

## 物流におけるドライバー長時間労働の問題

### —実態と改善への取り組み—

齊 藤 実

#### 目次

##### はじめに

1. ドライバー長時間労働の実態
  - (1) ドライバーの労働時間
  - (2) 改善基準告示による規制
  - (3) 改善基準告示違反と過労死
2. ドライバー長時間労働の要因と特徴
  - (1) 実態調査に基づく長時間労働の分析
  - (2) 物流の現場における長時間労働の特徴
3. ドライバー長時間労働の改善の取り組み
  - (1) 荷主企業と協働した取り組み
  - (2) 荷主企業と協働した取り組みのポイント
  - (3) トラック運送業者主体の取り組み

むすびにかえて

#### はじめに

現在わが国では物流危機が叫ばれている。物流を支えているトラック輸送において、安定的に貨物を輸送することが難しくなっている。貨物の輸送需要に対してトラック輸送の供給能力が制限されており、これを反映して運賃が上昇して企業の物流コストを増加させている。事業活動を繰り返し広げている企業は、物流コストの上昇に苛まれながら安定的な輸送を確保することが難しい状況に置かれているのである。

こうした物流危機と呼ばれる事態が発生する直接の原因は、トラック運送業における深刻なドライバー不足にある。トラック運送業において運転労働を担うドライバーが大幅に不足することによって、輸送需要に対してトラック輸送の供給能力が制限されている。したがって、現代のわが国の物流危機の本質は、トラック運送業におけるドライバーの労働力不足にある。

ドライバーの労働力不足が深刻化するなかで、トラック運送業において直面する大きな課題がドライバーの長時間労働である。トラック運送業のドライバーは想像を超える過酷な長時間労働

が行われており、こうした長時間労働が今まで継続されてきた。ドライバーの長時間労働が、現在の深刻な労働力不足の重要な原因となっていることは明らかである。そしてドライバーの長時間労働をいかに改善していくのかは、深刻な労働力不足に直面しているトラック運送業における最大の課題の一つになっている。

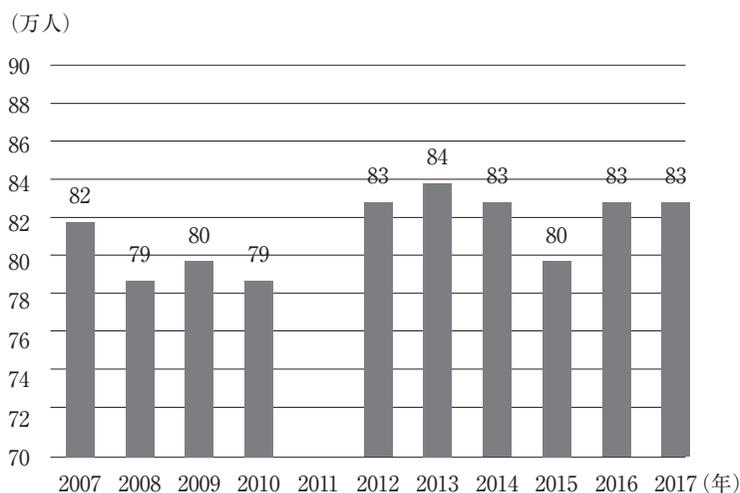
そこで本論は、現状におけるドライバーの長時間労働の実態を明らかにして、それがいかなる問題を引き起こしているのかを明確にする。さらに、実際のトラックの輸送実態のなかでドライバーの長時間労働をもたらしている要因を把握し、物流における特有な慣行で長時間労働が構造的に行われている実態を明らかにする。それをふまえて、現代の物流において大きな課題であるドライバーの長時間労働をいかに改善することができるのか、この問題の改善に向けた取り組みの方向性について検討する。

## 1. ドライバー長時間労働の実態

### (1) ドライバーの労働時間

トラック運送業は物流業において最大の業種であり、貨物輸送において大きな役割を担っている。トラック輸送はわが国貨物輸送全体の92%を占めるが、営業用トラックによる輸送、すなわちトラック運送業による輸送は貨物量全体の63%に達する。まさにトラック運送業はわが国の貨物輸送の重要な担い手となっている<sup>1)</sup>。

図1 トラック運送業におけるドライバー数



注：労働力調査では、2011年3月11日発生した東日本大震災の影響により、岩手県、宮城県及び福島県において調査実施が困難になった。このため当該年の数値は明らかにされていない。

資料：総務省「労働力調査」

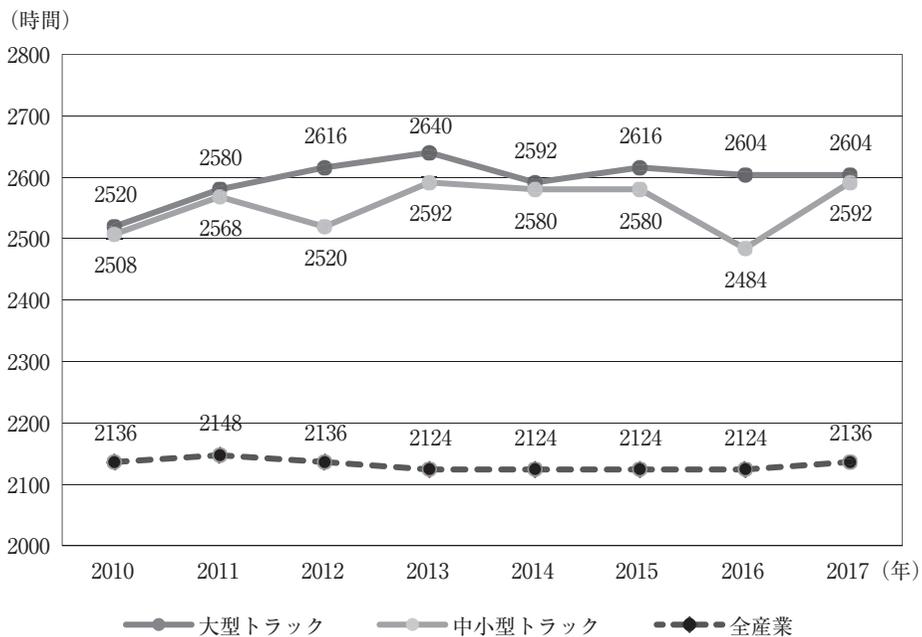
1 全日本トラック協会『日本のトラック輸送産業－現状と課題－2018』, 8ページ。

このトラック運送業において運転労働に携わるドライバー数は、総務省の「労働力調査」によると約80万人程度に達する（図1参照）。直近の2017年におけるトラック運送業のドライバー数83万人となっている。こうした規模のドライバーによって、わが国の物流の貨物輸送の主要な部分が担われている。

こうしたトラック運送業のドライバーの年間労働時間が図2に示されている。厚生労働省の「賃金構造基本統計調査」では、職種として大型トラックのドライバー（営業用大型貨物自動車運転手）と中小型トラックのドライバー（営業用普通・小型自動車運転手）の労働時間が明らかにされている。運転するトラックの大きさによって、トラック運送業のドライバーの労働時間が把握されている。

これによると、2017年に大型トラックを運転するドライバーの年間労働時間は2,604時間であり、さらに中小型トラックを運転するドライバーの年間労働時間は2,592時間であった。これに対して全産業の年間労働時間は2,136時間であり、これと比較すると大型トラックのドライバーは年間468時間多く、全産業に対して21.9%上回っている。さらに中小型トラックは年間456時間多く、21.3%増となる。このように、トラック運送業のドライバーの労働時間は、全産業平均よりも2割以上も労働時間が長い。

図2 トラック運送業のドライバーの年間労働時間



注：年間労働時間は、所定内労働実時間と所定外労働時間を合計して12ヵ月に換算した。  
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

しかも、全産業平均の労働時間は2010年以降減少気味でほぼ横ばいで推移しているのに対して、トラック運送業のドライバーの労働時間は増加傾向にある。2010年と2017年を比較する

と、ドライバーの年間労働時間は、大型トラックおよび中小型トラックでともに84時間増加している。その結果として、ドライバーとの全産業との間の格差はさらに拡大している。

