

## 加工食品物流における課題に関するアンケート

トラック事業者 各位

トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会

当協議会は平成27年に、トラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めるために設立されました。

トラック運送業におきましては、総労働時間が長く、荷主都合による手待ち時間や荷役時間の増加など、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難な課題が多くありますことから、学識経験者・荷主・トラック事業者及び労働局・運輸局の行政機関など、関係者が一体となって、長時間労働の抑制及びその定着を図ることを趣旨として設立されております。

長崎県地方協議会では、「加工食品」を検討テーマとして、加工食品物流に関する労働条件の改善のため現状を把握し、課題等の改善を図ることによりトラック運送業界の人手不足解消に向けドライバーが就労しやすい労働環境を構築することを目標として取り組みを進めることとしております。

つきましては、加工食品物流における現状や課題などを把握するため、実際に輸送を行っているトラック事業者の皆様へのアンケート調査を行うこととしましたので、ご協力いただけますようお願いいたします。

加工食品物流に関する労働条件の改善に向けた取り組みのためにも、皆様の率直なご意見をお聞かせいただきますようお願い申し上げます。

加工食品物流に関し、下記アンケートへのご回答（選択又は記入）の協力をお願いします。

**<回答先：長崎運輸支局 回答期限：令和4年1月31日>**

**FAX：095-839-4154 または Mail：qst-nagasaki-yusou@mlit.go.jp**

### ■ 貴社について、以下の回答欄にご記入ください。

会社名 /営業所名			
所在地	〒		
電話番号		FAX番号	
E-Mail			

※ご記入いただいた回答者情報は本アンケートに関わる集計および統計的分析のための目的にのみ使用し、回答者の同意なく第三者に開示・提供いたしません。

### ■ 品目別運送数における食品関係の割合はどの程度ですか。

%

### ■ その内加工食品の割合はどの程度ですか。

%

加工食品を輸送されている場合は、次ページ以降のアンケートにもご協力下さい。  
(輸送されていない場合は、これでアンケートは終了です。本ページを送信願います。)

### ■ 食品輸送において、日常的な業務で運送を受託するのはどの流通段階からどの流通段階への取引ですか。当てはまるものすべてにチェックを入れて下さい。

<input type="checkbox"/>	①【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】生産者団体等集荷施設（域内輸送）
<input type="checkbox"/>	②【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】生産者団体等集荷施設（域外輸送）
<input type="checkbox"/>	③【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】卸売事業者（市場）
<input type="checkbox"/>	④【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】食品製造事業者
<input type="checkbox"/>	⑤【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】小売事業者（物流センター）
<input type="checkbox"/>	⑥【荷主】生産者団体等集荷施設 - 【荷受】小売事業者（店舗）
<input type="checkbox"/>	⑦【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】卸売事業者（市場）
<input type="checkbox"/>	⑧【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】食品製造事業者
<input type="checkbox"/>	⑨【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】食品卸売事業者
<input type="checkbox"/>	⑩【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】小売事業者（物流センター）
<input type="checkbox"/>	⑪【荷主】卸売事業者（市場） - 【荷受】小売事業者（店舗）
<input type="checkbox"/>	⑫【荷主】資材販売事業者 - 【荷受】食品製造事業者
<input type="checkbox"/>	⑬【荷主】食品製造事業者 - 【荷受】食品卸売事業者
<input type="checkbox"/>	⑭【荷主】食品製造事業者 - 【荷受】小売事業者（物流センター）
<input type="checkbox"/>	⑮【荷主】食品製造事業者 - 【荷受】小売事業者（店舗）
<input type="checkbox"/>	⑯【荷主】食品卸売事業者 - 【荷受】小売事業者（物流センター）
<input type="checkbox"/>	⑰【荷主】食品卸売事業者 - 【荷受】小売事業者（店舗）
<input type="checkbox"/>	⑱【荷主】小売事業者（物流センター） - 【荷受】小売事業者（店舗）
<input type="checkbox"/>	⑲その他【荷主】 - 【荷受】

### ■ 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 加工食品物流編」（以下「ガイドライン」という。）について

<b>Q1.ガイドラインの認知度</b> ガイドラインの内容をご存じですか？	以下より最も当てはまるものにチェック <input type="checkbox"/> よく知っている <input type="checkbox"/> ある程度知っている <input type="checkbox"/> あまり知らない <input type="checkbox"/> ほとんど知らない
<b>Q2.コミュニケーション状況</b> ガイドライン公表（令和2年5月29日）以降、荷主と運送業者との間で「取引環境と長時間労働」に向けた協議（意見交換、相談等）の場を設けたことがありますか？	以下より最も当てはまるものにチェック <input type="checkbox"/> もともと、荷主-運送業者間で協議等を行っている <input type="checkbox"/> ガイドライン公表を踏まえ、協議等を行った <input type="checkbox"/> 協議等を検討している <input type="checkbox"/> 協議等の予定はない

## ■「加工食品物流」の課題について

<p><b>Q3.重要課題</b> ガイドラインでは、加工食品分野における荷主とトラック事業者等の物流事業者が一体となって取り組むべき4つの課題を挙げています。御社の加工食品物流で特に改善すべき重要課題をおたずねします。</p>	<p>以下のそれぞれの課題について、御社の状況を踏まえた改善の重要度（優先度）を4段階から選択し、○で囲んで下さい。</p> <p>&lt;A.受発注条件の見直し&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;B.荷待ち時間の削減&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;C.荷役時間の削減&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;D.検品時間の削減&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p>
<p><b>Q4.A.受発注条件の見直し</b> 受発注条件見直しにあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度（優先度）を○で囲み教えてください。</p>	<p>&lt;A-1 発注から納品までのリードタイムの延長&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;A-2 波動の平準化&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;A-3 適切な需給調整在庫の確保&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p>

<p><b>Q5.B.荷待ち時間について</b> 現状、荷積み時または荷下ろし時において、待ち時間は発生していますか。また、どのくらいの時間なのか○で囲み教えてください。</p>	<p>&lt;B-1 荷積み時における待ち時間の現状&gt;</p> <p>待ち時間はない    まれに発生    発生    頻繁に発生</p> <p>&lt;B-2 荷積み時における待ち時間の長さ&gt;</p> <p>30分以内    30分～1時間    1時間～1時間半    1時間半以上</p> <p>&lt;B-3 荷下ろし時における待ち時間の現状&gt;</p> <p>待ち時間はない    まれに発生    発生    頻繁に発生</p> <p>&lt;B-4 荷下ろし時における待ち時間の長さ&gt;</p> <p>30分以内    30分～1時間    1時間～1時間半    1時間半以上</p>
<p><b>Q6.C.荷待ち時間の削減</b> 荷待ち時間の削減にあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度（優先度）を○で囲み教えてください。</p>	<p>&lt;C-1 先着順から予約制への変更&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;C-2 時間指定の柔軟化&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p>
<p><b>Q7.D.荷役時間の削減</b> 荷役時間の削減にあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度（優先度）を○で囲み教えてください。</p>	<p>&lt;D-1 バラ積み貨物のパレット化&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;D-2 パレットサイズ等の輸送容器の統一&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;D-3 外装段ボールサイズの見直し&gt;</p> <p>問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p>

<p><b>Q8.E. 検品時間の削減</b>                  検品時間の削減にあたり、御社の状況を踏まえた改善事項の重要度（優先度）を○で囲み教えてください。</p>	<p>&lt;E-1 「3分の1」ルールの見直し徹底&gt;                   ----- ----- ----- -----                   問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;E-2 年月日表記から年月表記への変更&gt;                   ----- ----- ----- -----                   問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;E-3 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報組込&gt;                   ----- ----- ----- -----                   問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p> <p>&lt;E-4 統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化&gt;                   ----- ----- ----- -----                   問題ない    それほど問題はない    重要    かなり重要</p>
<p><b>Q9.改善の可能性</b>                  加工食品分野における荷主とトラック事業者等の物流事業者が一体となって取り組むべき課題（Q4～Q8の項目A-1～E-4まで）のうち、今後改善の見通しがある、あるいは改善の可能性があると期待されるものを教えてください（複数回答）</p>	<p>あてはまるものをすべてチェックしてください                  &lt;改善が期待できる項目&gt;</p> <p>A.受発注条件の見直し  <input type="checkbox"/> A-1    <input type="checkbox"/> A-2    <input type="checkbox"/> A-3</p> <p>B.荷待ち時間の削減  <input type="checkbox"/> C-1    <input type="checkbox"/> C-2</p> <p>C.荷役時間の削減  <input type="checkbox"/> D-1    <input type="checkbox"/> D-2    <input type="checkbox"/> D-3</p> <p>D.検品時間の削減  <input type="checkbox"/> E-1    <input type="checkbox"/> E-2    <input type="checkbox"/> E-3    <input type="checkbox"/> E-4</p>

