

物流業の就業構造に関する分析

Analysis of the characteristics of logistics personnel



洪 京和：流通経済大学 物流科学研究所 准教授

略 歴

流通経済大学流通情報学部卒業。同大学院物流情報学研究科修了。同大学院博士課程修了。物流情報学博士。流通経済大学物流科学研究所特定兼任研究員、ロジスティクス・イノベーション推進センター兼任研究員、流通経済大学・中央大学非常勤講師を経て現職

[要約] 本稿では、2020年の国勢調査をもとに、道路貨物運送業等の就業構造の動向について検討した。その結果、2000年以降にみられた就業者減少に歯止めがかかり、増加に転じている。しかしながら、高齢化が急激に進展しており、今後の大幅な就業者減少が懸念されるものとなっている。今後、労働力の確保が困難になることが予想され、物流業は生産性を向上し、労働集約型産業からの脱却が求められている。

1. 研究の背景と目的

供給が需要を上回る物流コストデフレの時代から、需要が供給を上回る物流コストインフレの時代を迎えたといわれる¹⁾。トラックドライバー不足の問題は、物流危機といわれるように、今後、経済、社会に深刻な影響をもたらすことが予想される。将来的にドライバー供給が減少し、需給バランスが崩れるという推計については、複数の研究所等が発表している。日本ロジスティクスシステム協会は、道路貨物運送業の自動車運転従事者数が、2015年の76.7万人から2030年に51.9万人となり、15年間で3割減少すると推計している²⁾。NX総合研究所は、ドライバー不足により、2030年には輸送能力の19.5% (5.4億トン) が不足する。2024年問題の時間外労働の上限規制の影響と合わせて、輸送能力の34.1%

(9.4億トン)が不足する可能性がある³⁾と推計している。野村総合研究所はドライバー数不足により、需要に対して、供給が2025年で10%、2030年で19%不足するとしている。さらに、2024年問題を加味すると、2025年で28%、2030年で35%不足するとしている⁴⁾。

トラックドライバーの実際の数の把握は非常に難しい。「労働力調査」において、道路貨物運送業の輸送・機械運転従事者を発表しており、2009、2010年当時は80万人程度であったのが、2018年以降は85万前後で推移している。ただし、標本調査であり、全体の大まかな動向は把握できるものの、詳細な動向は把握できない。一方、「国勢調査」は、信頼度が高いといわれるものの、5年に1度の統計であることから、最新の情報が把握できない、短期的な動向が見られないという問題がある。そのようななかで、2020年国勢調査の産業、

職業にかかわる集計結果が2022年12月に公表された。そこで本稿では、2020年国勢調査をもとに、道路貨物運送業等の就業構造について、職業別、年齢別、地域別の経年的な動向を分析し、道路貨物運送業等における労働力確保についての問題点を明らかにするものである。

2. 道路貨物運送業等の就業者数の推移

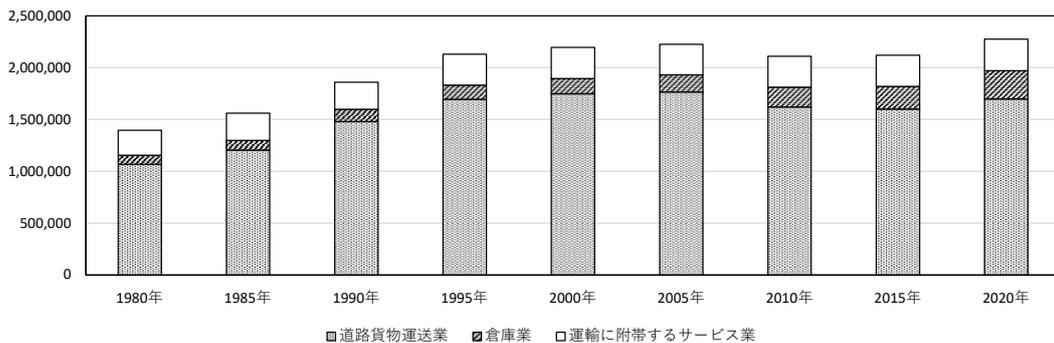
2020年現在の道路貨物運送業就業者数は、約170万人となっている。図1のように、1980年には107万人であったのが、1985年に120万人、1990年に148万人、1995年に169万人、2000年に175万人となっており、1980年に比べて2000年には1.64倍と急増している。同期間、全就業者数は、5,581万人から6,298万人、1.13倍の伸びにとどまっており、道路貨物運送業の就業者の伸びがいかに大きかったかがわかる。しかしながら2000年以降、道路貨物運送業の伸びは止まり、2005年は177万人、さらに2010年に162万人、2015年に160万人と大きく減少した。なお、2020年は170万人と

