

トラック業界に若者を！ ～若者の声を取り入れて～

東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科3年

太田千絵 岡部十英 一丸大毅
星野菜月 増田匡治 松尾周平

目次

1

•トラック業界の重要性と現状

2

•アンケートから見た業界イメージ

3

•考察：若者と業界のイメージの相違

4

•提案：若者が就職で求めるもの

5

•まとめ

トラック業界の 重要性と現状

現状

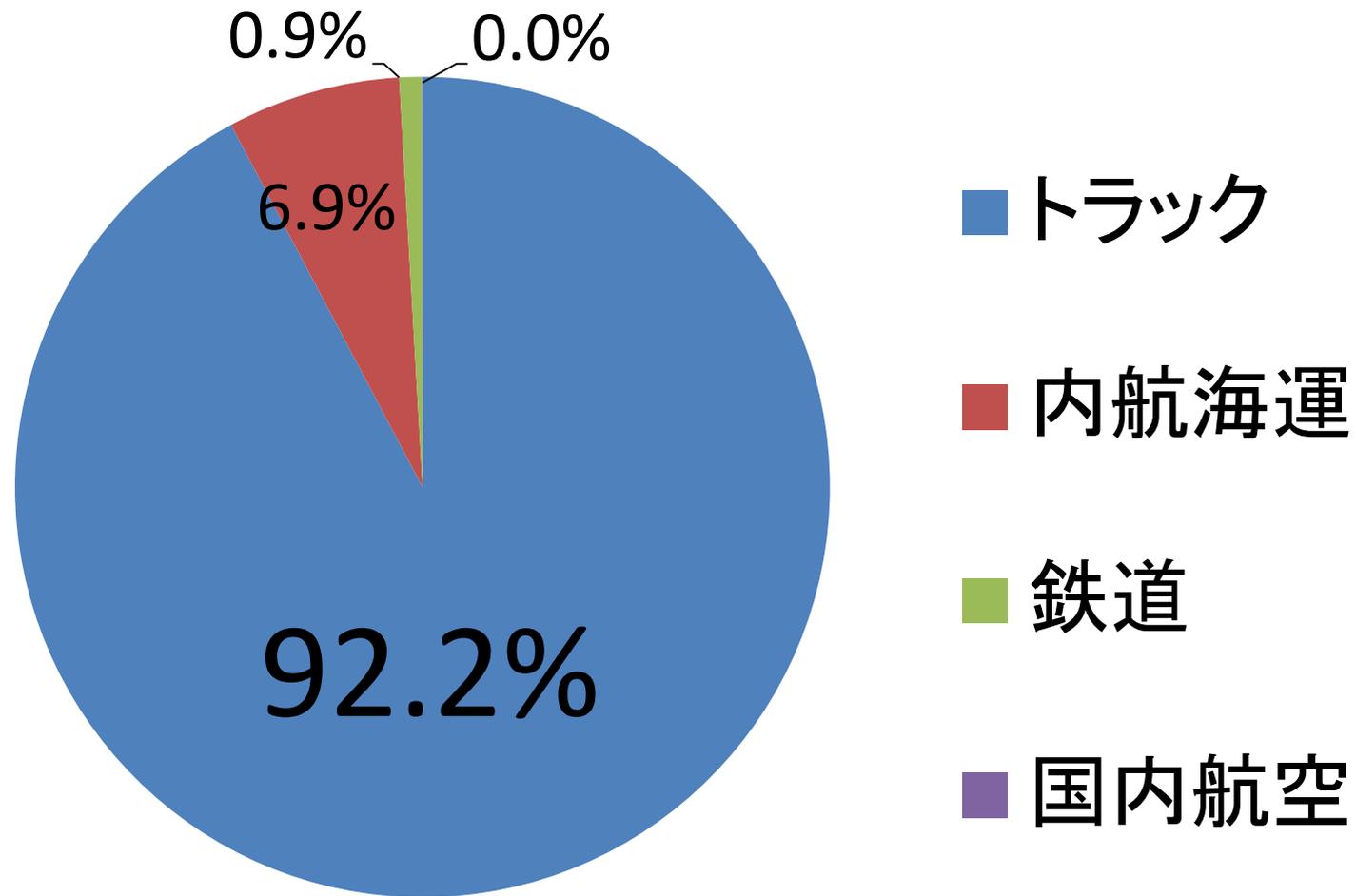
アンケート

考察

提案

まとめ

平成21年国内貨物輸送量分担率 (トン数ベース)



