

「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会」規約

(名称)

第1条 本会議は、「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会」(以下、「連絡協議会」という。)と称する。

(目的)

第2条 連絡協議会は、大型車両の運転者及び関係する事業者の適正かつ安全な走行に向け、道路管理者、公安委員会、関係行政機関、関係企業団体等が連携し、従来とは異なる手法も取り入れながら広報活動を中心とした取り組みを展開するため、大型車両の走行に関する知見や情報の共有や意見交換、取組内容や連携活動の検討等を行うことを目的とする。

(組織)

第3条 連絡協議会は、道路管理者、公安委員会、関係行政機関、貨物運送事業者及び荷主企業団体等の各員(以下「委員」という。)をもって構成する。

2. 連絡協議会には、座長を置く。

3. 座長は、国土交通省中部地方整備局道路部道路調査官が務め、議事その他の会務を統括する。

(連絡協議会及び活動事項)

第4条 連絡協議会は、目的達成のため次の活動を行う。

(1) 大型車両の走行に関する知見や情報(課題含む)の共有や意見交換に関すること

(2) 取組内容の検討に関すること

(3) 連携活動の検討に関すること

(4) 連絡協議会の取組の効果検証と継続的な取組に関すること

(5) その他

(連絡会)

第5条 連絡協議会は、定期的に座長が召集する。

2. 座長は必要に応じ、連絡協議会に委員以外の者をオブザーバーとして出席させることができる。

(事務局)

第6条 連絡協議会の運営に関する事務は、国土交通省中部地方整備局道路部交通対策課が行うものとする。

(その他)

第7条 この規約に定めるもののほか、連絡協議会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

(附 則) この規約は、平成27年1月27日から施行する。

## 大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会委員 名簿

(順不同・敬称略)

### ○関係企業団体

- ・東海商工会議所連合会（名古屋商工会議所） 企画部長
- ・一般社団法人 中部経済連合会 産業基盤強化推進部長
- ・一般社団法人 愛知県トラック協会 専務理事
- ・一般社団法人 岐阜県トラック協会 専務理事
- ・一般社団法人 三重県トラック協会 専務理事
- ・一般社団法人 静岡県トラック協会 専務理事

### ○警察

- ・愛知県警察本部 交通部 交通指導課長
- ・岐阜県警察本部 交通部 交通指導課長
- ・三重県警察本部 交通部 交通指導課長
- ・静岡県警察本部 交通部 交通指導課長

### ○道路管理者及び関係行政機関

- ・国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路調査官（座長）
- ・国土交通省 中部地方整備局 道路部 交通対策課長
- ・国土交通省 中部運輸局 自動車交通部 貨物課長
- ・国土交通省 中部運輸局 自動車交通部 首席自動車監査官
- ・国土交通省 中部運輸局 自動車技術安全部 保安・環境課長
- ・国土交通省 中部運輸局 自動車技術安全部 技術課長
- ・愛知県 建設部 道路維持課長
- ・岐阜県 県土整備部 道路維持課長
- ・三重県 県土整備部 道路管理課長
- ・静岡県 交通基盤部 道路局 道路保全課長
- ・名古屋市 緑政土木局 路政部 道路管理課長
- ・静岡市 建設局 土木部 土木管理課長
- ・浜松市 土木部 道路保全課 土木管理担当課長
- ・中日本高速道路株式会社 名古屋支社  
保全・サービス事業部 道路管制センター 交通管制課長
- ・中日本高速道路株式会社 東京支社  
保全・サービス事業部 道路管制センター 交通管制課長
- ・名古屋高速道路公社 交通管理部 交通管理課担当課長

2015. 1. 27 施行

2015. 3. 16 改正

2015. 6. 12 改正

2016. 3. 16 改正

2021. 4. 1 改正

2025. 3. 10 改正

令和 6 年 9 月 17 日  
道路局道路交通管理課  
企 画 課  
高 速 道 路 課

## 「ダブル連結トラック」の対象路線を拡充

～新たな対象路線を含めた区間で特殊車両通行許可申請の受付開始！～

国土交通省では、1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」を平成 31 年 1 月に本格導入して以降、これまで対象路線を順次拡大してまいりました。

今般、物流事業者のニーズ等を踏まえ、北海道、首都高速、阪神高速での通行区間を初めて追加するほか、災害時の迂回路となる上信越道、北陸道、中国道等でも拡充（現在の 5,140km から 6,330km へ）を行います。

本日より、新たな対象路線を含めた区間で特殊車両通行許可申請の受付を開始いたします。

### 1. 拡充する路線

物流事業者からのニーズ等を踏まえ、道路構造、休憩施設について物流事業者の運行計画をもとに確認、検討を実施し、主な通行経路となる区間を拡充  
（詳細は別紙 1-1、1-2 参照）

### 2. 今後の取組

- ・高速道路 SA・PA でのダブル連結トラック優先駐車マスを順次整備  
（休憩予定施設の整備計画については別紙 2 参照）
- ・引き続き、運行状況や物流事業者のニーズを踏まえて、主な通行経路となる区間について検討

#### 【問い合わせ先】

（ダブル連結トラックの全般について）

道路局企画課道路経済調査室 遠藤、村松

電話：03-5253-8111（内線 37623） 直通：03-5253-8487

（ダブル連結トラックの通行経路の審査について）

道路局道路交通管理課車両通行対策室 渡邊、山本

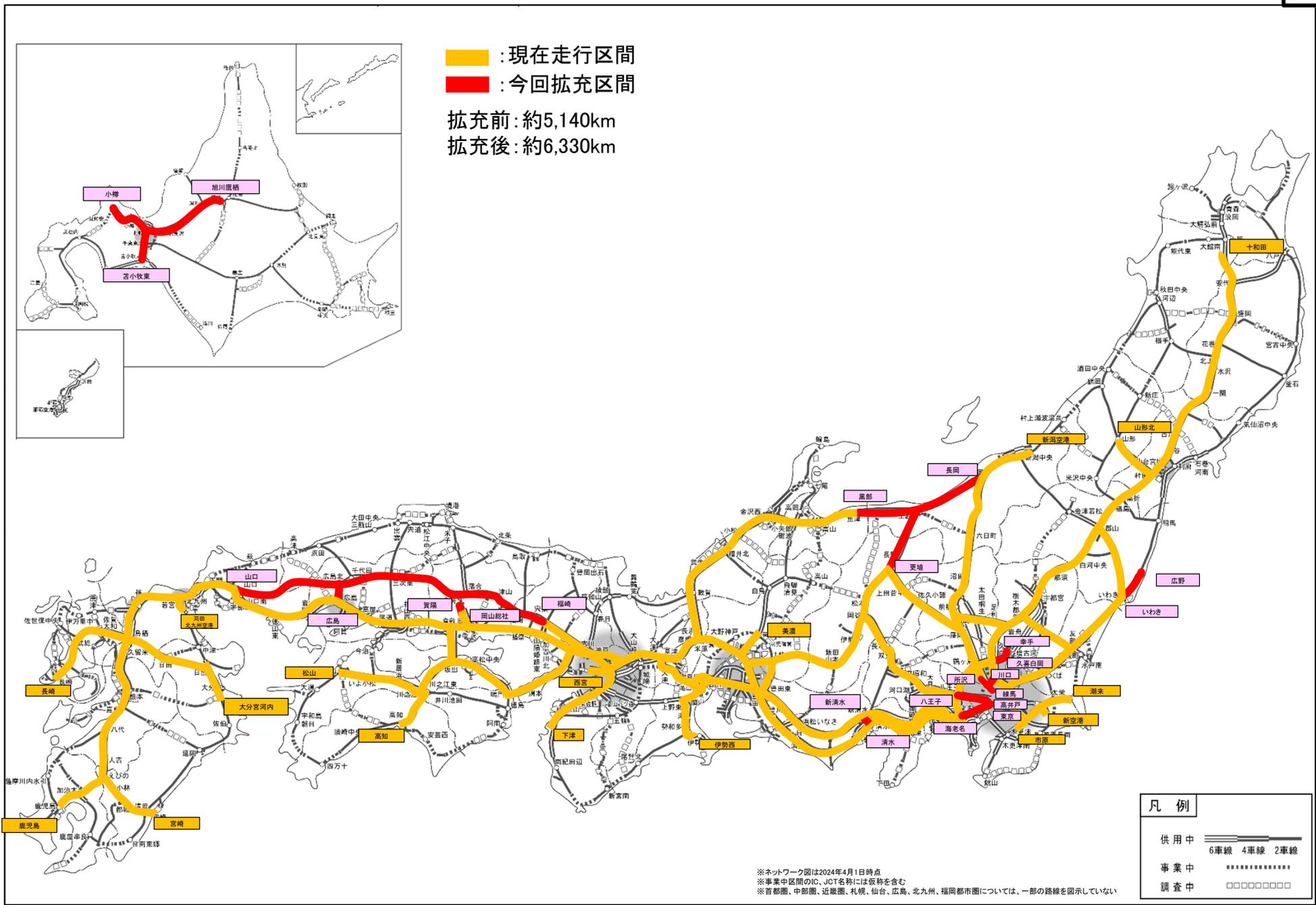
電話：03-5253-8111（内線 37425） 直通：03-5253-8483

（ダブル連結トラックの駐車マスの整備について）

道路局参事官（有料道路管理・活用）付 碓本、青木

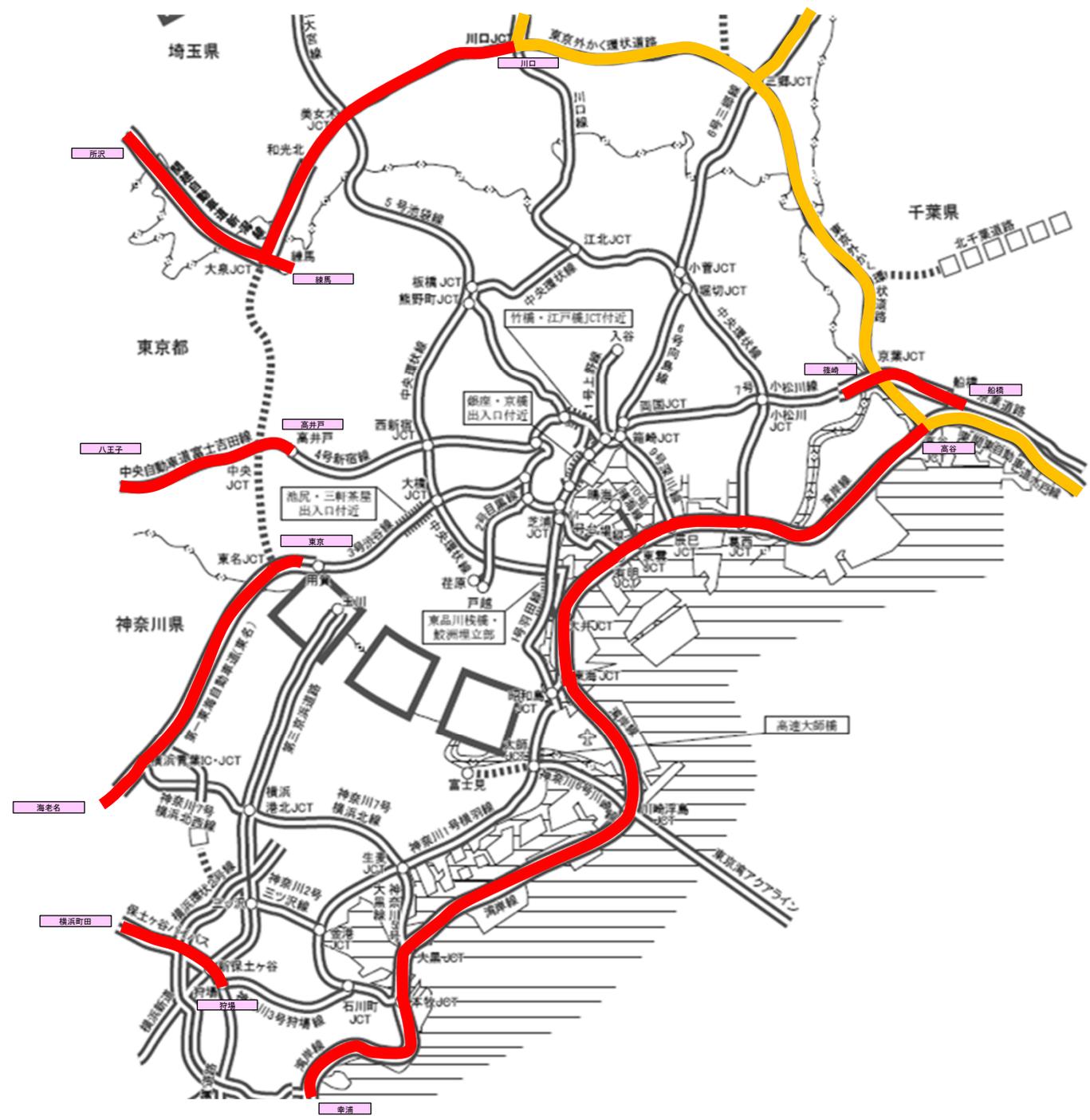
電話：03-5253-8111（内線 38316） 直通：03-5253-8491

# 拡充する通行区間について(全国)



# 拡充する通行区間について(首都圏)

- : 現在走行区間
- : 今回拡充区間





## ○拡充後のダブル連結トラックの通行区間

※下記の赤字下線部分が今回拡充区間

道路名	自	至
<u>道央自動車道</u>	<u>苫小牧東インターチェンジ</u>	<u>旭川鷹栖インターチェンジ</u>
<u>札幌自動車道</u>	<u>札幌ジャンクション</u>	<u>小樽ジャンクション</u>
東北自動車道	川口ジャンクション	十和田インターチェンジ
山形自動車道	村田ジャンクション	山形北インターチェンジ
日本海東北自動車道	新潟中央ジャンクション	新潟空港インターチェンジ
<u>上信越自動車道</u>	藤岡ジャンクション	<u>上越</u> ジャンクション
<u>関越自動車道</u>	<u>練馬</u> インターチェンジ	長岡ジャンクション
磐越自動車道	いわきジャンクション	郡山ジャンクション
<u>常磐自動車道</u>	三郷ジャンクション	<u>広野インターチェンジ</u>
<u>首都圏中央連絡自動車道</u>	海老名南ジャンクション	<u>幸手インターチェンジ</u>
<u>東京外環自動車道</u>	<u>大泉</u> ジャンクション	高谷ジャンクション
東関東自動車道	高谷ジャンクション	潮来インターチェンジ
<u>京葉道路</u>	<u>篠崎インターチェンジ</u>	<u>船橋インターチェンジ</u>
	宮野木ジャンクション	蘇我インターチェンジ
館山自動車道	蘇我インターチェンジ	市原インターチェンジ
北関東自動車道	高崎ジャンクション	友部ジャンクション
<u>中央自動車道</u>	<u>高井戸インターチェンジ</u>	小牧ジャンクション
長野自動車道	岡谷ジャンクション	更埴ジャンクション
<u>東名高速道路</u>	<u>東京インターチェンジ</u>	小牧インターチェンジ
新東名高速道路	海老名南ジャンクション	豊田東ジャンクション
<u>新東名高速道路清水連絡路</u>	<u>清水ジャンクション</u>	<u>新清水ジャンクション</u>
伊勢湾岸自動車道	豊田東ジャンクション	四日市ジャンクション
名神高速道路	小牧インターチェンジ	西宮インターチェンジ
東海北陸自動車道	一宮ジャンクション	美濃インターチェンジ
<u>北陸自動車道</u>	<u>米原ジャンクション</u>	<u>新潟中央ジャンクション</u>
東海環状自動車道	豊田東ジャンクション	土岐ジャンクション
新名神高速道路	四日市ジャンクション	神戸ジャンクション
	亀山ジャンクション	亀山西ジャンクション
東名阪自動車道	四日市ジャンクション	伊勢関インターチェンジ
伊勢自動車道	伊勢関インターチェンジ	伊勢西インターチェンジ
近畿自動車道	吹田ジャンクション	松原ジャンクション
阪和自動車道	松原ジャンクション	下津インターチェンジ
神戸淡路鳴門自動車道	神戸西インターチェンジ	鳴門インターチェンジ
山陽自動車道	神戸ジャンクション	廿日市ジャンクション

	大竹ジャンクション	山口ジャンクション
	倉敷ジャンクション	早島インターチェンジ
	三木ジャンクション	神戸西インターチェンジ
<u>中国自動車道</u>	吹田ジャンクション	<u>下関</u> インターチェンジ
<u>岡山自動車道</u>	岡山ジャンクション	<u>賀陽</u> インターチェンジ
広島岩国道路	廿日市ジャンクション	大竹ジャンクション
<u>広島自動車道</u>	<u>広島北ジャンクション</u>	広島ジャンクション
瀬戸中央自動車道	早島インターチェンジ	坂出インターチェンジ
松山自動車道	川の江ジャンクション	松山インターチェンジ
高松自動車道	鳴門インターチェンジ	川の江ジャンクション
	坂出ジャンクション	坂出インターチェンジ
高知自動車道	川の江ジャンクション	高知インターチェンジ
九州自動車道	門司インターチェンジ	鹿児島インターチェンジ
宮崎自動車道	えびのジャンクション	宮崎インターチェンジ
長崎自動車道	鳥栖ジャンクション	長崎インターチェンジ
大分自動車道	鳥栖ジャンクション	日出ジャンクション
東九州自動車道	北九州ジャンクション	苅田北九州空港インターチェンジ
	日出ジャンクション	大分宮河内インターチェンジ
新空港自動車道	新空港インターチェンジ	成田インターチェンジ
<u>関西国際空港連絡橋</u>	<u>関西国際空港インターチェンジ</u>	<u>りんくうジャンクション</u>
<u>関西空港自動車道</u>	<u>りんくうジャンクション</u>	<u>泉佐野ジャンクション</u>
関門橋	下関インターチェンジ	門司インターチェンジ
<u>首都高速道路高速湾岸線</u>	<u>高谷ジャンクション</u>	<u>幸浦出入口</u>
<u>保土ヶ谷バイパス</u>	<u>横浜町田インターチェンジ</u>	<u>狩場インターチェンジ</u>
<u>阪神高速道路4号湾岸線</u>	<u>天保山ジャンクション</u>	<u>りんくうジャンクション</u>
<u>阪神高速道路5号湾岸線</u>	<u>天保山ジャンクション</u>	<u>六甲アイランド北出入口</u>
<u>阪神高速道路6号大和川線</u>	<u>三宝出入口</u>	<u>三宅ジャンクション</u>
<u>阪神高速道路14号松原線</u>	<u>三宅ジャンクション</u>	<u>松原ジャンクション</u>
<u>第二神明道路</u>	<u>須磨インターチェンジ</u>	<u>明石西インターチェンジ</u>



令和  
6年4月～  
適用

トラック運転者の

# 労働時間等の 改善基準の ポイント



「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)は、トラックなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めています。

令和6年4月1日から、自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準も改められます。このパンフレットでは、トラック運転者に適用される基準のポイントを説明します。

# 目次

はじめに	2
<b>1</b> 拘束時間、休息期間	3
1 拘束時間と休息期間の定義	3
2 1年、1か月の拘束時間(改善基準告示第4条第1項第1号、第2号)	3
3 1日の拘束時間、1日の休息期間(改善基準告示第4条第1項第3号～第5号)	5
<b>2</b> 運転時間	8
1 2日平均1日の運転時間(改善基準告示第4条第1項第6号)	8
2 2週平均1週の運転時間(改善基準告示第4条第1項第6号)	9
<b>3</b> 連続運転時間(改善基準告示第4条第1項第7号、第8号)	10
<b>4</b> 予期し得ない事象への対応時間の取扱い(改善基準告示第4条第3項)	11
<b>5</b> 特例	13
1 分割休息(改善基準告示第4条第4項第1号)	13
2 2人乗務(改善基準告示第4条第4項第2号)	14
3 隔日勤務(改善基準告示第4条第4項第3号)	15
4 フェリー(改善基準告示第4条第4項第4号)	16
<b>6</b> その他	17
1 適用除外業務	17
2 休日の取扱い	17
3 発着荷主等の取組	18
<b>7</b> 時間外労働、休日労働	19
1 時間外労働及び休日労働の限度(労働基準法第36条、第140条/改善基準告示第1条第3項、第4条第5項)	19
2 休日労働の回数(改善基準告示第4条第5項)	19
<b>8</b> 時間外労働及び休日労働に関する協定届	20
時間外労働及び休日労働に関する協定届(例)(様式第9号の3の4)(限度時間を超えない場合)	21
時間外労働及び休日労働に関する協定届(例)(様式第9号の3の5)(限度時間を超える場合(特別条項))	22
時間外労働及び休日労働に関する協定書(例)	23
(参考)1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定書(例)(トラック運転者)	26
トラック運転者の改善基準告示(一覧表)	27

改善基準告示の詳細及び不明な点については、  
最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせください。

● 詳しい情報や相談窓口はこちら

厚労省 改善基準告示

検索



[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/gyosyu/roudoujouken05/index.html)

# はじめに

## 〈改善基準告示の対象者〉

改善基準告示の対象者は、労働基準法第9条にいう労働者（同居の親族のみを使用する事業又は事務所に使用される者及び家事使用人を除く。）であって、四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事するものです。



### ・「自動車の運転の業務に主として従事する」とは？

「自動車の運転の業務に主として従事する」か否かは、個別の事案の実態に応じて判断しますが、実態として、物品又は人を運搬するために自動車を運転する時間が現に労働時間の半分以上を超えており、かつ当該業務に従事する時間が年間総労働時間の半分以上を超えていることが見込まれる場合には、該当することとなります。

このため、例えば、クレーン車のオペレーターが移動のため路上を走行するような場合には、原則として「自動車の運転の業務に主として従事する」に該当しません。



### ・自家用自動車の自動車運転者にも適用されます

改善基準告示は、運送を業とするか否かを問わず、自動車運転者を労働者として使用する全事業に適用されます。このため、例えば、工場等の製造業における配達部門の自動車運転者等、自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。）の自動車運転者にも適用されます。

なお、旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であって、主として物を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事する者については、トラック運転者に適用される基準（改善基準告示第4条）が準用されることとなっており、上記の工場等の製造業における配達部門の自動車運転者等については、同基準が適用されます。

