

日本出版取次協会 説明会プログラム

「出版配送の現況と課題～日本の物流を取り巻く環境変化～」

- 開催日時：2024年7月23日（火）16時30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 出版流通改革副委員長 / 日本出版販売 専務取締役）

1. 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）
2. 主旨説明
近藤 敏貴（日本出版取次協会 会長/トーハン 代表取締役会長）
3. 出版流通について・政府の方針
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）
4. まとめ
奥村 景二（日本出版取次協会 副会長/日本出版販売 代表取締役社長）
5. おわりに
野間 省伸（日本書籍出版協会 流通委員長/講談社 代表取締役社長）

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

出版配送の現況と課題

～日本の物流を取り巻く環境変化～

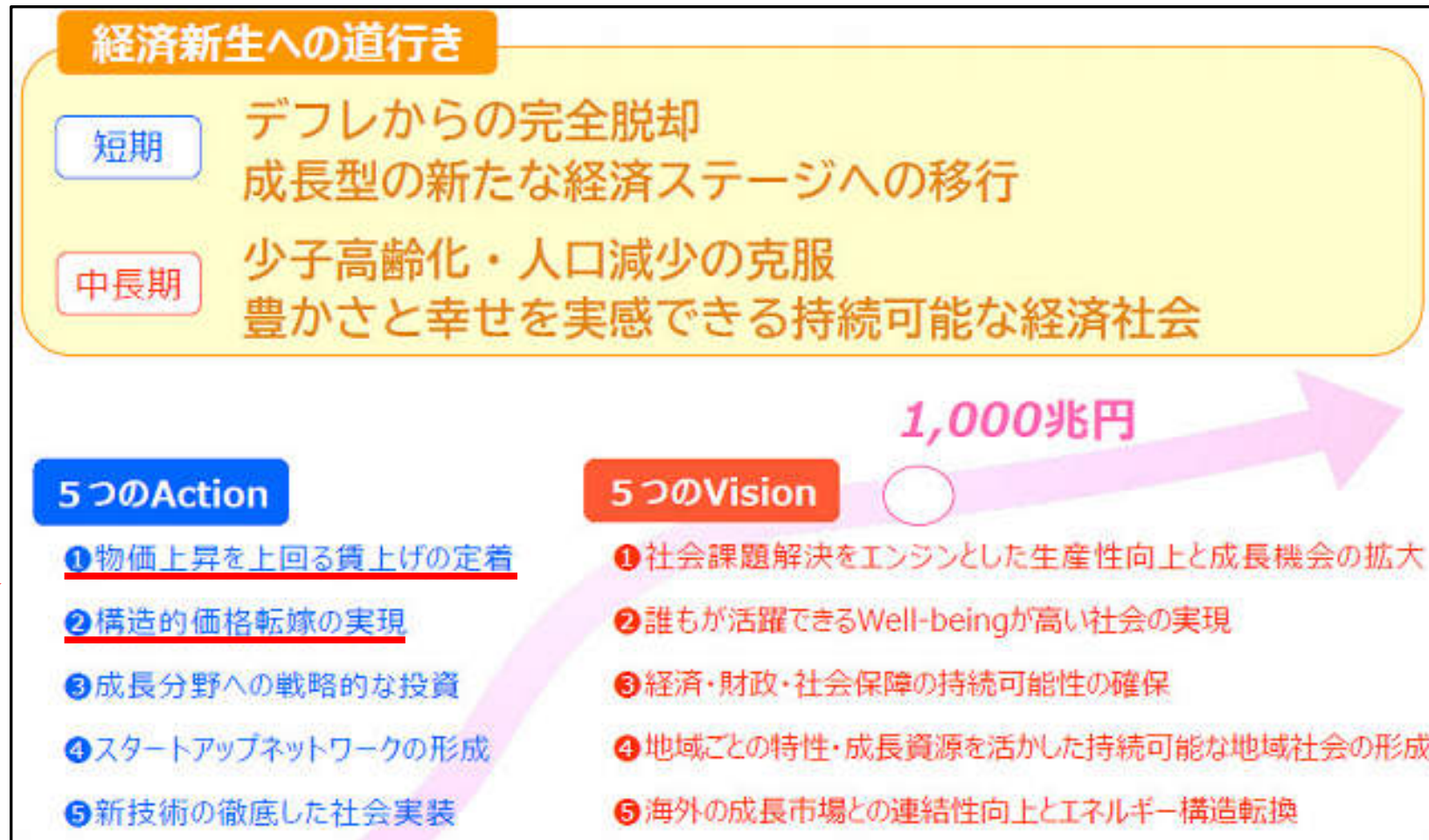
- ① 主旨説明
- ② 出版流通について
- ③ 政府の方針
- ④ まとめ

2024年7月23日
一般社団法人日本出版取次協会

主旨説明

- 今回の説明会の直接のきっかけは、ある輸送会社が、国土交通省の方針に沿って、大幅な運賃改定を取次各社に提示したことです。その背景には、政府の政策変更があります。
- 政府では、デフレからの完全脱却、成長型の新たな経済ステージへの移行を目指して、その一環として「賃上げの定着」、「構造的な価格転嫁の実現」に向けて、各種政策を打ち出しています。
- 中でも、トラック運送業については、課題分野の一つと定めて、労働条件の改善、ドライバー不足の解消を図るため、運賃改定に向けて、さまざまな政策で後押しを行うようになりました。その代表的なこととして「標準的な運賃」があげられます。
- こういったことを背景に、運賃の改定は、出版業界に限ったことでなく、今まで以上のスピードで、運賃の上昇が進むことが予想されます。

(参考) 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>

(参考)

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、全て業界に影響します。

※内閣府ホームページより

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

主旨説明

