

2022.10.28

## 運送業の多様な働き方の実現に関する法務問題ー乗用軽自動車を使用した貨物軽自動車運送事業の解禁によるパートタイム個人事業主の活用の可能性ー

### 1. ドライバーの不足・高齢化と運送業の「2024年問題」

運送業において、ドライバーの不足・高齢化が大きな課題となっている。少子化で若年層が減っている中で若年層にとって魅力のある業種ではないということである。ドライバーの有効求人倍率も全業種と比べ高い状態が続いており<sup>1</sup>、採用が困難な状況が窺える。

また、運送業への適用が猶予されていた働き方改革関連法が、2024年4月1日から適用される、いわゆる「2024年問題」により、トラック運転者の時間外労働の上限が年間960時間に罰則付きで強制されることにより、ドライバー一人当たりの労働時間の制限が強化される。運送業界全体で一人当たりの仕事量を減らさなければならない。

しかし、全日本トラック協会の「働き方改革モニタリング調査」によれば、2021年10月時点では27.1%の事業者において年間960時間を超えるドライバーがいて、2020年10月時点の28.0%から比べて減っていない<sup>2</sup>。長時間労働・低賃金の構造が変わらなければ、多様な働き方を示すことが求められる時代において、新規採用どころか離職を止めることさえ難しくなる。

外国人の活用も難しい。生産性向上や国内人材確保のための取り組みを行ってもなお人材確保が困難な状況にある産業上の分野において、一定の専門性・技能を有する外国人を受け入れていく仕組みとして、在留資格「特定技能」が創設されたが、現時点で運送業は「特定技能」の対象となっていない。留学生など、在留資格を有する場合でも、車両を運転する場合は、運転免許の取得・切り替えに加え、道路交通法等の法令遵守（日本語のみで記載されている標識が読めるか等）の問題もある。

さらに、運送業は倉庫業と異なり機械化できない部分が残る分野である。自動運転の実証実験は幹線道路で始まったばかりであり、上記の全日本トラック協会のデータは中長距離のドライバーが多いところ、ラストマイルで自動運転が行われるためには相当の時間を要すると見込まれる<sup>3</sup>。他方で宅配便取扱数は毎年増え続けており、令和元年度は43億2349万個、令和2年度は48億3647万個、令和3年度は49億5323万個と増加の一途を辿っている<sup>4</sup>。

したがって、運送業においては、新たな人材の供給源からのドライバー獲得が喫緊の課題である。若年層に対して準中型免許取得に対する助成金支援を行うなど、経験者であることを求めないどころか運転免許を保有していなくても採用しなければならない状況にある。そして、ラストマイルと中長距離がドライバーを取り合う状況では、業界全体の人手不足は深刻さを増すばかりである。

### 2. 乗用軽自動車の活用ーパートタイム個人事業主という可能性ー

#### (1) パートタイム、副業、フリーランスと貨物軽自動車運送事業者

<sup>1</sup> 厚生労働省「一般職業紹介状況(令和4年3月分及び令和3年度分)」によれば、令和4年3月における「自動車運転の職業」の有効求人倍率は2.15倍であり全職業の1.13倍と比べると高い。なお「自動車運転の職業」には旅客運送も含まれる。

<sup>2</sup> <https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2022/05/jta202203chosa.pdf>

<sup>3</sup> ラストマイル運送の自動運転については、安全性等の技術的な問題もさることながら、引渡をどのように完了するかによってビジネスモデルが制約を受けることについて、拙著ニュースレター「契約による「引渡」概念の変更による運送手段の拡大ー置き配とドローン運送を例に」参照。

[https://www.city-yuwa.com/newsletter/shared/pdf/Newsletter\\_vol.21.pdf](https://www.city-yuwa.com/newsletter/shared/pdf/Newsletter_vol.21.pdf)

