トラック運送事業者へのヒアリング内容

A社

荷主・・・飲料メーカー、新聞会社等

- ・運賃については、荷主と交渉するも全く応じてもらえず、20 年間上げてもらっていない。
- ・荷主に燃料サーチャージ導入のお願い文書を出しても、応じてもらえない。
- ・消費税上昇分の転嫁は、できている。
- ・運賃交渉相手は、現場の担当者、配車係クラスである。権限のある役職者と交渉できない。無茶な提示をされ、拒むことはあるが、契約解消を恐れ、泣き寝入りしているのが現状である。
- ・飲料メーカーでは、スーパーでの新商品の入れ替え作業(エレベーター、台車を使って)や納品作業の手伝いをさせられる。
- ・荷物が破損等した時、弁償金を請求される。なお、破損した商品の確認は、させてもらえない。
- 新聞配送は発荷主からコースを指示されているが、販売店から到着時間について、 クレームをつけられる。
- ・市場関係は、フォークリフトを当社で調達し、市場に留め置いているが、当社に断りもなく市場関係者が自由に使われている。
- ・ドライバーの募集については、紹介に頼っている。リーマンショック以降、荷物も 減少傾向にあり、給料も上げられない。そのため、新しいドライバーは、将来、先 が見えないことを理由に退職していく。

B社

荷主・・・百貨店 ネット通販等

- ・着荷主の都合で、長時間の待ち時間があり、一部荷物については、夜の積込が遅く なるため、翌朝の積込に変更して時間短縮をはかった。
 - 現在でも6~8時間もの待時間が発生している。
- ・破損した荷物(商品)の弁償は、一部破損であっても、一個口全てを弁償させられる。
- ・運賃についても、まったく上げてもらえない。高速料金は別途、請求できない。運賃交渉の場は設けてもらえるが、担当は現場所長で判断されている。
- ・ネット通販は、再配達率が高く、しかも時間指定および夜間配達が多く大変である。 また、駐禁の問題もある。破損した場合は、買取りをさせられる。
- ・引き取りの輸送の中で、大手外資系倉庫会社が運営する倉庫では、通路及び荷卸場 所が広く、待時間等、特に問題なし。
- ・ドライバーの平均年齢は定着率も良く、約48歳。近々増車の計画をしており、ドライバーの募集を考えている。(女性ドライバーの採用も可)

C社

荷主・・・繊維メーカー等

・繊維メーカーから毎朝7時に台数の指示があり、その後、トラックを配車するため、 手配に苦労している。

また、メーカーが指示した倉庫会社(営業倉庫)に車両を配車し、倉庫会社の指示により、積込・出荷をしている。荷物の状況により、ドライバー2人と常駐している1人で手積の積込をしているケースもある。

- ・大手スーパーの流通センターへの納品については、大手事業者を優先するセンター がある。また、全てのスーパーの流通センターはホームが手狭なため、小型車(2 トン車)の配車しかできない。
- ・待時間は、最長 10 時間、平均は 3 時間である。ドライバーの給与は時間制を適用しており、待ち時間が長くなれば当社負担となり、きびしい。

運賃については、ここ数年変わらないが、消費税は転嫁できている。

- ・ドライバーの平均年齢は、約50歳。最高は74歳のドライバーである。
- ・長距離は関東方面の場合、帰り荷は確保されている。九州方面は全くないので、空 車で帰っている。
- ・ドライバーの募集をハローワーク、自衛隊早期退職募集、タブロイド紙により募集 しているが、効果がない。