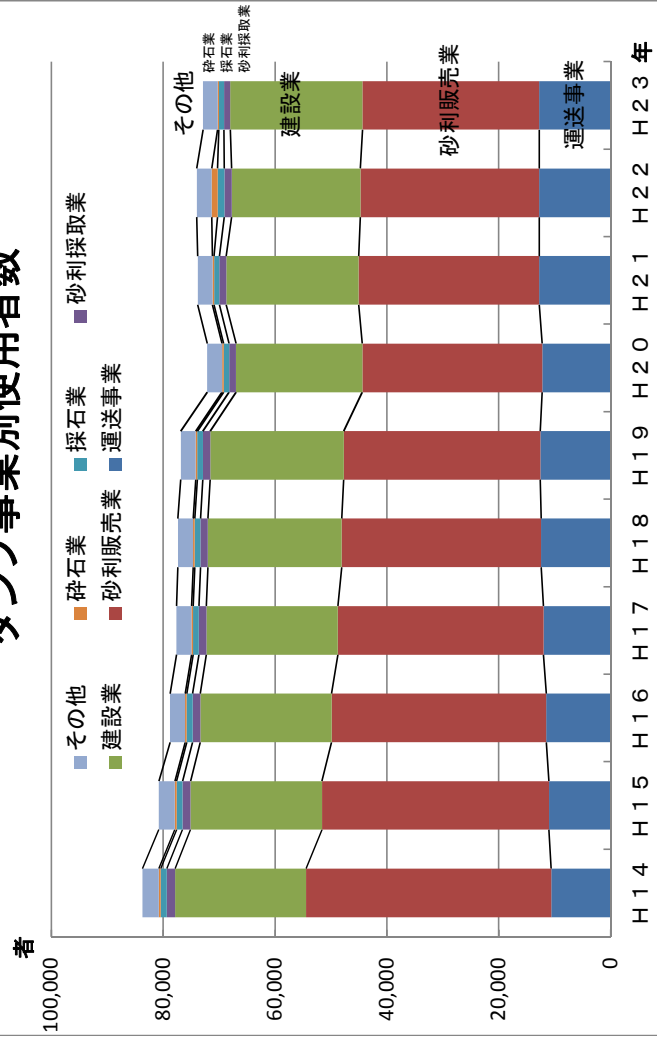


○事業別使用者数及び車両数の推移

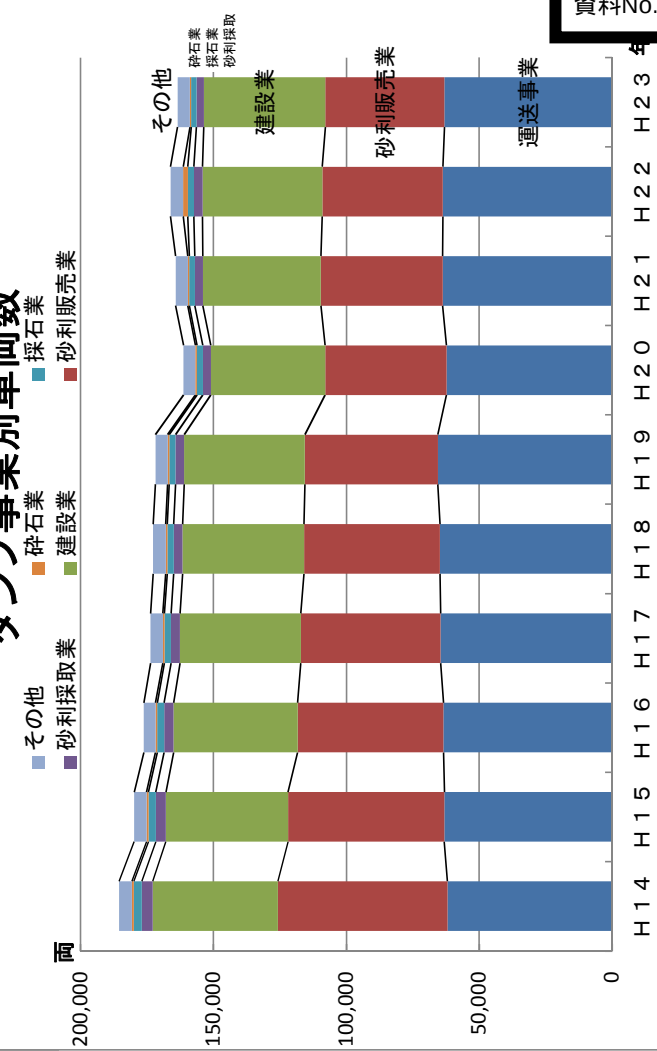
注：()内は構成比

事業種別		年											
事業用	営業	貨物自動車	使用者	平成14年末	平成15年末	平成16年末	平成17年末	平成18年末	平成19年末	平成20年末	平成21年末	平成22年末	平成23年末
		運送事業	車両数	61,957 (33.4%)	63,144 (35.1%)	63,471 (36.0%)	64,593 (37.2%)	64,810 (37.5%)	65,607 (38.2%)	62,356 (38.7%)	63,778 (38.8%)	63,759 (38.4%)	63,132 (38.6%)
自家用	石採石業	使用者	1,133 (1.4%)	1,082 (1.3%)	1,060 (1.3%)	1,056 (1.4%)	1,024 (1.3%)	1,004 (1.3%)	981 (1.4%)	942 (1.3%)	942 (1.3%)	1,218 (1.6%)	894 (1.2%)
		車両数	3,008 (1.6%)	2,750 (1.5%)	2,548 (1.4%)	2,438 (1.4%)	2,415 (1.4%)	2,322 (1.4%)	2,204 (1.4%)	2,097 (1.3%)	2,315 (1.4%)	1,966 (1.2%)	
	砕石業	使用者	334 (0.4%)	306 (0.4%)	292 (0.4%)	283 (0.4%)	287 (0.4%)	289 (0.4%)	278 (0.4%)	270 (0.4%)	1,042 (1.4%)	230 (0.3%)	480 (0.3%)
		車両数	774 (0.4%)	710 (0.4%)	685 (0.4%)	640 (0.4%)	618 (0.4%)	623 (0.4%)	590 (0.4%)	553 (0.3%)	1,709 (1.0%)	1,141 (1.6%)	2,797 (1.7%)
	砂利採取業	使用者	1,461 (1.7%)	1,410 (1.7%)	1,373 (1.7%)	1,319 (1.7%)	1,308 (1.7%)	1,292 (1.7%)	1,229 (1.7%)	1,245 (1.7%)	1,309 (1.8%)	3,255 (2.0%)	31,596 (43.4%)
		車両数	4,011 (2.2%)	3,813 (2.1%)	3,592 (2.0%)	3,394 (2.0%)	3,319 (1.9%)	3,273 (1.9%)	3,043 (1.9%)	3,048 (1.9%)	32,281 (43.7%)	45,326 (27.4%)	44,800 (27.4%)
	砂利販売業	使用者	43,816 (52.3%)	40,579 (50.2%)	38,356 (48.7%)	36,753 (47.3%)	35,661 (46.1%)	35,149 (45.7%)	50,042 (29.1%)	45,640 (28.3%)	45,852 (27.9%)	45,326 (27.3%)	44,800 (27.4%)
