

トラック運送業における働き方改革の動向

— 物流効率化と労働環境の改善に向けた主な取組 —

山越 伸浩

(国土交通委員会調査室)

1. はじめに
2. 自動車運送事業の働き方改革に関する国の総合的な取組
 - (1) 連絡会議の取組
 - (2) 総合物流施策大綱に見る物流効率化の目標
 - (3) 国土交通省の物流生産性革命について
3. ホワイト物流推進運動
4. 貨物自動車運送事業法の改正
5. まとめ

1. はじめに

自動車運送事業（トラック、バス、タクシー）は、近年、深刻な労働力不足に陥っている。輸送・機械運転従事者の総数は、平成20年の約79万人から30年の約86万人へと約7万人増加しているものの¹、厚生労働省の職業安定業務統計の「職業別一般職業紹介状況〔実数〕（常用（含パート））」を見ると、「自動車運転の職業」における有効求人倍率は、23年8月を境に1.0倍を、27年7月からは2.0倍をそれぞれ下回ることがなくなった。29年12月には3.0倍を超え、ほぼ高止まりの傾向にある²。

ヒト・モノの輸送を担っているトラック運送業、バス事業及びタクシー事業並びにこれらの事業の安全確保に貢献する自動車整備事業は、日本経済を支え、地域の移手段の確保をするのに重要な社会基盤産業であるが、今後、生産年齢人口が減少していく中、自動車運送事業等における労働力不足が、我が国の経済成長のボトルネックとなる可能性がある

¹ 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—2019』（平成31年3月）15頁

² 自動車整備事業の有効求人倍率について付言すると、自動車整備士などを含む「機械整備・修理の職業」については、平成29年2月に有効求人倍率2.74倍となって「自動車運転の職業」の有効求人倍率2.69倍を抜いた後、逆転することなく、令和元年8月には3.95倍と一層ひっ迫した状況にある。

る。

特に、自動車運送事業は、他産業と比べて長時間労働・低賃金であるとされる³。トラック、バス、タクシーとそれぞれその背景は異なるが、例えばトラックについては、需給規制撤廃による参入の激化により零細事業者が99%を占め、その結果、①荷主と比べて立場が弱く、長時間の荷待ち時間が慣習化し、②電話や口頭での運送依頼が多く契約書面化が進んでいない、③階層構造が複雑なため契約内容が末端まで伝わりにくいこと等から、現場では、契約に含まれていない附帯業務の実施を断りにくい、また荷主がその事情を把握しきれていないといった、商慣習上の課題があり、こうしたことが従事者の労働環境の改善を阻害しているとされている。

また、インターネットによる通信販売や個人間売買が急増していることから貨物の状況も大きく変化してきている。平成30年の日本国内の消費者向け電子商取引(BtoC-EC)市場規模は約18.0兆円となり、22年の約7.8兆円の2倍以上に成長している。さらに、個人間電子商取引(CtoC-EC)の類型の一つであるフリマアプリを通じたCtoC-EC市場の規模は、6,392億円(前年4,835億円、前年比32.2%増)に急増しており⁴、フリマアプリが初めて登場した24年から僅か6年で巨大市場が形成されている。こうした電子商取引市場においては、宅配による小口輸送の需要が高まっており、宅配便取扱個数は22年度の約32.2億個から30年度の約43.1億個へと10億個以上も増加している。一方で、宅配便においては再配達率が16.0%(31年4月時点)となっており、調査が開始された29年10月の15.5%⁵からはほとんど改善されておらず、小口輸送の増加やそれに伴う再配達によって、労働力・環境の面での社会的コストが増加する状況も発生している。

今後、トラック輸送が社会的役割を円滑に果たしていくためにも、労働条件を改善し、担い手を確保することはもちろん、様々な取組を通じて物流に係る業務を効率化していく必要がある。しかし、トラック運送業者単体による経営努力だけで社会構造の変化に伴う物流の質的变化へ対応することは限界があり、荷主や消費者の理解を得ながら、社会全体での取組が重要になってきている。

そのため、自動車運送事業従事者等の労働環境の改善に向けた取組が、政府においても長年にわたって実施されてきている。その中でもとりわけ大きな取組は、総理、関係閣僚及び有識者から構成される「働き方改革実現会議」において平成29年3月に策定された「働き方改革実行計画」や、30年6月に成立した「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」(以下「働き方改革法」という。)であろう。働き方改革法に基づき、

³ 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会「平成30年タクシー運転者賃金・労働時間の現況」(令和元年5月)によると、平成30年の全産業平均の年間推計所得額が約558万円で年間実労働時間が2,172時間(うち所定外実労働時間192時間)であるのに対し、営業用大型貨物自動車運転者の年間推計所得額は約458万円で年間実労働時間は2,580時間(うち所定外実労働時間468時間)となっている。また、営業用普通・小型貨物自動車運転者の年間実労働時間及び所定外実労働時間は営業用大型貨物自動車運転者と同じであるが、年間推計所得額は約421万円となっている。すなわち、全産業の平均的な労働者に比べて、トラック運転者の年間推計所得は2割少なく、年間実労働時間は2割多く、所定外実労働時間は倍以上となっている。

