

# トラック運送業のドライバー確保問題について

The issue of securing of driver of the trucking business



大島弘明：株式会社日通総合研究所 経済研究部 担当部長 主任研究員

## 略 歴

1964年生まれ。1988年日本大学理工学部卒業、同年(株)日通総合研究所入社。以後、主にトラック運送事業における事業環境の変化や労働・安全問題、物流効率化対策等の調査研究に従事。

## 1. はじめに

労働集約産業といわれるトラック運送事業の現場では、「募集してもトラックドライバーが集まらない」という声が日増しに高まっている。

トラックドライバー不足の背景には、低賃金で長時間労働、常に交通事故の危険性がある厳しい労働環境、トラックドライバーのイメージが決して高くはないことなど、これまでもさまざまな要因が指摘されている。これに加えて昨今では、運転免許制度の影響も小さくない。

トラックドライバーは、既に40歳以上の割合が、普通車で5割強、大型車で約7割、けん引車で7割強となっており、高齢化が進んでいる（全日本トラック協会データによる）。また、わが国の少子高齢化による総人口の減少と15歳から64歳までの労働力人口の減少により、特に若年者のドライバーの「なり手」が少なくなっている。

我が国は既に成熟社会となっており、今後、大幅な経済成長は見込めない。更に、総人口

の減少は、消費活動ないしは消費量の減少となることから、国内貨物輸送量および営業用トラック輸送量は、将来に向けて減少傾向とみられる。それにより必要となるドライバー数は減少しても、今後はそれ以上にドライバーが集まらないという危険性がある。我が国の物流を担うトラック輸送が安定した活動を行うには、ドライバーの確保が課題であることはいうまでもない。

## 2. ドライバー不足の要因

トラックドライバー不足の要因について、まず労働条件をみると、他産業に比べて低賃金で長時間労働が実態である。

トラックドライバーの賃金は、「きつい仕事であるが他の職業よりも賃金は高い」という時代があった。しかしそれは過去の話である。賃金構造基本統計調査によると、平成23年6月に一般の男性労働者に決まって支給する現金給与額は、全産業平均が36万円、建設業が35万3千円に対し、道路貨物運送業は30万5千円となっており、月額で約5万円の差がある。

さらに、年間賞与その他特別給与額は、全産業平均が95万円、建設業が71万円に対し、道路貨物運送業は37万円と50万円以上もの大きな差となっている。

この金額をもとに年収を試算すると、全産業平均が527万円、建設業が494万円に対し、道路貨物運送業は404万円となり、他産業とは年収で100万円以上もの格差となっている。

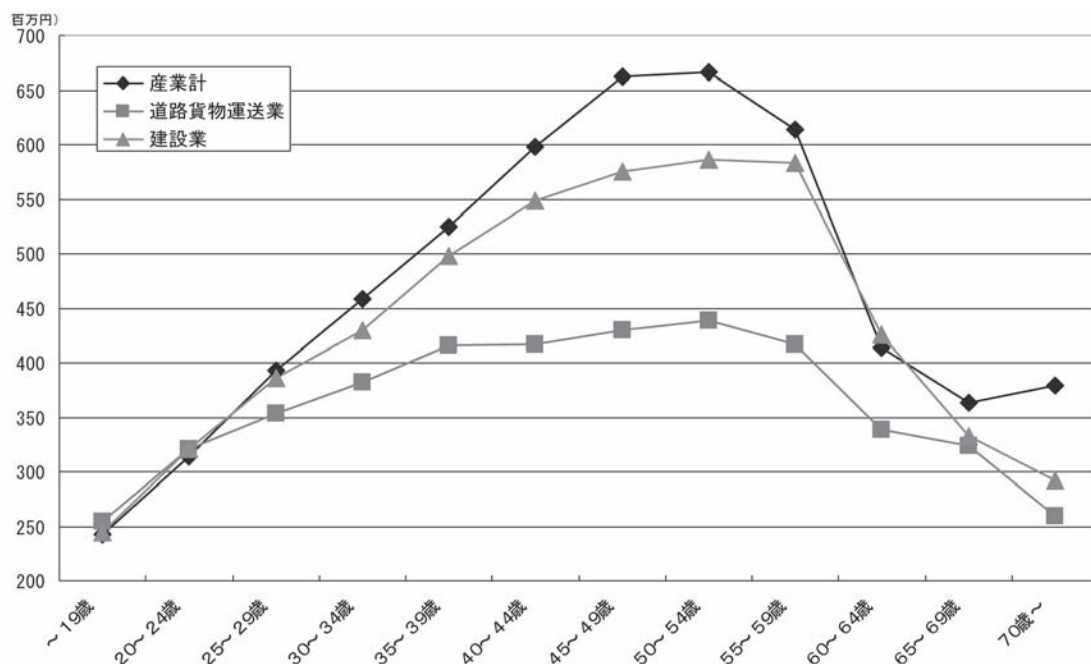
なお、トラックドライバーの賃金体系は、歩合給割合が高く、年功序列の体系が薄いため、若年層では他産業に比べて給料がよいのが魅力との声も聞く。しかし、グラフにみるとおり、それは25歳までであり、20代後半以降年齢が高くなるに従って、他産業との格差は開く一方である。若年層にとっての賃金も決して魅力とはならない。

