

- 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
(中部運輸局担当者、大阪府トラック協会Gメン調査員より説明)
- ④ 物流事業者DX事例の紹介
(運送会社の時間管理具体策とポイント (株)TUMIX)
- 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 運賃改定交渉、業務効率化に関する成功事例
 - ⑤-4 トラック法改正関係資料
(軽トラック事業への規制、行政処分関係)

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

- ・荷主への問題意識共有、**（荷主の中での）経営陣との意思疎通、問題意識共有**
- ・**物流業者間の協力**（物流業者間の協力体制をスムーズに可能にするサービス、またそれに対する法的規制はどのようなものがあるのか。）、納期、荷積みの工夫、
- ・**荷主への罰則強化**（優越的地位の濫用といった独占禁止法上の違反行為の取り締まり。支払価格を長年低く据え置くような「買ったたき」行為の取り締まり。）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・対応が可能であるにも関わらず、**意図的に不正、不誠実な対応を行なう荷主、運送事業者の社名開示**と、悪質な事業者の営業停止などの行政処分。
- ・海上コンテナのヤードの混雑が多く困っている。
- ・**荷主企業の役員クラスの物流責任者の設置を法制化することについて**詳細を教えて欲しい。設置の条件は？具体的な役割は？それによってどういうことになると考えているのか？**国が企業に対して物流・サプライチェーンを経営課題として取り組むようにというメッセージとして期待**しています。商習慣の不透明なところが明らかになるチャンスだと思います。
- ・**附帯作業の適正化・改善**（契約明記と料金収受）
- ・海上コンテナを冷蔵庫へ運送する手配がある。ただヤードの混雑が多く困っている。

事前にいただいた問題意識等①

● 商慣行の見直し（続き）

元請トラック運送事業者の皆さんから（続き）

- ・ **商慣習の見直しは今のままでは進展がないので法制化が必要**。業界・個々の企業によって違うので難しいのはわかるが、**物流効率化の自主行動計画に織り込んで見える化してほしい**。
- ・ 運送業は積み込み、荷下ろし、運転のほか、積み地での待機、おろし地での待機、仕分け、検品などで作業時間も拘束時間となって計上される。しかし削減について運送業だけで解消できる部分は実はほぼなく、全て「荷主」側による作業面の変革が必要。

◆ 作業面で変えなければいけない事

- ① **バラ荷物がパレット積み、下ろしにする**
- ② **予約システムを導入する**
- ③ **出荷オーダーを早めに出す / 顧客からの注文締切を前倒しする**
- ④ **倉庫ピッキング用の機械導入** など。

ドライバーの拘束時間削減のため変革を余儀なくされるのは運送業側ではなく、荷主企業側。運送業、とりわけドライバーの労働時間短縮により物が運べなくなる！！という大煽り見出しが散々ネットではばらまかれていましたが、労働時間を短くするのも長くするのも荷主企業次第、という当たり前のことが世間に周知された2024問題。しかし矢面に立たされるのはいつも「運送業」。変革をしなければならない「荷主企業」はこの1年間どうしていたのか。それをしっかり聞き取りし、荷主－運送業双方が解決に向けてどのような対応をしていったのかを知る場所、機会が必要。

● 商慣行の見直し（続き）

発荷主事業者の皆さんから

- ・“荷役”には重量物の積替えや複雑な仕分けがある。現在、その荷役業務はトラック運転手や荷主の物流倉庫係が実施。運転手がやる場合は時間あたり約二千元で依頼する事が出来る仕組み。
- ・荷役が運賃込みとしていた従来からは一歩改善。しかし問題もクローズUPされている。重労働や複雑な仕分けや不定期戸配を時間あたり約二千元では高齢運転手の離職や若年層が敬遠する労働環境の温床になってしまう。
- ・実際、運転手が不足し、外国人労働者では複雑で厳しくて出来ない荷役は日本人の日当や一運行を費やしてやる事になり、たとえ一時間でも一万円から三万円を犠牲にしないと出来ない業務になる事をトラック年齢分布から推測するべき。
- ・この悪い生産性ともいえる重労働で複雑で不定期な荷役作業を、一年なり二年なりの期限を設けて、制度と保障を設定し、執行機構を現存体制から構築してほしい。
- ・中小零細企業は投資費用がなく、人手も足りません。社会に幅広く、高齢者も若年層も働いて商売が継続できる仕組みを定義して頂きたいです。
- ・待ったなしの労働人口変化に対応するために、先手を打つ行政の断行力を期待。

