

2023.9.8

日本配電制御システム工業会

## 物流の2024年問題に関するJSIA会員企業の現状について

### ◆調査の目的

JSIA 会員企業に物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン（経済産業省・農林水産省・国土交通省）を周知し、ガイドラインにて実施が必要とされる項目について、JSIA 会員企業の現状を取り纏める事。

◆調査対象（正会員） 357社

◆有効回答数 84社

### ◆サマリー

#### 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

##### ■物流業務の効率化・合理化

#### 1-1. 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握について

発荷主事業者として、出荷における荷待ち時間及び荷役時間等にかかる時間の把握は86%であり、着荷主事業者として、その時間の把握は68%であった。

着荷先（客先）での荷待ち時間及び荷役作業等にかかる時間の把握は32%で、客先の事情で読めなかったり、客先の都合による変更もあったりと時間の把握が難しく、長い待機時間に繋がっていると推察される。

#### 1-2. 荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルールについて

製品の量・大きさ・重量などで差が生じるが、2時間以内が62%であった。

#### 1-3. 物流管理統括者の選定について

人手不足、会社の規模感から、専任は41%であった。

#### 1-4. 物流の改善提案と協力について

物流の改善に向けた協力的なコメントも多く、改善提案と協力しているが63%であった。

##### ■運送契約の適正化

1-5. 運送契約の書面化については68%、1-6. 荷役作業等に係る対価については88%、1-8. 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映については86%、1-9. 下請取引の適正化については66%であった。

一方、1-7.運賃と料金の別建て契約 については、48%と取引のある物流事業者で異なっている。

■ 輸送・荷役作業等の安全の確保

1-10.異常気象時等の運行の中止・中断等については、無理な運送依頼を行っていないが 86%であった。

2. 発荷主事業者としての取組事項

■ 物流業務の効率化・合理化

2-1.出荷に合わせた生産・荷造り等については 89%で、荷姿を CAD で物流事業者に伝えたり、荷下ろし順を考慮した荷姿を指定したり、着荷先の事前下見など出荷時の荷待ち・荷役時間短縮の取り組みが見られた。

2-2.運送を考慮した出荷予定時刻の設定については、休憩を含めた輸送の時間的余裕の確保が 77%であった。

3. 着荷主事業者としての取組事項

■ 物流業務の効率化・合理化

3-1.納品リードタイムの確保について

着荷主（客先）の納期の逼迫時を除いて、物流の負荷の軽減への取り組みが 79%であった。

この調査結果をもとに、JSIA 会員企業各社の物流現場の現状と問題を正しく把握し、物流の 2024 年問題を乗り切るための一助になることが望まれる。

◆調査結果

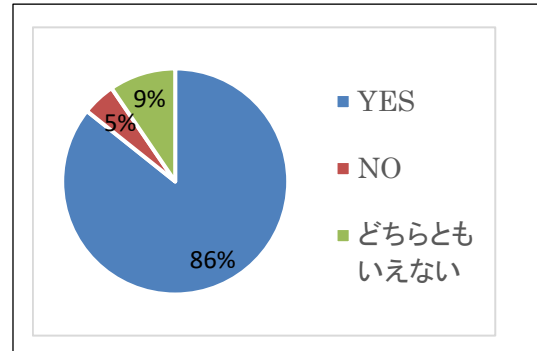
1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

■物流業務の効率化・合理化

1-1. 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握について

①発荷主事業者として、出荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等にかかる時間を把握出来ている。