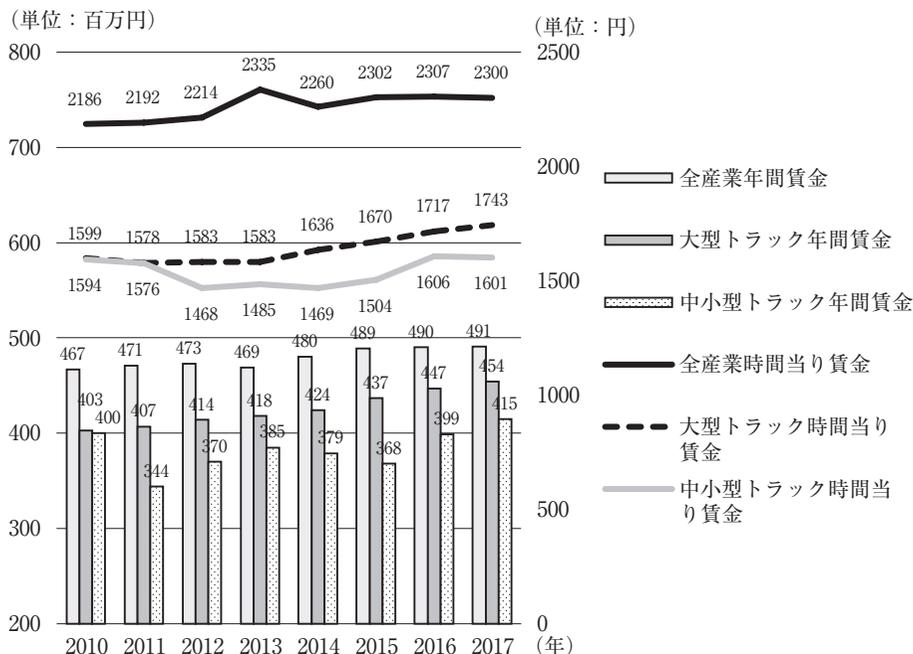
表1は、トラック運送業におけるドライバーの平均月間労働時間の内訳を示したものである。これによると、大型トラックと中小型トラックの所定内実労働時間は全産業平均よりも若干多くなっているが、超過実労働時間に関して全産業平均が13時間であるのに対して、大型トラックのドライバーが39時間、中小型トラックのドライバーが38時間と大幅に長時間化していることが明らかにされている。これを年換算すると、全産業の年間超過実労働時間が156時間であるのに対して、大型トラックのドライバーで超過労働時間は468時間、中小型トラックのドライバーで456時間となる。トラック運送業にけるドライバーがいかに長時間であるのかが示されている。

表1 トラック運送業者におけるドライバーの平均月間労働時間の内訳 (2017年)

	所定内実労働時間数	超過実労働時間数	労働時間数
全産業	165	13	178
大型トラックドライバー	178	39	217
中小型トラックドライバー	178	38	216

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

図3 ドライバーの賃金比較



注：年間賃金は1カ月の現金給与額を12ヵ月換算し、それに特別給与額を合計した。時間当り賃金は、年間賃金を年間労働時間で除したものである。年間労働時間は所定内労働実時間と所定外労働時間を合計して12ヵ月に換算したものである。

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

トラック運送業のドライバーが他産業に比べて長時間労働であることは明らかであるが、これに関連してドライバーの賃金について明らかにしてみよう。トラック運送業における深刻な労働力不足の原因として、長時間労働と同時にドライバーの賃金の低さがある。図3は、先と同様に厚生労働省の「賃金構造基本統計調査」により、ドライバーの賃金について全産業と比較したものである。

年間賃金をみると、2017年において全産業が491万円に対して、大型トラックのドライバーは454万円であり37万円の差で、全産業に比べて7.5%低くなっている。また中小型トラックのドライバーは415万円です、全産業と比較すると76万円の差があり15.5%低い。

これに対して時間当り賃金を見ると、2017年に全産業が2,300円に対して大型トラックのドライバーが1,743円となっており、全産業平均に比べて24.2%低い。同じく中小型トラックのドライバーの時間当り賃金は1,601円でさらに低く、全産業平均に比べて30.4%も少なくなる。

このように、トラック運送業のドライバーの賃金は全産業に比較して低いが、長時間労働であるために時間当り賃金を比較すると全産業平均との格差がさらにいっそう拡大する。この大きな格差がトラック運送業における深刻な労働力不足をもたらしている大きな原因であり、これにも長時間労働そのものが大きく影響している。

## (2) 改善基準告示による規制

トラック運送業においてドライバーの長時間労働が行われているが、そもそも政府によるトラック運送業のドライバーに対する労働時間の規制は、一般の労働者に対するものとは異なっている。自動車の運転を行う労働者の労働時間は、その業務の特殊性のために厚生労働省の大臣告示によって特別な基準が設定されている。これが「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」）である<sup>2</sup>。

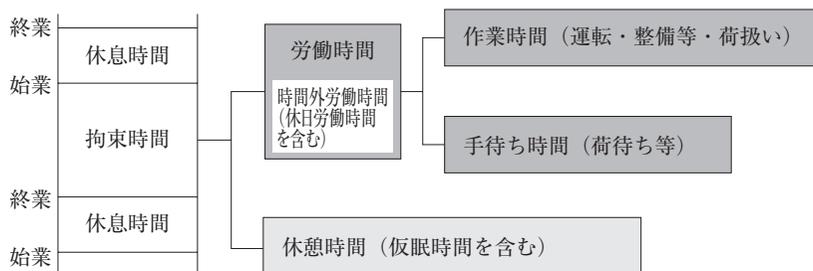
改善基準告示では、自動車運転の特殊性を考慮して拘束時間の規定が行われている。図4に示されているように、拘束時間とはドライバーの始業から終業までの時間であり、このなかに労働時間（運転・整備、荷扱いなど作業時間と荷待ちなどの手待ち時間からなる）と休憩時間が含まれている。

改善基準告示では、表2に示されるように、1日の拘束時間は13時間以内が基本であり、これを延長しても最大で16時間が限度となる。拘束時間は1ヵ月で原則として293時間までとなっている。1年間では3,516時間を超えない範囲となる。

そして、この拘束時間のあとに継続して8時間以上の休息期間を取る必要がある。休息期間は、勤務と次の勤務との間の時間で、睡眠時間を含めて全く自由な時間となる。また労働時間の

2 改善基準告示は、トラック、バス、タクシーの自動車運転者が、その業務の特殊性からすべての産業で適用される労働基準法では規制が難しいために、拘束時間、休息時間、運転時間などの基準を1989年に大臣告示として制定したものである。基準はトラック、バス、タクシーごとに定められている。

図4 拘束時間の内容



資料：厚生労働省労働基準局「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

表2 トラック運転者の労働時間等についての改善基準告示

区 分	改善基準告示の内容
拘束時間（始業から終業までの時間）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日原則13時間以内（最大16時間）</li> <li>・15時間超えは1週間2回以内</li> <li>・一ヶ月293時間以内</li> </ul> ※労使協定があるときは、1年のうち6ヶ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において1か月320時間まで延長できる ※2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり（16時間を超える拘束時間も可）
休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続8時間以上</li> </ul> ※2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2日平均で1日9時間以内</li> <li>・2週間平均で1週間44時間以内</li> </ul>
連続運転時間	4時間以内（連続運転時間は、1回が連続10分以上かつ合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間）
休日労働	・2週に1回以内、かつ1か月及び拘束時間及び最大拘束時間の範囲内

資料：厚生労働省

なかの運転時間であるが、1日の運転時間は2日平均で9時間までとなる。さらに1週間の運転時間は2週間ごとに平均で44時間が限度となる。連続運転時間は4時間ごとに30分の休憩が必要となる。

このように、トラック運送業のドライバーに対して運転業務の特殊性を考慮して、拘束時間、休息時間、運転時間など基準が設けられている。先にみたように、厚生労働省の「賃金構造基本統計調査」に基づく労働時間の統計では、2017年の大型トラックのドライバーの月間労働時間は217時間で、このうち所定内実労働時間が178時間、超過実労働時間が39時間となっている。さらに年間労働時間では2,602時間となり、いずれも産業平均を大幅に上回っている。

