

第14回 香川県トラック輸送における 取引環境・労働時間改善協議会

四国運輸局香川運輸支局
令和7年3月

2024年4月以降の労働時間の実態等

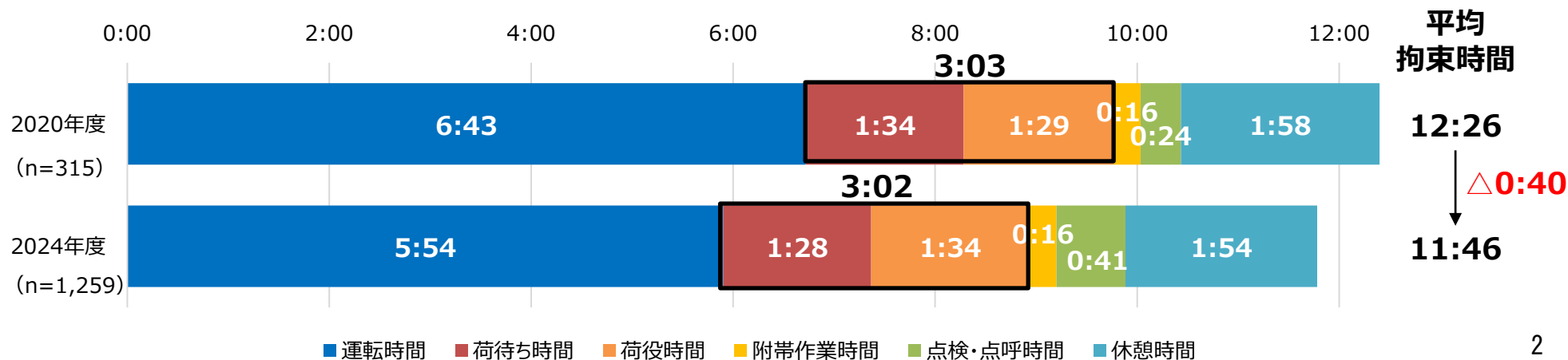
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：前回（2020年度）調査：2021年1月下旬から同年3月3日
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：2024年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 回答状況：前回（2020年度）調査 1,315運行 今回（2024年度）調査 2,544運行

【調査結果概要】

- **トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。
- **荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。 ※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決定

○トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳



【調査概要】

- 調査対象：発荷主、着荷主、物流事業者
- 調査期間：前回（2023年度）調査：2024年2月20日から同年3月8日
今回（2024年度）調査：2024年9月19日から同年11月30日
- 調査内容：「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」※の遵守状況
※2023年6月2日経済産業省・農林水産省・国土交通省
- 回答状況：前回（2023年度）調査：発荷主1,356社、着荷主750社、物流事業者73社
今回（2024年度）調査：発荷主1,007社、着荷主609社、物流事業者6,885社

【調査結果概要】

荷主・物流事業者間の**契約に関する主な取組状況**について、前回調査と今回調査を比較した結果は以下のとおり。

①運送契約の書面化の取組状況

- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が72%から78%へと**6ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

※改正物流法の施行により、2025年4月から、荷主・トラック事業者等に対し、運送契約を締結する際の書面交付を義務付け。

②荷役作業等に係る対価の取組状況

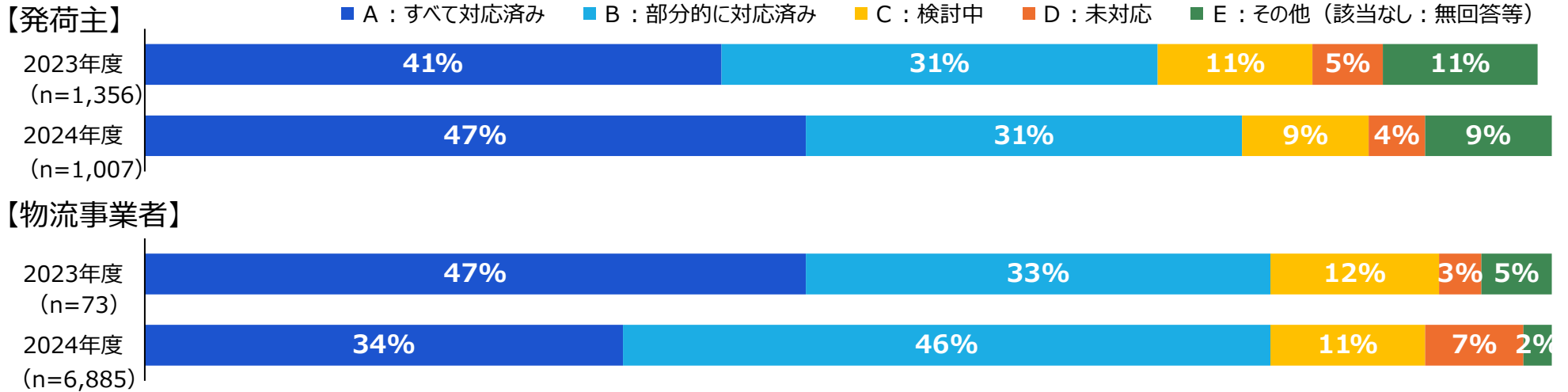
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が70%から78%へと**8ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

③運賃と料金の別建て契約の取組状況

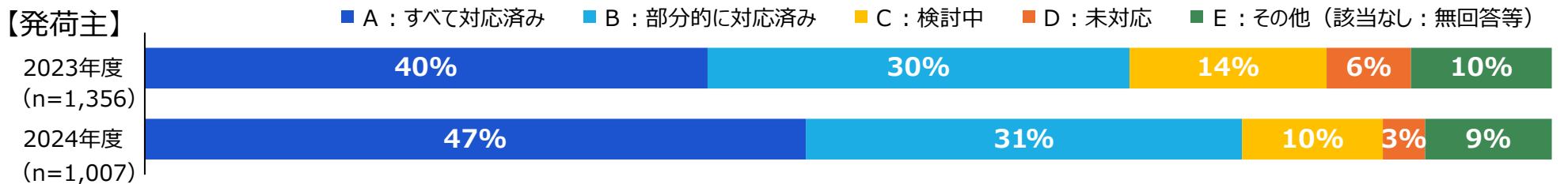
- ・発荷主の「すべて対応済み」と「部分的に対応済み」と回答した者の合計が59%から69%へと**10ポイント改善**しており、対応が進んでいる傾向がみられる。

に関するガイドライン」の遵守状況について（概要）

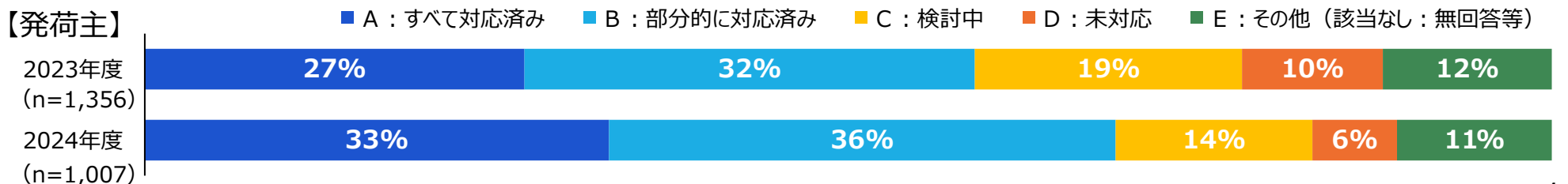
① 運送契約の書面化の取組状況



② 荷役作業等に係る対価の取組状況



③ 運賃と料金の別建て契約の取組状況



(参考)最近のトラック運送業に関する取組について

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買ったたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

<トラックGメンの改組>

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、「**トラック・物流Gメン**」に改組し、**倉庫業者からも情報収集**

<体制の拡充> 現行162名に、

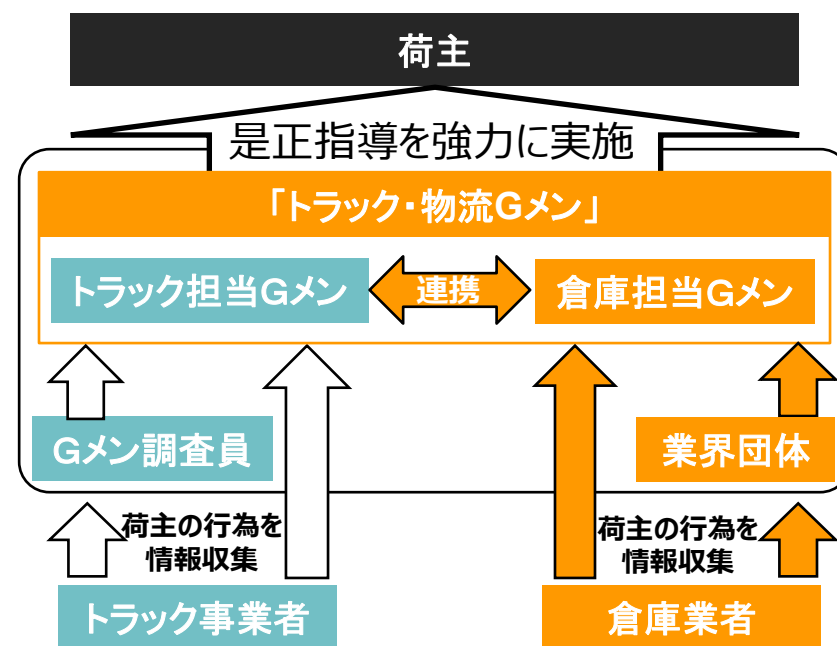
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



