

今月のトピックス

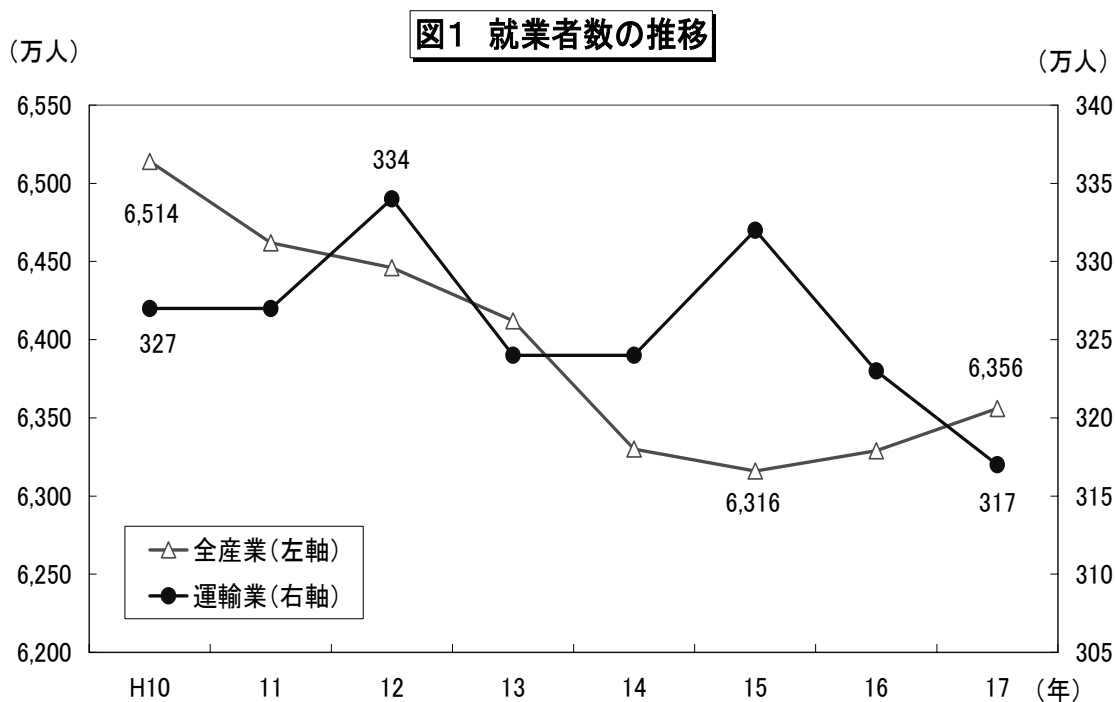
運輸業の労働者をめぐる状況

1. はじめに

本稿では、今後少子高齢化が進行していく中で、労働力不足が懸念される昨今の運輸業における労働者をめぐる状況を全産業と比較しながら概観する。

2. 運輸業における就業者数の動向

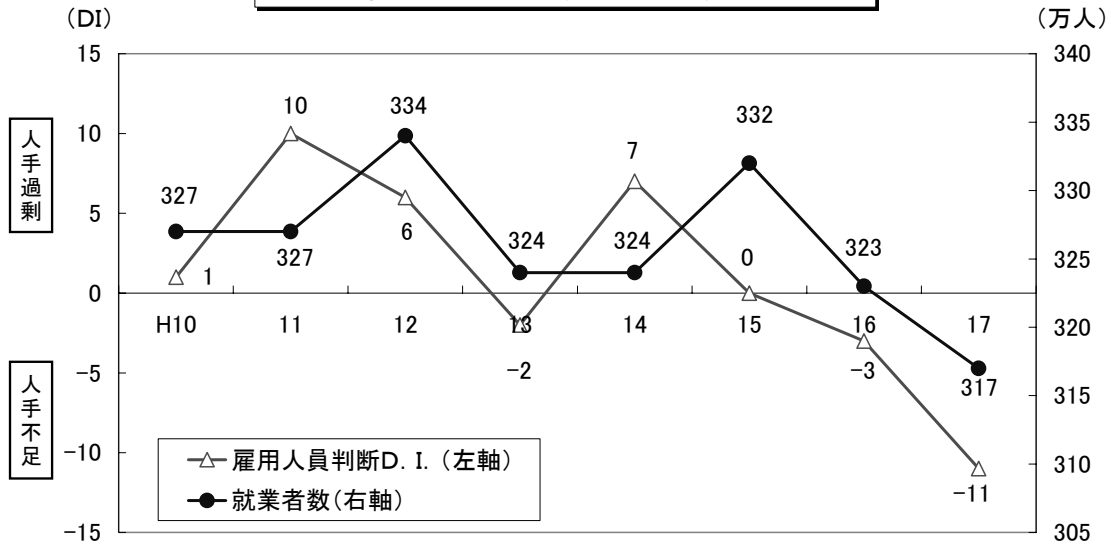
近年の就業者数の推移を見ると(図1)、全産業では減少傾向にあり、運輸業では増減を繰り返しながらやや減少傾向にある。なお、全産業に占める運輸業の就業者の比率は概ね5%程度(平成17年は4.99%)で推移している。



資料) 総務省「労働力調査」より作成

運輸業における就業者数と雇用人員判断D. I. (雇用人員を過剰と回答した事業者の割合から不足と回答した事業者の割合を引いたもの)を比較すると(図2)、就業者数の増減とD. I. の上下の動きは類似している。近年の運輸業においては、就業者数が324万人を下回ると人手不足感が高まる傾向にあり、平成16年、17年に就業者数が323万人、317万人と減少を続けると、D. I. も-3、-11とマイナスに下降している。

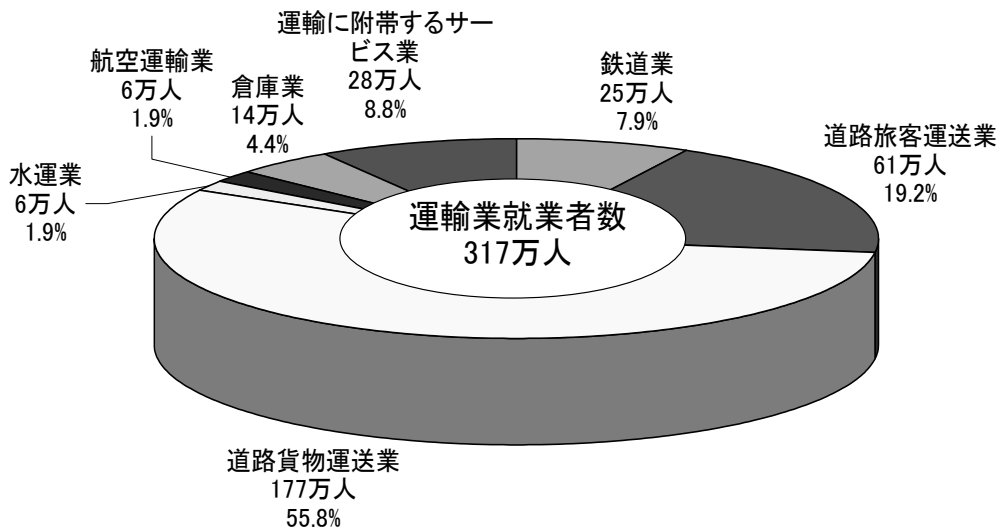
図2 運輸業の就業者数と雇用人員判断D. I.



