

関係業界からの意見聴取結果等

MAFF

Ministry of Agriculture,
Forestry and Fisheries

農林水産省

2026年10月

業界ヒアリング・アンケートの結果概要

業界ヒアリング

- 第2回有識者検討会（8月26日、全国農業協同組合中央会）に加え、**小売業、食品製造業、卸売業、林業・木材産業、水産業**の関係団体に対し、個別ヒアリングを実施（計10団体）

アンケート調査

- **荷主業界団体向けアンケート調査**を実施（令和8年8月3日（月）～24日（月）、**300団体超**）
- 回答数：**215件**
（各団体に所属する個別企業からの回答を含む。）

結果の概要

- ① **サプライチェーン全体での相互理解の醸成、適切な価格転嫁の実現**
 - ・ 適正原価制度を実効性あるものとするためには、**算定方法や制度運用を分かりやすくすることや、消費者を含めた理解醸成を図り、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁の実現を促すことが必要。**
- ② **農林水産物・食品の特殊性の考慮、実勢運賃や実際の運送原価との関係の検証**
 - ・ 農業分野における季節による繁閑差や**市況による運賃負担力の変動**、食品産業における**共同配送や多様な輸送条件**、水産物等の市場を経由する商品の**価格転嫁の難しさ等**、**農林水産物・食品の物流は特殊性を有する。**
 - ・ 「継続して下回る場合」の定義・運用を柔軟にするなど、これらの**特殊性を踏まえた制度設計**とする必要。
 - ・ **実勢運賃や実際の運送原価との関係を十分に検証し、持続可能な水準の適正原価とするべき。**
 - ・ 投資の原資等の新たに定められた項目については、**法令上義務付けのあるもの等、最低限度**にする必要。
- ③ **今後のさらなる物流効率化への貢献**
 - ・ 「物流の2024年問題」を契機に、物流の効率化の取組が進められており、さらなる**取組の深化**が求められる。
 - ・ **物流効率化の成果が適正原価又は運賃・料金等に適切に反映される算定方式**とする必要。
- ④ **制度案の具体化後における関係者の意見の反映**
 - ・ 現状、適正原価の具体的な内容が明らかではなく、**制度の影響を十分に評価することが困難。**
 - ・ 制度検討が一定程度具体化した段階で、関係業界が、**改めて意見を述べることができる機会**を設ける必要。

① サプライチェーン全体での相互理解の醸成、適切な価格転嫁の実現

- **適正原価制度を実効性あるもの**とするためには、運送事業者が必要な原価を適切に収受できる環境を整えるとともに、運送事業者の免許更新の不許可や荷主への是正指導等の**法的措置を伴う**ことを踏まえ、**運送事業者、荷主事業者の双方にとって、わかりやすい算定方法や制度運用となることが不可欠**。
- 加えて、制度の持続性の観点からも、運賃上昇分を荷主のみに負担させるのではなく、消費者を含めた理解醸成を図り、**サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を促す**ことも重要。

算定方法、制度運用の明確化

- 賃金の支払い状況や、下請を含めた取引構造、下請への運賃の支払い状況等を**可視化**し、適正原価相当額をドライバーの賃金・処遇改善や実運送事業者**に適切に還元**
- **適正原価と契約運賃・料金との関係を客観的に検証できる体制の整備**
 - ・ **算定方法の具体化、契約例・ガイドラインの整備**
 - ・ 適正原価への対応を理由として運賃・料金の引き上げを求める場合に、運送事業者から荷主に対し、適正原価ベースの利潤を含まない運賃や**算定前提**を提示 等

関係者の予見可能性の確保

- 運送事業者に対する行政指導や更新不許可、荷主に対する是正指導の対象となる**要件の明確化**
 - ・ 「**適正原価を継続して下回る**」に関する
 - ア 判断期間
 - イ 判定単位（運送事業者単位or契約単位）
 - ウ 責任範囲（誰が、何をもって違反原因行為者とみなされるのか）
 - ・ **運賃・料金の範囲** 等

