

【2024年問題で物流適正化への「ガイドライン」新設】

物流管理部門担当者に聞いた、

「着荷主」に必要な対応と課題とは？

～「追加荷受作業の発生」や「仕入れ価格の値上がり」などを懸念する声も～

三菱倉庫株式会社は、従業員数500名以上の食品・酒類日用品等の卸・小売り事業に属する物流管理部門の管理職・担当者101名を対象に、着荷主事業者の物流管理に関する実態調査を実施しました。

■調査サマリー

着荷主事業者の物流管理に関する実態調査		SUMMARY
TOPIC 01	物流管理部門担当者に聞いた、 これから「着荷主」が行う必要があると思われる対策、 半数以上 が「物流拠点の見直し、再編成」と回答	
TOPIC 02	取り組むのが難しいと感じている理由 第1位 「センター運営方法の見直し（人員確保）が難しい」 第2位 「物流拠点の見直し、再編成を検討する時間的余裕がない」	
TOPIC 03	「 追加荷受作業の発生 」や 「 仕入れ価格の値上がり 」を懸念する声も	

■調査概要

調査概要：着荷主事業者の物流管理に関する実態調査

調査方法：インターネット調査

調査期間：2023年7月13日～同年7月24日

有効回答：従業員数500名以上の食品・酒類日用品等の卸・小売り事業に属する
物流管理部門の管理職・担当者101名

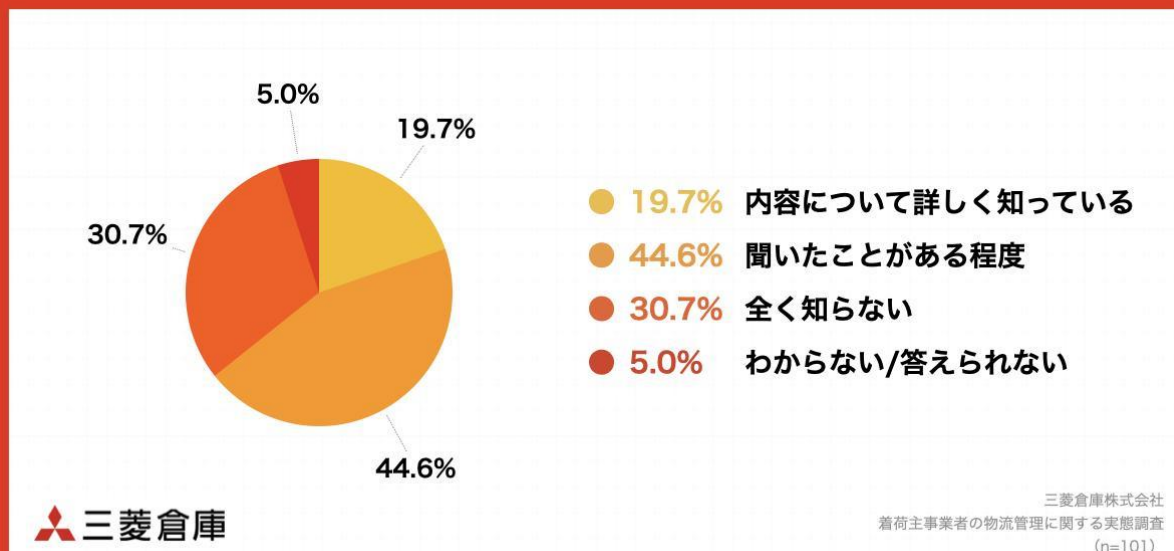
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とはなりません。

■2024年問題に対応する、物流の適正化に向けた事業者の取り組みに関する「ガイドライン」、内容を把握しているのは2割未満という結果に

「Q1. あなたは、2024年問題に対応する「ガイドライン」として、発荷主事業者だけでなく着荷主事業者（仕入品の自社センターへの入庫等）に対して取り組みを求める必須事項・推奨事項が設けられ、来年の通常国会での法制化も進められていることを知っていますか。」（n=101）と質問したところ、「内容について詳しく知っている」が19.7%、「聞いたことがある程度」が44.6%という回答となりました。