<sup>4</sup> 国土交通省「宅配便取扱実績」令和元年度版、令和2年度版及び令和3年度版

働き方改革の柱は多様な働き方を認めることである。その多様な働き方の中には、パートタイム、副業、フリーランスなども含まれる。文字通り猫の手も借りたいほど人手が足りないのであるから、これらの多様な働き方を受け入れ、共存するという視点は重要になると思われる。自転車を使用したフリーランスの個人事業主によるフードデリバリーの事業拡大は記憶に新しい。

運送業は、限られた人数で、貨物車に満載した荷物を運ぶという最大効率を求める傾向にある。その理由として、そもそもドライバーの人数が限られている問題もあるが、最も高価な営業資産である車両を遊休させないために最大効率で動かす必要があるという理由も存在すると思われる。しかし、今後は車両よりも人が最も高価で入手困難になる可能性が高い。

このような車両の遊休リスクについて、個人事業主である貨物軽自動車運送事業者が車両持込みでサービスを提供してくれるのであれば、解決策になりうる。また、個人事業主には、最低賃金規制もないし、解雇規制や深夜割増賃金の問題もない<sup>5</sup>。朝や夜などのフルタイム従業者だけではカバーし切れない時間帯にサポートで個人事業主を組み合わせるなどの工夫はありうるとされる。そして、フードデリバリーのように、パートタイムや副業で良いから個人事業主としての運送サービスを提供したい個人と、プラスαの戦力としてそのような個人事業主に少しでも荷物を運んでもらいたい運送会社や荷主とのマッチングのビジネスモデルもまた成立しうるとされる。

また、車両の最大効率は重要であるが、待機時間や、ラストマイルの宅配では引渡という車両を降りてからの時間も多はずであり、1人のドライバーが最大効率で荷物を運ぶことには限界があり、2人のドライバーが2つの車両で1人当たりの効率を下げてでも分散して運ぶ方が良い結果になる場合もありうる。また過疎地では空き時間の活用でも十分に有効ということもありうる。

若年層も、移動・通勤手段のために自家用の乗用軽自動車を所有している可能性はあるだろうし、普段から運転に慣れている車両であれば参入障壁も低い可能性はある。フードデリバリーが副業として広く受け入れられたのは、個人事業主が自転車を持参する前提であったという性質は大きいと考えられる。また、運送業界での活用が求められている女性が主に運転している車種は、普通乗用、ライトバンに次いで、軽乗用が23%と多い<sup>6</sup>。女性の活用という意味でも自家用の乗用軽自動車の持込み利用には意義がある。

そのため、自家用の乗用軽自動車を所有していれば今すぐ起用するという需用と、自家用の乗用車両を使ってパートタイムでも良いので稼ぎたい、という需用のマッチングには可能性があると考える。要はフードデリバリーの軽自動車版である。

## (2) 「乗用貨物軽自動車の使用は違法である」の運用は変更された

以上の議論について、直ちに違和感を持たれる方もいらっしゃると思われる。貨物軽自動車運送事業においては、黒ナンバーの軽貨物車を使用することが当然であり、黄ナンバーの乗用軽自動車の使用は違法であるという考え方が広く浸透していた。各運輸局のウェブサイト等でも乗用軽自動車では貨物軽自動車運送事業を営むことはできないと示されていた。

しかし、筆者が調査する限り、運輸局がそのような見解を示すことのできる法的根拠は必ずしも明らかではなかった<sup>7</sup>。

<sup>5</sup> 現在政府において検討されているフリーランス個人事業主の保護新法については、立法後に改めて検討したい。

<sup>6</sup> 自動車安全運転センター「女性運転者の運転の実態と意識に関する調査研究」43頁

[https://www.jsdc.or.jp/Portals/0/pdf/library/research/h00\\_1.pdf](https://www.jsdc.or.jp/Portals/0/pdf/library/research/h00_1.pdf)

