

〔研究員の視点〕

外国人トラックドライバーの活用で労働力不足は解消するか？

交通経済研究所副主任研究員 渡邊 徹

間近に迫る「物流の2024年問題」

いわゆる「物流の2024年問題」が間近に迫っていることを受け、荷主企業・物流事業者に対する規制の導入やトラック運賃の引き上げが検討されるなど、モノが運べなくなる物流危機の回避に向けた取り組みが加速している。この一環として、外国人トラックドライバーの活用が検討されている。外国人ドライバーの活用で労働力不足は解消するのか。また、外国人ドライバーを活用する上で課題はないのか。

深刻な労働力不足に直面するトラック業界

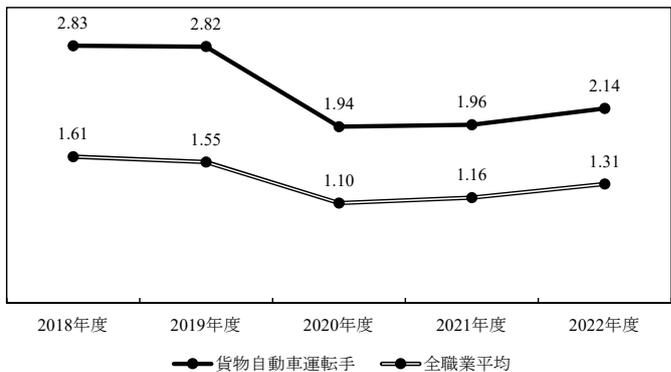
生産年齢人口の減少により、日本全体で労働力不足感が強まっているが、厳しい取引環境と雇用環境に置かれているトラック業界では特に深刻だ（図1）。業界団体である全日本トラック協会は、若年者や女性の採用・定着を図るため、インターンシップの導入促進や運転免許の取得支援、広報活動、会員事業者に対する採用支援や働きやすい職場づくりの支援などに取り組んできた。行政も、高校生向けのPRや情報発信、準中型免許の新設による若年者の雇用促進、女性の活躍を推進するための法整備やキャンペーンに取り組んできた他、生産性向上に向け、荷主企業・一般消費者・物流事業者の三者が相互に協力して物流を改善する「ホワイト物流」推進運動や、物流DXの前提となる物流標準化などに取り組んできた。

外国人ドライバーへの期待

こうしたトラック業界や行政によるさまざまな取り組みにもかかわらず、労働力不足が深刻であることから、近年外国人ドライバーの活用に対する経済界やトラック業界の期待が高まっている。しかし、外国人ドライバーを活用しようにも、入管法等現行の法令では永住者や日本人の配偶者など、就労活動に制限がない在留資格を有する外国人でなければ、トラックを含む自動車運転業務に就くことができない。このため、外国人ドライバーの活用はほとんど進んでいない。

そこで、経済同友会は2019年2月と翌年6月に発表した提言で、外国人ドライバーに在留資格を与えるべきとした。トラック業界も、2020年6月に自民党外国人労働者等特別委員会に対し、外国人ドライバーの活用に向けた検討を要望した。その後、バス・タクシーの2業界も外国人ドライバーの活用を掲げ、自動車

図1 貨物自動車運転手の有効求人倍率の推移



出所：厚生労働省「職業安定業務統計」より筆者作成

運送業界の足並みがそろったことを受け、政府はトラックを含む自動車運送業を特定技能の対象とすることとしている。特定技能は、生産性向上や国内人材確保のための取り組みを行ってもなお人材確保が困難な産業分野において、一定の専門性や技能を有し、即戦力となる外国人を受け入れることを目的として、2019年4月に新設された在留資格だ。

外国人ドライバーの活用に向けた課題

ただし、外国人ドライバーの活用には課題もある。

第一に、外国人ドライバーに対する教育だ。日本語や交通ルールだけでなく、世界的にみて高水準の日本の物流サービスの担い手となるための教育も必要だ。大手のトラック運送事業者であれば、自社で対応が可能と考えられるが、トラック業界は中小企業が99.9%を占める。このため、各事業者に対応を委ねるのではなく、業界を挙げて対応する必要がある。

第二に、荷主企業・物流事業者における特定技能制度に対する理解だ。特定技能制度では、外国人であることを理由として差別的に待遇してはならないとされており、特定技能外国人の受入機関は、四半期に一度報酬の支払状況や金額の妥当性などを入管庁に報告しなければならない。また、同一の業務区分内又は技能水準の共通性が確認されている業務区分間であることという条件付きながら、転職も可能だ。外国人ドライバーは、平均月収が日本の半分に満たない東南アジア諸国から受け入れることが想定されているが、荷主企業・物流事業者は、日本人ドライバーと同等以上の水準で待遇しなければ、

外国人ドライバーの採用・定着を図り、労働力不足を解消することはできないことを理解する必要がある。

第三に、労働力不足の解消に結び付かない可能性があることだ。特定技能には1号と2号があり、2号は在留期間の更新に上限はないが、1号は通算5年が上限だ。自動車運送業は1号となるため、2号の対象とされない限り、外国人ドライバーを受け入れ続けなければならない。また、外国人が日本で自動車運転業務に就くには、母国で取得した運転免許証を日本の運転免許証に切り替える必要があるが、技能確認のハードルが高く、切り替えは容易でない。母国の経済発展に円安などが重なり、日本で働くメリットが小さくなりつつある中、外国人ドライバーの活用が進むか疑問なしとはしない。

取引環境と雇用環境の改善を

こうしてみると、外国人ドライバーの活用には過度な期待を抱くことは禁物であり、引き続き国内人材の確保に全力を尽くすべきだ。2024年4月から適用される時間外労働の上限規制や、2024年通常国会で審議されている荷主企業・物流事業者に対する規制の導入、あるいはトラック事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考として国土交通省が告示している「標準的な運賃」及び標準貨物自動車運送約款の見直しなどにより、今後取引環境と雇用環境が改善すれば、国内人材の確保に弾みがつく。取引環境と雇用環境の改善を図ることは、トラック業界が外国人ドライバーに選ばれるためにも重要だ。