

人と物流のより良い関係づくりハンドブック

創刊1968年

あなたが必要とする物流情報も、ワイドに、グローバルに、正しく、
わたしたちの信頼は、新しい「物流」の信頼となる。

物流ニッポン

LOGISTICS NIPPON

株式会社 物流ニッポン新聞社 <http://www.logistics.co.jp>

フリーダイヤル 0120-11-5655 電子メール nippon@logistics.jp

Japan
Trucking
Association

広報 とらつく

毎月1日・15日発行

9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
全日本トラック協会会館
☎ (03) 3354-1029 (総務部広報室)
<https://jta.or.jp>
※掲載に関するお問い合わせは広報室まで
(定時・電話・FAX/メールのいずれかでお問い合わせください)

News Headline

主な紙面内容

2・3 ニュースターミナル
・トラック協会ニュース
・官公庁ニュース(国交省等)

4・5 <トラック運送事業者における防災特集>
・あなたの事業所の「防災力」を高めましょう!①

6・7 ITを活用して
生産性向上を図りましょう
・中小トラック運送事業者のためのITベスト事例②

8 物流彼方此方
・(有)Miyamaコーポレーション(福岡)

道路ネットワークの早期整備推進を!!



国土交通省の村山道路局長へ「重要物流道路」追加指定を要望した。写真左から、眞鍋副会長、寺岡副会長、村山局長、坂本会長、田中副会長

全ト協

国交省・村山道路局長へ「重要物流道路」追加指定と指定区間の整備促進を要望

全日本トラック協会は8月25日、国土交通省の村山一弥道路局長に対し、重要物流道路の追加指定に関する要望を行った。

全ト協ではこれまで、ドライバーの拘束時間短縮など、働き方改革の実現に繋がる運送事業者の高速道路利用を実現させるため、運送事業者

「重要物流道路」は、平準時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するために、国土交通大臣

国交省では、現在事業中・計画中心となっており、未供用区間について、今後、新たな広域道路交通計画の中から指定する予定としているが、同制度開始後3年以上が経過しても、未供用区間の指定がなされないままとなっている。

当日は、全ト協から坂本克己会長のほか、寺岡洋副会長(道路委員会委員長、眞鍋博俊副会長

全ト協

「交通事故防止」「飲酒運転根絶」を強く呼びかけ

全日本トラック協会では、会員事業者に対して「交通事故防止」「飲酒運転根絶」の徹底を呼びかけている。

今年6月には、小学生の列に自家用トラックが突っ込み、児童5人が死亡するという痛ましい事故が発生。運転者の呼気からは、基準値以上のアルコールが検出された。

同事故の発生を受け、政府では「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を閣議決定。「通学路等における交通安全の確保」と「飲酒運転の根絶」を柱とした緊急対策に取り組むとしている。

また、国土交通省では、令和7年度までを計画期間とする「事業用自動車総合安全プラン2025」を3月30日に公表。依然として発生する飲酒運転の対策などを盛り込んだほか、健康起因事故等への対応策などについて、2年中の事業用トラックが第1の当事者となった死亡事故のデータを分析、公表した。この交通事故統計は、警察庁が公表した2年までの全国の交通事故データを基に、車種別、都道府県別、車両総重量別など多角的な視点から統計・分析したものである。

これによると、同年中の死亡事故は207件で、対前年比32件の減少となり、死亡事故は減少傾向にある。一方、事業用トラック台数(約133万

局長は、「どのような形で予算を取るかを考えている。一緒に頑張りましょう」と話した。

加えて、高速道路に設置された自動軸重計の計測結果に基づく指導警告書が、高速道路会社からトラック運送事業者に突然送付される問題について取り上げられた。

コラムラインナップ

タイヤケアホントの話【空気圧調整の極意を学ぶ】…3面 / トラック運送事業者のための経営のヒント【異常気象とドライバーの安全確保】/ 食の新旧街道を行く【「鯖街道」寄り道したい味①】滋賀県朽木町の鯖なれずし…7面

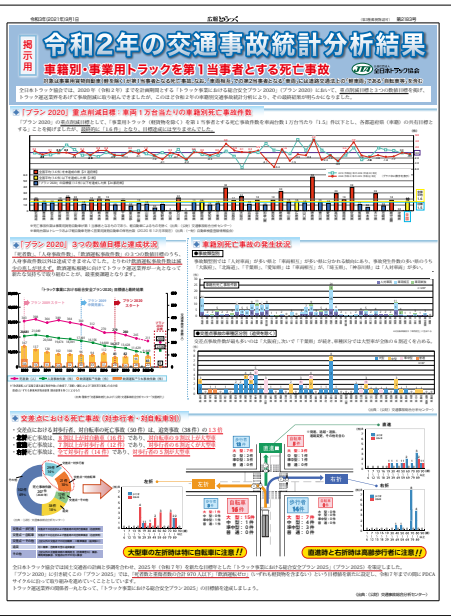
飲酒運転は犯罪です!!

飲酒運転は業界の社会的信頼を失墜させます

No!!

飲酒運転は、自分や他人の命を危険にさらす犯罪です。絶対にやめましょう。

警察庁 国土交通省 全日本トラック協会 全日本自動車協会



輸送統計

令和3年5月分
▶国土交通省調べ

	輸送量	前年同月比
特別機合せ(千トン)	4,976	109.2%
一般	—	106.1%
宅配便(千個)	375,965	98.6%

交通事故統計

令和3年7月末
事業用トラック第1当事者死亡事故件数
軽微事故は除く()内は前年同月比増減率
▶警察庁調べ

事業用貨物自動車の死亡事故件数	計	全国の死亡事故件数	交通事故死者数(人)
大型	59	31	1,395
中型	15	4	1,428
普通	109	4	1,591
計	174	39	4,414
前年同月比増減率	(-4)	(+2)	(-124)
前年同月比増減率	(-6)	(+2)	(-120)
前年同月比増減率	(-6)	(+2)	(-118)

天然ガストラックは持続可能な社会の実現に貢献します



天然ガストラックは、環境改善やエネルギーセキュリティの向上等に貢献し、さらに低振動・低騒音、臭いが少なくドライバーにも優しい車両です。天然ガストラックの導入は、物流各社が持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けて取り組む上で実施可能な方策の一つです。

SDGs達成への活動に貢献する大型天然ガストラック



【実現可能な開発目標(SDGs)とは】

SDGsとは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人として取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っています。

SDGs17のゴール



配達くん

運輸業専門の経営管理システム

運送業の今を少しでも便利にする「配達くん」

信頼されて36年

充実の
アフターサポートシステムは安心の
自社開発!

新バージョンリリース

大創システム株式会社
DAISO SYSTEM CO., LTD.

本社 〒110-0005 東京都台東区上野 1-7-6
TEL.03(3831)3300 FAX.03(3831)3369
東北支店 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町1-3-26
TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822

<https://daisosystem.co.jp/>

配達くん

検索

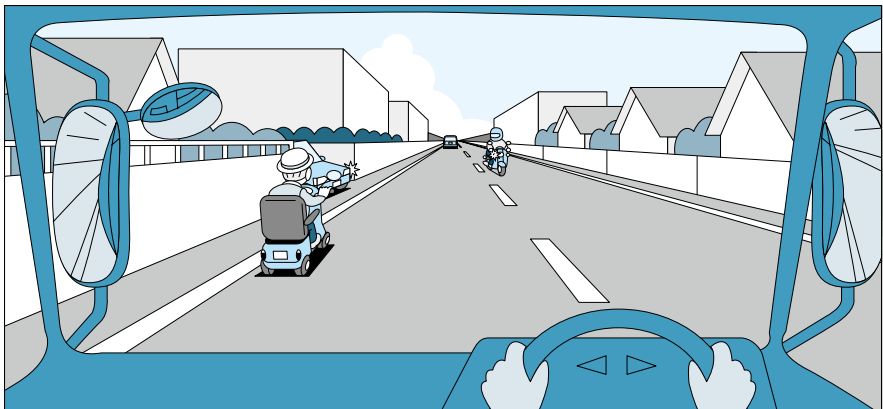


危険予知訓練(KYT)シート：交通事故防止編 あなたならどうしますか？

〔第138回〕「電動カートが走行している生活道路」

状況

あなたは片側1車線の生活道路を走行しています。前方には電動カートに乗った高齢者がいるほか、丁字路からは合流しようとする車が見えます。この場面にはどのような危険がありますか。また、危険を避けるため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・3面)

