

今夏、東京は8月1日から降水連続日数21日間を記録した。8月としては1977年以降、40年ぶりのことだという。多雨の傾向は全国的にも顕著で、7月の九州北部豪雨、仙台の降水連続日数36日（統計を開始して以来、史上1位）など大きなニュースが続いた。

こんな中、トラック運送業の労働時間改善に関する会議や調査で、九州、北陸、東北など10県を超える地域に出向いたが、当然のこと、折りたたみ傘は欠かさず所持、であった。

『物流問題研究66号（2017年夏）』特集の部は、現下注目されている「働き方改革」を取り上げた。働き方改革は、安倍政権の経済対策の一つで、本年3月に実行計画が策定され、長時間労働についても数値が掲げられている。原則として月45時間、かつ年360時間が上限であり、特別の事情がある場合、労使協定を結ぶ場合でも時間外労働時間を年720時間としている。また、特徴的なことは、罰則による強制力を持たせることだ。ただし、自動車運転業務については、改正法施行後5年間は改善基準告示による指導・行政処分を適用した後、5年後に年960時間の上限規制を適用すること、将来的には一般則の適用を目指すとされている。

トラック運送事業の経営側では、現状の長時間労働を考えたら、他産業より240時間も長い上限規制は、当然のことと受け止めてしまうところが大半だろう。一方、転職や新卒などでこれからトラック運送業界に入って来ようとする潜在的、将来的な就労者にとって、それがどう映るか、思いを及ぼす必要がある。

こうしたことを背景に、特集の部では物流業の働き方改革について、実態や対応策を紹介していただいた。執筆者の皆様には、この場を借りてお礼を申し上げたい。

本誌は本学ホームページに掲載しており、誰でも閲覧できる。「知の共有」の場として少しでも役立てばと考えている。

なお、本誌の掲載論文ならびにロジスティクス産学連携コンソーシアムのタイムリーな活動情報も、ホームページにも掲載しており、是非お立ち寄りいただければ幸甚である。

<http://www.rku.ac.jp/about/data/organizations/laboratory.html>

小野