

社会資本整備審議会道路分科会第51回基本政策部会及び
交通政策審議会交通体系分科会第3回物流部会合同会議

物流関連産業における 人材の確保・育成の現状と課題



2015年11月30日

全日本交通運輸産業労働組合協議会

議長 住野 敏彦

基本認識

- ・わが国の交通運輸産業はモード如何に関わらず、深刻な人材不足に陥っている
 - ＝航空では拡大する輸送需要に対して操縦士が確保できず、LCCでは減便に
 - 海運ではデジタル・ディバイドなど産業特有の問題から若者の船員離れが進行



- 物流関連産業における人材不足が航空・海運産業と決定的に異なるのは、
 - 低賃金・長時間労働に象徴される苛酷な労働条件が主たる要因であること
 - 人材確保の大前提は労働条件を改善して産業としての魅力度を高めることに尽きる

- ・労働者の待遇改善は第一義的には労使関係の範疇ではあるが、トラック運送事業者の99%は中小企業であり、事業者の経営体力には自ずと限界がある
 - 国に対しては人材の確保に向けた具体的施策を求めたい
 - ＝交通政策基本法に基づき、国・地方公共団体・事業者が連携して、
 - 物流関連産業の持続可能なビジネス・モデルを確立するべき！

生産性向上への視点

- ・少子高齢化・人口減少を踏まえ、適正な需要と供給のバランスの構築を前提に、
全世代にわたる就労率向上と一人当たり付加価値生産性を増大させることは必須条件



しかし、生産性の向上は、そのこと自体が労働者の待遇改善と福祉の向上に結びつくものでなければならない

=求められているのは、「経営の質」の向上とともに「労働の質」の向上

- ・生産性三原則の再確認

- ①長期安定雇用の確保(非正規雇用の待遇改善)
- ②労使協議の場の整備と充実
- ③労使はもとより利用者・地域社会など多様なステークホルダーに対する公正な配分

- ・ITを駆使した経営効率化

ビッグデータやクラウドを活用した輸送の効率化・省力化(運行管理・中継輸送の導入等)

人材確保に向けた課題

- ・課題1: 適正な運賃・料金の收受
 - 「適正」の根拠となる基準設定が必要(必要なコストの積み上げによる運賃・料金制度)
 - 運送契約の書面化と荷主勧告制度の改善
 - 運転者の労働条件改善
- ・課題2: 新入社員の確保にあたっての難点
 - ①事業用免許取得までの3年間のバックヤード業務の整備
 - ②事業用免許取得支援制度の充実etc.
- ・課題3: 定着率の向上・賃金改善
 - ①定昇制度を備えた賃金制度の確立
 - ②キャリア形成の整備＝人への積極的な投資
 - ③「現場力」の蘇生
- ・課題4: 総合労働条件改善＝長時間労働の是正
 - 働き方改革の必要性(ワークライフバランスの確立)
 - ①中継輸送(アライアンスも視野に入れた中小事業者の一定の集約化が必要)
 - ②短時間勤務制度の導入(育児・介護etc.との両立)
 - ③過労運転防止に向けた拘束時間の短縮
- ・課題5: 物流関連産業の健全化・活性化
 - ①業界のイメージ改善・若年層へのアピール・女性の活用促進
 - ②物流事業の重要性や魅力を発信する広報活動

資料集

- ・規制緩和以降のトラック業界の現状 P 6
- ・下がり続ける物流コストの比率 P 7
- ・年間総実労働時間年間所得の推移 P 8
- ・規制緩和以降の「年齢」「労働時間」
「年収」「時間当たりの賃金」の全産業対比 P 9
- ・年齢階級別・高卒男子労働者、現金給与
月額および年間一時金(10人以上の企業計) P10
- ・取引環境の改善に向けて P11、12

