昭和35年11月28日第3種郵便物認可

令和3年（2021年）　第2175号

人と物流の、より良い関係づくり「ハンドin ハンド」。
創刊1968年――全国8支局自社ネットワーク
あなたが必要な物流情報を、ワイドに、グローバルに、正しく。
わたしたちの情報は、新しい「物流」の指標となる。
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 とらっく

創刊 昭和28（1953）年2月

4月15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）
https://www.jta.or.jp
※紙面に関する問い合わせは広報室まで　（会員の購読料は会費に含みます）

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

4・5　・国交省「事業用自動車総合安全プラン2025」
・全ト協「トラック事業における総合安全プラン2025」詳細

6　・ご活用ください
令和3年度
全ト協助成事業一覧

7　ニュースターミナル
・官公庁ニュース（国交省等）

8　・GW期間中のトラックステーション（TS）休業案内

事業経営の改善と更なる発展を期して

吉野委員長㊧から答申書の手交を受ける坂本全ト協会長（4月14日、全ト協）

全ト協

坂本会長に吉野小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員長が答申書を提出

「協同組合の連携」と「行政の協力」が必要

全日本トラック協会小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会（委員長＝吉野雅山全ト協理事、日本貨物運送協同組合連合会会長）は、答申書「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」を取りまとめ、4月14日に坂本克己全ト協会長に対して手交した。

トラック運送事業者は、今般の新型コロナウイルス感染症感染防止に向けた経済活動や個人消費の停滞等により、輸送量や収入、利益などの面で厳しい影響を受けている。同答申書は、コロナ禍の影響等により、事業経営の維持が危惧されている小規模事業者に対し、全ト協として支援策の重点的な推進を求めるものとなっている。

答申書を受領した坂本会長は、「本答申をしっかり受け止め、今後は担当常任委員会である『経営改善・情報化委員会』など関係する委員会において、進捗状況をフォローしながら、実効性のある事業を進めていきたい」と語った。

（関連2面）

トラック運送事業者の経営努力の結果、これまで事業経営が維持されてきたものの、昨年から続く新型コロナウイルス感染症による影響等により、特に保有台数20台以下の小規模事業者の事業経営の維持が危惧される状況となっている。

全ト協ではこうした事態を受けて昨年9月、会長の諮問委員会として「小規模事業者コロナ時・災害時特別対策委員会」を設置。新型コロナウイルス感染症影響下における小規模トラック運送事業者の経営対策について、委員会を4回開催し検討を進めてきた。

同委員会では、コロナ禍における小規模事業者の経営の実態を把握するため、昨年9月下旬から11月下旬にかけてアンケート調査を実施。その結果、アンケート調査に回答した小規模事業者の5割以上で輸送量・収入・利益が減少し、資金繰りに困っている事業者も一部生じていることが分かった。また、調査時点の経営環境・経営状況が続いた場合、経営存続が1年未満とする事業者が4割程度を占めるなど、厳しい経営状況にあることが確認された。

同答申書ではこれを踏まえ、今後新型コロナウイルス感染症が収束したとしても、貨物量自体は以前の水準に戻らない可能性もあり、将来的に輸送量が縮小することも想定しながらも、物流の維持と事業継続に向けた利益確保のためには、生産性向上に向けた輸送や保管の効率化や作業改善、また労働時間の短縮、荷役作業の改善などといった働き方改革の実現が必要と指摘。

全ト協における小規模事業者への支援策として、①IT機器の活用による業務改善、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、③適正な運賃の収受と「標準的な運賃」の周知および届出支援、④融資制度の周知および活用推進、⑤その他――の施策（表）に重点的に取り組むことが求められると報告している。

また、小規模事業者のあるべき姿に向けた取り組みとしては、「経営基盤の強化」、「経営計画の策定・取組」、「IT機器の活用」、「労働環境の改善」、「BCPや感染症対策等」、「安全・コンプライアンスの確保」など8項目を挙げ、このうち「『標準的な運賃』の理解・活用」、「協同化の再検討」の2点を最重点とした。

4月14日に同委員会より同答申書を受領した全ト協では、トラック運送業界を適切に維持し、社会インフラとしての役割を継続していくため、小規模事業者の事業継続、利益確保に向けた経営基盤の強化に向けて、精力的に取り組んでいくこととしている。

国交省　全ト協

「総合安全プラン2025」を策定
安全性向上に向け取組強化へ

国土交通省は、政府中央交通安全対策会議が第11次交通安全基本計画（計画期間・令和3年度～7年度）を決定したのを受け、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」を策定し、3月30日に公表した。

また、全日本トラック協会ではこれを受けて、「トラック事業における総合安全プラン2025」を取りまとめ、公表した。

国交省による「事業用自動車総合安全プラン2025」では、依然として発生する飲酒運転や、健康起因事故等への対策などを盛り込んだほか、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を新たに設定。

さらに、全ト協の「トラック事業における総合安全プラン2025」では、7年に達成すべき目標値として、「死者数・重傷者数の合計970人以下」「飲酒運転ゼロ」を掲げ、運送事業者に対し、さらなる安全性向上に向けた取り組み強化を求めている（詳細4・5面）。

表　全ト協における小規模事業者への支援策

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（「現場の見える化」）
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．適正な運賃の収受と「標準的な運賃」の周知および届出支援
①会員事業者への「標準的運賃」の周知活動
②会員事業者の「標準的運賃」の届出支援
③荷主企業等に対する「標準的運賃」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

5．その他
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

※RPA＝伝票入力や在庫の確認など人間の代わりに業務をこなす自動化ツール。

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12月	92.27	82.71	92.50
令和３年１月	94.94	85.96	94.77
令和３年２月	99.11	89.84	98.83

交通事故統計

令和３年３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		3月31日現在	4月14日現在
29（−4）	14（+2）	4（−6）	1（±0）	48（−8）	603（−132）	615（−133）	705（−151）

コラムラインナップ

トラック運送事業者のための経営のヒント【難易度の高い単車中継輸送の一事例】…２面／食の新旧街道を行く【「鯖街道お膳元の味⑥」福井県小浜の鯖へしこのなれずし】…７面

※機器によっては、microSDHC/microSDXC カードや UHS-I に対応していない場合があります。詳細は各機器メーカーにお問い合わせください。※1：256GB は 120,000 時間、128GB は 60,000 時間、64GB は 30,000 時間、32GB は 15,000 時間の耐久時間。フル HD 動画（1920×1080 @26Mbps）を一つの装置で上書きを繰り返しながら連続録画する場合の社内テスト結果に基づきます。カードに保存される動画はこれより短くなります。※2：256GB は 15 年、128GB は 10 年、64GB は 5 年、32GB は 3 年の保証期間。付属の変換アダプタは対象ではありません。★2020 年 1 月 1 日～12 月 31 日メモリーカード、メーカー別販売数量・販売金額シェア（全国有力家電量販店の販売実績集計 /GfK Japan 調べ）SanDisk、SanDisk のロゴは、米国およびその他の国における Western Digital Corporation またはその関連会社の商標または登録商標です。その他の商標も各商標権者に帰属します。
サンディスクはメモリーカード量販店販売シェア No.1*メーカー
お求めはお近くの家電量販店で

配達くん®
運輸業専門の経営管理システム
信頼されて36年！
大創システムが送り出す

機能選択型システム「配達くん」とは？
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 1-17-6
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/
詳細は下記をクリック
配達くん　検索

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も想定しながらも、利益の確保に向けて、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。

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っかけづくりとなっている今、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。

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。

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。

IT機器の活用
・旧来のアナログなシステムから脱却し、質の高い効率的な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）、勤怠管理システムなど、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。

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。
・感染予防等ドライバー安全確保対策の徹底も図りましょう。

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・再利活用は効果的です。
・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。

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応えましょう。
・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	■情報の取りまとめ ■ IT セミナーの充実
	②労働時間管理等のデジタル化（「現場の見える化」）	■運行データの活用方法の取りまとめ ■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 ■ IT セミナーの充実
	③点呼支援機器（ロボット等）導入支援	■協同組合との連携 ■制度化を見据えた上での支援
	④事務作業軽減支援（RPA の普及活動）	■「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 ■導入事例も合わせたホームページなどによる情報発信 ■ IT セミナーの充実
	⑤ IT 機器の導入支援	
	⑥ IT 導入助成金制度の周知	■ホームページ、リーフレットなどによる周知
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	■リーフレットの再配布 ■相談窓口の設置 ■協同組合との連携
	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	■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
	④協同組合の新規設立支援	■相談窓口の設置 ■協同組合との連携
	⑤事業の協同化・協業化に対する支援	■情報の取りまとめ ■セミナー開催 ■協同組合との情報共有
3. 適正な運賃の収受と「標準的な運賃」の周知および届出支援	①会員事業者への「標準的運賃」の周知活動	■「標準的な運賃」に関するセミナー開催 ■リーフレットの配布 ■原価計算セミナーの開催 ■行政への協力要請
	②会員事業者の「標準的運賃」の届出支援	■「標準的な運賃」に関するセミナー開催 ■相談窓口の設置、問合せ対応
	③荷主企業に対する「標準的運賃」の周知活動	■リーフレットや広告媒体を利用した周知 ■行政への協力要請
4. 融資制度の周知および活用推進	○現行の制度の紹介	■融資制度の整理、更新 ■ホームページによる情報発信 ■相談窓口の充実
5. その他	①経営・雇用の相談・支援	■経営相談窓口の設置（経営診断事業の促進） ■ Ｇマークや働きやすい職場認証などの取得支援 ■好事例の横展開（求人サイト、ホームページ作成支援等）
	②経営知識取得支援	■経営相談窓口の設置（経営診断事業の促進） ■受講促進助成金制度の周知 ■物流経営士などの資格取得のセミナー支援 ■経営知識、後継者育成、事業者間交流の支援
	③ドライバー労働環境改善事業	■「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 ■時間外労働等改善助成金等の助成金や支援制度の周知
	④自然災害や感染症対策等としての BCP 作成支援	■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 ■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を行政へ要望

