

# トラック運転者不足の対処方法について

Measures to cope with the shortage of truck drivers



井上 豪：一般社団法人 東京都トラック協会 総務部 総務課長

## 略 歴

1974年生まれ。2000年駒澤大学大学院法学研究科私法学専攻修士課程修了。全国信用協同組合連合会、日本投信委託株式会社（現 岡三アセットマネジメント株式会社）コンプライアンス部を経て現職。物流経営士（第1445号）。2015年度より流通経済大学客員講師。

## 1. はじめに～トラック運送業界における人手不足の経緯

日本が未曾有の人手不足に直面している。厚生労働省が発表した2017年度の有効求人倍率は1.54倍となり、高度経済成長末期の1973年度以来、44年ぶりの高水準を記録した。民間の信用調査会社が2018年4月に実施した調査では、「正社員が不足している」と回答した企業が5割近くに上り、情報サービス、運輸・倉庫、建設、飲食店などの業種では、6割以上の企業が正社員が不足している。大企業が人手不足解消のために積極的な採用活動を行っていることが中小企業の労働力にも影響を与え、従業員数の少ない小規模企業も4割以上が正社員不足となっている。

トラック運送業界においても、人手不足が叫ばれて久しい。国土交通省は、2008年の時点で、2015年度には約14万人のトラック運転者が不足する可能性を指摘していたほか、鉄道貨物協会が2014年に取りまとめた調査結果では、2020年度に約10万6,000人、2030年度には約8万6,000人のトラック運転者が不足すると推計されていた。2015年には、大手物流会社の配車担当者が荷主企業からの輸送依頼

に応えるべく、トラックの手配に奔走する姿がテレビで放映され、関係者に衝撃が走った。

この間、国も決して手をこまねいていた訳ではなく、国土交通省は、就労後の定着促進に向けた労働環境の改善や女性管理職の登用、中継輸送の導入による不規則・長時間労働の解消や女性向けの柔軟な働き方へのシフト、取引先からの荷役作業の強要や過剰な荷待ち時間の是正による労働生産性の向上と輸送効率化などに取り組んできた。

しかし、インターネット通販をはじめとした電子商取引の急速な普及により、貨物の小口・多頻度輸送が一気に進んで輸送量が爆発的に増加し、2016年度の宅配便取扱個数が40億個を超えたことなどを契機として、ついに深刻なトラック運転者不足が顕在化するに至った。

典型的な労働集約型産業であるトラック運送事業にとって、トラック運転者の確保は事業継続の必須条件である。本稿では、トラック運送業界における人手不足、とりわけトラック運転者不足の対処方法として、人的・物的・資金的な観点からのアプローチを試みる。

## 2. 人的アプローチ～トラック運転者の育成・確保

トラック運送事業は、いわゆるブルーカラーの現業職であり、労働環境も厳しいことなどから、長年にわたって中高年層の男性労働力が主力となってきた。

女性の就業比率は、道路貨物運送業全体でも2割弱に留まっており、輸送・機械運転従事者ではわずか2%程度と極めて低い（図表1）。

道路貨物運送業の就業者の年齢層を見ると、50歳以上が約4割を占め、40歳未満は3割に満たない（図表2）。2017年の営業用大型貨物自動車運転者の平均年齢（企業規模10～99人）は48.4歳、営業用普通・小型貨物自動車運転者の平均年齢（同）は48.5歳であり、全産業の平均年齢（42.5歳）と比べて、高齢化が進んでいる。関東1都7県（東京都・神奈川県・茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・山梨県）の各トラック協会に設置さ

れている海上コンテナ部会の加入事業者を対象とした調査でも、海上コンテナセミトレーラ運転者の平均年齢は、2013年度は46.8歳だったものが、2017年度は49.1歳にまで上昇している。

本来、トラックの運転は、普通自動車とは大きく異なる車両諸元や挙動特性を持つトラックを操縦する高度な技術と、多岐にわたる交通法規の正確な把握が求められる「特殊技能」である。しかし、トラック運送業界には、トラックの運転技能の到達度や習熟度を測るための統一的で公式な制度がないことに加え、まずは現場に出て、先輩運転者の下で経験を積む、「習うより慣れる」といった考え方が未だ根強い。また、地域や輸送品目などによって差はあるものの、業界全体で見れば、これまでは一定数のトラック運転者が何とか確保できていたことから、トラック運転者の育成・確保に向けた取り組みがやや後手に回った感は否めない。

図表1 道路貨物運送業 就業者数の推移

(単位：万人)

