

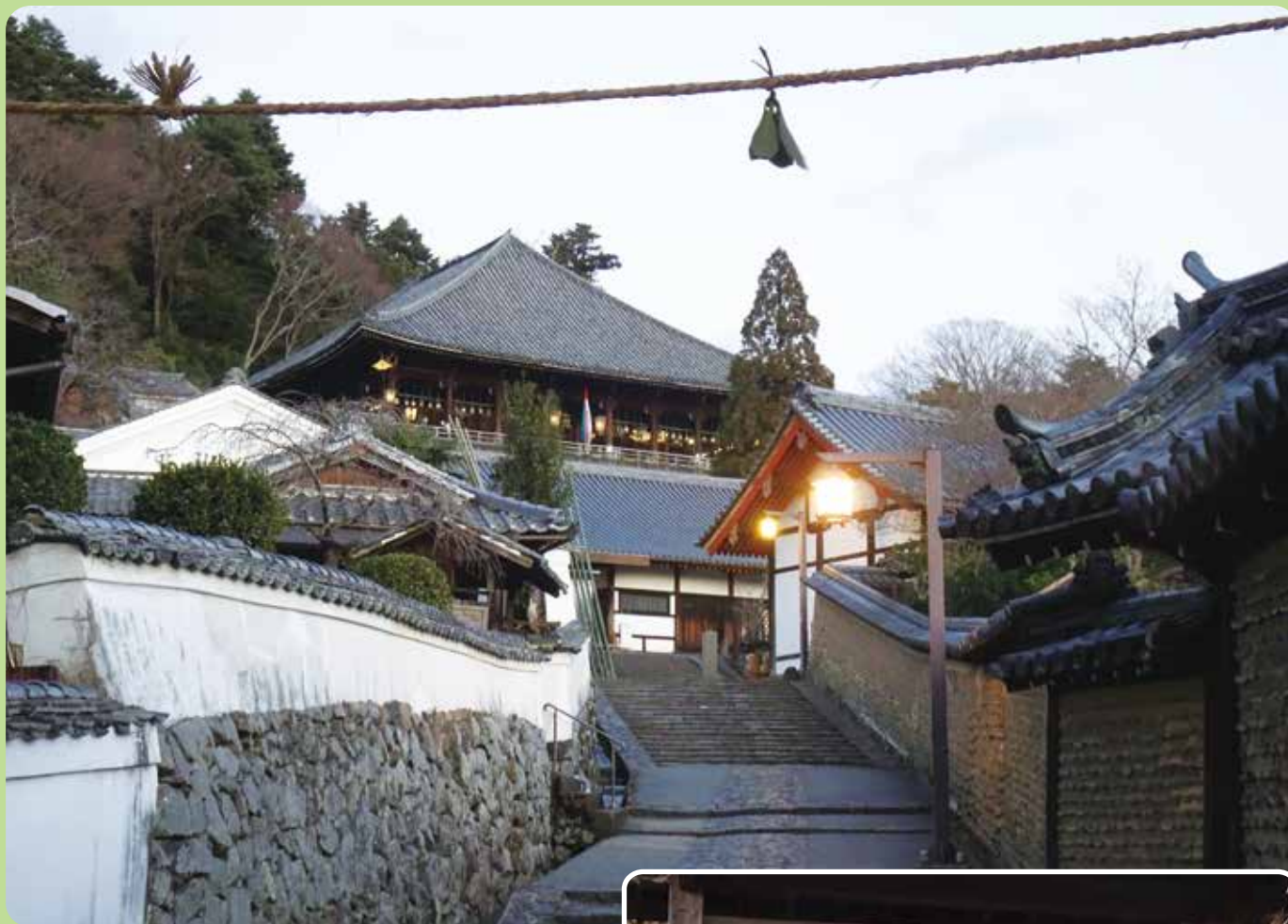
トラック奈良

3

トラック協会は事故防止・交通安全、
環境及び災害時緊急輸送対策に取り組んでいます。

[令和5年]2023

No.347



東大寺二月堂



修二会（お水取り）の松明として使われる真竹



公益社団法人 奈良県トラック協会

<https://narata.or.jp>

奈良県防災会議に出席

令和5年2月9日（木）午前10時30分から午前11時30分まで、奈良県コンベンションセンター会議室204にて奈良県防災会議が開催され、奈良県地域防災計画の修正について審議されました。奈良県トラック協会は指定地方公共機関（災害対策基本法第15条第5項第7号）として出席しました。

広域防災拠点として、大規模災害発生時に、応援部隊の集結・進出・救助活動等の機能を有する新たな施設が指定され、現行の県営競輪場（県）、第二浄化センター（県）、消防学校（県）、吉野川浄化センター（県）の4カ所から、大規模広域防災拠点（県）、奈良市都祁生涯スポーツセンター（奈良市）、宇陀市総合体育館（宇陀市）、昴の郷（十津川村）、下北山スポーツ公園（下北山村）の5カ所が追加指定され計9カ所になりました。



▲荒井正吾 奈良県知事



奈良県防災会議に出席	巻頭
優良事業所表彰式・優秀運転者顕章伝達式	2
中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー	4
物流セミナー	6
陸運事業者のための安全マネジメント研修会	7
トラック運送事業者のための人材確保セミナー	8
Gマーク【新規】認定先インタビュー	9
名鉄運輸(株)執行役員来訪	10
奈良県トラック協会吉野支部 総会	11

■ 全ト協から

第120回 トラック運送業界の景況感(速報)	12
飲酒運転撲滅を目指して	16
軽油価格調査集計表(2022年12月)	17

■ 陸災防から

重大な労働災害を防ぐためには	18
----------------	----

■ 近畿交通共済から

近畿交通共済からのお知らせ	20
---------------	----

■ 奈ト協から

KIT事業の案内	23
3月・4月の行事(予定)表	24
トラックの構造上の特性	25
事業用自動車事故事例No.91	26
適正化事業・巡回指導報告書	27

■ 奈良運輸支局から

奈良運輸支局からのお知らせ	28
---------------	----

■ 厚生労働省から

厚生労働省からのお知らせ	29
--------------	----

■ 奈良県警察本部から

奈良県警察本部からのお知らせ	38
----------------	----

JR郡山駅東側ロータリー荷下ろし場お披露目式	39
------------------------	----

一般県道 平原五條線(小島工区) 開通	巻末
---------------------	----

優良事業所表彰式・優秀運転者顕章伝達式

日時：令和5年2月9日(木) 午前10時30分～

場所：奈良県トラック会館2階

35事業所と18名の運転者を表彰

35の優良事業所と18名の優秀運転者への表彰式ならびに伝達式が行われ、公益社団法人奈良県トラック協会の塚本哲夫会長から表彰状が授与され、記念品が渡されました。

式では来賓の近畿運輸局奈良運輸支局の沢井唯次支局長が「トラック運送事業は我が国の経済

と人々の暮らしを支えるライフラインとして平時のみならず災害時においても緊急支援物資の輸送を行う我が国の基幹的な産業。国土交通省では今後も輸送の安全の確保に努め、トラック運送事業の更なる発展につながるよう全力で対策を講じていく所存」と祝辞を述べました。



▲祝辞を述べる沢井唯次支局長

優良事業所表彰式

令和4年1月から12月の適正化事業指導員による巡回指導において、評価が「A」、かつ「適

の判定が95%以上であった事業所に対して、公益社団法人奈良県トラック協会会長より表彰され

た35事業所は次の通りです。

〈優良事業所表彰〉

アート引越センター株式会社 香芝支店
愛和運輸倉庫株式会社 本社営業所
旭運輸有限会社 本社営業所
有限会社育育運送 本社営業所
有限会社石川運輸 本社営業所
上村運輸株式会社 本社営業所
株式会社英光 本社営業所

株式会社北橋運送店 本社営業所
株式会社K-LINE 本社営業所
郡山運送株式会社 本社営業所
ジェイ・ネット株式会社 本社営業所
西濃運輸株式会社 奈良支店
大奈運送株式会社 本社営業所
株式会社都祁運送 本社営業所

トヨタ輸送中部株式会社 奈良事業所
中吉野運送株式会社 吉野営業所
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 大和郡山営業所
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
有限会社西奈良運送 本社営業所



〈優良事業所表彰〉

日本通運株式会社 奈良事業所

橿原営業課

フジトランスポート株式会社 奈良支店

株式会社ベストライン 本社営業所

丸長運送株式会社 奈良営業所

株式会社未来運輸 本社営業所

株式会社ムロオ 大和郡山営業所

有限会社ヤナセ商事 本社営業所

有限会社ヤマサン 天理営業所

やまと運輸株式会社 法隆寺営業所

〃 吉野営業所

ヤマト運輸株式会社 十津川営業所

大和商運株式会社 本社営業所

株式会社吉田運輸 本社営業所

株式会社ONE WAY 本社営業所

優秀運転者顕章（金・銀）伝達式

トラック運送事業の運転者として、永きにわたり運転の業務に従事し、その成績が優秀で

あった方に対して、公益社団法人全日本トラック協会会長より表彰された金・銀十字章の受

章者

18名は下記の通りです。

〈金十字章〉

満20年以上、無事故無違反
5名受章

吉田 真治 浅田運輸有限会社

谷口 一平 原口運輸商事株式会社

西前 信幸 〃

高木 秀忠 ヤマト運輸株式会社

奈良主管支店

榊井 英人 〃

〈銀十字章〉

満10年以上、無事故無違反
13名受章

西井 寛俊 株式会社愛和

松本 忠臣 〃

稲葉 祐浩 近畿福山通運株式会社

奈良支店

芝口 正樹 西濃運輸株式会社

奈良支店

中野 裕和 〃

藤ノ原 秀雄 〃

石田 祐由 原口運輸商事株式会社

中川 貴照 〃

中島 彰博 〃

山形 昌義 〃

健山 法美 株式会社ムロオ

大和郡山営業所

西岡 完治 〃

森本 弘臣 有限会社メイワトランス



中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー

日時：令和5年1月26日(木) 午後1時30分～

場所：奈良県トラック会館 2階 研修室 参加者：5名

配車管理などへのIT（情報技術）機器の導入方法とその効果を中小のトラック運送事業者にわかりやすく解説する全日本トラック協会（全ト協）のIT活用セミナーが開かれ、管理部門担当者らが受講しました。講師は近代経営システム研究所の森高弘純代表。冒頭のあいさつで、「燃料費の上昇などで運送会社は収益が圧迫され運賃の値上

げが不可避だという経営者の方も多い。エビデンス（科学的根拠）を基に弾き出した説得力のある数値を荷主に示すことができ、値上げ交渉の際も理解が得やすくなることもデータ経営の強味。低コストで導入できるITシステムも増えており、データ経営は大手企業だけのものではなくなりつつある」と述べました。主な内容は以下の通りです。



▲講師の森高弘純氏

受注や配車、運行情報をITシステムで管理

トラック運送業界では働き方改革関連法の施行によって令和6年から、時間外労働を年960時間（月平均80時間）に制限する新たな規制が加わるようになり、より厳しい労働管理態勢の整備が求められている。また、平成29年の標準貨物自動車運送約款の改定によって「積込料」などが「運賃」とは別建ての「料金」として区分されるようになり、斯界を取り巻く環境は経営面でも大きく様変わりしようとしている。

講習では「荷主からの受注」や「配車」「運行」など、これまで手書きで行っていた情報をITシステムに入力する「データ化」、その入力したデータを基に表やグラフを作成し社内でデータを共有できるようにする「見える化」、さらにシステムに一元化した情報を活用して事業の問題点を洗い出し、労働時間



