

長距離輸送における拘束時間と運転時間に関する考察

Consideration about total working hours and driving hours
in long-distance transport



小野秀昭：流通経済大学 物流科学研究所 教授

略 歴

1955年生まれ。79年九州大学理学部数学科卒業。同年日本通運入社後、運輸省派遣、日通総合研究所出向、三菱UFJリサーチ&コンサルティング（旧三和総合研究所・UFJ総合研究所）を経て、2008年4月から現職。

1. はじめに

トラック運送業界は物流二法による規制緩和以降、長年に及ぶ過当競争と運賃低下等により深刻な経営難に陥っている。事業参入制限の緩和や認可運賃制度の廃止などの経済的規制の緩和が主要因である。一方、トラック運送業界には規制強化も同時に行われてきた。環境規制と安全規制の強化である。これらの社会的規制に対処するために多くのコスト負担が求められており、これが事業採算を圧迫する要因にもつながっている。

こうした中、27年度に長時間労働の抑制に関する取り組みが官民合同でスタートした。平成20年に改正された労働基準法で「1箇月について60時間を超えた場合においては、その超えた時間の労働については、通常の労働時間の賃金の計算額の5割以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならない」とされたが、トラック運送事業者など中小企業では当分の間、猶予されるものとなっていた。しかし、31年4月からはこの猶予は見直され

る予定である。トラック運送業界は他産業に比べても労働時間が長く、60時間超の時間外手当が25%増から50%増になれば経営へのダメージが大きく、早急な改善が必要とされるからだ。

また、この取り組みのもう一つの背景として、改善基準告示への意識の高まりがある。関越自動車道での高速ツアーバス事故を受けて、平成25年9月に自動車運送事業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「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）に著しく違反した場合は「事業停止30日」となるなど処分量が大幅に重くなった。トラック輸送とりわけ長距離輸送を担う事業者では大きな問題となっている。荷主・荷卸し先での待機時間や付帯作業時間、納入までのリードタイムの短さなどから改善基準告示の遵守が難しく、荷主のニーズに応えると「守りたくても守れない」という厳しい現実と直面している。

本稿では、長時間労働の大きな要因にもなっている長距離輸送をとりあげ、特に拘束

時間と運転時間の実態を概観するとともに、改善基準告示の遵守状況や今後の考え方等を整理することとする。

2. 首都圏等への長距離運行実態

九州各県のトラック協会と運送事業者の協力のもと、関東向けの長距離輸送に関する運行データを集約、その実態を以下に分析した¹。

①長距離運行の概要

分析の対象としたデータの運行日数をみると、1回の運行の日数は4日が最も多く、最短では3日、最長では8日も存在している。

図表1 分析対象としたデータ数

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
3	9	8	5	1	1	27

注：運行日数は端数を切り上げている

運行車両は、最大積載量は14トン、総重量は25トンが最も多い。スピードリミッタは全

車両装着、デジタコ装着は23件（85.2%）、ドラレコ装着は10件（37.0%）であった。

最初の積み込み荷主の業種は、農産品の出荷団体・個人が40.7%と最も高い割合で、次に製造業（18.5%）、特積み（14.8%）が続いている。

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。

図表2 高速道・一般道別走行距離

	データ数	走行距離	(単位:km)	
			内、高速	内、一般
3日運行	3	2,371	2,246	124
4日運行	9	2,742	2,559	183
5日運行	8	2,830	2,622	208
6日運行	4	3,145	2,477	669
合計	24	2,792	2,527	265

注：27データの内、3データについては高速道・一般道別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

始業から終業までの時間をみると、3日運行では63時間43分であるのに対し、8日運行

図表3 始業から終業までの拘束時間と休息期間

	始業から終業までの時間					休息期間
	拘束時間	拘束時間			休憩時間	
		運転時間	その他時間	休憩時間		
3日運行	63h 43m	43h 2m	28h 32m	10h 38m	3h 52m	20h 42m
4日運行	88h 5m	54h 7m	38h 36m	7h 16m	8h 29m	33h 58m
5日運行	105h 32m	70h 36m	43h 39m	12h 30m	14h 27m	34h 56m
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	102h 58m	65h 20m	43h 12m	11h 28m	10h 44m	37h 39m

1 本稿のデータは平成26年度に九ト協により行われた「改善基準告示等の見直しについての検討および要望事項」を元としている（福岡県、長崎県、佐賀県、宮崎県、鹿児島県の長距離運行27データ）。

・長距離運行でも、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）。

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）までの運行を表す。例えば、A事業者のB運転手について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3日～8日とデータによって異なる。

