

今月のトピックス

近年の交通運輸産業における労働力事情等について

近年、わが国の雇用情勢は、景気経済の低迷等により厳しい状態が続いている。

しかしながら、今後、本格的な少子高齢化社会を迎え、近い将来、国内産業の高齢化や労働力不足が顕在化する可能性も懸念されており、交通運輸産業も例外ではない。

今月のトピックスでは、交通運輸産業を中心に、現在の労働力事情を概観するとともに、今後予想される少子高齢化社会への対応について、労働力供給の観点から、高齢者、女性の就業を中心に、簡単な分析を加えた。

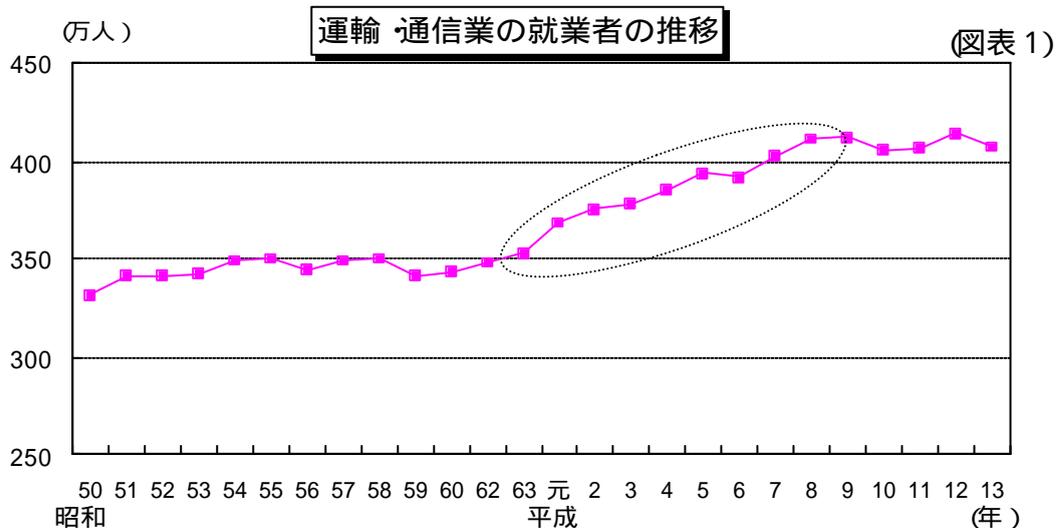
1. 運輸業就業者数等の動向

(1) 長期的な推移

総務省「労働力調査」により、運輸・通信業の就業者数の昭和50年以降の長期的な推移をみると(図表1参照)、昭和62年の約350万人から、平成7年には約400万人を超えており、比較的大きな伸びを示している。

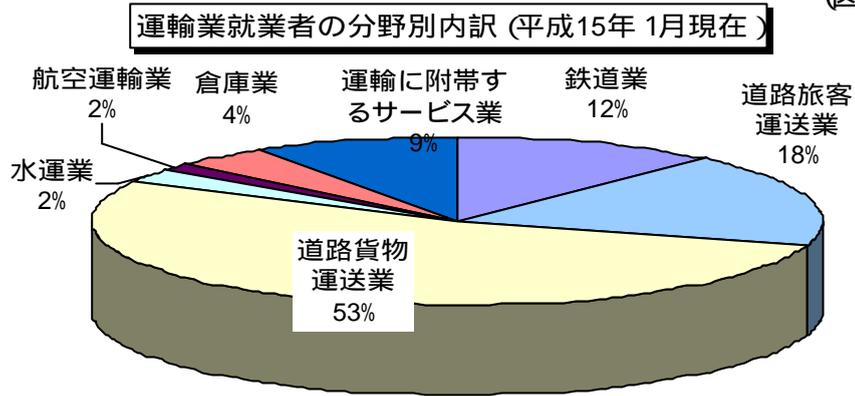
運輸業就業者の分野別構成をみると、道路貨物運送業が約半数を占めており(図表2参照)、昭和62年のいわゆる物流二法(貨物運送取扱事業法及び貨物自動車運送事業法)の制定により、貨物自動車運送事業への参入等に係る規制緩和が行われ、その結果として同事業に参入する事業者数が増加し、長期的にみた全体の就業者数の増加の大きな要因になったものと考えられる。

