

新型コロナウイルス感染症や自然災害の影響下における 小規模トラック運送事業者の経営改善に向けて

事業経営維持・継続のために求められる経営者としての取り組みと
全ト協による経営改善に向けた支援策

経営者としての取組み

経営基盤の強化

- ・将来的に輸送量が縮小することや想定しきれない、生産性の確保に向けて、生産性向上、輸送や保管の効率化や作業改善、労働時間の短縮や荷役作業の改善などを図り、働き方改革の実現が必要です。
- ・まずは小規模事業者の経営改善への積極的な取り組み姿勢が重要です。

経営計画の策定・取組

- ・目標とする輸送量・利益を維持・確保するためには、「自社の分析」や「経営計画」の取組みは必要です。
- ・トラック事業・ドライバーの地位向上のためにも、経営者における経営・物流の知識向上を目指しましょう。

IT機器の活用

- ・旧来のアナログなシステムから脱却し、質の高い効率化システムへ変革することが必要です。
- ・IT 点呼・点呼支援機器(ロボット等)、動態管理システムなど、最新のIT機器の導入によるドライバーや運行管理者の負担軽減、事務コストの削減を目指しましょう。

最重点 協同化の再検討

- ・経営基盤強化のひとつとして事業の協同化の再検討や協同組合の新規・再活用は効果的です。
- ・高速道路料金の割引制度の活用や燃料の共同購入によるコスト削減を図るとともに、組合の事業内容の充実を図りましょう。

最重点

「標準的な運賃」の理解・活用

- ・「標準的な運賃」が、行政による業界全体への運賃交渉のきつかけつくりとなっており、運賃交渉へ活用すべきです。
- ・特に「標準的な運賃」の主旨と内容について十分な理解が必要です。

労働環境の改善

- ・物流の維持と事業継続のためには、ドライバー確保は必須です。
- ・安定した雇用のためには、受け皿としての「労働環境の改善」(長時間労働、低賃金、厳しい荷役作業の改善)が必要です。

BCPや感染症対策等

- ・小規模事業者の事業継続にも、新型コロナウイルス感染症対策、風水害や地震など自然災害等も含めたBCPの策定は必須です。
- ・感染予防対策やドライバー安全確保対策の徹底を図りましょう。

安全・コンプライアンスの確保

- ・安全の確保、コンプライアンスについて再認識し、荷主からの評価と信頼に高めましょう。
- ・確実な点検の実施やドライバー教育を行うことで、荷主企業の信頼を得られることと、結果として保険の割引が高まるなどメリットも見い出せます。

経営改善に向けた支援策	
1. IT 機器の活用による業務改善	①デジタル化の推進支援 ②労働時間管理等のデジタル化(「現場の見え方」) ③点呼支援機器(ロボット等)導入支援 ④事務作業軽減支援(RPAの普及活動) ⑤IT 機器の導入支援 ⑥IT 導入助成金制度の周知
2. 協同組合加入による購買の共同化や運送事業の効率化	①協同組合加入の利活用/コスト削減・効率化支援 ②新規加入負担金の軽減 ③高速道路料金割引制度の拡充・恒久化への働きかけ ④協同組合の新規設立支援 ⑤事業の協同化・協業化に対する支援
3. 適正な運賃の收受と「標準的な運賃」の周知および届出支援	①会員事業者への「標準的な運賃」の周知活動 ②会員事業者の「標準的な運賃」の届出支援 ③荷主企業に対する「標準的な運賃」の周知活動
4. 融資制度の周知および活用推進	○現行の制度の紹介 ①経営・雇用の相談・支援 ②経営知識取得支援 ③ドライバー労働環境改善事業 ④自然災害や感染症対策等としてのBCP作成支援
5. その他	①情報の取りまとめ ②IT セミナーの充実 ③運行データの活用方法の取りまとめ ④ホームページ等による有効なツール(運行管理ツール等)の紹介 ⑤IT セミナーの充実 ⑥協同組合との連携 ⑦制度化を見据えた上での支援 ⑧「中小トラック運送事業者のためのITガイドブック」「ITベスト事例集、動画」更新 ⑨導入事例も合わせたホームページなどによる情報発信 ⑩IT セミナーの充実 ⑪ホームページ、リーフレットなどによる周知 ⑫リーフレットの再配布 ⑬相談窓口の設置 ⑭協同組合との連携 ⑮高速道路料金の割引の拡充・恒久化についての行政への継続要望 ⑯相談窓口の設置 ⑰協同組合との連携 ⑱情報の取りまとめ ⑲セミナー開催 ⑳協同組合との情報共有 ㉑「標準的な運賃」に関するセミナー開催 ㉒リーフレットの配布 ㉓原価計算セミナーの開催 ㉔行政への協力要請 ㉕「標準的な運賃」に関するセミナー開催 ㉖相談窓口の設置、問合せ対応 ㉗リーフレットや広告媒体を利用した周知 ㉘行政への協力要請 ㉙融資制度の整理、更新 ㉚ホームページによる情報発信 ㉛相談窓口の充実 ㉜経営相談窓口の設置(経営診断事業の促進) ㉝Gマークや働きやすい職場認証などの取得支援 ㉞好事例の横展開(求人サイト、ホームページ作成支援等) ㉟経営相談窓口の設置(経営診断事業の促進) ㊱受講促進助成金制度の周知 ㊲物流経営士などの資格取得のセミナー支援 ㊳経営知識、後継者育成、事業者間交流の支援 ㊴「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」の再周知 ㊵時間外労働等改善助成金等の助成金や支援制度の周知 ㊶会員事業者に対する危機管理対応(BCP作成支援等)支援の充実 ㊷立地適正化に向けた、市街化調整区域等の法制度の見直しについて行政へ要望

※本答申を受けて実施する全ト協の支援については、順次公表の予定。

トラック運送事業者のための

経営のヒント

特に、長距離輸送における労働時間の短縮は大きな課題だ。その方策の一つに中継輸送がある。だが、単車の中継輸送の導入は難易度が高い。長距離輸送では車中泊をするた

4月から、中小企業も「同一労働同一賃金」が施行になった。また、令和5年4月からは月60時間超の時間外割増が50%に、6年4月からは自動車運送業務における時間外労働時間の上限が960時間になる。これ「働き方改革」に必要な原資確保を目的に、6年3月末までの措置として「標準的な運賃」が制定された。しかし「法的規制への対応はもろく、それ以上に人材が確保できなければ企業が存続できなくなる」という認識の経営者もいる。いずれにしても、当面は賃金水準を維持しながら労働時間の短縮を進めることが急務である。次の段階では、労働時間短縮を推進しながら、賃金水準を向上できるようにしなければならぬ。

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

第27回 難易度の高い単車中継輸送の一事例

今年2月中旬から、横浜市と仙台市の事業者間で、単車による中継輸送がスタートした。横浜発の車両は、相模原市で荷物を積込み、

め、着替えなどの私物も携帯する。そこから「他の人」にはハンドルを握らせたくない」というドライバーの理が働く。トラックは経営資源という意識が希薄になり、専属的に乗務したいという気持ちがある。一方、経営側もそのドライバーの心理を車両管理や労務管理に利用してきたという面がある。だから、「中継輸送の合理性を分かっている。でも、導入には抵抗感のある管理者もいるのだ。このように、単車の長距離輸送で中継輸送を導入するのは難易度が高い。

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

「工場直売 だから安い!!」
「長持ち 2 倍 だからすごい!!」

吸気効率 向上

出力 向上

燃費 削減

大手純正クオリティーを
ダイレクト販売

建機大手純正のメーカー工場直売品です。オイルエアー・燃料フィルタ全て1個からのご注文OKです

全車種 対応
翌日納品

10万km走行も馬力が落ちない。 = 燃費低減!!

一般品では7万kmでろ材のヨリが起り出力低下!!

低燃費の秘密は...
フィルターの固定角度と間隔

特殊な密着防止技術でフィルター性能を100%引き出すことに成功。ロングライフによるコストダウンと吸気効率UPによる燃費削減効果で快適な運転を提供します。

愛車と燃費を守るため、研究を続けて70年

ピーコックエレメント製造株式会社
Peacock Element Manufacturing Co.,Ltd.

