

# Dialog.Inc

IT & LOGISTICS BUSINESS PARTNER

## 物流CLO制度まるわかりセミナー

2025年6月16日 株式会社ダイアログ



本書に含まれる情報は、貴社内部でのご検討、評価の目的のために提供されるものです。貴社内でのご使用、複製、開示は、この目的のために必要な範囲でのみお願いいたします。貴社との間で正式な契約が成立した場合には、それに従ってこれをお取り扱いいただきます。なお、貴社にて既に取得されている情報については、これらの制限は及びません。

# アジェンダ

- 本資料の目的
- CLO設置義務化と、関連する法令動向
- 「新しい物流」にむけた国の予算動向と、支援策
- CLO設置義務化の流れと要件
- ダイアログの提供するサービス

## この資料の目的

ご存じの方も多いように、2026年4月より

一定規模以上の事業者の中でも荷主に対して、

CLO：物流管理統括管理者（Chief Logistics Officer） = 物流の適正化・生産性向上に向けた取り組みの責任者の設置義務化が決まっております。

しかし、この義務化は単にCLO設置をすればいいというものではありません。

そこに向けた準備や、支援策も同時に議論されています。

この議論は2026年4月に向けて継続されているものですが、

本資料では現時点（2025年6月）でまとまっているポイントを整理し

皆様への情報提供を試みます。

ぜひ、この機会に法令対応のポイントをつかんでいただき

新しい流れへの備えとしていただければと思います。

株式会社ダイアログ LDX事業部

## CLO設置義務化と、関連する法令動向

# CLO設置義務化の背景

物流の意義	日本の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要な社会インフラであり、日本経済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要がある
物流業界の課題	長時間労働、過重労働、低賃金、人手不足、労働生産性の低さ、過度な価格競争による取引環境の悪化、多層的な取引構造による効率性の低下、働き方改革の推進、カーボンニュートラルへの対応、、、、



物流産業を魅力ある職場にするために・・・

## 2024年4月に、トラックドライバーに「働き改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」が適用される



一方で

時間外労働の上限が年間960時間になるなど、一部のトラックドライバーの労働時間が短くなることが想定され、運び手のさらなる人手不足という課題が生じ、物流が停滞してしまう

⇒何も対策を講じないと、  
2024年：14%（トラックドライバー14万人相当）  
2030年：34%（トラックドライバー34万人相当）の輸送力が不足する

**2024年  
問題**



2024年4月26日に

## 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」および「貨物自動車運送事業法」の一部を改正する法律（物流改正法）が成立し、同年5月15日に公布される



特定事業者のうち荷主に対し、物流統括管理者（CLO）の選任を義務化

# 日本の物流を支えるための環境整備に向けた「政策パッケージ」

荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して日本の物流を支えるための環境整備に向けて、以下のとおり、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定されました。

<b>① 物流の効率化</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進</li><li>➤ 物流標準化・データ連携の推進</li><li>➤ 物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進</li><li>➤ 物流GXの推進</li><li>➤ 物流拠点の機能強化</li></ul>
<b>② 商慣行の見直し</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 改正物流法の施行に向けた執行体制等の整備</li><li>➤ 納品期限・物流コスト込み取引価格等の見直し</li><li>➤ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入</li><li>➤ トラック・物流Gメンの執行強化</li></ul>
<b>③ 荷主・消費者の行動変容</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進</li><li>➤ 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設</li><li>➤ 再配達削減に向けた取組み</li><li>➤ 物流に係る広報の推進</li></ul>

※国土交通省審議会資料より

## 特定荷主がすべきこと

大枠として、物流業務の現状を把握し、中長期計画を作成するための体制を整える必要があります。また、関連する事業者との連携を強化することも重視されます。流通業務総合効率化法の基準となっている「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組ガイドライン（以下、本ガイドライン）」を照らし合わせて考えると、以下のようなステップが見えてきます。

### STEP 1 : 特定荷主の該当性チェック

まず、特定荷主に該当するか、貨物量の計算が必要です。おもに、車両総重量から車両そのものの重さ（自重）を引いた値を算出します。貨物量が年間9万トンを超える場合は「特定荷主」として申告が必要になると判断できます。