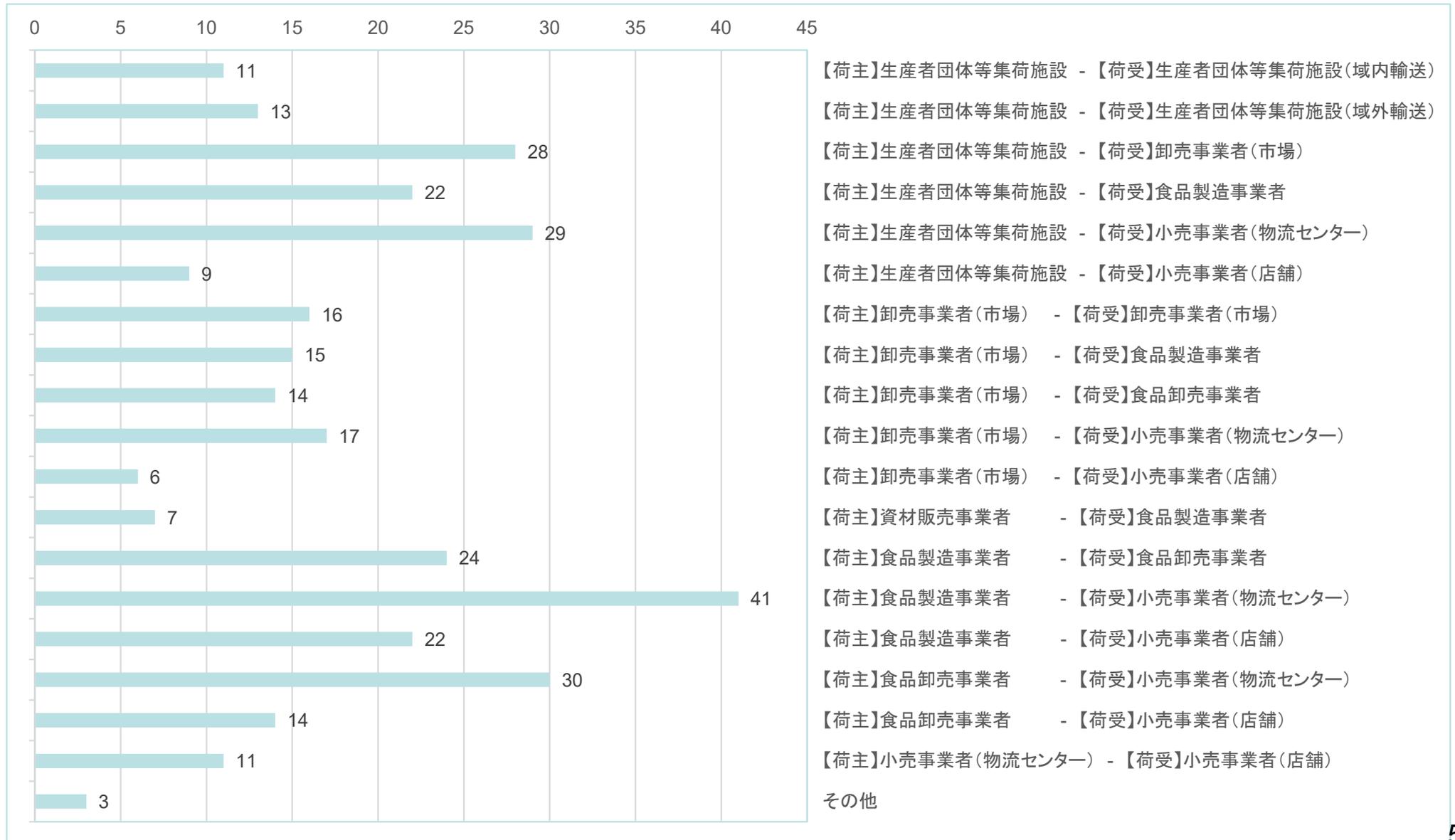
<p><b>Q10.改善策の提言</b>                  上のQ9.において選択（チェック）された項目について、改善の方策がありましたら教えてください。（自由記述）</p>	<p>A.受発注条件の見直し</p> <p>B.荷待ち時間の削減</p> <p>C.荷役時間の削減</p> <p>D.検品時間の削減</p>
<p><b>Q11.改善が見込めない理由</b>                  上のQ9.において選択（チェック）の付かなかった項目について、改善の見通しがない（あるいは改善の可能性が期待されない）理由を、差し支えない範囲で教えてください。（自由記述）</p>	<p>&lt;改善が見込めない理由（自由記述）&gt;                  記述例：着荷主と交渉することが難しい 等</p> <p>A.受発注条件の見直し</p> <p>B.荷待ち時間の削減</p> <p>C.荷役時間の削減</p> <p>D.検品時間の削減</p>

■その他

<p><b>Q12.コロナ禍による影響</b>                  コロナ禍により、取引環境や労働環境に変化がありましたら教えてください。</p>	<p>&lt;自由記述&gt;</p>
<p><b>Q13.軽油価格高騰による影響</b>                  軽油価格高騰により、取引環境や労働環境に変化がありましたら教えてください。</p>	<p>&lt;自由記述&gt; (例：燃料サーチャージを交渉中)</p>
<p><b>Q14.人材確保について</b>                  運転者など人材の確保について取り組んでいることがありましたら教えてください。</p>	<p>&lt;自由記述&gt; (例：女性の活用の為、トイレや更衣室等を整備した)</p>

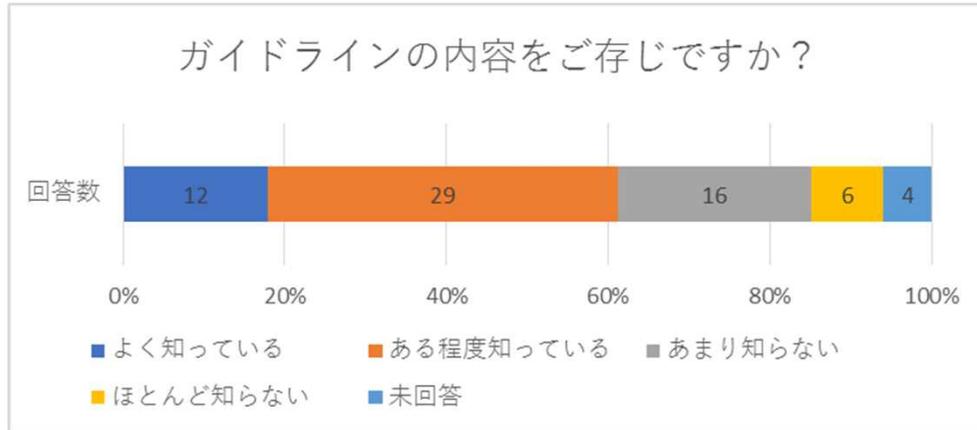
<p><b>Q15.パレット化について</b>                  加工食品輸送におけるパレット化について、問題点や提言などがありましたら教えてください。</p>	<p>&lt;自由記述&gt;</p>
<p><b>Q16.貨物の毀損について</b>                  段ボールなど包装資材に毀損が生じた場合、その毀損範囲の判断や廃棄の費用負担等について、現状及び問題点や提言がありましたら教えてください。</p>	<p>&lt;自由記述&gt; (例：中身が毀損していないにも関わらず全額賠償を求められる)</p>
<p><b>Q17.その他、ご意見ご感想などお聞かせください</b></p>	<p>&lt;自由記述&gt;</p>

■食品輸送において、日常的な業務で運送を受託するのは、どの流通段階からどの流通段階への取引ですか。  
 当てはまるものすべてにチェックを入れて下さい。

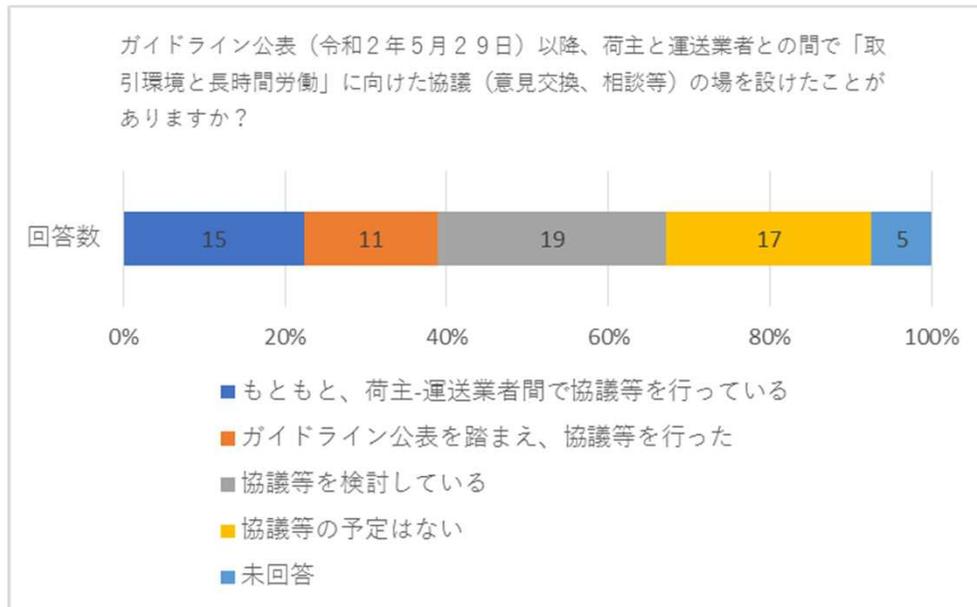


■ 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン加工食品物流編」（以下「ガイドライン」という。）について