TEL 03-3458-0891 FAX 03-3472-0095

http://www.pgf-japan.com

本社：東京都品川区南品川4-15-4 国内拠点：札幌/苫小牧/仙台/北関東/長野/静岡/名古屋/大阪/神戸/九州 研究所：掛川工場 海外拠点：PGF深圳

最終答申を取りまとめ具体的支援策についても審議

第4回小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会

4月12日、第4回「小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会」(委員長 吉野雅山 全日本トラック協会理事、日本貨物運送協同組合連合会会長)が開催された。同委員会では昨年9月1日に発足。保有車両数20台以下の小規模事業者の事業経営対策等を検討対象とし、小規模トラック運送事業者の経営安定化対策、今後とも起りうる特殊災害に対する有効な対



策について検討。それらを踏まえ、最終的な答申を取りまとめを行うことを目的に設置されたもの。冒頭、吉野委員長は「これまでの全4回の会議で、委員の皆様には本当に多くの問題点や課題を明確にいただいた。本日では答申案の一部修正点についてご説明いただき、決着を図る。答申書は、基にもう少し具体的な実践方法も見出していき、特別委員会の最後を締め

新型コロナウイルス感染症や自然災害の影響下における

小規模トラック運送事業者の経営改善に向けて

ナ時・災害時特別対策委員会を設置し、小規模事業者の経営改善へのヒントや支援策を検討。このほか、答申書を取りまとめ、4月14日に坂本克己会長に手交した(関連1面)。答申では、新型コロナウイルス感染症や自然災害といった厳しい状況下においても事業経営の維持・継続のために求められる「小規模事業者の経営者としての取組み」と、それを実現させるための「全ト協による経営改善に向けた支援策」について提言した(別掲)。

労務 Q&A

第224回

年休要件、長期休職者の「継続勤務」算定は

長期休職者の年次有給休暇の算定方法についてお尋ねします。弊社の労働者の人が、勤続2年目で、私病による入院・加療のため約半年間休職していましたが、近く職場復帰することになりました。この者の年休付与日数の算定に当たっては、「継続勤務」の期間について、当然、出勤していない休職期間を差し引いてカウントするつもりですが、これよろしいでしょうか。

この点、厚生労働省の行政解釈では、継続勤務の意義について「継続勤務とは、労働契約の存続期間、すなわち在籍期間をいう」と明確に述べられています。さらに、「継続勤務が否かについては、勤務の実態に即し実質的に判断すべき」とあるとして、定年退職者を嘱託等として再雇用した場合や臨時工の雇用契約を更新して6か月以上使用している場合、臨時工やパート労働者等を正規職員に切り替えた場合などとともに、「休職とされていた者が復職した場合」を、実質的に労働関係が継続している限り、勤務年数を通算する具体的な例の1つに挙げています(昭和63年3月基発第150号)。

そうすると、例えば、質問の労働者のケースでは、私病による休職期間中は出勤していませんが、継続勤務の算定に当たっては、この休職期間を差し引いてはならないということになります。つまり、勤続2年目の休職開始ということですから、勤続1年目は、半年経過した時点で年休は10日付与され、2年目には11日付与されますが、途中から約半年間の長期休職によって出勤率8割を満たさなくなり、3年目は年休は付与されません。しかし、職場復帰を果たして正常な勤務に戻れば、休職期間は差し引かれずそのまま継続勤務として通算されるため、4年目には振出し3年目11日付与日数12日には戻らず、通算された4年目の付与日数の14日から再度スタートするということになります。

ニュース・ターミナル (トラック協会ニュース)

コロナ禍の影響を受け悪化

令和元年度決算版
経営分析報告書

全日本トラック協会は4月5日、全ト協ホームページに『経営分析報告書』令和元年度決算版を掲載公表した。これは、全国のトラッ

ク運送事業者2387者(有効数)から提出された元年度決算(平成30年10月～令和2年8月)の「一般貨物自動車運送事業報告書」について決算内容を分析したもの。営業収益(貨物運送事業収入)は、前年度比1.1ポイント悪化した。営業損益段階における黒字事業者の割合は37%(888者)で、経常損益段階の黒字事業者の割合は45%(1072者)となった。なお、保有車両台数10台以下の区分では、64%が営業赤字、46%が経常赤字であった。元年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けた緊急事態宣言の発令等により経済活動が低迷し、輸送量・営業収益ともに減少し、営業損益・経常損益ともに大幅に悪化した。

令和3年度「不正改造車排除運動」を実施

都道府県ト協で強化月間
設定し運動を実施

全日本トラック協会では、年間を通じて実施している「不正改造車排除運動」について、各都道府県ト協協会において設定する1か月間を強化月間とし、特に重点をおいて運動を実施する。重点排除項目は、①マフラーの切断・取り外しおよび騒音低減機構を容易に取り外せる等の基準に適合しないマフラーの装着

台以下の区分では、64%が営業赤字、46%が経常赤字であった。元年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けた緊急事態宣言の発令等により経済活動が低迷し、輸送量・営業収益ともに減少し、営業損益・経常損益ともに大幅に悪化した。

と発表した。全ト協HPでは、GMマーク申請案内を4月23日より全ト協HPにて公開

2021年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業」

4月12日から一部施設の運営時間を変更

「駐車場予約システム」有料社会実験を5月1日より開始

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。有料連結トラック9台(うち3台は定期利用)。有料連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

【第104回】
新年度スタート! 一層の安全運転を!

国土交通省では、このほど、トラックやバス、タクシーの安全運行に取り組む安全プラン「事業用自動車総合安全プラン2025」を策定しました。令和3年度～7年度の事業用自動車業界全体の事故削減目標として、①7年までに24時間死者数225人以下、②7年までに重傷者2,120人以下、③7年までに人身事故件数16,500件以下、④飲酒運転ゼロを掲げて、総力を挙げて事故防止に取り組みます。

●「事業用自動車総合安全プラン2025」の事故削減目標

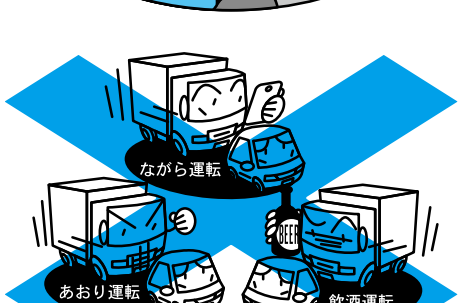
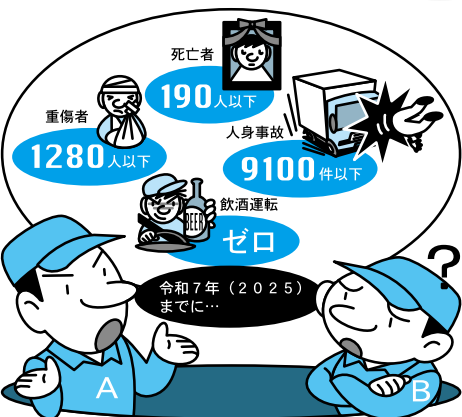
Aさん「先日、国交省から『事業用自動車総合安全プラン2025』(以下、安全プラン)が発表されたね」
Bさん「ちらっと聞いたけれども詳細はまだ。どんな内容なんだい」
Aさん「令和3年度～7年度にかけて、安全な輸送サービスを実現するために、僕たち事業用自動車の業界の人間が取り組むべき重点施策や事故削減目標が述べられているんだ。詳細は、国交省のホームページを参照してもらうとして、僕たちトラックドライバーに特に関係しそうなところを簡単に説明するよ」
Bさん「願ひするよ」
Aさん「事業用自動車業界全体の目標のほかに、トラック業界の事故削減目標として、①7年までに死者数190人以下、②7年までに重傷者数1,280人以下、③7年までに人身事故件数9,100件以下、④飲酒運転ゼロ、⑤7年までに追突事故件数3,350件以下——の5項目が設定されているんだ」

●車間距離の確保で追突事故を防止しよう

Bさん「やっぱり追突事故は多いのかな」
Aさん「そう。令和元年には追突事故が6,875件発生していて、突出して高くなっているんだ。そこでトラック業界全体で、追突事故を半数以下に減らすということだね。ところで、Bさんは追突事故防止で気をつけていることはあるかな」
Bさん「常に車間距離をとることを意識しているよ。また、トラックは構造上、道路を上から見下ろすことになるから、実際より車間距離が長いように錯覚しやすいので注意する必要がある。後輩が運転するトラックに同乗した時は、前の車が急ブレーキで急停止しても、追突しない程度の車間距離をとるようアドバイスしているよ」

●悪質な危険運転をしない・させない

Aさん「また今回の安全プランでは、ながら運転、あおり運転、下げ止まり傾向にある飲酒運転についても対応が求められているんだ」
Bさん「ながら運転、あおり運転、飲酒運転、どれもプロのドライバーとして、恥ずかしい行為だね」
Aさん「そうだね」
Bさん「携帯電話やスマートフォンを注視していれば、前方や周囲への注意が散漫になって、追突事故や人や自転車との衝突事故の原因になりかねない。あおり運転は、普通に乗用車の後ろを走っている、圧迫感を感じ一般ドライバーもいるなかで、まして車間距離を詰められると、それがどんなに怖いことか、そしてその行為が事故を起こさせるということをもう一度しっかり理解した方がいいね」



