

# 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 並びに荷役・待ち時間の短縮及び作業負担の軽減に関する研 究

1355007 周頤

指導教員 黒川久幸 教授

## 第1章 序論

### 1.1 研究背景

日本の国内貨物輸送量におけるトラックの輸送量は、トンベースで全体の約9割、トンキロベースで約5割を占めている<sup>(1)</sup>。よって、トラック輸送は、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7割<sup>(1)</sup>を占めており、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、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。

また長時間労働に関して、荷役作業時間と荷役待ち時間の合計が拘束時間全体の約5割を占めているという報告<sup>(2)</sup>もあり、長時間労働の改善のためには、荷役作業等の改善が必要である。

このため既存研究では、ドライバーの運転疲労の軽減、長時間労働の改善策、荷役作業時の労働災害の減少を図るための災害防止策及び機器の自動化に関する検討が行われている。

しかし、上記の既存研究では、荷役作業現場における荷役作業の実態や荷役待ちについて詳細な検討はなされていない。つまり、ドライバーの労働実態の把握は不十分な状況である。

### 1.2 研究目的

そこで本研究では、トラック運送事業におけるドライバーの労働実態を、運転日報及びアンケートから把握し、その問題を明らかにする。そして、荷役・待ち時間の短縮及び作業負担の軽減について検討することを目的とする。

運転日報の具体的な分析では、就業時間や入社・退社日時、走行時間等のデータを抽出し、労働基準

法及び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、拘束時間や走行時間から、ドライバーの労働実態の把握を行い、その問題を明らかにする。また、ドライバーに対するアンケートから、荷役作業時に要求される具体的な作業内容やその要求頻度、さらには荷役待ちの頻度やその時間等について調査し、改善のための対策について検討を行う。

## 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、労働条件に関する最低基準を定める法律であり、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・休息・休日及び年次有給休暇」を基に検討する。

例えば、第32条は労働時間について記述されており、「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、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。」と定めている。

### 2.2 改善基準告示の概要

改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定める法律であり、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。

例えば、第4条第1項において、拘束時間は、1ヵ月について293時間を超えないものとする。ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合は、1年の内6ヵ月までは、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、1ヵ月の拘束時間を320時間まで

延長することができることが定められている。

### 第3章 運転日報データの概要

#### 3.1 運転日報の期間及び項目

某トラック運送事業者における2010年4月から6月までの3ヵ月分と2012年10月から2013年3月までの6ヵ月分の2つの期間のドライバーの運転日報をもとに労働実態を調査した。

運転日報には65個の項目があり、時間、距離、運賃に関して記載されている。時間には就業時間、荷積み・荷降ろし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。

#### 3.2 運転日報の基本情報(乗務員数、車両台数等)

運転日報から分かる乗務員数や車両台数等をまとめると次のとおりである。

・2010年4月から2010年6月までの3ヵ月分  
乗務員数月平均64名、車両数64台  
運転日報数2,871枚

・2012年10月から2013年3月までの6ヵ月分  
乗務員数月平均62名、車両数62台  
運転日報数3,271枚

また、運転日報は2つの営業所(A営業所とB営業所)の日報で、A営業所の2012年10月を例に走行時間と走行距離をまとめると次のとおりであった。

(一般道路)

走行時間1,963時間、走行距離47,427km

(高速道路)

走行時間1,366時間、走行距離80,358km

(専用道路)

走行時間491時間、走行距離16,873km

#### 3.3 用語の定義

労働基準法及び改善基準告示で定められている用語と運転日報の項目間の関係は、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
[拘束時間]	=	終業時間－始業時間
[休息期間]	=	出社日時－退社日時
荷役時間	=	荷積み時間＋荷卸時間

### 第4章 運転日報に基づくドライバーの労働実態

#### 4.1 分析項目

運転日報に記載されている就業時間及び休憩時間

から労働基準法で定められている労働時間及び休憩時間を算出した。また、就業時間や出社・退社日時、走行時間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、運転時間を算出した。そして、以下の分析からドライバーの労働実態の把握を行った。

・労働基準法を基にした分析項目

(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

・改善基準告示を基にした分析項目

(6)1ヵ月単位の拘束時間、(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

・荷役時間及び走行時間の分析項目

(12)荷積み時間、(13)荷卸し時間、(14)平均荷役時間、(15)一般道の空車走行時間、(16)高速道の空車走行時間、(17)専用道の空車走行時間

今回は、紙面の都合上、(1)、(6)、(12)、(15)の結果を次節、4.2節から示す。

#### 4.2 労働時間に関する分析結果

図1に、1週間単位の労働時間の頻度と割合を示す。期間は、2012年10月から2013年3月までの6ヵ月分で、横軸は労働時間で縦軸は頻度を示す。

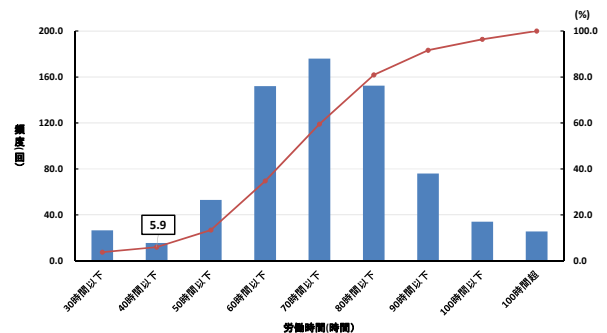


図1 1週間単位の労働時間の頻度と割合

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約16回であり、割合では約6%と極めて低い値であることが分かった。