		車両数	63,768 (34.4%)	58,805 (32.7%)	54,863 (31.1%)	52,574 (30.3%)	51,100 (29.6%)	50,042 (29.1%)	23,881 (31.1%)	22,584 (31.3%)	23,661 (32.1%)	22,999 (31.1%)	23,623 (32.4%)
	建設業	使用者	23,440 (28.0%)	23,502 (29.1%)	23,477 (29.8%)	23,514 (30.3%)	23,924 (30.9%)	23,881 (31.1%)	45,391 (26.4%)	42,967 (26.6%)	44,335 (27.0%)	45,004 (27.1%)	45,694 (28.0%)
		車両数	47,195 (25.4%)	45,944 (25.6%)	46,647 (26.5%)	45,425 (26.2%)	45,717 (26.5%)	45,391 (26.4%)	2,663 (3.5%)	2,664 (3.7%)	2,646 (3.6%)	2,681 (3.6%)	2,604 (3.6%)
その他	使用者	2,920 (3.5%)	2,867 (3.5%)	2,686 (3.4%)	2,687 (3.5%)	2,735 (3.5%)	2,663 (3.5%)	4,542 (2.6%)	4,492 (2.8%)	4,567 (2.8%)	4,775 (2.9%)	4,608 (2.8%)	
	車両数	4,762 (2.6%)	4,623 (2.6%)	4,424 (2.5%)	4,623 (2.7%)	4,737 (2.7%)	4,542 (2.6%)	59,892 (83.0%)	61,045 (82.7%)	61,213 (82.7%)	60,088 (82.5%)	100,345 (61.4%)	
小計	使用者	73,104 (87.3%)	69,746 (86.3%)	67,244 (85.4%)	65,612 (84.5%)	64,939 (83.9%)	64,278 (83.6%)	106,193 (61.8%)	98,936 (61.3%)	100,452 (61.2%)	102,384 (61.6%)	72,870 (100.0%)	
	車両数	123,518 (66.6%)	116,645 (64.9%)	112,759 (64.0%)	109,094 (62.8%)	107,906 (62.5%)	106,193 (61.8%)	76,853 (100.0%)	171,800 (100.0%)	161,292 (100.0%)	166,143 (100.0%)	163,477 (100.0%)	
合計		使用者	83,725 (100.0%)	80,788 (100.0%)	78,776 (100.0%)	77,637 (100.0%)	77,386 (100.0%)	76,853 (100.0%)	72,144 (100.0%)	73,824 (100.0%)	74,001 (100.0%)	72,870 (100.0%)	
		車両数	185,475 (100.0%)	179,789 (100.0%)	176,230 (100.0%)	173,687 (100.0%)	172,716 (100.0%)	171,800 (100.0%)	161,292 (100.0%)	164,230 (100.0%)	166,143 (100.0%)	163,477 (100.0%)	