YES	NO	どちらとも いえない	計
72	4	8	84
85.7%	4.8%	9.5%	100.0%



コメント

事前に業者へ連絡を行い、予約をしてから予定を立てている。

営業情報が直接運送会社に連絡がいくシステムを導入している。

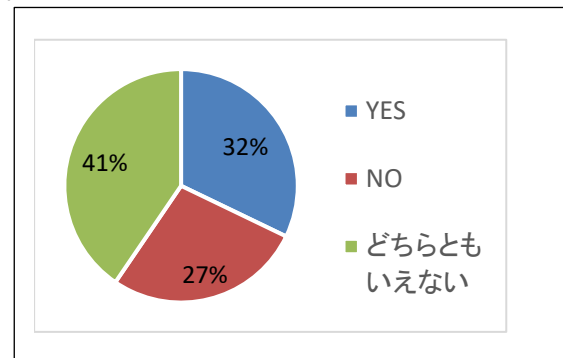
前日に出荷準備まで完了させ、車輛が何時に入っても積み込みできるようにしている。

積荷の配置、順番等、スケジュールを作成している。

積み込み時間についてはほぼ把握できている。

②また、着荷先（客先）での荷待ち時間及び荷役作業等にかかる時間を把握出来ている。

YES	NO	どちらとも いえない	計
27	23	34	84
32.1%	27.4%	40.5%	100.0%



コメント

着荷先の状況まで把握できない。

事前に連絡を行い、どのような状況で作業ができるか段取りをしている。

現場の状況で待たされることがある。

現地の情報が乏しい。

着荷先の都合により変化する事が多い為、どちらともいえない。

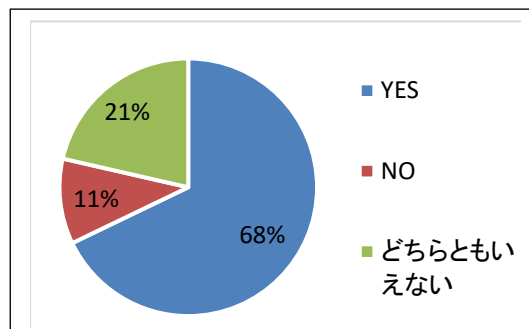
待機の有無を客先に事前確認し 待機が発生する場合は運送会社に連絡している。

受け取り担当者への連絡、待機時間の無いスケジューリングを行っている。

客先での荷卸し時間については客先の事情があるので把握出来ておりません。

③着荷主事業者として、入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等にかかる時間を把握出来ている。

YES	NO	どちらとも いえない	計
57	9	18	84
67.9%	10.7%	21.4%	100.0%



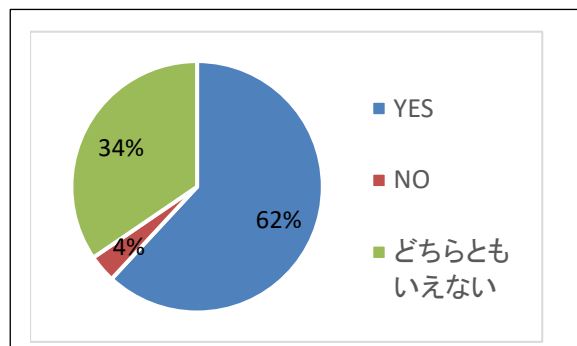
コメント

事前連絡があるものに関しては把握できる。  
 トラックの着時間が把握できない時がある。  
 待ち時間等なしで、指定場所への納品のみである。  
 両方で作業している。  
 不定期の着荷となるため、どちらともいえない。  
 荷受け専属のスタッフにて対応し、待機無しとしている。  
 手おろし、フォークリフト等即時対応できる体制にしている。

## 1-2.荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルールについて

④現状、荷待ち、荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間は計 2 時間以内である。

YES	NO	どちらとも いえない	計
52	3	29	84
61.9%	3.6%	34.5%	100.0%



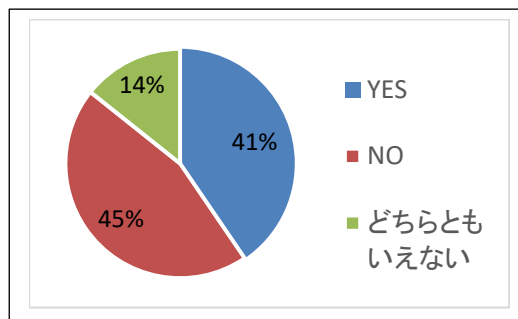
コメント

製品の量、大きさ、重量によってかなり時間の差が生じる。  
 大きな荷物が少ないため、短時間での作業で済む。  
 現場の天候、工程などで必ずしもと言うわけではない。  
 荷物量で時間は変動する。  
 配電盤は大型荷のため、荷役作業に時間を要する。  
 面数（本数）によるが、2 時間以内を意識している。  
 人員を増やして対応している。  
 荷役作業は実施させない。時間は 1 時間以内である。  
 トラック 1 台あたりの荷積み・荷卸しは各 1 時間以内で現状終わっている。  
 積み込み時間は 2 時間以内でコントロール出来るが、客先での荷卸し時間はコントロールできないのが現状。  
 一般的に 2 時間であるが、客先の都合で 6 時間の場合がある。その時はその追加料金を支払っている。

