

あすか

Asuka

悠久の時の流れと共に育まれた
自然と文化がいきづく大和、
世界に誇る歴史、
遺産を次代に引継ぐことが
私達の使命です。

TOPICS 4月1日 アルコール検知器設置義務化 (P.10 より参照)

安全認定

安全性優良事業所

国土交通大臣指定

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関



社団法人 奈良県トラック協会
奈良県貨物自動車運送適正化事業実施機関

〒639-1037 奈良県大和郡山市額田部北町981番地の6 TEL.0743-23-1200(代)
総務課 / FAX.0743-23-1212 業務・適正化事業課 / FAX.0743-56-2228

<http://narata.or.jp>

安全・安心・信頼の

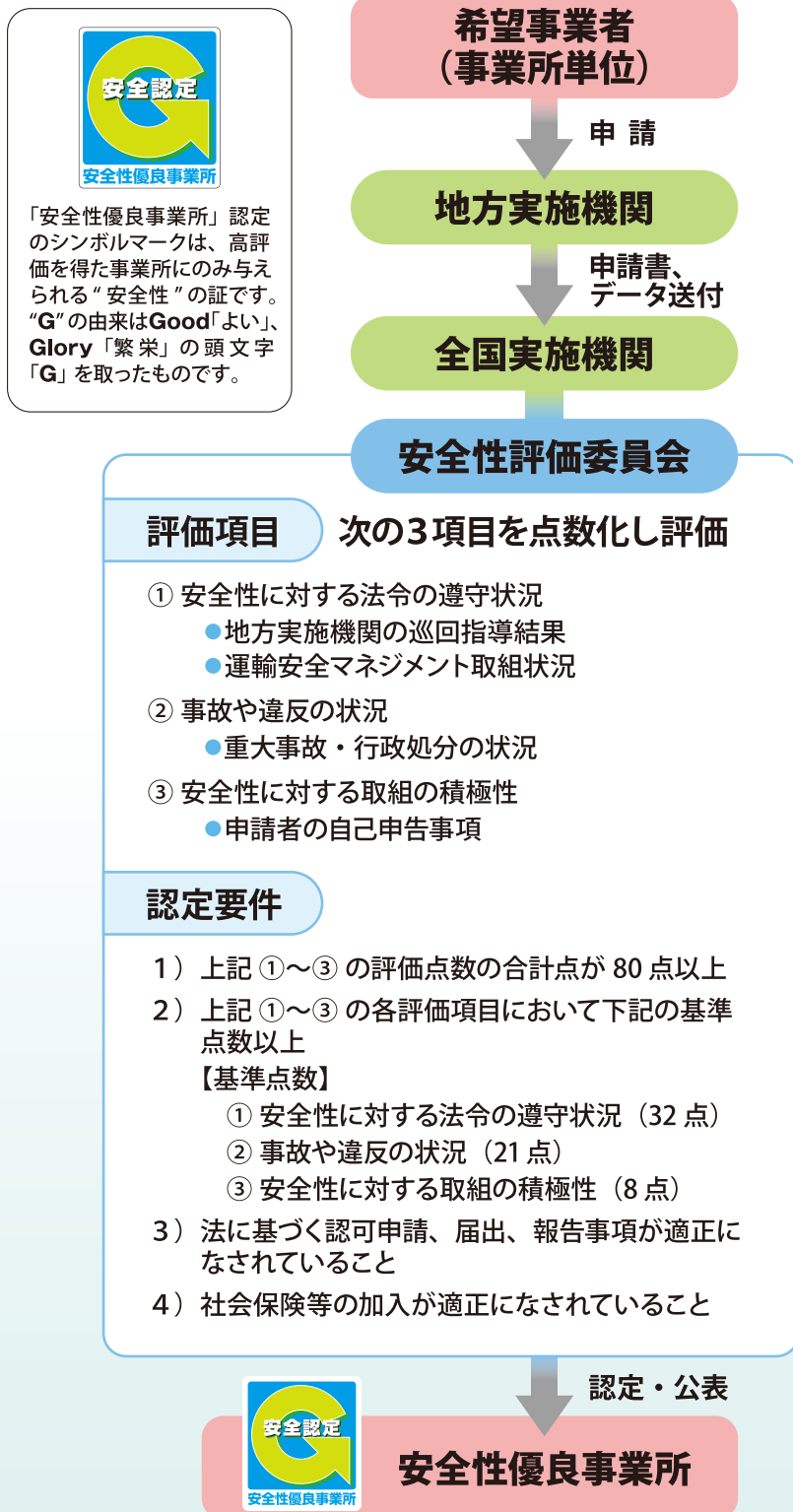


マーク



マークは、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関（社団法人 全日本トラック協会）が認定・交付する「**安全性優良事業所**」のシンボルマークです。

■ 安全性優良事業所認定制度スキーム



● 安全性優良事業所とは

荷主企業がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするために、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関（社団法人 全日本トラック協会）が厳しい評価をし、認定した事業所です。

マークは安全性優良事業所にのみ与えられる安全・安心・信頼の証しです。

● キメ細かな認定対象

安全性優良事業所の認定の対象となるのは会社単位ではなく、事業所単位です。現在、全国で13,190事業所（平成21年12月17日現在）のトラックがマークを付けて走っています。認定の有効期間は2年間から最長4年間です。

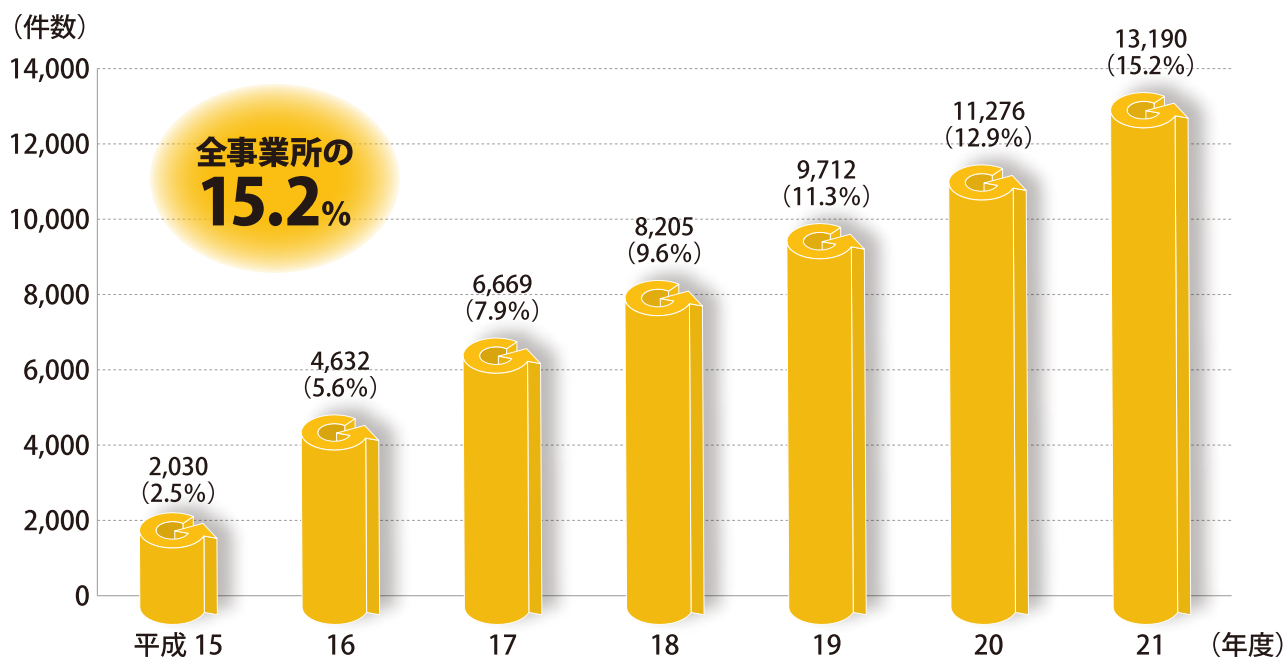
● 公平な評価

申請書類等は、地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（都道府県トラック協会）で受け付け、全国実施機関で審査を行い、安全性評価委員会で公平に評価されます。委員会は、学識経験者、労働組合関係者、荷主団体、一般消費者、国土交通省職員及び全国実施機関担当役員で構成されています。