一方で、平成8年以降は、概ね横這い状態が続いている状況にある。これは、景気低迷による影響が強出ているものと考えられる。



注)平成13年から運輸・通信業の内訳が出ており、同年の「運輸・通信業」就業者数に占める運輸業の割合は、約83%となっている

(図表 2)



資料)総務省「労働力調査」より

道路貨物運送事業者の推移

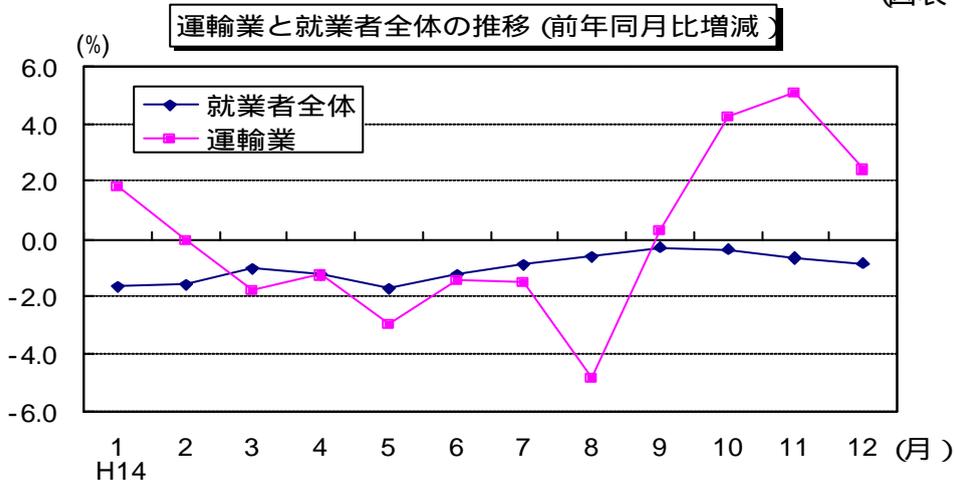
年度	昭和 62年	平成 6年	平成 13年
事業者数	37,933	45,015	56,871

資料)国土交通省資料より

(2)最近の動向

平成 14年 1月以降の各月の推移についてみると(図表 3参照)、就業者全体としては、最近の厳しい経済情勢を反映して、対前年同月比割れが続いているのに対して、運輸業では、比較的大きな増減がみられる。

(図表 3)