※次頁に特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法を掲載

# 特定荷主がすべきこと

## 特定事業者の種類ごとの指定基準値と指標の算定方法等について

特定事業者の種類	指定基準値	指標の算定方法	指定基準値の根拠
<b>特定荷主</b> <b>(メーカー、商社、等)</b>	<b>取扱貨物の重量</b> <b>9万トン以上</b> <b>(上位3,200社程度)</b>	○特定第一種荷主（≒発荷主） 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の年度の合計の重量 ○特定第二種荷主（≒着荷主） 次に掲げる貨物の年度の合計の重量 ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 ②自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 ④自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物	国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書」（令和5年3月）及び総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」（令和5年6月27日）を元に試算し、第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の重量が多い順に対象とし、50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
<b>特定連鎖化事業者</b> <b>(フランチャイズ本部)</b>		次に掲げる貨物の年度の合計の重量 ①当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物 ②当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物	
<b>特定倉庫業者</b>	<b>貨物の保管量</b> <b>70万トン以上</b> <b>(上位70社程度)</b>	<b>倉庫業者が寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計の重量</b>	各倉庫業者から提出された受寄物入出庫高及び保管残高報告書」（令和4年1月～12月分）を元に試算し、貨物の保管量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
<b>特定貨物自動車運送事業者等</b>	<b>保有車両台数</b> <b>150台以上</b> <b>(上位790社程度)</b>	<b>保有する事業用自動車の台数</b>	国土交通省「令和4年度 貨物自動車運送事業輸送実績調査」を元に、元請としての輸送能力を加味した上で試算し、輸送能力が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出

※経済産業省審議会資料より

# 特定荷主がするべきこと

## STEP 2 : 現状の定量的な把握

流通業務総合効率化法や本ガイドラインに定められる必須項目を中心に、データを収集・分析し、自社の現状について非効率的な箇所を特定します。

- 荷待ち・荷役作業などにかかる時間 : KPIに掲げられているため必須項目といえる
- 積載効率 : 低積載効率（2023年度はトラック全体で39.9%）の改善がKPIに含まれてるため必須項目といえる
- 輸送距離 : トラック輸送の効率化を考えるために必要な指標
- その他 : 運送時間、運送量、輸送頻度、輸送コストなどの業務実態の可視化

## STEP 3 : 具体的な改善策の策定

STEP 2に基づき改善案を立案し、中長期計画に落とし込みます。

- 荷待ち時間の短縮化 : トラック予約受付システムの導入、混雑時間を回避した日時指定、等
- 荷役等時間の短縮化 : パレット等輸送用器具の導入、タグ等の導入による検品効率化、フォークリフトや荷役作業員の適切な配置、等
- 積載率向上 : パレット化、コンテナ化、車両の最適化、適切なリードタイムの確保、発送量・納入量の適正化、等
- 輸送の合理化 : 輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化、輸送ルートの見直しなど
- 物流データや資機材の標準化 : 物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格の標準化
- サプライチェーン全体の連携強化 : 取引先や物流パートナーとの情報共有の強化

## STEP 4 : 改善効果の計測とモニタリング

進捗を評価し、計画の修正を柔軟に行うことも重要です。

- 定期的なKPIレビュー : 改善項目ごとに目標値（KPI）を設定し、定期的にモニタリング・評価
- データ分析によるボトルネックの解消 : KPI達成ができていない要因についてプロセスを改善

## 特定荷主に該当した場合のメリット

作成した計画が流通業務総合効率化法の認定を受けることにより、関連団体や国から税制優遇や補助、支援が受けられます。以下4点におよぶ幅広い支援が実施される見込みであり、メリットは大きいといえます。

