

2020年度 法改正等説明内容

1. 適正化実施機関と業務について
・・・ P 1 ～
2. 運転者採用時の注意点及び採用後の流れについて
・・・ P 3 ～
3. 運転者の1日の流れや運転日報への記録、点呼の際の注意点について
・・・ P 6 ～
4. 改善基準等のポイントについて
・・・ P 9 ～
5. 働き方改革関連各法律の施行期日等について
・・・ P 12 ～
6. 健康診断について
・・・ P 15 ～
7. 輸送の安全を確保するための措置を講じる目安について
・・・ P 17 ～
8. 注意喚起について
・・・ P 19 ～
9. 沖縄県トラック協会に寄せられた苦情等について
・・・ P 29 ～

適正化実施機関と業務について

■貨物自動車運送適正化事業実施機関とは

トラック運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするとともに、民間団体による自主的な活動を促進することにより事業の健全な発展を図ることを目的に、平成2年12月1日「貨物自動車運送事業法」（いわゆる「新法」）が施行されました。この事業法に基づき「貨物自動車運送適正化事業実施機関」（以下「実施機関」という。）が創設されました。

また、15年4月から「改正貨物自動車運送事業法」が施行されました。大きな改正点は、トラック運送事業の営業区域規制と運賃・料金の事前届出制の廃止、法令違反に対する罰則強化、実施機関の権限強化などです。

○ 実施機関には、全国実施機関と地方実施機関があります。

全国は、全国適正化事業を行うものとして公益社団法人全日本トラック協会が国土交通大臣より指定されています。

地方は、地方適正化事業を行うものとして、各都道府県トラック協会が地方運輸局長より指定されました。

沖縄県においては、沖縄総合事務局長より公益社団法人沖縄県トラック協会が指定をされています。

【根拠】 貨物自動車運送事業法 第38条(地方貨物自動車運送適正化事業実施機関の指定等)

○ 実施機関の業務

地方実施機関の事業は、法第39条によって指定されています。

- ① 運送事業者に対する指導(1号)、
- ② 白トラ防止のための啓発活動(2号)、
- ③ 輸送秩序確立のための啓発活動と広報活動(3号)、
- ④ 運送事業者又は荷主からの苦情の処理(4号)、
- ⑤ 行政に対する協力(5号)、

等を適正化事業の業務として指定されています。

【根拠】 貨物自動車運送事業法 第39条(事業)

○ 適正化事業指導員とその数

貨物自動車運送事業法施行規則によって、「地方実施機関は法第39条第1号及び第2号に掲げる業務を行わせるため、適正化事業指導員を選任しなければならない」とされています。

- ①現在全国で約450名の適正化事業指導員が配置され、事業者の良きアドバイザーとして業務を行っています。
- ②沖縄県においては専任指導員5名、兼任指導員3名で、適正化事業に従事しています。

【根拠】 貨物自動車運送事業法施行規則 第37条(適正化事業指導員)

◇ 沖縄県適正化実施機関では、主に次のような業務に従事しています。

(1) 巡回指導

- ・貨物自動車運送事業者の営業所を個別に訪問して定期的に、運送事業の業務事項について実態調査をします。全国実施機関の指針により、2年に1回の頻度で巡回することになっています。これを「通常巡回」といいます。
- ・このほかに行政からの特別の指示により、また苦情等の調査のためや、所在不明事業者の調査のために行う「特別巡回」等もあります。

(2) **街頭パトロール**

輸送の安全を確保するため、過積載運行や速度超過、駐車違反、自家用自動車の営業行為防止の為に「**街頭パトロール**」を行います。

(3) **新規事業者講習会**

行政が行う「**新規事業者講習会**」にも関係行政機関と連携して、適正化事業や運送事業者の業務事項について説明をしています。

(4) 「**呼出し指導**」(個人事業者に対する行政の監査の一環)」

関係行政の監査の一環として個人事業者に対して行っている「**集合指導**」に協力しています。

(5) 「**個別指導**」(実施機関単独で個人事業者に対する指導)」

保有台数5台未満の個人事業者に対して行う指導。

(6) 「**苦情調査**」

事業者、荷主、一般消費者その他からの苦情や問い合わせなどに対応し、調査、現場確認を行ったりして苦情の解決に努めています。

(7) 「**街頭検査**」

関係行政機関が実施する街頭検査に協力して事業者の指導等を行っています。

(8) **荷主に対する陳情・協力要請**

公共工事における営業車両の優先使用、燃料高沸に係る運賃転嫁のお願い等々荷主に対して理解と協力をお願いしています。

(9) **荷主懇談会**

荷主企業とトラック運送業者の相互理解を深めることを目的とした懇談会を定期的を開催しています。地域ごと輸送品目ごとにトラック輸送に対する理解と協力をお願いしています。

(10) **既存事業者に対する講習会**

既存事業者に対して、法令講習会、事務講習会、安全運転講習会、企業からの要請による講習会、荷主からの要請による(利用している傘下運送事業者に対する)講習会など各種の講習会を行っています、



運転者採用時の注意点及び採用後の流れ

1. 事業用自動車の運転者は、次に該当する者であってはいけません。

【根拠 貨物自動車運送事業輸送安全規則 第3条第2項】

- ① 日々雇い入れられる者
- ② 2か月以内の期間を定めて使用される者
- ③ 試みの使用期間中の者(但し、14日を超えて引き続き使用されるに至った者を除く。)

2. 新たに雇い入れた者の事故歴の把握

(「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」

※ 改訂 平成21年10月1日)

- (1) 一般貨物自動車運送事業者等は、「安全規則第3条第1項」に基づき、運転者を選任する為に新たに雇い入れた場合には、当該運転者について「自動車安全運転センター法」に規定する自動車安全運転センターが交付する「運転記録証明書」等により、雇い入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認すること。

※ 上記に言う「事故歴」は、少なくとも過去3年間の事故歴とし、当該運転者が初めてトラックに乗務するまでに把握すること。 ※ また、把握する事故とは、事業用自動車に限らないものとする。

自動車安全運転センター 沖縄県事務所

〒901-0225 豊見城市字豊崎 3-22 (沖縄県警察運転免許センター1階)

TEL 098-840-2822 FAX 098-840-2823

～事故歴把握後実際に運転するまでに実施すべきこと～

- 事故歴確認の結果、過去に事故が無ければ初任運転者に対する指導及び初任運転者に対する適性診断を受診させること。

- 事故歴確認の結果、事故惹起運転者に該当した場合は事故惹起運転者に対する特別な指導及び事故惹起運転者に対する適性診断を受診させること。

(指導監督指針第2章5(2))

- 新規採用運転者が

① 事故惹起運転者に該当した場合

② 事故惹起運転者でかつ65歳以上の場合

は「特定診断Ⅰ」「特定診断Ⅱ」のいずれかを受けることによって、それぞれ「初任診断」「適齢診断」を受診したものとみなすことができる。

(安全規則第10条6、8)

- 「初任運転者」
安全規則第3条第1項に基づき運転者として常時選任するために新たに雇い入れた者
(但し、当該貨物自動車運送事業者において初めてトラックに乗務する前3年間に他の
一般貨物自動車運送事業者等によって運転者として常時選任されたことがある者を除
く。)

- 雇入時の健康診断の実施（健康状態の把握）
労働安全衛生法第43条に基づく11項目を、初めて事業用自動車に乗務した日から
1ヶ月以内に受診するか、雇入日より過去3か月以内に受診した結果表を提出させる
こと。

- 運転者の選任（運転者台帳を作成することで当該営業所の運転者として選任したとみ
なされます。）

(指導監督指針第2章2(2))

運転者の雇い入れ及び選任

過去3年以上の事故歴の把握（運転記録証明書又は無事故無違反証明書の取得）

該当事故あり

該当事故なし

事故惹起者に対する特定診断

初めて乗務する前に受診する。但しやむを得ない場合は乗務後1か月以内に受診する。

事故惹起者に対する特別教育

初めて乗務する前に実施する。但しやむを得ない場合は乗務後1か月以内に実施する。

事故惹起者特別教育

- ①トラックの運行の安全の確保に関する法令等
 - ②交通事故の実例の分析に基づく再発防止対策
 - ③交通事故に関わる運転者の生理的及び心理的要因及びこれらへの対処方法
 - ④交通事故を防止するために留意すべき事項
 - ⑤危険の予測及び回避
 - ⑥安全運転の実技
- ①～⑤について合計6時間以上実施。⑥については可能な限り実施することが望ましい

適齢運転者特別教育

初任運転者特別教育

該当する場合、上記内容に重複しない項目については別に教育を実施する。

65歳以上の運転者に対する診断（適齢診断）

初めて乗務する前に受診する。但しやむを得ない場合は乗務後1か月以内に受診する。その後3年以内ごとに1回受診する。

適齢運転者特別教育

適齢診断の結果を踏まえ、加齢による身体機能の変化、運転行動への影響を認識してもらう。

適齢診断の結果が判明した後1か月以内に指導を実施する。その後3年以内ごとに1回実施する。

初任運転者特別教育

該当する場合、上記内容に重複しない項目については別に教育を実施する。

初任運転者に対する診断（初任診断）

初めて乗務する前に受診する。但しやむを得ない場合は乗務後1か月以内に受診する。

※過去3年以内に初任診断を受診した事がある者はその診断書を持参することにより省略できる。

初任運転者特別教育

- ①指針12項目を座学により実施（15時間以上）但し、積載方法、日常点検及びトラックの構造上の特性については実車を用いて実施すること。
 - ②実際に運転させ安全な運転方法の教育（20時間以上）
- （合計35時間以上）

