

働き方改革と安全対策強化を両立させる点呼業務のあり方 ～事業協同組合組織を活用したブレイクスルーを考える～

About Compatibility both “Work Style Reform” and Strengthening of Safety Measures in Roll Call Business

村田省蔵：日本貨物運送協同組合連合会 専務理事



略 歴

1951年生まれ。明治学院大学経済学部卒業。1976年（公社）全日本トラック協会入職後、労働部長、広報部長、総務部長、常務理事、現在は参与。2016年より日本貨物運送協同組合連合会専務理事、現在に至る。

中田愛子：株式会社運輸・物流研究室 代表取締役主任研究員



略 歴

学習院大学法学部政治学科卒業。三菱UFJリサーチ&コンサルティング（旧三和総合研究所・UFJ総合研究所）を経て2008年より株式会社運輸・物流研究室代表取締役、現在に至る。日本物流学会、日本商業学会会員。

1. はじめに

平成30（2018）年6月、働き方改革関連法が成立した。6年後の2024年4月から自動車運転の時間外労働の上限が年960時間となり、トラック運送業界ではドライバーの労働時間短縮に力を注いでいるところだが、トラック運送業の運行管理者などの事務職等では一般則（時間外労働は原則年360時間、特別条項でも年720時間）が先行して適用されるため、運行管理者の労働時間短縮に向けた取り組みはさらに急がれるものとなっている。

このような中、日本貨物運送協同組合連合会（以下、日貨協連）では、運行管理者の労働時間短縮問題に対応しつつトラック輸送の安全を確実に担保するための方策として、IT

点呼や受委託・共同点呼の活用、さらにIoTやRPA（Robotics Process Automation：ロボットによる業務自動化）、AI（人工知能）の活用可能性について議論と検討を進めている。

2. 運行管理業務における点呼の位置づけ

（1）点呼の種類

トラック運送業務では、運行管理者とドライバーとが顔を合わせる時間が限られる。この限られた時間を最大限活用して、安全運行に必要な確認・指示やアドバイスを行う場が「点呼」である。

点呼には、乗務する前に行う「乗務前点呼」、乗務終了後に行う「乗務後点呼」、そして2泊3日運行のように乗務前・後とも対面で

点呼実施できない乗務員に対する「中間点呼」がある。点呼では運行管理者等が運転者からの報告を受けつつ、顔色等の観察、アルコール検知器による酒気帯び有無の確認、健康状態・事業用自動車の状態等の確認を行うとともに、安全確保のための必要な指示や判断を与える。乗務前点呼・乗務後点呼・中間点呼とも、省令により規定が設けられている。

また、点呼は基本的に運行管理者等とドライバーが「対面」で行うことが義務づけられている。運行上やむを得ない遠隔地点呼や中間点呼は必然的に対面困難なので電話その他の方法で行われるが、それ以外是对面が基本である。たとえ深夜・早朝であっても、休日であっても、トラックの出発・帰着のタイミングにあわせて実施するため、運行管理者等の長時間労働の原因の一つとなっている。

この問題の解決のため、国ではIT点呼（テ

レビ電話のような仕組みを用いて点呼に伴う移動の無駄を省く）や受委託・共同点呼（深夜・早朝・休日などの人手の足りない時間帯の点呼を自社で行うのではなく、同業他社と共同化・アウトソーシング化する）を一定の条件のもと認めるようになった¹。

（２）IT点呼、共同点呼の要件

深夜・早朝・休日等の点呼の負担を軽減させるための対策として、IT点呼や受委託・共同点呼（以下、共同点呼）の制度は導入されているが、点呼の基本は、やはり「対面」である。現状においては両点呼とも、公益社団法人全日本トラック協会（以下、全ト協）が制度化しているGマークを取得した事業所、つまり輸送の安全の確保に関する取り組みが優良であると認められた事業所への「特別なインセンティブ」という位置づけである。

