

自動車運送事業のこれまでの経緯

昭和42年(1967)5月	昭和40年代当初、交通事故により年間の交通事故死者が1万人を超えていたことに伴い、自動車を使用する事業所が第1当事者となる事故防止を図るため、全国で警察署単位の「安全運転管理者地区協議会(自家用車使用事業所)」が設立され、岡山県では「運行管理者地区協議会(営業車)」も合わせて発足。
昭和54年(1979)12月27日	営業用トラックを第1当事者とする交通事故を防止するため、労働省より自動車運転者の拘束時間に対する規制策定。(27通達)
平成元年(1989)2月9日	労働時間等の労働条件の向上を図る事を目的に、「自動車運転者の労働時間等の改善の為の基準」告示。(労働省告示第7号) ※略称『改善基準告示』地方運輸局へ通報による罰則行政処分付き告示。 ※脳・心疾患:自動車運転者全業種ワースト1。
平成13年(2001)8月20日	「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係わる基準」で自動車運転者の労働時間告示。(国土交通省第1365号) ※略称『勤務時間等基準告示』罰則行政処分付き告示。
平成25年(2013)10月	平成24年(2012)4月に発生した関越道高速ツアーバス居眠り事故を発端とし、国土交通省では、バス・タクシーに続き、貨物自動車運送事業の安全の確保も極めて重要な課題と位置付け、貨物自動車運送事業者に対しては、「安全管理体制の強化」を図る為、『改善基準告示』を厚生労働省・警察庁・国土交通省合同通報体制により、監査を効率的にし罰則を強化。
平成26年(2014)4月1日	<ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通大臣は、高速ツアーバス事故で浮き彫りになった、貸切りバス事業の構造的な問題改善の一環として、『改善基準告示』を基に過去10年間で軽油70%、ガソリン50%、車両費130%以上の値上がり等、安全に関わるコストを適正に反映した、新たな貸切バス運賃・料金制度が実施され、法令遵守を行政(国土交通省・観光庁)がチェックすることになる。 ● 乗合バスについては、公設民営化方向に、貸切バスについては500km(夜間は400km)以上の運行は2人乗務等、国土交通省により、新たな「運賃・料金」が告示。事業者は、告示「運賃・料金」を届け出て、適正運賃を収受となった。 ＜年次監査による行政処分対象 平成26年(2014)4月1日 施行＞
平成26年(2014)4月1日	「貨物自動車運送事業輸送安全規則」及び「標準貨物自動車運送約款」が同時改正され、平成26年(2014)1月22日公布、平成26年(2014)4月1日施行。輸送安全規則には、運転者の過労運転又は、過積載等による輸送の安全を阻害する行為を防止する為、荷主と密接に連絡し及び協力して、適正な取引を確保するように規定された。
平成29年(2017)4月1日	平成28年(2016)1月に起きた軽井沢スキーバス事故を受け、道路交通法の一部改正。一般貸切旅客自動車運送事業許可(通称:貸切バス許可)に、5年ごとの更新制度が導入された。
平成29年(2017)6月29日	首相官邸において、働き方改革法案である「長時間労働を是正する為の環境を整備する事を目的とした、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為、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の開催。議長:内閣官房副長官
平成29年(2017)7月1日	<p>a) トラック運送事業者の法令違反(過積載下命容認、『改善基準告示』違反、名義貸し等) 行為による 荷主勧告制度の施行。</p> <p>b) 30分以上の荷主都合の荷待ち時間については、乗務記録に記載が義務化。1年間保存。</p>
平成29年(2017)11月4日	<p>国土交通省が運送約款を改正。「運賃」と「料金」の区別の明確化。</p> <p>① 「運賃」と「料金」の区別を明確化 改正以前は運賃の範囲が不明確であったが、改正後、「運賃」と「料金」を明確に区別し、料金は運賃以外の対価とした。 「運賃」・・・ 製品の輸送に対する対価 「料金」・・・ 輸送以外の付加サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 30分以上の待機時間料 ● 手積みによる積込料、手降しによる取卸し料、附帯業務料 ● 運転時間、拘束時間の短縮、休息期間の確保を図るための高速道路料金 [現行<<岡山I.C~東京I.C>> 大型車高速道路料金：片道ETC料金23,220円] <p>② 荷主都合の荷待ち時間の対価を待機時間料と規定</p> <p>③ 附帯業務の内容の明確化(附帯業務とは、棚入れ、ラベル貼り、パレット上製品へのラップ巻き、はい作業のこと)</p>
平成30年(2018)6月1日	始業・終業・中間点呼項目に、「睡眠不足」が追加され、睡眠不足時は運転士の交代と輸送安全規則の改正により『改善基準告示』違反の厳罰化等、行政処分により事業用トラック事故が激減となる。
平成30年(2018)6月28日	働き方改革関連法が、可決・成立。平成31年(2019)4月1日から、『改正労働基準法』が全産業を対象に施行。附帯決議により、参議院本会議可決。此の決議内容は、自動車運送事業は、5年猶予後の令和6年(2024)4月1日『改正労働基準法』施行前までに、現行『改善基準告示』を見直し、より労働時間短縮を図ることとされる。
平成30年(2018)12月14日	改正貨物自動車運送事業法(議員立法)が成立。「荷主対策の深度化」「標準的な運賃の告知制度の導入」等が改正。不当に低い運賃額の支払いが運送事業者における過労運転等を招くなど荷主の行為が運送事業者の法令違反の原因となるおそれがある場合には、関係行政機関の長と連携し、法附則第1条の2による荷主への働きかけ等を行う。
平成31年(2019)3月	首相官邸より「ホワイト物流推進運動」への参加要請
平成31年(2019)4月1日	労働基準法の一部改正。年間5日の年次有給休暇の取得義務が施行。
令和元年(2019)7月1日	改正貨物自動車運送事業法一部施行。 荷主対策の深度化⇒①荷主の配慮義務の新設 ②荷主勧告制度の強化 ③国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設
令和2年(2020)4月24日	<p>軽油103円/ℓ、プロパン3,813円/m³、車両費150%以上の値上がりの為、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国土交通大臣より「告示運賃・料金」の施行。トラック運送者の賃金を全産業の標準水準に改善させ、労働法・『改善基準告示』を遵守し、安全装備車両へ入替等、持続的に事業を運営する際の参考となる運賃を示し、トラック運送業における取引の適正化・労働条件の改善を促進。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● タクシー事業については、令和元年(2019)10月1日、令和2年(2020)2月1日と2度の「運賃・料金」の改正。 ● 令和2年(2020)10月 低賃金・長時間労働など厳しい労働環境に起因するトラック運転手不足による物流が滞ることのないよう改善周知を行う。 トラック事業者の働き方改革や法令遵守を阻害する「不良荷主」の情報をトラック事業者から直接収集し、改善要請につなげるための「通報制度」として情報提供窓口を国土交通省のホームページに開設。翌年度は周知を拡大し、個々のドライバーに向けて高速道路SAなどに情報提供を呼びかけるステッカーなどを掲示する。 ● 令和2年(2020)11月 全国労働局単位に荷主企業・団体に取引適正化の改善周知を行う。 関係省庁連絡会議に於いて「過労防止」関連の新処分基準による行政処分の実施、監査強化、不良運送事業者の退場促進を図る。
令和5年(2023)4月1日	<p>時間外労働の割増賃金率が引き上げ施行される。</p> <p>施行月間60時間超の時間外労働の割増賃金率の引き上げ「125%⇒150%」(中小企業への適用) 近年の祭日増加により、労務費、24時間対面点呼執行者である運行管理者、整備管理者も増加・増員となる。</p>