⁴ 経済産業省商務情報政策局情報経済課『平成30年度我が国におけるデータ駆動型社会に係る基盤整備(電子商取引に関する市場調査)報告書』(令和元年5月)

⁵ 国土交通省報道発表資料「宅配便再配達率は16.0%~平成31年4月の調査結果を公表~」(令和元年6月26日)

令和6年4月から、自動車運送事業従事者の時間外労働の上限時間を年960時間とする規制が適用されることになった。

そこで、本稿では、特にトラック運送業におけるこうした「働き方改革」による規制を含めて、現在実施されている物流効率化や労働環境の改善の動きなどについて論じていくこととしたい。

2. 自動車運送事業の働き方改革に関する国の総合的な取組

前述したとおり、自動車運送事業の働き方改革や物流の効率化については、内閣を司令塔に、省庁横断的な取組が行われている。内閣の「働き方改革実現会議」の下に設置された「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」（以下「連絡会議」という。）による取組や「総物流施策大綱」（閣議決定事項）に基づく取組が挙げられる。加えて、国土交通省を中心とした取組として、「国土交通省生産性革命本部」による取組も挙げられる。

（1）連絡会議の取組

平成29年3月に策定された「働き方改革実行計画」では、自動車運送事業従事者をはじめ建設産業従事者や医師などについては時間外労働規制の導入に向けた体制整備のための猶予期間が設けられ、働き方改革法の施行5年後から自動車運送事業従事者の時間外労働の上限時間を年960時間とする規制を導入すること（将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設ける）が決定された。

この際に、同計画において、上記の規制の導入に向けて、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進するため、「関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行う」とされた。これを受けて、「その検討の場」として、同年6月から警察庁、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省の6省庁で構成される省庁横断の連絡会議が開催されている。

平成29年8月、連絡会議では、「長時間労働是正のための環境整備」（労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化）と「長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化」という観点から「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～」として29、30年度で取り組む63施策が取りまとめられ、公表された。

さらに、平成30年5月の連絡会議では、「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」（以下「政府行動計画」という。）が決定され、先の63施策に、引越運送における人手不足対策の推進等の追加施策を加えた88施策が取りまとめられ、公表された。

政府行動計画は、計画の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（令和6年4月）までの間を計画期間とし、計画期間の終了後の対応については、計画のフォローアップ結果を踏まえ、検討するとされている。

政府行動計画の数値目標としては、①令和5年度末までのできるだけ早い時期に、全て

の事業者が「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)に規定する一箇月の拘束時間の限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守している状態を実現する、②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(年960時間以内の規制)の適用開始年度(令和6年度)末までのできるだけ早い時期に、全ての事業者の全ての運転者の時間外労働が年960時間以内となっている状態を実現するとしている。

政府行動計画において取り組む88の施策は、「長時間労働是正の環境整備」、「長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化」の2つに大きく分類される。そして、「長時間労働是正の環境整備」は、「労働生産性の向上」、「多様な人材の確保・育成」、「取引環境の適正化」の3つに更に分類される。

まず、「長時間労働是正の環境整備」のうち「労働生産性の向上」については、具体的に、荷待ち、荷役、走行、宅配便の再配達などに要する時間の短縮、車両の大型化の促進などによる輸送効率の向上、情報通信技術(ICT)を活用した運行管理の効率化などによる運転以外の業務の効率化などが挙げられる。次に、「多様な人材の確保・育成」については、女性運転者の増加、若い世代の運転者への就業促進、高齢者の継続的な雇用のための施策が挙げられる。具体的には、手荷役⁶や泊まり勤務などに関する労働環境の改善などによる働きやすい環境の整備、職業訓練・マッチング支援や第二種免許制度の在り方についての検討などがある。次に、「取引環境の適正化」について、荷主や元請事業者等の協力を得つつ取り組む施策としては、①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に取り組む「ホワイト物流推進運動」(後述)の展開、②荷待ち時間が特に長い輸送分野等における改善の取組、③運賃と運賃以外の役務の対価である料金とを別建てで収受できる環境を整備するために改正した標準貨物自動車運送約款等(後述)の改正趣旨の浸透の促進等が挙げられる。

そして、「長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化」については、トラック・バス・タクシーの各事業者団体から公表された「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」⁷に基づく取組の実現に向けた必要な支援、ホワイト経営⁸に取り組む事業者の認証制度の創設、新たな行政処分基準に基づく行政処分の適確な実施等が挙げられている。

また、政府行動計画のフォローアップ及び改定を行い、その実効性を確保し、自動車運送事業従事者への一般則の適用に向けた環境をできるだけ早く整えるとしている。

(2) 総合物流施策大綱に見る物流効率化の目標

我が国では、政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るものとして「総合物流施策大綱」が閣議決定されている。現行の総合物流施策大綱は、平成29年7月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2017-2020)」である。

