

国立国会図書館 調査及び立法考査局

Research and Legislative Reference Bureau
National Diet Library

論題 Title	トラック運送の現状と課題
他言語論題 Title in other language	Current Situation and Issues of Truck Freight
著者 / 所属 Author(s)	古川 浩太郎 (Furukawa, Kotaro) / 国立国会図書館調査及び立法考査局主任調査員 国土交通調査室
雑誌名 Journal	レファレンス (The Reference)
編集 Editor	国立国会図書館 調査及び立法考査局
発行 Publisher	国立国会図書館
通号 Number	812
刊行日 Issue Date	2018-09-20
ページ Pages	55-74
ISSN	0034-2912
本文の言語 Language	日本語 (Japanese)
摘要 Abstract	我が国のトラック運送は、深刻な運転者の不足により、厳しい状況に置かれている。本稿においては、その背景にある要因や課題を整理する。併せて、政府や事業者が取り組んでいる対策を紹介する。

* 掲載論文等は、調査及び立法考査局内において、国政審議に係る有用性、記述の中立性、客観性及び正確性、論旨の明晰（めいせき）性等の観点からの審査を経たものです。

* 意見にわたる部分は、筆者の個人的見解であることをお断りしておきます。

トラック運送の現状と課題

国立国会図書館 調査及び立法考査局
主任調査員 国土交通調査室 古川 浩太郎

目 次

はじめに

I トラック運送の現状

- 1 トラック運送の事業規模
- 2 規制緩和による事業者の増加
- 3 トラック運転者の状況

II トラック運送の課題

- 1 長時間労働と低賃金
- 2 運賃・料金の収受に係る問題
- 3 荷主との関係

III 解決に向けた方策

- 1 労働環境の改善
- 2 取引条件の見直しと適正運賃・料金の収受
- 3 荷主との関係の見直し
- 4 運送の効率化

おわりに

キーワード：トラック運送、働き方改革実行計画、標準貨物自動車運送約款、荷主勧告制度、貨客混載

要 旨

- ① 我が国におけるトラック（貨物自動車）運送に携わる事業者の数は約 62,000 であるが、その大半が中小・零細事業者である。これは、平成 2（1990）年に「貨物自動車運送事業法」（平成元年法律第 83 号）等が施行されたことによる事業参入規制の緩和と関連がある。また、トラック運送業界は、他産業と比較して就業者の平均年齢が高い。
- ② トラック運送業界では、インターネット通信販売の普及等により宅配便貨物等が増加し、運転者に対する需要が高まる中で、少子高齢化の進行による人口減少、厳しい労働環境等によって、運転者が不足している。特に若年層の人材確保が喫緊の課題となっている。
- ③ 運転者不足の主因は、長時間労働と低賃金にあると考えられる。「トラック運転者の労働条件は、全産業に比べて労働時間は二割長く、賃金は二割低い」とも言われている。
- ④ このような労働環境の背景には、荷待ち時間や荷役等の附帯作業に係る料金を運賃と別個に収受できていない場合が多いこと、事業者の荷主に対する立場が弱く、書面契約によらない口頭による業務の請負が行われる場合が少なくないこと等の問題がある。
- ⑤ これらの問題を解決するため、政府やトラック運送事業者は各種の対策に取り組んでいる。具体的には、「働き方改革実行計画」等における長時間労働是正に向けた動き、集荷地点、時刻等を記録することによる適正運賃・料金の収受、荷主勧告制度の新たな運用によるトラック運送事業者と荷主の関係の見直し、ダブル連結トラックや隊列走行の実証実験、貨客混載等による運送の効率化を図る取組等がある。
- ⑥ しかし、長時間労働と低賃金という構造的な問題は現在も解消されていない。運送の担い手となる人材を確保するためには、事業者と荷主の関係の見直しも含めて運転者の労働環境の改善を推進し、トラック運送の産業としての魅力を回復し、持続性を高めていくことが急務であろう。

はじめに

国内幹線道路の整備が進められ、自動車交通が発展した1960年代以降、トラック（貨物自動車）運送は、長期にわたって我が国の物流を支える原動力であり続けてきた。しかし、近年においては、インターネット通信販売の急速な拡大等により貨物量が増加する中、少子高齢化の進行による若年層人口の減少に加え、長時間労働、低賃金等の厳しい労働環境によって、輸送の担い手である運転者の不足が顕著となっており、「物流危機」とも呼ばれる状況に直面している。これを打開するため、政府やトラック運送事業者は各種の対策を講じているが、現時点では必ずしも明瞭な成果が表れているとはいえず、今後の動向は予断を許さない。

本稿は、このような我が国のトラック運送について、現状と課題を整理することを目的とする。併せて、問題点を解決するために、政府やトラック運送事業者が実施している主要な対策についても紹介することとしたい。

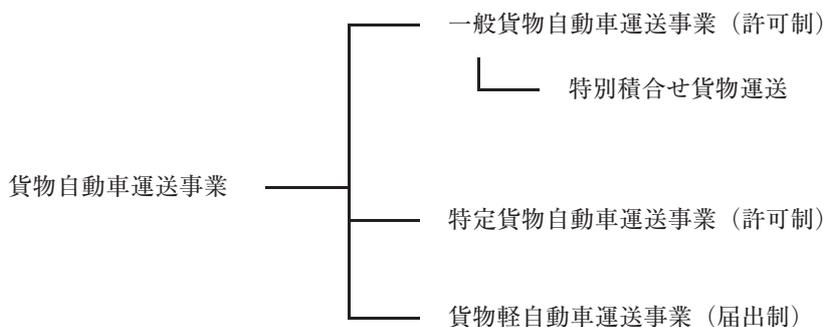
I トラック運送の現状

1 トラック運送の事業規模

平成27（2015）年度における国内貨物輸送量（重量ベース）は、合計46億9871万トンであった。その輸送機関別内訳は、自動車42億8900万トン（91.3%）、鉄道4321万トン（0.9%）、内航海運3億6549万トン（7.8%）、航空101万トン（0.0%）であり、自動車による輸送が90%を超える高い比率を占めている。自動車のうち、営業トラック（軽自動車を除く）による輸送量は、28億9537万トンであった。⁽¹⁾

「貨物自動車運送事業法」（平成元年法律第83号）に基づく営業トラック事業（貨物自動車運送事業）は、図1のとおり分類されるが、本稿では、このうち一般貨物自動車運送事業⁽²⁾及び特定貨物事業者運送事業⁽³⁾を検討の対象とし、貨物軽自動車運送事業⁽⁴⁾は除くこととしたい。

図1 貨物自動車運送事業法における事業の種類



（出典）野尻俊明『貨物自動車政策の変遷』流通経済大学出版会、2014、p.215 掲載の図を基に筆者作成。

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、平成30（2018）年8月1日である。

(1) 日本物流団体連合会『数字でみる物流 2017年度版』2017、pp.6, 42。なお、重量×輸送距離ベースでは、自動車50.2%、鉄道5.3%、内航海運44.3%、航空0.3%である。

(2) 他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。）を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のもの（貨物自動車運送事業法第2条第2項）。

(3) 特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業（貨物自動車運送事業法第2条第3項）。

(4) 他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。）を使用して貨物を運送する事業（貨物自動車運送事業法第2条第4項）。

トラック運送に携わる事業者数は、表1のとおり、平成27(2015)年度において62,176である。事業者をその規模別(トラックの車両数、従業員数及び資本金額)に示した表2~4によれば、一般貨物自動車運送事業のうち特別積合せ貨物運送⁽⁵⁾(特積)においては相当程度規模の大きい事業者も少なくないが、トラック運送事業全体では、小規模な事業者が圧倒的に多い。具体的には、保有車両数10両以下の事業者が過半数の56.0%であり、50両以下までを含めると93.5%に達する。また、従業員数10人以下の事業者がほぼ半数(49.0%)を占め、300人以下までを含めると99.6%である。さらに、資本金の規模を見ると、特別積合せ貨物運送では87.8%(251事業者)、一般貨物自動車運送事業では94.9%(53,851事業者)が、資本金3億円以下の事業者である。

「中小企業基本法」(昭和38年法律第154号)第2条では、製造業、建設業及び運輸業その他の業種における「中小企業者」の範囲について、資本金の額又は出資の総額が3億円以下又は常時使用する従業員の数が300人以下であることと規定されている⁽⁶⁾。上記のようにトラック運送事業においては小規模な事業者が大半であるが、特に一般貨物自動車運送事業においては、平成27(2015)年度末において、資本金3億円超かつ従業員数300人超の事業者数は48(約0.1%)に過ぎず⁽⁷⁾、約99.9%が中小事業者である。

表1 トラック運送事業者数(平成27(2015)年度)

