

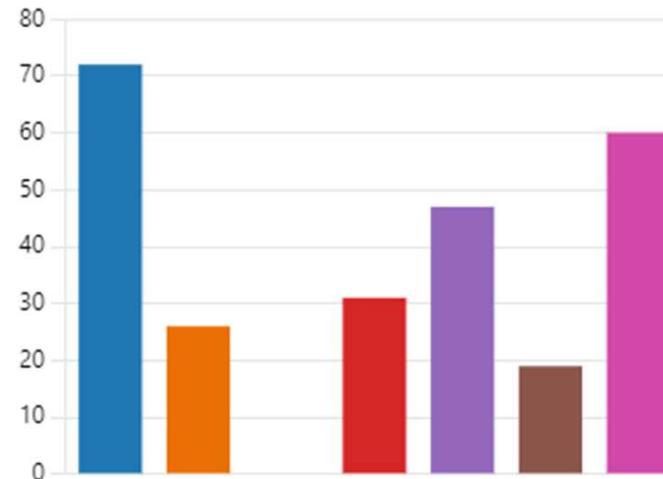
- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有**
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（パトロール・オンライン説明会）
- ⑦ 標準的な運賃
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ 参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ）
 - ・ 補助制度について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

今回参加いただいた皆さんの構成

令和6年4月25日(木)時点の事前登録者(210名)の構成

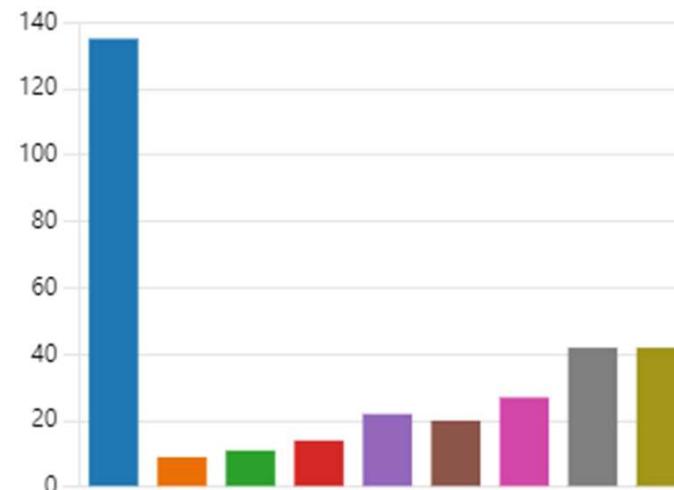
○事業者種別

●	トラック運送事業者	72
●	トラック運送事業者(元請事業者)	26
●	トラックドライバー	0
●	貨物利用運送事業者	31
●	発荷主事業者	47
●	着荷主事業者	19
●	その他	60



○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	135
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	9
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこと...	11
●	第3回目(R5/10/20)に参加したこと...	14
●	第4回目(R5/11/24)に参加したこと...	22
●	第5回目(R5/12/20)に参加したこと...	20
●	第6回目(R6/1/26)に参加したこと...	27
●	第7回目(R6/2/22)に参加したこと...	42
●	第8回目(R6/3/19)に参加したこと...	42



事前にいただいた問題意識等(まとめ)

共通するご意見：

周知強化の必要性

関係者の理解向上(段々と深まっている)

トラックGメンの存在感UP

法改正に関する情報への要望

参加者の皆さんから事前にいただいた問題意識等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

周知
理解
向上

- **周知の一言**。着荷主も発荷主であるはず。そうすると、その企業の組織の問題。部署や担当者の責任により、責任転嫁は明らか。よって、**新聞・ニュース・SNS などによる周知に限ると考えます。**
- **荷主の協力と理解は必要**です。ドライバーの労働環境改善の一部として全国的な休憩場所不足を改善する事や車両大型化に向けての施設出入口などの改善も同様に必要です。外国人は当然の事ですが**女性や高齢者が働きやすいように各事業者で策を立て荷主に提案していくことも重要な**のでそのための行政からの教育も重要だと思います。
- トラック運送事業者に対しての問題ではあるが、**解決させるのは荷主の理解と協力。今はだんだんと荷主の方にも理解と協力が深まってきているように思える。**

具体的
対応

- 「運べなくなる」に慌てて制度や規制を緩和する。**拘束時間厳守や改定基準は、「ドライバーの健康」「生活の安定」「職場の安定」ではないのか？**その結果が「運べる」。順番が逆。
- **トラック荷物積卸の荷役分離 荷卸し待ち時間の解消**
- 問題意識～荷主との交渉で運賃値上げ並びに乗務員の拘束時間等の削減について協議する。**解決に必要な対策～荷主との粘り強い交渉。**

