

# 日本出版取次協会 第2回出版社向け説明会プログラム 「出版配送の現況と課題～今、起きていること～」

- 開催日時：2025年5月26日（月）16時00分～
- 開催場所：出版クラブ3階ホール

司会進行：中西 淳一（日本出版取次協会 出版流通改革委員 / 日本出版販売 専務取締役）

## 1. 開会～説明会主旨

中西 淳一（日本出版取次協会 出版流通改革委員 / 日本出版販売 専務取締役）

## 2. はじめに

小野寺 優（日本書籍出版協会 理事長/河出書房新社 代表取締役社長）

## 3. 出版配送の基本 いま、起きていること

河村 学（日本出版取次協会 出版流通改革委員/日本出版販売 執行役員）

## 4. よく聞かれるご意見について 取協の見解

茂呂 俊明（日本出版取次協会 出版流通改革委員/トーハン ロジスティクス事業部部長）

## 5. まとめ

田仲 幹弘（日本出版取次協会 出版流通改革委員長/トーハン 副社長）

本件に関するお問い合わせ先  
日本出版取次協会 事務局 [info@torikyo.jp](mailto:info@torikyo.jp)

# 出版配送の現況と課題

## ～今、起きていること～

- ① 説明会主旨
- ② はじめに
- ③ 出版配送の基本
- ④ よく聞かれるご意見
- ⑤ まとめ

2025年5月26日  
一般社団法人 日本出版取次協会  
出版流通改革委員会

# 説明会主旨

# 主旨

- 昨年7月23日に、日本書籍出版協会（書協）、日本雑誌協会（雑協）のご協力を頂き、『出版配送の現況と課題』についての出版社様向けの説明会を開催しました。
- 出版社様からは、『出版配送の重要性と、いかに厳しい状態にあるのか、よく理解できた』との、心強いご意見を頂く反面、
- 『編集側にも聞いてほしいので、基本的なことも含めて、再度、説明会を開催してほしい』『運賃を含む物流経費を、出版物の価格設定に織り込んだことがないので、手がかりがほしい』といった、ご要望やご意見も頂きました。
- 周知がまだまだ不十分であることを認識し、今回の説明会を開催する運びとなりました。

# 主旨

- この1年を振り返ると、書店議連（街の本屋さんを元気にして、日本の文化を守る議員連盟）、経産省、業界団体の連携により、『書店の危機』が、ようやく世間でも、社会問題として認識されるようになりました。
- 『出版配送』の説明会のきっかけとなったのは、政府方針、標準的な運賃などによる運賃上昇の加速ですが、背景には、書店の売上不振と廃業増加による業量減少があります。
- 本日は、『出版配送の危機』の総集編として、出版配送の基本的なこと、いま起きていること、頂いたご意見に対する取協見解について、ご説明します。前回の説明会に出席された方については、内容の重複もありますので、ご了承下さい。
- 足元では、ほぼ全ての共配エリアについて、運賃改定の要請があり、困難な状況にあります。本日の説明会が一助になり、取次各社が、出版社様にご協力をお願いに伺った際には、善処いただけますようお願い申し上げます。

はじめに

# 出版配送の基本

## 日本の出版配送の特徴

日本の出版流通の最大の特徴は、出版物の共同配送にあります。  
『少部数発行による長期販売に適した書籍』と  
『定期的で大量発行が必要な雑誌』を両方を組み込み、  
更に『取次帳合の垣根を越えて、同一エリアの書店とCVSを配送』  
することにより、日本全国規模で合理化を図っています。

取協で調べた限りでは

- 国内の他産業でも、ここまで範囲の広い共同配送網は存在しません。
- 海外では書籍と雑誌の流通経路・販売先は別になっていることが多いです。

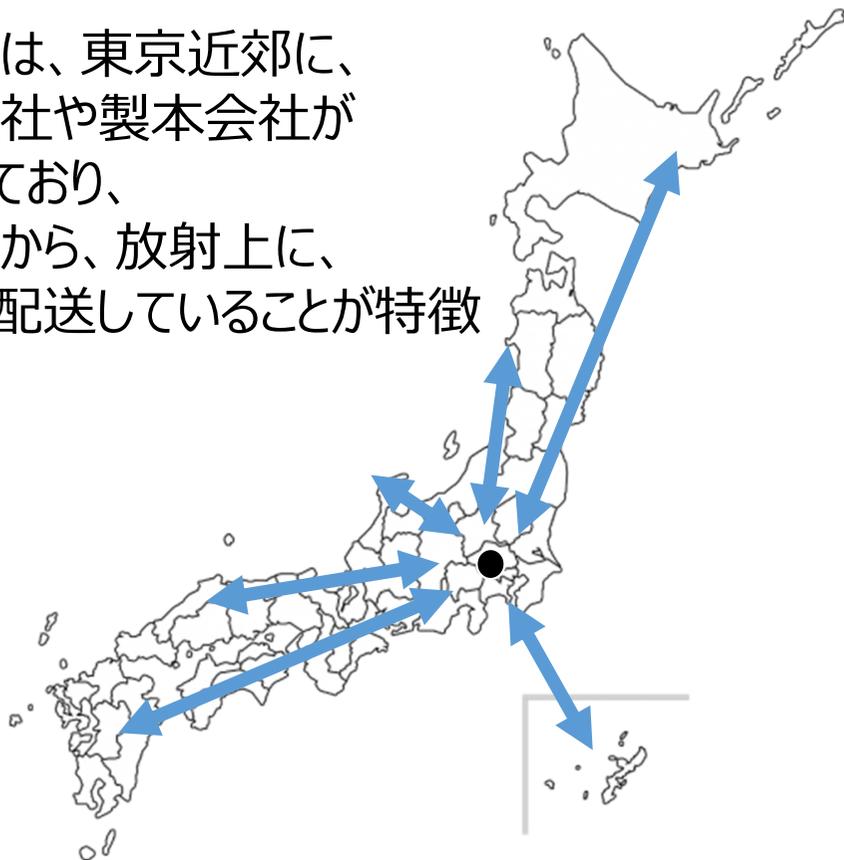
# 出版配送の沿革

1877年頃	明治10年	「新聞売捌業者」が雑誌をあわせて取扱うようになったのが取次の始まり
1902年頃	明治40年	鉄道の主要幹線開通と特運制度 <ul style="list-style-type: none"> <li>・同時に運賃体系も合理化され、雑誌を対象とした特別運賃（特運）が定められた</li> <li>・書籍は、出版社や都市部の中規模卸が、地方の卸や本屋と個々に取引する形で流通</li> </ul>
1923年	大正12年	<b>関東大震災により、書籍取次に大きな被害</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・講談社「大正大震災大火災」を雑誌形態の書籍として、雑誌ルートで全国に流通</li> <li>・改造社「現代日本文学全集」等を雑誌ルートで流通させ、雑誌取次による書籍流通が確立</li> </ul>
<b>雑誌流通に書籍が合流</b>		
1941～49年	昭和16～	日本出版配給（日配）
1955年代	昭和30年	輸送需要の急拡大を受けトラック輸送が成長 <ul style="list-style-type: none"> <li>・雑誌 超過運賃負担金が制度化（57年）</li> </ul>
1986年	昭和61年	<b>国鉄「特運制度」の廃止が契機となり、現在の出版配送へ</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>※特運制度とは、距離にかかわらず単体量運賃が全国均一の制度で、出版配送の根幹となる制度だったが、国鉄の累積赤字により、この制度が廃止になった。</li> <li>・鉄道運賃の値上げが相次ぐようになり、出版業界では、書籍・雑誌とも地方別に輸送会社を特約する共同輸送方式を採用して、同一地区同一輸送を実現した。</li> </ul>
<b>共同配送が現在の姿へ</b>		

