

トラック運送業界における「働き方改革」に向けた取り組みと課題

Approaches and issues for "Work-Style Reforms" in the trucking industry



井上 豪：一般社団法人 東京都トラック協会 総務部 総務課 課長

略 歴

1974年生まれ。2000年駒澤大学大学院法学研究科私法学専攻修士課程修了。全国信用協同組合連合会、日本投信委託株式会社（現 岡三アセットマネジメント株式会社）コンプライアンス部を経て現職。物流経営士（第1445号）。2015年度より流通経済大学客員講師。

1. はじめに

大手宅配便事業者が社員の健全な労働環境を守るためとして、約30年ぶりに運賃を全面改定し、個人顧客を対象とした基本運賃の値上げや法人顧客との契約運賃の見直しに踏み切ったことは、大きな話題となった。

典型的な労働集約型産業であるトラック運送事業にとって、「働き方改革」は急務である。トラック運転者の労働環境の改善を行わない限り、トラック運送事業がわが国の国民生活や産業活動を支えるライフラインとしての役割を担う、持続可能な産業とはなり得ない。

以下では、トラック運送事業の「働き方改革」について、「荷主との取引環境の改善」と「トラック輸送の生産性の向上」の視点に立ち、その背景と行政による主な取り組みを概観する。

2. 荷主との取引環境の改善

（1）背景

東京都トラック運送事業協同組合連合会が組合員であるトラック運送事業者を対象に実施した2017年1月末時点の運賃動向に関するアンケート調査によると、運賃の収受状況は、希望より「少し低い」が約46%と最多で、これに「低い」（約32%）と「極めて低い」（約7%）を加えると、希望する運賃を収受できていない組合員は約85%に上る。

希望する運賃アップ率については、「5～15%未満」が約40%、「10～15%未満」が約32%で、10%前後の運賃アップを望む組合員が70%以上となっている。

最近半年間に荷主と運賃交渉を行った組合員は約35%で、交渉の結果、「値上げできた」との回答は約32%に留まり、約57%の組合員は「特に変わらない」と回答している。実際の運賃収受の状況についても、約90%の組合員が「特に変化はない」としており、「値上げになった」との回答はわずか4%、逆に「値下げにあった」と回答した組合員が4%いた。

今後半年間の運賃収受の見通しについても、約81%の組合員が「特に変わらない」との厳しい見方を示している。

トラック運送業界は、平成2年の貨物自動車運送事業法施行以降、規制緩和によって新規参入事業者が急増した。その後は、構造的な不況による輸送需要の伸び悩み等から、トラック運送事業者数の増加率が鈍化する一方、廃業等により退出する事業者も増加し、国土交通省が新規参入時の許可基準厳格化や事前チェックの強化等を段階的に進めた結果、最近10年間におけるトラック運送事業者数は約62,000者で推移しているが、荷主との需給関係で見ると、依然として過当競争が続いている。

トラック運送事業者は、一部の大手事業者を除けば、その多くが家族的経営の中小・零細企業であり、少数の従業員と特定の荷主とが「顔の見える」小さなコミュニティーを形成して事業を運営している側面が強い。そのため、どうしても保守的な経営となりがちで、新規取引先の開拓や大規模な設備投資を行って、会社の規模・業績の拡大を図る等、一定のリスクを伴う積極的な経営が難しく、荷主に対しても運賃・料金の値上げや契約に基づかない附帯作業の拒絶を申し入れにくいというジレンマがある。

(2) 主な取り組み

① 「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」の作成・公開

国土交通省は、働きやすいトラック運送業を目指し、取引条件の改善に向けて、法令違反となる取引や価格交渉に必要なノウハウを

図表1



出所：国土交通省報道発表資料より抜粋

盛り込んだ、「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」(図表1)を作成、公開した。

具体的には、荷主や元請運送事業者等の運送委託者がトラック運送事業者に対して、著しく低い運賃・料金を不当に定めること、契約に基づかない附帯作業を無償で提供させること、有料道路の利用料金を不当に負担させること、運送委託者の都合で生じた追加の運賃・料金の負担を拒否すること等が下請法や独占禁止法に違反するおそれがあることを明記した。また、トラック運送事業者が運送委託者との価格交渉を行う際のノウハウとして、運送業務と附帯業務の区別、運賃と料金の区別、貨物の重量や形状等の事前確認、運送委託者の都合による貨物量の増減や荷待ち時間の発生等に伴う費用負担の明確化等を示している。その上で、運送委託者との価格交

