

# 個別ヒアリングに関するご報告

---

令和8年10月

国土交通省 物流・自動車局  
貨物流通事業課

# 国土交通省発表団体

| 業界                     | ヒアリング対象                                      | (参考)ヒアリング日                      |
|------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>○運送業界</b>           |                                              |                                 |
| 貨物運送業<br>(特積、霊きゅう、軽貨物) | (公社)全日本トラック協会 物流ネットワーク委員会                    | 9月9日(水)                         |
|                        | (一社)全国霊枢自動車協会                                | 9月9日(水)                         |
|                        | (一社)全国軽貨物協会<br>全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会<br>日本郵便株式会社 | 9月9日(水)<br>9月17日(木)<br>9月18日(金) |
| 利用運送業                  | (一社)国際フレイトフォワードーズ協会                          | 9月8日(火)                         |
|                        | (一社)航空貨物運送協会                                 | 9月9日(水)                         |
| <b>○個別業界</b>           |                                              |                                 |
| 建設業                    | (一社)全国基礎工事業団体連合会<br>(一社)日本型枠工事業協会            | 9月15日(火)                        |
| 住宅産業                   | (一社)住宅生産団体連合会                                | 9月18日(金)                        |
| たばこ産業                  | TSネットワーク株式会社<br>日本たばこ産業株式会社(JT)              | 9月17日(木)                        |
| 医薬品卸売業                 | 日本医薬品卸売業連合会                                  | 9月17日(木)                        |

## ヒアリングにおける各団体共通の意見（運送業界）

- 軽貨物、霊きゅう運送、特別積合せ貨物運送、国際物流等では輸送形態や原価構造が異なることから、それぞれの業態実態を反映した制度設計とすべき。
- ドライバー人件費、安全対策費用、人材確保・育成費用、車両・設備更新費用等、必要な費用を適切に反映すべき。
- 各費目の変動を踏まえ、適正原価を一定期間ごとに見直すべき。
- 適正原価の算定方法やモデル運賃等を明確化し、運賃交渉に活用できる仕組みとすべき。
- 適正原価が運賃の上限として扱われないよう配慮すべき。

## ヒアリングにおける各団体共通の意見（個別業界）

- ドライバー処遇改善等の制度趣旨については理解・賛同する一方、業態特性を踏まえた制度設計が必要。
- 荷主として適正原価相当額を負担した場合に、それが実運送事業者やドライバーまで適切に行き渡る仕組みが必要。
- 適正原価の算定根拠やコスト増加要因を明確化し、支払側もその妥当性を理解・検証できる仕組みとすべき。

# 個別ヒアリングの結果概要(特別積合せ貨物運送関係)

## ヒアリング対象

- 全日本トラック協会 物流ネットワーク委員会・・・全日本トラック協会内に設置された特別積合せ貨物運送に関する課題等を検討する委員会

## ヒアリングにおける主な意見

- 特別積合せ貨物運送は、集荷、ターミナルでの仕分け、幹線輸送及び配達を一体として提供するネットワークサービスであり、一般貸切運送とは運送形態及び原価構造が大きく異なるため、貸切運送とは別に適正原価を設定すべきである。
- 適正原価は、集配部門、ターミナル部門、幹線部門及び本社管理部門の各部門のコストを積み上げた上で、トンキロを基礎として算出すべきである。モデル運賃も距離及び重量から運賃を確認できる形式で示すべきである。
- 様々な車型・車種の車両や鉄道等を組み合わせて一体的なネットワークサービスを提供しているため、車型・車種ごとの設定や地域単位での設定にはなじまない。
- 繁忙期等に協力会社へ一般貸切運送の適正原価を下回らない運賃を支払えるよう、特別積合せ貨物運送と一般貸切運送の適正原価の水準のバランスに配慮すべきである。
- 宅配事業は、制度上は特別積合せ貨物運送の一形態であるものの、主としてBtoC又はCtoCの消費者物流を担い、営業所を経由したきめ細かな集配や再配達への対応等が必要となるため、主としてBtoBの企業間物流を担う特別積合せ貨物運送とはビジネスモデル及び原価構造が大きく異なる。このため、宅配事業と特別積合せ貨物運送の適正原価は分けて設定すべきである。
- 適正原価制度による荷主への価格転嫁を進めるためには、トラック事業者が年間集計で適正原価を下回った場合に、それらを個々の荷主に割り付ける基準を設ける必要がある。

※全日本トラック協会からの意見と共通する内容は割愛

# 個別ヒアリングの結果概要(霊きゅう運送関係)

## ヒアリング対象

- 一般社団法人全国霊柩自動車協会・・・葬儀業と霊柩運送事業を兼業する事業者及び霊柩運送事業を専業とする事業者が参加する団体。会員事業者は1,016社で、このうち約9割が葬儀業と霊柩運送事業の兼業事業者である。

