

自動車関連産業における労働力不足への対策について

神澤直子
KANZAWA, Naoko

国土交通省自動車局総務課専門官

1—はじめに

「私どもの把握しております四十七年度の状況では、トラックの運転手というだけではございませんが、自動車の運転手の不足が約十二万人という現状を押えておるわけでございます。この原因は、トラックの運転手についての就業時間が長いとか、賃金その他の労働条件の伸びが、必ずしもほかの産業と比べて特にいいというわけではないというような点にも問題があるかと存じます。今後はこういう運転手の業務につきまして、労働条件の改善、その他この職種につきましてより魅力ある仕事という形での改善がなされない限り、なかなかその労働力の確保は容易ではない、こういうふうに考えます。」

「二種免許の運転者の不足の問題がその極に達しておる感があります。過日私どもが名古屋に行った場合に、十台の会社で三台しか運行できない、二種免許を持っておる運転者が不足しておるというような状態が、そこに働いておる労働者、企業主から訴えられておるわけであります。このことは将来非常に重要な問題として考えていかなければならぬというふうに考えております。」

冒頭に紹介した発言は、それぞれ、昭和48年6月7日の衆議院運輸委員会等連合審査会における政府参考人(当時の呼称「説明員」)による答弁、昭和35年5月6日の衆議院地方行政委員会における政府参考人による答弁の一節である。元来、自動車行政においては、景気が上向く度に自動車運送事業(特にトラック)の運転者不足が課題となってきた。むろん、その度毎に、時代背景を踏まえた諸施策が講じられてきたものと思料されるが、冒頭の答弁から40年乃至50年が経過した今日において、当時の答弁を読み上げても、全く違和感を覚えないうことに大変な驚きを禁じ得ない。

折しも今日、電子商取引の拡大による宅配取扱貨物の増加や、消費増税に伴う平成25年度末の駆け込み需要を背景として、トラックのドライバー不足が浮き彫りとなってきた。また、全国的な雇用環境の改善や人口減少・高齢化の進展を背景に、トラックのみならずバス・タクシーのドライバーや自動車整備の分野においても、労働力不足が顕在化しており、将来的に

深刻な労働力不足に陥ることへの懸念が高まっている。

本稿では、自動車関連産業(道路旅客運送業(バス・タクシー)、道路貨物運送業(トラック)、自動車整備業)の労働力不足に向けた政策に関し、現状と課題を整理したうえで、今後の取組の方向性について論じることとしたい。

2—自動車関連産業をめぐる現状と課題

2.1 暮らしを支える自動車

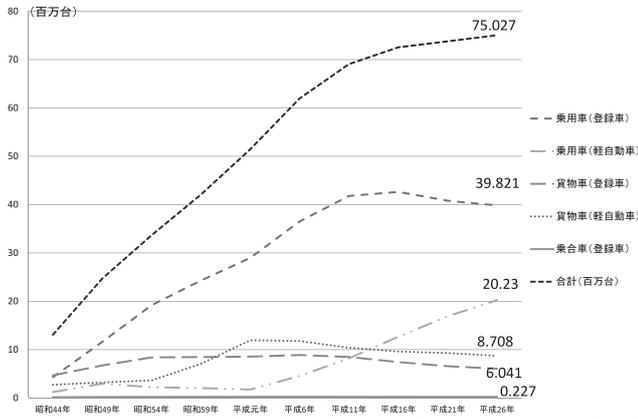
我が国における自動車の保有台数^{注1)}は、平成26年時点で約7,500万台に達し、50年前の約5.7倍にまで増加した。成人人口当たりの自動車保有台数^{注2)}を諸外国と比較すると、米・伊・加に次いで上位にある一方、国土面積との兼ね合いから道路延長当たりの自動車保有台数は日本が突出している(図—1, 2)。

旅客の国内輸送機関別輸送量は、平成24年度でバス・タクシーあわせて約20%を占めており、50年前の44%に比べると減少してはいるものの、依然として公共交通における重要な役割を果たしている。

