

(概略)前回の意見交換で挙げた主な意見

＜①荷主と運送事業者との関係＞ ※前回協議会の議事録より事務局にて概略をまとめた記述

- 物の波動が納品にも影響するため、波動のコントロールが課題。
- お取引先様に物を発注するときに、車を手配するまでの時間が重要だが、ここのリードタイムを見直して、できるだけ車を円滑に準備いただいて進めていくということをしている。
- 発荷主と運送事業者とで、荷下ろしのデバンニングの方法などお話しいただきたい点が課題。
- 運賃値上げは得意先に転嫁しづらく非常に厳しい状況。
集配時間が20時近くから17時台までとなるなど、徐々に前倒しとなっている。
- 公的な発注の際に、コストに労務費が転嫁されていることを発信して気運をしっかりと高めることがポイントになってくるのではないかと。
- 物流のコストを価格に転嫁するとなれば、関係者それぞれの立場を一気通貫していきながら、まずはしっかりと消費者に伝わるような形で丁寧に説明をいただくことが必要かもしれない。

(概略)前回の意見交換で挙げた主な意見

＜②多重下請構造＞ ※前回協議会の議事録より事務局にて概略をまとめた記述

- 荷待ちの改善は事業者だけでは困難。Gメンを増やすなど公的な手段で対応してほしい。
- 再下請は、事前に書面での承諾手続きを経て、認めている。
- 特積みの関係を委託する時に、そこから先の把握が難しい場合や、一次下請事業者が配車マッチングシステムを使っている場合に、二次下請けの把握が困難、ということがある。
- 多重下請構造は望ましくない構造。荷主企業に値上げしてもらえなければ、自社で車の人もない場合、損をして下請に出して、仕事をこなしている。
- 多重構造の話はおそらく、トラック業界に限らず、すべての業界に関係する部分ではないか。二極化しており、（取引環境の改善が）進んでないところの多くが、2次とか3次の下請けに入っている事業者の方になっているのではないか。