

長距離輸送の実態と労働時間規制の在り方についての提言  
－改善基準告示等をめぐる諸問題－

平成27年9月

公益社団法人全日本トラック協会

## 目 次

第Ⅰ章 長距離輸送の改善基準告示に関する実態調査の概要	1
1. 調査の目的	1
2. 調査フロー	1
3. 実態調査の実施概要	2
(1) 事業者ヒアリング調査	2
(2) 長距離運行データ分析	2
(3) ドライバー意識調査	2
4. 検討体制	3
(1) 検討体制	3
(2) 労働政策小委員会の開催状況	4
第Ⅱ章 長距離輸送の改善基準告示に関する実態調査結果	6
1. 長距離運行データの分析	6
(1) 運行データ分析の概要	6
(2) 分析対象とした運行データ	7
(3) データの分析方法	10
(4) 長距離運行の実態	11
(5) 改善基準告示の遵守実態	14
2. 長距離運行に係る事業者ヒアリング調査結果	15
(1) 実施時期と協力事業者	15
(2) 分野別実態と主な意見	15
3. ドライバーアンケート調査	19
(1) 長距離ドライバー調査のまとめ	19
(2) 調査の概要	20
(3) 運行に関する意識と実態	23
(4) 運転時間と拘束時間等の実態と考え	27
(5) フェリー乗船中の過ごし方	36
(6) ドライバーの職業観	37
参 考：長距離輸送に影響を及ぼす改善基準告示の主な項目	39

第Ⅲ章 労働時間規制の在り方についての提言-----	40
1. 行政における各種基準の見直し-----	40
(1) 行政処分基準の弾力的な運用-----	40
(2) 一運行の期間の制限（144時間以内）の見直し-----	40
(3) フェリー乗船時間に関する規定の見直し-----	41
(4) 中継輸送の導入促進-----	41
2. 適正化事業実施機関の活用による監査手順の見直し-----	42
3. 契約の書面化の更なる推進-----	43
4. 長時間労働抑制への取り組み-----	43
5. 行政処分における悪質・重大な違反の場合の事業停止処分の発動要件の緩和----	44
6. その他の関連する要望事項-----	44
(1) 高速道路料金の引下げ、割引制度の拡充-----	44
(2) 高速道路のSA・PA、道の駅などにおける駐車スペースの整備・拡充-----	45
(3) フェリーの便数の増加、利用枠の拡大-----	45

# 第 I 章 長距離輸送の改善基準告示に関する実態調査の概要

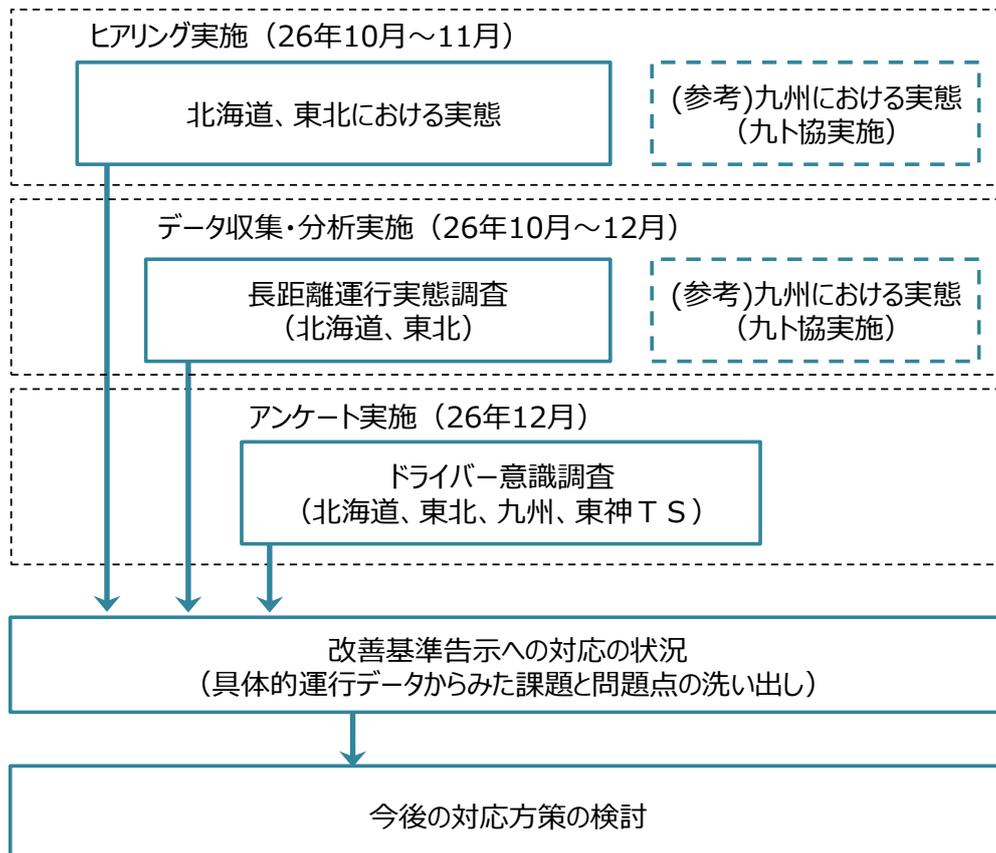
## 1. 調査の目的

トラック運送業界は長年に及ぶ過当競争と運賃低下、これに追い打ちをかける軽油価格高騰等により深刻な経営難に陥っている。さらに平成 24 年 4 月には関越自動車道で高速ツアーバス事故が発生し、自動車運送事業者の監査方針及び行政処分基準等の改正が行われた。改正により乗務時間の基準に著しく違反した場合は「事業停止 30 日」となるなど処分の量定が大幅に重くなり、特に長距離輸送を担う事業者で問題となっている。

こうした中、公益社団法人全日本トラック協会では、長距離輸送を行う事業者が労働関係法令を適切に遵守できるよう、労働時間に関する規制のあり方や労働力確保対策等の労働施策について検討することを目的に、物流政策委員会の下に『労働政策小委員会』を設置した。

本調査は、長距離輸送が不可避である地域（北海道、東北、九州など）における長距離輸送の実情や問題点を把握・分析し、労働政策小委員会での改善基準告示に関する検討に資することを目的として実施したものである。

## 2. 調査フロー



### 3. 実態調査の実施概要

#### (1) 事業者ヒアリング調査

首都圏へ長距離輸送となる秋田県、北海道(札幌、釧路)を対象に、ヒアリングを実施した。

- ①実施スケジュール：平成 26 年 10 月～11 月
- ②協力事業者：北海道のトラック運送事業者 6 社  
秋田県のトラック運送事業者 4 社
- ③主なヒアリング項目：拘束時間・運転時間、連続運転・休憩、フェリー、中継輸送等への意見、行政処分のあり方等

なお、九州地域の実態については、九ト協調査結果を参考にした。

#### (2) 長距離運行データ分析

北海道、東北、九州の事業者から収集した長距離運行データを対象に実態を分析した。

- ①データの期間と件数：26 年 2 月～11 月の間の 35 件の運行データ
- ②主な把握項目：運行月日、運行方面、車種・積載量、装備、主な荷主業種、走行距離、その他全般のタイムチャート

なお、九州地域の実態については、九ト協調査結果を参考にした。

#### (3) ドライバー意識調査

- ①調査時期：平成 26 年 12 月～27 年 1 月
- ②調査対象：自社営業所を出発し、帰所するまでが 3 営業日以上にまたがる運行を行うドライバー（本調査では上記の条件を満たすドライバーを「長距離運行ドライバー」とした）を対象とした。
- ③調査方法：
  - 1) 留置調査：協力事業所宛てにアンケート票を配布。各事業所で長距離運行ドライバーを選定してもらい調査票を配布、郵送で回収（札幌、秋田、九州）。
  - 2) T S 実地調査：東神トラックステーションで調査員がアンケート票を配布、その場で回収。
- ④回収結果：有効回答数は 232 件であった。

#### 4. 検討体制

##### (1) 検討体制

物流政策委員会の下に労働政策小委員会を設置し、検討した。

##### 労働政策小委員会 委員名簿

(順不同・敬称略)

◎:委員長

所 属	役 職	氏 名
(一社)札幌地区トラック協会	副会長	工藤 修二
(株)トッキュウ	代表取締役社長	
(公社)秋田県トラック協会	会長	嶋田 康子
日の出運輸企業(株)	取締役会長	
(一社)東京都トラック協会	副会長	浅井 隆
(株)浅井	代表取締役社長	
(一社)富山県トラック協会	副会長	小杉 紘平
魚津運輸(株)	代表取締役会長	
◎(公社)佐賀県トラック協会	会長	馬渡 雅敏
松浦通運(株)	代表取締役社長	
(公社)熊本県トラック協会	会長	岩下 哲三
(株)阿蘇交通運輸	代表取締役社長	
(株)企業管理協会	代表取締役社長	瀧澤 学
(社会保険労務士、行政書士)		

(2) 労働政策小委員会の開催状況

開催日	協議事項・協議結果
<p>第1回 平成26年 9月3日</p>	<p>○議 事</p> <p>①労働政策小委員会設置要綱（案）について 労働政策小委員会設置要綱（案）について、承認された。</p> <p>②委員長の選任について 馬渡雅敏委員が選任された。</p> <p>③改善基準告示の概要及び現状・問題点等について 改善基準告示の概要及び現状・問題点等について、5～6月に各都道府県トラック協会に対して行ったアンケートの取りまとめ結果を説明した。</p> <p>④改善基準告示に関する今後の方向性について 各地方における長距離運行の詳細な実態調査を迅速に行い、その具体的な調査結果を踏まえて、国土交通省等への働きかけに向けた検討を行うこととした。</p>
<p>第2回 平成26年 11月12日</p>	<p>○説 示 国土交通省自動車局貨物課企画調整官 益本 宇一郎 殿 「改善基準告示、行政処分、中継輸送等について」</p> <p>○議 事</p> <p>①長距離輸送及び改善基準告示の実態調査について 九州トラック協会の各県における実態調査の結果について報告した。</p> <p>○意見交換 実態調査の結果に基づいて、益本企画調整官を含め意見交換を行った。 次回の小委員会では、北海道・秋田における実態調査の結果、海外の労働時間規制、ドライバー（従業員）へのヒアリングの結果について報告し、今後の対応を検討することとした。</p>
<p>第3回 平成27年 2月4日</p>	<p>○議 事</p> <p>①長距離輸送及び改善基準告示に関する実態調査結果（北海道・秋田）について 北海道・秋田の事業者（8社）に対する実態調査結果を報告した。</p> <p>②ドライバーへのアンケート調査結果について 長距離ドライバーへのアンケート調査結果を報告した。</p> <p>③海外の労働時間規制について 日本と欧米における自動車運転者の労働時間規制を説明した。</p> <p>④トラック事業者に対する行政処分（事業停止命令）について</p>

	<p>国土交通省自動車局貨物課の益本企画調整官から、行政処分（事業停止等）について説明した。</p> <p>⑤鹿児島県における長距離輸送の実態について 鹿児島県トラック協会の黒木会長から、鹿児島県における長距離輸送の実態等について説明した。</p> <p>⑥実態から見た改善基準告示見直しについて 瀧澤委員から、実態から見た改善基準告示の見直しについて説明した。</p> <p>⑦嶋田委員からの改善基準告示に関する提案について 嶋田委員から、改善基準告示の見直しに関する提案について説明した。</p> <p>⑧労働時間法制の現状について 月60時間超の時間外労働に係る割増賃金率の増加について、今後の対応案等について説明した。</p> <p>⑨今後の対応について 各実態調査結果を踏まえて、瀧澤委員とオブザーバーの小野秀昭流通経済大学教授の助言をもとに、馬渡委員長と事務局にて報告書案を作成し次回の小委員会においてとりまとめに向け審議する。</p>
<p>第4回 平成27年 3月24日</p>	<p>○議 事</p> <p>①長時間労働の削減に向けた対応について 今後の対応について協議した。</p> <p>②長距離輸送に係る実態調査報告書（案）について 報告書（案）の内容について協議し、各委員の意見を踏まえ加筆修正した後、再度各委員に確認することとした。また、報告書（案）が確定した後、物流政策委員会に上程することとした。</p>

