

## 本号の掲載記事

- 堂島国際部門だより「世界の労働法」 弁護士 安田 健一
- トピック 新法・新制度「貨物自動車運送事業法改正のポイントと実務対応」 弁護士 松尾 洋輔
- 堂島法律事務所ウェビナーのご案内
- 近時の実務話題&裁判例レビュー 弁護士 大川 治

## 堂島国際部門だより

## 世界の労働法



弁護士 安田 健一

## 1 所変われば労働法変わる

海外での留学・勤務経験があることと、使用者側人事労務問題を専門の1つとしていることが相まって、外資系企業から日本の人事労務問題でご相談をいただくことが増えてきています。外資系企業グループ、特に日本法人が小規模の場合には、日本法人が日本国内で雇用している従業員の労務問題といえども、実質的な判断・意思決定は海外の本社（もしくは、地域統括社）にいる人事マネージャーが行っていることが多いです。

このようなケースでは、海外にいる人事マネージャーに対し、英語で日本の労働法や紛争を含めた実務慣習について説明をすることになります。

ここで、労働法<sup>1</sup>の基本的な考え方は「労働者の保護のために、契約自由の原則を修正して、雇用主と労働者との間の権利義務関係・労働条件に介入する」というものです。そのため、労働法がどのようなルールを定めるか、言い換えると国家として労働者をどの程度、そしてどのように保護するかは、それぞれの国・地域、そして時代や社会情勢によって変わってきます。さらに、実務的な観点からは、労働事件を取り扱う裁判所等の機関の判断傾向も重要な要素であり、当然これも国・地域によって大きく変わってきます。

話をさせていただく外資系企業グループの管理職も、国・地域によって労働法制が異なるということは十分理解されていることが多く、例えば米系企業のマネージャーと話していても、「すぐに解雇できないなんて、日本のルールはおかしい！」と言われるようなことは通常ありません。グローバル企業グループでは、人材の評価や問題行動・低パフォーマンス労働者への対応について、極力世界で統一した運用で行おうとしていますが、雇用契約書よりも優先されるルールである各国の労働法を無視することはできないため、各社調整に苦慮されています。

## 2 日本の感覚からは意外な労働法制の例

以下では、日本の感覚からは意外に感じるかもしれない、各国の労働法制の例を簡単にご紹介します。

## ■米国における解雇

上記で少し米国について書きましたが、米国では原則として、いつでも、理由なく解雇が可能です（At-Will employment doctrine）。なお、米国と比較した印象から「日本は世界の中でも特に解雇が難しい」という印象をお持ちの方がいるかもしれませんが、先進国・新興国いずれでも、雇用主による解雇を規制するルールが何かしらある方が一般的で、むしろ米国のように基本フリーハンドで解雇できる方が例外

的、と捉えた方がよいかもしれません。

#### ■退職補償金

日本では、会社が自主的に退職金制度を設けていない限り、(通常の解雇の場合、30日前の予告又は30日分の給与支払、という手続規制はありますが)退職にともなう金銭の支払義務はありません。しかしながら、これは万国共通というわけではなく、中国等、退職の際に原則として雇用主が補償金を支払う義務を負う国もあります。現地子会社の清算の際に、従業員への補償金支払がネックになるケースもあります。

#### ■医療休暇

日本のような使途自由の有給休暇とは別に、有給の医療休暇を労働者に与えることが義務付けられている国もあります。短期間の休暇であれば診断書等の提出は不要という場合や、医療休暇の付与日数が多い国もあり、雇用主にとっては対応に負担感が生じる場合もあります。

いかがでしょうか。このように各国のルールを見ていると、日本の労働法のルールが当然のものではないこと、さらに、日本においても社会情勢や国民の意識に従ってルールは変わりうるのが感じられるかと思います。実際日本でも、日本版同一労働同一賃金法制の制定、高齢者雇用安定法制や育児・介護休業制度のこまめな拡充等、労働法制は日々変化しています。

労働法の分野に限らず、変化を続ける社会・法制度の中で、今後もクライアントの皆様の支援をできるよう、事務所一同研鑽に努めてまいります。

(注)

