建交労　全国トラック部会

全国トラック部会ニュース

2024年度
NO.4
(通算NO.43)
2024.2.1

労使共同中央行動を実施

労使50人の参加で全ト協・国交省・経産省へ要請

中央運輸労使協議会は1月29日、労使共同中央行動を実施し、経営側10人・組合側40人が参加して全日本トラック協会をはじめ、国土交通省・経済産業省への要請、酸素部会を中心にした日本産業・医療ガス協会と大田貨物班の署名提出と要請を目的に最高裁判所への要請行動を実施しました。

＜全日本トラック協会＞

全日本トラック協会へは「トラック運輸産業の将来展望について」要請をおこないました。

建交労労使の要請に対し全日本トラック協会は、「「標準的運賃」が延長され荷待ち、荷役にかかる費用が転嫁できるように提言もまとめている。適正運賃が収受できドライバーの賃金を上げる事を最重要課題として取り組んでいる。労働環境の改善のためにトラックステーションの拡充も進めており利用者のニーズに応えられるように施設の充実を進めていきたい。高速利用料金では、本来荷主が負担するものだと考えている。しかし、立場の弱さがトラック事業者の負担とさせている。国交省に割引要請をおこない大口多頻度割引も延長させた。軽油引き取り税の問題では要請は行っている。税金を下げるのは難しいが燃料高止まりが続いている中、補助金の延長など要請している。中小企業の融資制度なども取り組んでいる。「標準的運賃」収受のセミナーなど取り組み、中小企業が物流ＤＸに取り組めるように支援も考えている。４月からの時間外規制や新しい「改善基準告示」順守に向けた巡回指導も適正化で進めている。悪質な業者には国交省の監査とともに指導していく。若年層の労働力確保のために大型免許習得の補助も行っている。」と回答しました。

意見交換では現場の意見とし、「トラックステーションの改修やＳＡ・ＰＡの駐車マスの増設や、コインシャワーの設置。宿泊費用の引き下げや補助」など日常の業務上で感じている問題点の改善要望も数多く訴えました。

最後に足立部会長が「２０２４年問題をマイナスにとらえずドライバーの労働環境改善など前向きに検討してもらいたい。若年層の確保では賃金と労働条件をどう作れるか、トラック協会が先頭に立ち働きやすいトラック産業にしてほしい。」とあいさつをして要請を終わりました。

＜経済産業省＞

経済産業省には、公正取引問題、中小企業経営支援策、燃料高騰対策・安定供給問題等 5 項目の要請を行いました。

経産省からの回答は、独禁法に基づいた書面調査を行った結果、100 社を超える企業に立ち入り調査を行い、勧告を含む処分を行い、今後とも国交省と連携し、適正取引ガイドラインに沿った指導を行っていく、とのことでした。経営支援策については、ゼロゼロ融資の返済が始まるなか、低金利融資への借換え等の支援策を進めるとともに、人材確保対策の一環として賃上げ特例制度も打ち出している。今後も充実させていく予定、とのことでした。

さらに、燃料高騰対策としては、現行の補助金による支援は 3 月までで終了となっているが、現在のような高値が続いて行くようならその後も支援策は考えていかなければならないと思うが、現時点では何も言えない。また、トリガ―条項の取り扱いについては、政党間で協議している政治課題となっているため、官庁は関与していないが、行方を見守っている、とのことでした。

これらの回答の他、会場からは、送料無料の表示問題や物流子会社の運賃ダンピング問題などが指摘されましたが、それらに対しても経産省としての考え方や他省庁の取り組み等について、丁寧に答えました。

全体として、経産省に物流を管轄する部署ができたことにより、物流業界の現状を見据えて施策を推進している姿が垣間見える交渉内容となりました。

国土交通省及び日本産業・医療ガス協会、最高裁要請行動については、後日紹介いたします。

しんぶん赤旗記事で物流危機を特集

しんぶん赤旗の 1 月 24 日付けのハンドルクライシス「トラック物流危機」を皮切りに、1 月 29 日「24 年問題編上」、1 月 30 日「24 年問題編中」、2 月 1 日「24 年問題編下」として、物流の 2024 年問題について特集がおこなわれました。この特集については建交労東京トラック部会の長距離運送を担当する組合員への取材をはじめ、全国トラック部会の事務局など昨年 9 月から取材をおこない、建交労の「トラックの日」行動などにも駆けつけ、トラック運輸産業の現状をリアルにまとめていただきました。各トラック部会において、組合員への紹介などを進めてください。