渉に際しては、燃料費や人件費等に関する客観的なデータを基に原価計算を行い、取り決めたルールや交渉の経緯を書面に残すことを勧めている。

②運賃・料金の定義の明確化と標準貨物自動車運送約款等の改正

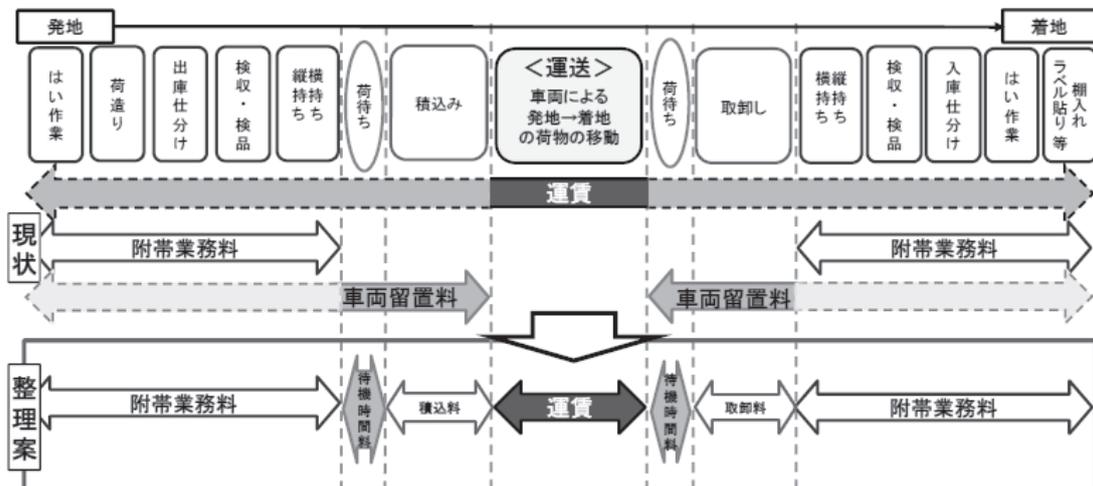
国土交通省は、従来から曖昧だったトラック運送事業における運賃と料金を明確に区別して定義する通達（「一般貨物自動車運送事業における運賃及び料金について」）を発出し、運賃を「貨物の場所的移動の対価」と位置づけるとともに、トラック運送事業者が通常備えているシートやロープ等を用いた積み付け作業の対価を運賃に含むものとした。また、料金を「運送以外の役務の対価等」と定義し、積込料、取卸料、待機時間料、附帯業務料のほか、深夜・早朝配送等により増加した特別な費用を挙げている。

さらに、国土交通省と厚生労働省が共同で立ち上げた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」の下に設置した「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」にお

ける適正運賃・料金の収受に向けた方策等の検討を踏まえ、標準貨物自動車運送約款の改正を行った。

改正後の約款では、荷送人が運送依頼時に作成する運送状等の記載事項として、待機時間料、積込料、取卸料等、料金の具体例を規定した上で、荷待ちの対価を待機時間料、発地・着地における積込み・取卸しの対価を積込料及び取卸料と定めた。また、附帯業務の内容として、横持ち、縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業（倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げる作業や、積み上げられた荷物を崩す作業）を追加した（図表2）。さらに、約款の改正に伴い、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」と「トラック運送業における下請・荷主適正取引ガイドライン」も改正し、運送引受書の必要記載事項に「料金」を追加したほか、「運賃」について、場所的移動及び運送に必要な定型的な積み付け業務である「貨物の運送」の対価であることを明確化した。

図表2



出所：国土交通省報道発表資料より抜粋

図表3

1運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)