## ヒアリングにおける主な意見

- 霊きゅう運送は、一運行につき一件のご遺体を搬送することが基本であり、積合せや帰り荷を確保できないほか、24時間365日発生する可能性がある依頼に即応するため、**運行していない時間もドライバー、車両及び運行管理体制を確保する必要**がある。このため、一般貨物の貸切運送を前提とした標準的運賃を単純に流用するのではなく、**霊きゅう運送独自の適正原価を設定すべき**である。
- 適正原価は、実車区間だけでなく、営業所等から現地までの迎車、ご遺体の搬送及び引渡し後の回送を含む、出庫から帰庫までの**全走行距離及び全拘束時間を算定対象**とすべきである。また、**24時間対応のための待機人員・待機車両、運行管理体制、病院等での待機、搬出入、特殊架装、衛生管理、清掃・消毒等の霊きゅう運送固有の費用を反映すべき**である。
- **車両価格、架装費、燃費、修繕費及び更新費用は、車格だけでなく、搬送車・霊柩車等の用途、架装内容及び搭載設備によって異なるため、これらを考慮した区分が必要**である。
- 兼業事業者では、ドライバーが葬祭関連業務を兼務し、車庫、事務所、管理部門、システム等も共用しており、**霊きゅう運送だけの原価を把握するには共通経費の配賦が必要**であることも踏まえ、**簡便で統一的な計算様式を示すべき**である。

# 個別ヒアリングの結果概要(軽貨物運送関係)

## ヒアリング対象

- 一般社団法人全国軽貨物協会・・・貨物軽自動車運送事業者を会員とする業界団体。
- 全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会・・・軽トラック又は軽バンを使用して貨物軽自動車運送事業を行う個人事業主等で構成される協同組合の全国組織。

## ヒアリングにおける主な意見

### ①一般社団法人全国軽貨物協会

- ・ 一般貨物に適正原価が設定される一方、軽貨物に適正原価制度が導入されない場合、価格調整の圧力が軽貨物への委託部分に集中し、最終的な実運送事業者である軽貨物事業者への支払いが圧縮される可能性があるため、軽貨物についても適正原価の設定を進めるべきである。
- ・ 適正原価の設定においては、一般貨物と共通の計算体系に「軽自動車」の車格を加える形で検討いただきたい。また、車両費、燃料費、安全管理費等に加えて、個人事業主本人の人件費相当額や、回送・荷待ち・再配達等を含む拘束時間を適正原価の算定に反映すべきである。
- ・ 軽貨物では、原価算定に必要な統一的データが不足しているため、必要な調査事項と工程を明確にし、実態データを収集した上で適正原価を算定すべきである。

### ②全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会

- ・ 様々な運送形態、地域ごとの必要経費及び車両設備による投資額の違いがあるため、適正原価の設定を進めるべきと考えるが、一つの適正原価を示すことは難しいのではないかと。
- ・ インフレによる経費上昇を運賃に十分反映できず、上昇分が事業者負担となっているほか、事故の多発等により軽貨物自動車の保険料が大幅に上昇している。

# 個別ヒアリングの結果概要(利用運送関係)

## ヒアリング対象

### ○海上貨物利用運送関係

- 一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会（JIFFA）・・・外航海運事業者を利用して国際複合一貫輸送を行うフレイトフォワードーの業界団体。フレイトフォワードーは、トラック、船舶等の実運送手段を利用し、請け負う範囲に応じて、通関手続等を含む輸送を手配している。

### ○航空貨物利用運送関係

- 一般社団法人航空貨物運送協会（JAFA）・・・航空運送に係る貨物利用運送事業者の業界団体。会員の中心は国際航空貨物を取り扱う航空フォワードーであり、荷主の要請があれば、トラックによる集配を含めて輸送を手配している。

## ヒアリングにおける主な意見

### ①一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会（JIFFA）

- ・ **海外の荷主に適正原価制度を理解してもらえるか懸念**している。
- ・ 国際複合輸送運賃の一部を構成するドレージ運賃（港湾と倉庫等との間における輸出入コンテナの陸上輸送に係る運賃）への適正原価の適用について、海外の独占禁止当局から競争制限的な制度として問題視されないか懸念している。ただし、適正原価は一律の額ではなく、算定式に各事業者の実績を当てはめて算出し、利潤も含まないため、事業者間の競争の余地が残るとして、当初より懸念は後退している。
- ・ 東京港では、道路混雑やドライバー不足等によりドレージの確保が極めて困難となっており、運賃改定による資金がドライバーの確保に活用され、ドレージの改善につながることを期待している。
- ・ 多重取引構造の中で、**適正原価に加えて各取引階層の利潤相当分を上乗せすることについて荷主の理解を得ることが難しい**のではないかと懸念している。

