

2025年11月18日

物流に関する商慣習の問題

流通経済大学 矢野裕児

物流における取引関係・モノの流れ



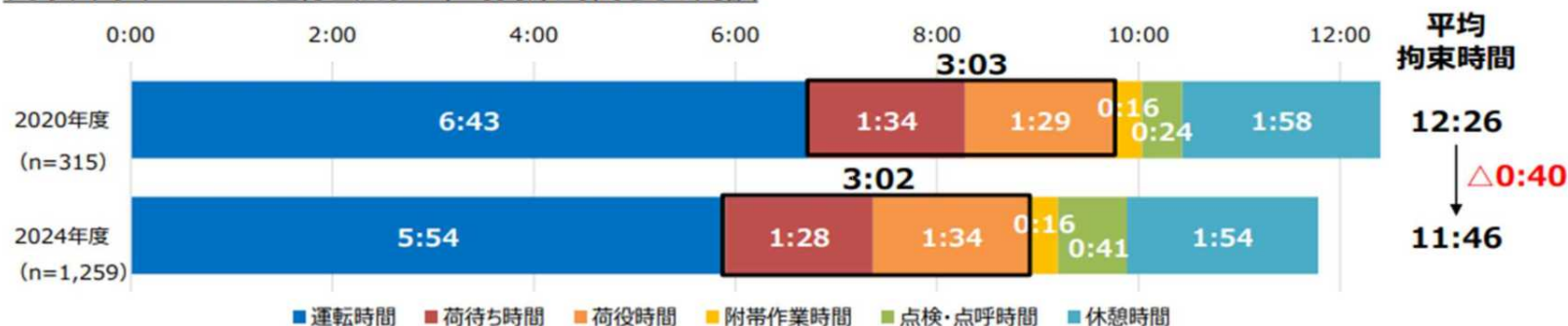
出典:持続可能な物流の実現に向けた検討会最終とりまとめ(案)に加筆

着荷主の立場

- ◆ 物流条件を決定するのは着荷主
納入時刻、リードタイム、頻度、ロット等
 - ◆ 現場でのドライバーが行う物流業務内容に関しても
着荷主が指示することが多い
荷待ち、荷役、附帯業務
- 物効法において、荷待ち時間、荷役時間の短縮が
要請されているが、着荷主の対応が不可欠