⁶ 手作業による荷役

⁷ 「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」は、自動車運送事業者自らが具体的に改善に取り組むため、政府がトラック・バス・タクシーの各事業者団体に対し策定・実施を要請したもので、各団体から平成30年3月に公表された。

⁸ 長時間労働の是正等の働き方改革を重視した経営

同大綱では、これからの物流に対する新しいニーズに応え、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を実現するとして、以下の6つの視点からの取組を推進するとしている。

- ①サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～
- ②物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現（＝見える）
- ③ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現（＝支える）
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～
- ④災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築（＝備える）
- ⑤新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”（＝革命的に変化する）
- ⑥人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等（＝育てる）

同大綱に基づき、平成30年1月、各省庁関係局長等からなる「総合物流施策推進会議」において、政府が2020年度までに推進すべき具体的な物流施策を取りまとめた「総合物流施策推進プログラム」が決定された。

同プログラムの主な内容は、①物流大綱に基づいて今後推進すべき具体的施策、②各視点・各施策の目標・指標、③目標達成に向けた各年度の工程表、④PDCA方式による進捗管理の適切な実施、⑤関係省庁の連携による99施策（うち68施策は新規追加・拡充施策）の推進などであり、同大綱に掲げられた6つの視点ごとに一定の数値目標が掲げられている。このうち、トラック運送業に関わる主なものとしては以下の目標が挙げられる。

- ・トラックの積載効率の向上（39.9%（2016）→50%）
- ・宅配便の再配達率（16%程度（2017）→13%程度）
- ・トラック運転に従事する女性労働者数（約2万人（2016）→約4万人）
- ・トラック運送業における契約内容の書面化率の向上（約50%（2017）→60%）
- ・三大都市圏環状道路整備率の向上（74%（2016）→80%）
- ・道路による都市間速達性の確保率（53%（2015）→55%）
- ・国際海上コンテナ車（40ft 背高）（図表2参照）の特殊車両通行許可（注10参照）必要台数（約30万台（2016）→概ね半減）

なお、平成31年3月、総合物流施策推進会議において、同プログラムに掲げられた全99施策について策定後約1年の取組の実施状況の検証が行われ、物流を取り巻く状況の変化を踏まえて、取組内容や工程に変更が必要な施策についてプログラムを改定するとともに、新たに7施策を追加することが決定された。

このうち、トラックに関係がある施策としては、①「ホワイト物流」国民運動の展開、②ホワイト経営の「見える化」、③荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進、④トラック運送業における女性等多様な人材の確保に向けた環境整備、⑤物流・商流情報の見える化と物流・商流データプラットフォームの構築、が挙げられる。

（3）国土交通省の物流生産性革命について

「総合物流施策大綱（2017-2020）」が閣議決定される前年の平成28年3月、我が国が人

口減少時代を迎える中、経済成長の実現に向け、関係部局の緊密な連携の下に、生産性革命に資する国土交通省の施策を強力かつ総合的に推進するため、「国土交通省生産性革命本部」（以下「生産性革命本部」という。）が設置された。

生産性革命本部では、「国土交通省生産性革命プロジェクト」として、平成 28 年に第 1 弾、第 2 弾（第 1、2 弾合わせて 13 施策）、29 年に第 3 弾となる「生産性革命プロジェクト 20」、30 年に「国土交通省生産性革命プロジェクト（第 4 版）」（31 施策）、令和元年に「国土交通省生産性革命プロジェクト（第 5 版）」（56 施策）を公表している。

「国土交通省生産性革命プロジェクト（第 4 版）」までのトラック運送業による物流分野への取組としては、「物流生産性革命」と「道路の物流イノベーション」が挙げられる。

「物流生産性革命」は、関係者の連携・協働による物流効率化⁹や、ドローンによる荷物配送など新技術の活用等に取り組むことによって、物流事業の生産性向上を図る取組であり、①荷主協調のトラック業務改革など「業務効率の改善」、②受け取りやすい宅配便、物流システムの国際標準化の推進など「付加価値の向上」を推進し、物流事業の労働生産性を 2 割程度向上させることなどが目標とされていた。物流における生産性向上は、政府行動計画や総合物流施策大綱でも随所に盛り込まれており、連動していると言える。

「生産性革命プロジェクト（第 4 版）」における進捗状況としては、物流事業の労働生産性について、平成 27 年度から 29 年度までの 2 年で 15% 上昇（全産業：1.4% 上昇）したとしている。また、トラック運転者の年間所得額も 27 年から 30 年までの 3 年間のうちに大型トラック運転者で約 20 万円、小・中型トラック運転者で約 29 万円それぞれ上昇（全産業：8 万円上昇）しているとしている。

「道路の物流イノベーション」は、深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送については、特殊車両通行許可基準¹⁰を緩和（現行の 21m から最大で 25m）し、1 台で大型トラック 2 台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入（図表 1 参照）を図り、省人化を促進するとともに、物流拠点との接続強化や、輸送の機動性強化のための特殊車両通行許可の審査（以下「特車審査」という。）の迅速化など、官民連携の下で、道路ネットワークを賢く使い、生産性向上に資する取組を積極的に展開するなどとしたものである。

