

ドライバーの労働条件改善に対する 荷主等委託元への対策について —米国の「強制禁止規則」の事例をもとに—

Measures for Shippers and Other Contractors to Improve Working Conditions for Drivers
Based on the Prohibition of Coercion of Commercial Motor Vehicle Drivers in U.S.



久保田 精一：合同会社サプライチェーン・
ロジスティクス研究所 代表社員

略 歴

熊本県生まれ。東京大学教養学部卒。(財)日本システム開発研究所、(社)日本ロジスティクスシステム協会・JILS 総合研究所を経て現職。城西大学非常勤講師、流通経済大学客員講師 等も併任。日本物流学会正会員、運行管理者(貨物)。

1. はじめに

働き方改革関連法の成立以降、ドライバーの残業時間を巡る問題は先延ばしになっていたが、2022年9月により改善基準の改正案(骨子に相当するもの)がまとまった。「残業時間を他産業並に短縮する」という当初の目的を達成したとは言いがたいが、それでも一定の削減が実現できたことは評価すべきである。ただ、制度を作って終わりということにはならない。「時間削減を実現するための仕組みをどのように作るか」という、更なる改善のステップへと進んでいく必要がある。そのような趣旨から、本稿ではドライバーに関する米国の制度等について紹介したい。

2. 違法運行への委託元の関与と荷主勧告制度

まず、ドライバーの労働条件が改善できない最大の理由は何だろうか。

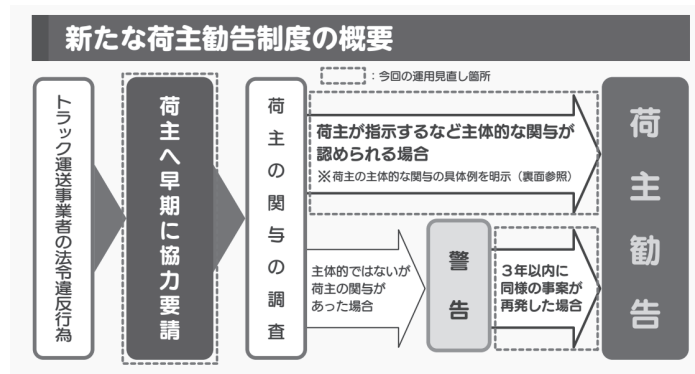
いろいろな論点があると思うが、運送業界の特徴は、ドライバーの働き方を決定する条件が、多層的に決定されていることである(図表1)。通常、労働条件改善の焦点は「労働者 vs 会社」だが、運送業では「委託元」の影響が大きい。しかも図示したような多層的な「伝言ゲーム」によって、荷主や元請けの過剰要求が改善されないことが問題である。

その意味で、ドライバーの労働条件を改善するには、まず、荷主や元請けの過剰な条件

図表1 輸送条件・輸送方法等の指示の流れ



図表 2 荷主勧告制度（2017年の改正の概要）



資料：国交省パンフレット

設定、過剰な要求を是正する仕組みが必要である。

そのような背景から、2014年に国交省は「荷主勧告制度」を創設している。荷主勧告制度の詳細は割愛するが、トラックの運行に関わる法令違反に荷主が関与した場合に、荷主の氏名等を公表するといった制度である。

荷主勧告制度は制度の適用条件を緩和する等の改正を経ながらも、積極的に活用されているとは言いがたい状況である。この要因はすでに各所から指摘されて通りだが、荷主勧告は運送事業者の法令違反行為が発覚し、処分が行われた場合に、事後的に実施されることが前提となっており、発動の条件が厳しいことが挙げられる。また、法令違反に至らない「早期の協力要請」の制度があるものの、社名の公表等が行われなため、効果が生じているのかどうか外部からは伺い知れない。

3. 米国における規制の経緯

(1) MAP-21法による規制

次に、米国における取り組みを紹介する。

2015年末に米国でも、日本における荷主勧告制度の導入と相前後して「商用ドライバーへの強制禁止 (Prohibiting Coercion of Commercial Motor Vehicle Drivers)」の規則が導入された(注1)。

