

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

制 定	平成15年 3月10日	国自総第 510号
		国自貨第 118号
		国自整第 211号
最終改正	令和元年10月31日	国自安第 113号
		国自貨第 76号
		国自整第 163号

第2条の2 輸送の安全

「貨物自動車運送事業に係る安全マネジメントに関する指針」（平成18年国土交通省告示第1090号）及び「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について」（平成18年9月27日付け国自総第321号、国自旅第180号、国自貨第84号。以下「安全マネジメント等実施通達」という。）により、貨物自動車運送事業者（以下「事業者」という。）が絶えず輸送の安全性の向上に努めるよう指導すること。

第2条の6 安全統括管理者の要件

第2号に規定する「第1号に掲げる者と同等以上の能力を有すると地方運輸局長が認める者」とは、例えば、第1号のイからハまでのいずれかの業務に通算して3年以上従事した経験は有していないが、これらの業務を組み合わせで通算して3年以上従事した経験を有する者があげられる。

第2条の8 一般貨物自動車運送事業者等による輸送の安全にかかわる情報の公表

事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表については、「貨物自動車運送事業輸送安全規則第2条の8第1項の規定に基づき一般貨物自動車運送事業者等（特定第二种貨物利用運送事業者を含む。）が公表すべき輸送の安全に係る事項」（平成18年国土交通省告示第1091号）及び安全マネジメント等実施通達により行うよう指導すること。

第3条 過労運転の防止

1. 第1項関係

「事業計画に従い業務を行うに必要な員数の事業用自動車の運転者」については、事業の実態が千差万別であるため、一概に、統一的かつ定量的な基準を定めることは困難であるが、事業計画に応じた運転者の選任を行っていくための指針は次のとおりである。

(1) 営業所全体に公休日がある場合

荷主の休日にあわせて営業所全体が休みとなることが多く週単位に休日があり、1人1車を原則とすれば、

$$〔運転者数〕 \times (7日 - 休日数) \geq 〔車両数〕 \times (7日 - 休日数)$$

↓

$$\therefore \text{運転者数} \geq \text{車両数}$$

(2) 営業所全体が無休の場合

車両は無休で稼働し、運転者に週1日公休を与え、かつ、1人1車を原則とすれば、

$$〔運転者数〕 \times (7日 - 休日数) \geq 〔車両数〕 \times 7日$$

↓

$$\therefore \text{運転者数} \geq 1.2 (\div 7/6) \times 〔車両数〕$$

これらの算出法は、極めて単純化されたケースについてのものであり、実際上は、夜間又は長距離運転を行うための交代運転者の配置、運転者の年休、整備・検査のための車両の運休の状況等それぞれの事業者の事業の実態を十分考慮して個別に判断すること。

2. 第3項関係

(1) 休憩・睡眠施設が設けられている場合であっても、次のいずれかに該当する施設は、「有効に利用することができる施設」に該当しない例とする。

- ① 乗務員が実際に休憩、睡眠又は仮眠を必要とする場所に設けられていない施設
- ② 寝具等必要な設備が整えられていない施設
- ③ 施設・寝具等が、不潔な状態にある施設

(2) 「適切に管理」とは、当該事業者が休憩施設又は睡眠・仮眠施設の状態について、常に良好であるように計画的に運行管理者に当該施設を管理させることをいい、「保守」とは、当該事業者が当該施設を良好に修復することをいう。

3. 第4項関係（別紙1参照）

(1) 事業者が運転者（個人事業主、同居の親族及び法人の業務を執行する役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。以下「事業主等」という。）が運転する場合には、当該者も含む。）の勤務時間及び乗務時間を定める時の具体的基準は、「貨物自動車運送事業の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。以下「勤務時間等基準告示」という。）のほか、「一般乗用旅客自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者の特例について」（平成元年3月1日付け基発第92号。以下「特例通達」という。）及び「自動車運転者の労働時間等の改

善のための基準について」(平成元年3月1日付け基発第93号)とする。なお、事業主等が運転者として選任される場合の拘束時間は、「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。以下「改善基準告示」という。)で定める労使協定の締結を行っている場合にあつては、当該労使協定により延長することができる範囲を超えないものとする。

(2) 勤務時間等基準告示中「なお書き」の趣旨は、改善基準告示の遵守を前提としつつ、運転者が所属する営業所を長期間離れて運行する場合の運転者の疲労の蓄積を防止する観点から、一の運行の期間全体を制限するものである。

(3) 勤務時間等基準告示中「一の運行」とは、運転者が所属する営業所を出発してから当該営業所に帰着するまでをいう。

(4) 勤務時間等基準告示中「最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間」とは、一の運行に係る拘束時間(「改善基準告示」第4条に規定する拘束時間をいう。以下同じ。)と休息期間(改善基準告示第4条に規定する休息期間をいう。以下同じ。)の総和をいう。

(5) 勤務時間等基準告示中「改善基準告示において厚生労働省労働基準局長の定めるフェリーに乗船する場合における休息期間」とは、特例通達の4(1)に基づき、原則としてフェリー乗船時間とする。

