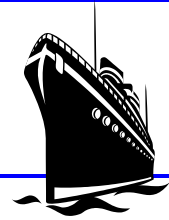


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

トラックドライバー人材不足の解決を目指す社会実験に関して

平成28年11月22日、国土交通省から、車両長21mのトラックを使った、省人化や交通量への影響等のデータ収集のための走行実験を開始するとプレスリリースがなされました。従来の荷台の後ろにもうひとつ荷台を連結させた「ダブル連結トラック」は現在、全長が21mに制限されていますが、この実験を通じて25mまで緩和する可能性を検討することになります。実験の背景には、国内輸送の約9割を占めるトラック輸送の担い手であるトラックドライバー（以下、ドライバー）の深刻な人材不足があります。本稿では、ドライバーの人材不足の現状と、その解決を目指すための「ダブル連結トラックの走行実験」、および同時に開始された「高速道路のサービスエリア・パーキングエリアを活用した中継輸送実験」についてご紹介します。

1. ドライバーの深刻な人材不足

スピーディーで正確な日本の国内物流を支えているトラック輸送ですが、ネットショッピングの普及等により需要が拡大している一方で、ドライバーの人材不足が深刻なものとなっています。

ドライバーの数は、平成18年の92万人をピークに減少を続け、現在は81万人にまで落ち込んでいます。さらに、ドライバー全体に占める40代～50代前半の中年層の割合は44.3%と、全産業平均の34.1%に比べて非常に高いと言えます。若年齢ドライバーの不足により、高年齢ドライバーの割合が今後ますます高まることが見込まれ、高年齢ドライバーも退職を迎えることから将来的にドライバーの人材不足は、より顕著になると見られています。

人材不足の原因として、物流量の増加、長時間労働、低賃金、交通事故の危険性がある厳しい労働環境、若者の車離れ等が考えられます。このままドライバーの深刻な人材不足が続けば、日本経済全体へ大きな影響を及ぼすことも懸念されるなか、トラック運送業界や行政により、解決に向けた新たな施策が検討されています。国土交通省と厚生労働省は連携し、魅力ある職場づくりと人材確保・育成といった観点から、トラック運送業界をサポートするとしています。例えばトラック運送業界の魅力のPRのための高校訪問の実施や、トラック運送業界における女性ドライバーの活躍促進のため、トラガール促進プロジェクトといった新たな施策を実施しています。

2. ダブル連結トラックの走行実験



ダブル連結トラックは写真のように従来の荷台の後ろにもうひとつ荷台を連結させたものです。

【出典】国土交通省

このダブル連結トラックを使用した走行実験を以下のような内容で開始しました。

- ①目的 ダブル連結トラックによる省人化や交通量への影響等のデータ収集の実施
- ②使用車両 ダブル連結トラック（車両長21m）
- ③走行ルート 新東名高速道路を中心とするエリアで、関東－東海地方間を走行するルート
- ④実験参加者 公募により選定された事業者
- ⑤運転者の要件
 - ・大型免許および牽引免許（5年以上）の保有
 - ・運輸業において、5年以上の従事経験があること
 - ・カーブ、バックといった2時間以上の訓練を事前に受講していること

本実験での結果を踏まえ、国土交通省では、ダブル連結トラックの輸送を実用化していくにあたり、車両長を最大21mとする現行の特殊車両の通行基準を、平成30年度を目途に最大25mまで緩和することを検討しています。

3. パーキングエリアにおける中継輸送

中継輸送とは、トラック輸送において1つの輸送行程（ルート）を複数人で分担することを指しますが、国土交通省は今回のダブル連結トラック走行実験開始と同時に、高速道路のパーキングエリアをトラック中継拠点として活用する輸送実験を開始しました。

右図のように、新東名高速道路の清水パーキングエリア（静岡県静岡市）において、上りと下りのトラックでドライバーを交代する中継輸送実験を実施しています。

中継輸送の普及は、これまで1泊2日での輸送を余儀なくされていた区間のドライバーの労働環境を是正し、人材不足解消に貢献します。右図では、鈴鹿センター営業所を出発したA運転者は、清水パーキングエリアにてA車両からB車両へ乗り換えることで、より早く同営業所へ戻ってくることが出来ます。

大手運送会社の中には、輸送区間に中

継拠点施設を整備し、中継輸送を実現している会社もありますが、これまで中小事業者は自社単独での中継拠点の手配が難しいという課題がありました。

人や車の出入りが多い高速道路のサービスエリアやパーキングエリアにおいて、いかに安全性を守るか等の課題がありますが、サービスエリア・パーキングエリアを中継拠点として活用出来るようになれば、中継拠点を手配できない事業者にも、中継輸送実施の可能性が生まれます。

4. 最後に

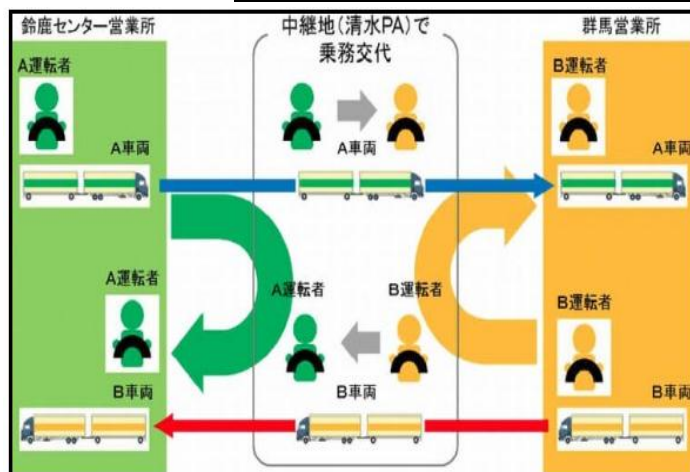
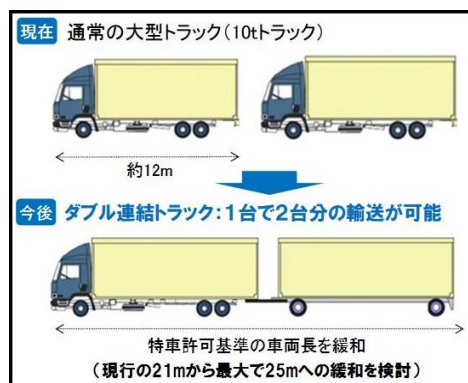
車両長25mのダブル連結トラックの実現と中継輸送の普及は、ドライバーの人材不足に頭を悩ませるトラック運送業界にとって有益なものになります。同時に、それによってもたらされるトラック輸送の安定化は、荷主企業にとっても必要不可欠なものです。国土交通省は平成29年度まで本実験を実施し、実験結果を踏まえ、ダブル連結トラックの本格導入に向けた検討を進めるとしています。

また、今回の実験は、複数の自動運転トラックの隊列走行を見据えたものになります。経済産業省と国土交通省は平成31年度に、貨物トラックに隊列を組ませて自動運転で高速道路を走らせる実験を始めます。それらが実現すればドライバーの負担が減少し、労働条件と労働需給の改善につながることも期待されます。

<参考文献一覧>

- ・全日本トラック協会 「日本のトラック輸送産業 現状と課題」
- ・国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/>
- ・日本経済新聞 平成28年4月25日付 夕刊

【出典】国土交通省



【出典】国土交通省