出典: 全日本トラック協会「トラック輸送産業の現状と課題(平成22年度版)」

東日本大震災にみえた トラック輸送の実力

2011年3月11日、大震災発生

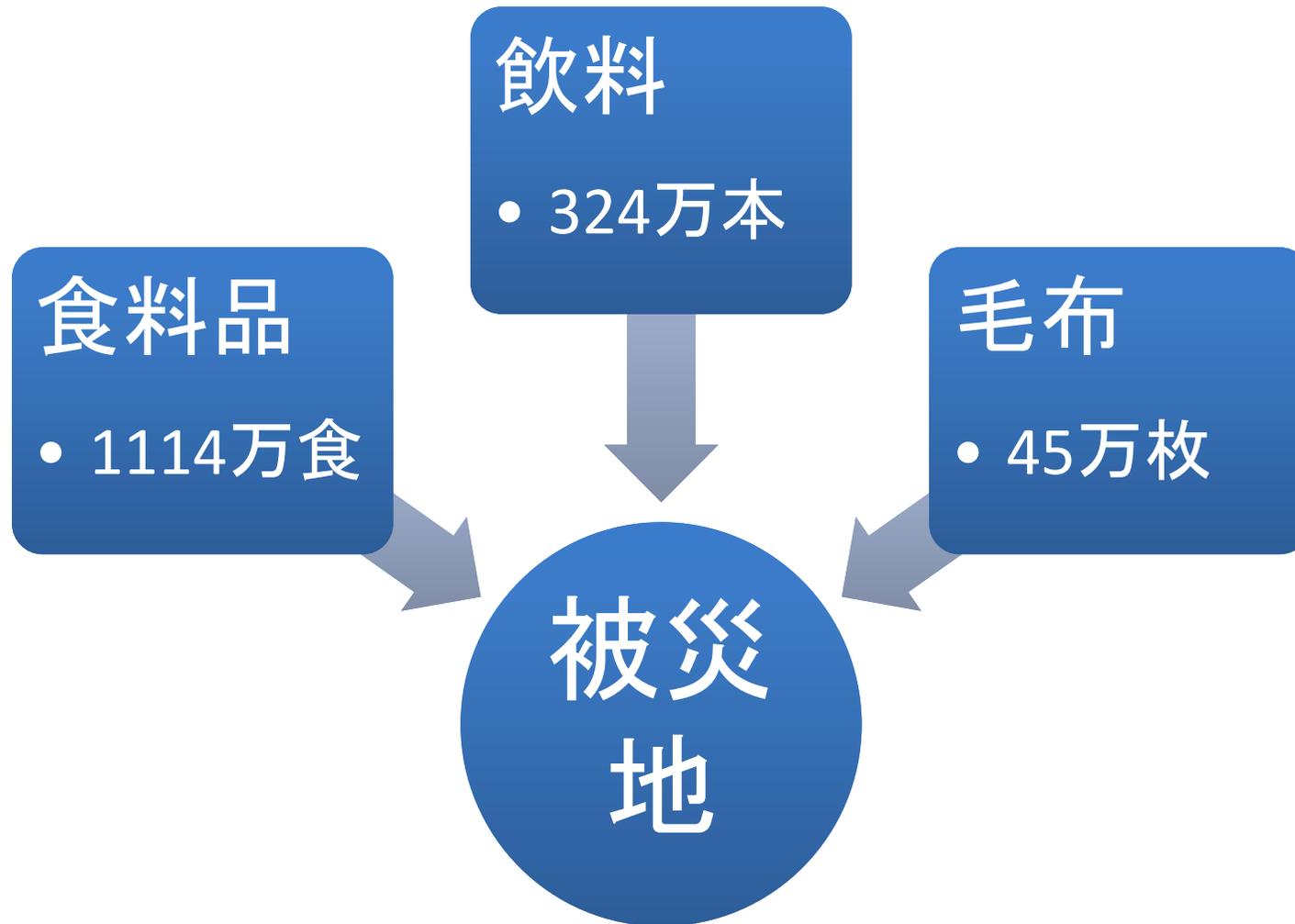


各種交通網の機能停止



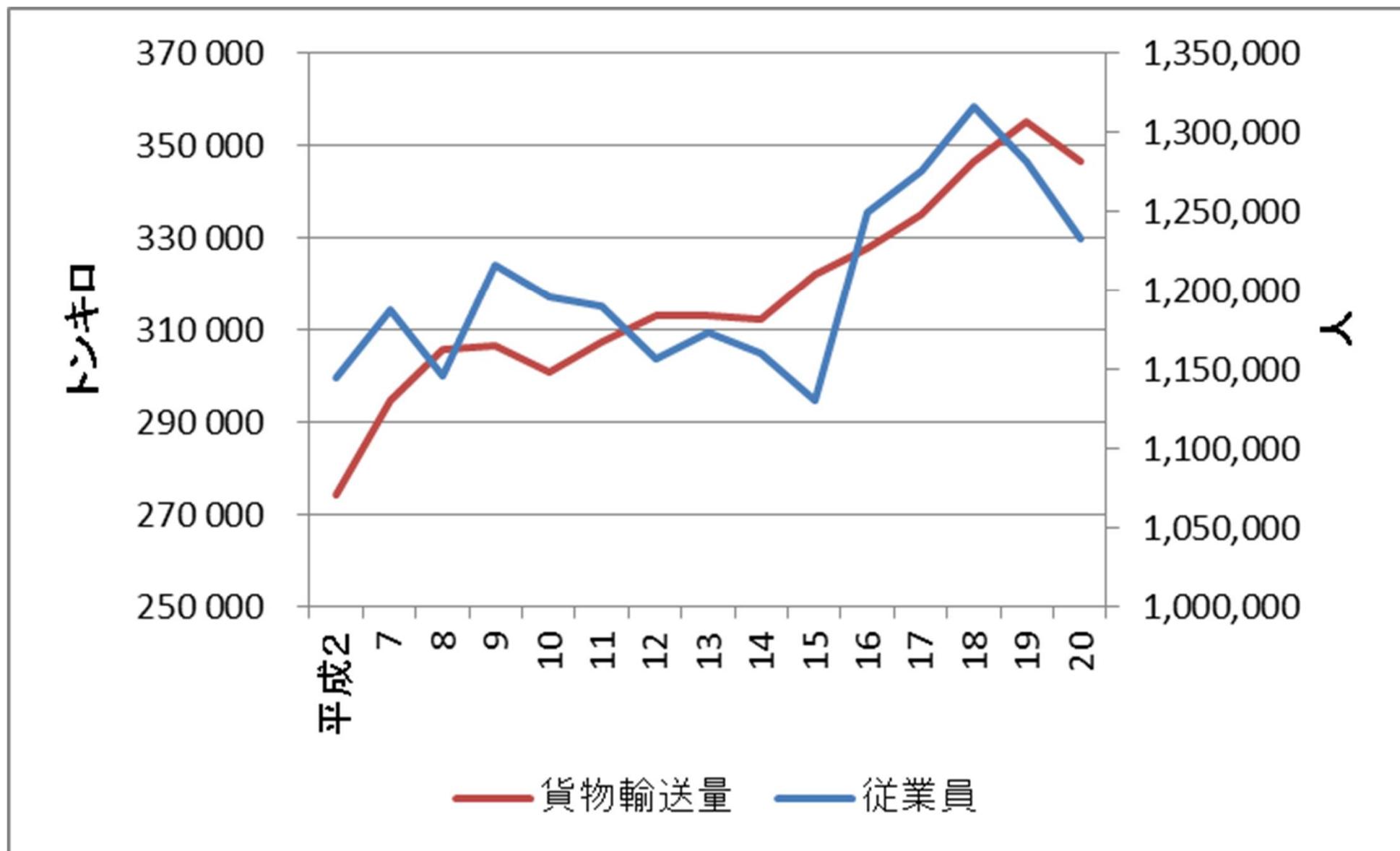
物資調達が困難に！

東日本大震災にみえた トラック輸送の実力



出典：全日本トラック協会「企業物流とトラック輸送 2011」

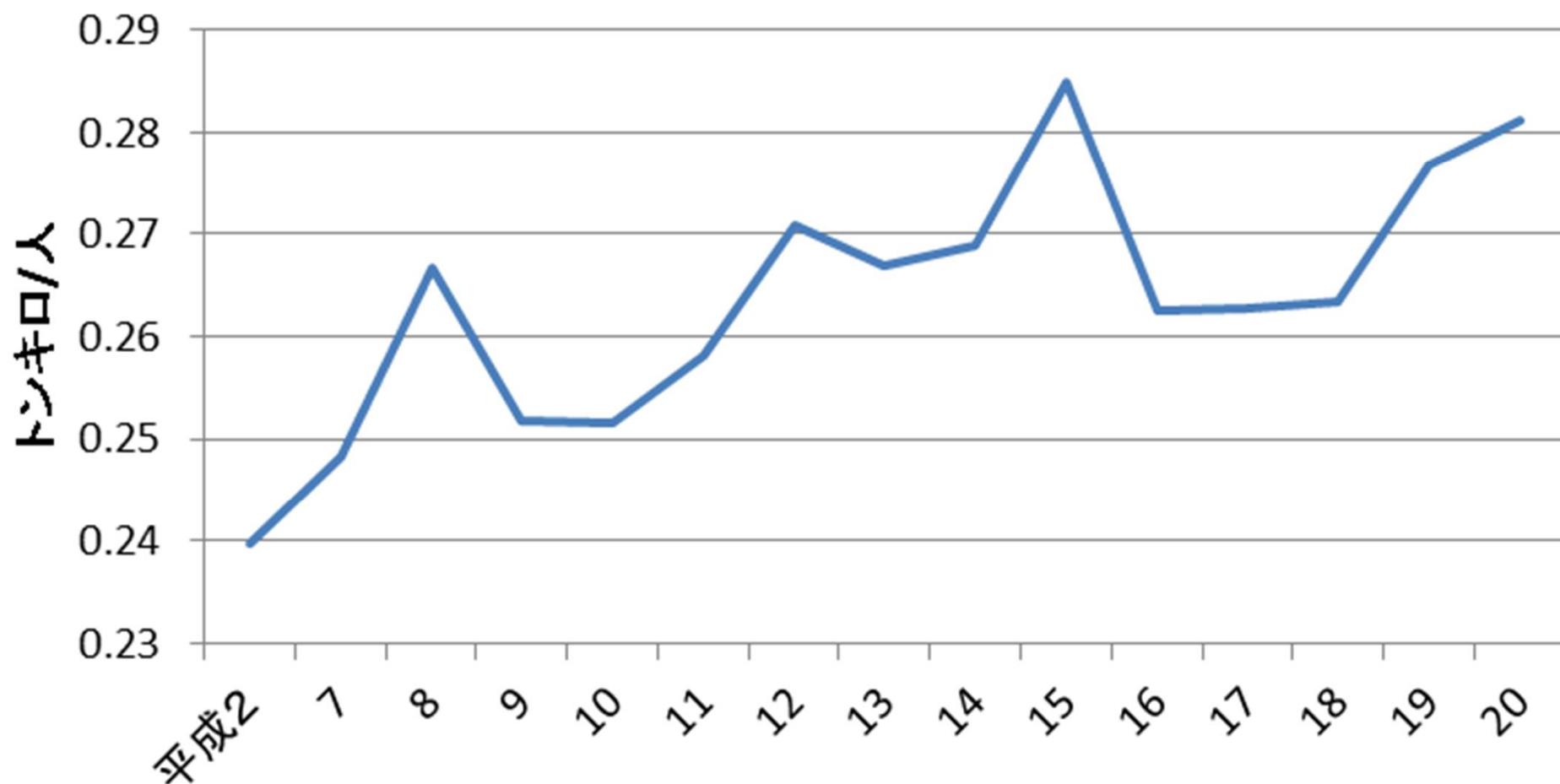
貨物輸送量と従業員数



出典:「国土交通省各種運輸統計」「国土交通省自動車交通局貨物課調べ」

一人あたりの仕事量の現状

従業員一人あたり貨物輸送量推移



貨物量と従業員数の関係

従業員一人あたりの仕事量は増えている

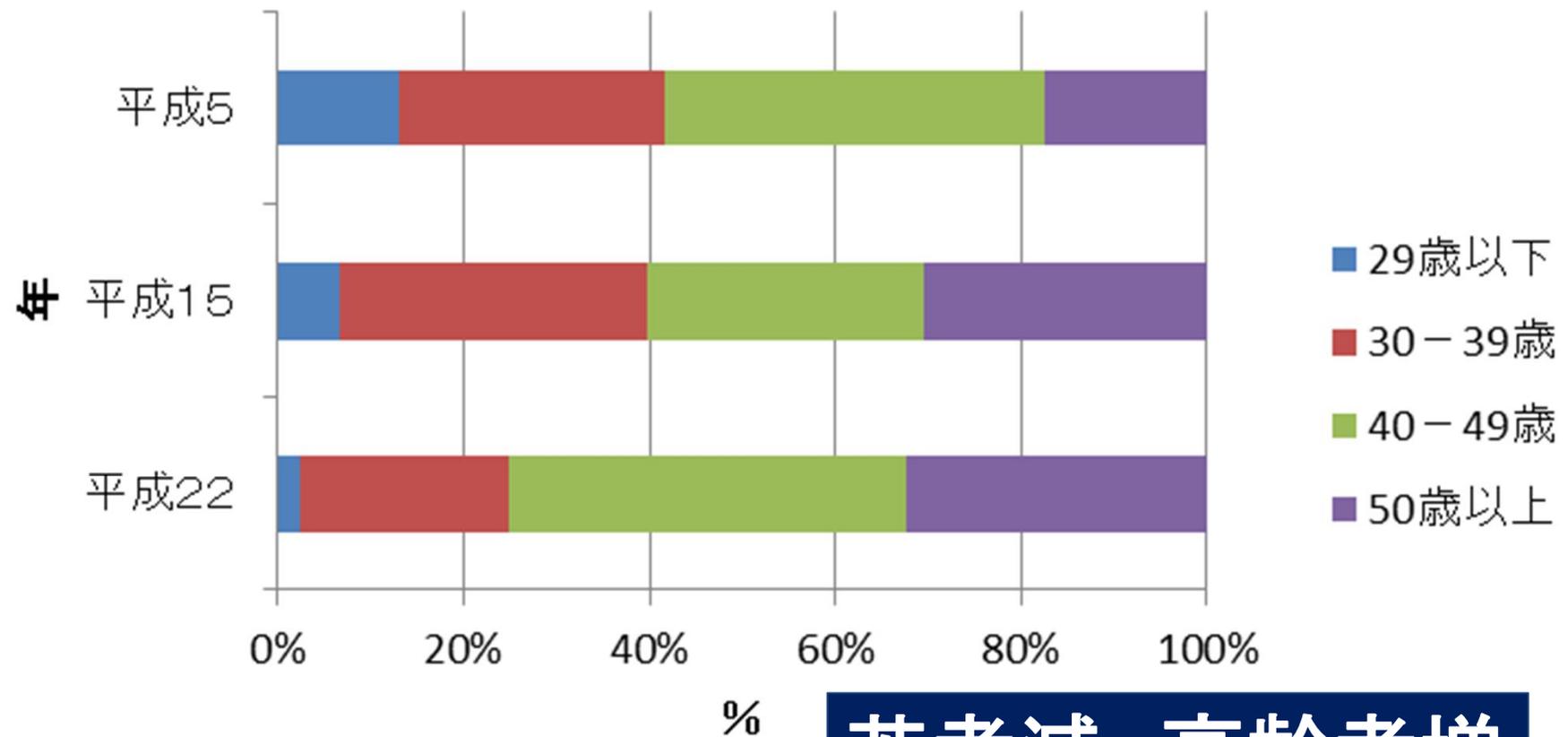
- 現在、従業員にとっては厳しい状況となっているだろうことが想像できる。

更に今後の不安要因として...

高齢化していきと言われている

トラックドライバーの高齢化

トラックドライバーの年齢構成比



若者減、高齢者増

将来、トラックドライバーが不足する！

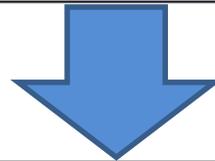
全日本トラック協会の資料「優良トラックドライバー確保・育成のために」によると、

2015年度、
最大**14.1万人**のトラックドライバーが不足する

と言われている。

重要性を広める取り組み

- ・消費者団体や学校の先生などに対する見学会の実施
- ・小中高生に対する体験学習の実施



- ・トラック運送業界に対しての正しい認識、理解を促す
- ・重要な仕事というアピール

ドライバーのイメージに関する 取り組み

会社専用のドライバーユニフォーム
を導入



- ・普段から見られているという意識を植えつける
 - ・見た目を重視することで普段見かける
ドライバーへのイメージアップ

労働環境に関する取り組み

- ・安全集会の実施
- ・安全対策のPR



安全活動の認識を
広める

長距離輸送の仕事を減らし、
日帰り輸送への切り替え



- ・長時間労働の防止
- ・過労による事故の防止

なぜ若者は就職しない？ 私達の考え

若者が就職しない

Why?

まず、求人表をみない

Why?

