# 新型コロナウイルス(COVID-19)の感染拡大による 物流・サプライチェーンへの影響 第3回アンケート調査結果

2021年1月20日



会員·広報委員会

# 目 次

ア	ンケート調査概要	1
ア	ンケート調査結果	3
	1-1. サプライチェーン全体【荷主企業の回答】	3
	1-2.経営全体【物流企業の回答】	4
	2. 調達領域【荷主企業の回答】	5
	3. 生産領域【荷主企業の回答】	6
	4. 販売領域【荷主企業の回答】	7
	5-1-1. 物流領域(国内)【荷主企業の回答】	9
	5-1-2. 物流領域(国内)【物流企業の回答】	11
	5-2-1. 物流領域(国際)【荷主企業の回答】	13
	5-2-2. 物流領域(国際)【物流企業の回答】	16
	6-1.投資【荷主企業の回答】	19
	6-2.投資【物流企業の回答】	20
	7-1-1. 他社との取り組み①【荷主企業の回答】	21
	7-1-2. 他社との取り組み①【物流企業の回答】	23
	7-2-1. 他社との取り組み②【荷主企業の回答】	
	7-2-2. 他社との取り組み②【物流企業の回答】	
	8. 自由意見	

# アンケート調査概要

#### ■調査目的・背景

新型コロナウイルス(COVID-19)の感染拡大が長期化する中、「新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言(4月7日)」前との比較において、コロナ禍の影響によると思われる、物流およびサプライチェーン面での変化を情報共有し、WITHコロナ・AFTERコロナを見据えた対応策検討の一助とするため、アンケート調査を実施した。

#### ■調査方法

メール案内、WEB回答方式

#### ■調査期間

2020年12月21日(月)~2021年1月8日(金)

#### ■調査対象・回答状況

調査対象: JILS 会員企業 荷主および物流企業の会員登録者(連絡者): 680 名

回収状況:有効回答社数 159社(回答率 23.38%)

※有効回答の定義

本調査では、回答者情報:業種、会社名、所属・役職、氏名、メールアドレスのいずれ かに記入のあった回答を有効回答とし集計対象とした。

#### ■回答者の属性

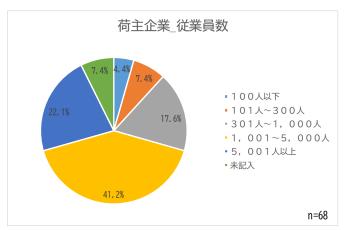
#### 【回答者所属企業の業種】

業種	有効回答社数	構成比
合計	159	100%
荷主計 (①②③)	68	42.8%
物流企業計(④⑤⑥⑦⑧)	91	57.2%
①製造業	48	30.2%
②流通業	15	9.4%
③その他荷主	5	3.1%
④運輸(陸・海・空運)	19	11.9%
5倉庫	16	10.1%
⑥利用運送・物流管理業	6	3.8%
⑦物流子会社	38	23.9%
⑧その他物流業	12	7.5%

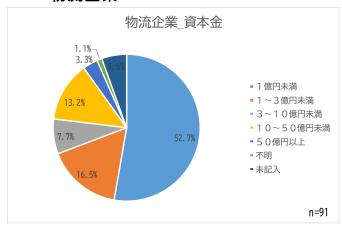
# 【回答者所属企業の資本金・従業員数分布】

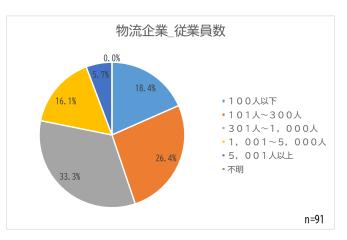
#### · 荷主企業





# ▶物流企業



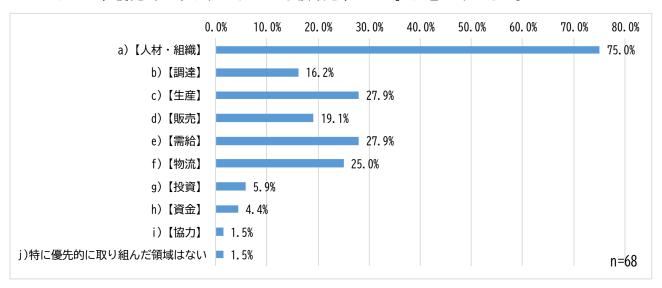


# アンケート調査結果

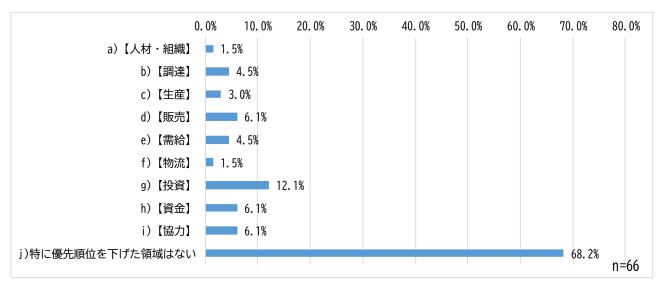
※以下のすべての設問には、「新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言 (4月7日)」前との比較において、コロナ禍の影響によると思われる現在の状況をお聞かせいただいた。

## 1-1. サプライチェーン全体【荷主企業の回答】

【質問1-1】新型コロナウイルス感染症拡大が収束されない現状、貴社のサプライチェーンにおいて、優先的に取り組まれている領域を、「2つ」お選びください。



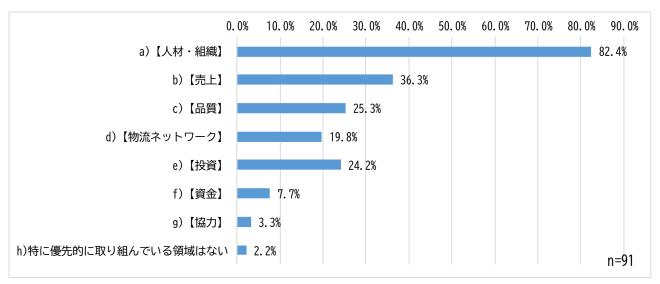
【質問1-2】上記1-1において選択された領域を優先するために、取り組みを断念した、 又は、取り組みの優先順位を下げた項目を、「2つ」お選びください。



