

【資料1】

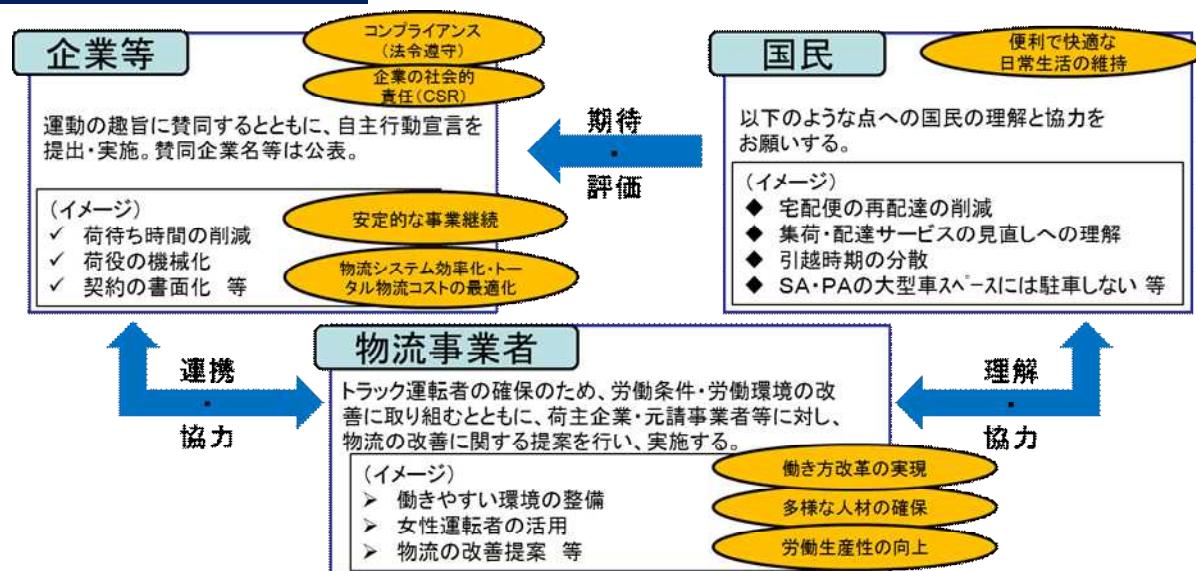
最近のトラック運送事業に関する取組について

「ホワイト物流」推進運動の概要

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な労働環境の実現
- に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

推進運動のイメージ



「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

（有識者）

野尻 俊明 流通経済大学学長（座長）
齋藤 実 神奈川大学経済学部教授
高岡 美佳 立教大学経営学部教授

（関係団体）

日本経済団体連合会
日本商工会議所
全国農業協同組合中央会
日本農業法人協会
日本ロジスティクスシステム協会
全日本トラック協会
日本物流団体連合会

（労働組合）

交運労協
運輸労連
交通労連

（事務局）

国土交通省（主管）
農林水産省
経済産業省
全日本トラック協会

推進運動の経緯

平成30年 5月30日：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
政府行動計画の決定（「ホワイト物流」推進運動は重点施策）

12月14日：第1回「ホワイト」物流推進会議（推進方針を決定）

平成31年 3月：賛同企業の募集開始、上場会社等(6,300社)に参加要請文を送付
5月以降：全都道府県において各企業及び団体等を対象とした説明会を実施
この他、事業者団体等の会議において幅広く周知

ポータルサイトの開設（4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 今後、動画の掲載等、内容の充実を図る予定

政府広報（随時）



「徳光 & 木佐の知
りたいニッポン！」
(BS・TBS)
6月2日・9日
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

説明会・講演会・セミナー（4月～）



アジア・シームレス物流
フォーラム2019東京
パネルディスカッション
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施
- 今後、全国10カ所で、事業者の取組事例を紹介するセミナーを開催予定

