

適正原価の制度設計及び運用に関するヒアリング 出版配送の課題と意見

2026年8月26日

一般財団法人 出版文化産業振興財団

要点① 現状と課題

出版業界では、全国、誰でも同一価格で購読できるという「出版物」の理念を、流通面から支えるため、書籍・雑誌・コミック・教科書、出版社・取次・書店・CVSなど、商材や組織の垣根を超えて、業界規模の共同配送を実現しています。出版共同配送網は、いわば出版文化と教育の大動脈になります。

出版共同配送網の運営を通じて、荷主にあたる取次各社は、輸送会社との交流機会も多く、相互理解が進んでいます。物流網の維持のため、適正原価の主旨についても理解しています。これまで、運賃改定の要請に対して、各社、真摯に向き合い最大限応える努力をしてきました。

但し、出版物価格は出版社が、教科書定価は行政が決めているため、荷主側（取次、書店）では、運賃改定分を価格転嫁できない構造です。業界特有の課題として、適正原価に対応するには、荷主とトラック事業者のみでは対応できません。

出版配送における、適正原価の制度上の最大の課題は、法令による運賃設定と、出版特有構造の板挟みになり、荷主側（取次・書店）は、出口のない状況に陥ります。このままだと、出版文化と教育に致命的な影響を及ぼします。

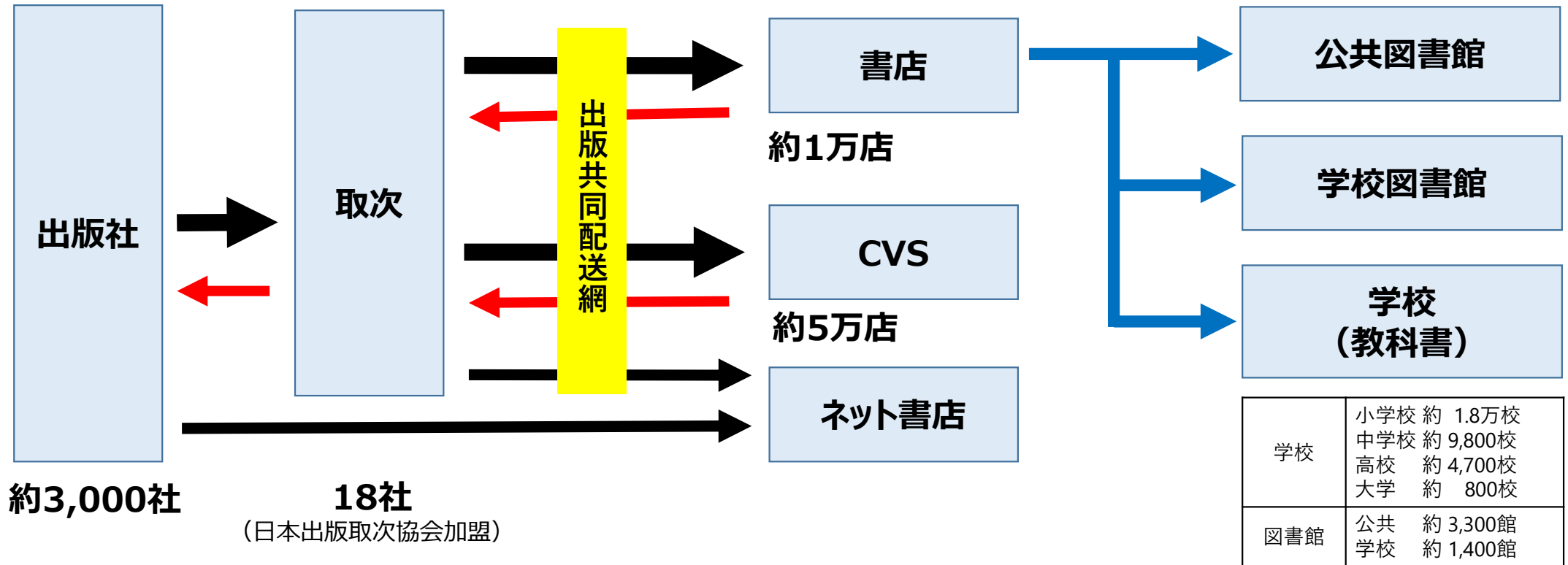
要点② 意見と要望

日本の文化と教育の根幹となる出版配送を支える目的で、次についてご検討頂きたい。

- 1 出版物は再販制度もあり、荷主（取次・書店）のみでは対応できないことを、行政側にも認識して頂きたい。
- 2 取次各社は、価格決定する出版社約3000社との取引条件交渉、出版社側は、流通商品（約120万点）への価格転嫁が発生し、告知から導入まで約1年だと、現実的ではありません。ハードクラッシュ回避のためセーフティネット対策（猶予期間や補助金等）をご検討頂きたい。
- 3 教科書、教材、図書館蔵書に関する、適正原価に伴う運賃負担について、国土交通省と文部科学省にて協議して、教育政策と整合性のある制度設計にして頂きたい。
- 4 適正原価の算定式に、出版共同配送によるコスト軽減効果について反映して頂きたい。
 - A 実車率の設定・・・送品と返品で荷物があり、空荷にならない
 - B 小型車種の利用・・・都市部などは、2トン級より小さい車種を配送に利用
 - C 固定費軽減効果・・・専用便かつ毎日運行があり、営業や車両手配などの業務が軽減

