

適正原価の設定に向けた有識者検討会（第3回） 議事要旨

日時：令和8年10月1日（木）15:00～17:00

場所：経済産業省別館 11階 1111 各省共用会議室

<委員>

大島 弘明	流通経済大学 流通情報学部教授
首藤 若菜	立教大学 経済学部教授
西成 活裕	東京大学大学院 工学系研究科教授
二村 真理子	東京女子大学 現代教養学部教授
矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部教授
山内 弘隆	一橋大学 名誉教授
原田 修吾	国土交通省 大臣官房総括審議官兼物流統括調整官
奈良 和美	国土交通省 大臣官房審議官（物流・自動車）
高橋 一郎	農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部長
浅井 俊隆	経済産業省 大臣官房審議官（商務・サービス担当）

<専門委員>

寺岡 洋一	公益社団法人 全日本トラック協会 会長
馬渡 雅敏	公益社団法人 全日本トラック協会 副会長
成田 幸隆	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
織田 正弘	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

<オブザーバー>

吉川 泰宇	公正取引委員会事務総局 経済取引局調整課長
小林 孔	厚生労働省 労働基準局労働条件政策課 労働時間特別対策室長
※川口 俊徳	厚生労働省 労働基準局労働条件政策課長の代理
小高 篤志	中小企業庁 事業環境部取引課長
戸田 達也	公益社団法人 全国通運連盟 企画政策委員会委員長
脇坂 大介	一般社団法人 日本経済団体連合会 産業政策本部統括主幹
浪江 慶一	日本商工会議所 地域振興部課長

※新田 大介 日本商工会議所 地域振興部担当部長の代理
鮎川 尚之 全国中小企業団体中央会 政策推進部長
福田 徹也 全国商工会連合会 中小企業問題研究所 調査・分析チーム長
※土井 和雄 全国商工会連合会 中小企業問題研究所所長の代理
梶浦 紀徒 全国農業協同組合中央会 農政・広報部次長（オンライン参加）
※杉山 隆之 全国農業協同組合中央会 農政・広報部長の代理

<ヒアリング参加者>

山口 寿一 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

議題：

1. 開会
2. 議題

（１）関係者ヒアリング

公益社団法人 全国通運連盟
全国交通運輸労働組合総連合
一般社団法人 日本経済団体連合会
全国中小企業団体中央会
一般社団法人 日本新聞協会

（２）個別論点の検討

3. 閉会

（１）関係者ヒアリング

公益社団法人 全国通運連盟

- ・ 鉄道貨物利用運送の実態を踏まえた適正原価の制度設計・運用について、会員各社へのアンケート結果等をもとに意見・要望を説明する。
- ・ 鉄道貨物利用運送は、集荷、駅での荷役、鉄道幹線輸送、配送、空コンテナ回送、配車・運行調整等を組み合わせたネットワーク型サービスである。輸送全体を一体として原価を把握する必要がある。なお、実際の取引の多くはコンテナ単位で行われてお

り、各社が原価及び適正利益を踏まえて設定したコンテナ単位の届出運賃・料金が価格決定の基礎となっている。

- 運賃・料金は、荷主から受け取る運賃と実運送事業者への支払運賃を基礎に、距離、時間、車種、積載量、荷役作業、待機時間、人件費、高速料金等を踏まえて設定している。このほか配車・運行調整等の費用及び手数料も発生する。天候不順等による貨物列車の遅延・運休に伴う集配業務の変更、待機、代行・振替輸送等の費用も原価として考慮されるべきである。
- 適正原価制度は持続可能な事業運営に重要である。一方、鉄道貨物利用運送は事業規模、地域、品目、集配距離等により原価が大きく異なるため、一律の固定額ではなく、モデル運賃を基本に個別案件に応じて補正できる仕組みが必要である。あわせて、適正原価の定義、算定方法、並びに標準的な運賃・届出タリフの位置付けを明確にする必要がある。鉄道貨物利用運送事業者の収益は単なる手数料ではなく、鉄道と集配をつなぎ、一貫輸送を管理・調整する役割への対価として捉えるべきである。
- 原価については、集配、駅・コンテナ荷役、鉄道輸送・調整、本社管理・安全確保等の部門ごとに把握し、それらを統合して一貫輸送全体の原価として算定する必要がある。配車システム、安全対策、人材育成、災害対応、DX 等も輸送ネットワーク維持に必要な原価である。算定単位は、実際の運行形態と一定期間の稼働・収支を踏まえることが望ましい。
- 現行の標準的運賃は、燃料費、人件費、車両維持費及び一般管理費等を考慮した運賃の考え方を示しており、荷主側との運賃交渉の基準として一定の役割を果たしている。一方、駅作業、コンテナ運用、空コンテナ回送、代行・振替輸送等、鉄道貨物利用運送に特有の費用が十分に反映されているとは限らない。適正原価においては、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取引実態も反映していただきたい。
- 物流効率化には共同配送、積載率向上、輸送ルートの見直し、荷待ち時間の削減、デジタル化、コンテナ運用の効率化及び空コンテナ回送の削減等がある一方で、効率化にはシステム・設備等の初期投資並びに継続的な費用が必要である。そのため、効率化による削減効果を直ちに運賃引下げの根拠とせず、将来的な設備更新、安全対策、人材確保及びシステム維持等への投資原資として評価すべきである。
- 燃料費、人件費、車両費及び修繕費等は変動するため、適正原価の基礎単価は定