増加に転じている。最近の人手不足の動向を示す根拠として、2005年から2015年における道路貨物運送業の就業者数が9.4%減となっていることが示されてきた。同期間の全就業者数の4.2%減を大きく上回る減少幅であったことは間違いない。

日本の全就業者数は1995年をピークに減り続けており、2020年までに10.1%の減少となっている。これに対して、道路貨物運送業は同時期に0.3%増となっている。このように、現在は道路貨物運送業の人手不足が深刻化しているものの、中長期的には就業者を確保し続けてきたのであり、就業者を増やすことによって発展してきたのである。また、全就業者に占める道路貨物運送業就業者の割合は、1980年には1.9%であったのが、その後増え続け、2005年には2.9%となっている。しかしながら2010年、2015年には2.7%と減少し、逆に2020年には2.9%と上昇している。

倉庫業については、道路貨物運送業に比べて、その就業者は少なく、約6分の1である。就業者は増え続けており、1980年に9万人弱であったのが、2020年には27万人と3.1倍に

図1 道路貨物運送業等の就業者数の推移(人)



出典:国勢調査より作成

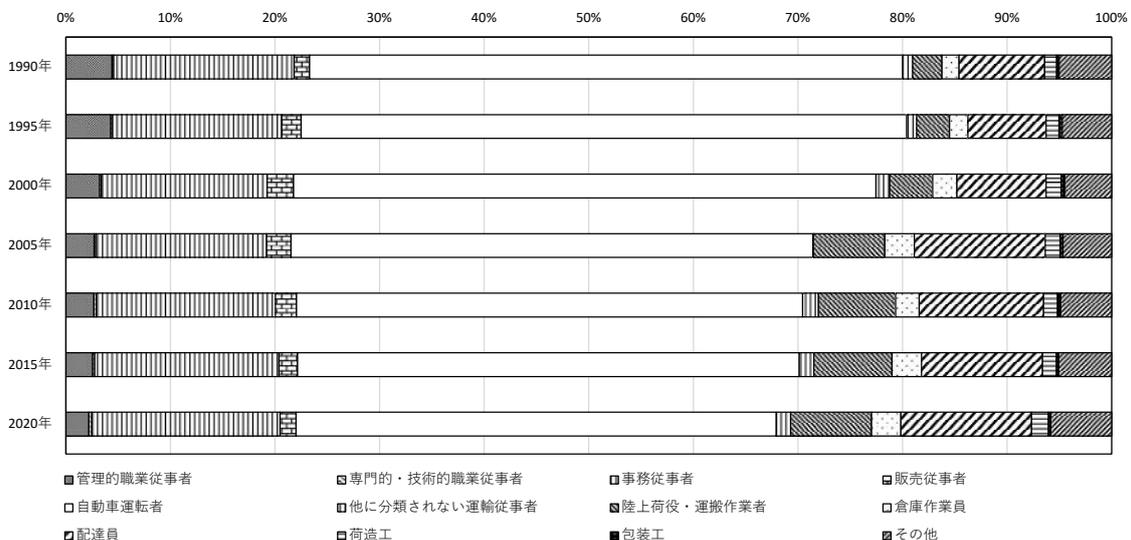
まで拡大している。これは、倉庫業の所管面積が増加していることと同時に、業務内容が大きく変化したことによると考えられる。運輸に附帯するサービス業は、鉄道、自動車、船舶及び航空機による運送に附帯するサービスを提供する事業所が分類される。具体的には、港湾運送業、利用運送業、運送取次業などが該当する。2000年以降、30万人前後で推移している。

3. 道路貨物運送業等就業者の職業別割合

道路貨物運送業就業者の職業別割合を示したのが図2である。自動車運転従事者の割合が最も大きく、2020年においては、45.9%となっている。経年的には、1990年から2000年は55%前後で推移していたのが、最近では約10%減少したこととなる。逆に増えているのは、配達員である。配達員は、「荷物・商品な

