

2014 年度  
経済産業省  
補助事業

2014 年度経済産業省 次世代物流システム構築事業費補助金  
(次世代物流システム構築に関する調査事業)

消費財流通事業者における物流効率化に向けた  
課題と今後の対応策に関する調査研究  
報告書

2015年3月

 公益社団法人  
日本ロジスティクスシステム協会  
JAPAN INSTITUTE OF LOGISTICS SYSTEMS



2014 年度経済産業省 次世代物流システム構築事業費補助金  
(次世代物流システム構築に関する調査事業)

---

消費財流通事業者における物流効率化に向けた  
課題と今後の対応策に関する調査研究  
報告書





# 目次

第1章 調査研究の概要 .....	1
1. 調査研究の目的 .....	1
2. 調査研究の内容 .....	1
3. 調査研究の方法 .....	1
第2章 消費財流通事業者の商品供給・物流特性と外部環境の変化 .....	2
1. 消費財流通事業者の商品供給・物流特性 .....	2
2. 消費財流通事業者の商品供給・物流に係る外部環境の変化 .....	6
第3章 消費財流通事業者の商品供給・物流に関する課題認識 .....	9
1. 輸配送に関する課題 .....	11
2. 在庫に関する課題 .....	17
3. 物流拠点に関する課題 .....	20
4. 物流標準化に関する課題 .....	26
5. 情報連携に関する課題 .....	28
6. 小括 .....	30
第4章 消費財流通事業者の物流効率化に向けた課題解決の方向性 .....	38
1. 輸配送の効率化に向けた課題解決の方向性 .....	39
2. 在庫の効率化に向けた課題解決の方向性 .....	51
3. 物流拠点の効率化に向けた課題解決の方向性 .....	54
4. 課題解決にあたって留意すべきこと .....	57
参考1 「消費財流通業界における物流効率化に向けた課題と今後の対応策に関するアンケート調査」結果の食料品・日用品別の集計結果 .....	61
参考2 アンケート調査票 .....	86



## 第1章 調査研究の概要

### 1. 調査研究の目的

わが国産業界は、国内市場の縮小、燃料費の上昇、ネット通販に代表される EC ビジネスの拡大や、グローバル化・少子高齢化の進展等により、大きく流通構造がかわりつつあり、国民の生活物資供給の責務を担う消費財流通分野にも大きな影響を及ぼし、省エネルギー化の推進の阻害要因となることが懸念される。

本調査研究は、消費財流通事業者における物流効率化に向けた課題と今後の対応策に関する調査研究を行うことを目的とする。

### 2. 調査研究の内容

本調査では、製（製造業）・配（卸売業）・販（小売業）が連携してサプライチェーン効率化を実現するために取り組むべき具体的な方策を検討する。特に消費財の物流に焦点をあて、外部環境の変化や現状の商品供給・物流特性を整理するとともに、さらなる物流効率化や物流に係る環境負荷軽減をめざし、物流拠点の効率化、納品条件（配送ロットやリードタイム等）や物流資材の共通化・標準化、効率的な情報連携等における課題を調査し、物流の最適化にむけた阻害要因解消にむけた方策を検討する。

初めに、消費財流通事業者の商品供給・物流特性と外部環境の変化をマクロ的に把握したうえで、消費財流通事業者の商品供給・物流の現状と課題を整理し、課題解決の方向性を提示する。

調査は以下の3つで構成する。

調査 1)消費財流通事業者の商品供給・物流特性と外部環境の変化

調査 2)消費財流通事業者の商品供給・物流の現状と課題

調査 3)消費財流通事業者の物流効率化に向けた課題解決の方向性

### 3. 調査研究の方法

本調査は、文献調査、アンケート調査、ヒアリング調査で実施する。

上記 2.調査内容と調査方法の対応は以下の通りである。

調査内容	調査方法
調査 1)消費財流通事業者の商品供給・物流特性と外部環境の変化	文献調査
調査 2)消費財流通事業者の商品供給・物流の現状と課題	アンケート調査 文献調査
調査 3)消費財流通事業者の物流効率化に向けた課題解決の方向性	ヒアリング調査 文献調査

## 第2章 消費財流通事業者の商品供給・物流特性と外部環境の変化

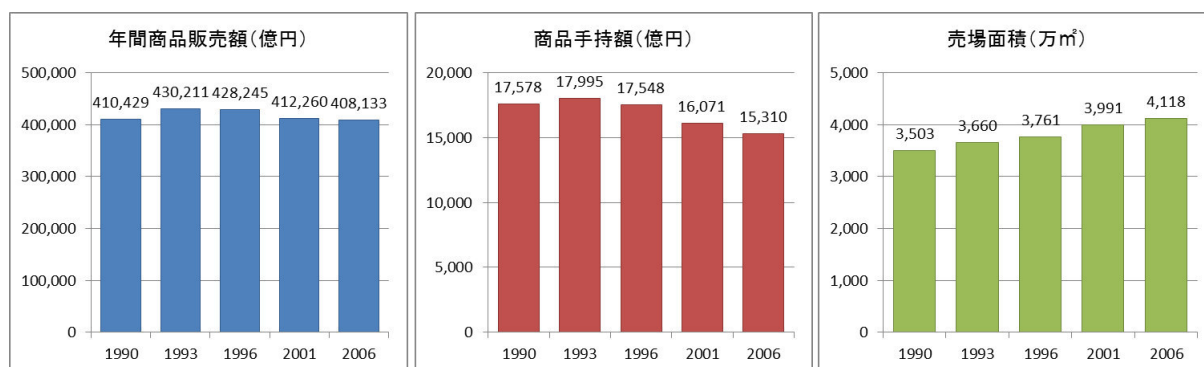
### 1. 消費財流通事業者の商品供給・物流特性

#### 1.1 小売業の販売・在庫特性

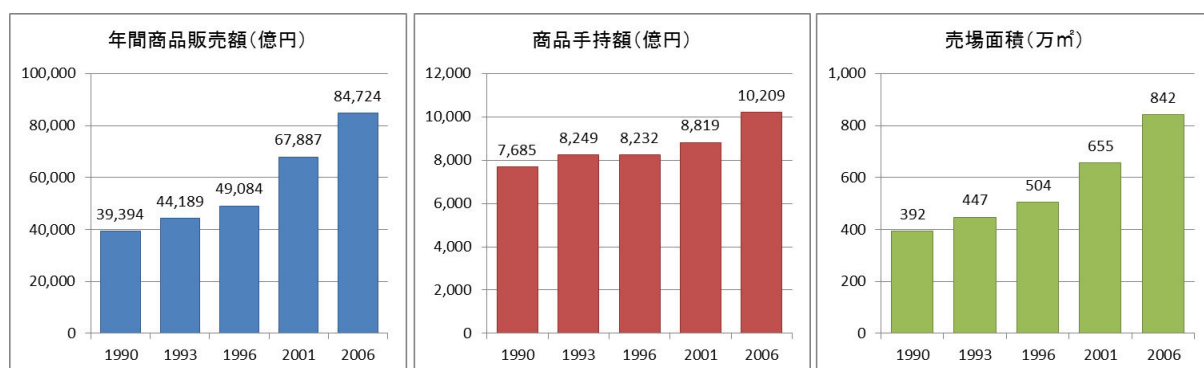
小売業は、これまで売場面積を拡大しながら売上を伸ばしてきた。しかし、売場効率を示す売場面積1㎡あたりの年間商品販売額は、近年低下ないし横ばいである。

売場効率が伸び悩むと、通常は在庫の増加につながる。しかし、在庫回転日数は同期間で下がっている。店舗に対する多頻度小口配送など高い物流サービスレベルにより、在庫増加に至っていないものと推測される。

##### < 飲食料点小売業 >



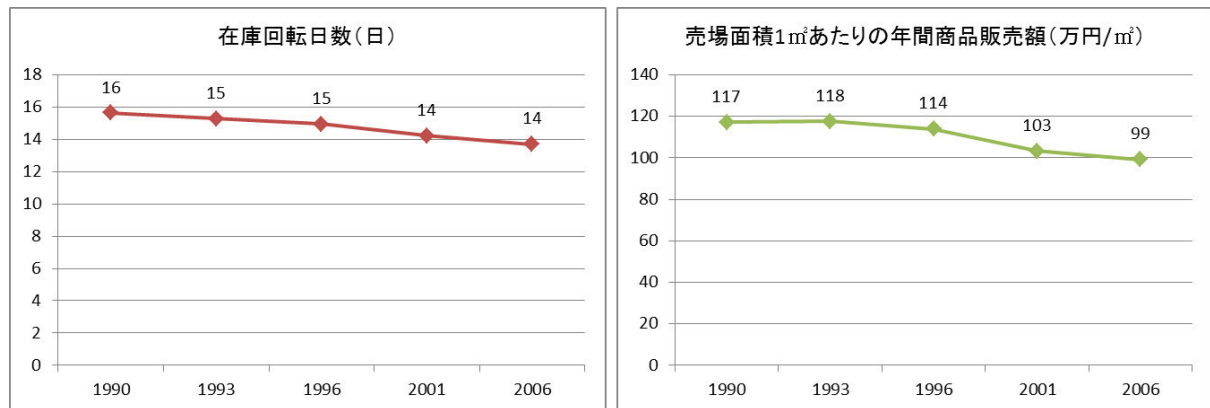
##### < 医薬品・化粧品小売業 >



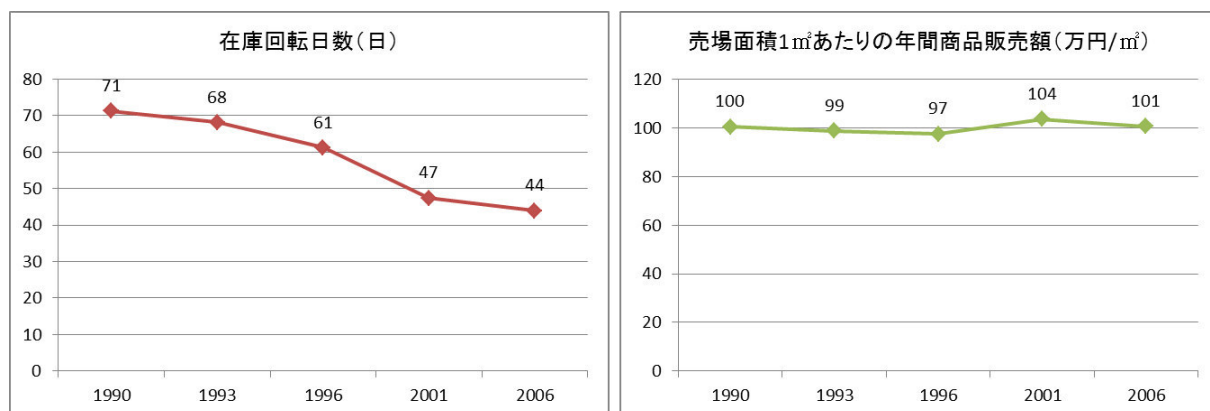
出所：経済産業省「商業統計調査」

図 2-1-1 小売業の年間商品販売額、商品手持額、売場面積の推移

< 飲食料品小売業 >



< 医薬品・化粧品小売業 >



出所：経済産業省「商業統計調査」

図 2-1-2 小売業の在庫日数と売場効率の推移

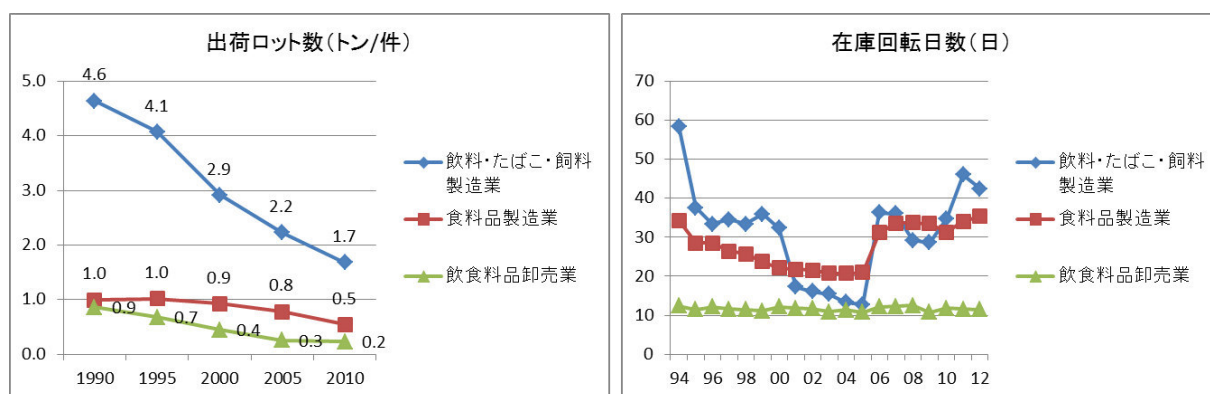
## 1.2 卸売業、製造業の出荷・在庫特性

卸売業と製造業の出荷ロット数を比較すると、製造業の方が大きく、卸売業では平均で配送件数1件あたり1トンにも満たないほど小さい。

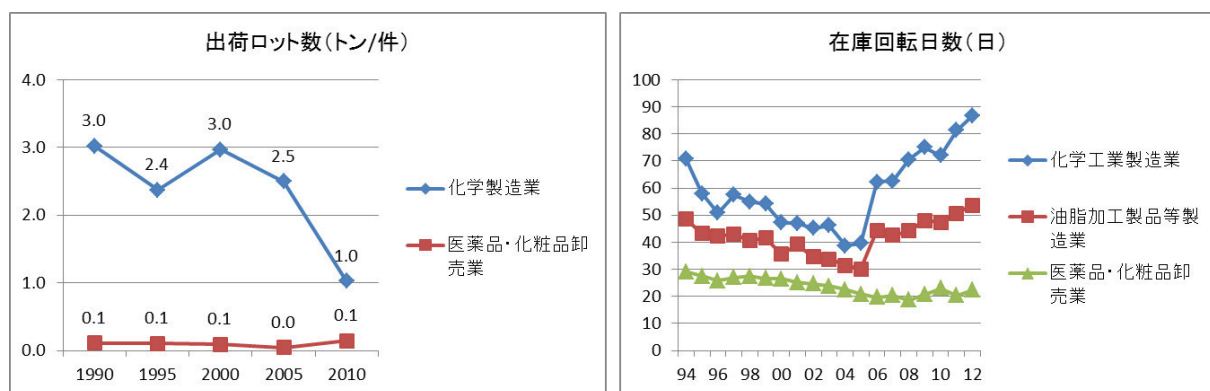
また、この出荷ロット数の変化をみると、この20年で縮小傾向ないし低水準で横ばいである。小売業に対する配送ロットの小口化が、その上流の卸売業や製造業の出荷ロットの小口化へと影響を与えているものと推測される。

出荷ロットが小口化すると、在庫水準は通常上昇する。しかし、在庫回転日数はほぼ横ばいで推移している。小口化に伴い、在庫を厳格に調整し管理してきたが、入出荷・輸配送は多頻度化している状況である。

### <食料品関係の製造業・卸売業>



### <日用品関係の製造業・卸売業>



※在庫の定義は各期間で異なる。1994年度から1999年度までは「商品、製品、半製品、仕掛品、原材料等の在庫高の合計」、2000年度から2005年度までは「製品または商品の在庫高の合計」、2006年度以降は「製品または商品、仕掛品・原材料・貯蔵品の在庫高の合計」である。

出所：国土交通省「国貨物純流動調査（物流センサス）」、経済産業省「企業活動基本調査」

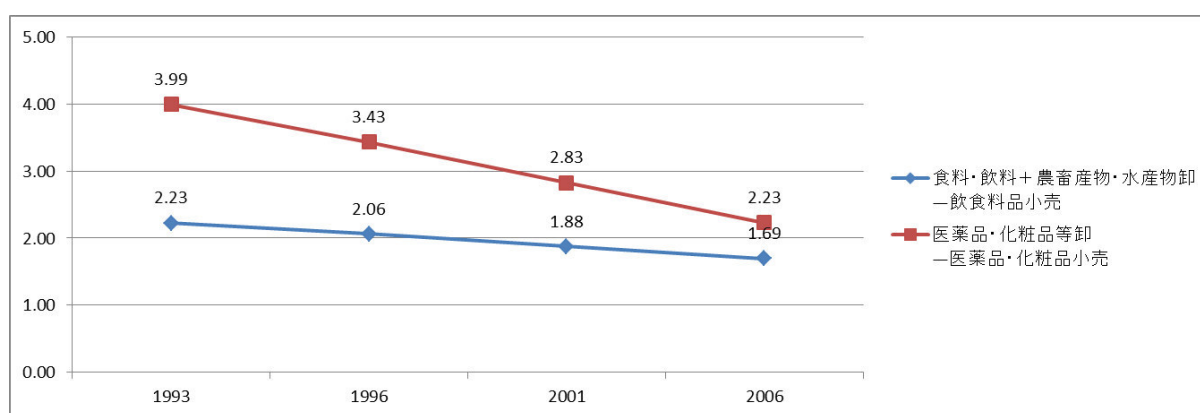
図 2-1-3 卸売業と製造業の出荷ロットと在庫日数の推移

### 1.3 流通取引の段階数

消費財の流通では、生産から消費者への販売まで主に製造業、卸売業、小売業の三層で成り立っている。しかし、物流拠点の観点からは、製造業に工場の物流センターと地域の物流センターがあり、卸売業には自社物流センターと二次店等の物流センター、小売業には物流センターと店舗が存在するといったように、多段階になっている。

流通の多段階性を表すW/R比率は低下傾向にあるが、依然として製造業、卸売業、小売業の三層が基本構造になっていることが確認できる。

このような流通構造のもと、物流の段階数は、商物を分離し製造業から小売業へ直接配送されることもあるが、商取引における三層以上に物流拠点多いため、多段階になっていると推測される。



※W/R比率とは、卸売業全体の販売額から産業用並びに輸出関連の販売額を控除したものを、小売業全体の販売額で除した数字である。

出所：経済産業省「商業統計調査」

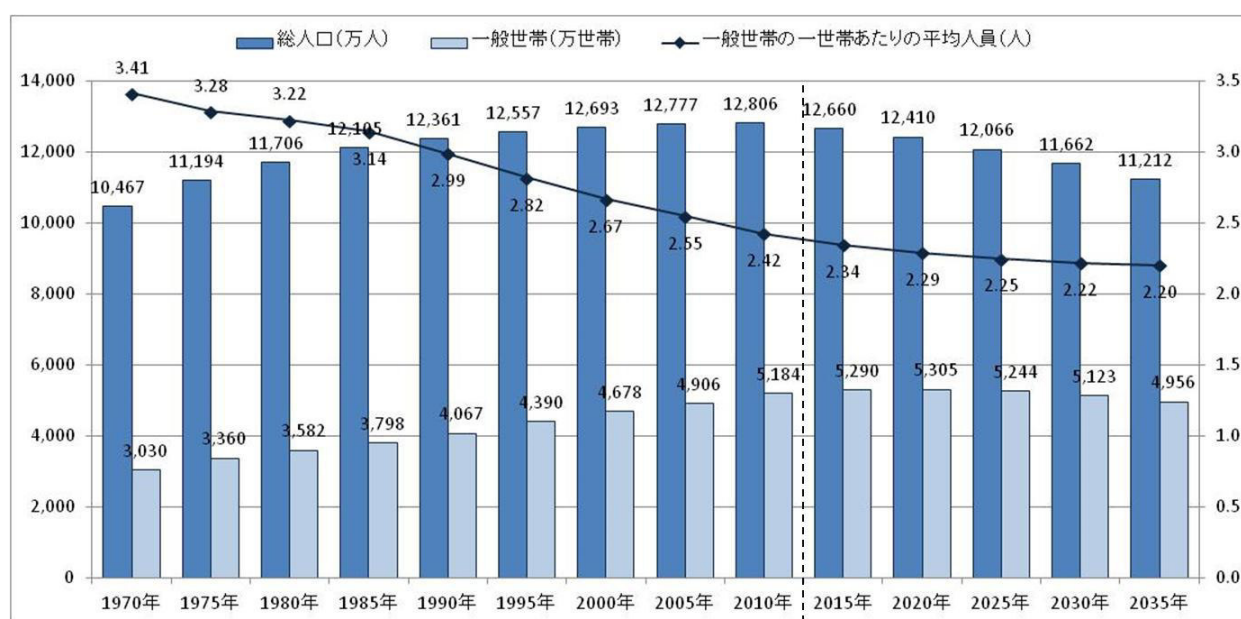
図 2-1-4 W/R比率の推移

## 2. 消費財流通事業者の商品供給・物流に係る外部環境の変化

### 2.1 消費市場の変化

総務省の国勢調査の結果によれば、わが国の総人口は直近の 2010 年まで増加している。しかし、消費者の商品購買単位に関係する一世帯あたり人員数は減少傾向にある。さらに、国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、総人口は今後減少し続け、一世帯あたり人員数は 2 人に近づいていく。

消費者の商品購買単位が縮小することにより、購買先の店舗等への配送は一層小口化が進む可能性がある。



出所：総務省統計局『国勢調査報告』、国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口』（平成 24 年 1 月推計）[出生中位(死亡中位)]推計値および『日本の世帯数の将来推計(全国推計)』（2013(平成 25)年 1 月推計）。

図 2-2-1 人口・世帯数・世帯あたり人員の推移

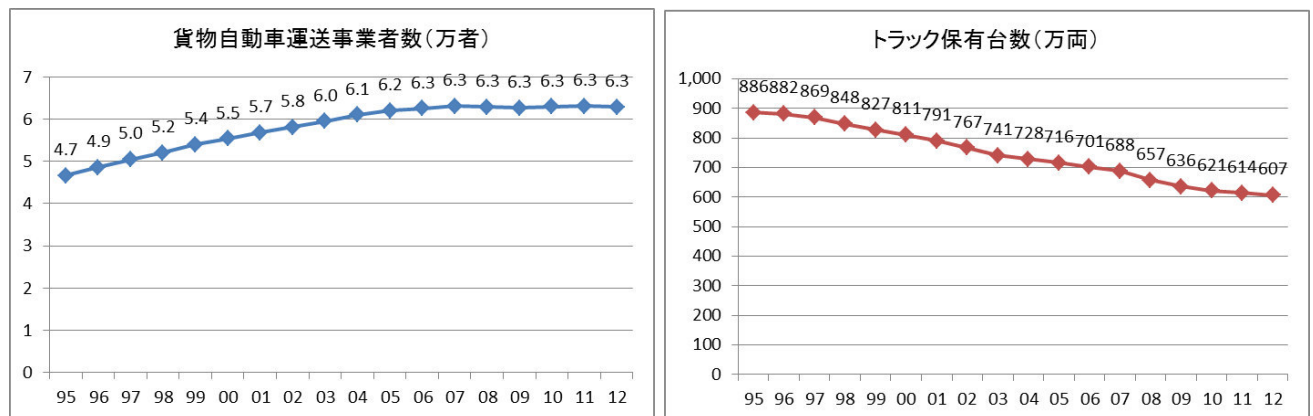


## 2.2 物流事業者の変化

トラック運送事業者数は 2007 年度まで増加し続けてきたが、その後は横ばいである。しかし、近年、トラックの保有台数も減少し始めていることから、トラック運送事業者の経営環境は厳しいといえる。

さらに、人材面では、トラック運送事業者の就業者数がほぼ横ばいで推移するなか、高齢化が進んでいる。今後は、トラック輸送の担い手が一層少なくなっていくことが想定される。

荷主である消費財流通事業者は、従来のような配車手配や過剰な荷役作業を物流事業者に対して要請できなくなる恐れがある。



出所：国土交通省「貨物自動車運送事業者数」  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04\\_hh\\_000064.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000064.html)

