

# トラック運送業界における長時間労働の改善に向けた取り組みと今後の課題

Approaches and future issues for the improvement of long work hours in the trucking industry



井上 豪：一般社団法人 東京都トラック協会 事業振興部 事業振興課 課長補佐

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。海上コンテナ、紙・パルプ、セメント、食料品など、輸送品目別の部会の事務局を務める。物流経営士（第1445号）。

## 1. はじめに

### ～トラック運送業界における長時間労働の実態

今年の1月、北海道のトラック運送事業者に対して、運転者の乗務時間基準違反を理由とした行政処分が下された。

国土交通省では、平成25年9月にバス・タクシー・トラック事業者に対する「効率的・効果的な監査、実効性のある処分」を打ち出した。平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を契機としたものであり、乗務時間の基準に著しく違反した場合は30日間の事業停止処分が下されることとなった。北海道の事案は、この条項が適用された全国初のケースとして、トラック運送業界で大きく取

り上げられた。

このように、運輸業における長時間労働に対して社会から厳しい目が向けられている中、トラック運送業界では長時間労働が未だ常態化しているのが現状である。

トラック運送業の年間総労働時間は約2,600時間（中小型車：2,580時間／大型車：2,592時間）であり、全産業の2,124時間と比較すると、実に400時間以上も長い（図表1）。また、週の労働時間が60時間以上の雇用者の割合は、他の産業が概ね10%前後であるのに比べて、「運輸業・郵便業」は約19%と突出している（図表2）。

日本路線トラック連盟（平成27年3月に解

図表1 トラック運送業の年間総労働時間



(厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(平成26年)を基に筆者作成)

散) が会員事業者及び調査協力企業180事業所を対象に実施し、平成26年10月に発表した「荷主庭先実態調査」の結果によれば、1時間以上の手待ち時間が発生する割合が、集荷時には7.4%、配達時には24.5%に上り、配達では5～6時間の手待ち時間が発生する事例も見られた。また、荷役作業が1時間を超える割合は、配達で18.4%、集荷で54.0%となっている。

長時間労働は、トラック運転者の健康にも大きな影響を及ぼす。厚生労働省が公表した平成26年度における脳・心臓疾患に関する労災補償の請求・決定件数を見ると、業種別では「運輸業・郵便業」(大分類)及び「道路貨物運送業」(中分類)が、職種別では「輸送・機械運転従事者」(大分類)及び「自動車運転従事者」(中分類)が最も多くなっている。

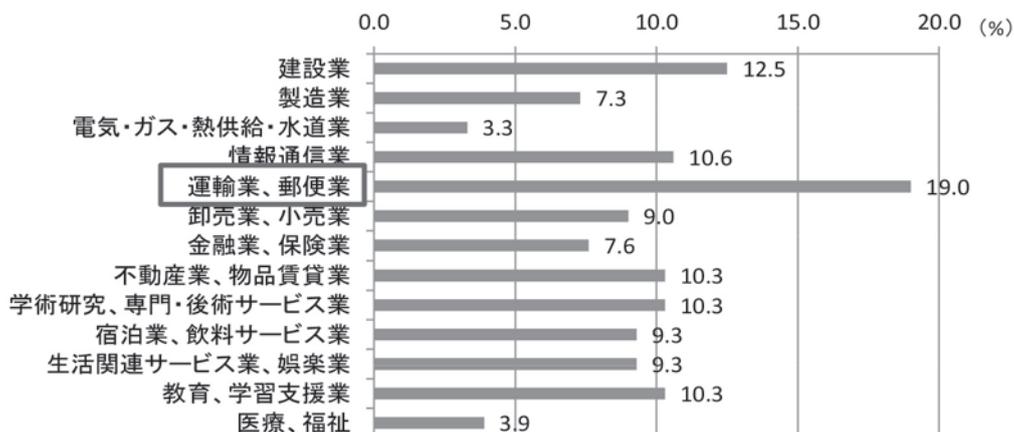
こうした状況は、トラック運送事業者の労務問題として単純に片づけられるものではない。トラック運送業界は、平成2年に施行されたいわゆる物流二法(貨物自動車運送事業法・貨物運送取扱事業法)による規制緩和の

進展に伴って新規参入事業者が増加し、競争激化や下請構造の多層化が助長された。そのため、トラック運送事業者は、荷主との関係において従属的な地位に置かれ、無理な車両運行や過度な手待ち時間の負担を強いられているのが実態である。公正取引委員会の調査でも、物流事業者が今後の取引数量や取引高等への影響を考えて、荷主による代金の減額や買ったたきなどの不利益な行為をやむを得ず受け入れていることが少なくなく、こうした荷主の行為は優先的地位の濫用規制上及び下請法上問題となり得ると指摘されている(公正取引委員会「荷主と物流事業者との取引について」(平成27年3月11日公表))。

