

高齢化社会におけるトラック輸送のあり方

— 「スローロジスティクス」の提唱—

Future of Trucking in the Aging Society

～ A Proposal of “slow logistics”～



井上 豪：一般社団法人 東京都トラック協会 事業振興部 事業振興課 課長補佐

略 歴

1974年生。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。同年、全国信用協同組合連合会に入社、預金事務や営業店管理等に携わった後、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。現在、海上コンテナ、紙・パルプ、セメント、食料品など、輸送品目別の部会の事務局を務める。物流経営士（第1445号）。

1. はじめに ～トラック運転者の高齢化

「人間五十年、下天の内をくらぶれば、夢幻の如くなり」とは、今から450余年前の戦乱の世に生きた織田信長が好んで演じたとされる幸若舞「敦盛」の一節であるが、2013年における日本人の平均寿命は、男性が80.21歳と初めて80歳を超え、女性は過去最高の86.61歳で2年連続の世界一となった。今やわが国は、「人間八十年」の長寿国である。さらに、2060年には男性の平均寿命が84.19年、女性の平均寿命が90.93年になると見込まれている。「人間九十年」も夢物語ではない。

その一方で、日本の総人口は少子化の影響などから長期の減少過程に入っており、2048年に総人口が1億人を割り込んだ後も減少が続くと見られている。そのため、わが国は、世界的に例を見ない速さで高齢化が進んでいる。高齢化率（総人口に占める65歳以上の高齢者人口の割合）が7%を超えてから倍の14%に達するまでの所要年数（倍化年数）を

欧州の先進諸国と比較すると、フランスが126年、スウェーデンが85年、イギリスが46年、ドイツが40年であるのに対し、日本はわずか24年である。1950年の時点では5%にも満たなかった日本の高齢化率は、2013年時点で25.1%と4人に1人の割合にまで上昇しており、2060年には2.5人に1人が65歳以上に、4人に1人が75歳以上になると推計されている。

高齢化は、わが国の産業構造にも大きな影響を及ぼす。特に、労働集約型産業であるトラック運送事業にとって、労働者の高齢化は深刻な問題である。

今から10年ほど前の2004年の時点では、道路貨物運送業（従業員規模10人以上）の平均年齢は41.7歳で、全産業の平均年齢（40.7歳）と比べてほとんど差はなかった。しかし、2013年には45.2歳まで急上昇し、全産業の平均年齢（42.0歳）との差も拡大した。従業員5～9人の小規模事業者の平均年齢は47.3歳とさらに高い。また、関東1都6県の各トラック協会の海上コンテナ部会で構成され、筆者

が事務局を務める関東トラック協会海上コンテナ部会で部会員事業者を対象に実施した海上コンテナセミトレーラ運転者の年齢別在籍人数調査でも、2014年3月末時点における在籍運転者の平均年齢は46.8歳と同様の水準であった（図表1）。

道路貨物運送業の就業者（約187万人）のうち、40歳以上の就業者が7割弱（約125万人）を占めていることから分かる通り、現在のトラック輸送は中高年層の運転者によって支えられている。単純に考えれば、20年後にはその多くが65歳以上の高齢者層となる。若年層の新たな労働力の確保が喫緊の課題であるが、少子化などの構造的要因に加え、職業選択の幅が広がっていることやトラック運送業界に対するマイナスイメージが払拭されていないこともあり、残念ながら現時点では困難な状況である。よって、トラック運送事業は他の産業と比べて高齢化がより急速に進む可能性が高い。