今後、国土のグランドデザインに掲げられた「コンパクト＋ネットワーク」を推進していくに際し、地域における「ネットワーク」の実体的役割を担うバス・タクシー等の自動車運送事業者に求められる役割は極めて大きい(図—3)。

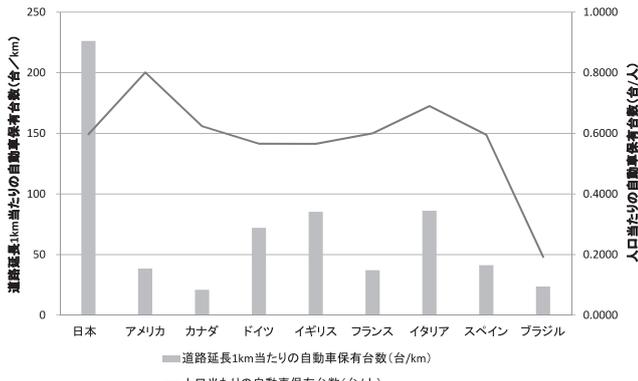
貨物の国内機関別輸送量は、昭和40年度でトラックが83%と突出し、以後50年間にわたり一貫してその比率を高め、今日では9割を超えるなど、我が国の国内貨物輸送において圧倒的な役割を果たしている(図—4)。陸上での効率的かつきめ細やかな輸送手段はトラック輸送において他はなく、引き続きモノの輸送を支える柱として、極めて重要な機能を担うことが求められる。

我が国における車両^{注3)}の平均使用年数は、昭和56年に8.7年だったが、平成25年には12.6年にまで伸長している。一般に、経年数の長い自動車ほど不具合や整備不良による事故は増加傾向にあり、自動車整備の重要性が高まっている(図—5)。



出典：(一財)自動車検査登録情報協会HP「自動車保有台数統計データ」、軽自動車検査協会HP「軽自動車保有台数」より国土交通省作成

■図一 自動車の保有台数の推移



出典：総務省「世界の統計2014 (2012年中央推計人口)」, (一社)日本自動車工業会「2014年世界自動車統計年報第13集」より国土交通省作成

■図二 自動車の保有台数に係る諸外国との比較

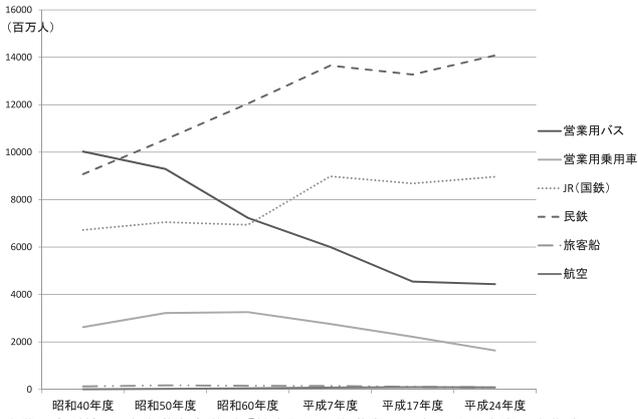
2.2 地域経済に貢献する自動車

自動車関連産業は、その特性として、地域密着型で(ゆえに他地域との競合が殆どない)、地域経済に対する影響力が非常に大きい。特にトラックは、建設業を上回る約27兆円の経済波及効果をもたらしているほか、整備事業も9兆円に及んでいる。また、自動車関連産業全体の従業者数は約253万人に達し、我が国の生産年齢人口の3%超を占め、地域の雇用情勢にも大きく作用している(表一)。