	平均値			各項目の最大値			
	全体	短・中距離	長距離	全体	短・中距離	長距離	
点検・点呼等	0:29	0:30	0:27	7:50	7:30	3:20	
運転時間	一般道路	(4:29)	(4:30)	(3:46)	(42:20)	(14:40)	(42:20)
	高速道路	(2:02)	(1:09)	(6:47)	(37:50)	(18:00)	(37:50)
計	6:31	5:39	10:33	48:30	22:50	48:30	
手待ち時間	①荷主都合	(0:33)	(0:31)	(0:35)	(27:20)	(12:30)	(27:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:09)	(0:09)	(0:10)	(22:30)	(7:50)	(22:30)
	③その他の時間調整等	(0:06)	(0:06)	(0:05)	(20:30)	(10:30)	(7:10)
計	0:48	0:46	0:51	31:00	12:30	31:00	
荷役時間	2:47	2:53	2:26	19:20	12:10	18:30	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:13	0:14	0:07	15:40	14:40	9:10	
休憩時間	1:26	1:13	2:13	18:30	14:10	18:30	
(不明時間)	0:11	0:08	0:09	-	-	-	
拘束時間(平均値は上記の合計)	12:26	11:24	16:43	86:10	34:20	86:10	
運行数	27,266	19,192	3,349				
構成比	100.0%	70.4%	12.3%				

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※「全体」の運行数は走行距離不明も含むため、走行距離帯別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。

※走行距離帯区分/短・中距離-500km以下、長距離-500km超

ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)

(27,266運行)		全体	普通	中型	大型	トレーラ
1運行の拘束時間	13時間以内	63.4%	79.9%	69.2%	59.2%	62.3%
	13時間超15時間以内	17.6%	14.5%	18.1%	17.5%	20.0%
	15時間超16時間以内	6.0%	2.4%	5.2%	6.8%	6.5%
	16時間超	13.0%	3.1%	7.5%	16.6%	11.3%
	全体	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	サンプル数	全体	普通	中型	大型	トレーラ
拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上	5,029名	1.7%	1.4%	2.2%	1.6%	1.8%
休憩期間8時間未満	22,237期間	15.8%	4.2%	8.9%	20.2%	13.7%
連続運転時間4時間超の運行	27,266運行	10.7%	4.0%	6.3%	12.9%	11.9%
7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合	5,029名	9.8%	7.9%	6.5%	11.0%	6.2%

※「休憩期間8時間未満」は、各運行後の休憩期間を車種別に集計したもの(調査期間中の最終運行後を除く)。

※「拘束時間15時間超16時間以内が7日間で3回以上」「7日間のうち、休日がなかったドライバーの割合」は、調査期間中同一車種に乗務したドライバーについて集計したもの。(「全体」には、車種不明のほか、期間中複数車種に乗務したドライバーを含む)

出所：「トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)」(「第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」(2016年2月19日開催)資料)より抜粋

3. トラック輸送の生産性の向上

(1) 背景

道路貨物運送業の平均週間就業時間は47.4時間で、全産業の38.8時間より1日あたり1時間以上長い。また、道路貨物運送業の年間実労働時間数(所定内実労働時間数と超過実労働時間数の合計)は2,496時間に上り、全産業の2,124時間と比較すると400時間近い長時間労働となっている。

「トラック輸送における取引環境・労働時

間改善中央協議会」が実施した「トラック輸送状況の実態調査」(図表3)によると、トラック運転者の1運行あたりの拘束時間は、500kmを超える長距離運行では平均16時間43分と、トラック運転者の労働時間等を規定した「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」(図表4)で定める1日の拘束時間(始業時刻から終業時刻までの時間で労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む)の合計時間)の上限である原則13時間を大きく超えている。1運行あたりの拘束時間の平均で

も、改善基準告示の上限13時間を超える運行が約37%あるほか、例外的に認められている1日16時間の拘束時間を超える運行も約13%存在する。特に、拘束時間13時間を超える長距離運行のトラック運転者は約80%に及び、このうちの約43%は16時間を超えている。