ダンプ事業別使用者数



ダンプ事業別車両数

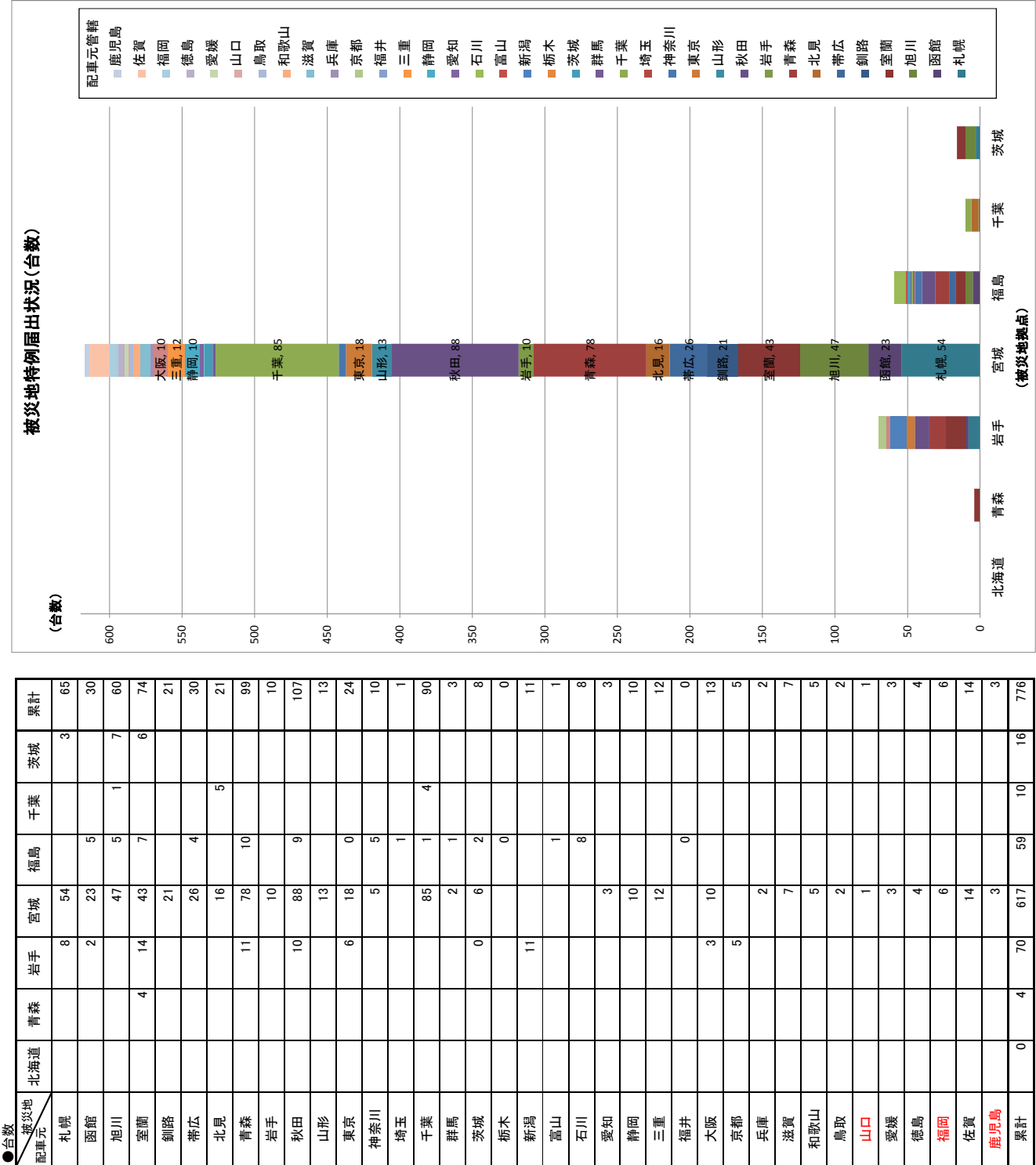


都道府県（運輸支局）別車両数

（平成23年12月末現在）

局・支局	種別	貨物自動車 運送事業者	自家用							合 計
			採石業	砕石業	砂利採取業	砂利販売業	建設業	その他	小 計	
北海道	札幌	4,193	12	0	37	719	469	135	1,372	5,565
	函館	608	11	5	17	49	57	33	172	780
	旭川	1,981	6	5	33	77	188	141	450	2,431
	室蘭	810	12	6	23	63	78	49	231	1,041
	釧路	714	5	0	18	70	116	76	285	999
	帯広	1,164	0	0	18	27	55	76	176	1,340
	北見	1,113	1	2	17	14	124	117	275	1,388
	計	10,583	47	18	163	1,019	1,087	627	2,961	13,544
東北	宮城	1,631	38	25	132	1,339	1,452	75	3,061	4,692
	秋田	961	38	0	57	447	514	41	1,097	2,058
	山形	851	34	51	105	284	579	29	1,082	1,933
	福島	874	115	6	122	980	1,413	40	2,676	3,550
	岩手	1,238	48	8	95	208	970	97	1,426	2,664
	青森	1,781	24	0	32	804	569	65	1,494	3,275
	計	7,336	297	90	543	4,062	5,497	347	10,836	18,172
関東	東京	1,334	1	4	16	1,317	3,254	467	5,059	6,393
	神奈川	1,735	28	0	8	2,862	2,877	351	6,126	7,861
	埼玉	873	27	4	21	1,588	3,448	201	5,289	6,162
	群馬	563	129	40	155	1,440	1,578	243	3,585	4,148
	千葉	1,724	19	10	117	6,114	3,671	425	10,356	12,080
	茨城	1,346	72	15	258	4,139	2,615	102	7,201	8,547
	栃木	1,373	87	7	53	2,989	1,321	50	4,507	5,880
	山梨	554	12	6	58	698	463	99	1,336	1,890
	計	9,502	375	86	686	21,147	19,227	1,938	43,459	52,961
北陸信越	新潟	1,289	12	5	248	999	1,458	65	2,787	4,076
	富山	1,142	1	1	117	143	253	78	593	1,735
	石川	808	9	0	29	280	135	21	474	1,282
	長野	498	86	7	317	835	1,029	26	2,300	2,798
	計	3,737	108	13	711	2,257	2,875	190	6,154	9,891
中部	愛知	1,730	63	48	10	2,704	2,290	87	5,202	6,932