※トレーラーを含む  
 出所：国土交通省「自動車輸送統計年報」

図 2-2-2 貨物自動車運送事業者数とトラック保有台数の推移

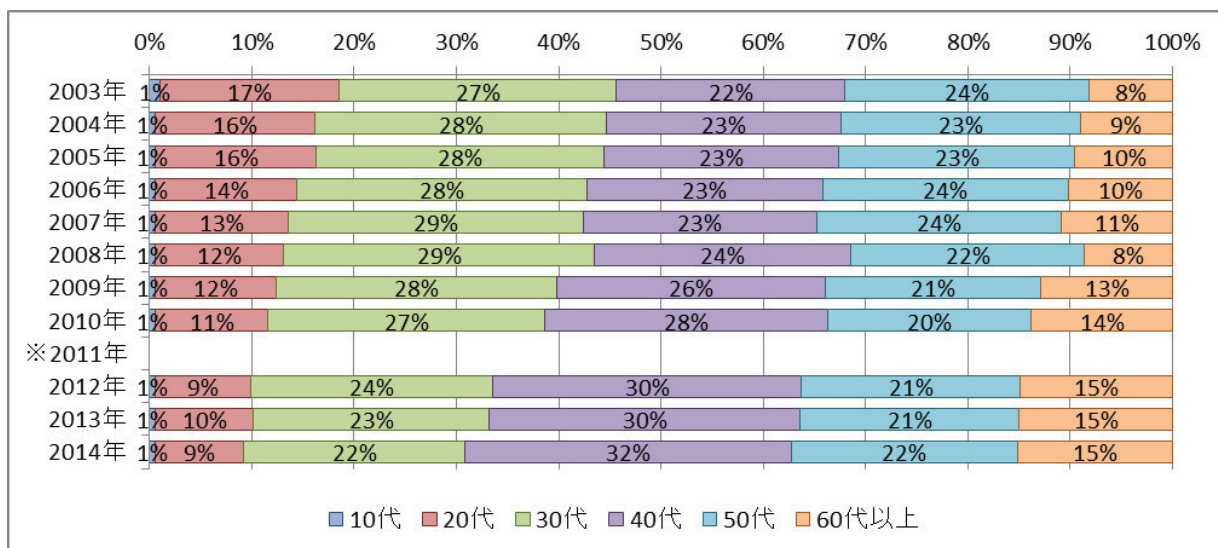
表 2-2-2 道路貨物運送業者の就業者数の推移

	単位: 万人											
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
全体	184	180	177	186	185	183	185	181	—	182	187	185
うち、輸送・機械運転従事者 (2010年以前は運輸・通信従事者)	85	79	78	83	82	79	79	78	—	83	84	83

※各年次の数値は月次の数値の単純平均値である。

※2011年は、東日本大震災の影響により、47都道府県結果を集計していない。

出所：総務省「労働力調査」



※2011年は、東日本大震災の影響により、47都道府県結果を集計していない。  
 出所：総務省「労働力調査」

図 2-2-3 道路貨物運送業の年代別就業者数の構成比の推移

### 第3章 消費財流通事業者の商品供給・物流に関する課題認識

本章では、アンケート調査結果に基づいて、消費財流通事業者の商品供給・物流に関する課題認識を明らかにする。

アンケート調査は、製造業、卸売業、小売業に対して実施した。調査内容は、物流効率化に関する輸配送、在庫、物流拠点、物流標準化、情報連携の5つについて、①現在の問題、②今後5年以内の問題、③今後5年以内の取組意向に関する回答を求めた。

アンケート調査の実施概要と回答者の概要は以下の通りである。

表 0-1 アンケート調査の実施概要

アンケート名	消費財流通業界における物流効率化に向けた課題と今後の対応策に関するアンケート調査
実施時期	平成 26 年 11 月から 12 月までの 3 週間
対象企業	一般家庭用の食料品または日用雑貨を取り扱う製造業、卸売業、小売業（株式会社ダイヤモンド社「ダイヤモンド D-VISION データファイル」、株式会社石鹼新報社「平成 26 年度 全国日用品・化粧品業界名鑑」、株式会社流通企画「加工食品・菓子卸売業年鑑 2013 年版」「酒類卸売業年鑑 2014 年版」「2014 食品スーパーマーケット年鑑 全国版」「CVS マーケット年鑑 2014 年版」「全国ドラッグストア年鑑 2014 年版」
調査方法	郵送法（一部 Web 回答を含む）
発送数	4,184 社
回収数（率）	918 社（21.9%）
有効回答数（率）	891 社（21.3%）

表 0-2 アンケート調査の回答者の概要

		製造業	卸売業			小売業
有効回答数		203	379	有効回答数		309
①国内一般家庭 用商品売上高 (2013年度)	10億円未満	24%	52%	①国内一般家庭 用商品売上高 (2013年度)	10億円未満	15%
	10億円以上50億円未満	29%	25%		10億円以上50億円未満	22%
	50億円以上100億円未満	11%	8%		50億円以上100億円未満	14%
	100億円以上300億円未満	14%	7%		100億円以上300億円未満	21%
	300億円以上500億円未満	5%	2%		300億円以上500億円未満	9%
	500億円以上1000億円未満	4%	2%		500億円以上1000億円未満	8%
	1000億円以上3000億円未満	7%	1%		1000億円以上3000億円未満	5%
	3000億円以上5000億円未満	2%	-		3000億円以上5000億円未満	2%
	5000億円以上1兆円未満	1%	1%		5000億円以上1兆円未満	1%
	1兆円以上	2%	1%		1兆円以上	1%
	無回答	0%	1%		無回答	2%
②国内一般家庭 用商品のうち、 売上高規模が最 も大きい商品群	加工食品(常温)	26%	13%	②展開する小売 業態のうち、 最も売上高の高 い業態	総合スーパー	7%
	菓子(常温)	10%	10%		食料品スーパー	55%
	飲料(常温)	3%	3%		コンビニエンスストア	4%
	酒類	10%	34%		ドラッグストア	13%
	チルド食品(日配品・惣菜含む)	16%	2%		ホームセンター	4%
	冷凍食品・冷凍菓子	2%	3%		ディスカウントストア	1%
	日用雑貨	12%	25%		生協・農協	10%
	家庭用品	7%	3%		専門店	2%
	化粧品	5%	1%		その他	3%
	医療用医薬品(調剤)	-	-		無回答	2%
	一般用医薬品(OTC)	1%	1%			
	その他	5%	2%			
	無回答	2%	2%			
③物流センター・ 物流拠点の数 (現在)	0か所	15%	25%	③店舗数 (現在)	1~4店舗	29%
	1~4か所	53%	61%		5~9店舗	17%
	5~9か所	15%	6%		10~19店舗	15%
	10~19か所	10%	3%		20~29店舗	8%
	20~29か所	1%	1%		30~49店舗	8%
	30~49か所	3%	1%		50~99店舗	9%
	50~100か所	1%	0%		100店舗以上	11%
	100か所以上	-	1%		無回答	3%
	無回答	0%	2%			
④工場の数 (現在)	0か所	2%		④小売業専用物 流センターの数 (現在)	0か所	38%
	1か所	38%			1か所	27%
	2~3か所	33%			2~3か所	19%
	4~5か所	11%			4~5か所	5%
	6~9か所	6%			6~9か所	2%
	10か所以上	8%			10か所以上	5%
	無回答	0%			無回答	4%

## 1. 輸配送に関する課題

### 1.1 製造業の輸配送に関する課題

製造業の輸配送に関する現在の重大な問題は、「配送トラックの運賃が上昇すること」、「配送トラックの台数が確保しにくくなること」の回答率が高いことから、主に輸配送を委託する物流事業者との間にある。

これらの問題は今後5年以内に「重大な問題になる」との回答率も上位であり、今後も物流事業者との間の問題を解消する取組が重視される。

「重点政策として実施したい」に対する回答率が上位の取組は、「輸配送に関する外注コストを低減すること」に次いで、「納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること」、「他社との共同配送を実施すること」など、配送トラックの実車率や積載率の向上に資する取組である。

他方、製配販連携による取組をみると、「販売先に輸配送頻度の削減／輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること」、「販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること」の回答率は、先の配送トラックに関する取組と同様である。

製造業の輸配送に関する課題は、配送トラックの運賃の上昇や台数の確保などに関する物流事業者との間の問題を解消する取組を実施することである。具体的には、配送トラックの実車率や積載率の向上に資する取組であり、販売先（納品先）との連携による輸配送頻度／ロットや納品時間など納品条件の見直しも必要である。

表 1-1-1 製造業の輸配送に関する現在の問題意識（n=203）

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
配送トラックの運賃が上昇すること	39%	89%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	34%	69%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	28%	75%
長距離の輸配送を行いにくくなること	23%	59%
納品時の待機時間が長くなること	22%	64%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	21%	64%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	20%	64%
輸配送時の汚破損が増加すること	18%	54%
配送ロットが小さくなること	17%	65%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	16%	53%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	16%	53%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	15%	60%
納品リードタイムが短くなること	15%	58%
配送トラックの積載率が低下すること	15%	56%
配送トラックの回転数が低下すること	10%	44%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 1-1-2 製造業の輸配送に関する今後の問題意識 (n=203)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
配送トラックの運賃が上昇すること	66%	95%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	58%	80%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	45%	84%
長距離の輸配送を行いにくくなること	38%	72%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	38%	76%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	37%	80%
納品時の待機時間が長くなること	33%	76%
配送ロットが小さくなること	32%	74%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	30%	75%
納品リードタイムが短くなること	29%	68%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	27%	69%
配送トラックの積載率が低下すること	26%	73%
輸配送時の汚破損が増加すること	25%	65%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	24%	69%
配送トラックの回転数が低下すること	18%	68%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

表 1-1-3 製造業の輸配送に関する今後の取組意向 (n=203)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
輸配送に関する外注コストを低減すること	30%	77%
納品後の帰りを空車にせず、有効に活用すること	26%	61%
他社との共同配送を実施すること	26%	59%
災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	18%	68%
外注先の輸配送事業者の作業負担を軽減すること	18%	67%
大型トラックによる配送量を拡大すること	16%	58%
鉄道へのモーダルシフトを推進すること	16%	47%
貴社が直接配送する先(拠点)を絞り込むこと	13%	50%
船舶へのモーダルシフトを推進すること	10%	35%
販売先からの引取物流に対応すること	9%	41%
(製配販連携による取組)		
販売先に輸配送頻度の削減／輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること	32%	73%
販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること	31%	77%
販売先に納品リードタイムの緩和を要請し、輸配送を効率化すること	25%	76%
貴社工場からの直送を拡大すること	16%	51%
貴社から小売業物流センターへの直送を拡大すること	10%	47%
貴社から店舗への直送を拡大すること	3%	23%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 1.2 卸売業の輸配送に関する課題

卸売業の輸配送に関する現在の重大な問題は、対販売先を中心に、「配送トラックの運賃が上昇すること」、「輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること」の回答率が高いことから、主に販売先に対する輸配送を委託する物流事業者との間にある。

これらの問題は今後5年以内に「重大な問題になる」との回答率も上位であり、今後も物流事業者との間の問題を解消する取組が重視される。

「重点政策として実施したい」に対する回答率が上位の取組は、「輸配送に関する外注コストを低減すること」に次いで、「納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること」、「他社との共同配送を実施すること」など、配送トラックの実車率や積載率の向上に資する取組である。

他方、製配販連携による取組をみると、「販売先に輸配送頻度の削減／輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること」、「販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること」の回答率は、先の配送トラックに関する取組を上回っている。

卸売業の輸配送に関する課題は、販売先に対する輸配送を中心に、配送トラックの運賃の上昇や台数の確保などに関する物流事業者との間の問題を解消する取組を実施することである。具体的には、配送トラックの実車率や積載率の向上に資する取組であり、販売先（納品先）との連携による輸配送頻度／ロットや納品時間など納品条件の見直しも必要である。

表 1-2-1 卸売業の輸配送に関する現在の問題意識（n=379）

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
<b>（対販売先）</b>		
配送トラックの運賃が上昇すること	32%	73%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	30%	79%
配送ロットが小さくなること	23%	68%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	19%	66%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	19%	58%
配送トラックの積載率が低下すること	17%	59%
納品リードタイムが短くなること	16%	57%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	14%	44%
配送トラックの回転数が低下すること	13%	52%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	13%	44%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	13%	47%
納品時の待機時間が長くなること	12%	41%
長距離の輸配送を行いにくくなること	10%	39%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	8%	37%
輸配送時の汚破損が増加すること	8%	28%
<b>（対仕入先）</b>		
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	15%	50%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	13%	50%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	13%	45%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	11%	42%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	9%	37%
輸配送時の汚破損が増加すること	9%	31%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 1-2-2 卸売業の輸配送に関する今後の問題意識 (n=379)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
<b>(対販売先)</b>		
配送トラックの運賃が上昇すること	46%	83%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	44%	85%
配送ロットが小さくなること	33%	75%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	29%	77%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	28%	73%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	28%	63%
配送トラックの積載率が低下すること	27%	71%
納品リードタイムが短くなること	27%	66%
配送トラックの回転数が低下すること	24%	65%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	24%	64%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	21%	58%
納品時の待機時間が長くなること	20%	56%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	17%	60%
長距離の輸配送を行いにくくなること	15%	53%
輸配送時の汚破損が増加すること	12%	39%
<b>(対仕入先)</b>		
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	26%	68%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	23%	66%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	20%	67%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	20%	60%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	15%	56%
輸配送時の汚破損が増加すること	14%	44%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

表 1-2-3 卸売業の輸配送に関する今後の取組意向 (n=379)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
<b>(対販売先)</b>		
輸配送に関する外注コストを低減すること	10%	47%
納品後の帰便を空車にせず、有効に活用すること	10%	47%
他社との共同配送を実施すること	8%	44%
災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	5%	48%
販売先からの引取物流に対応すること	4%	39%
外注先の輸配送事業者の作業負担を軽減すること	4%	39%
大型トラックによる配送量を拡大すること	3%	19%
鉄道へのモーダルシフトを推進すること	0%	5%
船舶へのモーダルシフトを推進すること	0%	4%
<b>(対仕入先)</b>		
大型トラックによる納品量を拡大すること	6%	28%
仕入先に対して引取物流を実施すること	4%	26%
<b>(製配販連携による取組)</b>		
販売先に輸配送頻度の削減／輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること	18%	66%
販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること	17%	65%
販売先に納品リードタイムの緩和を要請し、輸配送を効率化すること	16%	61%
メーカーから店舗への直送を拡大してもらうこと	12%	58%
メーカー工場から貴社への直送を拡大すること	12%	58%
メーカーから小売業物流センターへの直送を拡大してもらうこと	11%	57%
仕入先からの納品リードタイムを緩和し、輸配送効率化すること	10%	55%
仕入先からの納品時間制約を緩和し、輸配送を効率化すること	8%	50%
仕入先からの納品頻度を削減／納品ロットを拡大し、輸配送を効率化すること	8%	49%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計



### 1.3 小売業の輸配送に関する課題

小売業の店舗への輸配送に関する現在の重大な問題は、回答率が最も高い「納品トラックの運賃（委託配送費）が上昇すること」である。この問題は、今後5年以内に「重大な問題になる」との回答率も最も高く、今後も配送トラックの運賃の上昇に関する問題を解消する取組が重視される。

専用物流センターへの輸配送については、現在の重大な問題として「災害によって安定した商品調達ができなくなること」の回答率が最も高い。しかし、今後5年以内では「仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること」、「仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること」の方が上位になっており、店舗に対する配送と同様に納品トラックに関する問題を解消する取組が重視される。

店舗への輸配送に関する「重点政策として実施したい」の回答率が上位の取組は、「配送に関する外注コストを低減すること」に次いで、「納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること」であり、配送トラックの実車率の向上に資する取組である。

専用物流センターへの輸配送に関する「重点政策として実施したい」の回答率が上位の取組は、「仕入先に対して引取物流を実施すること」、「大型トラックによる納品量を拡大すること」であり、配送トラックの実車率や積載率の向上に資する取組である。

他方、製配販連携による取組をみると、「メーカーから貴社物流センターへの直接納品を拡大すること」、「メーカー工場からの直接調達を拡大すること」の回答率が高いが、「実施したい」を含めた合計回答率では「仕入先からの納品リードタイムを緩和し、輸配送効率化すること」も半数を上回るほど高い。

小売業の輸配送に関する課題は、対店舗と対専用物流センターともに、配送トラックの運賃の上昇に関する問題を解消する取組を実施することである。具体的には、配送トラックの実車率や積載率の向上に資する取組であり、仕入先との連携による物流段階の削減や納品条件の見直しも必要である。

表 1-3-1 小売業の輸配送に関する現在の問題意識  
(対店舗 n=309 対専用物流センター n=179)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
<b>(対店舗)</b>		
納品トラックの運賃(委託配送費)が上昇すること	15%	55%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	11%	39%
納品トラックの台数が確保しにくくなること	10%	38%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	8%	34%
納品トラックの輸配送効率が低下すること	6%	36%
配送時の汚破損が増加すること	6%	21%
<b>(対専用物流センター)</b>		
災害によって安定した商品調達ができなくなること	13%	44%
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	8%	43%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	8%	37%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	7%	41%
輸配送時の汚破損が増加すること	7%	27%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	4%	32%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 1-3-2 小売業の輸配送に関する今後の問題意識  
(対店舗 n=309 対専用物流センター n=179)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
(対店舗)		
納品トラックの運賃(委託配送費)が上昇すること	38%	79%
納品トラックの台数が確保しにくくなること	27%	62%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	21%	64%
納品トラックの輸配送効率が低下すること	18%	63%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	18%	62%
配送時の汚破損が増加すること	9%	42%
(対専用物流センター)		
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	35%	79%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	26%	71%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	23%	70%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	19%	68%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	17%	65%
輸配送時の汚破損が増加すること	12%	48%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

表 1-3-3 小売業の輸配送に関する今後の取組意向  
(対店舗 n=309 対専用物流センター n=179 製配販連携による取組 n=309)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
(対店舗)		
配送に関する外注コストを低減すること	18%	65%
納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること	15%	60%
災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	12%	60%
他社との共同配送を実施すること	9%	41%
外注先の輸配送事業者の作業負荷を軽減すること	7%	60%
(対専用物流センター)		
仕入先に対して引取物流を実施すること	9%	53%
大型トラックによる納品量を拡大すること	8%	45%
鉄道へのモーダルシフトを推進すること	2%	12%
船舶へのモーダルシフトを推進すること	1%	8%
(製配販連携による取組)		
メーカーから貴社物流センターへの直接納品を拡大すること	13%	55%
メーカー工場からの直接調達を拡大すること	13%	47%
仕入先からの納品リードタイムを緩和し、輸配送効率化すること	6%	51%
メーカーから店舗への直接納品を拡大すること	5%	27%
仕入先からの納品頻度を削減/納品ロットを拡大し、輸配送を効率化すること	4%	42%
仕入先からの納品時間制約を緩和し、輸配送を効率化すること	4%	43%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 2. 在庫に関する課題

### 2.1 製造業の在庫に関する課題

製造業の在庫に関する現在の重大な問題は、回答率が高い順に「需要予測と実績との乖離が増大すること」、「在庫の保管コストが上昇すること」、「在庫の保管スペースが確保しにくくなること」である。これら3つの問題は「今後5年以内に重大な問題になる」との回答率も上位であり、今後も問題を解消する取組が重視される。

「重点政策として実施したい」の回答率が上位の取組は、「廃棄ロス率を削減すること」、「在庫回転数を向上させること」、「需要予測の精度を向上させること」である。

製造業の在庫に関する課題は、需要予測の精度の向上や在庫基準の見直しである。

表 2-1-1 製造業の在庫に関する現在の問題意識 (n=203)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
需要予測と実績との乖離が増大すること	23%	72%
在庫の保管コストが上昇すること	22%	69%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	22%	69%
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	17%	70%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	11%	59%
返品処理コストが上昇すること	10%	51%
販売先からの返品量が増加すること	9%	46%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 2-1-2 製造業の在庫に関する今後の問題意識 (n=203)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
在庫の保管コストが上昇すること	41%	81%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	37%	78%
需要予測と実績との乖離が増大すること	32%	80%
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	30%	78%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	20%	71%
返品処理コストが上昇すること	18%	64%
販売先からの返品量が増加すること	18%	59%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

表 2-1-3 製造業の在庫に関する今後の取組意向 (n=203)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
廃棄ロス率を削減すること	45%	88%
在庫回転数を向上させること	44%	85%
需要予測の精度を向上させること	42%	86%
在庫管理システムを整備・高度化すること	33%	82%
在庫保管に関する外注コストを低減すること	25%	78%
販売商品のトレーサビリティを確立すること	25%	76%
各地域に分散している在庫を集約すること	9%	44%
災害に備えて一部商品の在庫水準を多くすること (製配販連携による取組)	6%	45%
販売先からの返品率を削減すること	24%	72%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 2.2 卸売業の在庫に関する課題

卸売業の在庫に関する現在の重大な問題は、回答率が高い順に「商品品目数が増加し在庫効率が低下すること」、「商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること」である。これらの問題は「今後5年以内に重大な問題になる」との回答率も上位であり、今後も問題を解消する取組が重視される。

「重点政策として実施したい」の回答率が上位の取組は、「在庫回転数を向上させること」、「廃棄ロス率を削減すること」である。

卸売業の在庫に関する課題は、商品品目数の増加や商品ライフサイクルの短縮化などによる在庫効率の低下を抑制する取組を実施することである。

表 2-2-1 卸売業の在庫に関する現在の問題意識 (n=379)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	22%	71%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	17%	70%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	16%	53%
在庫の保管コストが上昇すること	15%	53%
返品処理コストが上昇すること	14%	48%
販売先からの返品量が増加すること	13%	46%
需要予測と実績との乖離が増大すること	12%	56%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 2-2-2 卸売業の在庫に関する今後の問題意識 (n=379)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	36%	78%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	31%	77%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	27%	63%
在庫の保管コストが上昇すること	25%	67%
返品処理コストが上昇すること	22%	60%
需要予測と実績との乖離が増大すること	22%	67%
販売先からの返品量が増加すること	21%	56%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

表 2-2-3 卸売業の在庫に関する今後の取組意向 (n=379)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
在庫回転数を向上させること	37%	89%
廃棄ロス率を削減すること	32%	87%
在庫管理システムを整備・高度化すること	25%	72%
需要予測の精度を向上させること	20%	78%
在庫保管に関する外注コストを低減すること	6%	44%
トレーサビリティの確立をメーカーに要請すること	5%	40%
各地域に分散している在庫を集約すること	5%	30%
災害に備えて一部商品の在庫水準を多くすること	3%	32%
(製配販連携による取組)		
販売先からの返品率を削減すること	21%	69%
仕入先への返品率を削減すること	11%	61%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 2.3 小売業の在庫に関する課題

小売業の在庫に関する問題として、「品揃え品目数が増加し在庫効率が低下すること」、「需要予測と実績との乖離が増大すること」、「商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること」の3つについて回答を求めたところ、「現在重大な問題になっている」と「今後5年以内に重大な問題になる」の回答率は3つの問題で同様であった。

「問題になっている」を含めた合計回答率をみると、現在では「需要予測と実績との乖離が増大すること」の回答がほぼ半数で最も高く、今後5年以内についても最も高い。

「重点政策として実施したい」の回答率をみると、「需要予測の精度を向上させること」が「在庫回転数を向上させること」と「廃棄ロス率を削減すること」に次いで高い。

小売業の在庫に関する課題は、在庫回転数の向上や廃棄ロスの削減などに向けた取組の実施であり、特に需要予測の精度の向上である。

表 2-3-1 小売業の在庫に関する現在の問題意識 (n=309)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
品揃え品目数が増加し在庫効率が低下すること	7%	46%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	7%	41%
需要予測と実績との乖離が増大すること	7%	49%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 2-3-2 小売業の在庫に関する今後の問題意識 (n=309)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
品揃え品目数が増加し在庫効率が低下すること	18%	59%
需要予測と実績との乖離が増大すること	17%	62%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	16%	57%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

表 2-3-3 小売業の在庫に関する今後の取組意向 (n=309)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
在庫回転数を向上させること	32%	81%
廃棄ロス率を削減すること	31%	81%
需要予測の精度を向上させること	28%	77%
在庫管理システムを整備・高度化すること	23%	69%
災害時に備えて商品調達を代替・補完できる体制を構築すること	13%	68%
トレーサビリティの確立をメーカーに要請すること	7%	55%
(製販連携による取組)		
仕入先への返品率を削減すること	10%	61%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 3. 物流拠点に関する課題

#### 3.1 製造業の物流拠点に関する課題

製造業の物流拠点に関する現在の重大な問題は、「物流センターフィーの支払負担が増大すること」の回答率が最も高いが、自社の物流拠点に関しては「物流センターの委託運営費が上昇すること」である。この問題は、「今後5年以内に重大な問題になる」の回答率が最も高い。

「重点政策として実施したい」の回答率が上位の取組は、「物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること」、「物流拠点を他社と共同利用すること」である。

物流拠点の庫内作業に関する問題については、「物流拠点内の作業人員を確保できないこと」が「現在重大な問題になっている」と「今後5年以内に重大な問題になる」ともに回答率が最も高い。

製造業の物流拠点に関する課題は、運営委託費の上昇や作業人員の確保に関する問題に対して、物流拠点の運用効率を高めることである。

表 3-1-1 製造業の物流拠点に関する現在の問題意識 (n=203)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流センターフィーの支払負担が増大すること	22%	58%
物流センターの委託運営費が上昇すること	20%	58%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	14%	49%
物流拠点の新設コストが上昇すること	12%	42%
物流拠点の稼働率が低下すること	3%	33%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 3-1-2 製造業の物流拠点に関する今後の問題意識 (n=203)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流センターの委託運営費が上昇すること	35%	74%
物流センターフィーの支払負担が増大すること	35%	74%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	30%	73%
物流拠点の新設コストが上昇すること	23%	60%
物流拠点の稼働率が低下すること	12%	54%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

