

適正原価に関する荷主団体の意見

2026年10月19日

経済産業省 商務・サービスグループ

1. 総論

2. 業界特有の物流事情や商慣行として勘案すべき事項

3. 制度設計に関する意見

4. 運用に関する意見

5. その他

6. 今後のあるべき方向性

(参考) 各業界からの具体的な意見

総 論① (ヒアリング意見まとめ)

制度全体の意見

- トラックドライバーの処遇改善と物流の持続可能性の確保に向け、ダンピングを防止し、適正な環境を形成し、適正な運賃・料金が収受される環境を整備するという趣旨に賛同
- 他方、原価は、輸送能力を安全かつ遵法で供給可能な状態にするために必要な費用。運賃は、個々の輸送サービスに対して収受する対価であり、契約条件・需給等を加味して形成されるため、両者は明確に区別していただきたい
- 各業界の輸送形態や地域の特殊性、物流実態を反映できる柔軟な制度設計にいただきたい。また、中小事業者の事務負担にも配慮したシンプルに管理・運用できる制度とすべき
- 価格決定の有り様は業種・業態により異なる事情がある中、増分の反映が困難な場合は業態に大きな影響を与える可能性があることから、急激な物価高を招いて日本経済にネガティブなインパクトをもたらさないよう、制度導入にあたっての工夫が必要

運用面に関する意見

- 個別取引毎でなく事業者全体について一定期間の収支を比較して判定すると説明されているが、会社全体の判定結果と個別の荷主・取引との関係は不明確なままでは荷主の予見可能性を確保出来ないため、考え方を明確化すべき。そのうえで、荷主は元請事業者との契約に基づき発注していることから、個別企業別、実運送事業者別の適正原価や委託状況を把握することが困難。荷主が確認すべき事項や、責任範囲を明確化することにより、配慮義務違反に問われないための要件を明示すべきである
- 許可更新時において、ドライバーへの賃金の支払い状況を確認する等、ドライバーに還元されたことを確認できる制度にすべき

効率化との関係について

- 効率化による走行距離・時間の削減が原価の引き下げにつながることに加えて、効率化している事業者とそうではない事業者が同額を回収できる制度となると、効率化に向けたディスインセンティブに繋がる可能性がある。荷主のみならず、物流事業者の効率化へのインセンティブを阻害しない制度設計にすべき
- 効率化による成果について、実測データに基づき、荷主・運送事業者双方が適切に納得できる形で適切に配分できる仕組みにすべきであり、柔軟な協議を可能とする運用にすべく、考え方・ガイドラインを示すことも一案

総 論② (ヒアリング意見まとめ)

制度設計に関する意見

- 特殊車両については、車両ごとにかかるコストが大きく異なるため、一律の割増ではなく、個別設計で料金を設計もしくは個別に原価を積み上げる形にしてはどうか
- 車両生産性を上げようと努力している事業者とそうでない事業者では総稼働時間が異なり、時間当たり固定費が大きく異なるため、その差を反映できる制度にすべき
- 間接費等については、事業規模により費用負担が大きく異なるため、車両台数等による事業規模区分を設定すべきではないか。
- 標準的運賃では車両償却が5年で算定されているが車両使用実態とかけ離れているため、真に適切な年数を検討すべき
- 足元の物価や人件費等の原価変動を適切に運賃に反映できる仕組みにすべき
- 現状、投資の原資に盛り込まれている項目(人材確保・育成、労働環境、BCP等)については、適切な対象項目を具体的に列挙いたしたい。加えて、使用報告を義務化し、実際に事業継続のための投資に充当されたことを事後検証できる仕組みを整備すべき
- 運送と荷役等作業、附帯作業等、複雑な工程を含むものもあり、適正原価で規定するのであれば、区分を明確化し、実態を反映できる仕組みが必要
- 長期契約は、安定的な輸送力の確保、専用車両等についても予見しやすいため、双方納得のもと、合理的な契約締結ができているケースも少なくないため、そうしたメリットについても柔軟に対応できる制度とするべき

その他

- 今後の制度の検討に際しては、ヒアリング実施当時に詳細が示されていなかった「個別論点の検討①」「個別論点の検討②」、告示案等について、荷主側・物流事業者側ともに意見表明をする機会を与えるべき(制度改正の折も同様)
- 制度の導入に際しては、十分な周知期間の確保や一定のリードタイムを制度開始後に設けていただき、荷主事業者・物流事業者双方へのわかりやすい説明会の開催等を要望する

適正原価に関する個別ヒアリング及び荷主向けアンケートの実施について

個別ヒアリング実施概要

トラック適正化二法に基づく適正原価の制度設計にあたり、各個別の業界における物流実態や、適正原価制度への期待や懸念事項等を把握することを目的に実施。

➤ 実施団体：小売業、鉄鋼業、石油業、自動車製造業、貿易業等の関係団体より個別ヒアリングを実施（計9団体）

➤ 主なヒアリング事項：以下のとおり

①各業界の現状（各業界におけるトラック物流の現状）

②各団体の立場としての制度設計・運用に関する意見（適正原価の制度設計・運用に関する意見、現行の標準的運賃制度の制度設計・運用に関する意見、物流効率化の取組内容と適正原価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））

③運用等（トラック事業者・荷主等による実務面での対応（トラック事業者との運賃交渉の現状・課題、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、多重取引構造への対応））等