一般貨物自動車運送事業			特定貨物自動車運送事業	計
特積 ^(注1)	一般 ^(注2)	霊柩		
286	56,722	4,705	463	62,176

(注1) 特別積合せ貨物運送

(注2) 一般貨物自動車運送事業者総数から特積及び霊柩を除いたもの。

(出典) 日本物流団体連合会『数字でみる物流 2017年度版』2017, p.44; 全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2017」p.6 <http://www.jta.or.jp/coho/yuso_genjyo/yuso_genjo2017.pdf> を基に筆者作成。

表2 トラック運送の車両規模別事業者数(平成27(2015)年度末)

(単位: 両)

	車両数								計
	10以下	11~20	21~30	31~50	51~100	101~200	201~500	501以上	
特積	18	8	14	24	56	79	50	37	286
一般	29,853	12,989	5,809	4,319	2,742	747	204	59	56,722
霊柩	4,535	119	30	13	5	3	0	0	4,705
特定	413	32	9	4	3	0	1	1	463
計	34,819	13,148	5,862	4,360	2,806	829	255	97	62,176
構成比(%)	56.0	21.1	9.4	7.0	4.5	1.3	0.4	0.2	100.0

(出典) 「貨物自動車運送事業者数(規模別)」2016.3.31. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001153596.pdf>> を基に筆者作成。

(5) 貨物自動車運送事業法で定める一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場において集荷された貨物の仕分を行い、集荷された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うもの(貨物自動車運送事業法第2条第6項)。例えば、宅配便はこの事業に区分される。全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2017」p.6. <http://www.jta.or.jp/coho/yuso_genjyo/yuso_genjo2017.pdf>

(6) 「FAQ「中小企業の定義について」」中小企業庁ウェブサイト <http://www.chusho.meti.go.jp/faq/faq/faq01_teigi.htm>

(7) 日本物流団体連合会 前掲注(1), p.45.

表3 トラック運送の従業員規模別事業者数（平成27（2015）年度末）

（単位：人）

	従業員数									
	10以下	11～20	21～30	31～50	51～100	101～200	201～300	301～1,000	1,001以上	計
特積	8	5	4	22	54	62	40	56	35	286
一般	25,907	13,978	6,353	5,131	3,608	1,288	262	151	44	56,722
霊柩	4,168	291	101	74	39	18	8	3	3	4,705
特定	368	61	18	8	5	1	1	1	0	463
計	30,451	14,335	6,476	5,235	3,706	1,369	311	211	82	62,176
構成比(%)	49.0	23.1	10.4	8.4	6.0	2.2	0.5	0.3	0.1	100.0

（出典）「貨物自動車運送事業者数（規模別）」2016.3.31. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001153596.pdf>> を基に筆者作成。

表4 トラック運送の資本金規模別事業者数（平成27（2015）年度末）

	資本金額										
	～100万円	～300万円	～500万円	～1000万円	～3000万円	～5000万円	～1億円	～3億円	3億円～	その他	合計
特積	2	2	3	46	72	47	65	14	35	0	286
一般	1,495	9,545	6,518	19,589	13,230	2,297	942	235	153	2,718	56,722
霊柩	300	1,175	576	1,121	438	155	86	34	107	713	4,705
特定	27	120	43	125	61	10	3	1	4	69	463
計	1,824	10,842	7,140	20,881	13,801	2,509	1,096	284	299	3,500	62,176
構成比(%)	2.9	17.4	11.5	33.6	22.2	4.0	1.8	0.5	0.5	5.6	100.0

（出典）「貨物自動車運送事業者数（規模別）」2016.3.31. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001153596.pdf>> を基に筆者作成。

2 規制緩和による事業者の増加

トラック運送事業は、平成2（1990）年12月に施行された貨物自動車運送事業法⁽⁸⁾によって、事業への参入が従来の道路運送法における需給調整規制⁽⁹⁾を伴う免許制から許可制に変更された⁽¹⁰⁾。また、運賃・料金は、従来の認可制から事前届出制に変更された⁽¹¹⁾。この結果、貨物自動車運送事業法が施行された平成2（1990）年度において40,072であったトラック運送事業者数は、その後急速に増加し、10年後の平成12（2000）年度には55,427、15年後の平成17（2005）年度には現在とほぼ同数の62,056に達した⁽¹²⁾。

参入規制の緩和及び運賃の事前届出制への変更は、市場の活性化や顧客の利便性促進というプラスの側面もあるが、一方では、小規模・零細事業者の急増による市場競争の激化を招来した。一部の事業者は、価格競争で優位に立つため従業員の社会保険加入、過労運転防止等の法

(8) 従来、貨物自動車運送事業は旅客自動車運送事業とともに「道路運送法」(昭和26年法律第183号)に規定されていたが、1980年代における規制緩和の流れを受けて、トラック運送事業に関する部分が新たな事業法として独立した。同時に施行された「貨物運送取扱事業法」(平成元年法律第82号。現行名称は「貨物利用運送事業法」とともに、「物流二法」と総称されている。齊藤実『物流用語の意味がわかる辞典』日本実業出版社、2000、p.44。

(9) 政府による経済的規制で、需要に応じて供給を制限する規制の総称。具体的には供給過剰にならないように、供給を制限することであり、免許制や許可制にして新規参入を制限することである。同上、p.113。

(10) 許可基準については、需給調整を伴わないこと以外は道路運送法の基準と同様であった。野尻俊明『貨物自動車政策の変遷』流通経済大学出版社、2014、p.215。

(11) 道路運送法においては運賃・料金について認可制が採用されていたが、実際の市場では長年にわたり「実勢運賃」と呼ばれた認可割れ運賃が支配的であった。事前届出制の採用は、このような法と現実の乖離を埋める目的があったとされる。なお、平成14（2002）年の貨物自動車運送事業法の改正に伴い、平成15（2003）年4月から運賃の事前届出制が廃止され、事後的にチェックする方式に改められた。同上、pp.216, 251, 264。

(12) 同上、p.247。トラック運送事業者数は、平成19（2007）年度の63,122がこれまでの最多である。日本物流団体連合会 前掲注(1)、p.44。

令上の義務・規制等への対応を疎かにし、不当に廉価な運賃・料金を設定した。その結果、業界全体が過当競争に陥り、適正な事業運営が損なわれる状況に至った。⁽¹³⁾

3 トラック運転者の状況

(1) 就業者数及び年齢構成

総務省の「労働力調査」によれば、平成 29 (2017) 年度において、道路貨物運送業の就業者数は約 191 万人であり、このうちトラック運転者（輸送・機械運転従事者）は約 84 万人である⁽¹⁴⁾。しかし、トラック運転者のうち女性の比率は約 2.4%にとどまる（全産業平均は 43.9%）⁽¹⁵⁾。

次に、トラック運転者を含む道路貨物運送業就業者の年齢構成を全産業平均の年齢構成と比較すると（表 5）、40 歳代及び 50 歳代の比率が高い。40 歳から 54 歳までの就業者の比率は、合計 45.6% と半数近くに達し、全産業平均（35.1%）に比して約 10% 上回っている。また、『交通政策白書 平成 29 年版』によると、大型トラック運転者の平均年齢は 47.5 歳であり、全産業平均（42.2 歳）に比して 5 歳以上高い⁽¹⁶⁾。一方で、29 歳以下の若年層が占める比率は約 8.3% に過ぎず（全産業平均は 16.1%）、トラック運送に従事する就業者の年齢構成が中・高年齢層に偏っていることがわかる。

表 5 道路貨物運送業就業者の年齢構成

	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65歳以上	合計
就業者数 (万人)	1	6	9	14	20	29	32	26	21	15	16	191
比率 (%)	0.5	3.1	4.7	7.3	10.5	15.2	16.8	13.6	11.0	7.9	8.4	100.0

(参考) 全産業

	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65歳以上	合計
就業者数 (万人)	101	428	533	590	653	801	811	690	616	522	822	6,566
比率 (%)	1.5	6.5	8.1	9.0	9.9	12.2	12.4	10.5	9.4	8.0	12.5	100.0

(出典) 総務省「第 II-2-1 年齢階級, 産業別就業者数」『労働力調査 2017 年度』政府統計の総合窓口ウェブサイト <https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200531&tstat=000000110001&cycle=8&year=20171&month=0&tclass1=000001040276&tclass2=000001040283&tclass3=000001040284&result_back=1&second2=1> を基に筆者作成。

(2) 運転者の不足

このような状況に加え、近年におけるインターネット通信販売の急速な普及による宅配便貨物の増加等⁽¹⁷⁾によって、トラック運転者の需給は慢性的に逼迫している。厚生労働省が公表した「一般職業紹介状況」によれば、平成 30 (2018) 年 3 月における「自動車運転の職業」の有効求人倍率は 2.95 倍であり、全産業平均（1.46 倍）のほぼ 2 倍の高さである⁽¹⁸⁾。運転者、特に若

(13) 小山誠「トラック運送業界の最近の動向」『流通ネットワークキング』No.305, 2018.1・2, p.2.