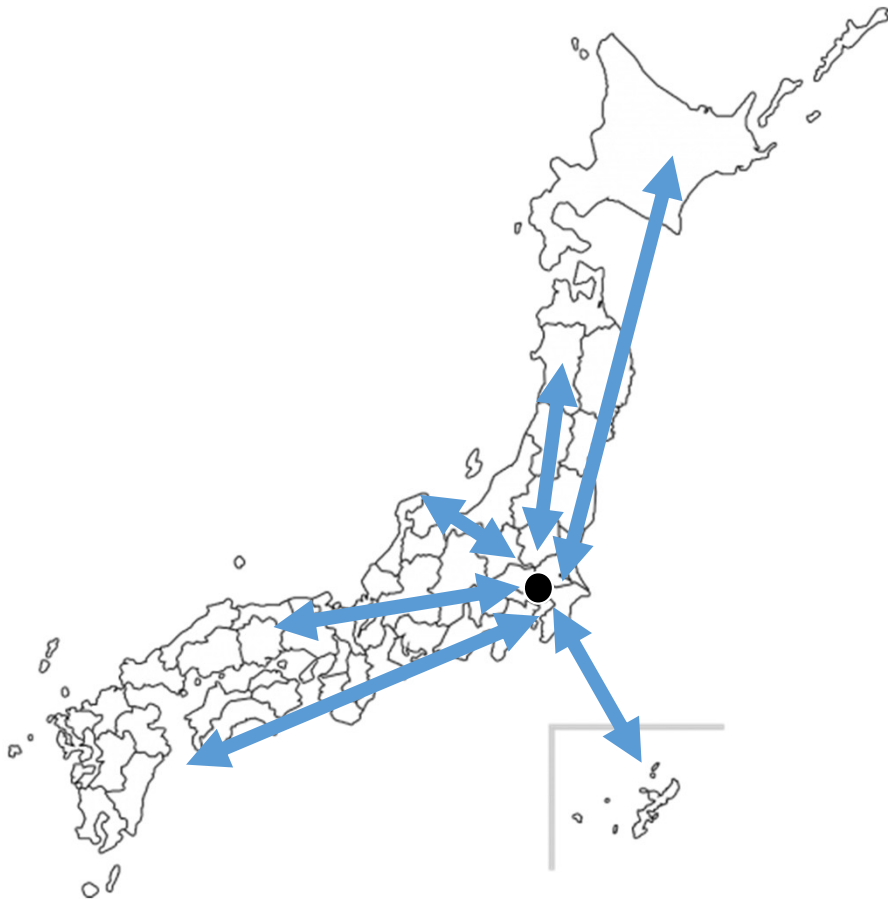
設問①出版業界の現状

出版共同配送網の概要①



- 出版共同配送網では、書店・CVS等で販売される商品のほかに、書店経由で供給される教科書、図書館の蔵書も運ばれる（送品運賃は取次負担）
- 年間の配送日数は246日（2026年度）、書籍6.5億冊、雑誌コミック9.4億冊を供給