2.2.1 バス・タクシーと地域経済

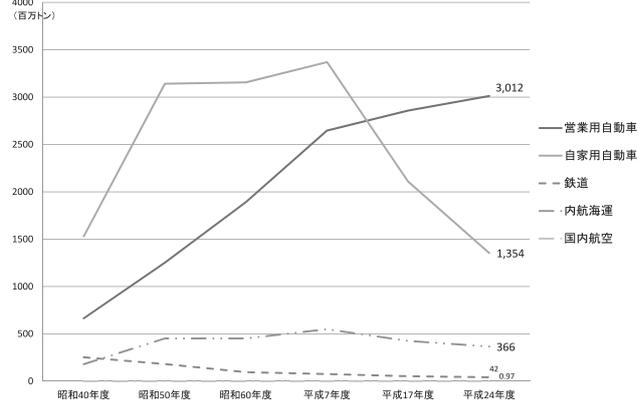
今日、観光庁では、訪日外国人の増加に向けた取組のみならず、平成28年までに日本人の国内観光旅行による1人当たり宿泊数を年間2.5泊とすることを目標に、国内旅行の振興を図っているところ。バスやタクシーは、観光客のニーズに応じた多様な目的地への移動を可能とするために不可欠な交通機関であり、観光交流の円滑化を通じて、地域経済の活性化に貢献するためには、需要に対する着実な供給が欠かせない。

また、「マタニティタクシー」や「見守りサービス」「キッズタクシー」など、タクシーによる新たなサービスが黎明期を迎えつつあるところ。事業者の創意工夫を活かして地域住民の外出をサポートすることで、タクシー産業として活性化のみならず、地域全体に活気が生まれることも期待される。



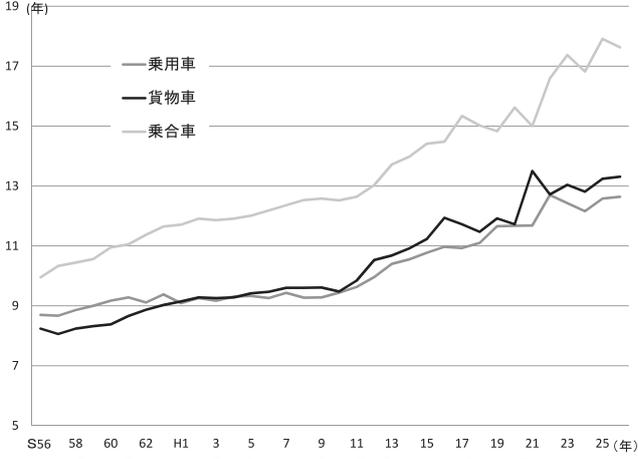
出典：(一社)日本自動車会議所「数字で見る自動車2014」より国土交通省作成

■図三 旅客の国内輸送機関別輸送量(人ベース)



出典：(一社)日本自動車会議所「数字で見る自動車2014」より国土交通省作成

■図四 貨物の国内輸送機関別輸送量(トンベース)



出典：(一財)自動車検査登録情報協会「自動車保有動向」より国土交通省作成

■図五 車種別の平均使用年数の推移

■表一 各事業における経済波及効果

事業	事業者数	営業収入 (整備事業及び建設業においては売上高)	従業員数	経済波及効果
トラック事業	6.3万 (H24年度)	14.9兆 (H23年度)	約140万 (H23年度)	約27兆円
バス事業	0.6万 (H24年度)	1.4兆 (H24年度)	約17万 (H23年度)	約25兆円
タクシー事業	5.5万 (H23年度)	1.7兆 (H23年度)	約41万 (H23年度)	約31兆円
整備事業	7.3万 (H24年度)	5.3兆 (H24年度)	約55万 (H24年度)	約9兆円
(建設業)	51万 (H25年度)	12.6兆 (H25年度)	約16万 (H25年度)	約24.5兆円

