

トラックドライバーの運転時間改善に向けての取り組み —長距離輸送における駐車スペースの有効活用の在り方について—

Efforts to Improve Truck Driver Driving Time
— Effective Use of Parking Spaces in Long-Distance Transportation —

朝日大学大学院経営学研究科 修士課程 1 年 臼井靖彦
Graduate School of Business Administration, Asahi University, Master's Course 1st Year,
USUI, Yasuhiko
朝日大学大学院経営学研究科 教授 土井義夫
Graduate School of Business Administration, Asahi University, Professor DOI, Yoshio

概要：貨物自動車運送事業（特に貸切運送）にとっては、「積み込み及び荷卸しにかかる荷待ち時間」が長時間労働の原因の一つとされている。国土交通省はこの現状を検証すべく平成 27 年度から「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を全国的に組織し課題解消に向け取り組んでいるが、待機時間の解消はその中でも第一に考えなければならないものとして位置付けられている。また、待機場所についても、荷主から指定された場所が積込・荷卸場所と離れていたり、トラックを駐車できる場所がないなど課題は多い。そこで本研究では、トラック運送事業におけるトラックドライバーの長時間労働の実態と、待機時間削減に関する取り組みを検証、待機場所確保のための駐車スペース活用策について可能性を探った。

Abstract : In the motor truck transportation business (especially chartered transportation), 'waiting time for loading and unloading' is one of the causes of long working hours. In order to verify this situation, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism has been working to resolve issues by organizing the "Trucking Environment and Working Hours Improvement Council" nationwide since FY 2015. However, elimination of waiting time is positioned as the first priority. The purpose of this study is to examine the actual situation of overtime work in the trucking business and how the waiting time can be shortened by securing parking lots.

1. はじめに

貨物自動車運送事業(特に貸切運送)にとって、「積み込み及び荷卸しにかかる荷待ち時間」が長時間労働の原因の一つとされている。国土交通省はこの現状を検証すべく平成 27 年度から「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」[1] を全国的に組織し課

題解消に向け取り組んでいるが、待機時間の解消はその中でも第一に考えなければならないものとして位置付けられている。

この一環として岐阜県取引環境・労働時間改善協議会では、「待ち時間ゼロアプリ（仮称）」や同業他社の駐車場を互いに利用することで待機問題を解消する「シェアパーク構想（仮称）」を提唱し、検討を重ねてきた [2]。

これらの構想の実現には、特殊車両通行許可制度が支障となっていたが、令和4年度に規制が緩和されることとなった。

そこで本研究では、トラック運送事業におけるトラックドライバーの長時間労働の実態と、待機時間削減に関する取り組みを検証、待機場所確保のための駐車スペース活用策について可能性を探ることを目的とする。

2. 本研究の先行研究

トラックドライバーの運転時間改善に関する先行研究は、「トラックの運転時間」と、「長距離でのトラック運送」に関する研究に大別できる。トラックの運転時間に関しては、業種（業態）別に労働環境が異なることから特に負担が大きいとされる木材輸送に関する中田ら（2018）[3]の研究、運行管理者からドライバーへの管理の考察を試みた鈴木ら（2017）[4]があり、さらに労働時間管理[5]の観点からドライバーの健康管理を検討した許ら（1998）[6]、小山ら（2011）[7]がある。他方、長距離でのトラック運送に関しては、経営の歴史的視点から、伊佐山（1953）[8]、関谷（2000）[9]、長距離輸送のダメージから個別の輸送商品を守る視点から中馬ら（1970）[10]、岩元ら（1984）[11]、上村ら（1987）[12]、池田（2008）[13]がある。また、主にモーダルシフトを進める輸送機関別の視点からは、寺嶋ら（2003）[14]、橋本ら（2010）[15]、小山ら（2012）[16]、加藤ら（2018）[17]の検討がある。ドライバーの労働時間削減や休憩場所の整備・拡充など労働時間規制についての提言[18]はあるが、トラック運送事業者の駐車場を利用することでドライバーの休憩を確保する直接的な研究はみられない。

3. トラックドライバーの運転時間改善の現状

3.1. トラック運送業界における長時間労働と手待ち時間の現状

図1には、1運行当たりの拘束時間とその内訳を示す。手待ち時間がある運行は全体の46.0%でその平均は1時間45分であり、手待ち時間がない運行と比較して、その時間分が拘束時間を長くしている。

図2は、走行距離による拘束時間の違いを示す。長距離運行における平均拘束時間が16時間43分と、短・中距離運行の11時間24分と比較し5時間以上長くなっている。この原因は、単に走行時間の差異であり、手待ち時間や荷役時間、休憩時間については双方とも同程度の時間を要している。しかしながら、積卸件数の多寡により手待ち時間と荷役時間は変化することから、拘束時間も変動することになる。

図3に手待ち時間・待ち時間の分布を示す。左の円グラフは1運行当たりの手待ち時間の分布、右の円グラフは手待ち1回あたりの手待ち時間の分布（荷役作業前に待った時間）となっている。手待ち時間がある運行での待ち時間は、1運行当たり平均1時間45分で、

