

- ① 事前アンケートの結果について
- ② **参加者の問題意識共有**
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法ご質問への回答
- ⑤ **中国地方3局合同物流効率化法説明会**
中国経済産業局、中国四国農政局、中国運輸局
(質疑応答)経済産業省物流企画室
- ⑥ 参考資料

事前にいただいた問題意識等

トラック運送事業者の皆さんから

- ・乗務員不足への対応 **外国人技能実習生の充実**
- ・大手量販店の物流部が商品の配送料金を著しく下げている。
- ・大・労働時間について。荷主に運送現場の実態を可視化し、労働時間への理解と協力を促す。
- ・配送場所が、東京都、近郊に集中している為交通渋滞が頻繁に起こり、拘束時間が多くなる。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**すべてのステークホルダーが連携して、現状を真摯に受け止め対応すべき。**
- ・競争のある市場では1社だけで見直すことは難しいと考える。**業界・団体全体で考える必要がある**、そのためには**業界・団体のガイドラインが重要**です。ガイドラインの作成についてはトラックGメンに積極的に関与いただき、物流ファーストの考え方で進めていただきたい。
- ・大手メーカー受注をしている**工場荷主への運賃交渉は難航**。特定事業・物流統括管理者による、下請け部品メーカーの流通監督

発荷主の皆さんから

- ・建設業、自動車産業などの**裾野の広い最終顧客の物流に対する理解がたりない**。当日受注 当日出荷、翌日着、JITが当たり前の風習が治らない。**最低中 1 日配送を目指していく。**
- ・缶の凹みなど**受取拒否事案が厳しく、多くなっており再配達による負荷が大きくなっている**。容器が缶、中身が液体で漏洩がない等中身に問題のないものは、容器に多少の凹みがあっても荷受してもらうこと、理由のない受取拒否には再配達手数料支払義務等、行政より指導して欲しい。
- ・**トラック事業者の集約**

事前にいただいた問題意識等

着荷主の皆さんから

- ・システム及び荷主及び物流事業者の連携

利用運送事業者の皆さんから

- ・ドライバー人手不足に関して政府の力が必要と考える。
- ・①適正原価を把握し管理する力。②その情報をもとに、荷主に対し、運賃値上交渉をするコミュニケーション力。③社内における「安全衛生」の一層のレベルアップ（リスクアセスメントの高度化）。④同業他社との適切な情報交換網の確保。⑤若い乗務員の確保と教育体制のレベルアップ。
- ・荷積、荷下ろしに伴う待機時間の解消、**運賃以外付帯作業賃金の適正化。**
- ・着荷主の意識改善、問題意識の共有

倉庫事業者の皆さんから

- ・官民一体となった主体的な取り組み
- ・荷主企業の理解と行動

その他の皆さんから

- ・**発荷事業者と着荷事業者双方の問題解決に向けた意見交換会などの場が必要**と感じる。個別対応の場合、どうしても立場の優位性が発生し、問題解決の道筋をゆがめてしまうくらいがあるため、**中立な立場の方が介在し双方忌憚のない意見交換が出来ることが望ましい。**

参加者の問題意識共有（全体）

事前にいただいた問題意識等

トラック運送事業者の皆さんから

- ・人手不足、高年齢化の解消、効率化の推進、働き方改革
- ・乗務員不足への対応 **外国人技能実習生の充実**
- ・動きが良くない中、運送費の値上げが進まない。
- ・同業者である運送会社が荷物欲しさに運送費を下げて提案しているのが現状。
- ・荷主の協力・荷主も安く運行してくれる所は沢山あるとの認識が無くならない。
- ・運賃改定への荷主さんの理解がなかなか進まないこと
- ・標準運賃の収受、ドライバー不足・高齢化、商慣習（付帯作業等）の改善
- ・標準運賃に対し運賃が程遠い
- ・**大手量販店の物流部が商品の配送料金を著しく下げている。**チルド食品で、ひと箱あたり100サイズ、5キロは越えているが、手紙より安い。物流を委託されている会社は仕事を失いたくないので泣き寝入り。ドライバーの給料に影響でています。
- ・ドライバーの配送料がどこまでなのか明確にすべき。（**納品時の付帯作業を強いている物流センターあり**）**物流センター**の運営は、自動車運送事業の許可なしでも良いのか？ 否か？ 大手物流会社の中抜き（実務をせず中抜きだけしている大手企業）、配送料の適正価格違反（大手企業が影響力のもとに協力会社へ安すぎる配送料を強いている）
- ・荷役作業、荷待ち時間のご請求に対して、納品先、荷主ともに、理解をしてもらう必要がある。
- ・労働時間について。**荷主に運送現場の実態を可視化し、労働時間への理解と協力を促す。**
- ・荷待ち時間と配送場所が、東京都また、近郊に集中している為交通渋滞が頻繁に起こり、拘束時間が多くなる。

