

道路貨物運送業における労働力不足の推移

矢野 裕 児

1. はじめに

現在、物流危機といわれるように、道路貨物運送業における労働力不足、ドライバー不足が深刻化しており、繁忙期を中心として物が運べないなどの問題が発生している。その理由として、日本の生産年齢人口が減少していることと同時に、ドライバーの長い労働時間、賃金の安さ、仕事内容がきついこと、さらに若者の車離れなどが挙げられている。現在、発生している問題は、短期的な需給バランスによるものではなく、物流産業が抱える構造的なものであり、中長期的な問題といえる。現在のドライバー不足問題は、2013年後半以降、特に深刻となり、宅配危機もあり、広く社会でも注目されることとなった。しかしながら、道路貨物運送業での労働力不足問題は近年になって初めて顕在化したものではなく、1960年代、1970年代初頭の高度経済成長期、さらには1980年代後半のバブル景気の時代にも起きていた問題である。そして、現在のようなドライバー不足問題が発生することは、2000年ごろから既に指摘されていたことでもある。

道路貨物運送業における労働力不足、ドライバー不足問題に関連して、その現状、さらに背景などについて、考察する研究が、近年、多数報告されている¹⁾。一方、労働力不足の問題は、道路貨物運送業、ドライバーだけでなく、他の業種、職種でも深刻化しているものであり、そのような状況のなか、他の業種、職種と差異があるのか、道路貨物運送業における労働力不足、ドライバー不足がどのような特性を有しているのかについての検討は少ない。さらに、最近の道路貨物運送業における労働力不足、ドライバー不足は、従来発生していた労働力不足、ドライバー不足とどのような差異があるのかについての検討も少ない。

そこで本稿では、現在発生している道路貨物運送業における労働力不足、ドライバー

不足の問題が、他の業種、職種とどのような差異があるのか、その特性について検討する。そして、従来の労働力不足、ドライバー不足問題がどのような背景で発生していたのかを整理し、現在の発生している問題とどのような差異があるのかについて比較検討するものである。

2. 道路貨物運送業における労働力不足の特徴

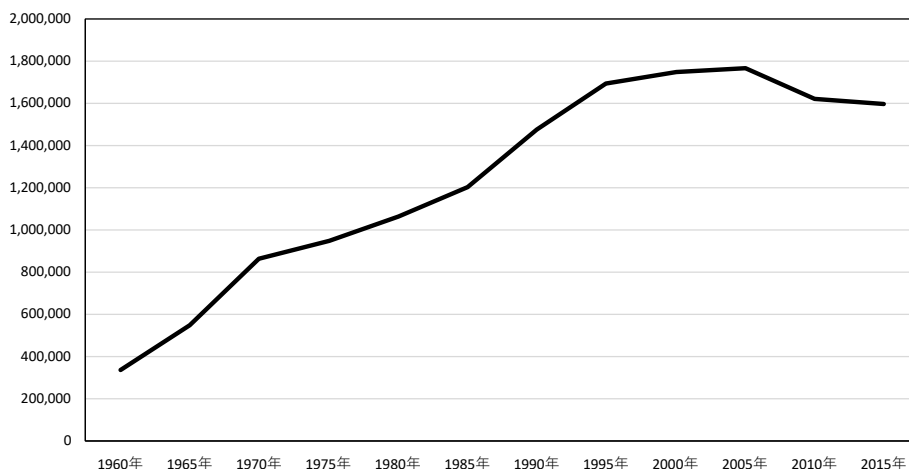
①道路貨物運送業における就業人口

道路貨物運送業の就業者数の推移は、図1のとおりである。高度経済成長期、1960年は33.8万人であったのが、1965年は55.2万人、1970年には86.3万人と、それぞれ63.1%、56.4%と高い伸びを示している。全就業者数も同時期に伸びており、1960年から1965年にかけて8.9%増、1965年から1970年にかけて9.7%増となっている。さらに業種別にみた場合、表1のように、建設業、製造業、卸売・小売業、飲食店、運輸・通信業、サービス業も高い伸びを示しているが、そのなかでも道路貨物運送業の伸びは顕著なことがわかる。その後、道路貨物運送業は、1975年に95.0万人、1980年に106.7万人、1985年に120.5万人と、その間10%強の増加率で推移している。1980年までは、建設業の伸びも著しかったが1985年には減少に転じている。卸売・小売業、飲食店、サービス業については、同時期高い伸びとなっている。

その後、1990年には147.9万人、1995年には169.3万人と、それぞれ伸び率は22.7%、14.5%と、他の業種に比べても特に高いものとなっている。全就業者数は、1995年までは増加していたが、2000年以降減少に転じる。そのような状況のなか、製造業は1995年から、建設業、卸売・小売業、飲食店、運輸・倉庫業は2000年から減少に転じている。道路貨物運送業は、伸び率は低くなっているものの2000年、2005年とも増加となっている。2005年の176.5万人をピークに、2010年は162.0万人で8.2%減少、2015年は160.0万人で1.3%減少となっている。

