

2017年業界最注目グループ「まねきケチャ」センター

初グラビアにして
いきなり表紙!

松下玲緒菜

付録は
完全新曲
CD



weekly アニメビュ

2017次世代ポイン番付 東の横綱

RaMu

下着姿で挑発

永尾まりや

フジコCM美女の初水着

中牟田あかり

特別価格 470 YEN May 22nd 2017 no.21

北朝鮮
「アメリカに逆転勝利」
のシナリオはこれだ!!

ヤマト-アマゾン
問題の解決も
これしかない

外国人ドライバーが 宅配業界を救う!!

今年のGWもつらかった…(涙)トンデモナイことになってる
「ホテルからの注意書き」写真集

独・米をブチ抜け!
ニッポンEVの大逆襲!!!

定額レンタルファッションを
試してみた!

「共謀罪」はソントク官僚・
政治家に適用できるのか!?

宅配最大手「ヤマト運輸」

は、4月7日にアマゾンの即日配送からの撤退をぶち上げ、同月28日には個人客向けの基本運賃を140〜180円値上げすると発表した。

これらは長時間労働を強いられているドライバーの待遇改善のためだという。だが、増え続ける荷物に対して圧倒的にドライバーが不足しているのが、この苦境のそもそもの原因。となると、問題解決は積極的に人を雇うしかない。でも、それがいけばん難しいんだよ!と思われるかも。確かに「日本人」ならそうだろう。では、「外国人」という選択肢は? 外国人ドライバーの可能性を追った!

約6万人のドライバー候補

首都圏のスーパーなどに商品を配る運送会社「アイル」の瀬島淳良社長はこう話す。「トラックドライバーを募集しても全然集まりません。ネット通販の値下げ競争に巻き込まれて運賃が急落し、どの会社も人件費を捻出できず、ドライバーの給料は一向に上がらない。そのため、若手は

物流業界に入ってこず、現役ドライバーの負担はさらに重くなっています」

全日本トラック協会の統計によると、現在、トラックドライバーの約4割が50代以上と高齢化が進んでいる。また昨年、鉄道貨物協会は「2020年にドライバーが約10万6000人不足する」との試算を発表した。流通業界の人材難は深刻だ。

だが、この問題を外国人が解決するかもしれない。外国人を運送業者に斡旋する「アプライズ」(東京・港区)という人材派遣会社がある。同社の岩堀克英社長が目をつけたのは日系ブラジル人だ。

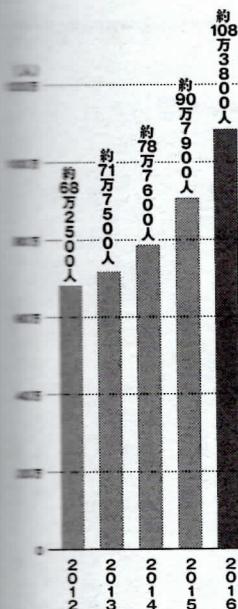
「日本にいる日系ブラジル人は約18万人で、約6割が永住権を持っていて、入国管理法による外国人の職種制限(トラックドライバーも含む)か

ら除外されている。そして、その中でも最も多いのが35〜50歳の働き盛りの世代で、その数は約6万人。男性に限っても約3万人います。

彼らは主に自動車工場などで派遣として働いている。日本語もある程度は話せます。でも近年、工場は40歳以上の新規受け入れをやめ、45歳以上は、若い世代に置き換える傾向が強くなっている。彼らは、まさに今、「ローンがあるのに失職するかも」という危機に陥っており、より安定した仕事を探している。

また、その世代の日系ブラジル人は、車が不可欠な地方

2011年の東日本大震災から1、2年は外国人労働者の増加は緩やかだったが、一昨年、昨年は急増。ついに、初の100万人を突破した



日本の外国人労働者が100万人超え!!
厚生労働省「外国人雇用状況の届出状況まとめ」より

流通第4弾

この解決もトラックの助手席でマジ検証!!

これしかない!? の助手席でマジ検証!!

世界を救うのはドライバーだ!!

