ドライバーの娘から「かっこよくない仕事」と言われ…

「運送業」の立ち位置実感

「ドライバーの小学生の娘が不登校になったため、会社に連れてきて自分が働いている様子を見学させてほしいと頼まれた」―。大阪市住之江区の運送会社社長は、この出来事をきっかけに、「運送業のイメージ向上の必要性を感じた」と話す。

同社長によると、「ドライバーの娘は、父親の仕事を誇りに思っていて、親の仕事について発表する授業で、トラックドライバーをしている父親のことを自信満々で発表した。しかし、同級生たちからは『トラックドライバーは運転免許があれば誰でもできる』や『底辺の仕事』などと言われたことでショックを受け、不登校気味になってしまったようだ」と説明。

「そこで、仕事の様子を見せてあげたいということで、会社に見学に訪れた。頑張っている父親を見て尊敬し直すかと思いきや、娘は『かっこよくない仕事』と言い放った」という。

同社長は、「目立たないが、お店などに商品を運んでいる大切な仕事、お店の人たちを笑顔にして『ありがとう』と言ってもらえるかっこいい仕事と説明すると、娘も納得していた」と語る。

参考写真

「その後、学校にも事情を説明して、娘本人も学校に行くようになってから、『笑顔とありがとうと言ってもらう仕事』について授業があり、運送業だけでなく、『底辺と呼ばれるような仕事はない』という理解が深まったと聞いている」

同社長は「トラックドライバーたちが自身の仕事を話して尊敬される、理解してもらえる世の中にするのも運送会社の使命だと思う」とし、「イメージアップやかっこいい仕事と言ってもらえるようにしていきたい」と訴えた。

（佐藤　亮）

記者の目

極めてプロフェッショナルな職業
ドライバーのやりがいとは

近年、「エッセンシャルワーカー」と呼ばれ、働き方改革も急速に進んでいるものの、トラックドライバーの人気はいまだに高くない。「免許があれば誰でもできる」「長時間労働・低賃金」などと低く見られる風潮も一部で残っている。しかし、トラック業界を見てきた人間からすれば「極めてプロフェッショナルで、やりがいの多い職業」だと断言できる。

まず、「プロフェッショナル」という点。免許制度の度重なる変更によって、現在は普通免許を取得しても「営業用のトラックの多くに乗れない」状況だ。少子化や免許取得人口の減少に加え、自費で準中型、中型、大型などの免許を取りに行く人は限られることを考えると、トラックドライバーは極めて限られた人しかできない「専門職」にすでになっている。また、この希少性は高まる一方だ。プロドライバーの「プロ」の部分の価値は今後も間違いなく増していき、むしろ「誰でもできない」職業へと変わっていくはずだ。

「やりがい」という点では、「大きな車を運転し、顧客が必要とする荷物を運ぶ」ということが単純かつ大きな魅力に映り、「車（トラック）が好き、運転が好き、あちこちに行くのが好き」という人には非常に向いている職業だ。ただ、本当の魅力はもっと深いところにあるように感じる。実際に私たちの身の回りにあるほとんどすべてのモノは、トラックによって運ばれ、ドライバーがいなければ社会生活や経済活動がストップする。国民生活や産業の基盤を支える仕事であり、「エッセンシャルワーカー」と呼ばれる所以だ。

確かに目立つ派手な仕事ではないかもしれないが、トラックドライバーが荷物を運ぶその先には「子どもがお菓子を喜んで食べる」「家族団らんで食卓を囲む」「病気を治すために薬を飲む」「実家から荷物が届く」「スポーツ観戦やコンサートを楽しむ」「道路工事や市街地の開発をする」など、誰かの幸せがある。トラックドライバーの仕事は、荷物を運ぶことを通じて、多くの人の生活を支え、幸せ

グローリーナスカ「トメレル」

パチンコ店の駐車場を活用
ドライバーに確実な休息を

グローリーナスカ（中岡伸夫社長、東京都墨田区）は、トラック向けにシェアリング駐車場を提供するためのマッチングプラットフォーム「トメレル」を立ち上げた。

パチンコホールや商業施設などの平面駐車場を、トラックドライバー向けに開放。同社は駐車場の提供者であるパチンコ店らと、利用者である物流会社とをつなぐ役割を果たす。

具体的な用途としては、430の順守を意識した「休憩」、車中泊を伴う主に夜間の「休息」、荷積み・荷下ろし先周辺での「待機」、荷物積み替えのための「ドッキング」、長距離輸送の「中継」の5つを想定。

同社事業企画部の福井佳貴氏は、「ドライバーは駐車場を探す時間や手間がなくなり、確実に休息を取れるようになる」とし、「これらが省かれることで、運送コストや労働時間の削減にもつながる」と事業者のメリットも大きいことを訴える。

これまで2年半にわたり、運送事業者の協力のもとで同サービスの社会実験を実施してきた。久留米運送（福岡県久留米市）は、東京～大阪間の6系統で、東名高速「袋井IC」至近の店舗をドライバー交代拠点として活用。「ドライバーの皆さんにはホールの休憩コーナーや自販機を自由にお使いいただき、交代だけでなく休憩もできるようにした。結果として、中継拠点としての利便性が高いという評価をいただいた」（福井氏）。

青森県の運送事業者は、仙台新港エリアの店舗を活用して平日の毎日、車中泊を行っている。同氏は、「コンビニの駐車場が取り合いになっていて、止めるところがすぐに見つからない」とし、「毎日予約してもらうことで、確実に休息ができる。ドライバーからの評価も高い」と説明する。

熊本県の運送事業者は、神戸の店舗を日中の待機・休憩に活用。「これまではわざわざSAやPAで待機していたが、その分の高速代や燃料代、さらには移動の時間がかからなくなり、コスト削減につながっている」。

また、JL連合会（迫慎二会長）も「トメレル」の社会実験に参加。物流ネットワーク北九州協同組合のアイエヌライン（福岡県築上郡吉富町）も同サービスを利用している。

これらの実証結果を踏まえ、同氏は「休憩場所が確保されることで、1運行あたりの労働時間が確定する」とし、さらに「確実に休憩できることはドライバーの安心感につながり、従業員エンゲージメントも向上。休憩の質が上がり、業務効率がアップする」と強調する。

本格的な展開はまだ先の予定だが、現状、全国約90店舗が駐車場として利用可能。同氏は、「ホール側の負担は営業中のトイレの貸し出しやパイロンの設置程度で、そこまで大きくない。社会課題解決への貢献や、遊休地の活用による収益確保などを訴求し、今後も店舗数を増やしていきたい」と意気込む。利用時間帯や曜日、駐車できる車格などは店舗ごとに協議して決めているという。

運送事業者が支払う駐車料金も、時間帯や利用時間、車種などによって異なる。「今後は、Webでの予約システムも検討している」という。

休憩場所の確保
ドライバー任せから「お金出してでも」

福井氏は、「当初は夜の利用希望が多いのではないかと考えていたが、昼間のニーズもかなりある」と分析。「取り組みを始めた2年前、どこで休憩するかはドライバー任せが一般的だったのが、現在は会社が『お金を出してでも確実に駐車させたい』と変わってきているのを感じる」とし、「コンビニなどのように不特定多数の車両が出入りするのではなく、登録された車両がお金を払って止めるので、ルールが守られる。確保された場所で安全に待機できると、無駄な走りもなくなり、ドライバーにとっても会社にとっても良いはず。CO2削減も実現する」と話す。

（中田千秋）

長岡運送
伊勢崎市に新物流拠点
防爆倉庫など新設