

第3回 加工食品の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

貨物自動車運送事業における生産性向上及び 長時間労働改善に向けた調査事業 ～ 加工食品アンケート結果 ～

2019年03月25日

株式会社野村総合研究所
コンサルティング事業本部
社会システムコンサルティング部
グローバルインフラコンサルティング部
グローバル製造業コンサルティング部
コーポレートイノベーションコンサルティング部

目次

回答者属性	P2
--------------	-----------

アンケート調査結果の概要	P5
---------------------	-----------

調達部門と販売部門との委託や契約の状況	P18
----------------------------	------------

販売部門と3PL・倉庫業者・貨物運送事業者との契約状況	P32
------------------------------------	------------

現在、直面している問題点や課題	P54
------------------------	------------

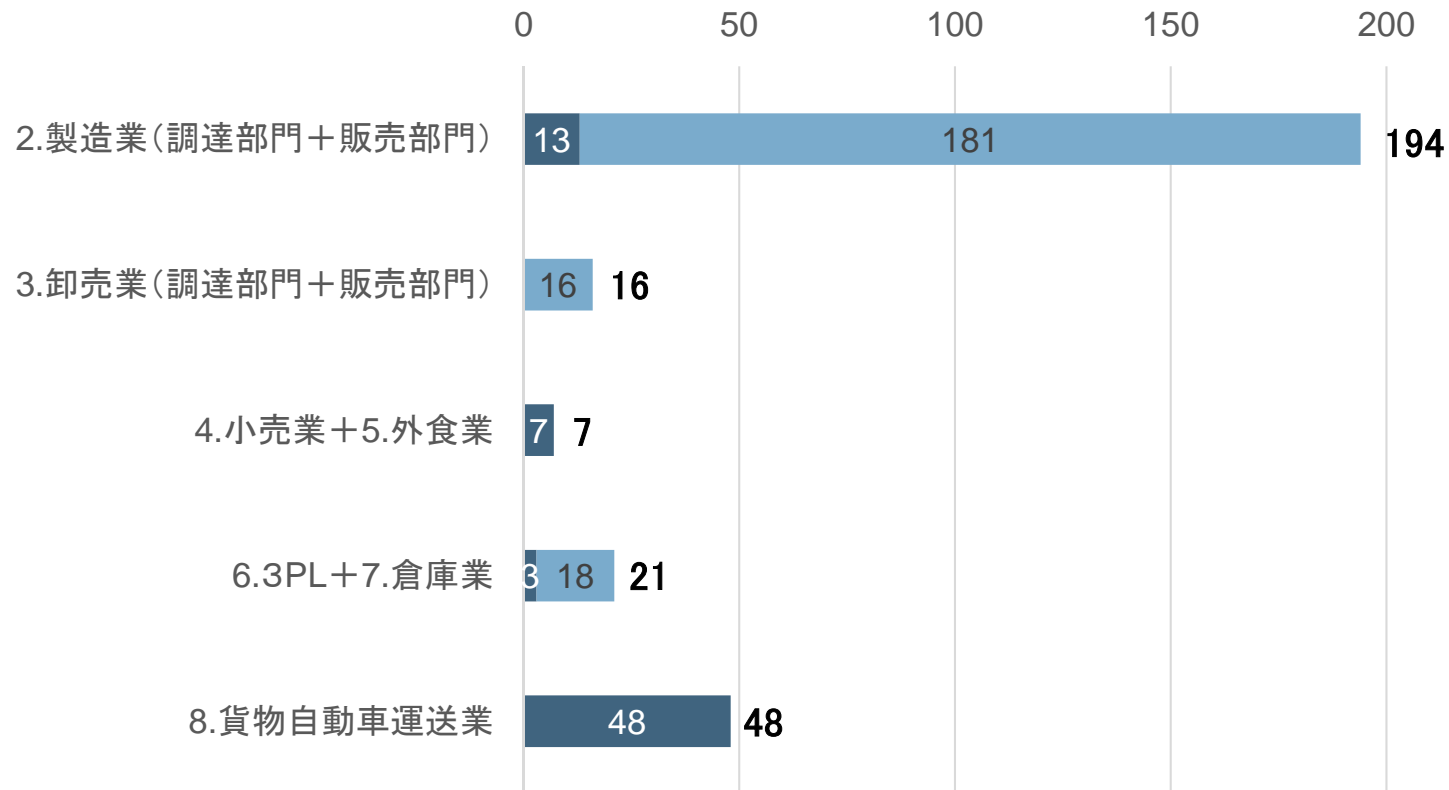
ここ3年位で取り組んだ施策	P86
----------------------	------------

今後取り組んでみたい施策	P111
---------------------	-------------

回答者属性

加工食品 アンケート実施概要

- 実施期間 2018年月12日～2019年2月7日
- 回答数 286 (内訳は以下のグラフの通り)



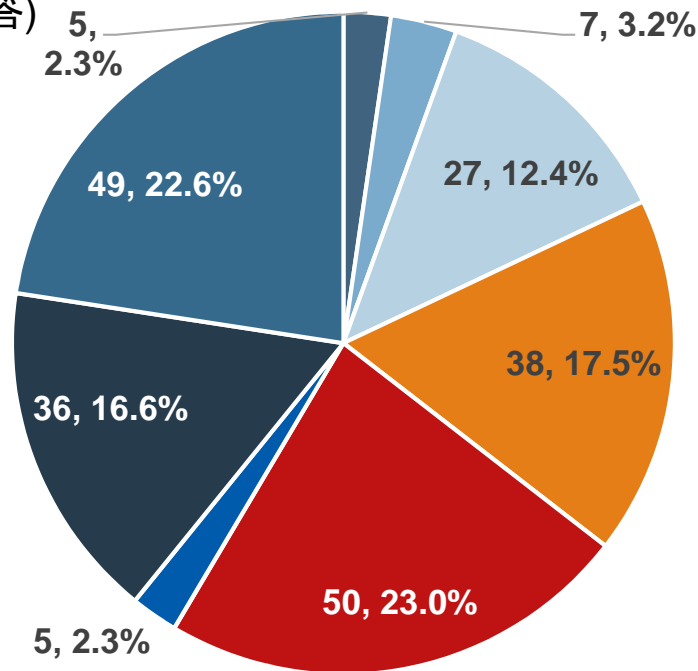
代表的な品目名

- 代表的な品目は、加工食品の「冷蔵・冷凍 袋詰め」、「常温 缶・瓶詰め」、「常温 箱詰め」、「冷蔵・冷凍 箱詰め」

Q4: 調達食材や加工食品のうち、もっとも代表的な品目名を1つお答えください。なお、袋詰め、缶・瓶詰め等は最終的な末端小売単位を想定してください。

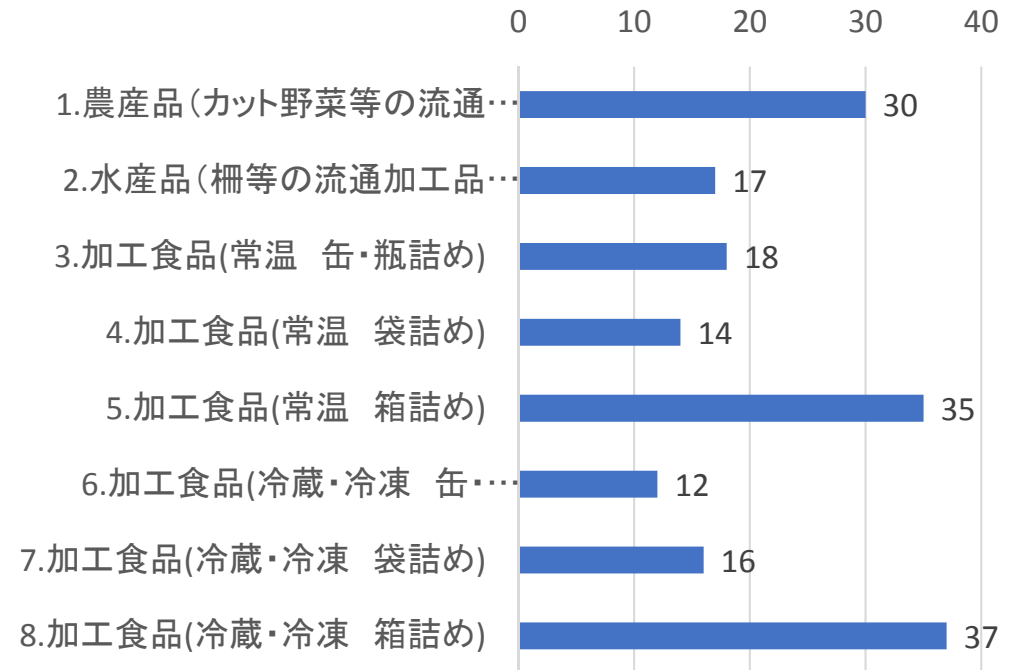
製造業・卸売業・小売業・外食業

(n=217、単一回答)



3PL・倉庫業・貨物自動車運送業

(n=69、複数回答)



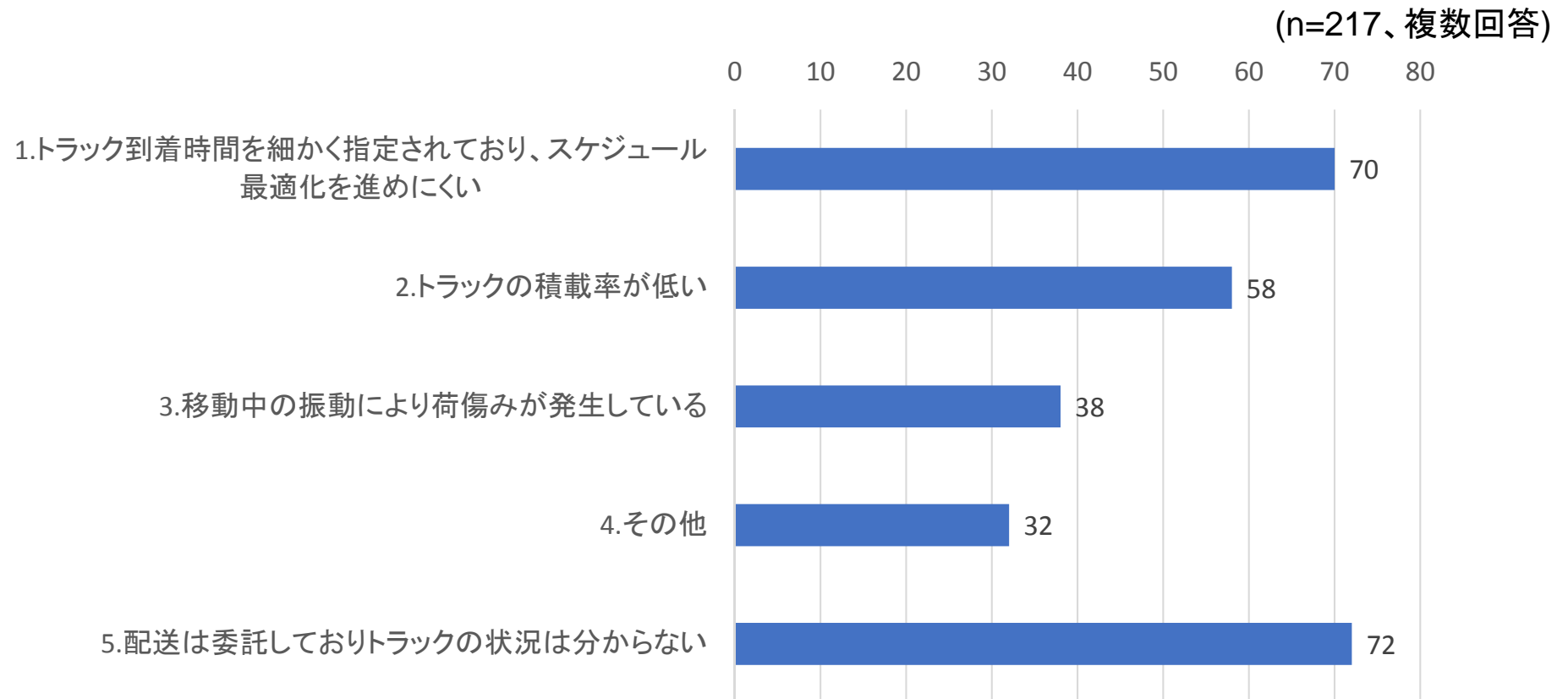
- 1. 農産品(カット野菜等の流通加工品を含む)
- 2. 水産品(鰯等の流通加工品を含む)
- 3. 加工食品(常温 缶・瓶詰め)
- 4. 加工食品(常温 袋詰め)
- 5. 加工食品(常温 箱詰め)
- 6. 加工食品(冷蔵・冷凍 缶・瓶詰め)
- 7. 加工食品(冷蔵・冷凍 袋詰め)
- 8. 加工食品(冷蔵・冷凍 箱詰め)

アンケート調査結果の概要

荷主が現在直面している問題

- 荷主全体で荷主が現在直面している問題みると、「配送は委託しておりトラックの状況は分からない」(33.2%)と最も多く、次いで「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」(32.3%)、「トラックの積載率が低い」(26.7%)、「移動中の振動により荷傷みが発生している」(17.5%)、「その他」(14.7%)となっている。

Q42: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送における問題をお答えください。(いくつでも)



荷主が現在直面している問題の詳細(自由記入欄)

■「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」32.3%

- 「指定時間が偏り最適化が進めにくい」や「荷待ち時間が発生し読めない」、「附帯業務が多く時間が読めない」というコメントがあり、その理由として午前中の指定が多いこと、大手スーパー、大きな市場、大手の物流倉庫等は時間帯により長時間待たされること、附帯業務として荷役用のフォークリフト不足や、出荷時の各種附帯業務(商品別・日付別検品・パレット積み替え・ラベル張り等)が発生することがあげられている。また、他にも「荷役時間が読めない」、「季節や月末等の波動」、「施設制約」といった理由があげられている。

■「トラックの積載率が低い」26.7%

- 「荷合わせや共同輸送を実施する余裕がない」というコメントがあり、具体的には着荷主の要求納品時間が被ることでバラバラの便となること、時間帯別のトラックが出発するので荷合わせがしにくいことがあげられる。同じように「納品条件の制約」というコメントがあり、午前中等の偏りがあること、遅延すると引き取ってもらえないこと、鮮度基準で持ち戻りになることがあげられている。これ以外にも「季節等の波動が大きい」や、「荷待ち荷役検品などの待機時間の多さ」、「附帯業務による遅延」といった理由があげられている。

■「移動中の振動により荷傷みが発生している」17.5%

- 荷傷みの発生については、段ボールなど包装資材の破損や汚損によって受け入れを拒否されること、荷物積み替え時にフォークリフトの爪や他荷物と接触による破損や汚損がおきること、積載率を向上させるために多段積みして破損することがコメントとしてあげられる。

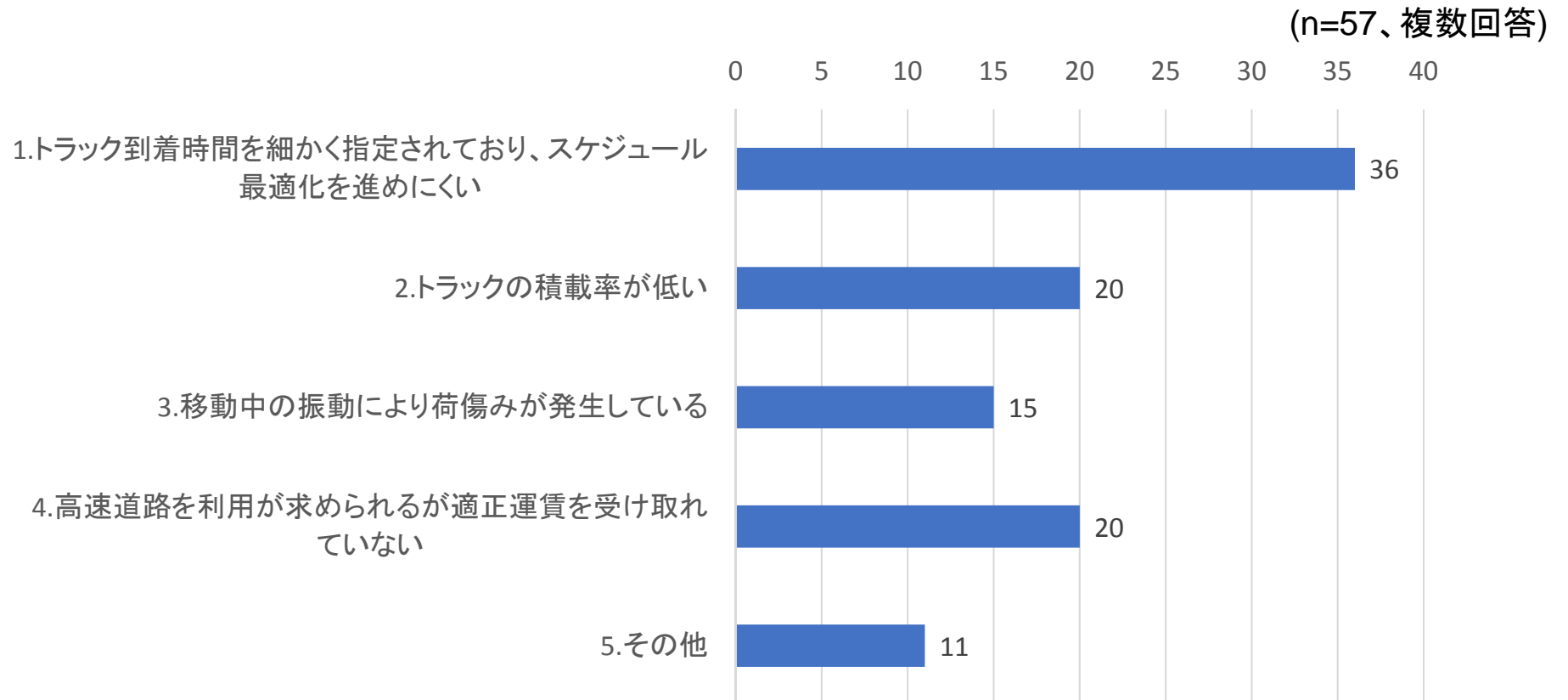
■「その他」14.7%

- その他のコメントとして、「生鮮品のため顧客への納品時間が早朝に集中」、「指定時間より早目に到着してもクレームとなるケースがある」、「出発時間に応じた×切り日時が決められてはいるが、当日にイレギュラーが発生し、出発の遅延や急な納品に対応しなければならない」、「配達先付近の道幅が狭く、車両制限があり配送効率が悪い」、「鮮度基準が厳しく、食品ロスや持ち戻りが発生」、「盆・正月・GW等の長期休暇前の繁忙期はチャータートラックが確保できない」といったコメントがあった。

物流事業者が現在直面している問題

- 物流事業者が現在直面している問題は、「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」が63.2%と最も多く。次いで「トラックの積載率が低い」が35.1%、「高速道路を利用が求められるが適正運賃を受け取れていない」が35.1%、「移動中の振動により荷傷みが発生している」が26.3%、「その他」が19.3%となっている。

Q52:加工食品の物流において、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送に関連した問題をお答えください。(いくつでも)



物流事業者が現在直面している問題の詳細(自由記入欄)

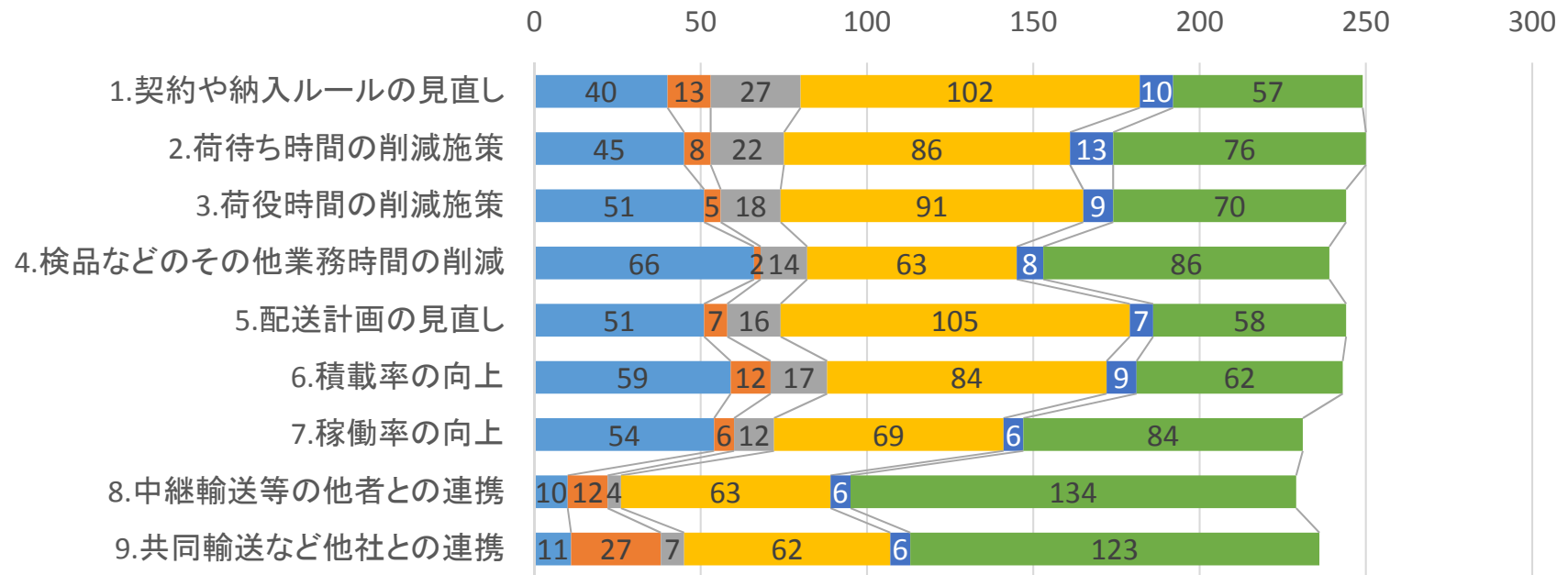
- 「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」63.2%
 - 着荷主が時間指定をしているが、他の車も同じ時間帯に集中している。
 - 指定時間になっても荷役できない。
 - 出荷時間になっても荷物が揃っておらず待たされる。
 - 早く到着しないと、順番待ちが発生して完了時間が解らない。
 - バースが空くまでの待機時間と荷揃えが終わるまでの待機時間が長く時間が読めない。
 - 量販店センターなどにおいては、品目により納品時間が異なるため、効率的な配車が組めない。逆に言えば時間指定となるため、待ち時間が長くなることがある。
- 「トラックの積載率が低い」35.1%
 - 納品先全般(量販店舗除く)に関し、午前中着が増えているためか他メーカーの車両も同様な時間に集中して待機させられる事が多い。非常に配車が組みづらい。
- 「高速道路を利用が求められるが適正運賃を受け取れていない」 35.1%
 - 輸送配送と作業(荷捌き、検品、指定場所)の分離が曖昧であり、運搬、作業、高速など有料道路代金が受け取れない。
- 「移動中の振動により荷傷みが発生している」26.3%
 - 食品の段ボールが脆弱で商品事故が起こりやすい。
- 「その他」19.3%
 - 輸送配送と作業(荷捌き、検品、指定場所)の分離が曖昧である。
 - 附帯作業に関して、入出庫双方の理解が薄く、未だドライバーがするのが当たり前という感覚である。要請しても、相手方も人手不足で対応できないし、費用の話もなかなか前進していない。

荷主がここ3年位で取り組んだ施策

- 荷主がここ3年位で取り組んだ施策としては「契約や納入ルールの見直し(73.7%)」と最も多く、次いで「配送計画の見直し73.3%」、「積載率の向上(71.4%)」、「荷役時間の削減施策(67.7%)」、「荷待ち時間の削減施策(65.0%)」、「稼働率の向上(61.3%)」、「検品などのその他業務時間の削減(60.4%)」、「共同輸送など他社との連携(43.3%)」、「中継輸送等の他者との連携(38.2%)」となっている。

Q45: 貴社の物流効率を高めるために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=217、複数回答)



- 1. 自社のみで実施
- 2. 同業他社と一緒に取り組んだ
- 3. サプライヤーと一緒に取り組んだ
- 4. 運送会社と一緒に取り組んだ
- 5. その他の関係者と取り組んだ
- 6. 取り組んでいない

荷主がここ3年位で取り組んだ施策の詳細(自由記入欄)

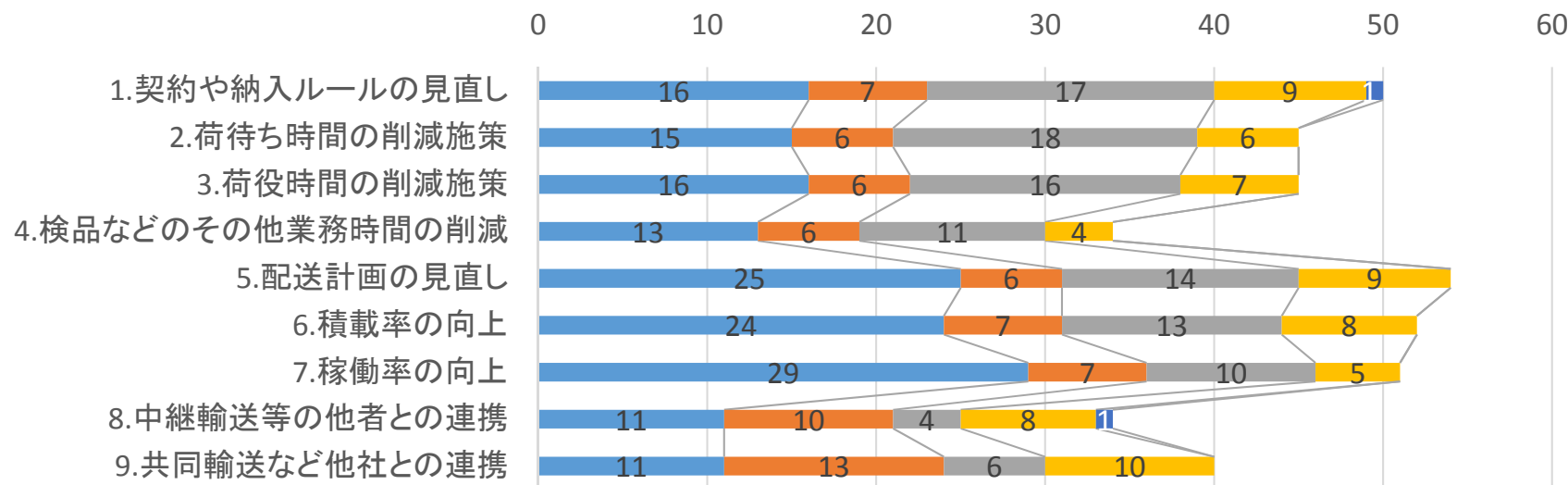
- 「契約や納入ルールの見直し(73.7%)」: 酒や加工食品の最小発注単位の見直し実施(小売業及び多数の製造業)、納品リードタイムを1日延ばした(多数の製造業)、納品時間を見直し(製造業)、納品先と連携して納品回数の削減や納品時間の短縮を協議し業務改善(製造業)、お得意先との発注平準化による積載効率の向上(製造業)、物量が少ないお届け先に対して、配送頻度の縮小(1週間で〇回など・曜日配送)の提案を行った(製造業)
- 「配送計画の見直し73.3%」: 運送業者と配送リードタイムの適正化を推進(多数の製造業)、納品先の減少に応じたコース再編成の実施、事前に大口集荷情報を提供することで積載効率を高めた、過積載とならないよう運送会社と納品先の重量の調整を行った(以上、製造業)
- 「積載率の向上(71.4%)」: コンテナやパレットの積載効率を高めるため発注ロットを決定した(小売業 & 製造業)、最少発注単位の見直し(多数の製造業)、シートパレットを使用した2段積み配送の実施、在庫拠点の見直し、ケースダンボールの強度を高めより高く積める、取引先の納品時間を調整し配送コースを2から1へ縮小、納品単位をケース納品からコンテナへ変更(以上、製造業)
- 「荷役時間の削減施策(67.7%)」: パレット輸送に取り組んだ(多数の製造業)、マテハン機器の更新導入による改善(製造業)
- 「荷待ち時間の削減施策(65.0%)」: 納品時間の柔軟な設定、待機時間が長いお届け先に対して、納品時間帯の時間割制の提案、入庫時間帯と出庫時間帯の大きな取決め、工場での当日製造からの当日出荷を極力避けるべく前日までに仕分け等を完了し出荷日は出荷に専念、各運送会社の集荷時間分散、積み込み車両の入場時間を厳格に指定した、長時間待機時間発生のお届け先に直接交渉し改善を促し実現(以上、製造業)
- 「稼働率の向上(61.3%)」: ラウンド便の仕組み、同業他社とJRコンテナの往復輸送やトレーラーの混載輸送を行った、納品先のトラックの帰りや空きスペースに自社製品を混載する輸送を行った(以上、製造業)
- 「検品などのその他業務時間の削減(60.4%)」: 外部委託先倉庫における検品作業の効率を図るため、納品される商品のアウターカートンに検品時に必要とされる情報が明記されたシールを貼付するようサプライヤーに指示した。(小売業)、検品作業の効率化のためにデジタル検品を導入、納品時の附帯作業について同業他社と連携して納品先と改善協議を行い業務改善(以上、製造業)
- 「共同輸送など他社との連携(43.3%)」: 同業種との共同輸配送の実施、四国方面の運送便を路線便から共同配送便へ変更することで未着等のトラブルが削減された、同業他社の製品を混載することにより無駄を減らすことができた、同業他社との共同配送の推進と並行して物流基準・納品条件の見直しを検討(以上、製造業)
- 「その他」: 物流委託業者、運送会社との定期ミーティング実施、日用品メーカーとレンタル会社と3社による異業種輸送の取り組み(モーダルシフト)、カートンケース標準化・パレット輸送・受注時間の見直し・待機時間の削減を実施、繁忙期や物量が多いスケジュールは運送会社と連携して増便を確保(以上、製造業)

貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策

- 貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施(主体別に複数回答可)では「配送計画の見直し」が54件と最も多く、主体としては自社のみ25件、サプライヤーと一緒に取り組んだが14件となっている。次いで「積載率の向上」が52件で主体としては自社のみ24件、サプライヤーと一緒に取り組んだが13件となっている。「稼働率の向上」が51件で主体として自社のみが29件、サプライヤーと一緒に取り組んだが10件となっている。「契約や納入ルールの見直し」が50件で主体としてはサプライヤーと一緒に取り組んだが17件、自社のみで実施が16件となっている。
- また、「荷待ち時間の削減施策」が45件、「荷役時間の削減施策」が45件、「共同輸送など他社との連携」が40件、「検品などのその他業務時間の削減」が34件、「中継輸送等の他者との連携」が34件となっている。

Q59: 貴社のトラックの生産性向上のために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=48、複数回答)



- 1. 自社のみで実施
- 2. 同業他社と一緒に取り組んだ
- 3. サプライヤーと一緒に取り組んだ
- 4. 運送会社と一緒に取り組んだ
- 5. その他の関係者と一緒に取り組んだ

貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策の詳細(自由記入欄)

■「配送計画の見直し」が54件

- 飲料の配送ルート見直しを提案、魚の積載率をあげるため他社と協力して配送ルート見直した、自社独自で配送ルートを見直し納品時間を調整により若干の荷待ち時間を短縮、店着指定時間等の納品時間を変更し配送ルートの見直し、農協と積込み時間を調整し運行行程を違反の無いよう調整、配送ルートは定期的に見直しを行いサプライヤーに承諾を得る

■「積載率の向上」が52件

- 自社の荷物との積合せを検討し荷主へ条件などを提示、小口の集約化、製品輸送の一部前倒しし1車あたりの積載率を改善、繁忙期に一部納品先へ午後納品を了承してもらい稼働率を改善

■「稼働率の向上」が51件

- 車両稼働率向上のために、運行時間の洗い出しと組み立てを継続的に実施。一部車両では稼働率を50%→70~90%(24時間中)で組み立てを行い 余剰車両の抹消や新規業務の獲得を行いました。

■「契約や納入ルールの見直し」が50件

- サプライヤーと共に、納品頻度の集約や時間短縮を図る協議を実施

■「荷待ち時間の削減施策」が45件

- 正確な入庫時間を要望、積込倉庫で受付予約を採用してもらい待ち時間を短縮、着荷主への荷役をスムーズにするため発荷主の営業担当より着荷主へ働きかけてもらい荷待ち時間を減少、会社からの遅くする等出発時刻を調整

■「荷役時間の削減施策」が45件

- パレット化やカゴ台車に取り組んだ(多数)、仕分けはドライバーにはさせず作業員を増やした

■「共同輸送など他社との連携」が40件

- 同業荷主を紹介してもらって共同配送にて積載率を改善、積載効率の向上のため同業他社との荷物のやり取りを実施

■「検品などのその他業務時間の削減」が34件

- サプライヤーと協力し配送ルートを見直し、ノー検品、一部出荷倉庫でのドライバーによる検品作業を廃止、かご車納入の中身検品は省略してかご車台数のみの検品で業務完了とする旨を必ずサプライヤーと運送会社との契約書に盛り込み検品時間を短縮

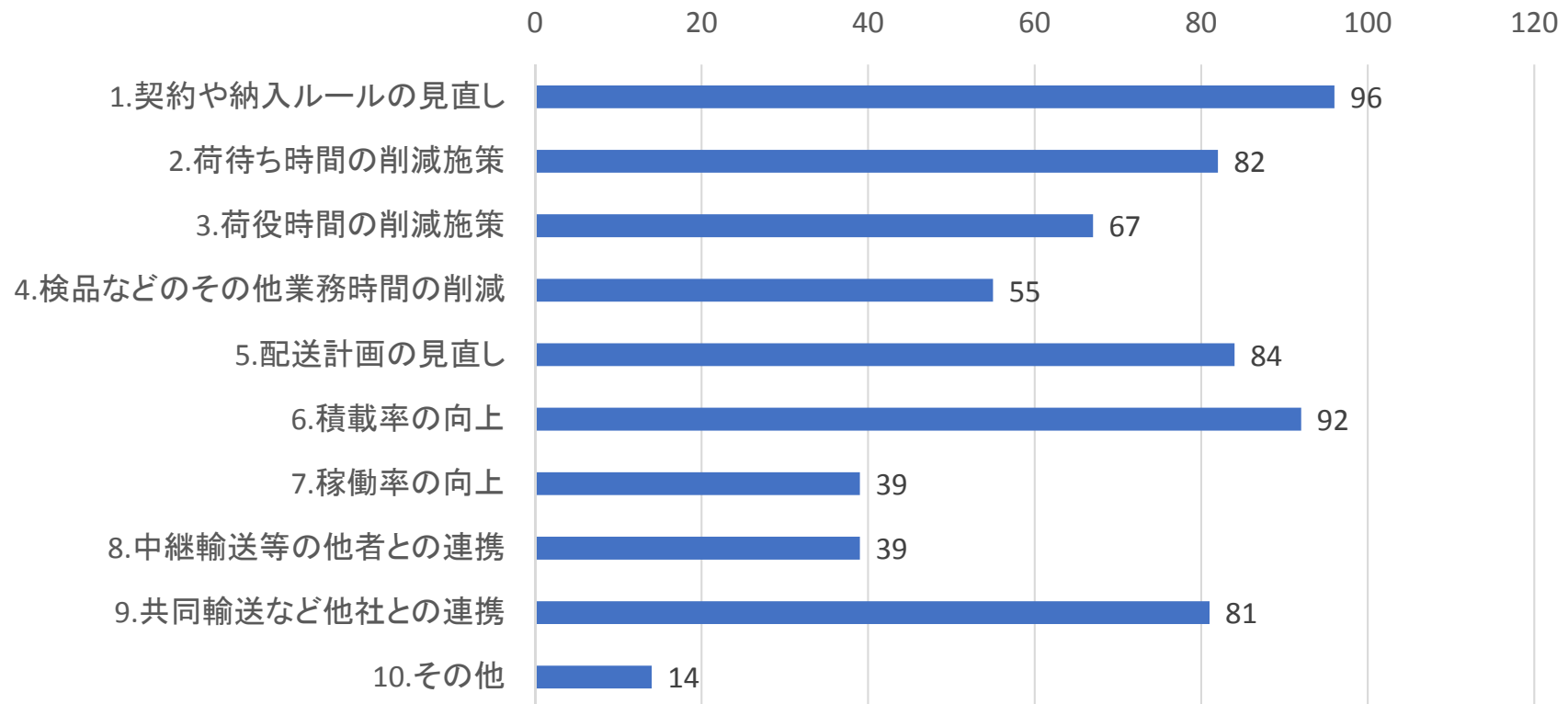
■「その他」:繁忙期の長距離輸送量を減らすために、閑散期に引き取り当社倉庫で一時保管し、繁忙期の大量受注時を調整

荷主が今後取組んでみたい施策

- 荷主が今後取組んでみたい施策は、「契約や納入ルールの見直し」が44.2%と最も多く、次いで「積載率の向上」が42.4%、「配送計画の見直し」が38.7%、「荷待ち時間の削減施策」が37.8%、「共同輸送など他社との連携」が37.3%、「荷役時間の削減施策」が30.9%、「検品などのその他業務時間の削減」が25.3%、「稼働率の向上」が18.0%、「中継輸送等の他者との連携」が18.0%、「その他」が6.5%となっている。

Q48: 貴社の物流効率を高めるために、今後取り組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)

(n=217、複数回答)



荷主が今後取組んでみたい施策の改善を妨げているポイントや、障害やボトルネック

■「契約や納入ルールの見直し」44.2%

- 受注から出荷までのリードタイムが短くなっており勤務条件が労働者の希望に沿わない、小ロット・多品種になり生産スケジュールを立てるのに時間がかかる、受注してから納品までのリードタイムを余裕があれば効率が向上、休日発注が現場作業の増加要因、顧客の発注から納品までのリードタイムが少ないこともあり当日入荷当日出荷において止むを得ない部分で配送業者を待機させることもある、発注から納入までの時間があまりないため発注件数が多いと荷物を揃えるのに時間が掛かる、日配商品のため1年365日配送かつ顧客からの発注が出荷当日13時で配送センター納品が22時くらいと非常にタイト

■「荷待ち時間の削減施策」37.8%

- 問題は荷受人の時間厳守、取引先の物流センターによっては納品時間に制限があり(午前11時までには納品完了等)委託した物流会社トラックが2時間並んだにも関わらず午前11時を過ぎた場合荷物を受け取ってもらえず返されてしまった、待機時間は顧客との交渉が難しい、納品する際の待機時間が過剰となっている顧客センターがあり慢性化しているにもかかわらず何らの対策が打てていない、待機時間が一番の懸念事項で委託している物流業者からは待機時間の改善要望があり(費用負担の話もある)着荷主へ待機時間解消の申し入れをしても改善されず手の打ちようがない。

■「共同輸送など他社との連携」が37.3%

- 同メーカーとの共同配送を目指したいがコネクションが少ない、共同配送にしたことにより売上減へ繋がる可能性が心配、競合であるので情報の開示が困難、共配の方面別荷量制限

■「荷役時間の削減施策」30.9%

- 出荷作業場所が狭い、納品時の手作業での荷おろし、パレット配送の推進により待機時間削減につなげたい(各倉庫や車両におけるパレットサイズ・積付けの高さの違い)、パレット管理時の紛失による補充コスト、バラ配送があり検品・荷卸し等時間がかかる、パレット化により積載効率が20%以上下がる

■「検品などのその他業務時間の削減」25.3%

- 荷降ろし先での附帯作業の明確化(契約等)や業務の範囲の適正化、卸への納品時の附帯作業が納品先の既得権になっている

■「その他」6.5%

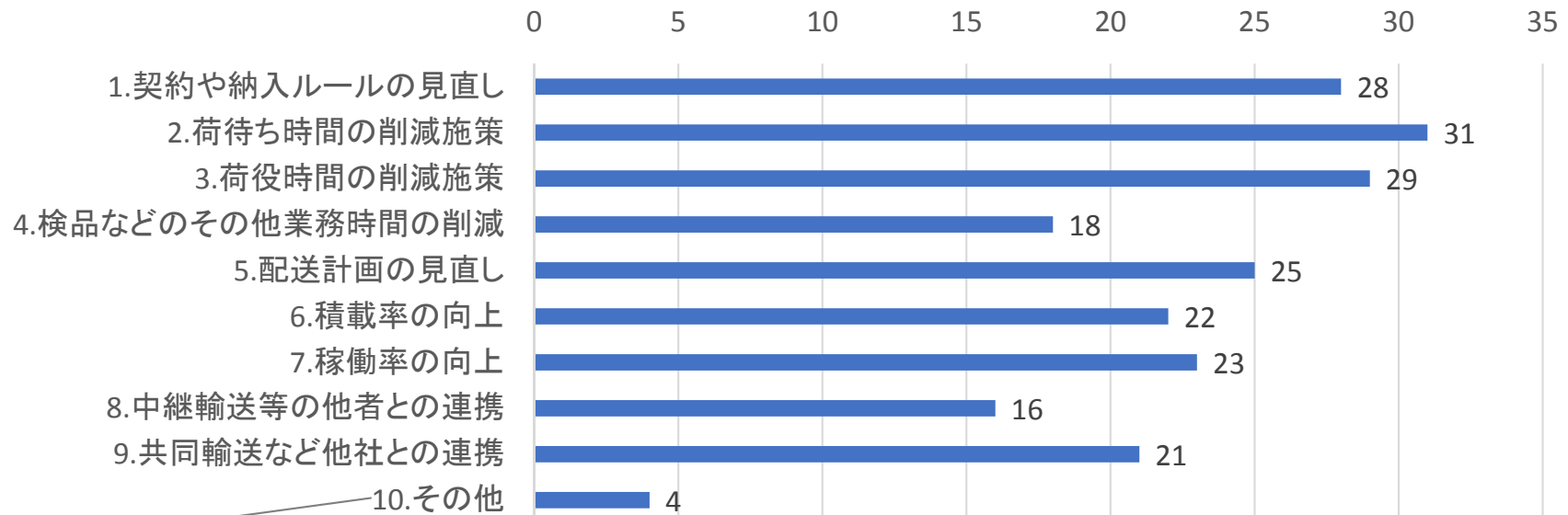
- 他にもトラックドライバー等の人材不足、納品条件(中でも納品時間指定)、季節等の波動、2/3ルール等の食品の鮮度、物流コストの観点、納品先・顧客が強く交渉が困難なこと、物流品質の担保、多頻度少量化などの受発注の動向、倉庫等の施設制約 等のコメントが多数あった

貨物自動車運送業が今後取組んでみたい施策

- 貨物自動車運送業が今後取組んでみたい施策は「荷待ち時間の削減施策」が64.6%最も多く。次いで「荷役時間の削減施策」が60.4%、「契約や納入ルールの見直し」が58.3%、「配送計画の見直し」が52.1%、「稼働率の向上」が47.9%、「積載率の向上」が45.8%、「共同輸送など他社との連携」が43.8%、「検品などのその他業務時間の削減」が37.5%、「中継輸送等の他者との連携」が33.3%、「その他」が8.3%である。

Q61: 貴社のトラック稼働率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)

(n=48、複数回答)



その他
(自由回答)

稼働率がよくなっても人がいない

現状の取引先での改善はあまり出来ない為、新規取引様での改善されている取引先を増やしていくしか有りません。

柔軟な働き方を許容し、嘱託(高齢者)運転者に活躍してもらいたい

生産性の向上(1台あたりの稼働率をあげる・人件費等を削減)し、直送化をはかる

貨物自動車運送業が今後取組んでみたい施策の改善を妨げているポイントや、障害やボトルネック

■「荷待ち時間の削減施策」64.6%

- トラックに架装したパワーゲートで納品させるのではなく店舗側のリフターを使わせて貰う、荷主に対し依頼するがエンドユーザーの理解を得られず難航、荷主の積み込み作業員やピッキング態勢の改善が必要、商品のできあがり時間

■「荷役時間の削減施策」60.4%

- かご車納入の荷降ろしがホーム降しで時間が多くかかる、パレットでの輸送を増やしたいが荷主の協力はほとんど期待できない、パレット積み卸しの励行、処理能力を超えている入出荷倉庫が多い、顧客のリフト等荷役作業機の不足(作業員が充足されない)