就職したいと思う
イメージではない

なぜ若者が就職しない？

実際の「若者の認識」

一致している？

業界が考える

「若者の認識」= 取り組み

実際、若者がどのような認識を持っているのか
アンケートを行った

アンケート

現状



アンケート



考察



提案



まとめ

アンケート調査

東京海洋大学 海洋工学部

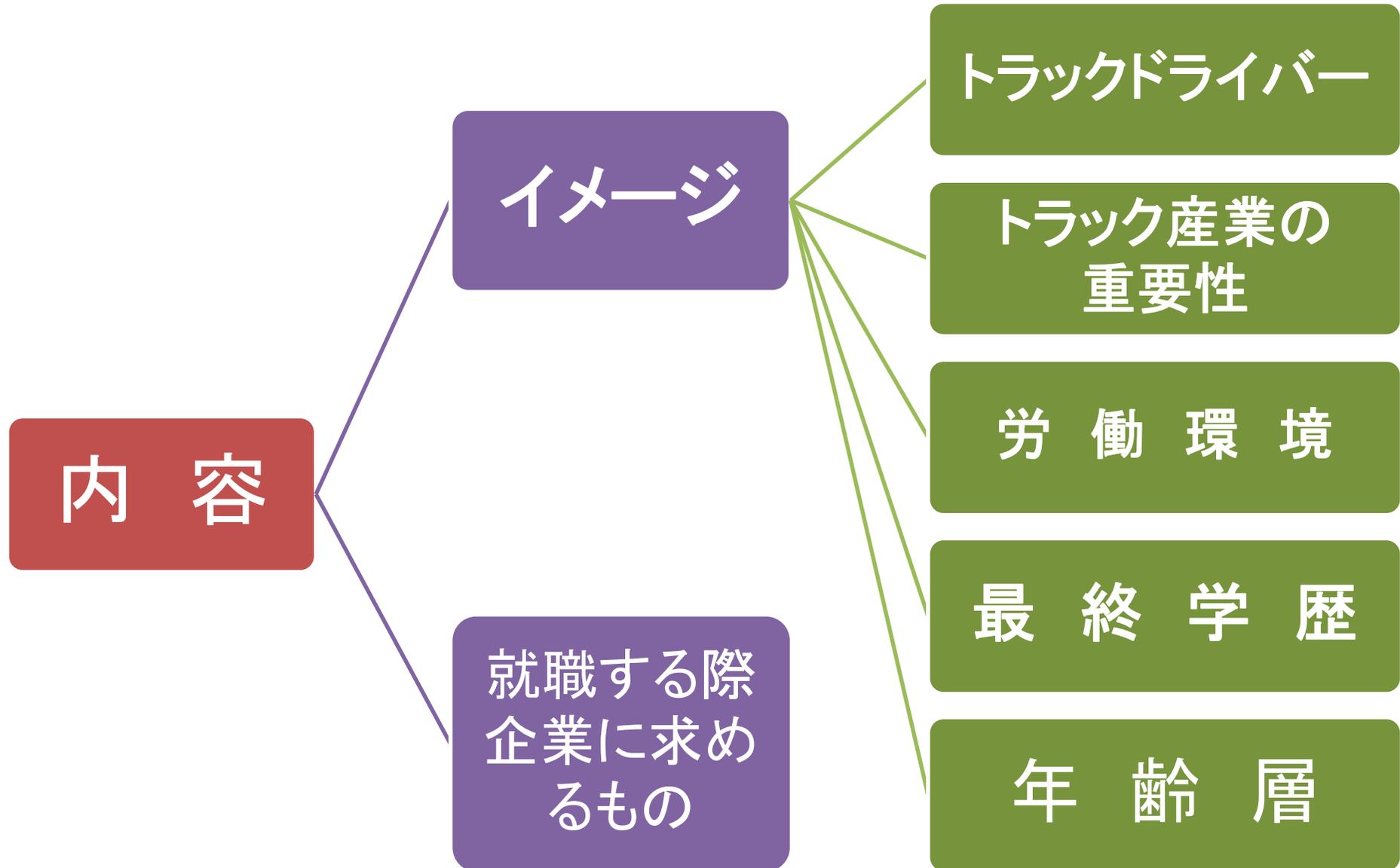
- 147名 平成24年10月19日(金)

工学院大学附属高等学校 1年生

工学院大学附属中学校 3年生

- 111名 平成24年10月23日(火)

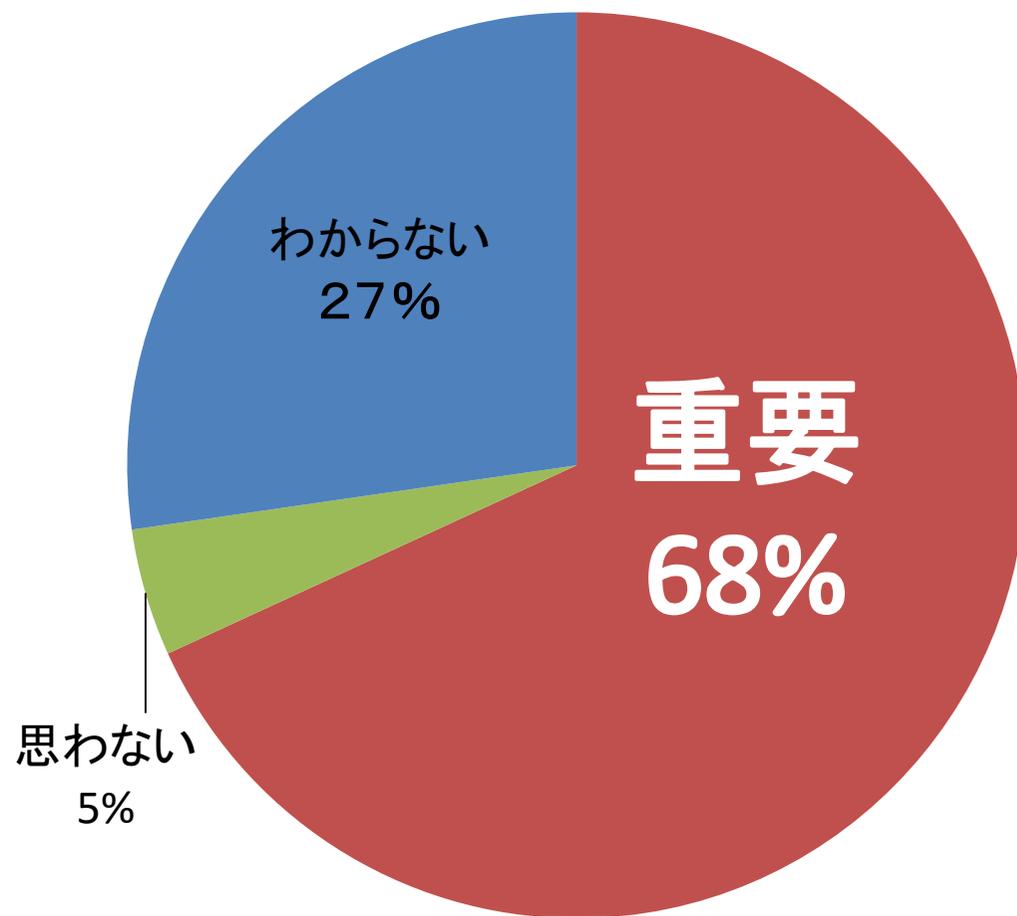
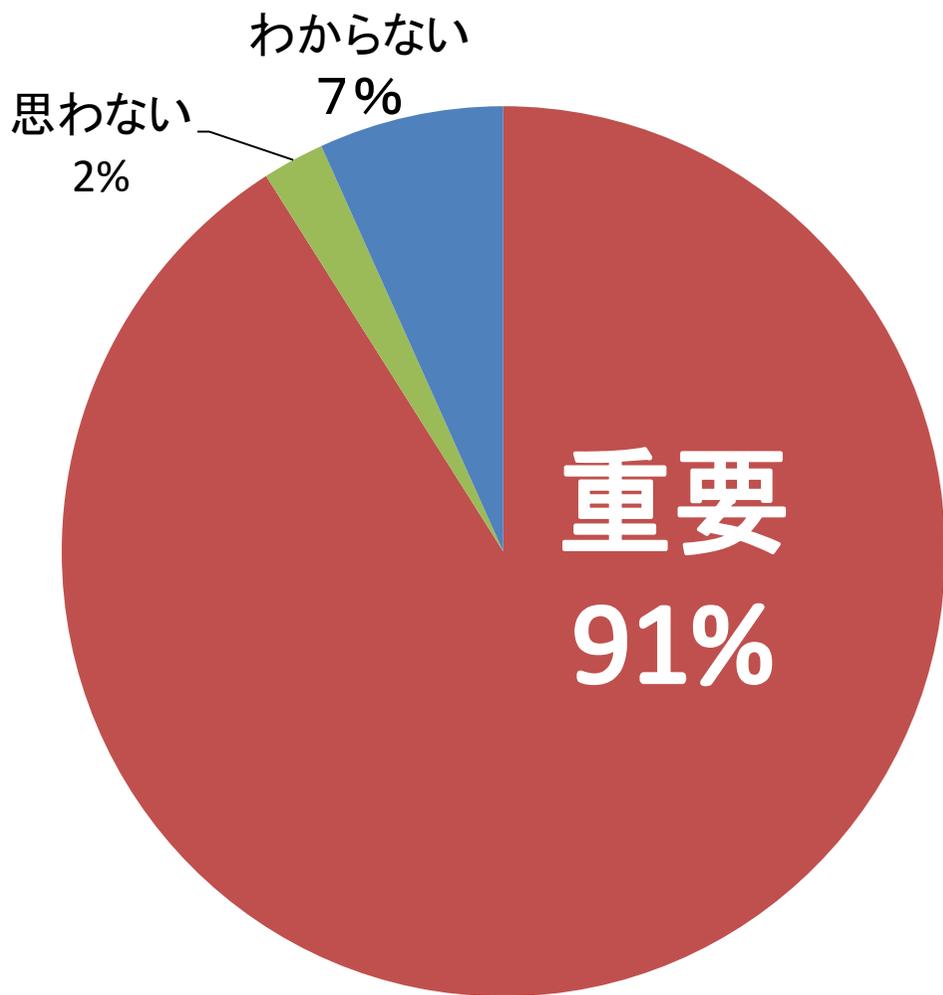
アンケート内容



