

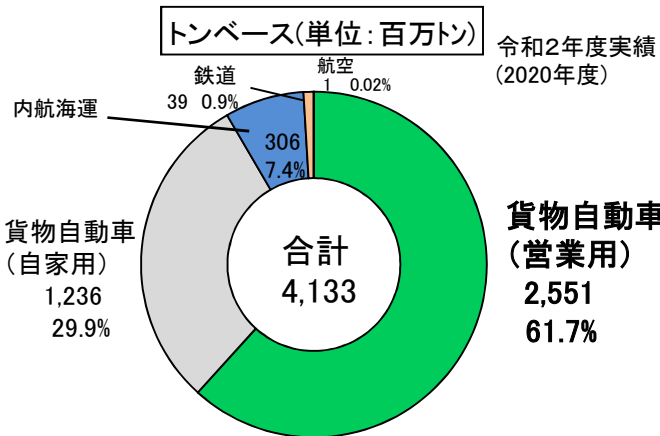
自動車運送事業における働き方改革について

四国運輸局自動車交通部貨物課

令和5年10月19日

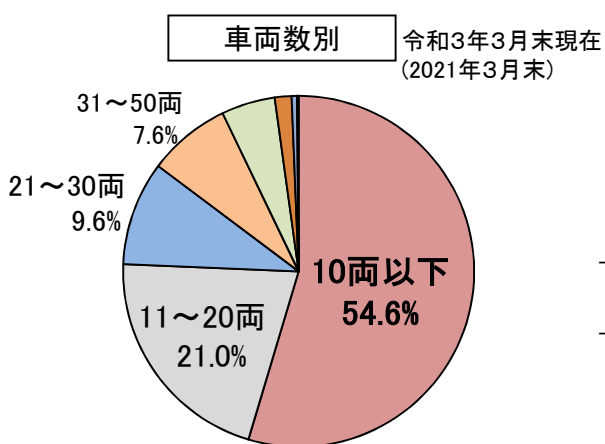
国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約41億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



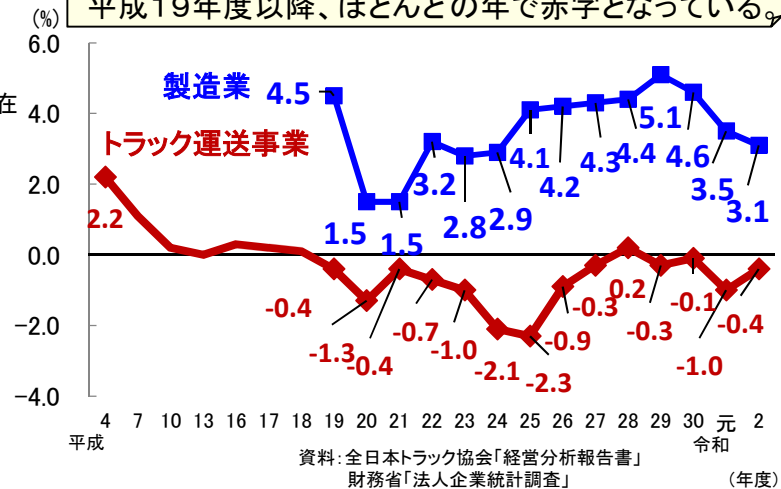
トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が半数以上を占める。