- 冒頭申し上げました、ある輸送会社の動きは、こういった政府の方針に沿った動きです。
国土交通省の告知する「標準的な運賃」は、現行の出版配送運賃のおよそ2倍強と大きな開きがあります。
- 政府は、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。しかし、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。
- 日本の他の業界と同じく、運賃改定は避けられない環境下で、出版業界においては、取次は運賃上昇分を価格転嫁することはできないという、非常に困難な状況に陥っています。

主旨説明

- 日本出版取次協会（以下、取協）では、出版配送がハードクラッシュしかねない、大きな課題に直面していると認識しております。
- 本日は、取協のメンバーより、これまでの背景や基本的なことも含めて、出版配送の現況と課題について説明いたします。なお、今回の資料については、事前に公正取引委員会に確認をお願いしています。
- ご協力して頂くにも、まずは、環境が変化したことについて、丁寧に説明し、理解を深めて頂くことが重要だと考えました。
- 今後、取次各社が、出版社様に、ご協力の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。

出版配送について

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が適した書籍』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。

(実例) 出版共同配送エリア (北海道) の配送コース

新留萌・天塩コース



赤 : 書店
青 : CVS

拡大



- 書籍、雑誌、取次各社、書店、CVSを共同配送することで、積載率が向上し、**走行距離に対して配送店舗数が最大化**できます。
- これが**全国規模で実現**できているのが、出版配送です。

(実例) 出版共同配送エリア (北海道) のダイヤグラム

納品目安時間	取次	業態区分
3:20	トーハン	書店
3:30	トーハン	CVS
3:35	日販	CVS
3:40	トーハン	CVS
3:45	トーハン	CVS
3:50	日販	CVS
3:55	日販	CVS
4:10	トーハン	CVS
4:30	日販	CVS

納品目安時間	取次	業態区分
5:00	トーハン	CVS
5:10	楽天	書店
5:15	日販	書店
6:25	トーハン	CVS
6:40	トーハン	CVS
6:50	中央社	書店
7:00	中央社	書店
7:30	トーハン	書店
7:40	中央社	書店

