

適正原価の設定に向けた有識者検討会（第2回） 議事要旨

日時：令和8年8月26日（水）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
原田 修吾	国土交通省 大臣官房総括審議官兼物流統括調整官
奈良 和美	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
貫 正和	全国交通運輸労働組合総連合 トラック部会事務局長
※織田 正弘	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長の代理

<オブザーバー>

吉川 泰宇	公正取引委員会事務総局 経済取引局調整課長
小林 孔	厚生労働省 労働基準局労働条件政策課 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
曾原 沙織	全国中小企業団体中央会 政策推進部副部長

※鮎川 尚之 全国中小企業団体中央会 政策推進部長の代理
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

<ヒアリング参加者>

近藤 敏貴 一般財団法人 出版文化産業振興財団 理事長

議題：

1. 開会

2. 議題

(1) 関係者ヒアリング

- ・公益社団法人 全日本トラック協会
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国商工会連合会
- ・全国農業協同組合中央会
- ・一般財団法人 出版文化産業振興財団

(2) 個別論点の検討

3. 閉会

(1) 関係者ヒアリング

① 公益社団法人 全日本トラック協会

- ・トラックドライバーの労働時間は全産業平均より2割長く、年間所得は1～2割低い。時間単価では3割以上低いにもかかわらず、賃上げ率も全産業平均に及ばない状況にある。
- ・適正原価制度では原価を下回らない取引が義務付けられ、事業許可更新の要件となるが、会員事業者の99%以上が中小零細で交渉力が弱いため、荷主の理解と協力が不可欠である。
- ・荷主との交渉力の弱いトラック運送事業者でも運賃交渉に活用できる実用的なモデル運賃・タリフの提示や、交渉が難航した際に相談できる常設窓口の設置を求める。
- ・継続して適正原価を下回ればトラック運送事業者は許可更新に影響するが、荷主はトラック・物流Gメンによる働きかけ・要請・勧告のみであり、トラック運送事業者と荷主の法的措置に均衡を保た

なければ制度が機能しなくなる恐れがあることから、荷主に対する法的措置の強化を求める。

- 特積み輸送は集荷・幹線・ラストマイルが一体化したネットワークサービスであり、一般貨物とは原価構造が異なるため、別途の設定を要望する。
- 車型・車種により原価が大きく異なるため、標準的運賃より細分化した車種区分（冷凍冷蔵、海コン、バルク車、タンク車等）での原価設定を期待したい。
- 地域による人件費・燃料費の差を踏まえ、ブロック内の地域差や大都市圏区分を新たに加えるなどの対応が必要である。あわせて実車率向上に向けた 144 時間規制の見直しも要望する。
- 車上受け・車上渡し取り扱いについて、荷主側の理解不足がある。また、燃料サーチャージや高速道路料金についても荷主側の理解が進んでおらず収受できないケースが多く、費用負担の原則を明確化するように求める。
- 多重下請構造における原価割れの防止や、水屋・マッチング業者が実勢運賃を下げている実態への対応についても検討を求める。

② 全日本運輸産業労働組合連合会

- トラックドライバーの時間外労働は、働き方改革以降も長時間労働が残っており、年間 960 時間を超える事例も見られる。
- 荷待ち・附帯作業について法改正が進む一方で、契約関係がない着荷主との関係では必ずしも、適切な料金を収受できているとは限らない。
- 加盟組合の賃金総額は全産業平均並みかもしれないが、所定内労働時間のもとで比較すると、他産業を大きく下回る。また、歩合給中心で賃金表や定期昇給制度も未整備な組合が多い。
- 2026 春闘の妥結額は運輸労連平均で過去最高となったが、連合平均と比較すると他産業との開きは依然として大きく、要求額との乖離も年々拡大している。
- 運送・労働の価値が社会から正に評価されていないのではないかと。適正原価制度をその差分を埋めるための機会とすべきである。
- 適正原価は「下回ってはならない下限」であり適正運賃そのものではないが、国が示すことでアンカリングが生じ、交渉がその水準にとどまる懸念がある。貸切バスや鉄道の事例も踏まえた制度設計が必要である。
- 適正原価は交渉のスタートラインであり、適正利潤の確保があって初めて持続可能な経営につながるため、運賃が適正原価付近に張り付いていないか継続的な検証が必要である。
- 標準的運賃は価格交渉の物差しとして一定の効果があったが、収受率は事業者によって 60～75% 程度にとどまっており、適正原価制度では実際の収受につなげることが最大の課題である。
- 人件費の地域差は最低賃金等の客観指標に基づくグルーピングで是正しつつ、長時間労働を前提とした原価の固定化を避け、労働時間短縮を賃金減少ではなく適正な価格へ反映する設計が求

められる。

- 収受した運賃が①運賃上昇→②収益改善→③人・設備への投資→④賃金・労働条件の改善、という一連の流れで実現しているかを継続的に確認できる指標を整備すべきである。

