

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

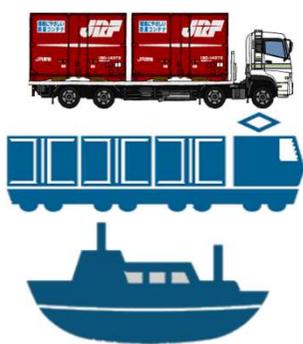
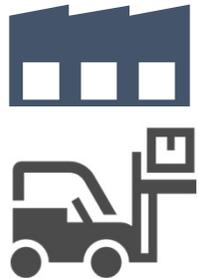
## 2. 荷主の商習慣が影響し、コストが負担されない事例

**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

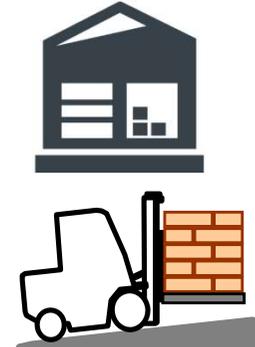
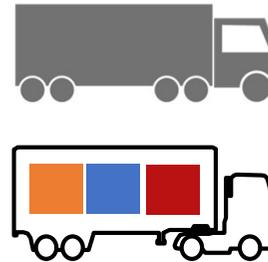


**着荷主**

目の届きにくい範囲（着側指示）  
で作業が発生

得意先配送

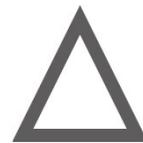
納品先



(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**

## コスト負担と並行した 効率化の追求

### 運行効率のKPI管理

①実走率

②実車率

③積載率

発着荷主と3社間で課題の共有  
→KPI管理の議論を深める

### 効率向上のために

- 物量の平準化によりピークの波をなだらかに
- 貨物のマッチング  
担当ベース→より上位へ戦略的に拡大
- 情報連携の推進  
物流情報プラットフォームの整備  
フォーキャストの精度を上げる  
フォーキャストを早く・正確に
- 現場の“見える化”による適正コストの把握  
作業のKPI管理・計数管理

### + 先端技術による効率化

可視化  
ロボット荷役、ロボット点呼  
自動認識、etc

物流事業者／荷主共同で取り組み



- 過去出荷データからモード別のCO<sub>2</sub>排出量を可視化、モード変更による脱炭素効果をレポート形式で提案
- 請求書などのデータからCO<sub>2</sub>排出量を計算
- 「ミルクラン方式」など作業改善を提案しながら、集配条件変更によるCO<sub>2</sub>排出量を算出



**最適輸送モード検索と、CO<sub>2</sub>削減のサポートをする NXの独自サービス**

# 「エコトランス・ナビ」CO2排出量に関する各種レポート

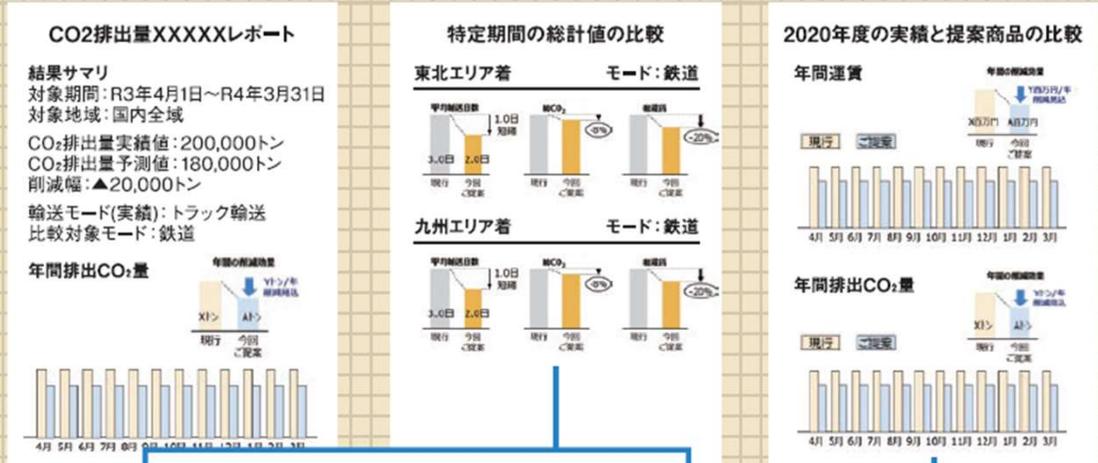
- 第三者検証を受検することにより、算出結果に社会的な裏付けを付与
- 公的機関への提出資料として活用出来ます

