昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和2年（2020年）　第2157号



Japan Trucking Association

広報 とらっく

毎月1日、15日発行

7月1日号

発行所 公益社団法人 全日本トラック協会
〒160-0004 東京都新宿区四谷三丁目2番地5
全日本トラック総合会館
☎ (03) 3354-1029（総務部広報室）
http://www.jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで
（定価 税込348円／会員の購読料は会費に含みます）

News Headline 主な紙面内容

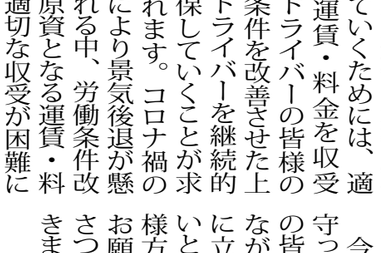
2・3 ・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース（国交省等）

4・5 ・公益社団法人 全日本トラック協会「令和元年度事業報告書」

6 ・寄稿「改正道路法」成立 岸川仁和国交省道路局道路交通管理課長

7 ・中小企業向け新型コロナウイルス感染症関連資金繰り支援（経産省）

8 ・女性の輝く現場から トラガールのお仕事。 秋田港北トラック㈱（秋田県） 吉川 恭子さん



アスファルトローリーへの乗務からキャリアをスタートした吉川さん

今号に掲載した記事の関連資料と関連HPへは全ト協HPバナーからアクセスできます。
▼全ト協会員専用ページのパスワード▼
6/15~7/14 3223
7/15~8/14 1302

コロナ禍に果敢に立向い 業界の健全な発展を

全ト協 第97回通常総会を開催

令和元年度事業報告書・計算書類等を承認



「コロナ禍をともに乗り越えよう」とあいさつする坂本会長（6月25日、全ト協）



坂本 克己 全ト協会長

全日本トラック協会は6月25日、第97回通常総会を開催し、令和元年度事業報告書について報告したほか、令和元年度計算書類や理事の選任・退任などの議案について審議し、承認した（元年度事業報告書を会館3階「全ト協ホール」で開催した。4・5面に掲載）。

本通常総会は、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、会議の規模・時間を縮小し、委任状を活用した上で、全日本トラック総合会館3階「全ト協ホール」で開催した。

会の冒頭、坂本克己会長が「コロナ禍という状況の中、本総会をこのように開催できるとは夢にも思わなかった。本日お集まりいただいた皆様に対し、厚く御礼申し上げる」とあいさつ。その上で、「コロナ禍という非常に厳しい状況にはあるが、トラック運送業界の皆様方のお力を頂戴しながら、なんとか乗り越えていきたい」と力強く語った（詳細別掲）。

議事としては、①令和元年度事業報告書（報告事項）、②元年度計算書類（貸借対照表〔案〕、正味財産増減計算書〔案〕、財産目録〔案〕および収支計算書〔案〕等）、③理事の選任・退任（案）、④新型コロナウイルス感染症対策本部の取り組み、⑤第25回全国トラック運送事業者大会の運営――について審議し、原案通り承認された。

新型コロナウイルス感染症の流行拡大に伴い、4月7日に全ト協内に設置された新型コロナウイルス感染症対策本部（本部長・坂本克己全ト協会長）の取り組みに関しては、①令和2年度補正予算編成に係る与党および行政への要望、②新型コロナ禍の影響を受けたトラック運送業界に係る要望、③感染症拡大防止対策に係る各都道府県トラック協会への支援等、④「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」の策定――について報告。③の中で報告された、①中央近代化基金「激甚災害融資」公募枠50億円から100億円への増額、②2年度（一般会計）の会費免除（5月～9月の5か月分）、③感染症拡大防止対策用品等の購入に係る各都道府県ト協への支援――については、7月9日に開催予定の第221回常任理事会・第186回理事会合同会議において、これらの施策に係る予算案を審議することとしている。

引き続き、副会長、常任理事の退任に伴う感謝状の贈呈が行われた。今回退任する副会長・常任理事は次の通り（敬称略）。

〈副会長〉粟飯原一平（徳島県、在職期数7期半）、須藤弘三（宮城県、同4期）、竹津久雄（全国、同1期半）

〈常任理事〉河崎静生（山口県、同5期）、坂本政彦（山梨県、同3期）、中村利秋（鹿児島県、同2期）

贈呈式では、代表して須藤副会長と中村常任理事が坂本会長から感謝状を受領。代表してあいさつに立った須藤副会長は、「長年にわたり副会長としての重責を果たすことができたのも、坂本会長はじめ皆様方のご指導のおかげ。コロナ禍の中で、標準的な運賃の導入を進めていくには厳しい状況下ではあるが、全国の事業者が標準的な運賃を自分たちのものにできるよう、頑張って取り組んでいただきたい」と激励した。



辻　卓史
全ト協副会長

「全国トラック運送事業者大会」（大阪）本年度は開催中止に

今年10月8日に大阪国際会議場（グランキューブ大阪）で開催予定だった、「第25回全国トラック運送事業者大会」の運営に関しては、開催に向けて準備を進めてきた近畿トラック協会の辻卓史会長（全ト協副会長）から報告が行われた。

6月17日に6府県会長の出席のもとで開催された近畿トラック協会長会議の中で、本年度の事業者大会の開催について検討が行われ、新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言が解除されたものの、集会について依然として参加人数など厳しいガイドラインが示されていること、また、今秋以降に感染拡大の第2波の発生が懸念されていることを鑑み、「本年度の開催を見送るべき」との意見で一致した。

辻近畿ト協会長からの報告を受けて本総会で審議が行われた結果、本年度の事業者大会の開催中止が正式に承認された。

辻近畿ト協会長は、「大阪で9年ぶりの開催となる本大会に向けて、3年ほど前から準備を進めてきたが、開催中止という結果となり、本当に残念である」と語った。



須藤　弘三
全ト協副会長

坂本会長あいさつ（要旨）

荷主に対して「標準的な運賃」の普及促進

コロナ禍というこれまでにない状況下において、このように通常総会が開催できるとは夢にも思いませんでした。本日お集まりいただいた皆様に、まずは御礼申し上げます。

全世界的に拡大を続けている新型コロナウイルス感染症に立ち向かうため、トラック運送業界としてもこれまで様々な取り組みを進めてまいりました。

まず、社会全体に対する取り組みとして、「社会と生活（くらし）を支え続けるトラック」の重要性を訴えるため、全国紙・ブロック紙等16紙に広告を掲載し、業界への一層のご理解・ご支援を訴えました。これをご覧になった皆様からは、「トラックドライバーの皆さんのおかげで、コロナ禍においても生活に必要なものを必要な時に手に入れることができる」など、非常にありがたいメッセージを頂戴しました。

また、経営的に困難な状況に置かれた運送事業者の皆様を守り抜いていくため、政府・与党に対して業界への支援を要望してまいりました。雇用調整助成金の特例措置や、様々な資金繰り対策など、実現したものも数多くありました。中でも、「地域経済の再活性化」に向け、地域経済と密接に繋がっているトラック運送業界への支援を力強く訴えてまいりました。

当業界が健全な発展を遂げていくためには、適正な運賃・料金を収受し、ドライバーの皆様の労働条件を改善させた上で、ドライバーを継続的に確保していくことが求められます。コロナ禍の影響により景気後退が懸念される中、労働条件改善の原資となる運賃・料金の適切な収受が困難になると考えられます。厳しい局面ではありますが、荷主の皆様に対して「標準的な運賃」をしっかりとご理解いただけるよう、全ト協としても国土交通省など関係省庁と連携しながら、制度普及に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

今後も我が国の物流を守っていくために、業界の皆様方のお力を頂戴しながら、コロナ禍に果敢に立ち向かってまいりたいと考えております。皆様方のご理解・ご協力をお願いしまして、ごあいさつに代えさせていただきます。

軽油価格情報

全国平均価格：円／リットル（消費税抜き）
▶全日本トラック協会調べ

年　月	スタンド	ローリー	カード
令和２年 3月	95.35	84.47	93.33
令和２年 4月	84.14	70.91	81.79
令和２年 5月	79.04	66.60	76.50

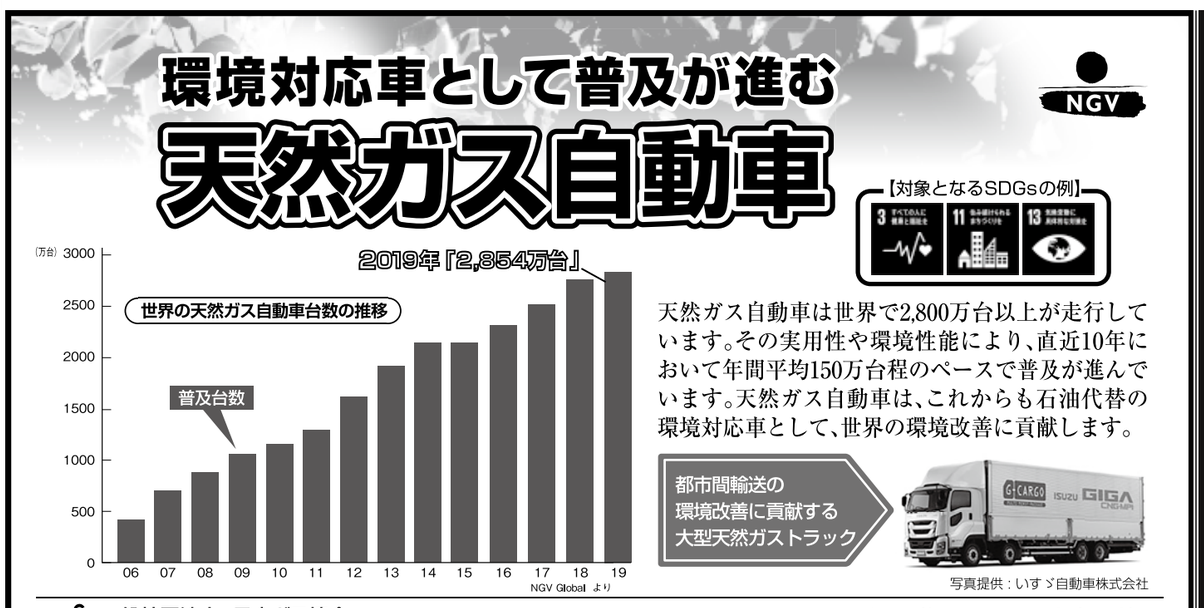
交通事故統計

令和２年５月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽貨物は除く。（）内は前年同月比増減数
▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数					全国の死亡事故件数	交通事故死者数（人）	
大型	中型	準中型	普通	計		5月31日現在	6月28日現在
45（−4）	20（−4）	15（+5）	1（−1）	81（−4）	1,134（−52）	1,155（−57）	1,347（−57）

コラムラインナップ

タイヤケアホントの話【「『M＋S』のルーツに迫る」】…３面／食の新旧街道を行く【「郷土料理のすすめ④」ぬか漬けとぬか炊き】／トラック運送事業者のための経営のヒント【コロナで「物流危機」到来早まる】…７面





ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

特積では1人1か月平均賃金が前年より増加

トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態

全日本トラック協会はこのほど、2019年度版「トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態」を取りまとめた。

同調査は、トラック運送事業に携わる従業員の賃金や労働時間、福利厚生等の実態を職種別に詳細に把握し、労働環境の改善のための基礎資料として活かすために実施するもの。令和元年5・6・7月に支給された給与の1か月平均額およびその時点における労働時間、福利厚生等の実際について、元年11月～12月に調査を実施した。主な調査結果は次の通り。

元年5・6・7月に支給された全職種1人1か月平均賃金は、特別積合せ貨物運送事業者(以下、特積)が33万7000円(前年比2・6%増)、一般貨物自動車運送事業者(以下、一般)が32万4400円(同1・4%減)となった。

男性運転者（けん引、大型、中型、準中型、普通）の1人1か月平均賃金をみると、特積35万5800円(同4・0%増)、一般33万5700円（同0・8%減）となった(表)。

運転者は他の職種と比較して歩合給（運行手当等）や時間外手当(早出、残業、深夜、休日出勤手当等)などの変動給の占める比率が高く、特に特積では大型運転者（61・7%）や中型運転者（53・5%）で5割を超えている。

一方、一般では大型運転者において変動給の占める割合が高い（50・0%）ものの、けん引、中型、準中型、普通運転者では固定給の比率の方が高くなっている。

なお、同調査結果の詳細は全ト協ホームページに掲載されている。

表　職種別平均賃金

業種	職種	賃金 1カ月平均（円） 令和元年度	賃金 1カ月平均（円） 平成30年度	対前年比(%)	賃金+賞与 1カ月平均（円） 令和元年度	賃金+賞与 1カ月平均（円） 平成30年度	対前年比(%)
特積	男性運転者平均	355,800	342,200	104.0	415,100	386,600	107.4
	男性事務員	326,900	339,500	96.3	397,900	391,200	101.7
	男性荷扱手	305,000	263,300	115.8	365,500	303,700	120.3
	男性整備・技能員	306,200	241,900	126.6	366,000	280,600	130.4
	女性運転者平均	261,900	255,200	102.6	303,100	289,300	104.8
	女性事務員	235,100	224,200	104.9	289,200	267,700	108.0
	女性荷扱手	223,300	219,000	102.0	263,000	253,200	103.9
	女性整備・技能員	267,600	－	－	328,700	－	－
	全職種平均	337,000	328,400	102.6	397,600	373,700	106.4
一般	男性運転者平均	335,700	338,500	99.2	371,500	369,700	100.5
	男性事務員	369,800	373,000	99.1	446,700	438,600	101.8
	男性荷扱手	290,600	297,800	97.6	340,500	346,800	98.2
	男性整備・技能員	305,400	326,400	93.6	349,000	386,200	90.4
	女性運転者平均	274,400	294,700	93.1	299,100	319,800	93.5
	女性事務員	236,700	239,500	98.8	281,200	285,200	98.6
	女性荷扱手	204,300	224,300	91.1	235,800	260,700	90.4
	女性整備・技能員	308,300	260,300	118.4	354,900	318,600	111.4
	全職種平均	324,400	328,900	98.6	368,400	369,200	99.8
合計	男性運転者平均	346,600	339,500	102.1	395,200	374,500	105.5
	男性事務員	347,900	362,700	95.9	421,800	424,000	99.5
	男性荷扱手	298,200	293,000	101.8	353,600	340,800	103.8
	男性整備・技能員	305,700	313,400	97.5	357,600	369,900	96.7
	女性運転者平均	271,200	289,300	93.7	300,100	315,700	95.1
	女性事務員	236,000	236,000	100.0	284,900	281,200	101.3
	女性荷扱手	209,100	224,300	93.2	242,700	260,600	93.1
	女性整備・技能員	278,900	260,300	107.1	335,900	318,600	105.4
	全職種平均	331,000	328,700	100.7	383,700	370,300	103.6

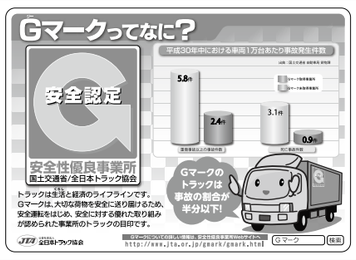
全ト協行事予定（7月1日～7月31日）

▽7月9日
・正副会長会議
・第221回常任理事会・第186回理事会合同会議
▽7月17日
・第50回物流政策委員会

SA・PAで「Gマーク」テーブルステッカーPRを実施

7月、全国38か所で全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である全日本トラック協会は、安全性優良事業所認定制度（Gマーク制度）を、業界内のみならず広く一般にも周知することを目的に、Gマークの PR活動を実施する。

同活動の実施期間は、7月1日(水)～31日(金)で、左表の通り、全国38か所の主要サービスエリア（SA）・パーキングエリア（PA）で実施。フードコート等に設置されたテーブルにステッカー（写真）を貼付し、「Gマーク＝安全なトラック（事業所）の証し」であることを広く周知する。



全ト協行事予定（7月1日～7月31日）

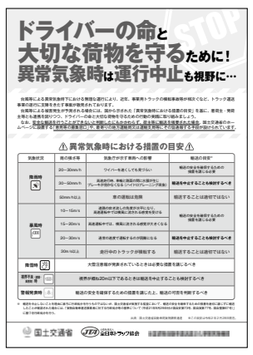
▽7月9日
・正副会長会議
・第221回常任理事会・第186回理事会合同会議
▽7月17日
・第50回物流政策委員会

台風等による異常気象時下の輸送の在り方

リーフレットとポスターを同封

全日本トラック協会は台風シーズンを前に、国土交通省が今年2月28日に発出した通達「台風等による異常気象時下における輸送の在り方」について分かりやすく解説したリーフレットを改訂した。昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主に輸送を強要され、トラックが横転するなどの事故が発生していることから、台風等の異常気象時における輸送の在り方の目安を定めたもの。輸送の目安等として降雨時・暴風時などの気象状況に応じて車両への影響を示すとともに、輸送の安全を確保するための措置を講じる目安について定めている。今回の改訂では、輸送の目安を判断するための情報等の入手先を最新に改めたもので、「気象情報」、「道路・交通情報」などの入手先を更新した。

なお、同リーフレット本体（写真・A4判4ページ）と同リーフレット裏面の気象情報等入手先ポスター（ブランケット判1ページ・掲示用）を今号の『広報とらっく』に同封している。



新型コロナウイルス感染拡大防止のため申請書類提出は「郵送」が原則に

2020年度「Gマーク制度」申請受付スタート

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である全日本トラック協会は、7月1日(水)～14日(火)（土・日曜を除く）に「2020年度貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）」の申請を受け付ける。

申請に際しては、①インターネットの申請書作成システムを利用した申請、②複写式申請書（手書き記入）による申請【申請書実費1000円（税込）が必要】――の2種類のうちいずれかを選択する。