### ■ 効率化に向けた事業の立ち上げ・実施の促進

- 計画の策定経費に対する補助など

### ■ 必要な施設・設備などへの支援

- 新たな物流拠点施設に対する税制特例など

### ■ 財政投融資

- 2社以上の該当事業、物流DX、物流GXに対する財政投融資

### ■ 金融支援

- 事業実施のための資金の貸付けなど

そもそも、自社の物流業務を効率化する取り組みになるので、利益率改善やコンプライアンス遵守など経営自体にプラスになります。

## 「新しい物流」にむけた国の予算動向と、支援策

# 物流関係の国土交通省令和7年度予算

令和7年度 国土交通省予算1,235億円のうち、550億円が物流関係に投下されます。

## 令和7年度予算概算決定概要

### 概算決定概要

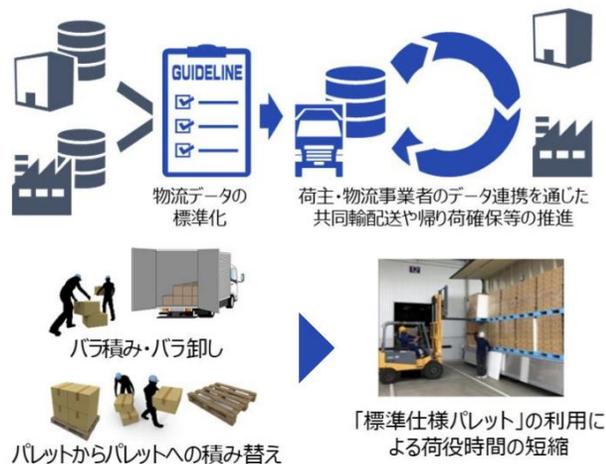
(単位: 億円)

	7年度当初 + 6年度補正				6年度当初
	101	=	15 (1.0倍)	+ 86 (うち6年度補正)	
一般会計	101	=	15 (1.0倍)	+ 86	15
自動車安全特別会計	694	=	659 (1.0倍)	+ 35	659
財政投融资特別会計	440	=	150 (1.2倍)	+ 290	122
<b>合計</b>	<b>1,235</b>	=	<b>824 (1.0倍)</b>	<b>+ 411</b>	<b>796</b>
(うち、物流関係)	<b>550</b>	=	<b>163 (1.2倍)</b>	<b>+ 387</b>	<b>132</b>

※国土交通省予算概要説明資料より

### 物流標準化・データ連携の推進 (4億円)

- 物流情報標準ガイドラインに準拠した、システム構築支援
- 標準仕様パレットを導入する荷主や物流事業者に対する、設備導入・回収費用支援

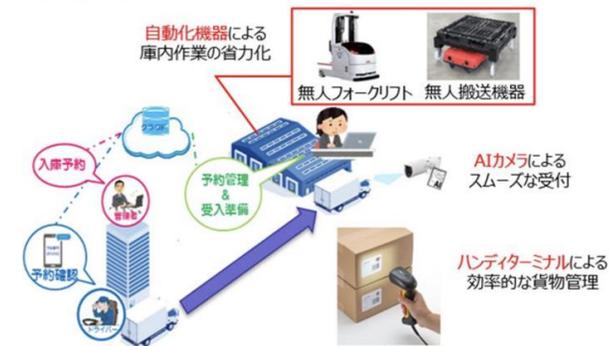


### 多様な担い手の確保・育成のための環境整備 (15億円)

- 中小物流業者における業務効率化や働き方改革のための自動化・機械化・デジタル化支援
- 下記3分野が対象
  - ・業務効率化・経営力強化支援
  - ・車両の効率化設備導入支援
  - ・人材確保・育成支援

### 業務効率化・経営力強化支援のイメージ

- ・予約受付、動態管理、求貨求車システム、原価算定に資するシステム等の導入、事業継承
- ・物流施設へのシステムや機器の導入による自動化・機械化・デジタル化



## 政府の支援策

物流業界は、ドライバー不足やカーボンニュートラルへの対応など、多くの課題に直面しています。これらの課題に対応するため、政府は前述のとおり「**物流革新に向けた政策パッケージ**」（令和5年6月2日）および「**物流革新緊急パッケージ**」（令和5年10月6日）を策定し、民間事業者への支援策を講じています。以下に、これらの政策パッケージにおける主な支援策を整理します。

### 物流革新に向けた政策パッケージ（令和5年6月2日）

この政策パッケージでは、物流業界の効率化と持続可能性向上を目的とした以下の支援策が盛り込まれています。

- **商慣行の見直し** : 荷主と物流事業者間の取引慣行を見直し、公正な取引環境の整備を支援します。
- **物流の効率化** : 物流DX（デジタルトランスフォーメーション）や自動化技術の導入を促進するための補助金を提供します。
- **荷主・消費者の行動変容** : 再配達削減や、荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設を推進するための支援を行います。