#### 4.3 拘束時間に関する分析結果

図2に、1ヵ月単位の拘束時間の頻度と割合を示す。期間は、2012年10月から2013年3月までの6ヵ月分で、横軸は拘束時間で縦軸は頻度を示す。

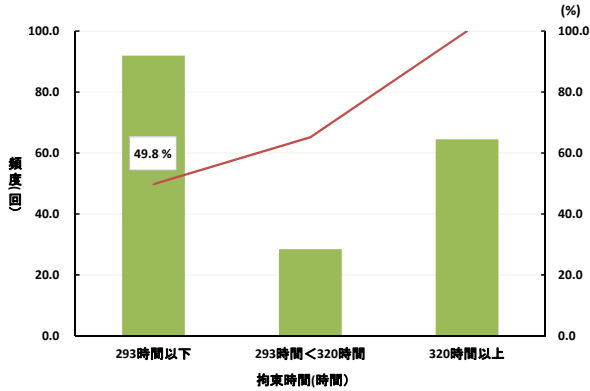


図2 1ヵ月単位拘束時間の頻度と割合

図2より、改善基準告示の293時間以内を満たしている頻度は92回であり、割合では約50%と半数しか基準を満たしていないことが分かった。

#### 4.4 荷積時間に関する分析結果

図3に、荷積時間の頻度と割合を示す。期間は、2012年10月から2013年3月までの6ヵ月で、横軸は荷積時間で縦軸は頻度を示す。

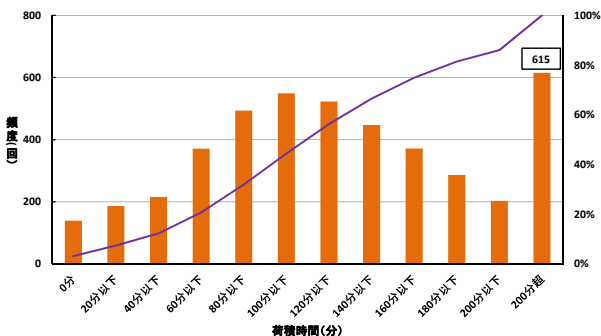


図3 荷積時間の頻度と割合

図3より、荷積時間200分を超える回数が615回で、最も多い。割合を見ると約14.0%であることが分かった。

#### 4.5 走行時間に関する分析結果

図4に、一般道の空車走行時間の頻度と割合を示す。期間は、2012年10月から2013年3月までの6ヵ月で、横軸は空車走行時間で縦軸は頻度を示す。

図4より、一般道の空車走行時間が120分を超える回数が合計1026回で、割合を見ると約25.3%もあることが分かった。

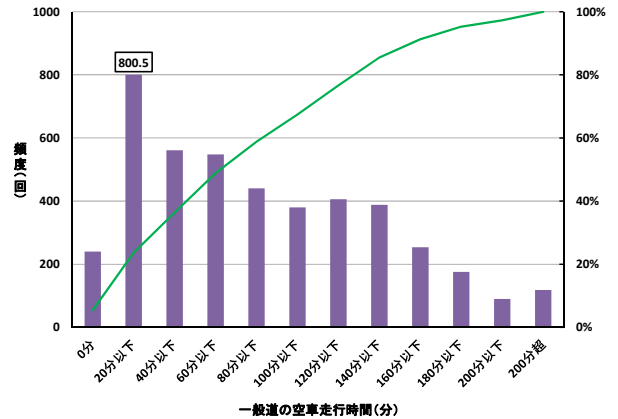


図4 一般道の空車走行時間の頻度と割合

### 第5章 アンケートに基づくドライバーの労働実態

#### 5.1 アンケートの概要

アンケートでは荷送り側における荷積み作業、荷受け側における荷降ろし作業、荷送り側における荷積み待ち時間、荷受け側における荷降ろし待ち時間の4つの部分に分けて質問を設定した。

質問項目は、(1)ドライバーの性別比率、年齢層と在職期間、(2)輸送10回あたり、荷送り側における荷積作業を要求される回数及び平均荷積作業時間、(3)荷積作業以外、荷送り側によく要求される作業、(4)荷積作業で使用している機器、(5)輸送10回あたり、荷受け側における荷卸し作業を要求される回数及び平均荷卸し作業時間、(6)荷卸し作業以外、荷受け側によく要求される作業、(7)荷卸し作業で使用している機器、(8)輸送10回あたり、荷送り側における荷積み待ちが発生する回数及び平均荷積み待ち時間、(9)すぐ荷積み作業を行えない理由、(10)荷送り側における荷積み待ちが発生する時トラックの待機場所とドライバーの待機場所、(11)輸送10回あたり、荷受け側における荷卸し待ちが発生する回数及び平均荷卸し待ち時間、(12)すぐ荷卸し作業を行えない理由、(13)荷受け側における荷卸し待ちが発生する時トラックの待機場所とドライバーの待機場所である。