● 3テーマ38項目の厳しい評価

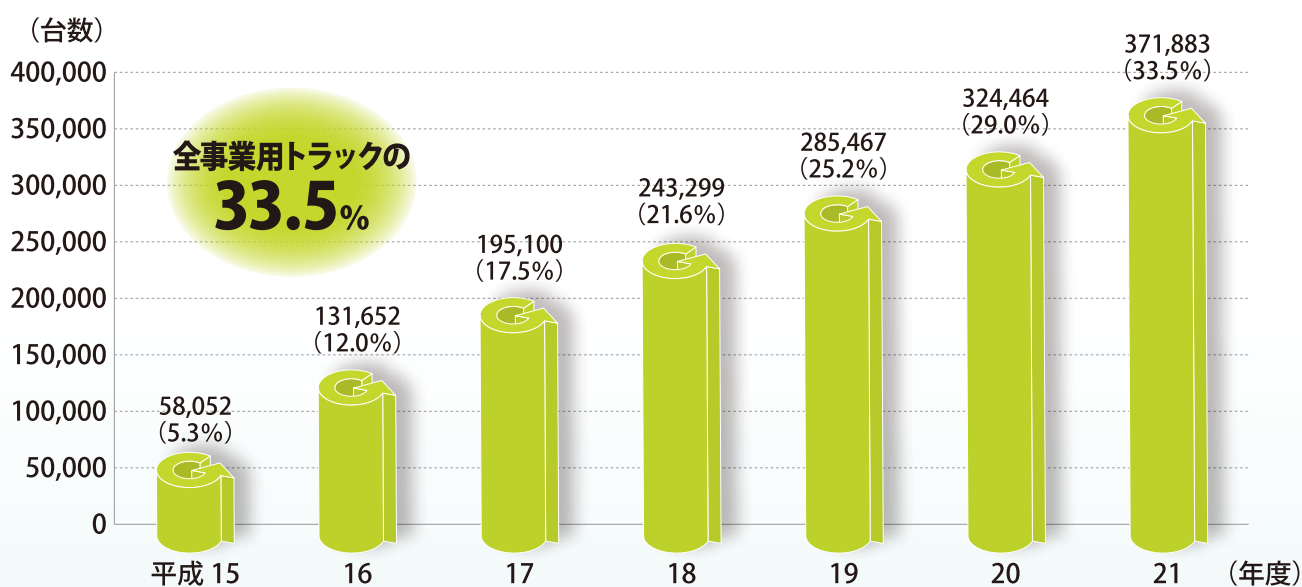
「安全性に対する法令の遵守状況」「事故や違反の状況」「安全性に対する取組の積極性」の3つのテーマに、計38の評価項目が設けられています。評価点数100点満点中80点以上（詳細は左図参照）並びに他の認定要件（社会保険等の適正加入等）をクリアした事業所が安全性優良事業所として認定されます。

■ 認定事業所数の推移



※ () 内は全国のトラック運送事業所数に占める割合

■ 認定事業所の車両台数の推移



※ () 内は全事業用トラック台数に占める割合

■ 安全性優良事業所に係るインセンティブ付与

国土交通省	違反点数の消去	通常、違反点数は3年間で消去されますが、違反点数付与後2年間違反点数の付与のない場合、当該違反点数を消去できます。
	IT点呼の導入	対面点呼をテレビカメラなど一部国土交通省が定めた機器により代用できるようになります。
	点呼の優遇	2地点間を定時で運行する形態の場合の他営業所における点呼、同一敷地内に所在するグループ企業間における点呼が承認されます。
	補助条件の緩和	CNGトラック等に対する補助について、最低台数要件が3台から1台に緩和されます。
損保会社	保険料の割引	損害保険会社の一部企業では、独自の保険料割引を適用しています。

改善基準告示



改善基準告示の概要

項目	改善基準告示の内容
拘束時間	1ヵ月 293 時間 (320 時間まで延長可)
	1 日 13 時間 最大でも 16 時間 (15 時間超えは1週2回以内)
休息期間	継続8時間以上 分割する場合は、1回4時間以上で合計 10 時間以上
運転時間	2日平均で1日当たり9時間 2週平均で1週間当たり44時間
連続運転時間	4時間で30分以上の運転離脱が必要
休日の取り扱い	休日は休息期間に24時間を加算した時間で、30時間以上が必要
適用除外	緊急輸送・危険物輸送等の業務については、 厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外

1 改善基準告示の対象は？

運転業務に主として従事する労働者が対象



ドライバーで、給料をもらっている人が対象

改善基準告示の対象者は「労働基準法第9条に規定する労働者であって、四輪以上の自動車の運転業務に主として従事する者」となっています。

改善基準告示という労働者とは、給料をもらって働いている人のことです。ですから一人親方や社長が自分自身で自動車を運転している場合には対象とはなりません。また、給料をもらって働いているドライバーを対象としているわけですから、緑ナンバー、白ナンバーには関係なく、自家用トラックを毎日運転して配達をしている人なども対象になります。

運転業務に主として従事する人が対象

改善基準告示の対象者は「運転業務に主として従事する者」ですから、職種は「運転手」であっても月に数回しか乗務しない人や、クレーン車のオペレーターなどは対象外となります。

なお、改善基準告示は四輪以上のドライバーを対象としているので、バイク便のライダーなどは当然、対象になりません。

改善基準告示が適用除外となる場合

① 震災などで緊急援助の認定を公安委員会（警察）から受けた場合

1995年1月の阪神淡路大震災の際には、多くの緊急援助物資がトラックにより迅速に被災地へ運ばれました。このような、人命救助や災害援助という緊急を要する場合で、公安委員会（警察）の認定を受けているときには適用されません。

② 火薬、高圧ガス、核燃料などの危険物の輸送で、届出と運搬計画書が必要なものの場合

危険物の輸送については、さまざまな法律で安全運転なども含めてその運搬方法が制限されているため除外されます。ただし、危険物のうち頻繁に行われる石油タンクローリー等の輸送については、すべて改善基準告示の対象となります。

2 労働時間とは？

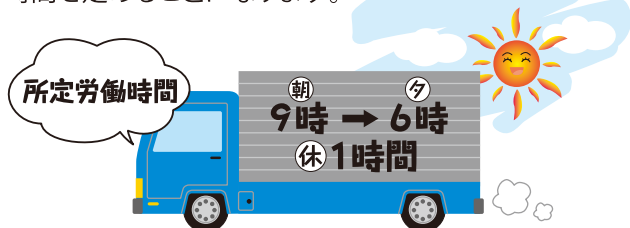
労働時間＝所定労働時間（休憩時間を除く）＋所定外労働時間（残業・休日労働）

労働者の給料（賃金）は、働いた仕事の対価として支払われるものですが、その仕事の量は主として労働時間によってはかれます。では、労働時間とはどういう時間を指すのでしょうか。働いている時間には違いないのですが、労働基準法という法律によって、所定労働時間（休憩時間を除く）に所定外労働時間（残業時間）を合わせた時間と定められています。