納品目安時間	取次	業態区分
7:50	中央社	書店
7:55	トーハン	書店
8:05	トーハン	書店
11:00	トーハン	書店
13:00	トーハン	書店
14:30	中央社	書店
15:00	トーハン	書店
15:00	トーハン	書店

- 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、各段に効率的で、無駄の少ない配送網です。

(最近の記事)

コンビニ2社が混載

積載条件合致日のみ実施

ファミリーマートとローソンは、東北の一部地域で冷凍食品などを対象に物流拠点間の共同輸送を11日から開始した。

従来、ファミリーマートは仙台（多賀城）にある在庫拠点から秋田市の配送拠点へ、ローソンは盛岡の在庫拠点から秋田市の配送拠点へそれぞれ運行していたのを、翌週のファミリーマート用の車両の空き容量とローソンの積載量を予測し、1台で積載できると判断した場合のみ、盛岡でローソンの商品を積載して秋田市の物流拠点まで共同輸送する。

輸送車両は10台車。物品が比較的安定する4～6月と9～11月の火・木・金曜日の条件が合致した日の昼から夜に実施。対象商品は合うスクリーム、水、冷凍食品。共同輸送の距離は約120kmで、1回あたり56%のCO2が削減される。

ファミマとコカコーラ、配送車両を共同活用

ファミリーマートとコカ・コーラボトラーズジャパンは、神奈川県海老名市・厚木市を中心としたエリアで、コカ・コーラボトラーズジャパンの店舗配送トラックの共同活用を2月上旬から開始した。

当初1台でスタートし、検証を通じて対応可能エリアや台数の拡大を検討していく。

ファミリーマートは、各地域の配送センターから週6回、店舗配送している。しかし、イベントや天候、大型商品の発注などにより通常の配送コースでは一度に配送できない場合が不定期に発生し、臨時便として別途車両を手配していた。

コカ・コーラボトラーズジャパンは、自社物流拠点から取引先小売店舗に配送する際、物流パートナー社のトラックを使用しているが、農産物の夏場以外は日によって稼働率にばらつきがあり、納品がない時間帯が発生していた。

ローソンとワタミ 物流シェアリング

ローソン車両を活用



ローソンの配送車両

ローソンとワタミは、配送トラックの「物流シェアリング」を4月6日から開始。ローソンの店舗配送用トラックの非稼働時間を活用し、ワタミの宅食の商品を埼玉県東松山市の製造工場から首都圏の営業所約20カ所へ配送する。

ローソンは、昨年12月から弁当・惣菜・デザートなどのチルド・常温商品の配送回数を順次1日3回から2回へ切り替えている。これにより一部の配送車に非稼働時間が生まれることから、協業先を探していた。

ワタミは、全国（北海道・青森・岩手・秋田・鳥取・沖縄を除く）523カ所の営業所から1日23万食（平日）の宅食を配送しているが、土日祝日は自炊や家族で食事をする機会が増えるため配送数が大きく減少し、1台当たりの稼働効率が低下していた。

