

2010年9月28日
関東運輸局パートナーシップ会議

「駐車取締り規制緩和」について



関東地方交通運輸産業労働組合協議会 物流部会
(関東地方交運労協 物流部会)



東京都交通運輸産業労働組合協議会 物流部会
(東京交運労協 物流部会)



全日本運輸産業労働組合 東京都連合会
(運輸労連 東京)

トラック輸送産業の役割(トラック輸送事業は社会と共に)



物流は「電気・ガス・水道」
などと同じ **ライフライン** の
1つです。
トラックは国内貨物の**90%**
以上を運んでいます。



全日本トラック協会「トラックの日」(2009年ポスター)

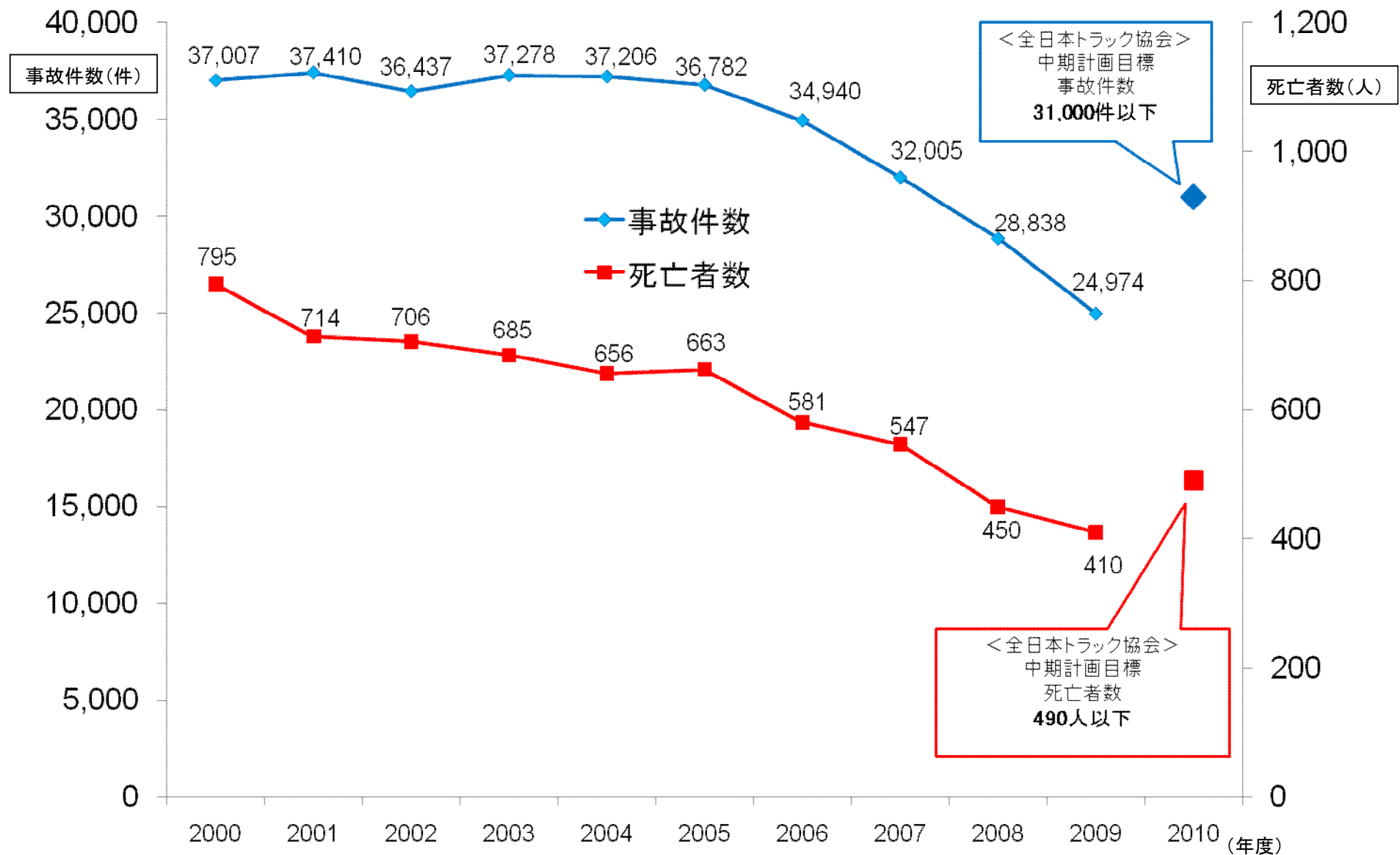
トラックの日 毎年10月9日、東京交運労協「日にちなんだキャンペーン行動」として、区部(上野駅周辺)・多摩(立川・八王子駅周辺)において、交通誘導や道路清掃、ノベルティー配布を行ない、トラック輸送への安全・環境対策などをアピールしています。250名の規模で行動し、今年で16回目を数えます。