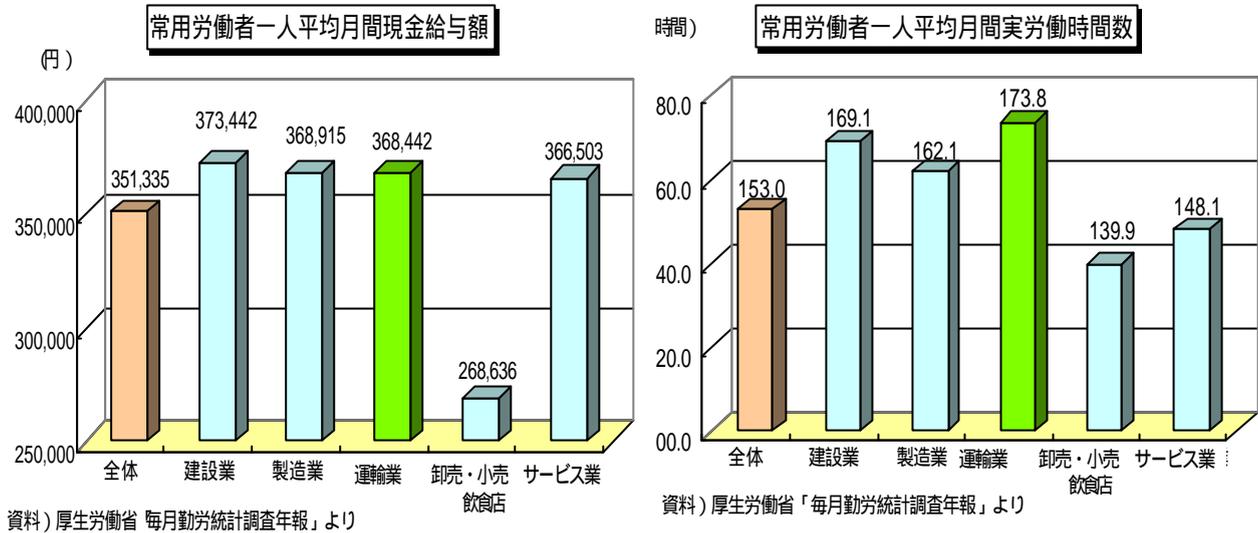
資料)総務省「労働力調査」により作成

これは、運輸業においては、道路貨物運送業を中心に中小規模の企業が多く、景気等の影響による輸送需要等の変化に、雇用面を含め比較的柔軟に対応していることも要因の一つではないかと考えられる。なお、平成 14年 9月に実施した交通関連企業景気動向調査においては、鉄道、トラック、海運では人手過剰感を、バス、タクシーでは人手不足感を返答した企業が多かった。

一方、各産業における平均現金給与と労働時間の水準をみると(図表 4参照)、

運輸業の平均給与は産業全体の平均よりは若干高いものの、平均実労働時間では、産業全体の平均を大幅に上回っており、労働時間当たりの給与は低くなっている。

(図表 4)



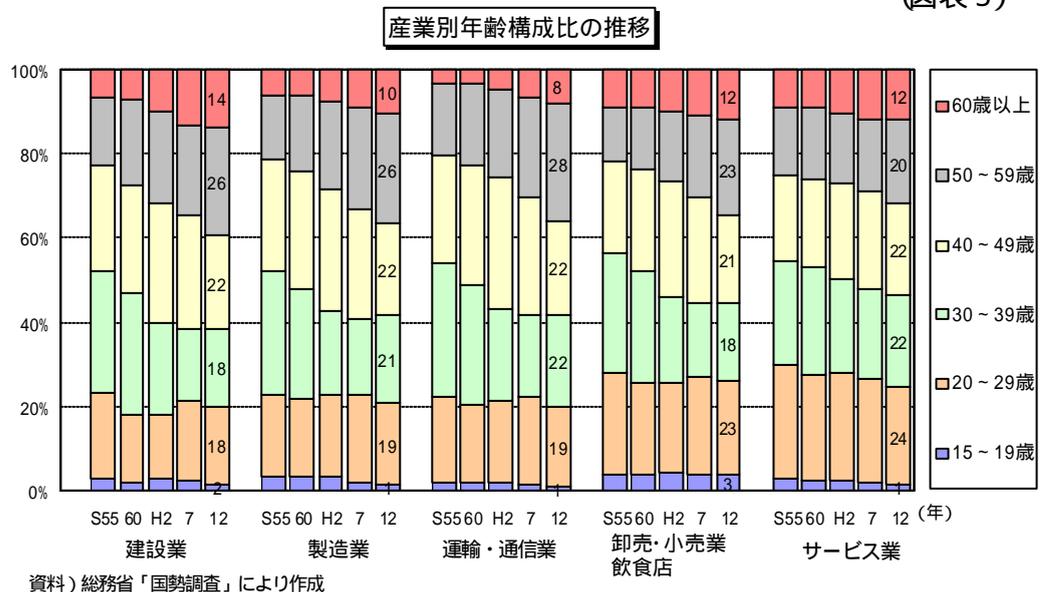
2. 高齢者の就業状況

(1) 年齢構成の状況

平成12年の「国勢調査」による産業別年齢構成比をみると(図表5参照)、建設業、製造業、運輸・通信業、卸売・小売業・飲食店、サービス業の各産業間で極端に大きな構成比の差はみられないものの、建設業では60歳以上の構成比が高く、運輸・通信業では50歳代の構成比が高くなっている。

また、昭和55年からの推移をみると、いずれの産業においても高齢化が進んでいるが、運輸・通信業における50歳代及び60歳以上の比率の急速な上昇が顕著である。

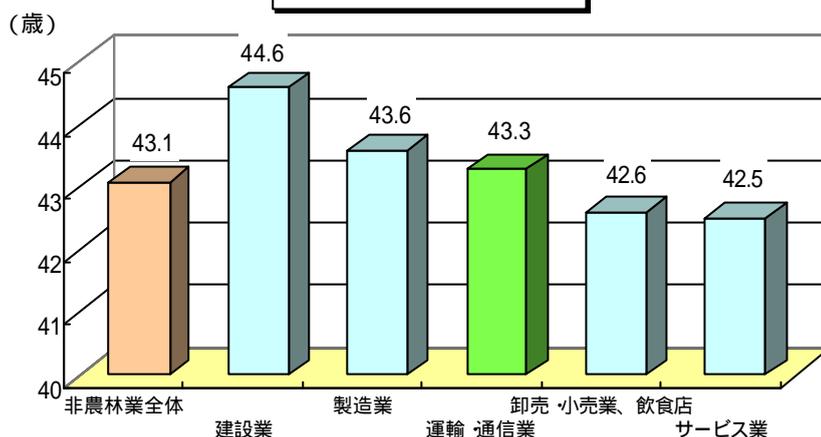
(図表 5)



