

# 自動車運転者の労働力不足の背景と見通し

研究官 小田 浩幸

## 【要旨】

自動車運転者の労働力不足に関し、まず需給の逼迫状況を「労働経済動向調査」の企業の需給状況の推移と「一般職業紹介状況」の有効求人倍率で確認し、その要因が求職者の急激な減少にあることを明らかにした。

その上で、運転者の労働力不足の原因として「①人気が低いため好況時に他産業に流出する」「②高齢化のため退職者が多い」「③若者が運転手等ブルーカラーの仕事から離れている」の3つの仮説について検証した。その結果、①と②は原因である可能性があるが、③は原因とは考えにくいことがわかった。

さらに、将来予測を行ったところ、高校新卒者の運転従事者への就職者は漸減し、また、自動車運転者の減少や高齢化がさらに進むことがわかった。

最後に、こうした分析を踏まえ、対策を検討した。

## 1. はじめに

近年、我が国においては、あらゆる産業において労働力不足の問題が表面化しているが、運輸業界も例外ではない。トラックやバスなどの自動車運転従事者(以下、「自動車運転者」と呼ぶ。)においても若手を中心とした人材不足および高齢化が進展しており、同問題の深刻化、および、それに伴う経済活動への支障が懸念される場所である。一方、その原因は他の職業に比べて「人気が高い」「退職者が多い」「若者離れが進んでいる」等であると言われているが、本当にそうなのか、今般、自動車運転者に着目して、労働力不足の背景を調査・分析するとともに、将来の見通しに関して考察を行ったので、報告する。

## 2. 労働力の需給状況

まず、自動車運転者の労働力の需給状況を比較整理した結果を述べる。

### (1) 企業の職業別過不足の判断 Diffusion Index(以下 D.I.)の推移

D. I. の推移について職業別にみると図-1 に示すとおり、程度の差はあるが、近年ではどの職業も平成 19 年が不足のピークで、リーマンショックにより平成 21 年が過剰のピークとなった。その後徐々に不足に傾き、平成 26 年は平成 19 年の不足のピークに迫っている。

職業別に比較すると、管理・事務職は変動が小さく低位で推移しており、技能工・単純工は変動が大きく高低が激しい。輸送・機械運転従事者、販売、サービスは、変動幅は中くらいであるが比較的高位で推移している。

自動車運転者に含まれる輸送・機械運転従事者は、もともと他の職業と比較して不足感の強い（過剰感が弱い）職業であるが、ここ数年でさらに不足感が高まっているといえる。

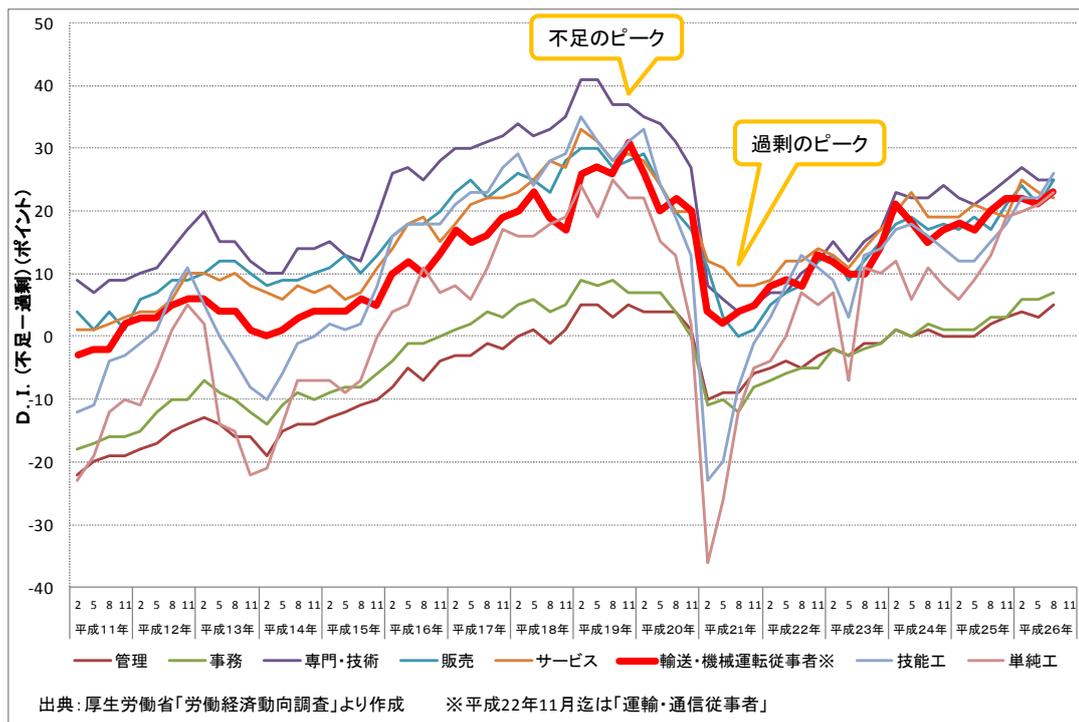


図-1 職業別就業者の過不足状況

Diffusion Index: 「不足」と回答した事業所の割合から「過剰」と回答した事業所の割合を差し引いた値

## (2) 有効求人倍率の推移

有効求人倍率の推移については表-1 及び図-2-1 に示すとおり、全職種計を見ると、リーマンショック後の平成 20 年度から急落し、平成 21 年に 0.42 と最低を記録。その後徐々に回復し、平成 25 年には 0.87 となったがリーマンショック前の最高値である 1.02 までには戻していない状況である。

一方、自動車運転の職業に関しては、リーマンショック後に 0.72 まで落ち込んだが、その後、急激に上がり続け、平成 25 年は 1.69 となりリーマンショック前の最高値 1.56 を上回った。

これは、現在の自動車運転の労働力不足が他の職業と比べ深刻なことを示している。有効求人倍率が全職種計に比べて大幅に高くなった要因は、有効求人数の増加率は全職業計と大差がないが、有効求職者数の減少率が 3 年連続で前年度比-10%を超え、極めて大きかったためである。(表-1 及び図-2-2・図-2-3 参照)

表-1 労働力一般の需給の推移

年度	有効求人倍率		有効求人数		有効求職者数		有効求人前年度比		有効求職者数前年度比	
	全職業計	自動車運転の職業	全職業計	自動車運転の職業	全職業計	自動車運転の職業	全職業計	自動車運転の職業	全職業計	自動車運転の職業
7	0.62	0.95	13,909,775	902,686	22,310,602	945,278				
8	0.71	0.99	16,184,945	968,171	22,699,942	982,129	16.4%	7.3%	1.7%	3.9%
9	0.68	0.86	16,380,673	919,572	24,214,521	1,068,749	1.2%	-5.0%	6.7%	8.8%
10	0.48	0.59	13,698,097	755,763	28,257,670	1,277,769	-16.4%	-17.8%	16.7%	19.6%
11	0.47	0.58	13,835,928	761,870	29,274,237	1,315,593	1.0%	0.8%	3.6%	3.0%
12	0.60	0.70	17,245,737	865,140	28,849,872	1,228,435	24.6%	13.6%	-1.4%	-6.6%
13	0.54	0.68	16,672,910	854,346	30,940,787	1,253,650	-3.3%	-1.2%	7.2%	2.1%
14	0.54	0.68	17,043,919	863,636	31,834,234	1,271,327	2.2%	1.1%	2.9%	1.4%
15	0.66	0.85	19,631,474	956,241	29,567,985	1,121,508	15.2%	10.7%	-7.1%	-11.8%
16	0.83	1.15	22,650,447	1,094,417	27,166,096	954,169	15.4%	14.4%	-8.1%	-14.9%
17	0.94	1.39	24,750,204	1,175,367	26,225,746	846,886	9.3%	7.4%	-3.5%	-11.2%
18	1.02	1.54	25,540,413	1,186,145	25,089,791	769,513	3.2%	0.9%	-4.3%	-9.1%
19	0.97	1.56	23,634,535	1,126,232	24,307,807	719,755	-7.5%	-5.1%	-3.1%	-6.5%
20	0.73	1.21	19,250,449	977,133	26,232,310	810,683	-18.5%	-13.2%	7.9%	12.6%
21	0.42	0.72	13,891,133	776,408	33,385,199	1,073,095	-27.8%	-20.5%	27.3%	32.4%
22	0.51	0.88	16,164,739	865,289	31,610,007	981,943	16.4%	11.4%	-5.3%	-8.5%
23	0.62	1.13	18,773,554	969,862	30,393,502	855,474	16.1%	12.1%	-3.8%	-12.9%
24	0.74	1.41	21,247,848	1,069,634	28,590,656	758,991	13.2%	10.3%	-5.9%	-11.3%
25	0.87	1.69	23,078,017	1,111,685	26,510,936	659,337	8.6%	3.9%	-7.3%	-13.1%

