

# 県内物流業界の人手不足を考える

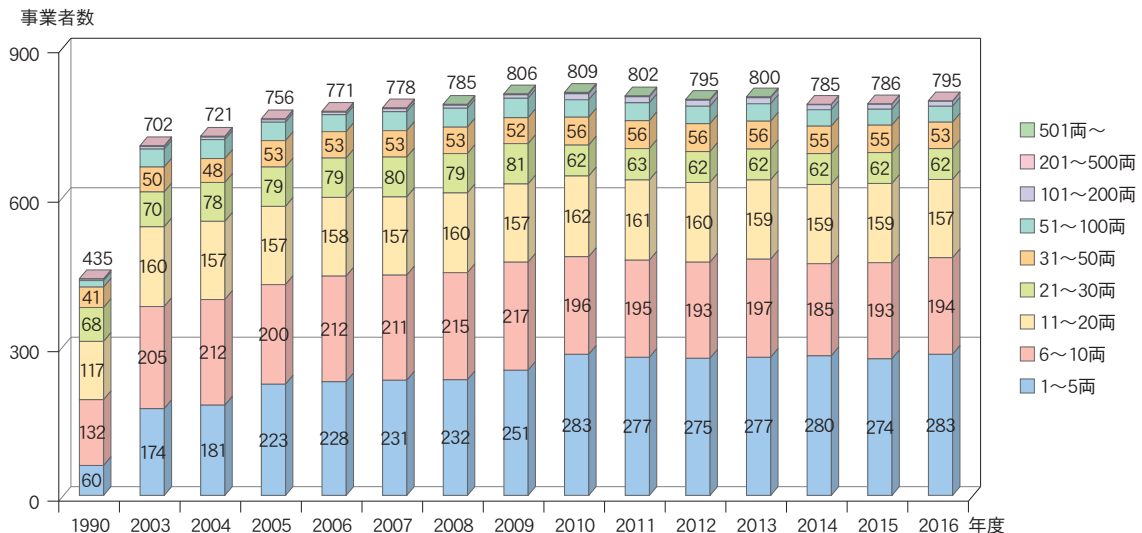
## はじめに

トラック輸送は国内貨物総輸送量の91.3%を占め、経済活動・市民生活に欠かせない機能を担っている。しかし、最近の人出不足により荷物があっても運べない状況が生じている。本稿では物流業界の中でもトラック運送業の人手不足に焦点をあて、今後の方向性について考える。

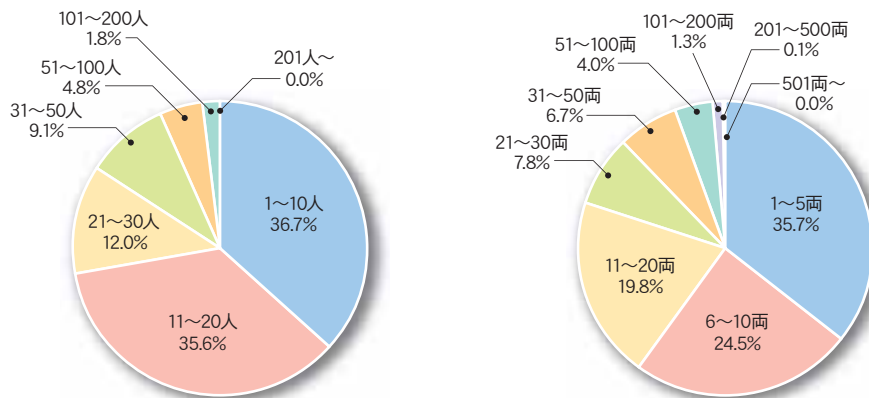
### 1 県内に本社を有する運送事業者の概要 ～ 1/3は従業員10人以下、車両台数5両以下

