

検討課題に係る論点

資料目次

I .	トラック産業の健全化に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・	1
II .	トラック産業の活性化に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・	15
	i .	トラックドライバーの確保・育成に向けて・・・・・・・・ 16
	ii .	一層の社会機能の発揮について・・・・・・・・・・・・ 25

I . トラック産業の健全化に向けて

取組作業部会検討課題の取組状況について

25年8月	9月	10月	11月	12月	26年1月	2月	3月	4月
1. 参入時基準の強化について(所要資金見直し・損害賠償能力の強化等) (参考)参入時基準の強化等 (5両未満事業者への運行管理者選任義務付け、法令試験の見直し、運行管理体制の確認強化)								
		通達発出 (10/31)		施行 (12/1)				
改正省令公布・ 通達発出 (3/4、3/29)	施行 (5/1)							
2. 適正取引・安全阻害行為防止について(書面化・荷主勧告強化)								
各種説明会及びセミナーの開催					改正省令・標準約款公布、ガイドライン・協力要請書発出、荷主勧告運用強化の通達発出 (1/22)		施行 (4/1)	
3. 共同点呼の実施について								
通達発出 (7/30)			施行 (11/1)					
4. 安全性優良事業所評価制度(Gマーク制度)へのインセンティブの拡充について								
国の表彰制度の創設						公表(3月)		
5. 適正化事業実施機関との連携強化について(速報制度)								
通達発出 (3/29)		施行 (10/1)						

今後の方向性(案)

・基準強化後の状況を注視しつつ、運用強化について検討。

・事業者による交渉力強化を支援。
 ・書面化の普及・定着に向けたフォローアップを実施。
 ・利用運送事業者の安全阻害行為への対応を検討。

・Gマークの表彰制度を別添の案により運用開始。

・速報事案の多い小規模事業者の効果的な指導・監査に向けた対策を検討。

背景

Gマーク制度(安全性優良事業所認定制度)については、大手のトラック運送事業者の多くが取得済みとなった近年では、申請件数が鈍化しており、今後、中小事業者の取得にも焦点をあて、一層のインセンティブをもって、その取得を促し、Gマークの普及を図ることにより、トラック業界の安全の増進、信頼の増大を図っていく必要があります。

将来ビジョン検討会の取組作業部会における業界の健全性の確保という論点において、悪質な違反行為を行う事業者の処分の強化を図ることと相まって、良質な事業者に対し国としても一定の評価を付与していくことも重要な課題であるとされ、自動車局として表彰制度を創設することとします。

表彰制度の骨子について

トラック協会によって審査基準の策定、認定などが行われるGマーク事業所について、さらに一定の高いレベルにある事業所について具体的な表彰基準に基づき、毎年度表彰を実施。

◆表彰者及び表彰対象者について

地方運輸局長表彰	運輸支局長表彰
Gマークを連続して10年以上取得していること	Gマークを連続して10年以上取得していること
表彰日前まで重大事故を惹起せず、かつ、行政処分を受けていないこと	表彰日前まで重大事故を惹起せず、かつ、行政処分を受けていないこと
運転者教育が2カ月に1回程度実施され、ISO基準などの国の基準を超える教育が実施されていること	運転者教育が定期的に行われていること
デジタコと又はドラレコが装着されていること (配置車両の100%)	デジタコと又はドラレコが装着されていること (配置車両の90%以上)
荷主からの表彰、安定的な財務基盤の確保、又は、輸送の安全に係る表彰を受けていること	荷主からの評価、安定的な経営の確保、又は、運転記録証明書による運転者への指導が行われていること

◆実施時期について

平成26年度の運輸支局長表彰から実施。

(参考) 対象事業所数

運輸支局長表彰 … 約1400事業所

速報制度に基づく適正化事業実施機関からの速報件数(車両規模別)(全国)

営業所 車両数	速 報 事業者数	構成率	内 訳					巡回件数	構成率
			点呼 未実施	運管 未選任	整管 未選任	定期点検 未実施	小 計		
5両未満	1者	2.0%	1	1	0	0	2	712件 (123件)	10.1%
5～10両	43者	86.0%	12	19	29	4	64	3,194件	45.3%
11～20両	5者	10.0%	0	2	4	0	6	1,735件	24.6%
21～30両	0者	0.0%	0	0	0	0	0	663件	9.4%
31両以上	1者	2.0%	1	0	0	0	1	740件	10.5%
合 計	50者	100.0%	14	22	33	4	73	7,044件	100.0%

※5両未満の()内の数字は集合指導の件数

1. 5両未満営業所に対する運行管理者の選任義務付けについて

平成25年3月29日公布、平成25年5月1日施行（平成25年5月1日以降、新たに5両未満となる営業所について適用）（※1）

- 貨物自動車運送事業輸送安全規則を改正し、全ての営業所に運行管理者を1名以上選任することを義務付けることとした。（適用除外：5両未満営業所のうち、霊きゅう運送事業者・一般廃棄物運送事業者・島しょに存する事業者の営業所等）

※1 【経過措置】改正省令の公布の際、現に5両未満営業所であったものは、平成26年4月30日までの間は、運行管理者の選任を義務付けないこととした。

2. 新規許可申請者に対する法令試験の見直し等について

平成25年3月4日通達発出、平成25年5月1日施行

- 新規許可申請時等に経営者等に対して実施している法令試験に関し、
 - 実施方法の見直し（同一申請者は隔月1回まで受験可能。再試験は1回に限り受験可能。→合格点に達しない場合は却下処分とする。）
 - 試験科目に、独占禁止法及び下請代金支払遅延等防止法の追加など、所要の見直しを行うこととした。
- 新規許可申請時に行っている運行管理体制の確認に関し、
 - 運行管理者の確保等の予定
 - 車庫が営業所に併設されていない場合の点呼の実施方法
 - アルコール検知器の配備に関する計画
 - 事故防止等に関する指導教育の実施方法に関する計画等の提出を求めることとするなど、所要の見直しを行うこととした。

3. 新規許可申請者に対する所要資金額の確保基準等の引き上げについて

平成25年10月31日通達発出、平成25年12月1日施行

- 新規許可申請時に申請者が確保すべき所要資金額に関し、「自己資金が所要資金の2分の1に相当する金額以上」としていた基準を「所要資金全額」の確保をするよう引き上げることとした。
- 新規許可申請時に事業者が加入すべき任意保険等の保険金額に関し、加入すべき任意保険等の保険金額を被害者1名につき保険金額5,000万円以上から無制限に引き上げることとした。

適正取引の確保等に向けた対策について(書面化の推進関係)

1. 貨物自動車運送事業輸送安全規則(省令)の一部改正について

トラック事業者は、運送条件が明確でない運送の引受け、運送の直前若しくは開始以降の運送条件の変更又は運送契約によらない附帯業務に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならない、との努力義務規定を設けました。

(平成26年1月22日公布、平成26年4月1日施行)