■「契約や納入ルールの見直し」58.3%

- 現業に手一杯であり他者との協働などが話が進まない、荷主の理解(出荷側も荷受け側も)改善するための人員補充、運賃に待機料・高速代・荷役代・附帯業務代・燃料サーチャージを別途料金とすることの周知、顧客や荷主、世間一般で配送業務内容が明確になっていない為、過度な検品作業や商品のピックアップ、積み付け作業が当たり前、納品指定時間の集中、繁忙期と閑散期の物流差、直接顧客(着荷主)へ改善の要望ができないため、発荷主担当者に頼らざるをえない

■「配送計画の見直し」52.1%

- 荷主による店着時間の指定(効率的な配送ダイヤが組みにくい)、納品先が午前中指定が多く回り切れない

■「共同輸送など他社との連携」43.8%

- 大手食品メーカーの下に物流子会社が有り同業他社と共同配送を行うため現場の意見を物流子会社に伝えても中々改善されない

■「検品などのその他業務時間の削減」37.5%

- 検品作業を荷主側で実施するよう要望、運送事業者が行う附帯業務の線引きがないため配送事業者が全ての附帯作業を実施しており。改善には顧客(卸)がかなり反発すると考えられる、賞味期限の日別管理、納品先でのカテゴリ一別の仕分けがネック、附帯作業(縦持ち横持ち作業)は出荷先および荷降先の人手不足が解消されないため改善が困難

■「その他」8.3%

- 労働力不足、波動などの貨物特性、荷主などの関係者の意識、設備などの投資、法制度などを施策の改善を妨げているポイントや、障害やボトルネックとなるコメントがあり

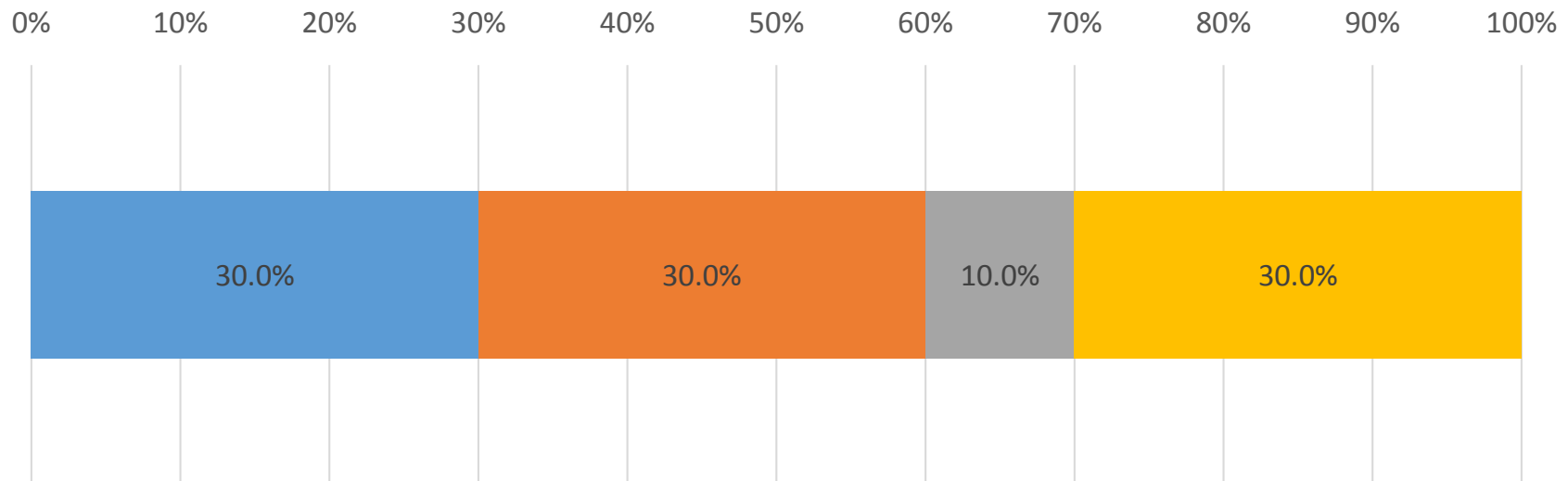
調達部門と販売部門との委託や契約の状況

物流の運送や荷役に係わる決まり事の記載状況

- サプライヤーとの取引契約の中に、物流の運送や荷役に係わる決まり事が、標準的に含まれている場合が30%、個別に調整し含まれている場合が30%、取引契約に定めるケースは少ないが30%

Q12: サプライヤーとの取引契約の中に、物流の輸送や荷役に係わる決まり事も入っていますか。

(n=20、単一回答)



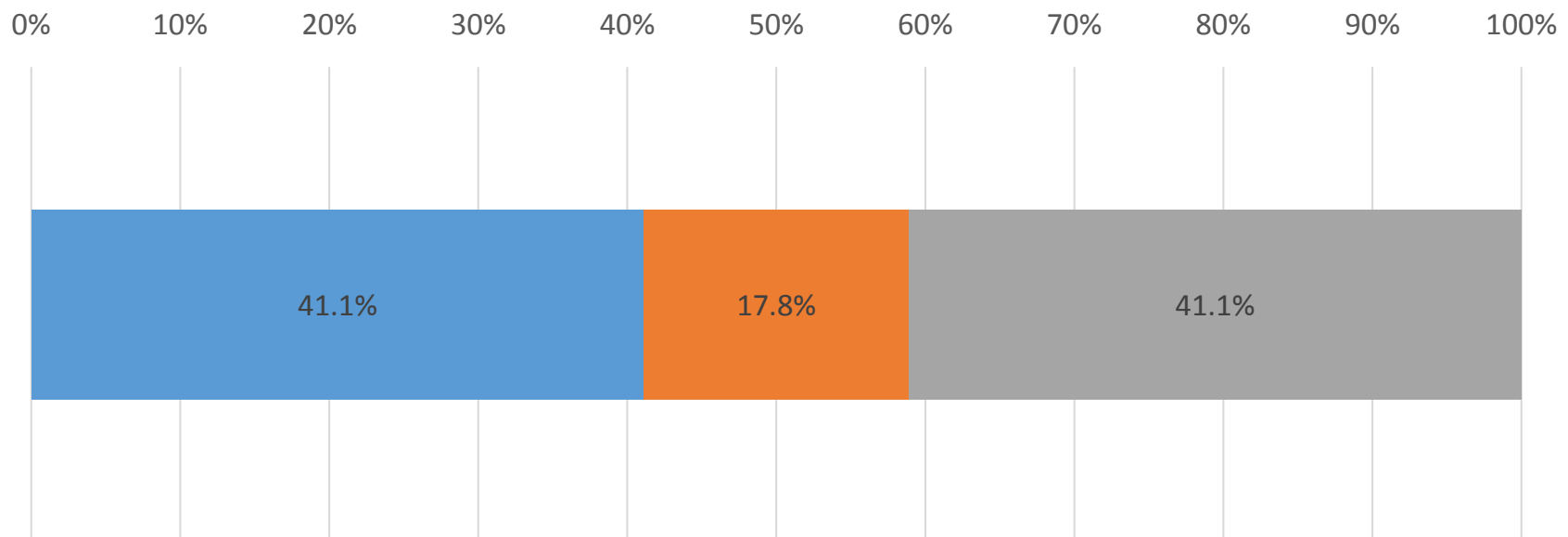
- 1. 自社が提示する標準的な取引条件の中に含まれている
- 2. 個別に調整した上で、通常は取引契約の中に記載している
- 3. 要請があった取引先との契約では記載しており、多少は実績がある
- 4. 取引契約として定めているケースは少ない(担当者同士の調整事項となる)

契約に記載された物流条件

- 販売部門では、物流の輸送や荷役に係わる決まり事が顧客との基本契約に盛り込まれている場合が、41.1%だが、一方で、取引契約として定めているケースが少ない場合も41.1%

Q18:【【Q5の選択内容】】について、顧客との取引契約の中に、物流の輸送や荷役に係わる決まり事も入っていますか。

(n=197、単一回答)



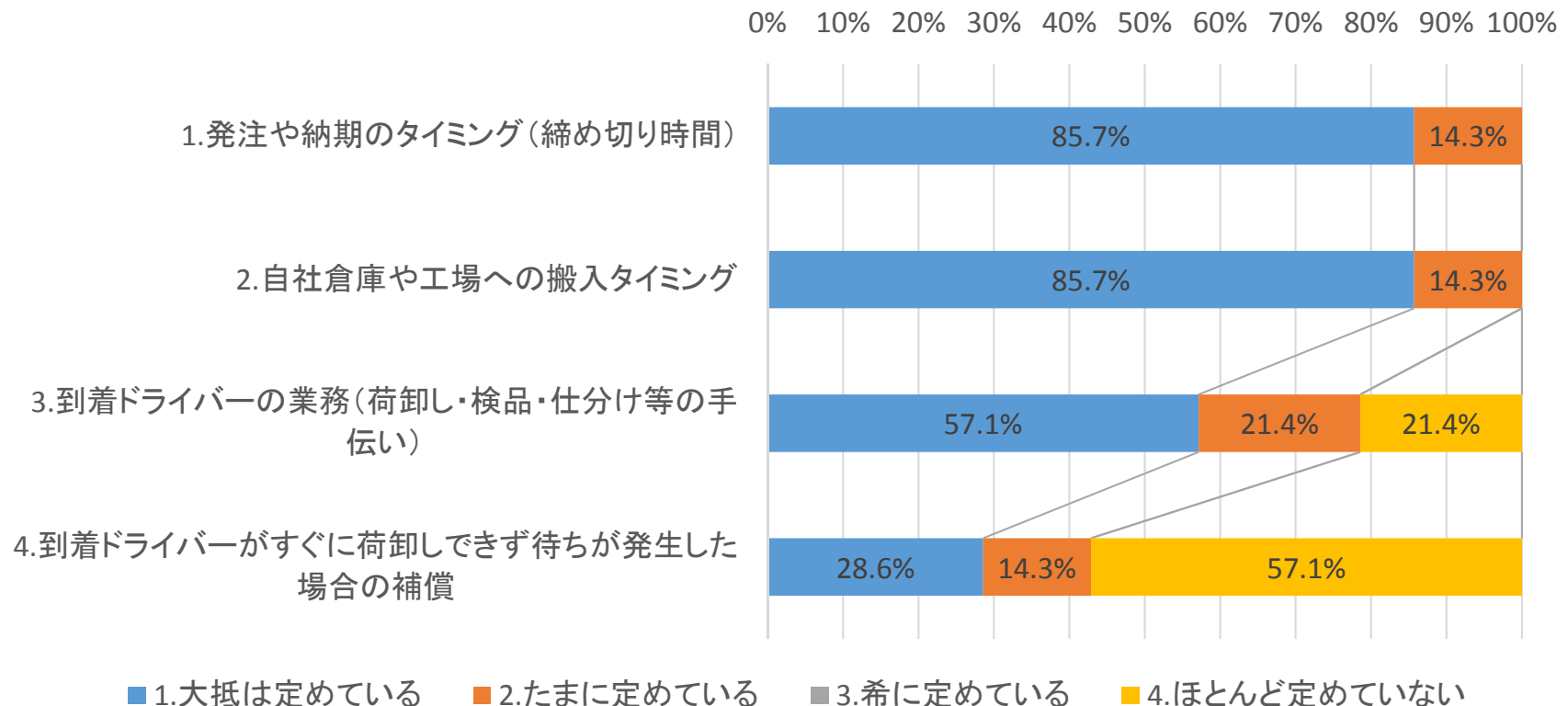
- 1.多くの顧客が、取引条件の中で盛り込んでいる
- 2.一部の顧客との契約では言及しており、多少は実績がある
- 3.取引契約として定めているケースは少ない(担当者同士の調整事項となる)

サプライヤーとの契約での納品条件や物流条件の記載状況

- 発注や納期のタイミング、搬入のタイミングは、ほぼ取引契約の中で定められている一方で、到着ドライバーの業務については21.4%、到着ドライバーの待ち時間への補償については57.1%が、取引契約の中にほとんど定められてない。

Q13: サプライヤーとの取引契約の中で定めている内容をお答えください。

(n=14、単一回答)

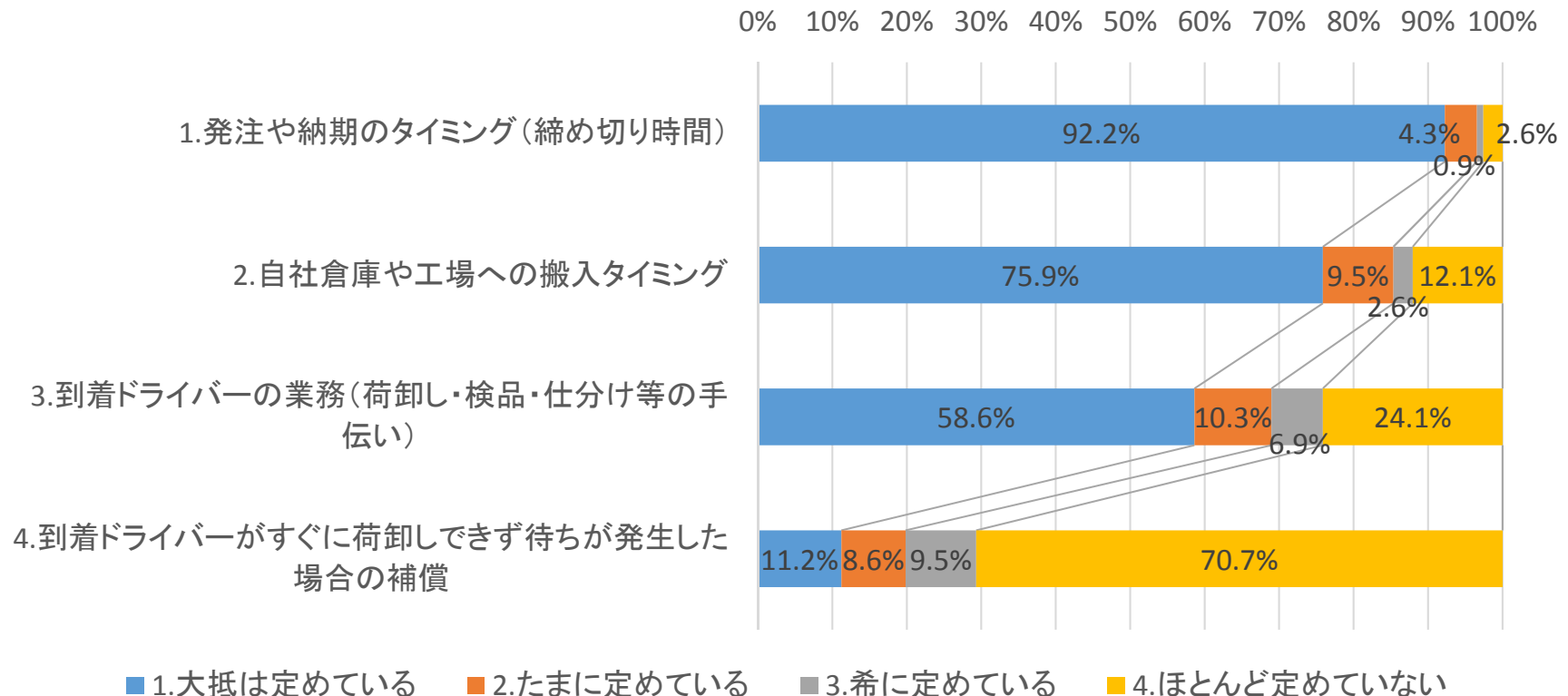


契約に定められた納品条件や物流条件

- 発注や納期のタイミング、搬入のタイミングは、ほぼ取引契約の中で定められている一方で、到着ドライバーの業務については24.1%、到着ドライバーの待ち時間への補償については70.7%が、取引契約の中にほとんど定められてない。

Q19: 顧客との取引契約の中で定めている内容をお答えください。

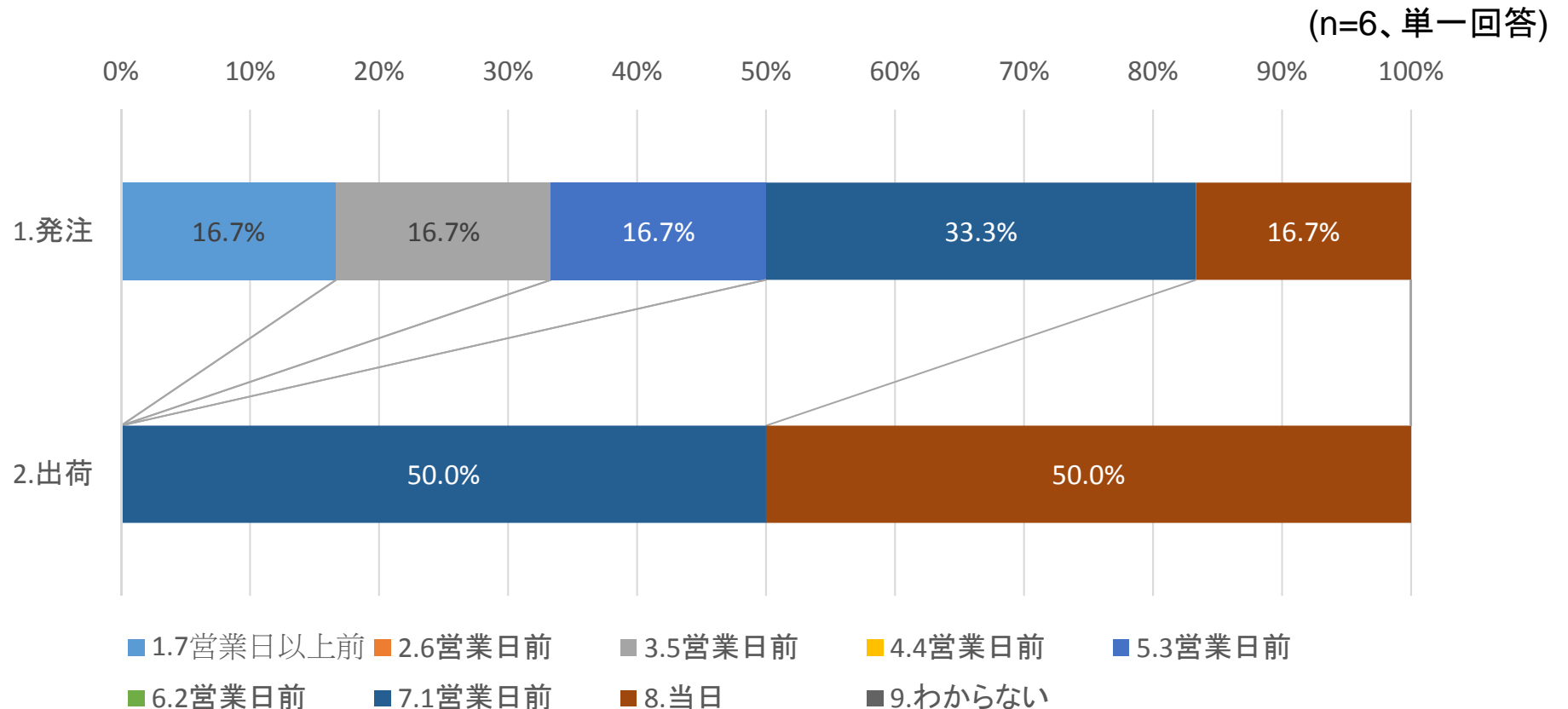
(n=116、単一回答)



取引契約の中に納品条件や物流条件を定めていない場合

- 取引契約の中に輸送や荷役に係わる決まり事が定められていない場合、発注は、1営業日前が最も多く、出荷は、1営業日前と当日が半数ずつ。

Q14: 先ほど記載して頂いた代表的な品目に関して、発注および出荷(納品)の代表的なスケジュールをお教えてください。
 ※入荷日を基準にしてください。

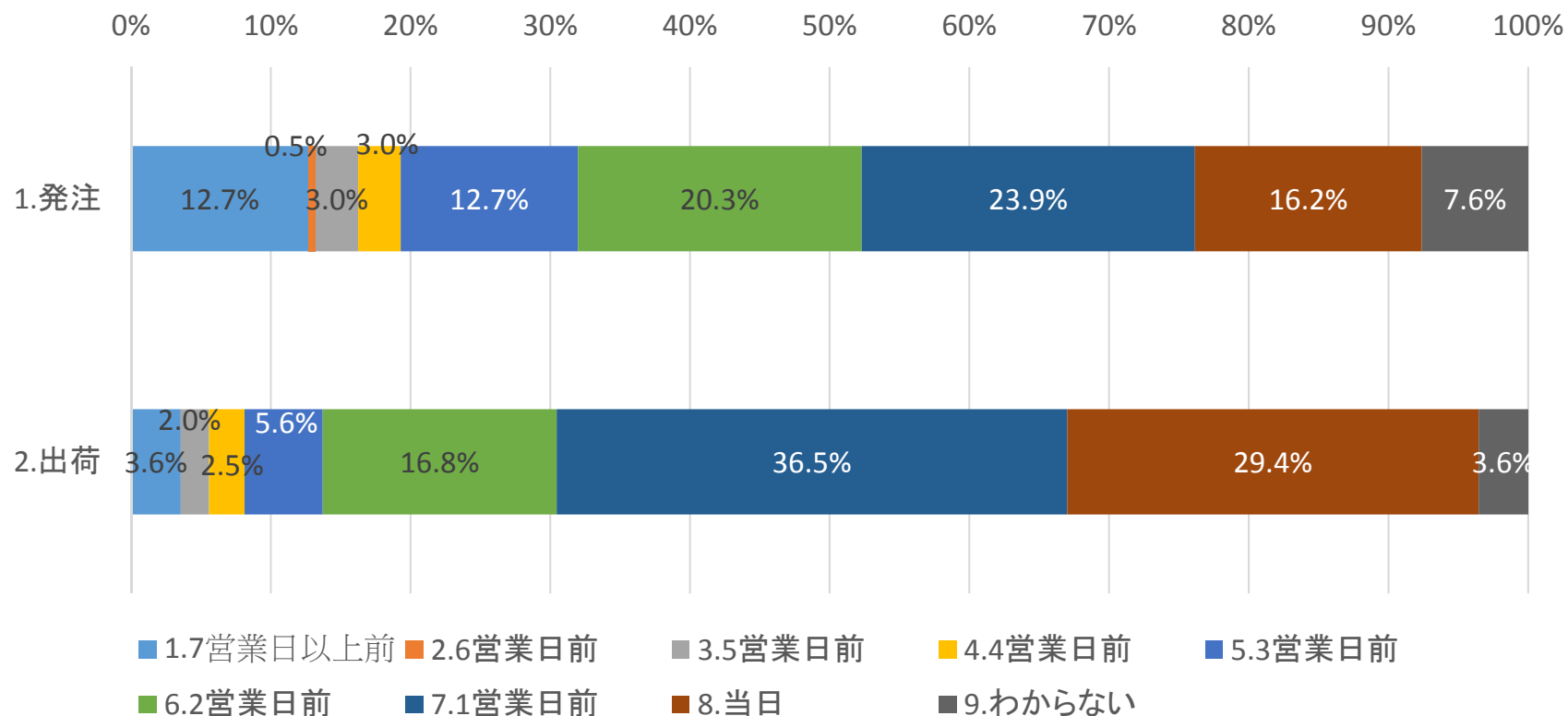


取引契約の中に納品条件や物流条件を定めていない場合

- 取引契約の中に輸送や荷役に係わる決まり事が定められていない場合、発注、出荷ともに、1営業日前が最も多い。

Q21:発注および納品の代表的なスケジュールをお教えてください。顧客への納入日を基準にしてください。

(n=197、単一回答)

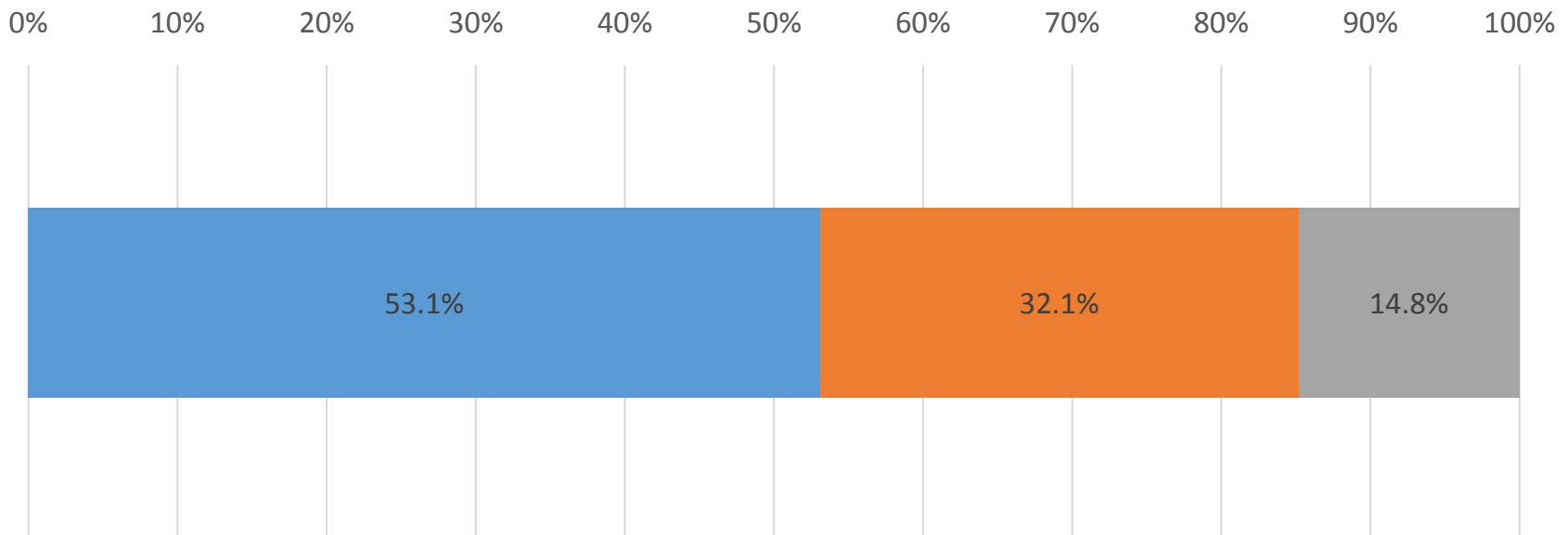


契約に納品条件や物流条件が盛り込めない理由

- 取引契約の中に盛り込めていない理由は、自社として契約の必要性を感じていないが、53.1%

Q20: 顧客との取引契約の中に、物流の輸送や荷役に係わる決まり事を盛り込めていない理由について、もっともあてはまるものをお教えてください。

(n=81、単一回答)



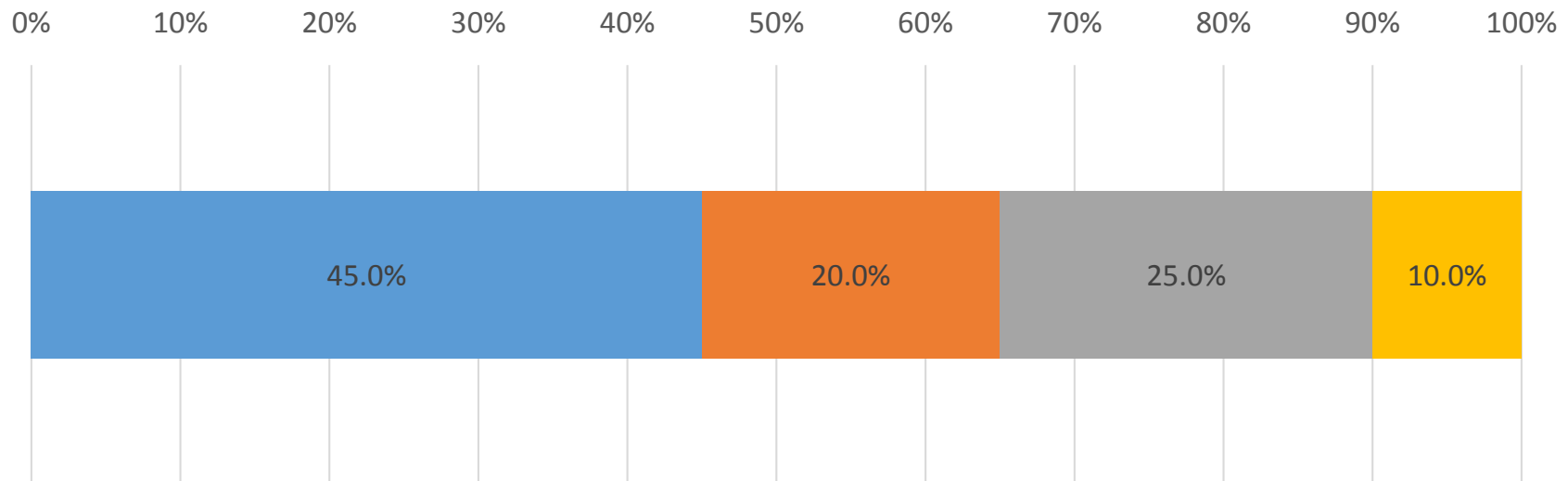
- 1. 自社として契約の必要性を感じていない(担当者同士の調整で十分)
- 2. 自社としては契約に盛り込みたいが顧客に受け入れられない
- 3. そもそも、契約のなかで言及できると知らなかった

納入のタイミングの条件

- 納入時間帯を定めており、指定時刻に納入する必要があるが、45%

Q15: 納入のタイミングに関して、貴社とサプライヤーの間で決めている条件をお教えてください。
※複数のサプライヤーと決めているものがある場合は、主にあてはまるものをお答えください。

(n=20、単一回答)



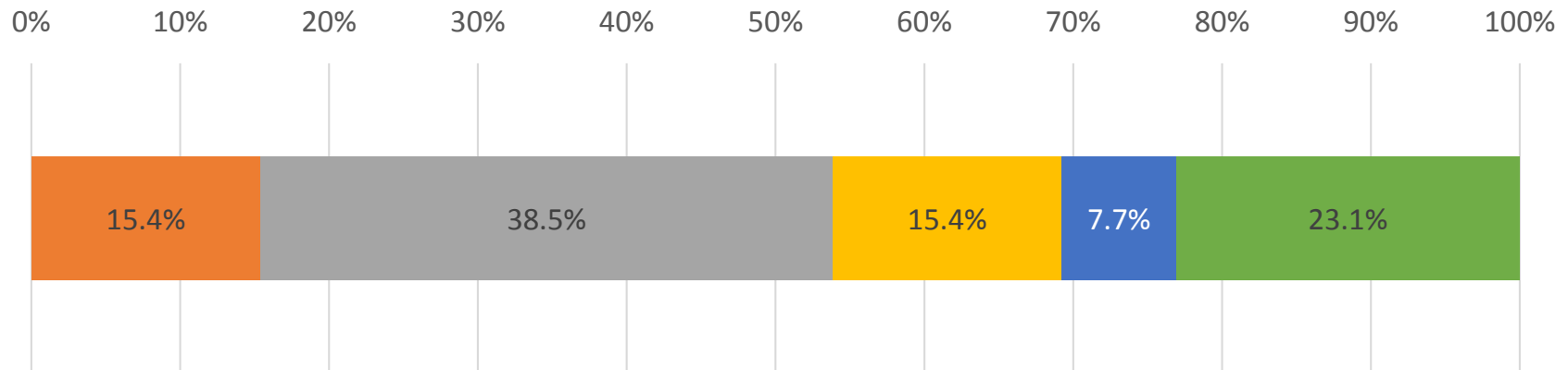
- 1. 納入時間(帯)を定めており、指定時刻に納入する必要がある
- 2. 納入時間(午前・午後の2区分帯)を定めており、指定時刻に納入する必要がある
- 3. 納入日を定めており、その日に納入する必要がある
- 4. 納入期限のみを設けており、それまでに納入すればいい

納入のタイミングが変更できない理由

- 保管スペースが限られているため、納入時間(帯)の変更や緩和が困難が、38.5%

Q16:もし、サプライヤーから納入時間(帯)の変更や緩和の要望が入った場合に、対応の難易度をお答えください。

(n=13、単一回答)



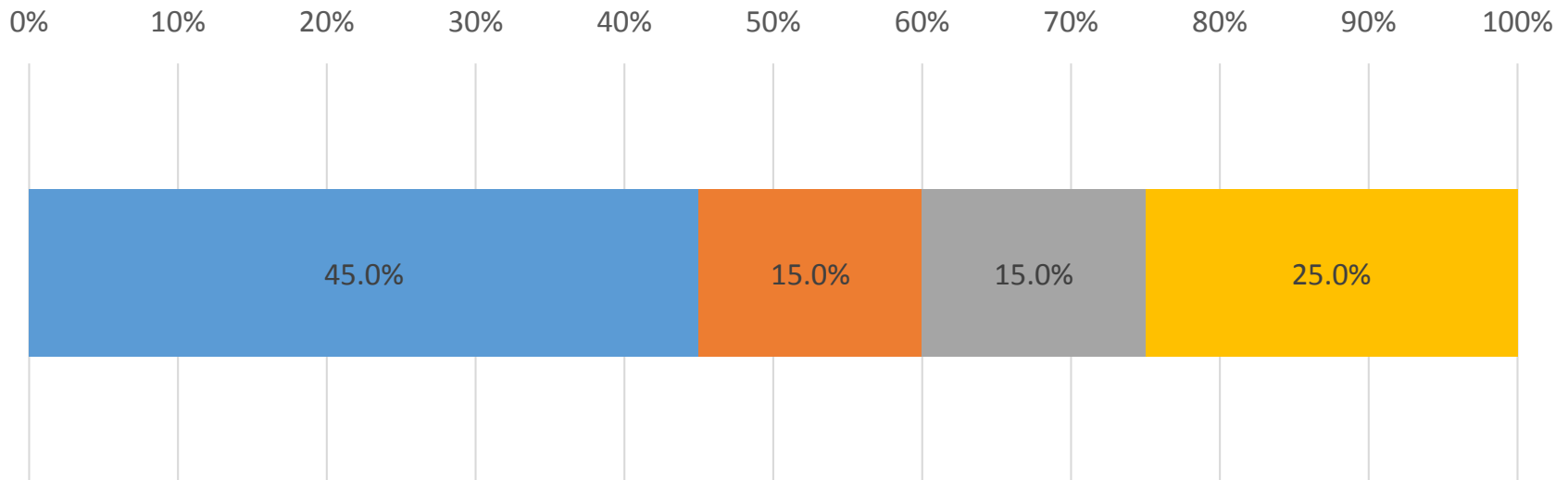
- 1.在庫水準を絞っており、変更や緩和は困難
- 2.保管スペースが限られており、変更や緩和は困難
- 3.数時間の変更や緩和であれば可能
- 4.納期日が変わらなければ変更や緩和は可能
- 5.その他
- 6.分からない・実態を十分に把握できていない

納入のタイミングの見直し

■ 納入条件の見直しは、最初の取引契約からほとんど見直しをしていないが、45%

Q17: 納入条件等は、サプライヤーとどれぐらいのタイミングで見直されていますか。

(n=20、単一回答)



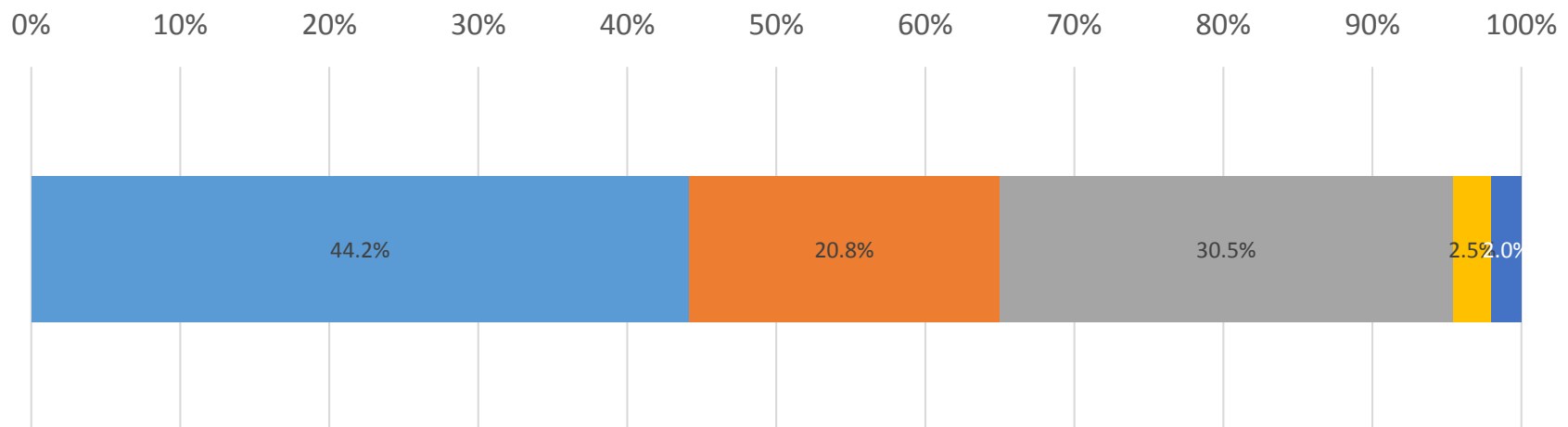
- 1.最初の取引契約からほとんど見直しをしていない
- 2.取引契約の更新などのタイミングで協議している
- 3.定期的(四半期程度の頻度以上)に話し合っで見直している
- 4.(納期と納入場所以外の条件は定めていないので)調整していない

販売部門からみた納入のタイミングの条件

- 納入時間帯を定めており、指定時刻に納入する必要があるが、44.2%

Q22: 納入のタイミングに関して、貴社と顧客の間で決めている条件をお教えてください。
※複数の顧客と決めているものがある場合は、主にあてはまるものをお答えください。

(n=197、単一回答)



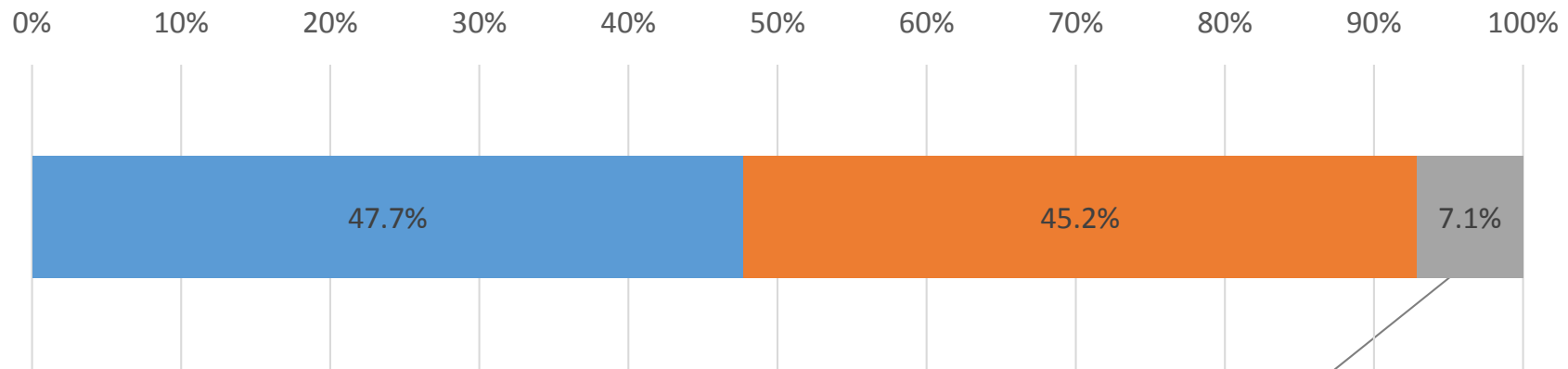
- 1. 納入時間(帯)を定めており、指定時刻に納入する必要がある
- 2. 納入時間(午前・午後の2区分帯)を定めており、指定時刻に納入する必要がある
- 3. 納入日を定めており、その日に納入する必要がある
- 4. 納入期限のみを設けており、それまでに納入すればいい
- 5. 納入期限は特に定められていない

納入のタイミングの交渉者

- 搬入のタイミングに関する顧客との調整・交渉役は、営業担当者が47.7%、物流担当が営業担当者と一緒に望む場合が45.2%

Q23: 納入のタイミングに関して、顧客と調整や交渉をするのはどなたですか。

(n=197、単一回答)



- 1.現場の営業担当者に一任されている
- 2.物流・サプライチェーン所管部署が営業担当と一緒に臨む
- 3.その他

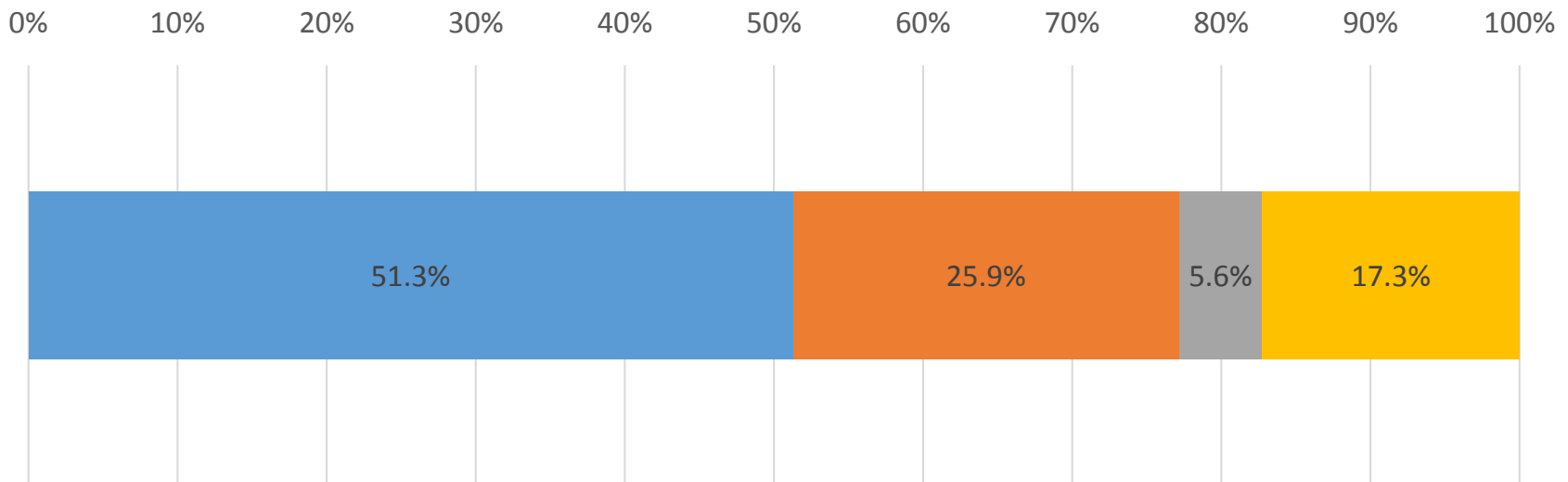
その他 (自由回答)	営業事務	
	顧客からの指定	
	顧客の希望通り	
	自社製造、自社店舗に納入	
	受注担当者	委託業者の担当責任者が窓口になっている
	受注日の2日後に納品	営業のみの場合、営業と物流担当と一緒に場合がある
	受注部門が顧客と調整	
	担当者	既に取り決められている
	納品先の受け入れ可能指定時間がある為、調整はなかなか難しい	
	配送業務担当者	
	物流責任者から担当営業に要望を伝えた上で営業が顧客と交渉する	

納入条件の見直しのタイミング

■ 納入時の条件は、最初の取引契約からほとんど見直していないが、51.3%

Q24: 納入条件等は、顧客とどれぐらいのタイミングで見直されていますか。

(n=197、単一回答)



- 1.最初の取引契約からほとんど見直しをしていない
- 2.取引契約の更新などのタイミングで協議している
- 3.定期的(四半期程度の頻度以上)に話し合っで見直している
- 4.(納期と納入場所以外の条件は定められていないので)調整していない