の短縮などにつなげる「改善の実行」について、それぞれの留意すべきポイントを説明。デジタコやドラレコに加え、全ト協の原価計算シートや配車・請求管理システムとの連携といった実践的なデータ経営の手法も解説。

改善目標は対象を広げ過ぎず達成可能なものに収束することが肝要。社員のモチベーション

を上げるためには目標達成の進捗を週1回確認し、報奨金を設けるなどの工夫も必要。さらにデジタル経営を導入した企業の成功例にも触れ、「デジタコ、IT連携によってリアルタイムに運行管理する事業者は30分停車でドライバーに警報を鳴らすなどし大幅な待機時間の削減を実現した」と具体的な成果も披露。講義終了後、運輸総合管理

運賃請求・経費管理システムなどのデモ

システムなどを展開するタイガー（東京都千代田区）の木村秀幸・大阪支店長らがインボイス制度に対応できる運賃請求・

経費管理システムを紹介。続いてナブアシスト（群馬県前橋市）ロジスティクス事業部の飯田三起也氏が国土交通省から第1号

認定を受けた乗務後自動点呼機器のデモを行い飲酒検知機能などについて説明。



▲システムを紹介するタイガーの木村支店長(左)



▲自動点呼機器の動作を説明するナブアシストの飯田氏

第36回 物流セミナー

日時：令和5年2月4日(土) 午後2時～

場所：奈良県コンベンションセンター 2階 会議室203号・204号

冒頭、公益社団法人奈良県トラック協会の塚本哲夫会長が主催者を代表してあいさつ。「業界の現状は燃料価格の高騰、ドライバー不足など深刻な問題が山積している。生産性の向上、働き方改革の推進などの取組と関係機関の協力を得て、ドライバーの待遇改善に向け、荷主のみなさんにもご理解とご協力をお願いしている。私ども奈良県トラック協会は、安全で安心な輸送サービスを提供し続けるこ

とが社会的使命」と述べました。セミナーには定員を越す約150人の参加があり、講師の西山厚

氏の話を熱心に聴講していました。主な内容は以下の通りです。



鑑真和上の長い旅

聖武天皇が日本で正式な授戒を行える僧を唐の国から招きたいと奈良の僧、栄叡（ようえい）と普照（ふしょう）を遣唐使船で派遣。2人は揚州に鑑真という僧がいると聞き会いにいて、お願いしたところ、弟子たちは行こうとしないので鑑真自身が日本へ渡ることを決意。和上55歳。当時の唐は外国へ行くことを禁じており、日本へ行ってほしくない弟子の密告や海へ出た後の暴風による遭難などで5回失敗。6度目に日本へ帰る遣唐使船4隻のうちの1隻に乗り、成功する。時に66歳。結局11年の歳月がかかり、脱落した者と病死、遭難などで多くの弟子と同行者を失ない、たどり着いた時には弟子14人の他10人。その後、東大寺など3か所で戒壇をつくり、多くの人に授戒した。

和上は海を渡る際に失明したと伝わるが、鑑真自筆とされる書状を国立博物館で展示する機会があり、その書を見ていて目が見えていたのではと思うようになった。いろいろな資料等を検証した結果、最晩年には確かに失明していたようだが、来日してしばらくは、見えていたのではと思うようになった。鑑真和上の生前、弟子が和上の姿を残そうと仏像を制作し、今も唐招提寺に伝わるが、それは6月5日～7日にしか見ることができない。そこで現代の名工がお身代わり像を制作したが、制作の過程でその像には作為が感じ

られない。ありのままの姿を残したいという弟子の思いが伝わってくると話されていた。和上は隠居してから「唐律招提」を創建。これが今の唐招提寺で講堂（僧が修行する場）を最初に造り、763年、76歳で亡くなった。



▲講師の西山厚氏

講師プロフィール

西山 厚氏 帝塚山大学客員教授。奈良国立博物館で学芸部長として「女性と仏像」など数々の特別展を企画。奈良と仏教をメインテーマとして、人物に焦点をあてながら、様々なメディアで、生きた言葉で語り、書く活動を続けている。



陸運事業者のための安全マネジメント研修会

日時：令和5年2月7日(火) 午後1時30分～

場所：奈良県トラック会館 2階 研修室 参加者：12名

陸運事業者が全社的にリスクマネジメントに取組み、より安全安心な会社として事業を継続していくための研修会を実施しました。講師は陸上貨物運送事業労働災害防止協会 安全管理士の井内一成氏。「運輸安全マネジメント」と「陸運業にお

ける労働安全衛生マネジメントシステムガイドライン(RIKMS)」について、またリスクアセスメントについて説明しました。主な内容は以下の通りです。



運輸安全マネジメントについて



▲講師の井内一成氏

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因とみられる事故が多発し、平成18年10月から「運輸安全マネジメント制度」が開

始された。うっかりミスやリスクを認識しているにもかかわらず不安全な行動をとらないよう、安全文化の確立を図ることで事故防止につなげるのが目的。同制度は事業運営において輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を経営の責任者はもとより全従業員に浸透させ、輸送の安全に関する計画の作成、実行、評価及び改善のいわゆるPDCAサイクルを通して継続し

ていく。計画の作成に際しては組織体制を構築し、責任と権限を明確にすることが大事。ヒヤリハットの調査票を収集し、事業所内の危険度を見積り、数値化する。災害の可能性を予測して、対策が必要な場合は実行し、国（国土交通省や地方運輸局の評価担当官）が評価・助言を行い、改善へとつなげる。

RIKMSについて

「RIKMS」は安全衛生管理に関する仕組みのこと。労働安全衛生マネジメントシステム(OSHMS)の陸災防版といえる。所管は厚生労働省。内容は、安全衛生の目指す方向、方針について経営トップが表明、その方針に従って組織や部署が達成すべき具体的な目標を設定する。そして目標を達成するための計画を、やはりPDCAサイク

ルに基づいて立案し、実行、評価する。計画には、事業者が講じる措置ではなく、目標を達成するための取組や実施方法、時期、回数等を盛り込む。安全衛生管理のノウハウを将来にわたり継承させるため、取組内容を標準化し文書に残すことが大事。

リスクアセスメントは職場の潜在的な危険性や有害性を見つけ出し、これを除去、低減す

るための手法。「RIKMS」の計画を立てる際に、リスクアセスメントを取り入れ、事前に的確な対策を講じる必要がある。内部チェックリストやリスクアセスメント実施記録は陸災防HPの「労働安全衛生マネジメントシステム」のページからダウンロードできるので、これらを活用して計画に盛りこみたい。

令和5年度 トラック運送事業者のための人材確保セミナー

日時：令和5年2月14日(火) 午後1時30分～
場所：奈良県トラック会館 2階 研修室 参加者：6名

「2025年東北では3割の荷物が運ばれなくなる」のような報道がされるほど、人材不足が心

配される中、どのような対応が必要なのか、日本PMIコンサルティング株式会社 代表取締役

の小坂真弘氏が、具体的な方法について解説しました。主な内容は以下の通りです。



▲講師の小坂真弘氏



人材不足を乗り切る

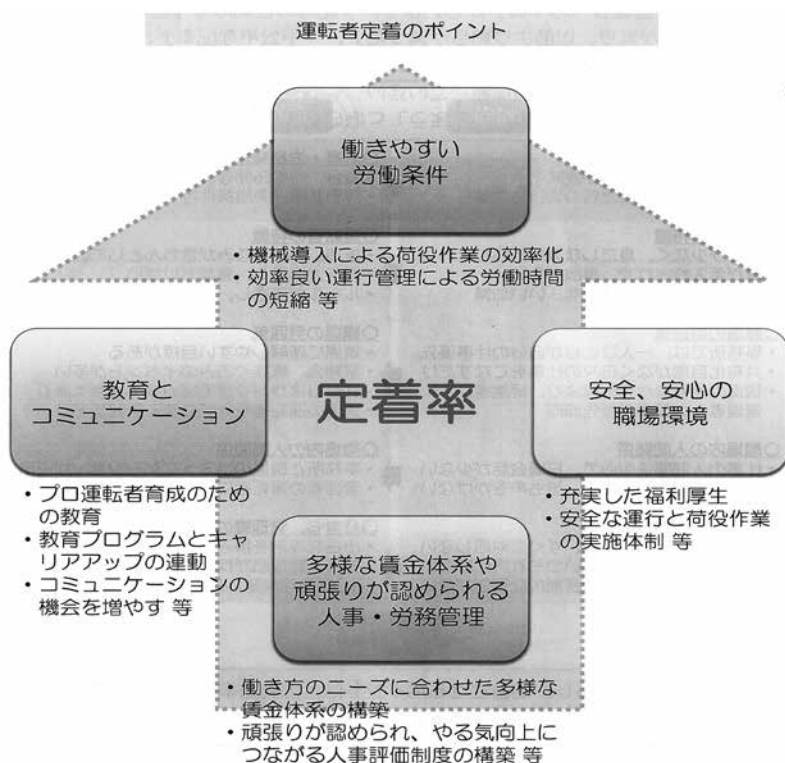
時間外労働が月60時間を超えると手当は50%増となる2023年問題。今年4月1日より引き上げられる。運送原価が増加する中、残業時間を減少させたいが、同時に手取りを下げない取り組みをしなければ、優秀なドライバーを確保できない。時間外労働の上限が年960時間となる2024年問題。ここに対応できない事業所が多くなれば、輸送力が不足することになる。事業所は、逆にこの危機感を運賃交渉に利用するとよい。上限960時間適用には、事業所は36協定を届出する必要がある。賃金未払い問題等が起こった時、訴訟に対応し、会社を守るため、給与明細に時間外賃金を明記しているかなどのセルフチェックをし、必要ならば、働き方改革推進支援助成金の制度もあるので利用すると良い。

辞めない工夫

もう一つのテーマは人材定着。満足度を高め、辞めない環境を作ることが重要。人が辞めない条件は、適正な賃金と円滑な人間関係。休憩室に無料のコーヒーやお菓子を置くなどの小

な取り組みも有効。そこで新たなコミュニティも広がる。採用に関しては、人口密度の高い地域では、Webの求人サイト、低い地域では、縁故による紹介が有効。ハローワークは、無料なので多くの事業所が利用し、他社と比較され逆に採用に結びつかない。普通の求人Webサイトでは人の目に留まりにくい、ドライバーがYouTuberのサイトや女性ドライバーが仕

事の様子を紹介しているところなどは閲覧数が多くなっている。ドライバーは経済合理性で動く。条件が悪くなると、他業界、多職種に転職してしまう。退職させない、減少させないためには手取りを落とさないことが重要。事業所は上手な運賃交渉により、原資を確保して、ドライバーが辞めたくないという好循環を作り出していかなければならない。





2022年度

Gマーク(安全性優良事業所)【新規】認定先インタビュー

新規取得

株式会社ムロオ
大和郡山営業所
大和郡山市今国府町50番、51番



～こつこつとした取組みが安全管理につながる～

主に製造メーカーからの食品を同社倉庫で中継して仕分けし、各地のスーパーなどへ配送している。そのため24時間365日稼働。大和郡山営業所には29台の車両と乗務員42人を含む72人が所属し、この業務をこなす。年3回の安全講習は3日間かけて安全を確保するための基本的事項から健康管理の重要性などを繰り返し指導。健康診断は全従業員一斉に日を決めて受診、深夜勤務のドライバーは年2回、再検査の人へのフォローも欠かさない。

