



# 物流ニュース

NO. 119

2015年8月

## 景気押し上げで再燃するトラックドライバー不足

### 1. 2015年度の営業用自動車輸送量の見通し

日通総合研究所が6月に発表した「2015年度の経済と貨物輸送の見通し（改訂）」では、2015年度におけるわが国の実質経済成長率を1.9%増と予測している。公共投資をはじめとする公的需要による後押しは期待できないものの、個人消費や設備投資など国内民需を主体にプラス成長に転じるという見方である。

民需主導の景気押し上げに伴い、国内における荷動きにも改善の動きが期待できる。日通総研では、2015年度の国内貨物総輸送量は前年度比微減の0.2%減（注：トン数ベース、以下同様）と予測しているが、これは公共投資の減少を受けて砂利・砂、セメント・生コン、廃棄物など建設関連貨物の不振が輸送量を下押しするためだ。

こうしたやや特殊な建設関連貨物を除いた、一般貨物の輸送量（注：消費関連貨物と生産関連貨物の合計）は2.1%増になるとみられる。すなわち、一般の物流事業者が取り扱う貨物の輸送量は、昨年度よりも増加する見通しである。

表. 1に営業用自動車の品別輸送量の予測値を示す。今年度における全体の輸送量は1.9%増であるが、これから建設関連貨物を除いた一般貨物の輸送量は3.1%増となる。中でも下期の輸送トン数は11.5億トンで、下期ベースでは昨年度はもとより2013年度の水準（11.3億トン）をも上回る。

表. 1 営業用自動車輸送量の見通し

（単位：百万トン）

	2013年度		2014年度		2015年度		2013年度	2014年度	2015年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期				
営業用自動車輸送量	1,411.4 (△ 2.2)	1,578.1 ( 0.6)	1,384.7 (△ 1.9)	1,550.5 (△ 1.8)	1,405.6 ( 1.5)	1,584.0 ( 2.2)	2,989.5 (△ 0.7)	2,935.2 (△ 1.8)	2,989.6 ( 1.9)	
建設関連貨物を除く輸送量	1,002.2 (△ 6.9)	1,129.6 ( 1.0)	1,018.1 ( 1.6)	1,115.4 (△ 1.3)	1,046.7 ( 2.8)	1,153.4 ( 3.4)	2,131.8 (△ 2.9)	2,133.5 ( 0.1)	2,200.0 ( 3.1)	
品別輸送量	消費関連貨物	536.9 (△ 1.6)	592.4 ( 6.6)	533.5 (△ 0.6)	575.0 (△ 2.9)	546.8 ( 2.5)	593.0 ( 3.1)	1,129.3 ( 2.5)	1,108.5 (△ 1.8)	1,139.8 ( 2.8)
	生産関連貨物	465.3 (△12.4)	537.2 (△ 4.6)	484.6 ( 4.2)	540.4 ( 0.6)	499.9 ( 3.2)	560.3 ( 3.7)	1,002.5 (△ 8.4)	1,025.0 ( 2.2)	1,060.2 ( 3.4)
	建設関連貨物	409.2 ( 11.8)	448.5 (△ 0.4)	366.6 (△10.4)	435.1 (△ 3.0)	358.9 (△ 2.1)	430.6 (△ 1.0)	857.7 ( 5.1)	801.6 (△ 6.5)	789.5 (△ 1.5)

出所) 日通総合研究所「2015年度の経済と貨物輸送の見通し（改訂）」

## 2. 2013年度下期の再現はあるか

貨物輸送量の増加は一般の物流事業者にとって、もちろん望ましいことに違いないが、その一方で、トラック運送事業者には“痛し痒し”と言えよう。なぜならば、トラックドライバー不足問題が再燃する可能性があるからだ。

わが国において少子高齢化が進展するなかで、トラックドライバーの供給不足の問題は以前から指摘されていたが、それまでは不況下で失業率が高止まりしていたことから、トラックドライバーの確保が比較的容易であったことに加え、トラック運送事業者の努力などもあってなかなか表面化してこなかった。しかし、消費増税前の駆け込み需要の発生に伴い、荷動きが盛り上がった2013年度下期に、トラックドライバーの需給が急速にタイトとなり、トラックドライバー不足問題が大きくクローズアップされた。

公益社団法人鉄道貨物協会（鉄貨協）が荷主企業および鉄道利用運送事業者に対し、2013年6月に実施したアンケート調査によると、「営業用トラックを確保し難いと感じられる時期等」に関する質問に対し、中・長距離輸送では30.1%、短距離輸送では48.5%が「とくに確保し難いことはない」と回答している。一方、「各月とも総じて確保し難くなっている」との回答は、中・長距離輸送では10.7%、短距離輸送では8.7%にとどまった。すなわち「繁忙期など特定の時期においては確保し難いものの、平常時は特に確保し難いことはない」と認識している企業が多かったということになる。

仮に、同様のアンケート調査を2013年末あるいは2013年度末に実施していたならば、おそらく「とくに確保し難いことはない」との回答は皆無に近かったのではないかと推察される。13年度下期においては、それこそ「トラック運送事業者に仕事を依頼しても断られた」「鉄道コンテナ輸送や海上輸送に切り替えた」「3月中に出荷できず、4月にずれ込んだ」「トラック運賃が急騰した」など、さまざまな声が荷主サイドから聞かれたものだ。

しかし、消費税率が引き上げられた2014年4月以降、そうした声は徐々に小さくなっていった。言うまでもなく、駆け込み需要の反動や景気低迷に伴い、貨物輸送量が大きく落ち込んだ結果、トラック輸送の需給が一時的に緩んだためである。