出版共同配送網の概要②

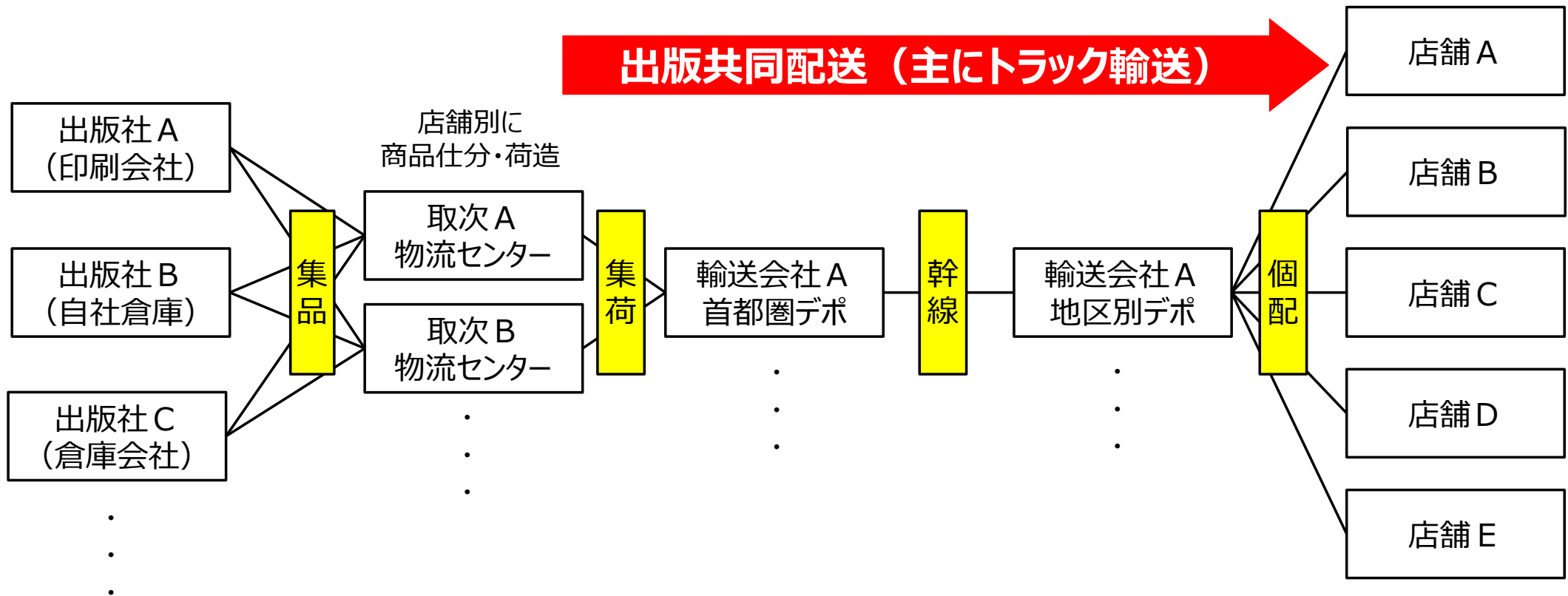


- 出版共同配送網に協力して頂いている輸送会社は23社（直接契約社）
- 大半の出版物は首都圏から、全国津々浦々へ輸送
- 委託制度のもとで、返品が発生するため、地方から首都圏への輸送も発生（往復での荷物あり）
- 出版共同配送の主な利点

①	産業単位での共同配送による集約効果 比較的低コストで出版物の全国供給が可能
②	事前に年間配送カレンダーを設定、 都度の車両とドライバーの手配作業が軽減
③	配送コースの変動が少なく、輸送会社からみて 都度のコース組み換え作業が軽減
④	天候不順・災害に際して、日本出版取次協会が 窓口対応するため、輸送会社にとって負担が軽減

出版共同配送網の概要③

出版物の店着までの輸送工程（送品）



トラック物流の現状に関する設問への回答

①	運送品目	・ 出版物（教科書、図書館向け蔵書含む） ・ 雑貨、文具、CD/DVD 他
②	輸送形態	・ 主にトラックによる輸送 ※一部地区の幹線輸送では、鉄道コンテナ・フェリーも使用 ・ 送品、返品あり、基本的に往復で荷物あり（空荷なし）
③	使用車両	・ 取次各社への集荷：主に10トントラック ・ 幹線：主に10トントラック ※北海道、中国、九州など、一部鉄道コンテナ・フェリーも使用 ・ 個配：配送コースの業量に応じて、2トントラック、バン、軽車両などを使用
④	輸配送頻度・ロット	・ 年間246日（2026年度）、ほぼ全ての書店とCVSの取引店舗に毎日配送 ※年度開始前に、業界内協議にて年間カレンダーを設定 ・ 平均送品重量は、推定1,994トン/日（2025年） ※新刊刊行等による波動あり
⑤	荷待ち・荷役の状況	・ 集荷：各取次作業所の搬出口で引き渡し、輸送会社ごとに時間割り作成、平時では荷待ちなし ・ 個配：店舗により異なるが、深夜早朝帯の配送が中心で、営業時間外店舗には、輸送会社が鍵預かりして、置配して、合わせて、返品荷物も引き取る など
⑥	費用構造	・ 一般的に、送品時の運賃は取次負担、返品時の運賃は小売側負担 ・ 運賃単価は、各取次や小売が、各輸送会社で個々に契約し設定
⑦	荷主とトラック事業者の業務分担	送品 ・ 取次（荷主）：各作業所にて輸送会社×地区別に荷物を仕分し、カゴパレットなどへ積む ・ トラック事業者：各作業所の搬出口で、上記荷物をパレットごと引き取り、店舗配送まで行う 返品 ・ 小売（荷主）：返品荷物を準備して、店舗配送時に輸送会社に引き渡す ・ トラック事業者：引き取った荷物を、宛名に従って、各取次の作業所に配送する