所定労働時間＝休憩時間を除く 通常の労働時間

所定労働時間は、会社ごとに決めている休憩時間を除く通常の労働時間のことです。

例えば、朝9:00が始業時刻で夕方6:00が終業時刻（昼の休憩が1時間）の場合は、所定労働時間は8時間となります。現在、労働基準法では週40時間労働制を定めていますので、この範囲内で所定労働時間を定めることになります。



所定外労働時間＝通常の労働時間以上に 働いた労働時間

所定外労働時間とは、上記の通常の労働時間を超えて働いた場合の労働時間のことです。残業（時間外）や休日労働がこれに当たります。なお、法定労働時間（週40時間）を超えて労働させる場合、労働基準法第36条に定める協定を労使間で締結し、所轄の労働基準監督署長へ届け出る必要があります。



3 拘束時間とは？

拘束時間＝所定労働時間＋所定外労働時間＋休憩時間

拘束時間とは、労働時間（所定外労働時間を含む）に休憩時間を合わせた全体の時間を指します。ドライバーの場合、運転時間以外にも休憩をしたり、荷の出荷を待ったり、洗車をしたり、といった時間があります。こうした時間は、当然自分で自由に利用できる時間ではなく、仕事のため必要な時間です。言うなれば会社の指図にしたがっている時間であり、こうした時間を拘束時間といいます。つまり、拘束時間＝所定労働時間＋所定外労働時間＋休憩時間ということになります。

この拘束時間は、改善基準告示により1日、1ヵ月についてそれぞれ限度が決められています。

1日の拘束時間の限度は、 原則 13 時間、最大 16 時間まで

拘束時間は、原則として1日について13時間までとされています。ただし、仕事は日によって運行距離や忙しさが違うのが普通です。そこで、仕事の都合で拘束時間が13時間以内におさまらない場合には、最大16時間まで延ばすことができます。しかし、1日15時間を超えられるのは1週間に2回までとされています。

1日の拘束時間の計算方法

1日の拘束時間は、始業時刻から連続する24時間で計算します。

例えば、今朝の8時から仕事を始めた場合には、明日の朝8時までが1日となるわけですが、夜の9時（21時）に仕事を終えたとすれば、拘束時間は13時間となります。しかし、仕事の都合で翌日は朝6時から仕事を始めたとすると、6時から8時までの2時間は前日の拘束時間の続きとなります。つまり、13+2=15時間が前日の拘束時間となります。

注意が必要なのは、この2時間については、次の日の拘束時間から除くことができないことです。つまり、6時から始まる24時間（翌日の6時まで）で計算する拘束時間には、この2時間ももう一度カウントします。ですから1日当たりの拘束時間を計算する場合、二重にカウントする時間も出てくることになります。





3 拘束時間とは？

1カ月の拘束時間の限度は、原則 293 時間、年間6カ月までは最大 320 時間まで

日々の拘束時間のトータルは1カ月について原則293時間までとされています。しかし、会社によっては、年間を通じて見た場合、月々の繁閑の差が大きいこともあります。

そこで、会社と労働組合（労働組合がない場合には従業員代表）との協定があれば、年間6カ月までは最大320時間まで延長することができます。

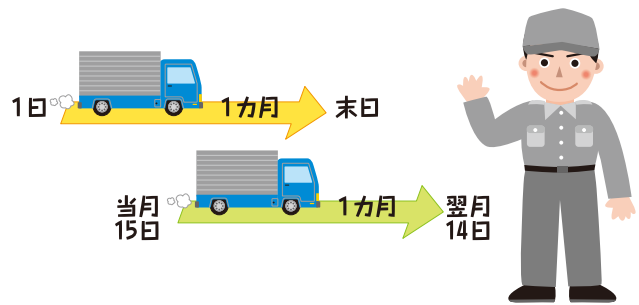
ただし、1カ月の拘束時間を延長する場合には、それ以外の月を短くする必要があります。結果として年間の拘束時間を3,516時間（原則293時間×12カ月）以内にしなければなりません。

なお、ここでいう1カ月とは、必ずしも1日から月の末日までということではありません。例えば給料の締切日に合わせて当月15日から翌月の14日までといった決め方も認められます。この1カ月は暦での1カ月という意味ですから、2月1日からであれば末日の28日、閏年であれば29日までの期間となります。

1カ月の拘束時間の計算方法

1日の拘束時間の計算例では、二重にカウントした部分がありましたが、1カ月の拘束時間を計算する場合には、これを除いて計算することになります。

実際の計算方法としては、1カ月の日数×24時間の合計時間から、1カ月の休息期間（勤務終了から次の勤務開始までの時間）の合計を引いたほうが容易といえるでしょう。



4 休息期間とは？

勤務終了後、原則11時間以上、少なくとも継続8時間以上が必要

休息期間とは、ドライバーが自由に使える時間として仕事から完全に解放された期間を指します。具体的には、拘束時間と次の拘束時間との間の自由な時間のことで、休憩時間や仮眠時間とも異なります。確かに休憩時間や仮眠時間は仕事こそしていませんが、仕事の途中で与えられるものであり、会社の命令が届く状態にいるものとされています。これに対して休息期間は、本人の自由な意思で使える時間であり、睡眠や家族との団らんなどに使える時間です。「休息期間」は改善基準告示固有の用語で、ドライバーの疲れをとり、次の運行が安全に行われるよう交通安全や労働災害の防止を目的に定められており、勤務終了後、原則11時間以上、少なくとも継続8時間以上の休息期間が必要です。

なお、車両内ベッドでの休息も、仕事から完全に解放され、駐車場が確保されている場合には休息期間として認められます。

分割休息の場合は、1回4時間以上、合計10時間以上が必要

しかしながら、トラック運送の仕事ではそのとおりにできない場合もあります。例えば、長距離運送の場合、交通渋滞や荷主の都合などにより計画どおり休息できないことも考えられます。そこで例外的な措置として分割休息が認められています。

これは、仕事から完全に自由になる4時間以上のまとまった時間があれば、休息期間として認められるというものです。しかし、分割休息の場合、連続で8時間の休息期間をとるのに比べると、疲れや睡眠をとるには必ずしも十分とはいえません。そこで、2分割休息の場合には、1回が4時間以上で、しかも合計

が10時間以上でなければなりません。例えば、4時間の休息と6時間の休息とする場合や、5時間と5時間で10時間の休息とする場合などがこれに当たります。

また、分割する場合、必ずしも2回である必要はなく、3回に分割する場合は、4時間を3回で合計12時間とする休息も認められます。



4 休息期間とは？

分割休息が認められるのは 2カ月のうち1カ月分まで

分割休息が認められるといってもトラック運送の実情を踏まえての特別な取り扱いですから、なるべくその回数は少なくなるように努めなければなりません。そのため、「一定期間の勤務回数の2分の1」が分割休息で取り扱える限度だとされています。一定期間は最高でも2カ月とされていますから、2カ月の勤務のうち1カ月分の勤務について、分割休息が認められます。

休息期間には勤務と勤務とを 区分する意味も

休息期間の役割には、勤務と勤務を区分するという意味もあります。例えば朝8時に出勤して正午まで働き、その後22時まで10時間の休息期間をとってから、22時に再び出勤して朝8時まで勤務し、その日は帰宅して仕事をしなかった場合には、朝と夜の勤務との間に8時間以上の休息期間があるので、朝と夜の勤務は別勤務ということになります。



休息期間と休日

ところで、休日は休息期間とはどう違うのでしょうか。

休日は、労働から解放され、1週間の仕事の疲れをとり、レジャーを楽しむなど自分の生活のために使う日であり、普通の場合、暦日の1日（午前0時から24時までの24時間）を指します。

