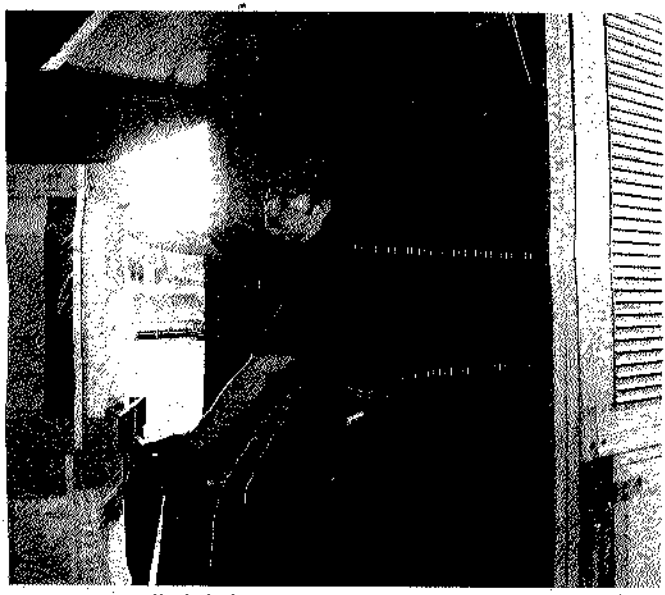




早朝に会社を出発するトラック。(大阪府守口市)



物流倉庫で家電製品をトラックに積み込む。(大阪市住之江区)

宅配 クライシス

9月27日、午前4時10分。夜空に星がきらめくなかで、谷正運輸(大阪府守口市)の白井健治さん(35)は慣れたハンドルさばきでトラックを道路へ滑らせた。向かうは大阪市の港湾地区で、家電量販店の物流倉庫が集まる地域だ。トラックの配送を依頼した荷主は大手家電メーカー。4ト車の後ろに昨夜積んだ32個もの冷蔵庫が並ぶ。

息つく暇なく
家電量販店は月末に物

過酷な16時間配送

流倉庫へ在庫を積みあげ翌月の販売にそなえる。配送は今がピーク。午前4時52分、トラックが物流倉庫に着くと、すぐさま想像を超える肉体的労働が待ち構えていた。

仲間が7人加わり、トラック10台分の荷物を次々と積みおろす。荷物は冷蔵庫、洗濯機、エアコン。フォークリフトで倉庫の奥に運び入れる。荷おろしはすべてトラック運転手の仕事だ。最も重い冷蔵庫は150kg。成人男性2人分の平均体重を上回る。

「暑いわぁ」
30分もすると、全員が息が上がる。1時間たてばTシャツは汗まみれ。午前6時10分、作業終了のメドがたつと白井さんは仲間を残し次の現場へ。息つく暇なく別の物流倉庫で荷積みが始まった。

「いへよ、せえの」。

トラック運転手、7割は荷物積みおろし 適正な対価、浸透に課題

仲間と一緒にエアコンならばトラック1台あたり60個積み入れる。午前中日立製作所、三菱電機など30台以上のトラックを保有し、東芝、シャープ、日立製作所、三菱電機など

ただで、周辺の家電量販店3カ所に商品を納入した。運送業はトラックの運転手がメインかと想像したが、とんでもない思い違いだった。白井さんに「疲れませんか」と尋ねると「事故は起こさない。集中しているので大丈夫です」と返ってきた。

正午すぎに4カ所目に着くと、倉庫では荷物をおろすために他のトラックが10台も順番待ちしている。業界特有の「待機時間」だ。

待ち時間に10分で弁当を平らげた白井さん。午前4時からの勤務で初めての休憩だ。「待ち時間は何をするかと聞くと、「ラジオを流すか少し眠ります」との答え。周りの待機トラックではスマートフォンをいじっている運転手が多い。

仕事はまだまだ終わらない。海岸の家電メーカーの物流倉庫に戻り、翌日早朝から配送する荷物を最後に積み。帰社は午後7時30分。1日の移動距離は140kmで7割の時間を積みおろしに割いた。月末の繁忙期は最長16時間労働になる。

谷正運輸は創業60年。30台以上のトラックを保有し、東芝、シャープ、日立製作所、三菱電機など

競争激化の中小物流 現場ルポ

深刻な人手不足に苦しむ物流業界。宅配ではヤマト運輸など大手が値上げに動くが、より競争の激しい中小運送業に価格を上げる余裕は乏しい。国は11月から労働の対価に見合う運賃体系に変えるが、現実には適正料金の収受は困難なようにみえる。過酷な配送の現場に記者が立ち会わせてもらった。

ど大手家電メーカーの商品を配送している。最も忙しい夏場の荷物は1日2000t。生産性を少しでも高めるため、早朝から稼働することで1日4回の配送を実現した。

荷主の立場強く
谷昇生社長(52)は「ヤマトさんと違い、中小企業

の競争は厳しい。運賃のたたき合いから荷主との価格交渉が進まない」と話す。人手不足とはいえず人が離れていく一方だ。国はトラック業者が適切な対価を得るため、11月から運送とそれ以外の料金を分ける新ルールを導入する。例えば2時間未満の待機時間は全体的に75%の運送で発生する

の75%の運送で発生する。今は運賃にほぼ反映されていない。新しい規定ができるが、谷社長は心配だ。

人件費に加え燃料代と高速道路料金も上がり、トラックの安全対策への設備投資もかさむ。「荷主はそれぞれの料金負担をちゃんと理解してくれ

るだろうか」。国は宅配クライシス下で運送業界の働き方改革を進めるが、原価に見合う料金が浸透しなければ倒産の波が広がる。究極の運び手不足で自宅や家電量販店などにいつまでもたつても荷物が届かなくなる。取材後、こんな不安を拭えなくな

