

中小トラック運送事業者のための

# リスク対策 ガイドブック

事業継続計画書

BCP 作成の手引き

知識編

2021



公益社団法人  
全日本トラック協会

# 目次

---

1. ガイドブックの活用にあたって .....	1
2. 知識編 ～ 事業継続とリスク対策 ～ .....	2
(1) トラック運送事業者にとってのリスク=運送サービスが止まること .....	2
(2) 事業継続上で想定されるリスク .....	2
(3) 事業継続と早期復旧のための備え = BCP .....	2
(4) 防災マニュアルがあれば BCP はいらないのか .....	2
(5) どのような準備をすればよいのか ～トラック運送事業者の場合 .....	3
(6) BCP 策定作業のポイント .....	5
(7) 緊急救援物資輸送について（参考） .....	8
3. 全ト協のホームページでご案内している BCP の構成 .....	13

BCP（事業継続計画書）のひな形は、  
全日本トラック協会のホームページに掲載しておりますので、  
自社のデータを記入して作成してください。



# 1

## ガイドブックの活用にあたって

### リスク対策が求められています

地震や台風など、大規模災害がひとたび発生すると業種や規模を問わず多くの企業に被害が及びます。過去の災害では、長期間にわたって事業が休止したり、場合によっては廃業に追い込まれるなど厳しい状況が生じました。こうした事業活動に対する自然災害の影響を目の当たりにし、リスク対策に取り組む企業が急速に増えています。

リスクは回避できればそれに越したことはないのですが、企業の自助努力のみでは回避できないものも多々あります。先の東日本大震災もそうですし、テロや新型コロナウイルスの流行など社会的な緊急事態もそれに当たります。

緊急事態は突然発生します。従業員とその家族の安全確保、設備・機器の早期復旧、代替手段の準備など、緊急・非常時に対して迅速に対応し、取引先や社会からの信頼を高め、事業継続ができるような有効な手を打つことが重要視されています。こうしたリスクに対処しなければ、取引が継続できず、事業が縮小するなどの危険も想定されます。

過去の大災害時に、経営者が口々に「想定外だった」と言った際、責任感が足りないのではないかという社会的非難を浴びたことがありました。

トラック運送事業はエッセンシャル事業として、国民生活や経済活動を支えています。リスク発生による影響をできるだけ小さくし、運送サービスを止めることなく継続することが社会的責務として、また荷主のパートナーとして求められています。また、救援物資輸送の担い手として社会の信頼に応えることも重要です。

### 本ガイドブックの特徴はイージーオーダー型

一般的なリスク対策マニュアルやBCPガイドブックは、重要業務の洗い出しやリスクが事業に与える影響の想定を一から行って計画書を作成します。作成の方法は指南してありますが、自ら仕立てる「オーダーメイド」型の計画書となるため手間や時間がかかります。人材の少ない中小・零細企業では手に余ると感じた方も多いと思います。

このため、本ガイドブックでは、トラック運送業務の特徴を踏まえ、特に中小・零細のトラック運送事業者に焦点を当て、社内独自の情報を書き加えれば、基本的にそのまま運用可能なものとなるよう構成されています。いわば「イージーオーダー」型の計画書です。

「知識編」では、BCP（Business Continuity Plan：事業継続計画）とはどんなものなのかを理解できるよう基本的な知識を平易に解説しています。基本的な知識を得たら、全ト協ホームページより事業継続計画書のひな形（エクセル、ワードで構成されています）をダウンロードし、自社の実態やデータを記入してBCPを作成してください。

なお、知識編では緊急救援物資輸送についても解説していますので、参考にして下さい。

### (1) トラック運送事業者にとってのリスク＝運送サービスが止まること

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は未曾有の大惨事をもたらしましたが、その一方でトラック輸送がわが国の経済活動と国民生活を支える重要なライフラインであることを再確認させる機会にもなりました。