しかし、ドライバーの場合は日をまたがって仕事をすることも多くあります。例えば、明け方3時に仕事が終わったとしても、その日は3時間労働しているので暦日の1日の休日にはなりません。そこで、ドライバーについては「休息期間に続く24時間」で1つの休日とすることが認められています。なお、この場合の休息期間は24時間の前でも後ろでも構わないことになっています。

ですから、普通は8時間以上の連続した時間が1休息期間となりますので、 $8+24=32$ 時間が休日の最低時間となります。しかし、休息期間については分割休息という取り扱いがありますので、 $4+24=28$ 時間になってしまうことも考えられます。これではなかなか休んだという気持ちにはなりませんので、最低でも30時間とすることが改善基準告示で定められています。

ところが最近では、週休2日の会社が増えてきましたが、2日目の休日の時間数はどうなるのでしょうか。この場合には24時間でよいこととなります。ですから1日目の30時間に24時間を足した54時間で2日連休とすることができるわけです。

5 運転時間の制限

1日9時間、連続運転時間は4時間まで

運転時間については、交通安全の観点からも改善基準告示で制限を設けています。運転時間が長くなると、目や体の疲れもたまり、注意力も落ちます。その結果、事故に結び付くこともあるからです。

1日9時間、1週44時間までが限度

では、改善基準告示において運転時間はどのように制限されているのでしょうか。1日（24時間）について運転時間は9時間までとされています。ただし、この9時間というのは2日間の平均で見てもよいので、2日間で18時間までの運転となります。ちなみに、この2

日間というのは、その日の前日あるいは翌日の平均運転時間が9時間であればよいとされています。

また、1週間あたりの運転時間は44時間に制限されています。この場合も、2週間の平均で見てもよいことになっており、つまり2週間で88時間までしか運転できないということです。



5 運転時間の制限

連続運転時間は4時間までが限度

1日の運転時間のうち、連続して運転できるのは4時間までに制限されています。4時間を超える運転時間については、この間に休憩や荷役など運転をしない時間を30分以上とることが必要です。この運転をしない時間を非運転時間といい、この非運転時間は、必ずしも休憩である必要はなく、また30分間をまとめてとる必要もありません。ただし非運転時間の30分間を分割する場合、1回が10分以上であることが必要とされています。ですから運転時間と非運転時間との合計、つまり4時間30分を1つの固まりと考えて運行計画・操配を組むことが実際の運用の方法に合うといえます。

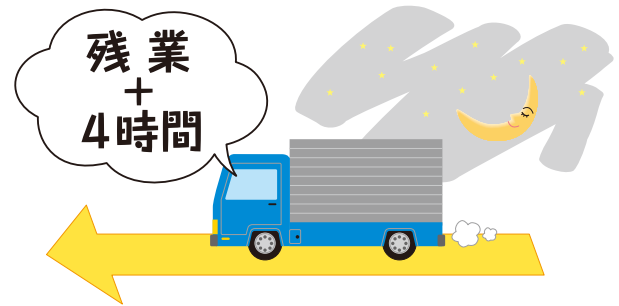
なお、ツーマン運行の場合には、トラックが走っているときでも交代運転手は非運転の時間ですから、トラック自体は走り続けてもかまいません。



運転時間と労働時間

改善基準告示では、運転時間は1日9時間、週44時間までとされていますが、労働時間は平成9年4月から週40時間になっています。また、労働時間はずっと前から1日8時間となっています。これは、どういうことなのでしょう。

1日の労働時間が8時間なのに9時間まで運転できるということは、8時間の労働時間と1時間の残業を使って、9時間運転できるということです。週44時間の運転も同じように、40時間労働と4時間の残業を使うということです。運転時間が11時間かかるような長距離運行が可能なのは、残業との組み合わせで労働時間がそこまで延ばせるからです。

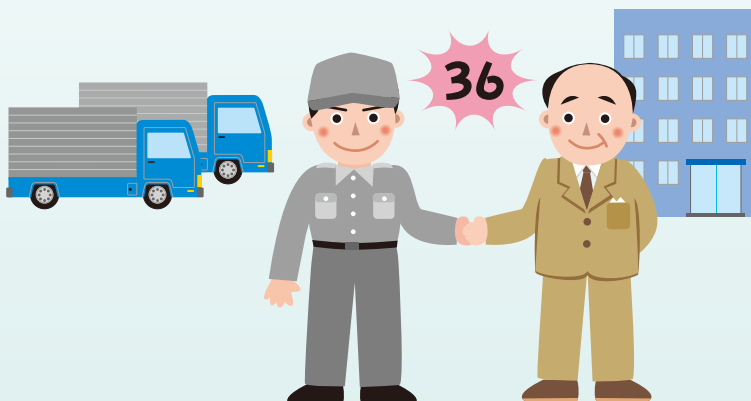


6 残業・休日労働

残業、休日労働には労働基準監督署への届け出が必要

従業員に残業（時間外労働）や休日出勤をさせるためには、会社が労働組合（労働組合がない場合は従業員の代表者）と協定を結んで、その協定を所轄の労働基準監督署に届け出なければなりません。一般にこの協定は労働基準法の第36条に定められていることから36（サブロク、サンロク）協定といわれています。しかし、36協定さえ結ばばいくらかでも働かせることができるというわけではありません。

「**36** 拘束時間とは？」のところでも説明したように、労働時間と休憩時間を合わせた拘束時間は1カ月293時間（仕事が忙しい場合には320時間）までと決められています。ですから、その月の出勤日数にもよりますが、出勤日数 × 休憩時間（普通は1時間）と出勤日数 × 1日の所定労働時間（普通は8時間）との合計を、293（320）時間から引いた残りの時間数が残業、休日出勤ができる時間となります。なお、トラック運送業の場合、休日出勤は2週間に1回までとなっています。



7 フェリーに乗船した場合

乗船時間の2時間は拘束時間、その他は休息期間として計算

フェリー乗船中の時間は、ドライバーがトラックから離れて自由にその時間を利用することができます。もちろん船内という限られた空間の中ではありますが、食事をとったり、風呂に入ったりしてドライバーは体を休めることができます。ですからフェリーに乗っている時間は、必ずしも労働時間とはいえません。ただし、乗り降りの際にはわずかな時間ですが、運転する必要があります。そこで、改善基準告示ではフェリーに乗っている時間のうち2時間を拘束時間とし、残りの時間を休息期間としています。

例えばフェリー乗船時間が10時間を超える場合、2時間の拘束時間を除いた残りの8時間以上が休息期間となるわけです。この場合、「4 休息期間とは？」のところで見たとように連続8時間以上の休息期間となるため、フェリーを降りたときから、新たな勤務が始まることとなります。

フェリー乗船中の休息期間は4時間未満でも認められる

また、フェリー乗船中の2時間の拘束時間は、フェリーに乗る前の拘束時間として取り扱うこととしています。休息期間となった部分については、1日の休息期間の全体から差し引くことができます。つまり、分割休息と同様に考えればよいわけです。しかし、例えばフェリーに乗船していた時間が5時間である場合、拘束時間の2時間を除いた3時間が休息期間となる時はどうなるのでしょうか。分割休息は1回が4時間以上という制限がありました。フェリーに乗った場合の休息期間についてはこのような制限がなく、