元請事業者の皆さんから

向理
上解

- **荷主への理解**及び、適正運賃の収受が必要。
- **荷主理解**による、標準的な運賃、荷待ち、作業料の適正な負担等。
- **相手の立場に立った施作を皆がやる**、長時間待機の撲滅

対具
応体的

- 荷主の運賃UP、リードタイム延長への理解と実践
- ①荷待ち時間削減、②トラック休息場所 (SAなど)の**満車対策**
- 現在長距離輸送を行っているルートに対する**中継・切替**

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

現状 ● 商品を発注する側（着荷主側）の要求であれば、問題のある納品方法であっても受けざるを得ないのが運送を委託する発荷主側である。発注側に対し、問題のある納品条件を規制する施策が必要と思う。転注を心配すると受注側から発注側には交渉が困難である。

- 理解向上
- 運送会社との対話が重要。問題があれば優先順位をつけて 短期間で解決できるようにしたい。
 - 待機・付帯作業削減にはその主要因となっている当事者の認識をはっきりさせることが大事。
 - 荷主視点にはなりますが、ある程度業者様の労働時間を把握しながら依頼が出来る事で法令違反を防げるのではと思います。
- 具体的対応
- 荷役時間削減、モーダルシフト、ドライバーの手荷役削減、物量の平準化に伴う納品時間の安定
 - トラックの入所タイミングのコントロール等 ● 重量物対策と待機時間のカウント方法
 - 着荷主が入荷予約システムを導入しても、物流事業者が道路混雑等を恐れ、早着しては不要な時間を削減できない。道路混雑の緩和についての国としての対策が必要と思われる。

その他の皆さんから

- 意識向上
- 着荷主を含む荷主の理解、荷主への法的制限、多層構造の見直しなど
 - 賃金アップ、運賃アップ、経営者の本気度、多重下請けの基本禁止及び手数料の上限の設定など
 - 県内で生産・製造された食品等の配送時間の延伸に伴う競争力低下
 - ドライバー、運行管理者の働く時間が減っても給料が下がらないことを必須とした改革。人手不足を解消して魅力ある業界になるため、効率化のためのテクノロジーの導入コストを増やす。
 - 都心部と地方で意識に差。継続的にメディア等で公表し荷主・運送業者の意識を高めるべき。

「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

- 期待
応援 ● 大変な活動だと思うが頑張してほしい。Gメンの活動内容や報告を伝えて貰うだけでも励みになる。ただ、遅かれ早かれ原料輸送や工場間輸送の物流は壊滅すると思う。生産を落とすか倍以上の輸送コストをかけることになる。
- 荷主の名前を公表するのに、新聞の紙面を使うとか、より公共性の高い媒体を使うことが、抑止力になります。
- 質問 ● SAやPAでのドライバーから直接アンケートを回収することはできますか。
- 躊躇 ● 取引を止める覚悟がないと通報はできない。
- 不知 ● 身近な存在ではなく、仕組みがよくわからない。

元請事業者の皆さんから

- 期待 ● ドライバーの待遇改善やドライバーを雇用する中小企業の業績改善につながるのであれば、トラックGメンの今後の活動には期待しています。
- 効果
実感 ● 活動内容の報告を見ると、活発に対応されているという印象です。先月、荷主の態度が急変したので、もしかしてトラックGメンさんの影響か？と感じました。
- 今までとは違い、行政が積極的に働きかけて頂いたおかげで、荷主への理解が大幅に変わってきている。今後も引き続きお願いしたい。
- 荷卸し時間の啓蒙・課題抽出のきっかけとなっていると感じています。
- 要望 ● 確定した裏付けに基いた「働きかけ」「要請」をお願いします。
- 大企業から指導していく必要があるのかもしれないが、中小の実運送会社への指導が重要。
- 知らないで違反している業者を除き、確信犯に対する動きを素早くやって欲しいです

「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

荷主事業者の皆さんから

- 期待 ● 着荷主も本目的を意識付ける取組みに期待します。
- 緊張 ● いつ自分たちの工場に来られるのか、という緊張感がある。
- 要望 ● 着荷主、発荷主が**危機感を持つような摘発事例の発信**
 - 年度変わり人事異動があり、法案成立後にはこれまでと違う動きが出てくるのではないかと恐れ、**早めに情報共有をお願いしたい。**
 - **ドライバーさんを泣かせている企業への働きかけ**
- 不知 ● お会いしたことはないのでよく分かりません。考えの押し付けや誘導がないことを期待します。