	静岡	1,171	23	6	154	1,738	825	159	2,905	4,076
	岐阜	1,219	29	15	84	1,532	1,153	47	2,860	4,079
	三重	880	74	5	105	867	813	41	1,905	2,785
	福井	584	16	0	26	316	198	3	559	1,143
	計	5,584	205	74	379	7,157	5,279	337	13,431	19,015
近畿	大阪	2,272	9	1	0	925	957	51	1,943	4,215
	京都	934	6	6	19	314	557	33	935	1,869
	兵庫	2,277	23	17	29	1,532	1,609	100	3,310	5,587
	奈良	639	5	2	4	702	495	13	1,221	1,860
	滋賀	363	20	1	22	383	515	38	979	1,342
	和歌山	480	3	1	7	674	415	23	1,123	1,603
	計	6,965	66	28	81	4,530	4,548	258	9,511	16,476
中国	広島	1,602	82	6	7	233	454	79	861	2,463
	鳥取	464	10	0	1	72	73	24	180	644
	島根	824	62	0	4	28	156	15	265	1,089
	岡山	1,171	45	13	4	151	158	29	400	1,571
	山口	1,196	46	5	1	54	253	24	383	1,579
	計	5,257	245	24	17	538	1,094	171	2,089	7,346
四国	香川	504	36	0	5	195	209	44	489	993
	徳島	347	25	1	23	446	207	42	744	1,091
	愛媛	915	51	18	2	86	269	42	468	1,383
	高知	789	17	5	13	92	195	27	349	1,138
	計	2,555	129	24	43	819	880	155	2,050	4,605
九州	福岡	2,989	46	65	16	1,413	1,523	104	3,167	6,156
	佐賀	577	41	0	0	149	120	13	323	900
	長崎	761	82	2	0	111	275	27	497	1,258
	熊本	1,278	65	7	6	437	183	74	772	2,050
	大分	1,195	53	11	11	350	420	50	895	2,090
	宮崎	1,145	60	12	87	203	603	100	1,065	2,210
	鹿児島	1,990	77	12	49	367	678	88	1,271	3,261
	計	9,935	424	109	169	3,030	3,802	456	7,990	17,925
沖縄		1,678	70	14	5	241	1,405	129	1,864	3,542
全国計		63,132	1,966	480	2,797	44,800	45,694	4,608	100,345	163,477

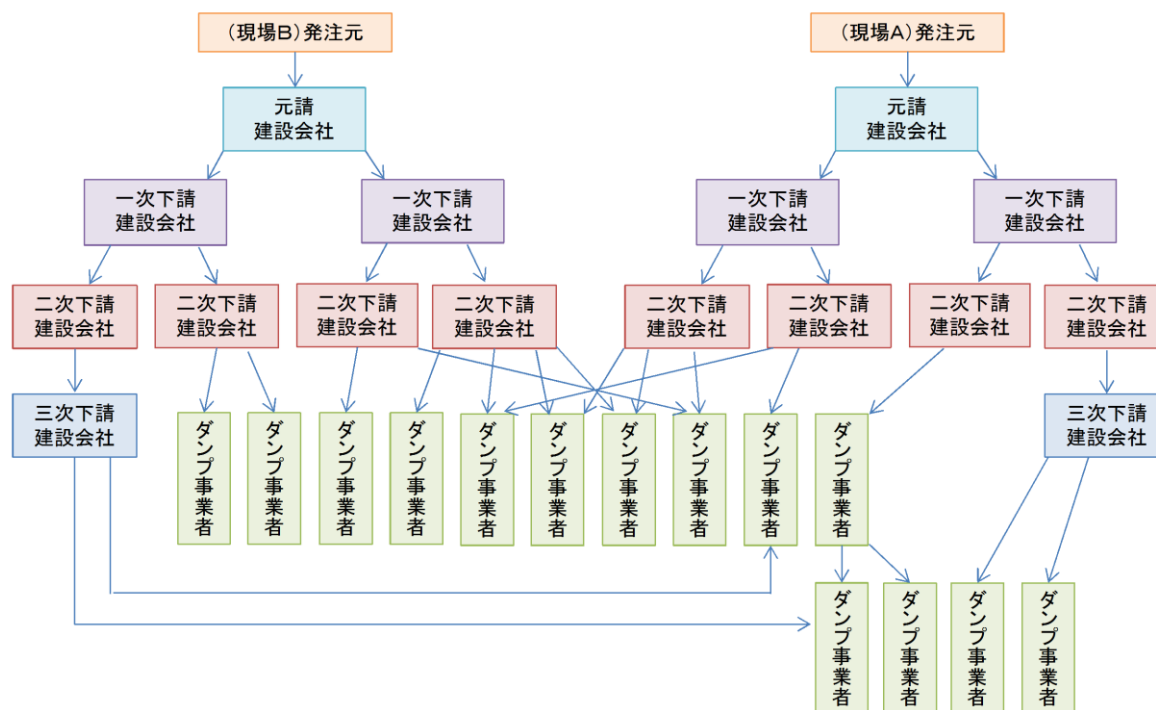
貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において事業活動を行うための特例措置にかかる届出状況（平成25年3月12日現在）