◀支援

※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。

新型コロナウイルス感染症や自然災害等による影響の中で、社会インフラとしての役割を継続していくためには、小規模事業者の事業経営の維持・継続が重要である。

全日本トラック協会では、「小規模事業者コロナ時・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等を検討。このほど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）。

なお、全ト協では同答申を踏まえ、担当常任委員会である「経営改善・情報化委員会」など関係する委員会において、進捗状況をフォローしながら、小規模事業者の経営安定化に向けた実効性ある事業を進めていく。

ニュース・ターミナル（トラック協会ニュース）

全ト協

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。同委員会は昨年9月1日に発足。保有車両台数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、今後も起こ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、最終的な答申の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していただいた。本日は答申案の一部修正点についてご説明いただき決議するが、答申書を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くくりたい」とあいさつした。

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、全ト協）

議事では、新型コロナウイルス感染症や自然災害の影響に関する小規模トラック運送事業者へのヒアリング調査のまとめが報告されるとともに、最終取りまとめに向け、前回委員から挙がった意見を反映した答申の修正案について、説明がなされた。また、答申後の具体的な支援策について、全ト協、国土交通省、コンサルタント、日貨協連の4者が支援策の案を提示。委員間で活発な意見交換が行われた。

取りまとめについては、今回委員から挙がった意見を反映するなど最終的な修正を行い、4月14日に吉野委員長から坂本克己全ト協会長へ答申書の手交を行うこととした（関連1面）。

トラック運送事業者のための

経営のヒント

物流ジャーナリスト　森田 富士夫

第276回 難易度の高い単車中継輸送の一事例

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。これら「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「標準的運賃」が制定された。

しかし「法的規制への対応はもちろんだが、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ない。

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1つに中継輸送がある。だが、単車へ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」というドライバー心理が働く。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強くなる。一方、経営側もそのドライバー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ても、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システムを導入するのは難易度が高い。

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、仙台では複数か所卸し。仙台発の車両は2か所積みで、相模原では1か所卸しである。中継地は福島県南部に設けており、片方のトラックの到着が遅れるような時には、中継地を変更するような対応もしている。引き継ぎ時には、①ハンドルなどの清掃、②日常点検、③荷物確認、④申し送り、⑤中継輸送の掲示板の確認などを行う。「乗務の引き継ぎに必要な時間は20分ぐらいで、引き継ぎ後に休憩を取って出発する」のだ。両社のドライバーは日帰り運行になった。

仙台の事業者は、これまでも仕事に応じて乗務する車両を替えてきたという。横浜の事業者は、「毎日家に帰りたいという要望を実現するには中継輸送しかない、と10年も前から考えていた。そこで国土交通省のモデル事業にも参加し、社内の意識改革を進めてきた」という。

積載には余裕があるので、「積合せ可能な荷物を新規開拓し、労働時間を短縮しても賃金を増やせるようにしていく計画」である。

労務 Q&A

第224回

年休要件、長期休職者の「継続勤務」算定は

Q 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。弊社の労働者の一人が、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、これでよろしいでしょうか。

A 休職期間は差し引かず勤務を通算する必要が

【解説】年次有給休暇については、労働基準法第39条第1項で「使用者は、その雇入れの日から起算して6箇月間継続勤務し全労働日の8割以上出勤した労働者に対して、継続し、又は分割した10労働日の有給休暇を与えなければならない」としています。

そこで、ご質問の場合、この労基法第39条第1項で掲げる「継続勤務」の意味が何かということがポイントとなります。一般的には、継続勤務というと、出勤している状態を意味するように思われがちですが、法文上は、年休の権利発生の第二要件として出勤率が規定されていることから、第一要件としての継続勤務は出勤を意味するのではなく、労働契約の存続期間、すなわち事業場における在籍期間を意味するものと解されているところです。

したがって、長期療養等のため休職し、出勤していない期間であっても、在籍していることに変わりはないわけですから、継続勤務期間として取り扱わなければならないということになります。

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」と明確に述べています。さらに、「継続勤務か否かについては、勤務の実態に即し実質的に判断すべき」であるとして、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一つに挙げています（昭和63年3月基発第150号）。

そうすると、例えばご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年目は振出し（3年目＝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。

スパイラルフィルターで燃費は下げられる!!

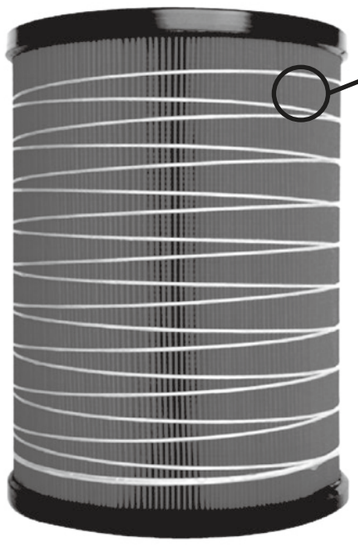
「工場直売 だから安い!!」
「長持ち２倍 だからすごい!!」

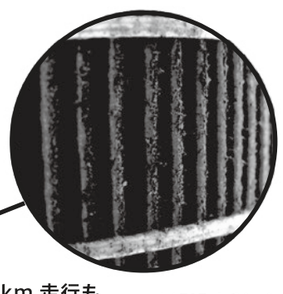
吸気効率向上 ▶ 出力向上 ▶ 燃費削減

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

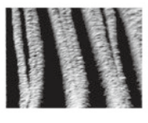
全車種対応
翌日納品





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でろ材のヨリが起こり出力低下!!



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
P.EYE 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
スパイラルフィルター　検索
info@pgf-japan.com
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

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1者平均2億1820万3千円で、前年度に比べ7・7％減少。貨物運送事業における営業損益はマイナス1・0％と、前年度比0・9ポイント悪化し、経常損益はマイナス0・2％と、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、各都道府県トラック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不適合マフラーの装着、②タイヤおよびホイール（回転部分）の車体外へのはみ出し、③大型貨物自動車の速度抑制装置の取り外し、解除または不正な改造、変更等、④前面ガラスならびに運転者席および助手席の窓ガラスへの着色フィルム等の貼付（貼付状態で可視光線透過率70％未満）、⑤前面ガラスへの装飾板の装着――の5項目。

全ト協では、ホームページ上に実施要領と自主点検票（Word版／PDF版）を掲載して周知・活用を呼びかけるとともに、適正化事業巡回指導時に事業所への啓発・指導を実施する。

G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」

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、2021年度「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（Gマーク制度）の申請案内について、4月23日㈮に全ト協ホームページ（HP）に公開すると発表した。

全ト協HPでは、Gマークに係る申請手続き等の日程、申請案内等を公表する。また同日より、申請書（第1号様式および第6号様式）、自認書（第2号様式および第10号様式）をWeb上で作成することのできる「申請書作成システム」の稼働も開始する。

また、今回更新申請を行う必要のある事業所に対しては、4月19日㈪に更新案内ハガキを発送する予定。

TS（トラックステーション）情報
コロナ感染対策要請・感染拡大受け運営時間短縮
大宮・大阪トラックステーション

新型コロナウイルス感染症対策に基づく埼玉県からの要請に伴い、大宮TSでは4月21日㈬まで食堂の運営時間を変更する。

また、大阪TSでは、大阪府内における同感染症の急速な感染拡大を受け、5月5日（㈬・㈷）まで入浴施設の運営時間を短縮するとともに、食堂の運営時間を変更する。

両TSの運営時間の詳細については、全日本トラック協会ホームページ内「トラックステーション」＞「トラックステーション・リスト」ページ最上部に掲載の「新型コロナウイルス感染症対策に伴い食堂施設等の運営時間短縮を行うTS一覧」を参照。