## 第Ⅱ章 長距離輸送の改善基準告示に関する実態調査結果

### 1. 長距離運行データの分析

#### (1) 運行データ分析の概要

北海道、東北、九州各県の事業者から頂いた運行データの内、東京など関東地域等まで長距離運行しているデータ（35件）を対象に実態を分析した。

##### ■長距離運行の概要

1回の運行の日数は4日が多いが、最短で2日、最長で8日であった。集計対象となった車両をみると、最大積載量は14トﾝが最も多く、総重量は25トﾝが最も多い。スピードリミッターは全車両装着、デジタコ装着は29（82.9%）、ドラレコ装着は14（40.0%）である。

##### ■最初の積み込み荷主

農産物の出荷団体・個人が40.0%と最も高い割合で、次に製造業（22.9%）、特積み（14.3%）が続いている。

##### ■1運行の走行距離

運行日数が長くなるほど距離も長くなる傾向にある。データの多い4日運行をみると、走行距離は2,742kmである。うち高速道路の走行が2,559kmであり、往復ともに利用している状況である。

##### ■拘束時間と休息期間

各データの運行日数が異なるため、拘束時間、運転時間、休息期間等の1運行期間に占める時間の割合を用いて、1日（24時間）あたりに換算した。拘束時間は15.5時間であり、その内、運転時間は10.0時間であった。休息期間は8.5時間である。

##### ■改善基準告示との比較

改善基準告示では、拘束時間は原則13時間で、その内、運転時間（前後の2日平均の短い方）は9時間が限度とされている。休息期間は11時間である。

拘束時間では、実態（1日平均）は原則より2.5時間超過しており、運転時間は原則より1.0時間超過している。

##### ■改善基準告示の未遵守実態

改善基準告示の未遵守の実態は、1運行当たり平均で7.2件、最小で3件、最大で12件であった。未遵守項目としては、「連続運転4時間毎に運転離脱計30分未満」が71件（28.1%）と最も多くなっている。次に、「拘束時間16時間超」が64件（25.3%）、「休息期間が継続8時間未満、分割10時間未満」が62件（24.5%）となっている。

## (2) 分析対象とした運行データ

各県の事業者に協力頂き、長距離運行のデータを収集し分析した。

### ①分析対象のデータ

北海道、東北、九州各県の事業者から頂いた運行データの内、東京など関東地域等まで長距離運行しているデータ（35件）を対象に、その実態を分析した。

#### ■抽出した条件

- ・各県の長距離運行を常態的に行っているトラック運送事業者のデータ
  - ・長距離運行の中でも、特に東京など関東地域まで輸送を行っているデータ（ワンマン）
- なお、1 運行データとは事業所を出発してから（最初の勤務開始）、事業所に帰社する（勤務終了）までの運行を表している。

例えば、A 事業者の B 運転手の 1 カ月間に関東までの 4 往復の運行として示されている場合は、本集計では 4 運行のデータとして取り扱っている。1 回の運行日数は 2 日～8 日とデータによって異なる。

#### ■運行データ数

全県で集計対象としたデータは 35 件である。運行日数は 4 日が多くなっているが、2 日という短い運行や 8 日に渡る長期の運行も一部みられる。

図表Ⅱ－1 分析対象としたデータ数

	2日運行	3日運行	4日運行	5日運行	6日運行	7日運行	8日運行	合計
北海道	0	0	3	1	0	0	0	4
秋田県	3	1	0	0	0	0	0	4
福岡県	0	3	3	3	1	0	0	10
佐賀県	0	0	0	1	2	0	0	3
長崎県	0	0	4	0	0	0	0	4
宮崎県	0	0	0	1	0	0	0	1
鹿児島県	0	0	2	3	2	1	1	9
合計	3	4	12	9	5	1	1	35

注：運行日数は運行時間を24時間で割った日数(切り上げ)である

## ②長距離運行データの属性

### ■最大積載量

集計対象となった車両の最大積載量は14トﾝが最も多い。

図表Ⅱ－2 使用車両の最大積載量

	3トﾝ まで	9トﾝ まで	10トﾝ まで	11トﾝ まで	12トﾝ まで	13トﾝ まで	14トﾝ まで	19トﾝ まで	総計
車両数	1	2	2	1	7	7	11	4	35
構成比(%)	2.9	5.7	5.7	2.9	20.0	20.0	31.4	11.4	100.0

### ■車両総重量

集計対象となった車両の総重量は25トﾝが最も多い。

図表Ⅱ－3 使用車両の車両総重量

	8トﾝまで	20トﾝまで	25トﾝまで	28トﾝまで	総計
車両数	1	2	28	4	35
構成比(%)	2.9	5.7	80.0	11.4	100.0

### ■スピードリミッタの有無

スピードリミッタは前データとも装着されている。

図表Ⅱ－4 使用車両のスピードリミッタの有無

	1. 有り	2. 無し	総計
車両数	35	0	35
構成比(%)	100.0	0.0	100.0

### ■エアサスペンションの有無

エアサスペンションが1データのみ装着されていない。

図表Ⅱ－5 使用車両のエアサスの有無

	1. 有り	2. 無し	総計
車両数	34	1	35
構成比(%)	97.1	2.9	100.0

### ■デジタコの有無

デジタコは29データ(82.9%)と比較的高い割合で装着されている。

図表Ⅱ－6 使用車両のデジタコの有無

	1. 有り	2. 無し	総計
車両数	29	6	35
構成比(%)	82.9	17.1	100.0

■ ドライブレコーダーの有無

ドライブレコーダーは 14 データ（40.0%）と半数近く装着されている。

図表Ⅱ－7 使用車両のドラレコの有無

	1. 有り	2. 無し	総計
車両数	14	21	35
構成比(%)	40.0	60.0	100.0

■ 衝突被害軽減ブレーキの有無

衝突被害軽減ブレーキは 4 データ（11.4%）と低い装着率である。

図表Ⅱ－8 使用車両の衝突被害軽減ブレーキの有無

	1. 有り	2. 無し	総計
車両数	4	31	35
構成比(%)	11.4	88.6	100.0

■ 荷主の業種

最初の積み込みの荷主の業種は、農産品出荷団体（個人）が 14 データ（40.0%）と最も多い。次に、製造業が 8 データ（22.9%）、特積みが 5 データ（14.3%）で続いている。

図表Ⅱ－9 最初の積み込みの荷主の業種

	1農産品出荷団体	2畜産品出荷団体	3水産品出荷団体	4製造業	5卸小売業	7特積	総計
車両数	14	3	3	8	2	5	35
構成比(%)	40.0	8.6	8.6	22.9	5.7	14.3	100.0

### (3) データの分析方法

特に主要であると考えられる以下の7つの項目について未遵守となる件数をカウントした。

まず基本として、自動車運転者の1日は始業から連続する24時間とし、

①1日(24時間)の拘束時間が16時間超【拘束時間A】

②1日の拘束時間が15時間超となっている回数が1週間に3回以上【拘束時間B】

※ 休息期間(連続8時間以上、分割の場合は4時間以上の単位で合計10時間以上)がとれた時点で、その終了時刻をもって次の新しい1日の開始時刻とする。よって始業から24時間以内に「新しい1日」が開始した場合は1日目に算入した拘束時間の一部が2日目(新しい1日)においてもダブルで計上する。

③1日当たりの連続する休息期間が8時間(分割休息の場合は1回4時間以上で合計10時間)未滿【休息期間】

④運転時間を前後2日平均でみたときに、両平均とも1日当たり9時間超【運転時間】

⑤ノンストップで4時間超の連続運転【連続運転A】

⑥断続的な運転(ノンストップではない運転)の合計4時間につき1回10分以上合計30分以上の運転離脱がとれていない【連続運転B】

※ 4時間30分を1つの業務の固まりとしてみたときに、その内訳として1回10分以上の運転離脱(休憩、荷役などの運転していない時間)が合計で30分以上確保されていない

⑦最初の勤務から最後の勤務を終了するまでが144時間超【渡り】

なお、改善基準告示の項目には、上記のほか、拘束時間であれば1カ月当たり、1年当たりなどの基準、運転時間であれば1週間当たりの基準、そのほか時間外労働や休日労働などの定めがある。よって、厳密にカウントした未遵守件数は本調査数値よりも多くなる事が十分に考えられる。

#### (4) 長距離運行の実態

##### ① 走行距離

1 運行の走行距離は運行日数が長くなるほど距離も長くなる傾向にある。データの多い4日運行をみると、走行距離は2,742kmであり、うち高速道路の走行が2,559kmで一般道路の走行が183kmである。

2日から6日までの運行の平均では、走行距離は2,618kmであり、うち高速道路の走行が2,352kmで一般道路の走行が266kmである。

なお、北海道の運行についてはフェリーが利用されており、走行距離はその分短い。具体的には、往路では函館－大間、苫小牧－八戸、復路では青森－函館、八戸－苫小牧、日立－釧路、大洗－苫小牧の航路が利用されている。

図表Ⅱ－10 高速道・一般道別走行距離

(単位:km)

	データ数	走行距離	内、高速	内、一般
2日運行	3	1,718	1,585	133
3日運行	4	2,161	1,892	268
4日運行	9	2,742	2,559	183
5日運行	9	2,764	2,551	213
6日運行	4	3,145	2,477	668
合計・平均	29	2,618	2,352	266

注：6データについては高速道・一般道別の走行距離が得られていないため集計から除外した

##### ② 拘束時間と休息期間

###### ■ 項目別の時間

始業から終業までの時間をみると、2日運行では42時間57分であるのに対し、8日運行では171時間33分と長くなっている。35データの平均では95時間17分で、ほぼ4日間に相当する。

拘束時間は、全体では61時間39分で、その内、運転時間は39時間54分である。

一方、休息期間（4時間超の休憩を含む）は33時間38分である。

図表Ⅱ－11 始業から終業までの拘束時間と休息期間の時間

	■ 始業から終業までの時間	■ 拘束時間			■ 休息期間	
		■ 運転時間	■ 積込・その他の時間	■ 休憩時間		
2日運行	42h 57m	38h 35m	23h 33m	8h 58m	6h 4m	4h 22m
3日運行	60h 3m	42h 16m	27h 29m	8h 29m	6h 19m	17h 46m
4日運行	87h 46m	54h 18m	37h 12m	8h 55m	8h 21m	33h 28m
5日運行	106h 44m	70h 55m	42h 47m	13h 24m	14h 44m	35h 48m
6日運行	126h 47m	78h 8m	53h 37m	14h 16m	10h 15m	48h 39m
7日運行	146h 30m	93h 14m	54h 37m	23h 7m	15h 30m	53h 16m
8日運行	171h 33m	98h 55m	61h 36m	17h 53m	19h 26m	72h 38m
平均	95h 17m	61h 39m	39h 54m	11h 27m	10h 22m	33h 38m

### ■項目別時間の割合

始業から終業までの時間を 100 として各項目の割合をみる。

拘束時間は 64.7% で、その内、運転時間は 41.9% である。

一方、休息期間は 35.3% である。

図表Ⅱ－１２ 始業から終業までの拘束時間と休息期間

(単位:%)

	■始業から 終業までの 時間	■拘束時間			■休息期間	
		■運転時間	■積込・そ 他の時間	■休憩時間		
2日運行	100.0	89.8	54.9	20.9	14.1	10.2
3日運行	100.0	70.4	45.8	14.1	10.5	29.6
4日運行	100.0	61.9	42.4	10.2	9.5	38.1
5日運行	100.0	66.5	40.1	12.6	13.8	33.5
6日運行	100.0	61.6	42.3	11.2	8.1	38.4
7日運行	100.0	63.6	37.3	15.8	10.6	36.4
8日運行	100.0	57.7	35.9	10.4	11.3	42.3
平均	100.0	64.7	41.9	12.0	10.9	35.3

### ■1日(24時間)への換算

前表の項目別の時間の割合を用いて、1日(24時間)当たりの時間に換算する。

拘束時間は 15.5 時間であり、その内、運転時間は 10.0 時間である。

一方、休息期間は 8.5 時間である。

図表Ⅱ－１３ 1日(24時間換算)の拘束時間と休息期間

	■始業から 終業までの 時間	■拘束時間			■休息期間
		■運転時間	■積込・そ 他の時間	■休憩時間	
時間	24.0	15.5	10.0	5.5	8.5
構成比(%)	100.0	64.7	41.9	22.9	35.3

### ■時間に関する考察

改善基準告示の基準に基づいた拘束時間と休息期間を整理すると、拘束時間は原則 13 時間 (54.2%) で、その内、運転時間 (前後の 2 日平均) は 9 時間 (37.5%) が限度とされている。休息期間は 11 時間 (45.8%) である。

