

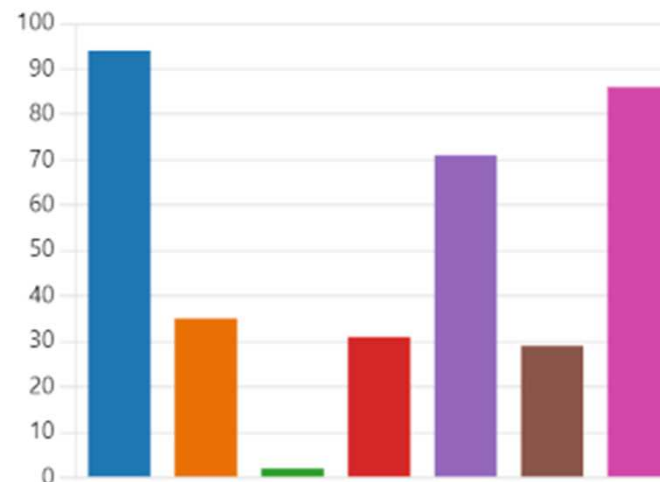
- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有**
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ 荷主対策の深度化（働きかけ、トラックGメン等）
- ⑥ トラックGメンの積極的対応（近畿運輸局からの活動報告）
- ⑦ 標準的な運賃・標準貨物自動車運送約款について
- ⑧ 原価計算・運賃交渉について
- ⑨ 参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介
 - ・ 物流・トラックに関する分析データ（自動物流道路に関する検討会資料）

今回参加いただいた皆さんの構成

令和6年5月24日(金)時点の事前登録者(283名)の構成

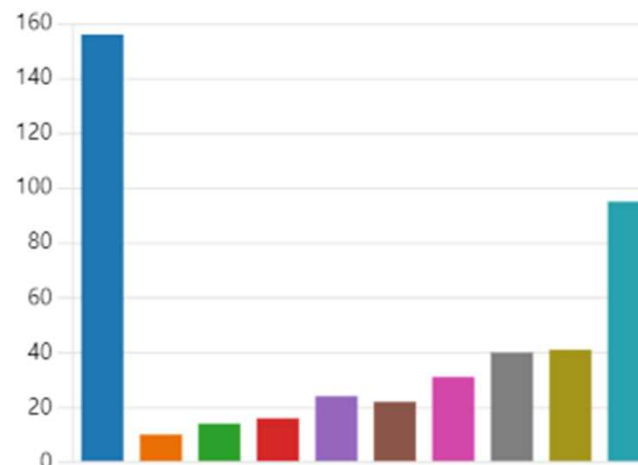
○事業者種別

●	トラック運送事業者	94
●	トラック運送事業者(元請事業者)	35
●	トラックドライバー	2
●	貨物利用運送事業者	31
●	発荷主事業者	71
●	着荷主事業者	29
●	その他	86



○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	156
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	10
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこと...	14
●	第3回目(R5/10/20)に参加したこと...	16
●	第4回目(R5/11/24)に参加したこと...	24
●	第5回目(R5/12/20)に参加したこと...	22
●	第6回目(R6/1/26)に参加したこと...	31
●	第7回目(R6/2/22)に参加したこと...	40
●	第8回目(R6/3/19)に参加したこと...	41
●	第9回目(R6/4/26)に参加したこと...	95



トラック運送事業者の皆さんから

● 荷主、業界全体の意識改革

- ・荷主の意識向上が必要、荷主の2024問題理解及び運送会社の現状に対する理解、業界内の統一した意識改革
- ・「運べなくなる」は結果で、一人の労働時間制約が起原だとゆうことを荷主に理解してもらうのは大変難しい。
- ・Gメンの強化月間による、マスコミを通じたPR及び実際の訪問で、現在の状況に更に危機感が増幅することで、産業界の意識が高まると推察いたします。
- ・荷主側には運ぶ側に投資してもらいたいが、設備や施設（システムや倉庫）と違い「運ぶ」は無形（形として残らない）なので投資対象とはならない。運ぶのも流通ラインだと理解されない。
- ・ドライバー不足、荷主の制度への理解、生体輸送の問題
- ・物流業界内では問題意識が浸透しているものの、製造・小売業界等への浸透度が薄い。
- ・荷主との出荷日、納期日、品目、数量、荷受け場所や引取の時間、その他の情報を共有したい。

