

トラックドライバーとしての 心構え



社団法人 全日本トラック協会

はじめに

この手帳は、物流の主役であるトラックのドライバーとしての役割や責任、運転マナーなど、真のプロドライバーとしてあるべき心構えをとりまとめたものです。

内容は、**トラックドライバーとしての心得** **トラックドライバーの遵守事項**
体調と運転 の3つの基本を中心に構成しています。

トラックの輸送に従事されているドライバーの皆さんは、この手帳の内容をよく理解され、交通事故、労働災害の防止とお客様の荷物の安全に役立てていただきますようお願いいたします。

平成19年7月

社団法人 全日本トラック協会

目 次

<第1章 トラックドライバーとしての心得>

1. トラックドライバーの役割と使命	1
2. 物流を支えるプロドライバー	3
3. トラック事故の重大さを認識する	5
4. 環境に配慮した運転	7
5. 安全運転のために心がけていること	9
6. 顧客から望まれていること	11
7. 運転マナーの大切さ	13
8. 運転マナーの基本	15
9. 接客マナーの大切さ	19
10. 接客マナーの基本	21

<第2章 トラックドライバーの遵守事項>

11. 乗務前後の点呼	23
12. 乗務等の記録	25

13. 日常点検の励行	27
14. 交通ルールの遵守	31
15. その他乗務員の遵守事項	33

<第3章 体調と運転>

16. 健康保持と増進	35
17. 規則的な日常生活	37
18. 健康診断・運転適性診断の受診	39
19. 疲労が与える影響	41
20. 疲労防止のための運転中の留意点	43
21. 疲労防止のための日常生活での留意点	45
22. 飲酒運転の危険性	47
23. 飲酒運転に対する処分	49

<付属資料>

主な交通違反の点数・反則金	51
道路交通情報の問い合わせ	53

1. トラックドライバーの役割と使命

事業用トラックはトラック全体の約16%(約140万台)

トラックには、緑ナンバーの運送事業者(6万社以上)が保有する事業用トラックと白ナンバーの自家用トラックがある。

わが国の7千8百万台以上の保有車両のうち、トラックは約878万台であり、そのうち事業用トラックは約140万台(トラック全体の約16%)である。

貨物輸送の主流を担うトラック

今日の国内貨物の輸送量の約91%がトラック輸送である。

事業用トラックは、トラック全体の輸送トン数の半分以上を占めている。

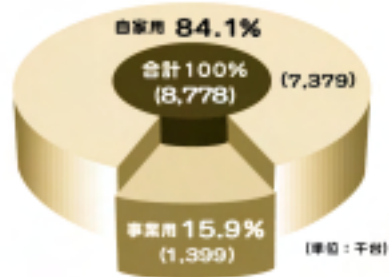
輸送距離も含めた輸送トンキロで見ると、トラック全体の約87%である。

1日1台当りの輸送トンキロでは、自家用の28倍以上

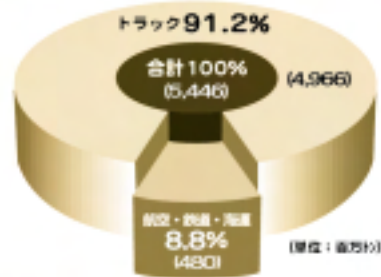
自家用トラックは1トンの貨物を1日33キロしか輸送していない。

事業用トラックは1トンの貨物を1日950キロ輸送しており、自家用の28倍以上である。

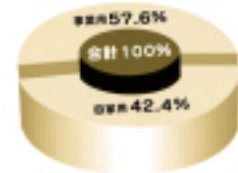
トラック車両台数と割合
(平成17年度)



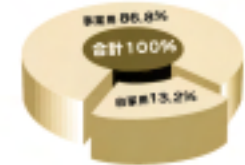
トン数の輸送機関別分担率
(平成17年度輸送トン数)



トラック輸送トン数の分担率
(平成17年度)



トラック輸送トンキロの分担率
(平成17年度)



実働1日1車当たりの輸送トンキロ比率
(平成17年度)



2. 物流を支えるプロドライバー

円滑な物流が日本経済の大きな基盤になっていることを考えれば、プロドライバーが、まさに現在の日本経済を支えているといえる。

日本経済を支えるプロドライバーとしての誇りを持つとともに、貨物を安全・確実・迅速に輸送するという役割と使命をしっかりと認識する必要がある。

ライフラインを守るプロドライバー

物流は、電気・ガス・水道などと同じ、ライフラインの1つである。

トラック運送業界は、地震などの自然災害が発生した緊急時には、国や地方自治体と連携して、緊急・救援物資輸送を優先かつ迅速に行っている。

平成7年1月の「阪神・淡路大震災」では、緊急・救援物資輸送に延べ4万台のトラックが出動。

平成9年に日本海で沈没した「ナホトカ号」の重油流失事故では、重油回収用のドラム缶輸送など、延べ1千台のトラックが出動。

平成16年10月の「新潟県中越地震」では、緊急・救援物資輸送に3ヶ月で延べ915台のトラックが出動。



3. トラック事故の重大さを認識する

大型車ほど死亡事故につながりやすい

保有車両台数1万台当たりの死亡事故発生件数は、事業用トラックは約4.5件で自家用トラックの約2.6倍、自家用乗用車の約5.6倍、バス・タクシーの事業用乗用車の約1.7倍になっている。

事業用トラックの人身事故1,000件当たりの死亡事故件数をみると、政令大型貨物車(車両総重量11トン以上、または最大積載量6.5トン以上)が約36.2件、大型貨物車が約14.8件であり、大型車ほど死亡事故になりやすい傾向にある。