また、道路貨物運送業の、運輸・倉庫業全体に占める割合も、1960年に19.4%であったのが、1970年に32.7%、1980年には36.9%と増え続け、1990年以降はほぼ約半分を占めている。貨物トンキロでの輸送機関分担において、トラック輸送割合が増えるなか、その位置づけは高まってきたといえる。

道路貨物運送業における労働力不足の推移



出典:「国勢調査」より作成

図1 道路貨物運送業の就業者数の推移 (人)

表1 業種別就業者数の伸び率 (伸び率は対5年前比)

	1965年	1970年	1975年	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
総数	8.9	9.7	1.0	5.0	4.6	5.7	4.0	-1.8	-2.3	-3.1	-1.2
農業	-17.2	-14.4	-28.8	-18.2	-11.4	-19.2	-12.6	-16.8	-4.7	-21.0	-6.5
建設業	13.5	29.6	19.3	13.8	-2.2	10.9	13.5	-5.1	-13.5	-17.7	-3.0
製造業	22.5	17.0	-3.4	0.0	5.5	4.8	-7.4	-9.8	-14.2	-8.2	-0.7
卸売・小売業, 飲食店	22.5	18.5	12.2	12.0	5.1	3.1	5.9	-2.1	-3.7	-7.8	-4.8
運輸・通信業	29.2	12.8	4.0	4.1	0.2	4.7	5.8	0.3	-	-	-
サービス業	25.8	15.9	13.6	17.7	16.0	16.2	14.7	8.4	-	-	-
運輸・倉庫業	32.3	14.3	4.3	4.2	1.1	6.5	8.8	-1.4	-5.3	-5.5	-1.5
道路貨物運送業	63.1	56.4	10.2	12.3	12.9	22.7	14.5	3.3	1.0	-8.2	-1.3

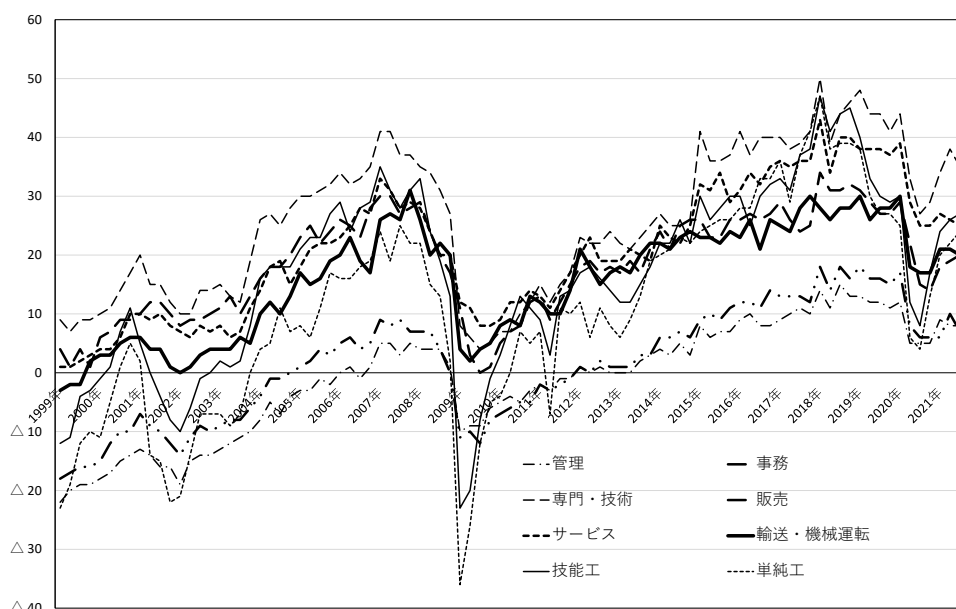
出典:「国勢調査」より作成

注1:業種分類が大きく変更されたため、運輸・通信業、サービス業の2005年以降は「-」とした。

注2:運輸・倉庫業は、鉄道業、道路旅客運送業、道路貨物運送業、水運業、航空運輸業、運輸に付帯するサービス業の合計

②ドライバーの過不足状況

ドライバー（輸送・機械運転）の過不足状況をみると、図2のように1999年前半のみ過剰であったが、その後は不足状態が継続している。特に2007年後半は31と不足していたが、2009年のリーマンショックにより、一時的に不足感は減少した。2013年頃から、不足感が高まり、2017年、2018年、2019年と高い水準で推移している。このような傾向は輸送・機械運転だけでなく、専門・技術、販売、サービス、技能工、単純工のいずれにおいても2015年以降、不足感が高まっている。



