

2023.9.8

日本配電制御システム工業会

## 物流の2024年問題に関するJSIA会員企業の現状について

### ◆調査の目的

JSIA 会員企業に物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン（経済産業省・農林水産省・国土交通省）を周知し、ガイドラインにて実施が必要とされる項目について、JSIA 会員企業の現状を取り纏める事。

◆調査対象（正会員） 357社

◆有効回答数 84社

### ◆サマリー

#### 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

##### ■物流業務の効率化・合理化

#### 1-1. 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握について

発荷主事業者として、出荷における荷待ち時間及び荷役時間等にかかる時間の把握は86%であり、着荷主事業者として、その時間の把握は68%であった。

着荷先（客先）での荷待ち時間及び荷役作業等にかかる時間の把握は32%で、客先の事情で読めなかったり、客先の都合による変更もあったりと時間の把握が難しく、長い待機時間に繋がっていると推察される。

#### 1-2. 荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルールについて

製品の量・大きさ・重量などで差が生じるが、2時間以内が62%であった。

#### 1-3. 物流管理統括者の選定について

人手不足、会社の規模感から、専任は41%であった。

#### 1-4. 物流の改善提案と協力について

物流の改善に向けた協力的なコメントも多く、改善提案と協力しているが63%であった。

##### ■運送契約の適正化

1-5. 運送契約の書面化については68%、1-6. 荷役作業等に係る対価については88%、1-8. 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映については86%、1-9. 下請取引の適正化については66%であった。

一方、1-7.運賃と料金の別建て契約 については、48%と取引のある物流事業者で異なっている。

■ 輸送・荷役作業等の安全の確保

1-10.異常気象時等の運行の中止・中断等については、無理な運送依頼を行っていないが 86%であった。

2. 発荷主事業者としての取組事項

■ 物流業務の効率化・合理化

2-1.出荷に合わせた生産・荷造り等については 89%で、荷姿を CAD で物流事業者に伝えたり、荷下ろし順を考慮した荷姿を指定したり、着荷先の事前下見など出荷時の荷待ち・荷役時間短縮の取り組みが見られた。

2-2.運送を考慮した出荷予定時刻の設定については、休憩を含めた輸送の時間的余裕の確保が 77%であった。

3. 着荷主事業者としての取組事項

■ 物流業務の効率化・合理化

3-1.納品リードタイムの確保について

着荷主（客先）の納期の逼迫時を除いて、物流の負荷の軽減への取り組みが 79%であった。

この調査結果をもとに、JSIA 会員企業各社の物流現場の現状と問題を正しく把握し、物流の 2024 年問題を乗り切るための一助になることが望まれる。

◆調査結果

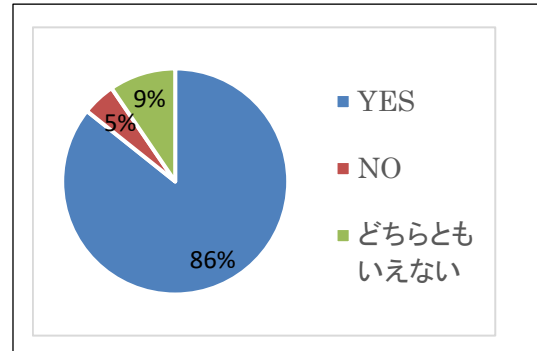
1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

■ 物流業務の効率化・合理化

1-1. 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握について

①発荷主事業者として、出荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等にかかる時間を把握出来ている。

| YES   | NO   | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|------|---------------|--------|
| 72    | 4    | 8             | 84     |
| 85.7% | 4.8% | 9.5%          | 100.0% |



