

自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会  
報告書

令和元年6月25日

自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会

## 自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会 構成員一覧

野尻 俊明	流通経済大学 学長 (座長)
青山 佳世	フリーアナウンサー
中嶋 美恵	(一社) 女性バス運転手協会 代表理事 (リッツ MC (株) 代表取締役社長)
瀧澤 学	社会保険労務士・行政書士 (株) 瀧澤・佐藤事務所 代表取締役
馬渡 雅敏	(公社) 全日本トラック協会 物流政策委員会委員長 (松浦通運 (株) 代表取締役)
星野 治彦	(公社) 全日本トラック協会 企画部長
杉原 正晴	(公社) 日本バス協会 労務委員会 委員長 (大分交通 (株) 社長)
長瀬 芳治	(公社) 日本バス協会 参与
[長尾 政美]	
武居 利春	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会 労務委員長 (昭栄自動車 (株) 代表取締役社長)
浅野 茂充	(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会 労務部長
圓山 博嗣	(公財) 交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部長
慶島 譲治	全日本交通運輸産業労働組合協議会 (交運労協) 事務局次長
世永 正伸	全日本運輸産業労働組合連合会 (運輸労連) 中央副執行委員長
貫 正和	全国交通運輸労働組合総連合 (交通労連) トラック部会事務局長
池之谷 潤	日本私鉄労働組合総連合会 (私鉄総連) 交通政策局長
鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合 (交通労連) 軌道・バス部会事務局長
松永 次央	全国自動車交通労働組合連合会 (全自交労連) 書記長
手水 辰也	全国交通運輸労働組合総連合 (交通労連) ハイタク部会事務局長
久松 勇治	日本私鉄労働組合総連合会 (私鉄総連) ハイタク協議会事務局長
中嶋 章浩	厚生労働省労働基準局労働条件政策課 調査官
平嶋 隆司	国土交通省自動車局貨物課 課長
金指 和彦	国土交通省自動車局旅客課 課長
山腰 俊博	国土交通省自動車局安全政策課 課長
[吉永 隆博]	
谷口 礼史	国土交通省自動車局総務課企画室 室長

【順不同、敬称略、[ ] 内は前任者】

【事務局】 国土交通省自動車局総務課企画室

## 目 次

I. 検討の概要 .....	1
1. 検討の経緯.....	1
2. 認証制度の目的.....	1
3. 主な検討内容 .....	1
4. 検討の進め方 .....	1
5. スケジュール .....	2
II. 自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」認証制度について.....	3
1. 認証制度の概要.....	3
2. 認証実施団体の選定.....	11
III. 制度実施に向けた今後の課題.....	13
1. 認証実施団体の選定.....	13
2. 制度の詳細設計.....	13
おわりに .....	14

## I. 検討の概要

### 1. 検討の経緯

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る。

このような取組を促進するためには、長時間労働の是正等の働き方改革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、求職者が安心してそのような事業者に就職できるようにすることが有益と考えられる。

このため、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（議長：野上内閣官房副長官）において平成30年5月30日に決定された「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」において、平成30年度中に、長時間労働の是正等の働き方改革に取り組む事業者（「ホワイト経営」に取り組む事業者）を認証する制度の創設について検討することとされた。

### 2. 認証制度の目的

認証制度を通じ、認証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にすることにより、トラック・バス・タクシーの運転者への就職を促進する。

また、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（よりホワイトな）労働条件・労働環境の実現を図るとともに、法令遵守（コンプライアンス）・安全管理態勢の強化に資する。

### 3. 主な検討内容

自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」の検討にあたっては、以下の点を主な検討事項とした。

- ・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

### 4. 検討の進め方

以下の手順で検討を行った。

- ① 認証制度の創設に当たっての基本的な考え方
- ② 認証項目の選定
- ③ 労働組合・事業者アンケート
- ④ 認証項目の分類（必須項目・加点項目）
- ⑤ 認証項目毎の提出書類
- ⑥ 認証基準

- ⑦ 認証実施団体に求められる要件及び実施方法
- ⑧ 認証事業者に対するインセンティブ
- ⑨ 検討会報告書

## 5. スケジュール

検討会の開催状況は、以下のとおり。

平成30年

- 6月11日（月） 第1回
- ・ 検討の目的及び検討の進め方について（案）
  - ・ 認証制度の創設に当たっての基本的な考え方について（案）
  - ・ 認証項目の選定について（案）
  - ・ 労働組合・事業者アンケートについて（案）
  - ・ 今後のスケジュールについて（案）