2. 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」の策定について

関係者の意見や実証実験の結果などを踏まえ、運送契約に際して、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての重要事項について、荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者とトラック事業者の間で書面により共有することをルール化(書面化)するべく、ガイドラインを制定し、書面化の趣旨、書面の記載事項等を明らかにしました。

(平成26年1月22日策定)

3. 標準貨物自動車運送約款(告示)の一部改正について

トラック事業者と荷主との運送契約の内容について規定し、個々の運送取引の際に適用される標準貨物自動車運送約款において、荷主からの運送状の発出を原則化するとともに、事業に附帯する業務(附帯業務)の内容の明確化等を図りました。

(平成26年1月22日公布、平成26年4月1日施行)

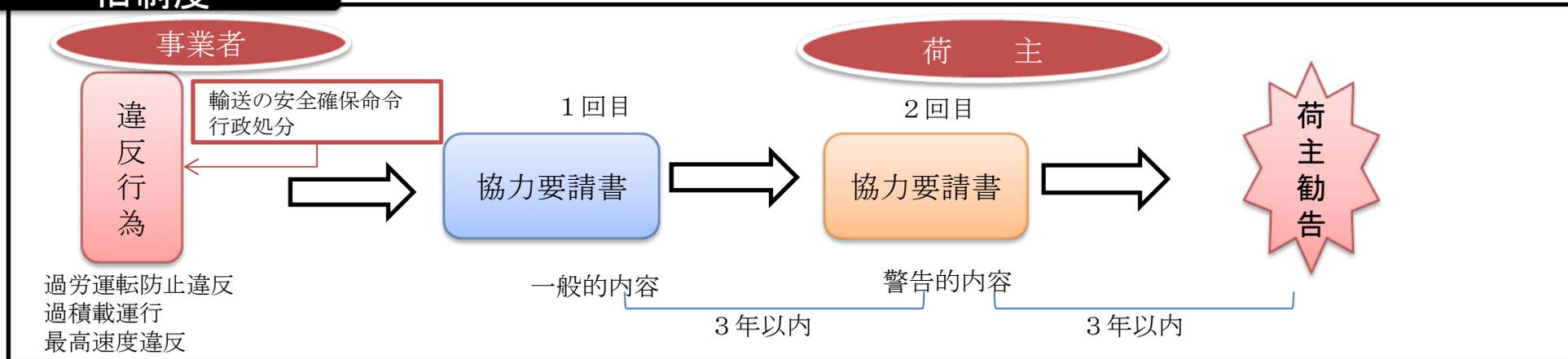
4. 荷主、元請事業者、利用運送事業者に対する協力要請書の発出について

経済団体、元請事業者・利用運送事業者団体に対して、非合理的な到着時間の設定や手待ち時間の恒常的発生等の安全を阻害する行為の解消に努め、トラック事業者に対して適時適切に運送条件等に係る重要事項を書面により示す対応を実施するなど、トラック事業者との密接な連絡、協力関係の下、適切な対応に積極的に取り組まれるよう、協力要請を行いました。

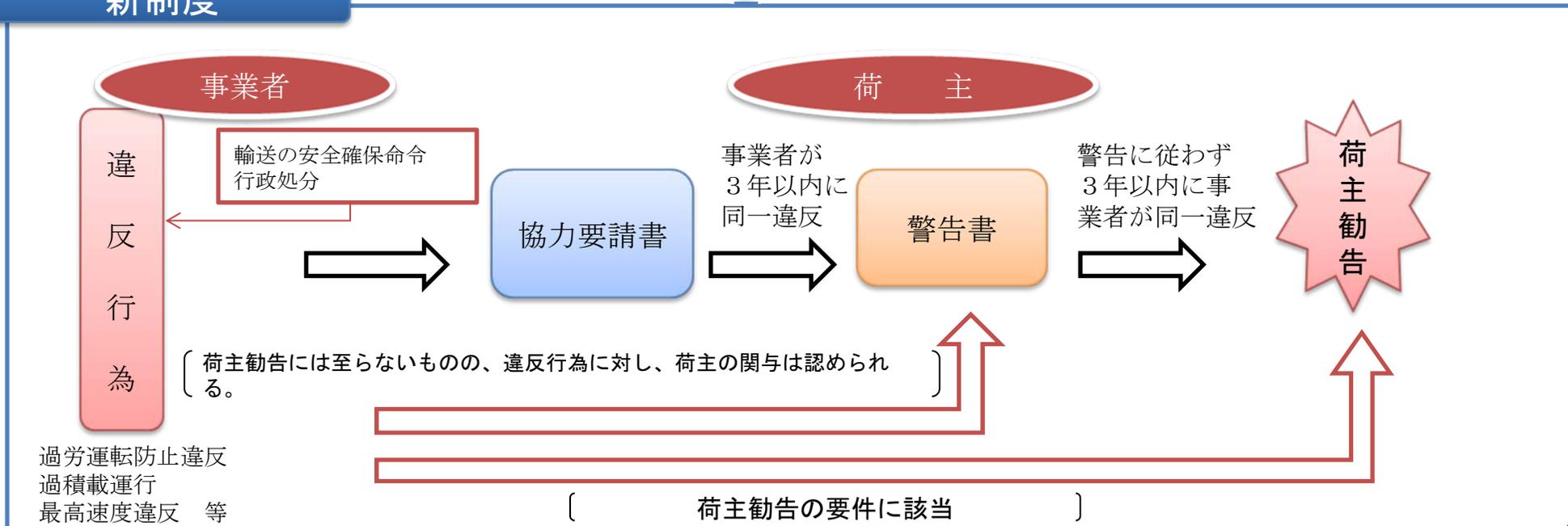
(平成26年1月22日発出)

荷主勧告制度改正の概要 (平成26年1月22日改正、平成26年4月1日施行)

旧制度



新制度



※ 荷主勧告は、関係省庁に協議の上、荷主名等を公表。

荷主勧告に係る端緒の類型

- 【類型1】 運送契約書等の書類や関係者の証言等から、違反行為に関し荷主の主体的な関与の疑い
- 【類型2】 同一荷主と取引のある複数の事業者が同一の違反
- 【類型3】 過去3年以内に警告書が発出されている荷主の依頼により事業者が対象違反
- 【類型4】 違反に対し、捜査機関が荷主関係者を教唆犯等で捜査
- 【類型5】 警察署長が荷主に過積載運転要求に係る再発防止命令書を発出

