



来年4月からトラックドライバーの時間外労働制限開始

# 貨物輸送能力が急低下の恐れ

来年4月からトラックドライバーなどの業種に対し時間外労働を制限する法が適用される。このことにより荷物の輸送能力が急低下する恐れがある。いわゆる「物流2024年問題」。何らかの対策をしなければ年間4億ト相当の貨物輸送能力が不足すると指摘されている。家庭への配達や企業への納品など、私達の暮らしに直結する物流を巡る問題。根本の原因は何なのか。解決するためにはどうしたら良いのか。

## 1割の物流遅滞で全体がストップ

2018年に改正された「働き方改革関連法」では、時間外労働について原則で月45時間、年360時間など上限が設けられた。しかし、自動車運送業ではドライバーの長時間労働が慢性化していたため時間外労働の上限を例外的

に年960時間に設定。さらに5年間の猶予が設けられた。この猶予期間が2024年3月末に終わることから『物流2024年問題』と言われている。政府の持続可能な物流の実現に向けた検討会の間とり

まとめで、対策を講じなければ貨物輸送能力が19年度比14・2%、4億ト相当が不足すると警鐘を鳴らした。2020年度の国内貨物輸送量は41億ト。その10分の1にあたる4億ト相当が輸送できなくなるとの推定結果は、各般に相当反響を及ぼした。

ドライバーに労働時間の制限を設けることはドライバーの健康、安全に資することが前提になるが、運送会社、働くドライバーにとって、輸送を発注する荷主にとってどういった影響が懸念されるのか。健康のために働く時間の上限が決まると、ドライバーはこれまでの時間外の手当が貰えなくなり、運送会社は売上が減る。荷主からすると運べる量が減ってくるため、これをどうするかという問題にぶち当たる。

4億トはインパクトがある数字だが、消費者は運ぶ量が少し減るぐらいだろうと思うだけだろう。しかし、例えば物流が少し滞って家の建築やリフォーム中にシステムキッチンや便器など、ある一つの物が届かないとその後の工事が全部止まってしまう。1割の物流の混乱といってもある部分では全体がストップすることが十分にあり得る。

これが少し待てるものなら良いが、病院の注射器、医療機器など日常的に使う物が本来2日で届く物が4日かかることになる、患者に入院を待ってこれということになる。



# ドライバー確保に四苦八苦!?

これは最悪のケースだが、単に輸送量が減るといふ問題だけではない。

さらに、物流の遅滞が慢性的に続くとも物価が上昇する可能性もある。一時的であればその場で何とか対応することもできるが、物不足の状態が長く続くと荷主も早く確保したいため輸送料金を上げてでも納入してくれとなる。そうすると、荷主も商売だから商品価格を上げていく。これが長く続くと社会全体でじわじわと物の値段が上がリ、インフレの要因になり兼ねないというリスクもある。

一方、過去にはドライバー

の過労で悲惨な事故が起きたこともあり、働き方改革で改善されるというメリットも当然ある。

しかし、運送業界はなり手不足で高齢化が進み、高齢者はどんどん退職していく。働き方改革で働く時間が短くなると、ドライバー不足をどう解消していくか。そのためには運賃を上げてドライバーの賃金を上げていくことを考えなければいけない。

これから先、賃金を上げる方向にもつていかないと物流業界が持続可能にならない。これは社会全体で共有しなければいけない問題である。

## 長時間労働の常態化と運賃低迷

輸送業界に長く横たわっている2つの問題がある。長時間労働の常態化と運賃が上がらないこと。

国土交通省の調査によると、トラックドライバーの運行1

回の平均拘束時間は12時間26分。主に運転に6時間43分休憩に約2時間。ドライバーに荷物を下すために待機させる荷待ち、荷下ろしや陳列などを手伝わせる荷役に2時間