

# トラック運転手の長時間労働 —現状と対策—

The long work hours of truck drivers —Current situations and solutions—



長野潤一：トラックドライバー・ジャーナリスト

## 略 歴

1965年愛媛県生まれ 慶応大学経済学部卒 トラックドライバー  
阪神淡路大震災の経験を通し輸送問題に関心  
輸送、道路交通問題の原稿を執筆  
輸送経済新聞、雑誌「ベストカー」（講談社ビーシー）に連載

現代において、トラック輸送は血液のように社会の奥深くに浸透している。例えば、パソコンやスマートフォンで注文すれば翌日には商品が届くネット通販の普及、全国どこにでも小荷物が届けられる宅配便の配送網、各地の生産物を消費地に運ぶ長距離都市間輸送、コンビニやスーパー、量販店への商品サプライチェーン、数多くの部品から成り立つ自動車や電機産業における工場間の配送網、海外との輸出入貨物を効率よく工場、倉庫まで運ぶ海上コンテナ輸送方式など。トラック輸送は、バス、電車のような公共交通機関、あるいは電気、ガス、水道といった公共サービスのよう、消費生活や生産活動にとって欠くことのできない社会的なインフラとなっている。

しかしながら、トラック運送業界では運転手の長時間労働が常態化しており、生活の質の低下を招き、重大交通事故の遠因にもなっている。重大事故の事例は非常に多いが、一例を挙げる。今年8月12日の早朝、静岡県浜松市の国道バイパスで郵便物を運搬中の下請けの長距離トラックが、信号停止中のバイク

や乗用車に追突し、1人が死亡、小学生2人が重傷、3人が軽傷を負う事故があった。運転手は「居眠りをしていた」と供述し、過労運転の疑いが持たれている。

運転手の労働時間の内訳は、運転時間、荷扱い時間、待機時間、雑務（点検・整備、日報作成）などがあるが、特に運転時間と待機時間が長い傾向にある。要因として運送業界独特の業態や慣行も影響している。また、運賃や運転手の賃金は低く抑えられ、若者の就職先として不人気で、ドライバーの高齢化や「ドライバー不足」も起きている。ドライバー不足を既存のドライバーで乗り切ろうとして、さらに労働時間が長くなるという悪循環も見られる。私自身、プロドライバーとして23年間を過ごしてきた。実体験から長時間労働の実態と対策を紹介したい。

## 手待ち時間

トラック運転手の労働時間が長い理由として手待ち時間（待機時間）がある。手待ち時間は、積み込み待ち、降ろし待ちの時間である。

工場などで製品の仕上がりを待って、出来

上がり次第積み込み、最短時間で降ろし地に届けることがある。また、大規模な物流施設での積降ろしの場合は、到着する多数のトラックの順番待ちをするといった待機時間が発生する。タクシーなど他業種の運転手も同様で、駅での客待ちなど、どうしても待機時間が発生する。運転手の仕事は、荷主（顧客）の都合に応じて働く必要がある。効率良く連続して仕事をするのが難しい。

このため、労働基準法においても、トラック、バス、タクシーの運転手の労働時間にはそれぞれ独自のガイドラインが設けられている（後述）。

### 半日待たされても待機料なし

特に大きな物流施設（倉庫など）では荷降ろし待ちが顕著である。到着するトラックの台数や荷扱い量に対して、フォークリフトやオペレーターの数が不足していたり、荷捌き場が手狭であるなど、荷役能力が不足してい

るボトルネックが見られる。つまり、着荷主の業務体制に原因がある。

到着するどのトラックの指示書も「午前8時必着」となっており、朝8時に一応受け付けをする。トラック輸送の現場では、到着順（並んだ順）という昔ながらの原則がある。トラックは行列を作り、実際に荷降ろし作業が終わるのは昼の休憩を挟んで午後にならずれ込むこともある。それでも、待機料は発生せず、追加料金は支払われない。トラック運送事業者がそうした非効率に甘んじているのは、慣行だからである。運賃を支払うのは発荷主であり着荷主ではないが、着荷主は発荷主の顧客であるので、非常に立場が強い。

荷主側は、いくらトラックを待たせても追加料金が発生しないので、フォークリフトオペレーターの人件費などの経費を最小限に節約する。荷主は、荷降ろし作業が遅れても、夕方までには全作業が終了するめどが立っているから困らない。もし、急ぎの荷物があれ