930日第3種郵便物認可　©日本共産党中央委員会2024年

荻生田氏2700万円超不記載 13
けいよう特集 ガザで続く虐殺 14
能登地震穴水町の現状は… 13
レビ・ラジオ番組表 7
小説 5　くらしの相談室 8
囲碁・将棋 9　読者の広場 10

しんぶん赤旗

2024年（令和6年） 1月24日 水曜日
日刊第26210号
発行所　日本共産党中央委員会
〒151-8586　東京都渋谷区千駄ヶ谷4の26の7
定価（税込み、送料は別）　電話03(3403)6111
日刊　月3497円(本体価格3238円)　1部売り130円
日曜版　月930円(本体価格 861円)　1部売り240円
郵便振替口座　日本共産党中央委員会00180-6-194897
中央委員会ファクス 03(5474)8358　赤旗編集局ファクス 03(3350)1904　https://www.jcp.or.jp/

18時間乗務 心臓破裂

本紙入手「事故報告書」から

10・3倍。トラック運転者などの道路貨物運送業は、他の業種平均と比べ、過労死などの労災（脳・心臓疾患）の発生率が高くなっています（2021年度）。こうした過労災害は、どんな働き方のもとで起きているのか、本紙が情報公開請求で入手した資料から、その一端が見えてきました。（矢野昌弘）

「前走車を追い越すため走行車線から追い越し車線へ車線変更し、走行車線へ戻る際、体調に異変が起こり、路肩を走行し、ガードレールに接触」

22年6月24日、間もなく日付が変わろうとするころに、東京から名古屋市方面に向かう貨物トラックが静岡県内の東名高速で起こした事故です。

21日間の連続勤務も

本紙は、運送会社が運輸局に提出した「事故報告書」を入手。運転者の発病で運転ができなくなった「健康起因事故」が起きた事例を検証しました。

運転者を襲う急変は場面を選びません。この事故で、運転者の意識がもうろうとした時、トラックは制限速度の80キロを超える89キロで走っていました。

この運転者は事故が起きるまで12日間の連続勤務でした。乗務距離は4817キロ。北海道最北端と九州最南端（約2700キロ）を余裕で走破できる距離です。

別の運転者は21年9月に東名高速（神奈川県綾瀬市）で事故を起こしました。844キロを走ったところで、心筋梗塞によって心臓が破裂。時速80キロでガードレールやのり面に衝突しました。この運転者は、前日の午前中に愛媛県松山市を出発。事故が起きるまで18時間も乗務していました。

トラック運転者の働くルールを定めた厚生労働省の「改善基準告示」で、拘束時間は原則13時間以内、上限で16時間となっています。これに違反する疑いがあります。

衝撃的な事故ですが、運送会社が記した「再発防止対策」は、「健康管理の徹底」とあるのみ。

21年5月には新潟県内の高速道で路肩に止まったトラックの車内で運転者が倒れていました。翌日に死亡。この運転者は21日も連続勤務でした。この運転者の「対策」も「従業員の健康管理に十分気をつけます」と具体性のないものでした。

最高速引き上げ危険

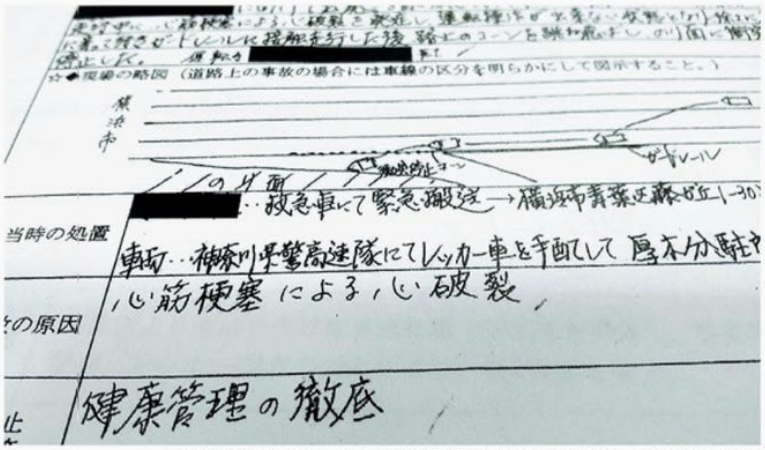
21年度に労災（脳・心臓疾患）が支給決定された全172件のうちの3割強、56件が道路貨物運送業で占めています。