期的に検証・見直す仕組みが必要である。急激な価格変動の都度、適正原価全体を改定すると、事業者及び荷主双方の事務負担が大きくなるため、燃料費など変動の大きい項目は、燃料サーチャージ等で客観的指標に連動して迅速に反映できるようにし、基礎単価の定期改定と併用できる制度が望ましい。

- 運賃交渉においては、燃料費・人件費の上昇が反映されにくいこと、待機や検品等の附帯業務が無償・低額になりやすいこと、契約条件及び費用負担の範囲が不明確な場合があることが課題である。中小事業者も活用できるモデル運賃、計算ツール、交渉ガイドラインの整備を求める。モデル運賃は一律の取引価格ではなく、あくまで参考資料とし、前提条件や含まれる費用・含まれない費用を明示すべきである。
- 多重取引構造では、取引段階が増えると、各段階の手数料や実運送事業者への支払額が見えにくくなり、実運送事業者の適正運賃が確保されないおそれがある。委託段階、運賃・手数料、支払額等を明確にする必要がある。
- 個別コンテナや一運行単位ではなく、一定期間の実績に基づく検証が必要である。固定費・管理費は直近1年程度の実績、燃料費等は直近の客観的指標または一定期間の平均を用いることを想定している。季節変動や災害、遅延・運休等の特殊要因も考慮できる仕組みとしていただきたい。
- 制度の趣旨、対象費目、算定・活用方法について、関係者への十分な周知が重要である。鉄道貨物利用運送を単なるトラック集配としてではなく、鉄道幹線輸送、駅作業、コンテナ運用、代行・振替輸送、調整を含む一貫輸送ネットワークとして原価を反映する制度を求める。関係事業者・顧客がそれぞれ適正な対価を確保し、持続可能な物流を実現できる、実効性と納得性の高い制度となることを望む。

全国交通運輸労働組合総連合

- 2025年度のトラックドライバーの賃金は、一部の企業・車型を除き総じて全産業平均より低い。変動給の割合が高く、安定的な給与とはいえない。労働時間は全産業平均より長く休日は少ない。時間当たり賃金は全産業平均の67.5～82.5%程度であり、賃金の底上げ、労働時間の短縮、休日の増加による改善が必要である。
- 2026年春闘における交通労連の妥結平均額は連合平均を下回った。ただし、労使間で価格転嫁に関する情報交換があった組合の妥結額は高い傾向にある。賃上げ率は上昇しているが、連合全体・中小組合の水準には届いていない。
- 貸切バスでは、運転者の給与改善と運転者不足解消を目的に基準運賃が改定さ

れ、営業収入や運転者給与が改善した。ただし運転者不足は続いている。また、規制緩和で大幅に減少した賃金が、運賃見直しにより回復傾向にある。トラックでも適正原価制度による運賃の下支えで賃金引上げ効果が期待でき、貸切バスの改定を参考にしてはどうか。