参考 ○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案に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

概要

- トラック運送業における多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、**トラック運送業における多重下請構造には、第一種貨物利用運送事業者や、運送契約の締結主体とならない取次事業者など、トラック運送事業者以外にも様々な事業者が介在するが、必ずしもその実態が明らかでない。**
- このため、国土交通省、中小企業庁、公正取引員会等の行政機関、学識経験者、業界団体等を構成員とする**検討会を立ち上げ、事業者ヒアリング等を通じて実態把握に努めるとともに、トラック運送業における下請構造の意義や課題を検証し、多重下請構造の是正に向けて必要な対策を検討する。**

構成員

委員

【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

【行政】

- ・国土交通省

オブザーバー

【業界等】

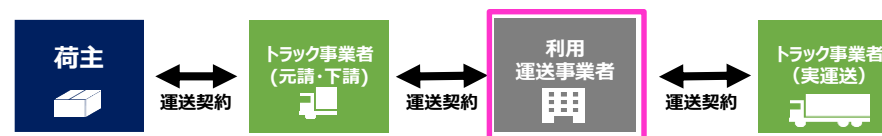
- ・全日本トラック協会
- ・全国通運連盟
- ・国際フレイトフォワードーズ協会
- ・航空貨物運送協会
- ・日本内航運送取扱業海運組合
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

【行政】

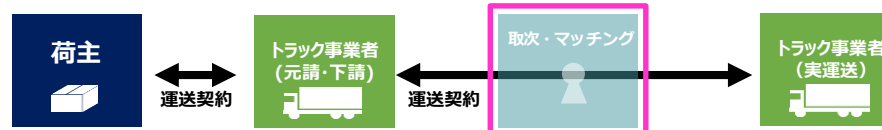
- ・経済産業省
- ・農林水産省
- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

【参考1】トラック運送業における多重下請構造のイメージ

・貨物利用運送事業者



・運送責任を負わない取次事業者・マッチングサービス提供者



【参考2】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案に対する附帯決議（抄）（衆議院国土交通委員会）

- 六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、**実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」**についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。

スケジュール（予定）

- 8月23日 : 第1回検討会（全ト協提言報告）
- 8月～11月：実態調査（アンケート、ヒアリング）
- 11月28日：第2回検討会（調査結果フィードバック）

- 1月～ : 第3回検討会（論点整理）
- 2月～ : 第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

○物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための改正物効法・トラック法が成立したことを受けて、改正法に基づく具体的な取組を進めるため、国土交通省、経済産業省・農林水産省 3 省の関係審議会の合同会議を設置する。

■ 合同会議

- 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会
- 産業構造審議会 商務流通情報分科会
流通小委員会
- 食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会
物流小委員会の関係審議会

■ 検討事項

- 改正法に基づく基本方針
- 荷主・物流事業者等の判断基準
- 特定事業者（荷主・物流事業者等）の指定基準
- 特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- 規制措置の実効性確保のための調査・公表、評価制度
- その他

■ 構成員（◎：座長予定）

<交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 委員>

◎根本 敏則 敬愛大学 経済学部 教授
 二村真理子 東京女子大学 現代教養学部 教授
 小林 潔司 京都大学 経営管理大学院 特任教授
 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
 大串 葉子 同志社大学 大学院 教授
 大島 弘明 流通経済大学 流通情報学部 教授
 若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院 教授

<産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会 委員>

橋本 雅隆 明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
 小野塚征志 株式会社ローランド・ベルガー パートナー
 北川 寛樹 ポストコンサルティンググループ合同会社
 マネジングディレクター・パートナー
 首藤 若菜 立教大学 経済学部 教授
 高岡 美佳 立教大学 経営学部 教授

<食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 委員>

矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部 教授
 加藤 弘貴 公益財団法人流通経済研究所 専務理事
 北條 英 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
 河野 康子 一般財団法人日本消費者協会 理事
 飴野 仁子 関西大学 商学部商学研究科 教授

<事務局>

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課
 貨物流通事業課
 経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室
 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課物流生産性向上推進室

<オブザーバー>

荷主・連鎖化事業者を所管する関係省庁の関係部局

本合同会議の開催趣旨

- **新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省 3省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

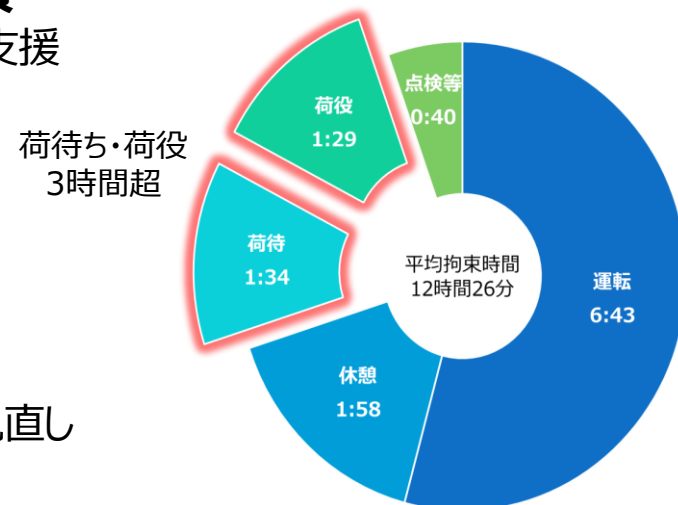
(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

(5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

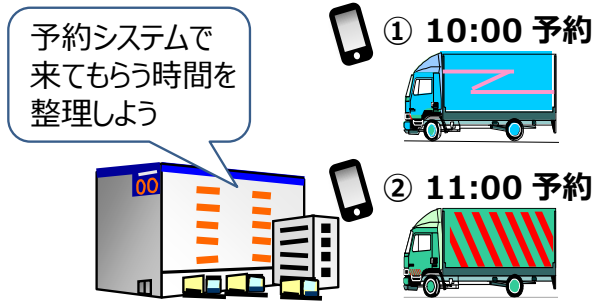
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
(上位790社程度)

- **物流統括管理者（CLO）**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**役員等から選任**10

今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月28日 第1回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討を開始）
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
- 2024年8月26日 第2回合同会議（取りまとめ素案の提示や業界ヒアリング 等）
- 2024年9月26日 第3回合同会議（取りまとめ案の審議（書面開催））
- 2024年9月27日～
10月26日 パブリックコメント（意見提出件数 875件）
- 2024年11月11日 第4回合同会議（パブリックコメントを踏まえた取りまとめ案の審議）
- 2024年11月27日 合同会議取りまとめを策定・公表



法律の施行①

- 基本方針
- 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
- 判断基準に関する調査・公表 等

法律の施行②

- 特定事業者の指定
- 中長期計画の提出・定期報告
- 物流統括管理者（CLO）の選任 等

- 2025年4月（想定）
- 2026年4月（想定）

○ 「2030年度に向けた政府の中長期計画」※に基づき、① **物流の効率化**、② **商慣行の見直し**、③ **荷主・消費者の行動変容** を柱とする施策を一体的に講じ、**地方創生を支えるインフラである物流を革新**。 ※令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

(1) 物流の効率化

【多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進】

(大型トラックと互換性のある規格)