トラック運転手の手待ち時間の長さは、労働生産性を低下させている：東京港大井埠頭

ば、列の順番を追い越させて先に降ろす。

こうした慣行が長時間労働の温床になっている。トラック運転手の労働時間に対する国の監督は、トラック事業者の業務日報など(結果)への調査が主であり、倉庫の荷降ろし能力や長時間待機の実態(原因)への国の規制や監督はほとんど行われていないのが実情である。長時間の拘束は過労運転、ひいては重大事故にもつながるため、喫緊の課題である。

具体的な解決方法であるが、着荷主が、その日のトラック到着台数と1台当たりの荷降ろし時間から、時間ごとに到着台数を割り当てたスケジュールを立てればよい。到着時間を遅く指定されたトラックは、出発時間を遅くしたり、途中で仮眠時間を多く取ることができる。長い時には半日にも及ぶ手待ち時間が短縮されれば、トラックの仕事の回転率は上がり、労働生産性の向上も図れる。

工場への部品の納品などにおいては、生産計画の時間軸に合わせたJIT納品方式(ジャスト・イン・タイム方式)が一般的になっている。しかし、トラックは渋滞などによる遅延を避けるため、目的地の近くに指定時間より早目に到着し、工業団地の路上などで待機する場面が見られる。待機場所の設置も課題である。

## 給与体系と下請け構造

待機時間は慣行から運賃に加算されないと述べたが、賃金にも反映されない場合が多い。その理由は「歩合制」という、トラック運送業で一般的な給与体系にある。大手運送会社では「時給」も加味され残業代が支払われる

こともある。しかし、トラック運送事業者は中小企業がほとんどである。歩合給とは、売上(運賃)の一定割合(あるいはそこから燃料費、高速代などの経費を差し引いた額)を給料として受け取るもので、感覚としては個人事業主に近い。

また、トラック運送事業者は下請け企業が多い。荷主からの「受注」は大手が行い、実際にトラックで運ぶ「実運送」は下請けが行うケースが多い。運送業では物量に季節変動があることと、実運送だけに徹する事業者では経費が少なく、安価な運送サービスを提供できるためである。下請けの車両は「備車」と呼ばれ、多重に下請けされる場合もある。しかし、規模の小さい企業では、安全管理、労務管理が疎かになる傾向がある。

下請けの方が取引上の立場も弱く、待機時間の運賃加算を請求できる可能性も少なくなる。運転手もその事情を理解しており、甘んじて長時間労働を受け入れている。運転手の給与を労働時間で割り時給に換算すると、事業者による差はあるが、大型トラックでも概ね時給1000円程度になる。総支給額で月給40万円を得るためには、月400時間程働かなくてはならない。早朝、深夜の仕事も少なくな。しかし、運転手の側も、住宅ローンや子供の教育費など、どうしても一定額が必要な事情もあり、自ら進んで会社に「もっと仕事をさせてくれ」という態度を取る。それが、長時間労働が改善されない要因となっている。ドライバー不足といわれているのに給与水準が上がらないのは、他業種からの労働者の流入が多い事情がある。

表1.トラック運転手の労働基準

	1日	1カ月
拘束時間 <sup>1)</sup> (トラック運転手)	13時間以内 (最大16時間 <sup>3)</sup> )	293時間以内 (最大320時間)
労働時間 (一般の労働者)	平均すると約10時間以内	約222時間以内 <sup>4)</sup>
休憩期間 <sup>2)</sup>	連続して8時間以上	
運転時間	平均9時間以内 (2日の平均)	週44時間以内 (2週間の平均)

『トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント』より抜粋

- \*1 拘束時間=[労働時間+休憩時間]  
労働時間=[作業時間(運転時間+荷扱い時間等)+手待ち時間]
- \*2 休憩期間は、拘束時間と拘束時間の間の自由に使える時間であり、連続して8時間以上
- \*3 拘束時間が15時間を超えるのは、週2回が限度
- \*4 31日の月の場合、[週40時間÷7日×31日=177.1h]+[時間外労働の月上限45h]=222.1h

## 運転手の労働基準法

トラック運転手の労働時間は、手待ち時間(実際には仕事をしていない時間)があるため、通常の労働者よりも長い労働基準が適用され、『自動車運転者の労働時間等の改善のための基準』に規定されている。