国交省

「中継輸送の実施状況に関するアンケート調査」 Webアンケートへのご協力をお願いします

国土交通省では、長距離輸送を担うトラックドライバーの長時間労働を抑制し、人員不足を解決する「中継輸送」の更なる普及を図ることとしております。

そこで、中継輸送の実施状況や、実施に向けた課題・障壁を明らかにするため、トラック協会の会員企業を対象に、アンケート調査を実施します。

アンケートは、事業委託先である、(株)富士通総研のホームページにて、ご回答ください。

富士通総研ホームページ 新着情報の「中継輸送アンケート」バナーをクリックして頂くか、右の2次元コードよりご回答ください。

https://www.fujitsu.com/jp/group/fri/
回答期間：9月1日(水)～9月17日(金) 17時まで
●設問は3問で簡単に回答いただけます。時間はかかりません。

問い合わせ先：
中継輸送調査事務局 株式会社富士通総研
担当：沖原・亀廻井(かめのい)・田村
メール：fri-chukei-survey@dl.jp.fujitsu.com



全日本トラック協会は8月11日、「令和3年秋の全国交通安全運動」の全国交通安全運動の実施計画を発表した。全ト協では、中央交通安全対策会議交通対策本部決定の令和3年秋の全国交通安全運動推進策の安全の確保、「夕暮れ時と夜間の事故防止と歩行者等の保護など安全運転意識の向上」、「自乗車の安全確保と交通ルール遵守の徹底」、「飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶」を踏まえ、特に「飲



実施期間 9月21日～30日

「秋の全国交通安全運動」 実施計画を発表

度について事務局より説明された。

なお、議事に先立ち、日野祥英国土交通省自動車貨物課長が「最近のトラック行政について」と題し、説明を行った。

法令クイズ

～安全な速度と車間距離～

① 標識等による指定がない場合の一般道路における自動車の最高時速は、時速50キロである。(○×)

② 規制速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などを考えて、安全な速度で走行する。(○×)

③ 重い荷物を積んでいる場合は制動距離が短くなる。(○×)

④ 前の車が急に止まっても、これに追突しないような安全な車間距離をとらなければならない。(○×)

⑤ 大型、中型及び準中型自動車は、普通自動車に比べ、車間距離が実際より長く感じられるため、車間距離も長くなりやすい。(○×)

(解答は7面)

積込先、配送先で困りごと、ありませんか。

恒常的に長い荷待ち時間



過積載になるような依頼

無理な到着時間の設定



大型台風や豪雨・豪雪日の配送

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。

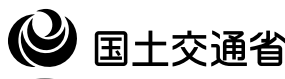
- ① つねに出荷準備が遅れて荷待ち時間が長い
 - ② いつも配送先で荷待ち時間が長い
 - ③ スピード違反しないと間に合わない無理な到着時間を指定された
 - ④ 交通事故渋滞や悪天候など、やむを得ない遅延なのにペナルティを課された
 - ⑤ 過積載になるのに積込時に貨物量を増やされた
 - ⑥ 手作業での積込など、契約にはない積込作業を強要された
 - ⑦ 契約にはないラベル貼り・検品などを強要された
 - ⑧ 約束と違い荷主が高速道路料金を負担しなかった
 - ⑨ 予め小さなキズ程度であれば貨物を引き取るのと取り決めがあるにもかかわらず買取られた
 - ⑩ 運転が危険な悪天候の中での配送を強要された
 - ⑪ 配送先でコロナウイルス感染の差別的扱いをされた
- 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ることは絶対にありませんので、ご安心ください。



二次元コードを読み取って下さい。配送先情報にリンクしています。



荷主名(〇〇株式会社など)、具体的な場所(〇〇市〇〇物流センターなど)、具体的内容(〇月〇日、急な荷物量の増加により過積載を強要されたなど)を右記投稿サイトにお寄せください。



全日本トラック協会は、就職を検討している高校生などの学生に向けて、トラック運送業界の魅力や仕事内容などを紹介するパンフレット「TRY! TRUCK!! TRANSPORT!!!」の2021年版(写真)を作成した。

TRY! TRUCK!! TRANSPORT!!!

いま伝えたい、「トラックドライバー」という仕事のこと。

2021

「TRY! TRUCK!! TRANSPORT!!!」2021年版が完成

全日本トラック協会は、就職を検討している高校生などの学生に向けて、トラック運送業界の魅力や仕事内容などを紹介するパンフレット「TRY! TRUCK!! TRANSPORT!!!」の2021年版(写真)を作成した。

同パンフレットでは、学生にトラック運送業界に対する理解を深めてもらうため、トラック輸送の重要性や安全対策のほか、「就職ガイド」として、準中型等、運転免許制度について分かりやすく解説。A4判、ヨコ型、全12ページからなる構成で、現場で働く先輩トラックドライバーの姿や生の声をはじめ、仕事内容、インターンシップ専用サイトなどについても豊富な写真を交えて紹介している。

全ト協では、全国自動車教育研究会に加盟する自動車教育課程を有する高等学校など全国の高校約2,300校に向けて、個別に同パンフレットを配布し、周知を図る。

同パンフレットは、全ト協ホームページからダウンロード可能。問い合わせは、全ト協経営改善事業部(☎03-3354-1056)まで。

同冊子は、同年の全国交通事故統計データから、事業用貨物自動車の交通事故の発生状況を統計・分析したもので、A4判・全96ページ。全ト協HPからダウンロードすることが出来る。

6月期の「トラック運送業界の景況感(速報)」を発表した。

コロナ禍の影響を受け、「コロナ以前」の状況には戻っていないものの、一般貨物・宅配貨物・宅配以外貨物の輸送量、営業収入、営業利益が堅調に推移。経常利益の改善が寄与した結果、同期の景況感は、前回のマイナス11・9ポイント悪化し、

全ト協行事予定

9月1日～30日

- ▽9月6日 全日本トラック協会 第117回交通対策委員会(書面開催)
- ▽9月10日 第17回経営改善情報委員会
- ▽9月24日 女性部会全国研修会

トラックが通行可能に

お問い合わせ
0120-84-6606（通話料無料） 受付時間9:00～17:00
合により、お休みや受付時間の変更をさせていただきます
〒617-0002 京都府向日市
ホームページ <https://www.kyoto-nishi.go.jp/>

ス



オムロン お客様

オムロンへ



医療機器

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

無料）受付時間9:00～17:00（祝日を除く月～金）
間の変更をさせていただく場合があります。

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

サービスセンター
ムケア株式会社

オムロン お客様

オムロンへ



医療機器

健太郎

商品型式：HBP-9030

医療機器認証番号：231ABBZX000007000
医療機器分類：管理医療機器 特定保守管

オムロンヘルスケア株式会社

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

対象腕周
17~42cm

9月1日は
「防災の日」

トラック運送事業者における防災特集

表 災害をもたらした気象事例 (抜粋)

令和3年		
7月1日から3日の東海地方・関東地方南部を中心とした大雨	7月1日～7月3日	静岡県熱海市で土石流が発生。
発達した低気圧および強い冬の気圧配置に伴う大雪・暴風	1月7日～1月11日	北陸地方の平地で1mを超える積雪。秋田県などで停電発生。
令和2年		
強い冬の気圧配置による大雪	12月14日～12月21日	群馬県みなかみ町藤原で期間降雪量291cm。関越道等で多数の車両の立ち往生が発生。
台風第10号による暴風、大雨等	9月4日～9月7日	長崎県野母崎で最大瞬間風速59.4m/s。
令和2年7月豪雨	7月3日～7月31日	4日から7日にかけて九州で記録的な大雨。球磨川など大河川での氾濫が相次いだ。
平成31年/令和元年		
令和元年東日本台風 (台風第19号) による大雨、暴風等	10月10日～10月13日	記録的な大雨、暴風、高波、高潮。
令和元年房総半島台風 (台風第15号) による大雨、暴風等	9月7日～9月10日	千葉県を中心に記録的な暴風、大雨。広範囲で大規模な停電が発生。
平成30年		
平成30年7月豪雨 (前線および台風第7号による大雨等)	6月28日～7月8日	西日本を中心に全国的に広い範囲で記録的な大雨。