地域の産業振興等と連携

導入支援

大型コンテナ・海運シャーシ

航空機の空きスペース等の有効活用

25mダブル連結トラックの導入促進

【物流標準化・データ連携の推進】

「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

物流データの標準化

荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送や帰り荷確保等の推進

【物流GXの推進】

FCVトラック

水素スタンド

【物流拠点の機能強化】

非常用電源設備

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

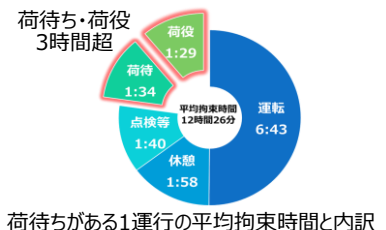
高速道路での自動運転トラック

無人フォークリフト

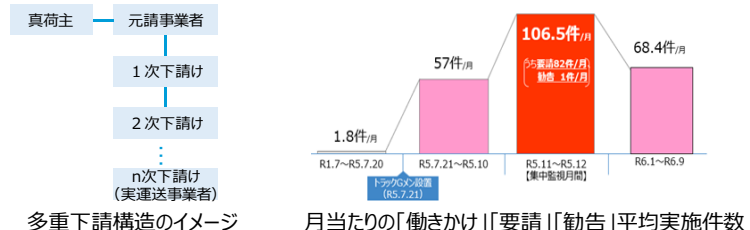
無人搬器送機

(2) 商慣行の見直し

【改正物流法の施行に向けた執行体制等の整備】



【トラック・物流Gメンの執行強化】



(3) 荷主・消費者の行動変容

【宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進】

駅や公共施設のコインロッカー等を活用

予約

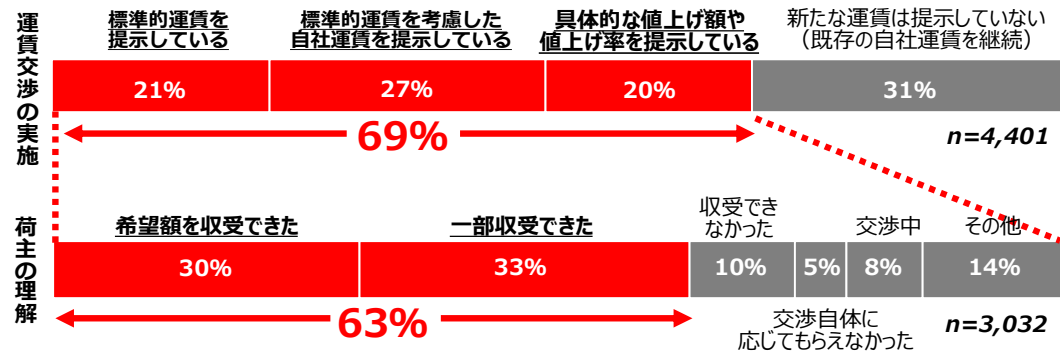
宅配ロッカー情報

「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しについて

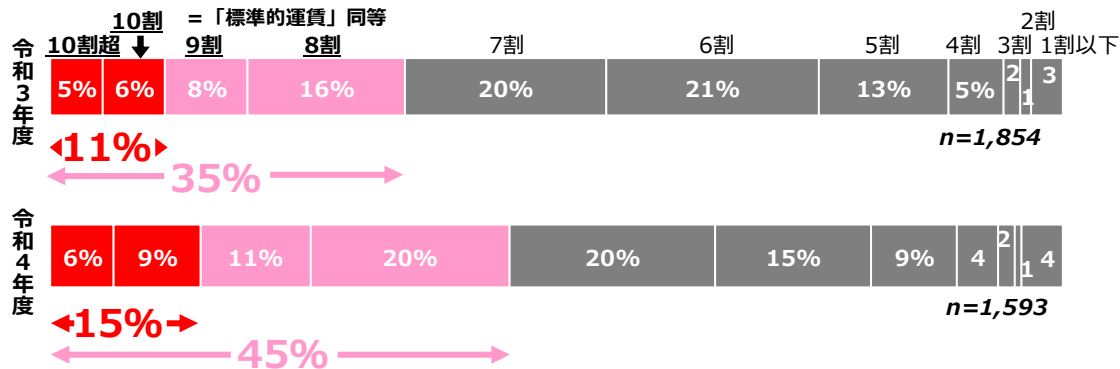
- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を実施。
 （※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

「標準的運賃」の活用状況

＜標準的運賃に係る実態調査結果（令和4年度）の概要＞



＜「標準的運賃」と契約額の乖離状況＞



見直しの方向性

- 「標準的運賃」について、以下の見直しを行う。
 - ・ 燃料高騰分や高速道路料金なども含めて適正に転嫁できるように、**運賃水準の引上げ幅を提示**
 - ・ 荷待ち・荷役などの輸送以外のサービスの対価について、**標準的な水準を設定**
 - ・ **下請けに発注する際の手数料の設定** 等
- 併せて、「標準運送約款」について、**契約条件の明確化等**の見直しを行う。

見直しに向けたスケジュール

- 令和5年 8月30日 第1回検討会（論点整理）
- 10月27日 第2回検討会（提言素案の整理）
- 12月7日 第3回検討会（提言取りまとめ）**

⇒ 「標準的運賃」及び「標準運送約款」を改正

「標準的運賃」及び「標準運送約款」の見直しのポイント

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記**【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に**明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請け手数料**」（運賃の**10%**を別に収受）を**設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

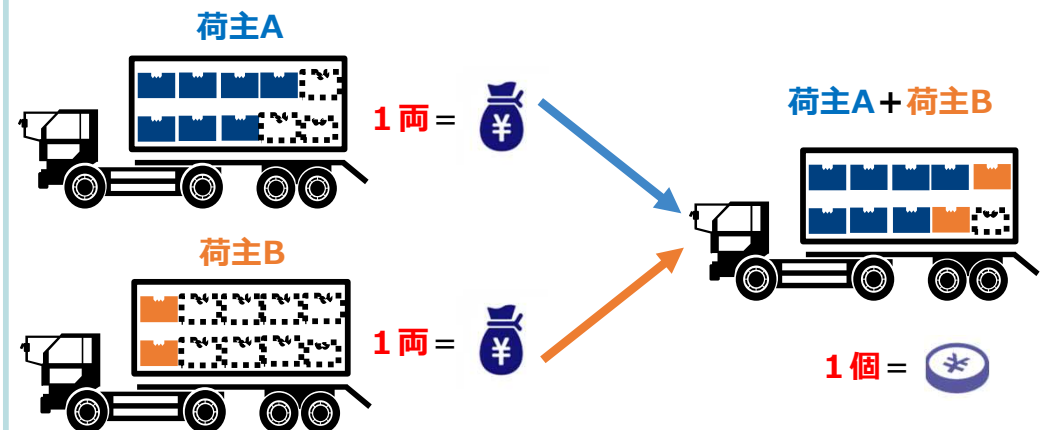
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

積込先、配送先で 困りごと、ありませんか。

情報ください

恒常的に長い荷待ち時間



無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼



大型台風や豪雨・豪雪日の配送

意見・事例として投稿していただきたい項目です。

- 1 つねに出荷準備が遅れて荷待ち時間が長い
- 2 いつも配送先で荷待ち時間が長い
- 3 スピード違反しない間と合わない無理な到着時間を指定された
- 4 交通事故渋滞や悪天候など、やむを得ない運送なのにペナルティを課された
- 5 過積載になるのに積込時に貨物量を増やされた
- 6 手作業での積込など、契約にはない積込作業を強要された
- 7 契約にはないラベル貼り・検品などを強要された
- 8 約束と違い荷主が高速道路料金を負担しなかった
- 9 予め小さなキズ程度であれば貨物を引き取るとの取り決めがあるにもかかわらず買取られた
- 10 運転が危険な悪天候の中での配送を強要された
- 11 配送先でコロナウイルス感染の差別的扱いをされた

お送りいただいた内容について、投稿者様や所属企業・団体、荷主様に問い合わせることは絶対にありませんので、ご安心ください。



QRコードを読み取って下さい。国土交通省の専用サイトにリンクしています。



トラック運送
事業者の
みなさまへ



発着荷主の
みなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

2024年問題
とはなに？
どのような
対応が必要？

荷主の立場で
できる改善は？

ドライバーの
運転時間に
限度があったの？



こんな困りごとなど、
ご相談ください！

荷待ち時間の削減を、
どう進めればいいのか？

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームがフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3

☎ 東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109



相談
無料

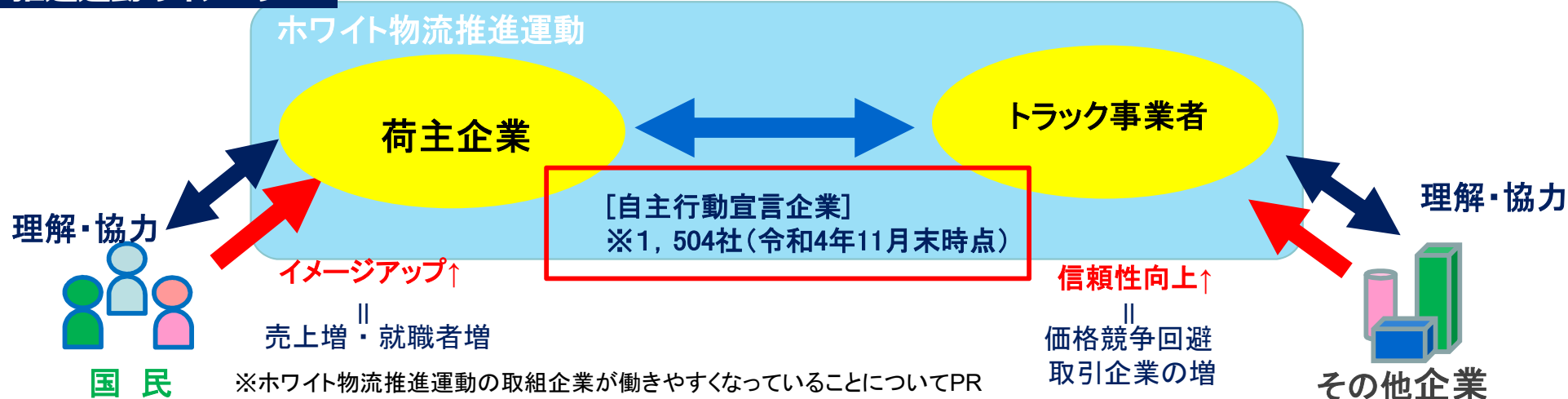
- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