図表 IT点呼と共同点呼の要件

	IT点呼	受委託・共同点呼
内 容	●輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所では、国土交通大臣が定めた機器（IT点呼機器）を使用して点呼を実施できる（疑似対面点呼）	●輸送の安全確保を前提としつつ、貨物自動車運送事業法第29条を活用して、点呼を受委託することができる（受託者・委託者間で契約締結）
主 要 要 件	①同一事業者内に限る（他社との受委託は不可）	①対面点呼に限る（IT点呼は不可）
（ 抜 粋 ）	②点呼する営業所、点呼を受けるドライバーの所属する営業所ともGマーク営業所であること（ただし営業所と車庫間のIT点呼は重大事故や点呼違反の行政処分等がなく、適正化の巡回指導の評価が良ければGマークがなくても可能な場合あり）	②受託営業所はGマーク営業所 ③委託営業所は、Gマークを取得しているか、もしくは重大事故等を起こしたり点呼違反に係る行政処分を受けていないこと
	③国土交通大臣が定めた機器を用いること ④IT点呼できるのは連続する16時間以内（遠隔地点呼、営業所と当該営業所の車庫との間を除く）	④受委託の許可は、営業所単位 ⑤委託点呼できるのは連続する16時間以内 ⑥点呼実施場所は、受託営業所または受託営業所の車庫 ⑦点呼の実施場所と委託営業所の車庫との距離は5km以内
	⑤点呼記録簿への記録と保存（IT点呼実施営業所、被実施営業所とも）	⑧受委託者間で必要と認める書類等の提出、報告 ⑨受委託点呼の実施記録の作成、保存、共有
	⑥運輸支局長等への報告が必要（IT点呼・遠隔地点呼に係る報告書）	⑩運輸局長の許可が必要（貨物自動車運送事業に係る輸送の安全に関する業務の管理の受委託許可申請）
留 意 点	●設備機器への投資が発生 ●トラック運送事業者は小規模事業者が多いためスケールメリットを得づらく、設備投資に見合わない ●他社の点呼業務をIT点呼機器を利用して受託することはできない（受委託点呼はできない）	●対面に限られる（IT点呼機器は使えない） ●5km以内の場所で受委託の仲間を募りづらい ●点呼受託者がGマーク事業所（実運送の事業所）に限られるため、組合を受け皿とした点呼の受託ができない

資料：各種資料をもとに筆者作成

制度の使い勝手という意味では多様な意見がある。しかし点呼は「安全運行の砦」であるがゆえに、国としてもそれに相応しい基準を設けることで、安全を担保している。

3. トラック運送事業者の安全対策と働き方改革を両立させる点呼業務のあり方 ～日貨協連の取り組み

(1) 共同点呼

日貨協連では、平成22～23年度「安全管理向上のための共同事業に関する調査研究委員会」において、組合員事業者同士による共同点呼の実効性を検討するとともに、日貨協連傘下の郡山トラックセンター事業協同組合を舞台とする共同点呼の実証実験を行った。国での受委託点呼導入に先立つ実験であった。また平成29年度には共同点呼の実施状況等に係る実態調査を実施した。労働力不足が深刻化する中、共同点呼は組合組織ならではの強みを活かした新しい効率化、共同事業分野になると考えたためである。そして改めて、既存ルールの中において共同点呼を普及させるための論点を整理した。

①共同点呼の認知度向上が必要

共同点呼は深夜・早朝時間帯、休日等での人手不足対策、運行管理者の労働時間短縮に役立つ仕組みであり、とくにスタッフ余力のない中小トラック運送事業者にとってメリットが大きい。しかし、せっかくメリットのある仕組みであるにも関わらず、認知度が低い。組合では組合活動を通じて共同点呼の概念、実施する場合の要件、メリット等の啓発を行い、組合員（トラック運送事業者）からの認知度を高める必要がある。

②受委託グループ内での責任範囲の明確化
業務受委託契約の内容精査が重要である。たとえば現在、郡山トラックセンター事業協同組合では、実証実験の後、実際に受委託点呼に取り組むグループを2つ擁しているが、グループでは契約書において求償の責任範囲を具体的に規定することで受託者・委託者双方の理解を得ていた。当事者間をとりもつ組合事務局が第三者的な立場で、組合の顧問弁護士等との協力を得ながら調整・アドバイスしたことも奏功した。

③信頼関係の構築

共同点呼にはパートナーが必要である。それも、トラック運送事業者にとって「安全運行の砦」ともいえる点呼業務を他社に委託したり他社から受託するという重要なパートナーである。信頼関係のない会社同士では心許ない。一方、組合は一定の信頼関係に基づく共同体である。その仲間同士での受委託・共同化なので信用の土台が整っている。さらに組合が組合員に受委託の希望を募り、マッチングさせ、受委託の範囲や契約内容を第三者的な立場で調整・アドバイスできるので、より受け入れやすい。組合事務局が組合員の受委託に積極的に関わり、仲介・仲立ちし、支援することが、その促進に役立つ。

(2) IoT・AIを活用した点呼

さらに平成30年度、日貨協連では、全ト協の委託事業として「安全対策強化に向けたIoT・AI技術の活用のあり方に関する調査研究委員会」を発足させた。調査研究委員会では、IoTやRPA（Robotics Process

