

2024年問題 中継輸送に注目

働き方改革関連法の特例として、トラック運送業に与えられた5年間の適用猶予期間は2024年3月末をもって終了する。以降はドライバーの時間外労働に年間960時間の上限が課せられる。250キロを超える長距離の直送は困難になる。物流の2024年問題と呼ばれている。運送会社は本番1年前の23年3月末までに新たな輸送体制を構築して通年で運行してみなければ、経営の見通しが立たない。荷主は物流予算を組めない。カウントダウンが始まっている。

長距離トラックの代替策として本命と目されているのが中継輸送だ。ルートの両端から出発した車両が、中間地点で積み荷もしくは車両を交換して発地に戻る。ドライバーは毎日ほぼ定時に自宅に帰れる。ただし、双方の荷物の量とタイミングを常にバランスさせないと空荷や待ち時間が発生してしまう。中継拠点と管理システムを用意する必要もある。

滋賀県長浜市に本社を置く広域運送会社の滋賀近交運輸倉庫は、ドライバーの労働規制強化を睨み、17年



滋賀近交運輸倉庫の26トントレーラー

に長距離トラックからの撤退を決めた。代わって東北、関東、中部、近畿、中国にそれぞれ26トントレーラーのシャーンを交換する拠点を設置、中継輸送をつなぎ合わせて長距離を運ぶ新たな輸送網を構築した。

先日は香川県観音寺市から福島県東白川郡まで片道約1千キロの輸送を大阪、静岡、つくばの3カ所で中継して送り届けた。1千キロをワンマン運行で走る場合、2日間平均9時間の運転時間規制を順守すると到着は翌々日になる。中継輸送は荷物を止める必要がないため翌日に着く。

運賃は長距離の貸切と比較すると1割程度高い。それでも24年問題を意識する大手荷主が次々に採用している。滋賀近交運輸倉庫の山田普会長は「もちろんまだ、コストにこだわる荷主は多い。しかし、無理にお願いはしていない。法令違反をしない限り運べなくなると分かれば、黙っていてもお声はかかる。そのため今は先行投資でネットワークの整備を進めている」という。

(月刊ロジスティクス・ビジネス編集発行人 大矢昌浩) 隔週掲載