

# 国土交通省と自動車運送事業の 働き方改革の施策について意見交換



## 第1回 道路・環境委員会開催

説明する谷口室長（奥のテーブルの右から2人目、谷口氏の左隣が榊野委員長）

**日** 本自動車会議所は7月4日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、平成30年度第1回道路・環境委員会（委員長＝榊野龍二・全日本トラック協会理事長）を開催した。今回の委員会は、昨年3月の政府の「働き方改革実行計画」に基づき、本年5月、自動車運送事業の長時間労働是正に向けた計画が決定されたことを受けて開催された。国土交通省自動車局総務課企画室長の谷口礼史氏より説明を受け、当計画について意見交換を行った。当委員会では、引き続き当テーマについて動向を把握し、必要な対応を協議していく。

### I. 谷口企画室長説明概要

#### 1. 自動車運送事業の働き方改革

トラック、バス、タクシーなどの自動車運送事業の働き方をめぐる状況は以下の通り。

- ①平均労働時間は、全職業平均と比較して約1～2割長い。
- ②平均時間外労働時間は、全職業平均と比較して約2～3倍長い。
- ③所得は、労働時間が長いにも関わらず、全職業平均と比較して約1割～3割低い。
- ④人手不足は年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。
- ⑤平均年齢は、全職業平均と比較して、車種によって約3～17歳高く、若者の雇用の促進が課題。

⑥女性比率は全職業平均の1割未満と低い。

#### 2. 働き方改革をめぐる政府の動き

政府は昨年3月28日、働き方改革実現会議（議長・安倍晋三首相）で、残業時間の罰則付き上限規制などを盛り込んだ「働き方改革実行計画」を決定し、本年6月29日、労働基準法改正法などの関連法が成立した。

当実行計画は、長時間労働の是正に向けた残業時間の上限規制と、非正社員の待遇改善を図る「同一労働同一賃金」が2本柱。残業時間については、繁忙期も含めた年間の上限を「720時間（月平均60時間）」、きわめて忙しい1カ月の上限を「100時間未満」とすることなどを盛り込み、残業時間に初めて法的な強制力がある規制を設ける。

人手不足が深刻な運送業と建設業については、規制の適用を5年間猶予し、5年後に運送業は「年960時間（月平均80時間）」、建設業は原則として一般の業種と同じ規制を設けることなどを盛り込んだ。

現在、当計画に沿って、特にトラック運送事業について、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業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下請取引の改善など取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にするなど生産性向上に向けた措置、③荷待ち時間の削減などに対する荷主の協力を確保するために必要な

**「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」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3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた**88施策**～

**自動車の運送業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。**

**I. 長時間労働是正の環境整備**

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」  
（2017年8月）以降の**追加施策**

**(1) 労働生産性の向上**

**① 輸送効率の向上**

- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
- ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
- ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
- ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
- ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
- ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

**② 潜在需要の喚起による収入増加**

- ・インバウンド需要の取り込み★
- ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

**③ 運転以外の業務も効率化**

- ・IT点呼の更なる導入拡大★

**(2) 多様な人材の確保・育成**

**① 働きやすい環境の整備**

- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
- ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
- ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）

**② 運転者の確保**

- ・第二種免許制度の在り方についての検討
- ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

**(3) 取引環境の適正化**

**① 荷主・元請等の協力の確保**

- ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・引越運送における人手不足対策の推進★

**② 運賃・料金の適正收受**

- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
- ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

**II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化**

**①「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援**  
事業者団体による取組を支援

**②ホワイト経営の「見える化」**  
ホワイト経営に取り組む事業者の  
認証制度の創設

**③労働時間管理の適正化の促進**  
ICTを活用した運行管理の普及方策の  
検討・実施★

**④行政処分の強化**  
新処分基準による行政処分の実施

措置や支援策——の実現に取り組んでいる。

**3. 自動車運送事業の長時間労働是正に向けて**

本年5月30日、政府は前述の実行計画に基づき「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」を開催し、「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」＝当ページ「概要」参照＝を決定した。

当計画には、昨年8月の関係省庁連絡会議で策定した63の「直ちに取り組む施策」に新規の施策を加え、88の施策を盛り込んだ。荷主や物流事業者およびそれぞれの業界団体、国交省、農水省、経産省など関係省庁や労働組合などが幅広く連携し、自動車運送事業運転者の長時間労働是正を目的に、労働生産性向上と女性や高齢者を含む多様な人材が活躍できる労働環境の実現に取り組むための運動を推進する。

今後は関係者との調整を速やかに進め、「『ホワイト物流』実現国民運動（仮称）」を立ち上げる。「ホワイト物流」の目指すところは、荷主と事業者だけでなく、消費者である国民も含んでいる。宅配便の再配達削減などは、広く国民の理解が必要となるた

め、訴求に努力する。本年秋頃に会議体を設置し、順次、運動の深化・拡大を図っていく。

「ホワイト物流」の運動では、主に荷主と元請事業者への働きかけが重要となる。あわせて、荷待ち時間の削減に向けては、荷主の理解と協力を得ながら、取引慣習上の課題も含め、サプライチェーン全体で解決を図るべきと考えている。その前提として、荷主・事業者ら関係者間で、荷待ち実態のコンセンサスを形成することが必要。加えて、輸送品目ごとの課題を抽出し、改善策の実施に当たっては長時間労働・取引環境改善に向けて各都道府県で発荷主・着荷主とトラック事業者が参画して実施しているパイロット事業から得られたノウハウを活用していく。

**II. 意見交換**

講演後の意見交換では、出席委員から「労働生産性の向上を計る基準を明確化し施策を進めることが重要」、「自動車運送事業運転者の立場に立った労働環境の是正が必要」などの発言が相次ぎ、委員会は閉会となった。