Q1

あなたは、発荷主事業者だけでなく着荷主事業者に対して取り組みを求める必須事項・推奨事項が設けられ、来年の通常国会での法制化も進められていることを知っていますか。



- ・内容について詳しく知っている：19.7%
- ・聞いたことがある程度：44.6%
- ・全く知らない：30.7%
- ・わからない/答えられない：5.0%

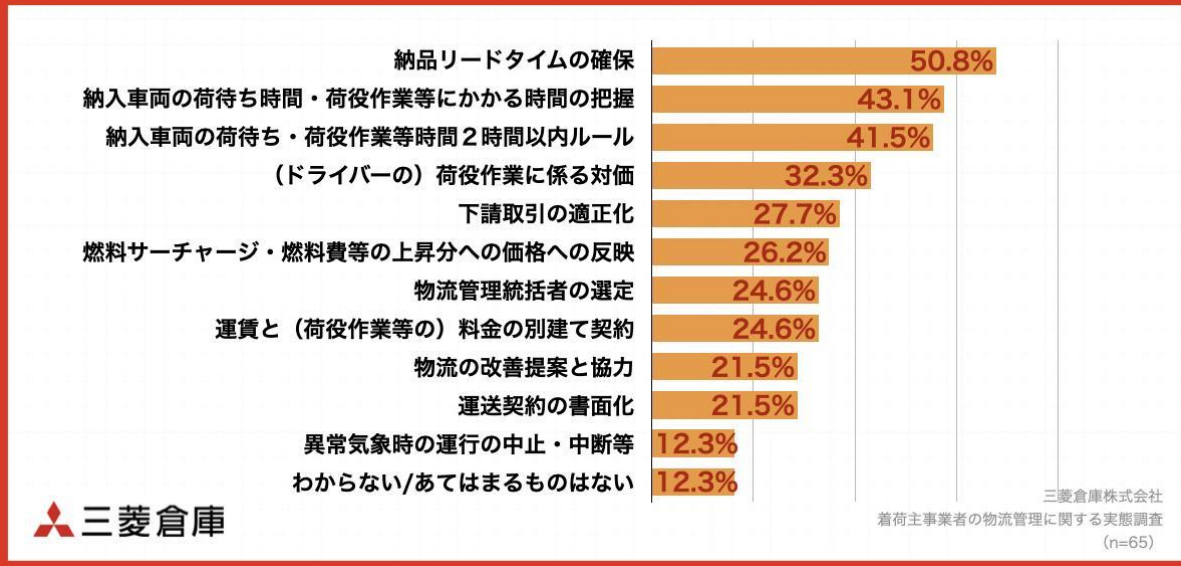
■着荷主に対して「実施が必要な事項」、半数以上が「納品リードタイムの確保」と回答

Q1で「内容について詳しく知っている」「聞いたことがある程度」と回答した方に、「Q2. 2024年問題に対応する「ガイドライン」において、着荷主に対し以下の「実施が必要な事項」が公表されました。概要について知っている項目を教えてください。（複数回答）」（n=65）と質問したところ、1位の「納品リードタイムの確保」が50.8%に続いて、2位、3位は2時間以内ルール関連の「納入車両の荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握」が43.1%、「納入車両の荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール」が41.5%という回答となりました。

そこから、「ドライバーの荷役作業に係る対価」が32.3%など、物流コストの上昇に対する事項への認知が続いています。

Q2

2024年問題に対応する「ガイドライン」において、
着荷主に対し以下の「実施が必要な事項」が公表されました。
概要について知っている項目を教えてください。（複数回答）