今回、配送する商品の温度帯、両社の物流拠点が近いことなどから協業に至った。

2024.3.26

運輸新聞

<https://www.unyu.co.jp/>

最近のニュースで報じられる「共配」は、出版配送に比べて、エリアは限定的です。

これまでの課題

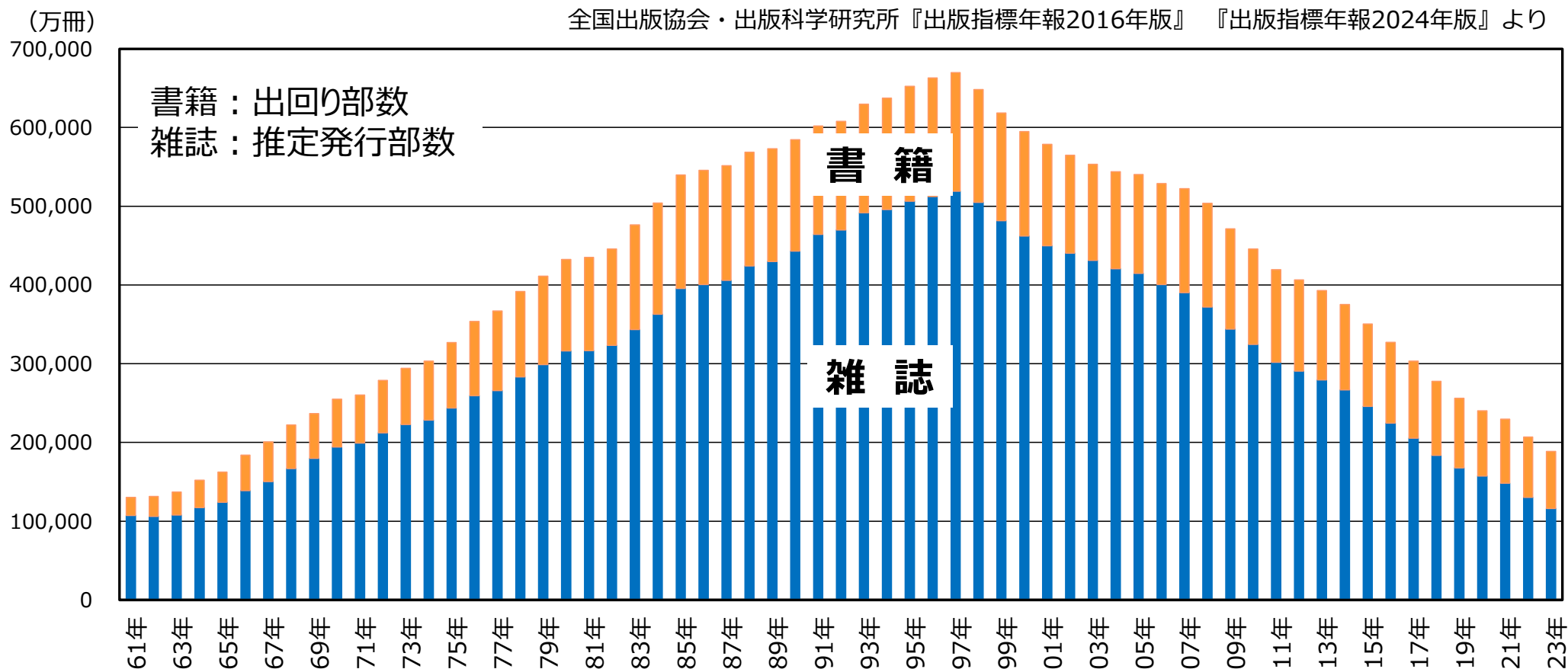
改めて、政府方針の変更以前に発信してきた課題を整理しますと、

- 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
- 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

出版配送の課題は、書籍と雑誌の共通課題

- 出版社様には、出版配送の課題は、雑誌の問題とっていらっしゃる方もいます。
- 取協の認識は、
 - ①日本の出版配送は、雑誌市場の成長とともに、全国配送網が急速に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ます。
 - ②取次からみて、雑誌よりも、運賃以外の経費負担が大きい書籍は、採算が厳しい状態です。（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、配送効率が低下することで、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ので、「出版配送の課題」は、書籍・雑誌区別なく影響があると考えています。

(参考) 出版物の部数推移



現在（23年）の部数構成は、およそ書籍4 対 雑誌6になります。
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ます。

いま、起きていること

- キーワードは、国土交通省の定めた「標準的な運賃」です。
「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

- 「標準的な運賃」には、「地域別最低賃金」のような、拘束力はありませんが、政府では、運送業者に対して、運賃改定に向けて、さまざまな後押しを行っています。
- 今年に入り、出版配送の、ある輸送業者が、政府の方針に沿って、運賃改定を取次各社に提示してきました。

(参考) 意見広告の実例

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」が告示されました。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国が示したものです。トラックドライバーは、新型コロナウイルス感染拡大の状況の中でも、エッセンシャル・ワーカー^(※)として経済を支えています。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。