## エコトランス・ナビ | 報告書 例①

## エコトランス・ナビ | 報告書 例②

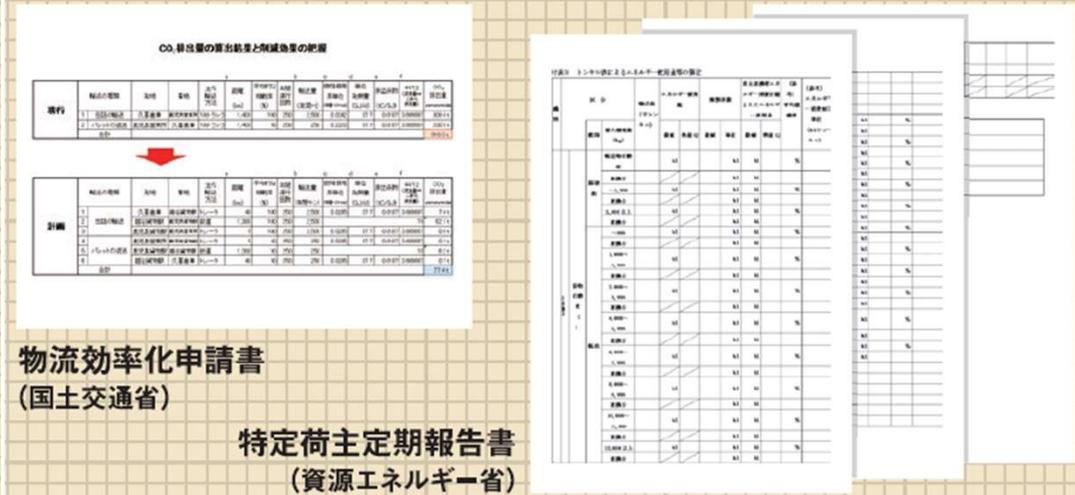
詳細報告書、補足資料(レポート本紙/分析レポート/実績・計画の各輸送明細)

公的行政機関に提出する指定帳票に値を記載



- 発エリアと提案するモードを選択できる
- 特定期間の総金額の比較を記載図は1ヶ月間等の総運賃が、今回提案の方が20%削減されることを表現
- 特定期間のCO<sub>2</sub>量の比較を記載
- 平均輸送日数を記載
- 発送エリア数分のレポートが作成される想定

- 年間の総金額と総CO<sub>2</sub>量の比較を記載
- 年間の削減金額・CO<sub>2</sub>量を記載



Etc.

理解に向けた荷主との  
関係づくり

## サステイナブルな物流システムをつくる意識の共有

①多岐にわたる業務で培われた取引関係



### 課題解決に連携して取組み

2024年問題

SDGs／脱炭素

ウィズコロナ対応

【メーカー間連携の橋渡し】

- ・ 共同拠点運営
- ・ 共同コンテナ輸送
- ・ 共同船舶輸送

【実務外での協力】

- ・ 全国拠点の最適立地分析
- ・ CO<sub>2</sub>排出量の分析  
(分析システムの提供)



②トップセールスを交えた荷主事業者の経営層の理解

運べないことが経営計画  
へ影響を与える

経営戦略／リスク管理

製品の安定供給が  
企業価値を向上



本資料のいかなる情報も、弊社株式の購入や売却等を勧誘するものではありません。また、本資料に記載された意見や予測等は資料作成時点での弊社の判断であり、その情報の正確性を保証するものではなく、今後、予告無しに変更されることがあります。

万一、この情報に基づいて、こうむったいかなる損害についても、弊社及び情報提供者は一切責任を負いませんのでご承知おきください。

詳しくはこちらのサイトを御覧ください。<https://www.nittsu.co.jp/ir/disclosure/>