### 1-3.物流管理統括者の選定について

⑤物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任している。

YES	NO	どちらとも いけない	計
34	38	12	84
40.5%	45.2%	14.3%	100.0%



#### コメント

扱い量が少ないため選任しなくても適正に管理できている。

物件ごとに、各担当者に任せて決めている。

その担当者は居るが、専任ではない。

物流以外の業種も人手不足なので、専任は居ません。

工場長が担当している。

選任は行っていないが、調達部門と物流部門は同一で他部門との調整で行っている。

管理者を選任しております。

出荷担当者を選任している。但し出荷専門ではない。

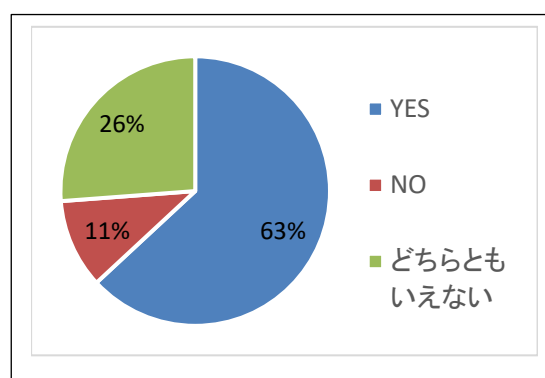
物流で役員を置くほどの会社規模ではない。

物流管理統括と言う役職はないが、出荷管理担当の部長・課長は存在する。

### 1-4.物流の改善提案と協力について

⑥発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善している。

YES	NO	どちらとも いけない	計
53	9	22	84
63.1%	10.7%	26.2%	100.0%



#### コメント

相手の業者と話し合い、決定している。

平ボデートラックの物流、シート掛けの負荷について検討対策中である。

随時やり取りしている。

運送会社の要求に合わせ積み込みを行っている。

基本客先要求到着から運送業者の希望集配時間通りに工程を行っている。

運転手に負担がかからないように積み荷作業は常に二人で行うよう決めておりラッシングやシート掛けは運転手の補助をするよう心掛けている。

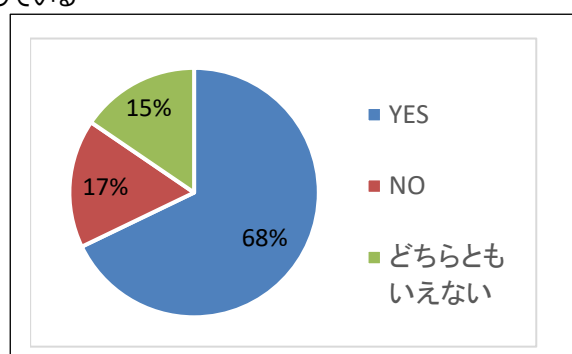
要望がある場合は検討している。

## ■ 運送契約の適正化

### 1-5. 運送契約の書面化について

⑦ 運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則としている

YES	NO	どちらとも いえない	計
57	14	13	84
67.9%	16.7%	15.5%	100.0%



#### コメント

契約する業者によってまちまちであるが、事前に見積もりをもらい決めている。

2社の内1社は、YESである。

配車手配は、全てメールまたはオンライン予約で実施している。口頭は一切ない。

運送会社と書面で契約して、輸送出荷に関する情報も全てメールと書面で実施している。

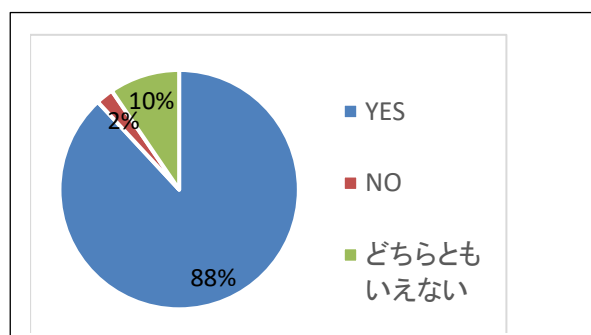
価格表（変更等の時）はメールにて行っているが、発注は電話での発注となっている。

電話で確認ファックスにて書面のやり取りを実施している。

### 1-6. 荷役作業等に係る対価について

⑧ 運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払っている。

YES	NO	どちらとも いえない	計
74	2	8	84
88.1%	2.4%	9.5%	100.0%



#### コメント

待機時間までは明確になっていないが、物流業者から要請があれば、その対価の支払いに応じている。見積もりをもらっている。

搬入後、直ぐに運送会社から料金提示がある。

運送会社と付帯料金の金額を事前に契約している。