出版業界特有の事情

出版物の配送網

全国、誰でも同一価格で購読できるという「出版物」の理念を、流通面から支えるため、書籍・雑誌・コミック・教科書、出版社・取次・書店・CVSなど、商材や組織の垣根を超えて、業界規模の共同配送を実現しています。いわば出版文化と教育の大動脈になります。

出版共同配送の運賃

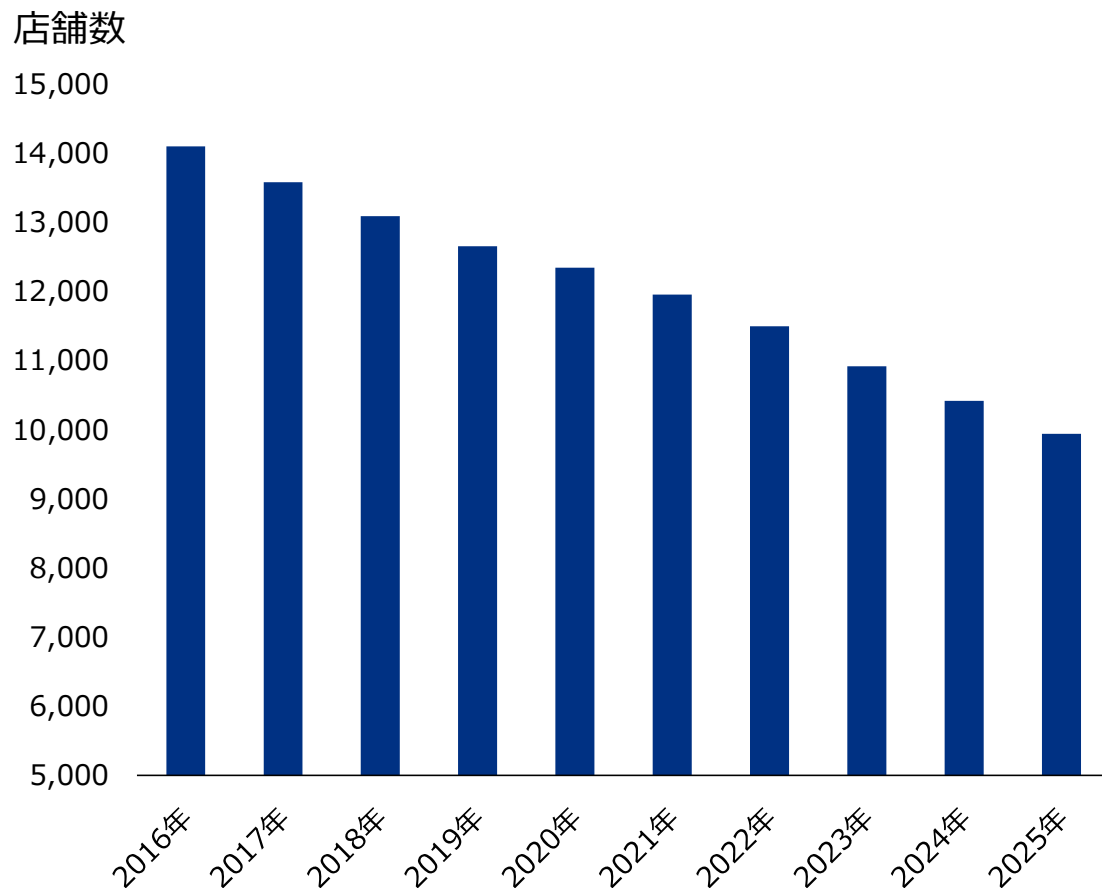
出版共同配送では、業界規模での集約や安定した物量、往復輸送などにより効率的な配送システムを構築し、輸送会社の営業・配車・運行管理等の負担を軽減することで、標準的運賃と比較して低い運賃水準での全国配送を実現しています。

出版産業の特有構造

出版物の価格は出版社が設定し、教科書定価は行政が設定します。運賃を負担する荷主側（取次、書店）では価格転嫁できません。市場縮小に加えて、近年の運賃・人件費などのコスト高騰の板挟みになり、取次・書店の経営環境は、危機的水準にあります。

現時点で危機的状況にある中で、更に「適正原価」により運賃が約2倍になった場合は、出版文化にとって致命傷となります。省庁間で連携した対策検討も要望します。

書店数の推移



	店舗数	新規店数	閉店数
2016年	14,098	243	▲ 736
2017年	13,576	252	▲ 854
2018年	13,085	165	▲ 763
2019年	12,653	158	▲ 648
2020年	12,343	125	▲ 497
2021年	11,952	107	▲ 527
2022年	11,495	89	▲ 534
2023年	10,918	94	▲ 656
2024年	10,417	57	▲ 537
2025年	9,938	102	▲ 499

