

2018

コンプライアンス遵守と時代変化への対応で「輸送ビジネスの明日」へ

輸送ビジネスの法規ガイドブック



「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく

ISUZU

いすゞ自動車株式会社 いすゞ自動車販売株式会社

〒140-8722 東京都品川区南大井6丁目26番地1号 大森ベルポートA館

<http://www.isuzu.co.jp/>

GR0295
1804

ISUZU

法規ガイドブック2018の発刊にあたって

近年の安全意識の高まりとともに、私たちの暮らしを取り巻く数多くの場面で安全に対する取り組みにも、ますます注目が集まるようになりました。

輸送事業においては、皆様が安全対策を継続して徹底的に取り組まれていることで、重大事故発生状況は平成5年以来、重大事故件数・重傷者数・死者数のいずれもがおおむね減少傾向にあり※、取り組みの成果が着実に表れてきています。

しかしその一方で、平成24年4月に発生した関越自動車道における高速ツアーバス事故や、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故が大きく報道され社会問題になるなど、さらなる安全対策を求められている現状でもあります。

こうした状況を背景に、国は総合的な事故防止対策として、貸切バス事業者を対象とした監査制度や運行管理体制、車両整備、運転者の技量チェック、事業用設備などの法制度を強化。そして現在、行政・事業者・利用者の三者が連携して取り組む「事業用自動車安全プラン2020」を策定し、世界一安全な輸送サービスの実現を明確な目標と定め、動き始めました。

また、課題となっている人材不足に対しては、準中型免許制度や青少年の雇用の促進等に関する法律、そして女性活躍推進法など、働き手を確保するための施策の拡充や、トラクタ・トレーラの規制緩和、特車ゴールド制度など、輸送効率を高める取り組みも実施しています。

輸送事業者は、産業や人々の生活を支える社会の重要なインフラであるからこそ、法制度の十分な理解とコンプライアンスの徹底が強く求められます。

本書は、輸送業界に関わる主要法規の概要などを解説したガイドブックの改訂版であり、最新の動向を反映しています。経営者・管理者の皆様にとって、本書が各法規の理解と対策の一助となれば幸いです。

※国交省 平成29年2月公表「自動車運送事業用自動車事故統計年報（平成27年）」より

●掲載されている情報は、2018年4月現在のものです。
●本ガイドブックは、車両総重量3.5トン以上のトラック・バスに関する法規を中心に記載しています。
●情報の正確性については細心の注意を払っておりますが、その内容について保証するものではありません。
本ガイドブックに掲載されている情報によって生じた損害に対し、当社は一切の責任を負いかねますので、あらかじめご了承ください。

CONTENTS

法規ガイドブック2018の発刊にあたって 2
これからの輸送事業経営 4

1 安全・労務

適正化実施機関と行政の連携による指導・監査 6
運行管理に関する法規（運行記録計・運転日報） 8
運行管理に関する法規（点呼・運行指示書・IT点呼制度・中継輸送） 10
労働基準法等の改正 12
長時間労働者の健康障害防止のための対策・自動車の運転に関する労働法規 ■ 13
高速乗合バス/貸切バス（交替運転者の配置基準） 16
貸切バスの安全・安心な運行に向けた制度改正（概要）/貸切バス事業者、運行管理者の遵守事項の強化 18
国交省・警察庁からバス協会への通達/貸切バスの運賃・料金制度 21
法令違反の早期是正および不適格者の排除等 22
監査等の実効性の向上/旅行者、利用者等との関係強化 24
ハード面の安全対策による事故防止の促進 26
車両管理に関する法規 28
運輸安全マネジメントと運輸安全一括法 30
便利なクラウド型の運行管理システム 31
ナンバープレート表示明確化「道路運送車両法」 32
マネジメント制度/認定制度の活用—安全・環境保全への規制強化に対応するために— ■ 33
自動車運転死傷行為処罰法及び改正「道路交通法」 34
運送事業者の飲酒運転に対する行政処分 35
装着義務化が予定されている安全装置 ■ 36

2 人材活用

準中型免許の新設 38
青少年の雇用の促進等に関する法律 39
女性活躍推進法 ■ 40
トラック業界における女性活躍推進 ■ 41

3 環境

低排出ガス車認定制度 / 環境対応車普及促進税制（エコカー減税） ■ 42
騒音規制 43
自動車NOx・PM法 / 改正自動車NOx・PM法 44
九都県市低公害車指定制度 / 各自治体条例 ■ 45
平成28年排出ガス規制 ■ 46
改正「省エネ法」 47
不正軽油に関する罰則 / 不正改造に関する罰則 48
不正な二次架装の防止 / 品確法 49

4 輸送効率

トラクタ・トレーラの規制緩和「道路運送車両法・道路法」 ■ 50
ETC2.0装着車への特殊車両通行許可簡素化制度（特車ゴールド制度） 52
事業用自動車総合安全プラン2020 ● 53
規制一覧 ■ 54

●：本年度版にて大幅な変更又は、新しく追加。
■： 〃 一部変更。

輸送事業者が担うべき社会的責任は
拡大の一途を辿っています。

環境保全や安全確保に関する社会的な規制が次第に強化されるとともに、輸送事業者にはコンプライアンス（法令遵守）を重視した経営が求められています。法令違反は企業の信用を著しく失墜させます。場合によってはその存続すら揺るがす事態に発展しかねません。

特に環境や安全、品質に対する国民の関心が高まっています。公共のインフラ（道路）を利用する輸送事業者としては、経営者や管理者はもちろん、ドライバーもコンプライアンスを強く意識して業務に取り組む必要があります。

また、企業倫理の確立、さらに積極的な説明責任が厳しく問われるなど、企業の社会的責任は、ますます拡大していく傾向にあります。

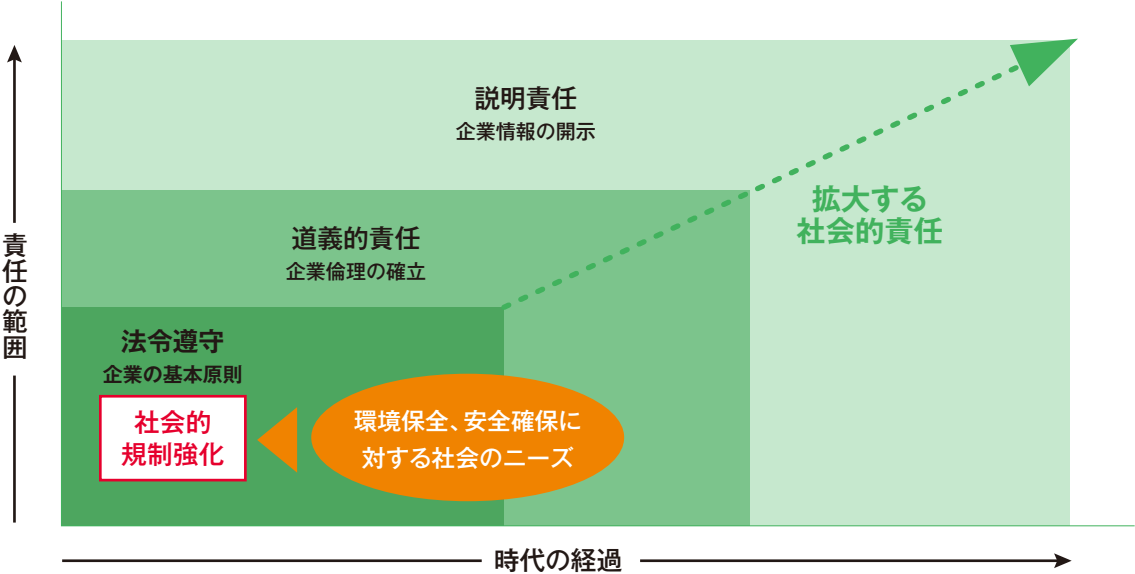
ますます要請が高まる安全法規の遵守に加え、
人材活用に関する法規動向も見逃せません。

輸送事業を営む上で基本となる法律は「貨物自動車運送事業法」や「道路交通安全法」などですが、これまで以上に“安全”を徹底するための法規等の厳守が求められています。

一方で、人材不足の問題に対処すべく、「免許制度改革」や「女性活躍推進法」といった法規の改正・制定や輸送効率を高めるためのトラクタ・トレーラを対象とした道路運送車両法・道路法の改正など、輸送事業者を後押しする取り組みが顕著に見られるようになっていきます。

今後、輸送経営を進化させ、さらなる成長を遂げるためには、これらをよく理解し遵守するとともに、自社の経営にうまく活用していくことで、理想的な輸送ビジネスの実現を図っていきましょう。

拡大する輸送事業者の社会的責任



輸送事業者の社会的責任の定義

企業の責任	内 容
法令遵守	環境保全や交通安全などに関する法律は、輸送事業者が遵守すべき最低限のルールであり、これに違反すると処罰されることになります。
道義的責任	すべての企業は、法律とは別に、社会的な道徳や倫理を守る義務を有しています。道義的責任は、法的に強制されることのない責任ですが、輸送事業者は社会の一員として、交通マナーやアイドリングストップなど、積極的に実践することが求められます。
説明責任	輸送事業者は、公共のインフラ（道路）を利用して事業を営んでいるほか、環境や安全にも多大な影響を及ぼしていることから、株主や従業員だけでなく、消費者、取引先、地域住民などへ、その事業活動の計画や状況など、情報を開示する義務を有しています。



適正化実施機関と行政による抜き打ち監査・新規参入時の 事前チェックに加え、巡回指導において労基法等が重点項目化されています。

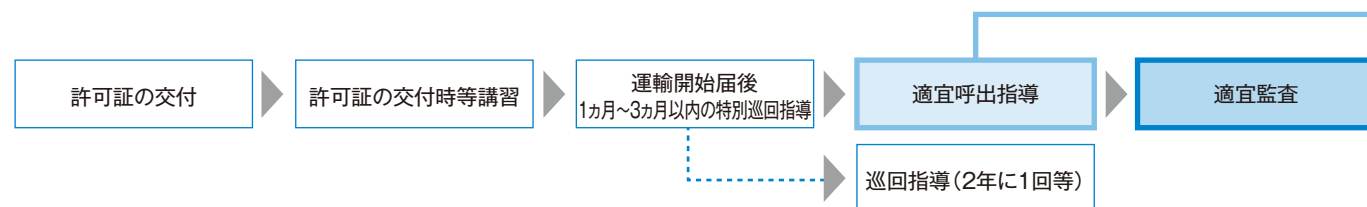
適正化実施機関と行政の連携による指導・監査

昨今では抜き打ち監査が増加傾向

適正化事業とは、自主的活動によって事業者の遵法意識と業界全体のモラル向上を目指す活動です。各地方トラック協会が適正化実施機関を務め、行政（運輸支局等）と連携して指導・監査を行ない、コンプライアンス遵守徹底を図っています。指導、監査は【運行管理・車両管理・労務管理】を最重点項目に行なっています。呼出監査、巡回監査、特別監査の順に厳しくなりますが、最近では抜き打ち監査が増加している傾向にあります。

平成27年6月施行 新規参入時における事前チェックを強化

平成27年6月より、新規参入時の事前チェックが強化されました。



巡回指導の項目

巡回指導回数は、2年に1回を目標としています。改善が必要な事業所に対し優先的に実施するなど、柔軟な取り組みを行なっています。また、指導の結果、指摘事項があった場合には改善策の実施が求められ、その後フォローアップ監査が行なわれます。この際改善がなされておらず、悪質と認められた場合には、運輸支局等に報告されることになります。

事業計画等	●乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行なっているか
帳票類の整備、報告等	●点呼の実施及びその記録、保存は適正か
	●過積載による運行を行なっていないか
運行管理等	●定期点検基準を作成しているか
	●定期点検基準に基づき、適正に点検・整備を行なっているか
	●点検整備記録簿などが保存されているか
車両管理等	●過労防止を配慮した勤務時間、乗務時間を定め、これを基に乗務割が作成され、休憩時間・睡眠のための時間が適性に管理されているか
労基法等	●運行指示書、運転者台帳を作成・保存しているか
法定福利等	●運転者に対する指導及び監督に係る記録を作成・保存しているか

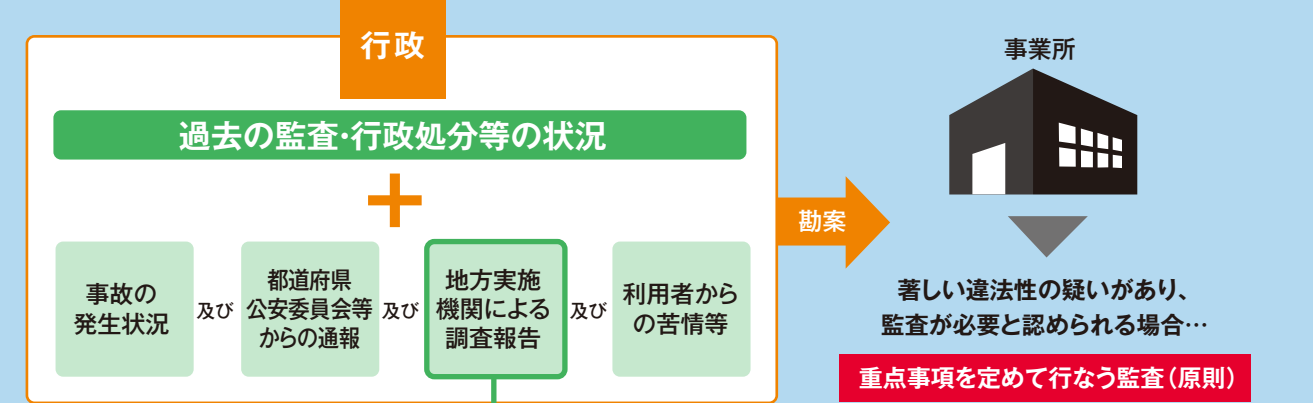
適正化事業指導員が以下の悪質・重大な法令違反状態を確認した場合、**運輸支局へ速やかに通報**されることとなります。

点呼を全く行っていない	運行管理者・整備管理者が全くいない	定期点検を全く行っていない
①点呼の実施記録が全く保存されていない ②点呼の実施記録に係る帳簿に記録が全くされていない	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 *運行管理者及び整備管理者の資格者がいても、法令に基づく届出がされていない場合は通報対象	①定期点検整備記録簿が全く保存されていない ②定期点検整備記録簿に記録が全くされていない

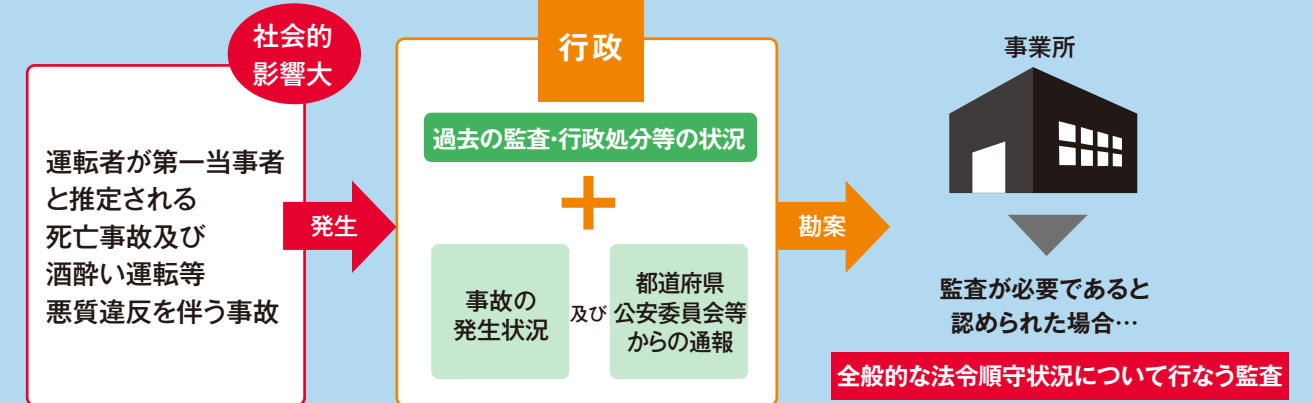
呼出監査



巡回監査



特別監査



すべての事業用トラックは、
運行記録計の装着が義務付けられています。

(車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上の事業用トラック)

運行記録計
(タコグラフ)の
装着義務化

既存の保有車を含め平成29年4月から装着が義務化

今般の貨物自動車運送事業の輸送の安全確保の観点から、平成27年4月1日以降に新規登録された新車はもとより、それ以前から保有する車両についても、運行記録計(タコグラフ)の装着が義務付けられています。

*国土交通省の型式指定機器ならアナログ式でもデジタル式でも可

	新車	既存保有車
緑ナンバー(営業用トラック) 車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上	平成27年4月より 装着済み	平成29年4月から 装着義務化

*白ナンバー(自家用トラック)は、車両総重量7~8トン又は最大積載量4~5トンにおいて“新車”・“既存保有車”ともに装着義務はありません。
従来通り、車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上の“新車”のみ装着義務となります。

運送事業者は、チャートの確認及び1年間の保存義務があります。これらを満たしていない場合、厳しく罰せられます。

違反行為		初回違反	再違反
記録なし	なし率20%未満	警告	20日車
	なし率20%以上50%未満	10日車	30日車
	なし率50%以上	20日車	60日車
記録の改ざん・ 不実記録	5件以下	10日車	30日車
	6件以上	20日車	60日車
記録保存なし	なし率20%未満	警告	20日車
	なし率20%以上50%未満	10日車	30日車
	なし率50%以上	20日車	60日車

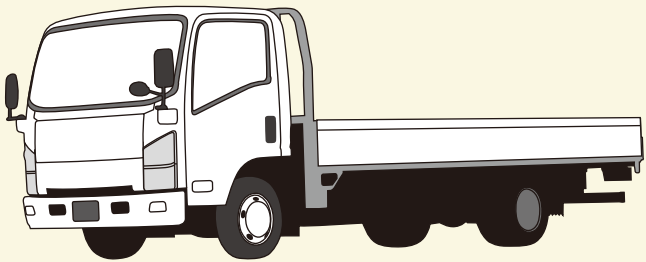
運行記録計による
記録及び保存

気になるポイント



Q 運行記録計(タコグラフ)の装着義務化の対象は中型車以上?