- 県内の運送事業者\*は2016年度末現在935事業者、車両数16,694両である。
- 県内に本社を有する事業者は795事業者で、2010年をピークに漸減している。
- 県内に本社を有する事業者は、規模別では従業員10人以下が36.7%、車両数5両以下が35.7%を占め、小規模事業者が多い。

図表1 県内に本社を有する事業者数の推移



図表2 県内に本社を有する事業者の従業員規模別、保有車両規模別構成比



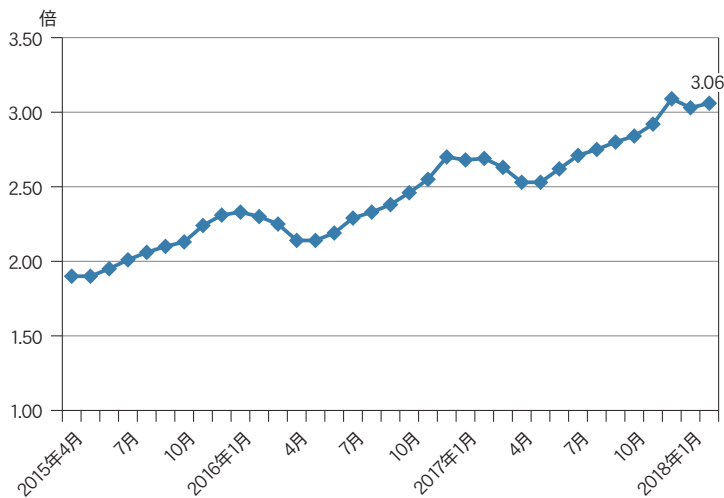
資料：熊本運輸支局「業務概況」（平成29年版）

\*一般貨物事業者（特別積合せ・霊柩を除く）。軽貨物事業者は一般貨物事業者には含まれない。

## 2 人手不足が続いている ～有効求人倍率は3倍を超えている。

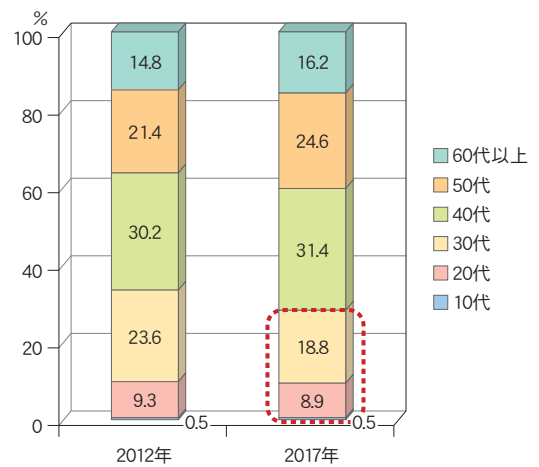
- トラック運転手を含む「自動車運転の職業」の求人倍率は2018年2月で3.06倍と高く、人手不足が続いている。
- 運転手の年齢構成では30歳未満は3割に満たない。将来はさらに運転手不足が危惧される。
- 消費者向けの運送サービス（宅配便や引越し運送等）では運転手確保のため、大手事業所が賃金引き上げや配送料引き上げに踏み切っている。