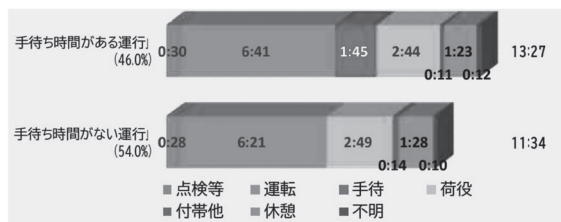


図1 手待ち時間の有無別 [21]

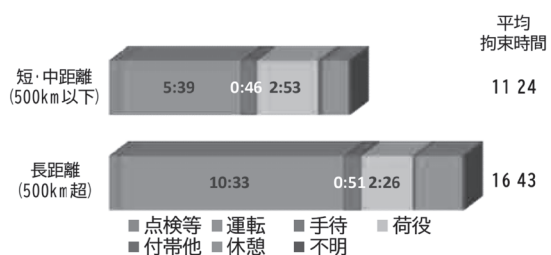


図2 走行距離帯別 [21]

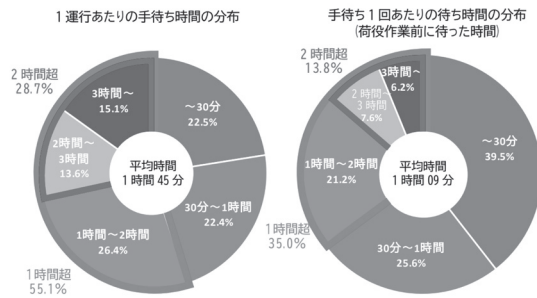


図3 手待ち時間・待ち時間の分布 [21]

うち1時間超が55.1%、2時間超が28.7%、3時間超も15.1%であった。手待ち1回あたりの待ち時間は、平均1時間09分、1時間超が35.0%、2時間超が13.8%、3時間超は6.2%であった。

3.2. 運送事業者における待機場所についての実態

運送事業者においては、2024年4月の残業時間上限改正への対応が急務となっている。しかしながら積込・荷卸場所に到着するも、相当時間待機する（させられる）現状にある。待機する場所は、荷主の駐車施設、最寄りのサービスエリア・パーキングエリア（SA・PA）や道の駅（途中休憩での利用を除く）、近隣のコンビニ（途中休憩での利用を除く）や路上（駐車禁止区域を除く）、有料コインパーキング等などがあるものの、その実態については明らかになっていない。また、待機場所についても、「最寄りといっても目的地と相当離れている」、「時間や周辺事情が気になり落ち着けない」、「そもそもトラックを駐車できる場所がない」ことが懸念される。

さらには、積込・荷卸場所の近くに運送事業者の施設（認可車庫）があると想定した場合、その場所を待機場所として借用することについても「当該事業者と面識がない」、「法的に無理だと思っている」「契約等が煩わしい」、「トラブルやセキュリティに問題があ

る」、「特殊車両通行許可の関係で寄り道ができない」などの懸念があることから、待機場所として利用しているケースは稀である。しかしながら、同業トラック事業者の認可車庫を活用するという動きは既に始まっており、労働時間（拘束時間）の短縮が望めるなどのケースを積み上げていく必要があるが、現時点ではこの点に着眼されず未明のままとなっている。

4. トラックドライバーの運転時間改善に向けた取り組み

4.1. 国土交通省の対応（対荷主も含め）

平成27年度からトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会を実施し、パイロット事業等を通じ、最終年度となる平成30年度にガイドラインが策定された（図4）。この協議会では、荷主業界と運送業界を運輸・労働行政が橋渡しを行い、労働条件の改善等に取り組むものであるが、中でも問題とされるのは、荷主先での手待ち時間の改善対策である。過去2年度にわたるパイロット事業では、発・着荷主と運送事業者（下請け含む）間での問題点の洗い出し、改善の提案、結果の検証、などを繰り返し行ってきた。平成30年度はコンサルティング事業と名称を変え、同様の取り組みを引き続き推進している。

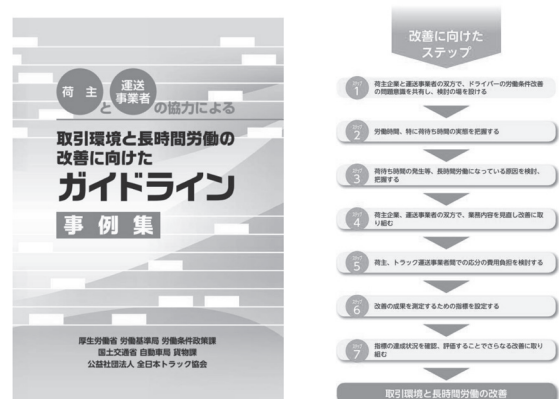


図4 取引慣行と長時間労働の改善に向けたガイドライン [22] [23]

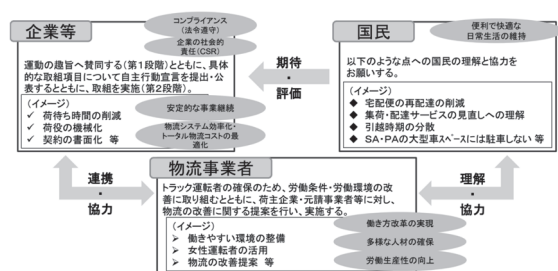


図5 ホワイト物流推進運動 概要 [24]