## Q1.ガイドラインの認知度

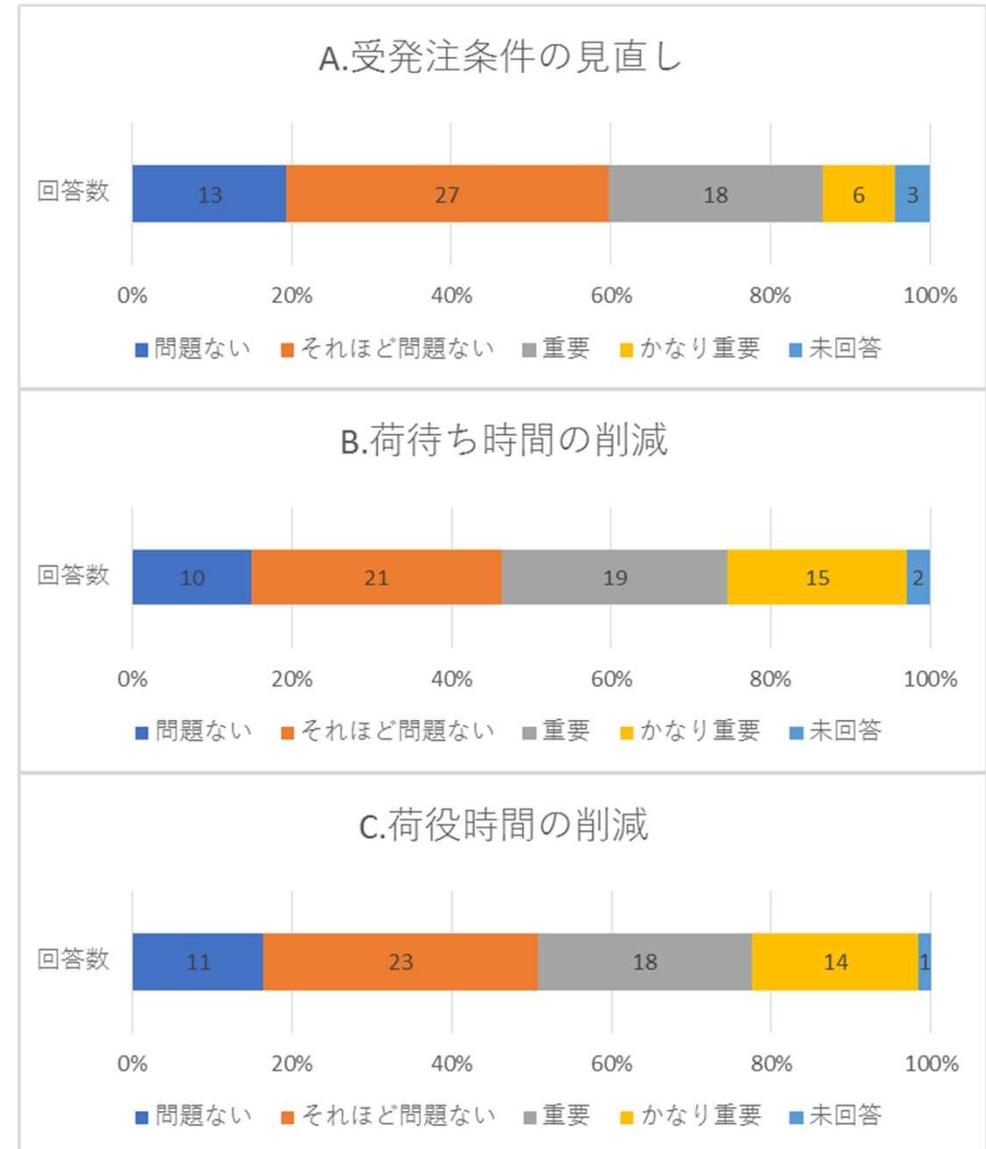


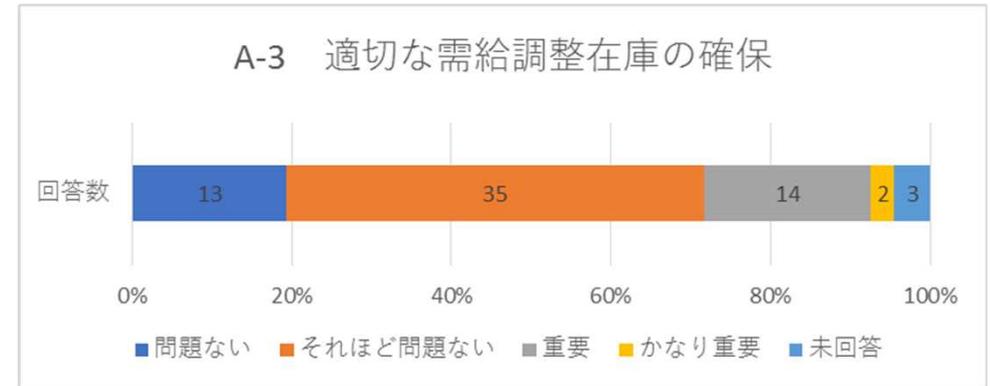
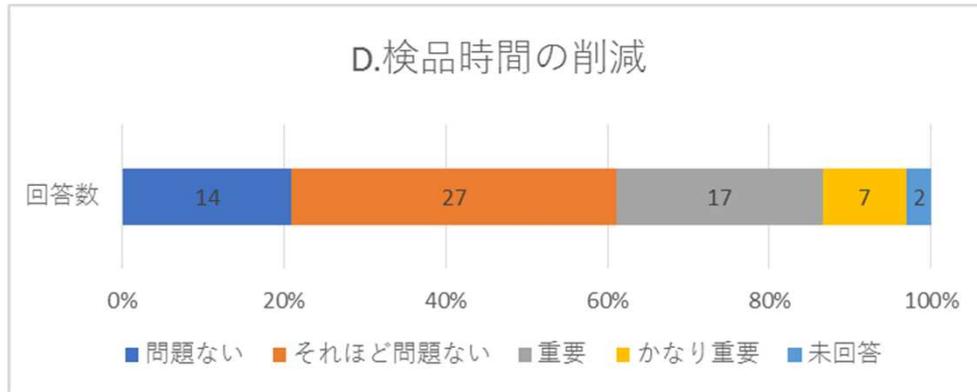
## Q2.コミュニケーション状況