自主行動宣言

- 平成31年3月末、上場会社等(約6,300社)に参加要請文を送付



- 4月以降、約550社の企業が自主行動宣言を提出



「ホワイト物流」
推進運動

※本運動は、国土交通省の委託事業です。

「ホワイト物流」推進運動セミナー 開催のご案内

「ホワイト物流」推進運動について、多くの皆様のご理解をいただくためのセミナーを開催することとしました。

併せてこの場で、トラック運送に関する国土交通省の施策やお願い事項について、3点ご説明をさせていただきます。

今回は、愛知・北海道・宮城・広島・新潟・沖縄の6会場での実施概要をご連絡いたします。

当セミナーはこの後、福岡・香川の2会場での実施を予定しております。

多くの皆様のご参加をお待ちしております。

プログラム

セミナー1 「ホワイト物流」推進運動の取組事例紹介

セミナー2 トラック運送業の取引の適正化について

セミナー3 飲料配送研究会報告書の概要について

セミナー4 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会TDM(物流関係)への取組について

スケジュール

地域	日時	会場
東京	10月10日(木) 14時～16時	TKP 新宿カンファレンスセンター ホール 5A https://www.kashikaigishitsu.net/facilitys/cc-shinjuku/access/
大阪	10月15日(火) 14時～16時	TKP 新大阪駅前カンファレンスセンター ホール 4A https://www.kashikaigishitsu.net/facilitys/cc-shinosaka-higashiguchi/access/
愛知	10月16日(水) 10時～12時	TKP 名駅桜通口カンファレンスセンター ホール 4A https://www.kashikaigishitsu.net/facilitys/cc-meieki-sakuradoriguchi/access/
北海道	10月25日(金) 10時～12時	TKP ガーデンシティ札幌駅前 ホール 2B https://www.kashikaigishitsu.net/facilitys/gc-sapporo/access/
宮城	10月28日(月) 14時～16時	TKP 仙台カンファレンスセンター ホール 2B
福岡	調整中	調整中
広島	11月11日(月) 14時～16時	広島YMCA コンベンションホール http://www.hymca.jp/hall/access/
香川	調整中	調整中
新潟	12月10日(火) 14時～16時	コープシティ花園(ガレッソ)4階 ガレッソホール
那覇	11月29日(金) 14時～16時	沖縄コンベンションセンター 会議室B1 http://www.oki-conven.jp/access/

募集要項

定員 すべての会場とも先着100名。定員になり次第締め切らせていただきます。

参加費 無料。事前に申込サイトからお申込みが必要です。

申込方法 下記の申込サイトよりお一人様ずつお申込みください。

右のQRコードからも申込サイトに繋がります。

<https://white-logi-move.com/>



※報道関係の方は、下記の日通総合研究所へ直接お電話にてお申込みください。

お問合せ先

説明会の申込方法・運営について

株式会社日通総合研究所 担当：今野、金澤
直通：090-1617-7184

セミナーの内容について

国土交通省自動車局貨物課 担当：有馬、橋本
代表：03-5253-8111 (内線41322)

株式会社日通総合研究所は国土交通省から委託を受け、本セミナーの事務局を行っております。

自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会について

開催趣旨

運転者としての就職を希望する求職者が就職先を選ぶ際や、荷主等が取引先を選ぶ際に参考にすることができるよう、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」への自動車運送事業者の取組状況を「見える化」するため、認証制度の創設等について検討する。

構成

【有識者】

野尻 俊明 流通経済大学 学長(座長)
青山 佳世 フリーアナウンサー
中嶋 美恵 (一社)女性バス運転手協会 代表理事
瀧澤 学 社会保険労務士・行政書士
圓山 博嗣 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団
交通環境対策部長

【事業者団体】

(公社)全日本トラック協会
(公社)日本バス協会
(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会

【労働組合】

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)
全日本運輸産業労働組合連合会(運輸労連)
全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)
日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)
全国自動車交通労働組合連合会(全自交労連)

【行政】

厚生労働省労働基準局
国土交通省自動車局

認証制度のコンセプト(主なもの)