アンケート実施概要

各業界における物流実態、現行の標準的運賃制度に対する課題認識、適正原価制度への期待や懸念事項等を把握することを目的に実施。

➤ 期 間：令和8年8月3日（月）～8月24日（月）

➤ 対象機関：主に荷主事業者、荷主業界団体 等

➤ 回答数：1,260件

※うち事業者87.9%（1,107件）、業界団体：12.1%（153件）

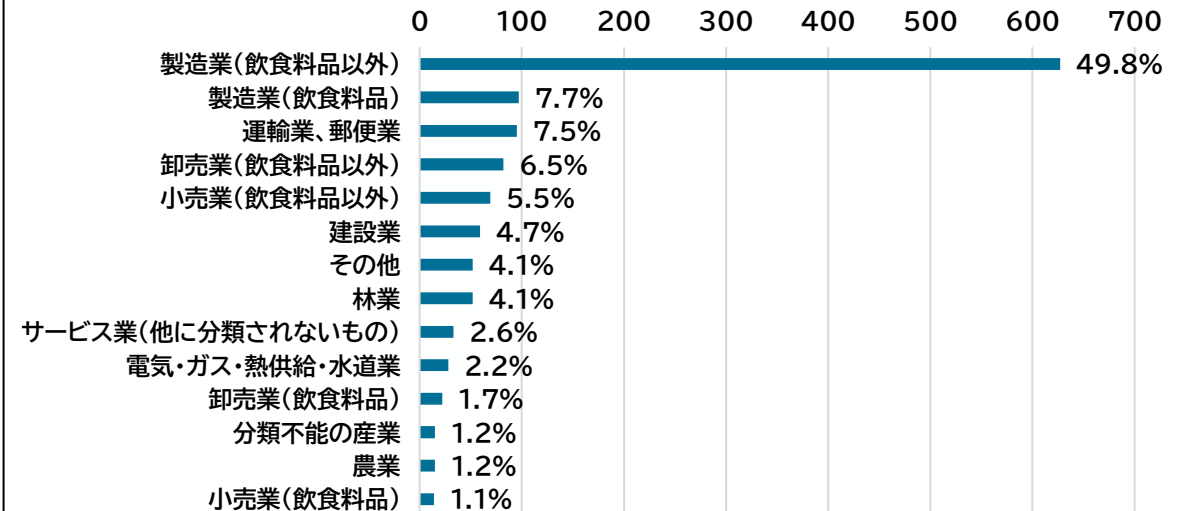
➤ 設 問：以下のとおり

①適正原価の制度設計にあたり、業界特有の物流事情や商慣行として勘案すべき事項はあるか。

②現行の標準的運賃について、運送実態との乖離や物流効率化への影響等の課題はあるか。

③適正原価制度の導入に当たっての効果・懸念や、算定式・構成要素に関する意見はあるか。

適正原価アンケートにおける回答者の業界（n=1,260）



1. 総論

2. 業界特有の物流事情や商慣行として勘案すべき事項

3. 制度設計に関する意見

4. 運用に関する意見

5. その他

6. 今後のあるべき方向性

(参考) 各業界からの具体的な意見

業界特有の物流事情や商慣行① 多様な配送形態

納品条件・サービス水準による輸送効率化の限界

- 多品種少量、短納期、緊急納入、多頻度・小口配送、時間指定、JIT納入など、荷主・納入先が求めるサービス水準への対応により、積載率や運行効率を優先できない業界がある。また、待機時間、検品・荷役作業、温度帯管理、専用設備等、走行距離だけでは捉えられない拘束時間や作業負担を原価に反映する必要がある。

往復運行・帰り荷に関する物流構造の特殊性

- 輸送容器やラック等の回収が必要な物流では、復路で一般貨物を積載できず、帰り荷を確保できない場合がある。一方、地方発の輸送では、都市圏から地方に向かう車両の帰り便を活用することで輸送を成立させている場合もある。このため、復路を一律に空車又は帰り荷確保可能とみなすのではなく、容器回収や既存の帰り便活用など、往復運行の実態を踏まえる必要がある。

共同配送における原価算定・配分の困難性

- 複数荷主の貨物を一つの運行で輸送する共同配送では、運行全体のコストを個々の荷主ごとに厳密に切り分けることが難しい。このため、積載量、重量、容積、配送件数、走行距離等のどの指標で原価を按分するかを含め、共同配送の実態に即した簡便かつ合理的な算定・確認方法を整理する必要がある。

業界特有の物流事情や商慣行② 貨物・車両・作業の特性

附帯作業・品質管理・輸送リスクによる追加コスト

- 貨物や納品現場の特性により、通常の運送に加えて、仕分け、分納、荷卸し補助、特殊梱包、荷上げ・荷下ろし等の作業が発生する。また、温湿度管理、荷傷み防止、危険物・高額商品の取扱いなど、品質管理や輸送リスクへの対応にも、特殊技能を有する人材の確保を含めた追加コストが生じる。このため、走行距離や重量だけでなく、附帯作業や品質管理、責任・リスクの差異を原価に反映する必要がある。

車両・積載・運行形態の多様性

- タンク車、ダンプ車等の特殊車両に加え、普通車バンや軽自動車など、業界によって使用する車両や運行形態が異なる。また、家具等の軽量嵩高貨物は、重量上限より先に容積上限に達するため、重量と車格を中心とした区分では実態と乖離する場合がある。このため、特殊車両の割増だけでなく、車種、容積、積載特性、運転者の資格・雇用実態等を踏まえた区分が必要である。また、新技術を用いた車両についても考慮が必要。

需要変動・商慣行と料金体系の特殊性

- 燃料油やアパレル業界のように季節によって輸送需要が大きく変動する業界では、繁忙期に追加車両を確保する費用や、時期に応じた運賃設定が必要となる。また、紙輸送のように需要減少による小口化が進む業界では、従来の距離・重量別単価では必要な運賃収入を確保しにくい。他方、車建て料金への移行には既存の商慣行や荷主負担との調整が必要であり、年間を通じた需要変動や業界固有の料金慣行を踏まえる必要がある。

業界特有の物流事情や商慣行③ 多様な配送形態

契約形態の特性

- 受入検品、重量測定、荷役、仕分け、一時保管、開梱・設置、値付け・陳列等を含む一体契約が存在しており、物流費のみを切り分けて契約・交渉することは困難。
- アスファルト合材の製造販売にあたり、県や地方公共団体などの設計価格が運搬費込の単価になっている。
- 一部の医薬品は、国が定める薬価が実質的な販売価格上限となることに加え、基本的に薬価は現行の価格から上回ることは無いとされている。そのため、物流コスト上昇を販売価格へ転嫁することが構造的に困難である。

地域特性

- 地方では山間部が多く、勾配の大きい道路や降雪・凍結環境での運行が多いため、冬用タイヤやチェーン等の装備が必要となる。
- 都道府県単位等の地域区分では、都市部と地方部、山間部と平地、離島等の運行条件の違いを十分に反映できない場合がある。特に、渋滞、積雪、フェリー利用、長距離回送等の地域特性について、追加的な補正を検討する必要がある。
- 林道(悪路・急勾配)を通行する事が多い業態においては、公道を走るだけで無い為、距離に応じた価格設定が難しいのではないか。

1. 総論
 2. 業界特有の物流事情や商慣行として勘案すべき事項
 - 3. 制度設計に関する意見**
 4. 運用に関する意見
 5. その他
 6. 今後のあるべき方向性
- (参考) 各業界からの具体的な意見

制度設計に関する意見① 固定費について

減価償却費

- 標準的運賃の算定の際には、車両の減価償却期間が5年に設定されているが、実態と乖離しているため、適切な年数を議論するべきではないか。
例) (一財)自動車検査登録情報協会が公表している平均使用年数は16年
- 稼働時間の前提を年間法定労働時間2,086時間(40時間/週)としているが、専属車両契約を締結している場合等、車両自体は24時間365日稼働している場合もある。そのため、8時間/日を原則としつつ、それによらない運営がなされている場合、証明があれば実態に応じた原価計算の手法についても許容すべきではないか。