輸送業者からの価格表（運搬距離によるもの）にて、支払を行っている。

荷役作業はさせない。車上渡しである。

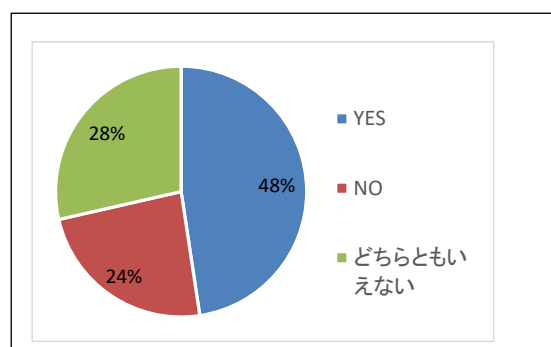
運送会社からの請求に一任している。

輸送契約時に積み込み台数や大きさを伝えて金額を決めているので、適正料金だと思います。

### 1-7.運賃と料金の別建て契約 について

⑨ 運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としている。

YES	NO	どちらとも いえない	計
40	20	24	84
47.6%	23.8%	28.6%	100.0%



コメント

待機時間までは明確になっていない。

物件ごとに各担当者に任せている。

今年 5 月より導入している。

運賃とは別で付帯料金の契約をしている。

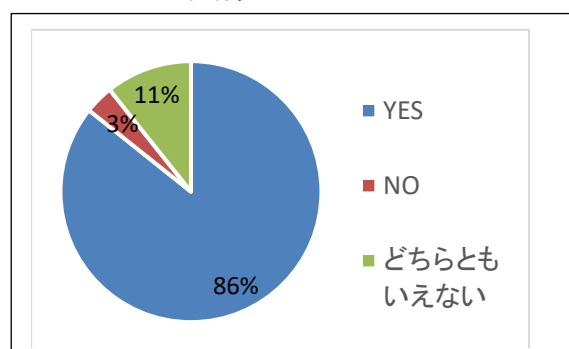
輸送業者が指定した金額以外にこちらから価格交渉等はせず、要求金額通り支払いをしている。

運送会社からの請求に一任している。

### 1-8.燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映について

⑩ 物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁している。

YES	NO	どちらとも いえない	計
72	3	9	84
85.7%	3.6%	10.7%	100.0%



コメント

2024 年問題で物流コストも検討中である。

今年 5 月より導入している。

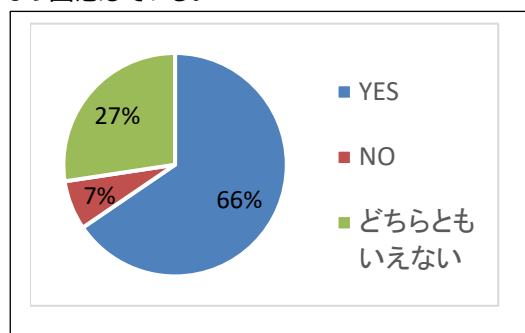
燃料サーチャージについて事前契約をしている。

料金変更があった際（年に1回）には価格改定表が送られてくるのでそれに従っている。  
 距離別基本料金あり。内訳には、高速料金、単価設定での燃料サーチャージが明記されている。燃料高騰時は別請求で運用されている。

### 1-9. 下請取引の適正化について

① 運送契約の相手方の物流事業者（元請事業者）に対し、下請に出す場合、5.から8.までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意している。

YES	NO	どちらとも いえない	計
55	6	23	84
65.5%	7.1%	27.4%	100.0%



#### コメント

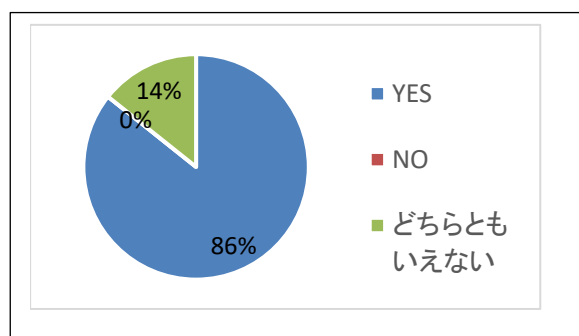
下請けに依頼するしないは、元請け物流会社に任せている。  
 直接取引のある運送業者からの料金表通りで請求がきているのでそれに従っている。  
 地方の突発的状況については業者に任せる。  
 下請業者介在しない。

### ■ 輸送・荷役作業等の安全の確保

### 1-10. 異常気象時等の運行の中止・中断等について

② 台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行っていない。

YES	NO	どちらとも いえない	計
72	0	12	84
85.7%	0.0%	14.3%	100.0%



#### コメント

着荷主によるところが大きい。発荷主としても、着荷主へのアプローチはする。  
 双方合意のもと行っている。  
 荷受け側から要求があって、運送を中止することはある。