した方がいいね」
Aさん「飲酒運転については、残念ながら、僕たちトラック業界が多数を占めている。アルコールチェッカーによるチェックの徹底をはじめ、もっと対策を強化する必要があるね」
Bさん「そうだね。ながら運転、あおり運転、飲酒運転は、どれも事故に直結する危険行為だよ。罰則も強化されて厳罰となるけど、罰則があるからとこたえなく、プロドライバーとして最低限のこととして、絶対にやっちゃいけないことだよ。ドライバー全員がその気持ちを持たないことだね」
Aさん「本当にそうだね。新年度になって、改めて物流を担う僕らは、みんなの社会生活を支えていることを誇りにして、安全プランの目標達成に向け、日々、安全運転に取り組もう」

表 有料時間帯と料金体系 (税込)	
	中型・大型
時間利用	3:00～24:00 無料
0:00～3:00	予約開始時刻から60分無料、60分以降30分120円
定期利用	10,000円/月

※時間利用は、予約時間に応じて課金される(予約開始時刻の3時間までのキャンセルは返金される)

「低感染リスク型ビジネス枠(特別枠)C・D(類型)」を新設すると発表した。同特別枠は、業務の非対面化に取り組む中小企業・小規模事業者等に対して、補助率を引き上げて優先的に支援するもの。従来、補助対象経費となっていたソフトウェア費、導入関連費に加え、同特別枠ではハードウェアレンタル費等も対象となる。詳細は、「IT導入補助金2021サイト」を参照のこと。

「駐車場予約システム」有料社会実験を5月1日より開始

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。有料連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

実施期間は、5月1日(日)0時～11月頃まで。対象駐車マスの数は、中型・大型10台、うち1台は定期利用、特大・ダブル連結トラック9台(うち3台は定期利用)。

マルバツクイズ 法令 クイズ

～差込編～

- 優先道路を通行している場合を除いて、交差点とその手前30メートル以内は追越しが禁止されている。(○・×)
- 交差点の左折時は徐行が義務づけられているが、右折時には徐行は義務づけられていない。(○・×)
- 交通整理の行われていない見通しの悪い交差点では、優先道路を通行している場合を除いて、徐行しなければならない。(○・×)
- 交差点の前方の交通が混雑しているため、交差点内で停止し、交差道路の車などの進行を妨げるおそれがあるときは、徐行して交差点に進入する。(○・×)
- 大型車は特に内輪差が大きく左後方が見えにくいので、左側を通行している歩行者等を巻き込まないよう注意する。(○・×)

(解答は7面)

「運ぶ」を支え、環境と未来をひらく

ISUZU

クラスNo.1
キャブ室内高1870mm^{※2}

クラスNo.1
収納容量 176ℓ^{※1}

室内高1870mmを確保した
立ち上り得るほどのキャブ

176ℓの収納量を誇る
大型ヘッダーコンソール

ドイツ イスリングハウゼン社の高性能シートや広々とした室内空間で、新型ギガはより快適な労務環境を目指します。

NEW GIGA

もっと走れる明日のために。

世界品質のシートを、クラスNo.1のキャブに。

つかれない車を目指して。

快適で疲れにくい運転のために
ショルダー調整機能やベンチレーション機能を備えた高性能シート

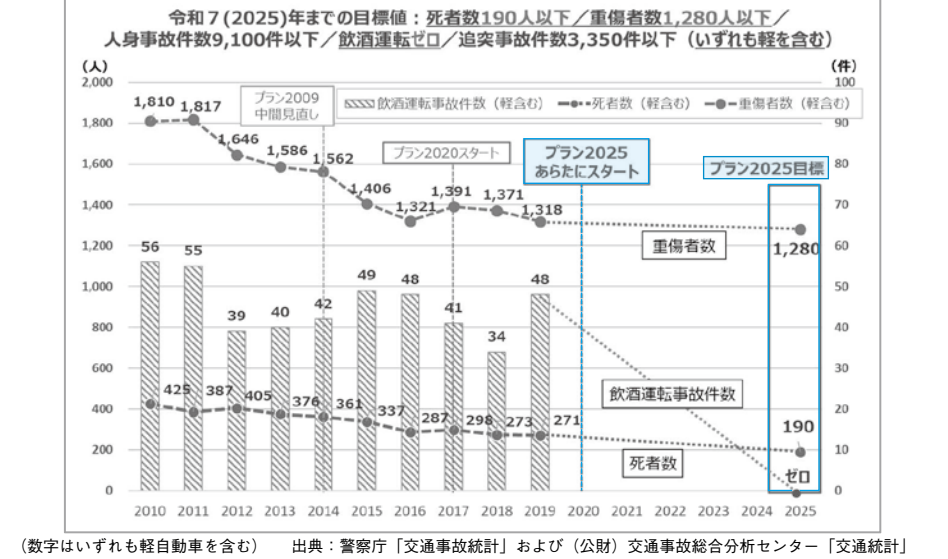
動画公開中!

※1:2021年4月現在、いすゞ調べ
※2:国内大型トラックハイルーフ車室内高(コンソール取付フロアマット上面～ヘッドライニング)(2021年4月現在、いすゞ調べ)

事業用自動車総合安全プラン 2025

～安全トライアングルの定着と新たな日常における安全確保～ (1面に関連)

国土交通省「事業用自動車総合安全プラン2025」(トラック関係抜粋)



(数字はいずれも軽自動車を含む) 出典: 警察庁「交通事故統計」および(公財)交通事故総合分析センター「交通統計」

図1 「事業用自動車総合安全プラン 2025」 事故削減目標

- 【全体目標】
- ①令和7年までに24時間死者数225人以下
 - ②令和7年までに重傷者数2,120人以下
 - ③令和7年までに人身事故件数16,500件以下
 - ④飲酒運転ゼロ

- 【トラック】
- ①令和7年までに死者数190件以下
 - ②令和7年までに重傷者数1,280人以下
 - ③令和7年までに人身事故件数9,100件以下
 - ④飲酒運転ゼロ
 - ⑤令和7年までに追突事故件数3,350件以下

※トラックは軽を含む

トラック業態の個別目標「追突事故件数3350件以下」等を設定

(一部抜粋)

○事故削減目標の設定(Plan)

確実に事故削減の成果を上げるためには、関係者が共通の目標のもとで、一丸となって安全対策に取り組むことが必要である。

平成29年6月に示されたプラン2020では、「平成32年(令和2年)までに死者数235人以下、人身事故件数2万3100件以下、飲酒運転ゼロ」という目標を掲げ、各種対策に取り組んだ結果、一定の効果を上げてきたところである。

本プランでは昨今の環境変化を踏まえ、事業用自動車全体に係る目標、及び各業態における目標を図1のとおりとする。

①「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現

1 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と労働者の増加への対応

2 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

②人手不足の深刻化への対応

3 激甚化・頻発化する災害への対応

③社会的関心の高まる

4 技術の開発・普及推進

○目標達成のための当面講ずべき施策(DO)

① 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う運送労働環境の変化と労働者の増加への対応

② 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

③ 社会的関心の高まる

④ 技術の開発・普及推進

⑤ 高齢社会の進展を背景とした安全確保

「安全トライアングル」の定着と新たな日常における安全確保

① 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

② 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

③ 社会的関心の高まる

④ 技術の開発・普及推進

⑤ 高齢社会の進展を背景とした安全確保

⑥ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

⑦ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

⑧ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

⑨ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

⑩ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

① 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

② 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

③ 社会的関心の高まる

④ 技術の開発・普及推進

⑤ 高齢社会の進展を背景とした安全確保

⑥ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

⑦ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

⑧ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

⑨ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

⑩ 新たな日常における安全・安心な輸送サービスの実現

「あおり運転」への対応

① あおり運転への対応

② あおり運転への対応

③ あおり運転への対応

④ あおり運転への対応

⑤ あおり運転への対応

⑥ あおり運転への対応

⑦ あおり運転への対応

全日本トラック協会「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標

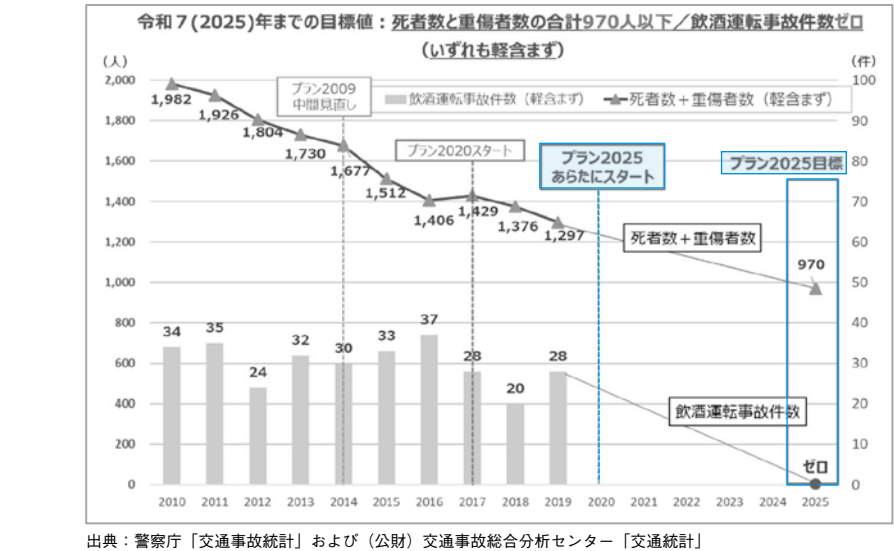


図2 「トラック事業における総合安全プラン 2025」全ト協令和7年目標値(軽自動車を含まない)

