

適正原価の制度設計及び運用に関する意見・要望

— 鉄道貨物利用運送の実態を踏まえた制度設計について —

2026年10月1日

公益社団法人
全国通運連盟



はじめに

・ ・ ・ P 0

1. 鉄道貨物利用運送の現状

・ ・ ・ P 1

2. 適正原価制度に対する基本的な考え方

・ ・ ・ P 2

3. 鉄道貨物利用運送の原価構造と算定単位

・ ・ ・ P 3

4. 現行の標準的運賃制度と鉄道貨物利用運送

・ ・ ・ P 4

5. 物流効率化との関係

・ ・ ・ P 5

6. 物価変動への対応

・ ・ ・ P 6

7. 運賃交渉に関する課題

・ ・ ・ P 7

8. 多重取引構造における透明化について

・ ・ ・ P 8

9. 適正原価の算定期間

・ ・ ・ P 9

10. まとめ・要望

・ ・ ・ P10



はじめに

- ① 本意見・要望は、適正原価制度の制度設計及び運用について、鉄道貨物利用運送の実態及び会員企業へのアンケート結果を踏まえ、整理したものである。
- ② 鉄道貨物利用運送は、鉄道による幹線輸送を中心としつつ、発地における集荷、発駅でのコンテナ積卸し・駅構内荷役、鉄道幹線輸送、着駅での荷役、着地における配達、空コンテナ回送、配車・受発注・運行調整・委託管理等を一体として提供するネットワーク型の輸送サービスである。
- ③ したがって、適正原価制度の検討に当たっては、トラックによる集配部分のみを切り出すのではなく、鉄道幹線輸送、駅作業、コンテナ運用、空コンテナ回送、代行・振替輸送、配車・運行調整等が、相互に関連して一つの輸送サービスを構成している実態を踏まえる必要がある。
- ④ 鉄道貨物利用運送は、一般貨物自動車運送における一運行単位の原価把握とは異なり、複数の機能や事業者が連携する輸送ネットワーク全体を前提とした原価把握が必要な事業類型である。
このため、適正原価の制度設計に当たっては、鉄道貨物利用運送の原価構造を独立したものとして把握し、鉄道貨物利用運送の実態に即した別途又は補完的な算定方法を整備することが望ましい。
- ⑤ 実取引の多くはコンテナ単位で行われ、自社の原価実態と適正利益を踏まえて算定した「コンテナ単位の届出タリフ（運賃・料金）」により取引額が決定されている。
この取引実態を適切に反映した制度設計が求められる。



1. 鉄道貨物利用運送の現状

- ① 鉄道貨物利用運送事業の運賃・料金は、荷主から受け取る運賃と、実運送事業者へ支払う運賃を基礎として、輸送距離、輸送時間、車種、積載量、荷役作業、待機時間、燃料費、人件費、高速道路料金、その他付帯業務費等を考慮して設定される。
- ② さらに、配車、受発注対応、運行調整、委託先管理等に係る費用・手数料を加えて設定されるのが実務である。
- ③ 鉄道貨物利用運送では、個別契約、輸送条件、需給状況、継続的な取引関係等が運賃決定に影響する。また、貨物列車の遅延・運休等により、集配業務の変更や、待機、運行中止が発生する場合があります、これに伴う車両費、人件費その他の費用も原価として考慮する必要がある。
- ④ 荷主から利用運送事業者への運賃、利用運送事業者から実運送事業者への運賃のいずれについても、実際の取引の多くはコンテナ単位で行われている。
この取引単位及び運行実態を適正原価制度に反映する必要がある。



2. 適正原価制度に対する基本的な考え方

- ① 適正原価制度は、実際の輸送に必要な費用を適切に把握し、持続可能な運送事業を実現するための基準として有効である。一方、鉄道貨物利用運送については、事業規模、車種、地域、輸送品目、輸送条件、集配距離、荷役条件等の違いを踏まえ、画一的な金額だけでなくモデル運賃を示した上で条件別の補正方法を併せて整備することが必要である。

