

低運賃 トラック業界苦境

コロナ禍 値上げ交渉難航 → 運転手不足拍車



「運賃はドライバー確保の問題に直結する」と値上げの重要性を訴える武田秀一社長

「コロナ禍で値上げを言いたい出せる雰囲気ではなくなった」。建築資材などを運送する武田運輸（札幌）の武田秀一社長はこう苦境を説明する。所有するトラック約80台に対し運転手は70人。運転手の待遇を改善しようと2年前に運賃を値上げしたものの一（標準運賃とは）まだ開きがある。今は定年延長などで人手不足を緩和している。

トラック業界では1990年以降の参入規制などの緩和で競争が激化し、運賃も低下。運転手の待遇悪化

道内トラック業界が長く続く低運賃にあえいでいる。国土交通省は昨年4月、運賃改善を促すために「標準的な運賃」を示したもの、道内では今も多くの運賃を4~5割下回るとされ、慢性的な運転手不足の一因になっている。新型コロナ禍による荷主側の経営悪化で、運賃値上げ交渉を取り巻く環境は厳しさを増しており、関係者は「運転手不足が今後、物流崩壊につながりかねない」と危機感を強めている。

迫る残業規制

道内の物流崩壊懸念

（堀田昭一）

「働き方改革関連法」の適用によると、大型トラック運転手の2019年の年間労働時間は2580時間と全産業平均（2076時間）より2割多いが、年間所得は全産業平均（50.1万円）より1割少ない45.6万円。運転手不足は深刻さを増しており、北海道トラック協会の推計による、道内の不足人數は15年年の3千人から19年には2千人に拡大した。

こうした状況を解消するため、国交省は地域や車種、距離別に適正価格の目安を示す標準運賃を策定。道内事業者からは「値上げ交渉がしやすくなつた」と評価する声があるものの、「荷主が運賃を決める慣習が強く、適正価格が示されても交渉 자체を行える状況では

を招いた。厚生労働省などによると、大型トラック運転手の2019年の年間労働時間は2580時間と全産業平均（2076時間）より2割多いが、年間所得は全産業平均（50.1万円）より1割少ない45.6万円。運転手不足は深刻さを増しており、北海道トラック協会の推計による、道内の不足人數は15年年の3千人から19年には2千人に拡大した。

道内大手の共通運送（札幌）は3年前、社長をトップに社内委員会をつくり、部署ごとに残業時間を抑制する取り組みを始めた。永原敏雅社長は「生産性向上だけでは限界があり、貢献も必要。トラック業界全体で熱意を持って臨まなければ荷主の理解は得られない」と強調。北海道トラック協会は「標準的な運賃をまだ知らない荷主も多く、まずは認知度を高めたい」としている。