# 委 員 会 会 議 録

（社）滋賀県トラック協会

| | |
|---|---|
| 会 議 名 | 第５回 物流ビジョン委員会 |
| 開催日時 | 平成２４年９月１１日（火）　１４：０５～１５：５５ |
| 開催場所 | 滋賀県トラック総合会館　２Ｆ「特別会議室」 |
| 出 席 者 | 委員５名、事務局４名 |

協　　議　　内　　容

定刻より５分遅れて開会。

開会にあたり岡田会長から、平成２年の規制緩和（物流二法）により新規参入事業者が増え、以来、運賃の低迷、荷主の要請、コンプライアンスなど益々厳しくなっている。タクシー業界は競争激化による新規参入規制が採られ、又バス業界は関越自動車道で起きたバス事故をきっかけに規制強化されつつあり、特にバス事故は我々業界にも波及してくると考えられる。前回委員会で話題となった許可の更新制は会員の理解が得られないと出来ない。又荷待ち時間等、荷主の要望による労働時間問題について国を通じて荷主に進言していきたい。その他、我々業界の運賃の多重構造など様々な対処しなければならない問題があり、年末までに近ト協に答申を行いたいと述べられた。

続いて、田中委員長から今会長が発言されたことを纏め、近ト協、全ト協、国に話を進めていきたい。又、先述の問題について答申が終われば、今後、滋賀県の業界、滋賀県トラック協会の今後の方向性について検討していきたいと述べられ、協議に入った。

議　　題

田中委員長から事務局にワーキンググループの取り纏めについて説明を求め、大橋参事から資料１－２を基に説明を行った。

続いて、委員長から意見を求めたところ、次の発言があった。

・　大津支部定例会に先日、会長と一緒に出席したが、許可の更新制について反対意見があった。

タクシーは荷待ち時間でも運賃がもらえるが、トラックはもらえない。我々ももらえるようにしていきたい。

業界の将来ビジョンを考えると許可の更新制も良い。更新できるようにトラック協会が対応し、結果、運賃もしっかりもらえることに繋がれば会員に許可の更新制も理解してもらえるのではないか。

・　バブル期に施行された物流二法で行き過ぎた規制緩和の結果、様々な問題が出てきた一つが許可の更新制である。

・　過積載、飲酒運転は厳しく規制されたから我々の業界は違反がなくなってきた。業界は労働集約産業であり、次は労働環境問題（長時間労働等）について検討していくべきである。

・　労働時間が長い我々の業界に、特に若い人はドライバーになりたいと思わない。

・　参入規制をすることは難しいかも知れないが、これをやらないと益々、荷物の取り合い、運賃の低下に繋がる。
　許可の更新制は、Ｇマーク認定を活用すべきであり、荷主にアピールするためにも認定者は全ト協の会長ではなく国土交通大臣にすべきである。

・　参入規制が行われないのは、国では受給バランスを全く考えていないからである。
　許可制から以前の免許制に戻すべきである。
　零細事業者は荷主の言いなりである。無理な運行をさせてしまう。
　安全対策は会社の大小関係なく概ね平等である。それがＧマークである。

・　Ｇマークの認定者が国交大臣名になれば、許可の更新が出来るのはＧマーク認定業者は確実にそうであり、荷主にもＰＲ出来る。Ｇマークの価値が上がることになる。

・　厚生労働省に対し、荷待ち等による長時間労働の問題を申し出してほしい。
　世間で環境対策は言っても長時間労働については誰も言わない。

・　参入規制、運賃問題など対荷主との関係も検討していく必要がある。
　国交省だけでなく、長時間労働については厚労省にも物申すようにしたい。

・　運賃の多重構造については、元請け会社だけでなく真荷主（メーカー）にも進言しないといけない。

・　運賃の多重構造について、最も問題になるのは車両を持たない利用運送専業事業者である。

・　許可の更新制は安全対策ができ、企業には良いことである。

・　更新できる事業者は本気で安全に取り組んでいる会社であったり、更新制にはＧマークを活用すべきである。

・　Ｇマーク認定事業者は更新制を免除すれば良い。

・　更新制は先ず会員に理解をしてもらうことが先決である。

・　更新制はＧマークと合体して考えれば良いのではないか。

・　更新制とＧマークの関連について、運用面は後で考えれば良い。
　労働時間問題については、荷主に協力してもらわないと解決出来ない。

・　今の労働環境では３０年後ドライバーはいるのか疑問である。対策を考えるべきである。

・　運転手の地位は、昔は高かった時代もあったが、今は低い。

・　今のままでは誰もドライバーにならない。労働環境や業界自体を良くしていかないと人は来ない。

・・・などの意見があり、委員長から纏めとして委員から出た意見を

１．参入規制については、許可制から免許制に戻す。
２．許可の更新制については、安全対策は企業の大小関係なく同様であるので、判断の一つとしてＧマーク認定制度の導入についても考える。
　Ｇマーク認定者は全ト協会長から国交大臣に変更し、価値を上げる。
３．労働問題については、長時間労働、労働力確保（自動車免許の問題やドライバーの高齢化の問題により将来の運輸業界の足枷になると思われる）の問題に対処する。

以上の３点に絞り、文章に纏め、近ト協に答申し、全ト協・国に対し話を進めて行きたいと述べた。

次回委員会開催予定　　平成２４年１１月１６日（金）１５時００分～　於：協会