採用時の健康診断

新たに雇い入れた日から過去3か月以内に実施した健康診断書を運転者より取り寄せ営業所に保存すること。若しくは初めて車両に乗務後1か月以内に受診すること。

～運転者の1日の流れ～

① 出勤

出退勤簿若しくはタイムカードへ出勤時間を記録すること。
（出勤時間がわかるように）
※代表者、役員等も運転者・乗務員に選任されている場合は、労働時間・拘束時間の管理が必要です。



④ 乗務前点呼の実施

整備管理者による運行の可否決定後、運行管理者による乗務開始前点呼を実施

必要項目：①執行者名 ②運転者名 ③車両No. ④点呼日時 ⑤点呼方法 ⑥アルコール検知器使用の有無 ⑦酒気の有無 ⑧健康状態・睡眠不足の状況 ⑨日常点検 ⑩指示事項

その他目視、口頭により体調等の聞き取りをすること。



⑦ 乗務後点呼の実施

乗務終了後運行管理者による乗務終了後点呼を実施

必要項目：①執行者名 ②運転者名 ③車両No. ④点呼日時 ⑤点呼方法 ⑥アルコール検知器使用の有無 ⑦酒気の有無 ⑧自動者道路及び運行の状況 ⑨交替運転者に対する通告 ⑩指示事項

その他、運転日報やチャート紙等を確認し連続運転、速度超過等がみられた場合は再発防止の指導を実施すること。実施後その内容を運転日報若しくはチャート紙へ記録すること。



② 日常点検を実施

運転者又は整備管理者による日常点検を実施
（決められた点検項目を運行前に確実に実施し、日常点検表へその結果を記録すること）



⑤ 運行

プロのドライバーとして模範になるよう安全運行を実施すること。



⑧ 退勤

退勤前に出退勤簿若しくはタイムカードへ退勤時間を記録すること（退勤時間がわかるように）

※代表者、役員等も運転者・乗務員に選任されている場合は、労働時間・拘束時間の管理が必要です。



③ 運行の可否決定

日常点検の結果を基に整備管理者による運行の可否決定を実施（運行が可能なら運行の可否決定を実施した整備管理者の捺印若しくはサインをすること）



⑥ 休憩

連続運転にならないよう必ず4時間以内に30分以上の休憩（運転離脱）をとり入れること。（10分以上の休憩を3回でも可）休憩後は必ず運転日報へ休憩の時間及び地点を記録すること。労働時間が6時間を超えた場合は、45分以上、8時間を超えた場合は1時間以上の休憩を取り入れること。



※教育

乗務員への教育については、必ず業務時間内に実施すること。当日実施できなかった者については後日実施しその旨記録簿に記録すること。（実施日時等）



日常点検表及び運転日報

車両番号：沖縄 11 き 1009 氏名：適正化 弥

【※運転日報保存期間（1年間）】

・運行記録計装着 ☒ 該当車 / ☐ 非該当車 ・☒ 適正に装着されたことの確認

運行記録計装着義務車両（車両総重量 7 t 以上又は最大積載量 4 t 以上の車両）

検 印	統括運行管理者	運行管理者	補助者
	統	運	補

点検箇所	点検項目	摘要	良否	乗務開始地	※②時刻	乗務終了地	※③時刻	勤務時間	時刻	乗務杆															
1. ブレーキ	1 踏みしろ・効き		レ	港町（車庫）	9:00	港町（車庫）	16:00	※①始業時刻	8:00	495 Km															
	2 液量		レ	メーター指数	1 2 3 4 5	メーター指数	1 2 8 4 0	※④終業時刻	17:30																
	3 空気圧の上がり具合	▲		荷主名		貨 物 (※1)		出発地	時刻	到着地	時刻	実車 Km	空車 Km												
	4 バルブからの排気音	▲		本部	品名	数量	総重量	積載状況	那覇市	9:30	糸満市	11:30	(例1) 100	80											
	5 駐車レバーの引きしろ	レ			適正化生コン	パラス	1	10 トン	○	糸満市	14:15	西原町	15:30	1件づつの 運行を記録 する場合											
2. タイヤ	1 空気圧		レ					メーター指数	メーター指数																
	2 亀裂・損傷		レ					メーター指数	メーター指数																
	3 異常な摩耗		レ					メーター指数	メーター指数																
	4 溝の深さ	※	レ					メーター指数	メーター指数																
	5 ディスク・ホイールの取付状態	●	←				トン	大型車は義務	メーター指数	メーター指数															
3. バッテリー	4 液量	※	レ	沖縄物産	雑貨	6 回数	60 トン	○	港町	8:00	西原町	9:30	(例2)												
4. 原動機	1 冷却水の量	※	レ					メーター指数	1 2 7 2 5	メーター指数	1 2 7 4 5														
	2 ファンベルトの張り・損傷	※	レ					メーター指数		メーター指数															
	3 エンジンオイルの量	※	レ					メーター指数		メーター指数															
	4 かかり具合・異音	※	レ				10トン積で6回運んだ という意味です	メーター指数		メーター指数															
	5 低速・加速の状態	※	レ					メーター指数		メーター指数															
5. 灯火装置及び方向指示器	点灯・点滅具合汚損損傷		レ	(※2) 運行内容に対して指導した内容：チャート紙よりスピード超過がみられた為注意して下さい。								計	k m												
6. ウィンド・ウォッシャー及びワイパー	1 液量・噴霧状態	※	レ	事 項	休憩・仮眠の時間	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24																		1 時間	分
	2 払拭状態	※	レ		休憩・仮眠の地点																				
7. エアタンク	凝水	▲		事故、著しい遅延、その他異常な状態が発生した場合はその概要と原因（休憩の地点と時間は必ず記入すること。）																					
8. 運行において異常が認められた箇所	当該箇所に異常がないこと	レ		荷待時間・荷役作業・附帯作業等記録票（車両総重量 8 t 以上又は最大積載量 5 t 以上の車両が対象）																		到着時間の指定時刻			
				(※3) 荷待時間（荷主都合30分以上の場合）																		① 10:00			
																						②			
異常箇所の具体的な状況及び改善措置		レ		集荷地点等																		③			
				(※4) 荷役・附帯業務の開始、終了時間																		荷待時間合計			
整備管理者の確認（運行の可否決定） ※必ず確認し、検印すること。	整			集荷地点等																		1 時間	分		
				(※5) 荷役・附帯作業等の内容(番号記載)																		荷役作業・附帯作業等時間合計			
				①横込み(手荷役・機械) ②取卸し(手荷役・機械) ③荷造り ④仕分 ⑤検収・検品 ⑥機持ち ⑦棚入れ ⑧パル貼り ⑨はい作業 ⑩その他()																		2 時間 分			
				(※6) 荷主の確認の有無																					

注) ※印の点検は、当該自動車の走行距離・運行時の状態から判断し適切な時期に行うことで足りる。●は車両総重量 8 t 以上の自動車に限る。▲印の点検は、エア・ブレーキ車対象の点検項目
 ※①業務開始時間（タイムカード打刻時間） ※②日常点検及び点呼実施後、車両に乗務し出発する時間 ※③車庫に戻ってきた時間（乗務後点呼前） ※④業務を終了し退勤する時間（タイムカード打刻時間）
 (※1) 貨物の積載状況とは、車両総重量 8 t 以上又は最大積載量 5 t 以上の車両に乗務した場合に荷台内に荷が適切に固縛、固定され、偏荷重等がないか確認し適正であれば「○」と記録すること。
 (※2) 4 時間を超える連続運転やスピード超過等がみられた場合は、再発防止の指導を実施しその内容をチャート紙若しくは運転日報へ記録すること。
 (※3) 集荷地点等に到着した時刻（荷主から指定された場合は当該時刻）から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が 30 分未満の場合、またデジタコ等他の方法で記録している場合は記録不要。
 (※4) 荷役・附帯業務については、荷主との契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されているのであれば、荷役作業等に要した時間の合計が 1 時間未満の場合、またデジタコ等他の方法で記録している場合は記録不要。
 (※5) 附帯作業とは「貨物自動車運送事業に附帯する業務」のことであって、実施した場合は該当する番号を記録すること。また、「①横込み」及び「②取卸し」について実施した場合は、その方法（手荷役・機械）についても記録すること。
 (※6) ドライバーが実施した荷役・附帯作業等について、荷主の確認が得られた場合は「○」、荷主の確認が得られなかった場合は「×」と記録すること。

