

適正原価適正原価の設定に向けた有識者検討会ヒアリング資料

2026 年 10 月 1 日

一般社団法人日本新聞協会理事

公益財団法人文字・活字文化推進機構理事長

山口寿一

■新聞業界におけるトラック物流の現状

輸送形態

読売新聞：朝刊は全国 1129 コース、夕刊は 412 コースで、全国 32 の印刷工場から全国 4000 店以上の販売店に配送

朝日新聞：朝刊は全国 1159 コース、夕刊は 274 コースで、全国 23 の印刷工場から全国 4000 店以上の販売店に配送

- 2026 年 8 月の新聞発行部数は総計 2052 万部（全国紙 1070 万部、地方紙 982 万部）で、読売、朝日両紙が占める割合は 38.6%。

→全国で延べ約 7000 台の新聞輸送トラックが毎日走行と推計。

使用車両

小型（2ト）トラックの使用率

読売新聞：朝刊輸送の 61.8%、夕刊輸送の 85.9%

朝日新聞：朝刊輸送の 66.2%、夕刊輸送の 99.1%

- 住宅地の販売店に届けるため小回りの利く車が必要で、他社も同様。
- 読売では以前は大半が平積みに幌をかけた「幌車」、今は3分の2程度が「箱車」。

輸配送頻度・ロット

- ・頻度：新聞各社とも、朝刊は年 353 日（月 1 回の休刊日以外）、夕刊は年 300 日程度（日祝以外）の発行が基本。
- ・ロット：読売では 80 部をビニールで包んだ「丸梱」（重さ約 12 キロ）が基本的な荷姿。この丸梱を各トラックに数十個積載。

荷待ち・荷役の状況

- ・荷待ち：編集の締め切りから、工場での印刷開始、トラックへの積み込み、販売店への到着まで分単位で管理しており、荷待ち時間はほぼ発生しない。
- ・荷役：手積み、手降ろしだが、工場では荷台の高さまでコンベヤーで運ばれてきた丸梱を荷台に移し替え、販売店では荷台から販売店従業員に受け渡すため、ドライバーの負担は比較的軽いと考えられる。

荷主とトラック事業者の業務分担

運送会社は上記の荷役を担うだけで、丸梱の結束、宛名札添付、梱包など他の作業には関与しない。

費用構造

全国紙5紙（読売・朝日・日経・毎日・産経）は、距離と車格による料金表を作成し、これに基づき運賃を支払っている。

運賃交渉の現状・課題

読売の場合、おおむね年1回、輸送会社からの求めに応じて交渉の場を設定。料金改定は小刻みに行っており、物価上昇などを踏まえて昨年度と今年度の2回に分け、計5%強の値上げを実施した。

■新聞業界特有の事情

運賃・料金体系の特徴

料金表に重量基準を用いていないケースが多い。

- 読売は重量基準を用いていない。このため、部数減は運賃の低下に直結しない。逆に、荷主の新聞社の経営を圧迫している。
- 他の新聞社も同様のケースが多い。
- 出版業界では重量基準を採用しているケースが多い。この点が新聞と出版は異なる。