被災地におけるダンプカーの逼迫状況

ダンプトラック運送事業者は、下図のような複雑な下請構造がある。（実際はさらに多層になっている）

これは、個々のダンプ事業者のほとんどが小規模零細企業であるため、複雑なつながりを持ちながら工事需要に対応するためである。



現場 A、現場 B の工事時期がずれていれば、ダンプカーの供給は十分であるが、工事時期が重なれば、両現場からの需要には応えられない状況が発生する。

対応するためには、まずダンプカーの増車をする事が考えられるが、多くの車両を抱えることは経営上のリスクを抱える事となり、現実的ではない。

被災地においては、まさに各現場の工事が重なっている状況であり、地元のダンプトラック運送事業者だけでは需要に応えられない。来週は何台の車両が必要なのか、来月は何台の車両が必要なのか、又は余るのか…が、把握出来ない状態である。

この状況を緩和するのが「貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において事業を行うため車両の移動等に関する取扱いの特例」である。

しかしながら、旧来の付き合いがある地元の建設会社との関係があれば、そちらの仕事を優先せざるを得ず、また、派遣先での経費増（宿舍代、駐車場賃貸料、運転者への手当等）が賄えない運賃であれば、被災地への車両、ドライバー派遣を躊躇せざるを得ない。

貨物自動車運送事業者が東日本大震災の被災地域において 事業活動を行うための特例措置の創設について

貨物自動車運送事業の運転者の勤務時間等に係る基準に関し、貨物自動車運送事業者が、車両及び運転者を所属営業所から臨時的に被災地域に設ける拠点に移動して復旧・復興に係る事業活動を行おうとする場合の特例を創設する。

現 状

運転者の疲労蓄積を防止する観点から、運転者は144時間（6日間）以内に所属営業所に戻る必要がある。（「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」平成13年国土交通省告示）

被災地域

復旧・復興
の現場

所属営業所に144時間以内に戻る必要がある

所属営業所

特例による取扱い

所定の要件を満たす被災地拠点を所属営業所とみなすことにより、上記の基準は堅持しつつ、被災地域での継続的な復旧・復興事業を可能とする。

被災地域

復旧・復興
の現場

被災地拠点に
144時間以内
に戻ればよい

被災地拠点

対象車両：事業用トラック

所属営業所

【被災地拠点の要件】

- ・睡眠に必要な施設の確保
- ・適切に駐車するための車両置場の確保
- ・点呼の確実な実施体制の整備

本特例の適用期間：平成25年9月12日

宿泊施設、車庫用地の確保について

- ◇ 被災地の作業員用宿舎は1泊3,500円～4,000円程度（朝夕食事あり）であり、旅館、民宿を借り上げたり、プレハブ建築で元請建設会社等が保有、貸出を行なったりしている。
- ◇ 多層下請構造では、下流側の事業者の多くは運賃から宿舎費用を賄うことが出来ず、アパートを借りて宿舎としているケースもある。
- ◇ しかし、アパートを賃貸し、宿舎として使用できるのは工期が確定している場合に限られ、工期が未確定である場合はアパートを宿舎とする事が不可能な場合がある。
- ◇ 廉価で適切な宿泊施設を確保しようとすると、運送事業者営業所から離れた場所になってしまうケースもあり、労働環境としては適切とは言えない。
- ◇ 駐車場については、144時間特例により申合せをしている現地運送事業者の余剰敷地を使用することで確保するケースが多いが、スペースが不足している場合には近隣の駐車場や空き地を借り受けなければならない。
- ◇ 仮に、被災地での作業を行うのに必要な運賃が確保されるとすれば、被災地へ流入するダンプカーが増加し、結果、駐車場や宿舎が不足する事が考えられる。
- ◇ 宿舎が確保できない場合のプレハブ宿舎建設、土地の確保は、単一事業者では負担が大きく、何らかの補助金を創設する等の行政側の主導が求められる。
- ◇ 復興庁等において、被災地復興工事の全体的な実施状況や進捗状況をコントロールし、全体的な作業の平準化（ピークを抑え、ノーマライズする）を図る事も必要ではないかと考えられる。