コメント

事前に業者へ連絡を行い、予約をしてから予定を立てている。

営業情報が直接運送会社に連絡がいくシステムを導入している。

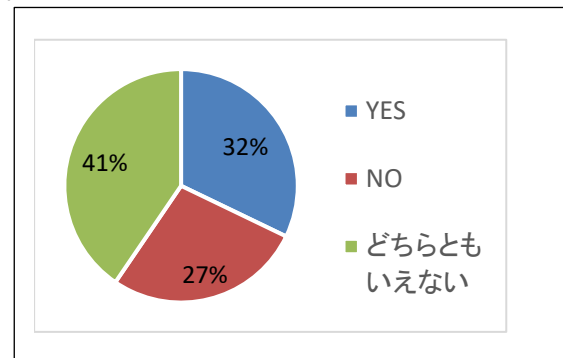
前日に出荷準備まで完了させ、車輛が何時に入っても積み込みできるようにしている。

積荷の配置、順番等、スケジュールを作成している。

積み込み時間についてはほぼ把握できている。

②また、着荷先（客先）での荷待ち時間及び荷役作業等にかかる時間を把握出来ている。

| YES   | NO    | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|-------|---------------|--------|
| 27    | 23    | 34            | 84     |
| 32.1% | 27.4% | 40.5%         | 100.0% |



コメント

着荷先の状況まで把握できない。

事前に連絡を行い、どのような状況で作業ができるか段取りをしている。

現場の状況で待たされることがある。

現地の情報が乏しい。

着荷先の都合により変化する事が多い為、どちらともいえない。

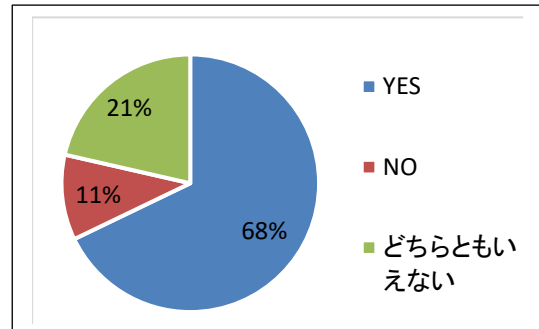
待機の有無を客先に事前確認し 待機が発生する場合は運送会社に連絡している。

受け取り担当者への連絡、待機時間の無いスケジューリングを行っている。

客先での荷卸し時間については客先の事情があるので把握出来ておりません。

③着荷主事業者として、入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等にかかる時間を把握出来ている。

| YES   | NO    | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|-------|---------------|--------|
| 57    | 9     | 18            | 84     |
| 67.9% | 10.7% | 21.4%         | 100.0% |



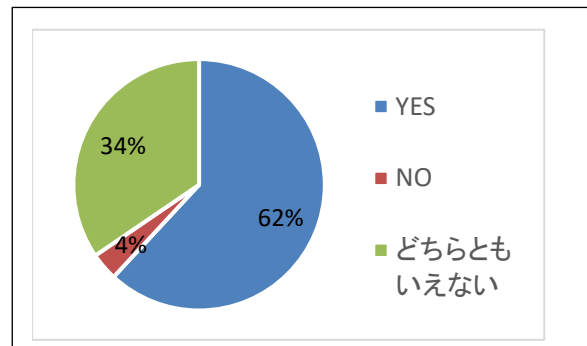
コメント

事前連絡があるものに関しては把握できる。  
 トラックの着時間が把握できない時がある。  
 待ち時間等なしで、指定場所への納品のみである。  
 両方で作業している。  
 不定期の着荷となるため、どちらともいえない。  
 荷受け専属のスタッフにて対応し、待機無しとしている。  
 手おろし、フォークリフト等即時対応できる体制にしている。

## 1-2.荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルールについて

④現状、荷待ち、荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間は計 2 時間以内である。

| YES   | NO   | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|------|---------------|--------|
| 52    | 3    | 29            | 84     |
| 61.9% | 3.6% | 34.5%         | 100.0% |