サプライチェーン全体の価格転嫁

- 物流費の上昇分の負担が特定の主体に過度に集中しないよう、**物流コストに関する消費者理解を醸成**し、サプライチェーン全体で**適切な価格転嫁**を実現
- 農林水産省では、食料システム法に基づき、消費者の理解も得ながら合理的な費用を考慮した価格形成の実現を後押し

荷主事業者、トラック事業者、消費者の相互理解により、実効性のある適正原価制度へ

② 農林水産物・食品の特殊性の考慮、実勢運賃や実際の運送原価との関係の検証

- **農林水産物・食品の物流は特殊性を有するため、「継続して下回る場合」の定義・運用を柔軟にするなど、これらの特殊性を踏まえた制度設計とする必要。**
- **適正原価は、トラック事業者が必要な原価を適正に収受し、持続可能な事業運営を行うための基盤となる制度である一方、荷主事業者やサプライチェーン全体に与える影響も大きい。このため、実勢運賃や実際の運送原価との関係を十分に検証したうえで、適正原価の算定式を定める必要。**

農林水産物・食品の物流の特殊性

- **農業分野：季節ごとに品目や産地が変わるため、実車率・積載率等が大きく変動するほか、市況による農産物価格の変動により、複数年にわたり、生産・流通段階において適正なコストを確保できない可能性。**
- **林業・木材産業分野：原木価格はセリや入札で決まることから、安定した価格転嫁が困難。森林所有者の林業経営意欲が低下し、再造林を放棄することにもつながりかねない。**
- **水産分野：産地市場の買受人が消費地市場に出荷する場合、消費地市場での価格形成の仕組み上、その価格は消費地市場の需給によって決定するため、安定した価格転嫁が困難。産地市場のセリ値が下げられ、漁業者の手取りが減ってしまう恐れ。**
- **食品産業分野：複数店舗・複数納品先へ共同配送が進展。共同配送により、ネットワーク全体で効率化。バルク車等の特殊車両を使用。**
- **卸売市場：附帯作業の内容が市場や時間帯によって異なるため、運賃との区分けは困難。**

「継続して下回る場合」の定義・運用を柔軟にするなど、**農林水産業の特殊性を踏まえた制度設計とする必要。**

実勢運賃や実際の運送原価との関係の十分な検証

- **現行制度（標準的運賃）とトラック運送の実態との乖離の是正**
 - ・ **人件費：**運輸局管内でも都道府県毎に賃金差に開きのある例もあるため、**都道府県単位**で算定してはどうか。
 - ・ **車両減価償却費：**中古車の購入や償却年数の5年を超える車両も多いため、**実際の使用実態**に即して算定してはどうか。等
- **新たに定められた項目の検証**
 - ・ **投資の原資：**運送事業者毎に必要な投資の内容に差があることを踏まえ、**対象項目や算定根拠を明確化**し、法令上義務付けのあるもの等、必要不可欠な範囲に整理してはどうか。
 - ・ **安全確保のために必要な経費：**運送事業者毎に必要な投資の内容に差があることを踏まえ、**対象項目や算定根拠を明確化**し、法令上義務付けのあるもの等、必要不可欠な範囲に整理してはどうか。

実勢運賃や実際の運送原価との関係を十分に検証し、持続可能な適正原価の水準とする必要。

③ 今後のさらなる物流効率化への貢献

- 「物流の2024年問題」を契機に、荷主事業者・運送事業者等が一体となって物流の効率化の取組が進められており、**2030年度までの物流革新の「集中改革期間」**においてもさらなる**取組の深化**が求められるところ。
- 適正原価制度においても、**物流効率化に取り組む意欲を低下させることがないよう**、実車率、積載率、走行距離、稼働時間等が改善した場合に、その**成果が適正原価又は運賃・料金等に適切に反映される算定方式**とする必要。

