

令和元年度 事業の概要

令和元年度の我が国経済は、「経済再生なくして財政健全化なし」の基本方針の下取り組んできたが、内需は消費税増税や台風・暖冬等自然災害が多発したため、国内経済の落ち込みが見られた。外需も米中貿易摩擦等海外発の下方リスクによる景気低迷で弱まり、新型コロナウイルスの発生により企業活動も中国経済が停滞、国内もインバウンドの減少、在宅勤務の増加、外出自粛などにより、経済へのマイナスインパクトの影響は計り知れないところとなった。2019年度の実質GDPは大幅な減少となり、国内貨物輸送量は前年比2%の減少となる見通しである。トラック貨物運送業界は働き方改革を進めながら、これら経営課題に対応しなければならない。特に、新型コロナウイルスの影響は日本経済の転換点となり、抜本的見直しが求められた。

為替相場は、ドル円相場は米国のFRBが利下げを実施しつつも、日米金利差は概ね維持され、米国景気は相対的に堅調に推移、ドル高要因として考えていたが、新型コロナウイルスにより、円高が進行する状況となった。

原油需要は、世界経済の減速を受け伸びが鈍化している中で、供給面で米国、OPECやロシア等のそれぞれの思惑が絡み、価格の推移を見ると大幅な下落となった。原油価格と世界の需給バランスが崩壊し、コロナ発生による需要と供給の先行きに対する不安から更に下ぶれする可能性もでてきた。

我々運送業界において、本格的な人口減少社会を迎え、深刻なドライバー不足や長時間労働是正、適正運賃収受の実現、高速道路利用料金問題など多くの課題が山積しており、標準運賃の告示を間近に控え、適正運賃収受に向け、確実に実効性を発揮して、業界全体の底上げをはかった。

働き方改革関連法成立により、2024年からは時間外労働の上限規制960時間が適用される。労働環境改善は待ったなしで進めることが必要であり、長時間労働対策では、労働局や運輸支局と連携して労働時間短縮について、荷主に協力を呼びかけた。また、改善基準告示見直しでは、九州から大消費地への長距離輸送の実態調査を実施し、今後の「厚生労働省の改善基準見直し」資料として取り上げてもらうことになった。

宮崎県では、今年度は都城・志布志道路間の一部開通や東九州道路の新規事業化、国富スマートインターチェンジの完成など、交通インフラ整備が着実に進展した。長距離フェリーの航路維持に向け「オールみやざき」体制により設立された新会社が、令和4年の新船就航を目指して新船建造契約を締結した。今後、大型化と高速化が図られ使い勝手の良いカーフェリーの利用に期待がかかる。宮崎県の掲げる「地域や産業を支える人材の育成・確保」「魅力的で持続可能な地域づくり」「社会の変化に対応し、成長する産業づくり」の実現に向けて業界あげて支援した。宮崎県交通・物流ネットワーク戦略では、優先課題として人手不足により県産品の長距離輸送が困難化しており、パレット輸送等の活用による省力化や長距離フェリー航路の維持・充実、モーダルシフトの推進等により、安定的な長距離輸送体制の構築を目指すとともに、発着貨物の不均衡を是正し都市圏から本県着貨物の確保に向けた取り組みを推進するとしていた。我々は「生産性向上」「輸送の効率化」として、大型トラックからトレーラー化を図り、輸送の棲み分けでモーダルシフトの活用、働き方改革で改善基準告示遵守、ホワイト物流推進に努め、Gマーク取得率向上で安全対策の充実を図ってきた。

宮崎県トラック協会は、キーワードとして「Gマーク取得率向上はドライバーの命を守り、家族の安全安心につながる」を掲げて取り組んできた。「安全に勝る利益なし」「利益無くして安全なし」「安全無くして生産なし」人材は宝・安全も宝、「一人の100歩

より、100人の一歩」を念頭に会員から交通事故・労災事故の加害者、被害者を出さないという同じベクトルのもと、「チームトラック宮崎」全会員参加型の協会運営に努めた。人口減少の中、労働供給は限界があり、経済成長を持続させるには「安全第一・輸送の効率化、生産性の向上」が不可欠として取り組み、働きたいと言われる企業へ自らが変わるしか事業継続の道はないとの立場で事業を推進した。主な事業について報告する。