● 多重化構造

- ・多重構造の問題も現在議論されている2次下請けまで！という規制を形にしてもらいたい！（荷主→元請け→一次下請け→二次下請け）
※本来は一次下請けまでがいいのでは・・・とも。
- ・多重下請け構造を法律的に不可にし、業者の合併を促す。
- ・大手物流業者（メーカー系物流子会社）が営業力を武器に元請けとなり、管理費用を15～20%抜いて実運送業者に出すという構造にもメスが必要だと思います。
- ・完全に車両を持たない利用運送業者は実際に車両管理なども行わない為、安全面においても単価面に置いても業界としてデメリットがあるとと思っています。

● 高速道路関係

- ・高速代に対する大口割引となっているが、大口でないといけない理由は何なのだろうか？
- ・中小企業も確保するのであれば、もう少し大口割引の割引状況を増やす必要があると思う。
- ・標準的な運賃の引上げ並びに荷主負担による高速道路利用の促進等。

トラック運送事業者の皆さんから（続き）

● 運賃・料金関係

- ・他の業種より高い賃金にすべく高い運賃の設定（タクシーの様な地域同一運賃）
- ・社会的ライフラインを担う為にも魅力ある業界にしていけないとドライバーが物流業界から流出し、また新しい人も入って来ない為、収入の底上げが急務と感じており、その為には標準的運賃を最低運賃の意味合いにして、現在よりも強制力があるものにならないか。
- ・待機・荷役に関する荷主様の理解が必要だと思います。経費削減を掲げることは非常に重要ですが、輸送費＝経費の部分を改善していただきたいです。また物流子会社様等からの運賃を参考にさせていただきたいと思います。
- ・共同輸配送の場合、単価契約が1個、1kg、1才など細かい単価で設定され、荷主にとって共同配送のメリットである多頻度小口配送の相場単価では実際はやっていけない単価。例えば1ケース150円だとして3ケース配送だと450円。ドライバーの時給が仮に1500円だとしても、走行ルートからお店へ到着→荷受けの方を探す→納品検品受領→また走行ルートに戻る。を20分では不可能に近い。これはあくまで配送地点近くからの人件費だけのコストなので、これ以外にもセンターでの仕分け・検品・積込、配送先までの時間、燃料代などの費用なども入れると到底採算ベースは難しい。
- ・物量に対し運送会社が多すぎるのが運賃が上がらない原因。運賃安い、給料安いのが諸悪の根源。誰もがやりたい職業にする
- ・全ての付帯作業や待機等に対する対価の設定、請求権。

● 物流効率化

- ・中継輸送が必要だと思う。
- ・前回の滞留削減4月にモーダルシフトのお話がありましたが実際にこの問題は、荷主側との協議が必要ではないでしょうか？荷主側にどれくらいこの話に協議参加を求めているのでしょうか？
- ・納期が通常よりもかかるのであれば、在庫調整・鮮度面（生鮮品であれば）がどのように確保されるのか？などといった運送事業者では想定できない点を協議し解決することが不可欠。
- ・車載製造業界・日用製品の製造業などに、配送シフトを協議を求めるべき案件だと思う。
- ・運行管理を正確に行わなければならないと考えている。対応するには運行時間・回数を減らさなければならない場合もあり、運賃アップ、荷待時間の短縮など様々な対策を講じなければならないと思っている。
- ・全国車両のAI配車で輸送効率を図る
- ・業務委託先の残業時間、インターバルの管理。