- 一般貸切輸送は1台での運送が基本であり、車型ごとの原価を考慮すればよい。一方で、特積輸送は複数車両やターミナルを用いる異なる原価構造のため、別の設定とすべきである。kg当たり・才当たり原価の設定や、旧認可運賃に準拠した構成が望まれる。また、石油等の特殊貨物輸送は空車回送とならざるを得ないため、距離に応じた空車回送料金等を原価に含める必要がある。
- 標準的な運賃を踏襲するだけでなく、実勢運賃との乖離の原因となっている前提条件を改善し、取引実態を考慮した持続可能な制度とすべきである。また、効率化でコストが削減された場合も、管理コストは適正原価に反映すべきである。そして、簡便なツール・モデルの整備や、取引全体を確認できる方法の明確化が必要である。モデル運賃は交渉ツールとして有効だが、荷主が「モデル運賃のみ支払えばよい」という基準にならないようにすべきである。そして、運送収入が人件費に適正配分されているかを確認する仕組みが必要である。多重取引構造下で末端事業者に適正原価以上の運賃が支払われるよう、各事業者の責任範囲、確認方法、必要書類、契約上の担保方法を明確にすべきである。
- 地域ごとの適正原価の設定には賛成である。ただし、ダンピング防止のため、発荷主の所在地の適正原価を下回る契約を違反對象とすべきである。貸切バスと同様に、管理者等の人件費も安全コストとして原価に含めるべきである。また、適正原価は毎年の見直しが望ましい。一定期間据え置く場合は、上昇率を考慮した金額とすべきである。また、貸切バス運賃・料金制度のフォローアップ会合等を参考に、トラック産業全体の収益・労働条件の改善状況を確認し、必要に応じて見直すべきである。なお、賃金への還元状況については、事業者単位では監査や事業許可更新審査時に労働条件の改善を確認し、全産業平均との比較においては、1時間当たり賃金を比較指標としてはどうか。

< 全国通運連盟への質疑応答の概要 >

- コンテナ単位で運賃を計算するとの説明であったが、コンテナ1個について、曜日や重量等にかかわらず、一律に1個として運賃を計算するという理解でよい。

- （全国通運連盟）届出運賃の設定は各社によって異なるが、一般的な届出運賃では、全国の集配地域をおおむね3区分に分けている。例えば集配エリアは東京・大阪（A）、その他政令指定都市（B）、それ以外（C）の3区分とし、距離および重量の区分に応じて料金を設定している事業者がある。これに加えて、50キロ以上、100キロ以上、200キロ以上といった集配距離に応じて、距離加算を行うことが一般的。
- 鉄道貨物利用運送の原価構造について、集配部門、駅・コンテナ荷役部門、鉄道輸送・調整部門及び管理部門の4つに分けて説明があった。これらの原価は、それぞれ独立して分解・積算できるものか。それとも、各部門の業務が相互に重複しており、例えば集配部門だけを独立して算定することは難しいのか。
- （全国通運連盟）集配、コンテナ・荷役、鉄道、管理それぞれの原価について、特定の業務のみを担う事業者については独立して算定できる一方で、複数の業務を同一事業者が担っている場合もある。

<全国交通運輸労働組合総連合への質疑応答の概要>

- 貸切バス事業では、営業収入の増加に伴い、直近では運転者数が若干回復しているとの説明であったが、依然として運転者不足であることに変わりはない。運転者数が一度減少した後に若干回復している理由について、若年層が新たに参入しているのか、離職した運転者が復帰しているのか、又はトラック運転者等が賃金の高い貸切バス業界へ移っているのかなど、把握している範囲で説明してほしい。
- （全国交通運輸労働組合総連合）貸切バスの運転者数が若干増えている背景について、運賃・料金が改定されることにより労務費が増えたため、賃金が数年前と比べると、資料によれば10万円以上増えている。つまり、賃金の上昇が定着や採用に一部つながっていると考えている。トラック運送業についても同様の効果が期待されるため、適正原価の設定を着実に進める必要がある。
- 価格転嫁に関する労使間の情報交換があった組合の方が、情報交換がなかった組合よりも妥結平均額が高い結果となっている。この結果は、どのようなことを意味しているのか。単に価格転嫁ができている企業とできていない企業の違いだけでなく、労使間のコミュニケーションが適切に行われている企業は大手企業に多く、価格転嫁や経営改善も進んでいる一方、中小企業では十分に進んでいないといった背景があるのか。
- （全国交通運輸労働組合総連合）春闘において、価格転嫁に関する労使の情報交換の有無で妥結平均額に大きな差が出ている。背景として、価格転嫁ができている事業