## 2. 長時間労働の改善に向けた取り組み

今年の4月、国土交通省と厚生労働省は、「トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップ」を公表した。ロードマップでは、平成27年度から平成30年度までの4年間で、既存の「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」を抜本的に改組し、学識

図表2 業種別週労働時間60時間以上の雇用者の割合



(総務省「労働力調査」(平成25年)を基に筆者作成)

経験者、荷主、トラック運送事業者、行政（国土交通省・厚生労働省）などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び各都道府県に設置することや、長時間労働の実態調査の実施と対策の検討、パイロット事業（実証実験）や労働時間縮減のための助成事業の実施、長時間労働改善ガイドラインの策定・普及などが掲げられている。今年の5月には、「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」の初会合が開催され、トラック運転者を取り巻く厳しい状況について意見が交わされた。今後、全国47都道府県すべてで地方協議会が設置され、今秋にはトラック運送事業者及びトラック運転者を対象とした長時間労働に関する実態調査を行った上で、労働時間短縮に向けた実証実験などを実施する予定となっている。

本件は、中小企業に対する月60時間超の時間外労働割増賃金率50%の適用などを盛り込んだ労働基準法の改正法案が閣議決定されたことを踏まえてのものではあるが、これまで手つかずであったトラック運転者の長時間労働問題に対し、国土交通省と厚生労働省が省庁間の壁を越えて取り組むことは大きな一歩であると言える。

一方、民間でも、トラック運転者の過労運転防止の観点から、長距離・長時間に及ぶ運行途中の中継地等で他の運転者と乗務を交替する「中継輸送（スイッチ輸送）」を実施しているトラック運送事業者がある。

鴻池運輸では、関東—関西間の長距離トラック輸送を1名の運転者が1泊2日で担うこ

とによる不規則・長時間勤務を避けるため、関東エリアと関西エリアの中間地点である静岡県島田市に「スイッチセンター」を開設して中継輸送を行っている。このスイッチセンターには、男女別の仮眠室やシャワー室が完備されている他、洗車場、給油設備、冷凍・冷蔵トレーラのスイッチングにも対応可能な冷凍・冷蔵車の冷凍機運転用電源が導入されている。スイッチセンターを起点として関東エリアと関西エリアでそれぞれ輸送を行うことにより、車両の日帰り運行が可能となるため、トラック運転者の車中泊の減少や労働時間の短縮といったメリットが見込まれる。

また、鈴与カーゴネットでは、全国20ヶ所に250～350キロメートル間隔でスイッチポイントを設け、東北—北九州間をスイッチ輸送できるネットワークを構築している他、車両メーカーと共同開発した、トラックのキャリア部分と荷台部分とを切り離せるスワップボディ車を導入して、トラック運転者の長時間労働の削減に取り組んでいる。

その他、厚生労働省によるトラック運転者労働条件改善事業を取りまとめた「荷主企業と運送事業者の協力によるトラックドライバーの長時間労働の改善に向けた取組事例」（平成27年3月公表）では、製造建屋から出荷建屋への横持ち運搬を減らして、製造建屋からダイレクトに出荷するなどした結果、車両1台あたりの待機時間を10分程度短縮することに成功した家電メーカーにおけるケースや、積込車両の入庫時間帯、日別・曜日別の入庫車両数、平均手待ち時間のデータ化や場内作業員の増員によって、入庫から出庫まで

の時間短縮を実現した製紙メーカーのケースなど、好事例が多数紹介されている。

### 3. 荷主とトラック運送事業者の協同による「改善基準告示」の遵守

トラック運送事業者は、「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8月20日国土交通省告示第1365号)に基づき、いわゆる「改善基準告示」(「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年2月9日労働省告示第7号))を遵守しなければならない(図表3)。

しかし、トラック輸送の現場では、荷主から輸送条件の急な変更を依頼されたり、荷物の引き取りや納入の際の積み下ろし時に待機を余儀なくされたりするケースが頻繁にあることから、改善基準告示を守ることが困難な場合も生じている。

昨年12月に厚生労働省が発表した、自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導状況(平成25年)によると、トラック運送事業の事業場に対する監督指導の結果、6割を超える事業場で改善基準告示違反があった。主な違反事項としては、最大拘束時間が5割超