- ・トラック・バス・タクシーの「運転者」に特化した認証制度とする。
- ・認証項目は、労働条件や労働環境に関するものを中心とする。
- ・複数の段階を設ける。(1つ星、2つ星、3つ星)
- ・中立的な民間団体による運営とする。

スケジュール

平成30年度

- | | |
|-------|------------------------|
| 6月11日 | 第1回検討会(認証制度の基本的な考え方 等) |
| 9月19日 | 第2回検討会(認証項目・認証基準について) |
| 1月30日 | 第3回検討会(報告書案について 等) |

令和元年度

- | | |
|-------|--------------------------|
| 6月25日 | 報告書の公表、認証実施団体の公募開始 |
| 8月27日 | 認証実施団体として一般財団法人日本海事協会を選定 |
| 年度内 | 認証制度の募集開始(目標) |

「自動車運送事業のホワイト経営の『見える化』検討会」報告書【概要】

＜正式名称＞

「運転者職場環境良好度認証制度」
(愛称・認証マークは別途作成)

＜認証単位＞

事業者単位(都道府県単位も可)

＜認証項目＞

必須項目と加点項目より構成。約80項目。
認証項目は以下の6分類。

法令遵守等	労働時間・休日
心身の健康	安全・安心
多様な人材の確保・育成	自主性・先進性等

＜認証基準＞

一つ星 (☆)	二つ星 (☆☆)	三つ星 (☆☆☆)
業界上位50% 水準以上	業界上位25% 水準以上	業界上位12% 水準以上

- ・必須項目の全てを満たすこと
 - ・加点項目の合計点数が基準点を満たすこと
- ※「二つ星」「三つ星」は、「一つ星」取得の翌年度から申請可

＜認証の有効期間＞

2年間

＜認証の開始時期＞

令和元年度中の申請募集開始(目標)

＜審査方法＞

書類審査及び対面審査

＜審査結果の公表＞

プレスリリースの上、認証実施団体のホームページに公表

＜インセンティブ＞

- (例)・認証マークの車両、営業所等への掲示
- ・求人票への記載
 - ・ハローワークを通じた認証制度の周知
 - ・「ホワイト物流」推進運動を通じた認証トラック事業者の積極的活用の推進 等

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(＝働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

- ① 欠格期間の延長等
- 法令に違反した者等の参入の厳格化
- 欠格期間の延長(2年⇒5年)
 - 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
 - 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等
- ② 許可の際の基準の明確化
- 以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化
- 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
 - 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
 - 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等
- ③ 約款の認可基準の明確化
- 荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化
- 原則として運賃と料金とを分別して収受
- ＝「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

- ① 輸送の安全に係る義務の明確化
- 事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等
- ② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設
- 車庫の整備・管理
 - 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

- トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難 (例: 過労運転、過積載等)
- 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施
- ① 荷主の配慮義務の新設
- トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける
- ② 荷主勧告制度(既存)の強化
- 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
 - 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記
- ③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設
- 【令和5年度末までの時限措置】
- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合

→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有

② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ

(2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請

(3) 要請をしてもなお改善されない場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、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→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい

→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)

国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等が発生させないことが重要であり、荷主の理解と協力が必要不可欠です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

① 荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

② 荷主への勧告制度が拡充されました

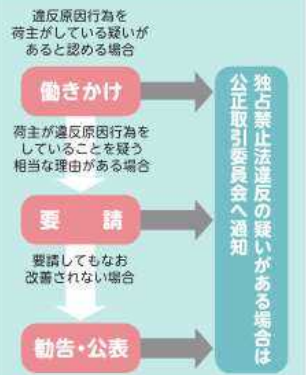
- 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
- 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③ 違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(令和5年度末までの時限措置)

- 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある場合には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。

