

物流コスト低減と物流事業について

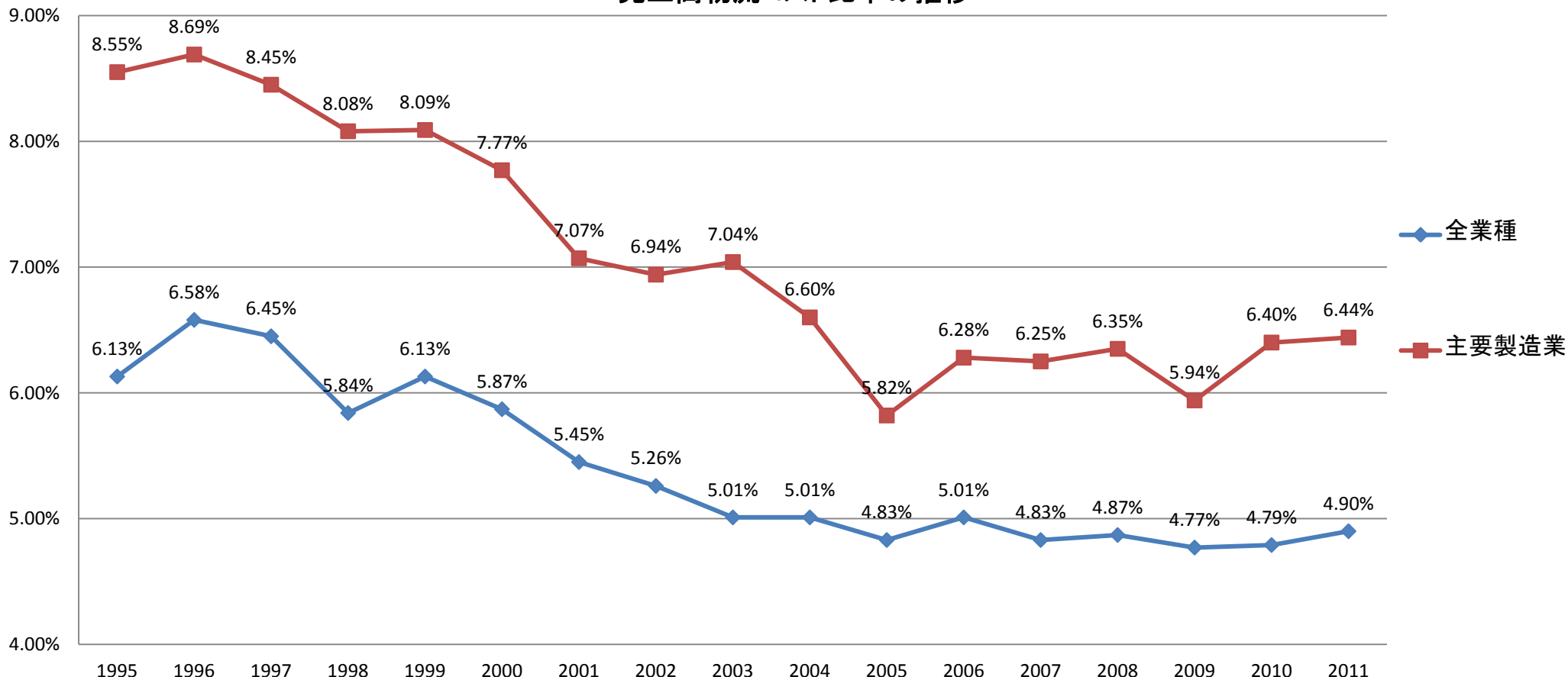
平成25年1月21日

1. 我が国企業の物流コストの推移

我が国企業の物流コストの推移①

■ 売上高に占める物流コストの割合は、1990年代後半から2000年代前半にかけて低下。2005年以降は横ばい。

売上高物流コスト比率の推移



注1: 物流コストは、以下の合計。

- ① 輸送費 (調達輸送費、社内輸送費、販売輸送費)
- ② 保管費 (資材保管費、製品保管費)、
- ③ その他 (包装費、荷役費、物流管理費)

注2: 本調査における「主要製造業」は以下の15業種。

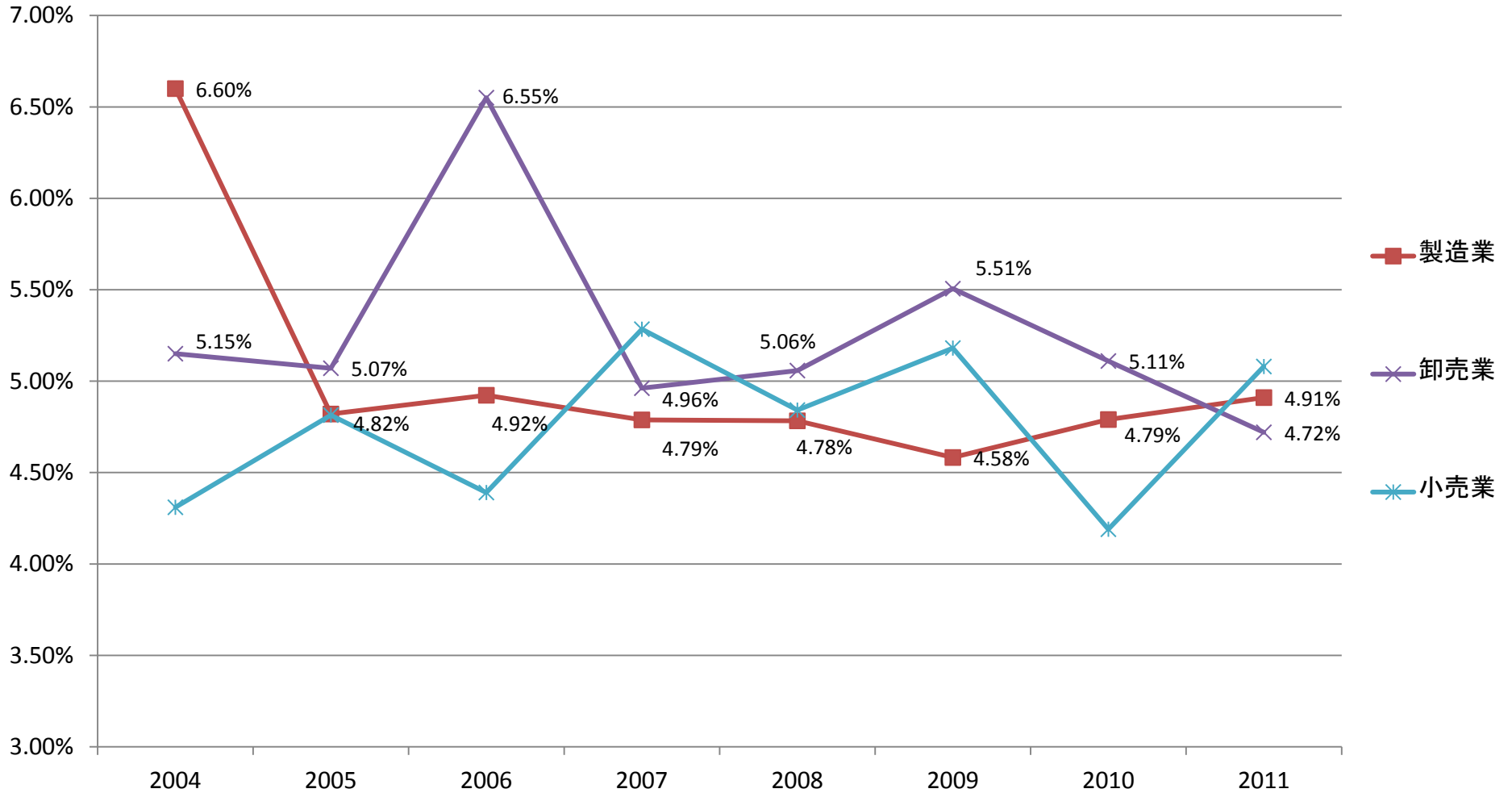
- ① 水産 ② 食品 (要冷) ③ 食品 (常温) ④ 紙 ⑤ プラスチック・ゴム ⑥ 化学繊維 ⑦ 石けん・洗剤・塗料 ⑧ 化粧品・歯磨
- ⑨ その他の化学品 ⑩ 石油製品・石炭製品 ⑪ 窯業・土石・ガラス・セメント ⑫ 鉄鋼 ⑬ 電気機器 (家電・AV) ⑭ 出版 ⑮ 印刷