その結果は、コンサルタント会社により詳細に分析され、報告されているが、一番の問題点は、やはり手待ち時間を如何に短縮、あるいは削減させるかという点にある。

図5は、「ホワイト物流推進運動」の概要である。ホワイト物流とは、トラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに経済の更なる成長に寄与するため、①トラック輸送の生産性の向上と物流の効率化、②女性や高年齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現、に取り組む運動を、物流事業者のみならず、荷主等の企業や国民に至るまでが連携し強力に推進することを目的とするものである。これにより物流事業者は、企業に対しては「連携と協力」を、国民に対しては「理解と協力」を求め、国民は企業に対し「期待し評価する」という三位一体で推進する。国土交通省は、企業等に対してはこの運動への参加と「自主行動宣言」を求め、国民に対して広報することで運動を拡大・深化させてゆくこととなった。

4.2. 倉庫業界でのアプリ開発

倉庫業界などでは、自社倉庫に納入される荷物を効率よくさばくための配車予約システムを開発し、納入トラック運送事業者にも提供し手待ち時間の改善を図っているケースもある。その中であって特筆すべきものに、効率的に車両を入庫させるものであり、待ち時間が大幅に短縮されている。

トラックであっても、どこのトラックがいつ到着するという情報が荷主企業に伝わっていれば、それに合わせた倉庫要員を適材配置することも可能となるなど、受け入れ態勢は飛躍的に良くなり積卸時間が格段に短縮される。実際、先進的な倉庫会社等は、自社開発のシステムを運送会社にも使用させることで、効率的な運用を行っているところも少なくはない。しかし、当該運送会社にとっては、その荷主の関連倉庫等であれば時間指定でスムーズな荷役が行えるかもしれないが、その荷主以外の場合は全く機能せず、従前のように待ち時間が発生するのが現実である。1つの運送会社と1つの荷主とのシステムではこれが限界なのである。

4.3. 協議会での提案

1) 待ち時間ゼロアプリ

不特定多数のユーザーが双方向で情報をやり取りすることができる LINE などのアプリケーションがあり、グループラインであれば瞬時に複数の相手にこちらの意向を伝えることが可能となる。「多対多」の関係が構築できれば、例えば入庫を受け付ける倉庫会社が自社のバースの空き時間を到着予定の複数の運送会社にアプリ等でアップしておけば、各運送会社（ドライバー）はそれを見て積込（荷卸）予約を確定させるということができるのではないだろうか。

同様に、その倉庫から積み込んだ荷物を、依頼先の場所に配達する際は、到着場所の企業のアプリ等にアップして空き状況を確認、予約確定が可能になると思われる。岐阜県では、これらを総称し「待ち時間ゼロアプリ」と呼んでいるが、構想段階に留まっている。

2) シェアパーク構想

シェアパークとは、配達指定場所の近隣に運送会社があれば、その車庫をシェアしようというものである。前述の待ち時間ゼロアプ

りが実用化されたとしても、トラックドライバーは荷主の指定時間の少し前には到着しなくてはならない。東京都特別区部や大阪市、名古屋市などの大都市圏ではトラックを停められる駐車場が少なく、待機場所を探さなければならない。構内あるいは近隣に待機場所を備えている荷主企業は一般的ではないのが現状である。

貨物自動車運送事業法は許可運送会社に対しすべての保有車両を駐車するに必要な面積の車庫を義務付けているが、空いている時間帯も多くある。そこに、臨時で待機させてもらおうとする構想であり、車庫が義務付けられていることを逆手に取る発想である。また、仮眠室や風呂等の施設も借りることができれば、疲労回復に大いに役立つのではないだろうか。いわば、トラックステーションの拡大バージョンである。

3) 青年部会での取り組み

待ち時間ゼロアプリやシェアパーク構想を岐阜県トラック協会の青年部会が中心となって検討している理由は、他県の青年部会とのネットワーク構築のためである。他の会社の従業員が車庫を使用することは、特に深夜帯ではセキュリティなどの課題がある。そこで、トラック協会に加盟する運送事業者に限定し、双方の運送事業者が面識がなければ青年部会が仲立ちをするといった対応をする。青年部会でのネットワークが構築されていれば、青年部会が窓口となってより多くの運送事業者を仲立ちすることができるのではないかと。

トラック運送事業者を規制する基本法である貨物自動車運送事業法では、認可車庫の他者への使用は禁じておらず、行政から違法性を指摘されることはない。また、料金が発生する場合は転貸条項への抵触が考えられ、契約等の煩わしさはあるが、お互いの利害を考慮すればその手間は軽微である。

狭い道路に大型車を通行させたり、一定の大きさや重さを超える車を通行させるときは特殊車両通行許可が必要となり、許可を受けた1経路のみを通行するという制約があるが、令和4年4月以降にはETC2.0の利用で対応が可能となる見込みであり、シェアパーク構想がより現実的になる。

4.4. 取り組みに対する考察

ドライバーの労働時間短縮の要件は、運転時間のうちの待機時間の短縮・削減であり、そのためには待機場所が確保されていなければならない。さらに待機問題は、周辺住民への騒音問題、交通事故の誘発等も引き起こすと考えられることから、早期に解消すべき課題である。

課題解消には荷主企業の協力が不可欠である。荷主企業による納品時間指定によって、一定の時間帯に荷卸しするためのトラックが集中し、待機場所（駐車場）がさらに不足する。納品時間指定を荷主企業が緩和させるかに注目する必要がある、その関連の論点として以下が考えられる。

