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

Approaches and issues for the improvement of working conditions in the trucking industry

井上　豪：一般社団法人 東京都トラック協会 総務部 総務課 課長

略　歴

1974年生まれ。2000年駒澤大学大学院法学研究科私法学専攻修士課程修了。全国信用協同組合連合会、日本投信委託株式会社（現 岡三アセットマネジメント株式会社）コンプライアンス部を経て現職。物流経営士（第1445号）。2015年度より流通経済大学客員講師。

1．トラック運送事業における労働環境の現状

かつて、厳しい労働環境を指す言葉として、「３Ｋ」が世間の口の端に上った時代があった。「きつい」「汚い」「危険」の頭文字を取ったものであるが、これに「給料が安い」「休暇が少ない」「カッコ悪い」が加わると、「６Ｋ」だそうである。こうした過酷な労働条件の会社が、今で言うところの「ブラック企業」なのであろう。

1956年の経済白書に「もはや戦後ではない」と記された高度経済成長期は、モーレツ社員が月月火水木金金と馬車馬のように働き、屋台骨として日本の復興を支えてきた。あれから60年。今は、生活と仕事の双方の調和を実現する「ワーク・ライフ・バランス」を国が率先して推進している。まさに隔世の感がある。

トラック運送業界においては、トラック運転者の労働条件の改善をはかることを目的とした「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（通称:改善基準告示）が存在する。改善基準告示では、トラック運転者の拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間）や休息期間（勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間）などが詳細に定められている。しかし、トラック輸送の現場では、荷主による輸送条件の急な変更や荷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守ることが難しい状況にある。

トラック輸送における労働時間の内訳、手待ち時間の詳細、荷役の契約の有無など、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、今後の取引慣行の改善など、労働時間短縮のための対策検討に資することを目的として、厚生労働省と国土交通省が共同して実施した「トラック輸送状況の実態調査」によれば、手待ち時間がある運行は全体の半数近くに及び、手待ち時間の平均は１時間45分となってい

る。また、１運行の拘束時間が改善基準告示で定める上限の原則13時間を超えるものが全体の４割弱、例外的に認められている16時間を超える運行も１割ほど存在している。さらに、１日継続８時間以上必要とされている休息期間について、基準を満たしていない運行が１割強あった。加えて、改善基準告示では、運転開始後４時間以内または４時間経過後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保しなければならないとされているが、連続運転時間が４時間を超える運行が１割ほど見受けられる。

実際、厚生労働省が平成24年から平成26年までの３年間にトラック運送事業の事業場に対して実施した監督の結果、毎年６割以上の事業場で改善基準告示違反が認められた。労働基準監督官が監督した事例では、複数のトラック運転者について、６週間全く休日が取られていなかったケースや、１か月の拘束時間が約400 ～ 500時間に上るトラック運転者がいたケース、勤務終了後に継続８時間以上の休息期間を与えていなかったケースがあった。

トラック運送事業は、他の自動車運送事業に比べると、労働関係の法令違反による送検件数が極めて多い。平成24年から平成26年までの３年間に労働基準関係法令違反で送検されたトラック運送事業者は、バスやハイヤー・タクシーなどを含めた自動車運転者を使用する事業場全体の６～７割を占めている。労働基準監督官が送検した事例としては、トラック運転者２名の脳・心臓疾患（うち１名は死亡）事案を発生させた事業場において、全従業員の９割に１か月100時間を超える時間外労働を課し、平均約150時間、最長で220時間を超える時間外労働が認められたケースがあった。その他、大型貨物自動車の荷台の上で作業するトラック運転者に保護帽を着用させないなど、危険防止に必要な措置を講じないまま荷積作業を行わせた結果、当該トラック運転者が荷台から墜落し、脳挫傷により意識不明の重体となったケースや、トラック運転者に高さ3.4メートルのトラック荷台の屋根の補修作業を行わせた際、屋根までの昇降設備がなく、作業箇所に墜落防止措置も講じられていなかったため、当該トラック運転者が作業中に墜落して死亡したケースもあった。

トラック運送事業においては、手荷役が多いことも労働環境の改善を阻害する大きな要因となっている。日本物流団体連合会が幹線輸送を行っているトラック運送事業者を対象に実施したアンケート調査の結果によれば、パレット化されている貨物をバラして手荷役で積み込んで輸送し、到着時に再び手荷役でパレットに積み直すという、不合理で非効率的な作業実態が明らかとなった。物理的にはパレット化が可能であるにもかかわらず、こうした手荷役が依然として行われ、ユニットロードによる一貫輸送が普及しない理由としては、パレットはあくまで保管用であり、輸送には使用しないという、荷主側におけるパレットの運用・管理に対する考え方によるところが大きいと推測されている。