トラック輸送が機能しないということは、荷主企業にとってはサプライチェーンの寸断と同意でした。トラック運送事業者は荷主企業のパートナーであり、荷主企業の事業継続の要です。また被災地への緊急救援物資の輸送という社会的責任を果たすためにも、トラック運送事業者は自らの運送サービスを止めてはいけません。

運送サービスを止めないこと、それがトラック運送事業者に求められるリスク対策の最大の目的です。

### (2) 事業継続上で想定されるリスク

一般にリスクを想定するというと、自然災害（大地震、津波、水害、噴火など）、感染症の世界的大流行、火災、重大事故、鳥インフル・口蹄疫等の家畜伝染病、テロ攻撃など、様々な災害事象が想定されます。一方、ここでは災害事象が何であれ、「運送サービスが止まる」という状況を想像し、どんな状況になったら止まるのか、という具体的な状況を挙げていきます。具体的には、ドライバーや従業員が出社できない、稼働可能な車両がない、燃料が手に入らない、荷役機械が使えない、通信ができない、道路が寸断された、といった事態が運送サービス停止のリスクとして挙げられるでしょう。

### (3) 事業継続と早期復旧のための備え＝BCP

いかなる緊急事態が発生した場合でも、運送サービスを止めない、止まってしまったとしてもできるだけ短時間で復旧させる、そのための準備がトラック運送事業者の BCP 策定です。BCP とは、経営資源の損害を最小限にとどめ、重要な事業の継続と早期の復旧を可能とするために、平時から行うべき対策や緊急時における対策、代替手段などを事前に取り決めたものです。

### (4) 防災マニュアルがあれば BCP はいらないのか

防災マニュアルは「人の命」を、BCP は「会社の事業」を守ることを主たる目的としたものです。言うまでもなく、緊急事態が発生したら、まずは命を守ることが最優先です。防災マニュアルは消火、避難誘導、救護などの人命に関わる初動に求められる対策を整理したものです。（感染症については、「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」等を参考に、感染予防対策を実施してください。P7 参照）

そして、一定の時間が経過すると、とりあえず生命の危機は去ります。その時点から、事業の早期復旧に必要な対策を整理した BCP が機能することになります。

## (5) どのような準備をすればよいのか ～トラック運送事業者の場合～

運送サービスは在庫のきかないサービス財です。トラック運送事業者にとって運送サービスを止めるということは、すなわち運送収入の途絶、従業員への賃金の支払いをはじめとした資金繰り難に直結します。停止している間に競合他社に取引先を奪われてしまうことも想像に難くありません。

ここではトラック運送事業者が運送サービスを継続させる（運送サービスを止めない）ために、どんなことを準備すればいいのか、ざっくりと概観してみましよう。

図表 1 作業の流れ

重要 3 業務 (受注、運行管理、配送) について

リスクの洗い出し  
(経営資源が使えない、業務が中断)

代替物、代替手段、事前対策、  
事後の復旧対策の検討

対策への優先順位付け

### ① 重要業務を軸として想像を巡らせる

運送サービスの場合、その重要業務は①受注、②運行管理、③配送の 3 分野に絞り込まれるでしょう。

図表 2 トラック運送事業者の 3 つの重要業務

受 注	運行管理	配 送
受注、配送指示情報、顧客管理	配送計画、運行管理 燃料調達、点呼・点検	積み卸し、運転

経理、総務なども会社運営には欠かすことのできない業務ではありますが、「緊急事態が起こったときに優先的に復旧させる」のは、やはりコアとなる上記 3 業務です。

輸送のほか、保管、流通加工等の業務を請け負っている場合は保管や入出庫などの物流センター業務も対象になりますが、ここでは中小のトラック運送事業者を想定し、上記の 3 業務を軸として、リスクの洗い出しと中断した場合の影響の想定を行います。