表 3-1-3 製造業の物流拠点に関する今後の取組意向 (n=203)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	19%	55%
物流拠点を他社と共同利用すること	19%	52%
物流拠点における電力・燃料等使用量を削減すること	16%	65%
災害に備えて各物流拠点の機能を代替・補完できる体制を整備すること	15%	66%
貴社物流拠点の機能・運営を物流事業者に外注すること	12%	49%
物流拠点を分散化し、輸配送効率を高めること	9%	38%
マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	6%	46%
(製配販連携による取組)		
貴社の物流拠点を減らし、物流機能を卸売業に代替してもらうこと	4%	35%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

表 3-1-4 製造業の庫内作業に関する現在の問題意識 (n=203)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	17%	51%
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	15%	54%
物流拠点内の作業効率が低下すること	9%	51%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 3-1-5 製造業の庫内作業に関する今後の問題意識 (n=203)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	37%	74%
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	32%	78%
物流拠点内の作業効率が低下すること	23%	70%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計



### 3.2 卸売業の物流拠点に関する課題

卸売業の物流拠点に関する重大な問題は、現在と今後5年以内ともに「物流センターフィーの支払負担が増大すること」の回答率が最も高いが、次いで高いのが自社の物流拠点に関する「物流センターの委託運営費が上昇すること」である。

「重点政策として実施したい」の回答率が上位の取組は、「物流拠点における電力・燃料等使用量を削減すること」、「物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること」である。

物流拠点の庫内作業に関する問題については、現在と今後5年以内ともに「物流拠点内の作業人件費が上昇すること」の回答率が最も高い。

卸売業の物流拠点に関する課題は、運営委託費の上昇や作業人件費の上昇に関する問題に対して、電力・燃料等使用量の削減を含む物流拠点の運用効率を高めることである。

表 3-2-1 卸売業の物流拠点に関する現在の問題意識 (n=379)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流センターフィーの支払負担が増大すること	22%	52%
物流センターの委託運営費が上昇すること	16%	46%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	15%	55%
物流拠点の稼働率が低下すること	9%	44%
物流拠点の新設コストが上昇すること	9%	33%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 3-2-2 卸売業の物流拠点に関する今後の問題意識 (n=379)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流センターフィーの支払負担が増大すること	32%	62%
物流センターの委託運営費が上昇すること	26%	55%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	22%	66%
物流拠点の新設コストが上昇すること	19%	47%
物流拠点の稼働率が低下すること	16%	55%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

表 3-2-3 卸売業の物流拠点に関する今後の取組意向 (n=379)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流拠点における電力・燃料等使用量を削減すること	13%	64%
物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	11%	47%
物流拠点を他社と共同利用すること	8%	40%
貴社物流拠点の機能・運営を物流事業者に外注すること	7%	37%
物流拠点を分散化し、輸配送効率を高めること	5%	25%
災害に備えて各物流拠点の機能を代替・補完できる体制を整備すること	5%	45%
マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	4%	31%
(製配販連携による取組)		
貴社が小売業の物流機能を代替していくこと	6%	32%
貴社がメーカーの物流機能を代替していくこと	6%	28%
貴社汎用センターからの店舗配送を拡大すること	6%	34%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計



表 3-2-4 卸売業の庫内作業に関する現在の問題意識 (n=379)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	15%	57%
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	13%	48%
物流拠点内の作業効率が低下すること	12%	53%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 3-2-5 卸売業の庫内作業に関する今後の問題意識 (n=379)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	31%	68%
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	29%	64%
物流拠点内の作業効率が低下すること	22%	65%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 3.3 小売業の物流拠点と店舗作業に関する課題

小売業の物流拠点に関する重大な問題は、現在と今後5年以内ともに「物流センターの委託運営費が上昇すること」の回答率が最も高く、次いで高いのが「物流センターにおける電力・燃料等使用コストが増大すること」である。

「重点政策として実施したい」の回答率が上位の取組は、「物流センターにおける電力・燃料等使用量を削減すること」、「物流センターを集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること」である。

一方、店舗作業に関する問題については、「店舗の人員を確保できないこと」と「店舗の人件費が上昇すること」が物流拠点に関する問題に対する回答率を上回るほど高い。

小売業の物流拠点に関する課題は、委託運営費の上昇や電力・燃料等使用コストの増大に関する問題に対して、物流拠点の運用効率を高めることである。また、店舗作業に関する課題は、人員の確保や人件費の上昇に関する問題を解消するような取組の実施である。

表 3-3-1 小売業の物流拠点に関する現在の問題意識 (n=179)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流センターの委託運営費が上昇すること	17%	58%
物流センターにおける電力・燃料等使用コストが増大すること	14%	59%
物流センターの新設コストが上昇すること	12%	53%
物流センターの稼働率が低下すること	11%	42%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 3-3-2 小売業の物流拠点に関する今後の問題意識 (n=179)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流センターの委託運営費が上昇すること	36%	80%
物流センターにおける電力・燃料等使用コストが増大すること	35%	81%
物流センターの新設コストが上昇すること	34%	74%
物流センターの稼働率が低下すること	18%	63%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

表 3-3-3 小売業の物流拠点に関する今後の取組意向  
(n=179 製配販連携による取組 n=309)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流センターにおける電力・燃料等使用量を削減すること	22%	79%
物流センターを集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	22%	61%
災害に備えて各物流センターの機能を代替・補完できる体制を整備すること	16%	64%
マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	15%	57%
貴社物流センターの機能・運営を物流事業者に外注すること	10%	50%
物流センターを分散化し、輸配送効率を高めること	10%	31%
物流センターを他社と共同利用すること (製配販連携による取組)	8%	46%
卸売業汎用センターからの店舗配送を拡大すること	4%	31%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

表 3-3-4 小売業の店舗作業に関する現在の問題意識 (n=309)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
店舗の人員を確保できないこと	27%	79%
店舗の人件費が上昇すること	23%	74%
店舗の作業効率が低下すること	16%	68%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

表 3-3-5 小売業の店舗作業に関する今後の問題意識 (n=309)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
店舗の人員を確保できないこと	57%	86%
店舗の人件費が上昇すること	49%	84%
店舗の作業効率が低下すること	36%	78%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

## 4. 物流標準化に関する課題

### 4.1 製造業の物流標準化に関する課題

製造業の物流標準化に関する政策として、「重点政策として実施したい」の回答率が最も高かったのは、物流資材の標準化である「標準パレットの利用を徹底すること」であった。

一方、物流共同化に向けて「届け先コードを標準化すること」、「入力情報項目を標準化すること」、「輸送ラベルを標準化すること」の3つについて回答を求めたところ、いずれの回答率も1割に満たないほど低かったが、「実施したい」の回答を含めると4割程度となることから、重点政策ではないが一定数の企業は実施の意向があるといえる。

製造業の物流標準化に関する課題は、物流資材の標準化に向けた取組の実施とともに、情報の標準化である。

表 4-1 製造業の物流標準化に関する今後の取組意向  
(n=203 ※1 n=88 ※2 n=159)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	4%	41%
物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	3%	44%
物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	3%	39%
※1 標準クレートの利用を徹底すること	1%	30%
※2 標準パレットの利用を徹底すること	19%	60%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 4.2 卸売業の物流標準化に関する課題

卸売業の物流標準化に関する政策として、製造業と同様の取組について回答を求めたところ、「重点政策として実施したい」の回答率はいずれも1割にも満たないほど低かった。

しかし、「実施したい」を含めた合計回答率では、物流資材の標準化である「標準パレットの利用を徹底すること」が半数を上回るほど高く、「届け先コードを標準化すること」、「入力情報項目を標準化すること」、「輸送ラベルを標準化すること」にも3割程度の企業が実施の意向を示している。

卸売業の物流標準化に関する課題は、物流資材の標準化に向けた取組の実施とともに、情報の標準化である。

表 4-2 卸売業の物流標準化に関する今後の取組意向  
(n=379 ※1 n=138 ※2 n=254)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	4%	34%
物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	4%	33%
物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	4%	31%
※1 標準クレートの利用を徹底すること	2%	22%
※2 標準パレットの利用を徹底すること	7%	60%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 4.3 小売業の物流標準化に関する課題

小売業の物流標準化に関する政策として、製造業、卸売業と同様の取組について回答を求めたところ、「重点政策として実施したい」の回答率はいずれも1割にも満たないほど低かった。

しかし、「実施したい」を含めた合計回答率では、物流資材の標準化である「標準クレートの利用を徹底すること」と「標準パレットの利用を徹底すること」が半数を上回るほど高かった。また、「届け先コードを標準化すること」、「入力情報項目を標準化すること」、「輸送ラベルを標準化すること」については、4割程度の企業が実施の意向を示している。

小売業の物流標準化に関する課題は、物流資材の標準化に向けた取組の実施とともに、情報の標準化である。

表 4-3 小売業の物流標準化に関する今後の取組意向  
(n=309 ※1 n=174 ※2 n=185)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	4%	41%
物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	3%	38%
物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	3%	37%
※1 標準クレートの利用を徹底すること	7%	55%
※2 標準パレットの利用を徹底すること	8%	56%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 5. 情報連携に関する課題

### 5.1 製造業の情報連携に関する課題

製造業の情報連携に関する政策として、「重点政策として実施したい」の回答率が最も高かったのは「販売先の特売発注量を早期に確定すること」、次いで高かったのは「販売先の新製品発注量を早期に確定すること」である。

製造業の情報連携に関する課題は、販売先の特売や新製品にかかる発注量を早期に確定することである。

表 5-1 製造業の情報連携に関する今後の取組意向 (n=203)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
販売先の特売発注量を早期に確定すること	31%	78%
販売先の新製品発注量を早期に確定すること	28%	77%
販売先の販売実績情報を入手し、物流効率化に活用すること	22%	76%
販売先の商品カット情報を早期に入手すること	21%	75%
販売先の販売計画情報を入手し、物流効率化に活用すること	19%	75%
販売先の在庫情報を入手し、物流効率化に活用すること	16%	68%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 5.2 卸売業の情報連携に関する課題

卸売業の情報連携に関する政策として、「重点政策として実施したい」の回答率が最も高かったのは「販売先の商品カット情報を早期に入手すること」、次いで高かったのは「販売先の特売発注量を早期に確定すること」である。

卸売業の情報連携に関する課題は、販売先の商品カット情報や特売発注量を早期に入手・確定することである。

表 5-2 卸売業の情報連携に関する今後の取組意向 (n=379)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
販売先の商品カット情報を早期に入手すること	21%	74%
販売先の特売発注量を早期に確定すること	21%	76%
販売先の新製品発注量を早期に確定すること	19%	73%
販売先の販売計画情報を入手し、物流効率化に活用すること	13%	66%
販売先の販売実績情報を入手し、物流効率化に活用すること	12%	66%
販売先の在庫情報を入手し、物流効率化に活用すること	11%	59%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 5.3 小売業の情報連携に関する課題

小売業の情報連携に関する政策として、「重点政策として実施したい」の回答率が最も高かったのは「仕入先に対して自社の特売発注量を早期に確定すること」、次いで高かったのは「仕入先に対して自社の商品カット情報を早期に提供すること」である。

小売業の情報連携に関する課題は、販売先の特売発注量や商品カット情報を早期に確定・提供することである。

表 5-3 小売業の情報連携に関する今後の取組意向 (n=309)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
仕入先に対して自社の特売発注量を早期に確定すること	13%	70%
仕入先に対して自社の商品カット情報を早期に提供すること	12%	67%
仕入先に自社の販売計画情報を提供し、物流効率化に活用すること	11%	60%
仕入先に自社の在庫情報し、物流効率化に活用すること	11%	55%
仕入先に自社の販売実績情報を提供し、物流効率化に活用すること	10%	56%
仕入先に対して自社の新製品発注量を早期に確定すること	10%	65%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 6. 小括

### 6.1 今後の物流効率化に関する問題と重点政策の関係における課題

本章では、物流効率化に関する課題について、製造業、卸売業、小売業を対象にしたアンケート調査の結果に基づいて検討した。具体的には、輸配送、在庫、物流拠点、物流標準化、情報連携の5つのテーマごとに、効率化の問題や取組意向のある政策に焦点を当てた。

#### 1) 製造業の今後の物流効率化に関する課題

製造業が考える輸配送の問題は、トラックの確保や燃料コストの増加による運賃の増加、また納品時間内の対応や長距離輸送が困難になるなど物流サービスの低下である。これらの問題に対して、実車率を上げる帰りの有効活用や積載量の拡大につながる共同配送、またこれらの実施の前提となる納品条件の見直しなどが重点政策として考えられている。輸配送に関する課題は、配送トラックの運賃の上昇や台数の確保などに関する物流事業者との間の問題を解消する取組とともに、販売先と連携に納品条件を見直すことである。

在庫に関する問題は、需要予測と実績との乖離や商品品目数の増加、これらによる保管コストの増加や保管スペースの確保が困難になることである。これらの問題に対して、需要予測の精度を向上したり、在庫管理システムを整備することで、在庫管理が適正化されるとともに、廃棄ロスを削減したり、在庫回転数を向上することなどが重点政策として考えられている。在庫に関する課題は、需要予測の精度の向上や在庫基準の見直しである。

物流拠点に関する問題は、委託運営費の増加や作業人員の確保である。これらの問題に対して、物流拠点の集約化や他社との共同利用などが重点政策として考えられている。物流拠点に関する課題は、運営委託費の上昇や作業人員の確保に関する問題に対して、物流拠点の運用効率を高めることである。

物流標準化については、標準パレットの利用が主に重点政策として考えられており、共同配送に向けた届け先コードや入力情報項目、輸送ラベルの標準化の実施については、重点政策としてではないが、一定数の企業が取り組む意向を示した。

情報連携に関する課題は、販売先の特売や新製品にかかる発注量を早期に確定することである。

また、アンケート調査の設問以外に、自由回答から得られた以下の問題・課題についても検討する必要がある。

- ・業務が属人化しており、業務継承や人材育成が必要であること
- ・JR貨物の本数が少ないことなどトラックの代替手段の確保が困難であること
- ・省エネ法の特定荷主への規制が発荷主だけであり、着荷主に責任がないこと



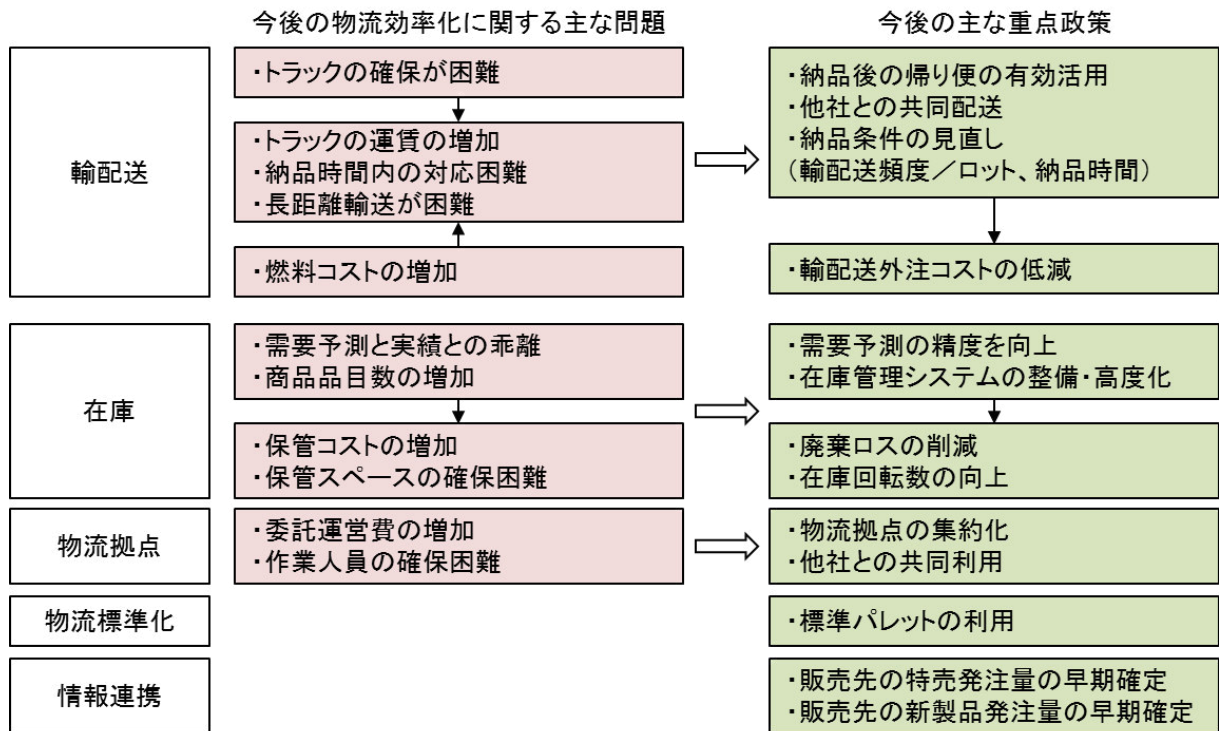


図 6-1 製造業の今後の物流効率化に関する主な問題と重点政策の関係

## 2) 卸売業の今後の物流効率化に関する課題

卸売業が考える輸配送の問題は、製造業と同様であり、トラックの確保や燃料コストの増加による運賃の増加、また納品時間内の対応や長距離輸送が困難になるなど物流サービスの低下である。さらに配送ロットの縮小や積載率の低下についても問題意識が高い。これらの問題に対する重点政策も、製造業と同様であり、帰りの有効活用や共同配送、納品条件の見直しなどである。輸配送に関する課題は、配送トラックの運賃の上昇や台数の確保などに関する物流事業者との間の問題を解消する取組とともに、販売先と連携して納品条件を見直すことである。

在庫に関する問題は、商品品目数の増加や商品ライフサイクルの短縮化、これらによる保管コストの増加や保管スペースの確保が困難になることである。これらの問題に対して、需要予測の精度を向上したり、在庫管理システムを整備することで、在庫管理が適正化されるとともに、廃棄ロスを削減したり、在庫回転数を向上することなどが重点政策として考えられている。これらの重点政策は製造業と同様である。在庫に関する課題は、商品品目数の増加や商品ライフサイクルの短縮化などによる在庫効率の低下を抑制する取組を実施することである。

物流拠点に関する問題は、委託運営費の増加や作業人件費の増加である。また、先の商品品目数の増加などはピッキング時間・人件費の増加につながる。これらの問題に対して、電力・燃料等使用量の削減や物流拠点の集約化などが重点政策として考えられている。物流拠点に関する課題は、運営委託費の上昇や作業人件費の上昇に関する問題に対して、物流拠点の運用効率を高めることである。

物流標準化については、製造業と同様に、標準パレットの利用が主に重点政策として考えられている。また、共同配送に向けた届け先コードや入力情報項目、輸送ラベルの標準化の実施については、重点政策としてではないが、一定数の企業が取り組む意向を示した。

情報連携に関する課題は、販売先の商品カット情報や特売発注量、新製品発注量を早期に入手・確定することである。

また、アンケート調査の設問以外に、自由回答から得られた以下の問題・課題についても検討する必要がある。

- ・納品先が地方・遠方に広域化することへの対応
- ・小売業の専用物流センターの増加による自社物流拠点の通過物量の減少
- ・製造業の納品条件（頻度や量など）の制約

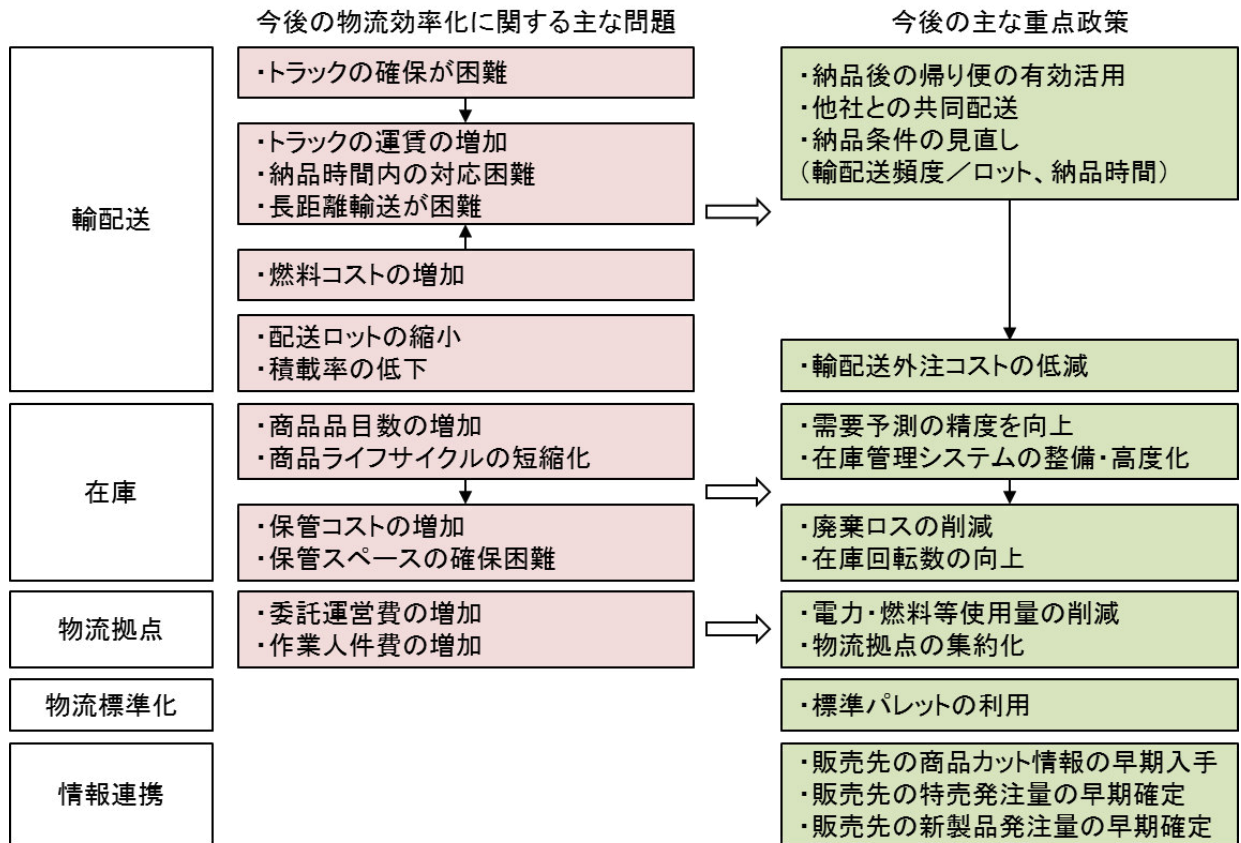


図 6-2 卸売業の今後の物流効率化に関する主な問題と重点政策の関係

### 3) 小売業の今後の物流効率化に関する課題

小売業が考える輸配送の問題は、対店舗・対専用物流センターともにトラックの確保が困難になることや配送費が増加することである。これらの問題に対して、対店舗の輸配送では納品後の帰りの有効活用やそれによる配送コストの低減につなげたり、対専用物流センターでは仕入先への引取物流や製造業からの直接納品を受けたりすることが重点政策として考えられている。輸配送に関する課題は、対店舗と対専用物流センターともに、配送トラックの運賃の上昇に関する問題を解消する取組を実施することである。

在庫に関する問題は、製造業、卸売業と同様に、商品品目数の増加や需要予測と実績との乖離、商品ライフサイクルの短縮化である。これらの問題に対して、需要予測の精度を向上したり、在庫管理システムを整備することで、在庫管理が適正化されるとともに、廃棄ロスを削減したり、在庫回転数を向上することなどが重点政策として考えられている。これらの重点政策は製造業、卸売業と同様である。在庫に関する課題は、在庫回転数の向上や廃棄ロスの削減などに向けた取組の実施である。

物流拠点に関する問題は、委託運営費の増加、電力・燃料等コストの増加、新設コストの増加などである。これらの問題に対して、電力・燃料等使用量の削減や物流拠点の集約化が重点政策として考えられている。また、店舗作業については、人員確保が困難であること、人件費の増加や作業効率の低下が問題視されている。物流拠点に関する課題は、委託運営費の上昇や電力・燃料等使用コストの増大に関する問題に対して、物流拠点の運用効率を高めることである。また、店舗作業に関する課題は、人員の確保や人件費の上昇に関する問題を解消するような取組の実施である。

物流標準化に関する課題は、物流資材の標準化に向けた取組の実施である。また、共同配送に向けた届け先コードや入力情報項目、輸送ラベルの標準化の実施については、重点政策としてではないが、一定数の企業が取り組む意向を示した。

情報連携に関する課題は、販売先の特売発注量や商品カット情報を早期に確定・提供することである。

また、アンケート調査の設問以外に、自由回答から得られた以下の問題・課題についても検討する必要がある。

- ・ 作業者の人材育成や高齢化への対応
- ・ 専用物流センターの通過率の向上（未通過商品のセンター配送化）
- ・ 店舗の小型化に伴う専用物流センターの後方支援業務の拡大
- ・ 店舗オペレーションの見直しによる物流効率化（納品頻度/ロット、納品時間）