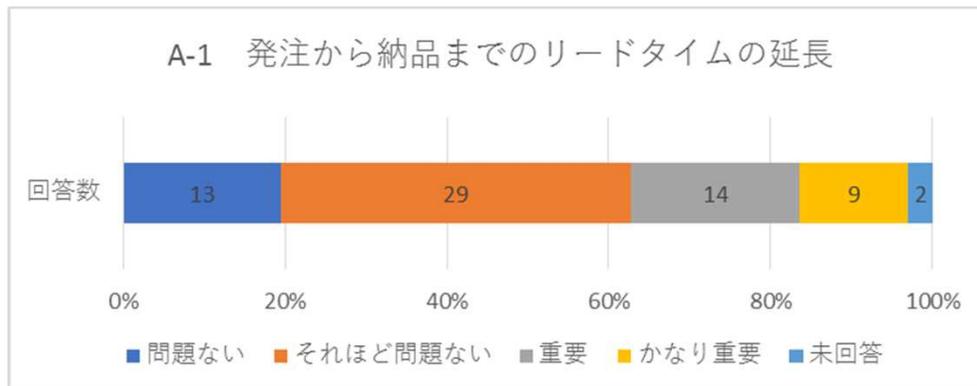
■ 「加工食品物流」の課題について

## Q3.重要課題

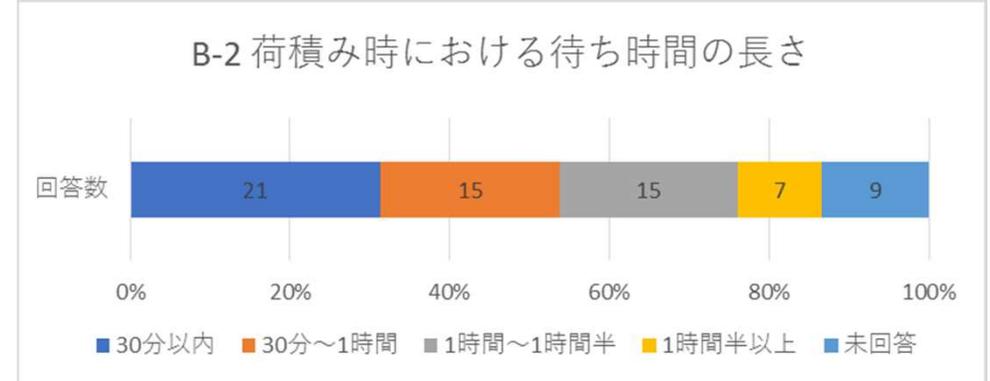
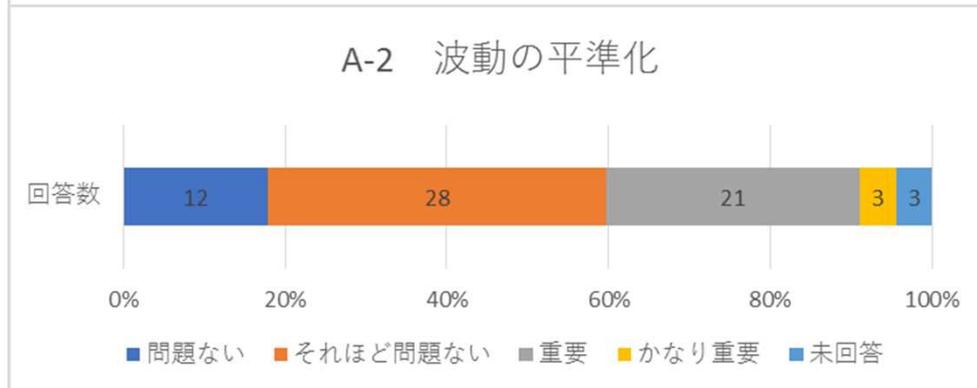
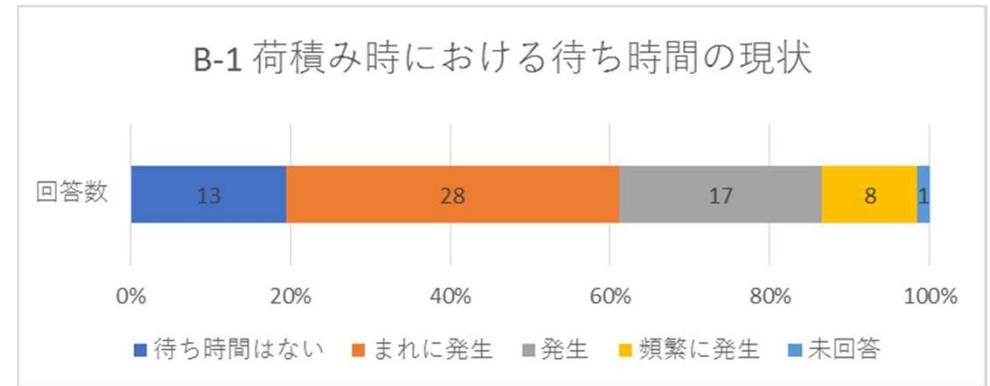