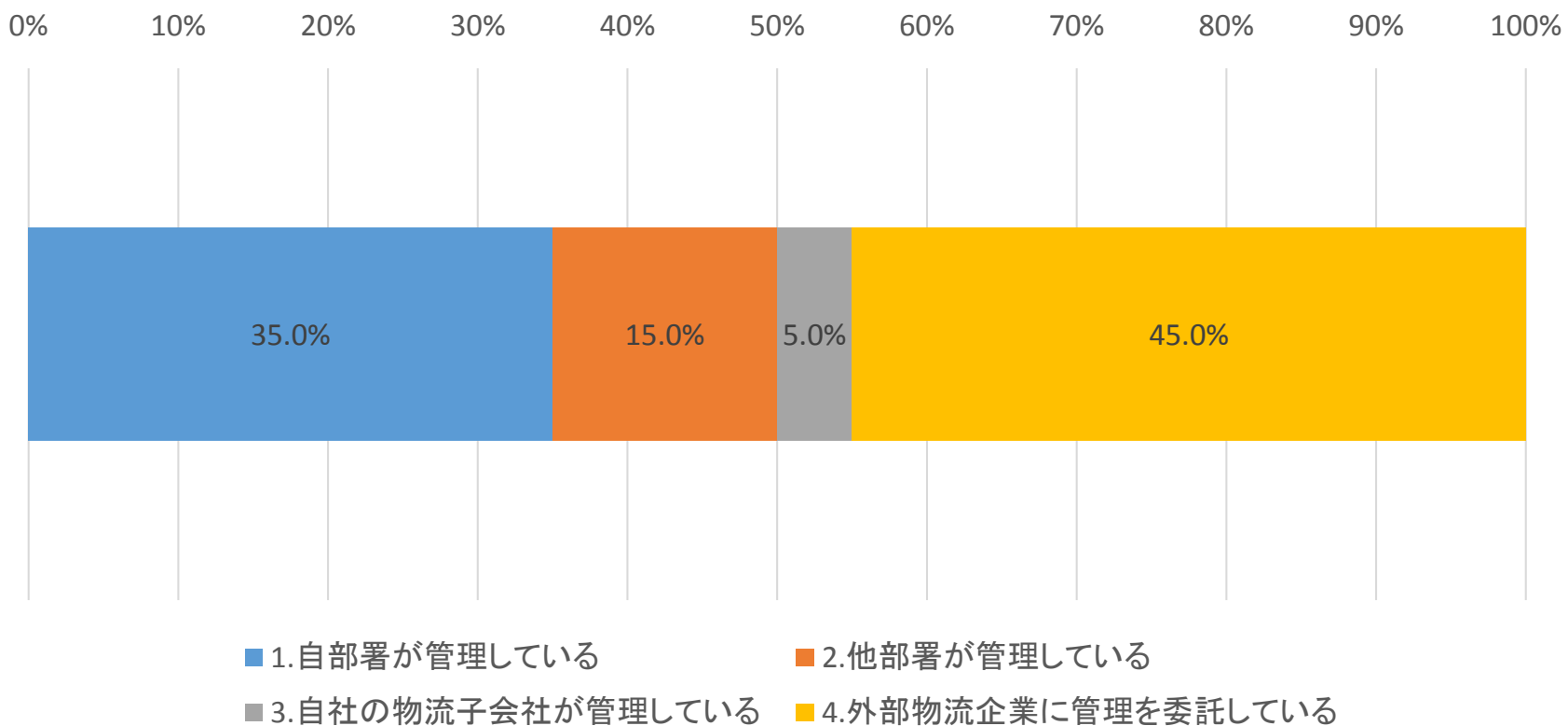
販売部門と3PL・倉庫業者・貨物運送事業者との契約状況

調達した資材を入荷・保管する倉庫の運営方法

- 調達した資材の運営は、外部物流企業に管理を委託しているが、45%

Q25: 調達した資材を入荷・保管する倉庫の運営方法をお答えください。

(n=20、単一回答)

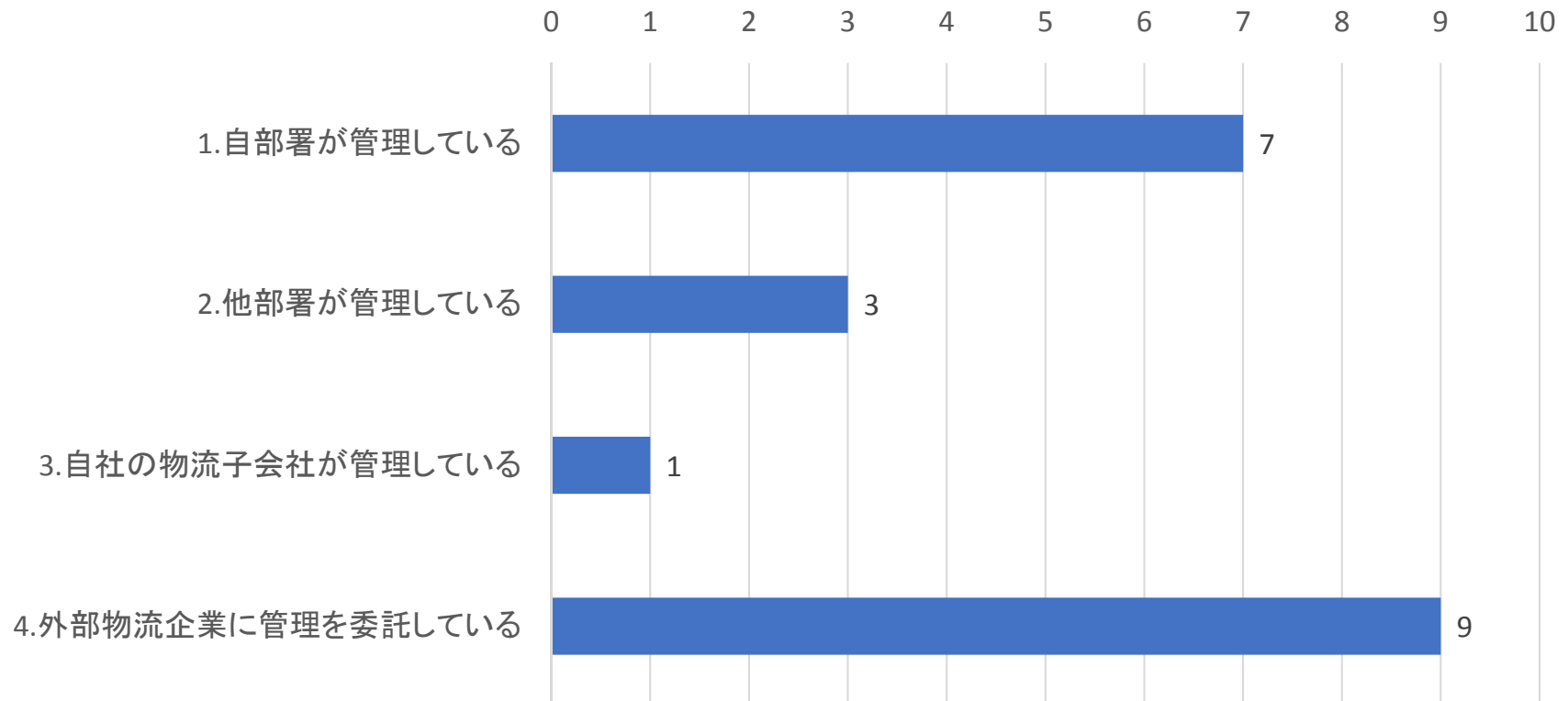


調達した資材を入荷・保管する倉庫の運営方法

■ 調達した資材の運営は、外部物流企業に管理を委託しているが、50%

Q25: 調達した資材を入荷・保管する倉庫の運営方法をお答えください。

(n=20、単一回答)

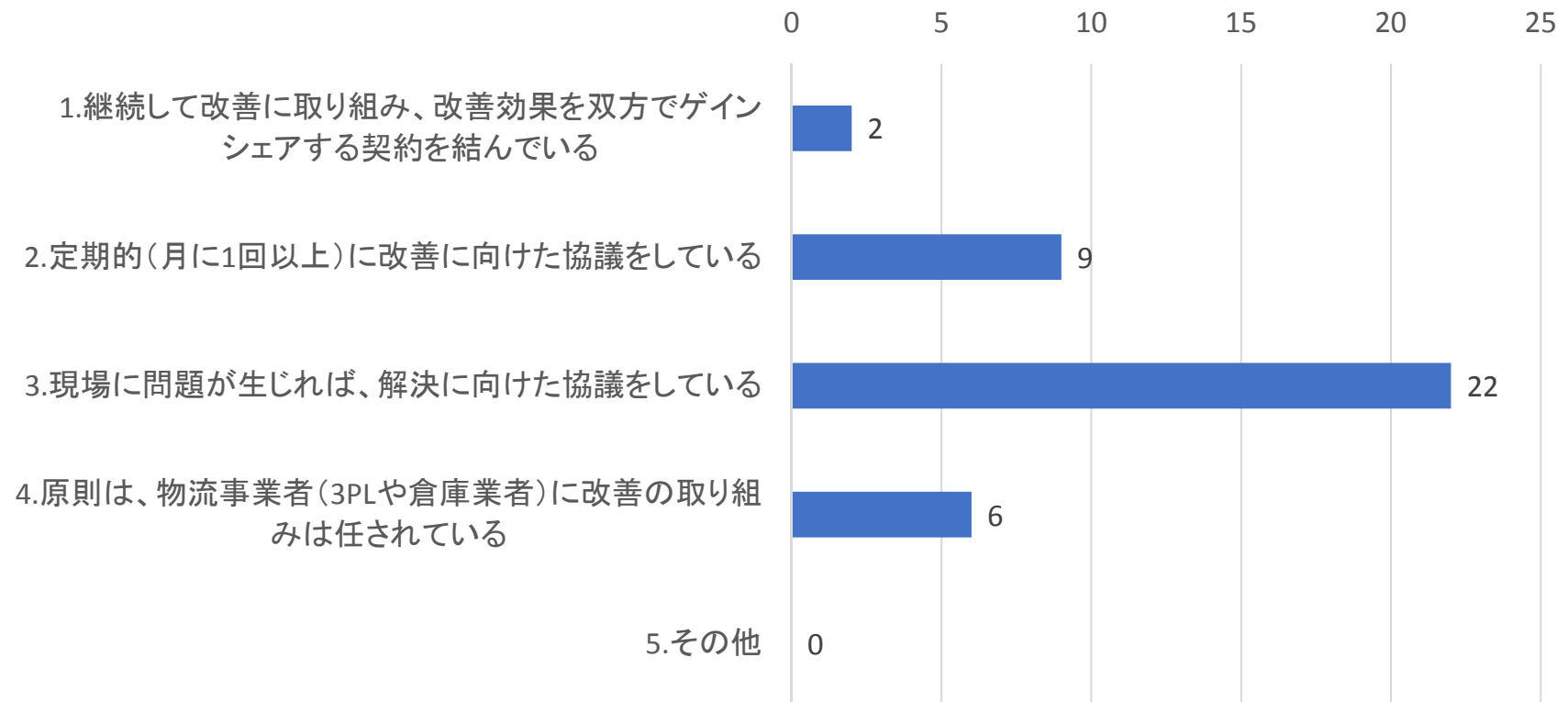


物流の改善に向けた荷主と物流事業者(3PLや倉庫業者)の協力関係

- 荷主や3PL・倉庫業者等と運送事業者の関係では、問題が生じた際には協議を行う場合が最も多い。

Q26: 物流の改善に向けた、荷主と物流事業者(3PLや倉庫業者)の協力関係をお答えください。(いくつでも)

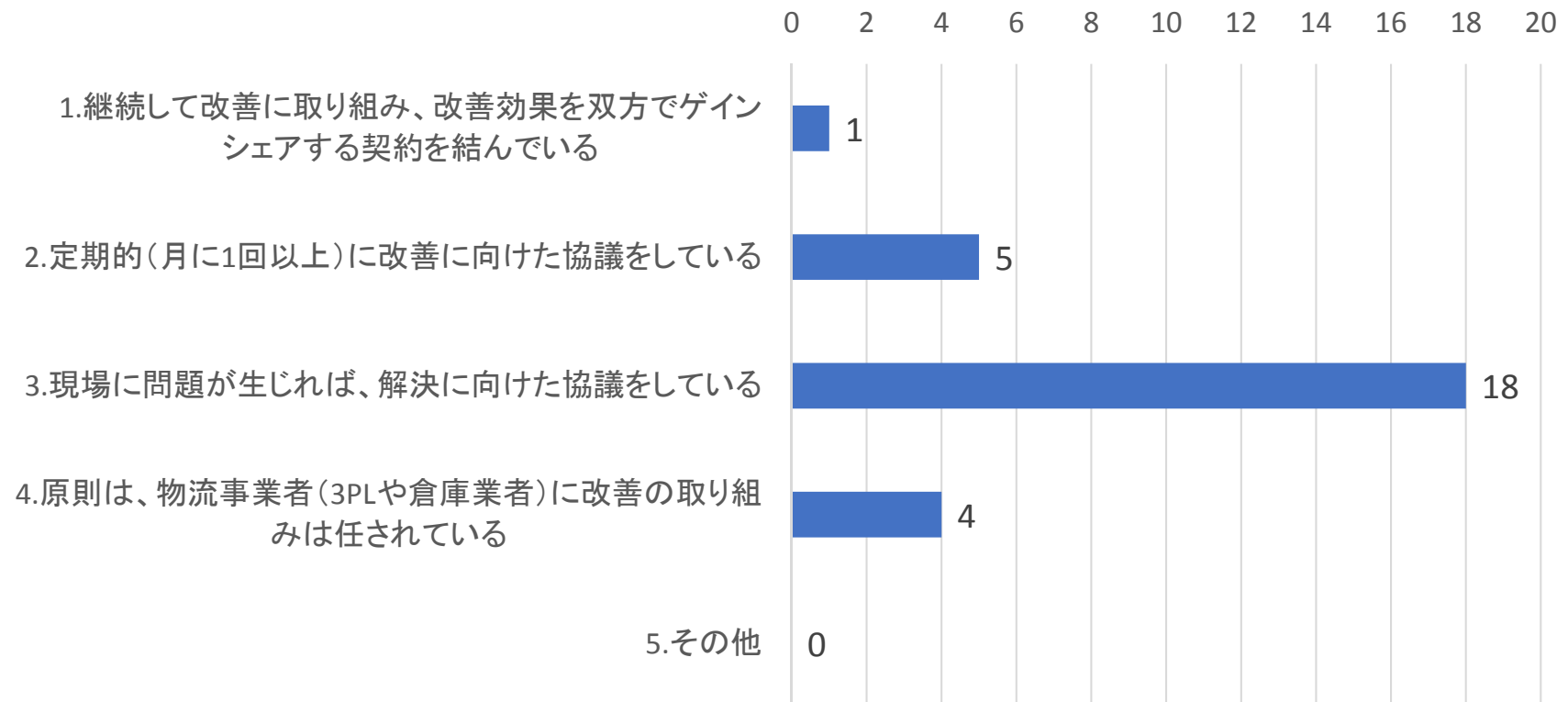
(n=31、複数回答)



物流の改善に向けた荷主と物流事業者(3PLや倉庫業者)の協力関係

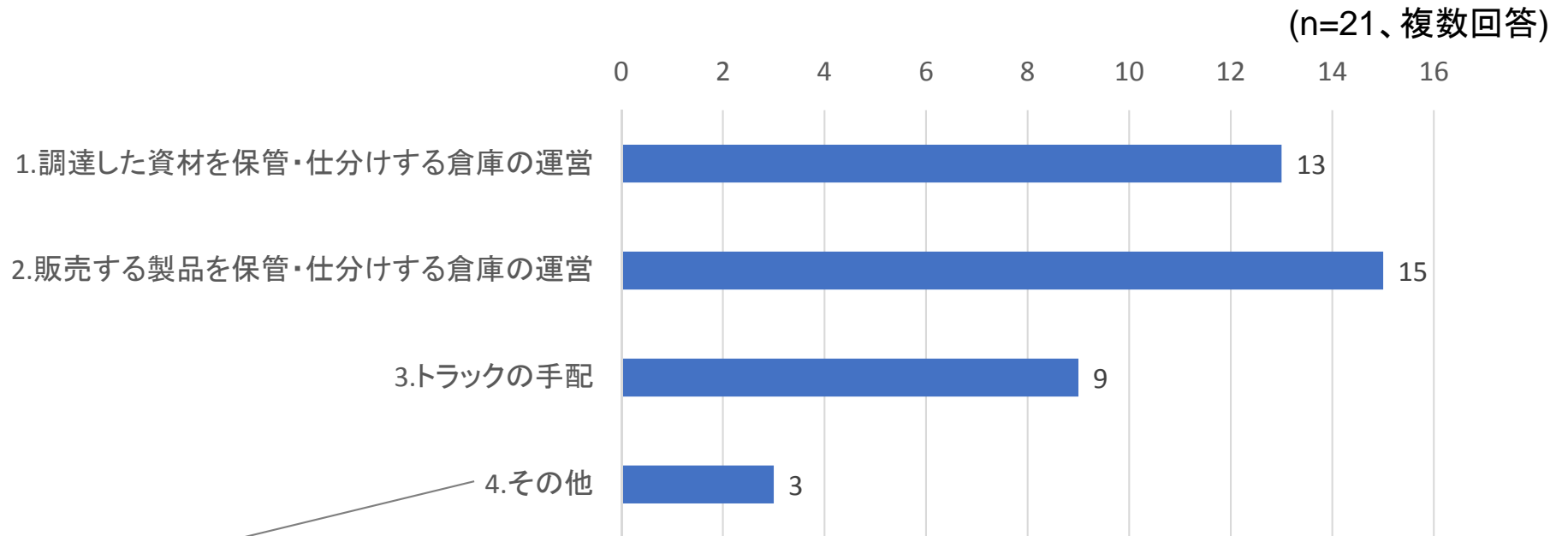
Q26: 物流の改善に向けた、荷主と物流事業者(3PLや倉庫業者)の協力関係をお答えください。(いくつでも)

(n=21、複数回答)



物流事業者(3PLや倉庫業者)の受託範囲

Q27: 貴社が荷主から受託している業務の範囲をお答えください。委託元の荷主の商流面(調達または販売)を配慮してご回答ください。(いくつでも)



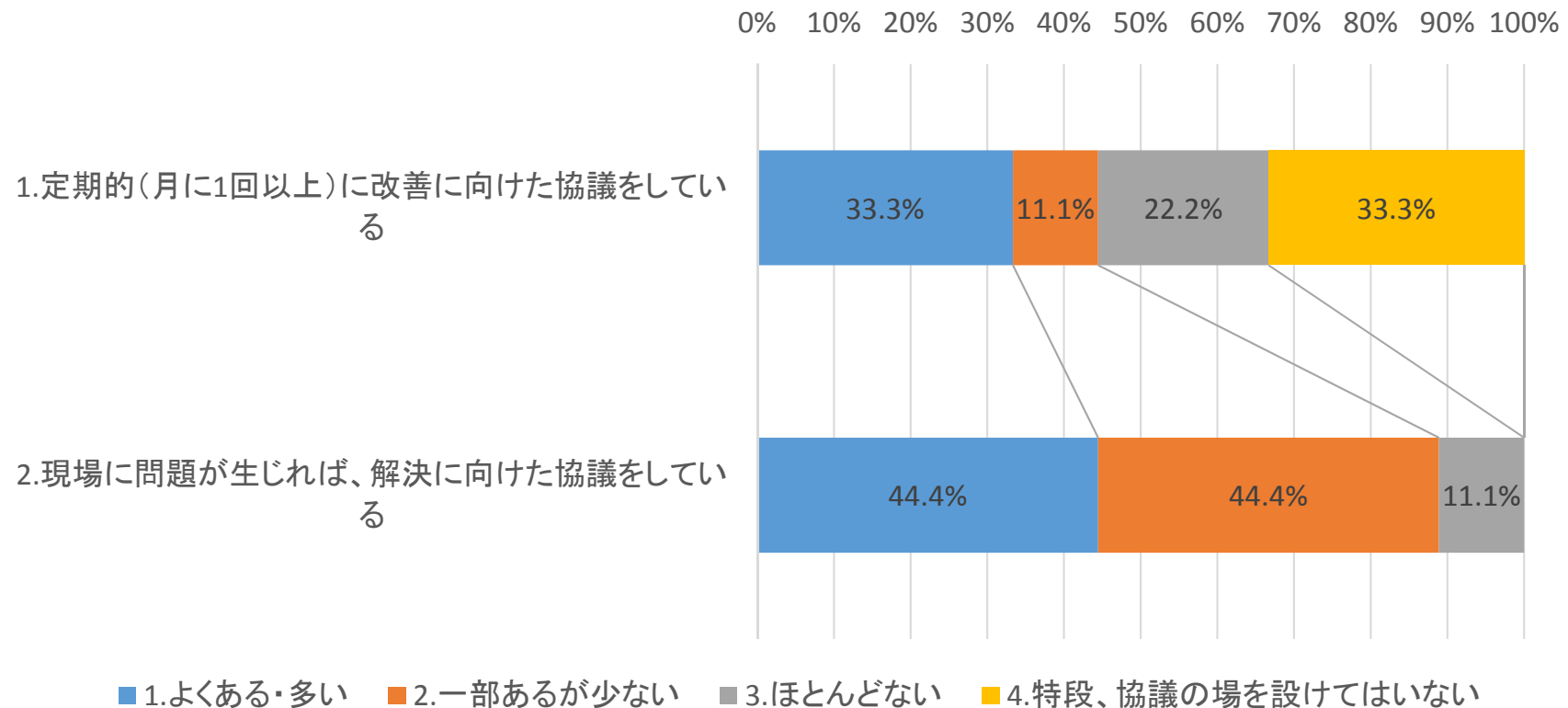
その他 (自由回答)	営業倉庫
	荷主が調達した原料や製品を一時保管する倉庫の運営。一部、店舗納品する商品の小分け。凍菜の選別作業を受けている。
	食品加工

3PL・倉庫業者等と運送事業者とで開催される定期的な協議の状況

- 3PL・倉庫業者等と運送事業者の関係では、定期的な協議については、「よくある・多い」が、33.3%
- 問題が生じた際の協議については、「よくある・多い」が、44.4%

Q28: 前問で回答した代表的な品目について、物流の改善に向けた、3PL・倉庫業者等と運送事業者の協力関係をお答えください。

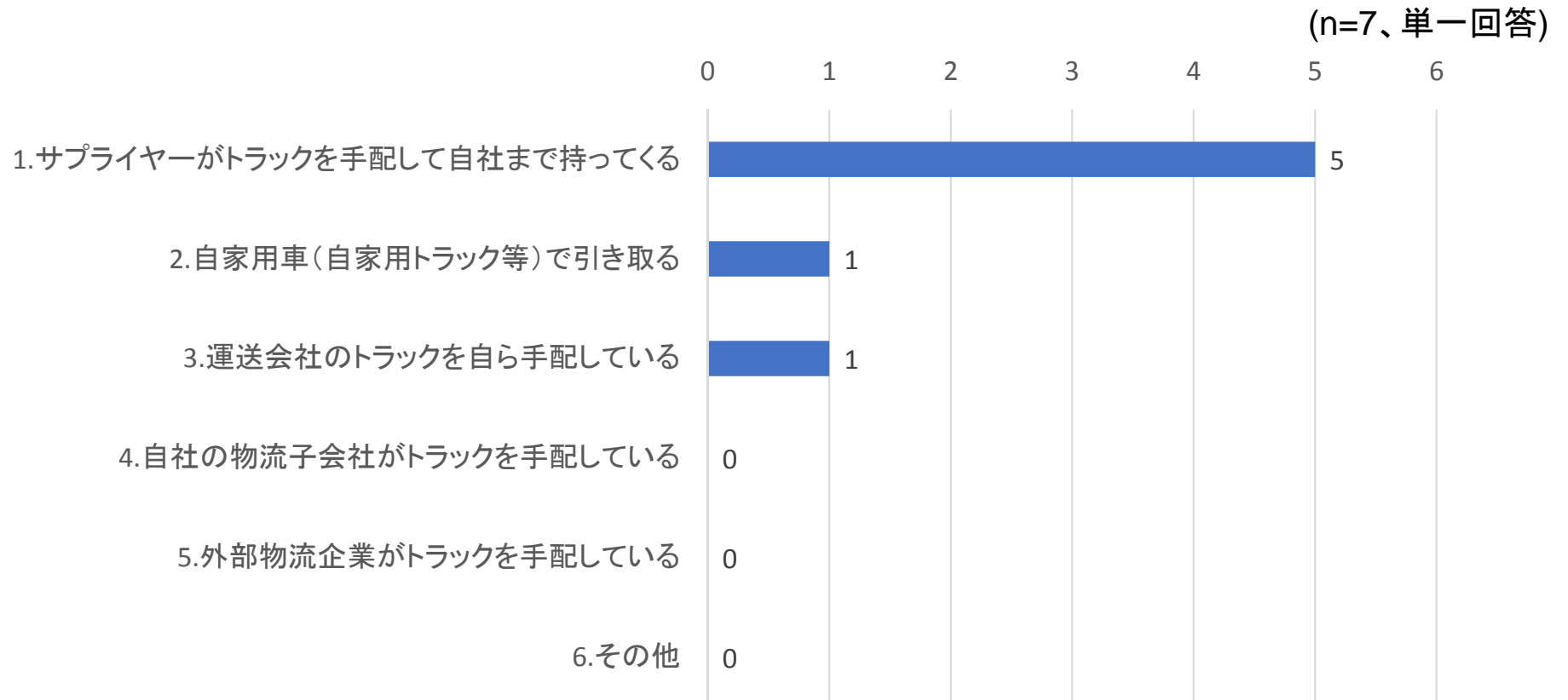
(n=9、単一回答)



製造業の調達部門のトラックの手配

- 製造業(調達部門)では、サプライヤーがトラックを手配して自社まで持ってくる場合が最も多い。

Q29: サプライヤーから自社へ調達資材を輸送するトラックの手配方法をお答えください。(複数該当する場合は、もっとも当てはまるものをお選びください。)

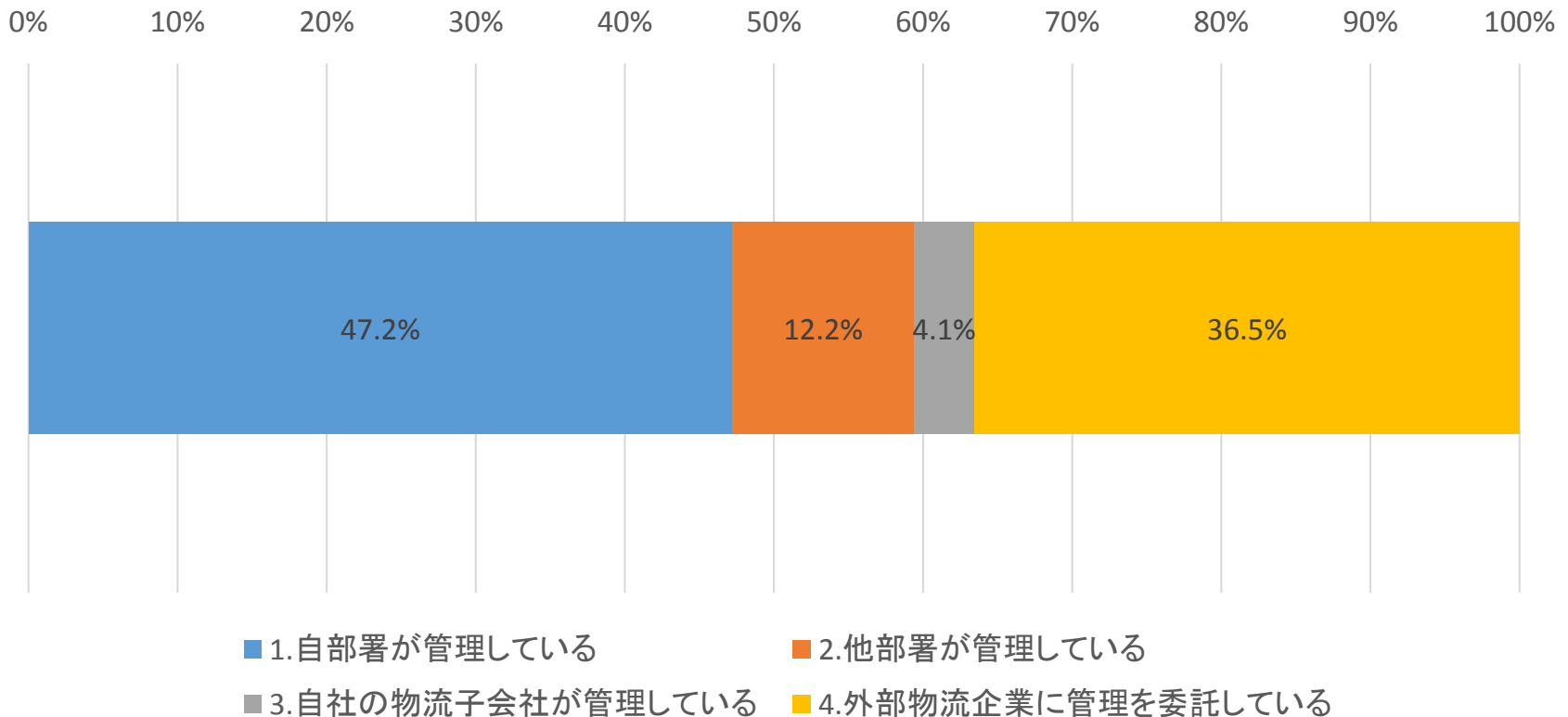


販売する製品を保管・出荷する倉庫の運営方法

■ 販売する製品を保管・出荷する倉庫の運営は、自部署が管理しているが、47.2%

Q30:販売する製品を保管・出荷する倉庫の運営方法をお答えください。

(n=197、単一回答)

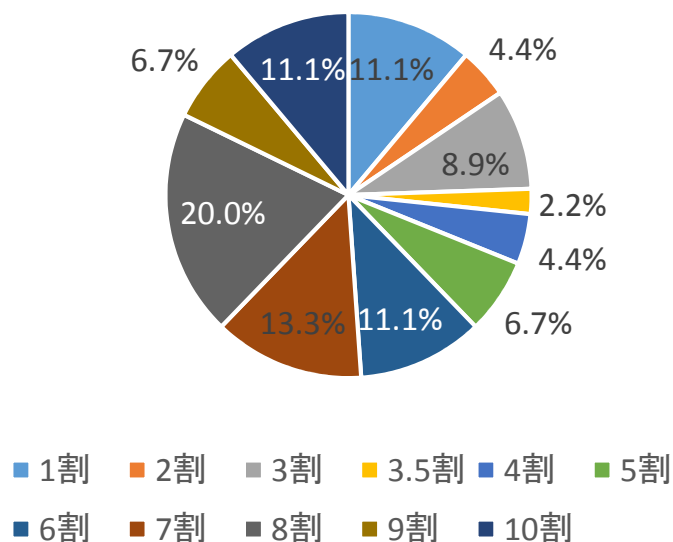


貨物自動車運送業の荷主との直接契約の状況

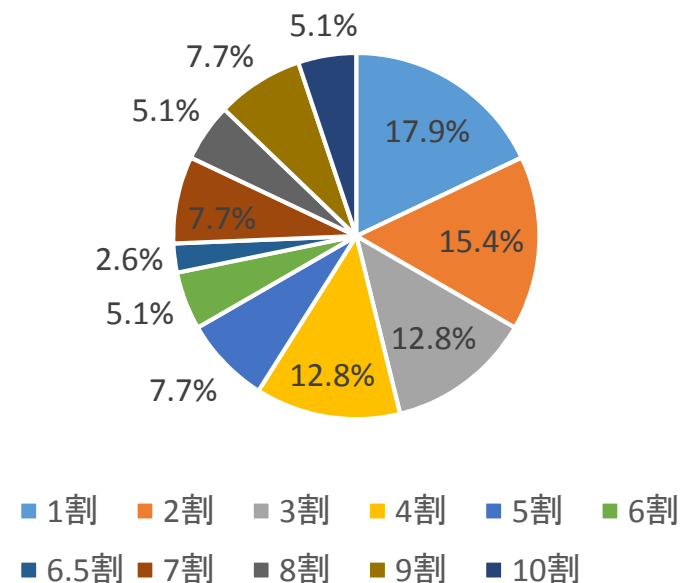
- 荷主と直接契約している割合が、7割～8割で33.3%、7割以上で51.1%
- 他社からの再委託の割合は、1割が17.9%で最も多く、5割以下で66.6%

Q7: 貴社の契約先と、その内訳をお答えください。なお、割合は輸送量ベースでお考えください。

1. 荷主と直接契約している割合



2. 他の運送会社からの再委託の割合

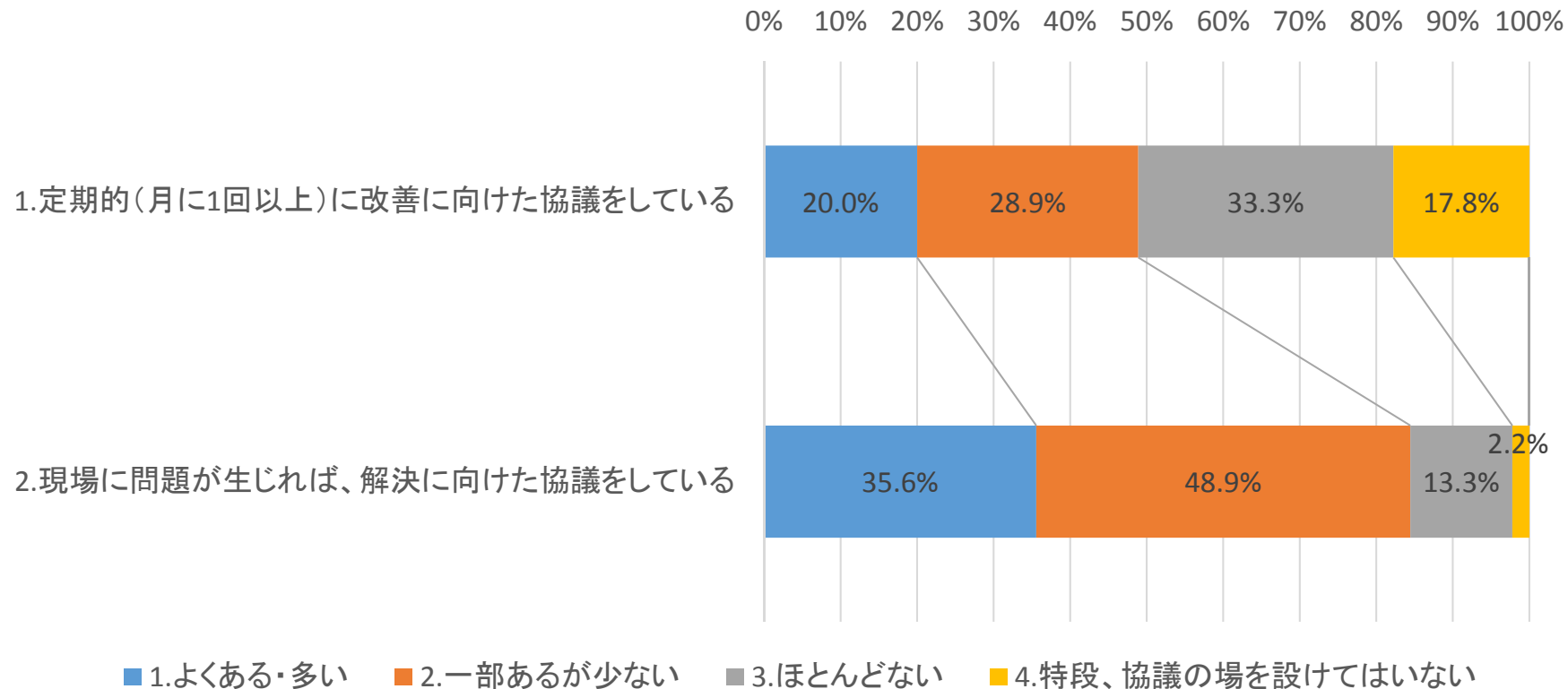


荷主と直接契約している場合の貨物自動車運送業の協議の実施状況

- 荷主や3PL・倉庫業者等と運送事業者の関係では、定期的に協議を行っている場合が、48.9%
- 一方で、問題が生じた際であっても、協議を行っていない場合が、15.5%

Q8:【【Q6の選択内容】】について、物流の改善に向けた、荷主や3PL・倉庫業者等と運送事業者の協力関係をお答えください。

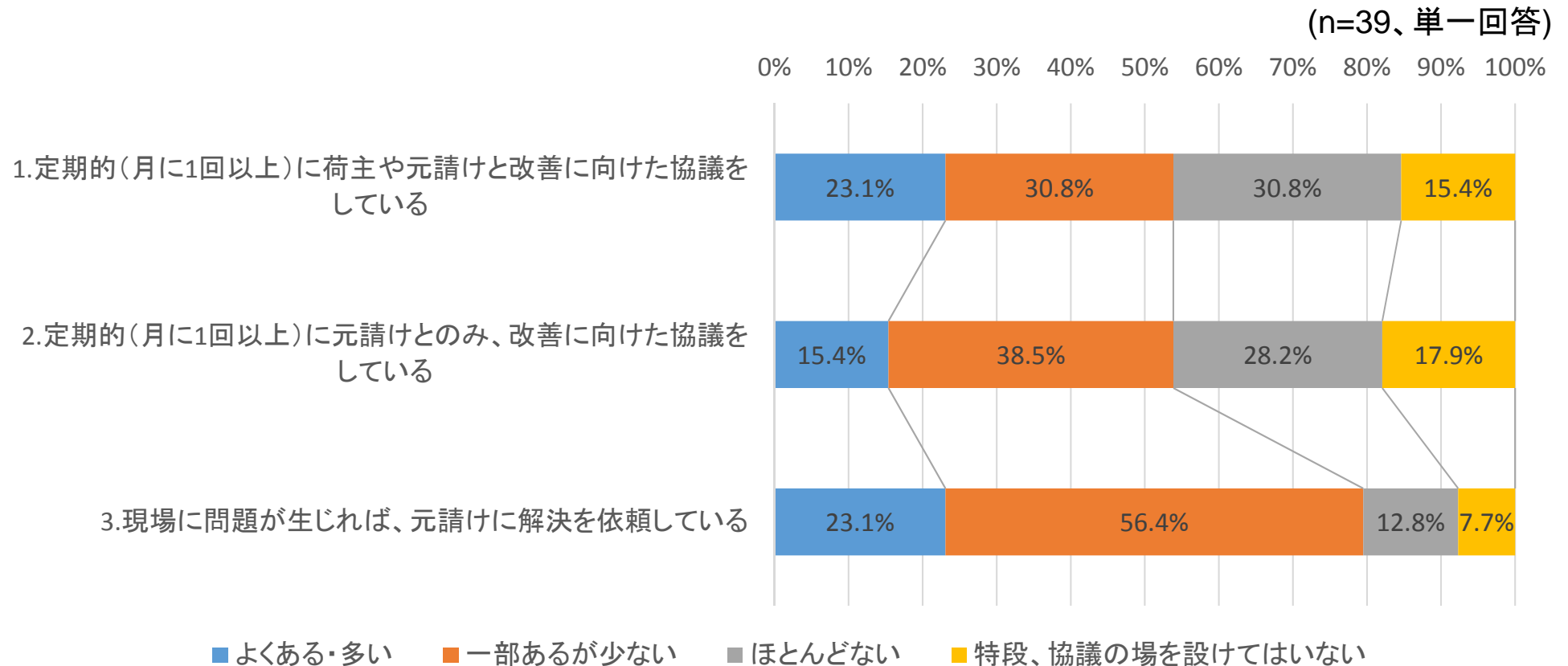
(n=45、単一回答)



他運送会社からの再委託の場合の貨物自動車運送業の協議の実施状況

- 荷主を含めて定期的に協議を行っている場合が、53.9%、元請けとのみ定期的に競技を行っている場合が、53.9%
- 問題が生じた場合には、元請けに解決を依頼する場合が79.5%

Q9: 前問で回答した代表的な品目について、物流の改善に向けた、倉庫運営者(荷主や3PL等)と運送事業者(元請け・委託先)の協力関係をお答えください。

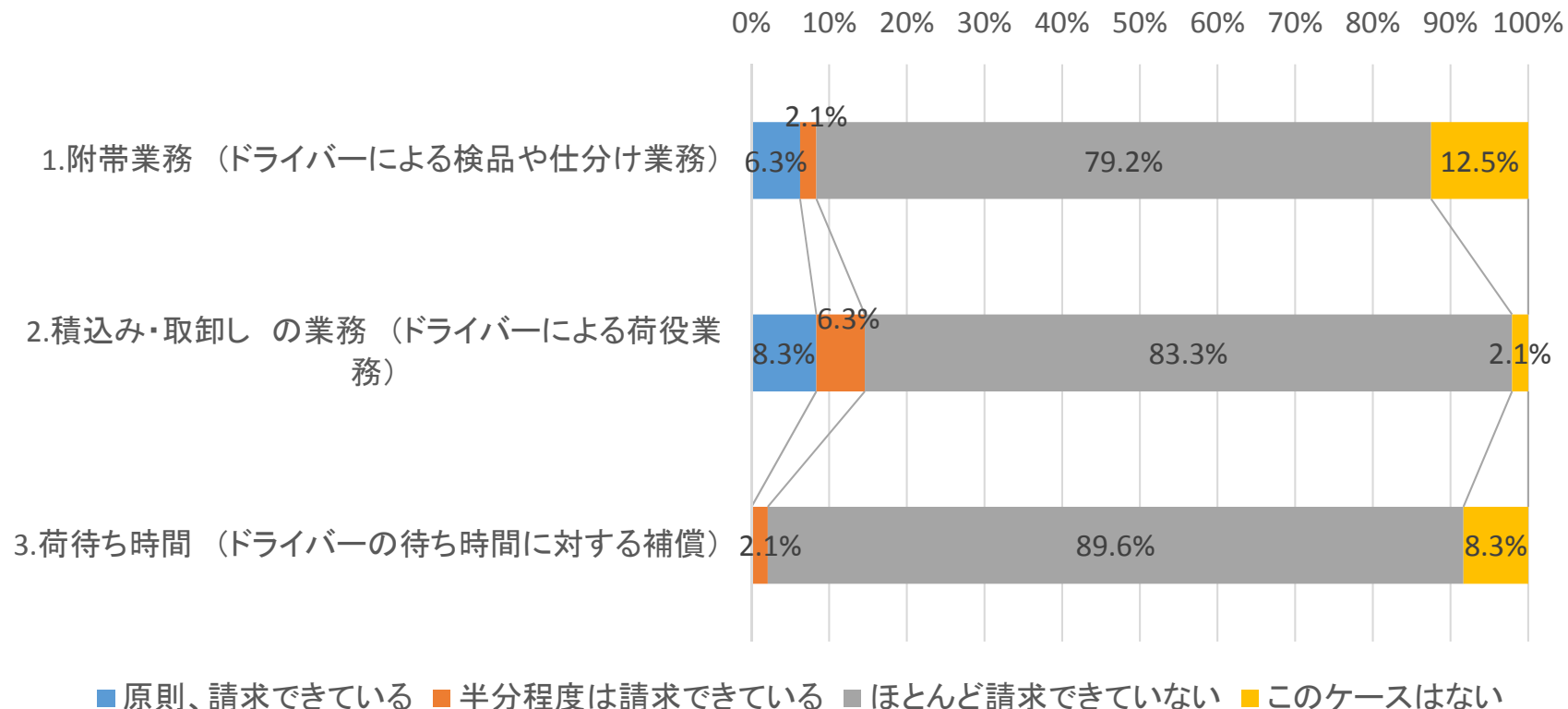


「附帯業務」、「積込み・取卸し」、「荷待ち時間」の請求状況

- 「附帯業務」、「積込み・取卸し」、「荷待ち時間」のいずれの業務についても、発注者にほとんど請求できていない。
- 特に、「荷待ち時間」は、原則請求できているとの回答は得られなかった。

