

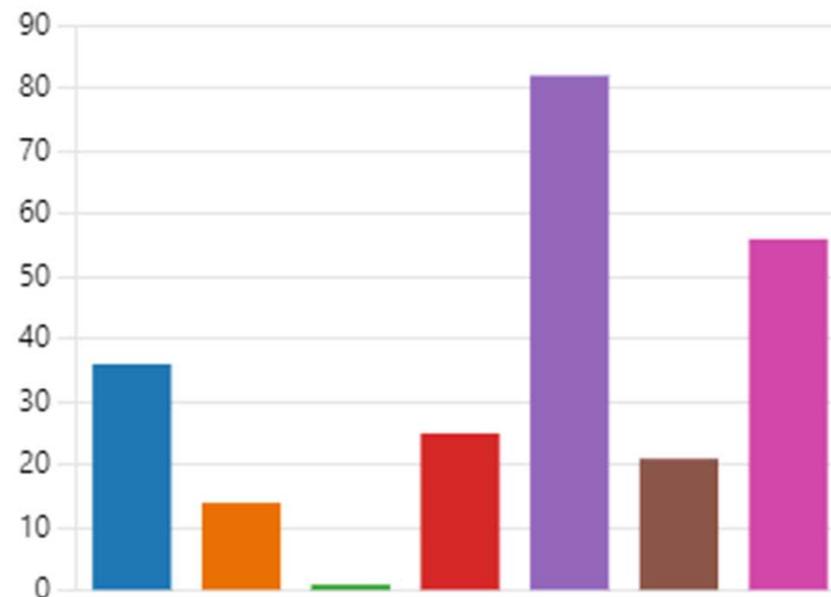
**今回参加いただいた皆さんから事前に
いただいた問題意識等**

今回参加いただいた皆さんの構成

令和5年11月22日(水)時点の事前登録者(235名)の構成

○事業者種別

●	トラック運送事業者	36
●	トラック運送事業者(元請事業者)	14
●	トラックドライバー	1
●	貨物利用運送事業者	25
●	発荷主事業者	82
●	着荷主事業者	21
●	その他	56



○これまで本説明会に参加したことがあるかどうか

●	初めて参加する	212
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	9
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこ...	8
●	第3回目(R5/10/20)に参加した...	13
●	その他	1



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。

トラック運送事業者の皆さんから

- 運送事業者、荷主様共に法令に対する知識の習得を、同じレベルで取り組む必要がある。
- 改善基準告示、働き方改革の影響による長距離輸送の統括距離の減少について問題意識を持っている。対策としては、中継基地の活用を考えている。
- 来年に向けて意識は高まっているが、いまだに納品先では是正の気配が見えない。関係者に周知する手段と方法が必要。
- 危機感の程度に「運べなくなる」という荷主側と、「企業の存続」という運送企業に歴然とした差がある。
- 運転者の他産業への転職比率が高まっている。運送企業もどのように給与制度を作れば良いのかわからない模様。給与制度のガイドラインを示すことが肝要。

元請事業者の皆さんから

- 「運賃の改定」に積極的に対応してくれるお客様もあれば、いつの間にか他社にかえるお客様もある。お客様もおかしいが、値上げ前の運賃で受注する同業他社がいるのも考えが浅いと思う。
- 物流業界の地位の低さが過重労働と低賃金を生み出したと感じています。物流業界に生きる者たちの意識の向上も必要ですが、物流の重要性を他の業界にも再認識していただいて物流業界の地位向上の必要性を感じます。
- ステークホルダーのそれぞれの立場で課題の原因の要素を理解・自覚すること。
- 運送業界が如何に荷主に「ものを言えるか」が重要。荷主のガイドライン遵守が必須。
- まず賃金。物流業界は長時間労働ありきで来てしまっている。物流の希少価値を上げることが第一。
- 予約システムを導入しても近辺で待機する必要がある場合は意味がないのではないか。
- インフラ面での規制緩和（w連結トラックの運行緩和、青函トンネルの危険物輸送規制緩和等）