今年度は、新型コロナウイルス感染拡大防止を図るため、申請は地方実施機関（都道府県トラック協会）への郵送により受け付けることとしている（7月1日～14日必着）。

なお、申請に関する詳細は、全ト協ホームページを参照のこと。

労務 Q&A　第206回

休日労働にすぐ代休付与すれば36協定不要か

Q 弊社では、労働者に休日労働をさせても、その後すぐに代休を与えることとしています。こうした場合は、36協定は不要だと思いますが、いかがでしょうか。

A **法定休日の場合は締結・届け出、割増が必要**

【解説】ご質問の休日労働と代休の問題については、休日労働をさせた休日が法定休日かそれ以外の休日によりその取扱いが違ってきます。

まず、法定休日の場合です。労働基準法第35条では、「使用者は、労働者に対して、毎週少くとも1回の休日を与えなければならない」としており、法定休日の基本は週1回です。もっとも同条の第2項では、「前項の規定は、4週間を通じ4日以上の休日を与える使用者については適用しない」と、4週4日以上の範囲での例外も認めています。

こうした法定休日に休日労働をさせる場合には36協定が必要になります。すなわち、法定休日に関しては労基法第36条により、事業場の過半数労働組合または過半数代表者との時間外・休日労働協定、いわゆる36協定の締結・届け出と、同第37条により、3割5分以上の割増賃金の支払いが義務付けられているからです。ただし、この場合でも、休日労働が禁止されている満18歳に満たない年少者については除外しなければなりません。

実務面では、協定に際しては、「休日労働をさせる労働者の範囲」「休日労働をさせることができる場合」「労働させることができる休日の日数」などの事項を協定しなければなりません（同第36条の第2項）。所定の届出様式（様式第9号）では、①休日労働をさせる必要のある具体的事由、②業務の種類、③満18歳以上の労働者数、④所定休日（任意）、⑤休日労働をさせることができる法定休日の日数、⑥労働をさせることができる法定休日における始業及び終業の時刻――について記入することが求められています。

もう一つは、法定休日以外の休日の場合です。例えば、週休2日制による法定休日を上回る休日や国民の祝祭日がこれに当たります。これらの休日に働かせても、いずれも労基法上の休日労働にはならないので、36協定は不要ですし、法定の割増賃金を支払う必要もないということになります。仮に週休2日制で土・日曜日を休日と定めていて、どちらが法定休日かはっきりしない場合でも、どちらか1日の休日に休ませていれば、法定の休日付与の要件は充足していることになりますので、他の日の労働はその事業場で定める休日勤務に該当しても、法律上の休日労働にはなりません。休日勤務手当を払うかどうか、あるいは払うにしてもその金額は事業場で自由に決めることになります。ただし、これらの休日に労働した結果、週の実労働時間が40時間を超えると時間外労働が発生しますので、注意する必要があります。

なお、休日労働の取扱いについては、代休のほかに、休日振替という方法もありますので、念のため。

法令○×クイズ　～合図・進路変更編～



❶右左折時や進路変更時には合図が必要だが、徐行や停止をするときには合図は必要ない。（○・×）

❷右左折などの合図が必要な行為をしないにもかかわらず合図をするのは違反である。（○・×）

❸同一方向に進行しながら進路変更をするときは、進路変更する地点の30メートル手前で合図を出さなければならない。（○・×）

❹環状交差点を出るときは、合図しかつその行為が終わるまで合図を継続しなければならない。（○・×）

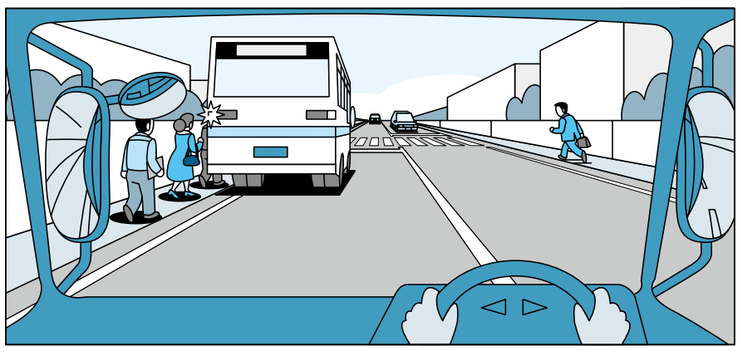
❺進路変更をすると、後続車が急ブレーキや急ハンドルで避けなければならないような場合には、進路変更をしてはならない。（○・×）

（解答は7面）

危険予知訓練（KYT）シート：交通事故防止編
あなたならどうしますか?

〔第124回〕「通勤時間帯のバス停付近」

状況　あなたは、朝の通勤時間帯の片側1車線の道路を走行しています。前方のバス停にはバスが停車しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるにはどのような運転をすればよいでしょうか、考えてみましょう。



○ ◆どのような危険がありますか？

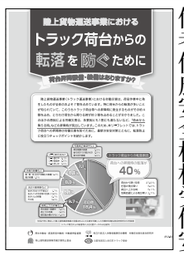
○ ◆どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

（解説・7面）

この角を基準に拡大率を141%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

厚労省「荷台からの転落防止」リーフレットを作成

7月1日から「全国安全週間」



厚生労働省と（独）労働者健康安全機構労働安全衛生総合研究所はこのたび、トラック荷台等への昇降時における転落災害の防止に焦点を当てたリーフレット「陸上貨物運送事業におけるトラック荷台からの転落を防ぐために―荷台昇降設備・装備はありますか?」（写真）を作成した。

同研究所によると、陸上貨物運送事業における労働災害の約7割が荷役作業中に発生しており、さらに荷役作業中の災害の中でもとりわけ多いトラック荷台等からの墜落・転落の発生状況を分析した結果、荷台昇降時に集中していることが分かった。

このため、同リーフレットでは荷台昇降時の災害防止に焦点を当て、国内で実際に使用されている荷台昇降用のステップやグリップの装着例など転落防止対策を紹介している。

また、同省では、7月1日(水)から7日(火)までを「全国安全週間」として、各職場における巡視やスローガンの掲示、労働安全に関する講習会の開催など、さまざまな取り組みを行う。

なお、同リーフレットは、今号の『広報とらっく』に同封するとともに、全日本トラック協会ホームページからダウンロードが可能。

警察庁 改正道路交通法 6月30日施行

「あおり運転」に免許取消し



令和2年6月10日に公布された道路交通法の一部を改正する法律により、「妨害運転（あおり運転）」に対する罰則が創設され、同年6月30日に施行された。これにより他の車両等の通行を妨害する目的で、急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持等の違反を行うことは、厳正な取締りの対象となり、最大で懲役3年以下または罰金50万円以下の刑に処せられることとなった。また、妨害運転により著しい交通の危険を生じさせた場合は、最大で懲役5年以下または罰金100万円以下の刑に処せられる。さらに、妨害運転をした場合は運転免許を取り消されることとなった（表1）。

また、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律も改正され（令和2年6月12日公布、令和2年7月2日施行）、危険運転致死傷罪の対象となる行為が追加された。妨害運転のような悪質・危険な行為により人を死傷させた場合には、危険運転致死傷罪（妨害目的運転）等にも当たる場合があり、さらに厳罰に処せられることとなる（表2）。

なお、今号の『広報とらっく』に、警察庁が同法改正にあたって制作したリーフレット（写真）を同封している。

表1　あおり運転行為と罰則等

行為	具体例	罰則等
1、妨害運転（交通の危険のおそれ） あおり運転をした場合 （ほかの車両等の通行を妨害する目的で危険を生じさせるおそれのある行為をした場合）	・通行区分違反（対向車線からの接近） ・急ブレーキ禁止違反 ・車間距離不保持 ・進路変更禁止違反（危険な車線変更） ・追い越し違反（割り込み運転） ・減光等義務違反（パッシング） ・警音器使用制限違反（不必要なクラクション） ・安全運転義務違反（幅寄せや蛇行運転） ・最低速度違反（高速等） ・駐停車違反（高速等）	・3年以下の懲役または50万円以下の罰金（前歴や累積点数がある場合には最大5年） ・違反点数25点 ・免許取り消し（欠格期間2年）
2、妨害運転（著しい交通の危険） あおり運転のせいで、危険が生じた場合（高速道路等で著しい危険を生じさせた場合）	・相手車両を停車させる ・衝突事故を発生させる　など	・5年以下の懲役または100万円以下の罰金（前歴や累積点数がある場合には最大10年） ・違反点数35点 ・免許取り消し（欠格期間3年）

表2　自動車運転死傷行為と罰則

主な行為（太字が追加分）	罰則
走行する車の前で停止するなど著しく接近する運転	人を負傷させた場合：懲役15年以下 人を死亡させた場合：懲役1年以上20年以下
高速道路や自動車専用道路で停車するなどの方法で走行中の車を停止または徐行させる	
アルコールや薬物の影響で正常な運転ができないのに車を運転する	
制御できないほどの猛スピードで運転する	
走行中の車の前に割り込んだり接近したりする	

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

コロナ流行に備え物流事業者向け休憩施設整備を強化

駐車マス拡充・駐車予約システム実証実験など

国土交通省は6月18日、「物流事業者が利用する休憩施設の環境整備」など、新型コロナウイルス感染症拡大に対応するための当面の道路施策を取りまとめ、発表した。

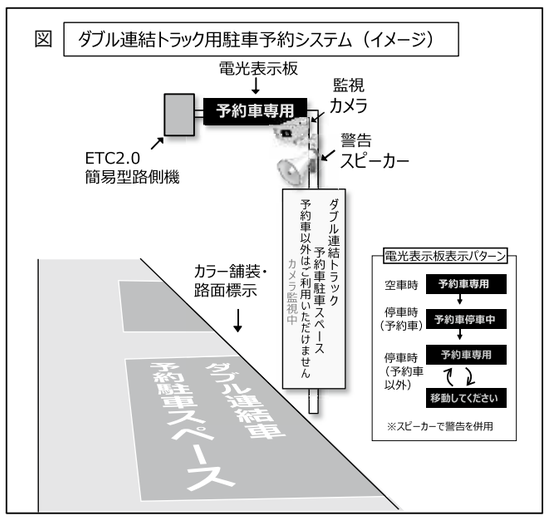
国交省では同施策について、新型コロナウイルスとともに生きることを前提に、生活の仕組みを変えていこうとする「ウィズコロナ」の考え方を踏まえ、今後の同感染症流行に備えるものと位置付けている。なかでも、コロナ禍においても機能を維持することが不可欠な物流事業者にとって、働きやすい環境の整備を図るため、国交省では各高速道路会社と連携して次の取り組みを進めていくとしている。

①休憩施設における駐車マス拡充

高速道路の休憩施設において顕在化している駐車エリアの混雑の緩和を図るため、駐車マスを拡充する（平成30年度～令和2年度）とともに、ETCを活用して駐車場の車種別満空情報をリアルタイムで把握できるシステムを、東名高速道路・新東名高速道路の全ての休憩施設に整備する（2年度以降）。

②ダブル連結トラック用の駐車予約システムの導入（実証実験）

ダブル連結トラックの確実な休憩スペースの確保のため、新東名浜松いなさインターチェンジ（IC）外に予約駐車スペースを整備（2年度末、駐車台数約30台）し、同システムの実証実験を開始。また、東名足柄サービスエリア（SA）の上り線（同1台）と、新東名静岡SA、新名神土山SAの上下線（同上り・下り各1台）に予約駐車スペースを整備し、ETC2.0対応路側機および電光表示板、監視カメラ等により予約者の駐車等を管理する同システム（図）の実証実験を行う（足柄SAは2年度末、静岡SA・土山SAは3年夏以降の実証実験開始を予定）。



③休憩施設における災害時を含め持続可能なシステムとして機能。

②災害から人と暮らしを守る道路

激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶させることなく確保し、人命や経済の損失を最小化する。

なお、同ビジョンは、国交省ホームページよりダウンロード可能。

新東名の一部区間で6車線化運用開始へ

今年度中に約145キロメートルが片側3車線に

国土交通省は6月16日、現在中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）が工事を進めている新東名高速道路御殿場ジャンクション（JCT）～浜松いなさJCT間（延長約145キロメートル）の6車線（片側3車線）化事業について、7月16日より順次6車線運用を開始すると発表した。

同事業は、平成30年6月に閣議決定された「未来投資戦略2018」において、物流の生産性向上等のために講ずべき施策として位置づけられている。6車線化により、大型車と普通車の混在が緩和されることによる円滑性や、無理な追い越しが減少することで安全性が向上する。また、昨今利用実績が拡大しているダブル連結トラックの安全走行に寄与するなど、物流の生産性向上も期待される。

7月16日には、長泉沼津インターチェンジ（IC）～藤枝岡部ICの下り線（同約72キロメートル）と、新静岡IC～藤枝岡部ICの上り線（同約19キロメートル）が完成。また、その他の区間についても今年度中の6車線運用の開始を予定している。

なお、工事区間では路肩が狭くなっているほか、最高速度が時速80キロメートルに規制されている区間もあるため、NEXCO中日本では走行の際の注意を呼びかけている。

2040年に向けた道路のあり方を提言

「持続可能な物流システム」など

国土交通省社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会（部会長・石田東生筑波大学名誉教授・特命教授）は6月18日、赤羽一嘉国土交通大臣に対して、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」を手交した。

同ビジョンは、道路政策を通じて実現を目指す2040年の日本社会の姿と政策の方向性を取りまとめたもの。今後、移動がどう変わり、道路の景色がどう変化するのか、5つの将来像を予測しつつ、10の政策の方向性を示している。

同ビジョンで掲げられた、トラック運送業界に関係する政策は次の通り。

①持続可能な物流システム

自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により自動化・省力化された物流が、平時や災害時を含め持続可能なシステムとして機能。

②災害から人と暮らしを守る道路

激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶させることなく確保し、人命や経済の損失を最小化する。

なお、同ビジョンは、国交省ホームページよりダウンロード可能。

大型車の駐車マス数が約20％増加

中央道談合坂SA（上り）

中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）は、中央自動車道談合坂サービスエリア（SA）上り線の駐車場改良工事を6月末に完了し、供用を開始した。

同SAでは、主に大型車エリアが夜間に、普通車エリアが昼間に混雑する傾向があった。今回の工事では、既存の敷地を拡大することなく、駐車区画の配置の変更と合わせて大型車・普通車の両方が利用可能な兼用駐車マスを増設。それにより、大型車の駐車台数が135台から160台と、25台分（従来比約1・2倍）増加した。

NEXCO中日本では、今後も休憩施設の改善に努めていくとしている。

宅配便再配達率が大幅に低下

新型コロナによる在宅時間増加が影響

国土交通省は6月26日、令和2年4月の宅配便（大手宅配事業者3社）再配達率が8・5％（前年同月比約7・5ポイント減）と、調査開始以来最も低くなったと発表した。

エリア別では、都市部8・2％、都市部近郊8・5％、地方10・1％となった。

今回の調査結果について、国交省では、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出自粛要請等から宅配便利用者の在宅時間が増加し、1回での受け取りが増えたこと等が影響したものとみている。

国交省では、今後も同調査を通して再配達の発生状況を継続的に把握し、再配達削減に取り組んでいくとしている。

環境省　気象庁

関東甲信を対象に「熱中症警戒アラート」（試行）を発表

熱中症予防行動の徹底を呼びかけ

環境省と気象庁は関東甲信地方で、「熱中症警戒アラート（試行）」の発表を、7月1日より実施する。

近年、熱中症搬送者数が著しい増加傾向にあり、国民生活に大きな影響を及ぼしている。そのため、環境省と気象庁では、熱中症予防行動を効果的に促すための情報提供として、熱中症の発生との相関が高い暑さ指数（WBGT）を用いた新たな情報発信を実施する。

今年度は、7月1日～10月28日に、関東甲信地方の1都8県（東京都、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、神奈川県、山梨県、長野県）を対象に、熱中症の危険性が極めて高くなる（WBGTが33度を超える）と予想される前日あるいは当日に、地方公共団体の防災無線や報道機関等を通じて同アラートを発表。発表の際には、日頃から実施している熱中症予防対策の普段以上の徹底を呼びかける。対象地域以外の地域では、従来通り、「高温注意情報」が発表される。

なお、令和3年度からは、全国で同アラートを本格実施する予定。

厚労省

「道路貨物運送業」「自動車運転従事者」が最多に

脳・心臓疾患に関する事案の労災補償状況

厚生労働省は6月26日、令和元年度「過労死等の労災補償状況」を取りまとめ、公表した。

過労死等に関する労災請求件数は2996件（前年度比299件増）。また、支給決定件数は725件（同22件増）で、うち死亡件数は174件（同16件増）となった。

脳・心臓疾患に関する事案の労災補償状況をみると、業種別（中分類）では請求件数、支給決定件数ともに「道路貨物運送業」が144件（うち死亡43件）、61件（同29件）と最多となった。また、職種別（同）では、請求件数、支給決定件数ともに「自動車運転従事者」が177件（同52件）、67件（同29件）と最多となった。

年齢別では、請求件数、支給決定件数ともに「50～59歳」が333件、91件と最も多かった。

タイヤケアホントの話

タイヤジャーナリスト 渡辺 剛満

第110回「『M＋S』のルーツに迫る」

タイヤの側面に「M＋S」（MUD＆SNOW）の刻印があれば、それはオールシーズンタイヤで、雪の降り始めや、「ある程度」の圧雪路面は走行可能です。しかしながら、この「ある程度」の基準はいまだに数値化されていません。

そこで、この「M＋S」は一体どのような背景から誕生した記号なのか調べてみました。

古くからタイヤ市場をけん引してきた欧米の文献によると、そもそも「M＋S」は、乗用車や小型トラックに使われていた縦溝主体の「リブタイヤ」と区分するために作られた印だったようです。

「M＋S」の印が付いた初期のタイヤは、接地面が凸凹しており、現在のタイヤに使われていたゴムは、現在も同様ですが、夏用タイヤのゴムと同じく気温4℃前後で硬くなり、凍結した路面や雪解け時の路面ではまったく機能しません。当時もその致命的な弱点は分かっていたので、各メーカーは冬場を安全に走行できるタイヤの開発に乗り出しました。

そこから誕生したのが「スリーピーク・マウンテン・スノーフレーク（3PMSF）」マーク入りのタイヤです。過去にも当コラムで何度か紹介しましたが、山の形をした「3PMSF」は、欧州（EU）のタイヤ規制から誕生した認証マークであり、日本国内では、このマークさえあれば、冬用タイヤ規制が行われている高速道路も通行できます。

また同マークは、性能評価の基準も明確です。まずは、自社製品の「M＋S」印付きタイヤと比べて、雪上性能が25％以上向上されていることが条件です。積雪5㎝程度の路面で、ブレーキおよび発進テストを10回程度繰り返し、さらに雪のない氷点下の路面でも同様のテストを行い、その平均値が25％以上アップしていれば、「3PMSF」マークがタイヤの側面に刻印されます。

ただし、完全な凍結路面では、テストが行われていません。ですから、完全な凍結路面を走る場合には、スタッドレスタイヤ（に匹敵するウインタータイヤ）にチェーンが必要です。



「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく
ISUZU

新型ギガはふらつき運転の抑制と、渋滞にも
追従するクルーズ機能で運転疲労を軽減します。

クラス唯一
低速走行時パワステアシスト機能付※1
レーンキープアシスト（LKA）※2



65㎞/h以上で走行時、車両を車線内に収めるようにシステムがステアリングをアシスト制御。発進・後退時等にステアリングの操作を軽減し、駐車時の運転をサポートする低速時パワステアシスト機能も装備しています。
※1.2020年6月現在、いすゞ調べ ※2.一部車型にオプション

広角検知可能
ミリ波レーダー＋カメラによる二重検知
全車速ミリ波車間クルーズ
（スムーサーGx搭載車）



加速／減速制御に加え、渋滞追従機能も装備し発進／停止を含め、全車速域でのクルーズ走行を実現。ミリ波レーダー＋カメラ（標準＆広角 2つのレンズ）の広角検知で割り込みにも配慮しています。

●先進安全装置は、ドライバーの安全運転を支援するシステムであり、車両の限界を超えた走行を可能にするものではありません。本装置を過信せずに、つねに安全運転を心がけてください。

もっと走れる明日のために。
NEW GIGA



動画公開中!