積載率向上の限界

最新のニュースを載せるために印刷開始時間になるべく遅くする一方、読者の手元に早く届ける必要上、コースは細分化されている。

- コース統合を行うと、コース後半の販売店への到着が遅くなり、新聞の定時配達が守れなくなる。積載率の向上は容易ではない。

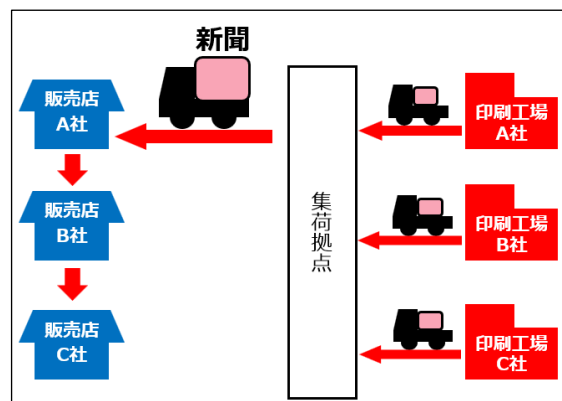
帰り荷の確保の難しさ

輸送効率の悪い小型トラックを中心とせざるを得ないため、帰りの荷物を見つけるのが難しい。朝刊の配送終了は午前2～3時台のため、集荷できる荷物は少ない。

■新聞業界における物流効率化の取り組み

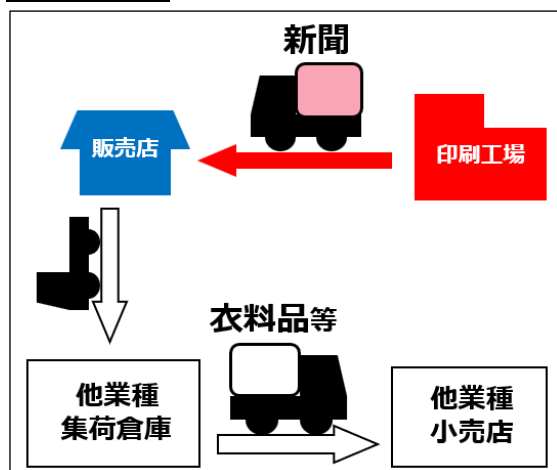
上記のような困難にも関わらず、新聞業界では長年、物流効率化に取り組んできた。

新聞共同輸送



複数銘柄の新聞を1台のトラックで輸送し、各社の販売店に順に降ろしていく仕組み。全国紙、地方紙、スポーツ紙が全国740コースで実施。

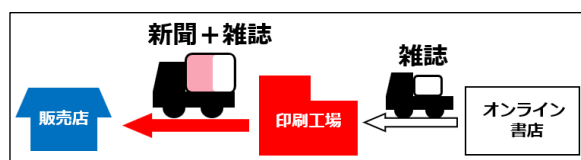
ラウンド便



読売は2020年、物流子会社「読売ロジスティクス」を設立。運送会社に代わって営業を担い荷物を獲得し、運送会社の経営を助けている。

「ラウンド便」は、新聞を輸送したトラックとドライバーがそのまま他業種の荷物を積んで配送することで、トラックやドライバーの稼働効率が向上。

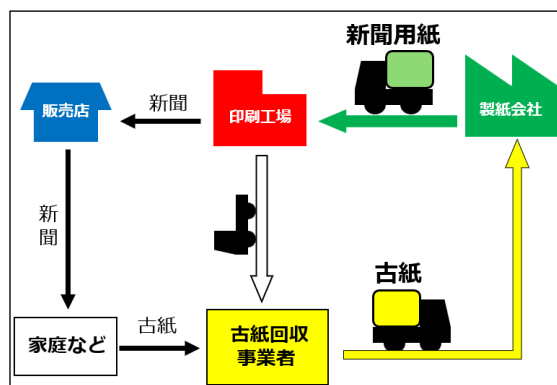
同送便



朝日でも「朝日産業」という物流子会社が共同輸送の取り組みを進める。

雑誌を印刷工場に持ち込み、新聞と同送することで積載率が向上。販売店は、新聞購読者かどうかにかかわらず、雑誌を注文客に配達。

クローズド・ループ



読売は、読者宅などから出た古紙を回収して新聞用紙の原料として再利用し、資源を100%国内で循環させるシステムを構築。

新聞用紙を印刷工場に届けたトラックの帰り荷として古紙を確保。

■制度設計・運用に関する意見

波動（繁閑差）

新聞輸送には、曜日や季節による荷量の「波動」がなく、運送会社は繁忙期に合わせたトラック・ドライバーの用意が不要。適正原価に含まれる「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」が相対的に少なく済み、トラック事業者から見て、将来予見性が高い