(注) 1. 雇用人員判断D. I. : 雇用人員を過剰と回答した事業者の割合から不足と回答した事業者の割合を引いたもの
 2. D. I. は各年3月調査の数字。就業者数は年平均の数字
 資料) 日本銀行「全国企業短期経済観測調査」、総務省「労働力調査」より作成

次に、運輸業就業者の業種別内訳を見ると、道路貨物運送業が過半数を占め、続いて道路旅客運送業、鉄道業となっており、これら3業種で運輸業就業者全体の約8割を占めている(図3)。

図3 運輸業就業者の業種別内訳 (平成17年)



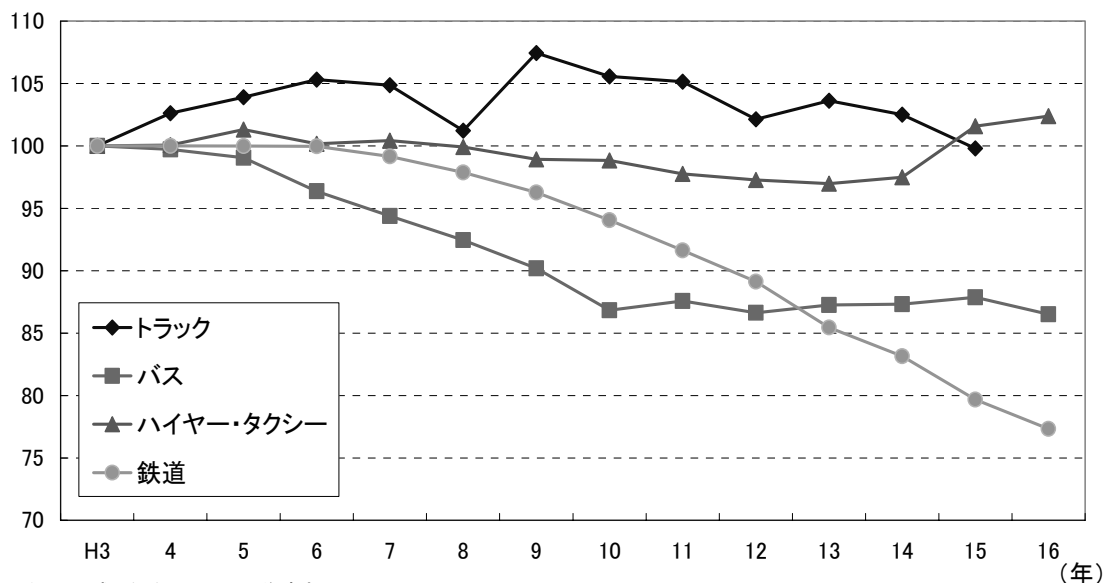
資料) 総務省「労働力調査」より作成

運輸業全体の就業者数の動きに大きな影響を与えているこれらの業種の従業員数の増減率を見ると(図4)、トラック事業では平成9年をピークに減少傾向にあり、平成

2年の規制緩和に伴う事業者増の影響は一段落したと考えられる。

一方、ハイヤー・タクシー事業の従業員数はここ数年増加傾向にあり、平成14年の規制緩和の影響が出ていると考えられる。その他、バス事業ではかつて減少傾向にあったものの、最近は横ばい傾向で、鉄道事業では一貫して減少傾向となっている。

図4 業種別従業員数の増減率



(注) 平成3年を100とした増減率
資料) 国土交通省「陸運統計要覧」より作成

3. 運輸業における労働者の年齢構成

常用労働者の年齢構成の推移を見ると(図5)、運輸業においては、50歳以上の割合が年々増加する一方(平成5年28.4%→10年33.1%→16年39.3%)、29歳以下の割合は年々減少している(平成5年22.5%→10年19.0%→16年13.9%)。

これを全産業と比較すると、50歳以上の割合は常に運輸業の方が高く、29歳以下の割合は常に運輸業の方が低い状況にあり、運輸業は少子高齢化の影響をより強く受けていると言える。

一方で、60歳以上の高齢者の割合に注目すると、平成5年、10年と運輸業が全産業より低かったものの、直近の16年では逆転して運輸業の方が高くなっている。この要因としては、バス事業やタクシー事業において60歳以上の高齢運転者・乗務員の雇用が進んでいるように(図6、7)、運輸業では特に近年高齢者の活用が進んでいることが考えられる。