点呼記録簿

令和 年 月 日 () 天候

会社名
営業所名
運行管理者

乗務開始前点呼													乗務終了後点呼												
登録番号	運転者名	アルコール検知器		酒気の有無	健康状態	睡眠不足の状況	日常点検	服装	携行品	その他必要な指示事項	点呼時間	点呼方法	執行者名	アルコール検知器		酒気の有無	自動車、道路及び運行の状況	交替運転者に対する通告	その他必要な指示事項	点呼時間	点呼方法	執行者名			
		使用	結果											使用	結果										
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
		有・無		有・無							:	対面 ()		有・無		有・無				:	対面 ()				
99-99	適正化太郎	有・無	0.00	有・無	○	○	○	○	○	雨が降っています スピードを控えめに	08:30	対面 ()	印	有・無	0.00	有・無	○○交差点今日から 工事のため迂回	伝達事項等 を記入	必要事項等 を記入	17:30	対面 ()	印			
※「アルコール検知器」は、使用の有無に○印を付し、測定結果の数値も記録する。 ※「健康状態」は、健康状態・疲労の度合・異常な感情の高ぶり・睡眠不足等の状態について確認し、良好の場合は○印を付す。 ※「睡眠不足の状況」は、乗務員より睡眠不足により安全な運行ができない又は継続することができない場合は報告を求め、良好な場合は○印を付す。 ※「携行品」は、運転免許証・非常信号用具・業務上必要な帳票類等について携行しているか確認し、良好の場合は○印を付す。 ※「その他必要な事項」は、休憩時間・休憩場所・積載物・気象・道路状況等運行の安全を確保するための注意事項について指示をする。 ※「点呼方法」は、対面の場合は対面に○印を、対面でない場合は()内に具体的方法を記入する。													※「アルコール検知器」は、使用の有無に○印を付し、測定結果の数値も記録する。 ※「自動車、道路及び運行の状況」は、運行した車両・積載物の異常の有無・乗務記録・運行記録計等の記録により運転者の運転状況等の確認や工事箇所等道路状況に関する最新情報及びヒヤリ・ハット経験の有無等安全情報を確認する。 ※「点呼方法」は、対面の場合は対面に○印を、対面でない場合は()内に具体的方法を記入する。												

改善基準等のポイント

項 目		内 容
労働時間の取り扱い		労働時間＝所定労働時間＋所定外労働時間 （1日8時間、1週40時間） （休憩時間を除く）（残業・休日労働）
拘束時間		拘束時間＝所定労働時間＋所定外労働時間＋休憩時間 1日原則13時間 1か月293時間 （労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長可）
最大拘束時間		1日16時間（1日8時間休憩確保のため） （※15時間超は週に2回以内）
休息期間		・勤務終了後継続8時間以上 ・運転者の住所地での休息期間がそれ以外の場所での休息期間よりも長くなるよう努めること。
運転時間		2日を平均して1日当たり9時間 <u>2週平均して1週間当たり44時間</u>
連続運転時間		4時間以内 （1回連続10分以上、合計30分以上の休憩等）
休日労働		2週間に1回以内 、かつ、1か月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
休日の取扱い		休日は 休息期間に24時間を加算した時間。 いかなる場合であっても 30時間を下回ってはならない。
時間外労働		定められた期間の上限を労使協定で結ぶ。
最大連続運行		「一運行」における最初の勤務から最後の勤務までの時間は144時間。（フェリー乗船時間を除く）
特 例	休息期間分割の特例	業務上やむを得ない場合に限り、当分の間1回 4時間以上の分割休息で合計10時間以上 でも可。一定期間における全勤務回数 の1／2が限度。
	2人乗務の特例	最大拘束1日20時間 2人乗務（ベッド付）の場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長でき、休息期間は4時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例	2暦日の拘束時間21時間 仮眠（4時間以上）の場合2週間で3回まで24時間が可能。 ただし、2週間で総拘束時間は126時間まで。 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間が必要。
	フェリー乗船する場合の特例	乗船時間はすべて休息期間 として扱う。 （最大連続運行時間には含まない）

改善基準告示のQ&A

1 改善基準告示の対象は？

1	○ ドライバーで給料をもらっている人が対象	※一部例外あり
改善基準告示の対象者は、「労働基準法第9条に規定する労働者であって、 <u>四輪以上の自動車の運転業務に主として従事する者</u> 」となっています。 改善基準告示という労働者とは、給料をもらって働いている人のことです。 ※但し、 <u>1人親方や社長（役員）がドライバーとして選任されている場合は、一般のドライバーと同様に対象となります。</u> (緑ナンバー、白ナンバーには関係ありません。)		

2	○ 運転業務に主として従事している人が対象
改善基準告示では、「 <u>運転業務に主として従事する者</u> 」ですから、職種は「運転手」であっても <u>月に数回しか乗務しない人や、クレーン車のオペレーターなどは対象外となります。</u> また、バイク便のライダーなどは当然対象とはなりません。	

3	○ 改善基準告示が適用除外となる場合
(1) 震災などで人命救助や災害援助という緊急を要する場合で、公安委員会(警察)の認定を受けている時には適用されません。 (2) 危険物の輸送については、様々な法律で安全運転なども含めてその運搬方法が制限されているため、火薬、高圧ガス、核燃料などの危険物の輸送で、届出と運搬計画書が必要なものの場合除外されます。 <u>ただし、危険物のうち頻繁に行われる石油タンクローリー等の輸送については、すべて「改善基準告示」の対象となります。</u>	

2 拘束時間とは？

拘束時間とは、労働時間に休憩時間を合わせた全体の時間を指します。
ドライバーの場合、運転時間以外にも休憩をしたり、荷の出荷を待ったり、洗車をしたり、といった時間があります。こうした時間は、当然自分で自由に利用できる時間ではなく、仕事のために必要な時間です。言うなれば会社の指示に従っている時間であり、こうした時間を「拘束時間」といいます。

つまり、

「拘束時間」＝ 「所定内労働時間」＋「所定外労働時間」＋「休憩時間」

この二つを合わせた時間を「労働時間」といいます。

ということになります。この拘束時間は改善基準告示により1日、1か月についてそれぞれ限度が決められています。(改善基準等のポイント参照)

4	○ 積み荷が到着するまで待機する時間は、労働時間か休憩時間か？
---	--

一部の管理者の中には、休んでいる時間はすべて休憩時間に含まれると考えている方もおりますが、休憩時間というためには、休んでいるだけでは必要十分ではなく、「労働者が権利として労働から離れることを保証されている。」という条件を満たしている必要があります。

裁判でも、「使用者の命令から離れた全く自由な時間」でなければならないと判示しています。

自動車に乗務する運転者及び助手は、サービス時間中に労働から解放される手空き時間が生じることになりますが、この手空き時間については「労働者が自由に利用することができる時間であれば、休憩時間である。」という解釈例規が示されています。

逆に言えば、積み荷が到着したら、すぐさま積み替え作業を開始するよう命令があれば手待ち時間(労働時間)とみなされるということになります。

働き方改革関連各法律の施行期日等について

(公社)全日本トラック協会

法律・内容		2018年度 (平成30年度)	2019年度 (平成31年度)	2020年度 (平成32年度)	2021年度 (平成33年度)	2022年度 (平成34年度)	2023年度 (平成35年度)	2024年度 (平成36年度)
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間)の適用 【一般則】		4月1日から 大企業に 適用	4月1日から 中小企業に 適用				
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】	※衆議院の附帯決議において、「自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること」とされた。 ※参議院の附帯決議において、「自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること」とされた。						4月1日から 適用
	年休5日取得義務化		4月1日から 適用					
	月60時間超の時間外割増 賃金率引上げ(25%→50%)の 中小企業への適用						4月1日から 適用	
パートタイム 労働法・労働 契約法	同一労働同一賃金(※)			4月1日から 大企業に 適用	4月1日から 中小企業に 適用			
労働者派遣法	〃			4月1日から 適用				

※①短時間・有期雇用労働者に関する正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、個々の待遇ごとに、待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき旨を明確化、
②派遣労働者について、派遣先の労働者との均等・均衡待遇の確保、③短時間・有期雇用・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由に関する説明を義務化 等

	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (平成31年度)	2020年度 (平成32年度)	2021年度 (平成33年度)	2022年度 (平成34年度)	2023年度 (平成35年度)	2024年度 (平成36年度)
「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」(関係省庁連絡会議)	①2023年度(平成35年度)末までのできるだけ早い時期に、全事業者が改善基準告示に規定する1か月の拘束時間の限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守 ②2024年度(平成36年度)末までのできるだけ早い時期に、全事業者の全ドライバーの時間外労働が年960時間以内 長時間労働を是正し、生産性向上を促進するため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化を柱とした環境整備等を実施						
「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」(全ト協)	2023年度(平成35年度)末までに、時間外労働年960時間超のトラックドライバーをゼロに						

5 産業医・産業保健機能の強化

- 産業医の活動環境の整備
 - ・長時間労働者の状況や労働者の業務の状況など産業医が労働者の健康管理等を適切に行うために必要な情報を提供しなければなりません。
 - ・産業医から受けた勧告の内容を事業場の労使や産業医で構成する衛生委員会に報告しなければなりません。
- 労働者に対する健康相談の体制整備等
 - ・産業医等が労働者からの健康相談に応じるための体制整備に努めなければなりません。
 - ・労働者の健康情報の収集、保管、使用及び適正な管理について、指針を定め、労働者が安心して事業場における健康相談や健康診断を受けられるようにします。

(注) 産業医：職場における労働者の健康管理等を効果的に行うため、医学に関する専門的な知識が不可欠なことから、常時 50 人以上の労働者を使用する事業場において、事業者は、産業医を選任しなければなりません。

6 勤務間インターバル制度

- 2019 年 4 月から、前日の終業時刻から翌日の始業時刻の間に労働者に対する一定時間以上の休息時間（インターバル）を確保するよう事業主は努めなければなりません。