人件費

- 全産業平均額にとらわれず、実態に鑑みて採用すべき数値をよく比較・検討すべき。

借入金利息

- 貨物自動車運送事業のみではなく、利用運送業や倉庫業を行っている事業者等がいるが、貨物自動車運送業に係る借入金利息のみに限定すべき。
- 事業規模やその他経営状況により借入金の金額等については大きく変わることが想定され、実態調査等に基づき一律に数値を設定するのではなく、各社が実態に沿って個別に金額を積み上げるべき。

制度設計に関する意見① 固定費について

輸送の安全確保のために必要な経費

- 第1回検討会の資料に例として記載している事項では、法令上必要な事項と各社の実態に応じた経営判断による事項が混在している。「法定義務に係る費用」については個別の原価の積み上げという手法は適切であるが、過度にその他の費用を原価に算入しないためにも水準を明確化することが必要ではないか。
- 法定外研修費用については、積み上げの対象となる研修を限定して列挙すべきではないか。

事業継続に必要不可欠な投資の原資

- 通常の事業運営に要する費用や任意の経営判断に基づく投資まで広く対象とするのではなく、貨物自動車運送事業法上の許可基準その他の関係法令を継続的に充足するために不可欠であり、実施しなければ一定期間内に事業継続が困難となる投資に限定すべき。
- 対象は、①最低車両数・輸送能力を維持するための不可避な車両更新、②許可基準を維持するための営業所・車庫・休憩施設等の最低限の改修、③法令改正により新たに義務化される設備・システム、④災害後の最低限の事業復旧など、許可基準の継続充足又は法令上の義務履行に直接必要な投資に限定すべき。
- 平均化した数値を用いると、平均より費用の少ない事業者は過剰徴収、多い事業者は過少徴収となることが想定される。そのため、実際に収受した原価が投資に充てられているか確認し、投資が行われていなければ原価を下げるなど、実態を踏まえた制度設計とすべきではないか。
- 標準的運賃では一般管理費として間接費が用いられていたが、投資の原資と間接費は重複がないかを厳密に確認すべき。

制度設計に関する意見② 変動費・委託手数料・待機時間料について

定期的な数値の見直し

- 算定式の構成要素については事務負担と実態の反映のバランスを踏まえた適切な頻度で定期的に見直すべき。あわせて、燃料費やその他変動費、車両価格等の固定費、保険料等の変動を機動的に反映し、複数年契約中の改定・原価低減時の取扱いも明確化するべき。

委託手数料(利用運送手数料)

- 荷主が運行契約を締結する相手は元請運送事業者であり、実際に輸送を行う実運送事業者との運行契約及び実運送の体制の構築は元請運送事業者が主体となるため、荷主は関与が難しい。そのため、委託次数が増加する度に加算される委託手数料を全額荷主負担とすることは、トラック適正化2法で位置づける委託次数制限の努力義務についてのディスインセンティブとなる。荷主が支払うべき委託手数料の範囲を明確化し、原価の透明性を図るなど、既存制度と政策の方向性を一致させるべき。

待機時間料

- 責任の所在が不明確な待機や費用発生(港湾におけるゲート前待機等、混雑による一時帰庫費用や再配車・再手配費用等)について、その発生要因(対応不足や情報共有の不足等)がいずれにあるのか等を踏まえ、場面・要因に応じた費用負担の考え方を明確化することが必要ではないか。

制度設計に関する意見② 附帯作業料について

附帯作業料

- 現状の物流業務における附帯業務は、貨物等の特性に応じて、一般的な荷役・検品から、資格・専用設備を要する特殊作業まで、多様な形態が存在。一律の価格設定を行うと実態と乖離する可能性があるため、形態に応じたコスト差を反映できるよう、一定程度柔軟性をもたせるべき。
例)「一般的な荷役」、「資格・専用設備を要する特殊作業」の2区分を設定、特殊作業については、実際に要した費用に基づき積み上げるもしくは物流事業者で設定できる運用にする等
- 取り扱う貨物の特性などから輸送が荷役・保管・検品その他の業務と一体の包括契約がなされている場合、契約金額と適正原価をどのように比較・確認するのか明確にすべき。そのため、適正原価の対象範囲と考え方を明確化した上で、包括契約における適正原価相当額又はその算定根拠を確認できる方法を、ガイドライン等で示してはどうか(受託事業者(元請運送事業者)が切り分けて荷主に提示する等)。

制度設計に関する意見③ 構成要素の定義

構成要素の明確化

- 構成単価(減価償却を含む固定費や変動費など)の具体的な数値を告示で規定するのであれば、実態調査などでこういったデータが導き出されたのか、他の調査のどの数値を用いたのかなど、算定の考え方と根拠を検討会中で公表するべきではないか。
- 以下は算定式の中で二重計上になりうる可能性がある。そのため、費目ごとの明細や対象範囲などを明確化し、二重計上が生じないか確認し、明示いただきたい。
 - ✓ 減価償却費(取得費)と事業継続投資(車両更新費)
 - ✓ 固定費の「荷役関連費用」と、料金原価等の「積込・取卸料・附帯業務料」
 - ✓ 料金原価の「待機時間料」と、運賃原価の人件費
 - ✓ 「間接費(固定費・変動費)」と「事業継続に必要不可欠な投資の原資」

制度設計に関する意見③ 構成要素の定義

定義の明確化

- 例えば「総走行距離」については、物流事業者の事務所から発荷主の事務所までの移動距離も含めるのか、発荷主事業所から着荷主事業所の輸送に絞るべきなのかなど、定義が不明確であり、事業者ごとに適正原価の算定がいまいになる可能性がある。そのため、「総稼働時間」「総走行距離」「実車・空車」「待機時間」「休憩時間」「回送時間」等の定義を例えば以下の様に明確にすべきと考えるがいかがか。

総稼働時間

- ✓ 当該運送に係る業務を開始した時点から終了した時点までの時間とし、運行前後の点呼・点検、回送、実車走行、荷待ち、荷役・附帯業務、業務上必要な休憩及び帰庫後の点呼・記録等を含む形にしてはどうか。
- ✓ その上で、車両費の算定に用いる「車両稼働時間」と、人件費の算定に用いる「乗務員業務時間」について区分し、複数人乗務の場合には、車両稼働時間を人数分重複させず、人件費のみ乗務人数に応じて算定する形にしてはどうか。