や郊外に暮らしているの、ほぼ全員、普通免許を持っていない。それも中型免許が新設された07年以前に取得した人が大半なので、コンビニやスーパーの配送で使われる4t車を運転できる。免許取得費用を会社が負担する必要がないんです」(岩堀氏)

日系ブラジル人を阻む流通業界の現場の壁

アプライズのドライバー教育は流通業界でも評判が高い。「まず書類審査や面接で在留資格や違反・事故歴、トラックや普通車の運転実績、性格や日本語の理解度を確認してから、派遣登録します。」

その後は大手自動車メーカーが発行した中・大型トラックの教本を使った講習をする。ただ、日系ブラジル人は漢字の読み書きができない人がほとんど。特に四字熟語が苦手で、例えば「後方確認」と言っても伝わらない。「後ろを見て、車や人がいないかを見る」などと、逐一ポルト

4月28日、ヤマト運輸の長尾裕社長(右)とヤマトホールディングスの山内雅喜社長(左)は、個人客向けの基本運賃の値上げを発表した



わばる。だが、発進は拍子抜けするほど遅い。加速も緩やかで、速度計の針は標識の制

ドライバーの給料は一向に上がらない。そのため、若手は

ガル語に翻訳して説明します。このようにして、トラック運転や運送のイロハを教え込み、プロドライバーとしての自覚を持った人を運送会社に紹介しています(岩堀氏)

この手厚い指導が話題になり、毎月約30名の日系ブラジル人が同社に面接に来るといふ。だが、それでも「運送会社に入社できるのは月4、5人いればいいほう」。岩堀氏が運送会社に営業しながら痛感したのは、現場の壁だ。「経営者の多くは外国人で人手不足を解消したいと思ってるのですが、現場がイヤがる。営業所の所長は目先の生産性向上や、無事故・無違反を最優先にするので、えたいの知れない外国人を雇うリスクを背負いたくないわけです」

過去、アプライズが日系ブラジル人を紹介した運送会社ではこんなこともあった。外国人採用を進める会社に反発し、現場の管理者が入社したての日系ブラジル人に日本人でも運転が難しい配送ルートを押しつけ、「能力不足」との理由で辞めさせたのだ。「とにかく外国人は雇いたくない」という現場の強い意思を

感じましたね……」(岩堀氏) 日本物流団体連合会の総務部長・西城利夫氏もこう話す。「アプライズの取り組みには外国人が物流の担い手になる可能性を感じています。でも、業界全体を見渡せば、「コミニケーションが取れない」「運転が危険」といった先入観から、日系ブラジル人を含めて外国人は見向きもされないのが実情なんです」

外国人ドライバーが救世主になる条件

15歳のときにブラジル・サンパウロ市から家族で来日したパウロさん(34歳・独身)は今年3月、運送会社「仙台ミトモ」の東京支社に正社員として入社。現在は神奈川県のあるスーパーに冷凍食品を夜間配送する3トンのドライバーだ。給料は同世代の日本人社員と同水準の月給30万円ほど。彼のトラックに同乗させてもらった。

外国人が運転する車に乗るのは初体験なので少し体がこ



今回、サンパウロ出身のパウロさんのトラックに同乗した。日本語でのコミュニケーション能力、運転技術ともにバッチリ!

大反響!! ニッポン流通 クライシス 第4弾

ヤマト-アマゾン問題の解決も
ブラジル人が運転するトラック

宅配業界を 外国人ド

わばる。だが、発達は拍子抜けするほど遅い。加速も緩やかで、速度計の針は標識の制限速度の2、3キロ手前でピタッと止まっている。

「うれしいね。まあ、日本で10年以上運転してるし、慣れるから。ん? あ! ワツハツハ」

すれ違ったダンブカーに反応して吹き出すパウロさん。「あれ(ダンブカー)、前の仕事で乗ってました。解体の現場のガレキを運んでました。ホコリ、ホコリで健康によくなかったね、地獄でした」

「楽しいよ! 解体の仕事も、その前の自動車の部品工場の仕事もずーっとひとり、寂しかった。今はそうじゃない」

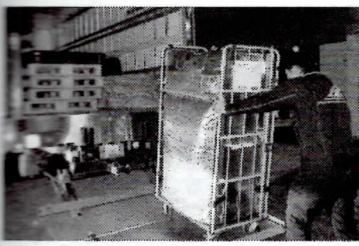
「はい。ヘツヘツヘツ」
「話しかけた?」
「できなかった。(女のコは)19歳で若すぎました。ドライバーに誘いたかった」

「夜勤での配送って大変?」
「今までの仕事と比べたら楽。でも、やっぱり漢字が大

月、
好調だ。
での
人、
た!!