具体的な支援策としては、以下のような補助事業が挙げられます。

- 財政投融資を活用した物流施設・GX・DX投資の支援
  - 物流総合効率化法に基づく認定を受けた、物流施設や物流GX・DX関連設備の整備を行うものに対して、財政投融資による支援を行い、物流の効率化を強力に支援する
  - 令和6年度当初予算：122億円、令和5年度補正予算：200億円
- 再配達削減策（荷主・消費者側支援）
  - ECサイトで注文する際に、自宅受け取り以外や日時指定など、物流負荷の低い方法を選択すると、消費者にポイントが還元される仕組み
  - 対象事業者に対して、システム改修費やポイント付与経費の1/2を補助
  - 令和5年度補正予算：45億円

## 政府の支援策

物流業界は、ドライバー不足やカーボンニュートラルへの対応など、多くの課題に直面しています。これらの課題に対応するため、政府は前述のとおり「**物流革新に向けた政策パッケージ**」（令和5年6月2日）および「**物流革新緊急パッケージ**」（令和5年10月6日）を策定し、民間事業者への支援策を講じています。以下に、これらの政策パッケージにおける主な支援策を整理します。

### 物流革新緊急パッケージ（令和5年10月6日）

この緊急パッケージでは、特に緊急性の高い施策として以下の支援策が強化されています。

- 物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定支援 : 物流事業者や荷主が共同で策定する総合効率化計画に対する支援を強化します。
- 省人化・自動化技術の導入支援 : 物流業務の省人化や自動化を進めるための技術導入に対する補助金を増額します。
- カーボンニュートラル対応支援 : 環境負荷低減を目的とした取り組みに対する支援を強化します。

具体的な支援策としては、以下のような補助事業が挙げられます。

- 物流施設の自動化・ロボット導入補助
  - 物流現場の省力化投資を後押しするために設けられた、経済産業省の事業
  - 荷主企業等が倉庫の自動化機器・物流システムを導入する費用の一部を補助  
中小企業の場合 : 補助率2/3、上限1億円  
大企業の場合 : 補助率1/2、上限5億円
- 物流GX支援策
  - EV/燃料電池トラックの導入補助 : ディーゼルトラックとの差額の2/3を補助
  - 令和6年度当初予算 : 4,100万円、令和5年度補正予算 : 16億円

これらの支援策を通じて、政府は物流業界の効率化と持続可能性向上を図り、民間事業者の取り組みを支援しています。

## CLO設置義務化の流れと要件

## CLO設置義務化に向けた動き

改正物流効率化法の施行に向けて、以下のスケジュールが予定されています。

### 2024年5月

法律公布：流通業務総合効率化法（物流総合効率化法、物効法）、貨物自動車運送事業法

### 2025年4月

基本方針、荷主・物流事業者の努力義務・判断基準、判断基準に関する調査・公表等の施行

### 2026年4月

特定事業者の指定、中長期計画の提出・定期報告、CLOの選任等の施行

### 2027年4月～

法令に基づく定期報告の提出開始

このスケジュールに従い、特定事業者はCLOの選任を含む各種対応を進める必要があります。

# CLOの役割と要件の整理

CLOに求められる役割	CLOの要件
<ul style="list-style-type: none"><li>■ <b>社会課題解決と地域社会の持続可能性促進</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ 社会課題の解決</li><li>➢ 災害時の対応</li><li>➢ カーボンニュートラルへの取り組み</li></ul></li><li>■ <b>サプライチェーン全体最適実現のための中長期計画の立案と実行</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ 中長期計画の作成</li><li>➢ 構造的変革</li><li>➢ 標準化とデジタル化の推進</li></ul></li><li>■ <b>物流オペレーションの効率化とリスク管理</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ リードタイムと在庫管理の適正化</li><li>➢ 品質管理とリスク管理の強化</li><li>➢ 先進技術の活用</li><li>➢ 商慣習の見直しやオペレーションの調整、物流標準化</li></ul></li><li>■ <b>改正法に基づく義務等に対する業務</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ 定期報告の作成</li><li>➢ 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成</li><li>➢ 社内の関係部門（物流・調達・販売等）間の連携体制の構築</li><li>➢ ドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施及び評価</li><li>➢ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修等の実施</li></ul></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ <b>経営者としての視点と能力</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ 戦略的思考、リーダーシップ、問題解決能力</li></ul></li><li>■ <b>物流知識</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ 輸送、保管、在庫管理、共同配送、IoTやAIなどの先進技術活用</li></ul></li><li>■ <b>データ分析能力</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ サプライチェーンのデータ収集・分析を通じた意思決定</li></ul></li><li>■ <b>リスク管理能力</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ 自然災害やサイバーセキュリティなど、多様なリスクへの対応</li></ul></li><li>■ <b>持続可能性への理解</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ 環境負荷軽減や地域社会への配慮</li></ul></li><li>■ <b>調整力・外交力</b><ul style="list-style-type: none"><li>➢ 社内外の関係者との折衝や調整</li></ul></li></ul>