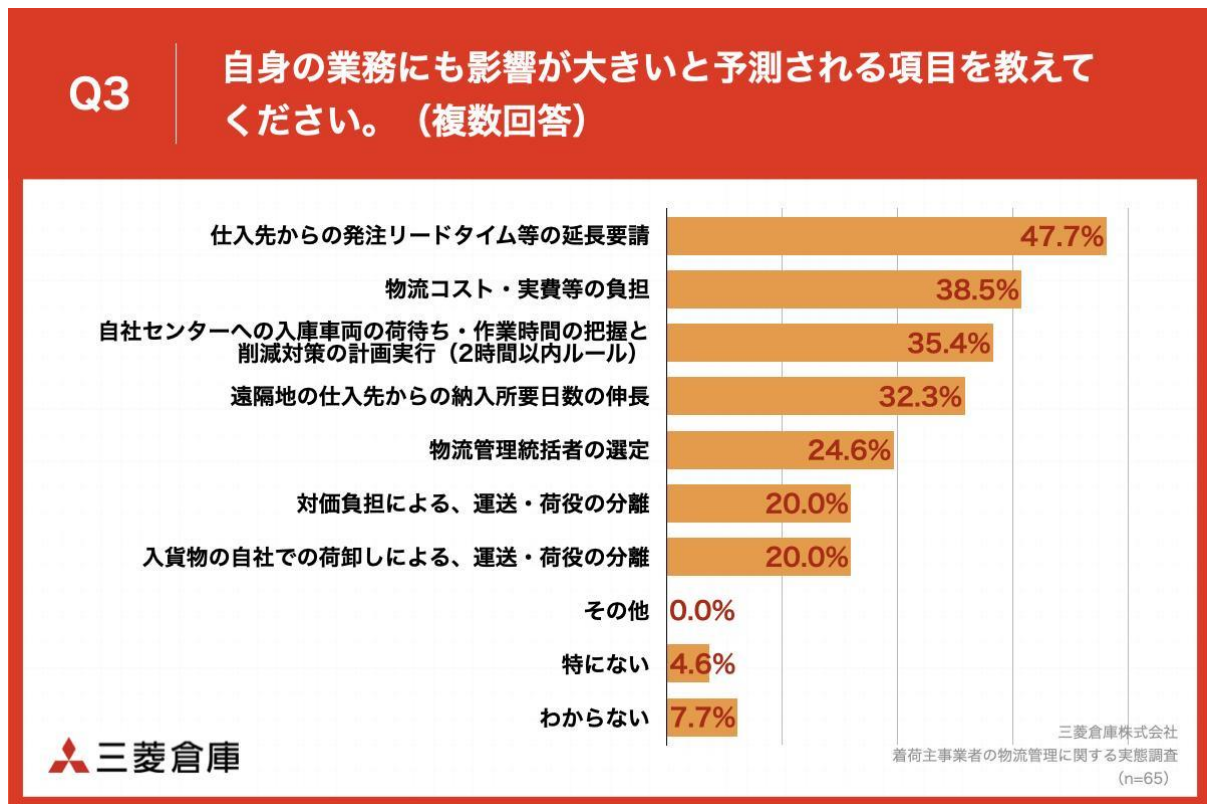


- ・ 納品リードタイムの確保：50.8%
- ・ 納入車両の荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握：43.1%
- ・ 納入車両の荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール：41.5%
- ・ (ドライバーの) 荷役作業に係る対価：32.3%
- ・ 下請取引の適正化：27.7%
- ・ 燃料サーチャージ・燃料費等の上昇分への価格への反映：26.2%
- ・ 物流管理統括者の選定：24.6%
- ・ 運賃と(荷役作業等の)料金の別建て契約：24.6%
- ・ 物流の改善提案と協力：21.5%
- ・ 運送契約の書面化：21.5%
- ・ 異常気象時の運行の中止・中断等：12.3%
- ・ わからない/あてはまるものはない：12.3%

■自身の業務にも影響が大きいと予測される項目、「仕入先からの発注リードタイム等の延長要請」が47.7%で最多

Q1で「内容について詳しく知っている」「聞いたことがある程度」と回答した方に、「Q3. 以下は、2024年問題に対応する「ガイドライン」において、「実施が必要な事項」により着荷主側におくと予想される項目です。自身の業務にも影響が大きいと予測される項目を教えてください。（複数回答）」（n=65）と質問したところ、「仕入先からの発注リードタイム等の延長要請」が47.7%、「物流コスト・実費等の負担」が38.5%、「自社セン

ターへの入庫車両の荷待ち・作業時間の把握と削減対策の計画実行（2時間以内ルール）」が35.4%という回答となりました。



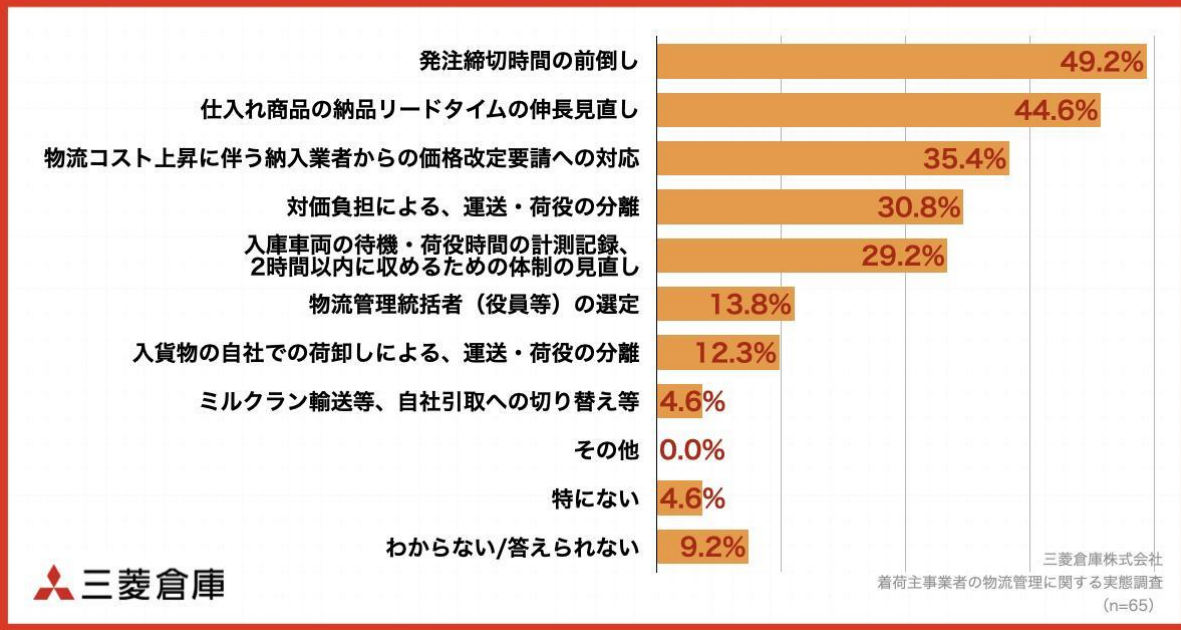
- ・仕入先からの発注リードタイム等の延長要請：47.7%
- ・物流コスト・実費等の負担：38.5%
- ・自社センターへの入庫車両の荷待ち・作業時間の把握と削減対策の計画実行（2時間以内ルール）：35.4%
- ・遠隔地の仕入先からの納入所要日数の伸長：32.3%
- ・物流管理統括者の選定：24.6%
- ・対価負担による、運送・荷役の分離：20.0%
- ・入貨物の自社での荷卸しによる、運送・荷役の分離：20.0%
- ・その他：0.0%
- ・特にない：4.6%
- ・わからない：7.7%

