

【トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組みについて】

1. トラック輸送に係る働き方改革の推進

1) 関係省庁連絡会議(第4回)

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(第4回)平成30年5月30日(日)より抜粋
自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会より資料抜粋

2) 取引条件改善に関する取組

- ・標準約款改正に伴う手続き状況
- ・標準引越運送約款の改正

3) 行政処分の強化

開催趣旨

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進するため、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を開催する。

検討の視点

1. 労働生産性の向上

・ 短い時間で効率的に運ぶ

・ たくさん運んで、しっかり稼ぐ

・ 運転以外の業務も効率化 等

2. 多様な人材の確保・育成

・ 力仕事・泊まり勤務等からの解放

・ 誰でも働きやすい職場づくり

・ 免許を取る人を増やす 等

3. 取引環境の適正化

・ 荷主・元請の協力の確保

・ 運賃・料金の適正収受 等

構成

議長 長：野上 浩太郎 内閣官房副長官

議長代理 長：牧野 たかお 国土交通副大臣

副議長 長：古谷 一之 内閣官房副長官補（内政）

構成員：内閣府政策統括官（経済財政運営担当）

警察庁交通局長

財務省大臣官房総括審議官

厚生労働省労働基準局長

農林水産省食料産業局長

経済産業省大臣官房商務・サービス審議官

国土交通省自動車局長

環境省地球環境局長

スケジュール

平成29年6月29日 第1回 現状と課題、今後の進め方 等

8月28日 第2回 当面の対応方針として「直ちに
取り組む施策」を取りまとめ

平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、行動計画の策定方針

平成30年5月30日 第4回 「行動計画」を決定し88施策を策定

自主行動計画フォローアップ調査結果

（１）自主行動計画策定の経緯

- 平成28年10月18日開催の第8回下請取引条件改善に関する関係府省等連絡会議（平成27年12月21日設立）において野上官房副長官から、国土交通省に対して、トラック運送業においても「自主行動計画の策定」に向けた取組について検討するように、との指示。
- 平成28年11月22日、根本国土交通大臣政務官より、公益社団法人全日本トラック協会（以下、「全ト協」）の大手運送会社に対し、「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」策定を要請。
- 平成29年3月9日、全ト協は、「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を策定。

（２）フォローアップ調査の趣旨

- 本調査は、全ト協が策定した「自主行動計画」の取組事業者を対象に、実施状況や課題などを調査・把握することで、**自主行動計画の改定の検討、及び今後一層の取組の徹底、浸透を確保**するためのもの。

本年2月に全ト協がフォローアップ調査を実施し、3月29日に国土交通省に報告。

（１）調査対象者

全ト協策定「自主行動計画」の取組事業者20者（物流ネットワーク委員会構成事業者）

（２）調査期間及び調査方法

平成30年 2月13日～23日

電子メールにより、調査対象者に対して送付し、回収

（３）調査内容

コスト負担の適正化、運賃・料金の決定方法の適正化、契約書面化推進、支払条件の適正化等に関する取組等

（４）回収率

調査依頼数	: 20事業者
調査回答者数	: 20事業者
回収率	: 100%

フォローアップ調査に基づく自主行動計画の進捗状況に関する全ト協からの報告は以降のとおり。

コスト負担の適正化に関する取組事項

- 運賃・料金の決定にあたり適正に原価を反映しているかを、**発注者の立場**で回答してもらったところ、「**運転者等の person 費、車両費等**」、「**実費(高速道路・フェリー料金等)**」については、「**概ね反映できた**」との回答が過半数。一方、**受注者の立場**では、「**一部反映できた**」との回答が過半数。
- 「**燃料価格の変動**」については、**発注者の立場**では「**一部反映できた**」との回答が多数。**受注者の立場**では、「**あまり反映できていない**」との回答が多数。
- これは、自主行動計画取組事業者(元請事業者としての立場)が、上記コストについて荷主等から、必ずしも適正な運賃等の収受ができていない中で、下請運送事業者への運賃等の支払いをしているものと思料。従って、下請運送事業者に対して適正な運賃等を支払うために、荷主等から適正な運賃等を収受する必要があり、より一層、**荷主等の理解を得ることが今後の課題**。

<コスト負担の適正化に関する取組の実施状況>

【発注側の立場】				【受注側の立場】			
	運賃 (運転者等 の person 費、 車両費等)	燃料価格の 変動	実費 (高速道路・ フェリー料金 等)		運賃 (運転者等 の person 費、 車両費等)	燃料価格の 変動	実費 (高速道路・ フェリー料金 等)
概ね反映できた	65%	30%	55%	25%	15%	30%	
一部反映できた	25%	45%	40%	55%	35%	55%	
あまり反映できていない	10%	25%	5%	20%	50%	15%	

運賃・料金の決定方法の適正化に関する取組事項

- 下請運送事業者との取引において、**運送・取引条件**について十分な協議を実施できたかについて、**80%の事業者が「概ね実施できた」と**しており、取り組みは**概ね浸透**。
- 下請運送事業者との運賃・料金の設定に当たって、荷主等との取引における運賃・料金の水準が低いことを理由に、下請運送事業者の原価を反映し切れていない額での設定をしない取り組みについては、**過半数の事業者が「概ね実施できた」と**回答。
- 一方、下請運送事業者との協議を踏まえた運賃・料金の決定をするために、荷主等と取引条件の見直し等の協議を実施する取り組みについては、**過半数の事業者が「一部実施できた」と**とどまっております、より一層、**荷主等に対する見直し要請を徹底することが、今後の課題**。

<運賃・料金の決定方法の適正化に関する実施状況>

	運賃・料金及び運送・取引条件について下請事業者と十分な協議	荷主等との取引運賃・料金水準が低いことを理由に、下請運送事業者の原価を反映しきれない運賃・料金の設定をしない	協議・決定の経緯を記録、書面化	荷主等に対する取引条件の見直し要請
概ね実施できた	80%	65%	30%	30%
一部実施できた	20%	35%	40%	65%
あまり実施できていない	0%	0%	30%	5%

- 「**積込・取卸料**」、「**待機時間料**」、「**附帯作業料**」が発生する場合、取引代金に反映しているかを、**発注者の立場**で回答してもらったところ、「**あまり反映できていない**」との回答が多数となり、**改善が必要**。
- 受注者の立場**でも「**あまり反映できなかった**」との回答が多いが、その割合が高くなっている。
- 上記コストについても前頁同様、**荷主等の理解を得ることが今後の課題**。

<コスト負担の適正化に関する取組の実施状況>

	【発注側の立場】			【受注側の立場】		
	積込・取卸料	待機時間料	附帯作業料	積込・取卸料	待機時間料	附帯作業料
概ね反映できた	35%	35%	30%	15%	10%	10%
一部反映できた	15%	10%	25%	10%	20%	35%
あまり反映できていない	45%	55%	40%	70%	65%	50%
該当なし	5%	0%	5%	5%	5%	5%

※本調査においては、積込・取卸料等の料金について、明確な別建てでなく運賃に内訳として考慮されている場合も、「反映」と回答。

契約書面化推進に関する取組事項

- 契約書面の締結については、**発注者の立場(下請運送事業者との取引)**では**過半数の事業者が「概ね締結」**しているが、**受注者の立場(荷主等との取引)**では**過半数の事業者が「一部締結」**にとどまり、契約書面化推進についても**荷主等の理解を得ることが今後の課題**。
- 下請運送事業者との契約書面化において、**過半数の事業者が、運送・取引条件及び事故等の損害賠償ルールについて十分な協議を実施しその内容を反映させた書面を「概ね作成できた」と**回答し、取り組みは**ある程度浸透**。

<契約書面の締結の状況>

	【発注者の立場】 契約書面の締結	【受注者の立場】 契約書面の締結
概ね締結している	70%	35%
一部締結している	30%	60%
あまり締結できていない	0%	5%

<下請運送事業者との適正な書面内容の作成状況>

	十分な協議を実施し、当該内容を踏まえ契約書面作成	責任範囲を明確化し、損害賠償ルールを作成
概ね作成した	65%	70%
一部作成した	20%	20%
あまり作成できていない	15%	10%

「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)

- 運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的に確保するため、農林水産省、経済産業省、国土交通省等の関係省庁と荷主や物流事業者の関係団体、労働組合等が連携し、労働生産性の向上と、女性や高齢者を含む多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現に取り組む運動を強力に推進する。
- 今後、関係者との調整を速やかに進め、本年秋頃までに「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)の推進体制を立ち上げるとともに、順次、運動の拡大・深化を図っていくこととする。

～物流プロセス全体で取組を展開～

発荷主

元請物流事業者

トラック事業者

着荷主

運動のイメージ

- 関係者にて調整の上、発・着の荷主、元請物流事業者等の関係者が、今後取り組むべき事項や具体的な推進方策をとりまとめ、公表・実施。

(取り組みイメージ)

トラック予約受付システムの導入
ドライバーの手荷役作業の軽減
下請は二次下請まで 等

- 好取組の情報発信・横展開
- 政府行動計画のフォローアップ結果を踏まえ、必要に応じ推進方策等を見直し。

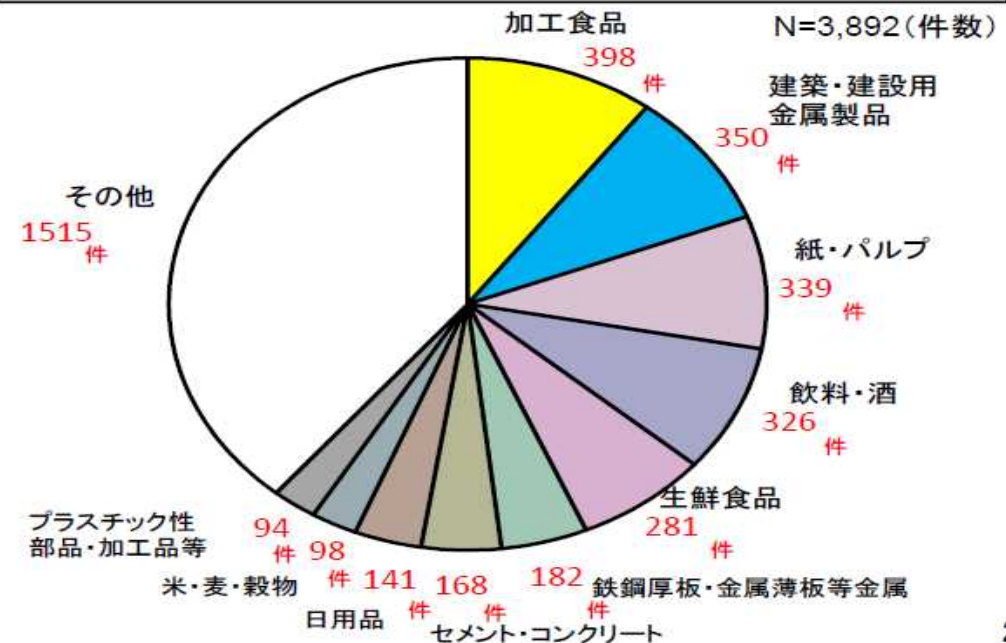
荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進

- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていく必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開等を行う。

検討事項のイメージ

- ・現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化
- ・輸送品目ごとのサプライチェーン全体における生産性向上等に関する課題の抽出
- ・改善策について、パイロット事業により得られたノウハウも活用しつつ関係者間で検討・検証
- ・改善策についての展開・浸透

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



「加工食品物流における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」初会合の開催
荷待ち時間の発生件数が最も多かった加工食品物流について、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携した、サプライチェーン全体での検討を実施。

日 時 平成30年6月29日(金)10:00～12:00 場 所 中央合同庁舎第2号館 16階 国際会議室
(東京都千代田区霞が関2-1-2)

「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」(案)の概要

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

～「運び方改革」と3 A (安全・安心・安定) 労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入(2024年4月予定)に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」
(2017年8月)以降の追加施策