輸送の機動性強化のための特車審査の迅速化については、平成 30 年に改正された道路法において、重要物流道路において特殊車両通行許可不要区間が創設されたことで一層の

⁹ 物流効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）は、平成 17 年に制定され、倉庫等の物流施設の整備を中核として流通業務を総合的・効率的に進める事業を支援してきた。28 年 5 月、同法は、人手不足への対応を図るため、効率化支援方を「施設整備」から「連携」によるものへ転換することとし、二以上の者の連携を前提に、モーダルシフト（トラックから鉄道・船舶への輸送手段の転換）や共同配送を始めとした多様な取組を後押しできるよう、改正がなされた。また、この改正では、物流事業者、荷主等の物流に係る関係者によって構成される協議会が、輸送の効率化や共同化、輸送と保管の連携など二以上の者の連携による様々な取組を実施するために「総合効率化計画」を策定することとし、その「総合効率化計画」が国土交通大臣によって認定されることを支援の前提としている。令和元年 9 月 26 日までに 172 件の「総合効率化計画」が大臣認定されている。

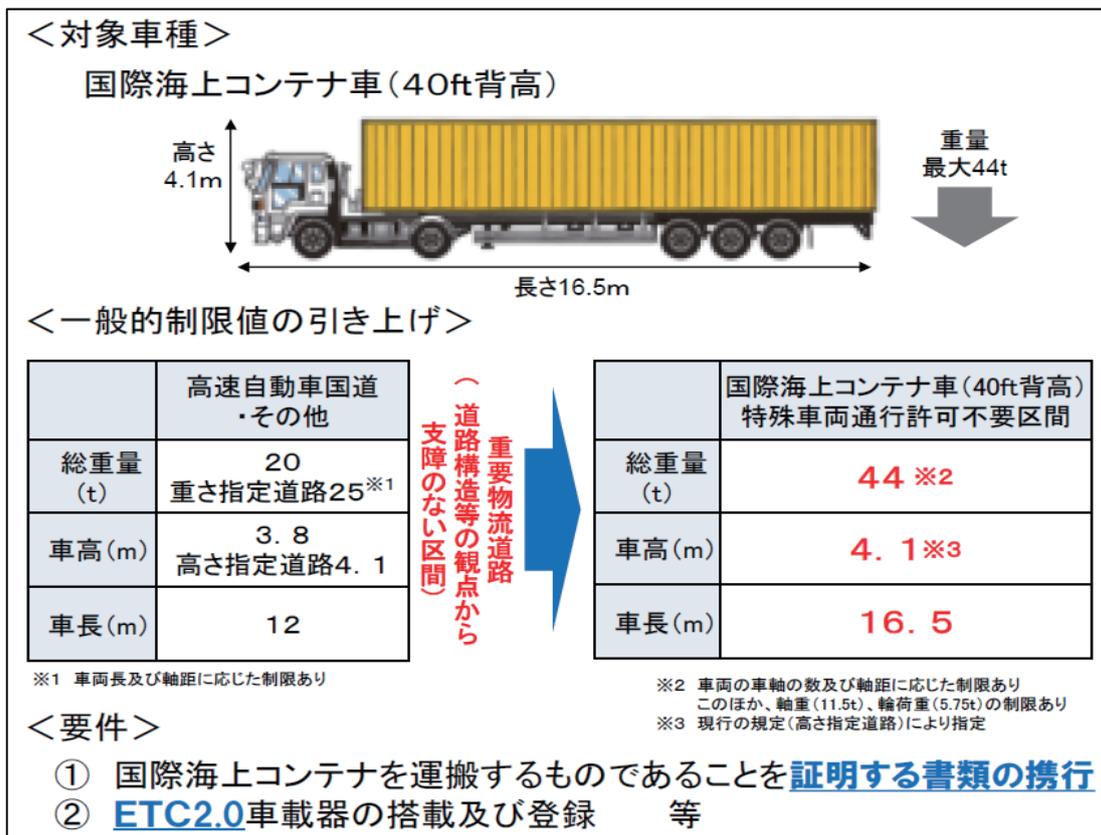
¹⁰ 道路法では、一定の寸法や重量を超過する大型車両の通行は、道路構造の保全と交通の危険防止を理由として、原則として禁止される一方、トレーラやトラッククレーンのように車両の構造が特殊な場合、あるいは、大型発電機や電車の車体のように積載する貨物が分割不可能な場合については、道路管理者がやむを得ないと認めた場合に限り、通行することができる特殊車両通行許可制度が定められている。特殊車両通行許可基準とは、同許可制度において通行可能な特殊車両の寸法や重量を定める基準のことである。