### ② リスクの洗い出し

「これがなければ輸送できない」「こうなったら運送サービスを継続できない」というボトルネックやリスクを 3 つの重要業務ごとに洗い出します。

#### 1) 経営資源が使えないリスク

重要業務の遂行に必要な経営資源を洗い出します。車両、燃料（業務用の軽油、通勤用のガソリン）、通信手段、電源などは、トラック運送事業であれば当然必要とされる経営資源です。一方、人（経験や資格などが必要となる人材）やデータ、設備機械などのように各業務分野によって内容の異なる経営資源もあります。

## 2) 重要業務を中断させるリスク

災害等の発生により上記の3業務が中断するリスクにはどのようなものがあるのかを想定、列挙します。たとえば「車両が水没して動かない可能性」「いつも利用している給油施設が被災して燃料調達できない可能性」「道路が寸断・封鎖されて通常の配送ルートを使うことができない可能性」「パソコンが転倒・損傷して出荷指示データを取り出せない可能性」など、いろいろ考えることができると思います。

経営資源やリスクの洗い出しでは、「もしそうになったら大変だ」という状況を網羅的に想定することが求められます。社内でこの想定・列挙の作業を行う場合は、各業務分野のスタッフにも協力を求め、分担してリストアップし、その後に全体を整理すると漏れがなくなるでしょう。

## ③ 代替物や代替手段、事前対策、復旧対策の検討

経営資源の代替物、代替手段、減災のための事前対策、早期復旧のための事後対策を検討します。

たとえば、「車両」という経営資源が損傷した場合の代替としては、「備車の確保」「緊急修理に応じてくれるメンテナンス業者の手配」「他の荷主で使っている車両の一時的な融通」などが考えられます。また「いつも利用している給油施設が被災して燃料調達できない可能性」というリスクに対しては、「ふだんから調達先を1社に絞り込まず常時複数社から仕入れる」「最低3日間程度は運行できるだけの燃料を備蓄する」「緊急救援物資輸送に備えて災害対応型給油所の場所を確認しておく」といった対策を挙げることができるでしょう。

なお、ガソリンや軽油については危険物であることから、備蓄（貯蔵）についての制限があります。軽油だけの貯蔵であれば以下の規制を受けます。

### 軽油のみの貯蔵

200ℓ未満	● 容器の制限あり
200ℓ以上 1000ℓ未満	● 少量危険物貯蔵に関わる届出が必要 ● 容器の制限のほか貯蔵場所の構造や設備等について火災予防条例の規制あり

## ④ 対策に優先順位をつける

限られた時間の中で効果的、効率的に取り組むために、各対策に優先順位を付けます。

## (6) BCP 策定作業のポイント

### ① 優先順位の考え方

BCP の策定作業の過程ではたくさんの対策が列挙されますが、できるだけ効果的に対策を打つためには、これらに優先順位を付ける必要があります。

本ガイドブックでは、最重要と思われるリスクの例と対策（図表9参照）をお示ししています。自社の事業内容を考え合わせ、不足すると思われる項目は追加して行って下さい。追加した項目の優先順位は、当該リスクの影響度の大きさや復旧の緊急度などから評価します。