※違反原因行為の例

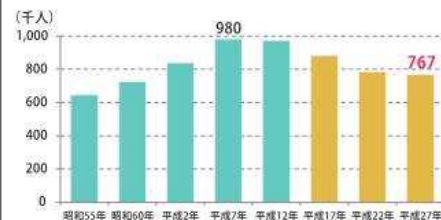


令和元年7月1日から施行

- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。

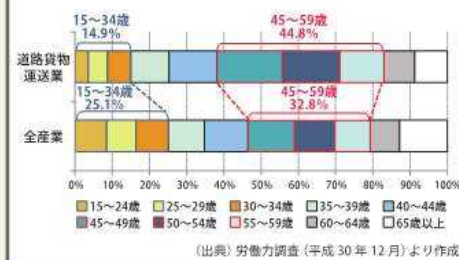
トラック運転者はピーク時より減少

道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移



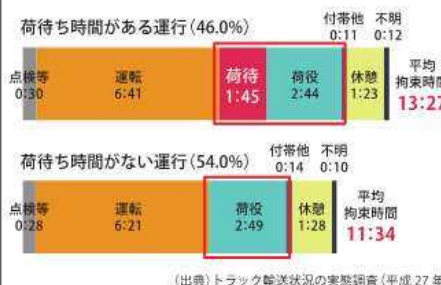
トラック運転者は高齢化

道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較



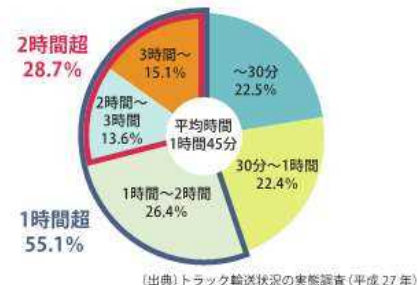
長時間の荷待ち・荷役作業が発生

1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



2時間を超える荷待ちが約3割

1運行あたりの荷待ち時間



トラック運送事業者はトラックドライバーに以下の労働時間のルールを守らせる必要があります、違反した場合は処分を受けることになります

● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・1日 原則13時間以内 - 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続8時間以上
運転時間	・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	・4時間以内



詳しくは厚生労働省のHP (<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。



貨物自動車運送事業法改正に伴う関係省令・通達の改正について（主な改正事項）

1. 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲 【省令・通達】

改正法において、欠格事由として、
「『許可を受けようとする者と密接な関係を有する者』（親会社等）が5年以内に許可の取消を受けている場合」が追加。

→ 「密接関係者」の具体的要件を規定

- 【例】・「許可を受けようとする者の議決権の過半数を所有していること」
・「申請者の株主と株主の構成が類似していること」 等

2. 許可時の審査の拡充 【通達】

新規参入の許可時の審査事項を拡充

- 【例】・申請前の行政処分歴を確認する期間を、従来の倍程度に延長する。（例: 3ヶ月→6ヶ月等）
・資金計画に係る費用（人件費・燃料費・車両費等）を、より長期間を見込んで計上することを求める。

3. 事業計画の変更の際の審査の拡充 【省令・通達】

（1）事業用自動車の数に係る事業計画の変更

（現行）事業計画の変更は原則認可が必要である一方、「営業所に配置する車両数の変更」については、一律に事前届出。

→ 認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。

- 【例】・最低車両台数（5両）未滿となる場合 ・一定規模以上の増車を行う場合
・法令遵守が十分でないおそれがあると認められる場合（密接関係者が5年以内に許可の取消しを受けている等）

（2）法令遵守能力の審査事項の拡充

事業規模の拡大となる認可申請（営業所の新設等）について、法令遵守の状況に関する審査を強化することとする。

- 【例】・貨物自動車運送適正化事業実施機関による適正化事業の結果等を踏まえ、法令遵守が十分に行われていないと認められるものでないこと。
・一定期間、自らの責による重大事故を発生させていないこと。 等

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行等に伴う
関係通達の改正案等について（概要）

1. 背景

「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」等を内容とする貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成 30 年法律第 96 号。以下「改正法」という。）の施行に伴い、及び改正法の趣旨を踏まえた法令遵守の徹底等を図るため、必要な通達の整備を行う。

