

4章 広域首都圏内での人口分布の変化に伴う物流部門における 労働力確保のあり方についての調査・検討調査

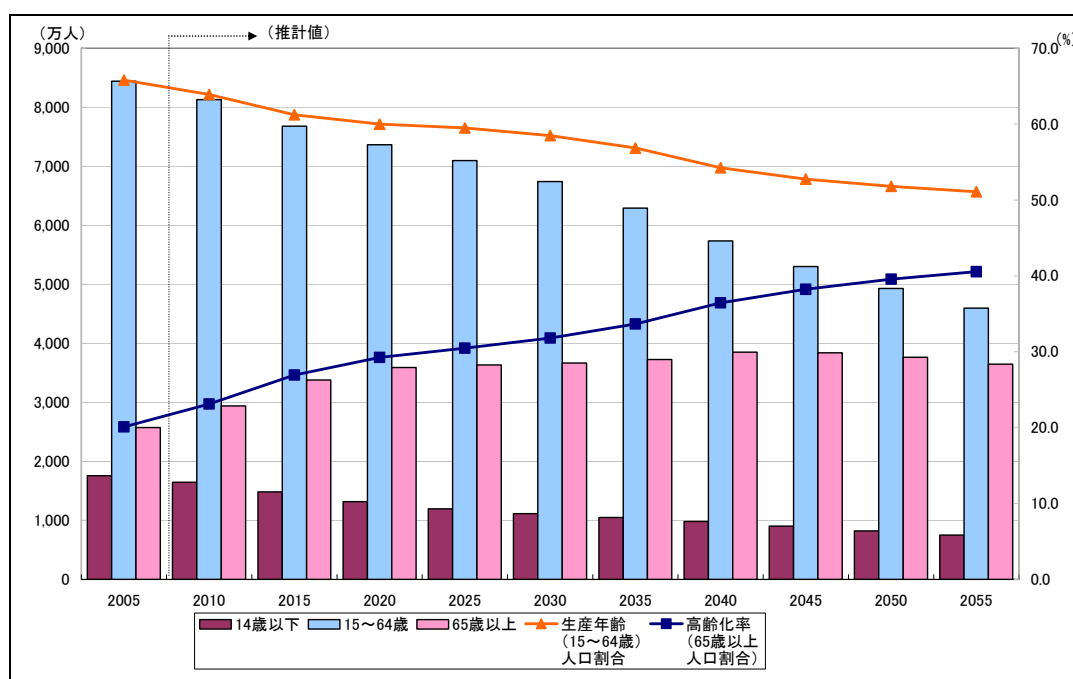
1. 労働力確保の状況について

ここでは、近年課題となっている労働力確保の現状と課題について述べる。

(1) 労働人口の変化について

我が国の総人口は2004年12月の1億2,784万人がピークだとされており、その後は減少局面を迎えている。国立社会保障・人口問題研究所の推計結果（出生中位・死亡中位での推計結果）によると、総人口は2046年には1億人を割って9,938万人となり、2055年には8,993万人になると見込まれている⁵。

図表 4-1 我が国の将来人口推計（出生中位(死亡中位)推計）



(出所) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」より FRI 作成

年齢層別に見ると生産年齢である15～64歳の人口は、2055年には4,595万人と2005年の半数近くまで減少する見込みとなっている。一方、65歳以上の老年人口は今後団塊の世代がこの年齢に達すると毎年100万人以上ずつ増加すると言われており、2042

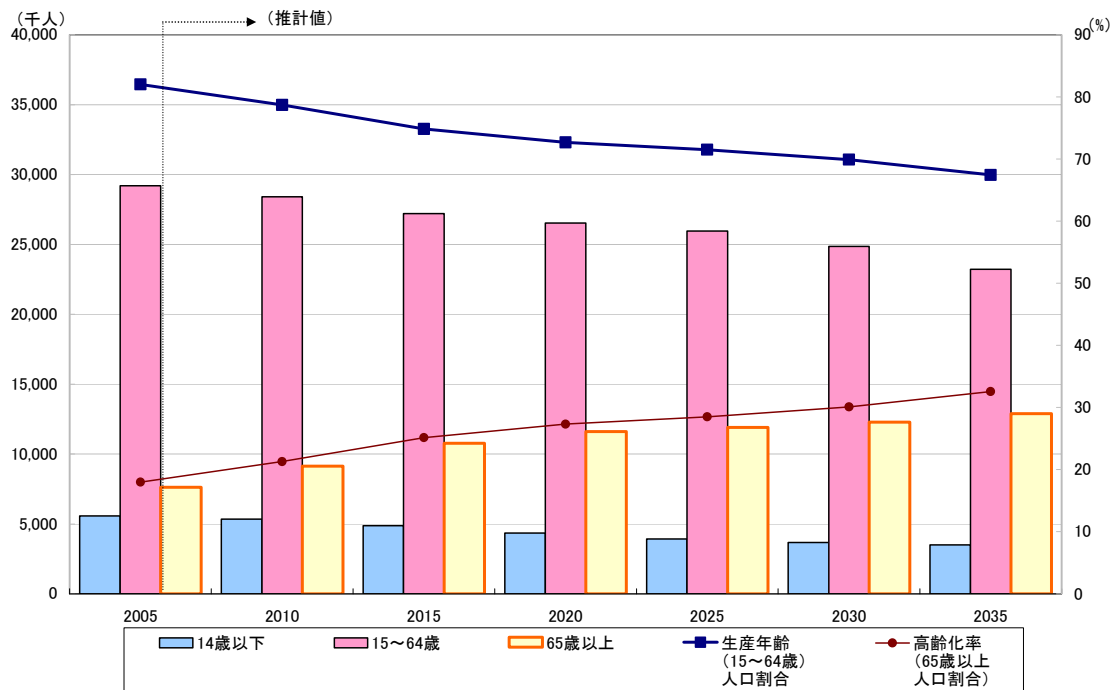
⁵国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」参照。各年10月1日現在人口。2005年は、総務省統計局『国勢調査報告』（年齢「不詳人口」を按分補正した）人口による。

