

紹介

トラック運輸の長時間労働 改善の取り組み

浅井 邦茂

(全日本運輸産業労働組合連合会副部長)

目次

- I はじめに
- II 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の設置の経緯
- III トラック輸送の課題の改善に向けた官労使による取り組みについて
- IV 今回の働き方改革でトラックドライバーに残された課題と総拘束時間短縮の取り組み
- V 貨物自動車運送事業法改正に向けた取り組み
- VI おわりに

I はじめに

働き方改革関連法（働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律）が2018年6月29日に成立した。この法律では、これまで限度基準告示において適用除外とされていた自動車運転業務の時間外労働の上限規制についても労働基準法に罰則付きで規定するとともに、60時間超の時間外労働に対する割増率50%の中小企業への適用猶予措置を廃止するなど、トラックドライバーの働き方に大きな影響をもたらす内容となっている。

一方で、トラック運輸の働き方改革は、2015年4月3日に閣議決定された労働基準法等の一部を改正する法律案（以下、2015年法案）に向けた労働政策審議会労働条件分科会での議論に遡る。

本稿では、トラック輸送における取引環境・労働時間の改善に向けた官労使の取り組みについて、協議の場の設置までの経緯から貨物自動車運送事業法の改正の動きまで報告したい。

II 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の設置の経緯

2010年4月施行の改正労働基準法では、1カ月60時間を超える時間外労働について、割増賃金率が50%以上に引き上げられた。ただし、中小企業（資本金3億円以下または従業員300人以下）は労基法附則第138条により当分の間適用が猶予されることとなった。

これに対して、加盟組合の現場から多くの意見（中小の部会での主な発言を表1に記載）が寄せられた。これらを受けて産別本部として、労働基準法が労働条件の最低基準を定めるものであることを根拠に、同条の適用範囲の段階的な縮小ではなく、規模の違いによる「二重基準」の解消に向けて、上部団体である連合や交運労協を通じて同条の廃止を求めることとした。そして、2014年9月10日に開催された厚生労働省の第115回労働政策審議会労働条件分科会で労働者代表委員から提起するに至った。

同分科会では、使用者側委員から、具体的業種にトラックを挙げて、適用猶予を継続する業種の

表1 運輸労連の中小の部会における、時間外労働60時間超の割増率50%の中小への適用猶予に対する意見

開催日	発言内容
(2010.5.15～16)	●60時間超の50%は、なぜ中小にはつかないのか。法で定められないと、会社側は動かない。時間の問題を組合としても解決していくことが難しくなる。
(2011.10.23～24)	●労働基準法の60時間超の50%割り増しについて、3年後に見直しを検討のことだが、現在どのような状況になっているのか、全く見えてこない。中小でも50%となるように運動を広げていただきたい。 ●大手であれ中小であれ同じ労働者であるので、50%は規模に関わらず必要だ。
(2013.10.20～21)	●なぜ、我々の業界は、製造業等々と比べて重労働の業界であるのに、労働時間の許容範囲が大きいのか。なぜ、我々は一所懸命に働いているのに、他の人たちより働いて良い、という規則になっているのか。中小の60時間の問題も同じ。大手が引き受けた仕事で働いている我々が、60時間を超えても、1.25倍の残業単価である。大手だけが60時間以上で1.5倍払われる。言い続けているが、なかなか変わってこない。これでは、格差は縮まらないし、この業界に魅力があると思っただけの若い人も少なくなってくる。
(2014.11.16～17)	●一般サラリーマンの残業と比べても、我々の業界が何でこんなに猶予されているのか。逆に短くしなければおかしいのではないか。知っている限りで、ドライバーをやっていた年寄りが早死にするのを目の当たりにしている。それだけ、神経的に疲弊しているのだろう、と感じる。上部団体をお願いしたいのは、60時間の時間外割増について、我々の業界の中小を含めて5割増をやっていただきたい。これは、確実に「差別だ」という位の厳しい言葉で、そのくらい厳しく国に対して要求していただきたい。

設定を求める強い主張が出されたのに対し、労働側からは、長時間労働の業種に人が集まるのか、さらには、労災認定の3人に1人が自動車運転者である事実など、データを示しながら適用猶予の廃止を訴えた。

その結果、2015年2月13日の労働政策審議会建議「今後の労働時間法制等の在り方について」には、実施時期は法施行から3年後となったものの、労働側の主張通り、業種の例外なく中小事業主にも時間外労働60時間超の割増率50%が適用されることが盛り込まれた（主な議論経過は表3を参照）。

そして、2015年法案は同年4月3日に閣議決定されて、国会に提出された。

前述の建議では、「中小企業において特に長時間労働者比率が高い業種を中心に、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が適当」とされた。また、トラック運輸産業の長時間労働の削減には、荷主都合による手待ち時間の実態など、事業者のみの努力で改善することが困難な課題が山積していることから、2015年法案の成立を待たずに、学識経験者、トラック運送事業者、行政機関（厚生労働省・国土交通省）に加え、荷主企業やその所管省庁も参画して開催される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が設置され、検討が進められることとなった（表2参照）。