注3: 2011年度の回答企業数は全業種198社、主要製造業73社

出典: 日本ロジスティクスシステム協会「2011年度物流コスト調査報告書」

我が国企業の物流コストの推移②

売上高物流コスト比率の推移(業種大分類)



注1: 物流コストは、以下の合計。

- ①輸送費(調達輸送費、社内輸送費、販売輸送費)
- ②保管費(資材保管費、製品保管費)、
- ③その他(包装費、荷役費、物流管理費)

注2: 2011年度の回答企業数は製造業141社、卸売業33社、小売業20社

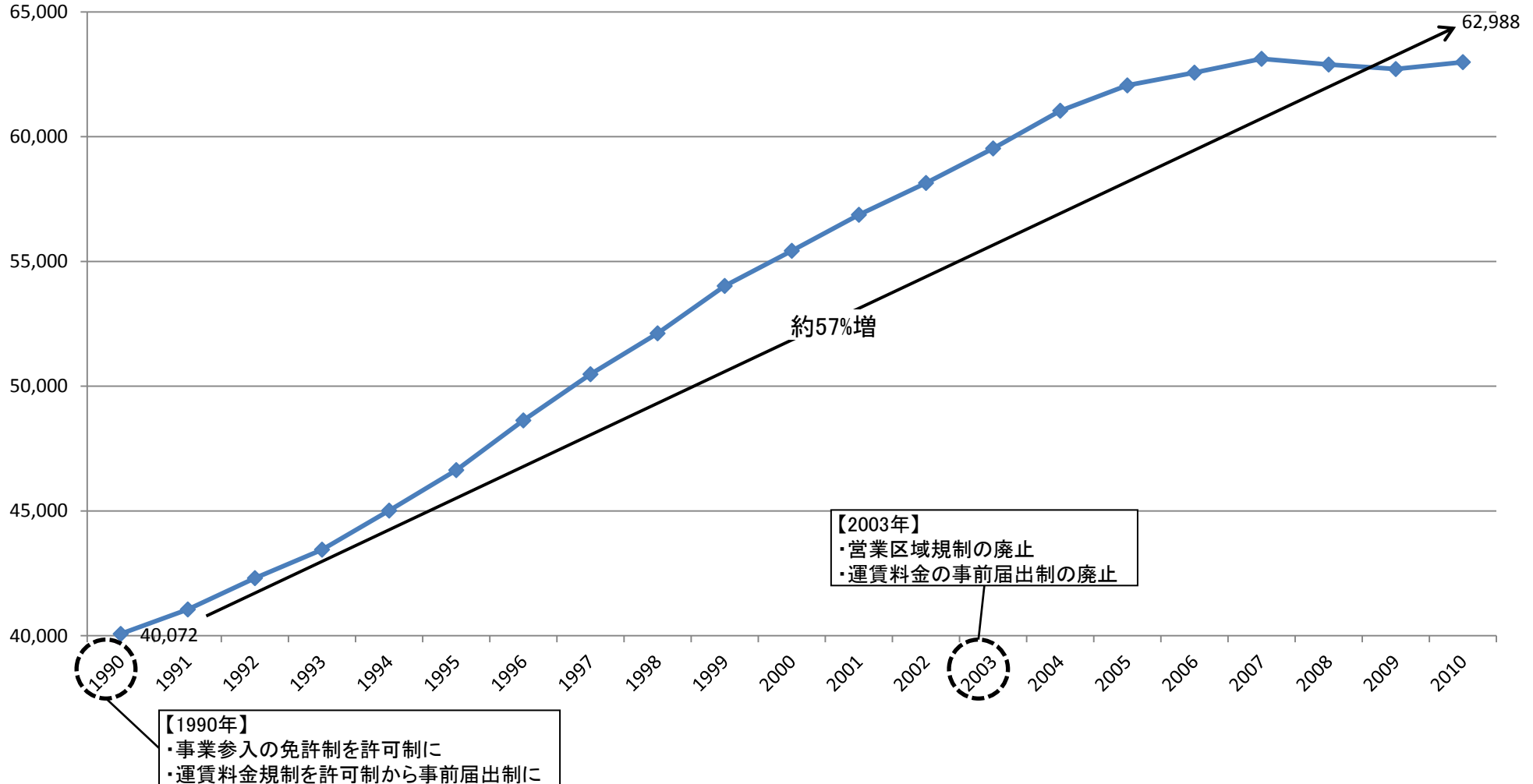
出典: 日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査報告書(2004年度~2011年度)」