トラック産業の重要性についてのイメージ

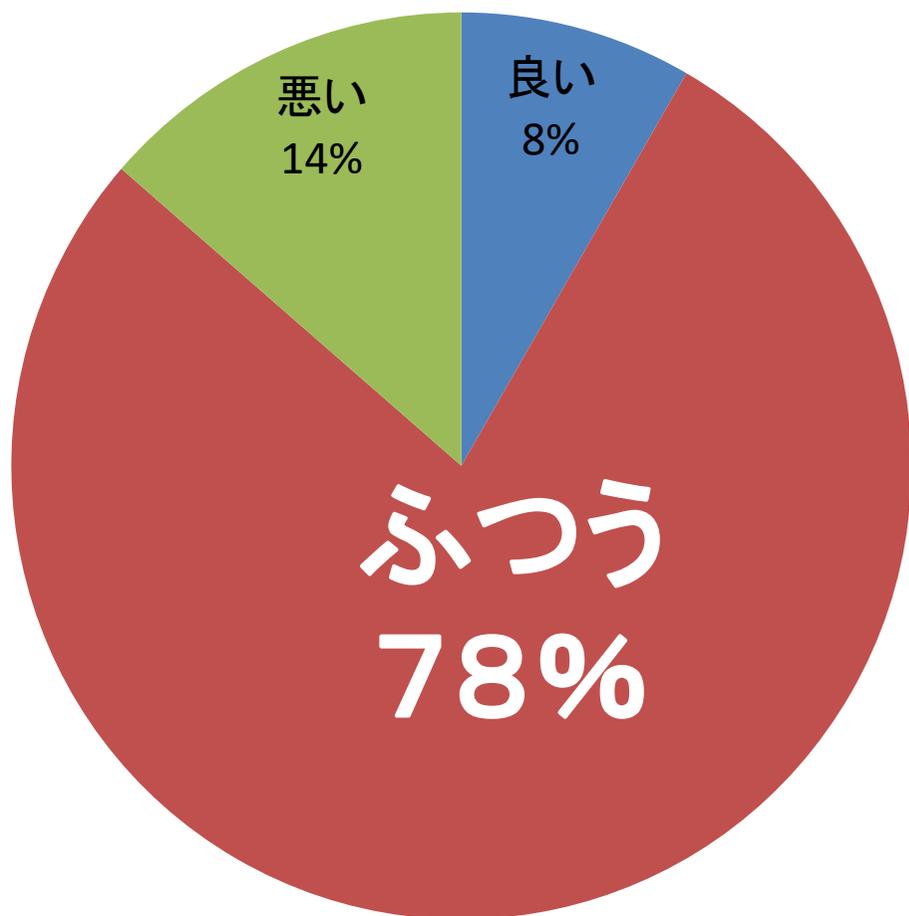
大学生

中高生

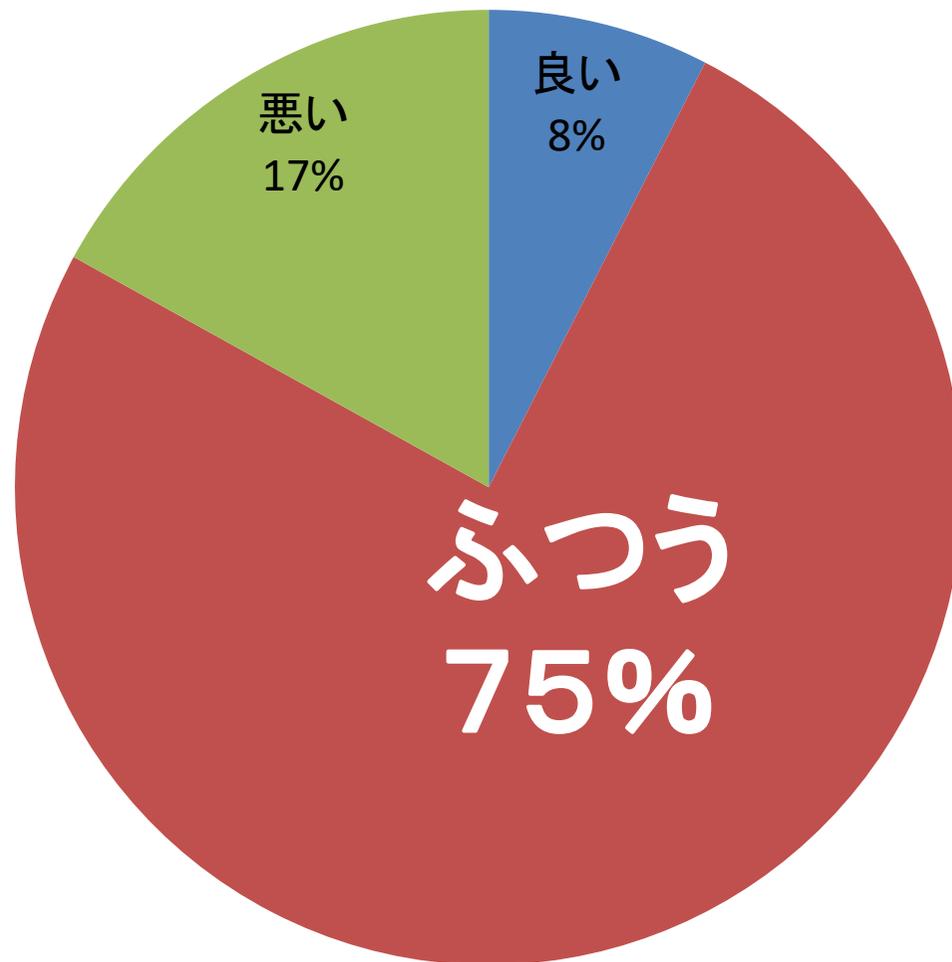


態度についてのイメージ

大学生

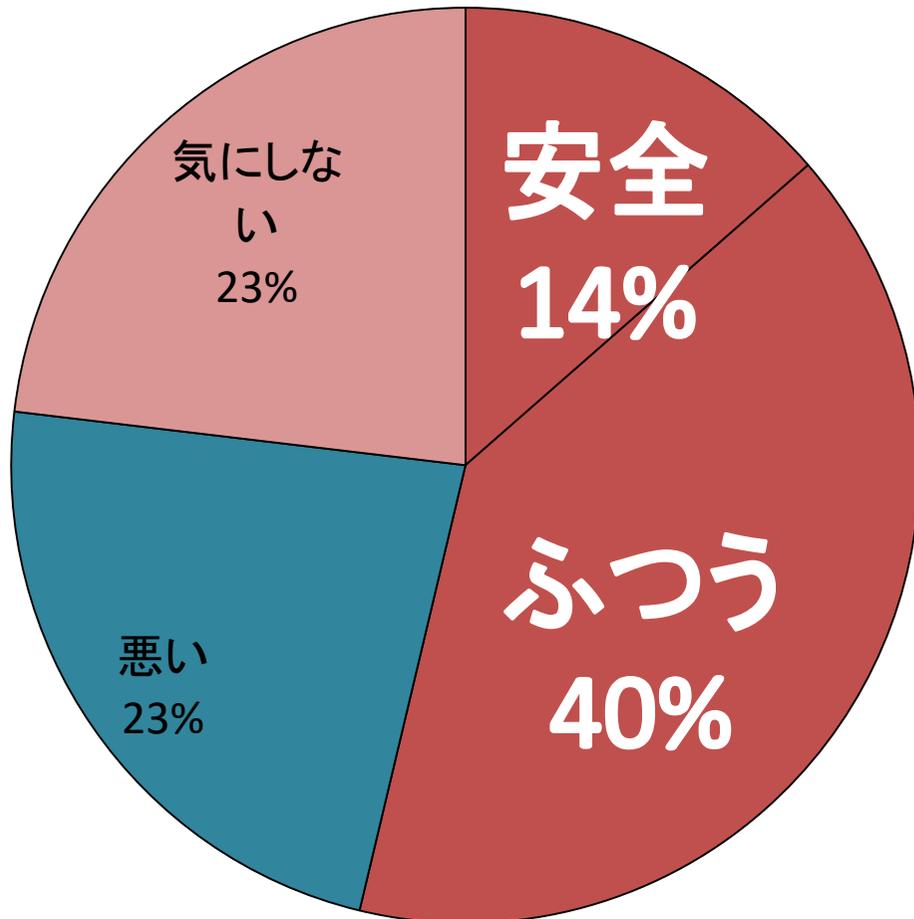


中高生

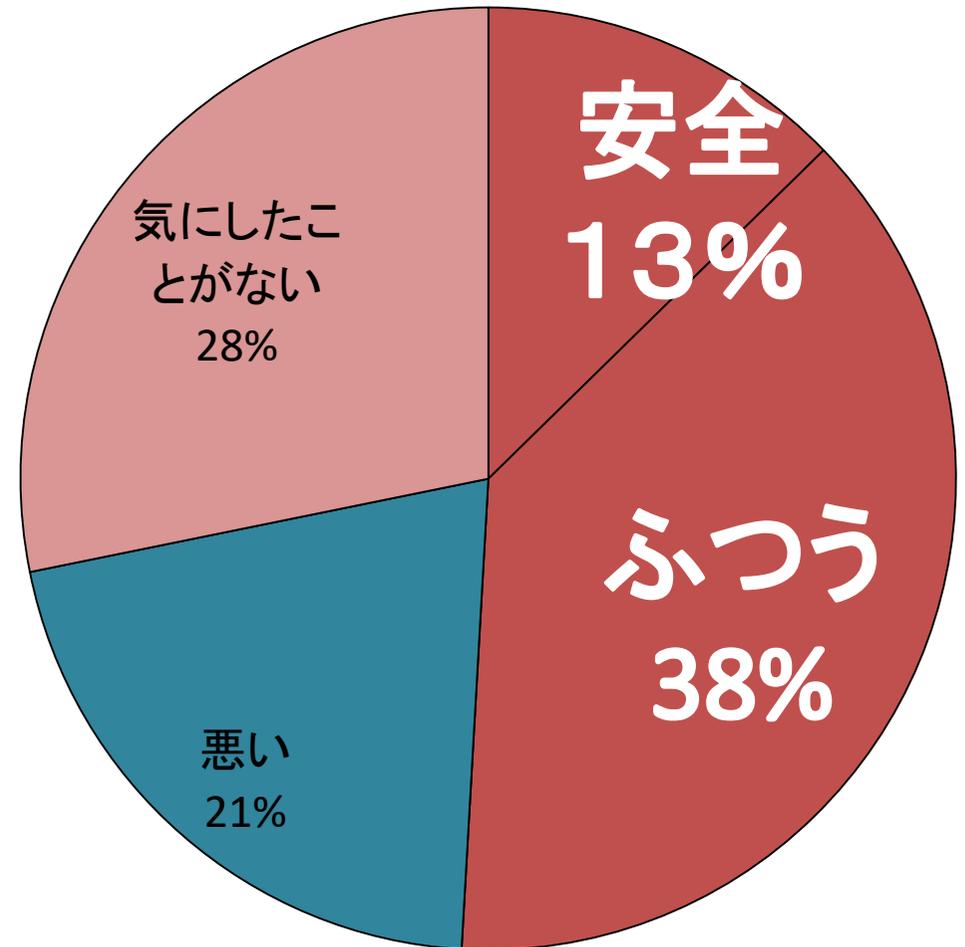


運転マナーについてのイメージ

大学生



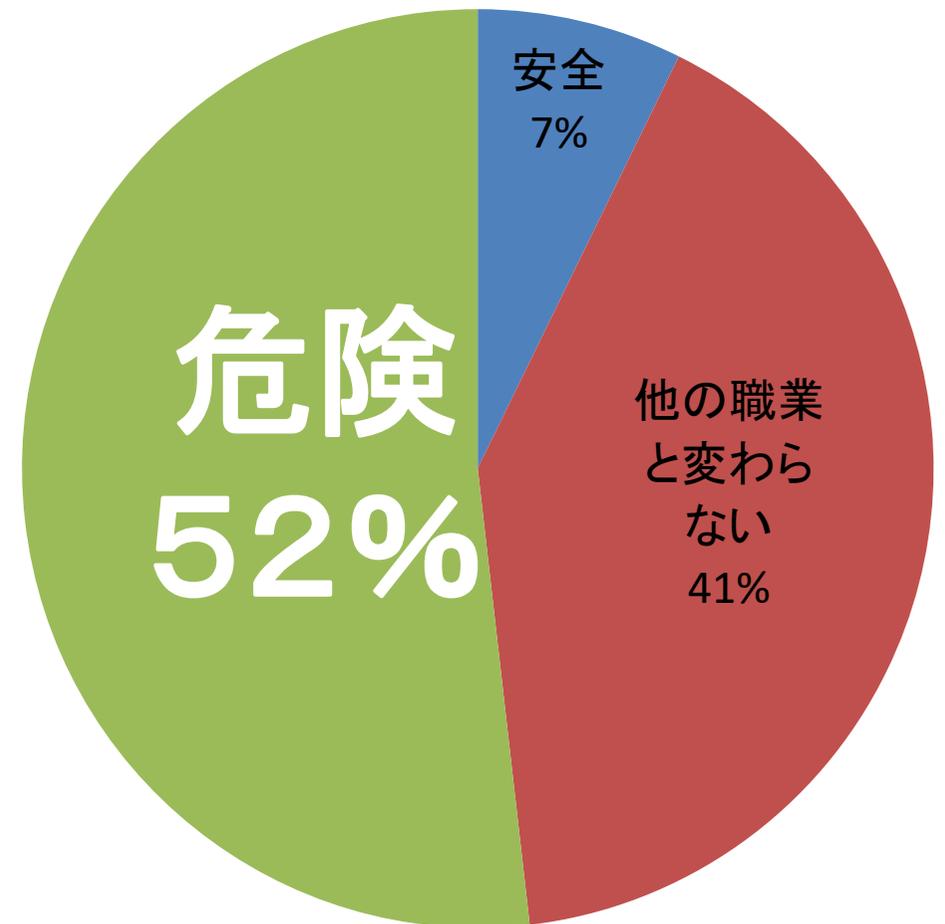