年頃にピークを迎えると減少局面に入るとされている。

生産年齢世代が減少していく一方で、老年人口は増加し、2055年には人口の4割が老年であると予測されている。

一方、首都圏の人口も同様に2005年以降減少傾向にある。人口推計によると、総人口は2035年には4000万人を下回り、労働者人口も70%を割り込むと想定されている。しかし、人口の減少、高齢化の割合は全国の変化と比較すると穏やかであり、首都圏への人口集中傾向は将来的にも継続するため、全国的な人口減少、少子高齢化が進む中においても、首都圏は大消費地圏として経済・物流の中心地であり続けることが想定される。

図表 4-2 首都圏の将来人口推計（出生中位(死亡中位)推計）



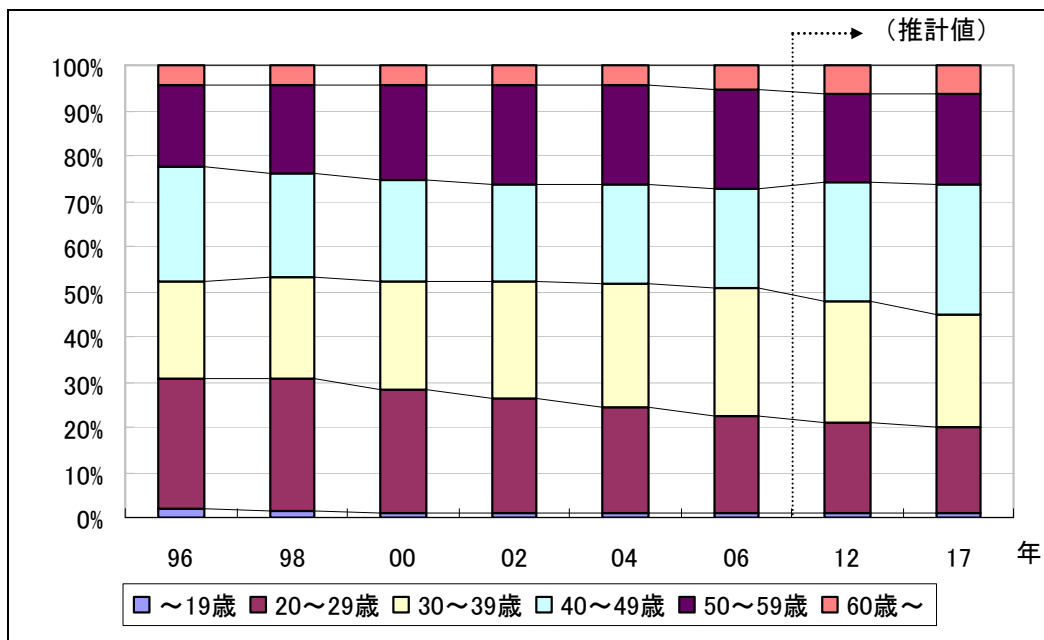
(出所) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」より FRI 作成

近年の年代別に労働者数割合の推移を見ると、図表 4-3 に示すとおり、団塊の世代である50代の労働者数割合が増え、20代の割合が減少の一途をたどっていることが分かる。

2012、2017年における年齢構成を、独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計—労働力需給モデル（2007年版）による将来推計—」の「年齢階級別労働力人口の推移と見通し（ケースA）」における年齢階級別の伸び率より推計した結果、29

歳以下の労働者数割合が20%を下回るまで減少するという傾向が見られた。

図表 4-3 年代別労働者数割合：産業計



(出所：労働省政策調査部、厚生労働省統計調査部『賃金センサス』より FRI 作成)