4月12日から一部施設の運営時間を変更
鳥栖トラックステーション

鳥栖TSでは、4月12日㈪から次の通り一部施設の運営時間を変更した。

▼食堂＝9時～21時30分（オーダーストップ21時）
▼入浴施設・女性用シャワー＝9時30分～21時30分（受付21時まで）

厚労省
熱中症防止キャンペーンを実施
5月1日～9月30日

厚生労働省は、5月1日から9月30日までの間、令和3年「STOP！熱中症　クールワークキャンペーン」を展開する。

同キャンペーンは、職場における熱中症予防対策の浸透を図るとともに、重篤な災害を防ぐために、事業場におけるWBGT値（暑さ指数）の把握や、緊急時の連絡体制の整備等を重点的に実施することにより、重篤な熱中症災害の防止を目指すために実施するもの。

期間中には、熱中症予防に係る周知啓発資料等の作成・配布、熱中症予防対策に係るセミナーの実施などが予定されている。

なお、実施期間に先立つ4月を準備期間としているほか、7月を重点取組期間に定めている。

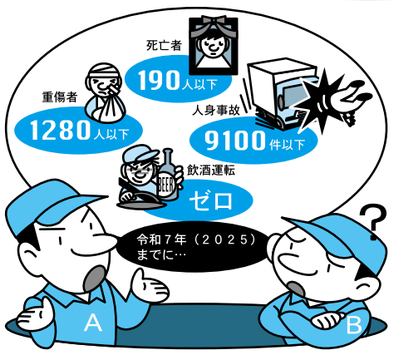
厚労省では、同キャンペーン期間中に各事業場で重点的に実施してもらいたい事項を定め、事業者に対して実施の徹底を呼びかけている。

〔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。

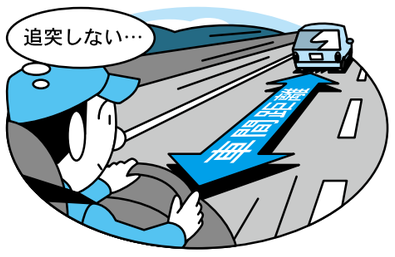
●「事業用自動車総合安全プラン2025」の事故削減目標

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「お願いするよ」
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」



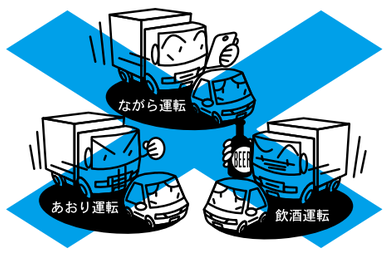
●車間距離の確保で追突事故を防止しよう

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ても、圧迫感を感じる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」



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、罰則があるからとかでなく、プロドライバーとして最低限のこととして、絶対にやってはいけないことだよ。ドライバー全員がその気持ちを持たないとね」
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」

「駐車場予約システム」有料社会実験を5月1日より開始
東名豊橋PA（下り）

中日本高速道路㈱（NEXCO中日本）は4月6日、東名高速道路豊橋パーキングエリア（PA）下りで実施している「駐車場予約システム社会実験」について、5月1日より有料社会実験を開始すると発表した。

NEXCO中日本では、国内の物流を支えるトラックなどのドライバー不足が進行する中、労働生産性の向上や働き方の改善を支援するため、平成31年4月からドライバーの確実な休憩機会を確保する同実験（無料）を同所にて実施。同実験を通じ、特に深夜時間帯で予約上限に達し、その前後の時間帯は比較的空いている傾向が把握できたことから、分散駐車を促し、混雑時間帯でも確実に駐車できるようにするため、深夜の混雑時間帯での利用を一部有料化する社会実験を開始する。

実施期間は、5月1日㈯0時～11月頃まで。対象駐車マス数は、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）。有料時間帯と料金体系は表の通り。なお、利用に際しては、モニター登録に加え、新たに決済に必要なクレジットカードの事前登録が必要となる。

詳細はNEXCO中日本ホームページを参照のこと。

表　有料時間帯と料金体系（税込）

	中型・大型		特大・ダブル連結トラック	
時間利用	3:00～24:00	無料	5:00～20:00	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	20:00～翌5:00	予約開始時刻から60分無料、60分以降30分250円（※最大料金1,000円）
定期利用	10,000円／月		20,000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）

コロナ禍に対応し業務の非対面化に取り組む中小企業等を優先支援
「IT導入補助金」特別枠を設定

（独）中小企業基盤整備機構は4月7日、中小企業生産性革命推進事業として実施中の「サービス等生産性向上IT導入支援事業（IT導入補助金）」において、令和元年度補正予算で実施する従来の「通常枠（A・B類型）」に加えて、2年度第3次補正予算で実施する「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エア費、導入関連費に加え、同特別枠ではハードウエ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。

法令○×クイズ
～交差点編～

❶ 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。（○・×）
❷ 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。（○・×）
❸ 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。（○・×）
❹ 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。（○・×）
❺ 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

つかれない車を目指して。
世界品質のシートを、クラスNo.1※1のキャブに。

クラスNo.1 キャブ室内高1870mm※2　室内高1870mmを確保した立ち上がれるほどのキャブ
クラスNo.1 収納容量176ℓ※1　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機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。

クラスNo.1 運転席シート調整機能数※1
クラス唯一 ベンチレーション機能搭載※1
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
備えた高機能シート
動画公開中！

もっと走れる明日のために。
NEW GIGA

※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）

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。

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）

国交省

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

「事業用自動車総合安全プラン2025」（一部抜粋）

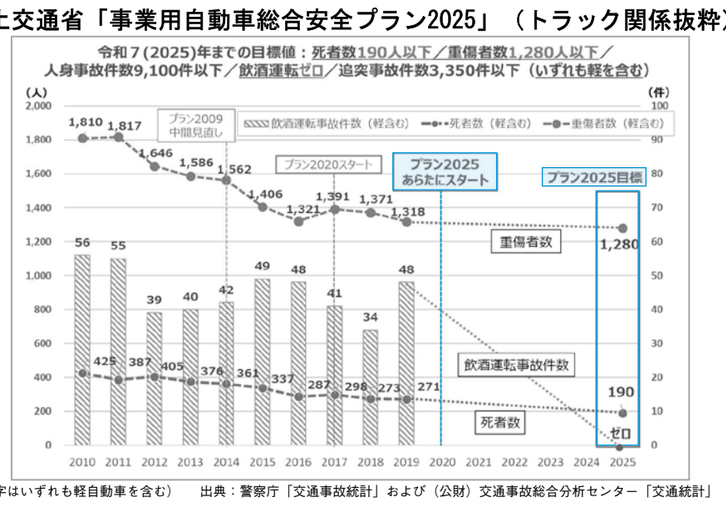
○事故削減目標の設定（Plan）

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。

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

○目標達成のための当面講ずべき施策（Do）

事故削減目標の達成に向けて次の施策について、今後重点的に取り組むべきである。

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附帯作業の増加への対応

今般の新型コロナウイルス感染症拡大に伴う直接・間接的な影響は、自動車運送事業に様々な課題や制約を生じかねない。

感染症拡大下においても、自動車運送事業者はエッセンシャルワーカーとして業務の継続が求められる。各業界団体において感染予防対策ガイドラインを作成し、自主的な感染防止のための取組を進めており、通常の業務に加えて附帯作業の増加（マスク・手袋の着用、手洗い、手指消毒、窓開け換気、車内清掃・消毒等）が見込まれる。

一方、輸送の安全確保のため、営業所に運行管理者を配置し、運転者に対する乗務前後の点呼や運行中の必要な指示等（運行経路変更指示、休息指示等）を義務付けている。感染症予防の観点において、対面で行われている業務の非対面化を進めることは喫緊の課題となっている。自動車運送事業者の運行管理に活用可能なICTは急速に進展しており、非対面での運行管理を実現する他、運行管理の質の向上による安全性の向上、労働生産性の向上等を実現できる可能性があり、開発・普及促進を図るべきである。

ついては、本計画期間を通じて、このような大きな社会変容に伴う事業環境の変化に注視し、臨機応変に必要な対策を講じることが求められる。

②人手不足の深刻化への対応、働き方改革の推進

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられる。また、過労死や精神疾患等の健康被害は深刻であり、政府を挙げた働き方改革や生産性向上の取組等様々な動きがある。自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図るとともに、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が引き続き必要である。

なお、平成28年6月及び平成29年6月の閣議決定を受け、警察庁にて交通安全の確保に配意しつつ第二種免許の受験資格における年齢、経験年数要件の引き下げを検討した結果、「第二種免許等の受験資格の見直し」を盛り込んだ改正道路交通法が令和2年6月に公布されている。

③激甚化・頻発化する災害への対応

近年は、大型台風や豪雨による大規模水災害・雪害が激甚化・頻発化し、大規模地震も差し迫った脅威となっている。自動車運送事業者が被災することにより旅客、物資の輸送に影響を及ぼすことが想定され、事業者の防災力の強化、業務継続の確保、災害発生時の運行情報の発信等対応を促進する必要がある。