総走行距離

- ✓ 荷主にとっての適正原価は、依頼した発着地点間で通常要する走行距離分であり、総走行距離分ではない(効率的なルート選択は運送事業者の技量)と考えられることに加え、実走行距離を適正原価と設定すると、長い距離を選択すると適正原価が高くなるため、効率化に対してディスインセンティブが働くことが想定される。
- ✓ そのため、総走行距離については荷主との運行契約や配車依頼等により、荷主が依頼した発着地点間の合理的な走行距離の合計値としてはどうか。

実車・空車

- ✓ 「実車」は、運送契約の対象となる貨物又は有償で運送を引き受けたパレット、通い箱、その他の輸送用の機器を積載して走行する状態とし、「空車」は、これらを積載せずに走行する状態とする形にしてはどうか。
- ✓ 空パレットや専用容器の回収が運送契約上の業務として明示され、対価の対象となっている場合は実車として整理し、単に次の輸送に用いる資材をトラック事業者側の都合で移動させる場合は空車又は回送として整理する形にしてはどうか。

制度設計に関する意見③ 構成要素の定義

定義の明確化

待機時間

- ✓ 待機時間については大きく分けて、荷主の都合によって生じる場合と、当日の運行ルートやスケジュールの影響から物流事業者の都合によって生じる場合があるため、荷主、施設管理者等の都合により、ドライバーが当該運送のために拘束されている時間と定義してはどうか。
- ✓ 予約システム等を通じて、到着時刻又は到着時間帯の指定がある場合は、原則として指示時刻から荷役等の開始時刻までとし、指示がない場合は、施設への到着後、速やかに受付等を行った時刻から業務開始時刻までとする形にしてはどうか。

休憩時間

- ✓ 乗務員が運転、荷役、待機その他の業務から完全に離れ、その時間を自由に利用できる状態にある時間とする形にしてはどうか。
- ✓ 運行途中に法令遵守又は安全確保のため通常必要となる休憩については、当該運送を遂行するために必要な拘束時間として総稼働時間に含める一方、乗務員の私的都合による通常の範囲を超えた中断は総稼働時間から除外する形にしてはどうか。
- ✓ 複数の運送契約に共通して必要となる休憩時間は、休憩前後の運行時間、走行距離等により各契約に配賦する形にしてはどうか。

回送時間

- ✓ 最終配達場所から営業所又は車庫までの移動も、帰り荷がない場合には当該運行の原価に含める形にしてはどうか。
- ✓ 次の運送契約のための集荷場所へ移動する場合は、次の契約に帰属させることは難しいことから、間接費等で読み込める形としてはどうか。

制度設計に関する意見④ 実態を踏まえた制度設計

実車率

- 実車率50%を一律の前提とするのではなく、帰り荷確保や往復輸送等による生産性向上の観点を実車時間率等により組み入れられるようにすべき。実車時間率を指標とすることで、帰り荷確保等に取り組む事業者が、その成果を収益性や競争力の向上につなげることが可能となる。
- 実車率を設定する場合は、統計上の数値(「自動車輸送統計年報」等)を基準とすべきではないか。

物量による割引など企業間の取り決めに係る考慮

- 季節変動が無く安定的な荷量を確保できる輸送や専用便による輸送は、物流事業者としても適切な設備投資・最適な稼働が実現できるためコストが低くなることが想定される。そうした実態がある輸送の場合には、物量割引・長期継続割引等の企業間の取決めに過度に制約しない配慮の仕組みを制度に入れ込むべき。

制度設計に関する意見④ 実態を踏まえた制度設計

特積みや共同配送時におけるコスト按分

- 複数荷主の貨物を積合せる場合については、各荷主について単独配送を前提とした適正原価をそれぞれ算定するのではなく、実際の共同配送便を一つの単位として、集約後の車両台数、走行距離、稼働時間等に基づき適正原価を算定する仕組みとしてはどうか。これにより、積載率の向上、走行距離・稼働時間の削減等によるコスト軽減効果を適正原価に反映し、共同配送に取り組む荷主・物流事業者のインセンティブを確保する。
- 荷主ごとの荷積み・荷下ろしや待機、迂回走行等により直接発生する原価は当該荷主に帰属させ、幹線区間の走行距離や稼働時間等の共通原価は、重量もしくは容積による車両占有率等の客観的な指標により按分する等のルールの明確化が必要。なお、業界や配送形態によって原価発生要因が異なるため、便全体又は一定期間全体で適正原価が確保され、算定根拠が客観的に説明できる場合には、業界特性に応じた別の按分方法も認めることとしてはどうか。
- 物流事業者の差配による積合せ・個建輸送については、荷主が他の貨物の積載状況等を把握することが困難であることから、共同配送網の一定期間の原価と取扱物量から1個、1ケース、重量又は容積当たりの適正原価を算定する方式を認めることとしてはどうか。

物流効率化のインセンティブの担保

効率化を反映させる仕組み

- 原価が時間・距離に比例するため、共同配送・復荷確保等で稼働を削減した事業者ほど適正原価が低下する。加えて、効率化・企業努力による差別化が反映されにくくなり、競争が阻害されるおそれがある。効率化のインセンティブを阻害しないよう、事業者の競争力・利益として残る制度設計にすべき。
例) 個建運賃の導入(共同配送・混載への対応)、実車率の反映(復荷確保への対応)、みなし時間の導入など、荷主・物流事業者双方の様々な効率化に関する取組を反映できるような変数を追加し、効率化の実績を算定式に取り込めるようにする等

執行時における免責

- 算定式において効率化の取組を反映することが困難である場合は、適正原価を下回る場合であっても、共同配送、帰り荷確保、積載率向上、待機時間削減等による原価低減の結果であることが確認できる場合には、違反原因行為の判断において考慮されるべきではないか。

1. 総論

2. 業界特有の物流事情や商慣行として勘案すべき事項

3. 制度設計に関する意見

4. 運用に関する意見

5. その他

6. 今後のあるべき方向性

(参考) 各業界からの具体的な意見

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

荷主における適正原価の確認方法

- 荷主は元請運送事業者と運行契約を締結するが、当該事業者の適正原価を必ずしも適切に把握することが難しく、もし悪意なく適正原価を下回り継続して運行契約を締結した場合、違反原因行為に該当する可能性がある。そのため、荷主が物流事業者の適正原価を適切に把握する手法や、そうした悪意が無い場合における対処法について国が明示すべきではないか。加えて、違反原因行為の該当性有無について誰がどのように立証すべきか考え方を明確化すべきではないか。
- 国が調査等を実施する場合に、荷主に悪意が無いという証明を行うには限界があり、荷主に過度な確認の責任・配送業務に支障が出るような過度な資料作成等の負担を課さないような制度とすべき。