図表4 1日(24時間換算)の拘束時間と休息时间

	始業から終業までの時間					
	時間	拘束時間				休息时间
		運転時間	その他時間	休憩時間		
時間	24.0	15.2	10.1	2.7	2.5	8.8
構成比(%)	100.0	63.4	42.0	11.1	10.4	36.6

では171時間を超える。全体27データの平均では102時間58分である。

拘束時間は、全体では65時間20分で、その内、運転時間は43時間12分である。

一方、休息时间（4時間超の分割休息・休憩を含む）は37時間39分である。

各データの運行日数が異なるため、1運行期間に占める拘束時間、運転時間、休息期間等の時間の割合を用いて、1日（24時間）当たりに換算した。

拘束時間は15.2時間であり、その内、運転時間は10.1時間であった。休息期間は8.8時間であった。

改善基準告示と比較すると、拘束時間では、実態は原則（1日13時間以内）より2.2時間超過、運転時間は原則（2日平均で9時間以内）より1.1時間超過している。

③未遵守件数のカウントについて

改善基準告示の内、主要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（自動車運転者の1日は始業から連続する24時間としている）。

a. 1日（24時間）の拘束時間が16時間超【拘束時間A】

b. 1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】

※休息时间（連続8時間以上、分割の場合

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。

c. 1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）未満【休息时间】

d. 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】

e. ノンストップで4時間超の連続運転【連続運転A】

f. 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、荷役など運転をしていない時間）が合計で30分以上確保されていない。

g. 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】

④未遵守件数の実態

上記のカウントによる改善基準告示の未遵

図表5 改善基準告示の未遵守の項目

	拘束時間		休息期間	運転時間	連続運転		国交省告示(*1)	合計
	16時間超	一週15時間超え回数3回以上			2日平均で1日当たり9時間超	ノンストップ4時間超		
3日運行	4	0	4	0	0	8	0	16
4日運行	16	1	16	4	7	25	0	69
5日運行	16	2	16	9	4	20	0	67
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	49	9	49	22	18	63	2	212

構成比(%)	23.1	4.2	23.1	10.4	8.5	29.7	0.9	100.0
--------	------	-----	------	------	-----	------	-----	-------

*1 最初の勤務から最後の勤務まで144時間超

守実態は、1運行当たり平均で7.9件、最小で3件、最大で12件であった。

改善基準告示の未遵守項目は、「運転4時間毎に運転離脱計30分未満」が63件（29.7%）と最も多くなっている。次に、「拘束時間16時間超」「休息期間が継続8時間未満、分割10時間未満」がともに49件（23.1%）となっている。

また、「2日平均で1日当たり9時間超」は22件(10.4%)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可能性がある（実際はさらに未遵守件数は多いとみられる）。

⑤1カ月の未遵守件数に関する考察

運転日数を1カ月24日とし、それぞれの運行日数に対応した運行回転数を設定した。例えば、3日運行は8回転、6日運行は4回転となる。

この運行回転数をもとに月間未遵守件数を推計すると、3日運行の月間未遵守件数の推計値は42.7件、5日運行では40.2件、8日運行では33.0件となり、全体の平均では40.3件となった。

営業所が30日間の事業停止処分となる未遵守件数は31件以上（3名以上）であり、本調査の運行実態の分析結果からは、主要な項目だけで40.3件と既に基準を超えていることになる。

3. トラック運送事業者の意見

平成26年8月～10月に、九ト協に所属するトラック運送事業者31社にグループヒアリングを実施した²。主要な項目について、事業者の実態や要望・意見を次に整理する。

①拘束時間、運転時間について

九州から関東向けの長距離運行で告示を遵守しつつ翌日着とすることは物理的に不可能である。積み込み、荷卸し場所も複数あるた

2 運行データと同様、平成26年度に九ト協により行われた「改善基準告示等の見直しについての検討および要望事項」による。

め運行時間が長くなる。また、荷主先での待機時間に起因する拘束時間の長さが大きな問題となっている。

野菜や生鮮品は到着が1日遅れると商品の価値が低下するという貨物特性を持つため、厳しい到着日時の条件となる。荷主、ひいては地域産業の利益を守るためにも拘束時間、運転時間の緩和・見直しを要望したい。

②連続運転時間について

渋滞や事故などにより事前の計画通りになかなか運転できない、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など満車で利用できず、キャパシティそのものが足りない。これらも連続運転に係る基準の遵守を阻害する要因である。また、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を感じている。