（具体的に必要なもの）

1. J A 及び、中小零細企業への荷受け設備増設への補助金
2. 農家戸配要員配置への J A への補助金
3. 農家への自宅納屋への搬入補助金
4. 申請に対しての審査機関と人員設置
5. 補助金額の条件を分ける（一律では改善されないところが出る）

事前にいただいた問題意識等②

● 商慣行の見直し（続き）

発荷主事業者の皆さんから（続き）

- ・業界、業種の垣根を超えた課題解決の為の議論開催の場を行政側が中立的立場として間に立つ事が必要
- ・受注リードタイム延長の浸透
- ・日本の商習慣で通報は広く支持がされにくい事の観点に立って現実的な方策を実施してもらえないか。例えば、改善に消去的な業界は特定されるので、その業界を重点的に廻って頂く等。
- ・1990年の物流二法改正による規制緩和で一気に運送会社が増え過当競争の中でできた現在までの慣行は法律改正だけで簡単に変えられる類のものではなく、**運送会社、発着荷主、物流会社が共通の認識を持つ必要性があるものの、各々が単独で手探りで動いている為全体を俯瞰してみると実はさほど思った効果が出ていないのではと感じている。**
- ・今時、依頼がFAX、**当日出庫多数ありお断りすると「今回だけ」とか「以前はやってくれてたのに対応が悪くなった」と認識される。**物流に対する意識が20年～30年は遅れてると感じている。
- ・待機時間の対応、今後も車両を確保できるか。
- ・現在時間指定なしでのトラック業者を依頼しており、待ち時間もない状況であるが、**荷待ち時間を把握する必要があることから時間指定をすべきでないかと考えている。**

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

- ・ Gマークの他、「適正な運営が継続可能」であることを荷主企業が評価できるための物流企業のライセンスが必要。

（リーダーカンパニーの証書(証明)を国交省の審査を挙手制で実施する仕組み。健全企業のみが申請でき、審査は、厳しく行われ、馴れ合いのマークではない。監査は一年ごとに行われ、前後1ヶ月の日程で、監査側に合わせたスケジュールで実施。必要な帳票は日常的に整理されていることが前提）（行政書士）。

- ・ 生き残れる企業としての運送事業者のみが誇れる・残れる企業になる制度（行政書士）。
- ・ ドライバーを確保するか、船・鉄道を絡めて物流を維持するか（コンサル）。
- ・ 運賃アップ、荷待ち時間の減少、多重下請構造（物流OB）。

● 周知

トラック運送事業者の皆さんから

- ・ アンケートや、トラック目安箱の存在を広める。（新聞広告、CM、ラジオ、SNS等）、回答を増やす。（大小問わず各運送会社へ）

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・ トラック・物流Gメンの活動・広報強化（荷主への牽制効果拡大へ）

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。

事前にいただいた問題意識等②

● 改正物流法について

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・1月31日公布された貨物自動車運送事業法の政令と省令に関して、その説明と解説（参考事例も含め）を早急に聞きたい。
 - ・一般貨物自動車運送事業と第一種貨物利用運送業(自動車)両方の許認可を持っている会社について、真荷主の立場で対応する必要があるのかどうかわかりにくい。
 - ・荷主企業の役員クラスの物流責任者の設置を法制化することについて詳細を教えて欲しい。設置の条件は？具体的な役割は？それによってどういうことになると考えているのか？
- 国が企業に対して物流・サプライチェーンを経営課題として取り組むようにというメッセージとして期待しています。商習慣の不透明なところが明らかになるチャンスだと思います。

