


# 調達の物流コスト

24年問題に賢く対応しましょう！

2023/03/04

まずはご質問

物流24年問題  
ご存知ですか？

# ご安心ください😊

あなたは物流業界における「2024年問題」についてご存知ですか。  
ご存知の場合、どの程度内容を理解しているかを教えてください。（単一回答）

	該当数	知っていて、十分に内容を理解できている	知っていて、ある程度内容を理解できている	知っているが、あまり内容を理解できていない	知らない・わからない
全体	1000	9.0	25.2	15.3	50.5
製造業	687	8.3	25.6	14.8	51.2
電気・ガス・熱供給・水道業	48	4.2	25.0	20.8	50.0
運輸業、郵便業	107	19.6	24.3	15.9	40.2
卸売業、小売業	158	6.3	24.1	15.2	54.4

あなたのお勤め先（または経営企業）において、2024年問題によって発生すると考えられる課題を教えてください。（複数回答）

	該当数	サービス・商品の値上げ	売上・利益の減少、規模縮小	法令対応が間に合わない	社員の給与減	社員の離職	人材不足	対応のためのコスト増	その他	特になし
全体	1000	23.0	19.4	7.4	9.1	9.7	30.7	36.9	0.9	31.8
製造業	687	22.9	18.5	5.8	7.6	8.6	28.8	38.9	1.0	32.0
電気・ガス・熱供給・水道業	48	14.6	12.5	4.2	10.4	8.3	35.4	25.0	0.0	35.4
運輸業、郵便業	107	23.4	23.4	15.9	18.7	20.6	48.6	36.4	1.9	26.2
卸売業、小売業	158	25.9	22.8	9.5	8.9	7.6	25.3	32.3	0.0	33.5