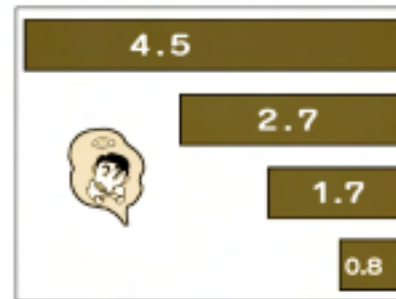
事業用トラックは一日の走行距離が長い分、事故に遭う確率も高い。

交通事故を起こさないという信念を持つ

トラック事故が発生すると、運送業界全体のイメージ低下にもつながり、トラックの重要な役割より、危険な業種というレッテルが貼られてしまう。

交通事故は、会社にもドライバー自身にも大きな損失やさまざまな不幸を招くことを認識し、事故を起こしてはならないという強い信念をもつ必要がある。

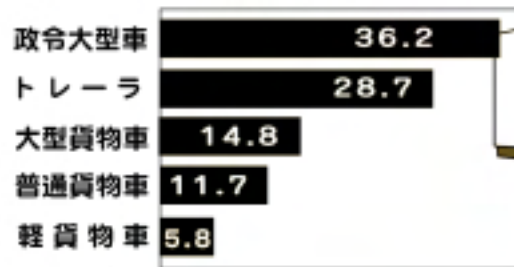
1万台当たりの死亡事故件数



人身事故1,000件当たりの死亡事故件数



事業用トラックの種類別・人身事故1,000件当たり死亡事故件数



4. 環境に配慮した運転

環境への影響

トラック輸送が日本経済の大きな基盤になっている一方で、排出ガスによる大気汚染や地球温暖化などの環境問題も発生している。

ディーゼルトラックに関係する大気汚染物質には、窒素酸化物(NO_x)、粒子状物質(PM)、一酸化炭素(CO)、炭化水素(HC)などがあり、特に窒素酸化物(NO_x)と粒子状物質(PM)は、人の健康に直接影響を及ぼすといわれている。

トラックから排出される二酸化炭素(CO_2)も地球温暖化の原因となっている。

「エコドライブ」の効果

「エコドライブ」は、環境保全のためだけでなく、交通事故の防止や運行経費の節減、さらには資源の節減などさまざまな効果をもたらす。

特に「アイドリングストップ」は、エコドライブの中心となるもので、排出ガス減少や燃料節減につながる。

エコドライブのポイント

1. 無用なアイドリングをやめる
2. 急発進・急加速・急ブレーキをやめる
3. シフトアップは早めに
4. ムダな空ふかしをやめる
5. 経済速度で走る
6. 点検・整備を励行
7. タイヤの空気圧を通正に
8. ムダな荷物を積まない
9. エアコンの使用を控える



エコドライブの効果

1. 燃料費などの運行経費が節減できる
2. 排出ガスが減少する
3. エンジンをはじめ部品の消耗が少なくなる
4. ゆとりのある運転で交通事故が減少する



5. 安全運転のために心がけていること

全日本トラック協会では、平成8年から毎年、トラック輸送を担うプロドライバーにアンケートを実施し、その実態と意識を調査している。平成18年の調査結果のなかから、いくつかを紹介する。

日常の健康管理で主に気をつけていること

運転するには、健康状態が良好であることが欠かせない。プロドライバーが、いちばん気をつけていることは、「十分な睡眠」「食事」となっている。

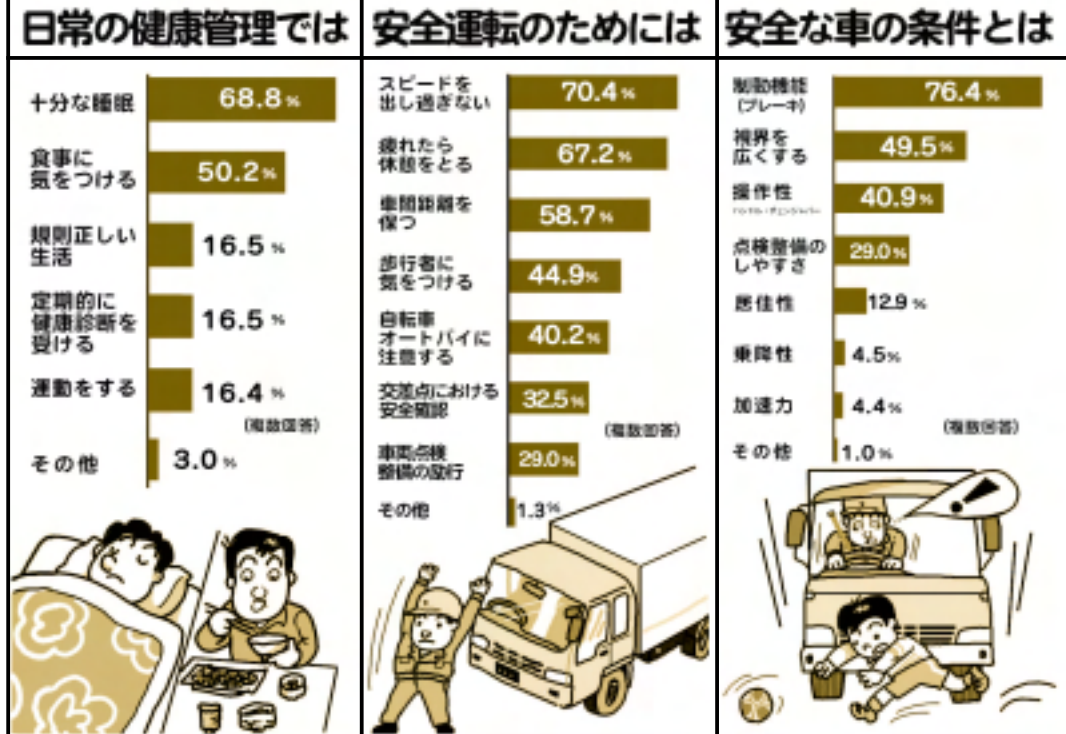
ドライバーの場合、体が基本。健康維持に気を遣っていることがわかるが、健康維持のためには奥様をはじめ、家族の協力も大切である。