<sup>7</sup> 貨物自動車運送事業法2条4項で定める「貨物軽自動車運送事業」の定義は、「他人の需要に応じ、有償で、自動車(三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。)を使用して貨物を運送する事業をいう。」であり、軽自動車は三輪以上であることの定めしかない。同法に「軽自動車」の定義はないが、「自動車」の定義は2条5項で道路運送車両法2条2項の自動車であると定められており、道路運送車両法2条2項及びその他条文において軽自動車について乗用と貨物用の区別はない。貨物自動車運送事業法において軽自動車の定義がなく、かつ、自動車は道路運送車両法の定義に拠るのであり、また複数の法令間においては可能な限り統一的に意味を解するべきであるから、「貨物自動車運送事業法において軽自動車の定義はないものの、当然に貨物軽自動車に限る」という解釈を採用することには、無理がある。

また、貨物自動車運送事業法36条1項第1文は届出制を定めている。届出制は許可制と異なり、届出の要件を遵守すれば業務を行うことができる。そして、「国土交通省令で定めるところにより」の内容は同法施行規則33条1項で定められているところ、軽貨物車であることは法定届出事項ではない。

それが、今般、「規制改革実施計画」(令和4年6月7日閣議決定)において、「貨物軽自動車運送事業で使用できる車両が軽貨物車に限られている運用について、軽乗用車の使用を可能とする検討に着手し、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずる。」こととされ、パブリックコメント<sup>8</sup>を経て、令和4年10月27日から効力が発生した同月24日付け通達「貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の使用について」(以下「新通達」という。)によって、普通軽自動車の使用が一転して認められた。この新通達の中身を分析してみたい。

### 3. 「乗用貨物軽自動車の使用は適法である」とする令和4年10月24日付け新通達

令和4年10月27日から全国の運輸局で施行される新通達の運用は以下のとおりである。

1. 積載できる貨物の重量は、乗車定員数から乗車人数を控除した数に五十五を乗じた重量(単位キログラム)以内とすること。また、荷物の位置が極端に運転者室及び客室の前方、後方又は片側に偏る積載をしないこと。
2. 運輸支局(運輸監理部を含む。以下同じ。)輸送担当は、軽乗用車を用いて貨物軽自動車運送事業を行う貨物軽自動車運送事業者に対し、届出を受理した際に、1. の積載できる貨物の重量を超えた貨物の運送及び有償で旅客の運送をしてはならない旨周知及び指導すること。
3. 運輸支局輸送担当は、軽乗用車を用いて貨物軽自動車運送事業を行う貨物軽自動車運送事業者に対し、事業者自らが過労運転の防止や運転者の酒気帯びの有無の確認等の運行管理を適切に行うことについて周知すること。
4. 道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第35条の3第1項各号に規定する自動車検査証の記載事項のうち、同項第13号に規定する「自家用又は事業用の別」は「事業用」、同項第14号に規定する「用途」は「乗用」とする。

上記1.の制限により、乗車定員一名の軽自動車は引き続き貨物軽自動車運送事業に供することができない<sup>9</sup>。また、なぜ乗車定員数から乗車人数を控除した数に55kgを乗じた重量以内にしなければならないのかの法的根拠は必ずしも明らかではないが、安全性も重要であるし、4人乗り軽自動車にドライバー一人であれば165kgの積載ができるので、パートタイムでも稼ぎたいという需用についてはひとまず十分であろう。

また、令和4年10月24日付けの国土交通省自動車局貨物課のプレスリリースにおいては、「なお、軽乗用車を使用する場合であっても、使用の本拠の位置(営業所住所)を管轄する運輸支局に貨物軽自動車運送事業の経営届出を行った上で、軽自動車検査協会において事業用のナンバープレート(黒ナンバー)の発行を受けることが必要です。」と引き続きナンバープレートの制限が定められた。

このようなナンバープレートの変更を求める運用は、副業として軽乗用車を使用する場合になおハードルになり、また実際にいかなる必要性があるのかも疑問でもある。ただし、新通達が変わる可能性は低いため、その運用の意味について以下でさらに分析することとする。

### 4. 乗用貨物軽自動車であってもナンバープレートの変更が必要となる法的根拠及び未変更の場合のペナルティ

ナンバープレートの変更が必要となる法的根拠は、道路運送車両法58条1項、60条1項後段、73条1項で自動車検査証の記載事項の変更が必要であることに起因する。また、同法67条1項で変更から15日以内に自動車

