

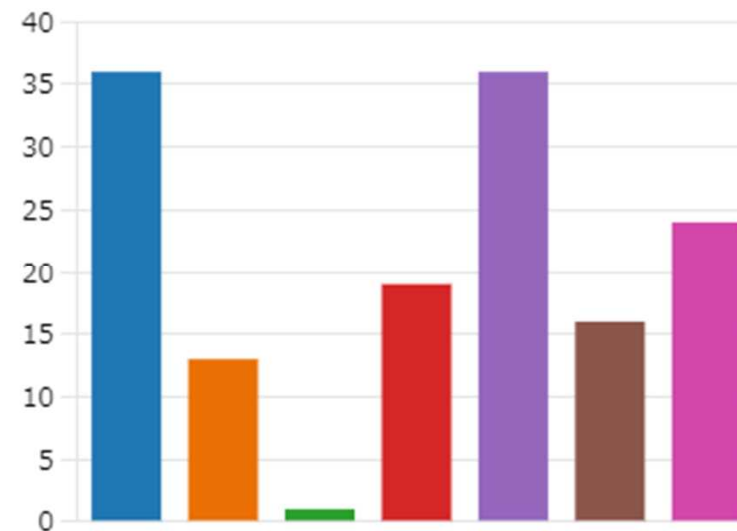
- ① 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ② 前回参加いただいた皆様のご感想
- ③ 参加者から事前にいただいた問題意識等共有**
- ④ 2024年問題の背景
- ⑤ トラックGメンとは
- ⑦ 違反原因行為とは
- ⑧ トラックGメンによる荷主対策の強化  
（働きかけ、要請、勧告・公表）
- ⑨ トラックGメンによるプッシュ型情報収集
- ⑩ 標準的な運賃
- ⑪ 原価計算について
- ⑫ 参考資料紹介

# 今回参加いただいた皆さんの構成

## 令和6年3月19日(火)時点の事前登録者(110名)の構成

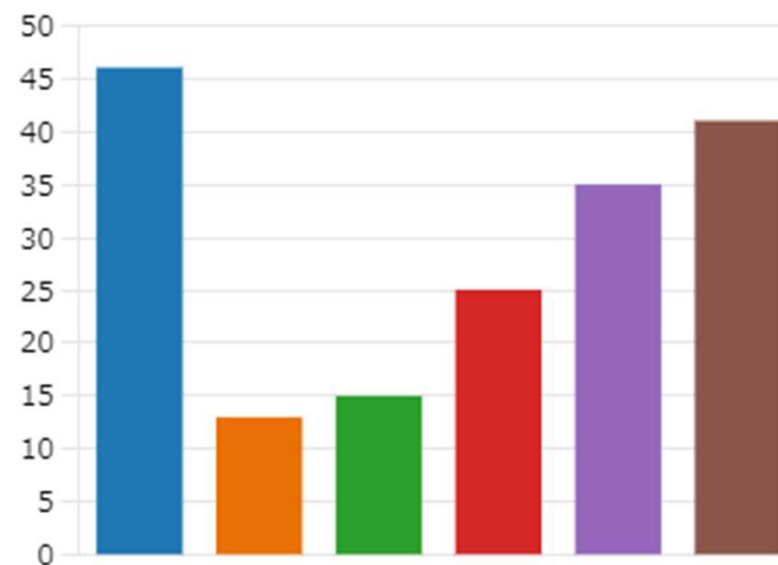
### ○事業者種別

●	トラック運送事業者	36
●	トラック運送事業者(元請事業者)	13
●	トラックドライバー	1
●	貨物利用運送事業者	19
●	発荷主事業者	36
●	着荷主事業者	16
●	その他	24



### ○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	46
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	13
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこ...	15
●	第3回目(R5/10/20)に参加した...	25
●	第4回目(R5/11/24)に参加した...	35
●	第4回目(R5/12/20)に参加した...	41