た。かつての高成長は取戻せない。OECDによると17年の世界全体の成長率は3.5%になる見込みだが、07年(5.5%)と比べて伸びは2割も低下した。世界の公的民間債務は217兆円(国際金融協会調べ)と10年で1.5倍に膨張した。先進国の物価上昇率は1.0%(16年)と安定しつつも経済の体温が高まらない「ニューノーマル」論が台頭する。この論の背景にあるのは労働生産性の低下。金融危機後の投資低迷で技術革新が鈍り、さらにグローバル化が足踏みして技術移転も遅れたとされる。

もっとも「10年もすれば低成長論は誰も喝えなくなる」(ハーバード大学のケネス・ロゴフ教授)と強気な見方もある。OECDの予測では、低成長しがちだった設備投資の伸びは加盟国全体で17年に前年比3.2%と6年ぶりの強さとなりそう。貿易も4.4%増と経済成長率を上回る伸びを取り戻す。「世界同時成長」で企業や投資家の心理が持ち直し、10年間立ちこめた霧は少しずつ晴れつつあるようだ。

主要国10年ぶり そろって成長

【ワシントン＝河浪武史】2017年の世界経済は10年ぶりに主要国がそろってプラス成長になりそう。欧州経済が持ち直し、ブラジルやロシアなどの新興国も不振から脱した。08年のリーマン・ショック後の世界的な金融緩和が景気を支え、けん引役の米国と中国は内外需とも底堅い。生産性の低下で世界の成長率は3%台と力強さを欠くが、設備投資や貿易の伸びに期待がかかる。

経済協力開発機構(OECD)の予測では、17年の成長率は調査対象の45カ国がそろってプラス成長となりそう。対象国すべてがプラスになるのはリーマン危機前の04〜07年以来、10年ぶり。それ以前は1980年代まで遡る。北朝鮮の核・ミサイル開発といった地政学リスクは残るが、米タウ工業株30種平均が過去最高値の2万2千台に達するなど金融市場の好調は続く。

「100年で最悪の景気後退が終わった」。ブラジルのメイレス財務相は安堵する。国は15年、16年と2年連続で3%を越す大幅なマイナス

のたつき合いから荷主との価格交渉が進まない」と話す。人手不足とはいえず人が離れていく一方だ。国はトラック業者が適切な対価を得るため、11月から運送とそれ以外の料金を分ける新ルールを導入する。例えば2時間未満の待機時間は全体的に75%の運送で発生する

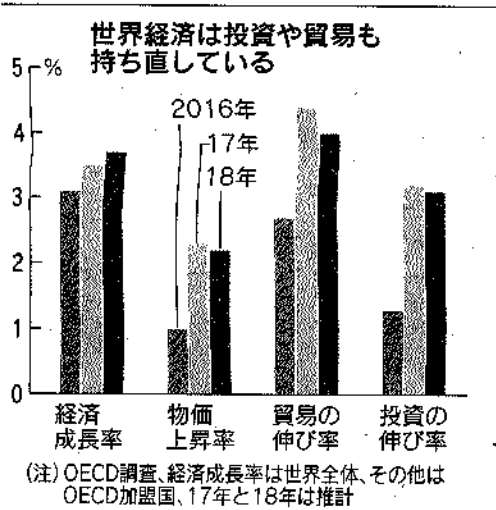
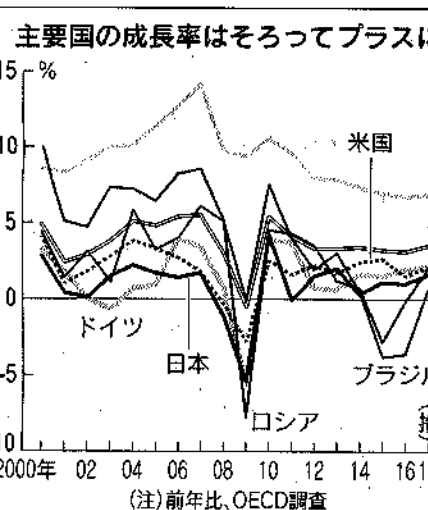
の75%の運送で発生する。今は運賃にほぼ反映されていない。新しい規定ができるが、谷社長は心配だ。

人件費に加え燃料代と高速道路料金も上がり、トラックの安全対策への設備投資もかさむ。「荷主はそれぞれの料金負担をちゃんと理解してくれ

るだろうか」。国は宅配クライシス下で運送業界の働き方改革を進めるが、原価に見合う料金が浸透しなければ倒産の波が広がる。究極の運び手不足で自宅や家電量販店などにいつまでもたつても荷物が届かなくなる。取材後、こんな不安を拭えなくな

た。かつての高成長は取戻せない。OECDによると17年の世界全体の成長率は3.5%になる見込みだが、07年(5.5%)と比べて伸びは2割も低下した。世界の公的民間債務は217兆円(国際金融協会調べ)と10年で1.5倍に膨張した。先進国の物価上昇率は1.0%(16年)と安定しつつも経済の体温が高まらない「ニューノーマル」論が台頭する。この論の背景にあるのは労働生産性の低下。金融危機後の投資低迷で技術革新が鈍り、さらにグローバル化が足踏みして技術移転も遅れたとされる。

今年3%台、OECD予測 設備投資・貿易伸び



なぜ、一流
ご先祖に
大切にす

先祖伝来の地を訪れ、新たな
給与明細書を神棚に上げ、
大きな出来事は、お参りに

When いつ? Who 誰が? What 何を? Why なぜ? Where どこで? How どのように?

もう、あらゆるフレームワークに頼るのはやめよう
シンプルに結果を出す人の

大反響!!!
4万部!

誰とでも

マンガでわかる!