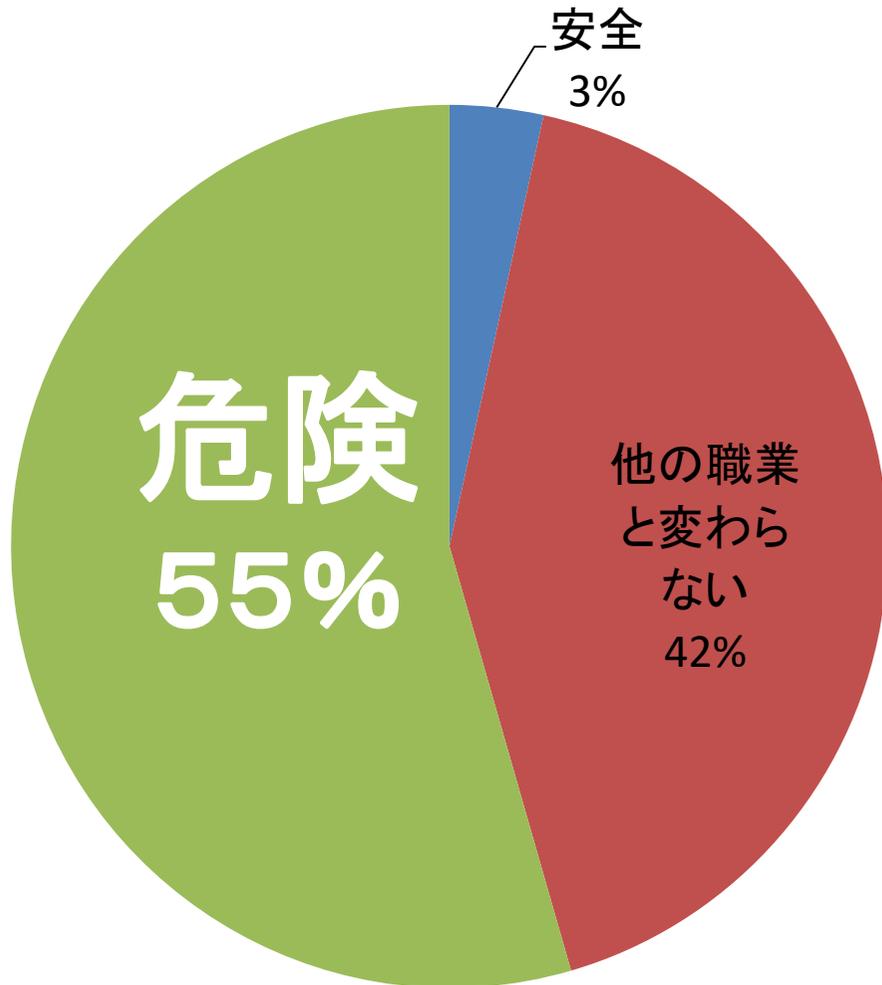
中高生



仕事の安全性についてのイメージ

大学生

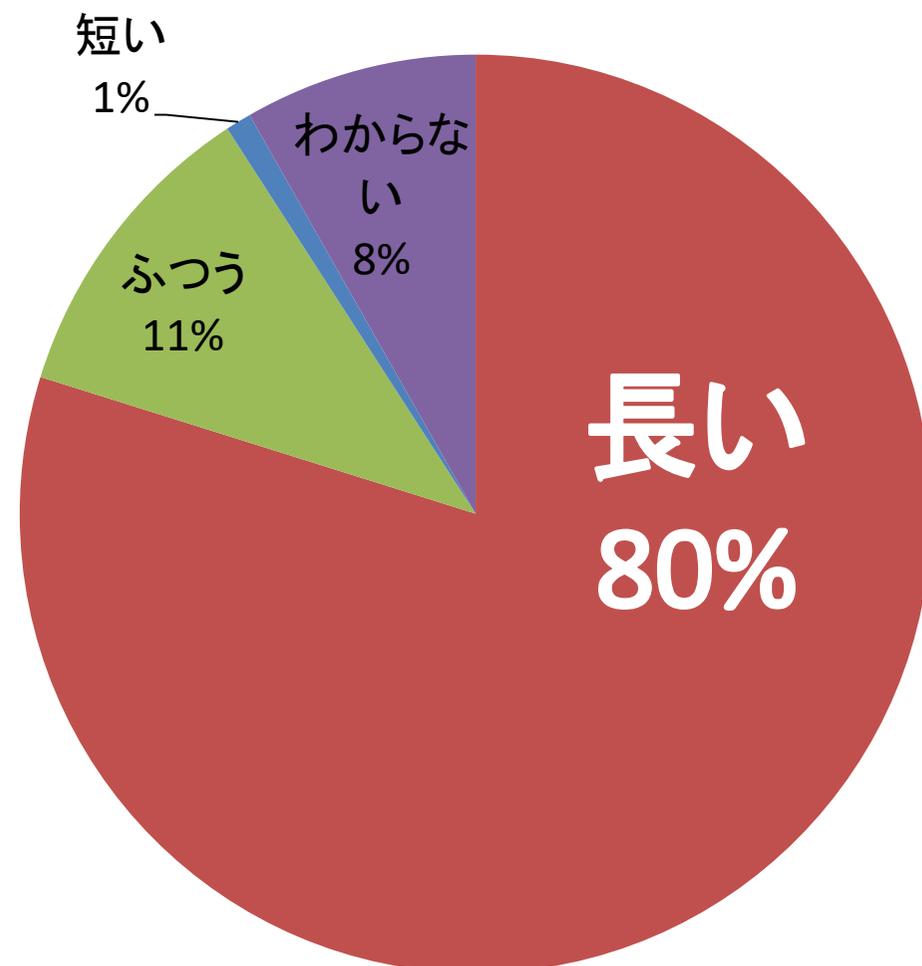
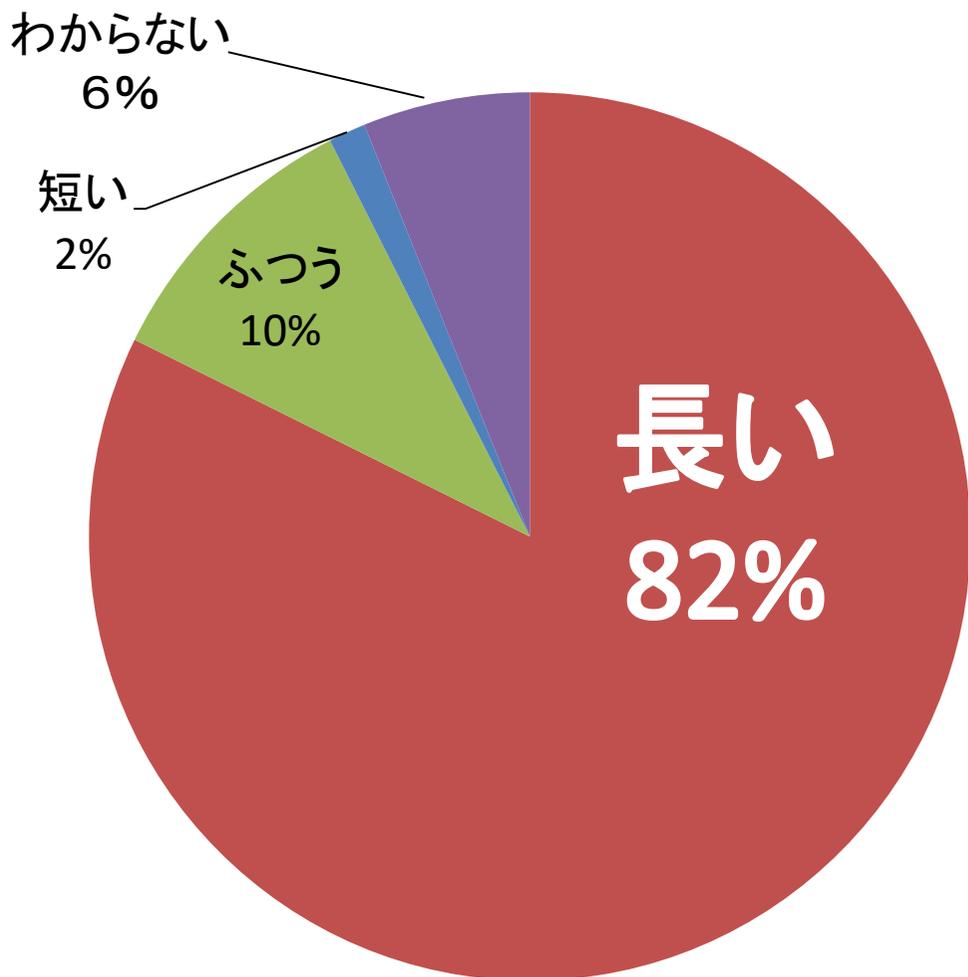
中高生



労働時間についてのイメージ

大学生

中高生



考 察



業界と若者の考えの比較

	業界が考える若者のイメージ	実際の若者のイメージ
重要性の認識	×	○
ドライバーに対するイメージ	×	○
労働環境 (危険性)	×	×
労働環境 (労働時間)	×	×