拘束時間の最大は 16 時間 (66.7%) で、その場合、運転時間は 9 時間 (37.5%) であり、運転以外の荷役等のその他と休憩時間が 7 時間 (29.2%) とされている。

図表Ⅱ－１４ 改善基準の拘束時間と休息期間

	■1日 (24時間)	■拘束時間			■休息期間
		■運転時間	■積込・その他の時間、 休憩時間		
時間	24	13	9	4	11
構成比(%)	100.0	54.2	37.5	16.7	45.8
(原則)					
時間	24	16	9	7	8
構成比(%)	100.0	66.7	37.5	29.2	33.3
(最大)					

実態調査の運行データを1日に換算した値（図表Ⅱ－１３）を改善基準告示の値と比較してみると、拘束時間は原則より2.5時間超過しており、運転時間は原則より1時間超過している。

## (5) 改善基準告示の遵守実態

### ■未遵守の件数

改善基準告示の未遵守件数の分布をみると、1運行当たり最小は3件で、最大は12件、最も頻度の多いのは5件で(9データ)であった。

図表Ⅱ－15 改善基準告示の未遵守件数の分布

	3件	4件	5件	6件	7件	8件	9件	10件	11件	12件	合計
2日運行	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
3日運行	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	4
4日運行	1	1	3	0	1	3	1	0	1	1	12
5日運行	1	0	1	1	1	0	2	1	0	2	9
6日運行	0	0	0	2	1	1	0	0	0	1	5
7日運行	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
8日運行	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
合計	2	2	9	4	3	4	3	2	2	4	35

### ■未遵守の項目

改善基準告示の主要な項目について未遵守件数をみると、「連続運転4時間毎に運転離脱計30分未満」のものが71件(28.1%)と最も多くなっている。次に、「拘束時間16時間超」が64件(25.3%)、「休息期間が継続8時間未満、分割10時間未満」が62件(24.5%)となっている。

また、「2日平均で1日当たり9時間超」は25件(9.9%)となっているが、得られた運行データの始業の前日と終業の翌日の運転時間については把握しておらず未遵守としてカウントしていないため、過小評価となっているとみられる(実際はもう少し未遵守件数は多いとみられる)。

図表Ⅱ－16 改善基準告示の未遵守の項目

	(1)拘束時間		(2)休息期間	(3)運転時間	(4)連続運転		(5)国交省告示(最初の勤務から最後の勤務までの勤務まで144時間超)	合計
	16時間超	一週で15時間超え回数が3回以上	継続8時間未満、分割10時間未満	2日平均で1日当たり9時間超	ノンストップ4時間超	4時間毎に運転離脱計30分未満		
2日運行	5	0	3	0	1	6	0	15
3日運行	6	0	6	0	0	8	0	20
4日運行	22	1	22	7	8	25	0	85
5日運行	18	2	18	9	4	22	0	73
6日運行	8	4	8	8	5	6	0	39
7日運行	2	1	2	0	2	2	1	10
8日運行	3	1	3	1	0	2	1	11
合計	64	9	62	25	20	71	2	253
構成比(%)	25.3	3.6	24.5	9.9	7.9	28.1	0.8	100.0

## 2. 長距離運行に係る事業者ヒアリング調査結果

### (1) 実施時期と協力事業者

実施スケジュール：平成 26 年 10 月～11 月

協力事業者：北海道のトラック運送事業者 6 社

秋田県のトラック運送事業者 4 社

また、先行して実施している九ト協における事業者ヒアリング調査結果を参考に、合わせて項目別に取りまとめた。

### (2) 分野別実態と主な意見

#### ①拘束時間、運転時間について

- ・積み込みや荷卸し場所が複数あるため運行時間が長くなるほか、荷主先での待機時間に起因する拘束時間の延伸が大きな問題となっている。
- ・直送化などの物流改善（荷主にとってのコスト削減）や高度化する消費者ニーズへの対応は、トラックドライバーの不規則な就業形態や長時間労働を前提に実現している。トラックに告示の基準を守らせるなら、コンプライアンスに則った運行を担保する運賃・料金を確実に収受させる制度（標準運賃制度、サーチャージ等の法制化）が求められる。
- ・生鮮品は到着が 1 日遅れると商品の価値が半減しかねない。告示の問題はトラック産業だけの話ではない。地域産業の利益を守るためにも、拘束時間や運転時間の緩和・見直しが求められている。

#### 【地域特性意見】

- ・九州の場合、大消費地である関東向けのワンマン長距離運行を告示遵守しつつ翌日着とすることは物理的に不可能である。
- ・北海道は高速道路が完全に繋がっておらず、郊外にいけば一車線、一般道を使わざるをえない地域はさらに運転時間、拘束時間が伸びる。基準を遵守するなら、域内といえども札幌～釧路間の日帰りは不可能（往復 800km）。

#### ②連続運転・休憩時間について

- ・渋滞や事故などにより事前の計画通りに運転できない、4 時間毎にタイミングよく休憩できる場所がない、PA や SA などのキャパシティそのものが足りない。
- ・「4 時間 1 分でアウト」などのように杓子定規に時間を区切って運転離脱等を強制するのではなく、ある程度はドライバーの裁量に任せて、本人の体調に任せてほしい。
- ・運転時間の基準が一般道でも高速道でも同じであること、車両が高性能化し運転の快適性も高まっているのに四半世紀前の運転環境等をベースとした基準がそのまま受け継がれていることに疑問。

### ③フェリー利用について

- ・乗船後2時間を拘束時間と見なすのは長すぎる。乗船後は車のエンジンを止めて、ドライバーはやることがない状態。最近の新船はトラックドライバー用の個室が用意され、乗船中はゆっくり休む事も可能である。
- ・乗船中の拘束があるとすれば、フェリー到着前の15分～30分程度（降船の準備）。
- ・告示の罰則規定が厳しくなってから、4時間運転30分休憩ルールを守るため、リスクも織り込んで出港3時間前に到着するよう計画に余裕をもたせた。だがスムーズに行くと3時間前に港に到着。仕方なく休んで待っているが、この時間も拘束時間である。

#### 【地域特性意見】

- ・苫小牧フェリーの乗船時間は約8時間、うち2時間は拘束時間となる。つまり6時間分しか休息に換算できない。さらに降船時はどうしても運転が入るので、休息が分断され、たとえ直後に休みをいれたとしても、あと2時間ではなく4時間必要となる。出港までの待ち時間、2時間拘束、降船と続き、休息を「連続」させることが難しい。
- ・フェリーで休息期間を成立させようとしたら、北海道から関東へ行く車は仙台か大洗を経由するしかない。時間はかかるし船代も高い。しかし上乗せ運賃が貰える訳でもない。
- ・フェリーに乗れば拘束時間問題をクリアできると言われるが、枠やダイヤの問題もある。特に水産物はセリが終わってみないとトラックは目的地すら分からない。セリに時間がかかってもフェリーは待ってくれない。
- ・秋田発着のフェリーは便数が少なくダイヤも悪く使いづらい。
- ・フェリーは利用したいが枠が足りない、九州－東京間で使える便がない。

### ④告示遵守のための対策（中継輸送、トレーラ化、JR貨物の利用など）について

- ・中継輸送は事業者による工夫の余地が広がると考えられ検討余地はある。しかし中小事業者がうまくローテーションを組めるか、中継拠点の手配はどうするのか。
- ・ツーマン運行はストレス性が高い、ツーマン投入に見合う運賃を収受できていない。
- ・貨物列車は振動で荷物を痛めやすい（特に軟弱野菜）、輸送障害、コンテナ枠、荷姿やロット、ダイヤ、駅インフラの制約などが問題となって荷主が嫌う。トラック運送事業者としても、JR貨物や通運に対する下払いが利幅を薄めることから、積極的になりづらい。
- ・貨物列車を使う場合、デポを構えて倉庫で仕分けしてから客先に配送している。デポ（倉庫料）と二次配送コストを合わせるとトラック配送の方が安くなることも多い。
- ・当社はトレーラ輸送で帯広まで行き、ここで中継して札幌、苫小牧へ輸送している。納品先の中には小口、トレーラの入れない道路に面した軒先もあり全てをトレーラ化できるわけではない。

#### ⑤行政処分のあり方について

- ・告示の基準は守りたくても守れない水準である。これをそのまま行政処分の基準として  
いること、そして他業界の起こした事故（H24年の関越高速バスの居眠り運転事故）を  
契機に未遵守事業者への量定が一発退場ともえる事業停止 30 日となってしまったこと  
は大きな問題。
- ・改善基準告示は過労を助長させないための目標として存在するのはよいが、目標とする  
基準とは別に行政処分とする基準をつくるべきなのではないか。

#### ⑥荷主の責任について

- ・トラック運送事業者への締め付けを行うなら、それと同時に未遵守の原因となる商慣行  
をつくった荷主に対する啓発、指導、さらには処分も必要である。
- ・物流子会社は下請に対してコストを下げようという意識が強く協力してくれない。
- ・取引上の優越的な地位を利用して、告示を遵守できないような業務を強要する荷主、自  
らの手は汚さずコンプライアンス違反となる業務を下請に丸投げする元請などに対する  
ペナルティが必要である。
- ・待機時間に対応する料金を定める事で荷主が待機時間を減らす努力を始めるのではな  
いか。先日、待機時間は労働時間であるという判決が出た。待機時間にも運賃が貰えるな  
ら、トラック運送会社も人材を集め投入して待機させる用意がある。しかし、現実には  
待機時間分の運賃を荷主から貰えていない。現状の運賃の説明変数は距離と物量で待機  
時間を金銭換算する尺度がない。それを定めて貰わない事には待機時間も労働時間だ  
と言われても払う原資がない。

#### ⑦その他の問題提起、要望事項など

- ・トラック運送事業者にとってはドライバー不足が一番の問題。基準を守って賃金が下  
ったのでは、ドライバー職の魅力はさらに低下する。このままではドライバーを確保で  
きなくなり、物も運べなくなる。
- ・改善基準告示の問題は人材不足問題と絡めて解決すべき。今、ベテランドライバーが辛  
うじて長距離運行を支えている。業界に若い労働力を呼び込むためには低賃金・人手不  
足の悪循環を絶つことが必要。そのために、適正運賃の収受ができる環境を整備してほ  
しい。
- ・時間を守ろうとすれば、休息期間をとれるフェリーに乗るか、全線高速に乗るなど方法  
はあるが、コスト的には厳しくなる。厳罰化するなら高速の割引等の支援もあってしか  
るべき。また運賃を法定で決めるのは無理でも、利用料金（燃料サーチャージ、高速代、  
車の停め置料）、それも最終エンドの実運送が貰えるものを法律的に設定して貰いたい。  
金額は各社が決めるので、実施の裏付けとなる制度を作ってほしい。

- 一つの運行の最初の勤務から最後の勤務までの上限（144 時間）のルールは、出先での休日（休息に続けて 24 時間を加算）も内数となっているが、外付けにできないか。
- 長距離運行の場合、帰り荷が出発時に決まっていない。このため運行指示書は復路不明のまま作成するしかなく形骸化している。見直すべき。
- 業務が平準化すれば、繁忙期に無理をしてでも稼いでおこう、という行動は減るのではないか。繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化（通達）を他社間とも融通させられるようにならないか。

### 3. ドライバーアンケート調査

#### (1) 長距離ドライバー調査のまとめ

長距離(本調査では、自社営業所を出発し、帰所するまでが3営業日以上にまたがる運行)を行うドライバー232名(九州地域130名、その他地域102名)を対象に、改善基準告示の認知度、就業実態や意識に関するアンケート調査を実施した。

##### ■改善基準告示の認知度

改善基準告示の主要な内容の認知度についてきいたところ、「連続運転時間(4時間毎に30分以上の運転離脱を確保)」については、98.3%認知されていた。「休息期間(1日継続8時間以上)」も78.0%認知されていた。一方、「運転時間(2日を平均して1日9時間まで)」、「拘束時間(1日13時間まで、週2回まで最大16時間まで可)」はほぼ半数、「拘束時間(1カ月293時間まで)」は34.5%に留まった。

##### ■長時間労働に対する意識

収入を増やすために、改善基準告示の基準を超えても長時間働きたい(運転したい)と考えるかどうかをきいたところ、「収入が増えるなら、本当はもっと働きたい」が最も多く、58.6%であった。「収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない」という回答も37.9%あった。