※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り組みを強力に推進。

〔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します

賛同企業数：1597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

- 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】

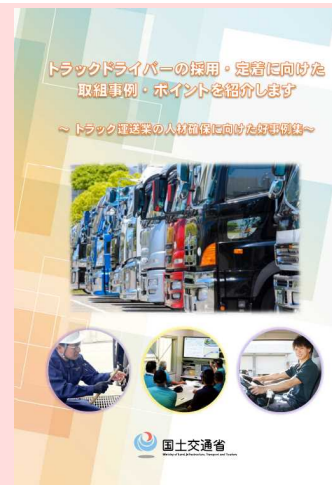
- 物流・トラック運送業の役割
- トラックドライバーの業務内容
- キャリアアップのイメージ
- 安全に配慮した労働環境 等

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）」を通じて、トラガールや経営者に対する有益な情報を発信。トラガールサイトは平成26年に作成し、令和4年に全面リニューアルを実施。



主なコンテンツ例

現役トラガールインタビュー

- 経歴や経験年数、現在の業務内容などが異なる様々な現役トラガール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、これから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

- 運転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
- トラガール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



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

女性・若年層の活躍に向けた取組み(国土交通省②)

- 主に若年層を対象に、気軽に楽しみながらトラック業界の魅力を知ってもらうことを目的として、**未来に向かって走るシゴト(トラック業界)の魅力発見サイト「WHAT is HaKoBu」を令和5年6月に開設**
- 本サイトは、**街中にある身近な「HaKoBu」仕事の工夫や裏側を知る「HaKoBu」の舞台裏や、「HaKoBu」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、各企業から次世代に向けてトラック業界の魅力をアピールするあなたへの未来メッセージボックスなどのコンテンツで構成。**また、同サイト内では、**物流をテーマにした高校向けキャリア教育プログラムを無償提供**
- **特に就業前の若者に、**知っているようで知らない社会における「HaKoBu」の役割を発見し、トラック業界の魅力を感じてもらうことで、**トラックドライバー等を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**

※本サイト内では、生活に欠かすことができない「物流」を「HaKoBu」と表現

コンテンツ紹介

HaKoBuの舞台裏

- **街中にある身近な「モノ」(例：コンビニ弁当、ATMのお金など)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。**マップ上のアイコンを選択すると、詳しい情報がポップアップ。「HaKoBu」仕事の工夫や努力について紹介



※キャリア教育プログラムと併用

HaKoBuの達人

- **宅配便ドライバー、運行管理者など「HaKoBu」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。**気になる達人を選ぶと、詳しいエピソードが出現。「なるほど！知らなかった！すごい！」となる達人の技術、働き方、仕事への想いについて紹介



※キャリア教育プログラムと併用

「WHAT is HaKoBu」サイトURL : <https://www.mlit.go.jp/jidosha/hakobu/>

あなたへの未来メッセージボックス

- **各企業から次世代に向けて「未来・社会をつくる」企業姿勢でトラック業界の魅力をアピールするメッセージボックスを掲載。**気になるメッセージボックスを選ぶと、各企業の採用情報等のウェブページに移動
- 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も連携

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物流をテーマにしたキャリア教育プログラムを無償提供。**「HaKoBu」のサイトコンテンツと併用することで、すぐに授業実施が可能

※キャリア教育とは：一人一人の社会的・職業的自立に向け、必要な基盤となる能力や態度を育てることを通して、キャリア発達を促す教育のこと

<映像教材>



<教師用指導案・生徒用ワークシート>



異常気象時における気象情報等の入手先(例)

トラック運送事業者又は運行管理者は、気象情報等から輸送の可否判断を行うこととなりますが、その際、出発地や集貨先、配送先及び輸送経路上の正確な気象情報等の入手先は極めて重要です。ここに掲げた異常気象時における気象情報等の入手先(例)などを活用し、事業用トラックの横転事故等が発生しないよう輸送の可否判断に万全を期しましょう。

※以下の情報サイトは全日本トラック協会が調べた令和5年1月現在の情報です。

QRコードを読み取ると各サイトにアクセスできます。パソコン等でご覧の方は、QRコードをクリックしてアクセスすることもできます。

気象情報

※QRコードの位置は誤認識を防ぐ為の配置となっています。

警報発表時 	気象庁 気象警報・注意報	tenki.jp 警報・注意報
暴風時 	気象庁 アメダス 風向・風速	YAHOO天気・災害 全国の風予測
降雪時 	気象庁 今後の雪	気象庁 アメダス 積雪深
視界不良(濃霧・風雪等)時 	気象庁 気象警報・注意報 濃霧	CPS-IIPリスクウォッチャー 濃霧注意報 - 気象警報最新マップ
降雨時 	気象庁 アメダス 24時間降水量	tenki.jp 雨雲レーダー
ライブカメラ映像 	国土交通省 各地方整備局の取組 全国のライブカメラ	
天気予報 	気象庁 天気予報	気象庁 2週間気温予報

お使いのスマートフォンやパソコンによって画面の表示が異なることがあります。また、QRコードの読み取りソフトによってサイトまでの表示手順が異なる場合があります。

各情報をもとにとるべき行動と、相当する警戒レベルについて

出典：内閣府(防災担当)・消防庁

警戒レベル	避難情報等
5	緊急安全確保 ※1 災害発生又は切迫
警戒レベル4までに必ず避難!	
4	避難指示 ※2 災害のおそれ高い
3	高齢者等避難 ※3 災害のおそれあり
2	大雨・洪水・高潮注意報(気象庁) 気象状況悪化
1	早期注意情報(気象庁) 今後気象状況悪化のおそれ

- ※1 市町村が災害の状況を確実に把握できるものではない等の理由から、警戒レベル5は必ず発令される情報ではありません。
- ※2 避難指示は、これまでの避難勧告のタイミングで発令されることになります。
- ※3 警戒レベル3は、高齢者等以外の人も必要に応じ普段の行動を見合わせ始めたり、避難の準備をしたり、危険を感じたら自主的に避難するタイミングです。

高速道路情報(リアルタイムな渋滞規制情報)