各産業における平均年齢をみると(図表6参照)、著しく高齢化が進んでいる農業及び林業を除いた非農林産業では、43.1歳となっている。これに対し、建設業の平均年齢は44.6歳と高くなっている一方、運輸・通信業は43.3歳となっており、非農林産業の平均年齢に近い値となっている。

産業別平均年齢の比較

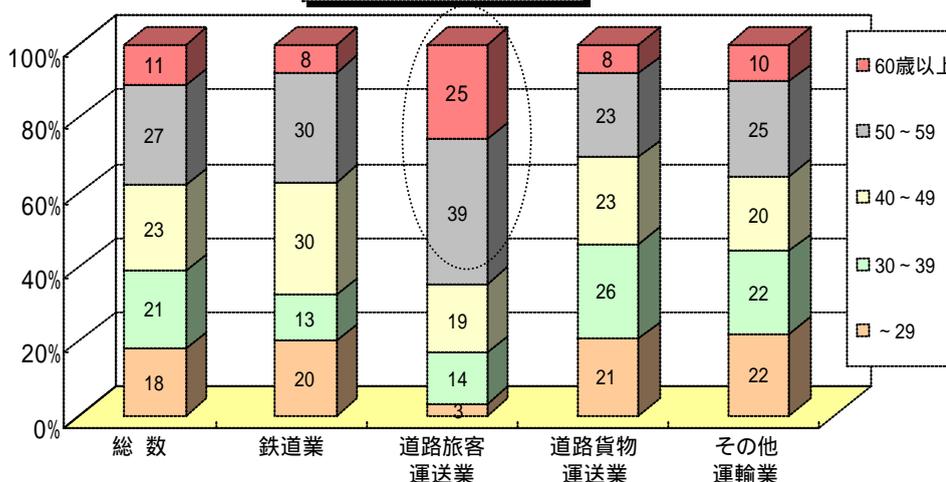
(図表6)



一方、運輸業の分野別年齢構成比をみると(図表7参照)、道路旅客運送業は50歳以上の者が全体の6割以上となるなど、他の産業や他の分野と比較しても大きく高齢化が進んでいる。なお、「賃金構造基本統計調査」によれば、営業用バス運転者の平均年齢は、営業用大型貨物自動車運転者や電車運転士、航空機操縦士等に比べて高くなっている。

運輸業の分野別年齢構成

(図表7)