一方で改善基準告示では、1ヵ月間の拘束時間が293時間であり、この内訳は法定労働時間（週40時間）が172時間、時間外労働時間99時間、休憩時間22時間となる<sup>3</sup>。改善基準告示の

3 全日本トラック協会「トラック運送業界における働き方改革実現に向けたアクションプラン」2018年3月、7ページ。

基準では、法定労働時間と時間外労働時間の合計の1ヵ月間の労働時間は271時間であり、1年間では3,252時間となる。つまり、改善基準告示において拘束時間から休憩時間を除いた労働時間は、上限の規制で3,252時間まで可能となる。先に示したように、大型トラックのドライバーの年間平均労働時間は2,602時間であり、改善基準告示に基づく労働時間の規制では、この年間平均労働時間をさらに650時間も上回る労働時間の拡大が可能となっている<sup>4</sup>。

### (3) 改善基準告示違反と過労死

トラック運送業ではこの改善基準告示の規制が守られていない状況が恒常的に発生している。先に見たように、労働時間の統計ではトラック運送業者のドライバーは全産業に比べて長時間労働となっているが、改善基準告示ではそれを大幅に超える労働時間が許されている。ところが、この改善基準告示の上限の規制をも守ることができないトラック運送事業者が多数存在している。

厚生労働省労働基準監督署は、トラック運送業、タクシー事業、バス事業など自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導を実施している。この監督は自動車運転者を使用している事業者が労働関係法規に違反していないかの調査を行うものである。トラック運送業者に対しても監督が実施されているが、この監督業務の結果からトラック運送業者によって改善基準告示が守られていない実態が明らかになっている<sup>5</sup>。

図5は、労働基準監督署がトラック運送業者に対して監督を行った事業所数と改善基準告示違反の事業所数が示されている。トラック運送業者に対する監督は年々増加しており、2017年に

4 このように、トラック運送業のドライバーに対して長時間労働となる労働時間規制が設定されているが、こうした一般の労働者と異なる特別の取扱いは労働時間規制の見直しが行われるなかでも継続される。政府が進める働き方改革の一環として労働基準法の改正が行われ、これが2019年4月に施行される。この改正により、今後ドライバーの時間外労働の時間が削減されることになる。現行の時間外労働の規制では、三六協定の限度として原則月45時間、年間360時間であるが、自動車の運転業務はこの適用除外となり、改善基準告示での拘束時間の上限設定に基づいて、月間約100時間、年間1200時間となっている。改正では、時間外労働が原則月45時間、年間360時間が上限だが、特別の事情で超過する場合は月100時間未満、年720時間以内とする。しかし、自動車の運転業務に関しては特別の扱いとなり、この労働基準法改正施行後5年間は現行の制度が適用され、しかも施行後5年以降の自動車の運転業務の時間外労働は年960時間で月平均80時間となる。労働基準法の改正により、トラックドライバーの時間外労働は現状よりも削減されるが、その実施が5年遅れ上限が現行よりも削減されるものの、一般に比べて依然として長時間労働となる規制が設定されている。

5 労働基準監督署の臨検監督には4種類があり、毎年任意で事業者を選択して行う「定期監督」、労働災害が発生した際に原因究明や再発防止の指導を行う「災害時監督」、労働者からの申告があった場合に行う「申告監督」、監督を受けて違反が是正されたかを確認する「再監督」である。2015年の監督実施状況を見ると監督を行ったのは16万9,236事業所で、このうち定期監督等（災害監督を含む）が78.7%、申告監督13.2%、再監督8.2%となっている。毎年任意で事業者を選択する定期監督が全体の8割弱を占める (<https://www.roukitaissaku.com/chousa/jisseki.html>)。

図 5 トラック運送業者に対する監督件数と改善基準告示違反の事業者数



資料：厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導、送検等の状況（平成 29 年）」

は 4,295 事業所に監督が実施された。そして、監督する事業所が増加しているなかで、監督対象となったトラック運送業者の事業所で毎年ほぼ 7 割弱が改善基準告示違反となっている。

監督を受けたトラック運送業者は、どのような改善基準告示の違反を行っているのだろうか。表 3 はトラック運送業者の改善基準告示の違反内容が示されている。これによると、最大拘束時間の違反が 52.9% に達しており、次いで総拘束時間の違反が 47.8% となっている。このように拘束時間に関する違反が全体の 5 割前後を占めている。実際に拘束時間に対する規制が守られておらず、ドライバーが長時間労働を行っている実態が明らかになっている。

ここで注目すべき点は、拘束時間に関する違反の割合に比べて、運転時間に関する違反の割合が相対的に少ない点である。連続運転時間の割合が 29.6% で、最大運転時間違反の割合が 19.3% である。ドライバーの長時間労働になると、運転時間が長いことが原因と考えられるが、実際に運転時間に関する違反は相対的に少ない。このことは、拘束時間に違反して長時間労働となる原因は、運転労働以外の別の要因が作用していることを示唆している。

表 3 トラック運送業者における改善基準告示違反の内容

	監督実施 事業場数	改善基準告示 違反事業所数	主な違反項目				
			最大拘束時間	総拘束時間	休息期間	連続運転時間	最大運転時間
トラック 運送業	4,295 (100.0%)	2,963 (69.0%)	2,274 (52.9%)	2,053 (47.8%)	1,674 (39.0%)	1,271 (29.6%)	828 (19.3%)

資料：厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導、送検等の状況（平成 29 年）」

トラック運送業において長時間労働が行われているなかで象徴的な問題が生じている。長時間労働は過労死に結び付く。過労死は、業務において過重な負担によって脳血管疾患や心臓疾患を

原因とする死亡であり、さらに強い心理的負荷による精神障害を原因とする自殺による死亡である。こうした過労死などに対して労災補償が行われている。

脳・心臓疾患に関する労災申請をみると、2017年度全体で840件の申請があったが、業種別にみると運輸業が188件とトップとなっている。このうち細かく業種別にみると、表4に示されているように、トラック運送業である道路貨物運送業の申請件数が145件に達しており、さらに支給決定がなされた件数が85件となっている。明らかに、道路貨物運送業が他の業種に比べて格段に労災申請が多く、また同時に支給決定件数も多くなっている。このことは、いかにトラック運送業において長時間労働が常態化して、それが結果的に悲惨な過労死をもたらしているのかを示している。

表4 脳・心臓疾患の労災補償件数の業種別ランキング

順位	業種	請求件数	支給決定件数
1	道路貨物運送業	145	85
2	その他の事業サービス業	68	16
3	総合工事業	45	8
4	飲食店	41	19
5	職別工事業	34	3
6	設備工事業	33	6
7	社会保険・社会福祉・介護事業	29	-
8	飲食料品小売業	25	11
9	道路旅客運送業	24	10
10	飲食料品卸売業	21	-

資料：厚生労働省「脳・心臓疾患の労災補償状況」

## 2. ドライバー長時間労働の要因と特徴

### (1) 実態調査に基づく長時間労働の分析

トラック運送業においてドライバーの長時間労働が広く行われており、それが構造的な問題となっているが、実際にドライバーの長時間労働をもたらす要因はどこにあるのだろうか。トラック運行の実態に即してドライバーの長時間労働がもたらされている原因を明らかにする必要がある。

こうしたなかで、厚生労働省および国土交通省は、ドライバーの労働実態を明らかにするために「トラック輸送状況の実態調査」を実施している。この調査からトラックドライバーの長時間労働の実態や長時間労働がもたらされるトラック運送業の特有の要因が明らかにされる。