ドライバーの拘束時間はどのように変化したのか

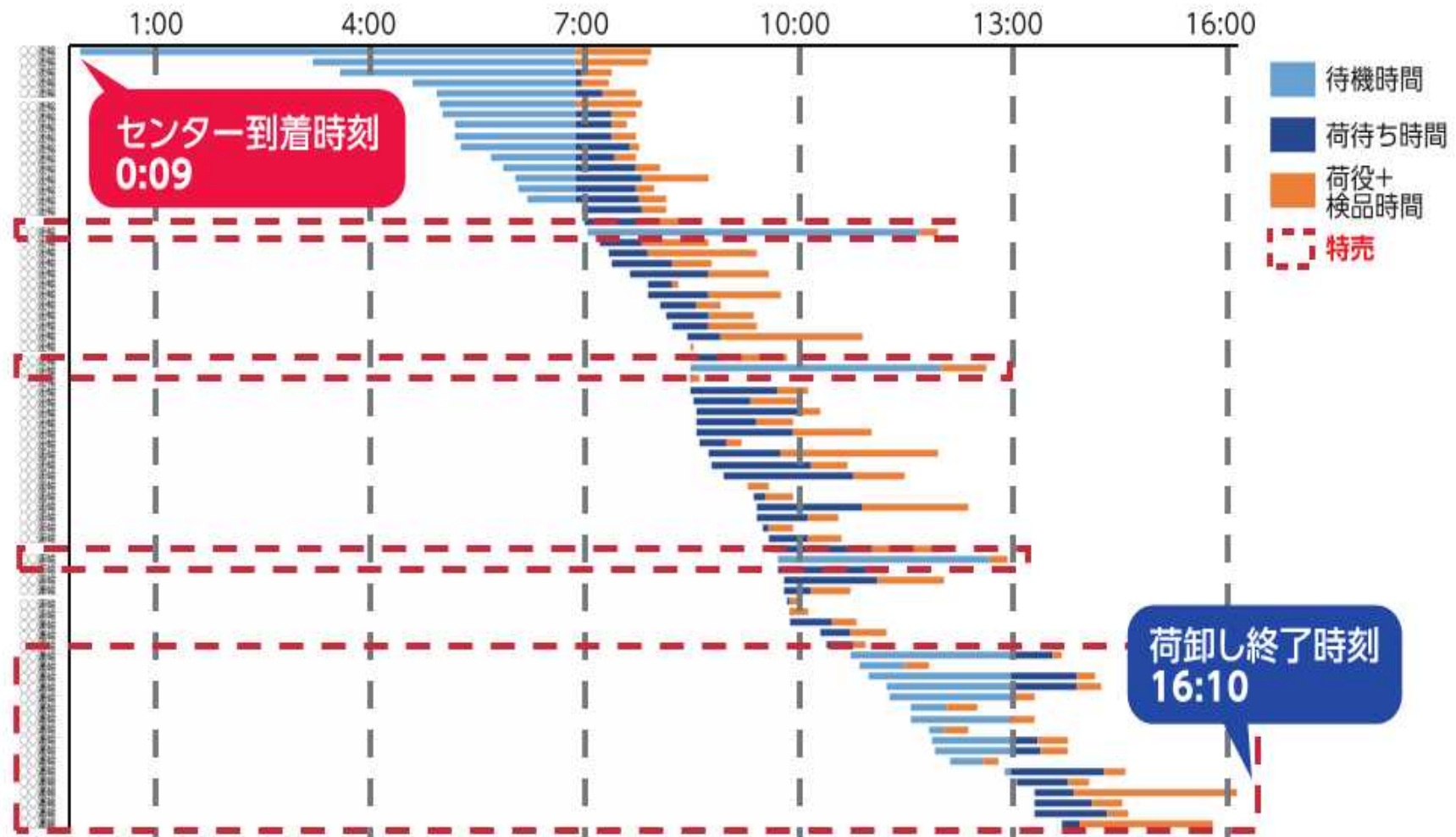
○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



出典:国土交通省調査

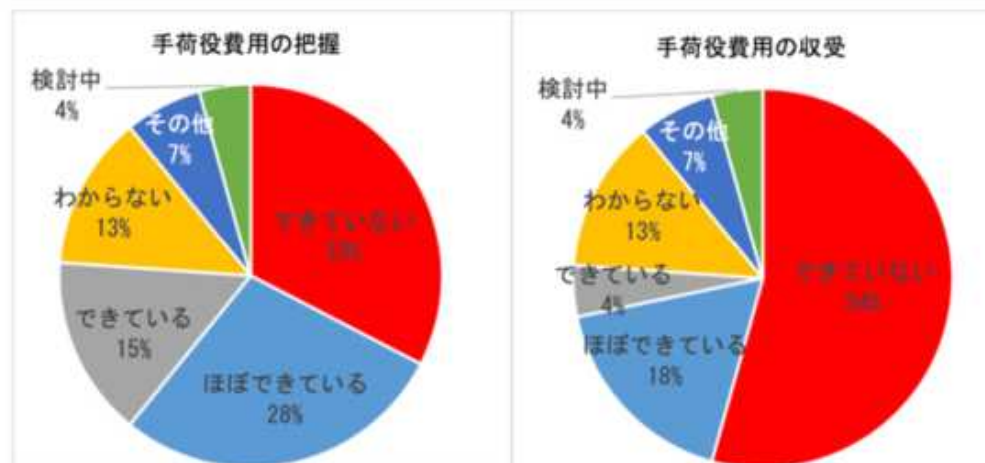
