



物流ニュース

NO. 126

2017年3月

表面化したトラックドライバー不足 —問題の構造と今後の対応—

1. ついに表面化したトラックドライバー不足の影響

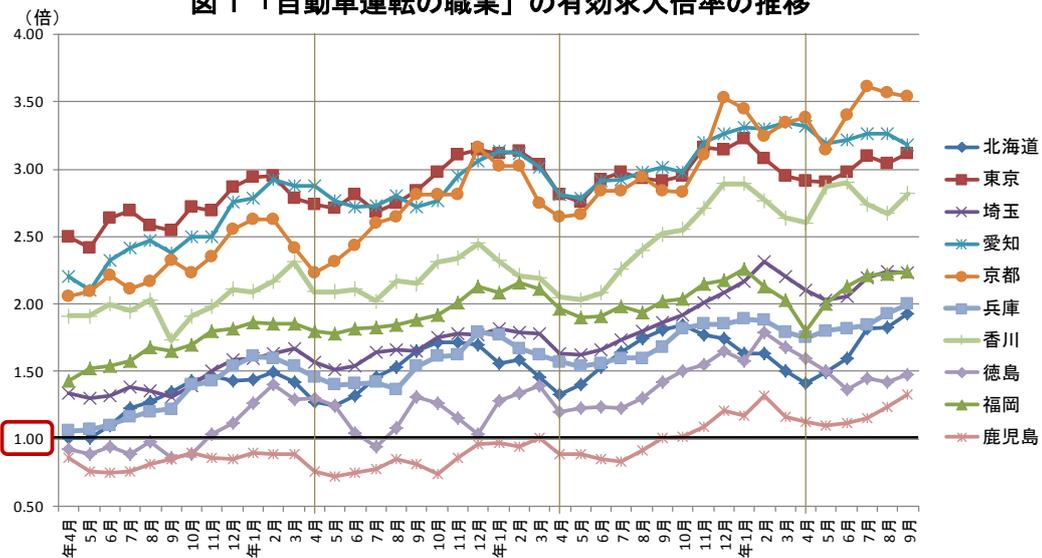
トラック運送業界の喫緊の課題が「ドライバー不足」と言われて数年が経つが、まだ明らかに「輸送が遅れる」、「運べない」という状況が目立つほどではなかった。

しかし、ついに本年2月には、成長を続けるEコマース等のラストワンマイル輸送の多くを担っている最大手宅配事業者で、労働組合から会社側に対し総量規制を求め、会社側でもドライバーの労働条件改善に向け、サービスの絞り込みや運賃料金の見直しなどへの動きが始まった。遂にドライバー不足が誰にもわかる影響が生じるようになったのである。

実際に、自動車運転の職業の有効求人倍率は「1」を超える状況が続いており（図1）、輸送需要の増減にかかわらず、「ドライバーは募集しても集まらない」状況が継続している。それでも輸送の現場では、物流を止めてはならないという運送事業者の責任感のもと、輸送システムの見直しを行いつつも、現存のドライバーが休日出勤や残業をこなし、予備のドライバーが常に運転し、事務職、管理職もドライバーを兼務しているケースが少なくなく、このような頑張りで輸送体制が維持されてきたが、それも限界が見えてきた。

そもそも、ドライバー不足の最大の要因は、他産業に比べて長時間労働で低賃金という厳しい労働条件にある。（図2）現在の物流事業者とドライバーの頑張りとは、結果として、そもそも他産業に比べて長時間である労働時間が、更に長くなってしまっている。このような頑張りには、自ずと限界があり、ドライバー不足に拍車をかけることのみならず、輸送の安全性のリスクが高まることも懸念される大きな問題なのである。

図1 「自動車運転の職業」の有効求人倍率の推移



注1: 「自動車運転の職業」には、貨物自動車以外にバスやタクシーも含まれている。
注2: 北海道、岩手県、埼玉県、愛知県、香川県、福岡県には、パートを含む。
資料: 各労働局ホームページより日通総研作成