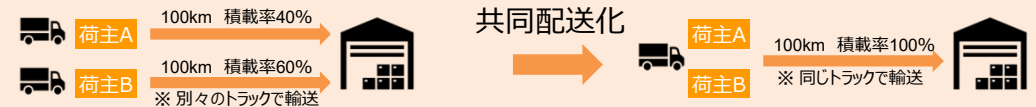
物流効率化の成果の適切な反映

- **物流効率化の取組**（積載率の向上、荷待ち・荷役等時間の減少）が、**運賃や料金等に適切に反映される算定方式**とする必要。
- **既に物流効率化に取り組んでいる場合など**、運賃水準が適正原価の水準を下回っているが、**十分な賃金が支払われていることが確認できている場合は、個別に認める必要**。また、その際の**判断基準等**を示す必要。

➤ 他の荷主と**共同配送**を行う場合など、**荷主としての走行距離や稼働時間が変わらず、物流効率化の成果が適正原価又は運賃・料金等に適切に反映されないケースが存在**。

⇒ 荷主間で稼働時間・距離を按分し、**適正原価相当分の運賃を下回る支払いも認めること**としてはどうか。

例)



共同輸送後は、荷主Aも荷主Bも100km分の適正原価相当の運賃を支払うのではなく、距離を按分し、荷主Aは40km分、荷主Bは60km分で良いとするなど、柔軟な対応ができないか。

④ 制度案の具体化後における関係者の意見の反映

- 業界ヒアリング及びアンケートでは、適正原価の具体的な算定式、単価、算定期間及び行政上の運用等が明らかではないため、**制度の影響を十分に評価することが困難**との声が寄せられた。
- 円滑な制度導入や実効性確保の観点からも、物流にかかわる関係業界への**丁寧な説明や対話**が重要。
- このため、制度検討が一定程度具体化した段階で、関係業界の事業者・団体等が、実際の算定例や運用案を踏まえて、**改めて意見を述べることができる機会**を設ける必要。

(参考) 各団体へのヒアリング・アンケート結果の概要



(参考) 各団体へのヒアリング・アンケート結果の概要

① サプライチェーン全体での相互理解の醸成、適切な価格転嫁の実現

賃金の支払い状況や、下請を含めた取引構造、下請への運賃の支払い状況等を可視化し、適正原価相当額を実運送事業者やドライバーの賃金・処遇改善に適切に還元すべき（小売業界）

- 適正原価に基づく運賃改定が、名目だけで実際の支払に反映されない懸念。
- 元請け～2次請けまでの適正運賃が実施できているのかのチェック体制はどのように構築するのか。

荷主側も適正原価と契約運賃・料金との関係を検証できる体制を整備すべき（食品製造業界、食品卸売業界、小売業界、パン製造業界、食肉業界、林業・木材産業業界）

- 適正原価が適正であるかの水準や期間等の判断や確認について、**運送業者、荷主双方に客観的、納得性のある基準が必要。**
- 料金項目、発生条件、算定単位、証跡、標準時間、契約書への記載方法、既存契約を見直す際の標準手順・契約書式等を**ガイドラインで明確化**する必要。
- 運送事業者から「適正原価対応」を理由に値上げ要請があった場合、その値上げが適正原価との差額なのか、利益率の変更なのか、既存契約との差額なのかを**荷主側が判断できる仕組み**が必要。
- 運送事業者から提示された金額について、**荷主が合理性を確認できる一定の透明性**が必要。
- 一方で、個々の運送事業者の詳細な原価情報まで荷主が監査する制度は、双方の事務負担を過大にするおそれ。適正原価導入後に、荷主側の事務負担が増えないよう、制度設計時に考慮していただきたい。

運送事業者に対する行政指導や更新不許可、荷主に対する是正指導の対象となる要件の明確化（農業業界、食品製造業界、食品卸売業界、小売業界）

- 荷主が法的措置の対象となり得る「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」について、荷主のどのような行為が「違反原因行為」として問題になるのか、また「下回る水準」および「継続的な状況」の具体的な判断基準をガイドラインに示す必要。
- 適正原価は、継続して下回れば法令違反となり、指導・是正措置等の対象となるほか、事業許可の更新にも関わる指標であることを踏まえ、荷主・事業者双方の理解・納得が得られるような、**算定手法の客観性・透明性や、現場実態に照らした水準の適正性の確保が重要であり、法律に列挙された費目をはじめ、各費目の位置づけ・目的について、明確にする必要。**
- 適正原価では、待機・荷役・附帯作業・実費の明確化する必要があるが、**誰が、どこで、何を、何分実施した場合に料金原価が発生するのか**を明確にしなければ、実務上の混乱や二重計上・二重請求につながる懸念。