表2

（協議会設置の経緯）
<ul style="list-style-type: none"> ○平成27年4月3日に閣議決定された「労働基準法等の一部を改正する法律案」においては、長時間労働を抑制するために、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ（25%→50%）について、中小企業への適用猶予を見直し、平成31年4月から適用することとされている。 ○トラック運送事業者においては、月60時間超の時間外労働が常態化するなど、長時間労働の実態が見られる。これには荷主都合による手待ち時間など、トラック運送事業者のみの努力で改善することが困難であるという要因が背景にある。 ○このため、厚生労働省、国土交通省学識経験者、荷主、事業者などにより構成される協議会を、中央及び全都道府県に設置し、ロードマップに基づき関係者が一体となって取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組む。 （第1回中央協議会を5月20日に開催。各都道府県の第1回協議会は本年7月～8月に開催。）
（今後の取り組み内容）
<ul style="list-style-type: none"> ○手待ち時間の改善等に向けて、荷主等との連携の下、議論を行っていく。 ○長時間労働の実態・要因等について、今年度中に実態調査を実施。 ○トラック運送事業者、荷主の双方が問題意識を共有し、長時間労働の改善に取り組んでいくパイロット事業（実証実験）を各都道府県で行い、課題を整理し対策の具体化を図る。 ○長時間労働改善ガイドラインを取りまとめ普及・定着を図る。

出所：国土交通省

表3 労働政策審議会労働条件分科会におけるトラック運輸に関わる議論経過

開催日	発言内容
第115回(2014.9.10)	<p>☆「議題(1)今後の労働時間法制の在り方について」において労働者代表委員として実現すべきと考える主な施策等、を提起した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●労基法第37条の中小企業への猶予措置(労基法第138条)の早期廃止。
第116回(2014.9.30)	<p>☆検討課題に、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在り方(平成20年労働基準法改正法附則第3条)」が、議論の俎上に上がる。</p> <p>「中小企業の適用猶予」について、「最低基準を定める労働基準法の性格」「中小の経営や労働条件への影響」「長時間労働抑制効果」の観点から見直すこと、実態調査やこれまでの審議を踏まえて、業種別の実情を踏まえた対応の必要性について提起。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●使側K委員=業種別の事情を踏まえた対応が必要。 ●使側I委員=運送業は労働時間が長くなるを得ない事情がある。 ●労側T委員=労働基準法は「人たるに値する生活」を保障するために労働条件の最低基準を定めた法律であるから、企業規模あるいは業種によってその適用のあり方について格差が設けられるべきではない。これまでの労働条件分科会場で労働側として申し上げているとおり、「労基法第37条の中小企業への適用猶予措置については早急に解消すべき」、これがまず結論である。 ●使側K委員=T委員からそういう意見が出るとは思わなかった。運送業界が特に厳しいというのは、もう御承知のはず。 ●労側T委員=現状に対しては何らかのてこ入れを、多少無理があってもやっつけていかないと、今後の雇用環境の改善も含めて人手不足の解消につながっていかない。
第118回(2014.10.28)	<ul style="list-style-type: none"> ●労側S委員=現状を踏まえれば法規制を強化することが不可欠。労使の自主的な取組に大きな期待を置くばかりでは限界がある。 ●運輸業団体の意見=顧客企業の理解が不可欠であり、それが進むまで、いましばらく、月60時間超時間外労働の割増賃金の見直しは猶予してほしい。
第119回(2014.11.5)	<ul style="list-style-type: none"> ●労側S委員=中小企業への適用の猶予の放置は、早急に解消しなければならない。 ●使側I委員=中小企業はいまだに経営が苦しい状況なので、割増賃金率の一律的な引き上げには反対。 ●労側T委員=経営上の問題と労働時間規制の問題は分けて議論しないと、人手不足を含めて解消できない。社会的規制も「守れない」だけでなく、「守らない」という体質もあったのでは。運送業だから、あるいは中小企業だからということでダブルスタンダードはあってはならない。 ●労側S委員=労災認定を受けている3人に1人が自動車運転者であるというこの現実をどう見るのか。
第122回(2015.1.16)	<p>☆労働政策審議会労働条件分科会</p> <p>「議題(1)今後の労働時間法制の在り方について」において、「今後の労働時間法制等の在り方について(報告書骨子案)」が示された。</p> <p>月60時間を超える時間外労働の割増賃金率を5割以上とする労働基準法第37条第1項ただし書きの規定について、「中小企業事業主にも適用することが適当」とし、施行時期は法施行と同時の適用を求める労働側と、5年の猶予を求める使側で折衝が行われ、第124回労働政策審議会労働条件分科会(2015.2.6)で、平成31年4月となった。また、時間外50%のかわりに休日労働35%を適用しないよう通達で指導することが適当である、と確認された。</p>

Ⅲ トラック輸送の課題の改善に向けた官労使による取り組みについて

1 トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央(地方)協議会について¹⁾

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会(以下、この項で協議会)は、2015年5月20日に第1回中央協議会が開催され、2015年法案による労基法附則第138条の廃止を視野に、2018年度末までのロードマップに基づき、長時間労働の実態調査・パイロット事業・長時間労働

改善ガイドラインの策定等を行うことで、関係者が一体となって長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととした。

そして、各地域での具体的な長時間労働の実態を踏まえた各論に踏み込み、根本的な改善を図るために各都道府県に地方協議会が設置され、同年8月11日までに全都道府県で第1回地方協議会が開催された。

運輸労連は、協議会が労働環境改善の「最後のチャンス」と期待し、中央協議会(第2回以降は、官邸のトラック運送業の生産性向上協議会と合同開催)および各地方協議会に委員として参画(一部の地方協議会では地方交運労協としての役職を含む)