図2 道路貨物運送業の賃金と労働時間

	企業規模	年齢		勤続年数	年収 (A=B×12+C)	きまって支給する現金給与額 (月間) (B)	所定内給与額 (月間)	年間賞与その他特別給与額 (年間) (C)	総実労働時間 (年間) (D=(E+F)×12)	所定内実労働時間数 (月間) (E)	超過実労働時間数 (月間) (F)	時間単価 (A÷D)
		歳	年									
		千円	千円	千円	千円	千円	千円	時間	時間	時間	円/時間	
道路貨物運送業	計(10人以上)	45.2	10.8	4,166.6	318.2	260.4	348.2	2,544.0	177.0	35.0	1,637.8	
	1,000人以上	41.2	11.5	4,562.6	333.6	264.4	559.4	2,604.0	175.0	42.0	1,752.2	
	営業用大型貨物自動車運転者	計(10人以上)	47.3	11.0	4,369.5	340.0	274.2	289.5	2,616.0	180.0	38.0	1,670.3
	1,000人以上	47.1	13.7	4,948.7	363.5	287.3	586.7	2,808.0	181.0	53.0	1,762.4	
営業用普通・小型貨物自動車運転者	計(10人以上)	43.8	9.6	3,879.7	300.8	239.3	270.1	2,580.0	176.0	39.0	1,503.8	
	1,000人以上	39.1	10.1	4,300.5	322.5	243.9	430.5	2,604.0	171.0	46.0	1,651.5	
製造業	計(10人以上)	42.3	14.5	4,982.3	331.2	293.8	1,007.9	2,172.0	164.0	17.0	2,293.9	
建設業	計(10人以上)	44.0	13.1	5,126.3	354.9	328.0	867.5	2,208.0	171.0	13.0	2,321.7	
産業計	計(10人以上)	42.3	12.1	4,892.3	333.3	304.0	892.7	2,124.0	164.0	13.0	2,303.3	

資料：公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送事業に関する賃金・労働時間データ集（平成27年調査版）」平成28年3月、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より筆者作成

2. トラックドライバーの仕事の実情

世間一般では、我が国のドライバーの相当数を宅配便のドライバーが占めていると思われる。しかし、宅配便を含めた積み合せ貨物の輸送量は、全てのトラック輸送量の2～3%に過ぎない。確かに宅配便の最後の配送には、より多くの人手を要するが、それ以外に、製造業への原材料輸送やそこで完成した製品の輸送、製造業から卸売業、小売業へと流通の過程で生じる輸送、更には建設系の資材の輸送など、極めて広範囲なトラック輸送に、ドライバーが従事しているのである。

そのドライバーの仕事は、総じて次のような実情にある。

- 指定された積込み時間に行っても待たされる（手待ち時間）ことは頻繁に。
- 荷卸し先へ卸す順番を確保するために（相当に）早めに到着（手待ち時間が発生）。
- 大型車1台分の荷物の手積み、手卸しもせざるをえない（積み卸しに各2時間…）。
- 高速道路を使いたくても運賃が安いので使えない。
- 長距離輸送は拘束時間が長く、荷物を降ろした後はトラックの寝台で睡眠をとる。
- 個人宅に配送しても、不在があり、何度も再配達しなければならない。
- このような結果、長時間労働をこなしているのに賃金は高くない・・・。

図3 1運行あたりの手待ち時間の分布

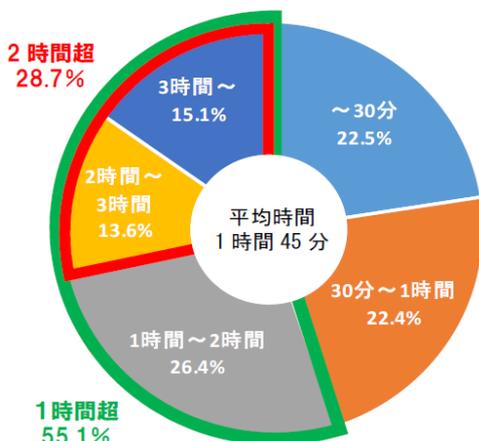
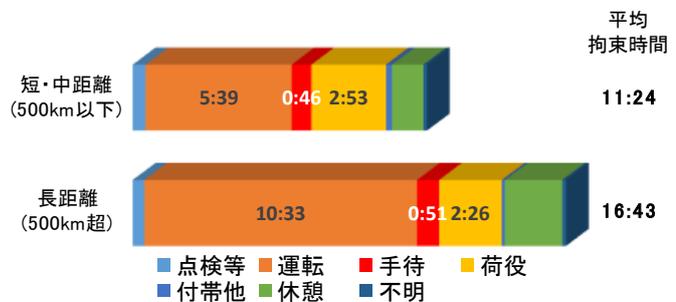