---

そして、行政手続法37条により、法令上の要件を満たした申請がされた場合は、直ちに効力が生じ、届出不受理という概念は存在しない。したがって、貨物自動車運送事業法及び同法施行規則で届出要件となっていない軽自動車の種類や構造について、運輸局が指示を行うことのできる法的根拠は従来からなかったと考える。

そのため、今まで軽乗用車の使用を阻んでいたのは、実質的には後述の自動車検査証の記載事項の「用途」に関する解釈であったことが今回明らかになったと言える。

<sup>8</sup> 筆者もパブリックコメントに意見を提出している。

<sup>9</sup> パブリックコメントにもその旨の回答がある。

検査証の変更が必要であり、それを怠ると同法110条1項1号で30万円以下の罰金の対象となる。これが実質的なナンバープレートの未変更のペナルティである。

これに新通達の4.の「道路運送車両法施行規則(昭和26年運輸省令第74号)第35条の3第1項各号に規定する自動車検査証の記載事項のうち、同項第13号に規定する「自家用又は事業用の別」は「事業用」、同項第14号に規定する「用途」は「乗用」とする。」を組み合わせるとナンバープレートの変更義務についての国土交通省の考え方を理解することができる。つまり、乗用軽自動車を貨物軽自動車運送事業に供するには、自動車検査証の「自家用又は事業用の別」を「事業用」に変更する必要がある、それに伴ってナンバープレートの変更が結果として必要になるということである。

ナンバープレートの変更は運輸局ではなく軽自動車検査協会において行うものであり、貨物軽自動車運送事業の届出においてナンバープレートの変更が審査の対象となるわけではない。したがって、国土交通省の上記のプレスリリースでの指摘は、届出の効力発効後に刑事罰の対象となりうることを避けるための行政指導又は情報提供という位置付けとなる。

他方で、上記新通達の4.の「同項第14号に規定する「用途」は「乗用」とする。」は重要であり、今までは貨物用でなければならないという運用であったことから構造変更が必要であったが、乗用のままで良いこととなり、したがって軽自動車協会ではナンバープレートを変更する際に構造変更は不要となり、書類での手続きのみとなった。

したがって、今までは「黒ナンバーの軽貨物車を使用することが当然であり、いわゆる黄ナンバーの乗用軽自動車は違法」という運用であったが、令和4年10月27日以降は「黒ナンバー＝軽貨物車」という制限がなくなったということである。ただし「黄ナンバーの乗用軽自動車は違法」は継続することとなった。

パートタイムの個人事業主にとってナンバープレートの変更まで必要かについては異論もあるだろうが、構造変更が不要となったという変更は歓迎したい。もっとも、ナンバープレートの変更を怠った場合のペナルティが刑事罰だけであるため、今後どこまで厳格に運用されるかという疑問は残る。

## 5. まとめ パートタイム個人事業主という可能性の拡大

以上のとおり、令和4年10月27日から、積載できる貨物の重量は、乗車定員数から乗車人数を控除した数に55kgを乗じた重量以内とすること、及び、届出後にナンバープレートを変更しなければ刑事罰の対象となりうるという前提のもと、貨物軽自動車運送事業に乗用軽自動車の使用が解禁された。これは人手不足に悩む運送業界において、新たにパートタイム個人事業主という可能性を拡大する上では、大きな一歩であると考えられる。

以上

**松永博彬** シティユーワ法律事務所 パートナー弁護士  
[hiroaki.matsunaga@city-yuwa.com](mailto:hiroaki.matsunaga@city-yuwa.com)

2007年弁護士登録。西村あさひ法律事務所に入所後、2013年1月当事務所入所。独占禁止法、景品表示法、運送関連の商取引法及び業法、危機管理、海外依頼者向け訴訟案件等を取り扱う。米国でニューヨーク大学ロースクールにてLL.M.取得後、Hunton & Williams LLP及びShearman & Sterling LLPにて研修。2017年米国ニューヨーク州弁護士登録。