者は、伸び率は低いながらも収益が着実に上がっており、それが労務費の拡大と処遇改善につながっていると考えられる。一方、情報交換がなかった組合が属する事業者では、適正運賃の収受がまだ積極的に進んでおらず、企業収益が上がらないため、賃上げ額も低位にとどまっているのではないかと推察される。

一般社団法人 日本経済団体連合会

- 物流は、企業活動及び国民生活を支える重要な社会基盤であり、トラックドライバーの処遇改善と輸送力確保は、荷主企業にとっても重要な課題である。経団連には荷主企業と物流事業者の双方が参加しているため、双方の意見を踏まえて整理した。物流の便益はサプライチェーン全体で享受されており、必要な費用を全体で適切に負担し、価格に反映できる環境が必要である。
- 基本的な考え方として、制度の趣旨に賛同する。そのうえで、①業界の輸送形態や地域の特殊性の勘案、②効率化努力が評価される制度、③荷主・物流事業者双方にとって持続可能な制度、の3点を求める。特に③が最も重要である。
- 事業種別について、一般貨物の貸切運送を基本とし、特別積み合わせ貨物運送は、その特性を踏まえて別途検討すべきである。車型・車種によって車両取得費、維持費、必要な免許・資格及び附随作業の専門性等が異なるため、それぞれの特性に応じて原価を算定することが適切である。ダブル連結トラックや自動運転トラック等は、人件費及び車両費の構成が通常のトラックと異なることから、新技術の導入促進の観点も踏まえ、実態に即した算定方法を検討いただきたい。
- 地域の単位について、地方運輸局等の10ブロックを基本とするのが適当である。細分化については賛否が分かれており、実態反映と分かりやすさの観点から検討いただきたい。
- 実車率・回送料金については、実車率を一律50%に固定せず、2024年度実績（63.43%）を出発点に、車格や輸送実態を踏まえるべきである。荷主の帰り荷確保への協力が原価に反映される仕組みとしていただきたい。一方、安全規制、車両構造及び品目の品質等の制約により帰り荷を確保できない業界もあるため、業界ごとの実態に応じた丁寧な検討をお願いする。
- 物価変動・安全関連費用については、物価変動の反映頻度は荷主及び物流事業者双方の事務負担を考慮し、1年程度を基本とし、変動が大きい燃料費については

燃料サーチャージの導入及び標準化により、適切に反映できる仕組みが必要である。
安全確保及び事業継続に必要な費用は法令上必要なものを基本とし、法定外費用についてはドライブレコーダー等の政策的に推進するものに限定してはどうか。

- 適正原価の構成要素については、運送の対価である運賃と、待機・荷役・附帯作業等の料金を区分して整理していただきたい。車両償却期間は、法定耐用年数 5 年ではなく実際の使用年数を勘案し、安全及び車両更新に必要な費用を確保しつつ、実態に即した期間とすべきである。
- 実務上の課題としては、荷主の配慮義務について、何が求められ、特に何が「行っていないこと」であるかを明確化していただきたい。また、荷主が各運送事業者の詳細な原価を継続的に把握することは困難であるため、現場で判断できる具体的なルールが必要である。特に、小規模事業者向けのマニュアル、研修、相談体制を整備していただきたい。
- 多重取引構造という特性を考慮すると、荷主が適正な対価を支払っても、それが実運送事業者には届かなければ制度目的を達成できないため、元請から下請への支払状況及び運送体制の透明性を高める必要がある。
- 運賃と委託手数料の内訳を明確化し、元請けが下請け以降への適正な支払を荷主に説明する仕組みや、手数料のガイドライン等を整備していただきたい。
- ドライバーの処遇改善こそが適正原価制度の最終目的である。許可更新時の賃金推移の確認や、適正原価の変化と賃金の関係の検証が必要である。
- なお、業界固有の意見（資料 12 ページ以降）も参照いただきたい。制度の十分な普及啓発と、荷主との継続的な対話をお願いしたい。荷主が適正原価の必要性を納得した上で支払うことが、制度の実効性確保に不可欠である。

全国中小企業団体中央会

※以下、全国中小企業団体中央会へのヒアリングの要約

- 物流網の維持は国民生活と経済に不可欠なインフラである。当会には運送事業者と荷主事業者の双方が会員として参加しており、その立場から価格転嫁の観点で説明する。
- 価格転嫁の状況について、中小企業月次景況調査に基づくと、約 2,400 名の情報連絡員を対象とする毎月の調査によれば、運輸業の景況感是他業種や全体平均と