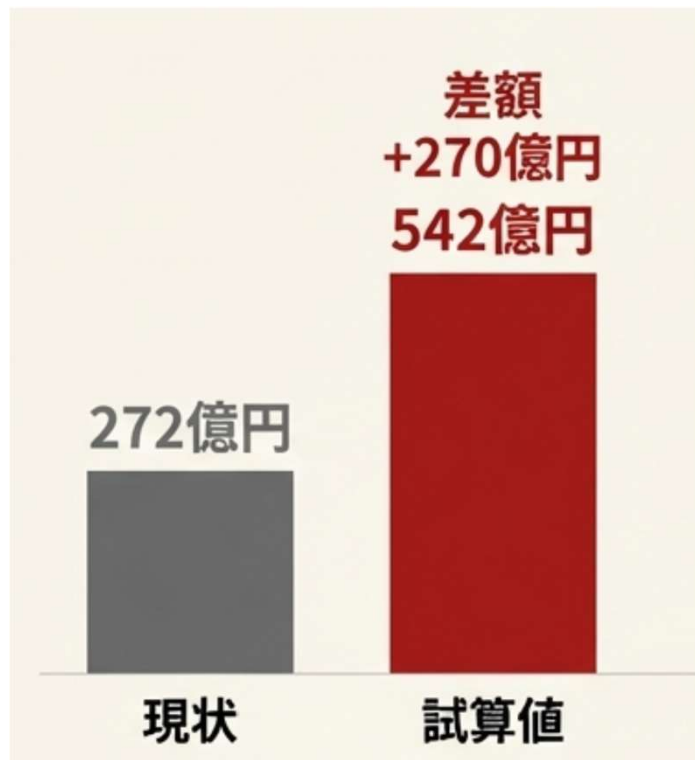
増減 ▲ 4,160

※日本出版インフラセンター 書店マスタ管理センターより

この10ヶ年で、店舗数が約3割減少
市場縮小に加えて、経費上昇分を価格転嫁できない構造も要因

標準的運賃を参考した適正原価の影響試算

送品運賃 (取次会社が主に負担)



返品運賃 (小売側が主に負担)



※ 2024年度実績 標準的な運賃の倍率を参考にした試算 (取協調べ)

出版流通が破綻すると

出版社



約3,000社

各社の負担コストの劇的な増加

物流：荷造/送料負担・在庫/送返品管理...

金融：取引契約・代金回収・キャッシュフロー管理...

システム：納品データ送受信・受発注・店頭管理...



出版文化の衰退、教育にも影響

刊行点数/部数の縮小、多様性が失われる

出版物を取り扱う小売店の減少

日常から出版物との接する機会の減少

学校教育、図書館にも大きな影響

小売



書店 約 10,000店

CVS 約 50,000店

ネット書店

学校	小学校	約 1.8万校
	中学校	約 9,800校
	高校	約 4,700校
	大学	約 800校
図書館	公共	約 3,300館
	学校	約 1,400館

悪循環が加速し、取り返しのつかない状況

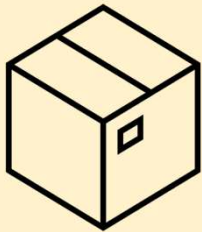
業界特有事情に関する設問への回答

①	運賃・料金体系への特徴	出版物専用便であり、かつ、荷物量が、書店とCVSで大きく異なることから、従量運賃と軒建運賃など組み合わせた運賃体系で運用している ※次頁に参考資料
②	帰り荷確保の難しさ	送品と返品、往復の荷物がある ※標準的運賃が想定している実車率50%とは、実態が異なる

(参考) 運賃体系

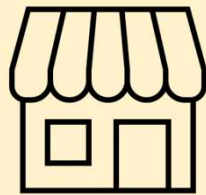
- 一般的に、送品時の運賃は取次負担、返品時の運賃は小売側負担
- 運賃単価は、各取次と各輸送会社間で個々に取引し設定
- 主な運賃体系（個配の運賃）

従量運賃
店舗当たりの
荷物重量に基づく



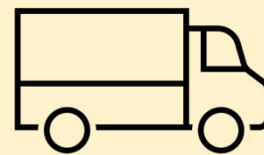
主に書店配送

軒建運賃
店舗当たりの
運賃が一律



主にCVS配送

傭車運賃
車両・ドライバーを
一定時間雇う



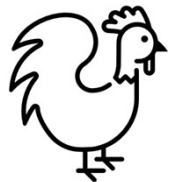
大口やデポ納品等

+

最低運賃
1店舗当たりの
下限運賃



早朝運賃
日中以外の
割増運賃



加算運賃
特殊事情による
別途料金
(駅配など)



