

年頭のごあいさつ

会員事業者の経営の一助となるよう



一般社団法人 大阪府トラック協会 会長 辻 卓史

新年あけましておめでとうございます。

平成31年の新春を迎えるにあたり、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

はじめに、会員事業者の皆様ならびに関係各位におかれましては、平素より当協会の運営に対しまして格別のご理解とご協力を賜わり誠にありがとうございます。心から感謝申し上げます。どうぞ本年も変わらぬご支援をお願い申し上げます。

さて、思い起こしますと、去年は自然災害の猛威に晒された一年でありました。一昨年末から年始にかけては北陸地方を中心に豪雪に見舞われ、1月には草津本白根山が噴火、4月には最大震度5強の鳥根県西部地震、6月には最大震度6弱の大阪府北部地震が発生しました。そして7月以降は記録的な猛暑に加え、豪雨災害と度重なる台風の来襲にも見舞われました。特に9月4日の台風21号では、関西国際空港が高潮による滑走路の冠水やターミナルビルの浸水により機能停止、その上、連絡橋にタンカーが衝突したため一時孤立する事態となりました。また、9月6日には最大震度7を記録した北海道胆振東部地震が発生するなど、まさに多難の年でありました。年頭にあたり、本年が善い一年となることを心より祈念しておりますが、災害はいつ発生するかわかりません。これまで私どもトラック運送業界は、災害発生時には直ちに緊急・救援輸送態勢をとり、ドライバーは厳しい状況下、長時間運行や二次災害に巻き込まれる危険をも顧みず、緊急救援物資を届ける社会的使命を果たしてきました。本年も万が一に備え、常に要請に応えられ

るよう国や大阪府等、関係機関との密接な連携体制の下、引き続き緊急輸送訓練の実施や、緊急支援物資輸送体制の基盤整備を図ってまいります。

一方、去年の国内景気は緩やかな回復基調を続けた一年でありました。個人消費は持ち直し、設備投資・生産・輸出も好調を維持し、消費者物価も緩やかに上昇に転じました。

私どもトラック運送業界も景況感調査を見ますと、運賃に関しては上昇基調にありましたが、残念ながらそれが利益には結びつきませんでした。その大きな理由として労働力不足があげられます。労働力不足は今や全産業的な問題となっておりますが、とりわけ典型的な労働集約型産業である私どもトラック運送業界では切実な問題です。因みに全業種平均の昨年10月の有効求人倍率は1.49でしたが、自動車運転の職業では同月の新規求人倍率が3.68でした。これほど労働力の業界離れが起こる主たる要因として、業界の低賃金と長時間労働という厳しい労働条件にあります。厚生労働省の調査によりますと、トラックドライバーの年間賃金は、全職業平均より大型で約1割、中・小型で約2割低く、労働時間は2割多いとされています。これを他産業並みの労働条件にするには原資となる適正運賃の収受が不可欠です。そのためにも、一昨年11月に施行された新標準貨物自動車運送約款の更なる浸透と遵守が是非とも必要となります。

また、労働力確保のためには、これまでのように経験者や転職者のみを対象とするのではなく、女性や若年層など幅広い層を対象としていく必要があります。そのためには賃金アップと同時に、他産業と比べ約2割長いと言われる労働時間を削減しなければなりません。昨年6月末に「働き方改革関連法」が成立しました。それによると、トラック・ドライバーについては、5年後に罰則規定付きで時間外労働の上限960時間が適用されます。そのため本年4月から、全日本トラック協会が策定した「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を本格的にスタートさせ、長時間労働の抑制とトラック・ドライバー職の魅力の向上を目指すことになっています。

今さら申しあげるまでもありませんが、トラック輸送はわが国の経済活動と国民生活を支える重要な社会インフラです。全日本トラック協会は活動のスローガンを「トラックはくらしと経済を支えるライフライン」としています。私どもトラック運送業界が健全な発達を遂げなければ、いずれは国内経済・社会の停滞はまぬがれません。しかしながら、適正運賃・料金の収受や、長時

2019年

使命感を持って最大限の努力を重ねる！

間労働抑制といった労働環境の改善や生産性の向上は、荷主企業の協力なくしては為し得ません。そのため、現行法よりさらに荷主の関与と協力が図られるよう、全日本トラック協会では「貨物自動車運送事業法の改正」に向けた活動を進めてまいった結果、昨年12月臨時国会で成立に至りました。

