

平成 27 年 12 月

積込み、積み下ろしに係る待機時間短縮に対する取り組みについて

山梨通運株式会社

現在、運転士不足の影響により、運行されている営業用貨物自動車が減少傾向にあり、全国的にみても求貨依頼よりも求車依頼の比率が圧倒的に高くなっております。

この状況に対応すべく、自社車両および協力会社車両をフル活用して荷主企業様のオーダーを完遂しようと全社を挙げて対応しておりますが、昨今の労働規制の厳格な運用により車両手配が困難な案件が増加しております。

具体的には

- ・積込み時間や作業内容がオーダー内容と違う
- ・製造ラインの問題から積込み開始時間が当日にならなければ判明しない
- ・大量の貨物が発送されるが、積込みスペースがなく後続車両が長時間待機を余儀なくされる
- ・降し地においても同様の問題が起きる

など、上記の問題が恒常的に起きている荷主企業様のオーダーに関して、特に協力会社や所謂「帰り荷」として受託するその他同業者より引き受け拒否をされることが頻繁に発生してきており、荷主企業様から運送料金の増額提示をいただいたとしても状況は好転しない状況であります。

(背景は後述の「貨物運送事業業界を取り巻く環境について」でご説明いたします)

弊社といたしましては、問題が顕在化した 2011 年頃より荷主企業様に、積込み時間や積み下ろし時間の明確化あるいは車両運行状況に応じた柔軟な時間調整へのご理解とご対応を随時お願いし、ご対応をいただいております。

しかしながら、荷主企業様におかれましても出荷後荷受けや生産調整による荷造り遅れなど、構造的な問題でご対応いただけない企業様もあり、数度の話し合いの結果、環境の改善が見込むことができない企業様においては、残念ながらお取引をお断りしなければならない現実もあります。

社会インフラとしての役割を果たしていくためにも、労働環境の改善をはかり運転士を確保していかなければならず、そのためには運送事業者の努力だけでは事足らず、業界へ一番影響をもつ荷主企業様にご理解をいただきたく、お願い申し上げます。

貨物運送事業業界を取り巻く環境について

○運送料金下落

- ・ 1990年に行われた参入規制の事実上自由化により参入業者が増大
一般貨物運送事業者数 1990年 36,485社
2013年 57,439社（国土交通省自動車局貨物課発

表）

- ・ 業者数増加に伴い運送料金が下落
- ・ 収受料金の下落に伴いそれまで距離に応じて行っていた運転士2名による交代運転でのツーマン運行がほぼ不可能に
- ・ 仕立て地からの（所謂「行き荷」）の運送料金だけではコストを吸収することが難しくなり、それまではあまり受けていなかった降ろし地周辺から自社営業所近県への貨物（所謂「帰り荷」）を運ばなければ成り立たなくなる
- ・ 上記に伴い運転士の置かれる労働環境は厳しくなる一方であり、過去には時間調整に苦慮した運転士が睡眠をとるために飲酒をし、それが常態化したため飲酒運転となり悲惨な事故を惹起したこともある

○事故防止を図るための各種規制

- ・ 大型トラックにはスピード抑制装置（最大90km/h）の装着が義務付け
- ・ 運転士の拘束時間（始業から終業まで）は原則13時間
- ・ 前回の終業時間から連続8時間以上の休息がなければ連続した拘束となる
- ・ 連続運転は4時間以内 30分以上の休憩が必要

★違反した運送事業者は車両使用禁止や営業停止の行政処分が科せられる

○深刻な若手運転士不足がもたらす従事者年齢構成の歪み

- ・ 平成19年の運転免許制度改正により20歳未満の中型車（車両総重量5t以上）の免許取得が不能となり、高卒者への求人が激減。
- ・ 20歳以上の運転士を募集しようとしても、高卒者はすでに他業種に就職済みであり、専門・短大以上の新卒者が希望し選択する職種とはなり難い
- ・ 輸送、機械運転従事者数は平成15年85万人から平成26年11月には80万人に減少
- ・ 年齢構成比は、15～29歳が平成15年の18.5%が、平成25年には10.1%と減少、それに伴い55～64歳が16.3%→18.7%、65歳以上が2.7%→5.9%と増加。

*人数および構成比は 総務省発表 労働力調査より

○職種としての魅力が希薄になり運転士不足に拍車がかかっている

- ・輸送料金下落に伴い運転士の年収も下落し、平成26年度運輸・郵便業の年収は408万円であり、記録が参照できる平成9年度の493万円から85万円減
製造業は450万円（平成9年度450万円）
建設業は451万円（平成9年度463万円）とほぼ横ばいなのに対し、減少傾向が顕著

＊厚生労働省発表 毎月勤労統計調査

- ・体力を使う作業内容や深夜運行による昼夜逆転、長時間労働などの厳しい労働環境だがその分収入が多いことが大きな魅力だったため、労働環境が大きく変わらず収入が減少していることで相対的に他業種より魅力に欠ける業種となってしまっている

以上の事柄等が貨物運送事業の構造的な問題を作り上げており、全国的な運転士不足による運行車両の減少を引き起こし、荷主企業様の貨物配送遅延や未受託に繋がっております。

一朝一夕には解決できない状態ではありますが、現在、労働環境を改善させるための先鞭として、労働時間を法令に則した拘束時間内で納める努力をしております。

そのためには荷主企業様のご理解とご協力が不可欠であり、取引させていただいている企業様にオーダー締切時間の前倒し、積み地・降し地での配車指定時間の明確化による待機時間削減などをお願いし徐々にではありますがご対応いただいております。

運転士の確保や車両老朽化に伴う代替などが確実に実行する所謂「再生産可能な運送料金」の収受に関しては、近年の燃料高騰により少しずつご理解いただける企業様が増えてきておりますが、まだまだ十分な水準には程遠く、引き続きご理解いただけるようご説明申し上げます。

参考までに

- ・運送原価の主な構成要素は「燃料費」「車両費」「人件費」
- ・1990年に行われた参入規制の事実上自由化時と現在の「燃料費（10あたり）」

1990年 8月27日 軽油： 72円（軽油引取税込、消費税3%別）

2015年11月24日 軽油：102円（軽油引取税込、消費税8%別）

経済産業省資源エネルギー庁 発表 関東局 店頭価格

- ・同じく「車両費」（大型車）

1990年 約10,000,000円（10t車）

2015年 約15,000,000円（14t車） 価格は弊社調べ（税別）

環境対応により大幅に価格が上昇している

- ・「人件費」

後方事務IT化などの効率化策、省エネ運転徹底による燃費向上策を実施するも、運送料金下落に反比例した「燃料費」「車両費」の上昇を吸収することはできず、人件費は下がるを得ない