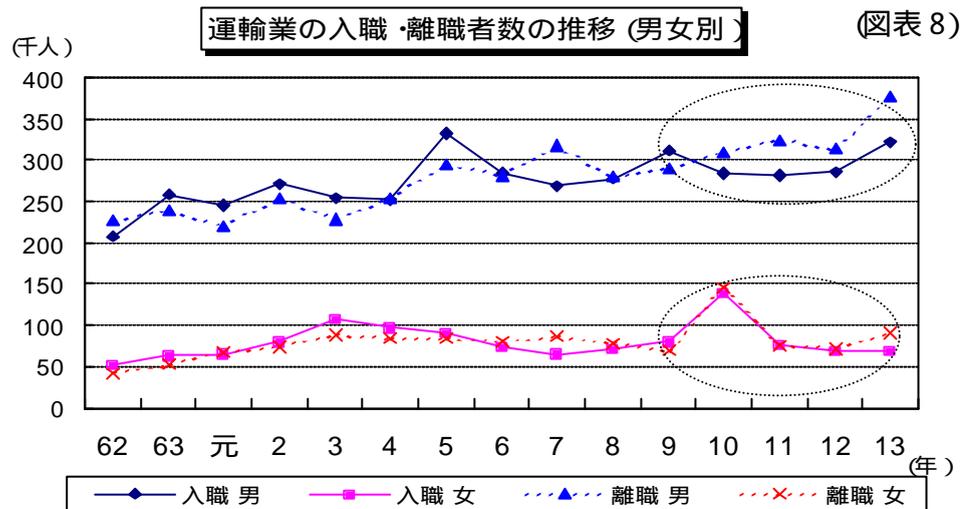


資料)厚生労働省「雇用動向調査」により作成

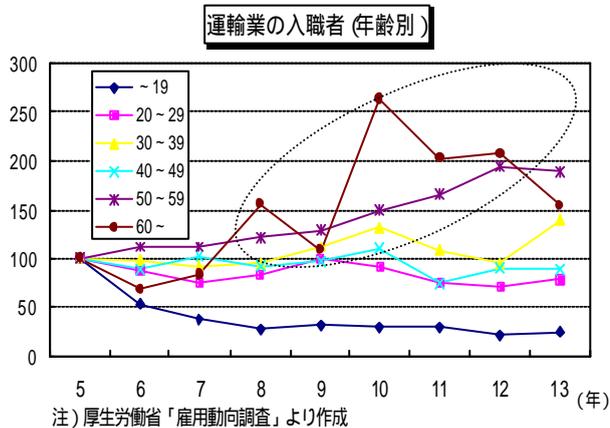
(2)運輸業入離職者の状況

運輸業への入離職者の推移をみると(図表8参照)、男性では、ここ数年、離職者数が入職者数を上回っており、運輸業においても厳しい経済情勢の影響を受けているものと考えられる。一方、女性については、入職・離職者数がほぼ同数で推移している。

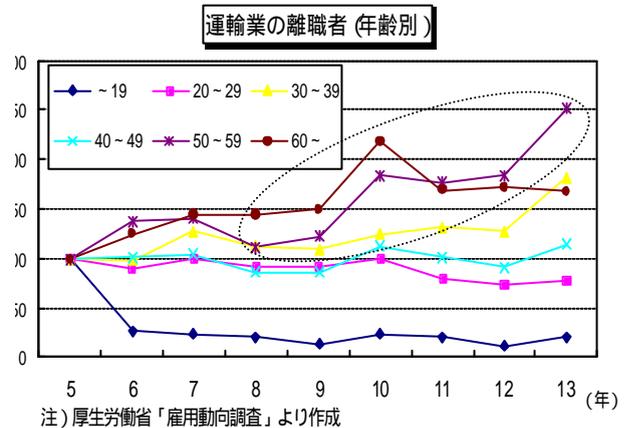
また、近年、高齢化の影響で高齢者の職業移動も活発化しているとみられ、50歳代及び60歳以上の高齢者の入離職者が増加している一方、少子化の影響もあって20歳代以下の若い年齢層の入職者は伸び悩んでいる。



注)厚生労働省「雇用動向調査」より作成



注)厚生労働省「雇用動向調査」より作成

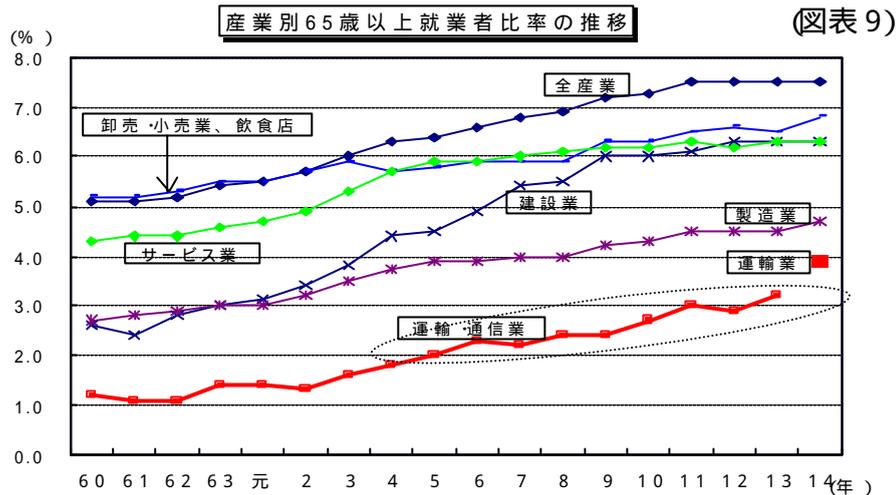


注)厚生労働省「雇用動向調査」より作成

(3)高齢者の雇用拡大

高齢者の活用状況をみると(図表9参照)、全産業とも65歳以上の就業者の比率が高まっている中で、運輸・通信業は他産業と比較してまだまだ低い水準にとどまっているものの、近年、急激にその比率を伸ばしていることがみてとれる。

