

第15回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善群馬県地方協議会

関東運輸局及び群馬運輸支局 の取組について

関東運輸局 群馬運輸支局

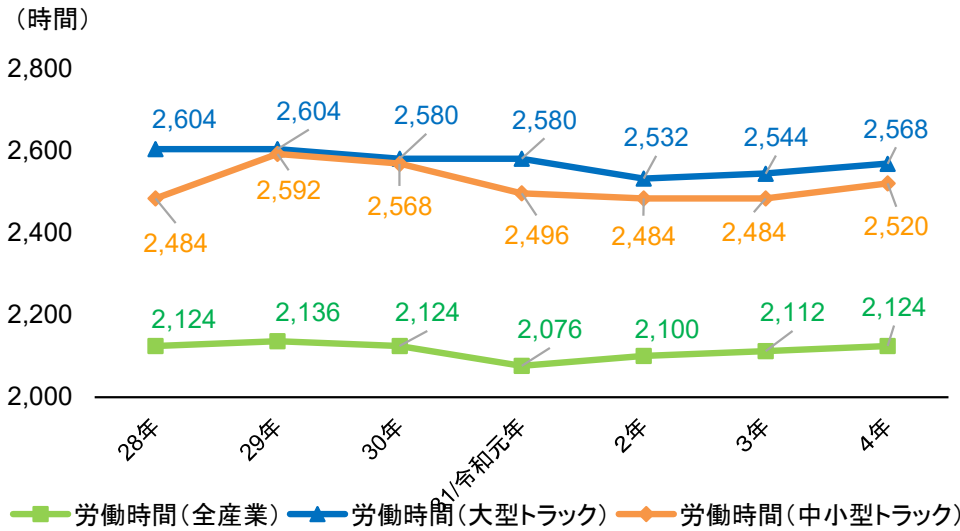
令和5年10月17日

目次

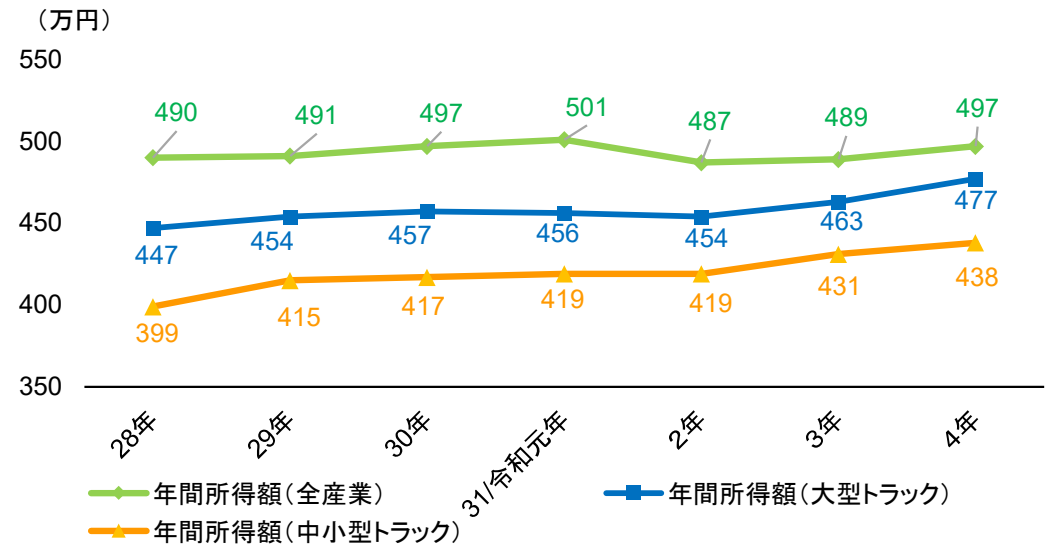
1. トラック事業の現状	2
2. 改正貨物自動車運送事業法関連	5
3. 取引環境の適正化に向けた取組み.....	13
4. 運転者確保対策	18
5. 物流革新に向けた政策パッケージ	22
6. ホワイト物流推進運動.....	26
7. 働きやすい職場認証制度.....	29

1.トラック事業の現状

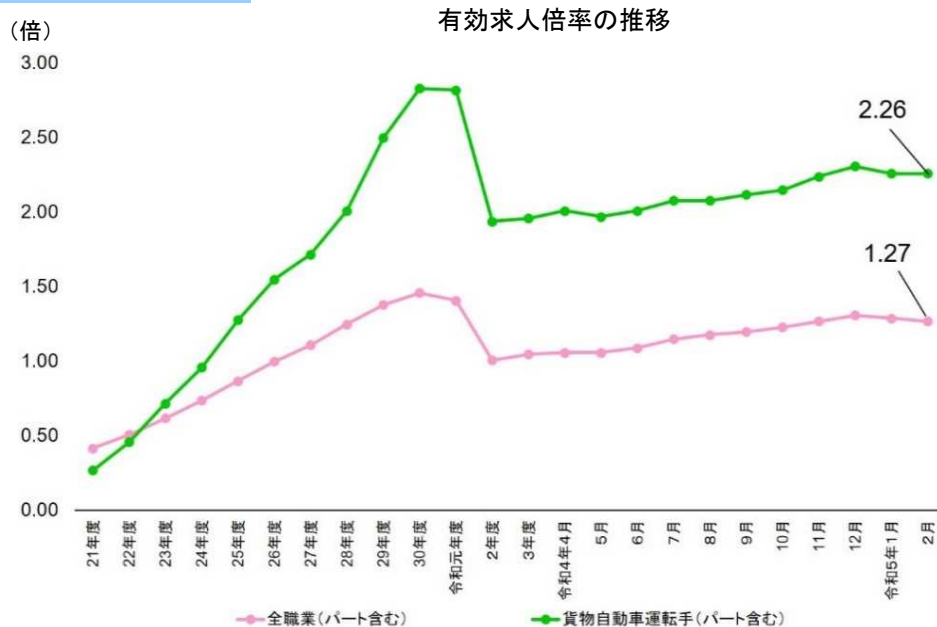
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