出典：国土交通省自動車局調べ

2.2.2 トラックと地域経済

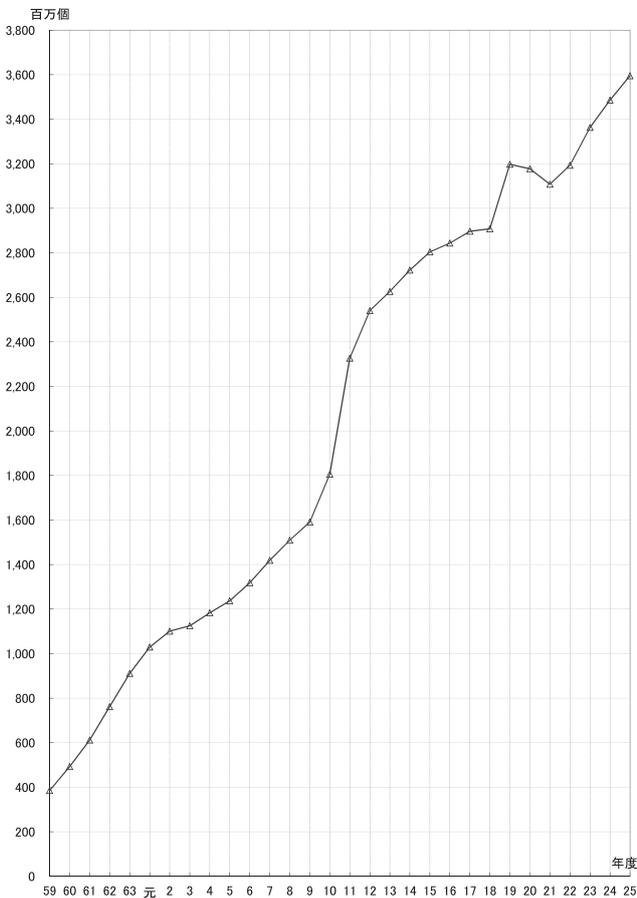
近年、電子商取引の急速な拡大等に伴い、宅配便の取扱個数が急増（約30年前の9倍超）しており、宅配サービスは、日常生活を支えるインフラとして非常に重要な機能を有している。今後、IT技術の普及・高度化に伴う消費行動の変化への対応や買い物難民問題等への解決策の一つとして、その役割が一層高まることが見込まれる（図一6）。

2.2.3 自動車整備と地域経済

民間能力の活用により行政事務の簡素合理化を図る観点から、指定整備の拡大に向けて、設備要件の緩和などの施策を講じた結果、指定整備率は75%にまで向上した（図一7）。今後も、さらなる向上を目標に、各種施策を講じることとしており、それに対応する整備要員の確保は不可欠となっている。

2.3 現場を支える技能人材をめぐる現状

自動車関連産業の就業構造の現状は、いずれも高齢化が顕著に進んでおり、従事者の平均年齢は、全産業平均を大きく上回っている（図一8）。中でも、旅客運送については、50歳以上の就業者が6割超を占めるほか、自動車整備業では就業者の4分の1が60歳以上となっている。また、トラックについては、40代～50代前半の就業者が極めて多い一方、若手就業者の割合が低く、その差が拡大傾向にある。



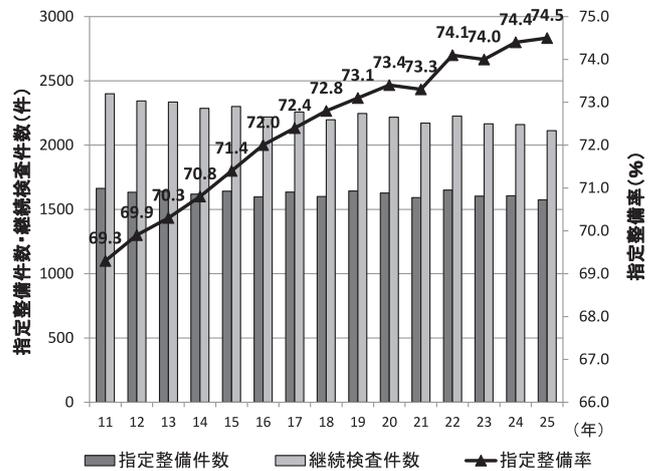
出典：国土交通省自動車局調べ

■図一6 宅配便取扱個数の推移

いずれの業界においても、即戦力ばかりを求め、新卒者等の若年層への働きかけを怠ってきた結果、中高年の労働力に過度に依存する「年齢構成の歪み」が生じており、現在あるいは将来的に、深刻な労働力不足に陥ることが強く懸念される（実際、図一9のように、既に各分野において、人材不足が顕在化している。）。