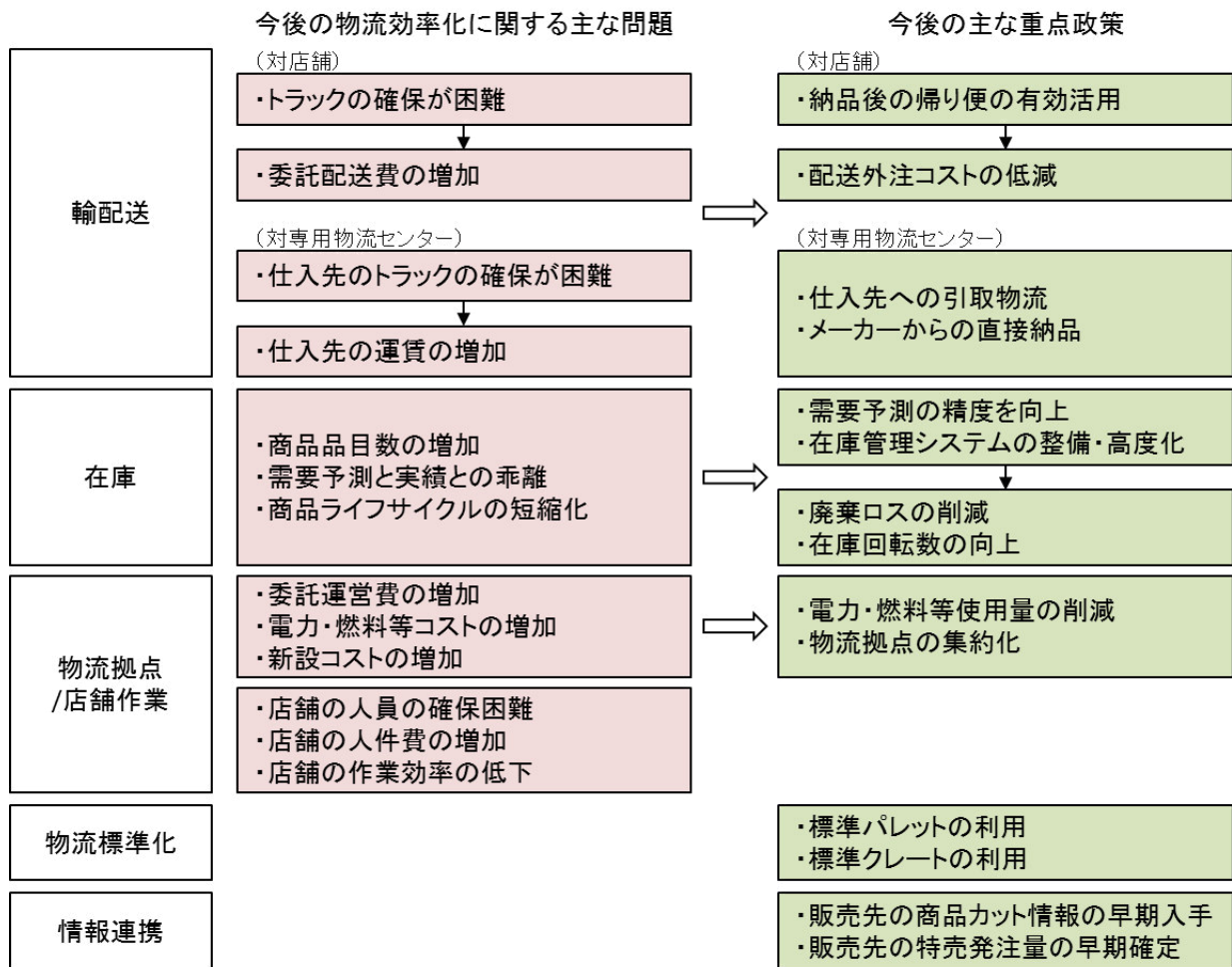


図 6-3 小売業の今後の物流効率化に関する主な問題と重点政策の関係

## 6.2 今後の物流効率化に関する問題と重点政策の総合評価

以下では、5つのテーマを横断的に評価し、物流効率化に関する課題のなかでも特に重大な課題を提示するとともに、製造業、卸売業、小売業間で回答を比較しながら、物流効率化に関する問題意識や取組意向のある政策の共通点と相違点を取りまとめる。

製造業と卸売業の主な今後の問題は、輸配送に関する問題である。「今後5年以内に重大な問題になる」の回答率が最も高い「配送トラックの運賃の上昇」をはじめ、トラック台数の確保や燃料コストの増加に関する問題が認識されている。

他方、小売業の主な問題は、現在も今後も店舗/専用物流センターに関する問題である。回答率が最も高い「店舗の人員の確保困難」をはじめ、特に店舗の人件費や物流センターの委託運営費の上昇に関する問題が認識されている。

次に、今後5年以内の物流効率化に関する取組意向をみると、製造業、卸売業、小売業いずれも在庫に関する取組を「重点政策として実施したい」と考える企業が多い。具体的には、廃棄ロス削減や在庫回転数の向上であり、これらの取組を実施したいと考える企業が多い。

つまり、製造業と卸売業は、主に輸配送の効率性の低下に問題意識があるが、物流効率化に向けて、自社の努力で実施できる在庫に関する取組が主に考えられている。他方、小売業は、店舗の人員不足や専用物流センターの運営効率に問題意識があり、それを解消するため、製造業と卸売業と同様に、在庫効率の向上に関する取組を実施することが考えられている。

物流効率化に関する課題解決には、主に輸配送や情報連携について製配販の連携が必要である。製配販の連携に関する取組意向は、例えば輸配送頻度/ロットの見直し要請について、製造業が32%、卸売業が18%、小売業は上位にも入らず4%というように差がある。情報連携についても、特に小売業で取組意向を示す企業が製造業・卸売業に比べて少ない。

つまり、今後の物流効率化に関する取組意向は、製造業、卸売業、小売業それぞれ主に在庫に関する取組の実施という点では共通しているが、在庫効率を含む物流効率化に向けた製配販の連携による取組には実施意向に差があり、特に小売業に実施意向を示す企業が少ないということである。

表 6-1 今後 5 年以内の物流効率化に関する主な重大問題  
 (「重大な問題になる」の回答率上位 10)

製造業 (n=203)		卸売業 (n=379)		小売業 (n=309) *(は専用物流センターを利用(n=179))	
配送トラックの運賃が上昇	66%	配送トラックの運賃が上昇	46%	店舗の人員の確保困難	57%
配送トラックの台数が確保困難	58%	燃料使用コストが増加	44%	店舗の件費が上昇	49%
燃料使用コストが増加	45%	商品品目数が増加し在庫効率が低下	36%	委託配送費が上昇	38%
在庫の保管コストが上昇	41%	配送ロットが縮小	33%	*物流センターの委託運営費が上昇	36%
長距離の輸配送が困難	38%	センターフィーの支払負担が増大	32%	店舗の作業効率が低下	36%
指定時間納品のため輸配送効率が低下	38%	商品ライフサイクルが短縮し在庫効率が低下	31%	*仕入先の納品トラックの運賃が上昇	35%
在庫の保管スペースが確保困難	37%	物流拠点内の作業人件費が上昇	31%	*物流センターの電力・燃料コストが増大	35%
物流拠点内の作業人員を確保困難	37%	配送トラックの輸配送効率が低下	29%	*物流センターの新設コストが上昇	34%
納品時間に遅れる件数が増加	37%	物流拠点内の作業人員を確保困難	29%	納品トラックの台数が確保困難	27%
センターフィーの支払負担が増大	35%	指定時間納品のため輸配送効率が低下	28%	*仕入先の納品トラックの台数が確保困難	26%
物流センターの委託運営費が上昇	35%				

■ 輸配送に関する問題   
 ■ 在庫に関する問題   
 ■ 物流拠点/作業に関する問題

表 6-2 今後 5 年以内の物流効率化に関する取組意向  
 (「重点政策として実施したい」の回答率上位 10)

製造業 (n=203)		卸売業 (n=379)		小売業 (n=309) *(は専用物流センターを利用(n=179))	
廃棄ロスを削減	45%	在庫回転数を向上	37%	在庫回転数を向上	32%
在庫回転数を向上	44%	廃棄ロスを削減	32%	廃棄ロスを削減	31%
需要予測の精度を向上	42%	在庫管理システムを整備・高度化	25%	需要予測の精度を向上	28%
在庫管理システムを整備・高度化	33%	販売先の商品カット情報を早期に入手	21%	在庫管理システムを整備・高度化	23%
販売先に輸配送頻度/ロットの見直し要請	32%	販売先からの返品を削減	21%	*物流センターを集約化	22%
販売先に納品時間制約の緩和を要請	31%	販売先の特売発注量を早期に確定	21%	*物流センターの電力・燃料を削減	22%
販売先の特売発注量を早期に確定	31%	需要予測の精度を向上	20%	配送に関する外注コストを低減	18%
輸配送に関する外注コストを低減	30%	販売先の新製品発注量を早期に確定	19%	*災害に備えてセンター機能を代替・補完	16%
販売先の新製品発注量を早期に確定	28%	販売先に輸配送頻度/ロットの見直し要請	18%	*マテハン機器の利用を拡大	15%
納品後の帰便の有効活用	26%	販売先に納品時間制約の緩和を要請	17%	納品後の帰便の有効活用	15%

■ 輸配送に関する取組   
 ■ 在庫に関する取組   
 ■ 物流拠点/作業に関する取組   
 ■ 情報連携に関する取組



## 第4章 消費財流通事業者の物流効率化に向けた課題解決の方向性

本章では、消費財流通事業者の物流効率化に向けた課題解決の方向性について、アンケート調査、ヒアリング調査、文献調査の結果に基づき検討し、提言する。課題解決の方向性の具体的な内容に関しては、ヒアリング調査で確認できた先行的な取組み事例を紹介していく。

物流効率化に向けた課題解決の方向性には、次の3つの領域がある。以下ではこの3つの領域ごとに課題解決の方向性を検討する。

- ・ 輸配送の効率化
- ・ 在庫の効率化
- ・ 物流拠点の効率化

第3章の課題認識で取り上げた、物流標準化、情報連携の課題は、それ自体が物流効率化に直結するものではなく、輸配送や在庫の効率化を通じて、物流の効率化に貢献するものと位置づけられる。

これまで見てきたように、消費財流通事業者の物流においては、トラックドライバー不足が深刻であり、輸配送に係る問題がより重大と認識されている。このため物流効率化に向けた課題解決としては、輸配送の効率化に重点をおいて進めることが重要である。

在庫、物流拠点の効率化については、輸配送の効率化をサポートするような方向で方策を検討する必要がある。輸配送、在庫、物流拠点の課題解決策はそれぞれ相互に影響するため、輸配送の効率化とリンクするように問題を検討する必要がある。もっとも、輸配送の効率化を重視するあまり、在庫や物流拠点の効率性を著しく損なってはならない。

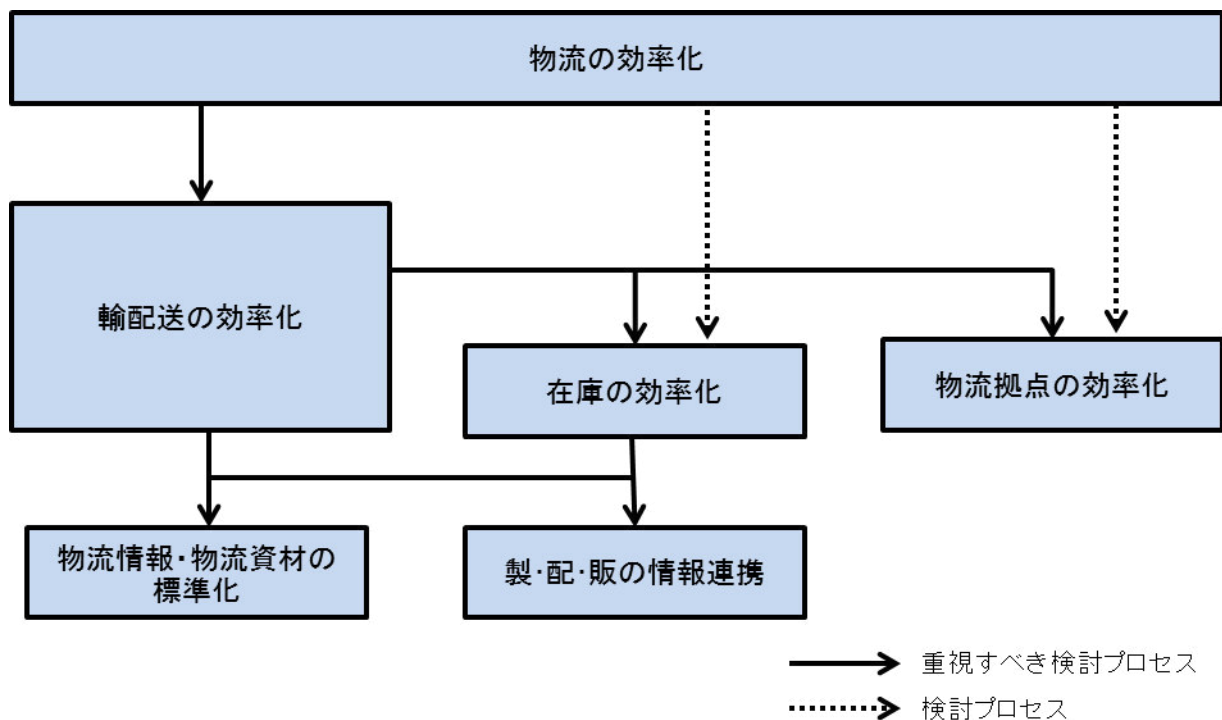


図 4-0-1 物流効率化に向けた課題解決の領域



## 1. 輸配送の効率化に向けた課題解決の方向性

### 1.1 考え方

輸配送の効率性は、トラック輸配送の場合、トラックの空車を無くすこと、トラック1台あたりの積載量を増加させることと、トラックの回転数を高めることにより改善する。このため、輸配送の効率化は、まず積載量の拡大と回転数の向上を図ることが課題解決の基本的な方向となる。

#### 1) 積載量の拡大

積載量を拡大するには、取引企業間（発荷主と着荷主）で受発注条件を調整して、拠点間の配送ロットを拡大すること、発着の物流拠点そのものを見直し、物流経路の短縮・集約を図ることが方策となる。

また、複数の発荷主が輸配送条件を調整して、共通の取引先（着荷主）へ共同配送を行うことも有効な方策となる。

#### 2) 回転数の向上

トラックの回転数を向上させるには、1回の輸配送に係る所用時間を短縮・削減すること、輸配送スケジュールを調整して効率的なダイアグラムを組むことが必要である。

輸配送に係る所要時間は、以下のように分解できる。

- ・ 所要時間＝実車時間＋空車時間
- ・ 実車時間＝作業時間＋待機時間
- ・ 作業時間＝走行時間＋荷扱い時間等

一般に走行時間そのものは短縮することは難しい。このため、輸配送に係る所要時間を短縮するには、待機時間を削減する、荷積み・荷卸しの作業を効率化し荷扱い時間を減らす、帰り荷を確保する等により空車時間を減らすことが方策となる。

輸配送スケジュールの調整に関しては、特に納品指定時間を見直すこと、そして納品数量の平準化を図ることが方策となる。

#### 3) モーダルシフトの推進

輸配送の効率化の方向性として、トラックから鉄道・船舶へのモーダルシフトを推進することは言うまでもなく重要である。特に消費財流通では鉄道コンテナの利用拡大が有効な方策となる。長距離輸送の場合、鉄道輸送はコスト効率・エネルギー効率の観点からはトラックよりも効率的であり、積極的な取組みが期待されている。

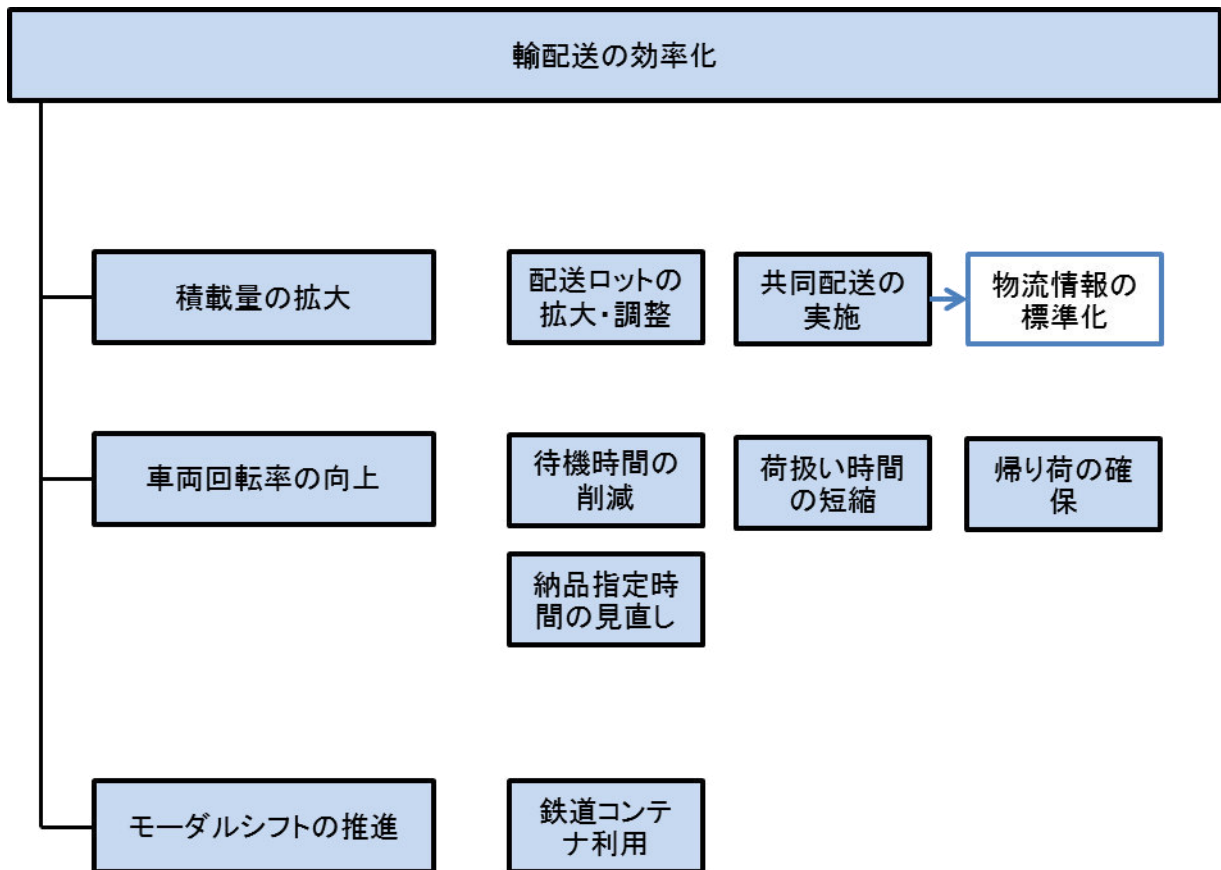


図 4-1-1 輸配送の効率化に向けた課題解決の方策

## 1.2 積載量の拡大

### 1) 配送ロットの拡大・調整

配送ロットの拡大・調整は、取引企業間（発荷主・着荷主）で次の事項について検討・推進することが有効である。

#### (1) 最低配送ロットの引き上げ

最低配送ロットは、取引企業間の受発注要件として取り決めるものであるが、その引き上げを検討・推進すべきである。ケース単位での受発注ではケース数量を引き上げる、ピース単位の受発注では1ピース発注を削減する等が具体的な方策となる。

#### (2) 配送頻度の削減

配送頻度の削減は、配送ロットの拡大と表裏一体をなす方策である。例えば、毎日配送を週3回の定曜日配送に変更すれば、自ずと配送1回当たりの積載量は増加し、配送効率が高まる。

#### (3) パレット積み付け数、トラック積載数に応じた発注数調整

パレット積み付け数、トラック積載数に応じて受発注要件を調整することも有効である。配送ロットを大きくするには、単に発注数を増加させるだけでなく、積載効率が高まるような調整が必要である。

#### (4) 配送先の集約（配送先数の削減）

配送先数を削減し、配送先を集約することも、配送ロットの拡大に向けて検討すべきである。年間納品量の少ない小規模配送先は、十分な配送ロットを確保することが難しい場合がある。こうした場合、他の配送先拠点に納品し、取引先で横持ちする等の方策が有効である。

#### (5) 工場直送の拡大

配送ロットをトラック満載量にまとめた上で、製造業の工場等の一次物流拠点から地域の配送拠点を経由しないで直送する、いわゆる工場直送も有効な方策である。工場直送では、取引企業間で受発注・納品要件、受発注システムなどを事前に調整することが必要である。

#### (6) 配送ロット拡大に向けた取引制度・インセンティブの導入

配送ロット拡大を推進するには、輸配送の効率化メリットが、着荷主（発注側）にも生ずることが必要である。このため、取引制度において、直送先基準や最低発注ロットなど配送要件を明確に定めた上で、トラック満載単位での発注に対しては割引制度を適応するなどの制度設計を進める必要がある。

(製造業A社の取組事例)

製造業A社は、取引制度において最低配送ロットを 20 ケース以上と設定していたが、例外的に 20 ケースに満たない注文にも一定程度対応していた。また、受注締め時刻も 11 時としていたが、締め時間を過ぎた注文も受け付ける事態も生じていた。このため、取引制度の運用を厳格化し、配送ロット・受注時間の適正化を進めることとした。これにより小ロットの配送頻度を削減、物流コストの削減が進んでいる。

販売先の卸売業と配送効率化について協議しており、毎日配送から定曜日配送への切替による配送頻度の削減、卸売業の小規模配送先への直送を止め、大型物流センターへ納品を集約するなど、取組みを進めている。

(製造業B社の取組事例)

製造業B社は、大手卸売業あるいは小売業専用物流センターに工場から直送する取組を行っている。対象商品は工場生産品のうち車単位でまとめられる商品である。

B社は工場直送を実施する上で、配送頻度、納品リードタイムなど物流要件の調整とともに、情報システム面の調整を行うことが重要と考えている。つまり、卸売業の車単位の発注を行う際に作業工数や手間が増えないように商品マスタを調整するなど、情報システム面での配慮が必要となっている。

(卸売業C社の取組事例)

卸売業C社は、工場直送に取り組むにはまず製造業が工場直送に関する物流条件を用意する必要があると考えている。C社は、物流条件をもたない製造業に対して、条件を設定するように提案している。

(卸売業D社の取組事例)

卸売業D社は、配送先が遠隔地の場合に、それぞれ方面別に配送曜日を統一する取組を行っている。

また、配送先がグループ会社と同じ場合にも配送曜日の統一化を図っている。

これらの取組は、複数の配送先の理解を得て調整をしてもらう必要があるため、時間をかけて説明しながら実施している。

(小売業E社の取組事例)

小売業E社は、必ずしも毎日納品する必要がない店舗を対象に、納品頻度を引き下げている。これにより、店舗に対する物量が集約され、配車台数を削減するとともに、仕入先の配送効率化にもつながっている。

納品頻度の引下げには、カテゴリーごとに曜日の裏表にすること（店舗にとっては毎日納品）と、一店舗に対する納品頻度を引き下げることの両方を店舗の特性に応じて試しているが、後者の取組を重視している。ただし、配送先店舗を曜日によって分けることで、専用物流センターの稼働率を下げないように工夫している。

また、回転率が高く、売上とボール・ケースの入数が合う商品を中心に、それら入数を発注単位にするという改善を進めている。納品頻度の引下げとともに推進し、配送効率を高める。

## 2) 共同配送の拡大

複数の発荷主による共同配送も、積載量増加に向けて、今後より拡大するべき方策である。

共同配送は、発地と着地が共通であるか近接している場合、複数荷主が同一の物流事業者に配送を委託することによって行われる。商品や地域によっては、発荷主1社だけで積載量を十分確保できない場合がある。こうした場合に複数荷主による共同配送が有効となる。近年人口減・高齢化に伴い地方部では物流量が少なくなっているが、これら地域では特に共同配送を検討すべきである。

共同配送の実施において、複数の発荷主が着荷主の間で納品条件を統一化することが、輸配送の効率化をより促進しうる。共同配送では納品車両を同一にするため、個別に設定していた配送条件を揃える必要がでてくる。この時により効率的な納品条件を適応し、統一していくことで、例外処理もすくなくなることが期待される。

### (食品製造業6社の取組事例)

味の素株式会社、カゴメ株式会社、株式会社Mizkan、日清オイリオグループ株式会社、日清フーズ株式会社、ハウス食品グループ本社株式会社の食品製造業6社は、より効率的で安定した物流力の確保と食品業界全体の物流インフラの社会的・経済的合理性を追求するため、食品企業物流プラットフォームの構築を目指す。取組みの詳細はこれから決定されていくことになるが、共同配送等により輸配送の効率化が進むことが期待されている。