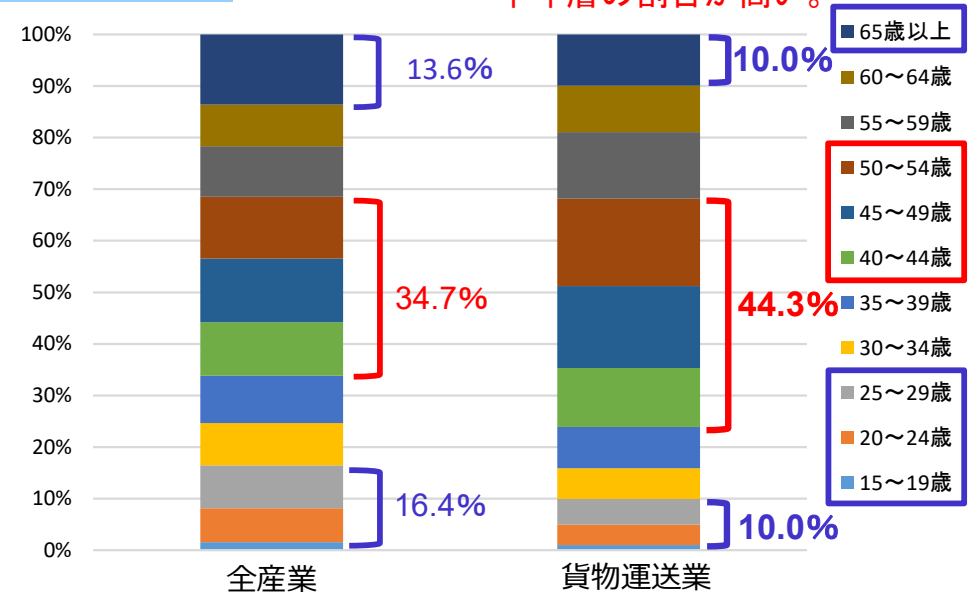
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

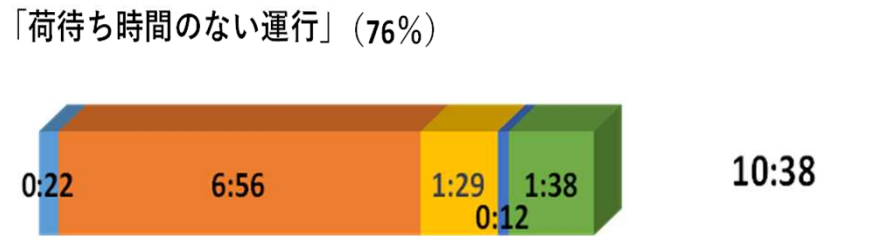
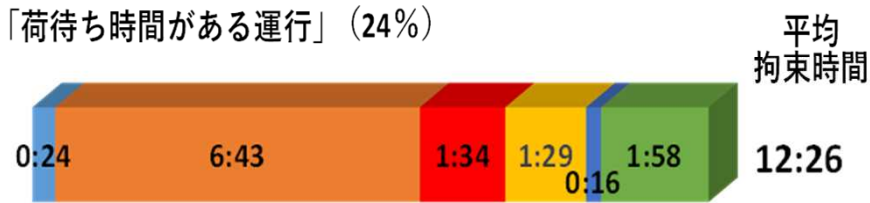


④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。

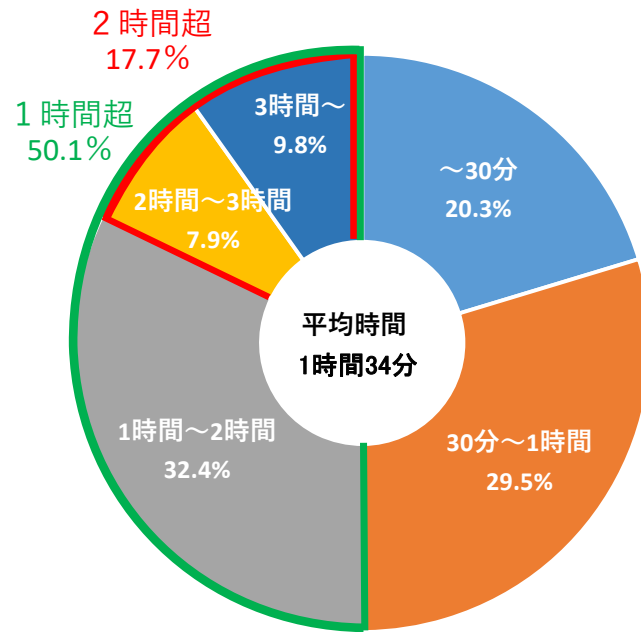


- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (R2)

2. 改正貨物自動車運送事業法関連

【成立: 令和5年6月14日、公布・施行: 令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいつそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示)

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し



令和6年4月~適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 3,516時間	改正前(月換算) 原則:293時間 最大:320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	改正後 原則:284時間 最大:310時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省 国土交通省

詳しい情報や相談窓口はこちら
厚労省 改善基準告示 検索

詳しくは裏面へ

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働について、令和6年4月1日より、**年960時間(休日労働含まず)**の上限規制が適用される。

併せて、厚生労働省がトラック運転者の拘束時間等を定めた「**改善基準告示**」により、拘束時間、運転時間等が強化される。

○主な改正内容

	現行	改正後
時間外労働規制 (労働基準法)	なし	960時間 (原則、年720時間)
拘束時間 (労働+休憩) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内。 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。 但し、労使協定にて、年3516時間の範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3300時間、284時間以内。 但し、労使協定にて、年3400時間の範囲内で、310時間まで延長可。</p>

貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

国交省HPの意見募集窓口、地方運輸局からの連絡、適正化事業実施機関との連携等により、国交省において端緒情報を収集。事実関係を確認の上、荷主関係省庁と連携して対応。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

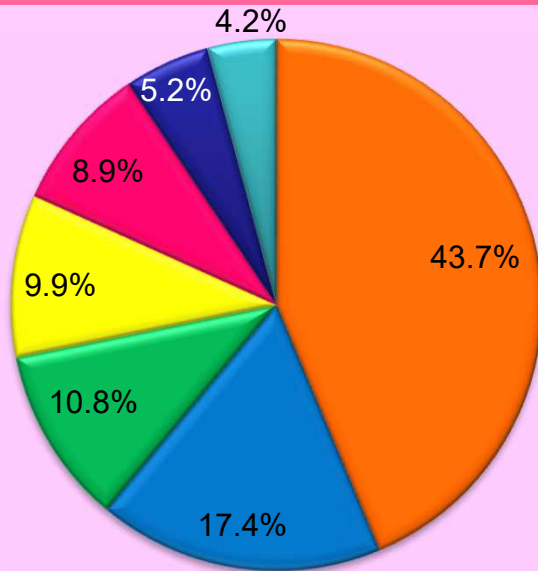
要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