日本人も直撃!!
日本代表で本田圭佑をベンチに追いやった男が

久保本人が明かした



4t車からコンビニ向けの商品を降ろるしするトーマスさん。入社後は「外国人ということ、配送先で驚かれることもあった」という



「日本の運転は確認作業が多くて大変だけど、日本のルールにアジャストできないと、この仕事は動まらないね」(トーマスさん)



漢字の読み書きは苦手なトーマスさん。地名などで読めない漢字が出現したら、スマホカメラをかざすと英訳してくれるアプリを使っている



「彼女にしごかれて日本語が話せるようになった」というトーマスさんの夢は「大型トラックの運転手になって彼女を幸せにすること」

変ね。同じスーパードの名前で、『〇〇南店』とか『〇〇西店』とか、ややこしい」
「それは大丈夫。会社が(店ごとに)カーゴテナー(かご台車)に分けてくれていて、それぞれ店の名前が大きく書かれているから間違えない」と、話している間に目的地・横浜営業所に到着。この営業所の所長は、「制限速度オーバーが一度もなく、日本人よりも運転が安定している」とパウロさんを評した。

もうひとりの日系ブラジル人ドライバー、サンパウロ市出身のトーマスさん(28歳)は同社の埼玉県の営業所で、大手コンビニへの配送を担当している。営業所の所長はトーマスさんをこう称賛する。「コンビニの配送ドライバーは、トラックに装備した端末より本部に上がるデータから、安全運転の成績を毎日100点満点で採点されます。その中で、トーマスはいつもの90点台中でトップ3の実力です」

「商品を降ろすとき、それをお店のどこに置く? お店や店員さんによって変わる。厳しい人だと、『冷蔵庫の前はダメ』『高く積みすぎ』と言うし、ミスすると会社に(クレームを)言う。だから優しく教えてもらえるように、いつもコミュニケーションを取るのが大事、でも、それがいちばん難しい」(トーマスさん) 実はトーマスさんもパウロ

さんもリストラされた過去がある。そのため、仕事を失いたくない思いは強く、失敗できない、というプレッシャーは日本人以上に重たい。「ミスしたり事故で誰かを傷つけたらして、やっぱり外人はダメ」と見られるのが怖いね。また辞めさせられるかもしれない」(トーマスさん) 働き盛りの日系ブラジル人の多くは、これと同じ不安を抱いている。見方を変えると仕事に対してマジメな人が多いといえるのだ。事実、仙台ミトモではトーマスさんとパウロさんの実績を踏まえ「今後も日系ブラジル人を採用する」という。冒頭に登場した「アイル」の瀬島社長も最近、日系ブラジル人の採用を決定した。まだ小さな動きだが、外国人ドライバーは今後、日本の流通を救う存在になるか

も。前出の岩堀氏はこうみる。「働き盛りの世代が6万人もいることを考えれば、日系ブラジル人は十分な戦力になりうる。ただ、彼らは日本人と平等の労働環境と、自分を一人前に育ててくれる教育を求めている。日系ブラジル人の潜在価値に気づいた物流会社の中には、入社後に大型免許を取得する費用を全額補助する制度をつくったり、社内に外国人採用推進室を設置したりする動きも出ていますが、外国人を数合わせとしか考えない企業には、なかなか定着しないでしょう」

外国人ドライバーが、救世主になるか否かは、受け入れ側次第だ。でも彼らがドライバーとして定着すれば、個人宅に荷物を運ぶ宅配業界も戦力に加えるに違いない。



パウロさんは現在3t車の中型トラックを担当するが、「将来は免許を取って大型を運転したい」と考えている



「日本はブラジルと違い道が狭いから運転しにくい」と話すパウロさんだが、狭い住宅街もスイスイと運転。車庫入れも完璧!



車好きなパウロさんの愛車はフォードのSUV、リンカーン・ナビゲーター。「借金して買った。助手席に乗せる彼女が欲しい」