比べて大変厳しい。取引条件は相対的に良いものの、販売価格は厳しい状況が続いている。

- 約 4 万事業所を対象とする年 1 回の調査である、中小企業労働事情実態調査に基づき価格転嫁の状況を紹介しますと、運輸業で価格転嫁を実現した割合は 53.6% で、価格転嫁の実施有無だけを見ると、全体と比べて特に低くはない。しかし転嫁率 10% 未満が 50.1% と半数を超え、サービス業と並んで他業種より厳しい。国の調査とも同様の傾向である。
- 官公需における価格転嫁率は低下傾向にあり、直近では低下幅が大きい。公的需要が県内 GDP に占める割合は、高知県 42.4% から東京都 9.5% まで地域差が大きく、地方にとっては公的需要が地域経済にとって重要である。また、自治体の規模が小さいほど価格転嫁の取組が厳しい状況にあり、官公需における価格転嫁の促進が重要である。
- 価格転嫁に関して、当会としては次のように考えている。第一に、小売・消費者を含むサプライチェーン全体で、納得感のある負担と、適正に価格転嫁できる環境整備・理解促進が重要である。第二に、官公需における価格転嫁を促進し、特に地方の小規模自治体などの発注者側の意識転換を図ることが重要である。そのうえで、地域ごとの特性や様々な取引実態への配慮が必要である。加えて、年間契約や長期契約もあるため、荷主事業者が制度に対応するための十分な準備期間を確保していただきたい。
- 周知・事務負担についても、当会の考えを述べる。第一に、運送事業者・荷主事業者双方に対し、十分な期間を確保したうえで、きめ細かな制度周知と相談体制の整備をお願いしたい。制度開始後も現場の実態把握を継続していただきたい。また、運送事業者及び荷主事業者双方の中小・小規模事業者の事務負担に配慮していただきたい。そして、双方が活用できる共通の書式や計算ツールの整備、システム改修が必要な場合の配慮をお願いしたい。

< 日本経済団体連合会への質疑応答の概要 >

- 荷主と物流事業者の力関係に留意する必要がある。双方が納得できる制度とすることは重要であるが、実際には荷主と物流事業者との間には交渉力の差がある。基本的なところとして、トラックドライバーが一般の労働者と同程度の時間で、同程度の賃金をもらいたい。それくらい体を使って貴重な役割を担っていることを考えると、最低限、その水準に達するまでは、荷主が納得できないとしても、本制度を活用しなければ適正

な運賃交渉ができないという事情をご理解いただき、物流事業者にとって必要な額を収受できるようにしていただきたい、と考えている。

- また、商慣行についても、適切とは言えない商慣行が現存していると認識している。その商慣行を変えようという運動を、貴会でも展開していただけないかと思う。
- （日本経済団体連合会）当会の会員企業に意見を聞いたところ、今回の適正原価制度がトラックドライバーの適正な処遇につながるのであれば、制度そのものに反対するものではないとの意見が大勢を占めており、明確に制度へ反対する意見はなかった。何よりも、トラックドライバーの処遇改善という目的が確実に達成されるよう制度を設計することが重要であると考えている。また商習慣については、当会も旧態依然の商習慣を保っているのではなく新しい時代に即した商習慣にしていく必要があると考えており、そのような働きかけを進めてまいりたい。
- 荷主が帰り荷を探し、実際にトラックの実車率を向上させた事例があるのか。それとも、今後、荷主がそのような取組を行った場合に、成果を還元する仕組みが望ましいという将来的な期待を示したものか。
- （日本経済団体連合会）荷主の努力により帰り荷を探し、トラック輸送を効率化している事例もある。資料に記載した内容は、当該荷主企業から寄せられた意見に基づくものの。