出典：厚生労働省「一般職業紹介状況」より引用

3年連続で大幅減



図-2-1 有効求人倍率の推移比較

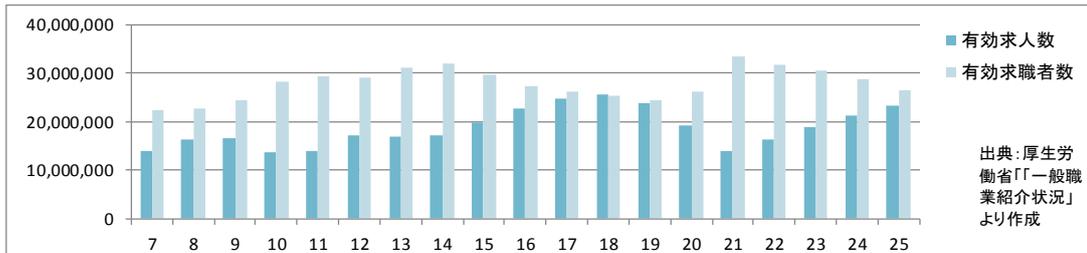


図-2-2 有効求人人数・求職者数の推移〈全職業計〉

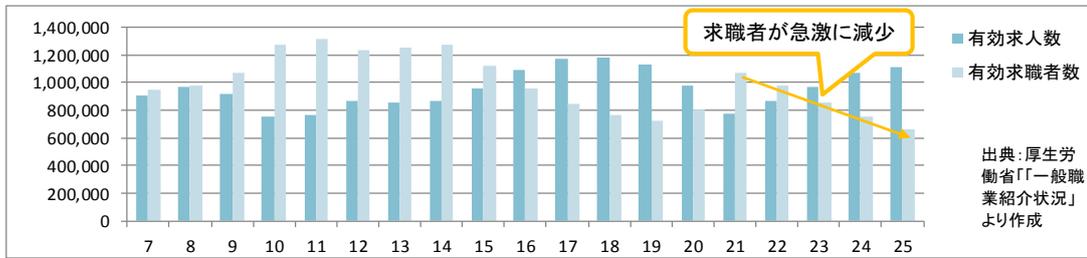


図-2-3 有効求人人数・求職者数の推移〈自動車運転の職業〉

以上により、自動車運転者の最近の需給は他の職業と比べて逼迫していること、その要因は求職者の急激な減少であることがわかった。

### 3. 労働力不足の原因(仮説)の分析

次に、自動車運転者の労働力不足の原因として3つの仮説を立て、検証した結果を述べる。

- (1) **＜仮説1＞自動車運転者は他の職業に比べ人気が低く、好況時には他産業に人材が流れてしまうことが、人手不足の原因ではないか。**

#### ① 有効求人倍率

有効求人倍率の推移を職業別にみると図-3に示すとおり、事務職のように有効求人倍率が低位安定の職業と、有効求人倍率が比較的高く変動幅も大きい職業に大別され、自動車運転は後者の一つと言えるであろう。

このように有効求人倍率の変動幅が大きいことから、仮説として自動車運転者については人気が低いので「職がない不況時には求職者が増えて有効求人倍率が低くなり、職が豊富な好況時には人気の高い他の職業に求職者が流出し有効求人倍率が高くなる」と考えることもできるのではないだろうか。

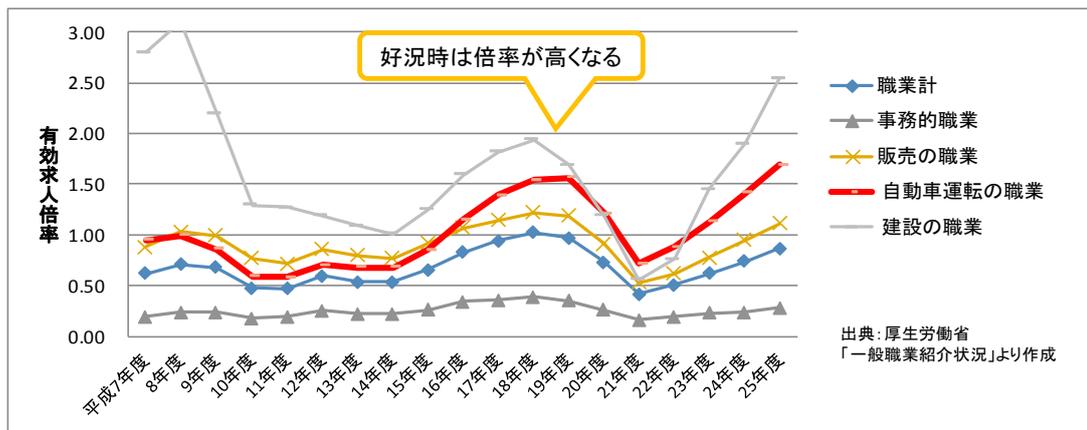


図-3 職業別有効求人倍率(パートタイムを含む常用)

## ② 自動車運転者の労働条件

次に、職業の人気度を左右する労働条件について、自動車運転者と全産業・建設業・製造業を比べてみた。厚生労働省「賃金構造基本統計調査」によれば年間所得額については図-4-1に示すとおり、建設業と製造業は全産業とほぼ同じであるが、自動車運転者関係は大型トラック・中小型トラック・バス・タクシーともに明らかに低い状態が続いている。

一方、年間労働時間については図-4-2に示すとおり、建設業と製造業は全産業とほぼ同じであるが、自動車運転者関係の大型トラック・中小型トラック・バス・タクシーともに明らかに多い状態が続いている。

具体的に平成25年のデータで比較すると、大型トラックの場合、全産業と比べて所得は11%低く、労働時間は1.24倍である。このような「長時間労働で低所得の職業」は、他の職業と比べて人気度が低いとしても不自然ではないと思われる。