## （参考）個人事業主等である運転者にも、実質的に遵守が求められます

- ・労働基準法第9条にいう労働者に該当しない個人事業主等は、改善基準告示の直接の対象とはなりません。
- ・他方、道路運送法<sup>（※1）</sup>及び貨物自動車運送事業法<sup>（※2）</sup>等の関連法令に基づき、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者の過労防止等の観点から、国土交通大臣が告示で定める基準<sup>（※3）</sup>に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない旨の規定が設けられており、その基準として、改善基準告示が引用されています。当該規定は、個人事業主等である運転者にも適用され、実質的に改善基準告示の遵守が求められるものであることから、これらの事業者等の関係者は、このことに留意する必要があります。

※1 昭和26年法律第183号

※2 平成元年法律第83号

※3 旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく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（平成13年国土交通省告示第1675号）

貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条第4項の規定に基づく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（平成13年国土交通省告示第1365号）

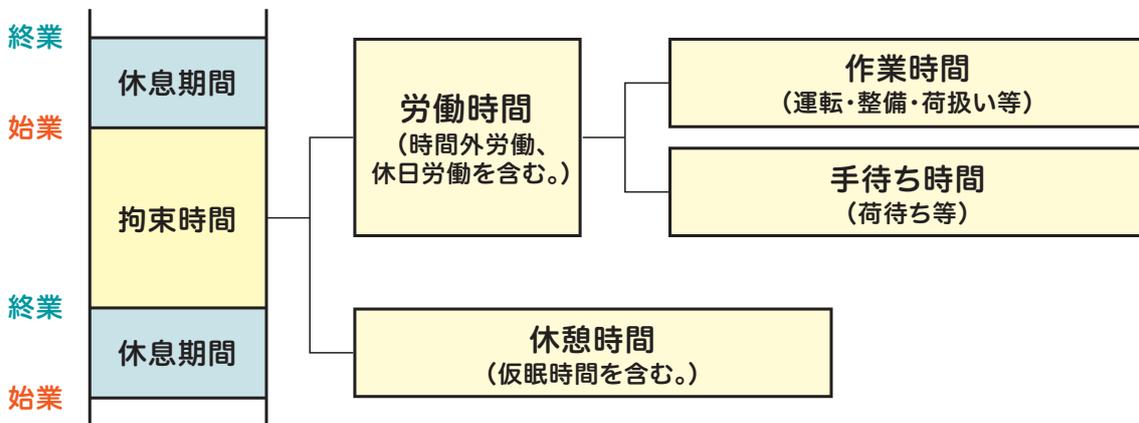
## 1 拘束時間と休息期間の定義

### ● 拘束時間

労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む。)の合計時間、すなわち、始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間をいいます。

### ● 休息期間

使用者の拘束を受けない期間、つまり、勤務と次の勤務との間にあって、休息期間の直前の拘束時間における疲労の回復を図るとともに、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、その処分が労働者の全く自由な判断に委ねられる時間をいいます。休憩時間や仮眠時間等とは本質的に異なるものです。



## 2 1年、1か月の拘束時間

(改善基準告示第4条第1項第1号、第2号)

### 【原則】

**1年の拘束時間は3,300時間以内、かつ、1か月の拘束時間は284時間以内です。**

### 【例外】

- ・ 労使協定(P26参照)により、1年のうち6か月までは、1年の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310時間まで延長することができます。
- ・ 1か月の拘束時間が284時間を超える月は連続3か月までとしなければなりません。
- ・ 1か月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が100時間未満となるよう努める必要があります。

(労使協定で定める事項)

- ・ 協定の対象者 ・ 1年について各月及び年間合計の拘束時間 ・ 協定の有効期間 ・ 協定変更の手続等



### ・ 「1か月」とは？

原則として暦月をいいます。

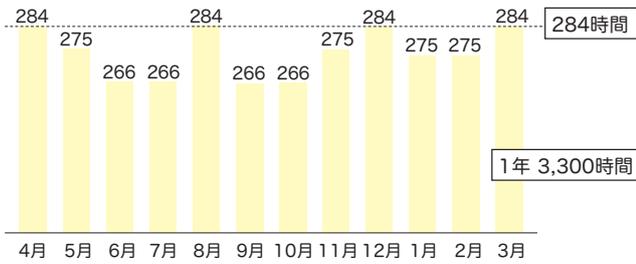
ただし、就業規則、勤務割表等において特定日を起算日と定めている場合は、当該特定日から起算した1か月でも差し支えありません。

## 〈ポイント〉各月の拘束時間の調整

1年の拘束時間の限度を超えないよう、各月の拘束時間を調整する必要があります。

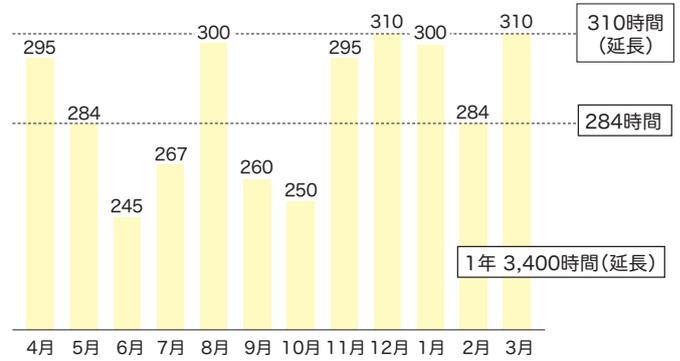
過労死等や過労運転を防止する観点から、トラック運転者の睡眠時間が十分確保されるよう運行計画を作成しましょう。

(図)【原則】1年及び1か月の拘束時間



・1か月の拘束時間を全て上限値(284時間×12か月)とすると1年の総拘束時間が3,300時間を超えるため、改善基準告示違反になります。

(図)【例外】1年及び1か月の拘束時間



・労使協定により拘束時間を延長する場合であっても、1か月の拘束時間を全て上限値(284時間×6か月かつ310時間×6か月)とすると1年の総拘束時間が3,400時間を超えるため、改善基準告示違反になります。  
 ・1か月の拘束時間が284時間を超える月が4か月以上連続する場合も、改善基準告示違反になります。

## 〈ポイント〉1か月の拘束時間の計算方法

1か月の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、1か月の各勤務の拘束時間(始業時刻から終業時刻まで)をそのまま合計してチェックしてください。

※ ただし、後述の「5 特例」の①分割休息(休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合)、④フェリー(フェリー乗船時間を休息期間として取り扱う場合)は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

(図)各勤務の拘束時間の合計



図に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

1か月の各勤務の拘束時間(始業時刻から終業時刻まで)をそのまま合計

・月曜日	始業8:00～終業21:00	13時間
・火曜日	始業6:00～終業19:00	13時間
⋮		⋮
合計		A 時間

1か月の各勤務の拘束時間の合計 A 時間 ≤ 1か月の拘束時間の限度(原則284時間、例外310時間)であれば、改善基準告示を満たしています。

### 3 1日の拘束時間、1日の休息期間

(改善基準告示第4条第1項第3号～第5号)

#### ① 1日の拘束時間 (改善基準告示第4条第1項第3号、第4号)

##### 【原則】

1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても、上限は15時間です。

##### 【例外】

宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、1週について2回に限り、1日の拘束時間を16時間まで延長することができます。



- ・「宿泊を伴う長距離貨物運送」とは？  
1週における運行が全て長距離貨物運送で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合をいいます。
  - ・「長距離貨物運送」とは？  
一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいいます。
  - ・「一の運行」とは？  
自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に到着するまでをいいます。

※ 1日の拘束時間について13時間を超えて延長する場合は、14時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努める必要があります。回数は1週について2回までが目安です。この場合において、14時間を超える日が連続することは望ましくありません。

#### 〈ポイント〉1週における1日の拘束時間延長の回数

1日の拘束時間14時間超は週2回までが目安です。

##### (図)【原則】



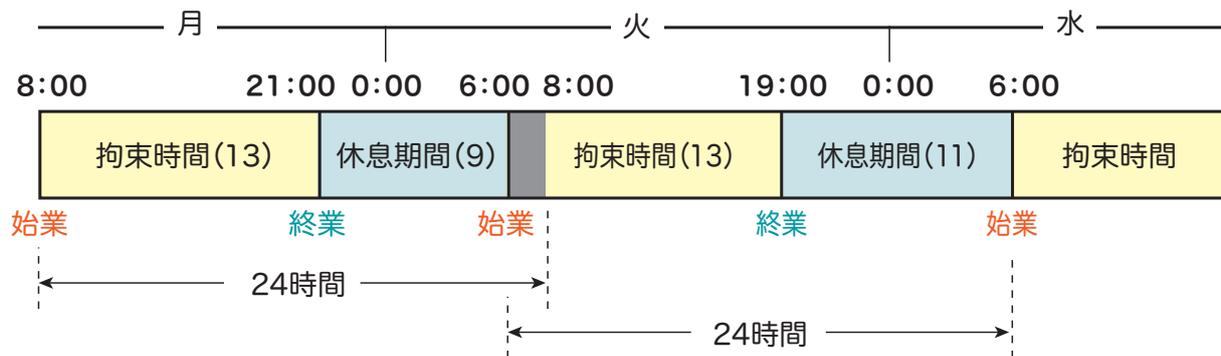
・1日の拘束時間が14時間を超える回数は、月曜日の15時間の1回のみで、1週について2回までの目安を満たしています。

## 〈ポイント〉1日の拘束時間の計算方法

1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、始業時刻から起算した24時間の拘束時間によりチェックしてください。

※ ただし、後述の「5 特例」の①分割休息(休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合)、④フェリー(フェリー乗船時間を休息期間として取り扱う場合)は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

(図)各日の拘束時間の合計



※ 灰色の部分は、月曜日から始まる1日の拘束時間と火曜日から始まる1日の拘束時間が重なる時間帯

図に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

① 月曜日から始まる1日(始業時刻8:00からの24時間)の拘束時間

- ・ 月曜日 始業8:00～終業21:00 13時間
  - ・ 火曜日 始業6:00～8:00 2時間
- } 合計15時間

② 火曜日から始まる1日(始業時刻6:00からの24時間)の拘束時間

- ・ 火曜日 始業6:00～終業19:00 13時間

上記①②については、ともに改善基準告示を満たしていますが、①のように翌日の始業時刻が早まっている場合(月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00)は、月曜日の始業時刻からの24時間に、火曜日の6:00～8:00の2時間も含まれることとなります。したがって、月曜日から始まる1日の拘束時間については、月曜日の13時間だけではなく、火曜日の2時間もカウントした合計15時間となります。

一方、②の火曜日から始まる1日の拘束時間については、火曜日の始業時刻6:00からの24時間でカウントしますので、月曜日から始まる1日の拘束時間でカウントした6:00～8:00についても、再度カウントすることとなります。

## ② 1日の休息期間（改善基準告示第4条第1項第5号）

### 【原則】

1日の休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回ってはなりません。

### 【例外】

- ・ 宿泊を伴う長距離貨物運送（P5参照）の場合、1週について2回に限り、継続8時間以上とすることができます。
- ・ 休息期間のいずれかが継続9時間を下回る場合は、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えなければなりません。



- ・ 休息期間の取扱い（改善基準告示第4条第2項）  
特に長距離貨物運送の場合、運行の中継地や目的地において休息期間を過ごすことがあります。休息期間の配分においてはトラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ観点から、当該トラック運転者の住所地における休息期間が、それ以外の場所における休息期間よりも長く確保されるよう努める必要があります。

## 〈ポイント〉 1日の拘束時間及び1日の休息期間

1日の拘束時間及び1日の休息期間がともに基準を満たしていなければなりません。

（図）1日の拘束時間及び1日の休息期間の設定



※ 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（住所地以外の場所で休息期間を与える場合）



→ 1日の拘束時間は16時間まで延長可（週2回まで）、1日の休息期間は継続8時間以上（週2回まで）  
一の運行終了後は継続12時間以上の休息期間を与えなければなりません。

## 1 2日平均1日の運転時間

(改善基準告示第4条第1項第6号)

2日を平均した1日当たり(2日平均1日)の運転時間は、9時間以内です。

〈ポイント〉2日平均1日の運転時間の計算方法

- ・2日(始業時刻から起算して48時間のことをいう。)平均1日の運転時間の算定に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日の平均を計算します。
- ・この特定日の運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、次の①②のいずれもが9時間を超えた場合に、初めて違反と判断されます。

- ① 特定日の運転時間(A時間)と特定日の前日の運転時間(B時間)との平均
- ② 特定日の運転時間(A時間)と特定日の翌日の運転時間(C時間)との平均

特定日の前日(N-1日)	特定日(N日)	特定日の翌日(N+1日)
B時間	A時間	C時間

$$\frac{B時間 + A時間}{2} \quad \text{と} \quad \frac{A時間 + C時間}{2}$$

が、いずれも9時間を超えた場合に初めて改善基準告示違反

(図)2日平均1日の運転時間の考え方(4月1日、4月2日、4月3日に運転した場合)



$$\frac{10時間(4月1日) + 9時間(4月2日)}{2} = 9.5時間 \quad \text{と} \quad \frac{9時間(4月2日) + 9時間(4月3日)}{2} = 9時間$$

前半は9時間を超えていますが、

後半は9時間を超えていないので、

改善基準告示違反にはなりません。

## 2 2週平均1週の運転時間

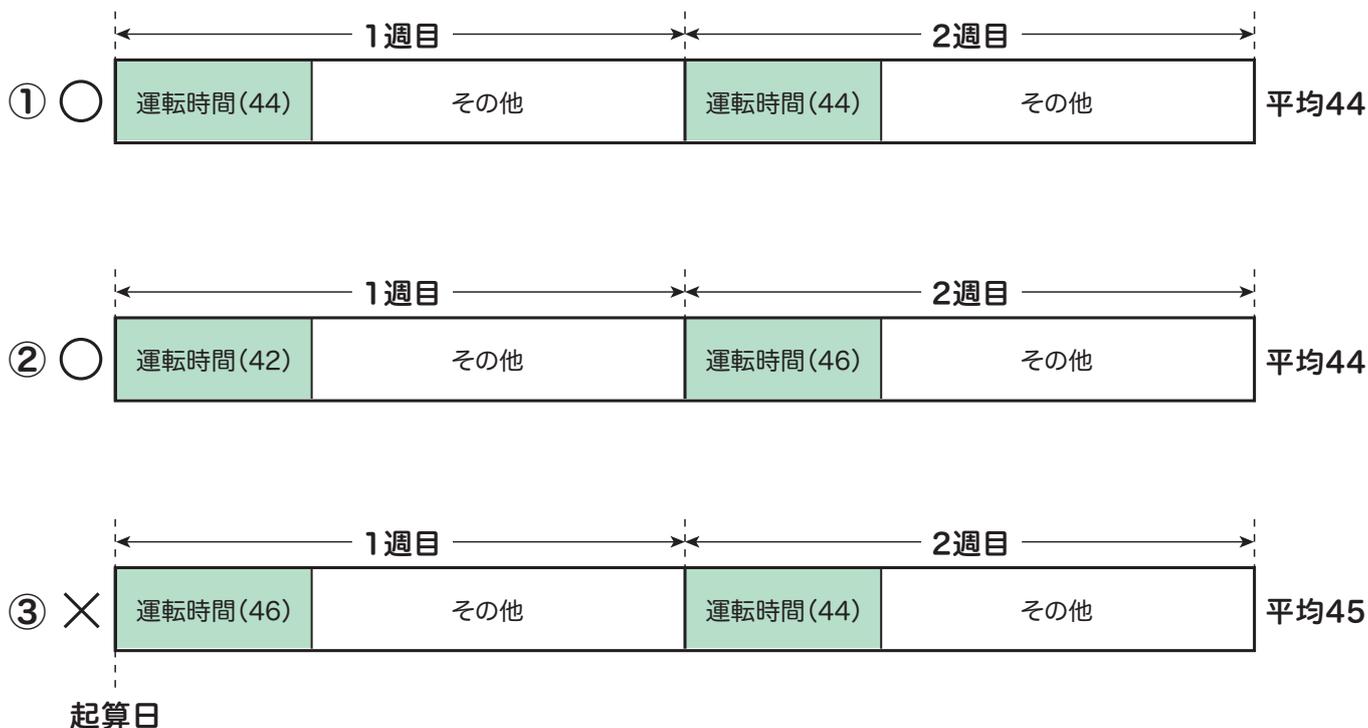
(改善基準告示第4条第1項第6号)

2週間を平均した1週間当たり(2週平均1週)の運転時間は、44時間以内です。

〈ポイント〉2週平均1週の運転時間の計算方法

2週における総運転時間を計算する場合は、特定の日を起算日として2週ごとに区切り、その2週ごとに計算します。

(図)2週平均1週の運転時間の考え方



・ ①について、2週平均1週の運転時間は  $\frac{44時間 + 44時間}{2} = 44時間$  であり、基準を満たしています。

・ ②について、2週平均1週の運転時間は  $\frac{42時間 + 46時間}{2} = 44時間$  であり、基準を満たしています。

・ ③について、2週平均1週の運転時間は  $\frac{46時間 + 44時間}{2} = 45時間 > 44時間$  であり、改善基準告示違反になります。

## 【原則】

- ・ 連続運転時間は4時間以内です。
- ・ 運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、30分以上の運転の中断が必要です。中断時には、原則として休憩を与えなければなりません。
- ・ 運転の中断は、1回がおおむね連続10分以上とした上で分割することもできます。ただし、1回が10分未満の運転の中断は、3回以上連続してはいけません。

## 【例外】

サービスエリア又はパーキングエリア等が満車である等により駐車又は停車できず、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、4時間30分まで延長することができます。



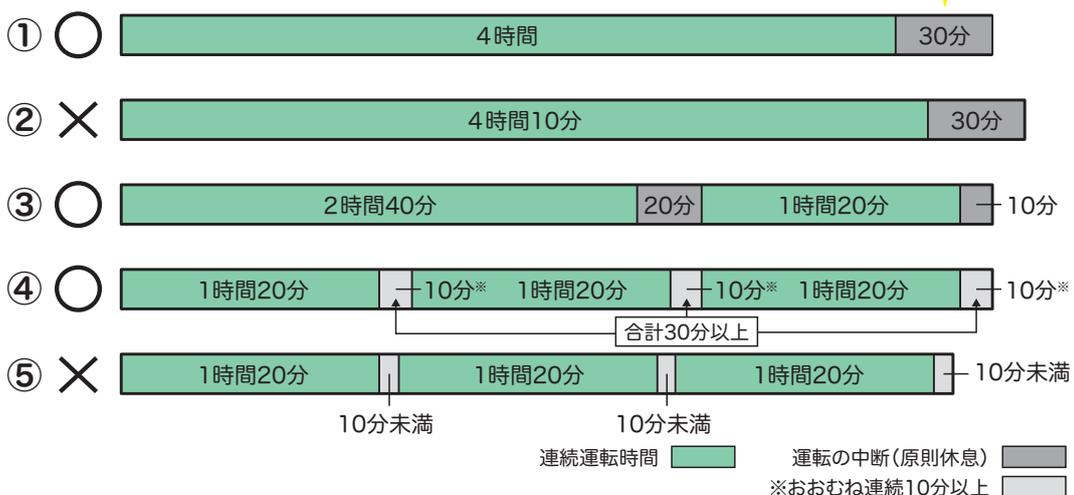
- ・ 「おおむね連続10分以上」とは？  
運転の中断は原則10分以上とする趣旨であり、例えば10分未満の運転の中断が3回以上連続する等の場合は、「おおむね連続10分以上」に該当しません。
- ・ 「サービスエリア又はパーキングエリア等」には、コンビニエンスストア、ガスタンク及び道の駅も含まれます。

## 〈ポイント〉連続運転時間の考え方

連続運転時間は4時間以内が原則であり、例外が設けられたことをもって、連続運転時間が4時間30分に延長されたとは解してはなりません。このことを踏まえ余裕をもった運行計画を作成しましょう。また、運転の中断時に適切に休憩が確保されるような運行計画を作成しましょう。

## (図)連続運転時間と運転の中断

連続運転時間のカウントは、運転の中断が合計30分に達したところでリセットされます。



- ・ ①③④について、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、1回がおおむね連続10分以上、合計が30分以上運転を中断しているので、基準を満たしています。
- ・ ②について、運転直後に連続30分運転を中断しているものの、連続運転時間が4時間を超えているので、改善基準告示違反になります(例外が適用されていない場合)。
- ・ ⑤について、1回が10分未満の運転の中断が3回連続しているので、改善基準告示違反になります。

- ・トラック運転者が、災害や事故等の通常予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から、予期し得ない事象への対応時間を除くことができます。
- ・この場合、勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らない)を与えることが必要です。

※ 1か月の拘束時間等の他の規定からは、予期し得ない事象への対応時間を除くことはできません。

#### 〈ポイント〉予期し得ない事象への対応時間の考え方

「予期し得ない事象への対応時間」とは、次の1、2の両方の要件を満たす時間をいいます。

1 次のいずれかの事象により生じた運行の遅延に対応するための時間であること。

- ① 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと。
- ② 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと。
- ③ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと。
- ④ 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。

※ 当該事象は「通常予期し得ない」ものである必要があり、例えば、平常時の交通状況等から事前に発生を予測することが可能な道路渋滞等は、これに該当しません。

2 客観的な記録により確認できる時間であること。

次の①の記録に加え、②の記録により、当該事象が発生した日時等を客観的に確認できる必要があります。①の記録のみでは「客観的な記録により確認できる時間」とは認められません。