※異常気象時における通行止めの可能性は各サイトのニュースリリースをご覧ください。

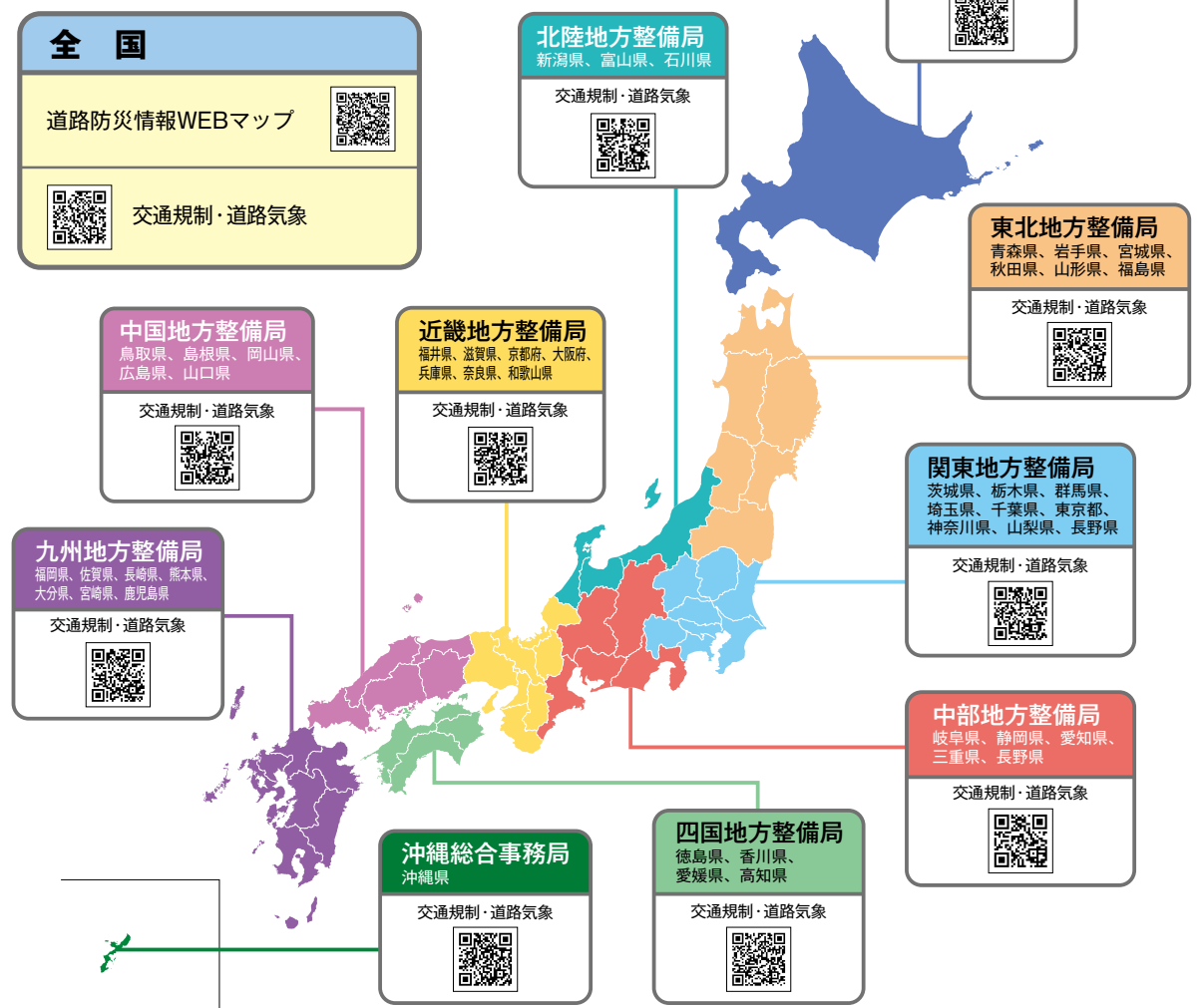
異常気象時の 高速道路影響情報

国の「緊急情報」や、「特別警報」が発令されるようなときには、高速道路各社と気象予測会社が連携して注意喚起の広報が行われるサイトです。

高速道路影響情報サイト

道路管理者が提供する道路情報

※道路防災情報：道路冠水想定力所、事前通行規制区間及び緊急輸送道路に関する情報
 ※交通規制・道路気象：道路に関する規制情報やお天気情報、路面情報



道路・交通情報

通行止め 	国土交通省 ハザードマップ ポータルサイト	(公財)日本道路交通情報センター 高速道路や一般道路の通行止め、 渋滞、冬用タイヤ必要等の情報
渋滞情報 	ドラとら	
雪道情報 	国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集	国土交通省 北陸雪害対策技術センター おしえて!雪ナビ
異常気象時の 運転注意点 	国土交通省 冬の道路情報 雪みちの運転テクニックに 関するリンク集	JAF 台風・大雨時の クルマに関する注意点

(公財)日本道路交通情報センター ※一般道路の情報も含まれます。 	NEXCO東日本 	首都高速道路(株)
ドラとら(東日本)	NEXCO中日本 	阪神高速道路(株)
アイハイウェイ(中日本)	NEXCO西日本 	本州四国連絡高速道路(株)
アイハイウェイ(西日本)	mew-ti(首都高速)	名古屋高速
mew-ti(首都高速)	道路交通情報(名古屋高速)	



荷主勧告制度

出典：国土交通省

荷主勧告制度とは

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。


こんなときは情報提供を！

上記とは別に、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に規定する違反原因行為に該当する荷主の行為の例として、「**輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為**」も示しています。


輸送の安全を確保できないような運行を強要された場合には下記の国土交通省の「荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口」のホームページや適正取引相談窓口へご提供ください。

無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を！

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口

方法1 QRコードを読み取り！ 

方法2 ヤフーやグーグルの検索窓に下記の文字を入力して検索！

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集 

荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみならず、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」、「働きかけ」等を周知してきました。これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、荷待ち・荷役・燃料価格上昇などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

長時間の荷待ちや契約に含まれない付帯業務（追加業務）、コンプライアンス確保に影響する輸送に関する情報（非合理的な到着時間の設定、重量違反等となるような依頼、燃料費等のコスト増加にかかる運賃・料金等の不当な据置き）などをお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

【お寄せいただく情報の記載例】

- ・燃料費が費用が上がったため、その分の値上げ交渉をしたが、（荷主名）から「こっちは厳しいんだ」と言われ据え置かれた。
- ・〇年〇月〇日（お困りごとの内容）について、（荷主名）に対して申し入れ・相談等を行ったにもかかわらず、全く相手にされず改善がされていない。
- ・荷卸し、積み込みで時間指定されるにもかかわらず、指定時間に着いても常に〇〇時間待たされ、（荷主名）に相談したが改善されない。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください
(↑意見募集の投稿ページに移動します)

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ち、契約のない付帯業務の強要などの違反原因行為を行っているおそれのある**荷主**を積極的に収集しています。日々の運送業務の中で、お困りのことがありましたら、下記フォームに入力の上、国土交通省までお知らせください。

※いただいたご意見等については、荷主への法に基づく対応の検討にあたり、活用させていただきます。

（なお、投稿時に「連絡可」にチェックが入っている方は、補足のお話を聞かせていただく場合もありますので、その際はご協力をお願い申し上げます。）

※法に基づく対応を行い状況が改善された事例については[こちら](#)をご覧ください。

・次の質問にお答えください。

Q1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
- 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
- 3. 積み込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
- 4. 荷待ち時間の異常な発生等
- 5. 依頼と異なる積み込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの付帯作業等
- 7. 高速料金など費用の自己負担等
- 8. 過度な貨物事故（つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど）への対応等
- 9. 異常気象によるトラブル等
- 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

クリックすると投稿画面が開きます

国土交通省適正取引相談窓口

国土交通省 自動車局 貨物課	03-5253-8575	北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課	025-285-9154	中国運輸局 自動車交通部 貨物課	082-228-3438
北海道運輸局 自動車交通部 貨物課	011-290-2743	中部運輸局 自動車交通部 貨物課	052-952-8037	四国運輸局 自動車交通部 貨物課	087-802-6773
東北運輸局 自動車交通部 貨物課	022-791-7531	近畿運輸局 自動車交通部 貨物課	06-6949-6447	九州運輸局 自動車交通部 貨物課	092-472-2528
関東運輸局 自動車交通部 貨物課	045-211-7248	神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門	078-453-1104	沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	098-866-1836



ドライバーの命と大切な荷物を守るために！異常気象時は運行中止も視野に…

台風等による異常気象時下における無理な運行により、近年、事業用トラックの横転事故等が相次ぐなど、トラック運送事業の遂行に支障をきたす事案が散見されております。

台風等による被害発生が予測される場合には、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、着荷主・発荷主等とも連携を図りつつ、ドライバーの命と大切な荷物を守るための行動の実践に取り組みましょう。

なお、安全な輸送を行うことができないと判断したにもかかわらず、荷主等に輸送を強要された場合、国土交通省のホームページに設置する「意見等の募集窓口」や、最寄りの地方運輸局又は運輸支局等にその旨通報する手段が設けられています。

異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時 	20~30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30~50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時 	10~15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15~20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20~30m/s	通常で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
降雪時 	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時 	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時 	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

* 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「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）」に基づき行政処分を行う。

出典：国土交通省自動車局貨物課長通達 ※この目安は令和2年2月28日現在。

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」



国土交通省創設

安心を見せる！ 人が集まる！

国土交通省指定 運転者職場環境良好度認証制度 認証実施団体

ClassNK 一般財団法人 日本海事協会

制度創設の背景

自動車運送事業（トラック・バス・タクシー事業）においては、運転者不足が深刻化しており、運転者の労働条件や労働環境を改善するとともに、必要となる運転者を確保・育成していくことが重要な課題となっています。

このため 2018 年 5 月 30 日、政府は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において、「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」を策定しました。これを受け、国土交通省は 2018 年 6 月に「自動車運送事業のホワイト経営に係る認証項目・認証基準」、「認証実施団体に求められる要件及び実施方法」、「認証事業者に対するインセンティブ」について検討を行い、2019 年 6 月に報告書を取りまとめ、「運転者職場環境良好度認証制度」を創設しました。

なお、本認証制度では、国土交通省が公募により中立的な民間団体を「認証実施団体」として選定することとなっており、公募・選考の結果、2019 年 8 月に一般財団法人日本海事協会が選定され、本認証制度を実施していくことになりました。

制度導入の目的

- ◆ 事業者の労働条件や労働環境を求職者が容易に確認できるよう「見える化」することで、求職者のイメージ刷新を図り、トラック・バス・タクシー運転者への就職を促進します。
- ◆ 自動車運送事業者が認証基準を満たすために様々な改善に取り組むことを通じて、より働きやすい労働条件、労働環境の実現を図ります。

認証取得のメリット

- ◆ 認証事業者は日本海事協会のホームページで公表されます。また、交付される認証マークを車両等に表示することで、優良な職場環境の企業であることを求職者はもちろんそのご家族も含め社会に対して中立的・客観的にアピールすることができます。
- ◆ 取引先である荷主や旅行業者等に、自社の労働条件や労働環境の状況を中立的・客観的に示すことができ、取引先からの信頼性が向上します。
- ◆ 厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への記載や、認証事業者と求職者のマッチング支援を行います。また、求人エージェントと連携し、認証事業者の紹介や優良な取組みを広く発信します。