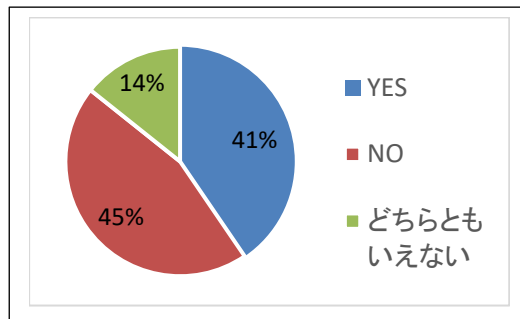
コメント

製品の量、大きさ、重量によってかなり時間の差が生じる。  
 大きな荷物が少ないため、短時間での作業で済む。  
 現場の天候、工程などで必ずしもと言うわけではない。  
 荷物量で時間は変動する。  
 配電盤は大型荷のため、荷役作業に時間を要する。  
 面数（本数）によるが、2 時間以内を意識している。  
 人員を増やして対応している。  
 荷役作業は実施させない。時間は 1 時間以内である。  
 トラック 1 台あたりの荷積み・荷卸しは各 1 時間以内で現状終わっている。  
 積み込み時間は 2 時間以内でコントロール出来るが、客先での荷卸し時間はコントロールできないのが現状。  
 一般的に 2 時間であるが、客先の都合で 6 時間の場合がある。その時はその追加料金を支払っている。

### 1-3.物流管理統括者の選定について

⑤物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任している。

| YES   | NO    | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|-------|---------------|--------|
| 34    | 38    | 12            | 84     |
| 40.5% | 45.2% | 14.3%         | 100.0% |



#### コメント

扱い量が少ないため選任しなくても適正に管理できている。

物件ごとに、各担当者に任せて決めている。

その担当者は居るが、専任ではない。

物流以外の業種も人手不足なので、専任は居ません。

工場長が担当している。

選任は行っていないが、調達部門と物流部門は同一で他部門との調整で行っている。

管理者を選任しております。

出荷担当者を選任している。但し出荷専門ではない。

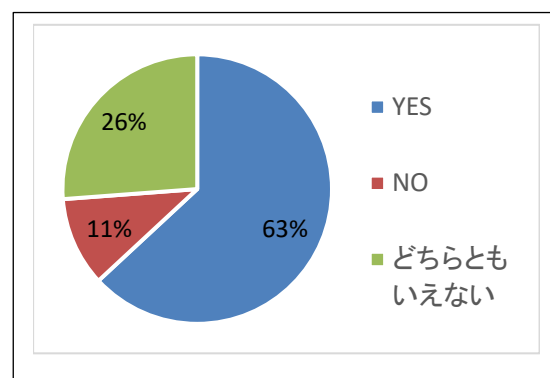
物流で役員を置くほどの会社規模ではない。

物流管理統括と言う役職はないが、出荷管理担当の部長・課長は存在する。

### 1-4.物流の改善提案と協力について

⑥発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善している。

| YES   | NO    | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|-------|---------------|--------|
| 53    | 9     | 22            | 84     |
| 63.1% | 10.7% | 26.2%         | 100.0% |



#### コメント

相手の業者と話し合い、決定している。

平ボデートラックの物流、シート掛けの負荷について検討対策中である。

随時やり取りしている。

運送会社の要求に合わせて積み込みを行っている。

基本客先要求到着から運送業者の希望集配時間通りに工程を行っている。

運転手に負担がかからないように積み荷作業は常に二人で行うよう決めておりラッシングやシート掛けは運転手の補助をするよう心掛けている。

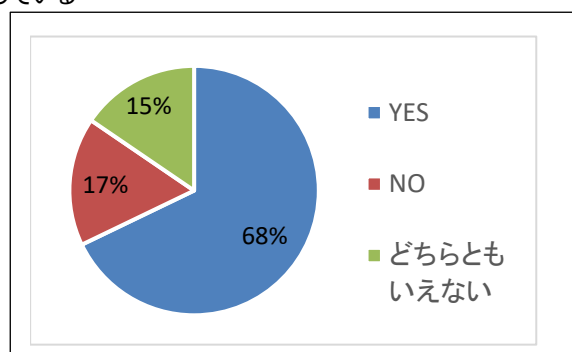
要望がある場合は検討している。

## ■ 運送契約の適正化

### 1-5. 運送契約の書面化について

⑦ 運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則としている

| YES   | NO    | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|-------|---------------|--------|
| 57    | 14    | 13            | 84     |
| 67.9% | 16.7% | 15.5%         | 100.0% |



