

# 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

- 荷主企業殿の協力は不可欠
- 商売上強い立場にある着荷主が発注リードタイムを長くする、着時間の厳格化緩和を進めないとこの問題の最終解決にならないと考えます。
- 運賃水準を上げて利益を確保できる体質を作ることが重要
- 燃料サーチャージの荷主の理解、協力、政府の補助、二重徴税の廃止。
- 高速道路の事業用自動車への使用料軽減措置
- 国からの規制。弱い立場の小規模事業者の負担が大きい。国は運送事業者に規制を掛ける前に、先ずは、荷主に規制を掛けてほしい。標準化運賃もお願いベースでは意味ない。運賃が上がれば自ずと、長距離も走らないしドライバーも休みが増える。企業が安定しないと、従業員も安定などするわけが無い。
- 稼働時間の厳守が必須であると認識している。荷待ち時間が減少できればクリアできる部分もあるが、専用道の使用が増える事も想定され、経費増の懸念がある。
- 魅力（労働環境、賃金）のある職種として認知される事
- 運送事業者の規制緩和条件を少し厳しくする。
- 荷卸し荷積み待ちの待機時間の解消

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

- 物流が止まってしまう危機感を各荷主に広く認識して頂く事。
- 標準的な運賃、またはタリフ運賃の収受が必要不可欠
- 荷主側の標準運賃への理解と、パレットやフレコンなど、荷役の省力化への理解。またそれにあたっての国の補助。
- 運送会社は運賃値上げを成功させたとしてもドライバーへの還元に戻さない可能性もあるので、その点も着目していただきたい。
- 休憩・休息に係るインフラ整備が必要
- 荷主が社名を公表するだけでは、当たり前になると社会的影響も薄まります。指標（段階）をつくり、協調（協力）する仕組みづくりが必須。（例）法人税での対応など、罰則。運送業者に対しての罰則（禁固、罰金）だけではなく、協力しない荷主（企業）への罰則も必要と考えます。
- 法令を守らない業者（荷主、運送業者含め）に対する指導を強化することが必要だと感じます

## その他の皆さんから

- 改善基準に関しては、休息を伴う運行をする事業者にデジタコの導入が必須
- 最低運賃の設定
- そもそも「問題」ではない。ドライバーの労働環境をよくするためのチャンスであることを国民に広く知らしめる。

「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

- どのような動きをされるのか知りたい。
- 何を監視するのか、監視した対象物に対してどのような指導・強制力を持って対応するのがあまり見えてこない。
- どのような情報をもとに調査にはいるのか
- **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。 ● 適正な運賃收受

## 荷主・元請事業者の皆さんから

- 現在までは、荷主に対して料金値上げ等申し入れを行いにくい環境であったが、今回の取組みで更に標準的運賃を收受出来るような環境作りを期待します。
- 元受業者としての責任がありますが、荷主から適正な料金を頂けないことには下請けへの支払いができず、業務が継続できません。
- 発着荷主の改善意識醸成を期待する
- 建前の情報収集による分析という、デスクワークではなく、その情報をもって如何に政策に置き換え、変えることができるルール（罰則を含めた）にまで持って行ける権限を保有していることを期待している。

## その他の皆さんから（労働組合等の皆さん）

- 国が荷主に対して動いてくれる期待がある一方、本当に機能しているのか不安もある。
- 兼務でGメンをされる方の労働環境が正直心配