- 9月19日（水） 第2回
- ・ 認証項目・認証基準について（案）

平成31年

- 1月30日（水） 第3回
- ・ 認証項目・認証基準について（案）
  - ・ 認証実施団体に求められる要件及び実施方法について（案）
  - ・ 認証事業者に対するインセンティブについて（案）
  - ・ 検討会報告書（案）について

## Ⅱ. 自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」認証制度について

### 1. 認証制度の概要

本検討会におけるこれまでの議論等を踏まえると、新たな認証制度（以下「本認証制度」という。）については、以下の内容を基本として、より詳細な制度設計を行うことが考えられる。

#### （1）本認証制度の創設に当たっての基本的な考え方

- ・自動車運送事業者の任意の申請に応じて審査を行い、認証を行う制度とする。
- ・トラックにおける貨物自動車運送事業者安全性評価事業（Gマーク）、貸切バスにおける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）が主に運行の安全性に関して評価・認定し、主に利用者（荷主、旅行業者等）へ情報提供を行うための制度であるのに対し、本認証制度は、主に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として設計する。
- ・認証に当たっては、業界の平均的な水準以上の水準を要求する。
- ・認証項目の達成状況に応じ、「一つ星」・「二つ星」・「三つ星」の3段階で認証する。
- ・本認証制度は、公募により選定する中立的な民間団体（以下「認証実施団体」という。）が、本報告書の内容を踏まえて実施する。
- ・認証制度の運営のために必要な費用は、申請者が支払う料金及び実費負担により確保する。
- ・小規模な事業者でも申請を行いやすいように、申請負担（申請書類の作成事務・申請費用）の軽減のための工夫を行う。
- ・運転者の労働条件・労働環境の向上の状況や、自主的・先進的な取組を含む事業者の取組状況などを踏まえつつ、数年後に、必須項目の追加や加点項目の基準点の引き上げ等の認証制度の見直しを行うことを検討する。（スパイラルアップ：螺旋階段のように継続的に向上）

#### （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」とする。

愛称及び認証マークについては、認証実施団体の決定後、検討する。

#### （3）認証単位

事業者単位とする。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」）でも申請を可能とする。

#### (4) 申請条件

一定期間以上の法令遵守等の状況も踏まえて認証を行うことが適当と考えられるため、「運送事業の事業許可の取得後3年以上経過していること」等の申請条件を設ける。

#### (5) 認証項目

認証項目については、運転者の労働条件や労働環境に関する以下のような分野の項目とし、認証項目毎に必須項目と加点項目に分類する。

具体的な認証項目案については、巻末の別紙に記載のとおりである。

- 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

#### (6) 審査方法

全ての申請について、書面審査を行う。

また、虚偽申請の防止と申請負担の軽減の両立を図りつつ、一定の割合で対面審査を実施することとする。対面審査では、申請書類の根拠となる乗務記録等の書類やデジタル式運行記録計等の物件のサンプルチェックなどを行う。対面審査の具体的な実施基準については認証実施団体において検討を行う必要があるが、その際に留意すべき点は以下のとおりである。

- ①より高い認証段階にあつては、より高い実施率で対面審査を実施するべきであること。
- ②申請書に虚偽の記載があることについての具体的かつ合理的な説明がある内部通報等により虚偽申請の疑いがある申請については、申請者が申請を取り下げた場合や申請者が対面審査の実施に協力しない場合、認証実施団体が追加的に提出を求めた証拠書類の速やかな提出等により、申請内容が立証された場合等を除き、原則として対面審査を実施すること。
- ③虚偽申請の疑いがある申請以外については、無作為抽出により対面審査を実施すること。
- ④例えば、次のような場合には、一般的に、申請内容が事実と異なる可能性は低くなり、一定の信頼性が確保されるものと考えられることから、対面審査率を引き下げることが可能と考えられること。

(例1) 同じ認証段階のまま、認証の更新を申請する場合

(例2) 3年以上の活動実績及び規約、役員名簿等の写しが提出された過半数組織労働組合の名義による申請内容に関する証明がある場合

⑤申請者が希望する場合には、申請者による旅費等の費用負担を前提に、対面審査を行うとともに、対面審査を経て認証した旨を公表することも考えられること。

## (7) 認証基準及び加点項目の基準点

### (ア) 認証基準及び加点項目の基準点設定の考え方

- ①労働関係法令等の遵守状況が不適切な事業者は認証を取得できないよう、必須項目を設定する。
- ②認証基準及び加点項目の基準点については、全ての事業者の中で、上位一定割合の水準以上にある事業者であることとする。
- ③認証事業者のより高い水準への移行を促すため、「一つ星」、「二つ星」及び「三つ星」の3つの認証段階を設ける。
- ④上記②及び③の考え方の下、認証基準の設定水準及び加点項目の基準点については、以下のとおりとする。