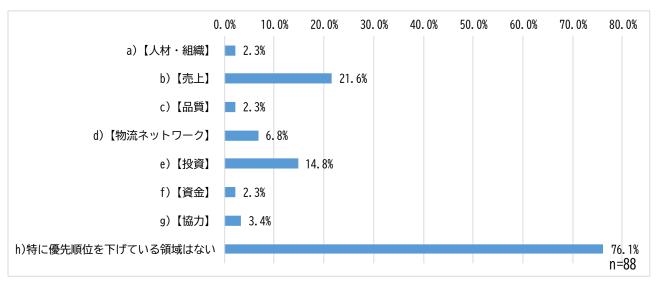
- ※a)【人材・組織】雇用の確保、従業員の安全確保、組織体制の維持・見直し、在宅ワーク体制や業務のデジタル化など
- b) 【調達】原材料・部品・商品等の確保、もしくは見直し
- c) 【生産】生産体制の維持・拡大、もしくは見直し
- d)【販売】営業活動(店舗運営・顧客接点・サービスレベル)の維持、利益の確保、もしくは販売体制の見直し
- e)【需給】受注の増減対応、部門・体制等の維持、見直し、顧客との受注品目等の調整
- f)【物流】物流システム・体制の維持、物流品質の向上、もしくは見直し
- g) 【投資】新たなビジネスへの投資、新商品の開発、WITHコロナ・AFTERコロナを見据えた体制構築など
- h) 【資金】キャッシュフローの確保、コスト削減
- i)【協力】他社との協業・協力体制の活性化
- j)特に優先的に取り組んだ領域はない

# 1-2. 経営全体【物流企業の回答】

【質問1-1】新型コロナウイルス感染症拡大が収束されない現状、貴社において、優先的に取り組まれている領域を、「2つ」お選びください。



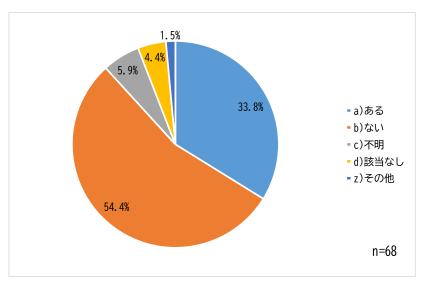
【質問1-2】上記1-1において選択された領域を優先するために、取り組みを断念した、 又は、取り組みの優先順位を下げた項目を、「2つ」お選びください。



- ※a)【人材・組織】雇用の確保、従業員の安全確保、組織体制の維持・見直し、在宅ワーク体制や業務のデジタル化など
  - b) 【調達】原材料・部品・商品等の確保、もしくは見直し
  - c) 【生産】生産体制の維持・拡大、もしくは見直し
  - d)【販売】営業活動(店舗運営・顧客接点・サービスレベル)の維持、利益の確保、もしくは販売体制の見直し
  - e)【需給】受注の増減対応、部門・体制等の維持、見直し、顧客との受注品目等の調整
  - f) 【物流】物流システム・体制の維持、物流品質の向上、もしくは見直し
  - g) 【投資】新たなビジネスへの投資、新商品の開発、WITHコロナ・AFTERコロナを見据えた体制構築など
  - h)【資金】キャッシュフローの確保、コスト削減
  - i)【協力】他社との協業・協力体制の活性化
  - j)特に優先的に取り組んだ領域はない

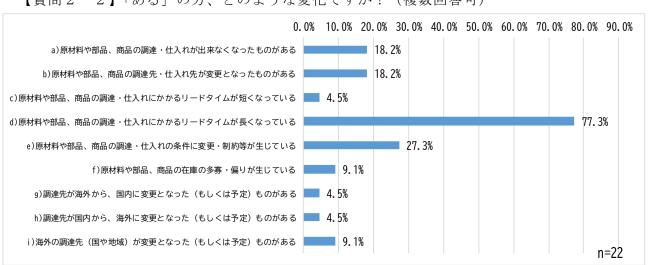
# 2. 調達領域【荷主企業の回答】

【質問 2-1 】取引先からの、原材料や部品、商品の調達・仕入れに、大きな変化はありますか? (10)



- z)その他への記載内容(一部抜粋)
- ・担当部門外で詳細を把握できていない。

【質問2-2】「ある」の方、どのような変化ですか? (複数回答可)

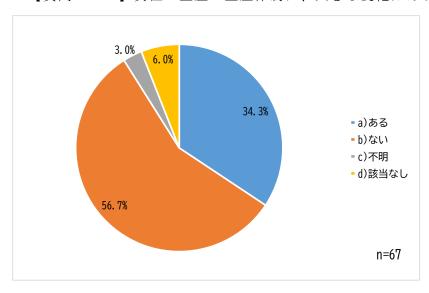


【質問2-3】上記の変化に対する対応策などございましたら、お聞かせください。

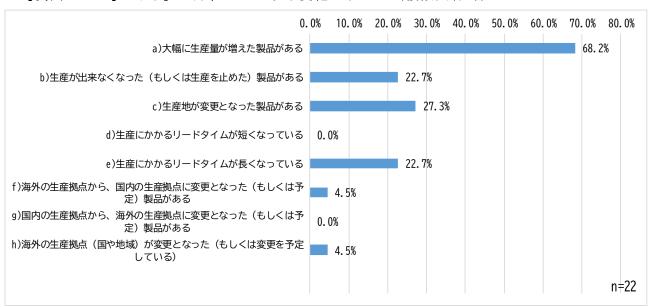
- ・速やかな情報取得と連携。
- ・協働的プラットフォーム物流の実施。
- ・単一仕入れ先を減らして複数仕入れ先を増やしている。
- ・部品発注リードタイムの見直し及び、在庫維持日数の変更。
- ・在庫基準をあげて対応する。
- ・すべての原材料・資材につき調達先を複数にする取り組みを開始。
- ・他のルートを探し、見つからない場合はそのリードタイムを前提に計画の見直しを実施。
- ・マイクロチップの世界的な供給不足に対してのサプライヤーとの供給調整、自社の生産 計画調整。

# 3. 生産領域【荷主企業の回答】

【質問3-1】貴社の生産・生産体制に、大きな変化はありますか? (1つ)



【質問3-2】「ある」の方、どのような変化ですか? (複数回答可)

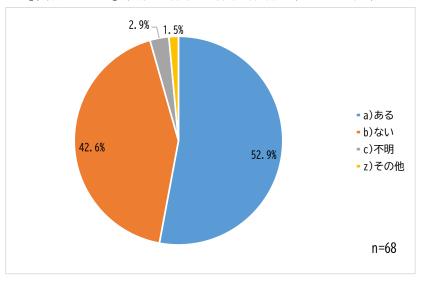


【質問3-3】上記の変化に対する対応策などございましたら、お聞かせください。

- アクセルとブレーキの判断。
- ・出荷調整をしながら、できる限り短い時間で需要に対応できるよう体制整備。
- ・供給リードタイムの見直し並びに在庫維持日数の変更。
- ・需要の減った商品ラインを売れ筋に変更する。
- ・生産現場では休日出勤して対応。
- ・ 生産時間の延長(直体制)及び調達先の拡大。