# 事前にいただいた問題意識等(まとめ)

共通するご意見：

関係者の理解向上

(特に着荷主 (同社他部門含む)、消費者)

2024年問題・Gメン活動の周知強化

荷主(特に着荷主)に対する規制強化

関係者の具体的な対応について

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

- 2024年問題を荷主に今以上に理解してもらえる事
- **荷主側の当問題についての理解と問題意識の圧倒的な不足**。適正料金の法的な拘束力。
- 罰則がないということで、**荷主に2番手以降での様子見感が強い**。
- **荷主側の担当者が商慣習が違法行為だと理解していない**。今更運送業者も指摘できない。  
(指摘したとしても、当たり前感覚なので、逆におしかりをうける：担当者は全く**悪気はなく、優越的な立場(大手企業)**を利用した下請けいじめになっていることを認知していないだけ)
- 製造メーカーの場合、**倉庫・センター・出荷担当は理解が浸透し始めていますが、納品先への説明が出来ていない**。営業・外渉担当者の理解がほぼ出来ていない。また、家電メーカーにおいても、未だに繁忙期に集中した製品輸送の変更情報が出てきていません。元請け運送企業は頭を抱えています。**表面と実態の乖離が大きい**。大手企業の物流管理責任者の浸透と大手企業の定義化。自社のみならず、関連企業(OEM、下請け)にも連動する事が必須と考えます。
- **新聞・TV報道・ネットニュース**などで取り上げないと、株価云々には影響が出難い。
- 運送事業者だけではなく、荷主(産業界)にも**啓蒙が出来る冊子の作成による周知活動も必要**。
- 5年間の猶予期間を無視してきた事実、**社会(マスコミ含め)が放置していた事実も周知すべき**。
- **中小企業の運賃の値上げと、実質的な賃上げ、時間管理の徹底**
- 荷役・待機時間の短縮。**実際に運ぶ会社に対する運賃の見直し**
- ドライバー人口減少、高年齢化に伴い**社内教育、福利厚生、働きやすい環境づくりが必要**。
- **優良な運転手の雇用は事業継続の根幹となるが、現実には厳しい**。適正な料金の収受と合わせながら、良質な輸送サービスの提供を続けていくことに苦慮している。

理解向上

周知

具体的対応

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

理解向上

- 荷主側の意識改革 ● 発荷主、着荷主のトラック運送事業の実態と課題への理解。
- 荷主だけではなく、メーカーの理解と協力が必要。● 関係者全てが真摯に取り組むこと。
- 荷主の理解と全関係者が適切に対応すること。

周知

- 荷主への周知 ● **運送会社のイメージを変える。**古い慣習を改める。

具体的対応

- トラック予約システムの導入 ● 運賃の適正化 ● **運送事業高速料金無料化**
- **ドライバーの労働環境の改善と業務効率化**
- サプライチェーン全体での物流の省人化・効率化への意識共有
- **抜け道が作られないような管理。** ● **「ぬけがけ」のようなことをする業者の排除**
- 中小零細企業（実運送業者）への行政支援（高速料金や燃料費の補助など）
- この時期に至っても値上げ交渉すら行っていない同業社があり、足並みが揃わないので運賃も思うように上がらないが、**重要な荷主であれば転注を恐れて妥協せざるを得ない。**特に長距離輸送の会社は4月以降の売り上げが減少し賃金も減少するためドライバーの流出を懸念する。法令順守する会社が適正な運賃を収受できなければ淘汰されてしまいます。
- **荷主殿から収受する単価が適正な単価であること。**（できれば標準的な運賃で）
- 高速道路使用が当たり前になること。
- 確実に全事業者が行うには**時間が足りない。**当初からわかっていたことですが