Q10: 荷卸しや検品等、運送以外の業務をドライバーが実施した場合に、発注者に請求できてるか、課金状況をお答えください。

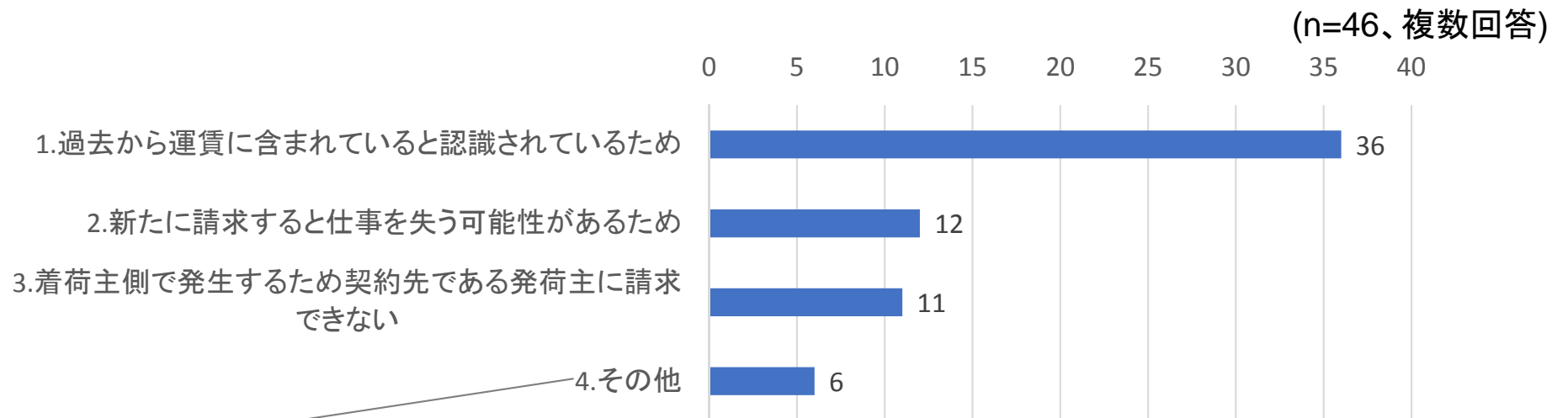
(n=48、単一回答)



発注者に請求できていない理由

- 発注者に請求できていない主な理由は、「過去から運賃に含まれていると認識されている」

Q11: 発注者に請求できていない場合の理由をお答えください。(いくつでも)



その他
(自由回答)

荷主側に待ち時間に金額を支払う感覚はない。

荷主様が上記の件について運賃に加算されることを認識されていない。

交渉はするが先延ばしされている。

順次実施中。

請求は必ずする。

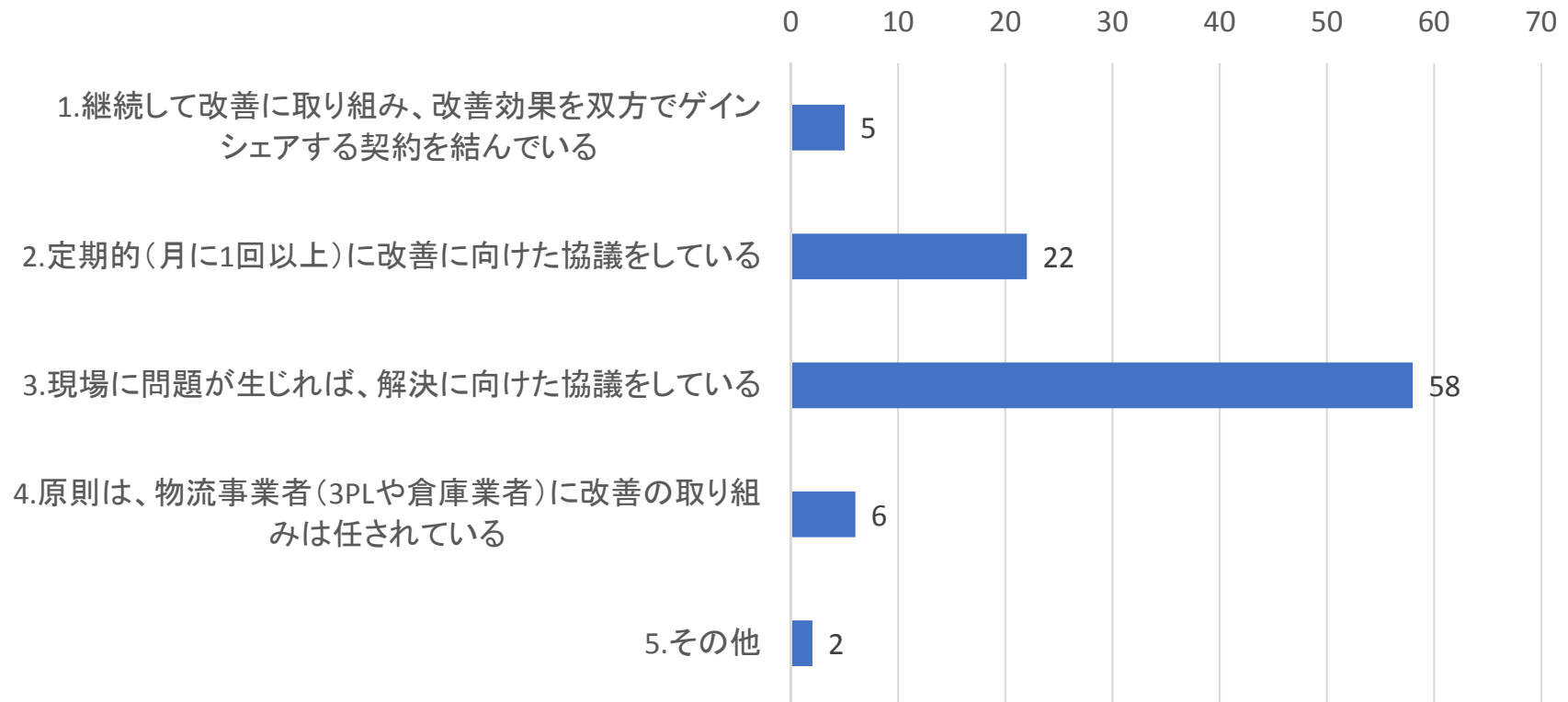
法律の矛盾が多く規定ができない。

物流の改善に向けた荷主と物流事業者(3PLや倉庫業者)の協力関係

- 荷主や3PL・倉庫業者等と運送事業者の関係では、72.5%が、問題が生じた際には協議を行っている。

Q31: 物流の改善に向けた、荷主と物流事業者(3PLや倉庫業者)の協力関係をお答えください。(いくつでも)

(n=80、複数回答)

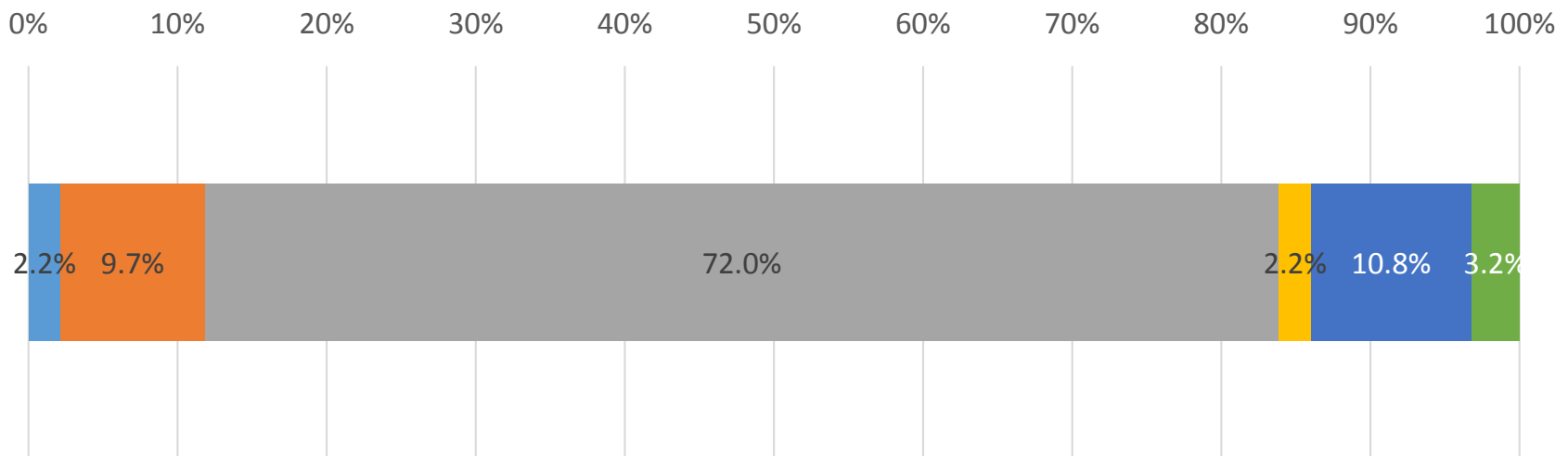


荷主(販売部門)のトラック運送の手配状況

■ 販売部門では、運送会社のトラックを自ら手配しているが、72%

Q32: 自社から顧客へ商品を輸送するトラックの手配方法をお答えください。(複数該当する場合は、もっとも当てはまるものをお選びください。)

(n=93、単一回答)



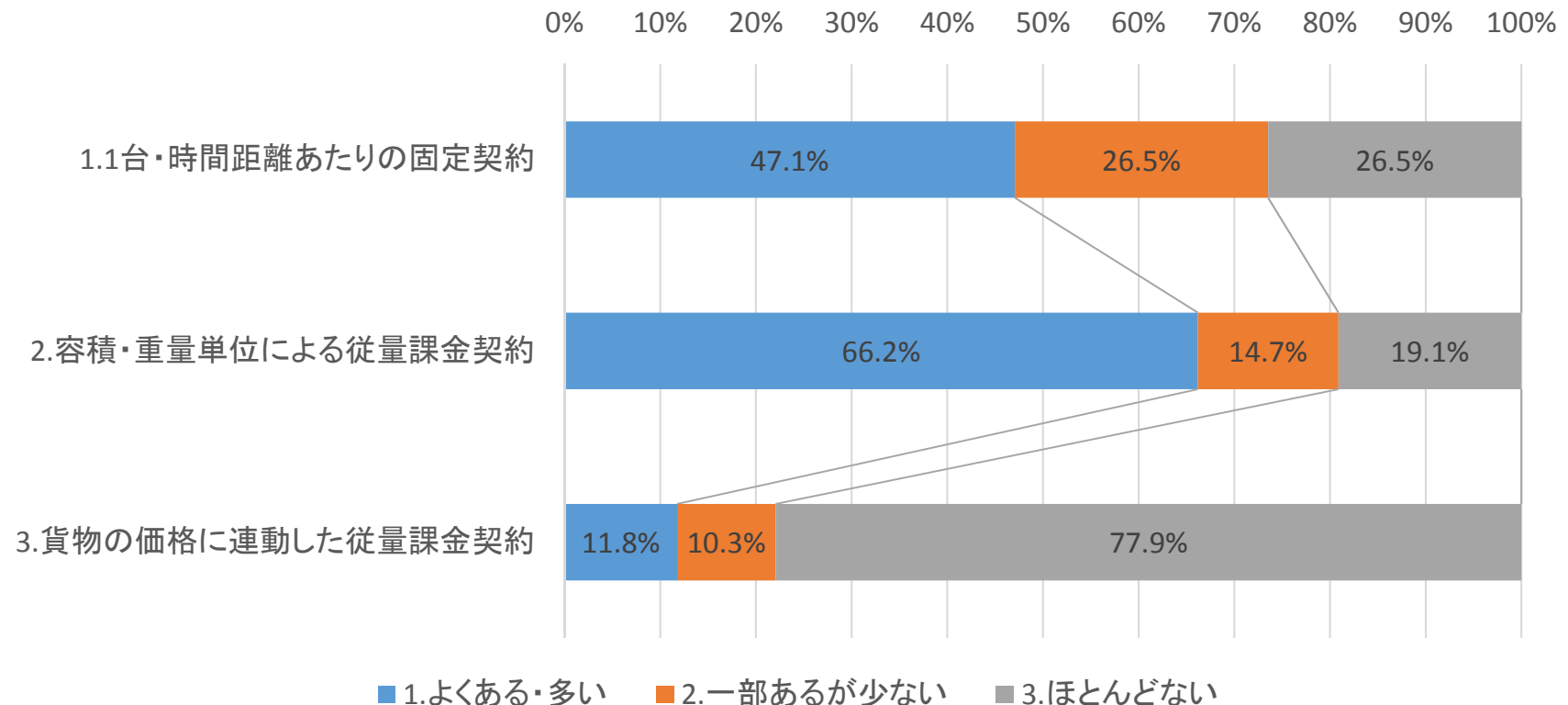
- 1.顧客がトラックを手配して自社まで引き取りに来る
- 2.自家用車(自家用トラック等)で配送する
- 3.運送会社のトラックを自ら手配している
- 4.自社の物流子会社がトラックを手配している
- 5.外部物流企業がトラックを手配している
- 6.その他

荷主(販売部門)の運送事業者との契約方法

- 自社でトラックを手配する場合の運送事業者との契約方法は、固定契約が「よくある・多い」との回答が47.1%、容積・重量単位による従量課金契約が「よくある・多い」との回答が66.2%
- 貨物の価格に連動した重量課金契約が「よくある・多い」との回答は11.8%

Q33: 自社でトラックを手配される場合、運送事業者との契約方法をお答えください。

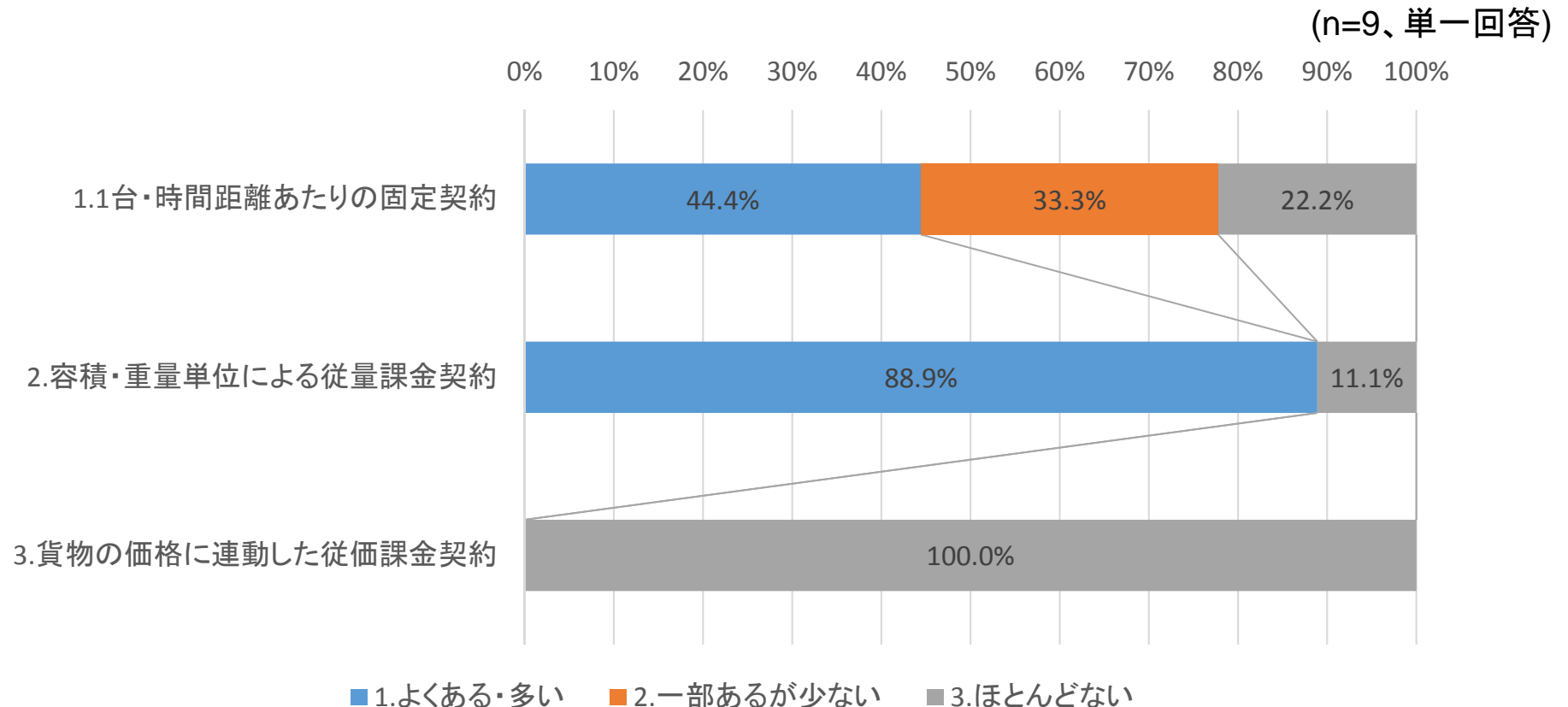
(n=68、単一回答)



3PL・倉庫業事業者の運送事業者との契約方法

- 3PL・倉庫業事業者が、荷主からトラックの手配を受託し、自社でトラックの手配をする場合、固定契約が「よくある・多い」との回答が44.4%、容積・重量単位による従量課金契約が「よくある・多い」との回答が88.9%。一方で、貨物の価格に連動した重量課金契約は「ほとんどない」との回答が100%

Q34:加工食品のうち、受託している物流業務(トラック運送)で取り扱っている主な品目について、自社でトラックを手配される場合、運送事業者との契約方法をお答えください。

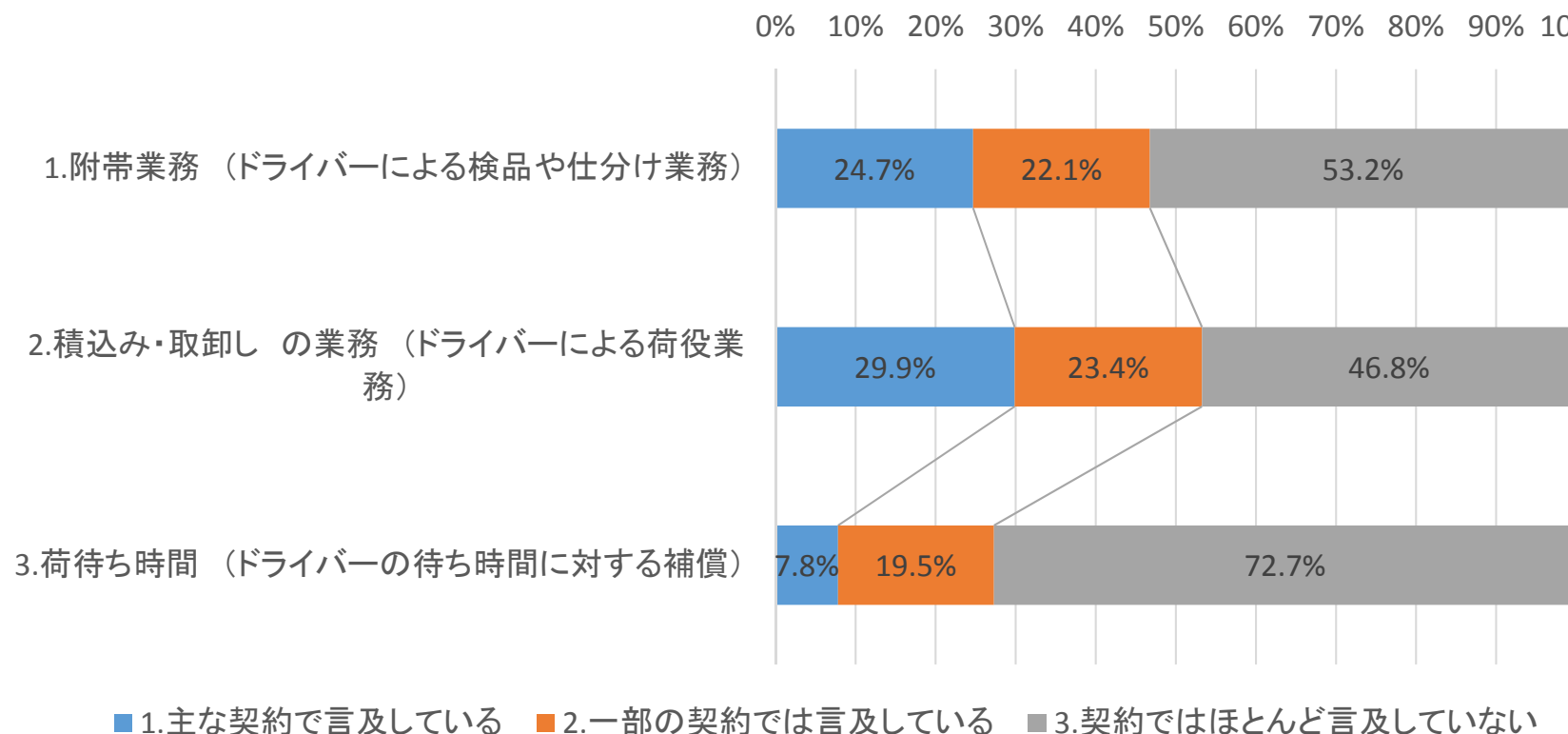


運送契約への付帯業務・荷役・荷待ちの記載状況

- 契約書への記載状況について、主な契約で言及しているのは、付帯業務は24.7%、積込み・取卸しの業務は29.9%、荷待ち時間は7.8%
- 荷待ち時間については、契約ではほとんど言及していないが、72.7%

Q35:トラック業界では、平成29年から契約書に輸送以外の業務に関する依頼の有無や内容を明記するように求めています。現在の対応状況をお答えください。

(n=77、単一回答)

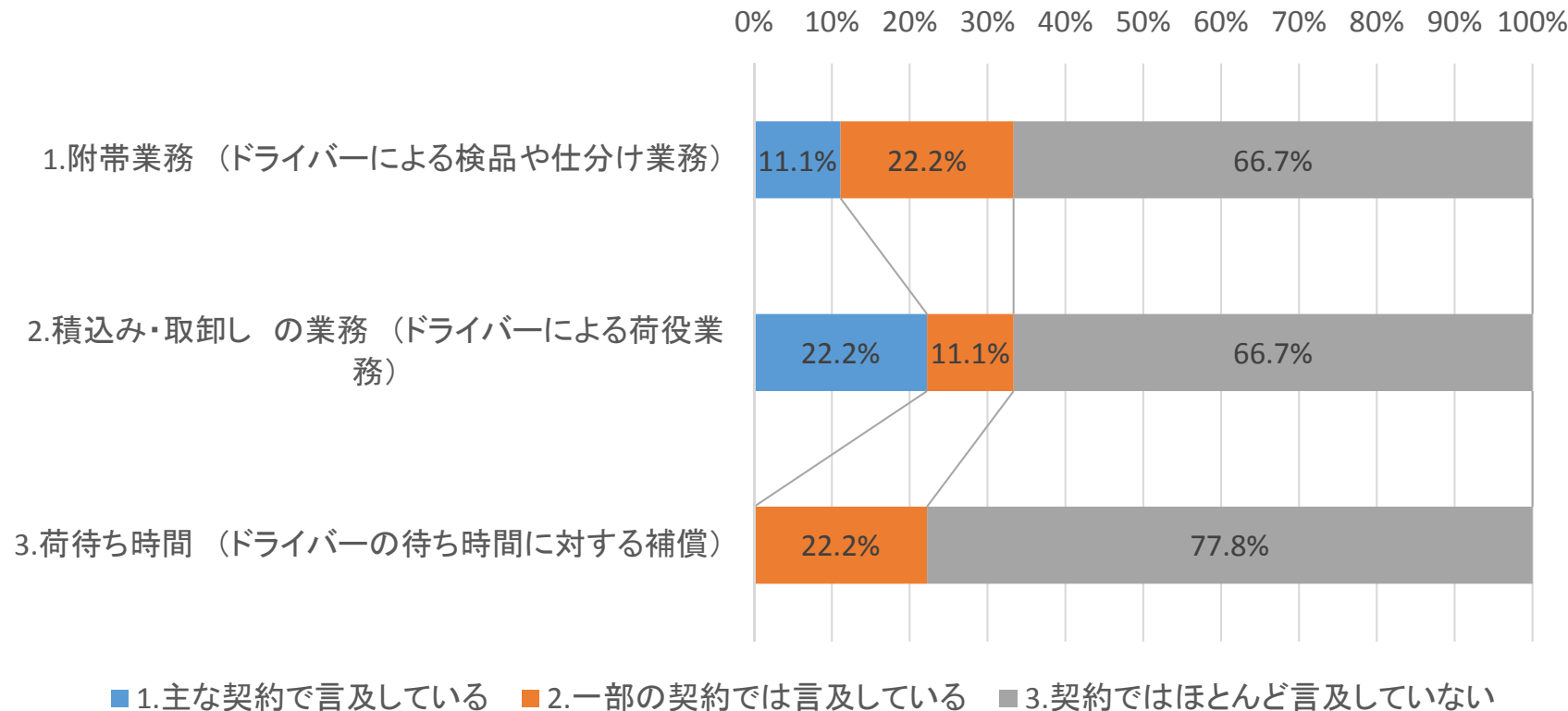


運送契約への付帯業務・荷役・荷待ちの記載状況

- 3PL・倉庫業では、主な契約で言及しているのは、付帯業務は11.1%、積込み・取卸しの業務は22.2%、荷待ち時間は0%
- 荷待ち時間については、契約ではほとんど言及していないが、77.8%

Q35:トラック業界では、平成29年から契約書に輸送以外の業務に関する依頼の有無や内容を明記するように求めています。現在の対応状況をお答えください。

(n=9、単一回答)

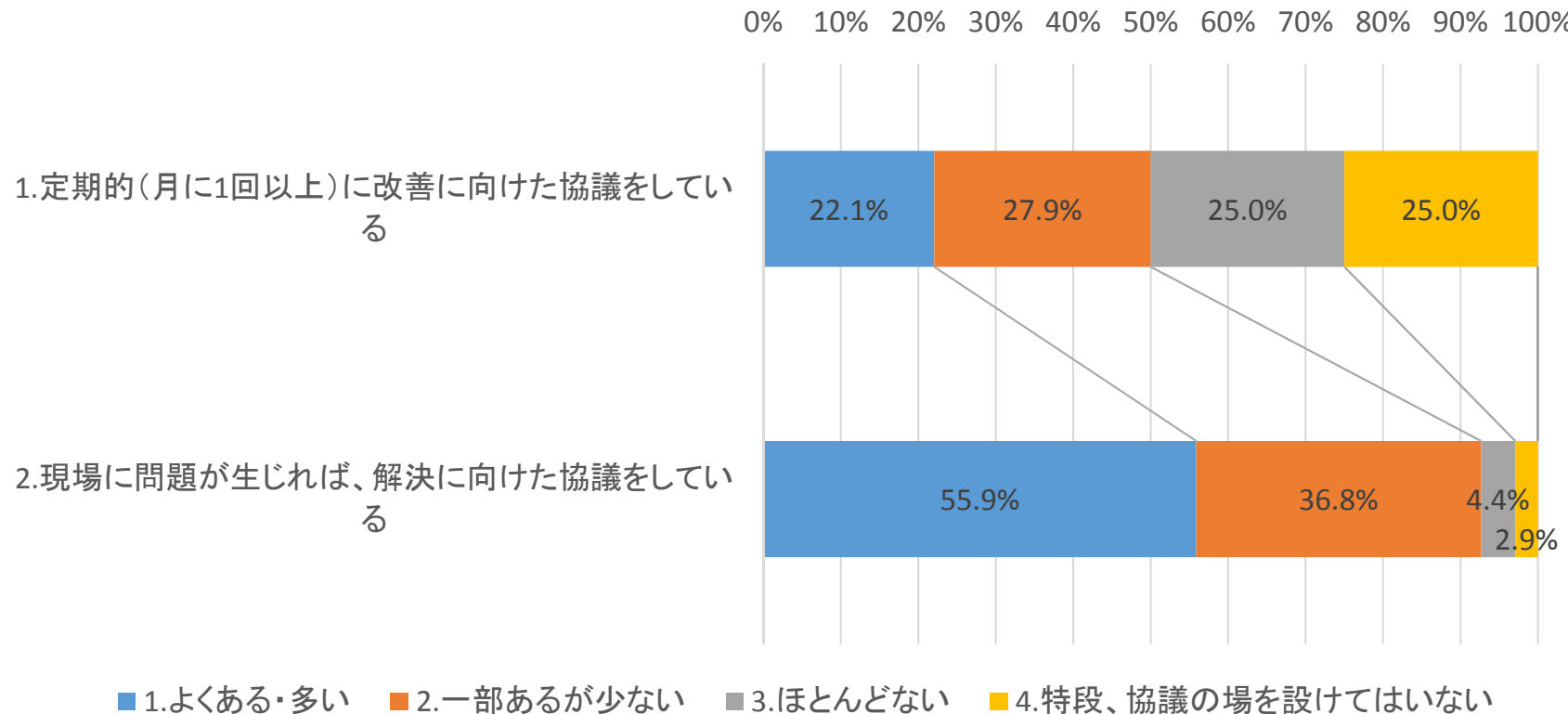


定期的な協議の実施状況

- 定期的な協議については、「よくある・多い」が22.1%、問題が生じた際の協議については、「よくある・多い」が55.9%

Q36: 物流の改善に向けた、荷主と運送事業者の協力関係をお答えください。

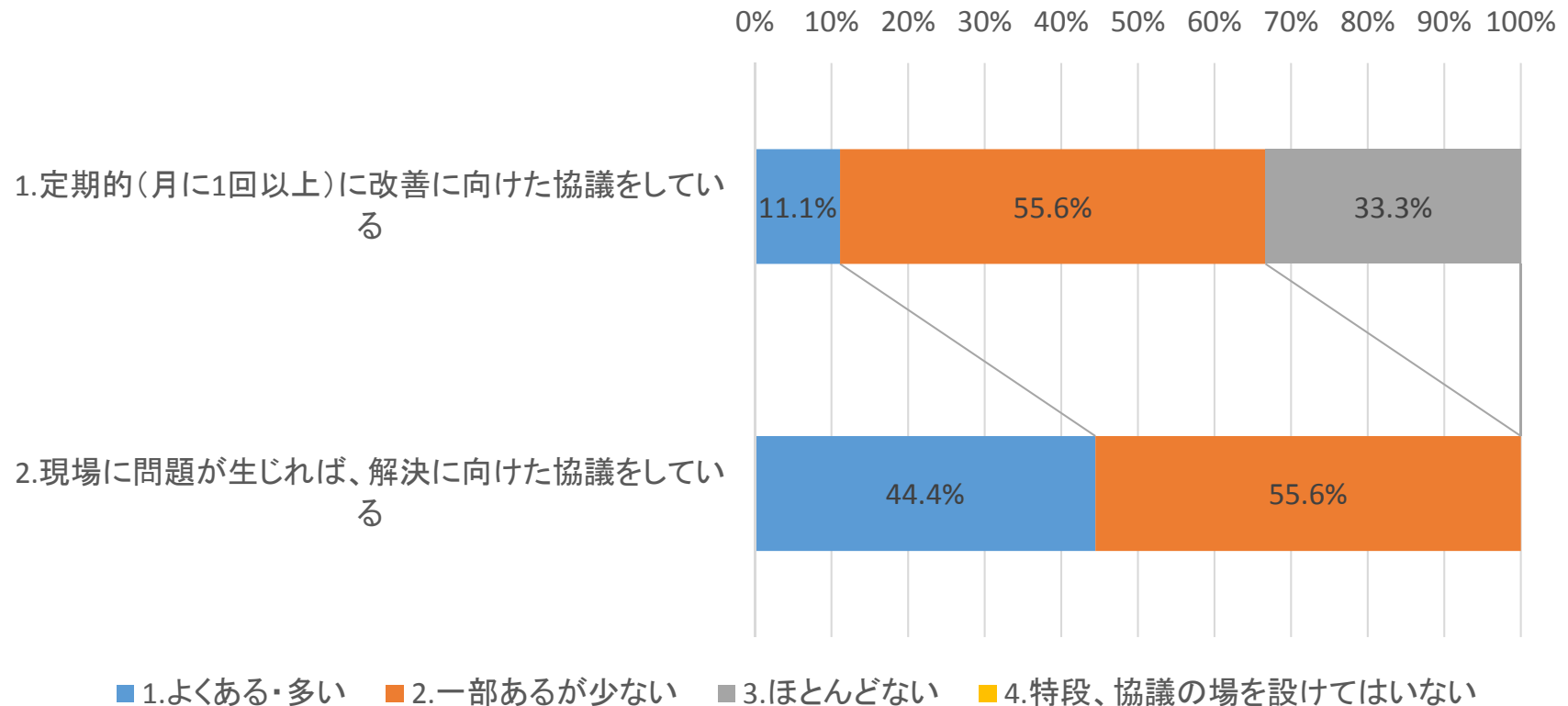
(n=68、単一回答)



定期的な協議の実施状況

Q37: 物流の改善に向けた、3PL・倉庫業者等と運送事業者の協力関係をお答えください。

(n=9、単一回答)

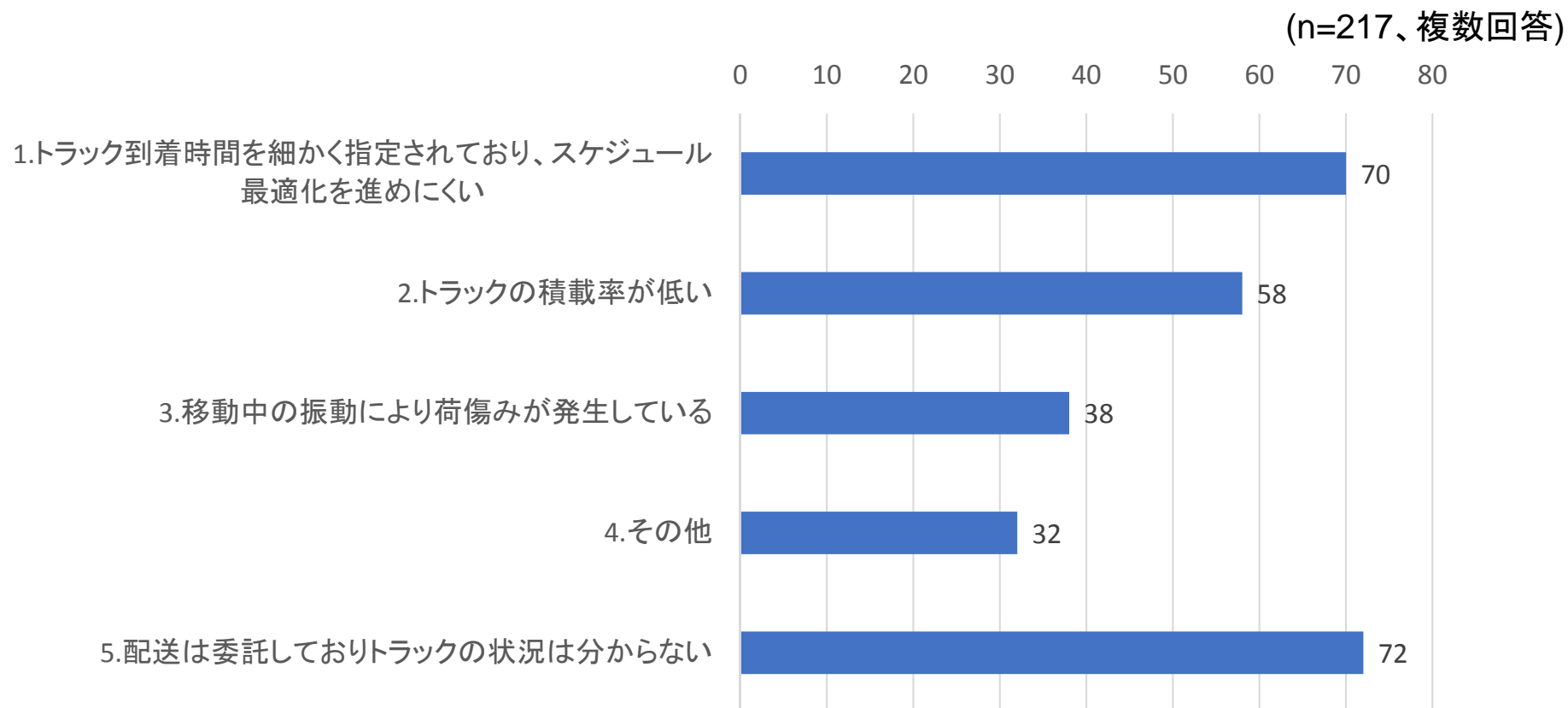


現在、直面している問題点や課題

現在直面している問題

- 荷主全体で荷主が現在直面している問題みると、「配送は委託しておりトラックの状況は分からない」(33.2%)と最も多く、次いで「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」(32.3%)、「トラックの積載率が低い」(26.7%)、「移動中の振動により荷傷みが発生している」(17.5%)、「その他」(14.7%)となっている。

Q42: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送における問題をお答えください。(いくつでも)

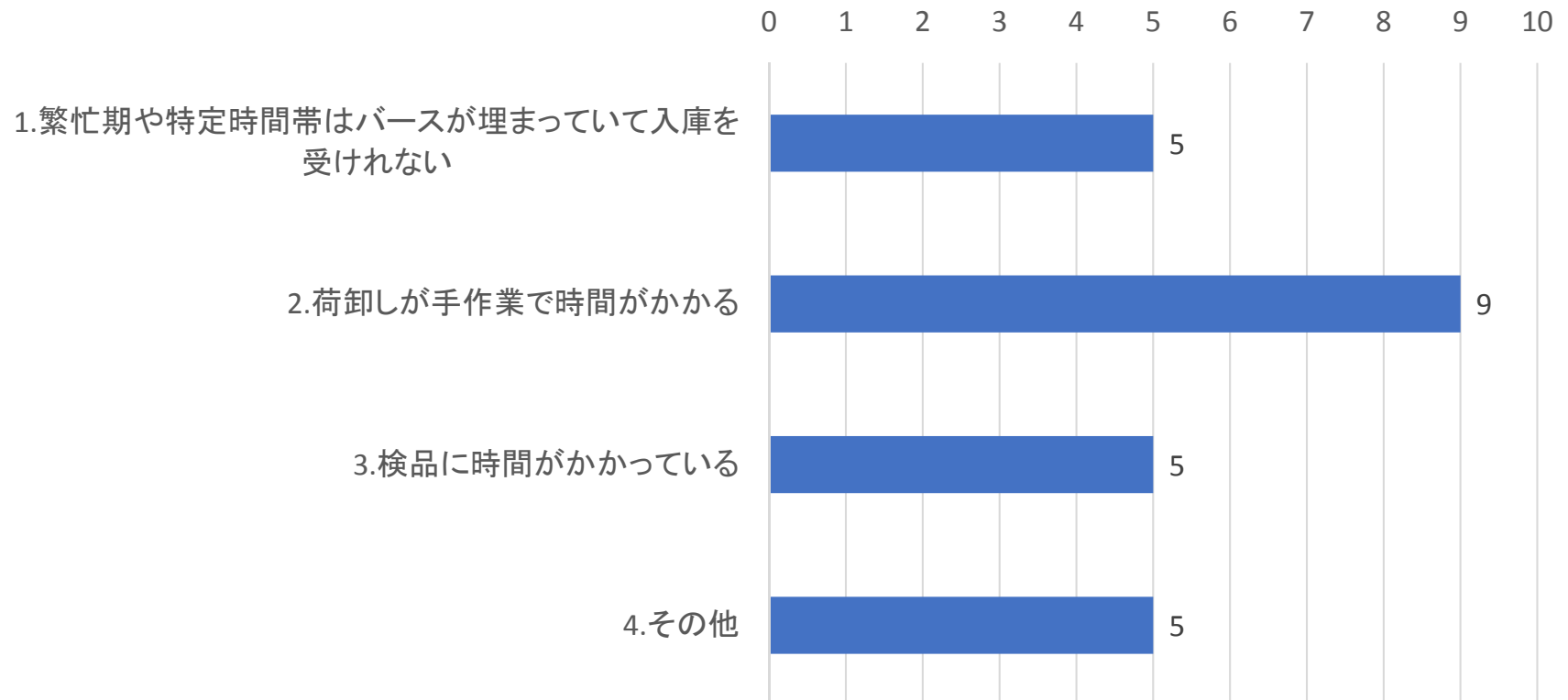


調達部門からみた現在直面している問題

■「荷卸しが手作業で時間がかかる」との回答が、45%

Q38: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここでは自社の入荷倉庫における問題をお答えください。(いくつでも)

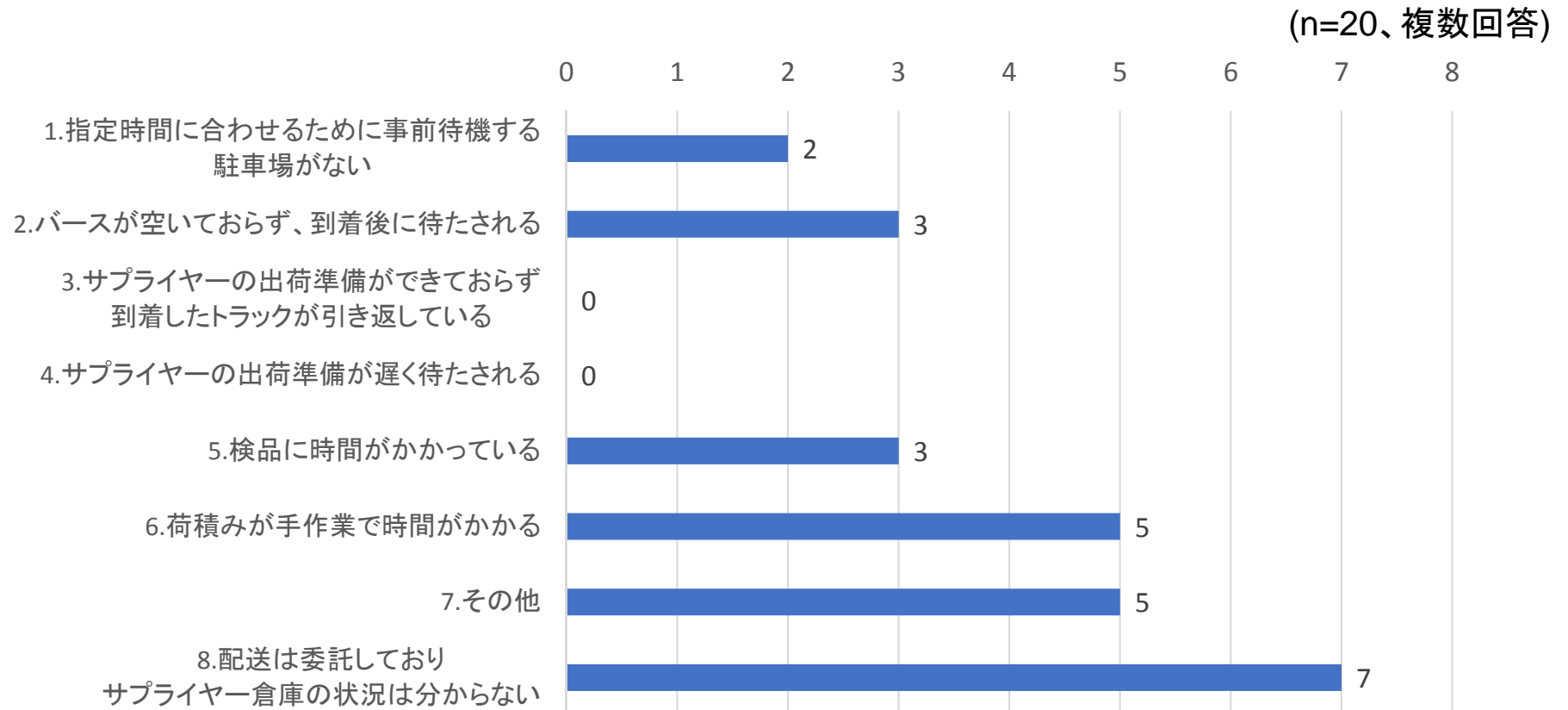
(n=20、複数回答)