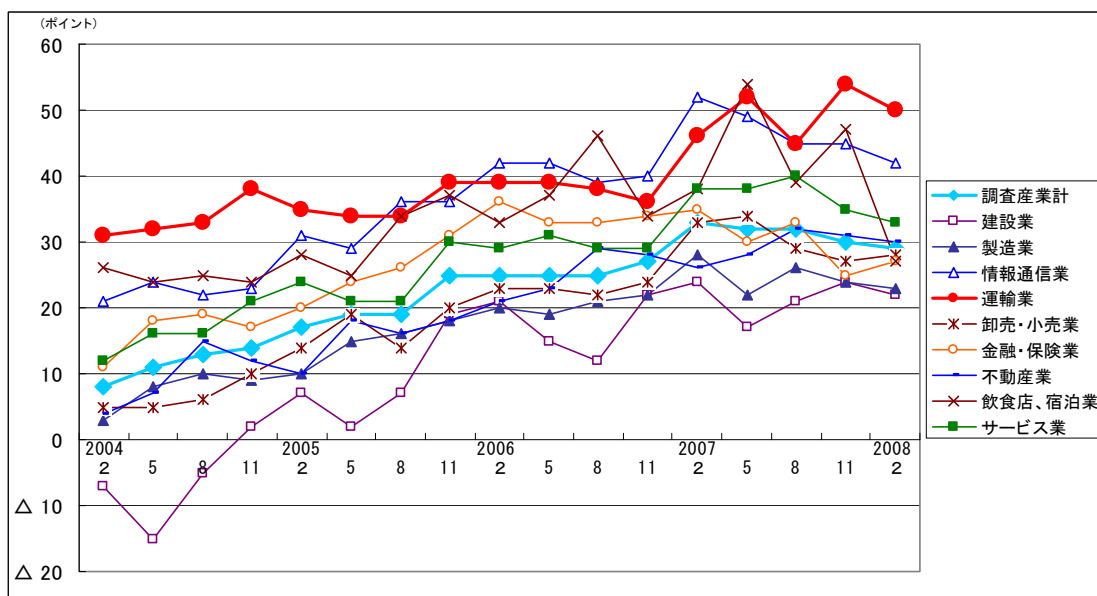
(2) 物流部門の労働力の状況

① 首都圏における物流部門の労働力の概況

全国の労働者の過不足状況を時系列に見ると、図表 4-4 に示すように、いずれの産業においても労働者が不足する傾向にある。中でも運輸業は 2004 年 2 月から 2008 年 2 月までの 4 年間に渡り、他の産業と比べて DI 値が高く推移しており、慢性的な労働者不足となっていることが伺える。

ただし、2008 年 10 月の金融ショックの影響で、現状の労働力は供給過剰の状況にあると推測される。

図表 4-4 労働者の過不足状況



(出所：厚生労働省「労働経済動向調査」より)

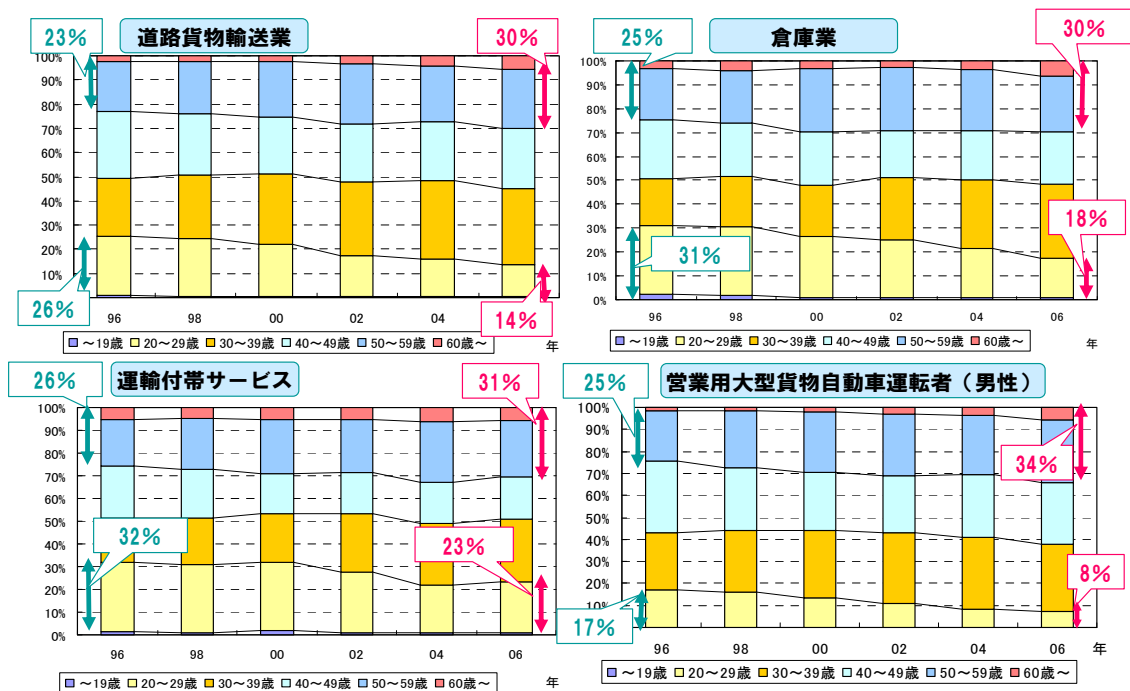
道路貨物輸送業の年齢構成の変化を図表 4-5 に示した。20 代以下（「19 歳」と「20～29 歳」の合計）の労働者割合が顕著に減少している一方で 50 歳以上（「50～59 歳」および「60 歳～」の合計）の労働者の割合が増加する傾向が見られる。

次に倉庫業は、道路貨物輸送業と比べると 20 代以下の若年層と 50 歳以上の高齢者の割合が目立って高くはないが、時系列変化は道路貨物輸送業と同様の傾向が見られる。

