2026年11月6日更新

自動車運送事業のこれまでの経緯　（トラック・バス・タクシー）

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』地方運輸支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る基準」で自動車運転者の労働時間告示。 (国土交通省告示第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	● 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%、車両価格・部品・タイヤ30%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)がチエ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400㎞)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。 貸切バスの許可更新の要件 条件① 5年ごとに一般貸切旅客自動車運送事業許可(貸切バス許可)更新申請書類を営業所管轄の地方運輸支局に提出しなければならない ② a) 更新時に、申請直近1事業年度において債務超過でないこと b) 5年連続で、巡回監査に入られて、日車などペナルティが課されている事業者は許可更新ができません
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	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、名議貸し 等) 行為による 荷主勧告制度の施行。 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。
平成29年(2017)11月4日	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。 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 ● 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] ② 荷主都合の荷待ち時間の対価を待機時間料と規定 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)
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
令和元年(2019)10月1日	タクシー事業は、令和元年(2019)10月1日に「運賃・料金」の改正。
令和2年(2020)2月1日	タクシー事業については、令和元年(2019)10月1日につづき、令和2年(2020)2月1日に2度の「運賃・料金」の改正。
令和2年(2020)4月24日	軽油103円/ℓ、プロパン3,813円/㎥、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」の告示施行 。トラック運転者の賃金を全産業の平均賃金に改善させ、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。
令和2年(2020)10月	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	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	時間外労働の割増賃金率が引き上げ施行される。 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。

令和5年(2023) 6月26日　国土交通省中国運輸局が、軽油120円/ℓ、プロパンガス4,174円/㎥、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認可運賃料金の改定施行した。

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/㎥、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、認可運賃・料金の改定施行した。

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。

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、軽油120/ℓ、車両価格、部品、タイヤの更なる高騰。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。(「告示運賃」令和6年6月1日施行)

令和6年(2024) 4月1日　「改正労働基準法」罰則付き時間外労働上限規制が施行される

令和6年(2024) 4月1日　新『改善基準告示』 2024年4月1日施行 （トラック運転者）

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)(10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない)
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時間以内が限度です。
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。
   ◆宿泊を伴う長距離輸送(約450km)の例外 ：継続8時間以上、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。

新「改善基準告示」

※新『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、乗務前点呼に始まり、 法定運行前車両点検、終業点検、乗務後点呼まで」
 「 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・集荷の日勤運送業務に於いて、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。

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・公正取引員会事務総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。

公正化に向けた公正取引委員会の取組み

令和6年(2024) 6月1日　国土交通省が、新たなトラック改正 新「告示運賃・料金」告示を施行。前「告示運賃・料金」告示と比較、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、タイヤ・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、軽油155円/ℓ、タイヤ・油脂オイル2600円/ℓ・修理工賃170%とさらに上昇。

令和7年(2025) 4月1日　令和6年5月15日公布「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(令和6年法律第23号)」の施行

①運送契約締結等の書面交付義務
②委託先の健全な事業確保に資する取組(健全化処置)を行う努力義務、当該取組に関する運送利用管理規定の作成・運送利用管理者選任義務
③運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成・保存義務

国土交通省 報道発表

令和7年(2025)5月23日　「改正下請法(取適法)・振興法(下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律)」(令和7年法律第41号)が参議院本会議で令和7年5月16日に可決・成立、5月23日に公布された。(施行:令和8年1月1日)。
【法律名の「下請代金支払遅延等防止法」(下請法)は、「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の遅延等の防止に関する法律」(略称:中小受託取引適正化法、通称:取適法)となる。】
今改正により「物品の運送の委託」を規制対象に追加、また、同法の対象になる取引において代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明または情報の提供をしないことによる一方的な代金の額の決定が禁止される。
さらに、これまで「トラック・物流Gメン」に通報した場合同法の「報復措置の禁止」の対象となっていなかったが、「報復措置の禁止」の申告先として現行の公正取引委員会および中小企業庁長官に加え、事業所管轄省庁の主務大臣を追加し面的執行の強化を図る。
公正取引委員会としては、取引の適正化と価格転嫁の促進に向け、同法がしっかり機能していくよう徹底して取組む。

令和7年(2025)6月11日

『貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(法律第60号)』と『貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律(法律第61号)』(通称「トラック新法」)が、6月11日に公布された。

『貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律』
① 真荷主から元請けとして運送を引受ける場合、再委託を2回以内とする努力義務
② 何人も無許可営業事業者に運送を委託してはならない。違反した者には、罰金、また荷主等に対しても公表を前提とした勧告を行うことができる
③ トラック運送事業許可の5年ごとの更新制
④ 国土交通大臣が適正原価を定めることができる
⑤ トラック事業者は自らの運送に限らず他の事業者に委託する場合も適正原価を下回らないようにしなければならない
⑥ 施行日は、①②公布日から一年以内、③④⑤公布日から三年以内(令和10年4月)となる
※『貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律』は公布日に即日施行される

第60号・61号

令和7年(2025) 6月18日

国土交通省中国運輸局は18日、岡山、広島県内のタクシーで運賃の値上げが必要と判断し、上げ幅の審査を開始すると発表した。標準的な経営を行っている事業者の収入が赤字になっていることが理由。各事業者は国の運賃上限の発表を受け、年内にも改定に踏み切る。

令和7年(2025)6月25日

国土交通省が日本郵政(JP)に対し、点呼を適切に実施していなかったとし拠点間輸送に使うトラックやバン車約2,500台に対し、一般貨物自動車運送事業の許可取消しの行政処分を行った。

令和7年(2025)8月23日

日本郵便(JP)は22日、郵便局での不適切点呼の問題で配達などに使う原動機付き自転車(原付バイク)でも、15万1千件の不適切な点呼があったと発表した。約100の郵便局に車両約3万2000台の軽バン車に、一定期間の使用停止処分。

第60号

令和7年(2025)8月30日

バス最低運賃160円に値上げ(岡山市内 5社 10月改定へ)岡山市内で路線バスを運行する事業者5社は29日、計56路線の維持に向けた再編計画(2024～28年度)を踏まえ、市中心部の初乗り運賃を現在の120円から160円に引上げる「共同経営計画」を国土交通省中国運輸局に申請したと発表。利用者減少に直面する事業者の存続に向けて独占禁止法の特例を除外する特例法に基づく対応で、認可されれば10月1日から改定する。5社は岡山電気軌道、両備ホールディングス、中鉄バス、下津井電鉄、備北バス(高梁市)。市内中心部の路線バスは運賃が120円からと国の認可以下で集約を競ってきたが、「人件費や燃料費の物価上昇が著しい中、公共交通を持続するには運賃適正化による収益改善が緊急の課題。これからも利用しやすい環境を提供していく」と一部を除く事業者で足並みをそろえた。宇野バスは100円を維持。八晃運輸運営の循環バス「めぐりん」は8月末で休止する。

令和7年(2025)9月26日

中国運輸局は岡山県など中国5県の貸切バスの運賃改定を公示。バス事業者が安全運行に必要なコストを確保できるよう運賃の下限である「基準額」を平均8%に引き上げる。貸切バスの運賃は、車種別に走行距離と運転手の拘束時間に応じて算出する。改定では1km当たり10円、1時間当たり380円から570円上げる。大型バス(車両9m以上、旅客50席以上)では1㎞当たり190円から200円、1時間当たり6,320円から6,890円となる。基準額は、人件費や燃料費などの原価を基に定期的に国が見直しており、2023年以来2年ぶり。運輸局は「安全運行の為には運転手の担い手不足解消が必要。賃金水準を全産業の平均まで引き上げる原資を確保する目的がある」としている。各事業者が10月24日までに運輸局に変更を届けた後、11月1日までに適用する。

令和7年(2025)10月27日

人件費、部品代の高騰による車両整備費の大幅な負担増。自動車整備士の志願者が最低に。20年で51%減、自動車修理・整備廃業、倒産最多で人手不足深刻化。

令和7年(2025)10月28日

中国運輸局では、令和7年3月及び4月に受付を開始した広島地区(旧広島県B地区)、岡山地区(旧岡山県地区)のタクシー運賃改定要請・申請について審査した結果本日付けで上限運賃から下限運賃の範囲を新たに定め公示。新運賃は、各タクシー事業者による届け出を経た後、令和7年11月27日(木)の午後5時以降に出庫する車両から適用する。広島市域地区(旧広島県A地区)及び山口地区(旧山口県地区)の運賃改定については審査を行っている。