I. 長時間労働是正の環境整備

(1) 労働生産性の向上

- ① 輸送効率の向上【警・農・経・国・環】
 - ・輸送分野別の取組の強化★
 - ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
 - ・トラック予約受付システムの導入促進(荷待ち時間短縮)
 - ・機械荷役への転換促進(荷役時間短縮)
 - ・高速道路の有効活用(走行時間短縮)
 - ・宅配ボックスの普及促進(再配達削減)
 - ・ダブル連結トラックの導入促進(車両の大型化)
- ② 潜在需要の喚起による収入増加【国】
 - ・インバウンド需要の取り込み★
 - ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入
- ③ 運転以外の業務も効率化【国】
 - ・IT点呼の更なる導入拡大★

(2) 多様な人材の確保・育成

- ① 働きやすい環境の整備【厚・農・国】
 - ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
 - ・中継輸送の普及促進(泊まり勤務を日帰り勤務に)
 - ・機械荷役への転換促進(力仕事からの解放)(再掲)
- ② 運転者の確保【警・厚・国】
 - ・第二種免許制度の在り方についての検討
 - ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

(3) 取引環境の適正化

- ① 荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】
 - ・「ホホワイト物流」実現国民運動(仮称)の推進★
 - ・輸送分野別の取組の強化★(再掲)
 - ・引越運送における人手不足対策の推進★
- ② 運賃・料金の適正収受【国】
 - ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
 - ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

- ① 「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】
事業者団体による取組を支援
- ② ホホワイト経営の「見える化」【国】
ホホワイト経営に取り組む事業者の
認証制度の創設
- ③ 労働時間管理の適正化の促進【国】
ICTを活用した運行管理の普及方策の
検討・実施★
- ④ 行政処分の強化【国】
新処分基準による行政処分の実施

「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」の施策一覧



国土交通省

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(第4回)平成30年5月30日(日)より

番号	分類	区分	工程表名	施策名	担当省庁	「直ちに取り組む施策」No.	トラック	バス	タクシー
I. 長時間労働是正の環境整備									
(1) 労働生産性の向上									
1	継続	①輸送効率の向上	トラック運転者の長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し	トラック運転者の長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し	国土交通省 厚生労働省	54	○		
2	追加	①輸送効率の向上	荷待ち時間が長い輸送分野等における取組の推進	荷待ち時間が長い輸送分野等における取組の推進	国土交通省 農林水産省 経済産業省	－	○		
3	追加	①輸送効率の向上	中小企業等経営強化法に基づく支援制度等の活用促進	中小企業等経営強化法に基づく支援制度等の活用促進	国土交通省	－	○	○	○
4	継続	①輸送効率の向上	トラック予約受付システム等の導入促進	物流倉庫へのバース予約調整システムの導入支援	環境省	1	○		
5	継続	①輸送効率の向上	トラック予約受付システム等の導入促進	物流総合効率化法の枠組みを活用した物流施設へのトラック予約受付システムの導入促進	国土交通省	2	○		
6	深掘り	①輸送効率の向上	トラック予約受付システム等の導入促進	ICTを活用した農産品物流の効率化	農林水産省	5	○		
7	継続	①輸送効率の向上	トラック予約受付システム等の導入促進	車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化	経済産業省	26	○		
8	追加	①輸送効率の向上	農産物の物流拠点の効率活用	農産物の物流拠点の効率活用	農林水産省	－	○		
9	追加	①輸送効率の向上	「AIターミナル」の実現	「AIターミナル」の実現	国土交通省	－	○		
10	深掘り	①輸送効率の向上	農産品輸送のパレット化等による物流効率化の推進	新たな輸送体系の推進	農林水産省	4,5	○		
11	継続	①輸送効率の向上	農産品輸送のパレット化等による物流効率化の推進	パレット化等による機械荷役への転換促進	国土交通省	6	○		

12	継続	①輸送効率の向上	スワップボディコンテナ車両の導入促進	スワップボディコンテナ車両の導入支援	環境省	37	○		
13	追加	①輸送効率の向上	スワップボディコンテナ車両の導入促進	スワップボディコンテナ車両の利活用の検討	国土交通省	—	○		
14	継続	①輸送効率の向上	ネットワークを賢く使う（渋滞対策の推進）	ピンポイント渋滞対策	国土交通省	12	○	○	○
15	追加	①輸送効率の向上	ネットワークを賢く使う（渋滞対策の推進）	主要幹線道路の整備等渋滞対策の推進	国土交通省	—	○	○	○
16	追加	①輸送効率の向上	ネットワークを賢く使う（渋滞対策の推進）	高速道路ネットワークの整備の推進	国土交通省	—	○	○	○
17	継続	①輸送効率の向上	高速道路料金の割引拡充	大口・多頻度割引の拡充等	国土交通省	11	○	○	○
18	追加	①輸送効率の向上	交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化及び物流ネットワークの強化	スマート I C の整備推進	国土交通省	—	○	○	○
19	継続	①輸送効率の向上	交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化及び物流ネットワークの強化	民間施設直結スマート I C 制度の活用推進	国土交通省	15	○		
20	追加	①輸送効率の向上	交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化及び物流ネットワークの強化	新東名・新名神の整備促進・機能強化	国土交通省	—	○	○	○
21	追加	①輸送効率の向上	交通・物流拠点とのネットワークのアクセス強化及び物流ネットワークの強化	ミッシングリンクの整備	国土交通省	—	○	○	○
22	新段階	①輸送効率の向上	貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し	貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し	警察庁	7	○		
23	継続	①輸送効率の向上	都市中心部等における物流の円滑化・効率化	物流を考慮した建築物の設計・運用の普及促進	国土交通省	8	○		
24	継続	①輸送効率の向上	都市中心部等における物流の円滑化・効率化	物流効率化法の活用による物流効率化	国土交通省	2	○		
25	継続	①輸送効率の向上	受取方法の多様化の促進等による宅配便の再配達削減	オープン型宅配ボックスの普及拡大	環境省	9	○		

25	継続	①輸送効率の向上	受取方法の多様化の促進等による宅配便の再配達削減	オープン型宅配ボックスの普及拡大	環境省	9	○		
26	継続	①輸送効率の向上	受取方法の多様化の促進等による宅配便の再配達削減	国民運動「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」	環境省	10	○		
27	追加	①輸送効率の向上	受取方法の多様化の促進等による宅配便の再配達削減	建築物における宅配ボックス設置部分に係る容積率の扱いの合理化	国土交通省	—	○		
28	継続	①輸送効率の向上	ダブル連結トラックの導入促進	ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等	国土交通省	17	○		
29	継続	①輸送効率の向上	ダブル連結トラックの導入促進	ダブル連結トラックの導入支援	環境省	18	○		
30	追加	①輸送効率の向上	平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保・電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化等	重要物流道路制度の推進	国土交通省	—	○	○	○
31	追加	①輸送効率の向上	平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保・電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化等	電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化	国土交通省	—	○	○	
32	追加	①輸送効率の向上	平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保・電子データを活用した特車申請の自動審査システムの強化等	特車許可期間の延長	国土交通省	—	○	○	
33	深掘り	①輸送効率の向上	旅客運送と貨物運送の「かけもち」の可能性（客貨混載・併用）	過疎地域における旅客・貨物の「かけもち」の制度運用等	国土交通省	22	○	○	○
再掲		①輸送効率の向上	モーダルシフトや共同輸配送の促進	物流効率化法の活用による物流効率化（再掲）	国土交通省	23	○		
34	継続	①輸送効率の向上	トラック隊列走行の実証実験の実施	トラック隊列走行の実証実験の実施	経済産業省 国土交通省	27	○		
35	継続	①輸送効率の向上	自動運転サービスの実験・実装の推進	限定地域での無人自動運転による自動運転サービス	国土交通省	28	○	○	○
36	継続	①輸送効率の向上	地域公共交通ネットワークの再編等	地域公共交通ネットワーク再編等の促進	国土交通省	24		○	
37	継続	①輸送効率の向上	地域公共交通ネットワークの再編等	連節バスの導入支援	国土交通省	19		○	

38	継続	①輸送効率の向上	地域公共交通ネットワークの再編等	大型バスドライバー融通のための検討	国土交通省	25		○	
39	継続	①輸送効率の向上	バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化	官民連携による集約交通ターミナルの戦略的な整備	国土交通省	16		○	
40	継続	①輸送効率の向上	バスを中心とした交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化	高速バス運行支援システムの社会実装に向けた検討	国土交通省	16		○	
41	追加	②潜在需要の喚起による収入増加	インバウンド需要の取り込み	訪日外国人旅行者の受入環境の整備	国土交通省	－		○	○
42	追加	②潜在需要の喚起による収入増加	インバウンド需要の取り込み	事業者団体が策定した「訪日外国人向けサービス向上アクションプラン」の取組への支援	国土交通省	－		○	○
43	継続	②潜在需要の喚起による収入増加	タクシーの新サービス導入等による生産性向上	配車アプリ等を活用した新しいサービスの導入等の検討	国土交通省	20			○
44	継続	②潜在需要の喚起による収入増加	タクシーの新サービス導入等による生産性向上	タクシー用スマートメーターの開発・普及	国土交通省	21			○
45	新段階	③運転以外の業務も効率化	運行管理の効率化	IT点呼の拡大	国土交通省	29		○	○
46	追加	③運転以外の業務も効率化	運行管理の効率化	IT点呼の更なる導入拡大に向けた検討	国土交通省	－		○	○
47	継続	③運転以外の業務も効率化	運行管理の効率化	運行管理の高度化・効率化に向けた検討	国土交通省	30		○	

（２）多様な人材の確保・育成

48	継続	①働きやすい環境の整備	中継輸送の普及促進	トラックにおける中継輸送の普及促進	国土交通省	34		○	
49	新段階	①働きやすい環境の整備	中継輸送の普及促進	高速バスにおける中継輸送の普及促進	国土交通省	35		○	
50	継続	①働きやすい環境の整備	中継輸送の普及促進	高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の運用の検討	国土交通省	36		○	○
51	継続	①働きやすい環境の整備	SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用	休憩施設における大型車駐車マス不足対応	国土交通省	39		○	○

52	継続	①働きやすい環境の整備	高速道路の暫定2車線区間の4車線化等	高速道路の暫定2車線区間の4車線化等	国土交通省	14	○	○	○
53	追加	①働きやすい環境の整備	女性等多様な人材の確保に向けた環境整備	女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討	国土交通省	—	○		
54	追加	①働きやすい環境の整備	女性等多様な人材の確保に向けた環境整備	女性トラックドライバー等に関する情報を発信	国土交通省	—	○		
55	追加	①働きやすい環境の整備	女性等多様な人材の確保に向けた環境整備	人材の確保に向けた実態把握・魅力の発信	国土交通省	—	○		
56	継続	①働きやすい環境の整備	女性ドライバー応援企業認定制度の普及促進	女性ドライバー応援企業認定制度の普及促進	国土交通省	40			○
57	継続	①働きやすい環境の整備	タクシー事業における労働環境の改善度等の評価・公表	タクシー事業における労働環境の改善度等の評価・公表	国土交通省	42			○
58	継続	①働きやすい環境の整備	働き方改革に関する相談体制の拡充・利用促進	働き方改革推進支援センターによる相談体制の拡充	厚生労働省	44	○	○	○
59	継続	①働きやすい環境の整備	働き方改革に関する相談体制の拡充・利用促進	働き方・休み方改善コンサルタントによる助言・指導の利用促進	厚生労働省	45	○	○	○
60	継続	①働きやすい環境の整備	産業保健活動の支援制度の拡充・利用促進	産業保健活動総合支援センター等を通じた産業保健活動の活性化のための支援	厚生労働省	43	○	○	○
61	継続	①働きやすい環境の整備	労働条件・職場環境の改善等に関する助成金の利用促進	労働条件・職場環境の改善等に関する助成金の利用促進	厚生労働省	32,33,41,46,47,51	○	○	○
62	継続	②運転者の確保	職業訓練・マッチング支援の実施	大型自動車一種免許の取得を目的とする職業訓練の実施	厚生労働省	50	○		
63	追加	②運転者の確保	職業訓練・マッチング支援の実施	雇用吸収力の高い分野へのマッチング支援	厚生労働省	—	○	○	○
64	継続	②運転者の確保	第二種免許制度の在り方についての検討	第二種免許の制度の在り方についての検討	警察庁	48,49		○	○
65	追加	②運転者の確保	地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進	地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進	国土交通省	—	○	○	○