図表4

トラックドライバーの労働時間を定めた基準(改善基準告示)の概要	
○ 拘束時間:	1日13時間まで (16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで)
○ 休息期間:	1日連続8時間以上
○ 運転時間:	2日を平均して1日9時間まで
○ 連続運転時間:	4時間毎に30分以上の休憩を確保 (1回につき10分以上で分割可)

出所：国土交通省報道発表資料より抜粋

また、改善基準告示で連続8時間以上必要とされている1日の休息期間について、8時間未満が約16%あり、調査を実施した7日間のうち、休日がなかったトラック運転者も約10%いた。さらに、トラックの連続運転時間は4時間を限度とし、運転開始後4時間以内または4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保しなければならないが、連続運転時間が4時間を超える運行が約10%ある。

貨物の積み卸しの際に発生する手待ち時間について、1運行当たりの平均は1時間45分で、1時間超が約55%と半数を超え、2時間超も約30%に上る。荷主都合による待ち時間は、発荷主と着荷主のいずれも1時間を超えている。

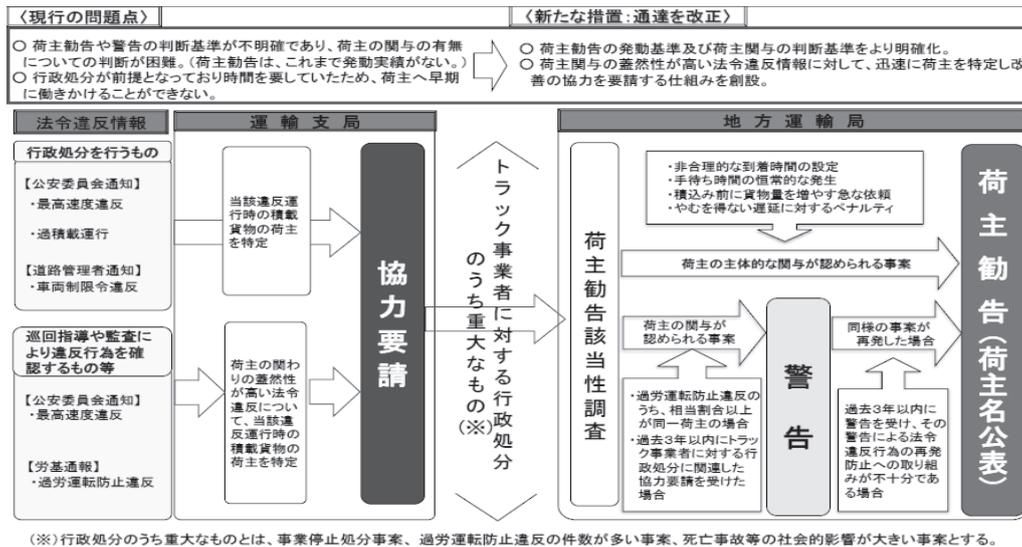
中小・零細企業が多いトラック運送事業は、一般的に労働時間と収益が連動する傾向にあるため、大企業と同じ視点で一律に労働時間の削減を図れば、事業の停滞を招くおそれも

あろう。しかし、労働集約型産業であるトラック運送事業においては、長時間労働を改善し、トラック運転者ひとりひとりの業務効率を上げなければ、生産性の向上を図ることは極めて困難である。この点、時間外労働の上限を年720時間以内とすること等を罰則付きで定めた労働基準法改正法案では、自動車運転業務について、他の業務の規制開始5年経過後に年960時間の上限規制を適用という別枠での取り扱いになっているが、トラック運送事業の長時間労働をいわば法令で追認するものであり、問題が残る。

また、手待ち時間は、貨物の積み卸しもトラックの運転もできない単なる待機時間であり、生産性の観点から見れば極めて非効率な上に、トラック運転者の拘束時間の増加要因となる。上記調査でも、手待ち時間がある運行におけるトラック運転者の拘束時間は平均13時間27分で、手待ち時間がない運行の平均である11時間34分より2時間近く長い。