調達部門からみたサプライヤー倉庫の問題

- サプライヤー倉庫における問題では、「荷積みが手作業で時間がかかる」が、25%

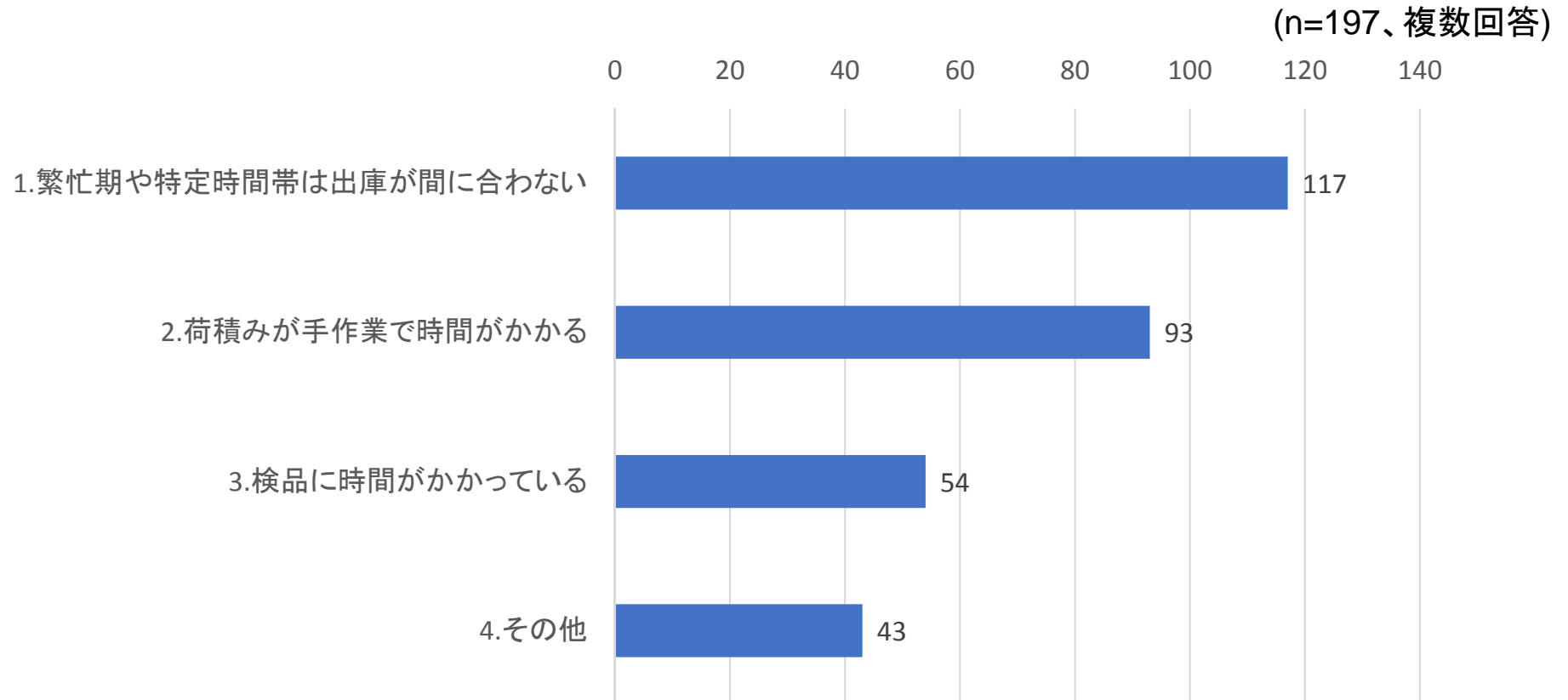
Q39: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここではサプライヤー倉庫における問題をお答えください。(いくつでも)



販売部門からみた出荷倉庫の問題

- 自社の出庫倉庫における問題では、「繁忙期や特定時間帯に出庫が間に合わない」が59.3%

Q40: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここでは自社の出荷倉庫における問題をお答えください。(いくつでも)



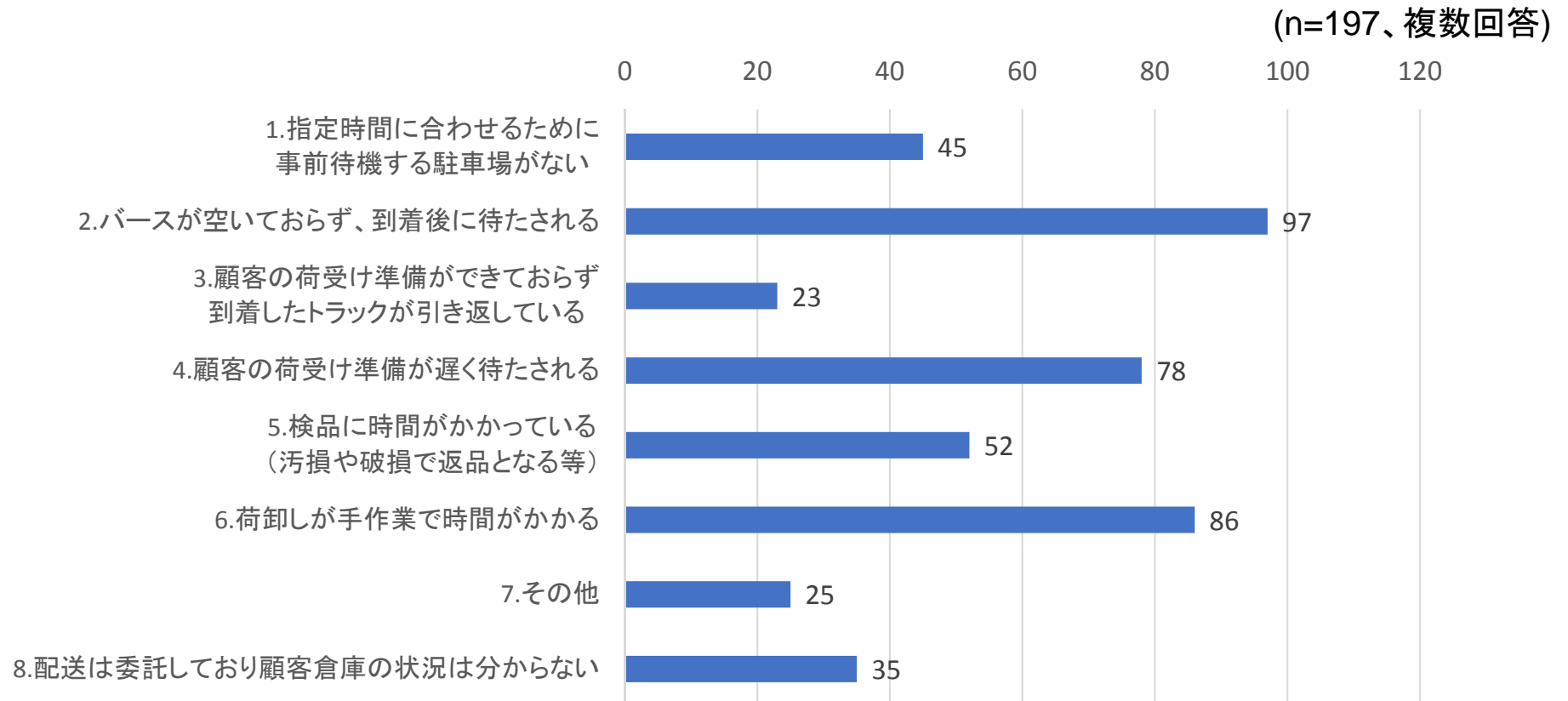
販売部門からみた出荷倉庫の問題

- Q40: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここでは自社の出荷倉庫における問題をお答えください。(いくつでも)(自由回答)
- 自社の出荷倉庫の問題点
 - 施設制約
 - プラットホームが狭い、倉庫スペース狭小化、出荷倉庫が狭く規定在庫しか製造できない、空保管スペースが少なく動線確保や荷繰りによる効率低下、在庫量が過多で、自社倉庫のキャパシティを超えている為、別に借庫している。
 - 倉庫の人員や作業
 - 人手不足、労働時間、ピッキング、品揃え要員の不足、高齢化、得意先指定のパレット積み、ハイ積み等の作業があり対応に苦慮、繁忙期は特に指定納期や指定時刻に間に合わないケースが多くなっている、人員不足、コストの上昇
 - 顧客ニーズ
 - 納品リードタイムの短縮、発注単位が1ケースから(細かい)、出荷波動が大きいため集車しきれない、1PL1商品1日付の指定があり荷役作業に負荷がかかっている、1枚のパレットに多品種積むため検品作業が困難な時がある、リードタイムが短い発注をする取引先があり困ることがある、当日発注の当日出荷、リードタイムが短く生産性を向上するための施策が実施しづらい、繁忙期に限らず特定納品時間指定
 - 運送
 - 運送会社のキャパがきつい、運賃の異常なまでの騰貴、トラックの手配が難しい、運賃の高騰、繁忙期の貸切トラック手配が困難、物量波動への車両安定確保、路線便会社によって1日の出荷量が制約されており、顧客の希望に添えない場合がある、路線の配送業者の品質
 - その他
 - 外部に委託しているので不明、工場から倉庫または営業拠点までの輸送と営業拠点から得意先までの配送とでは問題が異なる、自社の出荷倉庫は無く、外部の物流事業者に委託している

販売部門からみた現在直面している問題

- 顧客倉庫における問題では、「バースが空いておらず、到着後待たされる」が、49.2%

Q41: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここでは顧客倉庫(バックヤードなどの納品先)における問題をお答えください。(いくつでも)



販売部門からみた現在直面している問題

- Q40: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここでは自社の出荷倉庫における問題をお答えください。(いくつでも)(自由回答)
- 着(顧客)倉庫の問題点
 - 施設制約
 - ・ トラックの接車の難しい場所が少なくない、ビル内や施設内などで納品経路が長く、負担となる納品先が増加、顧客の荷受け場所が狭く、土日の配送が必要
 - 倉庫の人員や作業
 - ・ 一部の納品先で、棚入れ等の付帯作業を強いられる、リフトの自主荷役や付帯作業が多い、賞味期限ごとに仕分けを強制される
 - 顧客ニーズや納品条件
 - ・ サプライヤー側への要求が多い、会社休業日に配達をしている又は顧客への納品を要求される、契約条件に無い、納品先での過剰付帯作業が常態化している、検品にステッカー貼りや付帯作業等あり、時間がかかっている
 - 荷役時間
 - ・ 指定時間を過ぎると荷受けを拒否される、納入時間が過ぎると荷受けしてもらえない
 - 荷待時間
 - ・ 指定時間までの待ち有り、待たされる場合がある、納品先の混雑により待機時間は多い。共同配送のネックになる。委託運送会社より配送辞退される
 - 着(顧客)倉庫などの拠点
 - ・ 慣習的に行っている届先での付帯作業や待機時間の長さ、顧客指定時間に間に合わせる為、運送会社から待ち時間の縮小等の依頼を受ける、プラパレット積をしたいが回収が困難で木パレを使用している、繁忙期に物が搬入できない事がある
 - その他
 - ・ 物流の諸問題に理解のない顧客がいる

販売部門からみた現在直面している問題

- Q40: 貴社の物流効率を高めるために、現在直面している問題をお答えください。ここでは自社の出荷倉庫における問題をお答えください。(いくつでも)(自由回答)
- 自社の出荷倉庫の問題点
 - 出荷倉庫の制約
 - ・ 積込みに時間が掛かっている
 - 入荷倉庫の制約
 - ・ ルート配送時など、荷降ろし先で待機されることがあり、有効な配車計画に繋がらない、飲食店向けは納品時刻が遅くなり待機が発生している
 - 顧客ニーズや納品条件
 - ・ 1.2回分の注文が多く、2回配達している、1PL1商品1日付の指定により、積載効率が悪化している、午前中納品指定が多い得意先の納品時間の偏り、出荷波動が大きいため効率的な集車ができない、イレギュラーの配車等が多くなってきている、納品要求時間がどこも同じまたは間に合わない時間帯、発注から納品までのリードタイムが短く、計画的な荷揃え、配車ができない
 - 運送
 - ・ ドライバー不足による車輛確保が難化している、トラック便が希望日に入れてもらえない場合がある、荷扱いの乱暴な運転手が増加した、大型車の手配が難しい(10t車)、中長距離便の便数が少なく配車に苦労する、発注の増加に対して配車がうまく調達できない、繁忙期にチャーター便を取りにくい、繁忙期にトラック手配が困難、バラ積み・バラ降ろしは引き受けてもらえない、繁忙期に車両の空きがなく、日にちを分割で輸送することがある、物量が当日にならないとわからない為、車両の手配が難しいことがある、路線便で時間指定が困難な先はチャーター便対応でコストアップになっている
 - その他
 - ・ 中継拠点等の経由時における破袋
 - ・ 物流コスト上昇、共同配送、納品先時間指定、待機時間

加工食品アンケート調査結果

現在直面している問題の詳細

- Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。
- 1: トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい【1/4】
 - 全般的
 - ・ 各社センターの要求納品時間が被る。(このため、バラバラの便を立てなくてはならない。)要求納品時間が、ギリギリの時間帯。発注ロットは、細かく、少ない。各店毎の荷造りを要求されるセンターもある。(営業冷凍庫代も高い。)運賃も高くなっているが、納品価格への転嫁は難しい。
 - ・ 供給先において、時間指定の問題、時間に合わせ対応している
 - ・ 着荷主の納品時間の指定が年々細かくなってきている。
 - ・ 常温の荷物の納品時に着荷主が到着時間を午前中と指定しており、待機車輛が多く、また手おろしの為、納品に時間がかかってしまう。
 - ・ 顧客様の日々の受注状況により、積載率の低い状態でも発車せざるをえない。
 - ・ 10CS以下の小口についても納品時間指定があり遅れると受領いただけないケースがある、夜間に到着するトラックが多く、待機時間が長くなり完了時間が読めない
 - ・ 待ち時間が長い為、配送効率が悪い。繁忙期にはトラックが足りず遅延になる、または配送依頼を断られる。
 - ・ 着荷主が納品時間を指定しているにもかかわらず、納品トラックが多いため、待たされ、完了時間が読めない。
 - ・ 受注から納品時間までの制約の中で、効率的な配送コースが組めない。またこの事が原因で積載率が低くなってしまふ。指定納品時間に遅れてしまふと荷受拒否となり、直接店舗配送の指示を受け、多額の費用がかかる。
 - ・ 特定のセンターで待機時間が長く運送を受けてくれる運送会社を探すのが大変。着時間が指定されているので、それに合わせた配車予定を組まなくてはならない。
 - ・ 混載トラックで納品時間内に到着しても荷待ち時間が長くその他配送先遅延につながる。このような配送先は別途車両となり 積載効率、作業効率もかなり悪くなる。専用センターが多い。
 - 荷役時間が読めない
 - ・ 納入着時間が例えば11時と指定されていたとしても、バースが空かず荷下しが出来ない事があり、物流会社から、そこへの配車を断られる事がある。
 - ・ 大阪での荷受けに時間がかかっている。
 - ・ 到着時間の関係で先に荷下ろししている別納入業者が終了するまで待たされることがある。

現在直面している問題の詳細

- Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。
- 1: トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい【2/4】
 - 指定時間が偏り最適化が進めにくい
 - ・ 主として量販センターやCVSセンターへの納品時刻が集中しており、車輛の効率的運用に支障が生じている。
 - ・ 午前中の時間指定が多く、配送が集中、待機時間や配車効率も悪化、更に1分でも過ぎると入荷拒否になるケースもある(翌日再配)。
 - ・ 量販店、総合問屋に納入の際に「午前中指定」のところが多く、ヤマト運輸(宅急便で高額)での配送しかできないところが増えつつある
 - ・ AM11:00までに受付を済ませないと荷物を受けてもらえない。
 - ・ 多くの顧客が午前中指定・10時まで・11時まで等に納品時間が集中しており自社の安全運行が実施できていない。自社倉庫からの出荷は外部(5社)を利用しているが社内の伝票準備が間に合わず定時集荷に間に合わない。長年改善されない。
 - ・ 具体的状況は物流委託先が把握しているので詳しくは不明だが、荷受け時間が過ぎたら受け取らない、荷受けに相当の時間を要している。
 - ・ 常温の袋菓子の納品時に、受付時間を午前10時までとされており、受付を済ませても荷卸しが完了までには時間がかかる
 - ・ 到着時間(8:00~10:00)が決められており、順番待ちで入庫できない場合や、通常路線便では配送不可の場合がある。
 - ・ 午前中必着のお客様が多く繁忙期などは物量が増える為、荷物が遅れてしまうとクレームになる。
 - ・ 市内全域に150か所ほどの配送場所があるが、午前8時30分以降しか納品できず、11時30分には配送を完了しなければならないが、平均30ケースほどの商品を全て手おろしで配送先にてラックの所定位置に納品しなければならないため、1件ごとに時間がかかる。
 - ・ 荷受時間が顧客によってバラバラの為、地域毎に割り振りをしているため、物流コストが高くなってしまう。
 - 荷待ち時間が発生し読めない
 - ・ 待ち時間が長く次に移動できない
 - ・ 大手スーパー、大きな市場等は時間帯により長時間待たされドライバーの拘束時間が長くなってしまう。荷卸しの際に仕分けが細かく時間がかかる。
 - ・ 弊社は、配送を運送会社に委託しておりますが、運送会社から相談される事として、大手の物流倉庫は受付をしてから納品までに数時間待たされるため、次の配送先に間に合わない。例としては、深夜・早朝に受付をしても実際降ろせるのが、午前10時~11時となる事がある。
 - ・ 指定時間に間に合わせる為に早目に到着してもクレームとなるケースあり。
 - ・ 大手食品等の一部問屋で、AM10:30や11:00必着等指定しているが待機時間が長く、荷受け作業が夕方でも終了しない場合が多く非常に効率が悪い。
 - ・ 納品先の待機時間にかかる費用は荷主側で負担されるため、荷役人を納品先でも増やし待機時間を減らしてほしい。

現在直面している問題の詳細

- Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。
- 1: トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい【3/4】
 - 荷待ち時間が発生し読めない(つづき)
 - ・ 待機時間が長く、途中抜け(受付後、別の配達を先に完了し戻ってくる)も禁止されており、路線業者での配達は厳しい状況。
 - ・ 納品先でトラックが順番待ちを命じられ待機時間が長い。その後の配送が遅れて行く。
 - ・ 業者に配送を依頼しているが納品先で荷受待機が頻発し、その後の配送スケジュールに支障をきたしておりクレームとなっている。
 - ・ 多くの納品先が午前中指定となり結果各社が午前中に集中。荷受け作業が時間かかり長時間待機の発生、午後に納品対応となる事例も多い。
 - 附帯業務が多く時間が読めない
 - ・ 商品の先入れ先出し等を付帯作業強いられ、荷降ろしに時間がかかる。
 - ・ 附帯作業を強いられる。指定のパレットに組換えさせられる。
 - ・ 原則、庫前渡しとしているが、庫内までの台車による搬送や商品入替、在庫ラベル等の貼り付け作業等が発生することが常態化。また、先方のフォークリフトを使った荷卸しについては明確な取り決めが無いまま行っているため、万一の事故が発生した場合の責任問題が不明瞭になっている。また先方フォークリフトの整備不良や老朽化、先方敷地内の凹み等による商品破損等が発生しており運送会社との課題になっている。
 - ・ 待ち時間が発生している
 - ・ 待機時間が長い顧客がある。フォークリフトの作業をドライバーに任せる顧客がある。
 - ・ 納品作業時に自社パレットへの積み替えを手作業で行うことをようきゅうさせる。
 - ・ 入荷先の倉庫入れ、棚入れ、フォークリフト作業を前提としている 多くは古くからの業務問屋や工場
 - ・ 菓子、加工食品の納品時に、本来、着荷主側の作業責任である倉庫内作業(棚入れ作業、シール貼り作業、フォークリフト作業等)をドライバーが強制的に行わされている状態が全国的に常態化している。(着荷主側は一切料金負担をしない状況)それにより、一つの納品先での滞在時間が長時間化し、且つ、他のドライバーが作業しているときには長時間待機にもつながっている状況。この状況でありながら、納品時間指定の制約もあり、長時間待機の原因となっている。
 - ・ 納品先からの要請による、出荷前作業(指定パレット対応、商品別・日付別パレット積み)の発生で出庫作業にも時間がかかり、積載率もダウン。また 納品時の作業(商品別・日付別検品・パレット積み替え・ラベル張り等)も発生し長時間の対応(待ち時間の発生)になる。
 - ・ 納品時に一部商品荷下ろし後、バース移動し再度荷下ろし作業を実施するなど長時間待機につながる事例も発生。
 - ・ 一部納品先で商品を持って梯子を使った格納、駐車場無く路上駐車での納品、猛暑の中でのパレット積み替え作業) ※今夏、猛暑のなかパレット積み替え要請を受け、対応をしたドライバーが熱中症となる事例発生。
 - ・ 検品作業後の格納依頼(格納先までの搬送、先入れ先出し対応)もありどこからが納品先の業務なのかとドライバーからの苦情。 等々。

現在直面している問題の詳細

- Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。
- 1: トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい【4/4】
 - 季節や月末等の波動
 - ・ 月末の納品要請が多く、荷受け先の荷受け・出荷スケジュールとの調整が困難であり、最適な弊社からの出荷、配車スケジュールが立てにくいケースが多い。例: 納品受付時間が2:00に対し、0:00位に先方で待機。着順から納品受付が開始されるため納品時間が疎ら。労働時間の問題もありこの納品先から先の段取りが納品終了時にならないと分からない。例: 納品時間が厳密に定められており、遅れると欠品に繋がることから一箇所の納品先に対して数回に分けて納品している。など
 - 荷主責任によるの遅延
 - ・ 飲料メーカーへの殺菌乳納品は製造ラインがトラブルした際大きく遅れる
 - ・ 工場トラブルのために納入を待機させられる。
 - ・ 製造遅れが多く、出荷時間に間に合わないことがある。
 - 施設制約
 - ・ 納品時間指定の内、指定時間帯の幅の狭い納品先は、納品バースが十分ではないと思える。
 - ・ 出荷バースに対して荷受けバースが少ない。
 - ・ 着荷主の指定納品時間を守って納品しようとしても、バース等の制限があり、また他メーカーの車両が集中して到着するため、長時間の待機を余儀なくされている。
 - その他
 - ・ ロットがまとまらず、小ロットの納品となる為バラ積みバラ下ろしが主流となっており、レンタルパレットの費用も出ない。また、路線便を活用しているため納品先由来の指定時間帯に間に合わない事もある。
 - ・ 製品の外装段ボールの多少の凹みや汚れでも荷受け拒否されるので持ち戻り製品は廃棄するしかない。
 - ・ 道幅が狭く、車両制限があり配送効率が悪い。鮮度基準が厳しく、食品ロスや持ち戻りにつながる
 - ・ トラックドライバーの人員不足の為、トラックの台数が減り、集荷荷物の個数制限が多くなった。
 - ・ 納品先のロケーションにそのまま格納できるような荷造りを指定される(指定パレット積み替え/1パレット・1SKU・同一ロット・在庫ラベル添付など)。納品先の軒先作業にすると長時間作業となり、トラック積み込み前に事前段取りすると関さ効率が悪くなる(パレットだらけになる)。納品先のリフトを運転士が自分で操作しなくてはならない納品先がある。棚付け(先入先出配置も)、かご入れ、方面別仕分けなど、検品後に作業をしなくてはならない納品先がある。納品時間指定以内で入庫受付できても入庫待ちで時間がかかるため、他軒積みで配車ができない。時間切れで延納を指示される事例もある。
 - ・ 主に発生する危険作業、コンプライアンス課題。(早朝配達により、住宅地の中にある納品先で時間指定があった場合、エンジン音(冷蔵商品の取扱いの為、エンジンを切れない)の苦情等で待機する場所がない時の状況に面した時、離れた場所へ移動しての待機等で効率が悪くなる。

加工食品アンケート調査結果

現在直面している問題の詳細

- Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。例) 待ち時間が長いサプライヤーの特徴(場所や商品種類、荷姿など)
- 2: トラックの積載率が低い【1/4】
 - 荷合わせや共同輸送を実施する余裕がない
 - ・ 出荷先別・納品先別にトラックを走らせるため、積載効率が悪く、時間指定もありトラックの台数を削減できない状況。
 - ・ 各社センターの要求納品時間が被る。(このため、バラバラの便を立ててなくてはならない。)要求納品時間が、ギリギリの時間帯。発注ロットは、細かく、少ない。各店毎の荷造りを要求されるセンターもある。(営業冷凍庫代も高い。)運賃も高くなっているが、納品価格への転嫁は難しい。
 - ・ 日々、定期便として決まった台数を手配しているが、当日の朝車両が足りなかったり、逆にいらなかったりと曜日によって差が大きい。施設制約や人材不足
 - ・ バースの数が少なく、受付から出庫までの時間が掛かりすぎる場所は、商品の種類が多くて、荷姿に統一感が無く、検品等にも時間が掛かる。
 - ・ 庫内作業員の確保、定着が難しく、作業効率に難がある
 - ・ 毎日10:00に出荷するトラックの積載量が少なく別便を手配する事が多々ある。
 - ・ 時間帯別のトラックにより、積載効率が悪いため、物流費の削減が難しい
 - ・ 着時間が指定されているので、それに合わせた配車予定を組まなくてはいけない。
 - ・ 受注から納品時間までの制約の中で、効率的な配送コースが組めない。またこの事が原因で積載率が低くなってしまふ。指定納品時間に遅れてしまふと荷受拒否となり、直接店舗配送の指示を受け、多額の費用がかかる。
 - ・ 弊社は、週6日間ですが関東1便、関西1便へ幹線便で納品を行っております。しかしながら、日によって積載率にばらつきがあり、その率を上げることが課題となっています。合わせて、運送会社からの値上げもあり、コストダウンの上でも便数を減らすなど改善を求められている。
 - ・ 店舗のオープン前に納品を終わらせる為に、逆算して工場を出発していますが、他社も同じ考えで行動しているので、納品検品が同じ時間に集中してしまふ。
 - 荷待ち荷役検品などの待機時間の多さ
 - ・ 弊社は、配送を運送会社に委託しておりますが、運送会社から相談される事として、大手の物流倉庫は受付をしてから納品までに数時間待たされるため、次の配送先に間に合わない。例としては、深夜・早朝に受付をしても実際降ろせるのが、午前10時~11時となる事がある。
 - ・ 物流倉庫業者が、パレットを管理できないということで、手おろしになるが、運送会社がパレット積みパレットおろしでないと、ドライバーがみつからないと、お金の問題ではないとのこと・顧客の待機時間が長く、待機料が発生している。
 - ・ 輸出商品を取り扱っている倉庫では、検品作業に時間を取られトラックでの荷役時間が読めない。
 - ・ 納品先では特に時間指定がない場合、待たされることが多い。納品先の担当者によって対応が大きく異なることがある。以前は夜中に荷受け可能だったところが、どんどん朝卸し、もしくは夜間の納品可能時間が短くなってきておりドライバーの負担になっている。
 - ・ 待ち時間が長く、そのあとに納品する取引先の納品時間に遅れが生じてしまふ。

加工食品アンケート調査結果

現在直面している問題の詳細

■ Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。例) 待ち時間が長いサプライヤーの特徴(場所や商品種類、荷姿など)

■ 2: トラックの積載率が低い【2/4】

● 荷待ち荷役検品などの待機時間の多さ(つづき)

- 冷蔵品の納品時に着荷主が指定している時間に接車できないことがある。他のトラックが荷役中または、待機しているため接車・納品完了時間が不透明になることがある。
- 納品受付時間が2:00に対し、0:00位に先方で待機。着順から納品受付が開始されるため納品時間が疎ら。労働時間の問題もありこの納品先から先の段取りが納品終了時にならないと分からない。
- 荷受時間を11時までと指定していながら受付時間が11時までであり、荷おろし完了できる時間の締め切りではないため、荷役開始できるまで待機となり、完了時間が読めない。
- 受付時間をまでに到着しても、待ちトラックが多く、夕方まで待たされたり、待たされたあげく受け取ってもらえない等が、多々ある。
- 大手問屋のセンターで待機時間が非常に長い納品時間が早朝で配送業者が見つからない
- 夜間に到着するトラックが多く、待機時間が長くなり完了時間が読めない
- チャーター便指定顧客の一部では受付後に先方の作業状況により1~2時間待機になることがあり、当社から顧客に対し相談するなどしている。(現状改善はない)路線便出荷では少量の割に時間指定(AM着など)があり、運送便と輸送方法に課題が生じている。
- AM11:00までに受付を済ませないと荷物を受けてもらえない。
- お届け先の多くが納品時間を午前中としており、待機時間などが長くなってしまった場合、次の荷下ろし先となる納品先に対して、指定時間内に間に合わず、到着が遅れたことにより、結果、受け取りを拒否される場合がある。
- 着荷主が納品時間を指定しているにもかかわらず、納品トラックが多いため、待たされ、完了時間が読めない。
- 待ち時間が長いと、配送効率が悪い。繁忙期にはトラックが足りず遅延になる、または配送依頼を断られる。

● 附带業務による遅延

- 問屋さんの倉庫の先入れ先出しを、ドライバーが行っている。
- 検品が厳しく外装のしわで受け取り拒否が頻発
- 附带作業を強いられる。指定のパレットに組換えさせられる。出荷バースに対して荷受けバースが少ない。
- 原則、庫前渡しとしているが、庫内までの台車による搬送や商品入替、在庫ラベル等の貼り付け作業等が発生することが常態化。また、先方のフォークリフトを使った荷卸しについては明確な取り決めが無いまま行っているため、万一の事故が発生した場合の責任問題が不明瞭になっている。また先方フォークリフトの整備不良や老朽化、先方敷地内の凹み等による商品破損等が発生しており運送会社との課題になっている。
- 待機時間が長い顧客がある。フォークリフトの作業をドライバーに任せる顧客がある。
- 納品作業時に自社パレットへの積み替えを手作業で行うことを要求させる。

加工食品アンケート調査結果

現在直面している問題の詳細

- Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。例) 待ち時間が長いサプライヤーの特徴(場所や商品種類、荷姿など)
- 2: トラックの積載率が低い【3/4】
 - 納品条件の制約
 - ・ 到着時間等に条件が多い(午前中着や時間指定など)
 - ・ 殆どの得意先がAM11時までか、PM12時までの午前中納品の指定です。現在は日曜、祝日を除く毎日受注、毎日納品であり積載率も日別や季節別に波動が生じています。そのため各方面で車両台数を必要最小台数に集約したいところ時間指定が重複するため低積載率の車両を複数台運行するしかなく、更に待機時間も生じることで非効率となっています。年末やGW前の需要期では、納品待ちの長時間待機もあり、乗務員の拘束時間超過を防ぐため乗務員の交代なども実施しています。慢性的に待機が発生する納品先は、荷降ろし支援スタッフの配置も行っています。(例) AM5時30分到着、受付→20時納品開始→23時完了 など荷受け側での待機時間緩和策として、リードタイム延長やメーカー別の納品スケジュール時間割などが望まれます。荷受け側も午後より小売店向けの出荷作業があるため、仕方なく午前納品指定となりますが、サプライチェーン全体のタイムダイヤル改善が必要と思われます
 - ・ 納品時間帯が決まっており、遅れた場合は荷物を受け取ってもらえない。
 - ・ 納品時間が厳密に定められており、遅れると欠品に繋がることから一箇所の納品先に対して数回に分けて納品している。
 - ・ 主として量販センターやCVSセンターへの納品時刻が集中しており、車両の効率的運用に支障が生じている。
 - ・ 常温の袋菓子の納品時に、受付時間を午前10時までとされており、受付を済ませても荷卸しが完了までには時間がかかる
 - ・ 午前中の時間指定が多く、配送が集中、待機時間や配車効率も悪化、更に1分でも過ぎると入荷拒否になるケースもある(翌日再配)。・商品の先入れ先出し等を付帯作業強いられ、荷降ろしに時間がかかる。
 - ・ 鮮度基準が厳しく、食品ロスや持ち戻りにつながる
 - ・ 10CS以下の小口についても納品時間指定があり遅れると受領いただけないケースがある
 - 季節などの波動が大きい
 - ・ 時期により物量変動するため、業務を均一化できない。具体的に、年越しそばの時期は物量が増えるが普段との物量差が大きいため、作業内容を大きく変えて出荷にのぞんでいる。
 - ・ 販売数の減少で、卸先ごとの荷物の取扱量が年々減少している。納品先は同じであるため、1車あたりの積載効率が悪い。
 - ・ 曜日による荷量の大きな変動に対して、適切な積載率にできない
 - ・ 物量が増加する繁忙期は特に待機時間が長く、午前9時に受付を済ませたにも関わらず納品開始が夕方になることがある。
 - ・ 顧客様の日々の受注状況により、積載率の低い状態でも発車せざるをえない。
 - ・ 年末や長期連休の物流が増える状況で、出庫する倉庫での待ち時間、納品する物流センターでの待ち時間が増える。

現在直面している問題の詳細

- Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。例) 待ち時間が長いサプライヤーの特徴(場所や商品種類、荷姿など)
- 2: トラックの積載率が低い【4/4】
 - 施設制約
 - ・ 受け入れセンター自体が、上手く機能しておらず、キャパオーバーになっている所もあり、チャーターしても受け取りに丸一日かかる時がある。
 - ・ 納品時間指定の内、指定時間帯の幅の狭い納品先は、納品バースが十分ではないと思える。
 - ・ 客先の物流センターのキャパ等の問題で事前に納品させていただくこともなかなかできない。
 - その他
 - ・ 物量が多くなってくると、運送業者による商品破損が見受けられる。代替品の発送等、手間や人件費コストが懸念される。
 - ・ 道幅が狭く、車両制限があり配送効率が悪い。
 - ・ トラックドライバーの人員不足の為、トラックの台数が減り、集荷荷物の個数制限が多くなった。
 - ・ 施設内の納品先(CVS店舗)が増加しているが、駐車場が無い、あるいはトラックの車格規制があり3t車両が入れない物件がある。
 - ・ 納品経路が駐車場から50m以上離れている場合がある。
 - ・ 上層階、地下への貨物エレベーター待ちが長時間となる場合がある。
 - ・ 一斗缶のバラ積みが運送会社に嫌がられています。価格面と融通が利きにくいです。
 - ・ 受注から出荷まで2時間程度しかない配送便が多く、ある程度作業のロットはまとめてはいるが、受注が入った都度ピッキングを行って行かないと間に合わない。また、製造待ち商品も多く発生し、作業が停滞する時間もある。

現在直面している問題の詳細

- Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。例) 待ち時間が長いサプライヤーの特徴(場所や商品種類、荷姿など)
- 3: 移動中の振動により荷傷みが発生している
 - 顧客指定冷蔵庫に到着した際の破箱や結露弱体化による箱潰れ
 - 破損、汚れに関しての荷受け拒否、返品が多い。
 - 輸出商品を取り扱っている倉庫では、検品作業に時間を取られトラックでの荷役時間が読めない。
 - パレット積み商品等で輸送中に荷ズレしていることがある
 - 路線便を活用しているため納品先由来の指定時間帯に間に合わない事もある。製品の外装段ボールの多少の凹みや汚れでも荷受け拒否されるので持ち戻り製品は廃棄するしかない。
 - 注意して配送していただいているが、段ボールの箱で、輸送中の湿度等で、形が崩れやすい時期に返品扱いになることがある。
 - 積載数を増やすためダンボールケースを高く積み上げるが、雨、雪などの付着及び湿度が高いときは、ダンボールケースを損傷することがある。
 - 納品時の荷扱いで商品破損のため受取拒否が発生している。
 - 荷物の積み方が適切でないのか段ボールなど包装資材の破損、汚損がたまにある。
 - 運行上の揺れ等により発生した極僅かな容器(缶)の凹み等でも、受け入れを拒否される場面あり。
 - 中継拠点等の荷物積み替え時に、フォークリフトの爪や他荷物と接触による破袋。
 - 明らかに取扱いが乱暴で放り投げたり、フォークで傷つけたり、といった事故の発生頻度が高くなっている。

現在直面している問題の詳細

- Q43: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。発生している場所には、入荷現場もしくは出荷現場の場所を具体的にご記入ください。例) 待ち時間が長いサプライヤーの特徴(場所や商品種類、荷姿など)
- 4: その他
 - お届けするのが生鮮品のため 得意先様の納品時間が早朝に集中してしまう
 - 自社製造、自社販売、自社トラック、自社運転手のため、すべての配送業務に自社社員がかかわっているため、突発的なトラブル等は、すべて自社で対応。
 - 指定時間に間に合わせる為に早目に到着してもクレームとなるケースあり。
 - 基本それぞれの便に応じた×切り日時が決められてはいるが、当日にイレギュラーが発生し、出発の遅延や急な納品に対応しなければならない事が発生している。
 - 道幅が狭く、車両制限があり配送効率が悪い。
 - 鮮度基準が厳しく、食品ロスや持ち戻りにつながる。
 - 運送業者へ出荷希望日で依頼しても、運転手や台数が人手不足で希望日での調整が難しい。
 - 盆・正月・GW等の長期休暇前の繁忙期はチャータートラックが取りにくい。更に宅配便は荷物が集中する為、配達遅延が起きやすい。
 - 到着時間(8:00~10:00)が決められており、順番待ちで入庫できない場合や、通常路線便では配送不可の場合がある。
 - バラ積み輸送は、今後引受可能な運送会社がなくなることを懸念して、パレット輸送に切り替えてもらいたいと要望を持ちかけても合意が得られない。積載効率を優先している。中国系のインバウンド製品輸送は、納入時間・納品場所変更の頻度が高い。大型ホームセンター・スーパーは、納品トラックが多く、時間指定されるもその時間に荷物が降ろせず待機となる。

現在直面している問題の詳細

- Q44: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。
- 1: トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい
 - 顧客の荷受けと到着時間について、制限が多く発生しておりルート変更もしくは増車にて対応をするため 効率的な配送が組めない。
 - 人手不足、原油価格高騰、倉庫の狭さ、ライバル会社との協力関係の難しさ、得意先の理解等
 - 店舗ごとの納品時刻が細かく決められており、常に遅配のリスクがある。
 - 待ち時間が長くなったり、近隣の問題で納品時間に限定される中、各社が凌ぎを削りながら納品を行う必要がある
 - 店舗への納品時間が厳格にしてされており、積載率よりも納品時間を優先せざるを得ず、効率化がすすめられない。

加工食品アンケート調査結果

現在直面している問題の詳細

- Q44: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。
- 2: トラックの積載率が低い
 - 人手不足、原油価格高騰、倉庫の狭さ、ライバル会社との協力関係の難しさ、得意先の理解等店舗ごとの納品時刻が細かく決められており、常に遅配のリスクがある。
 - 弊社の客先に関しては比較的問題はないと認識している。
 - 小規模の納品先の販売力低下による、積載効率の悪化が発生している。現在、配送頻度の変更を依頼するなど改善を進めている。
 - 得意先専用センター納品時の待機時間問題。
 - EOS受信から納品までのリードタイムが厳しい。
 - 納品時間指定が厳しい為、積載効率が悪い。
 - ドライバー不足による配送コスト高騰。
 - 委託物流会社の撤退
 - 待ち時間が長くなったり、近隣の問題で納品時間に限定される中、各社が凌ぎを削りながら納品を行う必要がある
 - 以前より1配送あたりの販売数量が減少したため、配送件数は減らず、物量が減っている。＝積載効率の悪化

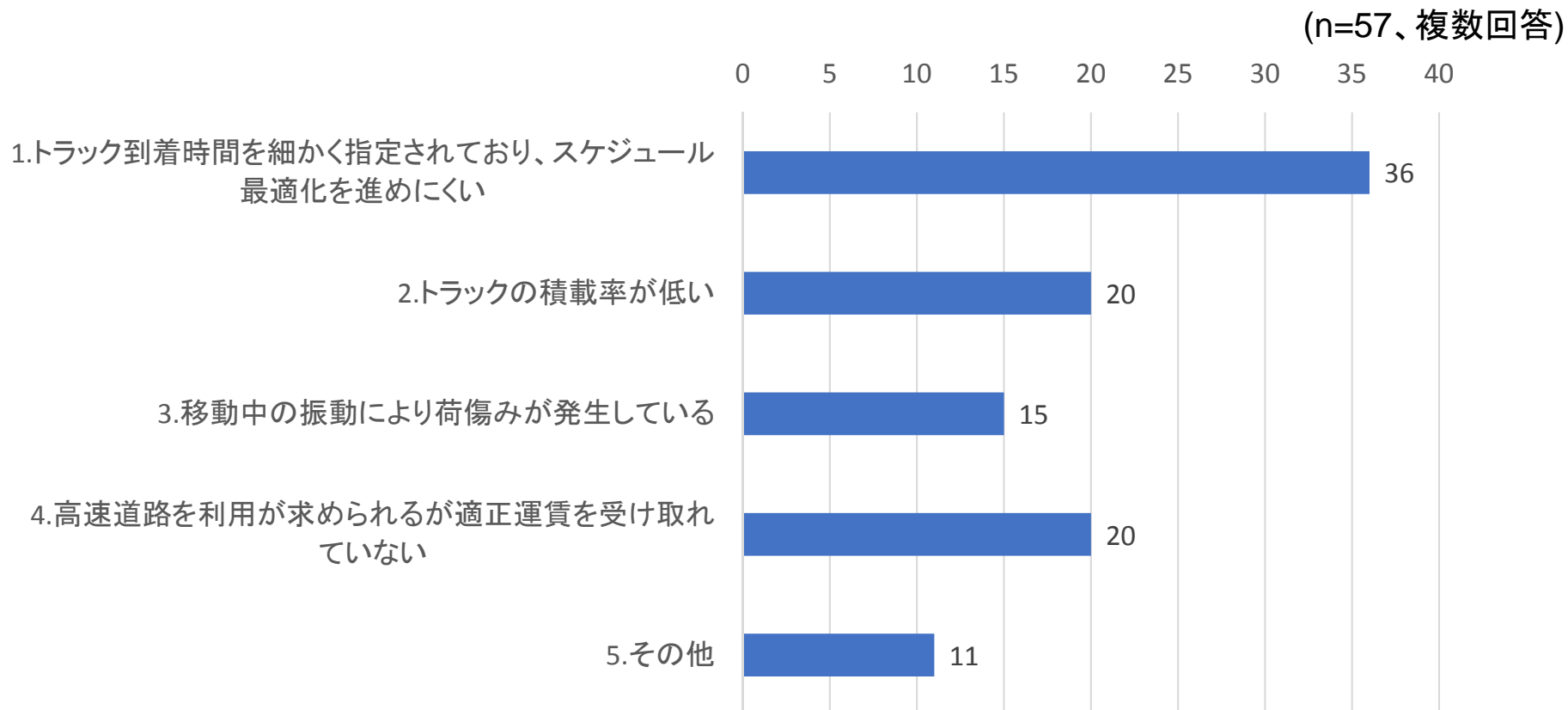
現在直面している問題の詳細

- Q44: 前問で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。
- 3: 移動中の振動により荷傷みが発生している
 - 常温の袋詰め商品において同一製造商品を複数の場所に納品発送を行っているが、一部の地域のみ商品の破損などが多発する。
- 4: その他
 - 得意先専用センター納品時の待機時間問題。
 - EOS受信から納品までのリードタイムが厳しい。納品時間指定が厳しい為、積載効率が悪い。
 - ドライバー不足による配送コスト高騰。
 - 委託物流会社の撤退