# CLO育成に有効なカリキュラム群

自社内でCLOを育成するには、下記のようなカリキュラムを受講することが望ましいと考えます（JILS資料より引用）

区分	役割	サプライチェーン	ロジスティクス	グローバル	パートナーシップ	物流機能	CSR	組織・人材
荷主企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 経営計画の立案/承認</li> <li>▶ 需要に応じて、調達/生産/販売/物流や回収/廃棄等の活動を同期化させる仕組みを構築する</li> <li>▶ 流通在庫の最小化を図る</li> <li>▶ 戦略的パートナーの選定と連携</li> <li>▶ SCMやロジスティクス戦略の立案</li> <li>▶ SCMの評価</li> <li>▶ 新任の経営幹部に必要な知識や能力の習得</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 資産戦略（在庫/アセット等）</li> <li>▶ 商品政策/商品化計画</li> <li>▶ 経営指標管理</li> <li>▶ 収支損益管理</li> <li>▶ S&amp;OP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ロジスティクスネットワーク設計/構築</li> <li>▶ 荷主間連携</li> <li>▶ サービス戦略</li> <li>▶ 拠点の最適化（統廃合/新設）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ グローバルサプライチェーン戦略</li> <li>▶ グローバルネットワーク設計・構築</li> <li>▶ グローバルパートナー選定</li> <li>▶ 海外拠点運営戦略（組織体制構築）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 戦略</li> <li>▶ 戦略的3PL</li> <li>▶ 荷主連携</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ CSR経営</li> <li>▶ コンプライアンス経営</li> <li>▶ 環境政策</li> <li>▶ SDGs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 人材採用/育成計画</li> <li>▶ 組織設計</li> </ul>
物流企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 経営計画の立案/承認</li> <li>▶ 顧客の注文にこたえられるサービスレベルにできた物流システムの構築を行う</li> <li>▶ 自社の企業価値を高める</li> <li>▶ 次世代経営者の育成</li> <li>▶ 経営資源の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 経営指標管理</li> <li>▶ ロジスティクスネットワーク設計/構築</li> <li>▶ SCM改革</li> <li>▶ 拠点の最適化</li> <li>▶ 共同物流戦略</li> <li>▶ 商品企画、開発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 戦略的パートナーシップ</li> <li>▶ 荷主連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ グローバルネットワーク設計/構築</li> <li>▶ 海外拠点戦略（組織体制構築）</li> <li>▶ カントリーリスク管理</li> <li>▶ 現地法人設立</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 資産戦略</li> <li>▶ 自社ネットワークの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ CSR経営</li> <li>▶ コンプライアンス経営</li> <li>▶ 環境政策</li> <li>▶ SDGs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ マーケティング戦略</li> <li>▶ 異業種交流</li> <li>▶ 提案営業の仕掛けづくり・提案</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 人材採用/育成計画</li> <li>▶ 組織設計</li> <li>▶ ダイバーシティ経営</li> </ul>

## では、今何をすればいいか？

ここまで物流改正法に関する背景や流れをご説明してきましたが、  
それでは今、各企業は具体的に何をすればいいのでしょうか？  
改めて整理いたします。

## 準備① ～特定事業者の指定に向けて～ (25年4月～26年3月)

前述の通り、特定事業者かどうかの判断については、国が指定してくれるものではなく、指定基準値に対して自社が特定事業者に該当するかどうか、**自社で**貨物量等の計算を行い、申告を行う必要があります。

### 荷主

取扱貨物重量の把握 ……取扱貨物重量が9万トン以上か？

### 倉庫業者

保管量の把握 ……貨物の保管量が70万トン以上か？

### 貨物自動車運送事業者等

車両台数等の把握 ……保有車両台数が150台以上か？

## 準備② ～定期報告に向けて～（26年4月～27年7月）

2026年4月に改正物流法が全面施行された後、特定事業者の指定、中長期計画の提出、定期報告、物流統括管理者（CLO）の選任、といった義務が課せられますが、実際に中長期計画の提出や定期報告を実施するのは少し後になります。

