

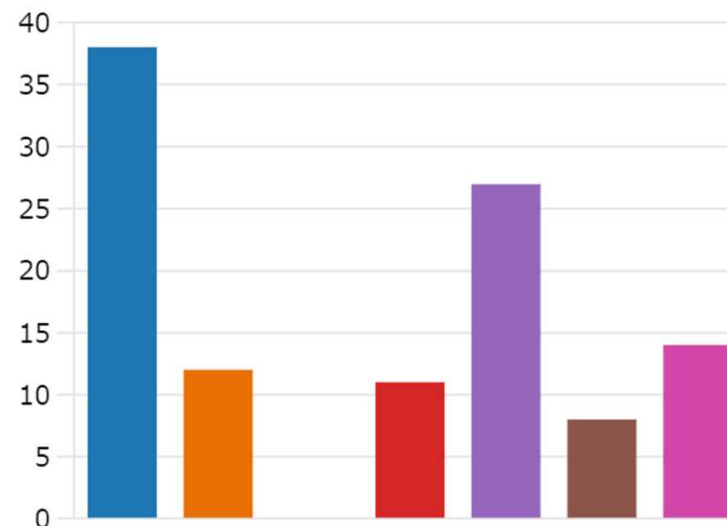
**今回参加いただいた皆さんから事前に  
いただいた問題意識等**

# 今回参加いただいた皆さんの構成

## 令和6年2月21日(水)時点の事前登録者(105名)の構成

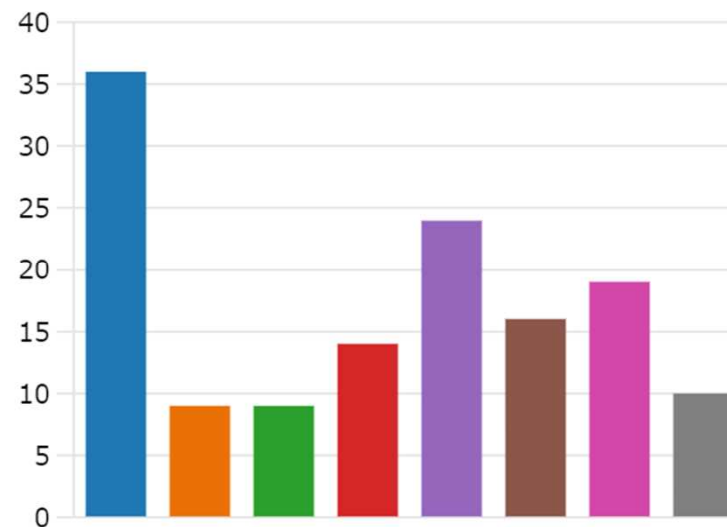
### ○事業者種別

|   |                  |    |
|---|------------------|----|
| ● | トラック運送事業者        | 38 |
| ● | トラック運送事業者(元請事業者) | 12 |
| ● | トラックドライバー        | 0  |
| ● | 貨物利用運送事業者        | 11 |
| ● | 発荷主事業者           | 27 |
| ● | 着荷主事業者           | 8  |
| ● | その他              | 14 |



### ○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                  | 36 |
| ● | 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...  | 9  |
| ● | 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... | 24 |
| ● | 第5回目(R5/12/20)に参加したこと... | 16 |
| ● | 第6回目(R6/1/26)に参加したこと...  | 19 |
| ● | その他                      | 10 |