他方、自動車運送事業者は、鉄道等他の交通機関が被災した際の代替輸送や、避難所への緊急物資輸送等を通じて、被災者支援、早期の生活再建・復旧に貢献できる可能性があり、運行の安全を確保しつつ、災害時の円滑な輸送に向けた取組を図る必要がある。

④オリパラ、万博開催等に伴う人流、物流の変化への対応

2021年開催予定の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、2025年開催予定の大阪・関西万博を控え、訪日外国人の増加等に伴う人流や物流の一層の活発化も予想される。

東京オリンピック・パラリンピック競技大会では、大会関係者及び観客の安全で円滑な輸送と、物流を含めた都市活動の安定との両立を図ることとしており、東京都、国及び大会組織委員会においては「2020TDM推進プロジェクト」を推進している。

また、バスターミナル等不特定多数が集まるソフトターゲットに対するテロの発生が引き続き懸念される状況である。

このような、人流、物流の変化に対して安全対策を推進する必要がある。

2 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

①飲酒運転事故件数の近年の下げ止まりへの対応

飲酒運転はその行為自体が反社会的であり、事業用自動車の運転以前の問題として、厳に行ってはならないものである。しかしながら、事業用自動車の飲酒運転による交通事故の発生件数は、平成20年の99件から平成24年の46件までは年々減少傾向にあったが、それ以降は横ばい状態が続いており、令和元年時点においては56件発生しており、その内訳は、トラックが48件、タクシーが8件となっている。バスについては、平成24年以降、0件を継続している。

飲酒運転は悪質かつ危険な違反行為であり、重大な事故につながる可能性が高く、このような行為が発覚した際には、運転者個人の責任にとどまらず、会社及び業界全体の信用失墜につながることを事業者は肝に銘ずるべきである。事業者は、運転者がこのような行為に及ばないように継続的かつ反復的に指導監督を行うとともに、行政は、未然に防止するためのルール作りや、違反に対する厳格な処分を行う必要がある。

飲酒運転対策については、これまでも、点呼時におけるアルコール検知器使用の義務付け等の施策により、一定の効果が確認されているが、それ以降も、点呼前に飲酒していたにも関わらず点呼時に適切なアルコールチェックが行われなかった事例や、点呼後の乗務中に飲酒に及ぶ事例が確認されており、確実に飲酒運転を防止する対策を実施する必要がある。

加えて、飲酒運転の背景には、アルコール依存症等との関連も想定されることから、事業者は、運転者に対して、運転者自身の飲酒傾向の自覚を促すような指導監督を行う必要がある。

②「ながら運転」の増加への対応

近年、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転をする「ながら運転」による事故が増加傾向にあり、自家用車等も含めた件数は、10年前には、1,380件であったが、令和元年では264件と約2倍になっている。事業用自動車の運転者が起こした事故として、平成28年にはながら運転をしたトラックが小学生をはねた死亡事故が起きている。また、平成29年にはトラックの運転者が30分以上携帯電話での通話に集中し、その後、地図アプリを操作し前方不注視のまま運転を継続した結果、道路工事のため駐車していた工事用車両に衝突する大事故も発生している。

このような事態に対し、令和元年12月には、ながら運転を厳罰化した改正道交法が施行されている。事業者においては、運転中の携帯電話使用等の危険性について指導教育は行われているものの、形式的なものになっているケースも考えられるところ、ながら運転撲滅に向けて対策を実施する必要がある。

③社会的関心の高まる「あおり運転」への対応

近年、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」に対する社会的関心が高まっており、令和2年6月にはあおり運転を厳罰化するため改正道交法で妨害運転罪が創設されている。

事業用自動車においては、意図的に加害者にならないだけでなく、意図せず周囲の車両に圧迫感を与えることや、周囲の車両からあおり運転を受けることがないように対策を実施する必要がある。

3 ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進

①デジタルトランスフォーメーション（DX）の推進

IoT、人工知能（AI）、ビッグデータ等、社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術の進展が進んでいる。あらゆる産業において、新たな技術を利用してこれまでにないビジネスモデルを展開する新規参入者が登場し、ゲームチェンジが起きつつある。こうした中で、各企業は、競争力維持・強化のために、データとデジタル技術を活用して、サービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革するデジタルトランスフォーメーション（DX）を速やかに進めていくことが求められている。

デジタル化、AIの活用等を通してDXを推進することで、運転者、運行管理者の負担軽減、運行の安全性向上等に資する対策を検討するべきである。

②自動車の先進安全技術の更なる普及

自動車の先進安全技術は交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待されるものであり、こうした技術開発、普及促進の取組を強力に進めるべきである。特に、既に実用化されている衝突被害軽減ブレーキは、トラック、バス、タクシーにおいて死傷事故の多数を占める追突事故の抑止等に大きな安全効果が見込まれるものであり、事業用自動車における先進安全技術の普及を一層促進するべきである。

また、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、ドライバー異常時対応システム等を活用することで安全対策向上の可能性は広がっている。

これらの安全効果を広げるためには、先進安全技術を搭載した新型車への代替を促進することとあわせて、使用過程車に交通事故削減に効果が期待される後付け可能な装置の開発・普及促進も図るべきである。

さらに、交通事故の削減及び被害軽減に大きな効果が期待される先進安全技術については、先進安全自動車（ASV）推進検討会等における関係者間の議論等を通じて、開発・実用化に向けた技術的課題の検討を推進するべきである。

③ICTを活用した高度な運行管理の実現

輸送の安全確保においては、営業所に運行管理者を配置し、運転者に対する乗務前後の点呼や運行の動態管理（運行経路変更指示等）を義務付けている。他方、自動車運送事業者の運行管理に活用可能なICTは急速に進展しており、運行管理の質の向上、労働生産性の向上による安全性の向上を実現できる可能性があり、開発・普及促進を図るべきである。

運行管理者は、運転者の乗務前後で、酒気・疾病・疲労の確認、運行の安全確保のために必要な指示等を確実に行うためには原則対面で点呼を実施する必要がある。現行制度において優良事業者にのみ導入が認められているIT点呼（遠隔点呼）について、ICTを活用した高度な点呼機器を使用することを要件に、導入対象とする事業者を拡大できる可能性がある。

また、点呼支援機器（ロボット等）に点呼における確認、指示項目の一部または全てを代替させて点呼を行う自動点呼も実現可能性が出てきているところ、事業者が安心して使用できる機器を選定できるような制度について検討する必要がある。

④無人自動運転サービスに向けた安全確保

政府においては、交通事故削減に大きな効果が期待される自動運転システムの開発・実用化を「官民ITS構想・ロードマップ」等に基づき官民一体となって進めていくこととしており、高速道路での自動運転トラックの市場化（2025年以降）、限定地域での無人自動運転移動サービスの全国展開（2025年目途）に向けた取組が進んでいる。

自動運転車の導入初期段階では、公道において自動運転車と従来型の車両が混在した状況を想定し、技術レベルに応じて走行ルート、車線を限定する等の安全確保を図る必要がある。また、無人自動運転サービスの実用化に向けては、運転者が車内に不在である場合においても安全性及び利便性が確保されるために必要な措置を検討する必要がある。加えて、無人自動運転サービスにおける運行管理のあり方についても検討が必要となる。

4 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

①依然として多発する乗合バスの車内事故への対応

高齢社会の進展を背景として、高齢者が交通事故の被害者となる事故は依然として多発している。乗合バスにおける車内事故は、自動車事故報告規則に基づく事故報告によると、平成21年に260件発生しており、平成25年には334件まで増加した。その後緩やかに減少はしたが、近年は横ばい傾向にあり、平成30年時点においても、260件発生している。特に高齢の乗客は転倒した場合の負傷の程度が大きくなりやすく、被害が目立っている。

乗合バスの車内では、車両の急制動や急加速、また乗客が着座していなかったり、手すり・つり革を掴んでいない不安定な状態のまま車両が動くこと等が原因で、乗客がバランスを崩し、転倒による負傷を招いている。事故の実態を踏まえた対策を多角的に講ずる必要がある。

②路線バスにおける車いす使用者に関する車内事故への対応

共生社会の実現に向けて障害者差別解消法が制定され、社会的障壁を取り除くことが社会の責務であるという「障害の社会モデル」の理解を促進し、心のバリアフリーを進めていくことが求められている。また、交通分野においては、心のバリアフリーに係るソフト対策等を強化するために「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）が令和2年5月に改正された。加えて、東京オリンピック・パラリンピック競技大会等を契機として、官民においてバリアフリー推進の機運がさらに高まっている。

バリアフリーの推進にあたって安全の確保が前提となるべきものであるところ、自動車事故報告規則に基づく事故報告によると、平成29年から令和元年までの3年間で路線バスにおける車いす使用者に関係する車内事故が12件発生しており、そのうちの少なくとも9件は、車いすの固定をしていなかった・不十分だったことに起因する事故であることが確認されている。

国土交通省では、路線バスにおける車いす使用者の安全確保に向けて、障害者団体、バス事業者団体、有識者等から構成される「路線バスに係る車いす事故対策検討会」を令和2年6月に立ち上げ、現状把握、論点整理を行い、課題と対策の方向性をとりまとめた。路線バス車内における車いす事故の撲滅に向けて、関係者が一体となり、当該検討会でとりまとめた対策を推進する必要がある。