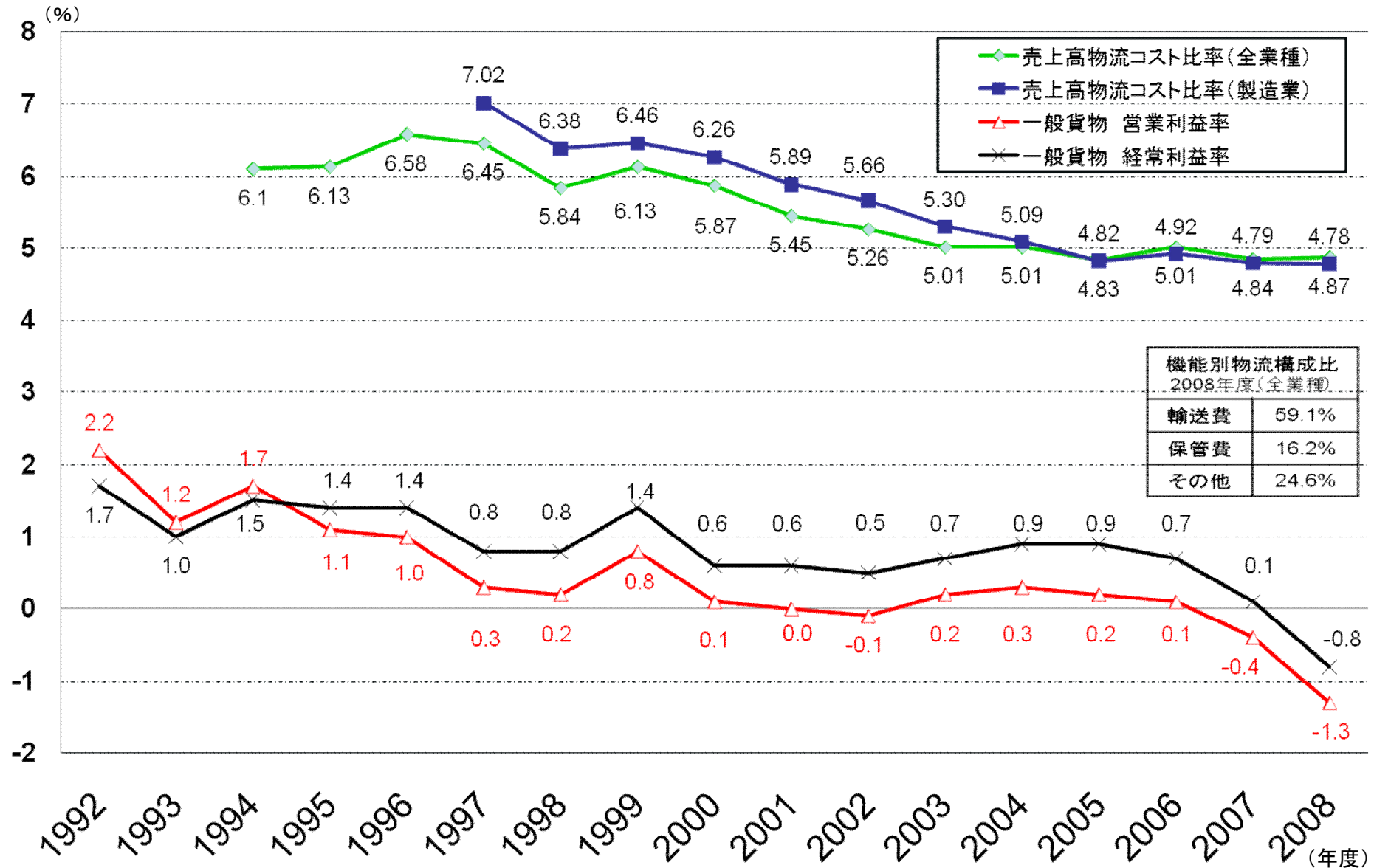
ターミナルフェスタ 毎年5月、トラックターミナル(葛西ターミナル)周辺の住民に、トラック輸送への理解を求めるため開催(数千人規模)しており、来年で10回目を数えます。「こども交通安全教室」「運転適性診断」「新鮮野菜・果物、日用雑貨の激安販売」などで大盛況です。収益金の一部を東京都トラック協会交通遺児等助成団体に寄付しています。