し、現場実態の反映を行ってきた。

協議会で実施した長時間労働の実態調査では、ドライバーの拘束・労働・運転・手待ち等の時間の実態について集約されるとともに、発・着荷主の協力や、地域・荷種ごとの課題の解決の必要性が明らかとなったことから、2016年度は47都道府県の47対象集団で、2017年度は47都道府県の54対象集団で、それぞれ発荷主、運送事業者、および着荷主（一部協力を得られなかった着荷主を除く）により、ドライバーの労働時間短縮を目指すパイロット事業（実証実験）を実施して、その課題と対策を具体化し、ガイドラインおよび事例集にとりまとめた。

あわせて、荷待ちが特に長い輸送分野等における個別具体的な取り組み（図1参照）や、各委員から出された意見を受けて、安全性および適正運賃・料金の取受に資する省令等の改正等を行った。

なお、働き方改革実行計画が2017年3月28日に決定したこと、また、同年9月28日の衆議院の解散により2015年法案が廃案となり、2018年6月29日に成立した働き方改革関連法において、

中小事業主への時間外労働60時間超の割増率50%の適用開始が2023年4月（2015年法案より4年遅れ）から、自動車運転者への時間外労働の上限規制が2024年4月から適用開始となることから、前述のロードマップも改訂（図2参照）されて、コンサルティング事業の実施をはじめ、取引環境・労働時間改善の普及・定着に向けた一層の取り組みを推進することとした。

2 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議について²⁾

働き方改革実行計画の決定を受けて、自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）の長時間労働の是正には、現行の規制の見直しをはじめ、省庁横断で取り組む必要があることから、内閣官房を事務局に、内閣府・警察庁・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省で構成して、これまで4回開催（直近は2018年5月30日）されている。

本会議では、自動車運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入に向けて、前項の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議

図1 荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進

- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていく必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開等を行う。

検討事項のイメージ

- 現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化
- 輸送品目ごとのサプライチェーン全体における生産性向上等に関する課題の抽出
- 改善策について、パイロット事業により得られたノウハウも活用しつつ関係者間で検討・検証
- 改善策についての展開・浸透

出所：国土交通省

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）

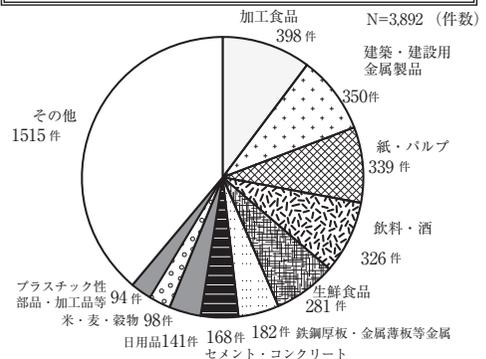
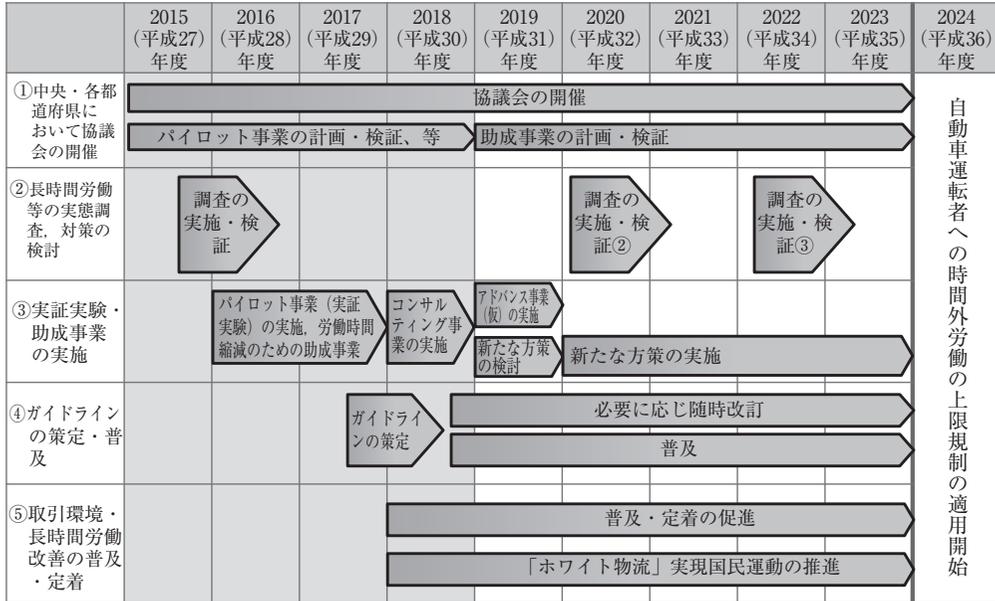


図2 トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップの改訂案



自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用開始

注：2023（平成35年）4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ
出所：国土交通省

会」と連携しながら、長時間労働是正の環境整備とインセンティブ・抑止力強化の88施策の取り組みを強力に推進することとしている（表4参照）。

この中では、運転者不足に対応し、物流機能を安定的に確保するとともに、トラック輸送の生産性向上・効率化と、多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現に、トラック事業者と国民・荷主企業が協力して取り組む「ホワイト物流」推進運動の展開もスタートする（図3参照）。

IV 今回の働き方改革でトラックドライバーに残された課題と総拘束時間短縮の取り組み

働き方改革関連法の成立に至るトラック運輸の労働組合としての取り組みは、別稿で論じた。³⁾

ここでは、法案審議の際に残された課題について述べてみたい。

1 兼務ドライバーの取り扱い

例えば午前中は営業で午後は集配ドライバーなど、改正法の一般則が適用される業務と5年間適

用が猶予される業務（四輪以上の自動車の運転を主として行う業務＝改善基準告示適用業務）を兼務している労働者にどちらの規制を適用するか、法案審議の際に明らかにされず、本稿の執筆時点でも依然として明確化されていない。これまでは、どちらも告示で規定されていたことからあいまいな取り扱いがなされてきたが、来年4月以降は罰則付きの規定となるため、一般則の適用となるドライバーの判断基準について、引き続き見解を求めたい。