運送会社からも確認の依頼があるので、都度客先に確認し、その結果を運送会社に報告検討している。

運送出来ない状況の場合には客先にその旨を伝えて到着日時の変更をお願いしている。

地方の突発的条件については業者に任せている。

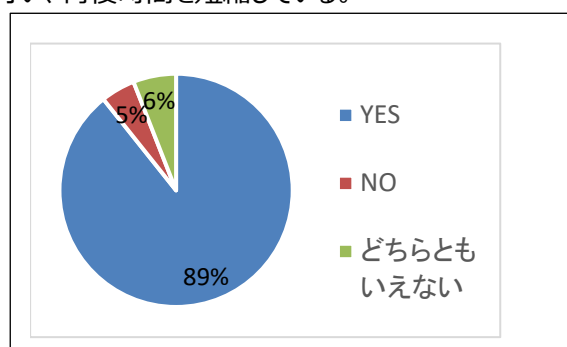
## 2. 発荷主事業者としての取組事項

### ■ 物流業務の効率化・合理化

#### 2-1. 出荷に合わせた生産・荷造り等について

⑬ 出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮している。

YES	NO	どちらとも いえない	計
75	4	5	84
89.3%	4.8%	6.0%	100.0%



#### コメント

事前下見などの対応、受入時の人員・機材配置等を行っているが、予約受付システムの導入等々は対応していない部分がある。

事前に荷造りを行い、手順を書いた資料を渡し把握して貰っている。

前日の完成を基本としている。

荷姿を CAD で作成して実際の積み込み状態となるようにしております。荷姿は運送会社にも連絡

事前の梱包や出荷しやすいところに配置をして荷役時間を短縮している。

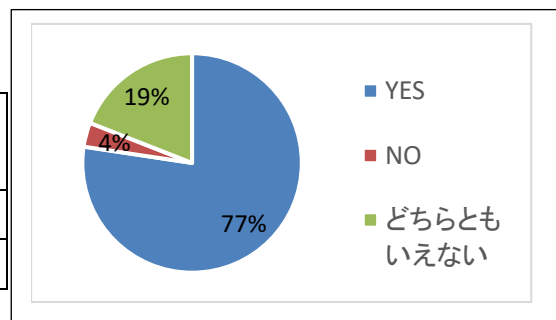
積荷が多数の時は、CAD で荷姿を作成し、運送会社に送っている。

荷下ろし順を考慮したトラックの荷姿を指定している。

#### 2-2. 運送を考慮した出荷予定時刻の設定について

⑭ トラック運転者が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるよう出荷予定時刻を設定している。

YES	NO	どちらとも いえない	計
65	3	16	84
77.4%	3.6%	19.0%	100.0%



## コメント

休憩まで含めて積込時間（出荷予定時刻）を設定しているのかは物流業者に任せている。  
見積時及び出荷前日に場所及び時間を連絡し、時間的余裕が確保できるようにしている。  
搬入依頼書に着時間を明記しているので運送会社で調整している。  
運行時間を確認して認定している。  
運送会社から積み込み時間の予定連絡があるのでそれに合わせ積み込んでいる。  
運送業者に到着時間を伝えた上で集配時間は運送業者が決めた通りの時間としている。  
出発時に運転手と協議している。  
物流業者からの希望時間を受け入れている。

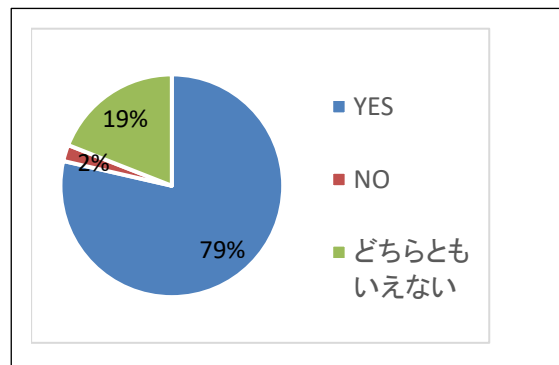
### 3. 着荷主事業者としての取組事項

#### ■ 物流業務の効率化・合理化

##### 3-1. 納品リードタイムの確保について

⑮ 発荷主事業者や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保します。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する（引取物流）等により、物流負荷の軽減に取り組みます。

YES	NO	どちらとも いえない	計
66	2	16	84
78.6%	2.4%	19.0%	100.0%



## コメント

距離の問題や発荷側の問題により、着荷主側の納期がひっ迫する場合は、物流業者のことまで考慮するのは難しいこともある。  
時間的に余裕を持ち発注している。  
問題点はリフトアップ中で、対策検討中である。  
まとめて発注納品して頂くよう指示しています。  
到着時間以外はこちらから要求することはなく要求があれば配送業者の希望通りにしています。  
出発時に運転手と協議している。  
納品リードタイムは十分確保されている。対象は工場への盤搬入、部品入荷のみで、物量も少ない。

#### ◆Appendix

配電盤製造を取り巻く、環境は年々きびしくなっており、その中でも運送も不安の多い業務である。一口に2024年問題と言うが、少子高齢化、生産労働人口の減少など、その背景には多くの課題があり、明確な答えがないまま将来に備えておかなければならないのが現状である。