図表1 ダブル連結トラックについて



(出所) 国土交通省資料より抜粋

図表2 重要物流道路の特殊車両通行許可不要区間における一般的制限値の引上げ



(出所) 国土交通省資料より抜粋

迅速化が図られている¹¹。重要物流道路制度とは、道路の構造、貨物を積載する車両の運行

¹¹ 「生産性革命プロジェクト20」の「道路の物流イノベーション」においては、特殊車両通行許可の迅速化も最重要事項の一つとして掲げ、国土交通省として審査日数(許可までに必要な日数)を約1か月から令和2

及び沿道の土地利用の状況、並びにこれらの将来の見通し等を勘案して、全国的な貨物輸送網の形成を図るとともに、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、貨物積載車両（国際海上コンテナ車（40ft 背高）など）の能率的な運行の確保を図ることが特に重要と認められる道路について、国土交通大臣が、計画区間も含め、区間を定めて「重要物流道路」として指定することができる制度であり、平成 31 年 4 月、重要物流道路 35,118km、代替・補完路 15,353km が指定された。

そして、この重要物流道路のうち合計約 3 万 km では、一定の要件を満たす国際海上コンテナ車（40ft 背高）について特殊車両通行許可が不要とされており、令和元年 7 月 31 日から実施されている。また、国際海上コンテナ車（40ft 背高）の特殊車両通行許可不要区間においては、一般的制限値（総重量、車高、車長）が引き上げられている（図表 2 参照）。

「道路の物流イノベーション」では、このほかにも、新東名高速道路の静岡区間における 6 車線化の事業化や高速道路から民間施設へ直結するスマート I C の事業化¹²などが挙げられている。

「国土交通省生産性革命プロジェクト（第 5 版）」では、トラック物流分野に関して、引き続き「道路の物流イノベーション」とともに、「クルマの I C T 革命」、「スマート物流の実現」、「連携・協働による物流効率化」、「物流・商流データ基盤の構築」が掲げられている。

「クルマの I C T 革命」では、自動運転が実用化されることにより、安全性の向上、運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等が図られ、大幅な生産性向上に資することから、自動運転の実用化に向けた取組として、ルールの整備やシステムの実証等を進めるとしている。

「スマート物流の実現」では、ドローンによる荷物輸配送や宅配便の再配達削減等により効率的でスマートな地域内物流の実現を目指すとしている。ドローンという新たな荷物輸配送手段が、トラックと競合することとなるのか、補完・代替関係を上手に築くことができるのか、注目される。

「連携・協働による物流効率化」では、荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働により、サプライチェーン全体の効率化と付加価値の向上を図るとしており、「ホワイト物流推進運動」の展開、物流総合効率化法の運用改善等の施策の推進、荷姿やデータ仕様の標準化、連結トラックやスワップボディコンテナ車両¹³について導入支援を行うとしている。

「物流・商流データ基盤の構築」では、物流の効率化と付加価値創出のため、サプライチェーン上の様々なプレーヤーが持つ物流・商流データを共有・活用できる環境整備を目指すとしている。

年度までに 10 日に短縮することが掲げられている。

¹² 多気スマート I C（平成 30 年 8 月～）、淡路ハイウェイオアシススマート I C（平成 31 年 3 月～）

¹³ 一般的なトラックの構造は、車体（以下「キャリア」という。）と荷台（以下「コンテナ」という。）が固定された一体構造となっているが、スワップボディコンテナ車両は、キャリアとコンテナを特殊な荷役機器を必要とせず、キャリアの標準装備であるエアサスペンションにより、自力で分離することができることを特徴とする車両である。これにより、分離中にキャリアは別のコンテナを輸送するなど稼働率を大幅に向上させることが可能となり、ムダな待機時間を削減することができるとされる。

3. ホワイト物流推進運動

平成30年5月、前述の連絡会議において、運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的に確保するため、農林水産省、経済産業省、国土交通省等の関係省庁と荷主や物流事業者の関係団体、労働組合等が連携し、労働生産性の向上と、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を提供するホワイト物流の実現に取り組む運動を強力に推進することが決定された。

この運動は「ホワイト物流推進運動」と称され、同年12月、連絡会議とともに「ホワイト物流推進会議」が開催され、ホワイト物流推進運動の趣旨と推進方針が決定され、同運動がスタートすることとなった。

同運動は、①荷主となる企業等が同運動の趣旨へ賛同し、具体的な取組項目について自主行動宣言を提出・公表するとともに、その取組を実施すること、②物流事業者がトラック運転者の確保のため、労働条件・労働環境の改善に取り組むとともに、荷主企業・元請事業者等に対し、物流の改善に関する提案を行い、実施すること、③国民が宅配便の再配達削減、集荷・配達サービスの見直し、引越時期の分散、高速道路のサービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）の大型車スペースに駐車しないこと等に理解と協力することといった3方向からの取組を実現するため、政府が同運動への参加の要請、周知等を行っていくことを主な内容としている。

企業がホワイト物流推進運動に参加する方法は、まず、「自主行動宣言」の必須項目である「取組方針」、「法令遵守への配慮」、「契約内容の明確化・遵守」に合意し、賛同表明を行う必要がある。さらに、必須項目に加え、自社としてさらに取り組むことができる項目について推奨項目（運送内容の見直し、運送契約の方法、運送契約の相手方の選定、安全の確保等）を参考に検討を行った上で、「自主行動宣言」の文書を作成し、ホワイト物流推進運動事務局に提出することで参加可能となる。ホワイト物流推進運動事務局では、参加企業名を公表している。