2 改善基準告示の総拘束時間の早期の短縮

トラックドライバーの現行の改善基準告示の1カ月の拘束時間（労働時間と休憩時間の合計）は、原則293時間である。この根拠は1日の拘束時間である原則13時間に勤務日数22.5日に乗じたものとされている。

ただし、この水準は1日1時間休憩とすると、過労死認定基準（2～6カ月平均80時間以内）を大幅に超える96.7時間（＝拘束293時間－休憩22.5時間－所定173.8時間）の時間外労働を許容するものである。

そこで、運輸労連では、法施行から5年の猶予

表4 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」(案)の概要
 -長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル-
 ~「運び方改革」と3A(安全・安心・安定)労働の実現に向けた88施策~

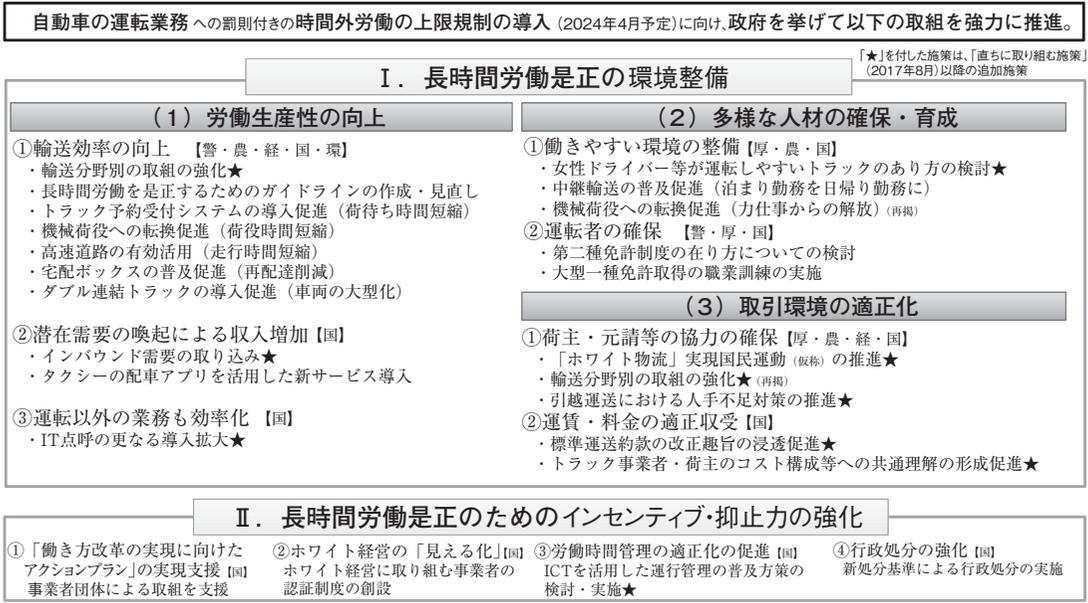
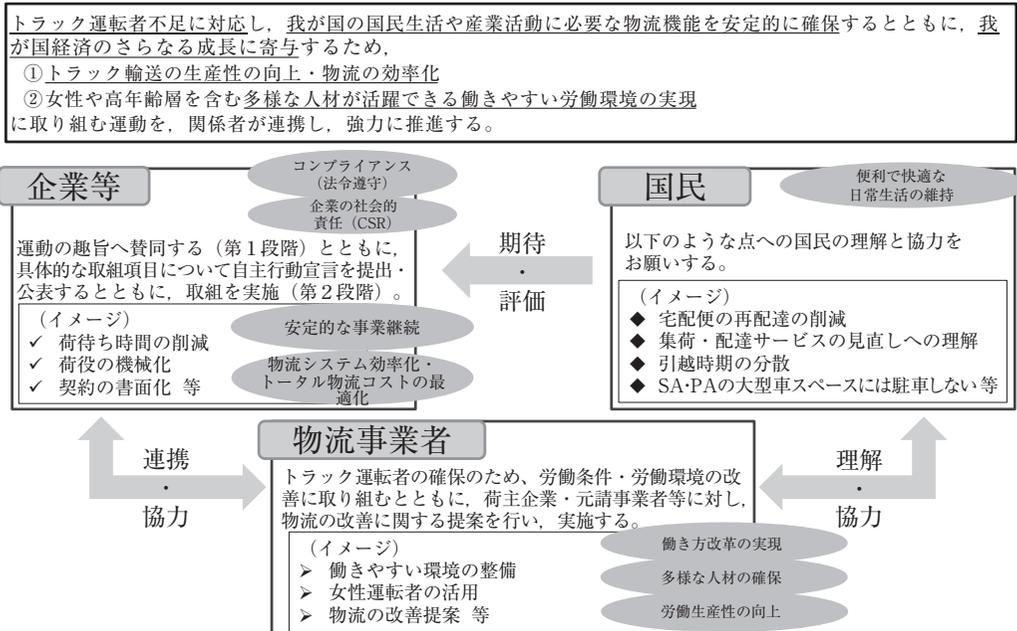