荷主起因の違反原因行為の割合



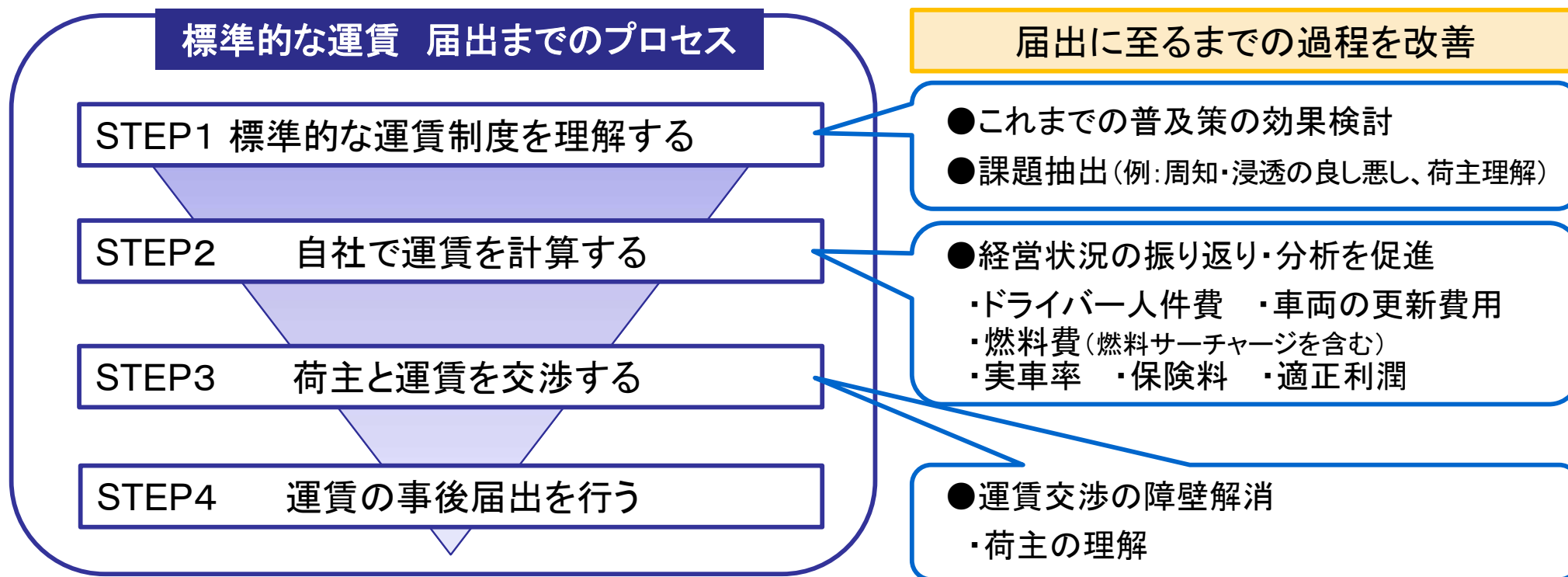
- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 過積載運行の要求
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な配送依頼
- 拘束時間超過
- 異常気象時の運行指示

「働きかけ」等を実施した荷主数

対応内容	荷主数
要 請	5
働きかけ	142

※令和5年8月31日現在
(令和元年7月からの累計)

- 平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づき、**運賃交渉力の弱い運送事業者の適正な運賃収受を支援すること**を目的に、令和2年4月「標準的な運賃」を告示。
- 「標準的な運賃」では、**運転者について全産業並みの給与、車両の更新期間5年**、一般的な利潤(自己資本金の10%)などの経営改善につながる前提を置いて、参考となる運賃を示している。
- **荷主との運賃交渉をさらに促進し、燃料費の上昇を踏まえた適切な価格転嫁が可能となる環境を整備**することを目的に、従来、解釈通達として位置づけられていた「**燃料サーチャージの算出方法等**」を告示(令和5年3月1日)して広く周知。
- 運送事業者が**自己の経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むことが肝要**。

