

業界専門紙などによれば、一般紙やテレビでも報道されるようになった運送業の人手不足。全く同じく

いの企業の割合が10.0%となつた。業界別に見ると、運輸・サ  
ビス・建築など人手不

4%、トラック56%。  
1%）。特にその中で  
、点呼や乗務時間で  
違反が目立つ。

例となつた。また国は5月、従来は送検後としていた悪質ケースの企業名の公表を行政指

が労働組合を結成するなど、長時間労働に対する世間の目は厳しさを増している。

運送業に限った話ではないが、過労死については、運送業者によるリスクが多く、

# 大型半導体のデータベース 24システムタイヤサービス 移動

卷之三

足人手不足による最大の影響は、深刻な過重労働のまん延ではないだろうか。

定の分野で過重労働が顕著になっている。

国は、長時間労働が過労死の原因となるていることなどから対策を強化し、今年4月か

導の段階でできるよう  
にした。いわゆる「ア  
ラック企業」の公表は、  
該当する企業の言頭夫

今回の「かどく」の  
摘要について大阪市内  
の事業者は、「大きく  
報道されてこの方が  
かるるような職種には  
若い入材は集まりにく  
く、早期離職者も多く  
なる。過重労働が黄

「フォークリフト、大型建設機械用タイヤなど特殊なタイヤ交換が出る反覆言はない。」  
サービス（田中宏徳社長、大阪府堺市美原区）では、大型特殊車

帝国データバンク大  
阪支社が近畿地方に本  
社を置く企業を対象に  
行った調査では、月の  
残業が100時間を超  
える従業員が一人でも

定の分野で過重労働が  
顕著になっている。  
また、近畿運輸局は  
このほど、平成26年度  
の監査及び行政処分の  
結果について発表し  
た。過労に関する違反  
はバス・トラックとも  
に最も多い違反内容と  
なっている(バス62・  
ト

国は長時間労働か  
過労死の原因となつて  
いることなどから対策  
を強化し、今年4月か  
ら「過重労働撲滅特別  
対策班」(通称かどく  
を東京、大阪の労働局  
に設置している。今月  
2日、従業員に月10  
時間の長時間労働を

導の段階でであるよう  
にした。いわゆる「ア  
ラック企業」の公表は、  
該当する企業の信頼失  
墜につながるため、抑  
止力につながることであ  
る。さらに、学業に支障  
が出るほどの長時間労  
働や社員と同じような

今回の「かどく」の摘発について大阪市内の事業者は、「大きく影響が大きいのは、ブラック企業というレッテルを貼られてしまうと、ますます人手不足になりますからねない。」そうなれば会社は違法

かるるような職種には、若い材は集まりにくく、早期離職者も多くなる。過重労働が横行すれば社内の人間関係も悪化し、パワハラなどから精神疾患となる可能性もある。機械やシステムを活用した従業員がますます増える可能性もある。

フオークリフト、大型建設機械用タイヤなど特殊なタイヤ交換が出来る販売店は少ない。移動が不可能なこれら大型機械・車両は現場でタイヤ交換をしなければならず、移動式のタイヤ交換車両が必要となる。

同車両の導入は、寺

長、大阪府堺市美原区)では、大型特殊車両(大型フオーカリフトや大型建設機械などの)自走不可能車両のタイヤ交換のための特殊クレーン付き平車両を導入した。

## 大通の交通安全活動③ 情報を取り出す

松本望社長

今回は松本望社長に経営者から見た「交通安全活動」について話を聞いた。松本社長は一言、「落第」と話す。「社内でのコミュニケーションが足りない。」

特にドライバーと配車マン。ドライバーは最前線で動くため、多くの情報を持っている。積み込み先や組み立てなどの情報を配車マンはどうドライバーから弓

A black and white portrait of Matsunaga Toshio, a middle-aged man with glasses, wearing a light-colored shirt. He is looking slightly to his right. The background is dark and textured.

る。年長者のドライバーが言つたことに配車マンが反応しなければ、ドライバーは次から何も言わなくなる。これでは人間関係がつぶれかねない」とも指摘する。「社員は同じ仕事をする仲間、家族。会話をしながら悩みを聞き、信頼関係を作っていくなければいけない」として「昨日できなかつたこと

からすれば、ほっと一息つきたいときもあるだろうが、向上心をもって取り組んでもりいだ」という松本社長。

「準中型自動車免許」制度がまもなくスタートする。満18歳で取得することができ[高卒採用の促進につながる]と入手不足に苦悩するトラック業界は期待を寄せていく。

水を差すわけではないが、過度の期待は禁物だ。むしろ新制度(改正道交法)の下、普免ではほとんどの貨物自動車が運転できなくなるのは方が重大事だ。

関係者でも知らない世代が多くなったが、現在の中型免許ができるまで普通免許で車両総重量8t、最大積載

能が、たゞ一方で、トラック業界では、  
ト車などにクレーンやリフトなどを  
装するケースが増加。荷物を満載す  
と車両総重量が10t近くになり、大  
車の規制を受けることになるため、「  
免で運転できる範囲を車両総重量10  
まで拡大してほしい」。トラックの性  
も法律ができる当時より格段に向じ  
ている。車両総重量10tまでのトラ  
クは「普通車」に区分してほしい」  
の声が業界から沸き起つた。これ  
いわゆる「架装減トン」で、今から  
年ほど前の話だ。

# 準中型免許問題

## 普免の範囲は縮小された

前だ。たゞ一方、ヨーロッパ業界では4トン車などにクレーンやリフトなどを架装するケースが増加。荷物を満載する車両総重量が10t近くになり、大型車の規制を受けることになるため「普通免で運転できる範囲を車両総重量10tまで拡大してほしい。トラックの性能も法律ができた当時より格段に向上了っている。車両総重量10tまでのトラックは『普通車』に区分してほしい」との声が業界から沸き起しつた。これがいわゆる「架装減トン」で、今から25年ほど前の話だ。