さらに、トラックの積載率は、平成10年頃までは50%を超えていたが、近年は40%台前半まで下落している。この点、トラックは、企業と消費者との物流の架け橋として「ラストワンマイル」「ドア・ツー・ドア」の輸送を担っていることから、積載率や実車率の低い運送も行わざるを得ず、一定の区間を定期的に大量輸送する鉄道や船舶等の輸送モードと単純に比較して、トラックの生産性が低いと論ずることは早計である。しかし、トラック運転者が不足している状況下で、現在使われていない約6割に上るトラックの輸送能力を活用し、いかに生産性を向上させていくか

図表6



出所：国土交通省報道発表資料より抜粋

1日の拘束時間が長い等の違反情報を得た場合には、関係する荷主を特定し、早期に協力要請を行うこととした。また、トラック運送事業者に対して行政処分を行うケースでは、過労運転防止措置義務違反の原因が、荷主の管理する荷捌き場での恒常的な荷待ち時間の発生であり、かつ、荷主が改善要請に応じない場合や、過積載運行の原因が、荷主から積み込み直前に貨物量の増加を急に指示され、過積載となることを認識しつつも、取引解消を示唆されたために依頼を断り切れなかったことによるものである場合等、荷主の主体的な関与の具体例を示した（図表6）。

③貨物自動車運送事業における中継輸送実証実験の実施

国土交通省は、中継輸送の実施及び普及・実用化する上での課題を洗い出すことを目的に、中継地点でトラクターを交換する「トレーラー・トラクター方式」、中継地点で貨物を積み替える「貨物積替方式」、中継地点でトラック運転者を交替する「ドライバー交替方

式」による実証実験を実施した。また、中継輸送を実施するための手順書(実施の手引き)も公表した。

中継輸送は、宿泊を伴う長距離運行を複数のトラック運転者で中継することにより、日帰り勤務が可能となるため、トラック運転者の労務負担の軽減が期待されており、中継地点の設置やスワップボディ車の導入を進めているトラック運送事業者もある。

④ダブル連結トラック実証実験の実施

国土交通省は、車両長21メートルのトラックについて、省人化や交通流への影響等のデータ収集のための走行と高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の実験を実施した。将来の自動運転や隊列走行等も見据え、特殊車両の通行許可基準を緩和し、1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの導入をはかることとしている。

⑤トラックの自動運転隊列走行技術の検討

国土交通省は、2020年に高速道路での後続無人隊列走行を実現させるため、車両の技術

開発を自動車メーカー等に促すとともに、トラック運送事業者の意向やニーズを把握し、事業として成立・継続するために必要な要件や枠組みにつき、自動車メーカーやトラック運送事業者と連携して検討を進めている。

将来的には、先頭車両にはトラック運転者が乗車して運転を行い、先頭車両と後続車両を電子的に連結することで隊列を形成し、後続車両は自動走行システムで無人走行を行うことを想定している。

⑥物流総合効率化法の改正

国土交通省は、物流分野の労働力不足への対応を強力で推進し、流通業務の省力化を図るため、物流総合効率化法を改正し、「2以上の者の連携」を前提とした多様な取り組みを支援している。

具体的には、荷主や地域を巻き込んだ形で貨物混載や帰り荷確保等の共同輸送を加速させて積載率の向上を図ることや、総合物流施設におけるトラック営業所の併設等を通じて輸送を円滑化し、待機時間のないトラック輸送を実現させること等を想定している。

⑦宅配の再配達削減

電子商取引（EC）市場の拡大に伴う宅配便の取扱件数とともに増加している受取人の不在等による再配達は、約42万トンの二酸化炭素（営業用トラックの年間排出量の1%に相当）を発生させているほか、年間約1.8億時間（年間約9万人分）の労働力を費やしており、大きな社会的損失が生じている。そのため、宅配貨物を1回で受け渡しできるよう、消費者と宅配事業者等との間のコミュニケーション強化や消費者の受け取りへの積極的な

参加、コンビニエンスストアや鉄道駅等での受け取りに向けた地域インフラの整備を促進している。

⑧過疎地域での人流・物流の「かけもち」

国土交通省は、人口減少に伴う輸送需要の減少が進む過疎地域等において、バスやタクシーを用いて貨物を運送する場合と、トラックを用いて旅客を運送する場合につき、最低車両台数や積載できる貨物の重量の上限等の許可の基準を設け、事業の「かけもち」を可能とする措置を講じた。