（出典） パーソルホールディングス株式会社「差し迫る物流業界の「2024年問題」実態調査」（2022年） 18

## 今日のお話

今日は国内物流に絞ってお話しさせていただきます

海外物流(海上輸送)についてはすっちゃんさんにご相談ください m(\_ \_)m

さてどういたしましょう？

国内輸送能力は下がり続け

国内物流費は年々上がっていく

そこに24年問題の追い打ちが😓

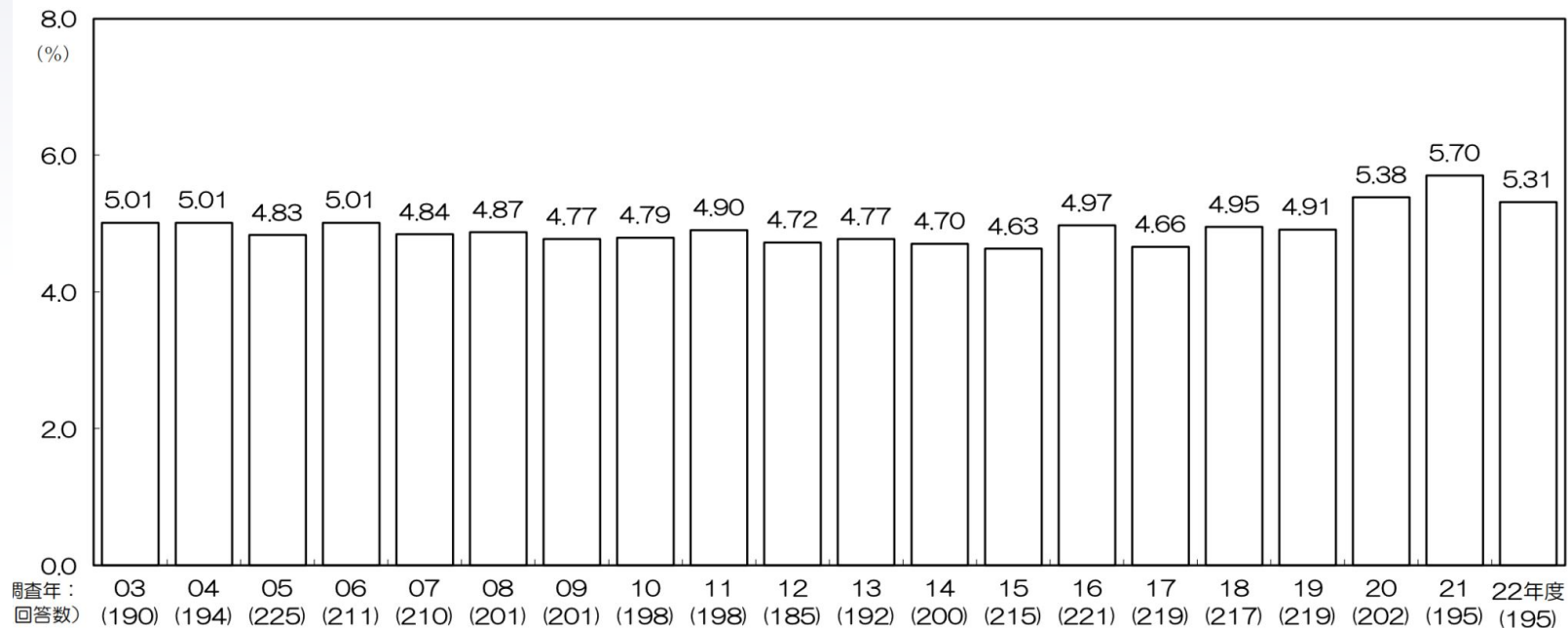
これからも調達価格が段階的に引き上がる

もしくはそもそも輸送できなくなる



# 物流費の高騰は続く

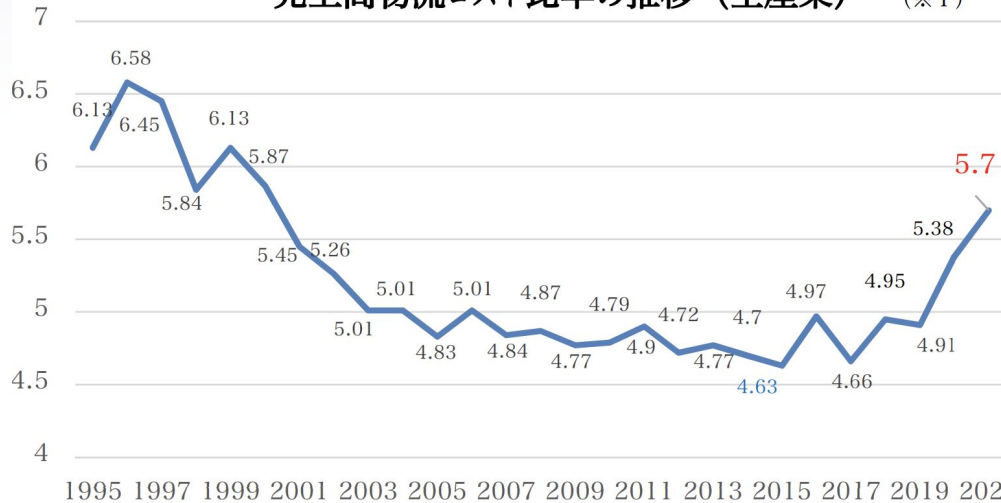
図表2-1 売上高物流コスト比率の推移（全業種）



## 売上高物流コスト比率の動き

	平成7年度	平成27年度	令和3年度
売上高物流コスト比率 (全業種) (※1)	6.13%	4.63% <0.76倍>	<b>5.70%</b>
名目国内総生産 (GDP) (※2)	516.7兆円	532.1兆円 <1.03倍>	<b>541.8兆円</b>

