

早いもので今年の夏もあっという間に過ぎ去り、残すところ2か月半というような時期になりました。改めて「光陰矢の如し」或いはまた「少年老いやすく学成りがたし」を思い知らされているところですよ。

それにいたしましたも今年はずつと酷暑を始め、これほど自然災害が多かった年は記憶にありません。本年度近ト協協会開催日直前の6月18日(月)には、大阪府北部を震源地とするマグニチュード6.1の地震、そして7月初めには西日本豪雨、更らに9月4日には猛烈な台風21号が近畿地方を直撃しました。これらの相次ぐ災害で近畿はもちろん各府県の多数のトラック輸送事業者も被害に遭いました。

一方、北海道では9月6日、最大震度7を記録した地震が発生し甚大な被害をもたらす、「安全神話」が瞬時に消えました。その後余震が続き観光産業に深刻な影響が出ています。被災された事業者には改めて心からお見舞いを申し上げます。

以上のような一連の災害により多数の人命が失われ、空港、港湾、鉄道、道路といった交通・物流インフラが多大の被害を被り、大きな影響が出ました。

大阪では、海外からの玄関口である関西空港が、高潮による冠水に加え、風に流されたタンカーが連絡橋に衝突したことから、一時機能停止に陥り、海外からのインバウンド客や国際物流が深刻な打撃を被ることが懸念されました。しかし危機感を強めた国の強力な主導により、発災後17日という驚異的なスピードで復旧し、その影響が最小限に食い止められ、我が国の災害への対応能力を世界に示すことが出来たことは、「不幸中の幸い」で素晴らしいと思います。しかし復興は旅客部門に止まっており、物流関係はまだ完全復旧には至っていません。

また、JR貨物は7月初めの西日本を襲った記録的な豪雨と、その後の台風により鉄道が寸断され、関西と九州を結ぶ交通・物流に大変な支障を来しましたが、10月13日、山陽線は約3か月ぶりに全線開通しました。今では全体の輸送量は豪雨発生以前の9割まで回復したと聞いています。

こうした中、各府県トラック協会では発災直後から救援物資の輸送に当たりました。

そしてこれらの活動を通じ私たちは多くのことを学びました。過去の災害発生時における支援活動を検証いたしますと、ラスト・ワンマイルでの混乱が指摘されています。これを回避するには平素から自治体との密接な意思疎通を図り、相互連携体制を強くしておくことが不可欠です。我が国は世界有数の災害多発国です。災害はこれからもやってきます。常日頃から災害への心の準備と、自分で出来る必要最少限の備えが不可欠です。

さて、依然として厳しいドライバー不足(8月の有効求人倍率は2.98)が続いていますが、それに加え労働時間の抑制といったコンプライアンス対応による積荷スペースのタイト化、そして7月には鉄道輸送から一時的に逆モーダルシフトが生じたこと等により、現在も求車が求賃を上回る状態にあり、運賃は上昇傾向にあるとされています。一部にはスポット運賃が急騰していると聞きますが、中小事業者については未だ値上げ交渉は十分浸透していないと承知しており、今後の課題として残っています。

一方、トラック輸送の運行コストは、ドライバー確保のための費用増や、燃料費の高騰、安全・環境対策等々、コストアップ要因がひしめいています。特に軽油価格は前年同期に比べ30円/リットル以上上昇していますが、今後とも様々な要因により高値で推移することが見込まれます。燃料費は標準的にはトラックの運行コストの15%前後を占めており、この影響を懸念しているところです。

なお、私たちは一時的な要因による運賃上昇に一喜一憂することなく、長期的に「安定した健全な企業経営」を目指す観点から、日頃の仕事を通じ常に荷主との相互理解・相互信頼関係を築き、「適正運賃」、即ち「事業継続を可能とする運賃」の収受に向けた努力を怠ってはならないと考えます。

