

- 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 物流関係者からの情報提供
「WEB-KITによる求貨求車の仕組みについて」
日本貨物運送協同組合連合会様
- 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

- ・ここ最近のマスコミの報道、行政によるプレスリリースや勧告など、ここ数年の蓄積がしっかりと反映され、産業界も意識しないといけない環境が醸成されてきたと感じています。しかし、そのことが運送業界には受け止められない状況も散見されます。しがらみ（産業、団体、企業）などないとは思いますが、しっかりと通報や過去の情報を受け止めていただいた行動をしていけば、実を結ぶと思われます。
- ・ドライバー確保のために、運賃アップにつながる対策の荷主への説明

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・ドライバーの労働環境改善
- ・物流の実態を荷主が把握することで、運べなくなる危機感を持つことが必要です。

倉庫事業者の皆さんから

- ・荷主、消費者の意識改革
- ・荷主にしっかりと理解してもらう事、ビジネスが関係するとなかなか理解してもらひので違反した荷主（倉庫業者や納品先も含む）への罰則強化が必要だと考えます。
- ・小売りの物流センターのトラック待機時間が長い、12月は3時間～6時間待たされた日があり、トラックGメンの監視を強化していただきたい。現在は待機料も荷主からいただけていない。
- ・低温倉庫の暦日二期制の撤廃。月末月初期替わり集中を減らすこと。

事前にいただいた問題意識等

発荷主の皆さんから

- ・納品リードタイム延長の法的規制、DXに対する補助金の拡充（特に中小・零細企業向け）
- ・発着荷主・物流事業者との課題共有、協働
- ・着荷主の理解
- ・発荷主事業者、着荷主事業者相互の理解と協力が必要。例発注事業者から工場内 トラック停車位置を指定され工場内の指定降ろし場所まで手降ろしを押し付けられたことがあり荷扱い時間2時間超えになりそうであるが改善交渉についてもらえない。
- ・労働時間規制により、1台のトラックで配送できる拠点数が減ってしまう点

発荷主 兼 着荷主の皆さんから

- ・トラック運転手の増加対策
- ・長距離トラックの早期無人運転化
- ・人員の確保、労働時間、賃金
- ・物流事業者の持続可能な経営、従業員の待遇改善
- ・入庫予約システムの導入、物流効率の改善（積載・待機・荷役・在庫）
- ・納期に余裕を持たせる、再配達率の低減
- ・消費者の理解を得た上で川上から川下全てで必要経費を負担できる仕組みが大事かと思います。（ひとつの業界にシワ寄せがいかないよう）
- ・違法白トラ問題があるが、なぜ白トラだとダメなのか？がわかっていない。許可がなくて違法、ということはわかるのですが、、、荷主として最低限知っておかないといけないことを教えてください。

事前にいただいた問題意識等

その他の皆さんから

- ・1.作業、業務、手順などの可視化 2.データの取得と活用 3.上記に伴う人材の教育、およびそれを前提とした人材の採用 4.製造業レベルの給与と勤務体系
- ・①高速道路割引を物流政策に取り入れてほしい：緑ナンバー用ETCを導入して白ナンバーとは別の割引体形を策定してほしい。②**荷主・物流事業者双方の勤務時間のすり合わせ**を考慮してほしい：今後の深夜割引に代わると、荷主は日中に勤務・運送事業者は深夜割引のため深夜稼働となり勤務時間帯のミスマッチが起きる。分割休息の多用が生じるが1/2上限がネックになる。③適正原価運賃の情報が速くほしい：運賃体系が変わることは荷主に伝えてあるが、標準運賃との差が分からないため目標ゴール設定がしづらく、お互い目標に向けた定例会の内容に難があります。