出典：「労働経済動向調査」より作成

注1：D.I.は、「不足（％）」－「過剰（％）」

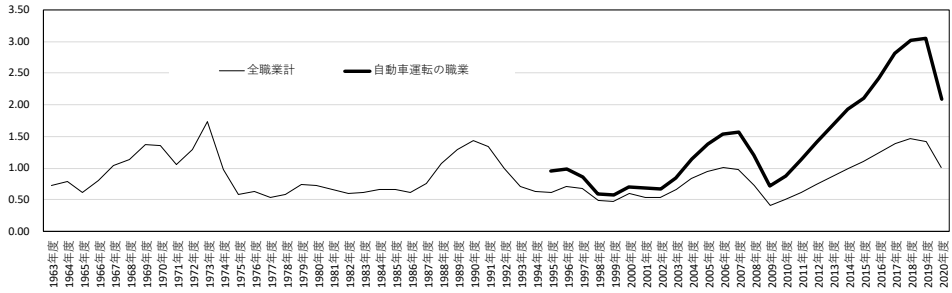
注2：輸送・機械運転は、2010年までは運輸・通信であった。

図2 ドライバーの過不足状況の推移（D.I.）

③ドライバーの有効求人倍率

全職業計と自動車運転の職業の有効求人倍率の推移は図3のとおりであり、1995年度以降の両者を比較すると、年度ごとの不足、過剰の上下の動きは、ほぼ同期して動いている。ただし、自動車運転の職業が全職業計を常に上回る形で推移している。ドライバー不足の問題は、2013年後半から特に深刻になったとされている。有効求人倍率からみても、2013年度ごろから、全職業計と自動車運転の職業の数値はともに上昇しているが、自動車運転の職業の上昇幅は特に大きく、その後両者の数値は大きく乖離することとなっている。

全職業計の有効求人倍率の長期的な推移をみると、高度経済成長期に上昇傾向にあり、1967年度に1.0を超え、1973年度は1.74にまで上昇し、労働力不足が深刻化した状況がわかる。しかしながら、1973年のオイルショックを契機に有効求人倍率は大きく落ち込み、1975年度から1986年度までは0.6、0.7程度で推移している。そして1988年度以降、バブル景気の時代に1.0を上回り、1990年度は1.43となっている。その後のバブル崩壊に伴い、1999年度には0.47にまで下降している。全職業計の有効求人倍率は、その後回復傾向にあり、2006年度は1.02になったものの、2008年のリーマンショックにより2009年度は0.42となっている。その後、上昇傾向となり、2014年度に1.00、2018年度には1.46まで



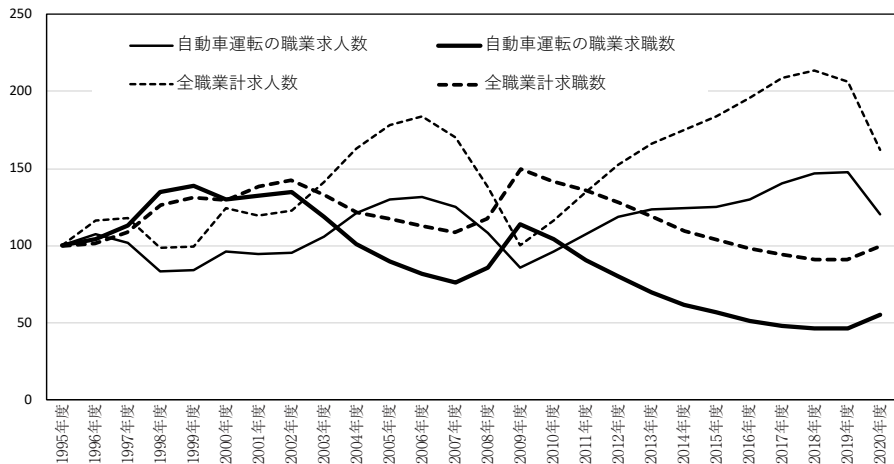
出典：厚生労働省「一般職業紹介状況」より作成

図3 有効求人倍率の推移

上昇している。自動車運転の職業についてみると、2003年度までは1.0を下回っていたが、2007年度には1.56まで上昇した。リーマンショックにより2009年度、2010年度だけは、1.0を下回ったが、2011年度以降、急激に上昇し、2015年度以降は2.0を超え、2018年度は3.01、2019年度は3.05と非常に高い数値となっている。

④ドライバーの求職数，求人数

有効求人倍率の上昇は、求人数の増加と求職数の減少によってもたらされる。1995年度を100として、全職業計と、自動車運転の職業の求人数、求職数の推移をみると、全職業計の求人数が非常に多くなっている状況が分かる（図4）。それに対して、自動車運転の職業の求人数はそこまで増加していない。一方で、求職数は、全職業計は1995年