7 同一労働・同一賃金

- 同じ職場で働く正規社員と非正規社員（短時間労働者、有期雇用労働者、派遣労働者）との間における基本給、賞与、手当などのあらゆる待遇について、不合理な差を設けることは禁止されます。
- 短時間労働者などから正規社員との待遇の違いやその理由などについて、説明を求められた場合は、説明しなければなりません。
- 労働者の雇用形態、待遇の状況（正規社員と短時間労働者等との取扱いの違いがあるかどうか）を確認し、待遇に違いがある場合は、違いを設けている理由を確認し、その違いが不合理ではないと説明できるよう整理しましょう。



〒160-0004
東京都新宿区四谷 3-2-5 全日本トラック総会館
TEL : 03-3354-1067

貨物自動車運送事業者の皆様へ
労働関係法令が改正されました

2018 年 6 月、働き方改革関連法が成立し、2019 年 4 月から全産業を対象に段階的に施行されます。トラックドライバーに対し、2024 年 4 月から罰則付きの時間外労働の上限規制が導入されるなど、長時間労働が常態化するトラック運送業界においても、早急に効果的な長時間労働の是正の取り組みが求められております。

長時間労働を改善し、
魅力ある職場づくり
を目指しましょう



労働関係法令の主な改正点について

法令改正		施行日		罰 則
		大企業	中小企業	
労働基準法	時間外労働の上限規制 【一般則】 年 720 時間の適用 (36 条) 【自動車運転業務】 年 960 時間の適用 (36 条)	2019年4月1日 (平成31年)	2020年4月1日 (令和2年)	6か月以下の懲役又は 30万円以下の罰金
	月 60 時間超の時間外割増賃金率の引上 (25%→50%) の中小企業への適用 (37 条、138 条関係)	※2010年4月1日 (平成22年) から 適用済	2023年4月1日 (令和5年)	
	年 5 日の年次有給休暇の取得義務付け (39 条)	2019年4月1日 (平成31年)		30万円 以下の罰金
	労働時間の適正把握義務付け (労働安全衛生法 66 条の 8 の 3)	2019年4月1日 (平成31年)		
産業医・産業保健機能の強化 (労働安全衛生法 13 条等)		2019年4月1日 (平成31年)		
勤務間インターバル制度の導入促進 (労働時間等設定改善法 2 条)		2019年4月1日 (平成31年)		
同一労働・同一賃金	パートタイム労働法・労働契約法	2020年4月1日 (令和2年)	2021年4月1日 (令和3年)	
	労働者派遣法	2020年4月1日 (令和2年)		

(注) 貨物自動車運送事業の「中小企業」の規模は、資本金の額若しくは出資の総額 3 億円以下または常時使用する労働者数 300 人以下。

1 時間外労働の上限規制

一般則

- 労働基準法第32条では、労働時間を「原則1日8時間、1週に40時間まで」と定めています（法定労働時間）。労使が労働基準法第36条に基づく協定を結んでも、法定労働時間を超えて残業が認められるのは、原則月45時間、年360時間であり、臨時的な特別の事情が無ければこれを超えることはできません。

- 臨時的な特別の事情があつて労使が合意する場合でも、

- ・年720時間以内（休日労働*を含まない）
- ・単月100時間未満（休日労働を含む）
- ・2～6カ月平均で80時間以内（休日労働を含む）

を遵守しなければなりません。

また、原則である月45時間を超えることができるのは、年間6カ月までです。

* 休日労働：毎週1日の法定休日に労働する時間を指す。

- 事務職、運行管理者、整備・技能職、倉庫作業職等（ドライバー以外）に対しては、上記の一般則が適用されます！

自動車 運転業務

- ドライバー（自動車運転業務）は、一般則とは別の取り扱いとなり、2024年4月から年960時間（休日労働を含まない）の時間外労働の上限規制が適用されます。
- 「2～6カ月平均」や「単月」などの1カ月の上限規制はありません。
- 将来的には、一般則の適用を目指します。

2 月60時間超の時間外労働の割増賃金率の引き上げ（25%→50%）

- 2023年4月から、中小企業においても月60時間超の時間外労働への割増賃金率が50%となります。なお、月60時間までの時間外労働への割増賃金率は25%でも構いません。

3 年5日の年次有給休暇の取得義務付け

- 2019年4月から、年休付与日数が10日以上労働者を対象に、付与された年休日数のうち5日分について必ず取得されるよう制度化されます（年次有給休暇の時季指定の義務化）。
- 会社は、労働者の希望を聞く必要があります。希望をふまえて取得時季を指定するよう努めなければなりません。
- なお、労働者が自ら取得した年休日数、会社から労働者へ計画的に付与した年休日数は、義務付けられている5日から控除できます。
- 休暇に関する事項は、就業規則の絶対的記載事項ですので、使用者による年次有給休暇の時季指定を実施する場合は、時季指定の対象となる労働者の範囲及び時季指定の方法等について、就業規則に記載しなければなりません。

就業規則（年次有給休暇）の変更例

○項～○項

○項 第○項又は第○項の年次有給休暇が10日以上与えられた労働者に対しては、第○項の規定にかかわらず、付与日から1年以内に、当該労働者の有する年次有給休暇日数のうち5日について、会社が労働者の意見を聴取し、その意見を尊重した上で、あらかじめ時季を指定して取得させる。ただし、労働者が第○項又は第○項の規定による年次有給休暇を取得した場合においては、当該取得した日数分を5日から控除するものとする。

- 年次有給休暇が付与される労働者ごとに、時季、日数及び基準日を明らかにした「年次有給休暇管理簿」を作成し、当該年休を与えた期間中及び当該期間の満了後3年間保存しなければなりません（労働者名簿または賃金台帳とあわせて調整することも可能です。）

4 労働時間の適正把握義務付け

- 健康管理の観点から、管理監督者等も含め、すべての人の労働時間の状況をタイムカードなど客観的な方法その他適切な方法で把握しなければなりません。
- 時間外労働が一定時間を超えた長時間労働者からの申出があった場合、医師による面接指導を確実に実施します。

（注）面接指導を必要とされる対象労働者は、1週間当たり40時間（法定労働時間）を基準として、時間外・休日労働時間が1月当たり80時間を超え、かつ疲労の蓄積が認められる労働者です。

健康診断



■ 健康状態を把握し適切な処置をするために「定期健康診断」を実施しましょう。

従業員の健康管理は、事業者の重要な役割です。健康診断は単に労働者の福祉の為のみを目的として実施するのではなく、その業務にそのまま従事させてよいかどうかを健康上の観点から判断するためです。業務命令をもって受診させなければなりません。

健康起因事故は、自動車事故報告規則第2条において「運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなったもの」として、事故後30日以内に国土交通省への「自動車事故報告書」の提出が義務づけられています。また、必ずしも交通事故を伴うものではなく、休憩中に体調不良で運転を中止したケースなどもこの対象に含まれます。事業主にとって社員の健康維持は重要であり、また健康管理は社会的責務です。

1. 実施時期

・ 雇入時の健康診断

初めて事業用自動車に乗務した日から1か月以内に受診すること。雇用された時点から3か月前までに所要の健康診断を実施し、その診断結果が提出されている場合はそれをもって雇入時の健康診断とみなせる。

・ 定期健康診断

1年以内ごとに1回実施すること。

・ 深夜業務従事者

深夜業務従事者（半年を平均してひと月に4回以上深夜業務に従事する者）に対しては6か月以内に1回以上の特定業務従事者健康診断を実施しなければならない。

※深夜業務とは午後10時から午前5時までの間

2. 実施対象

健康診断の実施対象は「常時使用する者」である。

1年以上継続勤務する予定の者または1年以上継続勤務している者であって、1週間の所定労働時間が当該事業場において同種の業務に従事する通常の労働者の4分の3以上の者、事業主、法人の業務を執行する役員等が乗務員又は運転者を兼ねる場合についても、健康診断を実施しなければなりません。

3. 事後措置

医師からの意見を踏まえ、乗務の可否軽減、業務転換等の決定をするとともに、医師等の改善指導を実施する。また、運転者の健康状態を継続的に把握、その結果に応じて就業上の措置を見直すこと。

就業等の措置とは・・・事業者は、医師からの意見等を勘案し、運転者について、乗務の継続、または、業務転換、乗務時間等の短縮、夜間乗務の回数の削減等の業務上の措置を決定する必要があります。

業務上の措置を講じるにあたっては、自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある一定の病気等の前兆や自覚症状を確認するとともに健診結果以外の疲労蓄積度の測定、ストレス検査等の結果を活用し総合的に判断し措置を行います。