紙面の都合上、(2)の結果を次節、5.2節に示す。

#### 5.2 アンケートの分析結果

図5に、荷送り側における輸送10回あたりの荷積み作業を要求される回数の回答人数を示す。横軸は荷積み作業を要求される回数で縦軸は回答人数を示す。

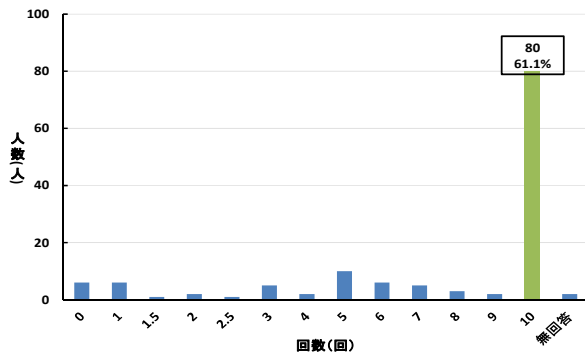


図5 荷積作業を要求される回数

図5より、荷積作業を要求される回数は10回が80人と最も多く、約61.1%ものドライバーが毎回、荷積作業を要求されていることが分かった。

図6に、荷送り側における荷積作業時間の回答人数を示す。横軸は荷積作業時間で縦軸は回答人数を示す。

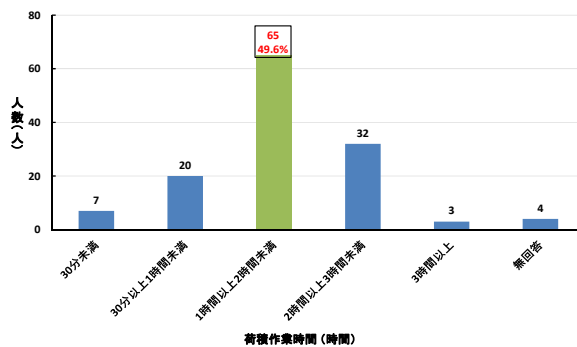


図6 荷積作業時間

図6より、荷積作業時間が1時間以上2時間未満と回答した人数が65人(約49.6%)と最も多いことが分かった。また、3時間を超えると回答も3人あり、過酷な作業となっていることが分かった。

### 5.3 問題の要因

荷役作業や荷役待ちの発生、また、長時間、重労働となる要因について分析を行った結果、次のような要因があることが分かった。

- (1) 荷役(荷積、荷卸し)作業は手作業が多い。
- (2) 積み降ろし作業以外の他の補助作業(商品の検品、指定されるパレットへ積み替える)も多く要求されている。
- (3) 指定時間通りに到着してもトラックの到着が集中し、すぐに荷役作業が行えない。
- (4) 荷役待ちが発生する際の車両の駐車場及びドライバーの待機場所が用意されていない。

### 5.4 改善策の検討

荷役作業は、積み降ろしを合わせると平均して2時間から4時間もかかっており、ドライバーの大きな負担となっている。

したがって、運送契約時に荷役作業に関して運送事業者と荷主との間で役割分担及び作業内容を明確にし、本来行う必要の無い荷役や検品等の補助作業を行わないようにする必要がある。また、契約により荷役作業を行う場合は、フォークリフト等の荷役機器が利用できるように荷物のパレット化、また、パレットの積み替えが発生しないようにレンタル化等の取り組みが必要である。なお、契約に関しては立場の弱い運送事業者が不利にならないように公的な第三者のチェック等が必要である。

荷役待ち時間は、平均2時間かかっており、この荷役待ち時間は全くの無駄な時間である。

したがって、トラックの到着が集中しないように荷主側が各運送会社のスケジュールを調整する必要がある。また、荷役待ちの状況を運送会社と共有し、ドライバーが柔軟に配送ルートの変更を行うことが出来るようにする工夫も必要である。

そのほか、荷役待ち時の駐車場や休憩所の整備も必要で、待機中のアイドリングストップを実現することは環境負荷低減の観点からも重要である。

## 第6章 結論

トラック運送事業におけるドライバーの労働実態を運転日報及びアンケートから把握し、労働時間や拘束時間、さらには荷役作業や荷役待ち時間、その作業内容から長時間労働と過重労働の問題を明らかにした。そして、アンケート結果を踏まえて長時間労働の是正及び過重作業の軽減のための対策を検討した。

最後に、運転日報の提供並びにアンケートへの回答を快く快諾して下さったトラック事業者の方々、また、業務のお忙しい中、アンケートに回答して下さいましたドライバーの皆様にご心より感謝申し上げます。

### 参考文献

- (1) 社団法人全日本トラック協会、「トラック輸送産業の現状と課題」(2013年)
- (2) 藍郷なつき、「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」,平成22年度東京海洋大学修士論文(2011年3月)