出所：各社ニュースリリース 2015年2月2日

### (卸売業C社の取組事例)

卸売業C社は、特定の地域で同業他社との共同配送を行っている。互いの物流拠点を利用し、どちらか一方の拠点に納品して、そこから配送する。対象地域や小売業は、物量が車両単位に満たなかったり、センターをもたない小売業に対する店舗配送である。共同配送は納品側の取組であるが、あくまでも納品を受ける得意先起点の取組である。

## ○物流情報の標準化について

共同配送に係る今後の課題として、荷主・物流事業者のコードや情報交換を標準化していくことが挙げられる。荷主・物流事業者間の情報交換は荷主個々のシステム要件に応じて調整されている場合が多く、届け先コードや EDI フォーマット等の標準化は進んでいない。共同物流では物流事業者を切り替える場合もあることから、異なる荷主・物流事業者間でも情報交換等がスムーズに行える必要がある。また共同配送を行いうる荷主の組み合わせを見つけるためには、物流の状況を幅広く産業全体で可視化していくことも重要である。

### 1.3 車両回転数の向上

#### 1) 待機時間の削減

トラックの回転数の向上に向けて、待機時間の削減は重点的に取り組むべき方策である。トラックドライバーが不足する中で、製・配・販事業者が連携して待機時間を無くしていくことが重要である。

製・配・販連携協議会の調査（2012年）によると、納品トラックが物流センターへ到着してから荷卸しが完了するまで平均80分要するが、その6割に相当する48分が待機時間であった。また2時間以上長時間待機しているトラックが12%存在していた。待機時間の発生理由は、物流センターや車両の事情で様々であるが、大きな削減余地があることをまず認識すべきである。

待機時間の削減方法について、製・配・販連携協議会では以下の取組みを提案している。

- 納品数量に応じた物流センター処理能力調整（荷受け人員・バースの調整）
- 単位時間あたり納品数量の平準化（午後納品など）
- 情報共有による物流センター納品体制の事前調整

なお、今回のヒアリング調査からも、物流センターでの待機時間について問題が続いているとする意見があった。2014年12月に配送先物流センターでの待機時間を調査したところ、10時間待機する事例が発生したとされる。また月末に待機時間が長くなりがちだが、その理由には、荷受側が月末に在庫を削減しようとするため、発注が多頻度・小ロットとなり、納品車両が増えることが影響しているという。

## 2) 荷扱い時間の短縮

物流センターでの荷積み・荷卸しを効率化し、荷扱い時間を短縮することも取り組むべきである。荷扱い時間の短縮はトラックの回転数の向上に貢献することはもちろんだが、トラックドライバー確保にもプラスに働く。荷積み・荷卸し等作業負荷が多い仕事はトラックドライバーに敬遠されるためである。

荷扱い時間の短縮に係る具体的な方策は、パレット利用範囲の拡大、ASN（事前出荷明細）送信による検品作業の効率化等である。

消費財流通では製造業から卸売業・小売業の物流センターまでは、一般にパレットでの輸配送が行われているが、即席麺・菓子・紙製品など軽量商品は直積みで輸配送される場合が多い。荷扱い時間の短縮という観点からは、こうした商品分野でもパレットを利用することが望ましい。しかし、一方でこれら製品はパレットを利用することでトラックの積載率が低下するとされる。従って、トラックドライバー不足という環境変化が生じていることを踏まえつつ、より総合的な観点からこの問題を検討していくことが必要となっている。

ASNを活用した検品作業の効率化・省力化は、店舗納品においては既に実施されているが、卸売業の物流センター納品ではほとんど行われてこなかった。しかし近年になって、食品製造業と卸売業との取組みが開始され、拡大・普及に向けた検討も進められている。

この取組みでは、ASNのデータ作成のために発注から納品までのリードタイムを緩和したこともあり、荷扱い作業のみならず、納品確定数に基づく配車ができるなどの効果も確認されている。

(キューピー株式会社と加藤産業株式会社の取組事例)

キューピー株式会社と加藤産業株式会社は、2013年にASNを活用した検品レスの取組みを実施した。発注時間を前日AMから前々日PMに変更し、リードタイムを延長。この時間を利用してASNデータを作成・送信する。ASNデータの内容は、納品日、届け先、商品、数量、賞味期限、パレット番号等で構成。この取組みの結果、検品に係る時間が従来より納品1回あたり30分-1時間短縮できる効果が確認された。またリードタイムが伸びたことで、従来車両を見込み手配していたが、確定数量に基づく配車が可能となった。

出所：第12回グリーン物流パートナーシップ会議 当日配布資料



### 3) 帰り荷の確保

トラック輸配送において、帰り荷を確保し、空車時間をできるだけ短縮することは、実車率の向上にきわめて重要である。そして、製・配・販の発着荷主、荷主と物流事業者が連携して帰り荷が確保できるように調整することが望ましい。

#### (製造業B社の取組事例)

製造業B社は、異業種の製造業と連携し、同一トラックの往復輸配送に取り組んでいる。具体的には、「B社工場→(長距離)→B社物流拠点→(近距離)→他社工場→(長距離)→他社物流拠点→(近距離)→B社工場→…」というように、工場と物流拠点がそれぞれ他社のそれと近くに立地している環境において、工場と物流拠点間の長距離輸送の往復を両社が共有する。混載はなく、輸送手段の共有である。

#### (小売業F社の取組事例)

小売業F社は、物流センターから店舗への配送トラックの帰り便を利用して、製造業から物流センターへの引取物流を実施している。F社はPB商品の調達物流を自社でコントロールしているが、PB供給事業者の立地等によって店舗への配送車両を活用している。

#### (小売業G社の取組事例)

小売業G社は、店舗納品の帰り便を納入業者に対する集荷に充てることを検討している。帰り便は什器や台車などを積んでいるが、半分が空になっている。具体的には、地方の店舗納品トラックで物流センターへの帰り便を製造業の納品に利用できないか検討している。集荷時間と物量が適当であれば実施したい。

#### 4) 納品指定時間の見直し

トラックの回転数を向上させるには、1回あたりの輸配送時間を短縮することと、納品スケジュールを調整しムダのないダイアグラムを組むことが重要である。

##### (1) 物流センター納品時間の見直し

消費財流通における輸配送では、納品時間が着荷主から指定されることが多いが、トラック回転数を向上させるために、納品指定時間の決め方を再検討すべきである。

製・配・販連携協議会の調査(2012年)を見ても、卸売業・小売業の物流センターにおける納品指定時間は午前中に集中しており、改善の余地が大きい。

納品が午前中に集中するのは、物流センターで午前中に荷受けし、午後に倉庫に格納する作業手順をとるためとされる。入荷バースと出荷バースが分かれていない場合、午前に入荷し午後に出荷する運営がなされるが、近年は物流センターが大型化しており、バースが分かれていないものは少ないという。このため、午前の納品時間帯を分散し、物量を平準化することは可能となる。現に近年では複数の物流センターで午後納品などの取組みが進みつつある。

##### (卸売業C社の取組事例)

卸売業C社は、納品時間指定を緩和する取組みを行う。通常午前に荷受し午後に格納が行われるオペレーションであるが、荷受時間を夜にするなどコアタイムを避ける取組を進めている。また、製造業がセンターに到着する時間を予め通知するシステムを開発し始めている。納品時間帯の枠を設け、製造業が登録する仕組みである。荷受側では予めバースを割り当てられるなど、オペレーションを計画化できるメリットがある。

##### (小売業H社の取組事例)

小売業H社は、専用物流センターの指定時間帯の見直しを行っている。以前は全て午前納品だったが、作業の平準化を目的に一部を午後納品に変更した。現在では午前：夕方・夜＝7：3である。変更した当時は、センター運営側から人員の手配が難しくなるなど反対する意見があったが、今ではそのデメリットよりも作業の平準化によるメリットの方が大きいと評価されている。

## (2) 店舗納品時間の見直し

小売業の専用センターから店舗への納品時間についても、トラックの回転数を考慮して、納品量の分散化を図ることが有効である。

従来、店舗への納品時間は店舗の営業時間に合わせて設定されていたが、店舗オペレーションを見直しながら、納品車両の効率化を図ることを進めていくべきである。

### (小売業 F 社の取組事例)

小売業 F 社は、自社物流センターから店舗への配送において、大店立地法の荷捌き可能時間の範囲で、最大限納品時間枠を拡大したり、低温商品の朝・昼便の物量比率を変更することにより車両回転を向上させ、使用するトラック台数の削減に取り組んでいる。

### (小売業 G 社の取組事例)

小売業 G 社は、物流センターから店舗への配送を見直している。生鮮食品の納品は朝と昼の 1 日 2 便体制であり、朝：昼＝85：15 と朝に物量が集中している。これを分散化し、朝：昼＝60：40 に向けて取り組んでいる。これにより、単純に言えば、割高な朝便だけのトラックの手配から朝昼 2 運行のトラックの手配に変わるものが多くなり、コストとトラックの総台数を削減できる。なお、店舗では、品出しが朝の開店前と夕方から夜の 2 回に分散され、作業負担が軽減される。

加工食品では、定番商品は朝または夜、販促商品は昼の納品と決められており、店舗への納品は朝と昼または昼と夜の 2 パターンになっている。ただし例外的な運用で、販促商品扱いとすれば、定番商品でも朝または夜に納品することができてしまう。これでは計画的な朝便と夜便のバランスが崩れ、トラックの手配が非効率になるため、是正を進めている。

#### 1.4 モーダルシフトの推進

トラックの積載効率と回転数を高め、トラック輸配送の効率化を図るのみならず、モーダルシフトによりトラックへの依存度を低下させることが益々重要となっている。

特に鉄道輸送は、消費財流通においても活用が広がりつつあり、その取組みを今後推進することが有効である。

消費財製造業は、工場等の一次物流拠点と地域の物流拠点の間で鉄道を利用しているし、一部流通業においても物流センターへの調達物流において鉄道輸送に推進している。

##### (製造業 I 社の取組事例)

製造業 I 社は、工場と物流センター間の輸配送にはトラックを利用することが基本であるが、繁忙期などは JR コンテナや船舶等へのモーダルシフトを進めている。鉄道等を利用する場合には物流センターへの補給を前倒しし、物量の平準化を図っている。

##### (イオン株式会社、イオングローバル S C M 株式会社の取組事例)

イオン株式会社の子会社であるイオングローバル S C M 株式会社は、サプライヤーと鉄道輸送研究会を組織し、物流センターへの一次物流についてモーダルシフトを進めている。2014 年 12 月には製造業との共同輸送の形で、JR 貨物の専用便（120 コンテナ）を仕立てて、イオン株式会社の PB 商品と製造業各社の商品を輸送した。

現在、鉄道輸送は調達物流の 11%にまで拡大しているとされる。コンテナ数では、今年度は 5t コンテナ 3.5 万基であったが、来年には 4 万基へ拡大させる予定である。

出所：ニュースリリース 2014 年 9 月 4 日

## 2. 在庫の効率化に向けた課題解決の方向性

### 2.1 考え方

消費財流通におけるこれからの在庫の効率化は、輸配送の効率化を進めることを前提として、検討しなければならない。つまり、従来は多頻度・小ロット配送により欠品を増やすことなく在庫を効率化できたが、今後は配送ロットの拡大が必要であり、そのことを想定して在庫の効率化を考えるべきである。

このため在庫の効率化に向けた課題解決の方向性としては、単純に在庫回転を高め、在庫水準を抑制することを目指すのではなく、むしろ最後に問題となる残在庫・返品削減に焦点を当てることが重要である。

残在庫・返品を削減する方策としては、在庫の管理基準を見直すことと、需要予測の精度を向上させることが必要となる。

管理基準の見直しとは、鮮度基準やサービス基準を調整することを意味する。具体的には、加工食品の納品期限の見直し、賞味期限の延長・年月化、終売時の欠品許容などである。こうした管理基準を合理的に設定することで、残在庫や返品を削減することが可能である。

需要予測の精度向上は、いうまでもなく販売見込みと販売実績のズレを縮小することである。需要予測の精度向上のためには、サプライチェーンを共有する製・配・販事業者が適切に情報共有することが必要である。

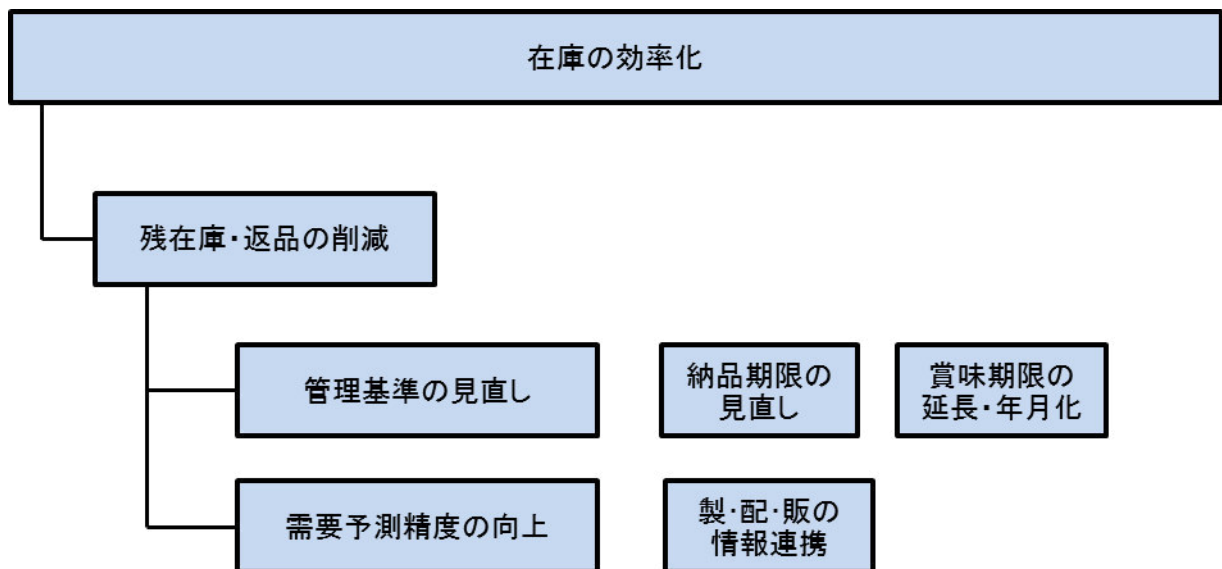


図 4-2-1 在庫の効率化に向けた課題解決の方向性

## 2.2 残在庫・返品削減に向けた管理基準の見直し

### 1) 納品期限の見直し

加工食品では店舗への納品期限を賞味期限 3 分の 2 残しに設定するケースが多く、その結果、物流センターで納品期限が切れ、製造業に返品される商品が多数発生している。このため、納品期限を見直して残在庫・返品の削減を進めることが有効である。

(製・配・販連携協議会と食品ロス削減商慣習検討WTの取組事例)

製・配・販連携協議会と食品ロス削減商慣習検討WTは、2014年に合同でパイロットプロジェクトを実施し、大手スーパー・コンビニエンスストアの専用物流センターにおいて飲料と菓子の納品期限を賞味期限の2分の1に緩和する実験を行い、その効果を検証した。その結果、飲料と賞味期限6カ月以上の菓子については、納品期限を2分の1にすることで、店舗での値下げ・廃棄を増やすことなく、物流センターでの納品期限切れを相当量削減できることが確認された。また、飲料・菓子製造業のシミュレーションによると、納品期限を2分の1に緩和することで、鮮度対応生産による残在庫を相当量削減することが可能となる。

実験に参加した複数の大手スーパーは、実験後も納品期限を2分の1に設定して運用している。またコンビニエンスストアの先行企業は2014年より全国で納品期限を2分の1に切り替えた運用に移行している。

出所：製・配・販連携協議会 2014年7月報告資料等

### 2) 賞味期限の延長・年月表示化

加工食品の賞味期限は、物流の管理基準に利用されており、在庫の効率性にも影響を及ぼす。賞味期限の延長は、サプライチェーン上の在庫可能期間も長くするために、残在庫・返品の削減に有効な方策となる。また、賞味期限の年月表示化は、表示を年月日から年月に改めるものだが、在庫の管理単位が日別から月別にまとまるため、在庫・輸配送ともに効率化を促進しうる。食品製造業において積極的な取組みが期待される。

## 2.3 需要予測の精度向上

消費財流通では、製・配・販それぞれが独立に何らかの需要予測を立て、見込み生産・見込み発注を行っている。そして需要予測の精度が十分でなく、見込みと実績がズレることにより残在庫や返品が発生している。このため、製・配・販それぞれにとって需要予測の精度向上が課題である。

需要予測の精度を高めるには、予測モデルを精緻化することも重要ではあるが、何より最終消費者の需要と流通在庫を正確に把握することと、製・配・販が連携して情報共有・業務調整することが必要である。

例えば、卸売業が新商品や特売商品を見込み発注により在庫している場合、小売業から確定発注や発注予定数を事前に入手することで発注精度を大幅に改善することができる。

### (卸売業C社の取組事例)

卸売業C社は、製造業と協働して在庫の効率化に取り組んでいる。具体的には、製造業に対して物流センターの在庫情報・出荷情報を開示共有し、VMI（ベンダー管理在庫方式）に取り組んでいる。VMIにより製造業は卸売業からの発注に備えて在庫を準備するのではなく、卸売業の在庫状況を見て補充必要数を事前に計画することが可能となる。

### (イオン株式会社の取組事例)

イオン株式会社は、PB商品の生産委託事業者に対して、各商品の販売実績データとともに、24週間先までの販売計画情報を開示・共有している。これにより生産委託事業者は、自らの出荷データのだけでなく、販売先の販売計画に基づいて、生産計画を合理的に作成することができる。

出所：流通研究社『月刊マテリアルフロー』2011年9月

### (三菱食品株式会社の取組事例)

三菱食品株式会社は、取引先メーカー9社、協力小売業とともに、小売業の特売発注リードタイムが在庫効率等にどのような影響を及ぼしているかを検証。その結果、N-7日の発注リードタイムの小売業では確定発注に基づき物流を作動させるため、滞留在庫の発生率が低いことが確認された。また、早期に情報が共有されることで製・配・販ともに欠品や追加業務の発生リスクが効率化できると見込まれた。

出所：製・配・販連携協議会 2014年7月報告資料

### 3. 物流拠点の効率化に向けた課題解決の方向性

#### 3.1 考え方

物流拠点の効率化は、物流拠点の施設コスト・運営コストの観点のみならず、サプライチェーンを通じた輸配送の効率性の観点から検討することが必要になっている。これまでは施設コストを効率化するため、小規模拠点を統廃合し、大規模拠点に集約することに主眼が置かれていた。しかし、最近はトラックドライバー不足、トラック運賃の上昇を受けて、輸配送の効率化の観点がより重要になっている。また、東日本大震災以降は、被災リスクを低下させることも求められるようになった。より総合的な視点に立って課題解決を検討すべきである。

物流拠点の効率化に向けた課題解決の方向性は、自社内での取組みと、他社と連携した取組みに区分して整理できる。

自社内での拠点再編の方向は、基本的には集約化による拠点の大型化と物流段階数の削減を検討すべきであるが、1回の輸配送距離を短縮できるように、拠点を分散化することも検討課題となる。

他社との取組に関しては、サプライチェーンを通じた物流効率化の観点から、物流拠点面でも取引先との連携を検討することが求められている。

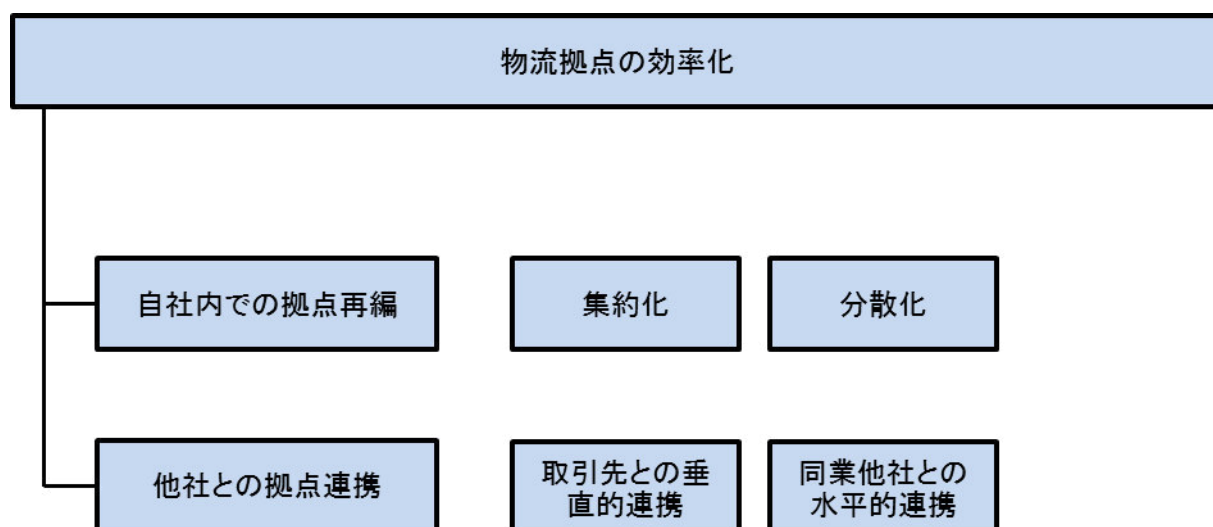


図 4-3-1 物流拠点の効率化に向けた課題解決の方向性



## 3.2 自社内での拠点再編

### 1) 物流拠点の集約化

消費財流通における物流拠点は、流通構造変化に対応して、全体としては集約化の方向で効率化していくことが必要である。消費財流通では、中小小売店の退出が進むことで小売店舗数は減少傾向にあり、それに伴い卸売事業所数も大きく減少している。以前は多数の中小小売店・中小卸売事業所に商品を供給するために、多段階・分散的な物流拠点の配置が必要であったが、その必要は薄れている。加えてチェーン小売業は専用物流センターを設置することが一般的になっている。こうした変化に適合した物流ネットワークを形成する必要がある。

#### (製造業 I 社の取組事例)

製造業 I 社は、納品時間を許容できる範囲で物流拠点の集約化を進めている。最近では、大阪 DC に岡山 DC を統合し、大阪から中四国エリアに配送するようにした。ただし、今後はトラックドライバー不足を考慮して、方針を検討し直す必要があると考えている。

#### (小売業 G 社の取組事例)

小売業 G 社は、専用物流センターの機能統合を実施する。商品カテゴリーごとに拠点が分かれていたが、一つの拠点で取り扱う総合センターに集約していく。拠点を集約することによって、各拠点にいる人員も集約でき、複数カテゴリーの混載による配送効率化も期待できる。機能統合であるため配送距離はそれほど変わらない。

### 2) 物流拠点の分散化

一方で、物流拠点の分散化についても検討する必要性が生じている。トラックドライバー不足等により長距離の輸配送は従来よりも行いにくくなっている。このため物流拠点を集約化して配送距離を伸ばすよりも、配送距離を短くするように物流拠点の分散化しておくことが有利な場合が生じている。また、大規模災害時の被災リスクを小さくするために、出荷・物流機能を過度に集中させるのではなく、物流拠点を分散させることも検討課題となっている。

### 3.3 他社との拠点連携

#### 1) 取引先との垂直的な拠点連携

物流拠点の効率化は、自社拠点の範囲だけで考えるのではなく、他社との連携も視野に入れて検討を進めるべきである。

特に消費財流通では、製・配・販事業者がサプライチェーン全体の観点から取引先間での拠点連携を検討することが有効である。工場等生産拠点から店舗に至る中間流通段階では、製造業、卸売業、小売業がそれぞれ物流拠点を設置している。このため、商品が多段階の物流拠点を經由して輸配送される状況が生じている。今後は商品特性に応じて最も効率的な物流経路で輸配送が行われるよう、サプライチェーンの物流ネットワークを見直すことが重要である。

#### (製造業B社の取組事例)

製造業B社は、取引先卸売業と拠点機能の連携を図っている。具体的には、自社の在庫を卸売業DCに保管する、その逆で卸売業の在庫を自社DCに保管するといった取組みを実施し、商品の輸配送をなるべく省略できるようにした。トラック不足への対策の一つとして、商品を動かさないことを目的に取り組んだものである。

#### 2) 同業他社との水平的な拠点連携

垂直的な拠点連携だけではなく、同業他社との水平的な拠点連携についても検討が必要である。

水平的な拠点連携とは、例えば、製造業の場合、複数の製造業が同一の物流事業者へ拠点運用を委託する等により、地域物流拠点を同業他社と共同で利用することを意味する。また、小売業でも、専用物流センターを同一グループ等の同業他社と集約・共同利用するなどの方法があり得る。企業単独では物流拠点の利用効率を高めにくく、各社が同様の課題を抱える場合は、この方策は特に有効である。

輸配送の効率化として、今後、共同輸配送がより重要になると考えられるが、共同輸配送を進める際にも、物流拠点の共同化・連携を合わせて検討することが有効である。

#### 4. 課題解決にあたって留意すべきこと

本章では、消費財流通事業者の物流効率化に向けた課題解決の方向性について、輸配送の効率化、在庫の効率化、物流拠点の効率化の領域ごとに検討、提言してきた。

これら領域のうち、輸配送の問題が特に重大であることから、今後当面の間は輸配送の効率化に焦点を当てた課題解決が重要である。そして、在庫の効率化、物流拠点の効率化については、輸配送の効率化をサポートするような方向で方策を検討することが望ましいと考えられる。