以上より、仮説1は、立証まではできないが、可能性としてはありそうである。

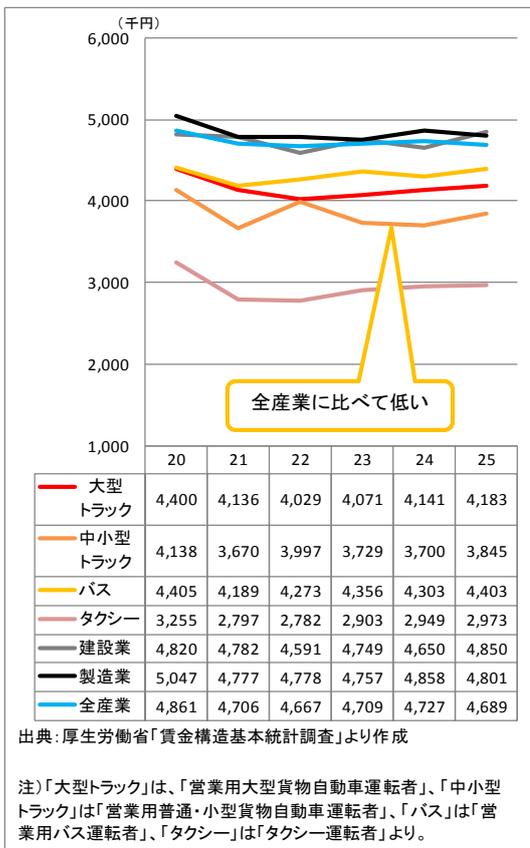


図-4-1 年間所得額の比較

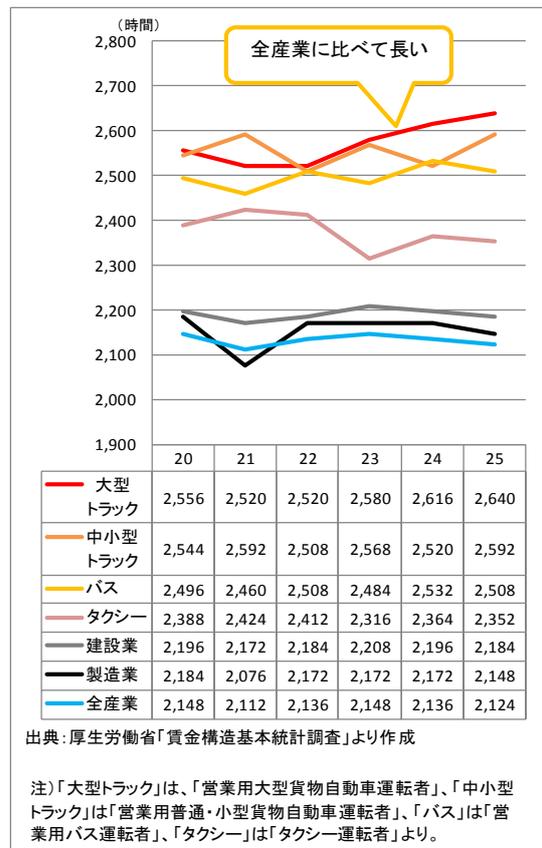


図-4-2 年間労働時間の比較

(2) <仮説2>自動車運転者の高齢化が進み、引退して労働市場から退出する人が多く、自動車運転者の労働市場(就業者+失業者)が縮小していることが、人手不足の原因ではないか。

① 労働力の年齢構成

まず、自動車運転者の高齢化について統計で確認する。総務省の労働力調査によれば図-5に示すとおり、全産業では30歳未満17%、50歳以上37%に対し、自動車運転者が含まれる輸送・機械運転従事者は、30歳未満7%、50歳以上51%と高齢化が著しく進み、60歳以上も27%を占めていることがわかる。

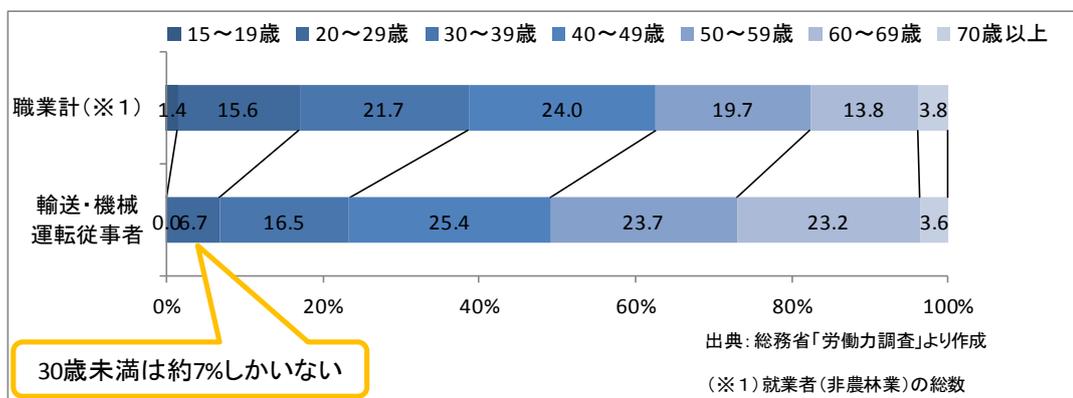


図-5 年齢階級別職業別就業者構成比(平成25年次)

また、国勢調査からみても図-6に示すとおり、自動車運転従事者は平成12年から平成22年までの10年間で、35歳未満が49万人から19万人へ激減している一方、60歳以上が21万人から43万人へと激増しており、自動車運転者の高齢化が著しく進んでいることがわかる。

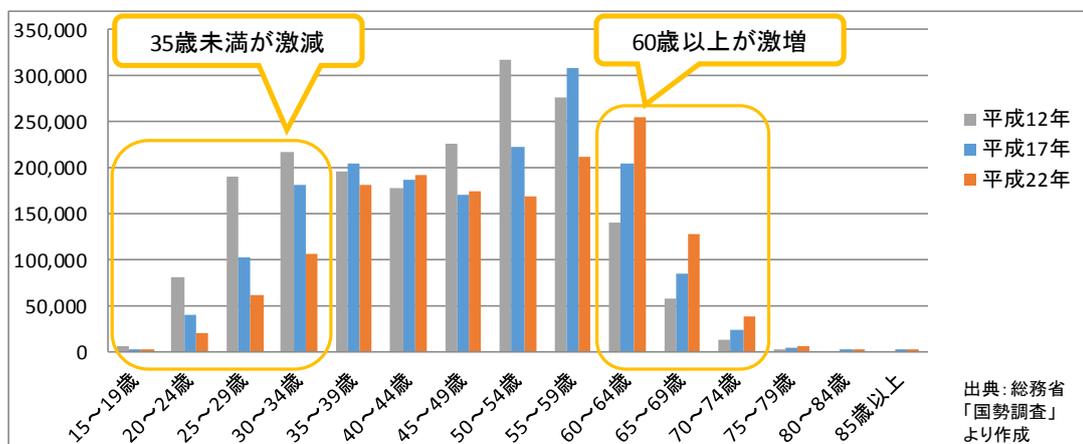


図-6 自動車運転従事者の年齢階級別就業者数

さらに、警察庁の運転免許統計によれば図-7 に示すとおり、大型第一種免許保有者も若年者層は減少し高齢者層は増加していることがわかる。

以上により自動車運転者の高齢化が最近著しく進んでいることが確認できた。

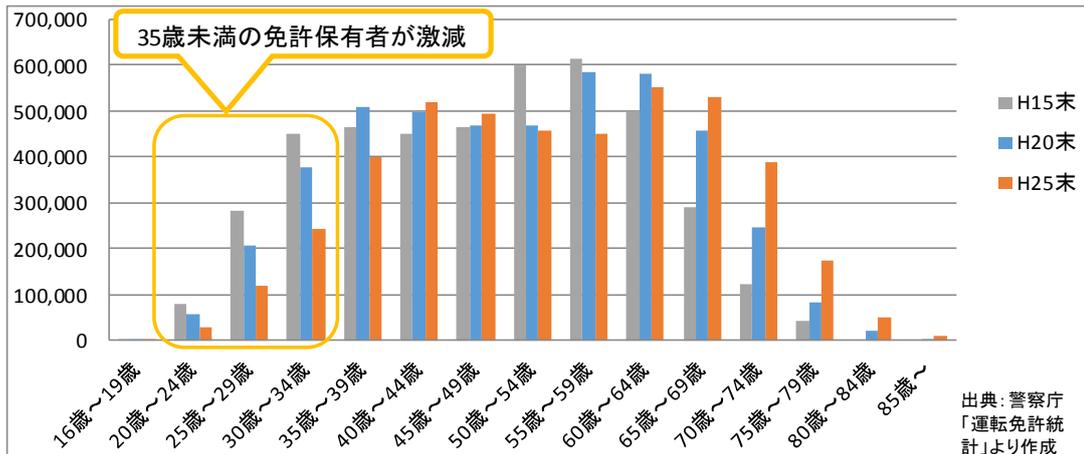


図-7 大型第一種免許保有者の年齢階級別構成

② 自動車運転者の就業者数の推移

次に、自動車運転者の労働市場の変化を就業者数の推移により確認する。表-2-1及び表-2-2に示すとおり、長期で見ると自動車運転に関係する従事者は減少しており、減少率は「労働力調査」「国勢調査」のデータのどちらも就業者全体の減少率を上回っているが、短期で見ると最近は自動車運転従事者の就業者数は維持されていることがわかる。