(出典) 気象庁ホームページ「災害をもたらした気象事例」

図1 「運輸防災マネジメント指針」の要点

①防災力向上+事業継続を目指す取組

- ・事故を未然に防ぐ“事故防止”に対し、“自然災害対応”は、被災時の被害を軽減する「防災」に加え、被災後、いかに安全を確保しつつ早期に復旧して事業を再開し、国民の生活と経済を支えるかという「事業継続」の取組。
- ・自然災害にどう対峙するかという危機管理に加え、事業継続に要する経営資源の配分、優先事業の絞り込み等の重要な経営判断を伴う取組であり、経営トップが率先して全社の取組とする必要。
- ・経営陣参画の下で定期的に防災マネジメントレビューを行い、PDCAサイクルによるバージョンアップを行う。

②平時の「備え」と迅速な初動

- ・被災時に最も重要なのは迅速な初動。トップダウンによる危機管理体制が必要。遅れば遅れるほど被害は拡大する。
- ・平時の「備え」が初動の成否を握る。災害は必ず来ると認識し、ハザードマップを参考にすると等して被害想定を行った上で、自社の拠点等が被災した場合の代替措置の検討も含め平時から準備することが肝要。準備に当たっては、災害種別ごとの対応の差異を意識する。予測が可能な台風・豪雨災害等においては、発災直前の備えも重要。

③「備え」と初動①：関係者との連携等

- ・即応体制 (災害対策本部の設置)、対応要領、情報連絡体制、事業継続計画 (BCP) 等の整備が必要。
- ・被災時には、地方自治体をはじめ、国の行政機関、関係事業者等の様々な関係者が総力で対応する。このため、これら関係者との緊密な「顔の見える関係」の構築が防災力を高める。

④「備え」と初動②：教育と訓練

- ・災害に遭うことが稀少なため、実践的な訓練を定期的に実施し、振り返りを行うことが必要。他機関の訓練への参加や他事例に学ぶことも重要。
- ・発災時の即応能力を向上させるためには、まず、社員には基本理念と基本動作を習得させ、応用力を訓練およびレビューで鍛えるよう取り組むことが効果的。

(出典) 国土交通大臣官房運輸安全監理官「運輸防災マネジメント指針の意義と要点」 (令和2年7月6日発表資料)

経営トップの強いリーダーシップの下で災害対策本部を立ち上げ、経営トップを本部長とする災害対策本部に全ての情報を集中させるとともに、トップダウンで迅速に判断し、現場に速やかに指示する体制をとることが求められる。

被害等に関する情報の伝わり方が遅く、判断に時間を要するようなことがあつてはならない。特に自然災害の場合、被災状況は時々刻々と変わることも多く、その情勢の変化に対応できなければ、従業員等を危険にさらしてしまふことになりかねない。

本部の立ち上げおよび必要な社員等の緊急参集については、例えば震度6強以上の場合は招集連絡がなくとも自動的に本部を立ち上げるなど、あらかじめ基準を定め、迅速に非常体制をスタートさせることが必要である。

③事前の「備え」

自然災害に対して的確に対応するためには、平時からの「備え」が不可欠である。

事前の「備え」に関しては、図2の通りである。

「ポイント1」「自然災害リスク評価」の一般的な手順

想定した地震や台風の規模ごとにどのような被害が発生するのかをシミュレートしておくことは重要である。図3に従って自然災害リスク評価を行い、最大被害の想定をもとに必要な事前準備のレベルと内容を検討し、対策を計画的に進めておく必要がある。

「ポイント2」自然災害対応の「タイムライン」

タイムライン (防災行動計画) とは、災害の発生を前提に、大規模水災害、雪害等の発生予測時刻から逆算して、防災関

あなたの事業所の「防災力」を高めましょう！①

「運輸防災マネジメント」を取り入れて 防災体制の構築を図りましょう

② 運輸防災マネジメント体制のポイント

災害時に必要な「経営トップの対応力」

平時からの「備え」が事業継続に繋がる

運輸事業者は、自然災害が発生した場合であっても、輸送を必要とする被災地等からは速やかに事業を復旧・再開することが期待される。また、災害対策基本法に基づいて公共機関に指定されている運輸事業者は、その責務として、発災時には、いとも運送事業を維持・確保することが求められており、現に実践している。国土交通省は令和2年7月、運送事業者が防災体制の構築と実践を進める際に参考とすべき考え方をまとめた「運輸防災マネジメント指針」を策定した。同指針では、自然災害対応を行う上で、①経営トップのリーダーシップ、②事業者全体が一体となった体制の構築、③PDCAサイクルによる「スバイラルアップ」の3点が必要と指摘。その上で、運送事業者に対し

わが国では近年、自然災害が頻発・激甚化しており、毎年のように自然災害に伴う深刻な被害に見舞われています。「生活 (くらし)」と経済のライフラインであるトラック運送事業には、自然災害発生時においても、我が国の物流を維持するという重要な役割が期待されています。自然災害発生時においても事業を継続していくためには、各運送事業者の自然災害への対応力向上が求められます。

今回は、昨年7月に国土交通省が取りまとめた「運輸防災マネジメント指針」(二次元コード)をもとに、運送事業者における自然災害対応への取り組みのあり方などについて紹介しています。



① 自然災害の現状と被害

頻発化・激甚化する自然災害

トラック運送事業者への被害も発生

表は、近年発生した主な自然災害をまとめたものである。

平成30年7月豪雨では、全国125地点で48時間降水量が観測史上最高を記録するなど、近年異常事象が数多く発生。それに伴い、以前に比べて自然災害が頻発化・激甚化する傾向にある。今年も、1月には北日本から西日本の日本海側を中心に広い範囲で大雪

・暴風となり、北陸自動車道で大規模な車両滞留が発生した。また、7月には東海地方・関東地方南部を中心とした大雨となり、静岡県熱海市で土石流が発生したほか、8月には九州北部地方や中国地方、中部地方などで大雨が降り、土砂災害や浸水被害などが発生している。

※国交省「運輸防災マネジメントセミナー」(令和3年度運輸安全マネジメント強化キャンペーン)資料より。

への被害も少なくはない。「令和元年東日本台風」では、59事業所で営業所・車両等への浸水被害が発生したほか、「令和2年7月豪雨」では、8事業者において浸水被害(14台)が発生している。

国土交通省は令和2年7月、運送事業者が防災体制の構築と実践を進める際に参考とすべき考え方をまとめた「運輸防災マネジメント指針」を策定した。同指針では、自然災害対応を行う上で、①経営トップのリーダーシップ、②事業者全体が一体となった体制の構築、③PDCAサイクルによる「スバイラルアップ」の3点が必要と指摘。その上で、運送事業者に対し

①経営トップの責務

経営トップの責務が重要であることは事故対応と同様であるが、特に自然災害による被災の直前からは、経営トップはいち早く災害対策本部に駆けつけ、自ら指揮を執る必要があることは言うまでもない。

また、事前の備えや事業の継続のために要員と予算等の経営資源をどの

②安全管理体制の構築

自然災害発生時には、

経営トップの強いリーダーシップの下で災害対策本部を立ち上げ、経営トップを本部長とする災害対策本部に全ての情報を集中させるとともに、トップダウンで迅速に判断し、現場に速やかに指示する体制をとることが求められる。

トラック・バス・タクシードライバーのための
「働きやすい職場認証制度」※

<認証マーク>

※正式名称

運転者職場環境良好度認証制度

一般財団法人 日本海事協会
事業開発本部 交通物流部〒102-8567 東京都千代田区紀尾井町4番7号
Tel : 03-5226-2412
E-mail : ltd@classnk.or.jp
URL : https://www.untenshashokuba.jp/

ClassNK

「働きやすい職場認証制度」は、自動車運送事業 (トラック・バス・タクシー事業) の運転者不足に対応するための総合的取り組みの一環として、国土交通省により創設されました。職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」することで求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促します。

また、事業者にも更なる改善の取り組みを促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保が期待できます。

2021年度は、7月21日から9月21日までお申し込みを受け付けています。



MOL 商船三井フェリー

ドラレコを徹底活用し高品質安全配送！ 荷主と一体となった物流センターの安全品質向上！

1.事業者の概要

事業所数および車両台数	兵庫県、事業所数：2 か所、車両台数：36 台（冷凍車 21 台他）
輸送品目	コンビニエンスストア物流センター配送、一般貨物
運行形態	市街地、住宅地、長距離混在

2.システム導入の経緯・ニーズ

◇とにかく事故を削減したい

コンビニ配送は、生活道路を通り、365 日の配送を行うため、事故の削減は最も重要なテーマである。事例企業はコンビニの制服を着用し、配送業務を行っている。一般の人から見るとコンビニの社員そのものであり、コンビニのブランドを守るために、事故は絶対に起こせない。

