

理事会は、6月19日以来3カ月半ぶりの開催です。本来ならば9月4日の予定でしたが、当日午後、台風21号が近畿地方を直撃するとの警報が出されたため、予報の段階で「安全第一」の原則に則り、開催予定の前日、理事会の延期を急遽ご連絡申し上げた次第です。実際その通り近畿を直撃し、各地に甚大な被害をもたらしました。

大阪府下のトラック事業者も大きな被害を受けました。被災された事業者には心からお見舞いを申し上げます。

また、関空も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が、危機感を持っ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ことは、我が国の災害対応能力を世界に示すことが出来、大変よかったですと思います。

また、7月初めの西日本を襲った記録的な豪雨では、人的・物的に大きな被害が発生し、鉄道が寸断され交通・物流に大変な混乱を生じました。そのうち山陽線は先月30日に全線復旧し、トラックによる代替輸送も徐々に解消されています。

そして私たちは相次ぐ災害経験から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日頃から自治体との密接な意思疎通の下、相互連携体制を強化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。今週末にも台風25号の来襲が心配されています。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や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に加え、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、求車が求貨を上回る状態にあり、大手事業者では運賃は上昇傾向にあるとされています。しかし中小零細事業者については未だ値上げ交渉は十分進んでいないと聞いており、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約30円/リットル上昇していますが、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。

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、当協会全体では8月末現在で68.5%と全国水準にまで上がってきました。しかし支部によって届け出率は大きく違っています。いろいろ個別の事情はあるでしょうが、まだ、会員の半数ぐらいの提出しかない支部については、もう少し頑張ってくださいようお願い申し上げます。

なお、3年前から中央並びに全国47都道府県に、行政・有識者・荷主・労働組合・事業者で構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が設置されました。大阪府での地方協議会は7月19日に第8回、そして9月27日には第9回中央協議会が開催され、私も出席しました。

現在の議論の中心は6月末成立した「働き方改革法案」への対応です。ドライバーの残業規制は現在、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月以降は罰則付きで年960時間が上限となります。全日本トラック協会では政府の政策に則り、国交大臣あてに本年3月、「アクションプラン」を提出しました。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。

しかし現在の労働条件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」とともに、「生産性の向上」に向けた格段の努力が必要です。

次に、大阪府からの「運輸事業振興助成補助金」(運輸事業振興交付金)につきました。9月25日に当協会全理事105者の署名を添え、副知事と面談し、松井大阪府知事宛の嘆願書を提出いたしました。目下、法律に基づく交付金の支給実現に向け、大阪府のほか、与党並びに「維新の会」所属の関係者を始め、現状の是正を訴える活動を活発に続けています。引き続きご理解とご支援をお願い申し上げます。

なお、昨日は大阪府の自動車関連諸団体と近畿運輸局長の意見交換会が開催されました。私からはトラック業界の現状を説明した後、要望事項としてミッシングリンク解消に向けた高速道路整備、高速道路料金の割引制度の拡充、特車の通行許可の早期化、軸重違反等を挙げておきました。

また、交通事故防止や、来年6月末のG20並びに、現在誘致活動中のIRや万博が実現した場合の港頭地区を中心とする交通規制や渋滞が、交通・物流に及ぼす影響についても問題点を指摘しておきました。

協会本部といたしましては今後とも、「安全・改革・貢献」、即ち、「安全を第一に、改革を怠らず、社会に貢献する」を旗印に活動を続けてまいります。引き続き皆様方のご支援・ご協力をお願い申し上げます。