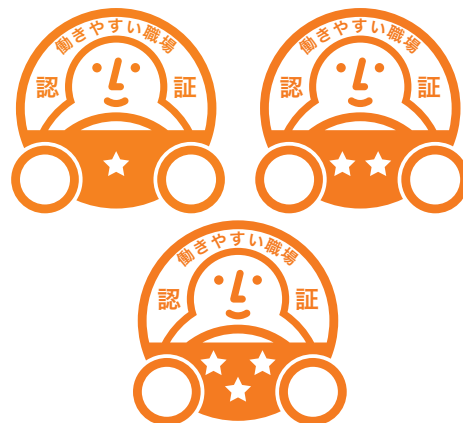
「働きやすい職場認証制度」について

1 基本的な考え方

(1) 基本的な考え方

本認証制度は、運転者の労働条件や労働環境に関して評価・認証し、主に求職者へ情報提供を行うための制度です。各認証項目の達成状況に応じて、「一つ星」・「二つ星」・「三つ星」の3つの認証段階が設けられており、「一つ星」から順を追って上位の認証段階に進むことができます。

「一つ星」は全事業者に取得していただきたい認証段階、「二つ星」は「一つ星」を取得した事業者に取得を目指していただきたい認証段階、「三つ星」は更に高みを目指す事業者に取得していただきたい認証段階となっています。



星の数は職場環境の良好度を表しています

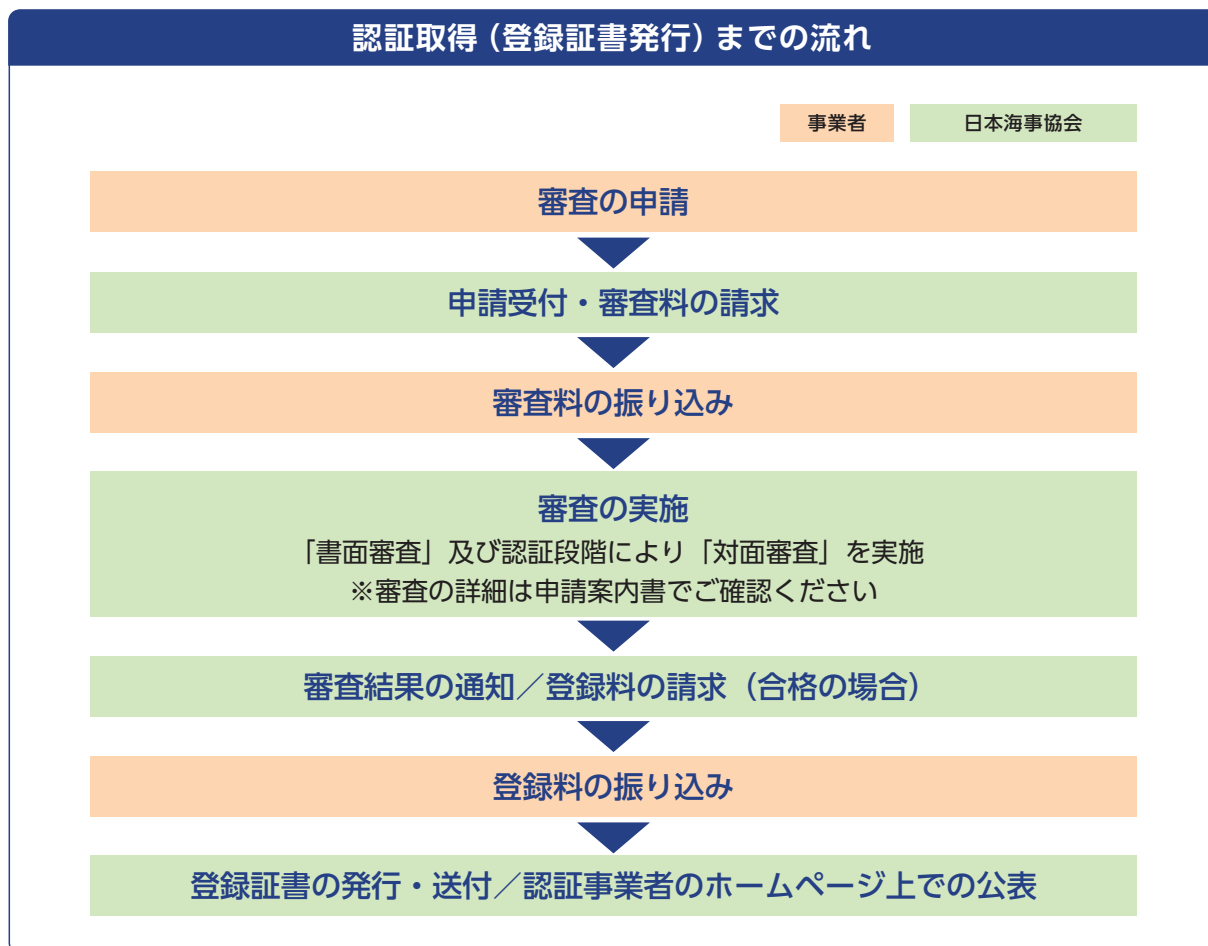
(2) 認証制度の正式名称・愛称・認証マーク

正式名称は「運転者職場環境良好度認証制度」、愛称は「働きやすい職場認証制度」です。

認証マークは、笑顔で働くドライバーをイメージしたもので、ドライバーの皆さんが安心して働ける職場環境を提供している事業者が一目でわかることを意図して作成されました。

2 認証取得の流れ

認証取得（登録証書発行）までの流れ



3 対象事業者

運送事業許可取得後3年以上経過（運送事業の事業許可日を起点）している、以下の事業者が対象です。

- (1)トラック事業者（第二種貨物利用運送事業者を含む）
- (2)バス事業者（乗合バス事業者及び貸切バス事業者の両方を含む）
- (3)タクシー事業者

業 種		運 送 業 許 可	対象該否
トラック	貨物自動車運送事業	一般貨物自動車運送事業	○
		一般貨物自動車運送事業（特別積合せ）	○
		特定貨物自動車運送事業	○
		貨物軽自動車運送事業	×
	貨物利用運送事業	第一種貨物利用運送事業	×
		第二種貨物利用運送事業（貨物自動車を保有している実運送事業者に限る）	○
バス	旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業	○
		一般貸切旅客自動車運送事業	○
		特定旅客自動車運送事業	○
タクシー	旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業（法人）	○
		一般乗用旅客自動車運送事業（福祉限定）	×
		一般乗用旅客自動車運送事業（個人）	×

※事業許可取得後3年以上経過していない事業者であっても、企業グループの再編等により事業許可取得後3年以上経過している事業者の就業規則等を承継して運送事業を行っている場合等は、申請が可能です。
 ※同一事業者が複数事業（例えばバス及びタクシー）を申請する場合は、事業ごとに申請する必要があります（審査料、登録料も申請ごとに必要です）。

4 認証単位

認証は原則、事業者（法人）単位です。ただし、複数の都道府県に営業所を所有する事業者は、申請負担の軽減のため、都道府県単位（一つ又は複数の都道府県を選択）でも申請が可能です。

いずれの場合も、本社及び運送事業許認可の対象となっている全ての営業所を申請する必要があります。本社は、運転者の在籍の有無に関わらず申請が必要ですが、登記上のみで実体のない場合や選択した都道府県に本社がない場合は、申請に含める必要はありません。また、運送事業許認可の対象となっていない営業所等は申請の対象外です。詳細は申請案内書（ホームページに掲載しています）をご覧ください。

5 認証項目

本認証には、各認証段階に応じ認証項目が設定されています。認証を取得するには、認証項目の全てを満たす必要があります（「一つ星」、「二つ星」の認証項目の詳細は次ページをご覧ください。「三つ星」の詳細は申請案内書でご確認ください）。

対策分野	「一つ星」認証項目	「二つ星」認証項目
A 法令遵守等	9項目	(同左)
B 労働時間・休日	5項目	(同左)
C 心身の健康	4項目	(同左)
D 安心・安定	トラック 8項目 バス 8項目 タクシー 10項目	(同左)
E 多様な人材の確保・育成	1項目	(同左)
F 自主性・先進性等	なし	1項目