(1) Gマーク取得率全国2位（九州1位）

- ・Gマーク取得は「ドライバーの命を守り家族の安全安心につながる」を掲げて取り組んだ結果、安全性優良事業所は308事業所となり取得率42%、全国2位、九州1位を獲得できた。車両数ではすでに5割を超えており、2両に1両がGマーク車両となった。会員各位の安全運行に関する意識向上が図られ、交通事故件数は未取得事業所より半減し、コスト削減につながった。安全・安心な職場、家族も後押ししてくれる職場を念頭に、宮崎県トラック協会傘下会員は「日本一安全・安心なトラック輸送」に邁進した。

(2) 標準的な運賃の告示制度について

- ・トラック運送業界の積年の課題である適正運賃収受の実現に向け、国土交通省は標準運送約款改正に続き、貨物自動車運送事業法を改正して「標準的な運賃の告示制度」を導入し、ドライバー不足を解消し、人材確保を図るため、我々トラック運送業界の長時間労働是正・低賃金解消に向けた後押しを図ってくれた。

(3) ホワイト物流へ積極的参加について

- ・トラック運送業界は「競争」から「共創」を掲げて、国土交通省がリードする「物流生産性革命」「ホワイト物流実現国民運動」に積極的に参加した。日本経済を支える物流として、トラックの生産性向上・物流の効率化、女性や60歳以上の運転者も働きやすいホワイトな労働環境の実現に取り組んだ。業界からも、「ホワイト物流推進運動持続可能な物流に向けた自主行動宣言」をする会員も増加した。

(4) 令和2年度税制改正について

- ・自動車税における営自格差見直しは堅持された。
- ・特別措置の延長は、物流総合効率化法・少額資産即時償却・地方拠点強化税制すべて一部見直しはあったものの適用期限が2年延長された。
- ・道路の積極的な活用について、ETC2.0によるサービスで高速道路からの一時退出を可能とする措置で退出時間が、現在の1時間から3時間へ拡充された。また、高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの活用及び整備・拡充で「道の駅北川はゆま」に第3駐車場が完成し、駐車スペースが増えた。

(5) 令和2年予算令和元年補正予算について

- ・高速道路料金の大口・多頻度割引50%枠は令和3年3月末まで継続された。
- ・荷役作業の効率化に資する機器（テールゲートリフター・ユニック車・フォールドデッキ）の導入支援が認められた。
- ・令和2年度予算について、トラック事業関係、道路関係、厚生労働省関係から例年通りの予算措置が執られた。

(6) 宮崎県政への要望について

・カーフェリーの早期リプレイスと増便について

県や地元金融機関、地元経済界など「オール宮崎」が結束し設立した新会社が航路を担うとともに、令和4年の新船就航を目指して、新船建造契約が締結されたところであり、トラック積載台数の増加がはかれることになった。

・一ツ葉有料道路の無料化について

従来 of 県民との約束通り、令和2年3月より無料化を求めた。貨物運送業界として、交通の分散化による市街地の渋滞緩和・交通混雑解消、CO₂削減地球温暖化防止に寄与すること、物流効率化の観点から東九州道路西都ICから広瀬バイパス経由一ツ葉有料道路、宮崎港、宮崎空港、宮崎自動車道まで繋がり、産業道路として機能し、経済波及効果が期待できると無料化を訴えたが、宮崎県は県民の生命・安全・安心な暮らしを守る観点から、早期に南海トラフ対策として耐震対策を実施することが重要であり、その財源確保するため、料金を引き下げたうえで、10年間有料道路を継続することになった。

・東九州自動車道について

早期の4車線化と暫定措置としてのワイヤロープ設置を要望した。東九州自動車道の暫定2車線区間のうち、「日向～都農」「高鍋～宮崎西」間が4車線化の優先整備区間として選定された。4車線化までの当面の緊急対策として、国の管理区間は令和4年度内、高速道路会社の管理区間は令和2年度内のワイヤロープ設置完了を目指すことになった。

・宮崎県や宮崎県建設業協会、宮崎県商工会議所へGマーク取得事業所の理解と啓発を求めるとともに、県土整備部にはGマーク車両の優先使用について、受注者に対し十分な指導を求めた。

(7) 交通安全活動について

- ・高齢者が犠牲となる死亡事故が多発していることから、「信号機のない横断歩道での一時停止50%実現」や「夕暮れ時早めの点灯（ピカピカ運動励行）こまめな切り替え」の徹底を重点項目に掲げて交通事故防止活動の先頭に立った。カーフェリーなど泊まり運行時の飲酒に絡み、「酒気残り」による飲酒運転防止のため、点呼・アルコール検知器による管理体制の強化を図った。