4. 第5項関係

「酒気を帯びた状態」とは、道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)第44条の3に規定する血液中のアルコール濃度0.3mg/ml又は呼気中のアルコール濃度0.15mg/l以上であるか否かを問わないものである。

5. 第6項関係

(1) 「健康状態の把握」とは、乗務員(事業主等が乗務する場合には、当該者を含む。)が受診する労働安全衛生法(昭和47年法律第57号)第66条第1項に定める健康診断及び同条第4項の指示を受けて行うべき健康診断を行うこと並びに同条第5項ただし書きの場合において乗務員が受診する健康診断の受診結果を提出させることをいう。

(2) 「その他の理由」とは、覚せい剤等の薬物の服用、異常な感情の高ぶり、睡眠不足等をいう。

6. 第7項関係

(1) 「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であつて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、勤務時間等基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合は、これに該当する。

具体的には、次のような場合が該当する。

- ① 拘束時間が16時間を超える場合
 - ② 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
 - ③ 連続運転時間が4時間を超える場合
- (2) 「交替するための運転者を配置」とは、交替運転者を当該事業用自動車に添乗させ、又は交替箇所にて待機させることをいう。

7. 第8項関係

運行系統の中に複数の道順がある場合には、利用頻度の高いものを対象として乗務に関する基準（以下「乗務基準」という。）を定めさせること。

第3条の2 点検整備

1. 本条は、事業用自動車の運行の安全の確保のため、車両の管理が必要であることから、法のほか道路運送車両法（昭和26年法律185号。以下「車両法」という。）の規定のうち点検整備（車両法第47条から第49条並びに自動車点検基準（昭和26年運輸省令第70号））、整備管理者の選任（車両法第50条から第53条並びに関係省令）及び検査関係（車両法第5章に規定する検査等）に係るもののほか、次の事項を遵守すべきことを定めたものである。
- (1) 自動車の構造・装置や使用状況に応じた点検・整備を行うこと。
- ① 特種車や架装部分の点検・整備
 - ② シビアコンディションの対応（雪道、塩害、悪路走行、走行距離、登降坂路等）
- (2) 前項の点検・整備に関する記録を車両法第49条に準じ保存すること。
2. 1. に定めている規定は、必ずしも事業者自身で行う旨の規定ではなく、整備計画や規定類等を定め、部分的な委嘱等も含め結果的に遵守させるよう指導すること。

第3条の3 点検等のための施設

本条は、貨物自動車運送事業用自動車の運行の安全の確保のための車両の管理上、日常の管理が重要であることから、運行する前に使用の本拠の位置（営業所に併設されない自動車車庫を含む。）において行う日常点検や付随して行う清掃のための施設の確保を定めたものである。

第3条の4 整備管理者の研修

1. 本条は、事業者が選任した整備管理者であつて本条で定める者に、地方運輸局長（沖縄総合事務局長を含む。以下同じ。）が行う研修を必ず受講させるべきことを定めたものであり、事業者において受講状況を適切に管理し、研修を受講させるよう指導すること。
2. 「整備管理者として新たに選任した者」とは、当該事業者において整備管理者として初めて選任された者のことをいい、当該事業者において、過去に整備管理者と

して選任されていた者や他の使用の本拠の位置で選任されていた者は、これに該当しない。

3. 整備管理者として新たに選任した者について、選任した日の属する年度の翌年度の末日までに研修を受講させるよう指導すること。
4. 「最後に当該研修を受けた日の属する年度の翌年度の末日を経過した者」については、最後に当該研修を受けた日の属する年度の翌々年度の末日までに受講させるよう指導すること。ただし、当該事業者において過去に整備管理者として選任されていた者が、その後当該事業者において整備管理者として再選任された場合であつて、当該選任した日において、当該年度に予定されていた研修が全て終了している場合等のやむを得ない理由があるときは、当該選任した日の属する年度の翌年度の末日までに研修を受講させるよう指導すること。

第4条 過積載の防止

貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「法」という。）第17条第3項において、事業者について、事業用自動車の最大積載量を超える積載をすることとなる運送の引受け、過積載による運送を前提とする事業用自動車の運行計画の作成及び事業用自動車の運転者その他の従業員に対する過積載による運送の指示の禁止が定められているが、規則第4条及び第34条において、さらに従業員に対する過積載による運送の防止についての日常的な指導及び監督を義務付けたものである。

第5条 貨物の積載方法

荷物の位置が極端に荷台の後方又は片側に偏る積載は、「偏荷重を生じる積載方法」の例とする。

第5条の2 通行の禁止又は制限等違反の防止

「適切な指導及び監督」とは、事業者が道路法（昭和27年法律第180号）第47条に規定された幅、重量、高さ、長さ又は最小回転半径の最高限度を超えた車両の通行の禁止を徹底するとともに、同法第47条の2第1項に規定する許可の必要性、許可に付された条件及び制限について理解した上で、運転者に対し通行可能な経路を把握させる等、通行の禁止又は制限等違反の防止のために行う指導及び監督をいう。