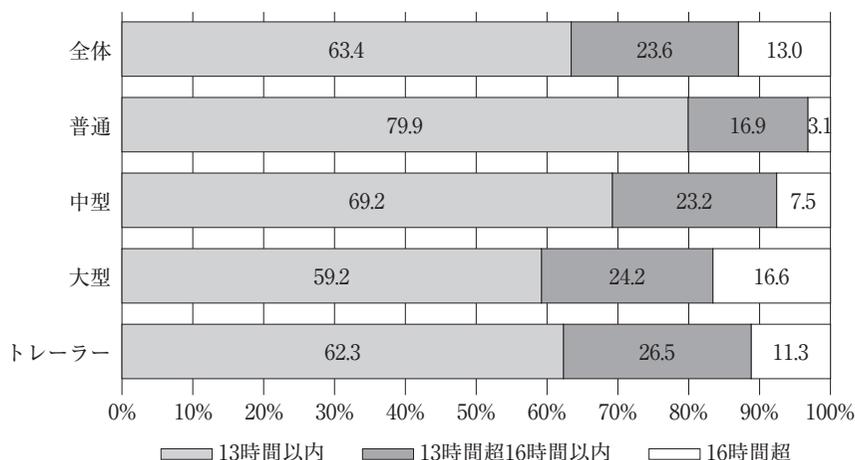
この調査では、ドライバーがトラックで貨物を運ぶ始業から終業までの運転業務のプロセスをトラックの1運行ごとに調査している。ドライバーが実際に貨物を運ぶためにいかなる業務内容でどの程度の時間が費やされているのか、詳細なトラック運行の実態が調査されている<sup>6</sup>。

## ① ドライバーの拘束時間

トラックを運行する際のドライバーの拘束時間であるが、図6には1運行の平均拘束時間が示されている。これによると、改善基準告示で定められている原則の13時間以内は、全体の運行のなかで63.4%であった。これに対して13時間を超える運行は36.6%に達した。このうち、例外的に認められる最大拘束時間16時間超の運行が13.0%を占めている。このように、全体のトラック運行の3分の1以上は、原則とした拘束時間の上限を超えた運行となっており、この調査でも改めてドライバーの長時間労働の実態が明らかになる。

さらにドライバーが運転するトラックの車種別に拘束時間が明らかにされている。ここでは、普通、中型、大型、トレーラー別となっているが、平均の走行距離が長い車種の順に13時間超の割合が高くなっている。走行距離が最も長い大型トラックでは、全体運行の40.8%が13時間を超えており16時間超も16.6%に達する。このことから、実際のトラックの運行において、改善基準告示の制限を超える拘束時間が行われていることが明らかになっている。

図6 1運行の拘束時間



資料：厚生労働省、国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」

## ② 拘束時間に占める手待ち時間

拘束時間が長時間におよんでいるが、それをもたらしている一つの重要な要因が手待ち時間である<sup>7</sup>。図7は、手待ち時間がある運行と手待ち時間のない運行に関して、それぞれの平均拘束

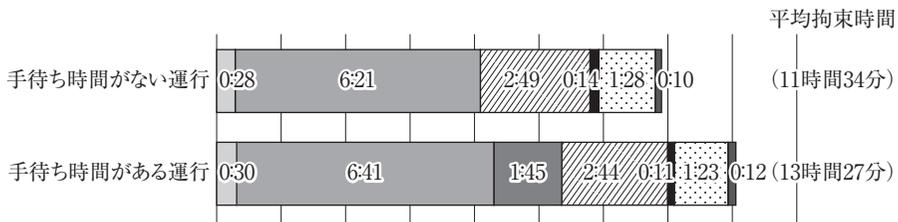
6 この「トラック輸送状況の実態調査」では、全国のトラック運送業者1252社のドライバー5,029名を対象として、7日間にわたるドライバーの運行記録を収集した。調査ではドライバーの1運行ごとのデータが収集されたが、運行総数は2万7,266件にのぼる。

7 先の図4に示されているように、拘束時間のなかの労働時間に手待ち時間が含まれている。この手待ち時間は、発荷主の場所でドライバーが貨物をトラックに積載するまで何もせず待機する時間、さらにドライバーが貨物を輸送して着荷主の場所に到着し、貨物を積み下ろすまで何もせず待機する時間である。荷待ちなどと呼ばれ、荷役をするために待機する時間であるが、これも労働時間のなかに含まれている。

時間とその内訳が示されている。今回の調査で対象となったトラックの総運行数は2万7,266件であったが、このうち手待ち時間のある運行数は1万2,537件で全体の運行の46.0%を占めていた。トラック運行全体の半数近くで手待ち時間が発生している。

手待ち時間のある運行の平均拘束時間が13時間27分であるのに対して、手待ち時間がない運行の平均拘束時間は11時間34分であった。手待ち時間がある運行は、手待ち時間がない運行に比べると平均の拘束時間が1時間53分長くなっている。手待ち時間がある運行は、平均でも改善基準告示の原則として拘束時間の13時間を超えてしまう。さらに、手待ち時間のある運行に注目すると、1運行全体の拘束時間のなかで手待ちの時間は1時間45分に達している。そして、拘束時間のなかで手待ち時間は全体の13.0%を占めている。

図7 1運行当たり拘束時間の内訳

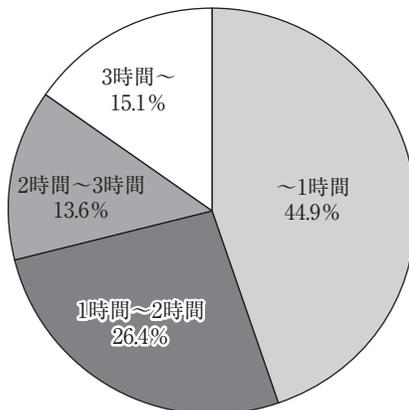


□点検等 ■運転 ■手待ち ▨荷役 ■付帯等 □休憩 ■不明

資料：厚生労働省、国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」

図8には手待ち時間の分布が示されている。これによると、手待ち時間が2時間～3時間が13.6%、さらに3時間を超える手待ち時間が15.1%を占めている。いずれにせよ、2時間を超える長時間の手待ち時間が全体の3割弱に及んでいる。

図8 手待ち時間の分布



資料：厚生労働省、国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」

手待ち時間は、トラックに貨物を積載する発荷主の側で発生するとともに、貨物を積み下ろす着荷主側でも発生する。表6に示されているように、荷主都合による手待ち時間は着荷主側のほうが若干多く発生しているが、発荷主側と着荷主側にほぼ等しく発生している。そして、平均の手待ち時間は発荷主側で1時間11分、着荷主側で1時間3分であり、ほぼ同じ手待ち時間が発生している。

表5 荷主別の平均手待ち時間

荷主別	全体の手待ち件数に占める割合	平均手待ち時間
発荷主	48.5%	1:11
着荷主	51.5%	1:03

資料：厚生労働省、国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」

そして注目すべき点は、時間指定と手待ち時間との関係である。物流の世界では時間指定が行われているが、時間指定があればそれに対応して手待ち時間が発生しないか、もしくは少ないものと考えられる。表6に示されているように、運行のなかで時間指定ありが45.2%、午前・午後の時間指定ありが16.7%、時間指定なしが38.1%となっている。時間指定ありが全体の半数近くを占めている。ところが、その手待ち時間をみると時間指定があっても他の場合と同じように平均で1時間7分となっており、たとえ時間指定が行われていても時間指定なしと同様の手待ち時間が発生している<sup>8</sup>。

表6 時間指定の有無別平均手待ち時間

時間指定の有無	延べ運行回数に占める割合	平均荷待ち時間
時間指定あり	45.2%	1:07
午前・午後の時間指定あり	16.7%	1:06
時間指定なし	38.1%	1:07