●運適用地域:岡山県全域
●運賃改定率:13.27% ※査定により算出された運送収入に対する、運賃改定後の収支を均衡されるために必要な増収額の割合

【運賃改定に併せて事業者団体に要請する事項】
今回の運賃改定要請・申請については、経営の健全化、労働環境の改善等が理由としてあげられていることから、今回の運賃改定の実施により、運転者の労働条件の改善が適切に図られるよう、各県事業者団体に対して以下の各事項について指導することとする。
① 運賃改定実施後において、各事業者において、適切に運転者の労働条件の改善処置を講ずること
② 運賃改定実施後、運転者の労働条件改善についての考え方を利用者に対して積極的に表明すること
③ 運転改定実施後の然るべき時期において、運転者の労働条件等の改善状況について、自主的にその実績を公表すること。その際、賃金水準のみならず、実質的な労働者負担の軽減や手当て類の創設、これに関して講じた措置につても併せて公表すること

令和8年(2026)4月1日

「改正貨物自動車運送事業法」および「改正物流効率化法」の本格施行。

項目	改正貨物自動車運送事業法 (通称『トラック法』)	改正物流効率化法
対象者	運送事業者、元請事業者	特定事業者(一定規模以上の荷主・物流事業者)
目的	多重元請け構造の是正 ドライバーの処遇改善・労働環境向上	荷待ち時間の短縮 荷役等時間の短縮 積載効率の向上(輸送力の確保)
主な改正内容	①元請運送事業者への「実運送体制管理簿」作成義務化 ②下請けを2回以内とする努力義務 ③白トラ(無許可運送)の罰則強化	①特定荷主等へのCLO(物流統括責任者)選任義務 ②中長期計画の作成 ③定期報告の義務

「トラック適正化二法について」
国土交通省

「改正物流効率化法の施行に伴う義務」
経済産業省

令和8年(2026)5月20日

『物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律(令和8年法律第21号)』が公布された。
トラック運転者の長距離運行による負担を軽減し、物流の持続可能性を確保するため、「中継輸送」を促進することを目的としている。
① 中継輸送の実施に関する関係者の連携及び協働の促進
② 中継輸送を促進するための計画認定制度の創設
➡認定を受けた事業には、以下のような支援が受けられる。
・固定資産税及び都市計画税の特例措置(軽減)。
・鉄道・運輸機構による資金の出資や貸付。
・初年度中継輸送事業にかかる運行経費等の支援。
・中継輸送施設の建設や開発への配慮。
・行政手続の一括化のための官益法律の特例(トラック法等)。

「物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律案」
国土交通省

令和8年(2026)11月1日

『物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律(令和8年法律第21号)』が施行。

※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（2025年）】

	年間賃金	年間労働時間	時　給	比　較
全産業	546　万円	2,076　時間	2,630　円／時	
大型トラックドライバー	507　万円	2,496　時間	2,031　円／時	△ 599　円／時
中型トラックドライバー	449　万円	2,388　時間	1,880　円／時	△ 750　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】

事項／年度	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%）
令和6年（2024）	4,328	3,532（81.6%）
令和7年（2025）	4,123	3,346（81.2%）

※令和7年度の主な労働基準関係法令違反事項は、①労働時間（39.3%）、②割増賃金の支払（19.7%）、③労働時間の状況の把握（6.3%）、
　『改善基準告示』違反2,188事業場（53.1%）、事項内訳は①最大拘束時間（40.2%）、②休息期間（28.3%）、③総拘束時間（27.4%）、重大・悪質な労働基準関係法令違反送検数は67件となる。（トラック53・バス1・タクシー7・他6）

また、地方運輸機関との相互通報の実施件数は労働基準監督署からの通報404件、労働基準監督署等が通報を受けた件数は296件。合同監督・監査実施件数は、137件となり前年の157件より指導件数が減少している。

※ 貨物自動車運送事業者数（規模別・車両数別）令和7年3月31日現在

保有車両数／事業者数	10両以下	11～20両	21～30両	31～50両	51～100両	101～200両	201～500両	500以上	合　計
事業者数	34,164	13,181	5,953	4,737	3,034	928	300	86	62,848
構成比（%）	54.8%	21.1%	9.5%	7.6%	4.9%	1.5%	0.5%	0.1%	100%