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

理解向上

- **関係部門のマネジメント層の理解** ● 営業分門、納入先の理解 ● 着荷主側の理解
- 着荷主（同じ企業でも出荷は物流部門、受入は購買部門と発着で部門が異なる）、流通、消費者の意識改革おそらく消費者はAmazonが翌日届かなくなると危機感は覚えない。
- **荷主企業の物流業務の理解、特に“運べなくなる”リスクへの対応とトラックGメンによる監視強化の再認識が必要**

周知

- **テレビやYouTube、SNSなどを通じてスポットCMを絨毯爆撃の如く透過して啓発する。**

規制

- **納品条件改善は、着荷主の理解なしには進めることは出来ない**と思う。発荷主に対する規制強化だけで無く、**着荷主に対しても規制を強化すべき**。また、**運転手の成り手を増やす施策が必要**。残業規制や運賃値上げだけで運転手希望者が増えるとは思えない。

具体的対応

- **経営層からのトップダウンの指示** ● パレット下ろしの問題について興味がある ● **物流コスト是正**
- 荷主と輸送会社への啓蒙活動とトラックドライバーの賃金体系見直し(時短でも現状維持以上)
- **流通業界のトラック運転手不足に、非常に危機感を持っています**。法改正を真摯に受け止め、**ドライバーの働き方改革を発・着荷主主導で改善しなくてはならない**と痛感しています。
- **荷待ち時間削減、拘束時間短縮については、積込み開始時間の事前予約を活用すると共に、効率よく積むための前段取りが必須**となると考えています。予定通り積み込めるような仕組み作りを現在も尚試行錯誤しています。**平ボディーに関しては、シート掛けの改善も必要**。
- 入荷予約時間に合わせた配車変更（**予約してもいつも通りに出ていれば周辺待機になる**）
- トラック事業者及び元請・下請け構造の透明化、さらに荷主側との協働での取り組み
- 送料無料表示の罰則付き禁止、従来の重量・容積・距離に加えリードタイムも課金要素に加える
- 発着地の待機・荷積・荷降まで全てが関わる事なので、これと言う部分を改善しても追い付かずな場合も想定されるので**細かな部分まで突き詰めて行く必要がある**と思います。

## その他の皆さんから

- 理解向上 {
  - 輸送効率の改善、労働条件の向上（のための**荷主の意識改革**）
  - とりわけ急ぎではない荷物について**リードタイムを持つ意識を持ってもらう事**
- 具体的対応 {
  - **モーダルシフトの促進**
  - 原材料費、エネルギー費、労務費といった**必要なコストの価格転嫁が出来る環境対策**
  - 労働力の確保、**魅力ある産業となること**

## 「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 {
  - 問題解決を期待する ● 顧客の思考 ● 積極的に活動してもらいたい
  - **Gメンが入ったところはそれなりに業務改善に動いている印象**があり、期待しております。
  - **十分な行動と成果が出ている**と思います。いつもありがとうございます。
  - **不適正な事案の適正化**に大いに期待している。 ● これまでにない取り組みで、感謝している。
  - **荷主に対して何がダメなのかご指導頂くことに期待。**
- 具体的対応 {
  - 客先の荷待ち時間短縮
  - 今後運賃や附帯業務など**運送業の窮状を荷主側へ働きかけていただく事の期待。**
  - 現状の運送事業者に寄り添った活動を応援します。また、**強化月間での影響は大きく、同じような設定強化期間の活動を期待**します。その際は、**マスコミによる実態報告も併せて希望**します。
  - 運賃値上げに対する。**荷主側の運送業者に対する考え方の改善**
  - 引き続き現状の活動を進野を広く。また、通報情報のある企業へは、階数を重ねて頂く。また、トラックGメンよりも、労基の巡回があった場合に「ビビッて」いますので、**通報企業へは連携訪問をお願いしたい。**
- 周知不足 {
  - 名前を知っている程度で、**実際稼働している印象はありません。**