元請トラック運送事業者の皆さんから

● 荷主、業界全体の意識改革

- ・2024年問題への問題意識、**・真荷主による支援、商流上流からの変化、トラック従事者への内容の周知。**
- ・着荷主（代金を支払う側）の理解・協力 商慣習の見直し、対応変更（納品条件、自主荷役等）、**納品条件緩和への理解**
- ・**荷主への対策**をどうするか 具体的にするために**業種・事業別の対策が必要**。待機時間を何とも思っていない下ろし先が多い。
- ・着荷主への対応について発荷主の責任を明確化する
- ・色々な業種で人手不足感があり、**トラック運送事業者への求人応募が少なくなっている**。官民が一体となって物流事業がクリーンなイメージを出来るような取組みをしていく必要がある。
- ・**値上げ交渉に対応して頂けない会社や、逆に運賃を下げて新規開拓をする運送会社が多くなっている。**
- ・人材確保。待機時間の解消。労務費アップ。車輛サイズの整備。対処療法を集めたところで解決にはならないと思っています

● 高速道路関係

- ・高速道路活用、高速道路料金の補助や値下げ

● 物流効率化

- ・**更なるモーダルシフトと能力増**。業者間の共同輸配送・中継輸送、。納品先での付帯作業改善。**パーキングの充実**。滞留削減
- ・輸送積載効率（特に復路便）を上げるために、共同輸配送への裾野を広げる**適正運賃、適正運行を条件とした全国一括のシステム（登録、情報案内等）**を構築してほしい。
- ・バス予約システムの導入、**バス予約システムについて、ものによっては結局待機する場所が変わるだけ、**と言う意見を聞くことがある。採用システムは性能を良く理解して決定する必要があるようだ。
- ・しわ寄せは二次、三次といった下請業者に行きがちなので、**IT点呼などの改善が期待できる仕組みは強制的に導入させていく**といった施策は必要かと思います。
- ・**法律の仕組みが乗務員の本来の生活にリンクしていない**
- ・共同配送について、**物流業界全体での人員リソースを考える**観点で、ラストワンマイルの配達も検討に含めるとよいのでは。

● 運賃・料金関係

- ・運賃制度改定。標準的な運賃の収受（適正運賃）

発荷主事業者の皆さんから

●荷主、業界全体の意識改革

- ・業界全体の意識改革、荷主事業者と運送会社との共通理解。荷主の物流現場に対する認識度UP。
- ・運送会社と荷主のパワーバランスがなくなるような対策、飼料業界では運送会社の方がパワーバランスが上になっていると感じている"
- ・時間指定の緩和、発荷主着荷主双方が同じ意識を持つこと、特に輸送事業者は「輸送」だけに専念して頂くという発想の変換。
- ・特定事業者に限定せず全体的な問題意識の浸透が必要。
- ・北海道は運送距離が長いので難しい面がある。輸送能力が減少した場合は増車や運賃値上げ交渉など、様々な問題も発生します。
- ・世論の醸成が必要。温暖化対策と同様に企業の取組が社会の命題となる雰囲気づくり。まだ大手納品先でも理解不足がみられる。
- ・製・配・販は勿論のこと、最終消費者にいたるまで、これまでのようにものが届いて当たり前だという意識からの変革が必要。政府からの指針をはじめ、行政、メディア、各企業が今以上に情報を共有し、発信していくことが大切ではないかと思います。
- ・メーカーとしては、配送効率向上によるトラック台数の削減、輸送距離自体の低減、納品LT延長、共同配送化など、限られたリソースでの輸送能力を最大化させる取り組みが必要と考えており、併せて輸送に付随する諸作業を軽減することにより、“モノを運ぶ”ことに対する能力を最大化させる必要があるかと思います。・待機時間に対する、着荷主の理解と改善への取り組み。
- ・働きかけの通知だけでなく、内容の明確化、暫定、恒久的な対策の有効性確認などフォローアップ体制も必要では？
- ・長年積み上げてきた着荷主ファーストの運用ルールを変えるには、弱い人たちが騒いでも勝てない。トラックGメンの力が不可欠。