制度の趣旨は日本における荷主勧告制度と類似しており、トラック(およびバス等)の違法運行を無くすには、委託元等(ブローカー、雇用主を含む)への規制が不可欠だということである。

なお当該規制は、2012年7月に成立した「21世紀における発展に向けた前進法」(Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act、通称MAP-21法)を直接的な根拠としている。MAP-21法は連邦政府が交通分野における様々な政策を実施する権限を与えるものであり、内容は多岐に亘る。MAP-21法については各所で解説されているので割愛するが、この中で以下のとおり「強制的禁止 (Prohibition of Coercion)」が規定された。

＜商用車のオペレーターは、自動車運送業者、荷送人、荷受人、または運送仲介人によって、

(中略) 規則に違反して商用車を運転することを強制されない>

(2) 強制禁止規則

以上の立法を踏まえ、2015年11月に、連邦運輸安全局 (Federal Motor Carrier Safety Administration) により上記の強制禁止規則が策定された。

規制の対象者は上記の法文に従い、

- ・自動車運送事業者 (Motor Carrier)
- ・荷送人・荷受人
- ・運送仲介人等

であり、これらが、ドライバーの乗務時間制限、商用運転免許規則、薬物・アルコール検査規則、危険物規則を含む連邦自動車運送業者安全規則 (FMCSRs) の特定の条項に違反して「商用車」を運転するよう、ドライバーに強制 (Coercion) することを禁止するものである。

なお言うまでもなく、連邦運輸省の権限が及ぶのは州を跨ぐ輸送であり、本規則の対象も州間輸送に限られる。

規則では、ドライバーが強制事例を FMCSA に報告するための手順、強制を行った事業者に課せられる罰則等が規定されている。

(3) 強制 (Coercion) とは

「強制」というのは曖昧な表現だが、その具体的な定義は 49 CFR § 390.5T にて記載されている。

これによると「強制」とは、要旨、次に該当する場合を言う (注2)。

自動車運送事業者、荷送人・荷受人、運送仲介人、又はそれらの代理人、役員、代表者が、規則に違反する条件で運転させるため (またはドライバーが違反する必要があると述べた場合において)、以下を行うこと。

- ・取引、雇用又は仕事の機会を留保
- ・ドライバーに対する不当な雇用行為 (adverse employment action) を行うこと
- ・同上を許可するという脅しを行うこと

(4) 苦情の申し立て

本規則の特徴は、「強制」を受けたドライバー等が、苦情を申し立てるプロセスを規定したことである。

苦情は、強要の発生後 90 日以内に、FMCSA が運営する全国消費者苦情データベース (National Consumer Complaint Database)、または会社の管理者に提出することと定められている。

なお NCCDB は、一般消費者が運送業者等への苦情を申し立てるシステムであり、本規則のために新たに設けられたものではない。サイトの構成からは、引越業者への苦情に主眼が置かれているように感じられ、規則が想定するビジネス上の違法行為を申告する仕組みとしては適切でないようにも見える。この点はオーナーオペレータ協会 (OOIDA) 等の業界団体も問題視しており、当局に改善の要請を行っている。

図表 3 NCCDB のウェブサイト



<http://nccdb.fmcsa.dot.gov>

(5) 苦情の種類

トラック分野での違反は、ELD 関連とその他に分かれる。ELD とは 2017 年から州間トラック輸送で義務化された、ある種の運行記録計である。ELD は労働時間を正確に記録することを目的としているが、記録改ざんを強制される場合があり、そのような違反についても苦情の対象としているようである。

(6) 苦情処理のプロセスおよび罰則

苦情は会社の永久記録として保存され、FMCSA が強制措置を取ることができる。違反が認定された場合、違反ごとに最大 16,000 ドルの罰金が科される。また、事業許可が取り消される場合もある。