1 ここでは、労働組合に関する集団的労使関係ではなく、個別の雇用契約に影響を及ぼす法律を指しています。

## トピック 新法・新制度

### 貨物自動車運送事業法改正のポイントと実務対応



弁護士 松尾 洋輔

#### 1 はじめに 改正法制定の背景

2024年5月15日、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が公布されました。本改正は、いわゆる「2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制の適用)への対応として、流通業務の効率化を図り、物流業界の持続的な発展を目指すものです。本改正は、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(改正法施行により「物資の流通の効率化に関する法律」と改称)と「貨物自動車運送事業法」の2つの法律にわたる内容となっていますが、本稿では後者を取り上げます。

2025年4月1日の改正貨物自動車運送事業法(以下「改正貨物法」または単に「法」といいます。)の施行が近づく中、1月31日には、法改正を踏まえた貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令も公布されると同時に、国土交通省のQ&Aも公表され<sup>1</sup>、改正貨物法による具体的な規制の詳細が明らかになってきました。

以下、改正貨物法及び改正施行規則のポイントと実務への影響について解説します。

#### 2 主要改正内容

##### (1) 運送契約締結時の書面交付等の義務化

###### ア 義務化の背景

我が国の物流業界では多重下請構造が常態化しており、実際に貨物の運送を行う実運送事業者が収受する適正な運賃が確保されず、労働環境の悪化を招く一因となっています。

そこで、改正貨物法は、運送契約の締結等に際して、所定の事項を記載した書面を交付し、または電磁的方法で提供することを義務化しました。

###### イ 義務の主体

書面交付等義務を負うのは、以下の事業者です。

- ・真荷主(自らの事業に関して貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者以外のもの。法12条1項)
- ・真荷主と契約する貨物自動車運送事業者(同項)
- ・他の貨物自動車運送事業者等の行う運送を利用する貨物自動車運送事業者等(法24条2項。下請構造に入る貨物利用運送事業も含まれます。)

次頁図1のとおり、法12条1項の適用場面では真荷主と元請事業者が相互に書面交付等義務を履行し、法24条1項

の適用場面では、委託者から受託者に対して書面交付義務を履行することになります。

ウ 記載・記録事項

- ・ 運送の役務の内容及びその対価（法 12 条 1 項 1 号、24 条 1 項 1 号）
- ・ 当該運送契約に運送の役務以外の役務の提供が含まれる場合にあっては、運送の役務以外の役務の内容及びその対価（法 12 条 1 項 2 号、24 条 1 項 2 号）
- ・ 運送契約の当事者の氏名又は名称及び住所（施行規則 13 条の 3 第 2 項 1 号）
- ・ 有料道路の通行に係る料金、燃料価格の変動に伴い追加的に必要となる燃料費に係る料金その他の特別に生ずる費用に係る料金（同 2 号）
- ・ 運賃及び料金の支払の方法（同 3 号）
- ・ 書面等を交付・提供した年月日（同 4 号）

これまで、運送業務の一環として貨物利用運送事業者が行ってきた荷役作業や付帯業務を「運送の役務以外の役務」として明確化することがポイントとなっていますが、細分化の程度については、具体的にどのような作業を行う必要があるのかを委託先が認識できる程度であれば、記載の粒度は問わないものとされています（Q&A2-5）。

また、基本契約書を締結している当事者間であっても、運送ごとに付帯業務の有無が異なり、各運送依頼時にその有無が確定するような場合には、個別の依頼の際に書面交付等を行う必要があります（Q&A2-10）。