図3 「ホワイト物流」推進運動の概要



後に適用される自動車運転業務の時間外労働の上限の年960時間をもとに大臣答弁も踏まえながら組み立てた(表5-1参照)。

あわせて、拘束時間上限ギリギリでダイヤを設

定すれば、渋滞時等の際に超過してしまうことから、運行ダイヤ設定時の拘束時間の目安値を別途設定(表5-2参照)した。

改善基準告示は厚生労働省の大臣告示である

表 5-1 総拘束時間の考え方 (改正労働基準法を踏まえて再構成)

☆ 前提として

(1) 労働基準法による1か月の所定労働時間の上限は、

$$40 \div 7 \times 365 \div 12 \approx 173.8 \text{ 時間} \rightarrow 173 \text{ 時間 (上限であるから端数切捨て)}$$

(2) 1か月の労働日は、

$$5 \div 7 \times 365 \div 12 \approx 21.7 \text{ 日} \rightarrow 22 \text{ 日 (日数であるから端数切り上げ)}$$

(3) 労働基準法による休憩時間は、1日の労働時間8時間超の場合、1日1時間

$$22 \text{ 日} \times 1 \text{ 時間} = 22 \text{ 時間}$$

(4) 過労死の労災認定基準

休日労働を含めて「1か月100時間」「2か月以上にわたり、1か月平均の時間外労働80時間以上」

(5) 5年の猶予後の労働基準法による自動車運転業務の時間外労働の上限960時間→1か月平均80時間

(6) 改善基準告示第4条第5項「使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に法第35条の休日の労働させる場合は、当該休日は2週間について1回を超えないものとし、当該休日の労働によって第1項に定める拘束時間及び最大拘束時間の限度を超えないものとする。」

☆上記を踏まえた拘束時間

以上を前提に、1か月の拘束時間の上限を組み立てると、

$$(1) 173 \text{ 時間} + (3) 22 \text{ 時間} + (5) 80 \text{ 時間} = 275 \text{ 時間となる。}$$

この場合、1年間の拘束時間の上限は、

$$275 \text{ 時間} \times 12 \text{ か月} = 3300 \text{ 時間となる。}$$

この時間は、大臣答弁とも一致する。また、(6)にもとづき、法定休日労働による拘束時間の延長は行わないものとする。

なお、1年の拘束時間の上限の範囲内かつ労使協定を前提に、1か月の拘束時間を延長する場合の上限について、過労死認定基準(単月100時間)を参照すると、

$$(1) 173 \text{ 時間} + (3) 22 \text{ 時間} + (4) 100 \text{ 時間} = 295 \text{ 時間となる。}$$

表 5-2 運行ダイヤ等の設定時の拘束時間の目標値

$$173 \text{ 時間} + 22 \text{ 時間} + 60 \text{ 時間} = 255 \text{ 時間 (年 3060 時間)}$$

表 6-1 貨物自動車運送事業法

貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)

第17条(輸送の安全)・抄

※違反に対しては、法第33条に基づき事業停止・許可取り消し等の行政処分あり

一般貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の数、荷役その他の事業用自動車の運転に附帯する作業の状況等に応じて必要となる員数の運転者及びその他の従業員の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他事業用自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。

表 6-2 貨物自動車運送事業輸送安全規則

貨物自動車運送事業輸送安全規則(平成2年運輸省令第22号)

第3条(過労運転の防止)・抄

4 貨物自動車運送事業者は、休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間が十分に確保されるように、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。

表 6-3 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

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(乗務時間等告示)

(平成13年国土交通省告示第1365号)

貨物自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準は、運転者の労働時間等の改善が過労運転の防止にも資することに鑑み、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第七号。以下「改善基準告示」という。)とする。なお、運転者が一の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、改善基準告示第四条第三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。)は百四十四時間を超えてはならない。

※ 違反に対する行政処分の量定は2013年の通達改正で厳格化されている。

が、労基法をはじめとする労働関係法令に根拠規定がないため、厚生労働行政で違反に対する処分ができない現状にある。

一方で、貨物自動車運送事業法には事業用自動車の運転者の過労運転防止のための規定（表6-1～6-3参照）があり、乗務時間等告示（≒改善基準告示）違反に対する行政指導及び処分が可能である。

したがって、罰則付きの上限規制が適用される5年を待たずに総拘束時間の短縮の議論を開始して、東京オリンピック・パラリンピックの終了後のできるだけ早期に改善基準告示を改正し、法の施行に備えることが重要と考える。

V 貨物自動車運送事業法改正に向けた取り組み

事業者団体である全日本トラック協会は、トラック運送業の健全な発達のための規制の適正化、および働き方改革法の施行等を踏まえて緊急に運転者の労働条件を改善する必要（図4参照）があるとして、議員立法による貨物自動車運送事

業法の改正（図5-1～5-3、表7参照）に取り組むこととし、労働組合にも協力要請があった。

この法案は、(1)規制の適正化、(2)事業者が遵守すべき事項の明確化、(3)荷主対策の深度化、(4)標準的な運賃の告示制度の導入、を柱としており、これらは不適正事業者の退出や荷主対策の強化など運輸労連の政策目標に共通する内容であることから、運輸労連政策推進議員懇談会の各メンバーと情報共有しながら、他のトラック関係産別組合とも協力しつつ、2018年9月から野党各党の国対・政調・国土交通部会および野党側国土交通委員にレク等を行い、労使が一体となり法案成立に向けて取り組みを進めてきた。その結果、同年12月4日午前の衆議院国土交通委員会において全会一致で委員会提出法案とすることとし、同日の本会議、6日の参議院国土交通委員会、8日の本会議でいずれも全会一致で可決して成立した。

