間拘束
〇運搬する牛のストレス増

トラックドッキング
2022年～

＜課題＞
中継地点で2台のトラック荷台を着け、家畜の積み渡しを実施。トラックが揃うまで、先着のドライバー及び家畜はトラック内で2～10時間待機

中継輸送拠点設置後
2025年～

上記の取り組みにより、生体の連続起立時間は26時間に減少し、身体的負担、ストレス軽減により短命化、乳量の低下、免疫力の低下を防ぐことが可能

© 2025 ZEN-NOH

＜事例③＞モーダルシフトの取り組み

- 全農は、『リードタイムに余裕のある品目』『鮮度が求められる品目』等、品目に適した輸送手段を検証
- モーダルシフト等、**多様な輸送手段を活用**し、**効率的な輸送**を実施
- 更なる効率化に向け、**各輸送手段の空き状況の把握や容易な発注手法の確立等、システム環境の整備**が必要

（1）鉄道（一例）

品目：玄米（専用車両）
区間：新潟～百済（大阪）
頻度：2週に1便（最大500ﾄﾝ）

品目：水稲育苗資材（育苗マット）
区間：大阪～宮城
輸送量：11,680ケース/シーズン

品目：冷凍鶏肉
区間：福岡～品川
輸送量：8,662ﾄﾝ/年

（2）船舶（一例）

品目：生乳
区間：仙台～大阪
輸送量：150ﾄﾝ/月

品目：肥料
区間：新潟～秋田等
輸送量：2.5万～3万ﾄﾝ/年

（3）空輸（一例）

品目：青ねぎ
区間：福岡～羽田
　　　福岡～羽田～伊丹
頻度：周年
輸送量：1,770ﾄﾝ/年

品目：備蓄米（玄米）
区間：羽田～那覇
輸送量：12ﾄﾝ（実証試験）

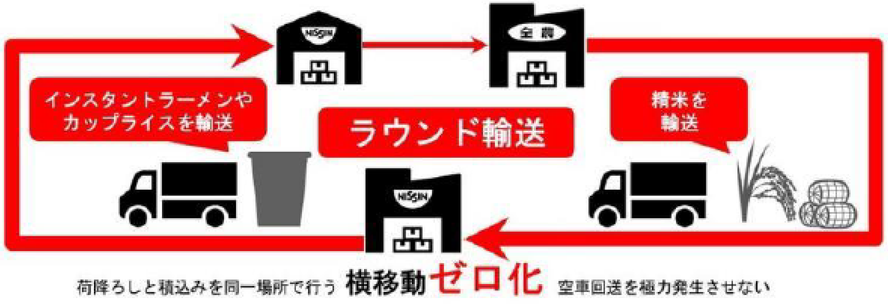
© 2025 ZEN-NOH

＜事例④＞企業間連携による実車率の向上（往復輸送）

■ 全農は、今後の輸送力不足への対応策として、**他企業との協業による往復輸送**を行い、**実車率の向上**を促進

（1）日清食品様との取り組み（全農/精米と加工食品とのラウンド輸送）

福岡−山口間における「調達物流」と「製品物流」を組み合わせたラウンド輸送
荷卸し地と積込み地が同じであるため、次の荷物を積むまでの距離がゼロ化され、ドライバーの労働時間を7%削減。トラックの積載率が約9%向上、CO2排出量も約17%削減



【参考】JA全農　ニュースリリース
ttps://www.zennoh.or.jp/press/release/2023/97841.html

（2）伊藤園様との取り組み（全農物流㈱/玄米と飲料品とのラウンド輸送）

相互車両を活用して飲料や米穀を運ぶ「ラウンド輸送」のスキームを確立
新潟ー関東間で運行する両社の週3回運行のうち1回をラウンド輸送とすることで、空車で運行していた区間を共同輸送として活用できることから、トラックの使用台数を従来に比べ約33%削減、CO2排出量も約16%削減

【参考】全農物流㈱ニュースリリース
https://www.zennoh-butsuryu.co.jp/newsrelease/post-435/

© 2025 ZEN-NOH