適正原価に関してお伺いしたい事項

令 和 8 年 1 1 月
経済産業省物流企画室
農林水産省食品流通課

【基本情報について】

〇業界団体か事業者か選択してください。【必須】

□業界団体　□事業者

〇団体名又は事業者名について記載してください（法人番号も記載ください）。【必須】

〇事業者の場合は、所属している業界団体を記載してください。【必須】

〇事業者の場合は、常時雇用している従業員数を選択してください。

□5 名以下、□6～20 名、□21～50 名、□51～100 名、□101 名～300 名、□301 名以上～

〇担当部署名、役職、氏名について記載してください。（御回答の内容に応じてヒアリングを設定させていただく場合もございますので、御連絡先についてはお間違えのないよう、御記入ください。）【必須】

〇電話番号、メールアドレスについて記載してください。【必須】

〇貴団体の会員事業者の主たる業種を選択してください。【必須】

□農業　□林業・製材業　□漁業　□鉱業、採石業、砂利採取業　□建設業

□製造業（飲食料品以外）　□製造業（飲食料品）　□電気・ガス・熱供給・水道業

□情報通信業　□運輸業、郵便業　□卸売業（飲食料品以外）

□卸売業（飲食料品）　□小売業（飲食料品以外）　□小売業（飲食料品）

□金融業、保険業　□不動産業、物品賃貸業

□学術研究、専門・技術サービス業　□宿泊業　□飲食サービス業

□生活関連サービス業、娯楽業　□教育・学習支援業　□医療、福祉

□複合サービス業　□サービス業（他に分類されないもの）

□公務　□分類不能の産業

① 適正原価の水準について【任意】

①－１．11 月 13 日（金）に実施された第５回「適正原価の設定に向けた有識者検討会」において、論点整理として適正原価の水準が初めて示されています。（資料 P. 13、中型車１台あたりの適正原価の水準：年間約 1,200 万円、以下参考を御参照のこと）。これは、費目ごとに実態原価の下位 15%における額を基本としつつ、一部の費目（P. 12 の表の赤枠）は一定の条件のもとで加算して積み上げたものです。この水準は、「平均実態原価（約 1,231 万円）と概ね同水準」「下位 15%実態原価の約 1.3 倍」「モデル運賃原価の８～９割」とされています。この水準をどのように受け止めますか。（選択式）

想定していたより【高い/やや高い/妥当/やや低い/低い/判断できない】

自社の原価と比較して【高い/やや高い/同程度/やや低い/低い/判断できない】

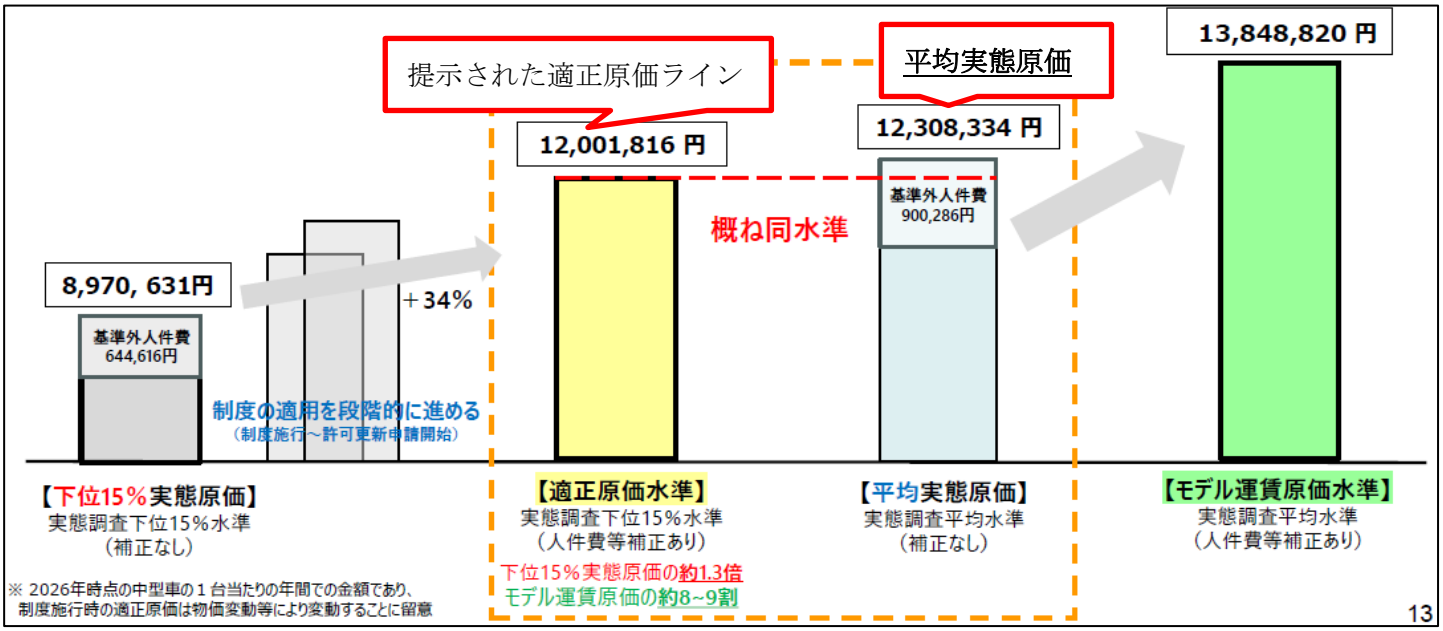
①－２．上の回答の理由や、水準感についてその他の御意見があれば記入してください。（自由記載）