4. 結果表の保存

事業者は、結果表を営業所にて5年間保存しなければならない。

5. 診断項目

事業用自動車の運転者は雇入時及び定期健康診断において法定11項目を満たす診断を受診しなければならない。

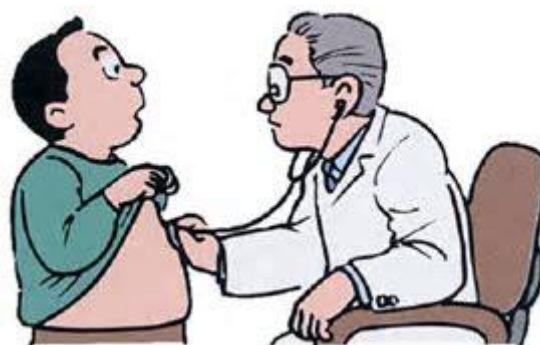
根拠 労働安全衛生法 第43条（雇入時の健康診断）

根拠 労働安全衛生法 第44条（定期的な健康診断）※1

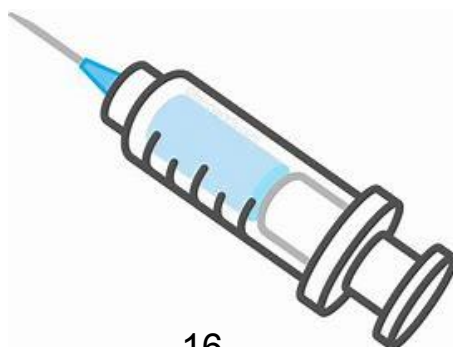
（健康診断11項目）

11項目

- ① 既往歴及び業務歴の調査
- ② 自覚症状及び他覚症状の有無の検査
- ③ 身長、体重、腹囲、視力及び聴力の検査
- ④ 胸部エックス線検査及び喀痰検査 ※1
- ⑤ 血圧の測定
- ⑥ 貧血検査
- ⑦ 肝機能検査
- ⑧ 血中脂質検査
- ⑨ 血糖検査
- ⑩ 尿検査
- ⑪ 心電図検査



定期健康診断は、過重労働による健康障害を防止するための就業上の措置を考えるよい機会です。必ず適切な時期に受診しましょう！！



輸送の安全を確保し、持続的な物流機能を維持するため、 台風等による異常気象時下における輸送の目安を定めます。

～輸送の安全を確保するための措置を講じる目安の設定～

台風等の異常気象時下において、トラックによる貨物の運送を行う場合に輸送の安全を確保するための措置を講じる目安を通達として定めます。

これにより、異常気象時における輸送の安全を確保するとともに、トラックドライバーの生命や身体を守り、持続的な物流機能維持に寄与します。

1. 背景

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主に輸送を強要され、トラックが横転するなどの事故が発生しており、このような場合には、ドライバーの生命や身体が害されるおそれがあることはもとより、トラック運送事業者は行政処分を受け、当初の運行計画が崩れることにより、物流全体の効率性が損なわれ、持続的な物流機能にも影響が生じるおそれがあります。

今般、こうした状況を踏まえ、台風等の異常気象時における輸送の在り方の目安を定めることとします。

2. 通達に定める内容

(1) 輸送の目安等

別添のとおり、雨や風等の強さに応じた車両へ与える影響を示すとともに、輸送の安全を確保するための措置を講じる目安について定める。

(2) 輸送を中止した場合の対応等

運送事業者等が気象情報等から輸送を中止することとした場合には、直ちに荷主等へ報告する旨や、安全な輸送を行うことができない状況であるにもかかわらず、荷主に輸送を強要された場合には、国土交通省に設置する「意見募集窓口」等に通報いただきたい旨について定める。

3. 今後のスケジュール

施行日：令和2年2月28日（金）

（問い合わせ先）

国土交通省自動車局貨物課トラック事業適正化対策室

梅田 神崎 伊丹

代表：03-5253-8111（内線 41-334, 41-353） 直通：03-5253-8576

FAX：03-5253-1637

【別表】 異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討すべき
	50mm/h 以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討すべき
	30m/s 以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断すべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

令和2年7月7日

会員事業者 各位

(公社) 沖縄県トラック協会会長

(公 印 省 略)

積載物の飛散防止に関する注意喚起について

(ダンプカーからの落石事案)

平素は、当協会の事業運営に格別なるご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、沖縄県警察本部交通部交通指導課より、一般の運転者から下記の相談が寄せられたとの連絡がありました。

内容：

名護から那覇向け（許田インター付近）国道58号線を走行中、ダンプカーの荷台から積載している小石が落下し、後続の当該車両のフロントガラスに接触した。飛散防止のためのカバー掛け等の措置未実施。

同様の苦情が当協会にも毎年寄せられているため、代表者、運行管理者等から運転者や荷役作業者に対して「貨物の落下防止措置」、「貨物の正しい積載方法」について今一度ご指導いただきますようお願い申し上げます。

以上

※違反者には下記罰則が適用される可能性があります！

◎道路交通法 第71条第4号（積載物の転落・飛散防止措置義務）

（車両等の運転者は、貨物の積載を確実にし、積載物の転落や飛散を防ぐための措置を講じなければならない。）

・積載物等の転落や飛散の防止（転落等予防措置義務違反）

減点1点・反則金7千円（大型車）

◎貨物自動車運送事業法 第17条第4項（輸送の安全を確保するための遵守事項）

◎貨物自動車運送輸送安全規則 第5条第2号（積載物の落下防止措置）

（貨物が運搬中に荷崩れ等により事業用自動車から落下することを防止するため、貨物にロープ又はシートを掛けること等必要な措置を講ずること。）

・警告～貨物自動車40日間の使用停止

本件お問い合わせ：(公社) 沖縄県トラック協会 適正化事業課 TEL 098-863-0280

貨物運送事業者 各位

(公社) 沖縄県トラック協会会長

(公 印 省 略)

積載物が歩道橋に衝突した事故の発生について（注意喚起）

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は、当協会の業務運営にご理解、ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、令和2年8月4日（火）に中古車4台を積載したキャリアカーが国道58号線を那覇から嘉手納向けに走行中、北谷町砂辺の歩道橋に衝突する事故が発生しました。

現場道路は高さ指定道路（4.1m）でしたが、積載された車両の高さは歩道橋の高さ約4.65mを超えているものでした。

今回の事故につきましては幸いにも人身事故はありませんでしたが、歩道橋が崩れていれば甚大な被害を及ぼしていたと思われ、運送業界の社会的信頼の失墜につながりかねません。

つきましては、安全運行の使命を担う運送事業者として更なる法令遵守と下記事項について運転者等に対して周知・徹底していただきますようお願いいたします。

記

運転者に対する指導・監督、点呼等において、以下のことを徹底すること。

- (1) 積載物の高さを認識し積載計画を立て、最終的な高さをしっかり把握すること。
- (2) 高重心の貨物を積載時には、通常より重心が高くなることから横転する危険性が高くなるので、ブレーキ・ハンドル操作を行う際には、特性を認識した運転が必要であると理解させること。
- (3) 道路法で定める幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径の最高限度を超える車の通行禁止、または最高限度を超過する車両の通行許可条件の制限等の違反防止について下記資料等を用いて理解させること。
- (4) 運行前には通行経路の情報を事前に確認し、運転者に周知すること。

※参考資料

- ・「国土交通省 自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う一般的な指導及び監督の実施マニュアル」

https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/truck_honpen.pdf

- ・「国土交通省 特殊車両通行ハンドブック 2019」

https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000765988.pdf

以上

<お問い合わせ先>

(公社) 沖縄県トラック協会 適正化事業課 TEL : 098-863-0280

会員事業者 各位

公益社団法人沖縄県トラック協会会長

(公 印 省 略)

浦添市伊祖国道330号の交通死亡事故について (※緊急)

11日(木)午後1時20分ごろ、浦添市の伊祖トンネル付近の国道330号北向け車線で、ダンプカーが中央分離帯を越えて対向車線に進入し車計5台が絡む事故が発生し、男児1名、女性1名の死亡が確認されました。

事故を引き起こした運送事業者は、当協会会員事業者であることが判明いたしました。当協会としましては、日頃から会員事業者に対し安全運転の徹底を周知していたところ、このような事故が発生したことは大変遺憾でございます。

運送事業者の皆様におかれましては、コロナ禍の中であっても県民の生活のため、物流を止めずに大変ご苦労されていることと存じます。しかしながら、このような大変な時期だからこそ今一度、初心に返り以下の点について徹底していただきますようお願い申し上げます。

●乗務前点呼及び乗務後点呼の徹底

乗務前及び乗務後にアルコール検知器を使用し酒気帯びの確認や、健康状態の確認(目や顔色等みて体調不良はないか、口頭でも確認すること)、睡眠不足の状態等法定項目を必ず行うこと。

●乗務前に実施する車両の日常点検の徹底

乗務前に実施する車両の日常点検については、法定に沿った項目を漏れなく行うこと。

点検の結果、不良箇所が確認された場合は、当該車両での乗務は運行可能な状態になるまで中止すること。

●定期健康診断の実施

従業員は、1年以内毎に1回所定の健康診断を受診しなければいけません。乗務中の健康を起因した事故を防ぐためにも、必ず受診しその結果については事業者が把握すること。再検査の項目がある場合は、必ず受診させること。服用している薬や、持病等がないかも含め把握すること。

当該事故については、事故原因はまだ判明していませんが、事業者より沖縄総合事務局運輸部監査指導課へ速報をしており、今後事故報告書についても同局に提出することとなっています。なお、事故原因が判明しましたら改めてご連絡致します。

会員事業者の皆様におかれましては、このような悲惨な事故が二度と起きることがないように、上記項目以外にも、徹底して管理していただきますようお願い致します。

事業用貨物自動車の車体表示の徹底について

事業用貨物自動車には、使用者の名称等を車体に表示することが義務づけられています。

適正化実施機関が巡回指導先への移動中の道路や、定期的を実施している休日違法駐車パトロールなどにおいて、車体表示のない車両が見受けられます。

また、同業者及び一般消費者からも同様の苦情が多数寄せられています。

貨物運送事業者の車体表示は法律により定められています。事業者や管理者の方は、今一度、自社の全車両について車体表示の確認を行うとともに、車体表示に漏れがないよう管理を徹底して頂くようお願いいたします。今後、適正化実施機関としましても沖縄総合事務局と連携し車体表示のない事業者への指導を強化してまいります。