## 売上高物流コスト比率の推移 (全産業) (※1)



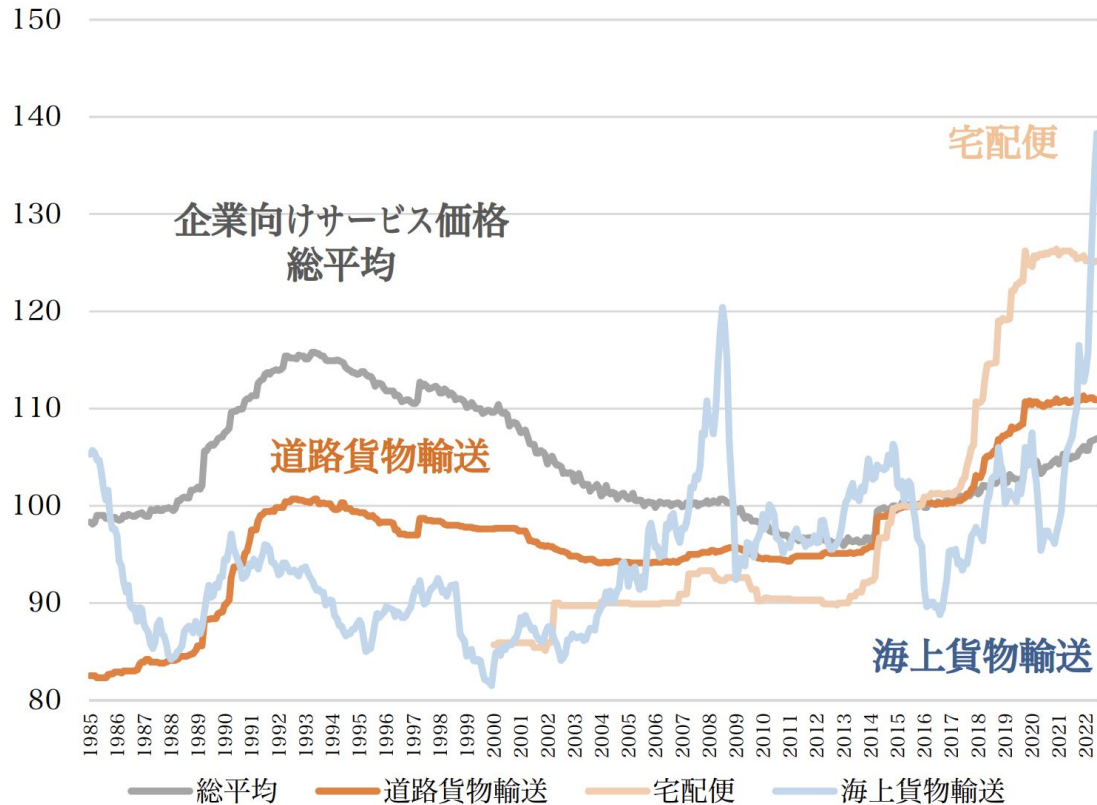
成

※1 (出典) JILS「物流コスト調査報告書」

※2 (出典) 内閣府「国民経済計算 (GDP統計)」

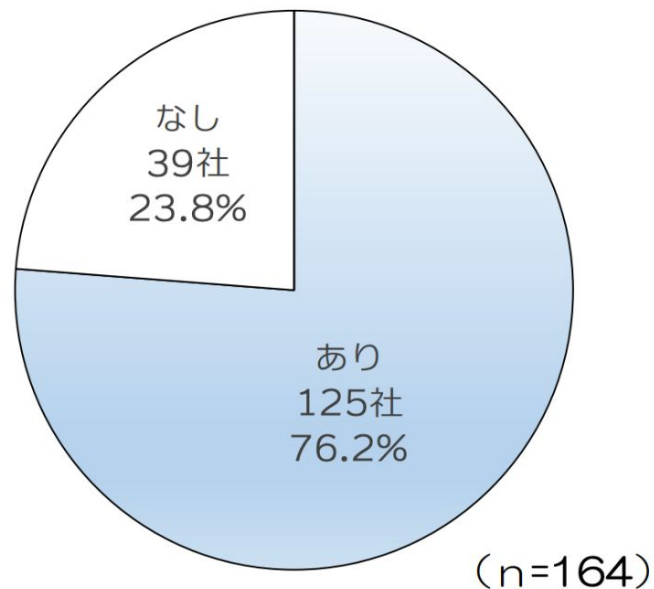
13

# 道路貨物輸送・海上貨物輸送の サービス価格指数の推移

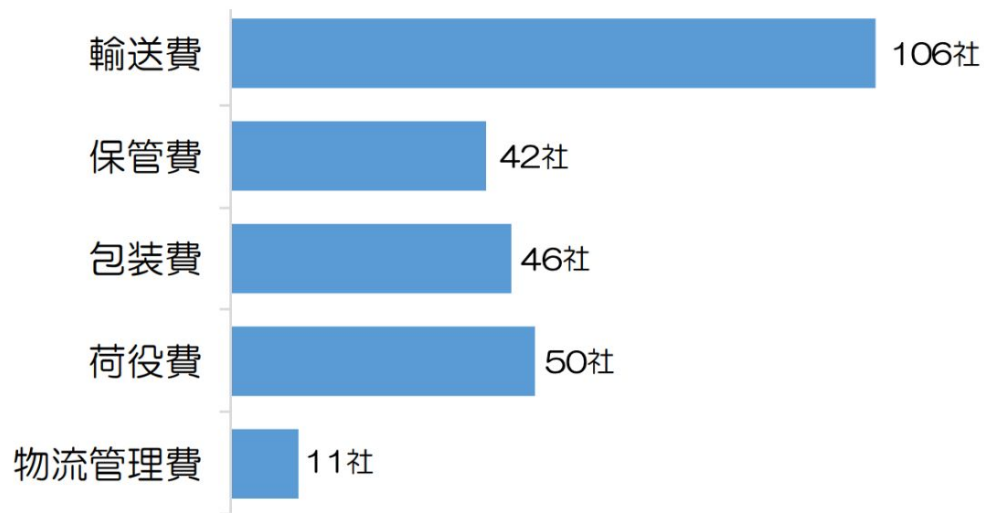