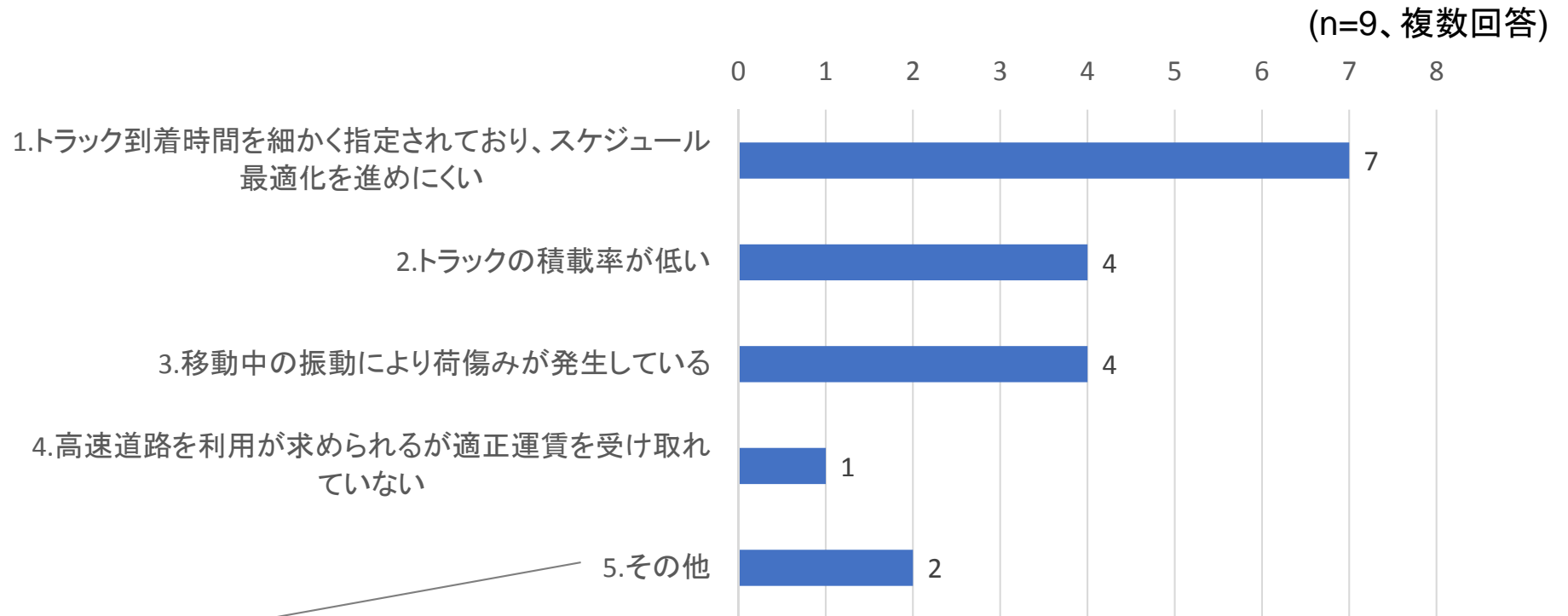
現在直面している問題

- 物流事業者が現在直面している問題は、「トラック到着時間を細かく指定されており、スケジュール最適化を進めにくい」が63.2%と最も多く。次いで「トラックの積載率が低い」が35.1%、「高速道路を利用が求められるが適正運賃を受け取れていない」が35.1%、「移動中の振動により荷傷みが発生している」が26.3%、「その他」が19.3%となっている。

Q52:加工食品の物流において、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送に関連した問題をお答えください。(いくつでも)



Q52:加工食品の物流において、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送に関連した問題をお答えください。(いくつでも)



その他 (自由回答)	手待ち時間が長い
	乗務員不足、燃料高騰

3PL・倉庫業が現在直面している問題の具体的な状況

■ Q53: Q50もしくはQ52で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。【1/2】

● 出荷に関する問題

- ・ 出庫依頼してから実際に出庫するまで、最低でも2時間は必要だが、すぐに出してくれと強要される。
- ・ 荷降ろし先の都合に合わせた積み付けをすることがあり、出庫後のホーム滞留時間が長く、スペースも無駄に使う。
- ・ 居酒屋向けの冷凍棚など小分けしている
- ・ 凍菜の選別作業を行っている いずれも、作業要員の安定確保が課題となっており、賃金コストupの傾向でもある為、課題と認識している
- ・ 量販店センターの入荷受付時間はほとんどが午前中であり、納品トラックが集中するため長時間の待機が発生している。場合によっては当日納品できず持ち帰り翌日再配せざるを得ない場合もある。
- ・ 量販店センターの中には汎用レンタルパレットで納品しようとしても、先方の専用パレットに積み替えさせられるところがある。
- ・ 卸売市場の顧客である小売業者の多くが多品種少量仕入れのため、それに対応する卸会社の販売方法によって出庫形態が決まってしまう
- ・ 期変わり最終日の出庫の集中により業務量が大きく変動するため、作業が追いつかない。
- ・ 大手食品卸の地区センターでの荷受け時間制限、方面別荷卸し等付帯作業、検品検温基準が不透明さがドライバーと運送会社への過剰負荷となっている。
- ・ 当日出庫依頼の今だし出庫対応が多々あるが、荷主、運送会社とのコミュニケーションが良くとれているので大きな問題は発生していない。
- ・ 出荷の際に引き取りトラックで運転手が1名で小口組み合わせで大量の荷物を手積みで積み込む場合、冷蔵庫としては積み込み作業を手伝うことはないの確認も含め長時間を要し、その間他の引き取りトラックを待たせることになる。
- ・ 冷蔵食品を小売りセンター納品時に、指定時間に到着しても他のトラックが多く、荷役開始まで待機となり、完了時間が読めない。また、小売りセンターの構内作業者が少なく、検数に時間が掛かる。

3PL・倉庫業が現在直面している問題の具体的な状況

■ Q53: Q50もしくはQ52で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。【2/2】

● 入荷に関する問題

- ・ 荷物は到着するが、事前の入庫予定が未着で入庫出来ない。
- ・ 飲料の荷主が運送会社に「ドックスケジュール」という時間指定をしているが、実際にその時間に倉庫に入場する車両は30%以下で、倉庫側の作業スケジュールが組めない。
- ・ 荷受けの時間帯がバラバラである為
- ・ 期変わり初日の入庫の集中により業務量が大きく変動するため、作業が追いつかない。
- ・ 畜産品の加工原料はほとんどがバラ積のトラック搬入となるため、この入庫作業に時間を要するとともに、人的負担が大きくなっている。
- ・ 入荷および出荷の予定については、前日以前にファクシミリで商品内容、数量、運送業者名等を荷主から連絡して貰える場合が多いが、到着時間については不明や当てにならない場合が多く、営業終了時間を越えての到着があり、時間外労働が発生している。
- ・ 入荷時のロットが納品書に記載されていない為、検品時間と人員が要している。

● 運送に関する問題

- ・ 運送会社に当社から荷主指定の納品先に配送の依頼をした場合、納品先の納品時刻指定により、思い通りのルートが組めず、荷主希望の納期に収められないことがある。
- ・ 共配のため、引取及び納品の途中の倉庫で激しい混雑に遭遇すると、その後のスケジュールが遅い時間にずれ込んでしまう。

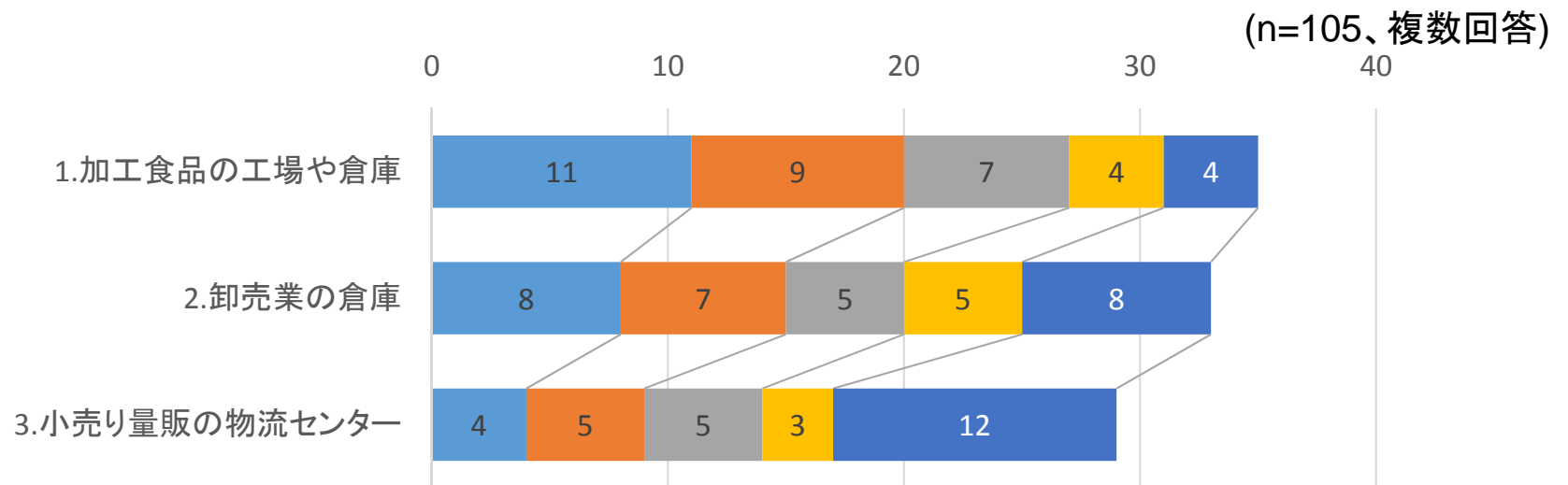
● その他の問題

- ・ 人手不足
- ・ 入出荷作業当日の作業指示が多く、内容変更も頻繁にあり作業内容の確定に時間がかかり作業開始が遅れる。
- ・ 繁忙期が重なる為混雑する

3PL・倉庫業からみた現在直面している問題

- 加工食品の工場や倉庫、卸売業の倉庫では、「バースが埋まっている」との回答が最も多く、次いで「荷積みや荷卸しが手作業で時間がかかる」となっている。
- 小売り量販の物流センターでは、「荷積みや荷卸しが手作業で時間がかかる」、「検品に時間がかかっている」との回答が多い。

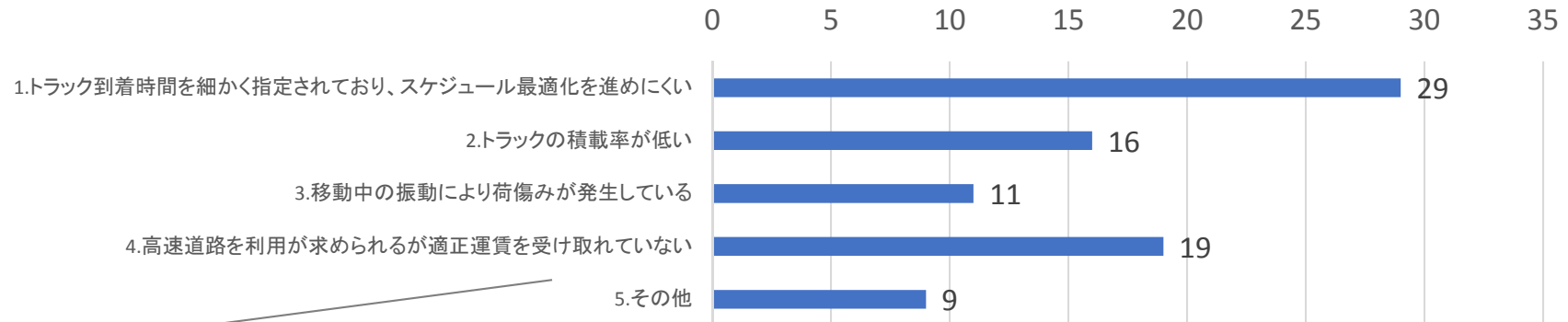
Q50: 各場所において、現在直面している問題をお答えください。(いくつでも)



- 1. 繁忙期や特定時間帯はバースが埋まっていて入庫を受けられない/出庫が間に合わない
- 2. 荷積みや荷卸しが手作業で時間がかかる
- 3. 検品に時間がかかっている
- 4. その他
- 5. 業務を受託していない

Q52:加工食品の物流において、現在直面している問題をお答えください。ここではトラックの配車や輸送に関連した問題をお答えください。(いくつでも)

(n=48、複数回答)



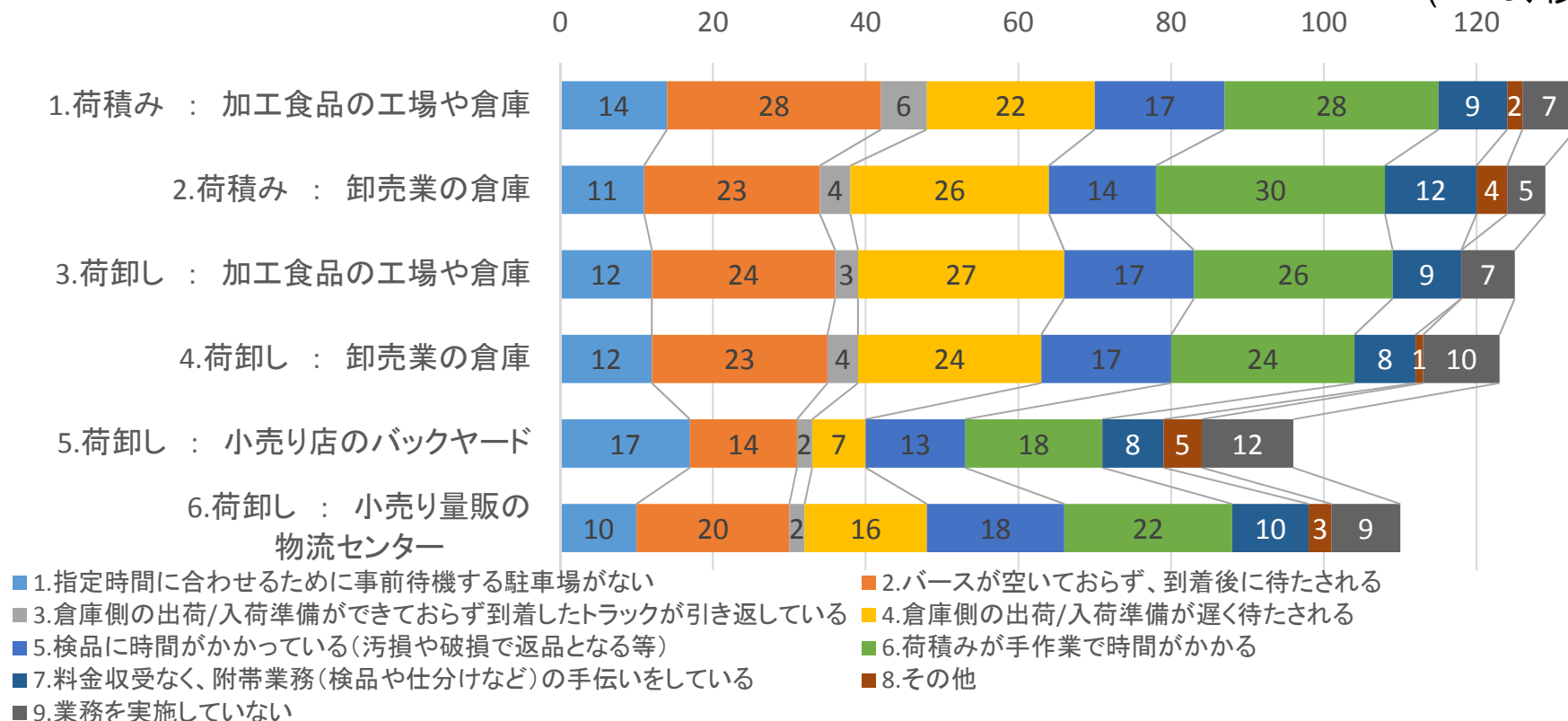
その他 (自由回答)	ドライバー不足
	卸し箇所多数で時間がかかる
	軽油の高騰で経営が圧迫されている
	高速道路が高すぎる、軽油引取税の不平等(鉄道、農業他)、法律が横断的でなく必ず違反になる
	深夜、荷下し指定等あるので、休息时间等取れなくなる。
	特になし
	特に問題なし
	日によっては午前中着が集中し間に合わず持帰りになるケースがある

貨物自動車運送業からみた現在直面している問題

- 荷積みでは、「荷積みが手作業」が最も多く、「バースが空いておらず待たされる」が2番目に多い。
- 荷卸しでは、加工食品の工場・倉庫では、「倉庫側の準備が遅く待たされる」が最も多く、卸売業の倉庫では、「倉庫側の準備が遅く待たされる」と「荷積みが手作業」が最も多い。小売のバックヤード、小売り量販の物流センターでは、「荷積みが手作業」が最も多い。

Q51:各場所において、現在直面している問題をお答えください。ここでは荷役に関連した問題をお答えください。(いくつでも)

(n=48、複数回答)



貨物自動車運送業が現在直面している問題の具体的な状況

■ Q58: Q51もしくはQ52で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。【1/3】

● 出荷に関する問題

- ・ 荷主からの出荷が遅く、待機時間が発生している。また、完了時間が読めない。
- ・ 荷物が揃うまで待機じかんがある
- ・ 県を跨いだ配送ルートで出荷された場合で、部分的に時間(例: 午前8時)を指定されることで走行距離と時間が増えてしまう。
- ・ 車両の主発時間がほとんどの会社で重なる。速度制限装置や運転時間、休憩休息時間が同一のため、到着時間が集中してしまう。
- ・ 出荷情報が遅く配車手配がやりにくく積載率が悪くなる。
- ・ 小売店の物流は物量の増減が多く予定時間に積み込みに行っても待ち時間が発生したり、増便対応を予測しづらい。
- ・ 大手飲料メーカーでは積載するための荷造り作業に対して一部しか対価を支払わない。
- ・ 積み込み時間が指定されているが、商品の欠品の場合や、出庫伝票待ちで、待たされる。
- ・ 積込時間は繁忙期を特殊な事情と考えると比較的短くなってきた印象だが長期休日前などは異常な待ち時間が発生する。到着時間午前中指定が未だ多く、1車あたりの稼働率効率化の妨げになっていることは否めない。
- ・ 大阪の冷蔵庫が非常にひどい状況で、午後1時に受付をして積み込み開始が4時5時は当たり前。ひどい時は9時10時になり乗務員の休憩も休息も取れない状況です。昔から改善されず同じ状況が続いていますので、半分諦めています。下請けですので余り文句も言えません。
- ・ 冷凍倉庫業の荷受け待ち

● 入荷に関する問題

- ・ 飲料製品の納品時に着荷主が時間指定をしていますが、他の車も同じ時間帯に集中するため、荷役開始まで待機となり、完了時間が読めない。
- ・ 荷卸しまで待つことがある
- ・ 荷卸し先によっては3時間以上待たされる冷蔵庫があり、週に何日か発生している。
- ・ 9時指定と到着時間は指定されるが、荷卸開始は数時間後となる。
- ・ 取扱製品の種類が多く配達先での納品に時間がかかるが運賃に転化出来ない
- ・ パレット輸送だが、配達先の指定パレットに積替えがある。
- ・ 指定時間に入庫しても荷物が揃ってなくて待たされることがある。

貨物自動車運送業が現在直面している問題の具体的な状況

■ Q58: Q51もしくはQ52で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。【2/3】

● 入荷に関する問題(つづき)

- ・ 事例として、複数台のトラックのお菓子を荷下ろしする場合、全車が荷下ろしできるまで、退場できず、その日の指定時間までに荷下ろしができない場合は、後日荷下ろしをさせられ、空車が読めない時があった。また、別件で、検品の時間がかかりすぎて、9時の時間指定等に入場しても、夕方まで、荷下ろしに時間がかかることもある。
- ・ 青果物卸しの市場など、受入れ側の作業は人員削減(コスト削減)なのか、人員不足なのか、荷卸し・荷積みは運送会社任せが大半。運送約款の改正を行って頂いてはいるが、まだまだ理解はいて頂けてない。逆に同業者(運送会社)にも意識の低い業者もあり、足の掬い合いも問題。許可制になりレベルの低い同業者も、大きな原因ではあるのも間違いない。
- ・ 早く到着しないと、順番待ちが発生して完了時間が解らない。
- ・ 他社と複数車両荷降荷積あるため早くおろせるよう、指定時間より早く行って待つことがある。
- ・ 棚入れや先入れ先出しなどの作業や、ロット別仕分けを行わされている
- ・ 到着指定時間に到着しても順番待ちになり、何時間も前から順番を取るために待たなければならない。
- ・ 到着時間の指定があり、フェリーを利用したくても、利用できない。(陸路全線高速道路利用)
- ・ 納品先全般(量販店舗除く)に関し、午前中着が増えているためか他メーカーの車両も同様な時間に集中して待機させられる事が多い。非常に配車が組みづらい。
- ・ 納品先様専用パレットへの商品打換え業務が発生し、かなりの労力、時間を費やしている。また、納品先様においてラベル貼りやアイテム別、ロット別の仕分業務も発生し配送ドライバーの専門性が非常に高く求められている。
- ・ 複数の納品業者に対し同じ時刻を指定している結果、到着トラックが集中し、待機時間が発生する。また、荷受けバースおよび作業者が限定的であり作業に時間がかかる
- ・ 量販店センターなどにおいては、品目により納品時間が異なるため、効率的な配車が組めない。逆に言えば時間指定となるため、待ち時間が長くなることもある。

● 入出荷共通の問題

- ・ 冷凍食品は全国的に毎月15日と月末に荷物の入出庫が多くなり待機場所もないし仕分け作業、検品、リフト作業員が慢性に人手不足なのか待機時間が半日とかあり困っている、しかし冷凍食品の物量が多いので仕事をやめられないのが現状である
- ・ バースが空いておらず、待機を余儀なくされる。また、出荷準備が間に合わず、待機する事も、度々ある。

貨物自動車運送業が現在直面している問題の具体的な状況

■ Q58: Q51もしくはQ52で回答した問題に関して、具体的な状況をご説明ください。【3/3】

● 入出荷共通の問題(つづき)

- ・ バースが空くまでの待機時間と荷揃えが終わるまでの待機時間が長く時間が読めない。
- ・ パレット輸送になってない。
- ・ 荷主の管理部門は出来ていると思い込んでいるが、現場を理解していない。実運行会社及び実倉庫会社にやらせるだけの物流子会社は存在意味がない。
- ・ 顧客によっては倉庫の中に入れて整理しないといけない場所がある
- ・ 食品の段ボールが脆弱で商品事故が起こりやすい。
- ・ 附帯作業に関して、入出庫双方の理解が薄く、未だドライバーがするのが当たり前という感覚である。要請しても、相手方も人手不足で対応できないし、費用の話もなかなか前進していない。
- ・ 商品の検品や積込、納品作業や商品指定位置への設置は基本的に運賃込みの設定となっています。上記を加味して運賃を決めれば特に問題はないと感じますが一部顧客では、商品仕分が積込時間に間に合わず、乗務員が商品のピックアップや過度な検品作業をしなければならず(当たり前になってきている)運賃が合わないだけでなく、労働時間が延びております。出発時間(到着時間)に間に合わない＝能力のない乗務員→乗務員変更やコース変更等の依頼につながることもあり、全体がそうになっている感を受けます。
- ・ 待ち時間が長くて非効率なお取引先がある。
- ・ 待機時間が長い
- ・ 待機時間を発生させない意識が荷主・倉庫会社に徹底されていない。
- ・ 通いのラックが少なく、次の荷を積める分のラックが足りないことから、早い戻りを求められる。
- ・ 輸送配送と作業(荷捌き、検品、指定場所)の分離が曖昧。運搬、作業、高速など有料道路代金。

● その他の問題

- ・ すべての作業をドライバーにまかされる
- ・ 物量はあっても運賃の安い飲料関係は価格改善が進まない。

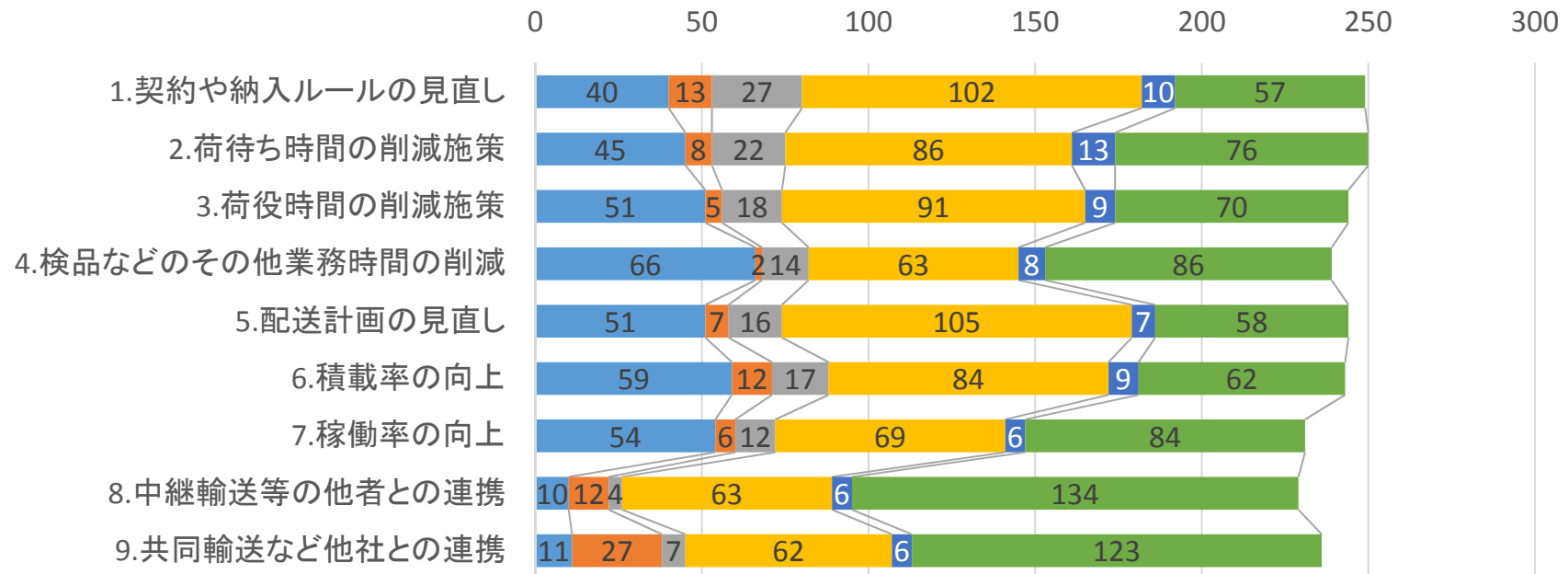
ここ3年位で取り組んだ施策

ここ3年位で取り組んだ施策

- 「契約や納入ルールの見直し」、「配送計画の見直し」、「積載率の見直し」の順で、取り組んでいるとの回答が多い。
- 一方で、中継輸送や共同輸送など、他者・他社との連携は、取り組んでいないが過半数を占める。

Q45: 貴社の物流効率を高めるために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=217、複数回答)



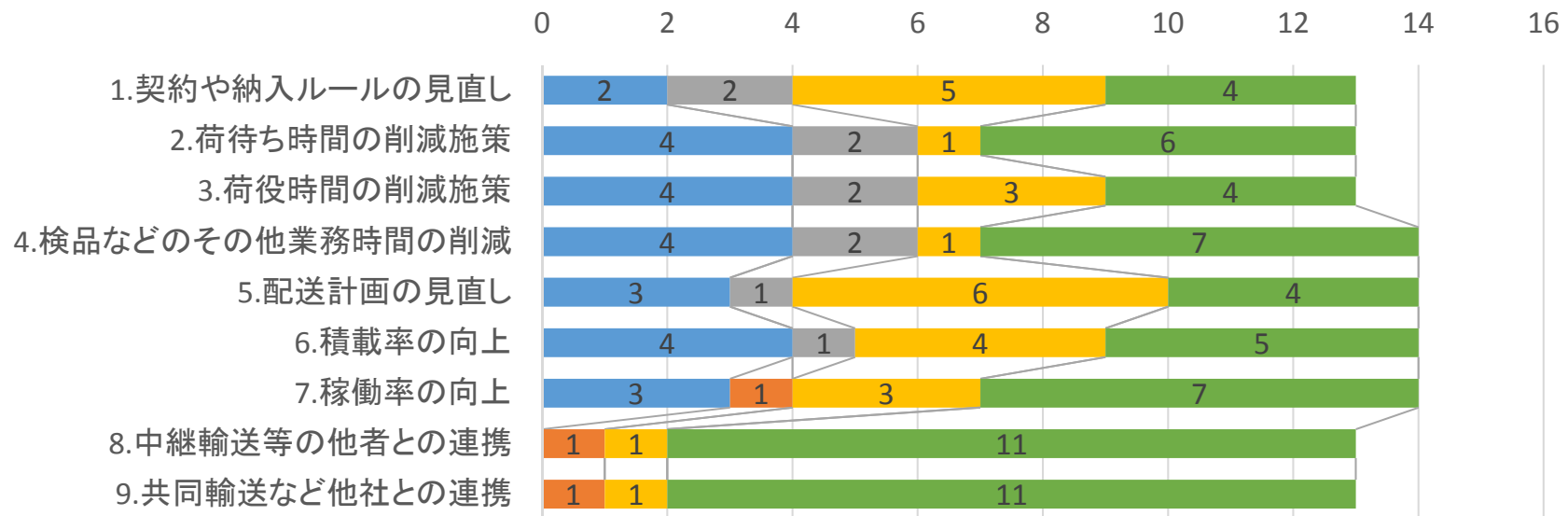
- 1. 自社のみで実施
- 2. 同業他社と一緒に取り組んだ
- 3. サプライヤーと一緒に取り組んだ
- 4. 運送会社と一緒に取り組んだ
- 5. その他の関係者と取り組んだ
- 6. 取り組んでいない

製造業(調達部門)がここ3年位で取り組んだ施策

- 「荷待ち時間の削減」、「荷役時間の削減」、「検品などのその他業務時間の削減」は、自社のみで実施していると同程度かそれ以上の数が取組んでいない。

Q45: 貴社の物流効率を高めるために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=13、複数回答)



- 1. 自社のみで実施
- 2. 同業他社と一緒に取り組んだ
- 3. サプライヤーと一緒に取り組んだ
- 4. 運送会社と一緒に取り組んだ
- 5. その他の関係者と一緒に取り組んだ
- 6. 取り組んでいない

製造業(調達部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

- Q46: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。
 - サプライヤーに出荷予定のタイミングを製造をメインに考えて頂いて、製造が主導で出荷出来るように調整させてもらっている。
 - パレット単位の納品にして、検品作業を効率化した
 - 運送業者の都合に合わせて、大豆の受け入れタイミングを調整し、小麦の納品予定を別の運送業者と調整した。
 - 社内基準を設定し、管理を実施
 - 車両の仕様を当社需要に適合したものとするよう打ち合わせし、次期の新車発注に生かすようにした。
 - 出荷時間が限られるため、運送事業者に一時的に荷物を預かってもらう依頼をした
 - 製品のバラ積みからパレット積みへの変更によるバンニング時間の短縮
 - 同じ方面への出荷をなるべく同じ日に行なって積載率の向上を目指した
 - 同業他社との共配を計画し、遠隔地への配送効率の改善を図っている。
 - 入荷状況をお知らせし、待ち時間が少ない時間帯の案内を行った。

小売業・外食業がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

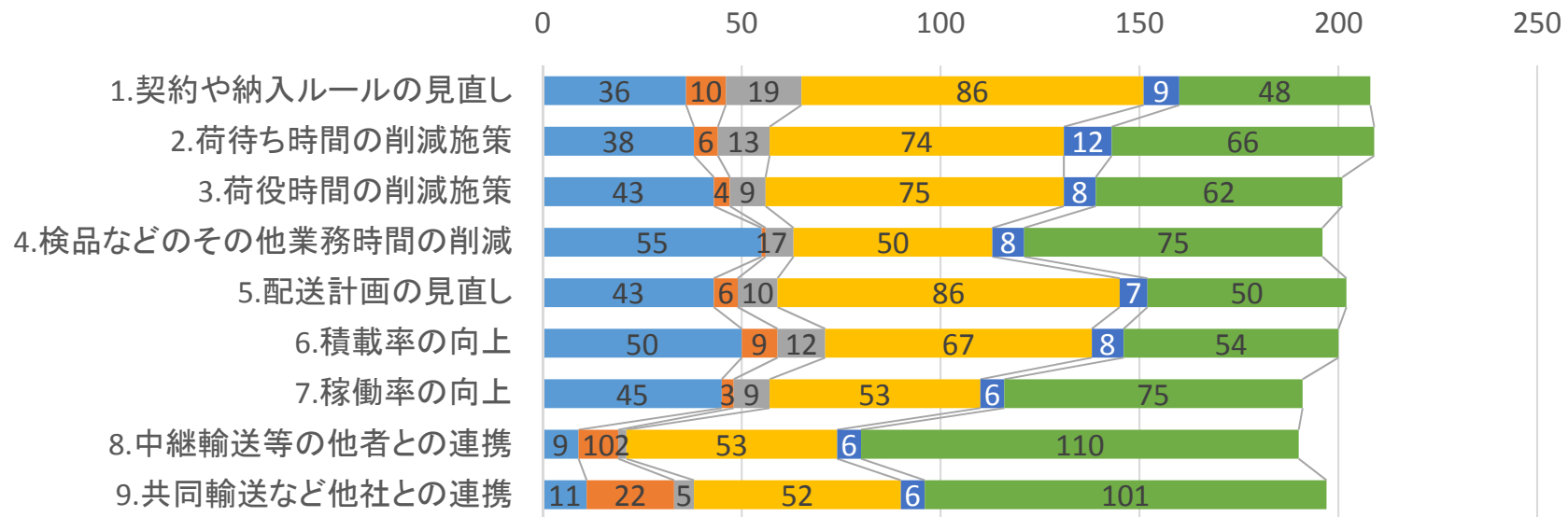
- Q46: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。
 - コンテナやパレットの積載効率を高めるため発注ロットを決定した。
 - 輸送効率を高めるため、来月より共同配送を取り入れる。
 - 外部委託先倉庫における検品作業の効率を図るため、納品される商品のアウターカートンに検品時に必要とされる情報が明記されたシールを貼付するようサプライヤーに指示した。
 - トラック積載、荷卸しの効率を高めるため、サプライヤーへパレットを貸与するなどの調整を図った。
 - 酒の最小発注単位の見直し実施・加工食品の最小発注単位の見直し実施
※各店舗への配送に関して 週の配送回数を見直し、効率よく配送できるよう一部の商品カテゴリーにおいて改善した。
 - 検品作業の効率化→デジタル検品の導入（各物流センター、各ショップ）各物流センター間の移動時の積載量UP
 - 納品時間の柔軟な設定
 - 物流委託業者、運送会社との定期ミーティング実施
 - コンテナやパレットの積載効率を高めるため発注ロットを決定した。
 - 輸送効率を高めるため、来月より共同配送を取り入れる。
 - 外部委託先倉庫における検品作業の効率を図るため、納品される商品のアウターカートンに検品時に必要とされる情報が明記されたシールを貼付するようサプライヤーに指示した。
 - トラック積載、荷卸しの効率を高めるため、サプライヤーへパレットを貸与するなどの調整を図った。
 - ・酒の最小発注単位の見直し実施・加工食品の最小発注単位の見直し実施
※各店舗への配送に関して 週の配送回数を見直し、効率よく配送できるよう一部の商品カテゴリーにおいて改善した。
 - 検品作業の効率化→デジタル検品の導入（各物流センター、各ショップ）各物流センター間の移動時の積載量UP

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策

- 他者・他社との連携以外の取組については、半数以上が何らかの取組みを行っている。

Q45: 貴社の物流効率を高めるために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=181、複数回答)



- 1. 自社のみで実施
- 2. 同業他社と一緒に取り組んだ
- 3. サプライヤーと一緒に取り組んだ
- 4. 運送会社と一緒に取り組んだ
- 5. その他の関係者と取り組んだ
- 6. 取り組んでいない

加工食品アンケート調査結果

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【1/9】
- 1. 契約や納入ルールの見直し
 - 酒の最小発注単位の見直し実施・加工食品の最小発注単位の見直し実施(各店舗への配送に関して 週の配送回数を見直し、効率よく配送できるよう一部の商品カテゴリーにおいて改善した。)
 - 酒の最小発注単位の見直し実施
 - 加工食品の最小発注単位の見直し実施
 - 各店舗への配送に関して 週の配送回数を見直し、効率よく配送できるよう一部の商品カテゴリーにおいて改善した。
 - お得意先との定曜日納品の取り組み
 - お得意先との発注平準化による積載効率の向上
 - 物量が少ないお届け先に対して、配送頻度の縮小(1週間で〇回など・曜日配送)の提案を行った。
 - 積載率を向上するために、お届け先に対して数量ロットの協力を要請した。
 - 検品や対応に時間を要する乱箱入荷などを無くすようお客様に要請している。
 - 納品日の遅延に対し、一日前倒しでの出荷
 - PB製品ではあるが、生産ロットに合わせ顧客に発注単位の見直しを依頼した。
 - 作業人員の手配を顧客と調整
 - 最小発注単位を見直し高めた
 - 顧客との最小発注単位を見直している
 - 顧客との取り決めで最低ロット条件を設けて積載率を高めている。
 - 顧客と最少発注単位の見直しを進めている。
 - 顧客の納品時間の調整
 - 顧客への出荷ロットの設定(小口・コンテナ・トレーラー)
 - 現場作業時間、運賃等コスト削減に向け、出荷日、納品日を集約する。

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【2/9】
- 1. 契約や納入ルールの見直し(つづき)
 - 運送会社より、出荷先、納品先での問題を聞き取り、取引先との納品時間の交渉や受注単位の変更などを行った。
 - 小口配送のロットを10ケースから15ケースと顧客に増加を相談した。多頻度小口配送のところを、大型車で納入先の近くの倉庫にいれ、そこから小口配送を行うことで、顧客のキャンセル等に答えやすくしている。
 - 小口の都度配送を、頻度を下げ荷量をまとめて配送する様、顧客にお願いしている。
 - 製品の出荷時の積載率を高めるために、まとめて注文してもらうようにした。
 - 小売顧客へ生鮮水産加工商品を納品するにあたり、店舗納品2日前に顧客が指定するセンターへ納品する方策を、小売ユーザー/運送業者/納品先(センター)/中継基地(他の配送業者運営)と調整し、実現させた。
 - 定期納品顧客には配送回数を減らしまとめて注文いただくよう相談。時間指定顧客に対しては納品時間の緩和をお願いしている。
 - 配送費の高騰による、経費が圧迫されている。土日祝日が配送業者の運休が増えているため、出荷日の変動を余儀無くされている。
 - 納品スケジュールを調整することに取り組んだ。
 - 納品リードタイムを1日延ばした。
 - 納品先と連携して納品回数の削減や納品時間の短縮を協議し業務改善できた。
 - 納品リードタイムを見直しました。
 - 納品時間を見直し
 - 小売店直送の是正活動 → 卸売業経由への集約化を営業部門へ要請中。
 - 多頻度小ロット配送の是正活動 → 最低ロット基準は以前よりあったが守られておらず、基準以下でも配送を行っていたため改めて営業部門を通じて得意先へお願い中。また、積載率が著しく低いエリアは曜日配送への移行も検討中。
 - リードタイム延長対策 → 現在はAM11時受注締め切り、翌日午前中納品が主流であるが、短時間での車両手配が年々厳しくなり、割高なスポット車両や宅配便使用も増えている。営業部門へ物流業界における課題事情を説明し、「運べない」リスク
 - 繁忙期は小口注文ではなく、大口注文にしてもらい出荷回数を減らすように協力をお願いしている

加工食品アンケート調査結果

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【3/9】
- 2. 荷待ち時間の削減施策
 - 納品時間の柔軟な設定
 - 待機時間が長いお届け先に対して、納品時間帯の時間割制の提案を行った。
 - 入庫時間帯と出庫時間帯の大きな取決め
 - 工場での当日製造・当日製品入荷からの当日出荷を極力避けるべく、製造部門・帳合先に要請を実施し、前日までに仕分け等を完了し出荷日は、出荷に専念できるようにしている。
 - 各運送会社の集荷時間分散
 - 積み込み車両の入場時間を厳格に指定した
 - 某物流センターにて受付時間に関わらず優先的に荷役作業を行える取り決めをした。
 - 待機時間のかかる顧客に関して、比較的空いている曜日を聞き、毎日納品を、週一チャーターで対応する。
 - 長時間待機時間発生 of 納品先に直接交渉し改善を促し実現した。
- 3. 荷役時間の削減施策
 - トラック積載、荷卸しの効率を高めるため、サプライヤーへパレットを貸与するなどの調整を図った。
 - トラックの入庫時間の確認についてピッキングの順番について 置場の配置についてトラックの配置について 補助作業員の必要性について 作業の介助の必要性について パレット輸送とパレット返却について ワンウェイパレットの運用検討について パレット回収について レンタルパレットの運用について パレットへの積数及び数量について 倉庫ラックへの保管と滞留による問題点について 等 検数の必要性について 破損の分別(責任範囲)について
 - パレタイズを推進するための輸送テスト等を実施した。
 - パレット配送を増やす
 - パレット輸送に取り組んだ
 - パレット輸送を行う為に、積み付けを変えた。(以前は、パレットから商品がはみ出ししていた)

加工食品アンケート調査結果

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【4/9】
- 3. 荷役時間の削減施策(つづき)
 - マテハン機器の更新導入による改善
 - 砂糖製品の荷卸しを各店からセンター卸しに変更、荷卸し時間を短縮した。
 - 菓子・食品における荷役作業の効率化として、パレット輸送化を全面的に導入し、運送会社負担の軽減、荷役作業時間を短縮した。(パレット積み増し輸送等で積載効率も極力下げないようにした)
 - 輸送時における積み降ろしを一部パレット化することで作業時間の短縮を実施。
 - 主要貨物の積み込みはトラック業者と連携して比較的短時間で終わるよう行っている。
- 4. 検品などのその他業務時間の削減
 - 外部委託先倉庫における検品作業の効率を図るため、納品される商品のアウターカートンに検品時に必要とされる情報が明記されたシールを貼付するようサプライヤーに指示した。
 - 検品作業の効率化→デジタル検品の導入 (各物流センター、各ショップ)
 - 得意先、運送事業者とのリードタイム工夫による検品レスの取り組み
 - 検品レスのテストを実施した
 - 検品時、同じパレットに数種類の製品を積むと検品出来ないことがあるので、なるべくパレットを分けるように自社で話し合った。それにより積載効率が悪くなるので重ねられる場合は段積みにするようにした。
 - 運送会社に依頼していた積み替え作業などの附帯作業を自社で行い運送会社の負担を軽減した。その一方 当社での負担は増えており人手不足も重なり抜本的な解決とはいいがたい。
 - 入出荷検品を正確に実施するため、システムを導入した
 - 納品時、2階に運ぶ等の附帯作業を申し付ける顧客に対して、附帯作業お断りの案内を営業からお願いした。
 - 納品時の附帯作業について同業他社と連携して納品先と改善協議を行い業務改善できた。

加工食品アンケート調査結果

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【5/9】
- 5. 配送計画の見直し
 - 納品先が減少したことに応じたコース再編成の実施
 - 運送業者と配送リードタイムの適正化を進めてきた。
 - 10t車2台を20t車1台に変更 荷物をまとめて出荷し、運送会社さんの倉庫に保管しお客様の納品日に配送してもらう。
 - コース配送効率の見直し
 - コンテナ等出荷日が調整できる時は、所要日数以上の日数を確保し配達店に前々日には 配達可能状態にし、早めに納品場所へ行けるようにしている。
 - 積載効率を高めるため、チャーター車両での2箇所降ろし(東京～関西～九州等)
 - 事前に大口集荷情報を提供することで積載効率を高めた
 - 効率よいルート配送を時間配分を考慮して行っている。
 - 基本、運送会社が配車を組み配送・積載効率向上に努めている
 - 過積載とならないよう運送会社と納品先の重量の調整を行った
 - 下がった積載率をコース削減によって改善した。
 - 運送会社と協力を行って、配送箇所の見直しを行いました。
 - 商品の出荷順序を見直して、効率的に積載・荷下ろしができるようにした。配送コースを精査し、変更を加えた。
 - 出荷量の数量による搬送計画の見直し 1回の出荷量が少ない場合の対策 (大船渡から関東、関西等への運送計画)
 - 出荷から配達日に余裕を持たせ、運送会社に配達手段の余裕を持たせた
 - 配送の取りまとめ
 - 配送ルートの見直し(3社)、配送店舗の組み合わせ変更
 - 複数の物流業者と協議し、配送計画の見直しを行った。運賃高騰社は外した。
 - 複数あるコースを見直し、集約できるところは集約しコースを減らすことで効率を図った。