今の出版配送は、『関東大震災』と『特運制度の廃止』という、  
 大きな危機に対して、出版業界が団結して、取り組んだ成果

## 首都圏を起点にした配送網

出版物は、東京近郊に、印刷会社や製本会社が集中しており、首都圏から、放射上に、全国へ配送していることが特徴



※『Frame illust』より  
<https://frame-illust.com/>

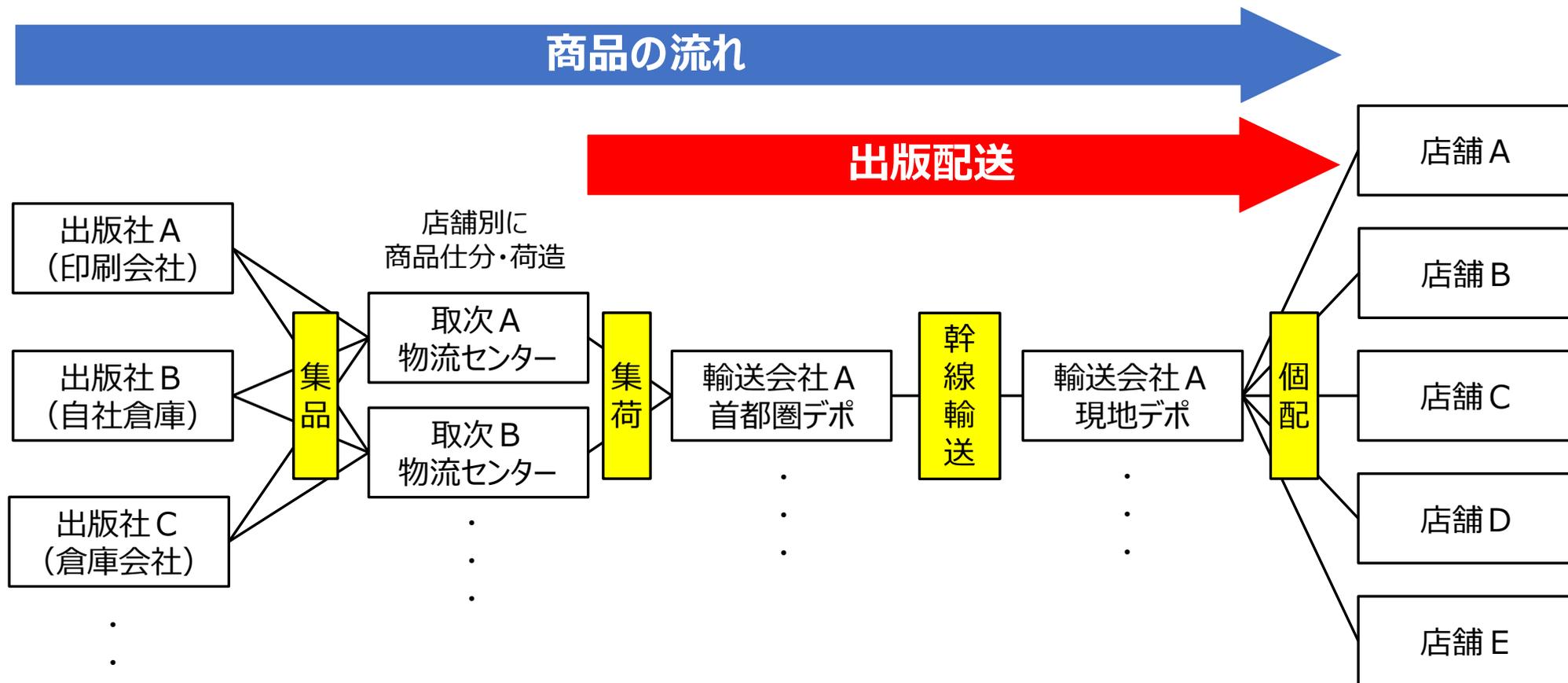
一般的には消費地に近いところに工場や出荷拠点を持つことが多い



返品も地方から首都圏に輸送。  
(九州・沖縄の雑誌は現地で古紙化)

新聞、食品など、現地生産・処分する商品と比べ、幹線輸送、返品輸送にも経費がかかる

# 店着までの流れ（送品のみ）



- ・ 輸送距離が長いので、店着までに、何度も、仕分、積込、荷降ろしが発生する
- ・ 出版物は、多品種少量品が中心、装丁・形態も様々なので人手もかかる

## (参考) 輸配送の現場



取次の物流施設で、輸送会社別に仕分した荷物を、輸送会社のトラックが集荷する様子  
店舗毎に商品×出荷量が異なるため、荷物サイズも微妙に変わり、最後は人手でトラックへの積み込みを行う

# 共同配送 と 自社配送

## 共同配送（共配）エリア

エリアごとに、複数の取次が同一の輸送会社と契約し、  
帳合問わず、荷物を集約して配送を行っている。

## 自社配送（自社配）エリア

取次各社が個別に輸送会社と契約し、  
自帳合の店舗のみへの車を仕立てて配送を  
行っている。

店舗数が多く、輸送会社1社では配送が  
難しい大都市部のみ。

□ : 共同配送エリア

■ : 自社配送エリア



面積比では95%以上の地域で  
共同配送を実現

※『Frame illust』より  
<https://frame-illustr.com/>

# 共同配送の利点 『配送コースの実例』

新留萌・天塩コース（北海道北部）

拡大



赤：書店  
青：CVS

書店、CVSを共配することで、  
トラックの積載率が向上し、  
走行距離に対して、配送店舗数を最大化できる

書籍・雑誌、取次各社、書店・CVS、それぞれ別々に  
車両を準備し配送するよりも、  
格段に効率的で、無駄の少ない配送網

## 個配（店舗配送）の特殊対応

実際にある店舗事由による配送制約

- 交通渋滞がない夜間・早朝に配達することが多いため、納品が店舗の営業時間外になる。その場合、独自のセキュリティーシステムに登録し、鍵を貸与いただいて納品している。
- ショッピングセンター内などの店舗では、夜間・早朝配達ができない館内ルールがあり、日中に別の配送便を仕立てて納品している。
- 乗降客の多いターミナル駅内店舗などでは、安全上の理由で、専門業者しか駅構内は配達できない、2名以上で配達することなど、特殊な条件がある。
- 商店街など、立地によっては駐車スペースと店舗がかなり離れており、台車での移動距離が長いなど、手間がかかる。

店舗は、様々な立地に出店しているので、宅配にはない手間もあり、様々なイレギュラー対応も含めて、輸送会社に日々配送して頂いている

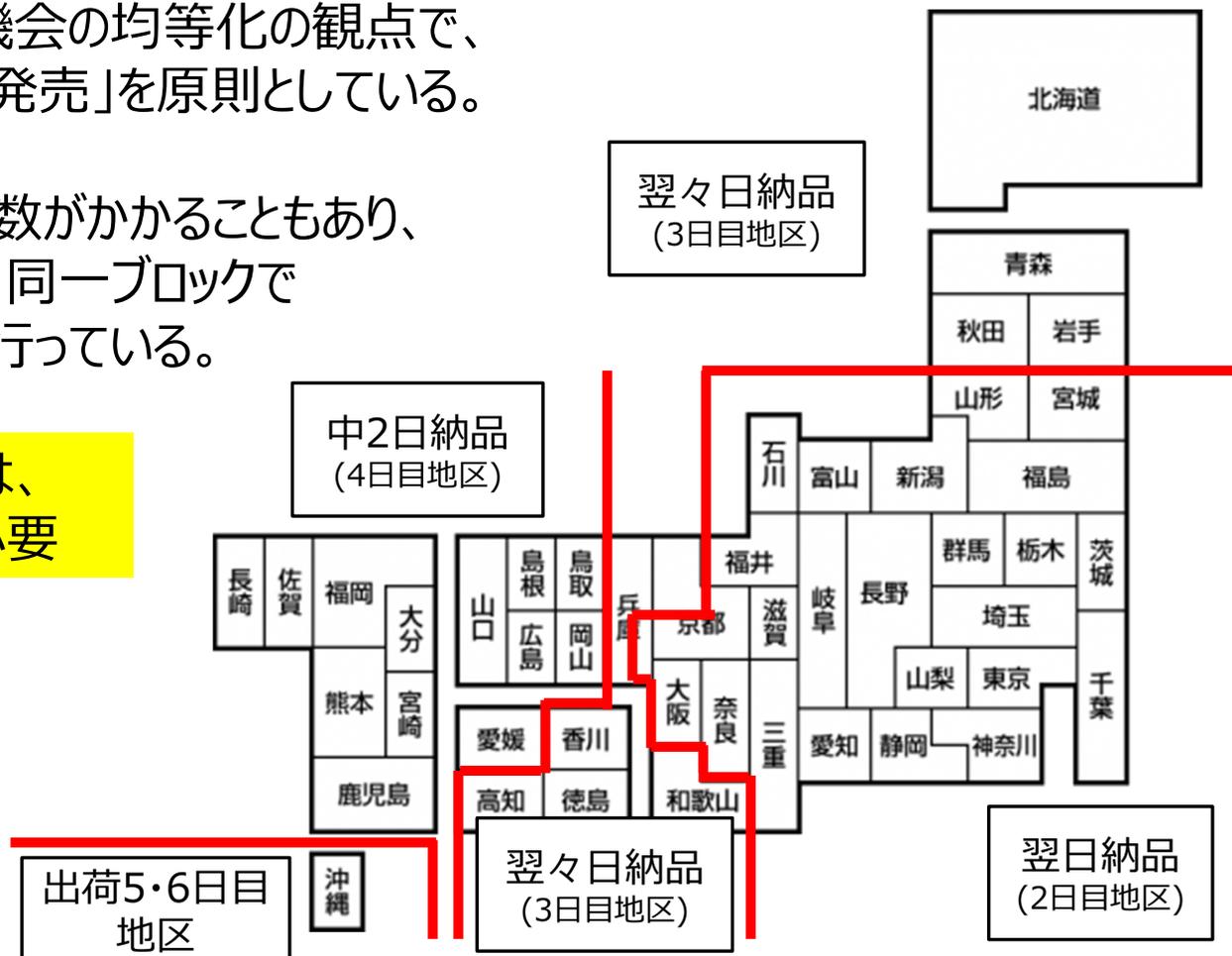
# 同一地区同日発売

また出版物は、読者が入手できる機会の均等化の観点で、現地への輸送は、「同一地区同日発売」を原則としている。

しかし、首都圏から遠いほど配送日数がかかることもあり、全国をブロックに分けて、発売日が、同一ブロックで揃うように、計画的な物流・配送を行っている。

リードタイムの短い週刊誌などは、間に合わせるため、別作業が必要

出荷日当日を1日目とカウントした場合

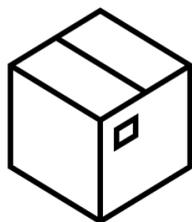


※『Frame illust』より  
<https://frame-illustr.com/>

# 運賃体系の構造

運賃は運送会社やエリアによって様々な契約で設定されている

**従量運賃**  
店舗当たりの  
荷物重量に基づく  
(主に書店配送など)



これが基本

**軒建運賃**  
店舗当たりの  
運賃が一律  
(主にコンビニ)



**傭車運賃**  
車両・ドライバーを  
一定時間雇う  
(大口・拠点間等)



+

**最低運賃**  
1店舗当たりの  
下限運賃



**早朝運賃**  
日中以外の  
割増運賃



**加算運賃**  
特殊事情による  
別途料金



→ ただし業量が減ってくると  
定額的な運賃の要請が増える

+ 個別事情でさらに加算

近年、業量減の影響で、『従量運賃』では、運送会社の採算が合わないため、  
『軒建運賃』『最低運賃』など、業量に連動しない運賃契約の割合が増加している  
= 運賃が固定化して売上に対する運賃の比率が上昇する