中長期計画の提出 : 2026年10月末予定

定期報告の提出（初回） : 2027年7月末予定

### 定期報告の記載内容

- 事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト）
- 関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取り組みに関する状況（自由記述）
- 荷待ち時間等の状況（荷主・連鎖化事業者・倉庫事業者）

### 定期報告に向けての準備

#### ①実施状況把握

⇒荷待ち時間等の短縮、積載率向上、輸送の合理化等に対する取組状況の実態把握

#### ②荷待ち時間等の計測（荷主等）

⇒「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分けて計測

## 「荷待ち時間等」とは？

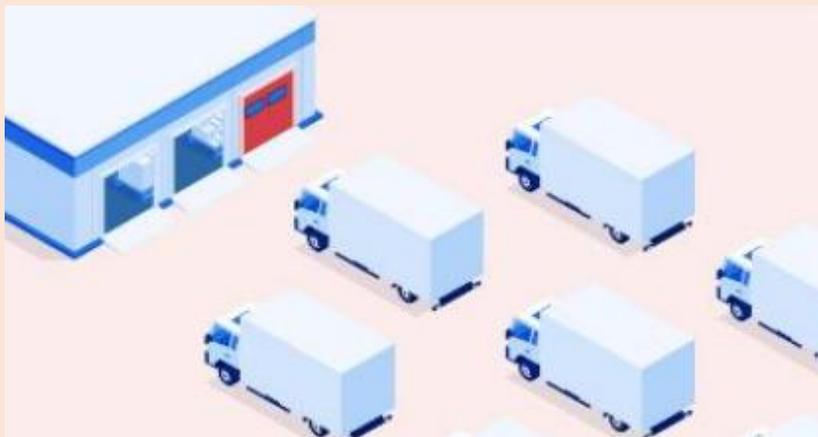
前スライドでもありました「荷待ち時間等」という言葉を見かけることがあるかと思いますが、こちらは

