

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－
【概要】

1. 長距離輸送の実態

(1) 長距離運行データの分析 (35 件)

北海道・東北・九州の事業者から収集した 35 件の長距離運行データ を分析した。

①概要

1 回の運行日数は 4 日が 12 件で最多。車両は最大積載量 14 トンが最多。デジタコ装着は 82.9%、ドラレコ装着は 40.0%。

②1 運行の走行距離

4 日運行の場合の走行距離は 2,742km。(うち高速道路の走行が 2,559km)

③拘束時間と休息期間 (1 日当たり換算)

拘束時間は 15.5 時間、運転時間は 10.0 時間、休息期間は 8.5 時間。 拘束時間では、改善基準告示の原則 1 日 13 時間以内より 2.5 時間超過であった。

④改善基準告示の未遵守

全運行データにおいて何らかの改善基準告示の未遵守が見られた。 未遵守の項目数は、1 運行当たり最少で 3 件、最大で 12 件、平均で 7.2 件であった。項目としては、「連続運転 4 時間ごとに運転離脱 30 分未満」が最も多く (71 件)、次いで「拘束時間 16 時間超」(64 件) であった。

(2) 長距離運行に係る事業者ヒアリング (計 10 社：北海道 6 社、秋田 4 社)

※九州トラック協会における事業者ヒアリングの調査結果も参考に、合わせて取りまとめた。

①拘束時間、運転時間について

- ・積込や荷卸場所が複数あるため運行時間が長くなり、荷主先での手待ちの発生で拘束時間が長くなっている。
- ・北海道の場合、高速道路が十分に整備されていないため、拘束時間や運転時間が長くなる。
- ・九州の場合、改善基準告示を遵守して、関東に翌日着とすることは物理的に不可能である。

②連続運転・休憩時間について

- ・渋滞や事故などにより計画どおりに運転できない。
- ・連続運転 4 時間ごとにタイミングよく休憩できる場所がない。高速道路の S A・P A などの駐車容量が足りない。

③フェリー利用について

- ・フェリー乗船後は全く自由な時間であり、フェリー乗船の 2 時間を拘束時間とみなすのは長い。
- ・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。

④改善基準告示遵守のための対策 (中継輸送等) について

- ・中継輸送は、中小事業者にとってローテーションの組み方や中継拠点の手配等難しい問題がある。
- ・ツーマン運行はストレスが大きい。また、ツーマンに見合う運賃を収受できていない。

⑤行政処分のあり方について

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。目標とする基準とは別に、行政処分とする基準を作るべきではないか。

⑥荷主の責任について

優越的な地位を利用して、改善基準告示を遵守できないような運行を強要する荷主や元請などに対するペナルティが必要である。

⑦その他

ベテランドライバーが長距離運行を支えているが、若年労働者を呼び込むには、低賃金等の改善が必要であり、そのために適正運賃収受が可能となる環境を整えてほしい。

(3) ドライバーアンケート調査（長距離運行ドライバー232名を対象、H26.12～H27.1に実施）

①改善基準告示の認知度

最も認知されていた項目は「連続運転時間」（98.3%）で、次いで「休息期間」（78.0%）。

「運転時間」と「1日の拘束時間」はほぼ半数、1か月の拘束時間は34.5%にとどまった。

②長時間労働に対する意識

・「収入が増えるなら、本当はもっと働きたい」 : 58.6%

・「収入が増えたとしても、これ以上は働きたくない」 : 37.9%

③ツーマン運行に対する意識

「抵抗がある」 : 76.7%、「抵抗がない」 21.1%

④改善基準告示に抵触する運行の有無

a) 4時間ごとに30分以上の運転離脱を確保できない運転

「時々ある」（47.8%）、「よくある」（11.6%）で約6割を占めた。こう回答した138人に、4時間を超える連続運転が安全運転に影響を及ぼすか聞いたところ、78人(56.5%)が「あまり感じない」との回答であった。

b) 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」（46.1%）、「よくある」（26.7%）で7割以上を占めた。こう回答した169人に、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か聞いたところ、103人(60.9%)が「あまり感じない」との回答であった。

c) 拘束時間が1日16時間を超える勤務

「時々ある」（45.7%）、「よくある」（19.0%）で6割以上を占めた。こう回答した150人に、1日16時間を超える勤務が安全運転に影響を及ぼすか聞いたところ、「感じる」が62人、「あまり感じない」が69人とほぼ同数であった。（※無回答が19人）

2. 労働時間規制の在り方についての提言

(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

労働時間の規制については、荷主都合による手待ち時間、駐車スペース不足や渋滞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、安全運行を最優先に、各種基準を守るよう努力しているが、外的要因によりやむを得ず遵守できない場合には、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

一運行で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、一運行144時間以内の規定については、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

フェリー乗船中の過ごし方について、アンケート調査において「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、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）

④中継輸送の導入促進

中継輸送について、特に中小企業においては、貨物と車両を中継拠点で合致させることが困難な状況であるが、労働時間や移動距離を短縮できるなどのメリットもあることから、中継輸送の導入が促進されるよう、制度面も含め環境整備を図る必要がある。

(※平成 27 年 5 月 25 日、国土交通省から中継輸送に関する Q & A が発出された)

(2) 適正化事業実施機関の活用による監査手順の見直し

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監査を行っているが、適正化事業実施機関では巡回指導や事業運営に関する相談に豊富な実績を有していることから積極的に活用すべきであり、地方運輸局が監査に入る前に、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、地方運輸局が監査するよう監査手順の見直しを行うべきである。

(※平成 27 年 9 月 1 日より、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る)

(3) 契約の書面化の更なる推進

契約の書面化は、十分に定着していない状況にあることから、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、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

労働基準法改正案が今国会に提出され、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の見直し」が盛り込まれた。これを受け、行政、荷主、トラック運送事業者等による「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置し、取り組みを推進しているが、長時間労働抑制に向け、今後とも国土交通省及び厚生労働省の更なる指導が必要である。また、荷主に対する関係法令の周知や監督指導の徹底を行うべきである。

(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、さらに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

高速道路の活用は、輸送時間の短縮や定時性の確保が図られ、労務負担の軽減等大きな効果があることから、大口・多頻度割引最大 50%の恒久化など高速道路料金の引下げ、割引制度の拡充について検討すべきである。

②高速道路の S A ・ P A、道の駅などにおける駐車スペースの整備・拡充

法令遵守及び労働環境改善のため、高速道路の S A ・ P A や道の駅などにおける駐車スペースの整備・拡充を早急に実施すべきである。

③フェリーの便数の増加、利用枠の拡大

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。