ぶつからない車を目指して。

高速道路も
渋滞も、
安全に。快適に。

トラックと物流ビジネスに関することは、すべてプロフェッショナルパートナーISUZUへ。いすゞ自動車（株）お客様相談センター 0120-119-113 9:00～12:00、13:00～17:00月曜～金曜（除く所定の休日）https://www.isuzu.co.jp シートベルトをしめ、スピードを控えた安全運転を。点検整備をしっかりしましょう。

公益社団法人 全日本トラック協会

令和元年度 事業報告書

1面に関連

事業活動の概要

Ⅰ. 一般情勢

令和元年度の我が国の経済は、中国経済を中心とした世界経済の減速、昨年10月から導入された消費税の増税などにより景気を押し下げる要因があったが、内需に支えられ緩やかに回復しているとの判断がなされていた。一方、トラック運送業界では、運賃の改善等による増収効果の持続により、人材確保及び燃料コストに係る上昇分がカバーされ、利益率は若干押し上げられたが、引き続き、厳しい財務状況が続いていた。しかしながら、昨年12月に中国で発生した新型コロナウイルスの感染症拡大の影響により、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の1年延期をはじめとして、我が国を含む世界経済は、今後の先行きが不透明な状況となった。

トラック運送業界に関する諸問題については、一昨年12月に貨物自動車運送事業法の一部改正がなされ、本年度は同法の施行に向けた関係省令の制定等について、関係行政機関に対して積極的な働きかけを行った。事業法改正を大きな旗頭に荷主対策の深度化、規制の適正化、標準的な運賃の告示制度の導入等業界を取り巻く諸課題に鋭意取り組んだ。

また、より使いやすい道路の実現を目指し、重要物流道路の更なる拡充や機能強化が推進されるよう取り組むとともに、高速道路の「ミッシングリンクの解消」や「2車線区間の4車線化」並びに「SA・PA駐車マスの解消」などについて、関係行政機関に対して積極的な働きかけを行った。

なお、高速道路通行料金の大口・多頻度割引については、令和元年度補正予算において78億円の予算措置がなされ、ETC2.0搭載車を対象に令和3年3月末まで最大割引率50%が継続されることとなった。

今後とも、トラック輸送の公共的使命を果たすべく、より安定的な輸送力の確保と安心、安全で質の高い輸送サービスを提供していくために、安全対策、環境対策、労働対策、経営改善対策、消費者対策、適正化事業対策、緊急物資輸送体制の確立並びにトラックステーションの管理運営などの諸対策を積極的に推進した。

Ⅱ. 事業活動 最重点施策

(1)貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応

①貨物自動車運送事業法の改正作業に係る対応

・改正貨物自動車運送事業法の中の(1)「規制の適正化」及び(2)「事業者が遵守すべき事項の明確化」については令和元年11月1日に施行された。これらの内容について、国土交通省と連携して、関係省令や通達の改正内容も含んだ解説資料を作成し、周知を図った。

・(3)「荷主対策の深度化」については令和元年7月1日に施行された。荷主への働きかけの規定の新設などを周知するチラシを作成し、「広報とらっく」6月20日号に折り込んで配布するなど周知を図った。また、国土交通省・厚生労働省の連名で、荷主企業・荷主団体に対しても周知を図った。このほか、国土交通省に設置された、輸送実態把握のための「意見等の募集窓口」の周知や荷待ちが多いと推定される箇所の現地調査を行った。

・(4)「標準的な運賃の告示制度の導入」については令和元年12月14日に施行された。国土交通省からの協力依頼を受け、標準的な運賃の設定に向けて適切な原価を把握するための書面調査を令和元年9月～10月に実施した。調査結果を基に、国土交通省において、貸切を前提として距離制・時間制の双方の運賃表を策定、幅は設けず統一的な運賃を設定、ドライバン型のトラックを基準に車格別（小型車2トンクラス、中型車4トンクラス、大型車10トンクラス、トレーラー20トンクラス）に設定、地方運輸局ブロック単位で設定、賃金を全産業の標準的水準に是正などの方針の下に案が策定され、令和2年2月26日に運輸審議会に諮問された。

(2)長時間労働の是正を図るため、生産性の向上や取引環境の改善等「働き方改革」の実現に向けた対策の推進

①「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の普及促進

・「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」について、特にトラック運送事業者が早急に取り組むべきことをより具体的に解説した「解説書」や働き方改革関連法等の概要を周知する「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン等周知セミナー」を都道府県トラック協会と共催した。43協会で50回開催し、アクションプランの普及促進を図った。

・働き方改革の実現に向けた取り組みの実施等の進捗状況を確認するため、令和2年1月～2月に「働き方改革モニタリング調査」を実施した。

②「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の適確な運営

・中央及び全都道府県に設置されている、厚生労働省・国土交通省等行政、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等から構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」について、国土交通省及び厚生労働省等と連携を図るとともに、都道府県トラック協会と意見・情報交換を行い、適確な運営に努めた。中央協議会については、第11回が令和元年10月9日に開催（生産性向上協議会と同時開催）された。

・地方協議会が円滑に運営され、実効性のある取り組みがなされるよう、各都道府県トラック協会に対して、協議会の開催費用や取り組みに係るPR費用などの一部を助成した。

③荷主との連携による生産性向上に向けた取り組みの実施

・トラック運送事業者と荷主が共同して、長時間労働の削減や生産性の向上に取り組んだパイロット事業の成果を取りまとめた「荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と労働時間の改善のためのガイドライン」について、「働き方改革の実現に向けたアクションプラン等周知セミナー」や厚生労働省が全国で46回開催した「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー」等を通じて周知を図った。

・トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会において、加工食品、紙・パルプ、建設資材といった荷待ち時間が長い輸送分野における取引環境や労働時間の改善等について検討が行われた。また、トラック運送事業者と荷主が共同して、コンサルタントの助言の下、長時間労働の削減や生産性の向上に取り組むアドバンス事業が10件実施された。

・国土交通省が設置した、荷待ち時間が長い輸送分野（加工食品、紙・パルプ、建設資材）における生産性向上及び労働時間改善に関する懇談会に対応し、各輸送分野における課題の抽出や改善策の検討に参画した。各懇談会では、輸送分野ごとの「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」が取りまとめられた。

・国土交通省からの協力依頼を受け、待機時間及び荷役作業の最新の実態や荷主の業態別による荷待ち時間の発生状況等を把握するための実態調査を実施した。

・ドライバー不足に対応し、物流機能を安定的に確保するため、トラック輸送の生産性の向上や物流の効率化、多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現に向けて、荷主・国民・物流事業者等の関係者が連携して取り組む「ホワイト物流」推進運動について、国土交通省が全国10か所で開催した『ホワイト物流』推進運動セミナー』を通じて会員事業者や荷主企業に対して周知を図った。令和2年3月末時点の賛同企業数は924社となっている。

・手荷役作業や小ロット多頻度輸送の多い食品輸送の合理化を図るため、農林水産省・国土交通省・経済産業省が設置した「食品流通合理化検討会」に、トラック運送業界から馬渡雅敏副会長と牧田信良㈱マキタ運輸代表取締役が委員として参画し、課題の抽出や改善策の検討等を行った。

④賃金・労働時間等労働環境の現状把握を図るとともに、働き方改革関連法への適切な対応

・働き方改革関連法の国会附帯決議事項として記載された改善基準告示の見直しに向け、労働政策審議会労働条件分科会の下に「自動車運転者労働時間等専門委員会」が設置され、第1回の委員会が令和元年12月19日に開催された。また、トラック・バス・タクシーの分野ごとの「自動車運転者の労働時間等に係る実態調査検討会」が設置された。第1回が令和2年1月31日、第2回が2月17日、第3回が3月6日に開催された。上記委員会及び検討会において、トラック運送業界の経営側委員として、馬渡雅敏副会長（物流政策委員長）と浜島和利物流政策委員が参画し、実態調査の内容や進め方等について検討を行った。

・改善基準告示の見直しに向けた今後の議論の参考とするため、北海道・北東北・九州で長距離輸送を行う事業者及びドライバーの運行状況や改善基準告示の遵守状況等を把握する実態調査を令和元年11月～12月に実施した。

・トラック運送事業に携わる従業員の賃金や労働時間、福利厚生等の実態を職種別に詳細に把握し、労働環境改善に向けた基礎資料を得るため、「トラック運送事業の賃金・労働時間等の実態調査」を実施し、報告書にまとめた。

・「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン等周知セミナー」において、労働関係法令の改正の内容や施行時期等についても周知した。

・職場の労働条件と服務規律を明確にでき、組織的・効率的な企業運営に資する就業規則の作成の一助となるよう、働き方改革関連法など最新の労働関係法令に対応した「わかりやすいモデル就業規則」を作成した。

・国土交通省に設置された「自動車運送事業のホワイト経営の『見える化』検討会」の報告書が令和元年6月25日に発表された。認証制度の正式な名称は「運転者職場環境良好度認証制度」（愛称：働きやすい職場認証制度）で、認証実施団体については公募により一般財団法人日本海事協会が選定された。本制度の今後の進め方や方向性等について、日本バス協会及び全国ハイヤー・タクシー連合会とともに、国土交通省及び日本海事協会と検討を行った。

・政労使の代表がトラック運送事業に係る諸課題に関して意見交換する「第48回物流政策懇談会」を令和元年12月23日に開催した。国土交通省から二見勝之自動車局長以下幹部、労働組合から運輸労連・交通労連・建交労の各委員長以下幹部、全ト協から会長・副会長以下幹部が出席し、トラック運送業界の諸課題と取り組みについて、意見交換を行った。

・運輸労連・交通労連の両労働組合から令和元年12月23日に、改善基準告示の見直し等働き方改革に関する施策の推進、標準的な運賃の告示制度、事業許可の更新制、Gマーク制度、長時間労働抑制及び生産性向上に資する施策の推進、高速道路に関する諸施策の推進、特定最低賃金の確立、人材確保等について共同政策要請を受けた。また、建交労中央運輸労使協議会から令和2年1月27日に、人材確保、安全運行の具体策、公正取引促進に係る施策、改善基準告示の見直し、自動車関係諸税への対応、特定最低賃金、高速道路料金等について要請を受けた。

(3)標準貨物自動車運送約款の浸透等による適正な運賃・料金収受の推進

①標準貨物自動車運送約款、契約の書面化及び下請・荷主適正取引推進ガイドラインの普及・定着

・改正貨物自動車運送事業法の中で、運送約款の認可基準の明確化が図られ、原則として運賃と料金とを分別して収受することが明確となっている運送約款でなければならないことになり、平成29年11月に改正された標準貨物自動車運送約款の内容に沿う形になったことから、「働き方改革実現に向けたアクションプラン等周知セミナー」等を通じて周知を図った。

・標準貨物自動車運送約款や取引条件の書面化についても記載した「原価計算活用テキスト」を各都道府県で開催した「原価計算活用セミナー」で配布し、標準貨物自動車運送約款を踏まえた実務対応や書面化に向けた対応等について説明するなど周知を図った。

②原価管理の徹底等による適正運賃・料金の収受

・中小トラック運送事業者の原価管理等の意識向上により経営基盤の強化を図るため、「原価計算活用セミナー～取引条件見直しに向けた対応～」を全国31協会32か所で開催。経営者など1739名が参加した。今年度は、原価計算の必要性や計算演習に加え、働き方改革及び改正標準貨物自動車運送約款等を踏まえた実務的な対応を取り入れ、さらに経営力の向上を図る内容とした。

・適正な運賃・料金を収受すべくホームページに「運賃原価・com」サイトを設け、各種情報を展開したほか、自社の経営実態を把握する支援ツールの一つとして、車両台数100両まで対応した「トラック運送業における原価計算シート（Excel）」を掲載した。

・中小トラック運送事業者の経営改善に資するため、専門家が事業者の経営状況を診断し、改善策を提案する経営診断促進助成事業を行った。申請実績は、ステップ1（総合的な経営診断）が6件。

・経営分析事業として、平成30年度一般貨物自動車運送事業の車両別、地域別等の経営状況について2392社の営業報告書データを集計し、業界の指標となる経営分析報告書を作成・公表した。「平成30年度は、燃料油脂費、人件費、高速道路利用料の増加等の影響で、利益を押下げる要因となったが、一方で貨物量は堅調に推移し、運賃等の単価改善が継続したことを背景に、営業収益は改善し、費用増加を吸収できたことから、営業損益及び経常損益はともに改善に転じた」ことが了知された。なお、協力事業者に対しては個別企業診断書を作成・送付した。

③その他

・トラック運送事業者と荷主企業との適正取引確保のため、日貨協連と連名でWebKITの成約運賃指数を全ト協ホームページ、トラック業界紙、荷主業界紙等に毎月公表した。

・第43回中央近代化基金融資の公募及び推薦を実施した。補完融資は公募枠30億円に対して推薦決定6件8億7124万円、調整融資は募集枠30億円に対して推薦決定13件2億1308万円であった。激甚災害融資については、「8月から10月にかけての豪雨・暴風雨（台風15、19号等）による災害」に対して公募枠5億円を設定し、推薦決定1件1000万円であった。利子補給助成事業については、都道府県トラック協会が実施する「ポスト新長期等規制適合車」「低公害車及び省エネ関連機器」「5両未満事業者に対する特別増車」融資にかかる利子補給事業に対し、助成を実施。令和元年度における利子補給助成額は、1億3034万円であった。

・各都道府県信用保証協会のセーフティネット保証等の保証を受ける際に支払う保証料の助成事業を行う都道府県トラック協会に対して助成を行った。助成実績は、106件、8662万円。なお、トラック運送事業はセーフティネット保証の特定業種に平成10年7月から令和2年6月まで指定が継続されている。

(4)人材確保対策の積極的な推進

①高校新卒者の採用促進のためのインターンシップを含む総合的な対策の策定及び実施

・トラック運送業界における人材確保対策の促進を図るため、全ト協ホームページにインターンシップ登録サイトを設け、会員事業者、高等学校それぞれに周知を図るとともに、学生のインターンシップを実施した会員事業者に受け入れ費用を助成した。助成実績は、41件437万円であった。

・若年労働者の雇用確保に資するため、トラック運送業界の仕事や魅力を学生等に伝える「TRY!TRUCK!!TRANSPORT!!!」を3万冊作成し、全国の高等学校やインターンシップ参加登録事業者及び各トラック協会を通じて、高校生などに配布した。

・少子高齢化に対応した若年労働者を確保することを目的として、準中型免許取得及び5トン限定準中型免許限定解除に係る費用を助成した。助成実績額は、349件1158万円であった。

・学生に対するトラック運送業界の理解促進を図るため、各都道府県トラック協会が実施した出前授業や業界説明会等の開催費用を助成した。助成額は25協会1016万円であった。

②女性、高齢者及び若年層の採用等を含めた労働力確保及び育成・定着対策の推進

・若年者、女性、高齢者等労働者の確保を図るため、求人、採用方法などに焦点を当てた「トラック運送事業者のための人材確保セミナー～働き方改革実現に向けた対応～」を全国26協会27か所で開催し、経営者、人事担当者など997名が参加した。

・即戦力として活用が期待される退職自衛官に対する事業者からの求人票を都道府県トラック協会を通じ、自衛隊地方協力本部等へ提出する枠組みを平成27年度より設け、令和元年度は5協会40名の求人票を自衛隊に提出した。

③事業後継者等の育成

・将来のトラック運送業界を担う優秀な人材を育成するため、物流経営士の認定事業を実施し、令和元年度は新たに97名（愛知県トラック協会中部トラック総合研修センター認定講座修了65名、東京都トラック協会認定講座修了32名）を認定し、令和2年3月末現在合計2044名の物流経営士が活躍している。