図4 1運行あたりの拘束時間と内訳



資料：図3、図4とも国土交通省ホームページより

3. ドライバーに優しい物流への転換が必須

このような厳しいドライバーの仕事に、職業を選ぼうとする人が魅力を感じないことが、ドライバーの新たななり手が少ない大きな要因となり、ドライバー不足をまねいていると考えられる。若年層のみならず、中高年層においても、転職先としてドライバーへという選択肢を選ぶ人が少なくなっているのもその影響は大きいとみられる。

物流の現場では、輸送量に比べて輸送力のほうが多い供給過多の時代が長く続いてきた。荷主側に事業者の選択権があったため、無理な仕事も我慢して受けざるを得なかったという背景があったことは否めない。しかしそのしわ寄せが、ドライバーの厳しい労働条件となり、年々、主に年齢を理由に辞めていくドライバーの数に対して新たなドライバーのなり手が少ないことが続いてきた。その結果、最近数年の間に、供給不足へと逆転したとみられる。ただし、長年厳しい競争状態にあった運送業界では、簡単に頭を切り替えることが難しく、なかなか荷主に運賃値上げなどを主張できない状況が続いてきたのである。

しかし、今後も安定した輸送を提供していくためには、ドライバーの労働条件を他産業並みに整備していかななくてはならない。言い換えれば、これまでのようにトラック輸送やドライバーの労力に依存しすぎた物流から、「ドライバーに優しい物流」に見直していくことが、今後のあるべき物流の姿と考えられる。

それには、例えば長時間労働の一因である荷物の積卸しまでの手待ち時間がない現場、きつい労働の一因である手作業による積卸しを排除した現場をいかに実現するかが重要である。また、長距離輸送については、トラックから鉄道等を利用するモーダルシフトにより、少ない労働力で輸送する仕組みへの見直しや、長距離輸送の途中でドライバーが荷物や車両を交替する中継輸送を導入することで、ドライバーが毎日自宅で眠ることができる体制整備を進めていくなど、効率化、省力化への自助努力も必要である。ただし、例えばモーダルシフトに関しては、多くのケースでリードタイムが長くなることへの理解や、運行ダイヤが決まっている鉄道や船舶に乗り遅れないよう、出発時間の厳守への対応が必須となる。これには、荷主側の理解と協力が不可避である。また、例えば話題の宅配便に関しては、集配時の再配達への対応として宅配ボックスの設置やコンビニや鉄道駅との連携による受取り方法の多様化なども加速させる必要があると考えられる。

さらに、ドライバーの労働条件を他産業並みの賃金と労働時間へ改善するには、自助努力では追い付かず、労働条件改善の原資確保に向けては運賃の見直しも必要となろう。荷主企業や消費者からみても決して喜ばしいことではないだろうが、「適正なサービスを得るために必要なドライバー確保に向けた対価」という観点から、改めて「物流は有料」との認識をもってもらおうよう、物流業界からも説明、アピールしていく必要があるだろう。

この点に関して、特にネット通販の分野や百貨店、量販店等からの配送において、「送料無料」との標記が未だ目立つ。しかし、配送の際には送料（運賃）は間違いなく発生しており、消費者に対して「送料はかからないのが普通」といった誤った感覚を与えているのではないだろうか。更に、ドライバーが一生懸命働いた結果が「無料」と評価されるようで、ドライバーにとってもやりがいにつながらないのではないだろうか。例えばドライバーのなり手候補の若年層には、魅力ある職種に写るとは思えない。