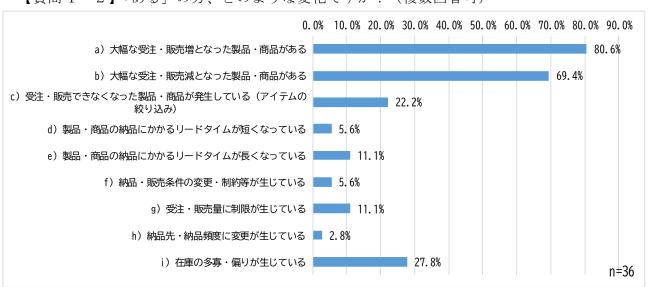
# 4. 販売領域【荷主企業の回答】

【質問4-1】貴社の販売・販売体制に、大きな変化はありますか? (1つ)



- z)その他への記載内容(一部抜粋)
- ・インバウンド関連や業務用など悪いカテゴリーと巣ごもり需要の回復などで相殺されて いる。

【質問4-2】「ある」の方、どのような変化ですか? (複数回答可)



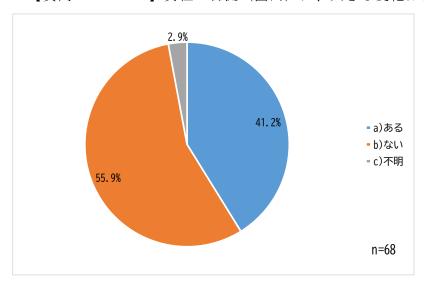
【質問4-3】上記の変化に対する対応策などございましたら、お聞かせください。

- 各関連部門との連携。
- ・共同仕入れ、共同配送。
- EC (B2C) の現場出荷ライン増設。
- ・需要予測の見直し。
- ・生産および出荷を制御しつつ、在庫過多の商品は販売促進を要請。
- ・コロナ禍の活動制限がある中での販売体制、受注体制の強化。
- ・販売不振アイテムの早期発見・フレキシブルな製造調整 (減産) と需要高騰アイテムの 新規協力工場開拓など。

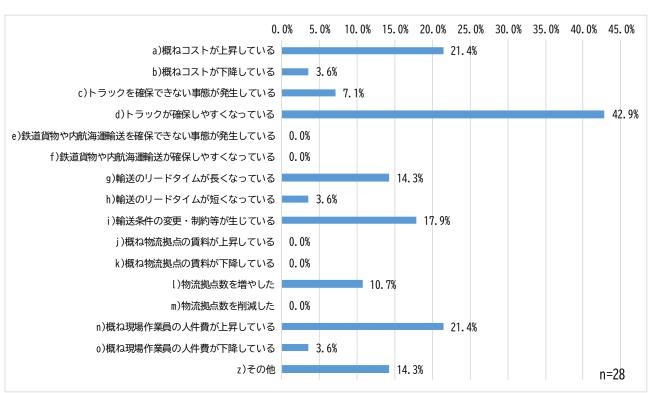
- ・年次計画の見直し、一部製品の一時休売など。
- ・顧客との在庫買い取り交渉、在庫登録ルールの見直し。
- 生産数量の調整。
- ・リモート営業の推進。
- ・宅配需要増への業務体制の増強。
- ・供給サイドの能力増強。

#### 5-1-1. 物流領域(国内)【荷主企業の回答】

【質問5-1-1】 貴社の物流(国内)に、大きな変化はありますか? (1つ)



【質問5-1-2】「ある」の方、どのような変化ですか? (複数回答可)



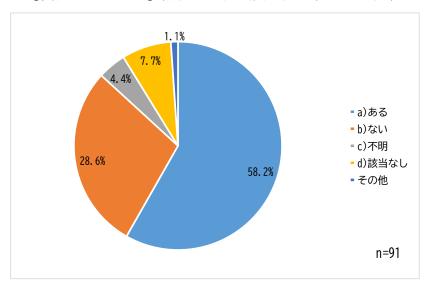
- z) その他への記載内容 (一部抜粋)
- · EC (B2C) の注文増。
- ・在宅ワークができない配送・庫内業務従事者の健康管理徹底。
- ・一部在宅勤務の導入、取引先での感染者発生への対応。
- ・荷量が減ったことによる輸送効率の低下。

【質問5-1-3】上記の変化に対する対応策などございましたら、お聞かせください。

- 車輛確保予想の強化。
- ・コストの可視化。
- ・EC (B2C) の出荷ラインの増設。
- ・毎日の体調管理の報告徹底、万一の際の感染拡大防止に向けた業務運営 (エリアチーム制など)。
- ・トラックの減便、積み合わせ強化。
- ・年末繁忙期における事前の車両確保台数を抑制した。

# 5-1-2. 物流領域(国内)【物流企業の回答】

【質問2-1-1】 貴社の物流(国内)に、大きな変化はありますか? (1つ)



- z)その他への記載内容(一部抜粋)
- ・5月~9月は低迷したが、現在は復調している。

【質問2-1-2】「ある」の方、どのような変化ですか? (複数回答可)



- z) その他への記載内容(一部抜粋)
- ・荷量の著しい減少。
- ・作業員確保が容易になっている。
- ・荷量の減少。
- ・荷量の減少が続き輸送売上が大きく減少している。
- ・親会社の生産減少による物量減少。

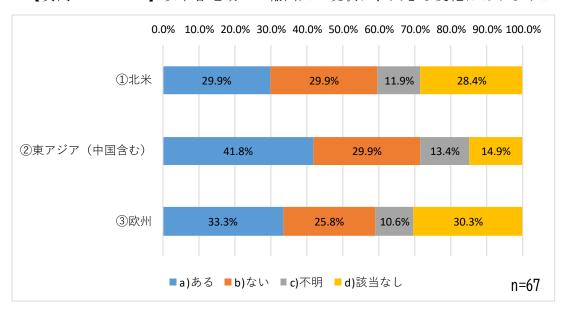
- ・荷量が減少している。
- •一時的な物量の減少。
- ・全般的に出荷量が減少している。
- 物量が激減した。
- ・物量の波動が大きくなり、通販系、店舗系で好不調が分かれた。