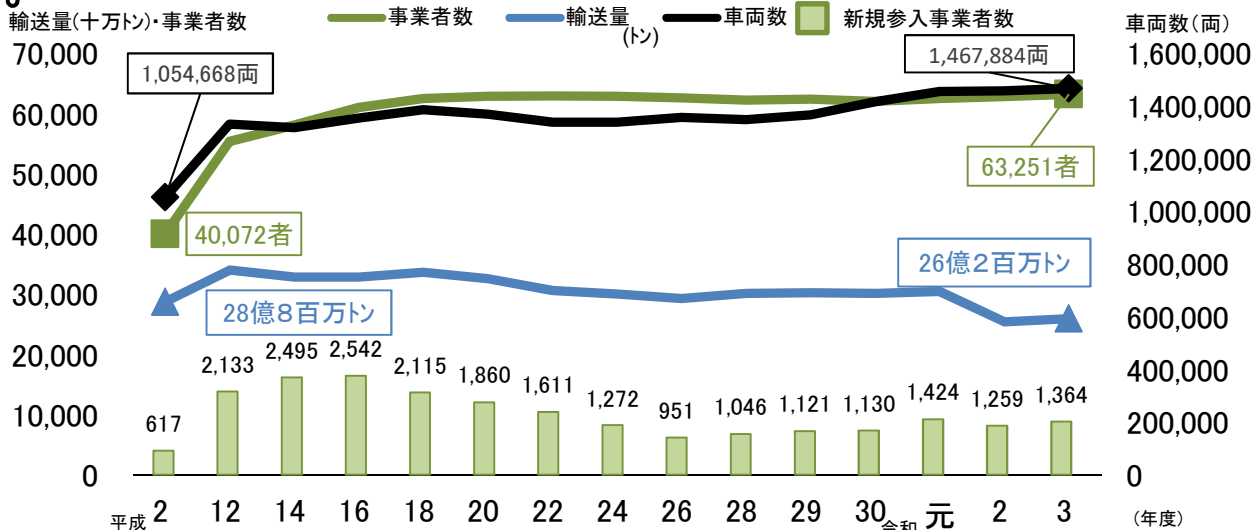


営業利益率の推移

製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降、ほとんどの年で赤字となっている。

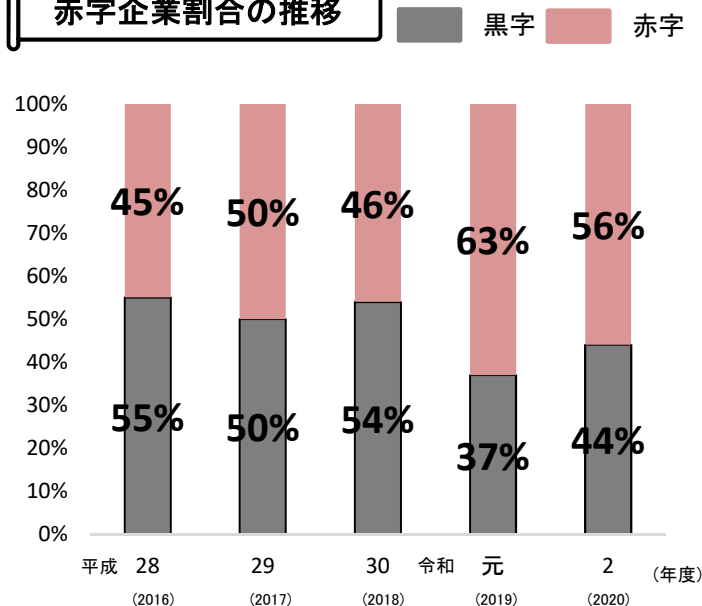


事業者数・車両数・輸送量の推移



平成2~令和3年度の間、新規参入事業者数55,068者、退出事業者数31,889者、事業者増加数23,179者

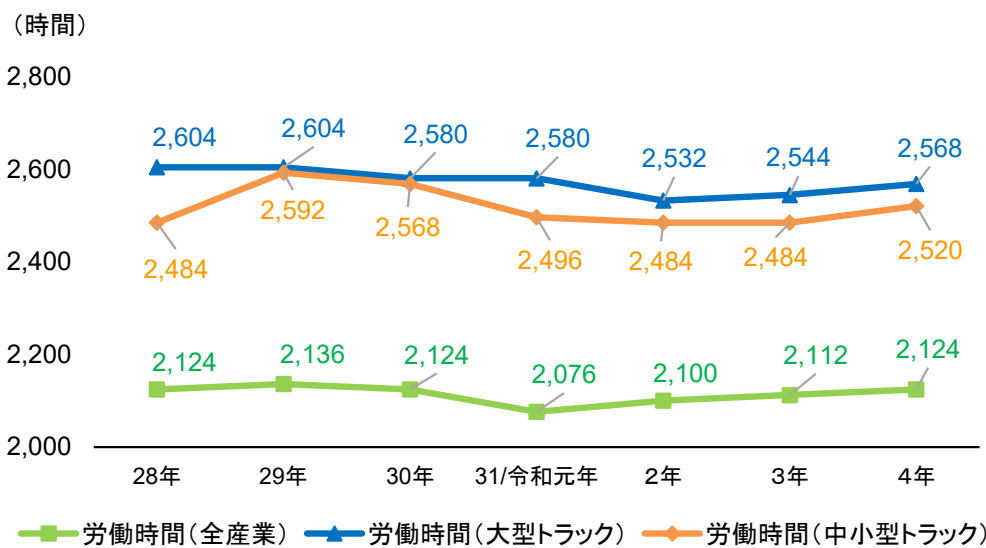
赤字企業割合の推移



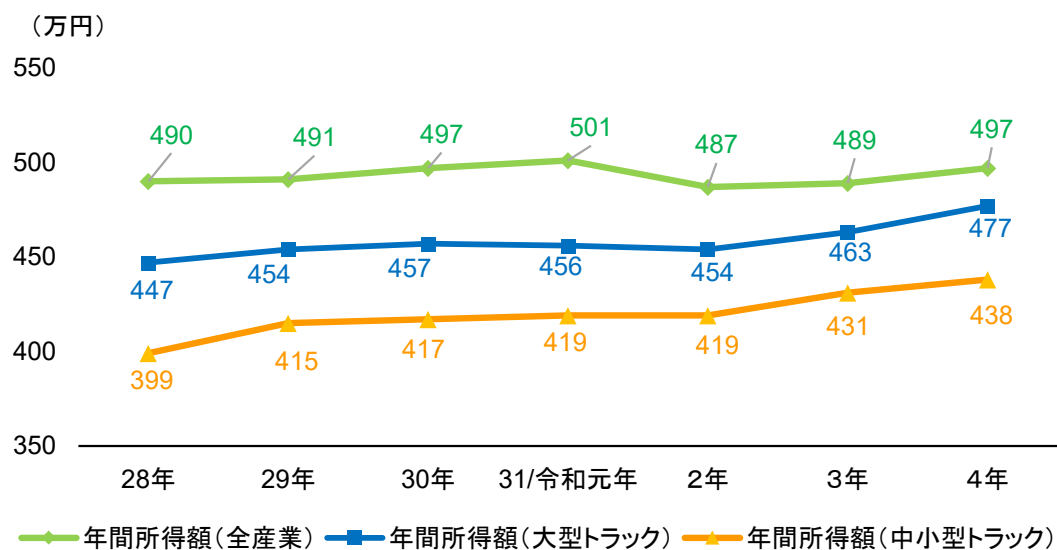
※輸送量は平成22年に調査・集計方法に変更があったことから、数値の連続性を図るため接続係数を設定し算出