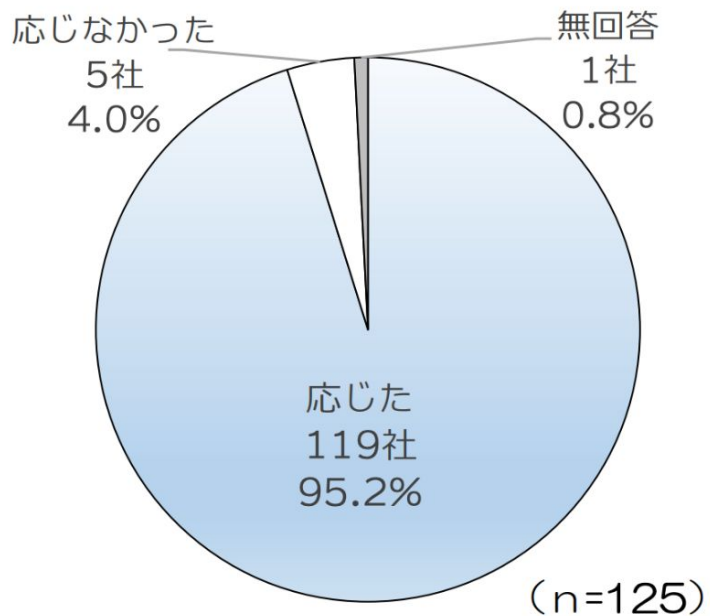
図表 2-4 値上げ要請の有無



図表 2-5 値上げを要請されたコストの種類  
(複数回答)

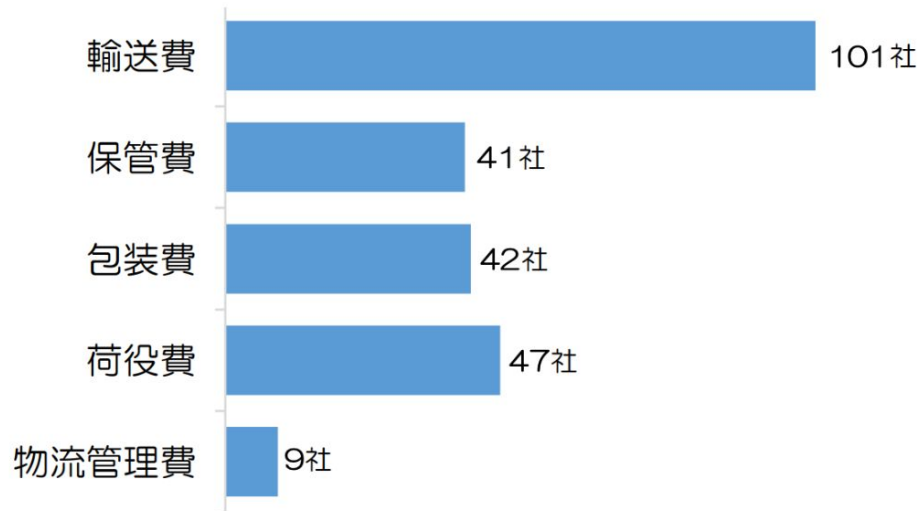


図表 2-6 値上げ要請に対する応否



図表 2-7 値上げに応じたコストの種類

(複数回答)