営業用トラック 事故件数と死亡者数の推移



売上高物流コスト比率の推移(全産業・製造業) 一般貨物事業者の営業利益率・経常利益率(1992～2008年度)



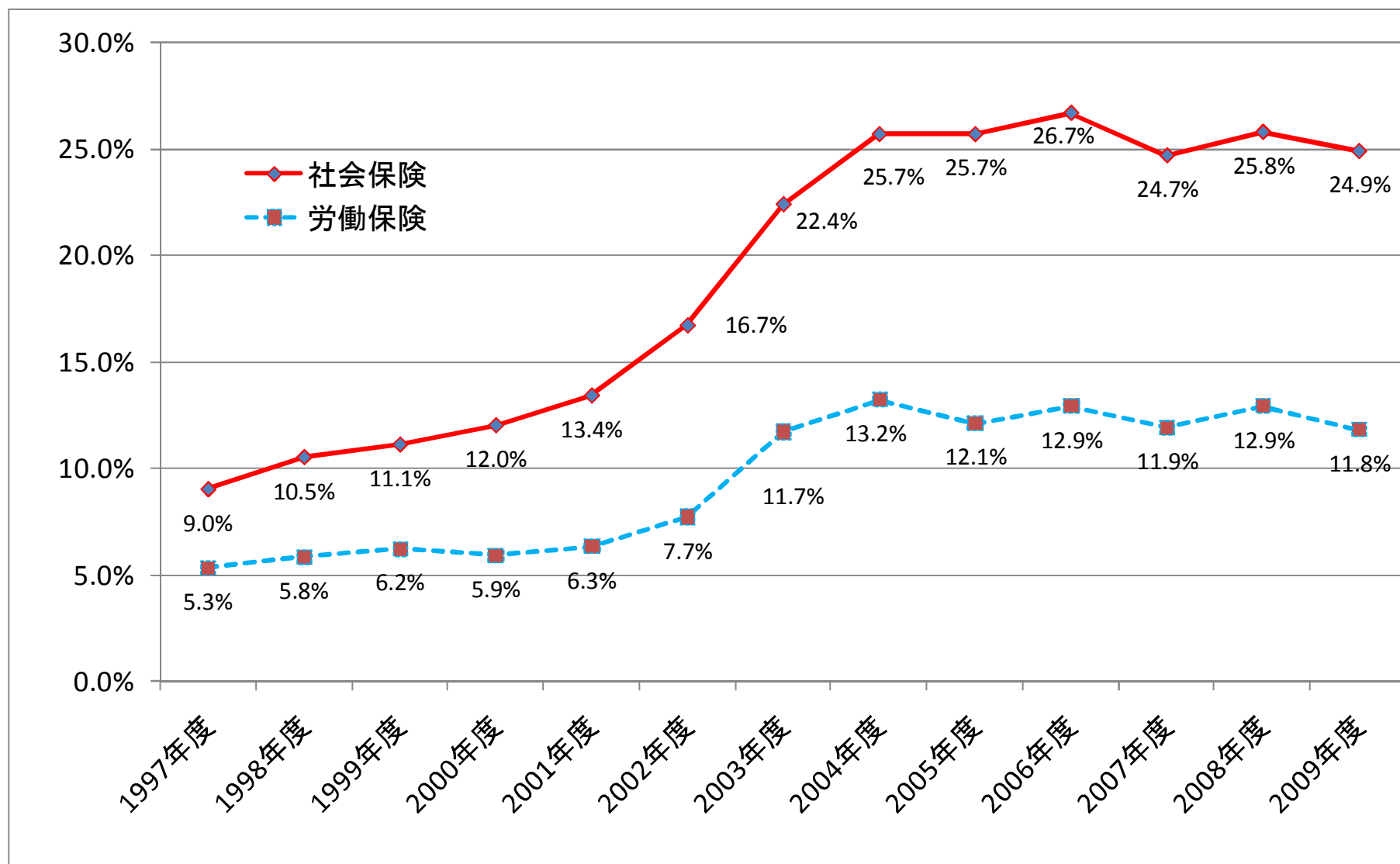
産業別月間別労働時間及び平均月間収入(1993～2009年)