A 小型車でも車両総重量7トン以上または最大積載量4トン以上の車両は
装着義務の対象です



運転者による
乗務記録
(運転日報)
及び保存

乗務記録(運転日報)を運転者に記録させ、その結果を1年間保存することが運行管理者に義務付けられています。乗務記録が行なわれていない場合はもとより、記録内容に不備があった場合も厳しい罰則を課せられるなど、精度の高い運用が要求されています。

緑ナンバー(営業用トラック・バス) ^{※1}	作成と1年間の保存義務あり 【必要記載事項】 ●運転者の氏名・自動車登録番号 ●オドメーター ●乗務の開始/終了の地点と日時 ●主な経過地点と乗務した距離 ●荷待ち時間 ^{※2}
白ナンバー(自家用トラック・バス)	作成義務なし

※1:バスは貸切バス及び片道100kmを超える路線バスが対象(片道100km以下の路線バスは対象外)

※2:車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上に乗務し、荷主の都合により30分以上待機した場合が対象

違反行為		初回違反	再違反
記録なし	なし率20%未満	警告	20日車
	なし率20%以上50%未満	10日車	30日車
	なし率50%以上	20日車	60日車
記載事項等 の不備	不備率50%未満	勧告	10日車
	不備率50%以上	10日車	30日車
記録の改ざん・ 不実記録	5件以下	10日車	30日車
	6件以上	20日車	60日車
記録保存なし	なし率20%未満	警告	20日車
	なし率20%以上50%未満	10日車	30日車
	なし率50%以上	20日車	60日車

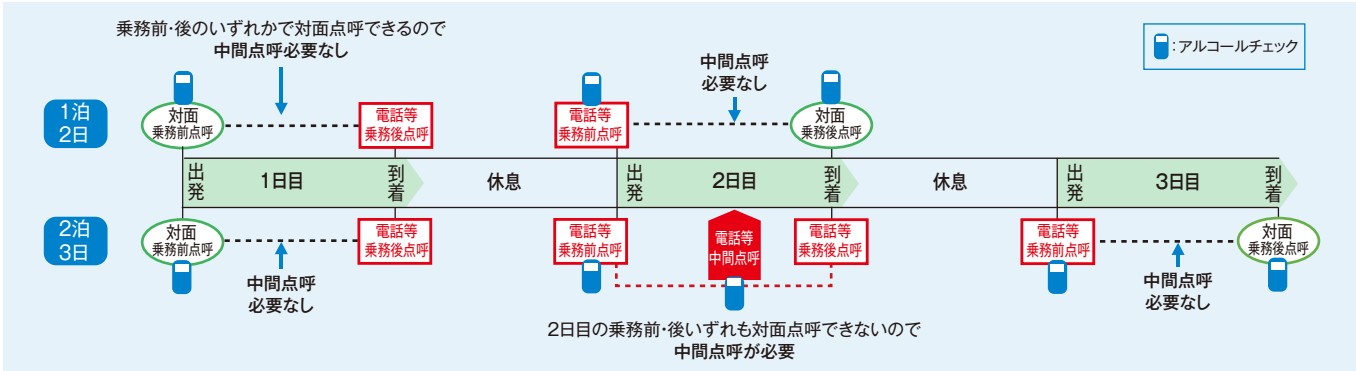
Gマーク取得事業者はIT点呼に加え、
中継輸送において特例が適用されます。

点呼

点呼は以下のように行なうことが義務付けられています。

乗務前・乗務後点呼	原則として対面で実施すること
中間点呼	長距離運行等で2泊3日となるような乗務において、2日目の乗務前・後の点呼がともに対面点呼できない場合、電話等により乗務前・乗務後の間に「中間点呼」の実施が義務付け
アルコールチェック	目視による酒気帯びの有無確認・アルコール検知器の使用と点呼記録簿への記録(アルコール検知器使用の有無・酒気帯びの有無)が必要

※対面点呼時だけでなく、中間点呼においても運転者に携帯型アルコール検知器を携帯又は車両に設置したアルコール検知器を使用させ、測定結果を電話等で報告させることが必要です。
※酒気帯びの有無とは、道交法に定められたアルコール濃度であるか否かを問わず、アルコールが検知された場合は「酒気帯び有」となります。



違反行為			初回違反	再違反
点呼の 実施違反 ※1、2、3	未実施	未実施率0%でも運行管理者による点呼1/3未満	警告	20日車
		未実施率20%未満（運行管理者による点呼1/3以上）	10日車	30日車
		未実施率20%以上50%未満（運行管理者による点呼1/3以上）	20日車	60日車
		未実施率50%以上（運行管理者による点呼1/3以上）	30日車	90日車
		未実施率20%未満（運行管理者による点呼1/3未満）	10日車	30日車
		未実施率20%以上50%未満（運行管理者による点呼1/3未満）	20日車	60日車
		未実施率50%以上（運行管理者による点呼1/3未満）	30日車	90日車
点呼の 記録違反	記録なし※2、3	なし率20%未満	警告	20日車
		なし率20%以上50%未満	10日車	30日車
		なし率50%以上	20日車	60日車
	記載事項等の 不備	不備率50%未満	勧告	10日車
		不備率50%以上	10日車	30日車
	記録の改ざん・ 不実記載	5件以下	10日車	30日車
		6件以上	20日車	60日車
	記録の 保存なし※3	なし率20%未満	警告	20日車
		なし率20%以上50%未満	10日車	30日車
		なし率50%以上	20日車	60日車
アルコール検知器に ついての違反	使用しなかった場合	点呼未実施扱い		
	備え義務違反	60日車	180日車	
	常時有効保持義務違反	20日車	60日車	

※1:補助者(一定の条件を満たし、営業所内で運行管理業務を補助する者)の要件を満たしていない者が実施した点呼は、実施していないものとみなす。
※2:「記録なし率」の算出に当たっては、点呼未実施の場合は「記録なし」にも該当することとする。
※3:「記録保存なし率」の算出に当たっては、点呼未実施の場合及び点呼記録なしの場合は「記録保存なし」にも該当することとする。

運行指示書

対面による点呼(乗務前・乗務後の両方)を行なうことができない場合は、乗務前・乗務後のほか、乗務の途中に少なくとも1回の点呼を行なうことが義務付けられている(2泊3日以上の運行の場合)。この場合は、「運行指示書(正)(副)」を作成し、運転者に「運行指示書(正)」を携帯させなければなりません。また、運行計画に変更が生じた場合、運行管理者は変更内容を「運行指示書(副)」に記入して運転者に指示を行ない、運転者は、変更内容を「運行指示書(正)」に記入して携帯する必要があります。

運行指示書への記載必須項目		違反行為		初回違反	再違反
①	運行の開始及び終了の地点及び日時	運行指示書の作成・指示又は 携行の義務違反(30運行に対して)	5件以下	警告	10日車
②	乗務員の氏名		6件以上15件以下	10日車	20日車
③	運行の経路並びに主な経過地における発車及び到着の日時		16件以上	20日車	40日車
④	運行に際して注意を要する箇所の位置	記載事項の不備		警告	10日車
⑤	乗務員の休憩地点及び休憩時間(休憩がある場合に限る。)	運行指示書の保存義務違反		警告	10日車
⑥	乗務員の運転または業務の交替の地点 (運転または業務の交替がある場合に限る。)				
⑦	その他運行の安全を確保するために必要な事項				

IT点呼制度の
対象拡大・
要件緩和

IT点呼を実施することで、業務の効率化や運行管理者の負担軽減が図れます
平成28年7月に変更

Gマーク取得事業所は、対面点呼と同等の効果を有するものとして「IT点呼」が実施でき、点呼の優遇措置が適用されます。また、同一事業者内における遠隔地等においても運転者の所属する営業所以外の運行管理者による「IT点呼」が可能となります。さらに、酒気帯び状況の測定結果をクラウド型機器で記録保存することが認められます。

	IT点呼	点呼の優遇
点呼場所	「営業所」に加え、「車庫」においても実施可能	2地点間を定時運行する場合の他営業所における点呼・同一敷地内のグループ企業間の点呼が可能
点呼機器	「設置型端末」に加え「携帯型端末」についても使用可能 ※営業所には設置型端末の設置が必要	
点呼時間	「連続する16時間以内」まで実施可能 ※営業所と当該営業所の車庫との間でIT点呼を行なう場合には、実施時間の制限は適用されない	

IT点呼の要件

- Gマーク事業者として認定されていること(点呼実施側、被点呼実施側両方)
- 運用開始前に管轄陸運局へ届け出ること
- 国土省が認定する機器を使用すること

IT点呼実施可能営業所の適用拡大について

現在、Gマーク営業所に認めているIT点呼のうち、営業所と車庫間におけるIT点呼をGマークの認定を受けていない営業所においても、以下の要件を満たせばIT点呼が認められます。

Gマーク未認定の営業所の要件

- 運輸開始後3年を経過していること
- 過去3年間、第1当事者となる自動車事故報告規則に掲げる事故を引き起こしていないこと
- 過去3年間、点呼の実施違反に係る行政処分を受けていないこと
- 適正化実施機関の直近の巡回指導評価がD、E以外であり、点呼に関する指摘がない又は点呼に係る改善報告書が3ヶ月以内に提出され改善が図られていること

中継輸送

中継輸送においてもGマーク特例があります

中継輸送とは、長距離・長時間に及ぶ運行等において、運行途中の中継地等において他の運転者と乗務を交替する輸送形態のことを言います。中継する形態ごとに運行指示・点呼等において必要な措置が異なり、Gマークを取得している場合は特例が適用されます。

同一事業者内の複数営業所で中継輸送を行なう場合

Gマーク未取得の場合

- 他営業所に所属する運転者を乗務させるには、当該運転者を使用車両の配置された営業所にも所属させることが必要
- 当該営業所から点呼や運行指示などの運行管理を一元的に行なうことが必要

Gマーク特例

定時で運行するなど定型的な業務形態にある
同一事業者内のGマーク営業所間

運転者を使用車両の配置された営業所に
所属させることなく中継輸送が可能

ただし、点呼簿・乗務記録・運行記録計の記録の共有/保存や
運行管理規程への明記等が必要

長時間労働抑制や多様で柔軟な働き方の実現を目的に、労働基準法等の一部改正が検討されています。

労働基準法等の改正

審議状況:参議院にて閉会中審査(～平成30年3月31日現在)

「長時間労働を抑制するとともに、労働者が、その健康を保持しつつ、創造的な能力を発揮しながら効率的に働くことができる環境を整備する」ため、現在、労働基準法等の一部を改正する法律案が国会に提出されています。近い将来、法改正が行われる見通しです。

下記内容は改正案提出時点のものになります。
内容については今後変更される可能性がありますので、詳細等は厚生労働省ホームページにてご確認ください。

(1) 長時間労働の抑制策
年次有給休暇の取得促進策等

- ①中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金の見直し
月60時間を超える時間外・休日労働に係る割増賃金率(50%以上)について、中小企業への猶予措置が廃止されます。
- ②著しい長時間労働に対する助言指導を強化するための規定の新設
時間外労働に係る助言指導に当たり、「労働者の健康が確保されるよう特に配慮しなければならない」旨が明確にされます。
- ③一定日数の年次有給休暇の確実な取得
使用者は、10日以上年次有給休暇が付与される労働者に対し、5日について、毎年、時季を指定して与えなければなりません。
(労働者の時季指定や計画的付与により取得された年次有給休暇の日数分については指定の必要はなし)
- ④企業単位での労働時間等の設定改善に係る労使の取組促進
(労働時間等の設定の改善に関する特別措置法の改正)
企業単位での労働時間等の設定改善に係る労使の取組を促進するため、企業全体を通じて一の労働時間等設定改善企業委員会の決議をもって、年次有給休暇の計画的付与等に係る労使協定に代えることができることとなります。

(2) 多様で柔軟な
働き方の実現

- ①フレックスタイム制の見直し
フレックスタイム制の「清算期間」の上限が1ヶ月から3ヶ月に延長されます。
- ②企画業務型裁量労働制の見直し
企画業務型裁量労働制の対象業務に「課題解決型提案営業」と「裁量的にPDCAを回す業務」を追加するとともに、対象者の健康確保措置の充実や手続の簡素化等が見直されます。
- ③特定高度専門業務・成果型労働制(高度プロフェッショナル制度)の創設
 - 職務の範囲が明確で一定の年収(少なくとも1,000万円以上)を有する労働者が、高度の専門的知識を必要とする等の業務に従事する場合に、健康確保措置等を講じること、本人の同意や委員会の決議等を要件として、労働時間・休日・深夜の割増賃金等の規定は適用除外となります。
 - また、制度の対象者について、在社時間等が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととなります(労働安全衛生法の改正)。

長時間労働者の
健康障害防止のための対策・
自動車の運転に関する労働法規

トラックとバスでは拘束時間を始めとし、運転時間や時間外労働時間の定めが異なっています。いま一度確認をしておきましょう。

自動車の運転に関する法規(トラック)

項目	法規内容 運用例
拘束時間 ※1	1ヶ月:293時間以内 毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6カ月までは、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

自動車の運転に関する法規(バス)

項目	法規内容 運用例
拘束時間 ※1	4週間ごとの平均で1週間あたり:原則65時間以内 貸切バス・高速バス運転者は、労使協定を締結した場合、52週間のうち16週間までは、4週間を平均して1週間あたり71.5時間まで延長可能

自動車の運転に関する法規(トラック・バス共通)

項目	法規内容	運用例
拘束時間 ※1	医師による 面接指導の実施	すべての事業場に対して事業者は、時間外・休日労働が月100時間超(義務)または2～6カ月平均で月80時間超(努力義務)の労働者から申し出があった場合には、医師による面接指導の実施
最大 拘束時間	1日: 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超えは 1週2回まで)	■1日の拘束時間と休息期間 始業 8:00 終業 24:00 8:00 1:00 7:00 9:00 ○ 拘束時間(16時間)○ 休息期間(8時間)○ × 拘束時間(17時間)× 休息期間(8時間)○ ■拘束時間・休息期間の計算方法 月 火 水 8:00 21:00 0:00 6:00 8:00 22:00 0:00 6:00 始業 終業 始業 終業 始業 拘束時間(13時間) 休息期間(9時間) 拘束時間(14時間) 休息期間(8時間) 24時間 24時間 は月曜日に始まる勤務の拘束時間と火曜日に始まる勤務の拘束時間が重なる時間帯
休息期間 ※2	1日: 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長くなるように努めること)	■1週間における1日の拘束時間延長の回数の限度 1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度です。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となります。したがって、片道拘束15時間を超える長距離の往復運送は1週間につき1回しかできず、改善基準告示に違反しないためには一定の工夫をする必要があります。

※1:「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までをいい、運転や荷役作業を行なう時間、手待ち時間(例えば、トラックが現場へ到着し、荷卸しや荷積み始める時刻まで待機している時間などをいいます。手待ち時間も労働時間です。)及び休憩時間を合計したものです。
※2:「休息期間」とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。

共通の労働法規以外にも、
トラック・バスそれぞれに特例等が設けられています。

自動車の運転に関する法規(トラック)

項目	法規内容	運用例
運転時間	1週間の運転時間: 2週間毎の平均で 週44時間以内	<div>1週間の運転時間は2週間ごとの平均で44時間以内</div> <div><div>1週目</div><div>2週目</div><div>○ 42時間 其他 46時間 其他</div><div>× 46時間 其他 44時間 其他</div></div>
時間外労働	1日の拘束時間および1ヶ月の拘束時間の範囲内で可能	
休日労働	1ヶ月の拘束時間の範囲内で、2週間について1回まで可能	
特例	フェリーに 乗船する 場合	<div>平成27年9月に変更</div> <div>運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間については原則として休息期間として取り扱う。これにより、休息期間とされた時間を休息期間8時間※から減じることができる</div> <div>※2人乗務の場合4時間・隔日勤務の場合20時間 (但し、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の1/2を下回ってはならない)</div>
荷待ち時間	平成29年7月1日～	車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、荷主の都合により30分以上待機した時は「集合地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加。

自動車の運転に関する法規(バス)

項目	法規内容	運用例
運転時間	1週間の運転時間: 4週間毎の平均で 週40時間以内	(貸切バス・高速バス運転者は、労使協定を締結した場合、52週間のうち16週間までは、52週間の運転時間が2,080時間を超えない範囲で、4週間平均で1週間あたり44時間まで延長可能)
時間外労働	1日の拘束時間および4週間の拘束時間※の範囲内で可能 ※原則260時間、貸切バス・高速バス運転者で労使協定を締結した場合は286時間	
休日労働	4週間の拘束時間※の範囲内で、2週間について1回まで可能 ※原則260時間、貸切バス・高速バス運転者で労使協定を締結した場合は286時間	
特例	フェリーに 乗船する 場合	<div>運転者が勤務中においてフェリーに乗船する場合には、乗船時間のうち2時間については拘束時間とし※その他時間は休息期間として取り扱う</div> <div>※乗船が2時間未満はその時間が拘束時間</div> <div>これにより 休息期間となった時間は休息期間8時間※から減じることが可能</div> <div>※2人乗務の場合4時間・隔日勤務の場合は20時間 (但し、減算後の休息期間は2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の1/2を下回ってはならない)</div>

自動車の運転に関する法規(トラック・バス共通)

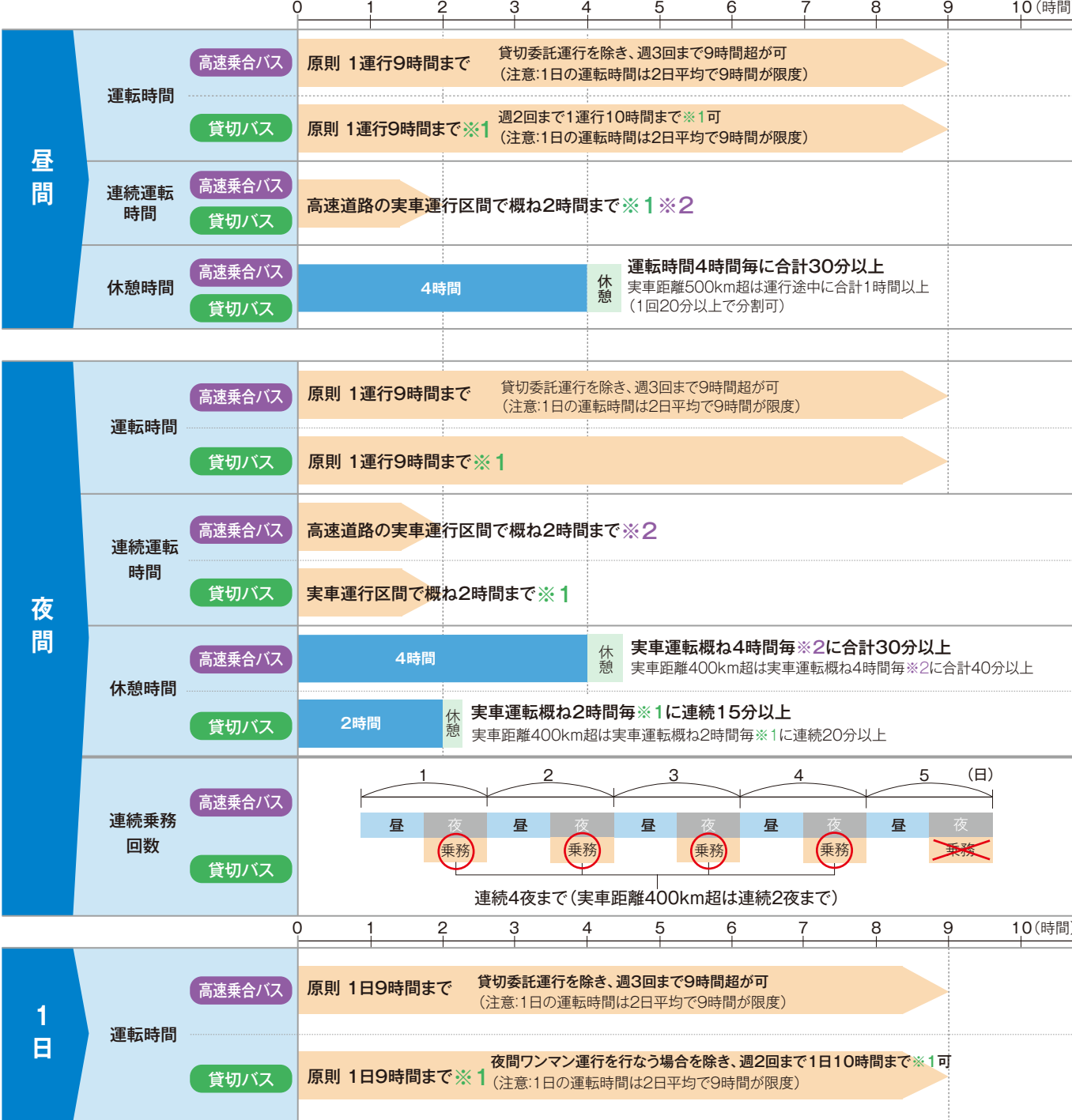
項目	法規内容	運用例
運転時間	1日の運転時間: 2日(始業から48時間)の 平均で9時間以内	<div>○ 特定日の前日 運転時間9時間 特定日 運転時間9時間 特定日の翌日 運転時間10時間</div> <div>× 特定日の前日 運転時間10時間 特定日 運転時間9時間 特定日の翌日 運転時間10時間</div>
連続 運転時間	運転開始後 4時間以内又は4 時間経過直後に 30分以上の休憩 等を確保することで、 運転を中断しなけ ればならない (1回につき10分以上 に分割し合計30分以 上とすることも可)	<div>■連続運転時間が4時間以内となる例</div> <div>■ 運転時間 ■ 非運転時間</div> <div>4時間 30分</div> <div>1時間20分 10分 1時間20分 10分 1時間20分 10分</div> <div>2時間40分 20分 1時間20分 10分</div>
特例	分割 休息期間	<div>業務の必要上、勤務の終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、一定期間における全勤務回数 の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中および拘束時間の経過直後に分割付与可。 この場合、 分割された休息期間は、1日において1回あたり継続4時間以上、合計10時間以上</div> <div>○ 拘束6時間 休息4時間 拘束7時間 休息6時間</div> <div>× 休息期間が継続4時間未満のため× 拘束6時間 休息2時間 拘束7時間 休息8時間</div> <div>× 休息期間合計が10時間未満のため× 拘束7時間 休息5時間 拘束7時間 休息4時間</div>
2人乗務	1日の最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間を4時間に短縮可 (ただし、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る。また、月間の最大拘束時間は原則と変わらず)	
隔日勤務 の特例	業務の必要上やむを得ない場合には、2暦日における拘束時間が21時間を超えず※、 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること ※ただし、事業場内仮眠施設または使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える 場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長可能。 (この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度)	