図5 常用労働者の年齢構成推移

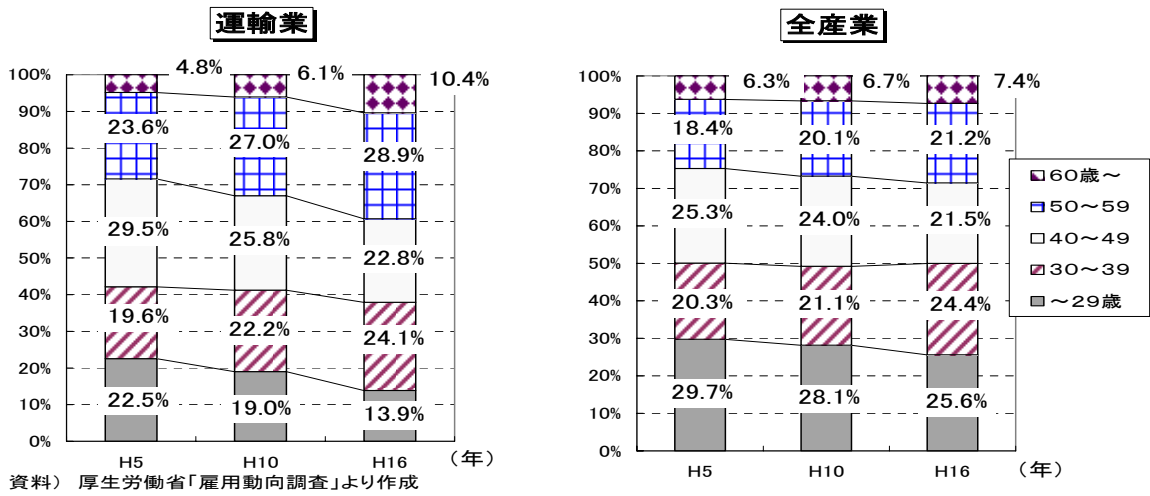


図6 バス事業の高齢運転者比率推移

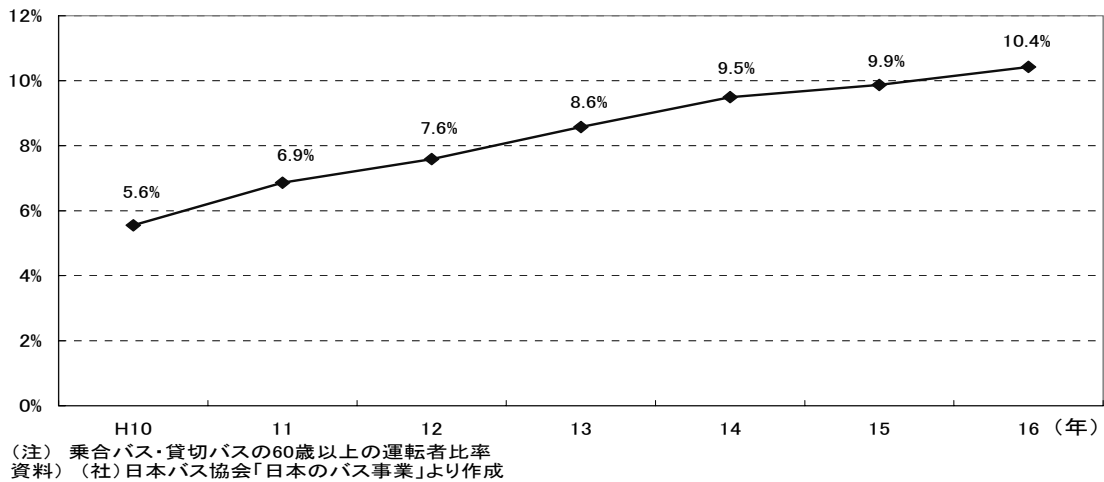
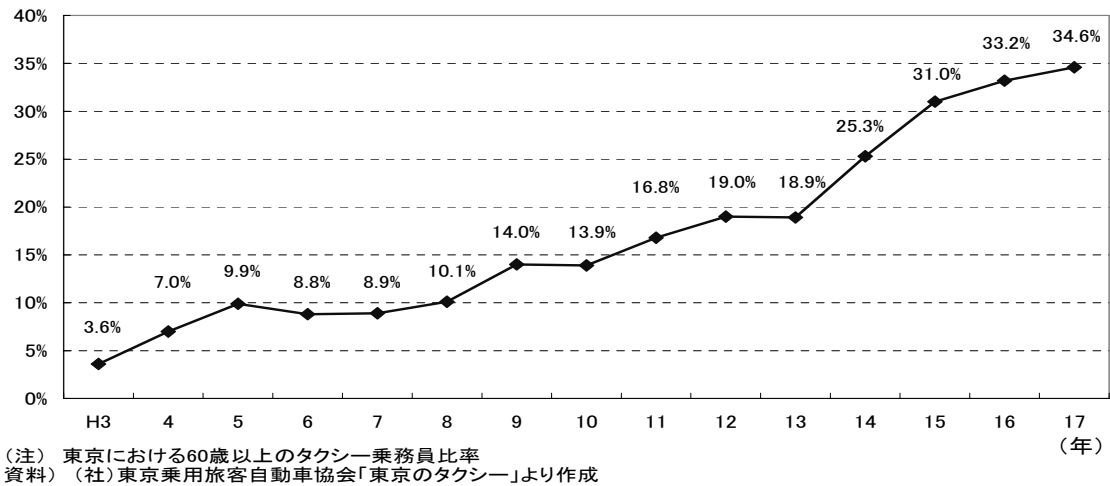


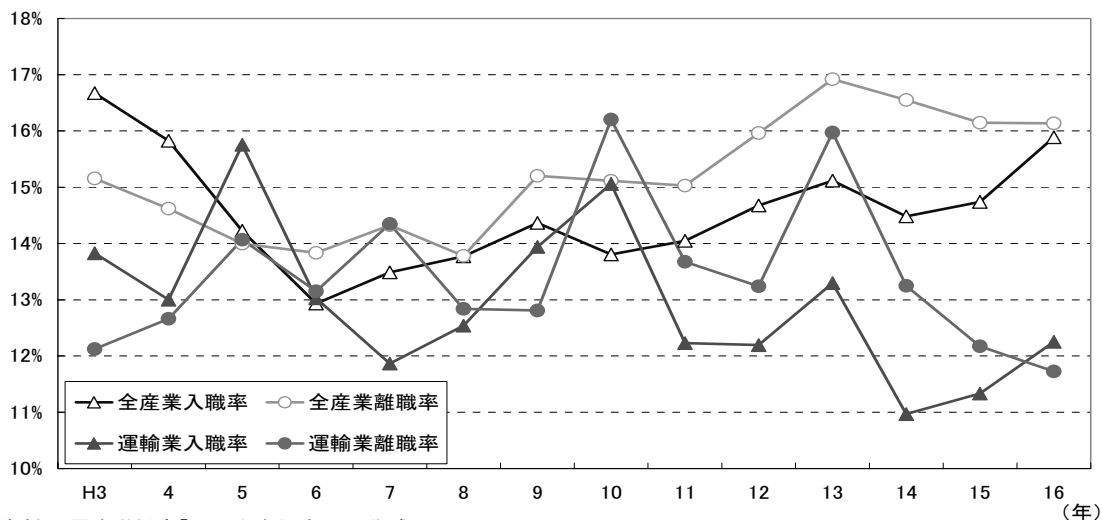
図7 タクシー事業の高齢乗務員比率推移



4. 運輸業における入職・離職の状況

入職率(在籍者に対する入職者の割合)と離職率(在籍者に対する離職者の割合)の推移を見ると(図8)、全産業、運輸業共に近年では離職率が入職率を上回ることが多くなっている。一方、運輸業は全産業と比較して、入職率、離職率共に低く、労働者の流動が少ないと言える。