③高齢歩行者の死傷事故への対応

高齢社会の進展を背景として、交通事故死者に占める65歳以上の高齢者の割合は年々増加傾向にあり、令和元年は55・4%となっている。その内訳として、高齢者の死者の46・0%が歩行中、16・8%が自転車乗用中の事故となっている。

高齢歩行者等の死亡事故は夜間が多い等、事故実態を踏まえた対策を講ずる必要がある。

④高齢運転者事故への対応

近年、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数はおおむね横ばいで推移しているが、全体の死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。こうした高齢運転者による交通死亡事故を分析すると、運転操作の不適切が事故の原因となっている割合が大きいという特徴がある。

これまで、高齢運転者対策としては、主に認知

（5面に続く）

（4面から続く）

機能に着目した対策が講じられ、一定の成果を上げてきたが、より一層の事故の防止を図るためには、認知機能以外にも、加齢に伴う運転技能の低下に着目した対策を講じる必要があった。こうしたことを踏まえ、令和2年6月に、75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入等を内容とする改正道路交通法が成立・公布された（令和4年6月までに施行）。

事業用自動車の運転者の高齢化傾向もみられる状況にあり、今後、高齢運転者による事故の防止対策が必要である。

5 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化

①各業態の特徴的な事故への対応

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。

・追突事故［全モード共通］
・車内事故［乗合バス］
・出会い頭衝突、路上横臥轢過［タクシー］

効果的に事故を防止するために、各業態の特徴に応じた対策を引き続き推進する必要がある。また、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、「事業用自動車事故調査委員会」が事故の背景にある組織的・構造的問題等についての調査を行っているところであり、同委員会の再発防止策の提言を受けた対策についても確実に実施していくべきである。

②健康に起因する事故の増加への対応

近年、運転者の健康状態に起因する事故に関する社会的関心も高まっているところであり、体調不良による運行の中断等を含めると、平成25年に135件であった事故報告件数は右肩上がりとなっており、平成30年では363件と過去最多となっている。

主要な疾病に関するスクリーニング検査について、医学的知見を踏まえ事業者としてとるべき対応を含めたガイドラインを作成し、そのガイドラインを活用することでスクリーニング検査の導入拡大に取り組んでいるところである。一方で、スクリーニング検査にて所見ありの運転者に対し、事業者が適切なフォローを実施しなかった事案も発生しているところであり、ガイドラインの周知、及び日常の健康状態管理の在り方、また、生活習慣に関する行動変容を促す指導について実施していくべきである。

③大型車の点検整備の実施の推進

事業者が安全な運行を行う上で、車両の確実な点検整備は重要である。特に大型車の車輪脱落や車両火災は、重大事故につながる事象であり、再発防止策を含め確実な点検整備の実施を促進する必要がある。近年、大型車の車輪脱落事故件数が増加傾向にあることから、事故増加の早期抑止を図るための対策が講じられているところであるが、引き続き同事故の発生状況を踏まえた再発防止対策を実施していくべきである。

④運輸安全マネジメント制度を通じた安全体質の強化

事業者による安全管理体制の構築と継続的な改善を実現するため、官民一体で安全体質の強化に取り組んでいく必要がある。

輸送の安全確保に関し、事業者自らが経営トップから現場まで一丸となり安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とした運輸安全マネジメント制度が平成18年10月に創設された。運輸安全マネジメント制度は、事業者の間で概ね定着し、一定の効果を得ている。制度の更なる浸透を図るため、引き続き適用対象事業者の拡大や新規の貸切バス事業者等への運輸安全マネジメント評価の着実な実施が必要である。また、自然災害への対応のため運輸安全マネジメント制度の中に「自然災害対応」を組み込んで事業者の防災・事業継続に関する取組を促進する「運輸防災マネジメント」等、今日的な課題への適切な対応を図る。

⑤監査のあり方

行政は事故防止に資する各種ルールを定めるとともに、遵守の状況を監査等において確認し、違反があれば是正させ、必要により厳格な行政処分を徹底して重大事故を起こしかねない悪質事業者を排除する必要がある。国は適正化事業実施機関等との連携を行うことにより、監査業務の対象を、重大事故惹起事業者、警察・労基からの通報事業者、監視対象貸切バス事業者、内部告発等の問題事業者といった社会的に監査実施の要請が高い事業者に重点化している。

監査業務を担うには、輸送業務・保安業務に精通している必要があり、専門的に監査を行う人材の監査技能の向上を図る必要がある。限られた人的資源の中で、実効性のある監査を実現するため、技能の維持・向上、監査業務の効率化を推進していく必要がある。

⑥初任、経験不足運転者への適切な指導監督

軽井沢スキーバス事故の背景の1つとして、事故を起こした運転者が大型バスの運転経験が必ずしも十分ではなく、また、事業者による指導・監督が行き届いていなかったことが挙げられている。

初任、経験不足運転者に対する事業者による指導、監督等において安全対策に万全を期す必要があり、研修等により安全運行の確保に必要な運転に関する技能及び知識を習得させるための取組を引き続き推進する必要がある。

6 道路交通環境の整備

事業用自動車に係る事故削減目標を達成するためには、自動車運送事業自体の安全性の向上のほか、事業用自動車をとりまく道路交通環境の整備も重要な要素である。

道路交通環境の整備については、これまでも警察庁や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進する。

関係行政機関において引き続き連携を図るとともに、事業者団体等においても、各地域における交通安全のための取組に主体的に参加するなど、よりよい道路交通環境の実現に貢献することが求められる。

○本プランのフォローアップ（Check、Act）

本プランに掲げた目標を確実に達成するためには、PDCA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。

今般の本プランの策定背景にも、昨今の社会情勢の変化を踏まえ時宜に適ったプランを策定する必要性があったことに鑑み、毎年、本検討委員会において、施策の進捗状況、目標の達成状況等について可能な限り定量的な指標を用いて確認するとともに、交通事故の要因分析も踏まえつつ、必要な場合には新たな施策を引き続き検討すべきである。あわせて、関係業界においても、同様のチェック体制を構築することが求められる。

また、各事業者に対する監査・処分等、目標達成のために講じる施策の主たる実施機関となる各地方運輸局等においても、引き続き各地域の「事業用自動車安全対策会議」において、管内での取組状況やその効果等を把握・検証し、施策の実施をより実効ある方向に改善していく必要がある。

さらに、それらの取組状況や効果等については、地方公共団体等を通じた広報活動を行うべきである。

全文は国土交通省ホームページを参照。

全ト協

「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）

Ⅰ．はじめに

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」の目標達成に向け、令和3年3月30日、同基本計画と合わせた令和7年までを計画期間とする「事業用自動車総合安全プラン2025」を策定し、事業用トラック・バス・ハイタク全業態で達成すべき目標値、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。

◆全業態◆
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2120人以下
③令和7年までに人身事故件数1万6500件以下
④飲酒運転ゼロ
◆トラック◆※軽自動車を含む
①令和7年までに死者数190人以下
②令和7年までに重傷者数1280人以下
③令和7年までに人身事故件数9100件以下
④飲酒運転ゼロ
⑤令和7年までに追突事故件数3350件以下

これを受け、全日本トラック協会では、「第116回交通対策委員会」（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、PDCAサイクルに沿って取り組みを進め、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。

【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（2025）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と重傷者数の合計を「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。

Ⅱ．事故削減目標の設定（Plan）

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には、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、これまでトラック業界として取り組んできた重点施策に沿った各種交通事故防止対策を進めることが必要不可欠です。

このため、事業用トラックを第一当事者とする死者数と重傷者数の合計を車両台数1万台当たり「6・5人以下」とすることを、各都道府県（車籍別）の共有目標とします。

3.飲酒運転撲滅に向けた取り組み

(1)全ト協が作成した「飲酒運転防止対策マニュアル」の活用およびセミナー等による啓発活動
(2)事業用トラックが関係した飲酒運転事故事例等の周知
(3)飲酒運転根絶に向けた各都道府県の取り組み事例にかかる情報の共有化
(4)飲酒運転根絶に向けたリーフレット等啓発資料の作成・周知
(5)アルコール検知の不正行為防止および測定結果の確実な記録体制整備

4.事業用トラックによる交通事故実態の把握と要因分析および事故防止対策の啓発

(1)交通事故実態の車籍別、発生地域別、車両区分別、道路区分別等詳細な統計・分析
(2)交通事故実態に即した事故防止セミナー等を通じた交通事故防止意識の醸成
(3)WEB版ヒヤリハット集の公開等啓発活動の推進
(4)交通事故映像等の活用による、より効果的な実践的セミナーの全国展開
(5)ドライバー等安全教育訓練促進助成事業対象施設の拡充
(6)ドライバー教育テキストを活用したトラックドライバーの初任運転者等に対する教育指導体制の強化
(7)大型車両の車輪脱落事故防止およびトレーラー火災防止対策の啓発