大幅に強化されたバスの交替運転者の配置基準の 遵守徹底が引き続き求められています。

高速乗合バス/貸切バス
(交替運転者の配置基準)

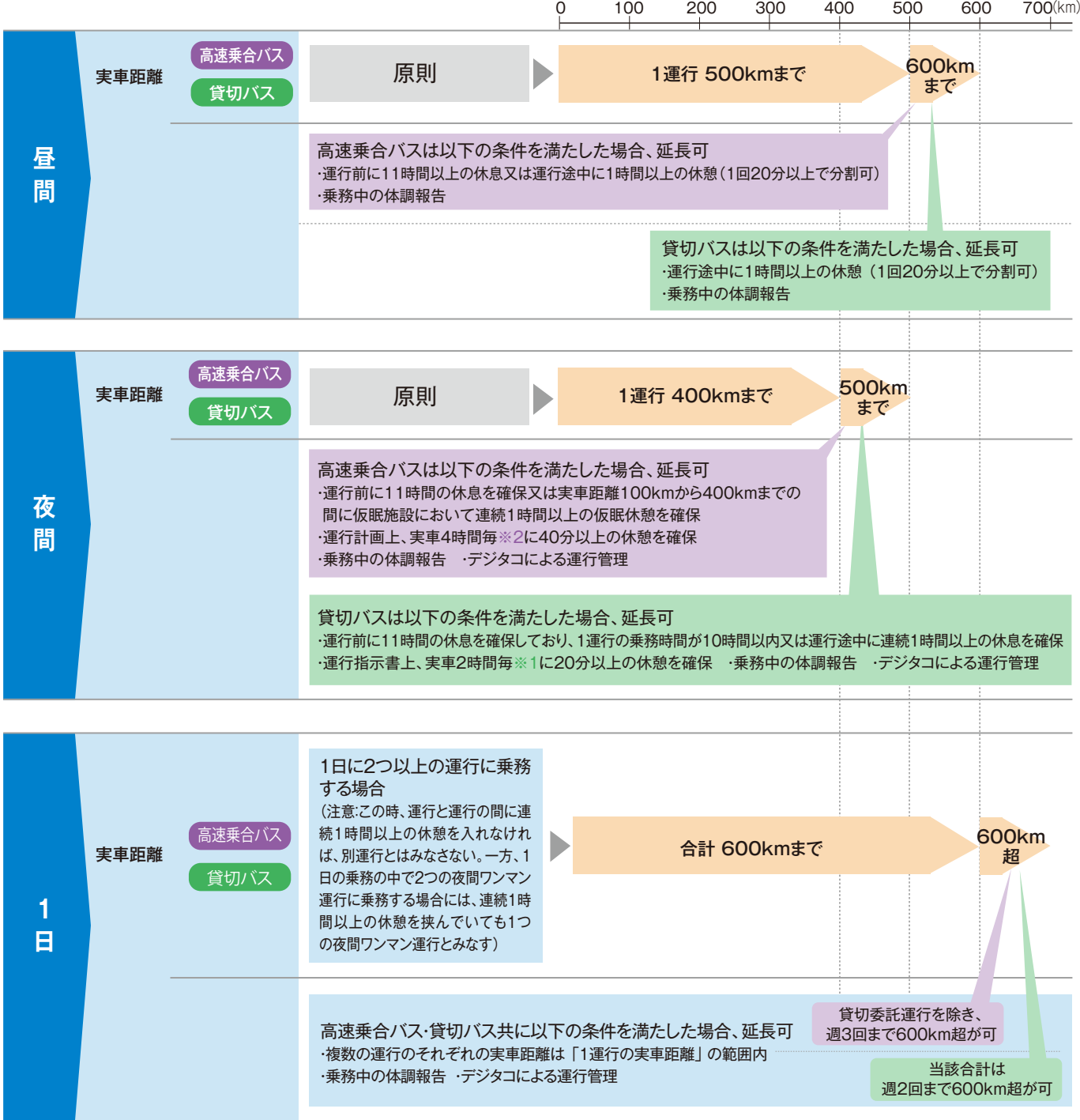
安全性向上の取り組みの1つとして「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」が定められています。

時間に関する基準



※1:運行指示書による運転者に対する指示がされていることを求めるもの ※2:運行の計画がされていることを求めるもの

距離に関する基準



※1:運行指示書による運転者に対する指示がされていることを求めるもの ※2:運行の計画がなされていることを求めるもの

貸切バスに対する安全の要請が高まっており、
バス会社にはより一層の取組みが求められています。

貸切バスの 安全・安心な 運行に向けた 制度改正(概要)

安心・安全な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策

平成28年12月20日～

国土交通省は、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を受けて、再発防止策に向けて徹底的に検討を重ね「安心・安全な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を取りまとめ、実施可能なものから順次貸切バス事業者へ通達してきました。この総合的な対策に基づき「旅客自動車運送事業運輸規則」および「道路運送車両の保安基準」等の一部が改正されており、貸切バス事業者の遵守が義務付けられています。

○総合的な対策は以下5つの分野に分けられ、実施項目は85項目となります。

【総合的な対策の概要】

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| (1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化 | (4) 旅行業者、利用者等との関係強化 |
| (2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等 | (5) ハード面の安全対策による事故防止の促進 |
| (3) 監査等の実効性の向上 | |

国土省ホームページより詳細を確認できます。

1:「軽井沢スキーバス事故を受けた対策について」http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000050.html

2:「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策【抜粋】」<http://www.mlit.go.jp/common/001217055.pdf>

貸切バス事業者、 運行管理者の 遵守事項の強化

初任運転者、運行管理者等に関する遵守事項を強化

貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化においては、運転者の実技訓練及び指導体制、運行管理者の要件、運行管理、車両設備等に関する義務と責任が強化されました。

■初任運転者等に対する指導監督内容の拡充について 平成28年12月～

○初任運転者等に対する指導監督の内容拡充。

・初任運転者(直近1年間に乗務経験のない車種区分※の貸切バスを運転する者を含む。)に対する最低20時間の実技訓練を義務付け、技量を確保。

※大型車を運転していた者が中型車を運転する場合など、それまで運転していた車種よりも小型の車種を運転する場合を除く。

・ドライブレコーダーで記録された映像等を活用した指導・監督を義務付けることで、運転者の技量の低下を防止しつつ、事故・ヒヤリハット事例の共有等により運転者の技量を更に向上。

・事故惹起運転者に対しても最低20時間の実技訓練を義務付け、技量が低下した状態で運転を継続することを防止。

・その他、ASV装置を備える事業用自動車の適切な運転方法等について、指導内容として明示し、指導を徹底。

○新たに雇い入れた全ての運転者に対する適性診断の受診、特別な指導監督の実施を義務付け。

初任運転者等に対する 指導監督の内容拡充

- ・最低20時間の実技訓練義務付け
- ・指導・監督にドライブレコーダーの映像、事故・ヒヤリハット事例等を活用
- ・ASV装置を備える事業用自動車の適切な運転方法等を指導



初任運転者
(直近1年間乗務経験なし)

新たに雇用した運転者に
適性診断の受診、
特別な指導監督の
実施を義務付け

■ドライブレコーダーによる映像の記録・保存義務付け等について 平成28年12月～

○ドライブレコーダーの段階的な装着及び記録・保存の義務付け。

①平成29年12月1日より、新車について、ドライブレコーダーの装着及び記録の保存を義務づける。

②平成31年12月1日より、既販車についても①の内容を義務づける。

③平成29年12月1日において既に装着されているドライブレコーダーであって、一定の要件を満たすものは、平成36年11月30日までの間、これを使用してもよい。

今後の予定

ドライブレコーダー
関連以外の
指導・監督を義務づけ

平成28.12

新車に
ドライブレコーダーの
装着を義務づけ

平成29.12

使用過程車に
ドライブレコーダーの
装着を義務づけ

平成31.12

要件適用外の
ドライブレコーダーへの
猶予期間を終了

平成36.11

ドライブレコーダーが装着されていない自動車の運転者につき、ドライブレコーダーの記録を利用した指導・監督の適用を除外

※ドライブレコーダー未装着でも車両登録は可能だが、運行管理上必須となっている。

■運行管理者の必要選任数引上げ 平成29年12月～

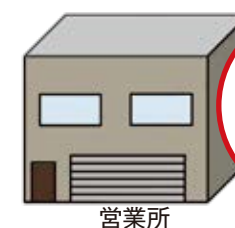
○営業所に最低2名の運行管理者を専任させる。

営業所ごとの運行管理者の必要選任数を30両ごとに1名から、営業所ごとに最低2名、20両ごとに1名に引き上げる。(100両以上分については30両ごとに1名)

例) 車両数1～39両の営業所……2名

車両数40～59両の営業所……3名等

平成29年11月30日まで



営業所

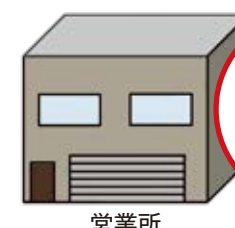
最低
1名

30両ごとに1名



運行管理者

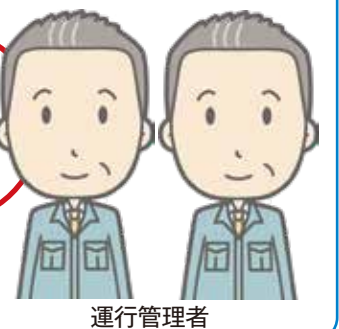
平成29年12月1日から



営業所

最低
2名

20両ごとに1名



運行管理者

※100両以上分については30両ごとに1名

貸切バス事業者、運行管理者等の 遵守事項と責任が強化されています。

■運行管理者の資格要件の強化 平成28年12月～

○運行管理者資格者証の取得要件を試験合格者のみに限定。
(以前は一定の実務経験、講習受講による資格取得が可能)

運行管理者の資格要件
試験合格者に限定

実務経験・講習受講では資格取得不可



■夜間・長距離運行時の乗務途中点呼義務付け 平成28年12月～

○夜間・長距離の運行時に乗務途中点呼の実施を義務付け。

【義務付けの要件】

・乗務途中点呼の実施が義務付けられる場合。

一運行の実車運行(※1)距離が100kmを超え、夜間運行(※2)を行う場合

※1:旅客の乗車の有無に関わらず、旅客の乗車が可能として設定した区間の運行(回送運行を除く)

※2:実車運行の開始時刻又は終了時刻が午前2時～午前4時の間にある運行・当該時刻をまたぐ運行

・乗務途中点呼における確認事項。

疾病・疲労の状況等運転者の体調、車両の状況、運行経路の状況等



夜間・長距離運行時の
「乗務途中点呼」を義務づけ

■補助席へのシートベルト装着義務化 平成29年11月～

○これまで座席ベルトの設置義務が除外されていた補助座席について、座席ベルト及び座席ベルト取付装置の備付けを義務付け。

○補助座席の座席ベルト及び座席ベルト取付装置について、一定の基準への適合を義務付け。

適用予定

車両総重量12トン超のバス	新型車 (平成29.11)	継続生産車 (平成30.11)		
上記以外の自動車			新型車 (平成31.11)	継続生産車 (平成33.11)

国交省・警察庁から バス協会への通達

運行管理・シートベルト・運転者に対する運転技能指導について

平成28年1月に発生した長野県の碓氷バイパスにおける重大事故を受け、国交省・警察庁はバス協会に向けて運行管理・シートベルト・運転者に対する運転技能指導についての通達を行なっています。

■警察庁・国土交通省「貸切バスのシートベルトの着用徹底について(平成28年2月)」

- 1.乗客の安全を確保するため、次の事項について徹底すること。
 - (1)シートベルトを座席に埋没させないなど、シートベルトを乗客が常時着用することができる状態にしておくこと
 - (2)別添リーフレットの座席ポケットへの備付け等により乗客へのシートベルトの着用の注意喚起を行なうこと
また、バス協会において配布しているステッカーや事業者が各自作成しているステッカーについても、座席に貼付するなど積極的に活用すること
 - (3)車内放送等により乗客にシートベルトの着用を促すこと
 - (4)発車前に乗客のシートベルトの着用状況を目視等により確認すること(交替運転者や添乗員の補助を得ることも可)
- 2.その他、待合室や営業所への備付け、安全キャンペーンでの街頭配布を始め、あらゆる機会を捉え、別添リーフレットを配布すること等により、シートベルト着用の励行を図ること。
- 3.乗務員に対し、適正にシートベルトを着用するよう指導すること。

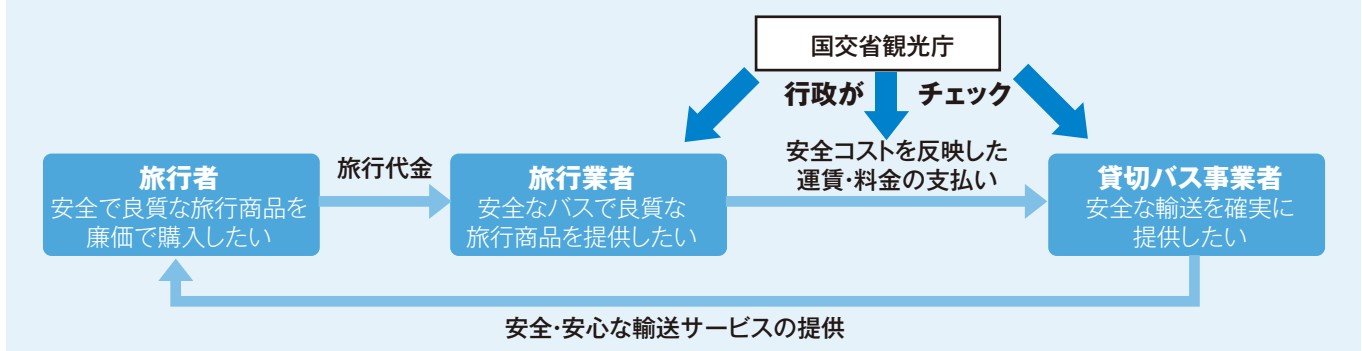


貸切バスの 運賃・料金制度

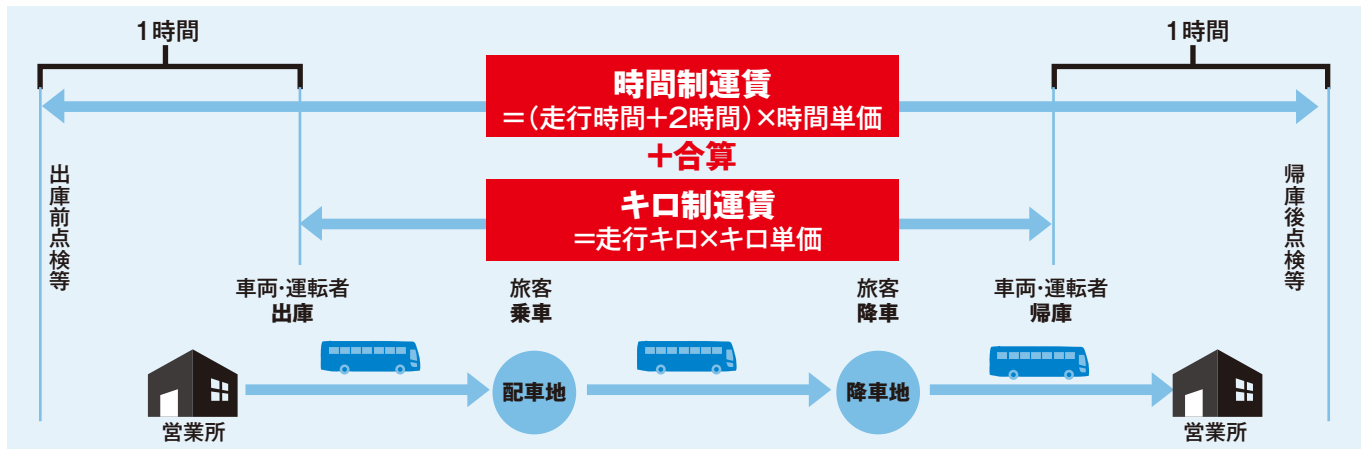
昨今のバス事故で浮き彫りになった市場の構造的な問題の改善策として、平成26年4月1日より新たな運賃・料金制度が実施されています。新しい運賃・料金制度は、貸切バス事業者が安全に関わるコストを適切に反映した運賃・料金を収受することで、安全・安心な輸送サービスの提供を確保することを狙いとしています。

■貸切バス運賃・料金制度による適正な取引のイメージ

(中国運輸局・観光庁資料を基に作成)