# 運賃値上を、業界内で応分負担する制度

(雑誌)

1950年代、運賃値上がりと、雑誌業量の増加により、配送が危機状況に陥り、雑誌については、毎年の運賃上昇分を、取次と出版社で応分負担する制度が設けられた。毎年、雑協と取協で、運賃値上を加味した各種基準を決めて、出版社に提示していた。

(主な制度)

- ・ 超過運賃負担金 (1957年～)
- ・ 地方運賃協力金 (1973年～)
- ・ 沖縄運賃協力金 (1983年～)

公取より、団体間交渉による方式は、法令抵触との指摘を受けて、1993年を最後に、運賃値上負担の交渉は、個別交渉案件となった。

(書籍)

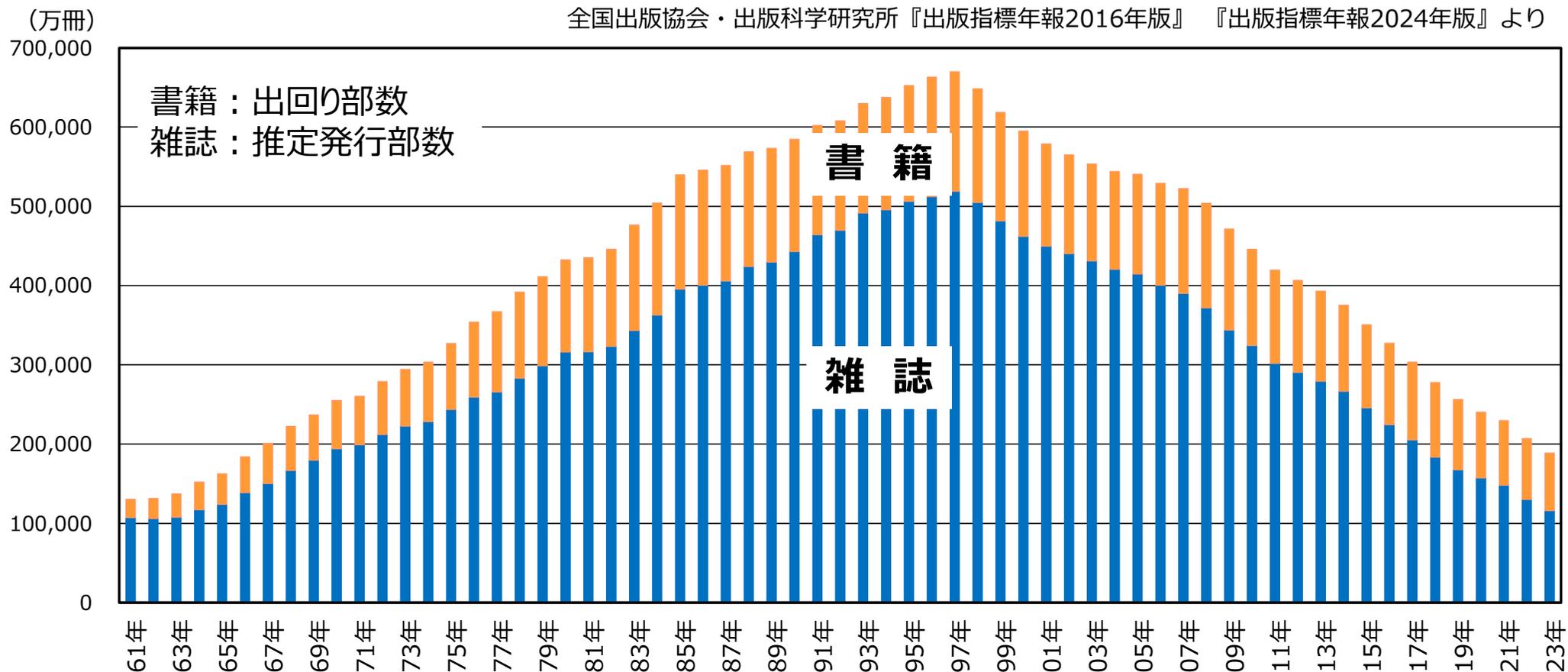
運賃の地方格差より、当時、正味が割高だった地方書店へ、還元する取り組みとして、書協と取協で締結した「全国均一運賃販売制 (1959年～)」がある。但し、雑誌のように、毎年の運賃上昇分を、応分負担する制度の実現には至らなかった。