■実際に取り組む必要があると考える項目、「発注締切時間の前倒し」や「仕入れ商品の納品リードタイムの伸長見直し」など

Q1で「内容について詳しく知っている」「聞いたことがある程度」と回答した方にお聞きます。「Q4. 以下は、2024年問題に対応する「ガイドライン」において、「実施が必要な事項」により着荷主側におくと予想される項目です。あなたのお勤め先で、実際に取り組む必要があると考える項目を教えてください。（複数回答）」（n=65）と質問したところ、「発注締切時間の前倒し」が49.2%、「仕入れ商品の納品リードタイムの伸長見直し」が44.6%となりました。そこから、「物流コスト上昇に伴う納入業者からの価格改定要請への対応」が35.4%など、仕入先での物流コスト増加への対応が続いています。

Q4

あなたのお勤め先で、実際に取り組む必要があると考える項目を教えてください。（複数回答）



- ・発注締切時間の前倒し：49.2%
- ・仕入れ商品の納品リードタイムの伸長見直し：44.6%
- ・物流コスト上昇に伴う納入業者からの価格改定要請への対応：35.4%
- ・対価負担による、運送・荷役の分離：30.8%
- ・入庫車両の待機・荷役時間の計測記録、2時間以内に収めるための体制の見直し：29.2%
- ・物流管理統括者（役員等）の選定：13.8%
- ・入貨物の自社での荷卸しによる、運送・荷役の分離：12.3%
- ・ミルクラン輸送等、自社引取への切り替え等：4.6%
- ・その他：0.0%
- ・特になし：4.6%
- ・わからない/答えられない：9.2%