##### ■告示に抵触する運行の有無

###### 1) 4時間毎に30分以上の運転離脱を確保できない運転

「時々ある」とする回答が最も多く、47.8%であった。「よくある」は11.6%で、あわせると6割以上の回答者が運転離脱に係る問題を抱える状況であった。また、運転離脱できないことが「よくある」「時々ある」とした回答者に、4時間を超える連続運転が安全運転に影響を及ぼすと感じるかどうかをきいたところ、「あまり感じない」が最も多く、56.5%であった。

###### 2) 2日を平均して1日当たり9時間を超える運転

「時々ある」とする回答が最も多く、46.1%であった。「よくある」も26.7%で、あわせると7割以上の回答者が1日当たり9時間を超える運転に係る問題を抱える状況であった。また、超えることが「よくある」「時々ある」とした回答者に、1日当たり9時間を超える運転が安全運転に影響を及ぼすと感じるかどうかをきいたところ、「あまり感じない」が最も多く、60.9%であった。

###### 3) 拘束時間が1日16時間を超える勤務

「時々ある」とする回答が最も多く、45.7%であった。「よくある」は19.0%で、あわせると6割以上の回答者が拘束16時間超えに係る問題を抱える状況であった。また、超えることが「よくある」「時々ある」とした回答者に、拘束時間が1日16時間を超える勤務が安全運転に影響を及ぼすと感じるかどうかをきいたところ、「あまり感じない」が46.0%、「感じる」も41.3%みられた。

## ■フェリー乗船中の過ごし方

フェリーを利用するドライバーに、フェリー乗船中、どのように過ごしているかを聞いたところ、「業務から開放され、完全に自由に過ごしている」が最も多く、63.4%であった。「業務により一部の時間は拘束されている」は6.5%に留まった。

## (2) 調査の概要

### ①調査時期

平成26年12月～27年1月

### ②調査対象

自社営業所を出発し、帰所するまでが3営業日以上にまたがる運行を行うドライバー(本調査では上記の条件を満たすドライバーを「長距離運行ドライバー」とした)を対象とした。有効回答数は232件であった。

### ③調査方法

#### 1)留置調査

協力事業所宛てにアンケート票を配布。各事業所で長距離運行ドライバーを選定してもらい調査票を配布、郵送で回収。

#### 2)TS 実地調査

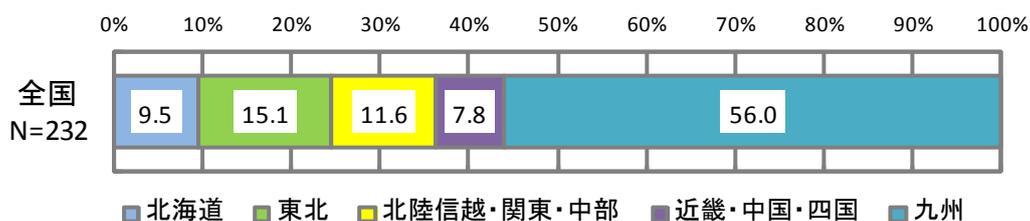
東神トラックステーションで調査員がアンケート票を配布、その場で回収。

### ④回答者の属性

#### 1)勤務地

勤務地については、九州が全体の56.0%を占めた。東北(15.1%)がこれに続く。

図表Ⅱ－17 勤務地



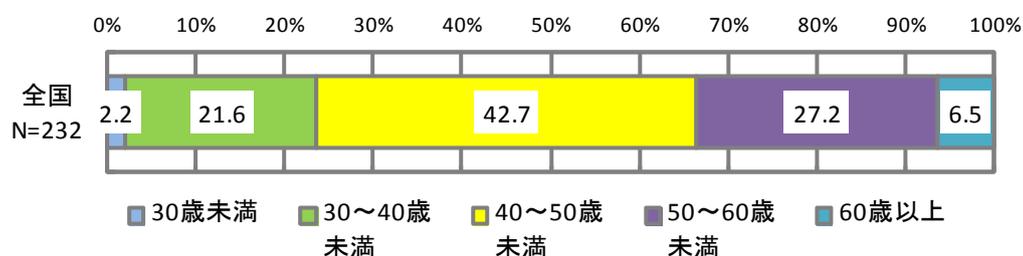
(上段:回答数、下段:%)

北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	合計
22	35	4	15	8	16	1	1	130	232
9.5	15.1	1.7	6.5	3.4	6.9	0.4	0.4	56.0	100.0

## 2) 年齢

回答者の年齢は、「40～50歳未満」が最も多く、42.7%であった。

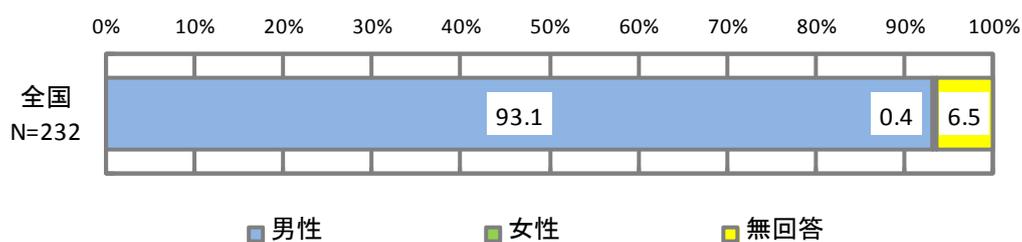
図表Ⅱ－18 年齢



## 3) 性別

性別は、ほぼ男性であった (93.1%)。

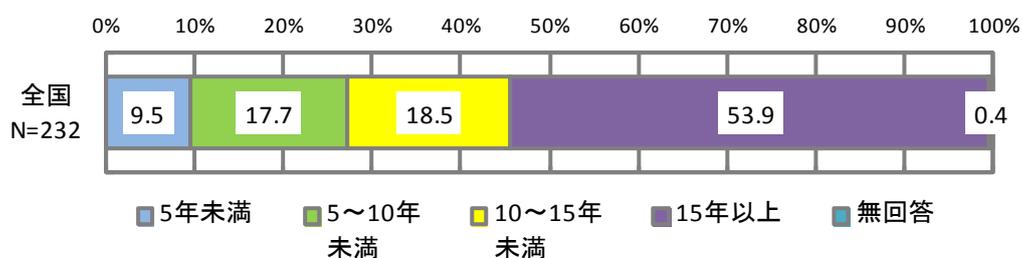
図表Ⅱ－19 性別



## 4) 長距離ドライバー歴

長距離ドライバー歴については、「15年以上」が最も多く、53.9%であった。

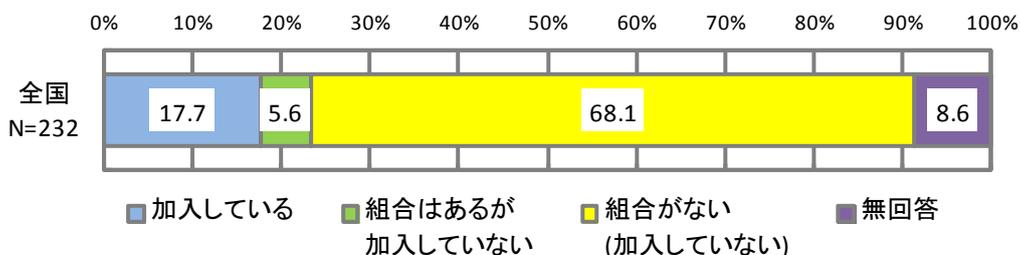
図表Ⅱ－20 長距離ドライバー歴



5) 労働組合への加入状況

労働組合への加入状況については、「組合がない（加入していない）」が最も多く 68.1%であった。「組合はあるが加入していない」（5.6%）をあわせると、7割超が加入していない状況であった。

図表Ⅱ－21 労働組合への加入状況

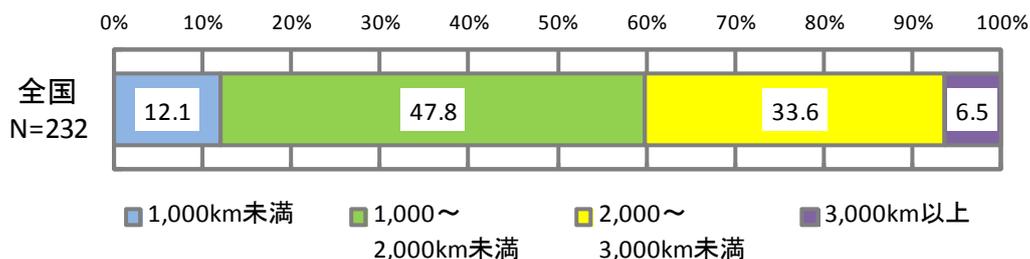


6) 走行距離（直近の長距離運行について）

直近の長距離運行は、概ねどれくらいの走行距離であったかを聞いたところ、「1,000～2,000km 未満」が最も多く 47.8%であった。

なお、地域別では、九州の回答者では、「2,000～3,000km 未満」が最も多く 49.2%を占めた。九州は「3,000km 以上」も 10.0%（九州以外では 2.0%）存在するなど、より長距離色の強い回答になっている。

図表Ⅱ－22 走行距離（直近の長距離運行について）



(上段:回答数、下段:%)

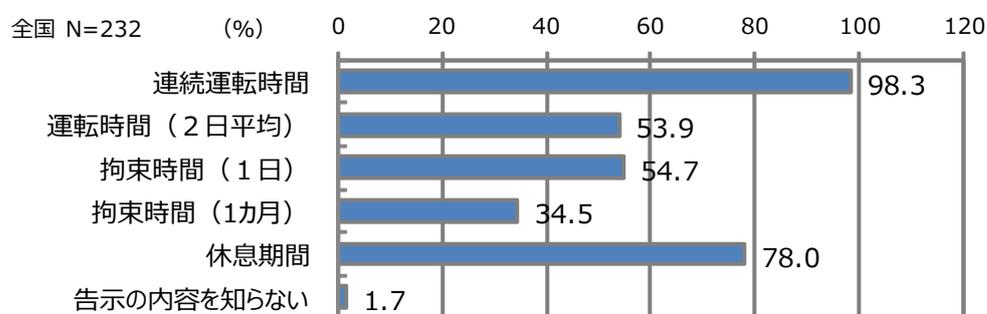
	1,000km未満	1,000～2,000km未満	2,000～3,000km未満	3,000km以上	合計
1,000km未満	28	0	0	0	28
	100.0	0.0	0.0	0.0	100.0
1,000km以上	0	111	78	15	204
	0.0	54.4	38.2	7.4	100.0
合計	28	111	78	15	232
	12.1	47.8	33.6	6.5	100.0

### (3) 運行に関する意識と実態

#### ①改善基準告示の認知度

厚生労働省が定める「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）の主要な内容の認知度について聞いたところ、「連続運転時間（4時間毎に30分以上の運転離脱を確保）」については、98.3%認知されていた。「休息期間（1日継続8時間以上）」も78.0%認知されていた。一方、「運転時間（2日を平均して1日9時間まで）」、「拘束時間（1日13時間まで、週2回まで最大16時間まで可）」はほぼ半数、「拘束時間（1カ月293時間まで）」は34.5%に留まった。

図表Ⅱ－23 告示の認知度（複数回答）



(上段:回答数、下段:%)

	連続運転時間	運転時間 (2日平均)	拘束時間 (1日)	拘束時間 (1カ月)	休息期間	告示の内容 を知らない	合計
1,000km未満	28	16	21	10	23	0	28
	100.0	57.1	75.0	35.7	82.1	0.0	100.0
1,000km以上	200	109	106	70	158	4	204
	98.0	53.4	52.0	34.3	77.5	2.0	100.0
合計	228	125	127	80	181	4	232
	98.3	53.9	54.7	34.5	78.0	1.7	100.0

## ②長時間労働に対する意識

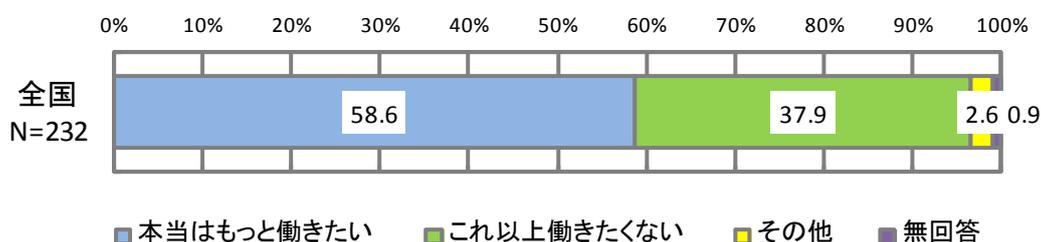
収入を増やすために、改善基準告示の基準を超えても長時間働きたい(運転したい)と考えるかどうかを聞いたところ、「収入が増えるなら、本当はもっと働きたい」が最も多く、58.6%であった。「収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない」という回答も 37.9%あった。