例）現在の取引実態と比較して○○、事業への影響は○○程度　など

（参考）適正原価の水準

第５回検討会で提示された「論点整理」では、<u>適正原価の水準について「平均実態原価」とほぼ同水準と整理</u>されている。

（当該金額は国交省調査を踏まえた実態原価水準の下位 15%の平均に対し、人件費単価を全産業平均に置き換えて試算等したものの結果）



② 費目の算出方法について（赤枠の考え方）【任意】

②－１．資料 P. 12 の表の赤枠の費目は、実態原価の実績値ではなく、下表の条件で算出されています。それぞれの考え方をどのように受け止めますか。

費目	算出の考え方	妥当	妥当でない	判断できない
減価償却費[1]	法定耐用年数４年と平均車齢 10.7 年との和半で７年と設定			
基準内人件費[2]	全産業平均の単価（641 万円）を採用			
燃料費[3]	基準価格を標準的運賃の 120 円/Ｌから 130 円/Ｌへ変更			
輸送の安全確保のために必要な経費[4]	法定義務に係る費用＋ドライブレコーダーを対象に、実態調査の平均により算出。 約 9.9 万円/年			
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[5]	①人材確保・育成②労働環境改善③コンプライアンス・ガバナンス④ＢＣＰ（事業継続計画）に係る投資を計上。約 1.8 万円/年			

②－２．上の回答の理由や、表の数値についてその他の御意見があれば記入してください。

例）自社・業界の実態との比較、より適切と考える条件　等

[1] 第５回検討会　資料１P19　２．適正原価の構成要素　③原価償却費の償却年数
[2] 第５回検討会　資料１P28　２．適正原価の構成要素　その他の論点に関する方向性③　⑤
[3] 第５回検討会　資料１P28　２．適正原価の構成要素　その他の論点に関する方向性③　⑥
[4] 第５回検討会　資料１P21　２．適正原価の構成要素　④「輸送の安全確保のために必要な経費」の具体的内容
[5] 第５回検討会　資料１P22　２．適正原価の構成要素　⑤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

③　個別論点について【任意】

③－１．論点整理では、個別の論点についても提示されています。それぞれの考え方をどのように受け止めますか。

※　考え方は簡略化して掲載しています。詳細は資料をご参照ください。

項目	考え方	妥当	妥当でない	判断できない
違反の判断期間[6]	適正原価水準は「２年連続で下回る場合又は許可期間（５年間）を通じた平均値が下回る場合」に、単年度下限水準は「当該水準を１年でも下回った場合」に、義務違反とする（資料 P11 参照）。 ※①の水準も念頭にお答えください。			
適正原価制度の段階的導入[7]	適正原価の判定に用いる水準について、実際の原価水準と適正原価水準との格差を、許可更新新申請が開始（2030 年 6 月まで）するまでの３年間で解消することを前提として、毎年度段階的に引き上げる（資料 P14 参照）。			
サプライチェーン全体の価格転嫁[8]	①消費者を含む関係者に対する周知徹底、②関係省庁で連携したサプライチェーン全体での価格転嫁の阻害要因の解消、③各分野における荷主・トラック事業者が参画する協議の場の設置・課題解決を行う（資料 P15 参照）。			
物流効率化のインセンティブの確保[9]	標準的運賃の実車率一律 50%を廃止し、回送時も含め、実際に車両が走行した距離・時間を対象に適正原価を算定。 適正原価の算定においては、年間稼働時間（2,086 時間）を上回って稼働した場合は、年間固定費が過大に算定されるため、車両や施設の稼働率向上で実際の固定費単価を低減した場合は、減価償却費や公租公課について年間ベースの金額を用いること等を選択できる。			

[6] 第５回検討会　資料１P11　適正原価の運賃・料金水準への影響を抑制するための措置

[7] 第５回検討会　資料１P14　適正原価制度の円滑な導入・定着に向けた方策（適正原価制度の段階的導入）

[8] 第５回検討会　資料１P15　適正原価制度の円滑な導入・定着に向けた方策（サプライチェーン全体での価格転嫁）

[9] 第５回検討会　資料１P17,18　１．制度全般　①物流効率化のインセンティブの担保（実車率・回送料金の取扱いを含む）

	※　質問は簡略化しているため、詳細は資料 P17、18 を参照ください。			
トラック事業者・荷主等による実務面での対応[10]	トラック事業者が適正原価を簡易に算出できるシステム、適正原価算出や運賃交渉におけるガイドラインや書類のひな形等を全日本トラック協会、国等において整備（資料 P30 参照）。			
荷主等に対する是正指導の考え方及び責任範囲[11]	トラック事業者から荷主等に対して、書面等での協議の申入れが行われていない場合には、原則として、荷主等が是正指導の対象とならない。 その上で、トラック事業者に運送を委託した荷主等について、運賃・料金の不当な据置きや契約にない附帯業務といった違反原因行為を行っている疑いがある場合には、是正指導の対象となり得る（資料 P30 参照）。			

③－２．上の回答の理由や御意見があれば記入してください。

例）違反の判断期間を柔軟にすべき、運賃上昇分を価格転嫁することが難しい　等

[10] 第５回検討会　資料１P17,18　３．適正原価の運用等　その他の論点に関する方向性⑤　⑧

[11] 第５回検討会　資料１P17,18　３．適正原価の運用等　その他の論点に関する方向性⑤　⑨

④　**その他の御意見**【任意】

資料では、各論点について今後の方向性が示されています。①～③以外の論点について、示された方向性への御意見や、導入・運用にあたっての懸念や御意見があれば記入してください（以下、例）。

（例：各論点の方向性について

（回送費の扱い、車型・車種の単位、改定頻度、料金の取扱い・算出方法）

その他御懸念・御意見

（柔軟な制度設計、効率化努力の反映、制度への理解促進など））

以上