規制緩和以降のトラック業界の現状

規制緩和後のトラック業界の現状

1990年12月参入規制緩和運賃規制緩和

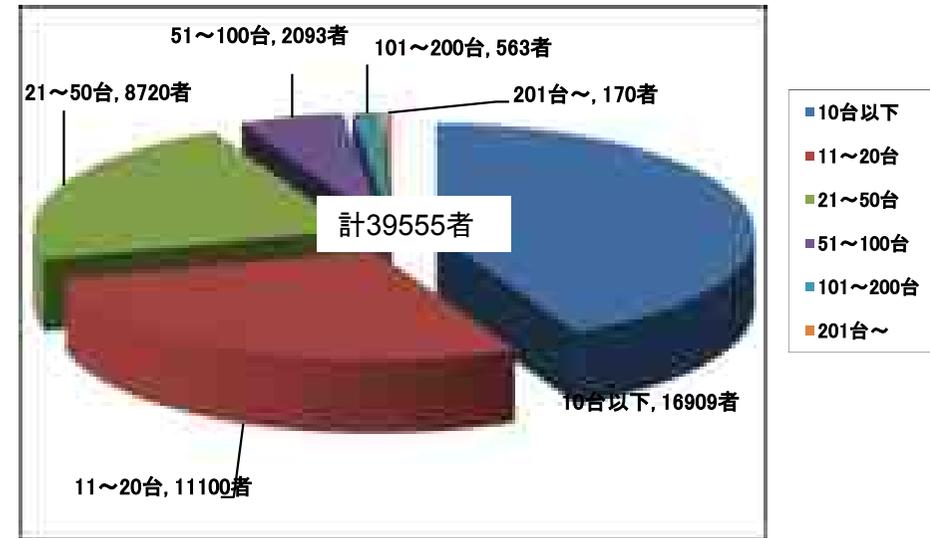
2003年4月参入規制の一層緩和。営業区域制廃止。保有台数の緩和。運賃のさらなる緩和

道路貨物運送業の現金給与総額の減少

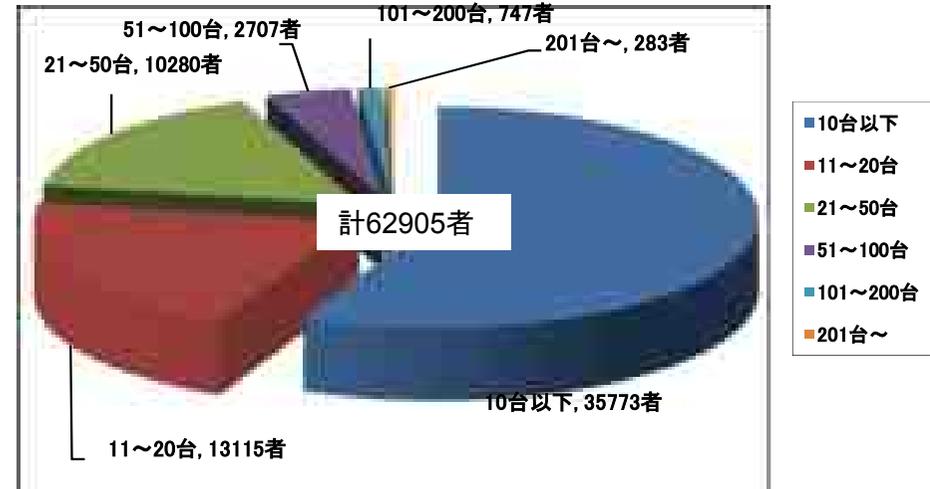
全産業より総労働時間は二割多く、年収は二割五分～三割低い状況が続いている

内閣府が2010年に発表した1990年以降の規制緩和以降の利用者メリットは、2008年度3兆1,926億円と2005年度と比べても4,826億円増加と分析。しかし、改善基準告示違反や社会保険未加入など負の部分の検証がされていない。

規模別貨物自動車運送事業者数・1990年



規模別貨物自動車運送事業者数・2014年



下がり続ける物流コスト比率

○物流コスト比率は1994年度以降下降。物流コストの約1/3が従事者の賃金。
○規制緩和以前は、年収の産業計格差は約71万円だったのが2012年には135万9千円にまで拡大。

