



「働き方改革」とは、故安倍晋三首相が推進した「一億総活躍社会」の実現に向けた取り組みの1つであり、働く人々が個々の事情に応じた多様な柔軟な働き方を実現できることを目的に従来の労働関係の法律に加えられた通称である。少子高齢化が進む中、

- ①長時間労働の是正
- ②多様な柔軟な働き方の実現
- ③雇用形態に関わらない公正な待遇の確保

という3項目の実現を掲げ、2018年6月に改正法が成立し、2019年4月から段階的に施行されている。

あくまでも労働関係の法律に加えられた通称であり、新たに法律が制定された訳ではない。しかしながら、ここまでの労働法の改正が行われるのは70年ぶりのことだという。

物流関係の取材で突き当たったのが、トラック業界における2024年問題である。働き方改革関連法によって2024年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されるこ

とになり、そこから発生する諸問題の総称だという。

すでに、若手不足と高齢化による労働力不足の中であえてトラック業界は、その対応に苦慮しているという。売り上げの減少やドライバーの収入減少という事態が想定される中、

なかなか国の方針が定まらず、このままでは労働力不足に拍車がかかってしまうという。

例えば、東京と大阪のトラック輸送の所要時間は平均すると6時間12分(全国通運株式会社調べ)という。

これに荷物の積み下ろしや諸作業が加わると、場合によっては15時間以上必要となることが想定される。

厚生労働省が策定した「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」によるとトラックドライバーの拘束時間は1日13時間が基本で、状況によって上限16時間まで認められるが、15時間を超える拘束は週に2回までと制限されており、片道の拘束15時間を超える長距離運送は週に1回しかできないことになる。

トラックドライバーは、長時間労働の慢性化という課題を抱えており、若手不足と高齢化による労働力不足と、ネット通販等のEC市場急成長による宅配便の増加によって長時間労働が常態化しているのが現状だという。

取材を通じて、貨物輸送そのものをトラックから環境負荷の小さい鉄道等へと転換するモーダルシフトという考え方も進みつつあり、根本から日本における物流のあり方を見直す必要は高いと感じた。

深夜の新幹線の鉄道を、時速300kmで走る貨物列車が疾走する姿が脳裏をよぎるが、荷捌きを効率的にこなすためのHUBとなる貨物駅や操車場等の整備や、騒音問題、さらに貨車の整備など、課題は多い。

それでも、狭い日本である。既にある鉄道網をうまく利用し、トラックドライバーの労働改善と環境問題解決を両立させる妙案を捻り出すことはできないものだろうか。

(溪)

月刊 公論

5月号 第56巻5号

令和5年5月1日発行 毎月20日発売
本体価格1,100円(税込) 送料87円

発行人 大中 吉一 編集人 林 溪清

発行所 株式会社財界通信社
〒160-0008 東京都新宿区四谷三栄町10-12 ポナフラービル
TEL.03-5379-5611(代) FAX.03-5379-5616

印刷所 株式会社広済堂ネクスト
取次店 日本出版販売/楽天ブックスネットワーク

- 直接ご購入をご希望の方は、本社までお問い合わせ下さい。
- 万一、乱丁、落丁などの不良品がございましたら、お取り替えいたします。