(14) 総務省「II-5 産業, 職業別就業者数」『労働力調査 2017 年度』政府統計の総合窓口ウェブサイト <https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00200531&tstat=000000110001&cycle=8&year=20171&month=0&tclass1=000001040276&tclass2=000001040283&tclass3=000001040284&result_back=1&second2=1>

(15) 同上

(16) 国土交通省編『交通政策白書 平成 29 年版』2017, p.44.

(17) 平成 27 (2015) 年度における宅配便の取扱量は約 37 億 4500 万個であり、前年度比 3.6% 増であった。日本物流団体連合会 前掲注(1), p.117.

年層の人材の確保は、トラック運送業界において喫緊の課題であると言えよう。

Ⅱ トラック運送の課題

1 長時間労働と低賃金

(1) 改善基準告示

前述のとおり、トラック運送が抱える大きな課題は、労働力の不足、とりわけ若年層の運転者の不足である。この要因として、一般的には少子高齢化の進行に伴う労働人口の減少を挙げることができよう。しかし、これに加えて、トラック運送に特有の事情や問題点も見過ごすことができない。

その第一は、労働環境の劣悪さである⁽¹⁹⁾。トラック運送事業に対しては、その業務の特性を考慮し、交通事故や労働災害の発生を防止するため、「労働基準法」(昭和22年法律第49号)に加えて「自動車運転者の労働時間等の改善基準」(昭和42年2月9日基発第139号。通称「2・9通達」)が昭和42(1967)年に発出された⁽²⁰⁾。平成元(1989)年には労働大臣告示(「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7号。以下「改善基準告示」)として示され、その後、労働基準法等の改正に合わせて数次にわたる改正を経て現在に至っている⁽²¹⁾。

トラック運転者に係る改善基準告示においては、拘束時間(始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間及び休憩時間(仮眠時間を含む。)の合計時間)及び運転時間の上限が示されている。具体的には、1か月の拘束時間の限度は原則として293時間⁽²²⁾、1日の拘束時間は原則として13時間以内(延長する場合は16時間が限度⁽²³⁾)である。また、運転時間については2日(始業時刻から48時間)の平均で1日当たり9時間、1週間の運転時間は2週間ごとの平均で44時間が限度、連続運転時間は4時間が限度とされている⁽²⁴⁾。

(2) 荷待ち時間等の発生

しかし、トラック運送の現場では、荷主による輸送条件の急な変更や貨物の搬出入時における待機が頻繁に発生するため、改善基準告示を厳格に遵守することは困難であるとされてい

(18) 「職業別一般職業紹介状況[実数](常用含パート)」2018.4.27. 厚生労働省ウェブサイト <http://www.mhlw.go.jp/file/04-Houdouhappyou-11602000-Shokugyouanteikyoku-Koyouseisakuka/G35_79.pdf>

(19) 野尻俊明流通経済大学学長は、「(労働者不足の)最大の要因は、他産業に比較しての労働環境の劣悪さであろう」と指摘している。野尻俊明「トラック輸送産業の現状と課題—労働力不足問題を中心に—」『野菜情報』No.136, 2015.7, p.38.

(20) 昭和54(1979)年に拘束時間、休息期間、運転時間、時間外労働及び休日労働、賃金制度等の規制(「自動車運転者の労働時間等の改善基準」(昭和54年12月27日基発第642号。通称「27通達」)に改正された。浅井邦茂「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』No.563, 2017.5, p.30; 嶋本宏征・泊尚志「わが国の自動車運送事業における運転時間基準の考え方に関する基礎的研究」『運輸政策研究』17(3), 2014.秋, pp.31-32.

(21) 浅井 同上

(22) 毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3,516時間(293時間×12)を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長することができる。厚生労働省労働基準局「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」p.2. <<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-10.pdf>>

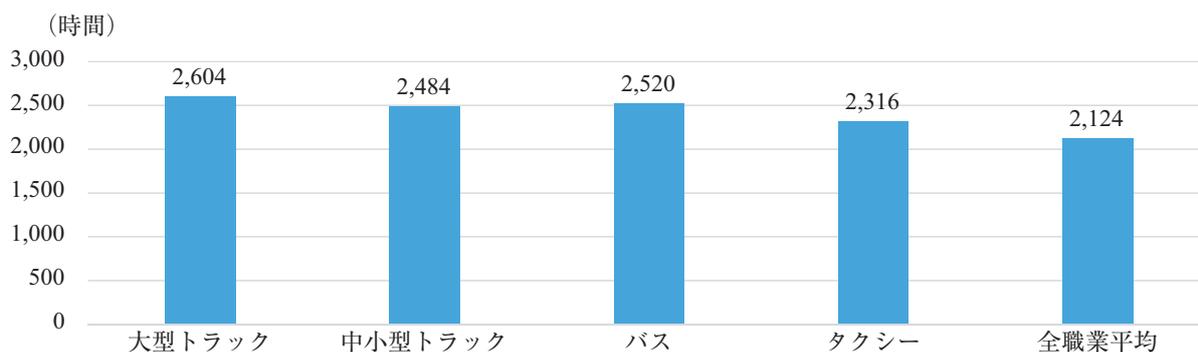
(23) 1日の拘束時間を13時間から延長する場合であっても、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度である。同上, p.4.

(24) 同上, p.6.

る⁽²⁵⁾。典型的な事例として、トラックが荷主の物流拠点等に到着してから貨物の積卸しを行うまで待機する「荷待ち(手待ち)」時間の問題がある。国土交通省が平成27(2015)年9月に運転者約5,000人を対象に実施した調査(トラック輸送状況の実態調査)の結果によれば、荷待ち時間がある運行(調査対象となった運行の約46%。平均拘束時間13時間27分)については、1運行当たり平均1時間45分(拘束時間の約13%)を荷待ち時間が占めていた⁽²⁶⁾。また、運転者は、トラックの運転に加えて荷役(トラックへの貨物の積卸しや物流施設での入荷、保管、出荷に係る一連の作業⁽²⁷⁾)等の附帯作業⁽²⁸⁾を行っている場合が多く、上記調査においては附帯作業に係る時間は1運行当たり平均2時間45分に上っている⁽²⁹⁾。このように、本来の運送業務に加えて、荷待ち時間や附帯作業が派生することで、長時間労働を助長しているとされる⁽³⁰⁾。

なお、「平成28年賃金構造統計調査」(厚生労働省)に基づき国土交通省が算出した結果によると、年間の平均労働時間は大型トラック⁽³¹⁾運転者が2,604時間、中小型トラック運転者は2,484時間であり、全産業平均(2,124時間)よりも20%前後(大型トラック約23%(480時間)、中小型トラック約17%(360時間))長い⁽³²⁾(図2)。加えて、トラック運送業界では長距離輸送等に伴う深夜、早朝、休日にわたる不規則な就業形態が日常化している⁽³³⁾。

図2 年間平均労働時間数の比較



(出典) 国土交通省自動車局「自動車運送事業の働き方をめぐる状況について」(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回連絡会議(自動車運送事業) 配布資料)2017.6, p.4. 首相官邸ウェブサイト <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu_jidousya/dai1/haifusiryou_jidousya.pdf> を基に筆者作成。

- (25) 井上豪「トラック運送業界における労働環境の改善に向けた取り組みと課題」『物流問題研究』No.65, 2016.夏, p.2.
- (26) 「トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)」p.21. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001128767.pdf>>; 福田ゆきの「トラック運送業の取引環境改善と生産性向上に向けた取組」『道路』No.912, 2017.3, p.16. 年末等の繁忙期は多数のトラックが物流拠点等に集結するため、荷積みや荷卸しを終えるまで半日以上待機させられる場合も珍しくないとされる。藤原秀行「危機に瀕する物流業界—急務のトラックドライバー労働環境改善—」『労働の科学』72(7), 2017.7, p.34.
- (27) 齊藤 前掲注(8), p.187.
- (28) 貨物の積卸し以外にも、検品、保管場所までの横持ち運搬、商品仕分け等の附帯作業が行われている。「トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)」前掲注(26) なお、「横持ち」とは、工場、倉庫等の物流施設内でのフォークリフト等を使用した貨物の移動及び一企業内での工場から物流センターへのトラックによる輸送をいう。同上, p.251.
- (29) 福田 前掲注(26)
- (30) 平木淳・吉眞恒治「貨物自動車運送業の業務体系と今後の課題」『高速道路と自動車』61(1), 2018.1, p.26.
- (31) 一般的に、積載量が2トン以下のトラックを小型トラック、4トンクラスのトラックを中型トラック、10トンクラスのトラックを大型トラックと呼称する。「事業用トラックの種類」全日本トラック協会ウェブサイト <<http://www.jta.or.jp/coho/hayawakari/2.shurui-page1.html>>
- (32) 国土交通省自動車局「自動車運送事業の働き方をめぐる状況について」(建設業・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回連絡会議(自動車運送事業) 配布資料)2017.6, p.4. 首相官邸ウェブサイト <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu_jidousya/dai1/haifusiryou_jidousya.pdf>
- (33) 野尻 前掲注(19); 「トラック運転手 超激務」『毎日新聞』2018.3.26.