#### コメント

契約する業者によってまちまちであるが、事前に見積もりをもらい決めている。

2社の内1社は、YESである。

配車手配は、全てメールまたはオンライン予約で実施している。口頭は一切ない。

運送会社と書面で契約して、輸送出荷に関する情報も全てメールと書面で実施している。

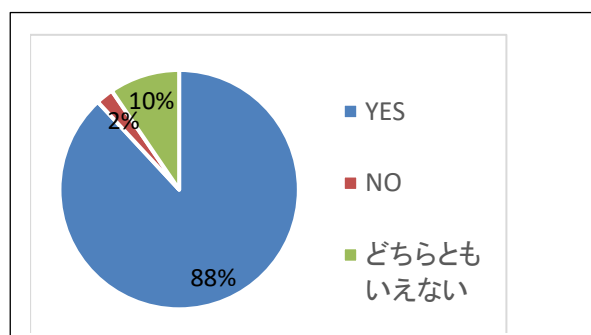
価格表（変更等の時）はメールにて行っているが、発注は電話での発注となっている。

電話で確認ファックスにて書面のやり取りを実施している。

### 1-6. 荷役作業等に係る対価について

⑧ 運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払っている。

| YES   | NO   | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|------|---------------|--------|
| 74    | 2    | 8             | 84     |
| 88.1% | 2.4% | 9.5%          | 100.0% |



#### コメント

待機時間までは明確になっていないが、物流業者から要請があれば、その対価の支払いに応じている。見積もりをもらっている。

搬入後、直ぐに運送会社から料金提示がある。

運送会社と付帯料金の金額を事前に契約している。

輸送業者からの価格表（運搬距離によるもの）にて、支払を行っている。

荷役作業はさせない。車上渡しである。

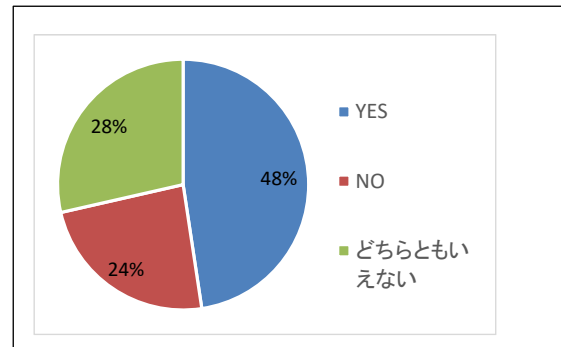
運送会社からの請求に一任している。

輸送契約時に積み込み台数や大きさを伝えて金額を決めているので、適正料金だと思います。

### 1-7. 運賃と料金の別建て契約 について

⑨ 運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としている。

| YES   | NO    | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|-------|---------------|--------|
| 40    | 20    | 24            | 84     |
| 47.6% | 23.8% | 28.6%         | 100.0% |



#### コメント

待機時間までは明確になっていない。

物件ごとに各担当者に任せている。

今年 5 月より導入している。

運賃とは別で付帯料金の契約をしている。

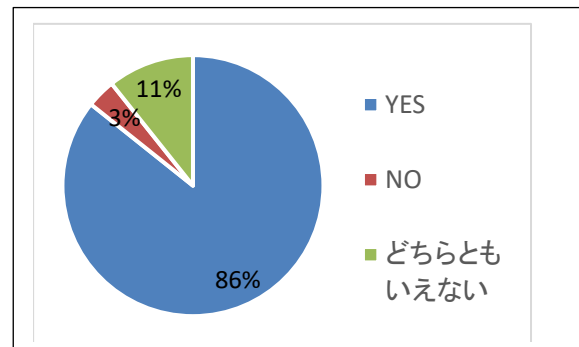
輸送業者が指定した金額以外にこちらから価格交渉等はせず、要求金額通り支払いをしている。