通販業者や百貨店、量販店も、同業者間の競争が厳しく、少しでもサービスの違いを出そうとしていることに一定の理解はできる。しかし、他社との差別化を意図するならば、「送料無料」よりは「送料当社負担」または「送料込み」としたほうが、ありがたみを与えられるとも考えられるのではないかと。

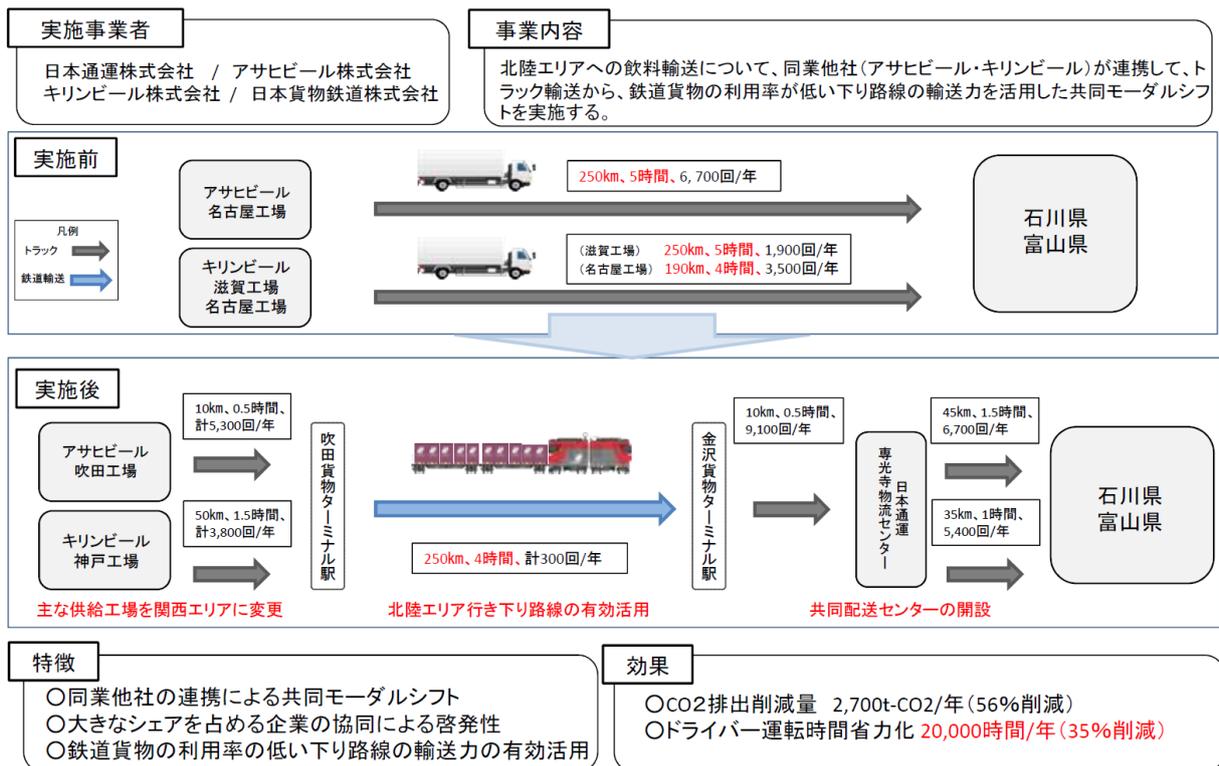
4. 荷主企業による真の物流効率化への取り組み

ドライバー不足への対応には、上記のように出来る限り人手をかけない輸送、ドライバーに優しい物流が求められ、すなわちそれは「真の物流効率化」への取り組みが必要ということである。

その実現には運送事業者の自助努力だけでなく、荷主企業の理解と協力が不可欠である。実際に荷主企業の一部では、ドライバー不足によって自社の生産・販売活動に支障をきたさないよう、運送事業者に理解を示している現場が既に出てきている。荷主企業にとっても運んでもらえなければ、商売にならないという死活問題であるからだ。そこで、いくつか現場改善の事例を紹介する。