(3) 低賃金

一方、賃金の支給状況についても、平成 28（2016）年における大型トラック運転者は年間約 447 万円、中小型トラック運転者は年間約 399 万円であり、いずれも全産業平均（年間約 490 万円）を下回っている（大型トラックは約 9%、中小型トラックは約 19% 低い⁽³⁴⁾）。この背景には、前述した規制緩和の結果生じた過当競争環境下で運賃の引下げが相次ぎ、運転者の賃金が減額されていった事情があると説明されている⁽³⁵⁾。

また、小野秀昭流通経済大学教授は、トラック運転者の労働時間と賃金の実態について、「トラック運転者の労働条件は、全産業に比べて労働時間は二割長く、賃金は二割低い」と述べている⁽³⁶⁾。このような労働環境が、若年層や女性をトラック運送事業への就業から遠ざけ、深刻な労働力不足を招来している主要な原因の 1 つであると言えよう。

2 運賃・料金の収受に係る問題

第二の問題点は、荷待ち時間や付帯作業が運送契約において必ずしも明確に位置付けられていないため、トラック運送事業者がこれらに係る料金を荷主に対して請求できない場合が少なくないことである。国土交通省の前記調査（トラック輸送状況の実態調査。II-1-（2））によると、荷役料金の収受の有無については、「運賃に含んで収受している」が 57.4%、「運賃とは別に実費収受している」が 3.1%、「収受していない」が 39.5% であり、約 4 割のケースで料金を収受することができていない⁽³⁷⁾。また、運賃と付帯作業に係る料金を明確に区別して収受しているケースは僅か 3.1% に過ぎない。

付帯作業等の料金が運賃に含めて収受される場合が多いことに関して、小山誠公益社団法人全日本トラック協会企画部長は、「荷主に対して事業者の取引上の立場が弱いこともあって、実際の運送契約においては運賃にすべての費用が包含され、仮に待機時間や運送以外の役務にかかる費用が特別に発生しても、実質的にその対価を収受できないという取引のあり方が、商慣習として根付いてしまっていた」と述べている⁽³⁸⁾。他方、荷役作業に係る契約が書面（文書）によって行われているかについて、トラック輸送状況の実態調査（前記）においては、調査対象（荷役作業回数 95,698 回）のうち「書面化している」が 58.2%（55,704 回）であったが、一方で「口頭で依頼」が 32.3%（30,931 回）、「事前連絡なし」が 9.5%（9,063 回）に上っており、4 割を超えるケースで書面化が行われていない⁽³⁹⁾。さらに、運送契約の書面化の有無と荷役料金収受の有無の関係を見ると、書面化が行われている場合は 71.2%（うち運賃と別途に収受 3.0%）で料金を収受することができているが、口頭で依頼した場合は約 54.0%（うち運賃と別途に収受 3.9%）、事

⁽³⁴⁾ 「きまって支給する現金給与額（月額）」（「営業用大型貨物自動車運転者」は 348,600 円、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」は 308,500 円）及び「年間賞与その他特別給与額（年額）」（「営業用大型貨物自動車運転者」は 290,000 円、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」は 291,200 円）を合算し、年収に換算した数値。厚生労働省政策統括官付参事官付賃金福祉統計室編『賃金構造基本統計調査 平成 28 年 第 3 巻』2017, p.76。全産業平均についても同様に算出した（「きまって支給する現金給与額（月額）」333,700 円、「年間賞与その他特別給与額（年額）」894,200 円）。同『賃金構造基本統計調査 平成 28 年 第 1 巻』2017, p.2; 国土交通省自動車局 前掲注⁽³²⁾, p.7。

⁽³⁵⁾ 尾上友章「職業の平成史 第 8 回 トラックドライバー」『賃金事情』No.2742, 2017.6.20, p.42。

⁽³⁶⁾ 小野秀昭「常態化する長時間労働は解消できるか—トラック運送業界の働き方改革—」『月刊自治研』No.695, 2017.8, p.40。

⁽³⁷⁾ 「トラック輸送状況の実態調査結果（全体版）」前掲注⁽²⁶⁾, p.31。

⁽³⁸⁾ 小山 前掲注⁽¹³⁾, p.5。

⁽³⁹⁾ 「トラック輸送状況の実態調査結果（全体版）」前掲注⁽²⁶⁾, p.30。

前連絡なしの場合は 19.6%（うち運賃と別途に収受 0.7%）にとどまっている（表 6）。このような状況を改善し、運転者の待機時間を短縮するためには、運送契約の書面化を推進するとともに、運賃と料金を区別して適正な金額を収受できるようにすることが重要な課題であろう。

表 6 運送契約の書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

	運賃に含んで収受	運賃とは別に実費収受	収受していない	合計
書面化している	68.2%	3.0%	28.8%	100.0%
口頭で依頼	50.1%	3.9%	46.1%	100.0%
事前連絡なし	18.9%	0.7%	80.5%	100.0%

（注）回答件数：91,757。なお、荷役回数 95,698 回のうち「書面化している」は 58.2%、「口頭で依頼」が 32.3%、「事前連絡なし」が 9.5% である。

（出典）「トラック輸送状況の実態調査結果（全体版）」p.31. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001128767.pdf>> を基に筆者作成。

3 荷主との関係

(1) 多重下請構造

第三の問題点は、運賃・料金の収受をめぐる問題と密接に関連するが、トラック運送事業者と荷主との関係である。トラック運送事業は、荷主の需要に応じて有償で貨物を運送する事業であり、本来、トラック運送事業者と荷主は対等の関係でなければならない⁽⁴⁰⁾。しかし、前述のとおり、トラック運送事業者はその大半が中小零細事業者であることから、荷主に対して弱い立場に立つことが多い⁽⁴¹⁾。加えて、荷主が発注する業務は「元請け」と呼ばれる大手企業が受注し、実際の運送業務（実運送）は下請けの中小事業者が担うという、ピラミッド型の多重下請構造が広がっている⁽⁴²⁾。

業務を引き受ける下請事業者は「傭車」とも呼称されるが、齊藤実神奈川大学教授は、「注目すべき点はこの傭車下請関係がますます広範囲にさらに深化している点である」と指摘している⁽⁴³⁾。このように下請関係が重層化し、介在する事業者の数が多くなるほど荷主が支払う運賃から手数料が次々に減額されていく。その結果、実際に貨物を運送する事業者の受取運賃は大幅な低下を余儀なくされるという構造的な問題が存在する⁽⁴⁴⁾。

(2) 荷主からの要求

また、前述のとおり、書面によらない口頭での業務の請負が行われることが少なくない。このような場合、業務を受注するに当たって詳細な内容、条件等にまでは踏み込まずに請け負うことになる。その結果として、長時間にわたる荷待ち時間の発生に加え、附帯作業を荷主から要請される等、当初取り決めた運賃・料金に見合わない作業やリスクを負わされ、不測の損害を被りかねないことが指摘されている⁽⁴⁵⁾。

(40) 井上 前掲注(25), p.5.

(41) 野尻 前掲注(10), p.218. 荷主が優先的地位を濫用して、買ったたきや不当な代金減額等を行う場合もあるとされている。同上

(42) 藤原 前掲注(26); 長野潤一「トラック運転手の長時間労働—現状と対策—」『物流問題研究』No.64, 2015.夏, p.10.

(43) 齊藤実「トラック輸送産業の構造と諸課題」『運輸と経済』No.742, 2009.4, p.16.

(44) 同上

(45) 井上 前掲注(25), p.5.