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。

荷主事業者の皆さんから

- バレット輸送を強力かつ早急に推進する必要がある。
- 発着荷主の理解が必要であり、金銭面だけでなく作業内容を含めて改善検討しています。
- 荷主側での出荷量の平準化により配車をスムーズに行えるようにする。リードタイムの延長。
- 残業の上限規制により収入低下につながる懸念がある。賃金の底上げは必要。
- 運送会社に聞いても各社動向確認中で、具体的な話が聞けず、対策を模索している状況。
- 人材活用。限られた人員で対応できる範囲を明確にして、サービスレベルを合わせる。
- 荷主側での受注メ切時間・リードタイムの延長、バラ荷役輸送の廃止。バース予約システム導入。
- 業界特有の多層構造削減。荷主に対する正しい情報の提供。
- 値上げした金額がドライバーに届くのか心配。自分だけが良ければと動く事業者を取り締まる必要がある。
- 法制化を強行し、一気に発・着荷主が同じ土俵で効率化に取り組めるようドライブいただきたい。
- 青果物業界の標準化が必要であり、できる対策は打っているが、リードタイム延長、計画オーダーなど、業界の商慣習を見直さないと物流効率化の効果は限定的になるのではないかと感じている。

その他の皆さんから

- 物流DX化による現在業務の見える化（地方自治体）
- 多重下請け構造の改善（事業協同組合）
- リードタイムの見直し、物流費値上げに対する国民の理解、現場の方が安心して声をあげることができる環境の整備、25m連結トラックの活用、混載による積載率向上、帰り荷確保（自動車メーカー）
- トラック事業者はまず正しく時間管理することが必要。正しい把握が問題解決につながる（機器メーカー）
- 運賃規制もしくは下請け3次規制（協会）

「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

- 周囲では取り締まり部門と考えると反発した印象を持つ方が多く感じます。活動そのものは応援いたします。
- 荷主企業の気づきにもなるので、できるだけ多くの荷主企業への調査を行っていただきたい。
- 乗務員に構内作業を求められる立ち寄り先が多いため、解消されるよう期待している。
- 結果的に末端いじめで終わらないかとの思いがぬぐい切れない。

元請事業者の皆さんから

- 実際にどの位突っ込んで調査対応してくれるのか。
- 全国統一レベルでの管理の徹底ができるのか。どこまで徹底して行うのか。
- 現場で注意するポイント。何を言っははいけないという例。
- 真荷主の協力なくしては、物流会社もどうすることもできません。真荷主への働きかけもお願いしたい。
- 定期的にマスコミへ活動実績などを発信してほしい。

荷主事業者の皆さんから

- 正しい知識を展開いただける機会のため期待しています。ホワイト物流実現のため必要と感じます。
- 荷主のどのような行為が「悪質」になるのか明確にわかっていない。具体的にどのような事を監視するのか。
- 着荷主の賛同が得られないことが多い。着荷主の協力、意識改革、強制力という意味で期待しています。
- 荷主として全社（国内各拠点含め）にどのように説明・留意させるべきか。気を付けるべき点は何か。

その他の皆さんから

- 軽貨物にも対応してくれるのか（行政書士）。
- 荷役時間が長くなる、荷待ち時間が発生する理由までしっかり聞いているのか不明（協会）。

説明会で触れてほしい事項、具体的なご質問。

トラック運送事業者の皆さんから

- この半年間でのトラックGメンの実績（警告件数等）
- 物流専任者に関する企業規模、発・着荷主に対しての罰則ないしプレスリリースに至る過程。Gメンの訪問について、どの程度SNS・通報で行動しているのか。あまりアクションが運送企業へあるとは思えない。
- 運賃交渉などで交渉決裂した後、どのような対応をされているのかが知りたい。

元請事業者の皆さんから

- 運送料金以外の付帯業務の説明および取り扱い料金設定（標準単価）が知りたい。
- 具体的な勧告基準、例えば長待機時間は何時間以上を悪質とみなすのかなど。
- 日本の企業でも世界的な大企業が率先して「標準的な運賃」の収受を行わなければ中小はいわずもがな。超優良企業がどのような対応をしているのか。具体例があれば知りたい。
- 同業他社の取り組みが共有できればありがたいと感じます。

荷主事業者の皆さんから

- 想定されるケースの事例、改善案など。どの程度トラックの稼働が低下するのか。
- 悪質な行為として何が該当するのか。改善基準告示を遵守できなかった場合の具体的例。
- 運賃契約で付帯作業は別途記載が必要ですか。積込み作業込みの運賃の明記では不備でしょうか。
- どのよう着荷主への徹底を図るのか。法制化はいつ、どのように施行するのか。現実的な運賃について。
- 現実的に輸送量が減り、コストが上がるためパレットを使用できないが、罰せられるのか。
- 待ち時間や付帯作業を内容別に実績収集する合理的な方法を知りたい。待機時間起点の定義。

その他の皆さんから

- トラックGメンがトラック事業者から提供を受けたい荷主に関する具体的な情報（協会）。