① 運転日報上の記録

- ・ 対応を行った場所
- ・ 予期し得ない事象に係る具体的事由
- ・ 当該事象への対応を開始し、及び終了した時刻や所要時間数

② 予期し得ない事象の発生を特定できる客観的な資料

例えば次のような資料が考えられます。

ア 修理会社等が発行する故障車両の修理明細書等

イ フェリー運航会社等のホームページに掲載されたフェリー欠航情報の写し

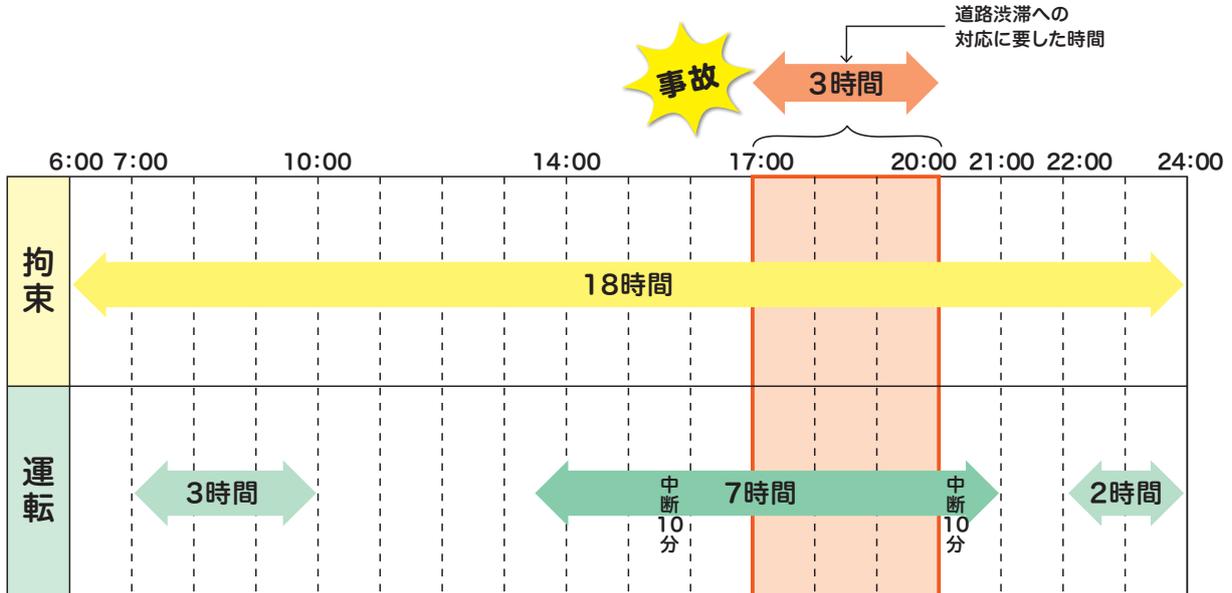
ウ 公益財団法人日本道路交通情報センター等のホームページに掲載された道路交通情報の写し(渋滞の日時・原因を特定できるもの)

エ 気象庁のホームページ等に掲載された異常気象等に関する気象情報等の写し

〈ポイント〉 予期し得ない事象への対応時間

予期し得ない事象に遭遇し、運行が遅延した場合、改善基準告示の適用となる1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間は、実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いた時間になります。

(図) 運転中に事故の発生に伴い、道路が渋滞した場合



運転中の17:00に事故の発生に遭遇し、20:00まで道路渋滞が生じたため、3時間の運行の遅延が生じました。

	実際の時間	予期し得ない事象への対応時間	改善基準告示の適用となる時間
● 拘束時間 ⇨	18時間	- 3時間	= 15時間
(実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる1日の拘束時間は15時間となり、基準を満たします。ただし、賃金支払いの対象とすべき労働時間は、18時間－休憩時間です。)			
● 運転時間 ⇨	12時間	- 3時間	= 9時間
(実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる運転時間は9時間となり、基準を満たすかどうかは前後の日の運転時間を含めて判断します。)			
● 連続運転時間 ⇨	7時間	- 3時間	= 4時間
(実際の時間から予期し得ない事象への対応時間を除いたことにより、改善基準告示の適用となる連続運転時間は4時間となり、基準を満たします。)			

## 1 分割休息

(改善基準告示第4条第4項第1号)

業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上(宿泊を伴う長距離貨物運送の場合は継続8時間以上)の休息期間を与えることが困難な場合、次に掲げる要件を満たすものに限り、当分の間、一定期間(1か月程度を限度とする。)における全勤務回数<sup>2</sup>の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

- ・ 分割された休息期間は、1回当たり継続3時間以上とし、2分割又は3分割とします。
- ・ 1日において、2分割の場合は合計10時間以上、3分割の場合は合計12時間以上の休息期間を与えなければなりません。
- ・ 休息期間を3分割する日が連続しないよう努める必要があります。

## 〈ポイント〉分割休息特例の考え方

睡眠時間の確保による疲労回復の観点から、継続した休息期間を確保することが重要です。休息期間を分割することは本来好ましいものではなく、できる限り避けるべきものであることに留意しましょう。

(図)分割休息特例の与え方



・ 休息期間は3時間と7時間の2分割で合計10時間であるので、基準を満たしています。



・ 休息期間は3時間、3時間、6時間の3分割で合計12時間であるので、基準を満たしています。



・ 休息期間が3時間、3時間、4時間の3分割で合計10時間であり、3分割の場合の合計12時間に満たないため、改善基準告示違反になります。



・ 休息期間が3時間、3時間、3時間、3時間の4分割であり、3分割を超えているため、改善基準告示違反になります。

## 2 2人乗務

(改善基準告示第4条第4項第2号)

### 【原則】

トラック運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合であって、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備があるときは、拘束時間を20時間まで延長するとともに、休息期間を4時間まで短縮することができます。

### 【例外】

設備が次の①②のいずれにも該当する車両内ベッドであり、かつ、勤務終了後、継続11時間以上の休息期間を与える場合は、拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合において、8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができます。

- ① 長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。
- ② クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

### 〈ポイント〉2人乗務特例の例外の考え方

馬匹輸送(競走馬輸送)におけるトラックの運行実態等を踏まえ、トラック運転者の疲労の蓄積を防ぐ等の観点から車両内ベッドが一定の基準を満たす場合には、拘束時間を24時間(28時間)まで延長できるとされています。

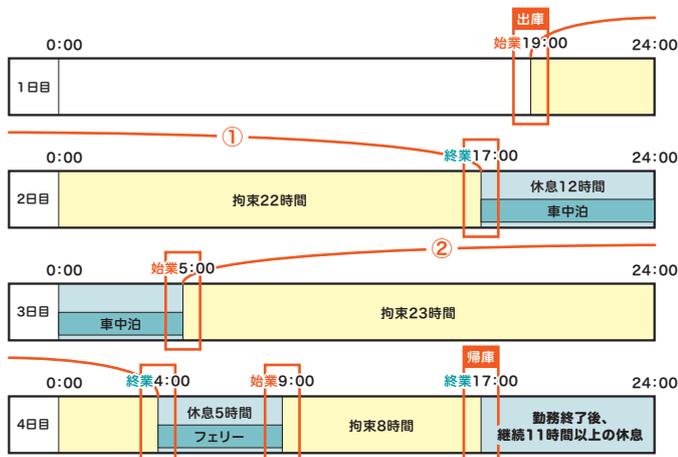
車両内ベッドについては、安全な乗車を確保できるようにする必要があるところ、例えば、運転席の上部に車両内ベッドが設けられている場合、2人乗務において使用することは当然に認められません。

(図)【原則】拘束時間を20時間まで延長する場合



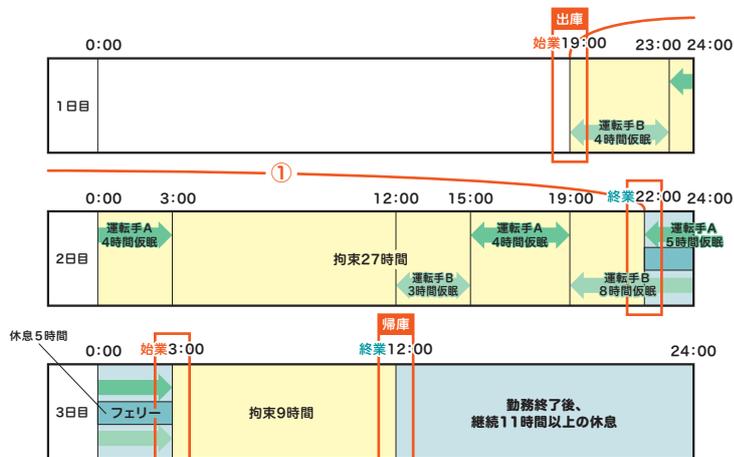
・拘束時間を始業の13:00から終業の9:00までの20時間に延長し、休息期間を終業の9:00から翌始業の13:00までの4時間に短縮しています。

(図)【例外1】拘束時間を24時間まで延長する場合



・要件を満たす車両内ベッドがあり、①の拘束時間を22時間に延長し、②の拘束時間を23時間に延長しています。この場合において、勤務終了後(帰庫後)、継続11時間以上の休息期間が必要です。

(図)【例外2】拘束時間を28時間まで延長する場合



・①において、運転手A・Bに要件を満たす車両内ベッドにおいて合計8時間以上の仮眠時間をそれぞれ与えており、拘束時間を27時間に延長しています。この場合において、勤務終了後(帰庫後)、継続11時間以上の休息期間が必要です。

※ フェリーに乗船した場合の考え方についてはP16参照。

# 3

## 隔日勤務

(改善基準告示第4条第4項第3号)

### 【原則】

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、2暦日の拘束時間が21時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与える場合に限り、トラック運転者を隔日勤務に就かせることができます。

### 【例外】

- ・ 事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠を与える場合には、2週について3回を限度に、この2暦日の拘束時間を24時間まで延長することができます。
- ・ 2週における総拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができません。



- ・ 「隔日勤務」とは？  
始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいいます。

### 〈ポイント〉隔日勤務特例の考え方

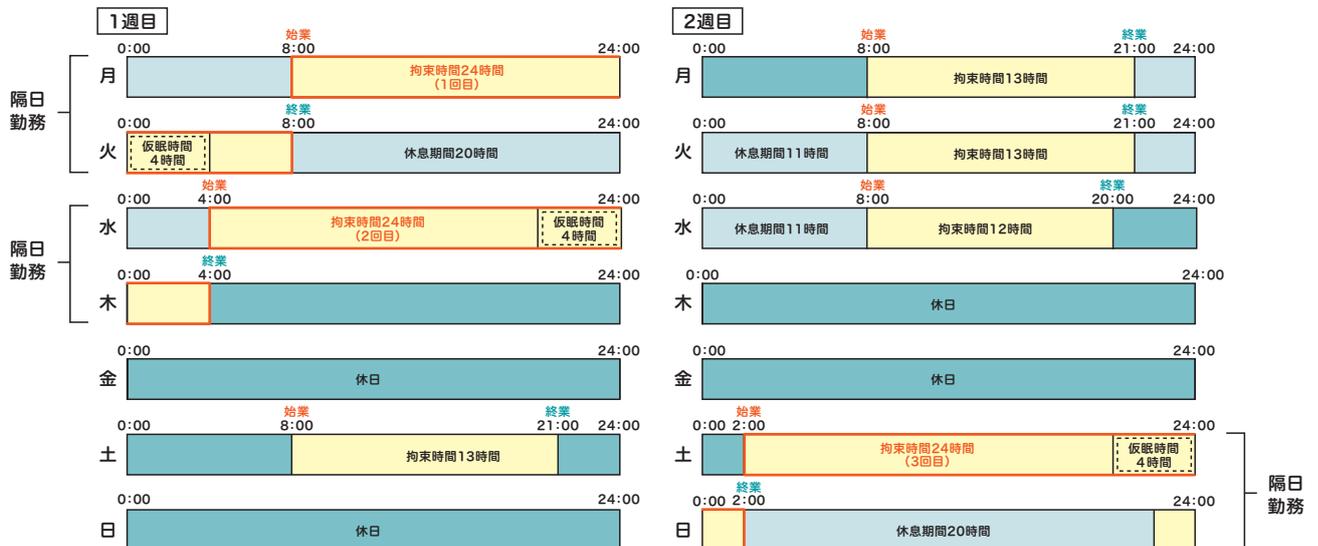
隔日勤務特例の適用は、業務の必要上やむを得ない場合に限られます。日勤勤務と隔日勤務を併用して頻繁に勤務態様を変えることは、労働者の生理的機能への影響に鑑み認められません。

(図)【原則】2暦日の拘束時間を21時間まで延長する場合



- ・ 2暦日の拘束時間を始業の8:00から終業の5:00までの21時間に延長し、休息期間を終業の5:00から翌始業の1:00までの継続20時間以上与えています。

(図)【例外】2暦日の拘束時間を24時間まで延長する場合



- ・ 1週目の月曜日から火曜日にかけて、水曜日から木曜日にかけて、2週目の土曜日から日曜日にかけては、仮眠施設で夜間4時間の仮眠を与え、2暦日の拘束時間を24時間に延長しています(2週に合計3回)。
- ・ 2週の総拘束時間は、24+24+13+13+13+12+24=123時間<126時間であり、基準を満たしています。

## 4 フェリー

(改善基準告示第4条第4項第4号)

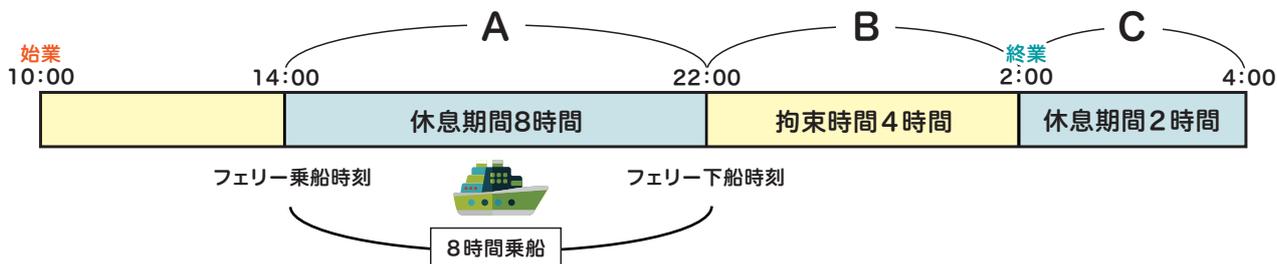
- ・トラック運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、**休息期間**として取り扱います。
- ・その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができます。ただし、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。
- ・なお、フェリーの乗船時間が8時間<sup>(※)</sup>を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されます。

※ 2人乗務の場合には4時間、隔日勤務の場合には20時間。

### 〈ポイント〉フェリー特例の考え方

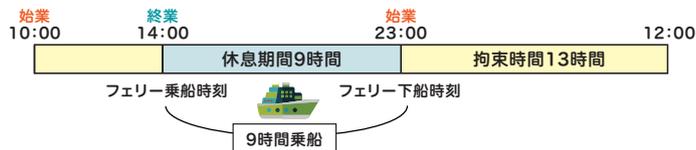
フェリーに乗船している時間であっても、労働時間が発生した場合は、拘束時間として取り扱う必要があることに留意しましょう。

(図)減算後の休息期間の計算方法



- ・フェリーに乗船している時間(A)=8時間は、休息期間として取り扱います。
- ・与えるべき休息期間=9時間<sup>(※)</sup>から(A)を減ずることができるので、減算後の休息期間(C)は、9-8=1時間以上必要です。上図においては2時間の休息期間を与えています。
- ※ 宿泊を伴う長距離貨物運送において休息期間の例外を適用する場合は8時間
- ・また、(C)は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間(B)=4時間の2分の1である2時間を下回ってはなりません。上図においては2時間の休息期間を与えているので、基準を満たしています。

(図)次の勤務の開始時点の考え方



- ・フェリーの乗船時間が8時間を超えて9時間であるので、フェリー下船時刻の23:00から次の勤務が開始されます。

【2人乗務の場合】



- ・フェリーの乗船時間が4時間を超えて5時間であるので、フェリー下船時刻の19:00から次の勤務が開始されます。

【隔日勤務の場合】



- ・フェリーの乗船時間が20時間を超えて21時間であるので、フェリー下船時刻の11:00から次の勤務が開始されます。

## 1 適用除外業務

以下の業務については、改善基準告示の適用が除外されます。

	適用除外業務	関係法令等
1	都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務に係る運転の業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害対策基本法</li> <li>・大規模地震対策特別措置法</li> <li>・原子力災害対策特別措置法</li> <li>・武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律</li> </ul>
2	人命又は公益を保護するために、法令の規定又は国若しくは地方公共団体の要請等に基づき行う運転の業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型インフルエンザ等対策特別措置法で規定する新型インフルエンザ等緊急事態措置の実施に必要な緊急物資を運送する業務又は医薬品等を配送する業務</li> <li>・家畜伝染病予防法で規定する家畜伝染病のまん延の防止のために、家畜の死体、病原体により汚染し又は汚染したおそれがある物品、消毒等の実施に必要な人員や資材等を運搬する業務</li> </ul>
3	消防法等に基づく危険物の運搬の業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・消防法で規定するアルキルアルミニウム若しくはアルキルリチウム又はこれらのいずれかを含有するものを移動タンク貯蔵所(タンクローリー)により移送する業務</li> <li>・高圧ガス保安法で規定する特定の高圧ガスを車両に固定した容器(タンクローリー)により移動する業務</li> <li>・火薬類取締法で規定する火薬類(一定の数量以下の火薬類を除く。)の運搬の業務</li> <li>・核原料物質、核燃料物質及び原子炉の規制に関する法律で規定する核燃料物質等(BM型輸送物、BU型輸送物、核分裂性輸送物)の運搬の業務</li> <li>・放射性同位元素等の規制に関する法律で規定する放射性同位元素等(BM型輸送物、BU型輸送物)の運搬の業務</li> </ul>

適用除外業務に従事する期間を含む一定期間内に、適用除外業務に従事しない期間がある場合は、その期間に関しては、改善基準告示が適用されます。

## 2 休日の取扱い

休日は、休息期間に24時間を加算して得た、連続した時間とします。ただし、いかなる場合であっても、その時間が30時間を下回ってはなりません。

このため、休日については、通常勤務の場合は継続33時間(9時間+24時間)、隔日勤務の場合は継続44時間(20時間+24時間)を下回ることのないようにする必要があります。

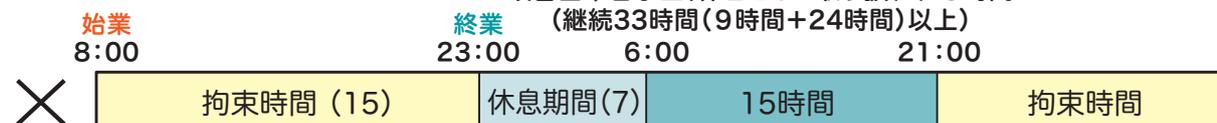
### 〈ポイント〉休日の考え方

休日は、休息期間+24時間です。

(○) 休日の与え方(通常勤務の場合)



改善基準告示上、休日として取り扱われる時間  
(継続33時間(9時間+24時間)以上)



- ・ 休息期間を分割して付与した場合、2人乗務の場合及びフェリーに乗船した場合には、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合については、休息期間に24時間を加算して得た時間ではなく、連続した30時間の労働義務のない時間を休日として取り扱います。なお、休日が暦日を単位として付与されている場合であっても、当該時間が所定の時間に満たない場合は、要件を満たしません。
- ・ 2日続けて休日を与える場合は、2日目は連続24時間以上あれば差し支えありません。

### 3 発着荷主等の取組

トラック運送業は、他の産業に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等のうち脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。一方、長時間労働の要因の中には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあり、その改善のためには、発着荷主及び着荷主並びにトラック運送業の元請事業者(発着荷主等)の協力が必要不可欠です。

このことを踏まえ、発着荷主等におかれては、次の取組を行っていただくようお願いします。

- ① 発着荷主等の荷主都合による長時間の恒常的な荷待ちは、自動車運転者の長時間労働の要因となることから、これを発生させないよう努めてください。
- ② 運送業務の発注担当者に、改善基準告示を周知し、トラック運転者が改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間等を設定してください。
- ③ 改善基準告示を遵守できず安全な走行が確保できないおそれのある発注をトラック運送事業者に対して行わないでください。

厚生労働省では、トラック運送業における長時間労働の自主的な改善を困難としている要因の一つである、発着荷主等の都合による「長時間の荷待ち」の改善に向けて、発着荷主等に対する「要請」等の取組を開始しています。(令和4年12月23日から)

労働基準監督署による要請の対象は、長時間の荷待ちを発生させている疑いのある発着荷主等です。トラック運送業の事業場における長時間労働・過重労働(労働基準法などの違反が疑われるものに限る。)の主な要因が発着荷主等による「長時間の荷待ち」である場合、その情報をメールでお寄せいただくことができます。

ぜひ、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」<sup>(※)</sup>に、長時間の荷待ちに関する情報をお寄せください。

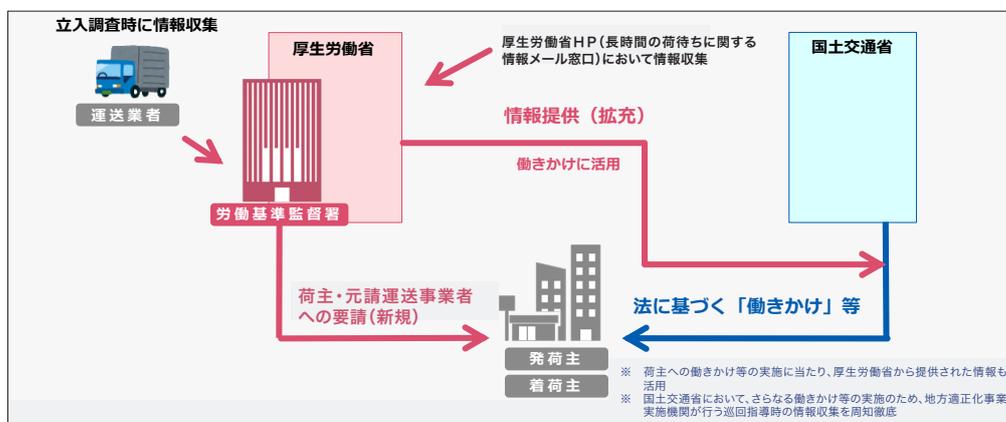
荷主・元請運送事業者の皆さまへ



**STOP!**  
長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、**自動車運転者の長時間労働の要因**となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のために**長時間の荷待ちの改善**に向けてご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、ぜひ**前向きに検討**をお願いします。

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署



※ 長時間の荷待ちに関する情報メール窓口

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/nimachi.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/nimachi.html)



## 1 時間外労働及び休日労働の限度

(労働基準法第36条、第140条／改善基準告示第1条第3項、第4条第5項)

労働時間は原則として1日8時間・1週40時間以内とされ(法定労働時間)、休日は少なくとも毎週1回与えることとされています(法定休日)。

法定労働時間を超えて時間外労働をさせる場合や法定休日に労働させる場合は、労働基準法第36条に基づく労使協定(36(サブロク)協定)を締結し、労働基準監督署に届け出なければなりません。

36協定で定める時間外労働の限度時間は、1か月45時間及び1年360時間(1年単位の変形労働時間制により労働させる労働者については、1か月42時間及び1年320時間)です。臨時的にこれを超えて労働させる必要がある場合であっても、自動車運転の業務については、1年960時間以内としなければなりません(令和6年4月1日から)。

また、自動車運転の業務についても、「労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長及び休日の労働について留意すべき事項等に関する指針」<sup>(※)</sup>が全面適用される(令和6年4月1日から)ことを踏まえ、労使当事者は、36協定を締結するに当たっては、この指針の内容に十分留意しなければなりません。