齊藤教授も、貨物積込時の長時間待機や直前での輸送量の追加依頼によって出発時間が遅れる一方で、着荷主側では時間指定が厳しく設定されていることを指摘し、「結果的に、このような荷主による運行スケジュールを無視した一方的な要求は、運転するドライバーが運行速度を速めることにつながり、このため運行の安全性が脅かされる事態が恒常的に生じている」⁽⁴⁶⁾として、運行の安全確保という観点からも重大な問題に帰結することに言及している⁽⁴⁷⁾。

Ⅲ 解決に向けた方策

前述のような問題点を解決するためには、どのような対策が求められるのであろうか。本章では、①労働環境の改善、②取引条件の見直しと適正な運賃・料金の収受、③荷主との関係の見直し、及び④運送の効率化の4つの視点から、近年の政府や事業者の取組について整理を行いたい。

1 労働環境の改善

(1) トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

第一は、トラック運転者の労働環境を改善する取組である。切迫した課題である運転者不足の状況を改善するためには、他産業に比較して後れを取った労働環境を見直すこと、具体的には労働時間の短縮や賃金の引上げの実現が求められる。国土交通省及び厚生労働省は、平成27(2015)年5月、トラック運送業における取引環境改善と運転者の長時間労働抑制のために必要な環境整備を図ることを政策課題として掲げ、両省に加えて有識者、荷主、運送事業者等から構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」(中央協議会座長：野尻俊明流通経済大学学長。以下「協議会」)を中央及び47都道府県に設置した⁽⁴⁸⁾。中央の協議会は、平成30(2018)年2月時点で8回の会合を重ねている。

(2) 働き方改革実行計画

また、政府は、平成28(2016)年9月に安倍晋三内閣総理大臣を議長とする「働き方改革実現会議」を立ち上げ、平成29(2017)年3月28日に開催された第10回会議において、罰則付き時間外労働の上限規制の導入をはじめとする13項目からなる「働き方改革実行計画」を取りまとめた⁽⁴⁹⁾。その中で、これまで時間外労働の限度基準告示⁽⁵⁰⁾の適用除外とされてきた「自動車の運転業務」について、長時間労働是正の観点から、労働基準法の改正⁽⁵¹⁾によって導入される罰則付き時間外労働規制の適用除外としないこととし、改正法の一般則(時間外労働の限度を原則

(46) 齊藤 前掲注(43)

(47) 「輸送の安全を脅かす行為を荷主に強要されるケースがたびたび報告されてきた」という記述もある。野尻 前掲注(40), p.218.

(48) 小山 前掲注(13), p.3.

(49) 「働き方改革実行計画」(平成29年3月28日働き方改革実現会議決定)首相官邸ウェブサイト <<https://www.kantei.go.jp/jp/headline/pdf/20170328/01.pdf>>

(50) 労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準(「時間外労働の限度に関する基準」平成10年労働省告示第154号)。現行の時間外労働規制では、いわゆる36協定で締結できる時間外労働の上限を、原則、月45時間以内、かつ年360時間以内と定めている。同上, p.11.

(51) 第196回国会において、労働基準法の一部改正を含む「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」(平成30年法律第71号)が制定された。

として月 45 時間かつ年 360 時間とし、特例として、臨時的な特別の事情がある場合として労使が合意して労使協定を結ぶ場合においても上回ることができない時間外労働時間の限度を年 720 時間（月平均 60 時間）とするもの）の施行期日の 5 年後に年 960 時間（月平均 80 時間）以内の規制を適用すること、また、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとされた。⁽⁵²⁾

しかし、一般則の適用が現時点では除外されたことに加え、時間外労働の上限規制の適用を 5 年間猶予したことに対しては、「トラック運送事業の長時間労働をいわば法令で追認するものであり、問題が残る」⁽⁵³⁾という指摘がある。また、運輸業の労働組合で結成する産業別組織である全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）も政府の方針を見直すように求めており、署名活動も行われている。難波淳介中央執行委員長は「なぜ他の産業と上限が違うのか合点がいかない。この産業に人を集めるには、同じ条件で労働環境を良くしていかなければならない」と発言している⁽⁵⁴⁾。

この他、「働き方改革実行計画」においては、自動車運送事業（トラック、バス及びタクシー事業）について関係省庁横断的な検討の場を設けること、IT の活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等による長時間労働是正のための環境整備を行うことを目的とする、関連制度の見直しや支援措置を行うことが盛り込まれた⁽⁵⁵⁾。特にトラック運送事業に関しては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業⁽⁵⁶⁾を踏まえてガイドラインを策定するとともに関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数の運転者が輸送行程を分担することで勤務時間の短縮を可能にする等の生産性向上に資する措置、③荷待ち時間の削減に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施するとされた⁽⁵⁷⁾。

(3) 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

「働き方改革実行計画」において関係省庁横断的な検討の場を設けるとされたことを受けて、平成 29（2017）年 6 月、「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」（議長：野上浩太郎内閣官房副長官。以下「関係省庁連絡会議」）が設置された。関係省庁連絡会議は、同年 8 月に「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」—長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル—」を取りまとめ、「クルマの仕事の生産性 & 職の魅力を高める 63 施策」を提示した⁽⁵⁸⁾。また、平成 30（2018）年 5 月 30 日に開催された第 4 回会議において、「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」を決定した⁽⁵⁹⁾。

⁽⁵²⁾ 「働き方改革実行計画」前掲注(49), p.13; 世永正伸「トラックドライバーの労働環境の実態と改善に向けた法整備の必要性について」『物流問題研究』No.66, 2017.夏, p.11.

⁽⁵³⁾ 井上豪「トラック運送業界における「働き方改革」に向けた取り組みと課題」『物流問題研究』No.66, 2017.夏, p.6.

⁽⁵⁴⁾ 「年 720 時間の残業上限「運送業にも適用を」 運輸労連、181 万人分署名」『朝日新聞』2017.12.5.

⁽⁵⁵⁾ 「働き方改革実行計画」前掲注(49), p.14.

⁽⁵⁶⁾ 実証事業は、コンサルタント等の専門家の助言を受けて、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るもので、平成 28（2016）年度及び平成 29（2017）年度に全国規模で行われた。①荷主及び運送事業者の現状分析、②課題の洗い出し・解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行うものとされ、平成 30（2018）年度に取りまとめるガイドラインに反映するとされている。「各都道府県のパイロット事業概要」（第 5 回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）添付資料）2017.2.1. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001170976.pdf>>; 平嶋隆司「トラック事業の現状・施策と今後進めるべき課題」『流通情報』No.529, 2017.11, pp.11-12.

⁽⁵⁷⁾ 「働き方改革実行計画」前掲注(49), p.14.

⁽⁵⁸⁾ 「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」—長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル—」2017.8.28. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/000009624.pdf>>

本計画は、計画策定の日から自動車の運転業務に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の適用開始までの間を計画期間としており、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化の3つの視点から、長時間労働の是正に向けた環境整備を行うこととしている。具体的には、女性や高齢者を含む多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現を目指す「「ホワイト物流」実現国民運動」(仮称)を展開することとされている。例えば、長時間労働の是正等の働き方改革を重視した経営(ホワイト経営)を実施する事業者を認証し、求職者が安心してそのような事業者に就職できるようにするための制度設計について検討すること等が盛り込まれた⁽⁶⁰⁾。これを受けて、平成30(2018)年6月には、国土交通省に「自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会」(座長:野尻俊明流通経済大学学長)が設置され、検討を開始している。

(4) 準中型免許の新設

労働力不足、特に若年層の運転者が不足している事態の改善を図るため、運転免許制度の変更が行われた。具体的には、平成27(2015)年6月に「道路交通法」(昭和35年法律第105号)が改正され、平成29(2017)年3月12日から施行された。これによって、運転免許の新たな区分として「準中型免許」が新設された。準中型免許は、車両総重量3.5トン以上7.5トン未満(又は最大積載量が2トン以上4.5トン未満)の車両(いわゆる「2トントラック」等の小型トラック)を対象としており、18歳から取得することができる⁽⁶¹⁾(表7)。

本改正の背景には、平成19(2007)年6月に道路交通法の一部改正法⁽⁶²⁾が施行されたことがある。この改正によって車両総重量5トン以上11トン未満の車両が新たに中型自動車と定義され、これに対応する免許として中型免許が設けられた。これに伴い、普通免許の対象は総重量5トン未満の車両となったが、保冷設備等を装備した車両の増加等により、従来は普通免許で運転することができたトラックでも車両総重量が5トンを超過するために、普通免許では運転することができない場合が増加した。しかし、中型免許は、取得要件として20歳以上かつ普通免許取得後2年以上であることが求められたため、高等学校の新規卒業者を運転者として採用することが困難となり、若年層の運転者を獲得する上で大きな障害となっていた。準中型免許の新設は、このような状況を改善するために執られた措置である。⁽⁶³⁾

⁽⁵⁹⁾ 「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―「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現―(案)」(第4回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資料6-1)2018.5.30.首相官邸ウェブサイト<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/hatarakikata/kensetsu_jidousya/dai4/haifusiryoushi_jidousya.pdf>

⁽⁶⁰⁾ 同上 p.7;「自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会 設置要領(案)」(第1回自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会資料)2018.6.11.国土交通省ウェブサイト<<http://www.mlit.go.jp/common/001238895.pdf>>

⁽⁶¹⁾ 該当する自動車の種類、車両総重量、最大積載量等については「道路交通法施行規則」(昭和35年総理府令第60号)第2条に規定がある。

⁽⁶²⁾ 「道路交通法の一部を改正する法律」(平成16年法律第90号)平成16(2004)年の法改正に伴う中型免許の新設は、改正前の普通免許で運転することができた総重量8トン未満の車両の事故を減少させることを目的とするものであった。「大型免取得 パンク気味 改正道交法 あすから「中型」新設」『朝日新聞』(大阪版)2007.6.1,夕刊。

⁽⁶³⁾ 「ドライバー不足 解消なるか 「準中型」免許 12日新設」『読売新聞』2017.3.10;永嶋功「準中型免許、18歳で取得可 小型トラック、運転手確保に期待」『日経産業新聞』2017.3.13.

