

# 一般産業との格差是正

【神奈川】「運送業界は一般産業に比べ労働時間が長く、所得水準が低い。1時間当たりの所得を一般産



萬運輸社長

東海林 憲彦氏

業と比べると、格差が大きいと気付く。魅力ある業界とするためには、運送業界で働く人に対し、高速道路通行料金の一層の割引や自動車関係諸税の減免といったインセンティブを与え、一般産業との格差を埋める

ことが必要」と話すのは、

萬運輸（横浜市鶴見区）の東海林憲彦社長（52）。

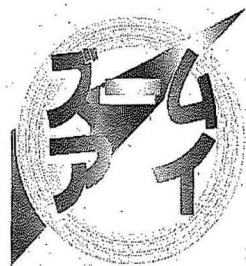
働き方改革により、自動車運転業務についても、2024年度から年間960時間の時間外労働時間の罰則付き上限規制が適用されるが、それでも「年間720時間」の一般則に比べれば、労働時間が長い職種だ。

加えて、トラックドライバーの平均所得額は、全産業平均と比較し、中・小型トラックドライバーで2割低いと言われる。食品輸送などでは土日や深夜・早朝配送もある。

「こうした厳しい労働環

## インセンティブ必要

境の中で、事業者やドライバーのモチベーションを支えているのは、ライフレインとしての使命感。この使命感は、警察官、消防官、自衛官のモチベーションに近い。ただ、運送事業者やドライバーは、公務員であ



「運送会社の社員は、マイカーも含めて高速道路料金や燃料代が大幅に割引になったり、自動車関係諸税の減免が一層受けられるなど、運送業界で働くからこそ受けられるインセンティブがあれば、業界の魅力は高まる。高速道路の積極利用による効率化、労働時間短縮にもつながる」

自動運転、省人化は進んだとしても、末端配送にはまだまだ人の力が必要。

「標準的運賃の告知や、異常気象時の輸送中止基準の規定などはありがたい政策だが、一般産業との格差是正も大きな課題。何らかの施策で格差を是正しない限り、いつか物流が止まる。それを忘れてはならない」と警鐘を鳴らす。（吉田英行）