荷主の責任の明確化について

- 荷主は「運賃及び料金について、適正原価を下回る水準で継続的に収受せざるを得ない状況を生じさせた場合」に違反原因行為となることと資料には記載されているが、具体的な基準についてガイドライン等を用いて示すべきではないか。例えば、物流事業者からの価格交渉について、商品価格への上乗せを発注元(着荷主)側に依頼したが断られ続けた場合、これは物流事業者と運行契約を締結している発荷主が違反原因行為に該当するのか。

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

ドライバーの賃金への反映の確認

- 本制度はドライバーの収入を増やすことが重要である。許可更新時に過去5年の賃金推移・経営状況・賃金支払い額を確認し、適正原価の変化との関係を確認するなど、引き上げられた運賃が適正にドライバーの給与に反映されているか確認できる制度としていただきたい。

多重取引構造への対応

多重取引構造の責任範囲

- 実運送事業者まで適正原価が確保される運用は重要である一方、荷主が確認できるのは元請運送事業者までであり、下請・実運送事業者の原価割れまでは把握が困難。この点を踏まえて、実運送事業者において適正原価割れが生じた場合における荷主の確認義務・責任範囲を検討・明確化してほしい。加えて、取引適正化法との関係において、二重規制にならないよう、整理を踏まえた上で制度設計すべき。
- 多重下請け構造が変わらない限り、一般的には実運送事業者が収受できる運賃・料金が低減することが懸念されるため、業界構造を見直す取組も強化すべき。

1. 総論
2. 業界特有の物流事情や商慣行として勘案すべき事項
3. 制度設計に関する意見
4. 運用に関する意見
5. その他
6. 今後のあるべき方向性
(参考) 各業界からの具体的な意見

その他 検討にあたっての意見

継続的な意見聴取

- 現状、制度設計についてはまだ具体化されていない段階であり、荷主団体として必ずしも正しく現状の検討状況を評価できていない。そのため、今後も継続的に物流事業者・荷主業界とも意見交換等を実施し、関係業界の要望・懸念を継続的に把握いただく機会を設けていただくことが必要ではないか。

普及啓発について

- 適正原価については一義的にトラック事業者に順守の義務が課されているが、荷主も違反原因行為に該当する可能性があることから制度趣旨・算定式については理解を深めておく必要がある。加えて適正原価は大企業のみならず、中小・小規模の運送事業者にも適用され、また、規模を問わず荷主にも広く影響を及ぼすため、具体的な算定事例やガイドライン、相談窓口の開設や継続した説明会の開催など普及啓発を積極的に行っていただきたい。

段階的制度導入

- 多数の運賃・契約形態の見直しやシステム改修等が必要であり、加えて取引先との交渉・議論も必要。十分な準備期間・経過措置を設け、メーカー、流通、物流、小売等が円滑に対応できるよう段階的な導入なども検討いただき、取引価格への反映までの時間を確保いただきたい。

1. 総論

2. 業界特有の物流事情や商慣行として勘案すべき事項

3. 制度設計に関する意見

4. 運用に関する意見

5. その他

6. 今後のあるべき方向性

(参考) 各業界からの具体的な意見

今後のあるべき方向性

- 個別業界へのヒアリングやアンケートで寄せられた意見を踏まえると、以下の方向性で議論を進めるべきではないか。

サステナブルな物流システムの構築

- 適正原価制度を真に持続可能なものとするためには、物流事業者による適正な運賃の收受やドライバーの処遇改善はもちろんのこと、荷主・物流事業者双方の効率化努力が適切に評価され、その成果が双方に還元される仕組み作りが必要。長期安定契約や共同配送、帰り荷の確保、DX等の取組を阻害せず、物流の生産性向上と取引適正化を両立する、実効性と納得感のある制度とすることが重要。あわせて、物価や日本経済に悪影響を与えない制度とすることが必要ではないか
- 加えて、制度趣旨に鑑み真に実効性のある制度にするためには、荷主側が違反原因行為に問われる場合の明確化等により予見可能性を確保するとともに、ドライバーの賃金等に適切に転嫁が行われているか等の観点で透明性・検証可能性を担保することが必要

業界や地域の実態に沿った制度

- 物流には、JIT(Just in Time)・多頻度小口配送、共同配送、特殊車両、附帯作業、温度管理、復路空車等、業界ごとに異なる事情があり、積雪、山間部、離島、港湾混雑等の地域差も大きい。貨物・車両・契約形態・運行地域等を踏まえ、既に行われている効率化の取組や業界固有の料金体系の実態を、適切に反映できる柔軟な制度とすることが必要

制度への理解促進・普及啓発

- 社会全体において物流コストの適正な転嫁を実現するためには、直接の荷主だけでなく、発荷主・着荷主、元請・実運送事業者、取引先、さらには消費者を含むサプライチェーン全体の理解が不可欠。適正原価と実際の運賃・料金との関係、算定方法、荷主の確認事項・責任範囲を分かりやすく示すとともに、具体例、ガイドライン、試算ツール、相談窓口、説明会等を整備し、十分な準備・周知期間を設けることが重要
- 今後の検討・改定プロセスにおいても荷主・物流事業者双方の意見を取り入れる機会を継続的に設けることが必要

1. 総論
 2. 業界特有の物流事情や商慣行として勘案すべき事項
 3. 制度設計に関する意見
 4. 運用に関する意見
 5. その他
 6. 今後のあるべき方向性
- (参考) 各業界からの具体的な意見**

日本自動車工業会からの意見

自動車物流の特性

- 自動車業界の物流は、多様な物流形態・方式を使い分けていることを特徴としており、ミルクラン、共同輸送、往復輸送、中継輸送等を広く活用している。
- 部品調達物流ではJIT搬入が基本で荷役、仕分け、容器回収、かんばん管理等の附帯作業を含む包括契約が多い。
- 完成車輸送では四輪車・二輪車共に専用特殊車両を使用し、車種や積載構成によって積載効率が変動するほか、荷役技術が必要となるなど、一般貨物輸送とは異なる原価構造を有している。
- 共同輸送や往復輸送では複数荷主の貨物を一体運行していることから、契約別・荷主別に稼働時間や走行距離を厳密に配賦することが困難。附帯業務を含む包括契約も多く、輸送部分のみを切り出した評価では実態を十分反映できない場合がある。

物流効率化の取組を阻害しない仕組み

- 自動車業界では、S&OP導入による輸送量予測の精度向上、数理最適技術による配車最適化、高精度位置情報による荷待ち・荷役時間の把握と短縮等により、ドライバーの負荷低減や輸送の効率化を継続的に進めている。
- 適正原価の算定が走行距離や稼働時間を中心に設計された場合、効率化による距離・時間の短縮が単なる原価低減として評価され、荷主・物流事業者双方の改善努力や投資回収のインセンティブを損なう懸念がある。
- 物流効率化法の趣旨との整合を図りつつ、効率化の成果や投資を適切に評価できる制度設計を要望する。