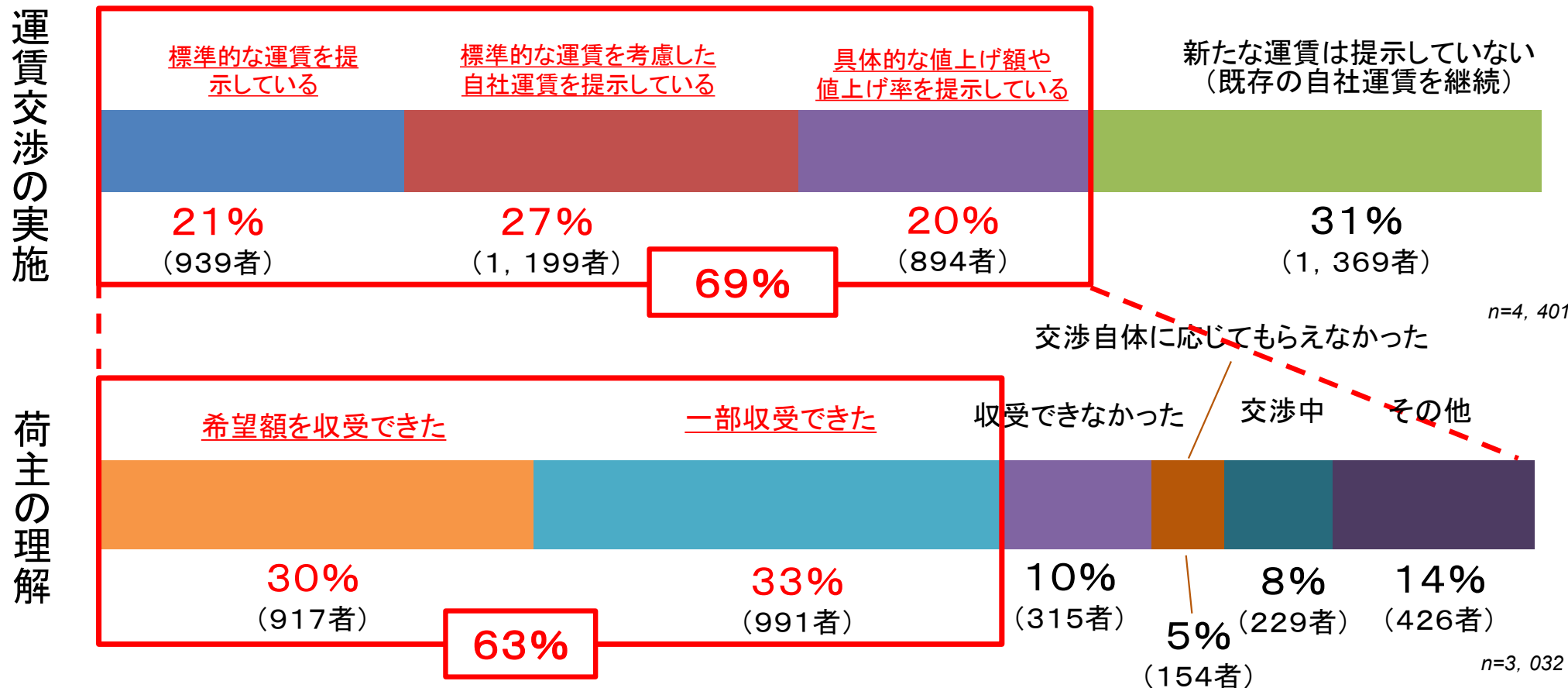


令和5年8月末時点

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合	支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
札幌	1516	800	52.8%	新潟	707	564	79.8%	徳島	380	333	87.6%
函館	268	230	85.8%	長野	636	275	43.2%	香川	594	511	86.0%
室蘭	370	239	64.6%	富山	603	392	65.0%	愛媛	735	661	89.9%
旭川	410	287	70.0%	石川	741	442	59.6%	高知	422	385	91.2%
帯広	326	118	36.2%	小計(北陸信越)	2687	1673	62.3%	小計(四国)	2131	1890	88.7%
釧路	276	194	70.3%	福井	477	332	69.6%	福岡	2229	1438	64.5%
北見	189	106	56.1%	岐阜	856	459	53.6%	佐賀	436	351	80.5%
小計(北海道)	3355	1974	58.8%	静岡	1546	1018	65.8%	長崎	428	368	86.0%
青森	796	463	58.2%	愛知	2893	1714	59.2%	熊本	688	610	88.7%
岩手	582	393	67.5%	三重	968	751	77.6%	大分	523	361	69.0%
宮城	1187	672	56.6%	小計(中部)	6740	4274	63.4%	宮崎	402	328	81.6%
秋田	340	255	75.0%	滋賀	503	370	73.6%	鹿児島	1006	726	72.2%
山形	364	211	58.0%	京都	974	796	81.7%	小計(九州)	5712	4182	73.2%
福島	988	671	67.9%	大阪	4402	2926	66.5%	陸運事務所	825	313	37.9%
小計(東北)	4257	2665	62.6%	兵庫	2210	617	27.9%	合計	56990	32760	57.5%
茨城	2258	1020	45.2%	奈良	597	388	65.0%	※告示されてからの累計件数			
栃木	1085	556	51.2%	和歌山	558	383	68.6%				
群馬	1148	382	33.3%	小計(近畿)	9244	5480	59.3%				
埼玉	3340	1027	30.7%	鳥取	302	262	86.8%				
千葉	2196	671	30.6%	島根	375	334	89.1%				
東京	5012	1629	32.5%	岡山	1148	897	78.1%				
神奈川	2535	1509	59.5%	広島	1509	1231	81.6%				
山梨	504	243	48.2%	山口	627	548	87.4%				
小計(関東)	18078	7037	38.9%	小計(中国)	3961	3272	82.6%				

※標準的な運賃の届出率 ⇒ 関東 38.9% 全国 57.5%
 ※群馬県内 382件届出

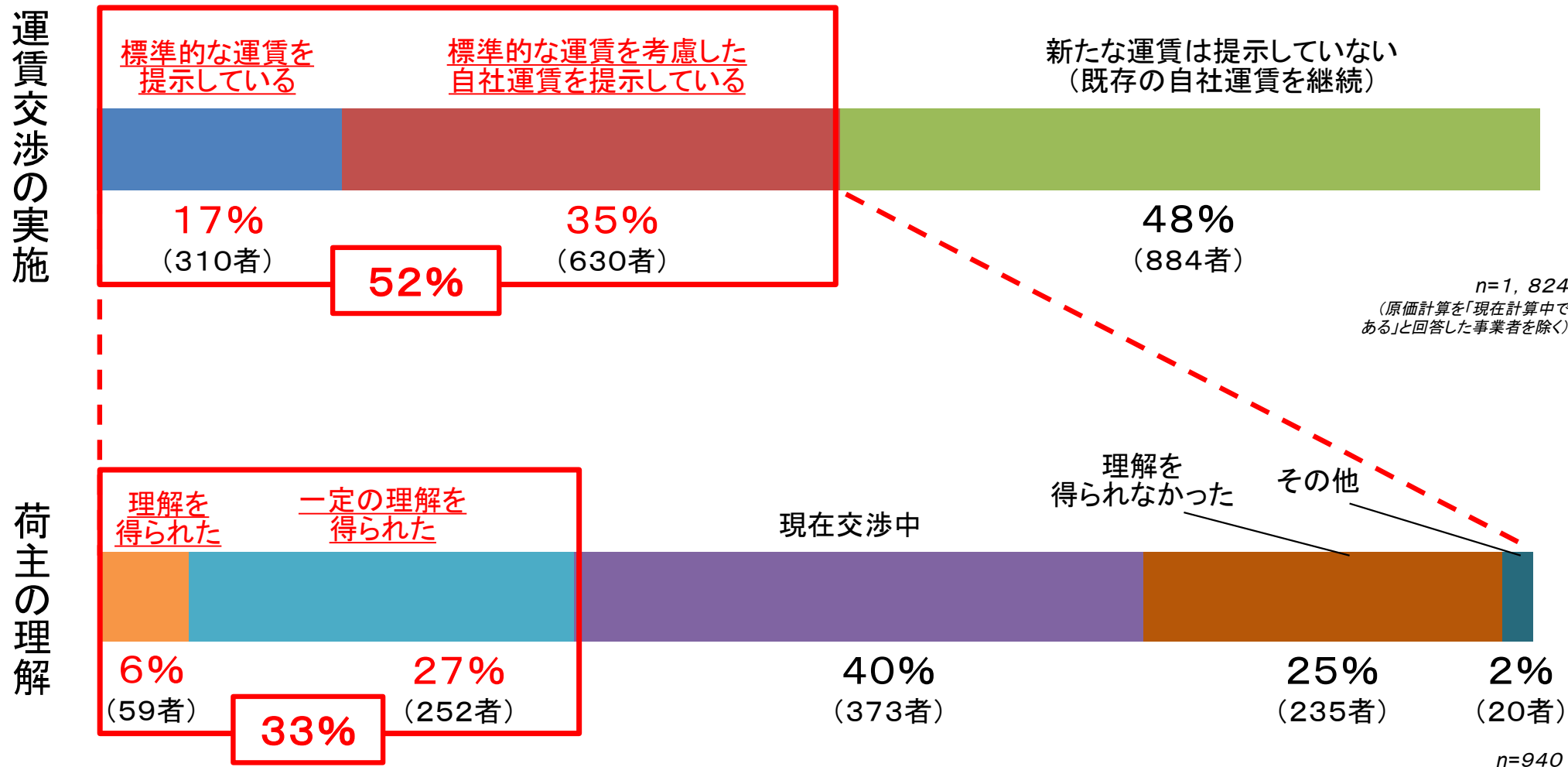
- 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施
- 期間: 令和5年2月7日～3月31日、回収率: 8.5% (回収票数4,401票 ÷ 対象者数51,657者)