弊社、着荷先起因による待機時間での割増料金、高速料金等の請求には対応するようにしています。混載をする事によって輸送、物流コストを削減しています。

客先への要望として、指定した搬入時刻は守る様にして欲しい。

着荷主事業者に対して、負担改善を文書提示する必要がある。

運送業者に依頼する際は、納品日や積み込み日が重なる事で待ち時間が起きないようにしています。

複数台のトラックが必要な場合は、作業開始時間を分けるようにしています。

待機時間が発生する事が分かる場合は、事前に運送業者に連絡をしています。

客先と待機時間の削減を交渉します。

長距離便は翌日が休みの為、費用を検討します。夜間納入も同上のため、昼間納入を検討します。

物流業者から盤納品後の予定になかった梱包材の引取があり、トラブルになるケースがある。

今回のガイドラインはかなり物流業者に有利な内容に思える。これだけの内容を取り組む為には、社内の費用、物流業者への費用が増大し、発荷主側の負担が大きすぎる。これらの内容をクリアにする為には待機時間の削減や運送費のコスト増を客先にどの程度考慮して貰えるかによる

トラックドライバーの拘束時間短縮には取り組んでいます。

・荷積み：荷積み開始時間の指定、荷積み品の積込順・積込方法の事前確認

・荷卸し：荷卸し待ち時間が30分以上かかる場合は、発荷主事業者へ連絡

物流事業者からは、まだ具体的な協力要請は来ていませんが、対応出来るような準備態勢は整えています。

弊社取引物流事業者に関しましては、出来るだけ物流事業者の要望に答えられるように予定を組んでおります。また2024年問題に関しましては積地より1400KMを超える輸送に関して従来の中1日から中2日の日程調整を要請されております。降し地（客先）に関しましては、納品指定時間に荷物（製品）をスムーズに荷降ろし出来る様により一層お願いする必要があると思います。

送り先が建設現場や施工中の建物が多いので、現場の状況によっては、待機時間や荷役時間等の把握は難しいと思われる。原則として、積込前日までには荷物の準備を終え、いつでも積込み可能な状態にしています。また、遅れる場合には事前に連絡し、弊社での待機時間が無いように進めています。高速料金は全額支払っております。客先（着荷先）には、搬入計画と、荷降ろし開始時間を明確にしても

らうように要請する予定です。しかし、現状では大変厳しい状態です。現在、運送業者さんには原則として午前中荷降ろしをお願いしており、料金も片道分で検討して頂いております。しかし、2024問題を踏まえ、1日チャーターをお願いしていかなくてはならない状況にあると認識しております

弊社においては、積荷時間を軽減するために、積み下ろしの順番の指定があるものについては、それを考慮し、事前に整列して準備したり、積荷の大きさ、重量、数量等の情報を事前に提供しています。

積荷が到着し不測の事態が発生してなくても待機を指示されるケースがあります。

車両台数やクレーン占有時間帯などを考慮し、荷降ろし時間のご計画をお願いいたします。

(AM9:00 着指定 → 待機 → PM1:00 荷降ろし開始 など)

運転手の運転(拘束)時間の関係上、不測の事態であってもご要望時間まで待機ができない場合がありますので、ご理解ください。

当社は下請けがメインなので客先の指定の場所に納品するというケースを想定して記載します。現地の客先担当者及びその業者が運送の実情を考慮しない要求が多く、当社のような立場から断れないケースがあり、ゼネコン・サブコンの担当者の理解を深めてほしいと考えています。

- ・直前のスケジュール変更がある。

→運送会社も復路も含めて予定を立てているのに、簡単に変更を依頼してくる。

- ・禁止事項が多いわりに、時間指定が厳密すぎる。

→特に長距離の運送時は困ります。余裕をもって出発して近くで時間調整するが、住民対策等で近隣に駐停車ができず、それも難しいことがあります。

- ・待機や荷下ろしに係る時間が長いことがある。

→予定以上の時間を拘束されるため、復路の予定に影響がでることがある。追加費用で解決する話ではないケースもある。

- ・現地担当者が高圧的な態度の人がいる。

全体的に、ジャストインタイムなどとそれらしく言っているが、要は下請けや物流に多大な負担をかけているだけというケースが見受けられる。

物流の2024年問題への対応を検討中

- 1) 製品の納期
- 2) 運送費のコストアップ
- 3) 運転者の人員不足による製造側の対応

部品・部材が揃わないと製造出荷が出来ません。部品・部材の出荷→到着が今でも遅くなりつつある中、さらになると納期を守ることが難しく、製造工程へのしわ寄せが懸念されます。また、トラック便(チャーター)を利用していますが、弊社客先からの依頼(荷受の工事店や現場)がたまにおかしいことがあり、