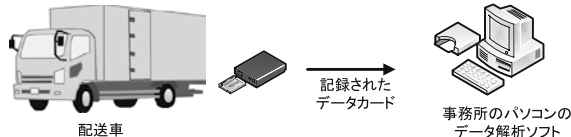
◇物流センター（荷主）と一体となった品質向上を図りたい

物流センターもまた、その受注元であるコンビニから見れば、他社と競合しており、物流センターとしての品質向上を図り、他社と比較しても絶対に負けない、高い品質の物流サービスの提供が求められていた。そのためには、物流センターの最前線の運送業務を担う事例企業と一体となって、一層の品質向上を図る必要があった。

3.システム概要

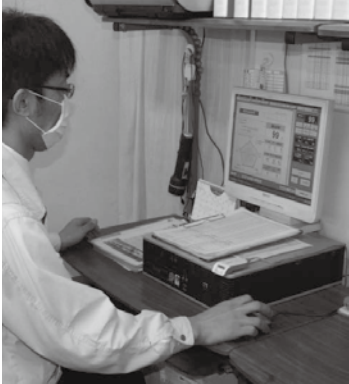
◇車載器（ドラレコ）＋GPS 機能＋日常運転写真記録機能

ドライブレコーダーは、車両にカメラと G センサー（加速度測定器）を搭載し、運転中に急停車、急発進などの加速度を感じた場合、前後数十秒間程度の画像をデータカードに記録し、帰社後事務所のパソコンに登録して撮影した画像を確認しながら、運転改善を目指すシステムである。ドライブレコーダーの主な機能は加速度検知と運転画像記録だが、事例企業では、オプションとして、運転ルートを地図上で確認できる GPS 機能と日常運転写真記録機能を追加した。コンビニ配送の場合、市街地での駐車位置や通常運転の車線など、静止画の写真で 1 分に 1 枚程度（設定可能）を記録することによって、G センサーが機能するような危険運転以外に、通常運転を確認する機能を追加した。



◇データ解析ソフトウェア

データ解析ソフトウェアは、ドライブレコーダーのデータカードに記録された運行データおよび車載カメラ画像をパソコンに登録して、安全運転診断や運行ルート確認などを行い、運転改善を行うソフトウェアである。事例企業では、ドライバー自身が帰社後、データカードをパソコンに登録する作業を行い、データ解析ソフトウェアで当日の運転記録を確認し、運転診断評価シート（図 1）を出力して、報告している。



運転診断		
86点		
バック回数	総バック距離・最長	
0回	0m	0m
走行距離	最高速度/燃費	
270km	88km/h	5.7/km/l
1500回転超	アイドリング2分	
0回	0回	

4.コスト・期間

費用項目	金額
I. 車載器 ドライブレコーダー取付費用（30 台） 乗務員カード（32 枚）	660 万円 (合計 21 台、車両 1 台当たり約 31.5 万円)
II. 事務所側機器およびソフトウェア デスクトップパソコン、データ解析ソフトウェア	64 万円
III. その他の費用 画面表示用大型ディスプレイ	14 万円
合計 (導入一時費用のみ)	738 万円 (車両 1 台当たり約 35 万円)

(※ 7 面に続く)

全日本トラック協会では、中小トラック運送事業者に対して、IT 化を通じて業務の効率化・生産性の向上を図ってもらうために、「中小トラック運送事業者のための IT セミナー」を令和 2 年度に実施しました。ここでは、同セミナーのテキストをもとに、中小トラック運送事業者のための IT ベスト事例の一部を紹介していきます。

同テキストで紹介している IT ベスト事例は、①ドライブレコーダーによる高品質配送②について、システムの概要や導入効果などを紹介します。なお、今回取り上げるもの以外の事例については、同テキストに詳細を掲載しており、同セミナーの動画とテキストは全ト協ホームページ（会員専用ページ）で確認することができます。

表 1 IT 活用事例	
No	活用事例
①	ドライブレコーダーによる高品質配送
②	クラウド型運輸総合管理システム
③	ドラレコとネットワークで輸送品質保証
④	クラウド型食品物流在庫管理システム
⑤	トラック運送事業者中心の配送計画システム
⑥	IT 点呼による点呼業務効率化
⑦	ホームページによる新規顧客開拓
⑧	デジタル活用で改善基準を 100% 遵守
⑨	配車計画システムで物流改革！
⑩	ペーパーレス受注と連携した効率配車システム
⑪	デジタル配車からデジタルコ・会計・給与へ連携
⑫	自動配車で小規模配送をさらにスリム化
⑬	配車シミュレーションで配車マンのノウハウを最大化
⑭	点呼補助ロボット活用で非接触点呼の実施
⑮	リアルタイム配送システムで効率化

※各事例の詳細は、「全ト協 令和 2 年度「中小トラック運送事業者のための IT 活用セミナー テキスト」（全ト協 HP 内会員専用ページ）に掲載されています

ITを活用して生産性向上を図りましょう 中小トラック運送事業者のための IT ベスト事例

第2回 全ト協 令和2年度「中小トラック運送事業者のための IT 活用セミナー テキスト」より



ダブルからシングルへ

902L

Ultra Wide Base Tire

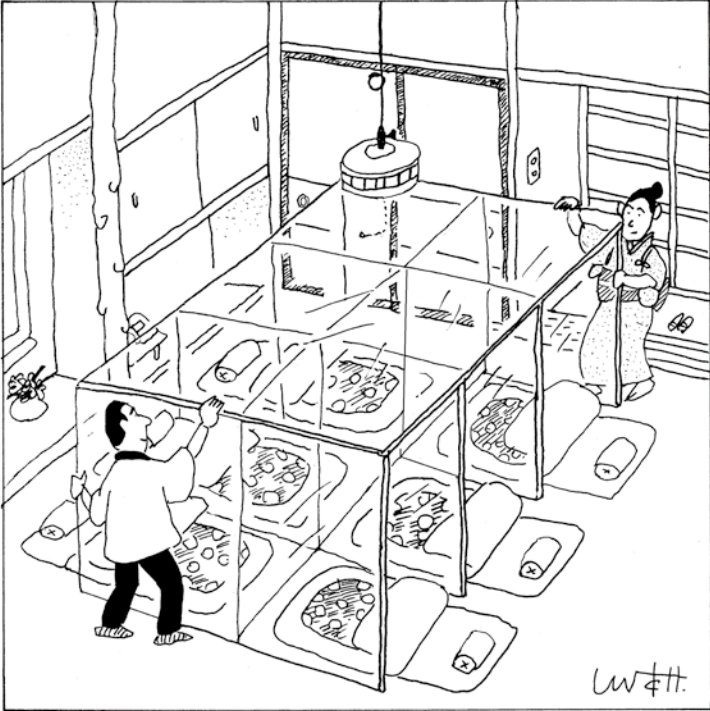
- 積載量が増える
- 燃費が変わる
- 優れた操縦安定性
- メンテナンスの手間が省ける

オールシーズン・ウルトラワイドベースタイヤ『キューマルニ・エル』

横浜ゴム株式会社 〒105-8685 東京都港区新橋5-36-11
0120-667-520 [月に一度は空気圧の点検を]

ほんのヒトコマ

【第92回】 前川しんすけ



ウィズ・コロナ……当館は修学旅行大歓迎、「枕投げ」にも感染防止アクリル板で対応!