そしてその強力なテコとなるのが昨年11月に施行された「新運送約款」への移行です。ところがなかなか周知徹底が進まず届け出率は本年半ば時点で50%程度に止まり、このままでは行政処分が懸念される状態にありました。その後行政の支援を得て、荷主を対象に理解を深める活動を進めた結果、国交省がまとめた10月5日現在の数字によると、近畿では変更届出率は55.7%となり、全国の50.1%を上回りました。ところがその資料をもとに全ト協が分析したところ、近畿で手続きを一切行っていない事業者の比率(報告義務違反)は35.6%と、全国平均32.2%を上回っています。アンケートによると新運送約款への移行の趣旨が未だ十分理解されていないようです。

次に、3年前に中央並びに全国47都道府県に設置された、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の件ですが、9月27日には第9回中央協議会が開催され、私は全ト協副会長として出席しました。

現在、協議会の議論の中心は6月末成立した「働き方改革法案」への対応です。ドライバーの労働時間は現在、改善基準告示により別途規定されています。しかし2024年4月以降は、ドライバーも一般労働者と同様の残業規制が設定され、罰則付きで年960時間が上限となります。

また、協議会では国交省から、2016～2017年度に各都道府県で実施したパイロット事業の成果に基づき、長時間労働や取引環境の改善に向けたガイドライン案が示されました。その中で荷主と運送事業者が協力するための7つのステップが示され、個々のパイロット事業から抽出した具体例とともに、13の解決方法が提示されました。今月中にはガイドラインの内容を確定し公表するとしています。

その後、荷主や事業者に向け、運輸局での各種セミナー、講習会を通じ周知活動を進め、活用促進を図るとの報告がありました。

私からは席上、「非常にきめ細かなガイドライン案が示されたが、こういった具体的できめ細かな改善案を一つ一つ実行しなければ、全体が前に進まない。モーダルシフトが進展しても両端の配送はトラックが担っていることから、日本の物流のほぼ100%はトラックが関与している。従ってドライバーの労働環境の改善に取り組まなければ、我が国経済の健全な発展は出来ないことを、荷主にも理解していただきたい」と強調しておきました。

そのほか、地方協議会の枠組みを活用した長時間労働是正への取り組みを支援するコンサルティング事業について16の実施地域が決定したことが報告されました。

また、農水省から農産物輸送のパレット化推進協議会について報告がありました。

私から「パレット化については、積載率が下がることを理由に敬遠する荷主がいるようだが、効率性や時短を実現するにはパレット化が不可欠である」と意見具申しました。(架装減トン問題を提起)

なお、全日本トラック協会では政府の「働き方改革政策」に則り、国交大臣あてに本年3月、「アクションプラン」を提出しております。一方、厚労省の監査結果では、現状でも労働基準法違反が約8割、改善基準告示違反が7割近いのが実態です。このギャップをどう埋めるかが最大の課題です。

そのため、現在、全ト協では坂本会長のリーダーシップの下、アクションプランの実効性を高めるため、議員立法によるトラック運送事業法の改正を目指しています。

目下のところ法案の国会への上程は来年の通常国会となりそうです。

なお、行政側は現在の協議会を今後5年間継続することを決めたようです。

いずれにせよ、今のままでは若手ドライバーは集まらず、事業の拡大どころか維持も難しくなります。私は機会あるごとに「荷主の理解と協力が不可欠」と言っていますが、私たち自身も「環境の変化に対応」するとともに、「生産性の向上」に向けた格段の努力が必要です。

トラック輸送業界はこのほかにも、高速道路の大口多額度割引の拡充と恒久化、それに車両制限令違反問題など、数多くの問題を抱え今後とも厳しい状況が見込まれます。引き続き近ト協と全ト協が丸となって、山積する諸問題の解決・緩和に努める所存です。今後とも皆様のお力添えを賜りますようお願い申し上げます。

なお、9月21日～30日の秋の全国交通安全運動に際しては、各地でトラック関係団体による安全講習の実施や街頭キャンペーンが展開されました。日頃の安全意識の高揚により本年上期の交通事故死は1603人と過去最少となりました。ただ65歳以上が過去最多の56.6%を占めたことと、75歳以上の高齢ドライバーが起こした運転免許人口10万人あたりの死亡事故件数が75歳以下の約2.7倍となっていることは今後の課題です。