物流効率化に向けた課題解決にあたって、領域横断的に留意すべきこととして、最後にまとめておく。

##### ○物流部門と営業部門の連携強化

物流効率化に向けた課題解決の方向性として提示した方策は、実は物流部門単独で実施できるものではなく、企業内の他部門、特に営業部門との連携が不可欠である。例えば、営業部門が販売先からの要望に応じて小ロット配送や緊急配送に都度対応していると、物流の効率化は進まない。このような販売先へのサービス基準は物流部門と営業部門がサービス要件を予め明確に定めて、運用する必要がある。実際に営業担当者が物流プロセスを十分理解していない場合も多い。社内教育等も含め営業部門と物流部門の情報共有を推進し、連携を強化することが必要である。

##### ○製・配・販事業者の連携強化

製・配・販事業者が垂直的な連携を強化することも言うまでもなく重要である。物流はプロセスの連鎖であり、各主体間の連携により効率化を進めることが重要である。取引企業間つまり発着荷主間の調整がなければ効率化は進まない。例えば、輸配送効率化に資するトラックの回転数の向上に向けたトラック待機時間を削減する方策を早急に講ずるべきであるが、それには発荷主と着荷主の双方の調整が必要である。

また、製・配・販各段階の水平的な連携も必要である。共同輸配送や物流拠点の共同化は今後進めるべき方策である。そのためには、同業他社との情報交換を活発にして、共同化による効率化機会を探っていく必要がある。

##### ○荷主と物流事業者との連携強化

荷主である製・配・販事業者と、物流事業者の連携も強化すべきである。例えば、トラックの積載効率および回転数をこれまで以上に向上させていく必要があるが、そのためには荷主と物流事業者でスケジュール調整を細かく行う必要がある。荷主側が物流要件を一方向的に設定するのではなく、相互の調整を進めることが求められている。

荷主と物流事業者との公正取引は、効果的な連携の前提となる。契約内容の書面化等は早期に徹底していく必要がある。例えば、着荷主に対してどこまでのサービスを提供すればよいかを明確にするべきである。トラックドライバー不足への対策としても、こういった不透明なサービス基準を見直すことは急務である。

##### ○物流サービスコストの透明化

物流効率化を合理的に進めるには、物流サービスに係るコストを可視化、透明化して、取引価格体系や委託物流費に反映することが重要である。取引企業間、荷主物流事業者間の行動を変革することで物流効率化が実現される。物流効率化のメリットは目に見える形で、相互の取引コストに反映されるのが望ましい。例えば、配送ロット等の物流サービス要件に応じた取引価格制度を整備すること等は、今後より求められる。

#### ○物流情報インフラの整備

物流情報インフラの整備も中期的な視点として留意するべきである。ICTの進化により、トラック移動情報等、各種物流データが収集しやすくなっている。しかし、届け先の事業所コードは企業内もしくは同一業界内で統一されているのが実情であり、業種横断的な標準化はできていない。こうした物流情報インフラの整備を進め、物流ビッグデータを産業界で活用して効率化を推進することが期待される。

## 参考

参考 1 「消費財流通業界における物流効率化に向けた課題と今後の対応策に関するアンケート調査」結果の食料品・日用品別の集計結果

参考 2 アンケート調査票



参考1 「消費財流通業界における物流効率化に向けた課題と今後の対応策に関するアンケート調査」結果の食料品・日用品別の集計結果

1. 輸配送に関する課題

1.1 製造業の輸配送に関する課題

食料品製造業の輸配送に関する現在の問題意識 (n=142)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
配送トラックの運賃が上昇すること	40%	89%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	35%	71%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	31%	77%
納品時の待機時間が長くなること	23%	68%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	23%	70%
長距離の輸配送を行いにくくなること	23%	61%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	21%	68%
配送トラックの積載率が低下すること	16%	60%
輸配送時の汚破損が増加すること	16%	52%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	16%	55%
配送ロットが小さくなること	15%	68%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	15%	54%
納品リードタイムが短くなること	13%	61%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	13%	64%
配送トラックの回転数が低下すること	11%	46%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

食料品製造業の輸配送に関する今後の問題意識 (n=142)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
配送トラックの運賃が上昇すること	68%	97%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	63%	85%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	49%	87%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	44%	79%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	40%	82%
長距離の輸配送を行いにくくなること	40%	73%
納品時の待機時間が長くなること	39%	79%
配送ロットが小さくなること	35%	77%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	31%	78%
配送トラックの積載率が低下すること	30%	77%
納品リードタイムが短くなること	28%	74%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	28%	70%
輸配送時の汚破損が増加すること	25%	63%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	23%	69%
配送トラックの回転数が低下すること	20%	72%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

## 食料品製造業の輸配送に関する今後の取組意向 (n=142)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること	30%	66%
他社との共同配送を実施すること	30%	65%
輸配送に関する外注コストを低減すること	28%	80%
鉄道へのモーダルシフトを推進すること	19%	48%
災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	19%	70%
外注先の輸配送事業者の作業負担を軽減すること	18%	69%
大型トラックによる配送量を拡大すること	18%	61%
貴社が直接配送する先(拠点)を絞り込むこと	15%	54%
船舶へのモーダルシフトを推進すること	14%	37%
販売先からの引取物流に対応すること	8%	44%
(製配販連携による取組)		
販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること	36%	80%
販売先に納品リードタイムの緩和を要請し、輸配送を効率化すること	26%	79%
販売先に輸配送頻度の削減/輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること	35%	76%
貴社工場からの直送を拡大すること	15%	51%
貴社から小売業物流センターへの直送を拡大すること	11%	51%
貴社から店舗への直送を拡大すること	4%	21%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 日用品製造業の輸配送に関する現在の問題意識 (n=61)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
配送トラックの運賃が上昇すること	36%	89%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	31%	66%
長距離の輸配送を行いにいくことになること	23%	54%
輸配送時の汚破損が増加すること	21%	59%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	21%	70%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	20%	51%
配送ロットが小さくなること	20%	56%
納品時の待機時間が長くなること	20%	54%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	20%	54%
納品リードタイムが短くなること	18%	49%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	16%	51%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	15%	49%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	13%	48%
配送トラックの積載率が低下すること	11%	46%
配送トラックの回転数が低下すること	8%	38%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

## 日用品製造業の輸配送に関する今後の問題意識 (n=61)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
配送トラックの運賃が上昇すること	61%	90%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	44%	69%
長距離の輸配送を行いにいくことになること	34%	69%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	34%	77%
納品リードタイムが短くなること	31%	54%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	30%	75%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	28%	69%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	26%	67%
配送ロットが小さくなること	25%	66%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	25%	69%
輸配送時の汚破損が増加すること	25%	69%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	23%	67%
納品時の待機時間が長くなること	21%	69%
配送トラックの積載率が低下すること	16%	62%
配送トラックの回転数が低下すること	13%	61%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計



日用品製造業の輸配送に関する今後の取組意向 (n=61)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
輸配送に関する外注コストを低減すること	34%	72%
納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること	18%	48%
他社との共同配送を実施すること	16%	46%
外注先の輸配送事業者の作業負担を軽減すること	16%	61%
災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	15%	62%
大型トラックによる配送量を拡大すること	11%	49%
販売先からの引取物流に対応すること	11%	34%
貴社が直接配送する先(拠点)を絞り込むこと	8%	43%
鉄道へのモーダルシフトを推進すること	8%	44%
船舶へのモーダルシフトを推進すること	-	31%
(製配販連携による取組)		
販売先に輸配送頻度の削減/輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること	25%	67%
販売先に納品リードタイムの緩和を要請し、輸配送を効率化すること	23%	69%
販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること	20%	69%
貴社工場からの直送を拡大すること	18%	49%
貴社から小売業物流センターへの直送を拡大すること	7%	38%
貴社から店舗への直送を拡大すること	2%	26%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 1.2 卸売業の輸配送に関する課題

### 食料品卸売業の輸配送に関する現在の問題意識 (n=260)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
<b>(対販売先)</b>		
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	32%	32%
配送トラックの運賃が上昇すること	32%	75%
配送ルートが小さくなること	24%	68%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	21%	72%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	20%	63%
配送トラックの積載率が低下すること	18%	62%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	16%	47%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	16%	47%
配送トラックの回転数が低下すること	15%	57%
納品リードタイムが短くなること	15%	57%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	15%	49%
納品時の待機時間が長くなること	13%	43%
長距離の輸配送を行いにいくること	11%	43%
輸配送時の汚破損が増加すること	10%	32%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	9%	37%
<b>(対仕入先)</b>		
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	15%	49%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	14%	49%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	12%	44%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	10%	38%
輸配送時の汚破損が増加すること	10%	32%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	9%	38%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 食料品卸売業の輸配送に関する今後の問題意識 (n=260)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
<b>(対販売先)</b>		
配送トラックの運賃が上昇すること	49%	88%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	47%	87%
配送ルートが小さくなること	34%	76%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	32%	84%
配送トラックの積載率が低下すること	32%	73%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	31%	78%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	30%	67%
配送トラックの回転数が低下すること	28%	71%
納品リードタイムが短くなること	26%	67%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	25%	69%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	23%	60%
納品時の待機時間が長くなること	22%	59%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	18%	60%
長距離の輸配送を行いにいくること	16%	57%
輸配送時の汚破損が増加すること	15%	43%
<b>(対仕入先)</b>		
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	27%	67%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	23%	67%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	22%	65%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	19%	59%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	15%	58%
輸配送時の汚破損が増加すること	15%	46%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

## 食料品卸売業の輸配送に関する今後の取組意向 (n=260)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
(対販売先)		
納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること	12%	57%
輸配送に関する外注コストを低減すること	10%	52%
他社との共同配送を実施すること	8%	51%
災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	6%	51%
販売先からの引取物流に対応すること	5%	44%
外注先の輸配送事業者の作業負荷を軽減すること	5%	43%
大型トラックによる配送量を拡大すること	3%	23%
鉄道へのモーダルシフトを推進すること	0%	7%
船舶へのモーダルシフトを推進すること	0%	5%
(対仕入先)		
大型トラックによる納品量を拡大すること	8%	33%
仕入先に対して引取物流を実施すること	5%	28%
(製販連携による取組)		
販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること	20%	70%
販売先に輸配送頻度の削減／輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること	20%	71%
販売先に納品リードタイムの緩和を要請し、輸配送を効率化すること	18%	66%
メーカーから店舗への直送を拡大してもらうこと	13%	58%
メーカーから小売業物流センターへの直送を拡大してもらうこと	13%	58%
メーカー工場から貴社への直送を拡大すること	12%	58%
仕入先からの納品リードタイムを緩和し、輸配送効率化すること	11%	60%
仕入先からの納品頻度を削減／納品ロットを拡大し、輸配送を効率化すること	10%	53%
仕入先からの納品時間制約を緩和し、輸配送を効率化すること	10%	55%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 日用品卸売業の輸配送に関する現在の問題意識 (n=119)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
(対販売先)		
配送トラックの運賃が上昇すること	31%	67%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	26%	75%
配送ロットが小さくなること	23%	67%
納品リードタイムが短くなること	17%	57%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	15%	54%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	15%	49%
配送トラックの積載率が低下すること	14%	54%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	10%	35%
配送トラックの回転数が低下すること	9%	41%
納品時の待機時間が長くなること	8%	36%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	8%	41%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	8%	38%
長距離の輸配送を行いにくくなること	8%	29%
災害によって安定した商品供給ができなくなること	7%	38%
輸配送時の汚破損が増加すること	3%	21%
(対仕入先)		
災害によって安定した商品調達ができなくなること	15%	46%
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	13%	54%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	12%	52%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	11%	51%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	8%	37%
輸配送時の汚破損が増加すること	7%	29%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

## 日用品卸売業の輸配送に関する今後の問題意識 (n=119)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
(対販売先)		
配送トラックの運賃が上昇すること	40%	73%
輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	39%	81%
配送ロットが小さくなること	30%	74%
納品リードタイムが短くなること	28%	65%
配送トラックの台数が確保しにくくなること	24%	53%
配送トラックの輸配送効率が低下すること	24%	62%
指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	23%	62%
指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	21%	54%
配送トラックの積載率が低下すること	18%	65%
配送トラックの回転数が低下すること	17%	53%
納品時の待機時間が長くなること	17%	49%
地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	16%	52%
災害によって安定した商品供給ができなくなる	16%	59%
長距離の輸配送を行いにくくなること	13%	45%
輸配送時の汚破損が増加すること	5%	29%
(対仕入先)		
災害によって安定した商品調達ができなくなる	24%	67%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	23%	61%
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	22%	69%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	14%	51%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	14%	66%
輸配送時の汚破損が増加すること	11%	38%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

## 日用品卸売業の輸配送に関する今後の取組意向 (n=119)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
(対販売先)		
輸配送に関する外注コストを低減すること	9%	36%
他社との共同配送を実施すること	6%	29%
納品後の帰便を空車にせず、有効に活用すること	4%	28%
災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	4%	43%
大型トラックによる配送量を拡大すること	2%	10%
販売先からの引取物流に対応すること	2%	28%
外注先の輸配送事業者の作業負担を軽減すること	2%	31%
鉄道へのモーダルシフトを推進すること	-	3%
船舶へのモーダルシフトを推進すること	-	3%
(対仕入先)		
大型トラックによる納品量を拡大すること	3%	19%
仕入先に対して引取物流を実施すること	3%	21%
(製配販連携による取組)		
販売先に輸配送頻度の削減／輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること	13%	55%
販売先に納品リードタイムの緩和を要請し、輸配送を効率化すること	12%	51%
メーカー工場から貴社への直送を拡大すること	11%	56%
販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること	11%	53%
メーカーから店舗への直送を拡大してもらうこと	10%	58%
仕入先からの納品リードタイムを緩和し、輸配送効率化すること	8%	45%
メーカーから小売業物流センターへの直送を拡大してもらうこと	7%	55%
仕入先からの納品頻度を削減／納品ロットを拡大し、輸配送を効率化すること	5%	39%
仕入先からの納品時間制約を緩和し、輸配送を効率化すること	5%	40%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 1.3 小売業の輸配送に関する課題

#### 食料品小売業の輸配送に関する現在の問題意識

(対店舗 n=240 対専用物流センター n=144)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
<b>(対店舗)</b>		
納品トラックの運賃(委託配送費)が上昇すること	15%	58%
災害によって安定した商品調達ができなくなる	12%	40%
納品トラックの台数が確保しにくくなる	9%	41%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	8%	34%
納品トラックの輸配送効率が低下すること	6%	40%
配送時の汚破損が増加すること	5%	22%
<b>(対専用物流センター)</b>		
災害によって安定した商品調達ができなくなる	13%	47%
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	8%	43%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	8%	35%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなる	7%	42%
輸配送時の汚破損が増加すること	7%	27%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	4%	34%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

#### 食料品小売業の輸配送に関する今後の問題意識

(対店舗 n=240 対専用物流センター n=144)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
<b>(対店舗)</b>		
納品トラックの運賃(委託配送費)が上昇すること	43%	82%
納品トラックの台数が確保しにくくなる	29%	64%
災害によって安定した商品調達ができなくなる	22%	67%
納品トラックの輸配送効率が低下すること	20%	67%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	20%	65%
配送時の汚破損が増加すること	9%	44%
<b>(対専用物流センター)</b>		
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	40%	80%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなる	27%	69%
災害によって安定した商品調達ができなくなる	26%	72%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	22%	69%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	18%	67%
輸配送時の汚破損が増加すること	13%	49%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

## 食料品小売業の輸配送に関する今後の取組意向

(対店舗 n=240 対専用物流センター n=144 製配販による取組 n=240)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
(対店舗)		
配送に関する外注コストを低減すること	20%	69%
納品後の帰便を空車にせず、有効に活用すること	17%	65%
災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	13%	63%
他社との共同配送を実施すること	10%	45%
外注先の輸配送事業者の作業負荷を軽減すること	8%	63%
(対専用物流センター)		
仕入先に対して引取物流を実施すること	10%	55%
大型トラックによる納品量を拡大すること	10%	47%
鉄道へのモーダルシフトを推進すること	3%	11%
船舶へのモーダルシフトを推進すること	1%	8%
(製配販連携による取組)		
メーカーから貴社物流センターへの直接納品を拡大すること	14%	58%
メーカー工場からの直接調達を拡大すること	13%	47%
仕入先からの納品リードタイムを緩和し、輸配送効率化すること	6%	53%
メーカーから店舗への直接納品を拡大すること	5%	25%
仕入先からの納品頻度を削減／納品ロットを拡大し、輸配送を効率化すること	5%	41%
仕入先からの納品時間制約を緩和し、輸配送を効率化すること	5%	44%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 日用品小売業の輸配送に関する現在の問題意識

(対店舗 n=69 対専用物流センター n=35)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
(対店舗)		
納品トラックの運賃(委託配送費)が上昇すること	14%	42%
納品トラックの台数が確保しにくくなること	12%	28%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	7%	33%
納品トラックの輸配送効率が低下すること	6%	22%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	6%	33%
配送時の汚破損が増加すること	6%	20%
(対専用物流センター)		
災害によって安定した商品調達ができなくなること	11%	31%
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	9%	43%
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	9%	40%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	9%	46%
輸配送時の汚破損が増加すること	9%	29%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	6%	26%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

## 日用品小売業の輸配送に関する現在の問題意識

(対店舗 n=69 対専用物流センター n=35)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
(対店舗)		
納品トラックの運賃(委託配送費)が上昇すること	23%	70%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	19%	55%
納品トラックの台数が確保しにくくなること	17%	54%
納品トラックの輸配送効率が低下すること	12%	52%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	12%	55%
配送時の汚破損が増加すること	10%	38%
(対専用物流センター)		
仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	20%	77%
仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	17%	74%
仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	11%	60%
災害によって安定した商品調達ができなくなること	11%	60%
指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	9%	63%
輸配送時の汚破損が増加すること	6%	46%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

## 日用品小売業の輸配送に関する今後の取組意向

(対店舗 n=69 対専用物流センター n=35 製配販による取組 n=69)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
<b>(対店舗)</b>		
配送に関する外注コストを低減すること	13%	54%
災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	9%	46%
納品後の帰りを空車にせず、有効に活用すること	7%	43%
外注先の輸配送事業者の作業負担を軽減すること	6%	49%
他社との共同配送を実施すること	4%	28%
<b>(対専用物流センター)</b>		
仕入先に対して引取物流を実施すること	3%	46%
大型トラックによる納品量を拡大すること	-	40%
鉄道へのモーダルシフトを推進すること	-	14%
船舶へのモーダルシフトを推進すること	-	9%
<b>(製配販連携による取組)</b>		
メーカーから貴社物流センターへの直接納品を拡大すること	10%	46%
メーカー工場からの直接調達を拡大すること	10%	49%
メーカーから店舗への直接納品を拡大すること	4%	33%
仕入先からの納品リードタイムを緩和し、輸配送効率化すること	4%	48%
仕入先からの納品頻度を削減／納品ロットを拡大し、輸配送を効率化すること	3%	46%
仕入先からの納品時間制約を緩和し、輸配送を効率化すること	1%	42%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計



## 2. 在庫に関する課題

### 2.1 製造業の在庫に関する課題

#### 食料品製造業の在庫に関する現在の問題意識 (n=142)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
需要予測と実績との乖離が増大すること	26%	74%
在庫の保管コストが上昇すること	25%	69%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	22%	70%
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	16%	73%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	13%	58%
販売先からの返品量が増加すること	8%	44%
返品処理コストが上昇すること	8%	48%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

#### 食料品製造業の在庫に関する今後の問題意識 (n=142)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
在庫の保管コストが上昇すること	42%	79%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	38%	80%
需要予測と実績との乖離が増大すること	35%	81%
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	29%	81%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	20%	70%
販売先からの返品量が増加すること	15%	58%
返品処理コストが上昇すること	14%	62%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

#### 食料品製造業の在庫に関する今後の取組意向 (n=142)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
廃棄ロス率を削減すること	44%	88%
需要予測の精度を向上させること	44%	87%
在庫回転数を向上させること	41%	87%
在庫管理システムを整備・高度化すること	35%	85%
販売商品のトレーサビリティを確立すること	29%	81%
在庫保管に関する外注コストを低減すること	23%	81%
各地域に分散している在庫を集約すること	8%	44%
災害に備えて一部商品の在庫水準を多くすること (製配販連携による取組)	7%	42%
販売先からの返品率を削減すること	22%	74%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

#### 日用品製造業の在庫に関する現在の問題意識 (n=61)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	23%	67%
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	20%	64%
在庫の保管コストが上昇すること	16%	69%
返品処理コストが上昇すること	16%	57%
需要予測と実績との乖離が増大すること	15%	69%
販売先からの返品量が増加すること	11%	51%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	8%	61%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計



### 日用品製造業の在庫に関する今後の問題意識 (n=61)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
在庫の保管コストが上昇すること	39%	85%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	36%	74%
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	33%	72%
返品処理コストが上昇すること	26%	67%
販売先からの返品量が増加すること	23%	61%
需要予測と実績との乖離が増大すること	23%	77%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	20%	75%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 日用品製造業の在庫に関する今後の取組意向 (n=61)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
在庫回転数を向上させること	52%	82%
廃棄ロス率を削減すること	46%	87%
需要予測の精度を向上させること	39%	84%
在庫管理システムを整備・高度化すること	30%	77%
在庫保管に関する外注コストを低減すること	30%	72%
販売商品のトレーサビリティを確立すること	15%	66%
各地域に分散している在庫を集約すること	11%	43%
災害に備えて一部商品の在庫水準を多くすること (製配販連携による取組)	5%	51%
販売先からの返品率を削減すること	28%	69%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 2.2 卸売業の在庫に関する課題

### 食料品卸売業の在庫に関する現在の問題意識 (n=260)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	23%	73%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	17%	71%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	17%	55%
在庫の保管コストが上昇すること	16%	55%
需要予測と実績との乖離が増大すること	13%	57%
販売先からの返品量が増加すること	10%	44%
返品処理コストが上昇すること	10%	45%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 食料品卸売業の在庫に関する今後の問題意識 (n=260)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	36%	81%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	31%	78%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	28%	66%
在庫の保管コストが上昇すること	27%	70%
需要予測と実績との乖離が増大すること	22%	68%
返品処理コストが上昇すること	20%	60%
販売先からの返品量が増加すること	17%	56%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 食料品卸売業の在庫に関する今後の取組意向 (n=260)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
在庫回転数を向上させること	41%	91%
廃棄ロス率を削減すること	36%	90%
在庫管理システムを整備・高度化すること	29%	76%
需要予測の精度を向上させること	21%	82%
在庫保管に関する外注コストを低減すること	8%	48%
各地域に分散している在庫を集約すること	6%	32%
トレーサビリティの確立をメーカーに要請すること	6%	47%
災害に備えて一部商品の在庫水準を多くすること	3%	34%
(製配販連携による取組)		
販売先からの返品率を削減すること	19%	69%
仕入先への返品率を削減すること	11%	63%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 日用品卸売業の在庫に関する現在の問題意識 (n=119)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
返品処理コストが上昇すること	22%	54%
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	18%	66%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	18%	66%
販売先からの返品量が増加すること	18%	49%
在庫の保管コストが上昇すること	14%	48%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	14%	46%
需要予測と実績との乖離が増大すること	11%	55%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 日用品卸売業の在庫に関する今後の問題意識 (n=119)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	35%	71%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	32%	74%
販売先からの返品量が増加すること	28%	56%
返品処理コストが上昇すること	28%	60%
在庫の保管スペースが確保しにくくなること	24%	56%
需要予測と実績との乖離が増大すること	22%	65%
在庫の保管コストが上昇すること	20%	59%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 日用品卸売業の在庫に関する今後の取組意向 (n=119)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
在庫回転数を向上させること	28%	85%
廃棄ロス率を削減すること	24%	80%
需要予測の精度を向上させること	18%	68%
在庫管理システムを整備・高度化すること	18%	65%
在庫保管に関する外注コストを低減すること	3%	35%
災害に備えて一部商品の在庫水準を多くすること	3%	27%
各地域に分散している在庫を集約すること	3%	24%
トレーサビリティの確立をメーカーに要請すること	3%	24%
(製配販連携による取組)		
販売先からの返品率を削減すること	24%	68%
仕入先への返品率を削減すること	10%	56%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 2.3 小売業の在庫に関する課題