一般社団法人 日本新聞協会

- 輸送の実態を説明する。運送品目は新聞の朝夕刊である。読売新聞は 32 工場から朝刊 1,129・夕刊 412 コース、朝日新聞は 23 工場から朝刊 1,159・夕刊 274 コースで、それぞれ 4,000 以上の販売店に配送している。
- 全国では毎日約 7,000 台の新聞輸送トラックが走っていると推計される。住宅地の販売店に届けるため 2 トン車が主体（読売は朝刊 61.8%、夕刊 85.9%）で、現在は箱車が主流である。荷姿は、読売新聞の場合、80 部・約 12kg の丸梱である。
- 荷待ち・荷役について、新聞輸送は、編集締切、印刷開始、積込み及び販売店への到着まで分単位で管理され、トラックが順次着車・出発するため、荷待ちはほぼ発生しない。荷役は手積み・手降ろしだが、工場ではコンベアを使い、販売店では従業員が受け取るため、ドライバーの負担は比較的軽い。結束・梱包等は荷主側で行っている。
- 運賃・交渉の状況を説明する。全国紙 5 紙は、距離と車格による料金表に基づき運

賃を支払っている。読売新聞では概ね年 1 回交渉しており、昨年度と今年度の 2 回に分けて 5% 強の値上げを実施した。料金表に重量基準を用いていないため、部数減が運賃に反映されず、荷主側の負担が重くなっている。

- 積載率の向上や帰り荷の確保について、新聞配送では最新のニュースを掲載するために印刷開始をなるべく遅くしつつ定時に配達する必要があるため、コースを細分化せざるを得ず、積載率の向上は容易でない。朝刊は配送終了が午前 2〜3 時であり、帰り荷の確保も難しい。
- 効率化の取組について説明する。業界内では、全国 740 コースで複数銘柄の共同輸送を実施している。読売は物流子会社を通じた異業種荷物のラウンド便など、朝日は物流子会社による雑誌との同送便などを進めている。また読売は、古紙を海外などに流出させずに新聞用紙として再利用するクローズドループを関東一円で運用し、その中で製紙会社は新聞用紙を運んだトラックの帰り荷で古紙を回収している。
- 制度設計への意見としては、第一に、新聞輸送は曜日・季節による波動がなく、定時性・予見性が高い。繁忙期に備えた投資原資が少なくて済む点を考慮いただきたい。また、実車率を一律 50% とすることには違和感がある。製紙会社のトラックは 7〜8 割が帰り荷を確保しており、業界の効率化努力を考慮いただきたい。そして、車両償却年数は 5 年とされているが、貨物車の平均使用年数は 16.29 年であり、実際に 10 年を超えて使用しているトラックも少なくない。これがそのまま適正原価に反映されると、荷主負担が過大になる。さらに、人件費に全産業平均単価を用いる趣旨は理解するが、荷主負担への配慮と、荷主の効率化努力に対する措置をお願いしたい。
- 海外事例の紹介、および適正原価制度の導入による懸念を説明する。海外では運賃は自由競争が原則であり、下限を法定する国は豪州、ブラジル、韓国などに限られる。こうした国でも、段階的導入や品目・期間の限定（韓国は 2 品目・3 年の時限）により影響を抑えている。品目を限定せず一律に下限を設けると、物流の混乱や急激な物価上昇を招くおそれがある。特に新聞・出版は価格転嫁が難しく、新聞配達や出版文化の維持への打撃が懸念される。国土交通省の調査によると、標準的な運賃以上を収受している事業者は 13% にとどまり、新聞業界も 7 割前後の水準とみられる。短い準備期間で標準的運賃に近い水準が一斉に適用された場合、大きな影響が生じるおそれがある。
- 要望としては、物価への影響の定量的な分析と結果の公表、業種ごとの事業実態を踏まえた柔軟な算定方法、荷主・物流事業者を含むサプライチェーン全体の利益への

配慮、国民・関係業界への丁寧な説明と対話、十分な周知期間の確保、猶予期間の設定と段階的な導入、物流効率化への従前以上の支援が挙げられる。これらが実現されない場合は、新聞・出版について猶予期間、段階的導入、効率化支援をお願いしたい。

- 災害に起因する輸送費上昇についても言及したい。熊本地震で日本製紙八代工場が被災し、九州の新聞社は現在、宮城県の岩沼工場から長距離輸送で用紙を調達している。こうした災害に起因する輸送費上昇への救済制度等も検討いただきたい。