○死者数+重傷者数 970人以下
※令和7年までに死者数+重傷者数を「970人以下」とする目標値達成のためには、車両台数1万台当たりの死者数+重傷者数の合計を「6.5人以下」とする必要がある。
○飲酒運転 ゼロ
※なお、上記以外の目標項目である「人身事故件数」および「追突事故件数」については、引き続きトラックの特徴的な事故要因分析を充実し、より効果的な交通事故防止対策を着実に実施する。

国土交通省から示されたトラック事業にかかる事故削減目標とは、事業用トラック事故の半数を占める「追突事故」の目標値も掲げられました。こうした新たな目標を達成するためには、新たな数値目標達成のための指標について関係者の共通認識のもと、これまでト

「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和7年度(2025年度)までの間に、P D C Aサイクルに沿って取り組みを進める事業用トラックが関係する交通事故による死傷者数等の目標達成を図ることとします。

本プランに掲げた目標を確実に達成するために、P D C Aサイクルに沿って定期的・継続的にチェックを行うことが必要であることから、各都道府県トラック協会の事故削減への取組状況等の

ここに掲げた「交通事故削減目標の達成や飲酒運転根絶」は、トラック運送業界の社会に対する約束となります。世界的に感度拡大して

ここに掲げた「交通事故削減目標の達成や飲酒運転根絶」は、トラック運送業界の社会に対する約束となります。世界的に感度拡大して

ここに掲げた「交通事故削減目標の達成や飲酒運転根絶」は、トラック運送業界の社会に対する約束となります。世界的に感度拡大して

国土交通省は、令和7年までに死者数を2000人以下、重傷者数を2万2000人以下とする「第11次交通安全基本計画」を策定

成すべき目標値、および事業用トラック(軽貨物を含む)が達成すべき目標値を以下のとおり公表しました。

これを受け、全日本トラック協会では、「第11次交通安全委員会(令和3年2月10日開催)」において、軽自動車を除いた「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和7年度(2025年度)までの間に、P D C Aサイクルに沿って取り組みを進める事業用トラックが関係する交通事故による死傷者数等の目標達成を図ることとします。

「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和7年度(2025年度)までの間に、P D C Aサイクルに沿って取り組みを進める事業用トラックが関係する交通事故による死傷者数等の目標達成を図ることとします。

「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和7年度(2025年度)までの間に、P D C Aサイクルに沿って取り組みを進める事業用トラックが関係する交通事故による死傷者数等の目標達成を図ることとします。

「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和7年度(2025年度)までの間に、P D C Aサイクルに沿って取り組みを進める事業用トラックが関係する交通事故による死傷者数等の目標達成を図ることとします。

「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和7年度(2025年度)までの間に、P D C Aサイクルに沿って取り組みを進める事業用トラックが関係する交通事故による死傷者数等の目標達成を図ることとします。

「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和7年度(2025年度)までの間に、P D C Aサイクルに沿って取り組みを進める事業用トラックが関係する交通事故による死傷者数等の目標達成を図ることとします。

「トラック事業における総合安全プラン2025」を策定し、同計画期間が終了する令和7年度(2025年度)までの間に、P D C Aサイクルに沿って取り組みを進める事業用トラックが関係する交通事故による死傷者数等の目標達成を図ることとします。

「死者数・重傷者数の合計970人以下」「飲酒運転ゼロ」へ「トラック事業における総合安全プラン2025」(全文)

事業用自動車に係る事故については、バス、タクシー、トラックのそれぞれで事故の傾向や特徴には違いがみられるところであり、効果的に事故を防止するためには、各業態の特徴に応じた対策を講ずる必要がある。

具体的には、実際に発生した事故について、車両の走行等の態様、事故の発生時間帯、相手側の状態、危険認知速度等について分析し、その結果から判明した特徴を踏まえ対策を講じる必要がある。各業態の近年の特徴的な事故は以下の通りである。

①各業態の特徴的な事故への対応
②健康に起因する事故の増加への対応
③大型車の点検整備の実施の推進
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化
⑤監査のあり方

①各業態の特徴的な事故への対応
②健康に起因する事故の増加への対応
③大型車の点検整備の実施の推進
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化
⑤監査のあり方

①各業態の特徴的な事故への対応
②健康に起因する事故の増加への対応
③大型車の点検整備の実施の推進
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化
⑤監査のあり方

①各業態の特徴的な事故への対応
②健康に起因する事故の増加への対応
③大型車の点検整備の実施の推進
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化
⑤監査のあり方

①各業態の特徴的な事故への対応
②健康に起因する事故の増加への対応
③大型車の点検整備の実施の推進
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化
⑤監査のあり方

①各業態の特徴的な事故への対応
②健康に起因する事故の増加への対応
③大型車の点検整備の実施の推進
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化
⑤監査のあり方

①各業態の特徴的な事故への対応
②健康に起因する事故の増加への対応
③大型車の点検整備の実施の推進
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化
⑤監査のあり方

①各業態の特徴的な事故への対応
②健康に起因する事故の増加への対応
③大型車の点検整備の実施の推進
④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化
⑤監査のあり方

ご活用ください

令和3年度 全ト協の主な助成制度のご案内

全日本トラック協会は、令和3年度も都道府県トラック協会を通じて各種助成事業を実施する。実施期間や申し込み等詳細に関するお問い合わせは、所属する都道府県トラック協会まで。

安全対策事業

安全装置等導入促進助成事業

〈助成対象装置〉

次の安全装置のうち、全ト協が認定しているもの

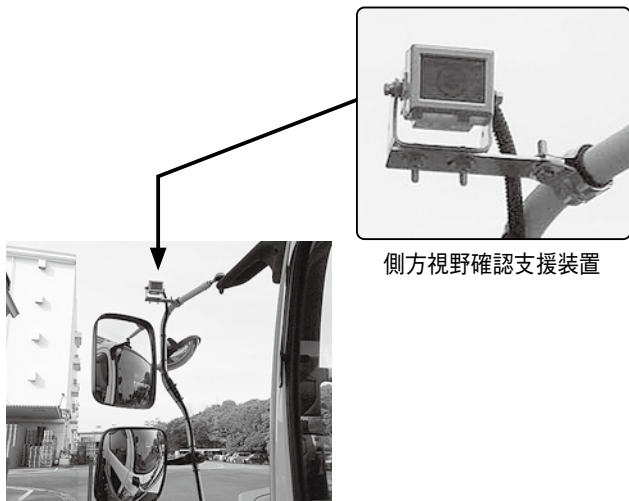
- ①後方視野確認支援装置（常時後方視野が確保できるもの）
- ②側方視野確認支援装置（車両総重量7.5トン以上の事業用トラックの左側に装着した場合に限る）
- ③呼気吹込み式アルコールインターロック
- ④IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器（Gマーク認定事業所に限る）

〈助成額〉

対象装置ごとに機器取得価格の2分の1（上限2万円）

後方視野確認支援装置および側方視野確認支援装置を同時に導入した場合は、各々の装置が対象となり機器取得価格総額の2分の1（上限4万円）

※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない



側方視野確認支援装置

ドライバー等安全教育訓練促進助成制度

〈助成対象研修〉

ドライバー等に対する安全教育訓練で、全ト協が指定する研修

〈助成額〉

- ・特別研修（2泊3日）：受講料の7割を助成（Gマーク認定事業所の場合は全額助成）
- ・一般研修（1泊2日）：1万円

〈助成対象研修施設〉

▽特定研修施設

- ・中部トラック総合研修センター
- ・埼玉県トラック総合教育センター

▽指定研修施設

- 【研修所】
 - ・自動車安全運転センター安全運転中央研修所
 - ・クレフィール湖東交通安全研修所
- 【教習所】
 - ・総合交通教育センタードライビングアカデミー北海道
 - ・総合交通教育センタードライビングアカデミー弘前
 - ・総合交通教育センタードライビングアカデミー宮城
 - ・総合交通教育センタードライビングアカデミー南湖
 - ・総合交通教育センタードライビングアカデミーぐんま
 - ・総合交通教育センタードライビングアカデミー千葉
 - ・総合交通教育センタードライビングアカデミー小田原

- ・総合交通教育センタードライビングアカデミー大原
- ・総合交通教育センタードライビングアカデミーABOSHI
- ・総合交通教育センタードライビングアカデミーテクノ
- ・総合交通教育センタードライビングアカデミー石原
- ・総合交通教育センタードライビングアカデミーONGA
- ・総合交通教育センタードライビングアカデミーMIYUKI