ドラレコやデジタコは全車両に完備、車の位置情報もパソコン上で確認できる。日々の積み重ねが大事とGマーク取得申請をする前から様々な用意をしていたが、手続きには2ヶ月かかった。安全運転はもちろん顧客への対応などドライバーの総合評価を年2回、所長賞やMVP賞として顕彰するなど、モチベーションアップにも配慮。毎月の給与明細にメッセージカードで日頃の感謝を伝えている。(調査役 尾川博文氏)

大和陸運株式会社
本社営業所
大和郡山市今国府町88-2



～先手先手で改革に取り組む～

管理者や主任クラスなどグループ分けをして、外部講師を呼び、毎月安全講習を実施。ドラレコやデジタコはどこよりも早く導入するなど、以前から様々な改革に取り組んできたので昨年のGマーク取得もスムーズにできた。「健康診断は人間ドックなみにしており胃カメラもやっている」と喜多社長。運送業は日本の物流の根幹を支える仕事で、トラックに乗るのが楽しいと思う人を次の世代につなげたい。ただ荷物を運ぶだけではなく、これからの運送業は倉庫業も必要と3800坪の倉庫も設けてピッキングも担う。

倉庫業のほか路線会社とも提携し、荷物を確実に届ける方法を先手先手と探ってきた。2023年問題、2024年問題も大丈夫とのこと。事故をなくするため皆で考え、自負と誇りをもってお客さんに喜んでもらえる仕事に全社員が取り組む。

(代表取締役 喜多祥之氏、取締役 辻井勇氏)

名鉄運輸(株) 執行役員来訪

日 : 令和5年1月27日(金)
場所 : 奈良県トラック会館

名鉄運輸(株) 納戸昌樹執行役員が来訪、適正運賃、ドライバー不足、働き方改革に伴う2024年問題等のトラック運送業界が抱える諸課題について現場からの説明がありました。



▲納戸昌樹 執行役員

*写真撮影のためマスクを外しております。

奈良県トラック協会吉野支部 総会

日：令和5年2月4日(土)

場所：ドライブイン169 会議室

奈良県トラック協会吉野支部（清水益成 支部長）は、令和4年度定時総会をドライブイン169で開催、事業報告、決算を、それぞれ承認しました。

清水支部長は、「燃料価格高騰、労働力不足、働き方改革に伴う2024年問題等それぞれの事業者が対応すべき課題が多くあるが、皆さんと共に乗り切って行きましょう」と挨拶しました。



▲正面の中央が清水支部長

*写真撮影のためマスクを外しております。



▲事務局・家長氏

第120回 トラック運送業界の景況感（速報）

第120回

トラック運送業界の景況感（速報）

令和4年10月～12月期

日銀短観（12月調査）では、製造業（大企業）の景況感を示す業況判断指数はプラス7と、前回9月調査から1ポイント悪化した。なお、運輸・郵便の業況判断指数は大企業17、中堅企業1、中小企業-2と規模間格差が顕著となった。

一方、トラック運送業においては、経済活動の復調から輸送数量、運賃・料金水準が改善したが、燃料、車両、修理費、運転者人件費等の輸送原価は上昇基調となり、営業利益及び経常損益を圧迫したことから、令和4年10月～12月期の景況感は▲25.8と前回より10.8ポイント改善したものの、限定的な回復となった。

なお、今後の見通しは、燃料高、物価高による輸送原価増加による経常損益の悪化の見通しを織り込み、▲34.8（今回▲25.8）と悪化の見込みである。

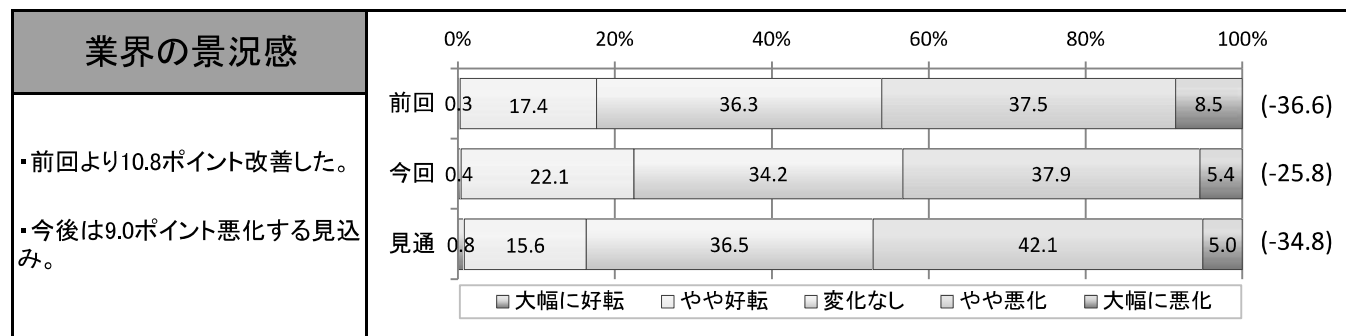
詳細は（公社）全日本トラック協会のホームページをご覧ください。

◆全日本トラック協会ホームページ

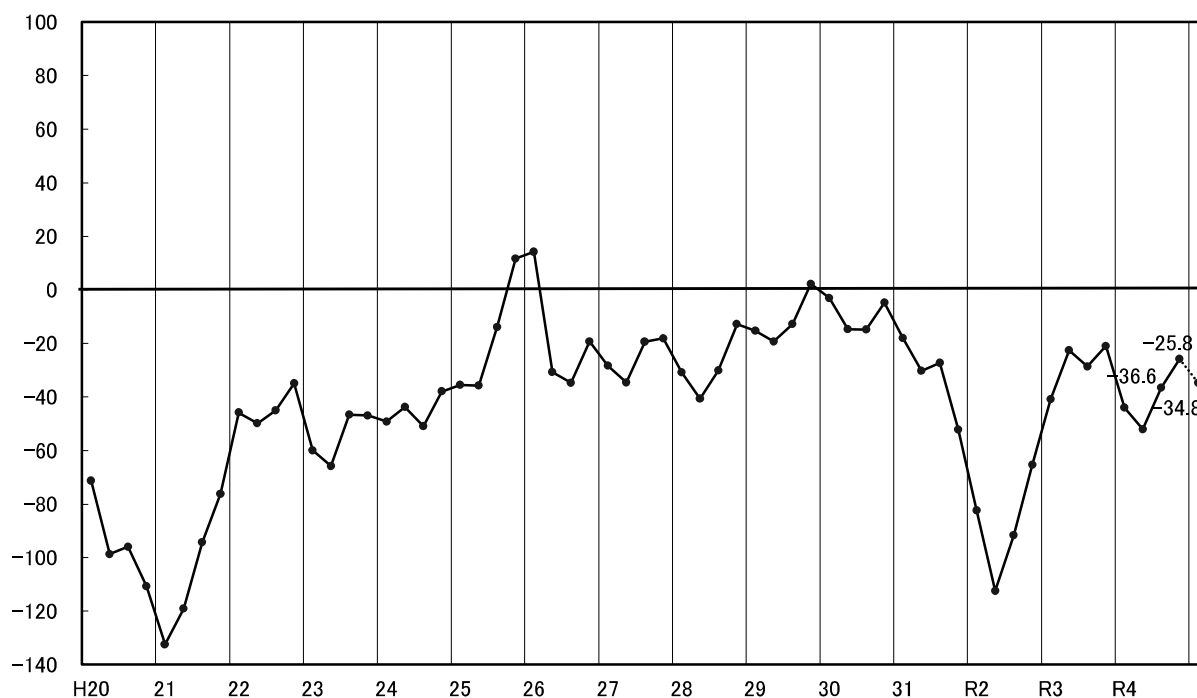
HOME > 会員の皆様へ > 調査・研究 > トラック運送業界の景況感（速報）

1 業界の景況感: 今回(令和4年10月～12月期)の概況と今後の見通し

今回の状況	業界の景況感は、経済活動の復調から輸送数量、運賃・料金の水準が改善したが、燃料、車両、修理費、運転者人件費等の輸送原価は上昇基調となり、営業利益及び経常損益を圧迫したことから、令和4年10月～12月期の景況感は▲25.8と前回より10.8ポイント改善したものの、限定的な回復となった。
今後の見通し	今後の見通しは、燃料高、物価高による輸送原価増加による経常損益の悪化の見通しを織り込み、▲34.8(今回▲25.8)と悪化の見込みである。



トラック運送業界の景況感の推移(H20以降)



(注1) 各グラフ(3段の横棒グラフ)の上段は前回(R4.7月～9月期)の状況、中段は今回(R4.10月～12月期)の状況、下段は今後(R5.1月～3月期)の見通しを示す。いずれも前年同期比の回答である。

(注2) 各グラフ(3段の横棒グラフ)の構成比は四捨五入のため、合計が100にならない場合がある。

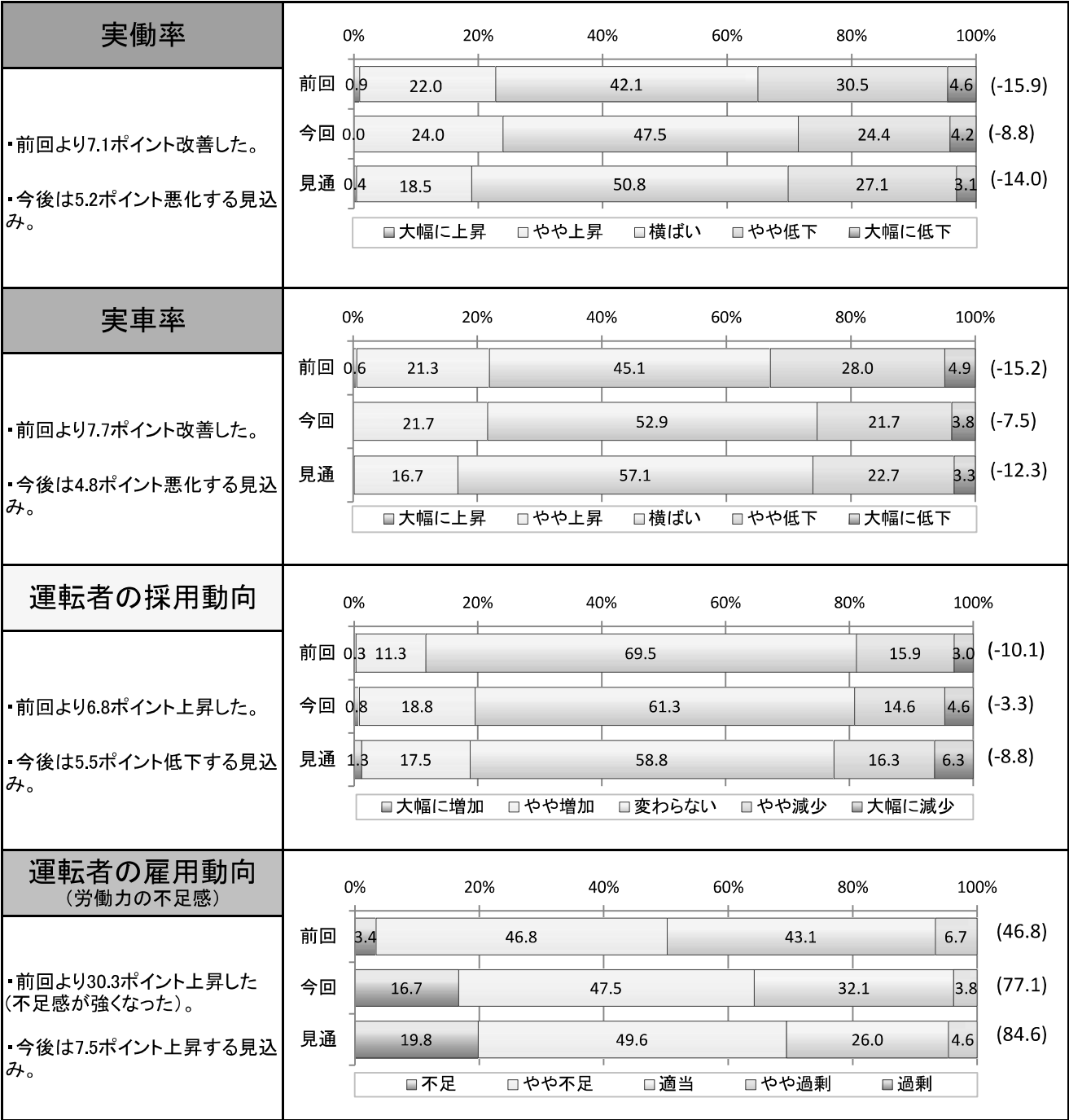
(注3) 各グラフ(3段の横棒グラフ)右側にあるカッコ内は判断指数。各判断指数は、各設問の回答に対し、「大幅に増加・上昇・好転、労働力不足」は+2、「やや増加・上昇・好転、労働力不足」は+1、「横ばい」は0、「やや減少・低下・悪化、労働力過剰」は-1、「大幅に減少・低下・悪化、労働力過剰」は-2の点数に置き換え、平均を100倍することにより各判断指数を算出している。