#### 【質問2-1-3】上記の変化に対する対応策などございましたら、お聞かせください。

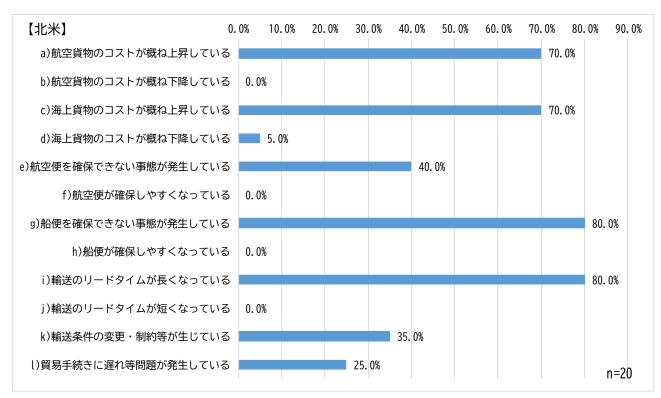
- ・コスト削減 (派遣人件費の削減)。
- ・貨物量の減少により、輸送頻度が低迷していることもあり、各社の輸送状況を把握する ことで、輸送機会のマッチングにつとめている。
- ・自動化の推進により、稼働人員の削減に取り組む。
- 新規の傭車先を開拓。
- ・コストの下向については、営業に関わる経費が大幅に削減されている。人件費の上昇については、弊社、食品をメインに事業展開している事もあり、物量の増加に伴い、人件費の増加も伴った。一人あたりの人件費でなく、人数による上昇。
- ・テレビ会議システムの導入。
- ・基幹システムの見直しによる合理化。
- 雇用調整の実施。
- ・トラック輸送網の再編、マテハン導入等による保管効率向上。
- ・新規および既存協力業者との打ち合わせをし対応している。
- ・システム導入による人件費削減。
- ・施設・輸送・人件費等コスト上昇への対策として適正サイズ・平準化・リードタイム緩和など余剰スペース・時間の最大活用、オーバーワーク、波動対応などの負荷軽減による割増コスト抑制・生産性維持などの提案・申し入れを推進中。
- ・地域、同業他社の相場に合わせ現場作業員の時給単価を上げた。
- ・荷量(当日出荷)の早期情報入手とトラック手配(庸車)の連動・システム化。
- ・求貨情報を集め、運送会社同士のマッチングにつとめている。
- ・新領域への挑戦。
- ・荷主との物流条件交渉。
- ・営業倉庫として新規案件の獲得による売上の維持対応。
- ・対応策なし、外交問題も拍車をかけた。
- ・可能な限り情報を早期に取集し何事も先手で行動。
- ・物流費、特に労務費の変動費化に取り組んでいる。
- ・波動に合わせた体制作り。
- ・働き方改革の推進、及び業務の効率化。

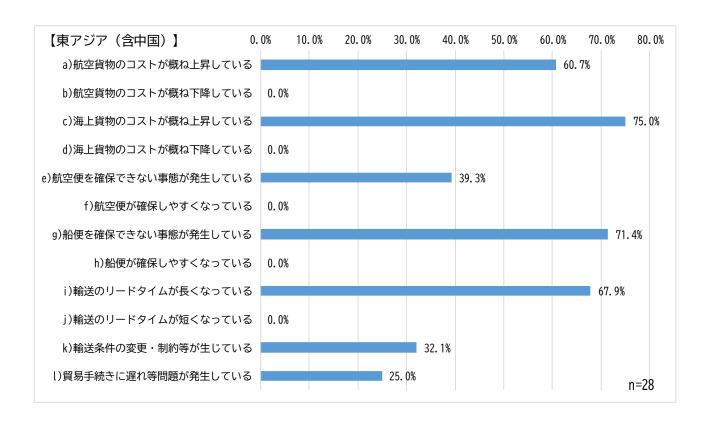
# 5-2-1. 物流領域(国際)【荷主企業の回答】

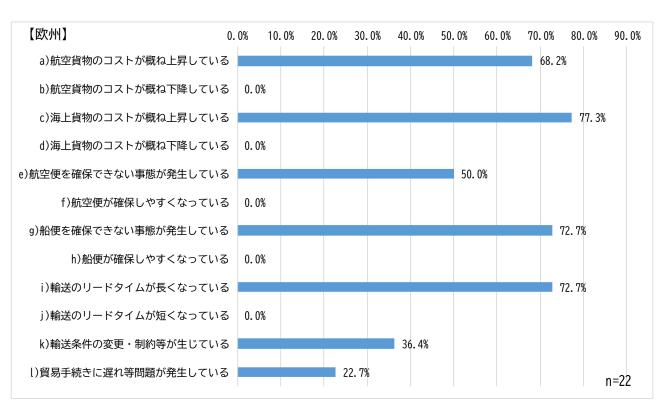
【質問5-2-1】以下各地域への輸出入の現状に、大きな変化はありますか? (1つ)



【質問5-2-2】「ある」の方、どのような変化ですか?(複数回答可)







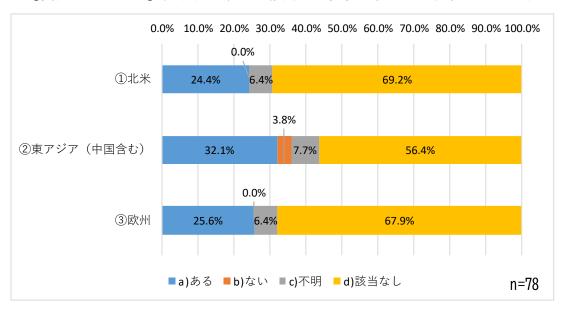
【質問5-2-3】上記の変化に対する対応策などございましたら、お聞かせください。

- ・需給がタイトになり、コンテナの確保、ブッキングが非常に難しくなっている(完全な売り手市場)。
- ・国内在庫レベルの見直し。
- ・2 カ月前ブッキングや、割高運賃の妥協による船便の確保。

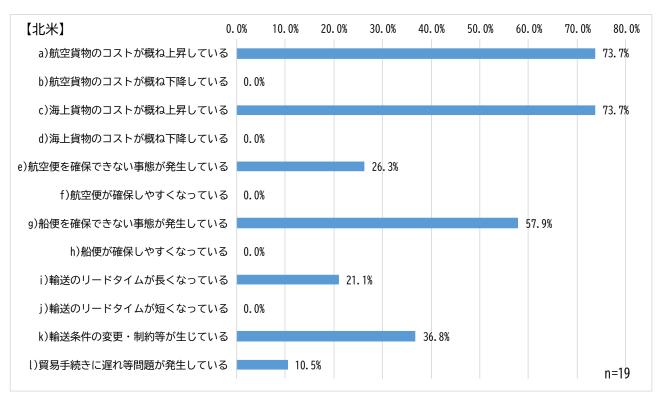
- ・欧州本社へのサポート要請。
- ・複数フォワーダーの比較。
- ・値上げは基本受け入れざるを得ないが、リードタイムは出来るかぎり影響が出ないよう に別レーンを探したりしている。
- ・手配範囲の拡大、出荷数量の低減。
- ・輸送会社との交渉。