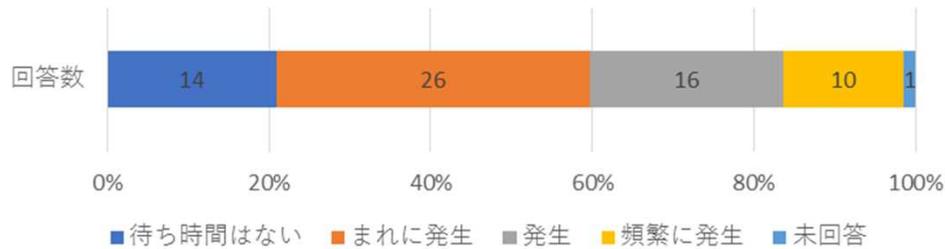
## Q4.A. 受発注条件の見直し



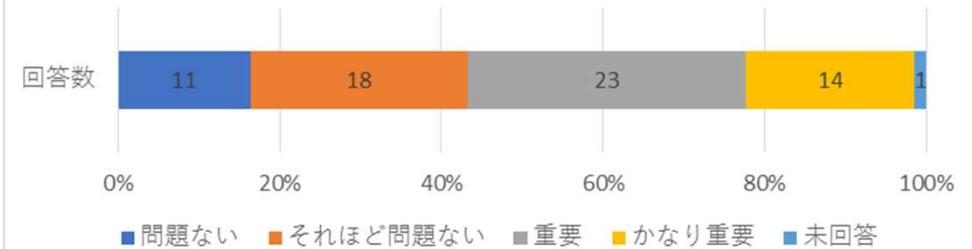
## Q5.B. 荷待ち時間について



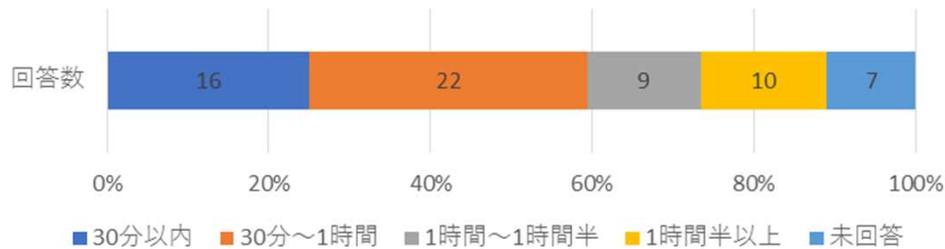
### B-3 荷下ろし時における待ち時間の現状



### C-2 時間指定の柔軟化

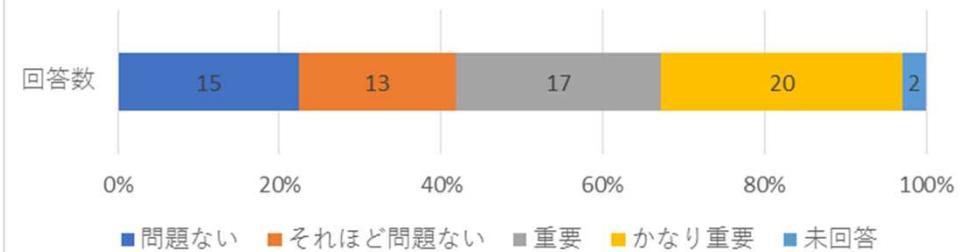


### B-4 荷下ろし時における待ち時間の長さ



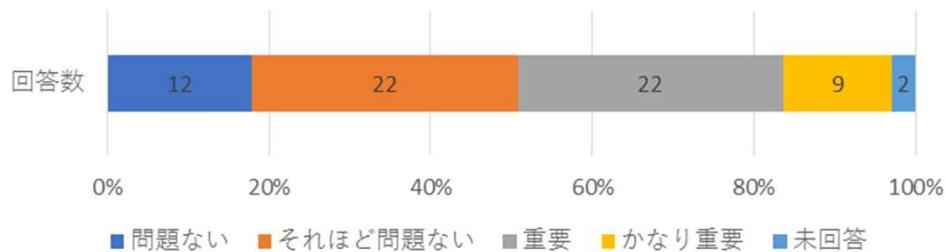
### Q7.D. 荷役時間の削減

#### D-1 バラ積み貨物のパレット化

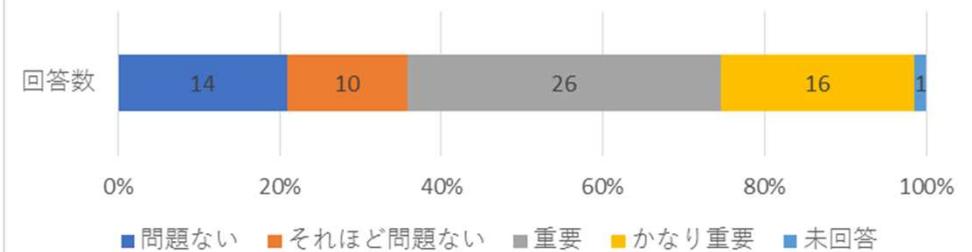


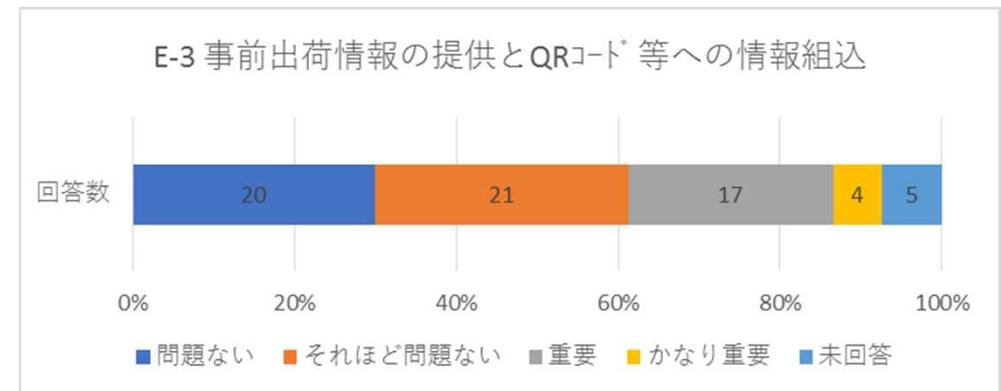
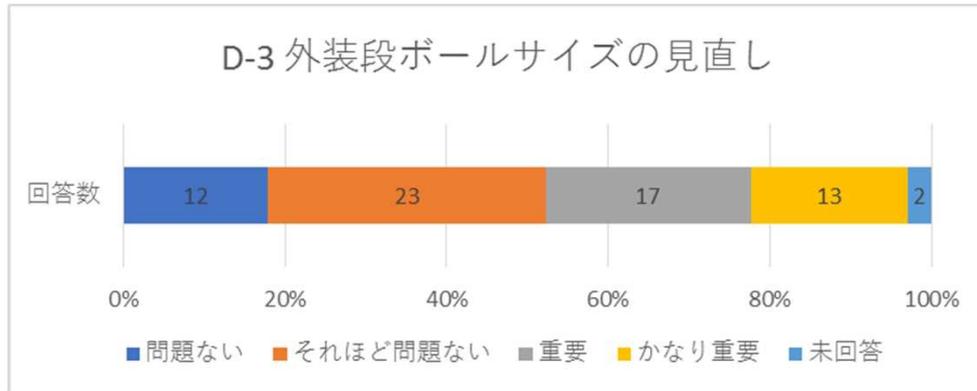
### Q6.C. 荷待ち時間の削減

#### C-1 先着順から予約制への変更

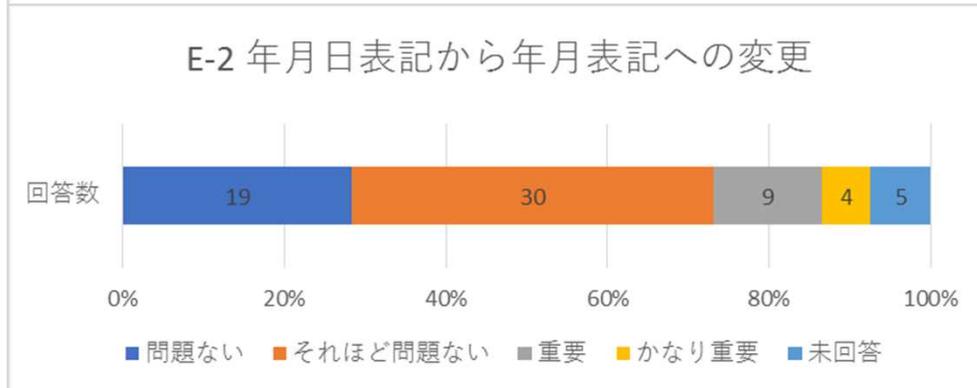
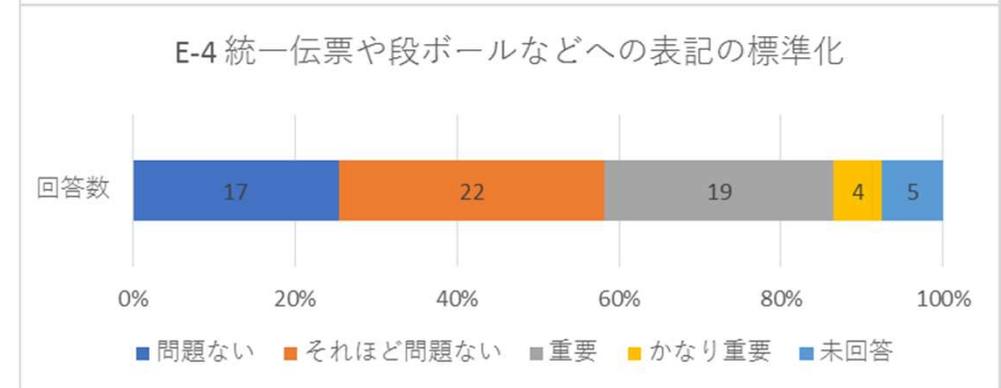
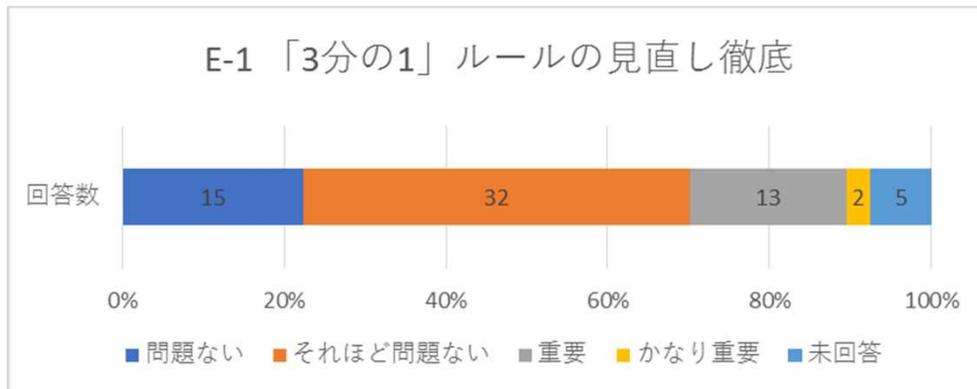