なお、「その他」としては、

- ・体調に合わせて働きたい。
- ・現状で満足している。
- ・あまり働かなくても十分に賃金が貰えるなら長時間働きたくはない、ただし自分に必要な分の給料は無理してでも何としても稼ぐ必要がある。
- ・改善基準告示も安全の面では納得できることは沢山あるのだが、安全を最優先にするあまりに十分に稼げないというのは自分達にとって本末転倒である。もっと多様性のある柔軟な基準を作り、安心して稼がせて欲しい。
- ・労働内容と運賃の適正化をして欲しい。

などの意見がみられた。

図表Ⅱ－２４ 長時間労働に対する意識



(上段:回答数、下段:%)

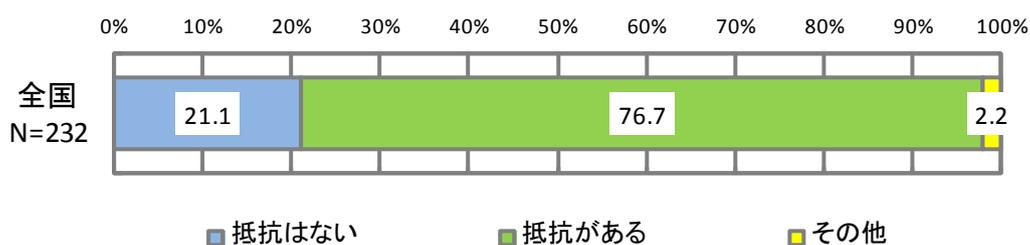
	本当はもっと働きたい	これ以上働きたくない	その他	無回答	合計
1,000km未満	16	12	0	0	28
	57.1	42.9	0.0	0.0	100.0
1,000km以上	120	76	6	2	204
	58.8	37.3	2.9	1.0	100.0
合計	136	88	6	2	232
	58.6	37.9	2.6	0.9	100.0

### ③ツーマン運行に対する意識

改善基準告示の遵守対策として、ツーマン運行の方法があるが、ツーマンで配車されることに抵抗があるかどうかを聞いたところ、「抵抗がある、できればやりたくない」が最も多く、76.7%を占めた。

1 運行の走行距離別にみると、「抵抗はない」は 1,000km 以上の回答者で相対的に低くなっている。

図表Ⅱ－25 ツーマン運行に対する意識



(上段:回答数、下段:%)

	抵抗はない	抵抗がある	その他	合計
1,000km未満	11	17	0	28
	39.3	60.7	0.0	100.0
1,000km以上	38	161	5	204
	18.6	78.9	2.5	100.0
合計	49	178	5	232
	21.1	76.7	2.2	100.0

また、「抵抗がある、できればやりたくない」とする具体的な理由としては、

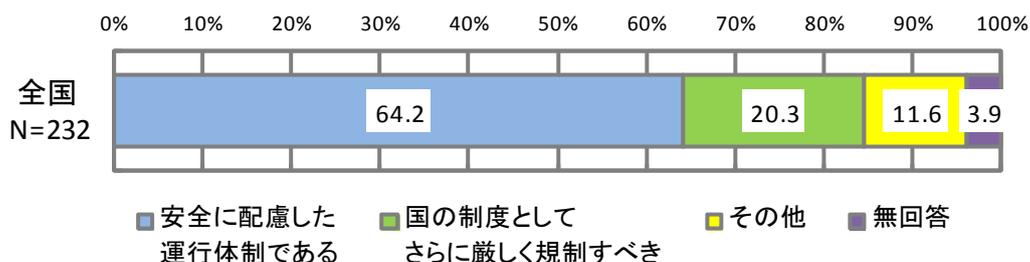
- ・気を遣う、落ち着かない
- ・他人に干渉されたくない
- ・リズムが崩れる、眠くなる
- ・窮屈
- ・タバコ
- ・相手と4日～5日も一緒なのには耐えられない
- ・ひとりが気楽でいい、プライバシーを保ちたい
- ・ベッドを共有したくない
- ・収入が減る

などが列挙された。

#### ④現状の運行体制に対する評価

今の運行体制は輸送の安全を保てる体制であると感じるかどうかを聞いたところ、「安全に配慮した運行体制になっていると感じる」が最も多く、64.2%であった。一方、「過労や、過労に起因する事故を未然に防ぐため、国の制度として運行体制をさらに厳しく規制すべきと感じる」は20.3%であった。

図表Ⅱ－２６ 現状の運行体制に対する評価



(上段:回答数、下段:%)

	安全に配慮した運行体制である	国の制度としてさらに厳しく規制すべき	その他	無回答	合計
1,000km未満	21	2	4	1	28
	75.0	7.1	14.3	3.6	100.0
1,000km以上	128	45	23	8	204
	62.7	22.1	11.3	3.9	100.0
合計	149	47	27	9	232
	64.2	20.3	11.6	3.9	100.0

また、「その他」の意見としては、以下のものがあつた。

- ・何とも言えない、ケースバイケース。
- ・たまに無理な運行があるが、仕方がないと思う。休みを取って自分で調整している。
- ・安全運行上問題＝荷主による無理な到着時間の指定。
- ・今の規制では目的地に時間通りに着かない。
- ・もっと時間のある運行があればよいと思う。
- ・ある程度の安全は保っていると思うが、法律を守ることにのみ主眼がおかれ、本当に運転手に配慮している体制だとは考えにくい。手段が目的になり無理に押しつけられることは正直苦痛。
- ・安全に配慮しているが、制度を作る前に運転手の声を聞いて欲しい。
- ・もっと自由に組み立てたい。出先での8時間以上の休息は苦痛を感じる時がある。
- ・労働条件より、運賃等の見直し、大型の駐車スペース等、環境整備を行うべき
- ・矛盾している。例えば東京から八戸フェリーターミナルに向けて高速を利用する場合、4時間につき30分休憩する地点は国見SAだが、このSAは駐車スペースが不足。路肩駐車(道交法違反)せざるをえず追突事故が起きる原因になっている。

ほか

#### (4) 運転時間と拘束時間等の実態と考え

以下では、改善基準告示の代表的な項目である運転時間、拘束時間等の実態と考え等を聞いた。

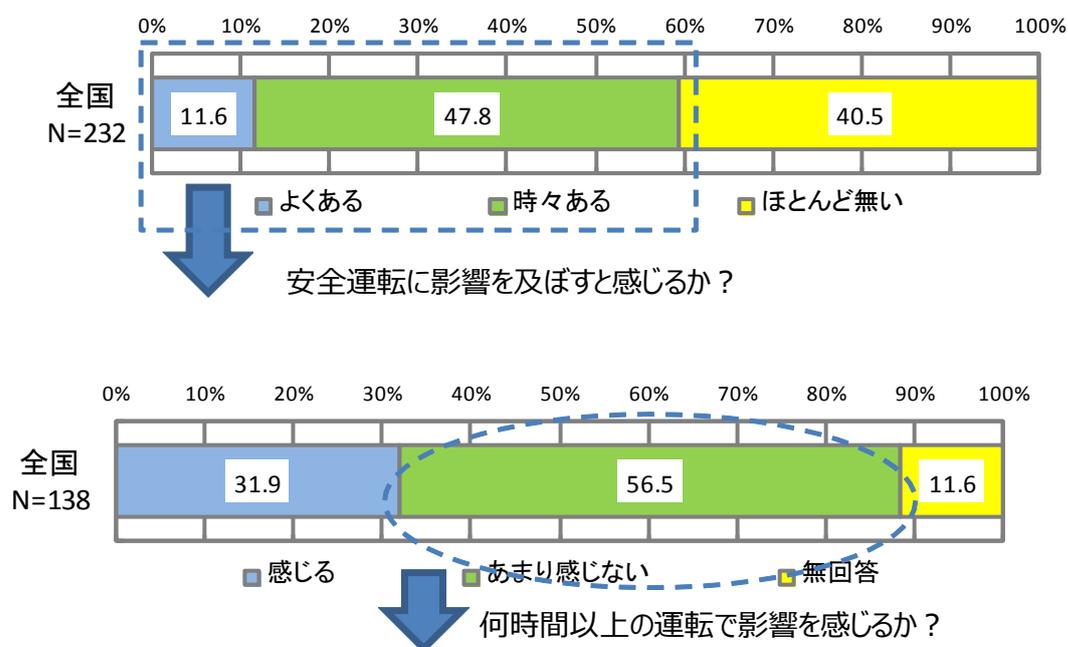
##### ① 4時間毎に30分以上の運転離脱を確保できない運転

「時々ある」とする回答が最も多く、47.8%であった。「よくある」は11.6%で、あわせると6割以上の回答者が運転離脱に係る問題を抱える状況であった。

また、運転離脱できないことが「よくある」「時々ある」とした回答者に、4時間を超える連続運転が安全運転に影響を及ぼすと感じるかどうかを聞いたところ、「あまり感じない」が最も多く、56.5%であった。

さらに、「あまり感じない」とする回答者でも、平均で6.8時間を超えると安全運転に影響を及ぼすと感じる、と回答している。

図表Ⅱ－27 4時間毎に30分以上の運転離脱を確保できない運転



	回答人数	最大 (時間以上)	最小 (時間以上)	平均 (時間以上)
1,000km未満	4	6	5	5.8
1,000km以上	68	16	4.5	6.8
合計	72	16	4.5	6.8

図表Ⅱ－２８ ４時間毎に３０分以上の運転離脱を確保できない運転

(上段:回答数、下段:%)

	よくある	時々ある	ほとんど無い	合計
1,000km未満	4	5	19	28
	14.3	17.9	67.9	100.0
1,000km以上	23	106	75	204
	11.3	52.0	36.8	100.0
合計	27	111	94	232
	11.6	47.8	40.5	100.0

(上段:回答数、下段:%)

	感じる	あまり感じない	無回答	合計
1,000km未満	5	4	0	9
	55.6	44.4	0.0	100.0
1,000km以上	39	74	16	129
	30.2	57.4	12.4	100.0
合計	44	78	16	138
	31.9	56.5	11.6	100.0

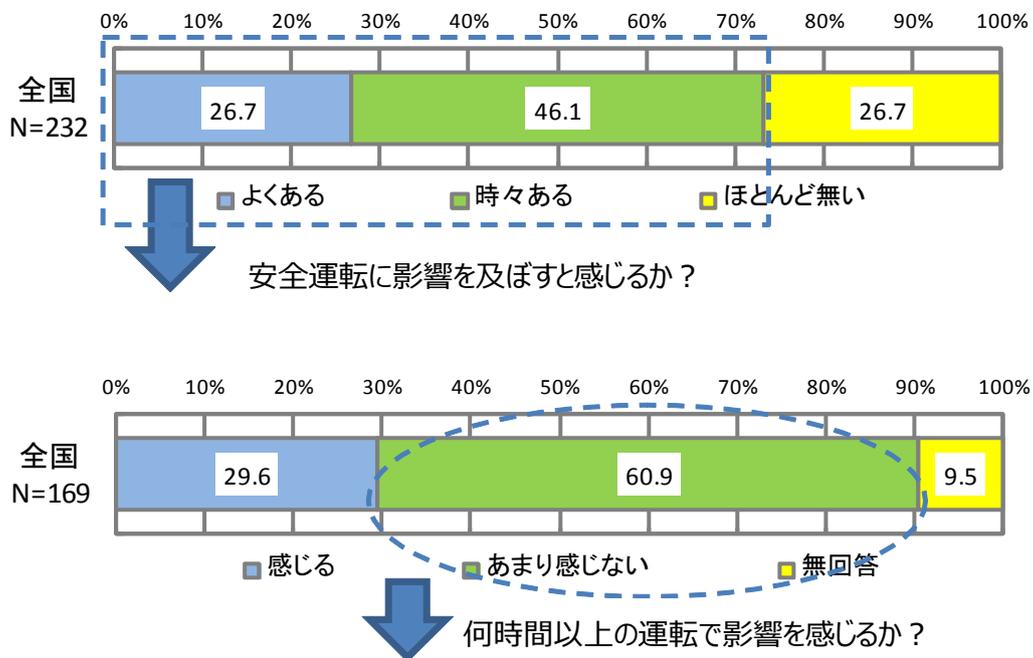
② 2日を平均して1日当たり9時間を超える運転

「時々ある」とする回答が最も多く、46.1%であった。「よくある」も26.7%で、あわせると7割以上の回答者が1日当たり9時間を超える運転に係る問題を抱える状況であった。