# いま、起きていること

- (1) 出版物の業量と運賃推移
- (2) 政府の方針
- (3) 取次業への影響
- (4) 運賃値上げの近況

# **(1) 出版物の業量と 運賃推移**

# 出版物の部数推移

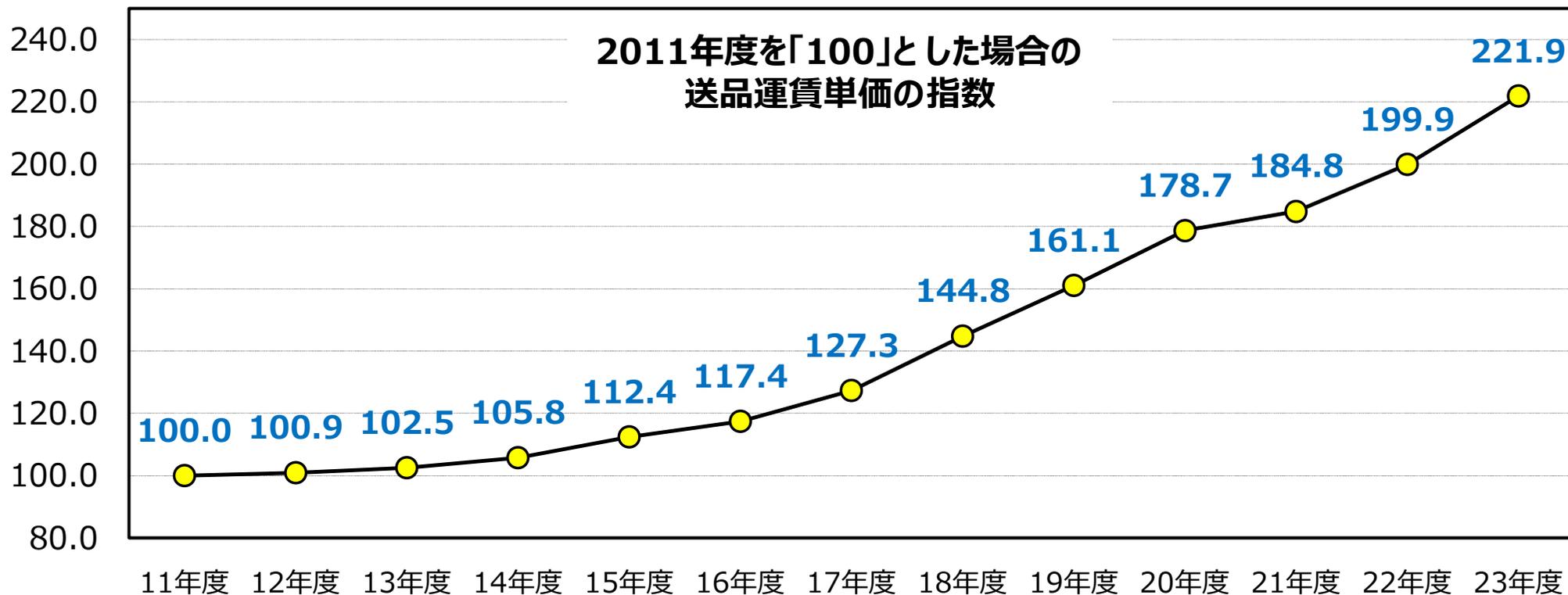


**1997年をピークに、業量（部数）は減少**

**現在（2023年）の部数構成は、およそ書籍4 対 雑誌6**

**書籍部数の占める割合は、1961年以降で、最も大きくなっている**

## 出版配送の運賃単価指数（数社の平均値）



**運賃単価は、業量減、燃料費増、ドライバー等の人件費増などが重なり、  
11年度から2.2倍まで高騰している**

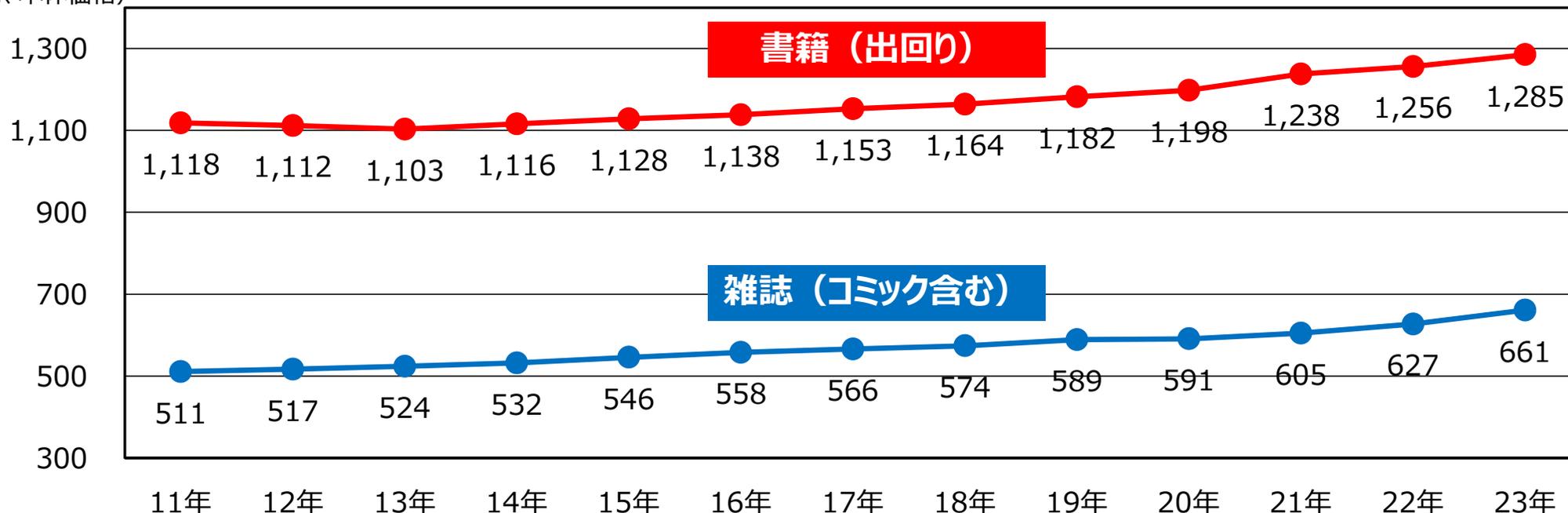
※前回（2024年7月23日）の説明会より

<http://www.torikyo.jp/topics/news-release/20240724/file.pdf>

# (参考) 出版物の平均定価推移

(円、本体価格)

全国出版協会・出版科学研究所『出版指標年報2024年版』より



## 出版物定価と、出版配送の運賃単価の上昇率には、明らかに差がある

	11年	23年	上昇率
運賃単価の指数	100.0	221.9	221%
書籍平均定価	1,118円	1,285円	114%
雑誌平均定価	511円	661円	129%

## 課題点の整理

- ① 燃料や人件費の上昇もあり、出版配送運賃は、配送店舗数や送品業量の縮小とは連動せず、実質固定化していること
- ② 出版マーケットが縮小し、業量も低下しているため、運賃単価の上昇が続いていること
- ③ 取次業で、最も大きいコストは運賃であり、マーケット低迷との相乗により、取次各社の経営環境が、急速に厳しくなっていること

取次事業の売上高	営業損益	(内、運賃)	売上に占める運賃比
7,266億円	▲54億円	272億円	3.74%

※前回（2024年7月23日）の説明会より

取協5社（トーハン、日販、日教販、中央社、楽天ブックスネットワーク）の取次事業の実績合算、直近決算に基づく

- ④ 取次各社では、個別に取引先に説明し、運賃負担の協力をお願いしていますが、快く協力して頂いている出版社様がある中で、関心の薄い出版社様もいて、この問題に関して、業界に周知されているとはいえないこと

## 書籍と雑誌問わず、共通の課題

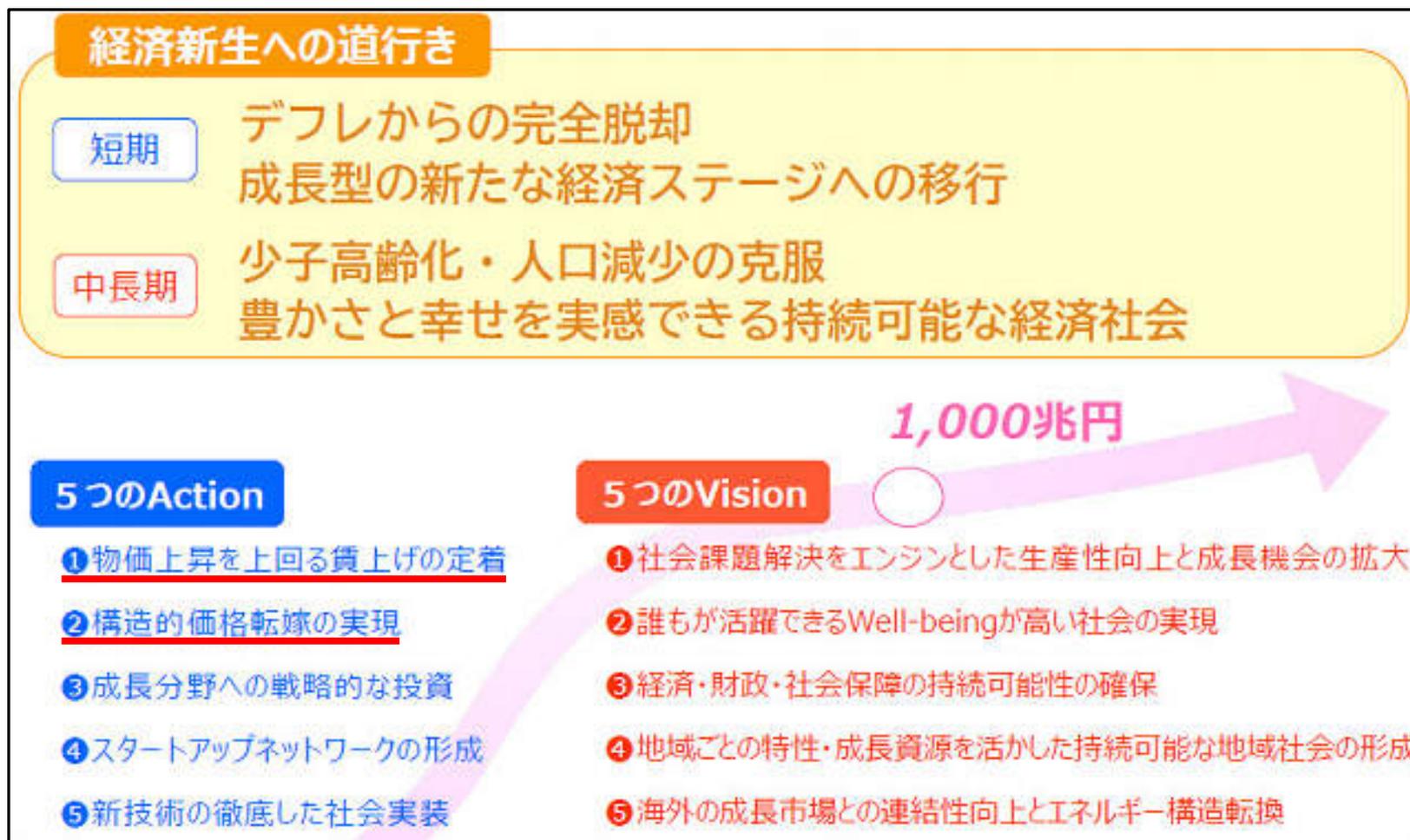
取協では、出版配送の問題は、書籍と雑誌共通の課題と認識しているが、出版流通の成り立ちもあり、書籍出版社への周知が不十分なことは課題と考えている

(要点)

- ① 日本の出版配送は、雑誌市場の成長とともに、配送網が整備された経緯があり、書籍についても、単独で配送するよりも、効率的かつ安価に配送できている
- ② 取次からみて、運賃以外の経費負担が大きい書籍は、雑誌よりも採算が厳しい状態（多品種少量、新刊と注文物流両方の設備と作業など）
- ③ 雑誌業量が減り、配送効率が低下し、運賃単価が上昇すると、もともと採算に課題を抱える書籍は、状況がより悪化すること

## **(2) 政府の方針**

# 内閣府 「経済財政運営と改革の基本方針2024」 より



※内閣府ホームページより

<https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/honebuto/2024/decision0621.html>

## 1. 豊かさを実感できる「所得増加」及び「賃上げ定着」

### (1) 賃上げの促進

- ・最低賃金について、2030年代半ばまでに1,500円となることを目指す目標のより早期の達成
- ・非正規の正規転換、「年収の壁・支援強化パッケージ」の活用、被用者保険の適用拡大、男女間賃金格差是正等
- ・公的サービスである医療・福祉分野等における賃上げ
- ・建設業、トラック運送業等の賃上げ、労務費の基準及び標準的運賃の活用、農林水産業・食品産業での合理的な価格形成、新たな法制度等

賃上げの促進には、トラック運送業と標準的な運賃が明記されていて、全て業界に影響する

※内閣府ホームページより

<https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/honebuto/2024/decision0621.html>

# 公正取引委員会の指針

公正取引委員会「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」より抜粋

## サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと

労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場にすることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること。

内閣官房/労務費の適切な転嫁のための関係省庁連絡会議/第2回配布資料/公正取引委員会提出資料  
([https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii\\_sihonsyugi/seiroushi/dai4/shiryoushi2.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/seiroushi/dai4/shiryoushi2.pdf))

