

長時間運送 今月から罰則強化

運転手減収も 生活苦…「運賃アップを」

(2014/01/27 06:30)

労働時間の適正化で運転手の困惑が広がっている。

7人が死亡した2012年の関越自動車道の高速バスツアー事故を受け、国がトラック運転手を著しく長時間働かせた運送業者に、従来より厳しい処分を科せるよう改定した指針が今月から適用される。

だが、残業手当が収入の頼りという運転手も多く、業界は安全性確保と収入減の歯止めという難しい問題に直面している。

道内外を走るトラックが次々と出入りする札幌市厚別区のトラックステーション。駐車場で休憩していた旭川市の男性運転手(55)は「国の基準を守ると収入は当然減るので、やっていけないだろう」と漏らした。

国の指針では、運転手の始業から終業までは最長16時間、週2回が限度と定められている。しかし男性は「毎日16時間を超えて働いている」と明かす。月収は残業手当を含めて手取り23万円。「体はきついけど家族を養わなければならない。規制強化の前に運賃アップや景気回復がなければ厳しい」と話した。

指針では、トラック運転手の労働時間が基準に著しく違反した場合、「トラック1台につき120日間の使用停止」とする罰則規定があるが、大手などを除くと実態が把握しきれず違反の多くは見逃されていた。

国土交通省は昨年9月、悪質な違反業者に「30日の事業停止」を科す規定を指針に盛り込んだ。

大手業者は「下請け会社を使うなど労働時間を分散すれば対応できる」とする一方、中小業者にとって30日の事業停止は「廃業を余儀なくされる」(複数の業者)厳しい処分。

石狩管内の運送業者は「国の指針を順守するが、その場合、運転手の収入は半減するだろう」とみる

北海学園大の川村雅則准教授(労働経済)は「運転手に長時間勤務を強いて成り立っているのが今の運送業界。労働時間の適正化だけでなく、運賃アップのために運転手と経営者が協力するなどして荷主や政府を動かすべきだ」と話す。

運送業者は不況に対応できるようトラックを減らしており、指針を守るために人手を確保しようにもできない恐れがある。