と最も多く、次いで総拘束時間、休息期間、連続運転時間、最大運転時間となっている。

また、全国のトラック運送事業者を対象に実施した改善基準告示の遵守状況に関する調査でも、改善基準告示の規定を「守れている」と回答した事業者は4割にも満たず、「一部守れていない」(51.2%)と「かなり守れていない」(9.9%)を合わせると、実に6割を超える事業者が改善基準告示を遵守できていない結果となっている(株式会社 物流産業新聞社調べ)。

この点、改善基準告示の内容が厳しすぎるとして、基準の緩和を求める声がトラック運送業界内で挙がっている。特に、北海道や九州から関東・関西方面への長距離便を運行するトラック運送事業者は、改善基準告示に定められている内容と実際の運行形態に大きな乖離が生じており、「守りたくても守れない」状況にある。ましてや、冒頭に紹介したように、トラック運転者の乗務時間基準違反に対して厳しい処分が下される傾向にあることを考えると、極めて深刻な問題である。

確かに、基準が緩和されれば、現行の運行

図表3 改善基準告示の概要

項目	内容
拘束時間	1ヶ月293時間(労使協定がある時は、一定の条件下で320時間まで延長可) 1日 原則13時間 最大16時間(ただし、15時間超は1週2回以内)
休息期間	継続8時間以上 業務の必要上やむを得ない場合に限り、1回4時間以上の分割休息で合計10時間以上でも可(ただし、一定期間における全勤務回数のおける2分の1が限度)
運転時間	2日平均で1日あたり9時間以内 2週平均で1週間あたり44時間以内
連続運転時間	4時間以内(運転の中断には1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)

形態でも改善基準告示に抵触するケースは減少するであろう。しかし、肝心な問題であるトラック運転者の長時間労働は、手つかずのままとなってしまふ。

トラック運転者の長時間労働の問題は、労働力不足や高齢化の問題と表裏一体の関係にあることに留意しなければならない。改善基準告示を緩和するということは、いわば全産業と比較して圧倒的に長い労働時間を追認することになるが、果たしてそれでトラック運送業界が新規の労働力を確保することができるだろうか。また、高齢化が進むトラック運転者に引き続き過酷な長時間労働を課すことが、安全・安心なトラック輸送に資すると言えるだろうか。

思うに、ルールを実態に合わせるのではなく、ルールに見合うように実態を変えていくべきである。ただし、トラック運送事業者の自助努力だけに頼っても、この問題の抜本的な解決にはならない。貨物自動車運送事業とは、「荷主の需要に応じて」貨物を運送するものであり、トラック運送事業者は、自分で勝手に荷物を積んで好きなように走っている訳ではない。

荷主は、どんなに優れたものを作り上げても、それが消費者の手に届かなければ、利益を獲得することはできない。「ドア・ツー・ドア」「ハンド・ツー・ハンド」の物流を担うトラック運送事業者は、まさに荷主の利益獲得を実現する重要な機関と言える。そして、トラック運送事業者も、荷主から依頼を受けて初めて輸送業務を行うことができる。つまり、荷主とトラック運送事業者は主従の関係

ではなく、ビジネスパートナーとして相互補完する立場にある。よって、トラック運送業界における長時間労働を改善するためには、トラック運送事業者が改善基準告示を無理なく守ることができる運行体制を荷主が主体的に責任を持って構築し、トラック運送事業者はそれに則って安全・安心な輸送を行うというように、荷主とトラック運送事業者が協同して改善基準告示を遵守する意識の醸成と具体的な取り組みが必要であろう。

#### 4. おわりに ～消費者の意識改革の必要性

荷主がトラック運送事業者に対して無理な車両運行や過度な手待ち時間の負担を強いるのは、実は消費者が「待つ」ことを極端に嫌がって、店舗にいつでも品物が揃い、商品を頼めばすぐに手元に届くことを求めているからではないだろうか。昨今、顧客サービスの名の下に当然のごとく行われている注文当日や翌日の配送は、荷主からトラック運送事業者に対する輸送依頼の集中を招き、トラック運送事業者は倉庫やデポでの貨物の積み下ろし時に待機を余儀なくされる。また、労働力不足が深刻なトラック運送事業者に多頻度小口輸送を課すことになるため、トラック運転者一人あたりの労働時間の長時間化が助長される。結果として、消費者がトラック運送事業者を長時間労働させているのかもしれない。

いかにIT化が進展しようとも、貨物が電波に乗って届く訳ではない。「現物」の輸配送に一定の時間がかかるのは当然のことであり、その所要時間は輸送サービスの受益者が

応分に負担すべき、という消費者の意識改革もトラック運送業界における長時間労働の改善に繋がる重要な鍵となろう。

<追記>

本稿で述べた内容は、筆者の個人的な見解である。