また、運輸に付帯するサービス業は、50 歳以上の労働者の割合がほぼ横ばいで推移していることと、比較的 20 代の減少傾向が低いことが特徴となっている。

営業用大型貨物自動車運転者（男）は、20 代以下の若年層が低いことと 50 歳以上の高齢者の割合が急激に増加している傾向が見られる。

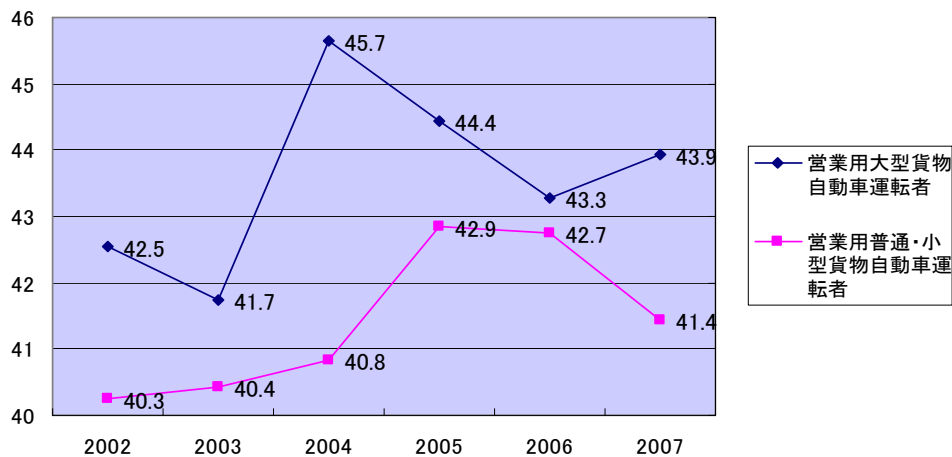
図表 4-5 物流業種別・年代別構成比推移



(出所) 労働省政策調査部、厚生労働省統計調査部『賃金センサス』より作成

このような状況下での首都圏の物流部門の労働力の状況を詳しく調査した。まず、労働年齢は、2002年からの5年間、40代前半で推移している。全国の運輸業の労働年齢の平均は42.1歳（平成19年度構成労働省「賃金構造基本統計調査」）であり、営業用大型貨物自動車運転者の年齢は全国平均と比較してやや高齢である。