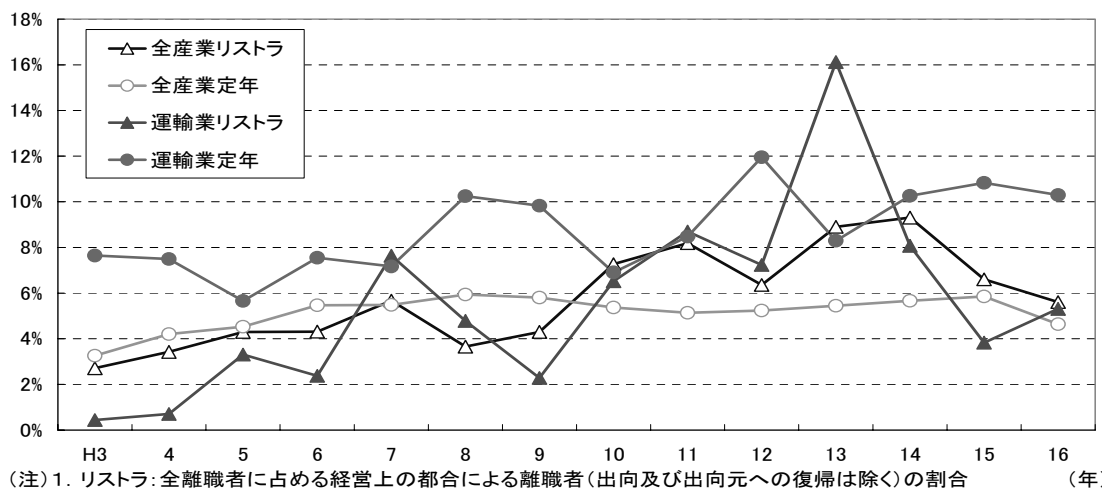
図8 入職率・離職率の推移



資料) 厚生労働省「雇用動向調査」より作成

リストラ・定年による離職者の離職者全体に占める割合の推移を見ると(図9)、全産業では、近年リストラによる離職が継続的に定年による離職を上回っているが、運輸業では、定年による離職がリストラによる離職を上回る年の方が多。また、運輸業は全産業より定年による離職の割合が高く、定年まで働き続ける労働者が多い傾向にあることが分かる。

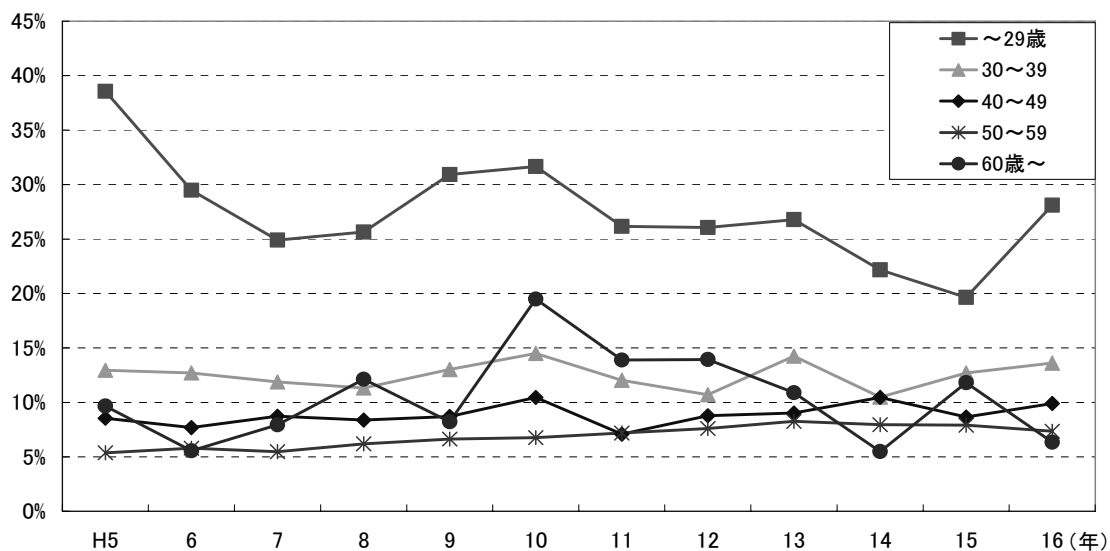
図9 リストラ・定年による離職者の割合推移



(注) 1. リストラ: 全離職者に占める経営上の都合による離職者(出向及び出向元への復帰は除く)の割合
 2. 定年: 全離職者に占める定年による離職者の割合
 資料) 厚生労働省「雇用状況調査」より作成

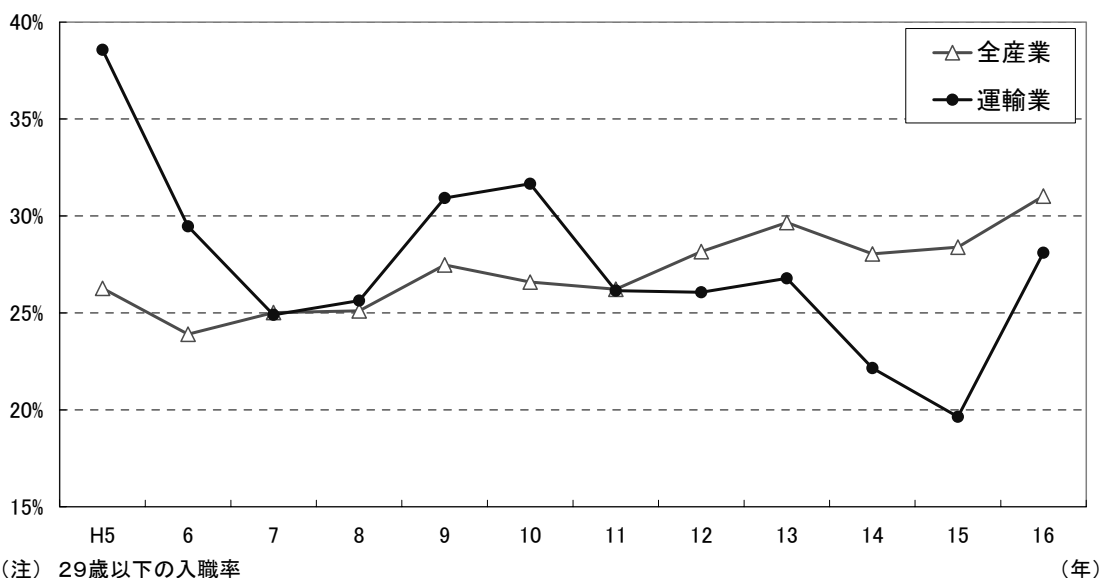
次に、運輸業への入職率を年齢階層別で見ると、29歳以下の若年層は近年下降傾向にあり(図10)、全産業における同年代の入職率と相反する動きを見せている(図11)。

図10 運輸業における入職率の推移 (年齢階層別)