(※) 英語で「不可欠」を意味するエッセンシャルと、ワーカー（労働者）を組み合わせた言葉。



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 標準的な運賃で、検索して下さい。

トラック 標準的な運賃 検索

JIA 全日本トラック協会 国土交通省 愛知県トラック協会 愛知運輸支局

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

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）

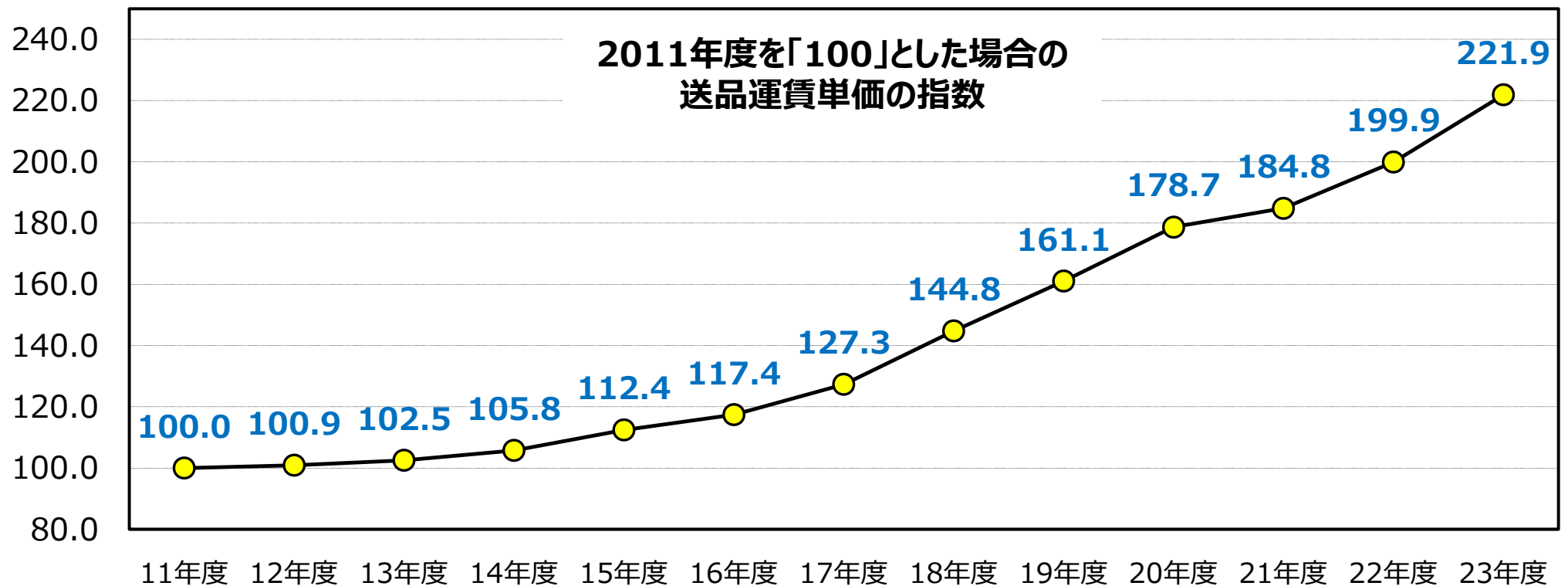
業者運賃	1,380円／個	出版配送指定業者の出版配送以外の運賃
ゆうパック	1,940円／個	120サイズ
ヤマト宅急便	1,970円／個	120サイズ
佐川宅配便	2,310円／個	140サイズ ※上記と同じサイズなし

