

- ① 参加者の問題意識等共有
- ② 改正物流法の施行に向けた検討状況について
- ③ ドライバーの環境改善に向けた関東運輸局の取組について
- ④ 埼玉県における価格転嫁の取組・埼玉の持続可能な物流の確保に向けた取組
- ⑤ **参考資料紹介**
  - ⑤-1 **事前にいただいた問題意識等（詳細）**
  - ⑤-2 最近のトピック（各省報道発表資料等）
  - ⑤-3 トラック・物流Gメンの活動について
  - ⑤-4 トラック輸送の原価計算・運賃交渉関係資料

## ●商慣行の見直し

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・着荷主の意識改革。引き取り物流への切り替え。荷主に対する周知。無茶な要望に対する罰則。
- ・今のGメンの活動を継続していく（地道に）。飽きがこないよう、強化月間を単月でも年末年始以外の繁忙期（5月、8月）でも行う。または、国交省主体・厚労省主体または、業界団体と共同でパトロールなどを行う。業界団体は、自分事ではないのでその団体でパトロールを行う。
- ・慣習をリセットすること、良く成る事を目指して進めば、光明もある。
- ・先々に向けた強みと弱みなどの分析により、各企業があるべき姿に向けて行動。
- ・安易な水屋の発想を無くせば、必ず良い業界になっていくと信じている

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・荷主の理解。荷主への配送料金値上げ分や輸送効率向上分のゲインについてドライバーへの適切な還元
- ・量販店、得意先の物流への意識の変化と行動が必要

### 発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・着荷主の意識・行動変容が不可欠。着荷主は発荷主の顧客である場合が大半であり、ドライバーの負担軽減の交渉が難しい場合が多い。着荷主の意識を変えるための広報活動をお願いしたい。
- ・着荷主・最終顧客の意識・行動変容
- ・全荷主がこの問題を重要視すること、また対応策を考えていくことなど共通認識が重要だと考える。一荷主が取組を強化しても他荷主が非協力的では輸送会社も混乱し計画が水の泡となり荷待ちが発生してしてしまう。社内活動においてもモチベーション維持が非常に難しい。
- ・荷受け側都合だけの時間指定（それに伴うムダな待機）、待機における乗務員への配慮（作業集中時の待ち状況の連絡フォローなど）、どの企業も抱えるマンパワー不足の解消が課題と考えます。
- ・納期のゆとり。荷受け側都合による強制作業（倉庫入れ、積替えなど）、乗務員に配慮の無い待機等、商慣行上の改善が必要。

## ●商慣行の見直し

### 発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・荷主として遵守すべき事柄は理解しているが、社内の管理体制、データ収集については模索中にて助言を頂ければ助かります。

### その他の皆さんから

- ・ドライバーを増やすこと(待遇改善だけではなく魅力ある仕事であることを知ってもらう)(**データ分析事業者**)
- ・トラック事業者の本気度、荷主の周知徹底がまだ進んでいない。商慣習の変更への対応が両業界で進まない。(公益法人)

## ●人材確保

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・ドライバーを増やすこと(待遇改善だけではなく魅力ある仕事であることを知ってもらう)

## ●荷待ち・荷役対策

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・荷待ち時間の削減

## ●高速道路関係

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・高速道路料金での中型車は総重量 8 トン未満であるが、道路交通法同様の総重量11トン未満にするべきと考えます。現在、トラックドライバー人口は目まぐるしく減少しており、それを補うためには 1 台当たりの積載重量を増すことで配送効率の向上ができ、空車回送削減並びに環境改善に繋がります。また、**1 台当たりの最大積載重量が増えるとドライバー不足への一助になります。**

<参考> 平ボディ車で総重量 8 トン未満では最大積載重量 3 トン程度、1 1 トン未満では 5.5 トン程度です。また、ウイング車で総重量 8 トン未満では最大積載重量 2.5 トン程度、1 1 トン未満では 5.2 トン程度です。

## ●改正物流法関係

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・改正物流法に関するより詳細な情報公開

## ●物流効率化（DX、物流標準化、モーダルシフト）

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・モーダルシフトについて、関西→九州の船舶乗船枠が取れない状況となっている。鉄道コンテナについても、リードタイムに関して、着時間が守れなかったり、天候状況や災害により運行が滞ってしまうため、なかなか普及していない状況との事。結局、トラックでの輸送に頼らざるを得ない状況。翌着が厳しい運行については、リードタイムを伸ばし、それに見合う運賃設定をして頂く必要がある。
- ・バス予約システムの適切な運用ルールの策定（現状倉庫都合で予約を取っており、配車効率悪化の原因になっている例が散見されるため）
- ・輸送部門に最大限配慮した物流システムやインフラ・パレタイズの構築

## 発荷主事業者の皆さんから

- ・パレット輸送や付帯作業について

## その他の皆さんから

- ・2024年問題は、①長距離幹線 ②集配の近距離 に大別すると、①への影響が大きい。（世の中に流れる情報が、①②をごちゃ混ぜにして議論しがちなので、峻別すべきと思う。）特に、①は国内貨物輸送量2022年4,090億トンキロの約1/3を担うトレーラの利便性向上を図ることに注力する必要があると思う。その辺りの考え方について説明して頂きたい。