

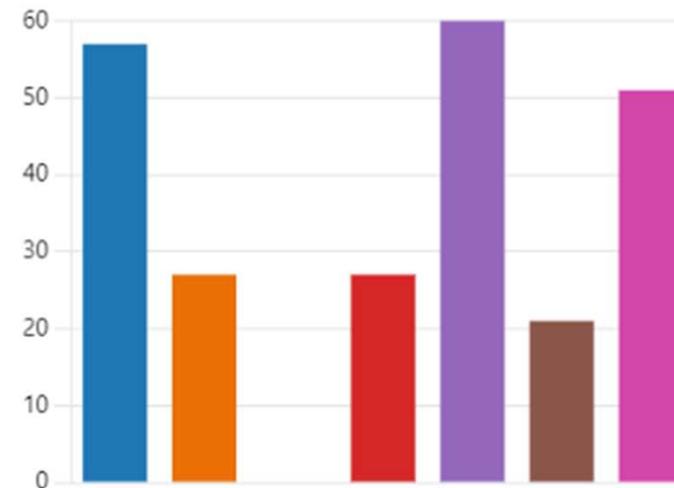
- ① 前回参加いただいた皆様のご感想
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 事前にいただいた問題意識等共有**
- ④ 2024年問題の背景、物流への影響、政府・国会の動き
- ⑤ トラックGメン制度、新たな方針について
- ⑥ ハコベル(株)のサービスについて（担当者説明）
- ⑦ 原価計算・運賃交渉(交渉編)について
- ⑧ 参考資料紹介**
 - ・ 2024年問題への対策（政策まとめ、国会質疑等）
 - ・ 標準的運賃・標準貨物自動車運送約款・運賃交渉について
 - ・ 働きかけ・要請の実施事例
 - ・ 物流効率化に向けた取組み事例紹介

今回参加いただいた皆さんの構成

令和6年6月21日(金)時点の事前登録者(218名)の構成

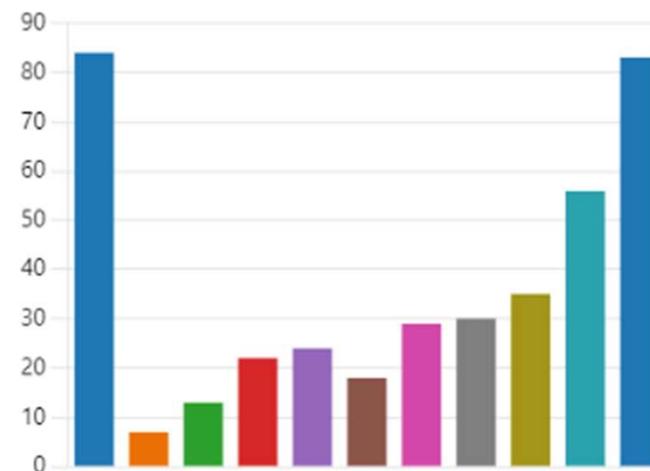
○事業者種別

●	トラック運送事業者	57
●	トラック運送事業者(元請事業者)	27
●	トラックドライバー	0
●	貨物利用運送事業者	27
●	発荷主事業者	60
●	着荷主事業者	21
●	その他	51



○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	84
●	第1回目(R5/8/1)に参加したこと...	7
●	第2回目(R5/9/22)に参加したこ...	13
●	第3回目(R5/10/20)に参加した...	22
●	第4回目(R5/11/24)に参加した...	24
●	第5回目(R5/12/20)に参加した...	18
●	第6回目(R6/1/26)に参加したこ...	29
●	第7回目(R6/2/22)に参加したこ...	30
●	第8回目(R6/3/19)に参加したこ...	35
●	第9回目(R6/4/26)に参加したこ...	56
●	第10回目(R6/5/24)に参加した...	83



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、その中でも特に「現場」の理解が必須と思います。荷主、消費者の協力。・経営者の安全意識向上。

● 運賃・料金、賃金関係

- ・運賃交渉、荷主からの適正な運賃・料金の授受。
- ・荷主との運賃等の粘り強い交渉の継続。
- ・若者の人材確保、物価高騰に対してのドライバーへの給料の反映。人材確保に必要な行政の補助。

● 商慣行の見直し関係

- ・多重下請け構造の是正
- ・弊社が主に取り扱っている荷物に関しては手積、手卸時の荷役時間や待機時間、リードタイム等が解消されない限り、2024年問題は運送事業者に負荷をかけるだけの政策となっている。ドライバーが長時間労働となっている要因について、荷物毎の業者の意見を広く徴収すべき
- ・リードタイムの延長
- ・自社の輸送方法の再検討

● 物流効率化に向けた具体的対応

- ・ドライバーの待遇向上が先決であるが、自動運転、遠隔運転等IT技術を使用してフォローすることも大事だと考えます。
- ・荷待時間、待機時間の削減 予約システムの導入
- ・時間管理の徹底、待機時間、自主荷役の削減。発着荷主の現場環境の改善と特殊荷役の改善。