1) 労働時間の減少に向けて（次年度以降の協議会の行方）

岐阜県トラック協会では、この協議会において2年目に「待ち時間ゼロアプリ構想」を、3年目には「シェアパーク構想」を提起し、その可能性を探ってきた。未だ、形としてのものはできていないが、前述のように岐阜県が構築する必要はないと考える。この構想を「是」と思っていただけの方の眼に留まり、更に拡散し、システム化、ネットワーク化に取り組んでいただけたらと、世の中は大きく変わってゆくのではないかと。このコロブスの卵は、今まさにトラック業界の全員で取り組むことのきっかけになればよいと考える。

2) 長距離輸送における駐車スペースの有効活用の在り方

全日本トラック協会（全ト協）の「長距離輸送と労働時間規制の在り方についての提言」では労働関係法令より「休憩する場所」として高速道路SA・PA、道の駅などにおける駐車スペースの整備・拡充を指摘している[25]。

高速道路SA・PA、道の駅以外の駐車スペースで、ドライバーが適時適切に休憩することができない状況が不明であることから、全ト協では、国道や県道等の幹線道路における渋滞箇所及び道の駅やSA・PAにおける駐車スペースの不足状況について、トラック運送事業者の意見を聴き、地方公共団体や道路関係団体からなる全国道路利用者会議等の関係機関と連携して、道路整備に関する要望活動を実施している。

国土交通省から渋滞対策の実施やSA・PA、道の駅等のトラック用駐車スペースの拡張が公表される等、道路整備が進められたが、全ト協では新たに、政府の令和5年度予算案のとりまとめに向けて道路整備に係る要望活動を強力に展開するため、令和2年度に続き令和3年度も改めて各地の渋滞箇所や駐車スペースの不足状況等を把握する実態調査を実施することとなった。

5. 長距離輸送における駐車スペースの有効活用の在り方についての分析

5.1. 調査方法

朝日大学経営学部土井義夫研究室では、トラック運送での休憩確保状況を把握するために、岐阜県トラック協会会員へのGoogleフォームによるアンケートおよび3事業者への紙面の質問票によるアンケートを、2021年9月～10月に実施した。計130件の有効回答があったため、本研究では、当該回答数で分析を行なった。

5.2. 調査項目

立場や輸送エリア、トラックの車格のほか、表1に示す休憩場所に関する10項目の設定し、単一回答（SA）、複数回答（MA）の選択肢等にて回答を求めた。

表1 調査項目

1 どのようなお立場でしょうか。(1つ)
2 メインの輸送は主にどちらですか。(いくつでも可)
3 普段使うトラックの車格は主にどれですか。(1つ)
4 主な休憩場所はどこですか。(いくつでも可)
5 休憩場所で特に困ることはありますか。(いくつでも可)
6 休憩するのはどのタイミングですか。(いくつでも可)
7 休憩する場所に求める条件は何ですか。(いくつでも可)
8 大型トラックの駐車場を確保するためにはどこを利用すべきとお考えですか。(いくつでも可)
9 他の運送会社の車庫の活用については、いかがお考えですか。(いくつでも可)
10 その他休憩場所に対する要望(課題)(いくつでも可)

5.3. 回答企業の概要

有効回答となった130件について、どのような企業から回答があったのか、立場や輸送エリア、トラックの車格の区分から表2に示す。立場は、ドライバー102、事業者（運行管理者を含む）28である。エリアについては、「主に地場輸送」が106、「主に中・長距離」が24である。車格は、小型トラックが17、中型トラックが51、大型トラックが62であった。立場、エリアはt検定を行ない、車格については、一元配置分散分析および多重比較を行なった。

表2 回答企業の概要

t検定		
1. どのようなお立場でしょうか。(1つ)		N=130
ドライバー		102
事業者（運行管理者を含む）		28
t検定		
2. メインの輸送は主にどちらですか。(1つ)		N=130
主に地場輸送		106
主に中・長距離輸送		24
分散分析（多重比較）		
3. 普段使うトラックの車格は主にどれですか。(1つ)		N=130
小型トラック（別名：2t・3tトラック）		17
中型トラック（別名：4tトラック）		51
大型トラック（別名：10tトラック）		62

5.4. アンケート調査結果

主な休憩場所は、「コンビニ、ドラッグストア」や「SA・PA」、「道の駅」が占めている。具体的にはドライバーは「コンビニ、ドラッグストア」、事業者は「SA・PA」を選択していることが明らかになった。ただし、地場輸送では高速道路を使用することはなく「SA・PA」との指示はありえないことから、これをもって当のドライバーと事業者では利用する場所に差異があるということは早計と考える。なお、「発荷主・着荷主の敷地内」が86件と多いのは意外でもあったが、手待ち（待機）が含まれているとも考えられる（表3）。

休憩場所で特に困ることについては、「場所が空いていない」が最も多く、駐車場不足の実態が証明されたといえる。また、「トラック駐車禁止」や「トイレがない」、「シャワー施設がない」、「飲食することができない」といった理由もあり、駐車場は単なるスペースだけの用途でないことが理解できる。なお、事業者とドライバーにおける立場からの違いは特段見られなかった（表4）。