どを所定の場所へ配達する仕事に従事するものをいう。」と定義されている。具体的な仕事内容として、ルートセールス員、買物配達人、ガラス荷造配達人、牛乳配達人、新聞配達人、洗濯物配達人、内職配達・回収人、宅配配達人、オートバイ宅配人、自動販売機商品補充員が挙げられており、トラック運転者、郵便配達員は入らない。道路貨物運送業の場合は宅配配達人が多いと考えられ、リアカー付きの電動自転車等で配達するスタッフの増加が影響している。陸上荷役・運搬従事者は、「運送店・駅・工場・事業場などで、貨物・荷物・資材の積卸し・運搬の仕事に従事するもの」と定義されており、1990年は2.8%であったのが、近年は7%台で推移している。また、管理的職業従事者は、1990年は4.4%であったのが、近年は2%台で推移している。全業種においても1990年は4.1%であったのが、近年は2%台で推移しており、同様の傾向となっている。事務従事者については17%、18%前後で推移

図2 道路貨物運送業等就業者の職業別割合



出典: 国勢調査より作成

している。

倉庫業については、2000年でみると、倉庫作業従事者が最も多く40.9%、荷造従事者が6.3%となっている。自動車運転従事者は2.6%、他に分類されない輸送従事者は8.3%、配達員は0.8%にとどまっている。運輸に附帯するサービス業については、2000年でみると、事務従事者が39.6%ともっとも多く、荷造従事者が10.9%と多いほかは、物流現場の従事者は少ない。

4. 道路貨物運送業等の自動車運転従事者数の推移

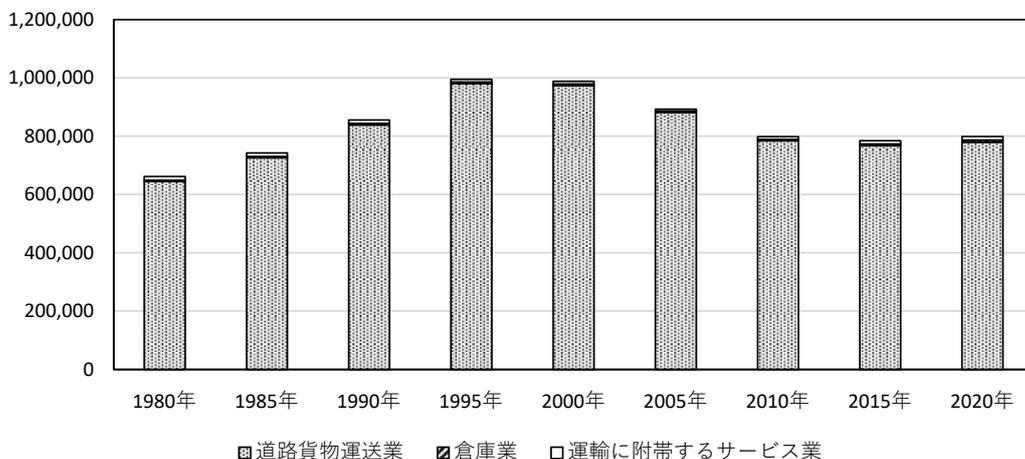
国勢調査による道路貨物運送業等の自動車運転従事者数の推移をまとめたのが図3である。道路貨物運送業においては、1980年の64.4万人から1995年には98.0万人となっており、この間52.2%増と大幅に増加した。バブル経済期、さらにバブル崩壊の時期においても、自動車運転従事者数は確実に増加した。

しかしながら、2000年にかけてはほぼ横ばい、2000年以降は大幅に減少し、2000年の97.3万人から、2005年には88.1万人、2010年には78.4万人と、それぞれ9.5%減、11.0%減となっている。このような動向が、将来に向けての自動車運転従事者数の大幅な減少推計の根拠になっている。しかしながら、その後2015年は76.7万人と減少幅が減り、さらに2020年には77.9万人と若干増加し、回復傾向にある。このように2020年にかけては増加に転じているが、その背景、理由、この傾向が今後も続くのかについては精査する必要がある。倉庫業、運輸に附帯するサービス業においても、自動車運転従事者はいるものの、2020年においてもそれぞれ7,080人、12,070人と少なくなっている。

5. 年齢別の道路貨物運送業の就業者数の推移

道路貨物運送業の年齢別就業者の推移をま

図3 道路貨物運送業等の自動車運転従事者数の推移(人)



出典：国勢調査より作成

表1 年齢別の道路貨物運送業の就業者数の推移(人)

	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年
24歳未満	133,579	94,726	61,570	55,760	73,060
25～29歳	234,170	157,369	110,800	78,270	79,790
30～34歳	240,395	246,297	164,690	122,150	102,350
35～39歳	210,641	254,811	247,390	177,800	146,720
40～44歳	181,230	220,926	244,210	262,200	203,600
45～49歳	199,309	185,509	205,920	256,180	287,920
50～54歳	240,480	200,585	175,600	209,070	263,920
55～59歳	186,421	228,961	173,650	167,920	211,780
60～64歳	78,313	116,721	153,050	141,850	156,490
65～69歳	30,174	41,899	57,700	87,720	96,930
70歳以上	13,285	17,523	25,700	40,280	74,700
合計	1,747,997	1,765,327	1,620,280	1,599,200	1,697,260
平均年齢	41.6	43.3	45.0	46.8	48.3