設問②各団体の立場としての 制度設計について

設問への回答

①	適正原価の制度設計・運用に関する意見 ※第1回有識者検討会で提示した制度設計に関する方向性や論点を踏まえ、各団体（主に荷主等と想定）の立場として、適正原価の制度設計・運用に関する意見（要望、懸念や期待等）をお聞かせください。
---	--

出版物の価格は出版社が設定し、教科書定価は行政が設定します。運賃を負担する荷主側（取次、書店）では、運賃負担の増加分を価格転嫁できません。制度設計案では、運送会社と荷主の関係に特化している点が課題です。

出版物は再販制度があり、荷主側（取次・書店）のみでは対応できないことを、行政側にも認識して頂きたい。例えば、公正取引委員会による著作物再販ヒアリングで「適切な価格転嫁の責任」について示した文書を一般公表して頂くなど、省庁間で連携して、サプライチェーン全体で対応していく必要性を、適正原価の告示と合わせて発信して頂きたい。

教科書定価は、行政側で設定していますので、省庁間で協議して、教科書定価の改定を考慮して頂きたい。教育政策として、定価の引き上げが難しい場合は、運賃負担の補填について、ご検討して頂きたい。

出版物は、多品種少量（約120万銘柄）、かつ、返品活用も行う出版物の特性上、流通する既刊も含めて、出版社側で価格転嫁していくには、多大な労力、時間がかかり、適正原価告示から1年程度では、困難なことをご理解頂きたい。対応するまでの期間について、出版流通、及び、出版文化が破綻しないように、セーフティーネット対策（猶予期間、補助金、交付金等）を、省庁間でご検討して頂きたい。

設問への回答

②	現行の標準的運賃制度の制度設計・運用に関する意見 ※第1回有識者検討会において、「適正原価」と「標準的運賃」の法的拘束力や定義等の差異は踏まえつつも、「適正原価」の項目などについては、基本的には「標準的運賃」を踏襲した設計とすべき」との方向性を示したことを踏まえ、現行の標準的運賃制度の制度設計・運用に関する意見（効果や課題等）をお聞かせください。
---	--

一般的な配送と、業界単位の共同配送では、集約効果などもあり、原価構造が異なります。標準的運賃では、出版共同配送による効率化効果が、十分に反映されていません。次について反映して頂きたい。

（１）出版共同配送による、輸送会社のコスト軽減内容

A	平日は、ほぼ毎日、安定した荷物がある ⇒ 出版専業でも成立する、安定した運賃収入（営業活動の軽減）
B	送品と返品、往復での配送があること ⇒ 片道と比べて、効率的な運賃収入
C	事前に年間配送カレンダーを設定 ⇒ 都度の車両とドライバーの手配作業が軽減
D	配送コースの変動が少ないこと ⇒ 都度のコース組み換え作業が軽減
E	天候不順、災害（台風、地震等）による運行の乱れに際して、日本出版取次協会が対応 ⇒ 個々の配達先との連絡や調整業務の負担が軽減されること

輸送会社の
運営負荷が
軽減されるため

主に固定費が
改善

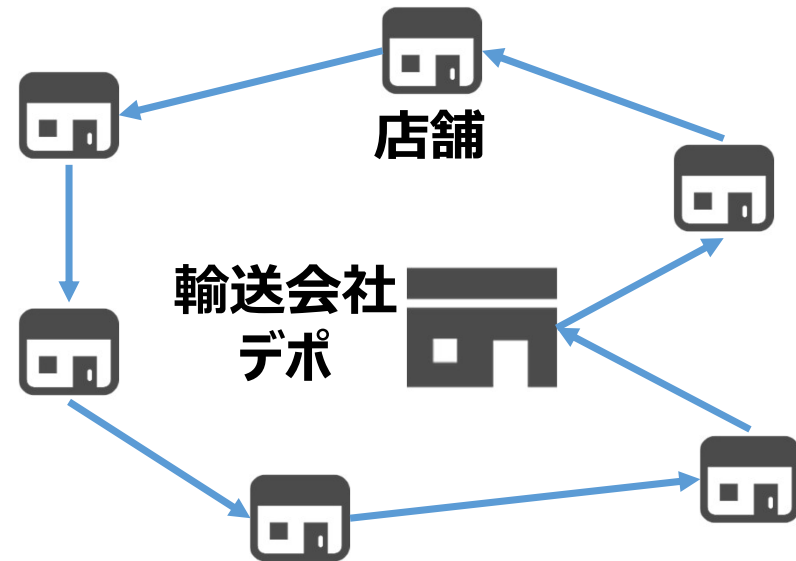
設問への回答

- (2) 出版共同配送では、標準的運賃のような一律50%の実車率（片道が積載、もう片道が空車）は、実態に即していません。適正原価の算定式では、実車率の一律50%基準の見直しを要望します。