(2) 健全化措置に関する努力義務

ア 義務の主体

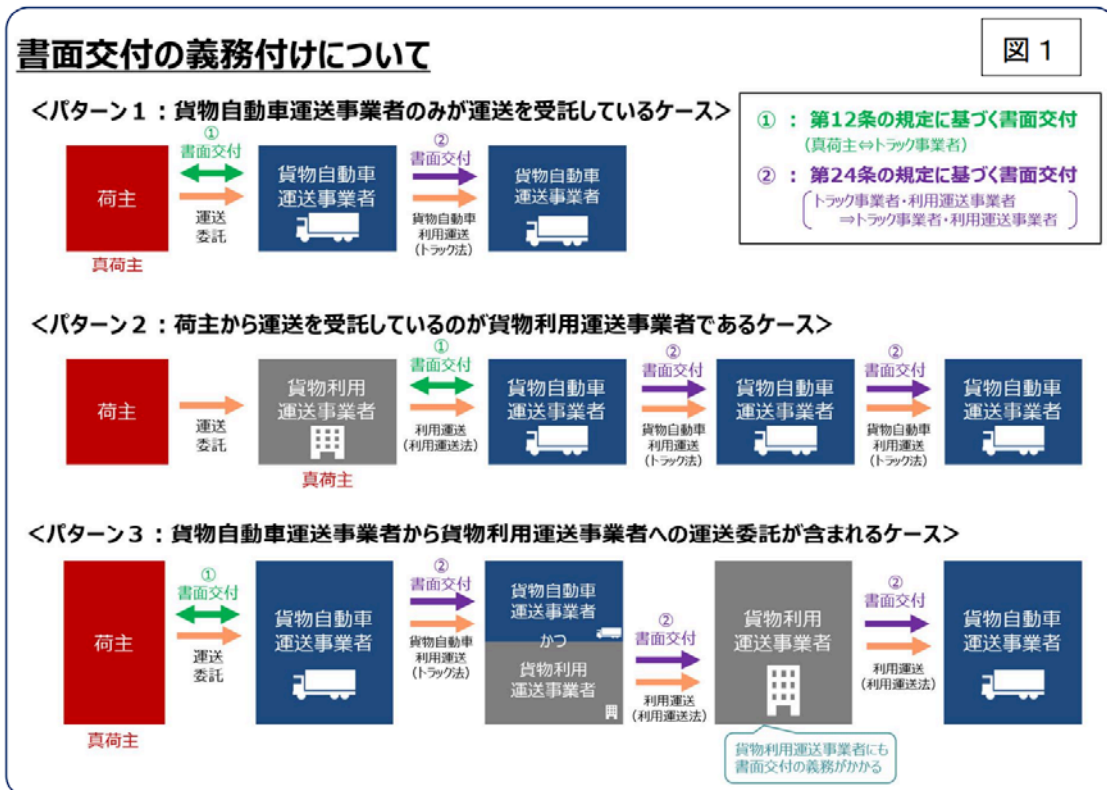
貨物自動車運送事業者等（委託者）が他の貨物自動車運送事業者（受託者）の行う運送を利用するときに、委託者は、受託者の健全な運営を確保するための措置（健全化措置）を講じる努力義務を負います（法 24 条 1 項）。

イ 健全化措置の内容

健全化措置の内容は以下のとおりです。

- ・ 利用する運送に要する費用の概算額を把握したうえで、当該概算額を勘案して利用の申込みをすること
- ・ 自らが引き受ける貨物の運送について荷主が提示する運賃・料金が上記の概算額を下回る場合にあっては、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること
- ・ 委託先の一般貨物自動車運送事業者がさらに他の一般貨物自動車運送事業者が行う運送を利用する場合に関し、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」等の条件を付すこと

このように、委託者となる貨物自動車運送事業者等に対し、運送に要する費用を把握し、必要に応じて荷主と交渉させることや多重下請構造を抑制することを通じ、実運送事業者が役務に見合った対価を受取できるよう、委託者の主体的な取組が期待されています。



(出典：国土交通省 Q&A2-1)

(3) 運送利用管理規程の作成義務・運送利用管理者の選任義務

ア 義務の内容

健全化措置の実効性を高めるため、一定規模以上の貨物自動車利用運送を行う貨物自動車運送事業者については、運送利用管理規程を作成し、国土交通大臣に届け出る義務及び健全化措置の実施・管理体制を確保するための「運送利用管理者」を選任し、同様に届け出る義務が課されます（法 24 条の 2 第 1 項、24 条の 3 第 1 項）。