■適正な運賃・料金の考え方



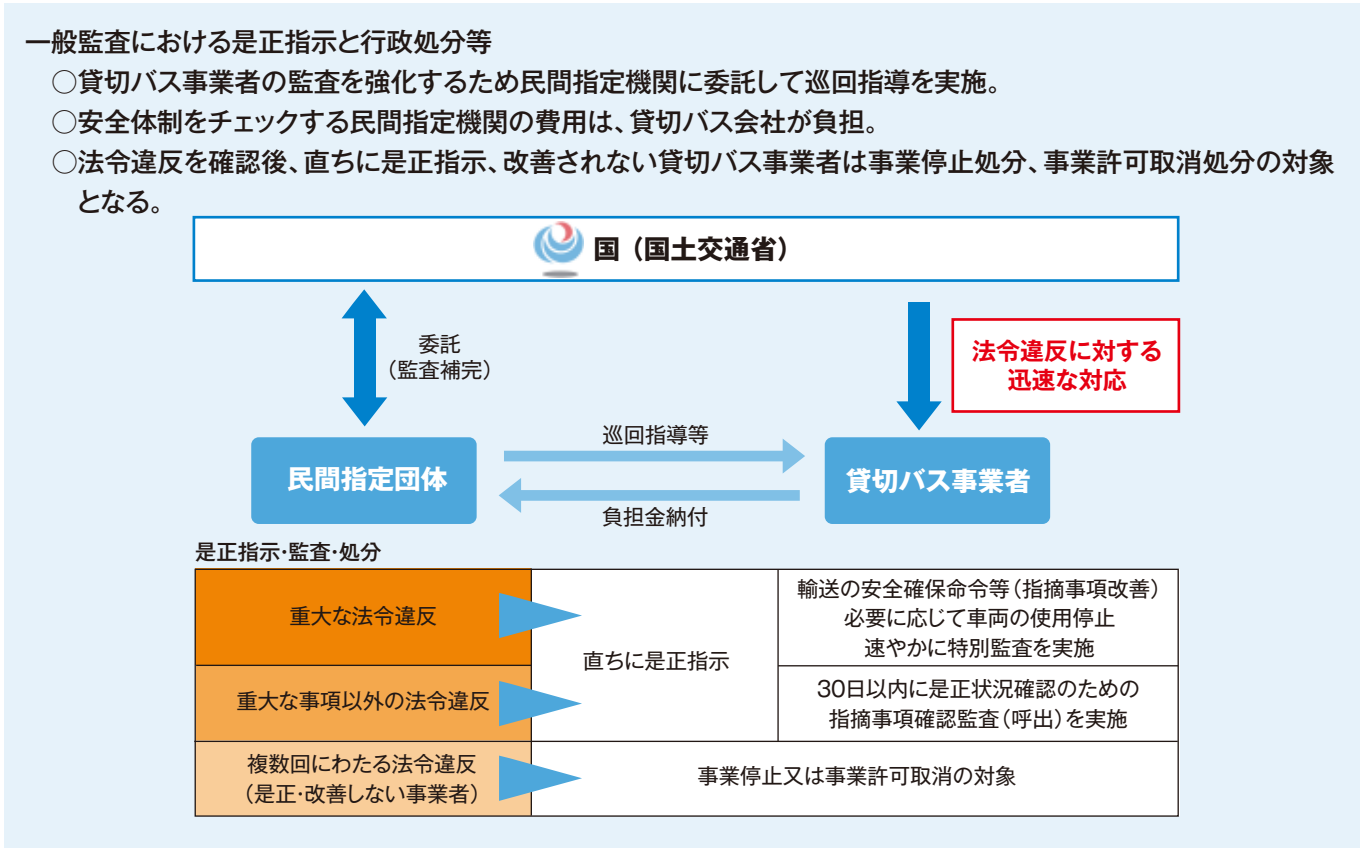
法令違反に対して徹底した監査が行われます。
改善されない場合は貸切バス事業者認可取消処分などが 下されます。

法令違反の
早期是正および
不適格者の排除等

一般監査を見直すとともに、行政処分基準および罰則を大幅に強化

法令違反の早期是正および不適格者の排除等については、一般監査を見直し、早期の指導・監査を徹底。併せて行政処分基準と罰則を強化することで、法令違反の抑止力を高めるとともに、不適格な貸切バス事業者の安易な再参入や処分逃れを防止します。また、貸切バス事業認可の有効期間は原則5年となります。

■一般監査の見直し 平成28年12月～



■行政処分基準、罰則の大幅な強化

○適切な運行管理を怠り、輸送の安全確保命令等、国の改善命令に従わない貸切バス事業者(事業者・個人)の行政処分基準、罰則が大幅に強化されました。

①輸送の安全に関わる処分量定の引上げ 平成28年12月～

- 輸送の安全に関し特に重要な運行管理の3本柱「点呼」「過労」「指導監督」違反の量定を引上げ。
 - ・悪質、重要事項(運賃・料金関係違反、記録類の改ざん、虚偽届出)等の違反…… 60日車(現行の1.5～6倍)
 - ・輸送の安全に密接な事項(過労運転、健康診断未受診、点呼未実施)等の違反…… 40日車(現行の2～4倍)
 - ・運転者に対する指導監督の違反…… 40日車(現行の4倍)
 - ・点呼の記録・保存に係る違反…… 40日車(現行の4倍)等
- 安全コスト削減につながり、安全を脅かすおそれがある下限運賃割れによる運行の量定を引上げ
 - ・運賃・料金届出違反…… 60日車(現行の3倍)
- 輸送の安全確保命令等各種の命令違反… 許可取消

②使用停止車両割合の引上げ 平成28年12月～

- 稼働率(現状約50%)を考慮し、使用停止車両割合を全車両の8割に設定。
 - ※車両停止は営業所毎に行う
 - 例) 処分100日車るとき 営業所当たり配置車両数 5両の場合… 車両停止4両×25日
 - 10両の場合… 車両停止8両×12日+端数4両×1日
 - 30両の場合… 車両停止24両×4日+端数4両×1日
- ・8割の端数については切り捨てとする。
- ・処分逃れ防止のため、監査時点又は処分時点のいずれが多い方の車両数をベースとして算出。

③「一発取消し」の導入 平成28年7月～

- 違反の悪質性や事故の重大性等、個別の事情を総合的に勘案して、許可取消、運行管理者資格者証の返納命令を行なうことができる。

④運行管理者に対する行政処分基準の強化 平成28年12月～

- 繰り返し法令違反を是正しない事業者が許可取消処分となった場合、勤務する運行管理者全員に資格者証返納が命じられる。

⑤貸切バス事業者に対する罰則(法定刑)を強化 平成28年12月～

○輸送の安全確保命令に従わない事業者と個人に対する罰則(法定刑)を強化	対象	法改正前	現行
	経営者 運行管理者	100万円以下の 罰金	1年以下の懲役 又は150万円以下の罰金
	法人 (事業者)		1億円以下の罰金

■事業許可の更新制の導入 平成29年4月～

- 事業許可について5年ごとの更新制を導入し、不適格者を排除する。
 - ・安全に事業を遂行する能力を有するかどうかを5年ごとにチェック。
 - ・なお、新規許可時・許可更新時においては、新たに所要の安全投資に関する「安全投資計画」と安全投資計画に即したコスト等を盛り込んだ「収支見積書」の作成が必要となる。

審査項目	新規許可時 (現在)	新規許可時 (見直し後)	許可更新時 (新設)	監査時 (現状・見直し後)
営業区域、営業所、事業用自動車、 車庫、休憩仮眠・睡眠施設	○	○	※	○
運行管理者、整備管理者、 運転者	○	○	※	○
資金計画(開業資金)	○	○	—	×
安全投資計画・収支見積書	×	○	○	×
法令遵守	○	○	○	○
損害賠償能力	○	○	※	○

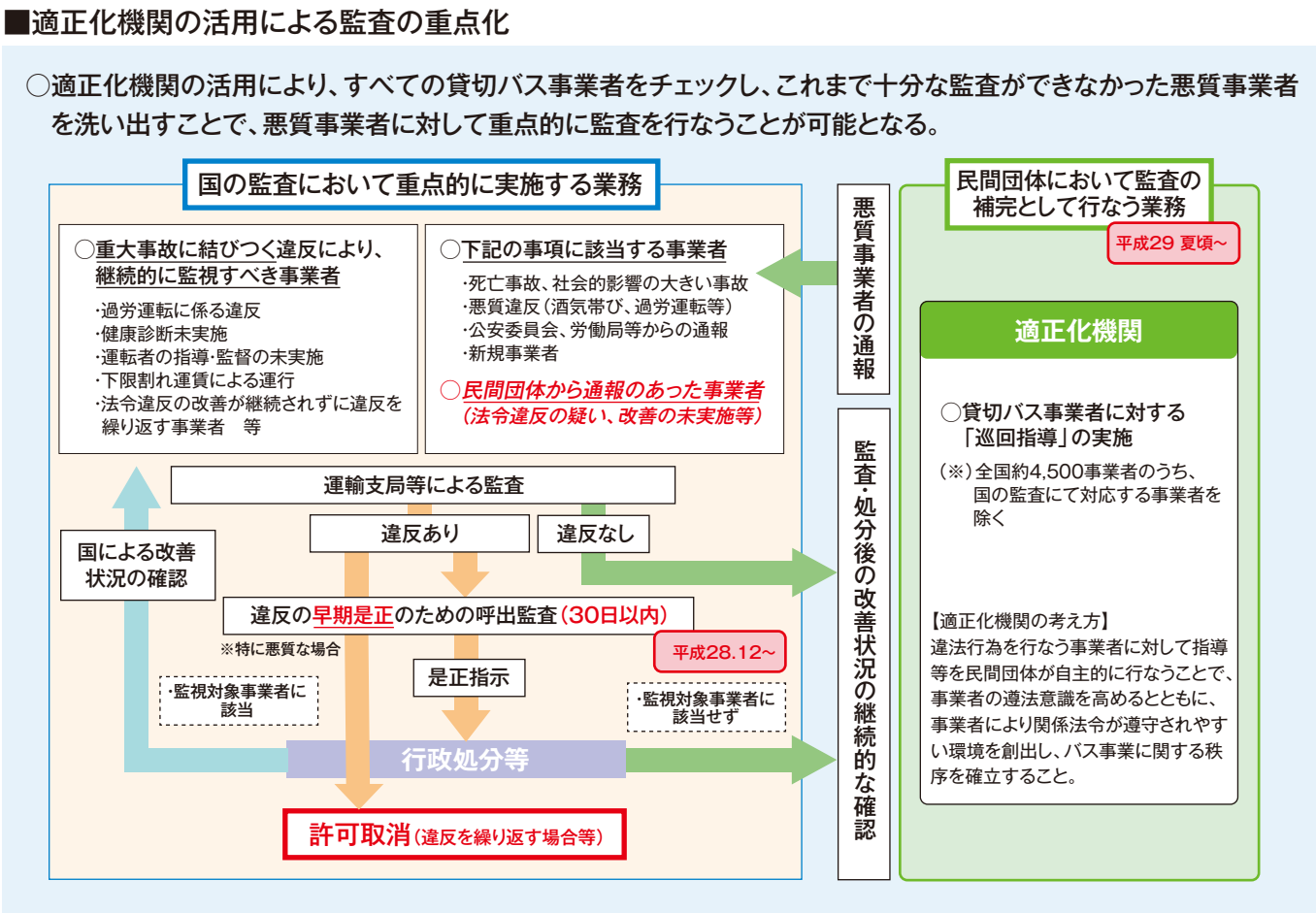
※は、安全投資計画・収支見積書の審査に必要な部分を確認。

優良貸切バス事業者を保護するため、 実効性の高い監査体制や運賃等の適正化を図る対策を講じています。

監査等の
実効性の向上

悪質な貸切バス事業者を直ちに通報して重点的に監査。

総合的な対策の実効性を高めるため、国は貸切バス事業の監査・審査業務の在り方を抜本的に見直し、民間指定団体の監査機関を活用した監査・指導を実施することになりました。これにより悪質な事業者は、直ちに国に通報され、運輸支局等の監査を受けることになります。悪質事業者を重点的に監査することで、事業浄化を促進します。



貸切バス事業者は、積極的に事故防止に貢献する車両
 装備の搭載、運行システム等の活用が求められています。

ハード面の 安全対策による 事故防止の促進

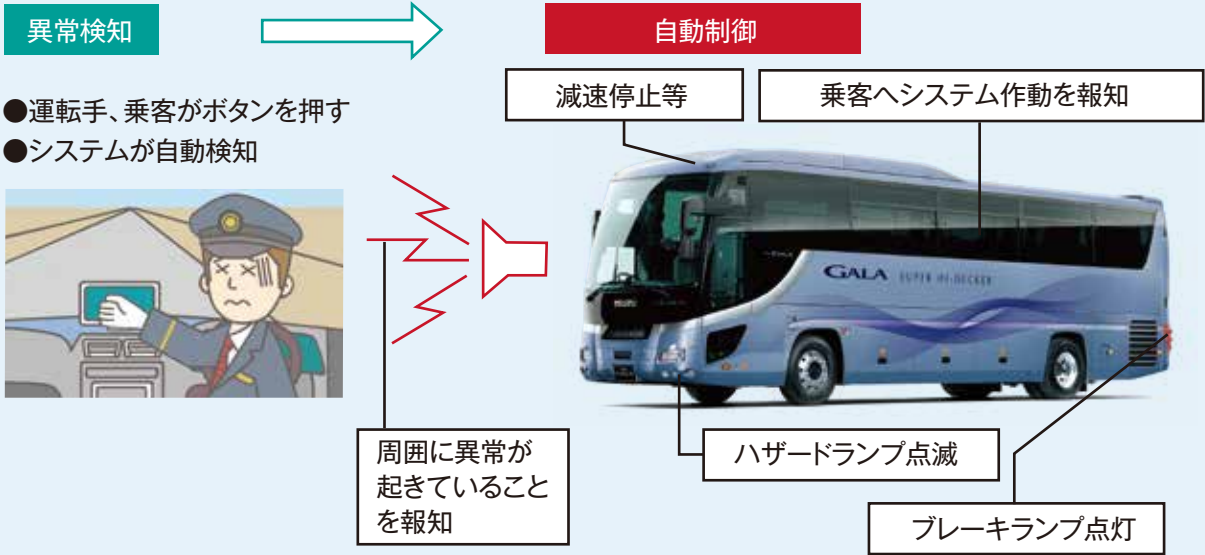
事故防止対策として各種安全装置・システムの普及を促進。

国は、ハード面における安全対策によって事故防止を促進するため、各種安全装置の普及に向け、ガイドラインの作成や支援を行なっています。また、貸切バス事業者は、安全装置やシステムを採用した車両の積極的な導入が求められます。

■ハード面の安全対策による事故防止の促進

①ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進 **平成28年3月ガイドライン策定**

○ドライバーが安全に運転できない状態に陥った場合にドライバーの異常を自動検知し又は乗員や乗客が非常停止ボタンを押すことにより、車両を自動的に停止させる「ドライバー異常時対応システム」について、実用化を促進するため、基本設計等に関するガイドラインを策定。



②車体へのASV搭載状況表示 **平成28年12月:ガイドライン策定**

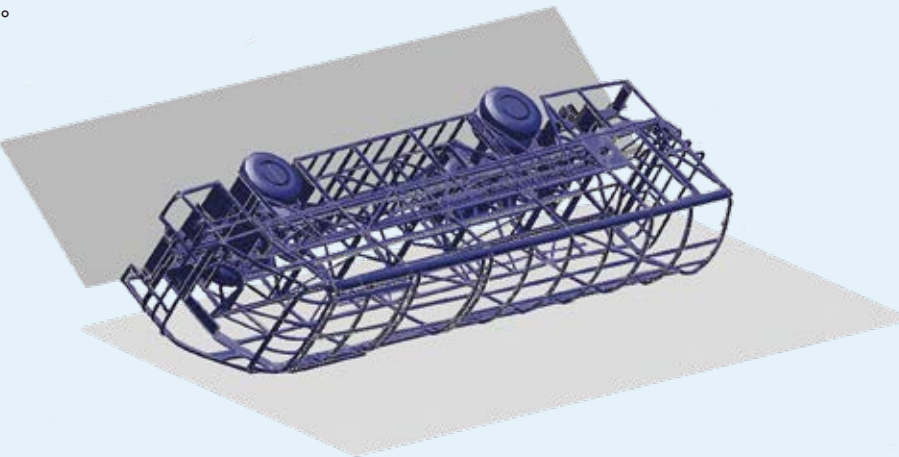
○バスの利用者自らが乗車する大型高速バスに搭載された先進安全技術を把握できるようにするため、車体にASV搭載状況を表示するためのガイドラインを策定。



③車体構造の強化 **平成30年10月～**

○車両横転時の車内空間の確保に関する国連の基準を採用し、平成30年10月以降に新型として届出されるバスに対し、同基準への適合を義務付け。

適用対象車両
 車両総重量12トン超かつ乗車定員18人以上の大型バス
 (平成30年10月1日以降の新型車)
 ※二階建てバス、立席を有する路線バスは対象外



④デジタル式運行記録計等の導入支援 **平成29年7月～12月実施:平成30年末定**

○デジタル式運行記録計から取得したデータを活用して、運行管理者が運転者への安全指導を行なうこと等により、安全性向上が図られることから、機器の普及促進を目的として支援を実施。



車両管理に関する法規など、引き続き遵守が求められます。

整備管理者の選任

外部委託は基本的に禁止

運送事業者は、下記の要件で整備管理者を選任する必要があり、基本的には、外部委託は禁止となっています。

事業用トラック (1台以上の営業所)	事業用バス (1台以上の営業所)
-----------------------	---------------------

整備管理者の要件

- ①整備管理しようとする自動車と同種類の自動車の点検もしくは整備又は整備の管理に関して2年以上の実務経験を有し、地方運輸局長が行なう研修(整備管理者選任前研修)を終了していること
- ②自動車整備士技能検定に合格していること(1級、2級又は3級)
- ③上記の技能と同等の技能として国土交通大臣が告示で定める基準以上の技能を有していること

整備管理者の法定業務

- 日常点検の実施方法を定める
- 日常点検の結果に基づき、運行の可否を決定する
- 定期点検を実施する
- 随時必要な点検を実施する
- 点検の結果、必要な整備を実施する
- 定期点検と整備の実施計画を定める
- 点検及び整備に関する記録簿を管理する
- 自動車車庫を管理する
- 点検及び整備等に関し、運転者、整備員等を指導・監督する

外部委託する場合

一定条件を満たすグループ企業のみ可能

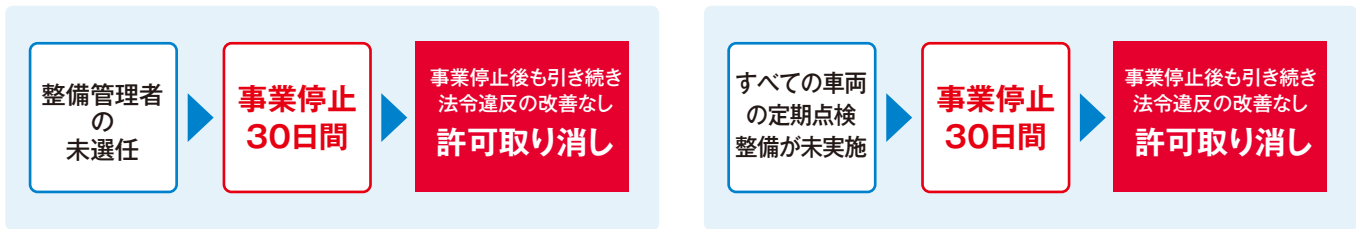
整備管理者が欠勤等で不在の場合

整備管理者の資格要件を満たす者等を補助者に選任することで一定条件の下、一定業務のみ実施可能

整備管理者を選任した時は、15日以内に地方運輸局長に届出

違反行為		初回違反	再違反	累違反
点検整備違反、整備不良車等	整備不良のもの※1	10日×違反車両数	30日×違反車両数	60日×違反車両数
	不正改造のもの※2	20日×違反車両数	60日×違反車両数	120日×違反車両数
	自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法不適合車両を使用	20日×違反車両数	60日×違反車両数	120日×違反車両数
日常点検の未実施 (1台の車両の1ヶ月の未実施回数)	6回未満	警告	5日×違反車両数	
	6回以上15回未満	3日×違反車両数	9日×違反車両数	
	15回以上	5日×違反車両数	15日×違反車両数	
定期点検整備等の未実施 (1台の車両の1年間の未実施回数)	1回	警告	5日×違反車両数	
	2回	5日×違反車両数	15日×違反車両数	
	3回以上	10日×違反車両数	30日×違反車両数	
12ヶ月点検の未実施		10日×違反車両数	30日×違反車両数	
点検整備記録の改ざん・不実記載	2枚以下	5日×違反車両数	15日×違反車両数	
	3枚以上	10日×違反車両数	30日×違反車両数	
無車検運行		60日×違反車両数	180日×違反車両数	
整備管理者の選任違反	無資格選任	40日車	120日車	
整備管理者の選任(解任)の未届出、虚偽届出	選任(解任)の未届出に係るもの	10日車	30日車	
	虚偽の届出に係るもの	40日車	120日車	
整備管理者に対する権限付与義務違反		10日車	30日車	
整備管理者の解任命令違反		40日車	120日車	

※1:当日の日常点検時以降に灯火不良になったもの等、偶発的・突発的なものを除く。※2:速度抑制装置又は速度制限(NR)装置の機能不良を故意に放置したものを含める。



点数制度による行政処分

日車数の自動車の使用停止処分のほか、右記の通り行政処分がくだされます。

ご注意ください!