表-2-1 「労働力調査」による職業別就業者数の推移

(万人)

年次	西暦	総数(※1)				自動車運転者が含まれる小分類(※2)							
		旧基準前(～H22)		新基準(H21～)		運輸・通信従事者		輸送・機械運転従事者		分類改訂前(※3)		分類改訂後(※4)	
		人数	指数(※5)	人数	指数(※6)	人数	指数(※5)	人数	指数(※6)	人数	指数(※5)	人数	指数(※6)
H5	1993	6,450	101.5			233	114.2						
H6	1994	6,453	101.5			234	114.7						
H7	1995	6,457	101.6			237	116.2						
H8	1996	6,486	102.0			240	117.6						
H9	1997	6,557	103.2			241	118.1						
H10	1998	6,514	102.5			232	113.7						
H11	1999	6,462	101.7			228	111.8						
H12	2000	6,446	101.4			221	108.3						
H13	2001	6,412	100.9			214	104.9						
H14	2002	6,330	99.6			211	103.4						
H15	2003	6,316	99.4			210	102.9			133	103.1		
H16	2004	6,329	99.6			201	98.5			125	96.9		
H17	2005	※7 6,356	100.0			※7) 204	100.0			129	100.0		
H18	2006	※7 6,382	100.4			※7) 206	101.0			134	103.9		
H19	2007	※7 6,412	100.9			※7) 205	100.5			129	100.0		
H20	2008	※7 6,385	100.5			※7) 199	97.5			126	97.7		
H21	2009	※7 6,282	98.8	※8) 6,314	98.8	※7) 198	97.1	※8) 224	97.1	128	99.2	129	99.2
H22	2010	6,257	98.4	※8) 6,298	98.6	199	97.5	※8) 223	96.6	129	100.0	130	100.0
H23	2011			※8) 6,289	98.4			※9) 223	96.6				
H24	2012			6,270	98.1			222	96.2			128	98.5
H25	2013			6,311	98.8			224	97.1			129	99.2

最近5年間は、人数が減っているわけではない。

出典：総務省「労働力調査」より作成

(※1) 2012年1月結果から算出の基礎となる人口を2010年国勢調査の確定人口に基づく推計人口(新基準)に切り替えため前後で列を分けた。  
 (※2) 自動車運転者は日本標準職業分類の改定(平成21年12月)前は「運輸・通信従事者」、改訂後は「輸送・機械運転従事者」に含まれるため両者を併記した。  
 (※3) e-Stat上のデータベース数値で「運輸・通信従事者」のうち「道路貨物運送業」と「道路旅客運送業」の就業者の合計値。  
 (※4) e-Stat上のデータベースの数値で「輸送・機械運転従事者」のうち「道路貨物運送業」と「道路旅客運送業」の就業者の合計値。  
 (※5) 平成17年(西暦2005年)を100とした指数  
 (※6) (※5)の指数を平成21年に同値になるように計算し連続性を保った指数  
 (※7) 新基準に切換えに伴う変動を考慮し以降に接続させるため、時系列接続用数値に置き換えた値  
 (※8) 23年1月調査から日本標準職業分類(平成21年12月統計基準)により結果を表章し遊及結果の値  
 (※9) 東日本大震災の影響により調査実施が一時困難となったため補完的に推計した値(2010年国勢調査基準)

表-2-2 「国勢調査」による就業者数の推移

(万人)

年次	西暦	総数		自動車運転従事者	
		人数	指数(※5)	人数	指数(※5)
H12	2000	6,303.2	102.4	189.7	109.5
H17	2005	6,153.0	100.0	173.3	100.0
H22	2010	5,960.8	96.9	154.4	89.1

出典：総務省「国勢調査」より作成

自動車運転者は高齢化が進んで退職者が多くなっているはずなのに、このように直近の就業者数が維持されていることをどのように理解すれば良いのであろうか。一つ考えられることは、自動車運転者の労働市場（就業者＋失業者）のうち、失業者が就業者として吸収されているからということである。その場合、失業者は大幅に減少しているはずである。「2. 労働力の需給状況（2）有効求人倍率の推移」で確認したここ数年の自動車運転の職業の有効求職者数の二桁%減は、このように求職者となるべき失業者の減少を反映しているとも解釈できるのではないだろうか。

ここでイメージを図-8 に書いてみたので参照して頂きたい。平成 21 年と平成 25 年の就業者数は 129 万人で同じである。一方、求職者は 107 万人/年から 66 万人/年に減っている。労働市場全体が縮小する中で就業者数を維持したために失業者が大幅に減り、それが求職者の急激な減少に繋がっていることが図示されている。

以上より、仮説 2 も、立証まではできないが、可能性としてはありそうである。

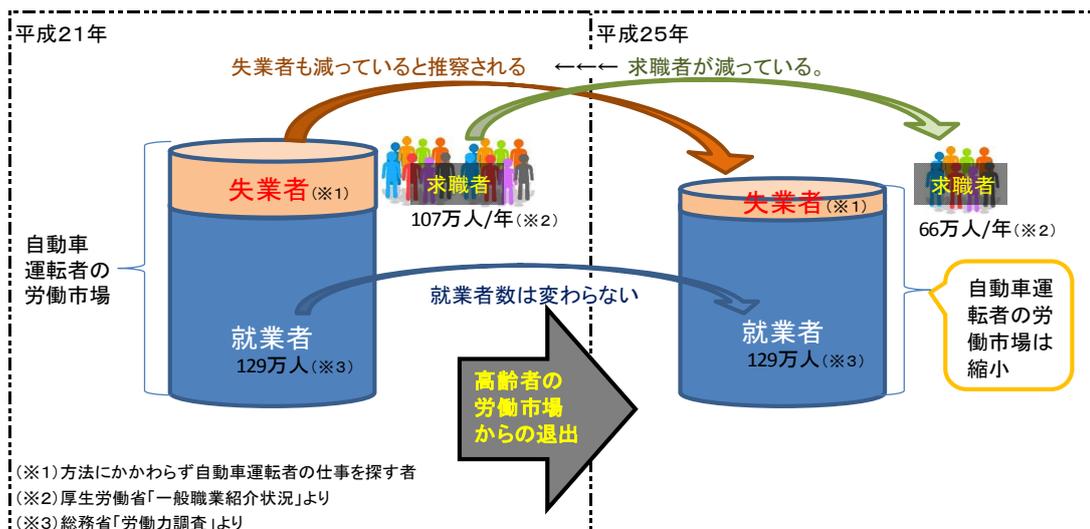


図-8 最近の自動車運転者の労働市場の推移イメージ

(3) <仮説3>若者が自動車運転手のようなブルーカラーの仕事を嫌い、手軽なフリーターになつたり、都会に流出したり、就職してもすぐ辞めてしまうことが、人手不足の原因ではないか。