荷主勧告に係る荷主の行為の類型

- 違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであること
- その他違反行為が主として荷主の行為に起因するものと認められること
- 荷主が事業者に対する優越的な地位や継続的な取引等を利用し次のような行為を実行
 - 【類型1】 非合理的な到着時間の設定
 - 【類型2】 やむを得ない遅延に対するペナルティの設定
 - 【類型3】 積込み前に貨物量を増やすような急な依頼
 - 【類型4】 管理荷捌き場において手待ち時間を恒常的に発生させているにもかかわらず事業者の要請に対し、通常行われるべき改善措置を行わない場合
 - 〔 積載方法の見直し、ブースの見直し、作業マニュアル等現場改善活動、手待ち時間長時間化の際の到着時間の再設定・ルート変更等のマニュアル化、手待ち時間の実態把握や拘束時間内における作業完了等への配慮 等 〕
- 【類型5】 荷主が事業者に対し、違反行為を指示、強要等

このような荷主の行為が見られた場合、個別具体の事例に応じ、荷主勧告の要件に該当するか否かを判断

※ 荷主勧告書における勧告内容のイメージ

- 【例1】 事業用自動車の運転者について、改善基準告示違反につながるような貨物の到着時間の設定を行わないよう勧告する。
- 【例2】 事業用自動車の運転者に最高速度違反を惹起させることのないよう、契約において、交通渋滞等やむを得ない事情による到着時間の遅延に対し、ペナルティを課すことをしないよう勧告する。
- 【例3】 事業用自動車の運転者に過積載運行を惹起させることのないよう、積込み前に貨物量を増やす急な依頼をしないよう勧告する。
- 【例4】 貴社管理の荷捌き場において、恒常的な手待ち時間が発生させ、事業用自動車の運転者に改善基準告示違反となるような乗務をさせないよう、事業者と協議の上、積載方法の見直し、ブースの増設等の措置を講ずることを勧告する。
- 【例5】 トラック運送事業者に対し、過積載となるような運行を指示しないよう勧告する。

転嫁対策の進展を図るため、現状の実態を適切に分析するとともに、継続的調査などにより、対応を加速する必要がある。

国土交通省、(公社)全日本トラック協会、経済界が連携して、荷主やトラック事業者と広範に取引を行う物流子会社、元請事業者に対する調査を実施する。

質問事項

①「サーチャージ制」の周知度や習熟度を明らかにする。

②運送契約を有する荷主等との間で、サーチャージの適用や運賃転嫁の実施感を具体的に明らかにする。

③運送契約を有する荷主等との間で、サーチャージ導入や運賃転嫁が進展あるいは遅れている業種、荷主属性があるか等を明らかにする。

④元請等は、下請事業者の申し入れ等に対して、対応の考えをどのようになっているかを明らかにする。

ポイント

① 習熟度合

② 転嫁進捗度合

③ 荷主属性

④ 下請への意向

概要

- ① 貨物自動車運送事業法第29条に基づく、業務の管理の受委託の一形態として実施。
- ② 同条の許可申請に際しては、受託者及び委託者間で契約を締結。
- ③ 受委託営業所や運転者、運行管理者等が実施する主な事項は以下のとおり。

委託営業所

受委託点呼開始時に提出

- ・ 運転者の名簿・台帳の写し
- ・ 病歴・服用薬が分かる書類
- ・ 事業用自動車の点検整備記録簿の写し
- ・ 緊急連絡体制表

- ・ 受委託点呼を受ける運転者の予定表

運転者

点呼実施時に以下の書類等を提示

- ・ 前日の勤務状況、当日の運行計画が分かる書類
- ・ 運転免許証、車検証・自賠責証
- ・ 日常点検結果及び委託者の整備管理者による運行の可否決定を報告

- ・ 事業用自動車、道路・運行状況の報告

受託営業所

受委託点呼実施者の体制の確保

- ・ 受委託点呼実施者は一定の数を確保

- ・ 適切な受委託点呼に活用

運行管理者又は補助者

- ・ 法令違反を発見、運行させるべきではないと判断した場合等は、委託者に連絡
- ・ 警報発令時等は委託者の運行管理者に連絡

- ・ 法令違反を発見した場合、委託者に連絡

導入時

一定期間前

乗務前点呼

乗務後点呼

トラック事業における 共同点呼について

国土交通省においては、トラック事業における輸送の安全の確保及び経営環境の改善のため、共同点呼（受委託点呼）制度を導入します。

トラック事業の共同化は、これまでも様々な取組が見られました。経営環境の更なる改善のため、中小事業者を中心にニーズの強い共同点呼の導入を進めます。

これまでの共同化の例



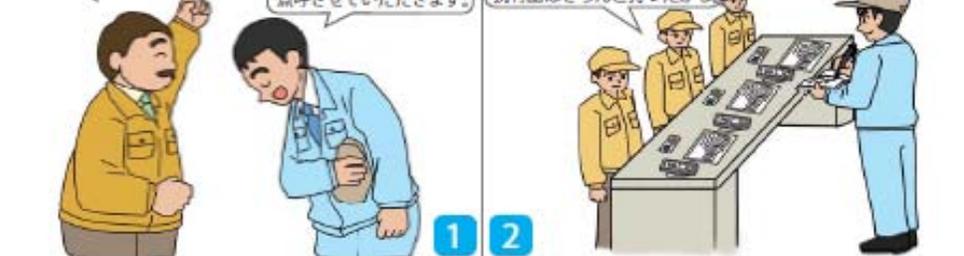
共同点呼のイメージ

1 前はしっかり自社の運行管理者が点呼。夜や早朝は近くの事業者に点呼を委託。これでどの時間の運行が依頼されても点呼ができる。

2 契約に従ってしっかり点呼させていただきます。

3 自社の点呼より緊張するな。携行品はきちんと持ったかな。

4 他社から任せられた点呼だ！しっかりやるぞ。



毎日健康を管理して、違反をしないように気をつけなきゃ！

それは結構だ。

夜間点呼のための人員確保は断しかったけれど、共同点呼を始めて本当によかった。

業界の発展のため、ともにがんばりましょう！



輸送の安全と経営の効率化の両立

※共同点呼の受託者は、安全性優良事業所であること、委託者は、安全性優良事業所又は重大事故及び行政処分（点呼実施違反）が3年間ない事業所であることが必要です。

点呼の重要性

トラック運送は、国の隅々まで物資を運ぶことから、国民生活や産業活動を支える「国の血液」とも言われる重要な産業です。

この重要な産業においても「輸送の安全」が第一であることは言うまでもありません。トラック運送業務は、その性格上、事業者や運行管理者の目の届かないところで行われることから、ドライバーと顔を合わせる時間も限られています。この限られた時間を最大限活用して、安全運行に必要な確認・指示やアドバイスを行う場が「点呼」です。「点呼」は「安全運行の最後の砦」。トラック事業における運行管理の中で最も重要な業務であり、これを確実に実施しなければ、「輸送の安全」が確保できません。