トラック運転者の「睡眠時無呼吸症候群（SAS）」スクリーニング検査助成事業

〈助成対象〉

SASスクリーニング検査のうち、健康保険適用外である第1次検査および第2次検査

〈助成額〉

- ①第1次検査費用の半額（上限500円／人）
- ②第2次検査費用の半額（上限2,000円／人）
- ③第1次検査および第2次検査を同時に実施している場合は、合計費用の半額（上限2,500円／人）

〈指定検査・医療機関〉

（NPO）睡眠健康研究所、（NPO）ヘルスケアネットワーク、（一財）運輸・交通SAS対策支援センター、各都道府県トラック協会指定検査・医療機関

血圧計導入促進助成事業

〈助成対象機器〉

管理医療機器かつ特定保守管理医療機器である全自動血圧計（業務用）

〈助成額〉

機器取得費用の2分の1（上限5万円）

※中小企業者*に限る。

※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない

環境対策事業

環境対応車導入促進助成事業

〈助成対象車両〉

車両総重量2.5トン超の

- ①天然ガス（CNG）トラック（新車）
- ②ハイブリッドトラック（新車）
- ③使用過程のディーゼルトラック改造のCNGトラック
- ④車両総重量25トンクラスの大型CNGトラック（新車）
- ⑤車両総重量25トンクラスの大型ハイブリッドトラック（新車）

〈助成額〉

- ①2トンクラス12.2万円、4トンクラス45.9万円※
- ②2トンクラス9.7万円、4トンクラス33.5万円
- ③2トン、4トンクラスとも10万円
- ④100万円
- ⑤30万円

※CNGとガソリンの併用車は、CNG車として助成（5万円）

〈その他の条件〉

令和3年4月1日から4年3月11日までの期間に登録が完了するもの

原則として、国土交通省の補助金を併用すること（協調補助）。ただし、大型CNGおよび大型ハイブリッドトラックは協調補助を要件としない。廃車の有無は問わない

アイドリングストップ支援機器導入促進助成事業

〈助成対象機器〉

- ①エアヒータ
- ②車載バッテリー式冷房装置

〈助成額〉

機器取得価格の2分の1以内（上限6万円）

※同一事業において国の補助金が交付される場合、全ト協は助成金を交付しない



写真④：車載バッテリー式冷房装置
写真⑤：エアヒータ

経営改善事業

準中型免許取得促進助成事業

〈助成対象〉

準中型免許取得のために指定自動車教習所等にかかる以下の費用

- ①準中型免許の取得（※普通免許取得後の取得を含む）
- ②5トン限定準中型免許の限定解除

〈助成額〉

助成額、条件、申請方法等の詳細については所属の都道府県ト協まで

中小企業大学校講座受講促進助成制度

〈助成対象〉

都道府県ト協会員である中小企業者の経営者、後継者および管理者

〈助成額〉

受講料の3分の1（その他都道府県ト協より助成される場合もあり）

〈助成対象校〉

（独）中小企業基盤整備機構が運営する中小企業大学校（旭川校、仙台校、三条校、東京校、瀬戸校、関西校、広島校、直方校、人吉校、金沢キャンパス、四国キャンパス、Web校）

〈助成対象講座〉

- ①トップのための経営戦略、経営計画等に関する講座
- ②実践的な財務管理、利益計画等に関する講座
- ③管理者のための人材育成、労務管理等に関する講座
- ④女性リーダーの能力開発等に関する講座
- ⑤情報化、システム構築に関する講座
- ⑥その他物流事業に関する講座

自家用燃料供給施設整備支援助成事業

〈助成対象〉

都道府県ト協会員トラック運送事業者・トラック運送事業協同組合・トラック運送事業協同組合連合会による軽油供給施設の新設・増設

〈助成額〉

- ・軽油タンクの新設（設置1か所分のみ）：100万円
- ・軽油タンクの増設、増設を伴う代替：30万円

インターンシップ導入促進支援事業

〈助成対象〉

都道府県ト協会員である中小企業者

〈助成対象事業等〉

会員事業者が、全ト協の開設したインターンシップ登録サイトに必要事項を登録した後、高等学校以上の教育機関からインターンシップを受け入れた場合に、次の要件に適合するもの（ただし、都道府県ト協ごとの1事業者当たりの申請は1回に限る）

- (1) 受け入れ期間が3日間以上であること
- (2) トラック運送事業の理解を深めることを目的としたプログラムであり、次の内容を含むものであること
 - ①点呼や日常点検等安全運行に向けた取り組みの見学等
 - ②乗務体験（学校側からの要請および社内規定で乗務体験を含まない場合を除く）

〈助成額〉

- (1) 受け入れ期間＝3日間：9万円
- (2) 受け入れ期間＝4日間：11万円
- (3) 受け入れ期間＝5日間以上：13万円

※ただし、上記受け入れ期間は同一学生に対する受け入れ期間とし、受け入れ人数にかかわらず上記の助成額とする



* 中小企業者：中小企業基本法（昭和38年法律第154号）第2条第1項第1号に掲げる資本金3億円以下または従業員300人以下の中小企業者

全日本トラック協会 令和3年度 血圧計導入促進助成事業

対象血圧計型番：オムロン HBP-9030

健太郎

商品型式：HBP-9030

医療機器認証番号：231ABBZX00007000
医療機器分類：管理医療機器 特定保守管理医療機器

健康管理に頼れる「血圧計」

OMRON

点呼時の“健康チェック”に

ポイント 1

測定記録を「自動プリント」できるから記録を取る手間がはぶけます

2019/01/10 11:22	
最高血圧	128 mmHg
最低血圧	76 mmHg
脈拍数	68 拍/分

ポイント 2

「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい!



正しい測定方法
1. 腕を肩まで入れる
2. 袖を袖に合わせる
3. 両腕をのばす

ポイント 3

オムロンのプロユースだから、腕の太い方にも対応!



製品のお問い合わせ

オムロン お客様サービスセンター

TEL 0120-84-6606（通話料無料） 受付時間9:00～17:00（祝日を除く月～金）
※都合により、お休みや受付時間の変更をさせていただく場合があります。

オムロン ヘルスケア株式会社

〒617-0002 京都府向日市寺戸町九ノ坪53番地
ホームページ <https://www.healthcare.omron.co.jp/>

[illegible]

トラックステーション (TS)

GW 休業案内

(ゴールデンウィーク)

(公社)全日本トラック協会施設事業部(令和3年4月14日現在)

でできる時に
エンジン停止は
プッシュボタン
の思いやりは

「アイドリングストップ」

全日本トラック協会と各都道府県トラック協会では、トラックドライバーの皆様に快適にＴＳを利用いただくため、さらに、ＴＳ近隣住民の方の住環境向上のために、駐車場でのアイドリング法投棄禁止（写真①）とごみの不法投棄禁止（写真②）を呼びかけています。アイドリングストップに関しては、

**マナー向上に
ご理解・ご協力を**

「ごみ不法投棄禁止」

は、積載している貨物の関係で冷凍・冷蔵機のエンジンが切れない場合や、猛暑・極寒等の場合もありますが、可能なトラックには実施をお願いします。環境美化にも努めています。

こちら広報室
四季折々
205

こちら広報室 ◆1年間を
四季折々 二十四節気
 205 に分ける
 と、ちようど、今日の時期は草木が萌える「清明」にあたります。新緑が眩しいこの季節は、同時に胸躍る得難い時期でもあります。▼輝く青葉に鼓舞されるように、埼玉県北西部に位置する歴史と自然に溢れる秩父市に足を延ばしました。往時には伝統織物の「秩父銘仙」や武甲山から採掘されるセメントの産地として、それは活気に満ちていました。最近では、土に限定（不定期）で運行日あり）で秩父鉄道の蒸気機関車がけん引する「SLパレオエクスプレス」を走らせ人気を得ています。▼秩父は、ほかに34か所の札所巡りで知られ、山村や民家の中にこじんまりと個性的なお寺が点在しています。札所と札所を結ぶ巡礼道を歩くとき、金剛杖に白装束のお遍路さんとなすれ違ひます。皆さん、様に満面の笑みをたたえ、「ご苦労さんです」の言葉を発して黙々と目ののお寺に向かうて行きます。見ると、順路を告げる路傍の石にも丁寧に頭を下げるお遍路さんを見て、その目は清く澄みわたっていました。▼数ある札所の中でも、三番札所の「法雲寺」は、深い静寂の中にあり、来る人を優しく包み込むコンフォータブルゾーンのような春風です。境内すべてが庭園で、春夏秋冬に訪れると四季の香りを実感でき、味わい深い思い出の秩父となることで