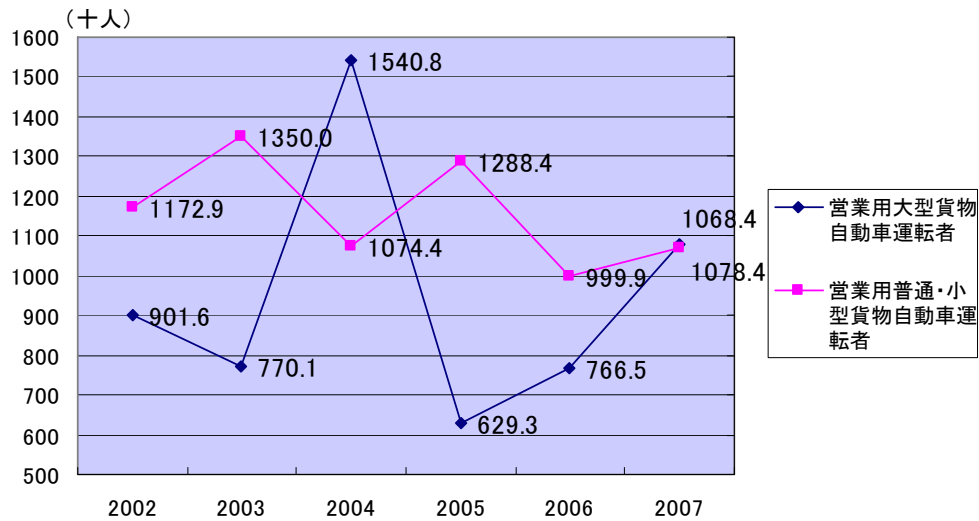
図表 4-6 物流部門の労働年齢（首都圏）



平成19年度 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

首都圏の物流部門の人口を整理したのが、図表 4-7 である。営業用大型貨物自動車運転者は 2004 年に大きく増加しているが、その後減少している。

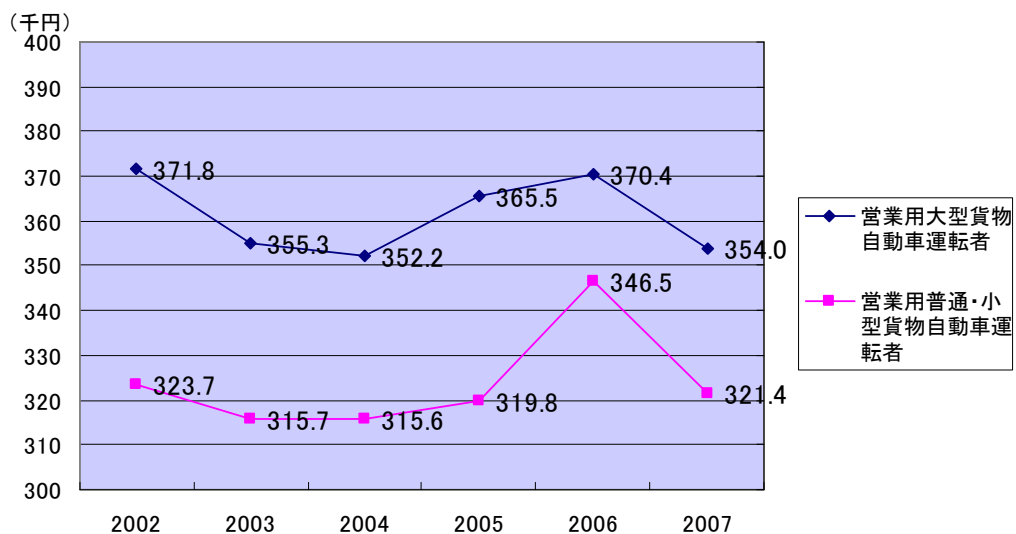
図表 4-7 物流部門における労働人口の推移（首都圏）



平成 19 年度 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

月額賃金は営業用大型貨物自動車運転者で概ね 35 万円～37 万円、小型貨物自動車運転者で 31 万円～35 万円程度で推移している。

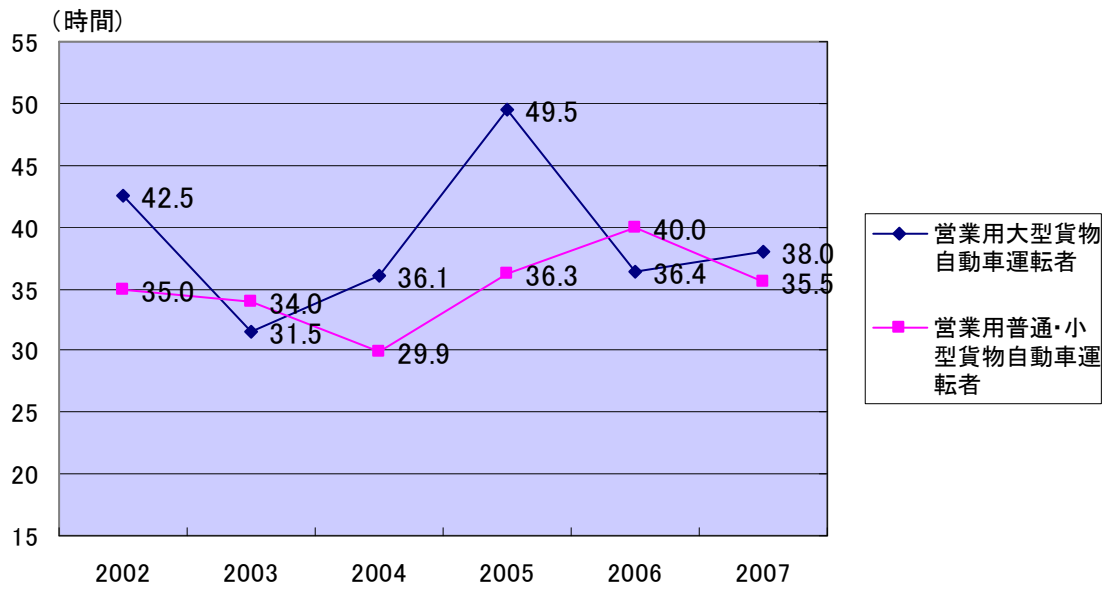
図表 4-8 物流部門の月額賃金推移（首都圏）



平成 19 年度 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

月額超過労働時間は概ね 30 時間～50 時間前後で推移している。

図表 4-9 月額超過労働時間（首都圏）

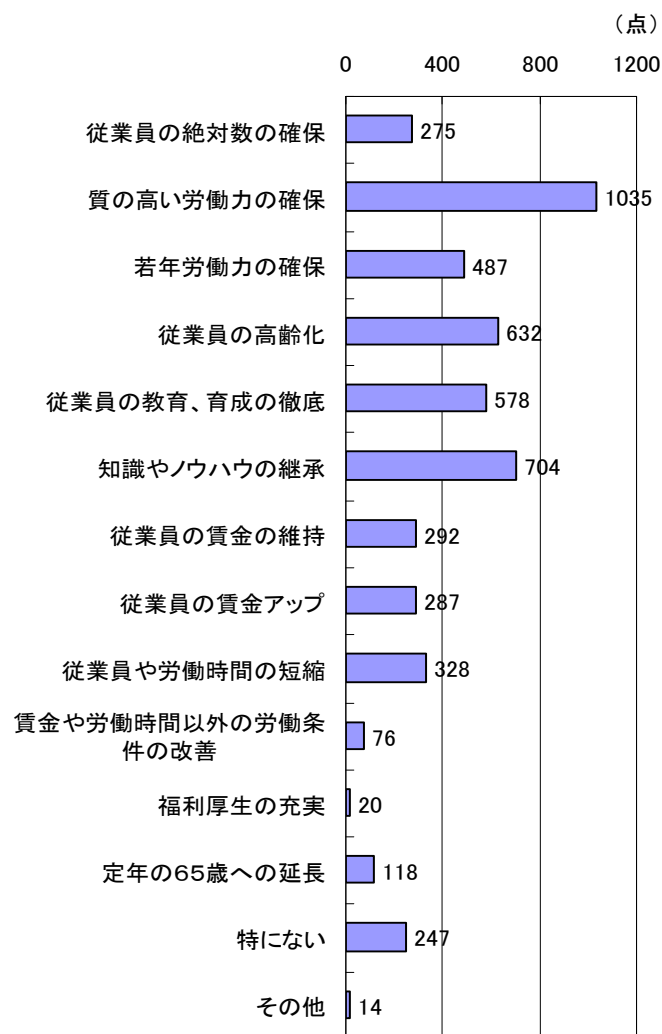


平成 19 年度 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

(3) 物流部門の労働力に関する問題点

ここでは、物流部門の労働力に関する問題点を整理する。社団法人日本物流団体連合会の「物流業における労働力問題に関する調査」報告書によると、物流業において、現在感じている問題点として上位に上がったのは、「質の高い労働力の確保」「知識やノウハウの継承」等、労働の質に関する項目であった。さらに、「従業員の高齢化」も問題として捉えられている。