### 以下は「優越的地位の濫用」として問題となるおそれ

労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコスト上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来通りの取引価格を据え置くこと。

公正取引委員会ウェブサイト/よくある質問コーナー(独占禁止法)/Q20/([https://www.jftc.go.jp/dk/dk\\_qa.html](https://www.jftc.go.jp/dk/dk_qa.html))

# 国土交通省の定めた「標準的な運賃」

「標準的な運賃」とは

トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる運賃を示したものです。

※ 令和2年（2020年）4月 告知

※ 令和6年（2024年）3月 運賃水準を8%引き上げた改定版

**トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました**  
～持続可能な物流を実現し、荷主の皆さんの輸送ニーズに適確に対応するために～

令和2年4月、国土交通大臣によりトラック運送業の「標準的な運賃」が定められました。トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行う上で参考となる運賃を提示したものです。トラックドライバーは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響の中でも、エッセンシャル・ワーカー(※)として働きを続けています。荷主の皆様におかれましては、持続可能な物流の実現に向けて、引き続きご理解・ご協力をお願いいたします。

(※) 医師、薬剤師、介護士、警察官、消防士、自衛隊員、食料品・医薬品・日用品の供給者

標準的な運賃は、以下のQRコードからご覧いただけます。

トラック 標準的な運賃を調べる

JTA 日本トラック協会 国土交通省 トラック協会 国土交通省

<https://ssl.aitokyo.jp/member/infor/operation/standard-fare/>

### **(3) 取次業への影響**

## 出版配送と標準的な運賃の比較

配達区間： 首都圏 → 大阪（530km）

荷物形態： 20kg想定

出版配送	730円／個	幹線輸送 + 個店配送
標準的な運賃	1,540円／個	国土交通省の料金表より、取協にて計算

(参考)

業者運賃	1,380円／個	出版配送指定業者の出版配送以外の運賃
ゆうパック	1,940円／個	120サイズ
ヤマト宅急便	1,970円／個	120サイズ
佐川宅配便	2,310円／個	140サイズ ※上記と同じサイズなし

大阪行きの運賃で比較すると、標準的な運賃は、出版配送の2.1倍

※前回（2024年7月23日）の説明会より

<http://www.torikyo.jp/topics/news-release/20240724/file.pdf>

# 出版流通への影響試算

取協各社にアンケートし、リスクを数値化

## ① 現在の取次業の経営環境

売上高	営業損益	(内、運賃)
7,266億円	▲54億円	272億円

※取協5社（トーハン、日販、日教販、中央社、楽天ブックスネットワーク）の取次事業の実績合算、直近決算に基づく

## ② 将来的なリスクとして「標準的な運賃」の水準まで運賃が増加した場合の負担額（試算）

A.運賃実績	B.標準的な運賃の推定倍率	C.標準的な運賃時 (A×B)	現運賃との差額 (C-A)
272億円	210%	571億円	299億円

※前回（2024年7月23日）の説明会より

<http://www.torikyo.jp/topics/news-release/20240724/file.pdf>

## 出版流通への影響試算

- 現在、取次各社合計で営業赤字▲54億円とすでに負担しきれていない
- さらに将来的な潜在リスクとして、「標準的な運賃」まで運賃が上昇した場合、出版輸送全体で300億円近い負担が増す可能性がある
- 取次各社の自助努力だけでこの運賃上昇分を吸収するには、すでに限界な状況に達している
  - ・ 運賃推移、出版マーケットの推移によって、この数値は変化
  - ・ 大まかでも目安があった方がイメージしやすいと考えて数値化

## **(4) 運賃値上げの近況**

## 輸送会社からの運賃値上げの要請①

政府方針を根拠として、大幅な運賃改定があったA社について、  
運賃影響を最小減に留めるため、代替え手段も含めて交渉

(現時点)

- ① 一部の共同配送エリアは、運送会社を変更
- ② 代替え手段がないエリアは、運賃改定に応じた
- ③ 上記以外の一部は、代替も含めて、現状運賃を維持した上で継続協議

配送できなくなる事態は回避でき、運賃上昇を最小限に留めたが、  
対象の共同配送エリアは、約20%の運賃値上げ（取次数社平均）、  
2024年下半期より、運賃値上げの影響が発生している

## 輸送会社からの運賃値上げの要請②

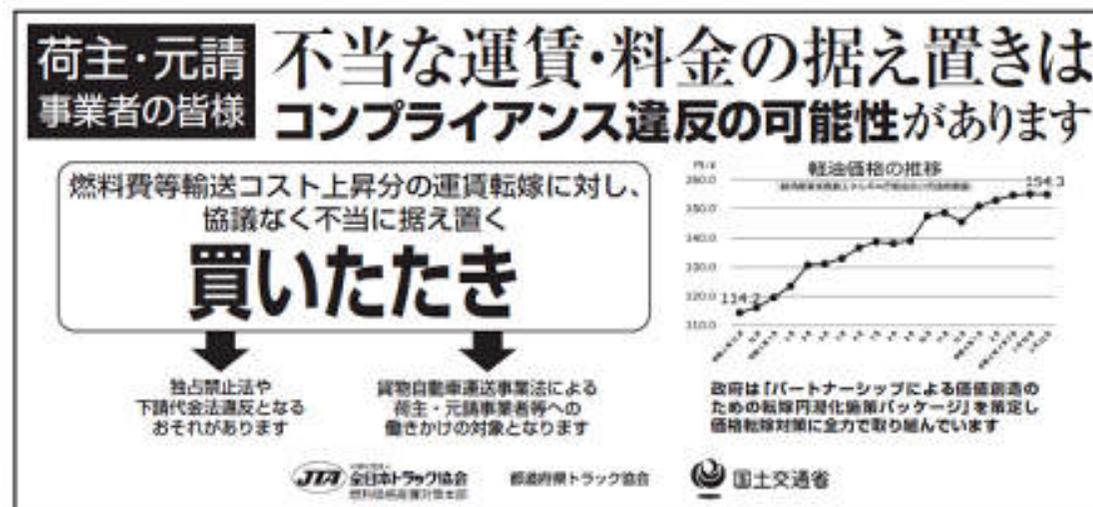
ほぼ全ての共同配送エリアで、運賃改定の要請がある状況

(主な要請理由)

- 業量低下により、運賃収入も低下している、今の運賃単価だと、赤字状態で、出版配送から撤退せざるを得ない
- 政府指導により、ドライバーの労働状況の改善のため、人件費が上昇する
- ドライバーは人手不足であり、引き留めるには、待遇改善が必要
- 燃料費上昇、老朽化した車両の買い替えなどの費用増加

## 荷主と準荷主について

- 近年、荷主に対して、  
運賃値上げ協議に応じないことは、  
コンプライアンス違反に当たる場合が  
あるとして、政府・公取では、  
取り締まりを強化している。



- 出版社についても、無関係でないことは理解して頂きたい。
  - ① 政府は、諸コストについて、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を求めていること
  - ② 再販制度の下においては、書店や取次において販売価格を自由に設定することができず、運賃等の出版流通に係るコストを価格に転嫁することで出版流通取引の採算性の確保を実現できるプレイヤーは、出版社にほかならないこと
  - ③ 雑誌・書籍の発売日設定、版元指定配本、版元営業や直受注分の注文出荷などは、「準荷主」とみなされる可能性があること

## (参考)

<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20240521-OYT1T50205>

### 荷主の「買ったたき」、公取委が迅速に取り締まり…「2024年問題」を受け下請法改正へ

5/22(水) 5:02 配信 194

読売新聞



公正取引委員会

トラック運転手の不足で輸送力の低下が懸念される物流の「2024年問題」を受け、公正取引委員会が下請法改正に乗り出すことがわかった。荷主と運送事業者の取引は現在、下請法の対象外だが、同法を適用できるようにする。運送事業者に支払う運賃を著しく低い水準に抑える「買ったたき」を行う荷主を下請法で迅速に取り締まれるようにすることで、運送事業者がコスト上昇分を取引価格に転嫁しやすくする。

自民党中小企業・小規模事業者政策調査会などが近く政府に対し、法改正を提言する。政府は6月に策定する「経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）」に盛り込む方針で、来年の通常国会での改正を視野に入れている。

**運賃改定に関する、公取の取り締まりは今後の法改正でさらに厳格になると考えられる**

荷主と運送事業者では、仕事を発注する荷主の立場が強いことが多いものの、下請法では明確な下請け関係にないとされている。例えば、消費者が家電を買う場合、荷主となる家電量販店は運送事業者を手配して消費者の自宅に有料で商品を配送するが、下請法では、荷主は消費者と運送事業者の取引を「仲介」しているだけで、下請け関係とはみなされない。

企業が取引先の部品メーカーから部品を買う場合も同様だ。荷主となる部品メーカーが運送事業者を手配して企業に部品を届ける取引は、下請法の適用外となる。

政府は、荷主と運送事業者の取引が下請け関係にあるとみなせるように法改正することで、公取委が荷主による買ったたきなどを積極的に取り締まれるようにする。運送事業者がコストの増加分を取引価格に転嫁し、賃上げの原資が確保できる環境を整えることで、物流業界が直面する運転手の人手不足の解消につなげる狙いもある。

中小企業庁の調査によると、コスト増に対する取引価格への転嫁率は、「トラック運送」が24%と主要業種中で最も低かった。人件費やガソリン価格の上昇分について荷主が取引価格への反映を拒む例や、荷主の都合で積み下ろし場所で運転手が待機する「荷待ち時間」の料金支払いを拒む例があるという。