➡ **全体の76%が「標準的な運賃」制度の延長を希望**

【主な意見】 (荷主との交渉に活用しやすい (2,564件)、運賃の下支えになる (1,517件)、原価計算の参考となる (1,104件)、自社の経営判断に活用できる (780件) 他)

- 令和2年4月に告示された「標準的な運賃」について、浸透・活用状況等の実態を把握することを目的として、(公社)全日本トラック協会の会員事業者を対象とした調査を実施
- 期間: 令和4年1月28日～3月31日、回収率: 5.9% (回収票数2,406票 ÷ 対象者数40,468者)



3. 取引環境の適正化に向けた取組み

トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会の設置について

従 前

「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」

平成20年3月、「トラック運送業における燃料サーチャージガイドライン」「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を策定し、荷主・元請事業者・下請事業者の相互理解と信頼に基づく適正な取引を推進するため、関東ブロック及び各都県に設置

経 緯

「労働基準法等の一部を改正する法律案」（平成27年4月3日閣議決定）

- 月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率引上げ（25%→50%以上）について、平成31年4月から中小企業への適用猶予措置を廃止

改 組

課 題

- 中小企業において特に長時間労働者比率が高い業種を中心に、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある
- トラック運送事業においては、総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力では長時間労働を改善することが困難な状況

設 置

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」を設置

- ロードマップに基づき、荷主、トラック運送事業者、関係団体、行政（国土交通省、厚生労働省）などにより構成される協議会を中央及び各都県に設置し、実態調査・パイロット事業・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行う
- 長時間労働が抑制されないまま中小企業者に適用されると大きな負担増になることから、施行までに、トラック運送事業者の実態等を踏まえ、具体的な長時間労働抑制の改善方策を検討
- 長時間労働の抑制又はやむを得ず長時間労働に及んだ場合の適正な運賃料金の收受等には、健全な取引環境の整備が必要であるがトラック運送事業者の自助努力だけでは改善が困難なため、荷主都合による要因も含め、取引環境改善方策を検討

荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

2017トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会(47都道府県・102のパイロット事業)

- 2018.5 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
- 6 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(加工食品)
 - 7 働き方改革法案成立
 - 10 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(洋紙・板紙分野))
 - 11 **荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン**
(長時間労働改善等に向けた13の対応例(荷待ち対策等))
 - 12 貨物自動車運送事業法改正
生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材)

2020.5～ 輸送品目別ガイドライン

- 加工食品①、建設資材、紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、紙・パルプ(家庭紙分野)(2020.5)
- 加工食品②、飲料・酒(2021.4)
- 9 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(飲料・酒)



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

★取引環境と長時間労働の改善のため、荷主と運送事業者の協力は、中央及び47都道府県での「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中心に、輸送品目別実証事業によって加速させてきた。

トラック事業の取引環境適正化に向けた関東運輸局の取組み

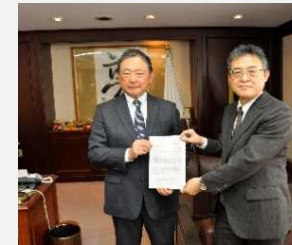
荷主団体への対応

令和4年11月、関東経済産業局と連名にて、関東商工会議所連合会に対し、運賃交渉の申し出があった場合には積極的に応じ、燃料費上昇分も考慮した上で、協議を行って頂くよう、傘下会員等への周知を依頼。



トラック事業者団体への対応

令和4年12月、トラック事業者と荷主が協議の上、適正な運賃契約の締結をすることが取引環境の適正化には不可欠との認識のもと、各トラック事業者が経営状況を踏まえて運賃を分析し、荷主との運賃交渉に臨むよう関東トラック協会あてに、傘下会員への周知を依頼。



令和5年6月、トラック事業者及び荷主企業を対象とし、公正取引委員会・運送事業者・外部講師がそれぞれ講演を行い、**トラック事業者と荷主企業が協力して持続可能な物流の実現**を目的とした「2024年問題対策セミナー」を関東トラック協会と共同主催にてを開催。（会場100人、WEB500人が参加）

荷主への対応

令和4年5月、燃料サーチャージの導入や標準的な運賃の設定について荷主の理解と協力を求めるため、関東運輸局、各都県労働局、関東経済産業局の連名による文書を各都県トラック協会を通じて荷主へ発送（約8,600者）。

また、令和5年8月、物流2024年問題を乗り切るため、トラック事業者の取引環境改善に向け、荷主の理解と協力を求めることを目的とし、関東農政局も加わった4局連名による文書を各都県トラック協会を通じて、荷主へ発送（約9,000者）。



運賃交渉の申出に関する荷主団体への対応

令和5年5月、群馬運輸支局においても、県内荷主団体に対し、トラック事業者から運賃交渉の申し出があった場合には積極的に応じ、燃料費の上昇分も考慮したうえで、十分に協議を行っていただくよう、傘下会員等へ向けた周知を依頼。

要請荷主団体

一般社団法人 群馬県商工会議所連合会

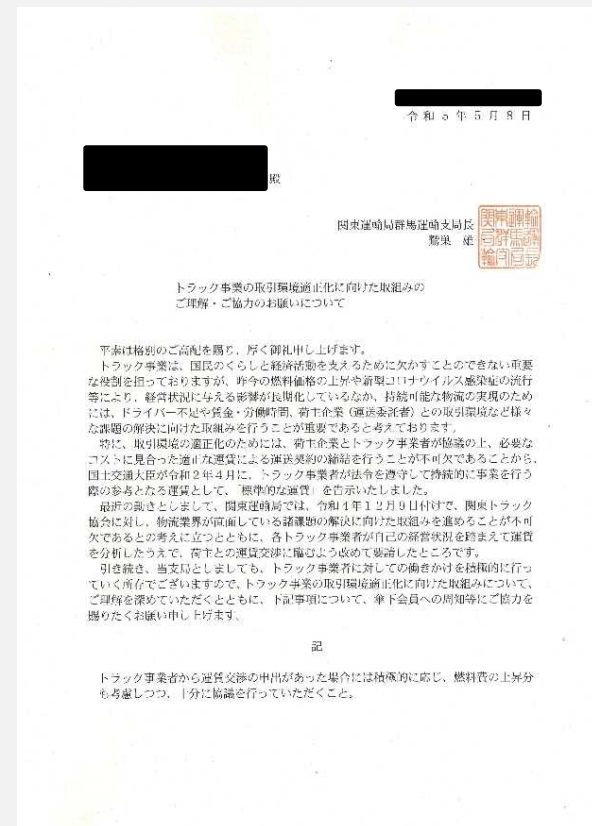
一般社団法人 群馬県経営者協会

群馬県商工会連合会

群馬県中小企業団体中央会

各団体において、傘下会員へ周知

要請文



4. 運転者確保対策

- トラック運送業は、我が国の経済・国民生活を支える重要な産業である一方、近年、ドライバー不足が深刻化。
- 将来の担い手を確保するため、トラック運送業における効果的な理解促進・魅力発信、人材確保・育成等に向けた基礎調査を実施し、結果を踏まえたパンフレット・好事例集を公表。