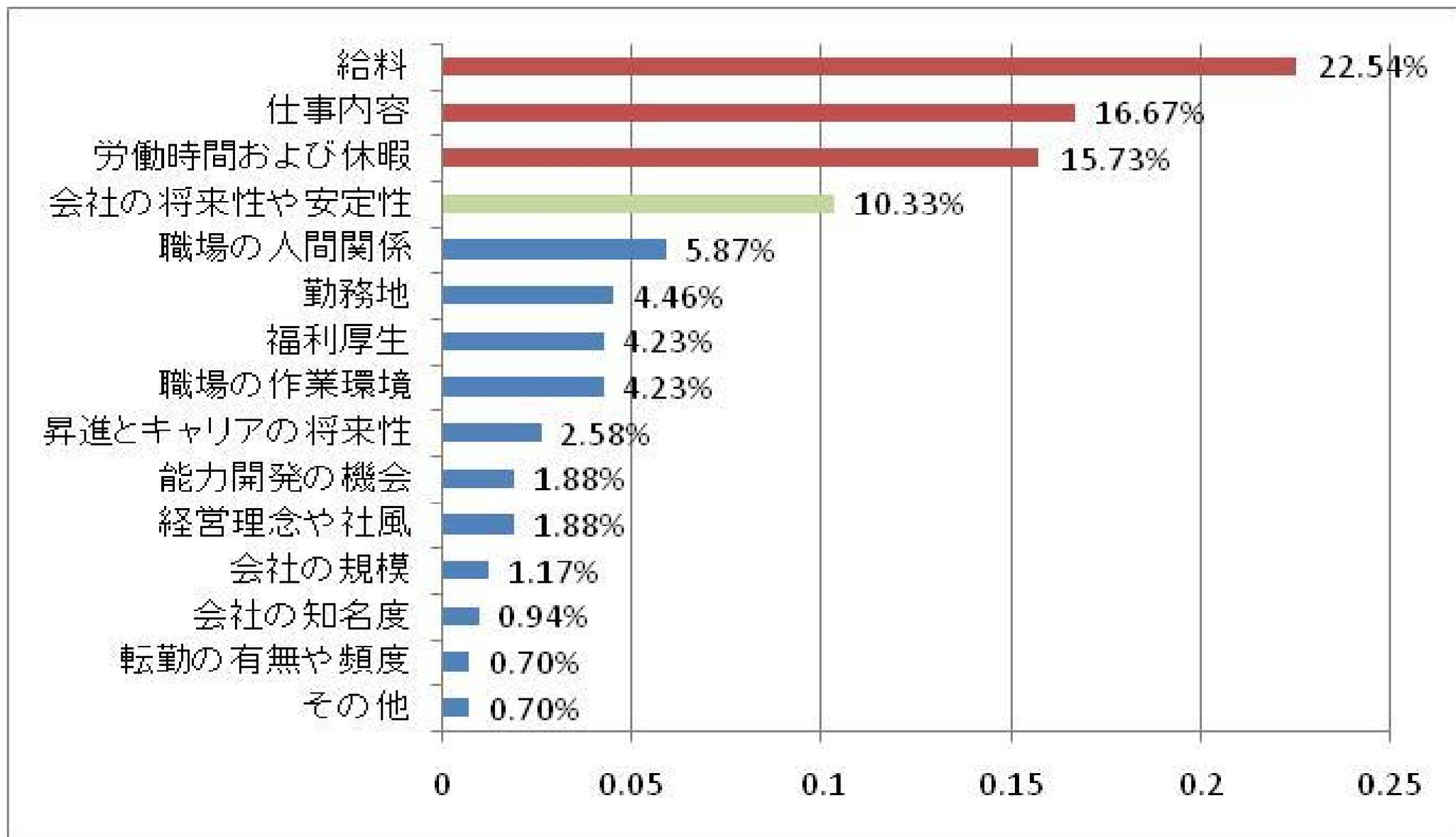
イメージ良い○
イメージ悪い×

したがって、現在若者獲得に向けて
取り組まなければならないのは...

労働環境の改善

と考えることができる！

就職する際に企業に求めるもの



アンケート調査より

若者が特に就職について 意識している項目

仕事内容～将来性や安定性～

給料

労働時間及び休暇

提案

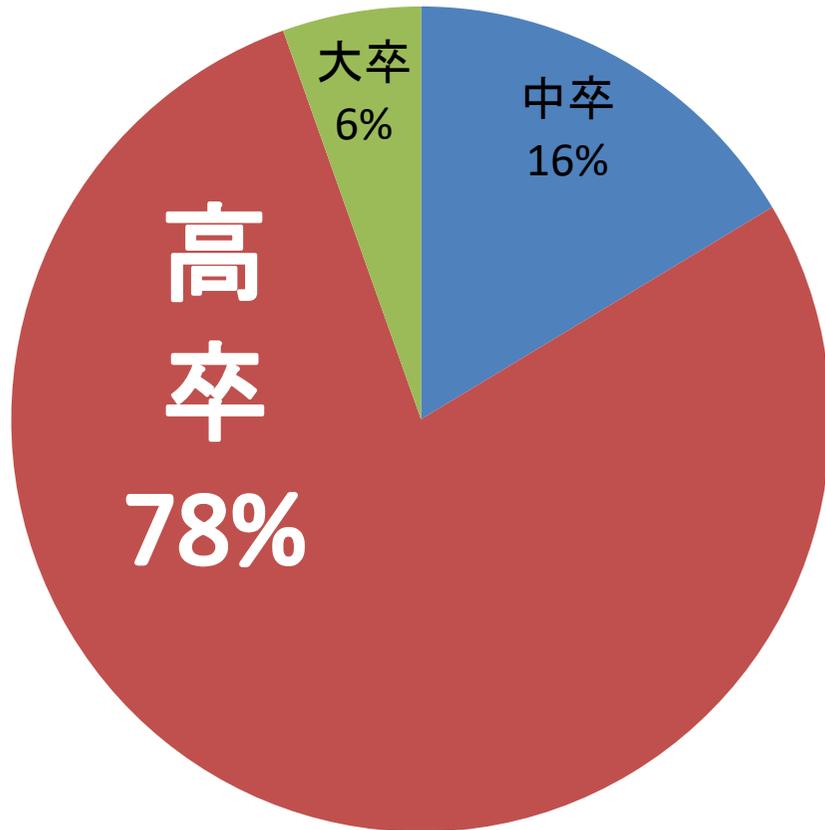




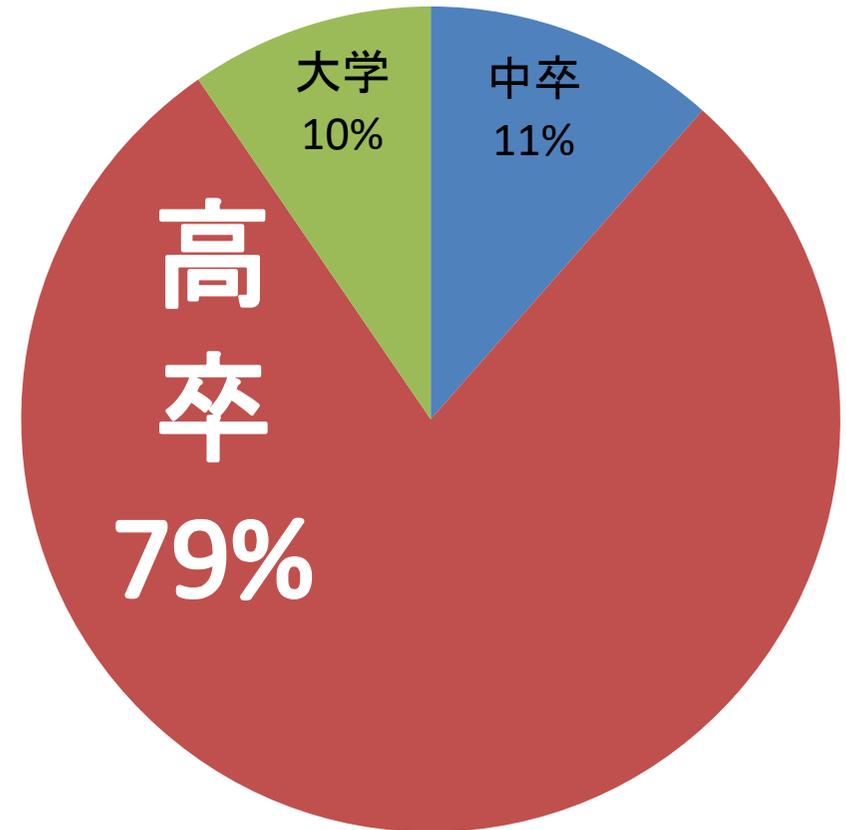
仕事内容
～将来性や安定性～

最終学歴についてのイメージ

大学生



中高生



高卒の人が就く仕事という認識が強い

年齢層についてのイメージ

大学生

中高生

高年層 6% 若年層 12%

高年層 6%

高年層
6%

高年層
6%

中年層
82%

中年層
57%

若年層
37%

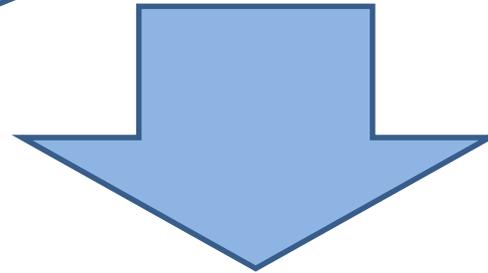
高年齢層が働いているというイメージが薄い

アンケートより

高卒の人が
就く仕事



高年齢層が
働いている
イメージが薄い



単純肉体労働作業
年をとったら働けない

仕事内容

職種/仕事内

容

[社](1)自動販売機の管理と商品補充

[社](2)飲料水のルート配送

※お仕事内容詳細は上記をご覧ください。

[A](3)倉庫内での集荷作業(富士営業所、袋井営業所のみ)

必要資格

対象となる方

要中型免許

免許取得後 1 年以上

★安全運転意識のある方大歓迎

★ベンディング経験者優遇

勤務地

勤務地

下記から、お好きな勤務地を選択可能！

勤務時間

アクセス

勤務地により異なる ※マイカー通勤OK

勤務時間

8:00～17:00 ※残業有※勤務地・季節によって変更あり

給与

給与

(1)(2)月給 20 万 5000 円～30 万円

内訳: 月給 12 万円+職能給(2 万 5000 円～5 万円)+配送手当(6 万円～10 万円)

(3)時給 800 円～

休日休暇

休日休暇

年間休日 105 日

待遇 福利厚生

待遇・福利厚生

——<[社]充実の厚待遇です!!>——

賞与年 2 回(業績及び人事考課による)社会保険完備

家族手当・通勤手当制服貸与昇給査定制度有 寮完備

他県からの応募者歓迎！

※業務状況やルートによって、早出・残業もあります。お客さま先の繁忙期によっては早期出勤もあります。今後はシフト制を導入し、一人ひとりの業務を軽減していこうと考えています。

年収・給与

日給月給制 24万円～30万円
【4tの場合】⇒24万円～28万円／【10tの場合】⇒25万円～30万円

待遇・福利厚生

- 賞与年2回(7月・12月)
- 交通費支給(当社規定により支給)
- 各種社会保険完備(雇用、労災、健康保険)
- 対人保険
- モラル手当(月1万円)
- 退職金
- 無事故手当
⇒3ヶ月に1回支給。
- 時短奨励金
⇒労働時間短縮に協力

≫≫管理職コースの方は、

- 役職手当
- 単身手当
- 出張手当
- 社員旅行

※モラル手当について

当社では、お客さまに安心して仕事を任せていただけるように、独自の取り組みをしています。「気持ちの良いあいさつができること」、「身だしなみを整えていること」、「法定速度を守り、安全運転をしていること」など基本的なモラルが守れていると上司に判断された場合、手当を支給します。