事業種別	認証段階	一つ星 (☆)	二つ星 (☆☆)	三つ星 (☆☆☆)
	認証基準の 設定水準	業界上位2分の1 (50%) 水準以上	業界上位4分の1 (25%) 水準以上	業界上位8分の1 (12.5%) 水準以上
トラック	必須項目数	22	23	31
	加点項目数 (各項目2点以内)	61	60	52
	基準点数	53点以上	76点以上	53点以上
乗合バス	必須項目数	22	22	30
	加点項目数 (各項目2点以内)	57	57	49
	基準点数	39点以上	65点以上	50点以上
貸切バス	必須項目数	22	23	31
	加点項目数 (各項目2点以内)	58	57	49
	基準点数	52点以上	67点以上	63点以上
タクシー	必須項目数	24	24	32
	加点項目数 (各項目2点以内)	57	57	49
	基準点数	37点以上	62点以上	55点以上

注) 各事業の認証項目や労働実態などが異なるため、事業間の単純比較を行うことは適当ではない。

- ⑤運転者の労働条件・労働環境の向上の状況などを踏まえつつ、数年後に認証基準の引上げ等の認証制度の見直しを行うことを検討する。（「スパイラルアップ」）また、認証制度に関連する制度の改正が行われた場合は、必要な対応を行う必要がある。

## (イ) 認証基準

- ①認証段階毎に定める必須項目の全てを満たすこと。
- ②加点項目の合計点数が認証段階毎に定める基準点を満たすこと。

※1：「三つ星」又は「二つ星」の認証を申請した場合であって、審査の結果、申請した認証段階の認証基準を下回ったが、より下の認証段階の認証基準を満たす場合は、当該基準を満たす認証段階（「二つ星」又は「一つ星」）で認証する。「一つ星」の認証基準すら満たさない場合は、認証しない。

※2：「二つ星」及び「三つ星」については、「一つ星」の取得の翌年度から申請可（初年度は申請不可）とする。

## (8) 認証の有効期間

当面、2年間とする。既に受けた認証の有効期間内であっても、次の認証段階の認証を申請できることとする（例：一つ星の認証の有効期間中に二つ星を申請）。

今後、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有効期間を延長することを検討する。

## (9) 認証の取消

認証後、一定の事由に該当することとなった場合は、認証事業者はその旨を認証実施団体に報告することとともに、認証については取り消すこととする。認証を取り消された場合、3年間、認証を受けることができないこととする。

事実と大きく異なる内容を記載した場合や、書類を偽造した場合など、特に悪質な場合は、認証を取消した旨を公表する。

いずれの場合についても、国土交通省にその旨を報告することとする。

なお、虚偽申請に対する抑止力を確保する観点から、認証制度のPRの際などには、虚偽申請を行った場合のペナルティについてもしっかりと周知しておくべきである。

## 【認証の取消基準】

以下のいずれかに該当する場合、認証を取り消す。

- a. 認証の前提となった申請書類の記載内容や対面審査の際に確認した資料、申請者からの説明が事実と異なることが判明し、認証基準を満たさなくなった場合
- b. 認証の前提となった事実に関して虚偽の疑いが生じた場合において、認証実施団体からの質問や資料の提出依頼、対面審査への対応依頼に対し、期限までに求められた対応を行わなかった場合
- c. 認証期間内に「A. 法令遵守等」の認証項目を満たさなくなった場合
- d. 必須項目に関し、法令違反による行政処分を受けた場合
- e. 認証期間内に、認定事業者から認定辞退の申出があった場合
- f. その他認証実施団体が定める取消基準に該当する場合

## (10) 審査結果の公表

審査の結果、認証を受けた事業者は、プレスリリースを行うとともに、認証実施団体のホームページで公表する。

ホームページでの公表に関しては、求職者が就職先を選ぶ際に有益な情報を提供する観点から、当該認証事業者の加点項目の分類別の合計得点を認証事業者全体の平均得点と比較できる形でスパイダー・チャート（レーダー・チャート）として掲載することが考えられる。また、公開を希望する認証事業者については、認証項目毎の審査結果を掲載することを可能にするとともに、認証事業者の自社PR欄を設け、例えば、自社のセールスポイント

