



萬運輸株式会社
佐賀建夫

運送業界を揺るがしかねない2024年問題を間近に控えている中、労働時間の適切な管理にも運行管理者の手腕が大きく左右します。

2023年の4月からは60時間を超える残業分に対して50%以上の残業代を支払わなければならないようになりますが、ドライバーさんにとっては単純に「残業代が増える!」という事だけでは済むはずはなく、長期的に見れば会社の負担が増え、経営危機が直近に迫っているとも言えます。

運行管理者は経営悪化を防ぐために60時間以内の運行スケジュールを作成しPDCAを繰り返して全ドライバーさんが平均的になるよう常に最適化を保たなければなりません。ドライバーさんの中には必要以上に早く出勤する人もいますが、その都度コミュニケーションを取り理解して改善してもらおうのも必要になります。

しかし、ドライバーさんの給与は残業の多い少ないに直結することから、60時間以内にす

ると手取りが減りサービスの低下や退職に至る懸念もあります。高騰する燃料費を賄う燃料サーチャージとは別に運賃交渉が必須ともなりますが、荷主との交渉の際にも運行管理者が纏めたデータを生かせる機会があるはずです。

運行管理者は経営側とドライバー側の両面に挟まれるような形ですが、だからこそそれぞれの立場に合致した最適なプランを提案できる重要なポジションとも言えます。

大手の企業しか生き残れないのでは?という声も聞こえますが、中小ならではのきめ細かいサービスも必ず必要です。

製品を作っても運び手が居ない「物流難民」が発生する懸念もあり、物流業界はドライバーの確保と業務の効率化の対応を迫られています。2024年問題を乗り越え、ピンチをチャンスに変える手助けができるのも運行管理者なのかもしれません。