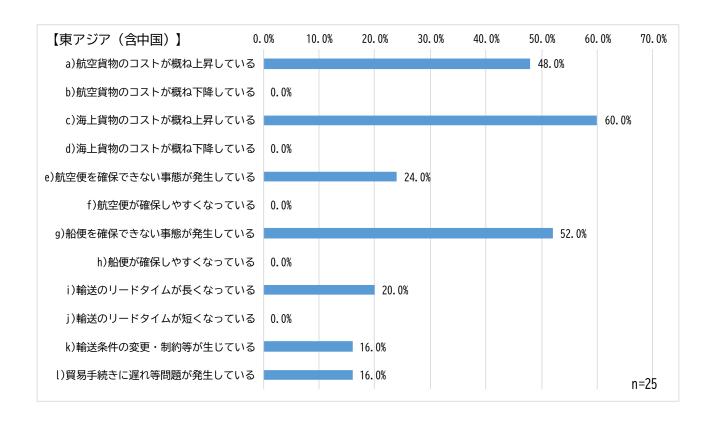
# 5-2-2. 物流領域(国際)【物流企業の回答】

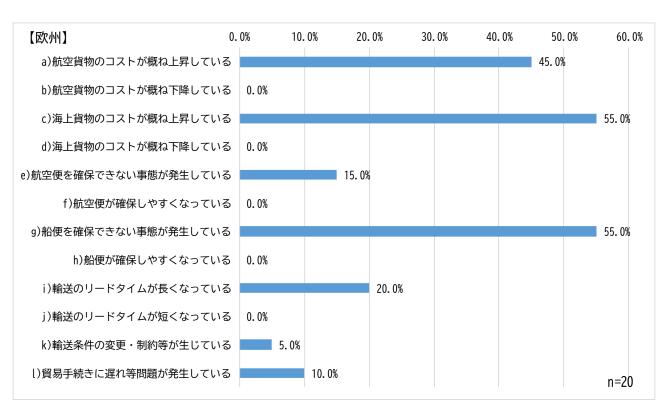
【質問2-2-1】以下各地域への輸出入の現状に、大きな変化はありますか? (1つ)



【質問2-2-2】「ある」の方、どのような変化ですか? (複数回答可)







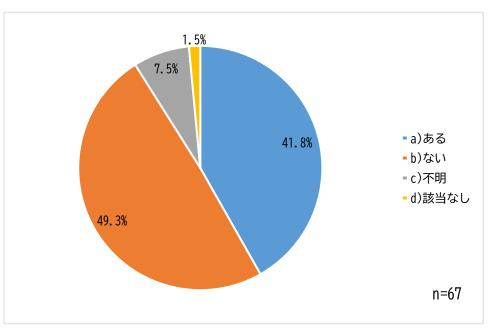
【質問2-2-3】上記の変化に対する対応策などございましたら、お聞かせください。

- ・運賃の得意先への転嫁。
- ・仕入コスト上昇の顧客転嫁。
- ・グループ会社で対応。

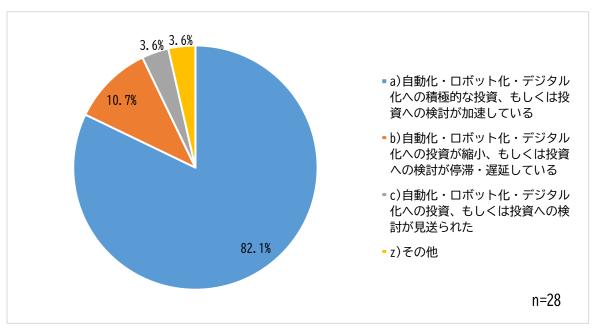
- ・特に輸入において、税関検査の厳粛化などの影響もあり、現在のところ従うのみで打ち 手にこまねいている状況。
- ・船輸送については国内の VAN コンテナの数が圧倒的に少ないので解消していく等。
- ・荷主の理解を求める状況説明と都度会議。
- ・緊急出荷品の頻度が高くなり輸送リードタイムを短く取らなければならない状況が続いている。船便のコンテナ不足等も発生しており、船便を利用せず、航空便の利用頻度が 非常に高まっている。航空便確保に苦慮している。
- ・フォワーダーチャーター、セミチャーターにて輸送手段を確保。
- ・船社とのハードネゴシエーション。

## 6-1. 投資【荷主企業の回答】

【質問6-1】貴社のサプライチェーンにおいて、自動化・ロボット化・デジタル化への投資や、投資に関する検討に変化がありましたか? (1つ)



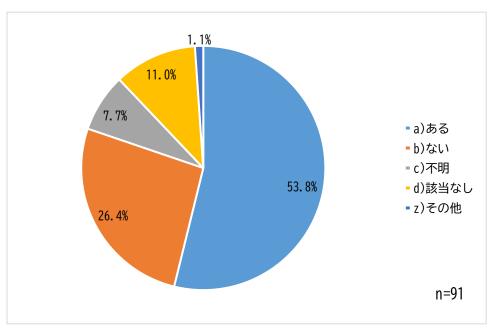
【質問6-2】「ある」の方、どのような変化ですか? (1つ)



- z)その他への記載内容(一部抜粋)
- ・自動化への投資は延期、デジタル検討は加速。

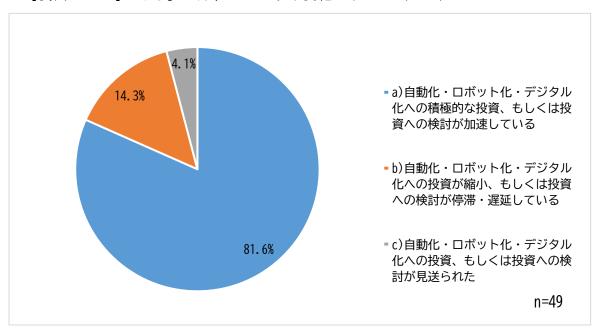
# 6-2. 投資【物流企業の回答】

【質問 3-1 】 貴社、もしくは貴社の関わるサプライチェーンにおいて、自動化・ロボット化・デジタル化への投資や、投資に関する検討に変化がありましたか?(1つ)



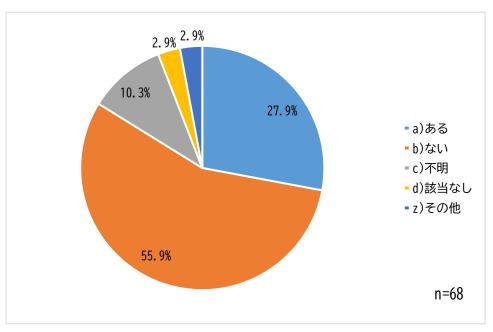
- z)その他への記載内容 (一部抜粋)
- ・非常事態宣言によるものではなく、従来から検討中。

【質問3-2】「ある」の方、どのような変化ですか? (1つ)