1時間でも2時間でも休息期間となります。

ただし、フェリーを降りたあとの休息期間は、2人乗務の場合を除きフェリー下船後から勤務終了時刻までの拘束時間の2分の1より多くなければならないことになっています。

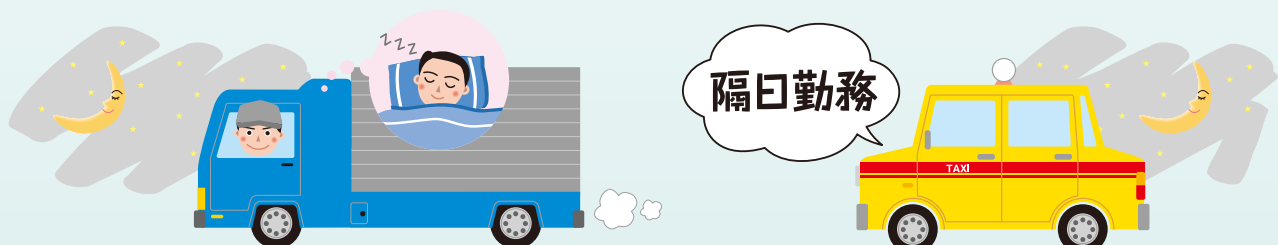
8 ツーマン運行の場合

1日の拘束時間は20時間まで

1日の拘束時間は、原則13時間、延ばしても16時間までです。しかし、ツーマン運行の場合には例外的な措置があります。キャビンにベッドがあるトラックで、ツーマンで運行する場合には、1日の拘束時間を20時間まで延ばすことができます。しかも、回数に制限はありません。これは、ツーマン運行の場合にはドライバー1人にかかる負担が軽減されるという理由からです。

しかし、ツーマン運行といっても拘束時間20時間までならいくらでも延ばせるというものではありません。20時間拘束されていれば、自分の自由になる時間は大幅に減ることになります。ですから、1カ月の拘束時間は原則どおり293時間（320時間）までとなっています。

また、トラック運送業界ではあまり例は多くありませんが、隔日勤務を行う場合には特別な取り扱いがあります。隔日勤務とは、ある日の昼から翌日の午前中まで夜通しで働いて、その次の日は非番＝明け休（あけきゅう）＝というような勤務で、主に大都市のタクシーなどで行われている勤務体制です。このような場合には、21時間まで拘束時間を延ばすことができます。また、仮眠場所を用意した場合には、最大24時間まで拘束時間を延ばせます。ただし、この明け休の場合には、連続20時間以上の休息期間が必要になります。





トラック・バスなどの大型車をご使用の皆さんへ

車輪脱落・火災防止のために しっかり点検・整備しましょう。

日常点検や定期点検をきちんと行っていますか?日頃こまやかな点検を行っていれば、車輪脱落・車両火災などのほか運転中のトラブルの多くは回避できます。毎日安心して運転するために、しっかり点検しましょう。

大型車のホイール・ボルト関係の点検内容

日常点検



1日1回、運行前に日常点検を実施することになっています。乗用車と比べて走行距離も多いことから、クルマの健康状態をしっかりチェックし、事故を未然に防止するためにも日常点検を行いましょ。

① 目視での点検

- ・ナットの緩みがないか
- ・ナットが付いているか
- ・ボルトが折れてないか
- ・ボルトの出っ張り量がふぞろいでないか
- ・亀裂がないか
- ・錆汁が出ていないか

出っ張り量が不揃い

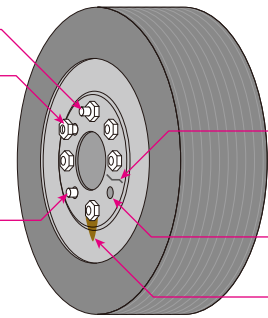
ナット緩み

亀裂

ナットが付いていない

ボルト折れ

錆汁



② 点検ハンマや小型ハンマを使用しての点検

- ・ナットが締る方向に叩く

③ タイヤ空気圧の点検

- ・エアゲージを使って前輪、後輪の空気圧を調べる

定期点検



定期点検には3か月点検と12か月点検があります。事故を未然に防ぐためにもきちんと点検しましょう。

3か月定期点検時

日常点検に加え、トルクレンチなどを使用して、ホイール・ナットが緩んでいないか（規定の締付けトルクで締付けられているか）点検します。

12か月定期点検時

ディスクホイールの点検は、ホイールを取外して行います。ホイール・ボルトやホイール・ナット及びハブなどの関連部品に異常がないかも点検します。

このような事故が起きています

大型自動車の車輪脱落事故



ボルトの折損を伴うタイヤの脱落事故は、平成11年1月以降、平成21年12月末までに317件発生しており、平成20年4月には、東名高速自動車道でボルト折損により脱落したタイヤが対向してきたバスに衝突し、バスの運転者が死亡した事故が発生しています。車輪脱落事故は、ナットが緩む、ボルトが折れる等、車輪脱落までには必ず予兆があります。日常点検や定期点検をしっかり行ってください。また、タイヤ交換時などの不適切な締付け（強すぎ、弱すぎ）や、誤ったボルト・ナットの使用（アルミホイール用、スチールホイール用の誤用）は、車輪脱落の原因となります。

事業所のアルコール検知器の設置はお済みですか？

2011年4月1日より、事業所ごとのアルコール検知器設置が義務化されます

国土交通省は、「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づき、事業用自動車の飲酒運転ゼロの目標を達成するため、点呼時にアルコール検知器の使用を義務づける等の改正を行います。

- 事業者は、点呼時に**酒気帯びの有無を確認**する場合には、**目視等で確認するほかアルコール検知器を用いてしなければならない**（貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正）。
- 事業者は、**営業所ごとにアルコール検知器を備え、常時有効に保持**しなければならない（貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正）。
- このため、事業者は、アルコール検知器の**故障の有無を定期的に確認**しなければならない（関係通達の一部改正）。
- 電話点呼の場合には、運転者に**アルコール検知器を携行させ、検知結果を報告させる**等により行う（関係通達の一部改正）。

これからは、自己申告だけでは乗務できなくなります。



アルコール検知器を用いて、酒気帯びの有無を確認しなければなりません。



違反した事業者には、厳しい罰則が科せられます。

飲酒運転に係る行政処分基準 (H21.10.1 より)

- | | |
|----------------------------------|--|
| 1 運転者が飲酒運転を引き起こした場合 | 初違反 100 日車
▶ 再違反 300 日車 |
| 2 事業所が飲酒運転等を下命容認した場合 | 即時 14 日間の事業停止 |
| 3 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 | 即時 7 日間の事業停止 |
| 4 事業所が飲酒運転等に係る指導監督義務違反の場合 | 即時 3 日間の事業停止 |

点呼におけるアルコール検知器の備えに対する処分基準の創設 (H23.4.1 より)

- | | |
|-----------------------|---|
| 1 アルコール検知器の備え義務違反 | 備えなし 初違反 60 日車
▶ 再違反 180 日車 |
| 2 アルコール検知器の常時有効保持義務違反 | 初違反 20 日車
▶ 再違反 60 日車 |

点呼記録

運転者が日々の業務を行うため事業用自動車にその日はじめて乗務しようとするとき、また1日の乗務を終了したときは、運行管理者はその都度必ず対面により点呼を行わなければなりません。