2. 物流事業の制度改革と 物流事業者数の推移

物流事業者数の推移①

■ 1990年の事業参入に係る制度変更以降、貨物自動車運送事業者は約57%増(約23,000者増)となっている。

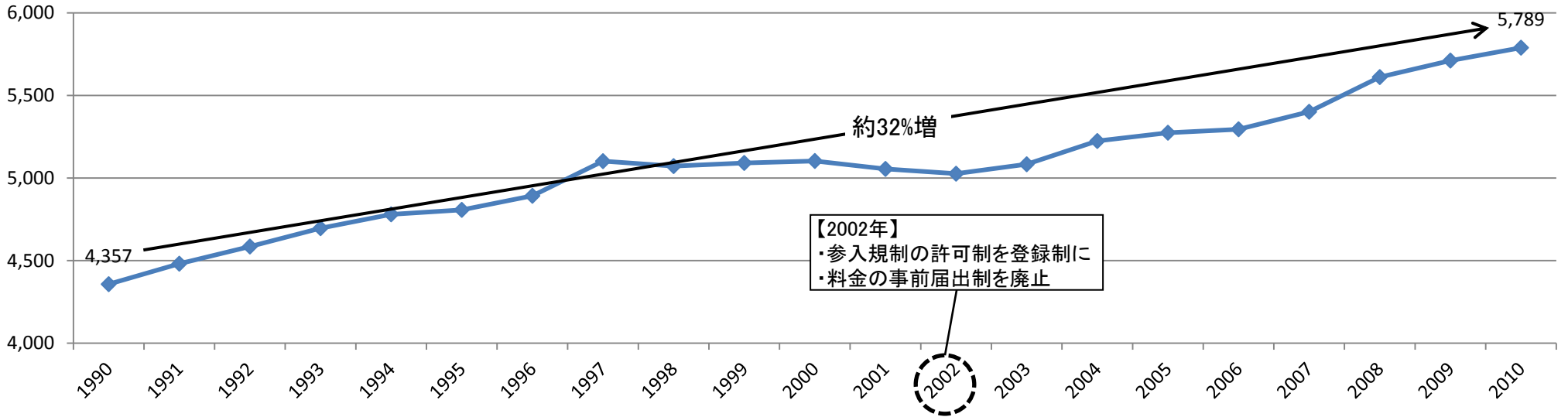
貨物自動車運送事業



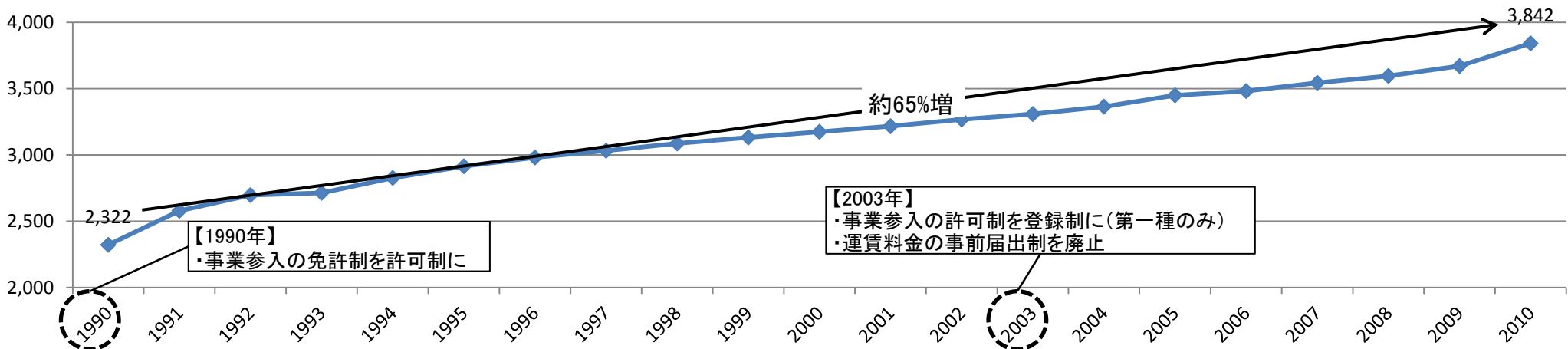
物流事業者数の推移②

■ ここ20年で、倉庫業は約32%増(約1,400者増)、貨物利用運送事業は約65%増(約1,500者増)となっている。

倉庫業



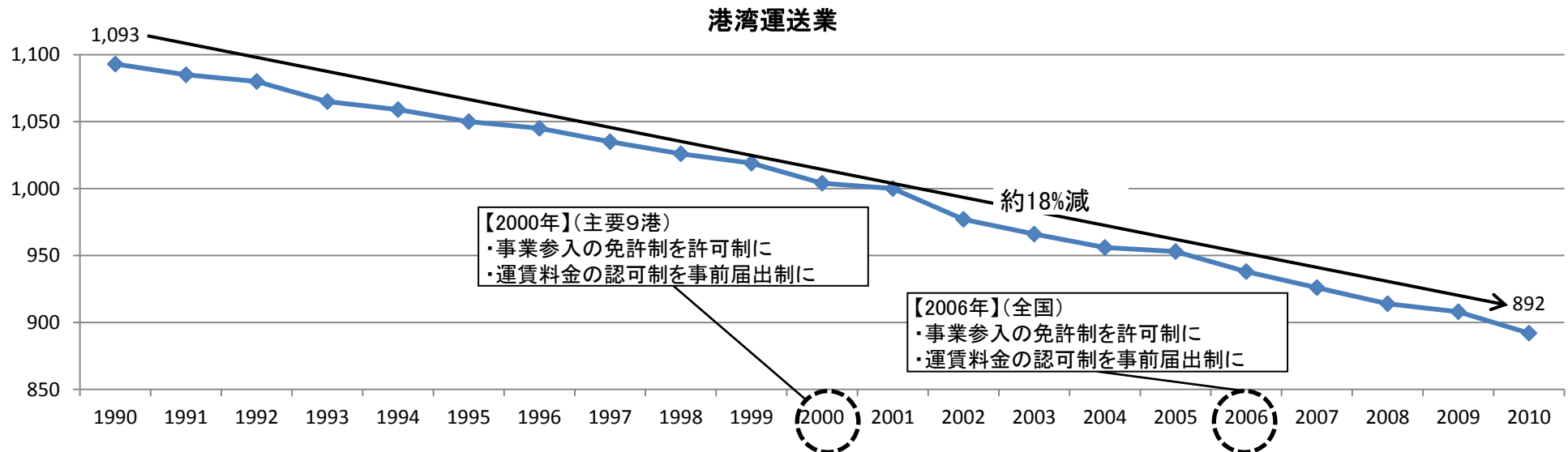
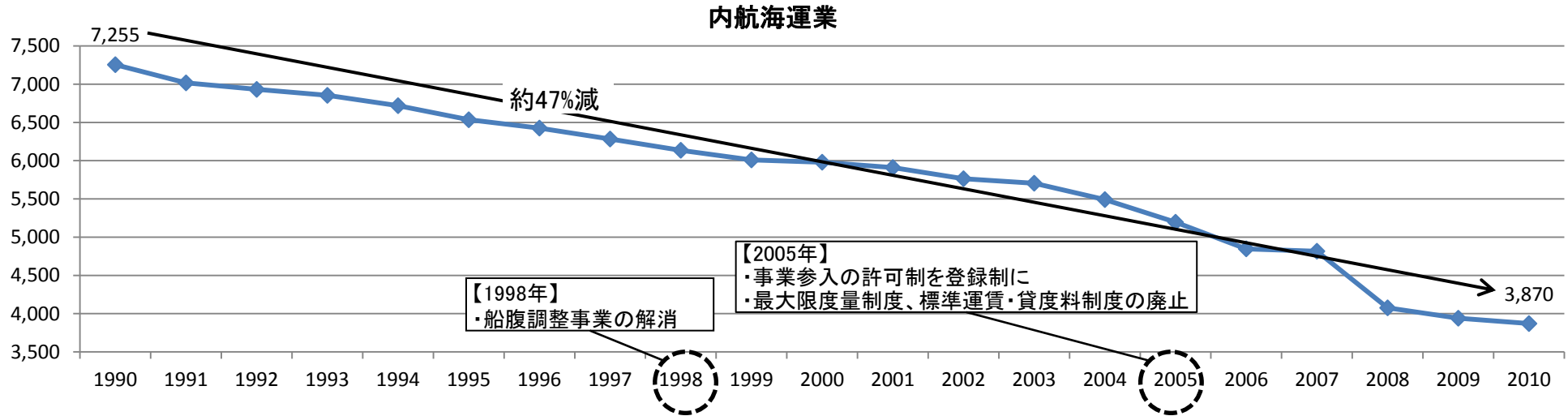
貨物利用運送事業※