1. 貨物自動車運送事業者は6万2千社、保有車両10両以下の事業者は3万4千社と54.8%
2. 保有車両30車両以下の事業者は、5万3千社と85.4%

令和6年4月1日 法令施行後の運送事業者の実状と政府の動き

2024年4月1日、労働法改正（罰則付き時間外労働上限規制）と同時に、新『改善基準告示』が適用され1年が経過、島根県内の運送事業者の24.9%が「輸送可能量が減少した」とし、31.7%が規制による給与減などを背景に「運転手が減った」と回答した事が国土交通省などの調査で分かった。

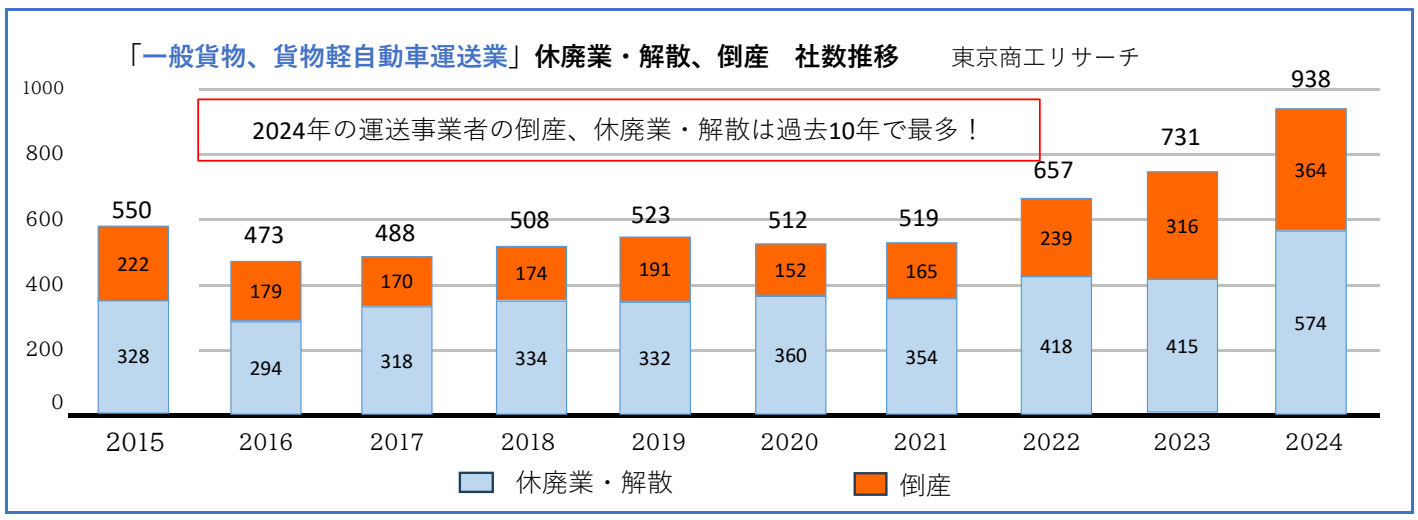
労働環境の改善に向けた荷主との交渉状況では、運送事業者の発言力が低く改善しにくい実態である。

交渉できない（運賃上がらない）、運べない（労働時間規制がある）から過積載で運送をする業者や廃業を選ぶ業者、法改正後、対面点呼以外にビデオ通話等の遠隔対面点呼や業務前自動点呼が可能になり、対面点呼に比べ違法行為への抜け道ができ違反行為の温床となっている実態がある。

労働法改正から1年が経過したものの荷主と運送業者の力関係は改善されず、運送事業者としては無理せざるを得ない状況となっており労働法令関係違反は令和6年度もさらに増加している。

こうした状況に危機感を覚えた政府は、長年の課題とされてきた「多重下請構造」「低賃金問題」「過酷な労働環境」の改善に、より強力に対応する為、令和7年6月11日「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」とそれを支える「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」を公布した。

さらに、近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコスト上昇を受け「物価上昇を上回る賃上げ」を実現するためには事業者において賃上げの原資が必要であり、事業者が賃上げの原資を確保するためには、荷主と運送事業者全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図ることが重要と位置づけ、運賃等に関する協議に応じない行為や必要な説明を行わない行為である「協議に応じない一方的な代金決定」を禁止し、価格転嫁を阻害し受注者に負担を押しつける商習慣を一掃するため、5月23日「中小受託取引適正下法（下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律）を公布した。施行期日は令和8年1月1日。また、同日から法律名も「下請法」から「取適法」へ変更される。※運送委託の対象取引への追加