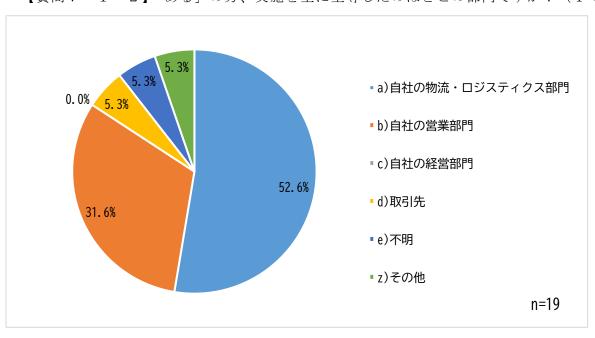
## フー1-1. 他社との取り組み①【荷主企業の回答】

【質問7-1-1】貴社のサプライチェーンにおいて、取引先との調整によるサービスレベルの見直し(納品頻度や納品リードタイムの延長等)はありましたか?(1つ)



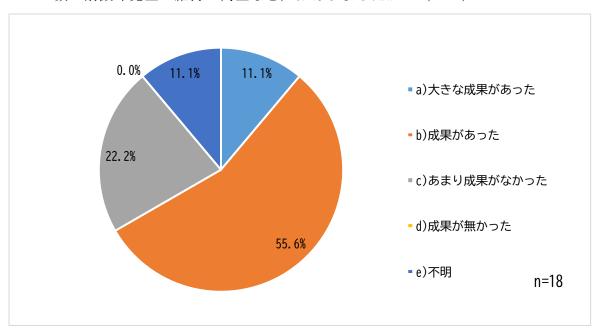
- z)その他への記載内容 (一部抜粋)
- ・コロナ以前より、配送リードタイム延長の要請実施中。
- ・コロナ影響とは別に納品リードタイム延長に取り組んでいる。

【質問7-1-2】「ある」の方、実施を主に主導したのはどこの部門ですか? (1つ)

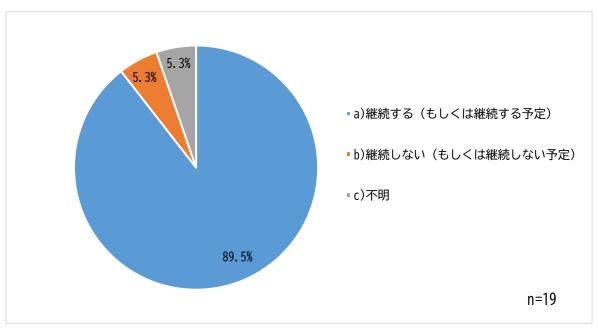


- z) その他への記載内容 (一部抜粋)
- ・需給調整部門が主導し、営業・受注物流部門が行う。

【質問7-1-3】「ある」の方、変更の結果、成果(コスト削減や物流品質の維持・向上、工数の削減や売上の維持・向上など)はありましたか?(1つ)



【質問7-1-4】「ある」の方、コロナウイルス感染症拡大が収束した後(AFTER コロナ)も、今回の変更を継続しますか?(1つ)

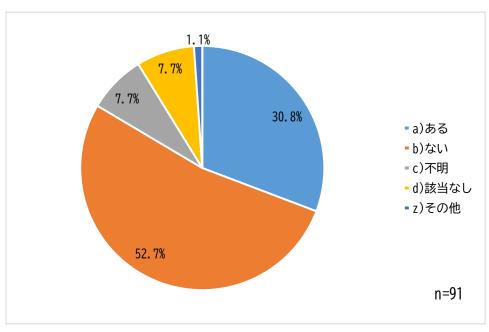


【質問7-1-5】上記7-1-4の設問で、「b)継続しない」とお答えの方、よろしければその理由など、お聞かせください。

・従来通りに戻す方針。

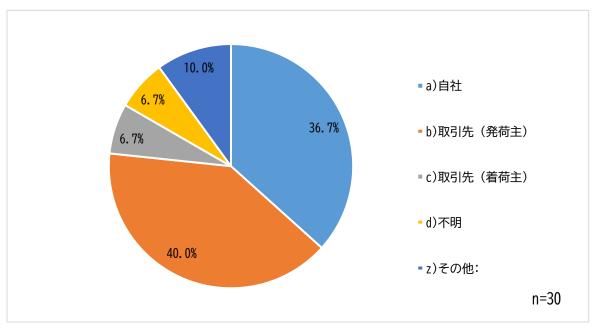
# 7-1-2. 他社との取り組み①【物流企業の回答】

【質問 4-1-1 】 貴社の関わるサプライチェーンにおいて、取引先との調整によるサービスレベルの見直し(納品頻度や納品リードタイムの延長等)はありましたか?(1つ)



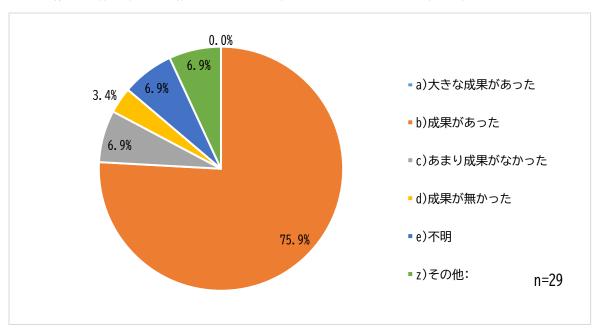
- z)その他への記載内容 (一部抜粋)
- ・納品頻度やリードタイムについてはあまりないが緊急配送等が多かった。

【質問4-1-2】「ある」の方、実施を主に主導したのはどこの部門ですか? (1つ)



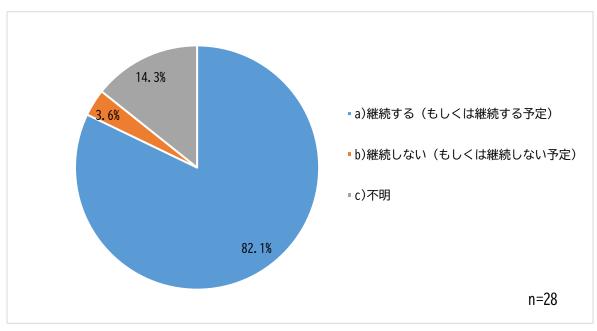
- z)その他への記載内容(一部抜粋)
- ・自社・発着荷主いずれからも要求・提案あり。
- ・取引先と自社との協働。
- ・特に主導者なし。

【質問 4-1-3 】 「ある」の方、変更の結果、成果(コスト削減や物流品質の維持・向上、工数の削減や売上の維持・向上など)はありましたか?(1つ)



- z)その他への記載内容 (一部抜粋)
- ・悪化を最小限に抑える程度の成果。
- ・これから実施する。

【質問4-1-4】「ある」の方、コロナウイルス感染症拡大が収束した後(AFTER コロナ)も、今回の変更を継続しますか?(1つ)