	営業用トラック（普通車）運転者			全 産 業(男性)			差		
	年間労働時間	年 収	時間当たり賃金	年間労働時間	年 収	時間当たり賃金	年間労働時間	年 収	時間当たり賃金
1993年(H 5年)	2,544	4,480,300	1,761	2,196	5,491,600	2,501	348	△1,011,300	△740
1994年(H 6年)	2,556	4,466,500	1,747	2,220	5,572,800	2,510	336	△1,106,300	△763
1995年(H 7年)	2,568	4,380,100	1,706	2,244	5,599,800	2,495	324	△1,219,700	△790
1996年(H 8年)	2,568	4,341,000	1,690	2,208	5,671,600	2,569	360	△1,330,600	△878
1997年(H 9年)	2,556	4,404,800	1,723	2,208	5,750,800	2,605	348	△1,346,000	△881
1998年(H10年)	2,532	4,435,200	1,752	2,196	5,696,800	2,594	336	△1,261,600	△843
1999年(H11年)	2,520	4,303,900	1,708	2,172	5,623,900	2,589	348	△1,320,000	△881
2000年(H12年)	2,544	4,314,200	1,696	2,208	5,606,000	2,539	336	△1,291,800	△843
2001年(H13年)	2,568	4,320,600	1,682	2,196	5,659,100	2,577	372	△1,338,500	△895
2002年(H14年)	2,520	4,055,000	1,609	2,172	5,554,600	2,557	348	△1,499,600	△948
2003年(H15年)	2,556	4,066,800	1,591	2,184	5,478,100	2,508	372	△1,411,300	△917
2004年(H16年)	2,520	3,934,500	1,561	2,196	5,427,000	2,471	324	△1,492,500	△910
2005年(H17年)	2,568	3,878,700	1,510	2,184	5,523,000	2,529	384	△1,644,300	△1,018
2006年(H18年)	2,592	3,972,200	1,532	2,220	5,554,600	2,502	372	△1,582,400	△970
2007年(H19年)	2,592	4,054,400	1,564	2,208	5,547,200	2,512	384	△1,492,800	△948
2008年(H20年)	2,544	4,168,900	1,639	2,196	5,503,900	2,506	348	△1,335,000	△868
2009年(H21年)	2,592	3,691,300	1,424	2,136	5,298,200	2,480	456	△1,606,900	△1,056

