

委員会会議録

(一社) 滋賀県トラック協会

会議名	令和5年度 第2回 適正化事業運営委員会
開催日時	令和5年10月25日(水) 10:30~12:00
開催場所	滋賀県トラック総合会館 3階 「会議室」
出席者	委員: 15名、 事務局: 5名

協議内容

定刻に開会。

1. 挨拶

開会にあたり、甲斐切本部長より2024年問題に向けての各会員の対応など、率直な意見を頂きたい、議題については慎重審議頂きたい旨挨拶された。

続いて、松田委員長より2024年問題の取組み、労働局の協力、多重構造の問題についても適正化委員会として審議していきたい等の挨拶があり、委員長が議長となり議事に入った。

2. 議題

(1) 適正化実施機関の活動状況について

「令和5年度巡回指導調査結果」(4月~9月)、令和5年度適正化実施機関の活動状況及び、「初任トラック運転者指導教育研修会」アンケート結果について事務局より資料P1~6に基づき説明があり、過積載防止対策連絡会議及び、取引環境・労働時間改善地方協議会については後ほど後藤専務より報告があると説明され、下記の意見等があげられた。

後藤専務より、取引環境・労働時間改善地方協議会は、スケジュールの都合上、令和6年2月7日(水) 滋賀県トラック協会にて開催予定。甲斐切会長、松田副会長にご出席をお願いしたい。また、過積載防止対策連絡会議については、県警が主体であり、滋賀県警は過積載の取締りをほとんど行っていないことから、書面での開催となり、11月は過積載防止月間であることから電光掲示板での表示をすることとなったと説明。

・過積載防止対策連絡会議はどこが主催か。近年過積載はないことから連絡会議までは必要ないのではないか。

→支局主催。近畿で統一して決めているが滋賀県は必要ないと聞いているので、近畿に意見をあげる。

・1頁 V-4 健康診断の指摘が多い理由は予約が取れないのか、場所がないのか、原因はなにか。

→大半が雇入れ時の健康診断未受診による指摘。

→現状は1年以内に検診をしてくれない、予約が取れないことが原因。巡回時に受診予約の確認がとれる場合は指摘にはしていない。1年に1回の受診ができるよう、早めの予約や町医者での受診などアドバイスをしている。

・雇入れ時の健康診断をしなければならぬ事はわかっていないのか。

→前の会社で受診していれば良いと思っているか、雇入れ時の健康診断の事を知らないかのどちらかである。巡回時に新入社員がいるかいないかでも、指摘は変わってくるが、指導員として、伝えるようにしている。

・巡回時だけではなく、広く周知するために、3ヶ月など短いスパンで広報すれば改善もしていくのではないか。

→4月に適正化だよりとして発信していたが、今後も続けて発信していく。

・前年度に比べて良くなっているのか、悪くなっているのか。また、2024年問題など巡回時の生の声を聞かせてほしい。

→2024年問題については心配や悩まれている方が多く、具体的な内容の話はきかない。荷主の対応として積込み時間などで困っているという相談はあるので、トラックGメンの活用も進めているが、名前を出すことにためらう事業所が多い現状。4月～9月までの同事業所を前回と対比してみたところ、改善できている事業所は30%程度、改善できていない事業所は15%程度と全体的には良くなっている。雇入れ時の健康診断や適齢診断、教育はその時に応じて変わるので比較は難しい。

・2024年問題で苦しい時代がくるが、現状でも1頁 III-5 過労防止が16.8%となっている。2024年4月1日をまたいで960時間を事業所は守れるだろうか。

・長距離運行は守れるだろうか。事業者からはどのような声が出ているか。

→実際はどうしたら良いか悩まれているが、「長距離運行をやめた」という事業所は数社聞いている。長距離運行ができない状況にもなってきているようだ。

・長距離運行は多重構造がある限りなくなる。荷主に頼まれて長距離を走れないと断る会社はないだろう。それを結局備車に回し、利用だけで儲けている会社もある。

・取扱事業者を排除し実運送のみがトラックの事業者だと定義付けるべき。大手の運送会社は取扱のようなことをしている。何次下請までなら良いかなど規制を決めるべき。

・売上に対するパーセンテージを決めるかだ。備車で売り上げの何倍も儲けている事業者もいる。

・多重構造をどうにかしなければならない。

・トラックGメンを活用するためには、事業者ではなくドライバーに聞くことが必

要だ。という意見もでている。

- ・ 1 頁 II-5 事業報告書の提出は毎年のものであるにも関わらず提出がなされない理由は何か。

→ある一定期間提出がないと認可申請ができない等あるが、提出の督促がされないことも要因の一つ。

- ・ 提出の働きかけをすることで、改善していくのではないか。

→県内本社の会員事業者にはトラック協会から用紙を送付しているが、非会員事業者は自社で用紙を購入、書き方も分からないことから、提出をしない非会員事業者が指摘率をあげていると考えられる。

- ・ 事業報告書を提出する意味がわからないからではないか。統計のためだけに提出を求められているのではないか、目的をハッキリ示してほしい。

- ・ 決算報告書の貸借対照表を活用できる様式もあるが、運送業だけを取り出し記載することも手間である。

- ・ トン数に関しても何のために記載さすのか。

- ・ 各社、決算日が違うにも関わらず統計をとる意味がわからない。

→以前は利用運送、倉庫業のピックアップした何社かの統計を運輸白書にだしていた経緯はある。事業報告書を多大な労力をかけてまで提出する必要があるのか、運輸支局に適正化としてもその都度申しているが、国土交通省より提出するよう求められ、報告規則として法律で決まっている。