拘束時間の上限は、原則1日13時間以内(最大16時間)、月293時間以内(「36協定」を締結した場合、一時的に最大320時間)(表1)で、一般の労働者の原則月約222時間以内(1日平均約10時間以内)より長い。さらに、繁忙期への対応のため、一時的に非常に過重な労働時間を可能にする細則がある。

運転時間の上限は、1日9時間以内(2日間の平均)と定められているが、1日の上限は定められておらず、最大拘束時間の16時間以内ということになる。1週間の運転時間は44時間以内(2週間の平均)である。連続運転時間は、4時間運転毎に30分の休憩時間を取ることが義務付けられる。

1日の労働時間のうち8時間を超える部分が時間外労働になることは、一般の労働者と

変わらない。深夜労働の賃金は5割増し(時間外労働2割5分+深夜労働2割5分)にしなければならないが、歩合制のためほとんど守られていない。

以上のように、トラック運転手の労働基準は一般の労働者より長時間であるが、実際にはそれすらも守られていないことが多い。一例を挙げると、長距離トラックの場合、一度仕事に出ると1週間トラックで生活することも少なくない。1日24時間の内、ほとんどの時間を運転、荷扱い作業、手待ち、次の積込み地への移動などに使い、月の拘束時間が500時間を超えることも少なくない。

## 運転時間と荷扱い時間

長距離運行では、運転時間自体の長さも長時間労働の要因となっている。東京近郊~大阪近郊(走行距離600km)の例を挙げると、所要時間は約9.5時間かかる。

$$\begin{aligned}
 & \text{[東京近郊~大阪近郊(600km)の運行時間]} \\
 & = \text{[運転時間(600} \div \text{平均70km/h = 約8.5h)]} + \\
 & \quad \text{[休憩時間(0.5h} \times \text{2回 = 1h)]} = \text{約9.5h}
 \end{aligned}$$

大型トラックの高速道路での法定制限速度は80km/hであり、一般道走行区間や交通渋滞もあるため、平均速度は70km/h程度になる。4時間毎に30分の休憩2回分を加算すると、所要時間は約9.5時間になる。高速料金を節約するために一般道を走行する場合は、運転時間はさらに大幅に長くなる。

荷扱い時間は、荷役の機械化によりこの20年間で短縮し、運転手の疲労軽減にも役立っている。大きな要因として、ウイング車とパレットの普及がある。大型ウイング車は「T11型パレット」を16枚（8枚×2列）積載でき、車両の側方からフォークリフトによる積降ろしが可能である。積込みまたは荷降ろしの作業時間は1台15分程度であるが、旧来の手積み手降ろし作業の場合は2時間程度かかる。

## テレマティクス（動態管理）

トラックの運行管理におけるIT化の中で、デジタルタコグラフ、ドライブレコーダーと並び、テレマティクス（動態管理）の普及は顕著である。テレマティクスは、トラックに搭載した携帯端末（GPS機能付き）からサーバーに種々の情報を送信し、運送事業者の事業所等で位置情報や車両情報をリアルタイムに把握、運行を管理するシステムである。しかし、渋滞による遅延状況の把握などだけに利用されることがほとんどで、到着予想時刻と荷降ろし作業スケジュールをリンクさせる取り組みはあまり為されていない。位置情報は運送事業者が持っており、荷主が把握していないことも一因である。トラックの位置情報はたいへん有用な情報であり、活用は今後の

課題である。

## モーダルシフトの必要性

運転手が自ら長距離を運転して行くトラック輸送に対して、コンテナやトレーラー、脱着可能な荷台を利用して無人で貨物を航送する、貨物鉄道やフェリーによる輸送方式への転換をモーダルシフトという。モーダルシフトは、ドライバー不足への対応、安全性、エネルギー効率、温室効果ガスの排出抑制などの観点から注目されている。しかし、貨物輸送全体に占めるシェアは伸び悩んでいる。積替作業にかかるリードタイムの問題のほかに、貨物鉄道を利用するより、低廉な運賃のトラックを利用した方が安価であるという逆転現象も生じている。モーダルシフトは、自由経済に任せておけば普及せず、国としての積極的な推進策が必要である。

## まとめ

- 手待ち時間はトラック運送業にとってある程度は不可避である。
- 着荷主は荷降ろし能力を增強し、時間別到着台数の計画を立てるべき。
- 長時間拘束は過労運転、重大事故の原因にもなる。
- 運行管理のIT化（テレマティクス）の活用はこれからの課題である。
- 長距離輸送におけるモーダルシフトは国の積極的な推進策が必要。