また、燃料価格が昨年夏場をピークに下落へ転じ、トラックの運行コストが低下するなか、最近ではトラック運賃の値下げを要求する荷主企業も散見されると聞く。あるいは、「燃料価格が大幅に低下しているにも関わらず、なぜトラック運賃は下がらないのか」という質問を荷主企業から聞かれるようになった。

ただし、トラックドライバーの需給が緩んだのはあくまでも一時的な現象であり、早晚トラックドライバー不足問題は再燃するのは必至である。鉄貨協の推計によると、トラックドライバー数（供給数）は大型トラックドライバーを中心に年々減少の一途をたどっており、2015年度は2013年度と比較して約1万人減少する見通しとなっている。その一方で、前述の通り営業用自動車による一般貨物の輸送量は増加が見込まれている。

こうした状況を勘案するならば、2015年度下期にトラックドライバー不足問題が再燃する可能性が非常に高いと考えざるを得ない。

某大手食品メーカーはそうした事態を見越して、鉄道コンテナ輸送や海上輸送へのモーダルシフトを推進する一方、トラック運賃の大幅な値上げを容認することで安定した輸送力の確保を図っている。

もちろん、荷主企業にとって、物流コストの上昇は非常に頭の痛い課題であるが、目先の利益を優先するあまり、トラック運賃の値下げを強く要求した結果、トラック運送事業者に仕事を断られたのでは元も子もなくなるのではないかと懸念されている。

### 3. トラックドライバー需給の長期見通し

わが国では、少子高齢化の進展に伴い、若年人口の減少が続いており、将来においては若年労働者の確保難という状況が発生するとの見方が強い。労働集約産業であるトラック運送事業は、その影響を最も強く受ける産業のひとつと考えられ、若年層を中心に長距離トラックドライバーの確保難が懸念されている。

鉄貨協が2014年5月に公表した「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」では、今後、若年の長距離トラックドライバーの確保難が予想される要因として、①若年層人口の減少、②若年層の“クルマ離れ”現象、③若年層における就労意識、④免許制度の改正などが挙げられている。

そうした環境下において、2030年度までにトラックドライバー数は毎年4～5千人ずつ減少する見通しだ（⇒表. 2参照）。

表. 2 トラックドライバー供給量の将来予測

年齢階級	自動車運転者 雇用者数合計(人)						
	2001年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年
全体	1,061,476	1,019,103	964,647	949,619	924,202	902,986	872,497
18-19歳	4,290	1,136	1,478	752	590	463	364
20-24歳	59,597	34,785	24,969	13,450	12,035	10,965	10,082
25-29歳	157,833	95,696	69,359	37,146	29,525	25,936	23,138
30-34歳	182,148	163,898	111,998	88,954	67,350	61,868	59,049
35-39歳	143,429	167,687	170,832	122,558	111,388	100,158	99,789
40-44歳	127,009	138,232	167,721	147,588	111,467	101,738	92,806
45-49歳	118,199	112,972	133,236	142,803	122,885	94,658	85,484
50-54歳	147,220	117,967	107,020	140,091	151,819	139,210	119,928
55-59歳	96,890	129,380	109,174	135,746	173,916	193,192	192,836
60-64歳	21,241	44,193	59,572	102,234	119,575	143,862	153,401
65歳以上	3,619	13,158	9,287	18,297	23,650	30,937	35,619

出所) 鉄道貨物協会「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5月)

また、2030年度までのトラックドライバーの需要量と供給量の予測結果から、トラックドライバーの不足数（注：需要量から供給量を差し引いたもの）は2020年度において約10万6千人、2030年度において約8万6千人に達するという（⇒表. 3参照）。しかも、トラックドライバーを普通・中型トラックドライバーと大型トラックドライバーに分類してみると、不足するのは大半が後者ということになる。

さらに、まとめの項では「自民党・安倍政権が打ち出したアベノミクス、さらには2020年の東京五輪開催に向けたインフラ整備の加速に伴い、建設業への人材の流出にいつそうの拍車をかけることになろう。本調査では、2020年度および2030年度におけるトラックドライバーの不足数について予測を行ったが、上記のアベノミクス等の効果は勘案していない。すなわち、本予測結果以上に、トラックドライバー不足は深刻な問題になる可能性が高いと考えられる」と書かれている。

上記の数値は衝撃的なものであるが、とくに東京五輪が開催される2020年度においては、さらに不足数が拡大する可能性があるという指摘である。

**表. 3   トラックドライバー需給の将来予測**

	2010 年度	2020 年度	2030 年度
需要量	993,765 人	1,030,413 人	958,443 人
供給量	964,647 人	924,202 人	872,497 人
過不足	△29,118 人	△106,211 人	△85,946 人

出所) 鉄道貨物協会「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 5 月)

こうした予測結果を勘案すると、「トラック運賃は、当面は低下しない」と考えるのが適当ではないだろうか。

**KEY WORD**

**2007 年の免許制度の改正について**

2007 年 6 月 2 日に施行された運転免許制度の改正に伴い、中型免許が新設されたほか、大型免許の受験資格が従来の「20 歳以上で免許期間（注：普通免許および大特免許を受けていた期間）が 2 年以上」から、「21 歳以上で免許期間が 3 年以上」に変更された。このように、免許期間の 1 年間の延長に伴い、大型免許を取得しにくくなったと言われている。

その結果、2007 年まで一貫して増加してきた大型免許（注：第一種大型免許）保有者数（注：年末値）は、2008 年に減少に転じ、2014 年には 438 万 7969 人と、前年比で 29,085 人の減少となった。