A(設問Aの回答者数) = a1+a2+a3+a4+a5(設問Aの選択肢1～5の回答数の和)

指標 = {(+2×a1) + (+1×a2) + (0×a3) + (-1×a4) + (-2×a5)} ÷ A × 100

2 共通の概況①: 今回(令和4年10月～12月期)の状況と今後の見通し

今回の状況	・ 実働率は▲8.8(前回▲15.9)と7.1ポイント改善、実車率は▲7.5(前回▲15.2)と7.7ポイント改善し、輸送効率は改善傾向に転じた。 ・ 運転者の採用動向は▲3.3(前回▲10.1)と6.8ポイント上昇、運転者の雇用動向(労働力の不足感)は77.1(前回46.8)と30.3ポイント上昇し、運転者労働力の不足感は一段と強くなり、新型コロナウイルス感染拡大前の水準まで戻った。
今後の見通し	・ 実働率は▲14.0(今回▲8.8)と5.2ポイント悪化、実車率は▲12.3(今回▲7.5)と4.8ポイント悪化し、輸送効率は悪化する見込みである。 ・ 運転者の採用動向は▲8.8(今回▲3.3)と5.5ポイント低下、運転者の雇用動向(労働力の不足感)は84.6(今回77.1)と7.5ポイント上昇し、運転者労働力の不足感は強くなる見込みである。



(注4) 雇用状況については、上段は前回(R4.7月～9月期)の状況、中段は今回(R4.10月～12月期)の状況、下段は今後(R5.1月～3月期)の見通しを示しているが、前回及び今回は前年同期比ではなく「その期の状況」を、見通しは「前年同期比の見通し」を集計している。

3 共通の概況②: 今回(令和4年10月～12月期)の状況と今後の見通し

今回の状況	- 所定外労働時間は▲20.2(前回▲19.2)と1.0ポイント減少、貨物の再委託(下請運送会社への委託割合)は3.5(前回▲7.0)と10.5ポイント増加した。 - 経常損益は燃料価格の高止まりによるコスト増加に対する助成金等が奏功し、▲29.6(前回▲42.4)と12.8ポイント改善した。
今後の見通し	- 所定外労働時間は▲21.0(今回▲20.2)と横ばい、貨物の再委託は4.6(今回3.5)と1.1ポイント増加の見込みである。 - 経常損益は▲36.3(今回▲29.6)と6.7ポイント悪化する見込みである。

所定外労働時間	
・前回より1.0ポイント減少した。 ・今後も今回とほぼ同様の水準の見込み。	0%20%40%60%80%100% 前回 今回 見通 0.913.453.030.81.8(-19.2) 1.012.953.330.22.5(-20.2) 1.010.856.928.52.7(-21.0) ■大幅に増加 ■やや増加 ■横ばい ■やや減少 ■大幅に減少
貨物の再委託 (下請運送会社への委託割合)	
・前回より10.5ポイント増加した。 ・今後は1.1ポイント増加する見込み。	0%20%40%60%80%100% 前回 今回 見通 1.521.349.424.13.7(-7.0) 1.724.054.416.33.8(3.5) 2.122.955.416.72.9(4.6) ■大幅に増加 ■やや増加 ■変わらない ■やや減少 ■大幅に減少
経常損益	
・前回より12.8ポイント改善した。 ・今後は6.7ポイント悪化する見込み。	0%20%40%60%80%100% 前回 今回 見通 0.315.235.739.39.5(-42.4) 22.532.537.97.1(-29.6) 17.534.642.15.8(-36.3) ■大幅に好転 ■やや好転 ■変化なし ■やや悪化 ■大幅に悪化

【調査の概要】

平成5年3月より開始、以降3カ月ごとに実施。第120回調査は、令和5年1月1日に、モニターに対して調査開始、令和5年1月31日回収分までを集計。

特積	一般	回答事業者全体
98	446	480

飲酒運転の根絶を目指して

飲酒運転防止対策の基本

管理体制の強化と指導・啓発活動の推進

管理体制の強化

厳正な点呼の実施

- 出庫時・帰庫時は対面点呼を確実に実施する
- 酒気帯びの有無について、ドライバーからの申し出を徹底する
- アルコール検知器による測定を徹底する
- アルコール検知器に使用の有無や酒気帯びの有無を点呼簿に記録する
- 点呼内容（顔色、臭い、応答等目視確認）を充実・強化する
- 点呼の執行体制を強化する

飲酒状況等の実態把握

- 管理者による個別面談やドライバーからの申し出、健康診断結果等により、ドライバーの飲酒実態を把握する
- ドライバー本人の了解に基づく年1回の運転記録証明書の取得により、飲酒運転歴を把握する

社内処分の強化

- 酒気帯びが確認されたドライバーに対しては乗務禁止を命じる
- 帰庫時に酒気帯びが確認された場合は、厳正な処分を行う
- 飲酒運転に対する社内の懲戒規定の制定や見直しを行い、処分を強化する

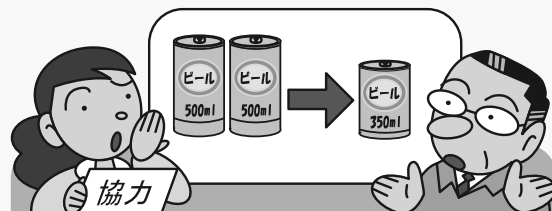
指導・啓発活動の推進

従業員への指導・啓発

- 飲酒運転防止教育を積極的に推進する
 - ・ 飲酒が運転に及ぼす影響
 - ・ 飲酒運転に対する罰則・処分
- 勤務時間前の飲酒の禁止等遵守事項を徹底する
- 酒気を帯びた状態にあるときの申し出を徹底させる
- 労働組合、従業員との協力体制を強化する

家庭への啓発広報

- アルコール依存症等を防止するため、飲酒習慣の改善や節酒等に対する協力を手紙等により家族に要請する



飲酒運転防止対策等専門機関の活用

- A S K（アルコール薬物問題全国市民協会）が実施する飲酒運転防止のためのプログラムを活用し、職場内に飲酒運転防止意識を浸透させる

軽油価格調査集計表(2022年12月)

令和5年1月25日現在
(公社)全日本トラック協会

2022年12月

単純集計表

地区：近畿／県（沖縄除）：全県

	スタンド平均	ローリー平均	カード平均
	128.32	110.71	121.19

2022年12月

元売別集計表

地区：近畿／県（沖縄除）：全県

元売名	スタンド平均	ローリー平均	カード平均
ENEOS	125.00	110.21	121.97
出光昭和シェル	151.00	111.88	115.75
キグナス		110.40	
コスモ	113.95	110.63	117.85
その他	131.50	110.66	123.08

2022年12月

月間購入量別集計表

地区：近畿／県（沖縄除）：全県

月間購入量	スタンド平均	ローリー平均	カード平均
30キロリットル未満	129.86	111.20	123.04
30～50キロリットル未満	116.00	109.18	111.96
50～100キロリットル未満			
100キロリットル以上		108.18	

2022年12月

支払期限別集計表

地区：近畿／県（沖縄除）：全県

支払期限	スタンド平均	ローリー平均	カード平均
30日未満	120.75	111.35	121.23
30～60日未満	130.49	110.13	121.18
60日以上		113.10	

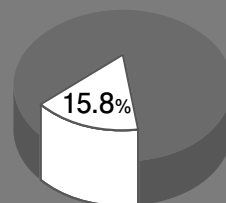
軽油価格推移表

地区：近畿／県（沖縄除）：全県

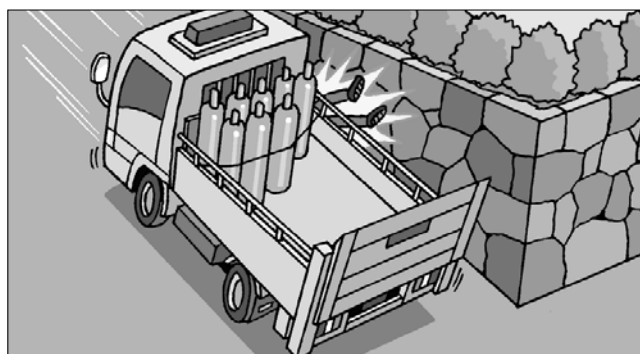
	スタンド平均	ローリー平均	カード平均
2022年8月	124.13	109.49	119.18
2022年9月	126.65	110.56	120.89
2022年10月	125.23	110.28	116.33
2022年11月	122.47	109.97	120.43
2022年12月	128.32	110.71	121.19

※消費税抜きの価格となります。

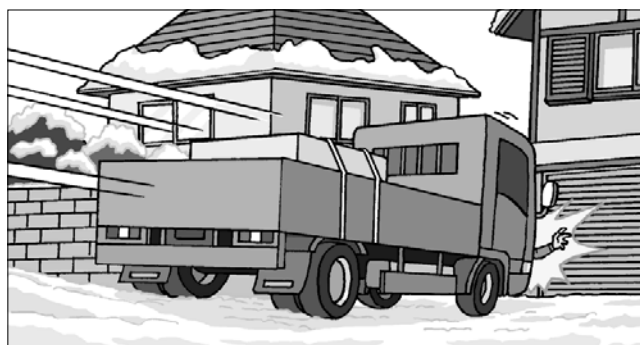
重大な労働災害を防ぐためには

4 トラックの
無人暴走による
死亡災害

トラックが無人暴走に至った原因を分析すると、トラックが動き出す可能性がある状態（パーキングブレーキを使用しなかった、緩かったなど）で降車したことが大半でした。その一方で、ギアロックやパーキングブレーキ、輪止め、タイヤチェーンの装着など適切な措置を行っていても、降雪した坂道で逸走した例もありました。

事例 1 坂道で動き出した無人トラックを
止めようとして轢かれる（死亡災害）

被災者（ドライバー）は、傾斜のある道路（7～9度）に駐車させていた無人のトラックが後ろに動き出したため、止めようとして運転席に乗り込もうとしましたが、振り落とされた結果、トラックと石垣との間に挟まれました。なお、トラックを駐車させた際、エンジンは停止されていましたが、トラックのパーキングブレーキは緩く、ギアロックがされていなかったために、適切にブレーキが利いていない状態でした。