表7 新たな免許区分に基づく用途及び免許取得要件

免許の種類	車両総重量	最大積載量	用途(例)	免許取得要件
大型免許	11トン以上	6.5トン以上	大型トラック等(都市間幹線輸送等、長距離で大量の荷物、資材等を輸送)	21歳以上、普通免許等保有通算3年以上
中型免許	7.5トン以上11トン未満	4.5トン以上6.5トン未満	中型トラック等(中短距離を中心に幅広い用途で使用)	20歳以上、普通免許等保有通算2年以上
準中型免許【新設】	3.5トン以上7.5トン未満	2トン以上4.5トン未満	小型トラック等(主に近距離配送の他、宅配便、コンビニ配送等)	18歳以上
普通免許	3.5トン未満	2トン未満	軽トラック等(主に小口商品の配送等)	18歳以上

(出典)「運転免許関連」警視庁ウェブサイト <<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/smph/menkyo/index.html>>; 永嶋功「準中型免許、18歳で取得可 小型トラック、運転手確保に期待」『日経産業新聞』2017.3.13 掲載の表を基に筆者作成。

2 取引条件の見直しと適正運賃・料金の収受

第二は、取引条件の見直しと適正運賃・料金の収受に向けた取組である。本節では、国土交通省の近年の施策を中心に紹介する。

(1) 荷待ち時間等の記録の義務付け

平成29(2017)年5月31日に「貨物自動車運送事業輸送安全規則⁽⁶⁴⁾の一部を改正する省令」(平成29年国土交通省令第34号)が公布され、同年7月1日から施行された。これに伴い、運転者が車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、運転者ごとに、①集荷又は配達を行った地点(以下「集荷地点等」)、②集荷地点等に到着した日時、③集荷地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時等について記録し、1年間保存することが義務付けられた(第8条関係)。また、荷主の都合による集荷地点等における待機(荷待ち時間)が輸送の安全を阻害する行為として明記された(第9条の4関係)⁽⁶⁵⁾。

これは、荷待ち等の実態を把握し、そのデータを基にトラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組を促進するとともに、荷待ち時間を生じさせている荷主に対して勧告を行うに際しての判断材料とすることを目的とする措置である。これについて、経営コンサルタントの小山雅敬氏(株式会社コヤマ経営代表取締役)は、長時間労働の要因となる荷待ち時間の削減に向けて大きく踏み出す契機となり得ること、これによって長時間労働が是正されれば、運送業の生産性向上に資するとともに、喫緊の課題である人材確保対策に寄与する点を評価している⁽⁶⁶⁾。しかし、小山氏は同時に、記録の義務化は現場の運転者の負担を増やすことにもなること、荷主の一部には、トラックが集荷地点の近隣に到着しても荷積みを開始する時刻までは構内にトラックを入れないケースが発生する可能性があることも指摘している⁽⁶⁷⁾。

(64) 平成2年運輸省令第22号

(65) 国土交通省自動車局貨物課「トラックドライバーの荷待ち時間等の実態把握や解消に向けて、荷待ち時間等の記録を義務付けることとします。一貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令の交付について」2017.5.31. <<http://www.mlit.go.jp/common/001186733.pdf>>

(66) 小山雅敬「トラックドライバーの「荷待ち時間」記録義務付けへの対応」『ビジネスガイド』No.842, 2017.8, p.43.

(67) 同上

(2) 標準貨物自動車運送約款の改正

前述のように、トラック運送事業では、運賃と料金の区分が必ずしも明確ではなく、積込み、取卸し、荷待ちによる待機時間の発生等が運送とは別個のコストとして必ずしも認識されていない状況が問題となっている⁽⁶⁸⁾。国土交通省は、平成 28 (2016) 年 7 月、協議会の下に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」(座長：藤井聡京都大学大学院工学研究科教授)を設置した。本検討会は、平成 30 (2018) 年 5 月時点において 7 回開催されており、トラック運送事業者が適正な水準の運賃・料金を収受できる環境を整備するための具体的な方策等について検討を行ってきた。これを踏まえて、同省は平成 29 (2017) 年 8 月 4 日に「標準貨物自動車運送約款」(平成 2 年運輸省告示第 575 号)⁽⁶⁹⁾を改正し⁽⁷⁰⁾、同年 11 月 4 日に施行した。

標準貨物自動車運送約款の改正の目的は、運送の対価としての「運賃」及び運送以外の役務の対価としての「料金」を適正に収受できる環境を整備することである⁽⁷¹⁾。具体的な改正内容は、①「運賃」と「料金」の区別を明確化したこと(運送状の記載事項として「積込料」、「取卸料」、「待機時間料」等の料金の具体例を規定)、②荷待ちに係る対価を「待機時間料」と規定したこと、③附帯作業の内容を明確化(「横持ち」等を追加)したことの 3 点である⁽⁷²⁾。これによって、貨物の積込みや取卸し業務に対して、「積込料」や「取卸料」を運賃と別個に請求することができるようになった。また、荷待ち時間に係る料金も「待機時間料」として請求することが可能となった。⁽⁷³⁾

(3) 運送契約の書面化の推進

国土交通省は、運送契約の書面化を推進しており、平成 26 (2014) 年 1 月に「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を策定した⁽⁷⁴⁾。このガイドラインでは、荷主は標準貨物自動車運送約款に基づき、運送状を作成してトラック運送事業者に交付すること、また、運送を受託したトラック運送事業者は、荷主に対して運送引受書を交付することとされている。運送引受書には、貨物の品名、運送日時、運賃・燃料サーチャージ⁽⁷⁵⁾・料金、附帯業務の委託、支

(68) 平嶋 前掲注(56), p.13.

(69) 標準貨物自動車運送約款は、国土交通省が制定するトラック運送事業者と荷主の契約のひな型である。「標準約款改正に係るリーフレット」国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001236734.pdf>>; 標準貨物自動車運送約款 同 <<http://www.mlit.go.jp/common/001196318.pdf>>

(70) 平嶋 前掲注(56) 併せて、運賃が輸送の対価であることを明確化するため、「運賃」と「料金」を明確に区別して定義する通達を発出した。ここでは、運賃を「貨物の場所的移動の対価」と定義付けるとともに、トラック運送事業者が通常備えているシート、ロープ等を用いた積付作業の対価を運賃に含むものとした。また、料金を「運送以外の役務の対価等」と定義し、積込料、取卸料、待機時間料、附帯業務料の他、深夜・早朝配送等により増加した特別な費用も挙げられている。「一般貨物自動車運送事業等における運賃及び料金について」(平成 29 年 8 月 4 日 国自貨第 59 号) p.4. 全日本トラック協会ウェブサイト <http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/kyogikai/pdf/unchin_ryokin.pdf> また、同じく平成 29 (2017) 年 8 月 4 日に、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」(平成 20 (2008) 年 3 月策定) 及び「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」(平成 26 (2014) 年 1 月策定) の改訂も行われている。国土交通省自動車局貨物課「トラック運送業の適正運賃・料金収受を推進していきます!」2017.8.4. <<http://www.mlit.go.jp/common/001196221.pdf>>

(71) 「標準貨物自動車運送約款等の改正について」国土交通省ウェブサイト <http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000020.html>

(72) 小山 前掲注(13), p.5; 平嶋 前掲注(56), p.14.

(73) 赤峰誠司「運賃以外の料金にも規定 トラック積み込み作業など、約款を改定」『日経産業新聞』2017.10.17.

(74) 平成 29 (2017) 年 8 月の標準貨物自動車運送約款の改正に合わせて、本ガイドラインに掲載された運送状記入例様式を改正後の標準貨物自動車運送約款に則った形式に改正している。「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」2014.1.22. (2017.8.4 改訂) p.18. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>>

(75) 燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度。同上, p.8.