理解促進・魅力発信に向けたパンフレット（知っていますか？物流とトラックドライバーの話）

中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、トラック運送業・トラックドライバーに対する理解・イメージ・魅力等について調査。

調査結果を踏まえ、対象者ごとに編集方針を検討。
 (例) 中学生 → トラック業界に対する興味を促進する。
 高校生 → 就職先の候補として関心を高める。
 保護者 → 就職先としての理解を深めてもらう。
 高校教員 → 就職を希望する学生へ薦める業界の一つとして認識してもらう。
 一般 → 転職する際の業界の候補の一つとして認識してもらう。



それぞれ中学生・高校生・保護者・高校教員・一般向けに、物流の役割やトラックドライバーの魅力、業務内容等について紹介。

【主な内容】

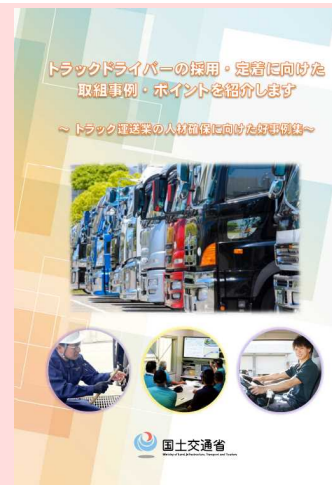
- 物流・トラック運送業の役割
- トラックドライバーの業務内容
- キャリアアップのイメージ
- 安全に配慮した労働環境 等

人材確保・育成等に向けた好事例集（トラックドライバーの採用・定着に向けた取組事例・ポイントを紹介します）

運送事業者や専門家等へのアンケート・ヒアリングを通じ、人材確保・育成や、取引環境改善に向けた取組等について調査。

以下の観点から調査・分析を実施。

- ・ 女性、若者、高齢者などの多様な人材の採用に関して、働き手は何を重視し、事業者はどのような効果的な取組を実施しているか。
- ・ ドライバーの定着率の向上に向けて、どのような取組が有効か。
- ・ 提案力を有する人材の育成を見据え、取引環境改善に向けた荷主との交渉を行うには、どのような点に留意すべきか。



事業者における人材確保・定着に向けた好事例・ポイントや、荷主との交渉におけるポイントなどを紹介。

【主な内容】

- 運送事業者の好事例の紹介
- 採用に向けたポイント
(柔軟な勤務制度、キャリアパスの提示等)
- 人材定着に向けたポイント
(研修制度の充実、コミュニケーションの徹底等)
- 取引環境改善のためのポイント
(「乗務記録」の活用、原価計算の実施等)

女性トラックドライバー（愛称：トラガール）の活躍を社会に広く発信する「トラガール促進プロジェクト（ウェブサイト）」を平成26年に作成し、令和4年に全面リニューアルを実施。

- 主に若年層を対象に、**未来に向かって走るシゴトの魅力発見サイト「WHAT is HaKoBu」を令和5年6月に開設**
- 特に就業前の若者に**将来の職業の選択肢の一つとして認識してもらうための情報サイト**

主なコンテンツ例

サイトURL：
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/tragirl/>

• 現役トラガールインタビュー

業務内容などが異なるトラガール10名に対するインタビュー記事を掲載。トラガールになったきっかけや、思うことなど現役トラガールならではの声をご紹介します。

• トラガール活躍中の会社経営者インタビュー

多くのトラガールが活躍している会社の経営層に対するインタビュー記事を掲載。女性の活躍を進めるにあたっての工夫や気づき等、女性の更なる活躍を目指す会社にとって有益な情報をご紹介します。

• トラガール活躍場面の紹介

免許の種類に応じた積載物や配送先など主な配送シーンを紹介。自身のキャリアアップのイメージにつなげる。

• 求人情報の紹介

全日本トラック協会が提供するドライバー求人情報のウェブページと連携。サイトの閲覧者に対して、採用に積極的なインタビュー掲載企業の求人情報まで一気通貫にたどり着ける情報を整備。



コンテンツ紹介

サイトURL：
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/hakobu/>

• HaKoBuの舞台裏

身近な「モノ」が、どのように運ばれているのか、その舞台裏を知るマップ。仕事の工夫や努力について紹介。

• HaKoBuの達人

運行管理者など仕事に携わる人の就労観やプロの想いを伝える「HaKoBu」の達人。達人を選ぶとエピソードが出現。達人の技術、働き方、仕事への想いを紹介。

• あなたへの未来メッセージボックス

業界の魅力をアピールするメッセージボックスを掲載。メッセージボックスを選ぶと、各企業の採用情報等のページに移動。トラック協会が提供する求人情報と連携。

• HaKoBuから考える「わたしの未来」

高校のキャリア教育で活用可能なプログラムを無償提供。サイトコンテンツと併用で、すぐに授業が可能。



運送事業の運転者は、中高年層に依存した状態であり、若年層・女性の就労者が少ない状況にある現状を踏まえ、若年層等に自動車運送事業に対する関心を持ってもらい、運転者を指向する可能性のある層を少しでも広げることが不可欠であることから、高等学校等の校長等への説明を通じ、**就職活動を控えた高校生等に対し職業としての運転者に関心や興味を喚起することを目的**に実施している

年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
群馬県内	10校	11校	10校	15校	15校	15校

※群馬運輸支局以外の支局においても、訪問する高校数にはばらつきはあるものの毎年度実施している ※令和5年度は予定含む

<高校生向け>

高校生のみなさまへ

多様な価値観
「1人1人違う個性」
「個性を大切にしたい」
「安全・安心に働ける環境」
「かっこいい!」
「達成感が最大のやりがい」
「一人の時間を輝かせる!」
「一人でやり遂げる責任感と達成感」
「日本の暮らしを支えるヒーロー」
「好きなことを仕事にできた」
「ずっとこの仕事を続けたい」

国土交通省

<教員向け>

これ、物流の仕事です。

コンビニの食料品、アパレルや雑貨屋の従業員から、住宅建材やロケット部品まで、モノが産地や工場から、消費者(企業や一般消費者)のもとに届くまでの流れのことを、「物流」といいます。物流とは、モノを届けることを通じて人と人をつなぐ仕事です。