何度お願いしても聞き入れてもらえないです。しまいには、チャーターなんだから着時間は何時でも良いでしょ？と逆切れされそうになったこともあります。（最近ではあまりないですが、出荷当日に送り先が変更になったりしたことも）荷積み、荷下ろしは指摘されるまでもなく工夫しています。従いまして、製造を依頼する側（メーカー等）、受け取る側（工事店・現場等）の意識改革がなされなければ、拘束時間の短縮にはならないと思われます。

土日及び祝日作業とならないよう、また、月曜荷下ろし作業となると前日の日曜日作業が絡むので、そのようにならないように顧客と日程調整を行っています。やむを得ず土日及び祝日作業が発生する場合は、割増料金として契約しています。

物流の 2024 年問題について検討し、場合によっては外注仕様書など関係する書類の変更を実施し、対応する。

現況を理解して取り組んでいるので、大きな問題とは考えていない。

#### <取り組み>

- ・荷待ち時間、荷役作業時間の短縮
- ・運行時間の確保

#### <その他>

- ・物流事業者から 2024 年問題に対しての要求はまだ無い
- ・物流事業者へ確認するが、検討段階で明確な回答は無い
- ・弊社は物流事業者と協議をして、協力的に対応をする予定

2024 年問題で運送業者の負担が増え、発荷主企業は運送費の値上げ要請に対応しているが、注文主の着荷主に対して 2024 年問題が浸透しておらず運送費の値上げに対応してもらえない。そのため発荷主(製造メーカー)のみ運送費負担が増えている。

チャーター便で注文時に指定された時間に納品したにも関わらず、着荷主(注文主)の都合ですぐに荷卸しできず待機時間が発生しているが、その待機時間に対する費用は発荷主(製造メーカー)が支払っており、着荷主(注文主)には 1 円もコスト負担がない。コスト責任を背負っていない。2024 年問題に対する着荷主(注文主)の改善意識が低く、本来は待機費用を支払う責任を感じていない。注文主(購買担当)と荷物を受け取る受入部門では担当者が異なるため待機時間が発生していることを注文主(購買担当)は知っていない。購買や営業担当者に対して 2024 年問題を浸透させる必要がある。

製品に対する売価は注文時に確定しており、納品時に発生した待機費用の実費精算(請求)が受注のタイミングではわからないため取り交わしできていない。発荷主から待機費用の請求をした場合、着荷主から次回の注文を他社に発注される可能性があり競合他社との正当な価格競争してもらえない。購買担当者は購入価格と運送費は実費加算など別試算する見積組みを導入するべきである。

運送費はネット販売などで「〇〇円以上購入なら無料」という掲示をよく目にするため BtoC では運送費は発生しないかサービスの一つという認識が浸透している。その認識が蔓延し、BtoB でも着荷主(購買担当者)は製品の値段についての交渉は土台にあがるが、運送費については交渉の土台にあがらない。発荷主(製造メーカー)の経費や自助努力で利益から運送費を捻出するものという認識だが、人件費や材料費の高騰で利益を圧迫しているうえに運送費の値上げで、これ以上は発荷主(製造メーカー)で賄いきれない。「製品の値段+運送費(実費)が着荷主の注文金額」という認識を関係省庁から発信して広げて欲しい。

異常気象時などはチャーター便を前日・当日にキャンセルをして物流業者やドライバーに対して配慮しており、キャンセル費用は発荷主企業が支払っている。しかし着注主からは納品した運送費は請求対象として認められるが、ある一定頻度で発生する天候等によるキャンセル費用の請求は支払ってもらえない。ガイドラインに記載の内容を荷主企業、物流業者は遵守しているが、着荷主企業は目に見えないため認識がない。天候等によるキャンセル費用についても着荷主企業にも費用負担をお願いしたい。

荷役作業を現在よりスムーズにするために運送会社との協議する機会を設けておらず、又荷待ち時間の短縮や効率化の検討も実施出来ていないことから、今後はそれらを課題として対策していくよう努めてまいります。

配電盤の性質上、雨がかからないようにシート掛けするが、シート掛けの上手な運転手が減ってきている。ゲート車で運べると楽であるが、ゲート車で盤を荷締めできる運転手が少ない。弊社としては、運送業者の希望を細かく対応している。運送業者からの依頼事項はお客様へ展開しているが、理解していただけるお客様ばかりではない。ロープ掛けや、シート掛けの荷役作業も運送費に含まれることをお客様にご理解いただきたい。

運送会社とは定期的に打合せを行いガイドラインの変更などあった場合、どのようにしていくかなどの意見交換を行っております。また、積み込みに関しても シート掛けまでを弊社と運送会社で行い 運転手の負担を軽減する取り組みを何十年と行っております。現地に納入した時も弊社の社員が現場にいますので、荷下ろしを行い、現場を出発するまで片付けを一緒にやったりして、早く次の積み込み場所に行けるように協力しております。そのような事があるのでお互いが感謝しておりの関係も良好である。