国土交通省の集計では、バスやトラックなども含む運転者の健康起因事故の3割が交通事故になっています（21年）。国交省は「更なる低減が必要」と強調しています。

運転者不足が懸念される「2024年物流危機」。政府は、高速道路でのトラックの最高速度引き上げを対策の一つとしています。

しかし、これまで警察庁は「死亡事故率が普通自動車に比べて高いこと、高速度での事故は重大事故となる恐れが高い」として、引き上げを拒んできました。

事故報告書が示す過労運転の実態からみると、政府の対策は危機をより深刻にしかねません。



18時間の乗務の末、心筋梗塞で運転手が死亡したトラック事故の報告書

残業減って、給料も減る？

しんぶん赤旗　2024年1月29日付

24年問題編 上

高速制限時速90キロへの引き上げ

いま高速道路での最高速度が時速80キロとなっているトラック（8トン以上）について、政府は90キロに引き上げるとしています。これがトラック運転者不足が起きるとされる「物流の2024年問題」の処方箋となるのでしょうか。

（矢野昌弘）

今年4月に運転者の働くルールを定めた「改善基準告示」が改定されます。

そこでは1カ月の拘束時間が原則284時間（現行293時間）に。1年間の拘束が原則3300時間（同3516時間）と、わずかに短くなります。

4月を前に経済界は「人手不足」「荷物が届かない」と、危機を叫んでいます。その影で頭を抱えるのは運転者たちです。

それでは労働強化

関東地方で、中距離のトレーラーを運転する男性（47）は自動車などの材料となる鋼材を運びます。千葉県内の運送会社に午前3時すぎに出社。倉庫で鋼材をクレーンで積み、午前4時半に、群馬・栃木方面に向かいます。

届け先で鋼材を降ろし、千葉県内の倉庫で再び鋼材を積み、千葉県内の工場へ。勤務が終わるのは、午後3時から4時ごろ。毎日2、3時間の残業をしています。

「90キロに引き上げて、早く運べることを前提に、運転者のスケジュールを決められたら困る。それでは労働強化だ。給料がどうなるのか、会社からまだ説明がないのが不安だ」

名神高速道路の関ケ原IC付近で立ち往生した車両＝24日、岐阜県（NEXCO中日本名古屋支社提供）

賃金への影響も懸念されています。この男性は、「今の基本給は14万円に届かない。月に60時間の残業をやって、ようやく手取り30万円に届く。残業代でなんとか生活できる給料なのに、4月から残業が減ったら、どうなるのか」と心配します。

国は対策何もなし

北関東地方の運送会社社員で長距離の10トントラックを運転する男性（50）は、週1回のペースで大阪方面を往復しています。男性の基本給も13万円。毎月140時間にのぼる残業で、給料はようやく月35万円になります。しかし、関東一円の短・中距離輸送だけだと、給料は22万円ほどといいます。

男性は「4月からの改定で収入増になるならいい。この業界がホワイトになってほしい。改定まで時間があったのに、国は給料について何も対策していない」と憤ります。

自身も長距離トラックを運転していた全日本建設交運一般労働組合（建交労）の鈴木正明書記次長は、こう指摘します。

「死ぬほど残業しないと人並みに暮らせない、長時間残業を前提とした今の賃金体系に切り込むことなしに、労働改善はあり得ない」

4月に始まる改定「改善基準告示」について、鈴木さんは「例外規定が多く、説明会に参加しても『1回でわからない』という声をよく聞く。荷主や経営者にとっては〝焼け太り〟とも思える改悪部分もあり、現場からは『結局は一緒なんや』という声もあります」。