運送会社からの請求に一任している。

### 1-8. 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映について

⑩ 物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁している。

| YES   | NO   | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|------|---------------|--------|
| 72    | 3    | 9             | 84     |
| 85.7% | 3.6% | 10.7%         | 100.0% |



#### コメント

2024 年問題で物流コストも検討中である。

今年 5 月より導入している。

燃料サーチャージについて事前契約をしている。

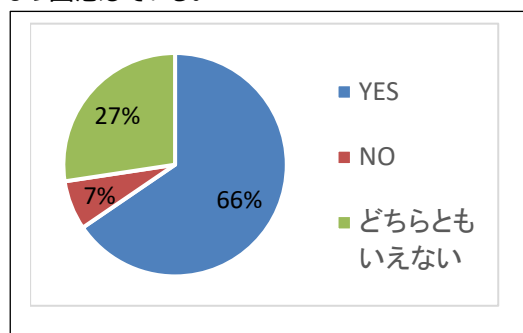
料金変更があった際（年に1回）には価格改定表が送られてくるのでそれに従っている。

距離別基本料金あり。内訳には、高速料金、単価設定での燃料サーチャージが明記されている。燃料高騰時は別請求で運用されている。

### 1-9. 下請取引の適正化について

① 運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、5.から8.までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意している。

| YES   | NO   | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|------|---------------|--------|
| 55    | 6    | 23            | 84     |
| 65.5% | 7.1% | 27.4%         | 100.0% |



#### コメント

下請けに依頼するしないは、元請け物流会社に任せている。

直接取引のある運送業者からの料金表通りで請求がきているのでそれに従っている。

地方の突発的條件については業者に任せる。

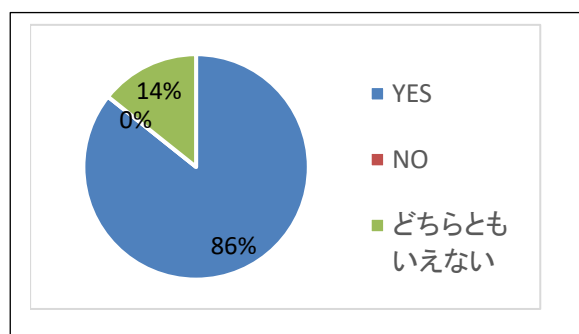
下請業者介在しない。

### ■ 輸送・荷役作業等の安全の確保

### 1-10. 異常気象時等の運行の中止・中断等について

② 台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行っていない。

| YES   | NO   | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|------|---------------|--------|
| 72    | 0    | 12            | 84     |
| 85.7% | 0.0% | 14.3%         | 100.0% |



#### コメント

着荷主によるところが大きい。発荷主としても、着荷主へのアプローチはする。

双方合意のもと行っている。

荷受け側から要求があって、運送を中止することはある。



運送会社からも確認の依頼があるので、都度客先に確認し、その結果を運送会社に報告検討している。

運送出来ない状況の場合には客先にその旨を伝えて到着日時の変更をお願いしている。

地方の突発的条件については業者に任せている。

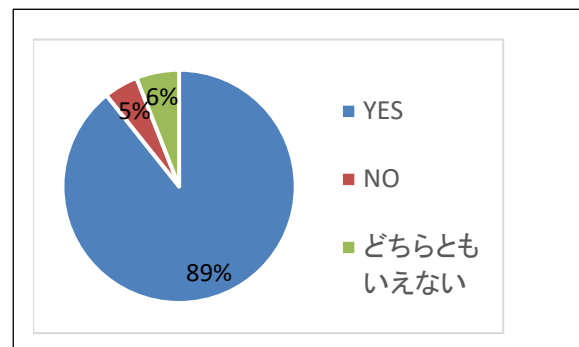
## 2. 発荷主事業者としての取組事項

### ■ 物流業務の効率化・合理化

#### 2-1. 出荷に合わせた生産・荷造り等について

⑬ 出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮している。

| YES   | NO   | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|------|---------------|--------|
| 75    | 4    | 5             | 84     |
| 89.3% | 4.8% | 6.0%          | 100.0% |