● マスコミ等を通じた周知

- ・直近における、マスコミを通じた周知（TV、新聞）は効果が出てきていると感じます。特に、**独禁法物流特殊指定に基づく公取の立入検査に関する記事は顕著**でした。やはり、固有名詞が出ないと各企業は雲隠れで対応出来ると考えています。

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

- ・物流事業者のみでの改善は限界あり、**真荷主、特に着荷主の理解、協力がなければ根本的な改善が出来ない。**
- ・運転手・管理者全員がどうにかなるだと他人任せにしないこと。荷主・納品先様の理解（納期、標準運賃等）。

● 運賃・料金、賃金関係

- ・適正な運賃・料金の収受と実質賃金の上昇。顧客との料金改定等交渉
- ・本当に悪質なのは運送業界内の取引運賃が適正ではないことです。
- ・高速道路活用、高速道路料金の補助や値下げ・運賃制度改定。標準的な運賃の収受（適正運賃）
- ・運送業界内の取引運賃の是正。
- ・**外圧をかけて運賃交渉を行う、という外向きのビジネスモデルがヨシとされる現状に疑問を抱きます。**
- ・**適正運賃を払いたくても、経営状況により払えない荷主も多いのではないかと思います。**
- ・**荷主より適正にちかい金額で支払いただいた運賃が運送会社を通すことで適正運賃からかけ離れてしまう実態を変えなければ業界がよくなるとは到底思えません。**
- ・**関東線など長距離輸送の実際の運賃は標準運賃の半値以下で程遠く、コストに見合った適正な運賃が収受できないため法令順守で走っている中小企業は弊社も含め今後撤退や減少していくと思われます。**
- ・**原価計算し、根拠ある資料を基に値上げ交渉しても運賃相場が上がらないと荷主まで思いは伝わらない。**
- ・**次世代のドライバー確保には賃金だけではなく福利厚生面も更に改善していかないといけない。行政やマスコミから2024年問題を継続して発信していただくことで、荷主への理解を更に深めていただきたい。**
- ・**貨物運送利用手数料を荷主・元請事業者に確実に負担していただく義務化対策が必須。**

● 現状の吐露

- ・待機時間の解消、長距離輸送の問題。荷主への要請がまだ難しい
- ・**特に広島発の荷物は少ないので条件に納得いかななくても呑まざるを得ない。**
- ・このままだとドライバー不足により、本当に必要なものが届かなくなるという危機感を持っています。**労務環境だけでなく賃金も大きく改善すべきだと思います。税金が上がることは苦しいですが、税金を投入してでも必要なことだと思います。**

元請トラック運送事業者の皆さんから（続き）

● 具体的対策の提案

- ・時間と労力がかかりますが、更なる実態調査が必要です。
- ・得意先・荷主へ国土交通省からの勧告
- ・荷待ち時間削減、パレット配送
- ・トラック事業者およびトラックドライバーの持続的確保
- ・中・長期にわたる計画的な対策
- ・協業（共同配送、共同運行など）、物流DXの促進。バース管理
- ・私は業界内の適正運賃収受化と荷主など外に向けてお願いする運賃交渉は同時で進めるべきだと思います。
- ・再配達の有料化、もしくは受け取りを依頼しない配送をしない（気づかないうちに受け取れなかったを防ぐ）仕組みづくり。
- ・罰則を含む法整備
- ・①運賃の改定 ②物流の効率化 ③荷主は運賃を改定すればそれで解決したと考える。
- ・重要なのはその後に物流の効率化を実現すること、特に発荷主がお客様である着荷主を納得させながらどのようにスピードアップして実現するかが2024年問題の真の解決である。
- ・多くの倉庫が未締め2期制をとることで月初、16日着で配車の取り合いが起きています。実際に預かった日数で保管料をとるようルールを変えれば不要な待機なども減るのではないのでしょうか…。請求の事務方は作業が煩雑になることは予想できますが…。
- ・荷主と運送事業関係者双方の正しい理解と難課題についても諦めず粘り強く改善へ向けて誠実に取り組んでいくことが大事だと思う。
- ・何より安全で安定的（持続可能）な陸運事業を継続していくことが目的なので、これを逆手に悪用したり、取り組みを放棄したりするところへは指導が必要と思います。

発荷主事業者の皆さんから

● 荷主、業界全体の意識改革

- ・それぞれの立場の人間がこの問題を理解すること。
- ・荷主、荷受のお互いの理解。まだよく理解していません。今回参加させていただき理解したいと思います。
- ・着荷主の理解度が疑問。着荷主側の取り組み強化。
- ・荷主の意識改革、運送事業会社の経営の透明性（法令遵守）、運賃価格の認可制（最低運賃の設定等）。
- ・トラック運送事業者との出荷前の事前協議。

