

## 第46回運輸問題研究集会に参加して

第二分科会（産業政策）についてレポートさせていただきます。

討議課題として①適正運賃・料金の収受に向けた取り組み②高速道路利用に関する諸課題③準中型免許導入に関する諸課題の3点が挙げられ、それぞれ議論をおこないました。

まず①適正運賃・料金の収受に向けた取り組みについてですが、主に運送契約の書面化の進捗状況について議論しました。これまで契約を書面ではなく口頭でおこなっていた商慣行があり、書面化と理解は進んでいるが一部顧客では難色を示しており、苦労している部分もあるとの声もありました。

これに対してアドバイザーからは、契約の書面化について、導入できる環境を整備することが重要との回答があり、引き続き、取引条件改善に向けた取り組みを継続するよう依頼がありました。

続いて、②高速道路利用に関する諸課題について議論し、ETC2.0が論点の中心となりました。

まずETC2.0の切替状況についてですが、どの単組も積極的に導入が進んでおり、中には全車両が切替済みという声もある反面、ETC2.0本体に対する助成制度はあるが、セットアップ料については、補助が出ないため全車両切替に関しては二の足を踏んでいるという単組もありました。また、ETC2.0の運行管理支援サービスの活用については、多くの単組から「活用できていない」との声が上がりました。

アドバイザーからは、ETC2.0を搭載することにより、「ドライバーの安全確保」「待ち時間の削減」「日報管理の自動化効果」を得られるため、どの企業にも積極的に導入を求めるよう働きかけてほしいとの答えがありました。

最後に③準中型免許導入に関する諸課題について議論をおこないました。

準中型免許は、2017年3月12日から施行され、トラック運輸産業の「基礎的免許」に位置付けられます。従って、賃金水準のあり方や初任運転者に対する教育指導が重要なポイントとなりますが、賃金水準については多くの単組が検討中であり、2017年春闘での課題であるとの意見が挙がりました。

教育指導については、教育時間数が強化されることになっていますが、職場での対策は進んでいない企業が多く、課題として浮き彫りになりました。

また、今回の準中型免許の導入で今後の新高卒採用のあり方についても検討しなければいけないことから、課題が山積している状況にあります。

アドバイザーからは、「高卒新卒者などでも、地域輸送の中心的立場にある小型トラックが運転できるよう、普通免許の範囲を拡大したい」との思いからこの準中型免許を導入したので、是非とも有効活用してもらいたいとの要望がありました。

今回の第二分科会では、産業政策分野について議論をおこないましたが、我々トラック運輸産業が直面する多くの課題が残されており、従事する仲間たちの働きがいと地位向上に向け今後ますます労働組合の役割が重要になってくるものだと再認識しましたので、今後の組合活動に大いに生かしていきたいと考えています。

## 第2分科会「当面する政策課題への対応について」

(適正運賃・料金の収受に向けた取り組みとして)

健全な経営を確保するためには、輸送はもとより労働・安全・環境コストを反映した適正運賃・料金の収受が不可欠とされている

- ・都度、荷主と交渉しているが理解してもらえない荷主があるが、荷物待ちバースを造って頂けた荷主もあった。
- ・大口荷主を中心に力を入れているが非常に厳しく頭打ちになって限界のため、今後は小口荷主にも力を入れていく。また輸送の内容にも異なるが中継料が運賃に含まれていないので貰う考えを示して行きたい。
- ・荷主都合による荷待ちでの費用が支払われていない、荷待ちスペースも確保されていない。
- ・運賃値上げ交渉はうまくいかなかったが、自社の構内で仕分作業を行なうため作業員などの人件費がかかるため交渉を行なったら付帯要求で仕分料金を収受することが出来た。
- ・ある食品問屋で荷待ち時間が非常に長いので同業他社と協力を行い一台にまとめて配達を行うようにした。

(高速道路利用に関する諸問題)

政府は7月28日、2016年度補正予算などの経済対策を固め、ETC2.0利用に対する大口・多頻度割引やトラック運送業の生産性向上の促進に関する政策が盛り込まれました。これによりETC2.0搭載車を対象とする高速道路会社による最大割引50%が平成30年3月末まで継続される見通しとなった。また従来のETC搭載車については平成28年12月末まで経過措置として実施される。

- ・対応はしているが品薄などにより遅れている。

(準中型免許導入に関する諸課題)

2017年3月12日に準中型免許が施行され新設の免許区分はトラックを用いた教習・試験によって18歳以上で運転経験を問わずに取得できる内容から、運輸業界では期待されている。

初任運転者に対する教育指導を強化され、従来座学のみ6時間以上の指導を求めているものを、座学を15時間以上、実車による運転指導を20時間以上行うことを義務付けられます。

- ・高齢化が進んでいる中で若手不足・人材不足で準中型免許の新設は大きい魅力ある賃金が必要です。

※第2分科会では様々な意見がでましたが、あらゆる単組によって条件が異なるので運輸労連としてどのように進めていくかが非常に大変だと感じました。また参加して知らなかった事など理解でき非常に良かったです。準中型免許の中でも話がありましたが、人材不足は今後の最大の課題だと痛感いたしました。

ヤマト運輸労働組合横浜支部 桑原 玲

第2分科会「産業政策」について、座長に森下副委員長、問題提起、世永副委員長、三瓶書記次長、アドバイザーに全日本トラック協会常務理事 松崎宏則氏、同、企画部課長 本間圭介氏により、討議課題 「1.適正運賃・料金の収受に向けた取り組み」から討議が始まりました。

付帯作業料金の明確化は、「やって当たり前」が前提として話が進まない。

手待ち時間の実態把握と解消に向けた取り組みについては、1個所の納品場所で待機時間が長くなり、他の配達が出来ないので「他業者と協力して配達をする」という取り組みを試みました。(3台で行く所を1台にまとめて配達をする)等の取り組みをしているが、荷物が細かすぎて検品に時間がかかる、などの理由で断られ、納品時間の変更を申し出て交渉をしている。とのことでした。

高速道路利用に対する契約状況は、「運賃に含まれている」という料金体系が多いみたいです。

### 「2.高速道路利用に関する諸課題」

ETC2.0への切换え状況、助成制度の活用は、大手企業を中心に積極的に活用しているようです。

運行管理支援サービスは利用していないみたいです。我社は、最新のデジタルタコグラフ（ドライブレコーダー連携機能付）を導入しています。

他に、ETC2.0の機能を活用して、交通量の少ない高速道路を利用した時の割引等に活用出来ないのか？等の意見が出ていました。

### 「3.準中型免許導入に関する諸課題」

何社かは、会社が補助金を出して免許取得に積極的な会社もあるみたいです。

個人的には、ETC2.0が色々な活用方法があるのに驚きました。まさか、デジタルタコグラフの代わりまで出来るとは・・・2日間お疲れ様でした。

川崎運送労働組合 書記次長 竹内 英徳