※ 単位 : 労働時間⇒円、年収⇒円、時間当たり賃金⇒円

資料 : 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

トラック運送事業者の社会保険等 未加入率の推移



※ 本表における未加入とは、適正化事業実施機関が巡回指導に入った際に把握した数

皆様はご存知ですか？ 【 国民生活や企業活動を下支え 】

1. 東京都の「人口」「世帯数」

	人 口	世 帯 数
1960年(昭和35年)	968万人	277万3,000世帯
現 在 { 2010年(平成22年)1月 }	1,300万人	627万5,000世帯

※ 区部 ⇒ 人口の68.0%、世帯数の70.4%が集中 { 2008年(平成20年) }

約700万ヶ所に
集配

2. 東京都の「商業規模」と国内の「貨物輸送量」

	事業所数	卸業 (平成19年6月現在)	小売業 (平成19年6月現在)	国内貨物輸送量
1960年(昭和35年)	409,000事業所			15億 278万ト
2006年(平成18年)	690,556事業所	47,270事業所	102,695事業所	53億9,400万ト
年間商品販売額		164兆9,324億2,100万円	17兆2,789億500万円	(都内3億8,611万ト)

都内の貨物輸送のうち、91.4%がトラック輸送
そのうち、営業用トラックは54.3%(自家用37.2%)
「国民の生活」「企業活動」を下支えしているのは…
営 業 用 ト ラ ッ ク

東京都内における「貨物車両のパーキング設備」

1. 貨物専用 路上パーキング

- 1, 900ヶ所あるが、**有料(30分間:300円)**
- 設置場所が集配車両にとって、あまり必要性が無い場所に多く設置されている。
- せっかく設置されていても、マイカーに駐車されている場合が多い。

2. 東京都道路整備保全公社の管理駐車場

- 2006年(平成18年)6月の道交法改正(駐車取締り強化)に際し、法令遵守の定着化をはかるため、**30分未満の駐車料金無料化**や**荷捌き可能駐車スペースの設置**が取り組まれている。
しかしながら、**40ヶ所(最大190台分)**しかない上に、トラックを止めようとしても、マイカーが先に駐車していれば、止められない。

3. 路上 荷捌きスペース

- 渋谷区(原宿竹下通り入口、井の頭通り等)、板橋区(山手通り)、町田市(ぽっぽ町田)にある程度。
- 集配中、車両を離れる場合は「放置車両」の対象。**(※広島市は取締りから除外)**

駐車取締りに対する企業負担増により企業存続の危機に直面

2009年 東京都における年間の駐車取締り対策費用

運輸労連東京から「加盟単組の対応する企業」に調査したところ・・・
26社(支店)から回答あり

必要な収入

	2マン・3マン	駐 車 場			臨時デポ	違 反 金		合 計	運輸労連要求かつ加盟車組の対応する企業」に調査したところ・・・ 26社(支店)から回答あり	
		駐車場 (月極め)	駐車場 (時間貸)	路上 パーキング		罰 金	反則金		必要な収入	
対策費用	185,963,693	2,103,850	913,752,913	9,977,080	3,263,293,523	1,268,000	25,978,500	4,402,337,559	利益率5% の場合	利益率3% の場合
	185,963,693	925,833,843			3,263,293,523	27,246,500		4,402,337,559	88,046,751,180	146,744,585,300
本来、この莫大な対策費用は、 「事業の安全・環境対策」 「従業員への教育」 さらには 「労働条件の維持向上」に使用 されるべきものではないでしょうか・・・						違反金を除いても		4,375,091,059	87,501,821,180	145,836,368,633
						臨時デポ費用を除いても		1,139,044,036	22,780,880,720	37,968,134,533
						違反金・臨時デポ除くと		1,111,797,536	22,235,950,720	37,059,917,867