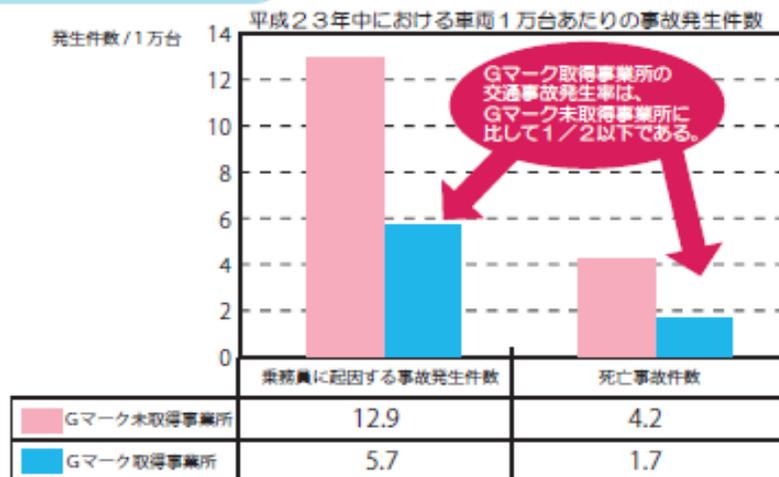
安全性優良事業所とは (Gマーク事業所)

利用者が安全性の高い事業者を選びやすくするなどの観点から、輸送の安全に積極的に取り組んでいる事業所を認定する制度です。

国土交通大臣が指定した全国適正化実施機関が38の評価項目を設定し、同機関内に設けられた安全性評価委員会に諮り認定されています。



Gマーク事業所の 安全性



出典：国土交通省自動車局貨物課

Gマークについて、詳しくは下記アドレスまで
<http://www.jta.or.jp/gmark/gmark.html>

適正化事業実施機関とは、貨物自動車運送に係る輸送の安全のため、事業者に対する巡回指導、広報啓発、安全性優良事業所（Gマーク事業所）の認定などを行う民間の機関です（法に基づき都道府県トラック協会が指定されています）。

従来、この機関が巡回指導において違反行為を確認した場合は、適正化事業指導員が改善指導を行い、事業者による改善措置を促すことを基本としていました。

平成25年10月1日からは、点呼を全く実施していない、運行管理者が全く存在していないなどの重大・悪質な法令違反状態を適正化事業指導員が確認した場合においては、運輸支局に速報するよう適正化事業実施機関に指示しました。

その他、下記の事例についても、運輸支局に通報するよう指示しています。

事業者におかれましては、この制度を理解した上で、法令を遵守し輸送の安全の確保に心がけて下さい。



運輸支局への通報

速報事案

裏面参照

速やかに通報

定期報告事案

- ① 巡回指導評価がEで、3月以内に適正化事業実施機関に対し改善報告が行われない営業所
- ② 巡回指導評価がEで、改善報告は行ったが一部に未改善が見られ、再度の巡回指導において当該違反の改善が見られない営業所
- ③ 巡回指導を拒否した営業所
- ④ 社会保険等未加入の営業所

改善報告
確認後、
定期報告

巡回指導で確認
したら定期報告

定期的に報告



相談事案

- ① 名義貸し、白トラ利用等悪質であり、かつ、構成要件該当性の判断が困難な法令違反について疑いが認められる営業所
- ② 記録の改ざんが疑われる営業所
- ③ 巡回指導評価がDで、3月以内に適正化事業実施機関に対し改善報告が行われない営業所 等

疑いが高い
場合は即相談

改善報告確認
後、相談

定例会議で相談



速報事案の概要



【速報対象違反項目】

【速報の具体的な要件】

点呼を全く行っていない

- ① 点呼の実施記録が保存されていない
- ② 点呼の実施記録に係る帳簿に記載が全くされていない

運行管理者
整備管理者
が全くいない

- ① 選任されている運行管理者が全くいない
- ② 選任されている整備管理者が全くいない
- ※ それぞれの資格者がいても、法令に基づく届出がされていない場合は、速報の対象となります。

定期点検未実施

- ① 定期点検整備記録簿が保存されていない
- ② 定期点検整備記録簿に記録が全くされていない

速報

運
輸
支
局

※ 「記録をしていないことは、実施をしていない疑いがある」と判断され、速報の対象となります。



バス・タクシー・トラック事業者に対する監査方針・行政処分等の基準に係る通達を下記のとおり改正した。

監査方針

平成25年
10月1日施行

1. 悪質な事業者に対する集中的な監査実施
 - ・ 監査端緒の充実を図りつつ、違反歴等の当該事業者に関する情報等を適切に把握し、**重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施**
 - ・ このため、各種通報、法令違反歴等を基に優先的に監査を実施する事業者及び**継続的に監視していく事業者のリストを整備**
2. 街頭監査を新設
 - ・ バス分野を念頭に**街頭監査を新設**
 - ・ 利用者等からの情報や多客期等をとらえ、バスの発着場などにおいて、交替運転者の配置、運転者の飲酒、過労等の**運行実態を点検**

行政処分等の基準

平成25年
11月1日施行

1. 悪質・重大な法令違反の**処分を厳格化→事業停止（30日間）**
※処分厳格化により新たに追加された事業停止（30日間）については、平成26年1月1日から適用
 - ・ 運行管理者の未選任（現行：40日車）
 - ・ 整備管理者の未選任（現行：40日車）
 - ・ 全運転者に対して点呼未実施（現行：点呼未実施率50%以上、40日車）
 - ・ 監査拒否、虚偽の陳述（現行：60日車）
 - ・ 名義貸し、事業の貸渡し（現行：60日車×違反車両数）
 - ・ 乗務時間の基準に著しく違反（現行：120日車）
 - ・ 全ての車両の定期点検整備が未実施（現行：20日車×違反車両数）
2. 事業停止後も引き続き法令違反の改善なし→**許可取消**
3. その他、**記録類の改ざん、交替運転者の配置違反、日雇い運転者の選任等**→**処分量定の引き上げ**