事前にいただいた問題意識等

元請トラック運送事業者の皆さんから

- 全体で対応すること。物流業者だけでも、荷主だけでも下請トラック事業者だけでも解決できません。**すべてのステークホルダーが連携して、現状を真摯に受け止め対応すべき**と考えます。
- 物効法改正に伴う改善計画に織り込むために商慣習の見直しが必須です。**競争のある市場では1社だけで見直しすることは難しい**と考える。**業界・団体全体で考える必要がある**、そのためには**業界・団体のガイドラインが重要**です。ガイドラインの作成についてはトラックGメンに積極的に関与いただき、物流ファーストの考え方で進めていただきたい。
- 種々問題の根源は、**最上流の荷主・クライアント側がコスト負担を避ける**ことによって解決しません。改正法の進捗は「下流側」より始まっておりますが、本末転倒になっているものと考えており、**本来的な改善促進には荷主・クライアント側への規制法強化が必須**と考えます。
- 軽油の暫定税率の廃止
- 最終下請け運送事業者が利益が出せる運賃にできるか。
- 大手メーカー受注をしている**工場荷主への運賃交渉は難航**。特定事業・物流統括管理者による、下請け部品メーカーの流通監督

発荷主の皆さんから(1)

- 中小トラック企業の物流2法改正への取り組み
- トラック入荷時の受付時間予約及び、荷下ろし時間の短縮、改善
- **サプライチェーン全体の問題意識共有、協働**
- **LTの延長**、納期に余裕を持った受発注
- 建設業、自動車産業などの**裾野の広い最終顧客の物流に対する理解がたりない**。当日受注 当日出荷、翌日着、JITが当たり前の風習が治らない。**最低中 1 日配送を目指していく。**

事前にいただいた問題意識等

発荷主の皆さんから(2)

- ・商慣行の見直し及び人材確保
- ・物流会社だけの問題ではなく生産者、購入者の意識の改革が必要。特に商品を購入する側が未だに過去の商習慣から抜け出せず、また自社の利益を求め安くて高品質なサービスを求め過ぎている。自社の負担での安売りは結構だが、この安売りの負担を製造側に押し付けることが続けば日本の製造業が疲弊をし、物流運賃に転嫁できずに日本の物流網は崩壊するのではないか。トラック協会、又は業界から、大きなbuying powerを持ったところへの改善の呼びかけが必要ではないか。
- ・缶の凹みなど**受取拒否事案が厳しく、多くなっており再配達による負荷が大きくなっている**。中身に問題のないもの（容器が缶、中身が液体で漏洩がない等の場合）は、容器に多少の凹みがあっても荷受してもらうことの意識改革を行政より指導してもらいたい。（相当の理由がなく受取拒否の場合に着荷主→発荷主→運送会社のルートで再配送手数料を支払うなど）。
- ・これまでトラックは必要なタイミング、必要な量を運ぶ手段という認識がここ数年で大きく変化した。2018年頃から効率化、負荷低減、商習慣の見直し、一貫パレチゼーションに取り組んでいる。個社ではなく、業界の活動となるように。更に、共配・DX化など難易度の高いテーマの取り組みに向け活動している。個社毎ではパレットサイズの統一やDX化が難易度が高く進めづらい、方針打ち出しと方向性を統一する上では、そこには国の予算を投入して頂く必要性を感じる。
- ・定期的にトラック協会・運送事業者からのアナウンスが必要だと思います。法改正等
- ・着荷主の意識：過去より乗務員のサービス（懇意）で実施してきたことが当たり前のように定着し、着荷主による荷下ろしや棚入れ、深夜・早朝の一人荷役が改善されない状況にある。
- ・**トラック事業者の集約**

事前にいただいた問題意識等

着荷主の皆さんから

- ・システム及び荷主及び物流事業者の連携

利用運送事業者の皆さんから

- ・ドライバー人手不足に関して政府の力が**必要**と考えます。
- ・①適正原価を把握し管理する力。②その情報をもとに、荷主に対し、運賃値上交渉をするコミュニケーション力。③社内における「安全衛生」の一層のレベルアップ（リスクアセスメントの高度化）。
- ④**同業他社との適切な情報交換網の確保**。⑤若い乗務員の確保と教育体制のレベルアップ。
- ・荷積、荷下ろしに伴う待機時間の解消、**運賃以外付帯作業賃金の適正化**。
- ・着荷主の意識改善、問題意識の共有

倉庫事業者の皆さんから

- ・官民一体となった主体的な取り組み
- ・荷主企業の理解と行動

その他の皆さんから

- ・**発荷事業者と着荷事業者双方の問題解決に向けた意見交換会などの場が必要**と感じる。個別対応の場合、どうしても立場の優位性が発生し、問題解決の道筋をゆがめてしまうくらいがあるため、**中立な立場の方が介在し双方忌憚のない意見交換が出来ることが望ましい**。