イ 義務の主体

前年度に行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量（これは毎年国交省に提出している貨物自動車運送事業実績報告書の「輸送トン数（利用運送）・全国計」の欄に記入した数値によります。）が 100 万トン以上である一般貨物自動車運送事業者及び特定貨物自動車運送事業者が義務の対象となります。貨物利用運送事業者は義務付けの対象にはなりません。

前年利用運送量が 100 万トン以上となった場合でも、国からの指定や通知等は行われないため、各事業者において自ら義務付けの対象か否かを判断して、規制を遵守する必要があります。判定の基準となるのは、2024 年度以降の利用運送量であり、2023 年度以前の利用運送量は問われません（Q&A3-7-4）。

ウ 運送管理規程の記載事項

運送管理規程には、以下の事項を定める必要があります（法 24 条の 2 第 2 項）。

- ・健全化措置を実施するための事業の運営の方針に関する事項
- ・健全化措置の内容に関する事項
- ・健全化措置の管理体制に関する事項
- ・運送利用管理者の選任に関する事項

運送管理規程のひな形については、本稿執筆時点では公表されていませんが、後日、Q&A に掲載される予定となっています。

エ 運送利用管理者の適任者

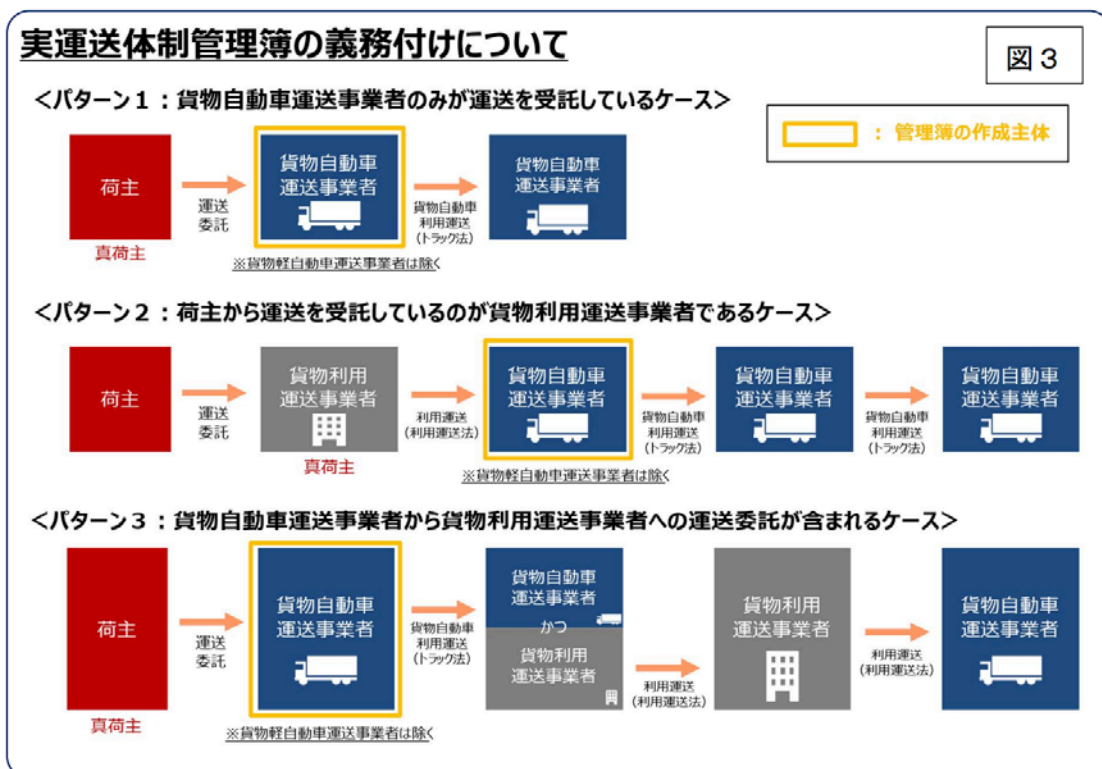
運送利用管理者は、「事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者」のうちから 1 人選任することとされています（法 24 条の 3 第 1 項）。具体的にどのような職位にある者が適当かは事業者の組織にもよりますが、取締役・執行役員やこれに次ぐ地位の幹部職員が想定されているものと考えられます。

