

第2回香川県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会
議 事 録

1. 日 時

平成27年12月11日（金） 10時00分～11時30分

2. 場 所

香川県トラック協会安全研修センター3階

3. 出席者

宍戸 栄徳	香川大学 名誉教授
公受 弘充	四国経済連合会 常務理事
山田 哲也 (ご欠席)	香川県商工会議所連合会 専務理事
田中 賢二	大倉工業株式会社 合成樹脂事業部事業支援部業務グループ次長
真鍋 宣訓	四国化成工業株式会社 建材事業物流購買部長
齋藤 浩章	テーブルマーク株式会社 製造本部物流部物流戦略チームリーダー
楠木 寿嗣	一般社団法人香川県トラック協会 会長
宮田 智喜	日本通運株式会社 四国支店 部長
田中 正治	三豊運送株式会社 代表取締役
塩田 学	林田物流株式会社 代表取締役
白井 聡	琴平急配株式会社 代表取締役
藪下 壽博	全日本運輸産業労働組合連合会 香川県協議会議長
中村 英介	日本労働組合総連合会香川県連合会 四国ヤマトホームコンビニエンス労働組合委員長
米倉 隆弘 (欠席)	香川労働局 労働基準部長
瀬部 充一	四国運輸局長
石垣 融二	香川運輸支局長

4. 開会挨拶

事務局より開会の挨拶（省略）

【瀬部運輸局長】

四国運輸局長の瀬部でございます。委員の皆様方には年末のお忙しい中、ご参集いただき誠にありがとうございます。また「トラック輸送状況の実態調査」につきましても、ご協力頂きまして誠にありがとうございました。

前回は申し上げましたが、トラック業界は日本経済を支える重要な産業でございますが、運送事業者には中小企業が多く荷主と比べて立場が弱い、長い手待ち時間や適正な運賃の収受が難しいなどの問題を抱えております。営業トラックの輸送が将来的にしっかりと機能し続けるためには、このような問題を解決し、事業運営に必要なドライバーの労働条件を改善することが不可欠になっております。このような問題は運送事業者のみで解決することはなかなか難しい状況でありますので、皆様方のご協力をよろしくお願いしたいと思っております。

本日は誠に申し訳ございませんが、「トラック輸送状況の実態調査」の集計が遅れていますので、結果報告は次回の協議会とさせていただきますが、改善の取組事例等の説明をすることとしておりますので、ぜひ活発な質疑・ご意見を頂きながら香川県におけます具体的な改善方策がつながるようなことになっていきたいと思っておりますのでよろしくお願い申し上げます。

5. 資料説明

- ・資料1を香川県トラック協会より説明（省略）
- ・資料2及び資料3並びに資料4を香川労働局より説明（省略）

6. 質疑

- ・トラック運送事業における長時間労働の実態調査の話

【宍戸座長】

トラックドライバー記入用調査票にフェリーの乗船時間の項目がなかったので別途様式を用意したと説明があったが、この調査票は全国共通ではないのか？

【鈴木首席運輸企画専門官】

そのとおりである。この調査票は中央で作成されているので、全国共通となる。先ほどの説明のとおりフェリーの乗船時間の項目がなかったので、香川ではフェリーの乗船時間を記載できるように補足させていただいた。

（他県の状況については、申し訳ないが把握できてない。）

【宍戸座長】

議事(2)、資料 2 のフェリー特例の見直しで配慮されているのは分かったが、この調査票に表われるように四国、香川においてフェリーがトラック輸送における重要な役割を果たしていることが全国的にあまり認識されていないからこのようなことが起こる気がした。

委員の皆様には、このようなことも踏まえて、後の議事(4)「香川県の現状について」、声を大にして意見を述べていただければと思う。

【楠木会長（トラック協会）】

フェリー乗船時間は短く、利用率も 5%程度。就業時間があるから、我々はほとんど高速道路を利用している。

【田中氏（三豊運送）】

この調査票は北海道も同じ、フェリーの乗船時間の項目がなかったということなのか？香川はフェリーの乗船時間の項目を追加して調査をし直したということだが、愛媛、高知、徳島、他の県の状況は全く分からないのか？

【前谷専務（トラック協会）】

他県の状況は把握できてない。香川では調査票を作り替えたのではなく、フェリーに乗船していた時間が何時から何時まで、が明確に分かるように統一を図ったということである。

【田中氏（三豊運送）】

四国の事業者として言わせていただくと、「四国、北海道の運送事業者のフェリーのウェイトなど本土へ渡る費用が物凄くかかっている。」という認識が中央にないからこのような調査票になると思う。