安全運転のために心がけていること

「スピードを出し過ぎない」「疲れたら休憩をとる」「車間距離を保つ」という回答が多く、安全運転の基本を日頃から心がけていることがわかる。

安全な車の条件として重視していること

約8割のドライバーが「制動機能(ブレーキ)」に優れていること」をあげている。



6. 顧客から望まれていること

顧客から望まれている要望を多い順にあげると、以下の内容となっており、積荷の丁寧な取り扱いが圧倒的に多い回答となっています。

積荷の丁寧な扱い

58.5%

集配時間の厳守

44.1%

集配時におけるマナー

36.7%

集配時の服装、身なり

19.3%

集配時の言葉遣いや態度

17.4%

積荷の丁寧な扱い

58.5%



集配時間の厳守

44.1%



集配時におけるマナー

36.7%



(%は複数回答)

7. 運転マナーの大切さ

マナーの悪い運転は業界のイメージダウンにつながる

プロドライバーであるからこそ、他車の手本となるべき安全でマナーの良い運転を心がけなければならない。

一般の乗用車からみれば、車体の大きいトラックは恐怖の対象で、「幅寄せ」や「あおり」などは絶対にしてはいけない行為である。

トラックは「走る広告塔」

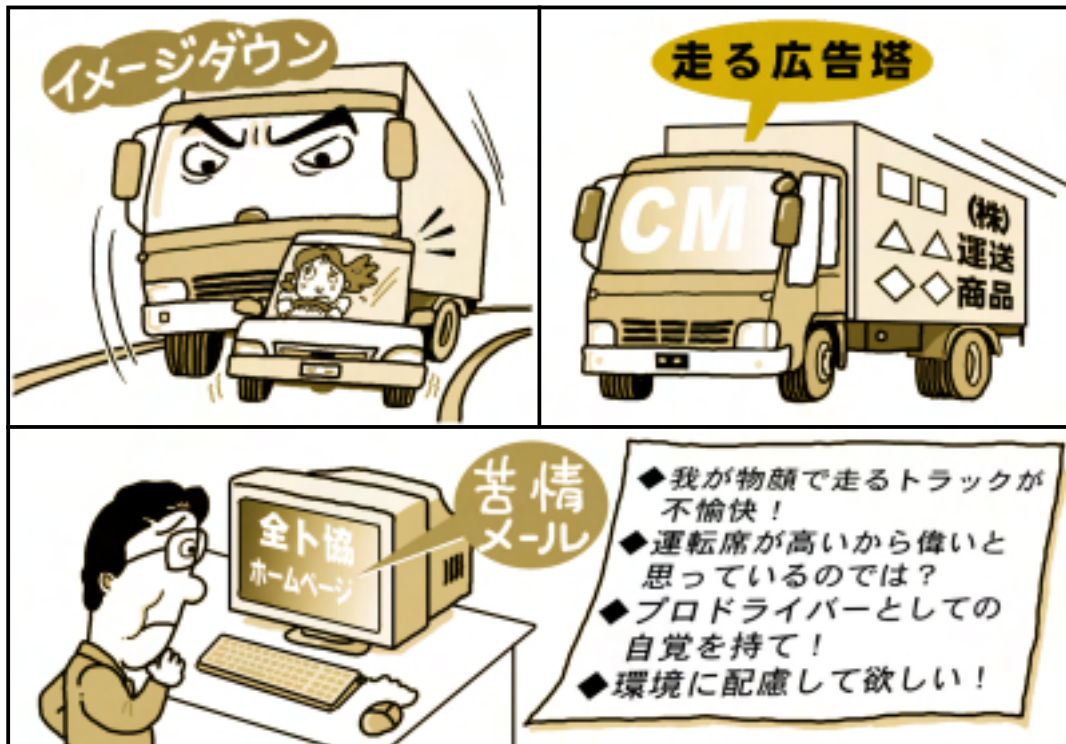
会社や荷主の名前、商品名などが書かれているトラックは「走る広告塔」である。

多くの人々が目をとめているため、宣伝効果があると同時に、他車への気遣いや不安感を与えないという社会的義務と行動を常に求められている。

プロドライバーはそれだけの誇りと運転マナーを実践することが必要である。

マナーの悪い運転は絶対にしない〔苦情が寄せられている〕

全日本トラック協会のホームページにも、運転マナーの悪いトラックに対する一般市民からの苦情が多く寄せられている。



8. 運転マナーの基本(その1)

思いやりと譲り合いの気持ち

「交通ルール」は、道路を安全かつ円滑に利用するための最小限のきまり。道路を職場として使わせて頂くという感謝の気持ちと、常に「思いやり」と「相手に譲る」という姿勢でハンドルを握るのがプロドライバーである。