なお、必須項目の「取組方針」とは、事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組むということである。

また、「法令遵守への配慮」とは、法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行うということである。

さらに、「契約内容の明確化・遵守」とは、運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めるということである。

平成31年4月、農林水産省、経済産業省、国土交通省は、共同で証券取引所の上場会社及び各都道府県の主要企業の合計約6,300社の代表者に対し、ホワイト物流推進運動への参加を要請する文書を「直接」送付し参加を呼びかけている。令和元年9月6日時点での参加企業は合計で277社となっている。

図表3は、業態別の提出企業数である。これを見ると、製造業、運輸業・郵便業、卸売

業・小売業の3業態には一定の広がりが見られるものの、その他の17業態についてはほとんど広がりが見られていないように思われる。

ところで、営業トラックによる品目別輸送構成比（平成29年度）は、農水産品、食料工業品、日用品などの消費関連貨物で40.8%、木材、砂利・砂・石材、窯業品、廃棄物などの建設関連貨物で24.3%、金属、機械、石油製品などの生産関連貨物で34.9%である¹⁴。

一定の輸送構成を占める「建設業」、「鉱業・採石業、砂利採取業」などの業態が全く参加しておらず、これらの業態の参加を一層促す必要があると思われる。また、「農業、林業」、「漁業」においても全く参加が見られない状況を見ると、ホワイト物流推進運動の所管官庁の中でも農林水産省は更なる取組が必要なのではないかと思われる（図表3参照）。

国民への理解についても、例えば、再配達率の削減を促すため、これまで宅配ボックスについては、設置部分を容積率規制の対象外としたり、次世代住宅ポイントの対象とするなどの取組が行われている。また、「パリ協定」¹⁵を踏まえ推進されている国民運動「COOL CHOICE」¹⁶の中で「できるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」¹⁷が推進されている。

図表3 ホワイト物流推進運動における業態別提出企業数（令和元年9月6日時点）

農業、林業		不動産業、物品賃貸業	
漁業		学術研究、専門・技術サービス業	
鉱業、採石業、砂利採取業		宿泊業、飲食サービス業	
建設業		生活関連サービス業、娯楽業	
製造業	126	教育、学習支援業	
電気・ガス・熱供給・水道業		医療、福祉	
情報通信業	5	複合サービス事業	
運輸業・郵便業（道路貨物運送業、倉庫業、その他の運輸業・郵便業）	93	サービス業（他に分類されないもの）	7
卸売業、小売業	45	公務（他に分類されるものを除く）	
金融業、保険業	1	分類不能の産業	

（出所）国土交通省資料より作成

¹⁴ 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－2019』（平成31年3月）7頁

¹⁵ 「パリ協定」とは、2015年、すべての国が参加する形で採択された2020年以降の温暖化対策の国際的枠組みである。世界共通の目標として、世界の平均気温上昇を2℃未満にする（さらに、1.5℃に抑える努力をする）こと、今世紀後半に温室効果ガスの排出を実質ゼロにすることが打ち出されている。

¹⁶ 「COOL CHOICE」とは、パリ協定を踏まえ、我が国が2030年度に温室効果ガスの排出を2013年度比で26%削減する目標を掲げたことから、その目標達成のため、脱炭素社会づくりに貢献する「製品への買換え」、「サービスの利用」、「ライフスタイルの選択」など地球温暖化対策に資するあらゆる「賢い選択」を促すよう政府が推進する国民運動のことである。

¹⁷ 「できるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」は、宅配便の再配達が増加する環境負荷の増加や社会的損失を招くことから、再配達削減に向けた新たな取組として、環境大臣をチーム長とした「COOL CHOICE 推進チーム」の下で、環境省が平成29年3月に立ち上げたプロジェクトである。同省が、経済産業省及び国土交通省と連携し、同キャンペーンに賛同した関係者の協力を得ながら、宅配便を利用される国民一人一人に協力の呼びかけを広く行うものである。

これらの取組にもかかわらず、再配達率の数値は改善されているとはいいがたい。再配達の削減を促すためには再配達のペナルティ料金の設定や1回で受け取ると付与されるポイントサービスなどが無い限り、消費者の具体的な行動を促すのは難しいように思われる。

4. 貨物自動車運送事業法の改正

平成30年12月に改正された貨物自動車運送事業法の主な改正内容は、「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」、「荷主対策の深化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」等であるが、特に、「荷主対策の深化」、「標準的な運賃の告示制度の導入」については、「働き方改革法」に基づき令和6年度から実施される自動車運送事業従事者の時間外労働規制と連動している。