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

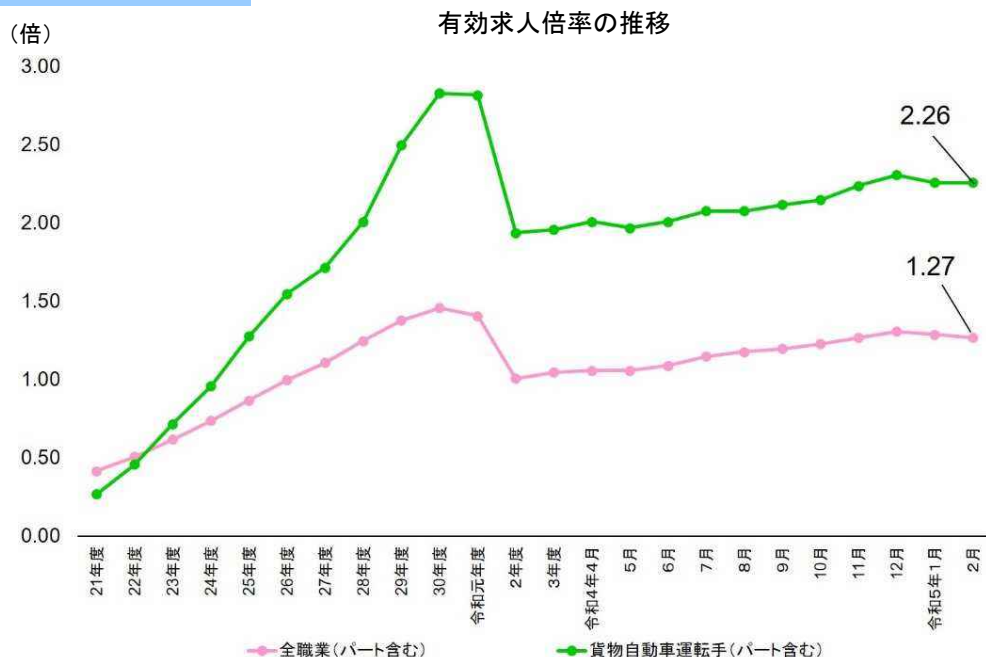
①労働時間 全職業平均より約2割(400h~450h)長い。



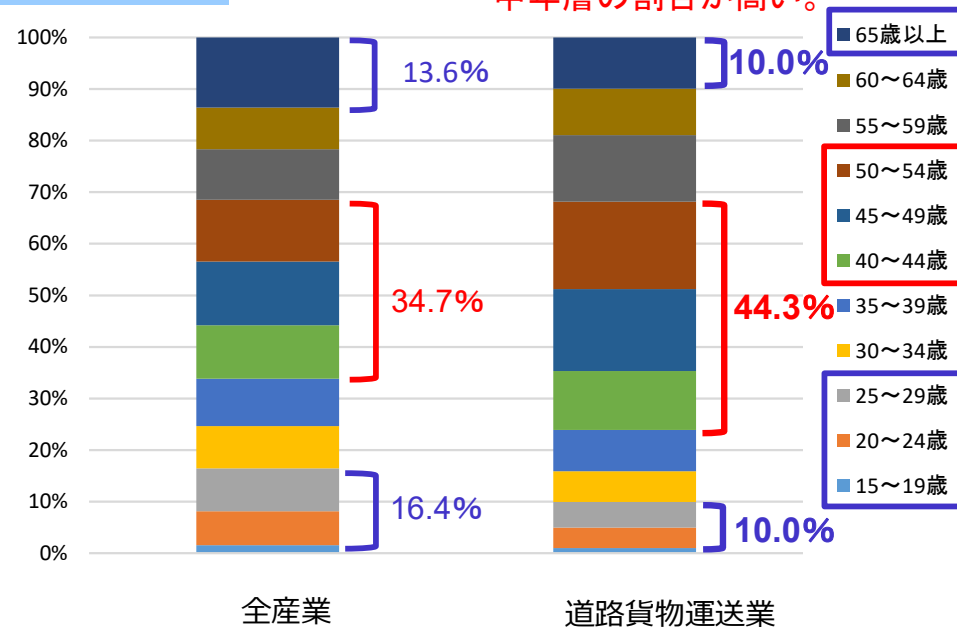
②年間賃金 全産業平均より5%~15%(20万~60万円)低い。



③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

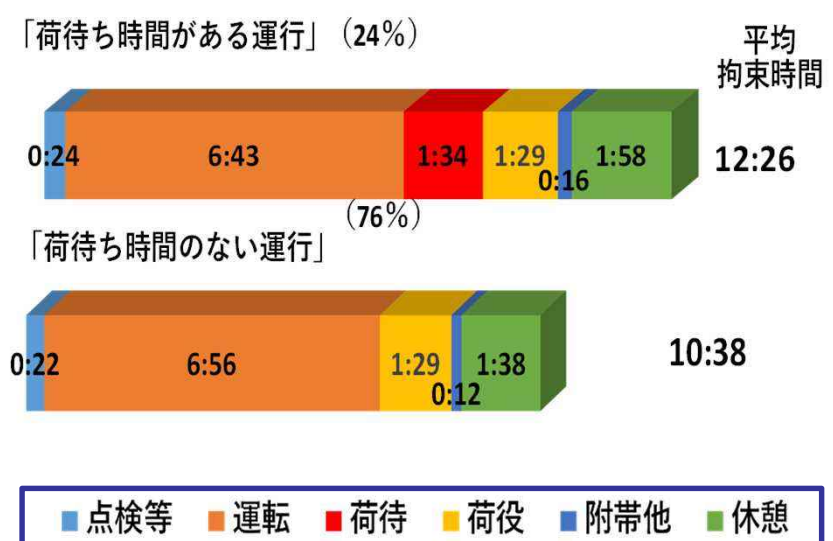


④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。

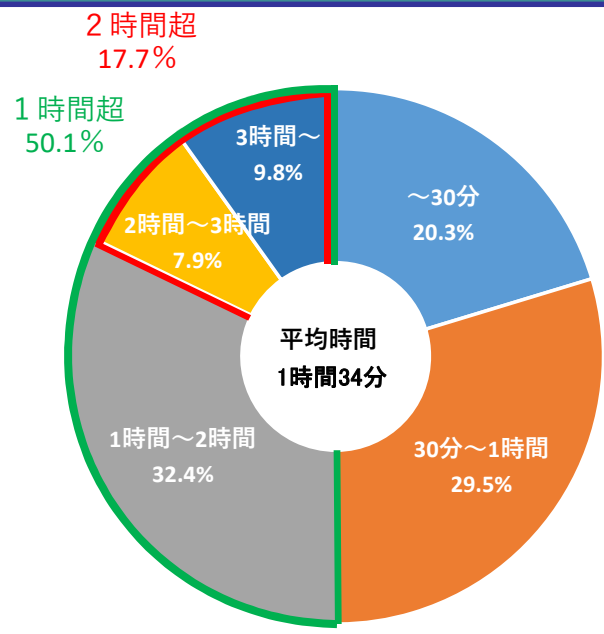


- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- **荷主企業と運送事業者が一体となって、荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

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)

働き方改革の目指すもの

- 「働き方改革」は、働く人々が、個々の事情に応じた多様で柔軟な働き方を、自分で「選択」できるようにするための改革です。
- 日本が直面する「少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少」、「働く方々のニーズの多様化」などの課題に対応するためには、投資やイノベーションによる生産性向上とともに、就業機会の拡大や意欲・能力を存分に発揮できる環境をつくる必要があります。
- 働く方の置かれた個々の事情に応じ、多様な働き方を選択できる社会を実現することで、成長と分配の好循環を構築し、働く人一人ひとりがより良い将来の展望を持てるようにすることを目指します。

■ 2019/4~

義務

(時間外労働の上限規制の中小企業への適用は2020/4~)