四国から本土へ渡ると往復で 1 万数千円かかりウェイトが非常に大きいのに、フェリーの認識が十分ではない、北海道へ行く場合だと往復で何万円もかかる。沖縄だと鹿児島から 24 時間フェリーを使うことになる。

【宍戸座長】

もう一つ、集計結果は第 3 回協議会で公表予定とのことだが、具体的にはいつ頃になるのか？

【鈴木首席運輸企画専門官】

年度末ということで、2 月もしくは 3 月、日取りについては追って委員の皆様にご案内する。現段階では具体的な日にちまでは決まってないが、集計結果を以て委員の皆様にご議論していただく機会を設ける。

【中村氏（労働組合）】

ドライバー用について、長距離運行と日帰り運行のフォーマットがあるが、割合はどれくらいなのか？

【前谷専務（トラック協会）】

事業者には直送しているので、現段階では把握できてないが、この実態調査を始める前に関係者に集まっていただき説明会を開催した。その時に、長時間労働の実態調査ということなので様々な業種を対象にしてみたい、ということは伝えている。中でも、比較的労働時間が長い方を対象にしてみたい、とお願いしている。そのため、長距離運行の方が多と思う。

【楠木会長（トラック協会）】

以前は一般道しかなかったが、今は高速道路があるので、日帰り運行はそんなに労働時間をオーバーしていないと思う。やはり調査が必要な実態は長距離運行だと思う。

7. 香川県の現状について

【宍戸座長】

それでは、運送事業者から順番に。

【宮田氏（日本通運四国支店）】

香川県下は様々な荷主が点在している。現状から言うと、輸送付加価値は上がっているが、その割に労働環境は悪化している、ということが各店舗責任者としての意見である。

当社では、貸切輸送の長距離が事業内容の中心だが、その中でも時間指定、オーダーが当日、あるいは積み降ろしの手待ち時間の長さが労働環境の悪化の原因となっている。

人手、運転者不足解消のために、このような協議会を開催し皆様全員で危機感を持って改善に取り組もうという中で、こういう発言をすべきでないかもしれないが、JR等の輸送の必要性が高まるのではないのかと思う。行政サイドを含めた中で、鉄道、海上等の他モードへの拡充ということも並行して考えていかなければならないと思っている。

当然、我々は実運送事業者であり、トラック輸送が物流インフラにかかせないことは重々分かっているので、労働環境を改善し人材確保をやっていくが、物流インフラ自体を止めないためにも、そういう面からも進めていかなければならないと考えている。

【田中氏（三豊運送）】

先月、全国トラック協会特別積合せの会議があり、九州トラック協会の専務理事とお話する機会があったが、九州や四国は生鮮食料品を首都圏に向けて輸送することが多い。完全に労働時間の改善基準告示どおりに行くと、四国の場合は名古屋あたりで一泊しなければならない。九州だと更に300km以上離れているので、首都圏まで1日で運ぶことは到底できない。一泊するとその分鮮度が落ちるので、果たして首都圏の方々がそれで満足するのか、と思う。

後は、バスの場合、夜間400kmを超えるとツーマン運行を行っているが、トラックの場合、ツーマン運行は好まれていない。ワンマン運行だと自分の体調に合わせて休憩を取る等できるから。

また、スピードリミッターの義務付けがバスにはなくて、旅客に被害の出ないトラックにはある。

先ほども申したが、四国から首都圏に向けて生鮮食料品の輸送が多いという実態と、単に労働時間改善というのは乖離している、という印象がある。

もちろん、宮田氏が申したとおり、長距離運行の問題を運送事業者としてどのようにして解決していけばいいか考えている。

【塩田氏（林田物流）】

我が社は中距離、近距離が主体で、以前はメーカーが計画生産を行い、安定した輸送ができていたが、近年は受注生産に切り替わり在庫を置かない、その日できたものをその日に運ぶというような不安定な輸送になってきている。受注が多いと生産が追いつかない、生産できるまでトラックが待機するというような、労働時間を短縮しようにも運送事業者の手が及ばない形が近年多くなってきている。

また、建設現場系も多く、現場での作業が遅れるとその分待機させられる、場合によっては 7 時間待機することもある。

労働時間を短縮するためには、やはり運送事業者だけでなくお客様にも協力していただいて一緒に改善していければ、と考えている。

【田中氏（三豊運送）】

以前のパートナーシップ会議には JA さんが委員として参加していた。このような労働時間の問題を JA さんが一番感じられていると思う。九州や四国からの野菜が首都圏に一日遅れる、となると死活問題なので。