出典:国勢調査より作成

とめたのが表1である。国勢調査では、道路貨物運送業全体での集計結果しか公表されておらず、自動車運転従事者としての動向は把握できない。平均年齢は2000年が41.6歳であったのが、2010年には45.0歳、2020年には48.3歳と高齢化している⁵⁾。このままの傾向が続けば、2025年には平均年齢が50歳代になる。年齢階層別にみたとき、就業者数が最も多い網掛けをした約25万人のグループがあり、2000年には25～29歳、30～34歳であったのが、年の経過とともに右下に移動、すなわち高齢化し、2020年に45～49歳、50～54歳となっている。この約25万人のグループが、近年、道路貨物運送業の就業者数の中核となってきた。そして、2025年以降、このグループが60歳代になり、退職者が増加していくことが予想される。これまでも2005年から2010年、2010年から2015年にかけて減少がみられたが、約20万人のグループが60歳代に入り減少したことが大きかったが、今後は約25万人のグループが60歳代に入ることになる。

貨物自動車運転手の年齢別の動向については、賃金構造基本統計調査でも確認できるが、標本調査であり、概要しかわからない。賃金構造基本統計調査によると、営業用大型貨物自動車運転者の平均年齢は2010年の45.2歳から2022年は49.7歳に、営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)の平均年齢は2010年の42.0歳から2022年は47.2歳と高齢化している⁶⁾。また、営業用大型貨物自動車運転者については、45～49歳が最も多く、それをピークに50～54歳が0.89倍、55～59歳が0.70倍、60～64歳が0.43倍、65～69歳が0.14倍、70～74歳が0.04倍と急減する⁷⁾。この傾向は営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)でも同じである。このようにトラックドライバーは年齢とともに、その数は急激に減少する。このように2020年の道路貨物運送業の就業者、自動車運転従事者は、2015年に比べて増加したものの、高齢化が進み、今後の急激な減少が予想される。

6. 職業別女性割合について

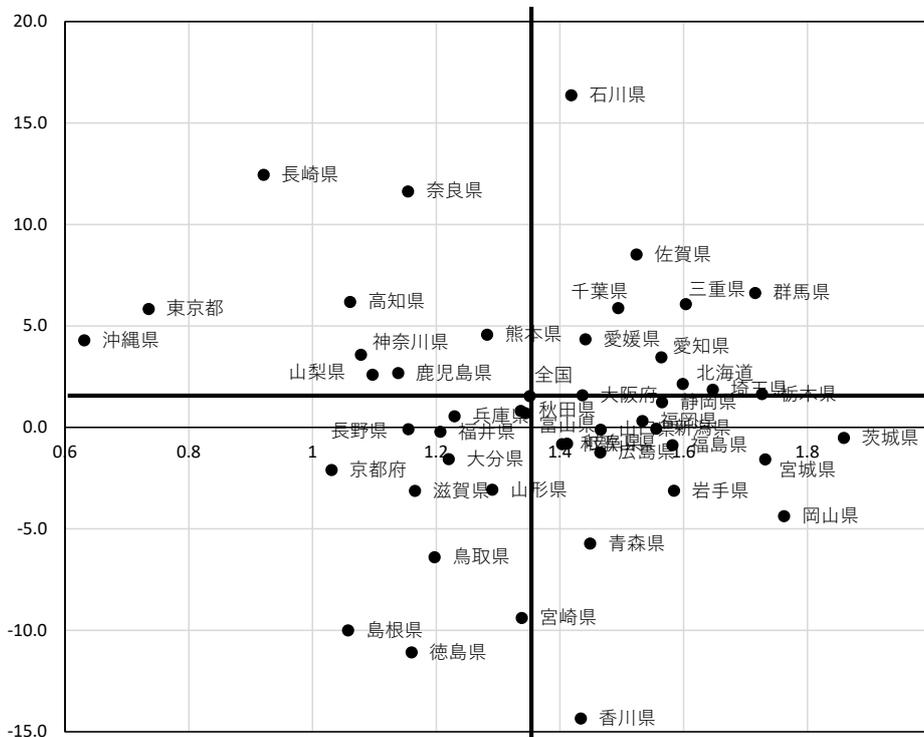
物流関連の産業においては、女性割合が低いことが指摘されているところである。道路貨物運送業は20.2%にとどまっており、全就業者の45.3%に比べて特に低くなっている。それに対して、倉庫業は42.6%、運輸に付帯するサービス業は33.1%となっている。ただし職業別には、まったく違った傾向となっており、事務従事者については、いずれも約半数が女性となっている。道路貨物運送業で最も人数が多い自動車運転従事者では、わずか3.8%にとどまっており、配達員も14.4%となっている。一方、荷造従事者では54.5%と多く、倉庫作業従事者では27.3%、陸上荷役・