※鉄道利用運送事業者数、内航利用運送事業者数、外航利用運送事業者数、航空利用運送事業者数の合計

物流事業者数の推移③

■ ここ20年で、内航海運事業は約47%減(約3,400者減)、港湾運送業は約18%減(約200者減)となっている。

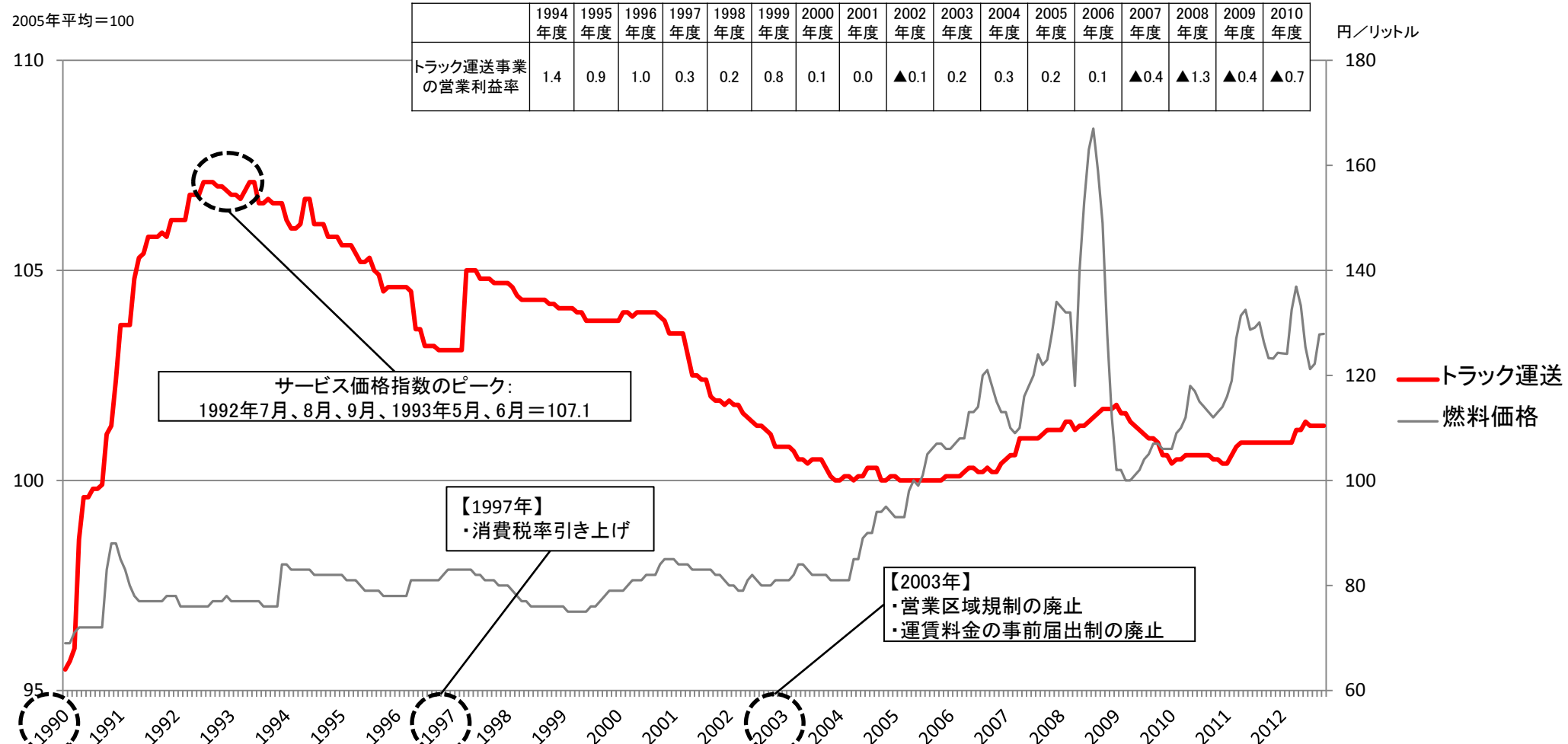


3. 物流事業の制度改革と サービス価格指数の推移

サービス価格指数(トラック運送)

■ トラック運送のサービス価格指数は、1993年をピークに低下。2005年以降は若干増加の水準で推移しており、燃料価格高騰の影響が考えられる。トラック運送事業の営業利益率は2007年度以降マイナスで推移。

	1994年度	1995年度	1996年度	1997年度	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度
トラック運送事業の営業利益率	1.4	0.9	1.0	0.3	0.2	0.8	0.1	0.0	▲0.1	0.2	0.3	0.2	0.1	▲0.4	▲1.3	▲0.4	▲0.7

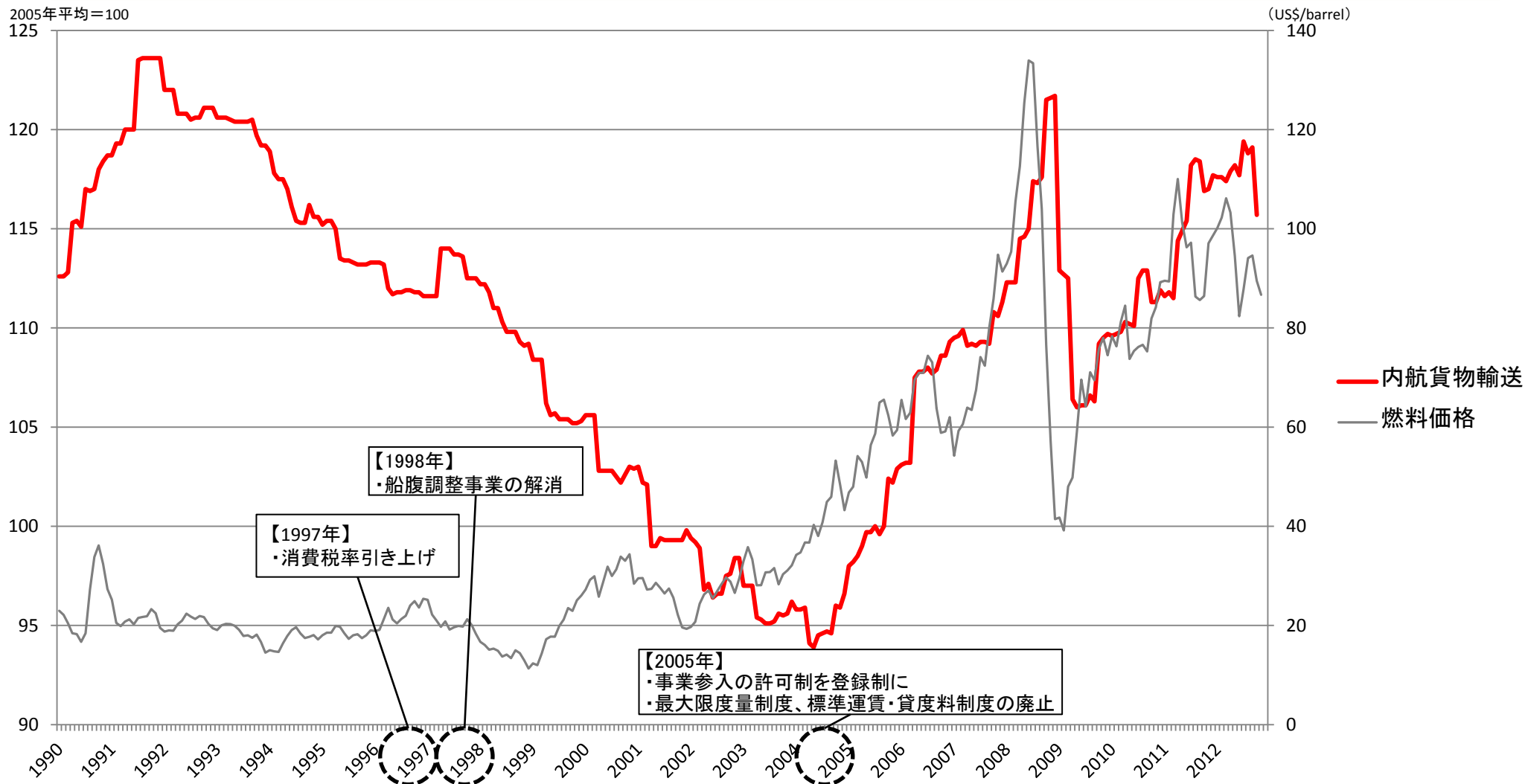


注1: サービス価格指数は、企業間で取引されるサービスの価格変動を測定したものである。原則、サービスの内容、取引相手先、取引条件などを固定した「実際の取引価格」について、サービスの提供者(生産者)から継続的に調査している(全調査先数は823)。
出典: サービス価格指数: 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2005年基準)」

注2: 燃料価格は軽油の価格
出典: (2011年3月まで)一般財団法人日本エネルギー経済研究所石油情報センター「価格情報/一般小売価格」月次調査(毎月10日調査)から作成
(2011年4月から)資源エネルギー庁「石油製品価格調査」(毎週月曜調査)を基に毎月第2週目の価格から作成
トラック運送事業の営業利益率: 全日本トラック協会「経営分析報告書(1996年度決算版~2010年度決算版)」から作成

サービス価格指数(内航海運)