・ **軽微な法令違反の対象を拡大→文書警告**
記録の記載不備については、違反件数の多寡によらず文書警告（行政指導）

・ **運行管理者資格者証返納命令の厳格化**
返納命令の適用事項を見直し、運行管理者の名義貸しの禁止を明示等

Ⅱ．トラック産業の活性化に向けて

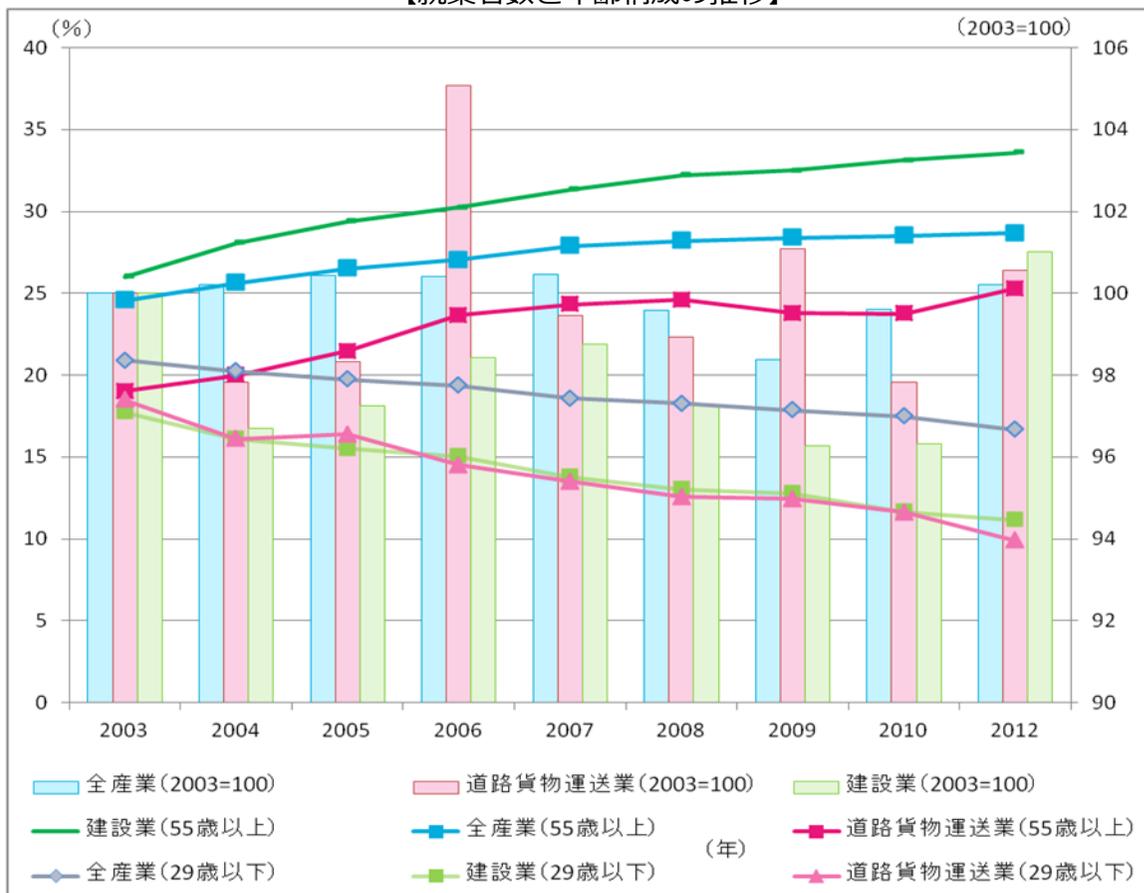
i . トラックドライバーの確保・育成に向けて

トラックドライバーを取り巻く現状

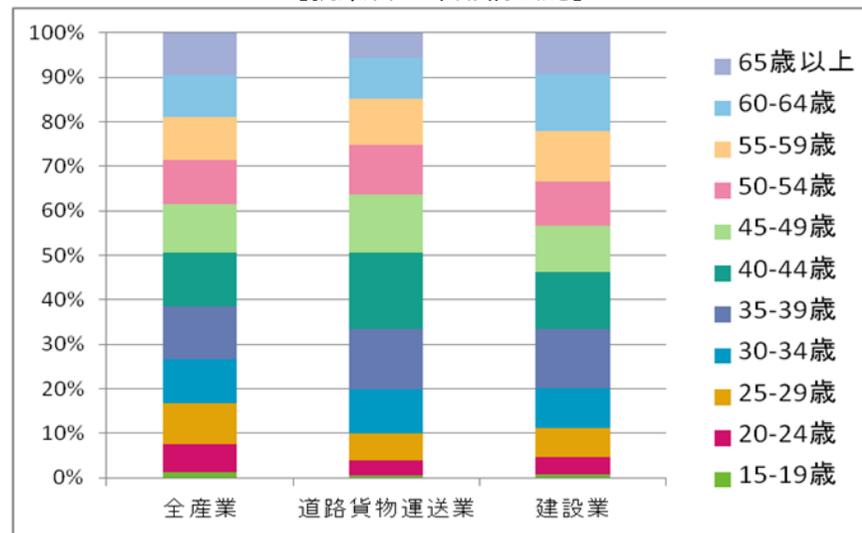
- 道路貨物運送業就業者数は、2003年以降増減しつつも、概ね180万人超で推移。
- 道路貨物運送業就業者の全体に占める高年齢就業者の割合は、全産業平均に比べると低い一方、全産業平均に比べ、若手就業者の割合が低く、その差は拡大傾向。(建設業とほぼ同様の動き。)
- 道路貨物運送業就業者のうち、40代～50代前半の中年層の占める割合が、全産業平均に比べて非常に高い。
- 所得額(中小型トラック)、労働時間・平均年齢(大型トラック)のいずれも、建設業に比べて低水準。

➡ 中長期的に、高年齢就業者の割合が急速に高まる一方、若手・中堅層が極端に少ないといった**年齢構成の歪み**が顕著になる懸念

【就業者数と年齢構成の推移】



【就業者の年齢構成比】



総務省「労働力調査」(平成24年)

【トラックドライバーを取り巻く労務環境等】

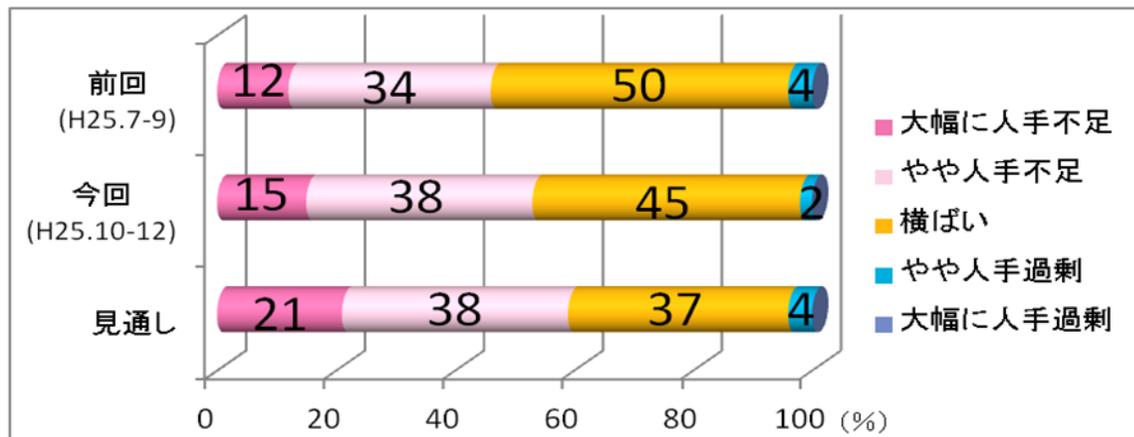
	道路貨物運送業 (大型)	道路貨物運送業 (中小型)	建設業	全産業
所得額	414 万円	370 万円	465 万円	473 万円
労働時間	2616 時間	2520 時間	2196 時間	2136 時間
平均年齢	46.5 歳	44.0 歳	43.8 歳	41.7 歳