※ 平成30年厚生労働省告示第323号

なお、自動車運転の業務については、時間外労働及び休日労働によって、改善基準告示の1日の最大拘束時間、1か月の拘束時間、1年の拘束時間を超えてはなりません。

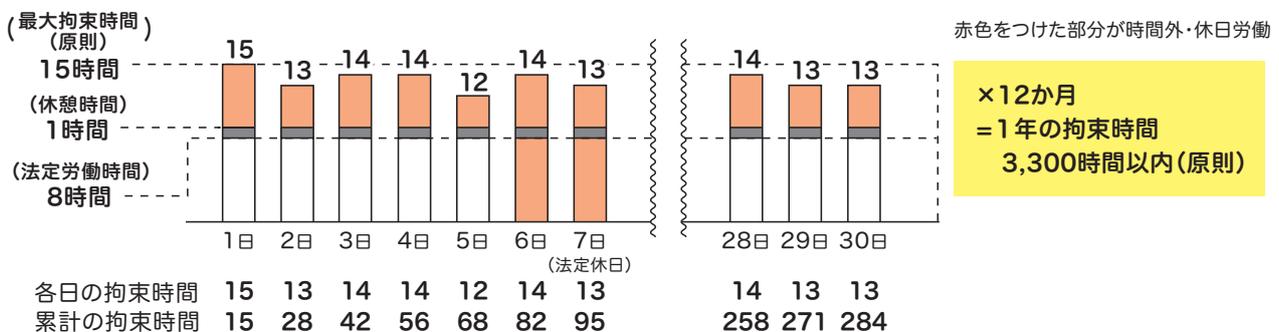
### 〈ポイント〉自動車運転の業務における時間外労働及び休日労働

時間外労働及び休日労働は必要最小限にとどめられるべきであることに留意しましょう。

(図)時間外労働の限度時間

	1か月	1年
原則	45時間	360時間
上限	—	960時間

(図)時間外労働及び休日労働と拘束時間



※ この図は、1か月(30日)の拘束時間の上限が284時間(原則)で変形労働時間制が採用されていない場合のものです。

## 2 休日労働の回数 (改善基準告示第4条第5項)

休日労働の回数は2週について1回が限度です。

自動車運転の業務について、令和6年4月1日から時間外労働の上限規制(1年960時間)が適用されることに伴い、36協定届の様式が改正されました。以下の流れを参考に、36協定の内容に合った様式で届出を行ってください。

〈届出までの流れ〉

① 時間外労働及び休日労働に関する協定  
を締結(P23~25参照)

1か月45時間・1年360時間以内の時間数<sup>(※1)</sup>とする場合

② 様式9号の3の4を作成  
(P21参照)

又は

1か月45時間・1年360時間を超える時間数<sup>(※1,2)</sup>とする場合

② 様式9号の3の5を作成  
(P21,22参照)

※1 対象期間が3か月を超える1年単位の変形労働時間制により労働させる労働者の限度時間については1か月42時間、1年320時間です。

※2 延長時間数を1か月45時間・1年360時間超とする場合でも、

自動車運転の業務については、時間外労働は1年960時間以内、

自動車運転以外の業務については、時間外労働は1年720時間以内、時間外労働・休日労働の合計は単月100時間未満、2~6か月平均80時間以内、時間外労働が1か月45時間を超える回数は1年について6回までとしなければなりません。

③ ②の様式に①の協定書を添付し、  
労働基準監督署に届出

様式第9号の3の4  
又は  
様式第9号の3の5  
(原本)  
②



時間外労働及び  
休日労働に関する協定書  
(写)  
①

- ・ 控え(写)が必要な場合は、2部を労働基準監督署までお持ちください。受付印を押印し、1部を控えとして返戻します。
- ・ 36協定は、常時各作業場の見やすい場所へ掲示する等の方法によって、労働者に周知してください。

- 36協定届の新様式は厚生労働省のホームページから入手できます。

時間外労働・休日労働に関する協定書(様式ダウンロード(Word形式))

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/roudoukijunkankei.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/roudoukijunkankei.html)

時間外労働の上限規制 わかりやすい解説(パンフレット)

<https://www.mhlw.go.jp/content/000463185.pdf>



- 36協定届など、労働基準法に係る届出等は、「e-Gov(イーガブ)」から、電子申請が利用可能です。電子申請を利用した場合、労働基準監督署の窓口にお越しいただく必要はありません。

電子申請について詳しい情報はこちら

労基法等 電子

検索



時間外労働及び休日労働に関する協定届(例)(様式9号の3の5)(限度時間を超える場合(特別条項))※1

時間外労働  
休日労働  
に関する協定届 (特別条項)

様式第9号の3の5 (第70条関係)

臨時的に限度時間を超えて労働させることができる場合	業務の種類	労働者数 (満18歳以上の者)	1日 (任意)		1箇月 (時間外労働及び休日労働を合算した時間数。 ①については100時間未満に限る。)		1年 (時間外労働のみの時間数。 ①については720時間以内、②については 960時間以内に限る。)		
			延長することができる時間数 法定労働時間を 超える時間数 (任意)	法定労働時間を 超える時間数 (任意)	延長することができる時間数 及び休日労働の 時間数	延長することができる時間数 法定労働時間を 超える時間数 (任意)	延長することができる時間数 法定労働時間を 超える時間数 (任意)	延長することができる時間数 法定労働時間を 超える時間数 (任意)	限度時間を超えた労働に係る割増賃金率
① 下記②以外の者	別添協定書記載のとおり	3人	7時間	7.5時間	60時間	70時間	550時間	670時間	35%
	同上	5人	6時間	6.5時間	55時間	65時間	450時間	570時間	35%
② 自動車の運転の業務に 従事する労働者	別添協定書記載のとおり	20人	6時間	6.5時間	8回	85時間	750時間	870時間	35%
	限度時間を超えて労働させる場合における手続	労働者代表者に対する事前申し入れ							
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置	(具体的内容) 対象労働者への医師による面接指導の実施、年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進、職場での時短対策会議の開催								
上記で定める時間数にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならず、かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超えないこと(自動車の運転の業務に従事する労働者は除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> (チェックボックスに要チェック)								

協定の成立年月日 〇〇〇〇年 3月 12日

協定の当事者である労働組合(事業場の労働者の過半数で組織する労働組合)の名称又は労働者の過半数を代表する者の職名氏名

協定の当事者(労働者の過半数を代表する者の場合)の選出方法(投票による選挙)

上記協定の当事者である労働組合が事業場の全ての労働者の過半数で組織する労働組合である又は上記協定の当事者である労働者の過半数を代表する者が事業場の全ての労働者の過半数を代表する者であること。

上記労働者の過半数を代表する者が、労働基準法第41条第2号に規定する監督又は管理の地位にある者でなく、かつ、同法に規定する協定等をする者を選出することを明らかにして承認される投票、挙手等の方法による手続により選出された者であつて使用者の意向に基づき選出されたものでないこと。

〇〇〇〇年 3月 15日

労働基準監督署長殿

代表取締役

田中 太郎

※1 様式9号の3の5は、限度時間内の時間外労働(1枚目)と限度時間を超える時間外労働(2枚目)の2枚の記載が必要で、1枚目の記載は、P21の記載例を参照ください。

※2 限度時間を超える労働者に対し、以下のいずれかの健康確保措置を講ずることを定めてください。該当する番号を記入し、右欄に具体的な内容を記載してください。

①医師による面接指導 ②深夜業(22時~5時)の回数制限 ③業から始業までの休息時間の確保(勤務間インターバル) ④代休休日・特別な休暇の付与 ⑤健康診断 ⑥連続休暇の取得 ⑦心とからだの相談窓口の設置 ⑧配置転換 ⑨産業医等による助言・指導や保健指導 ⑩その他

## 時間外労働及び休日労働に関する協定書(例)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇(以下「甲」という。)と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間(1週40時間、1日8時間)を超える労働及び変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超える労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間の総枠を超える労働(以下「時間外労働」という。)並びに労働基準法に定める休日(毎週1日又は4週4日)における労働(以下「休日労働」という。)に関し、次のとおり協定する。

第1条 甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わせないように努める。

第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

	時間外労働をさせる必要のある 具体的事由	業務の種類	従事する 労働者数 (満18歳 以上の者)	延長することができる時間		
				1日	1箇月	1年
① 下記②に 該当しない 労働者	季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者 (トラック)	20人	5時間	45時間	360時間
	一時的な道路事情の変化等に対処するため					
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	5時間	45時間	360時間
	季節的な需要、発注の増加に対処するため	荷役作業員	10人	3時間	30時間	250時間
② 1年単位の 変形労働時間制に より労働する 労働者	予期せぬ車両トラブルに対処するため	自動車整備士	3人	3時間	42時間	320時間
	月末の決算業務	経理事務員	5人	2時間	20時間	200時間

2 自動車運転者(トラック)については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる 必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	労働させることができる法定休日の 日数並びに始業及び終業の時刻
季節的な需要、発注の増加に対処するため	自動車運転者 (トラック)	20人	・法定休日のうち、2週を通じて1回 ・始業時刻 午前9:00 ・終業時刻 午後11:00
季節的な需要、発注の増加に対処するため	運行管理者	3人	・法定休日のうち、4週を通じて2回 ・始業時刻 午前9:00 ・終業時刻 午後11:00

2 自動車運転者(トラック)については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の休日労働の限度とする。

第4条 通常予見することのできない業務量の大幅な増加等に伴う臨時的な場合であって、次のいずれかに該当する場合は、第2条の規定に基づき時間外労働を行わせることができる時間を超えて労働させることができる。

	臨時的に限度時間を 超えて労働させる ことができる場合	業務の 種類	従事する 労働者数 (満18歳 以上の者)	1日	1箇月		1年
				延長する ことができる 時間数	限度時間を 超えて 労働させる ことができる 回数	延長する ことができる 時間数及び 休日労働の 時間数	延長する ことができる 時間数
① 下記②に 該当しない 労働者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	運行 管理者	3人	7時間	4回	60時間	550時間
	予算、決算業務の集中	経理 事務員	5人	6時間	3回	55時間	450時間
② 自動車の運転の 業務に従事する 労働者	突発的な顧客需要、発注の増加に対処するため	自動車 運転者 (トラック)	20人	6時間	8回	75時間	750時間

2 前項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合の割増率は35%とする。  
なお、時間外労働が1箇月60時間を超えた場合の割増率は50%とする。

3 第1項の規定に基づいて限度時間を超えて労働させる場合における手続及び限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置については、次のとおりとする。

限度時間を超えて労働させる場合における手続	労働者代表者に対する事前申し入れ
限度時間を超えて労働させる労働者に対する健康及び福祉を確保するための措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象労働者への医師による面接指導の実施</li> <li>・年次有給休暇についてまとまった日数連続して取得することを含めた取得の促進</li> <li>・職場での時短対策会議の開催</li> </ul>

4 自動車運転者(トラック)については、第1項の規定により時間外労働を行わせることによって改善基準告示に定める1箇月及び1年についての拘束時間並びに1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、第1項の時間外労働時間の限度とする。

第5条 第2条から第4条までの規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者(トラック)については、各条に定める時間数等にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は1箇月について100時間未満となるよう努めるものとする。

2 自動車運転者(トラック)以外の者については、各条により定める時間数等にかかわらず、時間外労働及び休日労働を合算した時間数は、1箇月について100時間未満でなければならず、かつ2箇月から6箇月までを平均して80時間を超過しないこととする。

第6条 第2条から第4条までの規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者(トラック)については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第7条 甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第8条 第2条及び第4条の表における1年の起算日はいずれも○年4月1日とする。

2 本協定の有効期間は、○年4月1日から○年3月31日とする。

○年3月12日

○○運輸労働組合  
執行委員長 ○○○○ 印

〔又は  
○○運輸株式会社  
労働者代表 ○○○○ 印〕

○○運輸株式会社  
代表取締役 ○○○○ 印

## (参考) 1箇月及び1年の拘束時間の延長に関する協定書(例) (トラック運転者)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」第4条第1項第1号ただし書の規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

### 記

- 1 本協定の適用対象者は、トラックの運転の業務に従事する者とする。
- 2 1箇月及び1年の拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
295 時間	284 時間	245 時間	267 時間	300 時間	260 時間	250 時間	295 時間	310 時間	300 時間	284 時間	310 時間	3,400 時間

- 3 本協定の有効期間は、〇年4月1日から〇年3月31日までとする。
- 4 本協定に基づき1箇月及び1年の拘束時間を延長する場合においても、1箇月の時間外休日労働時間数が100時間未満となるよう努めるものとする。
- 5 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

〇年〇月〇日

以上

〇〇運輸労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印  
(〇〇運輸株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)

〇〇運輸株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

# トラック運転者の改善基準告示



令和6年4月～適用

<p><b>1年、1か月の拘束時間</b></p>	<p><b>1年：3,300時間以内</b> <b>1か月：284時間以内</b></p> <p>【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める</p>
<p><b>1日の拘束時間</b></p>	<p><b>13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安)</b></p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合<sup>(※1)</sup>、16時間まで延長可(週2回まで)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合</p> </div>
<p><b>1日の休息期間</b></p>	<p><b>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</b></p> <p>【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合<sup>(※1)</sup>、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える</p>
<p><b>運転時間</b></p>	<p><b>2日平均1日：9時間以内      2週平均1週：44時間以内</b></p>
<p><b>連続運転時間</b></p>	<p><b>4時間以内</b> 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) <b>10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない</b></p> <p>【例外】SA・PA等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可</p>
<p><b>予期し得ない事象</b></p>	<p>予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる<sup>(※2,3)</sup> 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>※2：予期し得ない事象とは、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に伴い、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 ※3：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。</p> </div>
<p><b>特例</b></p>	<p><b>分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合)</b> ・ 分割休息は1回3時間以上      ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める      ・ 一定期間(1か月程度)における全勤務回数数の2分の1が限度</p>
	<p><b>2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合)</b> 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可</p> <p>【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> <p>※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること</p> </div>
	<p><b>隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合)</b> 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間</p> <p>【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない</p>
	<p><b>フェリー</b> ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・ フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される</p>
<p><b>休日労働</b></p>	<p>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</p>

(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)をいう。  
(注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日から適用される。

# 令和6年度活動報告

- (1) 基本方針
- (2) 主な活動内容
- (3) 効果的な広報活動の推進
- (4) 効果的な指導取締りの推進
- (5) 審査システム等の電子化の推進

# (1) 基本方針

## 効果的な広報活動 (制度の広報・周知)

- 民間企業団体
  - ・ 各県トラック協会
  - ・ 東海商工会議所連合会
  - ・ 中部経済連合会
- 道路管理者
- 各県警察

## 効果的な指導取締り

- 道路管理者
  - ・ 中部地方整備局
  - ・ 県、政令市  
(その他自治体)
  - ・ NEXCO中日本
  - ・ 名古屋高速
- 各県警察

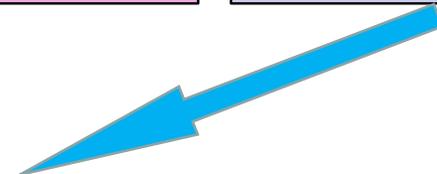
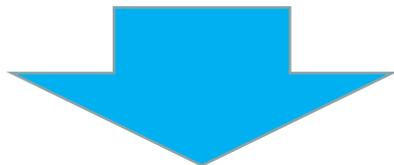
## 審査システム等の 電子化の推進

- 道路管理者
  - ・ 中部地方整備局
  - ・ 県、政令市  
(その他自治体)
  - ・ NEXCO中日本
  - ・ 名古屋高速



・ 特車通行制度不知の解消  
 ・ 遵法意識の醸成

特車通行許可手続き等  
 の負担軽減・効率化



大型車の適正通行の促進・充実

# (2) 主な活動内容

	街頭活動	講習会等	広報媒体活動
4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>春の全国交通安全運動</li> <li>大型車通行適正化に向けた取締り（通年） 【道路管理者・各県警察・運輸局】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新制度に関する説明会等（随時） 【中部地方整備局・関係機関】</li> <li>車限令違反者講習会（毎月）【NEXCO中日本】</li> <li>道路情報便覧収録作業説明会 【中部地方整備局・道路管理者】</li> <li>初任者向け研修会（4月）【三重県】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過積載防止等大型車通行適正化の啓発に係る会報誌・HPへの掲載（随時）【静岡県トラック協会】</li> <li>大口利用者への請求書と併せて、車両制限令遵守啓発チラシを送付（毎月）【NEXCO中日本】</li> <li>X（旧ツイッター）に車両制限令遵守啓発配信（毎月） 【NEXCO中日本】</li> <li>車両制限令順守啓発のHP掲載、SA、PAの情報板にて違反防止の掲示（通年）【NEXCO中日本】</li> <li>「特殊車両通行制度における通行時間帯条件の緩和施行」周知に係るHPへの掲載【愛知県トラック協会】</li> <li>春の全国交通安全運動に合わせ実施要綱を送付し周知 【岐阜県トラック協会】</li> <li>過積載防止啓発チラシの配布【三重県トラック協会】</li> </ul>
5月	<ul style="list-style-type: none"> <li>海コン街頭取締り【愛知県トラック協会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特殊車両通行許可手続き説明会 【三重県トラック協会】</li> <li>全日本トラック協会「特殊車両通行確認制度講習会（アーカイブ配信）」の受講促進 【静岡県トラック協会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過積載防止啓発のHP掲載、情報板の掲出（通年）【名古屋高速道路公社】</li> <li>取締り実施結果ツイッター（通年） 【中部地方整備局・国道事務所】</li> <li>「道路情報の電子化」に関する要望受付の周知 【三重県トラック協会】</li> </ul>
6月			<ul style="list-style-type: none"> <li>車両制限令順守啓発のHP掲載、SA、PAの情報板にて違反防止の提示（通年）【NEXCO中日本】</li> <li>情報板にて車両制限令順守啓発の掲示（適宜） 【NEXCO中日本】</li> </ul>
7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>夏の交通安全運動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特殊車両通行許可申請業務研修会 〈県職員及び市町村職員初任者向け〉【愛知県】</li> <li>特車申請要領講習会【三重県トラック協会】</li> <li>トレーラーの安全な使用及び特車通行制度を含む関連法令改正に係わる研修会 【愛知県トラック協会】</li> <li>事務所安全大会等での周知（7月～12月） 【中部地方整備局】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「車両制限令」周知に係るHP掲載 【愛知県トラック協会】</li> <li>夏の交通安全運動に合わせ実施要綱を送付し周知 【岐阜県トラック協会】</li> </ul>
8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>いが道の駅キャンペーン【三重県トラック協会】</li> <li>「道の日」イベントでの啓発パネル展示・チラシ配布【浜松市】</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>特車申請窓口で大型車適正通行の啓発チラシ配布 【名古屋市】</li> </ul>
9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>秋の全国交通安全運動</li> <li>公共事業違反絶無に向けた現場点検 【中部地方整備局、道路管理者】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック事業協同組合講習会（適宜） 【NEXCO中日本】</li> <li>特殊車両通行許可申請業務研修会 〈県職員・市町村職員初任者向け〉【岐阜県】</li> <li>物流改善事例紹介セミナー実施 【愛知県トラック協会・中部運輸局愛知運輸支局・名古屋商工会議所】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>秋の全国交通安全運動に合わせ実施要綱を送付し周知 【岐阜県トラック協会】</li> <li>大型車点検整備啓発チラシ配布【三重県トラック協会】</li> <li>過積載防止等大型車通行適正化の啓発に係る会報誌・HPへの掲載（随時）【静岡県トラック協会】</li> <li>啓発チラシを全会員宛に発送【中部経済連合会】</li> </ul>

# (2) 主な活動内容

	街頭活動	講習会等	広報媒体活動
10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックの日啓発チラシ配布【三重県トラック協会】</li> <li>・中部地域一斉取締り</li> <li>・公共事業違反絶無に向けた現場点検【中部地方整備局・道路管理者】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新制度に関する説明会等(随時) 【中部地方整備局・関係機関】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・SNS、HPへの掲載【岐阜・三重県トラック協会】</li> <li>・メルマガ・会報誌への掲載【名古屋商工会議所】</li> <li>・中部一斉取締り結果HP等掲載【中部地方整備局】</li> <li>・特殊車両の通行制度 チラシ配布【三重県トラック協会】</li> </ul>
11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海コン街頭取締り【愛知県トラック協会】</li> <li>・トラックフェスタで啓発チラシ配布【三重県トラック協会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック事業共同組合講習会(適宜)【NEXCO中日本】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土曜の日(11/18)に合わせ、SNSにより特車通行制度や特車の安全通行を啓発する内容を投稿【静岡県】</li> <li>・重量物輸送に携わる関連部会、及び交通事故防止系セミナーにおいて「大型車通行適正化啓発ビデオ」を周知・配信【静岡県トラック協会】</li> </ul>
12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年末の交通安全運動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特殊車両通行許可事務の担当者研修会【静岡県】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両制限令違反車両の取締活動状況のSNS投稿(随時)【名古屋高速道路公社】</li> <li>・年末の交通安全運動に合わせ実施要綱を送付し周知【岐阜県トラック協会】</li> <li>・ラジオCM放送【中部地方整備局】</li> </ul>
1月			<ul style="list-style-type: none"> <li>・特車通行確認制度・モニター募集周知【三重県トラック協会】</li> <li>・車両制限令違反車両の取締活動状況のSNS投稿(随時)【名古屋高速道路公社】</li> </ul>
2月		<ul style="list-style-type: none"> <li>・特車オンライン申請勉強会【三重県トラック協会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・メルマガ・会報誌への掲載【名古屋商工会議所】</li> <li>・落下物防止啓発チラシの配布(配布先:愛知県トラック協会、愛知県建設技術協会)【名古屋高速道路公社】</li> </ul>
3月			<ul style="list-style-type: none"> <li>・電光掲示板「過積載防止」啓発【浜松市】</li> <li>・愛知県過積載防止連絡会議より要請文発信【運輸局】</li> <li>・物流改善事例集の作成(※3月公開予定)【名古屋商工会議所】</li> </ul>

## ○講習会等の実施

岐阜県庁において建設関係者に対し、特殊車両通行制度について講義を行い、大型車両の適正通行に関する理解を深めた。



2024.9.30 岐阜県庁

- 2024.4.16 三重県庁
- 2024.7.4 愛知県庁
- 2024.9.30 岐阜県庁
- 2025.2.17 愛知県警察学校
- 2025.2.19 愛知県トラック協会 重量品鉄鋼部会
- 2025.2.21 三重県トラック協会
- 2025.3.4 なごや建設事業サービス財団