【規制緩和の幻想】

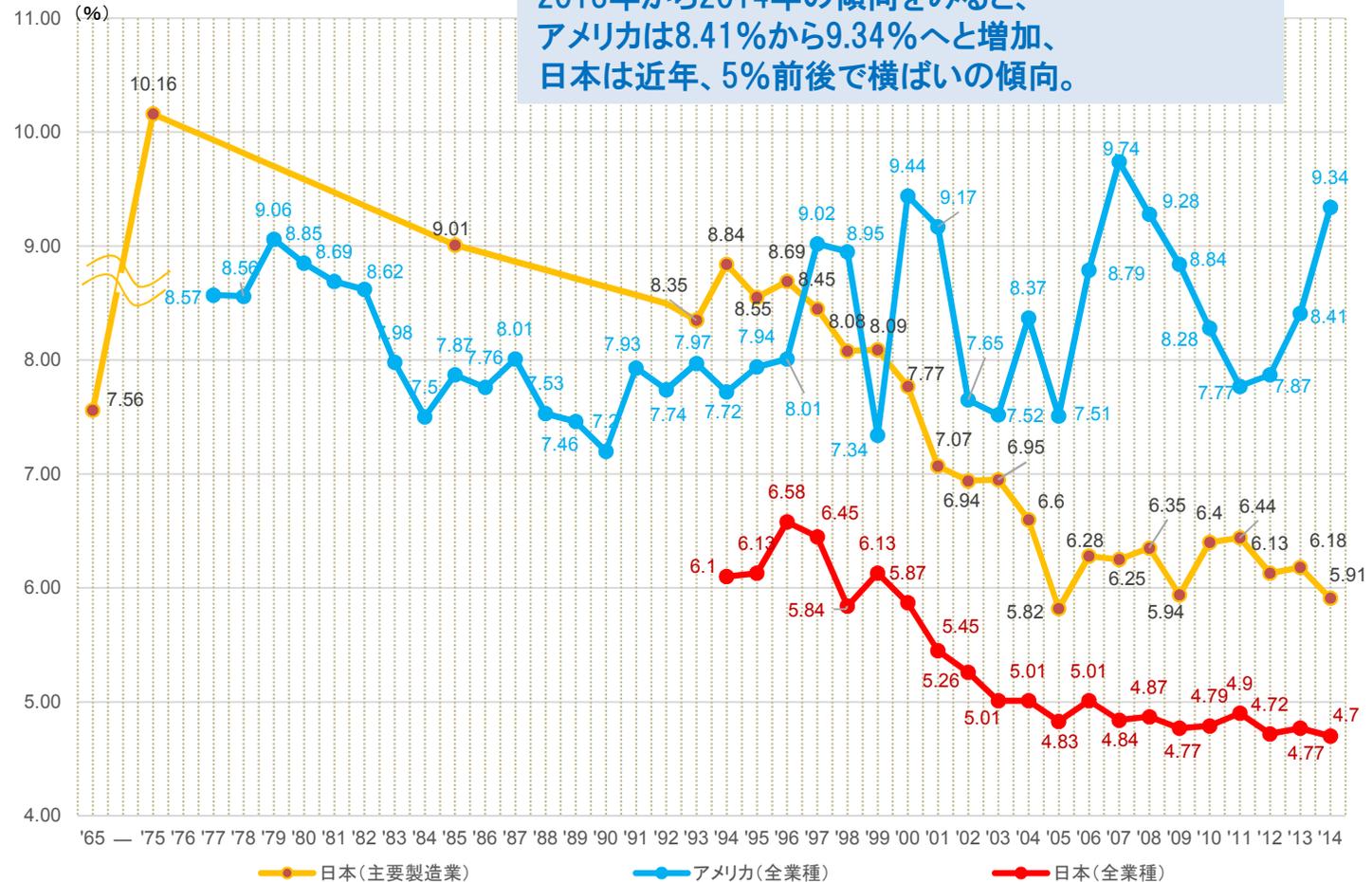
○規制緩和政策は、供給が需要より少ない環境、需要がどんどん増えて供給が足りないところは規制緩和すべきだが、逆に、需要がどんどん減り、供給過多の産業になると、結果的にその産業は滅亡につながる。

・平成25年11月12日、衆議院国土交通委員会：小島光信参考人(両備グループ代表)

○下がり続ける物流コスト比率に反比例するかのように上がり続ける軽油価格。すでに、事業継続できない価格に突入した極めて深刻な状況下であり、規制緩和政策を根本から検証し、見直す重大な時期を迎えている。