令和5年(2023) 6月1日 政府より、「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられる。
令和5年(2023) 6月26日 国土交通省が、軽油120円/ℓ、プロパンガス4,174円/m³、車両費120%以上の値上げ等、安全に関わる経費を適正に反映し、タクシー運転者の賃金を全産業の標準水準に改善させる為、午前5時以降出庫する車両より運賃料金の改定施行。

2 / 2

令和5年(2023) 8月25日 国土交通省が、軽油120円/ℓ、プロパンガス4,174円/m³、車両費130%以上の値上等、安全に関わる経費を適正に反映させ貸切バス事業者が着実に運転者不足を解消し、さらなる安全装備車両の入替等、安全への投資に向けた取組、経営基盤強化の為、運賃・料金の改定施行。

令和5年(2023)10月6日 荷主・物流会社の対策が一向に進まない為、政府が「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめた。これは令和5年6月策定の「物流革新に向けた政策パッケージ」のうち即効性の高い項目を練り込み、緊急に取組むよう指示を出したものの。

1. 物流の効率化 ●速攻性のある設備投資・物流DXの推進 ●トラック運転士の負担の軽減等
2. 荷主・消費者の行動変容 ●再配達を半減する取組 ●政府広報・メディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化等
3. 商慣行の見直し ①国土交通省「トラックGメン」 ②厚生労働省「荷主特別対策チーム」 ③中小企業庁「下請けGメン」
①②③連動してヒアリング等も進める。

令和6年(2024) 3月22日 令和5年(2023)8月時、燃料120/ℓ車両価格の高騰。国土交通省より、運賃水準8%の引き上げとともに荷役対価等加算した、新たなトラック「標準的運賃」を告示。(令和6年6月1日施行)

令和6年(2024) 4月1日

新『改善基準告示』2024年4月1日施行

1. 運転時間：2日平均1日9時間以内/2週間平均1週44時間以内/連続運転4時間以内
運転の中断時には、原則休憩を与える。(1回10分以上、合計30分以上)
2. 拘束時間：13H/日 拘束時間：始業点呼から、終業時までの労働時間と休憩時間の合計を言います。
自動車運転者の1日は、始業時から起算して24時間。
◆1日の拘束時間は13時間以内、上限15時間。14時間を超える回数は、1週間に2回までが目安です。
◆1箇月の拘束時間は、284時間以内。1箇年の拘束時間は、3,300時間が限度です。
3. 休息期間：拘束時間と拘束時間の間にはインターバルとして、継続11時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない。
◆長距離輸送の特例：継続8時間(約450km)以上1週間に2回が限度です。
◆休息期間とは、終業から次の始業までのインターバルのこと。
※休息期間が9時間未満の場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える。

