

現在、我が国トラック輸送業界が抱えている最大の問題は「ドライバー不足」と「高齢化」の同時進行です。8月の厚生労働省の調査でもドライバー不足が一層深刻化しており、7割の事業者が「不足」「やや不足」という状態です。

またドライバーの4人に一人が55歳以上と高齢化（平均年齢47.5歳）が進む一方、30歳以下の若手ドライバーは10人に一人を下回っています。女性の活用もさほど進んでいません。

一方、国内貨物量は過去20年間に約30%減少する中で、27年前の規制緩和によりトラック事業者数が1.5倍に増加したことから、トラック輸送業界は必然的に過当競争体質に陥りました。そしてそれが過剰サービスと、ドライバーの長時間・過重労働と、世間水準より低い賃金をもたらしました。実際、トラック輸送業の総労働時間は全産業で最も長く、過重労働による過労死や脳・心臓疾患や精神障害による労災認定件数が、7年連続でワースト（最悪）とされています。その一方で、貨物の小口化と、納期のスピード化により人手はますます必要になっていきますが、今の状況では必要な人材が集まる筈がありません。

従って、私たちは何としても若い人たちや女性にとって魅力があり、働きがいがある、そして高齢者にとっても働きやすい職場環境・労働条件に改善していく必要があります。更に、今後は労働基準法の改正や、最低賃金の引き上げ、そしてパート・アルバイト料の上昇に加え、安全・環境対策等に伴うコストも上昇が避けられません。このようにコストがどんどん上がる中で事業を継続するには、原資となる「適正運賃」の収受がなんとしても必要です。

政府もトラック業界の厳しい現状に鑑み、「労働環境と取引条件の改善協議会」を立ち上げ、本年度中に今後の方向性（ガイドライン）が示されることになっています。また、適正運賃の収受を推進するため、「改正標準貨物自動車運送約款」が本年11月4日から施行されます。その中には積込み料や取卸し料、並びに荷待ち費用といった運送以外のコストを、適切に収受するための方策が提示されています。このように行政でも「サービスの見える化」に向けいろいろ施策を講じていただいております。今後は事業者自身がこういったコストをきっちりと分析・把握し、それをもとに荷主と粘り強く交渉することが求められます。

トラック運送は国内貨物輸送の90%以上を担い、「安全・安心」を第一として、日常においては人々の生活（暮らし）に「豊かさ」と「幸せ」を届け、災害発生時には政府指定公共機関として、身を挺して救援物資輸送を敢行する重要な社会的使命を担っています。私たちは社会に大きく貢献をしているという自信と誇りを持ち、業務に邁進していただくようお願い申し上げます。