被災地へのダンプカー派遣に関するアンケート調査結果

H25. 5. 20 現在

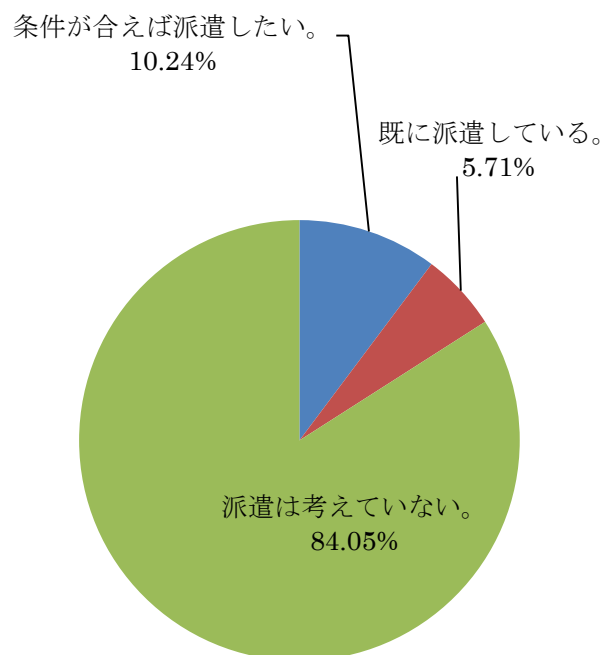
※アンケート回収率（件数）

発信先・・・各都道府県ト協ダンプカー部会員等

	アンケート 回収数 (全体)	アンケート 発信数	アンケート 回収率		アンケート 回収数 (全体)	アンケート 発信数	アンケート 回収率
北海道	19	60	31.67%	岡山県	26	109	23.85%
青森県	33	160	20.63%	広島県	15	23	65.22%
岩手県	15	41	36.59%	山口県	7	11	63.64%
宮城県	21	40	52.50%	香川県	16	44	36.36%
秋田県	26	70	37.14%	愛媛県	38	100	38.00%
山形県	22	46	47.83%	高知県	22	46	47.83%
東京都	4	10	40.00%	福岡県	6	19	31.58%
富山県	3	6	50.00%	佐賀県	23	71	32.39%
石川県	20	79	25.32%	熊本県	28	65	43.08%
愛知県	10	17	58.82%	鹿児島県	49	170	28.82%
京都府	12	23	52.17%	沖縄県	0	1	0.00%
兵庫県	7	34	20.59%	計	422	1245	33.90%

(1) 東日本大震災被災地復興に対して、今後、要望があればダンプカー及びドライバーを派遣したいとお考えですか？（件数）

	条件が合えば 派遣したい。	既に派遣 している。	派遣は 考えていない。	回答計
北海道	3	11	4	18
青森県	3	4	26	33
岩手県	6	1	8	15
宮城県	3	2	16	21
秋田県	6	5	15	26
山形県	2	0	19	21
東京都	2	0	2	4
富山県	0	0	3	3
石川県	1	0	19	20
愛知県	0	0	10	10
京都府	2	0	10	12
兵庫県	1	0	6	7
岡山県	1	0	25	26
広島県	2	0	13	15
山口県	0	0	7	7
香川県	1	0	15	16
愛媛県	1	1	36	38
高知県	2	0	20	22
福岡県	1	0	5	6
佐賀県	0	0	23	23
熊本県	0	0	28	28
鹿児島県	6	0	43	49
沖縄県	0	0	0	0
計	43	24	353	420



(2) ダンプカー及びドライバーを派遣するに当たり、次の各項目の他に必要な情報あるいは条件があればご記入願います。

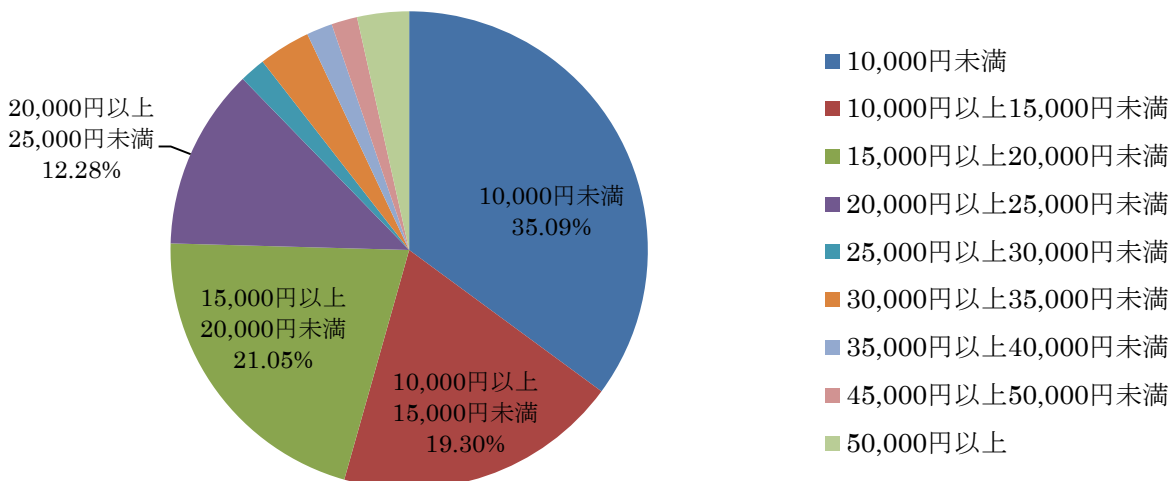
- | | |
|------------------------------|------------|
| ◇ ドライバーの宿泊施設の確保 | ◇ 車両駐車場の確保 |
| ◇ 運搬するものの情報（土砂・アスファルト・廃棄物など） | |
| ◇ 作業現場（発地・着地） | ◇ 一日の走行距離 |
| ◇ 作業終了時期（見込み） | ◇ 運賃料金の水準 |
| ◇ 運行管理申合せ相手事業者の確保 | |