物流費の上昇分の負担が特定の主体に過度に集中しないよう、物流コストに関する消費者理解を醸成し、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を実現すべき（農業業界、小売業界、パン製造業界、林業・木材産業業界、水産業界）

- 適正原価を持続可能な形で実現するためには、**サプライチェーン全体において、物流費を適切に価格転嫁できる環境整備が行われることが不可欠。**
 - 荷主も違反原因行為として是正指導の対象となるなか、その原資を確保するための川下への価格転嫁も確実に進められるようにする必要。
 - 物流費上昇が生産者に過度に転嫁されると、高齢化・後継者不足が進む産地で、出荷量減少や産地衰退につながる可能性。
 - 木材事業者からは、価格交渉で、建築主（消費者）に価格転嫁に応じてもらえないとの声。建築主を含めて荷を受ける側への制度の周知、**運賃コ**
- ストの価格転嫁への理解を求める広報活動を強く希望。**



(参考) 各団体へのヒアリング・アンケート結果の概要

② 農林水産物・食品の特殊性の考慮、実勢運賃と標準運賃の乖離の検証

「継続して下回る場合」の定義・運用を柔軟にするなど、業界の特殊性を踏まえた制度設計とする必要

(農業業界)

- 多くの産業において、需給バランスに伴う物流の繁閑が存在するほか、市況により製品価格が上下し運賃負担力が変動する分野もあり、現場では荷主・運送事業者両者の理解のもとで、運送料金や条件について柔軟な運用が図られてきた。
- **農業分野では、季節ごとに品目や産地が変わるなど、季節・地域ごとの繁閑差が大きく、実車率・積載率等が大きく変動するほか、市況による農産物価格の変動により、複数年にわたり、生産・流通段階において適正なコストを確保できない時期等が発生するという実態があるため、こうした繁閑差や負担能力の変動も踏まえ、「継続して下回る場合」の定義・運用は柔軟にすべき。**

(卸売業界)

- 青果物には、相場変動、安くて重い（商品原価に占める運賃の構成比が高い）、物流波動が大きい（鮮度と不足感を優先し、非効率や片道運航でも運行を優先せざるを得ない場合が多い）等の商品特性がある。
- また、卸売は、着荷主と発荷主の両側面を持っている。着荷主の立場としては、産地との取引継続の観点により産地最適に偏りやすく、産地側の物流波動を受け入れることとなる。発荷主の立場としては、量販店との取引継続の観点により小売業界から指定される時間に左右され、物流原価が小売業との商談の中では可視化されない（着値商談）という立場。
- したがって、運送事業者だけに適正原価を保証したとしても、**サプライチェーン全体が変わらなければ価格転嫁は難しい。**
- 生鮮食料品を**貯蔵性のある他業界と例外なく適正原価を設定することは困難**ではないか。
- 卸売市場では、リフト作業など附帯作業の内容が市場や時間帯によって異なるため、**運賃と料金を明確に区分けすることは困難。**

(林業・木材産業業界)

- 原木価格はセリや入札で決まることが慣習であり、**コストを価格に反映させることが困難**。そのため、適正原価設定により運送経費が上昇した場合、その費用を販売価格に転嫁することができず、森林組合や森林所有者が経費上昇分を負ってしまう。
- 森林所有者の利益が減少した場合、森林所有者の林業経営意欲は一層低下し、伐採後の再造林経費を十分に賄うことができないことで**再造林を放棄**することにもつながりかねない。
- 「自主行動計画」を策定し、自らが取適法を遵守するとともに、受注者や売り手となる際には、取引先に適正取引を求めることとしている。

