

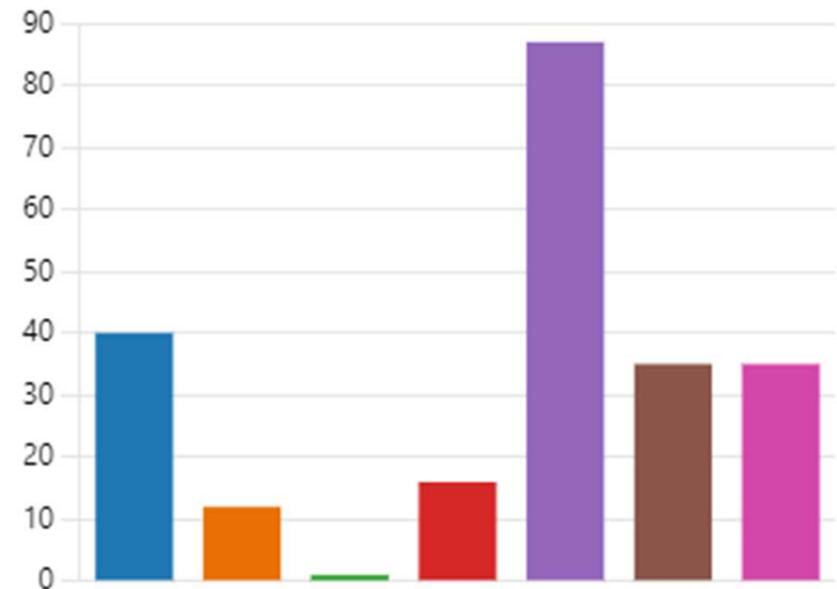
**今回参加いただいた皆さんから事前に
いただいた問題意識等**

今回参加いただいた皆さんの構成

令和5年12月19日(火)時点の事前登録者(170名)の構成

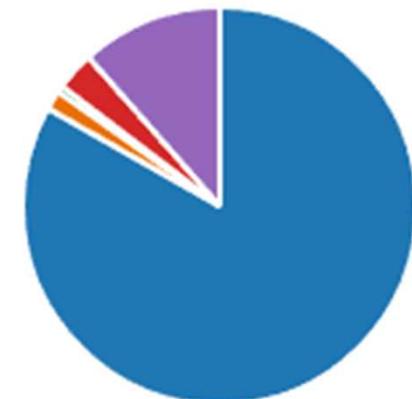
○事業者種別

●	トラック運送事業者	40
●	トラック運送事業者(元請事業者)	12
●	トラックドライバー	1
●	貨物利用運送事業者	16
●	発荷主事業者	87
●	着荷主事業者	35
●	その他	35



○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	158
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	3
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこ...	1
●	第3回目(R5/10/20)に参加した...	6
●	第4回目(R5/11/24)に参加した...	22



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

- **荷主の理解・荷主の物流に対する危機感**
- 改善基準告示遵守に向けた対策、継続的な健康診断実施。
- **運賃改定（現行の20%から30%、全体で）**・荷待ち時間・付帯業務・多重下請け構造の法的制限
- 安く安く行こうとする業者の排除、放っておくと必ず無理が出る。
- 荷主への罰則や、**運送会社に対しては原価計算を添付した運賃交渉を義務付け**。そうすれば、荷主側の疑心暗鬼解消と運送会社の適正運賃化が図れるようになる。
- 協力会社との連携のやりとり、スイッチ輸送。近い輸送と遠い輸送の混合、**地場輸送のみへの特化**。

元請事業者の皆さんから

- **各業界毎の問題点を荷主と物流業者間で共有する機会を積極的に設ける必要がある。**
- 時短及び労務環境改善、その為政府主導の強制力が必要、着荷主の協力も
- **荷主の理解と意識改革**、物流慣習の見直し（物流波動の軽減、パレット化の推進、運賃値上げ他）
- 高速料金の荷主負担の理解、適正運賃の収受、この2つが無くしては間違いなく成立しません。一運送会社のお願いで限度があると思っています。荷主企業にはその点を十分にご理解頂きたいです。
- メーカー、物流業者間の**協業、スペース相互利用**、ドライバー荷役の廃止、ドライバー待遇の改善。
- 運送会社が強い決意で運送業界を魅力ある業界にすることに取組むこと。**発荷主・着荷主が物流改革を自覚して、従来の商慣習を見直すこと（運賃・料金の見直し含む）**。
- 強制力によるところが大きいと思われる。そうでないと、**結局緩い業者に仕事が流れる。いかに強制力を持って取り組まれるかが重要**のように感じている。
- 一部の荷主・輸送業者叩きで終わらせないで欲しい。またネットに出回る情報で、輸送業界が悪い印象が先走り、ドライバーの離職や新たな担い手が敬遠することが無いように配慮が必要