したがって、適正原価は単一の固定額として示すのではなく、モデル運賃を基礎とし、輸送条件等に応じて、補正できる仕組みとすることが望ましい。

- ② そのため、以下を明確にすることが重要である。

- ・ 適正原価の定義、対象費目及び算定方法
- ・ 原価を把握する基本単位・算定期間
- ・ 適正原価やモデル運賃が示された後に各事業者が届出するタリフ（運賃・料金）との関係
- ・ コンテナ単位の届出タリフとの関係性
- ・ 法的な位置付け及び交渉での活用方法
- ・ 中小事業者向けの簡便な計算方法・計算例
- ・ 制度導入後の実態検証及び見直し

- ③ 鉄道貨物利用運送者の収益は、単なる委託手数料や仲介手数料ではなく、鉄道輸送と集配輸送を結び付け、一貫輸送全体を管理・調整し、輸送ネットワークを維持する役務への対価である。



3. 鉄道貨物利用運送の原価構造と算定単位

- ① 鉄道貨物利用運送の原価は、単一の運行や車両だけではなく、輸送ネットワークを構成する複数の機能部門の費用を統合して把握する必要がある。原価は、a集配部門、b駅・コンテナ荷役部門、c鉄道幹線輸送及び代行・振替輸送調整部門、d本社管理・システム・安全確保・事業継続部門の各コストブロックに区分して把握し、これらを統合して一貫輸送ネットワーク全体の原価として算定することが適当である。

a（集配部門）

・集荷・配送に係る人件費、車両費、燃料費、修繕費、保険料、委託集配費、待機時間・荷役作業等の費用

b（駅・コンテナ荷役部門）

・発駅・着駅でのコンテナ積卸、駅構内荷役、荷役機器、荷役委託費、駅構内作業に係る人件費・管理費等

c（鉄道幹線輸送・代行・振替輸送調整部門）

・鉄道幹線輸送に係る費用、列車遅延・運休時の輸送、振替輸送、再配車、待機、運行中止等に伴う費用

d（本社管理・システム・安全確保・事業継続部門）

・配車・受発注・運行管理システム、委託管理、安全確保、輸送品質維持、人材確保・育成、災害対応、BCP、DX・GX対応等に係る費用

これらの費用は、個別の附帯費用ではなく、鉄道貨物利用運送ネットワークを維持し、安定的にサービスを提供するために必要な原価である。したがって、適正原価制度においては、ネットワーク全体を支えるこれら費用を適切に反映させる必要がある。

- ② また、適正原価の基本単位は、個別車両・個別運行に限定せず、複数の輸送を組み合わせる実際の運行形態、一定期間の稼働状況及び収支を踏まえて把握することが望ましい。



4. 現行の標準的運賃制度と鉄道貨物利用運送

- ① 現行の標準的運賃制度は、燃料費、人件費、車両維持費、一般管理費等を考慮した運賃の考え方を示したものであり、荷主との運賃交渉の基準として一定の役割を果たしている。
ただし、鉄道貨物利用運送における駅作業、コンテナ運用、空コンテナ回送、代行・振替輸送、配車・運行調整等の費用構造を十分に反映したものとは限らない。
- ② 一方、地域、輸送条件、事業規模、荷役・待機・付帯業務等の料金が十分に明確化されていない場合がある。例えば、以下の費用について、算定方法や取扱いをより明確にする必要がある。
 - ・ 集荷・配送に係るトラック輸送原価
 - ・ 駅構内荷役、コンテナ積卸し作業、空コンテナ回送等の付帯業務費
 - ・ 配車、受発注、運行調整、委託管理等に係る費用・手数料
 - ・ 高速道路料金、燃料サーチャージ等の変動費
 - ・ 待機時間、荷役時間、検品等に係る費用
- ③ 適正原価は、標準的運賃の費目構成を基本としつつ、鉄道貨物利用運送に特有の費用項目及び算定方法を補足する形で設計することが望ましい。また、上述を踏まえた形で示される鉄道利用運送事業者におけるモデル運賃等を上回る水準で取引されている運賃について、モデル運賃が値下げ交渉の根拠として利用されないよう、その位置付けを明確にすべきである。
- ④ 鉄道貨物利用運送では、各社が自社の原価及び適正利益を踏まえて算定したコンテナ単位の届出タリフを基に取引額が決定されている。貸切輸送を前提とした標準的運賃の活用事例は限定的であるため、通常集配業務に適用される「コンテナ単位の届出タリフ」の実態を適切に反映する制度設計が求められる。