5.ICT技術等新技術の普及促進

(1)先進安全自動車（ASV）の普及拡大
(2)車両周辺の安全確認支援装置、アルコールインターロック装置など安全対策機器の導入促進
(3)IT機器等を活用した高度な点呼システムの普及および適用範囲の拡大
(4)AIロボット等の点呼への活用など運行管理の効率化

6.超高齢化社会を踏まえた事故の防止対策

(1)高齢歩行者が事故被害者となる事故実態の関係者への周知
(2)事業用トラックドライバーに対する高齢歩行者等早期認知の呼びかけ
(3)高齢歩行者特有の行動（昼間の交差点および夜間の道路横断）の啓発
(4)交差点通過時における車両周辺歩行者等の安全確認の励行

7.関係者の連携による安全体質の強化

(1)長時間労働の是正および取引環境の改善等働き方改革関連法への適切な対応
(2)運輸安全マネージメント、Gマーク制度および引越安心マーク制度の普及促進
(3)各種事故防止キャンペーンおよびトラックドライバーコンテストの実施
(4)新型コロナウイルス感染症対策等の推進

Ⅲ．目標達成のための当面講ずべき施策（Do）

「トラック事業における総合安全プラン2025」で設定した「死者数」および「重傷者数」（第11次交通安全基本計画と同期）の目標を達成するため、事業用トラック事故の半数を占める「追突事故」、死亡事故件数の約1／4を占める交差点事故など、事業用トラックの特徴的な交通事故実態に即した事故防止対策セミナーの全国展開と併せ、事故削減効果に有効な安全装置などの普及にも取り組みます。

また、トラックドライバーによる飲酒運転事案の撲滅への取り組みでは、「飲酒運転防止対策マニュアル」の活用、事業用トラック事故事例の周知、並びに飲酒運転根絶に向けた各都道府県の取り組み事例について情報の共有化を図り、飲酒運転根絶に向けた効果的な取り組みを積極的に展開致します。

Ⅳ．本プランのフォローアップ（Check、Act）

本プランに掲げた目標を確実に達成するためには、PDCA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共有化を図るとともに、交通対策委員会における施策のチェックなど、不断の見直しを進め、より効果的な事故防止対策に関係者一丸となって取り組みます。

Ⅴ．具体的取り組み内容

1.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＝4面図1）
2.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）

Ⅵ．目標達成に向けて

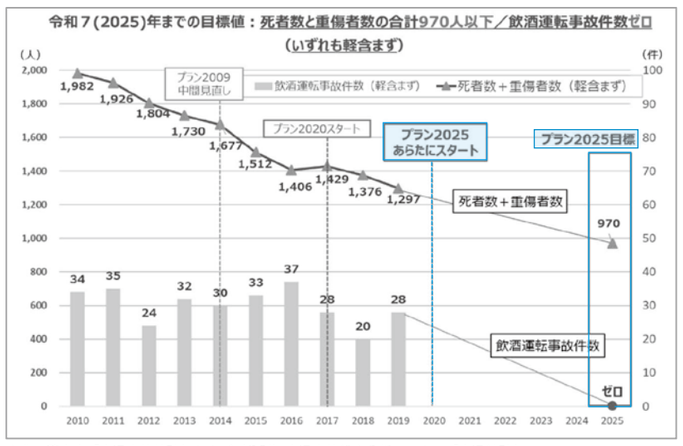
ここに掲げた「交通事故削減目標の達成」や「飲酒運転根絶」は、トラック運送業界の社会に対する約束となります。

世界的に感染拡大している新型コロナウイルスにより、新たな日常における安全確保が求められるなか、トラック運送業界は、国民の暮らしを守り、産業経済活動を支えるために必要なエッセンシャル事業として、多くのドライバーは使命感をもって日夜輸送を行っています。

こうした状況下において、事業用トラックによる交通事故の発生や、ほんの一握りの心無いドライバーによる飲酒事案により、トラック運送業界の社会的信頼性はあっという間に瓦解してしまいます。

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」を達成しましょう。

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



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と重傷者数の合計を「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。

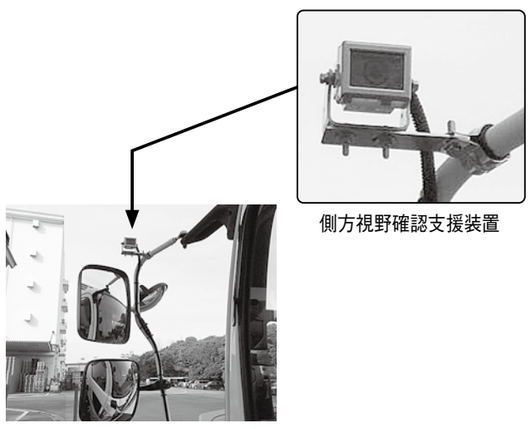
ご活用ください

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㊤：車載バッテリー式冷房装置
写真㊦：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でかかる以下の費用
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

健康管理に頼れる「血圧計」
OMRON

点呼時の“健康チェック”に

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

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

ポイント2
「音声ガイド」で初めての方でも分かりやすい！

腕を奥までくださいー入れて

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/

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

国交省

「人命を最優先に」大規模車両滞留防止に取り組む

「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」改定

国土交通省は3月31日、平成30年5月に取りまとめた「大雪時の道路交通確保対策　中間とりまとめ」について、今冬の大規模車両滞留を踏まえた上で改定し、大雪時の道路交通を確保するための具体的な対策について、提言として取りまとめた。

近年、24時間降雪量の増大や積雪深さの観測史上最大の更新など、普段雪の少ない地域も含め、短期間の集中的な大雪が局所的に発生している。令和2年12月には、関越自動車道月夜野インターチェンジ（IC）～小出IC間で約2100台の車両滞留が発生したほか、3年1月には北陸自動車道福井IC～金津IC間でも約1600台の車両滞留が発生した。幹線道路上の大規模な車両の滞留は、社会経済活動のみならず、人命にも影響を及ぼすおそれがあることから、今回の改定では「人命を最優先に、幹線道路上で大規模な車両滞留を徹底的に回避すること」を基本的な考え方として、大雪時の道路交通確保に取り組むこととした。

同取りまとめでは、道路管理者側に対しては、関係機関と連携し躊躇なく通行止めを実施するなど、タイムラインの作成や除雪体制の強化などを求めている。また、運送事業者など道路利用者に対しては、「大雪時にはいわゆる『ジャスト・イン・タイム』は通用しないという認識に立ち、短期間の集中的な大雪時に備えた行動計画（BCP）を策定するなど、取引相手も含め、社会全体で利用抑制・迂回に対するコンセンサスが必要」、「短時間の集中的な大雪時にやむを得ず道路を利用する場合には、ドライバーはチェーン等の装備を備えるべき。また、業務として車両を運行するのであれば企業が責任をもって対応する必要がある」と指摘している。

国交省では、今回の提言に盛り込まれた内容も踏まえ、今後必要な改善を図っていくとしている。

オリパラ競技大会期間中の物流への協力

荷主等へ交通量抑制など再要請

東京都、東京2020組織委員会、国土交通省、農林水産省、経済産業省はこのほど連名で、荷主および物流事業者に対して、「東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の物流に係るご協力のお願い」を発出した。新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により、1年延期された東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が7月23日(金)から開催される。同委員会などは、令和元年11月に、東京2020大会期間中の交通混雑緩和に向け、発側および着側の荷主企業と物流事業者が連携し、サプライチェーン全体での物流効率化に向けた取り組みを実施することについて、同様のお願いを行っていたが、コロナ禍における都内の道路交通については、物流面では巣ごもり需要とみられる物量の地域変動や、高速道路の大型車両の利用率の低下等はあるものの、道路交通全体では、既に例年並みの交通量に回復していること、また、東京2020大会期間中、選手関係者は車両を使い移動することなどから、平年を上回る混雑が発生することが想定されるため、この度改めて発出。

今回のお願いでは、前回と同様、①「交通量の抑制のための取り組み例」として、複数荷主の連携による倉庫の共同使用、共同輸配送やテナントビル等における集配業務の共同化、感染症対策にも有効な取り組みとして輸送頻度の削減などを挙げたほか、②「交通量の分散化・平準化のための取り組み例」としては、十分なリードタイムでの発注による柔軟な輸配送時間帯・ルートの設定のほか、感染症対策として、付帯作業見直しや検品作業の簡素化などを挙げた。さらに、その他の取り組み例として、トラックの公道待機などによる渋滞悪化を防止するため、可能な限り「駐車スペースの確保」、「スムーズな荷物の受け渡し」について協力を求めている。

なお、全日本トラック協会ではホームページに「東京2020大会情報」のバナーを設置し周知に努めている。

ホイール・ナット緩み防止のため新たな点検方法を導入

大型車の車輪脱落事故防止を図る

国土交通省は3月31日、「自動車の点検及び整備に関する手引き」（平成19年国土交通省告示第317号）を改正し、大型車の車輪脱落事故撲滅に向けて、ホイール・ナットへのマーキングやホイールナットマーカーを活用した新たな点検の実施方法を導入した。