（例、「有給休暇の取得率が高い」、「独身寮完備」等）や「〇〇協会加盟事業者です」、「認証申請書には過半数組織労働組合（〇〇労働組合）による証明を受けています」等の認証事業者がアピールしたい情報を記載したり、認証事業者のホームページ内の採用活動のページにリンクすることなども考えられる。

また、審査結果の公表に際しては、求職者に対し、情報の位置付けに関して、例えば次のような留意事項を示すことが考えられる。

### (留意事項) (例)

「本認証制度は、求職者の皆様が就職先を選ぶ際に参考となる情報を提供することを目的としており、審査には万全を期しておりますが、就職した場合の労働条件・労働環境に何ら問題がないことを保証するものではありません。認証マーク以外の情報もきちんと確認した上で、就職先をお決め頂きますようお願い致します。」

なお、申請結果の公表時期については、運転者の採用については、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、認証実施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。

### (11) インセンティブ措置

本認証制度に基づき認証を取得する最大のメリットは、認証事業者が自社の働きやすさや取組の状況を求職者に対し、第三者である認証実施団体を介した中立的・客観的評価として示すことができることにより、運転者の採用活動が円滑化することにある。

また、このほか、取引先である荷主や旅行業者等に対しても、同様に自社の状況を中立的・客観的に示すことにより、取引先からの信頼の向上につながり、契約の受注にも好ましい影響をもたらすことが期待される。

本認証制度の中心的なインセンティブはこれらの点であるが、このほかにも、認証制度の普及を促進する観点から、インセンティブ措置のさらなる充実を図る必要がある。この際には、認証事業者がより上位の認証段階を目指すことを促す観点から、より上位の認証段階になるほどインセンティブ措置が充実することが望ましい。

なお、本検討会において委員から提案があり、実現に向けて検討を進めることが望ましいと考えられるインセンティブ措置の案は、以下のとおりである。今後、関係者との調整を鋭意進めた上で、パブリックコメント等の手続が必要なものは実施の上、具体化を図るべきである。また、以下に記載のないものを含め、関係者の協力により実現可能なインセンティブについては、積極的にその実現を図るとともに、周知していくことが望まれる。

#### (ア) 講じるインセンティブ措置の例

- ・ 認証事業者一覧の認証実施団体ホームページへの掲載
- ・ 認証マークの掲示（認証事業者の車両、ホームページ、パンフレット、営業所等）
- ・ 求人票への記載
- ・ 国やトラック・バス・タクシー事業者団体による広報 等

#### (イ) 今後、実現に向けて検討を進めるべきインセンティブ措置の例

- ・ 「ホワイト物流」推進運動を通じた認証トラック事業者の積極的活用の推奨
- ・ ハローワーク所内やハローワークインターネットサービスを通じ、認証制度及び認証事業者の周知
- ・ 一般監査の端緒から「長期間監査を実施していないこと」を除外
- ・ 補助金の優先採択 等

## (12) 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. 3.6 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、早期に具体的取組に入りやすくする。(交通エコロジー・モビリティ財団「グリーン経営認証制度」における取組参照)

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。

## (13) 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 (例. 採用活動の円滑化) の把握を行い、効果を検証する。

このため、認証実施団体において、申請書類やアンケート等を通じて、必要な情報を収集・分析することとする。

## (14) 認証制度のPR

本認証制度の目的の達成のためには、本認証制度が、より多くの自動車運送事業者や求職者に認知され、活用されることが重要である。また、荷主・旅行業者等の認知度も高めていく必要がある。

このため、本認証制度については、認証実施団体自らによるPRのみならず、国や関係する事業者団体等が連携・協力して本認証制度のPRを積極的に行うことが重要である。

これらの関係者には、例えば、次のような取組を通じて、本認証制度の認知度の向上に努めることが期待される。

### 【取組事項の例】

- ・ 事業者団体の総会、事業者大会等の場を活用した PR
- ・ 関係団体の広報誌・ホームページ等への掲載  
(全日本トラック協会、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、国土交通省 等)
- ・ 申請の受付開始、認証の際のプレスリリース (認証実施団体・国土交通省 等)
- ・ 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