上記処分を受けた場合、国交省のホームページにて事業所名・違反点数・状況の詳細まで公表されるため、お客様にとって大きなデメリットとなります。

処分日車数10日車(車両×日)ごとに1点と換算した点数に基づき行政処分

要件	3年間の累計点数	30点以下	31点以上	51点以上	81点以上
	処分日車	30点以下 かつ 270日車以上	31点以上 かつ 180日車以上	-	- 又は
	事業停止	-	-	-	2年間に4回

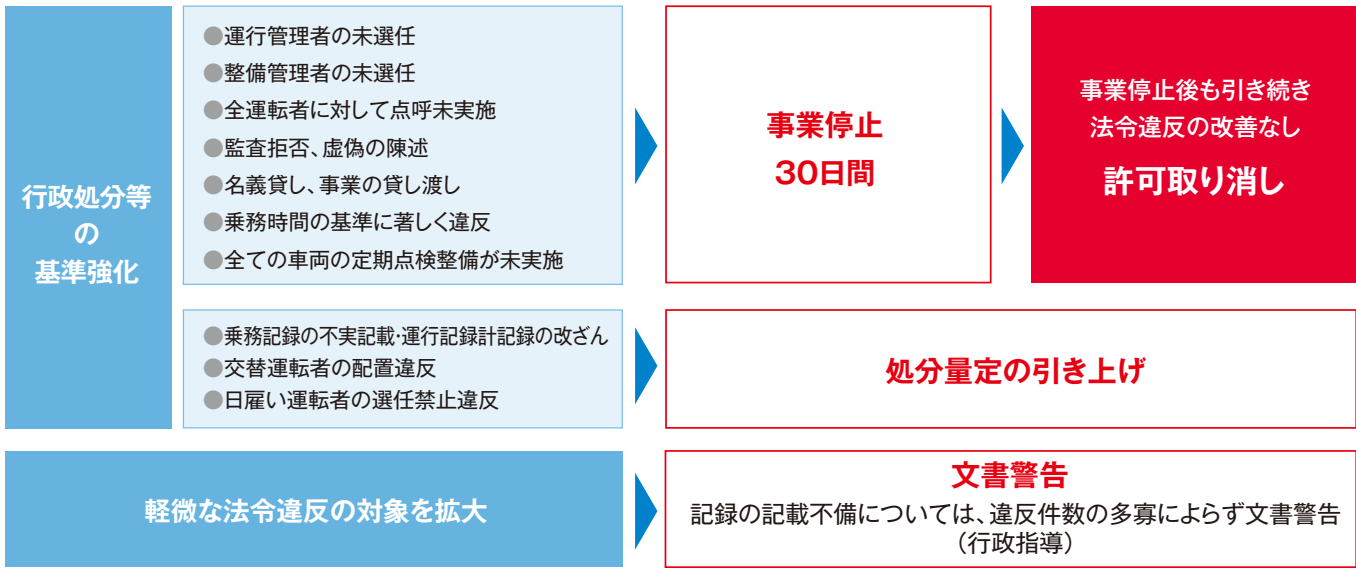
違反営業所の事業停止処分

全営業所の事業停止処分

事業許可の取り消し

「監査方針・行政処分等の基準に係る通達」が改正、強化

悪質・重大な法令違反の処分が厳格化され、事業停止処分については平成26年1月より適用されています。



また、行政処分の実効性を確保するため、以下の場合でも処分が行なわれます。

- ①違反営業所から処分前に他の営業所に車両を移動した場合 → 車両移動先の営業所にも行政処分
- ②違反事業者が、処分前・処分後に会社分割又は他社への事業譲渡(認可を要する場合のみならず、車両等の譲渡による実質的な事業譲渡を含む)を行なった場合 → 承継事業者・譲渡先事業者にも行政処分を実施、違反点数も承継

事故削減に向け、より多くの事業者の取り組みを推進すべく、様々な施策が展開されています。

運輸安全 マネジメントと 運輸安全一括法

運輸安全マネジメントは、事故・トラブルの原因となる安全意識・風土の低下を防ぐために導入されました。＜経営・現場間及び部門間の意思疎通・情報共有＞や＜経営陣の安全確保に関する充分な関与＞等を醸成することが目的です。「運輸安全マネジメント」は、輸送事業者の義務を規定した「運輸安全一括法」と、両輪で業界全体の安全を推進していく仕組みとして、今や当たり前の取り組みとなっています。バス事業者については、2013年10月から義務付け事業者が拡大されています。

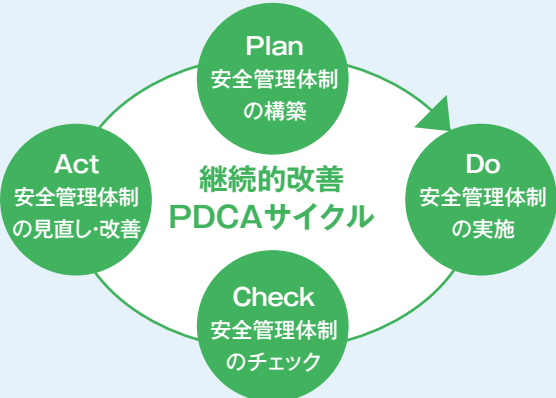
トラック・タクシー全般		300両以上保有
バス	貸切バス事業	すべての事業者
	貸切委託運行の許可を受けているもの	
	乗合バス事業	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を含む200両以上所有
	上記を除くもの	
特定旅客事業	特定旅客事業	・第1当事者の死亡事故を引き起こした事業者 ・危険物の大量漏洩を起こした事業者
	特定旅客事業	
その他		

運輸安全マネジメント

「運輸安全マネジメント」では、安全に関して取り組むべきことのガイドラインとして、以下の14項目が示されています。

1. 経営トップの責務
2. 安全方針
3. 安全重点施策
4. 安全統括管理者の責務
5. 要員の責任と権限
6. 情報伝達及びコミュニケーションの確保
7. 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
8. 重大な事故等への対応
9. 関係法令等の遵守の確保
10. 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等
11. 内部監査
12. マネジメントレビューと継続的改善
13. 文書の作成及び管理
14. 記録の作成及び維持

PDCAサイクルによって、左記項目の継続的な改善を行なっていくことが安全性向上のカギとなります。



2つの取り組みを合わせ、質の高い安全輸送を実現

運輸安全一括法

「運輸安全マネジメント」の実施に加え、「運輸安全一括法」で規定された以下3つの義務が求められています。

1. 安全管理規程の作成及び届出の義務付け
＜安全管理規程への記載事項＞
●安全を確保するための事業の運営方針
●事業の実施及びその管理の体制
●事業の実施及びその管理の方法等に関する事項
2. 安全統括管理者の選任及び届出の義務付け
＜安全統括管理者選任要件＞
取締役クラス以上で、一定の業務経験（3年以上）を有する者を選任しなければならない。
3. 安全に関する情報の公表の義務付け

クラウド型の運行管理システムが、法令遵守の一助となります。

便利なクラウド型の 運行管理システム

自社・荷主双方で効率化が可能

クラウド型の運行管理システムを採用することで、輸送事業者における複数事業所のデータを一元管理して帳票等の集約を効率化できるとともに、荷主企業自身による改正省エネ法の提出データ作成まで効率化することが可能です。

確実かつ効率的な法令遵守を可能にするシステム

昨今、法令を遵守するためには燃費データや運転日報、そして拘束時間といった様々なデータを確実に収集・整備する必要がありますが、これらデータの収集・整備を一元管理することで法令遵守の確実化・効率化を一括サポートするシステムが一般化しています。さらに最近では、路上故障を未然に防ぐべく、車両のコンディションを遠隔で把握可能な車両も発売されるなど導入メリットは更に大きくなっております。

データ一元化も複数事業所の帳票集約もカンタン！

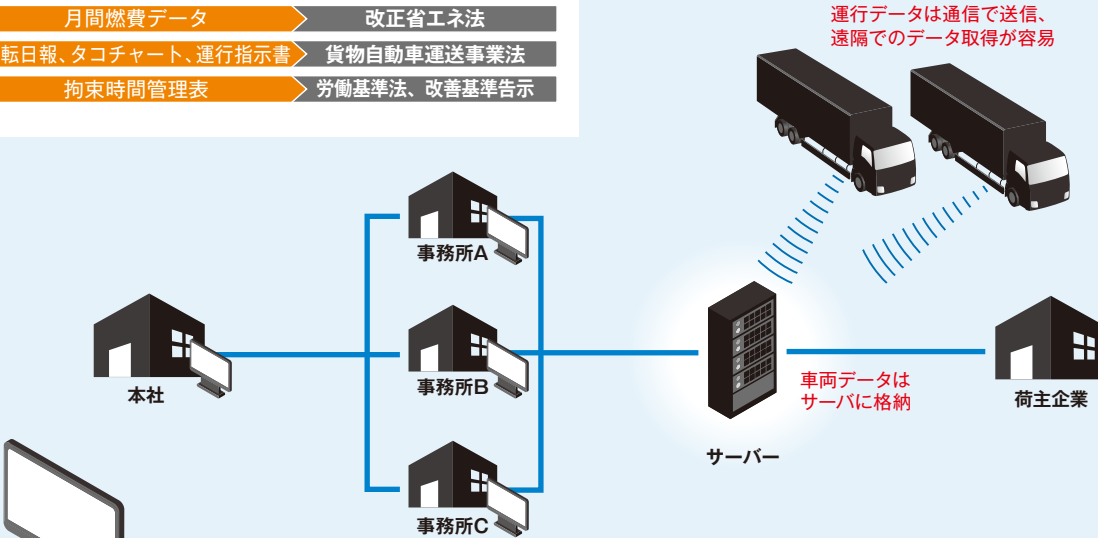
効率かつ確実なデータ整備で法令遵守をサポート

月間燃費データ	改正省エネ法
運転日報、タコチャート、運行指示書	貨物自動車運送事業法
拘束時間管理表	労働基準法、改善基準告示

荷主企業自身による 〈配送事業者の状況確認・データ作成〉が容易

荷主企業と取引のある輸送事業者がクラウド方式を導入している場合は、荷主企業自身で運行データの集約、車両の現在位置などの状況確認が可能です。

契約輸送事業者のデータ取得が可能



設定済みのパソコンがあれば遠隔でも各種情報の把握が可能

車両コンディション

品川100 あ 123
品川100 い 456
品川100 う 321
品川101 え 456
品川101 か 789

DPD再生状況
パソコンでの画面表示例
●緑：良好
●黄：やや不調
●赤：不調
故障コード検知
エンジン制御系の故障発生

労務管理

月次勤務状況
運行終了すると計画から実績に更新されます。

道路運送車両法の改正により、
ナンバープレートの表示に関する基準が明確化されました。

ナンバープレート表示
明確化
「道路運送車両法」

平成28年4月1日より適用（一部は平成33年4月1日以降に初めて登録・検査・使用の届出がある自動車に適用）

国土交通省は平成27年12月に、ナンバープレートの表示について明確化をする改正を行ないました。平成28年4月1日以降、ナンバープレートについて“カバー等で被覆すること・シール等を貼り付けること・汚れた状態とすること・回転させて表示すること ※・折り返すこと”等が明確に禁止されます。また、平成33年4月1日以降に初めて登録を受ける自動車等のナンバープレートについては“一定範囲の上下向き/左右向きの角度によらなければならないこと、フレーム・ボルトカバーを取り付ける場合は一定の大きさ以下のもの”でなければなりません。※ナンバープレートを(反)時計回りに回転させること

	平成33年3月31日までに 初めて登録・検査・使用の届出がある自動車	平成33年4月1日以降に 初めて登録・検査・使用の届出がある自動車
被覆	禁止	
位置	番号の識別に支障が生じないように、見やすい位置	
角度(上下・左右)	自動車の運転中番号が判読できる見やすい角度	下表の要件を満たす角度
角度(回転)	禁止	
フレーム	番号を被覆せず、自動車の運転中番号が判読できるもの	下表の要件を満たすもの

■新基準の概要

		前面のナンバープレート		後面のナンバープレート	
				ナンバープレートの上端が 1.2m以下の場合	ナンバープレートの上端が 1.2m超の場合
位置		番号の識別に支障が生じないように、見やすい位置			
角度	上下向き※1	上向き10°～下向き10°	上向き45°～下向き5°	上向き25°～下向き15°	
	左右向き※1	左向き10°～左右向き0°	左向き5°～左右向き0°		
	回転	水平			
被覆・汚れ・ 物品の取り付け		禁止（封印・検査標章/保険標章等、下記のフレーム・ボルトカバーを除く）			
フレーム※1		●幅※2が上部10mm以下・左右18.5mm以下・下部13.5mm以下 ●厚さ※3が上部6mm以下（上部の幅が7mm以下の場合は10mm以下）・その他30mm以下 ●脱落するおそれのないもの			
ボルトカバー※1		●直径が28mm以下であって番号に被覆しないもの ●厚さ※3が9mm以下 ●脱落するおそれのないもの			
その他		●確実に取り付けられていること ●折り返されていないこと、表裏・上下が逆さでないこと等、番号の識別に支障が生じないこと			

※1:角度(上下向き・左右向き)・フレーム・ボルトカバーの基準は、平成33年4月1日以降に初めて登録・検査・使用の届出がある自動車に適用
ー平成33年3月31日までに登録・検査・使用の届出がある自動車については、自動車の運行中番号が判読できるような見やすい角度によること
ー番号を被覆せず、脱落する恐れがなく、自動車の運行中番号が判読できるフレーム又はボルトカバーを取り付けることができる

※2:ナンバープレートに取り付けたときの当該ナンバープレートの外縁からフレームの内縁までの長さ

※3:ナンバープレートに取り付けたフレーム・ボルトカバーの当該ナンバープレートの表面から突出している部分の厚さ

認定・認証制度を活用した組織作りが、
企業の信頼性・経営効率の向上に貢献します。

安全・環境保全
への規制強化に
対応するために

運送業界は、参入条件の緩和や運賃設定の弾力化などといった規制緩和の一方、安全、環境をキーワードとした規制が強化されています。安全と環境の重視は成熟した社会の証であり、運送事業者もこの社会的な要請に企業の責務として対応していかななくてはなりません。

また、こうした時代の趨勢に応えるかのように、安全や環境に対するマネジメント制度も変化し、活用する事業者が増えています。メリットとしては、すでに様式が整備され、最小限の取り組みで独自の組織体制が構築できる点にあります。会社の事業内容や規模にあったものを活用するとよいでしょう。

安全性優良事業所の認定

安全性優良事業所とは、荷主や一般消費者が安全性の高い運送事業者を選びやすくするため、また事業者全体の安全に対する意識を高める環境整備を推進するため設けられた制度です。

全日本トラック協会が運送事業者の安全性を正当に評価し、認定して公表します。現在24,482事業所、全事業所の28.9%（平成29年12月14日現在）がこの認定を受けています。認定の有効期間は2年間で、運送事業者は安全性優良事業所の証しとして、認定マーク及び認定ステッカーを使用することが認められます。



- IT点呼の導入が可能
- 点呼の優遇を享受可能
- 中継輸送時に特例が適用

グリーン経営の認証取得

グリーン経営は(財)交通エコロジー・モビリティ財団が、日本財団からの助成金を受けて作成した環境マニュアルによるマネジメントシステムです。トラック、バス事業者に向けたマニュアルは、ISO14000シリーズに基づいて作成されており、中小規模の事業者でも容易に環境改善に取り組むことができます。

環境保全の基本的な仕組み、体制づくりから、エコドライブの実施や廃車にともなう二次的公害の発生防止まで、運送事業者が継続的に環境保全活動が実践できる内容が網羅されています。



ISO9000・14000シリーズの認証取得

ISOとは、国際標準機構が定めた国際規格のマネジメントシステムです。9000シリーズは品質に関わる規格であり、最近はこの品質管理の仕組みを活用して安全管理の徹底、輸送品質の向上を図る運送事業者が増えています。14000シリーズは環境マネジメント・環境監査に関する規格で、運送事業者にも排出ガスの低減、省エネルギー活動、資源のリサイクルなどの環境保全活動が求められる昨今、そのパフォーマンスの継続的な改善に役立てることが出来ます。

これらを認証取得するためには、審査登録機関の本審査に合格する必要があります。

貸切バス事業者安全性評価認定制度

公益社団法人日本バス協会が、貸切バス事業者からの申請に基づき安全性や安全確保に向けた取組状況について評価認定を行う制度です。認定を受けた事業者は、国土交通省並びに日本バス協会のホームページにおいて公表されるため、利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的としています。



運転の悪質性や危険性など実態に応じた処罰のため、
「自動車運転死傷行為処罰法」を施行。

自動車運転死傷行為処罰法

飲酒運転や無免許運転といった「悪質で危険な運転」によって起こる死亡・傷害事故が取り沙汰されるようになってきました。しかし、これらの中には、危険運転致死傷罪の要件に当てはまらないために自動車運転過失致死傷罪が適用された事例があります。これに対し、「悪質で危険な運転が事故の原因にも関わらず“過失・不注意で起きた”とされ、自動車運転過失致死傷罪として軽く処罰されるのはおかしいのではないか」という声が上がることになりました。そこで、運転の悪質性や危険性などの実態に応じた処罰を行なえるようにすることを目的に、この自動車運転死傷行為処罰法が定められました。

自動車運転死傷行為処罰法

自動車運転死傷行為処罰法

通行禁止道路を走行し、かつ重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為（歩行者天国での暴走など。また、一方通行道路や高速道路での逆走行為を含む）

罰則

人を死亡させた場合：1年以上の有期懲役（最高20年）
負傷させた場合：15年以下の懲役 ▶ 無免許運転の場合：6ヶ月以上20年以下の懲役

●

アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じる恐れがある状態で、自動車を運転し、よってそのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥った場合

●

自動車の運転に支障を及ぼす恐れがある病気（幻覚・発作・意識障害等を起こす症状のある病気）で政令で定めるものの影響で正常な運転に支障が生じる恐れがある状態で同様の状態に陥った場合

罰則

人を死亡させた場合：15年以下の有期懲役 ▶ 無免許運転の場合：6ヶ月以上20年以下の懲役
負傷させた場合：12年以下の懲役 ▶ 無免許運転の場合：15年以下の懲役

過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪

アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じる恐れがある状態で、自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よって、人を死傷させた場合に、そのアルコール又は薬物の影響の発覚を免れるために逃走したり、さらにアルコール又は薬物を摂取するなどの行為をした場合