① 高校新卒者の進路状況（全般）

文部科学省の学校基本調査によれば図-9に示すとおり、高校新卒者の数は少子化の影響により、最近10年間で15%減（128万人→109万人）となっており、この減少に伴い就職者も13%減（21万人→18万人）となっている。しかし、高校新卒者に占める就職者の割合は、16～19%の範囲で推移しており大きな変動はない。また、アルバイトなど「一時的な仕事に就いた者」の割合は減少傾向となっている。

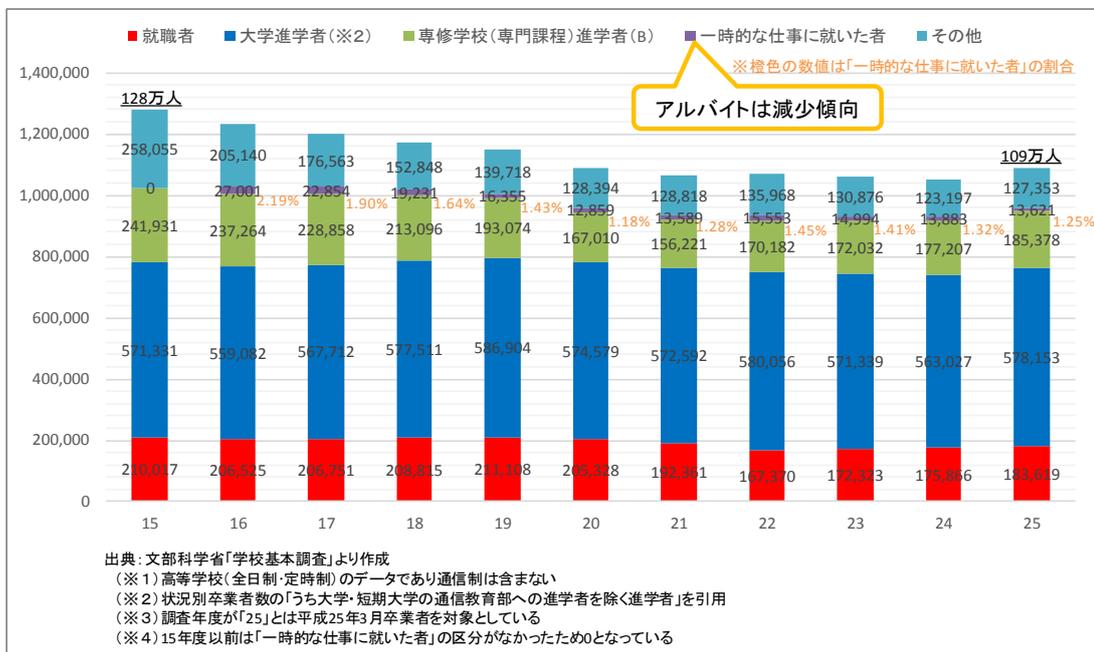


図-9 高校新卒者全体の動向

② 高校新卒者の輸送・機械運転従事者への就職状況

職業別に高校新卒の就職者をみると表-3 に示すとおり、自動車運転者が含まれる輸送・機械運転従事者への就職者は、最近10年間は年間5,000人前後で横ばいとなっているが、就職者全体の人数が減少しているので割合は2%台から3%台へと増えている。また男女比は9:1であり圧倒的に男子が多い。

一方、最近10年の求人充足率（求人のうち実際に採用できた割合）は図-10 に示すとおり、自動車運転者が含まれる運輸業・郵便業の求人充足率が全産業平均を上回る傾向を示している。これらのことから他産業と比較して運輸業・郵便業は高校新卒者の獲得において健闘していると言える。

表-3 高校新卒就職者の動向(職業別)

「学校基本調査」による職業別就職者(※1)			
調査年度	就職者	職業別就職者 (輸送・機械運転従事者)(※2)	輸送・機械 運転従事 者の割合
5	521,698	12,018	2.30%
10	320,083	6,978	2.18%
15	210,017	5,296	2.52%
16	206,525	4,718	2.28%
17	206,751	4,811	2.33%
18	208,815	4,989	2.39%
19	211,108	4,943	2.34%
20	205,328	5,293	2.58%
21	192,361	5,000	2.60%
22	167,370	4,002	2.39%
23	172,323	5,236	3.04%
24	175,866	4,947	2.81%
25	183,619	(※3) 5,752	3.13%

出典：文科省「学校基本調査」より作成

(※1) 高等学校(全日制・定時制)のデータであり通信制は含まない  
 (※2) 平成22年度までは「運輸・通信従事者」  
 (※3) 男女の内訳は男子5,181人、女子571人

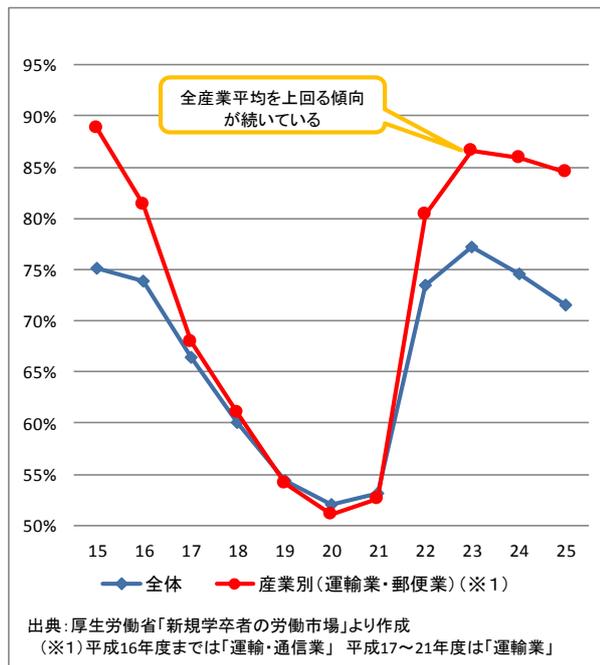


図-10 高校新卒者における求人充足率の推移(産業別)

### ③ 高校新卒者の県外就職率

高校新卒者の全産業の県外就職率は表-4 に示すとおり、平成 21 年まで微増傾向で平成 22 年以降は微減傾向であるが、長期的に見ると 20%前後で推移していると言える。

一方、運輸業・郵便業の県外就職率は、傾向は全産業と同じく平成 21 年まで微増傾向で平成 22 年以降は微減傾向であり、長期的に見ると 30%前後で推移していると言える。

このように高校新卒者の県外率は増加していないため、都会に出て行く傾向が高まってきているとは認められない。

表-4 高校新卒就職者の地域間流動

調査年度	高校卒業時産業別就職者数(※1)			産業別(運輸業・郵便業)(※2)		
	就職者数	県外	県外率	就職者数	県外	県外率
5	534,857	121,170	22.7%	23,846	6,820	28.6%
10	327,672	67,100	20.5%	13,547	3,573	26.4%
15	212,863	37,518	17.6%	8,485	2,384	28.1%
16	208,903	36,655	17.5%	8,238	2,243	27.2%
17	208,746	38,348	18.4%	8,467	2,314	27.3%
18	210,439	40,555	19.3%	8,927	2,583	28.9%
19	212,600	42,975	20.2%	9,360	2,912	31.1%
20	206,588	42,929	20.8%	9,571	2,949	30.8%
21	193,563	42,302	21.9%	9,141	2,855	31.2%
22	168,673	33,094	19.6%	7,338	2,306	31.4%
23	173,518	32,911	19.0%	7,794	2,258	29.0%
24	176,873	32,957	18.6%	7,757	2,276	29.3%
25	184,603	33,308	18.0%	8,835	2,399	27.2%

(※3)