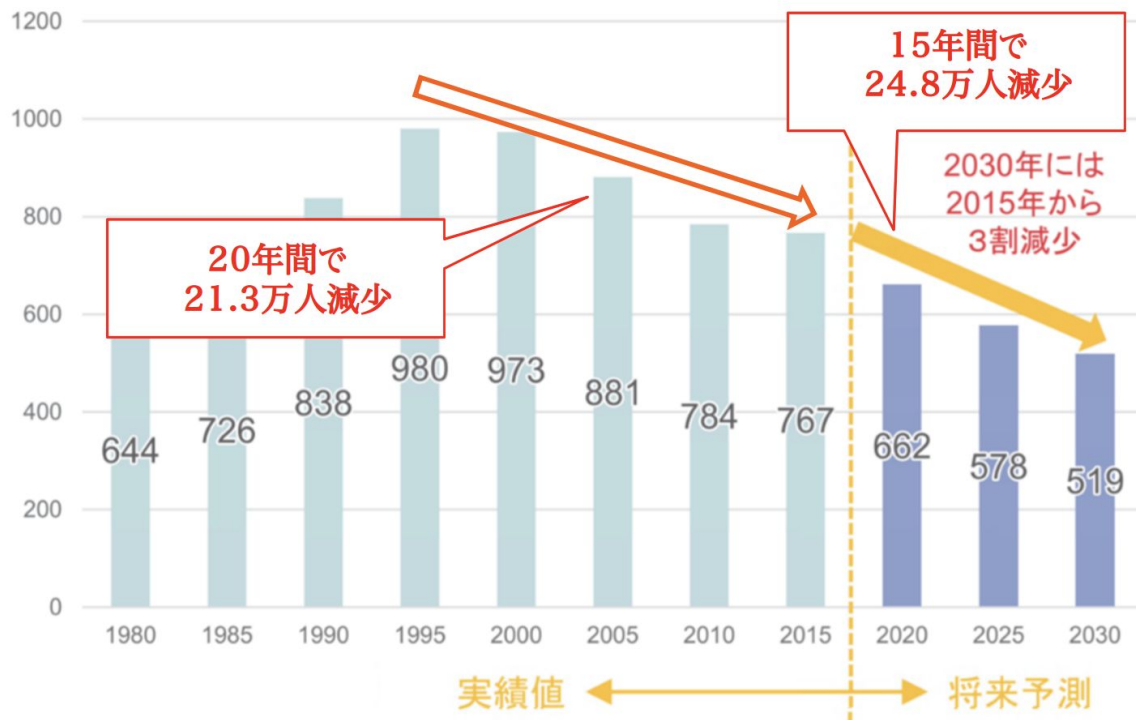




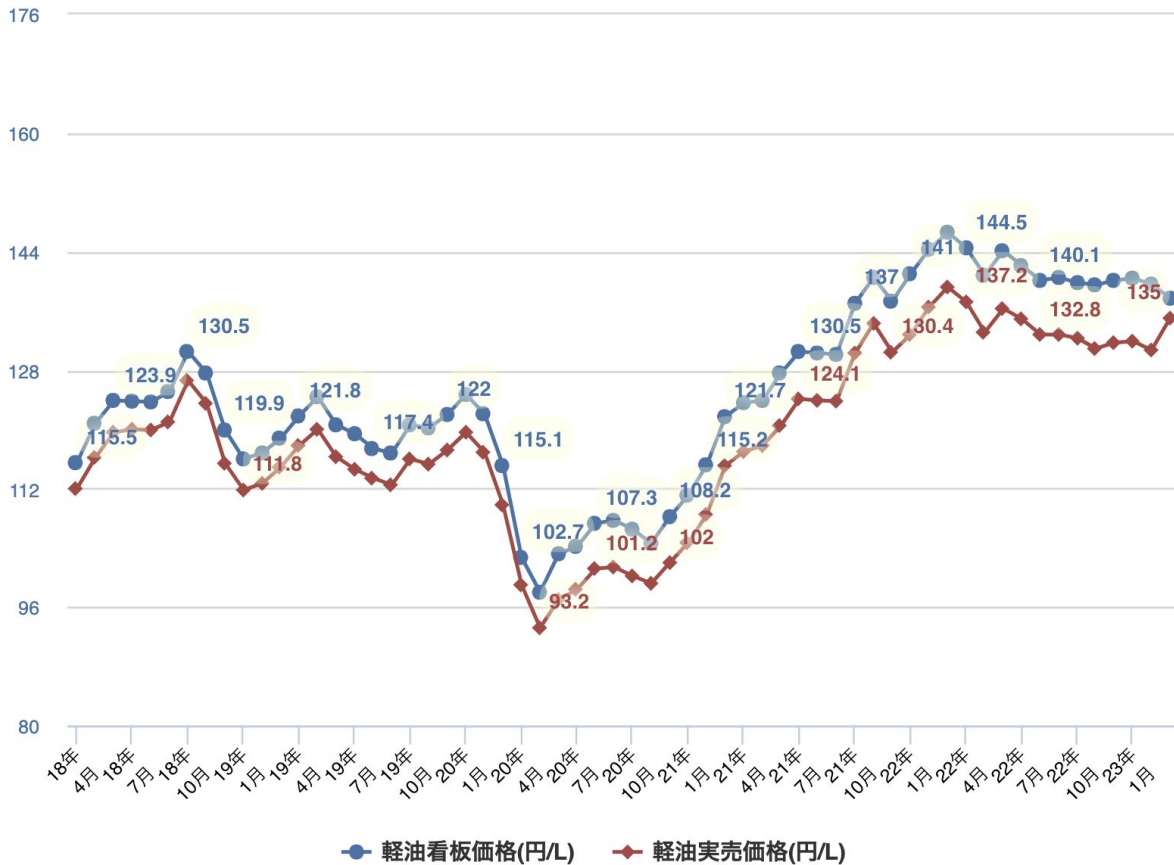
# 物流コストアップの要因

# ドライバー不足

## 道路貨物運送業の運転従事者数の推移



# 軽油価格

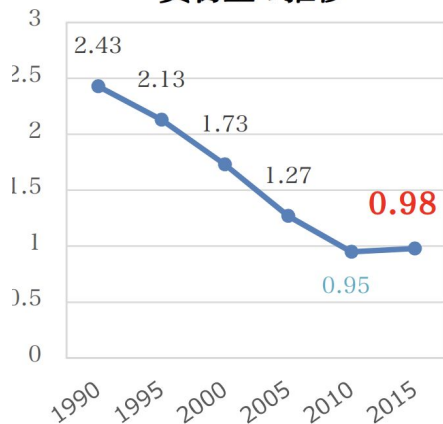


# 小ロット輸送による収益性悪化

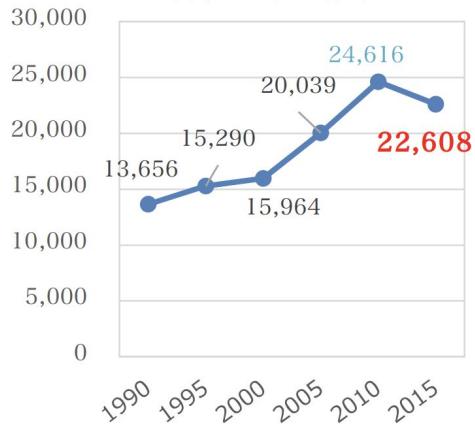
## 小口多頻度化の動き

	平成2年度	平成22年度	平成27年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.95トン/件 <0.39倍>	<b>0.98トン/件</b>
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	24,616千件 <1.80倍>	<b>22,608千件</b>

### 貨物一件あたりの貨物量の推移



### 物流件数の推移





# さらに物流24年問題

# 労働関係法令の主な改正点について

	法令改正	施行日		罰 則
		大企業	中小企業	
労働基準法	<b>【一般則】</b> 時間外労働の上限規制 年 720 時間の適用 (36 条)	2019年4月1日 (平成31年)	2020年4月1日 (令和2年)	6か月以下の懲役又は30万円以下の罰金