図表 4-10 現在の問題点

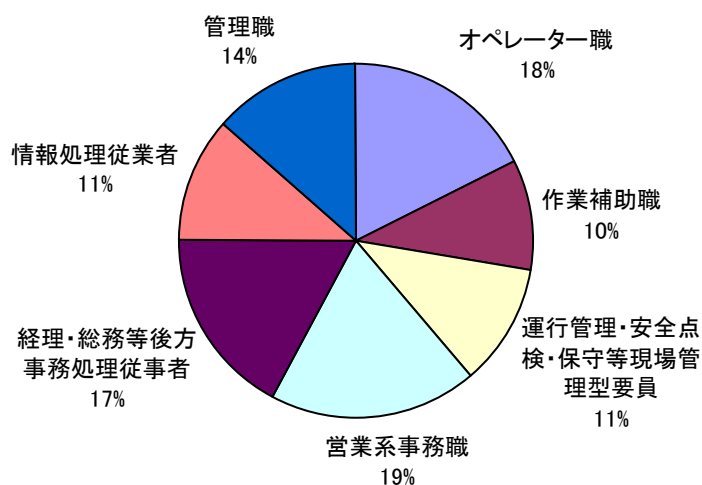


「物流業における労働力問題に関する調査」報告書 平成17年5月 社団法人日本物流団体連合会、
経営問題委員会より⁶

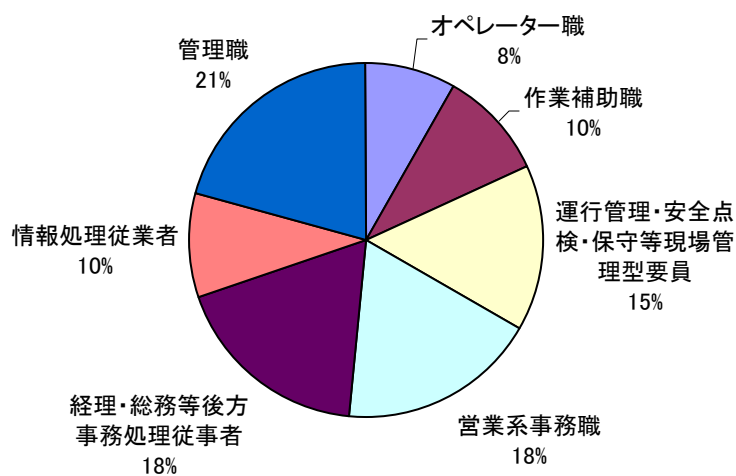
⁶ 選択肢に1位から5位までの順位を記入させ、1位を5点、2位を4点・・・というように点数を付与している。

上位に上がった項目を回答した職種別に分析すると、「質の高い労働者の確保」を上げた人は、オペレーター職、作業補助職、運行管理・安全点検・保守等現場管理型要員といった現場従業員よりも、営業系事務職等の事務系従業員の割合が高かった。

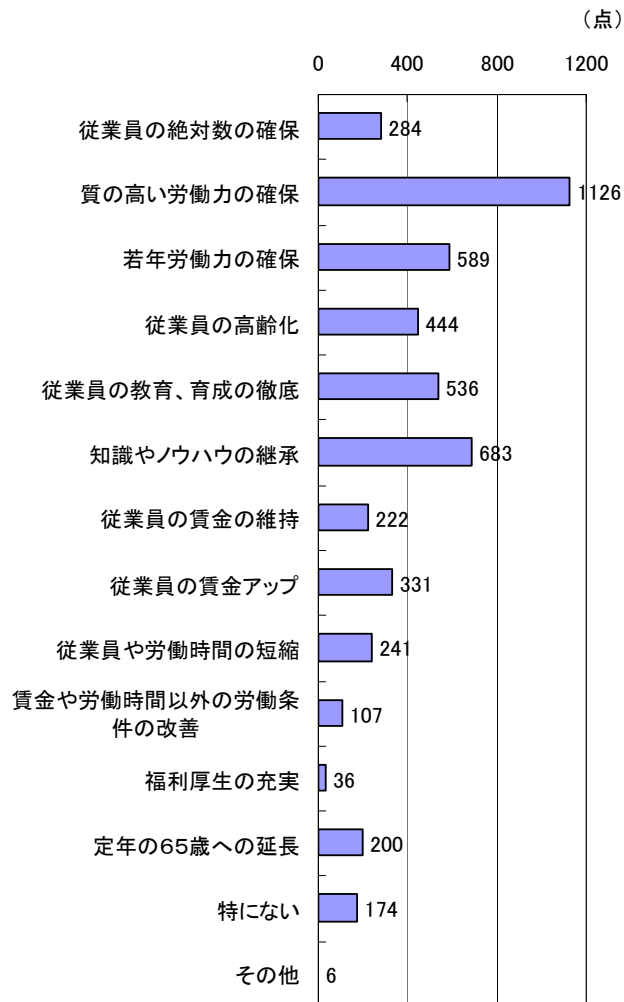
図表 4-11 回答職種別（質の高い労働力者の確保）



図表 4-12 回答職種別（知識やノウハウの継承）



図表 4-13 今後考えられる問題点



「物流業における労働力問題に関する調査」報告書 平成17年5月 社団法人日本物流団体連合会、
経営問題委員会より

回答職種別は、「現在の問題点」と類似した割合であった。物流施設においては、質の高い労働力をいかに確保し、若年の労働者に継承していくかが課題となっていることが分かる。