<全日本トラック協会・全日本運輸産業労働組合連合会への質疑応答の概要>

- 事業者規模・車型・車種・運送形態など多様な実態がある一方で、適正原価制度は一律に適用される。どこまで細分化すべきと考えるか。
- （全日本トラック協会）ある程度関係者のコンセンサスを得られる水準ということになるだろう。例えば、帰り荷の有無は事業者・車種によって大きく異なるので、それを踏まえる必要があるだろう。
- 「実態に即して」というのは、実態を前提としてほしいという意図か。
- （全日本トラック協会）「実態に即した」制度設計が必要ではあると思っているが、実態そのものを改善することも必要である。

③ 日本商工会議所

- 適正原価制度の検討にあたっては、荷主・運送事業者双方の健全な発展と、社会インフラである物流機能の維持・向上の両立が重要である。
- 当所で実施した景気観測調査の結果、原材料費と比較して物流コストの価格転嫁が進んでおらず、物流特殊指定に向けた運送契約内容の共有も発着荷主・と物流事業者間で十分でない状況にある。
- 適正原価が物流コストや市場取引に与える影響は、運送事業者のみならず、荷主・流通・小売・最終消費者まで広範かつ多段階に波及するため、個々の取引現場において当事者間で認識を共有できる環境の構築が重要である。
- 検討にあたっては、サプライチェーン全体の多様な声を反映させるため、本検討会のみならず運輸審議会等のプロセスにおいても、直接的な影響を受けるステークホルダーを含め幅広く意見を聴取する、丁寧でバランスの取れたプロセスが必要ではないか。
- 制度開始に向けては、現場の混乱を防ぐため、荷主・運送事業者双方に十分な周知期間・準備期間の確保が必要である。
- 適正原価は法的義務を伴うため、契約価格が適正原価を下回っているかを客観的かつ円滑に確認・検証できる手法が必要ではないか。
- 投資の原資について、政策的な意味を持つものだと理解しているが、本来、将来に向けた投資原資は利益から捻出されるものであり、企業会計原則で定める「原価」には含まれない。適正原価が「下回れば法令違反となる最低限の基準」である点に鑑み、算入する範囲は安全確保等の法定義務や許可基準維持に必要な最低限の経費に限定した方がよいのではないか。

- 例示されている BCP 投資等は事業者によって費用の幅が大きく、どこまでを適正原価に含めるか、客観的な線引きが必要ではないか。
- 円滑な制度運用や運送事業者の負担軽減の観点から、過度に複雑・精緻な算定を避け、多重取引構造の各階層に応じた簡便な算定方式や、経済情勢に応じた柔軟な見直しの仕組みを設けることが必要ではないか。

④ 全国商工会連合会

- 運輸業の価格転嫁率は全業種平均よりも低く、地方ではとりわけ厳しい状況にある。
- 運輸業で価格転嫁が進まない要因として、コスト増への対応の遅れや競合の存在、長期契約の増加などが挙げられる。
- 標準的運賃制度は浸透しつつも希望額の収受には至っておらず、適正原価制度ではこの実勢価格との乖離をどう解消するかが重要な課題である。
- 価格転嫁の実現には運送事業者・荷主の個別関係だけでなく、サプライチェーン全体での理解・仕組みづくりが不可欠である。
- 中小事業者が大多数を占めることを踏まえ、シンプルに管理・運用できる制度とし、地理的制約の大きい地方事業者にも配慮すべきである。
- 荷主側は運送側の価格転嫁の実態を把握しにくく、原価確認・管理の方法が不明確なまま是正指導対象となりうるものが、双方にとって負担・不安要因となっている。
- 「適正原価」という言葉のイメージから、運賃表形式で示された場合に実勢価格がその水準に固定化され、適正利潤が確保できなくなることが懸念される。
- 適正原価の構成要素の明確化、原価割れが継続した場合の定義・運用方法の明確化、事業者への丁寧な周知を通じて、中小・小規模事業者の負担を最小限にすべきである。

< 日本商工会議所・全国商工会連合会への質疑応答の概要 >

- サプライチェーン全体での取組を実現するための具体的な仕組みの内容についてお伺いしたい。
- （日本商工会議所）サプライチェーン全体での取組を実現する具体的な仕組みとして、建設業界と不動産業界の協議のような業種横断的な対話の場を設けることも考えられる。また、幅広い業種からの意見聴取が重要である。
- 荷主の立場を含めた意見集約・周知の計画はあるのか。
- （全国商工会連合会）荷主の立場を含めた意見集約・周知の計画は現在ないものの、機会を捉えて情報発信していく必要があると考えている。荷主の立場としても地域の運送事業者が失われることは避けるべき事態であり、荷主のみに着目するのではなく、地域全体として対応できるような制度が必要である。

