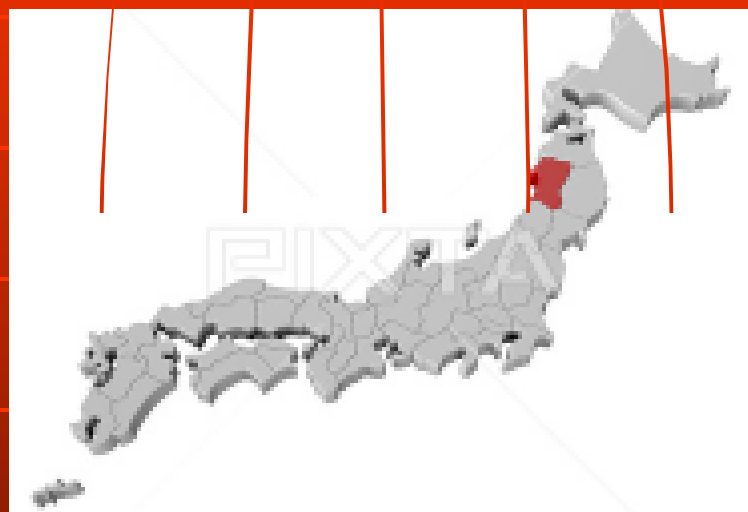


秋田県からの長距離運行の 現実と問題点



公益社団法人 秋田県トラック協会
会長 嶋田康子



秋田県におけるの運送実態

- ほとんどが、100両以内の中小零細業者
- 小さなところは、下請け・孫請け・玄孫受け
(運送子会社の増加)
- 運送業の賃金は安い⇒運転手が集まらない
(平均より、1時間当たり550円安い)
- 特に長距離輸送は、残業時間が多い
(労働時間は、平均より月1.5倍・135.2時間)

トラック業界の過去と現状

日本高度経済成長に伴い輸送物の増加

↓ (免許制につき輸送物に対してのトラック不足)

改善基準告示の発令(平成元年)

↓

参入規制の緩和(平成二年)

↓ (事業者の飽和に伴い運賃、輸送品質の下落)

事故の増加、死傷者数の増加、(バストラック等の重大事故発生)

↓ (改正基準告示違反の対する事業停止等の処分)

長距離トラックの減少(法順守、人手不足等々)

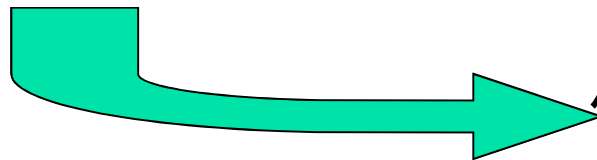


人手不足

なぜ運転手不足が発生しているのか(少子高齢化以外の原因)