オ 運送利用管理者の職務

運送利用管理者は、以下の職務を行うこととされています（法 24 条の 3 第 2 項）。

- ・健全化措置を実施するための事業の運営の方針を決定すること
- ・健全化措置の実施及びその管理の体制を整備すること
- ・実運送体制管理簿（後述）を作成する場合にあっては、当該管理簿の作成事務を監督すること

つまり、運送利用管理者は、健全化措置の実効的な運用にむけた PDCA サイクルを構築する責任者と位置付けられています。



（出典：国土交通省 Q&A4-2）

#### (4) 実運送体制管理簿の作成・保存義務

##### ア 義務の内容

元請事業者が下請構造の内容を把握し、責任ある委託を行うことを担保するため、真荷主から1.5トン以上の貨物の運送（したがって軽貨物運送は除外されます。）を引き受けた貨物自動車運送事業者（元請事業者）が他の貨物利用運送事業者の行う運送を利用したときは、貨物の運送ごとに所定の事項を記載した実運送体制管理簿を作成し、運送完了日から1年間、営業所に据え置く義務が課されます（法24条の5第1項）。

前頁図3のとおり、荷主から直接に委託を受けた貨物利用運送事業者が他の貨物自動車運送事業者等の運送を利用する場合のみならず、パターン2のように、荷主から貨物利用運送事業者（この場合の真荷主）に運送委託がなされ、そこから利用運送を引き受けた貨物自動車運送事業者についても義務の主体となります。

##### イ 記載事項

実運送体制管理簿には、以下の事項を記載しなければなりません（法24条の5第1項）。

- ・実運送事業者の商号又は名称
- ・実運送事業者が実運送を行う貨物の内容及び区間
- ・実運送事業者の請負階層

##### ウ 下請構造内での情報伝達

元請事業者が実運送体制管理簿の記載事項を把握するためには、下請構造内で情報が伝達されることが必要です。そのため、元請事業者は、委託先に対し、

①元請事業者の連絡先

②真荷主の商号又は名称

③委託先の運送事業者の請負階層

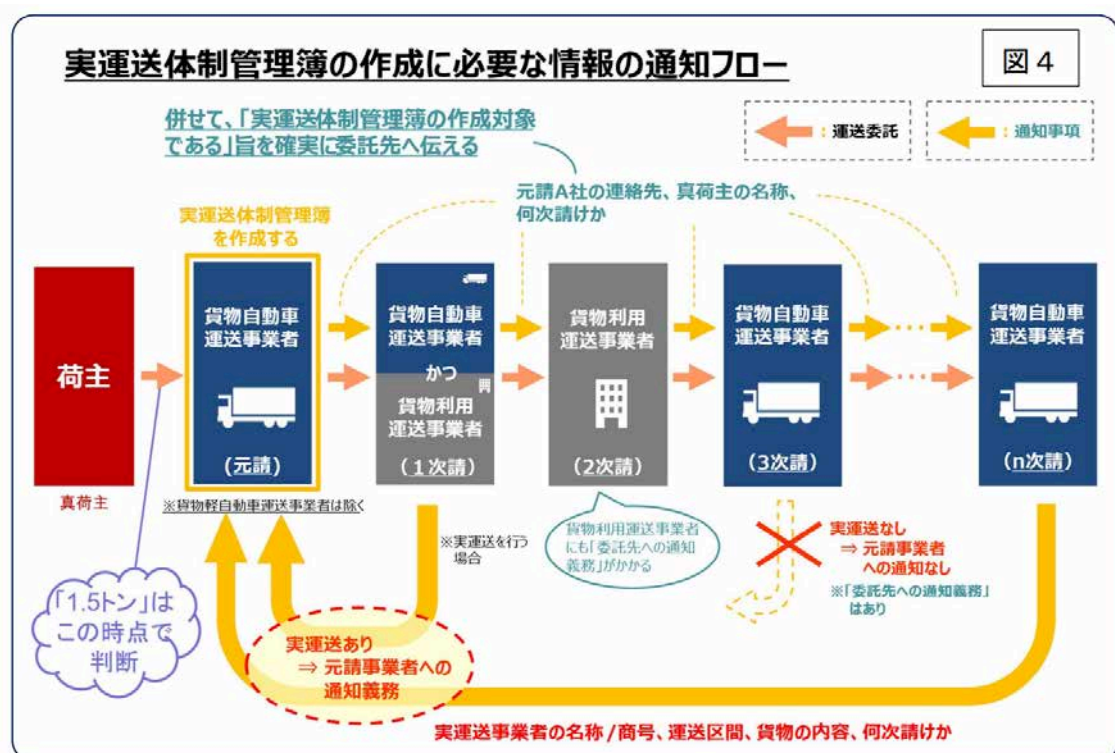
を通知し、当該通知を受けた運送事業者が実運送を行ったときは、前記イの事項を元請事業者に対して通知し、さらに利用運送を行う場合は、上記①～③の事項を通知するというフローが繰り返されることが想定されています。