- ・「荷待ち時間」（＝ドライバーが到着した時間から荷役等の開始時間までの待ち時間）
- ・「荷役等時間」（＝荷役（荷積み・荷卸し）等の開始から終了までの時間）

を総称したものとなります。

### 荷待ち時間等

#### 荷待ち時間



#### 荷役等時間



※国土交通省 物流改正法に関する資料より

# 「荷待ち時間」の定義

また、国土交通省より「荷待ち時間」の定義が明示されておりますので、そちらをご紹介します。

## 荷待ち時間の定義

※「物流効率化法」理解促進ポータルサイトより

### ■ 到着時刻・時間帯の指示がない場合

⇒トラックドライバーが集貨場所等に到着した時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで



### ■ 到着時刻・時間帯の指示があった場合

➢ トラックドライバーが集貨場所等に、指示された到着時刻・時間帯よりも前に到着した場合

⇒指示時刻等から荷役等の開始時刻まで



➢ トラックドライバーが集貨場所等に、指示された到着時刻・時間帯内に到着した場合

⇒当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで



➢ トラックドライバーが集貨場所等に、指示時刻・時間帯よりも後に到着した場合

⇒当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで



※トラック事業者等の到着遅れにより追加的に生じた待ち時間は含まれない

## 取り組み事例紹介

実際の取り組み事例をご紹介します。

# 取り組み事例① ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社 ～貨物の出入庫量の適正化～

## 【達成目標】

貨物の量の平準化、受渡日時の集約等により、貨物の出入荷量の適正化を図ること

## 【課題】

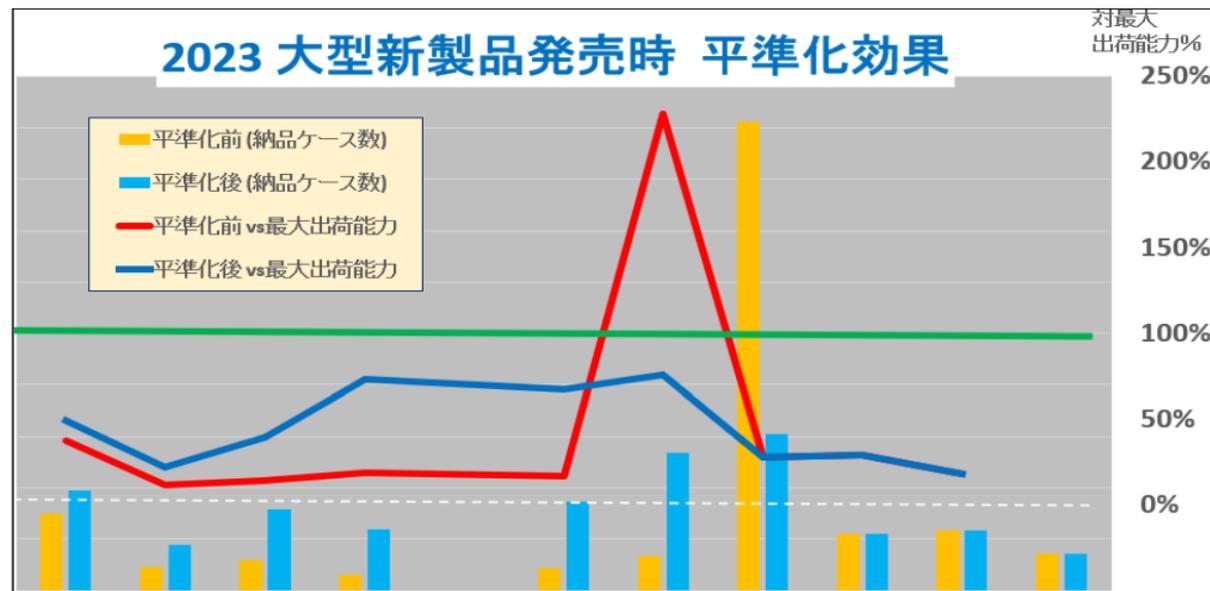
ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社では、新商品の発売の際には出荷能力を超えた納品依頼が一時的に集中する傾向があった。

## 【取り組み内容】

同社では通常の商品であれば、発注の〆切りを納品日の2営業日前までにしていたところ、大型新商品に関しては発売一ヶ月前～二週間前までに発注を締め切ることによって、波動を調整する取組を実施。

これにより、ピーク時には最大出荷能力に対して230%（トラック約440台分）の需要が集中していたところ、発注を前倒して〆切り出荷量を標準化することにより、最大出荷能力に対してピーク時でも76%程度に抑えることに成功。

トレーラーの台数削減や実車率の改正、着荷主側での入荷波動の抑制にも繋がった。



※経済産業省 事例集より

## 取り組み事例② 株式会社バローホールディングス ～トラック予約受付システムの導入～

### 【達成目標】

トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること

### 【課題】

小売を主力事業としつつ、物流等の流通関連事業を行うバローホールディングスは、入荷予約システム導入前は、戸外に10台程度の待機車両があった。

### 【取り組み内容】

入荷予約システムを導入することで、常態化していた早朝の荷待ちを解消。導入前は、戸外に10台程度あった待機車両がほぼゼロとなった。これまでは必要だった待機スペース等を極小化できる副産物も得られた。

加えて、システムにて自動操作もしくは画面上での手動操作にて、接車指示をドライバーに対して連絡できることにより、受付人員の削減が可能となった。更に、配送されてくる商品の荷姿等が把握できるようになったため、庫内作業のスケジュールの組み立てが簡易になった。

**導入前**



フェンス沿いに**10台程度待機**

**画面イメージ**



青は予約しているもののまだ受付していないトラック

緑は待機中のトラック

SMSでドライバーの携帯へ接車指示が届く

トラックの待機状況等が見える化されるため、システム導入前は複数の受付人員がドライバーに指示を出していたが、**導入後は1人がモニターで指示するのみ**



**導入後**



9:00の状況

待機車両が**ほぼゼロ化**

**【導入前後の課題と改善事項】**

	バース予約システムなし	バース予約システム 導入 LEVEL I (現状)      LEVEL II (課題)
取引先	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 運送会社からのクレーム</li> <li>✓ 納品先からの問合せ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ システムを用いての予約状況の見える化により、<b>問合せが減少</b></li> </ul>
納品運送業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 待機車両が多く、納品は早い者勝ち(現場はケンカ)</li> <li>✓ 前後の予定が不明</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 順番待ちの<b>ストレスの減少</b></li> <li>✓ 時間指定ができることになったことにより、<b>前後の予定が組みやすくなった。</b></li> </ul>
庫内運営	到着後に荷卸し = 作業段取りの組み立ては難しい	<ul style="list-style-type: none"> <li>作業スケジュールに準じた入荷が可能</li> <li>= <b>庫内の労働生産性向上</b></li> </ul>