●物流効率化(共同輸配送)

- ・共同輸配送の実施・・・必要不可欠なことだと思います。共同配送実施の実例が知りたい。
- ・共同輸配送もラウンド便(数社で満載など)でなければ、効果があると思います。
- ・共同輸送に関して、弊社では、マッチングサービスを活用し始めておりますが、運送事業者の参加が少なく、輸送事業者間での競合があるのでは？と感じています。
- ・『物流＝売り手のサービス』の考えを、SCM全体の中で根本から改める必要があると思う。その手段として共同配送や生産改革がある。
- ・共同輸配送について 末端の荷受け側の協力がないと成立しない（特に 冷蔵・冷凍では末端の設備問題がある）
- ・共同輸配送は、リードタイムが長ければ長いほど可能性は高くなる。納入日先日や前々日の指示では難しい。メーカー（着荷主）のジャストインタイム的な慣習を無くし、納入頻度を緩め、1回で納入する荷量を増やし、十分な時間（日数）の確保が共同輸配送が拡大していくための重要な条件となる。
- ・物品受入れに関しては、各メーカ様の工夫で共同輸配送は有効と判断しています。

発荷主事業者の皆さんから(続き)

●物流効率化(バース予約システム)

- ・バースの数や倉庫内作業者の人数・能力が十分な場合、荷待時間削減等、ある程度成果を出すことができると思われます。
- ・かなり多くのシステムが提供されている。トラックドライバーの負担軽減の為、**将来的な統合は考えているのか？**
- ・入荷予約・受付システムを導入して時間指定した車両が早出／早着しなくてよいよう、**国としての道路混雑緩和が必要**
- ・継続して改善活動を行っていく中では**要因別の待ち時間や、付帯作業別の作業時間などを把握したい。**
- ・データを次の改善活動に利用するには、もう少し**情報収集(情報入力)方法を工夫していく必要がある。**
- ・複合的な施策（**積み付け荷姿の計画、荷の事前段取り、平ボディであればシート掛け作業の効率化など**）も必要。
- ・導入の検討も行っているが**中規模企業では導入に対する対価が見込めない。**
- ・**午後夕方**の時間帯しか予約できないこともあり、物流パートナーも苦勞されている。
- ・指定時間の返答が遅く、配車調整、積替えなどの負担が物流事業者で発生している。
- ・発注者からの出荷オーダーは「**出荷前日午前中**」までに発行するルールを確立。・**備車トラックなどに対する予約システムの周知も鍵。**
- ・記録機能は実態把握時の省力化に効果的、一方で**予約機能は着荷主側の運用により効果にふれがある。**

●物流効率化(中継輸送)

- ・長距離輸送における中継輸送の充実（特に**荷下ろし無しでの貨物載せ替えインフラの充実**）等

●物流効率化(モーダルシフト)

- ・幹線輸送の効率化（積載率）・・・**積載率をあげ輸送回数を減らす取り組み（船便・トレーラーの活用）**
- ・工場出荷に関しては、拠点展開、幹線輸送を中心に改善を進めています。

●物流効率化(その他)

- ・**貨客混載、自家用車による荷物運搬協力（荷台は空気を運んでいる）。**

●その他課題提起

- ・輸送会社の人事労務制度。1日当りに進める輸送距離問題。物流共有資材への投資コストの平等化。
- ・人手不足問題が深刻でAI化やロボット化などが叫ばれてはいても全ての事業所で一朝一夕に導入できる状況ではない。2024年問題が声高に叫ばれているためか？ **求人が今まで以上に困難になっている様に感じます。このことで物量ピーク時の対応が心配です。**
- ・北海道全体で物量をシェアする。その為の**会社間の垣根を超えたデータ連携。物流情報のデータ化。納品先での荷受け数量制限等**