【根拠】道路運送法 第95条（自動車に関する表示）

自動車（軽自動車たる自家用自動車、乗車定員10人以下の乗用の自家用自動車、特殊自動車たる自家用自動車その他国土交通省令で定めるものを除く。）を使用する者は、その自動車の外側に、使用者の氏名、名称又は記号その他の国土交通省令で定める事項を見やすいように表示しなければならない。

◎「貨物自動車運送事業者に対し行政処分等を行うべき違反行為及び日車数等について」

自動車に関する表示義務違反	初 違 反	再 違 反
基 準 日 車 等	警 告	10日車

※近年沖縄県においても、車体表示義務違反の行政処分が見受けられます。

事業者及び管理者については今一度、全車両の車体表示をご確認ください。

車体表示の例示



ダンプの表示番号の適正な表示について

最大積載量 5 トン以上又は車両総重量 8 トン以上の土砂等を運搬する大型自動車(大型ダンプ) を使用する場合、使用者にダンプ表示番号の表示が義務づけられています。

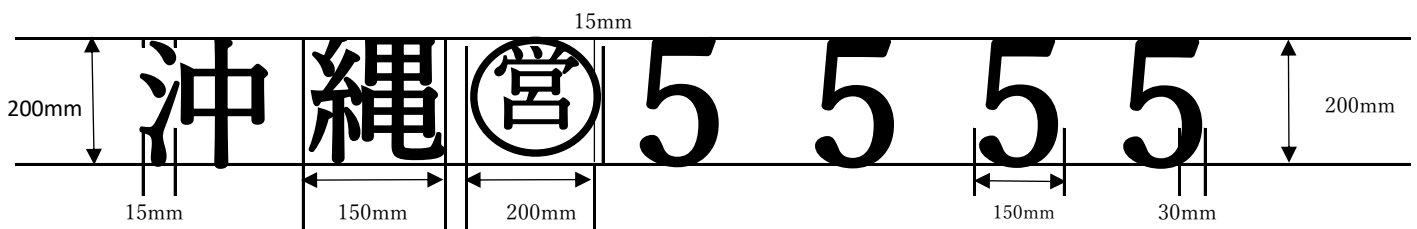
【根拠】土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法第 4 条

今般、ダンプ表示番号が適正に表示されていない（消えかかっている・書き換えられていない等）ダンプが見受けられます。

ダンプを所有している事業者につきましては、今一度ダンプ表示番号の確認をお願いいたします。

○表示番号の表示方法について（文字の大きさ・太さ）

※自動車の両側面及び後方の 3 カ所に表示することが必要です。



文字の高さ200mm、文字と数字の幅150mm、記号の幅200mm、文字と記号の太さ15mm、数字の太さ30mm

表示方法は、ペンキ等により左横書きとし、文字、記号及び数字は黒色とし、地を白色とすること。

荷台の両側面及び後面に見やすいように表示すること。

令和元年
12/1 施行

道路交通法改正により

罰則強化

します！



反則金が6000円から
18000円に
引上げです!!!

※普通車の場合。車両の種類により金額は変わります。

運転中の スマホ使用

沖縄県警察



運転中のスマホ等利用に対する罰則強化の内容

運転中に
スマホ等を使用

携帯電話使用等 **(保持)** …通話 (保持)、画像注視 (保持) する行為



改正前		改正後	
罰則	5万円以下の罰金	罰則	6月以下の懲役又は10万円以下の罰金
反則金	大型…7千円 普通…6千円 二輪…6千円 原付…5千円	反則金	大型…2万5千円 普通…1万8千円 二輪…1万5千円 原付…1万2千円
点数	1点	点数	3点

さらに
事故を
起こした

携帯電話使用等 **(交通の危険)** …通話 (保持)、画像注視 (保持)、画像注視 (非保持) することによって交通の危険を生じさせる行為



改正前		改正後	
罰則	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金	罰則	1年以下の懲役又は30万円以下の罰金
反則金	大型…1万2千円 普通…9千円 二輪…7千円 原付…6千円	反則金	適用なし (反則金制度の対象外となり、 すべて罰則の対象に)
点数	2点	点数	6点 (免許停止)

道路交通法の一部が改正されました

！ 運転免許証の再交付について

運転免許を受けた者が公安委員会に運転免許証の再交付を申請することができる場合として、運転免許証の記載事項の変更届出をしたとき等が追加されました。



名字の変更

住所の変更

！ 運転経歴証明書について

運転免許証を自主返納した者だけでなく、運転免許を失効した者も運転経歴証明書の交付申請が可能となります。また、運転経歴証明書の交付を申請できる公安委員会が現在の住所地を管轄する公安委員会となります。

様々な特典を受けられる証明書です！

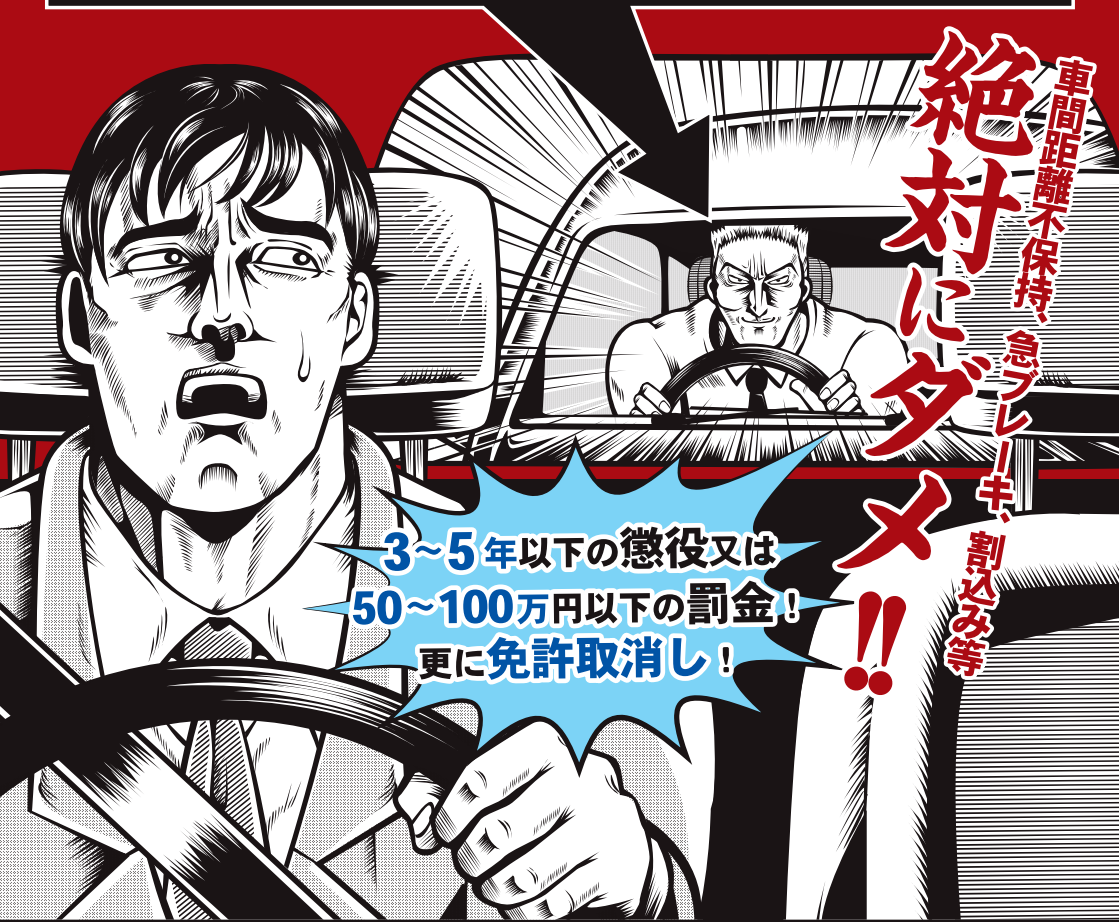


あおり運転

は

道路交通法改正で、妨害運転罪が創設されました！

犯罪!!免許取消!!



STOP! あおり運転!!