出典: 文科省「学校基本調査」より作成

(※1) 高等学校(全日制・定時制)のデータであり通信制は含まない

(※2) 平成14年度までは「運輸・通信業」平成15～19年度は「運輸業」

(※3) 調査年度が「25」とは平成25年3月卒業者を対象としている

最近10年間の県外率はほとんど変わらない

④ 高校新卒者の離職率

高校新卒者の3年以内離職率は図-11-1に示すとおり、平成23年卒業者の全産業平均は39.6%であり、最近10年間では減少傾向である。これは就職してもすぐ辞めてしまう人が減少していることを示している。

また産業別に比較すると、運輸業、郵便業の離職率は図-11-2に示すとおり、平成23年卒業者は33.5%であり、全産業均より低い。

以上のとおり、世代人口が減少している中で、①高校新卒者の自動車運送への就職者数は維持され、②求人充足率も他産業より高く、③県外流出も増えず、④離職率も増えていないので、仮説3のように最近の自動車運転者における労働力不足の原因が若者にあるとはいえない。

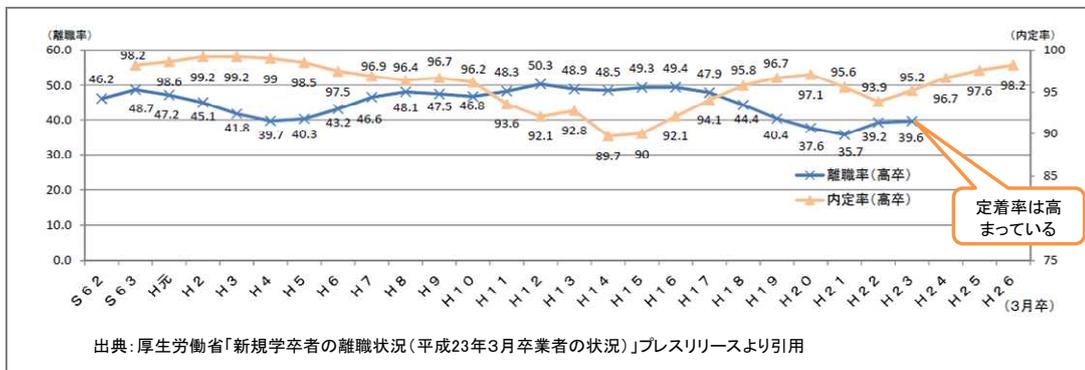


図-11-1 就職内定率と3年以内離職率

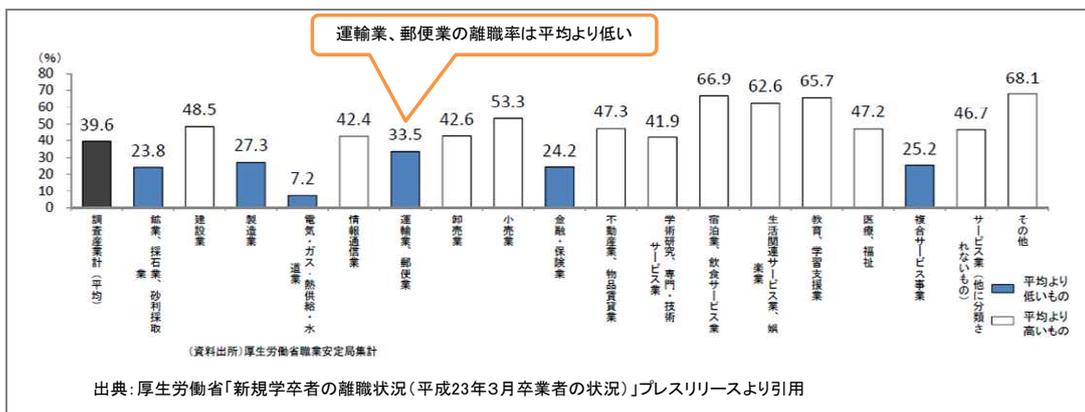


図-11-2 平成23年3月新規高校卒業者の産業別卒業3年後の離職率

#### 4. 将来予測

次に、将来予測を実施した結果を述べる。

##### (1) 高校新卒者の「輸送・機械運転従事者」就業者数の将来予測

まず予測方法を説明する。将来予測は図-12 のイメージ図に示すとおり、10 年後まで予測するために、文科省「学校基本調査」の最新データである平成 25 年 3 月卒業の「卒業生」「就職者」「輸送・機械運転従事者への就職者」の人数と、同じ人がいた平成 15 年在学小学 3 年生の「在学数」との比率を計算し、その率を平成 16 年から平成 25 年までの小学 3 年生在学数に乗ずることにより、平成 26 年から平成 35 年までの人数を予測する。

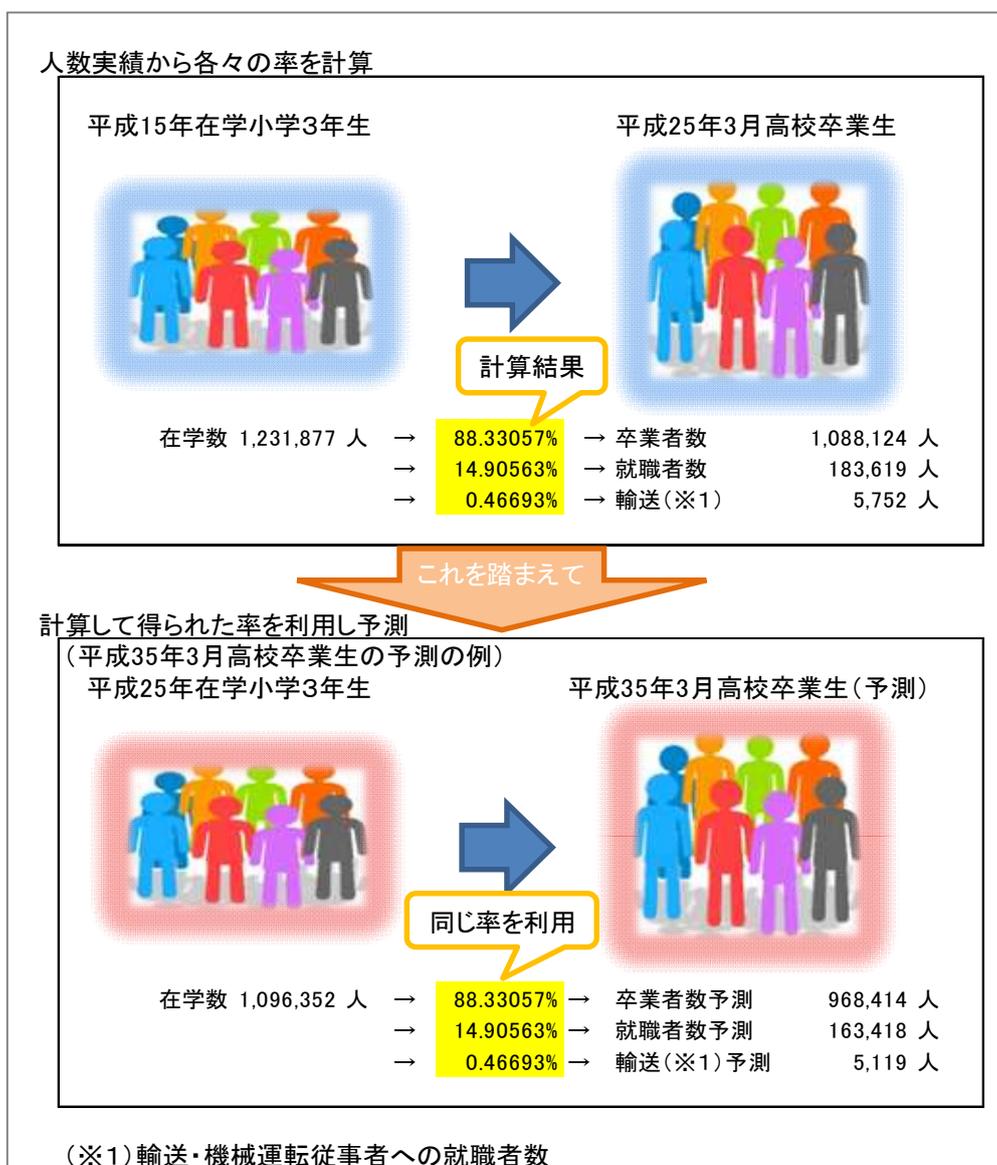


図-12 高校卒業生数等の将来予測方法イメージ

上記の方法で予測した結果は表-5に示すとおり、高校新卒者の全就業者数は今後10年で約1割減となり、輸送・機械運転従事者への就職者も同様に漸減となる見込みとなった。