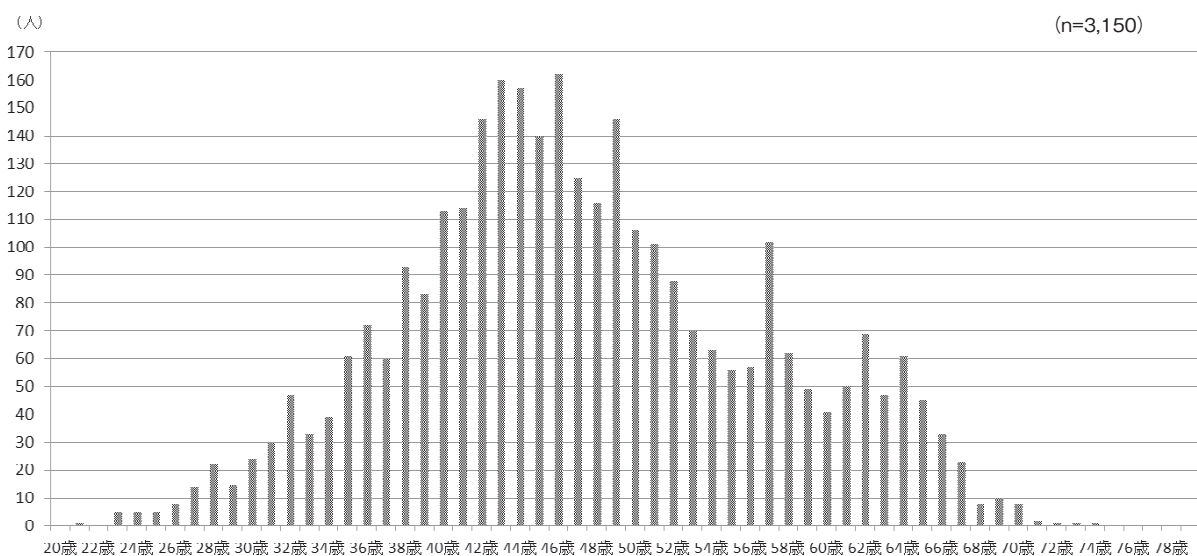
2. 加齢がトラックの運転に及ぼす影響

トラックは、一般的な乗用車とは車両諸元が異なり、挙動にも特性があるため、その運転には高度な技能が求められる。この点、国内外の自動車メーカーでは自動運転の研究が進められており、乗用車では一定の成果が認められているものの、トラックなど大型の商用車は安全面などクリアすべき課題が多く、依然としてハードルが高い。時々刻々と変化する交通状況に臨機応変に対処し、大型車両を安全かつ巧みに操るトラック運転者は、まさにマイスターである。

しかし、前述の通り、トラック運転者の平均年齢が40歳台後半に差し掛かっており、今後は50歳台から60歳台のトラック運転者が増加してくると見込まれることから、加齢がトラックの運転に及ぼす影響が懸念される。

自動車安全運転センターが実施した調査によれば、50歳台後半から60歳台前半の職業運

図表1 関東トラック協会 海上コンテナ部会 運転者年齢別在籍人数調査(2014年3月31日現在)



※東京都・神奈川県・茨城県・栃木県・群馬県・千葉県の名トラック協会海上コンテナ部会員事業者を対象として調査を実施。（回答店数：215店社）
 ※「70歳」（対象者8名）には、東京都トラック協会海上コンテナ専門部会の調査で「70歳代」と回答した4名が含まれている。

転者は、運転に対して真摯な姿勢で臨み、普段から落ち着いた運転を心掛けていることから、総じて安全運転意識は高いとしている。その一方で、視機能など身体機能の衰えの他、集中力や判断力等の認知機能の衰えも始まる年齢であり、思い込みや勘違い、うっかり等による事故や、信号や標識の見落とし等に注意が必要であること、衰えを自覚せずにトラックの運転を続けることは非常に危険であることが指摘されている。

具体的な調査結果を見ると、職業運転者による全体の事故件数は減少しているが、55歳以上の事故が大幅に増加している。年齢別職業運転者単位人数当たりの事故件数(指数)は、30歳未満を頂点として、30歳台、40歳台と年齢の上昇とともに低下していくものの、50～59歳で微増し、60歳以上になると平均値を上回って大きく増加する傾向が見られる(図表2)。55歳以上の事故が多い事業所における年齢別事故率(過去3年間の事故件数を現在の運転者数で除した値)でも、55～59歳が他の年齢層に比べて最も事故が多い。55歳以上で事故率が高くなる原因としては、加

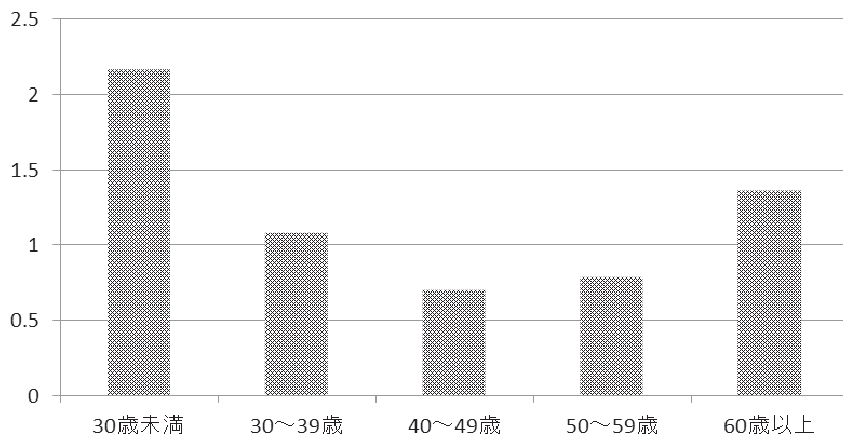
齢による視力の低下、緊急時の反応の遅れ、判断力の低下、慣れによる運転の手抜きなどが挙げられている。