休憩するタイミングは、「着荷主に時間前に到着したとき」、「荷物を卸したとき」が多く、積卸しの前後に休憩していることがわかる。しかし到着時の休憩については、「延着が許されない業界の特徴」を反映しているとも受け取れ、「手待ち」であることを考慮する必要がある。「時間調整のため」を含めると、体調への考慮というよりも「時間に合わせる目的での休憩」に近いと考えられる。また、「疲れを感じたとき」、「運行指示書で指定」といった本来の休憩の趣旨に沿った取得も多く見受けられる。立場から見た特徴としては、ドライバーは荷物を卸したときに休憩したいという回答が多く、法令を遵守させたい事業者との考えに若干の差異が感じられた（表5）。

休憩場所に求める条件は、「周囲の騒音が

表3 主な休憩場所（MA）

4. 主な休憩場所はどこですか（MA）	N=130	立場	エリア	車格
4-1 コンビニ、ドラッグストア	95			大<小
4-2 発荷主・着荷主の敷地内	86			
4-3 道の駅	25	中長***		中<大
4-4 公園	9			
4-5 SA・PA	56	事** 中長***		小<大 中<大
4-6 飲食店（ファミレスなど）	8	中長*		
4-7 トラックステーション（TS）	8	中長***		
4-8 道路の駐車帯	17	中長**		
4-9 その他	7			

*p<0.05、**p<0.01、***p<0.001、多重比較（Bonferroni検定）

表4 休憩場所で特に困ること（MA）

5. 休憩場所で特に困ることはありますか（MA）	N=130	立場	エリア	車格
5-1 トラック駐車禁止の駐車場がある	35	中長***		小<大
5-2 場所が空いていない	92	中長***		
5-3 トイレがない	37	中長*		
5-4 シャワー施設がない	16	中長***		中<大
5-5 飲食することができない	13			
5-6 宿泊ができない	2			
5-7 その他	26	ドラ*		

*p<0.05、**p<0.01、***p<0.001、多重比較（Bonferroni検定）

表5 休憩するタイミング（MA）

6. 休憩するのはどのタイミングですか（MA）	N=130	立場	エリア	車格
6-1 着荷主に時間前に到着したとき（待機）	90			小<大 中<大
6-2 荷物を卸したとき	60	ドラ***		
6-3 高速道路での時間調整のとき（深夜割引適用のため）	18	中長***		中<大
6-4 あらかじめ運行指示書で指定されているとき（場所）	17	中長***		
6-5 疲れを感じたとき	54			
6-6 営業所に戻ったとき	37			
6-7 その他	15			

*p<0.05、**p<0.01、***p<0.001、多重比較（Bonferroni検定）

表6 休憩する場所に求める条件（MA）

7. 休憩する場所に求める条件は何ですか（MA）	N=130	立場	エリア	車格
7-1 周囲の騒音が気にならない場所	74	事*	中長*	
7-2 飲食ができ、トイレやシャワーが完備されている場所	82			小<大 中<大
7-3 仮眠（宿泊）ができる場所	27			
7-4 その他	9			

*p<0.05、**p<0.01、***p<0.001、多重比較（Bonferroni検定）

気にならない場所」が多く、特に事業者にその傾向が見られた。なお、ドライバーは、睡眠のための静けさ以上に「飲食ができ、トイレやシャワーが完備されている場所」を優先的に据えていることがわかる。事業者とドライバーでは意図が異なることがわかった（表6）。

大型トラックの駐車場確保のために利用する場所については、「コンビニや飲食店」が最も多い。長距離ドライバーは1人当たりの購入金額が多いとされ、店舗側でも来店を望むケースが多いことは知られており、郊外では大型車両が駐車できるスペースを確保している店舗も珍しくはない。次いで、「工業団地などの遊休地」が多いが、不慣れな土地で

表7 大型トラックの駐車利用場所 (MA)

8. 大型トラックの駐車場を確保するためにはどこを利用すべきとお考えですか (MA)	N=130	立場	エリア	車格
8-1 工業団地などの遊休地を活用	70		中長*	小<大 中<大
8-2 河川敷や公園などの駐車場を活用	47			
8-3 他の運送会社の駐車場を利用	16		中長*	
8-4 コンビニや飲食店の大型車駐車マスを拡張する	107			
8-5 その他	6			

*p<0.05、**p<0.01、***p<0.001、多重比較 (Bonferroni検定)

表8 他の運送会社の車庫の活用 (MA)

9. 他の運送会社の車庫の活用については、いかがお考えですか (MA)	N=130	立場	エリア	車格
9-1 次世代ETCなどで予約・入出庫管理でセキュリティを確保できれば可能	19	事**		
9-2 コインパーキングのように料金の収受を可能とすれば可能	12			
9-3 ほかの運送会社の車庫の活用は現実的には難しい	103	ドラ*		
9-4 その他	7			

*p<0.05、**p<0.01、***p<0.001、多重比較 (Bonferroni検定)

表9 その他の休憩場所に対する要望 (MA)

10. その他休憩場所に対する要望 (課題) (MA)	N=130	立場	エリア	車格
10-1 都会のコンビニほどトラックを駐車できる場所が少ない (禁止も含む)	81		中長**	小<中 小<大
10-2 SA・PAの大型車両枠が少ない。また大型車枠に普通車 (乗用車等) が停車してある	58		中長***	小<大 中<大
10-3 待機時間に安心して駐車できる場所がない (荷主に提供してもらいたい)	58		中長**	小<大 中<大
10-4 トラックステーションを増設して欲しい (廃止しないで欲しい)	33		中長***	
10-5 トラックターミナルのようなトラック専用駐車スペースが必要 (特に都)	35	事*	中長***	中<大
10-6 地場輸送ゆえ特設必要としない	43			中<小 大<小
10-7 その他	1			