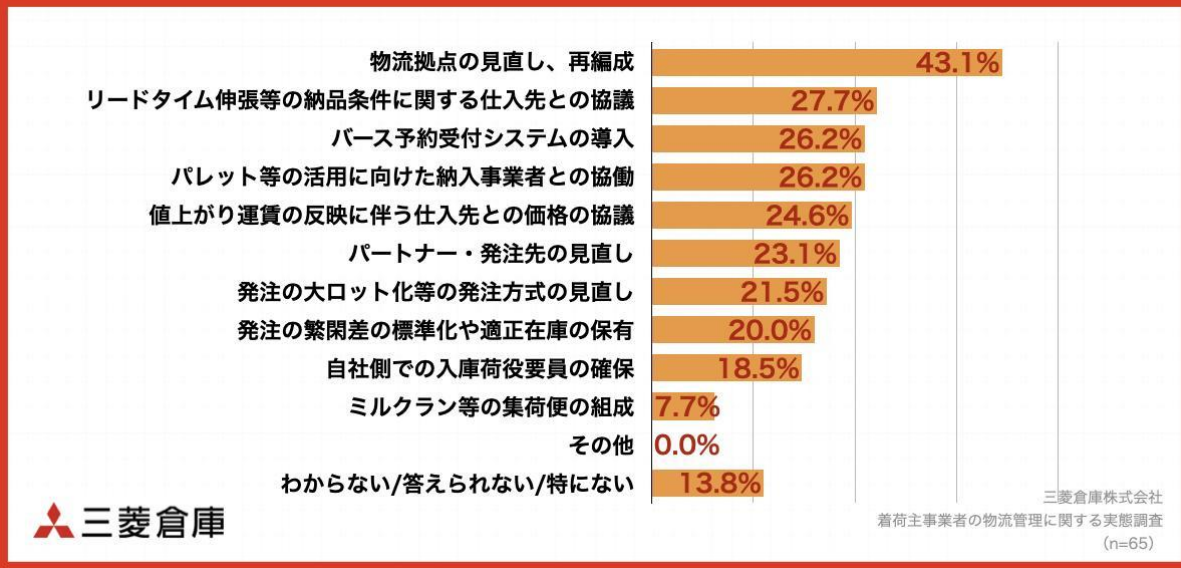
■既に行っている対策、「物流拠点の見直し、再編成」が43.1%で最多

Q1で「内容について詳しく知っている」「聞いたことがある程度」と回答した方にお聞きします。「Q5. 2024年問題に対応する「ガイドライン」の中で、発荷主事業者（製品配送）としてだけでなく、着荷主事業者（仕入・入庫）に対して取り組みを求める必須事項・推奨事項に対し、あなたのお勤め先で「既に行っている対策」について教えてください。

（複数回答）」（n=65）と質問したところ、「物流拠点の見直し、再編成」が43.1%、「リードタイム伸張等の納品条件に関する仕入先との協議」が27.7%という回答となりました。

Q5

着荷主事業者（仕入・入庫）に対して取り組みを求める
必須事項・推奨事項に対し、あなたのお勤め先で「既に行っている対策」について教えてください。（複数回答）



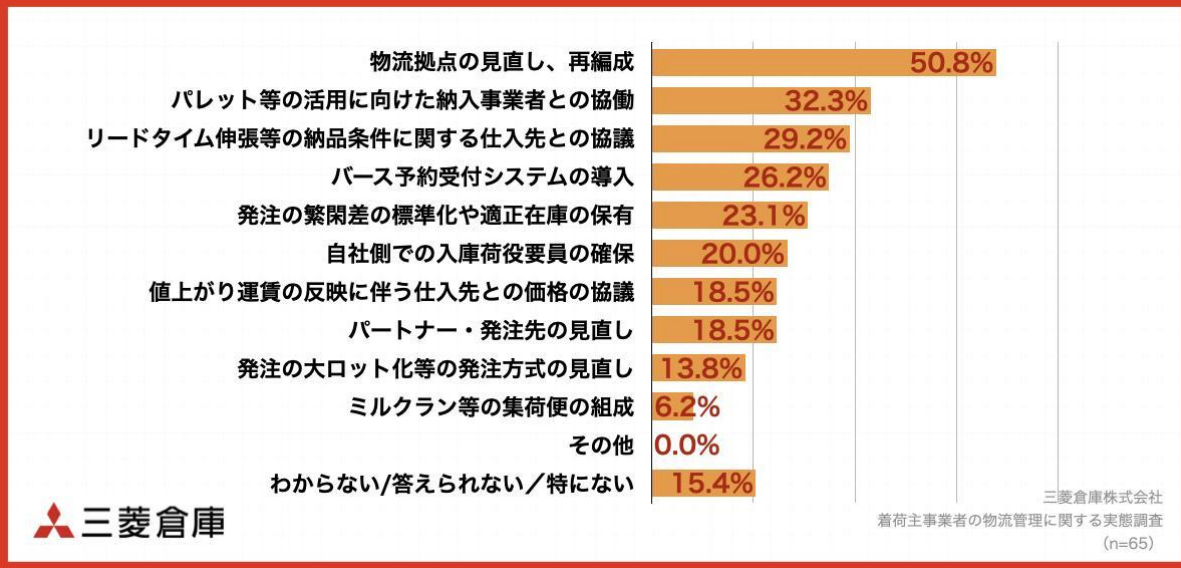
- ・ 物流拠点の見直し、再編成：43.1%
- ・ リードタイム伸張等の納品条件に関する仕入先との協議：27.7%
- ・ バース予約受付システムの導入：26.2%
- ・ パレット等の活用に向けた納入事業者との協働：26.2%
- ・ 値上がり運賃の反映に伴う仕入先との価格の協議：24.6%
- ・ パートナー・発注先の見直し：23.1%
- ・ 発注の大ロット化等の発注方式の見直し：21.5%
- ・ 発注の繁閑差の標準化や適正在庫の保有：20.0%
- ・ 自社側での入庫荷役要員の確保：18.5%
- ・ ミルクラン等の集荷便の組成：7.7%
- ・ その他：0.0%
- ・ わからない/答えられない/特にない：13.8%