	<b>【自動車運転業務】</b> 年 960 時間の適用 (36 条)	2024年4月1日 (令和6年)		
	月 60 時間超の時間外割増賃金率の引上 (25%→50%) の中小企業への適用 (37 条、138 条関係)	※2010年4月1日 (平成22年) から 適用済	2023年4月1日 (令和5年)	
	年 5 日の年次有給休暇の取得義務付け (39 条)	2019年4月1日 (平成31年)		30万円以下の罰金



## ポイント解説①

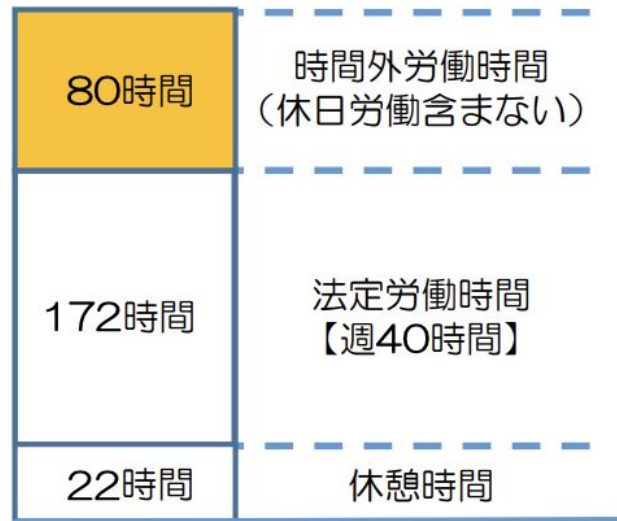
## ～1カ月、どのくらい働くことが可能？～

- ドライバーの時間外労働の上限規制である年960時間は、目安として、1カ月平均では80時間となりますが、1カ月の上限については規定がありません。例えば、ある月に時間外労働が100時間に達したとしても、他の月の時間外労働を削減する等により、年960時間を超過しなければよいこととされています。

- 1カ月を4.3週、22日勤務、1日1時間休憩とし、時間外労働を80時間行った場合のドライバーの1カ月の拘束時間は、右の図のようになります。

- ①法定労働時間  $1\text{週}40\text{時間} \times 4.3\text{週} = 172\text{時間}$
- ②時間外労働  $960\text{時間(上限)} \div 12\text{カ月} = 80\text{時間}$
- ③休憩時間  $1\text{日}1\text{時間} \times 22\text{日} = 22\text{時間}$