- ・ 提出する事により、フィードバック等があればわかるのだが。

- ・ 意味のない事であるのなら提出をやめようと、近畿でまとめ全日本トラック協会に事務局レベルから声をあげてもらいたい。

今後2024年問題もある中、巡回指導としての質をあげるため、人員を増やし会員サービスの向上のために進めていきたい。

(2) 当面の事業計画について

「評議委員会について」資料P7に基づき事務局より説明があり、また「荷主向け改善基準告示説明会について」、令和6年1月中旬から下旬に開催する旨の説明があり、下記の意見等があげられた。

- ・ 改善基準告示説明会には公正取引委員会も来てもらえるので、待ち時間・荷扱料金を徴収できているか、事前にアンケートを取り回答をお願いする方法で進めたい。

- ・ 評議委員会を昨年は何故開催できなかったのか。

→荷主関係者の委員辞任に伴い、次期委員の選出ができなかったこと、コロナの影響でできていない。

- ・ 47都道府県中滋賀県だけが昨年評議委員会が開催されていないと聞いている。アクションをおこしていないのではないのか。トラック協会としてやるべきことをやらないと、何の声もあげることができなくなる。

- ・ アンケートは、附帯業務・燃料サーチャージ・運賃の値上げ・高速料金など徴収

できているかできていないか数字をひろい、説明会の資料につけたい。

荷主向け改善基準告示説明会にむけて準備を進めていきたいので、意見があればお願いしたい。

- ・標準的な運賃が設定されているが、我社の運賃より標準的な運賃の方が高い。もう少し実際の運賃に近づけてもらいたい。
- ・荷待ち時間を何とかしてほしい。
- ・運賃は決められても仕方がないが、待ち時間だけはどうにかして料金をもらいたい。着時間については、声をあげていってもらいたい。
- ・着時間の改善をお願いしたい。荷主に交渉をしているが、国が動いてもらえればより一層スムーズに動くと思う。
- ・荷主向け改善基準告示説明会にどれだけ荷主を集められるか。出席せざるを得ない方向にもっていききたい。
- ・多重構造の問題について、物流子会社が荷物を下請けの会社に回していくが、利益率をどれだけとるかまで決めるなど考えてほしい。物流子会社が儲けている事例をきくので、公正取引委員会などから数字で示してもらいたい。同業界で取り合っている場合ではない。
- ・民間企業のコンペ制度導入により、下限の運賃が決まっていない中で、矛盾が生じている。いまだに安い運送会社ばかり探す荷主が多い中、2024年問題で意識を変えていってもらえるのか疑問。また、ホワイト物流に賛同してきたが、物流に耳をかたむけない実態がある。トップは理解していても現場はわかっていない矛盾があり、荷主が聞いてくれない。
- ・長距離運行は今まで通りにいかないと思う。着時間指定については、朝一番に指定してくる荷主が多い。積雪時でも時間指定で依頼され、断ると荷物は回って来なくなる。荷主にむけたセミナーなどをもっと増やして、運送会社が意見をいえる場も設けてほしい。
- ・今回公正取引委員会が動いてくれるチャンスなので、物流子会社に運賃を提示するなど、えりを正してもらえるよう、公正取引委員会からいってもらいたい。
- ・荷主は優越的な立場で交渉するので、その部分を改善するにあたり、公正取引委員会が動いてもらいたい。
- ・行政は標準的な運賃の届出を推奨して動いているが、最低価格の運賃はない。行政の内部から最低運賃を標準運賃としてもらいたい。
- ・適正な最低運賃はドライバー確保にもつながる。
- ・以前は直接メーカーに交渉できていたが、物流子会社ができ交渉がしにくくなった事を、公正取引委員会から交渉しやすくなるよう進めてもらいたい。
- ・手積み、手おろしがパレット化に少しずつ改善しつつあるが、いまだに手積みでの作業が多く、ドライバーの退職率増の一因であることを理解してほしい。
- ・初めての公正取引委員会との取組みに、荷主の参加率が重要である。皆さんの意見を精査して、データーをとり、準備し良くなる方向へ進めたいと考えているので、ご協力をお願いしたい。

続いて、事務局より「初任運転者講習 e ラーニングについて」資料 P 8～9 に基づき説明があり、来年度より e ラーニングでの初任運転者講習受講に加え、対面講習 1 回開催で了承された。

また、「G マークラッピングトラックについて」資料 P 10 に基づき、出発式の日程等の説明があった。

(3) 令和 6 年度予算書について

「令和 6 年度事業計画及び予算書（案）」について事務局より資料 P 11 に基づき説明があり、下記の意見等があげられた。

- ・過積載運行防止対策事業は、過積を行う事業者は近年ほぼないことから予算 10 万円は減らしてはどうか。

→滋賀運輸支局に相談する。

- ・会員にダンプの事業者もあるので、予算としては計上しておいても良いのではないか。

→警察もほとんど取締りを今はしていない。現在はシートベルト、ながらスマホ運転の取締りに力を入れていると聞いている。

- ・過積載運行防止対策事業予算の調整を検討してほしい。

- ・e ラーニング 80 万円計上には、対面での初任運転者研修会の費用も含まれている。

対面をなくすのであれば、もう少し低く予算計上となる。

1 年間の検討材料として、1 回開催とし 80 万円計上することとなった。

過積載運行防止対策事業については、今後書面になるか、会議になるかによって計上額は変わってくるが、会議を開催するとなると費用が必要になることから、今年は 10 万円計上したいと事務局より説明があった。

(4) その他

事務局より、整備管理規程が 2023 年 10 月 1 日より改正になったこと及び、車輪脱落事故による行政処分強化について、報告があった。

以上で議事が終了し、萬木副委員長にて閉会の挨拶があり閉会となった。

次回は 1 月か 2 月開催予定。

以 上