年	道路貨物運送業					
	就業者数			輸送・機械運転従事者数		
	総数	男	女	総数	男	女
平成19	185	153	32	82	80	2
20	183	152	31	79	77	2
21	185	152	33	80	78	2
22	181	148	33	79	77	2
23	—	—	—	—	—	—
24	182	150	32	83	81	2
25	187	153	34	84	83	2
26	185	151	33	83	81	2
27	185	151	34	80	78	2
28	188	153	35	83	81	2
29	191	156	35	83	81	2

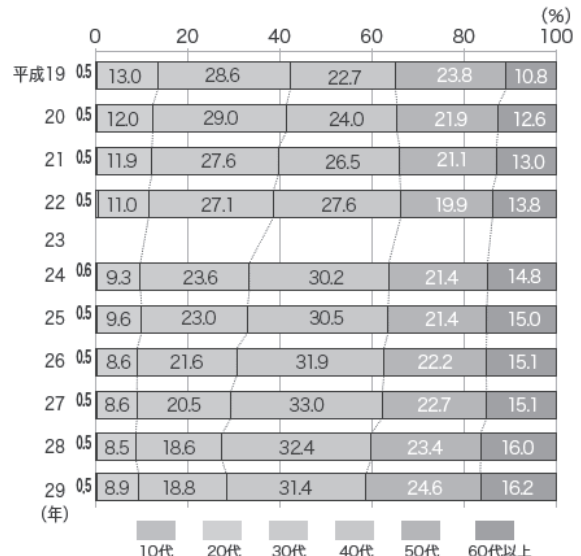
資料：総務省「労働力調査」より作成

- (注)：1. 就業者：自営業主、家族従業者、雇用人（役員、臨時雇、日雇を含む）  
 2. 輸送・機械運転従事者：「道路貨物運送業」における輸送・機械運転従事者は主に自動車運転従事者  
 3. 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

(「日本のトラック輸送産業—現状と課題—2018」(公益社団法人全日本トラック協会)より抜粋)

図表2 道路貨物運送業 年齢階級別就業者構成比

(単位：%)



(「日本のトラック輸送産業—現状と課題—2018」(公益社団法人全日本トラック協会)より抜粋)

この点、国土交通省が「トラガール（女性トラックドライバー）促進プロジェクト」を立ち上げ、女性が活躍できる職場づくりを目指して、積極的に情報発信を行っているほか、全日本トラック協会は、2017年に女性部会を設立、2018年7月現在で全国24のトラック協会内に設置されている女性経営者組織が加盟し、トラック運送事業における女性経営者・管理者等の資質の向上を図るための活動を行っている。

2016年末現在の運転免許保有者（約8,221万人）のうち、男性は前年より約9万人減少して約4,526万人であった一方、女性は約14万人増加して約3,695万人と、女性の運転免許保有率は上昇傾向にある。また、結婚・出産後も社会復帰して働きたいという意欲を持つ女性も多い。

しかし、女性が車両の大きなトラックのハンドルを握ることについては、女性自身の不安が大きいことに加え、車両の運転という危険を伴う仕事に就くことに対する家族の理解が得られにくいといった事情もあり、女性がトラック運転者として働くためのハードルは決して低くない。「人手不足解消＝女性の活躍推進」といった、単なるマジックワードで終わることのないよう、短時間勤務、産休・育休、フレックスタイム、1時間単位での有休取得など、女性のニーズや生活スタイルに寄り添った制度設計をした上で、女性をトラック運送業界に迎え入れる配慮と工夫が求められる。

これに関連して、国土交通省では、全日本トラック協会と共同で「女性ドライバー等が

運転しやすいトラックのあり方検討会」を設置した。この検討会では、自動車・架装メーカーへのヒアリングなどを通じて、女性トラック運転者の視点に立ったトラックのあり方を模索し、女性が働きやすい労働環境の整備と、女性トラック運転者の人材確保・育成の推進を図るとしている。

一方で、高齢者については、75歳以上の人口の約3人に1人（約513万人）が運転免許を保有し、今後も増加する傾向にあるが、高齢者は動体視力が低下したり、複数の情報を同時に処理することが困難となったり、瞬時に判断する力が低下したりするなど、身体機能の変化の影響からハンドルやブレーキの操作に遅れが出て、交通事故を惹起する危険性が極めて高い。また、2016年に運転免許証の更新時に認知機能検査を受けた75歳以上の高齢者約166万人のうち、約5.1万人は認知機能の低下により認知症の恐れがあると判定されている。このことから、高齢者をトラック運転者として活用するには、慎重を期する必要がある。