なお、影響度や緊急度は対策の優先順位付けのための参考データであり、必ずしも厳密である必要はありません。

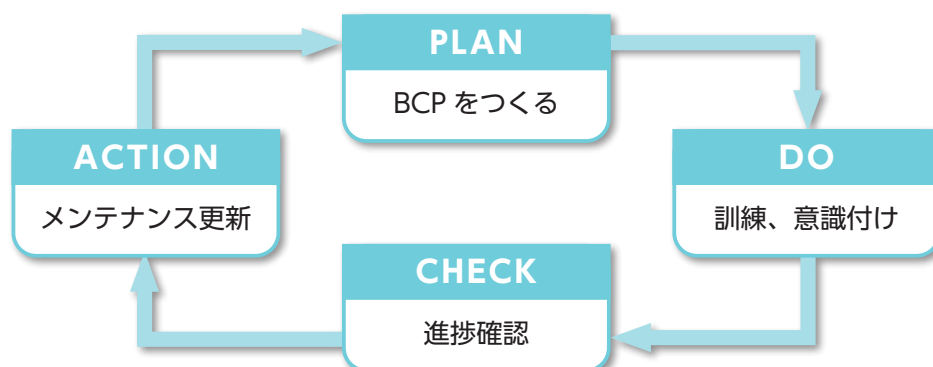
### 優先順位付けについて

影響度の考え方	影響度の大きさを総合的に評価する場合、列挙したリスクを、「A) 売上、コスト、利益等に直結する影響」「B) 品質、信用、荷主等への影響」等の切り口から、影響がないもの：1点、影響があるもの：2点、大きな影響があるもの：3点などとして点数付けを行います。A×Bの合計点が大きいものに優先順位を与えます。
緊急度の考え方	列挙したリスク別に、その復旧が「これ以上遅れると大変なことになる」「これまでには復旧させたい」という目安時間（日数）を想定します。タイムリミットが短いものに優先順位を与えます。

### ② Plan（計画）－ Do（訓練）－ Check（確認）－ Action（計画メンテナンス、更新）

会社の中期経営計画など差し迫ったスケジュールではない計画書は神棚に祭り上げられてしまうことが多いようですが、BCPも同様の傾向にあります。計画を策定しただけで満足してはいけません。PDCA：(P) BCPをつくる→(D) 社員に対して教育と訓練を行う、意識付けを行う→(C) 進捗状況を確認・チェックする→(A) 計画をメンテナンス、更新するのサイクルを繰り返すことで、はじめて計画は活かされます。

図表3 事業継続のためのPDCA



### ③ 教育・訓練の実施

BCPの書類があっても実際に模擬訓練をしたことがなければ思考や行動が滞ってしまいます。また日頃から「リスクを予見する」という癖がついていないと、全てが「想定外の事態でどうしようもなかった」となりかねません。進捗確認を行わなければ対策の取りこぼしがあるかも知れませんし、長期間メンテナンスをしていないと取引先情報、社員の連絡先、経営資源などの内容は入れ替わっているかも知れません。業務自体が変化している可能性もあります。BCPには訓練、チェック、定期的なメンテナンスが不可欠です。

<b>教育・訓練の実施方法と内容</b>	BCP体制、具体的対策などの理解のための社内講習、防災訓練は少なくとも年に1回は実施したいものです。防災の日（9月1日）や防災週間（8月30日～9月5日）、消防署が定期的に行っている講習や訓練に合わせて行うのも良い方法です。 教育・訓練では、BCPの理解は当然ですが、特に①BCP発動時の体制と自分の担当・役割の確認②初動時の安否確認の方法についての確認③重要業務の緊急点検訓練などがポイントとなります。なお、災害用伝言ダイヤルは体験提供日が設定されているので、是非一度実際に使用してみてください。また、イメージトレーニング（BCPをもとにした全員参加によるグループ討議）を行うだけでも効果はあります。
<b>連絡リストのメンテナンス</b>	人事異動、退職や採用により担当者は変わるものです。社内のBCPの担当や従業員の連絡リスト、荷主や荷主の担当者リストは常に最新にしておく必要があります。このため、変更があれば都度更新するのが望ましいですが、少なくとも教育・訓練時に合わせてリストのメンテナンスを行いましょう。 また連絡の際に重要となるのが電話番号や携帯番号、メールアドレスですが、これらは変わってしまっていることも多いので、実際にかけてみて確認しましょう。

### ④ リスクを分散させる

長引く景気低迷のもと、事業所を集約、統合して効率化を追求（リストラ）する企業が多数ありました。しかし被災地の事業者では、拠点を集約した結果、そこが被災したことで事業全体が停止してしまった、という状況も発生しました。効率化には大きな落とし穴もあることを改めて認識することとなりました。

同様に想像してみましょう。例えば、燃料調達について、仕入れ先を1カ所に集中させれば取引量が増え有利な価格で調達できるかもしれませんが、もしその仕入れ先が被災するなどして使えなくなったらどうなるでしょう。あるいは、大口荷主は大変有り難いお客様ですが、その荷主の貨物しか扱っておらず、そんな経営の下で荷主の出荷が止まってしまったらどうなるでしょう。

