

国内政治は森友学園を巡る公文書偽造書き換え問題で揺れ、緊張感が高まっており、安倍総理が「働き方改革国会」と名付けた通常国会は先行き不透明となり、「働き方改革法案」や「IR・カジノ法案」がどうなるのか全く見通せなくなっています。

また、国際政治も北朝鮮問題が急展開していますが、米国と北朝鮮の対話によりどのような結末になるのか決して予断を許さない状況です。

なお、日本政府が主催する2025年の国際万博の大阪への誘致につきましては、先週、BIE事務局の大阪現地視察が好印象の中で無事終了したと報じられています。私は2月26日、物流ニッポン社の企画により、大阪府知事室におきまして、松井知事、大阪商工会議所・尾崎会頭と1時間、鼎談（3人による対談）の機会を持ちました。テーマは大阪への万博誘致でしたが、席上、トラック業界の果たしている役割、並びに万博候補地決定後の港湾地区の道路の渋滞対策につきましても問題点を提起しておきました。近々、記事として発刊されると聞いております。地元自治体とは、日常生活においても災害発生時においても、府民・市民の安全・安心を守るという「社会的使命」を全うする観点から、今後とも意思疎通を深めていく所存です。

一方、国内景気は世界経済の好調と政府の経済財政政策により、今後とも緩やかに上昇していくことが期待されています。そういった中でトラック輸送業界でも貨物量の増加とドライバー不足により車両スペースの需給がタイト化し、適正運賃収受への動きが見られることは誠に喜ばしいことです。しかしこういった時こそ、私たちは業界が抱える諸問題に真っ正面から取り組まねばならないと思います。

なお、業界の正確な景況判断は日常の仕事を進める上で極めて大事です。これは自分自身の健康状態を常に把握しておくことが健康的な生活を送れるのと同じ事です。こういった観点から会員各位には昨年実施しています四半期ごとの景況調査に、今後とも是非ご協力をお願いします。一社でも多く応じていただくことが精度を高めることになりますのでよろしくをお願いします。

さて、労働力不足は一段と深刻化しており、今や地域間・業種間・企業間で人材争奪戦の様相が見られます。その上、トラック業界では労働抑制等コンプライアンスが厳しくなっていることから、ドライバー不足を加速させています。1月のドライバーの有効求人倍率は3.03と高水準でした。また、トラック輸送業界は若手ドライバーの不足と高齢化が同時進行しております。「3K職業」というイメージが強く、若い人が参入してこないことが挙げられます。このまま現状を放置すれば、将来、事業の拡大どころか継続さえ危ぶまれる事態に陥ることが懸念されます。

従って、私たちは何としても今後若い人たちや女性にとって魅力があり働きがいがある、そして高齢者にとっても働きやすい職場環境・労働条件に改善していく必要があります。そのためには原資となる「適正運賃・料金」の収受が不可欠であります。

行政サイドでもトラック輸送業界の厳しい現状に鑑み、人材確保への支援を始め様々な施策を講じて

いただいております。その最大のものが昨年11月4日に施行された「標準貨物自動車運送約款」並びに「標準貨物利用運送約款」です。これにより長年「悪しき慣習」というか、曖昧であった「運賃と料金の仕分け」が明確化されました。これは画期的なことです。ところが新運送約款に基づく運賃の届け出の最新数字は、大阪府の会員では53%に達しましたが、全国では未だ40%を下回っています。

今後トラック輸送事業者に求められることは、自ら、平素の仕事ぶりを通じて培った荷主との相互信頼関係に基づき、新運送約款への移行実現と「適正運賃・料金」収受に向け粘り強く頑張ることです。

一方荷主への周知に関して、先日の全ト協の会議で北海道トラック協会から、荷主の新運送約款への理解と協力を求めるため、トラック協会並びに事業者名ではなく、運輸局、経済産業局、労働局、公正取引委員会の4局連名で荷主宛てに文書を出し、大きな効果があったことが報告されました。当協会においてもこれに習い、同じやり方で荷主に文書を送付することにしました。近々、送付する荷主の名簿作成等についてご協力をお願いすることになりますので、よろしく申し上げます。

また、来週19日(月)には昨年10月14日以来の、「第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪地方協議会」が開催されます。今回は平成29年度パイロット事業の実施結果と、平成30年度の大阪地方協議会の取り組みについて協議することになっています。

一方、高速道路の利用は輸送時間の短縮と安定性の確保により、ドライバーの労務負担の軽減、そして一般道における交通事故の削減や環境改善に大きな効果をもたらしていることから、トラック協会では従前より、高速道路料金についてはトラック輸送事業者に対し特別の配慮を政府に要望してまいりました。

その結果、平成29年度補正予算において、ETC2.0の利用者に対して最大50%割引を来年度末まで継続するため、105億円を予算計上することが閣議決定されました。今後とも引き続き大口・多頻度割引の継続並びに更なる割引制度の拡充を要望するとともに、ETC2.0の導入促進事業にも積極的に取り組む所存でございます。

なお、トラック輸送業界は他にも、交通安全・事故防止対策、車両制限令違反者に対する高速道路料金の大口・多頻度割引停止措置等の見直し、労働基準法改正に伴う割り増し賃金や労働時間短縮対策、それに環境や災害対策など数多くの課題を抱えています。これら諸問題の解決に向け、今後とも全日本トラック協会と一体となり、最大の努力を続けて参る所存でございます。

最後に大阪では今年から2025年までイベントが盛りだくさんです(別添)。こういった賑わいは私たちの業界にも有形・無形の恩恵をもたらします。当協会としても積極的に参加していく所存ですので、会員各位におかれましてもよろしくお願い申し上げます。