・物流経営士資格の認知度向上を図るため、全ト協ホームページに認定者名簿を掲載しているほか、「広報とらっく」や全ト協提供ラジオ番組において、本資格のPRを図った。

・物流経営士の資質の向上及び物流経営士間の連携強化を図るため、令和2年2月7日に名古屋市で53名が参加した物流経営士研修会を開催した。

・優秀な管理者を育成するため、（独）中小企業基盤整備機構が運営する中小企業大学校の講座受講（全国9校及び通信講座）に対し助成を行った。助成実績は、2558名365万円。また全国9校において、トラック業界の経営改善を図るため、「トラック運送事業経営幹部・管理者向け講座」が開講された。

・次世代を担う経営者等を育成するため、物流に関する専門的な課程を有する流通経済大学への推薦制度を実施した。7名を推薦し5名が合格した。

・事業後継者並びに青年経営者を育成するため、2月21日に東京・京王プラザホテルにて青年部会全国大会を開催し、青年経営者753名が参加した。また、都道府県トラック協会青年組織の代表者が一堂に会する全国代表者協議会を6月、11月、2月に、正副部会長会議を7回、ブロック大会を全国9ブロックで開催し、事業経営に即したグループディスカッション、講演など研修事業を実施した。さらに自民党青年局や倉庫業青年経営者協議会、全国産業資源循環連合会青年部協議会、ドライバーニューディールアソシエーションなど他団体の青年組織との意見交換会を開催した。なお、青年部会の社会貢献事業として、全国の青年経営者から集めた募金を活用し、自動車専門課程を有する高等学校1校に対し、整備実習用トラック各1台を寄贈した。また、平成30年7月豪雨災害の被災地支援のため、全国の青年経営者に義援金を募り、平成31年4月21日に岡山、広島、愛媛県の被災地域の子供たちなど274名をプロ野球・広島東洋カープ主催試合（マツダスタジアム）に招待した。更に9月から10月にかけ、甚大な被害をもたらした令和元年台風15号、19号の被災者を支援すべく、全国の青年経営者に義援金を募り、支援の準備を進めている。

・都道府県トラック協会の青年部会等に所属する経営者等の先進的な創意工夫による収益性向上などの取組に対する顕彰募集を行い、5者が応募し審査委員会による審査の結果、2者（銀賞1者：石見サービス㈱「運び方改革でガッチリ！」、銅賞1者：（一社）東京都トラック協会多摩支部青年部会「物流業界説明・面接会ほか」）が受賞した。

・女性の職業生活における活躍を推進し、トラック運送事業における女性経営者及び女性管理者等の資質の向上を図るため、9月13日に東京・明治記念館にて女性部会全国研修会を開催し、女性経営者及び女性管理者等90名が参加した。また、都道府県トラック協会女性組織の代表者が一堂に会する代表者協議会を2回、ブロック研修会を全国7ブロックで開催し、事業経営や女性・若年者・高齢者等の雇用促進にかかる講演などの研修事業を行った。

・事業承継の方法や好事例をまとめた冊子をHPに掲載し、事業後継者の確保・育成に悩む中小事業者に周知を図った。

④人材確保に係る課題に対する対応策の検討

・上記人材確保セミナーにおいて、ドライバーの採用、育成、定着に係る各種方策について事業者に説明を行った。

・全ト協が中小企業等経営強化法による事業分野別経営力向上推進機関に認定されていることから、長時間労働改善や輸送効率向上に向け、セミナー、ホームページ、「広報とらっく」等を通じ、貨物自動車運送事業分野に係る経営力向上に関する指針の普及啓発を行った。

(5)交通及び労災事故の防止対策の推進

▼交通事故防止対策

①事業用トラックによる交通事故実態の把握と要因分析

・令和元年中における事業用トラックが第1当事者となる死亡事故件数は239件と対前年に比べ14件の減少となった。

・平成29年9月に策定した「トラック事業における総合安全プラン2020」で定めた事業用トラック1万台当たりの死亡事故件数の目標値「1・5件以下」を、各都道府県（車籍別）の共通目標として更なる事故防止対策を講じた。

・特に、事業用トラック1万台当たりの死亡事故件数が多い都道府県に関しては、当該トラック協会の支部等を対象に「事故防止出前セミナー」を行い、重大事故の特徴や対策をわかりやすく解説した。

・また、事業用トラックに係る発生地別交通事故情報を半期ごとに集計するとともに、車籍別、発生地別、車両区分別、道路区分別等詳細に交通事故実態を分析・把握し、全ト協のホームページ上などでの啓発広報に努めたほか、春・秋の全国交通安全運動などにおいて、事業用トラックが惹起する交通事故の特徴を掲載した6種類のポスター等を制作し、事業用トラックに関係する交通事故防止対策の取り組みを促進した。

②追突事故及び交差点、高速道路における事故防止対策の啓発

・高速道路上で約7割を占める追突事故の再発防止を図るため「追突事故防止マニュアル活用セミナー」を8協会で延べ9回実施したほか、トラックの交差点事故への対策として「交差点事故防止マニュアル活用セミナー」を7協会で延べ7回、交差点事故と追突事故を中心テーマにドラレコ映像を活用して重大事故の特徴や対策をわかりやすく解説した「60分でわかるトラック重大事故防止セミナー」を32協会で延べ41回、さらに、事業用トラック1万台あたりの死亡事故件数が多い都道府県を中心に主にドライバーを対象にした「出前セミナー」を7協会で延べ14回開催した。

・道路の老朽化対策に向けた大型車の適正化方針を踏まえ、全ト協が作成した「トレーラの大型化による輸送効率化促進ハンドブック」を活用した研修会を21協会と連携を図り21回開催し、大型・特殊車両の運行の適正化、交通事故防止の徹底を図った。

・全ト協及び都道府県トラック協会の総会、事業者大会等における交通安全決議等により、交通安全に対するトラック運送事業者の意識の定着を図った。また、18協会における事故防止大会実施に対する助成を行った。

・交通事故実態に即した事故防止セミナー等を通じて交通事故防止の意識の高揚を図るため、「WEB版ヒヤリハット集」を引用するなど効果的な映像を活用した「ドライブレコーダ実践セミナー」を6協会で延べ6回実施した。

・「事業用自動車の運転者に対する指導及び監督の指針」（国土交通省告示）の強化に対応し、平成29年に全日本トラック協会が作成した「事業用トラックドライバー研修テキスト」について、最近の法令等の改正内容を盛り込み改訂した。

③安全対策機器等の普及促進

・後方視野等確認支援装置、アルコールインターロックなど安全対策機器に対する以下の導入助成を行い、交通事故防止に有用な機器の普及促進を図った。

・後方視野確認支援装置
1万1315台

・左側方視野確認支援装置
785台

・アルコールインターロック装置
81台

・携帯型アルコール検知器
383台

・衝突被害軽減ブレーキ
3326台

④高度なIT点呼システムの普及拡大

・デジタル式運行記録計等の高度化に合わせ、国土交通省が行う「運行管理の高度化に対する支援」事業を会員事業者等に周知するなどIT機器等を活用した高度な点呼システムの普及拡大を図った。

⑤国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保

・国土交通省が中央及び地方で開催した「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」に出席し、交通事故の発生状況と事故原因、及び安全輸送ガイドライン・マニュアルの周知状況について出席者間で共有した。

・また、交通事故防止と安全輸送ガイドライン・マニュアルの周知・徹底を図るため、各トラック協会海上コンテナ部会単位での「海上コンテナの陸上運送に係る安全講習会」を企画し愛媛県で開催した。

⑥「運輸安全マネジメント」の普及拡大

・運輸安全マネジメント評価対象の最低車両保有台数が平成29年12月に見直され、平成30年4月から200台以上に適用範囲が拡大されたことなどを含め、官民一体で取り組む運輸安全マネジメントについて普及・啓発活動を推進した。

⑦駐車問題見直しへの対応

・平成30年2月に警察庁から各都道府県警察に発出された「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進について」通達に基づき、全日本トラック協会と都道府県トラック協会が連携して駐車規制の見直しに向けた要望活動を展開した。

・また、貨物集配中の事業用トラックに係る駐車規制の見直しに伴う諸課題について情報収集に努め、必要に応じ、改善に向けた関係機関への働きかけを行った。

⑧全国トラックドライバー・コンテストの実施

・安全意識並びに運転技能の向上を図るため「全国トラックドライバー・コンテスト」を150名の参加者により実施した。

⑨トラックステーションの管理運営

・長距離運行トラックの安全運行管理を目的とした全国28か所のトラックステーション（TS）の運営を行い、立寄台数203万台、福祉施設利用者数111万人の利用があった。

・大分TS大規模修繕工事に向けた設計監理業者の指名競争入札を令和元年11月21日に実施し、東九州設計工務株式会社を選定した。施工業者の入札及び工事完了は令和2年度内を予定している。

・令和元年6月末で閉鎖した盛岡TSについて、7月11日開催第182回理事会の承認に基づき、一般競争入札による売却を実施したところ、山崎製パン株式会社が落札し、12月5日開催第183回理事会の承認を得て、12月25日付けで同社と売買契約の締結及び物件引き渡しを行った。

⑩その他

・台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主に輸送を強要され、トラックが横転するなどの事故が発生していることを受け、国土交通省より発出された「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について」の通達に基づき、異常気象時における措置の目安や、不適切な輸送を荷主に強要された場合の対応等の周知を行った。

・大型車の車輪脱落事故の増加傾向を受け、国土交通省より発出された「令和元年度緊急対策」について周知を図るとともに、啓発資料としてリーフレットやチラシ等を作成・配布した。

▼労働対策

①過労死等防止対策の推進

・「過労死等防止計画」の具体的な行動計画に基づき、過労死等防止対策で策定した緊急対策を随時実施したほか、有識者等で構成する「過労死等防止計画フォローアップワーキンググループ」を2回開催し、対策の進捗状況等について議論を進めた。

・過労死防止対策等を取りまとめた啓発資料等を活用した「過労死等防止・健康起因事故防止セミナー」を40協会において延べ42回開催し、3152名が受講した。

②健康状態に起因する事故及びメンタルヘルス対策の推進

・国土交通省が作成した「脳血管疾患対策ガイドライン」及び「心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」（令和元年7月策定）について、事業者等への周知を図るとともに、国土交通省が設置する「事業用自動車健康起因事故対策協議会」に参画し、健康起因事故防止対策の取組を推進した。

・健康起因事故の原因となる脳・心臓疾患の早期発見には、点呼時の血圧測定が有効であり、平成30年度にスタートした「血圧計導入助成事業」を継続、853台に対する助成を行ったほか、「トラックドライバー睡眠マニュアル」を作成するなど、トラック事業者等へ健康管理の重要性の周知を図った。

・恒久的措置が講じられた運輸事業振興助成交付金支出による定期健康診断の受診促進と併せ、中小トラック運送事業者の定期健康診断後のフォローから事後措置をサポートするために構築した「運輸ヘルスケアナビシステム」の利用拡大に努め、その結果令和元年度は79者、4892名の利用があった。

・「運輸ヘルスケアナビシステム」の普及とSAS対策の深度化を図るため、『運輸ヘルスケアナビシステム』活用及び睡眠時無呼吸症候群（SAS）対策セミナー」を20協会で開催し、780名が受講した。

・ドライバーの睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査の受検者3万5141名に対する助成を行った。

・「過労死等防止・健康起因事故防止セミナー」等を通じ、メンタルヘルス対策強化について普及・啓発を図るとともに、「過労死等防止計画フォローアップワーキンググループ」において、精神疾患による過労死事例の分析を行い対策の検討を行った。

③労働災害防止、荷主対策の推進

・荷主先を含めた労働災害の発生状況等の実態を調査・分析、把握するため、陸上貨物運送事業労働災害防止協会等関係機関と連携を図り、第13次労働災害防止計画（2018～2022年）を踏まえた労働災害防止を図るため「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」の周知・徹底を図った。

・荷役労働災害の原因の第1位である荷台からの墜落・転落事故の削減に向け、労働安全・衛生委員会の場で、「トラック荷台からの転落災害の特徴と対策」についての講演を行い、防止対策の周知を図った。

④高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの確保

・拡充

・道路の積極的な活用に向けた要望のひとつとして、自由民主党トラック輸送振興議員連盟総会（令和元年11月14日）、公明党トラック議員懇話会（同年10月24日）、自民党I

TS推進・道路調査会（同年11月19日）などにおいて、SA・PA及び「道の駅」における駐車スペースの確保について強力に要望した。
・全国道路利用者会議と連携を図り、平成29年度に実施した渋滞箇所や駐車スペース改善箇所に係るアンケート調査等を踏まえて国土交通省等に改善の要望を行った結果、国土交通省では令和元年度において、渋滞対策を全国47か所で、駐車スペースの拡張を全国38か所で行った。
・全国道路利用者会議等が主催した「安全・安心の道づくりを求める全国大会」（令和元年10月29日）において、SA・PA、「道の駅」の機能強化等についても決議された。

⑤フェリー利用等の推進に向けた対策
・長時間労働を抑制し労働環境を改善するため、フェリー等利用が促進されるよう、フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設について、令和2年度税制改正・予算に関する要望項目として、関係省庁及び与党国会議員に対して要望を行った。

(6)高速道路通行料金の大口・多頻度割引最大50％の継続・恒久化、割引制度の充実及び更なる高速道路の積極的な活用に向けた諸対策の実現

①大口・多頻度割引最大50％の継続・恒久化及び更なる割引制度の充実等
・高速道路料金に関しては特に、令和元年度末（令和2年3月末）で期限を迎える大口・多頻度割引50％枠の堅持について、自民党トラック輸送振興議員連盟総会（令和元年11月14日）、公明党トラック議員懇話会（同年10月24日）、自民党ITS推進・道路調査会（同年11月19日）等を通じて、政府与党の国会議員に対し強力に要望活動を展開した。また、細田博之会長をはじめ自民党トラック輸送振興議員連盟の幹部の先生方が財務省に対して、大口・多頻度割引50％枠の堅持に向けた予算確保について要望を行った（同年11月28日）。
・このほか、自民党ITS推進・道路調査会として、大口・多頻度割引の拡充措置の継続を盛り込んだ「道路予算の確保にかかる決議」が取りまとめられ、本決議をもって財務省に対して申し入れが行われた（同年11月19日）。
・これらの結果、令和2年1月30日に成立（令和元年12月13日閣議決定）した令和元年度補正予算において約78億円が措置され、自動車運送事業のETC2・0搭載車を対象に、大口・多頻度割引50％枠が令和2年度末（令和3年3月末）まで継続されることとなった。

②「重要物流道路」における機能強化の推進、高速道路ネットワークの積極的な整備推進及びミッシングリンクの解消
③高速道路における暫定2車線の4車線化など安全対策及び渋滞対策の推進
④ETC2・0を活用した物流対策
・上記の自由民主党トラック輸送振興議員連盟総会、公明党トラック議員懇話会、自民党ITS推進・道路調査会において、また池田豊人道路局長に対して、道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現に向けて、重要物流道路の指定、高速道路ネットワークの整備推進及びミッシングリンクの解消、高速道路における暫定2車線の4車線化など安全対策の推進や渋滞対策の推進、ETC2・0によるサービスの拡充についても要望した。
・ETC2・0搭載車を対象に、高速道路から一時退出して「道の駅」で休憩等した後高速道路に再流入した場合でも、料金は高速道路を利用したままとする措置について、令和元年度において新たに3か所の「道の駅」が追加された（「人吉」（熊本県人吉市）：令和元年8月10日から、「みまの里」（徳島県美馬市）：令和元年12月20日から、「木更津うまくたの里」（千葉県木更津市）：令和2年2月1日から）、全国計23か所の「道の駅」で実験が行われた。また、令和2年3月27日から、これまで1時間であった一時退出可能時間が3時間に拡大された。
・NEXCO中日本が東名高速道路の旧豊橋本線料金所跡地を整備し、令和元年4月12日に豊橋PA（下り）をオープンしたが、豊橋PAではETC2・0の車載器情報等を事前に登録することで駐車場を予約できる、トラック運送事業者向けの「駐車場予約システム社会実験」を実施しており、「広報とらっく」への記事掲載やチラシの配布等を通じて周知を図った。

(7)新技術を活用した物流の効率化等の推進

①自動運転・隊列走行の対応
・国の先進安全自動車（ASV）推進計画及び隊列走行実現に向けた取り組みに参画するなど、より安全性の高い自動車運転技術の普及等に取り組んだ。
・ドライバー不足や生産性向上等に資する自動運転・隊列走行など新技術を活用した物流の効率化等の推進について関係機関等と連携しつつ、トラック業界としての要望活動を展開した。

②IT化の推進
・業務の効率化を図り人材不足に対応するため、平成25年度に実施した中小事業者が求めるIT機器類実態調査に基づき、事例集を全ト協ホームページに掲載して、導入支援を図った。
・中小事業者の情報化支援を図るため、「中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー～ITを活用した生産性の向上～」を全国15協会で開催し、経営者、システム担当者ら493名が参加した。セミナーでは、IT導入成功事例のほか、自社PRのためのホームページ作成方法、改正個人情報保護法、最近関心が高まっている情報セキュリティチェックについて紹介した。
・全ト協ホームページ等にIT機器導入に係る各種助成制度や情報セキュリティ等の情報を掲載し、周知を図った。

③中継輸送の実現に向けた対応及びスワップボディ、ダブル連結トラック等の普及
・NEXCO中日本が新東名高速道路の浜松SA下り線敷地内に設置した、中継物流拠点「コネクトエリア浜松」について、その概要や中継輸送の効果等を記載したチラシを都道府県トラック協会に配布するなど周知を図った。
・中継輸送の方式や取り組みのヒント、都市内共配の促進等を示した「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン解説書」を周知セミナーにおいて配布・説明し、周知を図った。