「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

- 期待  
応援
- 活動により待機時間が削減されれば良いと思う
  - 先回の講習会で実情を知れたので、悪いイメージは無い。むしろ**今後も積極的な活動を期待**する。
  - 積極的に活動されている様で、非常に良いと思う。● **非常に荷主に対するインパクトがあると思います。**
- 具体的  
対応
- 荷主への罰則強化 ● 公正性
  - **国が主導と云う所を前面に押し出して欲しい**
  - 実運送会社の実態把握、問題点解決に向けた行政への提案
  - 引き続き荷主への働きかけをお願い致します。ただ、**一社や二社購買の荷主に訪問されると勘繰られますので消極的になります。**
  - 価格面、待機時間等も大事だが、**安全対策についてもチェック**願いたい。例えば、工場内・倉庫内等で車上への昇降時に使用する手摺付昇降設備の有無、荷張りやシート掛け時の墜落防止用設備(セーフティブロック・墜落防止器具の設置)等
- 周知  
不足
- 初めて聞きます
- 報告  
PR
- **出向かれた先の企業で、どのような回答を得られたか**ご報告をお願いします。



## 荷主事業者の皆さんから

- 期待応援
  - 真面目に努力している運送事業者や荷主が報われるような活動を期待。
  - 不当な要求をおこなう業者を摘発するような組織であればいいと思う**
  - 期待しかない。悪いことをしても損することが無ければ、悪いことは広がる。**悪いことは駄目なんだという実行力が不可欠だと思う。**日本の明るい未来のために、しっかりと取り締まっていただきたい。
- 具体的対応
  - どのような聞き取り回答が出るのかわかりませんが、全てに関わる事なので**トータル聞き取りで整合性を取り注意・指導など行っていただけるとしっかりと改善されて行くと思います。**
  - 法令遵守の徹底の為に積極的に活動してほしい。(中国運輸局の様に・・・)
  - いろいろな情報を集めて頂き、課題と共に改善事例を開示していただけると、各社水平展開が可能と思います。最適な流通システムの構築を期待しています。**
  - 荷主の悪いところを指摘し改善を促していく ● 不公正な取引は大いに摘発願いたい
  - 官民協力し改善策を探る
- 周知不足
  - 「トラックGメン」初めて聞いた。
  - 実際にあつたことがないので未知です。
- 報告PR
  - トラックGメンの認知度アップ ● **トラックGメンの活動のPR強化** ● 今後も積極的情報発信を。
  - トラック運転手側、発荷主側のみならず、**着荷主側が問題となる現場の状態も、世間へ発信していただき、世論を醸成してもらいたい。**
  - もっとトラックGメンの存在を世にアピールしたほうが良い (メディアへの露出を増やし、消費者にトラックGメンの存在を知ってもらい、意識改革を促す)
  - 消費者や国民の理解がないと、物流24問題解決の加速は難しいと思う。**説明会 (運送会社や荷主) に限らず、**SNSなどを活用して消費者や国民にPRしてほしい。**

## 「トラックGメン」について感じる印象、期待・ご不安など。

### その他の皆さんから

期待  
応援

- 活発的に活動されている印象ではあるので**発荷主と着荷主の改善に期待している**
- 毎回参加させて頂き、**Gメンの動きや進捗状況を報告いただいております期待している**
- 現場を見ながらよく活動されていると思います。「Gメン」ということで当初は警戒されると思いますが、認知されれば事業者からの信頼も得られ、より効果が上がるのではないかと思います。"