- (国土交通省、適正化事業実施機関 等)
- ・ 民間の人材募集サイト等の運営会社への周知 等

## 2. 認証実施団体の選定

本認証制度を適正かつ円滑に運営していく観点から、認証実施団体については、必要な要件を設定の上、国土交通省において公募の上、選定することが望ましい。

また、複数の者から応募があった場合には、予め定める選定基準に基づき採点の上、最上位の者を認証実施団体として選定することとする。

### (1) 認証実施団体に求める要件

- ① 営利を目的としない中立的な法人であること。
  - ・ 制度の公正性・公平性・客観性を担保する観点から、日本の法律に基づいて設立された営利を目的としない法人であること。
- ② 認証制度・認定制度等の運営の実績があること。
  - ・ 他の認証制度・認定制度等の運営の実績があり、本認証制度の円滑な運営が期待できること。
- ③ 関係法令等に関する専門的な知識経験を有すること。
  - ・ 関係法令等に関する知見を有する人材が在籍しているか、弁護士、社会保険労務士その他の関係法令等の知見を有する人材を確保する具体的な予定があること。
- ④ 認証業務を適正に遂行するための体制を整備することができること。
- ⑤ 認証業務を適正に遂行するための業務計画及び業務規程の策定・改廃を適切に行うことができること。
- ⑥ 認証業務を適正に遂行するための経理的基礎を有すること。
- ⑦ 認証業務以外の業務を行う場合には、当該業務を行うことによって認証業務の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがないこと。

## (2) 認証実施団体の選定基準

上記(1)①・②・③に関する基準に加え、以下の基準を設けることが考えられる。

- ① 認証制度の信頼性の確保のために講じる工夫  
(例. 対面審査の実施方法、虚偽申請の疑いがある事案への対処方法 等)
- ② 申請者の負担の軽減のために講じる工夫  
(例. 申請書類の作成、申請者が負担する費用 等)
- ③ 認証事業者の早期増加のために講じる工夫  
(例. 広報方針 等)
- ④ 求職者や荷主、旅行業者等の認知度の向上のために講じる工夫  
(例. 広報方針 等)

## (3) 認証実施団体として選定するに当たっての条件

認証実施団体を選定する際には、本認証制度の適正かつ円滑な運営を確保する観点から、例えば、以下のような条件を付すことが考えられる。

### 【条件の例】

- ・ 認証実施団体は、国土交通省を含む外部の関係者を含めた構成員からなる認証制度の運営委員会を設置すること。
- ・ 本報告書の記載内容を踏まえつつ、業務規程、申請様式・記入例、審査マニュアル、ホームページにおける公表内容の案を作成し、運営委員会の承認を得た上で、認証制度を運営すること。
- ・ 選定条件に違反した場合は、認証実施団体の資格を失う場合があること。 等

### Ⅲ. 制度実施に向けた今後の課題

本認証制度を実際に運用していくためには、今後、さらに具体的な検討を行うことが必要である。検討が必要と考えられる主な課題は、以下のとおりである。

#### 1. 認証実施団体の選定

認証実施団体を公募し、選定する必要がある。

#### 2. 制度の詳細設計

認証実施団体において、以下の事項について具体的に検討する必要がある。

##### (1) 申請様式・申請の手引き、業務規程・審査マニュアル等の整備

申請者が申請書類を容易に作成できるよう、わかりやすい申請様式や申請の手引きを整備する必要がある。

また、審査品質を適切に確保するため、業務規程や審査マニュアルの整備を行うとともに、審査員に対する教育訓練を行う必要がある。

##### (2) 認証制度の愛称や認証マークのデザインの決定

認証制度の認知度の向上と普及促進を図るため、わかりやすく、親しみやすい認証制度の愛称や認証マークのデザインを検討する必要がある。

##### (3) 認証事業者へのインセンティブ措置の具体化

本報告書で提案された認証事業者のインセンティブについて、関係者と協議の上、その具体化を図る必要がある。

##### (4) 本認証制度のPRの実施

認証実施団体、国、関係事業者団体等による本認証制度のPRのためのわかりやすいコンテンツを作成の上、関係者が連携・協力して、効果的にPRを実施する必要がある。

##### (5) 第二種貨物利用運送事業者への適用

貨物の集貨及び配達の際に自動車による運送を行っている第二種貨物利用運送事業者についても、一定のニーズがあるものと考えられることから、本認証制度の創設に当たっては、これらの事業についても対象とする方向で検討する。

## おわりに

自動車運転者の有効求人倍率が平成30年度は3.01倍にも達するなど、運転者不足はその深刻さを増しており、我が国に必要な物流機能や旅客運送サービスを確保するためにも、職業としての自動車運転者の魅力の向上と入職の促進は喫緊の課題である。

本報告書は、認証制度の構築に当たって必要と考えられる骨格部分を示したものであるが、今後、制度運営における実務上の課題等を踏まえて制度の詳細設計を行う必要があり、認証実施団体が本報告書を基にして、具体化を図っていくことが必要である。

本認証制度を早期に実現し、自動車運送事業の働き方改革の実現や運転者不足対策に寄与することを期待して、報告書の取りまとめとする。