交通運輸産業における雇用環境を考えると、現場における厳しい労働環境や安全確保の要請等から、高齢者の再雇用等には課題も多い。



資料)総務省「労働力調査」より作成

平成14年は、運輸業就業者における65歳以上就業者の割合である。

しかしながら、今後は、少子高齢化による労働力不足が懸念される中で、豊富な経験と知識を有する高齢者を適材適所で積極的に登用していくことが、不可欠になるものと考えられる。

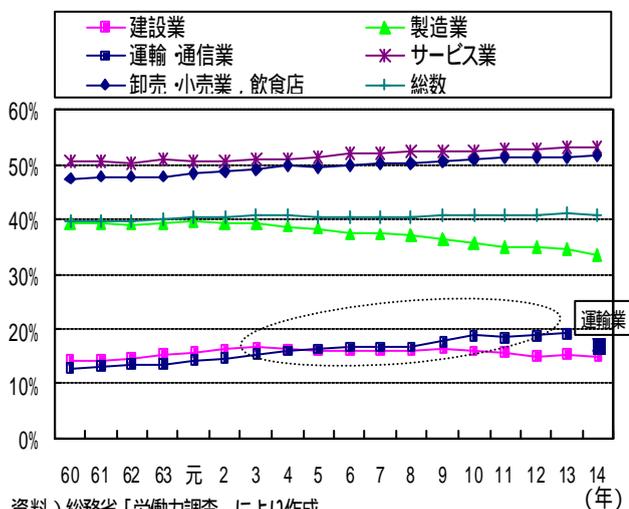
3. 女性の就業状況

わが国の産業における女性の就業比率は全体で約4割となっており、昭和60年代以降、概ねほぼ横這いで推移している。

個別の産業についてみると(図表10参照)、サービス業では女性の就業率がほぼ5割を占める高水準で推移しているのに対し、運輸・通信業の比率は、全産業の平均を大きく下回っている状況にある。

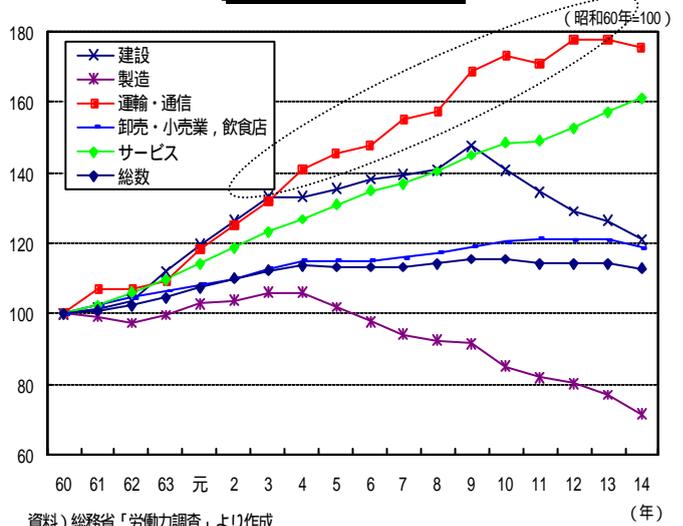
しかしながら、昭和60年以降の推移をみると、運輸・通信業においても、着実に女性の比率の上昇がみられ、産業別の女性の就業者数をみても、昭和56年以降ほぼ一貫して増加し、昭和60年以降は、全産業の中で、運輸・通信業の伸びが最も大きくなっている。

就業者に占める女性の割合の推移



資料)総務省「労働力調査」により作成

女性有業者数の推移(産業別) (図表10)