また、超えることが「よくある」「時々ある」とした回答者に、1日当たり9時間を超える運転が安全運転に影響を及ぼすと感じるかどうかを聞いたところ、「あまり感じない」が最も多く、60.9%であった。

さらに、「あまり感じない」とする回答者でも、平均で12.6時間を超えると安全運転に影響を及ぼすと感じる、と回答している。

図表Ⅱ－２９ 2日を平均して1日当たり9時間を超える運転



	回答人数	最大 (時間以上)	最小 (時間以上)	平均 (時間以上)
1,000km未満	6	12	10	11.3
1,000km以上	80	24	9	12.7
合計	86	24	9	12.6

図表Ⅱ－３０ ２日を平均して１日当たり９時間を超える運転

(上段:回答数、下段:%)

	よくある	時々ある	ほとんど無い	無回答	合計
1,000km未満	7	6	15	0	28
	25.0	21.4	53.6	0.0	100.0
1,000km以上	55	101	47	1	204
	27.0	49.5	23.0	0.5	100.0
合計	62	107	62	1	232
	26.7	46.1	26.7	0.4	100.0

(上段:回答数、下段:%)

	感じる	あまり感じない	無回答	合計
1,000km未満	6	7	0	13
	46.2	53.8	0.0	100.0
1,000km以上	44	96	16	156
	28.2	61.5	10.3	100.0
合計	50	103	16	169
	29.6	60.9	9.5	100.0

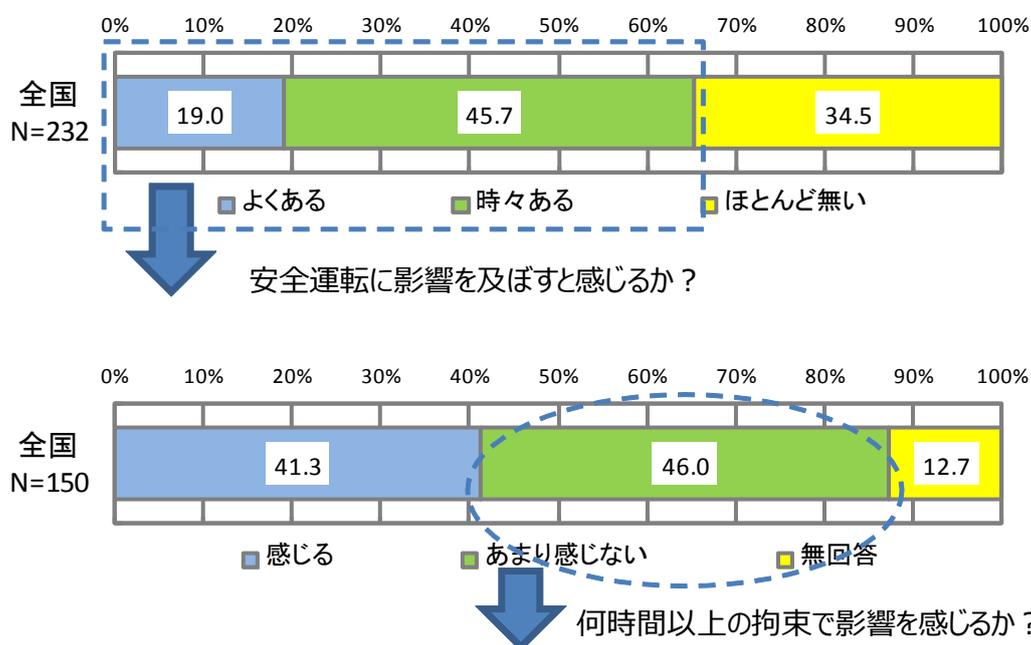
③拘束時間が1日16時間を超える勤務

「時々ある」とする回答が最も多く、45.7%であった。「よくある」は19.0%で、あわせると6割以上の回答者が拘束16時間超えに係る問題を抱える状況であった。

また、超えることが「よくある」「時々ある」とした回答者に、拘束時間が1日16時間を超える勤務が安全運転に影響を及ぼすと感じるかどうかを聞いたところ、「あまり感じない」が46.0%、「感じる」も41.3%みられた。

さらに、「あまり感じない」とした回答者でも、平均で19.8時間を超えると安全運転に影響を及ぼすと感じる、と回答している。

図表Ⅱ－31 拘束時間が1日16時間を超える勤務



	回答人数	最大 (時間以上)	最小 (時間以上)	平均 (時間以上)
1,000km未満	4	20	17	18.8
1,000km以上	46	24	17	19.9
合計	50	24	17	19.8

図表Ⅱ－３２ 拘束時間が１日１６時間を超える勤務

(上段:回答数、下段:%)

	よくある	時々ある	ほとんど無い	無回答	合計
1,000km未満	5	9	14	0	28
	17.9	32.1	50.0	0.0	100.0
1,000km以上	39	97	66	2	204
	19.1	47.5	32.4	1.0	100.0
合計	44	106	80	2	232
	19.0	45.7	34.5	0.9	100.0

(上段:回答数、下段:%)

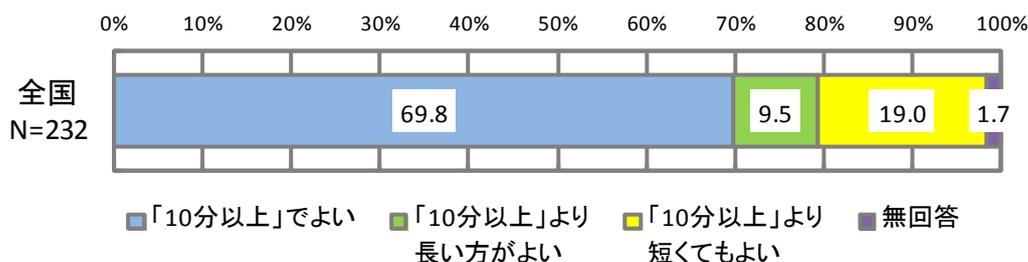
	感じる	あまり感じない	無回答	合計
1,000km未満	8	6	0	14
	57.1	42.9	0.0	100.0
1,000km以上	54	63	19	136
	39.7	46.3	14.0	100.0
合計	62	69	19	150
	41.3	46.0	12.7	100.0

④連続運転に係る運転離脱の最小単位について

連続運転時間は4時間までとされ、4時間毎に合計30分以上の運転離脱が必要となるが、分割する場合は1回10分以上の運転離脱が必要となる。

この「10分以上」という単位を妥当であると思うかどうかを聞いたところ、「『10分以上』でよい」が最も多く、69.8%であった。

図表Ⅱ－33 連続運転に係る運転離脱の最小単位



(上段:回答数、下段:%)

	「10分以上」 でよい	「10分以上」 より長い方が よい	「10分以上」 より短くてもよ い	無回答	合計
1,000km未満	24 85.7	2 7.1	2 7.1	0 0.0	28 100.0
1,000km以上	138 67.6	20 9.8	42 20.6	4 2.0	204 100.0
合計	162 69.8	22 9.5	44 19.0	4 1.7	232 100.0

図表Ⅱ－34 何分以上がよいか（「10分以上より長い方がよい」とする回答者）

	回答人数	最大 (分以上)	最小 (分以上)	平均 (分以上)
1,000km未満	2	20	15	17.5
1,000km以上	16	30	15	23.1
合計	18	30	15	22.5

図表Ⅱ－35 何分以上でもよいか（「10分以上より短い方がよい」とする回答者）

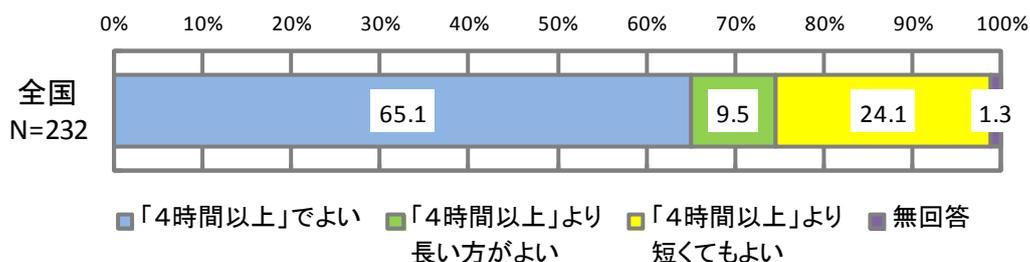
	回答人数	最大 (分以上)	最小 (分以上)	平均 (分以上)
1,000km未満	2	5	1	3.0
1,000km以上	38	8	1	4.6
合計	40	8	1	4.5

⑤ 休息期間の最小単位について

休息期間は継続して8時間以上とされているが、1回4時間以上で合計10時間以上の分割休息も認められている。

これに関して、「1回4時間以上」は妥当であると思うかどうかを聞いたところ、「『4時間以上』でよい」が最も多く、65.1%であった。

図表Ⅱ－36 休息期間の最小単位



(上段:回答数、下段:%)

	「4時間以上」でよい	「4時間以上」より長い方がよい	「4時間以上」より短くてもよい	無回答	合計
1,000km未満	21	2	4	1	28
	75.0	7.1	14.3	3.6	100.0
1,000km以上	130	20	52	2	204
	63.7	9.8	25.5	1.0	100.0
合計	151	22	56	3	232
	65.1	9.5	24.1	1.3	100.0

図表Ⅱ－37 何時間以上がよいか（「4時間以上より長い方がよい」とする回答者）

	回答人数	最大 (時間以上)	最小 (時間以上)	平均 (時間以上)
1,000km未満	2	8	6	7.0
1,000km以上	16	8	5	6.1
合計	18	8	5	6.2

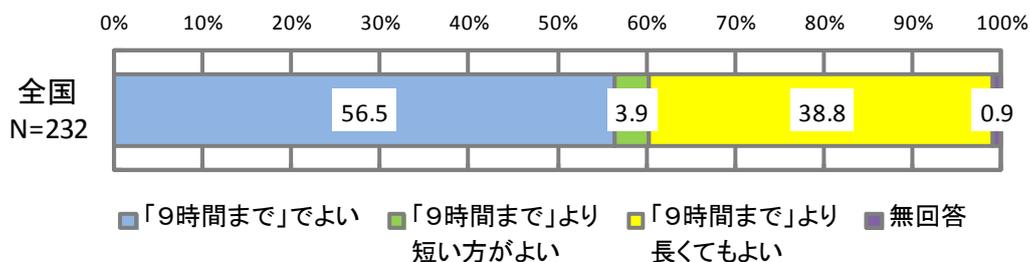
図表Ⅱ－38 何時間以上でもよいか（「4時間以上より短い方がよい」とする回答者）

	回答人数	最大 (時間以上)	最小 (時間以上)	平均 (時間以上)
1,000km未満	21	3	1	2.2
1,000km以上	24	3	1	2.3
合計	45	3	1	2.3

⑥ 1日当たりの運転時間の制限について

運転時間は「2日を平均して1日当たり9時間まで」とされているが、「9時間まで」という制限を妥当であると思うかどうかを聞いたところ、「『9時間まで』でよい」が最も多く、56.5%であった。「『9時間まで』より長くてもよい」も38.8%みられた。

図表Ⅱ－39 1日当たりの運転時間の制限について



(上段:回答数、下段:%)

	「9時間まで」 でよい	「9時間まで」 より短い方が よい	「9時間まで」 より長くてもよ い	無回答	合計
1,000km未満	19 67.9	2 7.1	7 25.0	0 0.0	28 100.0
1,000km以上	112 54.9	7 3.4	83 40.7	2 1.0	204 100.0
合計	131 56.5	9 3.9	90 38.8	2 0.9	232 100.0

図表Ⅱ－40 何時間以上がよいか（「9時間以上より短い方がよい」とする回答者）

	回答人数	最大 (時間以上)	最小 (時間以上)	平均 (時間以上)
1,000km未満	2	8	7	7.5
1,000km以上	4	8	6	7.3
合計	6	8	6	7.3