【白井氏（琴平急配）】

我が社は保有台数も少なく、資料 4 でいうと下請運送事業者に入る。元請運送事業者というのは荷主の子会社というパターンが多く、元請運送事業者と荷主がある程度一体となっているところへ我が社が入って仕事をさせてもらっている。

荷主に対する指導がある場合、荷主と元請運送事業者が一体となって受け、それが下請運送事業者に降りてくる対応を希望する。

また、当日オーダー当日出荷という荷主も多く、朝早くに積み降ろしが終わり積み込みに入っても、ある程度夜中になるまで手待ち時間が発生、拘束時間の増加ということがある。資料 3 に荷主、元請運送事業者の取組事例が紹介されているが、下請運送事業者に対しても改善に向けて取り組んでいただければと思う。

【宍戸座長】

運送事業者の皆様、ありがとうございました。

次に荷主の皆様、ご意見等お願いいたします。

【田中氏（大倉工業）】

労働時間と結びつくかどうか分からないが、以前ほどの山はないが年末年始などの時期や消費税増税前になると（需要が）膨らんでくるが、この1、2年はどの業者さんも、トラックはあるが人がいないところがあって、1ヶ月くらい前から、どの事業者からも相談があって、我々も最後に集中するのを前倒して分散させて対応する等の相談はさせてもらって対応している。我々も荷物が積み残されたら困るので、そういう協力をしている。

もう一つは、原油高といった価格の見直しと待遇改善、人が居ないのでそれを含めた価格見直しをお願いしたいと、どの事業者からも来た。私の方でも満額というわけにはいかないがある程度できる範囲で協力はさせて頂いている。

業者によって合うもの合わないものがあると思う。以前はトータルでやらせてもらいますという形だった。最近はこの部分のこれは合わないのでやめさせてもらう、値段を上げさせてもらうという要望があった。協議の中で、運送事業者にも得意不得意がありますので、得意なところでカバーできるならいいし、どうしてもできないものは対応していくなどしている。価格等、この1、2年は相談も多くあり、我々もできる範囲で対応している。

労働時間については、我が社の話だがフィルムを扱っているので、待たせたりすることはあるとは思っていないが、前回の協議を受けて、各工場にそういう実態はないように、指示させてもらった。

【宍戸座長】

以前は包括的にお願いを受けてもらっていたのが、最近はこの製品は扱えないということがあるのか？

【田中氏（大倉工業）】

1つは長尺品。我々の荷物にロール巻きからフィルムの段ボールケース、農業資材といった長尺品があり、長尺品になると引きずったりするので傷が入るとか、2人で抱えていかなければならないとか、そういったものが運送会社からすると取り扱いしづらい。そういったものを改善してほしいという要望がある。以前は包括的だったが、最近「これはいいです」「これは問題なので検討お願いします」というのが上がってくるようになった。

【眞鍋氏（四国化成工業）】

我々は建材を扱っている。最近どうも困るのが、現場入れの荷物が非常に多い。そうすると現場の入場制限がある。安全管理上、無作為に入場されて納品されても困るという元請けさんの意向はよく分かるが、そのしわ寄せがトラック運送業者のほうにいつている。私ども荷主の方に「もう一度行ったが入場できなくて荷下ろしができないし、次の荷物があって困る。」といったクレームが私どもの方に来る。その場合は、元請けさんに話をして荷物を下ろさせてもらったり、どうしても物理的に不可能な場合はどこかの拠点に戻ってもらってそこで積み替えをしたりということになるので、現場の安全管理は非常に重要なことだが、そのしわ寄せが来てしまう。大きい現場であればトラックの待機場所を設けるなり、そうい

う配慮があってしかるべきではないかと思う。特に都心の現場は、決まった時間に決まった大きさの車しか入れないので不便を感じている。

受注製品が増えたというのはまさにその通りで、建材商品は今までは比較的在庫をしてそのまま注文入って翌日届けるというものだったが、工事を伴うものなので本当は必要ないのに、昔大手さんがそういう販売戦略を取ったから、受注日翌日納品というのが未だにたくさんある。メーカーの工業会のほうで、「本当に翌日納品しなければならないのか」というのは問題になって来ている。話し合いの中では中1日、2日もらうだけでももっと安全に運べるという話が出ている。話し合いではそういうことになるが、なかなか自分の会社に帰ると実行してくれるところがない。工業会は大手が多いので、その様子を見ながら、ということになってしまう。このへんの取組みは、継続的に誰かが声を大きくしてやっていくことが必要だと感じている。