日々の経営では経営資源等の分散は決して効率的でなかったり必要性を感じなかったりするかもしれませんが、これらはリスク回避という視点では「重要な備え」といえます。



## ⑤ 内部留保

事業活動が再開し、売上が入金されるまでは、従業員の賃金をはじめとした運転資金は手持ち資金（現金）で賄うこととなります。確実な事業継続のためにも、普段から内部留保に努めることが重要です。

## ⑥ できることから取り組む

BCP をゼロから勉強しようと思うと腰がひけてしまうかも知れません。でも完璧な BCP を策定していなくても、とりあえず事前に「リスクを想定してみた」経験がある人とそうでない人とは、いざという時の行動に明らかな差が出ます。

最初は、携行カード、持ち出し品リスト、連絡リスト（従業員、荷主企業、協力運送会社）、業務用資産チェックシートなどの BCP の部品を作成してみましょう。すでに防災マニュアル等で整理している同様のリストがあれば、それをベースにしても結構です。

次に、重要業務のリスク想定について、モデルに書かれている項目を活かしながら自社でアレンジします。運用管理規定はサンプル書式をベースに、必要があれば修正して下さい。

まずは取り組みやすいこと、できることから、事業継続のための準備をしていきましょう。

図表 4 できることから、手間をかけずに

リストの作成	リスク想定と対策の検討	運用管理規定
各社のオリジナルデータで作成	本ガイドブックの項目を部分的にアレンジ	本ガイドブックの雛形をそのまま利用

なお、全ト協では、地震、新型コロナウイルスの個別対策として、下記のガイドブック等を作成していますので、こちらも参考にして下さい。

### 改訂版「防災手帳」～災害に備えて～

[https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta\\_theme/pdf/publication/bosai\\_techo2008.pdf](https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/publication/bosai_techo2008.pdf)

### 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（第2版）

[https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta\\_theme/pdf/anzen/guideline2nd.pdf](https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/anzen/guideline2nd.pdf)

### 新型コロナウイルス感染予防対策マニュアル

[https://jta.or.jp/member/anzen/coronavirus\\_top/jta\\_manual.html](https://jta.or.jp/member/anzen/coronavirus_top/jta_manual.html)

## (7) 緊急救援物資輸送について(参考)

### ① 緊急救援物資輸送とは

被災地の援助や復興のための輸送を「緊急・救援輸送」といい、具体的には次のようなものを指します。

- 被災者の応急生活を確保するための救援物資の輸送（食料品、飲料水、衣料、日用品、熱源、医薬品、仮設住宅など）
- 被災地の後片付けのための物資輸送
- 被災地の都市機能回復のための資材や機材などの輸送（道路・鉄道・河川・水道・ガス・電力・通信などの復旧資材、車両、燃料など）