しよう。思い浮かぶのは、僧侶で歌人・良寛の漢詩「花は無心に蝶を招き 蝶は無心に花に花を添ふ」を思ひ浮かべた。蝶は無心に花に花を添ふ。自然の摂理を詠む詩人。美しい情景を醸し出している。▼このお寺は1977年3月（昭和48）年にTBS系列で全国放映されたテレビドラマ・木下恵介アワー「思ひ橋」のロケ地でもあります。割烹旅館を舞台に繰り広げられる人間ドラマでの長女と旅館を買収目的で訪れた不動産業の若手社員が運命の出逢いを果たし、同時に私欲の復興にも力を注ぐ物語で、私の好きな作品です。▼秩父に住む私の叔父は夫のお祭りに好きで、毎年12月1日は大の6日にかけで行われる秩父神社の例大祭「秩父夜祭」の実行委員の1人として活躍しています。大祭が近づくと、本業の仕事よりも準備に熱が入り、「夜祭のために1年間頑張ってきた」という強い思いが、群衆と伝わってきます。特に、最大の盛り上がりを見せる3日の大祭には、提灯で飾り付けられた山車（屋台や笠鉦）の曳き回しがあり、勇壮そのものです。囃子手の「ぼーりゃい、蓬来」の掛け声が山車を曳く担ぎ手を鼓舞する様子は一見の価値があります。叔父が凜然と指揮を執る姿を見るにつれ、郷土愛を感じる一方でたくさん元気をもらいます。この時期に会う叔父はいつまでも歳を取らない、青年の耀きを放っています！

（山崎 薫）



	TS名		給油所
③	青	森	平常通り営業
⑧	大	宮	平常通り営業
⑩	新	潟	5月 1日(土)21:00～5月 4日(火) 8:30 ※短縮営業 5/4(火)、5/5(水) 8:30～17:30
⑪	金	沢	平常通り営業 平日・土曜日 7:00～21:00 日曜・祝日 8:00～19:00
⑬	岡	山	4/29(木)、5/3(月)～5/5(水) 8:00～18:00 祝日営業 4/30(金)～5/1(土) 7:00～20:00 通常営業 5/1(土)20:00～5/3(月)8:00 休業
⑳	尾	道	平常通り営業
㉒	北	九州	平常通り営業

◇詳細は直接各運行情報センター等へお問い合わせください。
◇上記日程は、新型コロナウイルス感染症蔓延による国、地方公共団体の要請等により変更されることがありますので、ご了承願います。最新情報は全日本トラック協会 HP をご覧ください。



▶全国のTS情報はこちら

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

情報ください

意見・事例として投稿していただきたい項目です。

- ① つねに出荷準備が遅れて**荷待ち時間が長い**
- ② いつも配送先で**荷待ち時間が長い**
- ③ スピード違反しないかと聞か合わない**無理な到着時間を指定された**
- ④ 交通事故渋滞や悪天候など、**やむを得ない遅延**なのに**ペナルティを課された**
- ⑤ 過積載などのために**積込時に貨物量を増やされた**
- ⑥ 手作業での積込など、**契約にはない積込送作業を強要された**
- ⑦ 契約にはない**パレット貼り・検品などを強要された**
- ⑧ 約束と違ひ**主が高速道路料金を負担しなかつた**
- ⑨ 予め小さなキズ程度であれば**貨物を引き取る**との取り決めがあるにもかかわらず**買取られた**
- ⑩ 運転が危険な悪天候の中での**配送を強要された**
- ⑪ 配送先で**コロナウイルス感染の差別扱い**をされた

お送りいただいた内容について、投稿者様や所属企業・団体、荷主様に問い合わせすることは絶対にありませんので、ご安心ください。



国土交通省



JTA 公益社団法人 全日本トラック協会

安全運行のオアシス トラックステーション

全国26か所のトラックステーション（TS）は、トラックドライバーの安全運行を支える、長距離運行に欠かせない休憩施設です。



各施設の運営時間・概要・周辺地図は
 公営社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載

	名称	所在地	電話番号	駐車場
①	札幌	北海道札幌市厚別区厚別東 5-1-12	011-897-9011	39
②	小牧	北海道苫小牧市ウツニ北 11-11-33	0144-557-7491	80
③	青森	青森県青森市大宮川字品川 110-1	017-729-2000 (夜間・休日に7・2番線)	41
④	仙台	宮城県仙台市宮城野区宮竹 4-1-15	022-232-9336	39
⑤	白河の関	福島県白河郡藤崎村大字奥崎字夏計 15-1	0246-21-7167	45
⑥	茨城	茨城県小美玉市西郷地区新田 1390	0299-48-3455	30
⑦	矢板	栃木県矢板市飯沼 440-2	0287-48-1919	46
⑧	大宮	埼玉県さいたま市市南区三橋 6-699-1	048-623-6815	41
⑨	新潟	新潟県上越市大和町上草郷 588	046-261-1100	97
⑩	東海	新潟県新潟市西区山田 196-1	025-233-6961	52
⑪	金沢	石川県金沢市千本町 1-21-1	076-257-2755	57
⑫	浜松	静岡県浜松市東区津元町 2-3	053-421-5311	116
⑬	安城	愛知県安城市尾崎町大横 19-1	0566-98-8823	74
⑭	名古屋	愛知県名古屋港区港藤前 3-601	052-303-1288	97
⑮	亀山	三重県亀山市小野町坂口 586-4	0595-92-9335	82
⑯	彦根	滋賀県彦根市彦根本町字乙 溝 2337-1	0749-26-0156	45
⑰	大宮	大阪府彦根市川市木屋元町 20-1	072-832-2362	80
⑱	奈良・計	奈良県奈良市計町 487-1	074-832-0622	30
⑲	岡山・山	岡山県岡山市中区倉富 285-19	086-277-4055	53
⑳	尾道	広島県尾道市高瀬町字クオケ北 1193-3	0848-46-1882	37
㉑	三次	広島県三次市西須賀町船所 1468	0824-63-0025	30
㉒	北九州	福岡県北九州市小倉区大東港 1-3	093-581-5031	70
㉓	鳥取	佐賀県鳥栖市永吉町 617-1	0942-83-7035	48
㉔	鎌原	長崎県諫早市津井町 1051-12	0957-26-8228	45
㉕	大分	大分県大分市大字上戸字宇字ノ口 6045-2	097-597-6233	49
㉖	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町 2941-19 (流石のバス停あり)	099-281-5960	50

※駐車台数は大型車とトレーラの台数の合計。なお、諫早TSは5台の中型車を含む。

全卜協

交通事故統計分析結果〔発生地別〕

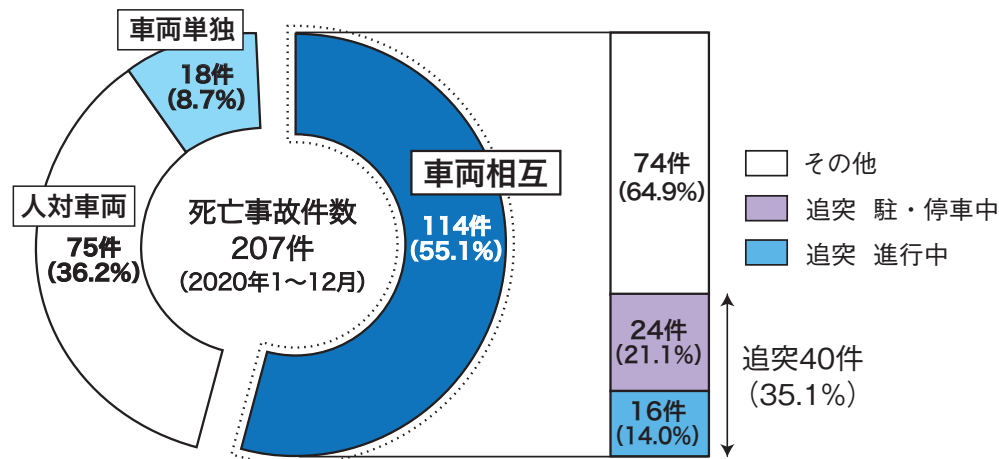
概要

◆ 事故件数および死者数

- 「トラック事業における総合安全プラン2020」目標値と事故の現況
-
- | 年 | 死者数 (人) | 人身事故件数 (件) | 飲酒運転※件数 (件) | 飲酒運転※うち事故件数 (件) |
|-------|---------|------------|-------------|-----------------|
| 2009 | 383 | 20,681 | 157 | 58 |
| 2010 | 398 | 21,049 | 137 | 34 |
| 2011 | 364 | 20,568 | 120 | 35 |
| 2012 | 389 | 19,474 | 102 | 24 |
| 2013 | 364 | 18,491 | 100 | 32 |
| 2014 | 340 | 17,801 | 96 | 30 |
| 2015 | 312 | 16,156 | 94 | 33 |
| 2016 | 270 | 14,600 | 112 | 37 |
| 2017 | 279 | 14,217 | 81 | 28 |
| 2018 | 260 | 13,428 | 82 | 20 |
| 2019 | 245 | 11,629 | 96 | 28 |
| 2020年 | 211 | 9,449 | 22 | 22 |
- ※「飲酒運転」は「道路交通法違反取件数」の数値で、「酒酔い運転」および「酒気帯び運転」の合計値。
数字はいずれも事業用貨物自動車(軽自動車を除く)によるもの。出典：警察庁「交通事故統計」および(公財)交通事故総合分析センター「交通統計」