出典：厚生労働省「一般職業紹介状況」より作成

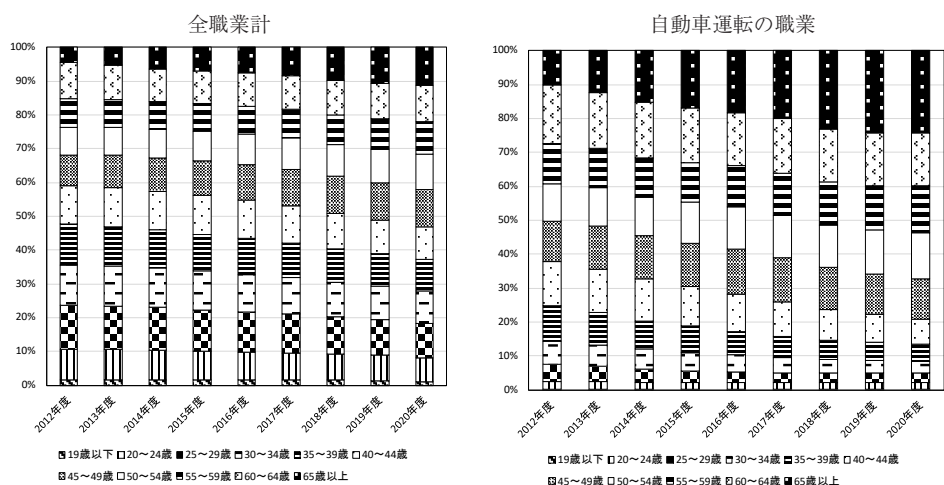
注：1995年を100

図4 求職数，求人数の推移

度を若干上回って推移しているのに対して、自動車運転の職業の求職数は、2016年度以降は1995年度の約半分にまで減少している。このように、全職業計は求人数の増加により有効求人倍率が増加している傾向が強いのに対して、自動車運転の職業の場合、求人数の増加より、求職数の減少が有効求人倍率に影響していると考えられる。すなわち、自動車運転の職業は、少ない求職者を取り合っている状況ともいえる。

⑤ドライバーの年齢別求職数

全職業計と自動車運転の職業の求職数の年齢別割合をまとめたのが図5である。求職者の年齢構成比をみると、高齢化が急速に進展していることがわかる。全職業計における60代以上の比率が、2012年度は15.2%であったのが、2020年度は22.0%にまで拡大している。50代以上は、同じく31.8%から42.1%となっている。逆に20代以下は、23.7%であったのが18.4%にまで減少している。しかしそれ以上に深刻なのは自動車運転の職業であり、60代以上の比率が、2012年度は27.3%であったのが、2020年度は39.8%にまで拡大している。さらに50代以上になると、同じく50.2%から67.4%となっているのであり、自動車運転の職業においては、50代以上しかなかなか求人ができないという状況である。そして、20代以下は、7.6%であったのが5.0%にまで減少している。このような状態が続けば、自動車運転の職業は新しく若い人が入職して、年齢構成が変わることはなく、かつ求職数自体も減っていることから、毎年、そのまま平均年齢が1歳ずつ上がっていくという構造になりかねない状況である。道路貨物運送業の有効求人倍率が、全職業計より高いことが大きな問題となっているが、さらに問題なのは求職数が少なく、かつ求職者が非常に高齢化していることである。