総務省「労働力調査」

厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(平成24年)

ドライバー不足の現状

【トラック運送業界の人手不足感（H25.10-12）】



(公益社団法人) 全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感 (速報)」

【有効求人倍率（平成25年12月）】

	有効求人倍率	
	(H25.12)	(H24.12)
自動車運転の職業	1.90	1.53
建設・採掘の職業	3.03	2.20
生産工程の職業	0.95	0.61
職業計	0.97	0.79

厚生労働省「一般職業紹介状況」

最近の報道より

- ◆ トラックの運賃が上昇している。東京－大阪間で1台貸し切りの場合、平均的な運賃は片道7万～8万円(積載重量10ト)。昨夏に比べ、1割前後高い。「トラックの手配がつかず納期を守るのに苦労している」(都内の鋼材問屋)との声もある。(日本経済新聞 平成26年1月11日(土))
- ◆ トラックなどの物流でも人手不足は深刻だ。名古屋を地盤とする大宝運輸は約400台のトラックを保有しているが、うち約40台を稼働できない状態が続いている。(日本経済新聞 平成26年2月15日(土))
- ◆ 「運輸業・通信業」の就職件数を見ると、9月502件、10月578件、11月524件、12月351件と減少傾向となっている。「年末の少し前、10月頃から募集をかけても、まったくドライバーが来なくなった」と県内の運送業者は嘆く。(中略)消費税前の荷動きの活発化も見込まれ、運送業界のドライバー不足は、しばらく続きそうだ。(物流ウィークリー 平成26年2月17日(月))
- ◆ トラック事業者からは前年と比べ物全体が増加傾向にあるが、「深刻な人手不足により輸送力がダウン。引越し繁忙期と消費増税前の駆け込み需要が重なり、積み残しが大量に出てくる」(福島県)と需要増への対応難が指摘される。また、ドライバー不足の深刻化で「定年延長の高齢ドライバーに依存している」(和歌山県)と訴える事業者は多い。(日本流通新聞 平成26年3月3日(月))

- 人口減少・少子高齢化の進展により、輸送を支える労働力の確保が重要課題
- 成長戦略の進化に当たり、輸送分野がボトルネックとなることを回避する必要

自動車運送事業の人材の確保及び育成に向け、自動車局内にプロジェクトチームを設置

- 平成26年1月より、これまでに5回開催し、各業界の有識者等よりヒアリング
- 昨今の就業をめぐる状況や現状の正確な課題把握を目的とする

これまでのPTの議題

(1) 我が国全体における労働市場の現状把握

- ・(主に若年)労働力の就業先の状況(業種、正規・非正規別、派遣割合等)
- ・事業者サイドにおける季節変動性への対応状況
- ・外国人技能実習制度の施行状況

(2) 自動車各分野(トラック、バス、タクシー、自動車整備等)における労働市場の現状

- ・我が国全般、他業種、諸外国との比較を含めた待遇、労働時間、求人倍率、労災等の状況
- ・事業者サイドにおける人材確保に向けた取り組み内容

(3) 自動車各分野の労働力確保における阻害要因

- ・非正規雇用労働者、女性の活用等の観点から見た法令上の制約(労働法制、道路運送法、貨物自動車運送事業法、道路交通法等)
- ・現行の支援措置(予算、税制、政策金融等)の不足点
- ・その他デファクトスタンダード上の阻害要因

自動車分野の労働力確保に関する対策の方向性

- 戦略的なリクルート
- 魅力の向上
- 労働環境の改善
- 分業組み合わせの促進
- 女性の活用
- 外国人の活用

新規採用に対する取組

○業務を行うための資格取得に費用・時間がかかる。

- 採用後に、大型免許・二種免許の取得に係る費用を支援
【バス・タクシー事業者】
- 学校卒業後にそのディーラーで働くことを前提に、2級整備士の資格取得に係る費用を支援 【自動車ディーラー】

○採用後のキャリアパスが不明瞭。

- 高等学校・大学で説明会を開催し、会社のビジョンやキャリアパスについてPR 【トラック事業者】
- 一定期間経過後の総合職(営業・企画)とドライバー職のキャリアチェンジ 【トラック事業者】

女性や外国人の活用

○女性が就労するための環境が整備されていない。

- 女性用トイレ・更衣室、化粧洗面台の設置や、事業所内託児所の開設 【バス・タクシー事業者、専門学校】
- 接客スタッフとして3級整備士の資格を取得した女性を登用
【自動車ディーラー】

○外国人労働力の活用可能性

- 自動車塗装作業における外国人技能実習生の受入れ
【カー用品店】

業界のイメージアップ

○業界に対するイメージが悪い。

- 北海道・十勝バスの再生を描いたミュージカル「KACHI BUS」を公演

○物流業・整備業に対する関心が低い。

- 小・中学校に実際に車両を持ち込んで出前授業を実施
【バス・タクシー事業者、トラック事業者、専門学校】
- 子供に対する職業体験(自動車整備士)の場を提供 【キッズニア】



従業員のモチベーションアップ

○従業員が自分の仕事に誇りを持ってない。

- トラックドライバー甲子園の開催
- 従業員の家族を対象とした職場見学やファミリーデーの実施
【バス・トラック事業者】
- 利用者とのモニター会議の開催
【バス・トラック事業者】



課題

1. 過去の調査検討において、「業界のイメージアップ」「分かりやすいキャリアアップの提示」「ドライバーの労働に対する報奨制度」「教育・研修の充実・徹底」「多様な労働力の活用」等の必要性を打ち出している。
2. 大型ドライバーの長時間業務の改善や健全化対策とあわせ、若者採用、女性・外国人等の活用などを探る必要がある。

1. 企業ビジョンの確立

対策	強化していく取組内容（案）
企業価値の向上	・ ESやCSを主眼とした企業価値の向上
社員教育の充実	・ ビジョンを踏まえた社員教育の充実

2. キャリアアップ、教育システム等の具体的発信

魅力的なキャリアプランの提示	・ <u>単純業務ではないドライバー業務の地位向上及びドライバーのキャリアアップに資する制度の創設等について検討</u>
社員満足度を向上させる育成システムの付与	・ 教育の充実や機会の付与（チーム制・リーダー制の導入、資格取得のサポート）

3. 若者へのアピールの強化

新たな媒体（SNS等）を用いた啓発・情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・ 丁寧な採用活動（求人票の工夫、インターン、ブログ）の充実、対話型リクルート活動 ・ コンテンツの充実（創造的な業務であることをPR） ・ 学校側の理解の増進（中高生をターゲットとした出前講座の積極開催）
学校等と連携した活動	
中型免許問題への積極的対応	

4. 多様な勤務形態の実現

女性の活用促進に資する支援	・ 女性ならではの能力を活かせる業務（宅配や引越し市場等）の魅力等のアピール
ESを高め、新たな就業を促す労働環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 働きやすい職場環境の整備 ・ 各種助成制度の周知 ・ 多様な勤務形態の導入に向けた課題調査