荷主と運送事業者の取引については、悪質なものは独占禁止法の優越的地位の乱用で取り締まることができる。ただ、独禁法で違反行為をやめさせる排除措置命令を出すには年単位の時間がかかり、迅速な法執行に課題がある。

**よく聞かれるご意見**

**よく聞かれるものの、法令などが絡み、  
お応えしづらいご意見をピックアップして、取協の見解を説明します。**

A	出版配送業量が減少しているのに、何故、運賃単価は下がらないのか。
B	運賃上昇について、何故、出版社が協力しないといけないのか、改めて教えてほしい。
C	運賃値上に対して、業界として制度構築して発信はできないのか。
D	不公平感があるので、運賃協力していない出版社へのペナルティーを実施してほしい。
E	いつまで、どのくらいまで、運賃が上昇すると考えているのか、見解を聞きたい。
F	運賃上昇に際して、出版物の価格や正味率の基準を具体的に示してほしい。

# 設問 A

## ○ 出版配送業量が減少しているのに、何故、運賃単価は下がらないのか。

### 取協見解

輸送会社の経費占有比

項目	年度	令和 3年度
運送費	計	86.7
	人件費	37.3
	燃料油脂費	13.7
	修繕費	5.7
	減価償却費	5.6
	保険料	1.9
	施設使用料	1.1
	自動車リース料	1.7
	施設賦課税	0.6
	事故賠償費	0.1
	道路使用料	3.7
	フェリー・ボート使用料	0.4
	その他	14.8
一般 管理費	計	14.2
	人件費	8.3
	その他	6.0
計		100.0

- 輸送会社の経費に占める、いわゆる変動費の比率は23.5%に過ぎません。  
(燃料費、修繕費、道路・フェリー使用料など)
- 更に、出版輸送は、**ほぼ毎日、同じ店舗に（距離）運行**しているため、燃料も固定的に発生しています。  
輸送会社の原価は、**実質90.2%が固定費化**しています。
- 近年発生している、
  - ✓ドライバーの人件費上昇
  - ✓ドライバーの労働環境改善に伴う費用増
  - ✓ガソリン価格や車両修繕費の増加
 などは、輸送会社の原価上昇に直結し、運賃単価上昇に影響。
- 結果として、取次が支払う運賃総額は減少せず、一方で、出版業量が減少しているため、運賃単価は年々上昇しています。

## 設問 B

○ 運賃上昇について、何故、出版社が協力しないと いけないのか、改めて教えてほしい。

### 取協見解

先程のご説明の中でも述べましたように、

**再販制度の下においては、**

**運賃等の出版流通に係るコストを、価格に転嫁することで、**

**出版流通取引の採算性の確保を実現できるプレイヤーは出版社である、**

**ことから、まずは本説明会にて、出版流通取引の危機的状況をご理解いただければと存じます。**

なお、具体的なご協力の有無や内容につきましては、あくまで取引当事者間の取引上の協議によって定められるものですが、取次各社から個別に協力の要請がありましたら、本説明会の趣旨も踏まえ、善処をお願いする次第です。

## (参考) 公正取引委員会 独占禁止法Q&Aより

Q 労務費、原材料費、エネルギーコストが上昇した場合において、その上昇分を取引価格に反映しないことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用として問題となりますか。

A 独占禁止法上、自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して正常な商習慣に照らして不当に、取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定すること（第2条第9項第5号八）は、優越的地位の濫用として禁止されています。このため、取引上の地位が相手方に優越している事業者が、取引の相手方に対し、一方的に、著しく低い対価での取引を要請する場合には、優越的地位の濫用として問題となるおそれがあり、具体的には、

1 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストの上昇分の取引価格への反映の必要性について、価格の交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと

2 労務費、原材料価格、エネルギーコスト等のコストが上昇したため、取引の相手方が取引価格の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面、電子メール等で取引の相手方に回答することなく、従来どおりに取引価格を据え置くこと

は、優越的地位の濫用として問題となるおそれがあります。この判断に当たっては、対価の決定に当たり取引の相手方と十分な協議が行われたかどうか等の対価の決定方法のほか、他の取引の相手方の対価と比べて差別的であるかどうか、取引の相手方の仕入価格を下回るものであるかどうか、通常の購入価格又は販売価格との乖離の状況、取引の対象となる商品又は役務の需給関係等を勘案して総合的に判断することとなります。

## 設問 C

○ 出版業界団体として、運賃値上に対して、制度構築して発信はできないのか。

### 取協見解

1950～1990年代、出版業界では、運賃値上げをはじめ、様々な業界課題について、出版業界団体間で協議し、解決に当たっていました。

(主な制度)

- ・ 超過運賃負担金 (1957年)
- ・ 全国均一運賃販売制 (1959年)
- ・ 地方運賃協力金 (1973年)



公取より、**団体間交渉は法令抵触**  
との指摘を受けた

当時のことを覚えている方からは、足元の出版配送の危機に対しても、同様に業界団体で、現在の環境に応じた制度を設計して、解決に当たるべきとのご意見を頂くことがあります。