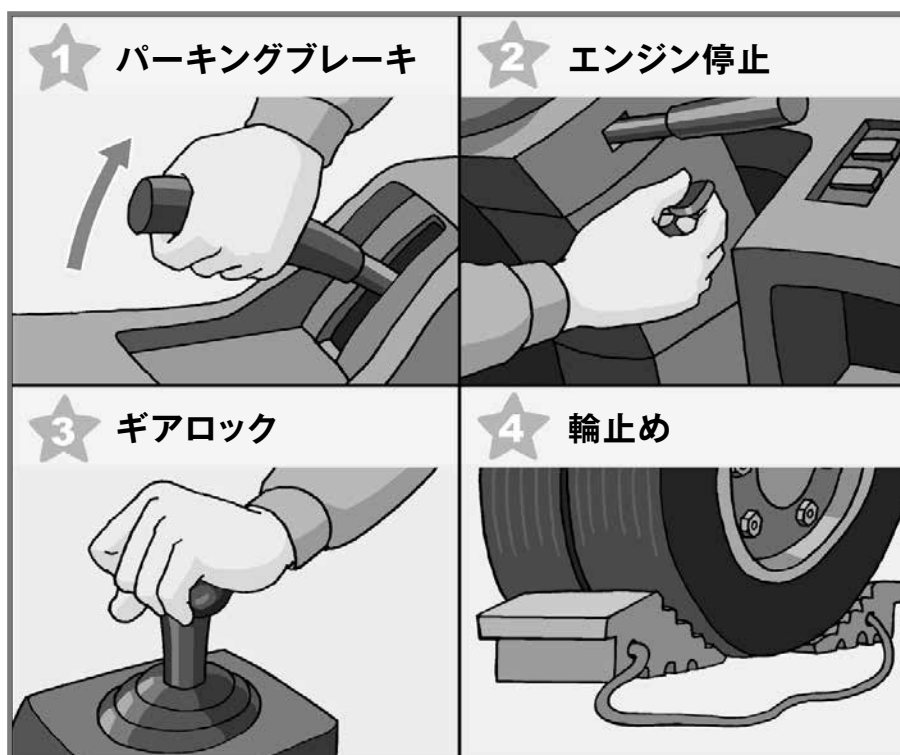
事例 2 積雪路面で無人トラックが動き出し
住宅ガレージの支柱に挟まれる（死亡災害）

積雪し、傾斜のある道路（約10度）に停車させていた無人のトラックが前方に動き出したため、トラックの前にいた被災者（ドライバー）がトラックに押しやられ、住宅ガレージの支柱との間に挟まれました。なお、駐車時にはパーキングブレーキが適切に使用されていたほか、エンジンは停止され、ギアロックもされており、タイヤにはチェーンも装着されていました。

▶ 労働災害を防ぐためのポイント!

対策

降車時には必ず逸走防止措置（「パーキングブレーキ→エンジン停止→ギアロック→輪止め」の4点セット）を実施しましょう



ひとこと アドバイス

逸走した事例の多くは、適切な逸走防止措置が取られていなかったことで発生しています。ドライバーが降車する場合は平坦な場所にトラックを駐車させるようにするとともに、逸走防止措置の4点セットを確実に行ってから車を離れるようにしましょう。なお、寒冷地での待機中にエンジンをかけたままで車から離れた際に被災した事例もありましたので、十分に注意が必要です。

その他、事業者・作業者は次のような対策を講じましょう

- ▶ トラックの停車、ドライバーの降車、トラック内での待機について、作業手順を定めましょう
- ▶ 停車時にトラックが動き出しても、止めるために車に近付くことは厳禁とし、周囲への警告を發しましょう
- ▶ 降雪・凍結した坂道（わずかな傾斜も含む）では原則として、停車させないようにしましょう



近畿交通共済からのお知らせ

令和5年度

無事故・無違反優良ドライバーコンクール

令和5年4月1日～令和6年3月31日

思いやりを乗せて走る運転を

近畿交通共済協同組合では、安全運転を心がけ、模範となる無事故の優良なドライバーを表彰することで交通安全意識を高める目的で、「無事故・無違反優良ドライバーコンクール」を毎年実施しております。今年度も、コンクール実施期間中、無事故・無違反のドライバーを表彰いたします。多数の方のご応募をお待ちしています。

〈令和5年度無事故・無違反ドライバーコンクール実施要領〉

1. 応募資格

令和5年4月1日時点、近畿共済に契約のある組合員様

2. 応募方法

令和5年5月末までに会社単位で、エントリー用紙を共済宛にFAXしてください。

3. コンクール対象ドライバー

① 令和5年4月1日～令和6年3月31日の1年間在職者

② コンクール期間中、無事故・無違反である者

③ 営業用自動車の運転業務に専従している者

※組合員1社につき参加ドライバー人数は、令和5年4月1日時点の対人共済契約台数を上限とします。

4. 参加要項

エントリーいただいた組合員様に、コンクール期間終了後必要書類（※）提出依頼のご案内を送付いたします。（令和6年4月頃にご案内を差し上げます）

※達成ドライバーの運転記録証明書および達成ドライバー推薦用紙

5. 表彰の内容

無事故・無違反を達成されたドライバーに賞状と記念品を贈呈します。

問合せ、送り先は 事故防止課 Tel：06-6965-2826 Fax：06-6965-2842

自動車共済・自賠責共済はぜひ近畿共済でご契約を

近畿共済は、組合員のみならずと一体となって事故防止に努力しています

お問い合わせ・ご連絡は 当組合奈良事務所 0743-59-1701まで

近 畿 共 済 安 全 通 信



大寒波到来



1月下旬、全国的大寒波によって、各地で大雪による立ち往生や事故が発生しました。

なかでも新名神高速道路では最長約66キロにわたる立ち往生が発生し渋滞解消までに1日以上、名神高速道路ではスリップしたトレーラーが道路をふさぎ、通行止めの解除に約8時間半かかりました。



通常のアイスパーン ブラックアイスパーン



ブラックアイスパーン



ブラックアイスパーンは、一見すると濡れたアスファルト路面のように黒く見えるのに実際は表面が凍り付いている状態をいいます。ウェット路と見分けが付きにくいので、スリップ事故が多発する傾向にあります。

アイスパーンが発生しやすい場所

- ・朝方、夜間
- ・日陰になっている場所
- ・風通しの良い橋の上や陸橋
- ・トンネルの出入り口付近



万が一に備えて準備しておくべきもの



エコノミークラス症候群を予防する運動



備えあれば患いなし



立ち往生をしてしまった場合、長時間車内に留まることが予想されます。左図のほかに燃料や簡易トイレも準備しておきましょう。

多めに！

また、エコノミークラス症候群にも要注意！食事や水分を十分に取らない状態で、狭い座席に座り続け足を動かさないと、血行不良が起こり血液が固まりやすくなります。

その結果、血の固まりが血管の中を流れ、肺に詰まって肺塞栓などを誘発する恐れがあります。これを防ぐために、1時間に1回を目安に軽めの運動やマッサージを行いましょう！

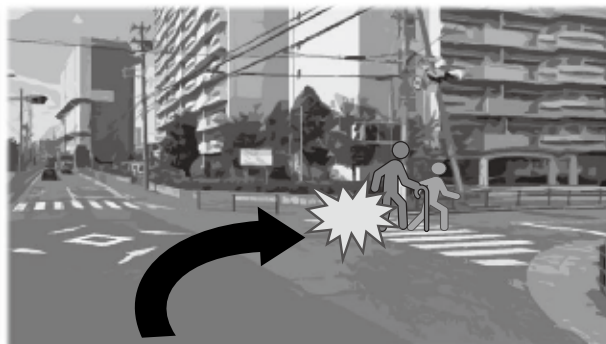


近 畿 共 済 安 全 通 信

死亡事故発生



1月上旬午後1時ごろ、
大阪市内の信号機のある交差点に
て右折しようとした組合員車両が、
横断歩道を青信号で渡っていた歩
行者2名と接触し、うち男性1名
が死亡した。



この事故の原因は… 右折時の安全確認不足



右折時は、対向車に気を取られ、横断してくる（している）歩行者や自転車の確認がおろそかになります。

特に、交差点右折時の歩行者の死亡者数は左折時に比べ、約2倍となっています。（2021年発生交差点歩行者死亡事故のうち、右折14件、左折8件）

～ 右 折 時 の 安 全 走 行 ポ イ ン ト ～

①歩行者などの有無をしっかり確認

横断歩道を横切る前に、徐行または一時停止！
また、信号を無視したり、横断歩道外を駆け込み
横断してくる歩行者や自転車もあるので、事前に
交差点付近の歩道上にも注意しましょう。



顔や首を
動かして
しっかり
確認！

②右直事故に注意

あわてて右折すると、対向車の陰から直進して
きた車と衝突する危険性が高まります。特に、
直進してくるバイク等があることを予測し、対
向車線の状況を十分に確かめてから右折をしま
しょう。

バイクや自転車が…
× “来ないだろう”
○ “来るかもしれない”



今年度最終！受講料無料！

特別指導講習会
開催のお知らせ

<日程>

- ・2月18日(土) 9時から 事故惹起運転者
- ・3月11日(土) 9時から 初任運転者

<場所>

大阪府トラック総合会館 6階



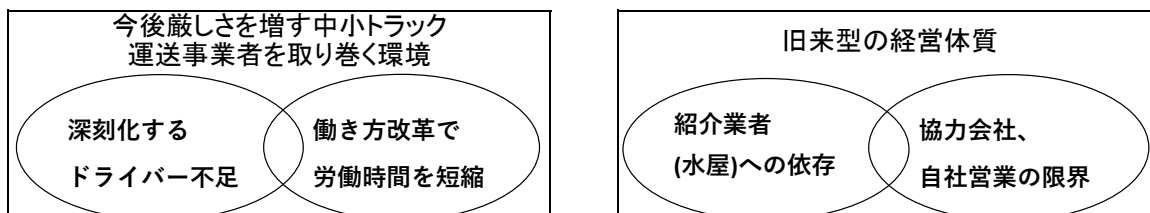
受講を希望される方は、近畿共済事故防止課(06-6965-2826)まで。

K I T 事業の案内

Kyodo Information of Transport
K I T(協同・情報・輸送) 事業のご案内
キット K ・ I ・ T

品質と信頼で未来につなぐ

求荷求車ネットワーク「WebKIT2+」



WebKIT2+
がお応えします！！

強力な経営支援ツールです！

導入効果

安定的な輸送力の確保のために

- ・大事なお客様からの急な輸送オーダー対応
- ・ネットワーク会員同士で輸送力を相互補完

導入効果

安心のネットワーク取引のために

- ・明確な運賃
- ・回収不安なし

導入効果

輸送効率化のために

- ・配車業務のシステム化
- ・配車担当者のスキル向上
- ・書面化による輸送トラブル解消

導入効果

輸送効率化のために

- ・閑散期の荷物確保と繁忙期の車両確保
- ・帰り荷確保(実車率アップ)
- ・余分スペースの積み合わせ(積載率アップ)

生産性の向上

取引・事業の拡大

＊＊運賃の集金は組合精算ですので安心です＊＊

＊運賃の支払いは45日サイトです。

＊軽油・尿素的の支払いは50日サイトです。

☆輸送

運賃＜事例＞

- ◎大阪(茨木市) → 埼玉(深谷市) 大型車
運賃 85,000円(税抜き)
- ◎大阪(住之江区) → 愛知(安城市) 4トン車
運賃 43,000円(税抜き)