（つづく）

しわ寄せ全て、運転者に

24年問題編 中

「関西・関東往復が一番きつい。それより先は、むしろ長く眠る時間がとれるから」と、語るのは北関東地方の運送会社の運転者Aさん(50)です。東京―大阪間、約500キロをトラック運転者たちはどのように運んでいるのでしょうか。

睡眠は4～5時間

大阪のトラック運転者Bさん(56)は、月曜日の昼ごろに荷物を積み込み出発。夜9時ごろに東名高速道路の海老名サービスエリア（神奈川県）に着くと、そこで仮眠します。

高速道路の中で休息を取るのは、道路料金の割引のためです。日付が変わる前に、高速道を降りると、割引が適用されません。車中泊したBさんは、2日目の朝5時に出発。午前中に東京近郊へ荷物を届け、帰りの荷物を別の場所で積み込んでから、ようやく大阪へ向かいます。

帰り道は、岐阜県や滋賀県のサービスエリアで仮眠。3日目の午前中に大阪に帰り着きます。

「睡眠は4、5時間かなあ。渋滞や雪、荷主に待たされれば

区間ごとの「標準的な運賃」を載せた国土交通省や全日本トラック協会がつくったパンフレット

どんどん休息が削られる。寝ずに関東に行って、帰ることもある」

国土交通省が2020年に告示した「標準的な運賃」。大阪―東京間の片道で、大型トラック（10トンクラス）で14万6000円、トレーラーは18万8000円です。

Bさんは「実際は7万円ぐらいですよ。そのうち、2万円が僕の人件費、片道で燃料代が3万円ぐらい。高速料金も2万円はかかるから。固定費や車の減価償却を入れたら事業者は厳しいよ」

Aさんも北関東から関西までの荷物の運賃は「平均して12万～13万円だ」といいます。

〝付帯業務〟が負担

運賃が低く抑えられる原因に、トラック業界の多重下請け構造があります。1990年に施行の貨物自動車運送事業法で規制緩和がすすみ、多くの事業者が参入。過当競争が進んできました。

「4次、5次の下請けなんてザラ。荷主から『運んでくれる業者は他にいるから』は、結構な殺し文句。荷主の立場は絶対だ」

さいたま市内のトラックステーションで休息のために止まるトラック

仕事の中で、最もストレスになるのは荷主との関係だと、Bさんはいいます。

「荷主の元に午前11時に行って、『午前中に荷物積めるかな』と思ったら、荷主に『3時ぐらいになる』と言われた。寝る時間がこれでなくなった。しわ寄せが、ドライバーに全部来る」

荷主がテレビCMを流す大手上場企業であっても、運転者に〝付帯業務〟を求めてくるといいます。Bさんは、調味料の大手企業から「荷物にラップを巻いてくれないなら、積ませない」と言われ、運送会社が持ち出しで買った、ラップを巻きました。その営業所に届けると、そこで「このラップいらん、外せ。ゴミは持って帰れ」と言われました。家具小売店の時は、数十種類の商品を倉庫まで運び、仕分けするよう求められました。

Aさんも「少しでも早く出発したいと焦って、積み込みやシール貼りなど荷主がすべきことを手伝わざるをえない時がある。〝休憩〟しているはずなのに実際は働いている。この業界は〝ブラック〟じゃないと回らないのか」と語ります。（つづく）

規制緩和と荷主絶対の末に

24年問題編 下

「うちの社は幸いにして、荷主と価格交渉ができて、昨年春から運賃が上がった」

そう話すのは、神奈川県内で中型トラックの運送会社を営む女性Cさん＝60代＝です。

運賃のダンピング

Cさんは「4月から運転者の労働時間規制が始まると、残業ができなくなる。仕事を取ってきても同じドライバーで回せなくなる。だから、人を増やさないといけないから、運賃が上がらないと困る」といいます。

