

はじめに

物流業界への2024年問題といわれる法改正に向けての、ご質問が多く寄せられています。それも、余力のある中小企業者や大企業などでしかできない改善策ではなく、数人もしくは数十人の中小企業で、実際に対応が可能である対策を求められています。

労働基準法の法改正で中小企業に対する猶予措置が終わり、2023年度の時間外労働の60時間超え割増率が25%から50%に引き上げられ、その負担により中小企業者の倒産が危ぶまれています。その対策は、事業者が自ら本気になって社内の構造改革を行い、労働時間を短縮できるような物流の効率化を目指さなければなりません。

日々の配車対応に追われながらも、2024年問題の対策に向けて、どのように手をつけなければならないか、また、今、何を行うべきなのかなど、具体的な内容を知りたいとのご希望が寄せられます。

トラック運送業に関与しまして、30年以上が過ぎました。

運送会社に勤務することとなったきっかけは、関東の運送事業者が大阪に営業所を開設され、アルバイト事務員が必要となり、そこで知合いの方からの紹介での入社となりました。客先荷主は、大阪に本社を置く、大手一部上場会社です。その元請としての運送会社でした。

しかし、当時の私は運送会社のことは何もわからず、ただトラックは怖いものという印象がありました。そして面接の際に、どのようなことをするのかと尋ねましたら、電話番号と聞いた記憶があります。

さて、入社日に出勤すると、協力会社(昔は備車と言っていましたが、今は禁句のようです)の社長がおられ、所長の指示で事務での文房具を購入するために文房具屋さんに連れて行って頂いた車内でのことです。当

目次／中小企業のためのトラック運送業の時間外労働削減の実務

はじめに	i
第1章 ● 「2024年問題」とは	1
1 背景—運送業の働き方改革と法改正	1
2 リスクと罰則	5
3 中小企業の現状と「2024年問題」	6
第2章 ● トラック運送事業に係る法規制・罰則	9
1 トラック運送業の法律	9
2 自動車運送業の仕事の流れ	14
3 持込み運転手について	15
4 国土交通省の委託業務である巡回指導および特別巡回指導	16
5 国土交通省の行政処分強化の歴史	19
6 厚生労働省のトラック運送業での監査等	25
7 一般的に臨検等で要求される帳簿・書類	27
8 臨検の結果、法令違反が指摘されることが多い事案	28
第3章 ● 「2024年問題」への対策としての時間管理	33
1 運送業の正しい時間管理	33
(1) 自動車運転者の独自の労働時間の正しいカウント方法	34
(2) 運行管理者の労働時間	42
(3) 時間外労働時間60時間超えの割増賃金率	44
(4) 長距離輸送の時間管理について	45
2 自動車運転者の時間管理による賃金支払いについて	51
(1) 歩合給の採用による時間外労働時間短縮	52
(2) 変形労働時間制の採用やシフトの組み方(1年単位の変形労働時間制の採用)	56

第1章 「2024年問題」とは

1 背景—運送業の働き方改革と法改正

2018(平成30)年6月29日に安倍内閣による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案(以下「働き方改革関連法案」という。)が成立しました。その中で、労働基準法の時間外労働時間が上限規制となり、その上限時間数が明らかとなりました。

それまでは、時間外労働に関する基準の延長時間の限度は決められていました。しかし、実際には、その限度とは別に特別条項付き労使協定を締結することにより、特別な場合による理由という名目で上限時間がいまいになっていました。その時間外労働に関しては青天井で認められ、「法の抜け道」というものがありました。

それを制するために、働き方改革関連法案で2020(令和2)年度より一般労働者は時間外労働上限規制となりましたが、自動車運転者に対しては5年間の猶予期間が設けられました。それは、日常的に長時間労働が行われている職業であり、その対策を講じるための猶予と解されます。

しかしながら、そのような猶予を設けられたのにも関わらず、思いもよらないコロナ禍となり、その影響でトラック運送業の仕事量が少なくなり長時間労働は削減できました。しかし、運転者の中には時間外労働による残業代を生活費に充てている労働者も多く、労働時間削減で収入面での別の問題が浮上してきています。

第2章

トラック運送事業に係る 法規制・罰則

1 トラック運送業の法律

トラック運送業では、車両に関する国土交通省と人に関する厚生労働省が管轄になります。

まずは、運送業の国土交通省が管轄する車両に関する法律を説明します。

- (1) 貨物自動車運送事業法などについては、一般貨物自動車運送事業の許可が必要となり、国土交通大臣に提出します。その方法は、事業用自動車としての許可を得て営業ナンバーである緑ナンバーを取得します。それは、法人、個人は問わず許可を受けることができます。

その要件は、事業用自動車としての5台以上の登録が必要となり、車庫証明や営業所のほかに休憩室の設置なども必要となります。原則的には、運輸業は営業ナンバーがなければ、業としての運送料金である運賃を頂くことはできません。しかし、自社工場内の輸送など他社からの運賃が発生しない場合は、自家用である白ナンバーでの輸送を行うことができます。それは、運賃が発生しないので運輸業ではないからです。

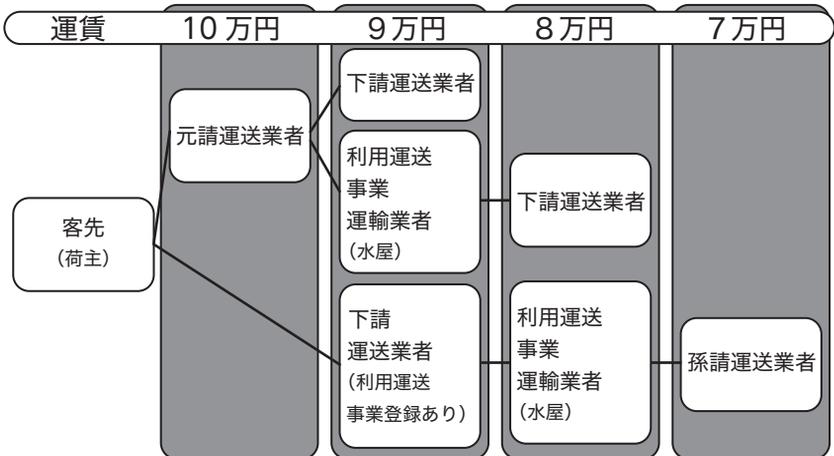
- (2) 次に貨物利用運送事業法である第1種貨物利用運送事業について説明します。

これは、国土交通大臣に登録します。営業ナンバーを取得せずに

- ・ 客先(荷主)→仕事(荷物)①元請運送業者が自動車運送事業として配車手配…A自車運送
- ・ 客先の仕事を①元請運送業者が受けたが、自社車両がないため、運べる車両を探した。…B下請運送業者に備車
- ・ 客先の仕事を①元請運送業者が受けたが、利用運送事業運輸業者に車両を探してもらい、下請運送業者の車両で運んだ。…C利用運送～下請運送業者
- ・ 客先の仕事を①元請運送業者が受けずに、下請運送業者経由で利用運送事業運輸業者に車両を探してもらい、孫請運送業者が運んだ…D下請業者～利用運送～孫請運送業者

※①元請運送業者は、利用運送事業登録があるものとする。

【現在の運送業の実情】



3 持込み運転手について

持込み運転手とは、自ら車両を会社に持ち込んで業務を行うドライバー