★今後もドライバーにとって働きやすい環境を整えていきます。ご意見があれば積極的にお聞かせください。

休日休暇

- 月5～8日(シフト制 ※会社カレンダーによる)、有給、慶弔
- ※当社では、ドライバーの体調を最優先に考えてしっかりと休みを取れる環境を整えています。

管理職コースのキャリアプランについて

≫≫ドライバー経験を積んだ後、キャリアアップすることが可能です。
【アシスタントリーダー】⇒【スーパーバイザー】⇒【マネージャー】⇒【営業所長】⇒【部長】

通常の配送業務に加えて、あなたのスキルに応じて少しずつマネジメント業務をお任せしていきます。例えば、メンバーを気づかうなどして、周りのことを考えて働きやすい環境を整えることも大切な仕事です。また、評価基準となるのは、あなたの頑張り。日頃の仕事ぶりが昇進につながっていきます。

※この他、配車担当というシフト管理をする仕事もあります。

キャリアパスの説明

ドライバーの経験を積んだ後、キャリアアップすることが可能です。

【アシスタントリーダー】⇒【スーパーバイザー】
⇒【マネージャー】⇒【営業所長】⇒【部長】

2011年度全上場企業
ホームページ
充実度ランキング
～産業別～

29位：陸運業
30位：倉庫・
運輸関連業

業種別

順位	業種	総合ポイント	分かりやすさ	使いやすさ	情報の多さ
1	保険業	64.5	64.2	64.4	64.9
2	石油・石炭製品	58.2	58.4	57.2	59.1
3	電気・ガス業	57.5	57.8	57.1	57.6
4	その他金融業	54.5	53.5	55.3	54.8
5	医薬品	54.1	53.0	54.6	54.6
6	鉱業	52.8	53.7	51.8	52.9
7	証券・商品先物取引業	52.5	52.1	53.3	52.0
8	電気機器	52.3	52.4	52.5	52.1
9	情報・通信業	51.3	52.6	51.0	50.5
10	空運業	51.2	49.9	52.6	51.1
11	水産・農林業	50.9	51.5	51.8	49.3
12	精密機器	50.8	51.9	50.2	50.3
13	銀行業	50.2	48.8	52.4	49.3
14	輸送用機器	49.9	50.5	48.8	50.5
15	食料品	49.6	50.3	49.3	49.2
16	不動産業	49.5	50.3	49.2	49.1
17	非鉄金属	49.2	47.7	49.5	50.4
18	化学	49.1	49.0	48.5	49.7
19	ゴム製品	48.6	47.9	48.1	49.8
20	海運業	48.5	47.2	48.3	50.0
20	サービス業	48.5	48.2	48.7	48.5
22	機械	47.9	47.9	47.8	48.1
23	小売業	47.0	48.2	46.6	46.2
24	建設業	46.8	46.9	47.3	46.2
24	卸売業	46.8	46.0	46.8	47.7
24	その他製品	46.8	45.9	47.1	47.3
27	繊維製品	46.7	46.1	46.6	47.4
28	パルプ・紙	46.5	46.7	46.6	46.3
29	陸運業	46.3	46.1	46.6	46.1
30	鉄鋼	46.0	45.5	46.6	45.8
30	倉庫・運輸関連業	46.0	45.8	45.8	46.3
32	ガラス・土石製品	44.8	43.2	45.8	45.3

「2011年度全上場企業
ホームページ充実度
ランキング調査概要」

http://www.nikkoir.co.jp/rank/pdf/nkir_press2.pdf

2011年度 全上場企業ホームページ 充実度ランキング1位の企業の採用情報

● 採用基本情報

2012年10月現在

初任給	修士了	228,500円(2012年4月実績)
	学部卒	205,500円(2012年4月実績)
諸手当	住宅費補助、通勤手当(全額支給)など	
昇給	年1回(4月)	
勤務地	本社、支社、支店、工場、研究所(国内外を問わず)	
勤務時間	フレックスタイム制(コアタイムは各事業所で異なる) 標準労働時間7時間45分/日	
休日	完全週休2日制(土曜・日曜)、祝日	
休暇	年末年始休暇、有給休暇、赴任休暇、結婚休暇、慶弔休暇、ステップアップ休暇、フリーエントリー休暇など	
福利厚生	社宅・寮/独身寮、家族社宅 厚生施設/各種体育施設、保養所、社員クラブ、総合病院ほか 諸制度/住宅融資/持株会など	

▲ このページのトップへ

■ 募集要項

	事務系	技術系
募集職種	営業(海外・国内)、事業企画、生産管理、総務・人事、財務・ 経理、調達、法務、知的財産、IS・情報インフラなど	研究開発、開発設計、生産技術、システムエンジニア、セール スエンジニア、品質管理、知的財産など
	国内外を問わず勤務可能な方	国内外を問わず勤務可能な方

東芝
<http://www.toshiba.co.jp/saiyou/shinsotsu/base.html>



バックアップ制度

先輩社員の声

仕事風景

<p>▶ 所長メッセージ NEW!</p> <p>研究開発センター所長 齊藤 史郎</p> 	<p>▶ 部門紹介</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 川崎地区 ▶ 横浜地区 	<p>▶ 研究者紹介 NEW!</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 川崎地区 ▶ 横浜地区 ▶ バックナンバー 	<p>▶ バックアップ制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 教育研修制度 ▶ 勤務制度 ▶ 福利厚生制度 	<p>▶ 若手座談会 NEW!</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 子供の頃の夢は？ ▶ 就職した理由は？ ▶ 就活必須アイテムは？ ▶ 職場を一言で言うと？ ▶ 入社後、どう変わった？ ▶ 将来どんな人になりたい？ ▶ 社会をどう変えたい？
--	---	--	---	--

研究開発センター探訪 (JavaScriptとFlash使用)