時間外労働の上限規制

労働基準法制定以来初めて、罰則付きの労働時間規制を導入します。

年次有給休暇の確実な取得

年10日以上年次有給休暇を付与する労働者に対して、年5日については使用者が時季を指定して取得させなければなりません。

■ 2023/4~

義務

月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ

中小企業の割増賃金率を引き上げ、大企業・中小企業ともに50%となります。

☆ 以下の事業・業務では、時間外労働の上限規制について、**5年間** (※)の適用猶予が設けられている。

(※) 令和6年(2024年)3月31日まで

- ①建設事業
- ②自動車運転の業務
- ③医師
- ④鹿児島・沖縄県における砂糖製造業

厚生労働大臣の「改善基準告示」と国土交通大臣の「勤務時間・乗務時間告示」の2つがある。

バス運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

| | |
|--------------------------|---|
| 1か月(1年)、4週平均1週(52週)の拘束時間 | ①1か月(1年)の基準 1年：3,300時間以内 1か月：281時間以内 |
| | ②4週平均1週(52週)の基準 52週：3,300時間以内 4週平均1週：65時間以内 |

1日の拘束時間：13時間以内(上限15時間、14時間)

1日の休息期間：継続11時間以上与えるよう努める

運転時間：2日平均1日：9時間以内 4週

連続運転時間：4時間以内(運転の中断は1回連続)

予期し得ない事象

分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)

2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)

休日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)

フェリー

休日労働

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

| | |
|-------------|-----------------------------|
| 1年、1か月の拘束時間 | 1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内 |
|-------------|-----------------------------|

1日の拘束時間：13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)

1日の休息期間：継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない

運転時間：2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内

連続運転時間：4時間以内
運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおよね連続10分以上、合計30分以上)
10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない

予期し得ない事象

分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)

2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)

休日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)

フェリー

休日労働

タクシー・ハイヤー運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

1日の拘束時間：13時間以内(上限15時間、14時間超は週3回までが目安)

1日の休息期間：継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない

運転時間：2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内

連続運転時間：4時間以内
運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおよね連続10分以上、合計30分以上)
10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない

予期し得ない事象

分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)

2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)

休日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)

フェリー

休日労働

※1：1週間の運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所以外の場所におけるものである場合

※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。
・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと
・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと
・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと
・運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要

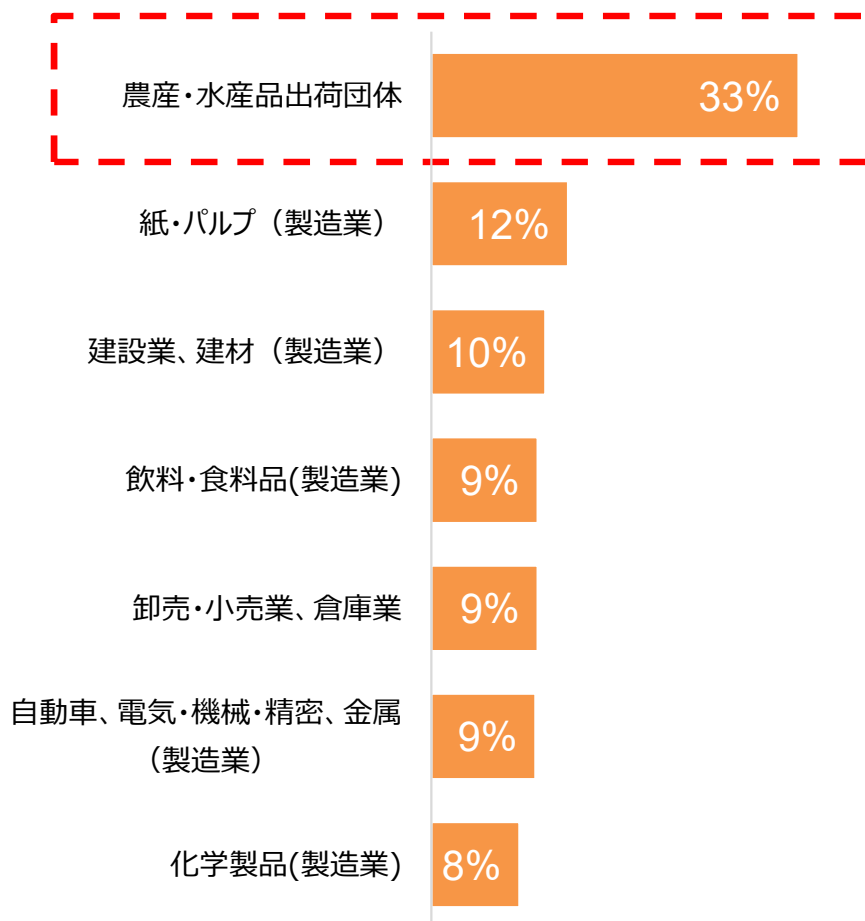
※3：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。
・運転中に予期せず乗務予定のフェリーが欠航したこと
・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと
・異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと
・運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要