制度設計・運用に関する要望

- 上記の自動車物流特有の運用形態や契約形態を適切に反映できる柔軟な制度としていただきたい。
- 算定式の構成要素については、自動車物流における特性を適切に反映できる内容とするとともに、「輸送の安全確保のために必要な経費」や「事業を継続して遂行するために必要不可欠な原資」について、対象範囲や判断基準を明確化していただきたい。
- 実運送事業者・ドライバーに確実に支払運賃増分が行き渡る制度設計を要望する。
- 荷主側が適正原価を確認する方法、責任範囲、多重取引構造における元請・実運送事業者との役割分担や、物流事業者側の算定根拠の提示方法について、営業秘密との関係や契約形態の違い、付帯業務の取扱いも踏まえ、荷主・運送事業者双方が参照できる明確なガイドラインを示していただきたい。
- 今後の制度の具体化・導入に当たっては、荷主業界との継続的な対話の機会を確保するとともに、十分な周知期間や教育・研修の機会を設けていただきたい。

日本自動車部品工業会からの意見

自動車部品物流の特性と算定上の課題

- 自動車部品業界では、ジャストインタイム(JIT)物流や定時運行により高効率な物流網を構築している。
- 車建てに加えて個建て・混載輸送等も行われており、こうした物流特性を制度設計に反映していただきたい。
- 個建て・混載輸送等で複数荷主が関係する場合、適正原価の算定・按分や荷主による確認が課題となる。
- 適正原価の算定に当たっては、標準的運賃における実車率50%や車両償却5年等を検証し、自動車部品物流の実態に即した前提条件を設定していただきたい。

物流効率化の取組が評価される制度設計

- 効率化の取組の有無にかかわらず同様に原価を回収できる制度となった場合、積載率向上等の物流改善に取り組むインセンティブが損なわれる懸念がある。
- 積載率向上等の物流効率化の取組が適切に評価される制度としていただきたい。

荷主責任・多重下請構造

- 荷主は通常、元請事業者との契約に基づき発注しており、個々の運送事業者の適正原価や委託状況を把握することが困難であるため、荷主が確認すべき事項と責任範囲を明確にしていただきたい。
- 多重下請構造における実運送事業者への適正な運賃支払いは重要である一方、荷主が再委託構造全体を把握することには限界がある。実運送事業者への適正な運賃支払いの確保と多重下請構造の解消を両立しつつ、荷主・元請・実運送事業者それぞれの責任範囲を明確にしていただきたい。

制度具体化段階での意見反映

- 現時点※では制度の詳細が見えにくく、具体的な影響を評価することが難しいため、制度の具体化が進んだ段階で、改めて自動車部品業界の意見を反映する機会を確保していただきたい。

日本鉄鋼連盟からの意見

鉄鋼業界の物流事情

- 鉄鋼製品は重量物・長尺物で、専用車両・荷役設備等により大量・反復的に輸送される。同じ品種でも寸法により重量が異なり「個数」では物流負荷を表せない。積載・荷役・保管能力も重量で規定され、重量(t)が最も合理的な尺度である。
- 鉄鋼業界では、需要家の注文が重量(t)であることを起点として、生産・販売・輸送・使用・回収まで、サプライチェーン全体で一貫して重量(t)が基準として用いられている。昭和50年に旧運輸省から通達された鉄鋼別建運賃を起点に、「円/t」を基本とする運賃体系が広く用いられている。
- 鉄鋼物流には、重量物輸送、長尺物輸送、特殊荷役、港湾物流との接続等の固有の特性があり、過去の鉄鋼タリフでも早朝・深夜・冬季や大径溶接鋼管等の割増として反映されてきた。

「円/t」を基本とした透明な算定体系

- 適正原価制度の議論は価格形成要因を明確化する契機と考える。過去の鉄鋼タリフは固定費・可変費・空車回送コストを輸送量(t)に配賦する仕組みで、適正原価と本質的に整合する。「円/t」を旧来の商慣行として一律に見直すのではなく、基本単位として維持し、「基本運賃(円/t)×距離」に荷待ち・荷役・特殊輸送条件等を別建てで加算する体系としていただきたい。
- 重量(t)を共通指標とすることで、モード間比較や物流DX・モーダルシフト等の効果を客観的に検証できる。「円/t」が認められない場合、生産・販売・輸送管理の抜本的見直しや、システム改修等の負担が懸念される。
- 現行の標準的運賃も参考指標として活用しており、業界特性を考慮した柔軟な運用としていただきたい。

長期契約と物流コストの負担

- 長期契約は、輸送力の確保、設備投資、人材育成、輸送品質の維持を支える基盤である。その重要性を考慮し、燃料費・人件費等の原価変動を適切に運賃へ反映できる仕組みとしていただきたい。
- 物流コストの上昇分については物流事業者のみで吸収するのではなく、鋼材ユーザーを含むサプライチェーン全体で適正に負担することが重要。

適正な還元と継続的な検証

- 運賃が適正に収受されるだけでなく、多重下請構造においても実運送事業者やドライバーへ適切に分配・還元されるとともに、ドライバー賃金等への反映状況を把握・確認できる仕組みとしていただきたい。
- 鉄鋼メーカーと物流事業者が参加する既存の物流研究会等を活用し、荷待ち・荷役・特殊作業や重量物輸送特有のコスト構造等について、制度開始後も継続的に検証・見直しを行っていただきたい。

石油連盟からの意見

燃料油配送の実態と課題

- 燃料油の配送に関しては、消防法により貨物特性上、帰り荷を積むことができないなど、保安上の制約が生じるケースが多い。
- タンクローリー乗務員は配送だけでなく、危険物取扱者として荷役作業(積込作業、荷卸作業)を行うため、その作業料を運賃に反映している。乗務員は、大型免許の他、危険物取扱資格や牽引資格を有する。
- 冬季は灯油の配送が増加するため、年間契約車両に加えて運賃形態を変えるなど、季節波動が生じる。
- 災害(地震、台風、豪雨等)発生時には国の要請に応じて、災害対応(被災地への石油供給)を行う。災害対応の際は、平時より長時間・長距離の配送を伴うことがある。
- ガソリンスタンドへの計画配送や元売会社間のバーター取引等、先行して物流効率化に努めてきた。