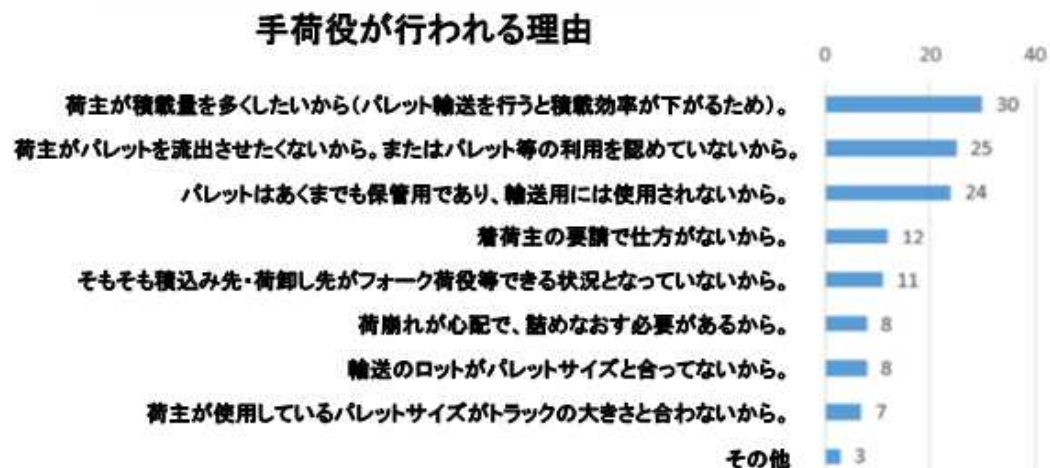
- 運転時間が短縮
 - 長距離輸送が減っている
 - 高速道路利用率が高まっている
 - 計画的な運行管理が可能となっている→リードタイムの延長
- 荷待ち時間、荷役時間は変化していない