企業価値の向上、企業ビジョンの確立に向けて、新たな事業展開に取り組むことも重要ではないか

収益の源泉は、「付加価値」

各社の優れたオリジナリティが大切。
機動力のある中小企業の方が動きやすい。

活躍する中小トラック事業者の共通点

- 社会の変化への感度
- 自社の経験や強みの活用
- 新たな取組への企画・判断
- 提案力・交渉力
- 持続的スパイラルアップ
- 社員への教育

成功例

- 成長市場の発見
- 隣接領域を含めた付加サービスの提供
- 地の利を活かし、自治体や
大学等とのコラボレーション
- 情報システムの活用
- 稼働・財務・コストの管理・見直し
- 社内満足度の向上→顧客満足度の向上
- 社員自らの改善活動

<背景>

- 平成19年、「中型免許」が追加、普通免許で運転できる範囲が縮小。
- 域内輸送を担う小型車のうち、車両総重量が5トンを超えるものが増加。
- 普通免許しか取得できない高卒直後のドライバーの勤務や採用に制約。

<普通免許で運転できない2tトラックの例>



車両重量:3,220kg
最大積載量:2,000kg
GVW:5,385kg
(ハイブリッドトラック)



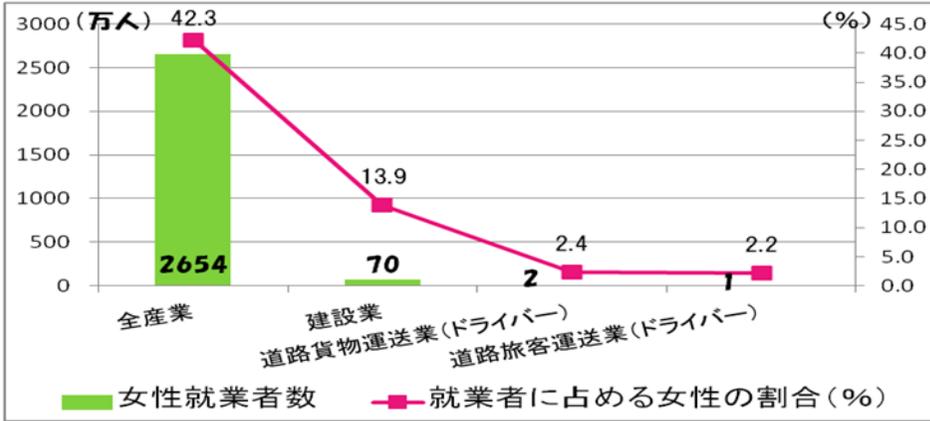
車両重量:2,900kg
最大積載量:2,000kg
GVW:5,010kg
(CNGトラック)

<貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会> 事務局:警察庁

- 中型免許制度導入後の安全面での効果検証を行うとともに、車両重量等に対応して必要とされる運転技能、諸外国の貨物自動車運転免許制度の動向等を把握
- 現在の貨物自動車に係る運転免許制度の課題を明らかにしつつ、**より安全で、かつ、我が国国内で運転されている自動車の実態に即した運転免許制度**の在り方について検討を行い、提言を策定
- 平成25年9月26日に第1回、12月17日に第2回(全国高等学校校長会及び全日本トラック協会からヒアリング、国土交通省オブザーバー出席)開催

自動車分野における女性労働力の活用について

【自動車業界における女性の進出状況】



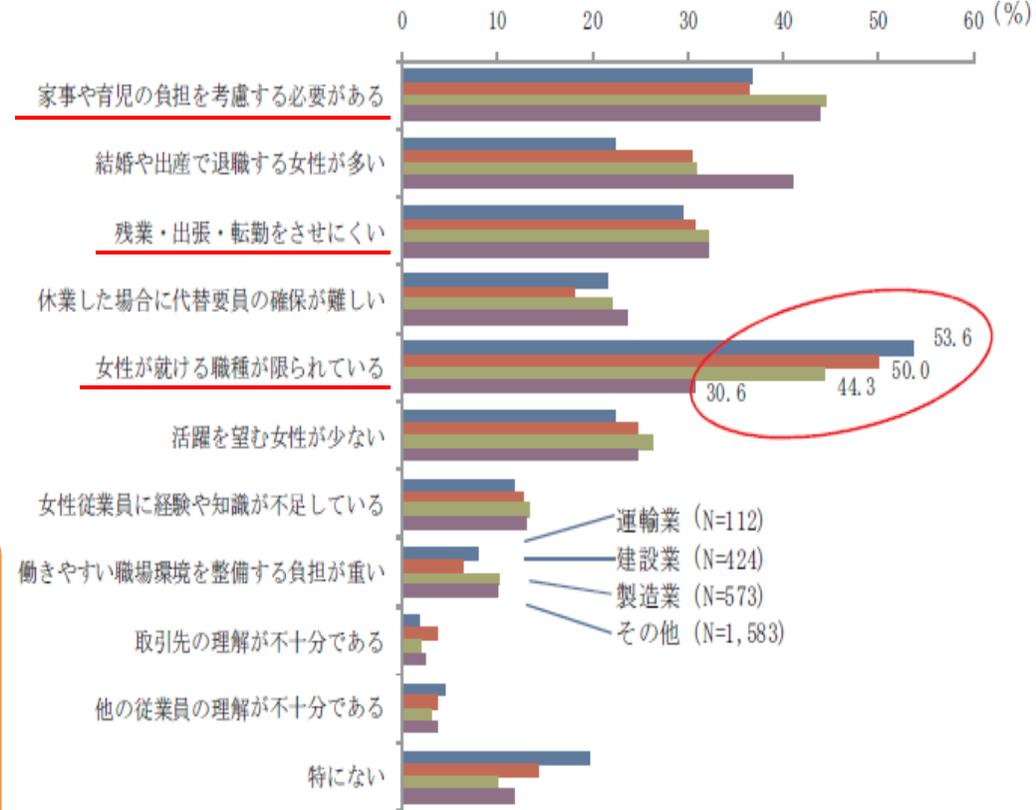
総務省「労働力調査」(平成24年)

両立支援や若年者の就労支援等に取り組む事業者に対する主な助成制度

- トライアル雇用奨励金
 - 子育て期短時間勤務支援助成金
 - 中小企業両立支援助成金
 - キャリア形成促進助成金
 - 若者チャレンジ奨励金
 - 雇用促進税制
 - 事業所内保育施設設置・運営等支援助成金
 - キャリアアップ助成金
- 等

※その他、多くの地方自治体において、独自の助成制度等が設けられている。

【中小企業における女性従業員の活躍の阻害要因】



日本政策金融公庫総合研究所「中小企業の女性雇用に関する実態調査」(平成24年)

成長戦略進化のための今後の検討方針(抄) (平成26年1月20日 産業競争力会議)