法令×クイズ

～安全な速度と車間距離編～
【解答】2面に問題

- ① × (道路交通法施行令第11条) 標識等による指定がない場合の一般道路における自動車の最高時速は、時速60キロである。
- ② ○ (教則第5章・第4節1 安全な速度3) 決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて、安全な速度で走行する。
- ③ × (教則第5章・第4節2 停止距離と車間距離2) 雨にぬれた道路を走る場合や重い荷物を積んでいる場合などは制動距離が長くなる。
- ④ ○ (教則第5章・第4節2 停止距離と車間距離4) 天候、路面やタイヤの状態、荷物の重さなどを考えに入れ、前の車が急に止まっても、これに追突しないような安全な車間距離をとらなければならない。
- ⑤ × (教則第5章・第4節2 停止距離と車間距離4) 大型自動車、中型自動車及び準中型自動車は、普通自動車に比べ、運転席の位置が高く、見下ろす形になり、車間距離が実際より長く感じられるため、車間距離が短くなりやすいので注意する。

「東京 2020」大会

運行前には必ず 交通規制情報の確認を

＜交通対策実施期間＞
パラリンピック：8月24日(火)～9月5日(日)

＜閉会式時の交通規制＞
9月5日(日)

- ・オリンピックスタジアム周辺
13:00～26:00
- ・国会周辺
13:00～20:00
- ・選手村周辺
13:00～19:30
- ・首都高速道路
14:30～26:00

※なお、午前中(4:30～10:45頃)には、パラリンピックマラソン競技に伴う交通規制も実施されます。

オリンピックに続き、パラリンピックが9月5日まで開催されています。大会開催期間中とその前後の日は「交通対策実施期間」とされ、首都圏で大規模な交通規制が実施されます。運行前には交通規制情報を確認し、渋滞を回避するなど、円滑な物流の実現を図りましょう。

パラリンピックの開会式時には、上記の通り、オリンピックスタジアム周辺、国会周辺、選手村周辺、首都高速道路で長時間の交通規制が行われます。

■東京 2020 大会に関係する交通規制の詳細は、東京 2020 組織委員会ホームページをご確認ください。

■開催当日の交通規制情報は、(公財)日本道路交通情報センター「道路交通情報 Now!!!」でご確認ください。

食の新旧街道を行く

一俯瞰食文化学の視点から一

フードジャーナリスト、
食文化研究家

向笠 千恵子

「なれずし」で有名なのは鯖(さば)し。琵琶湖のニゴロブナを用い、京都では高級珍味として供される。だが、湖畔から内陸へ少し入った朽木(高島市)に、鯖に優るとも劣らない逸品があるとは知る人ぞ知る。鯖のなれずし。湖の鯖が海の鯖にパーソナルアップしたともいえる。

205「鯖街道寄り道したい味」滋賀県朽木の鯖なれずし

朽木は鯖街道(現国道367号)が若狭から近江に入って最初の宿場であり、京都へ向かう鯖はここでも売られた。そして貴重な鯖を大切に食べる術が工夫され、なれずしの名品が開花したのだ。

当地の特徴は山椒の香味が小気味よく効いていること。新芽が伸びて精

ず。彼らもなれずしを振る舞われたに違いない。なお、面積の大半が森林だけに木地師が住みつき、黒地に朱で菊の花弁を描いた朽木盆は、現代も好事家垂涎の品。

その後も街道の賑わいは続き、今も中心地には国の登録文化財の木造洋館「丸八百貨店」が残る。(むかさ・ちえ)

祭りは味比べするとか。ご馳走になった。薄切りは鯖皮の銀色。ご飯の純白、山椒の緑の対比が目にと爽やかで、舌にのせるとうま味いっぱいの甘酢つばきが押し寄せてきた。こんななれずしは「道の駅くつき新本陣」や日曜朝市で購入できる。

トラック運送事業者のための

経営のヒント

有車両数が約20台(全車両ワンリング車)である。取引先は23社あり、直接取引だ。このうち上場会社(物流子会社含む)は2社で、異常気象時の運行中止などを文書で交わして

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

異常気象とドライバーの安全確保

「状況に応じて、担当者かシブブルに判断できるようなしておくためだ。ドライバーにも権限をもたせ、運行途中で自分の判断で帰りの方向にトラックを向け待機し、会社と連絡して荷主に引き返しの了解を得ることもある。同社では「トラックに荷

いる。「他の21社は書面化していないが、中小企業なので担当者の異動がなく、上場会社と同じ内容で確認できている。強風時の場合、風速20以上は自動的に運行中止するが、暴風注意報が出た時点で話し合いをする。様々なシナリオを想定し、荷主の担当者には事前に社内で(物流子会社は親会社)「了承を得ておいてもらおうという方針である。書面化しているうちの1社では多数の運送協力会社があるが、異常気象時の契約を交わしているのは「うちを含めて2社だけ」という。他社は具体的な資料などを基に交渉していないからだ。「自分は現場も経験しているのでも、ドライバーに忍耐を強いような経営はしたくないという。ちなみに同社は昔から完全月給制で、経常利益率は約20%を確保している。

物を積んだ時点で運賃が発生する契約」にしている。前日の運行中止なら運賃の80%、それ以降の中止は全額請求である。また、通常は一般道路の走行でも、道路渋滞で拘束13時間を超えそうな場合は高速利用とし、高速料金の請求もできる。それでも拘束時間が13時間を超えてしまった場合には、残業代などを請求するという契約だ。

同社は、「様々なシナリオを考えた、想定外を想定内にして即時に対応できるようにする」。異常気象による「追加コストを防ぐには、早く判断するようにしてください」

【解説】従来、36協定届(時間外・休日労働に関する協定届)については、所轄労働基準監督署長への届出に当たって使用者の署名・押印または署名が必要だったが、今年度からこの質問に答えるように、押印・署名が不要

必要であり、新たに過半数代表者チェック欄も

最近、36協定の届出に押印が必要なくなったと聞きました。届出手続がどのように変更されたのか教えてください。弊社では、36協定書を兼ねた届を提出していますが、こうした場合でも押印は不要だという理解でよろしいでしょうか。

労務 Q&A

第232回

協定書を兼ねた36協定届も押印は不要か

とされ、記名のみで済むようになりまし。これは、令和2年7月に閣議決定された「規制改革実施計画」に基づき、原則、行政書類の押印を廃止し、手続のオンライン化を進めようというものです。労働基準法関係では、労基法施行規則第59条の2が改正され、令和3年4月1日から施行されました。これにより、36協定届については、新しい様式第9号(一般の36協定届)と様式第9号の2(限度時間を超える特別条項付き36協定届)等において、届出を行う当事者の氏名の欄の押印の位置を示す㊦マークが削除されています。

ただし、36協定書そのものについては、労使で合意したうえで、労使双方の合意がなされたことが明らかとなるような方法により協定が締結されなければならぬため、これまで通り記名・押印または署名が必要となるに変わりはありません。したがって、ご質問のように、36協定届が36協定書を兼ねている場合には、事業場における過半数労働組合または過半数代表者及び使用者の氏名の欄には、それぞれ記名・押印または署名が必要ですので、注意してください。

このほか、今回の36協定届の様式改定では、労働者代表の選任に関するチェックボックスが新設されました。36協定の締結に当たっては、その適正な締結を期するため、過半数代表者は、次のいずれにも該当する者でなければならぬとされています。

① 労基法第41条第2号に規定する管理監督者でないこと
② 36協定を締結する者を選出することを明らかにしたうえで、投票、挙手等の方法で選出された者であること
③ 使用者の意向に基づいて選出された者でないこと
新しい様式では、これらを確認するための2つのチェックボックスが設けられ、労働者代表が法定の過半数労働組合または過半数代表者かどうか、前記①②③の条件を満たしているかどうかのチェックが求められています。特に協定当事者が過半数代表者の場合には、両方のチェックボックスにチェックが入っていないと、形式上の要件に適合する協定届にはならないとされていること

なお、今回の改正で36協定届以外の届出様式についても同様に、押印・署名が不要となっていますので念のため。



写真1

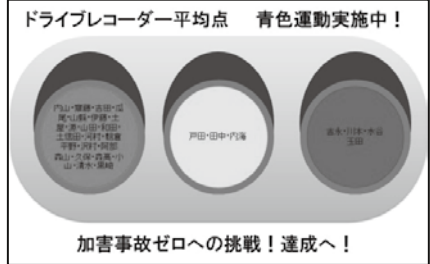


図2

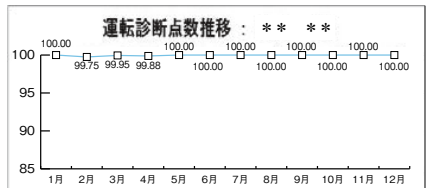


図3

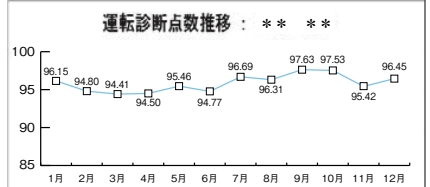


図4

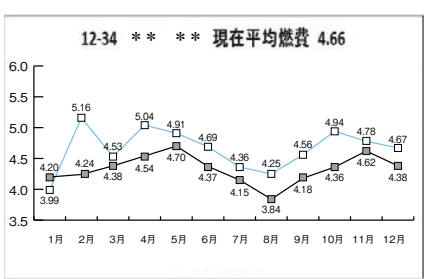


図4



飲酒運転は 犯罪です!!

飲酒運転は業界の社会的信頼を失墜させます



事業用トラックによる飲酒運転事故は、依然として後を絶ちません!!