発荷主事業者の皆さんから

- ・法案改正・規制の内容を把握して上記の対策につなげたい。
- ・物流効率を上げるための実効性のある施策を多く知りたい。

● 物流標準化（パレット化）

発荷主事業者の皆さんから

- ・配送先がレンタルパレットの在庫管理システムを使用していないためマニュアル対応となっており、紛失等のリスク、伝票での二重管理などの課題がある。

● 運賃・料金

トラック運送事業者の皆さんから

- ・トラック本体やエネルギーコストが上昇し、低賃金で人手不足も課題、**適正運賃の義務化**や旅行業界に合わせて、週末や大型連休時の割り増し運賃。燃料高騰による燃料サーチャージ收受。宅配業界にはラストワンマイルの指定時間の有料化や再配達の有料化が必要。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**「適正運賃とは何か」**、を知らない配車担当者・運送会社が多すぎるのも問題。まずは内部からの是正が必要で、**「そもそも運賃とは何か」**を学ぶ配車・実務者レベルの勉強会が必要。
- ・運賃とはその日の支払いに対してプラスであれば良し、と勘違いしている配車担当者が多数存在。運賃とは何か、経営者だけではなく配車担当者レベルで学ぶ機会がなかったこともこの業界が適正に機能していない一因。
- ・**配車担当者が学ぶのはその会社の「常識」「価値観」から算出された運賃だけ**。国が決める適正運賃ではない、なのに自社の運賃が適正だと思っている担当者が本当に多い。
- ・運送業内部の運賃基準が統一化されていない箇所を是正していく必要がある。
- ・**附帯作業の適正化・改善（契約明記と料金收受）**
- ・標準的運賃の適用・広報強化、顧客意識の変容

事前にいただいた問題意識等④

● 高速道路関係

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・運送事業者への高速料金の無料の実施

その他の皆さんから

- ・**高速道路の割引制度**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)運行計画を柔軟化 = PA・SAの駐車場満車を解消に帰する政策の実現 (行政書士)。

● 運転者の確保

トラック運送事業者の皆さんから

- ・規制が進む中、人材不足をどう補うか?、乗務員教育。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・運転手の確保の為の施策
- ・ドライバー不足についてはさらなる深刻な状況ですが、会社から社員みんなに安心感を与えられる環境が必要でそれを目指すべき。具体的には以下があげられる。

- ① **社員の将来にむけてのステップアップの方法**
- ② **社員の家族も巻き込んだ福利厚生**
- ③ **労働日の計画化による有給の使いやすい環境**
- ④ **社員への教育環境**

事前にいただいた問題意識等④

● 物流DX

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・DX化については色々とモデルを知りたい。
- ・何をもって効率化なのかを運送業の意見を聞いて行っていない荷主企業が多すぎる。例えば、初めて納品、**積み込みに行く大規模工場の一部を自動化したとしても初見のドライバーはまず「納品場所がどこにあるのか」すらわかっていない状態**。入場した時点で自分の納品場がどこにあるのかが一目瞭然でわかるDXであれば現場効率は上がりますが到着するまでに時間を要し、到着した時点の**「点」で自動化されたとしても運送業の現場の効率化ではなく荷主企業の効率化でしかない**。物流DXというのであれば荷主運送業双方がWinWinの成果物が必要。そのためにもやはり相互の意見交換は大切。

発荷主事業者の皆さんから

- ・**バ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）**。
- ・**10人以下の零細企業が過半数を占める運送会社においては手書きの発注書、見積書他を最低限PC上（オンライン）にて行える事にするのが彼らに取っての「DX」であるという事実を周知し、必要なフォロー体制構築（行政側からヒアリングしプッシュ型の後押し）**をして欲しい。
- ・バス予約システム導入後の運用
- ・事業会社の内数社が特定荷主に指定される可能性が高くなってきたので、そうなった時の対策にデジタルツールの使用を検討している。

事前にいただいた問題意識等④

●物流DX(続き)

発荷主事業者の皆さんから(続き)

・**バース予約受付システムは「導入」ありきで始まっている感が否めない。**

- ◎ 運転手に聞いたら予約システムの携帯アプリだけで何社もあり、納品先に応じて使い分けなければならず、かえって手間がかかる。
- ◎ 9割の納品先が午前中着を要望している現状では早い時間帯から埋まっていき結局昼頃まで待たされるからあまり導入前と比べても効果を感じられない。

●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”継続してをお願いします。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**港湾の貨物に携わる配送業者の運転手の方々を対象とした物流Gメンの皆様**の活動、または活動予定。