(出版配送コースのイメージ)

ポイント

- 送品と返品の方の荷物があります。
 - ・各店舗に送品する荷物の配達
 - ・各店舗が返品する荷物の集荷
- 毎日、複数店舗に、コース配送するので、基本空荷にはなりません。



- (3) 都市部の店舗配送などについては、2トン級車両より小回りのきく、普通車のバン・ワゴンや軽車両も利用しています。標準的運賃では、2トン級車両よりも、小さい車両の基準がないため、適正原価では、より小さい車両の原価基準の設定をご検討下さい。

設問への回答

③	物流効率化の取組内容と適正原価制度導入により想定される影響（物流効率化のインセンティブの担保） ※ 各業界で現在実施している物流効率化の取組内容と、第1回有識者検討会で示した方向性（特に資料4の7ページの算定式）等を踏まえ、適正原価制度が導入されることにより想定される物流効率化の取組への影響をお聞かせください。
---	--

物流効率化は、荷主からみると、輸送会社の原価削減に直接寄与する取組がポイントになります。
実際に、今年5月に、日本出版取次協会では、輸配送と物流業務の効率化に向けた出版配送のルール変更案を決議して、2027年4月開始を目標に、関係する業界団体、企業と協議を開始しました。
※読者に対するサービス低下も覚悟して取り組んでいます。

現在、取組中の事例

- A 配送車両数の削減 ⇒ 取次各社にて、配送コースの変更案を輸送会社に提案し交渉
- B 配送回数の削減 ⇒ 業界の年間発売日カレンダー設定時に、稼働日数を削減
- C 割増運賃の回避 ⇒ 夜間早朝帯の個配を、日中帯に変更する案を協議
- D 異業種との共同配送 ⇒ 共同配送コンソーシアムCODE発足（食品、化粧品/日用品、医薬品、出版物）

一方で、輸送会社から見た場合、運賃収入の減少や、車両・ドライバー数の削減にもつながり、全面的な賛同を得にくいことも理解しています。一般論として、「運賃の最低保証」が担保される構造になると、将来的に、効率化に関する輸送会社の意欲が働かなくなることが懸念されます。

(参考)

輸配送と物流業務の効率化に向けた出版配送のルール変更案

1. 積載効率の改善を目的に稼働日を減少した「発売日カレンダー」の作成
2. 地区別の休配日は、首都圏の休配日と一致させる
3. 地区別発売日の設定を、輸送会社の要望も踏まえて変更
(輸送日数現行+1日となる地区の増加)
4. 一部のエリアで店舗配達時間を、発売当日の日中帯に変更
5. 店舗ごとの指定時間を撤廃し、配達時間帯の目安提示へ変更
6. 書籍・雑誌新刊の取次搬入の平準化
7. 週刊誌は、発売日前々日までの取次搬入
8. 雑誌の本誌と付録を一体品化して取次納品
9. 付録返品などに伴う、産業廃棄費用は出版社・メーカー側にて負担

輸配送の
効率化

物流作業
の効率化

設問③トラック事業者・荷主等による実務面での対応

設問への回答

①	トラック事業者との運賃交渉の現状・課題 ※各業界におけるトラック事業者との運賃交渉の現状（交渉の頻度、交渉のプロセス、提示を求める資料、運賃改定受入れの状況等）や課題（交渉に当たっての障壁や困難、改善が必要と考える点等）についてお聞かせください。
---	---

（現状）

1	交渉頻度	取次各社にて、各輸送会社からの運賃改定要請に応じて、都度交渉
2	交渉プロセス	個別交渉事項なので、一般論となるが、 輸送会社側より、荷主各社に、希望運賃単価や運賃総額の要請がある ・ それに対して、理由、希望単価の根拠を聞き、その妥当性や支払い運賃実績を勘案して回答の提示 ・ 折り合えない場合には再度検討、回答する ・ 要請理由の多くは、人件費・燃料費などの経費上昇、物量減少による運賃収入減少
3	提示を求める資料	理由、希望単価の根拠 など
4	運賃改定受入の状況	個別交渉事項であり、ケースバイケース ・ 金額の回答だけでなく、輸送会社の原価低減策を提案する場合もある ※配送コースの削減、納品時間指定について納品先交渉 など

設問への回答

(課題)