図表 4 申告フォームに規定された苦情の種類

各種の違反の強制	ELD に関する違反の強制
勤務時間 (HOS) の違反	誤った ELD 記録を証明することの強制
貨物の固定への違反	
必要装備への違反	* ELD は Electronic Logging Device (電子運行記録計)
車両の状態または整備違反	
病欠・疲労運転への違反	
運転免許に関する違反	
危険物に関する違反	
商業規則への違反	
その他	

4. 規制の運用および効果

(1) 規制の運用

ドライバーから申し立てられた苦情処理の実態については詳しい情報がないが、他の分野での処理事例が公表されている。

FMCSA の発表（注 3）によると、2020～21 年にかけて、家庭用品分野（主に引越関連と考えられる）について特別なアクションを実施している。具体的には苦情の多いトップ 100 社に調査を実施し、対象事業者の 63% に対して強制措置を取ったとしている。この例からも分かるとおり、「苦情を記録しておくだけ」ということはないようである。

なお、FMCSA の発表によると上記の家庭用品分野への苦情は 2021 年だけで 8,295 件に達したという。これはドライバー分野の苦情よりも遙かに多いため、より数の多い分野が優先されているということだろう。

なお、報道（注 4）によると、2019 年の苦情のうち図表 4 に相当するトラックドライバーからの苦情は 966 件であり、うち 600 件超が「ELD 以外」での苦情である。苦情の数は 2022 年に急増しており、2022 年全体では 1800 件に達するペースであると言う。

なお、便宜上「ドライバー」と述べたが、米国の場合はオーナーオペレータの力が強く、上記の「ドライバー」にはオーナーオペレータが含まれることが重要である。「ドライバーからの苦情」というと雇用主との対立のように見えるが、実際にはオーナーオペレータと元請け等との関係が焦点になっていることに留意が必要である。

(2) 規制の効果

以上のような規制の運用を踏まえ、その効果はどのように評価されているだろうか。

業界団体のリリース、メディアの報道等を見ると、効果を疑問視する声が目立つ。

代表的なものとしては、OOIDA は NCCDB の名前が不相当であることを始めとして、改善が必要であることを述べている（注 5）。

また、連邦下院議員である Brian Babin 議員は、より具体的な問題点を指摘しており、FMCSA に対し回答を求める書簡を提出している（注 6）。同議員も指摘している通り、過去の苦情がどのような強制措置に繋がったのかなど、詳細な情報公開が行われていないことが不満を生んでいる。ただし、個別の苦情への最低限のフィードバックが行われていることは OOIDA も認めている。上記の「家庭用品」の例からわかる通り、全体として見ると「ドライバーからの苦情」は数が少なく、優先順位が低いことがネックになっていると思われる。

5. 最後に

ドライバーの労働条件を改善するうえで、委託元等への対策は不可欠である。この問題意識は日米共通であるが、米国の規制も今のところは道半ばといったところである。

翻って日本の荷主勧告制度をより一層効果的な制度とすることは今後も課題となると思われるが、委託元の不条理な要求を改善するうえで、苦情処理のプロセスを法定するという取り組みは大いに学ぶべきところがあると

思われる。本稿は概要を紹介するに留まるが、規制の帰趨を含め、継続的にフォローして行きたい。

注 1 : 規制の全文は以下を参照

<https://www.federalregister.gov/documents/2015/11/30/2015-30237/prohibiting-coercion-of-commercial-motor-vehicle-drivers>
<https://www.govinfo.gov/app/details/FR-2015-11-30/2015-30237>

注 2 : コーネル大資料から引用

<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/49/390.5T>

注 3 : 家庭用品分野の輸送への苦情処理

<https://www.fmcsa.dot.gov/newsroom/fmcsa-concludes-national-household-goods-top-100-compliance-operation>

注 4 : 2022 年に苦情が急増している趣旨の報道

<https://www.freightwaves.com/news/truck-driver-coercion-complaints-on-record-pace>

注 5 : OOIDA による改善要望

<https://www.ooida.com/2022/ooida-wants-fmcsa-to-change-name-of-complaint-database/>

注 6 : Brian Babin 議員の書簡

<https://www.ooida.com/newsletter/BabinLettertoFMCSAcoercion.pdf>