本来、この莫大な対策費用は、
「事業の安全・環境対策」
「従業員への教育」
さらには
「労働条件の維持向上」に使用
されるべきものではないでしょうか・・・

トラック運送業界が国に求めるもの

【 90年以上前の条文が今に生きる謎 】

【 自動車取締令 { 1919年（大正8年）} 】

「停車の場合と謂えども自動車の停止継続時間**5分以上**に亘る時はこれを駐車と見做す」と初めて条文化され・・・この時、初めて「**5分**」を境に、「駐車」と「停車」を分けると立法化された。



【 道路交通取締法 { 1947年（昭和22年）} 】

【 道路交通取締令 { 1947年（昭和22年）} 】

「駐車」と「停車」を「**5分**」で分ける・・・との境は条文化されず。



5分の再登場

【 道路交通法 { 1960年（昭和35年）} 】

「貨物の積卸について『駐車時間**5分**の延長』『駐車違反取締りとなるのは問題』『対象から除く規定や施行令を作るべき』など、多くのやりとりがなされ・・・

運輸省から「貨物の積卸平均は**15～20分**かかる」と報告され審議が行われた。

しかしながら、政府の姿勢は最後まで変わらず、法案化された。

昭和35年当時と現在・・・「国内貨物輸送量」、「東京都の人口・世帯数・事業所数」を比較すると

法律そのものの見直しも含め、**物流**に対する**政策転換**が喫緊の課題！

貴重品運搬警備(現金輸送業務)における危険性

加盟組合の対応企業(シェア40%)における関東圏(1都7県)特異情報

単位 : 件

	2006年度 (平成18年度)	2007年度 (平成19年度)	2008年度 (平成20年度)	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	累 計
上半期(4～9月)	14	18	17	23	17	89
下半期(10～3月)	14	23	3	23	—	63
合 計	28	41	20	46	17	152

関東圏(1都7県)における事件(未遂含む)発生状況

単位 : 件

	2007年(平成19年)	2008年(平成20年)	2009年(平成21年)	累 計
東 京 都	11	6	2	19
神奈川 県	8	7	2	17
千 葉 県	5	1	3	9
埼 玉 県	16	5	6	27
茨 城 県	6	0	2	8
栃 木 県	2	2	1	5
群 馬 県	4	4	1	9
山 梨 県	1	2	1	4
合 計	53	27	18	98

資料 : 東京都警備業協会、運輸労連東京「加盟組合の対応企業への調査」

「駐車取締り」に求められる再検証

2006年(平成18年)6月道交法改正により、駐車違反取締り業務が民間委託されるなど、駐車取締り規制が強化された。



トラック運送業者は取締り対策の一つとして、トラックの留守番役で乗務員を置き、ツーマン運行せざるを得なくなった。
乗務員不足の業者は、「乗務員派遣業(1日当たり数千円～1万円)」に委託している。



改正労働者派遣法

改正労働者派遣法が臨時国会において成立し、
日雇い派遣が原則禁止となった場合

駐車取締り対策に影響

乗務員派遣に委託できなくなる。
しかしながら、ツーマン運行も続けなければならない。

駐車違反?!



トラック運送業界が国や各都県に求めるもの

【 業務従事者の叫び 】

ドライバーの叫び

- 車を停めなければ、仕事ができない！
- 駐車できても、お金が掛かる！
- 常に駐車取締りを心配しながら、仕事している！

ドライバーの精神面に
多大な影響

はたして、私たちの仕事は・・・
「**悪質・危険・迷惑性**の高い駐車」なのでしょうか・・・！？

要 請 内 容

【 政 府 】

< 道路交通法 >

- (1) 営業用車両の駐車規制からの除外(放置駐車違反から除外)
- (2) 第2条18項「貨物の積卸しのための停止で5分」を「貨物の集配30分」に改正

【 各都県 】

< 現行施設の拡充と改善 >

- (1) 貨物専用路上パーキングの営業用車両の30分無料化・補助
- (2) 貨物専用路上パーキングに駐車している自家用車両の取締り