※4：車間内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること

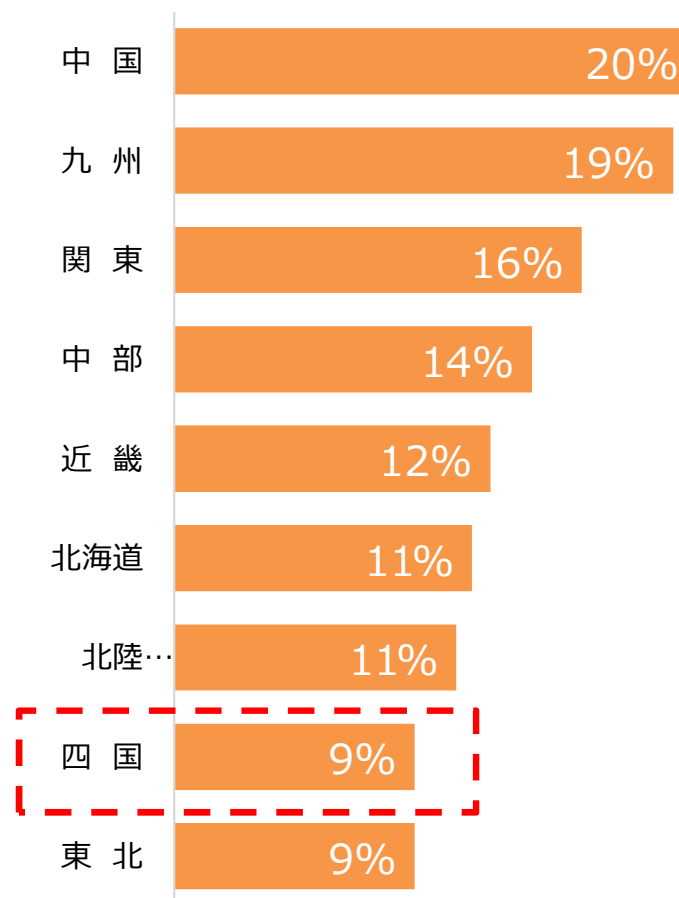
労働時間規制等による物流への影響

- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足**する可能性。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足**する可能性。

(1) 不足する輸送能力（品目別）（2019年度データより推計）



(2) 不足する輸送能力（地域別）（2019年度データより推計）



出典：持続可能な物流の実現に向けた検討会中間とりまとめ（2023年2月）より抜粋

改正の目的

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制(960時間)の適用を見据え、平成30年の議員立法における時限措置として、「**荷主対策の深度化**」と「**標準的な運賃**」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っ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**労働条件を改善することが急務だが、担い手確保の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、**両制度を継続的に運用することが必要**

改正の概要

改正前 【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を実施**

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等による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