弊社が取り組んでいるのが、建材商品で「ゲテモノ（長尺品）」と呼ばれる物が多い。小さい物は拳大から大きい物は4～6mの商品があり、それを工夫して運んで頂いている状況。その中で梱包資材の強化をしている。梱包資材は現場についてすぐに使う人にとってはただのカバーだが、我々が扱う商品の約半分が問屋に卸して再販する商品になるので、再販する人にとっては箱が汚れていたり傷んでいたりすると商品が傷んでいるのと同じになる。それによって運送事業者さんにかなり不便をかけているという現状を改めて認識している。商品事の特徴はあるが、今まで梱包の段ボールの厚みがシングルだったのをダブルにするなど、運びやすい比較的汚れにくい傷みにくい荷姿にしている。去年からスタートして順次行っている。多少コストアップにはなるが、それで物が傷んでいるとかということが少しでも減れば十分コストは吸収できるということで取り組んでいる。来年も続けてやって、できるだけ安全に楽に運べるようにしていきたい。

【齋藤氏（テーブルマーク）】

昨年の今頃、当社の物流子会社のフードレックがあり、そこで冷凍食品を保管しているが、倉庫の保管能力を超え、110～120%になった。そうなるとう商品を出さないと入庫できない事態になり待機時間が4、5時間発生した。当社の出庫も大変滞ったし、車を集めようにも集まらなかった。要望の半分くらいしか集まらなかったときもあり、出したくても出せないという行き詰まった状態になった。

お客様の注文に対して、近畿エリアまでは注文を受けて翌日納品という体制を取っているのですが、お客様に対して納品の平準化を今年はお願ひしている。首都圏への在庫移動があり、それを閑散期への前倒しや、生産をそれに合わせて前倒ししてやっている。今年については在庫率が約90%で、平常時の状態で年末に突入しており、あとは需要期に合わせて車の手配ができるかといったところである。

当初は100%トラック輸送だったが、数年前から一部、徳島・東京間のフェリーを使い始め、コンテナで行っている。リードタイムは1日余分にかかるけれども、このご時世仕方がないことだと思っている。

困っているのは納品先での待機時間。これは当社だけではどうしようもない。我々もお客様にお願いしている。食品業界の納品時間は非常に厳しい。朝の8時半～10時など限定した納品時間を指定してくることが特に大手が多い。そういったところで車のやり繰りなどを苦しみながらやっていることを聞いている。我々からしても、いたしかたない部分であり、受け入れる側の団体の協力がないと難しい。

【藪下氏（労働組合）】

現場で待機時間はあるが、ある程度は仕方ないと思う部分がある。しかし、環境に配慮して発荷主・着荷主の方で、夏の炎天下でもアイドリングストップをするよう言われる。そういう状況下の中で、長時間待機は非常に難しい。トラックドライバーの労働環境を軽く見られている。

トラック産業の賃金水準と労働時間を見ると、賃金の中で所定内労働の占める割合が他の産業と比べて低い。歩合給、時間外労働等があってやっと賃金が成り立っているのがトラック産業の賃金体系の実態である。他産業より約2割多く仕事をして2割賃金が少ないのが実態と考えている。賃金体系を見直す時期が来ている。1年間通してコンスタントに仕事があれば月平均の賃金は確保できるが、月によっては荷物が少ない時期もあり、その時期の賃金が大きく目減りすることもある。

フェリーの特例の見直しについてで、これは労務上の問題であって、実際のトラックドライバーの長時間労働の短縮、改善という部分とは若干ニュアンスが違っていると感じる。このような特例があると逆に労働時間が増えるのではないかと、ということを心配している。

私の勤務している会社は愛媛から大阪のオレンジフェリーを利用している。1日10台は使っている。労務上は休息となるが、それが逆に過重労働になるのではないかと心配している。

香川県においてもトラック産業の賃金実態の調査ができれば、少しは解明に繋がるのではと思う。

【中村氏（労働組合）】

労働時間についてはドライバー不足が一番の問題になっている。解消するために、中型の免許の補助を付ける等をしてきている。

宅配の部署では、不在・再配達があり、労働時間が延びてしまう。そこを考えていく必要があると思っている。会社としては、IT化・機械化を取り入れて解決をしようとしている。