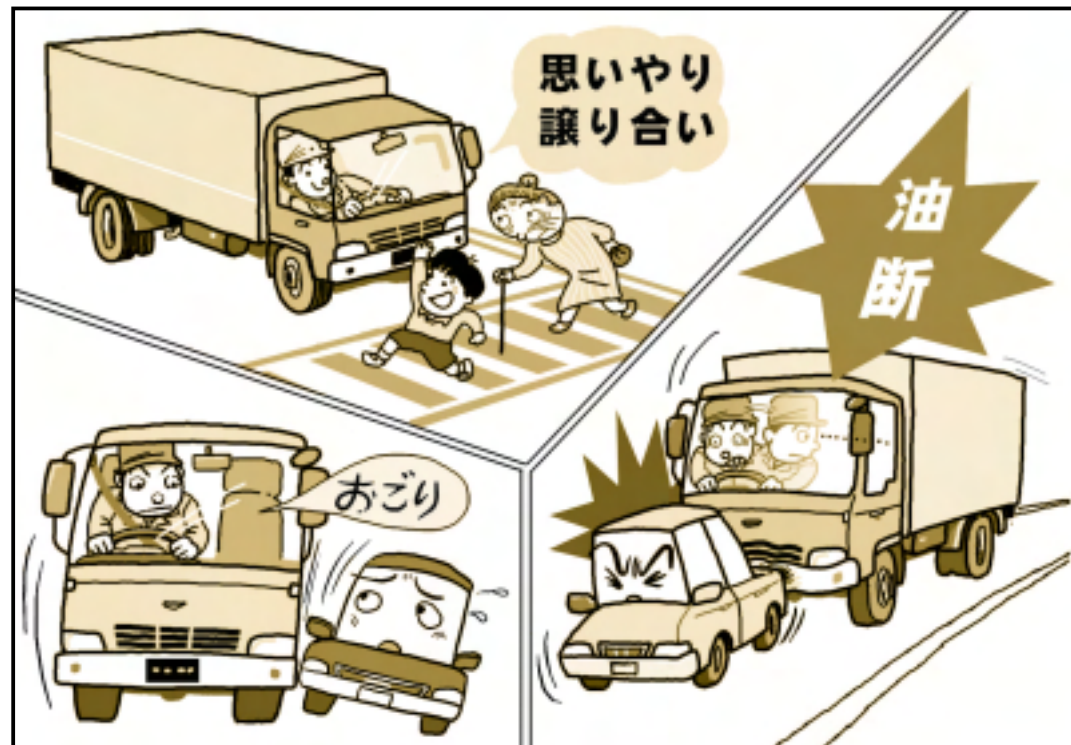
おごりの意識を捨てる

トラックは運転席が高く他車や歩行者を見下ろす形になるので、無意識のうちに「威圧運転」や「嫌がらせ運転」を行っていることがある。

社会正義の原則にのっとり「強者は弱者を助ける」立場にたつ運転こそ大切である。

油断をしない

「毎日この道を走っているから」という油断は大敵である。油断の典型的なケースが「わき見」である。わき見により、前車の停車に気づくのが遅れ追突したり、歩行者の発見が遅れはねてしまう事故が多くある。わずかな緊張感の緩みが取り返しのつかない事故を引き起す。



8. 運転マナーの基本(その2)

過信しない

運転に自信を持つことは大切。しかし、「自分は運転がうまい」という過信は、安全運転の基本を失わせ、「無謀な行為」をさせる原因となる。

「急ぎ」や「あせり」をおさえる

「急ぎ」や「あせり」は、スピードの出し過ぎ、強引な追越しや車線変更、一時停止の無視などの危険な運転をしがちである。

「急ぎ」や「あせり」があると他車の動きが遅く思われ、全体の交通の流れに対する「配慮」がなくなる。

「急いだり、あせったりしたとしても、そんなに早く走れるわけでもない」と考え気持ちをおさえるのがプロドライバーである。

「カッカ」したり「カリカリ」しない

「カッカ」や「カリカリ」は、的確な判断力を失うだけでなく、他車の運転行動が少しでも自分の気にさわると、仕返しをしようとする行動に出がちになる。

「事故を起こしたら何にもならない」と考え冷静な運転を行うことが大切である。



9 . 接遇マナーの大切さ

輸送の品質アップにつながる接遇マナー

輸送の基本は、「安全・確実・迅速」に荷物を運ぶことであるが、最近では輸送の高品質化が一層求められている。

相手先に好感を与え、信頼と安心を得るような「接遇マナー」を身につけ輸送の品質アップをはかることは、プロドライバーの大切な条件の一つである。

ドライバーは会社の顔

ドライバーは、直接荷主や配送先の人と個人としてだけでなく、自分の勤務する「**運送**」を代表する「**顔**」として接しているのである。

ドライバーは荷主の代理人

配送先に対するドライバーの対応や態度が悪いと、荷主の信用も失い、取引が中止になることさえある。

ドライバーは荷主に代わって配送していることをしっかりと認識し、誠意をもって配送先と接し好印象を与えることが大切である。

輸送品質アップにつながる

好感・信頼・安心



安 全 | 確 実 | 迅 速

ドライバーは会社の顔

会社の代表



ドライバーは荷主の代理人



荷主に代わって
配送していることを
しっかり認識！

10. 接遇マナーの基本

必ず「あいさつ」をする

ドライバーと荷主や配送先の人との「かかわり」は、あいさつから始まる。

あいさつは、良い人間関係を築く上での基本である。

相手と接した時には、明るい声で必ずあいさつをするのを忘れないことである。

感じの良い話し方をする

言葉を飾り立て敬語を多用することが、必ずしも好感をもたれるとは限らない。

明るさを第一に心がけ、誠実で心の通った言い方であれば、相手の心を動かし、

言葉や表現が足りなくても相手に理解され、物事はスムーズに進む。

清潔感のあるキチンとした服装をする

服装はその人の人柄や仕事に対する気力、心構えを表すものである。

だらしない服装は、「この人に荷物をまかせて大丈夫?・・・」と不安感を与え、

ドライバーだけでなく輸送そのものにも大きなマイナスとなる。

常に清潔感のあるキチンとした服装を心がけることが必要である。

あいさつ



話し方



服装



11. 乗務前後の点呼

乗務の開始前と終了後には必ず点呼を受け、報告事項を正確に点呼執行者に伝える。
また、乗務開始前及び乗務終了後の点呼のいずれもが対面で実施できない場合は、
運行途中で電話等により点呼（中間点呼）を受ける