運搬従事者では32.6%となっている。倉庫業においては、倉庫作業従事者で37.3%、荷造従事者で68.1%となっている。政府は、「トラガール促進プロジェクト」などトラックドライバーでの女性割合を増やそうとしている。1980年には0.4%にとどまっていたが、1990年には1%、1995年には2%を超え、2015年から2020年にかけては2.8%から3.8%と大きく増加した。しかしながら全体からみると、まだまだ女性の割合が低いのが現状である。

7. 都道府県別道路貨物運送業の自動車運転従事者数の推移

前述したように、全国の道路貨物運送業の

図4 都道府県別道路貨物運送業の自動車運転従事者数の推移



縦軸 2015年～2020年の自動車運転従事者数の伸び率(%)
 横軸 全就業者に占める自動車運転従事者の割合(%)
 出典:国勢調査より作成

自動車運転従事者数は、2015年から2020年にかけて1.6%増となっている。しかしながら、地域によってその動向には大きな差異がある。そこで、各都道府県の道路貨物運送業自動車運転従事者の集積状況と伸び率を整理した。都道府県別に縦軸に2015年から2020年の自動車運転従事者数の伸び率(%)、横軸に全就業者に占める自動車運転従事者の割合(%)をプロットしたのが図4である。

全国での自動車運転従事者の割合は1.35%となっている。都道府県別に、最も低いのが沖縄県であり0.63%、東京都が0.73%、長崎県が0.92%、京都府が1.03%、島根県、高知県が1.06%となっている。東京都の場合は全就業者が集中していることから、割合が低いことが想定されるが、地方県においても割合が小さい県が多くある状況がわかる。一方、最も高いのは茨城県の1.86%で、続いて岡山県の1.76%、宮城県の1.73%、栃木県の1.73%、群馬県の1.72%となっている。全体的には東日本の方が西日本より高い傾向にある。

2015年から2020年の全国の自動車運転従事者数の伸び率は1.54%増となっている。最も減少しているのは香川県で14.3%減、続いて徳島県で11.1%減、島根県で10.0%減、宮崎県で9.4%減、鳥取県で6.4%減、青森県で5.7%減となっている。逆に最も伸びているのが石川県で16.4%増、続いて長崎県が12.5%増、佐賀県が8.5%増、群馬県が6.6%増となっている。特にこの図の左下に位置する都道府県においては、今後ドライバー不足の問題が深刻化する可能性が高い。

8. まとめ

2020年国勢調査によると、道路貨物運送業の就業者、自動車運転従事者は、2015年と比べて増加となった。この数字だけをみると、2000年以降の大幅な減少に歯止めがかかり、ドライバー不足問題は解消されたようにもみられる。しかしながら、高齢化が急激に進展しており、就業者の中核となってきた年齢層は、2020年には45～54歳を迎えている。すなわち、これらの層が60歳代に入った時に、就業者が大幅に減少することが推測される。これまで、道路貨物運送業等の物流業は、労働集約型産業として、他産業より労働力を多く確保して発展してきた。しかしながら今後、労働力の確保が困難になることが予想され、生産性を向上し、労働集約型産業からの脱却が求められているのである。

注

- 1) フィジカルインターネット実現会議「フィジカルインターネット・ロードマップ」2022年3月
- 2) 日本ロジスティクスシステム協会「ロジスティクスコンセプト2030」2021年1月
- 3) NX総合研究所「物流の2024年問題」の影響について」2022年11月
- 4) 野村総合研究所「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方」2023年1月
- 5) 国勢調査の道路貨物運送業就業者について、5歳階級ごとの就業者数に各年齢階級の中央値をかけあわせて、平均年齢を算出した。
- 6) 賃金構造基本統計調査の営業用貨物自動車運転者について、5歳階級ごとの就業者数に各年齢階級の中央値をかけあわせて、平均年齢を算出した。
- 7) 2010～2022年の年齢階級別の労働者数合計から算出した。