罰則

12年以下の懲役 ▶ 無免許運転の場合：15年以下の懲役
※ひき逃げとの併合罪を適用すると18年以下の懲役

過失運転致死傷罪（従来：自動車運転過失致死傷罪）

罰則

7年以下の懲役もしくは禁錮又は100万円以下の罰金 ▶ 無免許運転の場合：10年以下の懲役

改正「道路交通法」近年の主な改正点

無免許運転や病気の虚偽申告に対する罰則強化（2013年改正・順次施行）

自転車の悪質・危険な運転者に対して罰則が設けられました。

罰則

2回以上摘発された自転車運転者：講習の受講
一定の期間内に受講せず：5万円以下の罰金

飲酒運転等の下命容認や
指導監督義務違反で即時事業停止となります。

運送事業者の飲酒運転に対する行政処分

利益を追求するあまり、安全や品質に対する意識がおろそかにされ、法令遵守に伴う企業の社会的な責任が問われる事件が相次いでいます。飲酒運転の厳罰化に伴い、運送事業者に対しても法令違反に対する行政処分基準と行政処分逃れを防止するため2013年より悪質な事業者に対する集中的かつ継続的な監視及び監査の実施を行なうなど、さらに監視体制が強化されています。

行政処分基準

運転者が飲酒運転を引き起こした場合

処分

初違反 100日車
再違反 300日車

事業所が飲酒運転等を下命容認した場合

処分

即時事業停止
14日間

事業所が飲酒運転等を伴う重大事故に係る指導監督義務違反の場合

処分

即時事業停止
7日間

事業所が飲酒運転等に係る指導監督義務違反の場合

処分

即時事業停止
3日間

事業停止後も引き続き法令違反の改善が見られない場合

処分

許可取消

様々な先進安全装置の装着義務化が予定されています。

装着義務化が
予定されている
安全装置

衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)	前方障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するため	に制動制御する装置
車両安定性制御装置(EVSC)	車両の横滑りの状況に応じて、制動力や駆動力を制御する装置	
車線逸脱警報装置(LDWS)	車のカメラが車線の位置を認識して、自動車が車線からはみ出しそ	うになった場合やはみ出した場合に、音や警告灯などでドライバーに知らせる装置

	車両総重量	安全装置	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
単車	3.5トン超 8トン以下	衝突被害軽減ブレーキ						▶ 適用時期	新型車:2019年11月1日 (継続生産車:2021年11月1日)		
		車両安定性制御装置						▶ 適用時期	新型車:2019年11月1日 (継続生産車:2021年11月1日)		
		車線逸脱警報装置						▶ 適用時期	新型車:2019年11月1日 (継続生産車:2021年11月1日)		
	8トン超 20トン以下	衝突被害軽減ブレーキ					▶ 適用時期	新型車:2018年11月1日 (継続生産車:2021年11月1日)			
		車両安定性制御装置					▶ 適用時期	新型車:2018年11月1日 (継続生産車:2021年11月1日)			
		車線逸脱警報装置					▶ 適用時期	新型車:2018年11月1日 (継続生産車:2021年11月1日)			
	20トン超 22トン以下	衝突被害軽減ブレーキ			▶ 適用時期	(継続生産車:2018年11月1日)	▶ 要件強化の適用時期	新型車:2018年11月1日 (継続生産車:2020年11月1日)			
		車両安定性制御装置			▶ 適用時期	(継続生産車:2018年11月1日)					
		車線逸脱警報装置					▶ 適用時期	新型車:2018年11月1日 (継続生産車:2020年11月1日)			
	22トン超	衝突被害軽減ブレーキ	▶ 適用時期	新型車:2014年11月1日 (継続生産車:2017年9月1日)			▶ 要件強化の適用時期	新型車:2017年11月1日 (継続生産車:2019年11月1日)			
		車両安定性制御装置	▶ 適用時期								
		車線逸脱警報装置					▶ 適用時期	新型車:2017年11月1日 (継続生産車:2019年11月1日)			
トラクタ	13トン超	衝突被害軽減ブレーキ					▶ 要件強化の適用時期	新型車:2018年11月1日 (継続生産車:2020年11月1日)			
		車両安定性制御装置	▶ 適用時期	新型車:2014年11月1日 (継続生産車:2018年9月1日)							
		車線逸脱警報装置					▶ 適用時期	新型車:2018年11月1日 (継続生産車:2020年11月1日)			
バス	12トン以下	衝突被害軽減ブレーキ						▶ 適用時期	新型車:2019年11月1日*	(継続生産車:2021年11月1日)*	
		車両安定性制御装置						▶ 適用時期	新型車:2019年11月1日 (継続生産車:2021年11月1日)		
		車線逸脱警報装置						▶ 適用時期	新型車:2019年11月1日 (継続生産車:2021年11月1日)		
	12トン超	衝突被害軽減ブレーキ	▶ 適用時期	新型車:2014年11月1日 (継続生産車:2017年9月1日)			▶ 要件強化の適用時期	新型車:2017年11月1日 (継続生産車:2019年9月1日)			
		車両安定性制御装置	▶ 適用時期	新型車:2014年11月1日 (継続生産車:2017年9月1日)							
		車線逸脱警報装置					▶ 適用時期	新型車(路線バス):2017年11月1日 (継続生産車:2019年11月1日)			

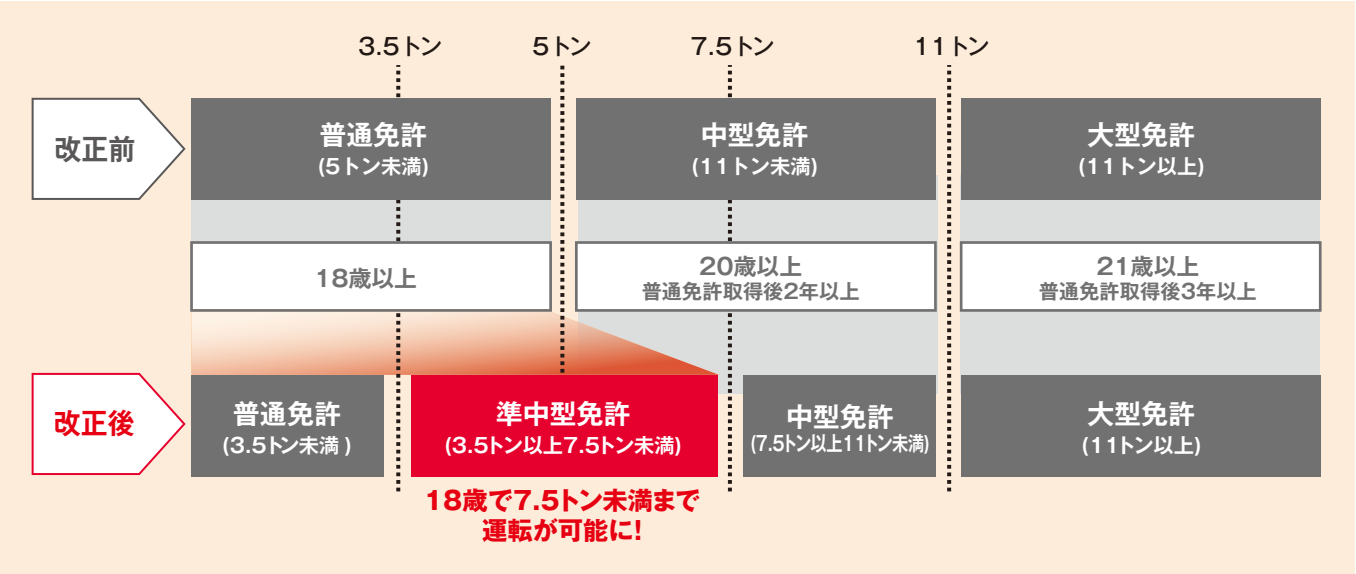
*要件強化に適合したものを同タイミングで装着義務化

普通免許を保有せずとも取得可能な
準中型免許が2017年3月より新設されました。

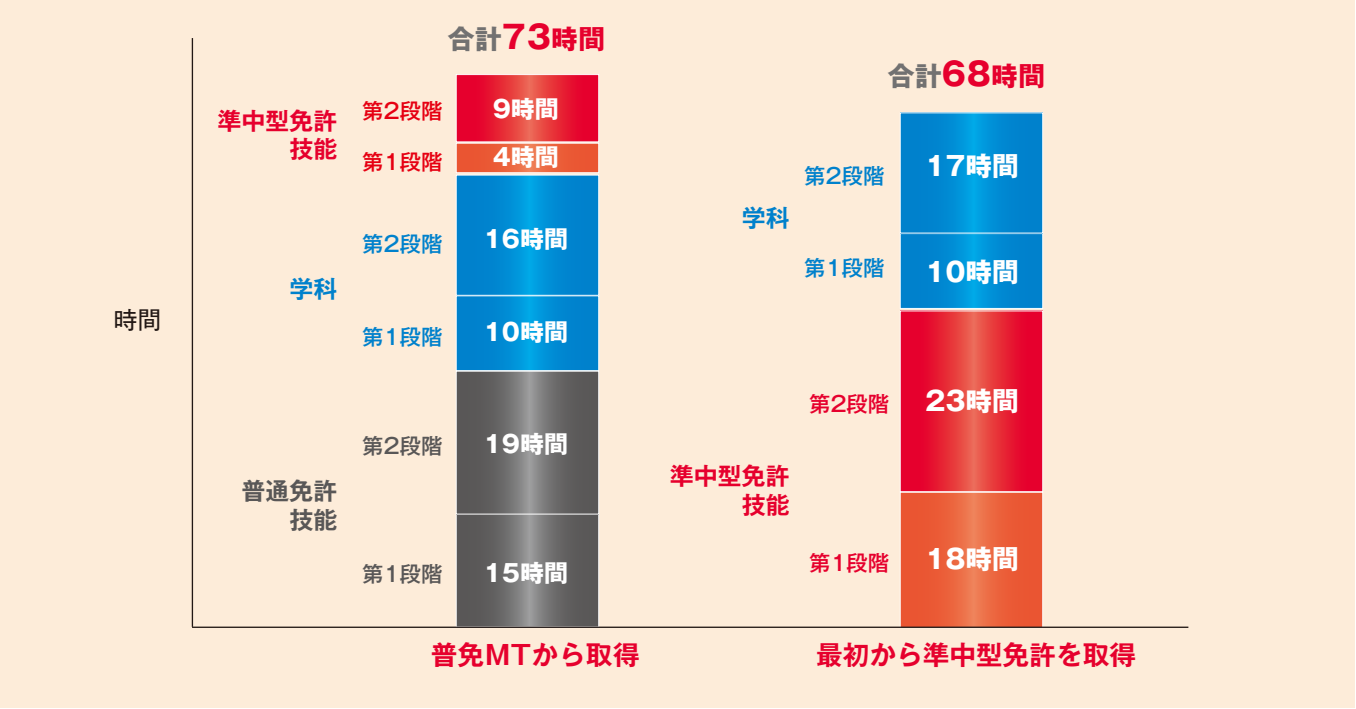
準中型免許の
新設

18歳で7.5トン未満の車両の運転が可能に

道路交通法の改正により、2017年3月12日より準中型免許が新設されました。これは従来の普通免許と中型免許の中間に位置する運転免許で、車両総重量3.5トン以上7.5トン未満のトラックが該当します。取得条件に普通免許が含まれないため、18歳以上から免許を取得することができます。ドライバー不足が課題の運送業界においては、高校新卒者を含む若いドライバーの人材確保が期待されています。



準中型免許取得までの技能・学科教習時間



復習 現行免許制度 施行日:2007年6月2日施行

	普通免許	中型免許	大型免許
車両総重量	5トン未満	5トン以上11トン未満	11トン以上
最大積載量	3トン未満	3トン以上6.5トン未満	6.5トン以上
乗車定員	10人以下	11~29人以下	30人以上
受験資格	【第一種】 18歳以上 【第二種】 21歳以上かつ普通免許取得後3年以上	【第一種】 20歳以上かつ普通免許取得後2年以上 【第二種】 21歳以上かつ普通免許取得後3年以上	【第一種】【第二種】 21歳以上かつ普通免許取得後3年以上 * 中型免許は大型免許の取得要件ではない。 大型免許の受験資格を有していれば受験可。

AT限定免許:普通免許のみの設定 旧普通免許(限定付中型免許)(2007年6月1日までに取得した普通免許):車両総重量8トン未満・最大積載量5トン未満
*車両総重量(GVW):車両重量、最大積載量、乗車定員(55kg×定員)の合計重量で、車検証に記載してあります。

免許取得に要する技能・学科教習時間

既に取得している免許	新たに取得する免許	技能教習	学科教習
旧普通免許 (限定付中型免許)	▶ 中型免許 ▶ 大型免許	5時間 20時間	— —
普通免許	▶ 中型免許 ▶ 大型免許	15時間 30時間	1時間 1時間
中型免許	▶ 大型免許	14時間	—

- 技能時間・学科時間は、変更される場合があります。
- 中型免許、大型免許は路上検定および、取得時に安全講習を実施。
- 普通免許がAT限定の場合は、教習時間が4時間増となります。

普通免許での中型トラック
運転は道路交通法違反

2007年6月2日以降に取得した普通免許で、車両総重量5トン以上の車両を運転すると、道路交通法違反(無免許運転)になります。

青少年の雇用の
促進等に関する法律

厚生労働省は、青少年の雇用を促進し能力を有効に発揮できる環境を整備することなどを目的に、勤労青少年福祉法・職業安定法・職業能力開発促進法など法律の一部を改正し、平成27年10月から順次施行しています。
(下記は、厚生労働省発表の資料より、勤労青少年福祉法関連を抜粋)

青少年の雇用の促進等に関する法律 <若者雇用促進法> (勤労青少年福祉法の名称変更・一部改正)

- ① 関係者の責務の明確化と相互の連携 **平成27年10月1日から実施**
事業主・職業紹介事業者・国・地方公共団体など、青少年の雇用における関係者の責務を明確にし、相互に連携を図ります。
- ② 適切な職業選択のための取組の促進 **平成28年3月1日から実施**
1. 事業主による職場情報の提供の義務化
新卒者の募集を行う企業に対し、企業規模を問わず幅広い情報提供を努力義務とし、応募者等からの求めがあった場合は、下記3類型ごとに1つ以上の情報提供が義務となります。
● 募集・採用に関する状況 ● 労働時間などに関する状況 ● 職業能力の開発・向上に関する状況
2. 労働関係法令違反の事業主に対する、ハローワークの新卒者向け求人の不受理 **平成28年3月1日から実施**
ハローワークは、一定の労働関係法令違反があった事業所などからの新卒者の求人申込みを受け付けないことができるようになりました。
3. ユースエール認定制度を創設 **平成27年10月1日から実施**
「若者雇用促進法」において、若者の採用・育成に積極的で、若者の雇用管理の状況などが優良な中小企業について、厚生労働大臣が「ユースエール認定企業」として認定する制度が創設されました。
メリット
ハローワーク等によるマッチング支援、助成金の優遇措置、日本政策金融公庫による低利融資などを受けることができます。

上記の他、職業安定法・職業能力開発促進法についても一部改正されています。詳しくは厚生労働省HPをご参照ください。

女性の職場における活躍を推進する
「女性活躍推進法」が成立しました。

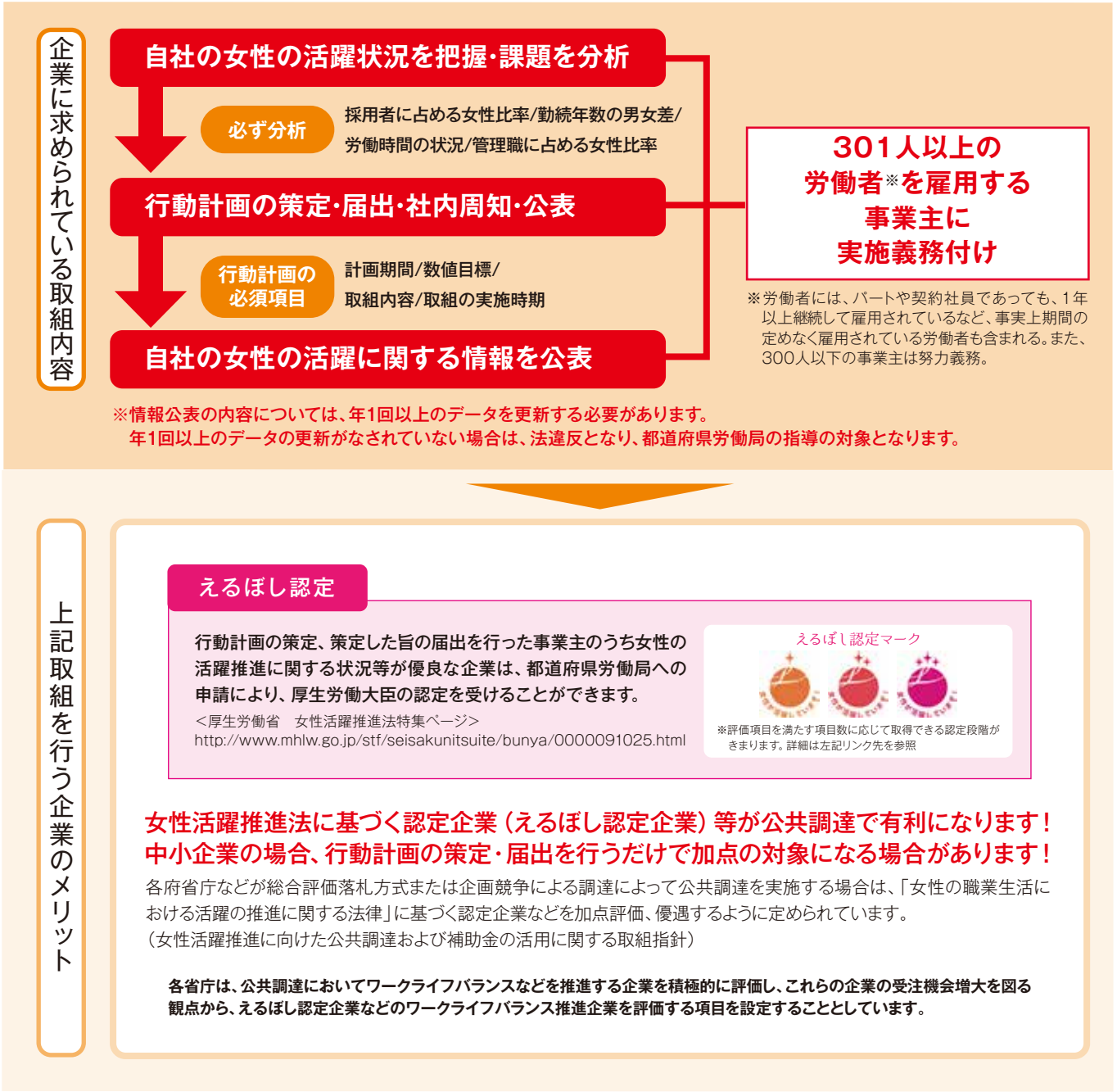
女性活躍推進法

労働者301人以上の企業には行動計画の策定等が義務付け

平成28年4月1日から実施

女性が希望に応じて能力を発揮し、活躍できる環境を整備するために「女性活躍推進法」が制定されました。これにより、平成28年4月1日から、労働者301人以上の大企業は行動計画の策定などが新たに義務づけられました※。また、労働者300人以下の事業主においては努力義務となっていますが、自社の人材活用をより効果的に進めていくためにも、取組みの実施が期待されます。