払方法・支払期日等の必要事項を記載することとされており、これに基づいて運送業務を行うことによって適正な運賃・料金の収受が行われることを目指している⁽⁷⁶⁾。

3 荷主との関係の見直し

(1) 荷主勧告制度の概要

第三には、荷主との関係を見直す取組を挙げることができる。平成 29（2017）年 7 月から荷主勧告制度の新たな運用が開始された。荷主勧告制度は、貨物自動車運送事業法第 64 条に定められており、事業者が過積載や過労運転等の法令違反によって行政処分を受けた際において、当該違反行為が荷主の指示や行為に起因すると認められる場合に、国土交通大臣が荷主に対して違反行為の再発防止のための措置を執るべきことを勧告することができる制度である⁽⁷⁷⁾。

荷主勧告制度に対しては、「運輸事業の事業規制の相手方に荷主（利用者）が含まれるという法制度は、国際的にも稀なものであり、わが国の貨物自動車運送市場の取引の実態を直視した画期的な制度⁽⁷⁸⁾」という評価もある。しかし、本制度はこれまで所期の機能を果たしてきたとはいえない状況にあった。小山全日本トラック協会企画部長は、その理由について、「事業者の法令違反にかかる荷主の関与について、その判断基準が明確でなかったため、過去に発動された実績はなかった。さらに、事業者の法令違反が発覚してから行政処分が行われるまでに一定の期間を要する中で、荷主勧告はあくまで事業者が行政処分を受けることが発動の前提となっていたため、違反行為の再発を防止する観点からはスピード感を欠くという指摘があった」と説明している⁽⁷⁹⁾。

(2) 荷主勧告制度の新たな運用

このような状況を踏まえて、今回の新たな運用では、荷主の主体的な関与と認められる行為の具体例⁽⁸⁰⁾を示すとともに、勧告の判断基準を明確化し、重大な違反については荷主の関与の調査を確実に実施することとした。また、荷主の関与の蓋然性が高いと考えられる違反行為については早期に荷主を特定し、協力要請を行うこととしている⁽⁸¹⁾。

なお、平成 29（2017）年末に初めて荷主に対する警告⁽⁸²⁾が行われた。今後さらに悪質な事例

(76) 井上 前掲注(25), p.6.

(77) 平嶋 前掲注(56), p.15.

(78) 野尻 前掲注(10), p.212.

(79) 小山 前掲注(13), p.4. 荷主勧告が発動されなかった理由については、「どんな時に勧告するか基準が不明確だったほか、荷主の特定が難しかったため」という説明もある。「過積載 荷主公表「ゼロ」トラック業者に違法行為強要」『読売新聞』2017.10.26, 夕刊.

(80) 荷主勧告の発動要件は、貨物自動車運送事業法第 17 条第 1 項から第 4 項までの規定（過労運転防止、過積載の禁止、輸送の安全確保の遵守等）に違反した場合等とされている。「荷主への勧告について」（平成 26 年 1 月 22 日 国自貨第 102 号、平成 29 年 1 月 13 日 一部改正国自貨第 119 号）国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001197026.pdf>> 具体的には、荷主が事業者に対する優越的地位又は継続的取引関係を利用して行った次のような行為により事業者が法令違反行為を行った場合とされている。①荷待ち時間の恒常的な発生、②非合理的な到着時刻の設定、③やむをえない遅延に対するペナルティー、④重量違反等となる依頼及び⑤その他事業者の法令違反行為の原因となる行為。「荷主勧告事務の細部取扱い等について」（平成 29 年 6 月 30 日 国自貨第 38 号）同 <<http://www.mlit.go.jp/common/001197026.pdf>>; 「荷主の皆様へ トラック運送事業者の法令違反行為に荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます！」同 <<http://www.mlit.go.jp/common/001204970.pdf>>

(81) 平嶋 前掲注(56), p.15.

(82) 勧告を行うまでの主体的な関与が認められなかった荷主に対しても、著しい過労運転防止義務違反の場合には、その違反件数の半数以上に関与する荷主に対して警告を行う。「荷主勧告事務の細部取扱い等について」前掲注(80)

が発生した場合は、荷主勧告が発動され、当該荷主名、違反行為の概要等が公表されることが予測される。⁽⁸³⁾

4 運送の効率化

(1) 国土交通省の取組

第四には、運送の効率化を達成するための取組が挙げられる。トラック運転者の長時間労働の短縮や取引条件の改善を実現するためには、荷待ち時間等による時間や労力の損失の発生を抑止し、生産性の向上を図ることが重要である。

国土交通省は、平成 28 (2016) 年を「生産性革命元年」と位置付け、省内に設置した「国土交通省生産性革命本部」において、先進事例として 20 の「生産性革命プロジェクト」を選定した。その中に「物流生産性革命—効率的で高付加価値なスマート物流の実現—」及び「道路の物流イノベーション—トラック輸送の生産性向上—」の 2 項目が掲げられている。具体的には、中継輸送（高速道路のサービスエリア、パーキングエリア等を活用し、複数の運転者が輸送行程を分担することにより勤務時間の短縮を可能とする運行形態）の普及・実用化に向けた取組、ダブル連結トラック（1 台で通常の大型トラック 2 台分の輸送が可能な連結型トラック。最大車長 25m）の導入のための実証実験⁽⁸⁴⁾、将来の自動運転の実現も視野に入れた隊列走行（数台の車両が車間距離を詰めて連続して走行する方式）⁽⁸⁵⁾の実証実験等が行われている⁽⁸⁶⁾。

また、同省は、平成 28 (2016) 年度に実施した「トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業」⁽⁸⁷⁾において、トラック運送事業者における生産性向上に向けた取組を支援するための手引書⁽⁸⁸⁾を作成、公開した。本手引書においては、運送の効率化・生産性向上を図るための考え方を整理するとともに、具体的な取組や成功事例が収録されている。

(2) 運送事業者・荷主等の連携

近年においては、トラック運送事業者間、トラック事業者と荷主間及び荷主間の連携の動きも活発化している。事例としては、運転者が物流拠点で積卸しを行う時間帯を予約することができるシステム（トラック予約受付システム）の導入による荷待ち時間の短縮⁽⁸⁹⁾、複数のトラッ

⁽⁸³⁾ 「トラック運転手の長時間労働 悪質荷主の罰則強化 国交省」『日本経済新聞』2018.1.26.

⁽⁸⁴⁾ 例えば西濃運輸では、平成 30 (2018) 年 3 月から、切り離し可能なトレーラー（トラックと合わせた全長 25m）を使った輸送の実証実験を実施している。「25 メートルトレーラー 実証実験 西濃運輸、省力化めざす」『日経産業新聞』2018.4.12; 「ダブル連結トラック実験」国土交通省中部地方整備局ウェブサイト <http://www.cbr.mlit.go.jp/road/double_renketsu_truck/index.html>

⁽⁸⁵⁾ 景山一郎「トラックの自動運転・隊列走行の現状と展望」『運輸と経済』No.845, 2017.11, p.61. 平成 30 (2018) 年 6 月には、自動運転技術を使って 3 台のトラックを 1 人の運転者で走行させる隊列走行の実験が行われた。「トラック 3 台を 1 人で隊列走行 茨城で実験」『朝日新聞』2018.6.29.

⁽⁸⁶⁾ 国土交通省及び経済産業省によるトラック隊列走行の実証実験は、平成 30 (2018) 年 1 月、長さ約 12m、積載量 25 トン級の大型トラック 3 台を使用して新東名高速道路で実施された。高見和也「「無人化」を目指すトラック隊列走行の現実味—人材難の物流業界は期待と安全面の懸念交錯—」『東洋経済オンライン』2018.1.26. <<https://toyokeizai.net/articles/-/206128>>

⁽⁸⁷⁾ 「トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業」（第 1 回トラック運送業の適正運賃・料金検討会参考資料）2016.7.13. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001119978.pdf>>

⁽⁸⁸⁾ 国土交通省自動車局貨物課「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」<<http://www.mlit.go.jp/common/001189107.pdf>>

⁽⁸⁹⁾ トラック予約受付システム導入には国土交通省が税制等における支援を行っている。「物流拠点のトラック分散 運転手の長時間労働減へ」『読売新聞』2018.4.23, 夕刊.

ク運送事業者や荷主が1台のトラックのスペースをシェアしながら貨物を運送する共同輸配送⁽⁹⁰⁾、長距離の輸送手段をトラックから船舶や鉄道に転換するモーダルシフト、トラック運送事業者とバス事業者、鉄道事業者等が連携し、旅客用車両を使用して乗客とともに少量の貨物を運送する「貨客混載」等がある。

こうした動きに関連して、政府は、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(平成17年法律第85号。以下「物流総合効率化法」)を平成28(2016)年5月に改正し、同年10月に施行した。改正物流総合効率化法においては、2以上の者が連携して流通業務の総合化(輸送、保管、荷捌き及び流通加工を一体的に行うこと)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するものを認定し、認定された事業に対しては、税制面での特例措置等を講じることとしている⁽⁹¹⁾。

一例として、乗合バス事業者と連携した貨客混載について紹介したい。貨客混載は、トラック運送事業者には運転者を効率的に配置することができる等のメリットがあり、またバス事業者には収入増加のメリットがある。加えて、環境負荷の低減にもつながることから、トラック運転者の不足を背景として、複数の地域に拡がりを見せている⁽⁹²⁾。規制改革推進会議の答申(平成29(2017)年5月23日)に貨客混載が取り上げられたこと等を受けて⁽⁹³⁾、国土交通省は平成29(2017)年8月に通達⁽⁹⁴⁾を発出した。これによって、同年9月から、旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に各々特化してきた従来のあり方を転換し、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー及びトラックについては過疎地域⁽⁹⁵⁾において事業の兼業ができるようになった⁽⁹⁶⁾。

なお、従来乗合バスについては道路運送法第82条に基づき、旅客の輸送に付随して少量の郵便物、貨物等を運ぶことが可能であったことから、平成27(2015)年6月から岩手県盛岡市一同県宮古市間の都市間急行バス及び宮古市一重茂(おもえ)半島間の路線バスにおいて、地元の乗合バス事業者である岩手県北自動車の車両を使用してヤマト運輸の宅配便貨物を運搬する取組が開始された⁽⁹⁷⁾。同様の事業は、その後北海道、宮崎県、熊本県等でも展開されている。⁽⁹⁸⁾

一方、宅配便等の貨物を鉄道の旅客用車両を使用して輸送する取組も行われている⁽⁹⁹⁾。地方の旅客鉄道は人口減少により輸送力に余剰が生じる傾向が見込まれることから、これを活用し

⁽⁹⁰⁾ 近年では、食品メーカー同士が共同輸配送を行う事例等が見られる。福田 前掲注⁽²⁶⁾, p.17;「味の素・ハウスなど5社、共同配送全国に拡大 19年4月に新会社」『日本経済新聞』(電子版)2018.4.26.