(3) 取引環境の適正化									
66	追加	①荷主・元請け等の協力の確保	「ホワイト物流」の実現	「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の展開	国土交通省 農林水産省 経済産業省	—	○		
67	追加	①荷主・元請け等の協力の確保	「ホワイト物流」の実現	「ホワイト物流」評価の仕組み作り	国土交通省 農林水産省 経済産業省	—	○		
68	継続	①荷主・元請け等の協力の確保	荷主・トラック事業者向け生産性向上セミナーの開催等による普及啓発	セミナーの開催等による荷主及びトラック事業者に対する普及啓発	国土交通省	59	○		
69	新段階	①荷主・元請け等の協力の確保	荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ	荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ	国土交通省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省	3	○		
70	追加	①荷主・元請け等の協力の確保	荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ	荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発	国土交通省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省	3	○		
71	継続	①荷主・元請け等の協力の確保	荷主及びトラック事業者への周知用コンテンツによる周知・啓発活動等	荷主等に対する、トラック運転者の労働時間改善のための周知用コンテンツ作成及びコンテンツを活用した周知・啓発活動	厚生労働省	53	○		
72	継続	①荷主・元請け等の協力の確保	フードチェーンにおける商慣習見直しの促進	フードチェーンにおける商慣習見直しの促進	農林水産省 経済産業省	55	○		
73	追加	①荷主・元請け等の協力の確保	引越運送の分散化等の促進	年度末・年度始めの引越分散化の周知	国土交通省	—	○		
74	追加	①荷主・元請け等の協力の確保	引越運送の分散化等の促進	標準引越運送約款改正の趣旨の周知	国土交通省	—	○		
75	継続	①荷主・元請け等の協力の確保	荷主勧告制度の適切な運用	荷主勧告制度の適切な運用	国土交通省	52	○		
76	継続	①荷主・元請け等の協力の確保	元請の物流事業者への働きかけ	適正取引に関するルール等の周知・啓発	国土交通省	56	○		
77	継続	①荷主・元請け等の協力の確保	元請の物流事業者への働きかけ	トラック事業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインの見直し・周知	国土交通省	56	○		

78	追加	①荷主・元請け等の協力の確保	元請の物流事業者への働きかけ	自主行動計画に基づく取組の継続的なフォローアップ	国土交通省	—	○		
79	追加	①荷主・元請け等の協力の確保	元請の物流事業者への働きかけ	取引の適正化に資する情報の提供	国土交通省 経済産業省	—	○		
80	継続	①荷主・元請け等の協力の確保	物流特殊指定調査の運用	公正取引委員会への荷主情報の提供	国土交通省	57	○		
81	追加	①荷主・元請け等の協力の確保	物流特殊指定調査の運用	独占禁止法（物流特殊指定）の適切な運用	公正取引委員会	—	○		
82	新段階	②運賃・料金の適正収受	適正なトラック運賃・料金の収受の促進	標準運送約款改正の趣旨の浸透	国土交通省	58	○		
83	追加	②運賃・料金の適正収受	適正なトラック運賃・料金の収受の促進	トラック事業におけるコスト構成等についてのトラック事業者・荷主双方における理解の共有を促すための環境整備	国土交通省	—	○		
84	継続	②運賃・料金の適正収受	貸切バスの運賃・料金の下限割れ防止対策等の実施	貸切バスの運賃・料金の下限割れ防止対策等の実施	国土交通省	60		○	
Ⅱ．長時間労働の是正のためのインセンティブ・抑止力の強化									
85	新段階	①「アクションプラン」の実現支援	事業者団体の「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現に向けた支援	事業者団体の「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現に向けた支援	国土交通省	61	○	○	○
86	継続	②ホワイト経営の「見える化」	ホワイト経営の「見える化」	ホワイト経営の「見える化」	国土交通省	62	○	○	○
87	追加	③労働時間管理の適正化の促進	ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施	ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施	国土交通省	—	○	○	○
88	新段階	④行政処分の強化	行政処分の強化	行政処分の強化	国土交通省	63	○	○	○

分類について

追加	2017年8月にとりまとめた「直ちに取り組む施策」に記載の施策以外に追加した施策
新段階	2017年8月にとりまとめた「直ちに取り組む施策」で予定していた取組（制度改正等）が完了し、新たな段階へと移行する施策
深掘り	2017年8月にとりまとめた「直ちに取り組む施策」の内容をより具体化・深掘りする施策
継続	2017年8月にとりまとめた「直ちに取り組む施策」に記載の施策を継続する施策

国土交通省・厚生労働省
トラック運転者の長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し

【課題】
トラック運転者の長時間労働の是正を進めるにあたっては、発荷主や配送先の着荷主の都合により荷待ち時間が発生するなどといった、業務の特性や取引慣行等の個々のトラック事業者の努力だけでは解決できない課題の解決が必要であり、発着の荷主も一体となった取組みを進めることが重要。

【施策】
・長時間労働の改善を図るために運送事業者と発着荷主とで連携して2016・2017年度に実施したパイロット事業により得られたノウハウを取りまとめた「ガイドライン」を作成し、横展開を図る。
・2018年度において、コンサルティング事業を実施するとともに、それにより得られた成果についても、上記ガイドラインに反映する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
1 トラック運転者の長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し	ガイドラインの作成 コンサルティング事業の実施	全国に広く横展開 2018年度のコンサルティング事業の結果を踏まえガイドラインを改定			上限規制の適用開始

①環境省②国土交通省③農林水産省④経済産業省
トラック予約受付システム等の導入促進

【課題】
トラック運転者の長時間労働の是正を図るため、物流施設における荷待ち時間の短縮や、貨物の輸送効率の向上に資する取組が必要。

【施策】
①2020年度まで物流事業者及び倉庫事業者がトラックの運行情報や荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進する。
②物流総合効率化法の枠組みを活用し、物流施設におけるトラック予約受付システムの導入を促進することにより、関係者間の連携・協働・高機能化を促進し、荷待ち時間の短縮を図る。
③卸売市場等の物流拠点において、荷待ち時間を削減するため、トラック予約受付システム等のICTシステム導入による効果を検証し、その活用事例を横展開する。
④トラック事業者等に対し、車両動態管理システム等の導入に係る費用を補助し、当該システム等を活用した荷主との連携による輸送効率の向上や省エネ効果を実証する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
4 ①物流倉庫へのバース予約調整システムの導入支援	バース予約調整システムの導入支援				上限規制の適用開始
5 ②物流総合効率化法の枠組みを活用した物流施設へのトラック予約受付システムの導入促進	物流総合効率化法の枠組みを活用した物流施設へのトラック予約受付システムの導入促進				
6 ③ICTを活用した農産品物流の効率化	ICTシステム導入による物流効率への効果を検証	ICTシステム活用事例の横展開			
7 ④車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化	車両動態管理システム等の導入に係る費用の補助・省エネ効果の実証				

国土交通省・農林水産省・経済産業省
荷待ち時間が長い輸送分野等における取組の推進

【課題】
トラック運転者の長時間労働の改善を進めるためには、輸送分野別の実態を踏まえつつ、課題を掘り下げて検討することが必要。

【施策】
・2017年7月実施の荷待ち時間の調査結果のうち、まずは件数の特に多い輸送分野において、課題についての意見交換等を行い、効果的な取り組みについて横展開を図る。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
2 荷待ち時間が長い輸送分野等における取組の推進	課題についての意見交換、検証	広く横展開			上限規制の適用開始

①農林水産省②国土交通省
農産品輸送のパレット化等による物流効率化の推進

【課題】
トラック運転者の長時間労働の是正及び労働環境の改善を図るため、荷役時間の短縮等物流の効率化が課題。
このためには、農産品の一貫パレチゼーションの推進や、パレット化等による荷役の機械化等が必要。

【施策】
①新たな輸送体系の推進
・統一規格のパレットを共同利用・管理する循環利用モデルを作り、適切な運営体制を構築するための支援を行い、持続可能な一貫パレチゼーションを実現する。
・園芸作物について複数産地や異業種との共同集荷・配送システムの導入等によるトラック輸送の高度化や新たな船舶輸送体制の構築等、新たな輸送技術・方式の導入を支援する。
②パレット化等による機械荷役への転換促進
・物流コンサルタントによるコンサルティング等を通じて、運送事業者と荷主との連携によるパレット輸送への転換等を促進し、長時間労働の改善や生産性向上を図る。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
10 ①新たな輸送体系の推進	農産品の一貫パレチゼーションの推進 園芸作物の物流の効率化・高度化の推進	循環利用モデルの運用実証及び導入普及のための取組を支援 高度共同輸送体制の確立やモーダルシフトの新展開、花き物流システムの転換のための実証の取組を支援	課題の検証と対策の検討 循環利用モデルの拡大に向けた取組を推進し、2020年度までに荷待ち・荷役時間等の30%削減を目指す	引き続き、全国的な取組となるよう普及を進め、持続可能な一貫パレチゼーションの実現を目指す 全国に広く横展開	上限規制の適用開始
11 ②パレット化等による機械荷役への転換促進	コンサルティング事業の実施	全国に広く横展開			

①環境省②国土交通省
スワップボディコンテナ車両の導入促進

【課題】
トラック運転者の長時間労働の是正及び労働環境の改善を図るため、荷役時間の短縮が課題。

【施策】
①スワップボディコンテナ車両の導入支援
・2020年度まで中継輸送やトラックの積載率向上等を推進するため、車体と荷台を簡易分離することが可能なスワップボディコンテナ車両の導入を促進する。
②スワップボディコンテナ車両の利活用の検討
・荷役作業を効率化するスワップボディコンテナ車両について、全国的な普及にあたり、関係者との技術面や運用面の調整が必要であることから、官民から成る利活用検討協議会を立ち上げて検討を行い、2018年度中にガイドラインを制定する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
2 ①スワップボディコンテナ車両 の導入支援	スワップボディコンテナ車両の導入支援				上限規制の 適用開始
3 ②スワップボディコンテナ車両 の利活用の検討	・利活用検討協議会の開催 ・ガイドラインの制定	ガイドラインの普及促進			

9

国土交通省
都市中心部等における物流の円滑化・効率化

【課題】
商業施設等の建築物の計画において、円滑な物流の確保の観点から設計・運用を行うことが必ずしも意識されておらず、屋内駐車場へトラックが入れない、荷役に利用できるエレベーターが不足する等、都市中心部等における物流の円滑化・効率化の阻害要因となっているため、改善が必要。

【施策】
①物流を考慮した建築物の設計・運用の普及促進
・大規模建築物が物流を考慮した設計となるよう、「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」(2017年3月物流を考慮した建築物の設計・運用検討会とりまとめ)を関係者へ周知し、その活用を促進する。
②物流効率化法の活用による物流効率化
・併せて、都市中心部等における集配作業の効率化等を図るため、物流総合効率化法の活用等により、共同輸配送等の取組を促進する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
① 物流を考慮した建築物の設計・運用の普及促進	「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」の周知・活用促進				上限規制の適用開始
② 物流効率化法の活用による物流効率化	・物流総合効率化法による事業認定及び認定を通じた優良事例の普及促進 ・総合効率化計画策定のための支援 ・グリーン物流パートナーシップ会議を通じた優良事業者表彰				

14

①国土交通省②環境省
ダブル連結トラックの導入促進

【課題】
長距離トラック運転者の不足に対応するとともに、長時間労働を是正するため、トラック輸送の高効率化が必要。

【施策】
①ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等
・1台でトラック約2台分の輸送が可能なダブル連結トラック車両の導入を可能とするため、2016年11月より新東名を中心とするフィールドでダブル連結トラックの実験を実施する。
・実験結果を踏まえ、特車許可基準の車両長の緩和等の環境整備を検討する。
・2018年度の本格導入を目指す。
②ダブル連結トラックの導入支援
・2020年度まで通常的大型トラック約2台分まで輸送可能なダブル連結トラックの導入を促進する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
3 ①ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等	実験実施、結果取りまとめ、本格導入に必要な条件等の整理	ダブル連結トラックの本格導入			上限規制の適用開始
0 ②ダブル連結トラックの導入支援	ダブル連結トラックの導入支援				