加工食品アンケート調査結果

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【6/9】
- 6.積載率の向上
 - コンテナやパレットの積載効率を高めるため発注ロットを決定した。
 - 各物流センター間の移動時の積載量UP
 - 配送単位の大型化
 - 複数カテゴリーの納品便集約
 - 配送ロットの数量を増やした。
 - 1回の配送単位を増やすために、配送車両をより多く積めるものに変更した。より多く配送できるように、国土交通省へ特殊通行許可の緩和を打診した。
 - 積載効率を高めるために複数店舗配送の実施
 - 積載効率を高めるために最少発注単位の見直し
 - 積載効率を高めるために配送便数の削減 今後は、入荷時の検品レスに向けて発注の見直しを検討中
 - トラックを配車する際、各生産拠点から出荷していた商品を、大型車を手配し各拠点を経由し物流倉庫に納品するよう実施した。
 - 作業効率を上げるために、コンピューターシステムを更新し、タブレットでの入出荷指示瞬時にできるシステムを構築した。ピッキング作業が時間短縮され、トラックの待機時間を短縮、追加に対応できるようになり、積載率も向上した。
 - 荷物の段ボールの見直しを行ない、積載効率をアップさせた。
 - 運送会社からの積載実績や配送ロット改善要請を受け、自社内での営業部門とロット改善に向けて取り組んでいる。
 - 商品を保管・出荷時パレットに積付けする際に積載効率の良いケースサイズへ変更した
 - 積載効率を上げるために梱包用段ボールを小さくした。
 - 積載効率を上げる為、シートパレットを使用し、2段積みの配送テスト実施
 - 積載率の分散をさせる為、出荷の調整作業を行う。
 - 積載率を高めるために在庫拠点を見直した

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【7/9】
- 6.積載率の向上(つづき)
 - 積載率を高める為、自社配送トラックの配送ルートを見直した。また、着荷主の納品手順に変更が生じた場合、依頼運送会社と協議し効率向上を図った。
 - 積合わせを行なうことで積載効率を向上すべく、お取引先(納入先に)に協力を要請。
 - 積載効率をあげる為に顧客と納品日を相談し調整する。大型チャーター便の積載効率をあげれば、運送会社・荷主にメリットがある。
 - 積載効率を上げるため、運送会社と協議し、取引先に承諾を得て実施している。
 - 積載効率を上げるため、取引先の納品時間を調整し配送コースを2⇒1へ縮小。納品単位=ケース/納品が主流だが、バラの発注がある取引先の納品形態を箱からコンテナへ変更。など
 - 積載効率を上げるために、配送センターがあるのですがそこをハブセンターとして工場から行き先別ではなく、全てを積載し配送センターで行き先別に仕分けをしてから配送している。急ぎの場合でなければ積載率が一定率を上回らなければ配送センターに留め置き等
 - 複数便がある場合、便比率を調整して、積載率の平均値を上げる
 - 冷蔵品の出荷時の積載率を高めるために、広域配送にて1台のトラックで複数の納品先に行けるよう同荷物の積み込みができるよう改善した。
 - 積載率を高める為にケースダンボールの強度を高め、より高く積めるようにした。
 - 全国の拠点となる倉庫へ配送しある程度の在庫をする事で配送に余裕をもたせた。輸送便は基本満車になってからの発送としている。
- 7.稼働率の向上
 - ラウンド便の仕組み
 - 同業他社とJRコンテナの往復輸送やトレーラーの混載輸送を行った。
 - 納品先のトラックの帰りや空きスペースに自社製品を混載する輸送を行った。

加工食品アンケート調査結果

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【8/9】
- 9. 共同輸送など他社との連携
 - 輸送効率を高めるため、来月より共同配送を取り入れる。
 - 同業種との共同輸配送の実施
 - 四国方面の運送便を路線便から共同配送便へ変更することにより、未着等のトラブルが削減された。
 - 同業他社の製品を混載することにより無駄を減らすことができた。
 - 共同配送の比率を上げた。BOXチャーター便の活用
 - 共同配送便の業者に委託した。
 - 自社便だけではなく、他社との共配便を利用し、積載率の向上やコストダウンにつながった。
 - 同業他社との共同配送の推進と並行し、物流基準・納品条件の見直しを検討しています。
 - 同業他社と意見交換を行い、同じ納品先がある場合は同トラックで配送ができないものか取り組みを行っている。
- 10. その他
 - 各運送会社との定期的な打ち合わせにより納品先の問題点を事前に回避
 - 物流委託業者、運送会社との定期ミーティング実施
 - 日用品メーカーとレンタル会社と3社による異業種輸送の取り組み(モーダルシフト)
 - 3PL業者の協力会社(アンダー)の見直しなど。
 - カートンケース標準化、パレット輸送、受注時間の見直し、待機時間の削減
 - 繁忙期や物量が多いスケジュールは運送会社と連携して増便を行っている。
 - 指定された納品時間に届けるために納品先に出向いて運送業者をさがし、そこに交渉した。
 - 子会社の運輸部門とは連携し納品日の変更などに協力。路線便については、先々のオーダー情報を開示。
 - 荷造りと配送を依頼している業者に配達可能な物流会社への委託を依頼した。

製造業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

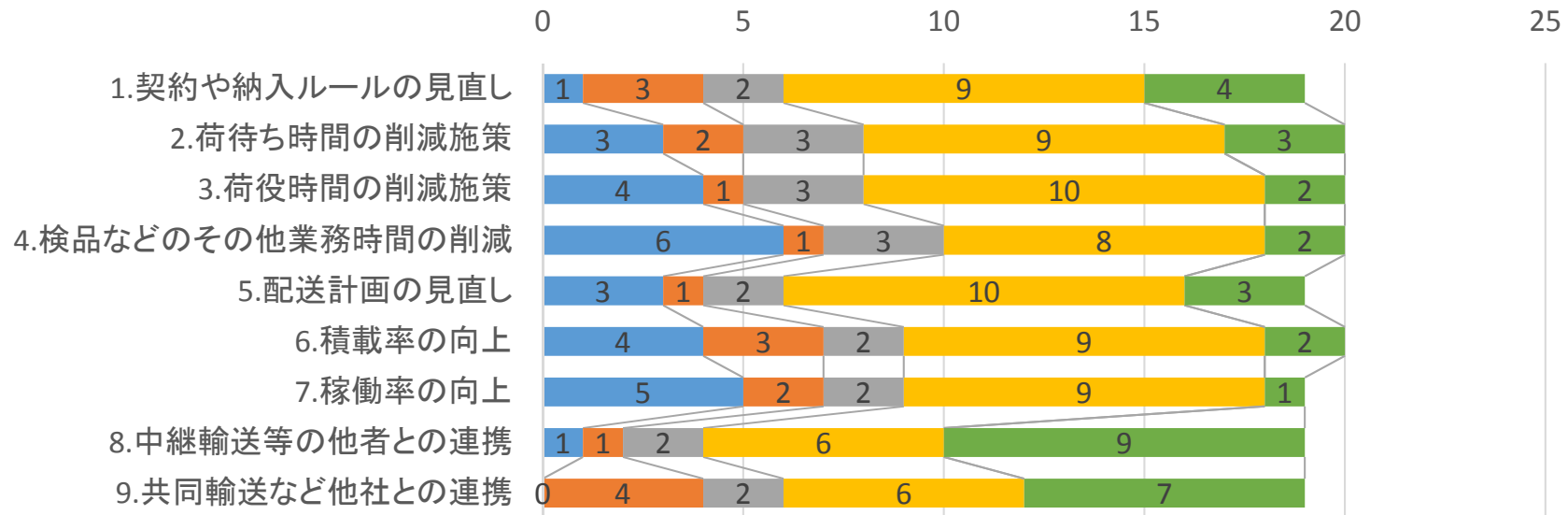
- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【9/9】
- 10. その他(つづき)
 - ある得意先様では各拠点納品を行っていましたが、問屋機能のあるセンターがあることを知って運送会社様と一緒にセンター納品へと切り替えを進めました。結果、年間3000千円のコストダウンへ繋がりました。
 - 運送会社との打ち合わせや、各乗務員からヒアリングを重ね、現場サイドの問題点を洗い出し、改善・是正を進めた。
 - 受注～出荷まで30分程度しかない便を中止し、消費地に在庫拠点をもちそこから供給する事で、積載率の悪い便廃止による経費削減、出荷現場の効率化、納品時間の改善を図った
 - 自社と営業冷蔵庫間の物流量削減のため自社冷蔵庫の増設
 - 同業他社と物流統合会社を発足し、当社も出資した。また製配販連携による納入作業の改善にも取り組んでいる。
 - 配送可能な店舗は、自社配送をして物流経費を削減する。
 - 年末の物量を事前に把握し、運送業者と綿密な打ち合わせを行った。
 - 納品される荷物について、品名が自社の管理システムと同じになるように調整した。
 - 複数の物流業者の得意な点を確認し、彼らの分担を見直した上で効率アップに協力。当社も便数などの見直しで効率をアップさせ、win winの関係を強化しつつ話し合いを継続している。
 - 受注データの定時集計で、手配運送便の効率化を図った
 - 問題のある納品先(待機時間、附帯作業等)をリストアップ。問題のある納品先への輸送方法変更。

卸売業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策

- 他者・他社との連携以外の取組については、運送会社と一緒に取組んだの割合が最も高く、過半数を超えている。取組んでいないの割合も全体的に低い。

Q45: 貴社の物流効率を高めるために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=16、複数回答)



- 1. 自社のみで実施
- 2. 同業他社と一緒に取組んだ
- 3. サプライヤーと一緒に取組んだ
- 4. 運送会社と一緒に取組んだ
- 5. その他の関係者と取組んだ
- 6. 取組んでいない

卸売業(販売部門)がここ3年位で取り組んだ施策の具体的な状況

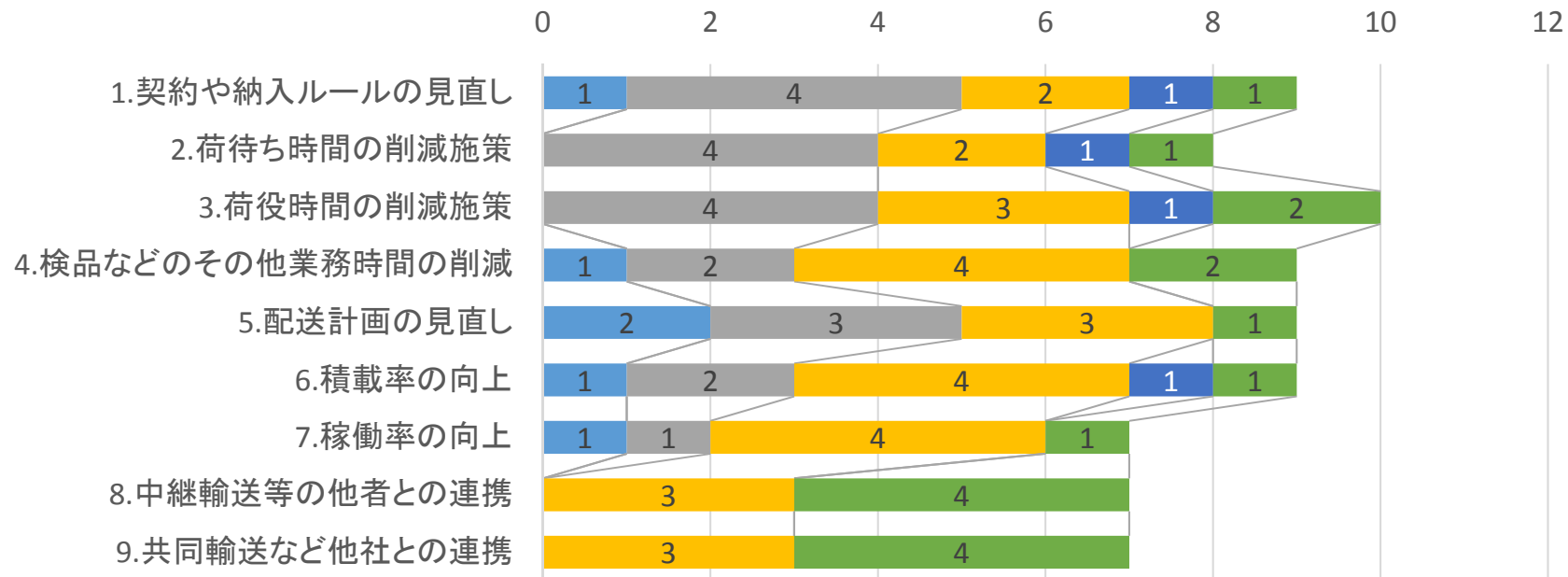
- Q47: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。
- また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。
 - 1週間での配送回数の見直しなどで1度の注文数を増やしてもらう
 - 運送業者と事前に納品リストの確認, 及び納品先への時間帯等の調整を行っている。
 - 荷役の改善にあたり日々の作業データをベースに作業スケジュールの見直しを行った。
 - 競合3社と共通の物流会社を活用して共配を実施。菓子卸の荷物との共配を実施。
 - 積載効率を高めるために同業他社と同一拠点で運営し改善した。
 - 地方の拠点に関しては、同業他社と共同利用することにより稼働率、積載率を向上させている。
 - 都度協議している。
 - 同業他社と組み、同一得意先に対する物流業務を共同化した。
 - 納品車輛の待機時間削減のために、入荷管理システムを導入した
 - 納品場所での納品車両の渋滞による納品時間の遅延を改善するため、取引先への改善依頼を提示。
 - 弊社では、お客様との取り組みの中でリードタイム、最低ロットを取り決めをしている
 - 殆ど対応できていないのが現状です。
 - 野菜の小分け分類をサプライヤーに交渉、積み込み仕分作業の軽減を実施。納入サプライヤーへ提携運送会社が引取り荷待ち時間の短縮と作業軽減を図った。

小売業・外食業がここ3年位で取り組んだ施策

■ 他者・他社との連携以外は、いずれかの取り組みを行っている。

Q45: 貴社の物流効率を高めるために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=7、複数回答)



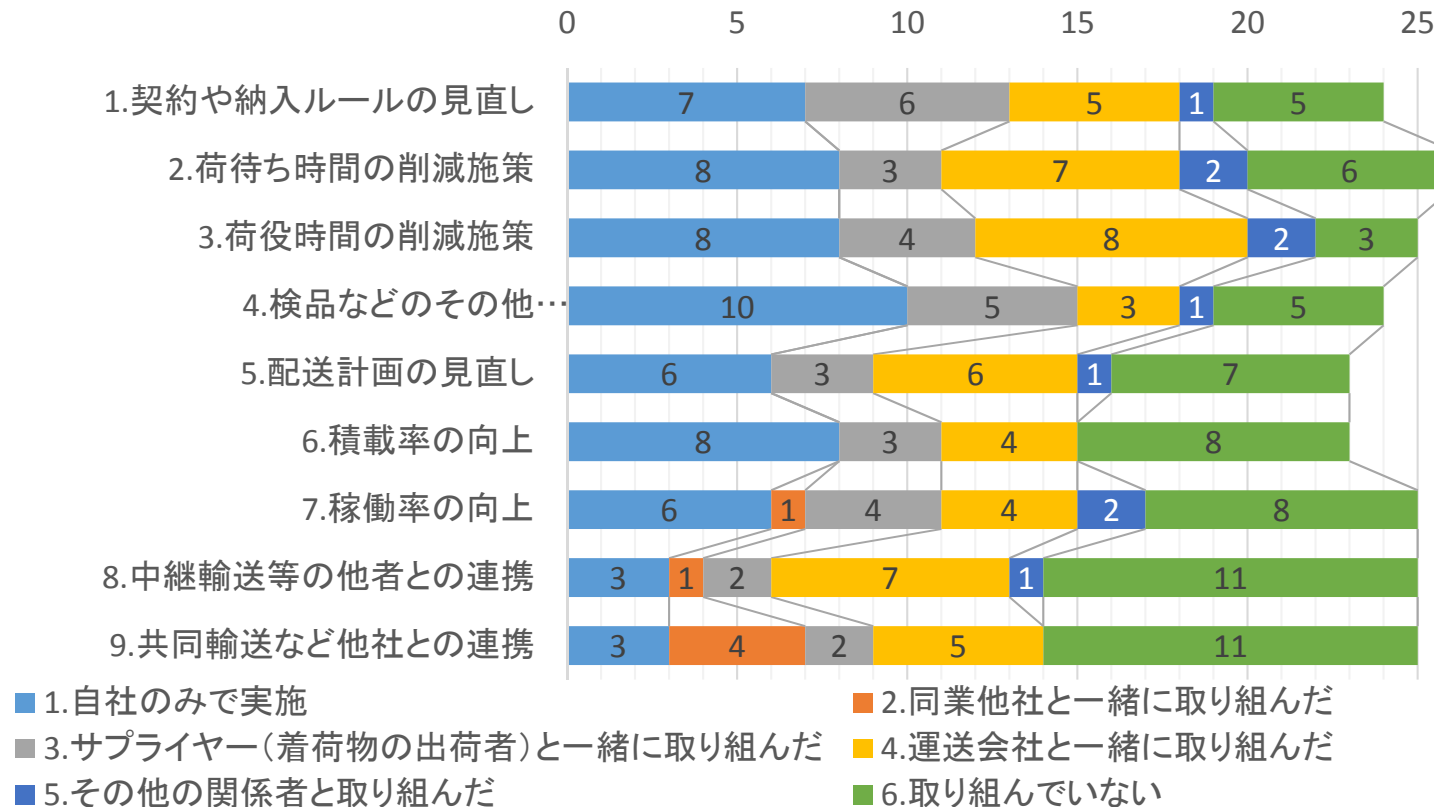
- 1. 自社のみで実施
- 2. 同業他社と一緒に取り組んだ
- 3. サプライヤーと一緒に取り組んだ
- 4. 運送会社と一緒に取り組んだ
- 5. その他の関係者と取り組んだ
- 6. 取り組んでいない

3PL・倉庫業がここ3年位で取り組んだ施策

■ 他者・他社との連携以外の取組については、「自社のみで実施」との回答が多い。

Q54: 貴社の物流効率を高めるために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。なお、「配送計画の見直し」、「積載率の向上」、「共同輸送など他社との連携」はトラックの手配を実施されている方のみご回答ください。(いくつでも)

(n=21、複数回答)



3PL・倉庫業がここ3年位で取り組んだ施策の詳細

- Q55: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【1/2】
- 1. 契約や納入ルールの見直し
 - 入庫については、原則として会社の営業日のみとし、荷主に通知した。
- 2. 荷待ち時間の削減施策
 - 納品の待ち時間を改善する為に、荷主に状況を詳細に報告し、荷主から小売りセンターへ改善要請を入れてもらった。
 - 自社で運営する倉庫に受付予約システムを導入し、入場する乗務員から直接予約を入れられるように荷主、元請会社に説明し協力を求め実施した。
 - 車両予約システムや作業システムの導入により、効率的な作業が行える環境を整備しているが、導入の適したセンターと適していないセンター(地方)もある。
 - 一部の事業所でトラック予約受付システムを導入し、待機時間の削減、現場の貨物滞留の解消を図っている。
 - バース管理システム(予約可)を6年前から導入して倉庫作業の効率化を図ってきた。
- 3. 荷役時間の削減施策
 - 特定の運送会社からの入庫についてはパレット積み状態で運んでもらい、荷下ろし時間を短縮している。
 - 大口配送に関して、バラ積みからパレット(レンタル)に順次切り替えを行い荷役作業の効率化をはかっている
 - 一部パレット積及びパレット納品を採用。その使用パレットは循環させている。
 - パレット輸送
 - 海上コンテナ到着を極力前日着とし、翌日朝から作業ができる体制にしている。(当日着にすると到着時間が不規則で、作業計画が立て難い)またコンテナ以外の車両が多い場合は、コンテナ作業を中断し、車両台数を捌くことを優先している。
- 4. 検品などのその他業務時間の削減
 - 検品しやすいチェックリストを独自に作成し活用。

3PL・倉庫業がここ3年位で取り組んだ施策の詳細

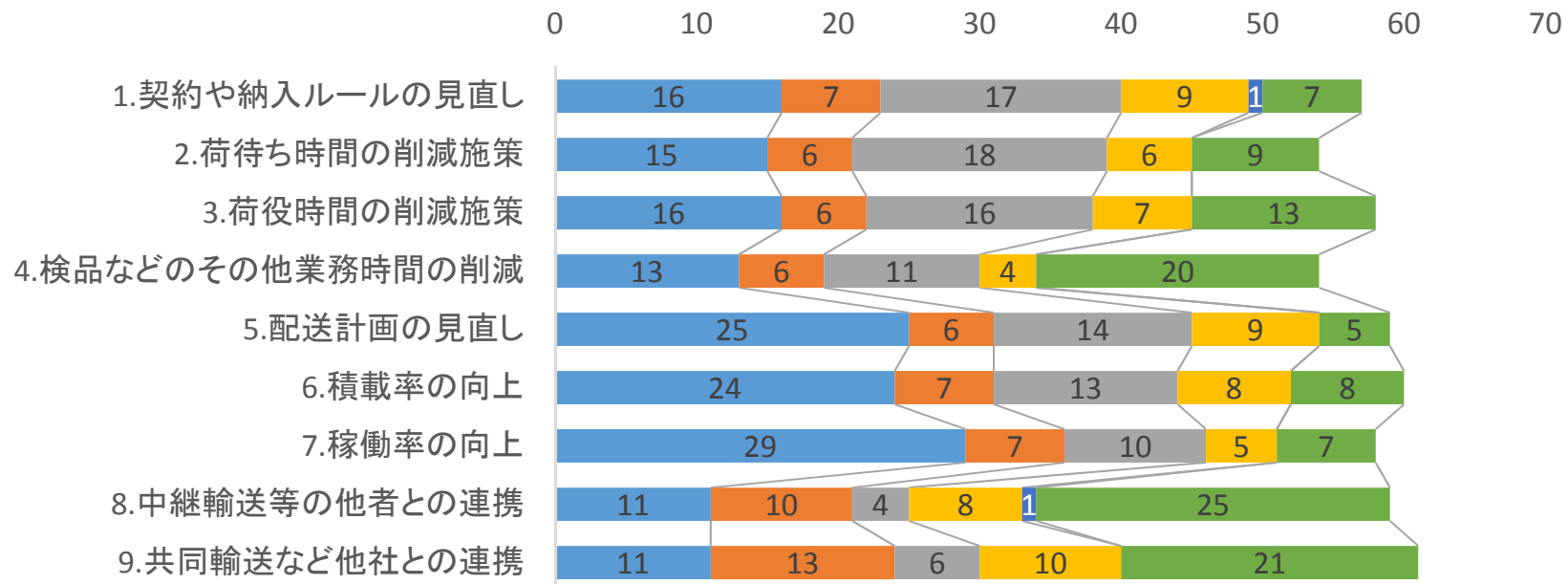
- Q55: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。また、前問項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【2/2】
- 5. 配送計画の見直し
 - 配送会社に着車予定時間を毎日報告してもらい、大まかな作業スケジュールをたてられるようになってきた。
- 6. 積載率の向上
 - 同一納品先の納品時間の調整により、積載率の向上を図った。
- 9. 共同輸送など他社との連携
 - 冷凍庫を持たない運送会社と提携して冷凍品の保管配送を共同で行うことができた。双方が互いの持ち味を生かして新規顧客を増やすことができた。
 - 協力運送会社と共同配送について打ち合わせている
- 10. その他
 - 貨物量の増加に対応して冷凍倉庫を増設(平成26年度)し、これに合わせて物効法に基ずく総合効率化計画の認定を受け、荷主先との効率的な入出庫及び物流の流れを協議、実践している。
 - 主だった荷主や運送業者に対して、営業時間内での入荷・出荷への協力依頼を文書で行った。到着時間が未定の荷物に対し、昼前後に荷主に対して到着時間確認の電話連絡を行っている。
 - 荷主に事前オーダーを頂くようお願いはしている。

貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策

- 他者・他社との連携以外の取組については、何らかの取組を実施しているとの回答が多いが、「検品などのその他業務時間の削減」は、「取り組んでいない」との回答が最も多い。

Q59: 貴社のトラックの生産性向上のために、ここ3年ぐらいで取り組んだ施策をお教えてください。(いくつでも)

(n=48、複数回答)



- 1. 自社のみで実施
- 2. 同業他社と一緒に取り組んだ
- 3. サプライヤーと一緒に取り組んだ
- 4. 運送会社と一緒に取り組んだ
- 5. その他の関係者と取り組んだ
- 6. 取り組んでいない

貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策の詳細

- Q60: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。また、上記項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【1/3】
- 1. 契約や納入ルールの見直し
 - サプライヤーと共に、納品頻度の集約を実施した。
 - サプライヤーと協力して時間短縮を図る協議を行っている
- 2. 荷待ち時間の削減施策
 - 正確な入庫時間を要望した。
 - 積込倉庫で受付予約を採用してもらい待ち時間が短縮できた。
 - 着荷主への荷役をスムーズにするため、発荷主の営業担当より着荷主へ働きかけてもらい、荷待ち時間が減少した。
 - 待期時間削減のため、会社からの出発時刻を調整した。(遅く出発するようにした)
- 3. 荷役時間の削減施策
 - パレット化に取り組んだ。
 - 荷卸し作業を積み替えでなくパレット等の差し替えで出来る拠点を増やしてもらう
 - 砂糖の積み込み時、手積みで、時間が大幅にかかっていたため、荷主様と交渉して、パレット輸送に切り替えてもらった。
 - 手積みをやめてパレットとかカゴ台車に切り替えた。仕分けはドライバーにはさせず作業員を増やした
 - 手積み手降ろしからパレット輸送への切り替えについて荷主と協議をし、部分的に変更となり一部ではあるが時間短縮へとつながった。
- 4. 検品などのその他業務時間の削減
 - サプライヤーと協力し配送ルートを見直した
 - ノー検品
 - 一部出荷倉庫でのドライバーによる検品作業を廃止
 - 検品時間の省略化と納入業者の混雑を緩和するために、かご車納入の中身検品は省略して、かご車台数のみの検品で業務完了とする旨を必ずサプライヤー、運送会社との契約書に盛り込んでおり、検品の時間短縮になっております。

貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策の詳細

- Q60: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。また、上記項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【2/3】
- 5. 配送計画の見直し
 - 飲料の配送ルート見直しを提案
 - 魚の積載率をあげるため他社と協力して配送ルート見直した
 - 協力会社と配送の分担を行った
 - 自社独自で配送ルートを見直し、納品時間を調整した事により、若干の荷待ち時間短縮する事が出来た。
 - 納品時間を変更し、配送ルートの見直しを行った。
 - 農協と、積込み時間を調整して頂き、運行行程を違反の無いよう調整して頂いた。
 - 配送ルートに関し、配車確定の前段階で情報をもらい、不備等があった場合は許容範囲内でこちら側から提案させていただき、都度見直しをしていただいている。結果、納品に間に合わず持帰りと言うような事案は減りつつある。
 - 配送ルートの見直し(3社)と極力時間指定を無くして貰うよう荷主にお願いをした
 - 配送ルートは定期的に見直しを行いサプライヤーに承諾を得るようにしている
 - 店着指定時間の変更許可をもらい配送ルートの変更を実施
 - 一日に、配送量を全て、受託し、当社の最も効率の良い配送計画を立てた。
- 6. 積載率の向上
 - 自社の荷物との積合せを検討し、荷主へ条件などを提示した。
 - 小口の集約化
 - 製品輸送の一部前倒しをしてもらい1車あたりの積載率が改善された。
 - 繁忙期に一部納品先へ午後納品を了承してもらい稼働率が改善された。

貨物自動車運送業がここ3年位で取り組んだ施策の詳細

- Q60: 前問で回答した施策に関して、具体的な状況をご説明ください。また、上記項目以外の取り組みがあれば、合わせてご紹介ください。【3/3】
- 7.稼働率の向上
 - 車両稼働率向上のために、運行時間の洗い出しと組み立てを継続的に実施。一部車両では稼働率を50%→70~90%(24時間中)で組み立てを行い 余剰車両の抹消や新規業務の獲得を行いました。
- 9.共同輸送など他社との連携
 - 同業荷主を紹介してもらって共同配送にて積載率が改善された。
 - 積載効率の向上のため、同業他社との荷物のやり取りを行った。
 - 同業他社と行き先別積載物を調整してお願いした
- 10.その他
 - 繁忙期の長距離輸送量を減らすために、閑散期に引き取り当社倉庫で一時保管し、繁忙期の大量受注時の調整をかけている。
 - 日配品の輸送の積載率などを高めるために、サプライヤーとは1ヶ月1度のミーティングを実施しており、配送ダイヤの改善などをしており
ます。
 - 着荷主と今後調整しないと、自社のみでは限界がある。

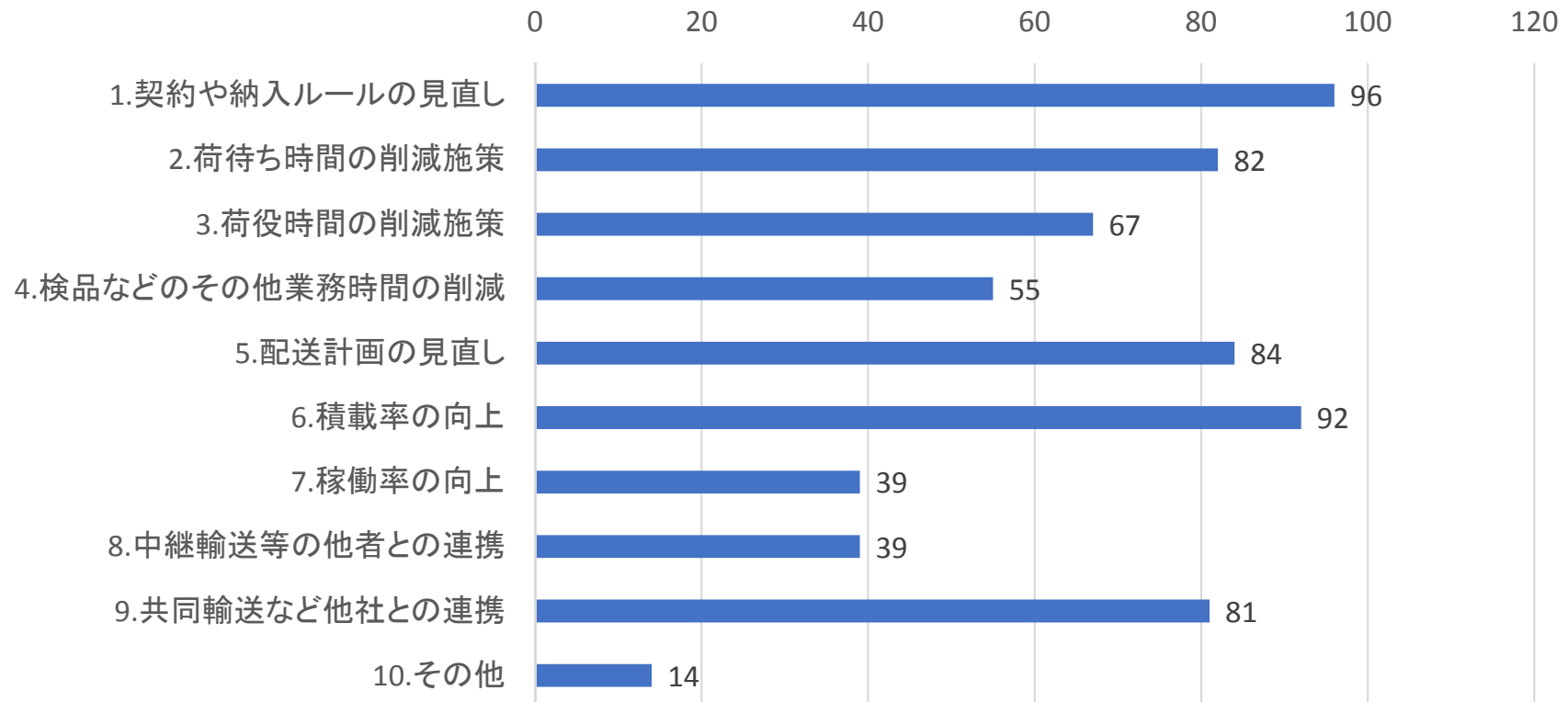
今後取り組んでみたい施策

今後取組んでみたい施策

■ 今後取組んでみたい施策は、「契約や納入ルールの見直し」が、44.2%

Q48: 貴社の物流効率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)

(n=217、複数回答)

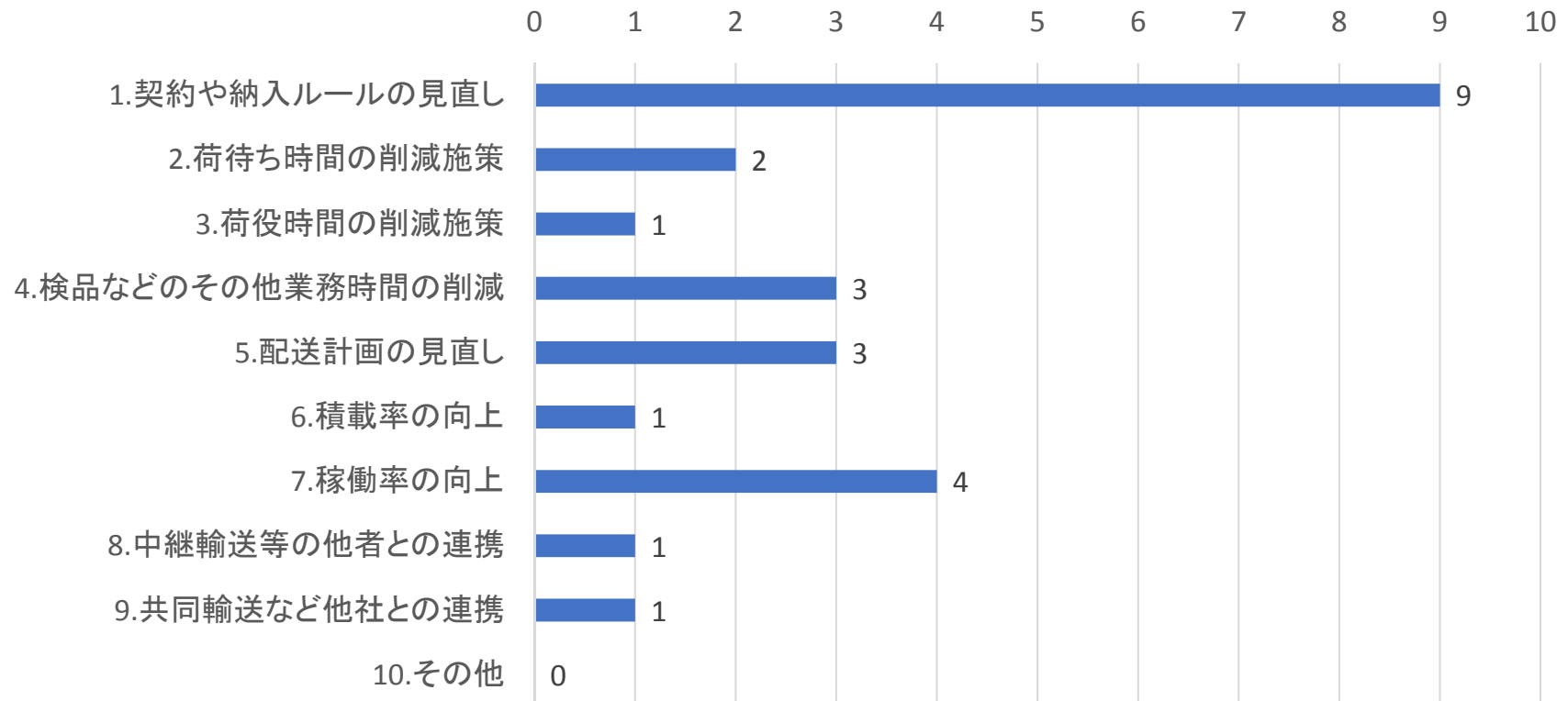


今後取組んでみたい施策

■ 製造業(調達部門)では、「契約や納入ルールの見直し」が、69.2%

Q48: 貴社の物流効率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)

(n=13、複数回答)



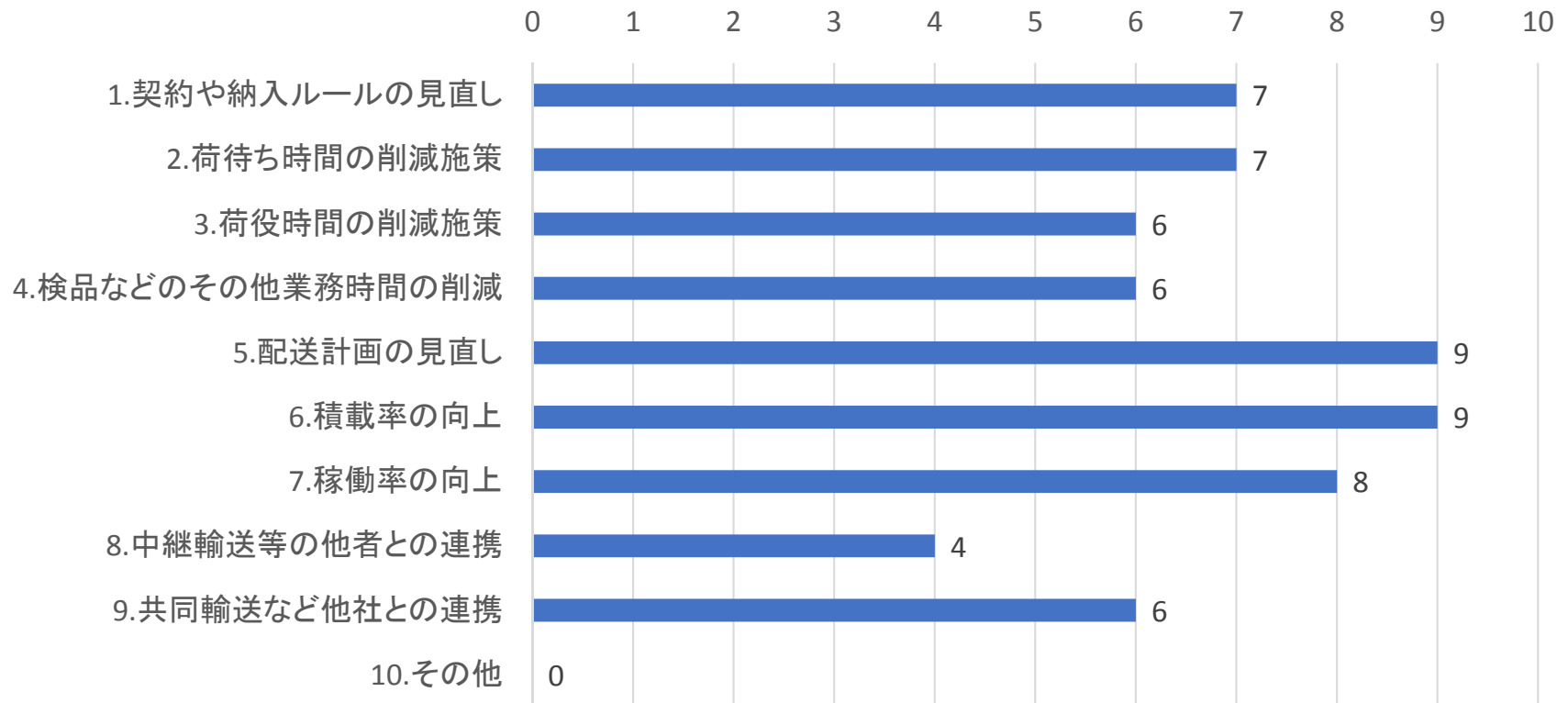
製造業(調達部門)からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

- Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。
- お米の流通がダンプアップのバラ積みからフレコンに変化したため、より合理的なバラ積みから退化してしまい、流通コストが上昇するとともに、車両仕様や積載重量制限の制約から、運送に適合する品目が限られ、輸送効率が相対的に悪化した。
 - バラ積み・木パレットでの搬入品があるため、荷受け時に積み直しが必要(食品工場では、プラスチックパレット必須)
 - ヤードの改善
 - 運送業者とはいえ、委託しているドライバーは個人なので、さぼる人はさぼるし(超過料金目当て)、指定時間も守らない。そのために、他の配送便等に迷惑をかけることもある。
 - 運送業者や中継のセンターなどとの連携が悪く、また、時間帯での格差が大きい。
 - 検品作業が煩雑化しており、作業工数が以前よりかかっている。
 - 梱包作業の簡素化が必要
 - 作業スペースの削減
 - 出荷(弊社)が田舎なので運送会社が少なく、発送しにくい
 - 人手不足
 - 販売先からの急な出荷依頼が多く、時間的に不可能な場面が多々ある

今後取組んでみたい施策

Q48: 貴社の物流効率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)

(n=16、複数回答)



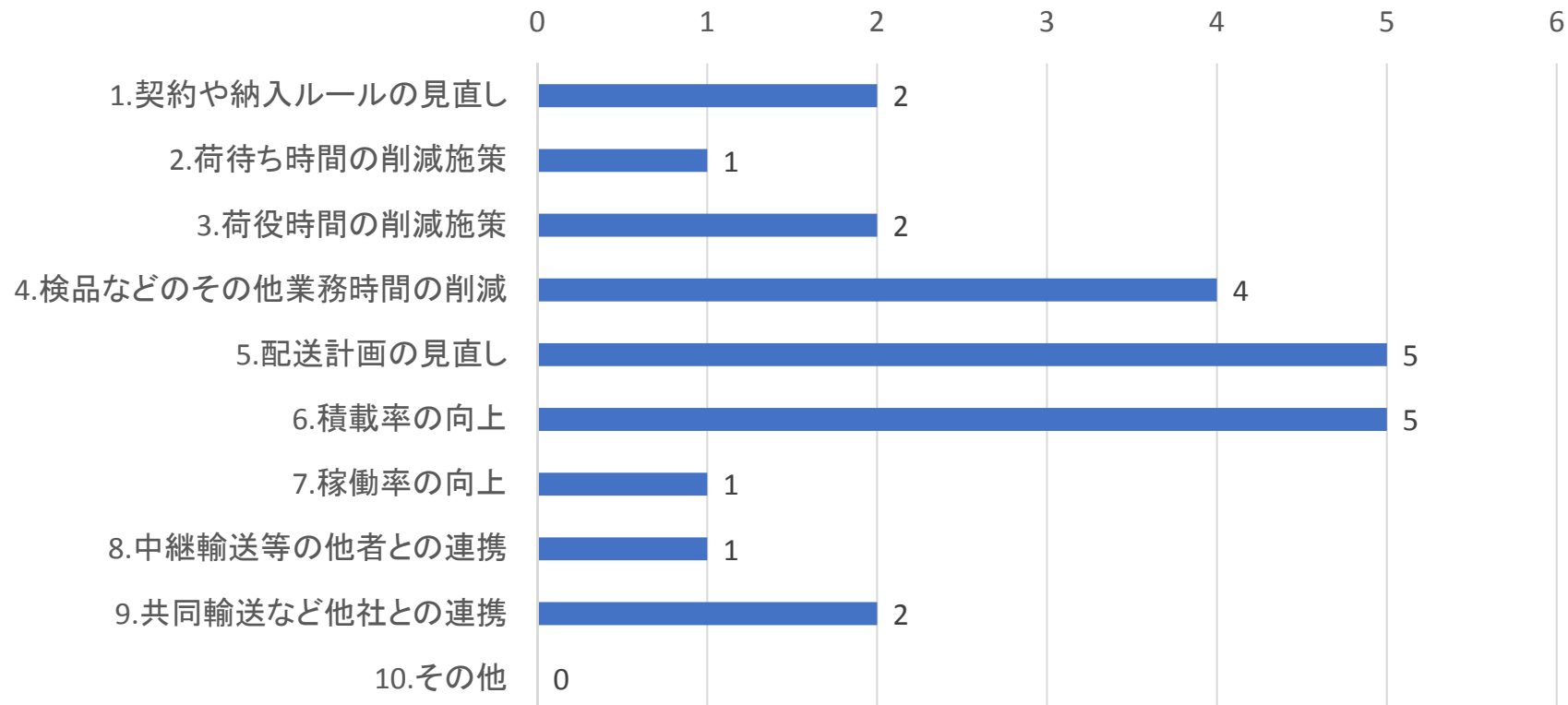
卸売業(販売部門)から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

- Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。
- 1社だけで行うことは難しく、顧客、卸、メーカー、運送業者全てを巻き込んで行わないとどこかでストップし、ひずみが生じる
 - 一部の得意先によっては納品時間の指定と待機時間が有る。
 - 営業冷蔵庫に委託先運送会社が取りに行っても並ばないといけない状況です。営業冷蔵庫の入出庫を並ばずにスムーズにできたら時間の短縮になると思います。長い時などは、3時間ぐらい待ちがあります。時間の無駄ですしドライバーの労働時間も長くなります。
 - 共同配送ができそうな運送事業者の情報が少ない。
 - 顧客の発注単位において、バラの頻度が増加している。
 - 顧客向けの物流与件が厳しく積載率が改善しない。
 - 顧客側の納入条件の変更など
 - 施設的环境が狭くなってきたため、十分な作業スペースがとれない。人員確保がなかなか補充が進まない。
 - 障害、ボトルネック=人手不足 顧客の物流(与件見直し)に対する理解
 - 人員不足、物量の集中化、得意先要請の高度化
 - 人手不足と単価高騰です。
 - 得意先への受注から納品までのリードタイムの制約。納品時間指定の縛りによる 積載率の悪化。結果配送車両数の増加とコスト増。ドライバーや庫内作業者の取り合いによる物流コストの高騰。パート労働の不足を派遣社員がカバーすることとなり、作業性生産性の低下を招いている。
 - 物流業界の人手不足に伴う物流費高騰

今後取組んでみたい施策

Q48: 貴社の物流効率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)

(n=7、複数回答)



小売業・外食業からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

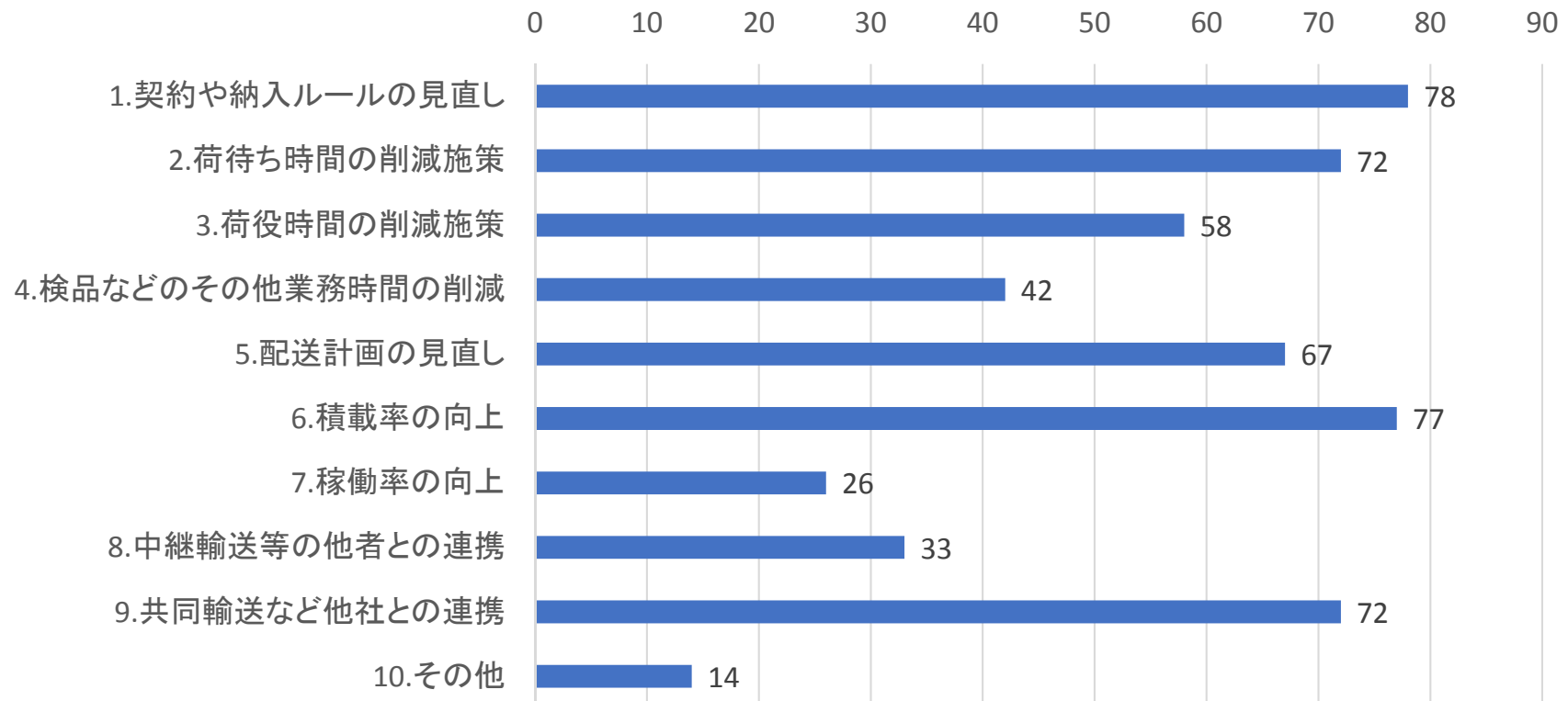
- Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。
- 出店先モールにより、納品車両制限が厳しい納品先がある。例えば2t車平でないを受入ないなど、車両を探すことが困難。また、車両制限が厳しい納品先へは、一度に配送できる物量が限られるため、輸送量制限が配送業者より求められる。特に最近はそういったモールが増えている。
 - 出店先モールが館内物流の利用を義務化している場合、配送業者→館内物流→納品、の間に破損があった際、責任の所在が不明確となり、配送業者からも館内物流業者からも賠償を断られたことがある。
 - ガソリン価格の高騰、配送要員、庫内作業員の確保
 - 供給先における納品時間の制約
 - 店舗の営業時間。店舗の営業時間が近いため、同じ時間へ配達の要望がある。
 - 搬入ドックの数や受取り配員が不足

今後取組んでみたい施策

■ 製造業(販売部門)では、「契約や納入ルールの見直し」が、43.1%

Q48: 貴社の物流効率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)

(n=181、複数回答)



3PLや倉庫業者から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

- Q48: 貴社の物流効率を高めるために、今後取り組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)
- 10.その他
 - デフレ解消。
 - 運送会社同士の情報共有化。(配車アライアンスシステムの確立)
 - レンタルパレットでの納品
 - 各地に拠点をつくりそこに在庫しお客様に早く届けるようにする。
 - 自工場間輸送の波動平準化
 - お取引先の協力を得ながら、受注締切の前倒し、リードタイムの延長、配送頻度の低減等を要請したい
 - 受注から出荷のリードタイム見直し
 - 納品リードタイムの延長
 - 食品業界全体(製配販)で共有できる統ルール策定
 - 繁忙期の運送会社の集荷計画

製造業(販売部門)からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【1/11】

● トラックドライバー等の人材不足関連

- ・ 人手不足(確保)(6社)、ドライバー不足(3社)
- ・ 入出庫担当人員の確保(4社)⇒特に夜間
- ・ 現場の人手不足(倉庫、運送会社とも)。
- ・ 人件費の上昇と人材の確保がネック。
- ・ 運転手の労働時間問題
- ・ ドライバー不足に合わせ、ドライバーの高齢化が進んでいるように見受けられるが、大型車両ドライバーに対し、職種としての魅力が無いのか、免許の取得制度の問題で簡単に免許が取れないせいなのか、今後増々ドライバー不足が懸念される。ここも外国人採用となって行くのか・・・
- ・ 運送会社の人員不足による、トラックの確保ができない。配達指定日の荷物の延着(連絡がない)及び指定日荷物の受取を受け付けない。荷物を出したくても運送会社がない。(個数、重量制限)
- ・ 運送会社のドライバー不足等による配送品質の低下
- ・ 路線便の減少及び積載量の減少。
- ・ 物流会社の人材確保への取組がなされない限りは、物流に関しての懸念事項が拭えない。
- ・ 委託配送会社からの要請事項が大変厳しい状況となってきている(引取条件および配送金額等)。新規の物流会社を探しているが、現状どこも新規の受入れが難しいとの話しか聞こえてこないのが現状。
- ・ 荷受け側の人手不足により、荷受け作業に時間を要するため、長時間待機が発生している。
- ・ これまでは荷主側の優位的地位が問われ、荷主責任も表面化されたのは正解だと思いますが、今では運送事業者が荷主を選ぶ時代となっています。以前のようにスポット手配も容易にできません。いずれにしてもドライバー不足が根本原因となっているため、運送事業者の確保が難しい場合は、運送事業や物流拠点運営を内製化することも考えています。
- ・ 輸送方法の変更に関しては、ドライバー不足による車輛の確保が困難になる。
- ・ 慢性的な人員不足の為、効率化に向けたコース編成が出来ていない。
- ・ 休日祝日配送を引き受けてくれる配送業者が少ない

製造業(販売部門)から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【2/11】

● 納品時間指定

- ・ 問題は荷受人の時間厳守です。
- ・ 取引先の物流センターによっては、納品時間に制限があり(午前11時までに納品完了等)、委託した物流会社トラックが2時間並んだにも関わらず、午前11時を過ぎた場合、荷物を受け取ってもらえず、返されてしまった等との話をもらいます。その為、配送を断られ、ヤマト運送等、運賃の高い運送会社への依頼を行い、経費がかさむ等の事例があります。
- ・ 取引先の納品時間リミットが早すぎる。改善するためにはリミットを遅らせてもらうしかないが、了承してくれる取引先が少なそう。
- ・ 自社内に顧客からの納品条件を呑む事も含めてサービスへと繋がるという考えが強くある為、顧客への要望がなかなか通らない。
- ・ 指定納品時間帯に到着できるよう、リードタイムや運送業者の見直しを行いました。指定時間帯に到着しましても待機時間が長すぎて納品できない場合がございます。
- ・ 顧客の納品時間帯を延長して欲しい。顧客の待機時間は顧客に請求する法律にして欲しい。納品遅延に対して顧客が理解できる法律作成を求む。納品先の上下関係から、間に合わない場合庸車をたてられたりするから。
- ・ 顧客の納品時間指定。
- ・ 納品時間の制約等がかなり配送車輛の効率的稼働の妨げとなっている。
- ・ 午前中納品など時間指定があるために、1車両について1回転しかできない。時間指定が無く、1車両について2~3回転できれば、車両不足問題の解決の糸口になり得る。
- ・ 現行出荷日翌日や納品指定日に届かないことの顧客側の理解
- ・ 繁忙期に納品先(卸)の構内が混雑することに対する具体的な改善策が見いだせない。
- ・ サプライチェーン各工程のリードタイムがいずれも短い。流通や卸は欠品(欠車)を許さない風土がある。サプライチェーン各所が生産ロット単位の先入先出で在庫管理しているが、納品先にメーカーから卸に渡す出荷データに生産ロットを付与する技術的な課題がクリアできておらず、卸への納品時に「現物の生産ロットを確認する」工程が欠かせない。
- ・ 運送会社の積載率や集荷率の問題上、取引先の納期希望日にスケジュールが間に合わないことがある。
- ・ 予定通りに出荷荷物を出荷できない。納品リードタイムが短い。
- ・ 納品先が納品時間を縛っている限り対応が難しい。
- ・ 納品先の時間指定制限の緩和、納品先から見た待機時間対策の改善を是非実施して頂きたい。

製造業(販売部門)からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【3/11】

● 納品時間指定(つづき)

- ・ 納入先の時間制約が厳しく、長時間の待機時間の発生と再配達のコストが生じている。
- ・ 納入エリアと納入時間がそれぞれのお客様ごとにルールがあり、相談はかけているがなかなか成立しない点があること
- ・ 納入時間について顧客要望が自社の効率を上げる為の要望が強く、配送業者、納入業者の負担が増加している。
- ・ 当社としては当日受注・出荷としたいが、路線便業者の輸送時間の関係もあり17時までに出庫引き渡しを行う必要がある。受注締め時間の調整を行うことで対応している。大口出荷については集荷時間や納品時間の調整も行っているが、納品時の待機時間については顧客に苦情を言いにくい状況。
- ・ 着荷主となる顧客のジャストインタイム化の増加。
- ・ 大手小売店、問屋などへの納品場所や時間の制限が厳しいこと。

● 納品条件(除く時間指定)

- ・ 配送先ごとに異なる、暗黙の了解となっている納品の際のルールがあり、普段配送に携わっているドライバー以外のものが配送する際に余分な時間がかかってしまう。
- ・ 顧客への1日2便配送で便数が増え、物量が分散している。
- ・ 顧客との力関係により、納品条件等の改善要望を受け入れてもらうハードルが高く、改善を行うことへの障害となっている。
- ・ お客様の要求が細かくて、多い。(ピッキング、小ロット、多品種、少量出荷)、それは、結局、運送業者や納品メーカーの負担に繋がっている。(納品価格への転嫁も難しいのが、今の日本の現状と思います…。)
- ・ 一番のネックは発注側、指定納品先(卸問屋、専用センター)の改善です余裕を持った発注リードタイム、発注頻度の減少、入荷時間の緩和、検品の緩和、待機時間の削減、鮮度管理の緩和、附带作業の削減等
- ・ 業務用は小規模卸が多く人手が不足しているため、本来卸でやるべき作業を肩代わりさせられている部分が多く、それが当たり前のようになって卸の中での問題意識が希薄になっているように思われる。
- ・ 流通の物流に合わせて、物流を組まなくてはならず、主導的になかなかできない。

製造業(販売部門)からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【4/11】

● リードタイム

- ・ 受注から出荷までのリードタイム
- ・ 受注から出荷までのリードタイムが短くなっている。そのため勤務条件が労働者の希望に沿わなくなっている。
- ・ 小ロット、多品種になり生産スケジュールを立てるのに時間がかかっている。また、受注してから納品までのリードタイムをもっといただければ効率が上がる。
- ・ 休日発注が現場作業の増加要因。
- ・ 顧客の発注から納品までのリードタイムが少ないこともあり当日入荷、当日出荷において止むを得ない部分で配送業者を待機させることもあることより、マーケットにおいては、ゆとりあるリードタイムでの発注が今後必要と考えます。
- ・ 発注から納入までの時間があまりないため、発注件数が多いと荷物を揃えるのに時間が掛かる。
- ・ 日配商品の為、1年365日配送かつスーパーからの発注が出荷当日13時で配送センター納品が22時くらいと非常にタイトである。

● 荷待時間関連

- ・ 問題は荷受人の時間厳守です。
- ・ 取引先の物流センターによっては、納品時間に制限があり(午前11時までには納品完了等)、委託した物流会社トラックが2時間並んだにも関わらず、午前11時を過ぎた場合、荷物を受け取ってもらえず、返されてしまった等との話をもらいます。その為、配送を断られ、ヤマト運送等、運賃の高い運送会社への依頼を行い、経費がかさむ等の事例があります。
- ・ 取引先の納品時間リミットが早すぎる。改善するためにはリミットを遅らせてもらうしかないが、了承してくれる取引先が少なそう。
- ・ 待機時間については、顧客との交渉が難しい。
- ・ 納品する際の待機時間が過剰となっている顧客センターがあり、慢性化しているにもかかわらず、何らの対策が打てていない。
- ・ 待機時間が一番の懸念事項である。発荷主(メーカー)からすると、委託している物流業者からは待機時間の改善要望があり(費用負担の話もある)、着荷主へ待機時間解消の申し入れをしても改善されず、手の打ちようがない。

製造業(販売部門)からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【5/11】

● 荷役時間関連

- ・ 出荷作業場所が狭い
- ・ 納品時の手作業での荷おろし。
- ・ 荷降ろし先での待機時間削減。パレット配送の推進により、待機時間削減につなげたい
- ・ パレット化推進における、各倉庫や車両におけるパレットサイズ・積付けの高さの違い。
- ・ パレット出荷によるパレット管理、紛失による補充にコストがかかる。
- ・ パレット輸送がまだ広く普及しておらず、一部の顧客との間でしか運用がなされていない。
- ・ バラ配送があり、検品、荷卸し等時間がかかってしまっているため、パレット配送を検討したい。
- ・ 大手物流センターでは待機時間の短縮 手卸し→パレット化など
- ・ 納品場所での待機時間
- ・ 納品先の事情により待機時間が左右される。
- ・ 当社から全国の各拠点倉庫への輸送(移動)については、パレタイズを進めたく考えているが、積載率が下がり、結果的に運賃上昇につながる事、並びにパレット等の機材のコスト。
- ・ ドライバーの積み込み労力やコスト、荷役時間の短縮のためにもパレット化を進めたいが、積載効率が20%以上下がるため、現状ではコスト面から現実的ではない。サプライヤーと協同して、パレット積載としても積載効率の良い荷姿に変更するなど、検討が必要と考える。

● 附帯業務関連

- ・ 集荷の際、物量やアイテムが多いと積込に時間がかかってしまう。当社の発送業務担当も2名しかいないため、検品も時間を要する。
- ・ 手作業が多く、注文数が多く来た場合、作業時間がかかり結果として出荷時間をオーバーする事象がある。
- ・ 取扱商品が多いこと、センター化にしている給食業者が多いので 大型トラックの手配などで困っている。
- ・ 荷降ろし先での附帯作業の明確化(契約等)、業務の範囲の適正化
- ・ 卸への納品時の附帯作業が納品先の既得権になっており、改善には納品先に追加コストが発生するため協議しにくい。
- ・ 現場作業効率化を妨げているポイントは、検品作業である。出荷数・商品の確認は、手計算・目視であり、バーコード読み取り等によるPOS検品または、端末による検品が実施できておらず、作業進捗効率が悪い。改善には、膨大な費用が掛かるため困難である。
- ・ 納品乗務員が行っている作業は日本の商慣習であり、その商慣習を変更するためには業界全体での活動が必要であると思います。

製造業(販売部門)から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【6/11】

● 季節等波動

- ・ 出荷波動や新商品設計時からの物流効率化
- ・ 一週間のうち、ある曜日に配送が集中してしまう。しかし、分散されると配送コスト増につながる。
- ・ 荷量の変動が大きい
- ・ 繁忙期中も受注から納品までのリードタイム延長の猶予が許されない
- ・ 繁忙期を避け、先取りなどをお願いし配送効率をあげる。
- ・ 繁忙期のトラックの確保
- ・ 繁忙期中も受注から納品までのリードタイム延長の猶予が許されない
- ・ 日毎に出荷数量が変化するため、積載効率向上がなかなかうまくいかない。発注日にもっと余力があれば改善余地が見込めるのではないかと思う。
- ・ 年中無休で営業する大型店がなくならないかぎり、連休前、年末の物流の繁忙期が解消されることはない。一部スーパーマーケットでの年始の休業が始まっているが、この動きが広がってほしい。

● 食品の鮮度関連

- ・ 加工食品の鮮度基準の商慣習(1/3ルール等)⇒小売り業の売り方(そもそも検品は必要か。鮮度管理が課題?、発注リードタイム:川下の発注責任、行政のかかわり方)
- ・ 賞味期限が長いものでも、日々もしくは週に数回納品されものがあるので、ロットと輸送効率を考慮したマーケットでの発注も必要と
- ・ 2/3ルールによる出荷期限の縛りがあり、(賞味期限が2/3残っていないと受け取らない)倉庫側で、先入先出ができない、複雑な期限管理が必要など作業が複雑かつ膨大になる。
- ・ 商品の賞味期限の改善検討。

製造業(販売部門)から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【7/11】

● 倉庫等の施設制約

- ・ 出荷作業場所が狭い
- ・ 自動倉庫を使用している為、故障した場合、荷出しができない 倉庫のメンテナンスを適正に行うことが肝要
- ・ 自社保管倉庫のキャパオーバー
- ・ 作業現場の狭さがかなりネックになっている。
- ・ 工場が古く改装をしたいが、行政からの許可が下りず動線の効率化が出来ずにいる。
- ・ 作業スペースが足りない
- ・ 特に施設内の納品先について接車制限(3t以下)や納品不可能時間帯が設定されている場合や、納品経路が長い場合がある。
- ・ トラック接車口が少ないので、増やしたい。
- ・ 慢性化する人手不足、また冷凍倉庫作業の定着率の悪さから作業環境改善をしていく。キャビン付フォークリフト、自動搬送器機などの導入等、省人化や高齢者・女性でも働ける環境作り。
- ・ 物流キャパオーバーによるスペース障害
- ・ 百貨店の商品保管スペースが狭いこと 適当な大きさのチャーター便が手配できないこと
- ・ 納品数量が多いにも関わらず、トラックを接車するバースがない納品先があります。ドライバーのかなりの負担になるので、1配送の納品数量をこちらからお願いした。
- ・ 配送センターでは、建設当初より年数がたっている為、現在の多品種・小ロットに対応が難しくなっている。
- ・ 人手不足による作業の自動化
- ・ 積み込み作業でのフォークリスト作業者が不足しており、積み込み時間が多くかかっている。
- ・ 倉庫、敷地が狭い
- ・ 設備的な問題(バース不足)

製造業(販売部門)からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【8/11】

● 受発注関連(多頻度少量化など)

- ・ 集荷の際、物量やアイテムが多いと積込に時間がかかってしまう。当社の発送業務担当も2名しかいないため、検品も時間を要することが多々ある。
- ・ 手作業が多く、注文数が多く来た場合、作業時間がかかり結果として出荷時間をオーバーする事象がある。
- ・ 取扱商品が多いこと、センター化にしている給食業者が多いので大型トラックの手配などで困っている。
- ・ 車両待機時間の短縮の改善⇒顧客のオーダー締め切り時間が障害になっている。
- ・ 顧客からの発注単位が小ロット化している。
- ・ 顧客からの発注数量の統一化 チャーター便を取るが顧客からの発注数量が少なく、積載効率が悪い。
- ・ 顧客からの多頻度小口納品に対応する為の荷役作業や配送作業への効率化が困難となっている。
- ・ 顧客からの少量多頻度の要求が増加しつつあり、出荷の手間、運送費の増加に繋がる懸念がある。
- ・ 様々な商品があるので、具体化が進んでいない。また、作業する人員が少ないため、なかなか改革ができない。
- ・ 配送単位の少ロット化
- ・ 発注ロットが小さく、配送頻度が高い 発注見込みの精度がまだ低い
- ・ 発注時間の統一化や物流の統一化で地方メーカーも出荷しやすくなる。
- ・ 発注数を上げてもらうことで配送ロット数は上がるが、CVS、SMでカットになると返品が増える。(メーカーに平気で返品する)

製造業(販売部門)からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【9/11】

● 物流品質関連

- ・ 顧客全般が医薬品に近い精度の輸送を示しているため、軽度の凹みも受入検品でNGとなるケースが多い。パレット積載製品に角あて等の養生対策をしているが外装ダンボールも製品の一部との見解が根付いて受け入れてもらえない。
- ・ 運送会社ドライバーの荷扱い教育(破損が多発)
- ・ 運送業者よりの価格が厳しい状況が今後も予測されます。尚且つ、納入等の精度も落ちることが予測されるので、運送業者の選定がくるしくなる。
- ・ 温度帯別の出荷が多くなり、現在の物流業界の現状では輸送コストが高くなってきている
- ・ 積み込み時間がかかると冷凍製品が解けるのでプラットホームの温度管理が必須
- ・ 段ボールの高騰により、材質ランクが下がりお客様への納品時に受入検品にてエラーとしてはじかれることが多くなる。段ボールの積数が多くなると最下部の段ボールへのダメージを考慮しなければならず 季節・湿度・温度など考えなければならない部分が多くなり部分が障害・ボトルネックと考えていいのであれば懸念と思われれます。

● 共同輸送など積載率向上

- ・ 同メーカーとの共同配送を目指したいが、コネクションが少ない事。また共同配送にしたことにより売上減へ繋がる可能性が無いか。
- ・ 競合であるので情報の開示が困難
- ・ 共配の方面別荷量制限

製造業(販売部門)からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【10/11】

● 物流コスト

- ・ 去年の運送各社の値上げを受け、配送費が15%もアップした。経営数値に大きく影響する内容であった。ドライバー不足の解消とアマゾン等における翌日納品等のサービスでより物流コストアップが懸念される。中小企業にとっては大打撃なのでテコ入れを要望したい。
- ・ 国交省から通達のあった、運送事業者の約款の見直し政策が、一向に進んでいない。代表的なのはトラックの待機時間と、荷役料の明確化と支払いの実行。
- ・ 路線業者も宅配便の運賃値上げ等に便乗して、値上げ要求や処々制約条件を打ち出されたが、条件をのんでも破損率は一向に軽減されない。
- ・ 時間指定には運送会社への運賃単価見直しが必要
- ・ パレット配送を目指していきたいが、コストアップによる経営圧迫。
- ・ 倉庫でシステム運用するにもコストがかかる。
- ・ 配送運賃単価が上昇したが、商品価格に転嫁できず苦戦している
- ・ 配送業者の運賃体系及び料金については現況に近い状態にて協会などが自主的に細かい指針を示した方がブラック企業を産まない土壌がつかれるかも知れない。
- ・ 積載品の重量が軽い場合、輸送コストを勘案すると車両の容積一杯に積みたいが、その場合はバラ積みとせざるを得ない。

● 納品先・顧客が強い(意識が低い)

- ・ 顧客側が強いので、どうにもならないこともある
- ・ 顧客の物流問題に関する意識が低い
- ・ 顧客の優位性
- ・ 顧客の対応次第
- ・ センターの力関係が強く対応できない
- ・ 荷主より倉庫の言い分が強く、待機時間を改善しようという対策が見られない。
- ・ 納品先のセンター等が立場は上になるので、ほぼ交渉が不可能。
- ・ 物流環境に対する、顧客の理解、協力が得られない。在庫を置かず、欲しい物を欲しいときに仕入れたい。直送志向等時代に逆行する考え方がいまだに強い。
- ・ 着荷主の仕入れ担当と倉庫現場担当との相互理解を進めること

製造業(販売部門)からみた現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

■ Q49:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。【11/11】

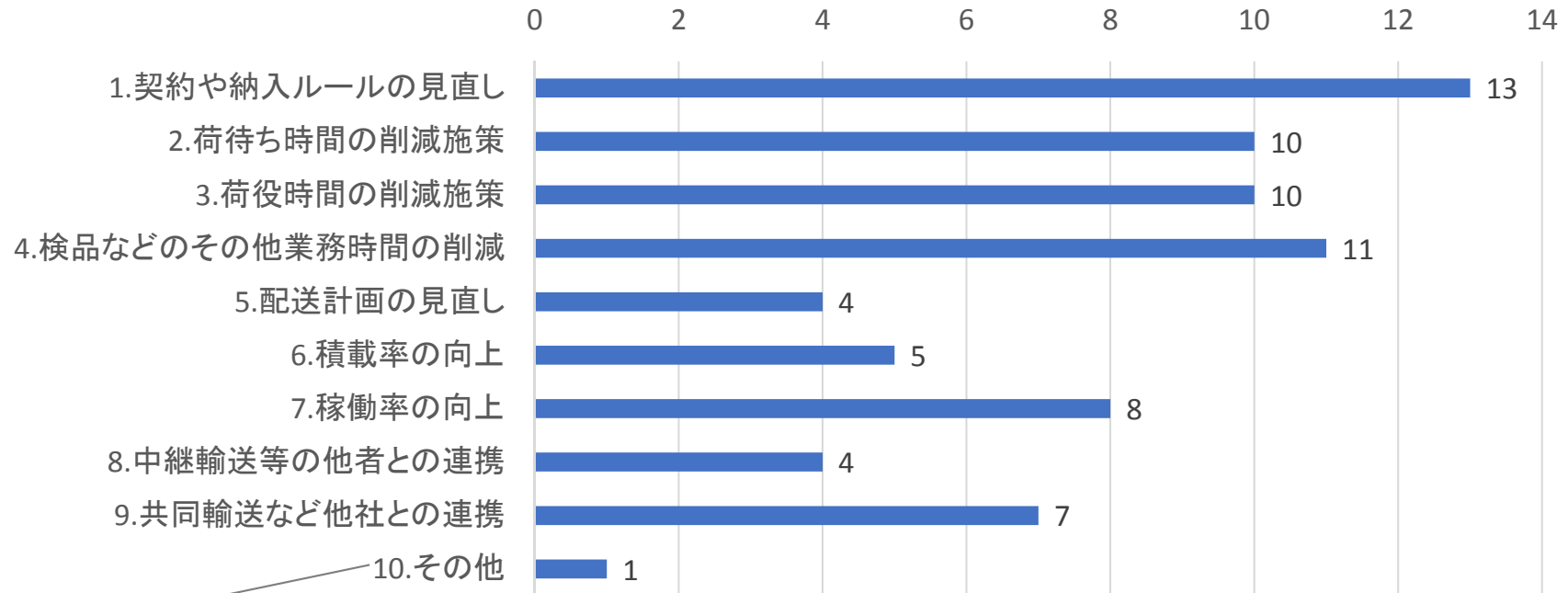
● その他

- ・ 個人個人のスキル。仕事のスピードが早い遅いがある為。
- ・ 原材料の逼迫
- ・ 現場作業に関してペーパーでのピッキングからデジタル化を推進しているが、古くからのメンバーへの浸透と理解度にまだまだ時間を要する。
- ・ 自社製品生産拠点からの出荷の際、入場車両がいつ入場するのか把握することが困難。
- ・ 天災や事故による納品遅延の顧客側の理解
- ・ クレーム、人災にならない様一人一人が危機感を意識する事です。
- ・ 荷卸し時間(待機時間)が長いと、1台で配送できる納品先が少なくなり積載率の向上が妨げられ、翌日再配送等の経費と手間が掛かる。また、運送業者からも待機時間に関する料金の相談があるが、納品先(営業倉庫)の作業効率が悪い事についてメーカー側に改善依頼や経費負担を行われてもどうもできない。トラック協会から倉庫協会等に業界として対応を依頼して欲しい。
- ・ 各社、対応がバラバラでまとめるには相応の時間と労力が必要である。政府や各種団体の協力が不可欠と思われる。
- ・ 卸店や小売店の物流に対する足並みが揃っていないこともあり積載効率UP等は非常に困難な状況。メーカー物流だけでは対応しづらい。
- ・ 労働基準が一般会社と同じでは日本の物流が衰退する、物流と一般会社の労働基準は別物として検討して頂きたい、現状の働き方改革等を物流に適応すると配送不可地区等が増え商品が届かない
- ・ 顧客、センター、倉庫作業の運営がそれぞれ違う場合があり指示が伝わらない。
- ・ 分散された生産拠点の集約化を実現させるための生産委託先検討。
- ・ 倉庫作業効率化、トラックドライバー負荷軽減の為、パレット配送化を進めておりますが、パレットサイズが統一されていない事が障害となり早期実現を妨げています。パレットサイズ統一には倉庫の負担が大きいため国を挙げての舵取りをして頂けるとありがたいと考えます。
- ・ 段階的に取得する運転免許の早急な見直し。
- ・ 長時間待機、附帯作業等喫緊の課題は製配販3層で課題の討議が必要。以下のテーマは討議の一例として提起する。
 - ・ 「検品」: 検品の定義化は必要。簡素化できる作業の一つ。昨今、検品レス=ASNの風潮もあるがそのために事前の作業負荷がかかることも事実。誰がその負荷(コスト)を負担するのか?という大きな課題はあると考える。
 - ・ 「附帯作業」: 定義化(明確化)をすべき。また、「止められるもの」がないのかも点検必要。そのうえで、「だれの為の作業なのか」が明確に

今後取組んでみたい施策

Q56: 貴社の物流効率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。
 なお、「配送計画の見直し」、「積載率の向上」はトラックの手配を実施されている方のみご回答ください。(いくつでも)

(n=21、複数回答)



その他
(自由回答)

特にはないです。

3PLや倉庫業者から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

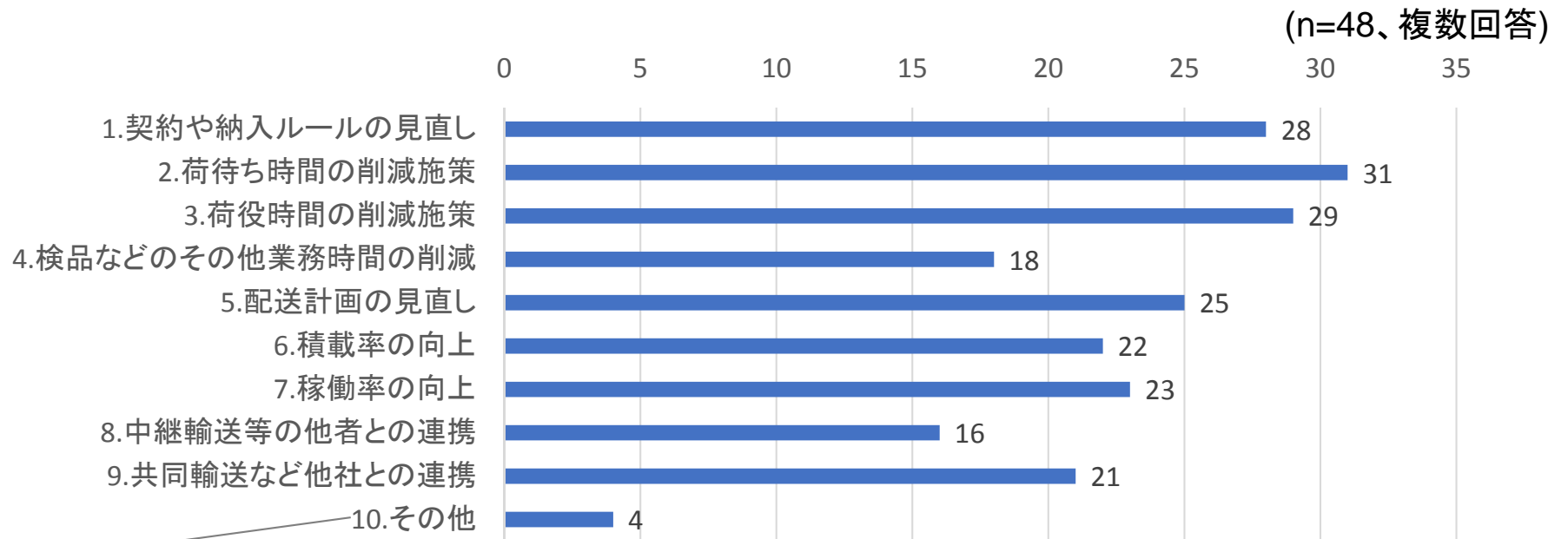
- Q57:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。対象者には、顧客や卸、運送事業者などをご記載ください。(自由回答)【1/2】
- 1.契約や納入ルールの見直し
 - 小ロット多頻度発注による非効率(CVSセンター)
 - トラック乗務員様の労務管理上の問題で翌日着荷物が翌々日着に変更される。
 - 連休前等の繁忙期とそうでない時期、午前と午後とでの出入荷数量の変動が大きく、作業量を平準化出来ない。荷主に平準化を依頼しても販売先顧客がカンバン方式を変えることをしてくれない。
- 2.荷待ち時間の削減施策
 - 車両到着時間が遅れる傾向にあること
 - 運送便の待ち時間削減のための予約システム導入については、当社のトラックによる搬出入のための接車口が4箇所しかなく、予約車専用口を設けることが出来ない。
 - 運賃・料金の考え方を理解していない荷主の場合、荷待ち時間の改善が出来ないため撤退せざるを得ない。
- 3.荷役時間の削減施策
 - 荷主から弊社在庫まで自社専用パレットを使用しているため、JPRパレットでの出荷をする際、積み替え作業が増え現場作業負担が増えている。
 - トラックを待たせない様に倉庫内荷役を正確に行う
 - 荷物の積み付け方法は、倉庫側に決めさせて欲しい。
- 4.検品などのその他業務時間の削減
 - 卸への納品においてはストック棚への格納作業まで依頼される場合も散見される

3PLや倉庫業者から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

- Q57:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。対象者には、顧客や卸、運送事業者などをご記載ください。(自由回答)【2/2】
- 4.検品などのその他業務時間の削減(つづき)
 - 納品先が自社の作業を軽減する為に、配送乗務員に多くの附帯業務は発生している。納品先は荷主に対して納品条件として要請する為、売り手と買い手の力関係から、荷主も受けざるを得ない状況となる場合がある。附帯業務は納品先の店舗別仕分業務となっている場合が多く、配送乗務員の作業としては適正であるか、検討の余地があると思われます。
 - 伝票レスを進めたいが、商品状態の確認などが生じている。
- 10.その他
 - 労働力不足
 - ・ 将来の自社作業員の不足(現在は充足しているが)
 - ・ だだちゃ豆の入荷が盛期となる7~9月は臨時作業員の増員を必要としているが、人材の確保に苦戦している。本年はシルバー人材センターを活用した。
 - ・ 経験値や有資格者が不足している。
 - 設備などの投資関連
 - ・ 貨物の取り扱い量が年々増加しているため、冷凍倉庫の増設を計画しているが、建設費が高騰しており、事後の償却に係る負担が大きくなる懸念
 - 荷主などの関係者の意識関連
 - ・ 顧客の物流に対する理解不足と適正なコスト負担への抵抗
 - ・ 顧客側の商慣習などは、物流の効率化と反対にあり、妨げになっている。
 - ・ 顧客や卸、運送業者、倉庫業者とのコミュニケーションの場が不足している。それぞれのニーズが掴みきれていない。
 - 波動などの貨物特性関連
 - ・ 期変わりの入出庫が特に集中しており、分散してもらうように依頼しても 分散するのが難しいと思われる。
 - ・ 荷主に事前オーダーを頂く事と運送会社とのコミュニケーション

今後取組んでみたい施策

Q61: 貴社のトラック稼働率を高めるために、今後取組んでみたい施策をお答えください。(いくつでも)



その他
(自由回答)

稼働率がよくなっても人がいない

現状の取引先での改善はあまり出来ない為、新規取引様での改善されている取引先を増やしていくしか有りません。

柔軟な働き方を許容し、嘱託(高齢者)運転者に活躍してもらいたい

生産性の向上(1台あたりの稼働率をあげる・人件費等を削減)し、直送化をはかる

貨物運送事業者から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

- Q62:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。(自由回答)【1/4】
- 1.契約や納入ルールの見直し
 - 運送会社は自社の荷主の仕事を捌くのに手一杯であり、他者との協働などが話が進まない。荷主側の理解。結局契約を解除するところまで行かないと話ができない。
 - 荷主の理解(出荷側も荷受け側も)改善するための人員補充
 - 運賃に待機料、高速代、荷役代、附帯業務代、燃料サーチャージを別途料金とするように周知して、法律化するべきだ。待機料・附帯業務料が発生するとなれば、おのずと荷主様も検品、積み込み、荷下ろしを効率よく考慮していただけたらと思う
 - 顧客や荷主、世間一般で配送業務内容が明確になっていない為、過度な検品作業や商品のピックアップ、積み付け作業が当たり前になり労働時間抑制につながらないと考えます。
 - 納品指定時間の集中
 - 繁忙期と閑散期の物流差
 - 直接顧客(着荷主)へ改善の要望ができないため、発荷主担当者に頼らざるをえない。
- 2.荷待ち時間の削減施策
 - トラックに架装したパワーゲートで納品させるのではなく、イトーヨーカドーやヨークマート等、店舗側のリフターを使わせて貰いたい。足りなければ増設、無ければ新設、どんどんやって貰いたい。
 - 荷主に対し、依頼はしているが、エンドユーザーの理解を得られず、難航している。また、人員不足により、出荷準備にも時間がかかり、待機時間の削減が難しい。
 - 荷主の積み込み作業員や、ピッキング態勢の改善が必要
 - 荷待ちなど顧客の時間が絶対優先で、なかなか変更が難しい
 - 商品のできあがり時間

貨物運送事業者から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

- Q62:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。(自由回答)【2/4】
- 3.荷役時間の削減施策
 - かご車納入のダイレックス店の荷降ろしがホーム降しに、なってないので時間が多くかかっています。
 - パレットでの輸送を増やして、乗務員の作業負担や作業時間の軽減を図って行きたいとは思っていますが、荷主様の協力はほとんど期待できません。
 - 手積みの場合現場で、積み込み、荷下ろしに人員を配置する等しないと乗務員さんの拘束時間が長くなり、働き方改革にならない。
 - パレット積み卸しの励行
 - 荷主が時間短縮要望に答えてくれないところがある。
 - 処理能力を超えている入出荷倉庫が多い
 - 顧客のリフト等荷役作業機の不足
 - 作業員が充足されない
- 4.検品などのその他業務時間の削減
 - 検品作業を荷主側でもらいいパレットなどの枚数検品などにしてもらって様、荷主に要望
 - バースが少ないドライバーの附帯作業
 - 運送事業者が行う附帯業務の線引きがない為、実際のところ配送事業者が全ての附帯作業を行っている。改善する際、顧客(卸)がかなり反発する事が考えられる。
 - 賞味期限の日別管理
 - 納品先でのカテゴリ別の仕分けがネックになっています。
 - 附帯作業(縦持ち横持ち作業)は、出荷先および荷降先の人手不足が解消されないため改善が困難。荷受顧客の意識(小ロット短納期)が変わらなければ荷待ち時間は減らない。

貨物運送事業者から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

- Q62:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。(自由回答)【3/4】
- 5.配送計画の見直し
 - 荷主による店着時間の指定(効率的な配送ダイヤが組みにくい)。
 - 納品先が午前中指定が多く、回り切れない
 - 店着指定時間があるので配送コースの改善が図れない
- 9.共同輸送など他社との連携
 - 大手メーカー食品メーカーの下に物流子会社が有り、メーカーも同業他社と共同配送を行うようになったため現場の意見を物流子会社に伝えても中々改善されない
- 10.その他
 - 労働力関連
 - ・ 求められる仕事は多岐にわたり細かくなっているが、それに対応するための人手が益々不足、それを補うための人件費も高騰している。
 - ・ 改善策をとりたいが、決定的に人員不足のため、実現にいたっていない。
 - ・ ドライバーの確保が難しい中、残業時間の削減に取り組んでいますが、運賃等荷主の協力が不可欠です。残念ながら大手企業の方が対応は悪く、問題を先延ばしする傾向があります。
 - ・ 荷物の重量(女性、高齢者活用の妨げとなりやすい)。
 - ・ 労働力不足
 - 波動などの貨物特性関連
 - ・ 物量の波動
 - ・ 青果物を輸送しているが天候に出荷量が左右される事が多く確実な出荷時間や出荷量がわからないことが多い。
 - ・ 簡易梱包による外装の破損しやすさ

貨物運送事業者から見た現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念

- Q62:現場作業の改善を妨げているポイントや、施策の具体化や実行にむけて、障害やボトルネックになりそうな懸念がありましたら、お教えてください。また、顧客や卸、運送事業者など対象者も合わせてご記載ください。(自由回答)【4/4】
- 10.その他(つづき)
 - 荷主などの関係者の意識関連
 - ・ 取引先の改善意識が低い為、改善が進まない。
 - ・ 運送における改善を進めるにあたっては、荷主、着荷主、サプライヤー等、様々な関係者が存在しており、運送事業者が単独で改善を進めることは難しい。
 - ・ 顧客の理解が得られない。出荷してしまえば納入先での待機時間は自分たちの責任ではないと拒否される。
 - ・ 荷主の担当者等の移動等で、決まりかけた内容も再度検討となる。
 - ・ 荷主企業の現実認識、コンプライアンス体制など対応度が低い。物流に対する優先順位が低い。
 - ・ 期末、年末時等の売り出しや大量受注。荷主さん(メーカー、卸し、小売り)のみなさんの、トラック不足、ドライバー不足が物流に及ぼす影響に対する理解というか危機感我々とはずれているのか、運ぶものがあればいつ、どれだけあっても望み通り運んでくれるとの思い込みがいまだに強いところがある。
 - 設備などの投資関連
 - ・ 衛生管理・温度管理といった要望に対応するための施設設備への投資も大きな負担となっている。
 - トラック運送業界関連
 - ・ 物流業者はまだいくらでもいると思っている荷主がある。
 - ・ 安価に受託する運送会社がいる。
 - ・ 運送業者については、いわゆる水屋と呼ばれる、自社で車両を持たない業者が大手のお客様に入っている事も問題。
 - 法制度関連
 - ・ 法律の問題。特に労働安全衛生法。
 - ・ 過剰な規制緩和 過剰な労働時間、運転時間の規制

NRI

未来創発

Dream up the future.