2. 改正の概要

(1) 処分基準の見直し

改正法等を踏まえ、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 73 号・国自貨第 77 号・国自整第 67 号。以下「処分基準通達」という。）」、「貨物自動車運送事業者に対し行政処分等を行うべき違反行為及び日車数等について（平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 75 号・国自貨第 79 号・国自整第 69 号。以下「日車表通達」という。）」について、以下のとおり所要の改正を行う。

① 改正法により新設又は改正された事項の違反行為に対する処分量定として、以下の違反行為・量定を位置付ける。

- ・各営業所に配置する事業用自動車の数に関する事業計画変更認可違反：10 日車
※（現行）当該数に関する事業計画変更届出違反：警告
- ・自動車車庫の位置違反：10 日車
※（現行）事業計画変更認可違反、かつ、車庫の位置違反：20 日車
- ・車庫の規模の確保違反：10 日車
※（現行）事業計画変更認可違反、かつ、車庫の規模の確保違反：20 日車
- ・社会保険等の未納付：20 日車（新設）
- ・損害賠償の支払能力確保義務違反：20 日車（新設）

② 処分量定の 2 倍を上回らない範囲で加重することができる場合について、一定の輸送の安全確保義務違反のみを対象として規定しているところ、違反の内容が次のいずれかに該当する場合についても対象として明確化する等の改正を行う。

イ 違反行為若しくはこれを証する物を隠滅し、又は隠滅したと疑うに足りる場合の当該違反行為

ロ 違反事実が社会的影響のあるものである場合 等

③ 処分量定を軽減することができる場合について、一定の輸送の安全確保義務違反のみを対象として規定しているところ、違反行為を防止するために相当の注意及び監督が尽くされたことの証明があった場合についても対象として明確化する。

④ その他所要の改正

(2) 悪質な法令違反に関する早期改善の徹底

輸送の安全の確保に係る一定の悪質な法令違反が常態化しているおそれがあると認められる事業者に対し、早期に改善を促す仕組みを構築するため、以下の内容等について新たに運用を定めるとともに、関係通達について所要の改正を行う。

① 法令違反の是正に係る命令の発出

次のイ又はロに該当する場合には、通常貨物自動車運送事業法（以下「法」という。）第 33 条の規定に基づく行政処分（事業停止・車両停止）に加え、法第 23 条の規定に基づく輸送の安全確保の命令を発出することとする。

イ 処分基準通達 5（１）①～⑤に該当する違反行為があった場合（運行管理者・整備管理者の不選任等）

ロ 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関が実施する巡回指導及び当該巡回指導後に地方運輸局が行う監査の結果により、乗務時間等告示（平成 13 年国土交通省告示第 1365 号）、点呼実施義務及び健康診断受診義務のいずれにも違反が確認された場合

② ①の命令違反に対する処分

①による命令の発出から一定期間後に実施する監査において、当該命令への違反が確認された場合は、法第 33 条に基づく許可の取消し処分を行うこととする。

③ その他

①による輸送の安全確保の命令を「貨物自動車運送事業法に基づく輸送の安全確保命令の発動基準について（平成 16 年 6 月 30 日付け国自総第 120 号・国自貨第 29 号）」に位置付けるとともに、②による許可の取消し処分について処分基準通達に追加する等の所要の改正を行う。

(3) 法第 64 条の規定に基づく荷主勧告制度における警告を行う事案の追加

「荷主勧告事務の細部取扱い等について（平成 29 年 6 月 30 日付け国自貨第 38 号）」について、以下のとおり所要の改正を行う。

- ① 貨物自動車運送事業者の法令違反行為に対して荷主の関与があるものと認められた場合等に発出する警告書の発出基準に、過去 3 年以内に、支社等の別、法令違反行為の種別を問わず、5 回の協力要請を受けた場合についても対象として追加する。

3. 今後のスケジュール（予定）

通達発出：令和元年 10 月中旬～下旬

施 行：令和元年 11 月 1 日

トラック事業における働き方改革の推進

令和2年度概算要求: 200百万円(155百万円)