- 大型車通行適正化啓発動画（継続）
- 建設技術フェアにおける広報活動（継続）
- YouTube、Tverへの投稿（継続）
- X（旧twitter）への投稿（継続）
- 業界紙（中部経済新聞・物流ニッポン新聞・輸送経済新聞）への掲載（継続）
- ラジオCM放送（新規）
- 各事務所工事等安全協議会における周知（新規）



各事務所工事等安全協議会



# (1) 広報活動 (中部地方整備局の活動)

## SNS、X(旧Twitter)、WEBなどでの広報各種活動を情報発信

### ■ 特車取締結果の情報 (掲載の車両は違反車両ではありません)

**国土交通省 飯田国道事務所** @mlit\_jida

【特殊車両現地取締 国道19号：長野県】  
大型車両の適正かつ安全な走行をしていただくために、中部地方整備局では定期的に違反車両の取締りを行っています。  
9月28日、国道19号長野県木曾郡木曾町日義において取締り(通行許可証の確認、重量・寸法の計測等)を実施しました。**#大型車両適正化**

**国土交通省 多治見砂防国道事務所** @mlit\_tajimi

**#国道19号** 土岐市にて特殊車両の通行に関する**#取締り**を実施しました。**#特殊車両**とは、車両の長さ・重量等が基準を超え、道路管理者の許可を受けて走行できる車両を言います。例えば、重すぎる車両は道路や橋を壊す原因となるため、取締りを実施することで道路の安全確保や事故防止に努めています。

道路を守るために車両重量など測定

**国土交通省 浜松河川国道事務所** @mlit\_hamamatsu

12月7日、国道1号「道の駅」掛川にて、特殊車両の取締りを行いました。  
この取締りは、道路を劣化させる重量違反車両への対策及び重大な事故の抑止の強化を目的としています。当日は、「道の駅」掛川に進入してきた車両に対して、許可証確認、車両検測を行いつつも適正でした。**#取締り #特車取締**

### ■ YouTube、Tverへの投稿

**道路も車両も大切なパートナー**  
～大型車両の適正通行～

概要

道路の適正利用にご協力をお願いします！

【大型車両の適正通行にご協力】  
国土交通省中部地方整備局からのお知らせです。大きさや重量が制限値を超える車両で道路を通行する場合は許可が必要です。許可申請は簡単なオンラインでの手続きもできます。  
道路の適正利用にご協力をお願いします。  
【関連サイト】  
大型車適正化について  
<https://www.cbr.mlit.go.jp/road/ooeat>  
オンライン手続きはこちらをクリック>>  
<https://www.tokusya.ktr.mlit.go.jp/PR/>

### ■ 新聞各紙へ掲載し、特車制度の情報・制度の周知

#### R7.2 業界紙(中部経済新聞・物流ニッポン新聞・輸送経済新聞)へ掲載

2025年12月12日(土)

米穀製品の名古屋食糧

名古屋市長

「トランクルール」および「特」の皆さんは必ずチェック！走行ルールを

「**わずかな重量の超過であっても道路を傷めます!**」

**許可無く走ると法令違反!**

右記の制限をひとつでも超える場合 **特殊車両通行許可制度** (もしくは特殊車両通行管理制度)の取付が必要です。

長さ12m 幅2.5m 高さ3.8m 重量20t 軸重10t

① 特殊違反取締りが全国で実施されています。  
② 違反箇所には運転者だけでなく荷主の情報も取得しています。  
③ 違反者には100万円以下の罰金が科せられる場合があります。

# (2) 広報活動(各委員の活動)

## 岐阜県

### ○特殊車両通行許可申請審査業務研修会

審査業務のスキルアップのため、現地機関(土木事務所)及び市町村を対象に、特殊車両通行許可制度及び審査業務について研修会を実施。



## 一般社団法人愛知県トラック協会

### ○トレーラーの安全な使用及び関連法令改正に係わる研修会

- ・特殊車両通行確認制度の施行、トレーラーに係わる最新の関係法令改正の紹介とトレーラー輸送による輸送効率の向上
- ・実車実験動画で見るトレーラー横転抑制装置の有効性



## 中日本高速道路(株)(名古屋支社)

### ○啓発チラシの配布

交通安全運動等で配布、大口・多頻度割引制度利用者の請求書に同封、法令順守するよう啓発活動を実施。



## 国土交通省中部地方整備局

### ○ラジオCM放送(トクシャザウルス:全40秒)



ナレーション：国土交通省中部地方整備局からのお知らせです。

効果音：ぎゃおーぎゃおー(怪獣の鳴き声) ぎゃー(逃げ惑う人々の悲鳴)  
 効果音：迫り来る怪獣の足音と鬼気迫る音楽(ゴジラのような雰囲気) 開始  
 ナレーション：法律で定められたサイズを超える特殊車両、トクシャザウルスが許可されていない道路に現れました。人々は逃げ回っています。

男：助けてくれー、トクシャザウルスが道路を壊しに来たぞー。  
 女：このままだと、道路が壊れて使えなくなっちゃう…。  
 効果音：ごー、がたがた(地震、雷、火事のような音楽)

ナレーション：法律で定められた重さや高さを超える特殊車両は、原則、道路管理者が許可した道路以外は通行できません。道路の適正な利用にご協力ください。 国土交通省中部地方整備局からのお知らせでした。

## (2) 広報活動(各委員の活動)

### 一般社団法人静岡県トラック協会

- 交通事故防止系セミナーで動画配信  
交通事故防止系セミナーにおいて「大型車通行適正化啓発ビデオ」を配信。



### 愛知県

- 令和6年度特殊車両通行許可申請業務研修会

#### 【目的】

特殊車両通行許可申請審査業務のために必要な基本的な知識と基礎的な技能等を身に付ける。

#### 【対象者】

特殊車両通行許可申請審査業務経験が3年未満の県、市町村及び愛知県道路公社職員

#### 【研修内容】

- ・特殊車両通行許可制度の概要について(愛知県道路維持課職員・中部地方整備局道路部交通対策課様)
- ・特殊車両通行許可申請審査業務について(愛知県測量設計業協会様)

### 浜松市

- 道路情報板を活用した啓発活動  
道路情報板を活用した啓発活動を実施。市内のHL7型道路情報板(4箇所)を活用し、過積載防止を呼びかけた。



### 名古屋商工会議所

- 物流改善に関する好事例を紹介するセミナー  
荷主企業や運送事業者など、物流に携わる事業者を対象に物流改善に関する好事例を紹介するセミナーを実施。

#### (1)講演

- ・「物流の2024年問題に関する調査」について(事務局)
- ・特別講演 講師:株式会社NX総合研究所 金澤 匡晃 氏

#### (2)事例紹介

- ①株式会社タカギスチール 代表取締役 高木 智英 氏
- ②NM物流株式会社 代表取締役 加藤 晃規 氏
- ③南星キャリックス株式会社 専務取締役 市川 大志 氏

#### (3)パネルディスカッション

- ・金澤氏と事例発表者による意見交換

# (2) 特殊車両の現地取締り

## 中部地域一斉取締り

【中部地方整備局、中部運輸局、高速道路各社、警察で連携して同時実施】

無許可や条件違反、積載超過車両を一掃  
中部地域13カ所で一斉取締りを実施

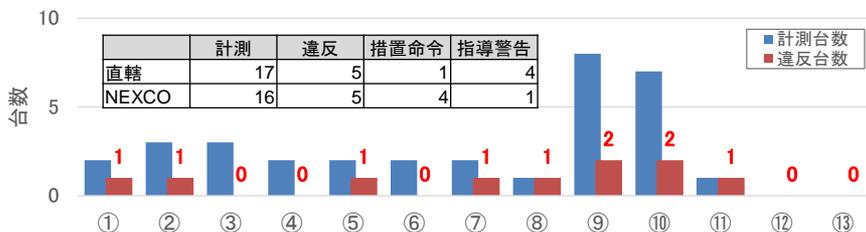
計測台数33台 違反検挙台数10台  
(措置命令5台、警告5台)

- 令和6年10月9日(水) 13:30 ~ 15:30
- 6県、13箇所の国道及び高速道路等



令和6年度 中部一斉取締り実施場所 (10月9日(水))

事務所名	路線	場所	取締基地名
① 多治見砂防国道事務所	国道19号上	岐阜県土岐市泉町大字河合字七反田地内	土岐車両重量計測所
② 岐阜国道事務所	国道21号下	岐阜県不破郡垂井町地内	垂井チェーン着脱所
③ 高山国道事務所	国道41号下	岐阜県高山市久々野町長淀字曲り洞地内	久々野車両計量所
④ 静岡国道事務所	国道1号上下	静岡県藤枝市内	谷稲葉うぐいすPA
⑤ 浜松河川国道事務所	国道1号上	静岡県掛川市内	道の駅掛川
⑥ 名古屋国道事務所	国道1号上	愛知県岡崎市舞木町字野添地内	岡崎車両計量所
⑦ 飯田国道事務所	国道19号下	長野県木曾郡木曾町日義地内	宮ノ越チェーン着脱場
⑧ 三重河川国道事務所	国道23号上	三重県松坂市中道町花の木地内	三雲特殊車両基地
⑨ NEXCO中日本(東京)	東名高速	静岡県袋井市山科地内	袋井IC入口
⑩ NEXCO中日本(東京)	東名高速	静岡県浜松市東区流通元町地内	浜松IC入口
⑪ NEXCO中日本(名古屋)	名神高速	岐阜県不破郡関ヶ原町地内	関ヶ原IC(入口)
⑫ NEXCO中日本(名古屋)	東名高速	愛知県岡崎市大平町地内	岡崎IC(入口)
⑬ 名古屋高速道路公社	11号小牧線	愛知県西春日井郡豊山町大字青山地内	大山川料金所



# (2) 特殊車両の現地取締り(街頭指導含む)

## 中部地整取締り結果(令和7年1月末)

実施年度	実施回数	測定台数	違反台数						
			無許可	通行許可制度					許可有
				無許可		許可有			
				連結違反	許可経路違反	車両諸元違反	通行条件違反	許可証不携帯	
令和5年度	75	166	67	33	4	9	7	0	14
		%	40.4	49.3	6.0	13.4	10.4	0.0	20.9
令和6年度	79	143	47	27	0	5	7	0	8
(R7.1末)		%	32.9	57.4	0.0	10.6	14.9	0.0	17.0

## 一般社団法人愛知県トラック協会

○海上コンテナ積載トレーラー合同取締りの実施  
 往来コンテナトレーラの緊締実施の取締り、車検実施状況の確認、注意喚起のチラシ配布、特殊車両通行許可制度の周知



## 中日本高速道路(株)東京支社

- ①現地取締り
- ②本線型軸重計取締り
- ③事業組合等に対するの車両制限令についての講習
- ④中部地域特車一斉取締り
- ⑤袋井警察署・静岡県警察高速隊浜松浜北分駐隊と合同取締り



## 名古屋高速道路公社

- 指導取締り  
 愛知県警察高速道路交通警察隊、中日本高速道路株式会社と連携した取締りを下記のとおり実施することにより、違反防止に向けた活動を実施。



# (3) 公共事業違反ゼロPTにおける取組み

## 公共工事における特殊車両通行許可の確認等一斉点検の実施

令和3年8月版

(国道事務所用)

### 第1編 共通編

#### 第1章 総則

特仕1-1-1-33 交通安全管理

#### 6. 通行許可

- 受注者は、建設機械、資材の運搬にあたり、道路法第47条第1項、車両制限令第3条における一般的制限値をこえる車両を通行させようとする場合は、運搬資機材毎に運搬計画（車種区分、車両番号等、車両諸元及び積載重量、資材の積載限度数量、通行経路、許可証の有効期限等の確認方法と確認頻度）を作成し、**施工計画書**に記載しなければならない。
- 受注者は、運搬計画どおり運行していることを確認しなければならない。  
また、確認を行った資料については、整理保管するとともに、監督職員または検査職員の要求があった場合は速やかに**提示**しなければならない。

### 工事計画の打ち合わせ段階から ＜ チェックと指導を ＞



各項目毎に、回答欄へ「適切な場合 1」、「一部不適切な場合 2」、「不適切な場合 3」、「対象外の場合 4」を記載する。

確認項目	回答欄
<b>2. 許可証の確認</b>	
1) 建設機械、資材の運搬にあたり、通行許可の手續がされている。	
①許可証もしくは申請書が確認できる	
②下請が手續を行っていることを元請が確認している	
③運搬予定日の概ね2〜3ヶ月前の申請日であることを確認している	
2) 運搬日に有効な特殊車両許可証を取得している。	
①運搬(予定)日が許可証の有効期限内である	
3) 運搬計画どおりの許可証である。	
①対象資機材と許可証の積載貨物の品名が一致している	
②積載重量と車両重量の和が許可証の総重量以下となっている	
③積載物の寸法が許可証の寸法以下となっている	
④運搬計画に許可条件が反映されている	
<b>3. 運搬車両の通行(運搬)方法の確認</b>	
1) 運搬車両が許可証に記載された車両番号及び積載重量以下である。	
①許可証に記載されている車両番号である(トレーラー等は、トラクタとトレーラーの両方確認)	
②積載重量と車両重量(自重+乗員)の和が許可証の総重量以下である	
③積載重量が車検証の最大積載量以下である(道路運送車両法)	
2) 運搬経路が許可証に記載された通行経路である。	
①主な路線(国道、主要地方道、C・D条件区間等)の通行が確認できる	
②通行経路途中の休憩場所、交差点が確認できる(起終点のみは不可)	
3) 運搬日が許可証に記載された有効期限内である。	
①運搬日が、タコグラフ、写真データ等から確認できる	
4) 運搬条件が許可証に記載された条件(誘導車、夜間)で走行している。	
①許可条件に基づき誘導車を配置していることが確認できる	
②許可条件に指定された通行時間帯に運搬していることが確認できる	

### 【事務所名】特殊車両通行許可制度に関する確認表

2024版

工事名	点検日	
実施者	所属事務所	
	氏名	

確認項目	回答欄
------	-----

#### 1. 施工計画書の確認

1) 建設機械、資材の運搬にあたり、一般的制限値を超える車両(以下、特車)の有無が記載されているかを確認する。

①「指定機械」、「主要船舶・機械」、「主要資材」に特車の記載がある

②「交通管理」に特車運搬資機材一覧表がある等の運搬計画が確認できる

2) 特車に関する対応方針が記載されているかを確認する。

①対応方針(法令遵守、下請、納入・運搬業者への指導等)の記載がある

3) 運搬資機材ごとに、運搬計画が作成され、運搬車両の確認方法及び確認頻度(資機材ごと)が記載されているかを確認する。

①運搬計画に必要な項目(追特記載項目)が整理されている

②整理した項目に対して、確認方法が記載されている

③整理した項目に対して、確認頻度が記載されている

- 【整理すべき項目】
- 項目毎に、有・無を確認する
  - 一部でも確認できない場合は「無」とする

項目	運搬計画	確認方法	確認頻度	備考
運搬資機材				
車種区分				
車両番号				
車両諸元				
積載重量				
積載限度重量				
通行経路				
許可証の有効期間				
通行条件等				

# (3) 公共事業違反ゼロPTにおける取組み

## ■ 対象工事

令和6年10月7日から同年12月31日(原則)の期間において特殊車両の通行が関わる工事

## ■ 点検件数

- ・ 中部地方整備局:主任監督員毎に1工事
- ・ 自治体等:自治体又は高速道路会社毎に1工事

## ■ 点検内容

- ・ 施工計画書への記述状況
- ・ 運行記録、確認状況の記録等

## ■ 点検結果

箇所数	中部地方整備局	自治体等	総計
点検箇所	87	45	132
是正指導(箇所)	15	1	16

## 主な是正指導内容

- ・ 運搬計画に許可条件が反映されていない。
- ・ 通行経路途中の休憩場所、交差点が確認できない。
- ・ 通行許可証の有効期限は工事の工程と整合がとれていなかったため、余裕をもって申請するよう指示した。
- ・ 条件書では寸法C条件であったが、誘導車がなかった。

一層強化して継続実施

※ 発注者による管理監督の徹底



# (3) 審査の迅速化に関する取組み

## 中部管内道路情報便覧収録整理業務【中部地方整備局】

### <業務目的>

特殊車両通行手続きの迅速化に資する道路情報のデジタル化に向けて、道路情報便覧に収録されていない地方道（未電子化区間）を対象に、道路情報便覧の収録促進を図り、特殊車両通行許可審査事務の効率化を目的とする。

### <業務内容>

道路情報便覧の収録に必要な値を仮値として入力した調査表を作成し、道路法第47条の1第1項の規定に基づき、各道路管理者に協議（以下「法定協議」）を予定。

本業務では、管内の各道路管理者に対して実施した法定協議の回答結果をもとに、道路情報便覧の収録に向けた、内容確認及び整理取り纏めを行うものである。

#### ■未電子化区間は全国で約21万km（R5.4月時点）

このうち、優先区間を設定して全国の道路管理者へ法定協議を予定

令和5年度としては、優先区間1：約1.5万kmを収録

■令和6年度は、令和5年度に協議した優先区間2 約1.1万kmに加えて、新たに優先区間3 約0.7万kmを令和6年度末収録予定

■今回業務は、中部地方整備局管内における

優先区間4 約21,000km(中部管内は約2,300km)が対象

### 過年度の収録実績

収録方法	新規収録延長 単位(km)			
	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
自主収録	2,657	1,774	1,148	未集計
法定協議	-	-	14,502	17,876
合計	2,657	1,774	15,650	

約9倍

### 法定協議による道路情報便覧の収録加速

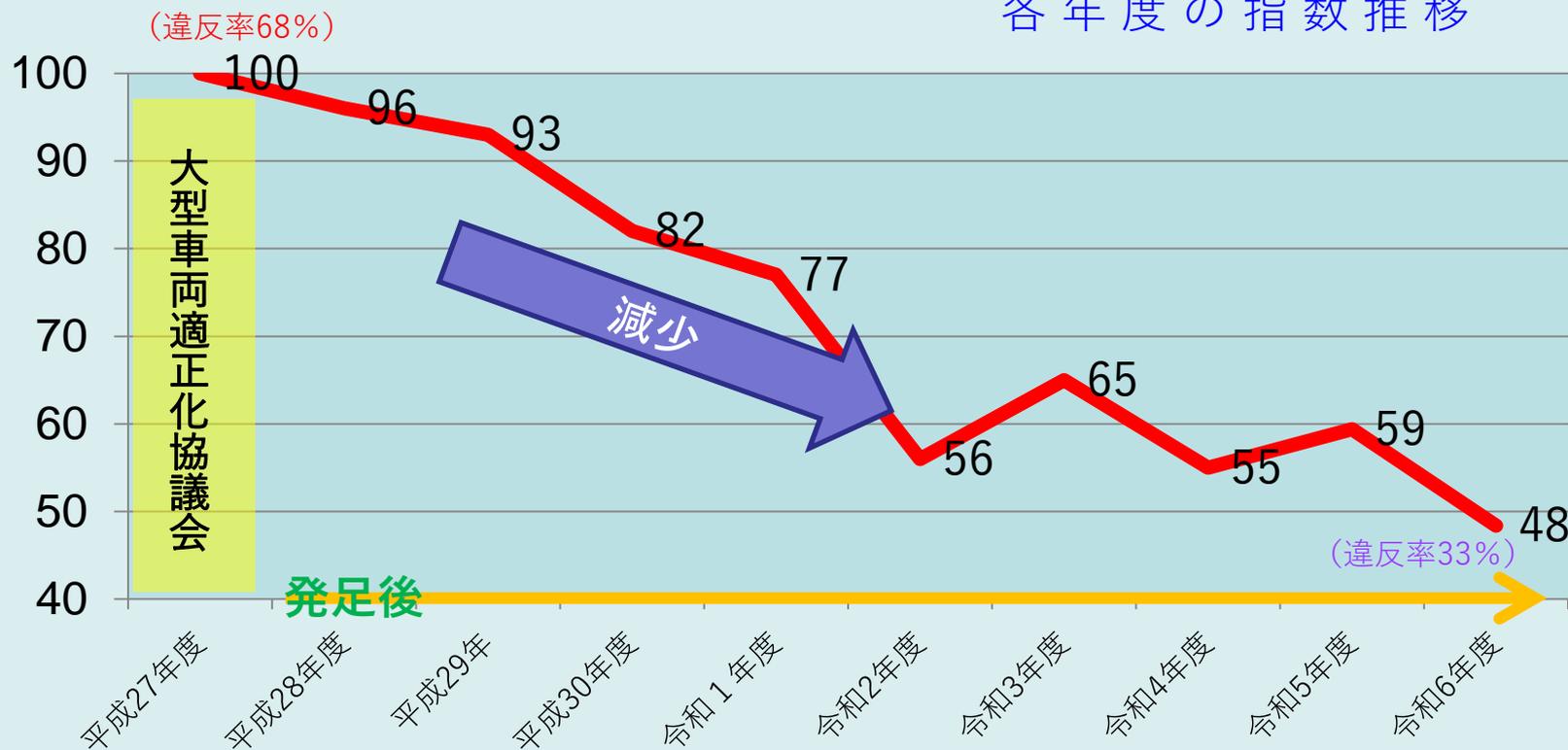
- 許可申請の審査簡素化(審査日数の短縮)
- 通行確認制度の利便増進

## (4) 活動の効果検証 (現地取締りの分析・違反構成)

- 大型車両通行適正化協議会発足後、取締強化の法整備と関係機関の取組みを行い違反率は毎年減少し、昨年度は増加に転じたが、今年度は再び減少した。
- 違反の態様(車両、内容等)を精査し、焦点を絞った広報啓発活動が必要

### 現地取締りにおける違反率の推移

H27年の違反率を「100」とする  
各年度の指数推移



※ 違反率 = 計測台数に対する違反台数の割合

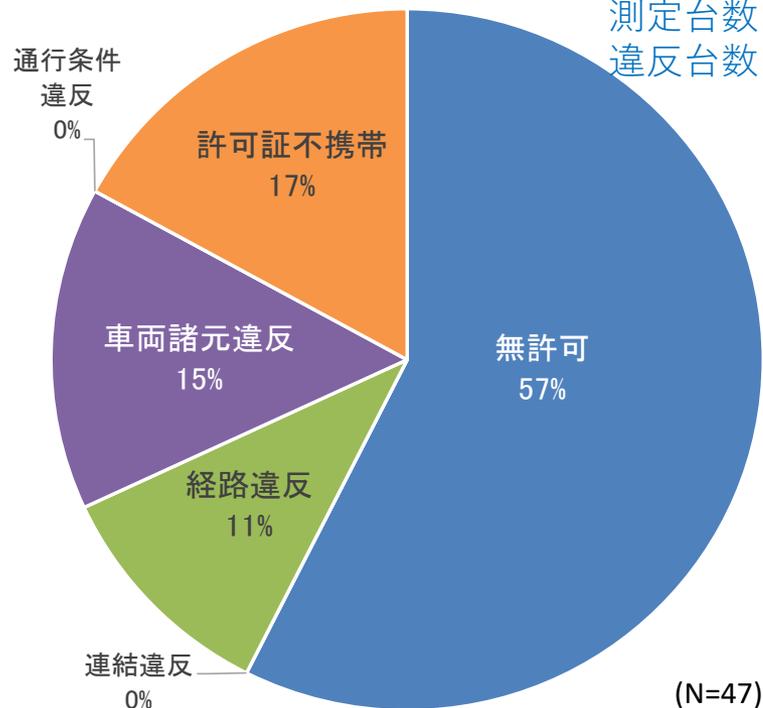
# (4) 活動の効果検証 (現地取締りの分析・違反構成)