今後も、スピード感を維持しながら、改善基準告示の総拘束時間短縮と、生活を維持できる賃金の確保にむけた運動を、並行して取り組みたい。

図4 働き方改革の実現に向けて

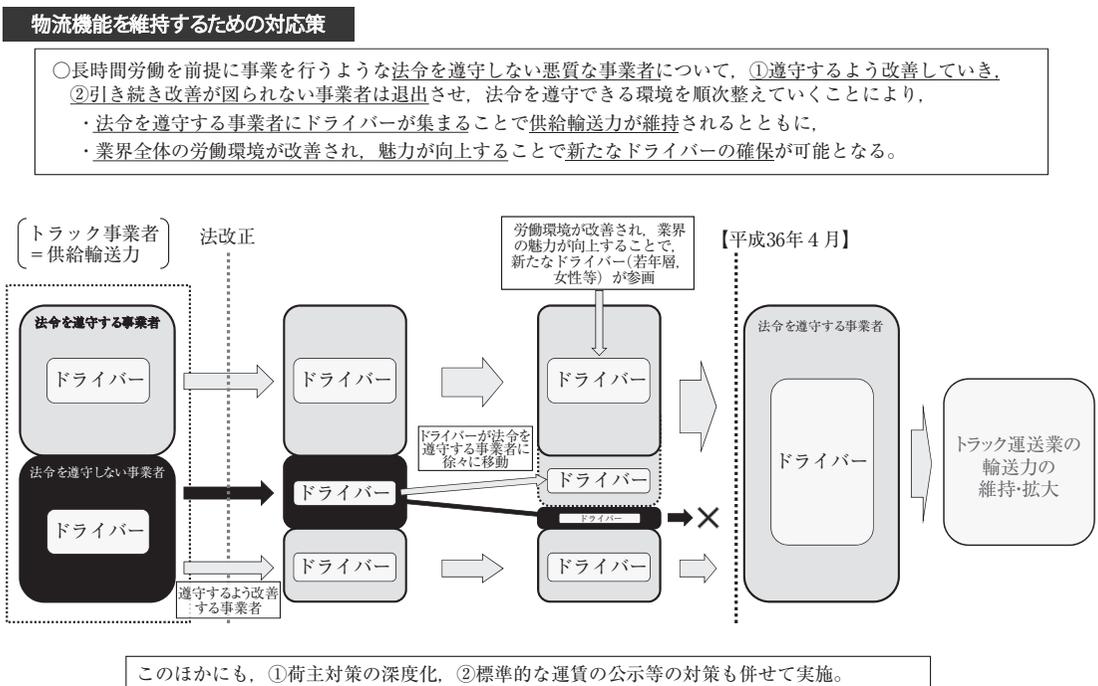


図5-1 貨物自動車運送事業法の改正（概要①）

改正の目的

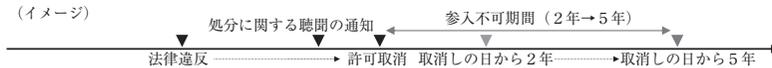
経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定される（＝働き方改革法施行）こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

1. 規制の適正化（その1） [悪質な事業者の排除関係]

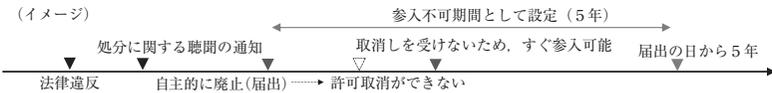
① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化（※道路運送法等でも近年同様の改正を実施している）

- ・ 欠格期間の延長（2年⇒5年）



- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限



※上記のほか、密接関係者（親会社等）が許可の取消処分を受けた者の参入制限も創設。休廃業の事前届出制も実施。

図5-2 貨物自動車運送事業法の改正（概要②）

1. 規制の適正化（その2） [悪質な事業者の排除関係]

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(一定の車両台数等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金を分別して収受

- ・ 「運賃」：運送の対価
- ・ 「料金」：運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 [悪質な事業者の排除関係]（＝許可後、持続的・継続的なルール遵守の徹底）

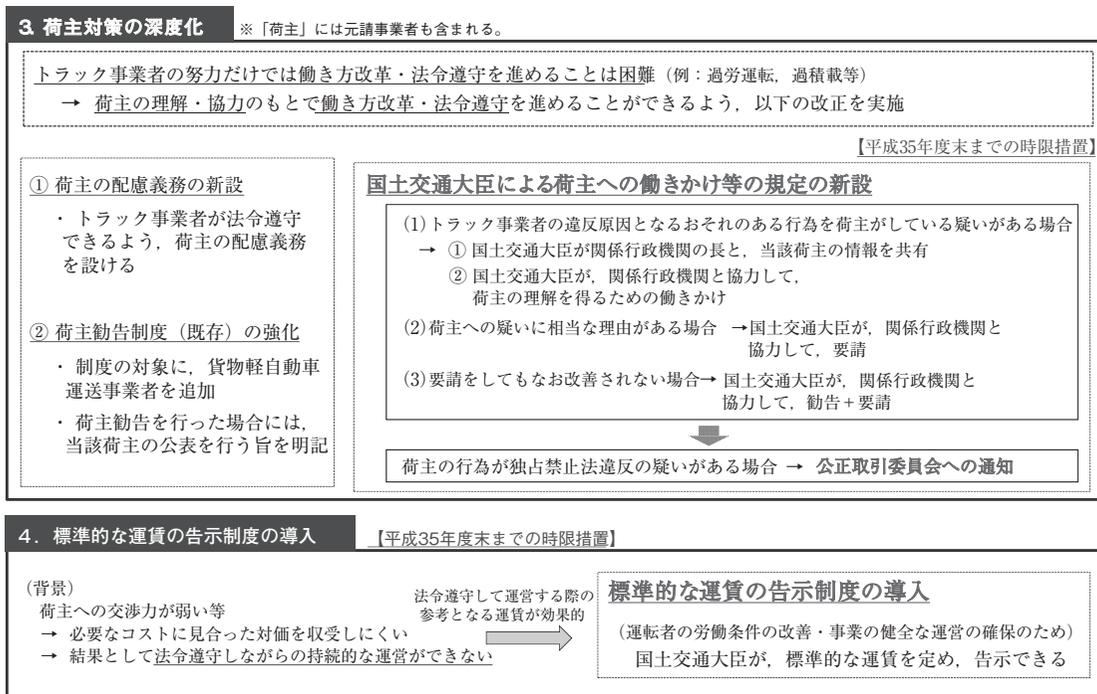
① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