図表3 「自動車運転の職業」の有効求人倍率



資料：厚生労働省「一般職業紹介状況（常用、パート含む）」

図表4 年齢階級別就業者数（道路貨物運送業）



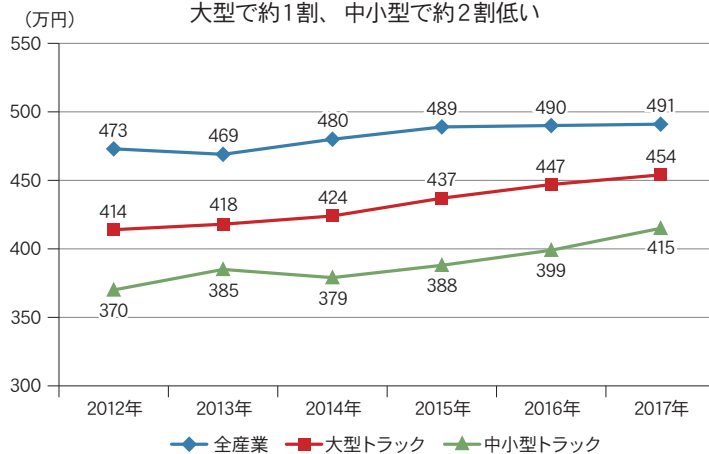
資料：総務省「労働力調査」

## 3 人手不足の要因である、長時間労働、低賃金を改善する必要がある。

- 労働力人口の減少に加え、長時間労働、低賃金などが人材確保を難しくしている。
- 長時間労働の背景には、荷待ちや荷物の積み下ろしなどに要する時間も大きい。

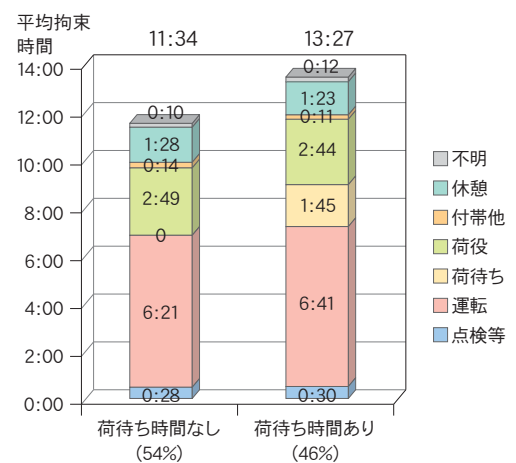
図表5 トラックドライバーの賃金

大型で約1割、中小型で約2割低い



資料：厚生労働省「賃金構造基本調査」

図表6 トラックドライバーの労働時間の内訳



資料：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（H27）」より

#### 4 トラック輸送の人手不足解消に向けて、国も後押しをしている

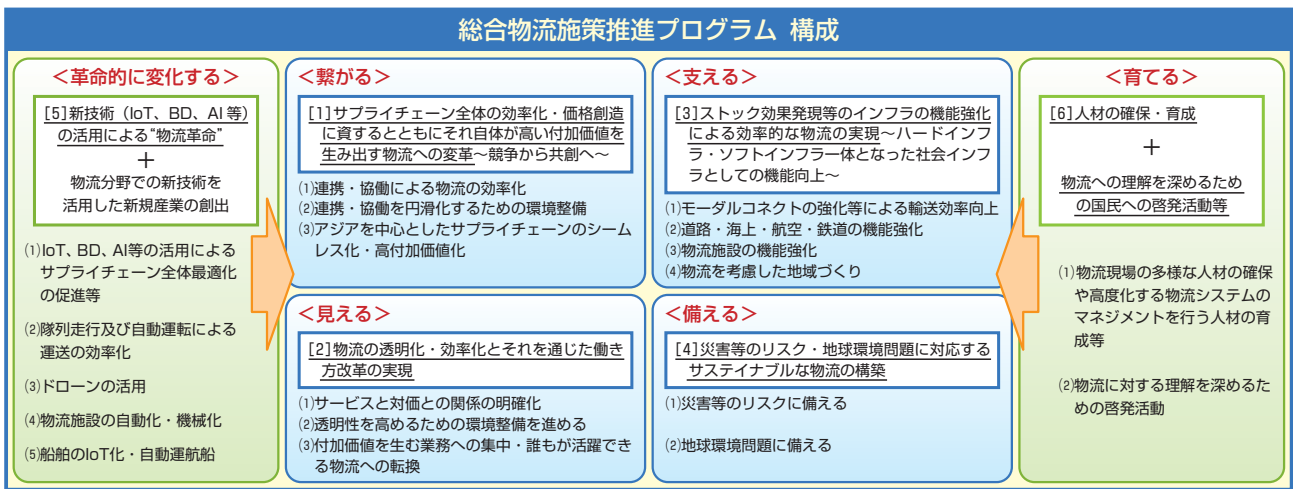
(1) 「強い物流」構築のため、国は「総合物流施策推進プログラム」を今年1月に策定