認証項目：「一つ星」「二つ星」（「三つ星」の認証項目は申請案内書でご確認ください）

対策分野	通し番号	対象事業者	認証項目	判定対象及び点数	
				認証申請の対象営業所が該当する場合	認証申請の対象営業所が該当する場合
A 法令遵守等	1	全て	労働基準関係法令違反に係る厚生労働省及び都道府県労働局の公表事実として同省等のホームページに掲載されていない。	法人全体で判定	
	2		労働基準関係法令の違反で送検されていない。または、送検されたが不起訴処分又は無罪となっている。		
	3		使用者によって不当労働行為が行われたとして都道府県労働委員会又は中央労働委員会から救済命令等を受けていない。または、中央労働委員会による再審査又は取消訴訟により、救済命令等の取消しが確定している。		
	4		道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づく行政処分の累積違反点数が20点を超過していない。		
	5		就業規則が制定され、労働基準監督署長に届出されている。また、従業員に周知されている。		
	6		36協定が締結され、労働基準監督署長に届出されている。また、従業員に周知されている。		
	7		従業員と労働契約を締結する際に、労働条件通知書を交付し、説明を行っている。		
	8		本認証制度に基づく認証を取り消されていない。		
	9		本認証制度に基づく認証に関し、例えば、認証事業者ではないにも関わらず認証マークを表示するなど、事実とは異なる内容を表示又は説明していない。		
B 労働時間・休日	10	全て	認証申請の対象営業所について、月の拘束時間（トラック・タクシー）、月の拘束時間あるいは4週を平均した1週間当たりの拘束時間（バス）又は休日労働の限度違反に対する行政処分による累積違反点数が5点を超過していない。 ※道路運送法、貨物自動車運送事業法等に基づく行政処分が対象。	認証申請の対象となる全ての営業所	
	11		労働時間。休日に関する規定を計画や規則等で定めている。 ①労使協定、労働協約、就業規則又はこれに準ずる文書において、運転者の休日労働及び時間外労働の合計時間を年間960時間以内に制限することを計画している、又は定めている。 ※法定休日の労働及び法定労働時間を超える時間外労働が対象。	2点	1点
			②労使協定、労働協約、就業規則又はこれに準ずる文書において、運転者の連続勤務を12日以内に制限することを計画している、又は定めている。	2点	1点
			労働時間管理・休日取得のための取り組みを実践している。 ③フルタイムの運転者の年間の休日数は平均105日以上（※注）である。（計画でも可） ※注：年次有給休暇を除く（年間の法定休日及び法定外休日の合計が平均105日以上）	2点	1点
			④フルタイムの運転者について、完全週休2日制（※注）を採用している。 ※注：1年を通して、毎週2日の休日がある。	2点	1点
			⑤労働基準法で義務付けられている日数を超える年次有給休暇を付与している。	2点	－
			⑥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ている。	2点	－
			⑦特別有給休暇制度（例、慶弔休暇、病気休暇、パースデー休暇、リフレッシュ休暇、ボランティア休暇、消滅有休積立制度等）がある。	2点	－
			⑧運転者ごとに拘束時間、運転時間、休憩時間、休憩期間を一覧表の形式で管理しているか、又はこれと同等以上の水準でソフトウェアにより管理している。	2点	1点
			⑨デジタル式運行記録計（デジタコ）を導入し、分析ソフトを使用して運用している。	2点	1点
			⑩事業者の代表者又は担当役員が、四半期毎以上の頻度で、以下の項目について報告を受けているか、又は自ら把握している。 【把握事項：対象営業所の時間外労働時間、休日労働時間、有給休暇取得の状況】	2点	－
⑪その他、上記項目に該当しない労働時間管理・休日取得のための取り組みを実施している（自由記述欄に取り組みを記述）。	2点	－			
12	運転者ごとに時間外労働時間及び休日労働時間を賃金台帳などで適切に管理しているか、又はこれと同等以上の水準でソフトウェアにより管理している。	認証申請の対象となる全ての営業所			
13	労使協定、労働協約、就業規則又はこれに準ずる文書において、運転者の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。 ※法定労働時間を超える時間外労働が対象。	認証申請の対象となる全ての営業所			
14	労使協定、労働協約、就業規則又はこれに準ずる文書において、運転者の勤務終了後の休憩期間を9時間以上（隔日勤務を実施する場合、22時間（タクシー）、20時間（トラック、バス）以上）確保することを定めている。	認証申請の対象となる全ての営業所			
C 心身の健康	15	全て	労働安全衛生法に基づき、安全委員会、衛生委員会又は安全衛生委員会が設置されているか、安全、衛生に関する事項について従業員の意見を聴くための機会が設けられている。	認証申請の対象となる全ての営業所	
	16		認証申請の対象営業所について、健康診断受診義務違反に対する行政処分による違反点数を受けていない。	認証申請の対象となる全ての営業所	
	17		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。	認証申請の対象となる全ての営業所	
	18		心身の健康に関する先進的な取り組みを実施している。 ①法令で定められた健康診断以外の健康診断（脳・心臓・消化器系疾患や睡眠障害等に関するスクリーニング検査等）を実施している。	2点	1点
			②運転者の健康状態や疲労状況の把握等のための機器を導入している（自由記述欄に導入している機器を記述）。	2点	1点
			③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。 ※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	2点	1点
④管理職や人事担当者による人事面談を年1回以上実施している。		2点	1点		
⑤パワハラ、セクハラ等のハラスメントの相談窓口となる部署又は担当者、連絡先等を社内掲示等により従業員に周知している。	2点	1点			
⑥その他、上記項目に該当しない心身の健康に関する取り組みを実施している（自由記述欄に取り組みを記述）。	2点	1点			
D 安心・安定	19	全て	認証申請の対象営業所について、社会保険等加入義務違反に対する行政処分による違反点数を受けていない。	認証申請の対象となる全ての営業所	
	20		健康保険法、厚生年金保険法、労働者災害補償保険法及び雇用保険法に基づく社会保険等加入義務者として、社会保険等に適切に加入している。	認証申請の対象となる全ての営業所	
	21		運転者の安心・安定のための先進的な取り組みを実施している。 ①労働災害・通勤災害の上積み補償制度がある。	2点	1点
			②病気や怪我で働けない場合の所得補償制度がある。	2点	1点
			③退職一時金制度、企業年金制度、中小企業退職金共済制度等の退職金制度を設けている。	2点	1点
			④定年廃止、定年延長又は再雇用により、65歳を超えても働ける制度がある。	2点	1点
⑤採用当初から正社員採用としているか、又は採用当初は正社員ではない場合も1年以内に希望者全員を正社員に登用する方針を明示している。	2点	1点			
⑥その他、上記項目に該当しない運転者の安心・安定のための取り組みを実施している（自由記述欄に取り組みを記述）。	2点	1点			

対策分野	通し番号	対象事業者	認証項目	判定対象及び点数	
				認証申請の対象業所が該当する場合	認証申請の対象業所が該当する場合
D 安心・安定	22	全て	交通事故が発生させた場合の違約金を定めたり、損害賠償額を予定する契約をしていない。 ※労働基準法第16条参照。運転者の責任により実際に発生した損害について賠償を請求することは禁止されていないが、予め金額を決めておくことは禁止されている。	認証申請の対象となる全ての営業所	
	23		認証申請の対象業所について、最低賃金法違反に対する行政処分による違反点数を受けていない。		
	24		最低賃金法に基づき、最低賃金額以上の賃金を支払っている。		
	25		歩合制度が採用されている場合でも各運転者の労働時間に応じ、各人の通常の賃金の6割以上の賃金が保障されている。あるいは、歩合制度を採用していない。		
	26	労働基準法に基づき、時間外労働、休日労働、深夜労働の割増賃金を支払っている。			
	27	タクシー	労働基準監督署から累進歩合制度(※注)の廃止について指導文書の交付を受けていない。または、指導に応じ、累進歩合制度の廃止等改善状況について労働基準監督署に報告し、適正と認められている。若しくは、申請から2年以内に見直しを行うことを運転者に対し明示している。 ※注：歩合給制度であって、歩合給の額が非連続的に増減するもの。累進歩合給、トップ賞、奨励加給を含む。積算歩合給制とは異なる。		
28	タクシー	名目の如何を問わず、事業に要する以下の経費を運転者に負担させていない。または、申請から2年以内にこれらの経費を運転者に負担させないように見直しを行うことを運転者に対し明示している。 ・クレジットカード、電子マネー、クーポン等の決済端末使用料・加盟店手数料 ・デラックス車、黒塗車、新車等の車両使用料 ・カーナビ、デジタル無線、デジタコ、ドライブレコーダー等の機器使用料 ・障害者割引に係る割引額			
E 多様な人材の確保・育成	29	全て	多様な人材の確保・育成のための免許・資格取得支援制度を設けている。 ①運転免許の取得支援制度を設けている。	2点	1点
			②①以外の運転者が利用できる資格取得支援制度を設けている(自由記述欄に導入している資格取得制度を記述)。 【例：運行管理者、フォークリフト、クレーン等】	2点	1点
			女性運転手が働きやすい環境がある。 ③常時選任する女性運転者がいる。	2点	1点
			④営業所に女性専用の便所及び更衣室がある。また、仮眠施設又は睡眠施設が必要な営業所の場合は、女性専用の当該施設がある。	2点	1点
			運転者のニーズに対応した勤務シフト、福利厚生制度等を設けている。 ⑤運転者の多様なニーズに対応した勤務シフトを設けている。 【例：育児中の女性運転者の早朝勤務・夜間勤務免除、中番がない早番・遅番の2シフト、短時間勤務等】	2点	1点
			⑥運転者が利用できる仕事と家庭の両立に役立つ福利厚生制度を設けている。 【例：社内保育所、提携保育所、育児休暇、介護休暇、ダブル公休、希望日休等】	2点	1点
			⑦運転者が利用できる住居に関する福利厚生制度を設けている。 【例：社宅、社員寮、空き家紹介制度、住宅手当、転居手当等】	2点	1点
			⑧その他、上記項目に該当しない多様な人材の確保・育成のための取り組みを実施している(自由記述欄に取り組みを記述)。	2点	1点
F 自主性・先進性等※	30	全て	①腰痛、転倒等の労働災害の発生防止や業務の軽労働化・快適化のための投資を行っている。 【例：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、AT車、便所、休憩室の改善、タクシーの自動日報作成システム等】	2点	1点
			②労働時間の短縮、多様な人材の確保・育成、業務の軽労働化・快適化等の労働条件や労働環境を向上させるための自主的、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。 【例：社員表彰制度、キャリアパスの明示、部活動・同好会への支援、レクリエーションの実施、マッサージ器の導入等】	2点	1点
			③労働安全衛生、健康経営、次世代育成支援、若者の採用・育成、女性の活躍促進、環境経営等に取り組む優良な事業者等として公的な認定・認証等を受けている。または、国、地方自治体、警察又は陸上貨物運送事業労働災害防止協会、交通安全協会から、長時間労働の是正等の働き方改革や労働安全衛生、交通安全に関する表彰を受けたことがある。 【対象】 ・安全衛生優良企業(厚生労働省) ・健康経営優良法人(経済産業省) ・くるみん(厚生労働省) ・ユースエール(厚生労働省) ・えるぼし(厚生労働省) ・女性ドライバー応援企業認定制度(国土交通省) ・労働安全マネジメント、環境マネジメント、道路交通安全マネジメント、品質マネジメント、衛生・安全・環境マネジメントに関するISO認証(Ex, ISO45001, ISO14001, ISO39001, ISO9001, HSE等) ・グリーン経営認証制度(交通エコロジー・モビリティ財団) ・引越事業者優良認定制度(引越安心マーク) ・優秀安全運転事業所表彰(自動車安全運転センター) ・その他の公的な認定・認証等であって、認証団体が適当と認めるもの	2点	1点
			トラック 【トラック事業のみ】 ④認証申請の対象事業所の過半数において、貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)の認定を受けている。	2点	1点
			バス 【バス事業のみ】 ⑤貸切バス事業者安全性評価認定制度(セーフティバスマーク)の認定を受けている。	2点	-
			トラック 【トラック事業のみ】 ⑥「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」(国土交通省)を踏まえ、同様の対応を行うように努める方針を企業のトップが明文化するとともに、従業員に周知している。	2点	-