⑤ 全国農業協同組合中央会

- 農畜産物は生命・生活に不可欠であり、それらが消費者に届くまでの物流は社会インフラとして重要であることから、荷主・物流業界一体となった発展につながる制度設計を求める。
- 農畜産物輸送はトラック輸送・長距離輸送が中心で、天候や収穫時期による変動が大きく、単価が安く運賃負担力が弱いという構造的な課題を抱えている。
- 本年４月施行の食料システム法は、生産者から消費者まで含めた価格転嫁を目的とする制度であるが、適正原価制度が持続的に機能していくためには、サプライチェーン全体で転嫁が行われることが不可欠である。
- 適正原価制度は運送事業者と荷主間の制度にとどまっているが、最終的に消費者の理解がなければ価格転嫁は実現せず、一方に不利益が偏らない持続可能な制度とするためにも、サプライチェーン全体を意識した制度とすべきである。
- 適正原価制度と食料システム法等の他制度との整合性を図り、消費者を含めた幅広い関係者の意見を検討プロセスに反映すべきである。
- 農畜産物は季節による繁閑差や市況変動が大きいという特性がある。このような商品特性を踏まえ、「継続して原価を下回る」ことの判定基準は実態に即して柔軟に検討すべきである。
- 足元では、米の価格は生産コストを差し引くと再生産が困難な水準に近づいており、一律の運用は品目によって現実と乖離するおそれがあるため配慮が必要である。
- 原価に算入する「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」は、法令上の安全確保費用など客観的に理解しやすいものに限定し、範囲拡大は制度の複雑化や納得感の低下を招くため最小限とすべきである。
- 物流効率化の取組を阻害しないよう、原価算定において柔軟性を持たせるとともに、小規模事業者でも対応可能な簡潔でわかりやすい制度とし、事務負担にも配慮すべきである。
- 制度導入にあたっては、サプライチェーン全体の関係者が十分理解・納得できるよう、周知期間を十分に確保した上で運用を開始すべきである。

⑥ 一般財団法人出版文化産業振興財団

- 出版物は取次会社による全国の書店・コンビニ・図書館・学校向けの共同配送網を通じて既に効率的に流通しており、輸送会社との相互理解も進んでいる。
- 出版物は再販制度のもとで出版社が定価を決め、荷主である取次・書店が定価を決定できず、教科書は文部科学省が価格を決定するため、運賃上昇分を荷主が価格転嫁できない特殊な構造にある。
- 出版社側にはこうした構造への理解が十分に浸透しているとは言えず、サプライチェーン全体での問題

意識の共有には至っていない。

- また、出版社側が理解し価格転嫁を進める場合にも、120 万点もの出版物を対象に価格転嫁するには、現在想定されている導入期間ではあまりにも短すぎ、業界特性を考慮すると非現実的であり、猶予期間や補助金等の支援を求める。
- 教科書・教材・図書館蔵書に係る運賃負担は文部科学省の所管事項であり、教育政策と整合した制度設計を求める。
- 出版共同配送は帰り便に返品を積載する高い実車率や、小型車種の活用、専用便による固定費削減など、独自の効率化を実現しており、これらを適正原価の算定に反映すべきである。
- 近年の運賃・人件費上昇に価格転嫁が追いつかず経営は危機的であり、現行の「標準的な運賃」の水準に近い適正原価が導入された場合、運賃が現状の約 2 倍（取次 270 億円、書店 100 億円超の負担増）となり、書店の閉店に拍車がかかり出版流通の破綻につながりかねない。
- 標準的運賃制度は、実車率一律 50%や 2 トン級車両を前提とする点など、出版共同配送の実態と乖離しており、実態を反映すれば負担増は緩和されと考えられる。
- 出版業界では物流効率化に向けたルール見直しを 2027 年度目標で進めているが、運賃の最低保証が導入されると、輸送会社の効率化への意欲が損なわれる懸念がある。
- 出版は文化・教育の根幹を担う産業であり、全国均一価格での流通を維持できるよう、適正原価制度は業界の特殊性を踏まえ、教育政策・文化振興と整合した設計とすべきである。

<全国農業協同組合中央会・一般財団法人出版文化産業振興財団への質疑応答の概要>

- 農産物は長距離輸送の割合が高い一方、価格は卸売市場の需給で決まるため、輸送距離に応じたコストをどう卸売価格に反映させるかが課題である。このような業界特性を踏まえて、卸売価格にどのようにうまく組み込むことができるか、何かお考えはあるのか。
- （全国農業協同組合中央会）価格決定権がない中でも食料システム法に基づき、米に続き野菜についてもコスト指標の提示を検討するなど、消費者への情報提供と価格転嫁の努力を進めている。
- 適正原価制度について、柔軟な運用ができるよう制度設計を行っていただきたいというのは、適正原価を最終価格に反映することが難しく、時期や需給バランスによっては適正原価を下回ってしまったとしても大目に見てほしいという趣旨か。
- （全国農業協同組合中央会）大目に見てほしいというよりは、今回は義務的な法律で適正原価が定められている一方で、食料システム法による消費者への価格転嫁は努力的な部分で定められているという点で制度上整合性が取れているのかという懸念がある。また、出版や農業など、業界によって実態が異なると思われるため、その点を考慮しながら制度設計していただきたい。

（２）個別論点の検討

事務局から資料を説明したが、詳細な議論については今後の検討会で実施することとされた。

(以上)