出典：厚生労働省「一般職業紹介状況」より作成

図5 求職数年齢別割合の推移

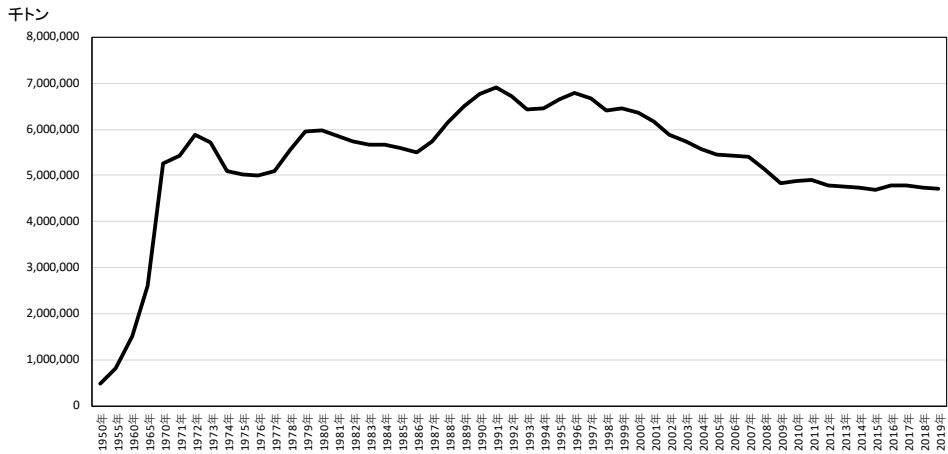
3. 道路貨物運送業における労働力不足問題の推移

①高度経済成長期における道路貨物運送業の労働力不足問題

高度経済成長期である1960年代、1970年代初期は、経済発展とともに国内貨物輸送量は、図6のように1960年の15.3億トンから1965年の26.2億トン、1970年の52.5億トン、1960年の1,383億トンキロから1965年の1,857億トンキロ、1970年の3,503億トンキロと大きく伸びた。さらに輸送機関別の内訳をみると、トンキロベースでみた場合、自動車の輸送機関分担率は1960年の15.0%から1970年は38.8%へと拡大する。一方で、鉄道は39.0%から18.0%へと大幅に減少している。そのような状況のなか、道路貨物運送業の就業者数は、1960年は33.8万人であったのが、1965年に55.2万人、1970年には86.3万人と、この間に約2.6倍にまで増加している。全就業者数は1960年が4,404万人であったのが、5,259万人と伸びており、他の業種でも高い伸びとなっている。そのなかでも道路貨物運送業は特に高い伸びを示している。そして、道路貨物運送業の全就業者に占める割合が0.8%であったのが、1.6%にまで拡大している。このように5年ごとにみた場合は、道路貨物運送業の就業者数は増え続けているように見えるが、「陸運統計要覧」による従業員数でみると、1967年から1968年にかけて大幅に減少している。全体の景気が良いなか、定着率が低い道路貨物運送業から一時的に他の好況な業種に吸収されたことが理由として挙げられている²⁾。

当時のこのような輸送需要の急拡大に対し、オーバーフローの危機ということで、「社会資本の充実の立ち遅れや労働力の不足が予想される下で、果たして増大する物流需要を消化できるのだろうかという懸念がある。」と指摘されている³⁾。高度経済成長期においては、物流キャパシティをいかに拡大していくか、そしてそのための労働力確保が最重要の命題であったといえる。

さらに、当時の運輸政策審議会での予測では、1969年のGNPが52.1兆円だったのに対して、1985年には200兆円と3.8倍に達するだろうとしている。輸送需要についても国内貨物輸送は1969年の48.3億トンから1985年には203.4億トンで4.2倍、1969年の3,507.6億トンキロから1985年には1兆7,380億トンキロに達し、5.0倍に拡大するとしている。同様に、自動車輸送は1969年の41.7億トンから1985年には177.9億トンとなり4.3倍、1969年の1,198億トンキロから1985年には5,075億トンキロと、4.2倍に拡大するとしている。このような需要拡大に対して、道路貨物運送業の就業者数は1969年の72.8万人から1985年には154.8万人と2.1倍に拡大するとしている（1985年の実際の就業者数は120.4万人にとどまっている）。この数字は、年率4.8%増ということになり、新経済社会発展計画の労働力供給の増加率1.1%を大きく上回っている。当時は、このような予測をするほどに、物流需要が拡大し、物流に関連する労働力確保が、当たり前のことと認識されていたといえる。



出典：国土交通省資料

図6 国内貨物輸送量の推移（トンベース）

しかしながらその一方で、輸送需要拡大からみれば、就業者数の伸びは相対的には小さい。すなわち、物流需要拡大に合わせたかたちで、労働力を確保することは現実的には難しく、生産性を引き上げることが急務であるとしている。すなわち生産性を1969年の8.0万トンキロ/人から1985年には15.4万トンキロ/人（自家用含む）に、営業用を1.7倍向上させるとしている。そのため、「出荷ロットの大型化や計画出荷の推進などによる需要サイドからの合理化も前提としなければならない。」としている⁴⁾。このように、労働力確保が最重要課題であるが、生産性向上も必要であることが指摘されていたのである。

道路貨物運送業における労働力確保では、新規労働力の確保は難しいことが問題となっていた。それに対して、従来運転手であった人の転職パターン（自家用運転手→区域トラック→路線トラック→タクシー→ハイヤー・個人タクシー→乗合バス→貸切バス）が多いとしている。しかしながら、このパターンは、「それぞれの段階に必ずしも魅力があるとは言え切れなくなっており、自家用からの運転手受入も必ずしも容易ではなくなっている」としている⁵⁾。ただし、道路貨物運送業の場合、中小企業が多く、年齢別の賃金をみた場合、年齢格差が小さく、当時は、比較的若い世代での賃金水準は、他の職種に比べて相対的優位性があったといえる⁶⁾。

また、都市内物流の問題が、深刻化した時期でもある。「今日の交通渋滞をみると、やがて「物が動かない」時代がやってくるのではないだろうか。」と指摘している⁷⁾。大都市における集配効率の低下状況をみると、1960年に1台1km当たり所要時間は6.4分であったのが、1965年には12.0分、1967年には13.5分と、交通渋滞が激しく、そのため、1日1台当たり運行回数、運搬トン数が大きく減少している。このため、ますます