*p<0.05、**p<0.01、***p<0.001、多重比較 (Bonferroni検定)

探すことは困難であり、トイレ休憩も兼ねるとなれば、上記店舗などに収まるのであろう。若干であるが、「他の運送会社の駐車場」という回答もあった (表7)。

他の運送会社の車庫の活用については、「現実的には難しい」という回答が大半を占めているが、「予約・入出庫管理でセキュリティを確保できれば可能」、「料金収受ができれば可能」と否定的ではないことがわかった。この設問には、ドライバーは「ほかの運送会社の車庫の活用は難しい」とする一方、事業者は「セキュリティや料金収受」がクリアできれば可能性があると考えていることに特徴が見られた (表8)。

その他の休憩場所に対する要望は、「都会のコンビニほどトラックを駐車できる場所が少ない」、「SA・PAの大型車両枠が少ない」

といった駐車場不足を指摘する回答が多く、広大な面積を必要とするトラック用の駐車場確保の難しさを指摘する結果となった (表9)。

5.5. 結果に対する考察

1) 主な休憩場所 (表3) について、事業者とドライバーの立場により差異が生じている。「SA・PA」は駐車マスが少なく満車の場合が多いことなどから、事業者の期待よりもドライバーの利用は少ないと考えられる。「コンビニ、ドラッグストア」はエリアによる差はないが、「道の駅」、「SA・PA」、「トラックステーション」については、中・長距離の利用が多い。この理由として、エリアに関わらず、トイレ利用を考慮してコンビニ利用の高さが考えられる。車格から見たときに、「コンビニ、ドラッグストア」は小型トラックが多く、「道の駅」、「SA・PA」は大型トラックの利用が多くなった。コンビニの駐車場が大型車対応のものが少ないことや、中・長距離走行を主とする大型トラックは、一般道路ではなく高速道路等の利用が多いことが理由として考えられる。

2) 休憩場所で特に困ること (表4) については、立場の違いからの差異はなかった。車格から見たときに、大型トラックは小型・中型トラックに比べて、「トラック駐車禁止」とされていることや、駐車ができても「シャワー施設がない」など不都合を感じているという問題があり、特に大型トラックに対する利用の不便さが伺える。エリアに関しては、「トラック駐車禁止」、「場所が空いていない」、「シャワー施設がない」という回答が中・長距離輸送に多くあった。この理由として考えられることは、大型トラックの乗り入れによる駐車場地面の痛みなどを考慮していることも背景にあると考

えられる。一度に大量の買い物をしてくれることは歓迎だが、長時間にわたる駐車や周囲への騒音を考えれば、あえてそのようなものを完備する必要はなく、シャワー施設などの中・長距離ドライバーに適した休憩場所の絶対数が少ないのではないかと推測される。また、コロナ禍のためトイレを貸さない施設が増えたことも影響したと考えられる。

3) 休憩するタイミング（表5）については、ドライバーは「荷物を卸したとき」との回答が多く、事業者との差が見られた。その理由としては実際に運転するドライバーは仕事に対する責任から、荷卸し後でなければ休憩できないという心理が働いていると考えられ、職務に忠実な表れと考える。また、地場輸送に比べて中・長距離輸送では「運行指示書で指定されているとき」に休憩することが多い。この理由として4時間の連続運転において30分の休憩時間が貨物自動車運送事業法にて義務付けられているからであるが、「高速道路での時間調整のとき」は深夜時間帯の割引という高速道路利用料金を節約するという会社意向の表れであると考えられる。車格から見たときに、大型トラックは「着荷主に時間前に到着したとき」、「高速道路での時間調整のとき」が多い理由は、前述に加え、早朝時の渋滞回避や荷主企業への到着時間の縛りがあるため、指定時間前に近隣で休憩することが延着を防止する方法として業界に定着しているからと考える。

4) 休憩する場所に求める条件（表6）は、事業者は「周囲の騒音が気にならない場所」で休憩してほしいとしている。その理由として、騒音への対応（苦情）は事業者側が対処するため、無用なトラブルを回避するためと考えられる。中・長距離輸送ドライバーは、「飲食ができ、トイレやシャワー

が完備されている場所」を求めている。その理由として、中・長距離輸送は長時間の運行のため、より質の高い休憩を求める傾向があると考えられる。大型トラックのドライバーの方が飲食することができ、トイレやシャワーが完備されている場所を小型・中型トラックよりも求めている理由としては、荷物量の多さが積込や荷卸の作業量にも比例することはもちろんだが、疲労を回復させるための自身へのケアのためであると考えられる。SAなどで運動をしているドライバーを見かけることがあるが、長時間固定された姿勢での運転は各部位にも支障をきたすことから、その解消のための運動である。