日米における売上高物流コスト比率の推移

2013年から2014年の傾向をみると、アメリカは8.41%から9.34%へと増加、日本は近年、5%前後で横ばいの傾向。



注1：アメリカはLogistics Cost and Service (Establish, Inc.) のデータより作成している。

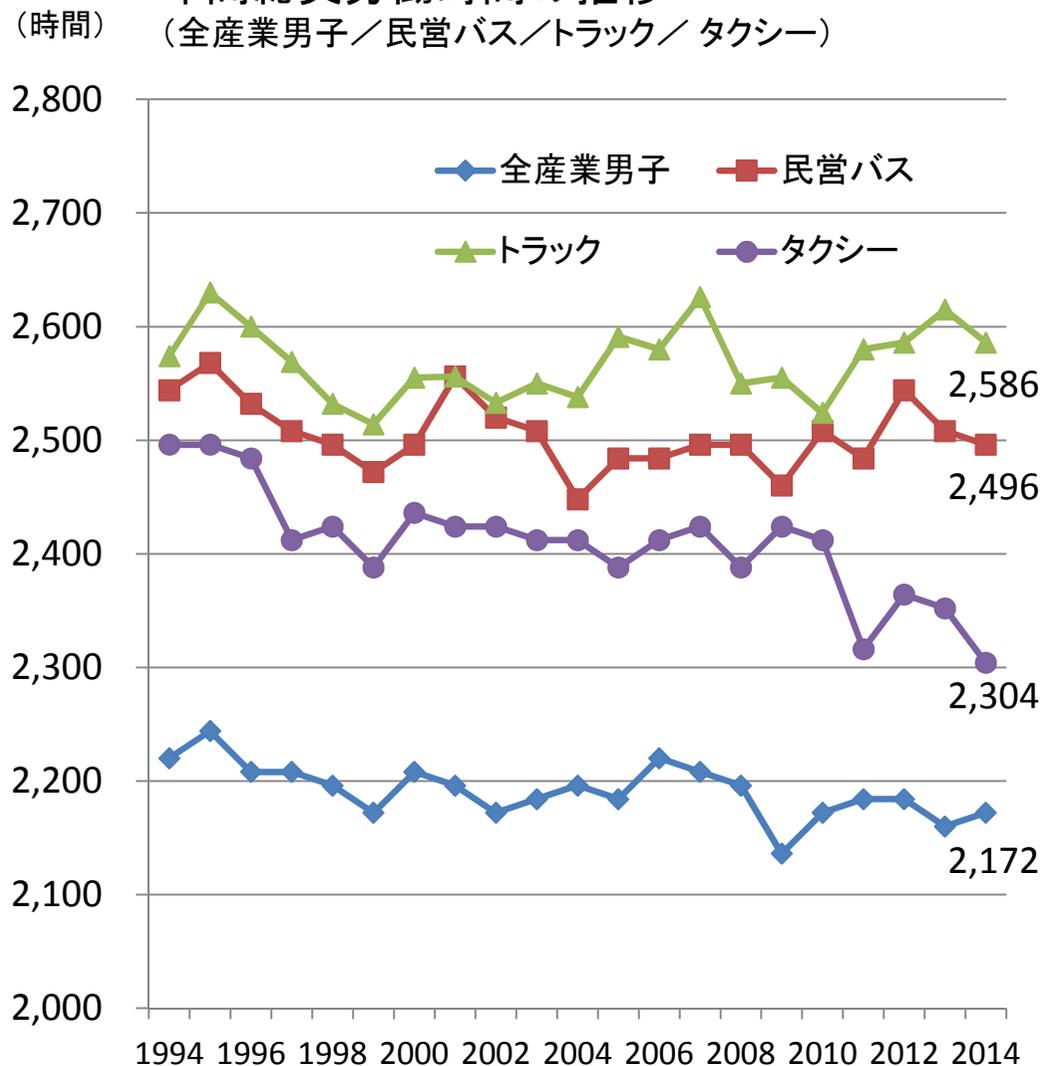
注2：年次は、日本は調査年(年度)、アメリカは報告年を示している。