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

- 自社で運行中以外は時間制御が困難な業界であり、**改善基準告示に対応するためには輸送依頼側の協力がすべて**であることを理解し実行してもらいたい。
- 依頼側が労働力や車両、維持経費など含め**自社で輸送するコストと、輸送事業者に依頼するメリット・デメリットを十分に比較する事により、継続可能なコストで輸送受託できる**考える。
- 輸送コストの認識の共有は大事。**輸送品質や信頼が寄受託の競争であってほしい。**
- 荷主だけでなく倉庫業者と運送業者との調整が大切。
- **他の中小零細企業の問題意識を逆に聞いてみたい。**問題事例の解決策として是非とも取り入れたい。
- 3次4次下請け等は、儲けがでなくて四苦八苦しているのをよく耳にします。
- **中小零細企業にはアイデアが出ない、分からないことが分からない、問題意識は感じるが、手が出せない実行できない**という声を、周囲の会社からよく聞くが、**本当なのか？**
- 発荷主だけではなく着荷主側の協力が重要。**産業界全体の理解と協力が不可欠。**
- **発荷主の物流担当者と同レベルの情報を、営業が保有しないと、着荷主の同意と理解が得られない。**
- 現在、運送業界への説明冊子が出来ていますが、**産業界向けの説明冊子を「国交省（全ト協がタイアップして）作成（配布）が必要**と考えます。
- 中小の運送事業者の2024年問題は、発荷主が振り回されている。中小の着荷主の方が問題。大企業同士の話は付くが、**中小同士の場合、話は出来ても、解決までは至らない。**運賃・料金に転嫁することすら互いにできない。
- 成功事例も大事だと思うが、**失敗（残念）だったことも教えていただけると嬉しい**です。
- 敵は荷主では決してありませんが、**双方で改善していくといった姿勢が必要**と思います。

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

- **道路制限の緩和。鉄道施設の拡充。**
- **時間を気にしすぎて、事故を惹起**する可能性が増加。
- **標準的運賃**を実運送業者に**支払い義務化**。
- 荷主の理解、**安受けして新規開拓する運送事業者の排除**。
- 労働時間の是正及び**適切運賃の收受**に対する対策。
- 荷主企業とドライバー双方の理解深耕が必要。
- **大手荷主が率先して取り組む姿勢**を示して欲しい
- 荷主の理解、**ドライバーは運転だけに特化**する体制づくり（**積み下ろしは荷主で手配**）
- **今のままでは、乗務員の給料が減って、離職が進む**のは避けられないように思えます。**乗務員の所得の実態が監視**できる体制、及び所得が補償できる仕組みが必要では？
- 無賃の荷待ち、荷役は×だが、付帯作業料として対価が発生する場合は2時間ルールの適用外としないと、**何でもかんでも2時間ルールを当てはめると倉庫側の作業員が持ちません**。
- 国内の働き手不足は構造的な問題。**広い意味での物流DX**（たとえば商品やサービス、ビジネスモデルの**変革**）**が不可欠**。
- 荷主の理解（**待ち時間の削減、パレット化**）
- 情報発信の在り方に工夫が不足している。**問題という言葉が独り歩きしすぎ**ている。
- もっと**丁寧に質問しやすい場を設ける**ことも一つと思います。

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

- 商習慣の見直し ● ドライバーの拘束時間の短縮 ● **経営者のリーダーシップ** ● 政府広報のTVCM等
- 発着荷主のビジネス優先志向の变革 ● 輸送が困難になる危機感 ● **物流事業者との密な情報交換**
- **各業界団体での統一認識**が必要 ● 2024年問題の現状を関係各社で共有し協力して対応すること
- **トラック物流のイメージの回復**。きついというイメージを払拭する。
- 荷待ち時間、荷受け作業時間の短縮、トラックドライバー拘束時間の短縮。
- 荷主の時間厳守 **適切な運行ルートに対して適切な料金の支払**  
(高速道：高速料金の支払い；一般道：時間割増料金の収受)
- **車上渡しの厳守、契約外荷役指示の禁止**
- 法施行が直前になってきているが、受入時の待機が改善されるのかなど**着荷主側の理解が得られているかが心配**。(着荷主には営業部門を通じて依頼しているが、商流の長い納品先は心配)
- ドライバー不足による手配困難。**イレギュラーな時間設定(午後積み翌午前卸以外)への対応困難等**
- 問題点：**物流費の高騰と顧客への物流サービスの低下**、対策：**納品先の理解**
- 商業施設側での荷受けルールや荷受け時間指定が、施設を出入りする納品ドライバーに多大な待機時間と余計な付帯作業を発生させており、ドライバー労働環境改善および2024年問題解決の妨げとなっている。少なくとも、**施設側における荷受け時間指定の撤廃**が必要。
- 駅前によくある路上駐車禁止区域にある小売店への納品が駐車禁止対象となり難しく、大型車両の駐車場が近くにない場合、2024年問題解決の妨げとなっている。**納品業者の路上駐車取り締まりをやや緩める必要**がある。"