16

16

国土交通省
モーダルシフトや共同輸配送の促進

【課題】
トラック運転者不足や長時間労働の是正のためには、一度に大量の荷物の輸送が可能な鉄道や内航海運を活用したモーダルシフトや共同輸配送の促進が必要。

【施策】
・鉄道や船舶へのモーダルシフトや中継輸送を含む共同輸配送を促進するため、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を行う。
・併せて総合効率化計画の策定のための調査事業や、認定を受けたモーダルシフト等に係る総合効率化計画に基づき実施する事業について支援する。
・また、グリーン物流パートナーシップ会議において、物流分野における地球温暖化対策や生産性向上に顕著な功績があった荷主、物流事業者等が共同した取組に対し、その功績を国土交通大臣等から表彰することにより、モーダルシフトをはじめ、グリーン物流の普及拡大を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
物流効率化法の活用による 物流効率化（再掲）	・物流総合効率化法による事業認定及び認定を通じた優良事例の普及促進 ・総合効率化計画策定のための支援 ・認定を受けたモーダルシフトに係る総合効率化計画に基づき実施する事業の運行経費支援 ・グリーン物流パートナーシップ会議を通じた優良事業者表彰				上限規制の 適用開始

15

15

女性等多様な人材の確保に向けた環境整備

国土交通省

【課題】

トラック運転者不足に対応するためには、女性等を始めとする多様な人材にとって働きやすい環境が必要。

【施策】

- ① 女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討
 - ・女性等のトラックドライバー等の視点に立った車両のあり方に対する議論を進め、ガイドラインを取りまとめた上、その浸透を図ることによって、働きやすい労働環境を整備し、女性等のトラックドライバーの人材の確保・育成を推進する。
- ② 女性トラックドライバー等に関する情報を発信
 - ・女性トラックドライバー等の人材の確保に資する情報をHP等で発信等することなどにより、女性等多様な人材の確保を促進する。
- ③ 人材の確保に向けた実態把握・魅力の発信
 - ・貨物自動車運送事業に対するイメージを向上し魅力を発信すること等により人材の確保・育成を促進する。



	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
53 ① 女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討	11月目録の最終取りまとめに向けて検討会を実施	ガイドライン（仮称）の内容について、浸透を図る			上限規制の適用開始
54 ② 女性トラックドライバー等に関する情報を発信		女性トラックドライバー等に関する情報を発信			
55 ③ 人材の確保に向けた実態把握・魅力の発信		人材の確保に向けた実態把握	イメージ向上・魅力の発信		

31

働き方改革に関する相談体制の拡充・利用促進

厚生労働省

【課題】

自動車運送事業者が時間外労働の上限規制に円滑に対応するため、
・上限規制の制度の周知
・必要対応の把握・検討
・具体的な対応の実施
の各段階において、労務管理等の専門家による相談援助や助言・指導等の支援が必要。

【施策】

- ① 働き方改革推進支援センター
 - ・企業における時間外労働の上限規制等への対応に向けた取組を支援するため、47都道府県に「働き方改革推進支援センター」を設置し、関係機関と連携を図りつつ、社会保険労務士等の労務管理・企業経営等の専門家による個別相談援助や電話相談等を実施するとともに、商工会議所・商工会・中央会等におけるセミナー・出張相談会を実施する。
- ② 働き方・休み方改善コンサルタント
 - ・都道府県労働局に「働き方・休み方改善コンサルタント」を配置し、特に時間外労働が長い事業場や年次有給休暇の取得率が低い事業場に対して、その要因や改善策の自主的な検討、実施について技術的な支援を行う。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
58 ① 働き方改革推進支援センターによる相談体制の拡充	センターを開設し、個別相談援助やセミナー等を実施	上限規制への対応を促進する取組を検討			上限規制の適用開始
59 ② 働き方・休み方改善コンサルタントによる助言・指導の利用促進	働き方・休み方改善コンサルタントの運用・利用促進	引き続き運用・利用促進に取り組む			

34

労働条件・職場環境の改善等に関する助成金の利用促進

厚生労働省

【課題】

長時間労働を是正するために、
・運転以外の業務も効率化すること
・誰でも働きやすい職場づくりの促進
・免許取得者の増加
によって、労働生産性の向上や多様な人材の確保・育成を図る自動車運送事業者に対する支援が必要。

【施策】

- <時間外労働等改善助成金>
- ・企業における時間外労働の削減等の取組を支援するため、2018年度に中小企業事業主がその取組に要した費用の一部を助成する制度を拡充するとともに、その利用促進を図る。
- <業務改善助成金>
- ・事業場内の最低賃金を一定額以上引き上げ、生産性向上等に資する設備投資等を行う中小企業・小規模事業者に対し、その設備投資等に要した費用の一部を助成する制度を2018年度に拡充したところであり、その利用促進を図る。
- <人材確保等支援助成金>
- ・生産性向上に資する人事評価制度と賃金制度を整備することを通じて、生産性向上を図り、賃金アップと離職率低下を実現した企業や、雇用管理改善（魅力ある職場づくり）を通じて従業員の離職率の低下に取り組む事業主に対する助成金の利用促進を図る。
- <両立支援等助成金>
- ・女性が働きやすい環境を整備するため、労働者の円滑な育児休業の取得・職場復帰や女性活躍推進に取り組む事業主に対する助成金の利用促進を図る。
- <人材開発支援助成金>
- ・自動車運送事業者における運転者の確保・育成を図るため、第二種運転免許、大型免許、フォークリフト資格の取得等のための職業訓練に対する助成金の利用促進を図る。



	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
61 労働条件・職場環境の改善等に関する助成金の利用促進	拡充	PDCAサイクルによる助成金制度の検証、見直し			上限規制の適用開始
	運用・利用促進				

36

地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進

国土交通省

【課題】

地域の実情に応じて、関係者が連携・協力した取組を進めることにより、女性や若者といった人材の確保・育成を図ることが必要。

【施策】

- ・運転者の確保等に関する各種セミナーの開催、現役女性運転者を集めた意見交換会等の実施や運転者の就職説明会への協力・連携による情報発信・情報交換等を行う。
- ・事業者や業界団体等の協力による職場見学会・運転体験会等を実施する。
- ・自動車運送事業の運転者という職業を、若い世代に対して職業選択の一つとしてしっかりと認識してもらうとともに、業界の魅力をアピールするため、地方運輸支局長等が、事業者等とともに連携して高等学校を訪問し、パンフレット等を活用して、事業者の取組事例やキャリアアップの仕方等について紹介する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
65 地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進				地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取組の推進	上限規制の適用開始

16

「ホワイト物流」の実現

農林水産省・経済産業省・国土交通省

【課題】

・トラック運転者や物流施設作業員の人手不足が深刻化。現状のままでは、今後、必要な物流機能が確保できなくなるおそれ。
・このため、物流の生産性向上と人材確保のための取組の強化が必要。
・しかしながら、荷待ち時間の短縮や荷役の機械化など、個々の物流事業者の努力のみでは解決が困難な課題が多く存在。

【施策】

- ①「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の展開
・我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を持続的・安定的に確保するため、有識者、物流事業者・荷主の関係団体、労働組合、関係省庁等から構成される協議会において、労働生産性が高く、女性、若者、高齢者等の多様な人材が活躍できる「ホワイト物流」の実現に向けた国民運動を展開する。
・この国民運動を通じて、物流の生産性向上と、現場労働者の労働環境・労働条件の改善を一体的に推進する。
- ②「ホワイト物流」評価の仕組み作り
・「ホワイト物流」に取り組む荷主・物流事業者等に対して評価する仕組みを設けることにより、優良事例や先進事例の普及啓発を図る。

		2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
66	①「ホワイト物流」実現 国民運動（仮称）の展開	国民運動の具体的な進め方の検討・調整、国民運動の開始	国民運動の拡大・深化			上限規制の 適用開始
67	②「ホワイト物流」評価の仕 組み作り	評価の仕組みの検討	優良事例・先進事例の普及啓発			

41

荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ

国土交通省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省

【課題】

トラック事業における長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち時間の削減を図る上で荷主の協力が必要。

【施策】

- ① 荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ
・荷待ち状況についての調査を実施するとともに、荷主団体等の関係者に荷待ち時間の削減に向けた働きかけを実施する。
- ② 荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発
・労働時間や適正取引に関するルール等について、荷主関係団体の会議等の様々な場を活用して、荷主企業等に周知・啓発を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
69 ① 荷待ち時間の削減に向けた荷主への働きかけ	荷待ち状況についての調査	荷待ち時間削減に向けた荷主への働きかけ			上限規制の適用開始
70 ② 荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発	荷主に対する労働時間や適正取引に関するルール等の周知・啓発				

43

荷主及びトラック事業者への周知用コンテンツによる周知・啓発活動等

厚生労働省

【課題】

トラック運転者の長時間労働の背景には、荷主都合による手待ち時間の発生など、取引慣行の問題がある。取引慣行の問題解決のためには、荷主等の理解の醸成が必要。

【施策】

- ・2016・2017年度に、パイロット事業として実施してきた、荷主及びトラック事業者に対するコンサルティングで得た知見を活かして、2018年度に、トラック運転者の労働時間改善に関する荷主等への周知・啓発コンテンツを作成し、周知・啓発活動を実施する。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021～2023年度	2024年度
71 荷主等に対する、トラック運転者の労働時間改善のための周知用コンテンツ作成及びコンテンツを活用した周知・啓発活動	周知用コンテンツの作成	コンテンツを活用した周知啓発活動の実施 PDCAサイクルによるコンテンツ及び周知啓発活動の検証、見直し			上限規制の適用開始

44

引越運送の分散化等の促進

国土交通省

【課題】

特に年度末・年度始めにピークが発生し運転者不足等が課題となる引越運送について、状況の改善を図ることが必要。

【施策】

- ① 年度末・年度始めの引越分散化の周知
・大きなピークが存在している年度末、年度始めの引越時期について、極力引越時期の分散を図るための利用者への周知に取り組む。
- ② 標準引越運送約款改正の趣旨の周知
・直前の解約・延期が発生することによって事前に手配した車両、運転者等が活用されない事態の抑制に資するよう、解約・延期手数料の見直し等を内容とする標準引越運送約款等の改正（2018年6月施行）を行い利用者等に周知するなど、運転者不足への対応や生産性の向上につながるよう環境を整備する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
3 ①年度末・年度始めの引越分散化の周知	年度末、年度始めの引越の分散を図るための周知				上限規制の適用開始
4 ②標準引越運送約款改正の趣旨の周知	標準引越運送約款改正の趣旨の周知				

46

元請の物流事業者への働きかけ

①②③国土交通省④国土交通省・経済産業省

- 【課題】
トラック事業においては、下請構造が多層にわたる場合もあり、元請と下請との間における取引条件を適正なものにすることが必要。

【施策】

 - ①適正取引に関するルール等の周知・啓発
・適正取引に関するルール等について、物流関係団体の会議等の様々な場を活用して元請事業者への周知・啓発を図る。
 - ②トラック事業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインの見直し・周知
・改善基準告示の対象に個人事業主を含むことが明確化されることを踏まえ、「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」についても同様の改訂を行い、トラック事業者へ周知する。
 - ③自主行動計画に基づく取組の継続的なフォローアップ
・毎年度、業界において実施する自主行動計画のフォローアップ調査の結果や中小企業庁が行う下請Gメンによるヒアリング調査の結果を突き合わせて、必要があれば、更なる改善を要請。
 - ④取引の適正化に資する情報の提供
・国土交通省から中小企業庁に、元請事業者に係る情報提供を行い、取引の適正化を図る。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
6 ①適正取引に関するルール等の周知・啓発	適正取引に関するルール等の周知・啓発				上限規制の適用開始
7 ②トラック事業における下請・荷主適正取引推進ガイドラインの見直し・周知	「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」の見直し・周知				
8 ③自主行動計画に基づく取組の継続的なフォローアップ	毎年度、業界において実施する自主行動計画のフォローアップ調査の結果や中小企業庁が行う下請Gメンによるヒアリング調査の結果を突き合わせて、必要があれば、更なる改善を要請				
9 ④取引の適正化に資する情報の提供	取引の適正化に資する情報の提供				

48

ホワイト経営の「見える化」

国土交通省

- 【課題】
自動車運送事業の運転者の確保を図るためには、長時間労働の是正に積極的に取り組む自動車運送事業者が求職者に「見える」ようにし、求職者が安心して就職できるようにすることが必要。

