

2024年問題について地域ごとに抱える問題があると考えられることから、青森運輸支局長が青森県トラック協会各支部を訪問し、懸念される事項などについての意見交換を行った。

◆意見交換のテーマ

- 一番懸念される課題はどのような事ですか。
- 上記の課題解決に支部（自社）として検討をされている事がありますか。
- 2024年問題を迎えるにあたり、支部（自社）で取り組んでいる事がありますか。
- 課題解決に向けて、行政に求める事がありますか。

◆訪問先と参加事業者数

令和5年7月3日（月）	三八支部	13者
7月3日（月）	上十三支部	5者
7月4日（火）	西北五支部	8者
7月4日（火）	弘前支部	7者
7月6日（木）	下北支部	6者
7月12日（水）	南黒支部	16者
7月12日（水）	青森支部	12者

◆一番懸念される課題はどのような事ですか。

- 現状運転者は不足している。月あたりの運行回数を維持するためには増員が必要。
しかし、求人を出しても募集が無く、担い手がない。運べなくなるのは運転者が不足するため。
- 労働時間が少なくなれば当然賃金は減る。トラック運転者、特に長距離運転者は走れば走るほど給料が稼げるという点に魅力を感じて運転者という職業に就いている。
賃金が下がれば運転者という職業を選択せず転職する者が出てくる。
- 賃金など待遇改善に取り組んでいるが（取り組みたいが）、原資となるのは運賃である。
運賃を上げるためには荷主交渉が必要なのは理解しているが、その交渉がうまくいかない。
- 2024年問題をマスコミでも取り上げるようになり荷主にも周知されてきたが、危機感は低いと感じる。
トラック事業者の問題だろうという荷主もいる。
- 自社で原価計算を作成し荷主に示し運賃交渉をしているが、荷主側からすると一番抑えたいのは運送コスト。運賃の値上げの理由に理解を示すがゼロ回答が多い。
中小規模の荷主では運送コスト上昇分を販売価格に転嫁出来ない状況もあり、理解できるので強く言えないところがある。
- 時間短縮としてすぐに考えつくのは高速道路の使用だが、荷主から高速料金は別立てでは無く運賃に含まれて支払われる。どの区間を使用するかは事業者の判断であり、到着時間が指定され全線使用すれば自社の持ち出しになる。

- 燃料価格も高止まりが続き以前の価格に戻ることはないと考えている。そのため荷主にサーチャージ導入の交渉をしているが理解して理解してもらえず苦慮している。
- 待機や付帯作業などの料金も支払われていない。冷蔵倉庫や漁港などではかなり待たされる場合がある。改善告示遵守には待機時間が一番の課題である。
- 運転者の作業で最も大変なのは荷役だが作業料は支払われていない。一方で積み込みに間違いがあればペナルティを科され、買取り、再配送など責任は全て事業者が負わされる。
- パレット輸送を荷主に提案したが、回収の仕組みが無く難しいと言われた。

◆課題解決に支部（自社）として取り組んでいることはありますか。

- トラック事業者の現状に理解を示し交渉に応じてくれる荷主もいる。数%運賃を上げてもらったケースや、交渉に1年半ほどかかったが、5～10%ほど運賃が上がったケースもある。
- 荷主との契約により付帯作業はドライバーが行っていたが、交渉により仕分け作業は荷主側で行ってもらうようになり、徐々にではあるが改善されている。
- 2024年問題を見越して週休二日制を導入したが、給与が下がるため稼ぎたい運転者に評判は良くない。

◆課題解決に向けて行政に求める事はありますか。

●最低運賃制度を導入して欲しい。

免許制から許可制になった時代、大手に対し競争できるサービスは運賃だけだった。現在の状況を作ったのはトラック事業者の責任でもある。

来年度に向け荷主に対し運賃交渉を行なうなど取り組んでいるが、必ず法令等無視して安価に引き受ける者が出てくる。そこで貸切バスのように運賃に下限を定めた最低運賃制度を導入してもらえれば業界の健全化に繋がる。

●高速道路の割引制度をトラック事業者の現状に合った制度にして欲しい。

荷主に高速代を負担してもらえていない現状で、現在の夜間割引制度はトラック事業者へ深夜に運転しろと言っているようなもので働き方改革に逆行している。

また、走行距離による割引拡大などの見直しも検討されているが、改善基準を遵守しろと言っている一方で走行距離に応じた割引は連続運転を助長するような制度で相反している。

●国発注の公共工事で標準的な運賃が支払われるようにして欲しい。

ダンプなどの事業者は公共工事の運送を請け負うが、標準的な運賃が支払われるよう国交省同士なので担当部署に働きかけて欲しい。

国の公共工事が標準な運賃を適用してくれれば、県や民間企業に波及すると思う。

◆その他ご意見

- 青森県は本州最北端。運転者の労働時間が短縮されても関東や関西までの距離が短くなる訳ではない。労働時間にかかる全国一律の基準はいかななものか。地理的な事情を考慮してほしい。
- 荷主から適正運賃を支払ってもらえない上、労働時間など法令を遵守出来ない運行であれば、荷主に
対し運送依頼を拒否すべき。企業としての健全な姿だ。
それで荷物が運べなくなったとしてもトラック事業者の問題ではない。
- 上限規制によりスピードリミッターの規制緩和を検討しているようだが、輸送の安全を考えて義務づけられたものを荷物が運べなくなるから緩和するというのは、意味不明だ。
国は事業者より荷物が運べなくなることを心配しているのだろう。
- 公正取引委員会から、年1回、「荷主の運賃支払いは適正ですか」といった内容の手紙が届く。
- 特殊車両の通行許可取得に1ヶ月ほどかかる。1週間程度に出来ないものか。急な依頼の場合せっかくの仕事を断っている。