荷待ち時間の実態 (小売業の物流センター事例)



出典:国土交通省「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」2020年

手荷役の実態（アンケート調査より）



出典:国土交通省資料

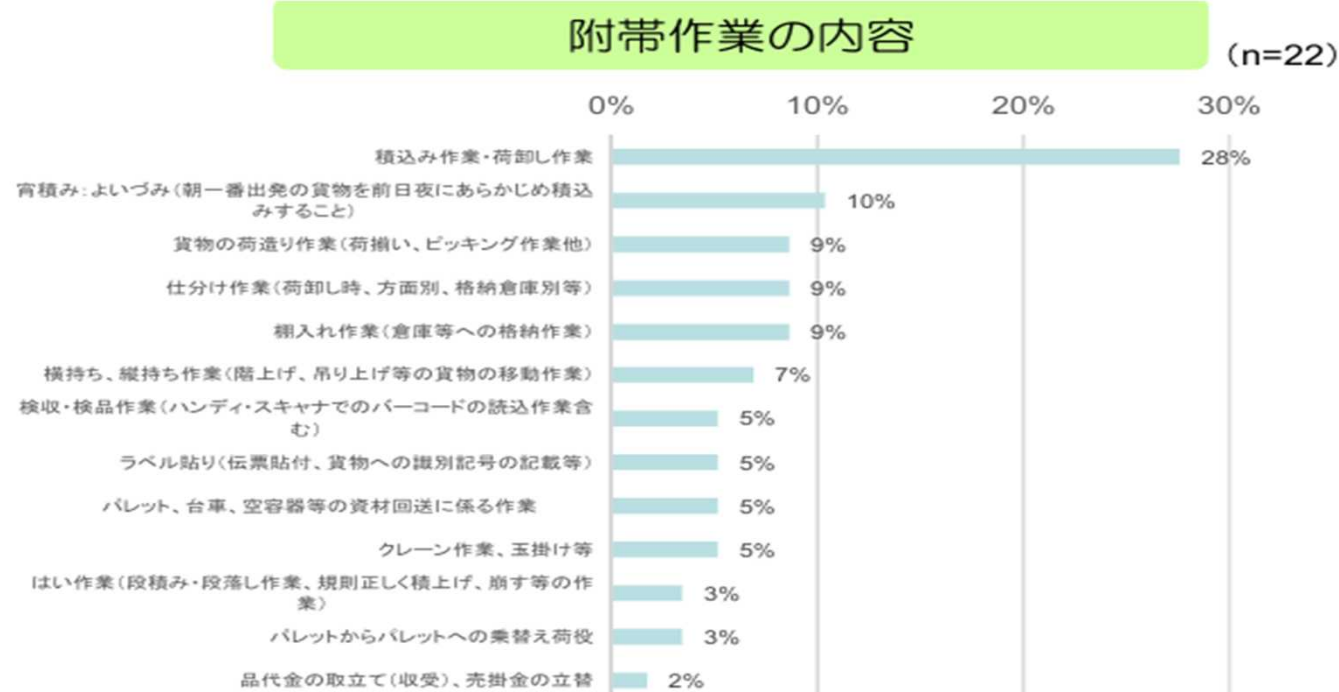


車上渡しへの対応

- ▶ 発荷主側からの車上渡し の要請に対して、着荷主側においても一部対応が進んでいる。
- ▶ 自動車業界の商慣習として、運転者が出荷元で貨物を引取り車上に積み、納品先で車上から貨物を降ろすところまでが業務範囲となっていることが多い。
- ▶ 契約或いは都度の見積もりにおいては 業務範囲を明確にし、積み降ろし及びそれ以上の荷役が必要な場合は、それらも含めた費用の対価を明らかにして物流事業者に支払う。

出典:日本自動車工業会「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」

附帯作業の実態

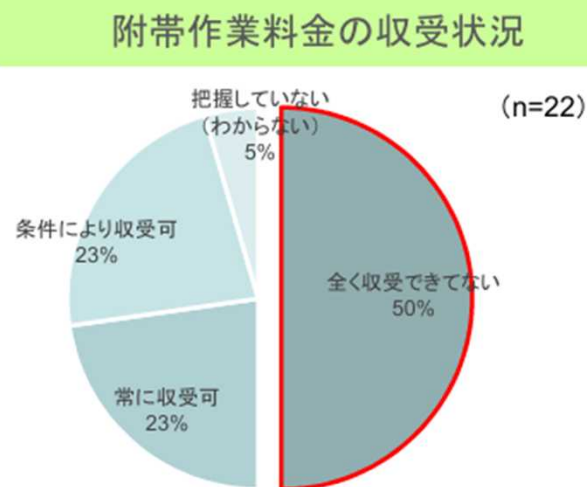
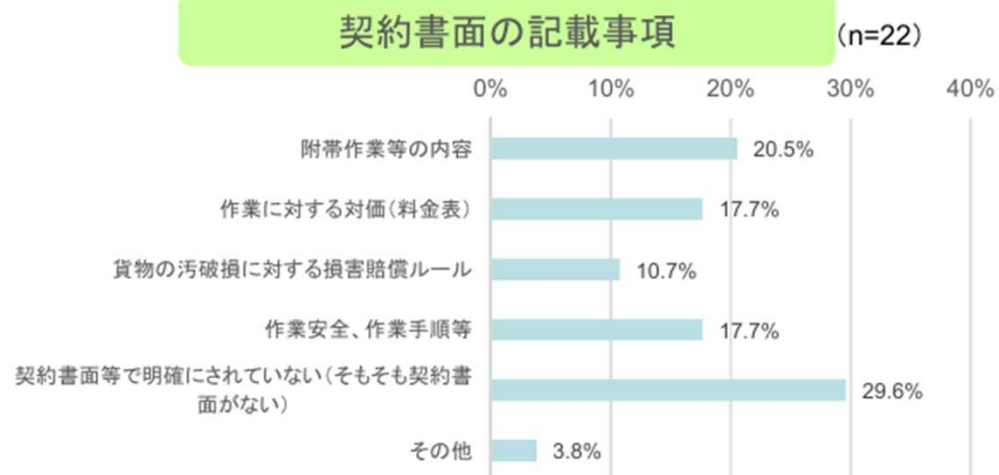


附帯作業の所要時間 (n=22)

	2019/12/16~ 2019/12/31	2020/01/16~ 2020/01/31
通常: 平均時間(分)	50分	47分
最長: 平均時間(分)	79分	73分
最短時間(分)	5分	5分
最長時間(分)	180分	180分