### < 1カ月の目安 >

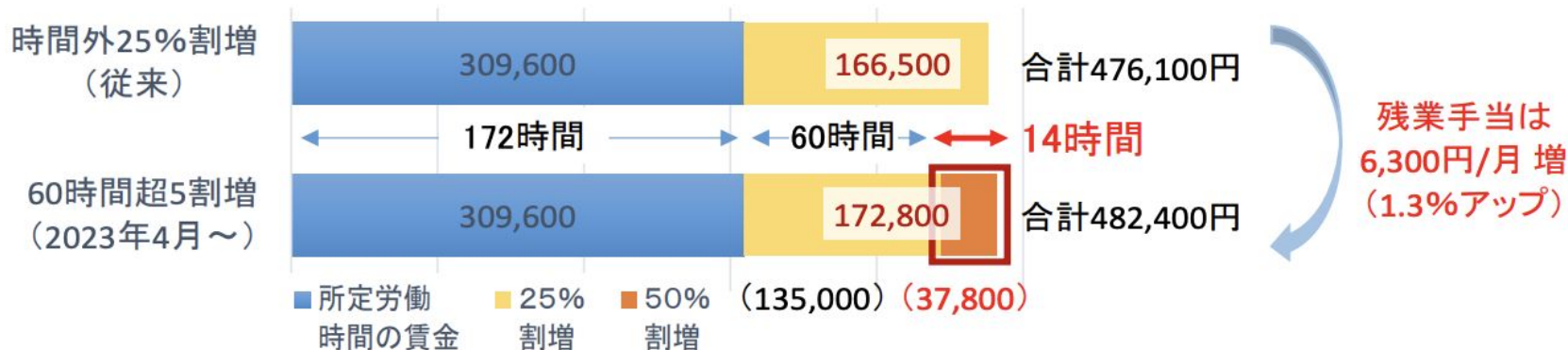


## 2. 月60時間超の時間外労働の割増賃金率の引き上げ(25%→50%)

- 2023年4月から、中小企業においても月60時間超の時間外労働への割増賃金率が50%となります。なお、月60時間までの時間外労働への割増賃金率は25%です。

### ポイント解説② ～割増賃金率引き上げの影響～

- ケース試算：時給換算1,800円のドライバー。月の労働時間が246時間、内訳は所定労働時間172時間、時間外労働時間74時間。残業手当はいくら増える？



- 上記のようなドライバーが10人いれば63,000円/月、20人いれば126,000円/月のコスト増となります。

属性 (地域・業種)	コメント内容	出典
四国地方 (徳島・一般運送)	2024年問題の影響も深刻だ。これまでは四国-九州の片道約700キロを1日で運んでいたが、それができなくなる。片道2日かかるとなれば、それだけ車両の回転率が下がる。1台当たりの売り上げが減るのでドライバーの手取りに影響する。それを見越して当社は片道250キロ以内、1日で往復できる関西圏の仕事を数年前から開拓してきた。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2022年4月号 P.42
関東地方 (茨城・卸)	<u>500キロメートル以上、特に茨城から大阪のトラック便を見つけるのが非常に大変</u>	月刊ロジスティクス・ビジネス 2022年4月号 P. 35
北陸・信越地方 (新潟・食品)	<u>名古屋・大阪方面へのトラック確保が最近難しくなっている</u> 。北海道・九州への商品発送は鉄道とトラックの併用だが、(名古屋や大阪では) そうもいかない。鉄道輸送へのモーダルシフトを行っているが、やはり限界がある。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.28
関東地方 (東京・食品)	<u>長距離運送が確保できない</u> 。中でも関東と静岡地区発、東北および西日本着の車両確保に苦戦している。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.34
関東地方 (東京・食品)	関東から中国・四国・九州地方の幹線は中1日が一般化しつつある。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.34
近畿地方 (京都・化学)	<u>各方面ともにトラック不足が解消されていない</u> 。特に九州方面便において以前の他単価での車両確保が難しくなっている	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.42
九州地方 (福岡・総物流)	長時間運行を規制する法規制の影響によって、これまでワンマンで九州・関東間の長距離配送していたところを、 <u>関西付近でスイッチ運行</u> するようにした。	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.45
九州地方 (福岡・倉庫)	福岡発四国行、広島以東方面へのリードタイムを1日延長するなどの動きが協力運送会社から見られるようになった	月刊ロジスティクス・ビジネス 2020年4月号 P.45