図 5-3 貨物自動車運送事業法の改正（概要③）



VI おわりに

2018年10月16日に一般社団法人日本経済団体連合会（経団連）が「Society 5.0時代の物流——先端技術による変革とさらなる国際化への挑戦」⁴⁾として提言をとりまとめ、同年11月19日に経団連の武藤光一運輸委員長から石井国土交通大臣に手交した。

提言では「物流は、Society 5.0が標榜する革新技术との親和性も高く、データ利活用による変革が最も期待される産業の一つ」として、「最先端技術の利活用を進めることで、物流業における労働環境の改善と魅力」が向上するとしている。

さらに、本文ではRFID（IC）タグ等「IoT」技術の実装による物流のリアルタイムの追跡・管理や「物流に携わるあらゆる関係者が、ブロックチェーン技術等も活用しながらネットワークで『つながる』ことにより、必要なすべての行政・民間手続をデジタル化し、「調達・生産・輸送・販売の情報をリアルタイムで共有」し、ビッグデータを「AI」等を用いて需給等の予測に活用

することで「サプライチェーン全体の調整・最適化」が図られるとし、2030年の物流業は「従来の労働集約型産業」から「大規模な装置産業へと変貌」と予想している。

物流業界では、近年IoTを基盤とした省力化や自動化等を推進しているが、現段階でその多くは実証実験の段階にあり、さらには荷主や各事業者が各々システム化している現状では、物流の可視化や標準化は困難な課題となっている。

Society5.0の進展で貨物輸送が可視化されれば、ドライバーの労働環境はもとより、物流業界自体が大きく変化することが想定される。

一方で、余りにも荷主主導による変革が急速、かつ一方的に進むのであれば、ドライバーの働き甲斐や、社会を支えるというこの産業の持つ魅力が削がれ、装置の一部品となってしまうことも懸念される。

重要な社会インフラである物流は、完全自動化されない限り、どこかに人手が介在する。Society 5.0の取り組みに際しては、物流業界が主体的に関与して推進できるよう、あらゆる場で政策反映したい。

表7 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案要綱

<p>第一 規制の適正化</p>	<p>一 一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可の欠格事由の拡充（第五条及び第三十五条第四項関係）</p> <p>1 ①及び②の者が許可を受けることができない期間を二年から五年に延長すること。</p> <p>① 一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられた者</p> <p>② 一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の許可の取消しを受けた者</p> <p>2 ①から④までの場合を欠格事由に追加すること。</p> <p>① 許可を受けようとする者と密接な関係を有する者が、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の許可の取消しを受けてから五年を経過しない者である場合</p> <p>② 許可を受けようとする者が、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の許可の取消しに係る聴聞の通知が到達した日から当該処分をする日又は処分をしないことを決定する日までの間に事業の廃止の届出をしてから五年を経過しない者である場合</p> <p>③ 許可を受けようとする者が、事業場への立入検査が行われた日から聴聞決定予定日までの間に事業の廃止の届出をしてから五年を経過しない者である場合</p> <p>④ ②の期間内に事業の廃止の届出があった場合において、許可を受けようとする者が、②の聴聞の通知が到達した日前六十日以内に当該届出に係る法人の役員であった者で、当該届出の日から五年を経過しない者である場合</p> <p>二 運行管理者資格者証の交付を行わないことができる期間の延長（第十九条第二項関係）</p> <p>運行管理者資格者証の返納を命ぜられた者等に運行管理者資格者証の交付を行わないことができる期間を二年から五年に延長すること。</p> <p>三 事業の休止及び廃止に係る事後届出制の見直し（第三十二条及び第三十五条第六項関係）</p> <p>一般貨物自動車運送事業者及び特定貨物自動車運送事業者は、その事業を休止し、又は廃止しようとするときは、その三十日前までに国土交通大臣に届け出なければならないこととする。</p> <p>四 事業の許可基準の明確化</p> <p>1 一般貨物自動車運送事業の許可基準の明確化（第六条関係）</p> <p>一般貨物自動車運送事業の許可基準について、事業の計画が事業用自動車の安全性を確保するため適切なものであること、事業を継続して遂行するために適切な計画を有すること、事業を継続して遂行するに足る経済的基礎を有することを明記すること。</p> <p>2 特定貨物自動車運送事業の許可基準の明確化（第三十五条第三項関係）</p> <p>特定貨物自動車運送事業の許可基準について、事業の計画が事業用自動車の安全性を確保するため適切なものであること、事業を遂行するために適切な計画を有すること、事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有することを明記すること。</p> <p>五 運送約款の認可基準の明確化（第十条第二項第三号関係）</p> <p>運送約款において、特別の事情がある場合を除き、運送の役務の対価としての運賃と運送の役務以外の役務又は特別に生ずる費用に係る料金とを区分して収受する旨が明確に定められていることを、認可基準に追加すること。</p>
<p>第二 事業者が遵守すべき事項の明確化</p>	<p>一 輸送の安全に係る遵守義務の明確化（第十七条第一項等関係）</p> <p>貨物自動車運送事業者等は、過労運転を防止するために必要な事項のほか、事業用自動車の定期的な点検及び整備その他事業用自動車の安全性を確保するために必要な事項に関し国土交通省令で定める基準を遵守しなければならないことを明記すること。</p> <p>二 事業の適確な遂行に関する遵守義務規定の新設（第二十四条の四等関係）</p> <p>1 貨物自動車運送事業者等は、次の事項に関し国土交通省令で定める基準を遵守しなければならないこととする。</p> <p>① 自動車車庫の整備及び管理に関する事項</p> <p>② 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付その他の事業の適正な運営に関する事項</p> <p>③ その他輸送の安全に係る事項以外の事項であってその事業を適確に遂行するために必要なもの</p> <p>2 国土交通大臣は、貨物自動車運送事業者等が1の基準を遵守していないと認めるときは、当該貨物自動車運送事業者等に対し、その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができることとする。</p>