(水産業界)

- 水産物は産地市場と消費地市場があること、鮮度保持のため水揚げや加工後は素早く処理する必要があること、魚種、配送先等によって流通形態も様々であることから、物流体系が複雑である上に、漁獲量によっても運搬量が変動するために単位あたりの運送価格が直前まで決まらない。
- 水産物は水揚げ地の産地市場でセリが行われ、消費地市場（豊洲など）等に運ばれるが、貨物運送の適正原価だけが決まってしまう（上昇してしまう）と、セリ値がその分下げられ、**漁業者の手取りが減ってしまう恐れ**がある。
- 統計によれば、**小売価格に占める漁業者受取価格は減少傾向**が続いており、適正原価のコストを消費者に負担していただくことができるか心配。
- 産地市場の買受人は、消費地市場に出荷する場合と量販店等に直接販売する場合（自社で加工を行った製品を含む）があるが、特に**消費地市場に出荷する場合の価格転嫁が困難**。産地市場の買受人が消費地市場に出荷する場合は、消費地市場での価格形成の仕組み上、その**価格は消費地市場の需給によって決定**するため、産地市場の買受人が希望価格や実際にかかった経費を消費地市場へ伝えることはあるものの、必ずしもその価格で取引が成立するわけではない。
- 消費地市場の卸売業者としても、特に国が認定している中央市場は「受託拒否の禁止」規定があり、全ての荷を受け入れなければならないため、予め市場の需給バランスを予測できないことから、**産地市場の買受人に対する価格保証は困難**。



(参考) 各団体へのヒアリング・アンケート結果の概要

② 農林水産物・食品の特殊性の考慮、実勢運賃と標準運賃の乖離の検証

「継続して下回る場合」の定義・運用を柔軟にするなど、業界の特殊性を踏まえた制度設計とする必要（前ページの続き）

（食品製造業界、パン製造業界、食品卸売業界、小売業界 ほか）

- 食品物流は、一荷主一車両の単純な貸切輸送とは異なり、多数のメーカーの商品を物流センターで集約し、複数店舗・複数納品先へ共同配送する形態が中心。食品共同配送では、個々の便だけを切り出すと不採算に見える場合でも、複数の便、センター、配送コース、曜日を組み合わせることで**ネットワーク全体として効率化**している。
- 契約形態も車建てではなく、便建て、個建て、重量建て等が存在するため、車種・距離・時間だけの単純な算定方式では食品物流の実態を十分に反映できない。
- **食品共同配送、店舗ルート配送、定期巡回配送等に対応した算定モデルを設定**するとともに、冷蔵車、冷凍車、二温度帯車両等の設備・維持コストを適切に反映する必要。
- 食品業界の配送では、店舗からカゴ車・クレート等を回収する場合や、**帰り便に他社貨物を積載する場合**がある一方で、構造上帰り荷を確保できないルートも存在。このため、空車・実車という単純な二分法や一律の実車率では、**実際の運航実態**を十分に評価できない。
- 地場中小の運送会社は車両の新旧、自己保有/リース、燃費性能がまちまち。単一の「適正原価」では実態と乖離。車両区分や地域ごとに複数のモデルを策定し、トラック事業者が自身の経営に合った償却期間や整備等の原価要素を選ぶことができる仕組みが必要。
- パン業界は、毎日、多種類かつ大量のパンを生産し、全国各地の小売店、消費者にトラックでお届けしている。また、災害時などにおいても、緊急食料を迅速に供給。運送会社との契約は、運送だけでなく、複数店舗での荷下ろし、空箱回収等の業務が一体。工場間輸送は、工場間で製品をバスターするため、往復を前提としている。
- 小麦粉専用バルク車両は、**個々の契約実態とかけ離れたものにならないよう、一律の適正原価の設定の例外とすべき**である。