【施策】

 - ・自動車運送業界全体に長時間労働の是正に積極的に取り組む機運を醸成し、業界全体の労働環境及びイメージ向上を図る。
 - ・2018年度に有識者、事業者団体、労働組合等から構成される検討会を開催し、長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む企業（ホワイト経営を実施する企業）を認証する制度の設計について検討し、制度設計を行う。
 - ・2018年度末までに認証制度の詳細を決定する。
 - ・2019年度より認証制度の運用を開始する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
5 ホワイト経営の「見える化」					上限規制の 適用開始
ホワイト経営認証制度 （仮称）の制度設計	ホワイト経営認証制度（仮称）の 制度設計				
ホワイト経営認証制度 （仮称）の運用		ホワイト経営認証制度（仮称）の認証を実施			

54

適正なトラック運賃・料金収受の促進

- 【課題】
運賃と運送以外の役務の対価である料金を別建てで収受できる環境を整えることにより、取引環境の適正化を図ることが必要。

【施策】

 - ①標準運送約款改正の趣旨の浸透
・運賃と運送以外の役務の対価である料金を別建てで収受できる環境を整備するために2017年11月に改正した標準運送約款について、改正の実効性を確保するため、その趣旨について荷主等に対して周知活動を行い、浸透を図る。
 - ②トラック事業におけるコスト構成等についてのトラック事業者・荷主双方における理解の共有を促すための環境整備
・持続可能なトラック事業運営、ドライバーの確保等を図っていくために必要なコスト構成等についてのトラック事業者・荷主の双方における十分な理解の共有が進むよう環境整備を実施する。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
82 ①標準運送約款改正の趣旨の浸透	標準運送約款改正の趣旨の周知と浸透				上限規制の適用開始
83 ②トラック事業におけるコスト構成等についてのトラック事業者・荷主双方における理解の共有を促すための環境整備	トラック事業者・荷主双方における理解の共有を促す方策を検討	トラック事業者・荷主双方における理解の共有を促す方策の周知			

50

行政処分の強化

国土交通省

- 【課題】
運転者の長時間労働を是正するためには、過労防止問題違反等を防止し、労働条件や労働環境を改善することが必要。

【施策】
・自動車運送事業（トラック、乗合バス、タクシー）の過労防止関連等の違反を防止するため、2018年3月30日に行政処分基準違反の改正を行い、行政処分の処分量定を引き上げ、抑止力を強化する。同年7月1日より施行。

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
88 行政処分の強化	通達施行（7月1日） 新処分基準による行政処分の実施				上限規制の適用開始

1. 労働生産性の向上

2
23

物流総合効率化法の枠組みを活用した物流の効率化等

H30 40百万円(継続)

- 物流総合効率化法により、2以上の者の連携により物流の省力化・効率化を図り、環境負荷低減にもつながる優良な取組(路線バスによる貨客混載・共同配送等)を認定(71件)

【事業例】一般路線バス(宮崎交通 西都BC～村所線)を活用した貨客混載・共同配送



6
34

トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組

H30 101百万円(継続)

- 事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。実験の成果を活かして、将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



パレット フォークリフト

6

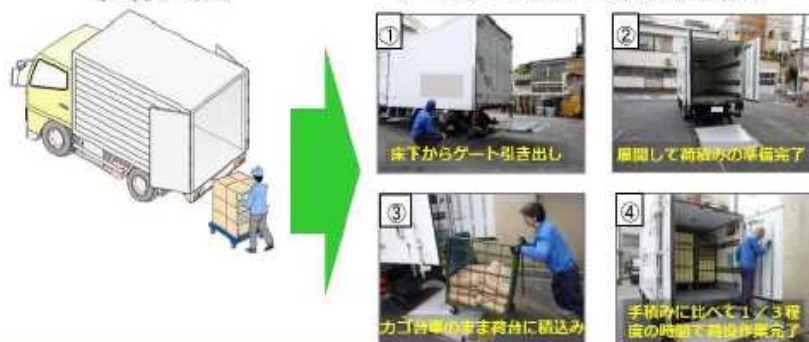
トラック運送業の働き方改革推進事業

H29補正 200百万円

- 労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器(テールゲートリフター)の導入補助を実施。

手荷役の場合

テールゲートリフターを活用する場合



11

高速道路料金の割引拡充

H29補正 10,700百万円

- 自動車運送事業者の労働生産性の向上や働き方改善を図るため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長(平成31年3月末まで)等を実施。

[最大割引率]

基本	40%
+	
ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象	10%

17 ダブル連結トラックの車両導入に向けた 特車許可基準の見直し等

H30 1,667,694百万円の内数
(継続)

○平成28年11月より、新東名を中心とするフィールドでダブル連結トラックの実験を推進し、平成30年度の本格導入を目指す。

現在 通常の大型トラック



今後 ダブル連結トラック:1台で2台分の輸送が可能



特車許可基準の車両長について、現行の21mから最大で25mへの緩和を検討

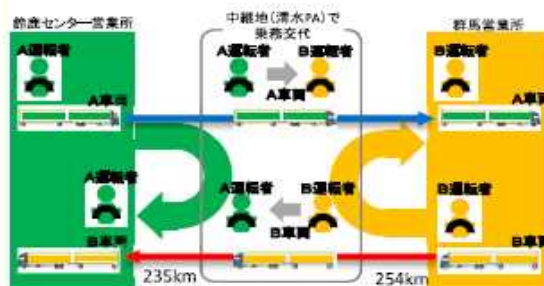


走行中のダブル連結トラック（25m車両）

36 高速道路のSA・PAを活用した 中継輸送の運用の検討

H30 1,667,694百万円の内数
(継続)

○平成28年11月より中継輸送の実験を実施中。
○実験の検証結果を踏まえ、運用の検討を行う。



〈中継地での乗り継ぎ模式図〉



〈中継輸送による自宅休息時間の増加〉
出典:日本橋包運賃倉庫(株)業務記録表(H29.1月~6月データ)

39 SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用

H30 1,667,694百万円
の内数(継続)

○休憩施設における大型車駐車マス不足に対し、
マス数を増やすことに加え、以下により対応
①長時間駐車抑制 ②駐車箇所利用平準化
③高速道路の路外の施設の活用や予約システムの導入

○ETC2.0搭載車を対象として、高速道路外の休憩施設等
への一時退出を可能とする実験を、全国20箇所で行って平成
29年度中に実施



一時退出した場合でも、高速を降りずに
利用した料金のまま
(ターミナルチャージ※1の再徴収をせず、
長距離運賃※2等も継続)

※1 利用1回当たりの料金

※2 一定距離以上を連続して利用した場合の料金割引措置

〈一時退出のイメージ〉

52 荷主勧告制度の運用見直し

○平成29年7月の運用見直し以降、平成30年2月8日時点で警告を3件、協力要請を118件それぞれ実施しており、荷主への働きかけを積極的に実施。



61

事業者団体に対する働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請

○長時間労働是正に向けて業界における自主的な取組を促すため、平成29年9月20日に石井国土交通大臣よりトラック・バス・タクシーの各事業者団体の会長等に策定を要請。平成30年3月中の策定に向け、各団体において検討中。



平成29年9月20日アクションプラン策定要請
左から（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会川鍋会長、石井国土交通大臣、（公社）全日本トラック協会坂本会長、（公社）日本バス協会三澤会長

58

適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化

○荷主所管省庁である経済産業省及び農林水産省と連携し荷主への周知活動を行うとともに、中央及び地方レベルの両方で荷主及びトラック事業者への周知活動を実施中。また、トラック事業者と荷主双方における共通理解の形成を促す方策について検討していく。



63

行政処分の強化

○自動車運送事業の長時間労働の抑止力を強化するため、処分量定の引上げ（過労防止関連違反を2倍～4倍へ）を内容とする行政処分基準の改正案について、平成30年2月20日よりパブリックコメントを開始。同年3月中に関係通達を改正。



7 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

○違法駐車は、円滑な物流の妨げ等となる渋滞や事故の原因となるなど、社会経済活動に悪影響を及ぼすものであるため、適切な駐車規制は不可欠である一方で、貨物集配中の車両による短時間の駐車需要があり、関係業界からも駐車禁止規制の緩和要望が寄せられているところ。

○このため、安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、本年2月20日付けで都道府県警察に対して通達を発出した。



41 女性が働きやすい労働環境整備への支援策の利用促進

H30 2,720百万円
(継続)

- 自動車運送事業の従事者の女性比率は、全職種平均に比べて低く、女性ドライバーの働きやすい環境整備が課題。
- このため、引き続き女性が働きやすい環境整備に係る支援策の利用促進を図る。

育休支援等助成金(育児休業等支援コース)

- ・ 育休復帰支援プランを策定し、円滑な育児休業の取得・職場復帰の支援や、育児休業取得者の代替要員を確保した中小企業事業主に助成金を支給。
- ・ さらに、平成30年度は、育児休業からの復帰後、仕事と育児の両立が特に困難な期間の支援に取り組む中小企業事業主を支援する助成措置を創設。



育休支援等助成金(女性活躍加速化コース)

- ・ 女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画を策定し、女性活躍に関する取組や数値目標を達成した企業に対し助成金を支給。



47 時間外労働等改善助成金(仮称)の拡充・利用促進

H30 3,502百万円
(継続)

- 時間外労働の上限規制の適用に向け、自動車の運転業務に係る長時間労働の是正が課題。
- このため、平成30年度には、企業における時間外労働の削減等の取組を支援するため、中小企業事業主がその取組に要した費用の一部を助成する制度を拡充するとともに、その利用を促進する。

助成金活用事例

労務管理用機器、労務管理用ソフトウェアの導入例

始業・終業時刻は従業員が台帳に手書きで記録していたため、管理上のミスが多かった

ワーク・ライフ・バランスを推進するために、まずは労働時間管理の適正化を図りたい！

ICカード及び管理・集計ソフトを導入

始業・終業時刻の正確な把握が業務量の平準化を可能とし、時間外労働の削減につながった



台帳からICカードに切り替えることにより、始業・終業時刻を正確に管理することができるようになった

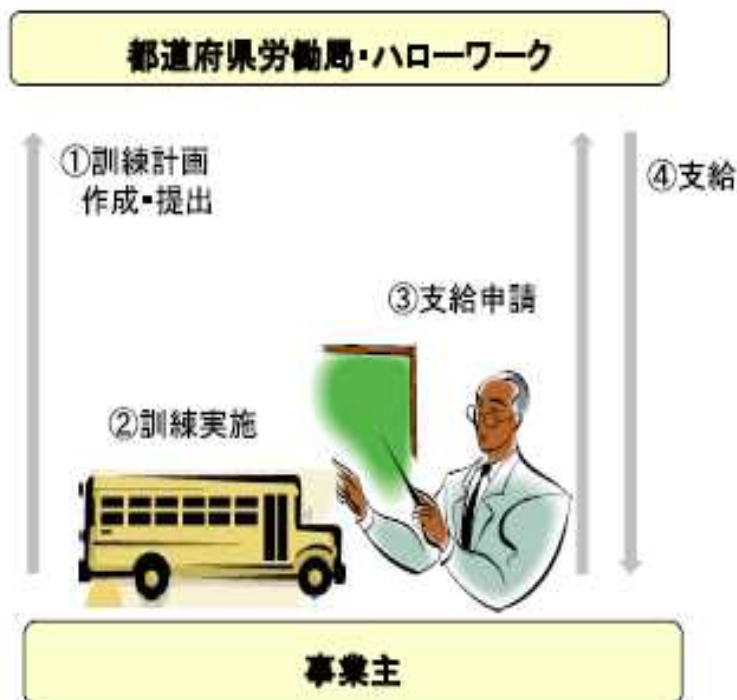
51

労働者の運転免許取得のための職業訓練への支援制度の利用促進

H30 40,933百万円
(継続)

- 第二種運転免許、大型免許の取得等のための職業訓練に対する助成金の利用促進を実施。

計画に沿って職業訓練を実施する事業主に対して訓練経費や訓練期間中の賃金の一部を助成。



53

トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

H30 71百万円
(新規)