同社では荷主との交渉で、運賃を5％上げることができました。

「目標は10％だった。夏冬1カ月ずつのボーナスをもっと出したい。カツカツの中から給料を捻出するのでなく、元手に余裕を持ちたい」

運転者不足の解消は、所得の引き上げなしにはありえません。そのためには適正な運賃を荷主が払う必要があります。しかし、荷主絶対優位の構造が妨げとなっています。

中小企業庁は1月12日にアンケート・ヒアリング結果を発表しました。燃料代や人件費などが上昇する中、発注者（荷主）は、価格転嫁を認めてくれたか、と尋ねたものです。その結果、『トラック運送業』は27業種の中で最下位でした。ヒアリングしたトラック運送業者のうち計18％が「発注減少や取引停止を恐れ、交渉を申し出なかった」「交渉を申し出たが、応じてもらえなかった」となっています。

能登半島地震の被害があった石川県七尾市から富山県方面に向かうトラック

大阪のトラック運転者Bさん（56）は、「荷主の企業が真っ先にコストカットするのが輸送費。運賃は30年前から変わってないし、むしろ下がっている。規制緩和でトラックが増えて、ますます買いたたかれている」と語ります。

1994年は4万5000ほどだったトラック運送事業者が2020年には6万2844に。90年からの規制緩和は無秩序な過当競争を呼び、運賃のダンピングを引き起こしました。

足元を見る「水屋」

「水屋（みずや）」と呼ばれる業者の存在を見逃せません。「水屋」とは、運送業者でありながらトラックを持たず、荷物の情報で手数料を得る業者です。

Bさんは「ある業者が『帰りのトラックの荷物が欲しい』と電話する。水屋は『じゃあ、この番号に電話して』と。そこにかけたら『次はこの番号に』と、数件繰り返して荷主につながる。電話のたびに何千円か口銭が水屋に渡る」と解説します。

「行きはともかく帰りの荷物が決まらず困っているトラックがいっぱいある。その日暮らしでしのぐ運送業者がいる。そういう業者の足元を見る商売」とBさんはいいます。

運転者不足が起きるとされる「物流の2024年問題」。政府や多くのメディアが、〝宅配便が滞る〟といった論調です。

全日本建設交運一般労働組合（建交労）の鈴木正明書記次長は「政府の対策は、とんちんかん。例えば、宅配の荷物を『置き配』にすれば、消費者にポイント付与する事業に45億円も使うのにはあきれる」と指摘します。

「24年問題が問うているのは低すぎる運賃と給料をどうするかだ。政府が、荷主絶対の商慣習の是正に本腰を入れるべきだ」と語ります。

（おわり）

省庁の担当者（手前右）に要請書を手渡す建交労中央運輸労使協議会のメンバー＝29日、衆院第２議員会館

しんぶん赤旗記事

労働者守る適正運賃を

建交労労使協議会が中央行動

全日本建設交運一般労働組合（建交労）に加盟する労使でつくる建交労中央運輸労使協議会は29日、4月から残業年960時間など新たな上限規制が始まるトラック業界の安全・安心輸送に向けて、適正運賃や労働条件改善を求める中央行動を行いました。東京都内で国土交通省と経済産業省、全日本トラック協会に要請しました。

トラックは国内貨物輸送量9割を占める物流の主役ですが、1990年の規制緩和で運賃が実質自由化され過当競争などによる労働条件悪化が深刻です。

全日本トラック協会への要請で教宣文化社の成瀬大輔代表取締役は、事業者の99％が中小企業で、荷主との関係では交渉力不足が顕著だとして取引先からの圧力や価格転嫁できないことでの倒産を起こさない方策が重要だと指摘しました。

各省庁への要請では▽運送の社会的コストを明確にした「標準的な運賃」の実効性を確保し、適正運賃収受に向けた取り組みの強化▽不公正取引強要には罰則を含む断固とした指導を行うこと▽燃料価格高騰による経営危機に対する支援策の強化―などを求めました。

各地の経営者や労働者が、「1円でも安いガソリンスタンドで給油している」「労働者の賃上げなしには業界に人が来ない。標準的運賃に引き上げられて初めて全産業平均の給与が支払える」などと発言。国交省の担当者は標準的運賃の周知や荷主への是正措置など「適正運賃を収受できる環境整備が重要だ」と応じました。