#### D-2 パレットサイズ等の輸送容器の統一

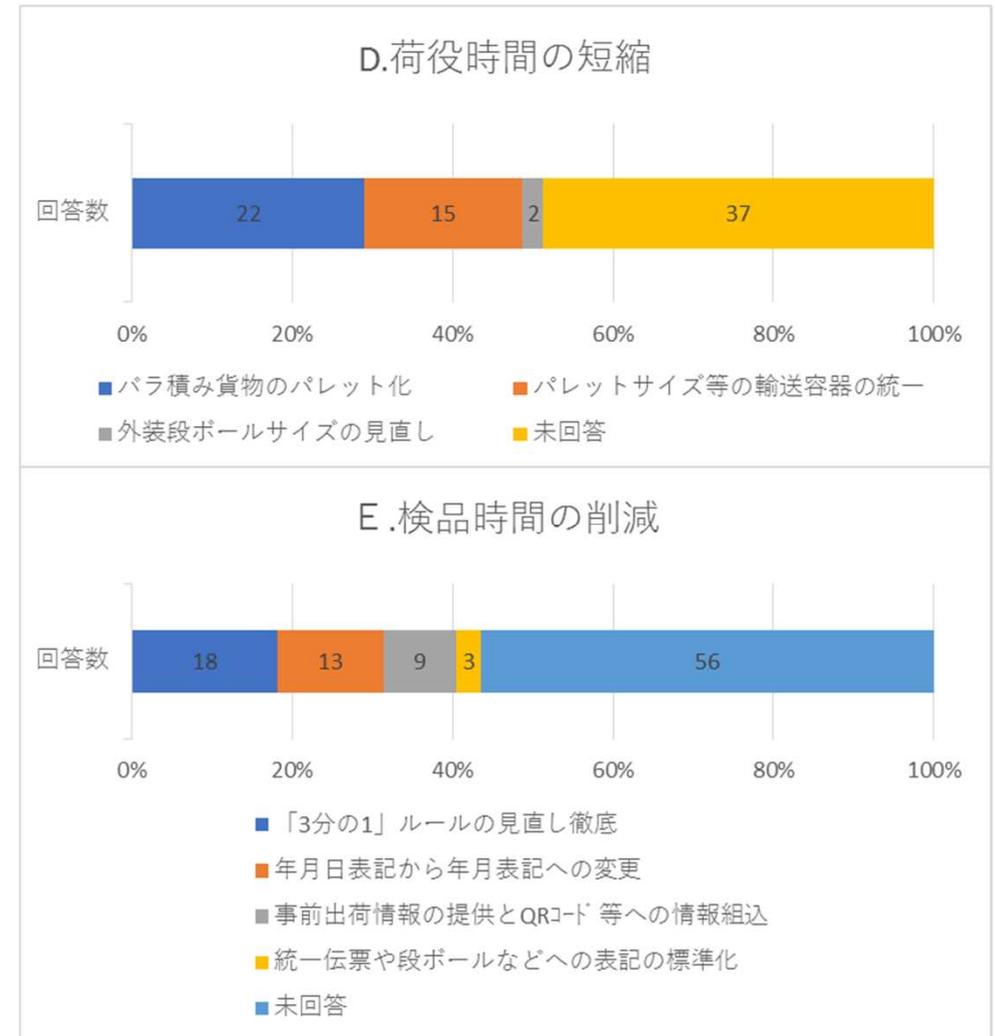
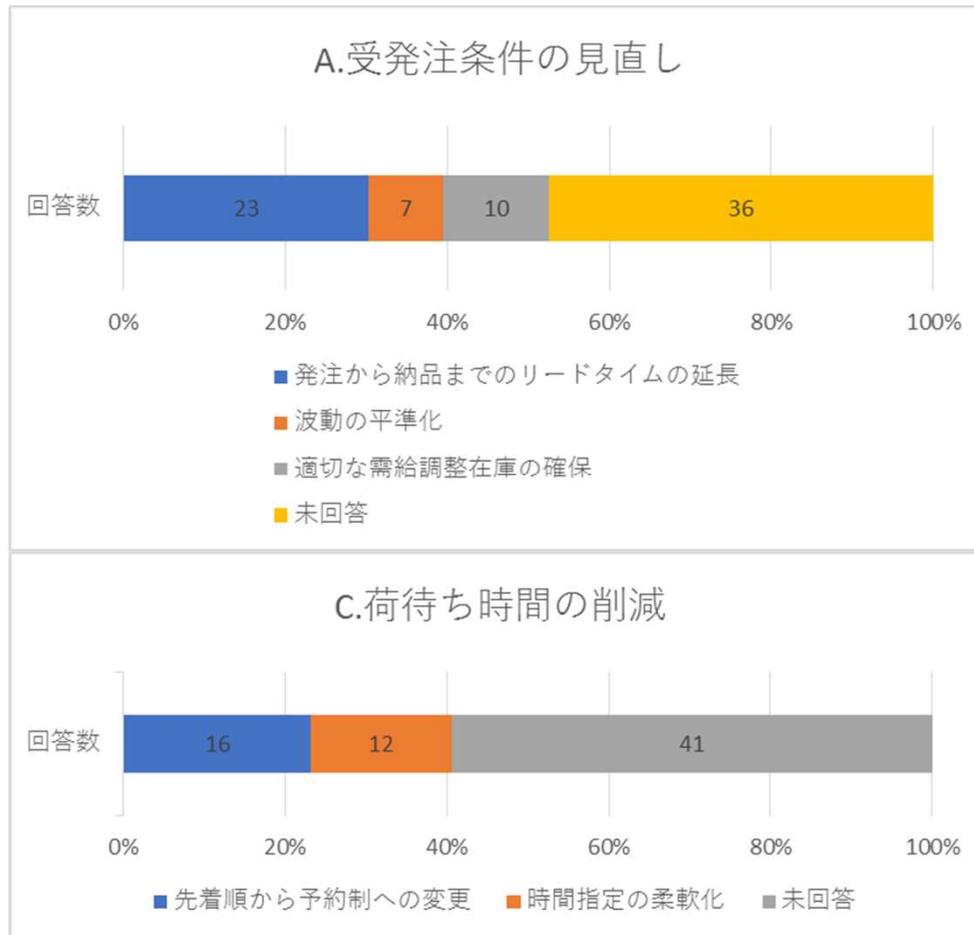




## Q8.E. 検品時間の削減



## Q9.改善の可能性



## Q10.改善策の提言

### A. 受発注条件の見直し

- ・ダイナミックプライシングの導入。
- ・特に問題はないので今は必要ない。
- ・製造件数の前日連絡。
- ・FAXからメール、FAXからシステム入力へ。
- ・締め切りの設定。
- ・労働時間への協力を荷主に理解頂く。
- ・納品日時指定がタイトであり休憩・休息时间等を考慮されていない。発注者にも、運行管理基礎講習の義務化が必要ではないか？
- ・受発注に関しては概ね問題はありませんが、青果物関係については発注が遅いため、早く発注を頂ける様に選果から発送までの締切時間等ルール決めが必要。
- ・物量の計画的な平準化。
- ・自社の都合に合わせてもらってます。自社便で100%運べる様に。

### B. 荷待ち時間の削減

- ・他業者からの到着を待つことがまれにあるが、その他は待ち時間なし。
- ・時間に余裕を取っている為それほど問題はなし。
- ・トラックバース予約システム導入。
- ・小口バースの設定。
- ・工場と冷蔵庫、倉庫の休憩時間の取り方。
- ・労働時間への協力を荷主に理解頂く。
- ・当日製造などの接車時間を考慮せず単に当日中に積んでしまえば良いという風潮があり、企業側に指導を行えば宜しいかと。
- ・時間確認ができる。

- ・発送施設のキャパ及び作業員の人員確保を行うことで指定された着車時間で、直ぐに積込が行える様に時間設定を行う。
- ・荷積み時間のスケジュール化。
- ・オンラインでの先行予約が進んできてる。
- ・パレット化が最優先。
- ・何時以降から積込OKの連絡で時間を約束してませんので発生しません。

### C. 荷役時間の削減

- ・レンタルパレットの活用でバラ積み卸の削減が可能に。
- ・バラ積みからパレット積みへ。
- ・積込みスピードに合わせた荷出し。
- ・労働時間への協力を荷主に理解頂く。
- ・発注側の人員増加、パレット等の運行。
- ・手積み手降ろし作業から、カーゴ又はパレット貨物に変更し、荷役時間の短縮を図る。
- ・全部パレット積み、若しくはリフト積みの為異常はありません。

### D. 検品時間の削減

- ・パレット受け入れの促進。
- ・項目の削減。(数量、商品名、賞味期限、量目等)
- ・指定時間の削減。
- ・労働時間への協力を荷主に理解頂く。
- ・検品者の人員増加及びバーコード等でのPOTの活用の推進。
- ・1パレット又は1カーゴ毎に、商品の種類及び製造年月日等を入力したバーコード(QRコード)を割り付け、積込み、荷降ろし時に端末入力を行うことで、検品に係る時間短縮を図る。※乗務員に付帯作業を行わせない事が重要。11

- ・信頼関係に影響するので、短縮出来ない。取引先が責任をおしつけてくる等の問題がある。
- ・QRコード等による電子化。
- ・検品はしない約束です。
- ・金において、発注側との交渉は難しい。

- ・配送業者はお願いをするが、決定権は製造業者にある為。
- ・荷主都合の為。
- ・5%の割合で時期的な仕事内容の為マンパワーでの対応でどうにかなっている。そこまでの重要事項で捉えていない。

## Q11.改善が見込めない理由

### A. 受発注条件の見直し

- ・着荷主と交渉することが難しい。
- ・加工品の賞味期限が短く在庫ができない季節によるニーズが決まっている。
- ・変更追加に対応せざるをえない。  
(荷主とのパワーバランス)
- ・締切り対応してもらえない。  
(お客様自体の締切りが営業時間外)
- ・荷主と交渉することが難しい。
- ・運送業者からの交渉は難しい。
- ・直契約でない部分も多々ある為、交渉→交渉→交渉といった部分がある。
- ・発注主との交渉する事が難しい。
- ・直接の取引でないため難しい。(全部の関係) 仕事がなくなります。
- ・荷主の意向が全てなので。
- ・発荷主・着荷主との交渉する事が難しい。
- ・青果物に関しては、商品単価によって出荷数量が変動するため、その日によって変動する。
- ・当日の数量変更等で出荷が遅れても納品時間が変更出来ず余裕をもった運行が出来ない。

### B. 荷待ち時間の削減

- ・ヒューマンエラーが原因であるケースが多く改善に取り組んでいる様子だが結果が出ていない。
- ・待たせても良いという意識。
- ・発荷主の出荷優先順位があるため。
- ・曜日によっては生産量が増加する為、製造が遅れてしまう。
- ・到着順が多い。
- ・午前中指定などによる集中。
- ・荷主と交渉することが難しい。
- ・コンプライアンスの問題で難しい。
- ・運送業者からの交渉は難しい。
- ・発注主との交渉する事が難しい。
- ・直接の取引でないため難しい。(全部の関係) 仕事がなくなります。
- ・荷主の意向が全てなので。
- ・天候に左右される為。
- ・着荷主と交渉することが難しい。
- ・発荷主・着荷主との交渉する事が難しい。
- ・荷主様側での人員確保等経費増に繋がり、出荷数量等も減る可能性がある。
- ・配送業者はお願いをするが、決定権は製造業者にある為。
- ・積荷が揃っていない。
- ・5%の割合で時期的な仕事内容の為マンパワーでの対応でどうにかなっている。そこまでの重要事項で捉えていない。

