

持続可能な物流の実現に向けた検討会
**物流コストの見える化と
荷主負担について**

2022年11月11日

日本通運株式会社
生活産業営業部（食品・飲料）

1. 物流事業者のコストが荷主に理解・負担されている事例
2. 荷主の商習慣が影響し、コストが負担されない事例
3. 今後の課題
4. Appendix（エコトランス・ナビのご紹介）

1. 物流事業者のコスト負担が荷主に理解されている事例

下記の変化に起因したコスト増の負担について



変化要素

コロナ影響

販売減によるトラック余剰からモーダルシフト
維持・推進の機運が停滞
荷主側の経営不安定により交渉が停滞

作業生産性

鉄道コンテナ基数(=スケールメリット)の減少
コンテナ曜日別波動の拡大
コンテナ複数基集荷の減少

取巻く環境

燃油費の高騰
タイヤ・養生材価格の高騰
割増賃金率アップによる人件費増

例

変化の加速

交渉にあたって

変化を数値データで説明 | 影響額の算出

■ 発送基数の減少

2019-2022年比では **42%の減少**
2021-2022年比でも **19%の減少**

■ 曜日別の波動拡大

土曜を除く曜日平均を1とした場合

2019年金曜 115% → 平均に比べ +15%

2022年金曜 120% → 平均に比べ **+20%に拡大**

■ 集荷・配達料

収支悪化解消の為に必要な値上げ幅 **【+15%】**

＜要因別比率の構成イメージ＞

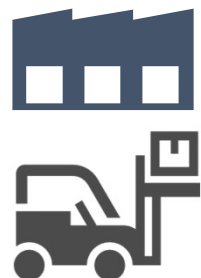
- ・数量減少による収支悪化の影響分 +11%
- ・運行に関わる効率悪化の影響分 +3%
- ・養生資材費高騰などの影響分 +1%

荷主経営層を巻き込み、その理解を得てコストが負担された

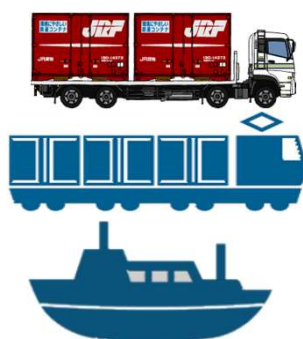
2. 荷主の商習慣が影響し、コストが負担されない事例

発荷主 目の前（発側指示）で作業が発生
荷主と協議の場合も多い

工場構内



幹線輸送

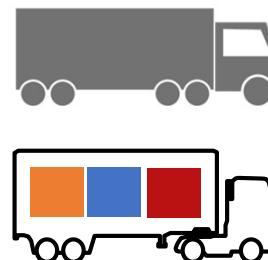


拠点倉庫

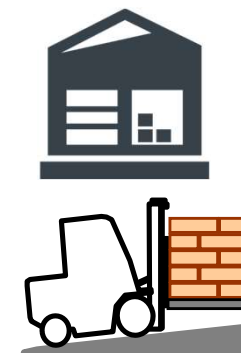


着荷主 目の届きにくい範囲（着側指示）で作業が発生

得意先配送



納品先



（一部事例）



高速道路使用料
指定コンテナ使用料
燃油調整金



高速道路使用料
複数個所配送
燃油調整金



自主荷役
手待ち時間
バラ荷役・棚入れ替え

商慣習に基づく付加作業

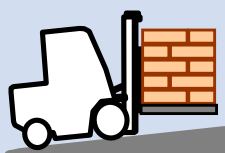
着荷主側で発生したコストは、すべてを発荷主に請求出来ない

- ① 契約元が発荷主ゆえ、実態の把握が困難
- ② 突発的・散発的に発生するコストが有る

▶ 発着荷主のコミュニケーションが必要

無償サービス：ドライバーの労働環境の改善

自主荷役 (フォークリフト)



法制度上の問題

- 賃貸借契約が必要
→ 物流事業者と着荷主間では協議が進みにくい
- 作業開始前点検
→ できない場面が多数、多少の不具合はそのまま操作

安全上の問題

- 事故発生時の責任が不明確
→ 実質的には物流事業者へ

人材コストの問題

- トラックドライバーとしての教育に加えてリフトオペレーターとしての教育も必要
→ 人材育成コストの増加
- フォークリフトもメーカーや車種によって操作性はマチマチ
→ 納品先に応じてドライバーを固定、配車効率に影響

バラ荷役



雇用確保の問題

- ドライバーの高齢化に比例して体力面は低下
→ 離職率の増加、若年ドライバーの定着率低下にも影響

商習慣を変えてもらうこと＝商習慣の見直し