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倍以上でした。

国内の各産業の運賃は、徐々に「標準的な運賃」に近づいていくことが予想されます。

このような環境下でも、持続可能な状態に変えていくのが、出版配送の抜本対策となります。

出版配送の運賃単価指数（数社の平均値）



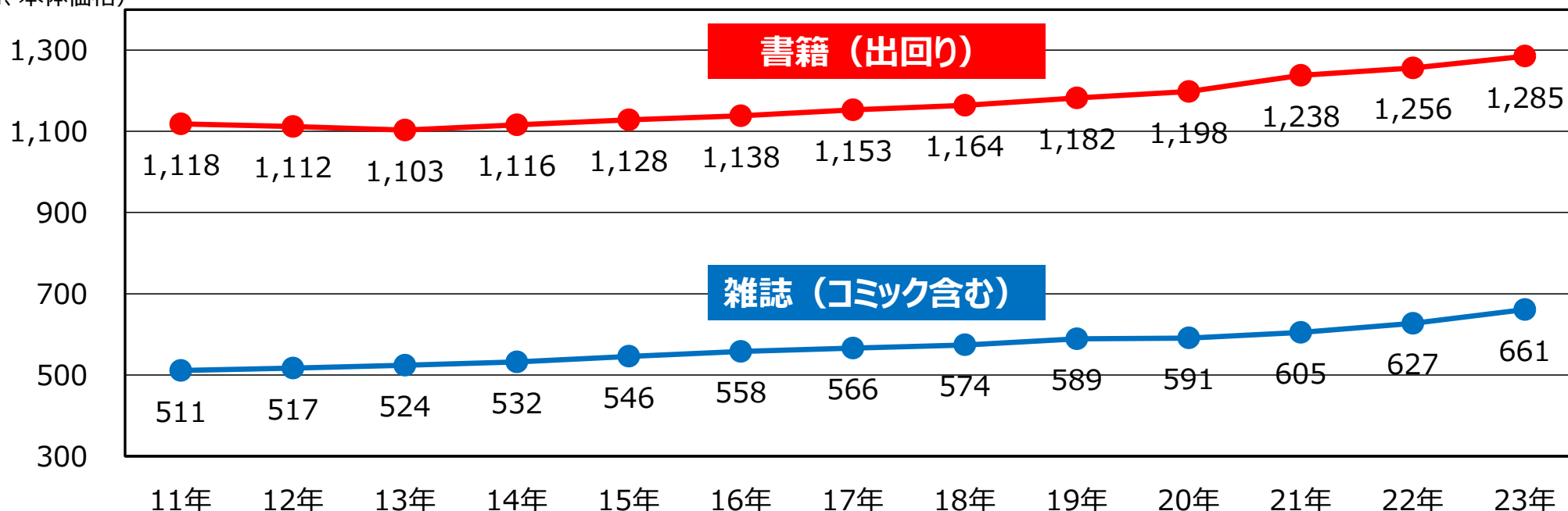
出版配送の運賃単価は上昇していますが、それでも「標準的な運賃」の約半分の水準（取協試算）です。

業界単位での共同配送を実現している「出版配送」を維持継続することで、「標準的な運賃」の水準までは、運賃が上昇せずにすむ可能性が高いと考えています。

(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、明らかに差があります。

	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%

政府の方針

公正取引委員会（公表資料より引用）

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。

※公正取引委員会「適正な価格転嫁の実現に向けた取組」令和6年3月8日より引用
https://www.jftc.go.jp/soshiki/kyotsukoukai/kenkyukai/dk-kondan/kaisai_r2.html

公正取引委員会（公表資料より引用）

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**

（以下略）

※公正取引委員会「適正な価格転嫁の実現に向けた取組」令和6年3月8日より引用
https://www.jftc.go.jp/soshiki/kyotsukoukai/kenkyukai/dk-kondan/kaisai_r2.html

国土交通省（公表資料より引用）

新たなトラックの標準的運賃を告示しました

～運賃水準を8%引き上げる～とともに、荷役の対価等を新たに加算～

令和6年3月22日

令和2年4月に告示したトラックの標準的運賃について、運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を加算した、新たな運賃を告示しました。**今後、関係省庁・産業界とも連携し、実効性の確保に努めるとともに、あらゆる手段を講じて、ドライバーの賃上げ原資の確保に向けて取り組んでまいります。**

※国土交通省ホームページより

https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000294.html

(最近の記事)