## C. 荷役時間の削減

- ・パレットからの積替え。
- ・バラ積みが多い。
- ・荷主と交渉することが難しい。
- ・運送業者からの交渉は難しい。
- ・発注主との交渉する事が難しい。
- ・直接の取引でないため難しい。（全部の関係）  
仕事がなくなります。
- ・荷主の意向が全てなので。
- ・天候に左右される為。
- ・発荷主・着荷主との交渉する事が難しい。
- ・カーゴ及びパレットの確保に費用が掛かり、その分経費が増大する。また、出荷に使用したカーゴやパレットの管理（回収）が難しいため更に輸送コストがアップする。
- ・配送業者はお願いをするが、決定権は製造業者にある為。
- ・パレット化による積載率の低下。
- ・積載効率が落ちるからと、パレット化に荷主側が反対。
- ・5%の割合で時期的な仕事内容の為マンパワーでの対応でどうにかなっている。そこまでの重要事項で捉えていない。

## D. 検品時間の削減

- ・項目が多く表示が小さかったり、見にくい。
- ・荷主と交渉することが難しい。
- ・全部ではないが荷受側は配送業者の言い分は聞かないので難しい。
- ・発注主との交渉することが難しい。
- ・直接の取引でないため難しい（全部の関係）。  
仕事がなくなります。
- ・荷主の意向が全てなので。
- ・発荷主・着荷主との交渉する事が難しい。
- ・システム導入に、費用が掛かり輸送コスト増へと繋がる。

- ※全てにおいて輸送コストが増加するため、その費用転換が商品の単価又は輸送費（運賃）の低下へ繋がる事が懸念されます
- ・出荷荷主が旧態依然の検品態勢をとっていて改善がみられず。
- ・配送業者はお願いをするが、決定権は製造業者にある為。
- ・5%の割合で時期的な仕事内容の為マンパワーでの対応でどうにかなっている。そこまでの重要事項で捉えていない。
- ・金において、発注側との交渉は難しい。

## Q12. コロナ禍による影響

- ・食材再送先のお客の減少で再送回数が増え毎日配送から週2回になった。
- ・加工食品の需要が低迷した事により、物流量が減少した。
- ・個人宅配等では、非対面での配送等も追加。
- ・人との接触をなるべく減らすため、配送件数を少なくするため、他の運送店に配送を依頼している。  
その分経費を荷主に請求できないので利益がない。
- ・多少減ったように感じる。
- ・出荷件数が増え作業時間が若干延びている。
- ・物流量の減少により、取引環境に変化があった。
- ・小売り業者への配送業務が激減。
- ・祭り事、イベント(大規模)が中止のためスポット的な配送がなくなりました。
- ・大手スーパー向け食品配送は、増加しましたがその他業務減少負担とまではいたりませんでした。
- ・巣ごもり需要により物量の増加があったが、労働環境には影響なかった。
- ・荷物の減少。（外食、観光等）
- ・エッセンシャルワーカーとして簡単に止められない。

- ・積載率の低下。
- ・帰り荷物の減少があり、空車回送が多くなった。
- ・運賃単価の見直しを余儀なくされ、売上に影響。
- ・半年度に受ける健康診断が病院側から断られ別の病院を検討している。（長距離運転者の為）
- ・時短営業などで物量がかかり落ち込んでいました。
- ・荷卸しでの波動が変わったり、変化というよりも流れが読めないと考えている。
- ・コロナ禍により、荷物の減少が発生し、ダンピングが横行している。
- ・仕事量が減った。
- ・アルコール消毒・検温・マスクの徹底がなされる様になった。
- ・6月～11月頃まで数名の乗務員を休業して対応した。
- ・荷主様の商品にもよりますが、食品輸送関係での影響はありません。逆にコロナ禍になり、食品関係は物量が増加傾向にあると思われます。  
※取引環境や労働環境に変更はございません
- ・従来は工場等の待機場所へ駐車し、呼び込み後に荷降ろし出来ましたがコロナ禍により工場外での待機となり不便となりました。
- ・企業の営業時間短縮により、開店時間を遅らせているところもあり、通常時間に納品できない。
- ・荷物の減少による売り上げ低下。
- ・長距離運行におけるSA、PA、トラステ、GSなどの休憩や風呂の場所数が不足している。
- ・もともと、時期や天候などで大きく波があるのに、コロナにより物量も少なくなったり、仕事の量も減ったりして先が読めなくなった。  
車輛、人員の確保の数量が読めない。  
台数の削減なども考えるようになった。

## Q13.軽油価格高騰による影響

- ・燃料サーチャージを交渉中。
- ・特にありませんが、価格が高くなれば、経費も掛かりますので、エコドライブ等の工夫をしています。
- ・運賃の値上げを交渉しているが、商品が売れてないとの理由で難しい。
- ・荷主への燃料サーチャージを交渉中。
- ・荷主より、午後の荷物が少なかったりなかったりする場合は早退させてもらっている。
- ・運賃値上げを交渉中。
- ・燃料価格の上昇は社員の給与下落の要因になっている。
- ・燃料サーチャージは全く認めてもらえない。
- ・1個数運賃で、配送契約している取引先が主なので運賃に燃料高騰分を転嫁する事は難しい。価格が下がるのを祈るばかりです。
- ・運賃等交渉も行いたいですが、取引先様においても原料、資材の高騰により厳しい面もあり、現状維持しかない。
- ・荷物減少により運賃単価低下と軽油価格のダブルパンチ。
- ・アドブルーも毎月の値上げ、2月より（昨年11月の）倍に不足。
- ・利益の低下。
- ・燃料サーチャージ含めた値上げの否。
- ・運賃のほとんどは油代で、荷主様との運賃交渉も難しい。
- ・売上利益の赤字。
- ・燃料高騰により、収支が悪化し従業員の賞与を下げた。
- ・燃料がこれだけ高騰しても、運賃などに反映は難しい。
- ・燃料サーチャージもある上限を設定して法律化でもしない限り小規模企業が交渉するのは限界がある。
- ・顧客との相談、交渉中。
- ・輸送料金の値下げを求められている。  
（石油製品の高騰のため）

- ・経費が上がったが、運賃が上がらない。
- ・食品関係の荷主様ではありませんが、燃料サーチャージを收受させて頂いた荷主様はあります。燃料高騰ということ自体は、理解して頂いていますが、殆どの荷主様で燃料高騰に伴い運賃アップに繋がったということはまだありません。
- ・燃料サーチャージをお願いした。
- ・特約店を変更した。
- ・燃料サーチャージを交渉するも荷主も同様とのことで前進しない。
- ・各荷主への燃料サーチャージのお願い。
- ・軽油価格高騰のうえコロナで売上は下がり、全体的に赤字になった。
- ・運賃（料金）交渉中。
- ・荷重、及び輸送行程（行先）見直し。
- ・軽油価格は高いが、運賃に転嫁できません。荷主さん達もコロナ禍で厳しい状況の為、受け入れてもらえません。暫定税率の分だけでも、一時的に免除してもらいたいです。
- ・近場輸送の為あまり影響ありません。
- ・燃料サーチャージの交渉より根本的な運賃の値上げを行う予定。軽油価格もそうだが、アドブルー、オイル関係、などの高騰による影響もある。トラック本体の価格も10～15年に比べ10%ほど値上がりしているのも影響の一つ。
- ・価格高騰は経営的に非常に厳しい。
- ・業種が人気ないため求人を出しても応募者が少ない。従業員の紹介等にて人材確保に尽力している。
- ・若年者向け採用に向け、免許取得制度を取り入れました。
- ・高齢者業務ができるように、パレット積み搬送作業を取り入れました。
- ・免許取得に対する助成支援や会社負担にての取得を行う。
- ・希望休制度により働きやすい環境の整備。
- ・大型免許等の免許費用の助成。
- ・自動車学校へ行く期間の給与保証。
- ・車輛の充実。
- ・弊社においては、SNSを昨年度より開始しており若年者層へのアピールを強化しております。
- ・従業員のプライベートの充実化。
- ・求人募集などハローワーク以外でお願いなど高い経費がかかる。
- ・衛生委員での意見は早い段階で改善を行い、働きやすい化を目指す。
- ・若手育成の為、免許取得助成や労働時間の改善等。
- ・免許取得にかかる費用を会社が金額負担している。
- ・免許取得の支援。（大型・リフト等）
- ・人材確保については、年間通して行っていますが、計画している人数の確保へは至っていません。施設面への投資としては、仮眠施設の新設及び拡充及び営業所新設に伴う通勤時間の短縮等を複数年間での計画として取り組んでいます。女性用のトイレや休憩施設についても、上記同様に設備投資を行っていますが、応募がないのが実態です。車両の導入についても、安全を確保出来る事を最優先と考え、安全補助装システム装着車両や、乗務員の疲労軽減に繋がる様な車両を選択し、導入しています。
- ・派遣会社の利用。
- ・定年後も健康状態に応じて再雇用しています。理想として<sup>15</sup>