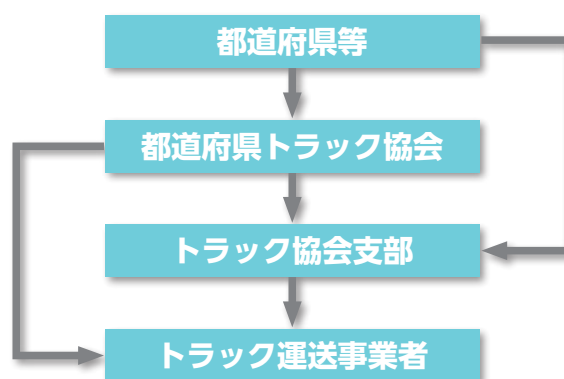
### ② トラック運送事業者の役割

被災後ではさまざまな物資を、短期間に、大量に輸送しなければなりません。トラック運送事業者には、これら輸送の担い手として大きな役割が期待されています。

### ③ 輸送要請の流れと要請事項

緊急・救援輸送は、都道府県等から都道府県トラック協会に要請され、それを受けて出動することになります。

図表 5 緊急・救援輸送要請の流れ



要請事項としては、「出動する車種・台数、集合（出動）場所、出動日時、輸送品目、輸送先」などで、会員事業者には電話やファックス、メールで連絡されます。

要請は、深夜や早朝に発せられる場合もあり、出動までの時間が短い場合もあります。そのため要請後は迅速な対応が必要です。

#### ④ 緊急輸送車両に与えられる優先事項

緊急・救援輸送を行う車両は、一刻も早く目的地に到着し、業務を果たすことが求められるため、一般車両の通行が禁止されている緊急交通路の通行許可や、(緊急交通路が有料の場合は)通行料金が無料となる場合もあります。その際、一般車両と区別するため、緊急通行車両を証明する標章(ステッカー)と証明書が必要となります。

緊急通行車両を証明する「緊急通行車両標章」および「緊急通行車両確認証明書」は、都道府県知事が公安委員会が交付します。なお、緊急通行車両には事前届出制度があります。

図表 6 緊急通行車両標章



図表 7 緊急通行車両確認証明書

第 号		年 月 日	
緊急通行車両確認証明書		知 事 印 公安委員会 印	
番号標に標示されている番号			
車両の用途 (緊急輸送を行う車両にあつては、輸送人員又は品名)			
使用者	住 所	( ) 局 番	
	氏 名		
通行目的			
通行経路		出発地	目的地
備 考			

出典：神戸市地域防災計画 防災データベース 地震津波対策編 応急対応計画

## ⑤ 緊急通行車両の事前届出

都道府県等が災害応急対策活動上、「災害応急対策を実施するために使用される計画がある車両である」と判断すれば、都道府県等と運送事業者が協定を結んで公安委員会に申請することで、事前届出車両として登録することができます。

図表8 緊急通行車両の事前届出制度フローチャート(例)

区分	流れ	手続等	備考
災害発生前の事前届出		<ul style="list-style-type: none"> <li>○申請書類により届出</li> <li>○直接警察本部（交通規制課）へ</li> <li>○申請書類の確認と警察本部（交通規制課）への送付</li> <li>○申請書類の審査と緊急通行事前届出済証の交付（本部から申請者へ又は警察署経由で申請者へ）</li> <li>○緊急通行車両事前届出済証の交付代行</li> <li>○緊急通行車両事前届出済証の保管</li> </ul>	※申請書類 ①緊急通行車両事前届出書 ②緊急通行車両一覧表 ③輸送協定書又は指定行政機関等の上申書 ④検査証等の写し
災害発生後の確認手続		<ul style="list-style-type: none"> <li>○当該車両と緊急通行車両事前届出済証の提出</li> <li>○確認に必要な審査の省略</li> <li>○緊急通行車両事前届出済証の回収</li> <li>○緊急通行車両確認証明書と標章の交付</li> <li>○緊急通行道路（緊急輸送ルート）における通行の際の標章の掲示及び証明書の携帯</li> </ul>	

出典：神戸市地域防災計画 防災データベース 地震津波対策編 応急対応計画

届出車両には、証明書（緊急通行車両等事前届出済証）が交付されます。災害時に、緊急・救援輸送活動に従事する場合、緊急通行車両等事前届出済証と緊急通行車両確認証明書（申請書）を警察署や検問所等に提出すれば、前記の標章（ステッカー）、証明書の交付を受けることができます。