(4) 労働力確保に向けた施策

ここでは文献・記事調査から、労働力確保のための取組みを図っている企業の事例を取り上げる。それにより、今後広域首都圏の物流施設における労働力確保に向けた施策の提案を行なう。

① 現状・課題

ヒアリングから、物流施設における労働力確保の現状を整理した。

- 労働力が確保しづらい要員は、立地によるものと労働環境によるものがある。
- 近年トラックドライバーの人員不足が顕著となっている。
- 新たに労働力を確保するよりも、人材固定化の方が重要である。
- 人員確保のために立地を決定することはなく、立地はあくまでも配送の効率性によって決定する。
- 物流施設においては長らく人出不足の状態が続いていたが、2008年10月の金融危機以降は、状況が緩和されている。

前項では、物流施設において、労働力、それも質の高い労働力の確保が課題であることが分かった。労働力が確保しづらい要因としては、立地によるものと労働環境によるものがある。

ヒアリングによると、物流施設は長らくの人出不足の状況にあった。各企業は労働力収集の手段として、折込みチラシやアルバイト情報誌、インターネットを活用している。住宅地から距離が離れている物流施設では、この人員募集の段階で不利である。首都圏では、東扇島の物流拠点が住宅地からのアクセスが悪い代表的な事例として挙げられるが、そういった物流施設においては、新規人員の確保が難しい。パート従業員の確保先として近隣マンションの主婦を活用するという対策が考えられるが、輸出入貨物の保管・配送の利便性の観点から倉庫立地ニーズが高まっている臨海部は富裕層の居住エリアであることが多い。そういったエリアにおいては物流施設での仕事はパート先としてあまり好まれないという需給の不一致の問題もある。労働環境による人員不足は、特に冷凍・冷蔵倉庫で顕著である。近年の物流倉庫は自動化が進み、肉体労働を必要とする作業が減少した。そのため、作業負荷の側面では労働環境は昔と比較して改善されたと言える。しかし、冷凍・冷蔵倉庫においてはその限りではなく、一日中気温の低い室内での作業は過酷であり、その労働環境が原因で人が辞めてしまうという問題がある。

また、2007年6月に運転免許制度が改正され、大型・小型免許に新たに中型免許が加わることになった。それに伴い、大型免許資格取得の難易度が上がり、新たな資格取得が難しくなっている。また、今回の法改正に対応した大型車両用コースへには広大な土地と一定数の大型車両が必要となることから、教習所も不足している状況にあるようである。そのような背景から、職種で見ると、特にトラックドライバーの人員不足が問題となっている

る。

一般に、物流施設においては新規人員の確保よりも、既存人員の入れ替わりが激しいことの方が問題となっているようである。教育を行なっても長続きしなければ時間とコストの無駄となるため、長期的な視点で見た場合には長く働いてもらうほうが効率的である。そのため、企業は様々な施策を行なって、人員の固定化を図っている。また、物流施設での仕事は単調であることが多いため、モチベーションの維持も一つの課題となっている。このような状況下においても、人員確保が立地に影響することはほとんどない。あくまで立地は配送拠点との距離、地価等の要因で決定され、人員確保は送迎バスや賃金アップで対応を図っているとのことだった。

以上に挙げたような労働力確保における課題は、2008年の金融危機以降の失業率上昇を受けて緩和される方向にある。求人に対する応募が増加したことに加え、離職率も低下しているようである。

② 課題解決に向けた取組み事例

ここでは、①で述べたような課題に対し、下記のような取組み事例を挙げる。

図表 4-14 人材に関する取組み事例

新規人員確保に向けた取組み事例	インターンシップの活用
人員定着を目指した取組み事例	労働環境改善
モチベーション向上のための取組み事例	事例発表会

【インターンシップの活用】

新規人員確保に向けて、インターンシップを活用する企業が増えている。物流の仕事は学生にとってはイメージがしづらく、就職先の選択肢として捉えられにくい。また、就職後も就職前に描いていたイメージと仕事内容が異なるというギャップが生まれやすい職場である。そこで、一部の物流企業ではアルバイトやインターンシップに積極的に学生を採用することで、仕事内容の理解を図るとと

ともに、優秀な人材をそのまま正社員として採用する活動を行なっている。

【労働環境改善】

人員定着のためには、労働環境の改善も重要である。多くの物流施設では自動化の推進や、作業の導線の見直しなどによって作業負荷の軽減を図っている。また、照明や壁の色を明るくすることで、心理的な負担を減らす試みを行なっている施設もある。福利厚生をかねて休憩室やシャワー室、仮眠室の併設や、若い主婦層のために託児所を併設する施設も出てきている。コスト削減の必要性が高い物流施設において、これらの取組みは利益圧迫の要素となるが、取り組んでいる企業は、新規採用や教育のための費用とを比較し、労働環境を良くすることで人員の定着を図ることの方が効率的であると判断している。

【モチベーション維持】

単調な作業が続く物流施設においては、モチベーションを維持することが人材面の課題の一つである。ヒアリングにおいては、多くの割合を占めるパート従業員をいかに活用するかがモチベーション維持の鍵となると考える企業が多いことが分かった。