- 今年度(R7.1末)は現地取締りで143台測定し、47台の車両に対して警告・措置命令を行った。
- 違反内容が無許可の割合は約半数を占め、次いで許可証不携帯が約2割とやや増加傾向。
- 道路を劣化させる要因となりうる無許可、許可内容違反(許可証不携帯を除く)は、令和2年度以降やや減少傾向にあったが、令和5年度で増加に転じている。

## 中部地整における現地取締りの違反内容

### ◆違反の割合 (令和6年度)

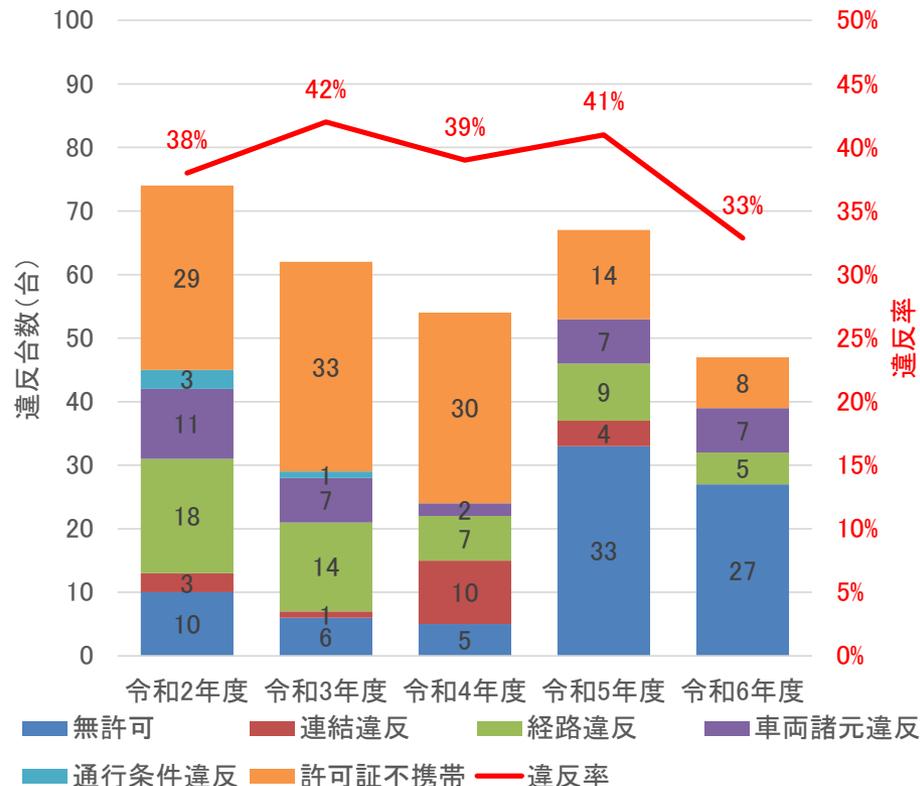
実施回数： 79回  
測定台数： 143台  
違反台数： 47台



無許可 : 許可申請手続きを一切していない。  
 連結・経路・車両諸元・通行条件違反 : 許可を取得しているものの、許可内容に違反している。  
 許可証不携帯 : 許可を取得しているものの、許可証を携帯していない。

※令和7年1月末現在

### ◆違反台数の推移



※違反率：違反台数/測定台数

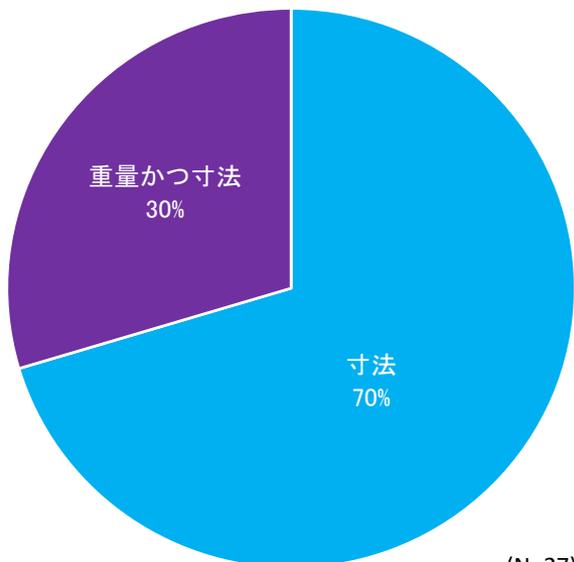
# (4) 活動の効果検証 (現地取締りの分析・違反構成)

- 違反内容が無許可の車両のうち、その多くが”寸法超過”に関わる違反となっている。
- 寸法超過の無許可車両のうち約5割が空荷(積荷なし)であり、寸法超過における制度の周知、遵法意識の醸成が必要。

## 中部地整における現地取締り違反内容

※令和2年～6年度 (令和7年1月末現在)

### ◆無許可車両の違反諸元の内訳



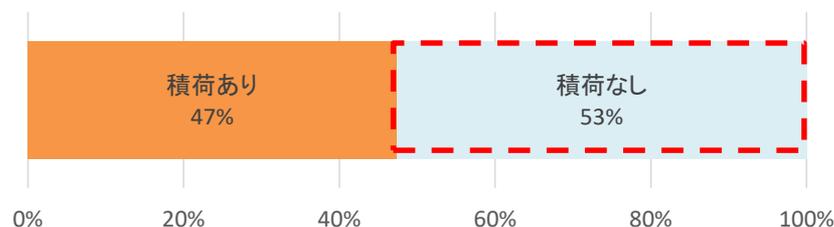
(N=27)

違反の諸元	R2	R3	R4	R5	R6
寸法	13	17	10	17	19
重量かつ寸法	11	14	12	13	8
重量	2	2	1	0	0
不明	3	0	7	3	0
総計	29	33	30	33	27

### ◆無許可 (寸法) の主な車両

トレーラ	寸法	重量かつ寸法	総計
バン型	6	3	9
海コン	4	0	4
自動車運搬用	2	2	4
あおり型	3	0	3
幌枠型	1	1	2
一般セミ	2	0	2
タンク型	0	1	1
スタンション型	1	0	1
コンテナ用	0	1	1
ポール	0	0	0
建設機械	0	0	0
重セミ	0	0	0

### ◆無許可 (寸法) の積荷の内訳



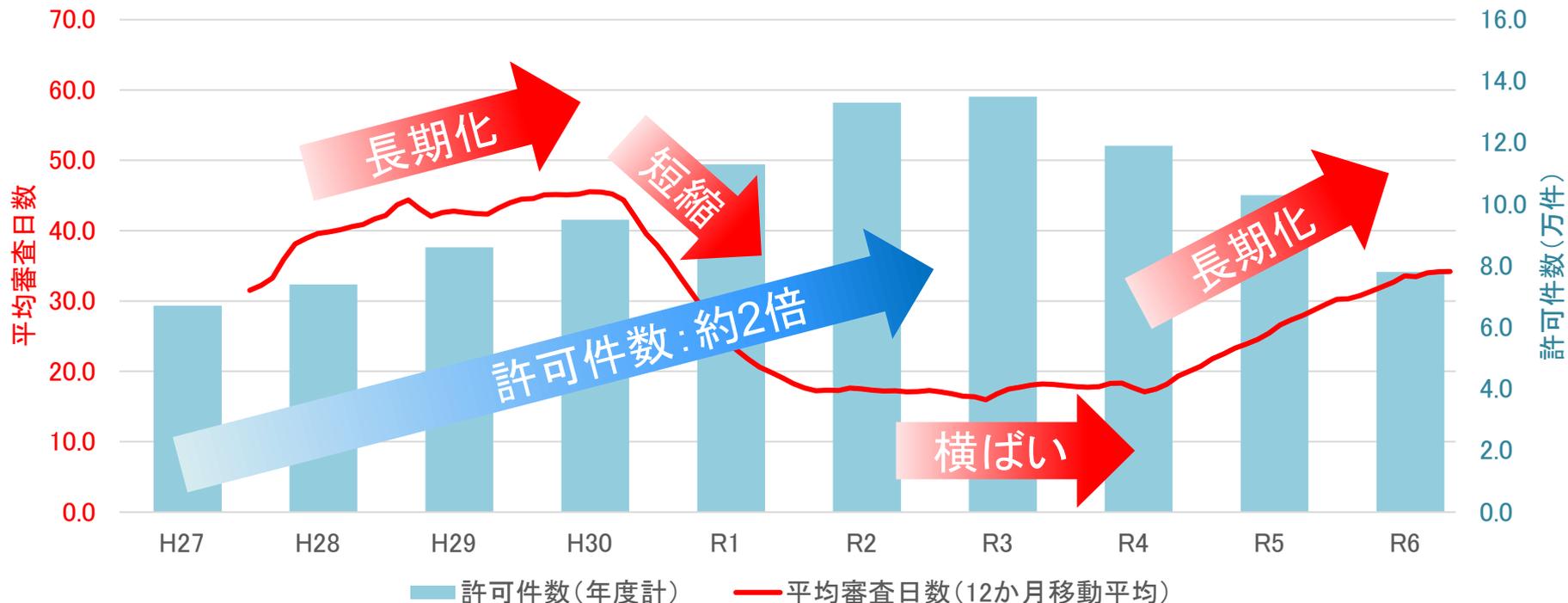
注) 無許可 : 許可申請手続きを一切していない限度超過車両。

# (4) 活動の効果検証 (審査の迅速化)

## 特殊車両通行許可申請に対する「審査の迅速化PT」の取組み

- ・ ドライバー不足等に伴う車両大型化の進展により特車通行許可件数はH27からR3までに約2倍に増加。
- ・ 許可件数の増加に伴い審査日数は長期化傾向で推移していたが、H30に「審査の迅速化PT」を発足し、事務処理の改善、道路情報便覧の電子化等に取り組んだ結果、R2にはH29当時の半分以下を実現した。
- ・ しかしながら、審査日数はR5に長期化傾向に転じており、更なる短縮の実現には道路情報便覧の収録強化による特殊車両通行確認制度への移行促進等が必要。

### 中部地整管内の許可件数と審査日数の推移



※R6年度はR6.4～R7.1までの10か月 16

## (5) 活動に関する調査(物流関係者向けWebアンケート)

### 【アンケート結果】

- 道路の老朽化問題や大型車の通行適正化に係る法令に関する認知度は約3～6割。
- オンライン申請や特殊車両通行確認制度の認知度は約2割。昨年度と比較すると認知度は横ばいで**全体的に低い傾向**。運行管理者あるいはトラックドライバーのうち、特殊車両通行確認制度を「聞いたことがあり内容も知っている」と回答した人の61%が「利用している。利用したことがある」と回答。
- 重量超過車両の違法な走行実態等の効果的な周知方法として、**「SNSによる情報提供」や「ラジオCM」「新聞広告」等の意見を確認**。
- 情報提供媒体として、LINEやYouTube等を利用する割合が高いため、SNSの広告利用や動画コンテンツを作成することも有効と考えられる。



- 現在の取り組み（新聞広告やSNSなどの広報活動）を継続し、荷主や運送事業者への遵法意識の醸成を図る。
- 特殊車両通行確認制度の広報活動や道路情報便覧の収録など電子化作業を継続することで、特殊車両通行確認制度の利用や特車審査の迅速化が促され、申請負担の軽減を図る。

# (5) 活動に関する調査(物流関係者向けWebアンケート)【参考1】

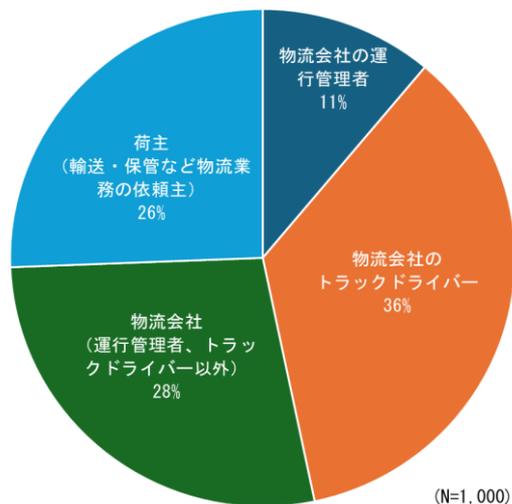
大型車の通行適正化に係る法令の知識や特車申請、特車違反の取締に係る認知度を問うアンケートを実施(R6.10月実施)

サンプル数: 1,000人

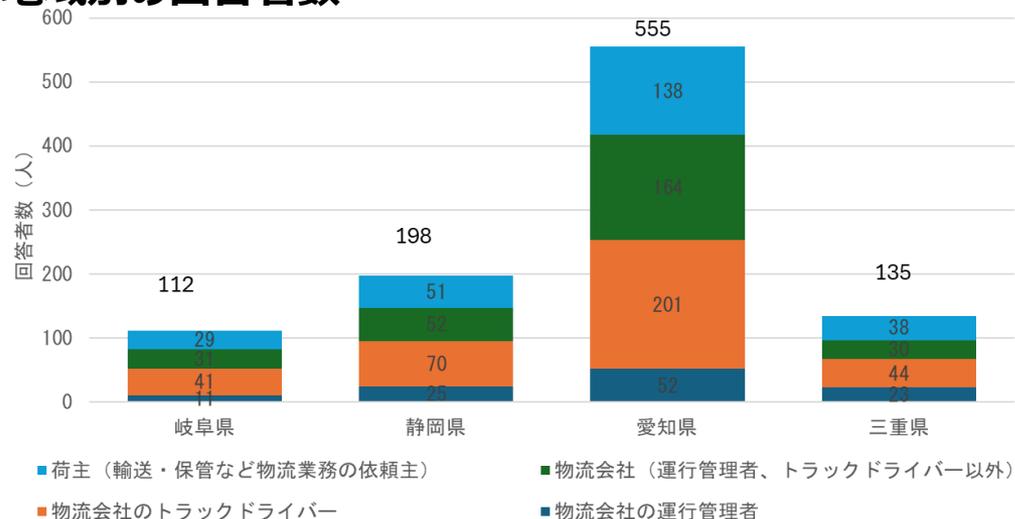
設問内容: 大型車両通行適正化と特車申請、道路構造の保全に関する事項等

回答者の属性: (岐阜、静岡、愛知、三重県在住者で、物流関係の仕事に従事されている方)

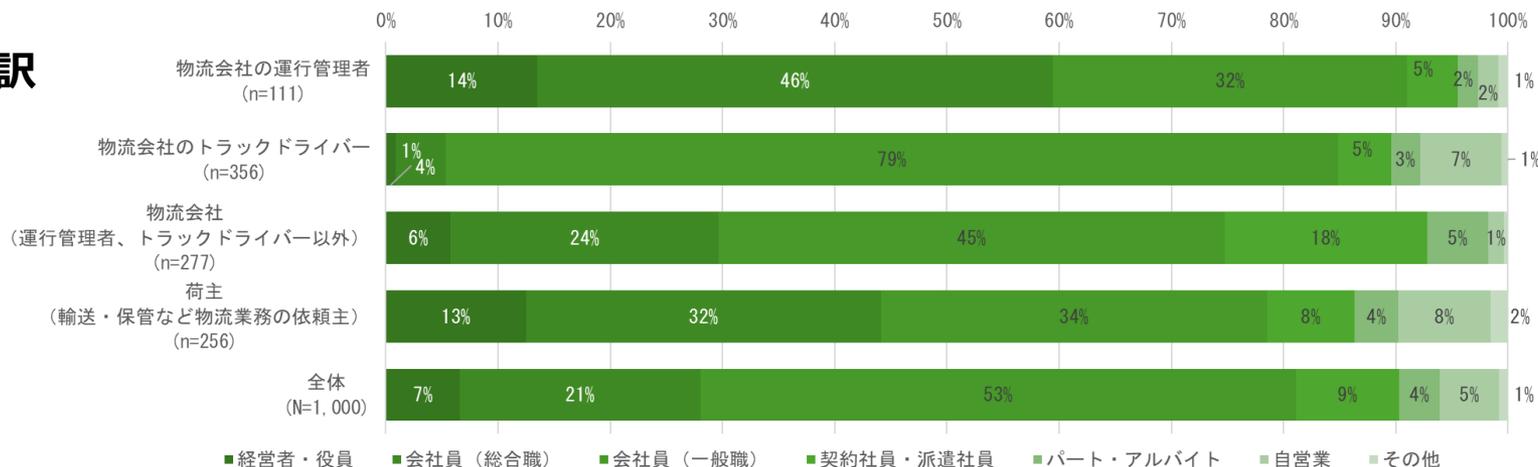
## ◆物流関係者の内訳



## ◆地域別の回答者数



## ◆職種の内訳

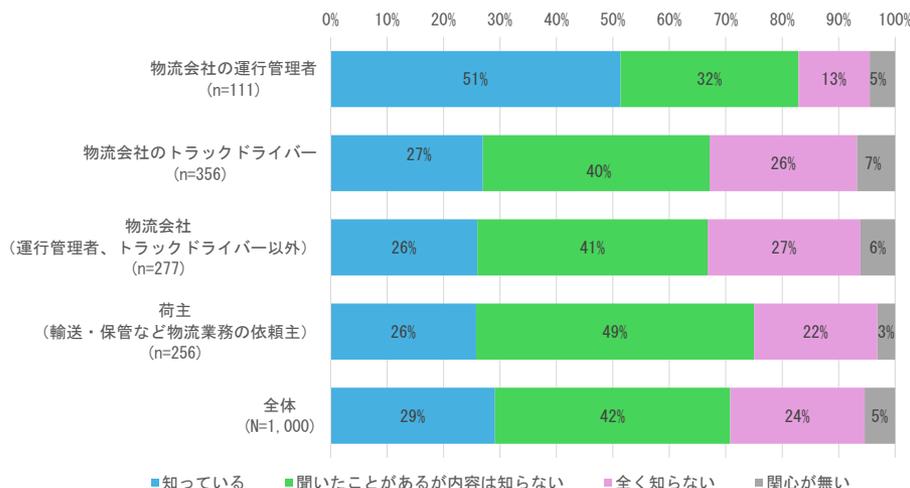


# (5) 活動に関する調査(物流関係者向けWebアンケート)【参考2】

- 道路(橋梁含む)等が老朽化している問題について全体の29%が「知っている」と回答。
- 「聞いたことがあるが内容は知らない」「全く知らない」「関心がない」と回答した割合は全体で71%であった。
- ⇒道路(橋梁含む)等の老朽化問題の内容を含めた広報を継続する必要がある。
- 重量などの上限が法令で決まっていることについて全体の63%が「知っている」と回答。
- 大型車通行適正化に係る法令に関する認知度は増加。

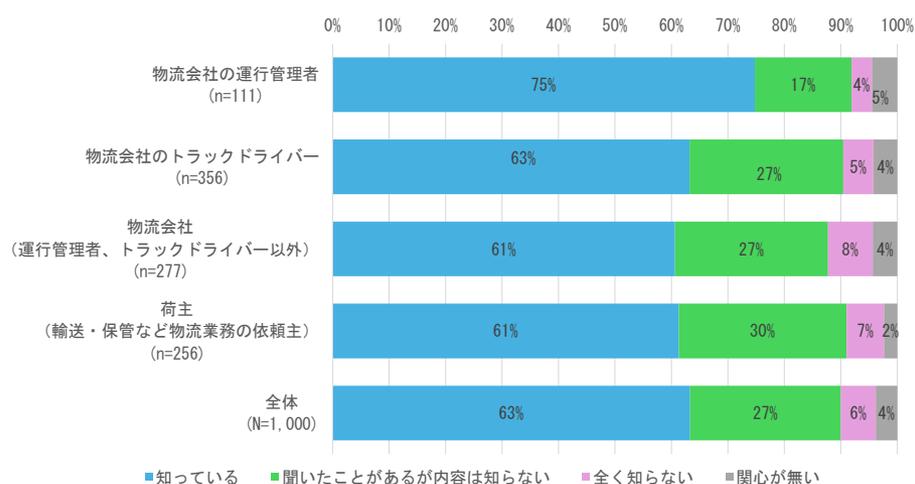
## 【道路(橋梁含む)等の老朽化問題に関する認知度】

Q1.全国的に道路(橋梁含む)等が老朽化している問題をご存じですか。



## 【大型車の通行適正化に係る法令に関する認知度】

Q2.道路を走行できる車両には重量などの上限が法令で決まっています。このことをご存じですか。



### ◆昨年度との比較



### ◆昨年度との比較



# (5) 活動に関する調査(物流関係者向けWebアンケート)【参考3】

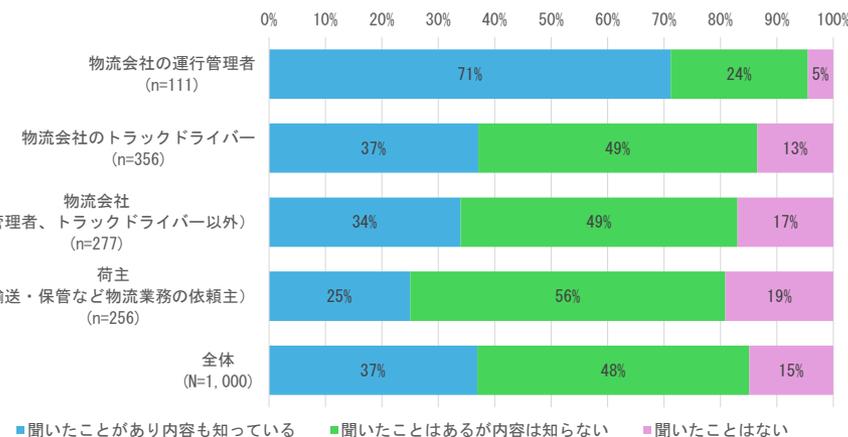
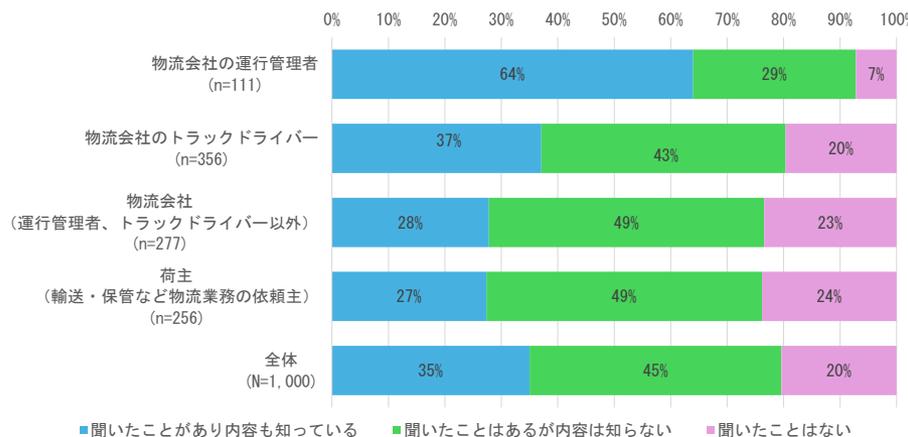
- 重量の上限値を大きく超えて走行することが老朽化の原因の1つであることについて全体の20%が「聞いたことはない」と回答。老朽化の原因の1つが超重量車両の走行であることの認知度はやや増加。
  - 車両に積むことのできる荷物の上限が法令で決められていることについて、全体の37%が「聞いたがことがあり内容も知っている」と回答。属性別に比較すると「荷主」の認知率は最も低い(25%)。
- ⇒大型車通行適正化に係る法令については、継続して荷主を含めた物流業界全体への広報を行う必要がある。

