

# トラック運送事業における ドライバーの労働実態の把握に関する研究

0955013 藍郷 なつき

指導教員 黒川 久幸 准教授

## 第 1 章 序論

### 1.1 研究背景

現在、国内貨物輸送量におけるトラック輸送量は、トンベースで全体の約 9 割、トンキロベースで約 6 割を占める。よって、トラック輸送は、我々の経済や生活を営む上で、必要不可欠な輸送手段である。また、従業員数 20 人以下、車両数 20 両以下のトラック運送事業者は全体の約 8 割<sup>(1)</sup>を占めるため、中小規模のトラック運送事業者が極めて多い。このような状況下で、ドライバーの長時間労働等が問題となっている。長時間労働は、安全運転を妨げる要因や過労死、精神疾患など健康を害する要因の一つともなる。そのため、ドライバーの労働実態の把握は必須である。

### 1.2 研究目的

ドライバーの労働や安全等に関する既存研究は、社団法人日本産業衛生学会や独立行政法人労働政策研究・研修機構等の研究がある。これらの研究はドライバーの安全運転の視点から、トラックの装置の仕様等に関する検討が行われている。

しかし、既存研究では、労働実態を詳細に把握するため、時間の観点から、法律を基に調査や分析が行われている研究はない。

そこで、本研究は、トラック運送事業者におけるドライバーの労働実態を、時間の観点から調査し、長時間労働等の労働上の問題を抽出すると共に、その問題の改善策を検討することを目的とする。分析では、実際のドライバーの運転日報から、就業時間や休憩時間、走行時間等のデータを抽出し、労働基準法、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(以下、改善基準告示とする)で定められている、労働時間や休憩時間、拘束時間や運転時間等から、ドライバーの労働実態の把握を行う。

## 第 2 章 ドライバーの労働に関する法律

### 2.1 労働基準法の概要

労働基準法とは、労働に関する規制等を定める法律であり、労働組合法、労働関係調整法と共に、労働三法の一つである。全 13 章で構成されている。本研究では特に、第 4 章の「労働時間・休憩・休日及び年次有給休暇」を基に検討する。以下に抜粋した項目をまとめる。第 32 条は、労働時間についてである。1. 使用者は、労働者に、休憩時間を除き 1 週間について 40 時間を超えて、労働させてはならない。2. 使用者は、1 週間の各日については、労働者に、休憩時間を除き 1 日について 8 時間を超えて、労働させてはならない。

### 2.2 改善基準告示の概要

改善基準告示とは、自動車運転者の労働時間等の労働条件の改善をするための法律であり、全 6 条で構成されている。本研究では特に、第 4 条の「貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等」を基に検討する。以下に抜粋した項目をまとめる。第 1 項. 拘束時間は、1 ヶ月について 293 時間を超えないものとする。ただし、労使協定があるときは、1 年の内 6 ヶ月までは、1 年間についての拘束時間が 3516 時間を超えない範囲内において、320 時間まで延長することができる。

## 第 3 章 運転日報データの概要

### 3.1 運転日報のデータ項目及び項目間の関係

今回、某トラック運送事業者のドライバーの運転日報を基に、労働実態を調査し、労働上の問題を抽出するために分析を行った。運転日報には 65 個の項目があり、その項目は時間、距離、運賃に分けられる。時間には就業時間、荷積・荷卸時間、休憩時間等のデータがあり、距離には全走行距離や実車走行距離等のデータがある。分析には 2010 年 4 月から 6 月の 3 カ月分のデータを用いた。

### 3.2 運転日報の基本情報(乗務員数、車両台数等)

ドライバーの運転日報を基に、トラック運送事業者の基本情報をまとめる。

4月は、乗務員数65名、車両台数66台、運転日報数2,850枚であった。5月は、乗務員数63名、車両台数66台、運転日報数2,881枚であった。6月は、乗務員数64名、車両台数62台、運転日報数2,883枚であった。

道路種別走行時間と走行距離は、4月を例にする。

一般道路の場合、走行時間は3,014時間、走行距離は75,598kmであった。高速道路の場合、走行時間は2,820時間、走行距離は168,499kmであった。専用道路の場合、走行時間は2,386時間、走行距離は83,955kmであった。