※ 24年度の自動車運送事業者の倒産、休廃業・解散は過去10年で最多となる！
倒産は364社、休廃業・解散は574社、合計938社で前期に比べ28.3%の増加となる。
原油高などの物価が原因の倒産は131件（35.9%）発生するなど、燃料費や人件費などの上昇により、十分な価格転嫁を進められないまま収益が悪化し、倒産するケースが目立つ。

※ 労働人口減少に加え、ドライバーの高齢化、人手不足、また全産業に比べ低賃金・長時間労働のため他業種との人材確保競争に弱く、この課題解消に向けた賃上げやコストアップ要因も加わり、今後も倒産は高水準で推移する可能性が高い。
物流の崩壊を止めるため、荷主と一体になって自動車運転者の賃金を全産業の平均賃金に改善させ、その財源の原資として価格転嫁の改善対策は待ったなしの状況と言える。

荷主の皆様へ

飲酒運転関連

取適法 R7.6.11公布

取適法 R8.1.1施行

ストップ!!過積載

岡山県運行管理者協議会連合会

新『改善基準告示』（バス運転者）

1. 運転時間： 2日平均1日/9時間以 4週平均1週/40時間以内
   連続運転時間 4時間以内（運転中の中断は1回連続10分以上、合計30分以内）
2. 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）

①②のいずれかを選択

① 1か月（1年）の基準 ： 3,300時間以内/年 281時間以内/1か月
② 4週平均1週（52週）の基準 ： 3300時間以内/52週 65時間以内/4週平均1週

3. 1日の休息時間 ： 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

新『改善基準告示』（タクシー・ハイヤー運転者）

タクシー	日勤		1か月の拘束時間：288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3回までが目安 1日の休息時間：継続11時間以上あたえよう努めることを基本とし、9時間を下回らない
	隔勤		1か月の拘束時間：262時間以内 2歴日の拘束時間：22時間以内、かつ、2回の隔日勤務を平均し1回あたり21時間以内 2歴日の休息期間：24時間以上与えるよう努めることを基本とし、22時間を下回らない
	車庫待ち等の自動車運転者（※2）	日勤	1か月の拘束時間：288時間以内 1日の拘束時間：以下の要件を満たす場合、1日24時間まで延長可 ・ 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える ・ 1日16時間超が1か月について7回以内 ・ 夜間4時間以上の仮眠時間を与える（18時間超の場合） ※2：車庫待ち等の自動車運転者とは、次の要件を満たす者をいう ・ 事業場が人口30万人以上の都市に所在していないこと ・ 勤務時間のほとんどについて「流し営業」を行っていないこと ・ 夜間に4時間以上の仮眠時間が確保される実態であること ・ 原則として、事業場内における休憩が確保される実態であること
		隔勤	1か月の拘束時間 ： 262時間以内 （さらに、※3の要件を満たす場合、10時間をお加えた時間まで延長可） 2隔日の拘束時間：※3の要件を満たす場合、24時間まで延長可 ※3・2暦日22時間超及び2回の隔日勤務の平均が21時間超の回数が1か月について7回以内 ・ 夜間4時間以上の仮眠期間を与える
	予期し得ない事象		予期し得ない事象への対応時間を、1日と2暦日の拘束時間から除くことができる（※4.5） 勤務終了後、休息期間（1日勤務：継続11時間以上、2暦日勤務：継続24時間以上）が必要 ※4：予期しない事象とは、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 ・ 運転中に予期せず乗船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 ※5：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
	休日労働		休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない
	累進歩合制度		累進歩合制度は廃止する （長時間労働やスピード違反を極端に秀発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されるため）
ハイヤー			・労使当事者は、36協定の締結にあたり、以下の事項を遵守すること → 時間外労働時間は、1か月45時間、1年360時間まで → 臨時的特別な事情で限度時間を超えて労働させる場合にも、1年960時間まで ・36協定において、時間外・休日労働時間数をできる限り短くするよう努めること ・疲労回復を図るために必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えること