## 【道路(橋梁含む)等の老朽化問題に関する認知度】

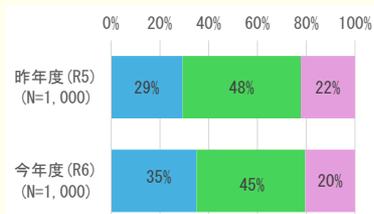
Q3.重量の上限値を大きく超えて走行する車両は、道路(橋梁含む)の老朽化の原因となることをご存じですか。

## 【大型車の通行適正化に係る法令に関する認知度】

Q4.車両に積むことのできる荷物の大きさの上限も法令で決められています。このことを知っていますか。



### ◆昨年度との比較



### ◆昨年度との比較



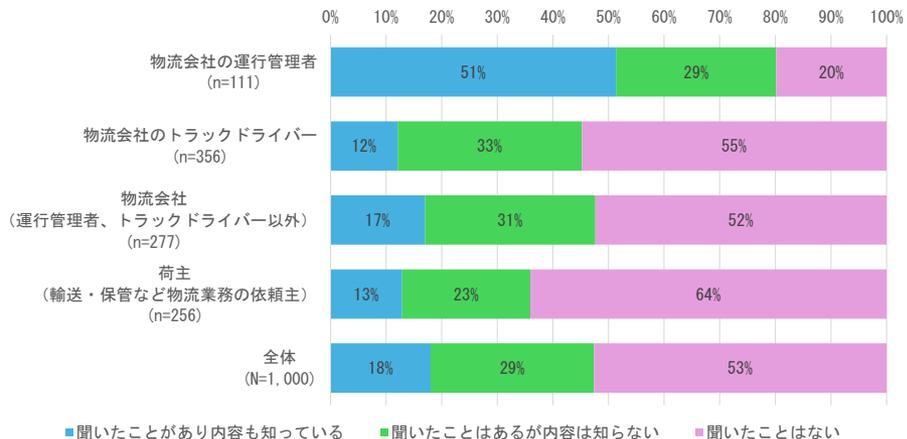
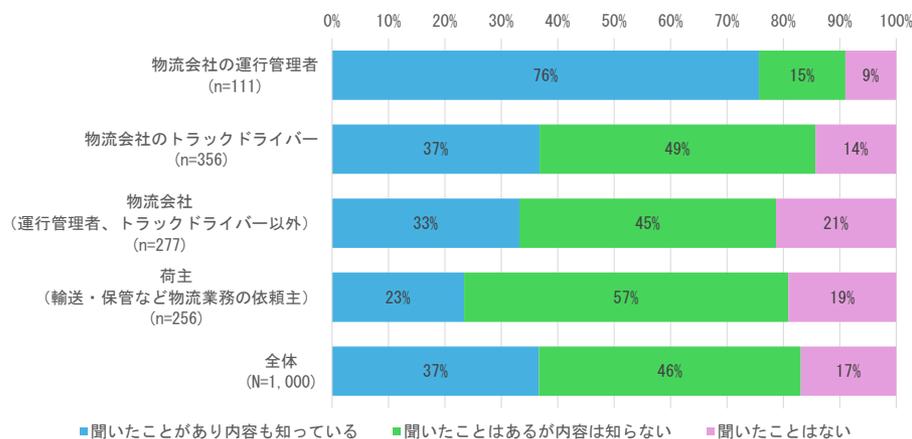
# (5) 活動に関する調査(物流関係者向けWebアンケート)【参考4】

- 特殊車両の通行には、通行許可が必要であることについて全体の83%が「聞いたことがある」と回答。昨年度から認知度はほぼ変化なし。
- 特車通行許可のオンライン申請が可能にであることについて全体の53%が「聞いたことはない」と回答。昨年度から増加傾向。  
⇒オンライン申請については、内容を含めた周知や広報活動を継続する必要がある。

## 【特殊車両通行許可申請に係る知識】

Q5.一定の大きさや重さを超える車両（特殊車両）の通行は、あらかじめ道路管理者に対して特殊車両通行許可申請（以降、特車申請という）を行い、通行許可を得る必要があります。このことをご存じですか。

Q6.道路管理者が設置している窓口に出向いて通行許可の申請を行うことが出来ますが、申請者の負担軽減のため、オンラインで申請することが可能となっています。このことをご存じですか。



### ◆昨年度との比較



### ◆昨年度との比較



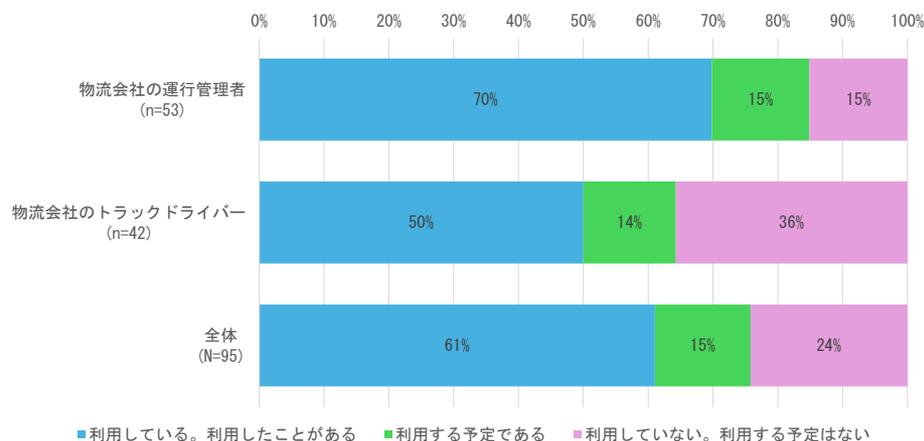
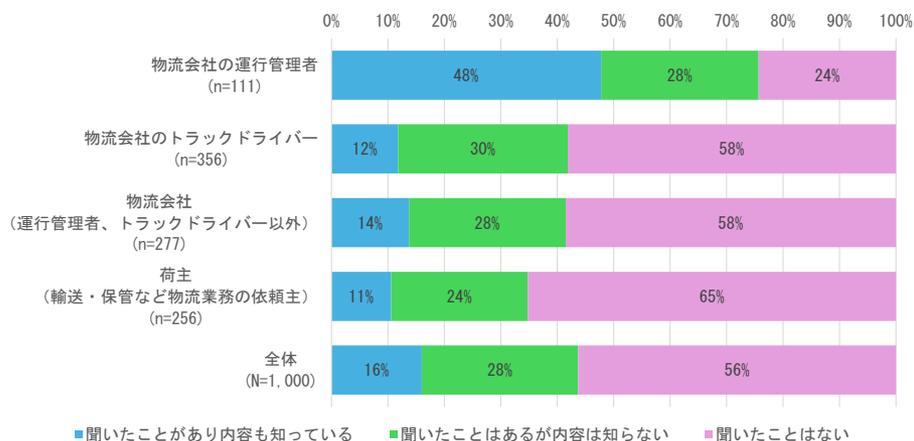
# (5) 活動に関する調査(物流関係者向けWebアンケート)【参考5】

- 令和4年度より開始された特殊車両通行確認制度について、全体の56%が「聞いたことがない」と回答。
- 特殊車両通行確認制度の利用について全体の61%が「利用している。利用したことがある」と回答。
- ⇒特殊車両通行確認制度については、制度の内容を含めた周知や広報活動を継続する必要がある。

## 【特殊車両通行確認制度に係る知識】

Q7. あらかじめ登録した車両について、オンラインシステムで自動的に通行可能経路を確認し、即時に複数経路の回答を受け通行することができる「特殊車両通行確認制度」（令和4年4月1日施行）を知っていますか。

Q8. 「特殊車両通行確認制度」を利用していますか。  
【R6年度新規設問】



### ◆昨年度との比較



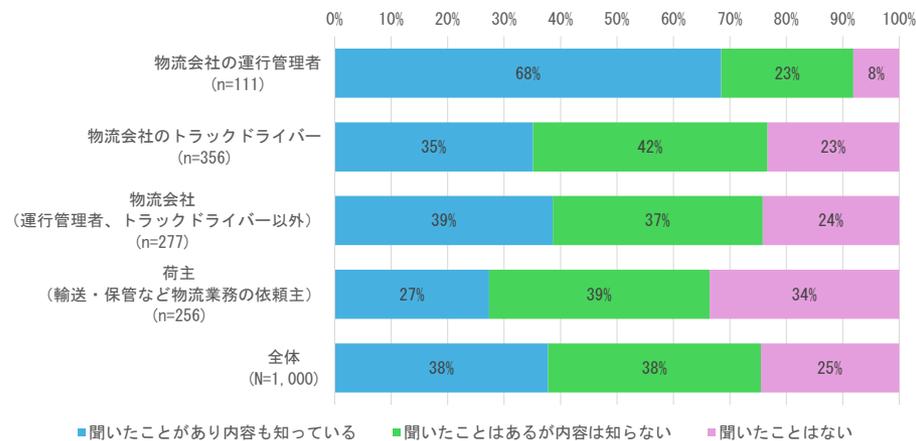
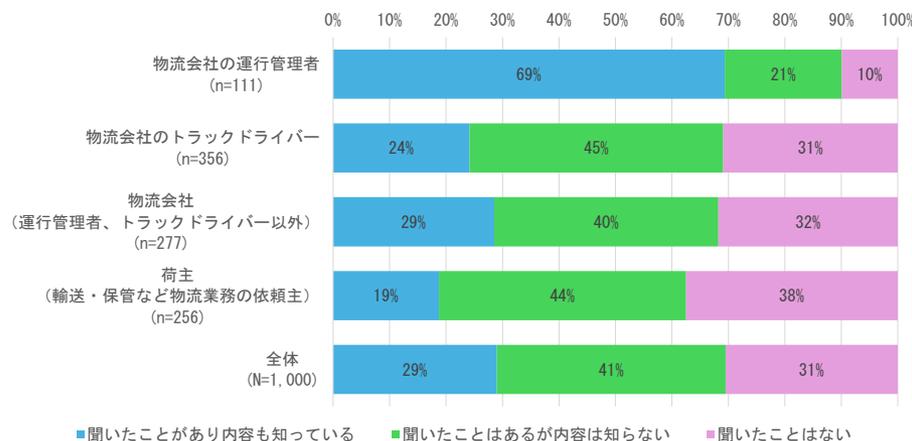
# (5) 活動に関する調査(物流関係者向けWebアンケート)【参考6】

- ・ 特車違反の取締が全国で行われていることについて全体の70%が「聞いたことがある」と回答。認知度はほぼ変化なし。
  - ・ 違反を確認した場合、運転手だけでなく、荷主に対しても罰則があることについて、荷主の27%が「聞いたことはない」と回答。属性別に比較すると荷主の認知度が最も低い。
- ⇒荷主に対する罰則が定められていることは、物流業界(特に荷主)への周知や広報活動を継続する必要がある。

## 【特車違反の取締に係る法令に関する認知度】

Q9.道路の構造を守り、道路交通における安全性を確保するため、特殊車両を通行する際の手続きが適正に履行されているかを確認し、違反車両に対して必要な措置を命じることを目的に、全国で特車違反の取締が行われていることをご存じですか。

Q10.取締において違反を確認した場合には、運転者だけで無く、荷主に対しても罰則が定められています。このことをご存じですか。



### ◆昨年度との比較



### ◆昨年度との比較

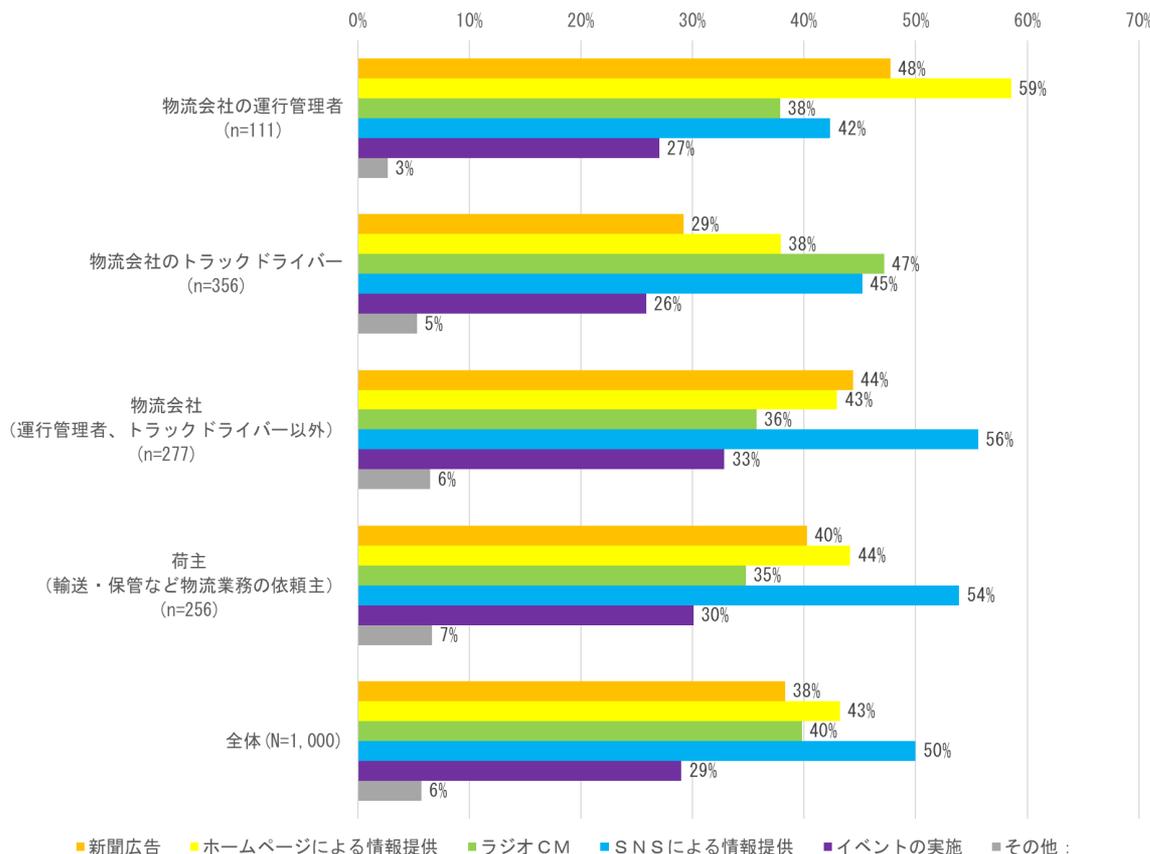


# (5) 活動に関する調査(物流関係者向けWebアンケート)【参考7】

- 道路の老朽化問題や重量超過車両の違法な走行実態を周知する方法としては「SNSによる情報提供」が最も多く、次いで「ホームページによる情報提供」となっている。
  - SNSの利用状況は、「LINE」と「YouTube」が合わせて全体の69%を占めている。
- ⇒道路の老朽化問題や重量超過車両の違法な走行実態の周知方法として、「LINE」や「YouTube」を活用することが考えられる。

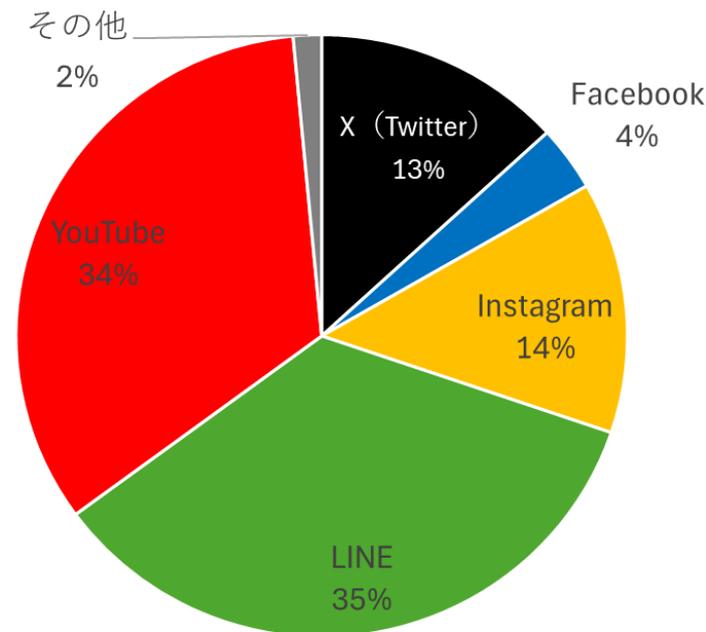
## 【道路の老朽化問題や重量超過車両の違法な走行実態の周知方法】

Q21.道路の老朽化問題や重量オーバーなどの違法な走行実態について広く国民の皆様には、どのような取組を実施すると効果があると思われますか。(いくつでも)



## 【SNSの利用状況】

Q22.日頃、最もよく利用(閲覧)しているSNSは次のうちどちらですか。



# 令和7年度活動方針(案)

- (1) 基本方針
- (2) 主な活動内容
- (3) 効果的な広報活動の推進
- (4) 効果的な指導取締りの推進
- (5) 審査システム等の電子化の推進

# (1) 基本方針

## 効果的な広報活動 (制度の広報・周知)

- 民間企業団体
  - ・ 各県トラック協会
  - ・ 東海商工会議所連合会
  - ・ 中部経済連合会
- 道路管理者
- 各県警察

## 効果的な指導取締り

- 道路管理者
  - ・ 中部地方整備局
  - ・ 県、政令市  
(その他自治体)
  - ・ NEXCO中日本
  - ・ 名古屋高速
- 各県警察

## 審査システム等の 電子化の推進

- 道路管理者
  - ・ 中部地方整備局
  - ・ 県、政令市  
(その他自治体)
  - ・ NEXCO中日本
  - ・ 名古屋高速

- ・ 特車通行制度不知の解消
- ・ 遵法意識の醸成

特車通行許可手続き等  
の負担軽減・効率化

大型車の適正通行の促進・充実

# (2) 主な活動内容

取組時期は暫定

	街頭活動	講習会等	広報媒体活動
4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>春の全国交通安全運動</li> <li>大型車通行適正化に向けた取組み（通年） 【道路管理者・各県警察・運輸局】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新制度に関する説明会等（随時） 【中部地方整備局・関係機関】</li> <li>車限令違反者講習会（毎月）【NEXCO中日本】</li> <li>道路情報便覧収録作業説明会 【中部地方整備局・道路管理者】</li> <li>初任者向け研修会（4月）【三重県】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過積載防止等大型車通行適正化の啓発に係る会報誌・HPへの掲載（随時）【静岡県トラック協会】</li> <li>大口利用者への請求書と併せて、車両制限令遵守啓発チラシを送付（毎月）【NEXCO中日本】</li> <li>X（旧ツイッター）に車両制限令遵守啓発配信（毎月） 【NEXCO中日本】</li> <li>車両制限令順守啓発のHP掲載、SA、PAの情報板にて違反防止の掲示（通年）【NEXCO中日本】</li> <li>「特殊車両通行制度における通行時間帯条件の緩和施行」周知に係るHPへの掲載【愛知県トラック協会】</li> <li>春の全国交通安全運動に合わせ実施要綱を送付し周知 【岐阜県トラック協会】</li> <li>過積載防止啓発チラシの配布【三重県トラック協会】</li> <li>メルマガ、会報誌への掲載【名古屋商工会議所】</li> </ul>
5月	<ul style="list-style-type: none"> <li>海コン街頭取締り【愛知県トラック協会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特殊車両通行許可手続き説明会 【三重県トラック協会】</li> <li>全日本トラック協会「特殊車両通行確認制度講習会（アーカイブ配信）」の受講促進 【静岡県トラック協会】</li> <li>特殊車両通行許可申請業務研修会 〈県職員・市町村職員初任者向け〉【岐阜県】</li> <li>特殊車両通行許可事務担当者研修会【静岡県】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>過積載防止啓発のHP掲載、情報板の掲出（通年）【名古屋高速道路公社】</li> <li>取締り実施結果ツイッター（通年） 【中部地方整備局・国道事務所】</li> <li>「道路情報の電子化」に関する要望受付の周知 【三重県トラック協会】</li> </ul>
6月			<ul style="list-style-type: none"> <li>車両制限令順守啓発のHP掲載、SA、PAの情報板にて違反防止の提示（通年）【NEXCO中日本】</li> <li>情報板にて車両制限令順守啓発の掲示（適宜） 【NEXCO中日本】</li> </ul>
7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>夏の交通安全運動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>特殊車両通行許可申請業務研修会 〈県職員及び市町村職員初任者向け〉【愛知県】</li> <li>特車申請要領講習会【三重県トラック協会】</li> <li>トレーラーの安全な使用及び特車通行制度を含む関連法令改正に係わる研修会 【愛知県トラック協会】</li> <li>事務所安全大会等での周知（7月～12月） 【中部地方整備局】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「車両制限令」周知に係るHP掲載 【愛知県トラック協会】</li> <li>夏の交通安全運動に合わせ実施要綱を送付し周知 【岐阜県トラック協会】</li> </ul>
8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>いが道の駅キャンペーン【三重県トラック協会】</li> <li>「道の日」イベントでの啓発パネル展示・チラシ配布【浜松市】</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>特車申請窓口で大型車適正通行の啓発チラシ配布 【名古屋市】</li> <li>岐阜県過積載防止連絡協議会にて周知 【岐阜県トラック協会】</li> </ul>
9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>秋の全国交通安全運動</li> <li>公共事業違反絶無に向けた現場点検 【中部地方整備局、道路管理者】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラック事業協同組合講習会（適宜） 【NEXCO中日本】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>秋の全国交通安全運動に合わせ実施要綱を送付し周知 【岐阜県トラック協会】</li> <li>大型車点検整備啓発チラシ配布【三重県トラック協会】</li> <li>過積載防止等大型車通行適正化の啓発に係る会報誌・HPへの掲載（随時）【静岡県トラック協会】</li> </ul>