研究がもっと楽しくなる！研究開発センターの様々な顔をお届けします。



採用について

支える最先端の研究開発を行っています。



提案

求人票にキャリアパスの記載

- 将来に対する不安をなくす

ホームページ等を利用した 豊富な情報提供

- 将来のライフスタイルをイメージ出来る



給料

賃金比較

産業

トラック輸送
産業

サービス業
全般

全産業

月給

約30.2万円

約32.0万円

約35.4万円

<2009年6月>

年収

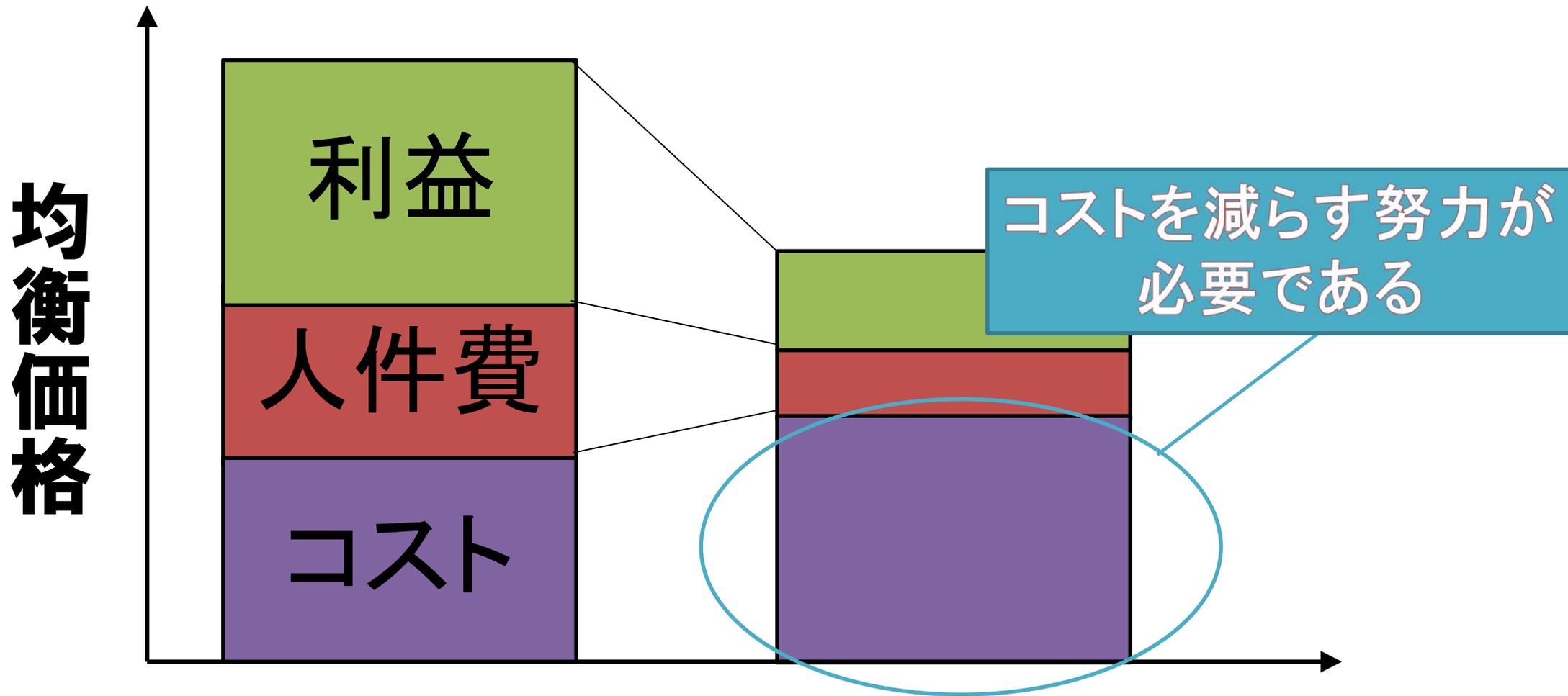
約404万円

約506万円

約567万円

<2008年>

低賃金の原因



企業として存続するために人件費が下がっている

低賃金に対する提案

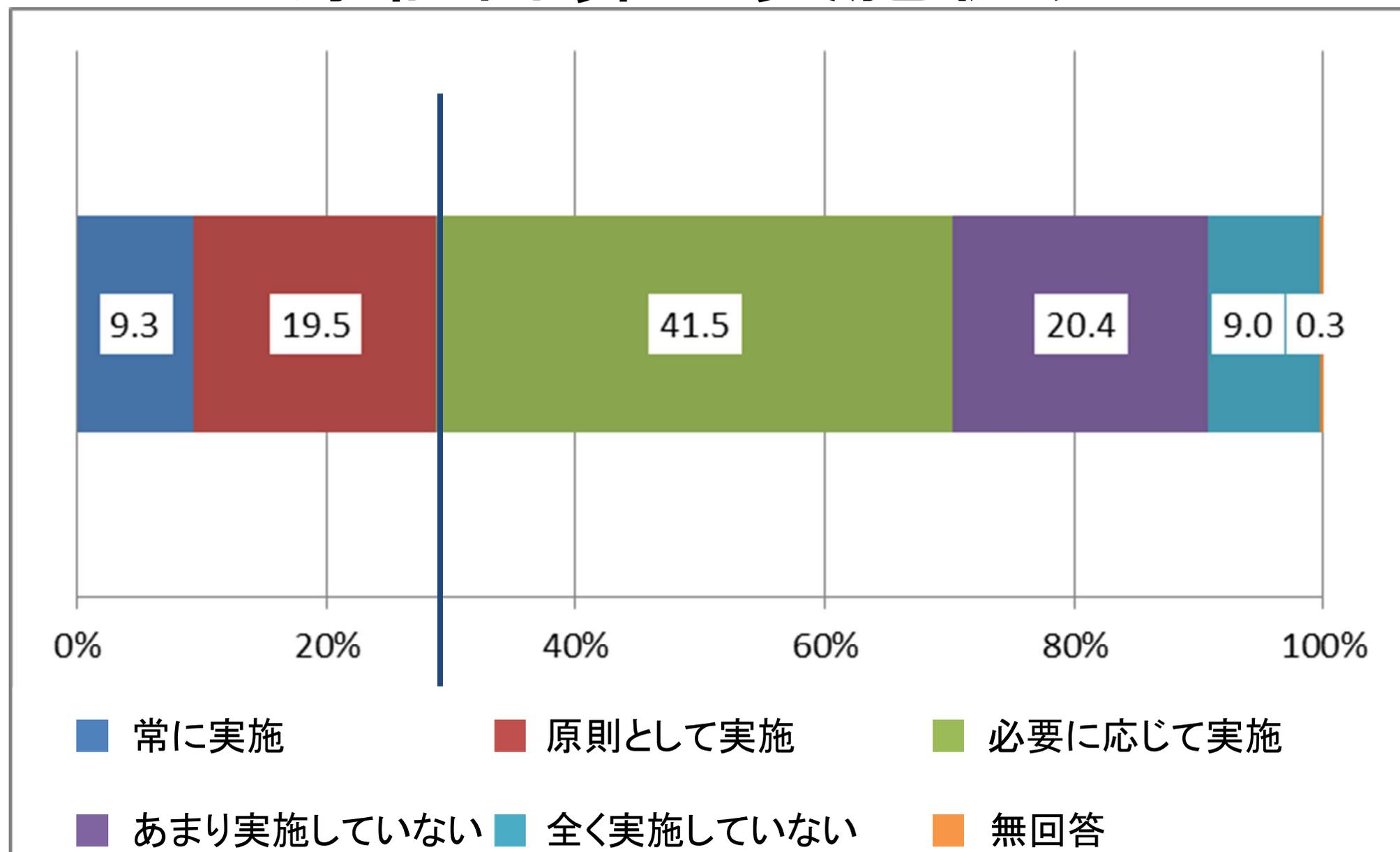
原価計算

経営反映

収入確保
コスト削減

収益性
アップ！

原価計算の実施状況



出典：全日本トラック協会「トラック運送事業の運賃・原価に関する調査」

労働時間

労働時間の比較

職種

男性トラック
ドライバー

全産業平均

所定内労働
時間

172.1時間

137.4時間

所定外労働
時間

53.6時間

9.8時間

既存研究

研究者

- 東京海洋大学2011年3月卒業 藍郷なつき

研究題

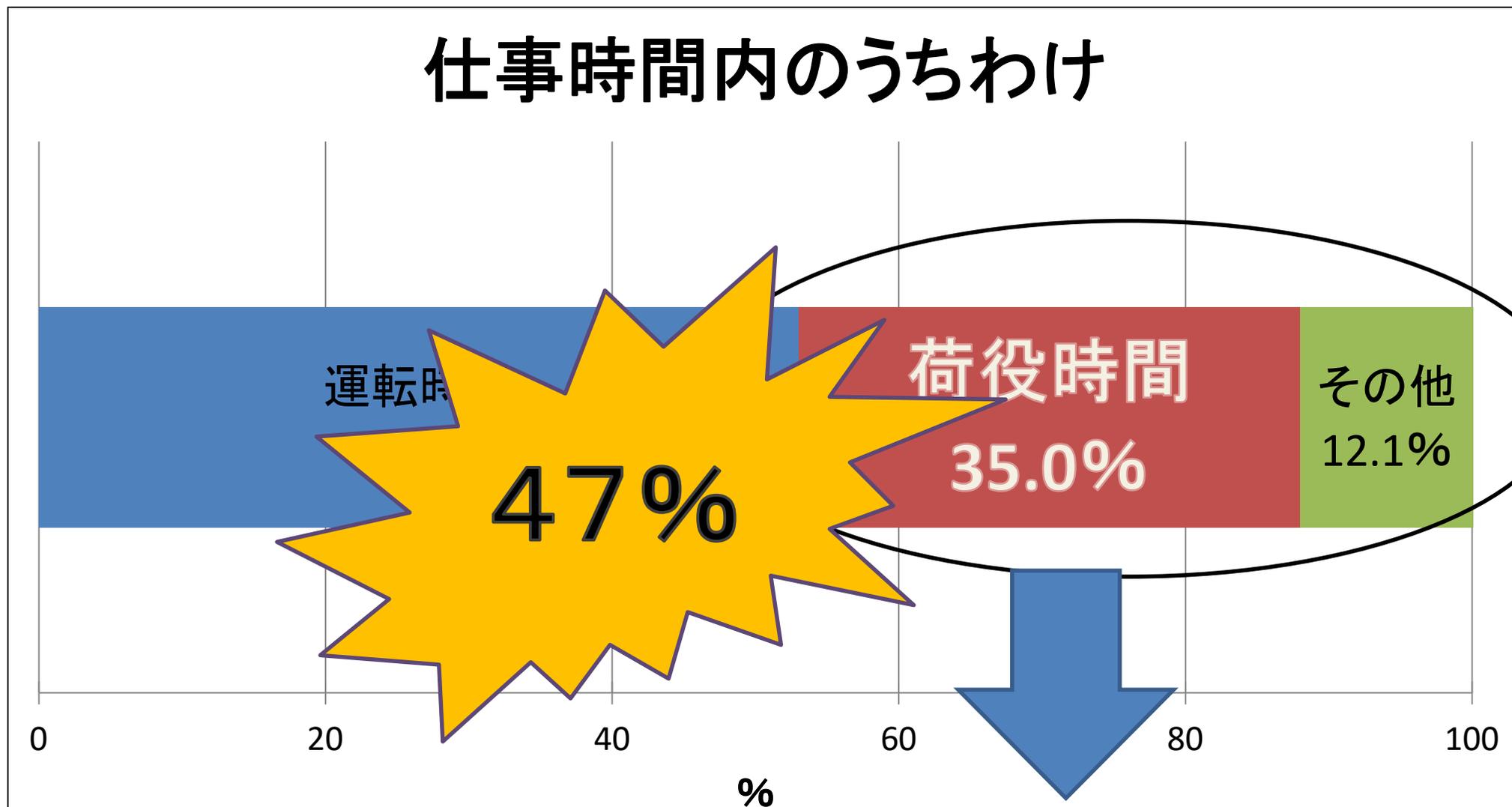
- 「トラック運送事業におけるドライバーの労働実態の把握に関する研究」

研究内容

- ドライバーの労働実態を時間の観点から調査
さらに、長時間労働の改善策を検討する

長時間労働の原因①

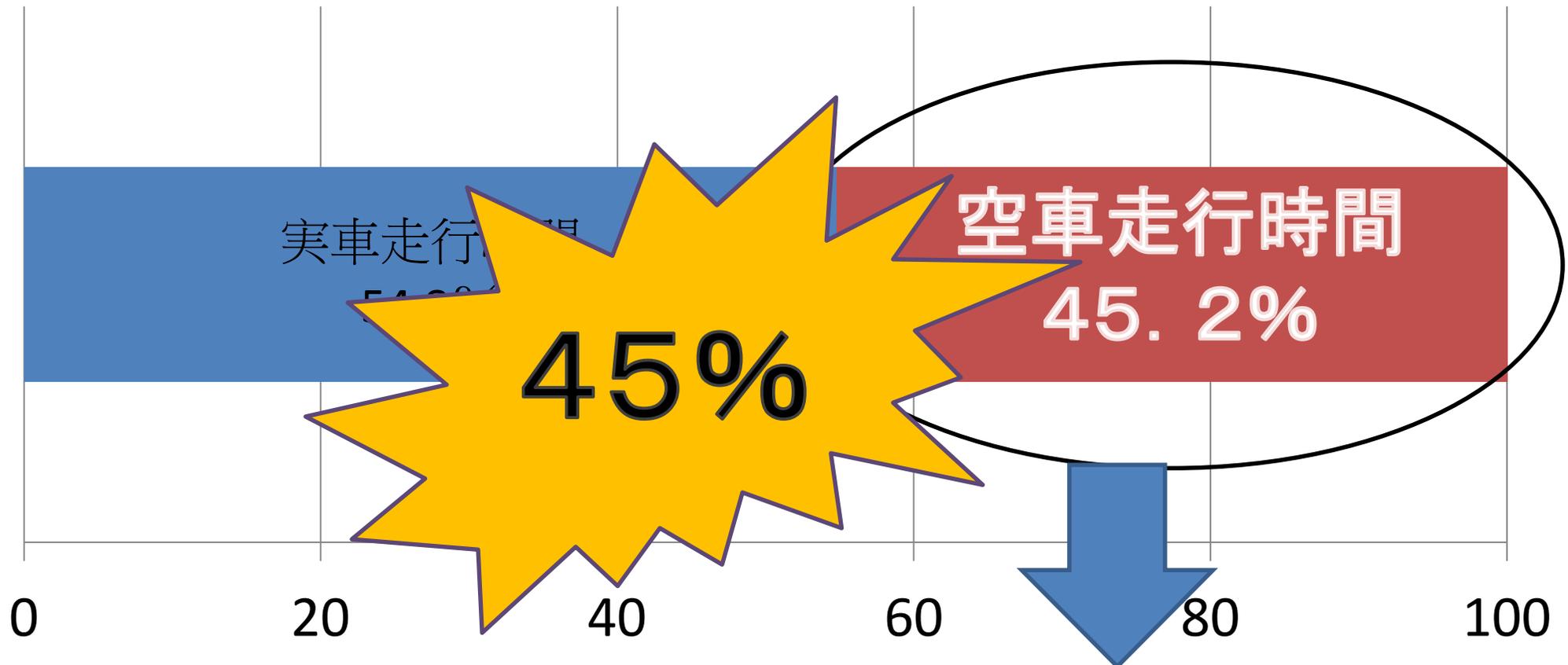
仕事時間内のうちわけ



価値をうみださない荷役時間の割合が多い！

長時間労働の原因②

運転時間のうちわけ



無駄な時間である空車走行時間の割合が高い！

長時間労働改善の提案



荷役時間の短縮

- フォークリフトやかご車、パレット等の使用
- 荷役待ち時間短縮のため荷主に協力を依頼する。

空車走行時間短縮

- トラックの積載率向上と車庫の位置見直しの検討
- 積載率向上のため、「求荷求車情報システム」等の利用

まとめ

現状



アンケート



考察



提案



まとめ

若者を集めるための提案

仕事内容

- 人材確保時の広報活動を通じた具体的なキャリアパスの提示

給料

- 原価計算による収益性UP

労働時間

- 労働時間短縮のための荷主への働きかけ強化
- 作業生産性の向上

ご清聴ありがとうございました