

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 改正物流法の施行に向けた情報
- ③ トラック・物流Gメンの活動について  
(九州運輸局担当者説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介  
(二次元バーコードを活用したBtoB小口置配)
- ⑤ **参考資料紹介**
  - ⑤-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)
  - ⑤-2 **事前にいただいた問題意識等**
  - ⑤-3 物流効率化に向けた努力義務における判断基準

# 事前にいただいた問題意識等①

## ● 商慣行の見直し

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・バス運送業に続いて許可更新制の導入、最低賃金の取り決めが不可欠。
- ・いまだに大雪でも走れという荷主がいると聞きます。行政指導されると強くアナウンスして欲しい。
- ・物流法改正が行われた中、従来通りの見て見ぬ振りが（先行してやるのが損。儲からなくなる）で十年見過ごされた業界。小零細企業が多い中、「赤信号、みんなで渡れば怖くない」の状態が続いているのが現状。業界の監査機能（巡回監査）も、ほとんどの企業が「帳票の修正」によりスルーされています。
- ・正しくする事が、胸を張って誇れる企業（物流会社）であり、その方法で存続できる環境づくりを行政からも支援いただける環境が、小零細企業が多いこの業界では必要と考えます。

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・消費者、荷主の物流業界のさらなる理解。荷主の理解につき一層の向上が必要。
- ・物流業界での入札制度の禁止。
- ・荷主によるドライバーの待機時間削減の取り組みの進捗状況に知りたい。
- ・着荷主の意識改革、商慣習見直しによるコストアップに対する助成。
- ・今後立ち行かない状況に陥る前に、国や関係省庁、関係団体などを介して、状況の打開を進めるべき。

## ● 商慣行の見直し（続き）

### 発着荷主事業者の皆さんから

- ・荷待ち・荷役時間を短縮するための対策の立案・実施・**物流統括管理者の役割の明確化及び社内での影響力を含めた理解の徹底**
- ・悪しき慣例がどう是正されていくのか着荷主にどうアプローチしていくのか
- ・優先的納品物量の多い業者（メーカー、卸、物流業者）の荷下ろし時間の改善。
- ・商習慣の適正化における附帯作業やリードタイムの見直しによる見直し業者に対する効果の明確化。物流改善取組に対するインセンティブ等の検討。
- ・附帯作業（シール貼、棚入、仕分、横縦持）の認識（着荷主の作業）啓蒙。
- ・**まだ荷主の方は2024年問題は運送・倉庫で解決するものだと思って何も変える意識がないように感じる。**
- ・我々は製造業で卸売業者に対し納品を行う「荷主」的立場ではありますが、**物流事業者からは納品先へのパレット納品及びリードタイム延長（D+2日）の要請が昨年度から増えてきている。**ただ、この問題についてはメーカーの一存で決定できるレベルのものではなく、卸、小売を踏まえた利害関係者全てに関係してくる話なので中々進捗が進んでいかない。
- ・菓子業界は着荷主や小売業の認識が不足しています。このような勉強会を開催して少しでも理解を増やしていきたいです。
- ・**運送会社と対話する姿勢をもつこと過去の慣例が現在では非常識と認識すること。**

## 事前にいただいた問題意識等②

### ● 商慣行の見直し（続き）

#### その他の皆さんから（行政書士）

- ・荷主の認識、荷待ち時間の解消（下請法による、優越的地位の乱用の規制強化）
- ・**一般貨物自動車運送許可の更新制**を議員立法で導入する話が出ています。この狙いとする事項と、国土交通省のお考えをお聞きしたいです。
- ・1月上旬の3連休は**大雪**の予報がなされています。積雪渋滞（通行止め）を引き起こした場合、監査になる認識を持っています。これらについて、**荷主が発注者として優越的地位を乱用しないよう＝運送事業者が無理を強いられないよう、国土交通省の所掌事務で何かできることはあるでしょうか？** 下請法の管轄でしょうか？
- ・12月の下請法の報告書案にあった着荷主（運送契約外の立場）の規制について期待しています。

### ● 物流標準化（パレット化） 発荷主事業者の皆さんから

- ・パレット化などの施策及び**パレット納品率**に対する**進捗状況**。
- ・パレット納品についてもレンタルパレット各社の思惑があり、〇〇社のレンタルパレットでないと受けられないといった制約やパレットの保管・回収費用の負担割合はどうするのかという点、リードタイム延長についても**卸、小売双方の事情もあり具体的な話は未だに手付かずのまま**となっている。

# (参考)気象時における措置の目安

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討すべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討すべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断すべき		



## ● 改正物流法について

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・**積載効率の向上**については、協力すべき項目は提示されていますが、荷主に対しての具体的な数字把握と改善数値目標が示されていません。どのようにお考えでしょうか？
- ・**特定荷主の具体的な要件はまだ案の段階だったと記憶しているが、正式な法として発効されるのが何時頃なのか**、知りたい。また医薬品ではGDPガイドラインを遵守することになるが、こちらは2024年問題解決というよりも逆に縛りがきつくなる方向となるが、GDPが法律（おそらくGDP省令）として発効されるのは何時頃になりそうか？