資料：厚生労働省、国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」

### ③ 荷役時間と付帯作業

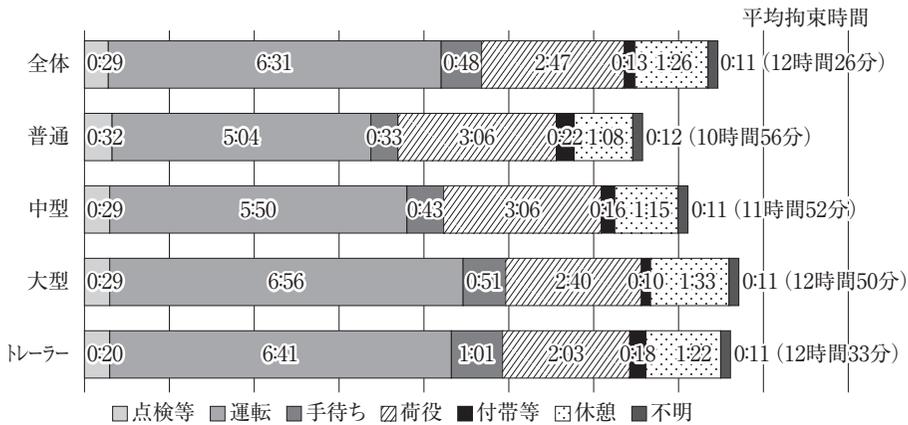
拘束時間においてメインである運転時間を除くと、その他で最大の時間を構成しているのは荷役時間である。荷役は荷主企業の倉庫や物流センターなどでトラックに貨物を積載する作業であり、さらに配送先でトラックから貨物を積み下ろす作業である。これをドライバーがそれぞれの現場で行わなければならない。

図9には拘束時間の内訳が車種別に示されている。1運行平均でみると拘束時間12時間26分のうち、荷役時間は2時間47分を占めている。荷役時間は拘束時間全体の22.4%を占めている。このように、荷役時間は、拘束時間のなかで運転時間に次いで長い労働時間となっている。それは手待ち時間を大きく上回っている。

また、トラックの車種別でみると、荷役時間は普通および中型で3時間を超えており、これら

8 実態調査でドライバーの自由記述があるが、そのなかで「着時間の指定はあるが、荷卸の順番を取るために2時間前には入場していないといけない」という指摘がなされている。

図9 1運行当たり拘束時間の内訳（車種別）



資料：厚生労働省，国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」

の輸送で荷役時間が特に長くなっている。普通および中型は1運行の集配個所が多いため、それに応じてより多くの場所で貨物の積み下ろしが行われており、このため荷役時間が長くなっていると考えられる<sup>9</sup>。

荷役は発荷主側と着荷主側で発生している。表7には、発着荷主別の平均荷役時間が示されている。荷役が発生する運行を見ると、発荷主側で荷役が40.8%で着荷主の荷役が59.2%となっており、配送先が複数であるため着荷主の荷役回数が多くなる。そして、複数下ろしのために着荷主側の荷役時間は短くなる。荷役時間を見ると、発荷主側の荷役が51分であるのに対して、着荷主側の荷役が42分となっている。

ドライバーは荷主企業の倉庫や物流センターで付帯作業を行わなければならない。付帯作業とは、商品の仕分け、検品、ラベル張り、保管場所までの横持ち運搬、資材、廃材等の回収などさまざまな作業が含まれている。この付帯作業は、上の図9によれば全体の平均で13分となっている。さらにトラックの車種別で見ると普通トラックが22分で最も付帯作業の時間が多くなっている。この調査では、付帯作業の時間はさほど多くないことが明らかにされている。

表7 発着荷主別の平均荷役時間

荷主別	全体の運行に占める割合	平均荷役時間
発荷主	40.8%	0 : 51
着荷主	59.2%	0 : 42

資料：厚生労働省，国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」

9 実態調査におけるドライバーの自由記述で、「複数箇所での積み込みは拘束時間が伸びるとともにドライバーの作業負担が大きい」と指摘されている。

## (2) 物流の現場における長時間労働の特徴

ドライバーの拘束時間で多くを占めるのは運転時間であり、これはドライバーの労働が本質的に運転労働であるために当然のことである。そして運転時間は基本的に輸送距離に応じて労働時間の長さが決まる。したがって、拘束時間の長さは第一義的には輸送距離で運転時間によって規定されている。しかし、実際のドライバーの拘束時間の内容をみると、運転労働以外に手待ち時間、荷役時間、さらには付帯作業時間が含まれており、これらが大きな要素となっている。

ドライバーの運転時間に関しては、基本的にトラック運送業者がコントロールすることができる。輸送距離が明らかでありそれに基づいた法定速度内の運行を考え、改善基準告示の運転時間等の規定を遵守してトラックの運行を決めることができる。ドライバーをどのように運転労働させるかは、原則的にトラック運送業者が管理することができるのである。これに対して、手待ち、荷役、付帯作業は基本的に異なっている。これらはトラック運送業者がコントロールできるものではなく、荷主企業側で荷主企業の物流の仕組みのなかで発生したり、荷主企業によって要求されたりするものである。

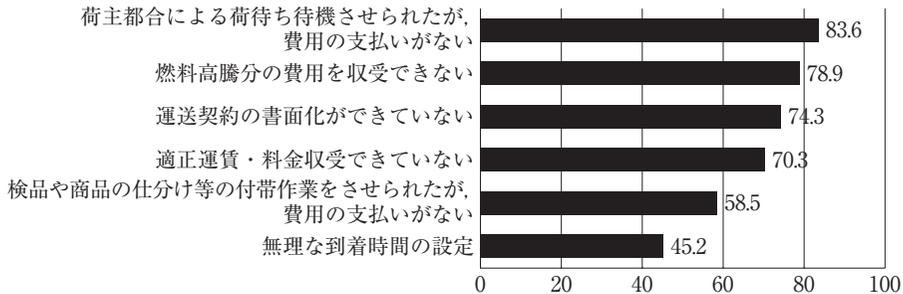
手待ち時間は、トラック運送業者の顧客である荷主企業の倉庫や物流センターにおいて発生する。さらには、貨物の到着地の荷主企業の物流施設において発生している<sup>10</sup>。また荷役に関しては、荷主企業の物流の仕組みでどのようにトラックへの荷役を行うかは荷主企業のオペレーションのなかで決められており、それに従うことが求められている。付帯作業においても基本的にこれと同じで、荷主企業の物流の仕組みのなかで求められており、ドライバーがこれに対応することになる。

しかも、こうした手待ち、荷役、付帯作業は、トラック運送業者と荷主企業との不公正な取引関係のなかで行われている。図10には、トラック運送業者が荷主企業から受けた不適切な行為について調査したものである<sup>11</sup>。これによると、8割以上のトラック運送業者が手待ちで待機させられたが費用の支払いがないと指摘している。また、7割のトラック運送業者が適正運賃・料金が収受できないとしているが、この料金とは荷役に対する料金が含まれており、荷役をさせられるがその料金の支払いがなされていない点を指摘している。さらに、6割近くのトラック運送業者が付帯作業をさせられたが、費用の支払いがないとしている。このことから明らかになよう

10 手待ちが発生する原因の一つとしては、荷主企業の物流施設における荷役能力の不足がある。トラックへ貨物を積み下ろす物流施設において、トラック台数や貨物量に対して荷役作業員が少なかったり、フォークリフトが少なかったり、さらに物流施設の荷役スペースが手狭であったりして、作業効率が悪く荷役時間がかかり、その分トラックが待たされることになる。またトラックには物流施設へ到着時間指定が課せられているが、多くのトラックに同じ時間指定が課せられており、実際の荷役は物流施設への到着順となっており、遅れて並んだトラックはそこで待機せざるを得ない状態になる。長野潤一「トラック運転手の長時間労働—現状と対策—」, 9ページ。

11 これは、荷主企業との取引条件についてトラック運送業者にアンケート調査したものである。1,250社のトラック運送業者にアンケート調査を行い、735社から有効回答を得ている。

図10 荷主企業から不適切行為を受けた割合



資料：国土交通省「トラック運送業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査」

に、実際に荷主企業のサイドで手待ち、荷役、付帯作業が多く行われており、しかもこれらはドライバーの労働時間のなかで行われて労働の費用が発生しているにもかかわらず、荷主企業がそれに対して正当な対価を支払っていない実態が明らかになっている。

ここで注目すべき点は、トラック運送業者と荷主企業との不公正な取引関係が広範囲にわたって形成されていることである。実際に、現実の運送業務においてトラック運送業者にとって不利益となる行為が、いわば物流の慣行として広く行われてきた。たとえ時間指定が行われたとしても荷主企業のサイドで貨物の積み込みに長時間待たされそれが常態化しており、さらに荷主側の都合で待機してドライバーの人件費が生じているにもかかわらずその費用を負担することは行われてこなかった。