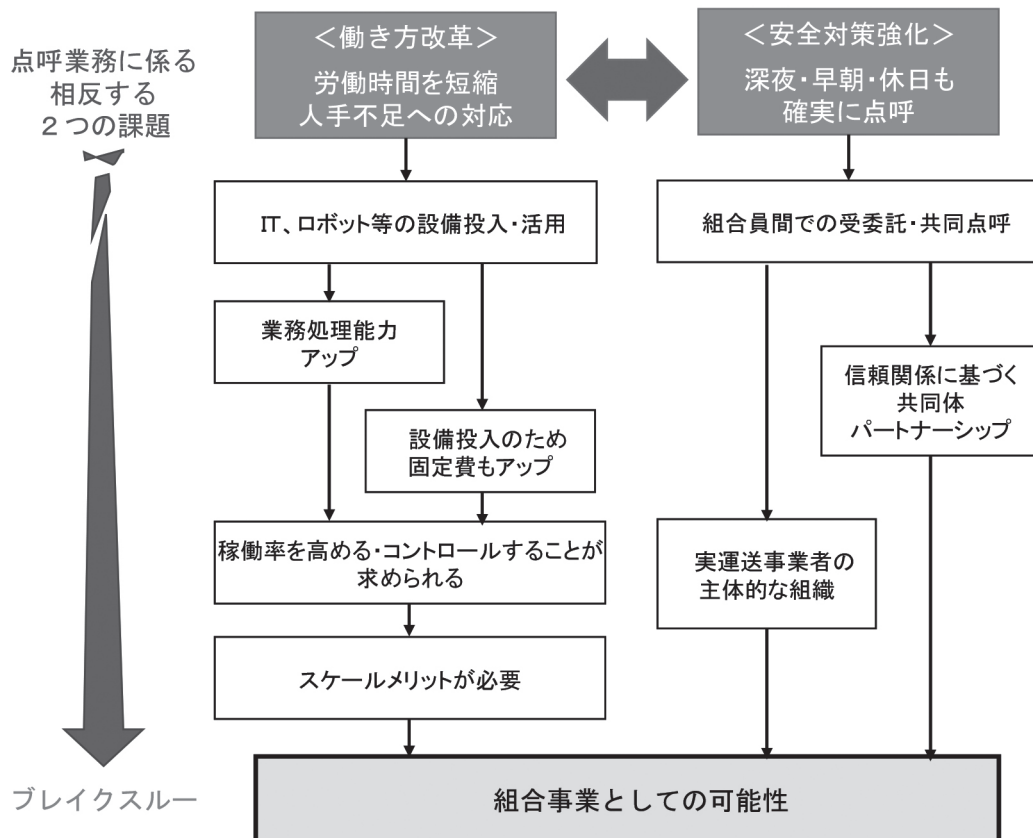
Automation：ロボットによる業務自動化)、AI（人工知能）の技術を点呼に取り入れた機器を調査するとともに、これを実際の点呼場面で使用し、実運用する際の問題点等を検証するための実証実験を行う。実証実験では、ヒト型ロボット「ペッパー」を使った点呼支援システム（ナブアシスト(株)開発）と運行管理者等による対面点呼を並行実施し、それぞれの長短所を見極める。実証実験の検証結果をもとに、運行管理者の労働時間短縮問題に対応しながらトラック輸送の安全を確実に担保するための方策、IoT・AI点呼の課題や可能性、活用範囲、生産性向上に役立つ点呼方式と運行管理業務支援のあり方、さらには今後の組合員事業者、協同組合等での活用・導入のあり方等を検討する予定である。本調査

研究委員会の委員は日貨協連の青年・次世代経営者連絡協議会のメンバーであり、中小トラック運送事業者の経営課題について、次世代を担う若手経営者のニーズを吸い上げつつ対策を検討する場となっている。

4. 展望

日貨協連では、トラック運送事業者における安全対策向上を目途に点呼未実施を撲滅すべく、共同点呼・IT点呼・ロボット点呼推進など中小トラック運送事業者が自律的かつ確実に点呼実施できる環境の整備を求めている。平成29年度は共同点呼の推進方策として、①距離要件の緩和、②対面点呼要件の緩和、③受託者要件の緩和などの必要性についても

図表 働き方改革と安全対策強化を両立させる



言及した²。もちろん、点呼の役割や責任は大きく重く、その要件を定めることは重要である。しかし今後、人手不足がさらに深刻化する中、日貨協連としては、中小トラック運送事業者を取り巻く経営環境の変化に合わせた制度の在り方について問題提起し続けることが必要であると考えている。

成30年3月)

そして本年度実施するロボット点呼の実証実験もこれと同じ問題意識に立脚している。運行管理者等の「人による対面点呼」の負荷を小さくしながら、かつ安全を担保するためにはどのような技術や対策が必要になるのか、本実証実験はそれを探る試金石になると考える。

調査研究はいまだ途上だが、点呼業務における「働き方改革」と「安全対策強化への対応」を両立させるカギのいくつかは「スケールメリット」と「パートナーシップ」にあるのではないかとみている。中小事業者が規模の利益を享受するには組合組織の活用が有効であり、日貨協連では、その具体的な展開のあり方について、引き続き国や全ト協とも意見交換しながら知恵を絞りたいと考えている。

注

- 1 IT点呼は平成19（2007）年の貨物自動車運送事業法、輸送安全規則の改正により、受委託点呼は平成23（2011）年の貨物自動車運送事業法第29条活用により制度導入された。
- 2 日本貨物運送協同組合連合会「トラック運送事業協同組合への加入促進に関する調査研究」（平成30年3月）参照。

参考文献

- 〔1〕「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」（平成30年4月20日）
- 〔2〕公益社団法人全日本トラック協会「『運行管理業務と安全』マニュアル」（平成27年11月）
- 〔3〕日本貨物運送協同組合連合会「トラック運送事業協同組合への加入促進に関する調査研究」（平