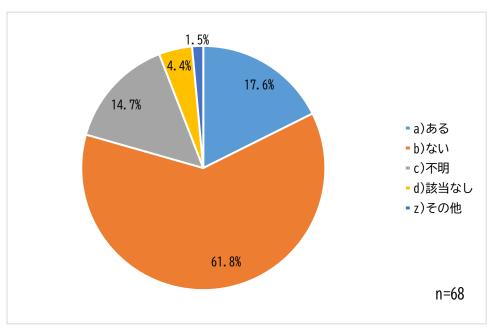


【質問4-1-5】上記4-1-4の設問で、「b)継続しない」とお答えの方、よろしければその理由など、お聞かせください。

・市況に合わせてコストも見直す。

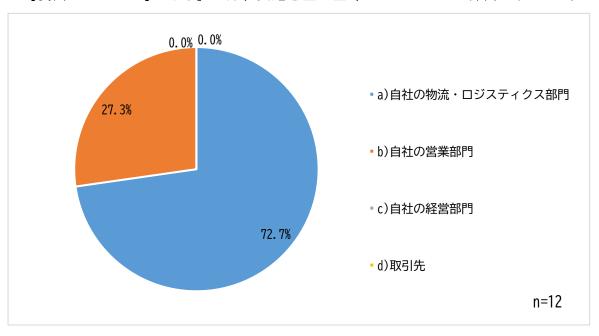
## 7-2-1. 他社との取り組み②【荷主企業の回答】

【質問 7-2-1 】 貴社のサプライチェーンにおいて、取引先との調整による非接触業務化 (検品・伝票レス化や検品レス等) はありましたか? (10)

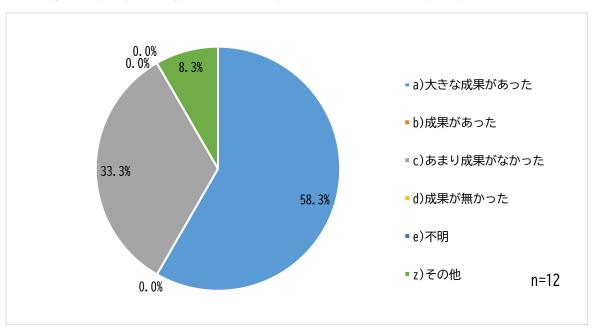


- z)その他への記載内容 (一部抜粋)
- ・以前より検品レスを実施している。

【質問7-2-2】「ある」の方、実施を主に主導したのはどこの部門ですか? (1つ)

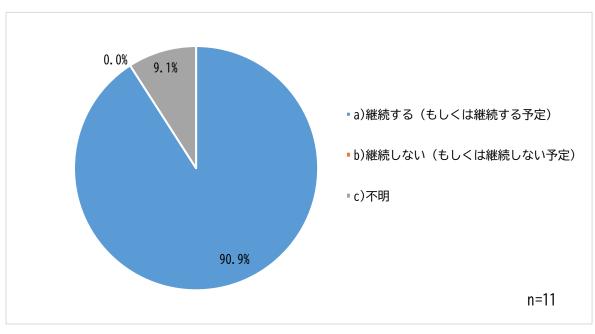


【質問7-2-3】「ある」の方、変更の結果、成果(コスト削減や物流品質の維持・向上、工数の削減や売上の維持・向上など)はありましたか?(1つ)



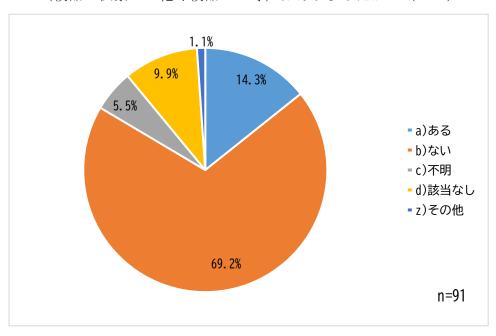
- z)その他への記載内容(一部抜粋)
- ・共同配送、検品レスのテストを実施。

【質問7-2-4】「ある」の方、コロナウイルス感染症拡大が収束した後(AFTER コロナ)も、今回の変更を継続しますか?(1つ)



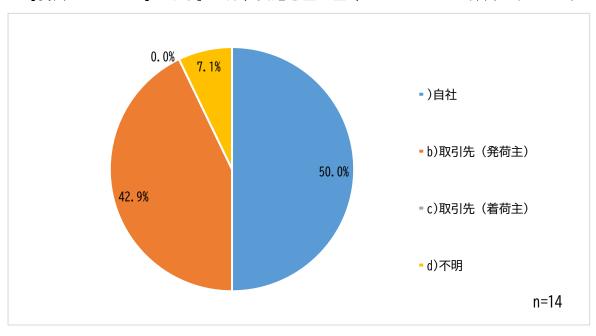
# 7-2-2. 他社との取り組み②【物流企業の回答】

【質問 4-2-1 】 貴社のサプライチェーンにおいて、取引先との調整による非接触業務化 (検品・伝票レス化や検品レス等) はありましたか? (1つ)

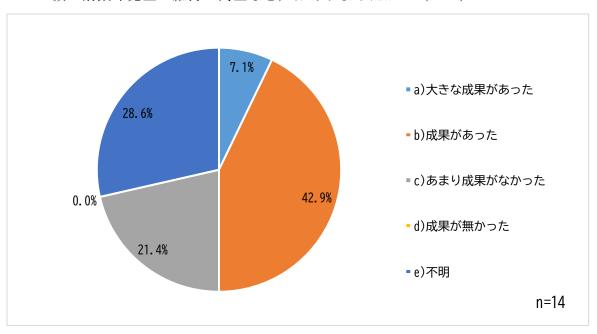


- z)その他への記載内容(一部抜粋)
- ・今後ある見込み。

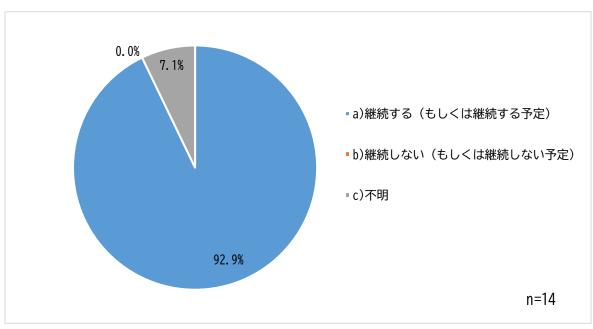
【質問4-2-2】「ある」の方、実施を主に主導したのはどこの部門ですか? (1つ)



【質問 4-2-3 】「ある」の方、変更の結果、成果(コスト削減や物流品質の維持・向上、工数の削減や売上の維持・向上など)はありましたか?(1つ)