飲酒運転(酒酔い運転、酒気帯び運転)は、きわめて悪質で危険な犯罪行為です。

万一、ドライバーが飲酒運転をし、それを会社が容認していた場合や、飲酒運転による事故を起こした場合、飲酒運転防止への指導監督が不十分であった場合などは、事業停止や自動車使用禁止等の厳しい処分を受けることになります。

社会的な信頼を失墜させ、経営に重大な影響を及ぼす飲酒運転を根絶させましょう。

掲
示
用

令和2年の交通事故統計分析結果

車籍別・事業用トラックを第1当事者とする死亡事故

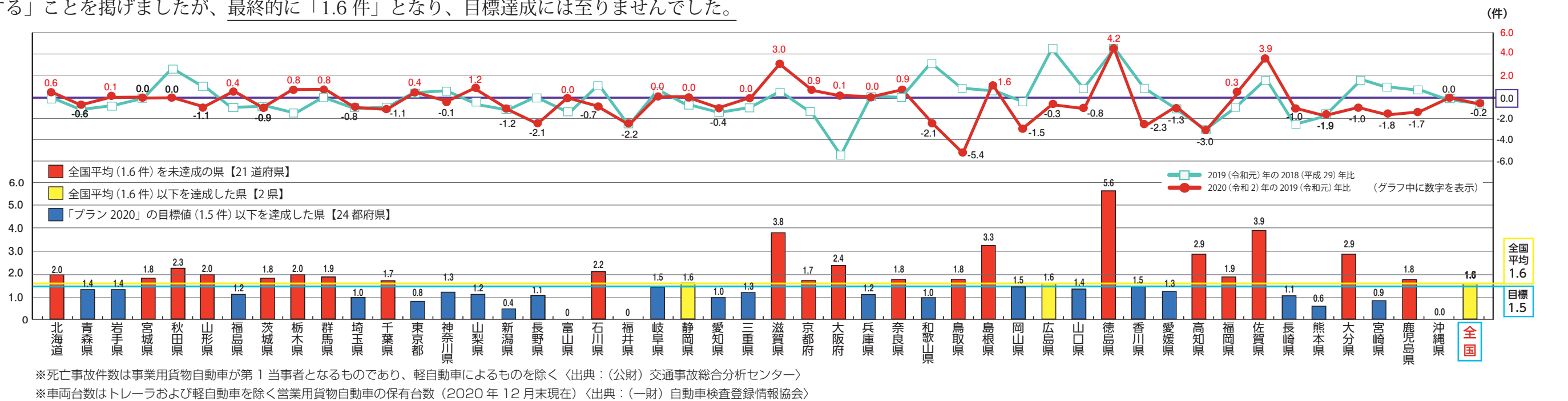
公益社団法人
全日本トラック協会

対象は事業用貨物自動車(軽を除く)が第1当事者となる死亡事故。なお、「車両相互」での第2当事者となる「車両」には道路交通法上の「軽車両」である「自転車等」を含む

全日本トラック協会では、2020年(令和2年)までを計画期間とする「トラック事業における総合安全プラン2020」(プラン2020)において、重点削減目標と3つの数値目標を掲げ、トラック運送業界をあげて事故削減に取り組んできましたが、このほど令和2年の車籍別交通事故統計分析により、その最終結果が明らかになりました。

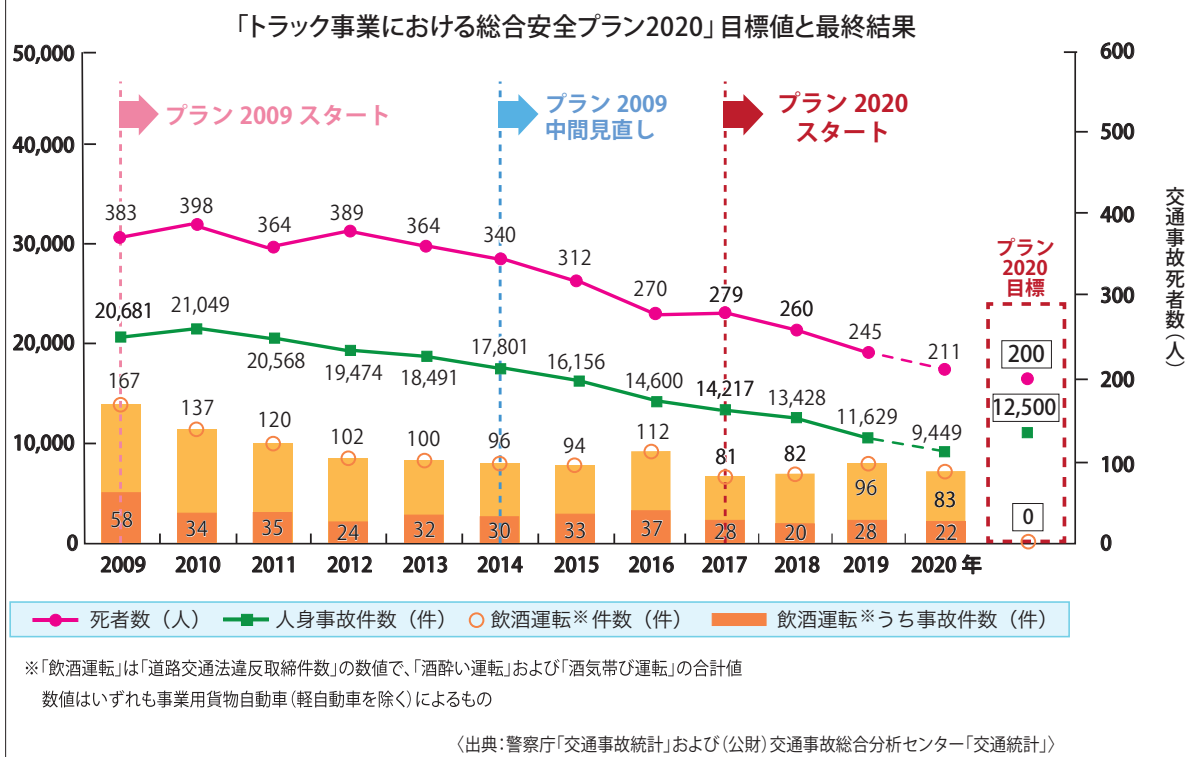
◆「プラン2020」重点削減目標：車両1万台当たりの車籍別死亡事故件数

「プラン2020」の重点削減目標として、「事業用トラック(軽貨物を除く)を第1当事者とする死亡事故件数を車両台数1万台当たり『1.5』件以下とし、各都道府県(車籍)の共有目標とする」ことを掲げましたが、最終的に「1.6件」となり、目標達成には至りませんでした。



◆「プラン2020」3つの数値目標と達成状況

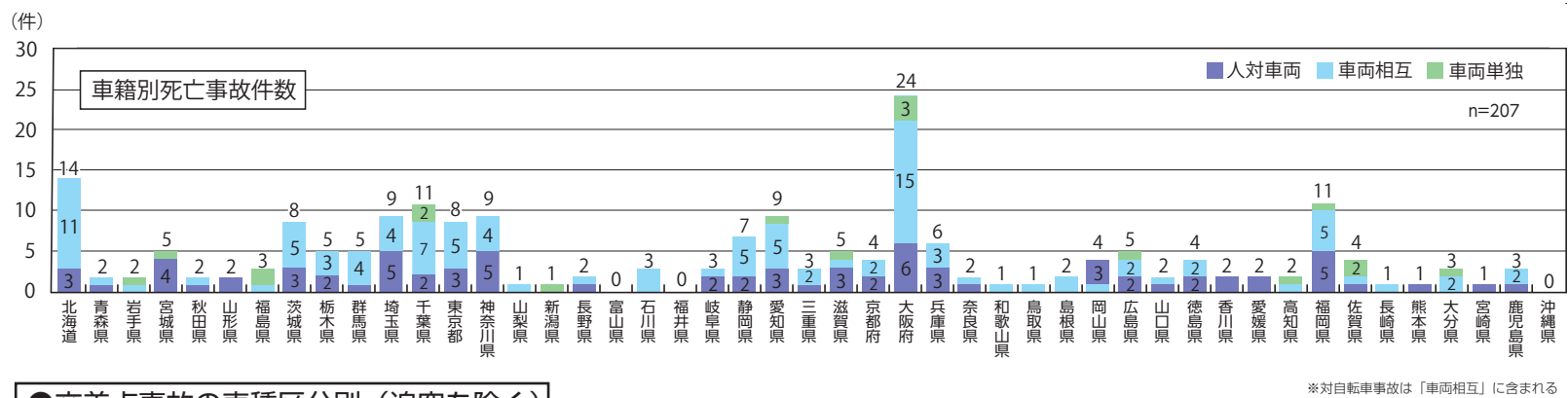
「死者数」、「人身事故件数」、「飲酒運転事故件数」の3つの数値目標のうち、人身事故件数以外は達成できませんでした。とりわけ飲酒運転事故件数は減少の兆しが見えず、飲酒運転根絶に向けてトラック運送業界が一丸となって新たな気持ちで取り組むことが、最重要課題となります。