◆主な必要情報・条件等

- ・車両故障時の整備工場の確保（パンク修理等）。＜7件＞
- ・144時間特例措置の延長。＜5件＞
- ・運賃未払いの補償体制。＜3件＞
- ・一日の作業時間・月の休日情報（残業等が発生するのか）。＜3件＞
- ・給油所の設置。＜2件＞
- ・ドライバー自身の了承。＜2件＞
- ・フェリー運賃の助成金。＜2件＞
- ・荷主、発注者の情報。＜2件＞
- ・車両を現場に駐車し、ドライバーは相乗りで往復が可能な特例。＜1件＞
- ・自社より通える現場であること。＜1件＞
- ・自走、稼働も含め10時間以内の作業とすること。＜1件＞
- ・宿泊施設から車両駐車場までの移動手段の確保（連絡車等）。＜1件＞
- ・地域の安全性の確認（放射線量・盗難防止等による車両置き場の安定。＜1件＞
- ・冬季の積雪時の休業情報（悪天候による休業が月に何日くらいあるか）。＜1件＞
- ・ノーマルタイヤで稼働できる期間。＜1件＞

(3) 経費増分についてお伺いします。

被災地へダンプカー及びドライバーを派遣するに当たり、宿泊費用、駐車場賃貸料、ドライバーへの諸手当等の経費を考慮した場合、運賃に対してどれくらいの上乗せ分があれば適切と考えられますか。



◆経費増分【県別件数】

	1万円未満	1万円以上 1万5千円未満	1万5千円以上 2万円未満	2万円以上 2万5千円未満	2万5千円以上 3万円未満	3万円以上 3万5千円未満
北海道	9	1	4	1	0	0
青森県	2	3	0	1	0	0
岩手県	2	2	1	1	0	0
宮城県	2	1	0	0	0	0
秋田県	1	3	3	1	0	0
山形県	1	0	0	0	0	0
東京都	1	0	0	0	0	0
富山県	0	0	0	0	0	0
石川県	0	0	1	0	0	0
愛知県	0	0	0	0	0	0
京都府	0	0	1	0	0	0
兵庫県	0	0	0	0	0	0
岡山県	0	0	0	0	1	0
広島県	0	0	0	0	0	1
山口県	0	0	0	0	0	0
香川県	0	0	1	0	0	0
愛媛県	2	0	0	0	0	0
高知県	0	0	1	0	0	0
福岡県	0	1	0	0	0	0
佐賀県	0	0	0	0	0	0
熊本県	0	0	0	0	0	0
鹿児島県	0	0	0	3	0	1
沖縄県	0	0	0	0	0	0
計	20	11	12	7	1	2

	3万5千円以上 4万円未満	4万円以上 4万5千円未満	4万5千円以上 5万円未満	5万円以上	平均額 (円)
北海道	0	0	0	0	9,647
青森県	0	0	0	0	11,250
岩手県	0	0	0	0	12,167
宮城県	0	0	1	0	17,625
秋田県	0	0	0	1	18,222
山形県	0	0	0	0	6,000
東京都	0	0	0	0	5,000
富山県	0	0	0	0	-
石川県	0	0	0	0	15,000
愛知県	0	0	0	0	-
京都府	0	0	0	0	15,000
兵庫県	0	0	0	0	-
岡山県	0	0	0	0	25,000
広島県	0	0	0	0	30,000
山口県	0	0	0	0	-
香川県	0	0	0	0	15,000
愛媛県	0	0	0	0	6,000
高知県	0	0	0	0	15,000
福岡県	0	0	0	0	13,000
佐賀県	0	0	0	0	-
熊本県	0	0	0	0	-
鹿児島県	1	0	0	1	37,500
沖縄県	0	0	0	0	-
計	1	0	1	2	15,713

(4) 前の設問 (2)・(3) の情報、条件、経費上乘せ分が満たされていると仮定した場合、派遣可能な台数等をお答え下さい。(既に派遣している場合は、現在の派遣台数の他に派遣可能な台数をご記入下さい)

	派遣先が福島県の場合					派遣先が宮城県の場合					派遣先が岩手県の場合				
	台数平均 (台)	総台数 (台)	回答数 (件数)	うち 無期限 回答 (件数)	期間平均 (月)	台数平均 (台)	総台数 (台)	回答数 (件数)	うち 無期限 回答 (件数)	期間平均 (月)	台数平均 (台)	総台数 (台)	回答数 (件数)	うち 無期限 回答 (件数)	期間平均 (月)
北海道	7.29	51	7	3	5.25	5.50	66	12	3	4.22	6.33	57	9	3	3.83
青森県	4.50	18	4	1	19.33	3.67	22	6	2	16.00	4.00	20	5	2	19.33
岩手県	－	0	0	0	－	6.00	6	1	1	－	2.86	20	7	3	3.50
宮城県	2.00	4	2	2	－	4.00	16	4	3	67.00	－	0	0	0	－
秋田県	4.33	13	3	2	3.00	4.17	25	6	2	10.50	6.33	19	3	1	14.50
山形県	－	0	0	0	－	4.00	4	1	1	－	－	0	0	0	－
東京都	－	0	0	0	－	5.00	5	1	0	7.00	10.00	10	1	1	－
富山県	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－
石川県	2.00	2	1	0	8.00	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－
愛知県	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－
京都府	10.00	10	1	0	12.00	8.00	8	1	0	12.00	－	0	0	0	－
兵庫県	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－
岡山県	－	0	0	0	－	3.00	3	1	0	7.00	3.00	3	1	0	7.00
広島県	－	0	0	0	－	3.00	3	1	1	－	－	0	0	0	－
山口県	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－
香川県	3.00	3	1	0	4.00	2.00	2	1	0	4.00	2.00	2	1	0	4.00
愛媛県	5.00	5	1	1	－	5.00	5	1	1	－	5.00	5	1	1	－
高知県	3.00	3	1	0	25.00	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－
福岡県	2.00	2	1	0	13.00	2.00	2	1	0	13.00	－	0	0	0	－
佐賀県	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－
熊本県	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－
鹿児島県	3.67	22	6	1	14.00	3.67	22	6	1	14.00	3.50	14	4	1	13.67
沖縄県	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－	－	0	0	0	－
計	4.25	133	28	10	11.89	4.21	189	43	15	11.57	4.78	150	32	12	9.45