なお、2015年12月の道路交通法施行規則の改正により、2016年4月からは、補聴器を使用して一定の音が聞こえることを条件に、聴覚障害者についてもタクシーやバスなどの旅客自動車の運転が可能となった。また、2016年7月の道路交通法施行規則の改正により、2017年3月からは、後方等確認装置の使用による条件の下で普通自動車の運転が可能となったほか、準中型車についても同様の条件で運転できることとなった。多様性のある職場づくりの観点からも、注目に値すると言え

よう。

### 3. 物的アプローチ～次世代トラックによる輸送の効率化

2017年の道路貨物運送業における輸送・機械運転従事者は約83万人である（図表1）。この数がトンベースで年間約50億トン、トンキロベースで年間約4120億トンの輸送を担うトラックの運転者数として適正かは議論の余地があるが、直近10年間のデータを見る限り、輸送・機械運転従事者は概ね80万人前後で推移しており、大きな変化はない。むしろ、近年のトラック運転者不足は、年間約40億個にまで膨れ上がった宅配便取扱個数が示すように、物量の急増が主な要因と見るべきであろう。

この点、物量に見合ったトラック運転者が確保できればよいが、どの産業でも深刻な人手不足に直面していることに加え、いわゆる「3K」（きつい・汚い・危険）や「6K」（3K＋給料が安い・休暇が少ない・カッコ悪い）などと揶揄されるトラック運送業界が現状を改善しないまま人材を集めて「独り勝ち」できる状況にはない。また、モノが無限に生み出される、大量生産・大量消費・大量廃棄型である日本の経済社会において、物量に見合った輸送人員を常に確保し続けることは、物理的に限界がある。トラック運転者を増やしていくことは急務であるが、一方で、モノの運び方を抜本的に考え直す時期に来ているのではないだろうか。

多くのモノを少ない人員で効率的に輸送する方法として注目されているのが、1台で通

常の大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックである。ドイツでは、すでに2012年にトラックの全長を最大で約25メートルまで緩和する長大連結トラックの実験が行われており、国土交通省が実施した実証実験では、全長約21メートルのダブル連結トラックで同じ重量の貨物を輸送した場合、全長約12メートルの通常大型トラックでの輸送に比べ、トラック運転者数が約5割削減されるなど、省人化に一定の効果が認められている。

現在、実証実験に参加した大手トラック運送事業者を中心として、全長約25メートルの新型車両の開発や走行実験などが行われているほか、国土交通省もドイツでの実験を基に、アンチロックブレーキシステム、衝突被害軽減ブレーキ、自動車間距離制御装置、車両安定性制御システム、車線逸脱警報装置など、日本でトラックへの装着義務化が予定されている各種安全装置の前倒しでの装着や、大型自動車運転免許と牽引免許の5年以上の保有、カーブやバックを中心とした安全教育訓練の受講、危険物貨物の輸送禁止など、実証実験の参加要件に沿った安全基準の定立を検討している。

また、自動運転技術による隊列走行に関する研究も盛んに進められている。国土交通省と経済産業省は、2018年1月に国内トラックメーカー4社が開発した、通信で先行車の制御情報を受信して加減速を自動で行い、車間距離を一定に保つ機能（CACC）を搭載したトラックによる実証実験を実施した。これは、高速道路においてCACCを用い、異なるメーカーのトラックによって後続有人隊列走行を

行った、世界初の実証実験である。この実証実験では、周辺を走行する車両の乗員によるトラック隊列の被視認性や印象、トラック隊列が周辺を走行する車両の挙動（追い越しなど）に及ぼす影響を確認した。国土交通省と経済産業省は、第4次産業革命のひとつである移動革命の実現に向けた取り組みとして、早ければ2022年に商業化することを目指している。

AIやIoTの進展に伴い、普通自動車については、自動運転や無人走行などの技術革新が急速に進んでいる。大手自動車メーカーでは、年内にグループ会社間で自動運転の中核技術となる制御システムを開発する新会社を設立し、共同で世界の手メーカーや新興企業に販売する計画を立てている。