# (2) 主な活動内容

取組時期は暫定

	街頭活動	講習会等	広報媒体活動
10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラックの日啓発チラシ配布【三重県トラック協会】</li> <li>・中部地域一斉取締り</li> <li>・公共事業違反絶無に向けた現場点検 【中部地方整備局・道路管理者】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新制度に関する説明会等(随時) 【中部地方整備局・関係機関】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・SNS、HPへの掲載【愛知・岐阜・三重県トラック協会】</li> <li>・メルマガ・会報誌への掲載【名古屋商工会議所】</li> <li>・中部一斉取締り結果HP等掲載【中部地方整備局】</li> <li>・特殊車両の通行制度 チラシ配布 【愛知県・三重県トラック協会】</li> </ul>
11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海コン街頭取締り【愛知県トラック協会】</li> <li>・トラックフェスタで啓発チラシ配布【三重県トラック協会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック事業共同組合講習会(適宜)【NEXCO中日本】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土曜の日(11/18)に合わせ、SNSにより特車通行制度や特車の安全通行を啓発する内容を投稿【静岡県】</li> <li>・重量物輸送に携わる関連部会、及び交通事故防止系セミナーにおいて「大型車通行適正化啓発ビデオ」を周知・配信 【静岡県トラック協会】</li> <li>・メルマガ、会報誌への掲載【中部経済連合会】</li> </ul>
12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年末の交通安全運動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特殊車両通行許可事務の担当者研修会【静岡県】</li> <li>・特車制度講習会【静岡県トラック協会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両制限令違反車両の取締活動状況のSNS投稿(随時)【名古屋高速道路公社】</li> <li>・年末の交通安全運動に合わせ実施要綱を送付し周知 【岐阜県トラック協会】</li> <li>・ラジオCM放送【中部地方整備局】</li> </ul>
1月			<ul style="list-style-type: none"> <li>・特車通行確認制度・モニター募集周知【三重県トラック協会】</li> <li>・車両制限令違反車両の取締活動状況のSNS投稿(随時) 【名古屋高速道路公社】</li> </ul>
2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・過積載防止啓発チラシ配布(運送・荷主対象) 【三重県トラック協会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特車オンライン申請勉強会 【三重県トラック協会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・メルマガ・会報誌への掲載 【名古屋商工会議所】</li> <li>・落下物防止啓発チラシの配布(配布先:愛知県トラック協会、愛知県建設技術協会)【名古屋高速道路公社】</li> </ul>
3月			<ul style="list-style-type: none"> <li>・電光掲示板「過積載防止」啓発【浜松市】</li> <li>・愛知県過積載防止連絡会議より要請文発信【運輸局】</li> </ul>

## (2) 主な活動内容(委員の活動内容)

### 中部地方整備局

- 特車取締りの実施
  - ・ 現地取締り強化
  - ・ WIM取締り強化
- 特車制度の周知徹底
  - ・ 街頭活動
  - ・ 広報活動
- 公共工事の現場点検
- 各種情報提供
- 他機関支援
  - ・ 他機関との連携
- 特車新制度の普及促進
- 審査システム等電子化の推進

### 県・政令市

- 公共工事の現場点検
- 特車取締りの実施
- 特車制度の周知徹底
  - ・ 各種講習会
- 広報活動の強化
  - ・ ツイッター等SNS
  - ・ チラシ等の作成
  - ・ テレビ、ラジオ
- 特車新制度の普及促進
- 審査システム等電子化の推進

### 高速道路会社・公社

- 特車取締りの強化
- 大型車両に配慮したSA・PA等の整備
- 広報活動の強化
  - ・ ツイッター等SNS
  - ・ 電光掲示板
  - ・ 横断幕、懸垂幕
  - ・ テレビ、ラジオ
- 工事現場等の点検
- 特車新制度の普及促進
- 審査システム等電子化の推進

### 経済団体

- HP等による制度の周知
- 各種講習会の実施
- 法令順守街頭指導
- 事業者の取組紹介
- 荷主企業・団体に対する啓発活動
- 会報誌による制度の広報周知
- 特車新制度の普及促進

# (3) 効果的な広報活動の推進 (一般周知(SNS、会報誌等))

- 協議会参加の自治体の他、市町にも働きかけ、広報誌への啓発記事の掲載を依頼
- ⇒ SNS・WEB・会報誌ページ ~ チラシサイズ等、スペースに合わせて事務局から素材を提供可能

## 道路も車両も大切なパートナー

特殊車両の適正な通行にご理解を!

わずかな重量の超過であっても道路を傷めます。  
**許可無く走ると法令違反です。**

トラック運転者 + 荷主の皆さんは要チェック! 走行ルールや特車申請をご存じですか?



◇特殊車両による事故例  
 無許可での走行は様々な事故の要因となります

**特殊車両の通行制度** ~道路を守るためのルール~

一定の大きさ・重さを超える車両(特殊車両)の通行には道路管理者の「特殊車両通行許可」または「特殊車両通行確認制度回答書」を取得し、**許可値や通行条件を守るよう**お願いします。

大型車両通行適正化に向けた中部地域連絡協議会

## 荷主のみなさん! 無理なお願いしていませんか?

積んでしまうとあそここの橋が渡れないな...  
 あれも一緒にお願い。まだ最大積載量まで積んでないでしょ?  
 ダメならばもうお宅とはおしまいだよ?

荷主のみなさん、ご存知でしたか?  
**「知らなかった」では済まされません!**  
 許可値の超過は、**法令違反(無許可)**です

- ☑ 一般的制限値を超える車両の通行には特殊車両許可が必要です
- ☑ 特車違反の取締が全国で実施されています
- ☑ 違反が確認された際は、運転者だけでなく荷主の情報も聴取しています

**罰金 100万円以下**  
 道路法 第47条 第2項 同法 第104条

大型車両通行適正化に向けた中部地域連絡協議会

事務局: 国土交通省 中部地方整備局 TEL:052-953-8178

■ 各種会議における教養動画の活用

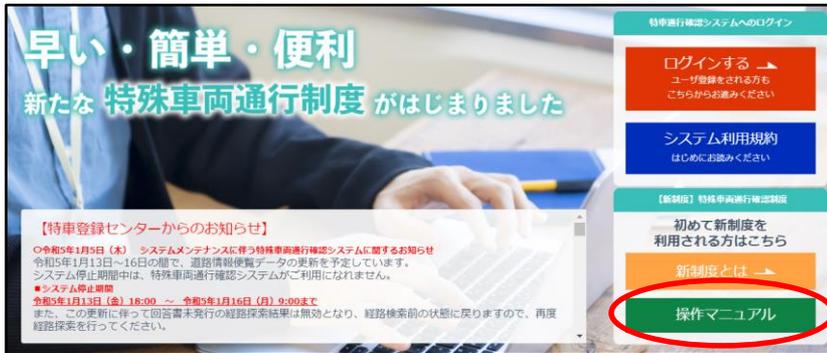


[https://www.cbr.mlit.go.jp/road/ogatasha\\_tekisei/index.html](https://www.cbr.mlit.go.jp/road/ogatasha_tekisei/index.html)



## ■ 操作マニュアル(動画)の周知

### ○特車登録センターサイト内



### の操作マニュアル・操作説明動画

試し

<https://www.tks.hido.or.jp/>



単車・トラクタの車両登録については、車両諸元等の入力完了したら「車両登録手数料確認画面」で「後で支払う」を選択してください。車両は「登録車両一覧」には表示されず「手数料未支払一覧」に表示されますが、グループ・組合せ設定や経路確認で呼び出すことは出来ます。

トレーラの車両登録については、車両諸元等の入力完了したら「車両登録手数料確認画面」で手数料金額が0円であることを確認のうえ、「登録者情報入力」を選択して登録を完了してください。登録が完了したトレーラは「登録車両一覧」に表示され、グループ・組合せ設定や経路確認で呼び出すことは出来ます。

#### (2) 経路検索のお試し

車両登録のお試しが済んだ単車・トラクタとトレーラで経路確認のお試しが出来ます。経路確認で算定が完了した経路が希望するものでない場合は、検索条件を変更して何度でもお試しが出来ます。検索が完了した経路は「後で支払う」を選択すると「手数料未払一覧」に移動します。

ご希望の経路確認結果が出ましたら手数料をお支払いのうえ、回答書のダウンロードへお進みください。  
なお、経路確認の手数料支払いの前に、当該単車・トラクタの車両登録の支払いもお済ませください。

#### (3) お試し検索のためのマニュアルと操作説明ビデオ

令和4年9月13日(火)に、(公社)全日本トラック協会様にて開催された「特殊車両通行確認制度講習会」の資料を公開しました。

★講習会説明資料 [\(こちら\)](#)

#### ★お試し検索のためのシステム操作説明動画

- [ユーザーID取得・企業コード登録 \(約9分\)](#)
- [車両登録 \(約14分\)](#)
- [車両登録-リフトアックストレーラ \(約7分\)](#)
- [車両グループ・トラクタ/トレーラ組合せ設定 \(約3分\)](#)
- [経路検索-検索車両設定 \(約16分\)](#)
- [経路検索-2地点双方向2経路検索 \(約11分\)](#)
- [経路検索-都道府県検索 \(約10分\)](#)

★お試し検索のためのシステム操作マニュアル [\(こちら\)](#)

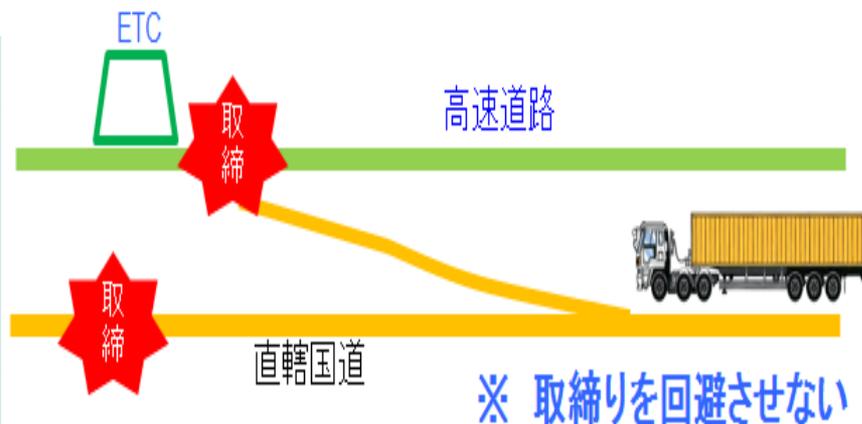
# (4) 効果的な指導取締りの推進 (現地取締り)

## 「関連箇所取締り」の継続推進

- ◇ 大型車両の通行適正化の促進においては、現適正通行車両の士気の維持も重要な要素であることから、「逃げ得は許さない。」の精神のもと、違反車両の発見・指導等を強力に進める必要がある。
- ◇ 高速道路各社と国道事務所で連携し「関連箇所取締り」を実践し、逃げ得を一網打尽

### 関連箇所取締りの推進

種別	長所	短所
一斉・合同 取締り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高い広報効果 (報道されやすい)</li> <li>・高い波及効果</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遊撃的な実施が困難</li> </ul>
個別取締り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遊撃的な実施が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報効果が低い (報道されにくい)</li> <li>・波及効果が限定</li> </ul>
関連箇所 取締り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高い波及効果</li> <li>・逃げ得を回避</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関との調整</li> </ul>



各道路管理者が関係機関と連携・調整を図りながら、「関連箇所取締り」を実施し、より効果の高い取締りを推進する。

**中部地域一斉取締り: 令和7年10月9日(予定)**

# (4) 効果的な指導取締り(公共事業違反絶無の取組み)

## 建設工事関係者のための特殊車両通行ハンドブックを活用した現場点検

- 公共工事に関わる特殊車両の通行適正化指導を徹底することにより、特殊車両に関わる業界の意識高揚を促す。
- 公共事業に関わる全機関において、発注者による現場点検を実施



### ●特殊車両通行許可制度に関する確認

工事名	点検口

各項目毎に、回答欄へ「適切な場合 1」、「一部不適切な場合 2」、「不適切な場合 3」、「対象外の場合 4」を記載する。

確認項目	回答欄

#### 1. 施工計画書の確認

1)建設機械、資材の運搬にあたり、一般的制限値を超える車両(以下、特車)の有無が記載されているかを確認する。

①「指定機械」、「主要船舶・機械」、「主要資材」に特車の記載がある	
②「交通管理」に特車運搬資機材一覧表がある	

2)特車に関する対応方針が記載されているかを確認する。

①対応方針(法令遵守、下請、納入・運搬業者への指導等)の記載がある	
-----------------------------------	--

3)運搬資機材ごとに、運搬計画が作成され、運搬車両の確認方法及び確認頻度(資機材ごと)が記載されているかを確認する。

①運搬計画に必要な項目(追特記載項目)が整理されている	
②整理した項目に対して、確認方法が記載されている	
③整理した項目に対して、確認頻度が記載されている	

【整理すべき項目】  
・項目毎に、有・無を確認する  
・一部でも確認できない場合は「無」とする

項目	運搬計画	確認方法	確認頻度
運搬資機材	有・無	有・無	有・無
車種区分	有・無	有・無	有・無
車両番号	有・無	有・無	有・無
車両諸元	有・無	有・無	有・無
積載重量	有・無	有・無	有・無
積載強度重量	有・無	有・無	有・無
通行経路	有・無	有・無	有・無
許可証の有効期間	有・無	有・無	有・無
通行条件等	有・無	有・無	有・無

各項目毎に、回答欄へ「適切な場合 1」、「一部不適切な場合 2」、「不適切な場合 3」、「対象外の場合 4」を記載する。

確認項目	回答欄

#### 2. 許可証の確認

1)建設機械、資材の運搬にあたり、通行許可の手続きがされている。

①許可証もしくは申請書が確認できる	
②下請が手続きを行っていることを元請が確認している	
③運搬予定日の概ね2～3ヶ月前の申請日であることを確認している	

2)運搬日に有効な特殊車両許可証を取得している。

①運搬(予定)日が許可証の有効期間内である	
-----------------------	--

3)運搬計画どおりの許可証である。

①対象資機材と許可証の積載貨物の品名が一致している	
②積載重量と車両重量の和が許可証の総重量以下となっている	
③積載物の寸法が許可証の寸法以下となっている	
④運搬計画に許可条件が反映されている	

#### 3. 運搬車両の通行(運搬)方法の確認

1)運搬車両が許可証に記載された車両番号及び積載重量以下である。

①許可証に記載されている車両番号である(トレーラー等は、トラクタとトレーラーの両方確認)	
②積載重量と車両重量(自重)乗員)の和が許可証の総重量以下である	
③積載重量が車検証の最大積載量以下である(道路運送車両法)	

2)運搬経路が許可証に記載された通行経路である。

①主な路線(国道、主要地方道、C・D条件区間等)の通行が確認できる	
②通行経路途中の休憩場所、交差点が確認できる(起終点のみは不可)	

3)運搬日が許可証に記載された有効期限内である。

①運搬日が、タログラフ、写真データ等から確認できる	
---------------------------	--

3)運搬条件が許可証に記載された条件(誘導車、夜間)で走行している。

①許可条件に基づき誘導車を配置していることが確認できる	
②許可条件に指定された通行時間帯に運搬していることが確認できる	

裏面へ続く

## (4) 効果的な指導取締り（公共事業違反絶無の取組み）

国交省 中部地方整備局 土木工事特記仕様書 ～抜粋～

### 特仕1-1-1-33 交通安全管理

#### 6. 通行許可

1. 受注者は、建設機械、資材の運搬にあたり、道路法第47条第1項、車両制限令第3条における一般的制限値をこえる車両を通行させようとする場合は、運搬資機材毎に運搬計画（車種区分、車両番号等、車両諸元及び積載重量、資材の積載限度数量、通行経路、許可証の有効期限等の確認方法と確認頻度）を作成し、施工計画書に記載しなければならない。
2. 受注者は、運搬計画どおり運行していることを確認しなければならない。  
また、確認を行った資料については、整理保管するとともに、監督職員または検査職員の要求があった場合は速やかに提示しなければならない。

# (5) 審査システム等の電子化の推進

- 特殊車両の通行審査には、経路上の道路の障害情報（橋梁の重量制限、トンネル等の上空障害、狭小幅員、曲線、交差点折進など）が必要であり、各道路管理者が保有するこれらの情報を電子的に一元化したデータベース「道路情報便覧」を整備し、審査の自動化・迅速化を図っている。これにより、**他の道路管理者が管理する道路を含む申請の場合、道路管理者間での協議が必要となるが、道路情報便覧に収録されている場合は不要となる**（※超重量、超寸法等の場合を除く）。
- このため「道路情報便覧」へのデータ収録を進めることは重要であるが、**地方道（特に市町村道）での収録率が低い状況であり、重点的に収録を推進する必要がある**。政府の物流革新緊急パッケージ等でも道路情報の電子化推進が位置づけられている。
- 道路情報の電子化を推進することにより、**申請者の利便性向上のみならず、各道路管理者の負担軽減に大きく寄与する**。



R6年5月時点（R5年度第4回更新時点）の収録状況（基本道路ベース）

	高速・一般国道	都道府県道・主要地方道	市町村道	
道路延長	65,200km	130,400km	210,300km	Σ＝約41万km
収録延長	65,200km	97,200km	49,100km	Σ＝約20万km
収録率	100%	約75%	約23%	

## 物流革新緊急パッケージ

令和5年10月6日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

### 1. 物流の効率化

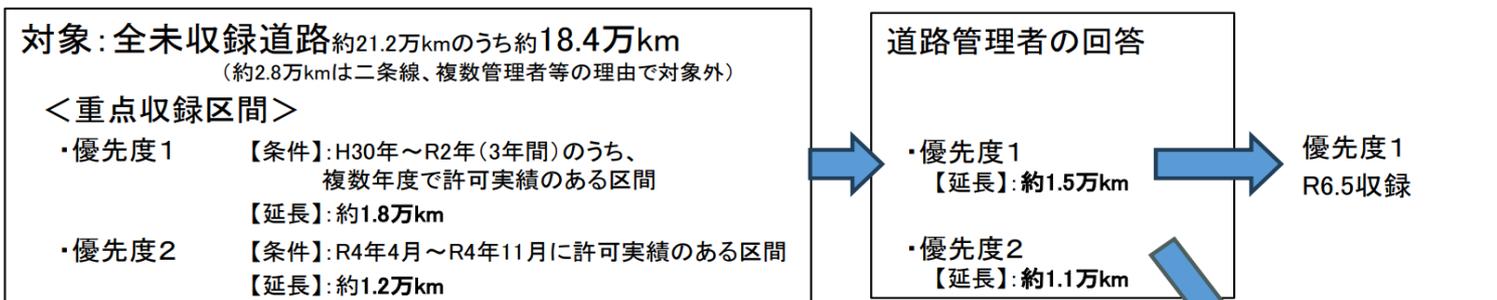
- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
  - ・ 物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
  - ・ 港湾物流効率化に向けたヒトを支援するAIターミナルの深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバート」推進等
  - ・ 高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等
- モーダルシフトの推進
  - ・ 鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
  - ・ 31尺コンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40尺コンテナの利用拡大も促進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
  - ・ 荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
  - ・ 労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
  - ・ 農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
  - ・ 物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
  - ・ モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
  - ・ 高規格道路整備や広域対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
  - ・ トラックドライバーの輸送休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マスの予約制度の導入などの取り組みの推進
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- **道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上**

〔 令和5年10月6日  
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（第3回）資料より 〕

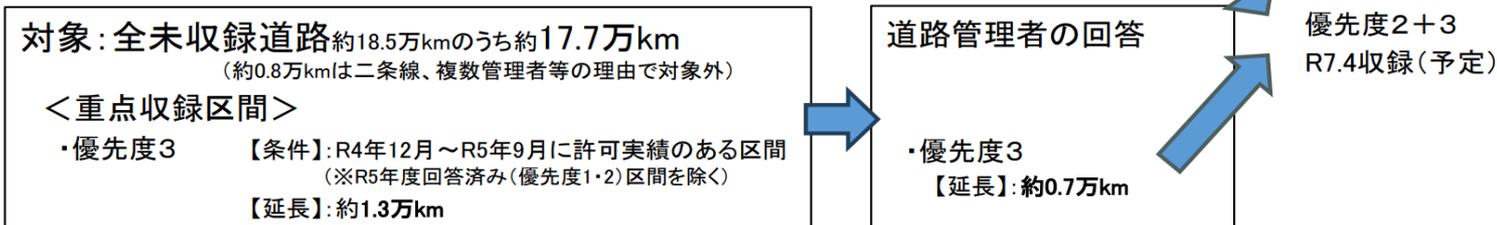
# (5) 審査システム等の電子化の推進

- 道路情報便覧に収録されていない都道府県道及び市町村道を対象に、国土交通省で保有する既存データベースをもとに道路情報便覧の収録に必要な値を仮値として入力した調査表を作成。
- 道路法第47条の11にもとづく判定基準等の提供依頼として、各地整局長から道路管理者に当該調査表の内容の確認依頼を実施（回答結果の確認等を各地整で実施）（以下、本取り組みについて「法定協議」と省略して記載）
- 各道路管理者は、現地の道路状況に応じた適切な道路情報に修正し、回報書とともに回答。
- 令和8年度末までの便覧収録の概成（全国で約5万kmの収録）を目指す。

## ■ 法定協議（R5年4月依頼）



## ■ 法定協議（R6年2月依頼）



## ■ 法定協議（R7年2月依頼）