乗務開始前の点呼

疾病、疲労その他の理由により安全な運転ができないおそれの有無の申告をする。
運行前の点検の実施又はその確認を行う。

乗務終了後の点呼

乗務に係る自動車や道路状況の通告をする。
他の運転者と交替した場合には、それまでの自動車や道路状況の通告をする。

運行途中での中間点呼

疾病、疲労その他の理由により、安全な運転ができないおそれの有無を申告する。

乗務開始前の点呼



乗務終了後の点呼



12. 乗務等の記録

乗務等の記録

ドライバーは乗務のつと、氏名や自動車のナンバー、乗務の開始や終了の地点や場所などについて記録をしなければならない。

氏名	運転交替地点と日時
自動車のナンバー	休憩や睡眠をした地点と日時
乗務開始や終了地点と日時	大型車の場合は貨物の積載状況
主な経過地点	事故、著しい運行の遅延等の有無とその概要・原因
乗務距離	運行途中に、運行指示書の携行が必要な乗務を行うことになった場合には、その指示内容

運行記録計による記録

車両によっては、運行記録計の取付けを義務付けられている車両もあり、その場合には、運行記録計によって運行データを記録することが必要になる。
運行記録計は、自動車の瞬間速度、運行距離及び時間などを記録するものである。

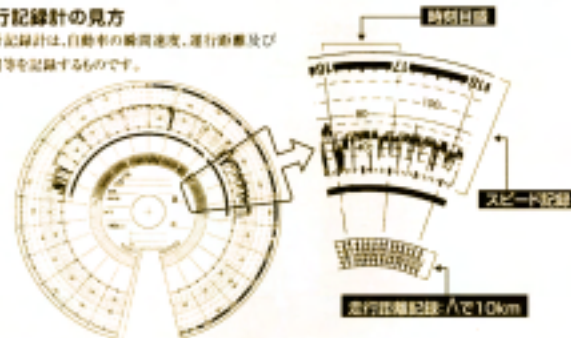
氏名 自動車のナンバー
乗務開始や終了地点と日時 主な経過地点
乗務距離 運転交替地点と日時
休憩や睡眠をした地点と日時
大型車の場合は貨物の積載状況
事故、著しい運行の遅延等の有無とその概要・原因
運行途中に、運行指示書の携行が必要な乗務を行うことになった場合には、その指示内容

乗務等の記録



運行記録計の見方

運行記録計は、自動車の瞬間速度、運行距離及び時間などを記録するものです。



運行記録計による記録

車両によっては
運行記録計の取付けが
義務付けられている



13. 日常点検の励行(その1)

安全な運行と確実な輸送を行うためには、車両が万全な状態にあることが基本条件で、そのためには運行前の日常点検は欠かせない。もしそれを怠れば、車両故障ばかりでなく、それを引き金とした事故の発生や火災による車両や積荷の焼失を招くことがある。このことをしっかり認識し、運行開始前には必ず日常点検を実施することが大切である。

点検整備を怠るとこうなる。

路上故障の発生や思わぬ事故を引き起こす。

臨時整備費の発生、燃費低下などのコスト面の負担を増やす。

納期遅れ、積荷の破損など取引先への業務の信用失墜につながる。

排ガス濃度の上昇、黒煙排出など環境悪化を招き、トラック運送業界の社会的評価を低下させる。

トラックのイメージや運送業界の社会的評価を低下させる。

点検整備を怠ると・・・

路上故障の発生や思わぬ事故を引き起こす

こうなる!



臨時整備費の発生
燃費低下など
コスト面の負担を増やす

納期遅れ、積荷の破損など取引先への信用失墜につながる



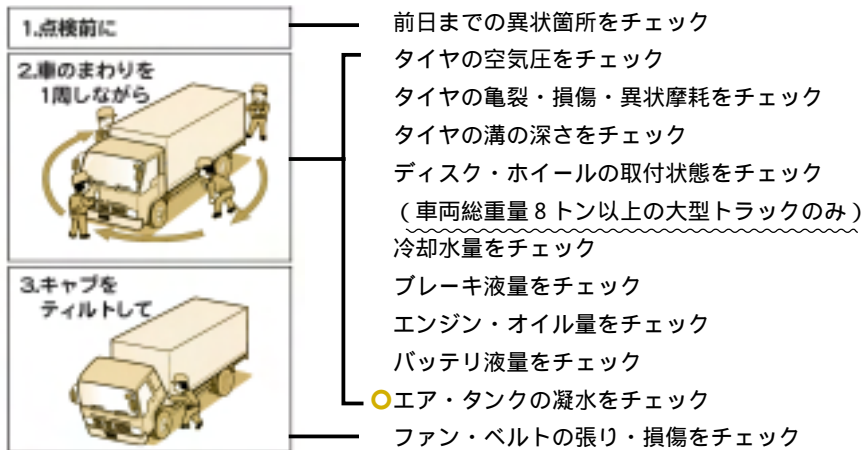
排ガス濃度の上昇
黒煙排出など環境悪化を招きトラック運送業界の社会的評価を低下させる