そして、点呼内容は種々細目が定められていますので、運行管理者はこれを正しく行い、点呼後はその状況を点呼記録簿に記載し1年間保存しておく義務があります。

■点呼とは

貨物自動車運送事業輸送安全規則により、次の通り定められています。

1. 貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行い、次に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない。
 - (1) 酒気帯びの有無
 - (2) 疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無
 - (3) 道路運送車両法第47条の第2第1項及び第2項の規定による点検の実施又はその確認
2. 貨物自動車運送事業者は、事業用自動車の乗務を終了した運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行い、当該乗務に係る事業用自動車、道路及び運行の状況並びに他の運転者と交替した場合にあっては第17条第4号の規定による通告について報告を求め、及び酒気帯びの有無について確認を行わなければならない。
3. 貨物自動車運送事業者は、前二項に規定する点呼のいずれも対面で行うことができない乗務を行う運転者に対し、当該点呼のほかに、当該乗務の途中において少なくとも一回電話その他の方法により点呼を行い、第1項第1号及び第2号に掲げる事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない。
4. 貨物自動車運送事業者は、アルコール検知器（国土交通大臣が告示で定めるものをいう。以下同じ。）を営業所ごとに備え、常時有効に保持するとともに、第三項の規定により酒気帯びの有無について確認を行う場合には、運転者の状態を目視等で確認するほか、当該運転者の属する営業所に備えられたアルコール検知器を用いて行わなければならない。
5. 貨物自動車運送事業者は、第1項から第3項までの規定により点呼を行い、報告を求め、確認を行い、及び指示をしたときは、運転者ごとに点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。

1. 点呼の実施要領

(1) 点呼の実施時

乗務前の対面点呼は、運転者が乗務前の日常点検を実施した後の出発前に、乗務後の対面点呼は運転者が運行終了後、所定の位置に車両を格納した後速やかに行います。また、乗務前後の点呼がいずれも対面で行えない乗務の場合は、中間点呼を実施しなければなりません。

(2) 点呼を実施する場所

■営業所での点呼

次例のような勤務の場合は、乗務前点呼並びに乗務後点呼は営業所の定められた場所で行います。

- ① 日勤で所属営業所において出勤及び退出を行う場合
- ② 業務が継続して翌日にまたがっても宿泊せずに所属営業所に戻る場合

■電話による点呼（やむを得ない場合）

次例のように、業務の開始地又は終了地が営業所以外の地であるため、対面で行えない点呼の場合は電話その他の方法により行います。

- ① 行先地から所属営業所に戻る場合
- ② 所属営業所から出発し行先地に宿泊する場合
- ③ 行先地からそのまま再び他の行先地へ移動する場合（中間点呼を含む。）
- ④ 乗務前点呼と乗務後点呼の移動の間に該当する場合
- ⑤ 乗務の終了地又は開始地が、所属営業所以外の営業所である場合

(3) 点呼の主な内容

■乗務前の対面点呼

- ① 酒気帯びの有無
- ② 疾病、疲労その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無の確認
- ③ 日常点検の実施の確認
- ④ 運行指示書の必要な運行の場合は、運行指示書による指示
- ⑤ 安全を確保するため必要な指示（運行記録計を備えた車両については、記録紙の装着を運転者に行わせませす。）

■乗務後の対面点呼

- ① 酒気帯びの有無
- ② 自動車の状態
- ③ 道路及び運行の状況
- ④ 他の運転者と交替した場合は、交替した運転者に対し通告した内容（自動車、道路及び運行状況など）
- ⑤ 乗務記録記載を確認し変更のあった場合提出させ、また運行記録計を備えてあるものについては記録紙を提出させるとともに自動車のキー等の返還を受けます。

2. 点呼記録の内容

■乗務前点呼

- ① 点呼執行者名
- ② 運転者名
- ③ 運転者の乗務に係る事業用自動車の自動車登録番号又は識別できる記号、番号等
- ④ 点呼日時
- ⑤ 点呼方法
イ. アルコール検知器の使用の有無
ロ. 対面でない場合は具体的方法
- ⑥ 酒気帯びの有無
- ⑦ 運転者の疾病、疲労等の状況
- ⑧ 日常点検の状況
- ⑨ 指示事項
- ⑩ その他必要な事項

■乗務途中点呼（中間点呼）

- ① 点呼執行者名
- ② 運転者名
- ③ 運転者の乗務に係る事業用自動車の自動車登録番号又は識別できる記号、番号等
- ④ 点呼日時
- ⑤ 点呼方法
イ. アルコール検知器の使用の有無
ロ. 具体的方法
- ⑥ 酒気帯びの有無
- ⑦ 運転者の疾病、疲労等の状況
- ⑧ 指示事項
- ⑨ その他必要な事項

■乗務後点呼

- ① 点呼執行者名
- ② 運転者名
- ③ 運転者の乗務に係る事業用自動車の自動車登録番号又は識別できる記号、番号等
- ④ 点呼日時
- ⑤ 点呼方法
イ. アルコール検知器の使用の有無
ロ. 対面でない場合は具体的方法
- ⑥ 自動車、道路及び運行の状況
- ⑦ 交替運転者に対する通告
- ⑧ 酒気帯びの有無
- ⑨ その他必要な事項

3. 保存期間

1年間です。

■根拠法令

貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条（点呼等）
貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について
（国自安第9号、国自貨第12号、国自整第7号／平成22年4月28日）

乗務員点呼簿

会社名(営業所)

平成 年 月 日 () 天候 ()

アルコール検知器の状況 良・否

統計運行管理者印

運行管理者印

補助者印

運 転 者 名 車 回 番 号	乗 務 前 点 呼					中 間 点 呼					乗 務 後 点 呼												
	点呼日時	点呼方法	アルコール 検知器の 使用の有 無	体温・疲労 の状況	日常点検 の状況	免許証	その他必要 な指示事項	点呼 執行者	点呼日時	点呼方法	アルコール 検知器の 使用の有 無	体温・疲労 の状況	その他必要 な指示事項	点呼 執行者	点呼日時	点呼方法	アルコール 検知器の 使用の有 無	体温・疲労 の状況	日常点検 の状況	免許証	その他必要 な指示事項	点呼 執行者	
	月 日	対面 (TEL)	有無					月 日	対面 (TEL)	有無				月 日	対面 (TEL)	有無							
	月 日	対面 (TEL)	有無					月 日	対面 (TEL)	有無				月 日	対面 (TEL)	有無							
	月 日	対面 (TEL)	有無					月 日	対面 (TEL)	有無				月 日	対面 (TEL)	有無							
	月 日	対面 (TEL)	有無					月 日	対面 (TEL)	有無				月 日	対面 (TEL)	有無							

【記入例】

乗 務 員 点 呼 簿																					
会社名(営業所)																					
平成 23 年 1 月 28 日 (金) 天候 (晴)																					
アルコール検知器の状況 良・否																					
統計運行管理者印																					
運行管理者印																					
補助者印																					

数値を記入しても構いません

定期的の確認が必要

乗 務 前 点 呼

中 間 点 呼

乗 務 後 点 呼

運 転 者 名 車 回 番 号	点呼日時	点呼方法	アルコール 検知器の 使用の有 無	体温・疲労 の状況	日常点検 の状況	免許証	その他必要 な指示事項	点呼 執行者	点呼日時	点呼方法	アルコール 検知器の 使用の有 無	体温・疲労 の状況	その他必要 な指示事項	点呼 執行者	点呼日時	点呼方法	アルコール 検知器の 使用の有 無	体温・疲労 の状況	日常点検 の状況	免許証	その他必要 な指示事項	点呼 執行者
山 田 1234	1月28日 8:00	対面 (TEL)	有無	無	○	○		印	月 日	対面 (TEL)	有無	無		月 日	対面 (TEL)	有無	無	○	○	○		印
川 田 2345	1月28日 8:00	対面 (TEL)	有無	無	○	○		印	月 日	対面 (TEL)	有無	無		月 日	対面 (TEL)	有無	無	○	○	○		印
山 川 3456	1月28日 7:00	対面 (TEL)	有無	無	○	○		印	月 日	対面 (TEL)	有無	無		月 日	対面 (TEL)	有無	無	○	○	○		印
田 山	1月28日 7:00	対面 (TEL)	有無	無	○	○		印	1月28日 11:00	対面 (TEL)	有無	無		印	1月28日 17:00	対面 (TEL)	有無	無	○	○		印

- 様式は、奈良県トラック協会 HP (<http://narata.or.jp>) よりダウンロード可能。
- 販売については、奈良県トラック協会で行っています。

軽油の採取調査等にご協力を!!