◆ 事故類型別

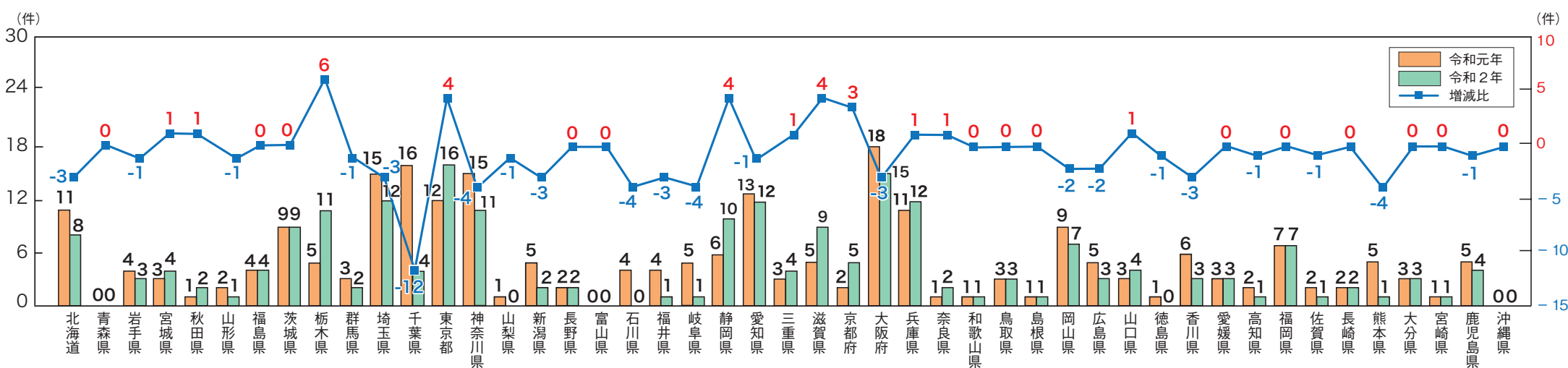
- ・令和2年1月～12月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く114件(55.1%)と6割近くを占めている。
- ・次いで、「人対車両」75件(36.2%)、「車両単独」18件(8.7%)と続いている。



出典：（公財）交通事故総合分析センター

◆発生地別

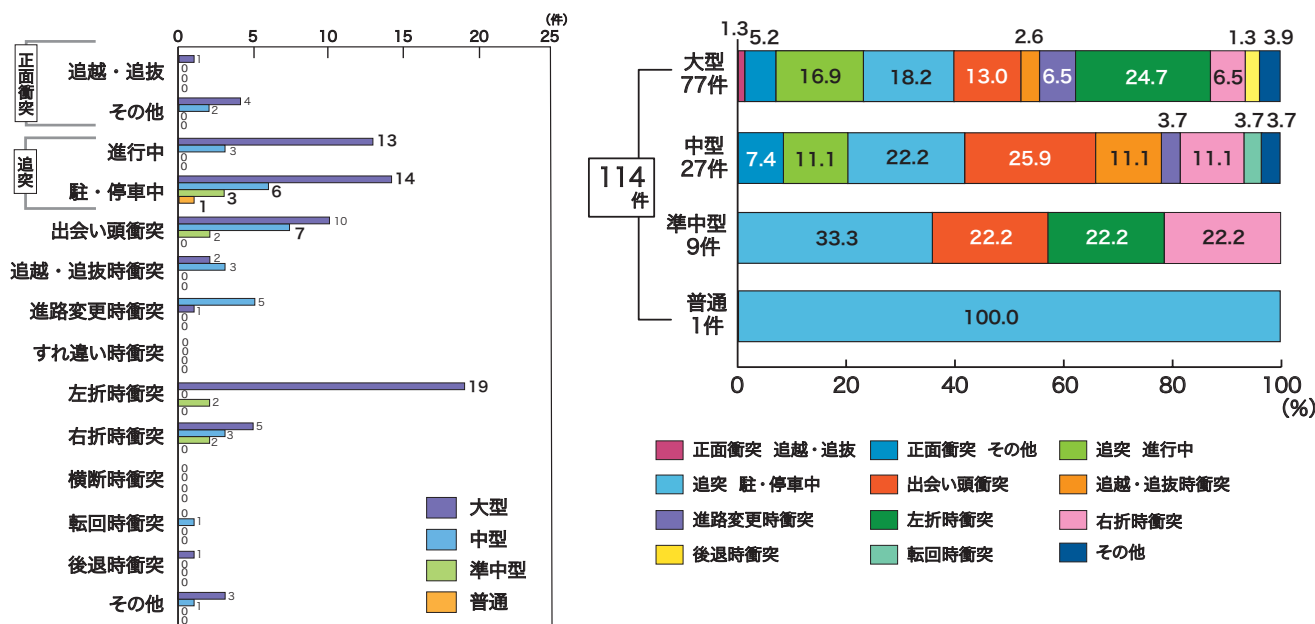
- ・令和2年1～12月の発生地別死亡事故件数では、「東京都」が最も多く16件となっている。
- ・前年と比較すると、「栃木県」が最も多く6件増となっている。
- ・一方、少なくなった県をみると、「千葉県」が12件減、次いで「神奈川県」、「石川県」、「岐阜県」、「熊本県」がそれぞれ4件減となっている。



出典：（公財）交通事故総合分析センター

◆ 事故類型別(車両区分)

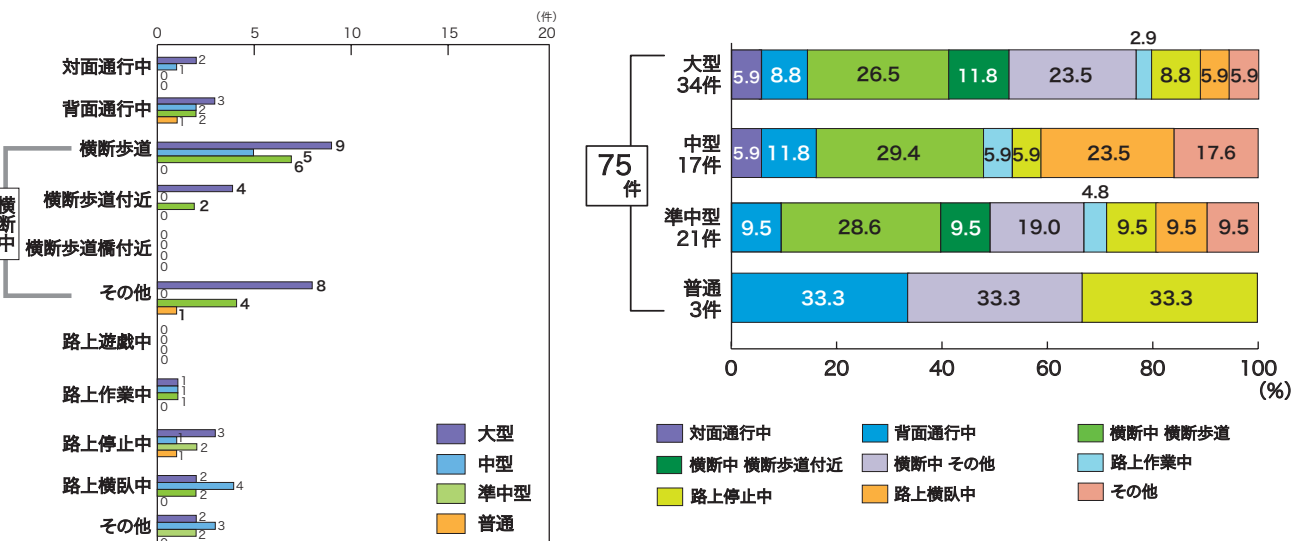
- (1) 車両区分別の事故類型（車両相互）別 ※「車両相互」には、対自転車事故を含む
- ・「大型」は77件で全体の2/3を占めており、その内訳は「進行中」と「駐・停車中」の「追突事故」が合わせて27件、「左折時衝突」が19件となっている。
 - ・「中型」は「出会い頭衝突」7件、「追突 駐・停車中」6件で、「準中型」・「普通」は「追突 駐・停車中」がそれぞれ3件、1件となっている。
 - ・事故発生状況には車両区分別の傾向があり、それぞれの特性に合わせて注意喚起することが重要。



