

交運労協 FAX ニュース

No. 20

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階
TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行日 2023年6月1日
発行人 慶島 譲治

【2024年問題の解決に向けて～物流クライシスをいかに乗り越えるか～】

第28回交通運輸政策研究集会を開催！

交運労協は5月23日、第28回交通運輸政策研究集会をA P浜松町にて、構成組織89名・地方交運労協51名の140名、記者25名の参加をもって開催した。今回の集会は「『2024年問題』の課題解決に向けて～物流クライシスをいかに乗り越えるか～」をテーマに掲げ、2つの基調講演を受けるとともに、パネルディスカッションを行った。



冒頭、蒔田事務局次長の司会で開会した後、主催者を代表して住野議長は、「今年はコロナ禍前の1泊2日とはならなかったものの、4年振りに参加人数に制限を掛けることなく開催ができたことを大変嬉しく思う。私たち交通運輸・観光サービス産業は、人の移動が活発化し、コロナ禍前の状況に戻りつつあるが、この間の人材流出により、需要と供給のミスマッチが起き、対応に苦慮している。この反転攻勢に向けた人材確保対策など、6つの視点を掲げて取り組んだ2023春闘は昨年を上回る回答を得たものの、他産業との格差是正には至っていない。引き続き、継続的な賃上げに向けて、構成組織・地方交運労協とともに一丸となって取り組みを進めていきたい。4月21日、『地域交通法』の一部改正の法案が成立し、本年10月に施行されるが、今次改正によりローカル鉄道の再構築をはじめとする様々な施策が展開され、附帯決議にも私たちの要望も追加された。今後も政策推進議員懇談会と連携を図り、国の審議会や要請行動の中で、現場の実情を受け止めながら、実効性のある取り組みを進めていきたい。本日は間近に迫っている『2024年問題』をテーマとし、持続可能な物流の実現に向けて、現状の課題と今後の取り組みを、集会参加者全員で共有したい」と挨拶した。



続いて、国土交通省（以下、国交省）総合政策局の平澤物流政策課長より「『2024年問題』に対する国の取り組みについて」と題し、「2024年問題」に対する国の取組状況や、6月上旬を目途として政策パッケージをまとめる関係閣僚会議の状況を見ながら、最終取りまとめを行う「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の進捗状況などについて、基調講演を行った。

次に、立教大学の首藤教授より「『2024年問題』をいかにして乗り越えるか」と題し、基調講演を受けた。首藤教授は、いかにしてトラックドライバーの労働時間を短縮させ、賃金を上昇させられるかという課題や、「2024年問題」の根本に関わる課題、さらに労働組合はドライバーに対し、今後、何ができるのかが重要なポイントとなると、私たち労働組合にエールを送って頂いた。そして、ドライバーの改善基準告示見直しにあたって国の審議会で委員を務めていた旨を、あるドライバーに話した際、ドライバーから「これから時間外労働が減って、給料が減る！大変なことをしてくれたな！」と、抗議を受けたが、「そもそも十分に運賃・料金が収受できていないことが原因である」と毅然と対応したエピソードも交えて、熱のこもった講演を行った。



講演後、「物流クライシスをいかにして乗り越えるか」をテーマとし、パネラーに国交省



平澤課長、全日本トラック協会 松崎専務理事、構成組織より運輸労連 福本書記次長とJR連合 森安産業政策局長、交運労協 慶島事務局長が登壇し、コーディネーターを務めて頂いた首藤教授には、それぞれのパネラーに鋭い切り口で意見を求めながら、非常に有意義なディスカッションに導いて頂いた。

それぞれのパネラーの主張点は、次のとおりである。

○全日本トラック協会 松崎専務理事

世間では、「2024年問題」が「問題」として取り上げられ、マイナス面ばかりが強調されているが、5年遅れとはなってしまったものの、一般労働者と同様に「働き方改革」が実施されるものである。しかしながら、NX総研の試算による「2024年問題」に伴う営業用トラック輸送への影響は、2024年に14.2%、



2030年には34.1%が不足するとされている。トラック協会としては、法令を遵守しない悪質な事業者への対応強化と、貨物自動車運送事業法の違反原因行為をする荷主への対策の深度化を求める。そして、「標準的な運賃」「荷待ち時間の是正」「モーダルシフトの推進」の取り組みを進め、ドライバーの賃金水準を引き上げる。そして、「SA・PAにおける『大型車の駐車マス』『リフレッシュ施設』拡充」の取り組みや、「送料は無料ではない」ことのアピールも引き続き行っていく。とりわけ、2024年3月末までの時限措置とされている「標準的な運賃」については、今国会で事業法の改正をもって延長される予定である。今後、この「標準的な運賃」の届け出・収受に成功している事業者の事例を広めながら、取り組みを推進する。これらをもって「2024年問題」を解決したい。



