

当協議会は本年3月19日の開催以来4カ月ぶりで第8回目ですが、この間、6月18日には大阪北部を震源地とするマグニチュード6.1の地震が発生し、4名の方々が亡くなったほか多数の負傷者が発生、そして7月6～8日にかけての西日本を襲った記録的豪雨では、216人の死者と15人の行方不明者、そして多くの負傷者と34,000を超える家屋の損壊という大災害をもたらしました。そして未だ5,000人近い方々が避難生活を強いられています。

大阪府トラック協会事務局は大阪北部地震の発生直後から、大阪府危機管理室と密接な連携体制を敷き、緊急救援物資輸送のスタンバイ態勢を執りました。結果的には今回は近隣府県を含め部分的な輸送は実施いたしましたが、大阪府下では本格的な出動には至りませんでした。しかし今後の大規模災害への備えとして貴重な実体験となりました。

一方、西日本の豪雨被害は1府10県と広範囲にわたったことから、全日本トラック協会では国土交通省からの指示により、7月9日、災害対策基本法に基づく指定公共機関として災害対策本部を設置しました。そしてプッシュ型救援物資輸送から始まり、今日に至るまで地元の要望に添う形で、ライフラインを支える役割を続けています。また、並行的に職員を派遣し、ラストワンマイルでの混乱緩和に務めてまいりました。

次に、現在トラック輸送業界が抱える最大の問題は若手ドライバーの不足と高齢化の同時進行です。トラック・ドライバーは平均的にみて労働時間が世間水準より2割多く、給料は2割少ないとされています。そして3Kとか5Kというイメージが強いため、5月の求人倍率は全業種が1.60に対し、ドライバー職は2.77倍となり、人手確保は極めて厳しい状況が続いています。そのため全ト協の関連団体が運営する求貨・求車情報ネットワークWebKitによると、求車登録が25カ月連続して増加し、依然として輸送力の供給不足が明らかです。また、帝国データバンクによると本年上期における「運輸・通信業」における人手不足倒産件数は12件となり、半期ベースで初めて2ケタに達しました。

次に交通事故に関してですが、全日本トラック協会がこのほど発表したところによると、昨年において貨物自動車が第一当事者となった死亡事故は、全国では270件となり前年比12件増となりました。そして発生地別では大阪府が21件と全国47都道府県で最も多く、また車籍別発生件数でも同じく、大阪府籍の車が36件で最多という不名誉な結果となりました。今後関係ご当局と、大阪固有の要因が何か詳しく分析し、汚名返上に努める決意しております。

また、厚生労働省がまとめた2017年度の過労死等労災補償状況によると、脳・心臓疾患による労災認定件数は前年度比7件減の253件となりましたが、業種別では道路貨物運送業が85件と最多で、業種別統計を取り始めた2009年から9年連続ワースト記録を更新しています。また精神障害による労災認定でも同じく道路運送業が最多となっています。

交通事故にせよ労働災害にせよ、その最大の要因は過労死ラインとされる月100時間を超える残業など、過酷な長時間労働にあることが指摘されています。

こういった長時間労働の抑制を目指した「働き方改革法案」が6月末成立し、大企業については残業規制が2019年4月から適用され、中小企業には2020年4月から残業規制、更に2023年4月には割り増し賃金率が50%に引き上げられます。

そして現在は改善基準告示で別途規定されているドライバーの残業規制は、2024年4月から罰則付きで年960時間が上限として適用され、現行規制より約20%の削減となります。全日本トラック協会では政府の政策に添うべく、国交大臣あてに既に「アクションプラン」を提出しました。そしてその実現に向け、このほど「働き方改革対応検討本部」を立ち上げました。なお、改善基準告示の見直しが付帯決議に盛り込まれたことから、現状でも告示違反が7割近いという実態との乖離がますます拡がる懸念されます。この件については今後十分議論を尽くすことが必要となります。

以上のような事態を開閉し、働き方改革を実現するため私どもトラック輸送業界は、生産性向上を目指し最大の自助努力をしております。しかし私たちが独自に出来ることは極めて限られています。そのため関係行政機関並びに荷主各位のご支援・ご協力はもとより、社会全体の問題として国民の理解を深め、これまでの既成概念を変えるくらいの覚悟が必要です。さもなければ国内輸送の9割以上を担っている、トラック輸送業界の健全な発展と将来展望は拓けないと言わざるを得ません。そういった点でこの協議会には大きな期待を持っております。今後ともよろしく願いたします。