■これから行う必要があると思われる対策、「物流拠点の見直し、再編成」が50.8%で最多

Q1で「内容について詳しく知っている」「聞いたことがある程度」と回答した方に、「Q6. 2024年問題に対応する「ガイドライン」の中で、発荷主事業者だけでなく着荷主事業者に対して取り組みを求める必須事項・推奨事項に対し、あなたのお勤め先で「これから行う必要があると思われる対策」について教えてください。（複数回答）」（n=65）と質問したところ、「物流拠点の見直し、再編成」が50.8%、「パレット等の活用に向けた納入事業者との協働」が32.3%、「リードタイム伸張等の納品条件に関する仕入先との協議」が29.2%という回答となりました。

Q6

発荷主事業者だけでなく着荷主事業者に対して取り組みを求める
必須事項・推奨事項に対し、あなたのお勤め先で「これから行う
必要があると思われる対策」について教えてください。（複数回答）



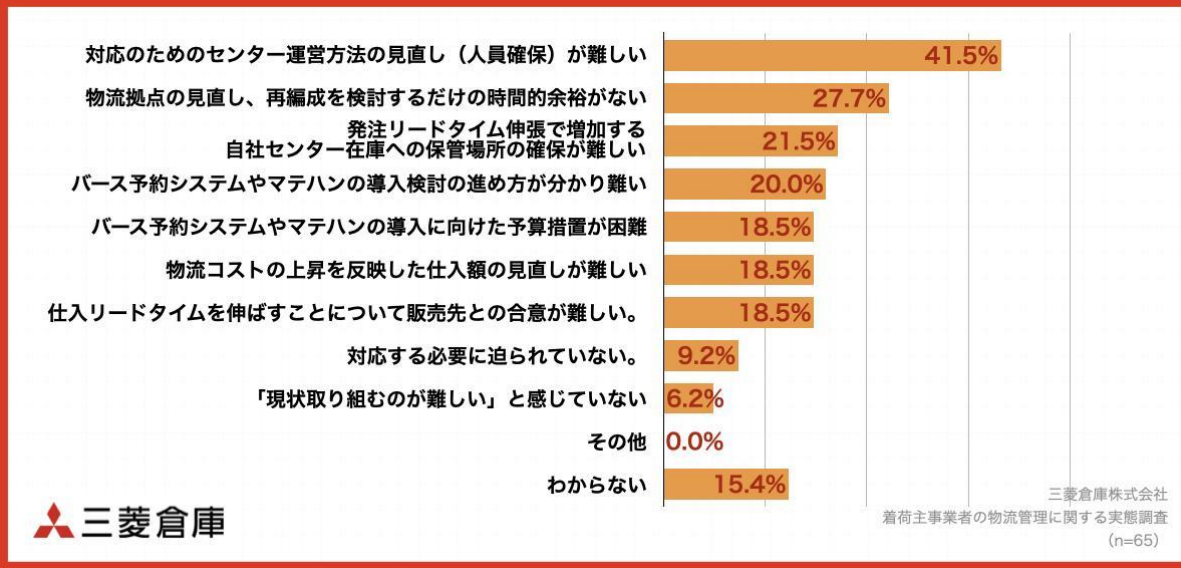
- ・物流拠点の見直し、再編成：50.8%
- ・パレット等の活用に向けた納入事業者との協働：32.3%
- ・リードタイム伸張等の納品条件に関する仕入先との協議：29.2%
- ・バース予約受付システムの導入：26.2%
- ・発注の繁閑差の標準化や適正在庫の保有：23.1%
- ・自社側での入庫荷役要員の確保：20.0%
- ・値上がり運賃の反映に伴う仕入先との価格の協議：18.5%
- ・パートナー・発注先の見直し：18.5%
- ・発注の大ロット化等の発注方式の見直し：13.8%
- ・ミルクラン等の集荷便の組成：6.2%
- ・その他：0.0%
- ・わからない/答えられない/特になし：15.4%

■「現状取り組むのが難しい」と感じている理由、「対応のためのセンター運営方法の見直し（人員確保）が難しい」が41.5%で最多

Q1で「内容について詳しく知っている」「聞いたことがある程度」と回答した方に、「Q7. 2024年問題に対応する「ガイドライン」の中で、発荷主事業者だけでなく着荷主事業者に対して取り組みを求める必須事項・推奨事項に対し、あなたのお勤め先で「現状取り組むのが難しい」と感じている理由について教えてください。（複数回答）」（n=65）と質問したところ、「対応のためのセンター運営方法の見直し（人員確保）が難しい」が41.5%、「物流拠点の見直し、再編成を検討するだけの時間的余裕がない」が27.7%という回答となりました。

Q7

発荷主事業者だけでなく着荷主事業者に対して取り組みを求める必須事項・推奨事項に対し、あなたのお勤め先で「現状取り組むのが難しい」と感じている理由について教えてください。（複数回答）