⁽⁹¹⁾ 例えば、旅客鉄道を活用した貨物輸送に対しては、貨物用車両や搬送装置に対する固定資産税の課税標準が2/3に軽減される支援措置が講じられている。「物流総合効率化法の概要」国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001174085.pdf>>

⁽⁹²⁾ 福田 前掲注⁽²⁶⁾, p.17; 弘内泰樹「地域インフラの維持に向けた物流事業者としての取組」『都市計画』No.328, 2017.9, p.61.

⁽⁹³⁾ 規制改革推進会議「規制改革推進に関する第1次答申—明日への扉を開く—」2017.5.23, p.69. 内閣府ウェブサイト <<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/suishin/publication/toshin/170523/toshin.pdf>>

⁽⁹⁴⁾ 「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について」(平成29年8月7日 国自安第97号・国自旅第128号・国自貨第64号)国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001197454.pdf>>

⁽⁹⁵⁾ 「過疎地域自立促進特別措置法」(平成12年法律第15号)第2条第1項に規定する過疎地域又は同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないもの。同上

⁽⁹⁶⁾ 国土交通省自動車局貨物課・自動車局旅客課・自動車局安全政策課「貨客混載を通じて自動車運送業の生産性向上を促進します—過疎地域等で人流・物流の「かけもち」を可能に一」2017.6.30. <<http://www.mlit.go.jp/common/001190936.pdf>>

た貨物輸送を行うことによってトラックの代替としての機能を果たし、運転者不足に対応するとともに環境面でも寄与することが期待されている。国土交通省は、「既存の旅客交通システムを活用した貨物輸送の導入支援」として、環境省と連携して、トラック運転者不足対策や温室効果ガスの削減を図る観点から、輸送手段の切替えに必要な経費（車両改造経費、輸送機材、荷役機器、保冷容器等の導入経費）の一部について補助を行っている⁽¹⁰⁰⁾。

おわりに

トラック運送の最大の課題である運転者不足を解消するため、政府や事業者は各種の対策を講じてきた。先に紹介した施策以外にも、例えば、多様な人材を確保する観点から、国土交通省は、平成 26 (2014) 年度から、女性運転者の増加を図るため、専用サイトを開設して情報発信に取り組んでいる⁽¹⁰¹⁾。これと関連して、トラック車体への装着・取外しを容易に行うことが可能な荷台（スワップボディコンテナ）⁽¹⁰²⁾を開発し、それに伴い荷役作業を（運転者ではなく）荷主企業や倉庫会社が行うという方式も導入されており、運転者の負担軽減を通じた女性の登用拡大に向けた基盤の整備も徐々に開始されている⁽¹⁰³⁾。

また、国土交通省は厚生労働省と連携して運転者の人材確保・育成策を取りまとめ、公表している⁽¹⁰⁴⁾。一方、事業者の団体である全日本トラック協会でも、若年層の運転者を確保するため、インターンシップ導入促進事業⁽¹⁰⁵⁾、準中型免許取得助成事業等を実施して広報活動に努めている。25歳以下の普通免許保有者を対象に、大型免許を保有していなくても運転要員として正社員で採用する制度を開始した事業者の例もある⁽¹⁰⁶⁾。

97) 岩手県北自動車株式会社・ヤマト運輸株式会社「路線バスを活用した宅急便輸送「客貨混載」の開始について—路線バスの後部座席を荷台スペースにした開発車両が運行—」2015.6.3. ヤマトホールディングスウェブサイト <http://www.yamato-hd.co.jp/news/h27/h27_18_01news.html> なお、重茂半島に営業拠点を置く宅配便の運転者は、従来は宮古市まで約 18km を集荷のために往復していたが、貨物をバスで重茂半島まで運搬するようになったことから宮古市まで行くことが不要となり、輸送効率の改善や環境負荷の低減に加え、運転者が担当地域に滞在する時間を多く取ることができるようになったという効果も生まれた。弘内 前掲注92; 待兼音二郎「ヤマト運輸が過疎地のバス路線を救う「客貨混載」の試み」『ダイヤモンドオンライン』2016.4.7. <<https://diamond.jp/articles/-/89212>>

98) 弘内 同上, pp.60-61.

99) 京福電気鉄道（京都市）及び長良川鉄道（岐阜県）がヤマト運輸と、北越急行（新潟県）が佐川急便と連携して、旅客用車両を使用して貨物の輸送を行っている事例等がある。「「電車モーダルシフト」推進 国交省、地域鉄道中心に拡大」『交通新聞』2018.1.11.

100) 物流審議官「平成 30 年度国土交通省物流関係予算・税制改正概要」2018.1, p.14. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001218433.pdf>>

101) 「トラガール促進プロジェクト」同上 <<http://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/about.html>>

102) スワップボディコンテナの導入により、運転と荷役（積卸し等）作業を切り離すことが可能となり、運転者は運転に専念することができる。熊澤孝行「スワップボディコンテナ導入による車両の安定確保と輸送コスト削減」『Logistics Systems』Vol.26, 2017.夏, pp.57-58. <<http://www.logistics.or.jp/pdf/newest/2017/homel.pdf>>

103) 「トラガール 細腕運送記 運転に専念、力要らず 人手確保へ変わる物流」『日経産業新聞』2018.4.3; 「存在感増す「トラガール」 人手不足で新たな担い手」『毎日新聞』2018.4.23.

104) 国土交通省・厚生労働省「トラックドライバーの人材確保・育成に向けて」2015.5.28. 国土交通省ウェブサイト <<http://www.mlit.go.jp/common/001090803.pdf>>

105) 会員事業者（中小企業）が高等学校以上の教育機関からインターンシップを受け入れ、一定の要件を満たす場合において助成を行う制度。「平成 30 年度インターンシップ導入促進支援事業について」全日本トラック協会ウェブサイト <http://www.jta.or.jp/keieikaizen/yushi_jyosei/intren2018/intern_2018.html>

106) 「（宅配クライシス）物流中小、人手不足に知恵 運転手確保 大手と競う」『日本経済新聞』2017.9.2.

このような地道な取組が行われているが、現時点では、運転者不足とその原因である長時間労働及び低賃金というトラック運送の構造的な問題が解消されるには至っていない。「(略)もうすでに日本の物流システムは現状維持すら難しい危険水域に入っている。モーダルシフト、貨物混載、ドローン、自動運転。あらゆる手段を総動員してドライバーの肉体的な頑張りに頼る仕組みを改めなければならない時にきている」⁽¹⁰⁷⁾という厳しい見解もある。

我が国の状況と単純に比較することは難しいが、米国の宅配便事業者は運賃に対する支配力が高く、定期的に運賃の引上げを行うことによって高収益を維持し、有利な労働条件で運転者を確保して輸送能力の拡大を図っているとされる⁽¹⁰⁸⁾。運送の担い手となる人材の確保に向けては、事業者と荷主の関係の見直しも含めて運転者の労働環境の改善を推進することにより、トラック運送の産業としての魅力を回復し、持続性を高めていくことが急務であろう⁽¹⁰⁹⁾。

(ふるかわ こうたろう)

⁽¹⁰⁷⁾ 「中小トラック、限界近く 人手不足、相次ぐ規制違反」『日経産業新聞』2017.8.21.

⁽¹⁰⁸⁾ 齊藤実「アメリカにおけるネット通販と宅配便」『(シンポジウム)優れたサービスと持続可能性を両立させる宅配便革新』(日交研シリーズ B-173)2016.8, p.20; 齊藤実「(経済教室)物流危機に出口はあるか(下)運転手確保へ収益改善を」『日本経済新聞』2017.4.25.

⁽¹⁰⁹⁾ 小野 前掲注(36), p.42.