資料) 厚生労働省「雇用動向調査」より作成

図11 若年層の入職率推移

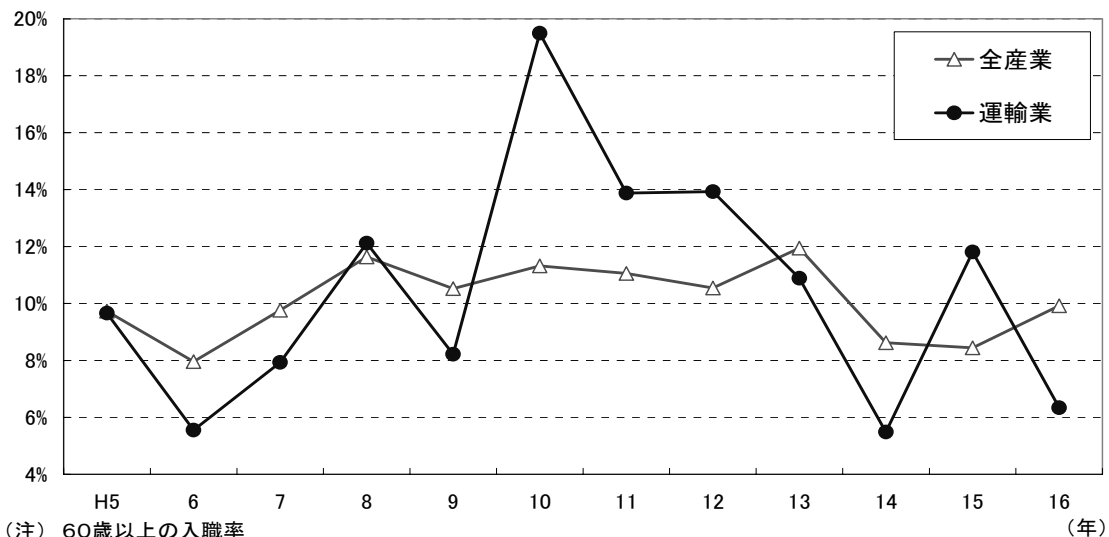


(注) 29歳以下の入職率

資料) 厚生労働省「雇用動向調査」より作成

一方、高齢者層の入職率については、一時期全産業より運輸業が高い傾向にあったが、ここ数年は同水準となっている(図 12)。

図12 高齢者層の入職率推移



さらに、離職率を年齢階層別で見ると、60歳以上の高齢者層、29歳以下の若年層の順で高くなっている(図 13)。高齢者層の離職率を全産業と比較すると、以前は運輸業が継続して高い水準にあったが、近年はほぼ同水準となっており(図 14)、3.でも見たとおり、運輸業においては近年高齢者の活用が進んでいることがうかがえる。

図13 運輸業における離職率推移 (年齢階層別)

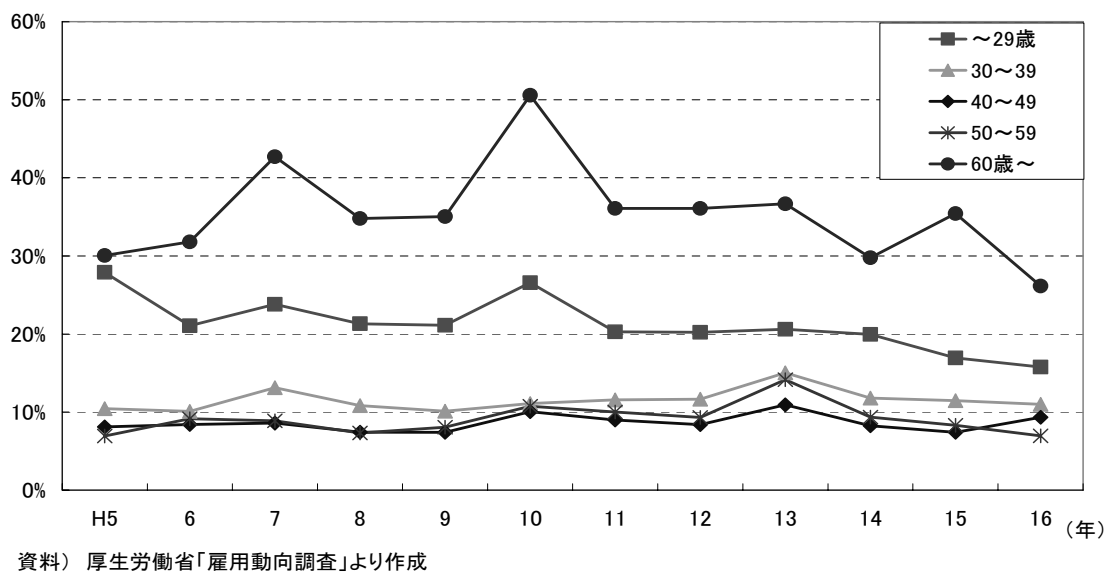
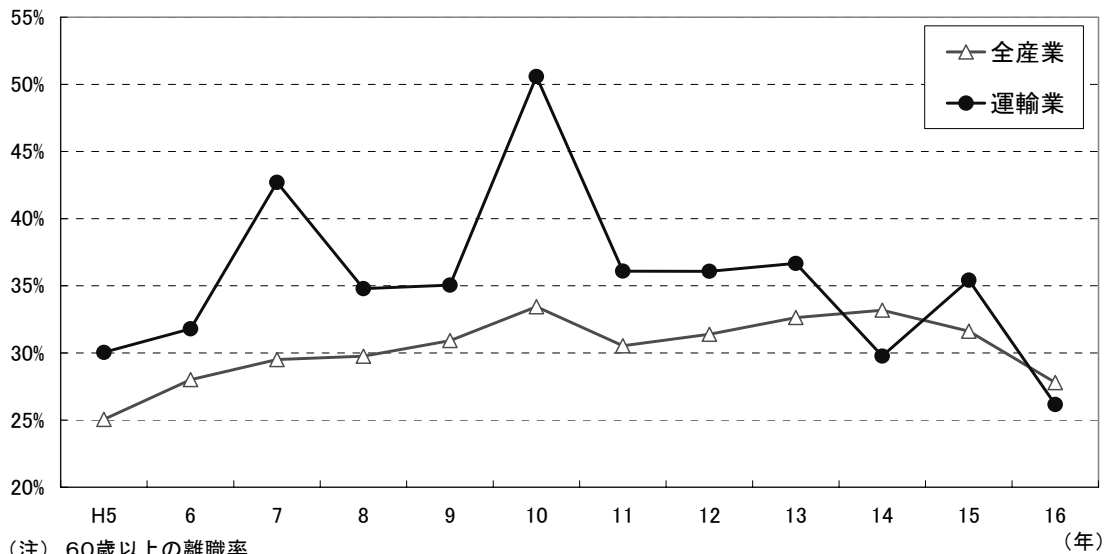