※経済産業省 事例集より

## 取り組み事例③ 加藤産業株式会社 ～事前出荷情報と検品のハイブリッド～

### 【達成目標】

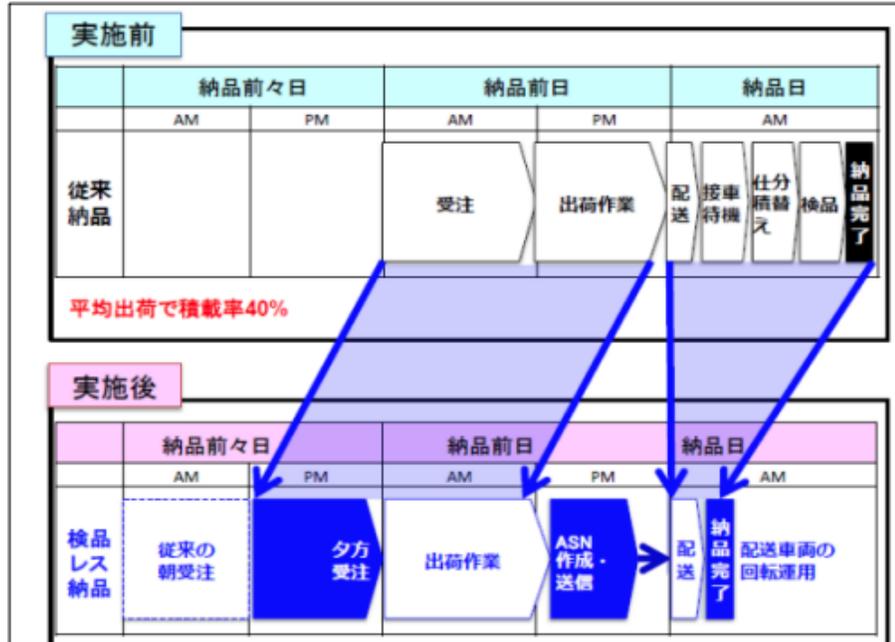
倉庫業者に対して出荷情報を事前に通知すること、検査を効率的に実施するための機械を導入すること等により、検査の効率化を図る

### 【課題】

納品日前日の午前中までに発注を行い、翌日に納品いただくフローであったが、納品日の荷役作業はユニット毎の荷役であったため荷役時間が長くかかっていた。

### 【取り組み内容】

- ユニット検品実施にあたり、納品日前々日の午前中までに発注を完了させ、納品リードタイムを1日延長。納品日前日に食品メーカーがユニット毎の品目・数量・賞味期限の情報が記載されているASN（事前出荷情報）データを作成いただき、納品日前日に加藤産業へ送付いただく。
- 納品日の荷役作業はユニット毎の荷役となる為、荷役時間の短縮へ繋がり、ASN（事前出荷情報）データに基づき、品目・数量・賞味期限の確認、入力を省略しユニット毎の納品有無の照会のみ行うため、検品作業の簡略化に繋がった（導入前：荷役・検品時間がトラック1台につき50分要していたが、導入後は20分と60%の時間短縮を実現）とともに、物量を集約したことによる積載効率の向上やCO2削減にも寄与。



← ユニット検品運用フロー図

※経済産業省 事例集より

## ダイアログの提供するサービス

## ダイアログにおけるCLO設置に向けたサービス

貴社のCLO育成・並びに、新規法令対応コンサルティングサービスをご提供しております。

CLO育成に向けた教育



法令対応システムの  
構築コンサルティング



補助金獲得のための  
情報収集・書類作成支援



# ダイアログのその他サービス

その他、以下実績に基づく全体最適のご提案も可能です。

## WMSの導入実績



物流全体の業務設計と  
システム構築の経験

## ロボットとの連携実績



多数のロボットとWMSの  
繋ぎこみの経験

## 物流コンサルティング実績



物流コンサルタントによる  
業務改善の実績

## 倉庫運営の実績



自社倉庫を保有し、複数荷主  
管理を行う倉庫運営の実績

ぜひ、お気軽にお問い合わせください。

End