5. 物流効率化との関係

- ① 物流効率化には、共同配送、積載率の向上、輸送ルートの見直し、荷待ち時間の削減、デジタル化、輸送情報の共有等がある。鉄道貨物利用運送では、これに加え、コンテナ運用の効率化や空コンテナ回送の削減も重要である。
- ② 一方、効率化には、システム導入費、設備費、車両費、調整費、教育費等の初期負担や継続的な改善費用が発生する。
- ③ したがって、適正原価制度が効率化による削減分を単純に運賃引下げの根拠として用いことは避けるべきである。効率化による削減効果は、将来の設備更新、安全対策、人財確保、システム維持等に必要な投資資源として活用される場合もあるからである。
- ④ 効率化への投資及び継続的な改善費用を適正に評価し、その成果を荷主、貨物利用運送事業者及び実運送事業者の間で適切に配分する考え方が必要である。



6. 物価変動への対応

- ① 燃料費、人件費、車両費、修繕費、保険料等は変動するため、適正原価の基礎となる単価や指標を定期的に検証し、必要に応じて見直す仕組みが必要である。
- ② 一方、急激な価格変動の都度、適正原価全体を改定することは、事業者・荷主双方の事務負担が大きい。
- ③ このため、燃料費等の変動が大きい費目については、燃料サーチャージその他の客観的指標に連動して、迅速かつ機動的に反映できる仕組みを整備すべきである。
- ④ また、制度の基礎単価については、一定期間ごとに物価、人件費、車両費等の変化を検証し、定期的に改定することが望ましい。
なお、基礎単価の定期改定と、燃料サーチャージ等による臨時的な反映は、目的と機能が異なるため、両者を併用できる制度とすることが望ましい。



7. 運賃交渉に関する課題

- ① 運賃交渉では、燃料費や人件費の上昇を十分に反映しにくいこと、待機時間、荷役、検品等の付帯業務が無償又は低額となりやすいこと、契約条件や費用負担の範囲が不明確であることが課題である。
- ② 交渉力や情報量が事業者ごとに異なるため、原価上昇を説明する客観的資料が不足すると、適正な改定につながりにくい。
- ③ 制度導入後は、適正原価又はモデル運賃が、個々の輸送条件を考慮しない一律の取引価格として運用されることを避ける必要がある。
- ④ 鉄道貨物利用運送については、鉄道幹線、集配、駅作業、コンテナ運用、空コンテナ回送、代行・振替輸送、配車・運行調整等を含むネットワーク全体の原価を分かりやすく示せる仕組みが必要である。
- ⑤ モデル運賃表、算定ツール、計算例および交渉ガイドラインは、距離、重量、コンテナ数、集配条件付帯業務、地域特性等を反映でき、中小事業者でも利用できるものとして整備していただきたい。
- ⑥ モデル運賃等を示す場合には、以下を明示すべきである。
参考指標であること、算定の前提条件、含まれる費用・含まれない費用、燃料サーチャージの扱い付帯業務費や高速道路料金の扱い、個別取引に応じた補正方法、届出タリフとの関係等
- ⑦ コンテナ単位の取引については、運送事業者が各々の原価および適正利益を踏まえて算定した届出タリフを基礎とし、適正原価・モデル運賃・届出タリフの関係性を明示すべきである。