着荷主事業者の皆さんから

●荷主、業界全体の意識改革

- ・ドライバーの業務改善及び収入の増加に向けた、**配送運賃の値上げを実施して魅力ある職業としてなり手を確保する事。**

●物流効率化(バース予約システム)

- ・発荷主事業者側のバース予約システム導入及び**活用の理解と物流に対する関与(依頼した配送会社に任せっきりになっている)。**

●物流効率化(共同輸配送)

- ・遠隔地への共同配送実施の為に、**共通プラットフォームを第3セクター事業として運営して貰いたい。**

その他の皆さんから

●荷主、業界全体の意識改革

- ・荷主さんの理解（特に水産物）（トラック協会）、荷主の協力、運送事業者の集約・統廃合（行政機関）
- ・従業員の安定的確保のためにも、**従来通りのママではいけない。変化が必要。**（健康経営コンサル）
- ・荷主との良好な関係の構築、**長時間働かなくても良い給料のベースアップ。**（行政書士、社労士）
- ・荷主企業が**物流を持続的にするために何をすればいいのか意識を改革**すること。（調査機関）
- ・地域運送会社の協力、提携。**中小運送会社の対策(対応できていない会社への啓発、対策)**（物流関係事業者）
- ・50両未満の運輸事業者に対する法対応、デジタル化への対応、また支援施策（補助・助成）など（運輸業界団体）
- ・事業者、荷主、消費者の意識・行動変容（シンクタンク）

●物流効率化(バース予約システム)

- ・バース予約システムは、2024年問題の解決には至っていない旨を聞きますが、実態はいかがなのでしょうか。大手企業はじめ導入が進んでいるのでしょうか。（システム販売）
- ・バース予約システムを利用しても、**現地の窓口が接車を指示するため、予定時間についても後の予約が先に下ろしてる事が多々ある。**（元運送事業者）
- ・バース予約システムは倉庫では混雑はないが基本同時刻に搬入、搬出があるので外での待ちが存在してドライバーの時短や手間の削減にならない。**荷主側の時差をつけることが重要。**
- ・バース予約しても結局呼ばれていない気がする。（事務員）

その他の皆さんから（続き）

●物流効率化(パレタイズ)

- ・バース予約システム、共同輸配送の実施について、それぞれ荷主・荷受け様がどのように資材調達、管理を行っているのか気になってます。（物流関連事業者）。
- ・根本解決としてのパレット標準化（倉庫業）

●物流効率化(共同輸配送)

- ・共同輸配送のための電子化（標準化）。混載輸送を拡大するための混載ガイドライン（行政機関）。
- ・共同配送は20年以上前から出ているができないのはマッチングが荷主都合で状況が変わるから標準的なものでしかできない。将来の物流を考えて荷主都合だけとする貨物を選択するものではない。（運輸業界団体）

●物流効率化(中継輸送)

- ・リレー輸送の中継地点の整備など、物流網の拠点整備（損害保険会社）。

●送料無料問題

- ・「送料無料」を連呼するCMやネット販売での表示の規制。送料が無料のはずなのに「送料無料」が消費者に当たり前のように刷り込まれ、運送事業の仕事を軽んじる傾向がある。「送料は当方で負担します」という表示に改められない商慣習に問題がある。（損害保険会社）

●高速道路問題

- ・大型貨物自動車の高速度の制限速度マップ。幹線及び高速道路でのフルトレーラー休憩駐車場所情報。（行政機関）
- ・高速道路のSA・PAにおける確実な休憩・休息の機会を確保するため、駐車容量・駐車効率の向上や、休憩・休息施設等の整備
- ・拡充（地方公共団体）

●その他課題提起

- ・人口減少対策、社会問題提起。・営業所新設要件の緩和（3台くらいで）（行政書士）。・人手不足対策（経営者団体）
- ・運賃の交渉、物流DX等（保険会社）
- ・物流施設に対する土地利用の更なる優遇措置。物流総合効率化法の特定流通施設要件である施設面積の緩和。（行政書士）
- ・高齢化の対策（安全活動の支援）