まず、アサヒビール㈱と麒麟ビール㈱による鉄道コンテナでの共同輸送への取り組みである。両社はこれまで愛知県・滋賀県にある工場から届け先まで、200～300kmのトラック配送を行ってきたが、ドライバー不足と環境問題への対策を目的に協業化を進めている。この取り組みは、関西～北陸間の往復輸送量の差により発生する鉄道の空コンテナを有効活用するものでもあり、2017年1月に石川県から開始された。なお両社は、2011年8月より、首都圏における小口配送および茨城・埼玉・長野・静岡の4県の一部地域における空容器の回収を共同も行っているなど、その取り組みは今後も注目されることである。

図5 同業他社（アサヒ・麒麟）の連携による中距離の共同モーダルシフトの概要



※数値は切り上げ・切り捨てにより端数発生している。

資料：国土交通省ホームページより

また、ある建材メーカーでは、それまで納入先で要請されていた「棚入れ作業」や「先入れ先出し作業」「時間指定」「建設現場納品の発生」を問題視し、付帯作業が発生する納入先に対しては、営業を通じて作業の改善を要望した。また、時間指定配送先についてもリスト化し、配車計画見直しのため、朝一番納品の顧客を起点に配送コースの組み替えを

実施、さらに納入先で手待ち時間が発生した場合には、費用負担を求めるなどの改善策を実施した。その背景には、納入を依頼する運送事業者に適切な条件を示すことで、確実に納入できる体制を構築するため、そしてそれは最終的に物流のコストダウンにもつながるとの認識を持つに至ったことにあるとのことである。

別の輸送機器メーカーでは、入出荷ダイヤを一層細かく管理し、トラックの集中の分散化を進め、手待ち時間等の改善を進めている。さらに、納入や出荷担当のドライバーに対してアンケートを実施し、問題点を把握してその改善を図ることに取り組んでいる。その実施例には、「出荷遅れがないように社内会議時間の調整」「屋根が短く雨の日に困るとの指摘から、場所の見直しや屋根の延長を検討」などの細かい改善策まで含まれている。また、荷主側の要因で残業が発生した場合には、その分の料金も適正に支払っている。そこまで対応する理由として、国内生産を維持するために、輸送力の確保、つまりドライバー不足の解消を大きな目的にしていることが挙げられる。

この他にも、大手化学品メーカー同士での共同配送、食品メーカーによる長距離トラック輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトの推進、あるいは中継輸送の導入といった動きも目立つようになってきた。

5. おわりに

ドライバー不足への対応については、トラック運送業界から、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、これまで以上に荷主企業や一般社会に対しても主張すべき時期にきている。繰り返しになるが、ドライバー不足の最大の要因は、他産業に比べて長時間労働で低賃金という厳しい労働条件にあり、安定した輸送力を確保するためには、ドライバーの労働条件を他産業並みに整備していかななくてはならないからである。また、現在議論検討されている「我が国の働き方改革」においても、長時間労働や時間外労働に対する規制が、より厳しいものになることが想定される、その際には、トラックドライバーにも大きな影響が及び、規制をオーバーする労働時間分を、別のドライバーでこなすことが求められるならば、より一層、ドライバーの確保が必要となる。

一方、荷主企業や消費者も、ドライバー不足により、思うように商品の調達や配送ができない事態が起きつつある現実を注視する必要がある。

ドライバー確保の実現には、運送事業者の自助努力のみならず、荷主企業や消費者を含めた社会全体の理解と協力が不可欠である。その結果が、我が国の経済活動を支える上で必要不可欠なトラックドライバーの安定的な提供につながるものと考えるところである。

KEY WORD

ドライバー不足は、長く続いた物流業の供給過多の時代の影響により、ドライバーの労働所条件が厳しさを増し、新たなドライバーのなり手が少なく供給不足へと転じたことによる。

その改善には、ドライバーの労働条件を他産業並みに引き上げることが必要であり、「ドライバーに優しい物流」「真の物流効率化」を荷主企業や消費者を含めた社会全体の理解と協力によって実現していくことが求められる。