※期間平均には無期限の回答を含まない。

◆その他意見等

- ・地元の仕事で手一杯の為、派遣することが出来ない。＜１８件＞
- ・運転手が５８歳～６２歳で派遣に行けそうにない。＜１件＞
- ・現在、営業所開設の申請準備中（６月に申請予定）。＜１件＞
- ・昨年、福島県へ応援に行ったが、中止ばかりで稼働できず、２ヶ月で戻ってきた。＜１件＞
- ・地元需要に対応優先する為、時期とタイミングが合えば派遣可能。＜１件＞
- ・地元でもダンプが不足しており、購入したくても車両が手に入らない状態である。＜１件＞
- ・被災地への車両等の派遣台数等の情報を開示してほしい。＜１件＞
- ・現場設計単価が支払われず、元請けのハネが大きい。＜１件＞
- ・生コンクリートミキサー車の要望があれば派遣したい。＜１件＞



ダンブ不足に人手不足



admin (2013年4月 8日 09:00) 0 0 0

先週は岩手県に行き、震災の復旧・復興状況について関係者の話を聞いた。すると、意外な状況になっていることが分かった。経済の活性化を目的とした政府の緊急経済政策が、被災地ではダンブ不足を促進し、復旧のスピードを遅らせる結果を招いている、というのだ。

被災地では地盤沈下した地域のかさ上げや、高台への移転のための整地など、まだ復興以前の工事の最中である。地元のダンブだけでは足りず、全国各地からダンブが集まっていた。しかし、緊急経済政策で全国的に公共工事などが増えてきたために、地元で仕事があるのなら「出稼ぎ」よりも地元で仕事をした方が良いと、ダンブがそれぞれの地元に戻ってしまった。被災地ではいまでもダンブが不足していたのに、より足らなくなってしまったのだという。

大型ダンブは国交省の資料によればピーク時の2007年度に営業用が約6万5600台、自家用が約10万6200台、合わせて17万1800台であった。しかし、リーマンショック後に減少が始まり、2011年度ではそれぞれ約6万3100台(約-2500台)、約10万300台(約-5800台)、合計16万3400台(約-8300台)になっている。

このように車両数が減少していても、需要も低迷していたので余剰感が強かった。そこで仕事を求めて全国各地から被災地に集まっていたのである。それでも被災地では不足気味だったが、緊急経済政策で各地の需要がでてきたために、それぞれの地元に戻ってしまったというわけである。

同じような事情は生コンでもいえる。被災地の生コン工場は不足している。そこで政府が被災地に生コン工場をつくる方針のようだが、今度はミキサー車の不足が予想される。一部の関係者からは関西方面からミキサー車を被災地に回すような段取りをとっていると聞いたが、関西でも緊急経済政策がらみで仕事が増えてくるとなると、どうなるか分からない。

さらに、かりにダンブやミキサー車を何とか揃えられたとしても、それを運転するドライバーをどのように確保するか、という問題がある。現状を見ると必ずしも労働力の絶対数が不足しているとは思えないのだが、応募者が少ないという実態からすれば、やはり人手不足なのである。

トラックバック(0)

トラックバックURL: <http://truck-next.com/ljcfm/cgi-bin/mt-tb.cgi/73>

コメントする

コメントするにはまず[サインイン](#)してください。

このブログ記事について

このページは、adminが2013年4月 8日 09:00に書いたブログ記事です。

ひとつ前のブログ記事は「[「団塊桜」は散らず](#)」です。

次のブログ記事は「[グローバル化とトラック輸送](#)」です。

最近のコンテンツは[インデックスページ](#)で見られます。過去に書かれたものは[アーカイブのページ](#)で見られます。

カテゴリ

月別 アーカイブ

- ▶ 2013年4月 (3)
- ▶ 2013年3月 (4)
- ▶ 2013年2月 (4)
- ▶ 2013年1月 (4)
- ▶ 2012年12月 (5)
- ▶ 2012年11月 (4)
- ▶ 2012年10月 (5)
- ▶ 2012年9月 (4)
- ▶ 2012年8月 (4)
- ▶ 2012年7月 (5)
- ▶ 2012年6月 (4)
- ▶ 2012年5月 (4)
- ▶ 2012年4月 (5)
- ▶ 2012年3月 (4)
- ▶ 2012年2月 (4)
- ▶ 2012年1月 (4)

このブログを購読

POWERED BY
MQVABLE TYPE™