■女性活躍推進法の内容



トラック業界における女性活躍推進

Webサイトやパンフレット等で参考となる様々な情報を発信

現在、国交省では「トラガール推進プロジェクト」と題し、Webサイトにおけるリクルート等イベント情報の提供や、いま実際にトラック業界でプロとして活躍する女性のお仕事紹介コンテンツを掲載するなど、女性の進出を後押ししています。また、全日本トラック協会もドライバー不足への対策を指南したパンフレット等を発行していますので、これらを参考にした積極的な女性活用の取組みが期待されます。

トラガール促進プロジェクトサイト



全日本トラック協会発行パンフレット



女性が重視するポイント(抜粋)

- 女性が働ける職場環境
- 体力面で無理がない
- ライフスタイルに合わせた多様な働き方
- 入職への心理的ハードルの低減
- 長く勤めている女性がいる

女性が活躍しやすい仕事

- 朝だけ・日中だけなど短時間配送
- 宅配便や小口の荷物
- ルート配送
- ダンプ・海上コンテナ
- バレットなど機材を使用した運送

女性雇用等に関わる各種制度

両立支援等助成金

女性活躍推進目標の達成や育休復帰支援など、従業員の職業生活と家庭生活の両立を支援するための制度を導入した事業主に対して支給する助成金です。

トライアル雇用助成金

職業経験、技能、知識等から安定的な就職が困難な求職者について、ハローワークや職業紹介事業者等の紹介により、一定期間試用雇用した場合に助成します。

人材開発支援助成金

雇用する労働者のキャリア形成を効果的に促進するため、職務に関連した専門的な知識および技能の普及を図る職業訓練の経費、訓練中の賃金の一部を助成します。

キャリアアップ助成金

有期契約労働者、短時間労働者、派遣労働者といった非正規雇用の労働者の企業内でのキャリアアップ等を促進するため、正社員・無期雇用への転換などの取組みを実施した事業主に対して助成をするものです。また、これまでの正社員化・人材育成・処遇改善の3コースから、既存コースの細分化、新規コースの追加が行われ、助成金の対象が拡大されました。

時間外労働等改善助成金(職場意識改善助成金から改称予定)

特別条項付36協定を締結している中小企業で特別条項の上限を超える労働を複数月行った労働者のいる中小企業主に対し、労働時間短縮や生産性向上に向けた取組に必要な経費の一部を助成します。

受動喫煙防止対策助成金

職場での受動喫煙を防止するために、喫煙室の設置などを行なう際に、その費用の一部を助成します。

環境性能に優れた車は
自動車取得税と自動車重量税が減免されます。

低排出ガス車
認定制度

低排出ガス車認定制度は、国土交通省が排出ガスのレベルに応じて認定を行なっている制度です。
NOxかつPMの排出量がポスト新長期規制値より低減されている車種が認定対象となります。

ポスト新長期規制より
NOxかつPM10%低減
(車両総重量3.5トン超)



環境対応車
普及促進税制
(エコカー減税)

自動車取得税 2017年4月1日から2019年3月31日まで

車の取得に対し課税される地方税で、購入する車によって税率が異なります。

自動車重量税 2017年5月1日から2019年4月30日まで

自動車の重量に対して課税される国税で、車検時に車検の有効期間年数分を納税します。

エコカー減税の変更点

適用期限を2年延長(但し、平成30年度は変更の可能性あり)

取得税の軽減割合を変更(重量税は変更なし)

ポスト新長期規制適合車については低排出ガス認定車のみ対象

		平成28年度燃費基準			
		達成	+5%過達	+10%過達	+15%過達
平成28年排出ガス規制適合		取得税: 25% 重量税: 25%	取得税: 50% 重量税: 50%	取得税: 75% 重量税: 75%	非課税 (免税)
ポスト 新長期排出ガス規制適合	低排出ガス 認定あり				
	低排出ガス 認定なし	減税 対象外			

また、エコカー減税以外にも自動車所得税と自動車重量税の減税制度があります。

先進安全自動車(ASV)減税

衝突被害軽減ブレーキ・車両安定性制御装置を搭載したバス・トラック、車線逸脱警報装置装着を搭載したバス(12トン超)に対して自動車税の軽減・自動車取得税の控除される「先進安全自動車(ASV)に対する税制特例」減税

対象期間：
重量税は平成30年5月1日～平成33年4月30日までの登録
取得税は平成30年4月1日～平成31年3月31日までの登録

バリアフリー減税

ノンステップバス、リフト付きバス及びユニバーサルデザインタクシー車両を一般乗合旅客自動車運送事業(路線定期運行に限る)や一般乗用旅客自動車運送事業に導入する場合に受けられる減税措置

対象期間：
重量税は平成33年3月31日までの登録
取得税は平成31年3月31日までの登録

※減税制度の併用は出来ません(重量税：軽減率の高い方を優先/取得税：申請者が選択可)

※先進安全自動車(ASV)減税は、平成30年11月以降、車両によって軽減税率が変わります。

詳しくは国土交通省のHPをご確認下さい。

国土交通省ホームページ「自動車関係税制について(エコカー減税、グリーン化特例等)」 http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000028.html

普及が進む低公害車。
また、新たに騒音規制が検討されています。

騒音規制

車外騒音に係わる基準として、国際基準(協定規則第51号:UN-R51.03)が導入されました。

要件の概要

- 加速走行騒音についてUN-R51.03(第3改訂版)の試験法及び規制値を採用。規制値は段階を追って強化される
- エアブレーキ搭載車に対する圧縮空気騒音規制の導入(技術的最大許容重量2.8トン超対象)
- 定常走行騒音規制の廃止
- 新車に対する近接排気騒音規制は廃止し、測定のみ実施
- 使用過程車の近接排気騒音規制は、新車時に測定した値と同等であることを求める規制手法(相対値規制)に移行する。相対値規制導入に伴い、加速走行騒音を防止するものであることが明らかでない消音器への改造又は変更(交換)を禁止する

適用時期

		UN-R51.03採用 (加速走行騒音の第1段階規制)	加速走行騒音の規制強化 (第2段階)
新型車	下記以外の車両	2016年10月1日	2020年9月1日
	技術的最大許容重量 3.5トン超 12トン以下のトラック・トラクタ		2022年9月1日
継続生産車	下記以外の車両	2022年9月1日	2022年9月1日
	技術的最大許容重量 3.5トン超 12トン以下のトラック・トラクタ	2023年9月1日	2023年9月1日

加速走行騒音の規制値

		単位:dB	
		第1段階	第2段階
技術的最大許容重量 5トン超のバス (M3カテゴリ)	エンジン出力 150kW以下	76	74
	エンジン出力 150kW超 250kW以下	78	77
	エンジン出力 250kW超	80	78
技術的最大許容重量 3.5トン以下のトラック (N1カテゴリ)	技術的最大許容重量 2.5トン以下	72	71
	技術的最大許容重量 2.5トン超	74	73
技術的最大許容重量 3.5トン超 12トン以下のトラック・トラクタ(N2カテゴリ)	エンジン出力 135kW以下	77	75
	エンジン出力 135kW超	78	76
技術的最大許容重量 12トン超のトラック・トラクタ (N3カテゴリ)	エンジン出力 150kW以下	79	77
	エンジン出力 150kW超 250kW以下	81	79
	エンジン出力 250kW超	82	81

*技術的最大許容重量:基準適合できる重量としてメーカーが指定するもので、車両総重量と異なる場合があります。

*オフロード仕様の車両(除雪車等)については規制値が右記のように緩和されます。〈M3カテゴリ及びN3カテゴリ:規制値+2dB〉〈その他カテゴリ:規制値+1dB〉

自動車NOx・PM法は
車両保有者が対象の排出ガス規制です。

自動車NOx・PM法

首都圏/愛知・三重圏/
大阪・兵庫圏の241市町区村
(2015年4月現在)

自動車NOx・PM法の排出基準に適合しないディーゼル車は一定の猶予期間を過ぎると特定地域で
継続車検ができなくなります。

規制物質	規制内容	猶予期間
NOx4.5g/kW・h 及び PM0.25g/kW・h	排出ガス基準を達成していない車両は 特定地域で継続車検が不可	初度登録から 小型トラック8年 普通トラック9年 マイクロバス・特種10年 大型バス12年

地 域	県
首都圏	埼玉県(46市町)
	千葉県(16市)
	東京都(51市区町)
	神奈川県(25市町)

地 域	県
愛知・三重圏	愛知県(47市町村)
	三重県(6市町)
大阪・兵庫圏	大阪府(37市町)
	兵庫県(13市町)

改正自動車
NOx・PM法



大都市地域内の一部の地域では、自動車交通の集中等により、大気環境基準が達成されていない
状況にあり、また対策地域の外から流入する自動車の影響も指摘されています。そこで2008年1月、
改正自動車NOx・PM法が施行され、局地汚染対策および流入車対策が講じられました。

局地汚染対策	重点対策地区の指定	都道府県知事は、対策地域内で大気汚染が特に著しく、当該地区の実情に応じた局 地汚染対策を計画的に実施する必要がある地区を、重点対策地区として対策地域 内に指定。
	重点対策計画の策定	都道府県知事は、指定した重点対策地区に関する重点対策計画を策定し、当該重点 対策地区における自動車排出窒素酸化物等による大気汚染の防止を図るための局 地汚染対策を重点的に実施。
	特定建物の新設に 関する措置	重点対策地区内に新たな交通需要を生じさせる建物を新設する者は、当該重点対策 地区に関して策定された重点対策計画をふまえ、自動車排出窒素酸化物等の排出抑 制のための配慮事項等を届け出て適正な配慮を実施。

流入車対策	指定地区・周辺地域の指定	●環境大臣は、重点対策地区のうち流入車対策を推進することが必要な地区を指定地区 として指定。 ●環境大臣及び事業所管大臣は、対策地域の周辺の地域であって、その地域内に使用の本拠 の位置を有する自動車指定地区内に相当程度流入している地域を周辺地域として指定。
	周辺地域内自動車に 関する措置	①周辺地域内事業者による計画作成等 ●周辺地域内に使用の本拠の位置を有する自動車(以下「周辺地域内自動車」という。)を 使用する一定の事業者(以下「周辺地域内事業者」という。)は、自動車排出窒素酸化物等の 排出抑制措置の実施に関する計画を作成・提出し、定期的報告を実施。 ②事業者の努力義務 ●周辺地域内自動車を対策地域内において運行する事業者及びこのような事業者に輸送 を行なわせる事業者は、自動車排出窒素酸化物等の排出の抑制に努力。

九都県市低公害車
指定制度

関東地区の九都県市は、自動車公害対策の一環として低公害車指定制度を設けています。九都県
市では、NOx又はPMの排出量がポスト新長期規制より少ない低公害かつ平成27年度燃費基準を
達成した自動車を指定します。率先して公用車に導入することで、低公害の自動車を広く一般に推
奨しています。(埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・さいたま市・千葉市・川崎市・横浜市・相模原市)

平成27年度 燃費基準	排出ガス性能			
達成	+	ポスト新長期規制より NOx30%低減レベル	又は ポスト新長期規制より PM30%低減レベル	「優」低公害車 
	+	ポスト新長期規制より NOx2/3低減レベル	又は ポスト新長期規制より NOx・PM30%低減レベル	「超」低公害車 
	+	平成28年排出ガス規制適合		

ディーゼル車について、独自に条例を定めて走行を規制している自治体があります。条例に基づく排
出基準に適合しない車両は、対象地域外で登録された車両であっても対象地域内での走行が禁止
されています。運行禁止命令に従わなかった場合などに対しては、罰金等の罰則が科せられます。

規制物質	規制内容
PM 又は NOx・PM	排出ガス基準を達成していないディーゼル車は 対象地域で走行禁止

*内容は自治体により異なります

大阪府流入車規制

2009年1月より大阪府では、自動車NOx・PM法に適合しているかどうかを基準にして、トラック・バス等の流
入車規制が実施されています。大阪府下のNOx・PM法対策地域を発着地とする運行を行なう場合には「車
種規制適合車または経過措置対象車の使用」が義務付けられました。

規制の対象となる自動車



- ※1:一部6ナンバー(3輪自動車)を含む
- ※2:乗車定員11人以上の5、7ナンバー(幼児専用バス等)を含む
- ※3:人の運送の用に供する乗車定員11人未満のものを除く

- 規制の対象となる「対象地域を発着地とする運行」とは「荷物の積み降ろし」「人の乗り降り」「作業」などを伴う運行
- 対象地域を発着地とせず、通過のみの運行は規制対象外

罰 則

- 適合車等使用命令違反には、**50万円以下の罰金**
- 使用命令違反をした場合、**当該者の氏名及び住所を公表**



規制対象車かどうかは
車検証の「備考」欄で確認できます。

記載内容	使用車種規制(NOx・PM)適合	流入できます 【車種規制適合車】
	この自動車はNOx・PM対策地域内に 使用の本拠を置くことができません。	流入できません 【車種規制非適合車】

*平成14年10月1日以降に初度登録された車種規制非適合車には、別途、猶予期間の設定が設けられています。(詳しくは、大阪府流入車規制のホームページをご覧ください。)

荷主(府域) 貨物の運送を委託する場合、物品等を購入して運送させる場合には以下の義務があります。

- ①適合車等使用の求め(物品等を販売する者に対しては継続)
契約書等で運送事業者等に適合車等の使用を求めなければなりません

罰 則

- 適合車等の使用の求め違反 ▶改善勧告

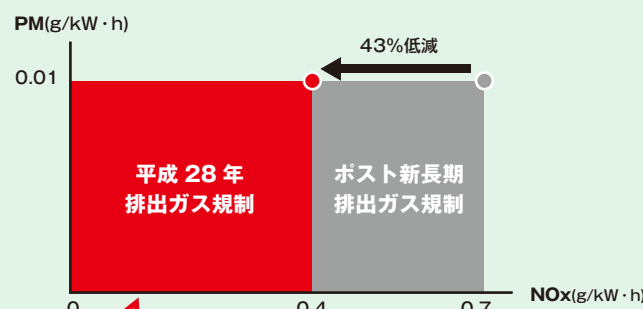
世界的にも厳しい水準である新たな排出ガス規制、 「平成28年排出ガス規制」が施行されました。

平成28年 排出ガス規制

従前の規制から、さらにNOxを43%低減

平成28年10月からNOxの規制値を43%低減させる平成28年排出ガス規制が順次導入されました。平成28年排出ガス規制では、NOx規制値の強化だけでなく、試験方法等について国際技術基準との調和が行われます。

規制物質	ポスト新長期 排出ガス規制 (試験モード：JE05)	平成28年 排出ガス規制 (試験モード：WHDC)
一酸化炭素 (CO)		2.22g/kW・h
非メタン炭化水素 (NMHC)		0.17g/kW・h
窒素酸化物 (NOx)	0.7g/kW・h	0.4g/kW・h
粒子状物質 (PM)		0.010g/kW・h



■適用時期

	2016	2017	2018	2019
3.5トン超 7.5トン以下				平成28年排出ガス規制
7.5トン超		平成28年排出ガス規制	新型車	継続生産車
トラクタ		新型車	継続生産車	平成28年排出ガス規制

高度な車載式故障診断装置の義務付け

現行の車載式故障診断装置J-OBD-Iより高度な車載式故障診断装置(OBD)の装着が下記時期より義務付けられています。

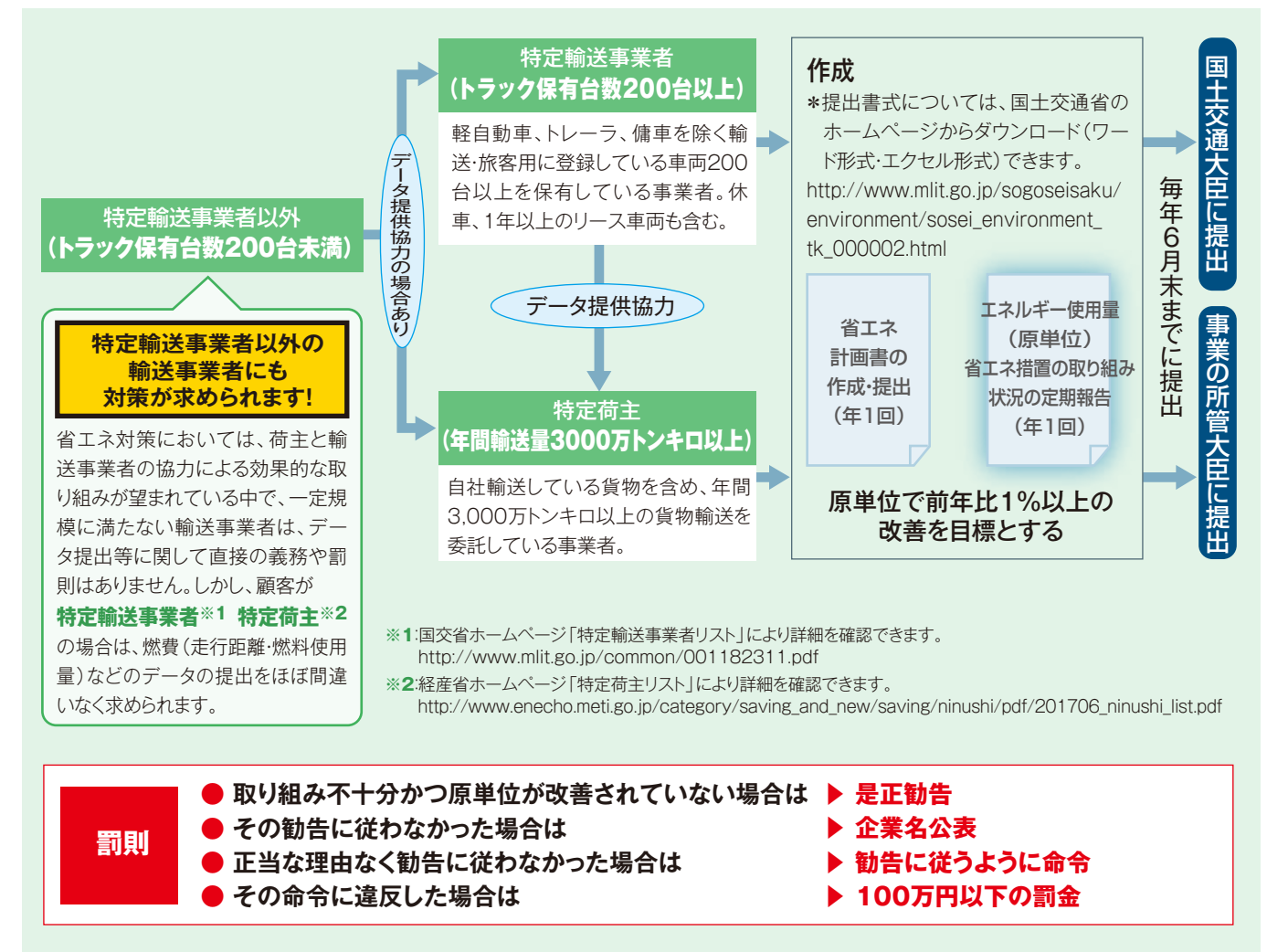
適用対象	平成28年排出ガス規制適用開始時期	高度車載式故障診断装置(OBD) 装着義務適用開始時期
GVW7.5トン超(けん引自動車を除く)	新型車：平成28年10月1日から (継続生産車：平成29年9月1日から)	新型車：平成30年10月1日から (継続生産車：平成31年9月1日から)
GVW7.5トン超(けん引自動車)	新型車：平成29年10月1日から (継続生産車：平成30年9月1日から)	新型車：平成31年10月1日から (継続生産車：平成32年9月1日から)
GVW3.5トン超7.5トン以下	新型車：平成30年10月1日から (継続生産車：平成31年9月1日から)	新型車：平成32年10月1日から (継続生産車：平成33年9月1日から)