1	交渉に当たって障壁や困難	・ 出版物は再販商品であり、荷主である流通側では、価格転嫁が出来ない。 ・ 運賃交渉の結果、運賃改定をする場合には、出版社が商品定価に反映させるか、別途、取次・書店に運賃値上げ分を払ってもらわないと、原資がなく、継続できない。 ・ 出版社に支払いを要求する根拠として、輸送会社の原価開示が必須。
2	改善が必要と考える点	・ 標準的運賃においても、荷主とトラック事業に限定していて、本来ならば、サプライチェーン全体で対応すべき視点が不足している。 ・ 特に出版物は、価格決定している出版社側の対応は不可欠であり、適正原価の導入に当たって、省庁の垣根を超えて、制度を補完する施策も打ち出して頂きたい。
3	その他	・ 一般的な配送と、業界単位の共同配送では、原価構造が異なり、採算構造も異なる。 ・ 実際に、標準的運賃をそのまま出版配送に適用すると、輸送会社の運賃収入は、約2倍となり、それが出版配送の適正原価といえるのか疑問がある。 ・ 有識者会議では、「具体的金額については議論しないことを想定」とあるが、金額を含めて計算式を精査していかないと、各産業の実態と乖離した制度とならないのか危惧している。

設問への回答

②	適正原価制度導入に伴い想定される運賃交渉の課題や制度設計・運用への要望 ※第1回有識者検討会で示した方向性等を踏まえ、適正原価制度が導入されることにより想定される運賃交渉の課題や制度設計・運用への要望をお聞かせください。また、モデル運賃等の参考指標を示すとした場合における、交渉実務上の有用性や活用にあたっての課題、制度運用上留意すべき点があればお聞かせください。
---	--

前述しましたが、出版特有の課題として、荷主側（取次・書店）では価格転嫁できないため、出版社の協力なくしては、適正原価に伴うコスト上昇分の原資を確保できません。

従って、実務上、輸送会社との交渉と並行して、出版社との交渉が発生します。制度設計案だと、出版社側は当事者外であり、出版業界の構造から見た場合、課題があります。

仮に、適正原価の単価改定の頻度が、最低賃金のように毎年となった場合、余りにも交渉作業の負荷が高く、出版配送においては、運用できない制度となります。適正原価の単価基準の改定頻度についても、懸念しています。

過去に、出版配送については、特運制度（全国均一運賃）により、政府は支援してきた経緯もあります。出版物については、郵便物のように、国が1冊当たりの運賃はいくらと定めて運用する方が、現実感があります。その入り口として、例えば、適正原価の告知と並行して、モデル指標として、出版物1冊当たりの参考運賃単価を発信して頂きたい。

※業界団体が、運賃集計し、モデル数値を公表することは、法令に抵触する可能性が高い

(参考)

出版流通の沿革

1877年頃	明治10年	「新聞売捌業者」が雑誌をあわせて取扱うようになったのが取次の始まり
1902年頃	明治40年	鉄道的主要幹線開通と特運制度 ・同時に運賃体系も合理化され、雑誌を対象とした特別運賃（特運）が定められた ・書籍は、出版社や都市部の中規模卸が、地方の卸や本屋と個々に取引する形で流通
1923年	大正12年	関東大震災により、書籍取次に大きな被害 ・講談社「大正大震災大火災」を雑誌形態の書籍として、雑誌ルートで全国に流通 ・改造社「現代日本文学全集」等を雑誌ルートで流通させ、雑誌取次による書籍流通が確立
雑誌流通に書籍が合流		
1941～49年	昭和16～	日本出版配給（日配）
1955年代	昭和30年	輸送需要の急拡大を受けトラック輸送が成長 ・雑誌超過運賃負担金が制度化（57年） ⇒ 公取委指摘で団体間交渉中止（93年）
1986年	昭和61年	国鉄「特運制度」の廃止が契機となり、現在の出版配送へ ※特運制度とは、距離にかかわらず単位量運賃が全国均一の制度で、出版配送の根幹となる制度だったが、国鉄の累積赤字により、この制度が廃止になった。 ・鉄道運賃の値上げが相次ぐようになり、出版業界では、書籍・雑誌とも地方別に輸送会社と特約する共同輸送方式を採用して、同一地区同一輸送を実現した。
共同配送が現在の姿へ		

設問への回答

③	多重取引構造への対応 ※多重取引構造における実運送事業者への適正な運賃・料金の支払いを確保する観点から、荷主として把握可能な範囲や制度運用上の課題、留意すべき点等についてお聞かせください。
---	--

荷主側が、適正原価に基づく運賃かどうか判断する場合、元請け輸送会社による、多重取引も含めた、算定式に基づく情報開示の義務化は不可欠です。

荷主が把握したい事項案

- A 実運送事業者の原価内容
 - B 使用車両台数
 - C 運行時間
 - D ドライバー、仕分け人員等の人数、人件費
 - E 仕分けに使用する施設の地代、出版配送業務で占有する範囲
 - F 元請け輸送会社の利用運送事業費（中間マージン）
- など