

運輸業界「2024年問題」

東北運輸局山形運輸支局長

宮嶋 睦男 氏



みなさんは「2024年問題」という言葉をご存じでしょうか。働き方改革関連法により、一般職種の大企業は2019年から、中小企業でも2020年から時間外労働の上限規制がそれぞれ適用されていま

すが、適用を5年間猶予されてきた運送業界についても、令和6年4月1日から年間960時間の上限規制が適用されることとなっています。これにより運送業界に生ずる諸問題が「2024年問題」であり、何らかの対策を講じなければ将来、安定的に荷物が運べないという事態が憂慮されています。ドライバーに対する上限規制の適用は、運送事業者ばかりでなく荷主企業にも大きな影響を与える重要な改正となります。そもそも運送業界の人手不足は非常に深刻な状況にあり、担い手の減少が急速に進んでいます。

慢性的なドライバー不足の中、上限規制が適用される事で、従来1人で運んでいた荷物を2人で対応しなければならず、結果として「荷物が運べない、配送遅延」という状況が発生します。先日、野村総合研究所が公表した推計値によると、2025年には山形県の荷物総量のうち約

31%、2030年には約41%の荷物が運べなくなるとしており、非常に危機的な状況です。なお、この試算は何らかの対応を講じなかった場合のものであり、ドライバーの長時間労働の削減や労働条件の改善に取り組む事で解決が望めるものとなります。取り組みには個々の運送事業者の努力のみでは限界があり、荷主企業のみなさまの理解と協力がかせません。荷主・運送事業者など関係者が一体で考えていくことが重要となっています。

長時間労働の要因の一つは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ちや荷役時間の長時間化です。1運行あたりの平均荷待ち時間は1時間34分であり、3時間以上の荷待ちが発生している現場も約10%あります。また、手荷役や検品作業以外にも各種附帯業務が長時間化の要因となっています。これらの課題は、例えば受発注条件の見直しや時間指定の柔軟化、パレット化や機械荷役の採用などにより改善が図られます。その他、中継輸送や共同配送の取組みなどで効率化に挑んでいる荷主企業の好事例をまとめた「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を公表していますので、是非取り組みの参考にさせて頂ければ幸いです。

現在、国では運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる運賃として「標準的な運賃」を定め告示しています。事業継続に必要なコストに見合った対価を収受することでドライバーの労働環境の改善につながります。高速道路料金などの実費の他、荷待ち時間や各種附帯作業にも料金が発生してきますのでご理解をお願いいたします。

ポストコロナの世の中では、DXの推進による働き方の改革を実現することを目指しています。限られた時間の中で無駄を省き、最大限の効率化を図ることで、荷主・運送事業者・消費者すべてが良となる社会の実現を目指し取り組んで行くためにも、引き続き、皆様のご理解とご協力をよろしくお願い致します。