その他の皆さんから

- 期待 ● 日本の物流維持のためには**運賃アップ／物流事業者の人手不足解消が不可欠だということ**を荷主側が理解することが不可欠。それに対するGメンの方々の取組みに期待。
- 効果実感 ● 詳細は把握できていませんが、**業界全体にだんだんと浸透してきていると感じます**。長年運賃改定応じていない荷主、運賃以外のコストへの対応については特に期待しています。
 - **精力的に働きかけをおこなっていただいている印象**
- 他機関連携 ● **積極的に荷主企業へのアプローチ、国交省職員だけでは効果薄い。他省庁Gメンを作りその連携**
- 周知不足 ● **一般的に認知が低い**、運送会社とあまり理解していない。具体的な活動、効果など説明すべきでは。

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

- 4月に入っていきますので、具体的な動向が見て取れると思います。**派生する事象（実態）の事例を伝えて頂きたい。**データ化による見える化が希望。
- 全日本トラック協会HPにある**多重下請けに関する提言の説明**をしてほしい。
- ・高速道路**大型車両90キロ**に改正後、事故の増加状況（**実際拘束時間短縮に寄与しているのか**）
・高速道路深夜割引制度見直しについて
- **予期し得ない渋滞で拘束時間をオーバーした場合、デジタコ記録(画像・データ)で証明出来ますか？**
また車両不良になった場合、修理工場などに入ったデジタコ記録で証明出来ますか？
- 特に大手「荷主」の「トラックGメン」からの要請に対する**荷主側が出した「諸対策」の「現状」**を聞かせて頂きたい。
- 法改正、今期の集中監視月間の有無やタイミングの検討状況

元請事業者の皆さんから

- 物流二法改正後に決定される規則、令について。**特定の指定基準「一定の量」**はどのくらいになるのか？
- 高速道路での**最高速度を時速90kmに引き上げられたが、どの程度輸送効率の向上につながっているのか？**他の物流事業者や荷主の意見などが聞ければありがたいです。
- **燃油サーチャージ**については、まだまだ理解して頂けない取引先が多いです。計算方法は説明して頂きましたが、**交渉面でより良い方法は無いでしょうか？**
- ドライバーの時間外規制は理解できるが、**倉庫事業者の負担についても焦点を当てて欲しい。**
- **拘束時間を減らす・運賃を上げる。両立させる方策**をあらためて示して欲しい。
- トラックGメンが**摘発した内容と罰則およびトラックGメンヘリークがあった内容等。**

説明会で触れてほしい事項、具体的なご質問。

荷主事業者の皆さんから

- 法制化の動き（直近の情報）法制化されたこと、これから法制化されること。また、最近価格転嫁に応じしていない、として社名公表があったが、価格転嫁の考え方についての説明が聞きたい。
- 標準運賃約款の運賃・料金別建て収受を持って、本来の契約は車上渡しであり、荷役作業料請求の交渉材料にすることは可能ですか。
- 目安箱に投稿される内容。どんなことをトラック運送事業者は困っているのか、聞いてみたい。
- 実運送会社管理簿のフォーマット
- 法令としてどのような感度でスタートして軌道に乗せていくのか？は知っておきたいです。
- 現時点で分かっている法改正および法改正後のスケジュール
（例）24年〇月法制化予定、25年〇月適用開始、等
- 法律で決まったことであり、守らなければならないという点をアピールしてほしい。発荷事業主、運送業者共に仕方がないで終わらせないように。
- フィジカルインターネット実現に向けた、着荷主に対する意識付けの取組みについて
- トラック側の入るタイミングのコントロールなどどこかで対策されていれば教えて欲しい。
- 真っ当な交渉と強制・強要の境目の事例。

その他の皆さんから

- 運送申込書、引受書。運送の都度必要と理解しているが、市場などセリの状況により品目や個数、重量、届出先などが変わるような場合、貨物により記載出来ない場合もある。合理的なやりとりの方法は？
- 後は利用運送手数料の説明を。● 運送事業者への監査と行政処分。● 法改正情報
- 過労運転に対する記録の改ざん、不実記載など。● 荷主側の意識変容に向けた取組み、荷主の反応