**現状、業界団体間の協議で、運賃負担に関して具体案を提示することはできないため、各社で、個別に協議する事案となっています。**

## 設問 D

○ 不公平感があるので、運賃協力していない出版社へのペナルティを実施してほしい。

### 取協見解

**法令上、事業者団体である取協として、個別の出版社にペナルティなどを課すことはできません。**

運賃協力金の有無・内容を含めた取引条件は、あくまで取引当事者間である取次各社と出版社との間で協議して定める事項となります。

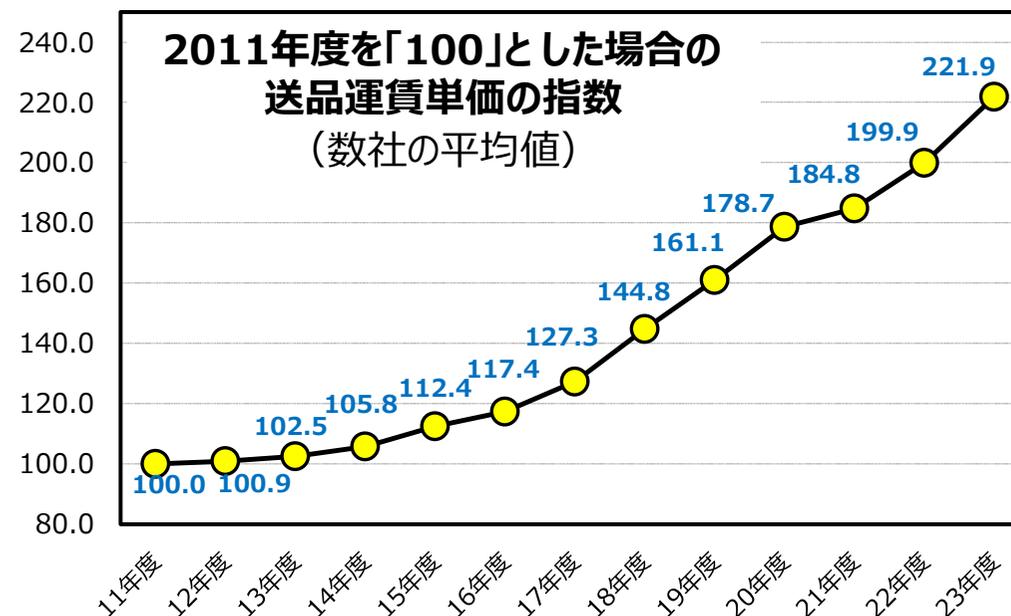
## 設問 E

○ いつまで、どのくらいまで、運賃が上昇すると考えているのか、見解を聞きたい。

### 取協見解

現在の推移、輸送会社から運賃要請、政府の方針を踏まえると、**近い将来、標準的運賃の水準（2.1倍）まで近づくことは十分あり得ます。**

単純計算ですが、  
年10%増加が、7ヶ年続くと、約1.9倍  
年15%増加が、5ヶ年続くと、約2.0倍



直近3ヶ年だと、上昇率が急加速中

20年→21年 103%

21年→22年 108%

22年→23年 111%

## 設問 F

- 出版物の価格や条件などを、いくらにすれば良いのか、具体的に示してほしい。
- 運賃を、出版物の価格や条件設定に織り込んだことがないので、手がかかりがほしい。

### 取協見解

**法令上、事業者団体である取協は、出版社に対して、価格や条件などを示すことはできません。**

**参考として、2つの視点から、計算方法例を説明致します。**

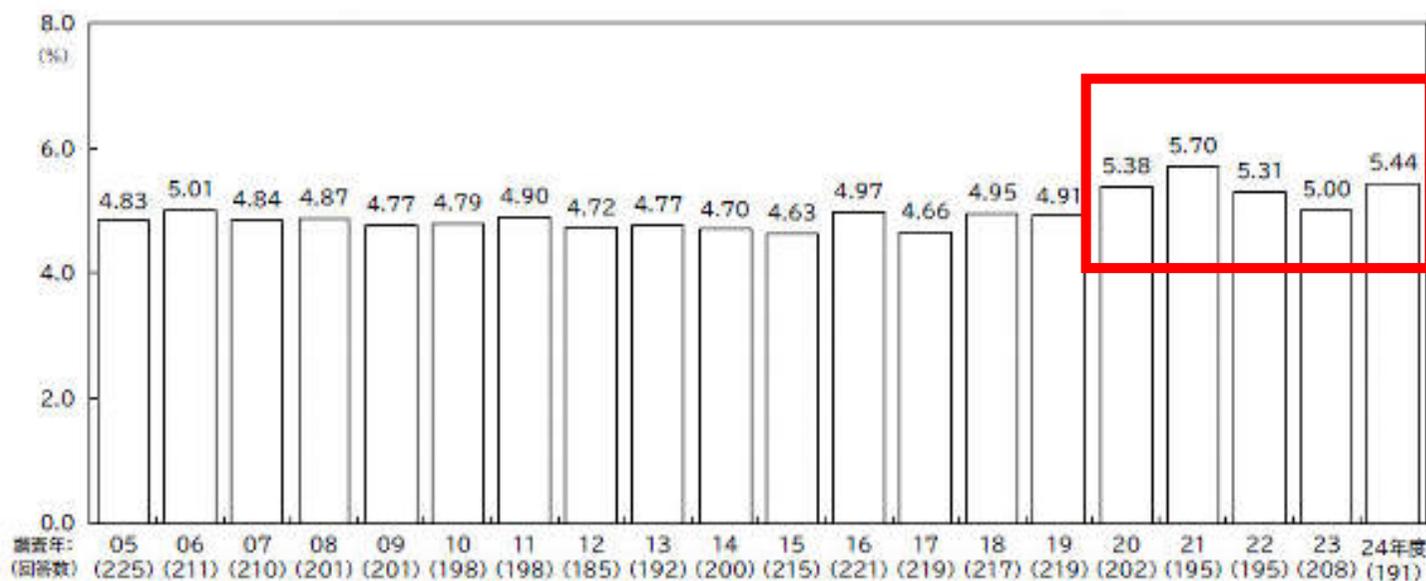
- ① 業界外の視点・・・卸売業の平均と比較した場合
- ② 業界内の視点・・・公開情報を用いて、標準的な運賃を想定した場合

# 計算方法例① 卸売業平均との比較 (業界外の視点)

# 物流コスト比率①

## 売上に占める物流コストの割合（全業種）

売上高物流コスト比率の推移（全業種）



全業種平均の  
物流コスト比率は  
5%以上で推移

2020年以降、高止まり

公益社団法人日本ロジテックスシステム協会 『2024 年度 物流コスト調査報告書』より

## 物流コスト比率②

卸売業平均 輸送費（運賃）比率は、2.06%

	売上高物流コスト比率			回答数	
	2023年度調査	2024年度調査	増減(ポイント)	2023年度調査	2024年度調査
製造業	5.16%	5.37%	0.21	134	131
非製造業	4.70%	5.60%	0.90	74	60
卸売業	4.13%	5.19%	1.06	39	37
小売業	5.32%	6.38%	1.06	28	18
その他	5.42%	5.83%	0.41	7	5
全業種	5.00%	5.44%	0.44	208	191

直近の卸売業平均の  
物流コスト比率は 5.19%

公益社団法人日本ロジテックスシステム協会 『2024 年度 物流コスト調査報告書』より

調査報告書の内訳をみると、物流コストに占める輸送費（運賃）の構成比は、卸売業平均で39.76%でした。

売上高に占める運賃（輸送費）比率は、卸売業平均で2.06%と推測されます。  
物流コスト比率 5.19% × 内、輸送費構成比 39.76% = 2.06%

## 輸送費（運賃）比率の比較

今回は、取次平均の運賃（輸送費）比率を計算したところ、3.74%でした。

（取次運賃）272億円 ÷ （取次売上）7,266億円 = 3.74%

数値は、前回（2024年7月23日）の説明会より

<http://www.torikyo.jp/topics/news-release/20240724/file.pdf>

売上高対 運賃（輸送費）比率	卸売業平均	取次平均
	2.06%	3.74%

**取次平均の運賃比率は、卸売業平均より、+1.68ポイント、1.8倍でした。**

出版配送の運賃は、標準的な運賃の約半分など、割安な水準にも関わらず、売上に占める運賃の割合は、取次業の方が、卸売業平均よりも高いことがわかりました。

## 計算式①

計算例として、運賃比率が卸売業平均と同じだった場合、取次出荷額は、どう変化するのか、計算方法を紹介します。なお、運賃は変化がないものと仮定します。

たとえば、取次の出荷額が1,000円の商品の場合では、

$$\begin{array}{l} \text{(運賃比率の倍率)} \\ \frac{\text{取次平均 } 3.74\%}{\text{卸売業平均 } 2.06\%} = 181.6\% \end{array}$$


$$\begin{array}{l} \text{(取次出荷)} \\ 1,000\text{円} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{(運賃比率の倍率)} \\ 181.6\% \end{array} = \begin{array}{l} \text{(計算結果)} \\ 1,816\text{円} \end{array}$$

## 計算式②

続いて、本体価格1,000円の場合について、計算します。

計算要素に、販売正味率が加わりますが、個別取引により異なりますので、販売正味率は、70～80%と幅を設けて計算します。

$$\begin{array}{rcccl} \text{(本体価格)} & & \text{(販売正味)} & & \text{(取次出荷)} \\ 1,000\text{円} & \times & 70\sim 80\% & = & 700\sim 800\text{円} \end{array}$$


$$\begin{array}{rcccl} \text{(取次出荷)} & & \text{(運賃比率の倍率)} & & \text{本体価格換算のため} \\ 700\sim 800\text{円} & \times & 181.6\% & \div & \text{販売正味率で割り返す} \\ & & & & 70\sim 80\% \\ & & & = & \text{(本体価格)} \\ & & & & 1,816\text{円} \end{array}$$

一つの計算例に過ぎませんが、  
輸送費の比率を、卸売業平均に設定した場合、本体価格はだいぶ増加します。

# 計算方法例② 取次視点での計算式

## (業界内の視点)

## 計算式について

- 公開情報を活用して計算する場合です。
- 現在の取次業は、赤字状態にあり、  
今後、標準的な運賃に近づいていくことが想定されます。  
こういった要素を計算式に織り込んでいます。

## 計算要素

かなり抽象化していますが、計算要素と仮置き数値は、下記になります。

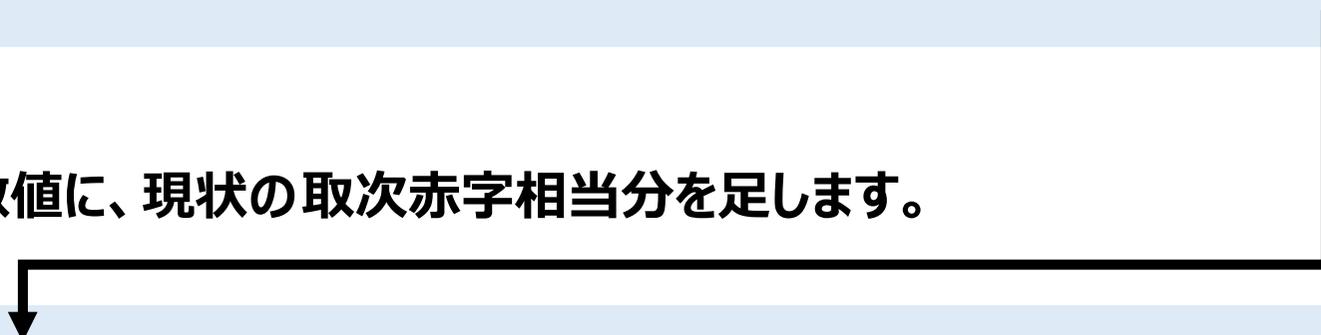
<b>本体価格 1,000円</b>	単純に区切りの良い数値
<b>取次マージン 8%</b> <b>販売正味率 70~80%</b>	仮置きの数値 ※いわゆる「取次8分口銭」パターン ただし、取次・書店の正味は個々の取引条件によって異なる
<b>運賃 (1,000円時)</b> <b>26.2~29.9円/冊</b>	P.32の数値と、上記の仮置き数値にて計算 (昨年説明会で公開) ・取次運賃272億円÷取次売上7266億円 = 3.74% ・1冊本体1000円×(70~80%)×3.74% = 26.2~29.9円/冊
<b>取次赤字 (1,000円時)</b> <b>▲5.2~▲5.9円/冊</b>	P.32の数値と、上記の仮置き数値にて計算 (昨年説明会で公開) ・取次赤字▲54億円÷取次売上7266億円 = -0.74% ・1冊本体1000円×(70~80%)×▲0.74% = ▲5.2~5.9円/冊
<b>標準的な運賃倍率 210%</b>	P.31の数値より、出版配送運賃との倍率 (昨年説明会で公開)

## 計算式①

まずは、出版運賃が、標準的な運賃の水準になった場合の上昇額を計算します。

$$\begin{array}{l} \text{運賃 (1,000円時)} \\ 26.2 \sim 29.9 \text{円/冊} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{標準的な運賃倍率} \\ 210\% \end{array} = \begin{array}{l} 55.0 \sim 62.8 \text{円/冊} \\ \text{(上昇分 + 28.8} \sim 32.9 \text{円)} \end{array}$$