○運輸労連 福本書記次長

そもそも 1990 年代から始まった「行き過ぎた規制緩和」により過当競争が激化し、ドライバーの労働時間と賃金が低位に置かれ、ドライバーが減少している。政府の広報などで、無くてはならないトラックの存在を社会に広め、一般消費者に理解してもらうことが必要である。「持続可能な物流の実現に向けた検討会」で、ドライバーの効率化を主張する意見があるが、ドライバーがいなければ運べないことを理解してほしい。時間外労働規制がスタートする 2024 年 4 月に、突然、ドライバー不足に陥ることはなく、徐々に離職者が増えてくると予測している。運輸労連は、「2024 年問題」を「2024 年以降問題」として位置付け、これらの課題解決には、2024 年 4 月以降も対策を継続していくことが必要であると考え。時間外労働について、年間の上限規制 960 時間・総拘束時間 3,300 時間の遵守に向けた運動の推進、さらには、この上限規制を一般則である年間 720 時間の適用に向けた取り組みを展開していく。また、2023 春闘での奮闘を、来年以降にも繋げ、全産業並みの賃金が得られるよう、その原資となる適正運賃・料金の収受に向けた運動も推進していく。

○JR連合 森安産業政策局長

モーダルシフトとして期待されている鉄道貨物輸送は、貨物列車 1 編成での輸送力は最大で 10 t トラック 65 台分に相当することから、トラックドライバー不足への対応をはじめ、高い環境優位性を誇り、将来的にも期待できるが、①ジャストインタイムの観点から輸送量が伸びず、積載効率も 7 割程度で留まっていること、②帰り荷の確保、③2 年前に特例法をもって旅客鉄道会社からの線路使用料が軽減されたものの、保守費用も含めた経費を荷主に転嫁できていないことなどの課題がある。また、貨物列車の運転士や貨物駅の構内作業従事者は、トラックドライバーと同様に夜間・早朝の勤務が多く、拘束時間が長いことから、心身の負担が大きいと、離職者が多い。「2024 年問題」の課題解決に向け、これら従事者の長時間労働を是正するとともに、賃金水準の引き上げに取り組む。さらに、残り 3 割の積載効率を埋めるために、荷主と消費者には貨物鉄道の価値や、「急がない選択」によって輸送日数への理解を求めるなどの世論喚起を図り、モーダルシフトに向けた社会の機運を高めたい。



○交運労協 慶島事務局長

「2024 年問題」が取り沙汰される以前から、ドライバー不足は危惧されていたが、労働時間の時間外規制によって顕在化した。今、交通については国を挙げて地域公共交通を活性化するために、地域交通法が改正され、物流については持続可能な物流に向けて検討がなされており、フォローの風が吹いている

が、決してこの機を逃してはならない。コロナ禍において、私たち交通運輸産業は、事業継続を求められた産業である。まさに経済活動や社会生活にとって鍵を握るキーワーカーであり、この労働が正当に評価される社会を作りたい。鉄道や航空などの交通産業は、利便性・快適性などの付加価値による競争を行うが、物流業界は運賃の安さのみで競争を行っている。果たして、この「底辺への競争」という消耗戦は持続可能なものといえるか。附帯作業など、タスクの料金が曖昧になっている状況を鑑みると、物流コストの見える化が必要である。

○国交省 平澤課長

今、まさに物流に焦点が当たっている。「2024年問題」というピンチをチャンスに変え、これまでできなかった商慣行を変えるべきである。「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において、私たち国交省は「価値を価格に！」と主張している。

「2024年問題」に向けた広報の第1弾と銘打ち、本年4月を「再配達削減PR月間」として、国交省と経産省は宅配便・Eコマース・通販事業者とともに、国民に対して「荷物を送る立場・受け取る立場としてできることがある」と、強力に広報するとともに、まとめ買いも勧めてきた。



続いて、会場からの発言として、フード連合の小泉労働政策局長が登壇し、「物流センターでの運営費など根拠のないものが、慣習として、食品メーカーが支払っている実態がある。また、着荷主であるスーパーの特売が突然企画され、発荷主であるメーカーは、生産量を増やすなど、急な受発注による対応に追われる場合が多々ある」と述べ、食品関連産業での物流事業者の抱える課題や、従事者や発荷主としての苦労など、報告頂いた。

パネルディスカッションの最後に、首藤教授が「2024年問題」の解決に向けた決意を各パネラーに求め、それぞれが意気込みを表明し、全体のプログラムが終了した。

集会の最後に、荻山政策委員長は、「本日は密度の濃い集会になった。ここ2年間は人流に論点を当ててきたが、本年は物流の『2024年問題』を焦点として議論した。集って頂いた皆様には、大変理解が深まったと思う。昨年は『カスタマーハラスメント防止対策』の取り組みを進めてきたが、この発信により、多くのメディアが取り上げて頂き、世の中の流れも変わってきた。今後も発信力を高めながら、『2024年問題』に取り組み、力を合わせて物流クライシスを乗り越えていきたい。最後に、首藤教授から頂いた労働組合への叱咤激励とエールに応え、交運労協の強みを、参加者全員で確認し合いながら取り組んでいきたい」と挨拶し、閉会した。



以上