## 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

- 待遇改善 ● 拘束時間の管理方法 ● 長距離運行の日報の記載の仕方、長距離運行がどの様になるか。
- この会議が重ねていくにあたって、**ターゲットを絞り込んだ内容で、分けて会議できるともっと素晴らしい。**
- 荷主構内で誘導員配置や、構内外の清掃活動など協力会社として実施しているが、実際は中小企業にとって、その人件費は大きいものです。みんな忖度して協力する空気感など、そのようなことが実際はダメなのか、もしくは安全環境整備のために必要なこととして良いとされるのか、どこで**線引きがあるのかなど説明会で触れて欲しい**です。荷主も運送業者もそのあたりが不明確であり、わからないことが多いため、**実際は人件費はかかっている、協議しにくい**ところになります。
- **乗務員に対する給与支払い**（働く時間が減少の為他社の給与支払対策等）**時間管理における他社の取り組み等**
- **大手企業、業界大手は、格好だけして進展が見られない**ことが現実。**より厳しい「見せしめ」**ではないですが、必要ではないかと考えます。
- **4月から運賃が上がらない + 乗務員基本給が上がらない + 5月からの給与は減る → 乗務員の退職が増長**される。この傾向が、既に出始めています。ここの運送企業の実態の声をどこまでGメンや行政は把握されているでしょうか。また、そのことについての手立ては準備されているのでしょうか。

説明会で触れてほしい事項、具体的なお質問。

## 元請事業者の皆さんから

- **これまでの活動成果** ● **標準的な運賃説明** ● 「**荷待ち時間**」についての定義を引き続きご確認願いたい。
- 多重下請け問題について、**荷主、元請けの定義**を明確にしてもらいたい。
- **多重下請けが禁止された場合の実輸送会社における帰り荷の確保。**
- **改正法案についての、その後の詳細、進捗。**
- 料金改定に対する荷主側の対応 ● **荷主の意識変革の実例を横広げ展開の事例紹介**
- いわゆる**大企業で運賃値上げを認めた事例**があれば、教えて頂きたい。

## 荷主事業者の皆さんから

- トラックGメンの最近時の活動内容の説明にもっと時間をかけてほしい
- 荷主や着荷主に対する**具体的法規制内容**（今後の予定も含めて）
- 4月を前に具体的な動きがどうなっているかを知りたい ● **具体的な改善事例**（ケーススタディ）
- 経産省・国交省の4月からの現場への具体的対応
- 荷主側のトラックドライバーの待ち時間短縮施策
- 最新の政策、法令の改正の状況のその解説物流24年問題に取り組んでいる事業者（運送事業者、荷主に係らず）へのインセンティブ（補助金等）の紹介Gメンが働きかけ等を行った事業者の具体的な取り組みとその後
- **運送会社より港湾関係での待機が多いと時々相談を受けている。**危険物の輸送をお願いしており、法律で危険物のコンテナヤードへの搬入がCUT日に限られているため、車両が集中して港湾荷役が追い付かないこともある模様。消防法は総務省消防庁管轄ですが、**関係省庁との連携も検討してほしい。**（対応されているのであれば継続的にお願いします）

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

- **運送会社より港湾関係での待機が多いと時々相談を受けている。**危険物の輸送をお願いしており、法律で危険物のコンテナヤードへの搬入がCUT日に限られているため、車両が集中して港湾荷役が追い付かないこともある模様。消防法は総務省消防庁管轄ですが、**関係省庁との連携も検討してほしい。**（対応されているのであれば継続的にお願いします）
- 2024年問題というと、取り組みを始めれば終わりと解釈する人も居る。しかし、現実的にはPDCAの改善活動が最低でも数年続くものだと考えている。**2024年問題という表現を見直しても良いのではないか？**
- 着荷主が**入荷予約システムを導入し、運送会社の方が予約したとしても、道路混雑により早く出発しなくてはならない場合がある**ようです。道路混雑に関しては、発着荷主のいずれにも責任があるとは言い切れないのではないのでしょうか。並行して**国交省で道路混雑緩和に向けた対策を考えてほしい**です。
- 料金改訂や契約書改訂などの動きが緩慢である理由

## その他の皆さんから

- 今後の国の方針と進捗状況について**10%の手数料を取ると2次下請けまでしか運べなくなり車両不足が深刻化するのではないか長距離と中距離の手数料10%では運賃が大きく変動すると思うがどのようにお考えでしょうか**
- **改善基準の内容について進展があれば教えてほしい**