すべての輸送事業者に積極的な 省エネ対策が求められています。

改正「省エネ法」

下図の通り200台以上の「特定輸送事業者※」と年間輸送量3000万トンキロ以上の貨物輸送を委託している「特定荷主」または「特定輸送事業者」と取引のある場合、データ提供協力が必要となります。いま一度自社の取り組みを見直し、協力して省エネに取り組むことが求められます。

※前年度末時点で車両200台以上を保有している場合は、翌年度4月末までに「輸送能力届出書」を地方運輸局長宛に提出(すでに特定輸送事業者の指定を受けている場合は不要)



気になるポイント



Q データ作成を効率化する方法はないの？

- A**
- 「クラウド方式の運行管理システム」で、データ作成を効率的に行なうことが可能です。(P31参照)
 - 「電子報告システム」により各種届出書や報告書等の提出をペーパーレス化・効率化することが可能です。



「省エネ法・温対法電子報告システム」HP
(<http://ghg-santeikohyo.env.go.jp/system>)

不正軽油や不正改造に対して
厳しい罰則が設けられています。

不正軽油に関する
罰則

軽油に課せられる軽油引取税の脱税や燃料コストを低減する目的で、軽油に灯油や重油、薬品を混ぜて不正軽油を製造・販売する犯罪が社会問題となっています。不正軽油は、車両故障の原因、環境への悪影響など、さまざまな弊害を生み出しています。このことから、2004年及び2011年の税制改正で不正軽油に対する脱税取締体制の強化が図られました。なお廃棄物処理法の改正により、不正軽油の製造時に発生する有機物である硫酸ピッチ（タール・油分・硫酸の混合物）の廃棄に関する規制・罰則も強化されています。

違法行為	懲役	罰金	罰金（法人）
不正軽油の製造に使われることを知りながら 原材料（重油等）・薬品・資金・土地・建物・車両・機械等を提供・運搬した場合	7年以下	700万円以下	2億円以下
不正軽油と知りながら運搬・保管・購入・販売した場合	3年以下	300万円以下	1億円以下
軽油引取税を脱税した場合	10年以下	1000万円以下※ ※脱税額が1000万円を超える場合はその相当額	—
都道府県知事による製造の承認を受けずに軽油を製造した場合	10年以下	1000万円以下	3億円以下
帳簿書類等の調査や採油、質問などを拒否した場合	1年以下	50万円以下	—

不正改造に関する
罰則

交通事故による死傷者数は、近年の対策強化の効果もあって減少している一方、暴走行為、過積載を目的とした不正改造車は未だ見られ、道路交通の安全と秩序を乱すとともに、排出ガスや騒音が環境悪化の要因となっています。不正改造に関する罰則は、車両の安全確保と環境保全を図り、国民の安全と安心の確保を確実に実現していく目的で制定されたものです。

違法行為		懲役	罰金	車両使用 / 事業の停止・指定取消等
不正改造等の禁止	不正改造行為（保安基準に適合しなくなるような自動車の改造、装置の取り付け、取り外し等）を行なった場合	6ヶ月以下 又は 30万円以下	—	—
整備不良に係る整備命令	不正改造車に対する地方運輸局長の整備命令に従わなかった場合	—	50万円以下	車両の使用停止、 ナンバープレートと車検証を没収
	整備命令から15日以内に整備し、現車及び車検証を提示しなかった場合	—		
	上記罰則の、車両使用停止命令に違反した場合	6ヶ月以下 又は 30万円以下	—	—
整備不良車両の運転禁止	車両の使用者、整備者、ドライバーが、保安基準に適合しない車両を運転させ、または運転した場合	3ヶ月以下 又は 5万円以下	—	—
自動車分解整備事業者の遵守事項	保安基準に適合しなくなるような車両の改造を行なってはならない。	—	—	3ヶ月以内において事業停止 又は 事業者の認証を取消
事業の停止	自動車分解整備事業者が違反した場合			6ヶ月以内において事業停止 又は 保安基準適合証等の交付の停止 又は 指定の取消
保安基準適合証等の交付の停止	指定自動車整備事業者が違反した場合			

不正な二次架装の
防止

- 不正改造は依頼、請け負い、斡旋、幫助なども禁止（2006年5月19日「自動車分解整備事業者の遵守事項」に追加）
- 車両総重量7トン以上の普通貨物自動車には、車検証に燃料タンクの個数とそれぞれの容量を明記（燃料タンクに係る不正な二次架装防止に関する事項は2006年8月1日に施行）
- 不正改造が発覚した場合、業務内容の報告義務が生じ、事務所へ運輸局職員が立ち入り検査を実施

品確法
（揮発油等の品質の
確保等に関する法律）

バイオ燃料の導入については、京都議定書の目標達成計画に基づき、2010年に原油換算で50万Kℓのバイオ燃料を導入することが目標とされました。しかし一方で、濃度管理や攪拌が不適切なバイオ混合燃料により、自動車に不具合が生じています。こうした問題を解決し、バイオ混合燃料の円滑な導入促進を図るために、品確法が定められています。

- 罰 則
- 登録義務違反：1年以下の懲役又は100万円以下の罰金
 - 品質確認義務違反：6ヶ月以下の懲役又は50万円以下の罰金

品確法に適合するバイオ混合燃料（バイオディーゼル燃料と軽油の混合燃料）＝「B5」について

適正なB5燃料＝通常軽油として使用可能

下表①の基準を満たすバイオディーゼル燃料を軽油に5%混合し、さらに下表②の基準を満たす場合は適性

表①:バイオディーゼル燃料の品質規格
（JIS規格 K2390）

項目	単位	JIS K2390	項目	単位	JIS K2390
脂肪酸メチルエステル含有	質量%	96.5以上	酸化安定度		受渡当事者間合意
密度	g/cm ³	0.86-0.90	ヨウ素価		120以下
動粘度	mm ² /s	3.5-5.0	リルン酸メチルエステル	質量%	12.0以下
流動点	℃	受渡当事者間合意	メタノール	質量%	0.20以下
目詰点	℃	受渡当事者間合意	モノグリセライド	質量%	0.80以下
引火点	℃	120以上	ジグリセライド	質量%	0.20以下
硫黄分	ppm	10以下	トリグリセライド	質量%	0.20以下
残留炭素	質量%	0.30以下	遊離グリセリン	質量%	0.02以下
セタン価		51以上	全グリセリン	質量%	0.25以下
硫酸灰分	質量%	0.02以下	金属（Na+K）	mg/kg	5以下
水分	mg/kg	500以下	金属（Ca+Mg）	mg/kg	5以下
固形不純物	mg/kg	24以下	リン	mg/kg	10以下
銅板腐食		1以下			
酸価	mgKOH/g	0.5以下			

表②:軽油の強制規格

項目	満たすべき基準	分類
硫黄分	0.001質量%以下	環境（大気汚染防止）
セタン指数	45以上	環境（大気汚染防止）
蒸留性状（90%留出温度）	360℃以下	環境（大気汚染防止）
トリグリセリド	0.01質量%以下	エンジントラブル防止
脂肪酸メチルエステル	0.1質量%以下	エンジントラブル防止
	5質量%以下（*）	
*メタノール	0.01質量%以下	エンジントラブル防止
*酸価	0.13mgKOH/g以下	エンジントラブル防止
*脂肪酸、酢酸及びプロピオン酸の合計	0.003質量%以下	エンジントラブル防止
*酸価の増加	0.12mgKOH/g以下	エンジントラブル防止

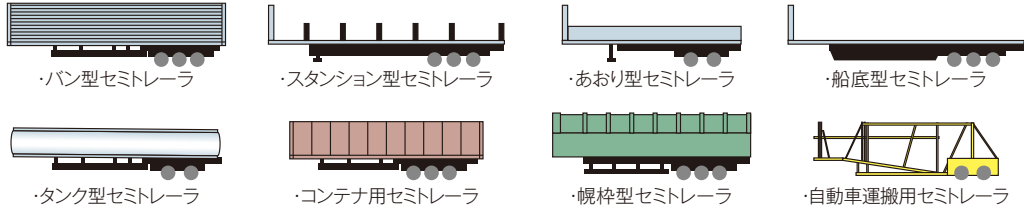
脂肪酸メチルエステルが0.1質量%を超え、5質量%以下の場合は、「*」の項目も満たす必要がある。

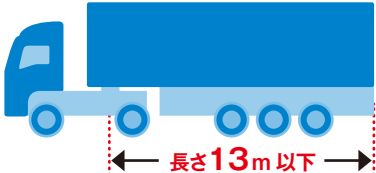








トラクタ・トレーラに対する規制が緩和。
“特例8車種”は従来よりも「長さ・総重量」を拡大することができます。

トラクタ・トレーラ
規制緩和
「道路運送車両法・道路法」

物流の効率化や国際競争力確保の観点から、法令改正によりトラクタ・トレーラの規制が緩和されました。法令改正では、主に2つの制限に関する見直しが行なわれました。1つは特例8車種セミトレーラをけん引するトラクタの駆動軸重及びトレーラの車両総重量等の重量に関する制限の見直しです。もう1つは、45フィートコンテナをはじめとする特例8車種セミトレーラの車両の長さに関する制限の見直しです。運行の効率化や運行コストの削減、交通渋滞の緩和、そして環境対策としての効果が期待されています。

対象となる特例8車種



	平成27年5月改訂 道路運送車両法（道路運送車両の保安基準）	平成27年6月改訂 道路法（車両制限令）
長さ	<p>特例8車種セミトレーラの長さを12mから13mに引き上げ</p>  <p>← 長さ13m以下 →</p>	<p>セミトレーラ：特例8車種セミトレーラ連結車の全長を17mから最大18mに引き上げ</p> <p>これまで、国際海上コンテナの輸送では、20フィートコンテナ、40フィートコンテナが主流でしたが、40フィートコンテナより約1.5m長い45フィートコンテナの需要もあることから、バン型等セミトレーラ連結車（特例8車種）を含めて車両全長について、リヤオーバーハングの長さに応じて17mから最大18mにすることができるようになりました。</p>  <p>← 連結全長 最大18mまで →</p> <p>フルトレーラ：平成25年よりフルトレーラ連結車の長さ上限が19mから21mへ改正</p> <p>※高速道路は18m以下で変わらない（超える場合は通行許可が必要）</p> 
総重量	<p>特例8車種セミトレーラの車両総重量の上限を36トンに引き上げ</p> <p>セミトレーラの車両総重量は、最速軸距（連結装置中心から最後軸中心までの距離）により限度が決められていましたが、バン型等セミトレーラ（特例8車種）は、最速軸距に関係なく一律36トンまでに引き上げられました。</p>  <p>最速軸距に関係なく特例8車種セミトレーラの車両総重量は一律36トン</p> <p>*追加3車種（あおり型、スタンション型、船底型）の場合は、積載物が落下しないための強度要件を満たす必要あり</p>	<p>特例8車種セミトレーラと2軸エアサストラクタの連結車両総重量の上限の見直し</p>  <p>連結車両総重44トン</p> <p>国際海上コンテナに限り連結車両総重量が44トンまで認められていましたが、特例8車種のセミトレーラと2軸エアサストラクタも連結車両総重量の上限が44トンになりました。</p>
軸重	<p>4×2トラクタの駆動軸重を10トンから11.5トンに引き上げ</p>  <p>軸重11.5トン以下</p>	<p>特例8車種セミトレーラをけん引するトラクタの駆動軸重を10トンから11.5トンへ引き上げ</p> <p>改正前</p>  <p>バン型等セミトレーラ 軸重10トン以下</p>  <p>国際海上コンテナ用 軸重11.5トン以下</p> <p>国際海上コンテナ車両に限らず駆動軸重11.5トンに緩和</p>  <p>車両総重量36トン以下（保安基準緩和不要） 軸重11.5トン以下（基準緩和不要）</p> <p>国際海上コンテナ車両をけん引する場合に限って認められていたトラクタの駆動軸重11.5トンが、バン型等セミトレーラをけん引するトラクタにも適用されるようになりました。</p>

現在、国交省ではトラック輸送の省人化を促進し、生産性を向上させるため、1台で通常のトラック2台分の輸送が可能な25mの車両「ダブル連結トラック」の導入を目指し、実証実験を行っています。

特殊車両通行許可が必要な場合、ETC2.0装着により
手続き等の簡素化・柔軟な経路選択が可能となります。

ETC2.0装着車への 特殊車両通行許可 簡素化制度 (特車ゴールド制度)

平成28年1月25日から実施

「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行の適正化方針」に基づいて、道路を適正に利用する者の許可の簡素化を図るために同制度が施行されました。従来と比較し、手続き等の簡素化・柔軟な経路選択が可能となるなど輸送の効率化に寄与します。

対象車

大型車誘導区間に適合かつ業務支援用 ETC2.0 車載器を装着しセットアップした車両
(トレーラを除く)※
※車両の通行の許可の手続き等を定める省令(昭和36年9月25日建設省令第28号)第7条の車両諸元等に適合する車両

出発地・目的地が同一経路の運行について

従来

経路選択

申請・許可された経路のみ通行可能



1本1本の経路毎の大量な申請が必要

手続き

定期的に更新手続きが必要

ETC2.0装着車

大型車誘導区間を走行する場合、
経路選択が可能



複数経路を1つの申請に簡素化、
申請手数料も簡素化

更新手続きも簡素化

利用条件

- 特殊車両通行許可申請におけるオンライン申請システムで手続きを行なうこと、また、道路管理者からの通行許可等に関する電子メールを受信することができること
- 「ETC2.0 装着車への特殊車両通行許可簡素化制度利用規約」に同意すること
- 「ETC2.0 装着車への特殊車両通行許可簡素化制度における特定プローブ情報の利用及び取り扱い方針」に同意すること
- 本制度を利用する車両の車両情報及び装着している業務支援用 ETC2.0 車載器の情報をシステムに利用登録すること

利用登録について

- 車両番号と車載器のASL-IDは対で管理されるため、車載器を交換した場合には利用登録の変更が必要
- 1台のトラクタに対し複数台のトレーラを組み合わせた申請は可、複数台のトラクタをまとめた申請は不可

2020年に向けて行政・事業者・利用者の三者が連携し、
高水準の“安全トライアングル”構築を目指していきます。

事業用自動車 総合安全プラン 2020

世界一安全な輸送サービスを目指す

第10次交通安全基本計画の計画期間と合わせるとともに、プラン2009から以下の点を新たに追加。2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するために、ソフト・ハード両面から総力を挙げて取り組みます。

2020年の主な追加対策事項

- 各業態(バス、トラックなど)における目標設定
- 「利用者」を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築
- 軽井沢スキーバス事故等による安全対策を反映
- 自動運転など交通事故削減及び被害軽減に大きな効果が期待される新技術を安全対策に反映

■事業用自動車総合安全プラン2020 概要

計画期間：平成29年から平成32年までを予定

※国交省のホームページより詳細を確認することができます
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000318.html

全体目標

- ①死者数235人以下 ②人身事故件数23,100件以下 ③飲酒運転ゼロ
※タクシーも含んだ数字です

【トラック】

- ①死者数200人以下
- ②人身事故件数12,500件以下
- ③飲酒運転ゼロ

【バス】

- ①死者数10人以下
- ②人身事故件数1,100件以下
- ③飲酒運転ゼロ

(参考)平成28年事業用自動車交通事故発生状況…事故件数33336件、死亡者数363人、飲酒運転54件

重点施策

目標達成にむけて重点的に取り組むべき施策

1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングル
2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶
3. 自動運転、ICT等新技術の開発・利用・普及の促進
4. 超高齢化社会を踏まえた高齢者事故の防止対策
5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応
6. 道路交通環境の改善

法律・条例・制度				年		平成26年	27年	28年	29年	30年	31年	32年	33年	34年	35年	36年	37年		
				2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年				
安全	主な道路交通法の改正		悪質自転車運転者に対する罰則		●平成25年より順次施行														
	自動車運転死傷行為処罰法		悪質性・危険性など実態に応じた処罰の実施		●施行														
	貨物自動車運送事業法の改正		運行記録計装着対象車の拡大		●施行		●4月より保有車（営業用トラック車両総重量7～8トン又は最大積載量4～5トン）も装着義務化												
	国土交通省政令改正		悪質違反等の行政処分厳格化		●平成18年より施行														
	道路運送車両法の改正		不正改造に関する罰則強化		●平成15年より施行														
					衝突被害軽減ブレーキ	単車	GVW3.5トン超 8トン以下		●施行										
			GVW8トン超 20トン以下				●施行												
			GVW20トン超 22トン以下				●施行		●要件強化の適用時期										
			GVW22トン超				●施行		●要件強化の適用時期										
			トラクタ	GVW13トン超		●施行		●要件強化の適用時期											
				バス		GVW12トン以下		●施行（要件強化に適合したものを同タイミングで装備義務化）											
			GVW12トン超			●施行		●要件強化の適用時期											
			車両安定性制御装置	単車		GVW3.5トン超 8トン以下		●施行											
						GVW8トン超 20トン以下		●施行											
						GVW20トン超 22トン以下		●施行											
				トラクタ	GVW22トン超		●施行												
					GVW13トン超		●施行												
					バス	GVW12トン以下		●施行											
			GVW12トン超			●施行													
			車線逸脱警報装置	単車	GVW3.5トン超 8トン以下		●施行												
					GVW8トン超 20トン以下		●施行												
					GVW20トン超 22トン以下		●施行												
				トラクタ	GVW22トン超		●施行												
					GVW13トン超				●施行										
					バス	GVW12トン以下		●施行											
			GVW12トン超					●施行											
			ナンバープレート表示基準の明確化				●施行（初めての登録・検査・使用の届け出が “～平成33年3月31日” と “平成33年4月1日～” で適用内容が異なる）												
			貨物自動車運送事業法の改正		適正化事業実施機関の権限強化		●平成15年より施行 ●新規参入事前チェック強化												
			旅客自動車運送事業運輸規則の改訂		交替運転者の配置基準の変更		●平成25年より施行												
人材			道路交通法の改正		準中型免許の新設		●3月12日施行												
			女性活躍推進法				●施行												
環境			自治体条例		大阪府流入車規制		●平成24年より規制強化												
					東京都環境確保条例		●平成18年より規制強化												
	埼玉県生活環境保全条例				●平成18年より規制強化														
	千葉県ディーゼル自動車排出ガス対策条例				●平成15年より施行														
	神奈川県生活環境の保全等に関する条例				●平成15年より施行														
	環境の保全と創造に関する条例（兵庫県）				●平成16年より施行														
	自動車NOx法の改正		改正自動車NOx・PM法		●平成20年より施行														
	ポスト新長期排出ガス規制		(SDG)平成22年排出ガス規制 (LDG)平成21年排出ガス規制	GVW3.5トン超 12トン以下		●平成22年より施行											●（車種・重量による）		
				GVW12トン超		●平成21年より施行											●（車種による）		
	平成28年排出ガス規制			GVW3.5トン超 7.5トン以下		●施行											●高度車載式故障診断装置の義務付け		
				GVW7.5トン超		●施行		●高度車載式故障診断装置の義務付け											
				トラクタ				●施行		●高度車載式故障診断装置の義務付け									
	九都県市低公害車指定制度				●平成22年より施行														
	環境対応車普及促進税制		自動車取得税の減免		●3月31日														
			自動車重量税の減免		●4月30日														
	輸送効率	道路運送車両法		トラクタ・トレーラに対する規制の緩和		●施行													
道路法				●施行															