■ 内航海運のサービス価格指数は、1990年代前半をピークに着実に低下。2004年を底に、その後は燃料価格の動向とあわせて推移。



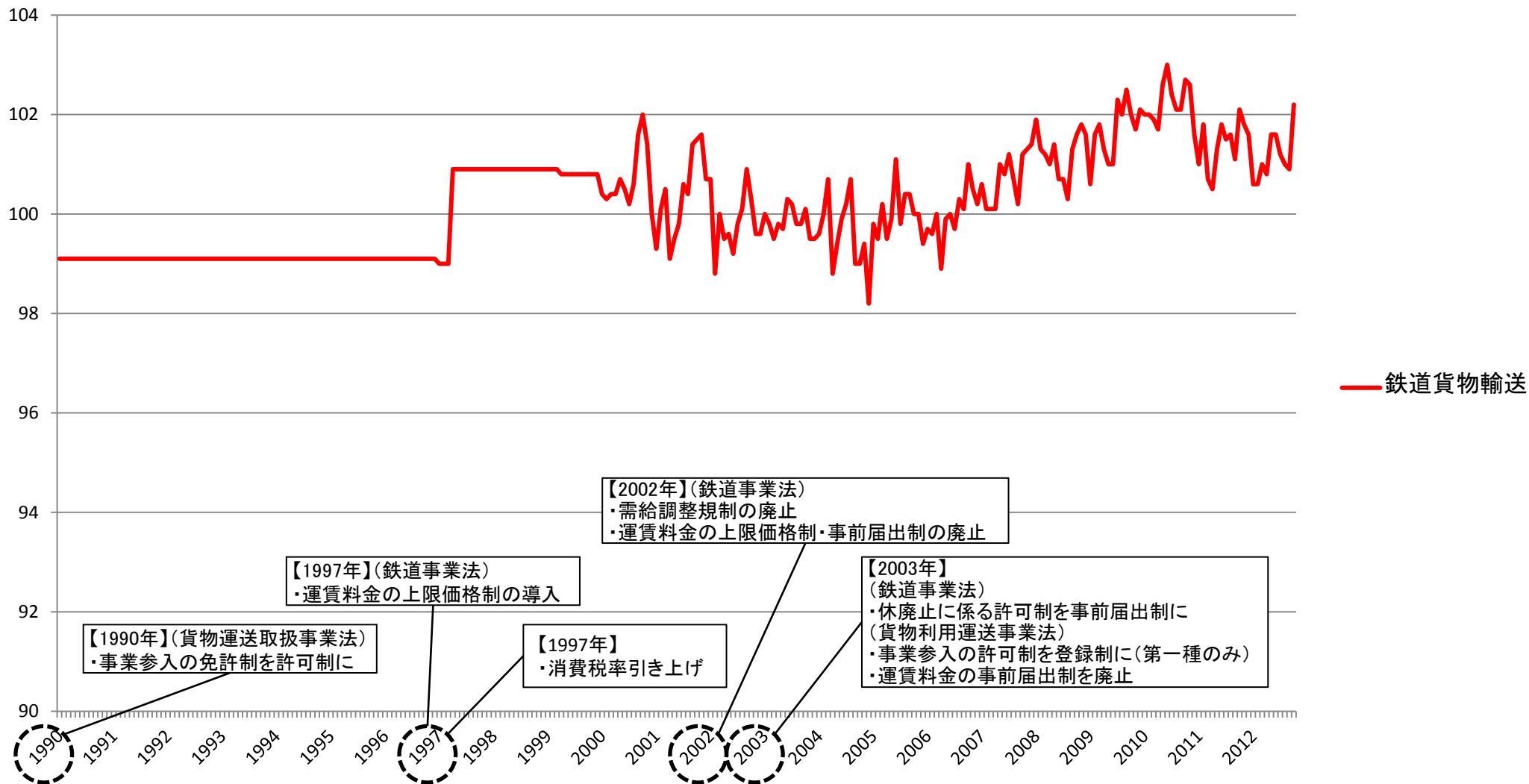
注1: サービス価格指数は、企業間で取引されるサービスの価格変動を測定したものである。原則、サービスの内容、取引相手先、取引条件などを固定した「実際の取引価格」について、サービスの提供者(生産者)から継続的に調査している(全調査先数は823)。
出典: 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2005年基準)」

注2: 燃料価格は原油の価格 出典: IMF Primary Commodity Prices

サービス価格指数(鉄道貨物輸送)

■ 鉄道貨物輸送のサービス価格指数は、比較的安定的に推移。

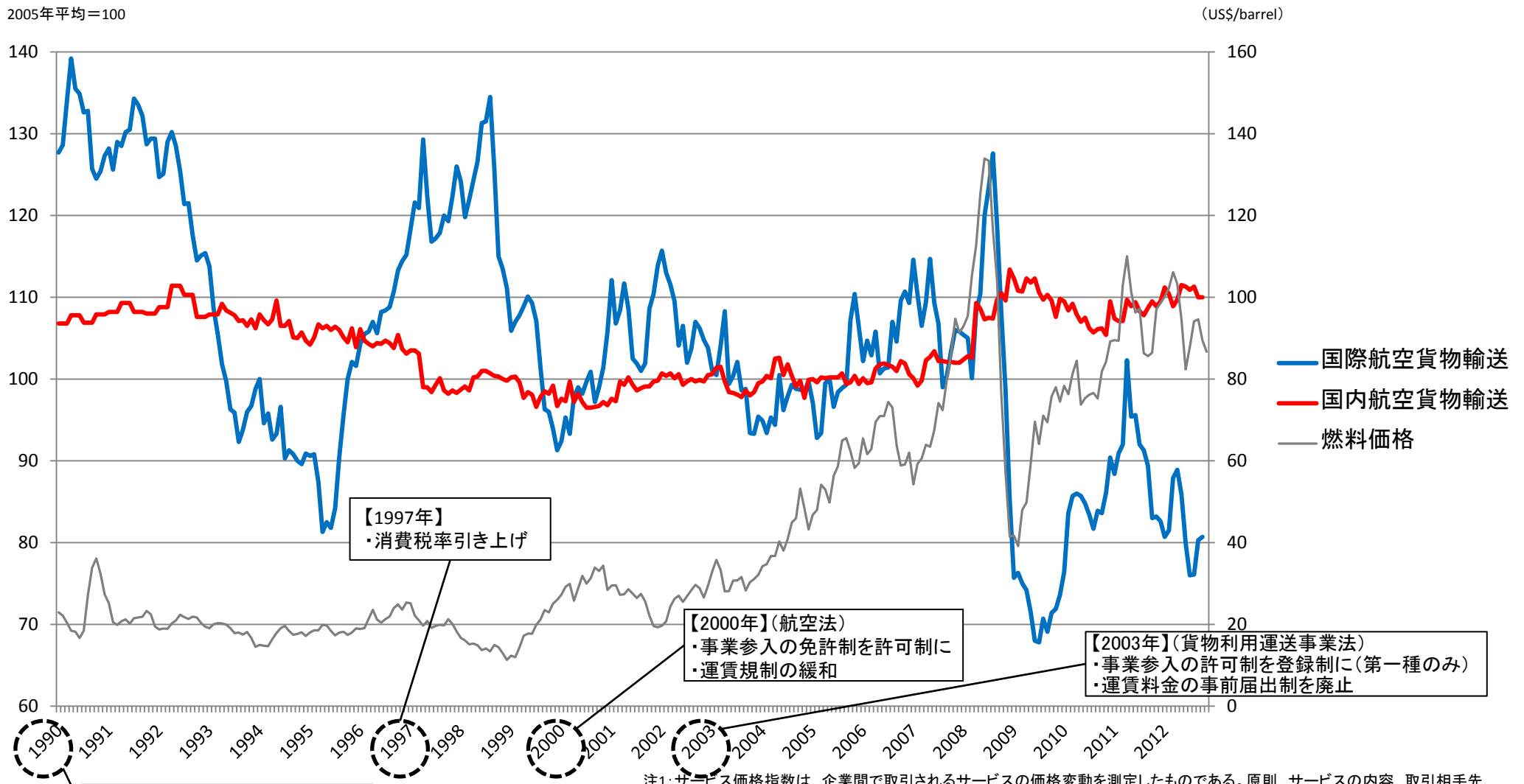
2005年平均=100



注: サービス価格指数は、企業間で取引されるサービスの価格変動を測定したものである。原則、サービスの内容、取引相手先、取引条件などを固定した「実際の取引価格」について、サービスの提供者(生産者)から継続的に調査している(全調査先数は823)。
出典: 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2005年基準)」

サービス価格指数(航空貨物輸送)

- 国内航空貨物輸送のサービス価格指数は、1990年代後半に低下したが、2008年以降、元の水準に戻っている。
- 国際航空貨物輸送のサービス価格指数は、1990年代以降上下動を繰り返している。近年は特に低い水準で推移。