一方、同調査による月間実労働時間（所定内労働時間＋超過実労働時間）は、全産業平

均が182時間、建設業が186時間に対し、道路貨物運送業は211時間と他産業と比べて長時間となっている。

しかし、トラックドライバーの長時間労働は今に始まったことではない。トラックドライバーには、労働基準法に加えて、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下、改善基準とする。)の遵守が求められている。この改善基準は、昭和42年に、交通事故削減のための労働条件改善を目的に定められた「2・9通達」に端を発し、平成元年に労働大臣告示として示され、一部改正を経て現在に至っている。改善基準では、始業から終業までの「拘束時間」は最大16時間まで、終業から始業までの間の「休息期間」は8時間以上、休憩を入れずに走行する連続運転は4時間までなどが求められている。しかし、その遵守状況は、厚生労働省が監査・監督を行った事業場のうち6割強で何らかの違反が

図 業種別年齢階層別の平均年収



出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より筆者作成

あるなど、長年にわたり大きな改善がみられない（厚生労働省データによる）。

一方で、職業の選択は、その仕事に対する「興味」や「やりがい」が大きな理由となることは言うまでもない。トラックドライバーでは、過去から常に「クルマの運転が好きだから」という理由が最上位であった。しかし、若年層では、都市部の公共交通機関の発達やクルマの保有費用の高さ、加えて、クルマが趣味や興味、ステイタスシンボルといった存在から、移動手段としての道具という位置づけに変化していることなどから「クルマ離れ」が進んでおり、クルマへの興味の部分が引き続き選択理由となるのは厳しい状況がうかがえる。

更に、平成19年の運転免許制度の改正により、新普通免許では、車両総重量5トンの車両までしか運転できなくなった。全日本トラック協会のデータによると、旧普通免許（車両総重量8トンの車両まで運転可）では、営業用トラックの56%を運転できたが、新普通免許では15%しか運転できない。いわゆる2トン車でも、テールゲートリフターや冷蔵・冷凍ユニットなどの架装により車両総重量5トンを超えるため、「新普通免許では2トン車でも運転できない」という問題が顕在化している。輸送の現場では、高校の新卒者をドライバーとして雇用することができないとする事業者も少なくなく、若年層のドライバー雇用の高いハードルとなっている。そこで、トラック運送業界では、新普通免許で車両総重量6.5トンまで運転可能とする見直しを要請しているが、厳しい状況が続いている。

#### 4. ドライバー確保に向けた取り組み

このようにドライバー不足の問題は、多くの要因によるものであり、一朝一夕で改善できるものではない。しかし、職業選択の時点で「きつく危険な仕事」として敬遠されており、真剣に対応、対策を施さなければならない時期を迎えている。

まず、「なり手」を増やし選択されるためには、賃金アップへの取り組みが必要である。しかし、多くのトラック運送事業者では、経費の削減や賃金体系の見直しなどの経営努力にも既に工夫の余地は少ない。そこで今こそ重要なのは適正運賃の収受である。なお、荷主企業との運賃交渉に必要なのは、原価計算に基づいた理論武装である。まず自社内でどれだけの運賃が適正なのかの確認が必要である。

また、長時間労働も、仕事を確保するためにやまれぬ対応だったことは否めない。しかし、安全性の確保への影響も多大であり、長時間労働を前提とした運行を真剣に見直すべき時期にきていると考える。

運賃アップや長時間労働の削減は、トラック運送事業者の経営面だけの問題ではなく、安全性の確保をはじめとするコンプライアンスに必須な取り組みであること、それは荷主企業にとっても重要であることに理解を求める姿勢が重要である。

特に労働時間が長くなる大きな要因が、積み込み時の出荷遅れや荷卸し時の順番待ちなどによる「手待時間」にあるのも実態である。また、積み込みや荷卸しの厳しい時間指定に

遅れると厳しいペナルティーが求められるため、必要以上に余裕を持った運行をせざるを得ないというケースもみられる。この改善には荷主企業の協力が必要であり、事業者から荷主企業への強力な意思表示が重要である。そもそも荷主企業の多くは改善基準というルールが存在を知らない。それは事業者が説明していないことが理由のひとつでもある。今後は、荷主企業に対しても「コンプライアンスのため、ルール遵守のため」という説明を徹底して行い、実際にルールの範囲で運行できるような協力を求めるべきである。

## 5. おわりに

トラック運送業界は、事業者間の競争が未だ厳しく、供給過多の地域が多いとみられるが、このままの労働条件では「ドライバーが確保できない」、「安全・安心な輸送サービスを提供できない」危険性が高いことを、荷主企業や多くの中小事業者の荷主である元請事業者に対して主張すべき時期にきていると考える。

加えて、運転免許制度の見直しへの一層強力な主張や、トラックドライバーやトラック運送業界を正しく理解してもらうPRなど、社会への積極的な主張も求められるところである。