実勢運賃や実際の運送原価との関係を十分に検証し、持続可能な適正原価の水準とする必要

・ **現行制度（標準的運賃）とトラック運送の実態との乖離の是正**（農業業界、食品製造業界、パン製造業界）

- 標準的運賃と一般的な実勢運賃とは乖離があると思われ、適正原価が義務化されると大幅な運賃上昇が想定される。
- 長距離輸送や地方市場への輸送が多いことから、**地域ごとの輸送実態やコスト差を十分に反映できる仕組み**としていただきたい。
- 車両償却費など償却期間に関しては5年が適正なのか疑問。**償却される期間の実態で設定**すべき。
- 標準的運賃と実際の取引の乖離の要因としては、①標準的運賃は車種が4トンクラスである一方、個店配送は**3トン車が主に使用**されること、②標準的運賃は**運輸局一律であり都道府県別の賃金とは異なる**こと、③**利用運送利用料についても実態と差がある**こと、④積載車両・距離等を前提とした算定をしている標準的運賃と、復荷、配送ルート、納品先条件で差がある運行原価とでは大きく異なること、等が考えられる。

・ **新たに定められた項目の検証**（農業業界）

- 原価の構成要素となる、「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」や「輸送の安全確保のために必要な経費」については、その水準や具体的な内容について、**荷主・物流事業者双方が妥当性・客観性を検証**できるようにする必要があり、また、その内容については、**法令上義務付けられているものなど最低限度**にする必要。

燃料費等の物価変動を反映させる際は予測可能で事務負担の少ない改定方式とすべき（食品製造業界、食品卸売業界、小売業界 ほか）

- 燃料費、人件費、車両費、タイヤ・修理費等の変動を適正原価に反映させる必要がある一方、頻繁な改定は荷主・運送事業者双方に膨大な価格交渉・契約変更を発生させる。
- 燃料等は機動的に反映し、人件費・車両費等は定期改定とするなど、**予測可能で事務負担の少ない改定方式**が望ましい。

(参考) 各団体へのヒアリング・アンケート結果の概要



③ 今後のさらなる物流効率化への貢献

物流効率化の取組が、運賃や料金等に適切に反映される算定方式とすべき（食品製造業界、食品卸売業界、小売業界）

- 食品業界では、共同配送、配送頻度の見直し、納品条件の標準化、リードタイム延長、パレット化等の物流効率化を進めてきたところ、一律の標準時間・標準距離等で適正原価を算定すると、こうした改善成果が評価されず、**改善している企業と改善していない企業が同じ原価水準になる可能性**。
- 現行の標準的運賃は、**帰り荷をないものとして算出**しているため、荷主として他荷主との協同により往復の荷物を確保できるような工夫をしても、**コストメリット**が生じないのであれば、優先順位を高く取り組むことはできない。
- **物流改善、効率化に取り組んでいる企業とそうでない企業とで共通の適正原価の考え方**になると、**効率化の取り組みの停滞が懸念される**。**パターンをいくつか作り**、荷主と物流事業者が協議できる設定が必要。
- **効率化によって削減された走行距離、稼働時間、待機時間等を適正原価に反映できる仕組み**を作り、効率化による成果を荷主と運送事業者双方に適切に還元し、**継続的な改善・投資のインセンティブ**を維持することが重要。
- 適正原価だけでは安定配送は実現しない。ドライバー不足や地方の人口減少という構造的課題には、共同配送・拠点再編・行政支援など**運賃以外の施策も併せて必要**。

④ 制度案の具体化後における関係者の意見の反映

制度の実現前に、改めて意見を述べることができる機会を設ける必要（食品製造業界、パン製造業界、水産業界）

- 今後も細かい点を含めて会員各社から意見が挙がる可能性が高い。**適正原価に係る議論が進んでいく段階**、あるいは実際に施行される段階において、**適時適切に業界の意見や要望、懸念点をきめ細かに把握**してほしい。
- 制度設計にあたっては、荷主・物流事業者双方の実務運用に大きな影響を与えることから、**今後も荷主との継続的な意見交換の機会を設けていただきたい**。当社としても実務面の知見を提供し、より実効性の高い制度設計に協力したい。