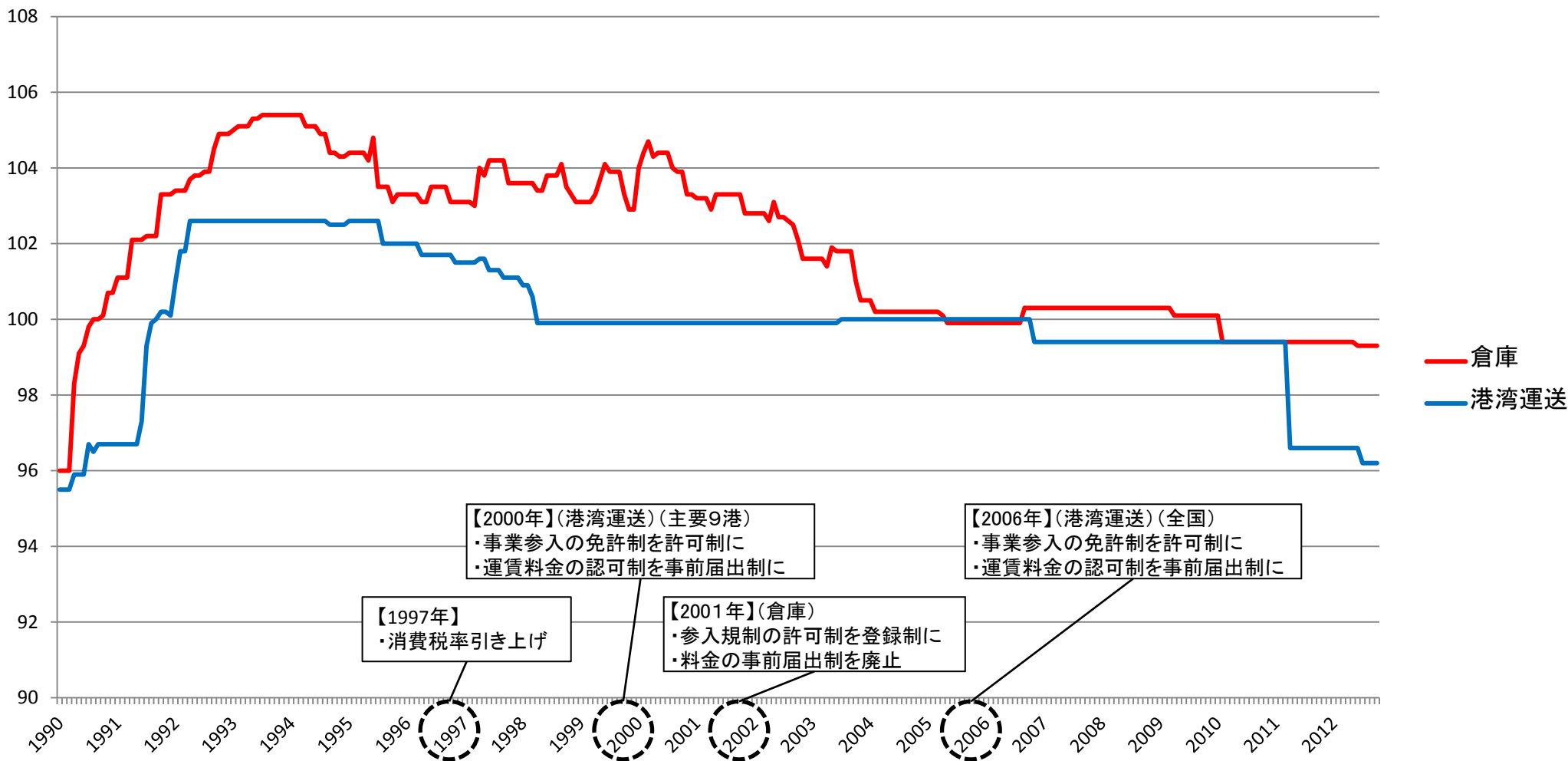


注1: サービス価格指数は、企業間で取引されるサービスの価格変動を測定したものである。原則、サービスの内容、取引相手先、取引条件などを固定した「実際の取引価格」について、サービスの提供者(生産者)から継続的に調査している(全調査先数は823)。
出典: 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2005年基準)」
注2: 燃料価格は原油の価格 出典: IMF Primary Commodity Prices

サービス価格指数(倉庫・港湾運送)

- 倉庫のサービス価格指数は、1990年代前半をピークに低下。2005年以降横ばい。
- 港湾運送のサービス価格指数は、1990年代前半をピークに低下。1998年から2006年まで横ばいで推移。以降、2007年、2011年に段階的に低下。

2005年平均=100



【1997年】
・消費税率引き上げ

【2000年】(港湾運送)(主要9港)
・事業参入の免許制を許可制に
・運賃料金の認可制を事前届出制に

【2001年】(倉庫)
・参入規制の許可制を登録制に
・料金の事前届出制を廃止

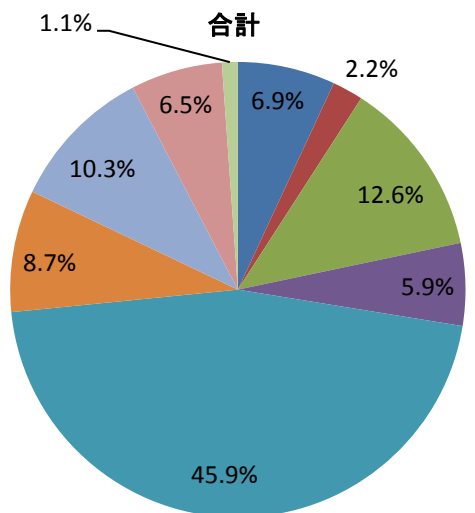
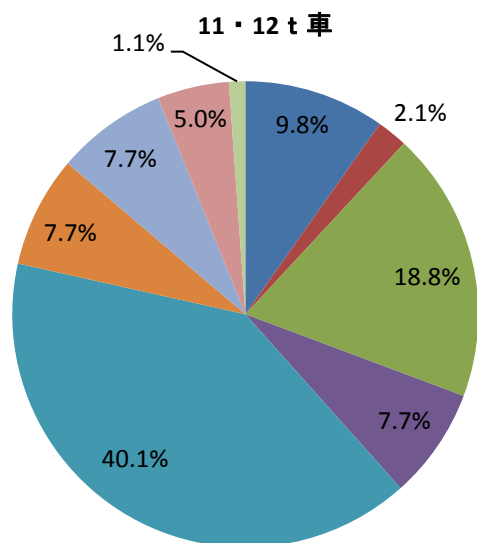
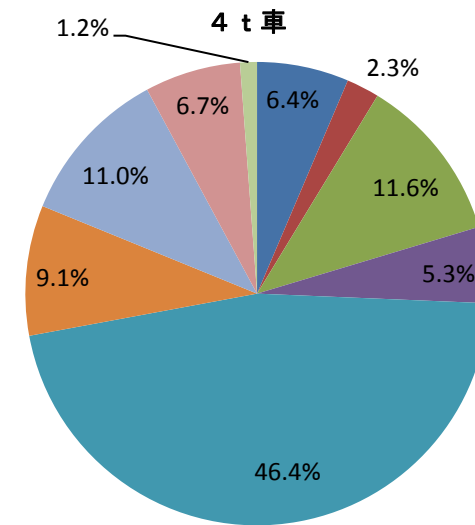
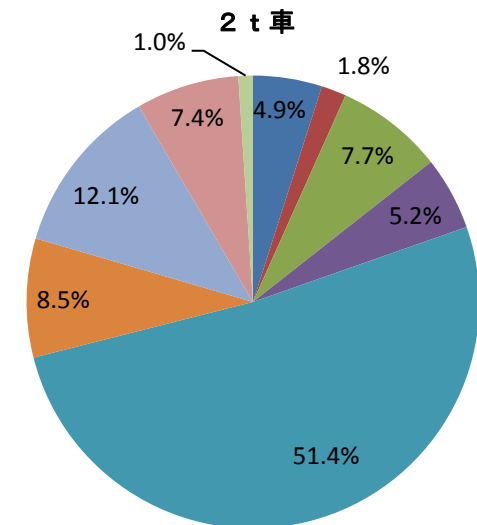
【2006年】(港湾運送)(全国)
・事業参入の免許制を許可制に
・運賃料金の認可制を事前届出制に