トラックのイメージや運送業界の社会的評価を低下させる

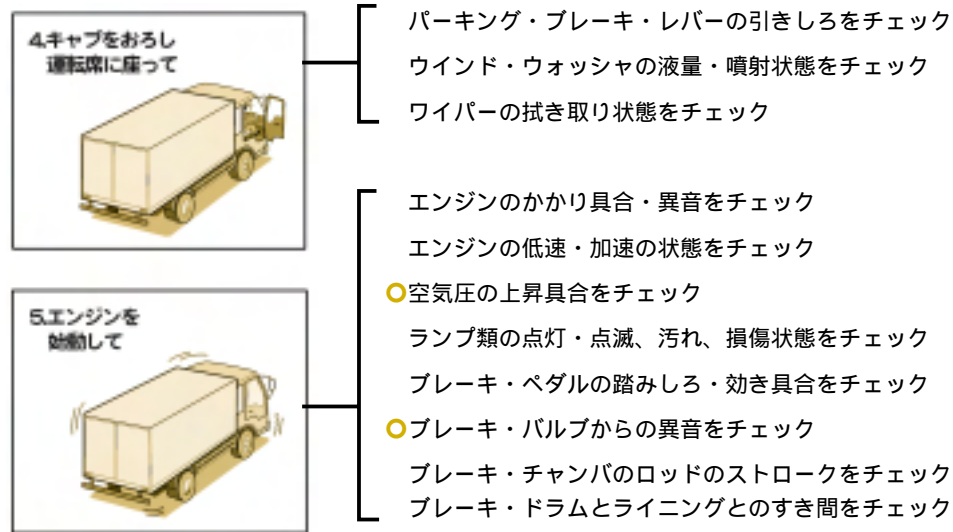
13. 日常点検の励行(その2)

日常点検の順序

日常点検は、効率の良い方法で行えば、決して面倒なものではない。次の順序で実施すること。



毎回点検する項目 適切な時期に点検する項目 ○エア・ブレーキ車の点検項目



14. 交通ルールの遵守

「信頼性の原則」の基礎は交通ルール

信号が赤になれば停止する。左の合図を出せば左折または左への進路変更をする。そういう信頼があるからこそ、安全で円滑な走行が可能なのである。交通ルールを守ることは、自分の安全を守ることである。

交通ルールは最小限の規則

道路を安全・円滑に通行するための最小限の規則が交通ルールであり、これを守ることは、事故を起こさず安全な運転をするための基本である。

交通ルールを守るのがプロドライバー

プロドライバーは交通ルールを正確に理解し、率先してルールを守った運転をしなければならない。

交通ルールの詳しい内容については、運転免許更新時に配布される「交通の教則」にまとめられているので、良く読んで正しく理解すること。



15. その他乗務員の遵守事項

酒気を帯びて乗務しない。

偏荷重が生じないように積載するとともに、荷崩れなどを防止するためロープやシート掛けなどの措置をとる。

過積載をした車両に乗務しない。

踏切内で運行不能となったときは、速やかに適切な防護措置をとる。

酒気を帯びて乗務しない



過積載した車両に乗務しない



荷崩れ防止のロープ、シート掛け



速やかに適切な防護措置をとる



16. 健康保持と増進

安全運転を実施する上で、心身の状態はきわめて影響の大きい要素である。

なぜなら、トラックの運転業務においては、とっさの判断への対応や業務の遂行を行わなければならない時があるからである。

ドライバーにとって重要な健康保持

認知、判断、行動などが、すべてドライバー1人に委ねられる。(単独作業)

走行中は気を休めることができず、たとえ難しい状況下にあっても継続して対処することが必要となる。(連続作業)

とっさの判断が必要となる場面や緊急時などに、即時に冷静かつ適切な判断をすることが必要となる。(即時対応が必要)

運転中は常に運転席に座り、消費カロリーの少ない作業が多い反面、姿勢を変えることができない状態が続く。(定姿勢作業)



17. 規則的な日常生活

心身の健全を保つと同時に、プロドライバーとして規則的な生活を心掛けることは大切なことである。

心掛けておきたいこと

- 夜更かしなどはしないこと。.....とくに1人暮らしでは大敵。
食事は規則正しくとること。.....朝食抜きはもってのほか。
安らぎの場を持つこと。.....家庭の団らんが何よりも一番。
悩みごとは早めに解決すること。.....相談できる友人も大切。
疲労が残らない適度な運動をすること。.....心身のリフレッシュに効果的。
気分転換できる趣味を持つこと。.....余暇の過ごし方も大切。
気持ちにゆとりを持つこと。.....強い自制心を持つことも大切。
イライラした感情を持たないこと。.....ストレスは運転の大敵。