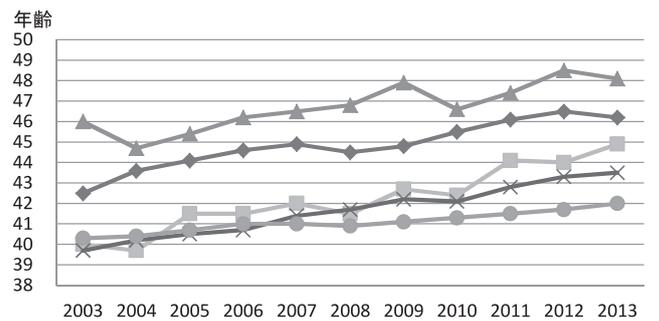
また、自動車関連産業の就業者に占める女性割合は極端に低い現状がある（図一10）。いずれの産業も、いわゆる「男社会」のイメージが強く、就業を希望する女性が極めて限られていることは否定しようがない注4)が、そもそも業界として女性を受け入れることへの意識改革・環境整備が遅々として進まなかったことがその大きな要因であると考えられる。

実際、女性のトラックドライバーに対するヒアリング結果注5)では、ほぼ全員が「女性であること」を理由に過去に何度もトラック事業者への求職を断られたという事実が明らかになった。ま



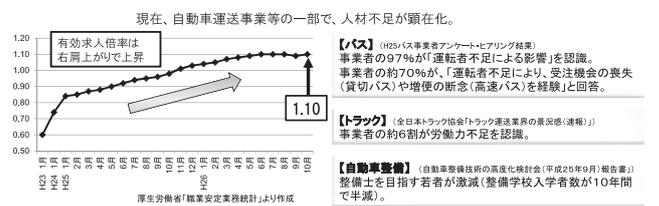
出典：国土交通省自動車局調べ

■図一7 指定整備率の推移



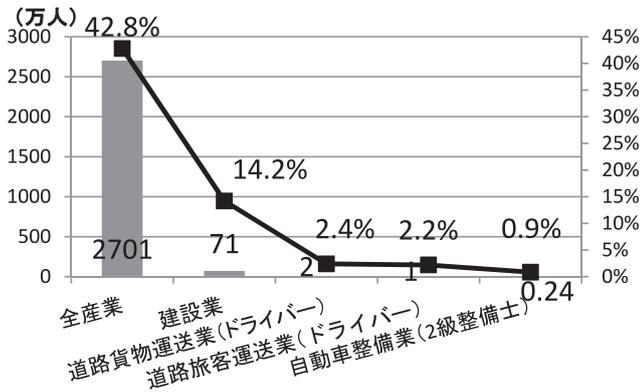
出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」より国土交通省作成

■図一8 就業者の平均年齢の推移



出典：国土交通省自動車局調べ

■図一9 人材不足の現状



■女性就業者数 ▲就業者に占める女性の割合 (%)
 出典：総務省「労働力調査」、日本自動車整備振興会連合会調べにより国土交通省作成
 ■図—10 産業別女性就業者数及び就業者に占める女性の割合

た、女性が安心して利用できるトイレが大幅に不足していることが、定着を阻む理由となっていることも浮き彫りとなった。

人口減少・少子高齢化の進展と景気の回復基調が見られる中、自動車のみならずあらゆる産業で労働者の不足や高齢化が深刻化している。また、第二次安倍内閣では、女性の活躍促進を最重要課題として位置づけており、建設業における「ドボジョ」や「けんせつ小町」、農業における「農業女子」など、各業界で活躍する女性を応援する取組も広がっている。

自動車関連産業においても、こうした時代の流れの後塵を拝することなく、産業としての持続可能性を維持するために、平成26年を「人材確保・育成元年」と位置づけ、若者や女性の活躍の場を広げるための取組を着実かつ強力に進めていかなければならない。