トラック運送は、主に運転業務と荷役作業とで構成されている。よって、トラック運送

事業の労働環境を改善するためには、この双方における問題の解決に取り組む必要がある。

２．トラック運送事業における労働環境の改善に向けた取り組み

国土交通省は、自動車運送事業に従事する事業用自動車の運転者の労働条件の改善について、従来から労働基準監督機関と連携した取り組みを進めてきた。具体的には、国土交通省及び厚生労働省による監督において、過労運転等の実態を確認し、道路運送法、貨物自動車運送事業法または労働関係法に関する重大な違反事実を確認したときは、当該事案を相互に通報することで監査・監督の端緒とする相互通報制度がある。

平成27年度の実績を見ると、運輸局等から労働基準監督機関への通報件数が364件、労働基準監督機関から運輸局等への通報件数が786件となっている。

この点につき、平成28年１月に発生した軽井沢スキーバス事故を受けて取りまとめられた対策を踏まえ、事業用自動車の運転者の労働条件を改善するため、労働安全衛生法に基づく健康診断の未受診に係る事案が相互通報の対象に追加された。これにより、過労運転の防止に向けた国土交通省と厚生労働省の連携がより強化されている。

また、国土交通省は、労働力不足により、将来的な物流の維持・確保に対する懸念が顕著になってきている現状を踏まえ、将来にわたっての物流機能の安定的な確保に向けて、省内の関係部局や関係業界団体等から構築される「物流問題調査検討会」を設置した。この検討会では、輸送動向や労働力不足の状況確認と物流分野における労働力不足対策についての検討が行われ、物流分野における労働力不足への対策を短期的な需給ギャップの改善の観点のみならず、今後、確実に進む中高年層の退職を踏まえた中長期的・構造的な観点からも取り組んでいくための具体的かつ総合的な施策をパッケージ化した「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」が取りまとめられた。

アクションプランでは、業界イメージの改善や人材の確保・育成と並んで、就業環境の改善が大きな柱として打ち出されており、「労働者の待遇の改善・労働負荷の軽減」として、原価計算セミナーの開催などによるトラック運転者の賃金等の待遇改善に向けた運賃・料金の適正収受等の促進、パレット等の輸送用資機材の標準化・規格化や荷役の機械化による手荷役の削減の促進、荷役や手待ち時間に係る商慣習等の見直し、荷役作業の軽労化を目的としたパワーアシストスーツの技術開発・普及の促進、運転支援機能装備車やパワーステアリング車、ＡＴ車などの運転しやすい車両の導入、短時間勤務等の多様な勤務形態の導入などが掲げられている。

また、厚生労働省は、陸上貨物運送事業における荷役作業による労働災害が毎年１万件近く発生していることに加え、その３分の２は荷主先で発生し、さらにその内の８割は貨物自動車の運転者が被災しているという現状を踏まえ、「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」を策定した。

ガイドラインでは、陸上貨物運送事業に従

事する労働者の荷役作業による労働災害を防止するため、陸運事業者のみならず、荷主や配送先などが取り組むべき事項についてもチェックリスト形式で具体的に示している。一例を挙げると、墜落･転落事故防止のため、荷主が管理する施設に安全帯の取付設備を設置することや、ロールボックスパレット（カゴ車）に手足等を挟まれることのないよう、ロールボックスパレットの進行方向の視界を確保し、移動経路を整理整頓することを推奨している。

３．トラック運送契約の書面化の推進と荷主勧告制度の改正

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ものであり、本来、トラック運送事業者と荷主とは対等の関係でなければならない。しかし、トラック運送事業者は、その大半が中小・零細企業であることから､実際には取引上の立場が相対的に弱く、荷主が優先的地位を濫用して、買いたたきや不当な代金減額などを行うケースも見られる。そのため、トラック運送事業者は、安定的かつ継続的な事業経営に必要となる運賃・料金を適正に収受できていない状況にあり、このことがトラック運送事業における労働環境を劣悪なものにしている大きな要因となっていることは否めない。

その一方で、トラック運送業界は「どんぶり勘定」と揶揄されるように、輸送に係るコストを正確に把握するという原価意識に乏しい部分があることに加え、口頭による契約が商慣習として未だに根強く残っているという課題を抱えている。

法律上は、原則として、契約書の作成が契約成立のための必要条件とはなっていないため、運送の委託者である荷主が口頭でのみ運送の申し込みを行い、運送の受託者であるトラック運送事業者がそれを受諾する意思表示をすれば、運送契約は成立することになる。しかし、トラック運送事業者は、荷主との間では従属的な立場に置かれる上に、口頭での契約は、詳細な条件等にまで踏み込まないケースが多いことから、結果として、長時間にわたる手待ち時間の発生や、荷主による契約に基づかない附帯作業の要求、一方的な運賃の減額や協賛金の要請など、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、不測の損害を被る事態となりかねない。また、契約当事者が契約内容を書面化している場合であっても、運賃や附帯作業の内容・料金、燃料サーチャージ、車両留置料などの他、到着遅延や貨物の汚破損等による損害賠償、契約途中のキャンセルなど、個別具体的な取り決めがなされていないことで、トラック運送事業者が荷主から不利な取引条件を押し付けられているケースが多く見受けられる。