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

- **関係者すべてに問題解決意識**がある事、**運送業者の安定経営向上**
- 世間一般への周知不足を補う**メディア対策**（テレビ、ネット、新聞、雑誌等々）。
- 待ち時間や付帯作業の有料化、完全義務化。待ち時間の定義の明確化、およびトラック運転手が行うべき付帯作業や、荷主が行うべき作業の明確化。**荷主企業がこうした人の問題を抱えること。**
- 人材不足・労働時間短縮で**「必要な時に必要なものが届かない」・「輸送自体を断られる」**可能性が有る為、予約システムの導入等の業務効率化が必要と考えます。
- 荷待ち・荷役時間 2 時間以内ルールへの遵守のための対策の検討、中継地活用、モーダルシフト化
- 午前中：荷受作業、午後：出荷作業という慣習の変更。**午前中納品指定の分散化。**
- 社会一般への物流コストの可視化（送料無料×）、**物流コストの負担が必要という意識の常識化。**
- リードタイム緩和、運賃・料金の上昇分の転嫁に対する、**顧客（着荷主側）や消費者の理解**
- 着荷主について倉庫の規模、人員、管理者の意識について差があり、待機時間の改善に影響している。
- 都道府県単位でのハブとなる**総合物流拠点整備**。長距離輸送は公共サービスに近くなるものがある。
- 費用発生に着地点合意、輸送距離を考慮した地産地消生産への切替え、トラック便の集約
- 稼ぎが減ることによるドライバーの減少に歯止めをかけるため**乗務手当の支給等行政が指導**するべき。

その他の皆さんから

- 意識改革、多重下請け構造対策、鉄道や船へのモーダルシフト
- パートナシップ制度の普及啓発の強化など、**荷主と運送事業者の共存共栄を如何にして徹底していくか**
- 近距離のトラック、中・長距離の鉄道の利用など追加分けが必要
- 荷主様の理解が必要。現状、**理解されている荷主様はかなり少ないと思われる**。ドライバー不足が問題されている中で、AIの有効な活用に期待します。

「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

- **抜き打ち監査**を怖れている。
- 顧客及び元請業者への指導強化
- どのような活動がなされるか、具体的事案など。 **事実が分かったら対処し易い**
- 荷主が契約している運送契約を監査し、 **運送会社に不利益な契約を洗い出すための法整備と監査体制を構築**させたほうが、よほど早く適正化が図れる。風下からの改革より、川上を改革するほうが、コストも安く早期に運賃の適正化が図れる。
- **荷主に対して標準運賃、高速料金の理解を得てもらいたい**です。
- 公平性、その効力について疑問を感じる、ほんとに動いていただけるのか不安

元請事業者の皆さんから

- 下請業者への「しわよせ」については、競争原理の中で、 **荷主側に長年の商慣習があり、容易には理解されない**状況がある。荷主業界全体の意識変革につなげる実効性のある対策の推進に期待する。
- **顧客との取引きの影響**を懸念
- メーカーの理解と悪質な業者に対する抑制力
- 活動が見えない（物流新聞でしか情報が無く）為、何とも言えない
- **荷主に対してはつきりとモノ申してもらいたい。**
- 名前から取締り機関のようなイメージを与えているのが残念です今回のような説明会を発荷主・着荷主にも実施していただき、協力姿勢を築いてほしい。