制度設計に関するご意見

- 適正原価の算定方法が実態と乖離していることにより、運送事業者がトラック運送事業の許可を更新できなかった等の事態が発生しないようにしていただくとともに、運送事業者に聴聞や補正の機会が与えられる制度検討をお願いしたい。
- 標準的運賃において、石油製品のタンク車はコスト一律3割増と規定されているが、細目ごとの一般トラックとのコスト比較がないまま一律に割増する処理は妥当性が無い。
- 「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」として、「人材確保・育成、労働環境、BCPに係る投資等」が例示されているが、これらは運送事業者が個別の事情を踏まえ対応するもので、一様に原価の構成要素になりうるべきものではない。
- 石油業界では運送事業者との長期契約を前提に輸送能力の確保を図ってきた。こうした運送事業者との安定した契約関係は、石油業界の物流合理化や安全対策への荷主負担の前提となっている。適正原価制度の検討にあたっては、運送事業者との安定した長期契約を阻害するものとならないような制度設計を期待する。

独占禁止法との関係について

- 以前、トラック運送事業者の団体が「届出運賃の適正収受」を会員に呼びかけることは、独占禁止法上問題となるおそれがある、との公取判断が示されたことがある(<https://www.jftc.go.jp/dk/soudanjirei/kisokugyouseinado/koutekikisei01.html>)。適正原価制度については国が主導する制度であるので、直ちに独禁法上の問題になるとは考えにくい、あくまで競争原理自体は失われることがないよう、且つ制度の運用にあたって運送事業者が独禁法に抵触することが無いように、公正取引委員会とも連携して制度検討をしていただきたい。

日本貿易会からの意見

商社物流に共通する実態と課題

- 商社が取り扱う物流は、地域、商材、輸送条件、使用車両、契約形態等が多岐にわたり、荷主が実運送原価を把握・検証することが困難。輸出入物流において、3PL事業者等を介する契約形態が一般的であり、倉庫、運送、通関、荷役等を組み合わせた一貫物流サービスを取り扱うことが多く、対価も一括料金として設定される場合もあるため、荷主がトラック運賃や実運送原価のみを切り出して把握・検証することが困難な取引が少なくない。

産業ごとに応じた適正な原価設定

商社が取り扱う貨物は多岐にわたるが、それぞれの貨物の特性に応じた対応が必要

- 鉄 鋼：長尺物・重量物の輸送、特殊車両、固縛・荷役作業、有資格者の確保、JIT納入への対応等が必要
- 化学品：危険物等の輸送には、資格保有、専門知識、専用車両等が必要であり、参入障壁が高い。安全確保に必要な専門性と設備投資を適切に評価し、特殊輸送の担い手不足が深刻化しないよう配慮が必要
- 織 維：軽量貨物であるため容積満載となることが多く、手荷役、仕分け、品質維持のための混載制限等も生じる。重量や輸送距離だけでは実態を十分に表せないため、容積、作業量、品質管理等を考慮する必要がある

制度設計・運用に関する意見

- 荷主が確認すべき事項と違反原因行為の判断基準など、具体例を含めて荷主の責任範囲を明確化いただきたい。
- 過度な細分や確認作業を避け、既存の書類の活用等、荷主・物流事業者双方の事務負担とコストを抑えた運用としていただきたい。
- 一定のリードタイムを制度開始後に設けていただくようお願いしたい。

港湾におけるトラック荷待ち時間の短縮

- 港湾施設やコンテナターミナルの混雑等、荷主の責によらない待機料金、一時帰庫費用、再配車再手配費用等を、適正原価に算入して荷主へ転嫁しないよう、取扱いと負担関係を明確化していただきたい。
- 長時間の荷待ちを前提に費用化するのではなく、国の成長戦略上の重要分野である港湾ロジスティクスの構造的な効率化・高度化を進め、荷待ち時間そのものを継続的に短縮していただきたい。

オンラインマーケットプレイス協議会からの意見

オンラインマーケットプレイス事業者の物流に共通する実態

- オンラインマーケットプレイス事業者は、消費者と販売事業者をつなぐ取引基盤を提供。販売事業者の商品は、販売事業者が自ら運送事業者に配送を委託又はマーケットプレイス事業者が提供する物流代行サービス(フルフィルメント・サービス)を利用し、消費者に届けられる。
- いずれの配送形態においても、マーケットプレイス事業者は物流品質の影響を受ける立場にあり、その発展は、物流産業の健全な機能なくして実現されない。

時間当たり固定費

- 時間当たり固定費単価は稼働時間で除して算出されるため、効率化を行い実車時間率が高い事業者ほど低くなる。一律単価ではこの経営努力が反映されないため、実際原価が適正原価を下回る事業者には、客観的データによる証明を要件に実際原価を適正原価と認める特例を設けるべきである。

間接費(固定費相当額・変動費相当分)

- 間接費を内包する「時間当たり固定費」「キロ当たり変動費」の単価を地域・車格別の全事業者平均値で一律設定すると、事業規模による間接費の構造差(大手のスケールメリット、中小の割高構造)が反映されず、実態と乖離した原価となるおそれがある。単価は事業規模(保有車両台数等)による区分設定とすべきである。

制度設計に関するご意見

- 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について、将来投資の原資を原価に算入する範囲は、許可基準の維持に直結する法令上必要不可欠な投資に限定し、既存原価との重複を排除すべきである。人材育成やBCP等を一律比率で算入すると非効率な経営を許容するおそれがあるため、使途報告を義務付け、実際の投資状況を事後検証する仕組みが必要。
- 荷主が運送事業者ごと、運行ごとの原価構造を継続的に把握し、適正原価を下回っていないか確認することは、実務上困難であり、独禁法上も限界がある。荷主に過度な負担や予見困難な行政リスクを負わせないよう、運送事業者から明示的な指摘がない限り、配慮義務違反とならないことを明確化すべき。

複数荷主における按分ロジック

- 複数荷主の運行を一台で担う場合、空走時間について荷主間での按分ロジックが整備されなければ、運送事業者が個々の運行について適正原価を下回っていないかを検討できないため、固定費負担の配賦を含め、運行実態に即した按分方法を整理すべき。

日本チェーンストア協会からの意見

チェーンストアにおけるトラック物流の実態

- 小売業では、センターにおける入荷・仕分け・荷役・配送等の業務が一体となって運営されているセンターがあり、これらを包括して「センター通過額(実績)×固定料率」の形態で契約している。委託先から実運送事業者と運賃交渉しているため、この中から配送費のみ切り出して原価を算定することは実務的ではない。
- 小売物流は、天候、季節、曜日等による物量変動が大きく、安定輸送のため車両・ドライバーに一定の余力が必要となる。地域や配送密度、帰り荷の確保状況にも差があるため、積載率のみで物流効率を一律に評価せず、小売特有の事情とリードタイム見直しや共同配送等の取組を総合的に評価すべきである。