## Q14.人材確保について

- ・ハローワーク、求人誌等に出しているがほとんど動きがない。

は普通免許保持者であれば一般従業員として雇用しドライバー希望であれば訓練していきたいと思います。但し時間と経費がかさむことがネックです。

- ・ 休日を多めに取る。
- ・ 体調管理に気をつけてもらい、少しでの不調があれば無理せず休む。
- ・ なかなか人がいないので必要になるだいぶ前から時間をかけて応募しています。今は定年退職の方が出る場合のみです。
- ・ ドライバーに負担をかけないよう、現場作業員を確保し、他業者との差別化を図っている。
- ・ 若い人の確保が困難である。

## Q15. パレット化について

- ・ 90%はロールパレット配送。
- ・ 冷蔵庫や物流センターにパレットの使用制限やサイズ等を限定している場合がある。
- ・ トラックも小さく、ルート配送につき、また、小口の荷物が多いので特にパレット化は考えていない。
- ・ パレットの回収。
- ・ レンタルパレットへの転換。
- ・ 各メーカーより➡配置センター向けでパレット輸送した場合、パレット返却をどうするか、細かい決め事が必要になります。1パレット1万円～2万円の値段がしますので、メーカー様としたら紛失は、大きな痛手となりますので、配送センターと運送業が協力し合い、紛失させない努力が必要です。
- ・ 番重引き降ろし、又ローラー流しの為パレット輸送は行わない。
- ・ 箱サイズとパレットサイズのミスマッチ。

- ・ パレット紛失リスク若しくは返却、持込み。
- ・ パレットサイズのミスマッチ。  
(倉庫12サイズ、運送11サイズ)
- ・ 荷主様から運賃の値下げと、トラックの増大を要求され、繁忙期の対応ができない。
- ・ パレット化にすると運転者には良いが、積載量が落ちる事で運賃を下げてくる。
- ・ パレット回収など安い運賃の工程が絶対出てくるが荷卸しを受けてる以上受けなくてはならない。
- ・ 問題点としては、空パレットの回収等のコスト負担が出来るかどうか荷主の予算次第でしょう。
- ・ 以前から(20年以上前から)パレット輸送をやっているが近年のパレット化は問題点だらけで、文章化すると長くなる。
- ・ 全体的に楽にはなっただが、スレッチフィルムの使用度が増えた。(会社負担)
- ・ 荷主の判断次第。
- ・ パレット化については、様々な規格があるため、発送側がパレット輸送に切り替えても、そのパレットの回収管理が出来ないのが実態で、これが大きな足枷になっています。輸送する商品によって梱包や形状、大きさが変わるため難しいことは理解出来ますが、ある程度パレットの規格合わせ、荷降ろし先にあるパレットをどれでも持ち帰れる又は、纏めて輸送できる様なルール作りが必要と思います。この様にすることで、変更当初の費用は発生しますが、ランニングコストについては、抑制を図ることも可能と思われます。
- ・ 是非パレット化にしてほしいが、店舗卸は厳しいのかもしれない。
- ・ パレット化は重要であるので荷役時間の短縮の為に是非実

現していただきたい。

- ・統一規格のパレットが望ましい。
- ・パレット輸送しても卸し場所によってパレット載せ替えが発生する事がある。
- ・パレット、段ボール荷姿の規格の統一化を図らないと、問題の解決に繋がらない。国や上位の特定団体がイニシアティブをとってルール化すべきです。
- ・荷主の理解が必須条件。
- ・手積みは一切しない。など荷主さんに会社から意見を言い、もしも応じないなら輸送をやめる覚悟で契約、話し合いをしています。時間はお金をもらっても合わない話なので。お金より時間を優先しています。そうしないと関係が悪化します。

## Q16.貨物の毀損について

- ・当社に原因がある場合は買取している。
- ・特にありません。梱包不良による破損等は、出荷人除いての貢をご案内しております。
- ・荷崩れして、発泡スチロールの箱が割れた。中身は全く傷ついていないのに金額賠償させられた。
- ・当方にて発注させた場合以外は負担なし。小さな毀損は対応しています。
- ・段ボールの品質を落として、その結果、変形や破損に対して賠償を求められる。
- ・外箱である段ボールをエアパッキンで包装する事を求められる。
- ・中身が破損していないにも関わらず全額賠償を求められる。
- ・積込前から段ボールのへこみの可能性があるにも関わら

ず、ドライバー責任とされる事がある。

- ・商品に多少のつぶれ、破れがあった場合は荷主様に交換してもらっている。故意に破損以外は無償。
- ・箱の外装の破損での受け取り拒否金額賠償。
- ・納品遅れのペナルティー。
- ・途中で積み替え等ある場合にどこで破損したか？わからない時がある。
- ・荷物の破損は、荷主様の梱包状態に関係なくほとんどが、運送事業者が賠償する。
- ・複数の段階を経て、運送会社にくる訳ですが、すでに破損しているケースもある。適切な運行、積付けであったにも関わらず傷んである。運送会社に賠償を負担するケースは多少ある。
- ・全額賠償しても商品は全て処分される。
- ・現状、積込時に発見しない限りほぼ100%配送業者の負担。
- ・中身は大丈夫でも金額負担、商品はもらえない。
- ・外装のキズだけでも賠償を求められる。
- ・家電製品よりも食品はあまり問題ない。
- ・破損品が手元にくるならまだいいが、費用だけを求められる時がある。
- ・金額賠償を求められかつ、商品を受け取ることが出来ない業者もある。
- ・現在、バラ積みしている商品にて、梱包である段ボールに入った傷でも外装異状として扱われる場合も多々あります。段ボールケースの詰め替えで対応可能と思われる状況での破損扱いについて、多少過敏となっている部分があると感じます
- ・小さな穴であっても、鋭利なものでつついてないかが確認に時間がかかる。
- ・現状は段ボールが商品の一部となっているので弁金の際は<sup>17</sup>

中身を見らずすべて全額保障なので検討願いたい。

- ・ 少しの汚れや、破れなどで引き取り（受け取り）拒否され、全額賠償にも関わらず、現品もらえず。全額払っても現品がないのはおかしい。
- ・ 外箱の破損で、責任の所在が不明確なまま賠償を求められる。その際に商品の受け渡しを求めても一切応じてもらえない。
- ・ 中身を確認することはできないし、外装破損でも賠償になり、その商品をもらうことが出来ないのので、社販で弁金額を補てんする事も出来ない。
- ・ 後日、破損が発見された製品についても費用の請求がある。
- ・ 支払い義務はないと思うので。パレット、リフト積みの為。

#### Q17.その他

- ・ 運送業がエッセンシャルワーカーであると言われながらも、お客様はご理解頂けない場合もございます。従業員も同じコロナ禍で懸命に荷物を安全にお届けしたいと尽力しますが前項にてある様に人員不足は否めません
- ・ 加工食品のほとんどは箱のやぶれ等で金額賠償させられる。
- ・ 工場⇒工場、工場⇒小売り、定時間での配送の為、リスクは少ない荷主様もコンプライアンスを非常に厳守されており、情報の共有化も進めており物流の最適化を共に考え構築する。
- ・ トラック予約バースシステムは良いが、多くの種類がある場合にはドライバーがめんどくさく使わない共通のプラットフォームが必要。
- ・ 2024年問題をもっと社会へアピールして欲しい。運転者不足になる事がわかってもらえない。
- ・ 賞味期限を年月とした場合でも製造日の先入れ、先出しを

- 要求され、結局管理は変わらずシステムの改造が必要。
- ・ 燃料の高騰や運賃など業者間での交渉は限界がある。
- ・ 荷主等にもっと国から問いかけてもらわないと末端業者の運賃などは10年前と変わってないと思います。
- ・ Q9の改善の可能性の回答が答えにくい欄だった。
- ・ 文章化すると長くなるので口頭で伝えたい。
- ・ 運送業は、弱い立場になるので、荷主さんへの働きかけが一番では。
- ・ 改善基準告示を遵守し、これまで行ってきた輸送業務を行って行くためには、荷主様のご協力が無ければ更に厳しい環境となります。東名大については、まだ商圏が近いこともあり、現状で継続可能なところは多々あると思われませんが、九州から商圏までの輸送は、距離が長く法を遵守することで、輸送出来ない場面も出てくる事が懸念されま

す。  
西九州や南九州からの商品は届かない又は、輸送コスト増又は運送事業者の収益悪化へとも繋がりがねません。

- ・ 積み、荷降ろし作業の軽減。（時間短縮）
- ・ 乗務員に対する付帯作業の軽減。
- ・ リードタイムの見直し。（翌着⇒翌々着）
- ・ 乗務員の確保数の増加。
- ・ 一回気を許すと、どんどん関係が悪化しますので、どんな状況においても自社のルールに基づいて徹底しています。最近数年は特に荷主さん達が理解してくれるようになってきていると思います。他からもよく聞きます。