1. 女性の活躍推進と全員参加型社会実現のための働き方改革

日本経済を持続可能な成長軌道に乗せるため、我が国最大の潜在力である女性の力を最大限発揮させるとともに、ダブルインカム拡大により世帯の所得の向上を図る必要がある。このため、女性の活躍を妨げる障壁を解消し、支援を強化するための具体的方策を平成26年年央を目途にとりまとめ、強力に取り組む。

① 「女性が輝く日本」の実現

企業における意思決定層への女性の登用の促進、男女がともに豊かな生活とキャリアアップを両立できる職場・社会づくり、女性の活躍を支える社会基盤整備等について取り組む。

ii . 一層の社会機能の発揮について

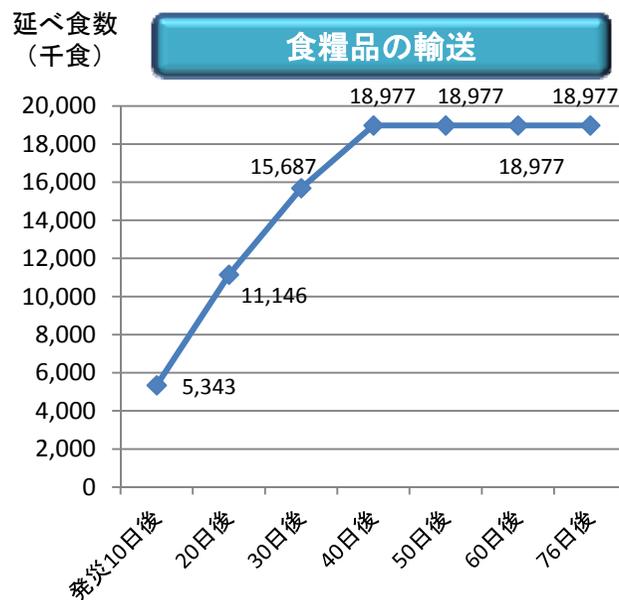
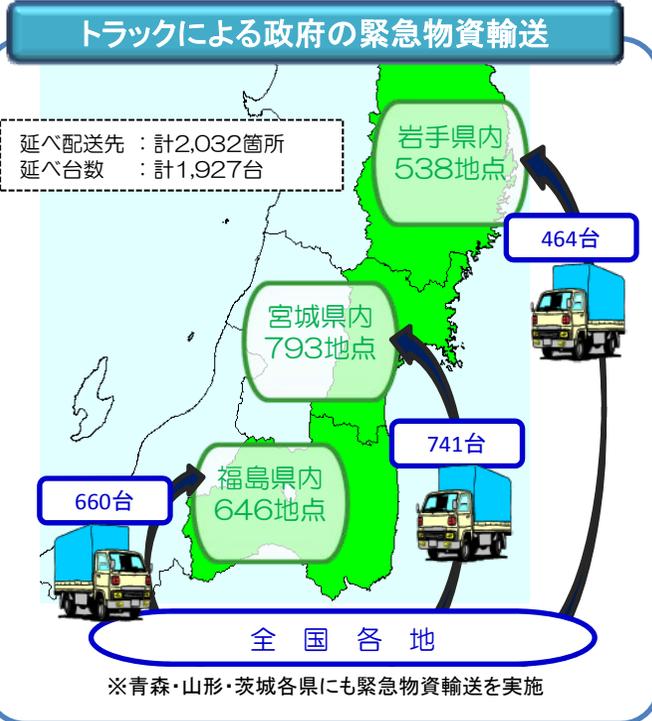
東日本大震災における緊急物資輸送の取組

- 全日本トラック協会に協力を求め、被災地への政府緊急物資輸送を実施。
 - ・3月12日から実施。発災4日後から10日後頃までがピーク（1日当たり100両程度）、40日後にはほぼ終息。
 - ・延べ2,032地点に延べ1,927台により、食料品1,898万食、飲料水460万本等を輸送。

○各都道府県と地方トラック協会との輸送協定に基づく緊急物資輸送も実施。（トラック8,702台）

○物資の集積拠点から避難所への輸送（末端輸送）の効率化を図るため、物流企業の協力を得て、物流専門家を各県に派遣。

- ・岩手県7名、宮城県2名、福島県2名。



1. 集配遅延・不能情報の把握

中央道などの通行止めの影響及び山間部等での除雪の遅れにより、山梨県を中心に関東～甲信越地方の一部エリアにおいて、15日から、半日から一日以上の遅延・集配不能が発生。（宅配便含む。）

19日頃から状況は改善に向かい、24日の週には遅延状況はほぼ解消された。

2. 全日本トラック協会豪雪対策本部

平成26年2月17日13時15分、全日本トラック協会豪雪対策本部を設置。

【目的】

- ・ 大雪に伴う通行止め等により、トラック事業者の集荷・集配の遅延・不能情報の把握。
- ・ 緊急物資輸送依頼への迅速な対応。
- ・ 今後予想される大雪への対策検討。

3. 緊急物資輸送について

国の緊急物資輸送

- 埼玉県から政府対策本部への要請により、全日本トラック協会を通じて、2月18日14時より緊急物資輸送を実施。
 - ・ 灯油缶（100個）（群馬県大泉町→埼玉県新座防災基地）

山梨県の緊急物資輸送

- 山梨県からの要請により、山梨県トラック協会等を通じて、2月22日より緊急物資輸送を実施。
 - ・ 融雪剤（25t）（22日：群馬県桐生市→山梨県甲府市及び中央市）
 - ・ 融雪剤（37.5t）（24日：群馬県桐生市→山梨県甲府市及び韮崎市）
 - ・ 融雪剤（17.5t）（25日：神奈川県横浜市→山梨県早川町、笛吹市、南部町） ※神奈川県トラック協会が実施
 - ・ 融雪剤（22.5t）（25日：群馬県桐生市→山梨県甲府市）
 - ・ 融雪剤（25t）（26日：群馬県桐生市→山梨県都留市及び見延町）
 - ・ 融雪剤（15t）（27日：群馬県桐生市→山梨県市川三郷町）

その他の緊急物資輸送

- 新潟県（2件）、埼玉県（3件）、東京都（1件）からの要請により、地方トラック協会を通じて緊急物資輸送を実施。

災害時の緊急物資輸送（発災から3時間後以降に対応）

- 内閣府・災害対策本部と連携し、全日本トラック協会・指定公共機関に対し、緊急物資輸送要請を実施
- 道路局、港湾局、航空局、鉄道局、海事局と連携し、発災時の状況に応じた最適ルート情報の提供を実施するとともに、全日本トラック協会と連携し、緊急物資輸送を行うトラック事業者へインタンク情報の提供等を実施
- 地方自治体と地方トラック協会等が連携し、緊急物資輸送協定に基づく緊急物資輸送実施するとともに、物流拠点の選定、物流拠点への物流専門家の派遣を実施