実運送体制管理簿に記載すべき情報が適切に収集できるよう、上記の伝達フローにおいては、委託者は当該貨物の運送が実運送体制管理簿の作成対象である旨を確実に受託者に伝達することが要請されています（Q&A4-6）。

なお、請負階層のカウントは、次図4のとおり、元請事業者以下の運送契約の数でカウントし、元請事業者の委託先が「1次請」、その次が「2次請」となります。

##### エ 実運送体制管理簿の作成方法等

実運送体制管理簿に決まった様式はなく、必要事項を網羅していれば、既存の配車表等を利用することも可能です。改正貨物法が施行される2025年4月1日以降に元請事業者が委託先に依頼した運送から管理簿の記録対象となります。ひと月分をまとめて月末や翌月初めに作成することも問題ないとされていますが、運送完了後遅滞なく作成することが望ましいとされていますので、施行までに作成実務を固めておく必要があります。



(出典：国土交通省 Q&A4-6)

#### (5) 義務違反に対する制裁

契約時の書面交付等義務の違反に対する罰則はありませんが、貨物自動車運送事業者については、改正貨物法 33 条に基づく行政処分の対象となる可能性があり、荷主についてもトラック・物流 G メンによる是正指導の対象となる可能性があります (Q&A2-18)。

運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務に違反した場合は、行政処分の対象となる可能性があり、管理規程の届出をせずに行い、または管理者の届出をしない場合は、100 万円以下の罰金が科されることとなります (Q&A3-12)。

実運送体制管理簿の作成・保存義務違反、同管理簿に係る通知義務違反についても、改正貨物法 33 条に基づく行政処分の対象となる可能性があります (Q&A4-18、19)。

### 3 実務への影響と対応課題

改正貨物法による規制への対応を円滑に進めるには、関係各社において物流コンプライアンス体制の再構築を意識し、実施する必要があります。

自社が使用している運送契約書のひな形が必要事項を網羅しているか、見直しを早急に進める必要がありますし、運送の役務とそれ以外の役務の峻別が明確になっているかという実質にも目を向ける必要があります。

また、実運送体制管理簿を適切かつ効率的に作成するために、自社が使用している管理システムの改修 (例えば下請階層構造の可視化を高めるなど) が望ましい場合もあると思われます。

### 4 おわりに

改正貨物法は、物流効率化法と合わせて、物流業界の持続的成長を支える基盤整備のための重要なルールと位置付けられます。荷主、元請事業者、下請構造の中にある事業者がそれぞれの役割を果たすことが強く期待されます。

契約書の見直しを含めた新規制への対応についてご相談があれば、いつでも遠慮なくご連絡ください。

(注)