表-5 高校卒業者数等(将来予測)

在学年度	小学3年 在学数 (実績)	(※1)	高校 卒業 者数	就職者	職業別就職者 (輸送・機械 運転従事者)	
		卒業年				
15	1,231,877	25	1,088,124	183,619	5,752	実績
16	1,181,243	26	1,043,399	176,072	5,516	予測 (※2)
17	1,200,744	27	1,060,624	178,978	5,607	
18	1,214,389	28	1,072,677	181,012	5,670	
19	1,199,773	29	1,059,766	178,834	5,602	
20	1,181,741	30	1,043,839	176,146	5,518	
21	1,176,304	31	1,039,036	175,335	5,493	
22	1,169,093	32	1,032,667	174,261	5,459	
23	1,141,686	33	1,008,458	170,175	5,331	
24	1,120,939	34	990,132	167,083	5,234	
25	1,096,352	35	968,414	163,418	5,119	

出典：文科省「学校基本調査」を元に当研究所にて作成

(※1) 卒業年が「35」とは平成35年3月卒業者の予測

(※2) 高等学校(全日制・定時制)からの予測であり通信制は含まない

## (2) 自動車運転者数と年齢構成の将来予測

まず予測方法を説明する。将来予測は図-13 のイメージ図に示すとおり、「現在の年齢層」と「同じ人がいた5年前の5歳若い年齢層」との人数の比率を求め、その率を「現在の5歳若い年齢層」の人数に乘ずることにより「5年後の現在の年齢層」の人数とする。

具体的に図-13 を用いて説明すると、例えば「5年後の30～34歳」（5年後の緑色部）を予測するためには、「現在の30～34歳」（現在の赤色部）と「5年前の25～29歳」（5年前の赤色部）の比率を計算し、「現在の25～29歳」（現在の緑色部）に計算した率を乗じて求める。また、若年層は5年前のデータがないことから最新のデータと同じ人数と仮定して予測する。

ただし、基本は上記のとおりであるが、今回は総務省「労働力調査」の輸送・機械運転従事者数のデータより予測するため1年ごとのデータが存在する。よって精度をあげるため、比率は平成17年から平成22年の計算結果の平均を採用する。また平成23年のデータが東日本大震災の影響により欠落したため、平成23年以降のデータを比率計算に用いない。

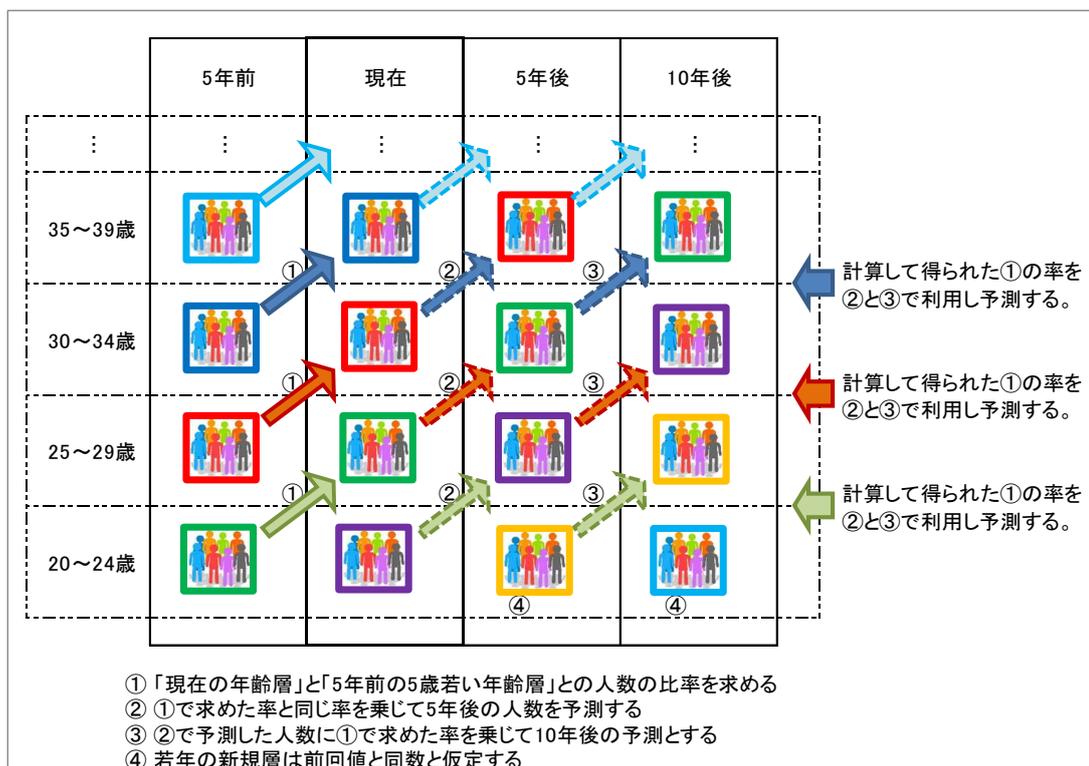


図-13 自動車運転者の将来予測方法イメージ

上記の方法で予測した結果は、輸送・機械運転従事者数は図-14 に示すとおり、平成25年の224万人から平成30年には198万人、さらに平成35年には174万人と、平成25年と比べてそれぞれ12%減、22%減となる見込みとなった。また50歳以上の割合も平成25年の50%から平成30年には56%、平成35年には63%となる見込みとなった。自動車運転者の労働力不足の深刻化が懸念される場所である。

