

大阪府下のトラック輸送業界の景況調査については、健康診断と同様、「常に最新の状態を知っておくことが健全な業務運営にとって極めて重要」と、常々申し上げていますが、先日実施しました本年1四半期の調査では、調査対象者全体の55%の方々からご回答を頂き、大変ありがとうございました。その結果について少し触れたいと思います。

まず、車両の実働率・実車率については目下のところ「上昇」していますが、先行きはともに「低下」を予測する見方が多いようです。なお、輸送数量は前年同期比、前期比ともに「増加」しており、先行きも大幅な「減少」はみられないとなっています。

そして運賃・料金については「下がった」との回答はありませんでした。また、今後についても「上昇」への期待感がある一方で、営業収入、営業利益の先行きについては慎重な回答もみられました。そのため経常損益については前回より「やや好転」と、「やや悪化」が共に増加するという二極化が見られました。

一方、ドライバーの確保については、「不足」と「やや不足」を合計すると70.9%となり、前回調査時より5.9ポイント増加しております。また、先行きについても、「不足」と「やや不足」の合計が78.2%と引き続き高水準ですが、前回調査より4.3ポイント減少しています。

これは、運賃が「やや上昇」との回答が前期比で22.7ポイントと大幅に増えていることから、それを基に職場環境を改善し、人材確保に繋げることへの期待があるように思われます。

このように景況の調査結果は皆様方の経営判断にも結びつきます。「継続は力なり」といわれる通り、今後とも継続し、そして精度を上げるため一社でも多くの事業者の方々に、是非ともご協力をお願いします。

次に、昨年11月4日施行された新運送約款への移行に伴う運賃申請に関してですが、大ト協の会員内ではようやく55%を上回ったところです。国交省の調べでは、4月6日現在、全国では40.5%、近畿では39.5%となっています。こういった低迷状態を放置するわけにはいきませんので、この度、近畿運輸局、近畿経済産業局、労働局、公正取引委員会の4局連名で、荷主側への周知と理解を求める文書を発出していただくことになりました。

このように行政サイドでもトラック輸送業界の厳しい現状に鑑み、取引条件の改善や人材確保への支援等、様々な施策を講じていただいております。こういった行政側の支援に応えるためにも、今後は我々トラック輸送事業者自身が、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」の収受に向け、粘り強く頑張らねばなりません。

ドライバー不足と高齢化は今後とも続くことから、近い将来トラック輸送の確保が一段と厳しくなるという事態が現実味を帯びています。こういった懸念への社会全体、そして荷主の理解は以前と比べ格段に深まっており、運賃改定、労働条件の改善に応じる荷主が増えていきます。3年前からスタートした「トラック輸送における取引環境・労働条件改善地方協議会」(通称・地方協議会)でも、全国各地から、荷主との協力の下、大幅な労働時間短縮や生産性向上につながった事例が、続々と報告されています。今が荷主と交渉するチャンスです。今、荷主と交渉すら出来ないような事業者は早々に退出を考えるべきです。また、交渉にさえ応じないような荷主からは撤退するくらいの覚悟をすべきです。

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。

私は先日開催されました役員選考委員会に於きまして、来期も引き続き大阪府トラック協会会長職にご推挙いただきました。正式には来る6月6日開催されます定時総会と理事会のご承認を得ることになりますが、お引き受けする以上は山積する諸問題の解決・緩和に向け、全日本トラック協会と一体となって、微力ながら最大の努力をする所存です。引き続きまして皆様方のご支援とご協力を何とぞよろしくお願い申し上げます。