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

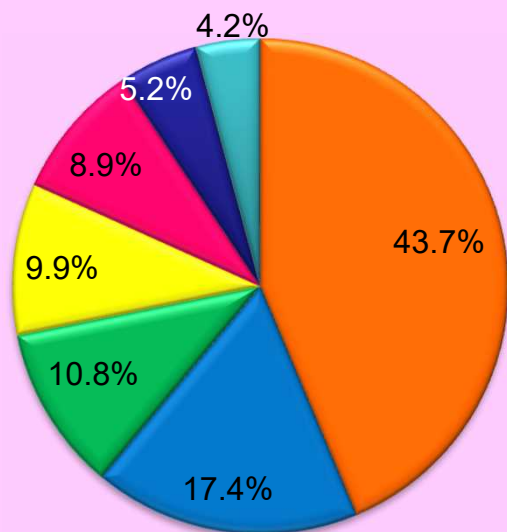
要 請

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

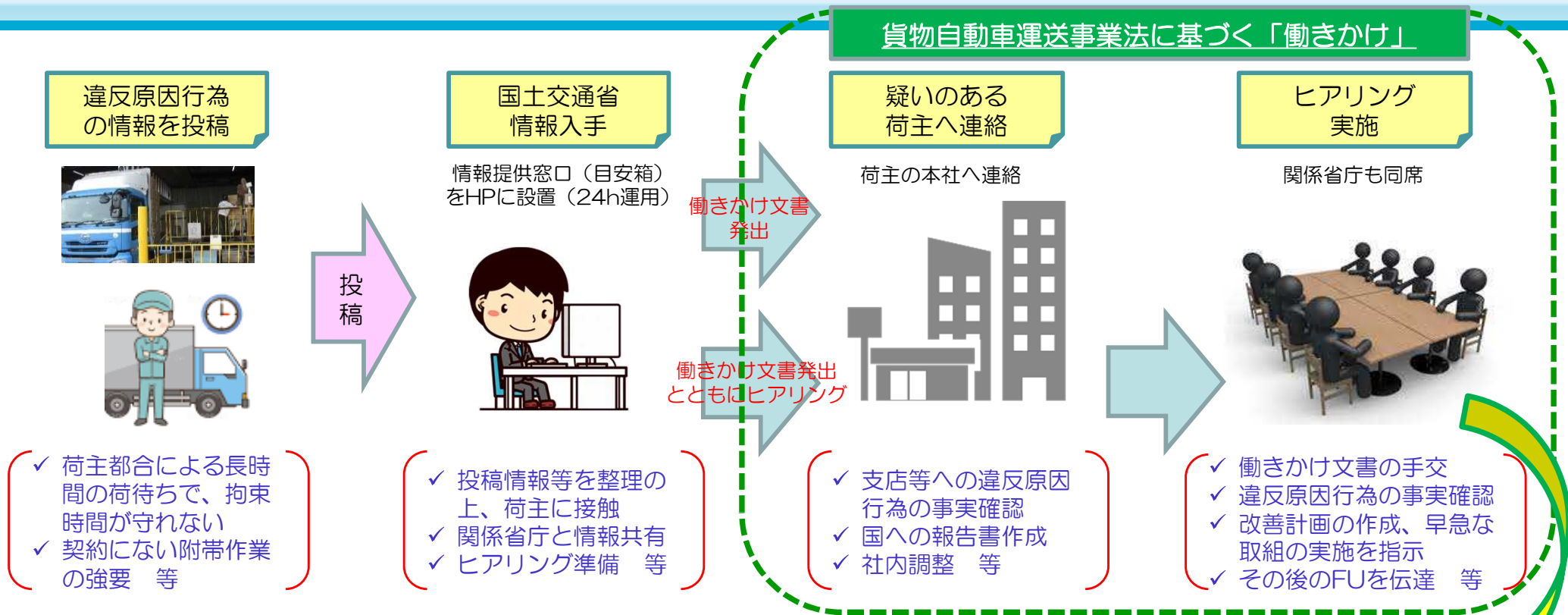


- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 過積載運行の要求
- 無理な配送依頼
- 拘束時間超過
- 異常気象時の運行指示

「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)



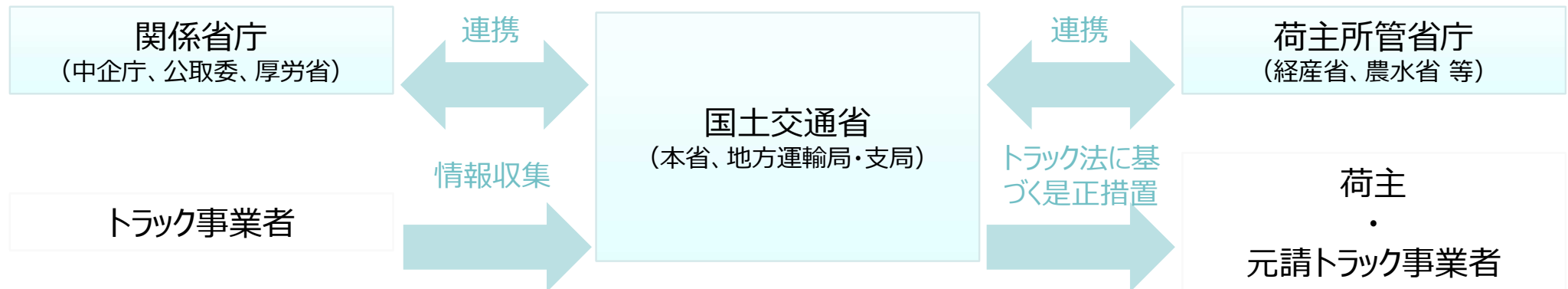
- 「働きかけ文書発出とともにヒアリングを実施する場合は、主に以下の流れに沿って実施
 - 長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、過積載の指示等、**違反原因行為の事実確認**
 - 違反原因行為が事実の場合、早急の解消に向けた**改善計画の作成・提出**
 - 改善計画には、**違反原因行為の解消に必要な期間を設定（改善期間：概ね3か月程度）**
 - **取組の確実な実施を指示するとともに、進捗状況や改善効果等を定期的にヒアリングや提出データ等で確認し、違反原因行為が解消されたことが確認できるまでフォローアップ**
 - 当該荷主が扱う貨物を所掌する関係省庁（経産省、農水省等）と連携してヒアリングを実施

これまでの実績（令和5年8月末までの累計）：働きかけ⇒142件、要請⇒5件

- **トラックドライバーは、労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が喫緊の課題。**
- **働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用されるが、これによる物流への影響が懸念（「2024年問題」）。**
- **国土交通省では、貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置を講じてきたが、2024年問題を前に、強力な対応が必要。**
- **このため、新たに「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに。**