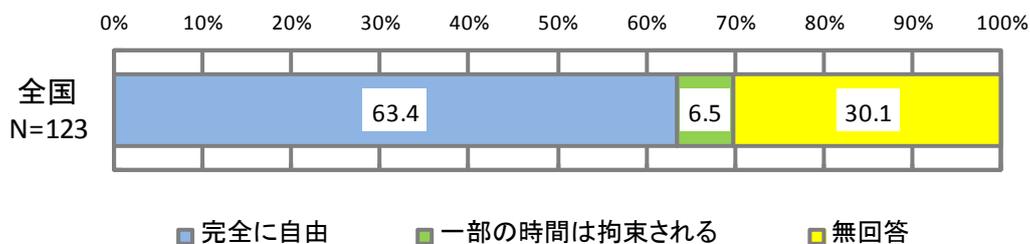
図表Ⅱ－41 何時間以上でもよいか（「9時間以上より長い方がよい」とする回答者）

	回答人数	最大 (時間以上)	最小 (時間以上)	平均 (時間以上)
1,000km未満	6	12	10	11.3
1,000km以上	68	18	10	12.3
合計	74	18	10	12.2

### (5) フェリー乗船中の過ごし方

フェリーを利用するドライバーに、フェリー乗船中、どのように過ごしているかを聞いたところ、「業務から開放され、完全に自由に過ごしている」が最も多く、63.4%であった。「業務により一部の時間は拘束されている」は6.5%に留まった。

図表Ⅱ－４２ フェリー乗船中の過ごし方



(上段:回答数、下段:%)

	完全に自由	一部の時間は拘束される	無回答	合計
1,000km未満	11	0	4	15
	73.3	0.0	26.7	100.0
1,000km以上	67	8	33	108
	62.0	7.4	30.6	100.0
合計	78	8	37	123
	63.4	6.5	30.1	100.0

なお、「業務により一部の時間は拘束されている」とした回答者に、業務に携わる時間と内容を聞いたところ、2件の回答があり、平均では20分であった。業務内容については「冷凍機の管理など」が挙げられた。

図表Ⅱ－４３ フェリー乗船中の業務時間

	回答人数	最大(分)	最小(分)	平均(分)
1,000km未満	0	0	0	0
1,000km以上	2	30	10	20.0
合計	2	30	10	20.0

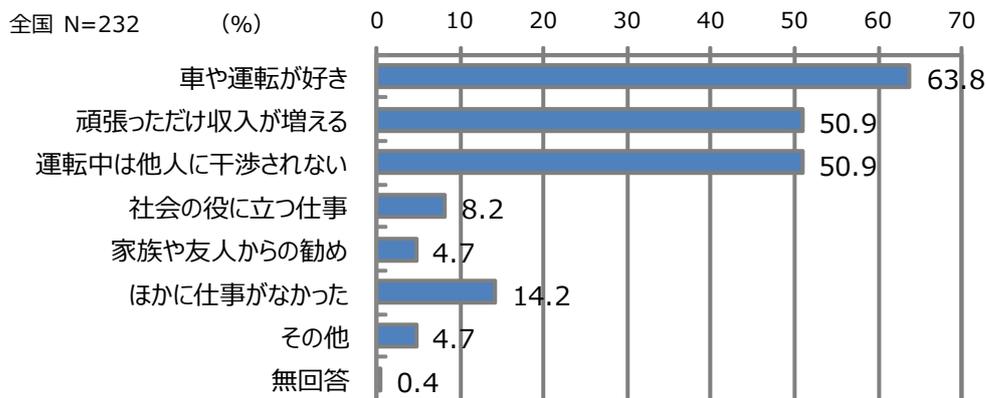
(6) ドライバーの職業観

①トラックドライバーを職業に選んだ動機

トラックドライバーを職業に選んだ動機を聞いたところ、「車や運転が好きだったから」が最も多く、63.8%であった。「頑張れば頑張っただけ収入が増えると考えたから」「運転中は他人に干渉されない仕事だから」（ともども 50.9%）がこれに続く。

1 運行の走行距離別にみると、「頑張れば頑張っただけ収入が増えると考えたから」は、1,000km 以上の回答者で相対的に高くなっている。

図表Ⅱ－４４　トラックドライバーを職業に選んだ動機（複数回答）



(上段:回答数、下段:%)

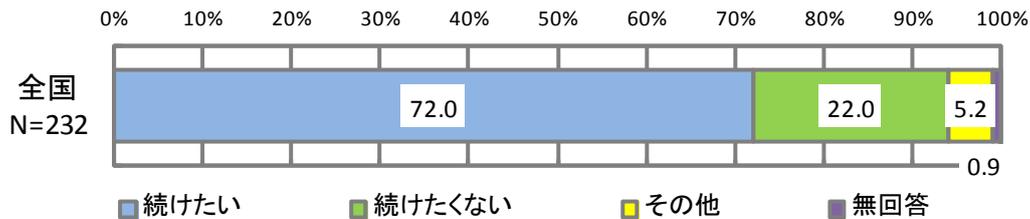
	車や運転が 好き	頑張っただけ 収入が増え る	運転中は他 人に干渉さ れない	社会の役に 立つ仕事	家族や友人 からの勧め	ほかに仕事 が無かった	その他	無回答	合計
1,000km未満	24	8	15	2	2	3	1	0	28
	85.7	28.6	53.6	7.1	7.1	10.7	3.6	0.0	100.0
1,000km以上	124	110	103	17	9	30	10	1	204
	60.8	53.9	50.5	8.3	4.4	14.7	4.9	0.5	100.0
合計	148	118	118	19	11	33	11	1	232
	63.8	50.9	50.9	8.2	4.7	14.2	4.7	0.4	100.0

②トラックドライバーを続けたいか

「長距離トラックのドライバー」という職業を続けたいかどうかを聞いたところ、「続けたい」が最も多く、72.0%であった。「続けたくない」は22.0%であった。

1 運行の走行距離別にみると、「続けたくない」は、1,000km 以上の回答者で相対的に高くなっている。

図表Ⅱ－４５ トラックドライバーを続けたいか



(上段:回答数、下段:%)

	続けたい	続けたくない	その他	無回答	合計
1,000km未満	25	3	0	0	28
	89.3	10.7	0.0	0.0	100.0
1,000km以上	142	48	12	2	204
	69.6	23.5	5.9	1.0	100.0
合計	167	51	12	2	232
	72.0	22.0	5.2	0.9	100.0

「その他」の意見は下記の通り。

- ・ どちらとも言えない。
- ・ ある程度年を取ったらきつくなるのでおりたい。
- ・ 地場の仕事をしたい。家に帰る仕事希望。
- ・ 続けたいが、時間の決まりごとが多くて仕事しにくい。これ以上増やすならドライバーを辞める。
- ・ 社会的地位が低いためドライバーを続けたくない。
- ・ (他に仕事がないので) これしかない。
- ・ ドライバーの仕事は好きだが、収入が減るようなら考える。
- ・ 法的に厳しくなり、稼げなければ続けたくない。
- ・ 収入が減るなら転職も考える。

参考：長距離輸送に影響を及ぼす改善基準告示の主な項目

ヒアリング調査及び運行実態調査をもとに、改善基準告示の項目の中で、特に長距離輸送に影響を及ぼすと考えられる項目を抽出した。

図表Ⅲ－１ 長距離輸送に影響を及ぼす項目

改善基準告示の主要項目	影響を及ぼす項目
1. 拘束時間	
・ 1カ月293時間	
・ 6カ月までは1カ月320時間まで延長可（労使協定必要）	
・ 年間3516時間	
・ 1日原則13時間以内（休息期間は原則11時間以上）	✓
・ 1日最大16時間以内	✓
・ 1日15時間を超える回数は1週間に2回以内	✓
2. 休息期間	
・ 1日、継続8時間以上	✓
・ 1日、9時間未満となる回数は1週間に2回以内	✓
・ 運転者の住所地での休息が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること	
3. 拘束時間・休息期間の特例	
・ 1回4時間以上の分割休息で合計10時間以上でも可（一定期間における1/2が限度、一定期間は2～4週間程度）	✓
・ 2人乗務・ベッド付きの場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長可（休息期間は4時間まで短縮可）	
・ 隔日勤務の2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと	
・ 夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2暦日の拘束時間は24時間まで延長可（2週間に3回を限度）	
・ 隔日勤務の2週間の総拘束時間は126時間まで	
・ 隔日勤務終了後、継続20時間以上の休息期間が必要	
・ フェリー乗船中の2時間は拘束時間（それ以外は休息期間）	✓
・ 減算後の休息期間は下船から勤務終了までの時間の1/2を下回ってはならない（2人乗務を除く）	
4. 運転時間	
・ 2日平均で1日当たり9時間以内	✓
・ 2週平均で1週間当たり44時間以内	
5. 連続運転時間	
・ 4時間以内（中断とは10分以上の運転離脱）	✓
・ 4時間経過直後に30分以上の休憩等の運転離脱	✓
6. その他	
（時間外労働）	・ 1日最大拘束時間、1カ月拘束時間の範囲内に限る
	・ 上記内の条件で労使協定を結ぶ
（休日労働）	・ 労働基準法に定める休日（週1日又は4週4日）
	・ 2週間に1回以内、かつ1日の最大拘束時間及び1カ月の拘束時間の範囲内
（労働時間の取扱）	・ 労働時間は拘束時間から休憩時間（仮眠時間を含み）を差し引いたもの
	・ 事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き3時間以内
（休日の取扱）	・ 休日は休息期間に24時間を加算した時間
	・ 30時間を下回ってはならない
（適用除外）	・ 緊急輸送・危険物輸送等の業務については労基局長の定めによる適用除外
（H13年国交省告示）	・ 最初の勤務を開始してから最後の勤務まで144時間以内

（※平成27年9月1日より、フェリー乗船時間は休息期間として取り扱われることとなった）

### 第三章 労働時間規制の在り方についての提言

トラック運送事業においては、適正な運賃・料金の収受、若年労働力不足などの諸課題が山積しているが、そうした中でも事業者は、各種法令を遵守し、安全・安心で質の高い輸送サービスを提供するために日夜努力している。

このような状況の中で、特に長距離輸送においては、今回の実態調査でも明らかにされたように、荷主からの厳しい着時間指定などにより、労働関係法令への対応に苦慮する事業者もあることから、以下の点について今後関係行政機関において対応を図る必要がある。

#### 1. 行政における各種基準の見直し

##### (1) 行政処分基準の弾力的な運用

厚生労働省の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）は、ドライバーの乗務の特性を踏まえつつ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間や休息期間等について規制しており、ドライバーの労働時間等の労働条件の向上を図ることが目的である。改善基準告示は遵守が求められ、違反すれば労働基準監督署から是正勧告書が交付され、その改善が促される。

一方、国土交通省の「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」は改善基準告示とほぼ同じ基準であるが、ドライバーの労働時間等の改善が過労運転の防止に資するということから事故防止が目的となっており、違反事業者に対しては行政処分の対象となる。

このような中、長距離運行に係る事業者ヒアリングの調査結果にもあるとおり、急な輸送条件の変更、荷主都合の長い手待ち時間や契約にない荷積み・荷卸し等の附帯作業による遅延、大型トラックの駐車スペース不足や渋滞・天候等の道路状況などの外的要因により、やむを得ず各種基準を遵守できないケースもある。

トラック運送事業者は、労務管理や事故防止の重要性については十分理解し、安全運行を最優先に、連続運転時間、1日の運転時間、拘束時間などの各種基準に沿って、当該運行に係る休憩場所等の運行計画を指示しており、車両の性能や安全性の向上及び高速道路網の整備による高速道路利用の増加等環境が変化していることも踏まえ、外的要因によるやむを得ない場合においては、弾力的に行政処分基準の運用を図るべきである。

##### (2) 一運行の期間の制限（144時間以内）の見直し

現在の国土交通省の基準の中で「運転者が一運行における最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間（ただし、改善基準告示第4条第3項において厚生労働省労働基準局長が定めることとされている自動車運転者がフェリーに乗船する場合における休息期間を除く。）は144時間を超えてはならない」と規定され

ている。しかし、事業者ヒアリングにおいても回答があったとおり、一運行の中の出先において休日を取るケースもあり、休日においてドライバーは十分な休息を取れることから、本規定については、休日にあたる部分の時間数を差し引いて144時間以内と見直すべきである。