50歳以上の職業運転者は、高血圧や糖尿病など何らかの疾患がある比率が50歳未満の職業運転者よりかなり高い。また、「夜間の運転は疲れるようになった」「運転が下手になった」「運転中に目がかすんだり、ものが見えにくくなることがある」「運転中に緊張状態が長く続かないと感じるようになった」など、加齢による身体機能や認知機能の変化を強く感じているにもかかわらず、トラックを運転する頻度は「毎日」が7割で、50歳未満の職業運転者とほとんど変わらない。

企業側も定年を間近に控えた職業運転者に対する教育投資には消極的で、高齢者層をターゲットとした安全運転教育を実施している企業は非常に少ない。

こうした中、警察庁は、昨今の認知症に起因した交通事故の増加を踏まえ、道路交通法を改正して75歳以上のドライバーに対するチェック体制を強化する方針を打ち出した。具体的には、現在は運転免許の更新時のみ義

図表2 年齢別職業運転者単位人数当たり事故件数の指数(全国平均=1)



出典：自動車安全運転センター「加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究」を基に筆者作成

務付けられている認知機能検査を信号無視や逆走などの違反があった場合にも臨時的に実施し、認知症のおそれがあると判定されたドライバーには医師による確定診断を受診させるとしている。

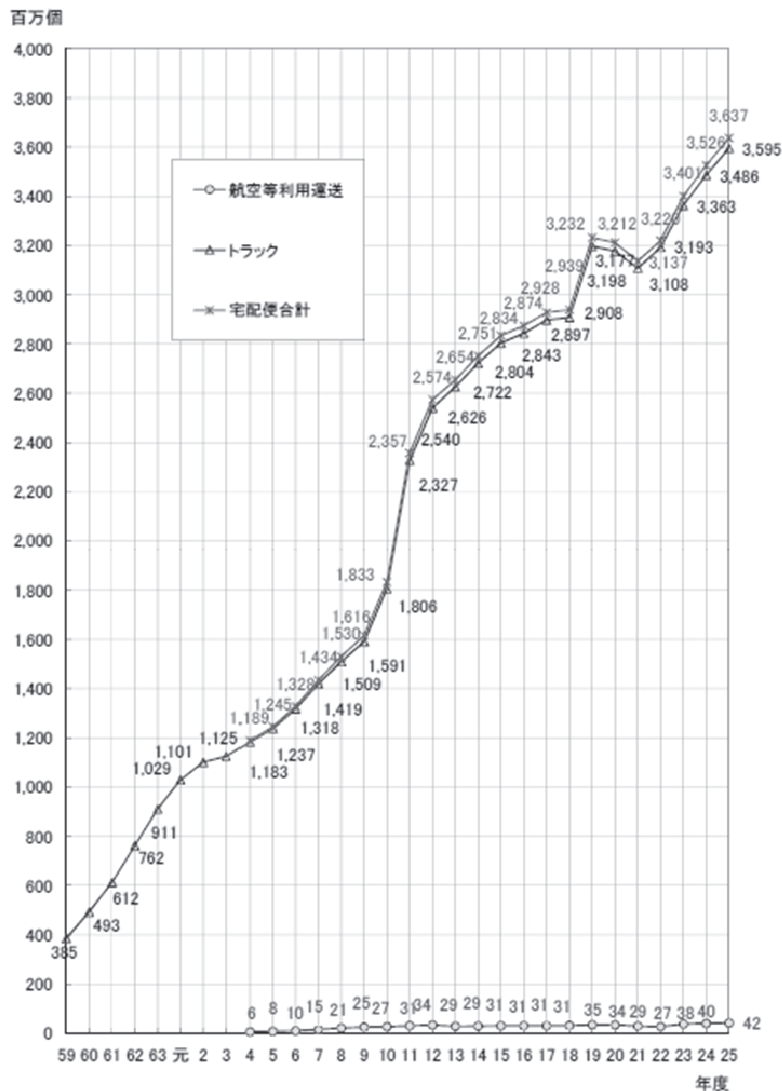
3. 高齢化社会における「スローロジスティクス」の提唱

近年、インターネット通販などの電子商取引（eコマース）が急速に普及している。黎明期には仕事が多忙で買い物に行く時間がないビジネスパーソンやパソコンに精通している一部の人が使うツールとして想定されてい

たが、現在は生活必需品から嗜好品に至るまで品揃えが豊富で、家に居ながらにして買い物ができ、購入した商品がすぐ手元に届く便利さから、対面での購買を好まない若い世代の他、育児や介護で家を空けることができない家庭や、高齢者を中心として全国に約600万人存在すると言われる、居住地域で日常の買い物や生活に必要なサービスを受けることに困難を感じる人たち、いわゆる「買い物弱者」などにも積極的に利用されている。