出典：（公財）交通事故総合分析センター

- (2) 車両区分別の事故類型（人対車両）別 ※「人対車両」には、対自転車事故は含まない

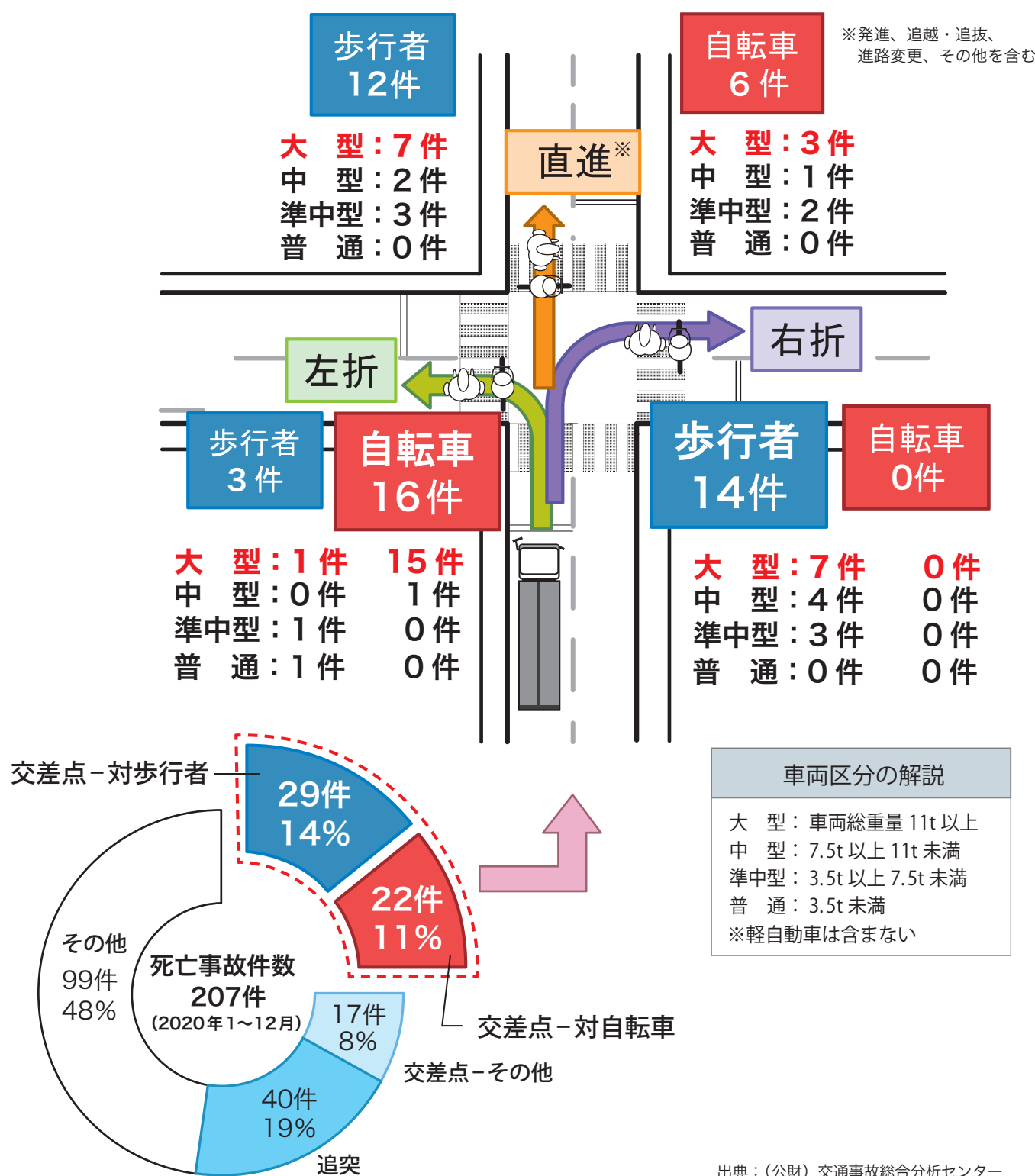
- ・「大型」、「中型」、「準中型」とともに「横断歩道・横断歩道付近」の「横断中」が最も多く、それぞれ13件、5件、8件となっている。
- ・また、横断歩道・横断歩道付近以外を横断する「横断中 その他」が「大型」8件、「準中型」4件、「普通」1件と続き、横断歩道等がない場所でも常に「横断者がいるかもしれない」という注意が必要。



出典：(公財) 交通事故総合分析センター

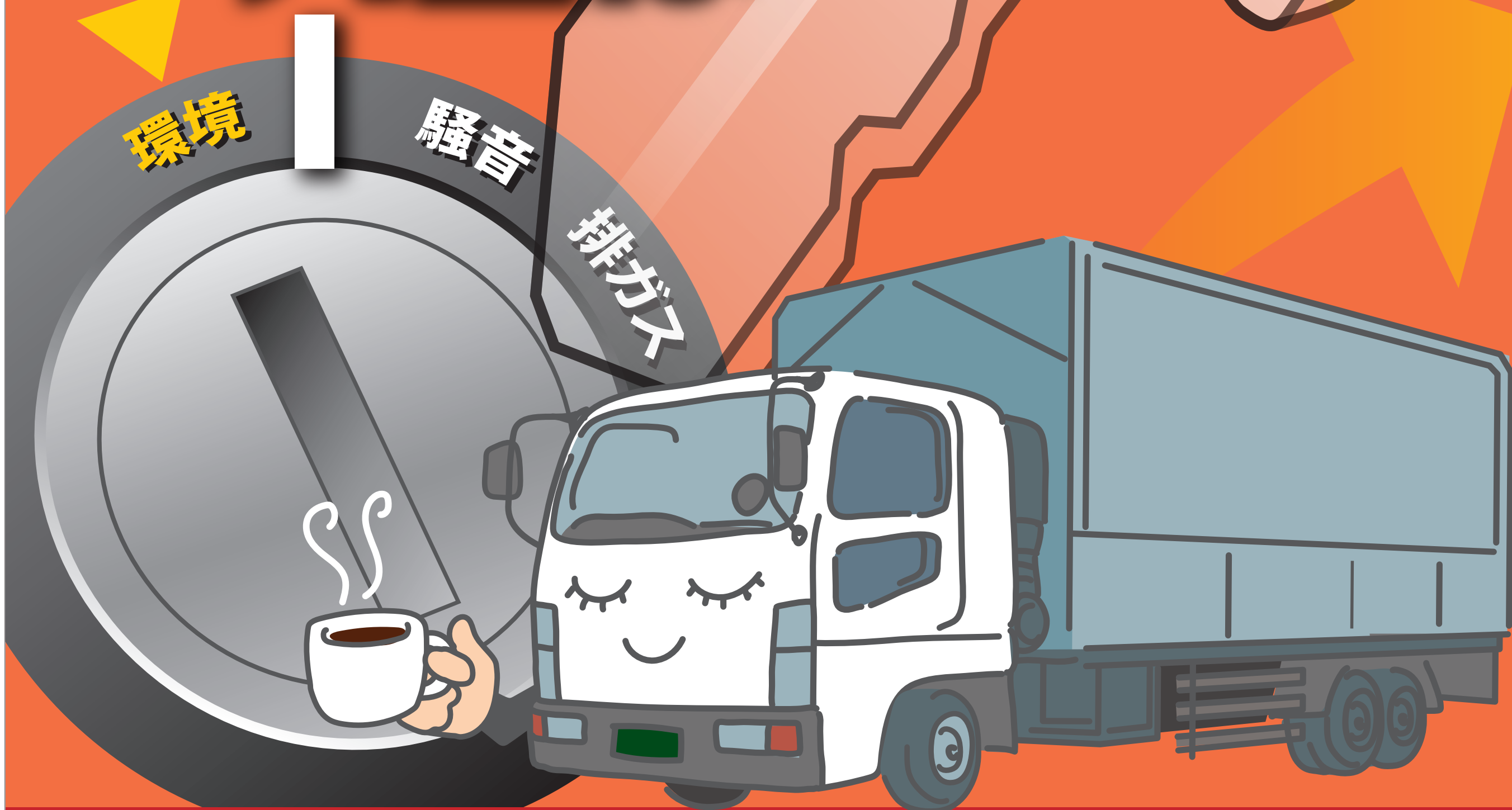
◆ 交差点における死亡事故(対歩行者・対自転車別)

- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故(51件)は、追突事故(40件)の **1.3 倍**
- ・直進死亡事故は、**7 割近くが対歩行者(12 件)**であり、**うち 6 割近くが大型車**
- ・左折死亡事故は、**8 割以上が対自転車(16 件)**であり、**うち 9 割以上が大型車**
- ・右折死亡事故は、**全て対歩行者(14 件)**であり、**うち 5 割が大型車**



出典：(公財)交通事故総合分析センター

のプエで
思ロンき
いドジる
やラン時
リイ停に
バ止は



トラックステーションご利用の際は
アイドリングストップにご協力ください



公益社団法人
全日本トラック協会

都道府県トラック協会