物流革新・賃上げに関する意見交換会

岸田首相 10%前後の賃上げを



発言する真貝物流連会長

政府は16日、「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催、物流連の真貝会長、全ト協の坂本会長、ヤマト運輸の長尾社長、佐川急便の本村社長、日本郵政の増田社長らが出席した。

物流連の真貝会長は席上、物流DX推進、物流拠点の機能強化、物流標準化を進め輸送力不足を防止すること、物流を魅力的な産業にするためにも昨年を上回る賃金の引き上げを実現すること、自然災害やカーボンニュートラルなどの課題を解決していくため、国・

荷主・消費者など関係者すべてと連携・協力して「モーダルコンビネーションの最適解を追求していきたい」とし、物流業界としても「重要なインフラである物流の担い手として、役割を果たしていきたい」と述べた。

岸田首相はさいごに、岸田内閣は物価を上回る賃上げの実現、特に中小零細事業者の賃上げが最重要課題となっているとしつつ、道路貨物運送業は発注者の立場で価格転嫁を十分に受け入れていない割合が半数を超え、ワーストワンの業種となったことを挙げ、「この結果を重く受け止め、労務費などの適正な転嫁により、賃金を大幅に引き上げていく必要がある」との見解を示した。

さらに、標準運賃で8%引き上げ、荷役単価など諸経費も加算して10%前後の賃上げが期待できること、公共事業の労務費を活用して平均5・9%、一般運搬者は最も高い7・2%の引き上げを行い、荷待ち・荷役単価を加算すると事実上10%の引き上げとなると説明。「政府・荷主・物流事業者が一致団結して物流の持続的成長実現に向けて全力で取り組んでいきたい」と協力を求めた。

2024. 2. 20

運輸新聞

<https://www.unyu.co.jp/news/detail/id=446>

記事は一例ですが、
政府の後押しもあり、
運賃改定の環境作りが
進んでいます。

(最近の記事)

運輸新聞

<https://www.unyu.co.jp/news/detail/id=439>

運輸労連 転嫁を強く訴える

ドライバーの満足度を上げていく



成田委員長

運輸労連は2月8日、日本物流記者会と懇談し、2024春季生活闘争の取り組みなどについて意見交換した。

冒頭、成田幸隆委員長は2024年問題に触れ「モノが運べなくなるという認識だが、わたしたちはその裏にある労働条件に大きな課題があり、商慣行の見直しを含めさまざまなことをしていかないと2024年問題は解決しない。しっかり取り組んでいく。日本経団連と連合との会合でも運輸業界の状況を説

明されてもらったが、経営者は価格転嫁を含めわかっていると言うが、現場最前線まで浸透するよう
にしていける必要がある」と述べた。

2024. 2. 13

記事は一例ですが、
政府の後押しもあり、運賃改定の
環境作りが進んでいます。

(最近の記事)

運輸新聞

<https://www.unyu.co.jp/news/detail/id=445>

行政・業界団体

新たな標準的運賃告示へ公聴会開催

運輸審議会は、1月10日に国土交通省が諮問した一般貨物自動車運送事業の標準的な運賃の告示に関する公聴会を2月13日に開催。同省物流・自動車局の小熊弘明貨物流通事業課長が陳述するとともに、公募から選定された2人の公述人が意見を述べた。

小熊課長は、前回の標準的な運賃の告示（2020年4月）以降、継続して荷主に要請を行ってきたこと、物価高騰などを踏まえた運賃表の見直しなどに関する検討会の提言を受け、現行の標準的な運賃の8%程度の引き上げ、輸送以外のサービスの対価や下請け手数料、積載率向上のための個建て運賃を示したことを説明し、「標準的な運賃は原価計算を容易にし、荷主との交渉を後押しするものであり、今後も実勢運賃やドライバーの賃金の状況など実態把握に努めるなど、不断の取り組みを進めていく」と述べた。