### (3) フェリー乗船時間に関する規定の見直し

改善基準告示の関連通達において、フェリーに乗船する場合の特例として、「乗船時間の内2時間は拘束時間、残りの時間は休息期間とする」とされている。しかしながら、ドライバーアンケート調査においてフェリー乗船中の過ごし方を聞いたところ、「業務から解放され、完全に自由に過ごしている」という回答が大半を占めており、また事業者ヒアリングにおいても「乗船後に業務はなく、休息を取ることが可能である」との回答もあったことから、このような実態に合わせて、フェリー乗船時間は休息期間として取り扱うべきである。

(※平成27年9月1日より、フェリー乗船時間は休息期間として取り扱われることとなった。関係通達：平成27年8月12日基発0812第1号「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準に係る関係通達の一部改正について」、平成27年8月12日国自安第104号・国自貨第55号「「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」の一部改正について」)

### (4) 中継輸送の導入促進

長時間労働を抑制するためのひとつの方策として、中継輸送の導入が考えられる。中継輸送については、目的地の途中に中継拠点を設け、貨物の積み替え、シャーシの交換、複数のドライバーによる単車の相互利用などがあるが、特に中小企業においては、現状、時間のロスなく貨物と車両を中継拠点で合致させることの困難さや、運行管理及び車両管理が複雑になること、中継拠点の整備に費用がかかることなどのほか、車両の相互使用に関する規定・解釈が明確になっていないなどの課題も多い。

一方、中継輸送には、ドライバー1人当たりの労働時間や移動距離を短縮することができ、不規則な就業形態や長時間労働を解消できるとともに、女性の短時間勤務など多様な労働ニーズを組み合わせる可能性が広がるといった様々なメリットも考えられることから、中継輸送の導入が促進されるよう、関係省令・通達において中継輸送に関する規定・解釈を明確にするなど、制度面を含め環境整備を図る必要がある。

(※平成27年5月25日、国土交通省自動車局安全政策課・貨物課連名の事務連絡「貨物自動車運送事業における中継輸送に関するQ&Aの作成について」が発出され、現行制度における中継輸送の具体的な実施方法が示された。)

## 2. 適正化事業実施機関の活用による監査手順の見直し

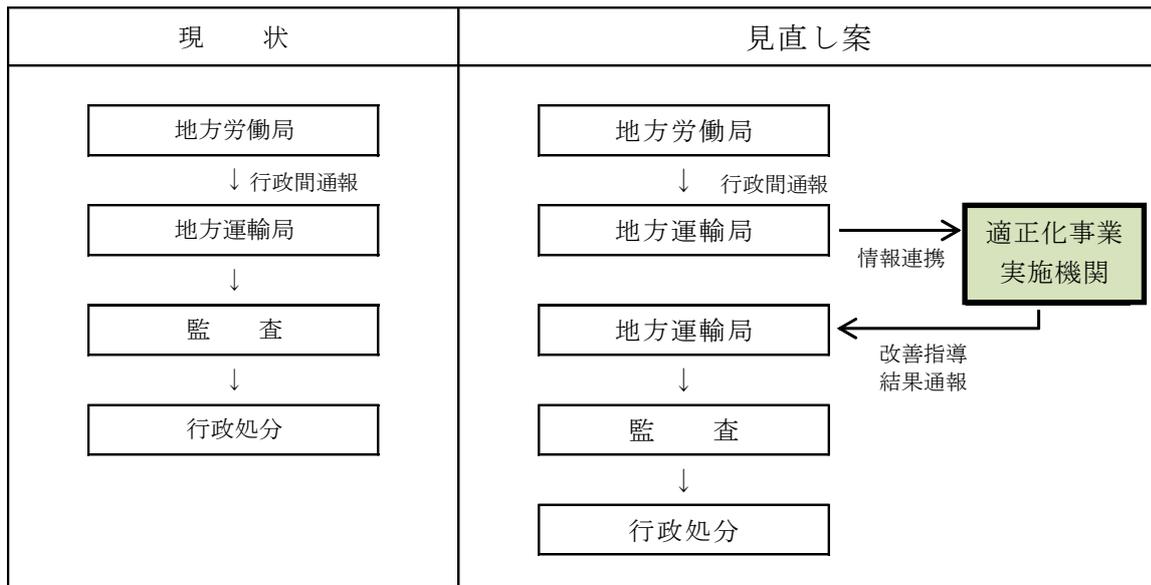
トラック運送業界では貨物自動車運送事業法に基づき指定された適正化事業実施機関が輸送の安全を阻害する行為の防止やトラック運送事業の健全な発展を図るため、日々トラック運送事業者に対する巡回指導を実施している。

適正化事業実施機関の巡回件数は年間約28,000事業所であり、行政の監査件数よりも格段に多く、きめ細やかな指導体制が整備されている。更には、適正化事業実施機関は、民間の自主的取組として都道府県トラック協会が法律に基づき指定されていることや日々の巡回指導と事業運営に関する相談等を通じて、トラック運送事業者から強く信頼されている。

現在、地方運輸局は、地方労働局から通報を受けた事案については全て監査を行うこととされており、監査において改善基準告示の未遵守が確認された場合、行政処分等の対象となっている。地方運輸局の監査件数は、適正化事業実施機関からの速報制度の創設等により年々増加しているだけでなく、今後も道路法の改正に伴う貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正や第一種貨物利用運送事業者（自動車）に対する監査の強化・充実等を計画しており、監査件数の更なる増加が予想される。

このような中、巡回指導や事業運営に関する相談に豊富な実績を有する適正化事業実施機関をより積極的に活用すべきであり、地方労働局から通報を受けた改善基準告示違反の確認・是正に関する事案については、直接、地方運輸局がトラック運送事業者に監査に入る前に、適正化事業実施機関によるきめ細かい改善指導を行い、その上で改善がなされない事業者については、地方運輸局が監査をするよう監査手順の見直しを行うべきである。

### ・地方運輸局と適正化事業実施機関とを連携させた監査体制への見直し



(※平成27年9月1日より、地方運輸局の監査の前に、適正化事業実施機関が巡回指導を実施することとなった。関係通達：平成27年7月21日国自安第40号・国自貨第40号「乗務時間等告示違反トラック事業者に対する指導方針について」)

### 3. 契約の書面化の更なる推進

国土交通省では、トラック運送事業者と荷主等が協働の下、運行条件に係る重要事項について書面化を図ることで、待機時間や運転時間の短縮、附帯作業の明確化、適切な運賃收受等個々の運送毎に条件を明確にし、安全運行を確保するため、荷主側から運送状の交付を確実なものとする標準貨物自動車運送約款の改正及び「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の策定が平成26年に行われた。

また、本ガイドラインの策定に併せて、荷主にも理解していただくため、荷主を含めた「トラック事業者と荷主とのパートナーシップ構築セミナー」を全都道府県で開催し、契約の書面化の周知を図った。

さらに、トラック協会としても契約の書面化の普及・定着に取り組むべく、契約実務の一連の流れについて解説したハンドブック「トラック運送業における契約書面化の基礎知識」を作成し、これを活用したセミナーを平成26年度から平成27年度にかけて全国各地で実施しているところである。

しかしながら、契約の書面化を把握するための調査によると、現状では普及状況はまだ不十分であり、また書面が交付されている場合でも必要記載事項が十分に記載されていない状況にあることから、更なる書面化推進のためには、トラック運送事業者の自助努力だけでは限界があり、荷主・元請事業者に対する書面化の取り組みを強化することが不可欠である。

ついでには、国土交通省、厚生労働省、経済産業省等関係行政機関が一体となって、待機時間や運転時間の短縮等適正な運送条件の設定に向けて、更なる契約の書面化の推進を図り、実効性のあるものとするため、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」に示されている必要記載事項、特に、運送日時（積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所）、運賃、有料道路利用料、車両留置料、附帯業務料等が確実に記載されるよう、荷主・元請事業者に対して積極的に指導すべきである。

### 4. 長時間労働抑制への取り組み

国においては長時間労働を抑制するとともに、労働者が健康を確保しつつ、効率的に働くことができる環境を整備するため、今後の労働時間法制等の在り方について、労働政策審議会労働条件分科会において検討を行い、平成27年2月に報告書が取りまとめられた。本報告書を踏まえ、平成27年4月3日に、労働基準法等の一部を改正する法律案が閣議決定され、その中で長時間労働抑制策として、「中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率の適用猶予の見直し」が盛り込まれた。この見直しにあたり、長時間労働が見られる業種について、関係行政機関や業界団体等との連携の下、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めることとされた。

これを受け、トラック運送業において、行政（国土交通省・厚生労働省）、トラック運送事業者、荷主などにより構成される「協議会」を中央、各都道府県に設置することとされている。トラック運送業界は総労働時間が長く、月60時間以上の時間外労働も

常態化しているが、この背景には荷主都合による手待ち時間や短いリードタイム条件の下での長距離輸送指示などの実態があり、こうした長時間労働の実態を具体的に改善するにはトラック運送業界のみの努力では改善が困難となっている。このため、「協議会」において適正取引・労働環境が改善されるよう、行政、トラック運送事業者、荷主が一体となった取り組みが重要となる。

トラック運送業界としても、法令遵守に努め、長時間労働による過労をなくし交通事故等を未然に防ぐため、引き続き、労働時間法制の周知などに取り組むと同時に、「協議会」において、行政による指導の下、長時間労働の実態把握や阻害要因の整理、パイロット事業を実施するなど、個別・具体的な長時間労働改善のための諸施策を主体的に実施するとともに、運送コストに見合った適正運賃の収受の検討も行う必要がある。

国土交通省では、これまでも適正取引の推進及び安全運行の確保に向け、荷主とトラック運送事業のパートナーシップによる取り組みを推進していただいていたところであるが、「協議会」においても、厚生労働省と連携し長時間労働抑制及び長距離輸送に関する取り組みについて実効性をあげるため、万全を期すよう特段の指導が必要である。

また、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を遵守できないような安全を阻害する行為を強要する荷主に対しては、積極的に荷主勧告制度を発動するなど、荷主に対する監督指導を徹底すべきである。

さらに、厚生労働省におかれては、荷主に対し改善基準告示などトラック運送事業に係る関係法令の周知を行い、理解促進や法令遵守が図られるよう、さらなる取り組みを講じるべきである。

## 5. 行政処分における悪質・重大な違反の場合の事業停止処分の発動要件の緩和

上記1～4の措置が講じられても、トラック運送事業者の自助努力だけでは長時間労働の改善が困難な場合には、乗務時間等告示の遵守違反に係る30日間の事業停止処分の発動要件について、緩和を検討すべきである。

## 6. その他の関連する要望事項

### (1) 高速道路料金の引下げ、割引制度の拡充

トラック運送事業者においては、高速道路を利用したいと考えているが、料金が高いために利用を控えざるを得ない状況にある。全国に張り巡らされた高速道路ネットワークを活用することができれば、輸送時間の短縮や定時性の確保が図られ、ドライバーの拘束時間等労務負担の軽減につながり、一般道における交通事故の削減や環境改善に大きな効果をもたらすことから、高速道路を最大限活用できるようにするため、以下の点について検討すべきである。

- ・大口・多頻度割引の継続・拡充
- ・長距離逓減制の割引率及び適用距離の拡大
- ・需要の拡大と料金割引の拡大を結びつけた社会実験の実施
- ・営業車特別割引の制度創設

## (2) 高速道路のSA・PA、道の駅などにおける駐車スペースの整備・拡充

労働関係法令において、連続運転時間は4時間まで、休息期間は8時間の連続もしくは1回あたり4時間以上の合計10時間以上と定められており、これを遵守するためには休憩する場所が必要不可欠となる。しかしながら、高速道路のSA・PAの駐車場においては、特に夕方から夜間にかけて、大型車の駐車スペースは満車状態であり、また道の駅などにおいても駐車スペースが十分ではなく、ドライバーが適時適切に休憩することができない状況にあることから、法令遵守及びドライバーの労働環境改善のため、高速道路のSA・PAや道の駅などにおける駐車スペースの整備・拡充を早急を実施すべきである。

## (3) フェリーの便数の増加、利用枠の拡大

燃料価格が高騰した際には、トラックだけでなくフェリーも大きな影響を受け、便数を減少するなどの例もある。フェリーの利用に関しては、事業者ヒアリングにおいても、「フェリーの便数が少ない」、「フェリーは利用したいが枠が足りない」といった回答があったことから、労働関係法令の遵守に向けて、フェリーの利用促進を図るため、便数の増加や利用枠の拡大等について、関係行政機関において特段の配慮をすべきである。