

# 企業の未来につながる労働法 こぼれ話

姫路みらい社労士事務所 代表 田中 美和



## 第19回 運送業の労働時間管理

### はじめに

第18回では、「安全配慮義務－経営者、管理者は何をすべきか」について解説いたしました。今回は、運送業の労働時間管理について、解説します。

### 1. 運送業の労働時間、その問題点

トラックドライバーの労働時間が長時間であるということは、もう皆さまご存知とは思いますが、ご想像の通り他の業種に比べて長時間労働が常態化しています。労働時間が長い、時間外労働が多いことから、割増賃金に対して何らかの対策が必要になってきます。また、会社の外で働いているため、休憩時間などはタイムカード等があるわけではないので、時間の把握も難しいのが現状です。また、ドライバーだけでなく、運行管理者をはじめとする管理者側の労働時間についても長時間になる傾向にあります。

### 2. 働き方改革のゴールに向けて

一般労働者の場合、時間外労働は労働基準法第36条第4項により1カ月あたり45時間以内、1年あたり360時間以内とされています。一方、ドライバーに対しては改善基準告示によって時間外労働は960時間を超えない、と定められています。ですが、こちらは令和6年3月31日までの適用となっています。

2024年問題という働き方改革が、いよいよ運送業界にも入ってくるわけですが、労働時間が長いのでまずはそれを削減していかなければならない。そこで問題となってくるのが人材の確保です。ドライバーを含めて運送業界で働く人がなかなか集まってこないのが実情です。

ドライバー不足はここ何年も続いており、引き続き確保していきたいところです。人を集めるにあたって一番の対策は賃金の上昇です。ある程度長いスパンをかけて荷主と粘り強く交渉し、運賃を上げていき、そちらの原資をもとにして人材の確保を行っていくことが必要になってきます。荷主の協力が必要で、決して運送業者一社で必要な対策が取れるわけではありません。

### 3. 改善基準告示と、労働時間の改善の具体例

労働時間が制限される以上、生産性を向上させるしか利益を維持する術はありません。ドライバーの労働時間を改善するにはいろんな方策があると思われれます。いくつか具体例をご紹介します。

- (1) 荷待ち時間、荷役時間の削減
- (2) 荷役のパレット化、省力・アシスト機器の活用
- (3) 積み込み・荷卸し予定時刻を事前に共有する
- (4) 荷主以外の倉庫等の都合による待機時間の削減
- (5) 高速道路の有効活用
- (6) 共同化の促進（商店街等のヨコ持ち、高層ビル内等のタテ持ち）
- (7) 中継輸送の拡大

業務の効率化では、やはり業務の属人化を改めることが大事です。業務を効率化できないと残業を減らせない、ひいては上限規制に引っかかることにつながります。そのためには、業務を見える化して、無駄がないか、やるべき工程が落ちていないかなどを確認することが必要です。

また、労働時間の短縮が進まない要因として荷主都合による取引上の慣行が考えられる場合は、「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」への相談も有効です。こちらではトラック運転者の長時間労働改善を目的とし、荷主における作業場の課題の改善のため、運送業者が荷主と交渉するにあたり、交渉の場への同席も行っています。

### おわりに

企業としての方向性を明確に持つことが必要になってきたと感じています。私たちが、宅配で多少の不便が出て受け入れることや、配送料が高くなって許容する意識を持つことが、持続可能の観点でいえば大切だといえます。

次回は同一労働同一賃金について解説します。



姫路みらい社労士事務所

内容に関するお問い合わせは……

姫路みらい社労士事務所 〒671-1262 姫路市余部区上余部194-9

TEL: 079-227-5537 ホームページ: <https://himeji-mirai.com>