問題になるのは、客先で問題となる事があり、指定された時間に荷卸しできないなど連絡が入る事があります。その為 複数台となる場合は、着時間を車両ごとに分けてもらう依頼を行い、運送会社が先の予定ができるようにしております。

着荷指定が建設現場搬入等の場合における待機時間、荷役時間等の要請がどこまで対応して貰えるのかは現段階では不透明である。また、現在の取引物流事業者からは具体的な要請を受けるまでに至っていない。

特に今までと変わりなくやっていて問題ないと思っています。土日・深夜等が絡む場合の配送・運搬価格の改定には要求通りとしています。下請けのことを検討する等は下請けを使っていることすら情報が流れてこないで、こちらから聞いてわざわざ要求もされていない割り増し料金を払うということは現実的ではないと思います。運送業者同士の内容については、入る余地はないのではないのでしょうか。又、客先からの無理な出荷依頼はありません。

問題は理解しますが、政府の対応に疑問符が付くことばかりで、だいたいどうなのかな？と、別の不安ばかり出ています。

着荷主の理解促進が何よりも必要になる。物流事業者に委託する場合、着荷主と事前協議を良く行い、荷下ろし時間の短縮化に努めている。

- ・既に取り組まれている事柄、取り組もうとされている事柄など
  - 路線取扱業者の拡充、チャーター便業者の拡充、自社トラックと路線業者含む協力業者との荷物のすみ分けを行い効率化と省力化に取り組んでいる。
- ・物流事業者からの具体的な協力要請の有・無、要請内容など
  - 水屋、各路線業者、チャーター協力業者それぞれから個別にある。
- ・客先（サブコンなど）への要望が必要な事柄など
  - 重大インシデントとしてとらえてもらえていない感は否めない。問いにもあったが、リードタイムや天候条件に対してもあまり協力的でない認識である。

物流業全体でも中小企業が多いなか、行政に寄り添いながら進めていくとしているところもあるが、零細企業のなかには、行政指導などが強制執行となればその時が廃業するタイミングと腹を括っておられる社長もいらっしゃるの認識しています。

2024 年問題を踏まえ今から輸送金額を Up している業者に対しては値上げ要件をくみ取り実施しているのが現状です。ただし未だに安い輸送業者もありそちらに業者をシフトしてしまう現状もあり値上げすればその業者から離れ別業者に依頼するのが現状です。

輸送費の Up で損益悪化は避けたいので企業としてはそれが当然では・・・

客先（サブコン）に対して、急な出荷依頼及び時間変更はやめてほしい。

着時間及び荷下ろし時間を守ってほしい。

現場にて仮置き対応をして速やかに荷下ろししてほしい。

大型車での搬入が出来るように対応してほしい。

2t 車以下での複数台搬入指示はやめてほしい。

搬入車両の待機場所を確保してほしい。

夕方～夜間の時間での搬入はやめてほしい。

協力会社から、これまでは製品を宵積みしていたが運送会社から 2024 年問題の対策として、今後会社の方針で 15 時以降の積み込みができなくなると連絡があったようで、協力会社からは作業時間確保の要請があった。諸問題（人手不足、部品遅延等）で作業時間が圧迫されている中で新たな問題が追加され、さらに上流工程の業務が圧迫されることが予想される。

出荷直前のキャンセルや納品当日の待機は当たり前のよう発生しています、ひどい例としては納品時に基礎が出来ていないので持ち帰りをする事もあります。ゼネコン及びサブコンの理解がないと 2024 年問題は盤メーカーだけでは対処しきれないと過去の事例より思うところがあります。また、場合によっては出荷の割り切りも必要かと考えます（客先了解が前提ですが完成しなくとも出荷する等）。

工場内での出荷は把握しやすいのですが、着荷先の現場の状況がどうしてもコントロールしきれない。現場先においても荷待ちが無くなる様に努力をしてほしい。また着荷条件の変更は現場に着いて初めて聞かされるのでなく事前にちゃんと連絡して無駄が無くなる様お願いしたい。

幌付きトラックを積極的に使用し、荷造り梱包の簡素化および積み下ろし作業の軽減、時間短縮を行っています。

トラック業者も具体的に今後どのような対策を行うべきか分からないとの事である。弊社としては、客先に運送日数が増える事、荷下ろしにも制限がある事を理解して頂き、納入日を複数日に分散して頂く等のお願いをするしか無いのが現状です。また、コストアップすることも理解頂きたい。荷下ろし前検査を中止して頂けないかとも考えています。

物流業者から、口頭で申し出あり。

場所によっては、盤の積み込み時間が現状より早くなることがある。

（運転手の休憩時間が多くなるため）