### 食料品小売業の在庫に関する現在の問題意識 (n=240)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
品揃え品目数が増加し在庫効率が低下すること	7%	46%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	6%	40%
需要予測と実績との乖離が増大すること	6%	47%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 食料品小売業の在庫に関する今後の問題意識 (n=240)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
品揃え品目数が増加し在庫効率が低下すること	18%	58%
需要予測と実績との乖離が増大すること	16%	61%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	15%	54%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 食料品小売業の在庫に関する今後の取組意向 (n=240)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
廃棄ロス率を削減すること	33%	82%
在庫回転数を向上させること	33%	80%
需要予測の精度を向上させること	29%	78%
在庫管理システムを整備・高度化すること	25%	70%
災害時に備えて商品調達を代替・補完できる体制を構築すること	15%	72%
トレーサビリティの確立をメーカーに要請すること	8%	60%
(製配販連携による取組)		
仕入先への返品率を削減すること	12%	62%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 日用品小売業の在庫に関する現在の問題意識 (n=69)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
需要予測と実績との乖離が増大すること	12%	54%
品揃え品目数が増加し在庫効率が低下すること	9%	48%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	9%	45%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 日用品小売業の在庫に関する今後の問題意識 (n=69)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
需要予測と実績との乖離が増大すること	23%	64%
商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	20%	67%
品揃え品目数が増加し在庫効率が低下すること	19%	62%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 日用品小売業の在庫に関する今後の取組意向 (n=69)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として 実施したい	実施したい※
在庫回転数を向上させること	30%	84%
廃棄ロス率を削減すること	25%	77%
需要予測の精度を向上させること	22%	72%
在庫管理システムを整備・高度化すること	16%	65%
災害時に備えて商品調達を代替・補完できる体制を構築すること	9%	55%
トレーサビリティの確立をメーカーに要請すること (製配販連携による取組)	4%	38%
仕入先への返品率を削減すること	6%	61%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 3. 物流拠点/店舗に関する課題

#### 3.1 製造業の物流拠点に関する課題

##### 食料品製造業の物流拠点に関する現在の問題意識 (n=142)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流センターフィーの支払負担が増大すること	22%	61%
物流センターの委託運営費が上昇すること	20%	59%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	13%	57%
物流拠点の新設コストが上昇すること	12%	43%
物流拠点の稼働率が低下すること	2%	35%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

##### 食料品製造業の物流拠点に関する今後の問題意識 (n=142)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流センターの委託運営費が上昇すること	39%	77%
物流センターフィーの支払負担が増大すること	39%	79%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	35%	78%
物流拠点の新設コストが上昇すること	23%	62%
物流拠点の稼働率が低下すること	13%	58%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

##### 食料品製造業の物流拠点に関する今後の取組意向 (n=142)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流拠点を他社と共同利用すること	23%	59%
物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	20%	58%
物流拠点における電力・燃料等使用量を削減すること	20%	76%
災害に備えて各物流拠点の機能を代替・補完できる体制を整備すること	16%	71%
貴社物流拠点の機能・運営を物流事業者に外注すること	13%	51%
物流拠点を分散化し、輸配送効率を高めること	10%	41%
マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	7%	49%
(製配販連携による取組)		
貴社の物流拠点を減らし、物流機能を卸売業に代替してもらうこと	4%	35%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

##### 食料品製造業の庫内作業に関する現在の問題意識 (n=142)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	20%	59%
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	16%	58%
物流拠点内の作業効率が低下すること	8%	56%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

##### 食料品製造業の庫内作業に関する今後の問題意識 (n=142)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	44%	80%
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	37%	82%
物流拠点内の作業効率が低下すること	27%	75%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 日用品製造業の物流拠点に関する現在の問題意識 (n=61)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流センターフィーの支払負担が増大すること	21%	51%
物流センターの委託運営費が上昇すること	20%	56%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	15%	31%
物流拠点の新設コストが上昇すること	11%	41%
物流拠点の稼働率が低下すること	7%	26%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 日用品製造業の物流拠点に関する今後の問題意識 (n=61)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流センターの委託運営費が上昇すること	28%	67%
物流センターフィーの支払負担が増大すること	28%	64%
物流拠点の新設コストが上昇すること	21%	54%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	18%	61%
物流拠点の稼働率が低下すること	11%	44%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 日用品製造業の物流拠点に関する今後の取組意向 (n=61)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	16%	48%
災害に備えて各物流拠点の機能を代替・補完できる体制を整備すること	13%	52%
貴社物流拠点の機能・運営を物流事業者に外注すること	11%	46%
物流拠点を他社と共同利用すること	10%	36%
物流拠点を分散化し、輸配送効率を高めること	8%	31%
物流拠点における電力・燃料等使用量を削減すること	7%	38%
マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	3%	39%
(製配販連携による取組)		
貴社の物流拠点を減らし、物流機能を卸売業に代替してもらうこと	5%	36%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 日用品製造業の庫内作業に関する現在の問題意識 (n=61)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	11%	46%
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	11%	33%
物流拠点内の作業効率が低下すること	10%	38%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 日用品製造業の庫内作業に関する今後の問題意識 (n=61)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	23%	61%
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	21%	69%
物流拠点内の作業効率が低下すること	15%	59%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 3.2 卸売業の物流拠点に関する課題

#### 食料品卸売業の物流拠点に関する現在の問題意識 (n=260)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流センターフィーの支払負担が増大すること	23%	57%
物流センターの委託運営費が上昇すること	18%	50%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	16%	62%
物流拠点の新設コストが上昇すること	10%	36%
物流拠点の稼働率が低下すること	10%	47%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

#### 食料品卸売業の物流拠点に関する今後の問題意識 (n=260)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流センターフィーの支払負担が増大すること	35%	66%
物流センターの委託運営費が上昇すること	27%	60%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	24%	73%
物流拠点の新設コストが上昇すること	19%	51%
物流拠点の稼働率が低下すること	15%	58%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

#### 食料品卸売業の物流拠点に関する今後の取組意向 (n=260)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流拠点における電力・燃料等使用量を削減すること	15%	70%
物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	12%	50%
物流拠点を他社と共同利用すること	9%	46%
貴社物流拠点の機能・運営を物流事業者に外注すること	8%	41%
物流拠点を分散化し、輸配送効率を高めること	5%	26%
災害に備えて各物流拠点の機能を代替・補完できる体制を整備すること	5%	47%
マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	5%	37%
(製配販連携による取組)		
貴社が小売業の物流機能を代替していくこと	7%	38%
貴社汎用センターからの店舗配送を拡大すること	6%	36%
貴社がメーカーの物流機能を代替していくこと	6%	31%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

#### 食料品卸売業の庫内作業に関する現在の問題意識 (n=260)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	15%	63%
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	14%	52%
物流拠点内の作業効率が低下すること	11%	57%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

#### 食料品卸売業の庫内作業に関する今後の問題意識 (n=260)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	31%	73%
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	30%	68%
物流拠点内の作業効率が低下すること	22%	70%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計



### 日用品卸売業の物流拠点に関する現在の問題意識 (n=119)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流センターフィーの支払負担が増大すること	20%	42%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	14%	39%
物流センターの委託運営費が上昇すること	13%	36%
物流拠点の稼働率が低下すること	8%	38%
物流拠点の新設コストが上昇すること	8%	27%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 日用品卸売業の物流拠点に関する今後の問題意識 (n=119)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流センターフィーの支払負担が増大すること	28%	52%
物流センターの委託運営費が上昇すること	24%	45%
物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	18%	50%
物流拠点の新設コストが上昇すること	18%	39%
物流拠点の稼働率が低下すること	18%	46%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 日用品卸売業の物流拠点に関する今後の取組意向 (n=119)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	10%	41%
物流拠点における電力・燃料等使用量を削減すること	9%	51%
物流拠点を他社と共同利用すること	6%	27%
物流拠点を分散化し、輸配送効率を高めること	5%	22%
マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	4%	18%
災害に備えて各物流拠点の機能を代替・補完できる体制を整備すること	4%	40%
貴社物流拠点の機能・運営を物流事業者に外注すること (製配販連携による取組)	3%	27%
貴社がメーカーの物流機能を代替していくこと	6%	22%
貴社が小売業の物流機能を代替していくこと	6%	18%
貴社汎用センターからの店舗配送を拡大すること	5%	29%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 日用品卸売業の庫内作業に関する現在の問題意識 (n=119)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	14%	45%
物流拠点内の作業効率が低下すること	13%	42%
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	12%	38%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 日用品卸売業の庫内作業に関する今後の問題意識 (n=119)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流拠点内の作業人件費が上昇すること	31%	57%
物流拠点内の作業人員を確保できないこと	27%	54%
物流拠点内の作業効率が低下すること	23%	54%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 3.3 小売業の物流拠点/店舗に関する課題

#### 食料品小売業の物流拠点に関する現在の問題意識 (n=144)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流センターの委託運営費が上昇すること	17%	60%
物流センターにおける電力・燃料等使用コストが増大すること	17%	63%
物流センターの新設コストが上昇すること	14%	56%
物流センターの稼働率が低下すること	12%	42%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

#### 食料品小売業の物流拠点に関する今後の問題意識 (n=144)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流センターにおける電力・燃料等使用コストが増大すること	40%	84%
物流センターの新設コストが上昇すること	38%	78%
物流センターの委託運営費が上昇すること	38%	83%
物流センターの稼働率が低下すること	19%	66%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

#### 食料品小売業の物流拠点に関する今後の取組意向

(n=144 製配販連携による取組 n=240)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流センターを集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	26%	66%
物流センターにおける電力・燃料等使用量を削減すること	25%	85%
災害に備えて各物流センターの機能を代替・補完できる体制を整備すること	17%	68%
マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	16%	61%
物流センターを分散化し、輸配送効率を高めること	9%	33%
貴社物流センターの機能・運営を物流事業者に外注すること	8%	53%
物流センターを他社と共同利用すること	7%	47%
(製配販連携による取組)		
卸売業汎用センターからの店舗配送を拡大すること	4%	28%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

#### 食料品小売業の店舗作業に関する現在の問題意識 (n=240)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
店舗の人員を確保できないこと	30%	83%
店舗の人件費が上昇すること	24%	76%
店舗の作業効率が低下すること	18%	70%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

#### 食料品小売業の店舗作業に関する今後の問題意識 (n=240)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
店舗の人員を確保できないこと	62%	88%
店舗の人件費が上昇すること	53%	86%
店舗の作業効率が低下すること	38%	80%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 日用品小売業の物流拠点に関する現在の問題意識 (n=35)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
物流センターの委託運営費が上昇すること	17%	51%
物流センターの新設コストが上昇すること	6%	37%
物流センターの稼働率が低下すること	6%	40%
物流センターにおける電力・燃料等使用コストが増大すること	3%	43%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 日用品小売業の物流拠点に関する今後の問題意識 (n=35)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
物流センターの委託運営費が上昇すること	26%	69%
物流センターの新設コストが上昇すること	14%	57%
物流センターの稼働率が低下すること	14%	49%
物流センターにおける電力・燃料等使用コストが増大すること	11%	69%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

### 日用品小売業の物流拠点に関する今後の取組意向

(n=35 製配販連携による取組 n=69)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
貴社物流センターの機能・運営を物流事業者に外注すること	17%	34%
物流センターを分散化し、輸配送効率を高めること	14%	23%
物流センターを他社と共同利用すること	14%	43%
マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	11%	40%
物流センターにおける電力・燃料等使用量を削減すること	11%	54%
災害に備えて各物流センターの機能を代替・補完できる体制を整備すること	11%	46%
物流センターを集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	9%	40%
(製配販連携による取組)		
卸売業汎用センターからの店舗配送を拡大すること	3%	41%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 日用品小売業の店舗作業に関する現在の問題意識 (n=69)

内容	現在	
	重大な問題になっている	問題になっている※
店舗の人員費が上昇すること	19%	68%
店舗の人員を確保できないこと	16%	68%
店舗の作業効率が低下すること	9%	58%

※「問題になっている」は「重大な問題になっている」と「問題になっている」の合計

### 日用品小売業の店舗作業に関する今後の問題意識 (n=69)

内容	今後5年以内に	
	重大な問題になる	問題になる※
店舗の人員を確保できないこと	39%	78%
店舗の人員費が上昇すること	35%	80%
店舗の作業効率が低下すること	28%	71%

※「問題になる」は「重大な問題になる」と「問題になる」の合計

## 4. 物流標準化に関する課題

### 4.1 製造業の物流標準化に関する課題

#### 食料品製造業の物流標準化に関する今後の取組意向

(n=142 ※1 n=67 ※2 n=119)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	6%	46%
物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	5%	49%
物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	4%	43%
※1 標準クレートの利用を徹底すること	1%	33%
※2 標準パレットの利用を徹底すること	18%	61%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

#### 日用品製造業の物流標準化に関する今後の取組意向

(n=61 ※1 n=21 ※2 n=40)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	-	33%
物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	-	31%
物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	-	30%
※1 標準クレートの利用を徹底すること	-	19%
※2 標準パレットの利用を徹底すること	20%	58%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 4.2 卸売業の物流標準化に関する課題

#### 食料品卸売業の物流標準化に関する今後の取組意向

(n=260 ※1 n=99 ※2 n=191)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	5%	37%
物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	5%	36%
物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	4%	34%
※1 標準クレートの利用を徹底すること	3%	28%
※2 標準パレットの利用を徹底すること	8%	64%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

#### 日用品卸売業の物流標準化に関する今後の取組意向

(n=119 ※1 n=39 ※2 n=63)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	3%	25%
物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	3%	25%
物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	3%	27%
※1 標準クレートの利用を徹底すること	-	8%
※2 標準パレットの利用を徹底すること	5%	48%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 4.3 小売業の物流標準化に関する課題

#### 食料品小売業の物流標準化に関する今後の取組意向

(n=240 ※1 n=136 ※2 n=139)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	4%	43%
物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	3%	39%
物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	3%	39%
※1 標準クレートの利用を徹底すること	9%	63%
※2 標準パレットの利用を徹底すること	10%	62%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

#### 日用品小売業の物流標準化に関する今後の取組意向

(n=69 ※1 n=38 ※2 n=46)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	3%	36%
物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	1%	32%
物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	1%	30%
※1 標準クレートの利用を徹底すること	3%	26%
※2 標準パレットの利用を徹底すること	2%	39%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 5. 情報連携に関する課題

### 5.1 製造業の情報連携に関する課題

#### 食料品製造業の情報連携に関する今後の取組意向 (n=142)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
販売先の特売発注量を早期に確定すること	32%	82%
販売先の新製品発注量を早期に確定すること	27%	80%
販売先の商品カット情報を早期に入手すること	21%	79%
販売先の販売実績情報を入手し、物流効率化に活用すること	19%	80%
販売先の販売計画情報を入手し、物流効率化に活用すること	19%	80%
販売先の在庫情報を入手し、物流効率化に活用すること	15%	73%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

#### 日用品製造業の情報連携に関する今後の取組意向 (n=61)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
販売先の販売実績情報を入手し、物流効率化に活用すること	30%	67%
販売先の特売発注量を早期に確定すること	28%	69%
販売先の新製品発注量を早期に確定すること	28%	70%
販売先の商品カット情報を早期に入手すること	21%	67%
販売先の在庫情報を入手し、物流効率化に活用すること	20%	57%
販売先の販売計画情報を入手し、物流効率化に活用すること	18%	64%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 5.2 卸売業の情報連携に関する課題

#### 食料品卸売業の情報連携に関する今後の取組意向 (n=260)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
販売先の商品カット情報を早期に入手すること	22%	77%
販売先の特売発注量を早期に確定すること	21%	80%
販売先の新製品発注量を早期に確定すること	20%	77%
販売先の販売計画情報を入手し、物流効率化に活用すること	14%	72%
販売先の販売実績情報を入手し、物流効率化に活用すること	13%	69%
販売先の在庫情報を入手し、物流効率化に活用すること	12%	63%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

#### 日用品卸売業の情報連携に関する今後の取組意向 (n=119)

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
販売先の特売発注量を早期に確定すること	19%	67%
販売先の商品カット情報を早期に入手すること	18%	67%
販売先の新製品発注量を早期に確定すること	17%	66%
販売先の販売計画情報を入手し、物流効率化に活用すること	10%	54%
販売先の販売実績情報を入手し、物流効率化に活用すること	9%	58%
販売先の在庫情報を入手し、物流効率化に活用すること	8%	52%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

### 5.3 小売業の情報連携に関する課題

#### 食料品小売業の情報連携に関する今後の取組意向（n=240）

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
仕入先に対して自社の特売発注量を早期に確定すること	15%	72%
仕入先に自社の販売計画情報を提供し、物流効率化に活用すること	14%	62%
仕入先に自社の在庫情報し、物流効率化に活用すること	14%	57%
仕入先に対して自社の商品カット情報を早期に提供すること	13%	69%
仕入先に自社の販売実績情報を提供し、物流効率化に活用すること	12%	58%
仕入先に対して自社の新製品発注量を早期に確定すること	11%	67%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

#### 日用品小売業の情報連携に関する今後の取組意向（n=69）

内容	今後5年以内に	
	重点政策として実施したい	実施したい※
仕入先に対して自社の商品カット情報を早期に提供すること	7%	58%
仕入先に対して自社の特売発注量を早期に確定すること	6%	61%
仕入先に対して自社の新製品発注量を早期に確定すること	6%	58%
仕入先に自社の販売実績情報を提供し、物流効率化に活用すること	4%	49%
仕入先に自社の在庫情報し、物流効率化に活用すること	3%	49%
仕入先に自社の販売計画情報を提供し、物流効率化に活用すること	1%	52%

※「実施したい」は「重点政策として実施したい」と「実施したい」の合計

## 参考2 アンケート調査票

< 製造業向けの調査票 >

### 1. 物流効率化に関する問題意識についてお伺いします

Q1 輸配送に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。

(それぞれ○を1つ)

	(A)現在			(B)今後5年以内		
	貴社において			貴社において		
	重大な問題になっている	問題になっている	問題にはなっていない	重大な問題になる	問題になる	問題にはならない
① 配送トラックの運賃が上昇すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
② 配送トラックの台数が確保しにくくなること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
③ 配送トラックの輸配送効率が低下すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
④ 配送トラックの積載率が低下すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑤ 配送トラックの回転数が低下すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑥ 配送ロットが小さくなること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑦ 納品リードタイムが短くなること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑧ 納品時の待機時間が長くなること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑨ 指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑩ 指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑪ 長距離の輸配送を行いにいくことになること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑫ 地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑬ 輸配送時の汚破損が増加すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑭ 輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑮ 災害によって安定した商品供給ができなくなること	→ 1	2	3	→ 1	2	3



Q2 指定時刻・時間納品についてお伺いします。

**指定時刻納品**：販売先が指定する**特定の時刻**(9時、10時など)に貴社が納品すること  
**指定時間納品**：販売先が指定する**特定の時間帯**(午前、9～12時など)に貴社が納品すること

①貴社が指定時刻納品や指定時間納品を行う販売先卸売業等は、3年前に比べて増えていますか、それとも減っていますか。貴社の配送先数に占める**指定時刻納品・指定時間納品**を行う販売先配送先卸売業等の割合(配送先数ベース)の変化でお答えください。(○を1つ)

1. 上昇している(増えている)      2. 変わらない      3. 低下している(減っている)

②貴社の販売先卸売業等は、3年前に比べて、**指定時間納品**や**指定時刻納品**の設定方法をどのように**変更していることが多いですか**。(○を1つ)

1. 時間指定から時刻指定への変更が多い(例:「9～12時指定」から「9時指定」への変更)  
 2. 時刻指定から時間指定への変更が多い(例:「9時指定」から「9～12時指定」への変更)  
 3. 特に変更していない

Q3 保管・在庫管理に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。

(それぞれ○を1つ)

	(A) 現在			(B) 今後5年以内		
	貴社において			貴社において		
	重大な問題になっている	問題になっている	問題にはなっていない	重大な問題になる	問題になる	問題にはならない
① 商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
② 商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
③ 在庫の保管コストが上昇すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
④ 在庫の保管スペースが確保しにくくなること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑤ 販売先からの返品量が増加すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑥ 返品処理コストが上昇すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3
⑦ 需要予測と実績との乖離が増大すること	→ 1	2	3	→ 1	2	3

Q4 物流物流拠点に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。

(それぞれ○を1つ)

	(A) 現在			(B) 今後5年以内		
	貴社において			貴社において		
	重大な問題になっている	問題になっている	問題にはなっていない	重大な問題になる	問題になる	問題にはならない
① 物流拠点の新設コストが上昇すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
② 物流拠点の稼働率が低下すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
③ 物流センターの委託運営費が上昇すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
④ 物流センターフィーの支払負担が増大すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
⑤ 物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3

Q5 物流拠点の庫内作業に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。

(それぞれ○を1つ)

	(A) 現在			(B) 今後5年以内		
	貴社において			貴社において		
	重大な問題になっている	問題になっている	問題にはなっていない	重大な問題になる	問題になる	問題にはならない
① 物流拠点内の作業人件費が上昇すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
② 物流拠点内の作業人員を確保できないこと	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
③ 物流拠点内の作業効率が低下すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3

Q6 貴社の物流効率化に関する問題について、これまでの設問にある事柄も含めて、具体的にお知らせください。  
 その際、①現在問題になっていること、②今後5年以内に問題になることに分けて、下欄に自由にご記入ください。

① 現在 問題になっていること	
② 今後5年以内に 問題になること	

2. 物流効率化に関する今後の重点政策についてお伺いします

Q7 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の物流拠点・物流ネットワーク政策を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

	今後5年以内に		
	重点政策として 実施したい	やや実施したい	実施するつもりはない
① 物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること →	1	2	3
② 物流拠点を分散化し、輸配送効率を高めること →	1	2	3
③ 貴社物流拠点の機能・運営を物流事業者に外注すること →	1	2	3
④ 物流拠点を他社と共同利用すること →	1	2	3
⑤ マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること →	1	2	3
⑥ 物流拠点における電力・燃料等使用量を削減すること →	1	2	3
⑦ 災害に備えて各物流拠点の機能を代替・補完できる体制を整備すること →	1	2	3

Q8 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の輸配送政策を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

		今後5年以内に		
		重点政策として実施したい	やや実施したい	実施するつもりはない
① 貴社が直接配送する先(拠点)を絞り込むこと	→	1	2	3
② 大型トラックによる配送量を拡大すること	→	1	2	3
③ 納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること	→	1	2	3
④ 販売先からの引取物流に対応すること	→	1	2	3
⑤ 他社との共同配送を実施すること	→	1	2	3
⑥ 鉄道へのモーダルシフトを推進すること	→	1	2	3
⑦ 船舶へのモーダルシフトを推進すること	→	1	2	3
⑧ 輸配送に関する外注コストを低減すること	→	1	2	3
⑨ 外注先の輸配送事業者の作業負担を軽減すること	→	1	2	3
⑩ 災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	→	1	2	3

Q9 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の在庫政策を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

		今後5年以内に		
		重点政策として実施したい	やや実施したい	実施するつもりはない
① 在庫回転数を向上させること	→	1	2	3
② 廃棄ロス率を削減すること	→	1	2	3
③ 各地域に分散している在庫を集約すること	→	1	2	3
④ 需要予測の精度を向上させること	→	1	2	3
⑤ 在庫管理システムを整備・高度化すること	→	1	2	3
⑥ 販売商品のトレーサビリティを確立すること	→	1	2	3
⑦ 在庫保管に関する外注コストを低減すること	→	1	2	3
⑧ 災害に備えて一部商品の在庫水準を多くすること	→	1	2	3

Q10 以下は、メーカー、卸売業、小売業それぞれが、販売先・仕入先と物流活動や物流条件を連携・調整したり、情報連携を行うことで、三者全体として物流効率化につながると考えられる取組です。

貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、これらの物流効率化に対する取組を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

今後5年以内に		
実施したい	実施したい	実施するつもりはない
重点政策として		

<物流活動や物流条件の連携・調整による物流効率化の取組>

① 貴社から小売業物流センターへの直送を拡大すること	→	1	2	3
② 貴社から店舗への直送を拡大すること	→	1	2	3
③ 貴社工場からの直送を拡大すること	→	1	2	3
④ 貴社の物流拠点を減らし、物流機能を卸売業に代替してもらうこと	→	1	2	3
⑤ 販売先に納品リードタイムの緩和を要請し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑥ 販売先に輸配送頻度の削減／輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑦ 販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑧ 販売先からの返品率を削減すること	→	1	2	3

<情報連携の取組>

⑨ 販売先の販売実績情報を入手し、物流効率化に活用すること	→	1	2	3
⑩ 販売先の在庫情報を入手し、物流効率化に活用すること	→	1	2	3
⑪ 販売先の販売計画情報を入手し、物流効率化に活用すること	→	1	2	3
⑫ 販売先の特売発注量を早期に確定すること	→	1	2	3
⑬ 販売先の新製品発注量を早期に確定すること	→	1	2	3
⑭ 販売先の商品カット情報を早期に入手すること	→	1	2	3

Q11 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の物流の標準化を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

	今後5年以内に		
	重点政策として実施したい	やや実施したい	実施するつもりはない
① 物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	→ 1	2	3
② 物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	→ 1	2	3
③ 物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	→ 1	2	3
④ (クレートを利用している方はご回答ください) 標準クレートの利用を徹底すること	→ 1	2	3
⑤ (パレットを利用している方はご回答ください) 標準パレットの利用を徹底すること	→ 1	2	3