◆車籍別死亡事故の発生状況

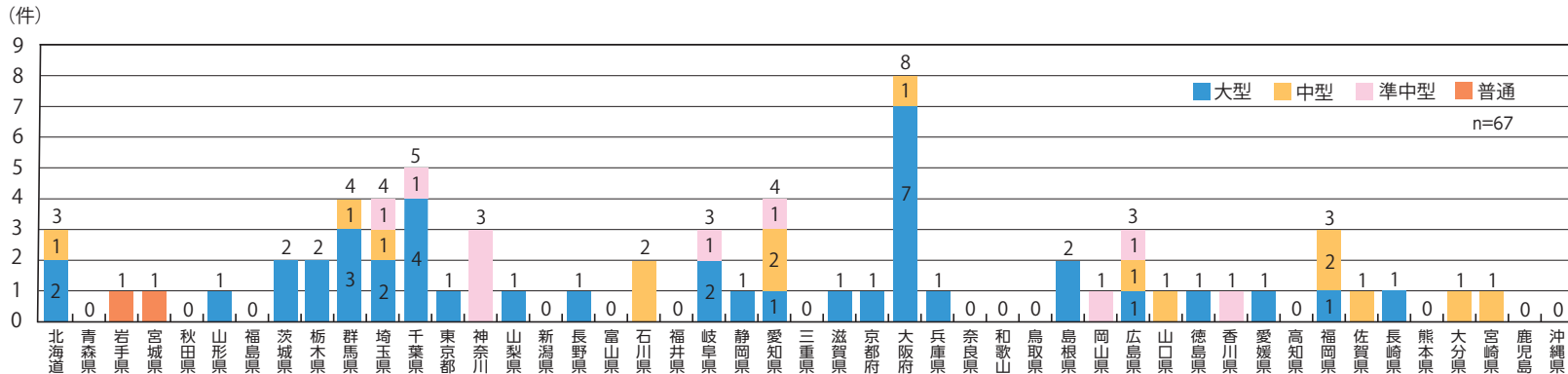
●事故類型別

事故類型別では「人对車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる傾向にあり、事故発生件数の多い県のうち「大阪府」、「北海道」、「千葉県」、「愛知県」は「車両相互」が、「埼玉県」、「神奈川県」は「人对車両」が多い。



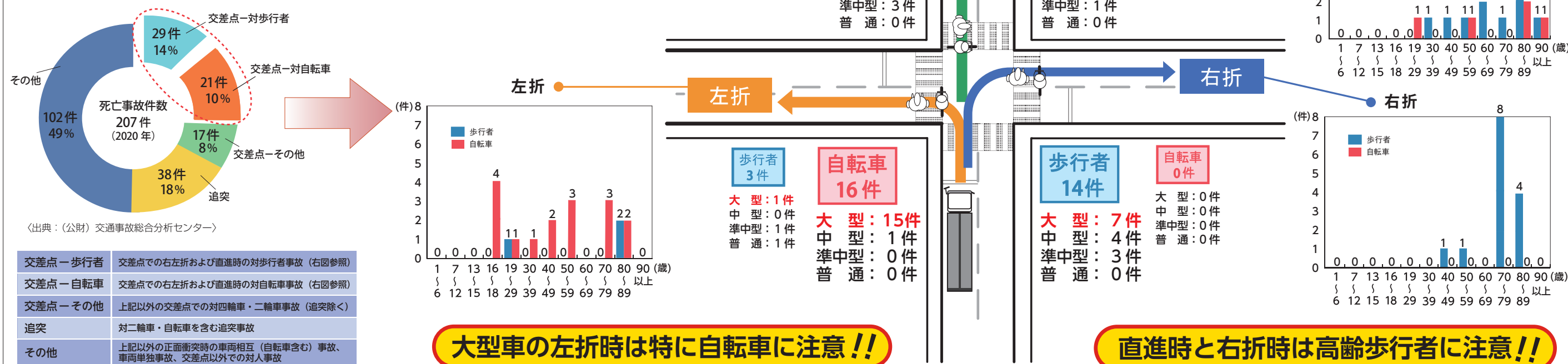
●交差点事故の車種区分別(追突を除く)

交差点事故件数が最も多いのは「大阪府」、次いで「千葉県」が続き、車種区分では大型車が全体の6割近くを占める。



◆交差点における死亡事故(対歩行者・対自転車別)

- ・交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故(50件)は、追突事故(38件)の1.3倍
- ・左折死亡事故は、8割以上が対自転車(16件)であり、対自転車の9割以上が大型車
- ・直進死亡事故は、7割以上が対歩行者(12件)であり、対歩行者の6割近くが大型車
- ・右折死亡事故は、全て対歩行者(14件)であり、対歩行者の5割が大型車



全日本トラック協会では国土交通省の計画と歩調を合わせ、2025年(令和7年)を新たな目標年とした「トラック事業における総合安全プラン2025」(プラン2025)を策定しました。「プラン2020」に引き続くこの「プラン2025」では、「死者数と重傷者数の合計970人以下」「飲酒運転ゼロ」(いずれも軽貨物を含まない)という目標値を新たに設定し、令和7年までの間にPDCAサイクルに沿って取り組みを進めていくこととしています。

トラック運送業界の関係者一丸となって、「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標値を達成しましょう。

(出典：(公財)交通事故総合分析センター)

掲示用

2021年度 助成・補助事業一覧

(令和3年度)