あおり運転に対する罰則の創設と行政処分の整備

あおり運転 をした場合



1 妨害運転(交通の危険のおそれ)

他の車両等の通行を妨害する目的で、**一定の違反** (※10類型の違反。
下図参照) 行為であって、当該他の車両等に道路における交通の
危険を生じさせるおそれのある方法によるものをした場合。

3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

違反点数 25 点

免許取消し(欠格期間 2 年)

※前歴や累積点数がある場合には最大 5 年

あおり運転 のせいで 危険が 生じた場合



2 妨害運転(著しい交通の危険)

①の罪を犯し、よって高速自動車国道等において他の自動車
を停止させ、その他道路における著しい交通の危険を生じさ
せた場合。

5年以下の懲役又は100万円以下の罰金

違反点数 35 点

免許取消し(欠格期間 3 年)

※前歴や累積点数がある場合には最大 10 年

一定の違反 妨害(あおり)運転の対象となる 10 類型の違反



通行区分違反



急ブレーキ
禁止違反



車間距離不保持



進路変更禁止違反



追越し違反



減光等義務違反



警音器使用
制限違反



安全運転義務違反



最低速度違反
(高速自動車国道)



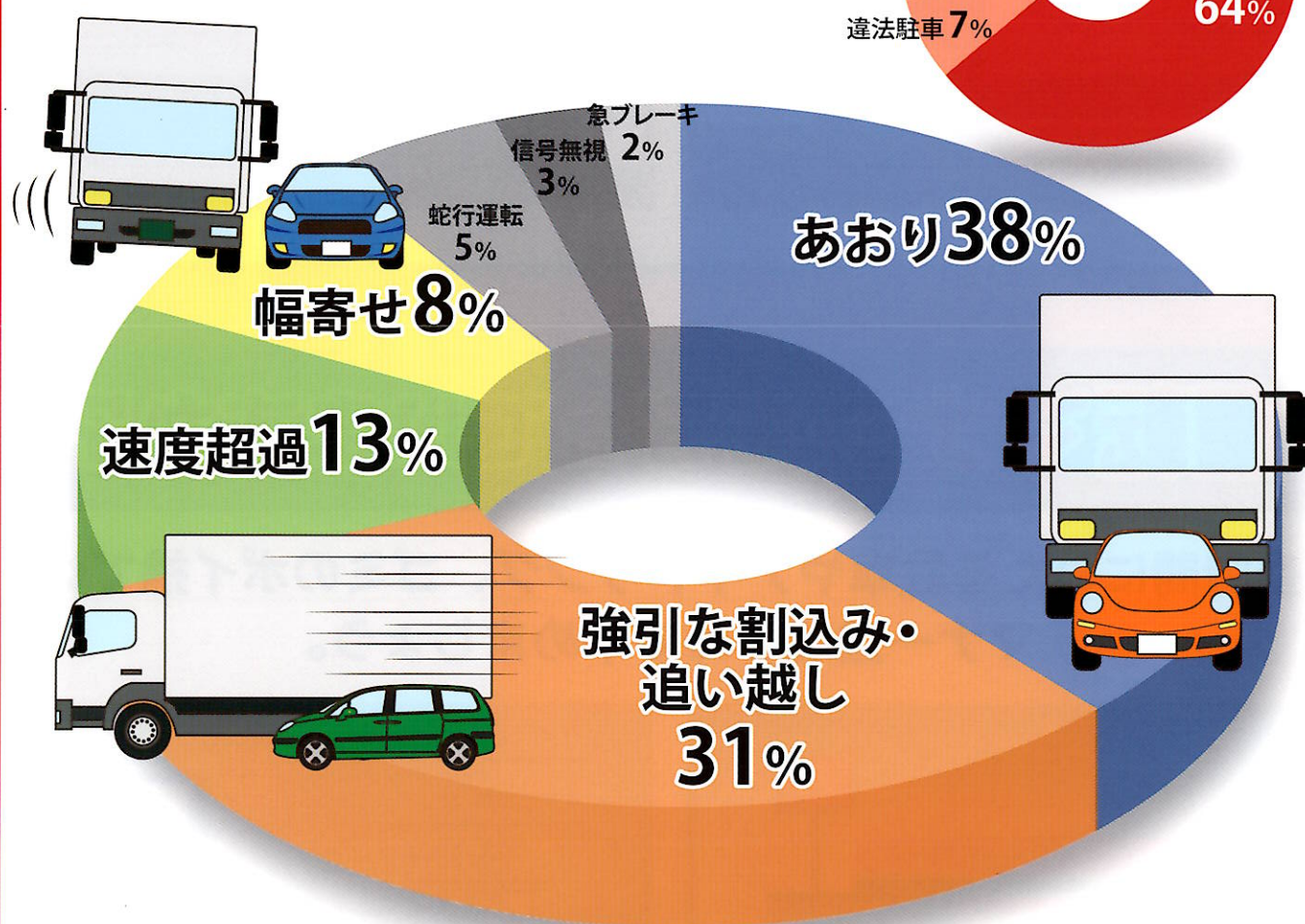
高速自動車国道等
駐停車違反

●「思いやり・ゆずり合い」の運転を！ ●ドライブレコーダーをつけましょう！
●あおり運転を受けたときは、車外に出ることなく110番を！

STOP! 危険運転

近年、地方適正化事業実施機関に寄せられる、**危険運転、違法駐車、環境問題・不正改造等**の苦情が増加傾向にあります。

危険運転内訳



(平成 28 年度実績)

トラックドライバーが大丈夫と思う行為も乗用車から見ると**危険運転になってしまう**場合があります。
安全運転を心掛けましょう。

N O.	日付	内容	通報者	概要	処理
	平成31年度				
1	4月8日	危険運転	一般	申立者の後方にトラックが急接近しあおられた。身の危険を感じたので左側に止めトラックを先に行かせた。数十メートル進むとトラックが左側に止めたので、申立者は先に追い越した。トラックが再度急接近しあおってきて、横づけし暴言を言われた。こちらはトラックの方が急いでいると思い先に道を譲ったのに再度あおられて暴言まで言われた。協会の方で指導してほしい。	事業者名・車両No.を申立者の方が控えていたので、C運送の運行管理者に上記状況を説明しドライバーへ事実確認を依頼。当該ドライバーによると前方に申立者の車があり、渋滞により車間距離を詰めた。あおっているわけではなく、暴言を吐いたつもりはないとのこと。運行管理者にトラックは車体が大きいため一般の方々はあおられている恐怖感を感じるので十分に車間距離を保つようにドライバーへ注意するように伝えた。また、運転に対するマナーも再度教育するように伝えた。申立者に対してC運送に指導した旨説明し了承を得て切電。
2	4月8日	危険運転	匿名	申立者の後方からダンプが蛇行運転してクラクションを鳴らし走行していた。申立者は身の危険を感じ先に譲ろうとすると窓を開け暴言を言っていた。車両は○色の車体で車両No.○○○○だった。協会の方で事業者を特定し指導してほしい。	車両No.のみでは事業者を特定することは難しいが、毎年各地域で開催している安全運転講習会等で運転マナーについて注意喚起して行く旨伝え切電。
3	4月19日	環境・不正	匿名	通勤時の朝方（宜野湾市から那覇空港までの道路）に、前方を走行しているトラック（ダンプやゴミ収集車）の側方の路肩灯が眩しくて前方が見えづらい。大変危険なので、トラック協会に注意していただけないだろうか。光が強く眩しいのでナンバーの色もわからない。ゴミ収集車については市役所へも連絡している。※路肩灯・・・後方のタイヤ上部についている灯火のことです。	協会で開催している、講習会等で事業者へ当該内容を伝え注意喚起する旨伝え理解を得た。※当該内容について、沖縄局車両安全課稲嶺氏に確認したところ、走行中の路肩灯の点灯及び、後方から白色の灯火が見えることは保安基準では認められていないとのこと。また、光の強さも300カンデラ以下でなければいけない。（乗用車のヘッドライトのスマールライト程の強さ）

N O.	日付	内容	通報者	概要	処理
	令和元年度				
4	5月14日	環境・不正	匿名	ダンプの音がうるさい。マフラーを改造していないか。燃費がそれでよくなるのか。白か緑かは確認していない。ダンプがすれ違いざまにクラクションを鳴らすのもうるさい。バイクで走っているときにびっくりするし、危ない。指導して欲しい。	緑ナンバーは指導できるが、白ナンバーは警察の管轄になる旨伝えた。また、音がうるさいマフラーは燃費がよくなるわけではなく、不正改造か整備不良と思われる。講習会や巡回指導等でドライバーに指導していく旨伝え、切電。
5	5月31日	その他	匿名	申立者は、友人（以前は北海道に住んでいた）から、緑ナンバーの車両の交通マナーが悪いとの話があった。特に、第2通行帯をダラダラと走行する車両が多いとのこと。申立者もトラックドライバーだが、基本的に第1通行帯を走行しているとのこと。以前よりは、マナーの悪い車両は減ってきていると思うが、まだ、気になるとのこと。協会で指導、注意はできないか。	今月から始まっている安全運転講習会等で注意喚起する旨を伝え切電。
6	6月18日	危険運転	一般	当該申立者が6月5日（水）午前10時40分頃、浦添市役所の裏手通り付近で大通りから直進時に、A運輸のドライバーが交差点一時停止場所で一時停止せずに右折しようとして追突を避けるために転んだ。すぐに、警察へ連絡し、現場検証をして、病院へ向かった。その後、この時運転していたドライバーが現場付近で配達しているのを見た。会社側はこのドライバーに対し、再発防止等の教育を実施し、教育が終わるまでは乗務させないなどの教育を行っているのか？また、ドライブレコーダーを義務付けにしてほしい。そうすれば、横着な運転や事実確認ができるため協会からも装着するように指導してほしい。	ドライブレコーダーは現在義務付けでは無いので、事業者に対し強制はできないが、ドライバーの運転方法であったり、事故が起きた際に証拠ともなるので、できるだけ付けるように講習会等で周知していく旨を伝えた。また、会社として当該ドライバーに対し、再発防止を含めた安全運転に対する指導を行っているか確認する旨伝え切電。当該ドライバーの支店長へ連絡。支店長へ当日の状況を伺うと、「一時停止は停止線で1回行い、大通りにでる際にも一時停止は行っている。相手方がスリップしてきた」双方の意見が食い違っているため、当該ドライバーに対し、どのような指導を会社として行ったか尋ねると、口頭で「見通しの悪い交差点は必ず停止するように指導を徹底していく」との事。事故当日の事故記録簿を送付してもらい、全乗務員に対し注意喚起するように伝え切電。