⑨IT技術の導入や機器の活用促進等

上記のほか、ドローンポートを使用した荷物輸送に係る実証実験の実施やトラックの予約・受付システムの導入支援、パレット等の輸送用資機材の標準化・規格化やフォークリフト等の荷役機器の活用促進による手荷役の削減、積み卸しを行う駐車場所の確保や駐車規制の見直し等による駐車場所から貨物の集配先までの移動時間の削減に向けた取り組みも積極的に進められている。

4. おわりに

荷主は、消費者の嗜好と購買意欲を意識し、消費者は、自らの利便性を追求する。そこには、荷主と消費者の架け橋であるトラック運送事業者の視点が欠けている。我々は、かつてのバブル経済期における「土地神話」さながら、送料無料や即日配送を当然のものと考え、「荷物は必ず届くもの」という身勝手な「物流神話」を一方向的に作り出していなかったであろうか。

トラック輸送は、運転者がトラックを運行

し、一定の時間と労力を費やして提供する有形・有限のサービスであるが、その「過程」が荷主や消費者に見えにくく、「結果」的に荷物が日々問題なく届いているため、無形・無限のサービスと錯覚されやすい。特に消費者は、自らがトラック運送事業者を選んで輸送サービスを受ける機会がほとんどなく、受け身の立場に置かれることが極めて多いことから、他のサービスや品物と比べると、送料の相場やトラック輸送に必要な労力・時間等をイメージしにくい。送料無料や即日配送という、極めて不合理で物理的に実現困難なことが疑問に思われずにまかり通ってしまうのは、そのためである。

荷主は、製品・商品を生産するだけでは利益が上がらない。製品・商品が消費者の手に渡って、初めて収益として実現する。また、消費者は、インターネット通販サイトで希望の品物をクリックしただけでは、それを手にすることはできない。品物が手元に届いて、初めて自分のものとなる。その意味で、トラック輸送は、荷主の収益実現機能と、消費者の財産獲得機能との両方を有する、極めて重要な機関である。

これまで概観してきたトラック運送事業の「働き方改革」における取り組みの中でも、運賃・料金の定義の明確化と標準貨物自動車運送約款等の改正は、極めて重要な事項である。トラック輸送の全体像に加え、貨物の発送から到着までの過程で行われている運送とそれに附帯する様々な作業が明らかになることは、トラック輸送サービスの「見える化」に繋がる。それにより、トラック運送事業者

は、運送や作業に見合った適切な運賃・料金を荷主や消費者から収受することが可能となり、その運賃・料金を原資として、トラック運転者の賃金向上や新たな労働力の確保等、労働環境の改善が図ることができる。

トラック運送事業者は、わが国の国民生活や産業活動を根底から支える公共的な使命を担っている以上、自らの都合のみで「働き方改革」を断行することは困難である。トラック輸送サービスの受益者である荷主と消費者がトラック運送事業者やトラック運転者の存在にしっかりと目を向け、享受する輸送サービスの対価を相応かつ適切に負担することこそ、トラック運送事業における「働き方改革」のメルクマールとなろう。

<参考資料>

- ・「労働力調査（2016年平均）」（総務省）
- ・「平成28年賃金構造基本統計調査」（厚生労働省）
- ・「毎月勤労統計調査（平成28年確報）」（厚生労働省）
- ・「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」（国土交通省）
- ・「日本のトラック輸送産業－現状と課題－2016」（公益社団法人全日本トラック協会）
- ・国土交通省ホームページ（最終閲覧：2017年8月20日）
- ・厚生労働省ホームページ（最終閲覧：2017年8月20日）
- ・一般社団法人東京都トラック協会ホームページ（最終閲覧：2017年8月20日）
- ・公益社団法人全日本トラック協会ホームページ（最終閲覧：2017年8月20日）

<追記>

本稿で述べた内容は、筆者の個人的な見解である。