

中間競争せず、弱い立場の人を共に回結して闘おう。

期間雇用社員の希望を全員の正社員化を。

ゆれば、均等待遇、なげんし差別。ユニオンは労基法裁判に勝利を！

Twitterページを開設しました！ 未来のツクナツバーも見れます。https://twitter.com/Unionkyusyu ユニオン長崎で検索！

物流の2024問題 日本郵便の取組は十分？



郵政産業ユニオン
PIWO

全労協・郵政産業労働者
ユニオン長崎中郵支部
機関紙・「みらい」
NO. 4401
23年11月24日(金)
Tel・Fax 095-828-1953
文責 支部書記長

おはようございます。
「物流2024年問題」を知っていますか。
物流の「2024年問題」とは、働き方改革法案によりドライバーの労働時間に上限が課されることで生じる問題の総称のことです。具体的には、ドライバーの時間外労働時間が年間960時間に制限されることで、一人当たりの走行距離が短くなり、長距離でモノが運ばなくなると懸念されています。

なぜ2024年なのかと言うと、2018年の「働き方改革関連法」の制定で労働基準法などの関連法が改正され、2018年に交付、2019年から順次施行されています。しかし物流・運送業界は、事業や業務の特殊性上別の扱いとなり、この規定が、2024年3月末まで猶予となっております。

り、4月から実際に適用されるようになっていくからです。

トラックドライバーの労働環境は劣悪と言われる。全産業と比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低く、有効求人倍率は約2倍となっております。2024年問題では、時間外労働の制限でドライバーの収入が減ることで離職が増え、更にドライバー不足が深刻になると言われています。

国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、2024年問題に對して何も対策を行わなかった場合には、営業用トラックの輸送能力が2024年には14.2%不足する可能性がある試算しています。

2024年問題は日本郵便にも大きな影響を及ぼします。現在、日本郵便の輸送モードはトラック輸送が8割を超えています。

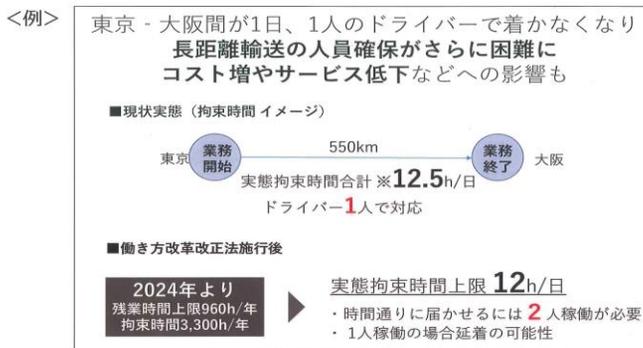
名古屋・東京など本州に向け、毎日10便弱の地域間直行便が運航されています。これらの直行便のおかげで、夕方長中局を差し出されたゆうパックが、翌日の夕方には東京(23区)などで配達されることになっていきます。

翌日夕方配達されていた東京宛のゆうパックが翌々日午前にしか届かなくなる可能性があります。実施になれば、ヤマト運輸への配達速度での優位性もなくなりそうです。



4. 労働時間規制等による物流への影響

○ 残業時間規制及び拘束時間規制により、これまで1日・1人で運送可能だったが、2日又は2人での運送が必要になる場合がある



日本郵便における2024問題への対応例

【ヤマトグループとの連携】

- 両社の経営資源を有効活用することで、顧客の利便性向上に資する輸送サービスの構築と事業成長を図る。
- 相互のネットワークやリソースを共同で活用することで、物流業界が抱える以下のような社会課題の解決を目指す。
- ①「2024年問題」(トラックドライバー不足など)の緩和への貢献
- ②環境問題(カーボンニュートラル)への貢献

【佐川急便との連携】

- 幹線輸送の共同化の取り組み
- ・佐川急便の東京の拠点物流センター(X フロンティア)から福岡センターへの郵便便を共同運航化。日本郵便の関東エリアから九州エリアへの輸送で利用。を2022年8月から運行開始

2024年問題への対応として日本郵便は他の宅配大手、ヤマト運輸・佐川急便と以下の協業を進めています。ヤマト運輸とはネコポスの取り扱いなど、佐川急便とは地域間郵送での共同輸送化のほか、冷凍ゆうパックの佐川急便での配達や佐川急便の不在荷物を郵便局でも受け取れる施策の開始などです。

少子化・労働力不足がますます深刻となる今後は、この2024問題を契機に物流・流通業界では競争から共存へ舵を切ることになります。

引受量増加を求めるよりも業務の効率化を図り労働環境を改善する方が重要だと思いますが…。

期間雇用パート労働者の皆さん! 困りごとは職場の郵政ユニオンへご相談を。
1集-海江田, 2集-向井, 3集-山田, 支部・分会の役員へ。

郵政ユニオン長崎の
ホームページはこちら