また、トラックの荷役でもドライバーはトラックへの貨物の積み込みや積み下ろしを義務づけられて、ドライバーが直接積み込み重労働となる手積みを経験する時間が長期間にわたって行うことが求められた。荷役の場合に、パレットを使用してフォークリフトで積み込み積み下ろしをすれば、荷役を効率化できて荷役時間を大幅に短縮できる。しかし、パレットを使用するとトラックの積載率が落ちるため、荷主企業はこれを嫌い手積みが行われている。しかも、こうしたドライバーの荷役に対しては、運賃の支払いだけで荷役の料金を支払うことなく済まされている。付帯作業も同様であって、検品、仕分けなどは本来荷主企業の物流センター等で荷主がみずからの責任で行うものであるが、それを輸送するドライバーに押し付けてドライバーにただ働きをさせている。

こうした物流現場での実態は、トラック運送業界の構造自体から全般にわたって形成されてきた。トラック運送業では1990年の規制緩和後に中小零細事業者の新規参入が相次いだ。中小零細事業者がひしめき、事業者間で過当競争が繰り広げられていった。事業者間の過当競争は、荷主企業との関係でトラック運送業者を不利な関係へと押しやった。それは事業者間で運賃の値引きが行われて運賃の低下をもたらしただけでなく、荷主企業との取引を継続するためにトラック運送業者が不公正で不利な取引関係を受け入れざるを得ない状態に追い込まれていった。過当競争下の取引関係では、合理性に欠き根拠もない荷主企業の理不尽な要求も受け入れざるをえなかったのである。

こうしたなかで、手待ち、荷役、付帯作業が荷主企業の物流の現場における慣行として広く行われている。そして、こうした慣行がドライバーの拘束時間を長くする大きな要因となっているのである。その意味で拘束時間の長時間化はまさにトラック運送業界の構造自体から生じたものであり、これを改善していくことは多くの困難を伴うことは容易に想像することができる<sup>12</sup>。

### 3. ドライバー長時間労働の改善の取り組み

#### (1) 荷主企業と協働した取り組み

トラック運送業におけるドライバーの長時間労働はトラック輸送に特有な要因によってもたらされているが、こうした要因をふまえたうえで長時間労働を改善するための取り組みが必要となる。基本的に、運転するドライバーの労働時間を管理して拘束時間を守らせるのはトラック運送業者の責任であるが、先に明らかにしたように長時間労働の原因がトラック運送業者のコントロールのきかない領域で生じていることになると、トラック運送業者だけではドライバーの長時間労働を是正していくことは困難となる。このために、ドライバーの長時間労働を是正するために新たな取り組みが必要となる。

このような状況のもとで、厚生労働省と国土交通省はドライバーの長時間労働を是正する新たな取り組みを支援するプログラムを実施している。これは「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」を設置して、トラック運送業者と荷主企業が協力してドライバーの労働時間短縮を実現するためのパイロット事業を実施し、労働時間を短縮する可能性を具体的に明らかにしようとするものである<sup>13</sup>。

こうしたパイロット事業によって、トラック輸送の実際の現場で長時間労働の原因となっている状況をどのように改善できるのかが明らかにされている。パイロット事業で明らかになった取り組みは、今後トラック運送業者が実際に長時間労働を改善していくために極めて重要なものに

12 こうした不合理を是正するために国土交通省は、2017年11月に標準貨物自動車運送約款を改定している。標準貨物自動車運送約款は、トラック運送業者が行う取引に関する基本的な事柄を国土交通省が標準的なものとして定めているものである。トラック運送業者は約款を定めることが義務づけられ、荷主企業との取引は約款に基づいて行われる。この約款のなかで運賃以外の料金に関して新たに荷主企業から収受できる料金として「積込料」、「取卸料」、「待機時間料」を具体的に規定して運送状等に記載することになった。「積込料」および「取卸料」は荷役作業に対する料金であり、「待機時間料」は手待ち時間に対する料金である。このように、運送約款を改定して運賃以外の荷役および手待ちの料金を荷主企業に対して請求できるようにしている。こうした内容の運送約款改定は、実態においてこれらの料金収受が行われていないことを反映したものである。

13 このプロジェクトは、47都道府県において地方協議会が設置されて、そのなかで発荷主・着荷主およびトラック運送業者を構成員としてパイロット事業（実証実験）を実施するものである。パイロット事業では、物流専門のコンサルタントの指導を受けて、荷主企業と運送業者が物流現場における問題点を分析して問題の解決手段を検討し、実際に新たな仕組みを導入してその成果を検証する。2016年度、2017年度の2年にわたって実施された。

なっている。さまざまなパイロット事業が行われたが、そのなかから特にドライバーの長時間労働の改善に有効であって、今後トラック運送業者に重要な示唆を与える取り組みを検討してみる。

### ① 手待ち時間を削減する取り組み

山梨県の事例であるが、山梨県の食品メーカーは、埼玉県にある小売業の流通センターに製造した食品を山梨県のトラック運送業者を使って納入していた。この流通センターには、販売する商品を納入するために多数のトラックが集中していた。多くのトラックが一定の時間帯に集中するために、流通センターでドライバーは長時間待機する手待ちが恒常的に発生していた。

到着地の流通センターでトラックからの貨物の積み下ろしは到着順に行われており、早い順番を取るためドライバーは発地を早く出て流通センターで待機することになる。また、流通センターでの納入商品受け入れの処理能力が限られているため、積み下ろしが遅れてしまい、トラックは長時間にわたって待機せざるを得なかった。

こうしたなかで、到着地の流通センターで予約受付システムを導入した。このシステムは、インターネットを利用してトラックが貨物を積み下ろす時間を予約できるシステムである。商品を配送するトラック運送業者が、着荷主側の流通センターでこの予約受付サービスを利用できるようにした。

この予約受付システムを利用することによって、トラック運送業者は到着地での貨物の積み下ろす時間が確定しているため、それに合わせて発地を出発する運行計画を組むことができ、さらには着地で待機時間を削減することができる。流通センター側でもあらかじめ到着するトラックと貨物がわかるために、庫内作業の準備ができるようになった。これにより作業時間を短縮することが可能となり、結果的にドライバーの手待ち時間を削減することができるようになった。

こうした予約受付システムの利用によって、配送するドライバーの手待ち時間は、従来の平均4時間からシステム利用後には平均53分となり、3時間7分削減することが可能となった。山梨県の食品メーカーの発荷主から埼玉県の流通センターに配送するトラック運行は、これまでドライバーの拘束時間が18時間もかかる場合があった。しかし、予約受付システムの導入後は、これ以外の荷役の効率化による時間の削減の効果も加わるが、この運行での拘束時間が平均で12時間30分となった。こうして改善基準告示で原則の最大拘束時間である13時間を下回ることができるようになった<sup>14</sup>。

### ② パレット導入による荷役時間の短縮

中部地方のトラック運送業者は、化学製品メーカーの倉庫から大型トラックで化学製品を関東

14 国土交通省「プレガイドライン～平成28年度パイロット事業事例集～」3-6ページ。

地方の顧客に出荷していた。この化学製品のメーカーの倉庫は積み込みスペースが狭く積み込みの作業効率が悪いので、恒常的に手待ちが発生していた。また、この倉庫からの出荷はトラックへの積み込みがドライバーの手荷役によって行われていた。比較的重量のある製品の手荷役はドライバーに大きな負荷をかけるとともに、トラックへの貨物の積み込みに多くの時間が費やされていた。

こうした状況に対して、一方で手待ち発生に対しては、外部の倉庫を借りて一部の製品をそこに移転することにより、既存の倉庫の作業スペースを確保して作業効率を上昇させて手待ちの削減をはかった。これと同時に、トラックへの荷役のためにパレットを導入した。このパレットはボックスパレットと呼ばれるもので、貨物を束ねてボックスパレットに納めてフォークリフトで荷役するようにした。