【質問4-2-4】「ある」の方、コロナウイルス感染症拡大が収束した後(AFTER コロナ)も、今回の変更を継続しますか?(1つ)



#### 8. 自由意見

【質問8】取引先や協力会社、また国・行政や JILS への要望・ご意見などお聞かせください。

#### 【荷主企業の回答】

#### <取引先や協力会社への要望等>

- ・軒先条件・待機時間の緩和や、納入期限管理の統一、MOQ (Minimum Order Quantity:最低発 注数量)の引上げ容認。
- ・物流における行政的課題は顕著ではないものの、脱中国シフトなど SCM が複雑化している事実は否めない。加えて小売業が在庫(委託在庫)を抱えたがる DC への動きが増加している。現時点では人・車の確保はできていると思われる。
- ・食品関連の企業のため、物流を滞らせないように努力しているが、物流倉庫の人手不足(お 子様のいる家庭は、出社できない方もいる)が業務負荷の増大につながっている。また、感 染者対策や物流センターの除菌作業も大きな負担となっている。
- ・当社の顧客は主にFA業界であるが、未だに多くの顧客が個々の指定伝票を使用している。 最先端の機器を販売している顧客も多い業界なので、早く当社伝票から伝票レスへと変わっ て欲しい(一気に自動化が進む)。
- ・取引先においても運転士が安心して納品できるよう感染情報は速やかに伝えていただきたい。
- ・取引先でクラスター感染が発生してもその事実を知らずに運転士に納品を指示するようなケースも見受けられる。

#### <国・行政や JILS への要望等>

- ・コロナ対策に付随する設備投資への助成制度の充実。
- ・スムースな通関処理・輸出審査(税関)。
- ・モーダルシフト促進に対する側面支援。
- ・来年のオリンピック開催に向けてコロナ対策を含めた物流や道路使用不可状況等の情報を発 信していただきたい。
- ・コロナにかかわらず、物流費の高騰はある程度致し方ないと思うので、政府として認める方 向であれば、政府としての指針を出し、各荷主はその指針に従わざるおえない状況にもって いくべきであると考える。指針に従わない荷主や物流事業者に対する罰則規定も策定すべき と思う。
- ・コロナ状況下でという条件では特に要望はないが、食品業界における納入期限の緩和、納品 時の待機時間の緩和などは行政の力を借りないと、1業者では困難。また、昨今導入が進ん でいる「納品予約」システムは、対象納品先が増えるとかえって複雑性を増しやトラック確 保に支障をきたす結果になりかねない
- ・航空輸送に関して何か問題があると便が成田・羽田に集約する傾向がある。これから先関西 空港をどうしようとしているのか。また、海上輸送ではコンテナ不足で確保に苦慮していま すが日本が弱く、中国に流れている。もっと日本を強くして欲しい。
- ・昨年の2月~5月に一時的に稼働調整を余儀なくされましたが、それ以降は私どもの日々の 生産活動に大きな支障はきたしておりません。従いまして、今現在、特定の課題にフォーカ スしての要望等はございません。

- ・物流作業(庫内荷役、輸送、納品)を行うことでのコロナ感染リスクは高いとは思えないのですが、JILSでも同様に思われていますか。また、保健所の判断なのかもしれませんが、 倉庫内で感染者が発生した場合は倉庫内の消毒が義務付けられるのでしょうか。
- ・コロナ禍明けに協会企業と交流会を実施してほしい
- ・海外輸送に対する国の支援が必要
- ・COVID19 だけでなく、物流クライシスを背景とした物流のデジタル化、標準化を具体的に検討・推進する場(業界単位でも)の設定などの支援をお願いしたい。
- ・現在世界的なマイクロチップの供給不足、及び世界的なコンテナ船の船腹及びコンテナ不足 に伴う生産影響を min 化するための苦しい操業調整を継続しています。

#### 【物流企業の回答】

#### <取引先や協力会社への要望等>

- ・昨今の物流事情を鑑み、D2(翌々日配送)での運用を希望する。
- ・標準的な運賃への移行(実質値上げ)を検討していたが、荷量減少で当分の間交渉すらできない。
- ・弊社は自社センターを北海道から関東・関西・九州に運営、取引先(納品先)の主力が9割以上ほぼ小売業です。本年3月~GW 明けに掛けましては取扱量が多い週で3割強ほど増加してますが、5月中旬以降はほぼ平年並みに推移しています。要望・意見ではありませんが、コロナ禍にあっていっそうこれからもエンドユーザーであるお客様のもとに不足遅延の無く品物が届きますよう納品先の小売様とさらに強く連携して運営にあたる所存です。
- ・輸送の効率化、業務のデジタル化への設備投資。
- ・サービスレベルの見直しは、コロナと関係なく検討・一部実施中。

#### <国・行政や JILS への要望等>

- ・新型コロナ禍において、医療従事者の方への保証や手当は厚くすべきであるが、物流事業も大きな役割を担っているはずなのに、国からの補助が無く苦しい状況。お金というよりも、交通機関を優先に使える、医療機関に優先的にかかれる+医療費補助が出る、センターの衛生を保つための備品提供(消毒液やマスク)がなされてほしい
- ・アンケート調査による、物流・サプライチェーンの変化については、情報展開して頂くと助かります。
- ・コロナウイルス感染が拡大しても物流は止められない。という覚悟で仕事をしています。普通にモノが動く事がいかに大切で重要な事なのか、広く発信して頂きたいです。物流に対する人々の認識とかコスト感とか、決して当たり前の事ではないという事を発信する事でもう少しスポットライトが当たり、この業界の発展や環境の改善、賃金の上昇につながる事を期待しております。
- ・業界全体としての取引改善に対して、更なるアピールをお願い申し上げます。
- ・納品先での長時間待機は行政でもっと対応してほしい。
- ・業界への支援
- ・デジタル化推進のための補助金の整備(分かりやすい取り進め)が必要と思います。
- ・需要の回復・安定化に向けて、暗中模索のコロナ禍終息の時期を早期に把握し適切な対策を

うちたい。

- ・コロナ禍により物流事業者の重要性が広く認知されつつあるこのタイミングで、物流事業者 が負担してきたコストやリードタイム維持などの負荷をご理解いただき、今後も重要な役割 を継続していくためにも、輸送費改定やリードタイム延長などの要望に耳を傾けていただけ る環境づくり、情報発信をお願いしたいと思います。
- ・コロナ禍のなか、物流業社も厳しい状況下にあります。国の示した適正運賃を押しすすめていただくことを要望いたします。
- ・法令遵守している事業者がバカを見ない様にして頂きたい。
- ・Webによるコロナ対策関連情報の提供。
- ・外交問題は国内物流にも大きな変化を与える為、慎重な対応を望みます。

以上