車両重量別車両台数等は、4月の主な車両を例にする。2トン車の場合、車両台数は18台で、走行距離は73,475km、1台当たりの走行距離は4,082km/台であった。4トン車の場合、車両台数は23台で、走行距離は118,034km、1台当たりの走行距離は5,132km/台であった。10トン車の場合、車両台数は9台で、走行距離は42,380km、1台当たりの走行距離は4,709km/台であった。13トン車の場合、車両台数は8台で、走行距離は45,414km、1台当たりの走行距離は5,677km/台であった。

### 3.3 本研究で用いる主たる用語の定義

本研究で用いる主たる用語の定義を行う。労働基準法、改善基準告示で定められている用語と運転日報のデータの関係性は、以下の通りである。

[ ]内の用語は法律用語を示す。

[労働時間]=就業時間－休憩時間
[拘束時間]=就業時間
[休息期間]=出社日時－退社日時
荷役時間=荷積時間＋荷卸時間

## 第4章 ドライバーの労働実態の分析

### 4.1 分析方法

運転日報の就業時間、休憩時間のデータから労働基準法で定められている労働時間や休憩時間を求め、運転日報の就業時間や出社・退社日時、走行時間のデータから改善基準告示で定められている拘束時間や休息期間、運転時間を求めることで、ドライバーの労働実態の把握を行った。分析項目を以下に示す。

労働基準法を基にした分析項目は、(1)1週間単位の労働時間 (2)1日単位の労働時間 (3)労働時間が6時間超で8時間以下の休憩時間 (4)労働時間が8時間超で10時間以下の休憩時間 (5)労働時間が10時間超の休憩時間 である。

改善基準告示を基にした分析項目は、(6)1ヶ月単位の拘束時間 (7)1日単位の拘束時間 (8)1週間内に1日の拘束時間が15時間を超える回数 (9)1日単位の休息期間 (10)1日単位(2日平均)の運転時間 (11)1週間単位(2週間平均)の運転時間 である。今回は、紙面の都合上、(1)、(2)、(6)、(7)、(8)の結果を4.2からまとめる。

## 4.2 労働時間に関する分析結果

### 4.2.1 1週間単位の労働時間

図1は、1週間単位の労働時間(5月)を示す。縦軸は頻度、横軸は労働時間を示している。

図1より、労働基準法の40時間以下を満たしている頻度は10回であり、割合では約4%と極めて低い値であることが分かった。

### 4.2.2 1日単位の労働時間

図2は、1日単位の労働時間(4月)を示す。縦軸は頻度、横軸は労働時間を示している。

図2より、労働基準法の8時間以下を満たしている頻度は254回であり、割合では約17%と低い値であることが分かった。

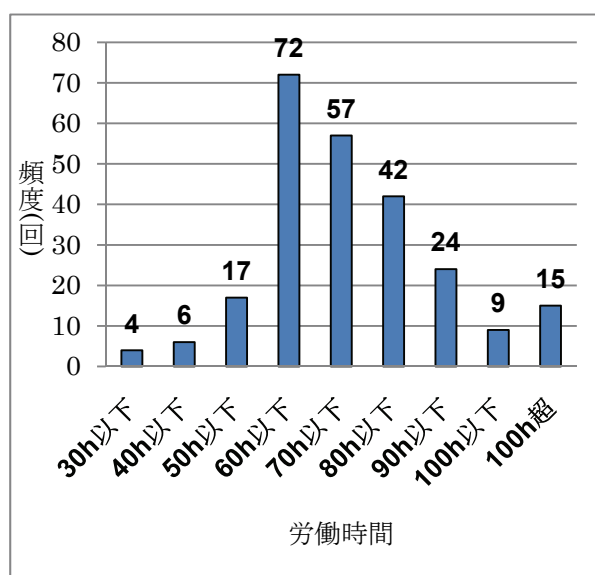


図1 1週間単位の労働時間(5月)

### 4.3 拘束時間に関する分析結果

#### 4.3.1 1ヶ月単位の拘束時間

表 1 は、4 月、5 月、6 月の 1 カ月単位の拘束時間の度数分布と割合を示している。

表 1 より、改善基準告示の 293 時間以内を満たしている頻度は、4 月が 28 回、5 月が 28 回、6 月が 24 回であり、割合では、4 月が約 43%、5 月が約 44%、6 月が約 38%であることが分かった。