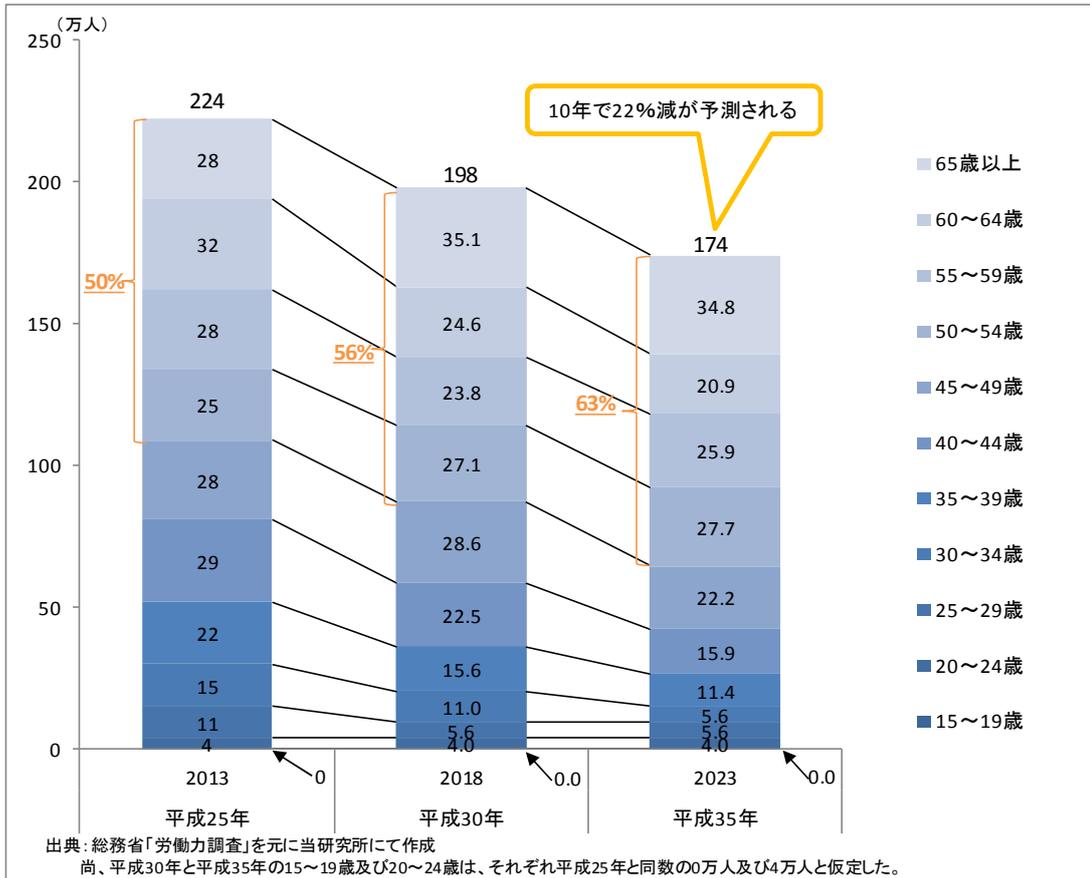


図-14 輸送・機械運転従事者の年齢階級別就業者数(将来予測)

(参考)

総務省「国勢調査」の自動車運転従事者のデータから予測した結果を参考までに掲載する。予測方法は図-13 を用いて説明した同じ方法で行っているが、国勢調査は5年ごとに実施されるため、比率の計算は「平成17年と平成22年」の組み合わせでしか計算していない。

予測した結果は、自動車運転従事者数は図-15 に示すとおり、平成22年の154.4万人から平成27年には129.6万人、さらに平成32年には104.8万人と、平成22年と比べてそれぞれ16%減、32%減となる見込みとなり、より大幅な減少となる見込みとなった。また50歳以上の割合も平成22年の52%から平成27年には57%、平成32年には64%となる見込みとなった。

ただし、予測の基礎とした平成22年の就業者数がリーマンショックの影響を受けているため予測が過少となっている可能性があり、この予測は信頼性が低いおそれがあることに留意する必要がある。

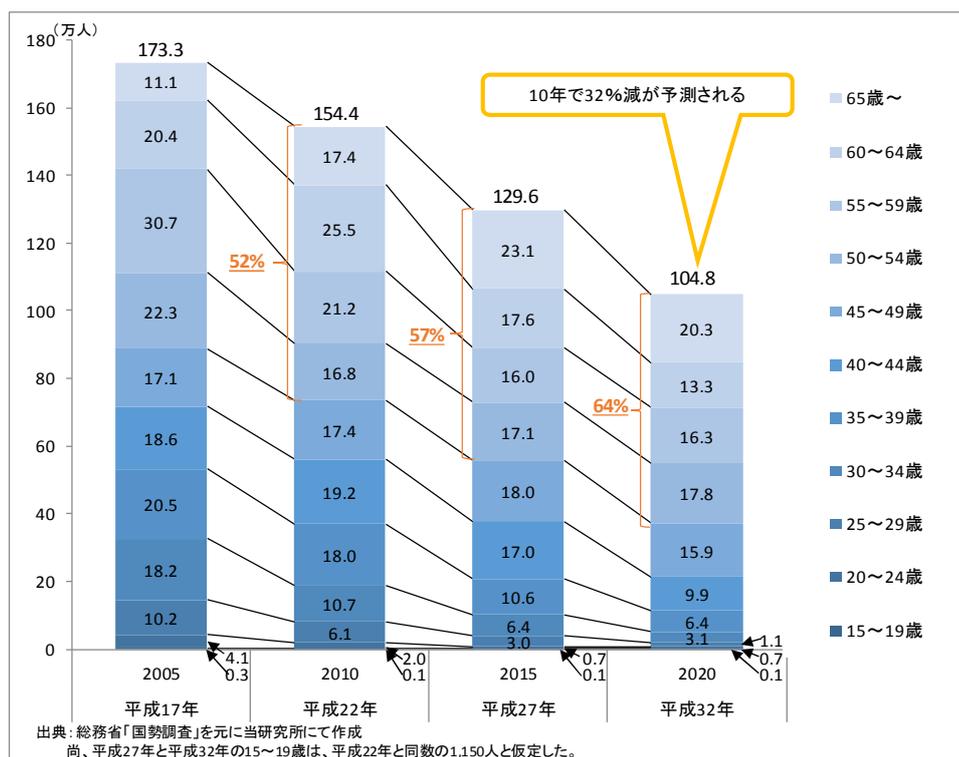


図-15 自動車運転従事者の年齢階級別就業者数(将来予測)

## 5. 対応策の検討

3章で述べた仮説や4章で行った予測を踏まえた対策を考える。

- (1) 仮説1「自動車運転者は他の職業に比べ人気が高く、好況時には他産業に人材が流れてしまうことが人手不足の原因ではないか。」を踏まえて

求職者の争奪戦で他産業に負けないように、給与や労働時間などの労働条件を改善することとともに、情報発信を行い業界のイメージも改善する必要があると思われる。

- (2) 仮説2「自動車運転者の高齢化が進み、引退して労働市場から退出する人が多く、自動車運転者の労働市場(就業者+失業者)が縮小していることが、人手不足の原因ではないか。」を踏まえて

高齢者層の雇用を継続し活用するために、高齢ドライバーが働き続けられる職場環境の整備(勤務時間の短縮、荷役の機械化等)が対策として考えられる。このような対策は女性に就業してもらうためにも有用である。

- (3) 高校新卒者の「輸送・機械運転従事者」就業者数の将来予測を踏まえて

昨今の自動車運転者不足の原因は高校新卒者の運転者離れではなく、むしろ世代人口が減少する中で運転者の採用確保は平均以上に健闘していると言えるが、健闘しているということは、逆に、これ以上増やすことは著しく困難だとも言える。よって、高校生への勧誘努力を継続するとともに、新市場として、女子や専門学校、大卒、主婦、外国人等に着目し雇用の幅を広げていくことが対策として考えられる。

- (4) 自動車運転者数と年齢構成の将来予測を踏まえて

自動車運転者の労働人口の減少と高齢化が更に進むことから、少人数で同じ仕事ができるように仕事の機械化、効率化を進める必要があると考えられる。

## 6. おわりに

自動車運転者の不足問題に関しては、平成26年7月に、国土交通省自動車局が「自動車運送事業等における労働力不足対策について」という文書を発表している。その中で、不規則・長時間・力仕事といった業界体質を抜本的に改革し、最大の潜在的労働力である女性や若者の就労を促すため、「採用から定着まで一貫した取組」、「働き方を変える抜本的な取組」、「労働生産性を向上させる輸送効率化の取組」の3本柱を総動員するとしている。

こうした方針に基づき、国土交通省では、例えば、長時間労働を改め、運転者が日帰りしたり女性向けの短時間勤務を可能とするため、ITを活用して複数の運転者が運送を分担する中継運送の実証実験経費を平成27年度予算に盛り込んだり、全日本トラック協会と協力して人材採用に関する事業者向けパンフレットを作成し、女性の採用や高齢者の活用を促すなど、本調査結果から見ても注目すべき取り組みが始まりつつある。成果を期待したい。