重点施策

(1)自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

①自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
②軽油引取税の旧暫定税率の廃止等税負担の軽減
・令和2年度税制改正・予算に関する要望項目については、都道府県トラック協会からの要望事項を基に、第7回税制委員会（令和元年5月24日）、第180回理事会（同年6月6日）の承認を得て決定した。要望項目は以下のとおり。

〈税制改正関連〉
1 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現
(1)一般財源化により課税根拠を失った軽油引取税の旧暫定税率廃止
(2)自動車税における営自格差見直し反対
(3)自動車重量税の道路特定財源化
2 特例措置の延長
(1)物流総合効率化法に基づく特例措置の延長
(2)少額資産即時償却の延長
(3)地方拠点強化税制の延長
3 トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について固定資産税の軽減措置の適用

〈予算関連〉
1 高速道路料金の更なる引下げ
(1)営業用トラックに係る割引制度、料金体系の設定
(2)本四高速等における割引制度の拡充
2 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充
3 道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現
(1)「重要物流道路」における機能強化の推進、高速道路ネットワークの整備推進及びミッシングリンクの解消
(2)安全対策の推進
(3)高速道路のSA・PA、「道の駅」における駐車スペースの活用及び整備・拡充
(4)渋滞対策の推進
(5)ETC2・0によるサービスの充実
(6)ダブル連結トラックの本格展開、隊列走行・自動運転の推進等物流効率化のための取組推進
(7)高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度及び中継拠点の設置やSA・PAの活用による中継輸送の推進
(8)冬期における道路交通の確保及び道路事情を勘案した料金の設定
4 環境対策及び省エネ対策のための補助
5 交通安全対策のための補助
(1)ASV（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助の拡充
(2)デジタル式運行記録計、ドライブレコーダ等運行管理支援機器の導入に対する補助の継続及び拡充
6 フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設
7 下関北九州道路の早期実現
・要望活動については、政府与党の国会議員に対し、日本自動車会議所や自動車税制改革フォーラムなど関係団体と協調して積極的に陳情活動を展開するとともに、自民党トラック輸送振興議員連盟総会（令和元年11月14日）及び公明党トラック議員懇話会（同年10月24日）などにおいても強力に要望した。
・税制改正の結果については、政府において令和2年度税制改正大綱を令和元年12月20日に閣議決定し、税制改正関連法案は令和2年3月27日に国会で成立した。トラック運送業界に関係する主な内容は以下のとおりであった。
・自動車税における営自格差は堅持された。
・物流総合効率化法に基づく特例措置については、一部見直しの上、適用期限が2年延長された。
・地方拠点強化税制については、特定建物等を取得した場合の特別償却又は税額控除制度の適用期限が2年延長された。また、雇用者数が増加した場合の税額控除制度について、一部要件の変更等を行った上、適用期限が2年延長された。

③燃料サーチャージ導入の積極的な促進
・燃料サーチャージ導入の重要ポイント等についても記載した「原価計算活用テキスト」を各都道府県で開催した「原価計算活用セミナー」で配布し、燃料サーチャージ導入の成功事例や荷主との交渉方法等について説明するなど周知を図った。
・標準的な運賃の告示に関して、国土交通大臣が運輸審議会に諮問した案では、燃料サーチャージについて、運賃表とは別に項目を規定し、別途収受する旨明記された。

④温暖化対策への取り組み
・トラック運送事業者に還付措置が設けられていない地球温暖化対策税の代替として、環境省・経済産業省と国土交通省の令和元年度の連携事業として、以下の事業について関係者に周知し、CO_2排出抑制に努めた。

【環境省関連事業】
◎低炭素型ディーゼル型トラック等普及加速化事業
28億6千万円
◎電動化対応トラック・バス導入加速事業 7億8千万円

【経済産業省関連事業】
◎トラック輸送の省エネ化推進事業 29億円

(5)適正化事業等の推進による法令遵守の徹底

①事故防止・安全対策等の指導内容の充実強化及び事業者・運行管理者等に対する指導・啓発の推進
・「巡回指導の指針」及び「巡回指導マニュアル」（令和元年11月、改正貨物自動車運送事業法に係る関係通達の一部改正に伴う改正）に基づき、新規事業者、総合評価の低い事業者など指導の必要性が高い事業者に重点を置いて巡回指導等を実施し、法令遵守の徹底について指導・啓発を図った。
なお、令和2年3月においては、国土交通省からの要請により、新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から、巡回指導の中止や延期をするなど柔軟な対応を行った。巡回指導は、全国で2万5807件（事業所）実施し、総合評価は、評価の良いA・B評価の割合が前年度比5・3ポイント増の66・5％、逆に評価の悪いD・E評価は前年度比1・9ポイント減の8・6％と改善した。
・速報制度に基づく速報35件、新規巡回923件、労基特別巡回445件と、運輸支局と連携して円滑かつ効果的な指導を行った。
・巡回指導等を通じて、労働保険（労災保険・雇用保険）及び社会保険（健康保険・厚生年金保険）の未加入や保険料未納事業者に対し、社会保険制度に関する周知を図るとともに、加入や保険料納付の徹底について的確な指導を行った。未加入率は、労働保険が前年度比0・9ポイント減の3・3％、社会保険が1・9ポイント減の6・7％と着実に改善した。
・地方実施機関に対する巡回指導等の実態調査等により、「巡回指導の指針」及び「巡回指導マニュアル」の徹底を図った。
・適正化事業指導員の専任化及び要員の確保について指導し、運営体制の維持・強化に努めた。
令和元年度末現在の適正化事業指導員は、専任指導員346名、兼任指導員79名、合計425名となっており、専任指導員定数346名に対して専任者率100％となった。
・適正化事業指導員の知識や技能の「見える化」を目指し、運行管理者資格の取得を積極的に推進した。令和元年度においては、14名が受験し、13名が合格した（合格率92・9％）。
なお、令和2年3月末現在、運行管理者資格を有している適正化事業指導員は266名（兼任を含む全指導員の62・5％）となった。

④車両及び道路通行等諸規制の緩和要望の推進
・特殊車両の通行に関する諸課題の改善に向け、令和元年12月17日に国土交通省の池田豊人道路局長宛て、また、令和2年1月21日に公明党トラック議員懇話会の北側一雄会長宛てに「特殊車両通行許可に関する要望書」を提出した。これらの活動及び国土交通省道路局との月1回の勉強会等を重ねた結果、次のとおり緩和等が講じられることとなった。
・一定要件を満たす優良事業者を対象に許可期間を2年間から4年間等に延長（平成31年4月1日）。
・特殊車両通行許可証の電子媒体による携行可能（平成31年4月1日）。
・高速道路会社6社と国土交通省における特殊車両通行許可情報の共有化による取締りの運用変更（現地取締り時に車両に許可証を備え付けていない場合、共有化したシステムで許可の内容が確認できれば「許可証不携帯」の扱いとする等）（平成31年4月1日）。
・既許可経路への新たな目的地を追加する申請について、既許可経路と重複する区間を除いて申請可能（令和元年6月17日）。
・夜間通行時間帯指定条件について、申請経路全区間でなく特に交通への影響が大きい必要最低限の区間に限定（令和元年6月21日）。
・特殊車両通行許可の審査結果を確認してから車両の発注ができるよう、オンラインシステムにより審査結果等の車検取得前確認が可能に（令和元年7月5日）。
・経路変更を伴わず既許可車両の諸元を超えない車両を追加する変更申請について優先処理（5日以内に処理）（令和元年7月8日）。
・重要物流道路における国際海上コンテナ車（40ft背高）の許可不要化（令和元年7月31日）。
・国道を含まない道路における申請経路のオンライン提出可能（試行。一部の地方自治体のみ）（令和元年9月11日）。
・あらかじめ登録を受けた特殊車両が即時に通行できる新たな特殊車両通行制度の創設を含む道路法の改正（令和2年2月4日　閣議決定）。
・特車ゴールドを利用した通行許可の変更申請をオンラインシステムで申請可能（令和2年2月25日）。

⑤特殊車両通行許可制度の遵守の徹底
・特殊車両通行許可制度等の内容や改正点について周知するため、同制度に関する講習会を全国14か所、また、各都道府県トラック協会と接続して受講できるTV会議システムやインターネットの動画配信を活用した講習会を4回開催（うち2回は国土交通省道路局と連携して実施）し、法令遵守の徹底に努めた。

(6)大規模災害発生時における緊急輸送体制の確立

①大規模災害発生時における緊急物資輸送体制の確立及び復興関連申請書手続きの弾力的運用
・令和元年房総半島台風（15号）（令和元年9月）に際し、以下を実施。
[ア]プッシュ型輸送にかかる緊急物資輸送車両の手配を実施
[イ]内閣府非常災害対策本部緊急物資輸送チームへ職員を派遣
・令和元年東日本台風（19号）（令和元年10月）に際し、以下を実施。
[ア]プッシュ型輸送にかかる緊急物資輸送車両の手配を実施
[ア]帰国者滞在施設向けの緊急物資輸送車両の手配を実施
・関係省庁・行政機関等が開催する災害研修等への講師派遣及び参加。
[ア]内閣府主催の防災スペシャリスト研修への講師派遣：令和元年10月9日・令和2年2月20日、[有明の丘基幹的広域防災拠点施設（東京臨海広域防災公園内）]
[イ]国土交通省主催の災害物流研修への参加（国土交通大学校柏研修センター）：令和元年10月1日～4日
[ウ]防衛省・陸上自衛隊主催の部外協同研究への参加：令和元年6月、12月
[エ]三重県主催の市町受援体制整備に関する研究会への講師派遣：令和元年8月
[オ]静岡県主催の西部地域局研修会への講師派遣：令和元年9月
[カ]広島県主催の防災スペシャリスト養成「地域研修」への講師派遣：令和元年11月
・緊急物資輸送車両への給油施設のネットワーク化の拡充を図るため、新たに93か所を整備し、全国で669か所となった。

②大規模災害発生時に備えた物流専門家の育成
・交通対策委員会傘下に「災害物流専門家育成プログラム策定ワーキンググループ」を設置、令和元年度は延べ5回開催し、専門家の役割やノウハウ等について検討を行った。
・大規模災害発生時における広域的な物資輸送体制の確立を図るため、都道府県トラック協会と連携し、基礎知識の習得の場を設定する等により、物流専門家の育成を推進することとした。
・都道府県トラック協会事務局職員に対する研修を以下のとおり実施。
[ア]令和元年11月28日～29日（於：全ト協）
[イ]参加者：都道府県トラック協会事務局職員　37名

(7)その他

①引越事業者優良認定制度の推進と消費者サービスの向上
(1)引越安心マーク事業者の認定
・引越事業者優良認定制度開始から6年目となる令和元年12月20日に33事業者（125事業所）が新たに「引越安心マーク事業者」として認定を受けた。
・令和2年3月31日現在、認定事業者は319事業者（1840事業所）となった。
(2)引越事業者優良認定制度の周知活動
・「引越安心マーク」ラッピングトラックを事業者の協力を得て新たに5台走行させ、「引越事業者優良認定制度」（引越安心マーク）の周知に努めた。
・東京都が行う「見て、聞いて、話そう！交流フェスタ」に出展し、展示、チラシの配布、引越クイズの実施などにより、直接消費者にPRを行った（開催期間：令和元年10月25日～26日、来場者数：3万5000名）。
・TBSラジオ「ドライバーズ・リクエスト」において、引越繁忙期特集の放送、引越安心マークのCMの放送を行った。

②標準引越運送約款改正に伴う事業者及び消費者への周知
・平成31年4月に改正された標準引越運送約款に伴い、引越講習用テキストを改定するとともに小冊子を作成し、引越講習、お客様対応責任者研修会議等において改正内容について説明し、見積もり時にお客様に対し説明するよう周知徹底を図った。

③「広報とらっく」等による会員事業者向け情報提供及び各種広報媒体を活用したPR対策の推進
・労働力確保および業界イメージ向上のための全国共通テレビCM素材として、15秒バージョンおよび30秒バージョンをそれぞれ1本制作し、各都道府県トラック協会に配布したほか、新宿駅前および渋谷駅前の大型街頭ビジョンを活用し、30秒バージョンのCMを放映した。
・機関紙「広報とらっく」を年23回（1回5万5000部）発行し、各都道府県トラック協会傘下会員事業者、関係行政機関及び研究機関等へ配布し、トラック運送業界を取り巻く動向や全ト協の事業活動、会員事業者の事業経営に役立つ情報を提供した。
・「広報とらっく」において、読者の関心が高い中小トラック運送事業者における特色ある取り組み事例を積極的に取り上げ特集記事として38者分を掲載し、内容の充実強化を図った。「交通事故防止！わが社の取り組み」を4者、「健康職場づくり事業者訪問」を6者、「トラック運送業界の『働き方改革』実現に向けて」を4者、「女性の輝く現場から　トラガールのお仕事。」を4者などのほか、新企画として、「中小運送事業者における福利厚生特集」を4者、「適正運賃・料金収受特集」についても者分を掲載した。
・令和元年11月に実施した「広報とらっく」読者アンケート調査では、閲読率は94・6％、精読率は62・4％であり、昨年度に引き続き読者から高い支持が得られた。また、「他社の取り組み事例が参考になる」、「社内で活用し、役立っている」や「今後も良い紙面作りを期待している」などの意見が多数見られた。
・10月9日「トラックの日」に実施する広報活動で使用するための全国統一ポスターを制作し、各都道府県トラック協会に配布したほか、全ト協ホームページや業界専門紙に掲載し広くPRした。
・各都道府県トラック協会が実施する「トラックの日」関連事業について、実施に要した費用の一部を助成した。
・TBSラジオ系列全国33局ネットで放送している「全日本トラック協会presentsドライバーズ・リクエスト」において、通常放送のほか、トラック運送事業者・ドライバー向けの特別番組を20回放送した。また、週3回放送する全ト協の60秒CM枠のうち、20秒を都道府県トラック協会のCM枠として提供し、12県のトラック協会が活用した。
・ホームページを業界内外に向けた情報発信の基盤的役割を担うツールとして位置づけ、コンテンツの充実を図るとともに、年間を通じてタイムリーな情報提供を行った。
・ハローワークなど音声を流せない場所でも活用できるよう、平成30年度に制作した人材確保対策DVDの字幕版を作成し、各都道府県トラック協会に配布した。

④全ト協・都道府県トラック協会の会員及び役職員等に対する研修の充実及び能力の開発
・新規に採用された全ト協・都道府県トラック協会の若手職員等に対して、トラック運送業界の基本的な知識の習得や現場研修を通じて職員として必要な能力を身につけるための研修を実施した。また、能力の向上を図るためキャリアアップ制度に関わる検討を行った。

⑤海外関係団体・関係機関との交流の促進
・中国の行政組織との交流を図った。令和元年6月13日に中国交通運輸部からの視察団を受け入れ、日本のトラック運送業界の現状と課題等について説明し、意見交換を行った。

⑥2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会への対応
・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会における首都高速道路の料金施策について、自家用車等は都内区間一律千円上乗せとする一方で、物流や公共交通の車両は料金上乗せの対象外となった。また、0時～4時の時間帯にETC搭載車両が首都高全線で5割引となる夜間割引については、トラックも含めて全車種に適用されることとなり、これらの内容について周知を図った。
・2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた交通需要マネジメント（TDM）に対する理解促進と実行を促すため、官民で組織する「2020物流TDM実行協議会」が設置されたことを受け、委員として参画し、円滑な大会運営の取り組みに努めた。

⑦新型コロナウイルスに係る対応
・新型コロナウイルス感染症に関して、自民党経済成長戦略本部・新型コロナウイルス関連肺炎対策本部合同会議（令和2年3月19日）、自民党国土交通部会（同年3月19日）、公明党新型コロナウイルス感染症対策本部・国土交通部会合同会議（同年3月18日）において、トラック運送業界への影響を説明するとともに支援要望を行った。また、自民党トラック輸送振興議員連盟に対しても、同様の説明と要望を行った（同年3月23日）。
・また、新型コロナウイルス感染症による社会への影響が甚大であることを踏まえ、令和2年3月19日より同事象により事業に影響を受けた事業者に対して、運転資金を支援する「激甚災害融資（公募枠50億円）」を開始した。
・国土交通省からの要請に基づき、指定公共機関5者と連携して、緊急支援物資87台分の輸送を行った。

⑧庶務関係事項
・①優秀運転者等の表彰、②正しい運転・明るい輸送運動による表彰、③業界の永年勤続功労者に対する感謝・表彰　④トラック輸送において優れた業績に対する鈴木賞。
開催する会議は、①通常総会（6月）、②事業者大会（10月、③理事会（6月、7月、12月、3月）、④常任理事会（7月）、⑤正副会長会議（必要により随時）、⑥各委員会（必要により随時）とする。

寄　稿

「改正道路法」5月に成立

物流生産性向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設について

岸川　仁和　国土交通省道路局道路交通管理課長


岸川 仁和 課長

「物流生産性向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設」などが盛り込まれた「道路法等の一部を改正する法律」が、5月20日に成立し、同27日に公布された。これにより、今後2年以内に特殊車両通行許可手続きが簡素化・短期化されることとなり、事前に国土交通大臣への登録を受けた特殊車両が、即時に通行可能経路を通行できるようになる。

ここでは、特殊車両の新たな通行制度について、岸川仁和国土交通省道路局道路交通管理課長にご寄稿いただいた。

1 道路法の改正について

道路法は、昭和27年に成立・施行されて以来、時代の要請に応じて様々な制度が設けられ、道路整備や管理を推進してきたところです。

今般、新たな時代の変化やそれに伴う道路の利用に関する二ーズの一層の高度化・多様化に対応するため、「道路法等の一部を改正する法律」が5月20日に成立し、5月27日に公布されました（令和2年法律第31号）。

今回の改正におきましては、これまでの特殊車両の通行許可制度とは別に、物流生産性の向上を図るための新たな通行制度を創設することが大きな柱の1つとなっています。

(1)改正の背景

近年、ドライバー不足等に伴う大型車両による物流需要の増大により、特殊車両の通行許可申請件数も右肩上がりで増大しています。迅速化に向けた各種取り組みにより一時期よりも短縮してきたものの、特殊車両の通行許可手続が長期化（図1）しているところです。