資料：JILS 2014年度物流コスト調査報告書

年間総実労働時間・年間所得の推移

年間総実労働時間の推移

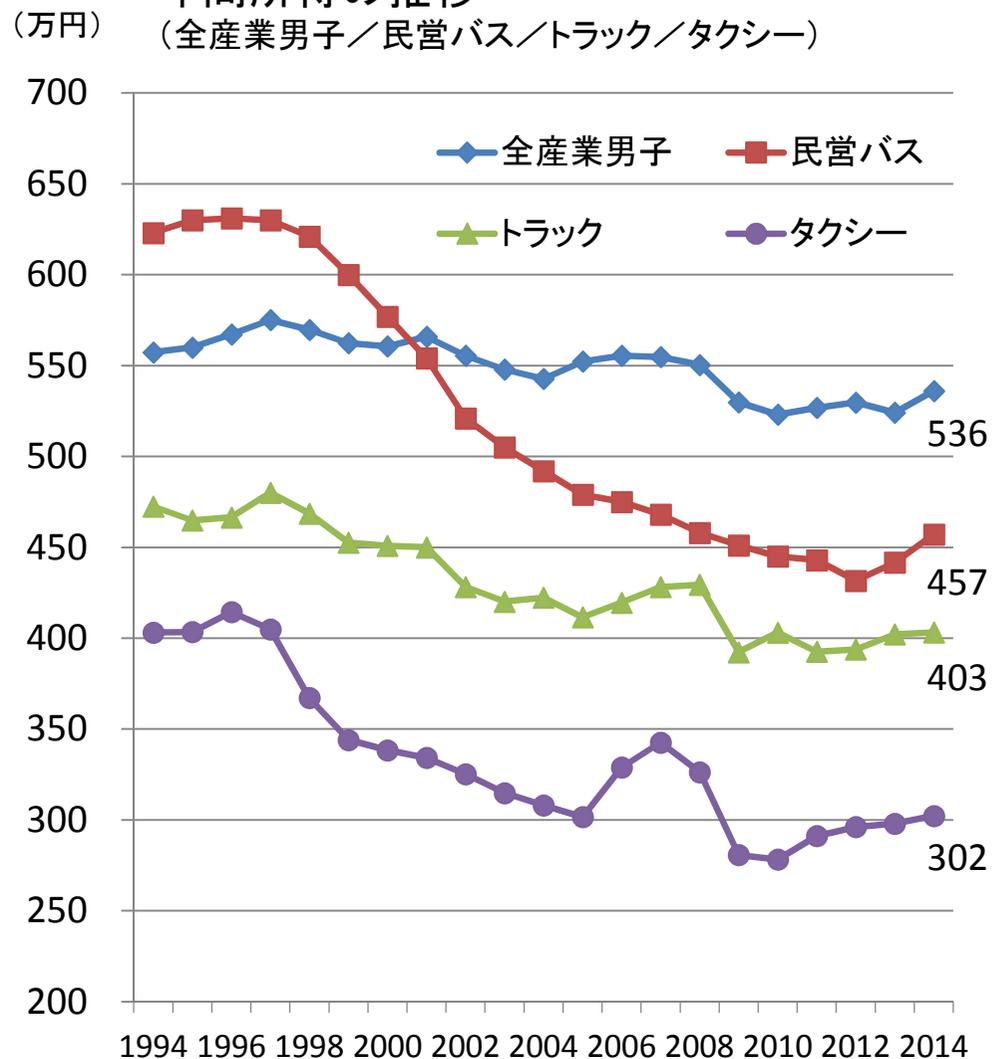
(全産業男子／民営バス／トラック／タクシー)



資料出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」

年間所得の推移

(全産業男子／民営バス／トラック／タクシー)