3—今後の自動車行政の方向性

上述のような現状及び課題認識を踏まえ、今後、以下の具体的取組について、官民挙げて全力で取り組んでいく必要がある。

3.1 事業の健全化対策と「働き方」の改革

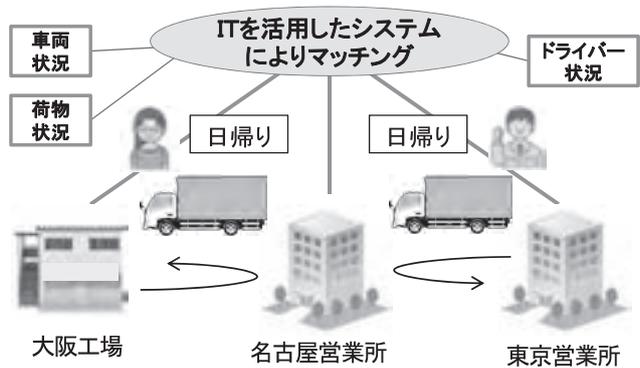
当然ながら、新たに人を呼び込むには、どの業界であっても、適正な賃金や労働時間、適切な休暇等、健康で文化的な生活を送るための労働条件が整備されていることが大前提となる。翻って自動車関連産業についてみると、全産業と比較して、年間所得が1~4割低い一方、労働時間は1~2割長く、特に長距離トラックやバス等は長時間拘束を強いられることが多いなど、その労働条件は「魅力的」と評するには程遠い(表—2)。

これらを改善するには、適正運賃収受の取組や共同化等による事業基盤の強化、IT等新技術の積極的導入による労働生産性の向上など、各業界の健全化対策が欠かせない。一方、自動車関連産業の多くが中小企業であり、各社の自助努力での改善には限界があることを踏まえ、国土交通省としても、荷

■表—2 自動車関連産業の就業構造

		トラック	バス	タクシー	自動車整備	全産業平均
就業構造	運転者・整備要員数	84万人	13万人	34万人	40万人	-
	(女性比率)	2.4%	1.4%	2.3%	2.1%	42.8%
	平均年齢	46.2歳	48.3歳	58.3歳	43.5歳	42.0歳
	労働時間	220時間	209時間	196時間	192時間	177時間
	年間所得額	418万円	440万円	297万円	419万円	469万円

出典：国土交通省自動車局調べ



出典：国土交通省自動車局

■図—11 ITを活用した中継輸送実証実験(モデル事業)

主との交渉力強化や原価計算・燃料サーチャージの普及に向けたセミナー等の開催を支援するほか、ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援等を行うこととしている。

また、不規則な就業形態や長時間労働の原因となる、1人の運転者が1つの行程を担う「働き方」を抜本的に改め、1つの行程を複数人で分担する中継輸送を導入するべく、官民連携してITを活用した運行管理・労務管理システムを開発し、当該システムを用いた実証運行を行うこととしている(図—11)。これにより、荷物の都合に人を合わせる「働き方」から、人の都合と荷物の都合をマッチングさせる「働き方」に革新し、従来、車中泊を含む長距離運送など前時代的な労働環境を強いられてきた運転者が、その日のうちに発地まで帰ることができるようになると期待される。

3.2 業界イメージの向上

一般に、自動車関連産業はいわゆる「3Kイメージ」が根強く、事業の正しい実態があまり伝わっていない。その結果として、若年層や女性が職業の選択肢として検討することが少なかったほか、新卒者を輩出する学校教員や保護者からも、積極的に入職を促す動きがあまり見られなかった。

一方、地域住民の移動手段の確保やきめ細かな物流、車両の安全の確保等、自動車関連産業が人々の暮らしを支える要の産業たることは自明の理である。加えて、東日本大震災において大量の緊急物資輸送を担ったトラックや、鉄道の代替機能としての被災地からの広域輸送、被災住民の移動手段の確