● 課題の指摘

- ・モーダルシフト先のキャパ不足を感じている。
- ・昨年来バス予約システム導入に尽力しています。入構時間後倒しになった車両が近隣路上待機しないよう実運送会社はしっかり労働時間を巻き取ってほしい。具体的にバス予約による浮き時間を巻き取ることができた事例があれば知りたいです。
- ・運賃高騰、日数増加、時間に融通が利かなくなる等を問題として状況を見ている。
- ・社内外へ情報を展開し、融通の利かなさ等への理解を求めている。モーダルシフト等情報は収集している。

● 具体的な対策の提案

- ・トラック事業者の協業(中継輸送等)、そのための雇用環境の改善。
- ・トラックの改良改善、低燃費ハイブリッド車の増車、リレー輸送、共同配送。
- ・時間管理の為にバス管理予約システム。日にち・時間指定の解除・緩和、積載効率化。
- ・荷主としてトラック運送事業者に対する荷待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。
- ・待ち時間及び積込時間の短縮、トラックによる輸送距離の短縮。
- ・パレット配送、ドライバー交代、物流費の商品価格転嫁。

着荷主事業者の皆さんから

●荷主、業界全体の意識改革

- ・物流に関わる方々の意識改革。物流費は、コストという認識改善。
- ・発荷主の意識は改善しているとは思いますが、発荷主が受荷主(着荷主)の対応まで思いが至らないこと（通常、受荷主(着荷主)は顧客になるため、影響が及ばず、その結果、配送形態に改善が進められないこと）。
- ・2024年問題に対する正しい知識(社内でも十分理解されていないように思う)。
- ・事業者種別ごとの正しい認識と理解、更には互いを思う気持ちを持つこと。

●課題の指摘

- ・施工現場での荷待ち時間削減を発荷主と着荷主間でどう連携していくか。
- ・予約時間に対する早着トラックの待ち時間削減をどう改善するか。

●具体的な対策の提案

- ・荷主としてトラック運送事業者に対する荷待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。

その他の皆さんから

●物流DXプラットフォーム開発事業者

- ・人材確保しやすい環境整備、または人員を要さないような技術活用(自動運転や配送効率化)。
- ・2024年問題が物流業界の実態を良くする為の「問題意識」だと言えるのか？業界の問題と、従事する「人」の問題とは別モノであり、「人」のことを考えないと業界自体が衰退するだけではないのか？
- ・具合的事象に落とし込んでの「なすべきこと」の明確化。物が運ばれることが当たり前ではないという社会的認識の拡大、その上で物流業界が会社の壁を超えて、新しい事に取り組む事(デジタル)。

●システムベンダー

- ・荷主、物流事業者などステークホルダー全体の問題解決への意識

●食と飲食のコンサルタント

- ・消費者も含め国全体で問題の理解と対処をしていかないと個別の対応では難しいと思います。

その他の皆さんから（続き）

●行政書士

①多重請負構造の解消

- ・賃金交渉をしたくても、3次・4次委託業者は運賃交渉の現実的に余地が無いことを理解しています。このため多重請負構造は適正運賃確保のために早期に解決しなければならない問題と考えています。（一般貨物・軽貨物共通）
- ・そこで**利用運送業者以外の「紹介業者の排除」**を提案します。利用運送は自らの名で「荷の最終責任を負う」ために登録制になっているのではないのでしょうか？一方で「荷に何の責任を負わない紹介業者」に対しては運輸行政の規制の網が及ばないと認識しています。契約自由の原則はわかまえているつもりですが、運輸行政が監督権を正しく及ぶようにするためにも「紹介業者の排除」を求めます。特定荷主による実運送事業者名簿の作成には、利用運送登録の有無も加えてもらい、実態を正しく把握してもらえたらと思います。
- ・特に個人事業主の多い軽貨物では軽貨物事業者の立場は極めて弱いため、SNSでは公正取引に反する実態もよく見られます（覚えのないペナルティの発生とそれに起因する不払いや罰金の求めなど）。**軽貨物については法改正により安全教育は進むと思いますが、併せて公正取引の周知もお願いしたい**と存じます。

②道路交通法上の駐車規制緩和

- ・荷待ちについても荷主の理解は進んでいるようですが一方で、**構外（敷地外）に待たせておけば自分たちに責任はないと考える事例もある**ようです。
- ・加えて、**積荷荷卸し行為が道路交通法上の「駐車」にあたり、その責任を「運転者」が一身に負う形**になっています。業務上行為であること、なぜ事業者が監督責任が及ばないのか？という点で、事業ナンバー車両については特例として駐禁の適用は時間的猶予を頂ければと思います。軽貨物事業者においては、1日の売上以上がその罰金で消えていくこととなります。道路の拡幅が現実的でない以上、運用面で支援を頂ければと思います。

③ホワイト物流推進運動の今後

持続可能な物流検討会では荷主に対するインセンティブが話題に上がっていたが、**規制とは別にインセンティブは必要だ**と思います。

- ④何かをしなければならないという意識があってもわかりにくいと具体的な行動がとれないと思います。**分かりやすく、取り組みやすいものでないといけない**と思います。

- ⑤運送事業者がいくら真剣に2024年問題に取り組んでも、**荷主がどうこの問題について考えているかで結果が決まってしまう**と考えます。