基本法である民法や商法は、契約当事者の権利義務関係を一般的に定めたものに過ぎず、個々のトラック運送契約の独自性や特殊性まではカバーできないため、運行形態や搬送品の種類、附帯作業の内容等を踏まえるとともに、労働基準法をはじめとした労働法規や改善基準告示、貨物自動車運送事業法、独占禁止法や下請法等の関連法令にも留意した、詳細な運送ルールを明文化した契約書面

を作成する必要がある。

こうしたことから、トラック運送事業者が自ら進んで不適正な取引の発生を抑え、トラック運送業界全体の底上げにつなげていくものとして、トラック運送契約の書面化が国土交通省により推進されており、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」が策定されている。このガイドラインでは、貨物の運送を引き受けたトラック運送事業者が運送を委託した荷主に対し、運送の実施前に運送引受書を交付することを求めている。運送引受書は、運送当事者名や運送の受委託日、貨物の積込開始の日時・場所や取卸し終了の日時・場所、運送品の概要・車種・台数、運賃や燃料サーチャージ、附帯業務の内容、有料道路の利用料や附帯業務の料金、車両留置料その他の料金、運賃・料金の支払いの方法や期日などが必要記載事項とされており、この運送引受書に基づいて運送業務が行われることにより、トラック運送事業者が荷主から適正な運賃・料金を収受できることを目指している。

また、トラック運送契約の書面化の推進を担保するものとして、荷主勧告制度が改正、強化されている。新たな制度では、荷主がトラック運送事業者に対し、その優越的地位や継続的な取引関係を利用して、やむを得ない遅延に対するペナルティや非合理的な到着時間を設定するなどの他、積込前に貨物量の増加を急に依頼したり、荷主が管理する荷捌き場で発生している恒常的な手待ち時間に対し、トラック運送事業者の要請があるにもかかわらず、通常行われるべき改善措置を行わないといったことが荷主勧告の対象となる行為として重点的に類型化されている。また、トラック運送事業者の違反行為が主として荷主の行為に起因するものであり、かつ、トラック運送事業者への処分のみでは再発防止が困難と認められる場合には、協力要請書の発出を要件とせずに直ちに荷主勧告を発動し、荷主名及び事案の概要が公表されることとなった。

４．コンプライアンスの徹底による労働環境の改善に向けて

上述したトラック運送契約の書面化については、貨物自動車運送事業輸送安全規則が改正されたものの、トラック運送事業者に対しては、適正取引の確保を努力義務とするに留まり、トラック運送契約の書面化を義務とするまでには至らなかった。トラック運送契約の書面化を義務とするには、荷主の理解が不可欠であることは言うまでもないが、その一方で、トラック運送事業者も、再生産可能な運賃・料金を適正に収受し、安全・安心で快適な労働環境を確保・維持するために、荷主からの個別具体的な運送依頼に即応した、詳細な運送引受書を作成する必要がある。

トラック運送は、多岐にわたる法令やガイドライン等によって様々な規制が設けられているにもかかわらず、こうした法的な知識や経験を持つ人材が極めて乏しい。そのことが、本来、運送委託者である荷主と対等な立場でパートナーシップを構築すべきトラック運送事業者の地位を相対的に弱いものとし、労働環境の改善が進まない要因となっている。トラック運送事業における労働環境の改善に

は、トラック運送契約の書面化が必要不可欠であり、そのためには、トラック運送に係る法的な知識・経験を備えた人材の養成が急務となる。

この点、例えば、不動産取引においては、不動産業者が契約成立までの間に物件の内容や取引条件を記載した書面を作成して取引の当事者に交付し、不動産に関する専門知識を有する宅地建物取引士に説明させなければならないとされているが、トラック運送においても、「貨物自動車運送取引士」というような専門的な資格を設けた上で、トラック運送に関する重要事項を記載した書面の作成・交付を義務付けてはどうだろうか。迅速で円滑な輸送サービスの提供を阻害しないよう留意しつつ、コンプライアンスの徹底を通じて労働環境の改善をはかるべく、トラック運送業界が旗振り役となって主体的に取り組む機運が高まることを期待したい。

＜参考資料＞

・国土交通省「『物流分野における労働力不足対策アクションプラン』施策総括表（平成28年度）」
・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」（平成28年2月）
・国土交通省「事業用自動車運転者の健康診断の受診について」(平成28年8月)
・厚生労働省「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」（平成25年3月）
・厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導、送検の状況（平成26年）」
・一般社団法人日本物流団体連合会 ユニットロードシステム検討小委員会「手荷役の実態アンケート調査集計結果『中間報告』」（平成28年4月）
・一般社団法人東京都トラック協会「トラック運送事業における書面化の推進について」（平成26年2月）

＜追記＞

本稿で述べた内容は、筆者の個人的な見解である。