労働力が必要な状況となっていた。

②オイルショック後における道路貨物運送業の労働力不足問題

1973年のオイルショックは、日本経済に大きな影響をもたらした。実質GNPは1972年が85.0兆円であったのが、ブレーキがかかり、1973年は90.4兆円、1974年は90.3兆円、1975年は93.0兆円と推移している。一方、貨物輸送量は、高度経済成長期においてGNPを上回る伸びを示していたが、オイルショックは、貨物輸送にも多大な影響をもたらした。1972年の58.8億トンから、1973年の57.2億トン、1974年の50.9億トン、1975年の50.3億トン、1976年の50.0億トンと、大きく減少したのである。この時期の認識として、1976年の『流通システム第2版』においては「これまでの物流システム論が、急速な貨物輸送量の増大に基づく物流キャパシティの飽和を予想するオーバーフローへの対処を根底に置いていたことを思い出さなければならない。しかし、オーバーフロー論が消えた形になった現在、新しい物流システムはその目的に極めて多面的なニーズを求められるようになってきた。」としている⁸⁾。さらに、従来の「物流システムがオーバーフロー論を背景にしていたように企業の物流も企業成長、産業の拡大を背景にしていた。したがって、物流コストの削減、省力化という掛け声は確かに存在していたが、それは単なる掛け声にすぎず、(中略)、能力の拡大というものが物流システム化の中心課題であったはずである。」と指摘している⁹⁾。

第1次オイルショック以降、1979年まで国内貨物輸送量は順調に回復傾向にあったが、1979年に第2次オイルショックが発生し、再び大きく減少した。第1次オイルショックに比べて、第2次の経済に対する影響は小さかったとされているが、貨物輸送量からみただけの場合、第1次以上に影響は長期間にわたっている。

1980年前半は全職業計の有効求人倍率は0.6、0.7前後と過剰な状態が続き、労働力不足は顕著となっていない。しかしながら、ドライバーについては、違った状況であることが指摘されている。「ドライバー労働力の供給源は、学校を卒業すると同時に就職し、定年まで1つの企業に長期間就職する新規学卒者ではない。」¹⁰⁾そして、「一度就業の経験のある転職労働者が大多数で、1つの企業に長期間就業するのではなく、短期間しか就業せず、また他に転出する労働者が多い。」という特徴があり、そのため、「トラック運送事業における労務管理は、転職者市場の需給バランスに作用され、常に労働力不足感をもたらしている。」と指摘されている¹¹⁾。1976年に全日本トラック協会が実施したドライバーの意識調査でも、「運転を一生の仕事と考えているか」という問いに対して、「できるだけ早く転職したい」が26.5%、「将来は転職することも考えている」が53.1%となっており¹²⁾、定着率が低いことが課題となっている。従来、「短期就業のドライバーの雇用を可能にしていたのは、豊富な若年労働力の存在と、若年転職者市場における相対的な高賃金水準を道路貨物運送業が有していたためである。」¹³⁾とされていた

が、一方でこの時期には若年転職者市場における相対的な高賃金水準が低下する傾向もみられる。20歳代後半の賃金水準は、1970年ごろは1,000人以上規模の企業とほぼ同じであり、100～999人規模の企業を上回る水準であったが、1985年においては、1,000人以上規模の企業より低く、100～999人規模の企業とほぼ差がなくなっている¹⁴⁾。そして、高学歴化・高齢化が進展し、若年労働力が減少することは、ドライバー確保をさらに困難にさせることとなった。このようにドライバーの定着性が低いことから、企業においては常に労働力確保に苦勞している状況であったことがわかる。

③バブル期における道路貨物運送業の労働力不足問題

1986年末から1991年初頭までのバブル景気の時代において、内需主導型の好景気に支えられ、貨物輸送量が増えている。同時に、小口化、多頻度化、ジャスト・イン・タイムが進展し、多様化、高度化する物流ニーズに対応することが求められる傾向が強まっている。そのため、物流における労働力需要は増大し、道路貨物運送業における労働力不足は深刻となっている。1989年の運輸白書においても、「トラックをはじめとする物流業は、その性格上労働集約的な産業であり、長時間労働をはじめとして労働条件が他業界に比べ厳しい現場部門を有することから、労働力確保の問題が深刻化している」と指摘している¹⁵⁾。そして、(財)運輸経済研究センターの調査では、1988年10月から1989年3月期に人手不足感が強まった道路貨物運送業は73.5%に達している。全職業計の有効求人倍率は、1988年度に、1973年度以来1を上回り1.08となっている。その後も上昇し、1990年度は1.43となっている。

1990年の運輸白書では、「ドライバーの著しい労働力不足状態に陥っており、輸送需要に適切に対応できない場合も生じてきている。」としている¹⁶⁾。そして、労働省の「技能労働者等需給状況調査」(1989年11月調査)によると、自家用と営業用の「旅客、貨物自動車運転者」の不足数は、1988年度の9.9万人から1989年度は12.9万人と3万人以上も増え、不足率は6.2%から9.3%と3.1ポイント上昇している。中小企業庁の調査(1989年12月)においても、人手不足から生じる問題について、運輸・通信業では、「受注をこなしきれない」、「人員の増加が困難で事業の拡大ができない」ことを50%以上が挙げており、輸送需要に適切に対応することが困難となっている。東京都トラック協会の1990年3月の調査では、ドライバーは、企業の規模に関係なく不足しているという結果が出ており、ドライバーが不足している事業者の1事業者当たり平均不足数は6.9人で、平均不足割合は15.6%にのぼっていると報告している。