#### 4.3.2 1日単位の拘束時間

図 3 は、1 日単位の拘束時間(5 月)を示している。縦軸は頻度、横軸は拘束時間を示す。

図 3 より、改善基準告示の 13 時間以内を満たしている頻度は 648 回であり、割合は約 43%であることが分かった。

#### 4.3.3 1週間内に1日の拘束時間が15時間を超える回数

表 2 は、4 月、5 月、6 月の 1 週間内に 1 日の拘束時間が 15 時間を超える回数の度数分布と割合を示している。表 2 より、改善基準告示の 2 回以内を満たす頻度は、4 月が 66 回、5 月が 43 回、6 月が 2 回であり、割合では、4 月が約 43%、5 月は約 26%、6 月は約 1%であることが分かった。6 月が極めて低い値となった。

## 第 5 章 長時間労働における改善策の検討

### 5.1 分析方法

労働時間や拘束時間は 1 カ月、1 週間、1 日単位などで見ても、法律の範囲を大幅に超えている頻度が高かった。このドライバーの労働時間等を短縮するためには、運転時間内のトラックの空車走行時間や運転時間以外の荷役時間等を短縮する必要がある。

よって、荷役時間と空車走行時間の分析を行う。分析項目を以下に示す。

荷役時間の分析項目は、(1)荷積時間 (2)荷卸時間 (3)平均荷役時間 である。

空車走行時間の分析項目は、(4)一般道の空車走行時間(5)高速道の空車走行時間 (6)専用道の空車走行時間 (7)道路種別平均空車時間 である。

今回は、紙面の都合上、(3)、(7)の結果を 5.2 からまとめる。

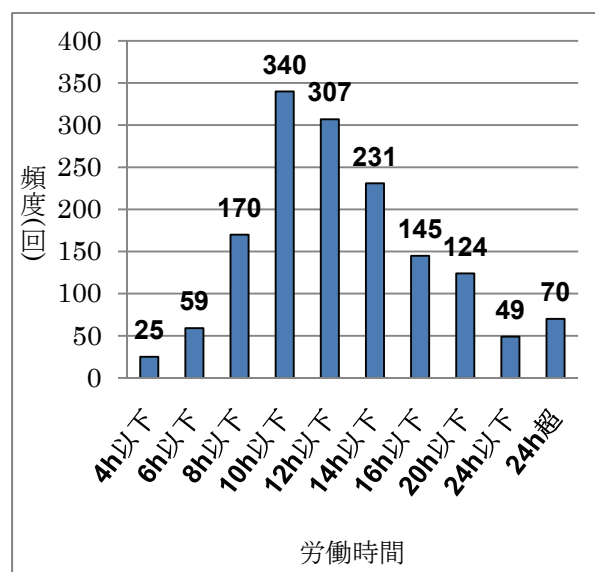


図 2 1日単位の労働時間(4月)

表 1 1ヶ月単位の拘束時間と割合

	4月(回)	%	5月(回)	%
293h以下	28	43.1	28	44.4
293h<320h	13	20	18	28.6
320h以上	24	36.9	17	27
合計	65	100	63	100
	6月(回)	%		
293h以下	24	37.5		
293h<320h	11	17.2		
320h以上	29	45.3		
合計	64	100		

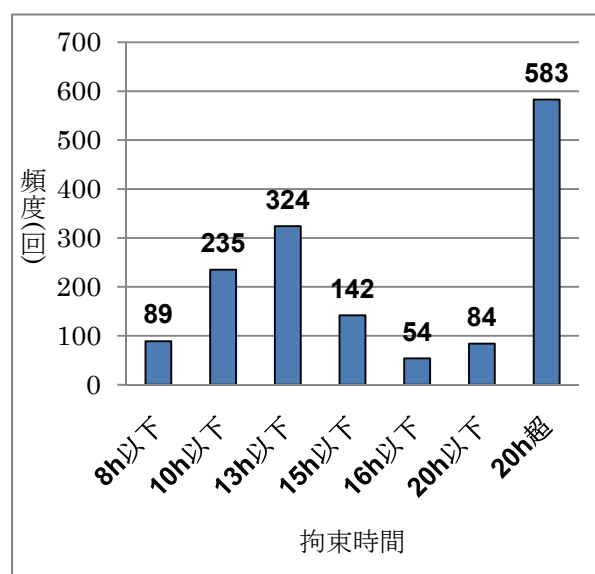


図 3 1日単位の拘束時間(5月)