### その他の皆さんから

- ・軽貨物について。4月から義務化されるものがスタートしますが、**貨物軽自動車安全管理者**について既存事業者は2年の移行期間が存在します。また軽貨物事業者は絶対数が一般貨物の比ではありませんが、**どのように指導を行うのでしょうか？** 適性化実施機関に業務委託をされるのでしょうか？ **何らかの監督・強制力がなければ、帳簿等の義務が形骸化するのではと思っています。** 管理者選任が完了するR9年4月までには何らかの体制が整うと考えていますが、見通しをお聞きしたく思います。（行政書士）

## 事前にいただいた問題意識等④

### ● 運賃・料金

#### トラック運送事業者の皆さんから

- ・更なる価格転嫁と**輸送と作業の完全分離**。
- ・運賃交渉が生き残る手段だと思う。
- ・高速道路深夜割引改定の影響と荷主から**高速道路料金を収受するための交渉方法**。

#### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・運賃の底上げ、標準的運賃導入への顧客の理解

#### その他の皆さんから

- ・荷主が最低運賃を上げる。
- ・燃料費高騰対策
- ・標準運送約款には**キャンセル料**について記載があります。こちらを標準運賃のほうに併記することはないのでしょうか？

### ● 周知

#### トラック運送事業者の皆さんから

- ・**マスメディアには2030年問題を取り上げるようにして欲しいです**。皆知らない。
- ・マスコミなど一般に周知される機会が多くなることで、産業界の関係者も**「見て見ぬ振り」が出来なくなっている**と思われます。

#### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・国による周知活動（**あまり関心が生まれていない**）

# 事前にいただいた問題意識等④

## ●周知（続き）

### その他の皆さんから（行政書士）

- ・引き続き、**より具体的な内容を適時適切に開示して頂きたいと思います。**ネット上でQ&Aが検索できるような仕組みがあれば良い。

## ●物流DX

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・機械化、AI導入に向けた全ての商品（製品）へのRFIDの導入による倉庫側の業務簡素化（荷受け、納品時検品レス、在庫管理簡素化）。

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・（物流データのデジタル化、早期化、見える化）とそれに対する物流関係者（荷主、運送事業者）のリテラシーの向上

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・**バース予約受付システム、パレット回収システム**等におけるシステムの共通プラットフォームの確立（相互互換性を保持する）。



## ● 運転者の確保

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・物価が上がり経費圧迫、従業員は生活が苦しい。給料を上げなければいけないのは承知し実施もしているが、近い将来最賃1500円/時となれば現在の運賃では経営が立ち行かない。

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・一部配送先にて導入されていますが、配送先より納入時間を指定される事で、便の回転が効きにくく感じます。（例：片道200 kmの配送先で指定時間を夕方だと、こちらへの戻りが遅くなり、ダブルカウントにも影響する。）バース予約システムを導入するなら、納入日もこちらで複数選択が望ましい。
- ・物流DXと呼ばれているが、どこの会社のどのシステムを導入しても上手くいくような共通基盤の整備を費用負担も含めて行政側に後押ししていただきたい。
- ・トラックドライバー不足を補うための施策。ドライバーになりたいと思わせる給与体系を確立し、ドライバーの絶対数を増やすことでひとりひとりの残業時間を減らしていくような対策。海外からの労働者も受け入れることを念頭に置いておく。

## 事前にいただいた問題意識等④

### ●トラック・物流Gメン

#### トラック運送事業者の皆さんから

- ・**トラック・物流Gメンのアポなしでの荷主の訪問は非常に良い活動だと思う**。荷主に対しては違反があると通報されるという意識を引き続き強めてほしい。
- ・**現在行われている行動について、継続をお願いします**。特に、下請けに対しての視点で加速した感があります。正しい物流（経営）が行われ、そこで従事している従業員が“損をしたようにならないよう”継続をお願いします。

#### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・トラック・物流Gメンによる勧告公表が、荷主の都合で自助努力だけでは解決できない倉庫事業者側に悪影響(企業価値の毀損)をもたらさないか。

### ●高速道路

#### その他の皆さんから

- ・**高速道路の割引制度**の改訂。**緑ナンバー枠を創設**して、時間帯による割引を排し(平準化し)使いやすく、運行計画の柔軟化 = PA・SAの駐車場満車を解消に帰する政策の実現  
(行政書士)

# 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例

## ● 共同輸配送

- ・共同配送や販売店による引取物流について積極的に取組んでいる。（発荷主）

## ● 運賃交渉

- ・運送業者様より運賃値上げの依頼があり、その依頼と根拠資料を元に客先へ価格交渉を行い、製品単価の値上げを了承してもらった。そのため、弊社としても運送業者様の要求通りの運賃へと改定することができた。（発荷主）

## ● 荷待ち削減

- ・デジタコを活用して荷待ち時間、荷役時間を荷主毎に集約し、発荷主に対して料金を請求したところ、これまで荷待ちが常態化していた着荷主の荷待ちが請求を始めて数カ月でほぼ発生しない状況に改善されたとの事例があります。今回の2法での荷待ち、荷役作業時間の短縮と適正な運賃・料金の収受が両輪となり改善との非常に良い事例となっています。（運輸事業者支援団体）

## ● パレット化

- ・納品先へのパレット納品化を荷主と協業し進め、比率向上に繋げる事が出来ています。（元請トラック事業者）