<一般社団法人 日本新聞協会への質疑応答の概要>

- 新聞輸送に使用しているトラックは、新聞社の自社便ではなく、協力会社が保有するトラックという理解でよいか。また、物流子会社を設立したとの説明があったが、当該物流子会社が行う輸送についても、自社保有車両ではなく、協力会社のトラックを使用しているという理解でよいか。
- （日本新聞協会）新聞輸送のトラックは、読売新聞の場合、一部に子会社による自社便も含まれる。しかし、取引先のトラック事業者のトラックのほか、首都圏では複数の新聞社が共同出資した輸送会社のトラックの比率も高い。
- 要望事項として、一定の猶予期間及び段階的導入が挙げられている。新聞業界では既に共同輸送や帰り荷の確保等、様々な物流効率化の取組を実施していることは理解した。その上で、猶予期間を設けることにより、具体的に何を実現しようとしているのか。猶予期間中の具体的な計画等があれば説明してほしい。
 - また、新聞・出版業界では価格転嫁が困難であり、全国への新聞配達や出版文化の維持に大きな影響が生じるとの説明があった。新聞各社では購読料の値上げを行っているが、価格の引上げによって購読者数がどの程度減少するのかなど、価格弾力性に関する分析を行っているのであれば説明してほしい。
- （日本新聞協会）新聞業界全体としては、読者を大幅に失うことを避けるため、必要な費用の全てを一度に価格転嫁するのではなく、部数への影響を予測しつつ値上げ幅を抑え、何年か経過した後に改めて価格を引き上げる対応を取っている。このため、輸送コストが大きく上がると対応が難しい。出版はさらに複雑で、同じトラックで運ぶ教科書の価格は取次会社側では決められない。書籍・雑誌も値上げすると売れ行きが鈍るため、十分な価格転嫁には時間がかかる。こうした事情から一定の猶予期間を求めている。
- 発行部数の変化によって、新聞輸送の効率又は輸送費負担がどのような状況になっ

ているのか、概略を説明してほしい。

- （日本新聞協会）輸送費が製作原価に占める割合は一概には言えないが、輸送距離の長い全国紙ほど高い傾向にある。全国で紙の新聞の定時配達の実現している国は日本ぐらいであり、インターネット時代に 2,000 万部を超える新聞が読まれ続けているのは、定時配達によるところが大きい。適正原価制度は輸送網の持続性を高めるものであり、趣旨には賛同する。ただし、導入プロセスへの配慮をお願いしている。
- 要望事項のうち、災害に起因する輸送費上昇への救済制度については、今回の適正原価制度の枠内で対応を求めるものか。それとも、災害発生時に補償等を行う別の制度を求める趣旨か。
- （日本新聞協会）熊本地震で日本製紙八代工場が被災し、宮崎の新聞社を除く九州・山口地区の新聞各社が、現在、宮城県岩沼からの長距離輸送で新聞用紙を調達している。八代工場の操業再開の見通しは立っておらず、令和 10 年の適正原価施行時この状況が続くとみられる。そのため、災害に起因する輸送費の上昇について、何らかの救済制度が必要と考えている。

（２）個別論点の検討

想定される方向性を事務局が説明し、委員から意見が述べられた。

< 委員意見 >

- 適正原価の設定の細かさ等について、主に荷主側へのヒアリングでは、各業界の特殊性や業界内でもサービスレベルや使用車種の差異などで原価が異なり、それを適正に反映させることが望ましいとの意見が多く聞かれた。一方で、どれだけの細かさが必要なのか等の質問をした際には、細かすぎず平均的なところを示すのが現実的ではないか、といった回答が少なくなかった。細かさについての議論は必要だが、そこで出した結論については、その前提や条件等を明確に示し、それから上下する実情については交渉材料としていく建付けが望ましいのではないかと考える。
- モデル運賃の設定について、荷主にも運送事業者にも分かりやすく参考となるなら、モデル運賃の提示は効果的と考える。原価＋利潤＝運賃なので、適正原価＋適正利潤＝適正運賃（モデル運賃）とし、適正利潤を〇％（標準的な運賃では 2.7％）と設定・明示することで、その後の交渉を臨むことができれば良い。
- 物流効率化のインセンティブについて、ヒアリングでは、荷主側から既に物流効率化に

取り組んできたことをお示しいただくケースがあり、それを理由に適正原価の導入によるコストアップを最小限にしてほしいといった意見があったと理解している。もちろん、例えば4トン車2台での輸送を10トン車1台にまとめる、その他、共同配送等によってそれまでに比べてコストダウンするものなので、今後の対応の有無がインセンティブとして働くものであること、一方で適正原価は改善の結果を含む現状の輸送に係る原価を収受するものであること、この双方を理解してもらうべく、丁寧な説明が必要だと考える。

(以上)