加えて、道路の劣化を早める過積載の問題(図2)も指摘されており、違反の取締りも重要な課題となっています。

一方、国は全国の道路構造等の情報の電子データ化を進めており、システムで自動的に許可やその際の条件等を判定できる場合が増加しているところです。

これらを踏まえまして、これまでの考え方を抜本的に見直し、特殊車両の通行にあたり事前に必要な手続の簡素化を図るとともに、道路の劣化を加速させる過積載等を抑制する観点から、事後的な通行経路や重量の確認を可能とする新たな通行制度を創設することとしました。

2 特殊車両の新たな通行制度について

(1)通行経路や重量の確認について

一方、取締りに関しては、車両の登録時にETC2・0情報を登録して頂きますので、これを通じて実際に通行した経路を確認することとなります。

また、通行後に重量を証明できる記録を保存しておいていただくこととしており、具体的には、荷主からの運送依頼書や車載型重量計（OBW）による計測の記録などを想定しています。

国土交通大臣は、これらを用いて事後に違反の有無を確認することとなります。

新たな通行制度を効率的に運営していくため、今回の改正では、国交大臣が、車両の登録や通行可能経路の判定等に関する事務を行うことができる法人を指定登録確認機関として指定することとしています。国から事務の一部をアウトソーシングすることで国や道路管理者の事務を効率化し、これまで以上に取締りに注力できる体制の確保を図ることで、現在行っている取締基地での取締りや道路に設置された自動重量計測装置を用いた取締りの強化と併せて、違反通行の抑制に取り組んでまいります。

(2)新たな通行制度における通行までの手続きについて

新たな通行制度(図3)では、申請する経路を詳細に記載（目的地まで複数経路を申請する場合には、複数の経路を詳細に記載）する必要があり、大変手間を要していたところですが、新たな制度では、経路を入力することなく一度の検索で通行可能経路の全てが表示され、その結果は、電子媒体（タブレット、スマートフォン等）での携行も可能です。このことによって、許可申請に要していた手間を大幅に省け、また事故や災害による通行止め、渋滞が発生した場合には、他の通行可能経路に迂回することが可能となり、事業者の方々におかれましては、格段に利便性の向上が図られるものと考えております。

なお、車両の登録時と通行可能経路の検索時に手数料が必要となりますが、事業者の方々に過大な負担となることとならないように実費を勘案して定めることとなっており、利用しやすい額となるように検討してまいります。

(3)新たな通行制度の施行に向けて

新たな通行制度については、公布の日から2年を超えない範囲内において政令で定める日から施行することとなっています。

施行に向け、より使いやすいシステムをできる限り早期に構築することはもとより、できるだけ多くの特殊車両の通行について適用できるようにするためには、未だ道路構造等の情報が電子データ化されていないラストマイル(地方道)について、優先度の高い道路から電子データ化を進めることが効果的です。今般、公益社団法人全日本トラック協会のご協力により、事業者の方々からの電子データ化要望箇所をとりまとめて頂いたところですが、引き続き、事業者の方々のご意見も伺いながら電子データ化を進めてまいります。

また、新たな通行制度の利用にはETC2・0の搭載が要件となることから、ETC2・0の普及を促進することも重要になります。今後とも、利用者にとりまして魅力的な機能の充実とともに、早期普及や負担軽減のための措置を講じていきたいと思います。

さらに、OBWにつきましては、搭載されていなくとも新たな通行制度を利用することができますが、運転者の方々自らが通行前に積載する貨物の重量を確認することができる装置として、過積載の抑止に効果がありますので、普及を促進したいと考えています。今後、普及を図るための方策について事業者の方々のご意見も伺いながら検討してまいりたいと思います。

なお、新たな通行制度の施行後は、現行の許可制度と併存することとなりますが、新たな制度を多くの方々に活用して頂くことにより、その結果として現行の許可申請が減少することで、許可手続きの迅速化も図れると考えております。特殊車両の通行に係る制度が、全体としてより良いものとなるよう、通行条件の合理化に向けた検討や、それぞれの手続きが1つのサイトで行えるようなシステムの構築も行ってまいります。

(4)新たな通行制度の施行に向けて

新たな通行制度については、公布の日から2年を超えない範囲内において政令で定める日から施行することとなっています。

施行に向け、より使いやすいシステムをできる限り早期に構築することはもとより、できるだけ多くの特殊車両の通行について適用できるようにするためには、未だ道路構造等の情報が電子データ化されていないラストマイル(地方道)について、優先度の高い道路から電子データ化を進めることが効果的です。今般、公益社団法人全日本トラック協会のご協力により、事業者の方々からの電子データ化要望箇所をとりまとめて頂いたところですが、引き続き、事業者の方々のご意見も伺いながら電子データ化を進めてまいります。

また、新たな通行制度の利用にはETC2・0の搭載が要件となることから、ETC2・0の普及を促進することも重要になります。今後とも、利用者にとりまして魅力的な機能の充実とともに、早期普及や負担軽減のための措置を講じていきたいと思います。

さらに、OBWにつきましては、搭載されていなくとも新たな通行制度を利用することができますが、運転者の方々自らが通行前に積載する貨物の重量を確認することができる装置として、過積載の抑止に効果がありますので、普及を促進したいと考えています。今後、普及を図るための方策について事業者の方々のご意見も伺いながら検討してまいりたいと思います。

なお、新たな通行制度の施行後は、現行の許可制度と併存することとなりますが、新たな制度を多くの方々に活用して頂くことにより、その結果として現行の許可申請が減少することで、許可手続きの迅速化も図れると考えております。特殊車両の通行に係る制度が、全体としてより良いものとなるよう、通行条件の合理化に向けた検討や、それぞれの手続きが1つのサイトで行えるようなシステムの構築も行ってまいります。

3 おわりに

今後、運用に係る部分についても定めていくことになりますが、新たな通行制度を円滑に施行し、また多くの事業者の方々に利用して頂くための検討をしてまいりますので、引き続き、皆様方のご理解、ご協力をお願いいたします。

（筆者の所属・役職は6月30日現在）

図1　物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設【道路法、道路特措法】

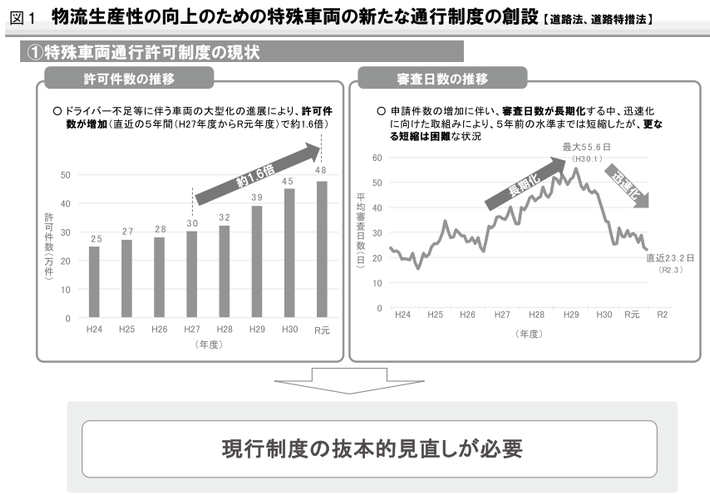


図2　過積載の大型車両が道路橋に与える影響

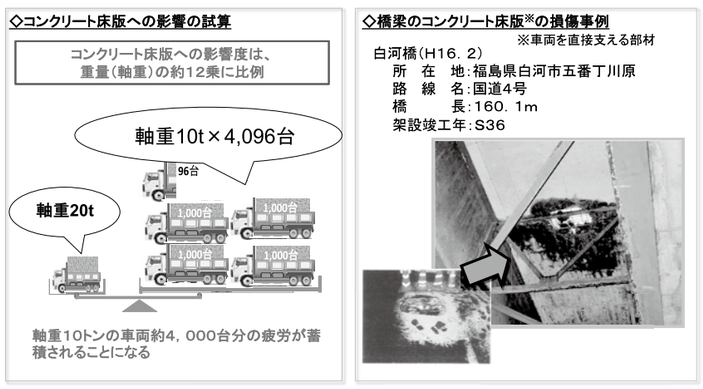
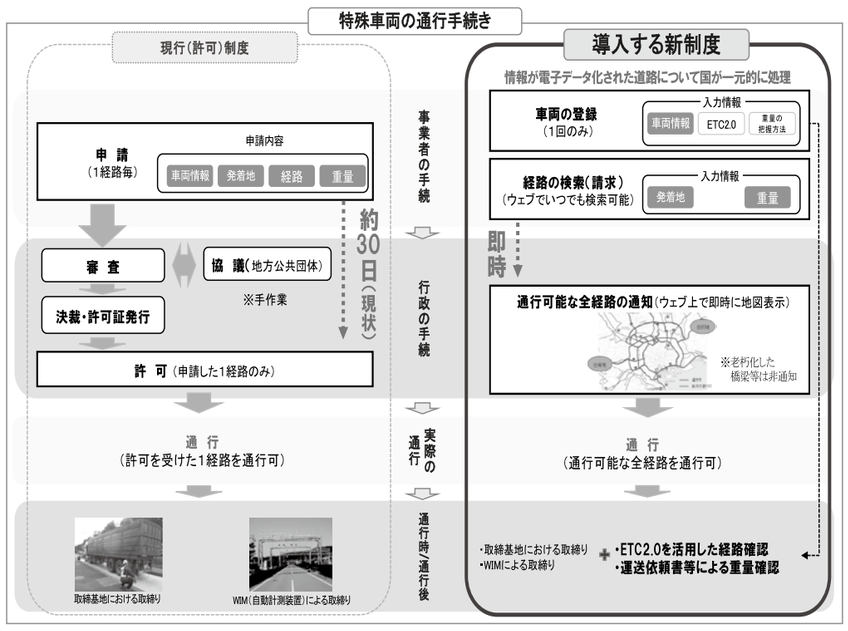


図3　物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設【道路法、道路特措法】



※システムやデータの管理の一元化のため、外部機関（指定機関）にアウトソーシング可能

UD TRUCKS
8Lエンジン搭載のQuonが
更なる生産性を実現
11Lエンジンに加えて8Lエンジン搭載車がラインアップに加わりました。
ウイングはもちろん、ダンプ、ミキサー仕様もご用意。
より多く、より効率的に生産性の高い車両を提供します。
Going the Extra Mile
Quon
人を想い、先を駆ける。
一歩先を行く 生産性
PERFECT Quon
最大700kg*の積載能力向上を実現
8Lエンジンの採用により、シャーシを300kg軽量化することに成功、また架装メーカーとの協業によるボディの軽量化で「パーフェクトQuon」に標準仕様車と高積載仕様車を設定しました。
輸送の効率化を通して、お客様の生産性はさらに一歩前進します。
4.5㎥
ミキサー高積載仕様車
10t オーバー
ダンプ高積載仕様車
+500kg ～+700kg*
カーゴ高積載仕様車
*当社GH11エンジン搭載「パーフェクトQuon」比
軽量・コンパクトかつパワフルな「GH8エンジン」
ダウンサイジングにより軽量・コンパクトでありながら、
低回転から幅広い回転域で力強いトルクを発生。
平成28年排出ガス規制に適合するとともに、全車重量車燃費基準+5％を達成。
UDトラックス公式ホームページで
Quon8Lエンジン搭載車をお確かめください。

経産省

中小企業向け新型コロナウイルス感染症関連資金繰り支援　7月より一部変更・拡充

融資・利下げ限度額の引上げ等を実施

実質無利子・無担保融資拡充

経済産業省では、新型コロナウイルス感染症により影響を受けている中小企業を対象にした支援策を実施している。

6月12日に令和2年度第二次補正予算が成立したことにより、中小企業への資金繰り支援に関して融資限度額等の引き上げ等が行われる。

そこで、ここでは経産省が実施している中小企業向け資金繰り支援について、7月以降の変更点を中心に紹介する。

なお、詳細については、経産省ホームページに掲載されている「支援策パンフレット」を参照のこと。

1 資金繰り支援内容一覧表

図は、小・中規模企業者向けに現在実施されている資金繰り支援内容を一覧表にしたものである。

売上高の減少度合いに応じて受けられる支援が変わってくるため、要件等の確認が必要である。

図　中小企業(小・中規模企業者)向け資金繰り支援内容一覧表(6月15日時点)

要件	受けられる支援	相談窓口	概要
売上高20%以上減少なら	③実質無利子	①日本政策金融公庫(コロナ特別貸付)	・中小事業最大2億円(別枠) ・設備20年、運転15年、うち据置5年以内 ・当初3年間利子補給
		②商工組合中央金庫等(危機対応融資)	・最大2億円(別枠) ・設備20年、運転15年、うち据置5年以内 ・当初3年間利子補給
		④お近くの民間金融機関(セーフティネット保証4号、危機関連保証)	・最大4,000万円、当初3年間利子補給 ・融資期間10年、うち据置5年以内 ・信用保証協会利用にかかる保証料ゼロ
売上高15%以上減少なら	低利融資	①日本政策金融公庫(コロナ特別貸付)	・中小事業最大2億円(別枠) ・設備20年、運転15年、うち据置5年以内 ・当初3年間基準金利▲(マイナス)0.9%
		②商工組合中央金庫等(危機対応融資)	・最大2億円(別枠) ・設備20年、運転15年、うち据置5年以内 ・当初3年間基準金利▲0.9%
売上高5%以上減少なら	保証料補助	④お近くの民間金融機関(セーフティネット保証5号)	・最大4,000万円 ・融資期間10年、うち据置5年以内 ・信用保証協会利用にかかる保証料を1/2補助
売上の減少幅に関係なく	貸付	日本政策金融公庫(セーフティネット貸付)	・中小事業最大7.2億円 ・設備15年、運転8年、うち据置3年以内　等

※従業員数20人以下の運送事業者
※従業員数21人以上の運送事業者

2 7月以降の主な変更点

①日本政策金融公庫および沖縄公庫による新型コロナウイルス感染症特別貸付

新型コロナウイルス感染症の影響により、「最近1か月の売上高が前年または前々年の同期と比較して5%以上減少」等の事業者に対して、日本政策金融公庫等が融資を行う。信用力や担保によらず一律金利とし、融資後の3年間まで0・9%の金利引き下げを行う。据置期間は最長5年。各公庫の既往債務の借換も可能。

7月頭より、融資限度額と利下げ限度額の引き上げが実施される。融資限度額(中小事業)が3億円から6億円に拡充されるほか、利下げ限度額(同)は1億円から2億円に拡充されることとなる。

②商工組合中央金庫による危機対応融資

商工組合中央金庫(商工中金)が、新型コロナウイルス感染症による影響を受け業況が悪化した事業者に対し、危機対応融資による資金繰り支援を実施する。

「最近1か月の売上高が前年または前々年の同期と比較して5%以上減少」等の事業者に対し、信用力や担保によらず、融資後の3年間まで0・9%の金利引き下げを実施する。据置期間は最長5年。商工中金による危機対応融資の既往債務の借換も可能。

7月頭より、融資限度額と利下げ限度額の引き上げが実施される。融資限度額(中小事業)が3億円から6億円に拡充されるほか、利下げ限度額(同)は1億円から2億円に拡充されることとなる。

③特別利子補給制度(実質無利子)

日本政策金融公庫等の「新型コロナウイルス感染症特別貸付」(①)等もしくは商工中金等による「危機対応融資」(②)により借入を行った中小企業者のうち、売上高が急減した事業者などに対して利子補給を実施する。

適用対象となる事業者は、特別貸付等借入申込時点の最近1か月またはその後2か月の3か月間のうちいずれか1か月と、前年または前々年同月の売上高を比較し、次の要件を満たす事業者となる。

・従業員21人以上の運送事業者＝売上高20%以上減少

・従業員20人以下の運送事業者＝売上高15%以上減少

今後、利子補給上限額の拡充が行われ、①②ともに、これまでの1億円から2億円が上限とされる。

なお、利子補給の申請方法等、具体的な手続きについては、詳細が固まり次第、中小企業庁ホームページ等で公表される予定。

④民間金融機関を通じた資金繰り支援

新型コロナウイルス感染症により売上高が減少した中小事業者等に対して、制度融資を活用して保証料補助や実質無利子化を行うことで、信用保証を伴う民間金融機関を活用した資金繰り支援について、令和2年5月1日より制度を開始している。

今回、融資上限額を3000万円から4000万円まで拡充し、資金繰り支援に万全を期すこととした。

3 資金繰り全般に関する問い合わせ先

経産省では、中小企業金融相談窓口で資金繰り支援全般に関する問い合わせを受け付けている(☎0570・783183。平日・土・日曜、祝日9時～19時)。

また、民間の金融機関との取引に関する問い合わせは、「金融庁相談ダイヤル」で受け付けている(☎0120・1568 11【フリーダイヤル】。平日10時～17時)。

ほんのヒトコマ　[第67回]　前川しんすけ



「これは夢ですよね?」「どうしてそう思われます?」
「だって、道行く人みんなマスクつけてないですもん!」

法令○×クイズ　～合図・進路変更編～

【解答】2面に問題

❶ ×（法第53条第1項）車両（自転車以外の軽車両を除く）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をしなければならない。

❷ ○（法第53条第4項）車両の運転者は、合図に係る行為をしないのにかかわらず、合図をしてはならない。

❸ ×（施行令第21条）同一方向に進行しながら進路変更をするときは、その行為をしようとするときの3秒前のときに合図を出さなければならない。

❹ ○（法第53条第2項）車両の運転者は、環状交差点において、環状交差点を出るとき、徐行・停止するとき・後退するときは、合図をし、かつこれらの行為が終わるまでその合図を継続しなければならない。

❺ ○（法第26条の2第2項）車両は、進路を変更した場合にその変更した後の進路と同一の進路を後方から進行してくる車両等の速度又は方向を急に変更させることとなるおそれがあるときは、進路を変更してはならない。