➤物流の生産性向上に向けた、次の6つの視点からの取り組みを推進。

①繋がる、②見える、③支える、④備える、⑤革命的に変化する、⑥育てる

➤その中で「見える」の具体的施策では、サービスと対価との関係の明確化、透明性を高めるための環境整備等が挙げられている。

図表7 総合物流施策推進プログラムの構成



物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上

資料：国土交通省「総合物流施策推進プログラム（概要）」

(2) 国は自動車運送業の働き方改革に向け、「直ちに取り組む施策」を推進

➤長時間労働是正のため、環境整備（①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化）とインセンティブ・抑止力の強化を推進。

##### 《労働生産性向上》

- 短い時間で効率的に運ぶ  
「荷待ち時間」削減：予約調整システム導入  
「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進
- たくさん運んで、しっかり稼ぐ  
ダブル連結トラック車両の導入促進
- 運転以外の業務の効率化  
ICTを活用した運行管理の効率化

##### 《取引環境の適正化》

- 運賃・料金の適正收受  
運送以外の役務の対価の收受対策  
「標準貨物自動車運送約款」改正
- 運賃

+

料金
- 付帯業務、荷待ち時間など  
運送以外の役務の対価
- 荷主勧告制度の運用見直し  
運送事業者の法令違反が荷主の関与による場合、荷主名の公表や早期の協力

資料：国土交通省「自動車運送業の働き方改革について」

## 5 県内の取り組み ～熊本県トラック協会の取組から

- 労働環境改善に取り組まなければ、近い将来事業が成り立たなくなる危機感を協会会員や荷主に訴える。
- そのためには標準貨物自動車運送約款を活用し、運賃以外の役務の対価を運賃とは別料金で請求できるよう、荷主への理解を求める働きかけが必要。
- 人材確保に向け、高校への物流出前講座、運送事業者による運輸・物流産業企業合同説明会を実施。

### 《危機感の共有》

- トラック運転手の労働時間は他の産業に比べ2割長く、賃金は2割低い状況。
- 荷主に対してものを言えない業界体質。中小運送事業者は荷主に言い出せない。
- この状況を変えなければ、モノを運べなくなる。

協会からも働きかける

- 荷主に対して運転手の拘束時間や業務実態を説明できるよう、実態を見える化する。
- 荷主側に粘り強く説明し、納得してもらうことが必要。
- 法令を順守する姿勢が大事。荷主勧告制度や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」などを守るためにも荷主へ協力依頼。
- 荷主にとっても、生産性向上につながる。

### 《高校への物流出前講座》

- 若い人に物流業界の役割・重要性や仕事のやりがい等について理解促進を目的に実施



写真：トラック協会提供

運賃アップ

給与アップ

人材確保

運送業者が選ばれる時代から  
選ぶ時代が来る？！

## 6 物流は社会のインフラである

- 働き方改革で、労働時間や拘束時間の見直しが進む。長時間労働の改善が遅れば、他の産業との差が拡大し、他の産業への転職増や採用難などで人手不足が加速する恐れがある。
- 中小事業者が多いだけに、国が物流危機に対する施策を矢継ぎ早に実施しているこの機を逃さず、運賃改定や労働時間の見直しに取り組む必要がある。
- 荷主側も運送業の人手確保に対する理解が必要であろう。トラックの荷待ち時間の短縮は物流センターや集配箇所での生産性向上にも結びつくと思われる。運送業だけでなく荷主や交通インフラも含めたサプライチェーン全体で生産性向上が不可欠。
- 災害時、モノが届かない経験をした。また、年末年始の宅配便の増加に配達が進まない状況や年度末の引っ越しの集中時期に運賃が高騰することも経験した。今後、運転手不足でモノを運べない危機を避けるという視点が必要である。