☆軽油販売

エネクスフリート 軽油価格

令和4年	12月	R5.1月
軽油	117円	117円

ENEOSウイング 軽油価格

令和4年	12月	R5.1月
軽油	116円	115円

(単価は日本貨物運送事業協同組合連合会

(日貨協連)の全国統一価格です。)

☆尿素的販売

アドブルー / 三井物産プラスチック(株)、日本液炭(株)
1L = 81～84円(令和5年1月現在)

お問い合わせ

奈良県キット事業協同組合

〒639-1103 奈良県大和郡山市美濃庄町170-15
TEL 0743-58-6080 FAX 0743-58-6081

トラック協会・陸災防奈良県支部

3月の行事(予定)表

日	曜	時 間	行 事	場 所
10	金	14:00～	第3回適正化実施対策委員会	奈良県トラック会館
11	土	9:00～	フォークリフト運転技能講習会【学科2日間】	奈良県トラック会館
12	日	9:00～	フォークリフト運転技能講習会【学科4日間】	奈良県トラック会館
13	月	10:00～	第37回奈良県適正化事業実施機関評議委員会	奈良県トラック会館
18	土	8:30～	フォークリフト運転技能講習会【実技2日間】	奈良県トラック会館
19	日	8:30～	フォークリフト運転技能講習会【実技4日間】	奈良県トラック会館
25	土	8:30～	フォークリフト運転技能講習会【実技4日間】	奈良県トラック会館
26	日	8:30～	フォークリフト運転技能講習会【実技4日間】	奈良県トラック会館

4月の行事(予定)表

日	曜	時 間	行 事	場 所
2	日	7:45～	移動健康診断	奈良県トラック会館
16	日	7:45～	移動健康診断	奈良県トラック会館
18	火		第1回交通安全・労災防止対策委員会	奈良県トラック会館
24	月		第1回総務委員会	奈良県トラック会館
28	金		第288回理事会	奈良県トラック会館



トラックの構造上の特性

III 積載と運転

2 交通公害の要因

■排気ガスによる大気汚染

ディーゼルトラックの排気ガスに含まれる有害物質で特に排出量が問題となっているのが、窒素酸化物(NO_x)、粒子状物質(PM)などです。

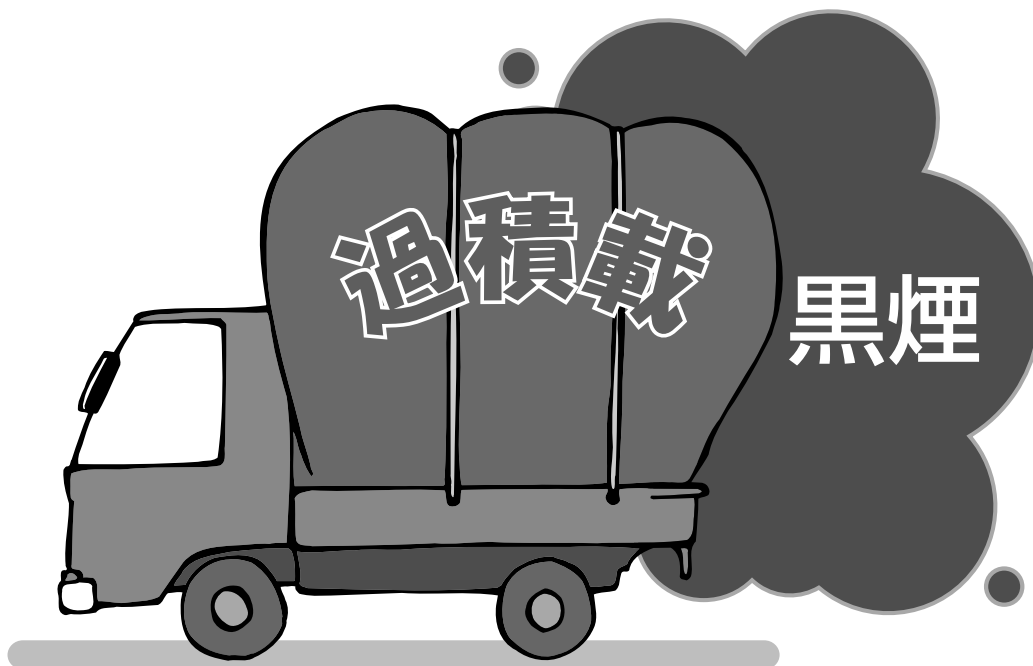
このうち NO_x は、光化学スモッグや酸性雨の原因となりますし、最近ではPMが人体に及ぼすさまざまな影響が指摘され、この対策が大きな社会的問題にもなっています。過積載運転をすると、低速ギア、高回転走行となるため、こうした汚染物質が通常以上に排出され、環境により一層の悪影響を与えます。

■騒音や路面・車両への悪影響

過積載運転時は、低速ギア、高回転走行によりエンジン音が大きくなります。

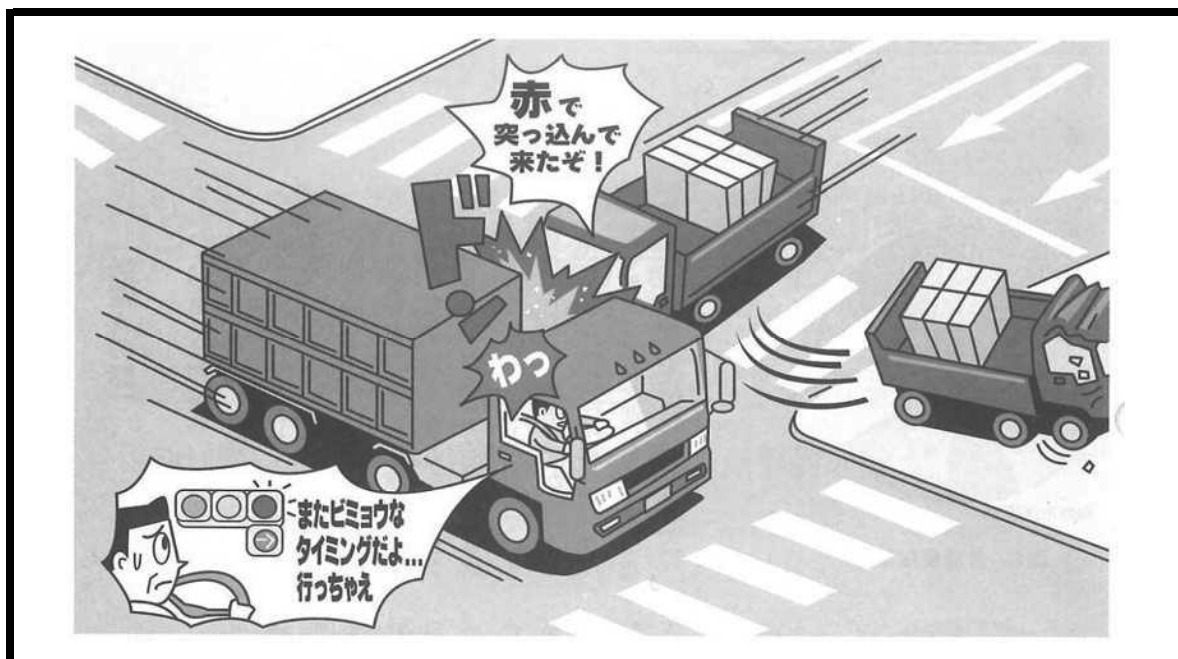
また、重量が増加するためタイヤへの負担が通常以上にかかり、路面との摩擦係数が上昇し摩擦による音も大きくなるとともに、タイヤの摩耗を早めるなど、車両の寿命を縮める原因になります。また、燃費が低下するため、ランニングコストの増大、エネルギーの無駄使いになります。

さらに、道路のわだちやひび割れを作るなど、道路や橋の寿命を縮める要因となります。



事業用自動車事故事例 No.91

(一般貨物) 信号無視を繰り返し衝突した大型貨物車同士の事故



事故類型：出会い頭

発生日時：深夜

当事者A：大型貨物車 50歳代 男性

当事者B：大型貨物車 60歳代 男性

■ 事故の概要

Aは片側三車線の幹線道路を時速約60kmで走行していました。夜明け前で交通量も少なく周囲には全く車両がいなかったので、前方の信号機が黄色から赤に変わったときも、ブレーキを踏むことなく通過しました。その次の交差点も信号機が黄色から赤に変わった瞬間に進入しましたが、他の車両がいなかったので事故を起こすことなく通過しました。

Aは交差点を通過した際に「他の車両が自分と同じような走り方をしたら事故になるなあ」と考えていました。

そんな時、また前方に大きな交差点と左からくる大型車を発見しました。対面する信号は赤で右折の青矢印が出ていたので、交差側信号は赤で交差車両は当然停止するだろうと考え、特に注意を払うことなく交差点に進入しました。しかし、B車は停止せず交差点に進入してきたので衝突しました。

■ 事故から学ぶ

この事故はAが安全運転を軽視した信号無視が原因です。Aはなるべく停車しないような運転をしていました。停車しなくても大丈夫という気持ちが、漫然運転を誘発し、信号への注意が不足したまま運転していたようです。

AはB車と衝突する前にも信号無視を繰り返していましたが「こんな走り方をしたら事故はおこるだろうな」と思って走行していたようです。なるべく停車したくない、早く目的地に到着したい、という気持ちがあったようですが、事故を起こしてしまえば元も子もありません。

適正化事業・巡回指導報告書

奈良県貨物自動車運送適正化事業実施機関

令和5年1月実施状況		令和4年度月別実施件数						実施件数合計
計画件数	実施件数	実施月	件数	実施月	件数	実施月	件数	
16件	15件	4月	14件	8月	16件	12月	5件	140件
		5月	14件	9月	13件	1月	15件	
		6月	17件	10月	16件	2月	件	
		7月	15件	11月	15件	3月	件	

令和5年1月実施結果					
調査事項			調査件数	指導件数	指導率
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。		15	0	0.0%
	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。		15	0	0.0%
	3. 自動車庫庫の位置及び収容能力に変更はないか。		15	0	0.0%
	4. 乗務員の休憩・睡眠施設の位置、収容能力は適正か。		15	0	0.0%
	5. 乗務員の休憩・睡眠施設の保守、管理は適正か。		15	0	0.0%
	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)		13	0	0.0%
	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。		15	0	0.0%
	8. 名義貸し、事業の貸渡し等はないか。		15	1	6.7%
II. 帳簿類の整備、報告等	1. 事故記録が適正に記録され、保存されているか。		7	0	0.0%
	2. 自動車事故報告書を提出しているか。		0	0	—%
	3. 運転者台帳及び従業員台帳が適正に記入等され、保存されているか。		15	0	0.0%
	4. 車両台帳が整備され、適正に記入等されているか。		15	0	0.0%
	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)		11	1	9.1%
III. 運行管理等	1. 運行管理規程が定められているか。		15	0	0.0%
	○ 2. 運行管理者が選任され、届出されているか。		15	0	0.0%
	3. 運行管理者に所定の研修を受けさせているか。		15	2	13.3%
	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。		15	0	0.0%
	○ 5. 過労防止を配慮し、適正に管理されているか。		15	5	33.3%
	6. 過積載による運送を行っていないか。	☆	15	0	0.0%
	○ 7. 点呼の実施及びその記録、保存は適正か。		15	2	13.3%
	8. 乗務等の記録(運転日報)の作成・保存は適正か。		15	0	0.0%
	9. 運行記録計による記録及びその保存・活用は適正か。	☆	14	1	7.1%
	10. 運行指示書の作成、指示、携行、保存は適正か。		4	0	0.0%
	○ 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。		15	4	26.7%
	○ 12. 特定の乗務員に対して特別な指導を行っているか。		12	8	66.7%
	○ 13. 特定の乗務員に対して適性診断を受けさせているか。		12	6	50.0%
IV. 車両管理等	1. 整備管理規程の制定及び整備管理業務がなされているか。		15	0	0.0%
	○ 2. 整備管理者が選任され、届出されているか。		15	0	0.0%
	3. 整備管理者に所定の研修を受けさせているか。		15	4	26.7%
	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。		15	0	0.0%
	○ 5. 定期点検及びその保存がされているか。		15	4	26.7%
V. 労基法等	1. 就業規則が制定され、届出されているか。		6	2	33.3%
	2. 36協定が締結され、届出されているか。		14	2	14.3%
	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)		15	1	6.7%
	○ 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。		15	3	20.0%
VI. 法定福利	1. 労災保険・雇用保険に加入しているか。		15	2	13.3%
	2. 健康保険・厚生年金保険に加入しているか。		15	2	13.3%
VII. 運輸安全管理	1. 運輸安全管理の実施は適正か。		15	2	13.3%
指導件数合計			513	52	10.1%