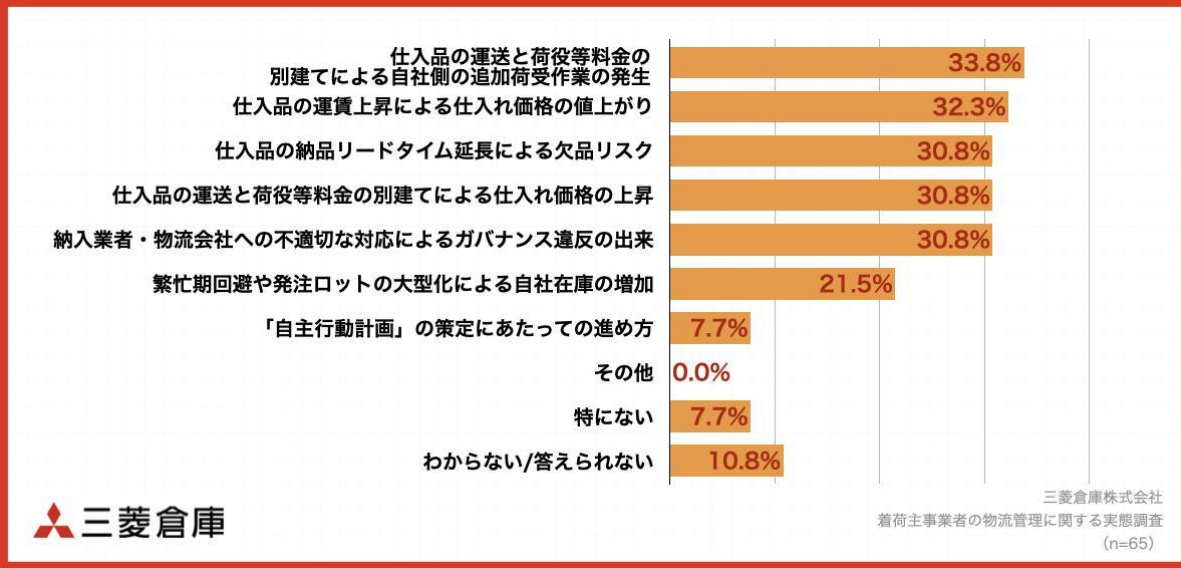
- ・対応のためのセンター運営方法の見直し（人員確保）が難しい：41.5%
- ・物流拠点の見直し、再編成を検討するだけの時間的余裕がない：27.7%
- ・発注リードタイム伸張で増加する自社センター在庫への保管場所の確保が難しい：21.5%
- ・バース予約システムやマテハンの導入検討の進め方が分かり難い：20.0%
- ・バース予約システムやマテハンの導入に向けた予算措置が困難：18.5%
- ・物流コストの上昇を反映した仕入額の見直しが難しい：18.5%
- ・仕入リードタイムを伸ばすことについて販売先との合意が難しい。：18.5%
- ・対応する必要に迫られていない。：9.2%
- ・「現状取り組むのが難しい」と感じていない：6.2%
- ・その他：0%
- ・わからない：15.4%

■懸念している事項、「仕入品の運送と荷役等料金の別建てによる自社側の追加荷受作業の発生」や「仕入品の運賃上昇による仕入れ価格の値上がり」など

Q1で「内容について詳しく知っている」「聞いたことがある程度」と回答した方に、「Q8. 2024年問題に対応する「ガイドライン」の中で、発荷主事業者だけでなく着荷主事業者に対して取り組みを求める必須事項・推奨事項必須項目への対応にあたり、懸念している事項を教えてください。（複数回答）」（n=65）と質問したところ、「仕入品の運送と荷役等料金の別建てによる自社側の追加荷受作業の発生」が33.8%、「仕入品の運賃上昇による仕入れ価格の値上がり」が32.3%という回答となりました。

Q8

発荷主事業者だけでなく着荷主事業者に対して取り組みを求める
必須事項・推奨事項必須項目への対応にあたり、懸念している
事項を教えてください。（複数回答）



- ・仕入品の運送と荷役等料金の別建てによる自社側の追加荷受作業の発生：33.8%
- ・仕入品の運賃上昇による仕入れ価格の値上がり：32.3%
- ・仕入品の納品リードタイム延長による欠品リスク：30.8%
- ・仕入品の運送と荷役等料金の別建てによる仕入れ価格の上昇：30.8%
- ・納入業者・物流会社への不適切な対応によるガバナンス違反の出来：30.8%
- ・繁忙期回避や発注ロットの大型化による自社在庫の増加：21.5%
- ・「自主行動計画」の策定にあたっての進め方：7.7%
- ・その他：0%
- ・特にない：7.7%
- ・わからない/答えられない：10.8%