## その他の皆さんから

- 多重下請け構造の改善 ● モーダルシフト、荷主の理解
- 運賃交渉、ドライバー拘束時間の是正及び荷主の理解
- アナログタコグラフの廃止→**デジタルタコグラフのみ認めるように法改正**
- **運送事業者にとっては待遇改善、とくに運賃料金価格転嫁の交渉。荷主にとっては待機させる時間の減少。**

## 「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

- 運送事業者の支援組織としての推移を引き続き期待します。強化月間中の情報発出は、インパクトがあったと考えます。改めて、**強化月間を1年～1.5年間継続して設定して頂き、マスコミにその情報を発信して頂き、抜け駆けが出来ないように希望します。**
- 大いに期待してますので、**要請、勧告、公表を徹底して行ってほしい。**
- ニュースなどで拝見する等、**取組みへの本気度が伝わってくる**気がします。
- トラックGメンの活動で荷主に対する調査や勧告で**改善基準告示に準じ、適正に労働者の確保や事業継続ができる**ことを大いに期待している。
- とても良い活動だと思います。**運送会社、荷主様、納品先様の生の声からの反映を期待**しています。
- 個人的な感想ですが、一生懸命に業界のために仕事をしてもらってしています。ただGメンは自社の仕事をしているわけではないので、すいませんが、**どうしても最後は所詮他人事に見えてしまう。**
- 自社では恩恵を感じない。**昔ながらの小さい町工場や零細企業などにもGメンはいくのですか？**
- **荷主や元受け事業者に自己改革や自らを改善していく力はない**と考える。

## 「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

### 元請事業者の皆さんから

- **心強くありがたい活動**です。更なる実態調査を期待する。**調査の結果を新聞等で広く伝えて欲しい。**
- トラック業界全体が底辺(イメージ)から脱却する必要がある。 ● 人数が少ないと思います。
- 1社購買している荷主から見れば**当社が何かしら密告したのではと勘繰られる可能性があり心配。**
- 適正取引を阻害する疑いのある**悪質な荷主や元請事業者に対する監視及び是正に期待**します。
- **物流サービスの維持・向上には相応のコストがかかる**ことを社会に広く伝えていただきたい。
- 元請け事業者に対し**確とした裏付けがとれていない段階で「働きかけ」「要請」を軽々しく発出していただきたくない。**あやふやな違反行為とされる内容・場所を言われても、出された側は困惑するだけ。国交省は(やり易い)省管轄の元請け事業者をターゲットにしているようにしかみえない。
- うわべだけでなく、**トラック事業者の視点に立ち、荷主への要望等**
- トラック事業者でなく**荷主にもっと法改正の内容を説明必要。**方向が違ってきかねない恐れを感じます。

### 荷主事業者の皆さんから

- 運送会社さんの味方 ● 調査の観点がわかりにくい ● このような**積極的な情報発信の継続**を期待
- **荷主と輸送会社の力関係を壊して欲しい** ● 想像以上に活動している ● 何を言われるか分からず不安
- **突然の訪問か事前連絡を頂けるのか不明** ● 2024年問題解決の推進力
- トラックGメン体制の強化・**取締まり不十分 (さらに強化すべき)**
- とても重要な役割。**トラック物流全体のイメージを落とさないためにも取り締まりは必要**なことだと思う。
- 良い活動だと思っている。見せしめ事例を次々と公表し、**世の中全体に危機感を伝えていただきたい。**

「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

## その他の皆さんから

- 同業者たる元請けが改めてくれないと、下請は改善のしようが無い。なので**元請け運送事業者（利用運送含む）に集中して働きかけて欲しい。**
- **トラック協会をもっと焚きつけて欲しい。**
- トラックGメンの取り組みに期待をしています。
- **発荷主への理解浸透**
- 今後の物流を変えていくためにも頑張ってもらいたい

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

- **値上げの成功例** ● **荷主様、納品先様の全体的な感触**
- 自社は、平ボデー専門の会社です。ウイングや箱系の仕事と異なり、ボタンの開閉で終わる仕事ではありません。2024年問題の内容はウイングや箱系の会社の説明ばかり。**平ボデーに特化した説明を聞きたい。**
- **同規模の会社の今後**をきいてみたい。M&M、規模拡大縮小、燃料サーチャージ運賃交渉、設備投資、トラック修繕費の高騰等。
- きついけど稼げる職業ではなくなった。**魅力のない職業になりましたが、国はどう思っているのですか？日本の物流の未来はどうなりますか？**
- 先週、2024年問題での流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する**法律案に関する詳しい内容**など現状を教えてください。