#### コメント

事前下見などの対応、受入時の人員・機材配置等を行っているが、予約受付システムの導入等々是对応していない部分がある。

事前に荷造りを行い、手順を書いた資料を渡し把握して貰っている。

前日の完成を基本としている。

荷姿を CAD で作成して実際の積み込み状態となるようにしております。荷姿は運送会社にも連絡

事前の梱包や出荷しやすいところに配置をして荷役時間を短縮している。

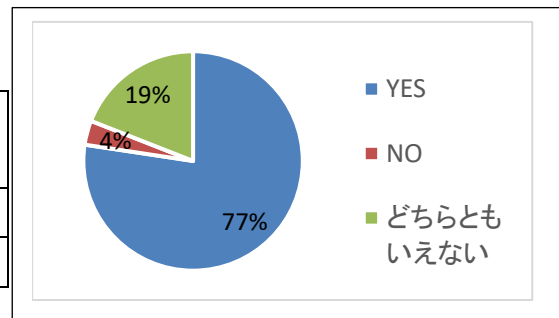
積荷が多数の時は、CAD で荷姿を作成し、運送会社に送っている。

荷下ろし順を考慮したトラックの荷姿を指定している。

#### 2-2. 運送を考慮した出荷予定時刻の設定について

⑭ トラック運転者が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるよう出荷予定時刻を設定している。

| YES   | NO   | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|------|---------------|--------|
| 65    | 3    | 16            | 84     |
| 77.4% | 3.6% | 19.0%         | 100.0% |



## コメント

休憩まで含めて積込時間（出荷予定時刻）を設定しているのかは物流業者に任せている。  
見積時及び出荷前日に場所及び時間を連絡し、時間的余裕が確保できるようにしている。  
搬入依頼書に着時間を明記しているので運送会社で調整している。  
運行時間を確認して認定している。  
運送会社から積み込み時間の予定連絡があるのでそれに合わせ積み込んでいる。  
運送業者に到着時間を伝えた上で集配時間は運送業者が決めた通りの時間としている。  
出発時に運転手と協議している。  
物流業者からの希望時間を受け入れている。

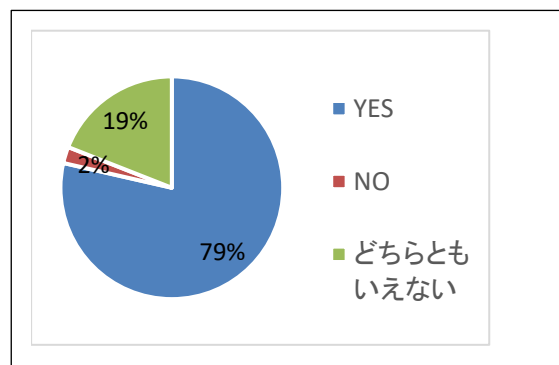
### 3. 着荷主事業者としての取組事項

#### ■ 物流業務の効率化・合理化

##### 3-1. 納品リードタイムの確保について

⑮ 発荷主事業者や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保します。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する（引取物流）等により、物流負荷の軽減に取り組みます。

| YES   | NO   | どちらとも<br>いえない | 計      |
|-------|------|---------------|--------|
| 66    | 2    | 16            | 84     |
| 78.6% | 2.4% | 19.0%         | 100.0% |



## コメント

距離の問題や発荷側の問題により、着荷主側の納期がひっ迫する場合は、物流業者のことまで考慮するのは難しいこともある。  
時間的に余裕を持ち発注している。  
問題点はリフトアップ中で、対策検討中である。  
まとめて発注納品して頂くよう指示しています。  
到着時間以外はこちらから要求することなく要求があれば配送業者の希望通りにしています。  
出発時に運転手と協議している。  
納品リードタイムは十分確保されている。対象は工場への盤搬入、部品入荷のみで、物量も少ない。