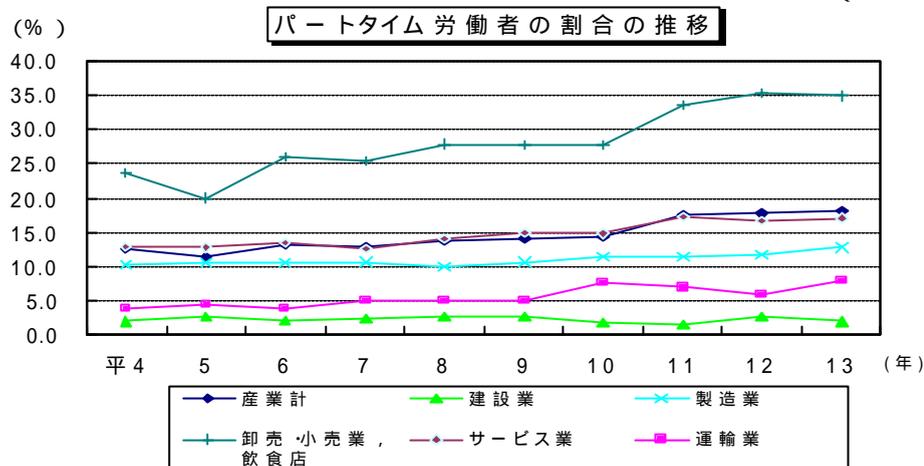


資料)総務省「労働力調査」より作成

平成14年は、運輸業就業者における女性の割合である。

また、女性の就業者数の増加に伴って、パートタイム労働者の割合も上昇傾向を示している(図表11参照)。

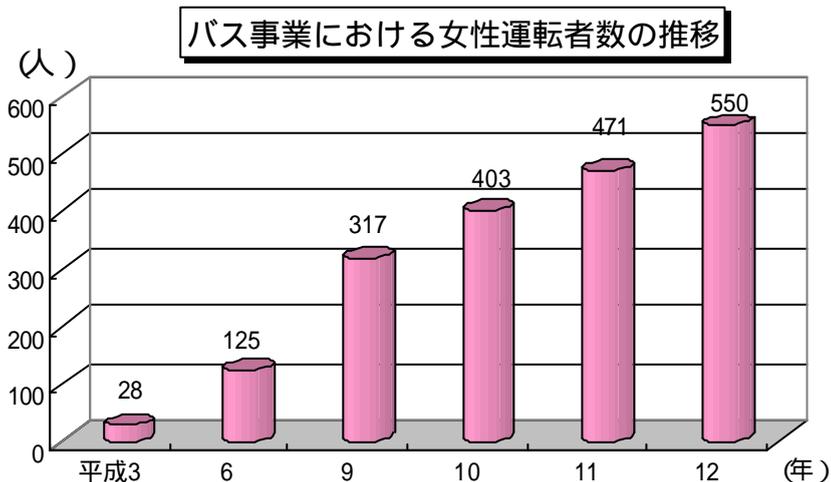
(図表11)



資料)厚生労働省「雇用動向調査」より作成

また、バスやタクシーの女性ドライバーの増加(図表12参照)や、女性担当者による引越サービスなどの取組みも目立ってきており、これらは、事業者等による労働環境の改善への取組みとあわせて、女性による安心できめ細かなサービスが利用者に評価されている結果であると考えられる。

(図表12)



(注)各年ともに7月末日現在の数を示す。

資料) (社)日本バス協会「日本のバス事業」

4.まとめ

これまでにみてきたように、交通運輸分野の産業においては、これまで、高齢者や女性の労働力が十分に活用されてきたとは言えない。しかしながら、少子高齢化の影響は確実にあらわれてきており、高齢者の入離職者の増加や若年者の入離職者の減少が顕著になるとともに、女性の進出も確実に進んでいる。

今後一層の少子高齢化の進展により労働力不足が懸念される一方、経済のソフト化の進展等に伴い、今後、高齢者の豊富な知識技能や女性の能力を活かせる場が増加するものと見込まれており、交通運輸産業においても、高齢者や女性の労働力をこれまで以上に活用することが大切である。このため、高齢者や女性が働きやすい環境の整備を図ることにより、その積極的な就業を促進していくことが必要であると考えられる。

具体的には、ITの活用や自動化等による労働環境の改善やフレックスタイム制の普及等による働き方の変化は、高齢者や女性の就業機会を増加させるものと考えられる。また、女性の就業促進に向けて託児所を職場に併設する等の取組みも進んでいくものと見込まれる。

いずれにしても、本格的な少子高齢化社会を迎えるに当たって、交通運輸産業における労働力事情、特に女性や高齢者の就業状況の動向については、今後とも注視していきたい。