保等として機能したバスやタクシーのように、自動車関連産業の有する社会的意義は計り知れない。こうした実相について、国民の理解を増進させるために、行政と民間事業者とが地道に発信し続けていくことが必要である。

3.3 経営者側の意識改革

事業の健全化対策・「働き方」の改革や業界イメージの向上に向けた取組に併行し、旧来あまり着目してこなかった若年層や女性への効果的な訴求が課題となる。その実施に当たっては、何よりもまず、太宗を占める中小の経営者等に具体的なアクションを起こさせる意識改革が必要となる。すなわち、即戦力となる男性の経験者に偏重した採用手法を見直し、若年層や女性を採用することの中長期的な意義や効果について啓発を強化していくことが欠かせない。

既にトラックについては、業界団体と協力して人材採用に関する事業者向けパンフレット(図一12)を作成・頒布したほか、他業界においても類似のパンフレットを作成すべく検討を進めているところ。また、先進的な事業者や専門家を招いた事業者向けセミナーやシンポジウムも開催することとする。

3.4 若年層の入職促進

これまで殆ど対策を講じてこなかった若年層の関心を醸成するためには、若年層に対する戦略的なリクルート活動の展開が必要となる。その際、若年層・未経験者が、職業選択にあたり「仕事を通して成長を実感できること」「自分の仕事が社会に貢献できること」等を重視する傾向が強いことを踏まえ、これに呼応する取組が求められる。

(1) 具体的な取組として、まず高校や専門学校等に出向いての説明会の実施、インターンシップの受入れなど、学校側と密に連携を図ることとする。

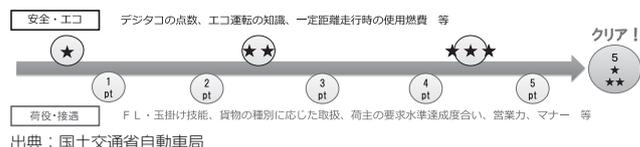
既に自動車整備については、業界団体と地方運輸局とが連携し、2014年春から夏にかけて全国562の高校や専門学校を訪問し、自動車整備の仕事の社会的重要性、将来性について

校長等に説明を行った。今後は、整備以外の分野についても、業界団体と協力しつつ、学校訪問等を強化していくこととする。

また、小中学校の段階においても、自動車関連産業に身近に接することで、良好なイメージを抱いてもらうため、児童・生徒向けの出前講座等も、業界団体等と連携しつつ積極的に実施していくこととする。

(2) 若年層の自己成長意欲が高い一方、特にドライバー職は、「単純労働」と見なされがちであることを踏まえ、このギャップを解消するべく、キャリアアップシステムの構築、ドライバースキル見える化といった、ドライバーの地位向上に資する取組を進め、入職・定着を促していくこととする。

すなわち、ドライバー教育の重要性に対する経営者の認識を高め、先進的な取組事例の紹介等により、教育・訓練の充実を促していくほか、トラックドライバーについては、ドライバーの社会的地位向上・モチベーションの向上・優良ドライバーの雇用促進等を実現するため、そのスキルを公的に評価する制度の創設に向けた検討を行う(図一13)。



■図一13 ドライバースキルの見える化(イメージ図)

3.5 女性の活躍促進

(1) 自動車関連産業における女性就業者の割合は、他産業に比べて著しく低いが、その最大の要因は、経営者側の意識の問題であると認識しており、これを克服するため、経営者啓発を強化していくことについては先述した通り。具体的には、各種セミナーや自動車局HP等において、既に多くの女性が活躍している事業者の経営者による、女性就業者に対する評価^{注6)}等を広く紹介し、経営者の意識改革を図っていくこととする。

(2) また、事業者が主体となり、女性が働きやすい環境の整備(施設・設備といったハード面での整備のみならず、無理なくできる仕事の明確化や仕事の内容に応じた柔軟な働き方の推進といったソフト面を含む)を進めていくことが求められる。こうした事業者の取組を促進するため、業界団体と連携し、先進的な事業者による事例等を収集し、パンフレットやセミナー等のツールを通じて紹介していくこととする。