## 5.2 荷役時間の分析結果

### 5.2.1 平均荷役時間

表 3 は、車両重量別平均荷役時間、平均空車走行時間、一般道平均空車走行時間(5 月)を示している。表 3 の平均荷役時間より、8t 車の平均荷役時間が 4.9 時間で最も長く、次いで、10 t 車が 4.1 時間となっていることが分かった。8 t の場合は固定運賃形態のため、長時間の荷役時間に対して追加運賃を請求できないのが現状である。

## 5.3 空車走行時間の分析結果

### 5.3.1 道路種別平均空車走行時間

表 3 の平均空車走行時間より、8 t 車の平均空車走行時間が 3.5 時間で最も長く、次いで、10 t 車が 3 時間であることが分かった。

表 3 の一般道の平均空車走行時間より、3 t 車の平均空車走行時間が 2.5 時間で最も長く、次いで、2 t 車、10 t 車が 1.5 時間であることが分かった。

## 5.4 長時間労働を引き起こす要因

5.2、5.3 の分析結果より、長時間の荷役時間や空車走行時間がドライバーの長時間労働を引き起こす要因であることが分かった。

## 5.5 改善策の検討

長時間労働の要因は、荷役時間と空車走行時間である。よって、改善策は、(1)荷役時間の短縮、(2)空車走行時間の短縮 という 2 つの視点で考え、検討を行う。

### (1)荷役時間の短縮

平均荷役時間は、約 2 時間から 5 時間かかっており、この荷役時間を短縮した場合、1 日の拘束時間 13 時間以内を満たす割合は、約 71%(約 22%増)となることが分かった。よって、荷役時間を短縮する必要がある。そのために、トラック運送事業者は、フォークリフトやパレット等を使用する必要がある。一方で、荷主には、長時間の荷役時間等が、ドライバーの長時間労働の要因になることを理解してもらった上で、パレットの使用環境の整備などの協力を得る必要がある。

### (2)空車走行時間の短縮

平均空車走行時間は、約 2 時間から 4 時間であり、この空車走行時間を短縮した場合、1 日の拘束時間 13 時間以内を満たす割合は、約 65%(約 15%増)となることが分かった。よって、空車走行時間を短縮する必要がある。

表 2 1 週間内に 1 日の拘束時間が 15 時間を超える回数と割合

	4 月	%	5 月	%	6 月	%
0 回	0	0	0	0	0	0
1 回	33	21.6	22	13.5	2	0.8
2 回	33	21.6	21	12.9	0	0
3 回	42	27.5	16	9.8	1	0.4
4 回	29	19	26	16	9	3.6
5 回	14	9.2	38	23.3	44	17.6
6 回	2	1.3	40	24.5	184	73.6
7 回	0	0	0	0	10	4
合計	153	100	163	100	250	100

表 3 車両重量別平均荷役時間等の現状(5 月)

車両重量	平均荷役時間(時)	平均空車走行時間(時)	一般道平均空車走行時間(時)
2t 車	3.7	2.2	1.5
3t 車	2.2	2.6	2.5
4t 車	2.9	1.8	0.8
8t 車	4.9	3.5	1.1
10t 車	4.1	3	1.5
12t 車	3.4	1.9	0.9
13t 車	3.6	2.4	0.5

そのために、トラック運送事業者は、トラックの積載率の向上と車庫の位置の見直しを検討する必要がある。積載率の向上では、特に、復路の積載率を上げる必要がある。車庫の位置の見直しでは、特定の荷主との取引が多い場合、送り荷主と受け荷主の近くに車庫を作ることが有効である。

## 第 6 章 結論

トラック運送事業者におけるドライバーの労働実態を時間の観点から調査し、長時間労働等の労働上の問題を抽出した。そして、その問題の改善策を検討した。

### 参考文献

(1)社団法人全日本トラック協会:[平成 21 年度版]トラック輸送産業の現状と課題<特別編集版>