

日経MJ 2017年 5月10日付

ヤマト運輸1万人採用の影響

ヤマト運輸が1万人規模の採用を打ち出した。中途採用が中心で、これは業界でも異例の規模の措置だ。人件費は160億円ほど増える見込みで、これは同社の純利益の規模に匹敵するという。利益分を全て使って採用の拡大を打ち出したのだ。ただ、人件費の増大は宅配便などの値上げによって生まれる収入の増加で賄う予定であるという。利益を全て食ってしまうわけではないようだ。



伊藤元重の

エコノウオッチ

1万人規模の労働力が抜けるということである。日本の労働市場は完全雇用に近い状況であり、どこかの企業の採用は他の企業の労働力の喪失ということだ。これはもちろん、運輸業界の中だけの動きではない。日本の経済を活性化させるためには労働移動の活性化が鍵となる。日本の労働生産性は諸外国に比べて低いと言われるが、より正確に言えば、同じ産業の中で生産性の高い企業と低い企業のギャップが非常に大きいということだ。生産性の低い企業から高い企業に労働力が動けば、それは産業全体の労働生産性を引き上げることになる。ヤマト運輸の生産性は決して低いということはない。むしろその逆で、ビジネスは拡大しているのに人手がやりくり

賃上げ・値上げ、波及も

できなかつたのだ。どのような分野から人材が来るのか分らないが、生産性の低い企業からの労働移動ということになるだろう。こうした人材獲得競争は賃上げを伴う。1万人規模の中途採用をするということは、ヤマト運輸はそれなりの賃金を提示することになる。人を確保するために、他の企業もそれなりの賃上げを求められることになるだろう。こうした人材獲得競争が賃金を引き上げる原動力となるだろう。ヤマト運輸の今回の動きで注目したいのは、こうした賃上げや雇用拡大に加えて、料金を大幅に引き上げるといことだ。利潤を全て食ってしまうくらいの人件費の引き上げを想定しているようだが、料金を大幅に引き上げることができれば、中期的には利潤拡大ということも可能だろう。利用者から見れば、料金が引き上げられるとうことはうれしくないかもしれないが、低料金を維持しながら労働現場が疲弊して、せっかく拡大しているビジネスが維持できないということにはあつてはならない。驚くべきは、これまでヤマト運輸が料金引き上げをしてこなかったことだ。ヤマト運輸に限らないが、日本の多くの経営者はあまりにデフレの呪縛にとらわれすぎているように見える。料金や賃金を引き上げることに非常に臆病であると言ってもよいかもしれない。こうした呪縛が解けない限り、日本のデフレからの脱却は難しい。その意味でも、今回のヤマト運輸の対応の広がり注目したい。(学習院大学国際社会科学部教授)

◇ 次回は22日付に掲載。月曜付「戦略を読む」面で隔週掲載します。