注: サービス価格指数は、企業間で取引されるサービスの価格変動を測定したものである。原則、サービスの内容、取引相手先、取引条件などを固定した「実際の取引価格」について、サービスの提供者(生産者)から継続的に調査している(全調査先数は823)。
出典: 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2005年基準)」

4. 物流事業をめぐる状況 (トラック運送事業を例に)

トラック運送の原価構造

- トラック運送の1台1ヶ月あたりの車種別運送原価構造をみると、運転者人件費が最も高い割合を占めている。
- 車種が大きくなる程、運転者人件費の占める割合は低下し、燃料油脂費の占める割合が上昇している。

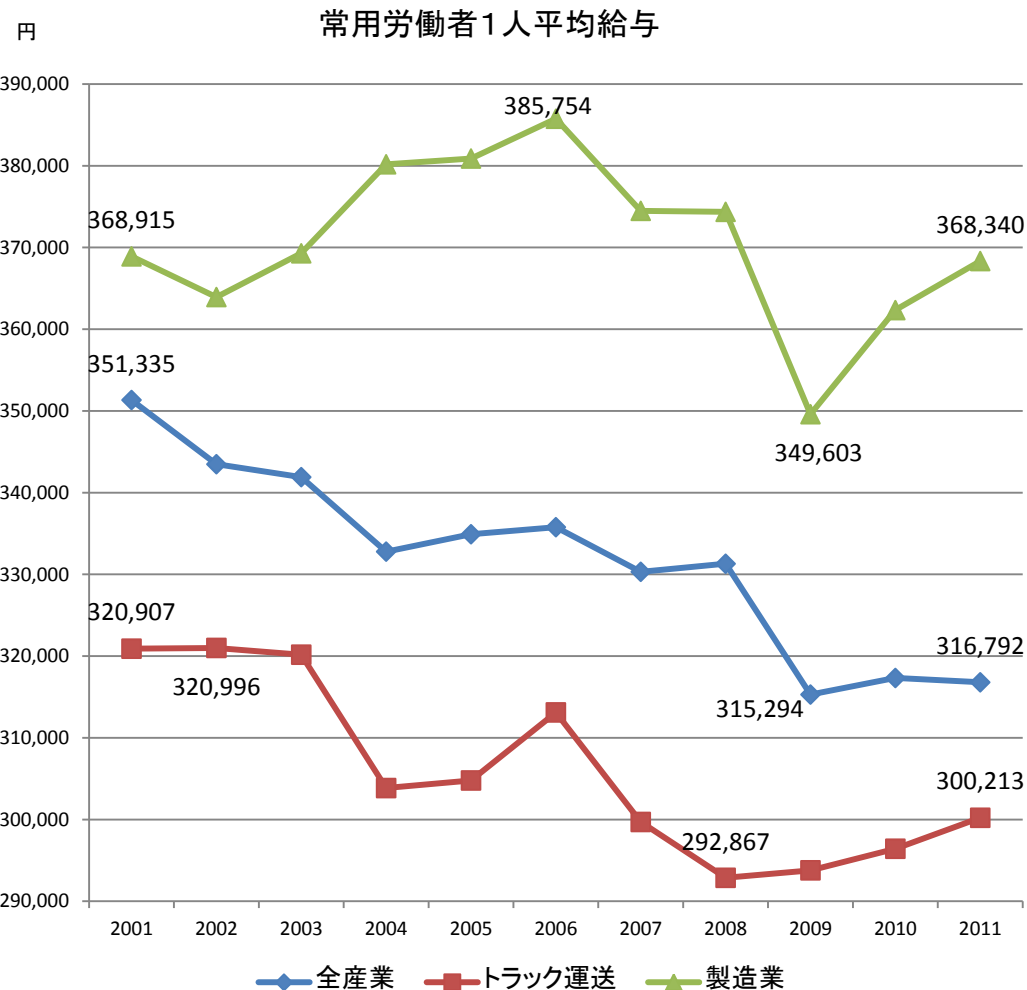
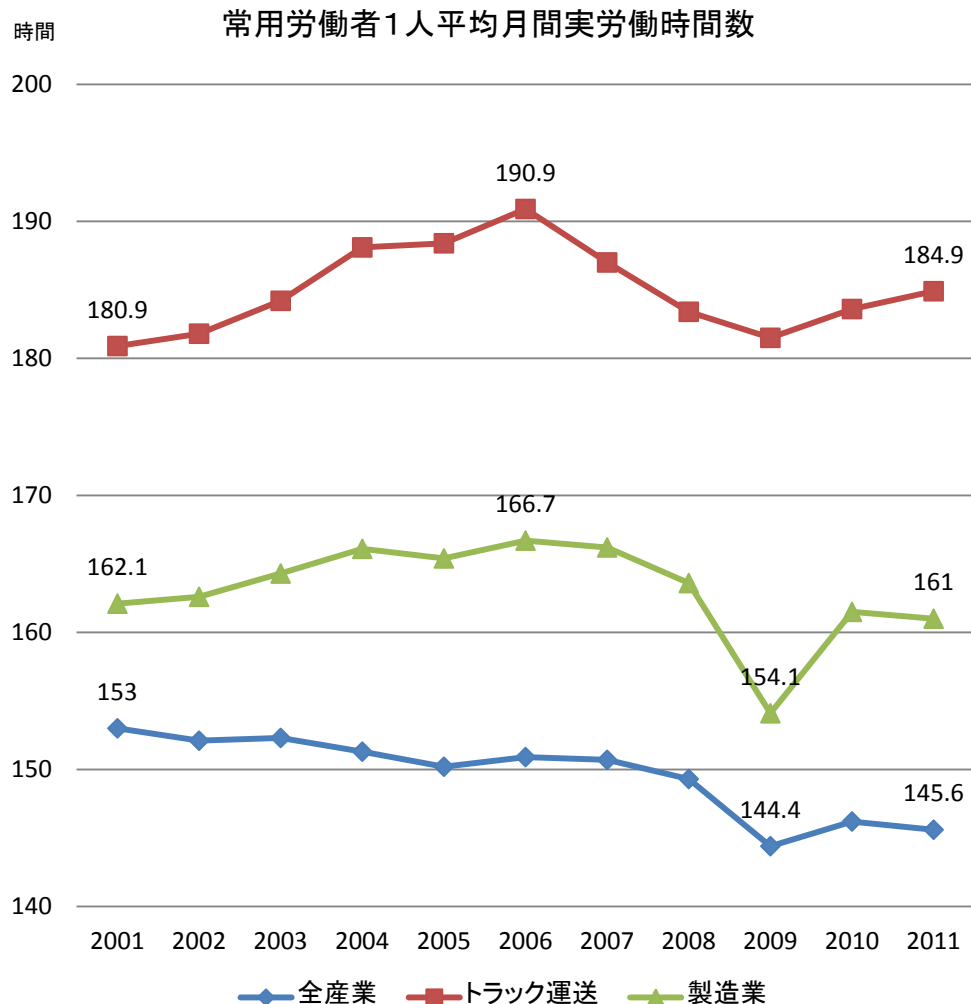


- 車両費
(原価償却費、自動車リース料等)
- 保険料
- 燃料油脂費
- 修繕費
- 運転者人件費
- その他の運送費
(備車費、道路使用料等)
- 一般管理・人件費
- 一般管理・その他
- 営業外費用
(支払金利等)

出典：国土交通省自動車局、(社)全日本トラック協会
 「トラック運送事業の運賃・原価に関する調査 調査報告書」
 (調査期間：2011年1月～3月)

