

トラック運転者に対する時間外労働の上限規制が、改正法施行の5年後に適用されることを受け、危機感を募らせているトラック事業者は多いようだ。

千葉県のある事業者は「グループで600台以上のトラックを保有しているが、改善基準告示の順守率は現状で7割程度。現状のま

トラ事業者

ま、厳格化した残業規制に対応するには、業務の受注量を減らすしかない」と指摘。現在、グループ全体で売上高が100億円を超えているものの、「売り上げが過度に減少すれば、経営が成り立たなくなる」と説明する。

更に、労働時間の減少が賃金減額につながり、労働者の流出にな

経営「成り立たない」

ることを危ぐ。「規制を無視する悪質事業者に転職するドライバーが出るはずだ。荷主も、運べない運送事業者と取引しない。仕事もドライバーも悪質な事業者に流れてしまう恐れがある」

萬運輸（横浜市鶴見区）の東海林憲彦社長（49）は「企業は残業時間規制の一方で、賃金引き上げも求められている。運送会社としては、今の人員と設備を最大限稼働させ、物流の効率、回転率を更にする。上げることで利益を出し、生き残りを図らなければならない」と強調。自動運転や隊列走行、中継輸送など「複合技」の必要性も指摘する。その上で、「法的ネットワークの解消、手順や相談窓口の明確化といった国の更なるバックアップが不可欠」と訴える。

（土屋太朗、吉田英行、佐々木健）