- トラック運転者の長時間労働の改善には荷主の協力を得て手待ち時間等を削減する必要があることから、国土省・事業者団体と連携し、平成28・29年度に、荷主及びトラック事業者が協力して労働時間短縮を図る実証実験を実施し改善モデルの蓄積を図ってきた。
- 蓄積した改善モデルを業界全体に波及させるため、平成30年度には以下の事業を実施する。

①周知用コンテンツの作成

- 改善ハンドブックの作成
- 荷主向けパンフレットの作成
- 実証実験の取組を動画で紹介
- 経営情報誌、経営者向けメールマガジンへの広告掲載

②コンサルティングの実施

専門家のコンサルティングにより、これまでの実証実験の成果から最適な改善モデルを適用し、改善につなげる。

(※コンサルティング対象となる荷主・トラック運送事業者は、「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意向を踏まえて決定する予定。)



4 農産品物流のパレット化の検討の場の設置

- 昨年10月、農産品物流対策関係省庁連絡会議に、パレット部会を設置。
- 本年度中に、農産物等の一貫パレチゼーション推進に向けた管理ルールや規格統一等について、とりまとめを行い、民間の取組を促進。

農産品物流対策 関係省庁連絡会議

農林水産省、経済産業省、国土交通省
の関係部局長等で構成

平成29年10月、パレット部会を設置

とりまとめの方向

- 管理ルール
RFIDを活用した個体管理を行い、紛失等を防止
- 規格統一等
使用するパレットを1種類に統一

5 農林水産物・食品の物流のパレット化等の促進

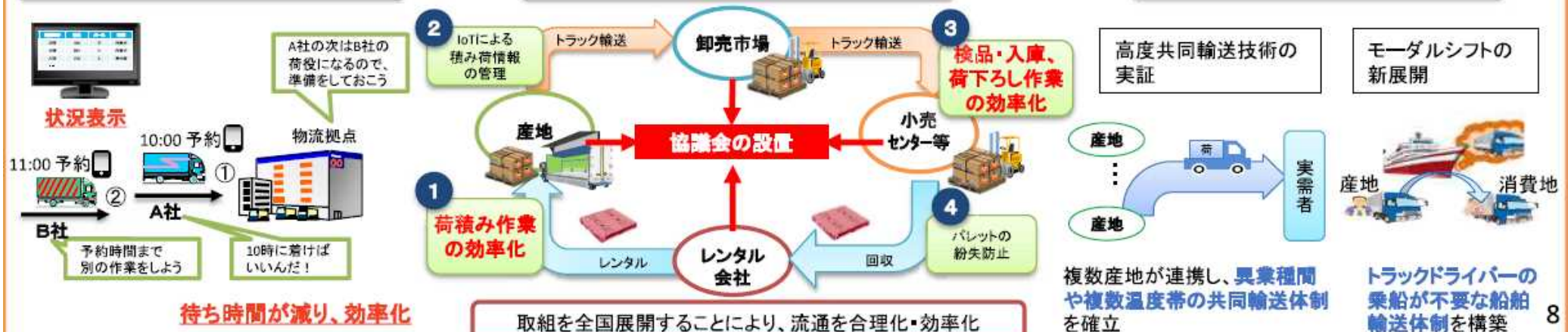
H29補正 203百万円の内数
H30 335百万円の内数（新規）

- トラック輸送等への負荷を軽減し、物流の効率化・高度化を図るため、ICTを活用した荷待ち時間の削減等の取組を緊急的に支援するほか、パレットを活用した荷役作業の効率化や物流システムの高度化等の実証を支援。

ICTを活用した荷待ち時間の削減 (H29補正)

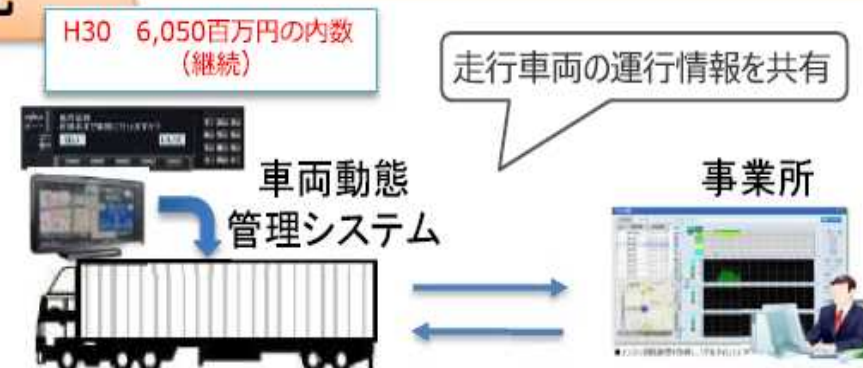
パレットを活用した荷役作業の効率化 (H30予算)

物流システムの高度化 (H30予算)



26 車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化

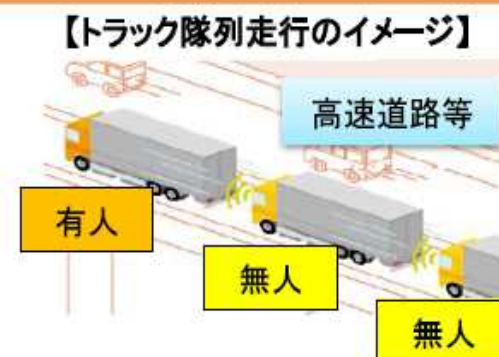
- 車両動態管理システムを活用したトラック事業者と荷主の連携による省エネの推進のため、平成29年度は、当該システムをトラック事業者を導入し、連携による省エネ効果等を実証。
- 平成30年度は、トラック事業者への車両動態管理システムの導入に加え、荷主に予約受付システムを導入することによる連携の深掘りを実証予定。



27 トラック隊列走行の実証実験の実施

H30 3,497百万円
(継続)

- 安全性・社会受容性・経済性の観点等を踏まえつつ、研究開発を進めるとともに、実証等を通じて技術の確立や事業環境等の整備が必要。
- 高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022年に商業化することを目指し、公道実証を推進する。
- 平成30年1月に後続車有人システムの公道実証を開始しており、平成30年度に後続車無人システムの公道実証を開始する予定。



55 フードチェーンにおける商慣習の見直し

【賞味期限の年月表示化】

保管・配送・入出荷
の作業を効率化

- 「賞味期限の年月表示化」と「賞味期限の延長」を、新たに対応したり対象商品を拡大する動きが加工食品メーカー等で進行中。また、「納品期限の緩和」に向け、農水省、経産省が協力して小売・卸の業界団体を通じて小売業の各社に周知、依頼をおこなっている。



9 宅配便の再配達削減のためのオープン型宅配ボックスの普及拡大

H30 1,765百万円の
内数（一部新規）

- 宅配便再配達はCO2排出量増大及びトラックドライバーの配達ロスの観点から課題であることから、平成29年度に駅やコンビニ等の公共スペースにおいて、特定の会社でなくとも利用できるオープン型宅配ボックスの導入を支援。
- 平成30年度はオープン型宅配ボックスの普及拡大のため、主に地方部におけるオープン型宅配ボックスのCO2削減効果ポテンシャルや導入メリット等を整理し、設置に係るガイドラインを策定。
- さらに、複数の事業者がオープン型宅配ボックスを共同利用できるように情報処理システムのネットワーク化を支援。



10 宅配便の再配達削減に向けた国民運動の展開

H30 1,500百万円の
内数（継続）

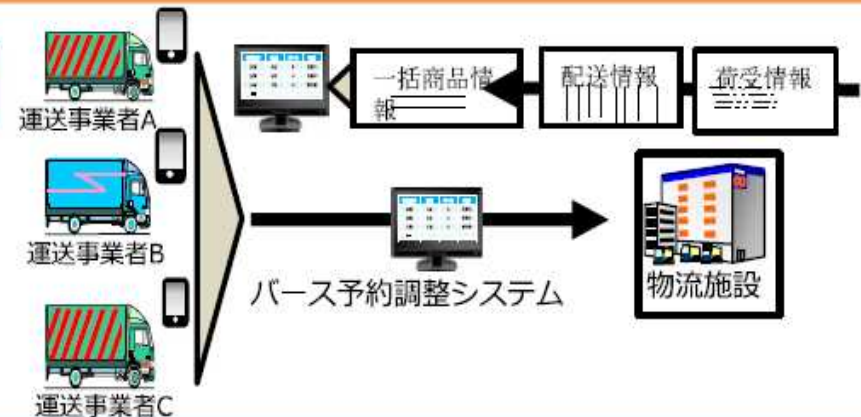
- 宅配便再配達の削減に向けて、消費者に対して再配達を防ぐためのアクションを呼びかけることが重要であることから、平成29年度に国民運動「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」を行い、消費者に向けて宅配ボックス活用やコンビニ受取等、宅配便をできるだけ1回で受け取るための取組を普及啓発。
- 平成30年度は引き続き国民運動を展開し、特に次世代を担う若者向けの呼びかけを強化し、職場での受取事例、宅配ボックスの先進事例等、再配達削減のための効果的な取組を紹介し普及啓発。



1 トラックのバース予約調整システムの導入促進

H30 1,765百万円
の内数（新規）

- トラックの荷待ちや物流施設における荷役時間の削減を図るため、平成30年度に運送事業者及び物流施設がトラックの運行情報や荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進。



18 ダブル連結トラック車両の導入促進

H30 1,765百万円
の内数（新規）

- トラック単体の輸送の省力化・効率化を推進するため、平成30年度に1台でトラック約2台分までの輸送が可能なダブル連結トラック車両の導入を促進。



37 スワップボディコンテナ車両の導入促進

H30 1,765百万円
の内数（新規）

- 中継輸送やトラックの積載率の向上等を推進するため、平成30年度に車体と荷台を簡易に分離することが可能なスワップボディコンテナ車両の導入を促進。



1. 2)取引条件改善に関する取組

標準貨物自動車運送約款等の改正に伴う手続き件数

平成30年6月29日現在

県別	管内事業者数 (一般・特積み) (平成27年度末現在)	管内事業者数 (貨物軽) (平成27年度末現在)	一般貨物料金 届出件数	約款認可 申請件数	貨物軽料金 届出件数	貨物軽約款 変更届出件数	手続き率 (一般・特積み)	運賃料金属出手 続き率 (一般・特積み)	手続き率 (貨物軽)
福岡	2,150者	5,867者	351件	492件	22者	0件	39.2%	16.3%	0.4%
佐賀	447者	827者	270件	113件	9者	0件	85.7%	60.4%	1.1%
長崎	503者	1,894者	383件	11件	41者	0件	78.3%	76.1%	2.2%
熊本	794者	2,075者	575件	2件	6者	2件	72.7%	72.4%	0.3%
大分	515者	1,097者	219件	132件	2者	0件	68.2%	42.5%	0.2%
宮崎	456者	1,241者	221件	116件	2者	0件	73.9%	48.5%	0.2%
鹿児島	1,009者	2,191者	797件	109件	2者	0件	89.8%	79.0%	0.1%
九州合計	5,874者	15,192者	2816件	975件	84件	2件	64.5%	47.9%	0.6%
全国合計	57,008者	154,842者	26,734件	9,734件	1,238件	139件	64.0%	46.9%	0.8%

※管内事業者数は、当該各県に本社を有する事業者数。

※全国合計は、H30.6.29現在。

改正後の標準運送約款に基づき料金等を設定することの意義

- 例えば、積込み・取卸し、待機等にかかる時間（手間）が長くなったり、棚入れやラベル貼り等の付加的なサービスをドライバーが行うことになれば、それに伴い、付加的なコストがかかる、又は、効率性が損なわれることとなります。
- しかしながら、付加的なサービスが追加される場合に、それに伴うコストが明確になっておらず、サービスを追加しても全体の支払金額が変わらない状態では、荷主側には、効率性が損なわれないようにするインセンティブが働かないこととなります。
- 一方、運送の対価と運送以外のサービスの対価を区分して、運送以外のサービスについて対価が必要となることが明確になると、例えば、今後、さらに付加的なサービスが追加された場合には、それに伴いコストが生じることが、荷主側にも示されることとなります。
- 加えて、契約の書面化の取組みと併せて考える必要がありますが、付加的なサービスが追加された場合の追加的な対価の不払いなどに関する下請法や独占禁止法の適用の観点からも、こうした両者を区分して明確に設定しておくことは重要なものとなります。