これに伴い、多種多様な商品を早く確実に全国津々浦々の消費者の手元まで届ける「毛

図表3 宅配便等取扱個数の推移



出典：国土交通省ホームページ「平成25年宅配便等取扱実績について」

細血管型物流」を担うトラック輸送のニーズも拡大し、平成25年度は宅配便全体の約99% (35億9,506万個) を取り扱っている (図表3)。

しかし、前述の通り、加齢による身体機能や認知機能の衰えが大型車両の安全な運行に支障をきたす危険性が存在する以上、高齢化社会において従来と同様の大型車両による高密度なトラック輸送を行うことは、交通事故発生リスクが高いと言わざるを得ない。わが国における交通事故は減少傾向にあるものの、平成26年には57万件以上が発生し、負傷者は70万人以上、死亡者は4,000人を超えている。ましてや大型車両であるトラックがひとたび事故を起こせば、その被害は甚大なものとなる。

利便性を追求するあまり、安全が疎かになることは決してあってはならない。仮に、安全の確保によって利便性が後退したとしても、それは社会全体で甘受しなければならない。高齢化による社会構造の変化に応じたトラック輸送サービスの構築が不可欠となる。

そこで、高齢化社会における新たなトラック輸送のあり方として、「スローロジスティクス」を提唱したい。

思うに、現在のトラック輸送は、顧客サービスの名の下にあらゆる貨物を「一律に」「早く」輸送しているため、物量の集中や労働力不足などの問題を招くだけでなく、トラックの安全な運行を阻害していると考えられる。確かに、必要なものがすぐ手に入るのは便利であるが、明日絶対に必要なものと1週間後でも十分間に合うものがあることも事実である。

よって、必要性や緊急性の観点から、受注以降のリードタイムを極力短くして「特別に」「早く」輸送する貨物と、ピッキングや梱包などの作業時間にも余裕を持たせてリードタイムを長く取り、「普通に」「ゆっくりと」輸送する貨物とに区別するという方法が採れないだろうか。そして、前者については身体機能や認知機能が高い若年層や中高年層のトラック運転者に従来の大型車両による輸送を担当させ、後者については高齢のトラック運転者が小型で低速の貨物専用車両 (超小型モビリティ) を使って輸送する。これにより、安全の確保や輸送量の平準化をはかることができる上に、高齢のトラック運転者の活用にも繋がると思われる。

4. おわりに ～持続可能なトラック輸送を目指して～

当然ながら、「スローロジスティクス」は、わが国の物流のあり方そのものに関わるため、車両の開発をはじめとした技術面や交通インフラ・ネットワーク機能の整備など、クリアすべき課題が山積している。非現実的な話のように思われるかもしれないが、来るべき高齢化社会におけるトラック輸送のあり方を今から真剣に模索していかなければ、物流がわが国の産業活動や国民生活の維持・発展を阻害するボトルネックとなりかねない。

また、「スローロジスティクス」の根底にある、「ゆっくりと」運ぶことが「普通」であり、「早く」運ぶことは「特別」であるという考え方や、トラック輸送サービスは有償であるという認識を、わが国全体で共有することが極めて大切である。

一般的に、「早く」「楽に」「確実に」などのメリットを享受すれば、それに見合った対価が発生するのが通常である。トラック輸送においても、実際に自分の足で店舗に出向いて買い物をして商品を自らの手で家まで持ち帰るといふ、多くの時間と労力が費やされる一連の行為を輸送のプロフェッショナルであるトラック運送事業者が安全かつ迅速に代行することは高品質な輸送サービスの提供であり、そこには相応の対価が発生すると考えるのが自然であろう。各駅停車の電車と比べ、特急電車の方が目的地まで早く着き、車内環境も快適であるという付加価値の分だけ乗車料金が高いことと同じ理屈である。ましてや、トラック輸送の送料は、決して無料などではない。

トラック運送事業者も提供した輸送サービスに応じた対価を利用者から適正に収受することによって、その一部を高齢のトラック運転者の安全運転教育などに積極的に投下することが可能となり、利用者もトラック輸送に高い価値を認め、自らが享受したサービスに相応した対価を納得して負担する、という好循環が構築されるものと思われる。

高齢化社会における「スローロジスティクス」が持続可能なトラック輸送（Sustainable Trucking）への架け橋となることを期待したい。

<参考資料>

- ・ 内閣府「平成26年版高齢社会白書」
- ・ 総務省「平成25年労働力調査年報」
- ・ 国土交通省「平成25年度 宅配便等取扱実績について」（平成26年7月）

- ・ 厚生労働省「平成25年賃金構造基本統計調査」
- ・ 厚生労働省「買いもの弱者応援マニュアルver.2.0」（平成23年5月）
- ・ 警察庁「『道路交通法改正試案』に対する意見の募集について」（平成27年1月）
- ・ 自動車安全運転センター「加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究」（平成22年3月）

<追記>

本稿で述べた内容は、筆者の個人的な見解である。