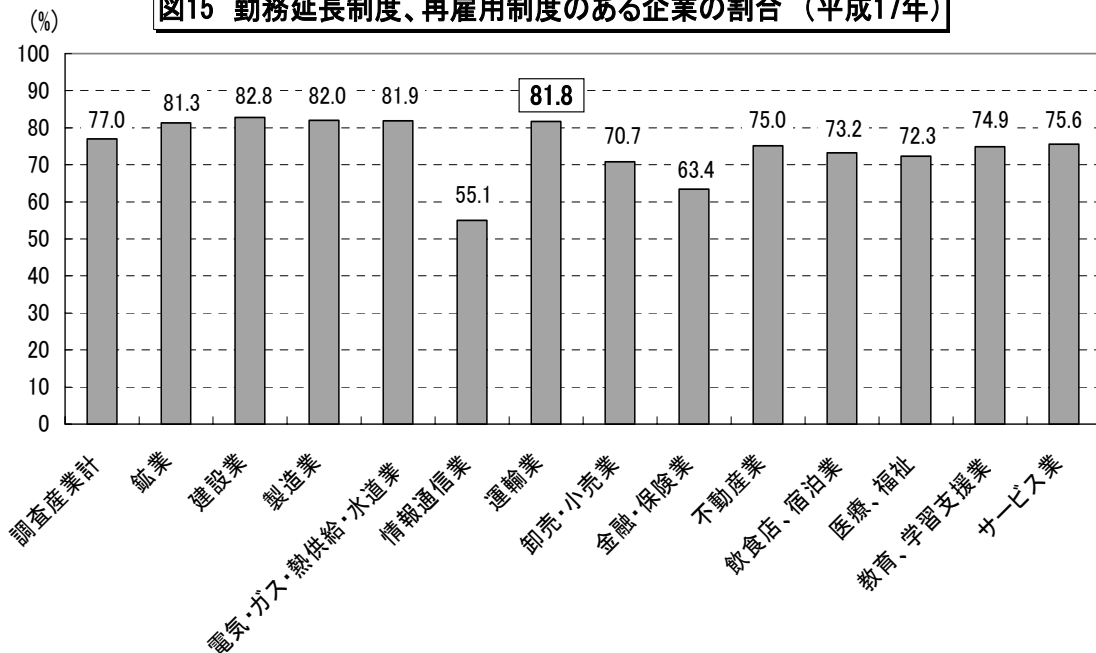
図14 高齢者層の離職率推移



(注) 60歳以上の離職率
資料) 厚生労働省「雇用動向調査」より作成

運輸業における高齢者の活用は、一律定年制を定めている企業における勤務延長制度及び再雇用制度のある企業の割合を見ても分かる(図 15)。調査産業全体における割合が77.0%であるのに対し、運輸業は81.8%と他産業と比べて高い割合となっている。

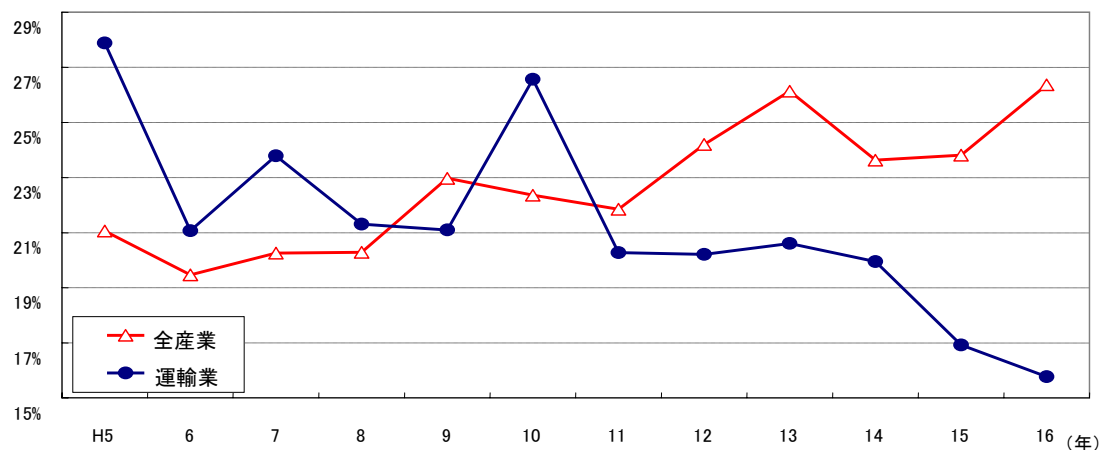
図15 勤務延長制度、再雇用制度のある企業の割合 (平成17年)



(注) 一律定年制を定めている企業における割合
資料) 厚生労働省「平成17年就労条件総合調査」より作成

また、若年層の離職率については、全産業で上昇傾向である一方、運輸業では減少傾向であり、いったん運輸業に入職した若年労働者の定着度は高いと言える(図16)。

図16 若年層の離職率推移



(注) 29歳以下の離職率
資料) 厚生労働省「雇用動向調査」より作成

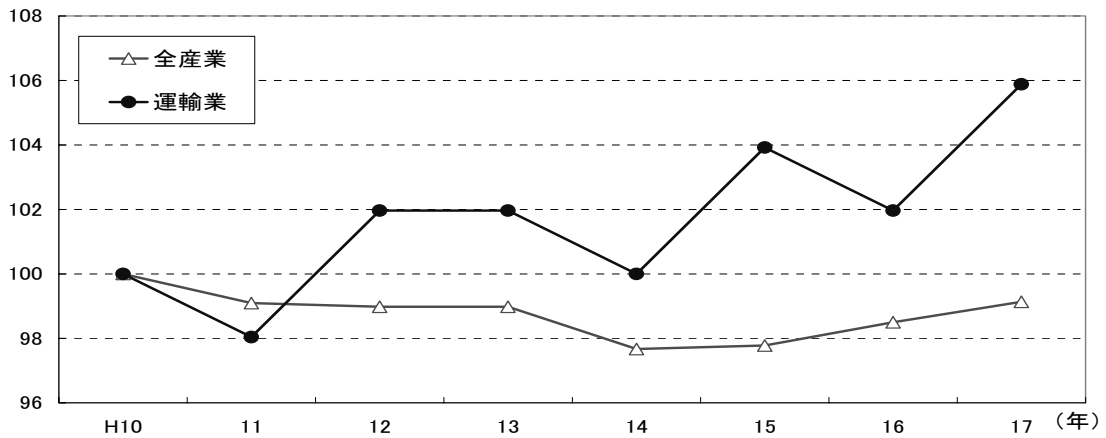
5. 運輸業における女性労働者の雇用状況

3. 及び4. で見たように、運輸業においては他産業と比べても特に労働者の高齢化が進んでおり、若年労働者の入職率も低下傾向にある。今後いわゆる「団塊の世代」が順次退職していく中で、労働力の確保は運輸業における喫緊の課題である。

4. で見たとおり、運輸業における再雇用等高齢者の活用状況については、他産業と比べて大きな差はないと推測されるが、女性労働者については、これまで十分に活用されてきたとは言えない状況にある。