→波動がなく運送会社の負担が比較的軽い業界特有の事情に配慮を求めたい。

実車率（帰り荷）

標準的運賃は、帰り荷がないことを前提に実車率を 50%と設定し、変動費の計算に実走の倍の距離を採用。しかし、前述の「クロズド・ループ」では、製紙会社が古紙を製紙工場に持ち帰ることで 7～8 割のトラックが帰り荷を確保。

→業界ごとの努力や事情が考慮されず、一律の「帰り荷なし」の前提に違和感。

減価償却

標準的運賃では、トラックの償却年数は 5 年。しかし、自動車検査登録情報協会のデータ（2024 年末）によると、貨物車の平均使用年数は 16.29 年。

→重い償却負担が適正原価にも跳ね返ると、荷主の負担が過重になると思料。

人件費

標準的運賃では、人件費の算出に全産業平均の単価を使用。ドライバーの待遇改善という法の趣旨は理解できるが、荷主の負担への配慮も必要。

→荷主による物流効率化などへの取り組みに対し優遇的な措置を求めたい。

■海外の事例

海外では輸送運賃は自由競争が原則で、運賃の下限を法定している国はまれ

【米国】国は運賃を法定せず。

【EU】モビリティパッケージ（右図参照）を制定しているが、規制の対象は運転手の労働条件で、運賃に国は直接介入せず。

過度な影響を避けるため、6 年かけて（2020 年～2026 年）4 段階に分け慎重に導入を進める。

	EU・モビリティパッケージ	日本・トラック新法「適正原価制」
めざす方向	トラック運転手の労働環境の改善 持続可能な物流の確立	トラック運転手の労働環境の改善 持続可能な物流の確立
規制の手法	トラック運転手の労働条件 （休息や定期的帰還の義務化等） ※ 運賃そのものに国は介入せず	国が適正原価を告示 ※ 適正原価を下回る 運賃の契約は法令違反
規制の背景	東欧の低賃金の防止 域内の公正な競争環境の確保	運送会社の過度な安売り競争の防止 荷主の買い叩きの防止
ペナルティ	タコグラフ搭載義務に 違反した 運送会社 等	荷主 にも勧告、公表等の行政処分

運賃の下限を法定している 3 か国も導入は慎重に進めている

【豪州】荷主側の事情を考慮した段階的導入を進める。

【ブラジル】違反が繰り返される度に厳格化されるなどの段階制。

【韓国】コンテナとセメントの 2 品目に限定し、かつ 3 年の時限立法。

■適正原価制度の影響

➤ 適正原価制度は、品目の限定がなく荷主の業種を問わず一律に運賃下限を法定。

→あらゆる品目の原材料、半製品、完成品等の各段階で輸送費が一斉に上昇し、物流の混乱や急激な物価高（特に消費者物価）をもたらす恐れ。

→特に新聞・出版は、卸売価格や小売価格への速やかな転嫁が困難で、全国への新聞配達や多様な出版文化の維持に大きな打撃。これまでの物流効率化の取り組みにも悪影響を及ぼす恐れ。

- 標準的運賃は政策誘導目標であり、高い水準に設定。国土交通省の調査によると、標準的運賃と同等以上の運賃を受け取っている事業者は13%（9～8割が32%、7～5割が40%、5割未満が15%）。新聞業界では7割前後の水準とみられる。

→わずかな準備期間だけで標準的運賃に近い運賃が一斉に適用されれば、日本経済に大きな打撃となる恐れ。

■政府への7つの要望

- ①物価に与える影響などの定量的な分析と結果の公表
- ②業種ごとの事業実態を踏まえた柔軟性の確保
- ③荷主と物流事業者の双方を含むサプライチェーン全体の利益の考慮
- ④国民や関係業界への丁寧な説明と対話
- ⑤一定の猶予期間と段階的導入、物流効率化への従前以上の国の支援
- ⑥全業種に対する上記の要望がかなえられない場合、新聞・出版に対する一定の猶予期間と段階的導入、物流効率化への従前以上の国の支援
- ⑦災害に起因する輸送費上昇への救済制度

(以上)