例えば、契約には含まれていない付加的なサービスを後から対価なしに提供することを強要された場合等には、当該強要する行為は、下請法等違反となる場合もありえますが、契約で運送や付加的なサービスの範囲が決められている、付加的なサービスにコストがかかることが明確となっていること等により、より該当性の判断がしやすくなる面があるものと考えられます。

標準引越運送約款が改正されました！



平成30年6月1日より

引越の 契約ルールが 変わります。

消費者ニーズの多様化やドライバー、作業員不足等の課題に対応するため、解約・延期手数料の見直し等、標準引越運送約款が改正されました。

改正
1

見積書の記載内容の確認日及び
解約・延期手数料率が変わります。

この改正により、直前の解約・延期が抑制され、事前に手配した車両やドライバー等が活用できない事態を防ぐことなどを期待しております。

見積書の記載内容の確認日について

改正前

見積書に記載した荷物の
受取日の**2日前**までに、
見積書の記載内容の変更
の有無等について確認

改正後

見積書に記載した荷物の
受取日の**3日前**までに、
見積書の記載内容の変更
の有無等について確認



解約・延期手数料について

改正前

- 引越当日の解約・延期
→ **運賃の20%以内**
- 引越前日の解約・延期
→ **運賃の10%以内**
- 引越前々日の解約・延期
→ **無し**

改正後

- 引越当日の解約・延期
→ **運賃及び料金の50%以内**
- 引越前日の解約・延期
→ **運賃及び料金の30%以内**
- 引越前々日の解約・延期
→ **運賃及び料金の20%以内**



改正
2

標準引越運送約款の適用範囲が拡大されます。

この改正により、単独世帯の引越などで利用されている「積合せ運送による引越」にも、標準引越運送約款が適用されることになります。

改正前

貸切引越

車両を貸切で行う引越

貸切引越のイメージ



改正後

貸切引越

車両を貸切して
行う引越

積合せ運送

1台で複数の
引越を行う

積合せ運送による引越のイメージ



改正に
おける
留意点

ロールボックスパレット等の容器単位での価格設定
となっている単身者向け引越サービス等について
は、標準引越運送約款によらない旨を引越事業者が
予め告知した場合は適用されません。



経過措置

平成30年6月1日より前に見積書が作成された引越運送については、平成30年6月1日以降に実際の引越が行われる場合であっても、改正前の引越運送約款が適用されることとなります。

平成30年に改正された最新の「標準引越運送約款」を
よく確認しましょう。

運送事業者は、国土交通省が定めた「標準引越運送約款」に基づく
ルールにより引越を行います。この約款は、見積時にお客様に提示
することになっていますので、必ず内容をご確認下さい。
「標準引越運送約款」の全文は全日本トラック協会のホームページ
にも掲載しています。

※一部の事業者は認可を受けた独自約款を使用しています。



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会



全日本トラック協会が認定する「引越安心マーク」は、
下見・見積り・確かな作業など、「引越のルール」を守る
事業者であることをのしるしです。
くわしくは、**引越安心マーク**で検索

1. 3) 行政処分強化

処分量定の引き上げ(トラック、乗合バス、タクシー)

○過労防止関連違反に係る行政処分の処分量定を引き上げる。

《現 行》 初違反

▷ 乗務時間等告示遵守違反

(安全規則第3条)(運輸規則第21条)

- ・未遵守5件以下 警 告
- ・未遵守6件以上15件以下 10日車
- ・未遵守16件以上 20日車
- ・未遵守31件以上3名以上等 30日事業停止

▷ 健康状態の把握義務違反

(安全規則第3条)(運輸規則第21条)

- ・把握不適切50%未満 警 告
- ・把握不適切50%以上 10日車

▷ 社会保険等未加入

(事業法第25条)(運送法第30条)

- ・一部未加入 10日車
- ・全部未加入 20日車

《改 正》 初違反

▷ 乗務時間等告示遵守違反

1箇月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、左記(現行)の件数として計上し処分日車数を算出するとともに、さらに別立てで次のとおり処分日車数を算出し、左記の処分日車数に合算する。

- ・未遵守1件 10日車
- ・未遵守2件以上 20日車

- ・月の拘束時間(トラック)
 >293時間以内(労使協定320時間)
- ・休日労働
 >2週間に1回まで

▷ 疾病、疲労等のおそれのある乗務

- ・健康診断未受診者 1名 警 告
- ・健康診断未受診者 2名 20日車
- ・健康診断未受診者 3名以上 40日車

▷ 社会保険等未加入

- ・未加入 1名 警 告
- ・未加入 2名 20日車
- ・未加入 3名以上 40日車

- ・健康保険
- ・厚生年金保険
- ・労働者災害補償保険
- ・雇用保険

その他処分
量定の改正

- ・記録の改ざん・不実記載のような労働時間を管理する点で問題がある事項及び虚偽届出については処分を強化する。
- ・帳票類の「全て保存なし」については、「全て記録なし」と同じ処分量定に統一する。等

処分量定の引き上げ(トラック)

○行政処分により使用を停止させる**車両数の割合を最大5割に引き上げる。**

《現 行》

処分日車数	配置車両数(台)			
	1~10	11~30	31~60	61~100
~30日車	1	1	1	1
31~60	1	2	2	3
61~100	1	2	3	5
101~300	2	3	5	8
301日車~	3	3	5	10

※車両停止は営業所毎に行う

例えば、処分150日車のとき、営業所当たり、配置車両数
 5両の場合は、車両停止 2両×75日
 10両の場合は、車両停止 2両×75日
 100両の場合は、車両停止 7両×18日、1両×24日

《改 正》

使用停止車両割合を全車両の最大5割に引き上げ

例えば、処分150日車のとき、営業所当たり、配置車両数
 5両の場合は、車両停止 2両 (×75日)
 10両の場合は、車両停止 5両 (×30日)
 100両の場合は、車両停止 15両 (×10日)

(例) 配置車両数 10両 処分150日車
 2両×75日 5両×30日



【その他(トラック事業者の法令遵守の徹底を図るための措置)】

適正化実施機関による巡回指導において、①総合評価が著しく悪い事業者、②新規参入後の総合評価が継続して悪い事業者、③健康診断受診や社会保険加入等の基本項目が継続して不適切である事業者、に対して重点的に監査を実施します。

検討の目的

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、旅行業者等が取引先を選ぶ際に参考にすることができるように、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、認証の取得を希望する自動車運送事業者が任意に申請することができる新たな認証制度の創設と普及促進方策について検討する。

このような取組を通じ、人手不足が深刻なトラック・バス・タクシー運転者への就職を促進するとともに、運転者の労働条件・労働環境の改善を通じ、働き方改革の実現と物流・人流の担い手の確保・定着に資する。

なお、認証基準を満たすための取組を通じて、事業者の法令遵守(コンプライアンス)態勢が強化されることも期待される。

<主な検討事項>

- ・自動車運送事業のホワイト経営に係る認証基準の策定
- ・認証業務従事者の技量の確保方策の検討
- ・ホワイト経営の推進に対するインセンティブの付与方策の検討 など

1. 基本的な考え方

- ①近年、運転者の人手不足が深刻化していることから、自動車運送事業の「運転者」の働き方改革を重視した経営に関する認証制度の創設を検討する。
- ②「二つ星」・「三つ星」等の段階を設ける。
- ③認証に当たっては、業界標準よりも高い水準(優良事業者の水準)を要求する。
- ④中立的な民間団体による運営を想定する。
- ⑤認証制度の運営のために必要な費用は、申請者からの審査料金により確保する。
- ⑥審査料金の低廉化を図るため、現地審査は行わず、メールや電話による確認で審査する方向で検討する。但し、虚偽申請が疑われる情報が寄せられた事業者や一定の率で選定された申請者については、現地審査を行うなど、虚偽申請を防止するための措置を講じる。
- ⑦書類作成に慣れていない事業者でも申請しやすいように、分かりやすく、申請書類の作成負担が小さい制度設計に留意する。(例. チェックリスト形式の活用など)
- ⑧労働条件の継続的な向上を図るため、長時間労働の是正状況などを踏まえ、数年後に認証制度の基準の引上げ等の見直しを行うことを検討する。(**「スパイラルアップ」**)

2. 認証の対象単位

「事業者」とする。

但し、複数の都道府県に事業所を有する事業者は、申請負担の軽減のため、申請者の選択により都道府県単位(例. 「〇〇県内の全ての事業所」)でも申請可とする。

3. 認証団体

認証制度の運営を希望する団体が、国の公表するマニュアルに準拠し、認証料金を定め、制度を運営することを想定。

4. 認証項目(案)

スライド5を参照

5. 認証基準

必須項目の全てに適合するとともに、判定分野の全てについて、基準点よりも高い点数であることを認証基準とする。
この際、2つ星(☆☆)以上の認証を受ける場合は、必須項目を一つ星(☆)等よりも増加させる(加点項目の一部を必須項目とする)こととする。

具体的には、今後、労働組合・事業者アンケートの結果を踏まえ、上位一定程度の運転者が該当すると見込まれる水準に設定する。

また、認証業務の従事者毎の判定のブレを防止する観点から、可能な限り具体的・客観的な基準とし、透明性(トランスパレンシー)を確保する。

6. 認証の有効期間

当面、2年間とする。認証制度の定着状況等を踏まえ、必要に応じ、2回目以降の認証については期間を延長することを検討する。

7. 認証申請・結果公表の時期

新卒採用ではなく、中途採用が主となっている実態や、求人需要の多い時期、審査に要する期間、認証団体が運営する他の認証制度の申請・審査スケジュールなどを踏まえ、決定する。

8. 信頼性の確保

(1) 虚偽申請の防止

- ・運転者の過半数を組織する労働組合又は過半数代表者の名義による申請内容の事実関係に関する証明を求める。証明がない場合は、事実関係をより詳しく確認するための追加書類の提出を求める。

- ・虚偽申請の通報があった場合には、認証機関は調査を行うこととし、申請者は書類の開示・写しの提出、従業員に対する聞き取り等の必要な協力を行わなければならないこととする。(協力しない場合は認証マークを剥奪。)

- ・項目によっては、ランダムに「〇年〇月分の運転者〇〇太郎氏の勤務実績を提出」するように申請者に依頼し、一定日数以内に提出されなかった場合には認証しない等の方法により、実績についてもサンプルで確認することを検討する。

- ・虚偽申請が判明した場合、認証マークを剥奪する。悪質な場合は、その旨を公表する。(今後、悪質性の判断に関する基準を検討。)等

(2) 不適切事業者の排除

- ・いわゆる「ブラック企業」がホワイト経営の認定を受けることがないように、厚生労働省等の公的機関による公表内容を必ず確認し、認証対象から除外。

9. インセンティブの付与

認証を取得することにより、自社の取組状況を求職者に対して客観的に示すことができるようになることにより、運轉者の採用が円滑化することが期待される。

また、取引先に対しても自社の取組状況を客観的に示すことができるようになり、取引先からの信頼の向上にもつながることが考えられる。

(参考: 想定されるインセンティブの例)

- ・認証事業者一覧の認証団体ホームページへの掲載
- ・認証マークの車両、ホームページ、パンフレット、事業所等への掲示
- ・求人票への記載
- ・国や事業者団体による広報(例. 運輸支局長の高校訪問での紹介)
- ・荷主企業、元請の運送事業者等に対し、利用する運送事業者にホワイト経営認証事業者を推奨するように認証団体から呼び掛け
- ・国や事業者団体による補助金の優先採択
- ・その他、国土交通省等の制度・運用でインセンティブを付与できる可能性がないか検討 等

10. 事業者によるCDPA サイクルの促進

申請を希望する事業者が認証基準への適合状況を申請前に簡便に確認することが可能なチェックリストを作成し、チェック(Check)を促すとともに、適合していない場合に必要となる取組(Do)(例. 36協定の締結・労働基準監督署への届出、社会保険労務士への相談)に関する情報を提供する。(「P→D→C→A」の順ではなく、「C→D→P→A」の順に取り組むことにより、早期に具体の取組に入りやすくする。(グリーン経営認証制度における工夫に準ずる。))