まず女性就業者数を見ると、全産業では近年横ばいで推移する一方、運輸業では増加傾向にある(図17)。

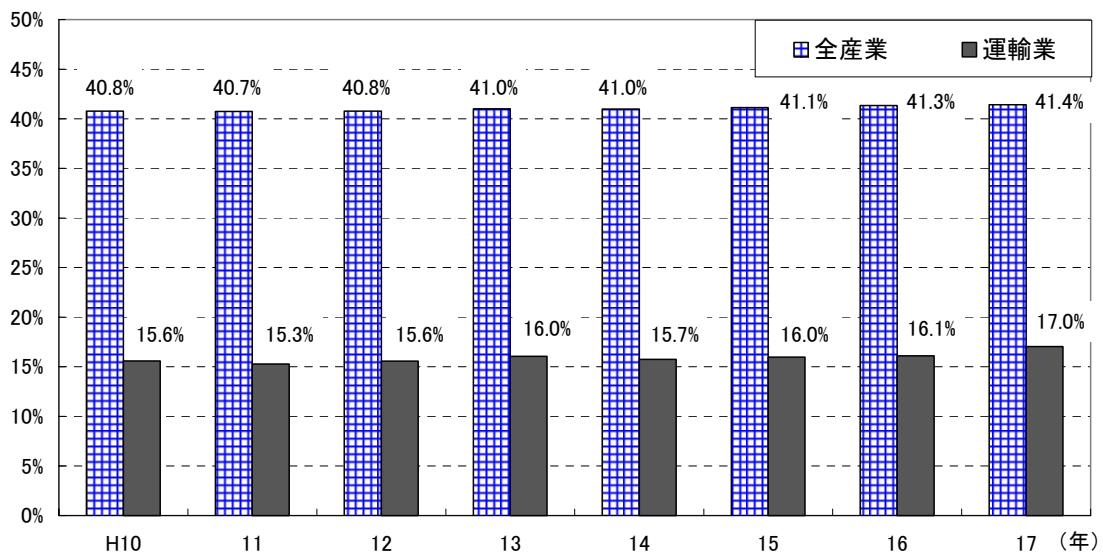
図17 女性就業者数の増減率



(注) 平成10年を100とした増減率
資料) 総務省「労働力調査」より作成

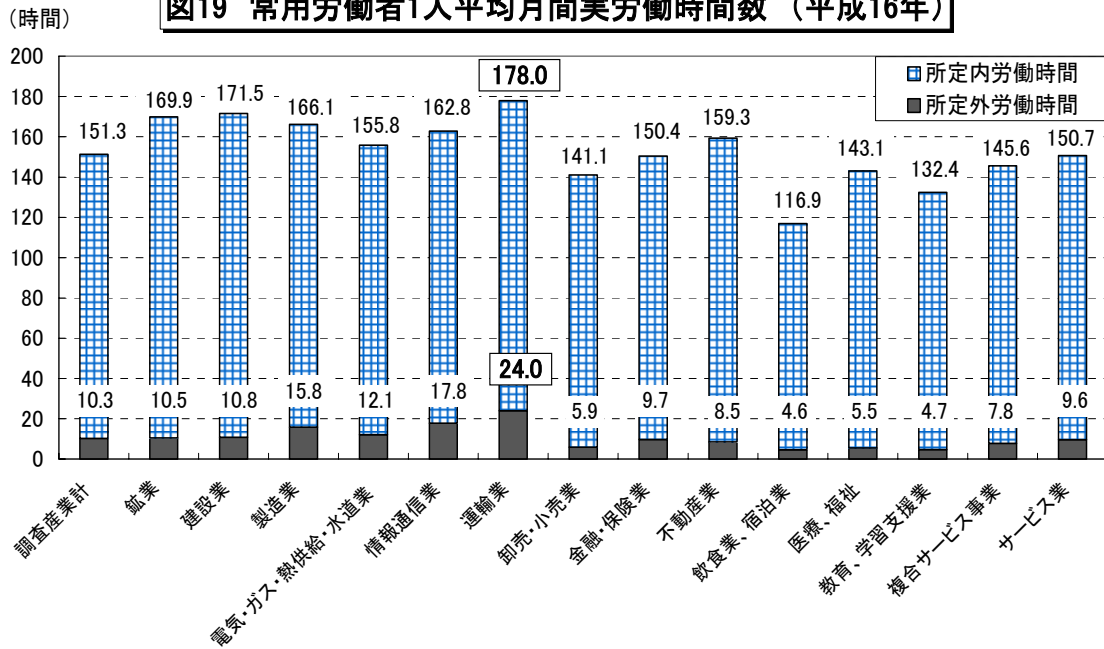
一方、運輸業の就業者における女性比率は、近年 15～17%で推移している。平成17年においては、就業者 317 万人中、女性は 54 万人(女性比率 17.0%)に留まっており、40～41%で推移している全産業における女性比率と比べて大幅に低い(図 17)。この背景には、運輸業は他産業と比べて労働時間が長く、女性にとって働きづらい労働環境にあることも1つの要因として考えられる(図 18)

図18 就業者に占める女性比率の推移



資料) 総務省「労働力調査」より作成

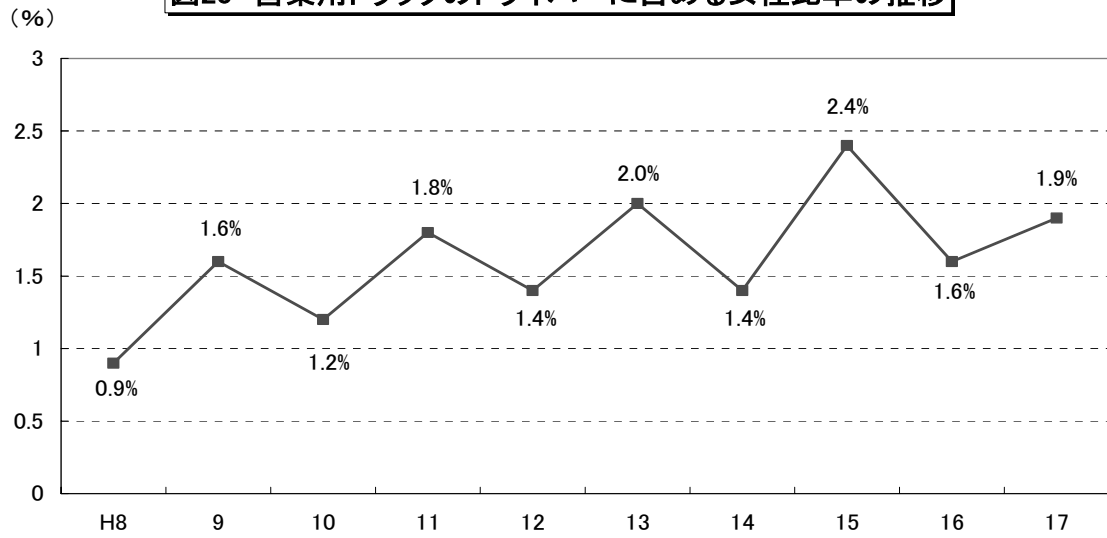
図19 常用労働者1人平均月間実労働時間数（平成16年）



資料) 厚生労働省「毎月勤労統計調査」より作成

このような中でも、運輸業の一定の分野では女性の進出が始まっている。例えば、営業用トラックのドライバーに占める女性比率はここ10年間増加基調であり(図19)、バス事業における女性運転者数は、平成3年から平成16年の間で約33倍と大幅に増加している(図20)。また、女性タクシードライバーの数は、最近は横ばいであるものの、平成2年度から16年度の間約2.8倍となっており、ドライバーに占める女性比率も、0.83%から2.18%へと上昇している(図21)。さらに、JR東日本では平成16年から18年の間に、女性車掌の数が約1.3倍、女性運転士の数が約2.7倍に増加している(4月1日現在の在籍者数)。