このように作業スペースに余裕を持たせ、さらにパレットを導入することによって、発荷主における倉庫でのトラックの待機時間と積込時間が約1時間～1時間30分短縮することができた。さらには、パレットの利用によって着荷主のトラックからの貨物の積み下ろしにおいても、約1時間の荷役時間の短縮を実現することができた。このため、運行の発地と着地の双方における時間短縮は、約2時間から2時間30分となった。これによって、ドライバーの拘束時間の短縮につながった<sup>15</sup>。

### ③ 一貫パレチゼーションによるドライバー作業時間の短縮

先に①の事例で示された、トラック運送業者が山梨県の食品メーカーから埼玉県の小売業の流通センターに配送する事例であるが、この事例では先に述べた予約受付システムの導入だけでなく、一貫パレチゼーションの導入によってもドライバーの拘束時間の短縮を実現することができるようになった。

この事例では、発荷主の食品メーカーからの貨物の出荷はパレットを利用してトラックに積載していたが、着荷主の流通センターではこれとは別のサイズのパレットを利用していた。このため、配送するトラックドライバーは、トラックからの貨物の積み下ろしにフォークリフトを使用して簡単に行うことができるが、その後流通センターの中で最初のパレットから流通センターで使われているパレットに貨物を積み替える作業を行わなければならない。荷役後のパレットへの積み替えという付帯作業が求められていた。

こうした状況のなかで、発荷主側の食品メーカーは、使用するパレットを着荷主の流通センターで使われているパレットと同じサイズのパレットに変更した。これは同一規格のパレットを企業間で共通して使用する一貫パレチゼーションの実施に踏み切ったことになる。この一貫パレチゼーションの実施によって、流通センターにおけるドライバーのパレット積み替え作業の必要

15 国土交通省「ブレガイドライン～平成28年度パイロット事業事例集～」20-22ページ。

性がなくなった。

パレット積み替えが必要な従来の場合、荷役とパレットへの積替えの付帯作業は約2時間かかっていたが、一貫パレチゼーションを行うことでこの過程は27分に短縮された。このため、1時間33分の時間短縮を実現できた。パレットサイズ変更によって、1パレットに積むことができる貨物は84ケースから80ケースに減少した。このためにトラックの積載効率は低下したが、一貫パレチゼーションの導入はこうしたデメリットよりも着荷主側での付帯作業をなくすことができるメリットを重視した。その結果、先に見たような予約受付システムの導入による効果と合わせて、ドライバーの拘束時間を大きく削減することができるようになった<sup>16</sup>。

## (2) 荷主企業と協働した取り組みのポイント

運転時間以外でドライバーの労働時間を削減する取り組みについて、その可能性を示す事例を取り上げてきた。基本的には、トラック運送業者がコントロールできない荷主企業側の物流の現場で長時間労働が生じているために、従来では是正に向けた対応が困難となっていた。しかし、トラック運送業者は新たな取り組みを荷主企業の協力を得て推し進めていく必要がある。

そこで、トラック運送業者は実際に荷主企業の貨物を輸送するトラックの運行でドライバーが拘束時間を超えてしまう原因を正確に把握し、それを改善するために荷主企業の現場でいかなる改善が必要なのかを荷主企業に提案し荷主企業との協力を求めることが必要となる。問題発生の原因として従来の非効率な物流の慣行であったり、物流現場のコストを抑えるために生じたために、力関係で優位に立つ荷主企業は新たな取り組みを容易に受け入れないかもしれない。

しかし、基本的には現行の荷主企業の貨物を運ぶトラック運行が改善基準告示に違反することになり、そのために輸送ができなくなることを明確に伝えて荷主企業の改善に向けた協力を求めることになる<sup>17</sup>。こうしたなかで、荷主企業と協力して荷主企業の物流の現場を変える新たな取り組みが求められており、その意味でトラック運送業者の交渉力が非常に重要になる。

さらには、すでに見てきたように長時間労働の原因は、トラック運送業者の直接の顧客である荷主企業だけに限られるものではない。この荷主企業の顧客である着の荷主企業においてもドライバーの長時間労働が発生している。この場合に、改善の難易度はさらに高まるが、基本的には発の荷主企業から顧客である着の荷主企業へ、トラック運送業者の改善提案を受けて依頼して協力を求めることになる。このような交渉を繰り返すなかで労働時間短縮を実現することが求め

16 国土交通省「プレガイドライン～平成28年度パイロット事業事例集～」3-6ページ。

17 国土交通省は荷主勧告制度を設けている。これはトラック運送業者が法令違反を行った際に荷主による指示など主体的な関与が明確である場合に、荷主名を公表して荷主に是正を求める勧告を行う制度である。この荷主勧告制度で対象となるトラック運送業者の法令違反行為のなかに、ドライバーの労働時間ルール違反である過労運転防止措置義務違反が加わった。これにより荷主がドライバーの手待ちを放置してドライバーが拘束時間の基準をオーバーして、トラック運送業者が法令違反になった場合、荷主勧告の対象に含まれる。

られている<sup>18</sup>。

### (3) トラック運送業者主体の取り組み

荷主と協働して荷主の既存の物流の仕組みを改めてドライバーの長時間労働を改善しようとする取り組みのほかに、トラック運送業者が主体となる長時間労働を改善する取り組みがなされている。現状において重要なアプローチが中継輸送である。

トラック輸送において500 kmを超えると長距離輸送となるが、こうした長距離輸送は当然ながら長時間労働となりドライバーの拘束時間も長時間化する。例えば、日本の貨物輸送の大動脈を形成する東京近郊と大阪近郊との間でトラック輸送をすると輸送距離が約600 kmとなる。高速道路を利用してこの間を移動するだけで、休憩時間を含めると9時間30分を要する<sup>19</sup>。運転時間だけでなく貨物の積み下ろし時間も必要となり、さらに復路には大阪で帰り荷を積載して東京近郊まで貨物輸送を行うことになる。この間に貨物を積載して往復するのにドライバーがこの業務に携わる期間は3日間に及ぶ。

これに対して中継輸送では、長距離輸送となるそれぞれの出発地から貨物を積載したトラックを出発させて、中間地点でドライバーなり車両を交換して、それぞれのドライバーは中間地点で交換した貨物を積載したトラックを運転して出発地にもどるというやり方を取る。例えば先の東京-大阪間の長距離輸送では、ほぼ中間点となる静岡県内に中継地を設定する。そして大阪から出発したトラックと東京を出発したトラックは、この静岡県内に中継地点に到着して、そこで輸送する貨物を交換し、それぞれのドライバーは出発地に向けて運転することになる。

これにより、従来数日間にわたって長距離輸送に携わることを余儀なくされたドライバーは、労働時間及び拘束時間が大幅に短縮されるとともに、従来のように車中で宿泊する必要がなく休息のために帰宅することが可能となる。このために、長距離輸送において中継輸送の仕組みを導入することによって、長距離輸送に従事していたドライバーの負担を大幅に軽減することができる。

実際に中継輸送では、中継地点で貨物を変えて持ち帰るやり方によっていくつかの方法がある。まずドライバー交代方式で、それぞれのドライバーが中継地点で運転してきたトラックを交換し、相手のトラックを運転して出発地に帰るやり方である。次に貨物積替え方式で、中継地点でそれぞれの貨物をトラックに積み替えて出発地に帰るやり方である。さらに、トラクター・トレーラー方式で、貨物を積載しているトレーラーを取り外すことが可能であることを前提として、中継地点でそれぞれトレーラーを脱着して出発地にもどるやり方となる。

---

18 厚生労働省労働基準局労働条件政策課、国土交通省自動車局貨物課、公益社団法人全日本トラック協会「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を参照。

19 長野潤一「トラック運転手の長時間労働—現状と対策—」, 11-12 ページ。

それぞれのやり方は特徴を持つが、このうち貨物積替え方式は中継地点で貨物の積み下ろし作業が発生し、荷役作業が必要となり中継地点で荷役時間を費やすことになる。これに対して、トラクター・トレーラー方式では、中継地点で相互にトレーラーを脱着するだけで済むために、貨物の交換が容易で短時間で交換を終えることができる。この点ではドライバー交代方式もドライバーが別のトラックを運転して帰ればよいのであって、同様に輸送する貨物の交換が容易となる<sup>20</sup>。