全産業男子＝厚生労働省「賃金構造基本統計調査報告」による男子労働者の平均。

規制緩和以降の「年齢」「労働時間」「年収」「時間あたり賃金」の全産業対比

	営業用貨物自動車(男性・企業規模計)				産業計(男性・企業規模計)				差			
	年齢	年間労働時間	年収	時間あたり賃金	年齢	年間労働時間	年収	時間あたり賃金	年齢	年間労働時間	年収	時間あたり賃金
1989	38.3	2,864	4,087,300	1,264	39.3	2,388	4,795,300	1,558	△1.0	476	△ 708,000	△ 293
1990	38.5	2,849	4,335,600	1,349	39.5	2,376	5,068,600	1,647	△1.0	473	△ 733,000	△ 299
1991	39.4	2,694	4,630,900	1,506	39.7	2,304	5,336,100	1,774	△0.3	390	△ 705,200	△ 268
1992	39.2	2,671	4,738,100	1,545	39.7	2,268	5,441,400	1,829	△0.5	403	△ 703,300	△ 283
1993	39.3	2,580	4,674,300	1,585	39.9	2,196	5,491,600	1,909	△0.6	384	△ 817,300	△ 325
1994	39.4	2,574	4,724,600	1,608	40.0	2,220	5,572,800	1,930	△0.6	354	△ 848,200	△ 322
1995	39.7	2,630	4,648,100	1,555	40.1	2,244	5,599,800	1,932	△0.4	386	△ 951,700	△ 377
1996	40.1	2,600	4,664,900	1,571	40.3	2,208	5,671,600	1,990	△0.2	392	△ 1,006,700	△ 418
1997	40.0	2,569	4,800,700	1,627	40.5	2,208	5,750,800	2,021	△0.5	361	△ 950,100	△ 394
1998	40.3	2,532	4,686,400	1,641	40.4	2,196	5,696,800	2,010	△0.1	336	△ 1,010,400	△ 370
1999	40.5	2,514	4,526,200	1,613	40.6	2,172	5,623,900	2,029	△0.1	342	△ 1,097,700	△ 416
2000	40.3	2,555	4,508,700	1,578	40.8	2,208	5,606,000	2,013	△0.5	347	△ 1,097,300	△ 434
2001	40.7	2,556	4,500,500	1,580	40.9	2,196	5,659,100	2,041	△0.2	360	△ 1,158,600	△ 461
2002	41.6	2,533	4,282,800	1,536	41.1	2,172	5,554,600	2,031	0.5	361	△ 1,271,800	△ 495
2003	41.4	2,550	4,201,600	1,510	41.2	2,184	5,478,100	2,025	0.2	366	△ 1,276,500	△ 516
2004	41.7	2,538	4,223,200	1,522	41.3	2,196	5,427,000	2,009	0.4	342	△ 1,203,800	△ 487
2005	42.8	2,591	4,115,600	1,463	41.6	2,184	5,523,000	2,045	1.2	407	△ 1,407,400	△ 581
2006	43.2	2,580	4,196,300	1,497	41.8	2,220	5,554,600	2,015	1.4	360	△ 1,358,300	△ 518
2007	43.7	2,626	4,282,200	1,512	41.9	2,208	5,547,200	2,024	1.8	418	△ 1,265,000	△ 512
2008	43.2	2,550	4,294,500	1,536	41.7	2,196	5,503,900	2,018	1.5	354	△ 1,209,400	△ 482
2009	43.8	2,555	3,923,900	1,419	42.0	2,136	5,298,200	1,992	1.8	419	△ 1,374,300	△ 573
2010	44.0	2,524	4,031,600	1,482	42.1	2,172	5,230,200	1,989	1.9	352	△ 1,198,600	△ 507
2011	45.2	2,580	3,926,400	1,410	42.3	2,184	5,267,600	1,979	2.9	396	△ 1,341,200	△ 569
2012	45.4	2,586	3,938,100	1,429	42.5	2,184	5,296,800	1,991	2.9	402	△ 1,358,700	△ 561
2013	45.6	2,609	4,021,900	1,443	42.8	2,160	5,241,000	1,999	2.8	449	△ 1,219,100	△ 556
2014	45.6	2,586	4,031,900	1,450	42.9	2,172	5,364,000	2,020	2.7	414	△ 1,332,100	△ 570

産業計は学歴計、営業用貨物自動車運転者は営業用大型および営業用普通・小型の加重平均
 年間収入は現金給与額×12+特別給与額、年間総労働時間は(所定内実労働時間+超過労働時間)×12
 資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より作成

年齢階級別・高卒男子労働者、現金給与月額および年間一時金 (10人以上の企業計)

(単位:千円)

業種	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	年間一時金、その他(35～39歳)		
									企業規模計	1,000人以上規模	
産業計	232.2	261.4	293.1	324.7	358.2	377.3	392.4	377.8	898.2	1,021.0	
建設業	237.3	277.2	298.8	332.1	358.9	379.1	379.0	384.9	852.3	1,305.1	
製造業	241.0	271.2	304.0	332.9	368.3	392.1	410.4	401.2	881.7	1,238.7	
電気・ガス・熱供給・水道業	205.9	316.2	391.1	448.9	497.9	556.8	585.0	550.7	811.3	752.4	
情報通信業	231.5	272.4	323.5	387.7	445.4	474.0	495.8	478.3	718.3	1,284.5	
卸売・小売業	256.5	237.8	273.8	308.9	341.8	379.3	382.8	378.5	673.5	914.0	
金融・保険業	223.9	245.7	278.8	369.5	454.6	487.4	504.0	446.8	964.7	1,068.8	
サービス業	220.8	241.1	269.9	294.6	312.2	334.4	317.9	306.0	489.2	588.5	
中 分 類	鉄道業	256.9	315.3	362.3	409.3	442.9	485.4	535.2	485.9	1604.3	1,728.4
	道路旅客運送業	237.3	282.8	271.8	299.2	313.3	328.2	327.3	290.1	511.3	704.8
	道路貨物運送業	251.3	280.8	304.7	318.3	327.5	328.7	330.5	315.1	280.4	451.5