(注) ○…重点指導項目 ☆…霊柩は項目から除外

	A	B	C	D	E	その他	合計
通常	3件	3件	5(1)件	1件	件	件	12(1)件
新規参入	件	2(1)件	件	件	件	件	2(1)件
新規(他)	件	1(1)件	件	件	件	件	1(1)件
特別(労)	件	件	件	件	件	件	件
特別(他)	件	件	件	件	件	件	件
総合	3件	6(2)件	5(1)件	1件	件	件	15(3)件

() は会員外の件数です

奈良運輸支局からのお知らせ

毎年3月末は、決算期や自動車税の賦課期日の終期等による影響を受け、自動車の検査・登録の各種申請が、窓口に集中します。

この時期は、申請者の皆さま方には長時間お待ちいただくなど大変ご迷惑をおかけすることとなります。

このような状況を緩和するため、自動車の移転登録（名義変更）や抹消登録（廃車）等の各種手続き及び検査につきましては、できるだけ早期に済まされるようお願いします。

また、お越しの際は、マスクの着用・アルコール消毒等、新型コロナウイルス感染拡大防止へのご協力をお願いします。

登録及び検査関係の案内につきましては、ヘルプデスク「050-5540-2063」（音声又はFAXサービス）により24時間行っています。

また、近畿運輸局ホームページ「<http://www.tb.mlit.go.jp/kinki/>」で、各種手続き案内を掲載していますのでご利用ください。

近畿運輸局奈良運輸支局

厚生労働省からのお知らせ

○自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

(平成元年二月九日)

(労働省告示第七号)

改正	平成	三年一〇月三十一日	労働省告示	第 七九号
	同	四年一月三〇日	同	第 九九号
	同	九年 一月三〇日	同	第 四号
	同	一一年 四月 一日	同	第 二九号
	同	一二年一二月二五日	同	第一二〇号
	同	三〇年 九月 七日	厚生労働省告示	第三二二号
	令和	四年一二月二三日	同	第三六七号

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準を次のとおり定める。

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

(目的等)

第一条 この基準は、自動車運転者（労働基準法（昭和二十二年法律第四十九号。以下「法」という。）第九条に規定する労働者（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。）であつて、四輪以上の自動車の運転の業務（厚生労働省労働基準局長が定めるものを除く。）に主として従事する者をいう。以下同じ。）の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とする。

2 労働関係の当事者は、この基準を理由として自動車運転者の労働条件を低下させてはならないことはもとより、その向上に努めなければならない。

3 使用者及び労働者の過半数で組織する労働組合又は労働者の過半数を代表する者（以下「労使当事者」という。）は、法第三十二条から第三十二条の五まで若しくは第四十条の労働時間（以下「労働時間」という。）を延長し、又は法第三十五条の休日（以下「休日」という。）に労働させるための法第三十六条第一項の協定（以下「時間外・休日労働協定」という。）をする場合において、次の各号に掲げる事項に十分留意しなければならない。

一 労働時間を延長して労働させることができる時間は、法第三十六条第四項の規定により、一箇月について四十五時間及び一年について三百六十時間（法第三十二条の四第一項第二号の対象期間として三箇月を超える期間を定めて同条の規定により労働させる場合にあっては、一箇月について四十二時間及び一年について三百二十時間。以下「限度時間」という。）を超えない時間に限ることとされていること。

二 前号に定める一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、事業場における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い臨時的に当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、法第四百十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に

関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とされていること。

- 三 前二号に掲げる事項のほか、労働時間の延長及び休日の労働は必要最小限にとどめられるべきであることその他の労働時間の延長及び休日の労働を適正なものとするために必要な事項については、労働基準法第三十六条第一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（平成三十年厚生労働省告示第三百二十三号）において定められていること。

（一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第二条 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業（道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第三条第一号ハの一般乗用旅客自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者（隔日勤務（始業及び終業の時刻が同一の日に属さない業務をいう。以下同じ。）に就くものを除く。以下この項において同じ。）を使用する場合は、その拘束時間（労働時間、休憩時間その他の使用者に拘束されている時間をいう。以下同じ。）及び休息期間（使用者の拘束を受けない期間をいう。以下同じ。）について、次に定めるところによるものとする。

- 一 拘束時間は、一箇月について二百八十八時間を超えないものとする。ただし、顧客の需要に応ずるため常態として車庫等において待機する就労形態（以下「車庫待ち等」という。）の自動車運転者の拘束時間は、当該事業場に労働者の過半数で組織する労働組合がある場合においてはその労働組合、労働者の過半数で組織する労働組合がない場合においては労働者の過半数を代表する者との書面による協定（以下「労使協定」という。）により、一箇月について三百時間まで延長することができるものとする。

- 二 一日（始業時刻から起算して二十四時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、十三時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、一日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は、十五時間とすること。ただし、車庫待ち等の自動車運転者について、次に掲げる要件を満たす場合には、この限りでない。

イ 勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与えること。

ロ 一日についての拘束時間が十六時間を超える回数が、一箇月について七回以内であること。

ハ 一日についての拘束時間が十八時間を超える場合には、夜間四時間以上の仮眠時間を与えること。

ニ 一回の勤務における拘束時間が、二十四時間を超えないこと。

- 三 前号本文の場合において、一日についての拘束時間が十四時間を超える回数をできるだけ少なくするように努めるものとする。

- 四 勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。

- 2 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者であって隔日勤務に就くものを使用する場合は、その拘束時間及び休息期間について、次に定めるところによるものとする。
 - 一 拘束時間は、一箇月について二百六十二時間を超えないものとする。ただし、地域的事情その他の特別の事情がある場合において、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月の拘束時間を二百七十時間まで延長することができるものとする。
 - 二 二暦日についての拘束時間は、二十二時間を超えないものとし、かつ、二回の隔日勤務を平均し隔日勤務一回当たり二十一時間を超えないものとする。
 - 三 車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間は、一箇月について二百六十二時間を超えないものとし、労使協定により、これを二百七十時間まで延長することができるものとする。ただし、次に掲げる要件をいずれも満たす場合に限り、二暦日についての拘束時間は二十四時間まで延長することができ、かつ、一箇月についての拘束時間はこの号本文に定める拘束時間に十時間を加えた時間まで延長することができるものとする。
 - イ 夜間四時間以上の仮眠を与えること。
 - ロ 第二号に定める拘束時間を超える回数を、労使協定により、一箇月について七回を超えない範囲において定めること。
 - 四 勤務終了後、継続二十四時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、休息期間が継続二十二時間を下回らないものとする。
- 3 第一項第二号に定める一日についての拘束時間並びに前項第二号及び第三号に定める二暦日についての拘束時間の規定の適用に当たっては、次の各号に掲げる要件を満たす時間（以下「予期し得ない事象への対応時間」という。）を、これらの拘束時間から除くことができる。この場合において、予期し得ない事象への対応時間により、一日についての拘束時間が最大拘束時間を超えた場合は、第一項第四号の規定にかかわらず、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与え、隔日勤務一回についての拘束時間が二十二時間を超えた場合は、前項第四号の規定にかかわらず、勤務終了後、継続二十四時間以上の休息期間を与えることとする。
 - 一 通常予期し得ない事象として厚生労働省労働基準局長が定めるもの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。
 - 二 客観的な記録により確認できる時間であること。
- 4 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者を休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項又は第二項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。
- 5 ハイヤー（一般乗用旅客自動車運送事業の用に供せられる自動車であって、当該自動車による運送の引受けが営業所のみにおいて行われるものをいう。次条において同じ。）に乗務する自動車運転者については、第一項から前項までの規定は適用しない。

第三条 労使当事者は、時間外・休日労働協定においてハイヤーに乗務する自動車運転者に係る労働時間を延長して労働させることができる時間について協定するに当たっては、次の各号に掲げる事項を遵守しなければならない。

一 労働時間を延長して労働させることができる時間については、限度時間を超えない時間に限ること。

二 一年についての限度時間を超えて労働させることができる時間を定めるに当たっては、当該事業場における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い臨時的に当該限度時間を超えて労働させる必要がある場合であっても、法第百四十条第一項の規定により読み替えて適用する法第三十六条第五項の規定により、同条第二項第四号に関して協定した時間を含め九百六十時間を超えない範囲内とすること。

2 使用者は、時間外・休日労働協定において、労働時間を延長して労働させることができる時間を定めるに当たっては、当該時間数を、休日の労働を定めるに当たっては、当該休日に労働させることができる時間数を、それぞれできる限り短くするよう努めなければならない。

3 使用者は、ハイヤーに乗務する自動車運転者が疲労回復を図るために、必要な睡眠時間を確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えなければならない。

（貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第四条 使用者は、貨物自動車運送事業（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第二条第一項の貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）に従事する自動車運転者を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、一箇月について二百八十四時間を超えず、かつ、一年について三千三百時間を超えないものとする。ただし、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月について三百十時間まで延長することができ、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができるものとする。

二 前号ただし書の場合において、一箇月の拘束時間が二百八十四時間を超える月が三箇月を超えて連続しないものとし、かつ、一箇月の時間外労働及び休日労働の合計時間数が百時間未満となるよう努めるものとする。

三 一日についての拘束時間は、十三時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は十五時間とすること。ただし、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に係る一週間における運行が全て長距離貨物運送（一の運行（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帰着するまでをいう。以下この項において同じ。）の走行距離が四百五十キロメートル以上の貨物運送をいう。）であり、か

つ、一の運行における休息期間が、当該自動車運転者の住所地以外の場所におけるものである場合においては、当該一週間について二回に限り最大拘束時間を十六時間とすることができる。

四 前号の場合において、一日についての拘束時間が十四時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

五 勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。ただし、第三号ただし書に該当する場合、当該一週間について二回に限り、休息期間を継続八時間とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続十二時間以上の休息期間を与えるものとする。

六 運転時間は、二日（始業時刻から起算して四十八時間をいう。次条において同じ。）を平均し一日当たり九時間、二週間を平均し一週間当たり四十四時間を超えないものとする。

七 連続運転時間（一回がおおむね連続十分以上で、かつ、合計が三十分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項の高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の二第一項若しくは第二項の規定により指定を受けた道路をいう。）（以下「高速道路等」という。）のサービスエリア又はパーキングエリア（道路法施行令（昭和二十七年政令第四百七十九号）第七条第十三号若しくは高速自動車国道法第十一条第二号に定める施設をいう。）等に駐車又は停車できないため、やむを得ず連続運転時間が四時間を超える場合には、連続運転時間を四時間三十分まで延長することができるものとする。