令和6年(2024) 4月16日 近畿を管轄する5つの行政機関(経済産業省近畿経済産業局・大阪労働局・近畿農政局・近畿運輸局・公正取引員会事務局近畿中国四国事務所)が「物流2024問題」解決に向けて、連携して取り組む協定を全国で初めて締結した。

令和6年(2024) 5月22日 公正取引委員会が、既に規制対象の「荷主が一方向的に低い運賃で運送委託を行う等・悪質な買いたたき等」独占禁止法に基づく「物流特殊指定」に更に迅速な処置を可能にする為、下請法の改正方針を発表。政府は、6月頃策定予定の「骨太方針」では、業種を問わず交渉を行わず価格を据え置く行為は「悪質な買いたたき」に該当すると明記することも検討し、価格転嫁の推進を図る。
中小企業庁による、「過去20年の費用上昇をどれだけ製品やサービスに価格転嫁出来たかを示す転嫁率」は、27業種中「トラック運送」は最下位。

令和6年(2024) 6月1日 国土交通省が、新たなトラック改正「告示運賃・料金」を施行。前「告示運賃・料金」と比較、運輸審議会令和5年(2023)実施時、車両費半自動化により110%、軽油120円/ℓ、油脂オイル110%以上の値上げにより、運賃8%の引き上げとともに荷役対価等加算した。しかし、2024年4月現在、軽油155円/ℓ、タイヤ・油脂オイル・修理工賃等もさらに上昇中。

※改正『改善基準告示』運行管理者の苦心

1. 「自動車運転者の1日は、始業点呼に始まり、法定運行前車両点検、終業点検、就業点呼まで」
「拘束時間13時間、運転時間2日平均9時間以内が1日」※運転時間は、2週間平均44時間/週が限度の為、
①「積地までの回送、積込み、積付け、高速道路I.Cまでの停滞」等が長引くと、別途乗務員を手配しなければ、目的地まで1名では運行出来ない。
② コンビニルート配送及び、特積の配送・集荷の日動運送業務に於いて、複数回配送により長時間運行となる為、拘束時間及び運転時間の短縮を図ることを目的に、消防車並みの高速道路利用が行われている。
※拘束時間には給油、オイル交換、洗車、タイヤローテーション等の法定点検整備も含まれます。
さらに、運転時間には回送も含まれます。
2. 「休息期間：継続11時間以上を基本とし、9時間を下回らない」となる為、片道走行350km以上の運行については、翌朝8時に荷降しとなる場合、出発→即日到着、さらに高速道路の利用が原則となる。
※連続運転は、4時間が限度。休憩は1回概ね連続10分以上合計30分以上確保しなければ、違反となり、トラックを動かし回送することもできません。
3. 貨物自動車運送事業の運行管理者は、2泊3日(48H)を超える中間点呼を必要とする運行・48H以内でも出発及び到着のいずれも対面点呼が出来ない運行においては、必ず事前に運転手に運行指示書を携行させなければなりません。
また、天候・渋滞・長時間の荷待等により、到着が遅れそれにより発車時刻も遅れたりすれば、それに合わせ以降の運行計画(運行指示書への変更も発生)を変更し運転手に指示しなくてはなりません。その時には、法令で定められた、拘束時間・休憩時間・休息時間等の違反にならないよう細かに確認しながら指示を出していきます。たとえどんなに急な仕事が入っても運行指示書を携行させないまま「時間が無いから、とりあえず向かってくれ」は違反となります。
運行管理者は、日々時間管理・積算と共に受注運行指示を行いながら、24時間運転手と密に連絡を取り、運転手の健康状態や運行・車両・道路の状況を確認・指示し、法令を遵守し安全・安心・確実な運行を管理しています。

※全産業平均と比べたトラックドライバーの、賃金・労働時間等の現状

【厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より、国土交通省が作成した資料に基づいて計算した時給は以下の通り(2022年)】

	年間賃金	年間労働時間	時給	比較
全産業	497 万円	2,124 時間	2,340 円/時	
大型トラックドライバー	477 万円	2,568 時間	1,857 円/時	△ 483 円/時
中型トラックドライバー	438 万円	2,520 時間	1,738 円/時	△ 602 円/時

※厚生労働省は、全国の労働基準局や労働基準監督署がトラック・バス・タクシーなど自動車運転者を使用する事業場に対して、監督指導や送検等の状況について公表

【厚生労働省労働基準局監督課】

年度	事項	監査指導実施事業場数	労働基準関係・法令違反事業場数
平成29年(2017)		5,436	4,565 (84.0%)
令和元年(2019)		4,283	3,538 (82.6%)
令和4年(2022)		3,785	3,142 (83.0%)
令和5年(2023)		3,711	3,049 (82.2%)

岡山県運行管理者協議会連合会