参考：(公社) 全日本トラック協会「防災手帳」

図表9 リスクの想定と対策

	リスクの例	重要業務				対 策 案	
		受注	運行管理	配送	その他		
① 経営資源が利用できないリスク	停電	○	○	○	○	懐中電灯の備え付け。 停電後復旧マニュアルの整備。 長期間停電に備えて非常用電源（バッテリー）、無停電電源装置、自家発電機の導入。	
	通信途絶、利用難 (電話、FAX、携帯電話、メール)	○	○	○	○	災害用伝言ダイヤル（171）、災害用伝言板（web171）の利用訓練。 10円、100円硬貨、テレホンカードの常時携帯（公衆電話用）。 LINE、Facebook、Slack 等による社内 SNS グループ作成。 安否確認システムの導入。 社内連絡業務用の自転車の導入。 衛星電話の導入。	
	事務所、車庫の被害	○	○	○	○	非常口、エレベータ、消火器などの点検。フロアレイアウト、ネットワーク構成図、屋内配線、各種マニュアルの整備。 トラックの移動先・車庫確保（車庫が水没する可能性がある場合）。 本社の使用が困難となった場合の代替拠点を決めておく。 転倒防止、耐震補強。 修理・補修会社のリストアップ。 地震保険特約。	
	人的被害 (営業経験者、運行管理・整備管理等の資格保有者)	○	○		○	業務マニュアルの整備。 営業経験者（他部署所属を含む）のリストアップ。 資格者、補助者経験者（他部署所属を含む）等のリストアップ。 クロストレーニング（複数の業務遂行・代替要員の事前育成）の実施。 IT 点呼、ロボット点呼等の導入。 資格取得の奨励。	
	人的被害 (ドライバー、フォーク運転者、荷役作業者)				○	フォーク、荷役機械が使えない場合の人力での可能性検討。 有資格者、経験者（他部署所属を含む）のリストアップ。 資格取得の奨励。	
	燃料確保難 (業務用の軽油)		○	○		燃料備蓄（量）の検討と備蓄に係る規制の確認。 調達先を1社に絞り込まず常時複数社から仕入れる。 緊急救援物資輸送に備えて災害対応型給油所の場所を確認しておく。	
	燃料確保難 (通勤用のガソリン)	○	○	○	○	通勤用ガソリンの備蓄（量）の検討と備蓄に係る規制の確認。 平時に乗り合い、徒歩、自転車通勤等の予行演習を実施。	
	車両の故障、被害				○	ディーラー、修理業者のリストアップ。 協力業者と非常時における協定を締結しておく。 新規の協力業者開拓、WebKIT 等の求荷求車システムの活用。 レンタカーの利用可能性検討（事前届出の手続きの確認）。 地震保険特約。	
	配送取引先、配送指示、経理等のデータ消失やサーバ、システムの障害	○				○	定期的なバックアップ、紙による出力。 クラウドサービス等の利用。 マニュアルの整備。 メンテナンス業者のリストアップ。 手作業による業務処理シミュレーションの実施。