「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

- **トラックGメンがよく分かっていない**。こわい印象があります。天網恢恢疎にして漏らさずでお願いします。
- 抜け駆けを画策したり、**悪質な経営者をしっかりと取り締まっていただきたい**。
- 設置後、活発に活動されているという印象を受けます。
- 事業所に来ていただき現状を見てもらい、**何が問題なのか一緒に考えていただけたらいい**。
- ドライバー拘束時間の抑止力になり得ると感じる。ドライバー減少に歯止めがかかるような施策を求める。
- 万引き犯を見つけ出す「万引きGメン」のように「交通面における監視役」というイメージを持っております。
- **悪質運送業者の排除**。物流会社を聴取する中で得た**参考となる情報の共有**ができないかに期待
- ネットで調べると、働きかけや要請の件数があるが、実際の効果がどこまでのものなのかが気になります。
- 国が定めているガイドラインがあれば荷受人側にも説明がしやすく、違法行為(長時間待機など)を防げると考える。運送業者の待遇改善を考えたらよい取り組みだと思う。
- 対応途上の中で急に**Gメンという言葉が踏み込みすぎではないか**。
- 国として物流も含めた**グランドデザイン**ないままここに至る感覚があるので理解に苦しみます。
- 調査開始後にわかったことを受けて**方針の変遷**があれば教えてください。

その他の皆さんから

- 期待しています、まずはこういった取り組みから始めなければならないと思う
- 運ぶ側の輸送業者にばかりメスを入れるのではなく、**荷主に対してもそれ相応の権力を行使**して頂き、輸送業界の深刻な問題を感じられる様に動いて欲しい。

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

- 案内されている改善基準告示については各説明会にて説明頂いている為、気を付けるべきポイント等を説明頂きたい
- 価格値上げを働いている人に還元するには**
- 運賃適正化が行き渡るスケジュール感**を示して欲しい。今の生温い密告を切り所にした改革ではおそらく適正運賃化は中途半端に終わると思います。
- 荷主企業に対してセミナー等を数多く行っていただきたい**です。
- 分割休憩が3時間でもよくなるが、基本例が知りたい。4月からは積込み、荷卸しのとき、トラックはとまっているが、休憩とみてもらえるのか？ **お客様に荷待ち時間を減らすための説明方法**を教えてください。

元請事業者の皆さんから

- 問題点を解決した好事例**の紹介（具体的な動き）、実現可能な具体的取組
- 公的サポートの内容**について。ドライバー確保の施策と行政機関の補助
- 基準的な運賃タリフが現在どれくらいなのか？
- 今回の説明会は運送会社だけでなく荷主企業も参加されるようになっていきますので我々は2024年問題の内容はいやと言うほど耳にしておりますので、**荷主に対し話をして欲しい**。
- どこまで荷主に指導できるのか、その強制力の度合いについて、**法制化される規制的措置の具体的な内容**や規制の対象となる事業者等についてお聞かせいただければ幸いです。

説明会で触れてほしい事項、具体的なお質問。

荷主事業者の皆さんから

- **トラック物流2024問題の詳細**。劣悪なトラック従業者の待遇をどう改善できるのか、改善しないのか。
- **大手から再外注される場合の影響**について、一般的にどのような影響があるのか知っておきたい。
- まずは**法令などルール**を教えて欲しい。なんとなく。ふわっとした感じでしかとらえられない。
- 『**待ち時間**』の定義は？ 運転手が予定時間より早く到着した場合とか、荷積みは始まっているが荷揃えが遅く、積込に時間がかかる場合とか、待ち時間の明確な定義はあるのか？
- 待機時間の短縮について着荷主と交渉を進めています。その際、**設備投資等の費用が発生した場合、発荷主は費用負担をすべきでしょうか？**
- 予約システムの導入・DXの活用等、**業務効率化の為の対策、基本的で具体的な事例紹介**
- この法律の施行が運送会社やドライバーの為につながるか。どのような変化とどのような対策が必要なのか。
- **トラック輸送手配時の注意事項、禁止事項**。関係者（特に着荷主）への**周知徹底方法**。
- 致し方ない理由があった場合、荷主のほか、ドライバーにも発生した場合の対処法
- **運転手の生の声**、集荷（荷積み）、配達（荷降ろし）に関してどのように思われているか
- 運送だけではない形で、**人の遣り繰りをどのように問題化されているのか**（運送だけの話に留まっていないか）。待機時間なども逆に増えるような法律に感じるが、具体的に実態と乖離していないか。運送業者さんを使う会社は、問題が起きた時に何処に言っていけば良いのか。
- **給料が減ることによるドライバーさんの離職をアンケート等でシュミレーションしているのか**確認したい。労働基準法に抵触しない且つドライバーが減少しない。そのような施策をしているのか伺いたい。

その他の皆さんから

- **鉄道貨物輸送の有用性**
- どれだけの決意・意志を持って臨まれるのか。