

# 参加者の皆さんから事前に いただいた問題意識等

トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

## トラック事業者の皆さんから

- 荷主との対等な協議
- まずは人財確保が最優先（ドライバー確保だけに留まらず）運行や給料体系の見直し。
- メーカーと納品先（売り手と買い手）の力関係があり納品先（小売）が圧倒的な力を持っていてメーカーは買い手の言いなり。出荷量の平準化をしてほしい。：納品指定時間を無しにしてほしい：納品先の体制強化（施設、人員、マテハン）、オーダーの早期（納品日前々日午前中）受信。納品先での混雑緩和。納品先での自主荷役禁止。  
付帯作業禁止＝シール貼り：縦持ち作業：各階納品など・・・本来納品先で行う作業を人手が足りない為、メーカーに対して圧力を掛け我々は無償で作業を行う・・・きりが無い。
- 1. 長距離輸送（片道400 km以上）対応不可。  
2. 荷役分離により人員増加。よって経費負担増で経営圧迫。  
3. リードタイムの延長
- 休憩場所、SA/PAのインフラ整備。
- 適切運賃の收受
- 荷待ち時間の削減（予約システム）（積卸のパレット化）

トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

## 元請事業者の皆さんから

- 長年の物流課題が、解決していく期待感と変化への対応を適切にするため、**荷役時間短縮や付帯業務の是正などにどう対応すべきか、有効な対策やツールを知りたい**。また、物流機能を外部に委託する場合、委託先へどのような働きかけができるのか知りたい。
- 関係会社と協議した上での運賃改定、顧客へ理解を求めた上での料金改定が必要。

## 荷主事業者の皆さんから

- 荷主としては**運転手さんの運転する時間をどれだけ最大化できるかがポイント**。
- 受け荷主（着荷主）や消費者がコストや納期に対して理解できるか**。欧州の公共交通のように**物流をインフラとして社会全体で負担する議論**を始める。

## その他の皆さんから

- 運賃の確実な引き上げ実行のため出来れば特措法等で3～5年程度認可運賃制度、新規許可の一時的停止。その間要員をgメンに。
- 拘束時間を適正化するには、身の丈を縮めるしかないように思えます。それで営業所を増やしやすくするために、配車要件5台以上を緩和することはできないでしょうか？

「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

## トラック運送事業者の皆さんから

- 不安なので取り締まり度合いを知りたい。法令は守るが中小企業のため、どの程度の対策が必要か知りたい。
- どのような動きをされるのか知りたい。
- 残り少ない日数の中で、どれ程の解決策が取れるのか？又、荷待ち時間が掛かるのは都市部の大手や食品関係の集約センター等が思い浮かぶが、地方ではほんの一部だと考えられる。どのような優先順位を付けて取り組むのか期待と不安。
- 荷主、運送業者、納品先に忖度無しで厳しく取り組んでいただきたい。
- 運送業界とその関係性が深い荷主に対して監視の目が届くことは喜ばしい。
- 荷主対策に期待。 ●適正な運賃収受

## 荷主・元請事業者の皆さんから

- 是正措置だけでなく助言等もいただける体制を期待
- 荷主や運送事業者の数に対しGメンの数が少ないので実効性が期待できるか不安。

## その他の皆さんから（行政書士等の皆さん）

- 中国運輸局管轄で何人が配置されているのか？その人数で、業務が回るのか？  
ポータルサイトはあるのか？