奈良県では軽油引取税の脱税や環境汚染の温床となっている不正軽油の一扫を目指し、路上採取調査や石油製品の販売業者及び軽油消費者等から軽油の採取調査等を実施しています。

また、10月は「不正軽油追放強化月間」として、近畿2府4県が協同して採取調査を実施したり、奈良県トラック協会の協力を得て軽油引取税の制度について広報・啓発を行いました。

しかしながら、「軽油に灯油を混和」や「重油と灯油を混和」した不正軽油を軽油と偽って販売するケースなどが依然として見受けられます。

奈良県ではこのような不正軽油の販売等による脱税行為を早期に発見・防止するため、みなさまの自動車や貯蔵設備から燃料を採取させていただき、軽油引取税が適正に課税されているかどうかを調査しています。

上記主旨をご理解のうえ、採取調査等にご協力をお願いします。

●平成22年度 不正軽油追放強化月間(10月)の取組について

●全国一斉路上採取調査の実施（10月13日実施）

奈良県 1ヶ所 12本採油 異状本数1本
(全国 147ヶ所、4,389本採油)

●石油販売業者、需要家等の採取調査の実施

74件 67本採油 異状本数3本

●ポスター（600枚）・リーフレット（4,500枚）の配布

●不正軽油追放啓発パネル展の実施

(社)奈良県トラック協会 針トラックステーション、県庁県民ホール

●「ならどっとFM」、「FMハイホー」の県政広報番組での広報・啓発

●平成22年度 軽油引取税の調査状況（H.22.4.1~10.31）

調査対象	調査件数	採油本数	採油のうち異状本数
路上採取（6箇所）	48	48	4
通常調査	232	223	7
合計	280	271	11



「不正軽油ホットライン」

不正軽油に関する情報の提供にご協力をお願いします。

TEL.0742-27-8371（奈良県税務課調査係内）

◎灯油や重油などを自動車用燃料として製造、販売、使用しているようだ。

◎不審なタンクローリー車が入り出しているようだ。

◎著しく安い自動車用燃料の売り込みが来た。

◎購入した自動車用燃料の色や臭い、その燃料を使用した時の自動車の調子がおかしい。

適正化事業・指導項目別調査結果

集計期間：平成22年4月～平成23年1月

(巡回計画数：227 事業所 巡回実施数：155 事業所) (社)奈良県トラック協会

区分	重点	指導事項 (☆印は霊柩事業者は除外する)	指導件数	(否)件数	指導件数ワースト10
I. 事業計画等	○	(1) 主たる事務所及び営業所の名称、位置に変更はないか。	151	2	
		(2) 営業所に配置する事業用自動車の種別及び数に変更はないか。	151	5	
	○	(3) 自動車車庫の位置及び収容能力に変更はないか。	151	3	
		(4) 乗務員の休憩・睡眠施設の位置、収容能力は適正か。	151	1	
		(5) 乗務員の休憩・睡眠施設の保守、管理は適正か。	151	1	
		(6) 届出事項に変更はないか。(役員・社員、特定貨物に係る荷主の名称変更等)	122	1	
	○	(7) 自家用貨物自動車の違法な営業類似行為(白トラの利用等)はないか。	151	0	
	○	(8) 名義貸し、事業の貸渡し等はないか。	151	3	
II. 帳票類の整備、報告等		(1) 事故記録が適正に記録され、保存されているか。	104	18	
		(2) 自動車事故報告書を提出しているか。	9	0	
		(3) 運転者台帳が適正に記入等され、保存されているか。	151	35	
		(4) 車両台帳が整備され、適正に記入等がされているか。	150	17	
		(5) 事業報告書及び事業実績報告書を提出しているか。(本社巡回に限る。)	99	57	⑥
III. 運行管理等		(1) 運行管理規程が定められているか。	151	23	
		(2) 運行管理者が選任され、届出されているか。	149	7	
		(3) 運行管理者に所定の研修を受けさせているか。	122	32	
		(4) 事業計画に従い、必要な員数の運転者を確保しているか。	151	11	
	◎	(5) 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正に管理されているか。	146	59	④
	◎	☆(6) 過積載による運送を行っていないか。	150	0	
	◎	(7) 点呼の実施及びその記録、保存は適正か。	151	74	②
	○	(8) 乗務等の記録(運転日報)の作成・保存は適正か。	151	70	③
	○	☆(9) 運行記録計による記録及びその保存・活用は適正か。	110	15	
	○	(10) 運行指示書の作成、指示、携行、保存は適正か。	18	6	
	◎	(11) 乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。	151	85	①
	○	(12) 特定の運転者に対して特別な指導を行っているか。	68	41	
	○	(13) 特定の運転者に対して適性診断を受けさせているか。	77	40	
IV. 車両管理等		(1) 整備管理規程が定められているか。	151	27	
		※(2) 整備管理者が選任され、届出されているか。	149	11	
		(3) 整備管理者に所定の研修を受けさせているか。	67	27	
		(4) 日常点検基準を作成し、これに基づき点検を適正に行っているか。	151	47	⑨
	◎	(5) 定期点検基準を作成し、これに基づき、適正に点検・整備を行い、点検整備記録簿等が保存されているか。	151	58	⑤
V. 労基法等	○	(1) 就業規則が制定され、届出されているか。	95	15	
		(2) 36協定が締結され、届出されているか。	142	55	⑦
		(3) 労働時間、休日労働について違法性はないか。(運転時間を除く)	151	7	
	○	(4) 所要の健康診断を実施し、その記録・保存が適正にされているか。	140	51	⑧
VI. 法定福利費	○	(1) 労災保険・雇用保険に加入しているか。	145	41	
	○	(2) 健康保険・厚生年金保険に加入しているか。	143	45	⑩

※印は、保有車両に乗車定員11人以上のバス型霊柩車がある霊柩事業者の場合、1両でも整備管理者の選任が必要である(道路運送車両法第50条)。

グリーン経営 (交通エロロジー・モビリティ財団が認定する “環境保全”に配慮した企業経営)	認定取得事業者 31事業所
安全性優良事業所 (“安全性”の高い事業所 “全日本トラック協会が認定する”)	認定事業所 119事業所
ISO9001 (国際標準化機構 (ISO) が制定した、“品質を保証”し “顧客満足”を目指すシステム)	認定取得事業者 37事業者
ISO14001 (国際標準化機構 (ISO) が制定した、“企業活動が “環境に与える影響”を最小限に改善していくシステム)	認定取得事業者 5事業者

「グリーン経営」認定取得事業所

- 株式会社愛和(本社営業所)
- 乾重量株式会社(本社営業所)
- 今西物流株式会社(田原本営業所)
- 株式会社エスライン奈良
- 和物流株式会社(本社営業所)
- 川端運輸株式会社
- 株式会社川本カーゴ
- ジェイ・ネット株式会社
- 塚本運送株式会社(本社営業所)
- 株式会社辻本運送
- 株式会社都通(本社営業所)
- 奈良共配センター有限公司
- 有限会社奈良サービス(本社営業所)
- 奈良三笠運輸株式会社(名阪営業所)
- 奈良郵便輸送株式会社(奈良営業所)
- 奈良郵便輸送株式会社(中和営業所)
- 株式会社日硝ハイウエー(奈良営業所)
- 日本通運株式会社(奈良警送支店)
- ハウス物流サービス株式会社(関西配車センター)
- 原口運輸商事株式会社
- 株式会社ハンナ
- 富士運輸株式会社(本社)
- 正亀運送株式会社(本社営業所)
- 株式会社マサミチ(本社営業所)
- 丸長運送株式会社(奈良営業所)
- ミュージックサービス株式会社(本社営業所)
- 名阪運輸株式会社
- 森田運送株式会社
- 株式会社森本每乳舎
- 株式会社山口商事(本社営業所)
- 株式会社ヨシムラ