広域にわたって営業展開をしている大手のトラック運送業者は、中継輸送が比較的容易である。社内の遠距離にある支店どうしを組み合わせ、さらに中間地点にある支店に中継機能を持たせることで、社内的に中継輸送のネットワークをつくることができる。基本的に同一社内において組織化して中継輸送を調整することができるようになる。

これに対して、中小規模のトラック運送業者の場合には中継輸送の実施のハードルが高い。まず中継輸送のパートナーとなるトラック運送業者を探し出す必要がある。長距離にある別のトラック運送業者で、運ぶ貨物の到着地が周辺である事業者とペアリングしなければならない。さらには、中継地点をどのように設定するかも大きな課題となる。また企業が異なることによってトラック車両が異なっていたり、保険などの問題もあったり、これらもクリアする必要がある。このように、中継輸送の実施は中小のトラック運送業者には難易度の高いものであるが、しかしながら、ドライバー不足が深刻化するなかで、ドライバーの負担を軽減するために中継輸送を検討して導入するトラック運送業者が増えていくことが期待されている。

## むすびにかえて

わが国の物流を支えるトラック運送業においてドライバーの長時間労働は大きな問題となっている。トラック運送業のドライバーの年間労働時間は、全産業の労働者の年間労働時間に比べて2割以上も長く、ドライバーの長時間労働が常態化している。こうしたドライバーの長時間労働とさらに低賃金によって、トラック運送業では深刻な労働力不足が生じている。

運転労働の特殊性を考慮してトラック運送業のドライバーに対する労働時間規制は、改善基準告示によって一般の労働者よりも多くの労働時間が設定されている。特に重要なのは拘束時間であるが、他の産業に比べて長い拘束時間が認められている。ところが、改善基準告示を違反するトラック運送業者が増加しており、多くのドライバーがこの拘束時間の上限を超えて働いている実態が存在する。こうしたなかで、トラック運送業における過労死と労災認定の件数が他業種に比べて突出しているのである。

トラック運行の実態調査からトラック運送業におけるドライバーの長時間労働の原因を探ると、運転時間以外に大きな時間を占めるのが手待ち、荷役、さらには付帯作業である。これらの

20 国土交通省自動車局貨物課『平成28年度 貨物自動車運送事業における中継輸送実証実験モデル事業報告書』（2017年3月）参照。

手待ち、荷役、付帯作業がドライバーの長時間労働をもたらす要因となっている。したがって、これらを削減することができればドライバーの労働時間を減らし、拘束時間の削減をもたらすことが期待できる。

しかしながら、これらの手待ち、荷役、付帯作業は荷主企業の物流現場で発生しており、トラック運送業者によってコントロールできるものではない。さらに、これらは基本的にトラック運送業者と荷主企業との力関係のなかで、トラック運送業者に対してこれらの料金を支払わずに行われている場合が多い。手待ち、荷役、付帯作業は物流における慣行として長年にわたって行われてきたものであり、これを改善することは容易ではない。

こうしたなかで、トラック運送業者のドライバーの長時間労働を改善するための新たな取り組みが必要となってくる。新たな取り組みは、その特殊性を鑑みて荷主企業と協働して物流現場の慣行を変えていくことが必要となる。このために、荷主企業とトラック運送業者が協働したパイロット事業が行われており、そのなかで長時間労働を改善するのに有効な取り組みが明らかにされている。

具体的には、手待ち時間改善のために荷役の予約システムを導入したり、従来の手荷役からパレットを使用した荷役へ変更したり、さらに一貫パレチゼーションを導入して付帯作業を減らすことが行われ、これらの取り組みはドライバーの拘束時間を削減するのに有効であることが実証されている。また、これらの取り組みとは別に、トラック運送業者自らが主体となって長時間労働を改善するために、中継輸送という新たな仕組みを構築することも重要となっている。

わが国において働き方改革が取り組まれているなかで、長時間労働が構造化して多くの問題を内包するトラック運送業において、ドライバーの長時間労働を改善して負担を軽減することが強く求められている。実際にこの長時間労働を改善するためには、トラック運送業者が荷主企業と協働して物流現場で慣行を変えて合理的な新たな物流の仕組みを作り上げていくことが重要となっている。こうした地道な取り組みが幅広く繰り広げられるなかで、ドライバーの長時間労働が改善されていくことが求められている。

#### 参考文献

- 井上豪「トラック運送業界における長時間労働改善に向けた取り組みと今後の課題」『物流問題研究』64号、2-7ページ、2015年。
- 井上豪「トラック運送業界における労働環境改善に向けた取り組みと課題」『物流問題研究』65号、2-7ページ、2016年。
- 井上豪「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」『物流問題研究』67号、2-10ページ、2017年。
- 小田浩幸「自動車運転者の労働力不足の背景と見通し」『国土交通政策研究所報』56号、78-97ページ、2015年。
- 小野秀昭「長距離輸送における拘束時間と運転時間に関する考察」『物流問題研究』64号、18-24ページ、2015年。

- 長野潤一「トラック運転手の長時間労働—現状と対策—」『物流問題研究』64号, 8-13ページ, 2015年。
- 林克彦「トラック運送事業における労働力不足と労働生産性」『物流問題研究』67号, 38-48ページ, 2018年。
- 古川浩太郎「トラック運送の現状と課題」『レファレンス=The reference /国立国会図書館調査及び立法考査局編』68巻9号, 55-74ページ, 2018年。
- 森川健「物流企業を覆う労働力不足の深刻さ」『JP 総研 Research』38号, 4-11ページ, 2017年6月。
- 世永正伸「トラックドライバーの労働環境の実態と改善に向けた法整備の必要性について」『物流問題研究』67号, 11-18ページ, 2017年。
- 厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導, 送検等の状況(平成29年)」(<https://www.mhlw.go.jp/content/11202000/000340284.pdf>)
- 厚生労働省「脳・心臓疾患の労災補償状況」([https://www.mhlw.go.jp/content/11402000/H29\\_no2.pdf](https://www.mhlw.go.jp/content/11402000/H29_no2.pdf))
- 厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導, 送検等の状況(平成29年)」2018年3月(<https://www.mhlw.go.jp/content/11202000/000340284.pdf>)
- 厚生労働省労働基準局「トラック業界における長時間労働の抑制に向けた取組について」2015年5月([http://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/jidousha/y1\\_shiryuu02.pdf](http://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/jidousha/y1_shiryuu02.pdf))
- 厚生労働省労働基準局労働条件政策課, 国土交通省自動車局貨物課, 公益社団法人全日本トラック協会「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」2018年11月(<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf>)
- 国土交通省「トラック運送業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査」(<http://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/fs/pdf-file/fs-484.pdf>)
- 国土交通省『プレガイドライン～平成28年度パイロット事業事例集～』2018年([http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/kyougikai/pdf/pre\\_gl.pdf](http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/kyougikai/pdf/pre_gl.pdf))
- 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)」<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf>
- 国土交通省自動車局「自動車運送事業の働き方改革をめぐる状況について」2017年6月(<https://www.mhlw.go.jp/content/11202000/000340284.pdf>)
- 国土交通省自動車局「自動車運送業の働き方改革に向けた現状と課題」2017年6月(<https://www.mhlw.go.jp/content/11202000/000340284.pdf>)
- 国土交通省自動車局貨物課『平成28年度 貨物自動車運送事業における中継輸送実証実験モデル事業 報告書』2017年3月(<http://www.mlit.go.jp/common/001178752.pdf>)
- 国土交通省自動車局貨物課「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」2017年3月(<http://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/jidousya/kamotsu/kyougikai/6kai/sankousiryuu2-2.pdf>)
- 全日本トラック協会『トラック運送業界における働き方改革実現に向けたアクションプラン』2018年3月(<http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/actionplan20180402.pdf>)
- 全日本トラック協会『日本のトラック輸送産業—現状と課題—2018』([http://www.jta.or.jp/coho/yuso\\_genjyo/yuso\\_genjo2018.pdf](http://www.jta.or.jp/coho/yuso_genjyo/yuso_genjo2018.pdf))