近年、大型車の車輪脱落事故が多発しており、令和元年度の事故件数が112件と過去最大となったことから、国交省では大型車の車輪脱落事故防止に係る2年度緊急対策を実施してきた。そうした中で、ホイールナットマーカー等を用いた新たな点検方法が用いられるようになってきたこと、また車齢4年以上の車両に車輪脱落事故が多く発生していることなどを踏まえ、改正された。

改正のポイントは次の通り。

①日常点検の実施の方法
▼ホイール・ナットへのマーキングやホイールナットマーカーを活用した目視によるホイール・ナットおよびホイール・ボルトの緩みの点検の明確化

②定期点検（3か月ごと）の実施の方法
▼新品から4年を経過したホイール・ボルトおよびホイール・ナットを入念に点検することを交換の目安として明記

③整備の実施の方法
▼タイヤ交換手順の明確化
▼タイヤ交換後の増し締めの実施手順の明確化

なお、同改正内容は、4月1日より施行されている。

「労働災害事例生成ツール」4月1日から運用開始

安全教育用の災害事例登録と閲覧が可能

陸上貨物運送事業労働災害防止協会（陸災防）は、自社の作業環境や災害事例等を容易に取り込み、安全教育用の素材として生成できる「陸災防労働災害事例生成ツール」を開発し、4月1日から運用を開始した。この生成ツールは、①過去に起こった災害の「事例閲覧」および「新規登録」、②今後予見される災害の「リスクアセスメント例閲覧」および「新規登録」の機能に分かれており、同協会の会員（賛助会員を含む）は、共有化された「災害事例」、「リスクアセスメント例」の閲覧が可能。非会員は、自ら作成、登録した事例のみが閲覧可能となる。また、災害事例を社内研修の資料とする場合、紙媒体と映像での出力が可能。

同ツールを利用するためには、陸災防ホームページのトップページの「陸災防労働災害事例生成ツール（運用開始）バナー」からアクセスし、事前登録が必要。

問い合わせは陸災防技術管理部（☎03・3455・3857）まで。

2021年度申請期間等を発表

自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」

（一財）日本海事協会は4月5日、自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」の2021年度申請期間等について発表した。

2021年度の申請受付期間は、7月21日(水)～9月21日(火)の予定。また、2021年度についても前年同様「一つ星認証」のみ実施し、「二つ星認証」「三つ星認証」は実施しないこととされた。

2021年度の申請案内資料は、5月下旬以降に、同制度ホームページにて公開される予定。

なお、同協会では、ドライバーを志す求職者やその家族をはじめとした一般への同制度の周知広報を目的に、4月より全日本トラック協会提供のラジオ番組『ドライバーズ・リクエスト』（TBSラジオ系列全国33局ネット）で20秒のスポットCMを放送している。

「社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業」補助申請を受付

LEVO

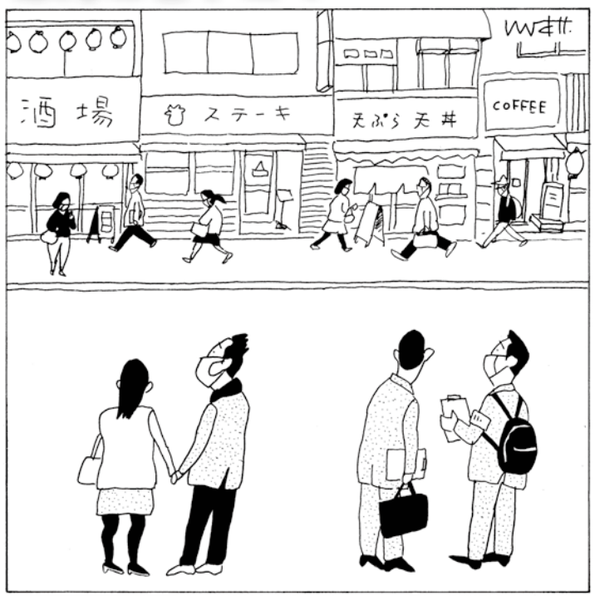
（一財）環境優良車普及機構（LEVO）では現在、令和3年度「社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先端技術導入促進事業」補助申請を受け付けている。

同事業は、物流の二酸化炭素（CO_2）排出量削減とともに人口減少・高齢化に伴う労働力不足、地域の物流網維持、防災・減災等の課題解決を図り、社会変革を同時実現するため、社会課題と物流の脱炭素化・低炭素化の同時解決を図る先進的な設備の導入を行う事業に対し、補助金を交付するもの。補助対象となる事業は、「自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業」、「過疎地域等における無人航空機を活用した物流実用化事業」。公募期間は5月14日(金)17時までとなっている。

詳細については、LEVOホームページを参照のこと。

ほんのヒトコマ［第84回］

前川しんすけ



「どこのお店にする?」……左はカップル、右は「まん延防止」のための「見回り隊」

法令○×クイズ　～交差点編～

【解答】3面に問題

❶○（法第30条第3号）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が、優先道路を通行しているときは除かれる。

❷×（法第34条第1項、2項）右折時においても、あらかじめその前からできる限り道路の中央に寄り、かつ、交差点の中心の直近の内側（道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分）を徐行しなければならない。

❸○（法第42条第1号）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、徐行することが義務づけられている。

❹×（法第50条第1項）交差点に入ろうとするときは、進路の前方の車両等の状況により、交差点に入った場合に交差点内で停止することとなり、交差道路における車両等の通行の妨害となるおそれがあるときは、交差点に入ってはならない。

❺○（教則第5章第7節交差点の通り方1-3）車が右左折するときは、内輪差が生じる。特に大型車は内輪差が大きく、左後方が見えにくいので左側を通行している歩行者や自転車などを巻き込まないよう注意する。

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

197「鯖街道お膝元の味⑥」福井県小浜の鯖へしこのなれずし

食をまちおこしのバネにする地域は珍しくないが、先駆けは福井県小浜市。平成13年に、日本で最初に「食のまちづくり条例」を制定し、食材・郷土料理のみならず食がらみの若狭塗箸などまで発信し、市民・生産者・行政一丸となって協働してきた。朝廷へ食材を納める御食国の歴史が21世紀初頭に開花したのだ。

続いて取り組んだのはイタリア発のスローフード運動。価値ある食品を後世へ伝える「味の箱船」プロジェクトに小浜の食品は2つも認定された。「鯖へしこのなれずし」と「谷田部ねぎ」。ねぎは締め鯖とのぬたが最高の食べ方だから、どちらも鯖あっての物種だ。

そこで今回は「へしこなれずし」を紹介する。なれずしといっても、以前取り上げた勝山市北谷のものとはひと味違う。塩鯖を麹とご飯で漬けた北谷より手が込んでいて、「鯖へしこ（糠漬け）」を使う。保存食としてへしこが根付いている、小浜ならではの味覚なのだ。

小浜のなれずし名人は、小浜市田烏の民宿「佐助」の森下佐彦さん。田烏はかつて鯖の巾着網漁で賑わった浜。今は料理自慢の漁家民宿が多く、先陣を切るのが森下さん夫婦。継承に努めたのが実り、「鯖へしこのなれずし」は世に知られる小浜名物になり、若手が廃校を利用するなど地元の生産活動も広まった。

仕込みは鯖へしこづくりから。国産鯖を塩漬けし、自家製米糠で約1年漬け込む。このへしこを塩出しし、薄皮をむいて酢にくぐらせ、麹と飯を鯖の腹に詰め約2週間漬けれれば完成だ。

お客には頭付きを切り分け、1尾ごと提供する。牡丹雪のごとくとろけたご飯は乳酸発酵で甘酸っぱくなり、鯖の塩気と融合して新たな美味に転じている。癖になる味とは、この鯖へしこなれずしに最初の指を折る。

（むかさ・ちえこ）

トラックステーション（TS）

「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ストップ（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

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ています。また、ごみの不法投棄が問題になっており、マナー向上を呼びかけるとともに、監視活動も行うなど、TSの環境美化にも努めています。