荷主企業からのコスト削減要求が高まる中で、物流施設が継続的に利益を上げていくためには、日々の改善努力が欠かせない。その改善のためのアイデアを現場から広く集め、正社員、パート従業員の区別なく採用することで、モチベーションの維持と同時に、業務改善につなげている企業が目立った。部門数の多い企業ではコンペ形式で競争させ、大規模な会場で発表会を行なっている場合もあった。このように、パート従業員でも正社員と同様に考えさせ、積極的にアイデアを採用することが現場力の向上につながるようである。

補足資料

1. 関東地方物流懇談会開催記録

下記に、関東地方物流懇談会の開催記録を掲載する。

(1) 設立主旨（第1回懇談会 説明資料より）

近年、中国をはじめとする近隣のアジア諸国は低廉な労働力や旺盛な需要などを背景として大きく発展しつつある一方、わが国は、今後世界に類を見ないほどの少子高齢化社会が到来するとされ、生産年齢人口が大きく減少することが予想されており、平成20年2月13日に国土審議会から答申された「国土形成計画」においても、こうした状況を踏まえた国際競争力の強化の必要性がうたわれている。わが国社会が高い生活水準を維持していくためには、発展を続ける東アジア諸国と密接に連携しつつ、貿易、貿易外の双方で経済を更に活性化させ、「国富」を形成していくことが不可欠であり、製造業と物流業が車の両輪となって、より競争力のある経済社会を構築していくことが求められている。

特に、わが国経済社会の中心である関東地方においては、京浜港スーパー中枢港湾、成田・羽田両空港の再拡張、三環状道路や北関東自動車道の整備など、物流の競争条件に大きな影響を与えるインフラの整備が進む一方、製造業をはじめとする企業等の工場立地戦略は海外との競争の中でダイナミックに変化しており、トラックターミナルや倉庫などの物流拠点の立地にも大きな影響を与えている。関東地域の物流企業各社は、こうしたさまざまな環境変化に機敏に対応しつつ、より一層の効率化や新たな物流サービスの提供などに取り組んでいるが、そこにはわが国物流を取り巻く様々な環境変化が凝縮されており、その動向が今後のわが国の物流業のあり方にも大きな影響を与えるものである。

本懇談会では、以上のような観点から、当地域における物流に関する主要なインフラの整備見通しを踏まえつつ、物流を取り巻く現状や企業の動向を把握し整理するとともに、わが国の国際競争力強化のために、物流事業は今後どのような役割・機能を期待されているのか、いかなる課題に取り組んでいく必要があるのか、行政にはどのような対応が求められているのかなどについて、検討することを目的とする。

(2) 懇談会開催経緯

関東地方物流懇談会は平成 20 年 3 月 18 日を初回として、平成 21 年 3 月までに計 5 回の会議を開催した。本調査期間に開催したのは、第 4 回、第 5 回の 2 回である。

【第 1 回】

日 時：平成 20 年 3 月 18 日

開催内容：

- 関東地区の物流問題について意見交換

【第 2 回】

日 時：平成 20 年 5 月 19 日

開催内容：

- 関東地区の物流問題について意見交換

【第 3 回】

日 時：平成 20 年 8 月 1 日

開催内容：

- 羽田・成田空港について、成田空港の FWD 等へのアンケート結果を踏まえ説明。
- 京浜港、羽田・成田空港と三環状道路の整備の現状と、今後の物流施設のあり方についての検討。

【第 4 回】

日 時：平成 20 年 12 月 3 日

開催内容：

- 京浜港の物流事業者および荷主ヒアリング等を踏まえて今後の物流施設のあり方を検討
- 羽田・成田空港と三環状道路における物流事業者および荷主ヒアリング等を踏まえて、今後の物流施設のあり方を検討

【第 5 回】

日 時：平成 21 年 3 月 19 日

開催内容：

- 関東地方における物流施設のあり方を具体的に提言

(1) 関東地方物流懇談委員名簿

(敬称略)

所 属	役 職	氏 名
【学識経験者】		
神奈川大学	経済学部教授	中田 信哉
文化ファッション大学院大学	ファッションビジネス研究科 准教授	鈴木 邦成
【荷主関係者】		
株式会社イトーヨーカ堂	海外部総括マネージャー	古川 裕司
三井物産株式会社	物流金融機能部部长	河西 陽一郎
三菱商事株式会社	物流事業ユニットマネージャー	大矢 隆司
株式会社リコー	S C M推進室 部長	蒲 俊介
【物流関係者】		
横浜船主会	会長（日本郵船横浜支店長）	安川 清一郎
関東沿海海運組合	理事長（東都海運社長）	小比加 恒久
横浜港運協会	会長（藤木企業会長）	藤木 幸夫
関東倉庫協会連合会	会長（ヤマタネ会長）	鈴木 幹夫
関東トラック協会	会長（多摩運送社長）	星野 良三
東京地方通運連盟	会長（日本通運取締役）	渡邊 健二
日本貨物鉄道株式会社	常務取締役関東支社長	山内 智
【行政関係者】		
関東運輸局	局長	福本 秀爾
	次長	原 克彦
	交通環境部長	増田 直樹
	自動車交通部長	小林 豊
	海事振興部長	関沢 建三
関東地方整備局	局長	菊川 滋
	副局長	梅山 和成
	企画部長	横山 晴生
	道路部長	縄田 正
	港湾空港部長	高橋 浩二