5) 大型トラックの駐車利用場所（表7）は、事業者とドライバーの立場からの違いはなかった。エリアに関しては、中長距離ドライバーが「工業団地などの遊休地を活用」、「他の運送会社の駐車場を利用すべき」と考えていた。その理由として、中長距離トラックを駐車するには広さを第一に考えるからと考えられ、このことは裏を返せばそのような施設が用意されていないという深刻さが示唆されることが考えられる。車格から見たときに、小型・中型トラックに比べて大型トラックドライバーが工業団地などの遊休地の活用を求めているのも同様であり、近隣住民に迷惑がかからない場所を探していると考えられる。

6) 他の運送会社の車庫の活用（表8）は、「厳しい」という意見が大多数を占めた。立場からの違いでみると「次世代ETCなどで予約・入出庫管理でセキュリティを確保できれば可能」については、ドライバーに比べて事業者が多く、「他の運送会社の車庫の活用は現実的には難しい」については、ドライバーは事業者に比べて多かった。この理由としてはドライバーが他の事業者の

車庫への出入りに躊躇していることが考えられるが、そもそもこの発想が運送事業者になくことが考えられる。また、場内でのトラブルなどに巻き込まれたくないという心理がドライバー、事業者ともに働いていたと考えられる。

- 7) その他の休憩場所に対する要望(表9)は、立場からの違いでみると「トラックターミナルのようなトラック専用駐車スペースが必要」については、事業者のほうからドライバーに比べて多かった。この理由としては、事業者が運行指示を出すにあたってドライバーにわかりやすい場所を明示する必要性を感じているからだと考えられる。エリアから見ると、「サービスエリア、パーキングエリアの大型車両枠が少ない。また大型車枠に普通車が停車してある」と「トラックステーションを増設して欲しい」と「トラックターミナルのようなトラック専用駐車スペースが必要」については中長距離で特に高かった。このことは、運行距離が長くなるほど休憩場所に対するニーズが高まり、地場輸送とは比較にならないほど休憩問題が深刻であることが考えられる。

6. おわりに

本研究では、トラック輸送における求められる休憩場所について検討した。その結果、多くが利用するコンビニなどは、店側の利害とも一致し歓迎の向きもあるが、それも大型トラックでは、場所を占拠する、地面を損壊するなどの理由から「大型トラック駐車禁止」とする場所も見受けられるのが事実である。しかもこの傾向は、地価の安価な郊外においてもみられ、都心部では駐車場すらないコンビニが当たり前の状況にある。

中長距離輸送では、おのずと高速道路などを利用することが多くなり、サービスエリアやパーキングエリアの利用となるが、大型車

両の駐車マスの少なさに加え、乗用車等が駐車している現状では駐車場不足を上げるドライバーが多くなる。また中長距離輸送では高速道路利用料金を制限されることもあり、ETCを利用した深夜割引などを会社から求められることから「時間調整のための駐車」が頻繁に行われていることも、駐車場不足に拍車をかけている。

荷主先でも同様である。荷主はトラックの到着時間をおおよそ指定することからその時間帯にどうしてもトラックが集中するが、その待機場所は確保されることが稀有であり、近隣に駐車場を求めることとなる。今回、その対象として「他の運送事業者の車庫」を提案したが、事業者、ドライバーともに前向きではなかった。

これには、他の事業者の車庫を利用するという発想がそもそもなく、貨物自動車運送事業法に縛られている運送事業者にとっては「それも法に違反する行為」と考えている実態があった。しかしながら、既に自社の認可車庫を他の運送会社の待機場所として「有料」で貸し出す事業を進めている運送事業者もいることを鑑みても、今後は「日常的に利用される駐車施設」になる日も近いのではないかと考えられる。

但し、冒頭でも述べたように、大型トラックにおける特殊車両通行許可に違反しないことが前提であり、令和4年度以降の実現を待って駐車場の問題は大きい前進すると考えられるが、そのためにも各事業者における運行実態を再度見直し、確実に必要な休憩場所を確保し、そこを利用することの徹底をドライバーと共有することが肝要である。

今後の課題としては、待機と休憩の考え方が混在し、実務上でも明確な区別が困難になっていることがあげられる。また、待機時間の解消を目的とすべきであるが、そのような概念が混在している状況では、直接的な改

善策とは言えないものの、「次善の策としての休憩場所の確保」という対応策から始める必要がある。本研究において、待機時間の解消に直接的に効果のある荷主の理解・協力については、担当者レベルの対応に限定されがちであることから待機場所の確保という対応策は一定の効果はあるが課題も残されたままである。また、用語の定義においても荷待ち・手待ち・待機と範囲が明確でなく、研究上課題が残った状況は変わっていない。これらのことを課題として残すのではなく解消することが駐車場対策として求められており、トラック運送事業における労働時間問題の改善の道筋であると考えている。

謝辞

本稿は、グローバルロジスティクス研究会（朝日大学大学院経営学研究科）での研究成果の一部である。研究会においては、国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局、一般社団法人岐阜県トラック協会、セイノーホールディングス株式会社及び西濃運輸株式会社など関係各位から有益なコメントを頂いている。また、本調査に協力頂いた荷主企業の皆様に、ここに記して感謝の意を表したい。

なお、岐阜県トラック協会会員へのアンケートおよび3事業者への紙面の質問票によるアンケート調査結果の一部は、2021年11月20日「第13回物流関連ゼミ学生による研究発表会(NS物流研究会主催)」において、「トラック事業における複数の場所を活用した休憩確保策」（朝日大学：土井ゼミ）にて報告している。

