



村上 浩之

一般社団法人東北経済連合会 常任政策議員
交通運輸委員会 副委員長

物流業界の課題

3月は1年の中で引越件数の最も多い月です。毎年この時期はトラックや作業スタッフの確保に苦勞するのですが、今年は引越荷物以外の貨物全般においても消費増税前の駆込み需要が重なり、更には物流業界全般での労働力不足もあって、トラック・作業スタッフ双方の手配がつかず、お客様のご希望どおりの輸送ができないことが懸念されます。

2014年の日本経済は、政府の経済見通しでは景気回復の動きが広がっているといわれ、物流業界においても昨年後半から輸送需要に回復の兆しが見られています。そのような中で、現在の物流業界においてはこの労働力不足が大きな課題になっています。

一例を挙げると、国内貨物輸送の90%以上を占めるトラック輸送においては、2007年の道路交通法改正に伴い大型免許の取得条件が変更され、全日本トラック協会によると、2006年までは毎年11～13万人いた新規取得者が、2007年以降は毎年5万人前後と半分以下にまで激減しています。また、2011年時点の大型トラック運転手の年齢構成の統計では、39歳以下は27.3%にとどまり、50歳以上は35.1%を占めるなど、高齢化が進んでいるとのこと。この現状が続けば十分な輸送力を提供することが困難になり、経済全体に悪影響を及ぼす恐れもあります。

物流業界において運転手を始めとする労働力確保が進まない背景には、他産業に比べて給与水準が低く、長時間労働になりがちであること、「きつい仕事」「危険な仕事」というイメージを持たれていることも挙げられます。バブル期以降国内貨物輸送量がピーク時に比べ約3割も減少したことに加え、1990年からの規制緩和により新規参入業者が増え事業者数が1.5倍に大幅増加したことによる過当競争、さらには近年の燃油費高騰等の要因が経営を圧迫し、厳しい労働条件の一因になっています。

これらは、当然のことながら、まず業界自身が効率化を進め、労働条件改善・安全確保に努める必要があります。また、物流は生活に無くてはならない「大切な仕事」という認識を広めるためのアピールも同様です。手前味噌ではありますが、弊社は2011年3月の震災後2ヶ月間でトラック延6800台の緊急輸送を実施し、現在も震災復興関連輸送を継続しています。

業界内での自助努力は勿論ですが、それだけではいずれ限界が見えてきます。今後は、荷主企業・物流業者双方にとってメリットのある改善策を提案していきたいと考えておりますので、労働力不足解消のため、ひいては十分な輸送力確保のため、皆様にも業界の実情を少しでもご理解いただければ幸いです。

いずれにしても課題は尽きませんが、2014年は復興からさらなる飛躍の年となるよう、皆様と共に尽力していきたいと思っております。

(日本通運株式会社 執行役員仙台支店長・むらかみ ひろゆき)