また、申請者における経営判断の参考とするため、申請者自身と他の認証事業者の採点結果との比較などを記載した「フィードバックシート」を提供する。

11. 効果検証

認証事業者とそれ以外の事業者の、あるいは認証事業者の認証前後のデータの比較(例. 労働災害の発生率)、認証基準を満たすために新たに実施した取組や認証前後の定性的な効果の把握を行い、効果を検証する。

12. 制度のPR

- ・業界団体の総会や事業者大会でのPR、広報誌への掲載
- ・申請開始、認証の際のプレスリリース
- ・運輸安全マネジメントのヒアリングや適正化事業実施機関の訪問の際のPR 等

認証項目の選定について(案)

分類	分類項目	小計
A	不適切事業者の排除	10
B	態勢整備・PDCA	11
C	労働時間・年次有給休暇	18
D	健康・安心	8
E	自主性・先進性等	6
合計		53

番号	分類	分類項目	認証項目	☆	☆☆	☆☆☆
16		態勢整備・PDCA	計画の進捗や企業全体の過重労働防止対策に係る状況の分析を継続的に実施できる体制が整っており、当該分析結果の関係者への共有、分析結果に基づく次期計画への反映が実施されているか。			
17		態勢整備・PDCA	営業所に安全衛生委員会が設置されている。			
18		態勢整備・PDCA	昨年度から申請時までの間に、長時間労働是正や労働災害の防止、収支の改善等の観点からの取引先等への協力を求める基準を設定し、実際に働きかけを実施していること。			
19		態勢整備・PDCA	就業規則が制定され、届出されているか。			
20		態勢整備・PDCA	36協定が締結され、届出されているか。			
21		態勢整備・PDCA	従業員に対し、定期的に労基法、改善基準告示の周知、徹底を行っているか。			
22		労働時間・有給休暇	36協定において、時間外労働の合計時間を年間960時間以内に制限している。 ※法定労働時間(週40時間)を超える時間外労働が対象。			
23		労働時間・有給休暇	36協定において、休日労働及び時間外労働の合計時間を年間960時間以内に制限している。 ※法定休日の労働及び法定労働時間(週40時間)を超える時間外労働が対象。以下同じ。			
24		労働時間・有給休暇	36協定において、休日労働及び時間外労働の合計時間を年間840時間以内に制限している。			
25		労働時間・有給休暇	36協定において、休日労働及び時間外労働の合計時間を年間720時間以内に制限している。			
26		労働時間・有給休暇	36協定において、休日労働及び時間外労働の合計時間を毎月100時間未満に制限している。			
27		労働時間・有給休暇	36協定において、休日労働及び時間外労働の合計時間を2～6月平均80時間以内に制限している。			
28		労働時間・有給休暇	労使協定において、勤務終了後の休息期間を9時間以上確保することを定めている。			
29		労働時間・有給休暇	労使協定において、勤務終了後の休息期間を10時間以上確保することを定めている。			
30	C	労働時間・有給休暇	労使協定において、勤務終了後の休息期間を11時間以上確保することを定めている。			
31		労働時間・有給休暇	労使協定において、連続勤務を12日以内に制限している。			
32		労働時間・有給休暇	労使協定において、連続勤務を11日以内に制限している。			
33		労働時間・有給休暇	労使協定において、連続勤務を10日以内に制限している。			
34		労働時間・有給休暇	年次有給休暇の最高付与日数は21日以上である。			
35		労働時間・有給休暇	全社的な年次有給休暇の取得促進のための具体的なルールを設け、実施しているか。			
36		労働時間・有給休暇	過去3年間の全ての年において年次有給休暇の取得率が70%以上であるか。			
37		労働時間・有給休暇	「改善基準告示」の遵守状況を確認するため、【】運転者ごとに勤務時間、乗務時間等を【一覧表の形式で】管理しているか。			

番号	分類	分類項目	認証項目	☆	☆☆	☆☆☆
1		不適切事業者の排除	過去3年以内に労働基準関係法令の違反で送検されていないこと。	必須	必須	必須
2		不適切事業者の排除	過去3年以内に労働基準関係法令に重大な違反が認められたことにより、行政機関から企業名の公表又は認定の取消しをされていないこと。	必須	必須	必須
3		不適切事業者の排除	過去3年以内に長時間労働等に関する重大な労働基準関係法令の同一条項に複数回違反したことがないこと。	必須	必須	必須
4		不適切事業者の排除	過去3年以内に違法な長時間労働を繰り返し行う企業の経営トップに対する都道府県労働局長による是正【警告】の実施に基づき企業名が公表されていないこと。	必須	必須	必須
5	A	不適切事業者の排除	過去3年間の企業活動において、【ホワイト経営に取り組む】企業としてふさわしくない問題を生じさせていないこと。 ※この項目は、社会的に影響がある同様の悪質又は不適切な事象を生じさせたとして、国から公表等されたことがないかを確認する。	必須	必須	必須
6		不適切事業者の排除	過去【3】年間に【「ホワイト経営取消基準(仮称)」】に該当することが確認され、認定が取り消されたことがないこと。 ※認定を受けたことのある企業が対象	必須	必須	必須
7		不適切事業者の排除	過去3年間に【「ホワイト経営マーク(仮称)」】、呼称等の不正使用がないこと。 ※認定を受けたことのある企業が対象	必須	必須	必須
8		不適切事業者の排除	過去3年間に運転者の死亡、重傷その他の重大な労働災害が発生していないこと。	必須	必須	必須
9		不適切事業者の排除	過去3年間に貨物自動車運送事業法第22条の2(輸送の安全の確保を阻害する行為の禁止)の規定に基づき行政処分を受けていないこと。	必須	必須	必須
10		不適切事業者の排除	【事業所の】道路運送法、貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の点数が付加されていないか。また、点数がある場合には、行政処分の累積点数が20点以下であること。	必須	必須	必須
11		態勢整備・PDCA	企業のトップが従業員の健康や安全の確保を重視する方針を明文化【するとともに当該】方針を従業員に周知、共有していること。			
12		態勢整備・PDCA	【長時間労働の是正に向けた】計画(具体的な取組の方針などが明文化されたものを含む)を策定し、実施しているか。			
13		態勢整備・PDCA	過重労働防止対策の計画を従業員と共有しているか。			
14	B	態勢整備・PDCA	全社的な従業員の健康や安全の取組についての計画策定や見直しの際に従業員(従業員の過半数で組織する労働組合があるときにおいてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がないときにおいては、労働者の過半数を代表する者)の意見を反映させていること。			
15		態勢整備・PDCA	企業のトップ(幹部)に次の項目について報告していること。 【企業全体及び事業所毎の労働時間、年次有給休暇の取得率の状況】			

番号	分類	分類項目	認証項目	☆	☆☆	☆☆☆
38		労働時間・有給休暇	デジタル式運行記録計(デジタコ)を導入しているか。			
39		労働時間・有給休暇	乗務記録を電子的に作成する機能を有する自動日報システムを導入しているか。			
40		健康・安心	所要の健康診断を実施し、その記録・保存が適正にされているか。			
41		健康・安心	【脳ドック、人間ドックその他の】法令で定められた健康診断以外の健康診断を受けさせているか。また、運転者の健康状態や疲労状況の把握等に効果の高い取り組みを実施しているか。			
42		健康・安心	労働災害・通勤災害の上積み補償のための保険又は共済に加入しているか。			
43		健康・安心	所得補償保険又は共済に加入しているか。			
44	D	健康・安心	定年延長又は再雇用により、希望すれば65歳まで働ける労使協定となっている。			
45		健康・安心	事業に要する経費を運転者に負担させていない。 ※クレジットカード手数料、高速道路料金、車両費用等の負担を運転者に求めないこと。			
46		健康・安心	累進歩合制度は採用しておらず、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の6割以上の賃金が保障されるよう保障給を定められていること。			
47		健康・安心	従業員の心身の不調を未然に防ぐ取り組みを実施しているか。 ※メンタルヘルス診断、苦情対応研修、健康に関する教育機会の設定等を想定			
48		自主性・先進性等	下請事業者との取引において、以下の全ての取組を行っていること。 ・契約の書面化 ・付帯作業の料金別建て ・(他の取組についても追加を検討)			
49		自主性・先進性等	昨年度から申請日までの間に腰痛、転落等の交通事故以外の労働災害の発生防止・被害軽減に役立つ投資を行っているか。 ※テールゲートリフター、パワーアシストスーツ、フォークリフト等を想定	加点		
50	E	自主性・先進性等	その他【長時間労働の是正等の働き方改革】に関する自主的、積極的、独創的、先進的又は高度な取り組みを実施している。	加点		
51		自主性・先進性等	【健康経営優良法人認定、安全衛生優良企業認定等の労働安全衛生に関する認定】等を取得している。	加点		
52		自主性・先進性等	Gマーク、セーフティバスマーク又はグリーン経営認証を保有している。	加点		
53		自主性・先進性等	過去に国又は陸上災害防止協会から、【長時間労働の是正等の働き方改革や労働安全衛生】に関する表彰を受けたことがある。	加点		

認証項目の追加について(提案)

番号	認証項目
1	住まいに関するサポート体制がある。 ※例:社宅、社員寮、空き家紹介制度、単身用マンション、住宅補助、転居費用補助 ※賃貸事業者、引越し業者の紹介が可能
2	入社当初から正社員採用(無期雇用)している。あるいは、入社当初は契約社員・嘱託社員(有期雇用)だが、短期間(1か月～1年程度)で正社員に切り替える努力をしている。
3	上長や人事担当者による定期面談を実施している。
4	定期的に研修を実施している。 ※例:新人導入研修、〇年次研修、冬山研修、技能研修、法務研修、接客マナー研修、コミュニケーション能力アップ研修、ハラスメント研修、リーダー研修など
5	女性や若者、未経験者やブランクのある乗務員の運転によるストレスを軽減するAT車(オートマチックトランスミッション車)を積極的に導入している。
6	女性専用設備が整っている。 ※例:ウォシュレット付お手洗い、洗面所、ドレッサー、鍵付き個人ロッカー、着替室、シャワー、お風呂、シングル仕様仮眠室、キッチン付休憩室、加湿機能付空気清浄機、マッサージ機など
7	女性サイズの制服がある。(男性用Sサイズなどは不可)
8	社内保育所(託児所)もしくは提携保育所があり、現在空きがある。
9	家庭を持つ女性が働きやすいシフト(通称:ママシフト)を組んでいる。 ※例1:早番・遅番の2シフトで中番がなく、家事・子育てとの両立が可能。 ※例2:早朝勤務や夜間勤務を免除している。
10	女性向け休暇制度があり、それを女性が遠慮なく取得する環境がある。 ※例:生理休暇、産前産後休暇、育児休暇、介護休暇、ダブル公休(2日連続休暇が取れる)、希望休(土日など希望休暇を申請することができる)など。
11	女性乗務員を積極的に雇用し増員していくこと、女性専用設備の拡充や女性が働きやすい環境を整備することに対し、経営幹部が快諾し、社内で共有、現場からも賛同を得ている。
12	女性相談員を配置した相談窓口、ハラスメント窓口がある。

労働組合・事業者アンケートについて(案)

① 労働組合アンケート

認証項目毎の現状の到達状況を把握し、必須項目・加点項目の選定や基準点の設定の参考とする。

② 事業者アンケート

認証の申請意向及び費用の負担意向を把握し、手数料収入による認証制度の自立的運営の可能性を検討する際の参考とするとともに認証項目毎の現状の到達状況を把握し、必須項目・加点項目の選定や基準点の設定の参考とする。

スケジュール

- 6月11日(月) 検討会における議論
- 6月15日(金) アンケート票の確定
- 6月18日(月) アンケート開始(7月1日(日)までの2週間)
- 7月6日(金) 各団体・労組から国土交通省への提出期限(エクセル様式)
- 8月上旬頃 第2回検討会

今後のスケジュールについて(案)

○平成30年度

8月上旬頃 第2回検討会

- ① 労働組合・事業者アンケート結果について(報告)
- ② ホワイト経営の認証制度について(素案)
- ③ 認証事業者に対するインセンティブについて(素案)

8月下旬頃 第3回検討会

- ① 報告書(案)について

9月以降 認証制度の創設準備

○平成31年度

年度内 認証制度の運営開始(目標)