参考文献

[1] 国土交通省：トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html

[2] 中部運輸局：岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会
<https://www.ttb.mlit.go.jp/chubu/jidosya/ouensaito/tyubu/04.html>

[3] 中田知沙、板谷明美：労働負担を考慮した木材運搬距離と時間、日本森林学会大会発表データベース 129 (0)、p.406、2018

[4] 鈴木邦成、村山要司、若林敬造：運行管理者（貨物）業務に関わるトラック運転者のスケジュールリングに関する一考察、第79情報処理学会回全国大会講演論文集 2017 (1)、pp.177-178、2017

[5] トラック運転者の労働時間管理 (5・最終回) 休憩は連続運転時間に注意して設定、労働基準広報 (1460)、pp.18-21、2004

[6] 許鳴、三浦康司、長尾夫美子、武藤孝司、奥村康：トラック運転手のNK 活性および亜群とそれに関連する要因、日本衛生学雑誌 53 (2)、pp.456-462、1998

[7] 小山秀紀、鈴木一弥、酒井一博：トラックドライバーの勤務条件と疲労・睡眠—質問紙調査からみた中小運送会社に関する課題—、労働科学 87 (2)、pp.41-55、2011

[8] 伊佐山隆三：路線トラックの長距離輸送、運輸 3 (12)、pp.15-17、1953

[9] 関谷次博：戦後復興期～高度成長期におけるトラック輸送の発展過程—長距離輸送化、車両大型化および小口輸送の変遷、大阪大学経済学 49(3・4)、pp.290-306、2000

[10] 中馬豊、村田敏、岩元睦夫、西原明彦、堀善昭：冷蔵トラックによるイチゴの長距離輸送試験：とくに振動衝撃と品質劣化について、農業機械学会誌 32(Supplement)、d40-d40、1970

[11] 岩元 睦夫 [他]：アスパラガスの真空冷却と冷蔵トラックによる長距離輸送試験、食品総合研究所研究報告 (44)、pp. 101-108、1984

[12] 上村俊一、森清一、扇勉、八田忠雄、

- 高橋雅信、塚本達、尾上貞雄、平井綱雄、
工藤卓二：トラックによる長距離輸送が乳
牛の反乳や血液性状に与える影響、北海道
立農業試験場集報 (56)、pp.65-73、1987
- [13] 池田浩暢：ブロッコリー流通時の鮮度
保持に関する基礎的研究、福岡県農業総合
試験場特別報告 (28)、pp.1-77、2008
- [14] 寺嶋正尚、村上隆：長距離輸送におけ
る鉄道及びトラック運賃に関する基本的考
察—モーダルシフト推進に向けて (特集
物流革新)、流通情報 (409)、pp.20-31、
2003
- [15] 橋本悟、小澤茂樹：鉄道貨物輸送とト
ラック輸送との特性比較—規模の経済の推
定と生産性比較を中心に—、交通学研究
53 (0)、pp.115-124、2010
- [16] 小山秀紀、鈴木一弥、茂木伸之、酒井
一博：トラックドライバーの勤務条件と疲
労・睡眠 (第3報)：—長距離および中・
短距離輸送の添乗調査—、労働科学 88 (2)、
pp.49-70、2012
- [17] 加藤博敏、相浦宣徳：長距離ユニット
ロード輸送における長距離フェリーの担う
役割と各輸送機関の特徴、運輸政策研究
20 (0)、pp.49-60、2018
- [18] 全日本トラック協会：提言・要望 長距
離輸送と労働時間規制の在り方についての
提言：改善告示をめぐる諸問題、労経ファ
イル：労働新聞データベース (622)、
pp.52-57、2015
- [19] 土井義夫、板谷雄二、小島信史、荒深
友良「貨物自動車運送における事故削減へ
の取組の効果に関する研究」、第37回日本
物流学会全国大会研究報告集、pp.149-
152、2020
- [20] 岐阜県トラック協会、トラドック“2020”
トラック事業の健康診断
<https://www.gitokyo.or.jp/> (最終アクセ
ス：2022年1月27日)
- [21] 国土交通省：トラック輸送状況の実態
調査 (全体版) 結果概要、2018
[https://www.mlit.go.jp/common/
001128768.pdf](https://www.mlit.go.jp/common/001128768.pdf) (最終アクセス：2022年1
月27日)
- [22] 取引慣行と長時間労働の改善に向けた
ガイドライン、2018
[https://www.mlit.go.jp/common/
001259854.pdf](https://www.mlit.go.jp/common/001259854.pdf) (最終アクセス：2022年1
月27日)
- [23] 取引慣行と長時間労働の改善に向けた
ガイドライン事例集、2018
[https://www.mlit.go.jp/common/
001256114.pdf](https://www.mlit.go.jp/common/001256114.pdf) (最終アクセス：2022年1
月27日)
- [24] 「ホワイト物流」推進運動の進め方につ
いて
[https://www.mlit.go.jp/common/
001281299.pdf](https://www.mlit.go.jp/common/001281299.pdf) (最終アクセス：2022年1
月27日)
- [25] 全日本トラック協会：提言・要望 長距
離輸送と労働時間規制の在り方についての
提言：改善告示をめぐる諸問題、労経ファ
イル：労働新聞データベース (622)、52-
57、2015-11