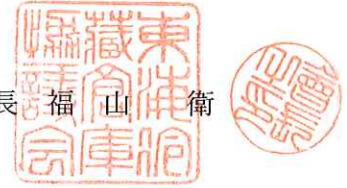


令和6年7月19日

中部運輸局長 中村 広樹 様

東海冷蔵倉庫協議会 会長 福山 衛



トラック 2024 問題に関連した冷蔵倉庫業界の要望について

2024年4月からトラックドライバーの労働条件を改善するため、時間外労働の上限規制や改正改善基準告示が適用となり約三ヶ月が経過しました。

冷蔵倉庫業界ではかねてよりトラックドライバーの負担軽減に積極的に取り組んできましたが、2024問題への対応に伴い結果的に冷蔵倉庫事業者の負担が増加している以下のような事例が発生しており、同様の案件が今後さらに拡大することが懸念されますので、行政として適切に対処していただきたくよろしくお願ひします。

[事例等]

1. かねてより保管・荷役料金等の値上げを寄託者に要請してきたが、こちらの希望する値上げ額にはほど遠く、電気料金の値上げや物価の上昇が続くなか、保管料金等の値上げは年に1回しか対応してもらえない寄託者がある。
2. 荷主代行としてトラック輸送の手配をしているが、先般、トラック事業者からの要請によりトラック運賃の値上げを受けたが、運賃の値上げ分を寄託者に転嫁できていない。
3. トラック予約システムを導入し、毎月のシステム使用料（約15万円）が発生しているが、寄託者に転嫁もできないため冷蔵倉庫事業者の持ち出しとなっている。
4. 寄託者から「今までトラックドライバーが行っていたトラックからの貨物の積卸を冷蔵倉庫事業者側で行って欲しい」との要請が出されたがその分の作業料金は支払われない。
5. トラックのパレタイズ貨物が増加してきているが、パレットのサイズが冷蔵倉庫用ではないため冷蔵倉庫事業者側でパレットの積み替え作業が発生している。また、荷主から「出荷時に冷蔵倉庫事業者が所有するパレットを借りられないか」という問い合わせが増えた。
6. トラックのパレタイズ貨物であるが、パレットに積みすぎや不足があり冷蔵倉庫事業者側で冷蔵倉庫に丁度入る高さにするためのパレットへの貨物の積卸作業が発生している。

7. ドライバーの分割休憩時間の取り方の問題だと思われるが、倉庫の入庫条件が午前中となっているにも関わらず、長距離を走ってきたトラックが朝9時に入場したものの、そのまま休憩時間に入り「13時以降にしか荷卸しができない」とドライバーから言われるケースが発生している。

8. 運送会社のドライバー不足により、冷蔵倉庫の営業終了時間である17時までに貨物を引取りに来られない運送会社が週に何回か発生しており、16時時点で引き取りに来ない運送会社に引取り時間確認のための電話を入れているがその頻度が増してきており、冷蔵倉庫事業者側での手間が増加している。また、引取りが17時以降になる場合には、委託者に連絡し出庫料金の時間外割増をお願いしているが、割増料金をもらえないケースが多い。

9. 受寄物の「物質的保障」「品質保証」については、冷蔵倉庫の「プラットフォーム」を境にして責任負担が決められる。

パレタイズやカゴ車での入庫の場合には積付外観だけの検収となるため、出庫時点で「外箱の痛み」「商品の解凍や商品違い」が発生した場合には負担が全て冷蔵倉庫事業者側に課せられる可能性が大となり、パレタイズ化の恩恵は破損品などを免責にしない限り運送事業者側にはあるが、反対に冷蔵倉庫事業者側はリスクを伴うこととなる。

従前の「手積み手卸し、冷蔵倉庫側とドライバーによる数量・品質の確認」が本来の「検収」の原則であるが、パレタイズ化は積付外観による検収であり、積付の中身は「内容不検」が原則であるべきと考える。

冷蔵倉庫業界としてもトラックドライバーの負担軽減のため引き続き可能な限り協力をしていく方針ですが、上記のような問題があり、また、冷蔵倉庫のDX化やシステム導入、作業員の確保を行うためには新たな経費が発生するため、その分のコストについては寄託者にも適正に負担していただきたいものの、まだ多くの寄託者が2024問題はトラック業界だけの問題と認識しており、その影響が既に物流業界全体に及んでいるとの認識がない寄託者も多く、冷蔵倉庫保管・荷役料等の値上げ交渉は厳しい状況が続いており、冷蔵倉庫事業者は長年にわたり我慢を強いられています。

また、トラック業界については、標準運賃やトラックGメン制度があり行政により手厚く保護されていますが、冷蔵倉庫業にはそのような制度もなく自助努力により寄託者との交渉に取り組んでいます。必ずしも適正なコスト配分とはなっていません。

行政において冷蔵倉庫事業者と寄託者とで適正なコスト配分が図られるような抜本的な改善策をご検討いただくとともに速やかに対処いただき、物流業界全体として良い方向に進んでいけるよう取り組んでいただきたい。