(出典) ライノス・パブリケーションズ刊「月刊ロジスティクス・ビジネス」2022年4月号および2020年4月号。(注) 傍線は経済産業省による。



# 対応方法

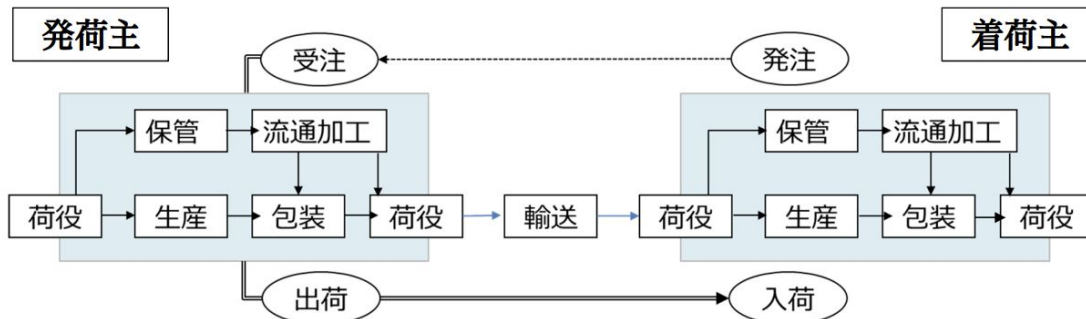
# 我が国の物流を取り巻く現状と取組状況

2022年9月2日

経済産業省・国土交通省・農林水産省

# 1. (1) 物流の現状：物流効率化における荷主の取組の重要性

- 物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。
- このため、パレット化による作業負荷の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクス視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。



(出典) 苦瀬博仁「ソーシャル・ロジスティクス」を参考に経済産業省が作成し一部加工

バラ積み



積み込み、荷卸し待ち



(写真) トラック運転者の長時間労働解消に向けたポータルサイト 14

	支払物流費		自家物流費				物流コスト合計 (記入しなくても結構です)		
	対物流事業者等支払費(子会社含む) (運送・倉庫等 への支払運賃等)	みなし物流費 (仕入価格に含 まれる支払運賃)	物流人件費 (運転者・センター 要員・事務員等)	物流施設費 (建物・施設・車両等 の運用・維持経費)	減価償却費 (建物・施設・車両等の 減価償却費+リース料)	在庫費用 (資本コスト、 陳腐化損等)			
	うち物流子会社								
物流コスト合計 (記入しなくても結構です)	千円	千円	千円	千円	千円	千円	千円		
輸 送 (陸運・内航海運・鉄道等)	千円 (トラック運賃等)	千円	千円	千円 (運転者・整備員等)	千円 (燃料・車両整備・維持費等)	千円 (車両・車庫等)	X	千円	
調達輸送	(千円・%)	(千円・%)	(下記注) 千円	(千円・%)	(千円・%)	(千円・%)		千円	
社内輸送	(千円・%)	(千円・%)	注：みなし物流費は、 仕入価格に含まれる 支払運賃を見積もつ て記入してください	(千円・%)	(千円・%)	(千円・%)		千円	
販売輸送	(千円・%)	(千円・%)		(千円・%)	(千円・%)	(千円・%)		千円	
保 管 (営業倉庫・自家倉庫)	千円 (倉庫会社の保管料等)	千円		千円 (倉庫の管理・作業員等)	千円 (倉庫の維持管理費等)	千円 (倉庫・倉庫内設備等)	千円 (下記注)	千円	
資材保管 (原材料・部品等)	(千円・%)	(千円・%)		(千円・%)	(千円・%)	(千円・%)	(千円・%)	千円	
製品保管	(千円・%)	(千円・%)		(千円・%)	(千円・%)	(千円・%)	(千円・%)	千円	
包 装 (ケース・段ボール・パレット等 の輸送包装。個装は除く)	千円 (輸送包装材料費・支払包装費等)	千円		千円 (包装作業員等)	千円 (包装機器の維持費等)	千円 (包装機器等)	注：在庫費用は、 期末在庫額×10% により算出してくだ さい。在庫額は、製 品・仕掛品・原料を 含みます。また、自 社倉庫・外部倉庫保 管分を含みます。	千円	
荷 役 (ピッキング・仕分け等)	千円 (センター運営委託等)	千円		千円 (荷役・流通加工・ピッキング・仕分け要員等)	千円 (荷役・仕分機器の維持費等)	千円 (荷役・仕分機器等)		千円	千円
物流管理 (本社経費・情報処理費等)	千円 (情報処理費・センター等)	千円		千円 (本社要員等)	千円 (事務所維持管理費等)	千円 (事務所・コンピュータ等)		千円	千円

# MISSION

~我々のミッション~



## 物流の仕組みを、未来へ加速させる

煩雑な業務を、もっと快適に。  
複雑な構造を、もっとシンプルに。

データとデジタル技術を活用し、  
物流に関わるすべての人たちに、  
"喜ばれる価値"を提供し続ける。

私たちは、その新しい仕組みを通じて、  
物流の未来を支え、  
社会の変革を加速させていく。