<p>第三 荷主対策</p>	<p>一 荷主の責務に関する規定の新設（第六十三条の二関係） 荷主は、貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業法等を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならないこととすること。</p> <p>二 荷主への勧告に関する制度の拡充（第六十四条関係） 1 荷主への勧告に関する制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加すること。 2 国土交通大臣は、荷主に対する勧告をしたときは、その旨を公表することを明記すること。</p> <p>三 違反原因行為への対処に関する規定の新設（原始附則第一条の二関係） 1 平成三十六年三月三十一日までの間、国土交通大臣は、貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業法等に違反する原因となるおそれのある行為（以下「違反原因行為」という。）を荷主がしている疑いがあると認めるときは、関係行政機関の長に対し、当該荷主に関する情報を提供することができることとすること。 2 平成三十六年三月三十一日までの間、国土交通大臣は、1の荷主に対し、貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業法等を遵守して事業を遂行することができるよう荷主が配慮することの重要性について理解を得るために必要な措置を講ずることができることとすること。 3 平成三十六年三月三十一日までの間、国土交通大臣は、荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認めるときは、当該荷主に対し、違反原因行為をしないよう要請することができることとすること。 4 平成三十六年三月三十一日までの間、国土交通大臣は、3の要請を受けた荷主がなお違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認めるときは、当該荷主に対し、違反原因行為をしないよう勧告することができることとすること。 5 国土交通大臣は、4による勧告をしたときは、その旨を公表するものとする。こと。 6 関係行政機関の長は、荷主による違反原因行為の効果的な防止を図るため、2から4までの実施について、国土交通大臣に協力するものとする。こと。 7 国土交通大臣は、2から4までの実施に際し、貨物自動車運送事業者に対する荷主の行為が不公正な取引方法に該当すると疑うに足りる事実を把握したときは、公正取引委員会に対し、その事実を通知するものとする。こと。</p>
<p>第四 標準的な運賃に関する規定の新設（原始附則第一条の三関係）</p>	<p>一 平成三十六年三月三十一日までの間、国土交通大臣は、事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができることとすること。 二 国土交通大臣は、一の標準的な運賃の設定については、運輸審議会に諮らなければならないこととすること。</p>
<p>第五 罰則（第七十六条関係）</p>	<p>①又は②に該当する者は、百万円以下の罰金に処するものとする。こと。 ① 第一の三の届出をしないで、又は虚偽の届出をして、事業を休止し、又は廃止した者 ② 第二の二の2の命令に違反した者</p>
<p>第六 施行期日等</p>	<p>一 施行期日（改正法附則第一条関係） この法律は、公布の日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行すること。ただし、第四は、公布の日から起算して二年を超えない範囲内において政令で定める日から施行すること。 二 その他（改正法附則第二条から第六条まで関係） この法律の施行に伴い必要な経過措置等を定めること。</p>

- 1) http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html 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」第1回～第9回中央協議会の資料・議事概要、ガイドライン、事例集、および地方協議会へのリンクが掲載されている。
- 2) <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/> 首相官邸「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」第1回～第4回連絡会議の資料・議事概要が掲載されている。
- 3) 浅井邦茂（2018）「働き方改革関連法の成立過程におけるトラック運輸の労働組合としての取り組みについて」『物流問題研究 No. 67（2018年夏）』流通経済大学物流科学研究所、pp. 2-9。
- 4) <http://www.keidanren.or.jp/policy/2018/085.html> 経団連「Society 5.0時代の物流——先端技術による変革とさらなる国際化への挑戦」。

あさい・くにしげ 全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）産業政策部副部長。最近の主な論文に「働き方改革関連法の成立過程におけるトラック運輸の労働組合としての取り組みについて」『物流問題研究 No.67（2018年夏）』流通経済大学物流科学研究所、「トラックドライバーの労働時間の現状と、『働き方改革』への対応について」『労働調査 2017年5月号』労働調査協議会など。