さらに1990年の運輸白書では、「運輸産業における労働力需給のミスマッチの大きな要因として、運輸産業の厳しい労働条件が考えられる。生活水準の向上等に伴い、労働者の意識や価値観が変化し、労働内容、労働環境、労働時間等の労働条件が厳しい業種が忌避されるようになっており、こうした業種では、特に若年層を中心として労働力の

確保が困難となっている。そして、比較的労働条件の良い業種へ就職希望が集中し、労働条件の厳しい業種へは人が集まらず、ミスマッチが生ずることになる。」という指摘をしている¹⁷⁾。

労働時間についてみると、運輸業の月間労働時間は、従来建設業と同程度であったが、当時は道路貨物運送業の所定外労働時間が長くなっており、道路貨物運送業の平均月間実総労働時間数は、1989年との比較で、建設業に比べて約31時間、調査対象産業全体と比べると44時間も長くなっている。また、労働力不足は労働時間の短縮の動きを阻害することにより、ますます若年層を中心とする労働力が確保できなくなるという悪循環の原因にもなっている。給与についても、1人当たりの平均月間現金給与額は、道路運送業はサービス業と比べて低い水準にあり、従来建設業と同程度か高かったものが、最近では建設業よりかなり低くなっていると報告している。

1990年12月、運輸政策審議会が物流業の労働力問題に関する報告書¹⁸⁾をだしており、同時に運輸政策審議会長期輸送需要予測小委員会が輸送需要を予測している。それに基づき運輸省が行った2000年の労働力需要予測によると、当時の1人当たり年間労働時間2,800時間を、他産業の年間1,800時間に改善した場合、当時よりも86万人多い213万人、年間2,000時間にした場合でも193万人必要になるとしている。このように道路貨物運送業における労働環境の改善が急務であり、そのためには労働力がますます必要になるという内容である。

④1990年代後半以降における道路貨物運送業の労働力不足問題

道路貨物運送業における有効求人倍率は、常に全職業計を上回って推移していたが、2003年度までは1.0を下回っていた。一方で、1990年代後半以降、少子高齢化社会に向けて、労働集約的な産業である道路貨物運送事業における労働力確保についての検討が多くなされるようになった。1999年に発行された「物流システムの高度化に対応した労働力の確保に関する調査報告書」¹⁹⁾において、物流業界における労働力実態の特徴として、「男性労働力が中心、高学歴労働者が少ない、短い勤続年数、長い労働時間、低い賃金水準」が挙げられている。これらの特徴は、以前から指摘されてきたことであり、大きな変化はないといえる。そのなかで、1988年の労働基準法改正により、法定労働時間が短縮されたこと、さらに企業側も労働力確保の面から労働時間短縮に取り組む企業が増えたことにより、労働時間については、他業種に比べて改善傾向が著しいとされている。しかしながら依然として、他業種に比べて長時間労働であることには変わりはない。賃金については、「道路貨物運送業の実質賃金は、1987年以降頭打ちとなっており、他産業との賃金格差が開いている。」と指摘している。さらに、物流業全体の労働力不足の予測をしており、不足人数は2010年で39万人、2020年で67万人、特に輸配送に関しては2010年で22万人、2020年で39万人と予測している。

2008年、国土交通省はドライバーの需給予測、優良トラックドライバーの育成・確保対策について検討している²⁰⁾。経済成長率、輸送量の標準ケースでは、2003年の82.4万人から、2010年には必要ドライバー数が89.3万人に対して供給数が81.9万人で、7.4万人不足、2015年には必要ドライバー数が88.3万人に対して供給数が74.2万人で、14.1万人不足とするとしている。ここで注目すべきは、必要ドライバー数は2010年から2015年にかけて減少するが、供給数が大幅に減ることから、需給ギャップとして大幅にドライバーが不足するとしている。この内容は、現在のドライバー不足の状況を見通したものではあったが、発表された当時はリーマンショックによってドライバーが過剰な状態であり、物流事業者にとっては実感がわかなかったといえる。

4. 終わりに

全就業者数、建設業、卸売・小売業、飲食店などの就業人口は2000年から、製造業は1995年から減少に転じているのに対して、道路貨物運送業の就業人口は2005年まで伸び続け、その後時期が遅れて減少に転じた。また、2005年までの道路貨物運送業の就業人口の伸び率も、他の業種に比べて非常に高い状況であった。このように道路貨物運送業は、就業人口が着実に増えてきたのにもかかわらず、景気拡大等の貨物需要増加に対して、労働力確保が間に合わないということから、労働力不足の問題がこれまで何度も発生してきたのである。これに対して、最近の労働力不足の発生要因をみると、全職業計については、求人数が増加しているのに対して、求職数が減少していることによる。一方、道路貨物運送業については求人数の大きな増加がみられないのに、求職者が大幅に減少していることによるものであり、これまでの道路貨物運送業の労働力不足発生の構造とは全く違ったものとなっている。