【宍戸座長】

各委員から現状を聞きました。他の委員への質問があれば。

【齋藤氏（テーブルマーク）】

JRのコンテナも検討してみたが、ダイヤの信頼性が低いので使いづらい。当社独自の問題ではあるが、低温輸送なので特殊なコンテナが必要で、往復というのを考えると帰りの荷物がないとコンテナの回しが効かないという問題があって断念した。

【宍戸座長】

JRのダイヤの信頼性が低いというのは、都合の良いダイヤがないということ？

【齋藤氏（テーブルマーク）】

予定通りに着かないことが多い。旅客優先という話をよく聞く。

・着荷主に関する話

【宍戸座長】

みなさんの意見を聞いて私が思ったことは、宅配便のときにも感じたが、最後の荷物を受け取る側の都合がいろいろあって、そこに対してなかなか文句が言いづらく、そのしわ寄せがドライバーに来ている印象がある。しかし、この会では荷物を受け取る側の意見が聞けない。荷物を送る側までは意見が上がっていくが、荷物を受け取る側まで行かないことが気になっている。

【田中氏（三豊運送）】

前回は話したが、発荷主は着荷主がお得意先である。当社も東京・名古屋・大阪等に荷物を運んでいるが、配車している担当者が四国に一度も行ったことがない。現場のこと知らない。これでは改善することはできない。実際にお得意先を訪問して、トラックの荷下ろしの実態を見てもらえればいいが、まずそういったことはしていない。

【宍戸座長】

上下の隔てはないが、ビジネス上の優位性を持っているところが言うことは仕方がないということになって、ドライバーがその割を食っている印象がある。

【田中氏（三豊運送）】

発荷主は着荷主に意見を上げるように言うが、我々（運送事業者）しか知り得ない情報を着荷主に伝えると、「文句ばかり言う運送事業者だ」と思われる。タレ込んだという感じになる。なかなか難しい。

【楠木会長（トラック協会）】

以前に比べてそんなに無理を言う会社はないと思う。急激に伸びている会社で無理言う会社はある。運賃は上げない、時間的に無理は言う。一般の大手ではそういうところはない。

【藪下氏（労働組合）】

今日の委員さんは、発荷主であり着荷主であるような気がするが？

【眞鍋氏（四国化成工業）】

調達物流もやっているのだから、納入もある。現場の状況はほとんど耳に入っていない。（この会議で）言われたので我々も確認しないといけないと思う。

【塩田氏（林田運送）】

原材料の受け入れは、商品自体が単純だからそんなに荷待ち・荷下ろし待ちは発生してないと思う。完

成化していくと待ち時間が増えていく。原材料は、製品になってないから、どこに置いてあっても多少は問題がない。製品になると屋根の下だったり段ボールケースに入ったりしているけど。その前の段階だとあまり問題は起きない。

【楠木会長（トラック協会）】

一般貨物だとあまり労働時間の問題はないが、路線・積み合わせの会社の実態はどうなのか。夕方行ってホーム作業を5～6時間して。我々（同じ業者）の中に問題があるのではないか。一般の普通のところで荷物を積むと2～3時間で積めて、下ろすのも同じくらい。路線屋さんの話を聞くべき。

・宅配に関する話

【塩田氏（林田運送）】

宅配の人が大変だと思う。どこの家も昼間は不在で、何回も不在伝票入れて帰っている。

【楠木会長（トラック協会）】

自分に荷物を送るときは家にいる時間指定するが、お歳暮などは相手の時間を聞くわけにいかない。

【田中氏（三豊運送）】

荷物が100個到着したら、120回位は配達しないとイケない。2割以上は不在があるのでは？100回運ぶ運賃で120回運ばないとイケないので宅配は大変。

【塩田氏（林田物流）】

留守の場合は入れておいて貰うために、うちは宅配ポストを置いている。

【中村氏（労働組合）】

マンションは宅配ボックスに入れて帰れる。今後は、ポストの下に置く戸建て住宅用の宅配ボックスが出てくると思う。

時間指定していてもドライバーが限られているので、間に合わないときがある。

【楠木会長（トラック協会）】

マンションは管理人等が代わりに預かるとか。

【田中氏（三豊運送）】

都会のような人のいるところには宅配ボックスがあるが、四国のような人のいないところに宅配ボックスがない余計に移動距離が長くなる。時間がかかる。

【公受氏（経済連合会）】

ヤマトは事前に（配達希望時間の）メールを送ってくるシステムになってくる。IT化のお金の問題と相手が使いこなせるか。

【田中氏（三豊運送）】

自分で配達時間を指定しているのに忘れてしまっていることがある。10日、1週間したら忘れてしまう。

・フェリーなど香川県に関する話

【宍戸座長】

香川県の話ではなく一般的な話が多かったが、他に意見は？香川県に関する話で。フェリーなど。

【藪下氏（労働組合）】

27年前に瀬戸大橋ができ、車の流れを24時間の中で平均的にさせようと数年前に深夜割引ができた。深夜0時を回って瀬戸大橋に入ったら5割、3割になった。今も深夜帯の割引はある。