③休息期間、休憩時間について

休息や休憩をとれる場所が少なすぎる。また、「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。

④告示遵守のため推奨されている対策について

ツーマン運行はドライバーのストレスが多く敬遠される上、ツーマンに見合う運賃を収受できないため導入は難しい。

J R貨物等へのモーダルシフトも一部では行われているが、貨物列車は振動で荷物が傷みやすく野菜の輸送に向かない。加えて、輸送障害、コンテナ枠の確保、ダイヤなどが問題となって利用しづらい。フェリーは利用したいが、乗船枠が足りない。

中継輸送は、事業者による工夫の余地が広がり効果は期待できるが、中小事業者では車両ローテーション、中継拠点の手配などの問題が解決できない。

⑤その他の問題

九州の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である。基準を守って賃金が下がったのでは、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。コンプライアンスを遵守した上で、低賃金・人手不足の悪循環を絶つためには適正運賃の収受ができる環境を整備してほしい。

4. 改善基準告示と事業停止処分

改善基準告示は、自動車運転者の労働時間等の改善を図り、交通事故や労働災害を防ぐために労働省が昭和42年に定めたものである。二・九通達、二七通達と呼ばれていたが、平成元年の改正に合わせ「改善基準告示」として定められ、その後3回目の改正となる平成9年4月から現行の基準となっている。つまり20年近く経った現在になって「守りたくても守れない」実態が大きな問題になっている。

このような中、関越道バス事故を受けて、トラック事業者に対する行政処分が改正され

改善基準告示の主要項目

1. 拘束時間	労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計 休憩時間は労働時間が6時間を超えるときは最低45分、8時間を超えるときは1時間付与する
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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（休憩期間は原則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. 休憩期間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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憩期間より長くなるよう努めること
3. 拘束時間・休憩期間の特例	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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・ヘッド付きの場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長可（休憩期間は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時間以上の休憩期間が必要 ・ フェリー乗船中の2時間は拘束時間（それ以外は休憩期間） ・ 減算後の休憩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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<p>（時間外労働）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>（休日労働）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>（労働時間の取扱）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>（休日の取扱）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 休日は休憩期間に24時間を加算した時間 ・ 30時間を下回ってはならない <p>（適用除外）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>（H13年国交省告示）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最初の勤務を開始してから最後の勤務まで144時間以内

注 本年9月1日からフェリー乗船時間は全て休憩期間として扱われることとなった。

26年1月から適用された。これにより、改善基準告示が著しく遵守されていない場合³には、従前120日車停止だったものが、違反営業所等に30日間の事業停止が下されるようになった。30日もの間、運送事業が停止すると、荷主は確実に他社に委託を切り替えてしまい戻ってはこない。中堅・中小のトラック事業者にとっては廃業を余儀なくされるという大きな問題となっている。

5. 解決に向けた取り組み

改善基準告示を無視した運行は事業存続の危機につながるが、トラック運送事業者のみの努力で解決することは難しい。もちろん、まずはトラック事業者の管理者、運転者が改善基準告示の内容を熟知し、遵守できるよう休憩や休息期間の取り方を工夫することが必要である。実際、長距離運行の翌週は都市内の近距離運行を組み合わせると拘束時間を調整している例もある。デジタコの運転実績を評価し、運転者にフィードバックする事業者もある。こうした工夫でも大きな改善効果が見込まれる。だが、これだけでは根本的な処方箋とはならない。

荷主企業が設定するリードタイムや到着時刻などの輸送条件、荷主の庭先での待ち時間などトラック事業者の努力が及ばない要因が大きいからである。荷主側が改善基準告示のルールを理解し、協力することが不可欠である。元請運送業者の取り組みも然りである。

また、国・行政では、運転者が休憩するた

めのトラックパーキングエリアや道の駅などの整備拡充が求められる。料金水準や割引制度など高速料金体系の見直しも効果が期待できる。あるいはASV（先進安全自動車）技術の普及や高速道の整備などの運転環境の改善を踏まえ、改善基準告示の見直しも考えられよう。さらには、一般消費者も不必要なまでの鮮度志向を見直してみることも必要なのかも知れない。

安全や事故防止のための改善基準告示の遵守、さらには労働時間改善がトラック事業者のみの問題とならないよう、トラック業界を挙げて、荷主業界や国、そして広く社会に向けて課題を情報発信していくことが今まさに求められている。

参考

- ・『改善基準告示等の見直しについての検討及び要望事項』九州トラック協会、27年3月
- ・『改訂版 これでわかる「改善基準」Q&A』全日本トラック協会、平成13年3月
- ・改善基準告示の方策「守りたくても守れない」への対処、『2015日本の物流事業』P96～P98

3 「著しく遵守されていない」とは、改善基準告示の未遵守が1カ月間で計31件以上あった運転者が3名以上確認され、かつ、過半数の運転者について告示に規定する拘束時間の未遵守が確認された場合。