「規制の適正化」（令和元年11月1日より施行）については、欠格事由については、1年以上の懲役・禁固刑に処せられた者及び事業許可の取消しを受けた者だけでなく、これらの者と密接な関係を有する者や処分逃れのために休廃業しようとする者を新たに欠格事由として加えている。また、欠格期間を従来の2年から5年に延長している。さらに、運行管理者証の返納を命ぜられた者への再交付を行わない期間も2年間から5年間へと延長している。特に、処分逃れのための休廃業を防止するために、休廃業の届出を廃業予定日から30日以上前に行うことが義務付けられている。そして、これに違反した場合は、100万円以下の罰金に処されることとなっている。

また、事業の許可基準が明確化されることとなっており、法律には、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が求められることとなっている。加えて、関係政省令において、許可時の審査事項について、申請前の行政処分歴を確認する期間や、資金計画に係る費用を計上する期間を延長する等の拡充が行われている。また、事業計画の変更の際にも、法に定める認可基準に適合しないおそれがある車両数の変更については認可の対象とし、事業規模の拡大となる認可申請についても法令遵守の状況に関する審査事項を追加することとなっている。

次に「事業者が遵守すべき事項の明確化」（令和元年11月1日より施行）は、トラック運送業者が、過労運転の防止に必要な事項、トラックの定期点検・整備など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が法律に明記されていることを指している。

また、トラック運送業の適確な遂行に関する遵守義務規定が新設され、自動車車庫の整備・管理、健康保険料等の納付義務などの必要な基準を遵守しなければならないこととなっている。そしてそれらが遵守されていない場合、国土交通大臣により是正措置命令が発せられ、更に、事業者が是正措置命令に違反した場合は100万円以下の罰金に処されることとなっている。

「荷主対策の深化」（令和元年7月1日より施行）においては、荷主がトラック運送業者に一定の配慮を行うとともに、民民の契約関係にある荷主とトラック運送業者の間に行政が介入しやすくする規定の整備が行われている。

まず、トラック運送業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されている。また、改正前から貨物自動車運送事業法には、荷主の指示でトラック運送業者が法令違反を行った場合に、荷主へ勧告する制度が規定されていたが、これに貨物軽自動車運送事業者¹⁸が追加されるとともに、荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが新たに法律に明記されている。

次に、令和6年3月末までの時限措置として、違反原因行為（トラック運送業者の法令違反の原因となるおそれのある行為）をしている疑いがある荷主に対する国土交通大臣による働きかけ等の規定が新設されている。

まず、国土交通大臣から、違反原因行為をしている疑いのある荷主に対して、荷主所管官庁等と連携して、トラック運送業者の法令遵守確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」が行われる。そして、荷主が違反原因行為を行っていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には、要請、勧告・公表が行われる。さらに、トラック運送業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、国土交通省から公正取引委員会に通知がされることとなっている。

最後は、「標準的な運賃の告示制度の導入」（未施行）である。これも、令和6年3月末までの時限措置として新設されている。国土交通省は、トラック運送業における取引の適正化について、燃料サーチャージ、取引契約の書面化、附帯作業や手待ち時間料金の別途徴収などを業界に浸透・普及させるために取り組んできているが一方で、荷主に対して立場が弱く、また、下請の多重構造にさらされるトラック運送業者の中には、なかなかそういった対応ができないケースがある。トラック運送業が本来あるべき機能を持続的に維持していくに当たっては、トラック運送業者が法令を遵守して運営を行っていく際の参考となる運賃を示すことが効果的であるとされ¹⁹、国土交通大臣が標準的な運賃を定め、告示することができる規定が定められている。条文では、労働者の労働条件の改善、事業の健全な運営の確保、貨物流通の機能の向上を図るために、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運賃を定めることができるが、その具体的な設定方法等については、明らかにされていない。この部分だけ、公布日から2年以内に施行されることとなっており、現在、未施行である。

なお、国土交通省が厚生労働省と共同で平成27年5月に設置した「トラック輸送における取引環境・長時間労働改善中央協議会」の下に、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」が28年7月に設立され、適正運賃・料金収受に向けた方策等について検討した結果、標準貨物自動車運送約款等が改正され、29年11月に施行されている。

運送の対価としての「運賃」及び運送以外の役務等の対価としての「料金」を適正に收受できる環境を整備するため、国土交通省は、①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料金として積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」²⁰とし、荷待ちに対する対価を「待機時間料」と規定、③

¹⁸ 軽トラックを使用して荷主の荷物を運送する事業者

¹⁹ 第197回国会参議院国土交通委員会会議録第5号9頁（平30.12.6）

²⁰ 車両に積み込んだ荷物を下ろす料金

附帯業務の内容として「横持ち」²¹等を明確化する等の改正を行ったとしている²²。

これを受けて、国土交通省は、関係省庁や全日本トラック協会などの業界団体とともに、その周知に努めるとともに、全国各地のセミナー等において荷主企業に対し説明を行い、協力を要請している。また、「ホワイト物流推進運動」においても、運賃と料金の別建て契約が推奨項目の一つに取り上げられている。