1 改正貨物自動車運送事業法 (令和7年4月1日施行) について [https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_mn4\\_000014.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html)

## 堂島法律事務所ウェビナー

堂島法律事務所では、様々なトピックを題材とした無料ウェビナーを毎月開催しています。30分・オンラインで気楽に聴講いただけますので是非ご参加ください。

### 第 16 回「フリーランス新法の概要と実務上の留意点」

講師：弁護士 前野陽平

開催日時：2025 年 3 月 19 日 (水) 15 時 00 分～15 時 30 分

2024 年 11 月 1 日にいわゆるフリーランス新法 (特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律) が施行され、数か月が経過しました。同法に関する相談は数多く寄せられており、まだまだ同法への対応が追いついていない事業者様が数多くいらっしゃると感じているところです。内閣官房・フリーランス法制準備室に在籍し、同法の立案作業を担当した弁護士が、同法の概要と実務上の留意点を解説したいと思います。

[https://us02web.zoom.us/webinar/register/WN\\_wUjGKG8NSPKcOh5v7Ua24A](https://us02web.zoom.us/webinar/register/WN_wUjGKG8NSPKcOh5v7Ua24A)



# 近時の実務話題 & 裁判例レビュー



弁護士 大川 治

令和7年1月17日「会社法改正に関する報告書」公表（経産省「稼ぐ力」の強化に向けたコーポレートガバナンス研究会）

経済産業省は、1月17日、「稼ぐ力」の強化に向けたコーポレートガバナンス研究会」において進められてきた検討を踏まえ、会社法の改正の方向性のあり方について、「会社法改正に関する報告書」を取りまとめました<sup>1</sup>。

同報告書は、日本企業が、激化するグローバル競争を勝ち抜くためには、(1)自社固有の価値創造ストーリーを構築し、(2)投資家との建設的なエンゲージメントを通じて価値創造ストーリーを磨き上げ、(3)価値創造ストーリーを実行することが求められると指摘しています。そして、同報告書は、会社法制について、(1)価値創造ストーリー構築のための機関設計・株主総会の在り方や、(2)投資家とのエンゲージメントの促進（対話の実質化・効率化）、(3)価値創造ストーリーを実行するための選択肢の拡大に資する制度見直しが必要であることを指摘し、各事項について、具体的な改正の方向性を示しています。

機関設計については、指名委員会等設置会社の指名・報酬の最終決定権限を、取締役の過半数を社外取締役が占める場合に限り、各委員会ではなく取締役会に帰属させるという案が示されました。

また、投資家との対話の実質化に関しては、企業・投資家双方の情報開示の充実を図ることを目的に、企業が、対話相手である実質株主（議決権行使を指図しているが株主名簿には記載されない者）の情報を取得可能にする開示請求権制度の創設や、会社法上の開示（事業報告等）と金商法上の開示（有価証券報告書）の重複の解消のための環境整備等が示されま

した。

さらに、企業を選択肢拡大に関しては、株式を活用した人的投資・M&Aを促進するため、従業員に対する株式無償交付を可能とし、外国会社を買収する場合等に自社株式を対価とすることを可能とする方策や、社外取締役等のみならず、取締役・執行役も責任限定契約を締結することを可能とする方策等が示されました。

会社法制は、我が国の企業活動の基盤であり、企業の「稼ぐ力」の強化のためには、企業経営や、企業を取り巻く資本市場の今後の変化を深めつつ、機動的に見直しを図ることが必要です。引き続き、会社法制の見直しに関する議論は、注視していく必要があります。

(注)

<https://www.meti.go.jp/press/2024/01/20250117001/20250117001.html>

本ニュースレターは発行日現在の情報に基づき作成されたものです。

また、本ニュースレターは法的助言を目的とするものではなく、

個別の案件については当該案件の状況に応じて日本法または

現地法弁護士の適切な助言を求めていただく必要があります。

本ニュースレターに関するご質問等は下記までご連絡ください。

電話：06-6201-4456（大阪）03-6272-6847（東京）

メール：newsletter@dojima.gr.jp

WEB：www.dojima.gr.jp