第6条 自動車車庫の位置

- (1) 車庫の確保は、許可申請時等に指導を行ってきたところであるが、諸般の事情により車庫を営業所に併設することが困難となる場合がある。

しかしながら、車庫が営業所からあまり離れている場合には、点呼等適正な運行

管理を行うことに支障をきたすおそれがあり、適正な車庫の確保が運行管理上必須であることに鑑み、本規則において規定したものである。

- (2) 「自動車車庫」の具体的な基準は、地方運輸局（沖縄総合事務局を含む。以下同じ。）による公示とする。

第7条 点呼等

1. 第1項、第2項及び第3項関係（別紙2参照）

- (1) 「運行上やむを得ない場合」とは、遠隔地で乗務が開始又は終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼を当該運転者が所属する営業所において対面で実施できない場合等をいい、車庫と営業所が離れている場合及び早朝・深夜等において点呼執行者が営業所に出勤していない場合等は「運行上やむを得ない場合」には該当しない。

なお、当該運転者が所属する営業所以外の当該事業者の営業所で乗務を開始又は終了する場合には、より一層の安全を確保する観点から、当該営業所において当該運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労等の状況を可能な限り対面で確認するよう指導すること。

また、点呼は営業所において行うことが原則であるが、営業所と車庫が離れている場合等、必要に応じて運行管理者又は補助者（以下「運行管理者等」という。）を車庫へ派遣して点呼を行う等、対面点呼を確実に実施するよう指導すること。

- (2) 「その他の方法」とは、携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できるものでなければならず、電子メール、FAX等一方的な連絡方法は、該当しない。

また、電話その他の方法による点呼を運転中に行ってはならない。

- (3) 「輸送の安全の確保に関する取組が優良であると認められる営業所」とは、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関が認定している安全性優良事業所（認定が失効した営業所及び認定が取消された営業所を除く。以下「Gマーク営業所」という。）をいう。なお、次のいずれにも該当する一般貨物自動車運送事業者等の営業所にあつては、(5)で定める営業所と当該営業所の車庫間で行う点呼に限り、これと同等として扱う。

- ① 開設されてから3年を経過していること。
- ② 過去3年間所属する貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車の運転者が自らの責に帰する自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号。以下「事故報告規則」という。）第2条に規定する事故を発生させていないこと。
- ③ 過去3年間点呼の違反に係る行政処分又は警告を受けていないこと。
- ④ 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関が行った直近の巡回指導において、総合評価が「D、E」以外であり、点呼の項目の判定が「適」であること又は

巡回指導時に総合評価が「D、E」若しくは点呼の項目の判定が「否」であったものの、3ヶ月以内に改善報告書が提出され、総合評価が「A、B、C」であり、点呼の項目の判定が「適」に改善が図られていること。

- (4) 「国土交通大臣が定めた機器」とは、営業所で管理する機器であって、そのカメラ、モニター等によって、運行管理者等が運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労等の状況を随時確認でき、かつ、当該機器により行おうとする点呼において、当該運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果を、自動的に記録及び保存するとともに当該運行管理者等が当該測定結果を直ちに確認できるものをいう。
- (5) 同一事業者内のGマーク営業所において、(4)の機器を用い、営業所間、営業所と車庫間又は車庫と車庫間で行う点呼及び(3)なお書きの営業所において(4)の機器を用い、営業所と当該営業所の車庫間又は営業所の車庫と当該営業所の他の車庫間で行う点呼（以下「IT点呼」という。）は以下に定めるところにより行うものとする。

① IT点呼の実施方法

ア 運行管理者等は、IT点呼を行う営業所（以下「IT点呼実施営業所」という。）又は当該営業所の車庫において、当該営業所で管理する(4)の機器を使用しIT点呼を行うものとする。なお、IT点呼の際、運転者の所属する営業所名及び運転者のIT点呼実施場所を確認するものとする。

イ 運転者は、IT点呼を受ける運転者が所属する営業所（以下「被IT点呼実施営業所」という。）又は当該営業所の車庫において、当該営業所で管理する(4)の機器を使用しIT点呼を受けるものとする。

ウ 点呼は対面により行うことが原則であることから、IT点呼の実施は、1営業日のうち連続する16時間以内とする。

ただし、営業所と当該営業所の車庫の間及び営業所の車庫と当該営業所の他の車庫の間でIT点呼を実施する場合にあってはこの限りではない。

② 運行管理及び整備管理関係

ア 営業所間（営業所と他の営業所の車庫の間及び営業所の車庫と他の営業所の車庫間を含む。以下同じ。）においてIT点呼を実施した場合、規則第7条第5項の規定に基づき点呼等の内容を記載する帳票等（以下「点呼簿」という。）に記録する内容を、IT点呼実施営業所及び被IT点呼実施営業所の双方で記録し、保存すること。

イ 営業所間においてIT点呼を実施した場合、IT点呼実施営業所の運行管理者等は、点呼実施後、速やかに（原則、翌営業日以内とする。）、その記録した内容を被IT点呼実施営業所の運行管理者等に通知し、通知を受けた当該運行管理者等は、IT点呼実施営業所の名称、IT点呼実施者の名前及び