八 前号に定める運転の中断については、原則として休憩を与えるものとする。

2 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の休息期間については、当該自動車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長くなるように努めるものとする。

3 第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第六号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第七号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第五号本文に定める継続した休息期間を与えること。

4 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次に定めるところによるものとする。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間（第一項第三号ただし書に該当する場合は継続八時間）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る、当分の間、一定期間（一箇月程度を限度とする。）における全勤務回数の二分の一を

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るものとする。

イ 分割された休息期間は、一回当たり継続三時間以上とし、二分割又は三分割とすること。

ロ 一日において、二分割の場合は合計十時間以上、三分割の場合は合計十二時間以上の休息期間を与えなければならないこと。

ハ 休息期間を三分割とする日が連続しないよう努めるものとする。

二 自動車運転者が同時に一台の自動車に二人以上乗務する場合であつて、車両内に身体を伸ばして休息できる設備があるときは、最大拘束時間を二十時間まで延長するとともに、休息期間を四時間まで短縮することができること。ただし、当該設備が自動車運転者の休息のためのベッド又はこれに準ずるものとして厚生労働省労働基準局長が定める設備に該当する場合で、かつ、勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与える場合は、最大拘束時間を二十四時間まで延長することができる。この場合において、八時間以上の仮眠を与える場合には、当該拘束時間を二十八時間まで延長することができる。

三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、自動車運転者を隔日勤務に就かせることができること。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。

四 自動車運転者が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、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができること。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回ってはならない。

5 使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

6 前各項の規定は、旅客自動車運送事業（道路運送法第二条第三項の旅客自動車運送事業をいう。次条において同じ。）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（主として人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を除く。）について準用する。

（一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等）

第五条 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車

運転者並びに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、主として人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もの

（以下この条においてこれらを総称して「バス運転者等」という。）を使用する場合は、その拘束時間、休息期間及び運転時間について、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、次のいずれかの基準を満たすものとする。

イ 一箇月について二百八十一時間を超えず、かつ、一年について三千三百時間を超えないものとする。ただし、貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業（道路運送法第三条第一号ロの一般貸切旅客自動車運送事業をいう。）の用に供する自動車を用いる。以下この項において同じ。）を運行する営業所において運転の業務に従事する者、一般乗合旅客自動車運送事業（同号イの一般乗合旅客自動車運送事業をいう。以下この項において同じ。）の用に供する自動車であって、行事等の事由による一時的な需要に応じて追加的に自動車を運行する営業所において運行されるものに乗務する者、起点から終点までのキロ程がおおむね百キロメートルを超える運行系統を運行する一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車であって、高速道路等の利用区間のキロ程が五十キロメートル以上であり、かつ、当該キロ程が起点から終点までのキロ程の四分の一以上のものに乗務する者（第六号において「特定運転者」という。）及び貸切バスに乗務する者（以下これらを総称して「貸切バス等乗務者」という。）の拘束時間は、労使協定により、一年について六箇月までは、一箇月について二百九十四時間まで延長することができる、かつ、一年について三千四百時間まで延長することができる。

ロ 四週間を平均し一週間当たり六十五時間を超えず、かつ、五十二週間について三千三百時間を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者の拘束時間は、労使協定により、五十二週間のうち二十四週間までは四週間を平均し一週間当たり六十八時間まで延長することができ、かつ、五十二週間について三千四百時間まで延長することができる。

二 前号イただし書の場合においては、一箇月の拘束時間について二百八十一時間を超える月が四箇月を超えて連続しないものとし、前号ロただし書の場合においては、四週間を平均した一週間当たりの拘束時間が六十五時間を超える週が十六週間を超えて連続しないものとする。

三 一日についての拘束時間は、十三時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、十五時間とすること。この場合において、一日についての拘束時間が十四時間を超える回数をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

四 勤務終了後、継続十一時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、休息期間が継続九時間を下回らないものとする。

五 運転時間は、二日を平均し一日当たり九時間、四週間を平均し一週間当たり四十時間を超えないものとする。ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、五十

二週間についての運転時間が二千八十時間を超えない範囲内において、五十二週間のうち十六週間までは、四週間を平均し一週間当たり四十四時間まで延長することができる。

六 連続運転時間（一回が連続十分以上で、かつ、合計が三十分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下この条において同じ。）は、四時間を超えないものとする。ただし、特定運転者及び貸切バスに乗務する者が高速道路等（旅客が乗車することができる区間として設定したものに限る。）を運行する場合は、一の連続運転時間についての高速道路等における連続運転時間（夜間において長距離の運行を行う貸切バスについては、高速道路等以外の区間における運転時間を含む。）はおおむね二時間を超えないものとするよう努めるものとする。

七 前号の場合において、交通の円滑を図るため、駐車又は停車した自動車を予定された場所から移動させる必要が生じたことにより運転した時間（一の連続運転時間が終了するまでの間につき三十分を上限とする。）を、当該必要が生じたことに関する記録がある場合に限り、連続運転時間から除くことができる。

2 使用者は、バス運転者等の休息期間については、当該バス運転者等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長くなるように努めるものとする。

3 第一項第三号に定める一日についての拘束時間、同項第五号に定める二日を平均した一日当たりの運転時間及び同項第六号に定める連続運転時間の規定の適用に当たっては、予期し得ない事象への対応時間を当該拘束時間、運転時間及び連続運転時間から除くことができる。この場合、勤務終了後、同項第四号に定める継続した休息期間を与えること。

4 第一項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合には、拘束時間及び休息期間については、それぞれ次の当該各号に定めるところによるものとする。

一 業務の必要上、勤務の終了後継続九時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、当分の間、一定期間（一箇月を限度とする。）における全勤務回数の二分の一を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後の二回に分割して与えることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、一日において一回当たり継続四時間以上、合計十一時間以上でなければならないものとする。

二 バス運転者等が同時に一台の自動車に二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できる設備がある場合は、次に掲げるところにより、最大拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができる。

イ 当該設備がバス運転者等の専用の座席であり、かつ、厚生労働省労働基準局長が定める要件を満たす場合は、最大拘束時間を十九時間まで延長し、休息期間を五時間まで短縮することができるものとする。

ロ 当該設備としてベッドが設けられている場合その他バス運転者等の休息のための措置として厚生労働省労働基準局長が定める措置が講じられている場合は、最大拘束時間を二十時間まで延長し、休息期間を四時間まで短縮することができるものとする。

- 三 業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、二暦日についての拘束時間が二十一時間を超えず、かつ、勤務終了後、継続二十時間以上の休息期間を与える場合に限り、バス運転者等を隔日勤務に就かせることができること。ただし、厚生労働省労働基準局長が定める施設において、夜間四時間以上の仮眠を与える場合には、二週間についての拘束時間が百二十六時間を超えない範囲において、当該二週間について三回を限度に、二暦日の拘束時間を二十四時間まで延長することができる。
- 四 バス運転者等が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、この条の規定により与えるべき休息期間から当該時間を除くことができること。ただし、当該時間を除いた後の休息期間については、第二号の場合を除き、フェリーを下船した時刻から終業の時刻までの時間の二分の一を下回ってはならない。
- 5 使用者は、バス運転者等に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は二週間について一回を超えないものとし、当該休日の労働によって第一項に定める拘束時間及び最大拘束時間を超えないものとする。

(細目)

第六条 この告示に定める事項に関し必要な細目は、厚生労働省労働基準局長が定める。

奈良県警察本部からのお知らせ

1 県内の交通事故発生状況

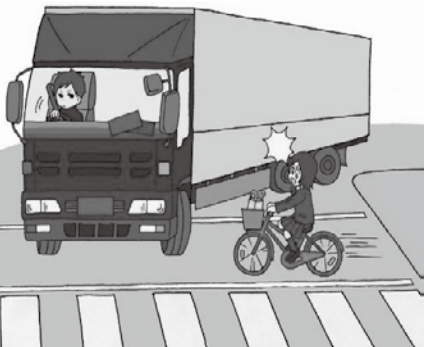
2月15日現在				
区 分	令和5年	令和4年	増減数	備 考
総件数	4,671 件	4,239 件	432 件	1日に約 102 件
人身事故件数	336 件	324 件	12 件	1日に 7 件
死者数	1 人	7 人	-6 人	約46日に 1 人
負傷者数	404 人	371 人	33 人	1日に約 9 人
物損事故件数	4,335 件	3,915 件	420 件	1日に約 94 件

(データは概数)

2 県内の事業用貨物自動車に関する交通事故発生状況

2月15日現在			
区 分	令和5年	令和4年	増減数
総件数	252 件	222 件	30 件
人身事故件数	16 件	14 件	2 件
死者数	0 人	1 人	-1 人
負傷者数	27 人	14 人	13 人
物損事故件数	236 件	208 件	28 件

(データは概数)



3 マナーアップ大和路2023について

県警察では「**マナーアップ大和路2023**」と称して、

交通安全「やまとじ」

- ① 夜間に目立つ反射材、前照灯の早め点灯と上向き点灯
- ② 待った、飲酒運転。ハンドルキーパーで安全・安心
- ③ 止まってゆずろう、横断歩道は歩行者優先
- ④ 自転車は車の仲間、ルールを守って安全運転



の実践を呼び掛けています。

皆様にも**交通安全「やまとじ」**の実践を広めていただき、
交通事故を減らすために御協力お願いいたします



JR郡山駅東側ロータリー荷下ろし場お披露目式

日時：令和5年2月1日(水) 午前11時～

場所：JR郡山駅東側ロータリー



▲写真左から青野秩之 郡山警察署長、上田市長、浦久保執行委員長



JR郡山駅東側ロータリーのマンション前にこのほど荷下ろし場が完成し、2月1日、お披露目式が行われました。荷下ろし場は全日本運輸産業労働組合連合会（運輸労連）奈良連合会



▲藤野九一書記長

の浦久保幸浩執行委員長や同書記長の藤野九一氏らがドライバーの日頃の声を聞く中で、大和郡山市へ要望を伝えて1年半越しに実現。

式では上田清大和郡山市長が最初にあいさつ。「関係者や警察の理解と協力で、きちんとした荷下ろし場ができた。ここを活用いただき、都市における物流の大切さを理解できるスペースになってほしい」と述べました。浦久保執行委員長は「市長

のところへ訪問した際に、仕事をする上で駐車禁止違反を貼られるという恐怖や不安をお伝えした。何度かの打ち合わせの後、昨年12月23日にこの荷下ろし場が竣工した。みなさんの力で形になった。ありがとうございます」とお礼の言葉を述べました。荷下ろし場は4トン車が駐車するのに十分なスペースで「荷」の文字を○で囲み、すぐにわかるよう表示。24時間使用できます。

一般県道 平原五條線(小島工区) 【五條市小島町～宇野町 延長1,050m:】 開通

開通日：令和5年2月11日(土)





▲荒井正吾奈良県知事



▲ラッピングトラック

写真、資料提供・奈良県県土マネジメント部道路建設課

トラック奈良 2023 年 3 月 第 347 号

発行 公益社団法人 奈良県トラック協会

奈良県大和郡山市額田部北町 981 番地の 6 編集発行人 塚本哲夫
TEL.0743-23-1200 (代) FAX.0743-23-1212 編集委員長 竹長至暁

全ト協「トラックにおける 新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」 (第4版) ～抜粋～

具体的な対策

基本的な感染防止策の継続

①マスク、②換気、③消毒、④距離

これらの対策で、3つの感染経路(エアロゾル、飛沫、接触)を遮断しましょう