加えて、女性ドライバーが勤務中に利用可能なトイレが不足していることを踏まえ、コンビニやガソリンスタンド等の各種業界に対し、女性ドライバーのトイレ使用に係る協力要請を行ったところ。引き続き関係各業界の理解を得ながら、国としても女性が働きやすい環境の整備に取り組むこととする。

(3) 上記の取組に併行して、女性向けのPRを戦略的に進めることとする。その際、自動車関連産業への女性の入職はハードルが高いという一般的な先入観を払拭するため、現役で活



出典:国土交通省自動車局

■図一12 トラック事業者向け人材の確保・育成に向けたパンフレット(表紙)



出典：国土交通省自動車局

■図—14 トラガール促進プロジェクトサイト（トップページ）

躍する女性の姿を広く発信したり、親しみやすいネーミングやデザインを用いるなど、「女性でもできる」「意外と面白そう」と女性が思えるような工夫が求められる。

トラックについては、女性トラックドライバーに「トラガール」という愛称をつけて、昨年9月にトラガールによる安倍総理への表敬訪問を行った⁷⁾ほか、自動車局のHPに「トラガール促進プロジェクトサイト」を開設し、現役トラガールの活躍やトラガールになるための方法等を紹介している。今後は、平成32年までに女性のトラックドライバー数を倍増させるという目標を達成するため、同サイトをさらに充実強化させることとしている（図—14）。

バス・タクシー、自動車整備についても、女性向けPR戦略を策定し、学校との連携等を通じて、女性就業数倍増目標の実現に努めることとする（図—15）。

4—おわりに

冒頭で紹介したとおり、自動車関連産業における労働力不足問題は、数十年間にわたり自動車行政に課され続けてきた課題であることから推察されるように、おそらく、この古くて新しい課題に対処しうる特効薬は存在しない（あるとしても、実現可能性が限りなくゼロに近い）。したがって、5年・10年さらには20年といった長期的な視座でその成果を捉えつつ、地



出典：国土交通省自動車局

■図—15 整備女士等のPRポスター

道な取組を絶やすことなく続けていかねばならない。

自動車局では、「人材確保・育成元年」たる平成26年を皮切りに、各業界と連携しつつの長い取組を続けて参る所存である。自動車関連産業の持続可能性を高めるとともにその活性化を図り、もって国民の暮らしの質の向上を達成するべく、引き続き関係各位のご理解・ご協力・ご指導をお願いしたい。

注

注1) 乗用車、貨物車、乗合車の合計数。特種（殊）用途車、小型二輪車、軽二輪車を除く。

注2) 乗用車、バス、トラックに限る。

注3) 乗用車のみ（貨物車・乗合車を除く）。

注4) 警察庁「運転免許統計」によれば、大型免許を保有する女性は全国に約13.4万人存在するが、このうち職業ドライバーはわずか0.8万人（約6.1%）にとどまっている。大型免許の取得には、相当の時間・費用負担等を要することを踏まえると、トラックドライバーに関心を持つ女性は潜在的に相当程度存すると見込まれる。

注5) 2014年3月以降、全国の女性トラックドライバー約30人に対する国土交通省によるヒアリング結果。

注6) 2014年3月以降、現役女性トラックドライバーが活躍する事業者の代表者等（10人超）に対する、国土交通省によるヒアリングの結果、女性就業者について、「男性に比べて仕事が丁寧でミスが少ない」「運転が慎重で、車両も清潔に扱う傾向がある」「荷主や自動車ユーザー等の顧客とのコミュニケーションが円滑で、高い評価をもらえる」「細やかな気配りや女性ならではの視点に基づく多様な提案に長けていて、業務改善や経営向上につながっている」といった声が上がったところ。

注7) 表敬の様子は、以下のURL（首相官邸のHP）から閲覧できる。http://www.kantei.go.jp/jp/96_abe/actions/201409/09hyoukei1.html