産地・工場
倉庫
市場・物流センター
小売店
個人宅
消費者

災害時の緊急物資輸送

国土交通省

<訪問時>

みんなの暮らしを支える仕事です

支局長自らが高校へ出向き、校長先生や進路指導の先生に対して、パンフレットを使用し運送事業の概要と役割などについて説明している。

国土交通省

支局長自らが高校へ出向き、校長先生や進路指導の先生に対して、パンフレットを使用し運送事業の概要と役割などについて説明している。

なお、パンフレットについては、生徒の目につくところに置いていただくようお願いしてきている。

(例えば、進路指導室に置いていただくなど)

5. 物流革新に向けた政策パッケージ (物流革新緊急パッケージ)

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(*)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化**等の取組み(*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン(概要)

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間
2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項

- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項

- ・物流システムや
資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上

○個別事項(運送モード等に応じた事項)

- ・倉庫内業務の効率化
- ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
- ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

物流革新緊急パッケージ

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
 - ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
 - ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
 - ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等
- モーダルシフトの推進
 - ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
 - ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
 - ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
 - ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
 - ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
 - ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
 - ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
 - ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
 - ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
 - ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配達日時指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
 - ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえ「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）
- 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
 - ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
 - ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
 - ・トラック事業者における多重下請け構造の是正に向け下調状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

6. ホワイト物流推進運動

「ホワイト物流」推進運動 ～ ホワイト物流推進運動の概要 ～

- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取組。

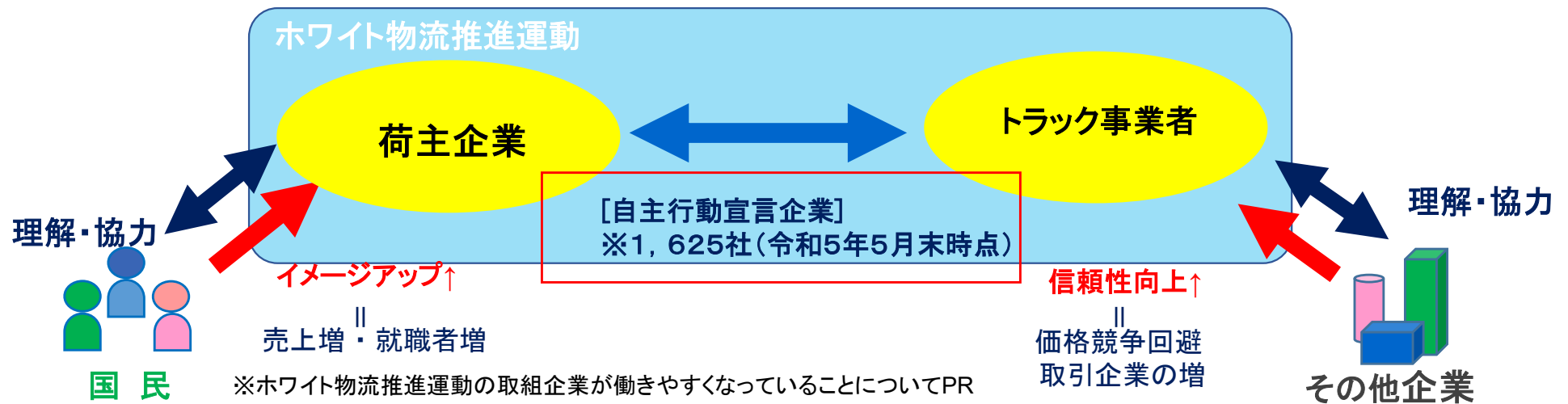
※トラックドライバーのうち、10代・20代は約10%、65歳以上は約9%、女性は約3%

- 荷主企業、トラック事業者など、関係者が連携して当該取組を強力に推進。

平成30年 5月30日

「ホワイト物流」推進運動を重点施策とする「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政府行動計画」が決定

推進運動のイメージ



宣言内容

【必須項目】

- ・取組方針
- ・法令遵守への配慮
- ・契約内容の明確化・遵守

【推奨項目】 ※企業の判断で複数項目から選択

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> A. 運送内容の見直し B. 運送契約の方法 C. 運送契約の相手方の選定 D. 安全の確保 | } | <p>(宣言が多い上位3項目)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流の改善提案と協力 ・異常気象時等の運行の中止・中断等 ・パレット等の活用 |
|---|---|---|

ホワイト物流推進運動における国土交通省の取り組み

「ホワイト物流」推進運動 ポータルサイト

賛同企業リスト、「ホワイト物流」推進運動 推奨項目などをご紹介
 賛同企業数：1625社（2023年4月末時点）



<https://white-logistics-movement.jp/>



「ホワイト物流」推進運動 Twitter アカウントを立上げ

賛同した事の「効果」・「感動」体験を、他社にShare(共有)& Spread(拡散)する仕掛けとして、「ホワイト物流」推進運動のTwitterアカウントを立上げ



ポータルサイト 新規コンテンツ「集いの場」

賛同企業・団体同士の出会い・連携を支援する「集いの場」を8月開設
 業界・業種にこだわらず賛同企業・団体の皆様が、自身の物流に関わる“困りごと”や“要望”などを、集いの場の掲示板に投稿し、その投稿を見て共感した他の賛同企業・団体様と連携に向けた意見交換ができるプラットフォームです。



「ホワイト物流」推進セミナー

- セミナータイトル：「ホワイト物流」推進運動セミナー
 ～物流生産性向上に向け荷主企業が推進する取組とは～
- 対象者：主に、荷主企業（業種/業界を特定せず、全産業を対象）
- 開催形態：オンライン開催（zoom）
- セミナー実施時期：令和4年10月～令和5年3月まで 月1回 [計6回]

セミナープログラム(予定)

主催者：国土交通省

- | | |
|---|------------------|
| 1. 「ホワイト物流」推進運動の紹介 | |
| 2. 持続可能な物流に向けた働き方改革
～時間外労働規制の見直しへ適切な対応を～ | 国土交通省 |
| 3. 物流DX事例の紹介
～基盤整備の1つの形として、物流DX事例のご紹介～ | 富士通総研 |
| 4. 取組事例の発表
物流改革に取り組まれた事業者が、実施内容と成果・苦労談を発表。 | 講演企業詳細は裏面をご覧ください |

7. 働きやすい職場認証制度

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」の申請を受け付ける。



1. 認証の審査要件

- A: **法令遵守等**、B: **労働時間・休日**、C: **心身の健康**、D: **安心・安定**、E: **多様な人材の確保・育成**、F: **自主性・先進性等**の6分野についての取組要件を満たしていること。
※ Fは「二つ星」・「三つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。
※ 「三つ星」においては、B、C、Eについて認証項目を追加。
- 「三つ星」においては、A～Fの認証項目に加え、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などの記載欄を設け、事業者の改善に向けたPDCAが適切に回っているかについても審査。