トラック事業の労働環境について

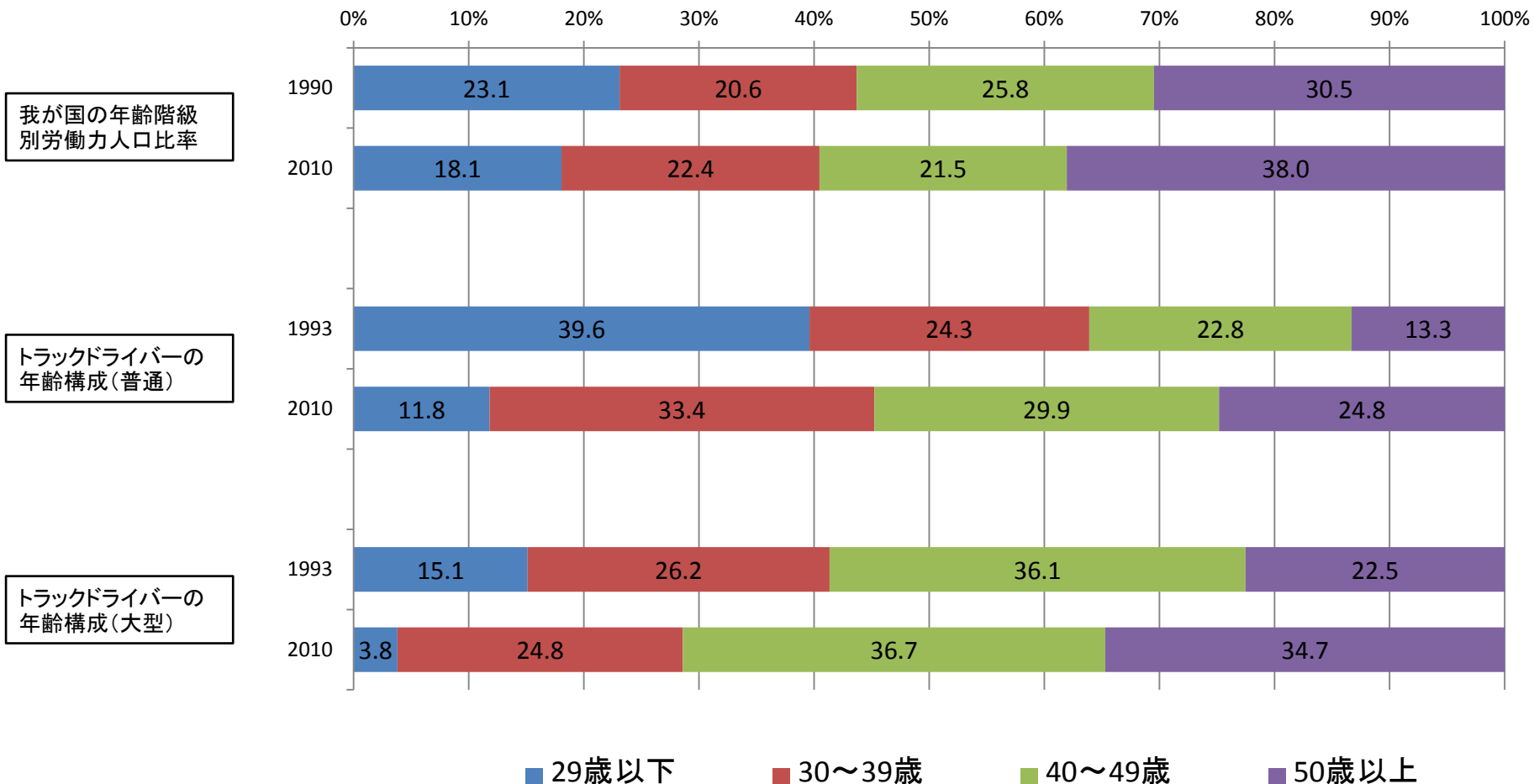
- トラック運送業は2011年の平均月間実労働時間は184.9時間であった。これに対して全産業平均の月間実労働時間は145.6時間であり、トラック運送業と全産業との平均月間実労働時間の差は、39.3時間に達している。
- また、大半が零細事業者であるため、平均月間収入をみると、トラック運送業は300,213円であり、全産業平均316,792円に比べると16,579円低い水準にある。



トラック運送事業における従業員年齢構成の変化

■ トラックドライバーの年齢構成は、我が国の年齢階級別労働力人口の変化に比べ、急激に29歳以下の比率が低下している。

トラック運送事業における年齢構成の変化



出典:我が国の年齢階級別労働力人口比率は、総務省統計局「年齢階級別労働力人口」より作成

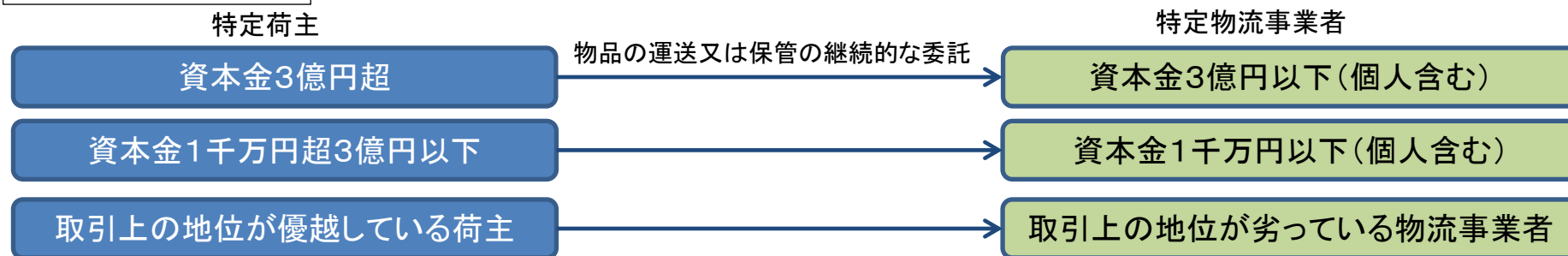
トラックドライバーの年齢構成は、公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送事業の賃金実態」より作成

注:トラックドライバー(普通)は、最大積載重量5トン未満の車に乗務している方、(大型)は、最大積載重量5トン以上の車に乗務している方を指す。

独占禁止法上の特殊指定(物流特殊指定)について

- 「特殊指定」とは、特定の事業分野について、独占禁止法上の禁止行為である「不公正な取引方法」の規制に際し、その具体的な内容を公正取引委員会が告示で指定するもの。現在、**物流**、新聞業、大規模小売業の3業種について指定。
- 物流については、荷主と物流事業者の取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するために指定されたもので、2004年4月1日施行。

対象となる取引



禁止行為類型

①代金の支払遅延

特定物流事業者に責任がないのに、あらかじめ定められた支払期日までに代金を支払わないこと

②代金の減額

特定物流事業者に責任がないのに、あらかじめ定められた代金を減額すること

③買ったとき

同種・類似の内容の運送又は保管の一般的な対価に比べ、著しく低い代金の額を不当に定めること

④購入・利用強制

正当な理由がないのに、自己の指定する物品又は役務を強制して購入・利用させること

⑤割引困難な手形の交付

代金を手形で支払う際に、一般の金融機関で割引を受けることが困難な手形を交付すること

⑥不当な経済上の利益の提供要請

自己の利益のために、金銭、役務その他の経済上の利益を不当に提供させること

⑦不当な給付内容の変更及びやり直し

不当に、運送若しくは保管の内容を変更させ、又は、やり直させること

⑧要求拒否に対する報復措置

①～⑦の禁止行為の要求を拒否した特定物流事業者に対して、取引の量を減じ、取引を停止し、その他の不利益な取扱いをすること

⑨情報提供に対する報復措置

①～⑧の禁止行為を公正取引委員会に通報した、又は通報しようとした特定物流事業者に対して、取引の量を減じ、取引を停止し、その他の不利益な取扱いをすること