しかし、普通自動車の技術をトラックへと直ちに転用することは、極めて困難であると言えよう。トラックは、普通自動車とは大きく異なる車両諸元や挙動特性を持つ上に、輸送する貨物の重量や形状などにより、その仕様は千差万別であるため、単にトラックというひとつのカテゴリーで技術開発を行っても、汎用性に乏しいと思われる。また、荷積み・荷卸しや積付・固縛などの付帯作業の問題も残る。加えて、トラブルや事故が発生した際の責任の所在についても不明確な点が多い。よって、自動運転や無人走行については、長期的な目標として捉え、現時点では、トラック運転者の運転技能や安全確保をサポートする省力化のためのツールとして位置付けるべきであろう。

この点、大手食品メーカー数社が、既存の

枠組みを超えた協働体制の下で食品企業物流プラットフォームを構築し、持続可能な物流体制の実現を目指すことを目的として物流会社を発足させ、共同配送を実施していることに着目したい。アライアンス化は、トラック輸送の効率化に極めて有効である。

また、鉄道・船舶・航空機など、トラック以外の輸送モードを活用するモーダルシフトについて、エネルギー効率や温室効果ガス排出量削減などの環境面だけでなく、トラック運転者不足のリスクヘッジとして活用する動きも、荷主企業の間で活発になっている。トラック運送業界としては、他の輸送モードに貨物を奪われて、業界の食い扶持が減ると消極的に捉えず、輸送人員の不足によってトラック輸送が物流のボトルネックとなることのないよう、各輸送モードがそれぞれの得意分野に注力するといったマクロ的な視点も必要となろう。

#### 4. 資金的アプローチ～トラック運転者の待遇改善と消費者の意識改革

トラック運転者不足の大きな理由として、所得額の低さが挙げられる。直近5年間における全産業の平均年間所得額は、概ね400万円台後半で推移しているにもかかわらず、営業用大型貨物自動車運転者の年間所得額は、400万円台前半から中盤、営業用普通・小型貨物自動車運転者の年間所得額は、300万円台後半から400万円台前半と、いずれも全産業の平均より1～2割程度低い（図表3）。

トラック運転者の給与体系の特徴として、20～30歳台の若年層の収入は他産業とほぼ

同等であるものの、その後は伸び率が鈍化する傾向があるため、ライフプランが描きにくく、就業後の定着率も低調となりやすい。

その一方で、直近5年間におけるトラック運転者の年間労働時間は、営業用大型貨物自動車運転者が約2,600時間前後、営業用普通・小型貨物自動車運転者が2,500時間後半であり、全産業の平均である約2,100時間と比較して、1か月あたり約40時間、1年あたり約460時間も長い（図表3）。

トラック運送業界は、1990年に貨物自動車運送事業法が施行されてから、規制緩和によって新規参入事業者が急増、ピーク時の2007年には1.5倍以上となり、6万3,000者を超えた。近年は、輸送需要の伸び悩みなどにより、事業者数の増加率が鈍化するとともに退出事業者数が増加したことから、約6万2,000者で推移しているが、トラック輸送は付加価値を見出しにくい事業モデルであるため、どうしても事業者間の過当競争が起りやすい。その結果、運賃・料金の相場が値崩れし

て投下資本の回収が十分に行えず、トラック運転者の給与に回す資金が確保できないというジレンマに陥ってしまう。

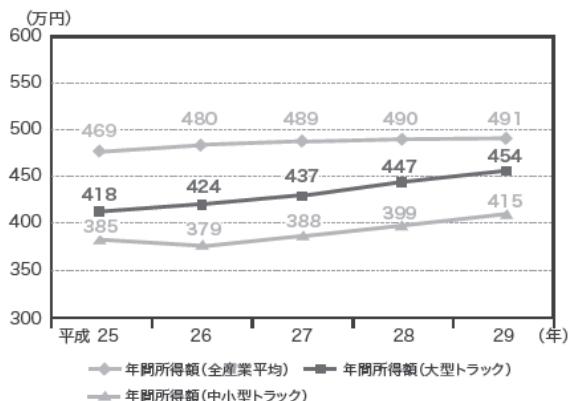
IT化の進展により、消費者が商品にアクセスするポイントは飛躍的に増加し、リードタイムは大きく減少したが、いかに移動革命が進もうとも、モノが一切の輸送モードを介在せず、瞬間的に移動することはあり得ない。その意味で、ドア・ツー・ドア、ラストワンマイルの輸送を司るトラック運送事業は、まさに日常生活や産業活動になくてはならないライフラインであり、その最前線にいるトラック運転者の待遇は、もっと向上して然るべきである。

この点、2017年11月に標準貨物運送約款が改正され、以前は不明確であった運賃と料金の区別や付帯作業の内容が明確化されたほか、待機時間料の新設など、トラック運送事業者が荷主企業から適正な運賃・料金を収受できる環境が作られたことは、非常に大きな進展である。また、国が行うトラックや自家