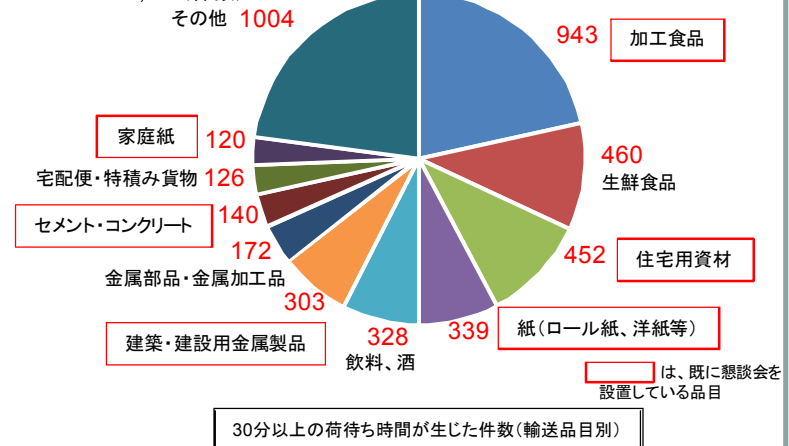
- トラック運送事業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な課題。
- このため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

<事業概要>

- トラック輸送における物流の生産性向上やトラックドライバーの長時間労働の改善のためには、個々の輸送品目ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題把握や改善策の検証が不可欠。
- ① 荷待ち件数が特に多い分野で設置した輸送品目別懇談会(加工食品、建設資材、紙・パルプ)において得られた改善策や好事例を全国に展開するとともに、必要に応じて引き続き、課題解決のための検討・検証を実施。
 - ② メーカー(製)、中間流通・卸(配)、小売(販)のサプライチェーン全体での生産性向上が求められるその他の輸送品目についても、課題把握や改善策の検討・検証を実施。
 - ③ 地方においても協議会等を活用し、各地方の実態を踏まえた改善策を検討・検証するとともに、改善策や好事例の普及・浸透を図る。

①輸送品目別の取組の強化

N=4,387(件数)



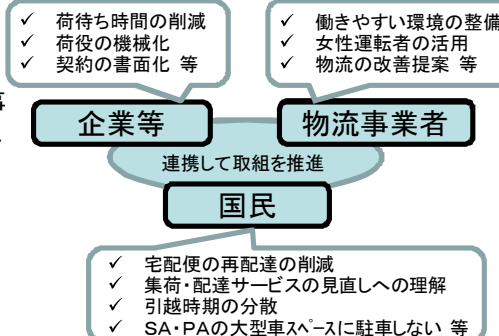
②「ホワイト物流」推進運動の展開

<事業概要>

- 深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流を安定的に確保するため、荷主、物流事業者等関係者が連携して強力に推進。

(具体的な取組内容)

- 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等による展開
- 荷主等に対する「「ホワイト物流」推進運動」の参加に向けた呼びかけ
- ポータルサイトの運営 等

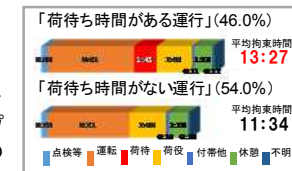


③長時間労働の是正に向けた調査事業

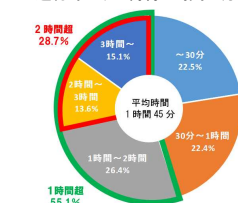
<事業概要>

● トラック運送事業の実態調査(荷待ち・荷役・労働時間など)

- ドライバーの働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにするためには、長時間の荷待ち等を発生させないことが重要。
- デジタルタコグラフの荷待ち記録のプローブデータを用いて荷待ちが多く発生している地域を推定
- 令和元年6月から乗務記録への記載が義務付けられた荷役作業時間等の状況を把握するための調査を実施



1運行あたりの荷待ち時間の分布



● 生産性向上に向けたIT機器に関する調査事業