- △賃金が安い
- △労働時間が長い
- △危険が伴う
- △非常に細かい規則に縛られる
- △運転手の職業的地位の下落
- △家族と過ごす時間が少ない



他業種と比べ、つらい割に安い

運賃と付帯料金

- 運送 ⇒ **運賃**
車上受け車上渡し
- 作業 ⇒ **付帯料金**
積込 検品 荷卸し
フォークリフト
クレーン等の操作





荷積み時の問題

- **積込までの待機時間**

工場についてすぐ積込できない。製造状況、積込現場の込み合い状況により時間はすべて流動的

- **製品の検品・破損製品チェック**

乗務員は、客先に届けるための最後の品質管理者といわれ不良製品の見逃しは、乗務員の検品不足

- **梱包時間の短縮**

積込作業場の時間短縮の為、積込後梱包は待機場所等への移動

- **荷台からの転落墜落等の労災事故**

検品、積込、出荷作業(バーコードスキャン等)を同時にこなし、更に時間短縮などを求められ慌てた作業も一つの原因ではないだろうか？

作業場における、安全装置(安全帯、避難場所の確保など)の不備



荷卸し場所での問題

- **荷卸し指定時間**

出発時間＋休息・休憩等で本当に着くのか、納入遅延はもとより早着の禁止場所すらある
- **関東周辺の混雑**

首都高などの交通混雑が頻繁な地域などへの時間計算はあまりにも難しい
- **工場が狭く、外部での待機**

特に首都圏地域においては、待機場所等が無い場所での長時間待機、近くの路上待機
- **無理なアイドリングストップ**

酷暑日の待機ならびにアイドリングストップは、乗務員の体力を奪い、熱中症のリスクが増える。
- **運転手の手おろしもしくは、リフトおろし**

車上受け車上渡しが原則ではあるが、降ろし場所によっては自主荷役
- **梱包資材のスレ傷も、製品の不良とみなされる**

製品に何かあればすべて運転手の責任



運行途中の問題

- 休憩・休息場所の確保

高速PA、道の駅、コンビニ、ドライブイン

休憩(4~8時間強)時間以上ゆっくり止めておける場所の確保

- 道路状況の変化

渋滞、通行止め等の日々日時における環境変化

- 天候による変化

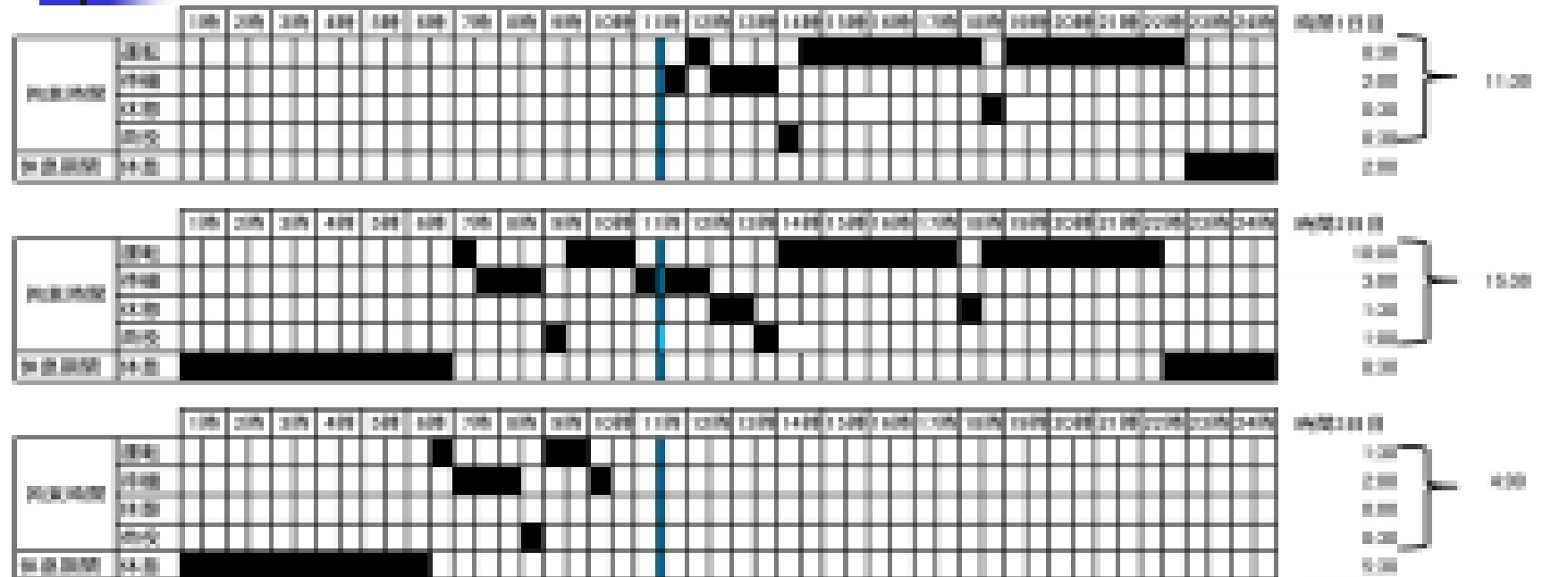
降雪、ゲリラ豪雨などの対外要因における状況判断

改善基準告示とは

(一部要約)

- ・拘束時間
 - 1日13時間以内(最大16時間) ・・15時間超の勤務は1週2回まで
 - 1月293時間以内(最大320時間)
 - 年間3516時間
- ・休息期間
 - 1日8時間以上(分割取得は1回4時間以上、合計10時間以上)
- ・休日
 - 24時間+8時間 ∴32時間以上
- ・運転時間
 - 4時間に30分の休憩取得
 - 2日を平均して1日9時間以内
 - 2週を平均し1週44時間以内
- ・(運行指示書) ・・これは、国交省の規則
 - 一日のうち一度も対面点呼ができない(長距離運行)の場合、運行に対する時間等をすべて記載した指示書を乗務員にもたせ変更があった場合には記載変更とする。

標準日報(秋田出発13時半)



※出発前後の点呼・点検
 ※4時間に30分の休み
 ※8時間以上の連続休息

※総拘束時間は、24時間から休息時間を引いたもの
 ↓
 ◎休憩時間等を最低限にしたい。

①08:00~④09:00時間
 (①08:00~②09:00M + ③04M)
 (①08:00~②09:00M + ③04M)
 ④09:00M
 (④09:00M)

⑤09:00~⑧09:00時間
 (⑤09:00M + ⑥09:00M + ⑦09:00M)
 (⑤09:00M + ⑥09:00M + ⑦09:00M)
 ⑧09:00M
 (⑧09:00M)

47.00.00
 21.00.00
 20PM
 540CM
 60PM
 540CM
 48PM
 1200cm



拘束時間の計算

- 1日の拘束時間とは

始業から連続する24時間△休息期間(24△8=16)

※休息期間(8時間以上)が終了した時間から
次の1日が始まる



ダブリ拘束時間の発生

※15時間越えは1週に2回まで



営業停止処分

- 改善基準順守できていない

○未順守項目が1カ月31件以上の運転者が3人以上で、かつ拘束時間未順守の運転者が半数以上の事業所を**30日の事業停止**とする

(国交省処分基準・平成26年1月より)



荷主の皆様との協議

■ 荷主と協議し改善できるもの



☆積込・荷卸し時間の削減

☆積込労働者の確保

(積込料金の発生)

☆全線高速利用のための利用料金の負担

(国にも値下げ要請)

☆休息が9時間以上取得できる降ろし時間の選定

地方産業の競争力の減退にならないことが前提