8. 多重取引構造における運賃・手数料の透明化

- ① 鉄道貨物利用運送では、複数の輸送資源を組み合わせ、鉄道輸送と地域の集配ネットワークを結び付けることで物流を支えている。それぞれの事業者が担う役割や機能を適切に評価することが重要である。
- ② 一方、取引段階が増えるほど、運賃総額や、各段階の手数料、実運送事業者への支払額が見えにくくなり、実運送事業者の原価に見合う運賃が確保されない可能性がある。
- ③ 制度運用上は、委託段階、運送内容、運賃・料金、手数料及び実運送事業者への支払額を明確にする必要がある。
- ④ 荷主から收受する運賃・料金の水準が十分でなければ、鉄道貨物利用運送者、実運送事業者、鉄道事業者、荷役事業者、代行・振替輸送を担う協力会社等に対して適正な対価を支払うことが困難となる。利用運送事業者が適正な収益を確保することは、単なる利益確保ではなく、配車、運行調整、委託管理、事故・災害対応等、一貫輸送全体を維持するための必要な原資を確保することである。
- ⑤ 鉄道貨物利用運送、ネットワーク全体の持続性を確保するためには、荷主からの收受運賃・料金と関係事業者への支払運賃との水準バランスを踏まえた制度設計が必要である。利用運送事業者が自らの収益を確保することは、単なる利益確保ではなく、一貫輸送全体を維持・調整するための必要な原資を確保することである。
- ⑥ また、利用実運送事業者の名称・役割を把握し、適切な委託管理を行うことが求められる。
- ⑦ 委託手数料は、配車、受発注、運行調整、委託管理等の具体的な役務内容及びその対価を明確にし、実運送事業者へ支払う運賃・料金とは区分して適正に確保すべきである。



9. 適正原価の算定期間について

- ① 鉄道貨物利用運送では、コンテナ単位で料金が設定される一方、集配輸送では複数のコンテナを組み合わせて運行する場合がある。このため、個々のコンテナ又は運行のみを単位として適正原価を評価すると、実際の運行形態や収支を十分に反映できない可能性がある。
- ② したがって、個々の取引だけでなく、一定期間における運行実績、輸送量、稼働状況及び収支を踏まえて検証できる算定方法とする必要がある。
- ③ 基本的な費用は直近1年程度の実績を基礎とし、燃料費等の変動が大きい費目については、直近の客観的指標または一定期間の平均値を用いることが望ましい。
- ④ また、季節変動、繁忙期・閑散期、災害、貨物列車の遅延・運休等による特殊要因についても、必要に応じて考慮できる仕組みとすべきである。

費用区分	推奨する把握方法	補 足
基本的な固定費・管理費	直近1年程度の実績	ネットワーク全体で把握
燃料費・電気料金等	直近の客観的指標または一定期間	サーチャージと併用
人件費・車両費	定期的な実績検証	賃金・車両価格を反映
季節変動	繁忙期・閑散期を考慮	年間平均との乖離を反映
災害・遅延・運休等	必要に応じた特別要因として評価	代行・振替輸送を含む
急激な価格変動	サーチャージ等による臨時反映	迅速な改定が可能



10. まとめ・要望

- ・ 適正原価制度の導入に当たっては、制度の趣旨、対象費目、算定方法及び活用方法を関係者に十分周知することが重要である。
- ・ 鉄道貨物利用運送は、発地での集荷、鉄道幹線輸送、発駅・着駅での荷役、コンテナ運用、着地での配送、配車・受発注・運行調整等を一体として提供するネットワーク型の輸送サービスである。
- ・ したがって、適正原価制度は、鉄道貨物利用運送を単なるトラック集配部分として捉えるのではなく鉄道幹線輸送、駅作業、集配、コンテナ運用、管理調整等を含む一貫輸送ネットワーク全体の原価を適切に反映する制度とすべきである。

主な要望

- ・ 適正原価の定義、対象費目及び算定方法を明確にすること
- ・ 鉄道輸送、集配、駅構内荷役、コンテナ運用、空コンテナ回送等を一体的に評価すること
- ・ 事業規模、地域、輸送条件、輸送量等に応じた補正方法を設けること
- ・ 待機や荷役、検品、遅延・運休に伴う費用を適切に評価すること
- ・ 標準的運賃、モデル運賃及び届出タリフの関係を明確にすること
- ・ コンテナ単位の実取引及び届出タリフの実態を制度に反映すること
- ・ 多重取引における運賃・手数料・役割を透明化すること
- ・ 燃料費等の物価変動を迅速に反映できる仕組みを設けること
- ・ 制度導入後も実態調査を行い、継続的に見直すこと
- ・ 中小事業者でも利用できる計算ツール、計算例及び事例集を整備すること

結び

鉄道貨物利用運送事業者、実運送事業者、鉄道事業者、荷役事業者及び荷主が、それぞれ適正な対価を確保し、持続可能で安定した物流サービスを実現できる、実効性と納得性の高い制度となることを要望する。