もちろん業界に対しましては襟を正すことが求められています。社会保険料未払い等、違法なコスト削減による安値受注などは、法令を遵守する事業者の経営を圧迫し、「悪貨が良貨を駆逐する」ことになり、業界全体のレベルを下げることとなります。そのため、「貨物自動車運送事業法の改正」により参入基準の厳格化など、規制緩和の見直しにつきましても織り込まれています。

これと併せまして、適正化事業の取り組みも重要です。良質な輸送サービスを安定的に確保・提供するため、適正化事業実施機関として適正化事業指導員による事業所への巡回指導や、そのフォローアップを行う集団指導講習会を開催するとともに、貨物自動車の輸送の安全をPRするため、引き続き貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク）の普及を含めた諸事業を積極的に進進してまいります。

次に、高速道路のさらなる積極的な活用について、本年も取り組んでまいりたいと考えております。高速道路を利用することは交通事故防止や環境改善だけでなく、ドライバーの拘束時間短縮など働き方改革の実現や、生産性向上を図る上でも非常に有効です。そのため、現行の高速道路通行料金の大口・多頻度割引最大50%は私どもトラック運送業界にとって非常にありがたい措置であり、今後の継続はもちろん、恒久化に向けても要望してまいります。また、現行制度では車両単位割引や契約単位割引の制約上、最高の50%値引きを受けられるのが一部の事業者に止まっておりますので、より利用しやすくなるような制度改正についても働きかけていきたいと考えております。

次に、運輸事業振興助成交付金についてですが、残念ながら現在も大阪府では法律および政・省令に基づいた交付はされておられません。そもそも交付金制度が創設された目的は、営業用トラックの公共性等に配慮し、公共輸送機関としての輸送力の確保にあります。そのため、私どもトラック運送業界では先にも申し上げましたように、くらしを支えるライフラインとしての責務を果たすと同時に、緊急時には身を挺して緊急救援物資輸送に努めて、そして交通事故・労働災害の防止や環境対策にも積極的に取り組んでおります。今後も大阪府に対しまし

て、私ども大阪府トラック協会が果たす社会的役割の重要性を理解していただき、法律及び政・省令に基づいた交付額を予算措置していただけるよう粘り強く要望を続けてまいりますので、会員の皆様にはご理解とご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

次に、新技術を活用した物流の効率化等につきましても、積極的に推進していく必要があります。近年の技術革新は目覚ましく、高速道路での自動走行・隊列走行も現実のものになりつつあります。私どもトラック運送業界でも旧来の手法にこだわらず、ドライバーをはじめ労働者の負担軽減につながるのであれば積極的に新技術を導入すべきだと考えております。しかし一方で、自動走行やモーダルシフトが進んだとしても、両端部分についてはドライバーが運転するトラック以外に担えるものはありません。私どもトラック運送業界の本質は、高品質を保ちながら安全・安心に荷物を届けることにあります。どんなに時代が変化しようとも、この本質だけは変えてはいけないと考えております。

最後になりましたが、昨年は会員事業者の皆様のご協力のもと、2025年国際博覧会の大阪・関西への誘致に向け、2万枚の誘致ステッカーの貼付やラッピングトラックを走らせる等、活発な誘致活動を行ないました。その結果、昨年11月23日深夜、ライバルであったロシア、アゼルバイジャンを抑え大阪での開催が決定いたしました。誘致活動終盤にはロシアの猛烈な追い上げが報道され不安な局面もありましたが、政官財がまさにオールジャパンで臨んだ結果が報われたと感じております。会員事業者の皆さまのご協力に心より感謝いたしますとともに、今後はこの大阪万博を起爆剤に、大阪・関西の経済・社会が発展するよう万博の成功に向け協力してまいりますので、引き続き皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

本年も私どもトラック運送業界は、数え上げればきりがないほど多くの課題を抱えておりますが、私どもトラック運送業界が社会を支えているとの信念のもと、一つ一つ課題を解決してまいり所存でございますので、何とぞ本年も、会員事業者の皆様ならびに関係各位のご理解とご支援、ご協力を賜りますよう心からお願い申し上げます。

結びにあたり、皆様方のますますのご健勝、ご多幸とともに、本年が皆様にとって実り多き年となりますことを祈念いたしまして、年頭のご挨拶とさせていただきます。

本年もどうぞよろしくお願い申し上げます。