食の新旧街道を行く　―俯瞰食文化学の視点から―

フードジャーナリスト、食文化研究家　向笠 千恵子

179「郷土料理のすすめ④」ぬか漬けとぬか炊き

田舎道の赤信号の横が夏野菜の畑だったら、目の保養ができる。なすは文字通り茄子紺に輝いているし、きゅうりがのんびりぶら下がっている姿は心がなごむ。もちろん、食べるならどちらもぬか漬けだ。

次の信号では田んぼの横に停車するかもしれない。そこで思い出すのは、日本は単にお米を主食にするだけの文化ではないということ。米を運ぶ容器の俵は稲藁を編んでつくるし、煮た大豆を稲藁に包めば、稲藁の発酵菌が活動して納豆ができあがる。そして、精米するときに出る果皮、種皮、外胚乳などの粉は「ぬか」と呼ばれ、ぬか漬けの漬け床として新たな役割を果たす。とても大きな循環なのである。

おおもとが同じだから、ご飯とぬか漬けは相性がいい。また、ぬか漬けは発酵食品で生活習慣病予防や免疫力向上などに効く。それだけに、ぬか漬けづくりは主婦の知恵として長く守り伝えられてきたが、この数十年で伝統の糸がすっかり細くなってしまった。

そんななか、熟成ぬか床を製造販売している福岡市中央区高砂の「千束(ちづか)」では、ランチでおいしいぬか漬けが食べられる。一階はぬか床の仕込みと販売、二階はぬか漬けなどを提供する飲食店になっているのだ。ある日のランチは、ぬか漬け盛り合わせ、さばのぬか炊き、ご飯と味噌汁、日替わりの野菜の小鉢四種。しゃきしゃき、しなしな、かりかり。どの漬け物もほわっといい香りに包まれていて、酸味のあるジューシーさが心地よかった。

ぬか炊き（ぬかみそ炊き）とは、ぬか床から生まれた北九州市小倉の郷土料理。さばやいわしなどの青魚を醤油、砂糖で調味し、さらにぬか床を少々加えて煮たもの。風味とコクが付くうえ、骨まで柔らかくなる。これも循環食文化のうちだ。

（むかさ・ちえこ）

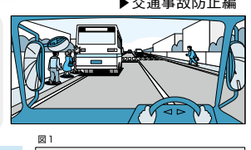
この角を基準に拡大率を200%に設定すると、A4サイズでプリントできます。

（2面）

危険予知訓練（KYT）シートの解説

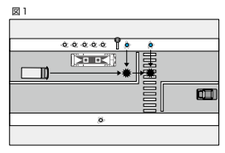
▶交通事故防止編

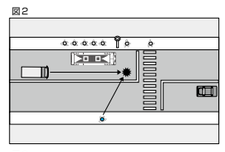
あなたは、朝の通勤時間帯の片側1車線の道路を走行しています。前方のバス停にはバスが停車しています。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるにはどのような運転をすればよいでしょうか、考えてみましょう。

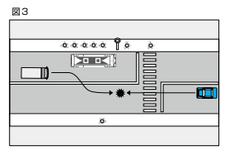


どのような危険がありますか？

①停車中のバスの前やその前方にある横断歩道から道路を横断してきた歩行者と、衝突する危険があります（図1）。
②バスに乗ろうと右側の歩道から道路を横断してきた歩行者と、衝突する危険があります（図2）。
③バスを追い越すためにセンターラインをはみ出した時に、対向車と衝突する危険があります（図3）。







どのような運転をすれば危険を避けることができますか？

①バスが停車していると、バスが死角を作り自車の左前方の様子を確認できなくなります。そのため、バスの前を横断する歩行者や横断歩道を横断してくる歩行者の発見が遅れるおそれがあります。一方、歩行者もバスが死角となり自車の接近に気づかないことが考えられます。バスがバス停に停車している時は「バスの死角に歩行者がいるかもしれない」と考え、死角から自車の前に出てくる歩行者を予測しておきましょう。
②道路の右側に歩行者が見えます。朝の通勤時間帯は、歩行者も急いでいることが多く、近くに横断歩道があっても、バス停に最短距離で行こうと考え、道路を強引に横断してくるケースが少なくありません。バス停付近のみに注意を集中せず、対向車線の歩道の様子にも注意を払っておきましょう。
③バスが停車しているうちに追い越してしまおうと考え、慌ててセンターラインをはみ出すと、接近してくる対向車と衝突する危険があります。朝は車も急ぐあまり、スピードを出したり、安全確認をおろそかにしがちです。したがって、この場面では、すぐにバスを追い越そうとせず、バスの後方で一時停止し、バスが作る死角からの歩行者がいないか、バスに乗り込もうとして道路を横断してくる歩行者がいないか確認し、対向車を先に行かせてから再発進しましょう。その間に、バスが発進の合図を出した時は、そのまま一時停止し、バスを先に行かせましょう。

確かな品質と驚異の安さでお応えします。
PA-MAN Ad Blue
安全で、便利な関連商品も充実!!

アド・ブルー　共通仕様　●成分：尿素／32.5%、純水／67.5%　●材質：キャップ、ノズル、内袋／ポリエチレン、外箱／段ボール

10ℓ　品番 15902 00000　型式 ADB10L　1,230円 税別　●自重：10.5kg
商品ページはこちら
尿素SCRシステム搭載ディーゼル機関用尿素水溶液。
アドブルーライセンス番号00030040
φ18.5mm(外径)　190～205　250　250　250mm

20ℓ　品番 15903 00000　型式 BIB20L　2,310円 税別　●自重：21kg
商品ページはこちら
尿素SCRシステム搭載ディーゼル機関用尿素水溶液
JISマーク取得品
AUS32/JISK2247-1適合品
φ18.5mm(外径)ノズル　160～280 伸縮タイプ　295　300　305mm

毎月第4火曜日「アド・ブルーの日」　5ヶ以上 3%OFF!　10ヶ以上 5%OFF!

電動式アド・ブルー用ポンプ　20ℓ用　乾電池式
品番 37100 02000　型式 PDE20V　2,580円 税別
商品ページはこちら
●吐出ホースサイズ：外径φ19mm×長さ1m　●吐出量：約9ℓ/min　●使用可能温度：5～40℃　●使用電池：単1形乾電池×2本(別売)　●材質：本体/プラスチック樹脂、ノズル部/樹脂、パイプ・ホース/樹脂　●自重：0.34kg(電池含まず)
446mm　φ37
※アド・ブルーは別売です。

電動式アド・ブルー用ドラムポンプ
品番 37100 08000　DC12V　AC100V　200ℓドラム缶用　型式 PDE200　16,569円 税別
商品ページはこちら
●吐出ホースサイズ：外径φ27mm×長さ2m　●吐出量：約19ℓ/min　●使用可能温度：5～40℃　●材質：本体/プラスチック、ノズル・パイプ/ステンレス、樹脂　●付属品：AC/DCアダプター(コード長さ約4m)、パワーケーブル(長さ約1.2m)、DCケーブル(長さ約4m)、変換アダプターφ63.2mm　●セット自重:2.45kg
φ58.4　850～1,245mm　φ56　φ32

完全無料の
アルコールチェッカー点呼システム
AL Call by Pa-man アル・コールを今スグチェック!!
スマートフォン等で行えるドライバー点呼システム
https://al-call.jp/

商品の詳細は当社ホームページ、又はカタログをご覧ください。
オンラインショップ パーマンショップへは トラックパコちゃん で検索!
https://pa-man.shop/
新商品情報、セールのお知らせなど最新情報満載!
LINE ID:@pa-man 友だち追加
Twitter @Pa_man_2017 フォローお願いします! Pa-man[公式]

ISO 9001 品質マネジメントシステムに関するISO9001取得 ISO9001:2015
信頼の3年保証
創業1965年
株式会社パーマンコーポレーション
E-mail:hr1@pa-man.com
〒550-0021　大阪市西区川口4-1-5
ご注文電話 0120-202-800
ご注文FAX 0120-200-201

トラック運送事業者のための

経営のヒント

第258回　コロナで「物流危機」到来早まる

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

ポストコロナにはまだ時間を要する。当面は「国民の日常生活も企業活動も、ウィズコロナを前提にせざるを得ない」。新型コロナウイルス感染症を防止するために、この間、外出自粛などが求められた。それに伴いテレワークや、交代勤務、時差出勤など、新しい働き方が導入された。物流現場は在宅勤務ができないが、荷主はこれを機に働き方を変えてくるだろう。

それと同時に、今回のコロナで状況が一変したのが、労働市場の需給関係である。企業の求人意欲が冷え込んで、有効求人倍率が低下している。この状態が当分の間は続くものと思われる。「トラックドライバー不足についても、コロナ以前のようなひっ迫感は薄れてくる」。求職者の増加が予想されるので、従来よりも人材確保が容易になるだろう。だが、一方では「今はドライバーを増やすチャンスだが、先行きが不透明なので新規募集には慎重にならざるを得ない」という事業者もいる。先行きが分からない不安の原因は、近づきつつある「物流危機」の到来にある。

新型コロナが物流にもたらした一番の影響は、「物流危機の進行を加速し前倒しして顕在化させたこと」だ。物流危機は、トラックドライバー不足で荷物が運べなくなることと理解していた人が多かったと思う。すると、コロナで求職者が増えるのだから、物流危機は回避できることになる。

だが、そうではない。ドライバー不足が物流危機の真の原因ではないからだ。

本当の物流危機は「国内市場の縮小」である。市場縮小が進行すると、従来と同じ物流の仕組みのままでは、荷主はコスト的に立ち行かなくなってしまう。これが物流危機の本質だ。これまでも国内市場の縮小は徐々に進み、今後も少しずつ進行していくはずだった。だが、今回のコロナで需要が落ち込み、今後の回復見通しも不透明である。少しずつ進んできた市場縮小がコロナで先取りされて、一気に顕在化したのである。

これから急速に進むのは、「本来の物流危機を克服するための、荷主による物流再構築」だ。その1つとして、同業種間や異業種間における物流の共同化が短期間に進むことが予想される。すると、必要とされるトラック台数は市場の縮小以上に減少する。つまり、トラック運送事業者にとっては経営環境の厳しさが増す。「これからの試練は、コロナによる荷動き減退に耐えられるかどうかだけではない。物流危機の克服に挑む荷主の物流再構築の中で、勝ち残れるかどうか」なのである。

それには生産性を向上させて、物流危機に直面している荷主ニーズを先取りしたサービスを提供することだ。

藤原社長に訊く!

社員紹介採用の好循環で人手不足感ナシ！
社内体制一新と新業務創出で女性の活躍促進図る



藤原　典明
代表取締役

当社では、21歳から70歳まで、幅広い年齢層のドライバーが活躍しています。採用方法では紹介が最も多く、社内のドライバーが「ともに働きたい」という仲間を連れてきてくれる流れが続いているため、ドライバーの不足感はありません。経験・未経験の比率で言えば、大型車ドライバーは経験者が多く、中・小型車ドライバーは未経験者が多い傾向にあります。

当社は、住宅設備機器など、重量のある荷物の輸送が多く、女性ドライバーの定着が難しかったのですが、昨年秋からは「女性採用改革」に着手中です。配車・点呼を女性社員5人で行う体制に一新したほか、軽貨物輸送業務を創出して女性ドライバーを優先的に採用する準備を進めています。女性ドライバー採用の間口を広げ、ステップアップを希望する人にはそうしていってもらえる環境づくりを考えています。今後吉川には、ドライバーと経営者の間に入る一番重要なポジションにして、運送会社の花形でもある運行管理者としての活躍を期待しています。

秋田港北トラック株式会社
［代表取締役　藤原　典明］

本社所在地	秋田県秋田市土崎港西4-6-44
資本金	1,000万円
設　立	昭和38年6月6日
従業員数	48人（ドライバー40人、うち女性1人）
車両数	34台

history

資格の取得は「財産」　ゼロからのスタートで猛勉強重ねる

いとこである藤原社長に請われ、「祖父が創業した会社であり、ガソリンスタンド（GS）と同じく車を扱う仕事なので、チャレンジしてみよう」と、20年という長きにわたって務めたGSを退職し、トラック運送業界への転職を決意した。転職前には、1か月にわたる「リフレッシュ海外旅行」を決行。まずは友人と東南アジアを旅し、そのあとアメリカへ一人旅に出たという吉川さん。

平成27年2月に入社すると、すぐに大型免許を取得。前職でフォークリフトと小型車両系建設機械の資格は取得済みで、4トン車までであればお客様のトラックを運転する機会もあったというが、ドライバーのキャリアで初めて担当することになったのは、大型アスファルトローリーだった。先輩ドライバーから横乗りで指導を受け、まもなく独り立ち。県内のプラントをまわり、液体アスファルトをタンク内に降ろす業務を担当した。

大型免許取得直後、「じゃあ次は運行管理だね」という藤原社長の言葉に応え、ドライバー業務と並行して運行管理者資格取得を目指して勉強を開始。高倍率の狭き門を見事一発合格する。

「男性社会のトラック運送業界の中で、『女に指図されてたまるか』という方もいるかもしれないと思い、とりあえず必要な免許を揃えようと必死で勉強しました。もちろん、当社のドライバーから実際にそんなことを言われたことは一度もありません（笑）」（吉川さん）

大型免許と運行管理者に続き、玉掛け、小型移動式クレーン、大型特殊と、立て続けに資格を取得した。さらに吉川さんは、その間に出産も経験。アスファルト輸送の仕事に慣れてきた同年の秋ごろ、妊娠が分かり、アスファルトローリーの乗務担当を外れた。出産にあたっては、4か月ほど産前産後休業を取得し、子どもが生まれるとすぐに保育園へ預け、育児休業は取得せずに職場へ復帰した。

復帰直後はデスクワークで配車業務を担当。そうしているうちに、システムキッチンを輸送する2トン車ドライバーとして再び運行に出ることになり、その傍らで配車業務も行っていたが、今年6月からは運行管理をメインに仕事をすることと相成った。

「輸送の仕事は特に、まず資格がないと始まりません。例えば、私は玉掛けの資格が必要な輸送業務の担当ではありませんでしたが、ユニック車を担当するドライバーの感覚をつかむために取得しました。資格を取得し、現場にも立ち合わせてもらって実際にその仕事を感じることで、自分の経験値は確実に上がりますし、そうした資格の取得は、今自分が担当している運行管理の仕事に役立っています。資格を取るための勉強は大変ですし、費用もかかりますが、無駄なことはひとつもありません。確実に自分の財産になるので、どんどん資格は取得するべきだと考えます」（同）

平成30年・令和元年には、「トラックドライバー・コンテスト」の秋田県大会→全国大会に2年連続で出場。昨年の秋田県大会では、点検競技で満点という記録も残した。

「全国大会に出場してみて、人生のひきだしがひとつ増えました。交通安全の基本に立ち返って学び直すことで、改めて自分の安全意識が高まりましたし、普段運送の仕事をしているだけでは分からないことがたくさんありました。その『学び』を、自社に還元していきたいですし、資格取得もそうですが、ドラコン出場によっても自分の経験値がさらに高まったと感じています」（同）

ドライバー・運行管理者の二足の草鞋　「オペレーション」こそ醍醐味

ドライバーと運行管理者というふたつの仕事に携わる吉川さんに、それぞれの仕事の魅力について尋ねると、こんな答えが返ってきた。

「トラックドライバーとは、接客業であり、荷物を介して人の喜ぶ顔が直接見られる仕事です。お客様の代理として、自分の会社を代表し、モノを届けるという大義を背負って仕事をしているトラックドライバーには、もっと自分の仕事に誇りをもってほしいと思います。一方、運行管理者という仕事の魅力は、ドライバー全員が無事故で帰ってきてくれるという大きな喜びを、一日の結びに感じられることです」（同）

入社翌年に生まれた息子さんも、もう4歳になった。ミニカーなど、車のおもちゃにはあまり関心を示さないという息子さんが、唯一深く興味を抱いているのが「クレーン車」。吉川さんが、仕事を担当して以来付き合いのあるクレーン会社の社長に「息子がクレーン車好きだ」という話をしたことがきっかけで、社長さんのご厚意により、「息子さんのためだけのクレーン車見学会」が開催された。

「様々な種類のクレーン車を間近で見ることができ、息子だけでなく私まではしゃいでしまいました（笑）。こうした『人との素敵な出会い』があるのも、この仕事のいいところだと思います。GS、運送会社と勤務してきましたが、例えばGSで20年も働き続けることができたのは、『自分でセールスをして、お客様にタイヤを買ってもらい、そのタイヤを装着した車の整備もタイヤの点検も自分でする』という、一連の仕事の流れをすべて自分ひとりで担えることに、仕事の醍醐味を感じたからです。私はそういう、『一連のオペレーションをすべて自分ひとりで担える仕事』が好きなのかもしれません。それが今の、『運行管理者時々ドライバー』という、『ひとつの運行に関する一連の流れをすべて自分でオペレーションできる仕事』と相通ずる部分かもしれませんね」（同）



吉川さん㊧と藤原社長㊨はいとこにあたる

女性の輝く現場から
トラガールのお仕事。

第27回「運行管理者 時々2トン車ドライバー」吉川 恭子さん（秋田港北トラック㈱・秋田県）

トラック運送業界で様々な仕事に携わる女性をとりあげるこのコーナー。第27回目は、「運行管理者 時々2トン車ドライバー」のお仕事です。秋田港北トラック㈱（秋田県秋田市）の吉川恭子さんが登場します。