また、道路貨物運送業は、従来から新規労働力を確保してきたわけではなく、就業経験がある転職労働者が多く、特に運転手だった人の転職が多いという特徴がある。そして、短期間就業が多く、定着性が低いことが指摘されてきたが、それにもかかわらず一定の就業人口が確保できてきたのは、従来は全体の若年労働力が豊富で、かつ道路貨物運送業の賃金水準が相対的に高かったためである。現在、その構造が崩れ、一挙に道路貨物運送業の求職者が減り、かつ50代以上が67.4%と、極端に高齢化している。このような状況を、すぐに変革することは難しく、道路貨物運送業の労働力不足が今後も深刻化することは明白である。

高度経済成長期は、オーバーフローによる「物が運べない」時代が到来することが危惧されていたが、これからはキャパオーバーによる「物が運べない」時代を本格的に迎えようとしている。一方で、労働力確保が難しいなか、従来からいわれてきたのは生産性向上の必要性である。本稿では、詳細にはふれないが、道路貨物運送業における生産

性の改善が遅れているのが実態である²¹⁾。キャパシティを拡大していくためには、生産性向上が欠かせないが、道路貨物運送業だけの取り組みには限界があり、発着荷主等も含めた抜本的な改革が必要となっている。

注

- 1) 湯浅和夫, 内田明美子 (2019), 大島弘明 (2021), 小田浩幸 (2015), 齋藤実 (2020), 林克彦 (2018), 矢野裕児 (2020) などがある。
- 2) 全日本トラック協会 (1977)
- 3) 経済審議会流通研究委員会報告 (1972)
- 4) 経済審議会流通研究委員会報告 (1972)
- 5) 経済審議会流通研究委員会報告 (1972)
- 6) 全日本トラック協会 (1990)
- 7) 経済審議会流通研究委員会報告 (1972)
- 8) 中田信哉 (1976)
- 9) 中田信哉 (1976)
- 10) 全日本トラック協会 (1982)
- 11) 全日本トラック協会 (1984)
- 12) 全日本トラック協会 (1977)
- 13) 全日本トラック協会 (1982)
- 14) 全日本トラック協会 (1990)
- 15) 運輸白書 (1989)
- 16) 運輸白書 (1990)
- 17) 運輸白書 (1990)
- 18) 運輸政策審議会 (1990)
- 19) 運輸政策機構 (1999)
- 20) 国土交通省自動車交通局貨物課 (2008)
- 21) (公財) 日本生産性本部「生産性統計」から、道路貨物運送業の労働生産性 (2015年を100) をみると、1990年代平均が115.7だったのに対して、2000年代平均が105.8、2010年代前半が101.9と下降し続け、2010年代後半が101.8と横ばいとなっている。詳細は、矢野裕児, 洪京和 (2020)「物流の労働生産性の現状と生産性向上に向けての展開」倉庫 2020年度(1)を参照のこと。

参考文献

運輸省 (1989) 「運輸白書」

運輸省 (1990) 「運輸白書」

- 運輸政策機構（1999）「物流システムの高度化に対応した労働力の確保に関する調査報告書」
- 運輸政策審議会（1990）「物流業における労働力問題への対応方策について—21世紀に向けての物流戦略—」
- 大島弘明（2021）『ドライバー不足に挑む！』日刊スポーツ PRESS
- 小田浩幸（2015）「自動車運転者の労働力不足の背景と見通し」PRI review, 国土交通省国土交通政策研究所
- 経済審議会流通研究委員会報告（1972）『これからの流通』日本経済新聞社
- 国土交通省自動車交通局貨物課（2008）「輸送の安全向上のための優良な労働力（トラックドライバー）確保対策の検討」
- 齋藤実（2020）「物流危機の発生と物流商慣行の変容」神奈川大学経済貿易研究所
- 全日本トラック協会（1977）『トラック輸送産業の現状と課題』
- 全日本トラック協会（1982）『トラック輸送産業の現状と課題』
- 全日本トラック協会（1984）『トラック輸送産業の現状と課題』
- 全日本トラック協会（1990）『トラック輸送産業の現状と課題』
- 中田信哉（1976）「物的流通とシステム化」林周二・田島義博編『流通システム第2版』日本経済新聞社
- 林克彦（2018）「トラック運送事業における労働力不足と労働生産性」物流問題研究
- 矢野裕児（2020）「日本における物流危機の現状と食品物流をめぐる諸課題」農業市場研究
- 湯浅和夫, 内田明美子（2019）『「物流危機」の正体とその未来 時代の変化を勝ち抜く処方箋』生産性出版