⇒ 令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。10

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

過労運転防止義務違反を招くおそれがあります。



無理な到着時間の設定

最高速度違反を招くおそれがあります。

過積載になるような依頼

過積載運行を招くおそれがあります。



異常気象時の運行指示

輸送安全確保義務違反を招くおそれがあります。

そのほか、こんな行為についても情報があればお寄せください。

- 依頼(契約)にない附帯作業 (貨物への植札ラベル貼り、などをさせられるが料金が支払われない。)
- 運賃・料金等の不当な据置き

国土交通省トラックGメンが荷主・元請事業者の**本社**に対して「働きかけ」、「要請」を行い、是正を指導します。

【電話でのご連絡はこちらまで】

国土交通省 四国運輸局 自動車交通部 貨物課 087-802-6773

徳島運輸支局 輸送・監査部門 088-641-4811 香川運輸支局 企画観光・輸送・監査部門 087-882-1357
愛媛運輸支局 輸送・監査部門 089-956-1563 高知運輸支局 輸送・監査部門 088-866-7311



「トラックGメン」とは…

トラックGメンは、適正運賃の收受や労働環境の改善を実現し、2024年問題の解決を目指すため国土交通省が創設した専門部隊です。「ブッシュ型(積極的)情報収集」や、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者**本社**への「働きかけ」や「要請」等を行い、疑いが事実であれば、改善に向けた計画策定を指導します。

【働きかけ・要請の手順】



【働きかけ後の改善事例】



【要請後の改善事例】



目安箱 (具体的イメージ)

トラックGメンの適切な活動のため、目安箱への投稿をお願いします。

投稿いただきたい内容

- ご意見・事例の分類
…長時間の荷待ち、依頼にない附帯業務など
- ご意見・事例の具体的な内容
…いつ、どこで、誰から、どのようなことをさせられたか
- 貨物の種類
…加工食品、日用品、機械・機械部品など
- 発着荷主の業態
…農林漁業、鉱業・砕石業・砂利採取業など
- 投稿者の情報
…会社名、お名前、ご職業、ご連絡先など
※「国土交通省からの連絡可否」において、「連絡不可」を選択いただいた場合、ご連絡を差し上げることはありません。

※ 荷主等(働きかけ・要請の対象)から情報提供元が特定されないように配慮します。

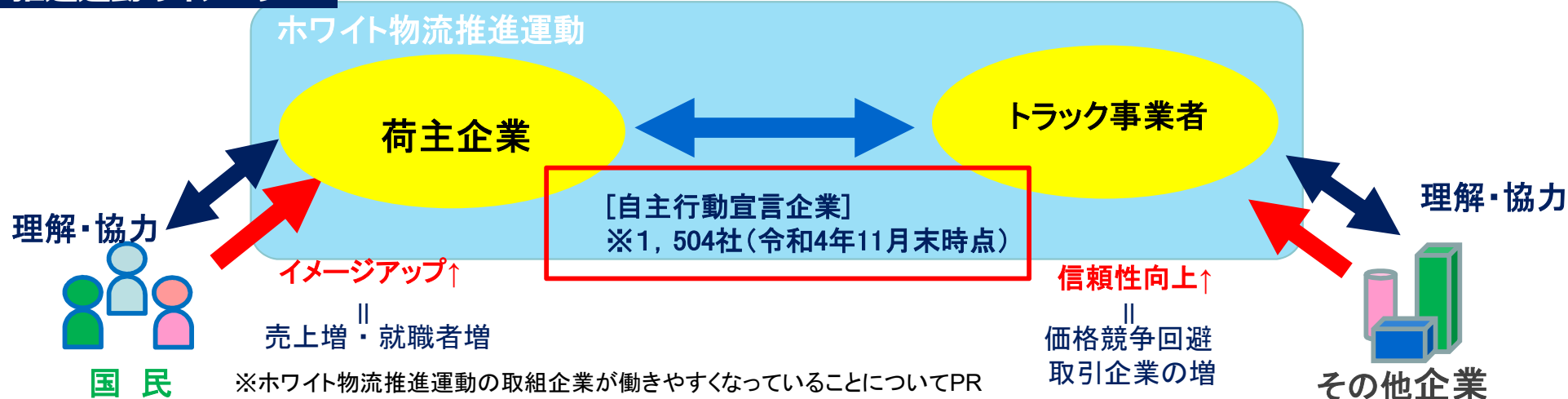
- 国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するため、若者、女性、高齢者も含めた全ての人にとって魅力ある「よりホワイト」な職場づくりを行う取り組み。

※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
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 |

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。

認証マーク



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。 14

(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」

※正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」

安心を込める! 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・広げ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・情報化推進委員 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、トラック業界の職種には、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べく、さまざまな取り組みが求められています。こうした改革に積極的に取り組んでいる事業者でも多くを業界内外に「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始める見込み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、タクシー業界を取り巻く環境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、若者や女性の乗客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!



▲ 働きやすい職場認証ステッカー



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!
職場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 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
〒102-8567 東京都千代田区西船場1-4-7 TEL.03-5226-2142



- 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>