GW休業案内

（ゴールデンウイーク）

（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）

	TS名	運行情報センター	食堂・宿泊施設など	
❶	札幌	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 9:00 4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	食堂	平常通り営業
❷	苫小牧	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 9:00 4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	食堂	平常通り営業
❸	青森	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 8:30 4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 8:30		
❹	仙台	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 9:00 4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	シャワー 食堂	4月28日(水)16:30～4月30日(金) 9:00 4月30日(金)16:30～5月 6日(木) 9:00 4月28日(水)18:30～5月 6日(木) 8:00
❺	白河の関	4月28日(水)17:30～4月30日(金) 8:30 4月30日(金)17:30～5月 6日(木) 8:30	コインシャワー・コインランドリー・休憩室	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 9:00 4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00
❻	茨城	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 9:00 4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	平常通り営業	
❼	矢板	4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	食堂・浴室・コインシャワー・コインランドリー	4月30日(金)22:00～5月 6日(木)11:00
❽	大宮	平常通り運営	平常通り営業	
❾	東神	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 9:00 5月 2日(日)17:00～5月 6日(木) 9:00	平常通り営業	
❿	新潟	4月28日(水)19:00～4月30日(金) 8:00 4月30日(金)19:00～5月 6日(木) 8:00	シャワー	4月28日(水)19:00～4月30日(金) 8:00 4月30日(金)19:00～5月 6日(木) 8:00
⓫	金沢	4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	平常通り営業	
⓬	浜松	4月30日(金)14:00～5月 6日(木) 9:00	食堂・売店 浴室・宿泊・仮眠	4月30日(金)14:00～5月 6日(木)11:00 4月30日(金)10:00～5月 6日(木)12:00
⓭	安城	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 9:00 4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	食堂 シャワー・コインランドリー	※短縮営業 4/29㈭、5/1㈯～5/5㈬ 10:00～18:00 4/30㈮ 平常通り営業 平常通り営業
⓮	名古屋	4月28日(水)17:00～5月 6日(木) 8:00	シャワー	4月28日(水)17:00～5月 6日(木) 8:00
⓯	亀山	4月30日(金)21:00～5月 6日(木) 9:00	食堂 売店・浴室・宿泊・仮眠	4月30日(金)21:00～5月 6日(木)11:00 4月30日(金)21:00～5月 6日(木)10:00
⓰	彦根	4月28日(水)17:00～5月 6日(木) 9:00	食堂・宿泊・浴室	4月28日(水)21:00～5月 6日(木) 8:00
⓱	大阪	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 9:00 4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	平常通り営業	
⓲	奈良・針	4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	休憩室・コインシャワー・コインランドリー	4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00
⓳	岡山	4月30日(金)16:00～5月 6日(木) 9:00	食堂 その他	4月30日(金)14:00～5月 6日(木)11:00 (ラストオーダー13:30) 4月30日(金)16:00～5月 6日(木) 8:00
⓴	尾道	4月28日(水)17:00～5月 6日(木) 8:30	シャワー・トイレ・洗濯機 コンビニエンスストア	4月28日(水)17:00～5月 6日(木) 8:00 平常通り営業
㉑	三次	4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	食堂・浴室	5月 1日(土)14:00～5月 6日(木)11:00
㉒	北九州	4月28日(水)17:00～5月 6日(木) 9:00	シャワー・ランドリー	平常通り営業
㉓	鳥栖	4月28日(水)17:00～4月30日(金) 9:00 4月30日(金)17:00～5月 6日(木) 9:00	食堂・浴室	※短縮営業 5/1㈯～5/4㈫ 11:00～20:30 5/5㈬ 11:00～21:00
㉔	諫早	5月 1日(土)20:00～5月 6日(木)10:00	食堂 宿泊 浴室	5月 1日(土)14:30～5月 6日(木)10:00 5月 1日(土)10:00～5月 6日(木)15:00 5月 1日(土)20:00～5月 6日(木)10:00
㉕	大分	4月28日(水)22:00～5月 6日(木) 8:00		4月28日(水)22:00～5月 6日(木) 8:00
㉖	鹿児島	4月28日(水)17:30～5月 6日(木) 8:30	休憩室・コインシャワー	4月28日(水)17:30～5月 6日(木) 8:30

2021・4・15

こちら広報室 四季折々 205

▼1年間を二十四節気に分けると、ちょうど今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、土日限定（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、ほかにも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、金剛杖に白装束のお遍路さんとすれ違います。皆さん一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的のお寺に向かって行きます。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がいて、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、三十番札所の「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場所です。境内すべてが庭園で、春夏秋冬ごと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ょう。思い浮かぶのは、僧侶で歌人・良寛の漢詩「花は無心にして蝶を招き　蝶は無心にして花を尋ぬ　花開く時蝶来たり　蝶来たる時花開く」です。自然の摂理を淡々と捉え、美しい情景を醸し出しています。▼このお寺は1973（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『思い橋』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、旅館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、同時に秩父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大のお祭り好きで、毎年12月1日から6日にかけて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、犇々と伝わってきます。特に、最大の盛り上がりをみせる3日の大祭には、提灯で飾り付けられた山車（屋台や笠鉾）の曳き回しがあり、勇壮そのものです。囃子手の「ほーりゃい（篷莱）」の掛け声が山車を曳く担ぎ手を鼓舞する様は一見の価値ありです。叔父が溌剌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の元気をもらいます。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）

札幌TS

名古屋TS

諫早TS

	TS名	給油所
❸	青森	平常通り営業
❽	大宮	平常通り営業
❿	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
⓫	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
⓳	岡山	4/29㈭、5/3㈪～5/5㈬ 8:00～18:00 祝日営業 4/30㈮～5/1㈯ 7:00～20:00 通常営業 5/1㈯20:00～5/3㈪8:00 休業
⓴	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。

❶ つねに出荷準備が遅れて**荷待ち時間が長い**
❷ いつも配送先で**荷待ち時間が長い**
❸ 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**
❹ 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**
❺ 過積載になるのに積込時に**貨物量を増やされた**
❻ 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**
❼ 契約にはない**ラベル貼り・検品などを強要された**
❽ 約束と違い荷主が**高速道路料金を負担しなかった**
❾ 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い取らされた**
❿ 運転が危険な**悪天候の中での配送を強要された**
⓫ 配送先で**コロナウイルス感染の差別的扱いをされた**

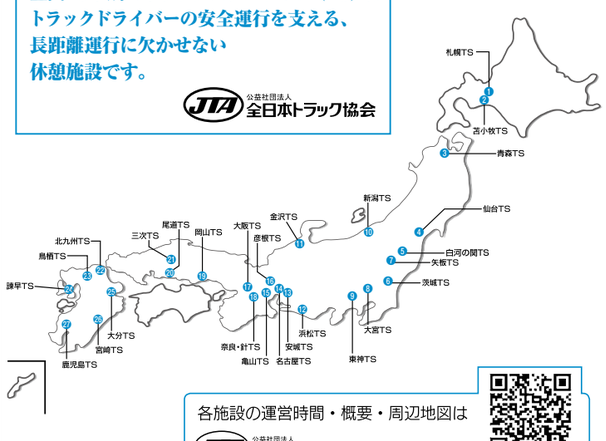
お送りいただいた内容について、投稿者様や所属企業・団体、荷主様に問い合わせることは絶対にありませんので、ご安心ください。

国土交通省　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。

全日本トラック協会



各施設の運営時間・概要・周辺地図は全日本トラック協会のHPに掲載

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
❶	札幌	北海道札幌市厚別区厚別東5条1-1-2	011-897-9101	39
❷	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北11-11-33	0144-55-7491	80
❸	青森	青森県青森市大字荒川字品川110-1	017-729-2000 (公社)青森県トラック協会	41
❹	仙台	宮城県仙台市宮城野区苦竹4-1-15	022-232-9336	39
❺	白河の関	福島県西白河郡泉崎村大字泉崎字夏針15-1	0248-21-7167	45
❻	茨城	茨城県小美玉市西郷地字新田1390	0299-48-3455	30
❼	矢板	栃木県矢板市乙畑440-2	0287-48-1919	46
❽	大宮	埼玉県さいたま市西区三橋6-699-1	048-623-6815	41
❾	東神	神奈川県大和市上草柳588	046-261-1100	97
❿	新潟	新潟県新潟市西区山田196-1	025-233-6961	52
⓫	金沢	石川県金沢市千木町ル21-1	076-257-2755	56
⓬	浜松	静岡県浜松市東区流通元町2-3	053-421-5311	116
⓭	安城	愛知県安城市尾崎町大縄19-1	0566-98-8823	74
⓮	名古屋	愛知県名古屋市港区藤前3-601	052-303-2188	97
⓯	亀山	三重県亀山市小野町桜口586-4	0595-82-3935	82
⓰	彦根	滋賀県彦根市鳥居本町字むき満2337-1	0749-26-0156	45
⓱	大阪	大阪府寝屋川市木屋元町20-1	072-832-2362	80
⓲	奈良・針	奈良県奈良市針町487-1	0743-82-0622	60
⓳	岡山	岡山県岡山市中区倉富285-19	086-277-4055	53
⓴	尾道	広島県尾道市高須町字才ケ久保21193-3	0848-46-1882	37
㉑	三次	広島県三次市西酒屋町船所1468	0824-63-0025	30
㉒	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港1-3	093-581-5031	70
㉓	鳥栖	佐賀県鳥栖市永吉町617-1	0942-83-7035	48
㉔	諫早	長崎県諫早市貝津町1051-12	0957-26-8228	45
㉕	大分	大分県大分市大字上戸次字宇土ノロ6045-2	097-597-6233	49
㉖	鹿児島	鹿児島県鹿児島市西別府町2941-19 （流通業務団地内）	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。