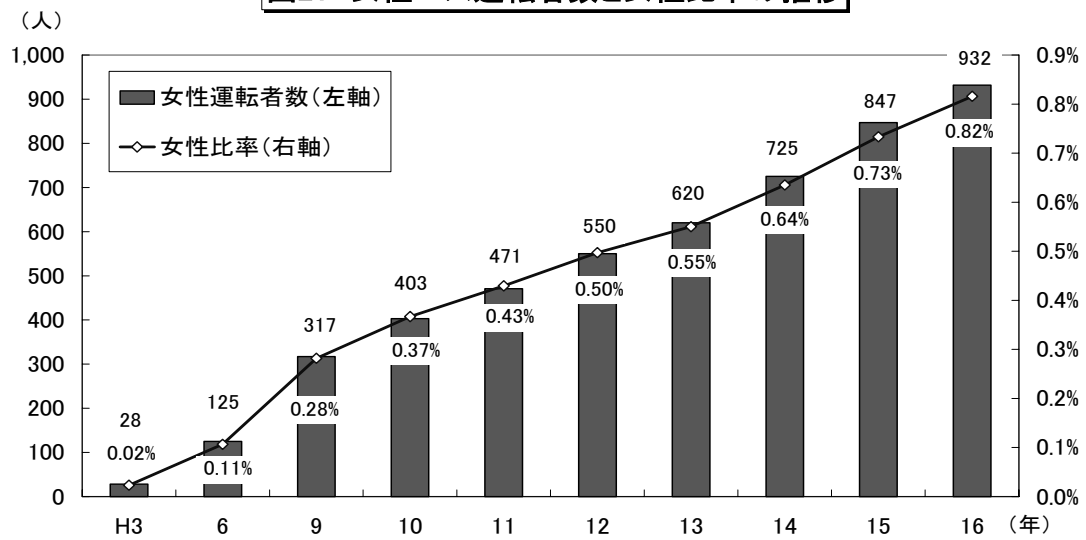
図20 営業用トラックのドライバーに占める女性比率の推移



資料) (社)全日本トラック協会「プロドライバーの生活と意見」より作成

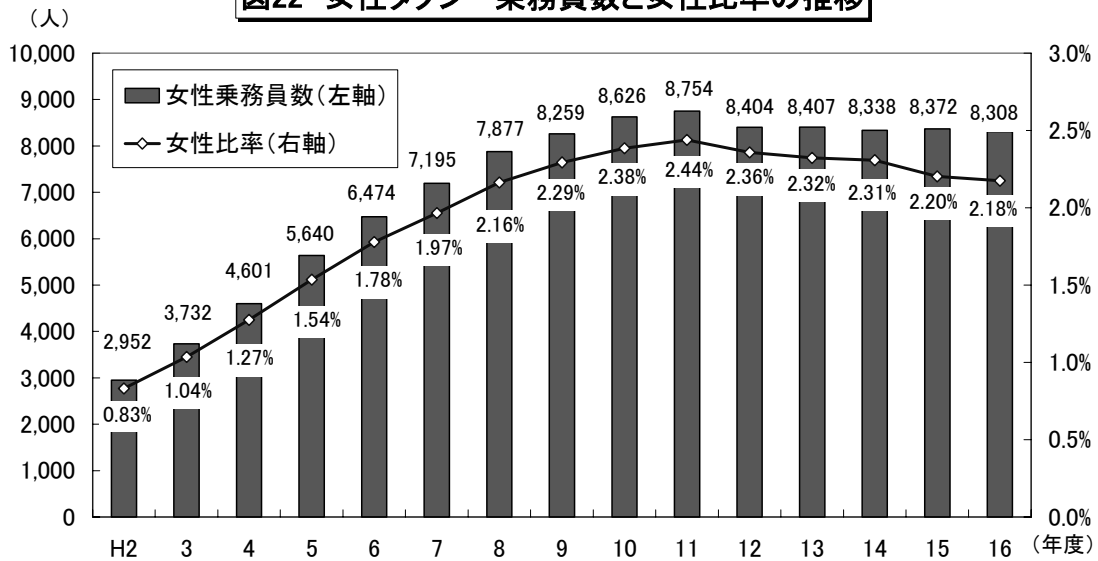
(年)

図21 女性バス運転者数と女性比率の推移



(注) 女性比率: (社)日本バス協会発表の各年7月現在の女性運転者数を、運転者総数で割ったもの
資料)「数字でみる自動車」、(社)日本バス協会ホームページより作成

図22 女性タクシー乗務員数と女性比率の推移



(注) 女性比率: (社)全国乗用自動車連合会調査による各年度末現在の女性乗務員数を、国土交通省自動車交通局旅客課「旅客自動車輸送指標」による運転者数で割ったもの
資料)ハイタク問題研究会「ハイヤー・タクシー年鑑」より作成

6. まとめ

運輸業の就業者は減少傾向にあり、近年は離職率が入職率を上回っている。一方で他産業と比較すると、運輸業においては定年まで働き続ける労働者が多い状況にあるが、若年層の入職は減少傾向にある。「団塊の世代」の定年を控え、他産業と比べて労働者の高齢化が進んでいる運輸業では、今後労働力不足が深刻な問題となる可能性があり、これまで十分には活用されてきたとは言えない高齢者、女性の活用が課題となる。

高齢者については、運輸業においても勤務延長制度や再雇用制度の導入が進んでおり、今後も輸送の安全とのバランスを取りつつ、豊富な経験を持つ高齢者を引き続き活用していくことが期待される。

また、運輸業においてはその業務の性格や労働環境から、女性労働者の比率が他産業と比べて低水準で推移してきたが、近年女性就業者数は増加傾向にある。今後は労働時間の短縮等働き方の見直し、フレックスタイム制の実施、託児所の設置、育児休業制度の定着等による労働環境の整備により、一層積極的に女性労働者の活用を図る必要が出てくるものと思われる。