出典:国土交通省「紙・パルプ物流(洋紙・板紙分野)の課題解決の方向性等についての取組実施報告」

附帯作業の実態



出典:国土交通省「紙・パルプ物流(洋紙・板紙分野)の課題解決の方向性等についての取組実施報告」

着荷主側の現場の問題点

- ▶ 着荷主側で行われている荷待ち、荷役、附帯作業の実態を、発荷主、元請け物流事業者が把握できていない状態で、無償でドライバーが作業をしている場合が多い。
- ▶ 下請事業者(実運送事業者)のドライバーは力関係として立場が弱く、着荷主の現場で、荷役、附帯作業を拒否したら、仕事が回ってこないという意識が強い。
- ▶ 下請事業者が対価を要求できない。

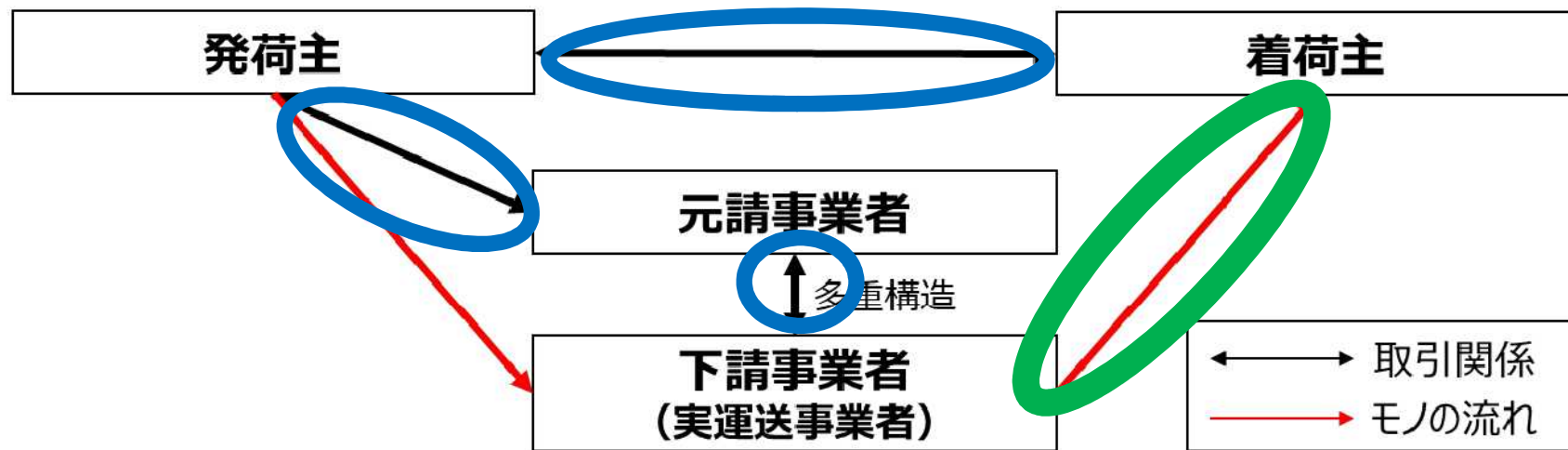
発荷主・着荷主間の問題

- ▶ 発荷主と着荷主間の契約において、業務範囲が明確でなく、荷役、荷待ち、附帯作業についてきちんと明記されていない場合が多い。
- ▶ 店着価格制—消費財などでは、発荷主と商品を買う着荷主の間では、商品価格の中に運賃が含まれている場合が一般的。発荷主と着荷主の間では、商品価格として商品を納品するまでが契約に含まれている。
- ▶ そこに運賃だけが含まれているのか、積み卸しまでが含まれているのかは、明確になっていない場合が多い。

発荷主・元請け、元請けと下請け事業者間の問題

- ▶ 発荷主と元請け事業者間、元請け事業者と下請事業者間の契約において、業務範囲が明確でなく、荷役、荷待ち、附帯作業についてきちんと明記されていない場合が多い。
- ▶ 下請事業者(実運送事業者)のドライバーは力関係として立場が弱く、元請け事業者に対価を要求できない。

物流における取引関係・モノの流れ



○ 契約において業務範囲が明確になっていない場合が多い
対価を要求できていない場合が多い

出典:持続可能な物流の実現に向けた検討会最終とりまとめ(案)に加筆