トラガールファイル

吉川（きっかわ） 恭子（きょうこ）さん

各種資格取得やドラコン出場で経験値を高め
入社5年で社内の運行を司る存在に



- 高校卒業後、20年間ガソリンスタンドで勤務。販売・営業・軽整備を担当し、キャリアを重ね、店長格に。
- 祖父が創業した同社で経理・配車担当として45年活躍した母の引退に際し、いとこである藤原社長に声をかけられ、5年前に入社。
- 両親、タイヤメーカー勤務の夫、保育園に通う4歳の息子の5人家族。
- 入社後はアスファルトローリードライバー→出産・復帰→配車係→2トン車ドライバーとキャリアを重ね、今年6月から運行管理・配車業務担当に。「トラックから空のパレットをリフトで降ろしたり、緊急時には2トン車で運行に出たりするので、私の仕事は『運行管理者 時々2トン車ドライバー』ですかね（笑）」（吉川さん）。
- 趣味はバイクと英会話。「仕事と育児に追われ、今は両方お休み中ですが、昨年英会話を海外のお客様との仕事で活かすことができ、落ち着いたらまた学び直したいと思っています」（同）。

- 担当業務：運行管理者 時々2トン車ドライバー
- 勤続年数：5年
- 取得資格：大型自動車免許（一種・特殊）、フォークリフト運転・小型移動式クレーン運転・玉掛け技能講習修了、小型車両系建設機械運転特別教育修了、運行管理者

吉川さんのある1日の仕事の流れ

吉川さんは日々、どのような「トラガールのお仕事。」に携わっているのでしょうか。お仕事に1日密着させていただきました。

8:00
出社。休憩室の清掃（写真①）を行う。



①

9:00
メールチェック（写真②）や電話対応、事務処理を行いながら、配車作業やトラックドライバーの出庫時点呼を行う。アルコールチェック（写真③）に加え、新型コロナウイルス感染症対策として検温（写真④）も実施。



②

③

④

12:00
社内で昼食休憩（写真⑤）。「お弁当を持参して食べています。今日のおかずはひじきの煮物、コロッケ、ゆでたカリフラワーです」（吉川さん）。



⑤

13:00
午後の業務開始。お客様の荷物確認（写真⑥）や輸送依頼の受注処理等（写真⑦）と並行して、帰庫時点呼にも対応する。



⑥



⑦

17:00
ICカードをタイムレコーダーにタッチし、退社（写真⑧）。



⑧

ドライバー・リフト荷役業務も！

緊急時には、2トントラックに乗務して運行に出たり（写真⑨）、



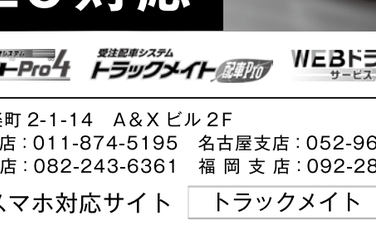
⑨



⑩

フォークリフトを操作して積み降ろしを手伝ったりすることも（写真⑩）。

吉川さんはこんな人！



林崎さん㊧と吉川さん㊨

吉川さんは私よりも社歴が長く、先輩にあたりますが、同い年ということで仲良くしていただいています。普段からドライバーさんたちとニコニコしながらコミュニケーションをとっていて、それでいてしっかり気も遣える、「かっこよくて頼れる女性」です。
（経理担当・林崎 多喜子さん）

こちら広報室　四季折々 187

2020・7・1

▼日曜日19時30分からNHK総合で放映されている『ダーウィンが来た！』が好きで、毎週欠かさず見ています。昆虫、鳥類、動物と、ありとあらゆる生き物を取り上げ、時間をかけて丁寧に生態を分析しています。▼それにしても神様は地球上に何故こんなに多種多様な生物を作ったのかと驚くばかりです。誕生、生殖と、どの生き物をとっても、その生命に一つとして同じ形はなく、まるで難解な方程式のようです。生き物自身は、自分が何者かを知るよしもなく、与えられた特性を生かして生存競争を生き抜くのです。▼以前、休日に昼寝をしていたら、右腕のあたりに何か生き物が動いているのを感じ、じっと見つめると、それは小さな「蟷螂（カマキリ）」でした。どこから紛れ込んだのでしょうか。カマキリは、産まれた直後は茶色ですが、数日で緑色に変化します。両手を上げ私を威嚇する仕草はもう成虫のようです。捕まえようとすると足が早く、壁づたいに逃げ、ティッシュで掴み取って近くの草むらに放しました。▼ある日、夜半にトイレの灯りを付けると、窓ガラスの外に張り付いていたのは「家守（ヤモリ）」でした。ヤモリは微動だにせず、獲物を狙っていたようです。▼また先日は、最寄り駅に行く際、ショートカットして小川沿いの土手を自転車で通ると、何やら長い生き物が道を塞いでいました。それは、カエルなどの獲物を探している「青大将（アオダイショウ）」でした。さすがに蛇だけは苦手な私は、蛇が畑に移動するのを確かめてから、恐る恐るペダルをこぎました。▼さらにはある夜半、仕事で帰宅が遅くなり、住宅街を抜けて田畑に出ると、目の前を勢いよく駆け抜けた動物がいました。一瞬その動物がこちらを振り向いた際に目と目が合い、その生き物が「白鼻芯（ハクビシン）」と分かるとぞっとしました。ハクビシンは小型動物ですが獰猛で、神社や民家の屋根裏に住み着くというから厄介です。▼食べ物が無くなると動物達は山を降り、人間の生活圏にまで出没するようになりました。本能で行動する動物が人間のテリトリーを意識的に侵すということはないでしょうが、森林や水源など、本来は動物たちの生活圏であった自然を人間が破壊してしまったが故で、その修復はなかなか難しいことでしょう。▼上野動物園の年間パスポートを購入している関係から、上野周辺で用事があって、さらに1時間程度時間がある時は必ず動物園に立ち寄っています。私が最も興味があるのは、園内1番人気のパンダに次ぐ、動かない鳥「嘴広鸛（ハシビロコウ）」です。東アフリカ地域の沼地に住み、じっと動かずに獲物を狙う大型のペリカン種です。カマキリ、ヤモリなどと同様に無駄な動きをせず、いざという時に「一意専心」で獲物を確実に捕らえます。限られた短い一生の中で、与えられた使命を全うする生き物に、学ぶこと多しです！
（山崎　薫）

検査時に車両を自動撮影！
顧客・車両管理を強力バックアップ!!



検査車両撮影システム
CS-Photo α6
・検査ラインとの連動で車両を6台のカメラで自動撮影し、お客様の管理と共にコンプライアンスを強化します。
・カメラは最大12台までの接続が可能です。

使用水量の大幅削減！
ラクに・エコに・キレイに!!



大型車両用門型洗車機
ビッグウォッシャー アバンザード
・車種判別センサーで「車種」と「大きさ」を自動的に判別し、車に合わせた最適な洗車を可能にしました。
・洗車に伴うスタッフの負担軽減と業務の効率化を強力サポート!

販売元　株式会社イヤサカ　本社／〒113-0034 東京都文京区湯島3-26-9　Tel.03-3833-6110　Fax.03-5688-7074　http://www.iyasaka.co.jp

オフィスか



テレワークか



IT導入補助金2020対応

トラックメイトPro4　受注配車システム トラックメイト配車Pro　WEBドラ サービス v.2

株式会社タイガー
www.tiger-inc.co.jp
〒101-0064 東京都千代田区神田猿楽町2-1-14　A&Xビル2F
東京本社：03-5283-7232　札幌支店：011-874-5195　名古屋支店：052-961-9773
大阪支店：06-6201-3841　広島支店：082-243-6361　福岡支店：092-281-5138
詳しくは、当社サイトをご覧ください。PC・タブレット・スマホ対応サイト　トラックメイト　検索

STOP 異常気象時における気象情報等の入手先（例）

※以下の情報サイトは全日本トラック協会が調べた令和２年６月12日現在の情報です。

トラック運送事業者又は運行管理者は、気象情報等から輸送の可否判断を行うこととなりますが、その際、出発地や集貨先、配送先及び輸送経路上の正確な気象情報等の入手先は極めて重要です。
ここに掲げた異常気象時における気象情報等の入手先（例）などを活用し、事業用トラックの横転事故等が発生しないよう輸送の可否判断に万全を期しましょう。

気象情報

※QRコードの位置は誤認識を防ぐ為の配置となっています。

天気予報	気象庁　天気予報 https://www.jma.go.jp/jp/yoho/	気象庁　週間天気予報 https://www.jma.go.jp/jp/week/
降雨時	気象庁　アメダス　降水量 https://www.jma.go.jp/jp/amedas/000.html?elementCode=0	tenki.jp　雨雲レーダー https://tenki.jp/radar/map/
暴風時	気象庁 アメダス　風向・風速 https://www.jma.go.jp/jp/amedas/000.html?elementCode=1	YAHOO天気・災害 風予測 https://weather.yahoo.co.jp/weather/wind/
降雪時	気象庁　現在の雪 https://www.data.jma.go.jp/fcd/yoho/snow/jp/	気象庁　アメダス　積雪深 https://www.jma.go.jp/jp/amedas/?elementCode=4
視界不良（濃霧・風雪等）時	気象庁 気象警報・注意報　濃霧 https://www.jma.go.jp/jp/warn/000_20.html	CPS-IIPリスクウォッチャー 濃霧注意報 - 気象警報マップ http://agora.ex.nii.ac.jp/cps/weather/warning-map/20/
警報発表時	気象庁　気象警報･注意報 https://www.jma.go.jp/jp/warn/	tenki.jp 警報・注意報 https://tenki.jp/bousai/warn/
ライブカメラ映像	国土交通省　各地方整備局の取組 全国のライブカメラ https://www.mlit.go.jp/road/bosai/LIVEcamera.html	（公財）日本道路交通情報センター http://www.jartic.or.jp/jartic_web/info/snowfall2014_.html

お使いのスマートフォンやパソコンによって画面の表示が異なることがあります。
また、QRコードの読み取りソフトによってサイトまでの表示手順が異なることがあります。

各情報をもとにとるべき行動と、相当する警戒レベルについて

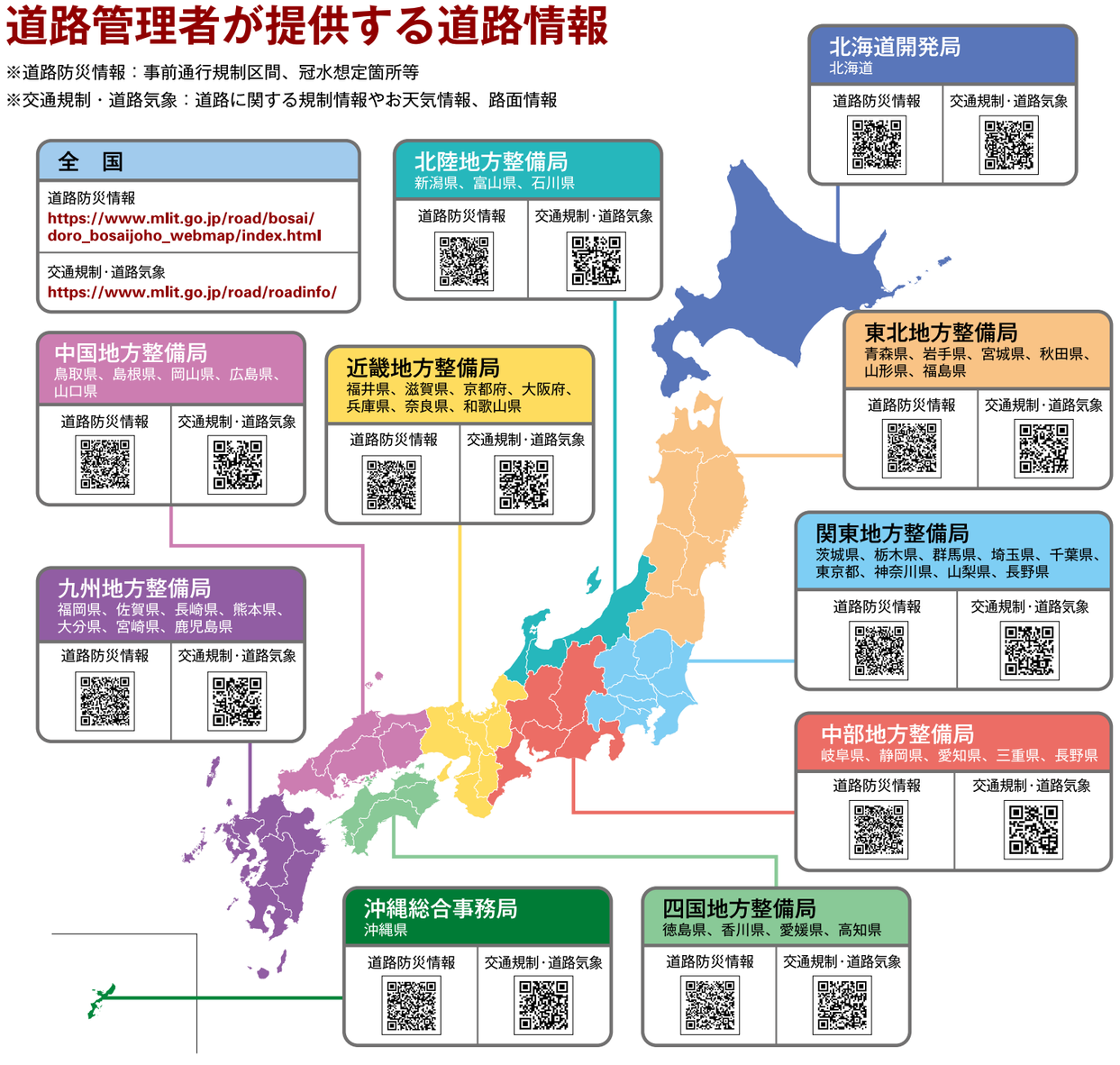
出典：気象庁

情報	とるべき行動	警戒レベル
大雨特別警報	災害がすでに発生していることを示す警戒レベル５に相当します。**何らかの災害がすでに発生している可能性が極めて高い状況**となっています。**命を守るための最善の行動**をとってください。	**警戒レベル５相当**
土砂災害警戒情報 高潮特別警報 高潮警報※1	地元の自治体が避難勧告を発令する目安となる情報です。避難が必要とされる警戒レベル４に相当します。災害が想定されている区域等では、**自治体からの避難勧告の発令に留意**するとともに、**避難勧告が発令されていなくても危険度分布等を用いて自ら避難の判断**をしてください。	**警戒レベル４相当**
大雨警報（土砂災害）※2 洪水警報 高潮注意報 （警報に切り替える可能性が高い旨に言及されているもの※3）	地元の自治体が避難準備・高齢者等避難開始を発令する目安となる情報です。高齢者等の避難が必要とされる警戒レベル３に相当します。災害が想定されている区域等では、**自治体からの避難準備・高齢者等避難開始の発令に留意**するとともに、**危険度分布等を用いて高齢者等の方は自ら避難の判断**をしてください。	**警戒レベル３相当**
大雨注意報 洪水注意報 高潮注意報 （警報に切り替える可能性に言及されていないもの※3）	避難行動の確認が必要とされる警戒レベル２です。**ハザードマップ等により、災害が想定されている区域や避難先、避難経路を確認**してください。	**警戒レベル２**

※１　暴風警報が発表されている際の高潮警報に切り替える可能性が高い注意報は、避難が必要とされる警戒レベル４に相当します。
※２　夜間～翌日早朝に大雨警報（土砂災害）に切り替える可能性が高い注意報は、高齢者等の避難が必要とされる警戒レベル３に相当します。
※３　警報に切り替える可能性については、市町村ごとの警報・注意報のページで確認できます。

道路管理者が提供する道路情報

※道路防災情報：事前通行規制区間、冠水想定箇所等
※交通規制・道路気象：道路に関する規制情報やお天気情報、路面情報



道路・交通情報

通行止め	国土交通省 ハザードマップポータルサイト https://disaportal.gsi.go.jp/	（公財）日本道路交通情報センター 高速道路や一般道路の通行止め、渋滞、冬用タイヤ必要等の情報 http://www.jartic.or.jp/
渋滞情報	ドラとら https://www.drivetraffic.jp/	
雪道情報	国土交通省 冬の道路情報 雪みち情報リンク集 https://www.mlit.go.jp/road/fuyumichi/fuyumichi.html	国土交通省北陸雪害対策技術センター おしえて！雪ナビ http://www.hrr.mlit.go.jp/hokugi/yukinavi/
異常気象時の運転注意点	国土交通省　冬の道路情報 雪みちの運転テクニックに関するリンク集 https://www.mlit.go.jp/road/fuyumichi/drive.html	JAF 台風・大雨時のクルマに関する注意点 https://jaf.or.jp/common/attention/flood

高速道路情報

全国高速道路交通情報（リアルタイムな渋滞規制情報）　※一部のサイトでは都市高速道路、一般道路の情報も含みます。

（公財）日本道路交通情報センター http://www.jartic.or.jp/	アイハイウェイ（中日本） https://www.c-ihighway.jp/pcsite/
ドラぷら https://www.driveplaza.com/	アイハイウェイ（西日本） https://ihighway.jp/pcsite/

異常気象時の高速道路影響予測

国の「緊急情報」や、「特別警報」が発令されるようなときには、高速道路各社と気象予測会社が連携して注意喚起の広報が行われるサイトです。なお、平常時は、「現在、大雨や台風に関する情報を発表していません」などと表示されております。

（株）ウェザーニューズ
https://weathernews.jp/v/road/

NEXCO東日本 https://www.e-nexco.co.jp	NEXCO中日本 https://www.c-nexco.co.jp	NEXCO西日本 https://www.w-nexco.co.jp
首都高速道路（株） https://www.shutoko.co.jp/	阪神高速道路（株） https://www.hanshin-exp.co.jp/company/	本州四国連絡高速道路（株） https://www.jb-honshi.co.jp/customer_index/

異常気象時における通行止めの可能性は各サイトのニュースリリースをご覧ください。

輸送支援サービス※

（一財）日本気象協会
GoStopマネジメントシステム
https://www.jwa.or.jp/news/2020/05/9795/

（株）ウェザーニューズ
最適輸送計画支援サービス
https://jp.weathernews.com/news/31362/

※令和２年10月１日から有料