前述したとおり、「荷主対策の深化（荷主への働きかけ等）」及び「標準的な運賃の告示制度の導入」については、令和6年3月末までの時限措置であるが、これは、働き方改革法による時間外労働規制の導入までに、緊急にトラック運転者の労働条件を改善する必要があるため実施されるとのことである²³。

5. まとめ

働き方改革法による自動車運送事業従事者の時間外労働規制に対応する政府の取組を見てきたが、ホワイト物流推進運動については、まだ十分な広がりがないように見受けられる。それは、その参加を6,300社に呼びかけて、5か月間で応じてきたのは4%程度に限られる現実に見られるとおりである。また、再配達率の改善が見られないことから明らかかなように、企業や消費者は、個々の利益に直結しない限り、自動車運送事業従事者の労働環境の改善や二酸化炭素の削減といった社会全体の利益に対する関心が薄くなりがちであるという課題を抱えているように思われる。このまま、かけ声倒れにしないためにも、同運動への参加や協力に対して具体的な経済的インセンティブを付与していくことが重要ではないかと思われる。

令和2年度は、国の交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めた「交通政策基本計画」（平成27年2月閣議決定）の最終年度であり、新計画への議論を進める年である。現行の交通政策基本計画には、トラック運送業の人手不足対策や物流効率化等にかかる主な目標値としては、自動車運送事業や自動車整備事業における女性労働者数を倍にする目標値や²⁴、モーダルシフトによる鉄道や内航海運の貨物輸送トンキロ²⁵の目標値²⁶などが挙げられる。しかし、前述したように、交通政策基本計画よりも後に策定された「総合物流施策推進プログラム」や「国土交通省生産性革命プロジェクト」の方がトラック運送業における人手不足対策、取引の適正化、物流効率化などについて具体的で新しい目標が次々と盛り込まれており、先行している印象をよ

²¹ 他の場所に寄りながら配送を行うこと

²² 国土交通省報道発表「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！」（平29.8.4）

²³ 第197回国会参議院国土交通委員会会議録第5号10頁（平30.12.6）

²⁴ 具体的には、バス運転者約1,200人（平成23年度）を令和2年度に約2,500人、タクシー運転者約6,700人（25年度）を2年度に約14,000人、トラック運転者約20,000人（25年度）を2年度に約40,000人、自動車整備士（2級）約2,400人（21年度）を2年度に約4,800人にするという目標である。一方、トラック運転者については、平成25年以降横ばいで推移しているとされる（第198回国会参議院国土交通委員会会議録第9号20頁（平31.4.25））。

²⁵ トンキロとは輸送した貨物の重量（トン）にそれぞれの貨物の輸送距離（キロ）を乗じて導き出される輸送の経済活動を表わす指標である。

²⁶ 鉄道による貨物輸送トンキロ（2012年度187億トンキロ→2020年度221億トンキロ）、内航海運による貨物輸送トンキロ（2012年度333億トンキロ→2020年度367億トンキロ）

り大きく受ける。そのため、交通政策基本計画の改定時には、トラック運送業に係る新たな目標を十分に設定していく必要がある。

政府は、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部で策定された「官民ITS構想・ロードマップ2019」において、物流サービス等における自動運転車の実現により、運転者の負担を軽減したり、必要な運転者の数を減らしたりすることなどで、運転者不足の課題を解決することが期待できるとしている。そして、令和2年には、限定地域での無人自動運転移動サービス（レベル4等）を実現し、トラック運送業においても、3年までに後続車有人隊列走行システムを商業化し、4年以降は東京・大阪間で後続車無人隊列走行システムを商業化するとしている。一方、毎年報告される「交通政策白書」には自動運転について掲載されているにもかかわらず、現行の交通政策基本計画においては自動運転に関する目標が設定されていないため、これもまた時代に対応できていない印象を受ける。

交通政策基本法は、元々、人々が移動する権利を国が保障する「移動権」を確立することによって地域の交通とその従事者の雇用についても守ろうとした交通関係の労働運動とその考えを反映した「交通基本法」の制定に向けた取組にそのルーツを有する法律である。そのような背景を考えると、新たな「交通政策基本計画」においては、働き方改革と自動車運送事業従事者の意見・要望を踏まえ、物流分野における人手不足の解消と労働環境の改善に向けた具体的な目標値が十分に設定されることが望ましいのではないだろうか。

さらに目標を実現する具体的な施策を実施する際には、補助金、減税、ポイントの付与、規制緩和、ペナルティ料金の設定、行政処分による収益低下など具体的な経済的インセンティブが付与されれば、自ら知りたい、参加したい、不都合なことはしないなどの動機が生まれやすくなるため、周知や参加の要請などの実施効果が加わることで、目標も達成されやすくなると思われる。

特に重要なのは令和6年度の働き方改革法による自動車運送事業従事者の時間外労働規制の適用開始までに、これを理由とした人手不足によるボトルネックに陥らないよう、物流効率化を国全体として達成することであり、それに向けて具体的な経済的インセンティブを付与した誘導政策が数多く実施されていくことを望みたい。

(やまごし のぶひろ)