■「スムーズな荷下ろしと受け入れ態勢」や「現状維持が難しい」などを懸念する声も

Q9で「わからない/答えられない」以外を回答した方に、「Q10.Q9で回答した以外に、着荷主事業者に対して取り組みを求める必須事項・推奨事項必須項目への対応にあたり、懸念している事項があれば、自由に教えてください。（自由回答）」（n=72）と質問したところ、「スムーズな荷下ろしと受け入れ態勢」や「現状維持が難しい」など36の回答を得ることができました。

＜自由回答・一部抜粋＞

- ・56歳：スムーズな荷下ろしと受け入れ態勢、環境の整備。
- ・46歳：物流業界で高速道路の規制緩和。
- ・57歳：現状維持が難しい。

- ・ 44歳：利便性。
- ・ 32歳：物流の人手不足問題。

■まとめ

今回は、従業員数500名以上の食品・酒類・日用品等の卸・小売り事業に属する物流管理部門の管理職・担当者101名を対象に、着荷主事業者の物流管理に関する実態調査を実施しました。

まず、2024年問題に対応する「ガイドライン」として、発荷主事業者だけでなく着荷主事業者に対して取り組みを求める必須事項・推奨事項が設けられることに関して、認知度を調査したところ、3割以上が「全く知らない」と回答しました。

さらに、「実際に取り組む必要のある項目」として、49.2%が「発注締切時間の前倒し」、44.6%が「仕入れ商品の納品リードタイムの伸長見直し」などの入荷条件の緩和見直しに続いて、35.4%が「物流コスト上昇に伴う納入業者からの価格改定要請への対応」を挙げていました。それらの課題に対し、これから行う必要がある対策では、約半数が「物流拠点の見直し、再編成」と回答しました。

一方で、対策を「現状取り組むのが難しい」と感じている理由として、41.5%が「センター運営方法の見直し（人員確保）が難しい」、27.7%が「物流拠点の見直し、再編成を検討するだけの時間的余裕がない」、21.5%が「増加する自社センター在庫への保管場所の確保が難しい」と回答し、現状資源の延長線での対応に苦慮していることがうかがえました。また、「懸念している事項」では、「自社側の追加荷受作業の発生」や「仕入れ価格の値上がり」に加え、「納入業者・物流会社への不適切な対応によるガバナンス違反の出来」も同じ水準で懸念していることがわかりました。

今回の調査では、2024年問題に対応する「ガイドライン」において、発荷主事業者だけでなく着荷主事業者に対して取り組みを求めることが明らかとなっているものの、周知徹底にはまだ時間がかかる実態が明らかとなりました。

取り組みとして実施を検討している項目に関しては、「物流拠点の見直し、再編成」が最多となるものの、多くの時間と労力が必要となることが実施に移すうえでのハードルとなっていることがわかりました。効率的な物流拠点の見直し、再編成には自社の資源だけではなく、外部のノウハウや機能を活用することが、2024年問題を迎えるうえで必要な取り組みだと言えるでしょう。

■全国対応の食品専用共同物流ネットワーク



主要港を中心に食品配送センターを展開し、原料/製品の国際輸送から全国共同配送まで一貫物流を提供しています。

食品・飲料の豊富な取扱い経験を持つ職員が、物流拠点の見直し、再編成から、拠点の構築・運営まで一貫してお客様をサポートします。お気軽にご相談ください。

【三菱倉庫の食品共同物流】

輸入品にも対応する食品専用倉庫270拠点を主要都市に配置し、6500台の配送車両でお客様にお届けしています（提携先を含む）。

多くの食品の取扱い実績を活かし、正確な温度・ロット管理を行う各地の食品配送センターから効率的な配送を行い、在庫管理を一元化することで「止まらない食品物流」を構築しています。

【食品・飲料物流サービス 紹介ページ】

<https://service.mitsubishi-logistics.co.jp/industries/food>



■会社概要

会社名 : 三菱倉庫株式会社
設立年月日 : 1887年4月15日
代表取締役社長 : 斎藤秀親
所在地 : 〒103-8630 東京都中央区日本橋1-19-1
事業内容 : 倉庫事業、港湾運送事業、国際輸送事業、陸上運送事業、海上運送業、
通関業、物流情報システムの開発・販売・運営管理業、輸送・荷役機器の
売買・賃貸業など
不動産の売買・賃貸借・仲介・管理業、建設工事の請負・設計・監理業、
駐車場業など
URL : <https://www.mitsubishi-logistics.co.jp/>

【本件に関するお問い合わせ先】

三菱倉庫株式会社 企画業務部 マーケティングチーム
TEL : 03-3278-7270 E-mail : mlc-marketing@mitsubishi-logistics.co.jp