図表3 トラックドライバーの賃金・労働時間

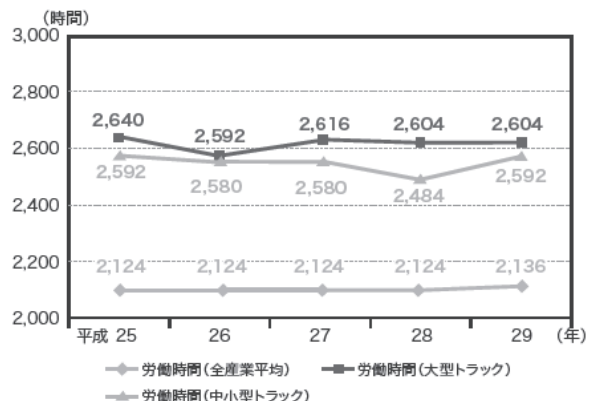
【年間所得額の推移】

トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小型トラック運転者で約2割低い



【年間労働時間の推移】

トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で468時間（月39時間）長く、中小型トラック運転者で456時間（月38時間）長い



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

〔日本のトラック輸送産業－現状と課題－2018〕（公益社団法人全日本トラック協会）より抜粋

用燃料供給施設の導入に対する補助を積極的に拡充し、トラック運送事業者のコストを圧縮することで、トラック運転者の給与の原資を確保する取り組みも重要となる。トラック運転者も勤め人である以上、勤務する運送会社に利益が出なければ、給与もアップしない。個々のトラック運送事業者はもとより、トラック運送業界全体が成長産業とならなければ、トラック運転者の待遇改善はなし得ない。

そのためには、荷主企業や消費者がモノの物理的な移動にかかるコストをしっかりと把握し、輸送サービスの受益者として応分の負担をするという意識改革が不可欠である。

なお、近年、航空機のオペレーティングリースなどと同様に、トラックを主な投資対象としたファンドを組成し、ファンドで取得したトラックを事業者にリースするという金融商品も登場している。

## 5. おわりに～「物流を止めない」ために

本稿では、トラック運送業界における人手不足、とりわけトラック運転者不足の対処方法として、人的・物的・資金的な観点からアプローチを試みた。これらは、単独で機能するものではなく、まさに三位一体となることで、トラック運転者不足を解消するための糸口を見出すことができる。

本稿で触れたもののほか、普及が進んでいる宅配ボックスの活用による無対面配送、当日・翌日配送から「中1日配送」への切り替えなど、必要性・緊急性の観点から貨物の輸送日数に差を設けることによる輸送量の平準

化、航空業界におけるパイロットの自社養成に見られるような、物流専門校の設置による業界内でのトラック運転者の育成なども、トラック運転者不足の対処方法として効果的であると思われる。既存の制度や常識的な考え方にこだわらない、柔軟で大胆な発想が求められよう。

「物流を止めない」ためには、トラック運転者の存在が必要不可欠である。社会全体がトラック運転者の役割を改めて考え、「モノを運ぶ」「モノが届く」ことの意義を問い直すことこそ、トラック運転者不足の最も効果的な対処方法であり、トラック運送事業が持続可能な基幹産業となるための試金石となろう。

### <参考資料>

- ・「輸送の安全向上のための優良な労働力（トラックドライバー）確保対策の検討」報告書（2008年9月・国土交通省）
- ・大型トラックドライバー需給の中・長期見通しに関する調査研究（2014年・公益社団法人鉄道貨物協会）
- ・平成29年賃金構造基本統計調査（厚生労働省）
- ・平成29年版交通安全白書（内閣府）
- ・日本のトラック輸送産業—現状と課題—2018（公益社団法人全日本トラック協会）
- ・NHK ホームページ（最終閲覧：2018年8月25日）
- ・株式会社帝国データバンク ホームページ（最終閲覧：2018年8月25日）
- ・国土交通省 ホームページ（最終閲覧：2018年8月25日）
- ・経済産業省 ホームページ（最終閲覧：2018年8月25日）
- ・厚生労働省 ホームページ（最終閲覧：2018年8月25日）
- ・一般社団法人東京都トラック協会ホームページ（最終閲覧：2018年8月25日）
- ・公益社団法人全日本トラック協会ホームページ（最終閲覧：2018年8月25日）

### <追記>

本稿で述べた内容は、筆者の個人的な見解である。