N O.	日付	内容	通報者	概要	処理
	令和元年度				
7	7月9日	その他	匿名	7月9日（火）10：00頃、沖ト協交差点前から安謝交差点付近で、〇〇カラーのトラクタが牽引しているシャーシから水が垂れて車両にかかった。シャーシにはタンクのような物が積載されていた。指導してほしい。	ナンバー及び車体表示で事業者が確認できていない為、直接の指導はできないが、今後講習会等で、当該苦情内容を周知し注意喚起していく。
8	7月22日	危険運転	匿名	7月22日（月）9：30頃、南部支部に下記苦情の入電。豊見城豊崎から瀬長島へ向かう片側2車線の内側を走行中、外側車線を走っていたH社の大型トラックが内側車線へ入りたかったのか左横から接近してきた。車間距離もなく、また当日は道の流れも悪く譲ることが出来ない状況で走行していたら、それでも強引に接近してきて右折車線に追い込まれ、右折車線に車線変更を余儀なくされた。大型トラックの接近運転に危険を感じ、注意してほしい！との要望。動画は、同乗していた子供が撮影(同乗者も危険を感じた)。「SNSに投稿しよう！」と子供に言われた。※動画を撮影しており、車番は後日連絡するとの事。	7月22日（月）10：50に南部支部から協会に上記苦情内容の入電。当初は申立者より車番を後日連絡するとのことだったが、25日時点で連絡がなかった。H社の社長に苦情内容を伝え状況確認をしていただくと、運転者は故意に幅寄せをしたつもりはなかったが思い当たる節はあったため、「幅寄せしたもの」と捉え、再発防止の指導を行ったとのこと。今後も指導いただき、協会に動画の提供があればH社の社長にも渡す旨を伝え切電。
9	9月9日	危険運転	匿名	勢理客交差点（沖縄トヨタ自動車(株)）を左折した所、前方を走行していたトレーラーが右折車両（沖縄商事向け）を避ける為、強引に車線変更して横にいた軽自動車がぶつかりそうになり、大変危険であった。トレーラーは〇〇のコンテナだった。車両No.は軽自動車に隠れて確認はできなかった。協会にて事業者へ指導してくれないか。	車両No.や事業者名が特定できないとこちらで特定するのが難しい旨伝え、講習会等を通じて安全運転を心がけるように指導していく旨伝え切電。

N O.	日付	内容	通報者	概要	処理
	令和元年度				
10	9月13日	その他	匿名	那覇港正面入口に大型車が止まっており、大型車等が通るので邪魔になっている。何度かドライバーに注意しているが治らないので協会で注意してくれないか。車体表示はされてない。	車体表示があれば直接事業者に指導できる旨伝え、現状を確認する為に、現場へ向かう旨伝え切電。その後、実際に確認の為現場へ向い、港湾内にある受付所の方に話を聞いたところ、車両が止まって邪魔になっており、大型車が曲がる際に危険な場面があったとのこと。該当車両と思われるドライバーへこの場所では駐停車は控えるように指導した。情報提供として監査指導課へ報告。
11	11月15日	危険運転	匿名	申立者は名護市数久田の58号線の第2通行帯を名護向けに走行中、第1通行帯から緑ナンバーのダンプが幅寄せしてきた。危なかったのでクラクションを鳴らしたが、ダンプの運転手が睨んできた。軽自動車を運転しているため、非常に恐怖を感じた。二度とこのようなことがないように指導して欲しい。	講習会などで注意喚起をしていく旨を伝えた。また、当協会では表示番号から事業者を特定することができないため、沖縄総合事務局の監査指導課に当苦情内容を伝え、指導してもらう旨を伝え、切電。監査指導課に当苦情の内容を説明し、監査指導課から指導してもらうことになった。
12	1月20日	危険運転	一般	申立者が那覇うみそらトンネル（空港向け）を走行中、A社のハイエースが隣車線をもの凄いスピードで追い越していった。目測では時速100キロを超えていたのではないかと。運送業界のイメージが低下するし、非常に危険だ。	A社の運行管理者に連絡を取り上記苦情内容を説明し、事実確認をお願いするとともに、書面での回答を求める旨を伝える。 1月29日に書面での回答。該当する運転者へ確認すると、スピード超過での運行を認めたため、運転者本人に添乗指導及び添乗指導に基づく教育を実施し再発防止に努める。 →添乗指導等の記録簿も添付するよう再度依頼する。 →2月4日に添乗指導記録簿が提出された。
13	1月27日	危険運転	一般	申立者はバスの運転をしていて、右折待ちをしていた所、後ろのダンプがいきなり大きくクラクションを鳴らしてきた。右折後、併走したときに大きく怒鳴ってきた。何でダンプだけがこんなにマナーが悪いのか。SNSで「沖縄のダンプはこんなだ！」と投稿してもいいか。指導をして欲しい。	トラック協会の講習会等で指導をしていく旨を伝えた。また、当協会ではゼッケン番号から事業者を割り出すのは困難なため、沖縄総合事務局の監査指導課にゼッケン番号を伝え、事業者に指導してもらう旨を伝え切電。監査指導課 職員に苦情内容を伝え、監査指導課から事業者へ指導をして頂くことになった。

N O.	日付	内容	通報者	概要	処理
	令和元年度				
14	2月27日	お褒めの言葉	匿名	屋嘉インター走行中、トラック運転者が左側走行をし大変思いやりのある運転をしてくれたので電話した。この車両の運転者を褒めてください。	謝意を伝え、供覧する旨伝えた。
N O.	日付	内容	通報者	概要	処理
	令和2年度				
15	9月16日	危険運転	一般	国道58号線を那覇向けに走行中、後続のダンプカーに急に煽られた。また、幅寄せや煽り運転を繰り返してきてとても危険だった。営業用のトラックがこのような危険運転を行っていることは絶対に許せない。申立者はドライブレコーダーで一部始終を録画しているため、近いうち石川警察署へ画像を提供すること。トラック協会からも再発防止の指導を徹底して行って欲しい。	当機関でナンバーから事業者を割り出すことができないため、管轄している沖縄総合事務局 運輸部 監査指導課へ上記内容を伝え状況確認を行い、連携して必要な指導を行うと伝え切電。
16	9月17日	危険運転	一般	申立者は、那覇空港通りから安次嶺交差点までの道路の第一通行帯を走行していた。後方（第二通行帯）から当該事業者の車両がスピードを超過し走行してきて、赤信号で停止している別の車両の後方で停止できず、第一通行帯を走行していた申立者の前に割り込んできて、大変危険だった。申立者は、沖総局へも当該苦情について連絡するとのことだった。協会からも事業者に対し指導を徹底していただきたい。当該苦情内容について、事業者へ事実確認の連絡をし、指導を行う旨お伝えした。申立者は、トラックの危険運転について非常にお怒りだった。事業者に対する行政処分についても話しており、処分等は協会ではできず行政（沖総局）になる旨伝え「はい」とだけ言い残し電話は切れた。	事業者に連絡を入れると、昨日申立者より同様の苦情の連絡があったとのこと。当該車両に乗務していたドライバーに事実確認をしたところ、スピード超過については認めたが、急な割り込みはしておらず、ウインカーを出し後方を確認して車線変更をしたとのこと。車両の前に車線変更をした為、車両を降りて申立者へ謝りに行こうとしたが、申立者の車両はそのまま車線を変更して去っていたとのこと。昨日苦情の連絡があった後に一般車両が危険運転と思うような運転はしないよう、またスピードも法定速度を遵守するよう注意・指導を行ったとのこと。本日、再度指導を行い全乗務員に対しても注意喚起を徹底していくとのこと。

N O.	日付	内容	通報者	概要	処理
	令和2年度				
17	9月23日	違法駐車	匿名	運送事業に携わっている方（匿名）から入電、那覇市港町の交差点にはみ出して停車している車両があって通行の邪魔になっている、よく停まっているので注意してほしい。	当該現場を確認したところ、申立者の言うとおりの車両が停車していた。近くには倉庫があり、その前には別会社の車両が停車し、また普通乗用車が路上駐車をしていたため、それら車両を避ける形で交差点付近に停車しているように見受けられた。エンジンはついていて運転者もすぐ乗り込み移動した。当該事業者の運行管理者に上記内容を連絡し、交差点付近に停車しないよう指導を求めたところ、運転者に指導するということで対応終了した。
18	10月20日	違法駐車	匿名	匿名の方から入電、那覇市港町の交差点近くで事業用車両が道を塞いでいる。反対車線にも止まっているので注意してほしい。	当該現場を確認したところ、申立者の言うとおりの車両が停車していた。道路の1車線を潰して、荷役作業が行われていた。反対車線には、交差点近くに2台待機車両が止まっており、同じく1車線を潰していた。 〈適正化実施機関の対応〉 事務所の近くだったので、直接、管理者に同内容の苦情があった旨を伝えた。1車線は通れるようにしているとのことだったが、道路上で作業をしていることには変わらないことを伝えた。