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

- **運送業の大手から、最終的に実走する会社の運賃の乖離幅を少しでも狭めていく手法**など。
- **稼ぎたくて運送会社に入社した人の引き止め方**。学歴等の縛りがない運送業や建設業の運転手や作業員の未来はあるのか？
- **他社の中小零細企業の問題、疑問等**を聞いてみたい。
- 4月以降、1年間は36協定の延長が認められる（3月末までに新たな提出できた前提）ことが明らか中、まじめに法令を遵守する企業が荷主から敬遠される事が予想されます。その際、大手を除く企業は、苦戦する事が予想されます。抜け穴を実行したところが優越されること、是正は出来なくても、プレスリリースは出来るといった何らかの施策は必要かと考えます。
- **中距離～地場に運行がシュリンク**していきます。「**車両が集中する＝運賃が上がりきらない**」と考えられるので、**その辺りの気配りも施策の中で対策を打っていただくよう期待**しています。
- **着荷主側**の2024年問題に対する取り組みが出来ていないことへの**対策**。

## 元請事業者の皆さんから

- **各社から寄せられた質問と回答事例** ● **要請を受けた荷主のその後の改善度合い**について。
- 2024年4月に向けた**料金改定の進捗状況** ● **適正運賃の收受に対する具体的な取り組み**の説明
- 標準運賃の適用を顧客に求めています、**トン単価等に変換する場合の明確な基準**がないため、結局希望するレベルの売上が確保できそうに無いです。得策はないでしょうか？
- 能登半島地震発生を受け、**有事の際のトラック輸送における特車通行許可緩和**について、もし行政で何らかの検討が進められているようであれば、開示可能な範囲でその情報が聞きたいところです。
- 荷主メーカーに対する今後の取り組み。運送事業者は罰則あり、**メーカーには名前が出るだけでどこまでの改善があるのか**。

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

- 荷主側が行ったドライバーさんの**労働環境改善事例** ● どのような方法で**問題解決**したかの**事例紹介**
- 法制化の動き概要説明(**法規制の判断基準対象**)、2/13閣議決定、**トラックGメンの現状報告**
- 法律面で**荷主の横暴**（時間を守らない。適切な運行ルートに対して適切な料金の支払をしない。契約外荷役指示。）を**取り締まれるならその説明**をお願いします。
- 毎月国の政策が更新されているので、**何がどのように変わるのかを分かりやすく説明**してほしい。
- **トラックGメンによる指摘事例**や**トラックドライバーが困る要求等**、荷主が注意しておく項目。
- **ショッピングモール、問屋などに対し独自にヒアリング**を行ったところ、各々から**2024年問題の当事者でなく、物流業者で解決してほしい**という話を聞いた。これらのように**ドライバーへ納品時間や条件を指定する事業者に対し、2024年問題解決に関して国から具体的にどのように働きかけを行っているか**。
- **「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」**について**公表資料を尊重**というのが、**どのようなことを指しているのか**気になります。逆に何かしてはいけないということなのでしょうか。
- サービス、慣習となっている感のある、**フォークリフトの付帯作業についての原則論**。
- 一回の運送で**荷待ち時間を2時間以内という表現を2時間まで待たせて良いと解釈している人がいる**。一回の出荷時に1時間以内、一回の着荷時に1時間以内というような表現にならないだろうか？

## その他の皆さんから

- 事業者の**改善や交渉事例** ● 現在の**取り締まり状況**、**発着荷主の改善状況** ● **改善基準告示**について
- 改訂される**標準運賃をモデルにどう使えば交渉に臨みやすくなるか**、例示。
- **利用運送手数料のモデルが10%**で考えていることを**実運送事業者**に周知して欲しい。
- 荷主は運輸行政の規制対象の外だと認識しています。**どこまで抑止力が働きますか？**
- 全体的な話や**今の行政の動き**について聞きたい。