	リスクの例	重要業務				対 策 案
		受注	運行管理	配送	その他	
① 経営資源が利用できないリスク	機械設備 (フォークリフト、デジタコ、ALC) の故障、被害		○	○		アルコールチェッカーは予備機を確保。 メンテナンス業者のリストアップ。 機器の借受先のリストアップ。 地震保険特約。
	事務機の故障、障害 (パソコン、プリンター)	○	○		○	2階以上に設置 (洪水)。 機材メンテナンス業者のリストアップ。 転倒防止策。 ウイルス対策ソフトの導入。 私有パソコン等の利用検討、借受リスト作成 (仕様、借受条件等の確認)。
② 重要業務が中断するリスク	混乱により当社の営業状況が関係者に伝わっていない	○			○	営業状況がブラックボックス化しないよう、荷主や協力業者などの関係者に安否連絡。情報交換。 荷主企業連絡リスト、協力業者連絡リストの整備。 不通時の業務処理方法について、荷主と事前に取り決めを行う。 連絡中継地 (遠方) を決めておく。
	感染防止のため、接触や対面を減らさなければならない	○	○	○	○	マスク、消毒薬、アクリル板、非接触の体温計等の衛生・感染予防グッズの備蓄。 テレワークの導入。 ウェブ会議の導入。 クロストレーニング (複数の業務遂行・代替要員の事前育成) の実施。
	法定の安全管理や検査ができない		○			IT 点呼、ロボット点呼等の導入。
	気象条件の悪化、道路交通網が寸断				○	「異常気象時の輸送目安」(国土交通省、2020年2月) を荷主と共有、輸送停止のルールを確認しておく。 迂回路の検討。走行距離の増加に伴うコスト増の試算。
	輸送中の貨物が損傷				○	免責条項の確認。 貨物保険加入。
	協力会社の車が使えない	○			○	常時、複数の協力業者と取引しておく。 協力業者と非常時における協定を締結しておく。 新規の協力業者開拓、WebKIT 等の求荷求車システムの活用。
	途中燃料切れで帰庫できないとき		○	○		配送先近辺の緊急給油所を確認しておく。 ドライバーのみ帰庫の場合 (途中で車両を留め置く等) のルールを確認。
	売上がたたず、支払いが滞ったとき				○	手元資金の余裕確保。 平常時から金融機関や取引先、親会社と資金面でのコミュニケーションを持つ。 支払い期限の延長や期限前の現金回収が可能な取引先を選別し、提携する。 国や県の公的融資 (つなぎ融資) 等の制度活用を検討。
	荷主が被災して輸送する貨物がなくなった	○			○	特定荷主企業の集中度を下げる (リスク分散)。 荷主企業の復旧状況を随時確認する。トラック運送事業者の立場から復旧協力の提案を行う。 雇用調整助成金の活用を検討 (事業活動の縮小を余儀なくされた場合)。 新規荷主の開拓、WebKIT 等の求荷求車システムの活用。
	社屋、車両、設備の復旧のため再投資資金が必要				○	国や県、トラック協会等の補助金、公的融資、税制優遇等の制度活用を検討。


**図表 10 BCP の構成**

BCP本文 (Word)	BCP サブシート (Excel)
BCP表紙	
1. 基本方針	
1-1. BCPの基本方針	
1-2. BCPの対象事業	
1-3. BCPの適用範囲	
1-4. 想定する被害	
2. BCP体制	
2-1. 対策本部の組織と役割・担当	2-1 対策本部
2-2. 発動宣言と終了宣言	
3. 緊急連絡体制	
3-1. 従業員連絡リスト	3-1 従業員連絡リスト
3-2. 荷主企業連絡リスト	3-2 荷主企業連絡リスト
3-3. 協力運送会社連絡リスト	3-3 協力運送会社連絡リスト
3-4. その他緊急連絡リスト	3-4 その他緊急連絡リスト
4. 初動対応	
4-1. BCP 発動宣言	
4-2. 避難	
4-3. 人命救助と人的被害状況の把握	
4-4. 従業員の行動指針	
4-5. 物的被害状況の把握	4-5 被害状況チェックシート
4-6. 荷主企業との連絡	
4-7. 協力運送会社、燃料調達先等の仕入先との連絡	
4-8. 関係行政、トラック協会との連絡	
4-9. 情報収集	
4-10. 事業継続のための財務計画	
5. 重要業務の継続対応	
5-1. 重要業務と目標復旧時間	
5-2. 重要業務別にみたリスクの想定と対策	5-2 リスクの想定と対策 5-2 業務用資産チェックシート
5-3. 事前対策	5-3 バックアップリスト 5-3 持ち出し品リスト
6. 緊急救援物資輸送	
6-1. 被災地内における緊急救援物資輸送	
6-2. 他地域にある被災地に向けての輸送	
7. 復旧の記録	7 復旧記録シート
8. 運用管理規定	
8-1. 配布と回収及び取扱の注意事項	
8-2. 教育訓練	
8-3. 現状の点検と内容の見直し	8-3 現状評価チェックシート
8-4. 携行カード	8-4 携行カード

---

**中小トラック運送事業者のためのリスク対策ガイドブック**  
～ BCP 作成の手引き～

**知識編**

発行日 令和3年8月

発行 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3丁目2番地5

TEL 03-3354-1009 FAX 03-3354-1019

URL <https://jta.or.jp/>