18. 健康診断・運転適性診断の受診

健康診断の受診

プロドライバーにとって、健康状態を健全に保持することは極めて大切であるが、本人が知らないうちに不調になっていくケースもある。

これを予防するために、普段から健康に関心を持ち、定期的な健康診断や健康相談などに積極的に参加すると同時に、診断結果を参考に健康に留意することは重要である。

運転適性診断の受診

「車に乗ると性格が変わる」など、運転にはその人の人柄が表れるといわれる。

運転適性診断を受けて、その診断結果を活用することは大切である。

心身機能は年齢とともに低下するものなので、運転適性診断は、3年に一度は受診することが望ましい。

定期的な健康診断



運転適性診断の受診



19. 疲労が与える影響

疲れた状態でハンドルを握ると、運転に悪影響を与え、事故の大きな原因になる。

疲労が運転に与える影響

意識水準が低下して漫然とした状態となり、注意力や判断力が低下し、見落としや見誤りが増える。

ハンドルやブレーキ操作などが雑になり、正確さが欠けるようになる。また、反応も鈍くなるため、動作が遅れがちになる。

疲れると意識がぼんやりとしたり眠くなる。

イライラしたり怒りっぽくなり、荒っぽい運転になりやすくなる。



20 . 疲労防止のための運転中の留意点

疲れを感じる前に休む

運転中に疲れを感じあわてて休憩をとるよりも、疲れが出ないような運転を心がけ、疲れを感じる前に、早めに休憩をとるようにする。

休憩時には、軽い体操や車両の点検などを行い、体を動かすようにする。

長時間の連続運転をしない

長時間の連続運転は、疲労や過労の大きな原因になる。

4時間を超えて連続運転をしない。

安全のためには、2時間に1回、10分以上の休憩をとる。

無謀な運転をしない

スピードの出し過ぎや無理な追越しなどの無謀な運転をしない。

イライラ運転は疲労を早める原因になる。

常に余裕のある気持ちで運転することが大切である。

運転者の拘束時間・休息期間・運転時間等の基準

拘束時間	基本	1か月について293時間以内(ただし、労使協定があるときは、1年のうち6か月までは1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、320時間まで延長することができる。) 1日については13時間
	最大拘束時間	1日最大16時間(ただし、15時間を超えることができる回数は、1週間につき2回が限度)
休息期間	基本	勤務終了後継続8時間以上
	分割する場合	1日において、1回4時間以上で、合計が10時間以上
運転時間	最大運転時間	2日平均で1日9時間 2週平均で1週につき44時間
	連続運転時間	4時間を超えないこと(なお、連続運転時間を中断させるには、運転開始後4時間の範囲内又は4時間経過直後に1回が連続10分以上、かつ、合計が30分以上の非運転時間が必要となる。)

なお、運転者が1の運行における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は、運転者がフェリーに乗船する場合における休息時間を除いて144時間を超えることはできない。

21. 疲労防止のための日常生活での留意点

疲労の原因は、運転作業だけでなく、日常生活にあるケースも少なくない。プロドライバーであれば、常に次回の乗務を考えて、疲労を持ち越さないような生活を心がけなければならない。

日常生活での留意点

できるだけ一定の時間に床につき、十分な睡眠(最低7時間～8時間)をとる。

バランスの良い食事を規則正しくとり、夜ふかしをしない。

ふだんから、できるだけ体を動かすようにする。ただし、過度な運動は疲労の原因となるのでしない。

休日などには、仕事を離れ、趣味などを積極的に活かし、ストレス解消を図る。

定期健康診断を必ず受け、疾病など早期発見に努める。

中高年ドライバーは、加齢による視力などの心身機能の低下に注意する。



22. 飲酒運転の危険性

プロドライバーの飲酒運転は、あってはならないことである。万一、飲酒運転で事故を起こせば、ドライバーが運転免許の取消や懲役などの重い処分を受けるだけでなく、会社にも大きな責任がかかり、運送事業を継続することができなくなることさえあることをしっかり認識する必要がある。

危険な飲酒運転

速度感覚がマヒして、スピードを出し過ぎる。

気が大きくなり、危険を危険と感じなくなり、無謀な運転をする。

視力が低下し、視野も狭くなるため、信号や計器類を見誤ったりする。

反応時間が遅れたり、的確なハンドルやブレーキ操作ができなくなる。

意識がぼんやりしたり、眠気が生じる。

かぜ薬や花粉症、かゆみ止めなどの抗アレルギー薬のなかにも眠気をもたらすものが多くあり、これらの薬の服用の際には、注意書きをよく読み、薬の作用や影響がわかるまで十分な注意が必要である。



23. 飲酒運転に対する処分

酒を飲んで時間が経っているから大丈夫とはいえない。特に、二日酔いで運転は危険なので、絶対にやめなくてはならない。飲酒後、8時間経過すれば必ず血中アルコール濃度が平常値に戻るということではないが、勤務開始前8時間以上は飲酒しないこと。

罰則の強化

酒酔い運転は、5年以下の懲役又は100万円以下の罰金。違反点数は25点で、「免許取消」。

酒気帯び運転は、3年以下の懲役又は50万円以下の罰金。違反点数と行政処分は以下の通り。

- ・呼気中アルコール濃度0.25mg/l以上：違反点数13点で、「免許停止(90日)」
- ・呼気中アルコール濃度0.15mg/l以上0.25mg/l未満：違反点数6点で、「免許停止(30日)」

以上の行政処分は、いずれも前歴が0回の場合。

酒酔い運転

違反点数25点

免許取消

5年以下
100万円以下



アルコールが
消えるまで 8時間以上

酒気帯び運転

違反点数6点又は13点

免許停止

3年以下
50万円以下



特に二日酔いで
の運転は危険!



主な交通違反の点数・反則金

(反則金の単位：千円)

交通違反の種類	点数	酒気帯び点数		反則金		
		(0.25未満)	(0.25以上)	大型・中型	普通	
酒酔い運転	25					
麻薬等運転	25					
無免許運転	19	20	23			
大型自動車等無資格運転	12	13	19			
酒気帯び運転	0.25以上	13				
	0.15以上0.25未満	6				
過労運転等	13					
速度超過	50km以上	12	13	19		
	40km以上50km未満	6	9	16		
	(高速道路関係)	35km以上40km未満	6(3)	9(8)	16(15)	(40) (35)
		30km以上35km未満	6(3)	9(8)	16(15)	(30) (25)
	25km以上30km未満	3	8	15	25	18
	20km以上25km未満	2	7	14	20	15
	15km以上20km未満	1	7	14	15	12
	15km未満	1	7	14	12	9
放置駐車違反	駐停車禁止場所等	3		25	18	
	駐車禁止場所等	2		21	15	
駐停車違反	駐停車禁止場所等	2	7	14	15	12
	駐車禁止場所等	1	7	14	12	10
信号無視	赤色等	2	7	14	12	9
	点滅	2	7	14	9	7