### ②一般社団法人航空貨物運送協会（JAFA）

- ・ 過去に燃油サーチャージに関する協会内の議論が独占禁止法違反と指摘された経緯から、運賃・料金に関する事項は、会員各社が個別に判断すべき事項としており、協会として運賃・料金に関する情報収集や意見表明を行うことは困難である。
- ・ 航空運賃は運賃が高く、輸送に要する時間等の面で問題がなければ、海上輸送は常に荷主の選択肢となる。どちらの輸送においても必要となる集配部分のトラック運賃の動向が、航空貨物の輸送需要に与える影響は判断できない。

# 個別ヒアリングの結果概要(建設・住宅関係)

## ヒアリング対象

### ○建設関係

- (一社) 全国基礎工事業団体連合会・・・建設重機等の重量物輸送を伴う基礎工事業者の団体である。
- (一社) 日本型枠工事業協会・・・建築資材の運搬を伴う工事を行う型枠工事業者の団体である。

### ○住宅関係

- (一社) 住宅生産団体連合会・・・住宅の建築・販売を行う大手ハウスメーカー等を会員とする団体である。

## ヒアリングにおける主な意見

### ① (一社) 全国基礎工事業団体連合会・(一社) 日本型枠工事業協会

- ・ 建設重機や建築資材の輸送は、**重量物輸送、特殊車両による夜間運行、建設現場への搬入等が中心**であり、一般貨物の輸送とは輸送条件や料金体系が大きく異なる。
- ・ 重機輸送は20トン超の大型トレーラー等複数台による特殊輸送であり、対応できる運送会社が限られているため、**運賃値上げ要請に対しては交渉を行うものの、輸送力確保の観点から結果的に受け入れざるを得ない場合が多い。**
- ・ 型枠工事では、運送会社からの運賃の値上げ要請を基本的に受け入れざるを得ない。また、現場からの搬入・搬出時刻の指定や計画変更等により追加の運搬費が発生した場合も、運送会社から請求された費用は全額支払っている一方、その増加分を元請の建設業者から回収できず、型枠工事会社が負担している場合がある。このため、運送費の増加分を元請に十分転嫁できていない実態がある。
- ・ 運送費の上昇分を工事会社側が負担し続けることとなれば、建設技能者の処遇改善や人材確保の原資が圧迫されることを懸念している。

### ② (一社) 住宅生産団体連合会

- ・ 住宅物流は、長尺物・重量物・設備機器等の多様な貨物を取り扱い、**工場から物流拠点、配送センター、建設現場まで多段階輸送が発生**するほか、チャーター便が中心で帰り荷の確保が困難。平ボディ車による輸送や現場納品等も含め、一般貨物の輸送実態とは異なる。
- ・ 建設現場では、**施工工程に合わせたジャストインタイム配送が求められる**ほか、現場条件や近隣環境による制約、天候による影響も大きく、荷待ち・荷役時間の削減や積載率向上には限界がある。

# 個別ヒアリングの結果概要(たばこ・医薬品卸売関係)

## ヒアリング対象

### ○たばこ関係

- TSネットワーク株式会社・・・国産たばこでは元請物流会社、輸入たばこでは卸売事業者・荷主として、全国の販売許可店への共同物流を担っている。
- 日本たばこ産業株式会社・・・国産たばこの製造・販売事業者として物流を委託する荷主である。

### ○医薬品卸売関係

- 日本医薬品卸売業連合会・・・医薬品の在庫管理、全国配送、緊急対応、品質・温度管理等を行い、医療機関・薬局への安定供給を担っている医薬品卸売事業者を会員とする全国組織である。

## ヒアリングにおける主な意見

### ①TSネットワーク株式会社・日本たばこ産業株式会社

- **たばこの販売価格は認可を受けて決定されるため、適正原価制度により運賃が上昇しても、その上昇分を柔軟に価格へ転嫁することは容易ではない。**
- **卸売事業者であるTSNの実質的な荷主は輸入メーカー**であるものの、一部のメーカーから制度への理解が得にくく、物流コストの負担に係る交渉が難しいため、**メーカー側にも制度趣旨への理解と協力を得ることが重要**である。

### ②（一社）日本医薬品卸売業連合会

- **国が定める薬価（償還価格）は公定価格であり、上限となる一方、薬価は下落していることから、適正原価制度により運賃が上昇すれば、その上昇分を納入価格へ転嫁することが構造的に困難**である。
- 人件費や物流費が上昇する一方、配送拠点や配送頻度が減少しており、地域によっては医薬品の供給が断絶するリスクが高まっている。