「安全性優良事業所」認定取得事業所

- 愛知ミタカ運輸株式会社(奈良営業所)
- 株式会社愛和(本社営業所)
- 明日香運送株式会社(田原本営業所)
- 新商運株式会社(本社営業所)
- アトム運輸株式会社(奈良営業所)
- 株式会社荒木運輸(本社営業所)
- 池田運送店(本店営業所)
- 生駒電子物流有限会社(本社営業所)
- イヌイ急便有限会社(本社営業所)
- 乾重量株式会社(本社営業所)
- 今西物流株式会社(田原本営業所)
- 株式会社いわれ(本社営業所)
- 株式会社エスライン奈良(本社営業所)
- 岡本運送株式会社(本社営業所)
- 尾上運送株式会社(本社営業所)
- 株式会社角井運送(本社営業所)
- 川端運輸株式会社(本社営業所)
- 株式会社川本カーゴ(本社営業所)
- 近畿福山通運株式会社(トラック・ミナル)
- 株式会社KS LINE(本社営業所)
- 株式会社合通(奈良支店)
- 株式会社コダマサービス(大阪営業所)
- 株式会社サカイ引越センター(奈良支店)
- 佐川急便株式会社(御所店)
- 佐川急便株式会社(天理店)
- 佐川急便株式会社(奈良店)
- 佐川急便株式会社(大和高田店)
- 三和運輸株式会社(本社営業所)
- ジェイ・ネット株式会社(本社営業所)
- 新日本輸送株式会社(中和支店)
- 西濃運輸株式会社(奈良支店)
- 西和物流株式会社(本社営業所)
- 太豊陸業株式会社(本社営業所)
- 大和物流株式会社(奈良営業所)

- 武澤運送株式会社(本社営業所)
- 立石運送株式会社(本社営業所)
- タニハナ物流株式会社(本社営業所)
- 株式会社辻本運送(物流センター営業所)
- 辻本運輸株式会社(本社営業所)
- 辻本運輸株式会社(本社営業部)
- 株式会社都祁運送(本店営業所)
- 有限会社デンソー(本社営業所)
- トナミ運輸株式会社(奈良営業所)
- 奈相流通株式会社(本社営業所)
- 有限会社奈良池内通商(本社営業所)
- 奈良共配センター有限公司(本社営業所)
- 奈良県合同陸運株式会社(本社営業所)
- 有限会社奈良サービス(本社営業所)
- 奈良センコー物流株式会社(奈良営業所)
- 奈良三笠運輸株式会社(名阪営業所)
- 奈良郵便輸送株式会社(奈良営業所)
- 奈良郵便輸送株式会社(中和営業所)
- ニシキ運輸株式会社(本社営業所)
- 株式会社日硝ハイウエー(奈良営業所)
- 日進高田運送株式会社(本社営業所)
- 日通奈良運輸株式会社(橿原営業所)
- 新口運送店(大井孝益)(本店営業所)
- 日本梱包運輸株式会社(本社営業所)
- 日本通運株式会社(奈良警送支店)
- 日本通運株式会社(橿原営業支店)
- 日本通運株式会社(奈良自動車営業課)
- ハウス物流サービス株式会社(関西配車センター)
- 原口運輸商事株式会社(本社営業所)
- 株式会社ハンナ(本社営業所)
- 福住運輸倉庫株式会社(福住営業所)
- 福住運輸倉庫株式会社(本社営業所)
- 富士運輸株式会社(本社営業所)
- 藤川運輸興業株式会社(本店営業所)
- 藤俊運輸株式会社(本社営業所)
- 株式会社平和商運(本社営業所)
- 間口陸運株式会社(奈良営業所)
- 誠運輸株式会社(本社営業所)
- 丸長運送株式会社(奈良営業所)
- 丸八運輸株式会社(本社営業所)
- 株式会社マルヨシ運輸倉庫(本社営業所)
- マンナ運輸株式会社(奈良支店)
- 水間急配株式会社(奈良営業所)
- ミュージックサービス株式会社(本社営業所)
- 名阪運輸株式会社(本社営業所)
- 有限会社メンテナンス・コシバ(本社営業所)
- モミキ運送株式会社(本社営業所)
- 森田運送株式会社(本社営業所)
- 森本運輸株式会社(本社営業所)
- 株式会社森本每乳舎(本社営業所)
- 八木日進運送株式会社(本社営業所)
- 株式会社山口商事(本社営業所)
- やまと運輸株式会社(法隆寺営業所)
- やまと運輸株式会社(大和郡山営業所)
- ヤマト運輸株式会社(秋篠寺宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(あすか野宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(生駒宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(いまごセンター)
- ヤマト運輸株式会社(柿本宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(橿原今井センター)
- ヤマト運輸株式会社(橿原うねび宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(橿原耳成山宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(香芝鎌田センター)
- ヤマト運輸株式会社(広陵宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(御所センター)
- ヤマト運輸株式会社(桜井宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(佐保台西センター)
- ヤマト運輸株式会社(帝塚山センター)
- ヤマト運輸株式会社(十津川宅急便センター)

- ヤマト運輸株式会社(奈良五條支店)
- ヤマト運輸株式会社(奈良みなみ宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(はいばらセンター)
- ヤマト運輸株式会社(はりセンター)
- ヤマト運輸株式会社(二上山宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(へぐりセンター)
- ヤマト運輸株式会社(法隆寺支店)
- ヤマト運輸株式会社(薬師寺宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(大和郡山支店)
- ヤマト運輸株式会社(やまのべ宅急便センター)
- ヤマト運輸株式会社(吉野大淀宅急便センター)
- ヤマトマルチチャーター株式会社(大和郡山営業所)
- やまのべ急送株式会社(本社営業所)
- 優共運輸株式会社(本社営業所)
- 株式会社吉田運輸(本社営業所)
- 株式会社読宣運輸(奈良営業所)

「ISO9001」認定取得事業者

- 株式会社愛和
- 明日香運送株式会社
- 池田運送店
- 株式会社いわれ
- 株式会社川本カーゴ
- 株式会社KS LINE
- 佐川急便株式会社
- 新日本輸送株式会社
- 大和陸運株式会社
- 株式会社辻本運送
- 辻本運輸株式会社
- 有限会社デーユーカー
- 奈良共配センター有限公司
- 奈良低温株式会社
- 奈良三笠運輸株式会社
- ニシキ運輸株式会社
- 日本通運株式会社
- ハウス物流サービス株式会社
- 原口運輸商事株式会社
- 阪神不動産株式会社
- 株式会社ハンナ
- 有限会社ヴィクトリーエキスプレス
- 富士運輸株式会社
- 藤俊運輸株式会社
- 株式会社平和商運
- 誠運輸株式会社
- 丸嶋運送株式会社
- 丸太運輸株式会社
- 丸長運送株式会社
- 株式会社マルヨシ運輸倉庫
- 株式会社モリタトランスポート
- 株式会社森本每乳舎
- 大和運送株式会社
- 吉川運輸株式会社

「ISO14001」認定取得事業者

- 大和物流株式会社
- 辻本運輸株式会社
- 奈相流通株式会社
- 日進高田運送株式会社
- 吉川運輸株式会社

(社)奈良県トラック協会は、社会のニーズと信頼に応えていきます