【楠木会長（トラック協会）】

昼間の時間帯の割引はなくなった。定価が落ちたから割引自体が変わった。

割引時間帯に入らないと割引にならないから高速道路の手前で待機し、怒られたこともある。

【田中氏（三豊運送）】

3割の割引はあるから、高速道路上で違法駐車して割引になる時間を待っている。あまりにも高速道路の料金が複雑すぎる。ドライバーには時間短縮の問題で苦勞をかける。

【藪下氏（労働組合）】

時間帯による割引が平準化されれば、その分ドライバーが早く帰って来られる。労働時間の改善にも繋がる。香川の現状として本四連絡橋があるので、そこの議論になる。

【楠木会長（トラック協会）】

深夜割引とかではなく一括して分かりやすい通行料にするように国には言っている。こういうところからやらないと根本的な改善にならないと思っている。

【藪下氏（労働組合）】

大型トラックは高速道路80km/h、乗用車は100km/h。大型トラックを100km/hまで認めてもらえれば逆に生産性が向上する。今のインフラや車の装備・設備を見ると十分可能ではないのか。

【楠木会長（トラック協会）】

香川県高速安協（香川県高速道路交通安全協議会：会長＝トラック協会会長）にも出している。香川県
の高速道路を 100km/hにするという案は出ている。80km/hは遅すぎる。

4 t 車は100km/h、バスも100km/h。トラックが100km/hで走っても問題ないと思う。むしろ80、
70km/hで走る方が渋滞になる。

【田中氏（三豊運送）】

人を乗せているバスが100km/hなのになぜトラックが80km/hなのか？高速道路をトラックが
100km/hで走っても大丈夫だと思う。その方が時間短縮にもなるし労働時間短縮にもなるし、多くのメリ
ットがあると思う。

80km/hで走るとドライバーは疲れると思う。

【宮田氏（日本通運四国支店）】

一車線だとかえてしまう。

【藪下氏（労働組合）】

モーダルシフトの関係で、JR のダイヤがこれ以上取れない。本来なら、人手不足の問題があるので、
JR 貨物輸送にすればいいのだが。

【齋藤氏（テーブルマーク）】

JR のコンテナの取れる枠が決まっていて、取り合いになっている。フェリーも同じで自由に載せられ
るわけではない。コンテナを徳島～東京間のフェリーを使って運んでいるが、増やそうと思っても急に増
やすことはできないらしい。

【田中氏（三豊運送）】

生産された物を四国から遠距離に運ぶことになると、いろいろと問題になってくるようだったら、近く
に工場を作らないといけない。

【齋藤氏（テーブルマーク）】

だからトラックで運んでもらっている。

【田中氏（三豊運送）】

平成31年には中小企業の時間外労働の割増賃金上がる。中小企業全部に適用になると、長距離輸送
の中小企業はアウトにある。お得意先の理解が得られて運賃を上げてもらわないと中小企業の長距離輸
送はストップする

【楠木会長（トラック協会）】

行政による、高速道路の速度、割引を改善しないと我々だけでは法律的な問題も絡んでくるので（労働時間の問題は）解決しない。高速道路の速度の問題は何年も前から出ている。昔に比べて車の性能もいいので、ゆっくり走られると困る。

【宍戸座長】

個別に取り組んでいると思うが、協議会としてこういう意見が出たということで、中央へ反映できればと思う。

7. その他について

【宍戸座長】

最後、その他について香川運輸支局から。

【鈴木首席運輸企画専門官】

・参考資料 1 及びに参考資料 2 並びに参考資料 3 を説明（省略）

8. まとめ

【石垣支局長】

今日は活発なご意見ありがとうございました。この協議会の運営で、前回もお話し頂きましたが、地方の特色を出して議論して、それを中央に届けていこうというお話はもっともだと思しますので、我々もこれから努力していきたいと思えます。また、田中社長からお話があった青果物の話とか、JA さんの話を聞けばいいということであればそういう場も持って、アンケート調査の結果を補完していくこともいいと思うので、今後ともご協力をお願いします。

以上