交通違反の種類	点数	酒気帯び点数		反則金		
		(0.25未満)	(0.25以上)	大型・中型	普通	
追い越し違反	2	7	14	12	9	
交差点安全進行義務違反	2	7	14	12	9	
横断歩行者等妨害等	2	7	14	12	9	
安全運転義務違反	2	7	14	12	9	
整備不良	制動装置等 尾灯等	2	7	14	12	9
		1	7	14	9	7
携帯電話使用等(交通の危険)	2	7	14	12	9	
携帯電話使用等(保持)	1	7	14	7	6	
免許不携帯				3	3	

(注)1. 違反をした場合に酒気を帯びていたときは「酒気帯び点数」の点数となる。なお、「酒気帯び(0.25未満)」は、呼気中のアルコール濃度0.15mg/ℓ以上0.25mg/ℓ未満などの場合で、「酒気帯び(0.25以上)」は、呼気中のアルコール濃度0.25mg/ℓ以上などの場合をいう。
2. 「速度超過」の欄の()内の数字は、高速道路関係の点数および反則金の額である。

処分などの基準点数

過去3年以内の運転免許の停止などの回数	免許の停止	免許の取消し			
		欠格期間1年(3年)	欠格期間2年(4年)	欠格期間3年(5年)	欠格期間5年
0回	6~14点	15~24点	25~34点	35~44点	45点以上
1回	4~9点	10~19点	20~29点	30~39点	40点以上
2回	2~4点	5~14点	15~24点	25~34点	35点以上
3回以上	2点又は3点	4~9点	10~19点	20~29点	30点以上

()内の年数は、欠格期間中または欠格期間終了後5年以内の免許取消歴等保有者の場合

道路交通情報の問い合わせ

(財)日本道路交通情報センター

北海道情報	011(281)6511	群馬情報	027(223)7474	中国高速情報	082(877)9292
北海道高速情報	011(891)8111	山梨情報	055(232)6000	鳥取情報	0857(20)0400
東北・宮城情報	022(225)7711	長野情報	026(244)0011	島根情報	0852(21)3000
東北高速情報	022(226)0626	新潟情報	025(283)5252	岡山情報	086(254)6111
青森情報	017(777)5555	中部・愛知情報	052(954)8888	山口情報	083(922)6622
秋田情報	018(862)7744	中部高速情報	0586(77)3179	四国・香川情報	087(834)3400
山形情報	023(631)3335	北陸高速情報	076(249)1852	四国高速情報	087(823)8188
岩手情報	019(624)2100	静岡情報	054(252)1111	徳島情報	088(622)3344
福島情報	024(535)3421	富山情報	076(432)2223	愛媛情報	089(933)2331
全国・関東情報	03(3264)1331	石川情報	076(266)3141	高知情報	088(825)3377
東北・常磐・東関東高速情報	048(757)2039	福井情報	0776(26)1010	九州・福岡情報	092(651)1331
中央・長野高速情報	042(691)0058	岐阜情報	058(272)3611	九州高速情報	092(925)4000
関越・北陸高速情報	025(233)0102	三重情報	059(226)7151	佐賀情報	0952(22)7711
東名高速情報	044(866)3410	関西・大阪情報	06(6313)1141	長崎情報	095(821)1331
都内情報	03(5401)7611	近畿高速情報	06(6877)1830	熊本情報	096(382)8686
首都高速情報	03(3239)9801	阪神高速情報	06(6538)0777	大分情報	097(532)8888
神奈川情報	045(212)1111	滋賀情報	077(522)1141	宮崎情報	0985(25)2000
埼玉情報	048(833)1133	京都情報	075(431)1141	鹿児島情報	099(206)1331
千葉情報	043(243)2311	兵庫情報	078(371)1141	沖縄情報	098(866)4840
茨城情報	029(301)0022	和歌山情報	073(475)1141		
栃木情報	028(621)1100	中国・広島情報	082(221)7777		
首都圏ドライバーダイヤル(テープ)		首都圏広域情報	03(3236)0111	幹線道路情報	03(3436)0333
		高速道路情報	03(3264)0222	首都高速情報	03(3221)0555

下記の電話番号をダイヤルすると最寄りの都道府県のセンターに接続されます。(平成19年6月現在)

全国統一ダイヤル 0570-011011 携帯短縮ダイヤル 8011

参考資料

- 「陸運統計要覧」(国土交通省総合政策局情報管理部 平成18年版)
- 「自動車保有車両数」(国土交通省自動車交通局監修 社団法人自動車検査登録協力会 平成18年3月末現在)
- 「自動車輸送統計年報」(国土交通省総合政策局情報管理部 平成17年度分)
- 「交通事故統計年報」(財団法人交通事故総合分析センター 平成17年度)
- 「交通の教則」(財団法人全日本交通安全協会 平成18年)
- 「人に優しい安全運転」(財団法人全日本交通安全協会 平成14年)
- 事業用トラックドライバー研修テキスト1「トラックドライバーの心構え」
- 事業用トラックドライバー研修テキスト2「安全運転の基本」
- (社団法人全日本トラック協会 平成12年)
- 「プロドライバーの知識」(陸上貨物運送事業労働災害防止協会 平成10年)
- 「プロドライバーの生活と意見」(社団法人全日本トラック協会 平成18年)