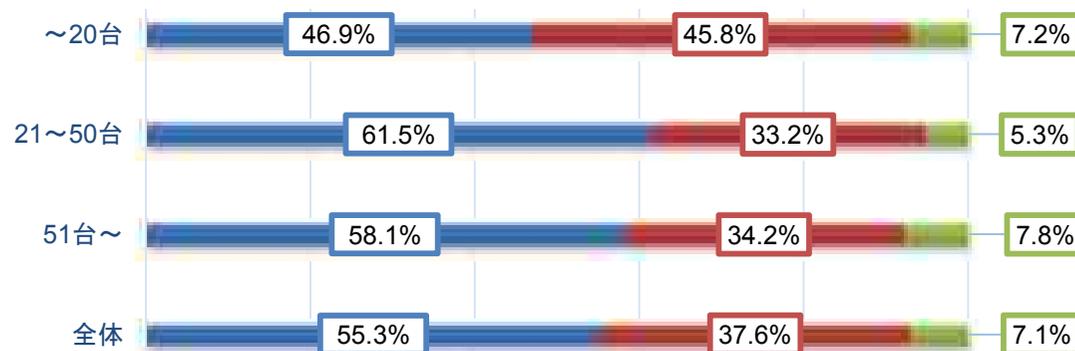
(資料)厚生労働省「2014年賃金構造基本統計調査」

取引環境の改善に向けて 書面契約の義務化①

書面契約への理解度および実施状況

書面化推進ガイドラインの発出等、適正取引の確保等に向けた取組について【理解度】

○国土交通省の書面化推進ガイドラインの発出など適正取引及び安全運行確保への取り組みについて、全体では約55%の事業者が「理解している」との回答。20台以下の事業者でみると半数以下であった。



■ 理解している ■ 聞いたことがある ■ 聞いたことがない

※1・平成27年3月10日トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 トラック運送業における書面化に関するアンケート結果
(調査期間:平成26年11月～平成27年1月回答事業者数:1,069事業者)より抜粋

中部運輸局管内の荷主別書面化実施状況



トラック運送業における書面取引の実態調査
【荷主別書面化実施状況】

中部運輸局自動車交通部が行った管内6,855社に対するアンケート調査から、運送で7割以上の書面化が実施されている割合を見ると、「真の荷主の物流子会社」でも64.3%実施、「利用運送事業者」では50.4%と最も低くなり、合計でも9割以上実施は40%を切る低さとなった。

※2・調査対象と調査期間・書面化対象外の「特別積合せ」「引越」「霊きゆう」「廃棄物運送」を除く管内全事業者
(平成26年7月3日～8月1日)

取引環境の改善に向けて

書面契約の義務化② 規制緩和

契約の書面化は適正運賃収受に有効だが、以下のような課題も・・・

書面化推進ガイドラインの発出等、適正取引の確保等に向けた取組について【書面化が困難な項目】

回答項目	ポイント	主な理由
1位 運賃、燃料サーチャージ	896 pt	サーチャージは荷主が認めない/受注時点では請求額が明確にならない/サーチャージの明記は荷主から契約解除される恐れがある
2位 有料道路利用料、附帯業務料等、車両留置料その他	652 pt	荷主の理解が得られない/道路状況や手待ち時間等により都度変動するため契約時の記載は難しい/荷主に費用の意識がない
3位 附帯業務内容	535 pt	荷主担当者から頼まれるとドライバーが断れない/内容が曖昧である/事前に把握しきれない

※1 平成27年3月10日トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 トラック運送業における書面化に関するアンケート結果
(調査期間:平成26年11月～平成27年1月回答事業者数:1,069事業者)より抜粋 n=1279

※2 ガイドラインで定められている必要記載8項目のなかから書面化が困難な項目を3つまで選択。

(回答の第1位に3ポイント、第2位に2ポイント、第3位に1ポイントを付与し、ポイント数の多い順にその理由を集計。)

国土交通省は、トラック事業の運送引受時における運送契約に関する重要事項の書面化普及率を【2013年度40%程度→2017年度65%程度】としています。

しかし、多層構造やスポット取引の実態の中で書面契約を求めない事業者との競争上不利となること、また、既存の口頭契約の取引先との商慣行の是正など、取り組みが容易でない状況も。



**適正な運賃・料金の収受には、書面契約の義務化が必要。
具体的な年限も含めたロードマップを**