続いて、上記数値に、現状の取次赤字相当分を足します。


$$\begin{array}{l} \text{運賃上昇分} \\ 28.8 \sim 32.9 \text{円/冊} \end{array} + \begin{array}{l} \text{取次赤字 (1,000円時)} \\ 5.2 \sim 5.9 \text{円/冊} \end{array} = \begin{array}{l} \text{(不足額)} \\ 34.0 \sim 38.8 \text{円/冊} \end{array}$$

## 計算式②

最後に、前ページの不足額34.0～38.8円/冊を、  
取次8口銭でカバーする場合、本体価格はいくらになるのかを求めます。

$$\begin{array}{rcccl} \text{(不足額)} & & \text{(取次8分口銭時)} & & \\ 34.0\sim 38.8\text{円/冊} & \div & 8\% & = & 425\sim 485\text{円} \end{array}$$


$$\begin{array}{rcccl} \text{(本体価格)} & & & & \\ 1,000\text{円} & + & 425\sim 485\text{円} & = & 1,425\sim 1,485\text{円} \\ & & & & + 42\%\sim 48\% \end{array}$$

実際には、個々の取引や商品により、各種数値は異なります。  
運賃上昇の影響を、価格に換算する場合の計算方法の一例として紹介しました。  
今後、本体価格を計算する場合、ご参考になればと思います。

## (参考) 直近10年間 平均定価と発行部数

【平均定価】				円 (前年比)			【部数】		万部
	雑誌	書籍 (出回り)	書籍 (内、新刊)	雑誌	書籍 (出回り)	書籍 (内、新刊)	雑誌 推定発行部数	書籍出回り	
15年	546	1,128	1,145	102.6%	101.1%	100.3%	245,845	104,766	
16年	558	1,138	1,162	102.2%	100.9%	101.5%	224,658	102,605	
17年	566	1,153	1,167	101.4%	101.3%	100.4%	205,453	97,888	
18年	574	1,164	1,168	101.4%	101.0%	100.1%	183,552	94,222	
19年	589	1,182	1,197	102.6%	101.5%	102.5%	167,766	88,483	
20年	591	1,198	1,207	100.3%	101.4%	100.8%	157,265	82,995	
21年	605	1,238	1,241	102.4%	103.3%	102.8%	148,369	81,382	
22年	627	1,256	1,268	103.6%	101.5%	102.2%	130,136	76,738	
23年	661	1,285	1,305	105.4%	102.3%	102.9%	116,205	72,449	
24年	693	1,306	1,332	104.8%	101.6%	102.1%	105,751	68,106	
<b>2024年 対 2015年</b>				<b>126.9%</b>	<b>115.8%</b>	<b>116.3%</b>	<b>43.0%</b>	<b>65.0%</b>	

## ここまでのまとめ

今回は、あえてデリケートな設問をピックアップし、取協の見解を整理して、説明させて頂きました。

出版配送については、時間が進むほど運賃が上昇し、状況の悪化が予測されます。

出版社様と取次で、設問にあげた事項について、認識をひとつにしたいとの意図です。

このパートの最後に、

出版業界以外の「運賃の価格転嫁」の事例についても、

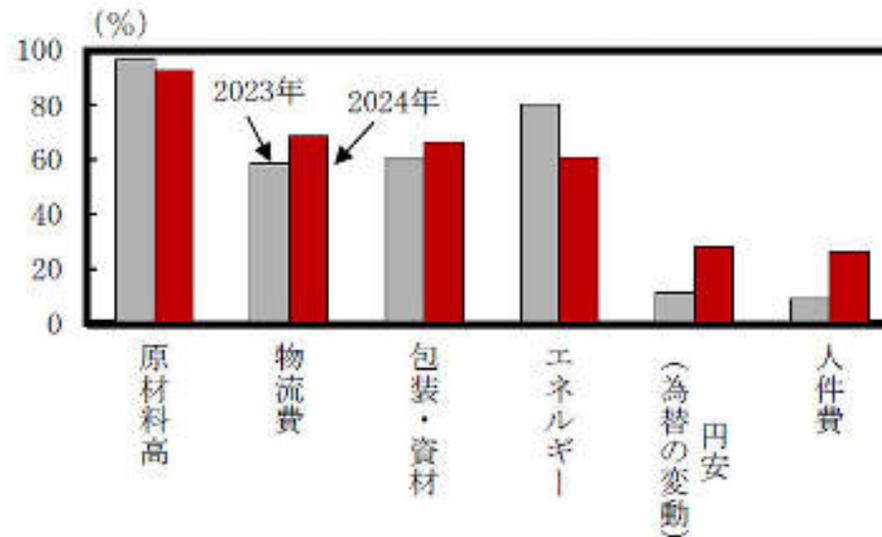
少し触れたいと思います。

# (事例) 食品メーカーの価格上昇要因

内閣府ホームページ掲載のマンスリー・トピックス (<https://www5.cao.go.jp/>)

「2024年問題」による物流費上昇の背景と物価に与える影響について (著者：豊川浩気氏) より抜粋

図 10 食品メーカーの価格上昇要因



食品メーカーの  
価格上昇要因の  
2番目に「物流費」

(引用)

例えば、食品業界では、物流費の上昇を要因とする価格引上げが、2023年に比べ2024年に増加しており、原材料高に次ぐ要因となっている

(備考) 帝国データバンク「『食品主要195社』価格改定動向調査」により作成。価格上昇要因は、価格上昇品目数全体のうち、その要因を理由とする品目の割合(一部重複を含む)。

## (事例) 郵便料金の改定

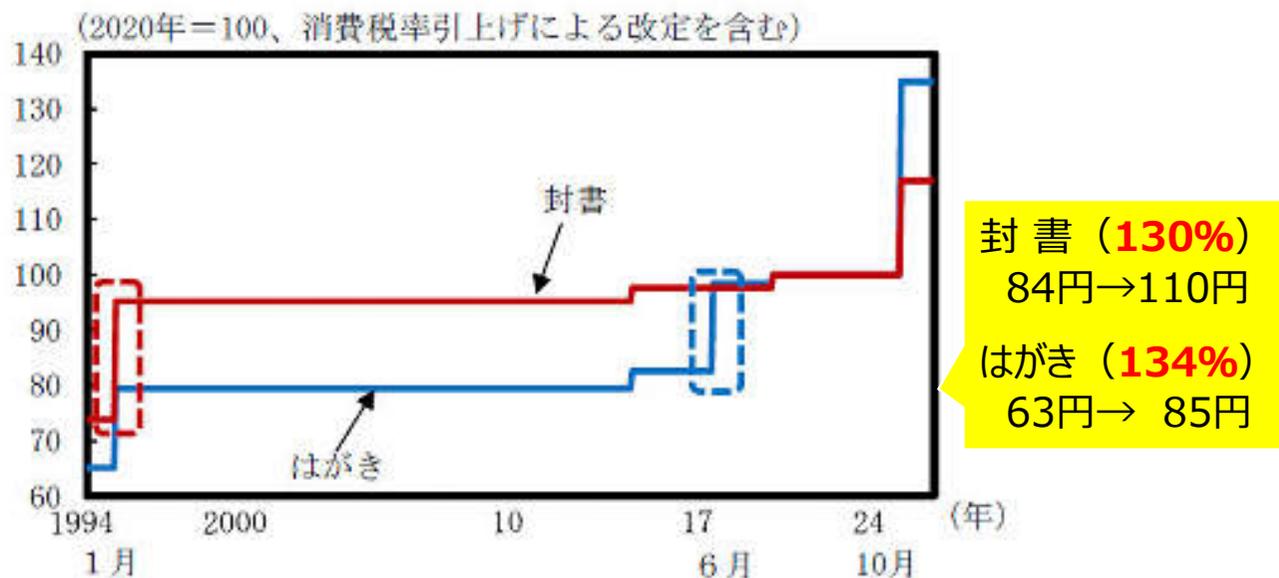
内閣府ホームページ掲載のマンスリー・トピックス (<https://www5.cao.go.jp/>)

「2024年問題」による物流費上昇の背景と物価に与える影響について (著者：豊川浩気氏) より抜粋

図 15 郵便料金の改定の推移 (CPI)

(引用)

日本郵便は、郵便物数の減少や、人件費・燃料費等のコストの上昇を背景に、10月1日から、25グラム以下の定形郵便物を84円から110円に、はがきを63円から85円に引き上げた



(備考) 総務省「消費者物価指数」(東京都区部)により作成。消費税率引上げによる改定を含む。

# まとめ

## まとめ

- 現在の出版配送は、『関東大震災』と『特運廃止』という、大きな危機に対して、出版業界が団結して、取り組んだ成果であり、日本の出版文化に不可欠なものと考えています。
- 今、輸送問題に関連して、政府は、運送業者に対して、「標準的な運賃」の告知など、運賃改定に向けて、さまざまな後押しを行っています。現実として、出版配送の運賃単価は、急上昇中で、この傾向は続くことが予想されます。
- また、政府では、どの業界に対しても、諸コストについて、サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うことを求めています。再販制度のある出版物では、取次も書店も上昇するコストを、価格転嫁することはできません。
- 出版業界の強みである「出版配送」がハードクラッシュしないように、維持継続に向けて、この出版配送を持続するための取り組みへのご理解とともに、直近の問題として取次各社が、出版社様にご協力をお願いに伺った際には、善処いただけますようお願い申し上げます。

**本日は、ありがとうございました**

**ご質問がありましたら、取協事務局までお願いします  
本日の資料は、取協のホームページにも掲載します**

本件のお問い合わせ先

日本出版取次協会 事務局

info@torikyo.jp