令和3年 9月1日現在

全日本トラック協会・国等の交通事故防止・環境対策関係

助成・補助事業		全 ト 協	国 交 省 等
衝突被害軽減ブレーキ等 A S V	予 算		事故防止対策支援推進事業総予算：8.53億円の内数
	対象機器・装置		①衝突被害軽減ブレーキ（車両総重量 3.5t 超 20t 以下のトラックへ装着されるもの） ②ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置（車両総重量 3.5t 超 20t 以下のトラックへ装着されるもの） ③車両安定性制御装置（車両総重量 3.5t 超 20t 以下のトラックへ装着されるもの） ④ドライバー異常時対応システム（トラック【トラクタ含む】へ装着されるもの） ⑤先進ライト（車両総重量 3.5t 超のトラック【13t 超トラック含む】へ装着されるもの） ⑥側方衝突警報装置（車両総重量 3.5t 超のトラック【トラック含む】へ装着されるもの）
	助成金額		取得費用の 1/2（1車両当たり上限：①③④⑤10万円、②⑥5万円、①～⑥合わせて15万円） ②の装置のうち、同一車両に複数装置を装着する場合は、最も金額の高い装置に対してのみ補助。
	申請期間		令和3年8月2日～令和3年11月30日（令和3年4月1日以降に購入〔新車新規登録〕した車両が対象）
	その他条件等		中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下） 過去3年間に行政処分（警告、勧告は含まない）を受けていないこと 車両の保有台数が5両未満の事業者を除く 補助金名称「先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援」
デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー	予 算		事故防止対策支援推進事業総予算：8.53億円の内数
	対象機器・装置		①国土交通大臣が認定したデジタル式運行記録計 ②映像記録型ドライブレコーダー ③一体型のデジタル式運行記録計・映像記録型ドライブレコーダー
	助成金額		① デジタル式運行記録計 車載器本体 1/3(1台当たり上限3万円) 事業所用機器 1/3(1台当たり上限10万円) ②ドライブレコーダー 車載器本体 1/3(1台当たり上限2万円) 事業所用機器 1/3(1台当たり上限3万円) ③一体型 車載器本体 1/3(1台当たり上限5万円) 事業所用機器 1/3(1台当たり上限1.3万円) 1事業者あたり上限：80万円
	申請期間		1次募集：令和3年8月16日～令和3年9月17日 2次募集：令和3年10月4日～令和3年11月30日 （いずれも令和3年4月1日以降導入機器が対象）
	その他条件等		中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下） 過去3年間に行政処分（警告、勧告は含まない）を受けていないこと 車両の保有台数が5両未満の事業者を除く 過去に取得し、本補助対象事業の交付を受けた機器（支援を受けようとする機器と同一種類のものに限り）が設置されている、又は設置されていた自動車を除く 補助金名称「運行管理の高度化に対する支援」
安全装置	予 算	2億円	事故防止対策支援推進事業総予算：8.53億円の内数
	対象機器・装置	①後方視野確認支援装置 ②側方視野確認支援装置（車両総重量7.5t以上の事業用トラックの左側に装着した場合に限る） ③呼吸吹込み式アルコールインターロック装置 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）	国土交通大臣が認定した次の機器 ①ITを活用した遠隔地における点呼機器 ②運行中における運転者の疲労状態を測定する機器 ③休息期間における運転者の睡眠状態等を測定する機器 ④運行中の運行管理機器
	助成金額	車両1台につき対象装置毎に機器取得価格の1/2、上限2万円	取得費用の1/2（1事業者当たり上限：80万円） ※一部の機器に1台当たりの上限あり
	申請期間	各都道府県トラック協会にお問い合わせ下さい	令和3年8月16日～令和3年11月30日 （令和3年4月1日以降導入機器が対象）
	その他条件等	国の補助金との併用不可	中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下） 過去3年間に行政処分（警告、勧告は含まない）を受けていないこと 車両の保有台数が5両未満の事業者を除く 補助金名称「過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援」
安全教育訓練	予 算	8千万円	事故防止対策支援推進事業総予算：8.53億円の内数
	対 象	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	国土交通大臣の認定を受けている、事故防止コンサルティング
	助成金額	【一般研修】1万円 【特別研修】受講料の7割を助成（Gマーク認定事業所のドライバー等が受講する場合は全額助成）	費用の1/3（1事業者当たり上限100万円）
	申請期間	各都道府県トラック協会にお問い合わせ下さい	令和3年8月16日～令和3年9月17日
	その他条件等		中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下） 過去3年間に行政処分（警告、勧告は含まない）を受けていないこと 車両の保有台数が5両未満の事業者を除く 補助金名称「社内安全教育の実施に対する支援」
S A S スクリーニング検査 （睡眠時無呼吸症候群）	予 算	1億円	
	対象の検査	S A S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	
	助成金額	・第1次検査の半額（上限500円/人） ・第2次検査の半額（上限2,000円/人） ・第1次および第2次検査を同時に行う場合は、合計費用の半額（上限2,500円/人）	
	申請期間	各都道府県トラック協会にお問い合わせください	
	その他条件等		
血圧計	予 算	1億円	
	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）	
	助成金額	取得価格の1/2以内、上限5万円	
	申請期間	各都道府県トラック協会にお問い合わせください	
	その他条件等	中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下）	

助成・補助事業		全 ト 協	国 交 省 等
環境対応車（CNGトラック・ハイブリッドトラック）	予 算	2億円	(国交省) 自動車環境総合改善対策費補助金事業：4.7億円の内数
	助成対象車両	① CNGトラック ② ハイブリッドトラック	同左（ただし、大型CNGトラック・大型ハイブリッドトラックは「電気トラック・大型天然ガストラック・大型ハイブリッドトラック」の欄を参照）
	新車導入	CNGトラック（通常車両価格との差額の1/6） 最大積載量（減トン前）4t未満：12万2千円（価格差73万円） 最大積載量（減トン前）4t以上：45万9千円（価格差275万円） 車両総重量25tクラスの大型：100万円（定額） ハイブリッドトラック（通常車両価格との差額の1/8） 最大積載量（減トン前）4t未満：9万7千円（価格差77万円） 最大積載量（減トン前）4t以上：33万5千円（価格差268万円） 車両総重量25tクラスの大型：30万円（定額）	新車導入 CNGトラック（通常車両価格との差額の1/3） 最大積載量（減トン前）4t未満：24万3千円（価格差73万円） 最大積載量（減トン前）4t以上：91万6千円（価格差275万円） ハイブリッドトラック（通常車両価格との差額の1/3） 最大積載量（減トン前）4t未満：25万6千円（価格差77万円） 最大積載量（減トン前）4t以上：89万3千円（価格差268万円）
	使用過程車両改造	CNG改造車で、2tクラス、4tクラスとも10万円 大型CNG改造車は対象外	使用過程車両改造 CNG改造車で、改造費（価格差と同額）の1/3以内 最大積載量（減トン前）4t未満：24万3千円（価格差73万円） 最大積載量（減トン前）4t以上：91万6千円（価格差275万円）
	申請期間	各都道府県トラック協会にお問い合わせください	交付予定申請 令和3年9月1日～令和3年9月17日 通常申請 令和3年11月1日～令和3年11月30日 （令和4年1月1日～令和4年3月31日に登録の車両） 本申請 実績申請 登録後30日以内（令和3年4月1日～令和3年12月31日に登録の車両） 但し、令和3年10月31日までに登録した車両はすべて令和3年11月30日までに申請
低炭素型ディーゼルトラック	予 算		(国交省・環境省連携) 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業：28億円 ※補助金執行団体：一般財団法人環境優良車普及機構
	助成対象車両		低炭素型ディーゼルトラック（車両総重量3.5t超のディーゼルトラックのうち、指定の燃費基準および排ガス基準を満たすもの）
	助成金額		低炭素型ディーゼルトラック（大型：GVW12t超、中型：GVW7.5t超12t以下、小型：GVW3.5t超7.5t以下） ・廃車ありの場合：大型75万円又は50万円※、中型42万円、小型15万円 ・廃車なしの場合：大型50万円又は37.5万円※、中型28万円、小型10万円 ※燃費基準達成レベルによる
	申請期間		令和3年5月28日～令和4年1月31日
	その他条件		・令和3年4月1日～令和4年1月31日の間に新車新規登録が完了するもの ・中小企業者（資本金3億円以下又は従業員300人以下） ・1事業者当たり2台の申請 ・当該年度およびその後1年の二酸化炭素排出削減量および燃費改善効果の報告など ・廃車ありの場合、廃車車両（平成22年度以前に初度登録の事業用トラックで、現在使用され、又は直近まで使用していた車両）が、新規導入車両と同区分以上であること 他 ・リースによる導入も可
支援機器 アイドリングストップ 大型ハイブリッドトラック	予 算	5千万円	
	対象機器	① エアヒーター ② 車載バッテリー式冷房装置	
	助成金額	機器の取得価格の1/2以内（上限6万円）	
	申請期間	各都道府県トラック協会にお問い合わせください	
	その他条件		
電気トラック・大型天然ガストラック	予 算		(国交省・環境省連携) 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業：7.5億円の内数 ※補助金執行団体：公益財団法人日本自動車輸送技術協会
	助成対象車両		① 電気トラック（車両総重量2.5t超） ② 大型天然ガストラック（車両総重量12t超） ③ 大型ハイブリッドトラック（車両総重量12t超）
	助成金額		① 電気トラック：通常車両価格との差額の2/3 ② 大型天然ガストラック：通常車両価格との差額の1/2 ③ 大型ハイブリッドトラック：通常車両価格との差額の1/2
	申請期間		通常申請 令和3年7月1日～令和4年1月31日 実績申請 令和3年4月1日～令和4年1月31日
	その他条件		・令和3年4月1日～令和4年3月4日の間（導入後申請は令和4年1月31日まで）に新車新規登録が完了するもの。 ・当該年度およびその後1年の二酸化炭素排出削減量および燃費改善効果の報告などが要件 ・対象となる車両型式は執行団体が公表するものに限る ・リースによる導入も可

※全ト協の助成事業については、各都道府県トラック協会の交付限度額に達している場合は、その時点で当該トラック協会の申請は終了しておりますことをご了承ください。



全ト協助成制度ホームページ

- 注1：車両および機器に対する助成事業・補助事業は、リースも可（血圧計は除く）。
注2：リースの場合、国等の補助事業は貨物自動車運送事業者が車両及び機器を貸し渡す自動車リース事業者が申請者。全ト協助成事業については、リースであっても貨物自動車運送事業者が申請者。
注3：全ト協の助成事業の内容については、全ト協交通・環境部（☎03-3354-1045）までお問い合わせください。なお、申し込み詳細については、所属する各都道府県トラック協会までお問い合わせください。
注4：国交省等の補助金の詳細については、全ト協ホームページの「助成制度」に各補助金のリンクを掲載しておりますのでご覧ください。