公述人のうち、馬渡雅敏全日本トラック協会副会長は、「標準的な運賃は労働環境を改善するための参考となる運賃であり、ドライバーの賃金も織り込まれている」と述べるとともに、「中小企業が恒常的な賃上げを実現できるよう、交渉の際の後押しとなる」と賛成した。

記事は一例ですが、政府の後押しもあり、運賃改定の環境作りが進んでいます。

国土交通省（公表資料より引用）

国自貨第844号
令和6年3月22日

公益社団法人全日本トラック協会会長 殿

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課長
(公印省略)

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について

今般、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の3第1項の規定に基づき、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定め、同条第2項の規定に基づき、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件（令和6年国土交通省告示第209号）のとおり告示を行ったところです。

これを踏まえ、設定した標準的な運賃に関して、別添のとおり各地方運輸局等に対し通知しましたので、ご連絡します。

貴協会におかれましては、都道府県トラック協会を通じ、傘下会員事業者に対して周知いただきますようお願いいたします。

(最近の記事)

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

荷主の「買ったとき」、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「買ったとき」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。

**記事は一例ですが、政府の後押しもあり、
運賃改定の環境作りが進んでいます。**

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と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。

(最近の記事)



<https://www.lnews.jp>

福山通運／届出運賃改定、宅配6%、積合わせ10%値上げ

2023年12月08日／SCM・経営



関連キーワード

値上げ

福山通運

運賃

福山通運は12月8日、宅配と積み合わせて、それぞれ届出運賃を改定すると発表した。適用開始日は12月11日。

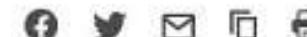
宅配運賃は、サイズ・重量、エリアによって平均約6%の値上げ。

積合わせ運賃は、2023年積合わせ運賃比で約10%の値上げとなる。

運賃改定は、運送業界の人手不足問題や政府の推進する「働き方改革」等を受けた、業務の見直しによる輸送の効率化をはじめとする取り組みの一環。今後も安全・安心な輸送サービスを提供し続けるために実施を決定した。

JR貨物／4月からコンテナ貨物、車扱貨物6%値上げ

2024年01月17日／3PL・物流企業



関連キーワード

JR貨物

値上げ

運賃

鉄道輸送

JR貨物は1月17日、2024年4月1日から基本運賃を改定すると発表した。

対象は、コンテナ貨物と車扱貨物。それぞれの貨率を6%改定する。

2024年問題への対応が迫られるなか、エネルギー価格や原材料価格の高騰により、物流業界を取り巻く環境は厳しさを増している。

同社でも「さまざまなコストが増加し、厳しい経営状況となっており、経営努力だけでは増高したコストを吸収することは困難な状況」だとしている。

西濃運輸、5年ぶりに運賃値上げ

西濃運輸は6月1日から、新たな2024年運賃の適用を開始する。2019年以来5年ぶりの新しい届け出運賃となる。対象は一般便・宅配便で、運賃改定率は地域・距離・重量によって10～20%程度の上げ幅（19年運賃比）。（24／5／17）

運輸新聞

<https://www.unyu.co.jp>

運賃上昇は、出版配送特有の課題ではありません。

このパートの整理

政府資料と合わせて、関連する記事をご紹介します。

政府の方針を受けて、日本の輸送を取り巻く環境が大きく変わり、

出版配送への影響が避けられない状況になっていることが、

ご理解頂ければと思います。

まとめ

出版流通への影響試算

取協各社にアンケートし、リスクを数値化しました。

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

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現状です。

さらに将来的な潜在リスクとして、政府が推し進める「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ります。

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ということを、出版社各社様にはご理解いただきたく存じます。

- ・ 運賃推移、出版マーケットの推移によって、この数値は変化します。
- ・ 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、数値化しました。

まとめ

- 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。加えて、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。
- 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。取次と同様、経営的に余裕がない出版社様が多いことも、承知しています。しかし、書店様に出版物が届かなくなって困るのは、共通の課題です。
- 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

本件のお問い合わせ先

日本出版取次協会 事務局

info@torikyo.jp