制度設計に関する意見

- 適正原価について、個別取引毎でなく事業者全体について一定期間の収支を比較して判定すると説明されているが、会社全体の判定結果と個別の荷主・取引との関係は不明確なままでは荷主の予見可能性を確保出来ないため、考え方を明確化されたい。
- 車両サイズや車格等も様々であることに加えて、物量によって使用する車両を変更する場合もあるため、一律の原価設定だけでは実態を十分に反映できない。また、契約上の車両と使用される車両が異なるケース等もあり、実態を反映させる仕組みが必要。
- 原価算定を行う際の「固定費」等について、どのような方法で各費目を算定するのかを明確にすべき。また「総走行距離」等の算定のもととなる実績データについても、具体的な定義を明確にする必要がある。

運用面について

- 3PLや利用運送事業者が介在する多重取引では、適正原価制度上の責任の所在が不明確となり、荷主が直接契約のない実運送事業者の原価等を把握することも困難である。各当事者の現実的な責任範囲を明確化し、共同配送の費用負担にも配慮しつつ、過度な確認・管理業務を課さない制度設計が必要である。
- 適正原価制度による物流コストの上昇は、荷主負担や商品価格に波及する一方、小売業では価格転嫁が難しく、消費者に受け入れられない可能性もある。効率化で吸収できなければ事業継続にも影響し得るため、物流事業者だけでなく、荷主・小売・消費者を含むサプライチェーン全体への影響に配慮した制度設計・運用が必要である。
- 制度導入の影響を荷主が事前に把握し、予算や物流体制を検討できるよう、算定ロジックや参考指標を早期に示すとともに、現行運賃との乖離を確認できるシミュレーション環境を整備すべき。

日本フランチャイズチェーン協会からの意見

コンビニエンスストア物流の実態と課題

- 食品・日用品等の店舗配送を中心に、多頻度・小口、複数温度帯、定時配送、深夜・早朝配送、共同配送センターからの近距離多店舗巡回、店舗での荷役・附帯作業等があり、一般的な輸送とは異なる特性を持つ。また、店舗での商品搬入、什器・容器回収等を含むため、走行距離・運行時間だけでは輸送コストを十分に反映できない。さらに、1日複数回の定時配送で帰り荷の確保が難しい。

制度設計について

- 温度帯・時間帯・店舗条件等の運行条件や、特殊仕様車両（要冷車・冷凍車・TGL車・軽車両等）、店舗搬入等の附帯作業の内訳を可視化し、帰り荷なし前提の往復原価や定期輸送の継続性・安定性も含め実態に即し柔軟・適正に原価を検討できるようにすること。
- 各項目の明細に幅を持たせるとともに、3～5年程度のスパンで定期的に明細表の見直しを実施できる制度設計とすること。

物流の効率化について

- 物流効率化による成果について、実測データ等に基づき、荷主・運送事業者双方が納得できる形で適切に分配できるよう、柔軟な協議を可能とする運用上の考え方・ガイドラインを示すこと。
- 適正原価の経費項目や算定根拠を明確にし、費用構造や省人化・物流DX等の取組みを可視化するとともに、運送事業者の取組みを適切に評価できる制度とすること。
- 適正原価の算定においては、運送事業者の必要な経費に加え、効率化・省人化・物流DX等への継続的な投資を可能とする利益等についても一定の幅を持たせて考慮し、物流効率化への投資インセンティブが確保される仕組みとすること。

運用について

- 荷主に過度な調査・確認義務を課さず、把握可能な範囲を明確にすること。
- 元請事業者が再委託構造や実運送事業者への適正な支払いを管理・説明する仕組みとし、再委託先を含む実運送事業者の原価構造等を必要な範囲で把握できる仕組みについて検討すること。
- 運賃引上げの原資が実運送事業者やドライバーの処遇改善等に還元されることを確認・把握できる仕組みを検討すること。
- 荷待ち・荷役等の発生要因に応じた費用負担の考え方を明確化し、運賃・料金・実費・附帯作業費等の区分を明確にすること。
- モデル運賃等は算定根拠の明確化で信頼性を確保し、幅のある参考値として運行条件を踏まえ柔軟に活用できるようにすること。
- 多重取引の透明化や荷主と運送事業者の直接的なマッチングを促進し、適正原価を踏まえた運送約款の設定を検討すること。
- 運賃交渉の透明性・効率性を高めるため、共通様式、用語、算定単位、必要資料等を整理した標準的な交渉プロセスを整備すること。
- 算定方法や必要資料等を明確化し、試算ツール、相談窓口等を整備して交渉実務の負担を軽減すること。また、関係事業者が円滑に対応できるよう、360日十分な準備期間・経過措置を設け、段階的に制度を導入すること。

フィジカルインターネット実現会議化学品ワーキンググループからの意見

化学品業界の物流特性

- 化学品輸送では、製品ごとにタンクの材質、ライニング、ポンプ、安全設備等が異なる専用ローリーを使用し、15年程度の長期使用を前提に、固定費と変動費を分けて料金を設定しているため、一律の運賃体系にはなじみにくい。
- 洗浄設備や前荷要件の制約から復路は基本的に空車となり、往復走行を前提とした料金体系が採用されている。

制度設計について

- 車両の仕様や使用年数、補修費、稼働状況等が大きく異なるため、一般的なトラックを前提とした一律の算定では、化学品輸送の実態と乖離する懸念がある。ローリー洗浄、残液処理、危険物資格、定期補修中の固定費補償等、輸送以外の工程・経費も含め、タンクローリーの実態を反映した制度としていただきたい。
- 「安全確保に必要な経費」や「事業継続に必要な投資原資」について、事業者ごとに算定がばらつかないよう、対象範囲や判断基準を明確にしていただきたい。
- 運送事業者が原価を論理的に算定し、物価変動に応じて継続的に更新できるよう、算定方法の解説や専門家の活用等の支援が必要。

多重下請と委託手数料の取扱い

- ローリー以外の輸送において、繁忙期等に多重下請を一律に二次請けまでに限定した場合、必要な輸送力を確保できない可能性がある。
- 委託回数によって手数料や荷主の支払額が変動し、事後精算が必要となる仕組みは、荷主・物流事業者双方の実務を煩雑にする懸念がある。

物流効率化の取組を阻害しない制度

- 効率化の取組の有無にかかわらず適正原価が一律に保証されると、積載効率の向上や帰り便確保等に取り組むインセンティブが弱まる懸念がある。
- パレット化や作業時間短縮等によって効率化した場合に、その効果がすべて料金低下として反映されると、荷主・物流事業者が共同で改善に取り組むメリットが失われかねない。ダンピングを防止しつつ、効率化の成果を荷主・物流事業者双方が享受できる、健全な競争と企業努力を阻害しない制度としていただきたい。

ご清聴、ありがとうございました。