※ F 自主性・先進性は「二つ星」以上に適用

6 認証基準

認証項目は「一つ星」で29項目、「二つ星」で30項目、「三つ星」で32項目あり、以下に分類されます。認証を取得するには全項目がそれぞれの条件を満たす必要があります。

(1) 一つだけの項目：項目ごとに全て満たすこと

(2) 複数の小項目(選択必須項目)がある項目：達成できている小項目の合計点が各認証段階(「一つ星」、「二つ星」、「三つ星」)の基準点数を満たす必要があります。

対策分野	通し番号	配点		「一つ星」基準点数	「二つ星」基準点数	「三つ星」基準点数		
B 労働時間・休日	11	一・二つ星	22点	6点以上	12点以上	46点以上		
		三つ星	64点					
C 心身の健康	18	一・二つ星	12点	6点以上	8点以上	10点以上		
	20	三つ星	14点					
D 安心・安定	21	一・二つ星	12点	4点以上	8点以上	10点以上		
	23	三つ星	12点					
E 多様な人材の確保・育成	29	一・二つ星	16点	6点以上	10点以上	トラック	18点以上	
								バス
	31	三つ星	トラックバス タクシー 26点 24点 22点			タクシー	14点以上	
F 自主性・先進性等	30	二つ星	トラック 貸切バス 10点 8点	(なし)	トラック	6点以上	トラック	6点以上
						貸切バス	5点以上*	貸切バス
	32	三つ星	乗合バス タクシー 6点 6点		乗合バス	4点以上	乗合バス	4点以上
					タクシー	4点以上	タクシー	4点以上

※ 貸切・乗合兼業の場合は貸切バスの基準点を適用します。

7 申請手続き

初めて申請する場合は、「一つ星」からの申請手続きとなります。申請の方法は、電子申請を推奨していますが、郵送による申請も可能です。

申請には、①審査申込書、②営業所情報、③自認書のほか、④以下の a)～f) の書類の写しの提出が必要です。
※三つ星については「自由記述書」をご提出いただきます。

- a) 就業規則(10人未満の営業所は労働基準監督署の受付印不要)
- b) 36協定
- c) 労働条件通知書
- d) 安全衛生委員会等関連書類
- e) 定期健康診断結果報告書(労働安全衛生規則 第52条関係 様式第6号)(50人以上の営業所のみ対象)
- f) 事業改善報告書等(行政処分の違反点数を受けている事業者のみ対象)

8 審査

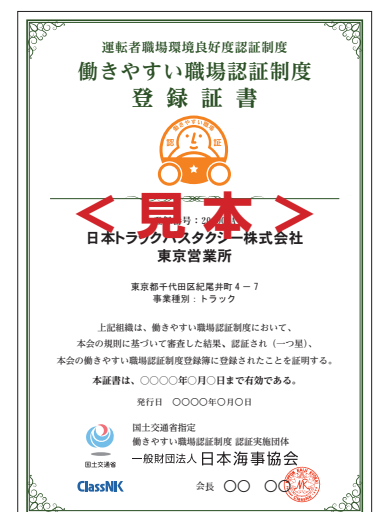
審査は登録証書発行前に行われる「事前スクリーニング及び書面審査」、「対面審査」と、登録証書発行後に行われる「巡回チェック」の3つに分類されます。

- 「事前スクリーニング及び書面審査」は本会に提出された書類を本認証制度に則り審査し、認証基準を満たしている場合に認証を付与し、登録証書を発行するためのものです。
- 「一つ星」及び「二つ星」において、「事前スクリーニング及び書面審査」の段階で申請内容に疑義等のある場合に行う対面での審査を行います。
- 「巡回チェック」は、認証制度の信頼性を確保することを目的とし、登録証書の発行後に一定の割合で実施するものです。また信憑性のある情報等によって虚偽申請の疑いがある事業者についても原則として巡回チェックを実施します。巡回チェックの結果、認証基準を満たさないことが判明した場合、また、巡回チェックを拒否した場合は認証の取り消し等の措置を行います。

※「三つ星」では、申請された全事業者についてその認証前に「対面審査」を実施します。

9 登録証書の発行・有効期間

認証登録された事業者には、登録証書が発行されます。登録証書の有効期間は原則2年間です。



10 認証事業者の公表

認証事業者の情報は、ホームページの「認証事業者の検索サイト」及び「認証事業者の一覧」で公表されます。

11 審査料・登録料

認証の取得には以下の審査料と登録料が必要です。なお、認証段階、申請方法により料金に適用される割引額が異なりますので、詳細は申請案内書でご確認ください。

(注) 金額はすべて税別

		「一つ星」新規申請		「一つ星」継続申請		「二つ星」新規・継続申請		「三つ星」新規申請 ^(※1)	
		紙申請 一部電子申請	電子申請	紙申請 一部電子申請	電子申請	紙申請 一部電子申請	電子申請	紙申請 一部電子申請	電子申請
	審査料	50,000円	30,000円	50,000円	15,000円	50,000円	30,000円	147,000円	127,000円
1	+複数の営業所を申請対象とする場合	+ 3,000円×営業所数(本社除く)						① + ②の合計 ① : +3,000円 ×申請対象営業所数 (本社除く) ② : +84,000円 ×2カ所目以降の 対面審査営業所数 ^(※2)	
2	登録料	60,000円(有効期間に重複期間が1年以上生じる場合、30,000円を差し引く)							
	+複数の営業所を申請対象とする場合	+ 5,000円×申請対象営業所数(本社除く)							

※1 三つ星申請料は、対面審査員2名分の旅費実費を別途登録料と併せて請求します。ただし、審査員1名往復につき30,000円を上限とします。

※2 対面審査営業所数の詳細は、「申請案内書」を参照してください。なお、具体的な審査対象営業所は本会で指定します。

12 認証事業者に関する情報提供窓口

認証事業者の認証の適切性等に関する疑義等についての情報提供窓口を設けています。

詳しくはホームページをご覧ください。

制度推進のパートナー ～認定推進機関～

認証実施団体の日本海事協会とともに、事業者への制度の周知広報や助言指導等の業務を実施する機関として、日本海事協会が募集を行い、国土交通省と協議して認定しています。制度に関するご質問や申請に際してのご相談にも対応しています。

ホームページに各社の連絡先等を掲載していますので、ご覧ください。

「働きやすい職場認証制度」からのご案内



■ 公式ホームページ 制度の概要、申請のご案内、関連動画などがご覧いただけます
<https://www.untenshashokuba.go.jp>

■ 公式Instagram 皆様からのフォローをお待ちしています
https://www.instagram.com/hatarakiyasui_shokuba



■ 公式TikTok 皆様からの「いいね！」お待ちしております
https://www.tiktok.com/@hatarakiyasui_shokuba

一般財団法人 日本海事協会

〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町4-7 TEL: 03-5226-2412

2024.3