Q12 貴社の物流効率化に関する今後5年以内の重点政策について、これまでの設問にある事柄も含めて、下欄に自由にご記入ください。

3. 最後に

Q13 貴社の概要についてお答えください。(それぞれ○を1つ)

① 国内一般家庭用商品売上高 (2013年度)	1. 10億円未満 2. 10億円以上 50億円未満 3. 50億円以上 100億円未満 4. 100億円以上 300億円未満 5. 300億円以上 500億円未満	6. 500億円以上 1000億円未満 7. 1000億円以上 3000億円未満 8. 3000億円以上 5000億円未満 9. 5000億円以上 1兆円未満 10. 1兆円以上
② 国内一般家庭用商品のうち、売上高規模が最も大きい商品群	1. 加工食品(常温) 2. 菓子(常温) 3. 飲料(常温) 4. 酒類 5. チルド食品(日配品・惣菜含む) 6. 冷凍食品・冷凍菓子	7. 日用雑貨 8. 家庭用品 9. 化粧品 10. 医療用医薬品(調剤) 11. 一般用医薬品(OTC) 12. その他( )
③ 物流センター・物流拠点の数 (現在)	1. 0か所 2. 1~4か所 3. 5~9か所 4. 10~19か所	5. 20~29か所 6. 30~49か所 7. 50~100か所 8. 100か所以上
④ 工場の数 (現在)	1. 0か所 2. 1か所 3. 2~3か所	4. 4~5か所 5. 6~9か所 6. 10か所以上

アンケートは以上で終わりです。長時間ご協力ありがとうございました。



<卸売業向けの調査票>

1. 物流効率化に関する問題意識についてお伺いします

Q1 輸配送に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。

(それぞれ○を1つ)

(A)現在			(B)今後5年以内		
貴社において			貴社において		
重大な問題になっている	問題になっている	問題にはなっていない	重大な問題になる	問題になる	問題にはならない

■ 以下①～⑮は貴社から販売先小売業に対する輸配送について

	1	2	3	1	2	3
① 配送トラックの運賃が上昇すること	→			→		
② 配送トラックの台数が確保しにくくなること	→			→		
③ 配送トラックの輸配送効率が低下すること	→			→		
④ 配送トラックの積載率が低下すること	→			→		
⑤ 配送トラックの回転数が低下すること	→			→		
⑥ 配送ロットが小さくなること	→			→		
⑦ 納品リードタイムが短くなること	→			→		
⑧ 納品時の待機時間が長くなること	→			→		
⑨ 指定された納品時間に遅れる件数が増加すること	→			→		
⑩ 指定された納品時間に合わせるため輸配送効率が低下すること	→			→		
⑪ 長距離の輸配送を行いにいくことになること	→			→		
⑫ 地方・過疎地での輸配送効率が低下すること	→			→		
⑬ 輸配送時の汚破損が増加すること	→			→		
⑭ 輸配送物量に対する燃料使用コストが増加すること	→			→		
⑮ 災害によって安定した商品供給ができなくなる	→			→		

■ 以下⑯～㉓は仕入先メーカーから貴社に対する輸配送について

	1	2	3	1	2	3
⑯ 仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	→			→		
⑰ 仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	→			→		
⑱ 仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	→			→		
⑲ 指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	→			→		
㉑ 輸配送時の汚破損が増加すること	→			→		
㉓ 災害によって安定した商品調達ができなくなる	→			→		

Q2 指定時刻・時間納品についてお伺いします。

**指定時刻納品**:仕入先に貴社が指定する**特定の時刻**(9時、10時等)に納品してもらうこと  
**指定時間納品**:仕入先に貴社が指定する**特定の時間帯**(午前、9～12時等)に納品してもらうこと

①貴社が納品時刻・納品時間を指定する仕入先数は、3年前に比べて増えていますか、それとも減っていますか。貴社の仕入先数に占める**納品時刻・納品時間を指定する仕入先数の割合(社数ベース)**の変化でお答えください。(○を1つ)

1. 上昇している(増えている)      2. 変わらない      3. 低下している(減っている)

②貴社では、3年前に比べて、**指定時間納品**や**指定時刻納品**の設定方法をどのように変更していることが多いですか。(○を1つ)

1. **時間**指定から**時刻**指定への変更が多い(例:「9～12時指定」から「9時指定」への変更)  
 2. **時刻**指定から**時間**指定への変更が多い(例:「9時指定」から「9～12時指定」への変更)  
 3. 特に変更していない

③貴社では、過去3年間に、**納品指定時間・時刻を午前から午後にシフトさせることによる納品車両数の平準化**を行っていますか。(○を1つ)

1. 行っている(例:「午後」納品車両数を拡大し、「午前」の納品車両数を削減する等)  
 2. 行っていない

Q3 保管・在庫管理に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。

(それぞれ○を1つ)

	(A) 現在			(B) 今後5年以内		
	貴社において			貴社において		
	重大な問題 になっている	問題 になっている	問題 にはなっていない	重大な問題 になる	問題 になる	問題 にはならない
① 商品品目数が増加し在庫効率が低下すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
② 商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
③ 在庫の保管コストが上昇すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
④ 在庫の保管スペースが確保しにくくなること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
⑤ 販売先からの返品量が増加すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
⑥ 返品処理コストが上昇すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
⑦ 需要予測と実績との乖離が増大すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3



Q4 物流拠点に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。  
(それぞれ○を1つ)

	(A)現在			(B)今後5年以内		
	貴社において			貴社において		
	重大な問題 になっている	問題 になっている	問題 にはなっていない	重大な問題 になる	問題 になる	問題 にはならない
① 物流拠点の新設コストが上昇すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
② 物流拠点の稼働率が低下すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
③ 物流センターの委託運営費が上昇すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
④ 物流センターフィーの支払負担が増大すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
⑤ 物流拠点における電力・燃料等使用コストが増大すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3

Q5 物流拠点の庫内作業に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。  
(それぞれ○を1つ)

	(A)現在			(B)今後5年以内		
	貴社において			貴社において		
	重大な問題 になっている	問題 になっている	問題 にはなっていない	重大な問題 になる	問題 になる	問題 にはならない
① 物流拠点内の作業人件費が上昇すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
② 物流拠点内の作業人員を確保できないこと	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3
③ 物流拠点内の作業効率が低下すること	→ 1	→ 2	→ 3	→ 1	→ 2	→ 3

Q6 貴社の物流効率化に関する問題について、これまでの設問にある事柄も含めて、具体的にお知らせください。  
 その際、①現在問題になっていること、②今後5年以内に問題になることに分けて、下欄に自由にご記入ください。

① 現在 問題になっていること	
② 今後5年以内に 問題になること	

2. 物流効率化に関する今後の重点政策についてお伺いします

Q7 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の物流拠点・物流ネットワーク政策を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

	今後5年以内に		
	重点政策として 実施したい	実施したい	実施するつもりはない
① 物流拠点を集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	→ 1	2	3
② 物流拠点を分散化し、輸配送効率を高めること	→ 1	2	3
③ 貴社物流拠点の機能・運営を物流事業者に外注すること	→ 1	2	3
④ 物流拠点を他社と共同利用すること	→ 1	2	3
⑤ マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	→ 1	2	3
⑥ 物流拠点における電力・燃料等使用量を削減すること	→ 1	2	3
⑦ 災害に備えて各物流拠点の機能を代替・補完できる体制を整備すること	→ 1	2	3

Q8 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の輸配送政策を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

今後5年以内に		
重点政策として実施したい	実施したい	実施するつもりはない

■ 以下①～⑨は貴社から販売先小売業に対する輸配送について

① 大型トラックによる配送量を拡大すること	→	1	2	3
② 納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること	→	1	2	3
③ 販売先からの引取物流に対応すること	→	1	2	3
④ 他社との共同配送を実施すること	→	1	2	3
⑤ 鉄道へのモーダルシフトを推進すること	→	1	2	3
⑥ 船舶へのモーダルシフトを推進すること	→	1	2	3
⑦ 輸配送に関する外注コストを低減すること	→	1	2	3
⑧ 外注先の輸配送事業者の作業負担を軽減すること	→	1	2	3
⑨ 災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	→	1	2	3

■ 以下⑩⑪は仕入先メーカーから貴社に対する輸配送について

⑩ 大型トラックによる納品量を拡大すること	→	1	2	3
⑪ 仕入先に対して引取物流を実施すること	→	1	2	3

Q9 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の在庫政策を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

今後5年以内に		
重点政策として実施したい	実施したい	実施するつもりはない

① 在庫回転数を向上させること	→	1	2	3
② 廃棄ロス率を削減すること	→	1	2	3
③ 各地域に分散している在庫を集約すること	→	1	2	3
④ 需要予測の精度を向上させること	→	1	2	3
⑤ 在庫管理システムを整備・高度化すること	→	1	2	3
⑥ トレーサビリティの確立をメーカーに要請すること	→	1	2	3
⑦ 在庫保管に関する外注コストを低減すること	→	1	2	3
⑧ 災害に備えて一部商品の在庫水準を多くすること	→	1	2	3

Q10 以下は、メーカー、卸売業、小売業それぞれが、販売先・仕入先と物流活動や物流条件を連携・調整したり、情報連携を行うことで、三者全体として物流効率化につながると考えられる取組です。  
 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、これらの物流効率化に対する取組を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

今後5年以内に		
重点政策として実施したい	実施したい	実施するつもりはない

<物流活動や物流条件の連携・調整による物流効率化の取組>

① メーカーから小売業物流センターへの直送を拡大してもらうこと	→	1	2	3
② メーカーから店舗への直送を拡大してもらうこと	→	1	2	3
③ メーカー工場から貴社への直送を拡大すること	→	1	2	3
④ 貴社汎用センターからの店舗配送を拡大すること	→	1	2	3
⑤ 貴社がメーカーの物流機能を代替していくこと	→	1	2	3
⑥ 貴社が小売業の物流機能を代替していくこと	→	1	2	3
⑦ 販売先に納品リードタイムの緩和を要請し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑧ 販売先に輸配送頻度の削減／輸配送ロットの拡大を要請し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑨ 販売先に納品時間制約の緩和を要請し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑩ 販売先からの返品率を削減すること	→	1	2	3
⑪ 仕入先からの納品リードタイムを緩和し、輸配送効率化すること	→	1	2	3
⑫ 仕入先からの納品頻度を削減／納品ロットを拡大し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑬ 仕入先からの納品時間制約を緩和し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑭ 仕入先への返品率を削減すること	→	1	2	3

<情報連携の取組>

⑮ 販売先の販売実績情報を入手し、物流効率化に活用すること	→	1	2	3
⑯ 販売先の在庫情報を入手し、物流効率化に活用すること	→	1	2	3
⑰ 販売先の販売計画情報を入手し、物流効率化に活用すること	→	1	2	3
⑱ 販売先の特売発注量を早期に確定すること	→	1	2	3
⑲ 販売先の新製品発注量を早期に確定すること	→	1	2	3
⑳ 販売先の商品カット情報を早期に入手すること	→	1	2	3

Q 11 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後 5 年以内に、以下の物流の標準化を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

		今後 5 年以内に		
		重点政策として実施したい	実施したい	実施するつもりはない
① 物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	→	1	2	3
② 物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	→	1	2	3
③ 物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	→	1	2	3
④ (クレートを利用している方はご回答ください) 標準クレートの利用を徹底すること	→	1	2	3
⑤ (パレットを利用している方はご回答ください) 標準パレットの利用を徹底すること	→	1	2	3

Q 12 貴社の物流効率化に関する今後 5 年以内の重点政策について、これまでの設問にある事柄も含めて、下欄に自由にご記入ください。

### 3. 最後に

Q 13 貴社の概要についてお答えください。(それぞれ○を1つ)

① 国内一般家庭用商品売上高 (2013年度)	1. 10 億円未満 2. 10 億円以上 50 億円未満 3. 50 億円以上 100 億円未満 4. 100 億円以上 300 億円未満 5. 300 億円以上 500 億円未満	6. 500 億円以上 1000 億円未満 7. 1000 億円以上 3000 億円未満 8. 3000 億円以上 5000 億円未満 9. 5000 億円以上 1 兆円未満 10. 1 兆円以上
② 国内一般家庭用商品のうち、売上高規模が最も大きい商品群	1. 加工食品(常温) 2. 菓子(常温) 3. 飲料(常温) 4. 酒類 5. チルド食品(日配品・惣菜含む) 6. 冷凍食品・冷凍菓子	7. 日用雑貨 8. 家庭用品 9. 化粧品 10. 医療用医薬品(調剤) 11. 一般用医薬品(OTC) 12. その他( )
③ 物流センターの数 (現在)	1. 0 か所 2. 1~4 か所 3. 5~9 か所 4. 10~19 か所	5. 20~29 か所 6. 30~49 か所 7. 50~100 か所 8. 100 か所以上

アンケートは以上で終わりです。長時間ご協力ありがとうございました。

<小売業向けアンケート>

1. 物流効率化に関する問題意識についてお伺いします

Q1 輸配送に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。

(それぞれ○を1つ)

(A)現在			(B)今後5年以内		
貴社において			貴社において		
重大な問題になっている	問題になっている	問題にはなっていない	重大な問題になる	問題になる	問題にはならない

■以下①～⑥は貴社店舗に対する納品について

① 納品トラックの運賃(委託配送費)が上昇すること	→	1	2	3	→	1	2	3
② 納品トラックの台数が確保しにくくなること	→	1	2	3	→	1	2	3
③ 納品トラックの輸配送効率が低下すること	→	1	2	3	→	1	2	3
④ 指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	→	1	2	3	→	1	2	3
⑤ 配送時の汚破損が増加すること	→	1	2	3	→	1	2	3
⑥ 災害によって安定した商品調達ができなくなる	→	1	2	3	→	1	2	3

■以下⑦～⑫は貴社専用の物流センターを利用している場合にご回答ください。

仕入先から貴社専用の物流センターに対する納品について

⑦ 仕入先の納品トラックの運賃が上昇すること	→	1	2	3	→	1	2	3
⑧ 仕入先の納品トラックの台数が確保しにくくなること	→	1	2	3	→	1	2	3
⑨ 仕入先の納品トラックの輸配送効率が低下すること	→	1	2	3	→	1	2	3
⑩ 指定した納品時間に遅れる件数が増加すること	→	1	2	3	→	1	2	3
⑪ 輸配送時の汚破損が増加すること	→	1	2	3	→	1	2	3
⑫ 災害によって安定した商品調達ができなくなる	→	1	2	3	→	1	2	3



Q2 貴社専用物流センターにおける指定時刻・時間納品についてお伺いします。  
 貴社専用の物流センターを利用している場合にご回答ください。

**指定時刻納品**:仕入先に貴社が指定する特定の時刻(9時、10時等)に納品してもらうこと  
**指定時間納品**:仕入先に貴社が指定する特定の時間帯(午前、9～12時等)に納品してもらうこと

① 貴社物流センターでは、納品時刻・納品時間を指定している仕入先が、3年前に比べて増えて  
 いますか、それとも減っていますか。貴社の仕入先数に占める納品時刻・納品時間を指定する  
 仕入先数の割合(社数ベース)の変化でお答えください。(○を1つ)

- |                    |          |                  |
|--------------------|----------|------------------|
| 1. 上昇している(増えている)   | 2. 変わらない | 3. 低下している(減っている) |
| 4. 業務委託しているため分からない |          |                  |

② 貴社物流センターでは、3年前に比べて、指定時間納品や指定時刻納品の設定方法をどの  
 ように変更していることが多いですか。(○を1つ)

- |   |
|---|
| 1. 時間指定から時刻指定への変更が多い(例:「9～12時指定」から「9時指定」への変更) |
| 2. 時刻指定から時間指定への変更が多い(例:「9時指定」から「9～12時指定」への変更) |
| 3. 特に変更していない                                  |
| 4. 業務委託しているため分からない                            |

③ 貴社物流センターでは、過去3年間に、納品指定時間・時刻を午前から午後にシフトさせ  
 ることによる納品車両数の平準化を行っていますか。(○を1つ)

- |  |
|--|
| 1. 行っている(例:「午後」納品車両数を拡大し、「午前」の納品車両数を削減する等) |
| 2. 行っていない                                  |
| 3. 業務委託しているため分からない                         |

Q3 保管・在庫管理に関する以下の変化について、  
 (A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。  
 (B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。  
 (それぞれ○を1つ)

	(A) 現在			(B) 今後5年以内		
	貴社において			貴社において		
	重大な問題 になっている	問題 になっている	問題 にはなっていない	重大な問題 になる	問題 になる	問題 にはならない
① 品揃え品目数が増加し在庫効率が低下すること	1	2	3	1	2	3
② 商品ライフサイクルが短縮化し在庫効率が低下すること	1	2	3	1	2	3
③ 需要予測と実績との乖離が増大すること	1	2	3	1	2	3

Q4 物流センターに関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。  
(それぞれ○を1つ)

(A) 現在			(B) 今後5年以内		
貴社において			貴社において		
重大な問題になっている	問題になっている	問題にはなっていない	重大な問題になる	問題になる	問題にはならない

■ 以下は貴社専用の物流センターを利用している場合にご回答ください。

① 物流センターの新設コストが上昇すること	→	1	2	3	→	1	2	3
② 物流センターの稼働率が低下すること	→	1	2	3	→	1	2	3
③ 物流センターの委託運営費が上昇すること	→	1	2	3	→	1	2	3
④ 物流センターにおける電力・燃料等使用コストが増大すること	→	1	2	3	→	1	2	3

Q5 店舗作業に関する以下の変化について、

(A)現在、貴社において、どのくらい重大な問題になっていますか。

(B)今後5年以内に、貴社において、どのくらい重大な問題になるとお考えですか。  
(それぞれ○を1つ)

(A) 現在			(B) 今後5年以内		
貴社において			貴社において		
重大な問題になっている	問題になっている	問題にはなっていない	重大な問題になる	問題になる	問題にはならない

① 店舗の人員費が上昇すること	→	1	2	3	→	1	2	3
② 店舗の人員を確保できないこと	→	1	2	3	→	1	2	3
③ 店舗の作業効率が低下すること	→	1	2	3	→	1	2	3



Q6 貴社の物流効率化に関する問題について、これまでの設問にある事柄も含めて、具体的にお知らせください。  
 その際、①現在問題になっていること、②今後5年以内に問題になることに分けて、下欄に自由にご記入ください。

① 現在 問題になっていること	
② 今後3-5年以内に 問題になること	

2. 物流効率化に関する今後の重点政策についてお伺いします

Q7 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の物流センター・物流ネットワーク政策を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

今後5年以内に		
重点政策として 実施したい	実施したい	実施するつもりはない

■ 以下は貴社専用の物流センターを利用している場合にご回答ください。

① 物流センターを集約化し、在庫効率・拠点運用効率を高めること	→	1	2	3
② 物流センターを分散化し、輸配送効率を高めること	→	1	2	3
③ 貴社物流センターの機能・運営を物流事業者に外注すること	→	1	2	3
④ 物流センターを他社と共同利用すること	→	1	2	3
⑤ マテハン機器の利用を拡大し、機械化・自動化を図ること	→	1	2	3
⑥ 物流センターにおける電力・燃料等使用量を削減すること	→	1	2	3
⑦ 災害に備えて各物流センターの機能を代替・補完できる体制を整備すること	→	1	2	3

Q8 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の輸配送政策を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

今後5年以内に		
重点政策として実施したい	実施したい	実施するつもりはない

■ 以下①～⑤は貴社店舗に対する納品について

① 納品後の帰り便を空車にせず、有効に活用すること	→	1	2	3
② 他社との共同配送を実施すること	→	1	2	3
③ 配送に関する外注コストを低減すること	→	1	2	3
④ 外注先の輸配送事業者の作業負担を軽減すること	→	1	2	3
⑤ 災害に備えて燃料や輸配送手段を確保できる体制を整備すること	→	1	2	3

■ 以下⑥～⑨は貴社専用の物流センターを利用している場合にご回答ください。

仕入先から貴社専用の物流センターに対する納品について

⑥ 大型トラックによる納品量を拡大すること	→	1	2	3
⑦ 仕入先に対して引取物流を実施すること	→	1	2	3
⑧ 鉄道へのモーダルシフトを推進すること	→	1	2	3
⑨ 船舶へのモーダルシフトを推進すること	→	1	2	3

Q9 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の在庫政策を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

今後5年以内に		
重点政策として実施したい	実施したい	実施するつもりはない

① 在庫回転数を向上させること	→	1	2	3
② 廃棄ロス率を削減すること	→	1	2	3
③ 需要予測の精度を向上させること	→	1	2	3
④ 在庫管理システムを整備・高度化すること	→	1	2	3
⑤ トレーサビリティの確立をメーカーに要請すること	→	1	2	3
⑥ 災害時に備えて商品調達を代替・補完できる体制を構築すること	→	1	2	3

Q10 以下は、メーカー、卸売業、小売業それぞれが、販売先・仕入先と物流活動や物流条件を連携・調整したり、情報連携を行うことで、三者全体として物流効率化につながると考えられる取組です。

貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、これらの物流効率化に対する取組を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

今後5年以内に		
実施したい	重点政策として実施したい	実施するつもりはない

<物流活動や物流条件の連携・調整による物流効率化の取組>

① メーカーから貴社物流センターへの直接納品を拡大すること	→	1	2	3
② メーカーから店舗への直接納品を拡大すること	→	1	2	3
③ メーカー工場からの直接調達を拡大すること	→	1	2	3
④ 卸売業汎用センターからの店舗配送を拡大すること	→	1	2	3
⑤ 仕入先からの納品リードタイムを緩和し、輸配送効率化すること	→	1	2	3
⑥ 仕入先からの納品頻度を削減／納品ロットを拡大し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑦ 仕入先からの納品時間制約を緩和し、輸配送を効率化すること	→	1	2	3
⑧ 仕入先への返品率を削減すること	→	1	2	3

<情報連携の取組>

⑨ 仕入先に自社の販売実績情報を提供し、物流効率化に活用すること	→	1	2	3
⑩ 仕入先に自社の在庫情報し、物流効率化に活用すること	→	1	2	3
⑪ 仕入先に自社の販売計画情報を提供し、物流効率化に活用すること	→	1	2	3
⑫ 仕入先に対して自社の特売発注量を早期に確定すること	→	1	2	3
⑬ 仕入先に対して自社の新製品発注量を早期に確定すること	→	1	2	3
⑭ 仕入先に対して自社の商品カット情報を早期に提供すること	→	1	2	3

Q11 貴社では、物流効率化に関する政策について、今後5年以内に、以下の物流の標準化を、どのくらい実施したいとお考えですか。(それぞれ○を1つ)

		今後5年以内に		
		重点政策として実施したい	実施したい	実施するつもりはない
① 物流共同化に向けて届け先コードを標準化すること	→	1	2	3
② 物流共同化に向けて輸送ラベルを標準化すること	→	1	2	3
③ 物流共同化に向けて入力情報項目を標準化すること	→	1	2	3
④ (クレートを利用している方はご回答ください) 標準クレートの利用を徹底すること	→	1	2	3
⑤ (パレットを利用している方はご回答ください) 標準パレットの利用を徹底すること	→	1	2	3

Q12 貴社の物流効率化に関する今後5年以内の重点政策について、これまでの設問にある事柄も含めて、下欄に自由にご記入ください。

### 3. 最後に

Q13 貴社の概要についてお答えください。(それぞれ○を1つ)

① 売上高 (2013年度)	1. 10億円未満 2. 10億円以上 50億円未満 3. 50億円以上 100億円未満 4. 100億円以上 300億円未満 5. 300億円以上 500億円未満	6. 500億円以上 1000億円未満 7. 1000億円以上 3000億円未満 8. 3000億円以上 5000億円未満 9. 5000億円以上 1兆円未満 10. 1兆円以上
② 展開する小売業態のうち、最も売上高の高い業態	1. 総合スーパー 2. 食料品スーパー 3. コンビニエンスストア 4. ドラッグストア 5. ホームセンター	6. ディスカウントストア 7. 生協・農協 8. 専門店 9. その他( )
③ 店舗数 (現在)	1. 1~4店舗 2. 5~9店舗 3. 10~19店舗 4. 20~29店舗	5. 30~49店舗 6. 50~99店舗 7. 100店舗以上
④ 貴社専用物流センターの数 (現在)	1. 0か所 2. 1か所 3. 2~3か所	4. 4~5か所 5. 6~9か所 6. 10か所以上

アンケートは以上で終わりです。長時間ご協力ありがとうございました。

2014年度経済産業省 次世代物流システム構築事業費補助金  
消費財流通事業者における物流効率化に向けた課題と  
今後の対応策に関する調査研究  
報告書

2015年3月

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会  
〒105-0022 東京都港区海岸 1-15-1 スズエベイディアム 3階  
TEL:03-3436-3191(代表)

委託先 :公益財団法人流通経済研究所  
〒102-0074 東京都千代田区九段南 4-8-21 山脇ビル 10F