2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。
※ 審査料: 55,000円*+3,300円×営業所数(本社除く)
(*: インターネットによる電子申請の場合、33,000円に割引。
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円に割引。)
- ※ 登録料: 66,000円+5,500円×営業所数(本社除く)
- ※ 料金は全て税込。
- ※ 「三つ星」の審査料・登録料については、後日日本海事協会より公表。

3. 認証事業者数 令和5年6月1日現在

トラック事業者	2,613社(一つ星1,906社、二つ星 707社)
バス(貸切・乗合)事業者	284社(一つ星 177社、二つ星 107社)
タクシー事業者	871社(一つ星 616社、二つ星 255社)
合計	3,768社(一つ星2,699社、二つ星1,069社)

4. スケジュール (予定)

- 「一つ星」新規・継続／「二つ星」新規
受付期間: 令和5年7月18日～9月15日
認証事業者の公表: 令和6年2月以降順次
- 「三つ星」新規
受付期間: 令和5年9月19日～10月16日
認証事業者の公表: 令和6年3月以降順次

5. 認証取得によるインセンティブ

- 厚生労働省と連携し、**ハローワーク**における求人票への**認証マークの表示**や、認証事業者と求職者の**マッチング支援**を実施。
- **求人エージェント**等の認定推進機関の協力を得て、「**求人サイト**」に認証事業者の**特集ページの掲載**、「**設備改修工事の料金割引**」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による**補助金**における認証事業者の**優遇等**も実施。また、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。 30

自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

トラック・バス・タクシードライバーのための「働きやすい職場認証制度」

安心を見せる！ 人が集まる！

認証があるなら安心！
ドライバーの仕事、
やってみようかな。



職場環境は心配なさそう、
だから、私も
チャレンジできるかも！

働き方改革や職場環境改善の取り組みを
「見える化」して業界に人材を呼び込もう

国土交通省・関係団体からのメッセージ

国土交通省
自動車局長 堀内 丈太郎 氏

自動車運送業界は、長時間労働や低賃金などを要因とした人手不足が続いています。運転者を確保・育成していくためには、労働条件や労働環境改善のための取り組みが重要であると考えております。「働きやすい職場認証制度」は、各事業者によるこれらの取り組みを「見える化」することで、求職者のイメージ改善を図り、ドライバーへの就職を促すことを目的として、国土交通省にて創設した制度です。本制度を多くの事業者の方に取得いただくことで、自動車運送業界の人手不足問題を解決していきたいと考えております。国土交通省としても、制度の普及・広報やインセンティブの充実など、本制度がよりよいものとなるよう、積極的に取り組んでまいります。

公益社団法人 全日本トラック協会
副会長 経営改善・情報化委員会委員長 庄子 清一 氏

2024年4月の残業時間上限規制の導入がいよいよ迫ってきております。いままでもなく、トラック事業の継続には、業績引上げによる収益確保と抱い手であるドライバー確保が不可欠です。そのためには、労働環境・労働条件を改善し、トラックドライバーの職業としての魅力を高める必要があり、さらに、こうした改革に積極的に取り組んでいる事業者でもこの業界内外に「見える化」することが大変重要です。トラック業界に優秀な人材を呼び込む契機として、この働きやすい職場認証制度を積極的に活用しましょう。

公益社団法人 日本バス協会
理事長 石指 雅啓 氏

新型コロナウイルスや経済格差の拡大によりバス事業は厳しい状況に直面していますが、行動規制・入国規制も徐々に緩和され新しい活が見えつつあります。バスは地域住民の生活を支える交通インフラとして大きな役割を果たしています。働き方改革や労働環境改善の改正により運転者の待遇改善が進められており、バス業界として真摯に取り組んでいます。「働きやすい職場認証制度」は、事業者が「ドライバー」が安全運転に力をつけるよう労働環境の改善に努めていることを広く示すものです。求職者が「バス事業者」を就職先として選ぶ際に参考にできるもので、バス業界の発展である運転者不足解消の切り札になるものと期待しております。

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
副会長 武居 利春 氏

新型コロナウイルス感染症の影響に加えて、ゴタク・ライドシェア問題、燃料高騰問題など、タクシー業界が直面している課題は依然として厳しいですが、今後もタクシー業界が国民生活を支える地域公共交通機関として、また魅力ある産業として生き残るためには、タクシー利用者の利便性の向上を図るとともに、生産性の向上を図っていく必要があります。さらに、若者や女性の乗務員の確保と育成を進めることも重要です。その実現には、事業者自ら働き方改革を進めることが大切であり、そうした努力をしている事業者であることを、働きたい人に「見せる」ためにも、ぜひ、働きやすい職場認証制度を活用していただきたいと思います。

申請期間 2023年度：一つ星 新規・継続 二つ星 新規 2023年7月18日～2023年9月15日
2023年度：三つ星 新規 2023年9月19日～2023年10月16日
※資料がおトクな電子申請を是非ご利用ください！

使っています！認証マーク！



ハローワークでも効果てきめん！
認証取得事業者はハローワークでのサポートが手厚く、求職者の目にとまりやすい求人票も作成できます。その効果が、女性ドライバーへの応募がありました。

会社説明会で採用効果を発揮！
働き環境の改善に力を入れてきましたが、自社で宣言しても説得力がありませんでした。今回、第三者機関からの認証取得を前面に出すことで採用に効果が表れています。

高校教員や親御さんへの安心感が違います！
国土交通省が創設した認証ということもあり、高校新卒採用の際、教員や親御さんに「安心G就職先」だと納得していただけ、会社説明がしやすくなりました。

認証マーク表示で職場づくりのアピール！
認証について「労働環境や労働条件の改善に積極的に取り組んでいる事業者を認定するマークです」と説明することで、職場作りについて具体的に説明しやすくなりました。

認証取得によるインセンティブ

国土交通省の監査について
「二つ星」「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを前提とした監査の対象から除外することができると規定を整備。

国土交通省の補助金（2022年度実績）

- トラック関係
 - テールゲートリフター導入支援：申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優先
 - 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援：本認証制度取得事業者等が申請対象（予定）
- バス・タクシー関係
 - 二種免許取得支援：子界の範囲内で本認証制度取得事業者を優先

制度の概要、申請の詳細なご案内はこちらから <https://www.utenjashashokuba.jp/>
国土交通省認定 運転者職場環境良好度認証制度 経理事務局
一般社団法人 日本海事協会 交通物部
〒110-8567 東京都千代田区西船場4-9-7 TEL 03-5226-2142