

自動車部品工業会：

異常気象時におけるドライバーの安全確保にむけた
自動車部品工業会としての対応の考え方

目次

- ・はじめに
- ・異常気象時の運行に関する国土交通省の目安
- ・荷主勧告制度
- ・あるべき姿 と ねらう姿 (概要/タイムライン)
- ・異常気象時の気象情報等の入手先
- ・輸送支援サービスのご紹介
 - 輸送支援サービスとは
 - 輸送支援サービスを活用した運用案
- ・さいごに

(別添) ①体制図表 ②タイムライン表 ③自己チェック表

(自動車部品工業会 物流適正化・生産性向上に向けた自主行動計画より抜粋)

■安全の確保

自動車産業は「安全」を企業活動の大前提と認識しており、我々の企業活動に関わる部材/製品の輸送においても安全への配慮を何よりも重要としてきた。より持続的な物流機能の維持のため、運転者等の物流事業者の安全の確保に継続して取り組む。

⑦ 異常気象時等の運行の中止・中断等

台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。また着荷主と共同し、異常気象時の運行中止・中断等の基準づくり等、発荷主・物流事業者が判断しやすい環境づくりを推進する。

【注釈】

トラックドライバーのことを「乗務員」「運転者」などとも表現されますが、本資料ではトラックドライバーを略語化し「ドライバー」と表現致します。

昨今、台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で**荷主に輸送を強要され、トラックが横転したり水没するなどの事故が発生**しております。

これらの事故は、荷主からの運送依頼条件、取引上の関係性に起因しており、**トラック運送事業者による安全対策のみではドライバーの安全を十分に確保することが困難な状況**にあります。

仮に、荷主からの運送強要が原因で安全を確保するための適切な措置が取られていなかったと判断された場合、**荷主勧告制度にて荷主名が公表され荷主にペナルティーが課せられる可能性**もあります。

このような状況を受け、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような**基準を国土交通省が策定し、通達を発出**しております。また「物流の2024年問題」への対応を加速することを目的として、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「**物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン**」においても「**輸送・荷役作業等の安全の確保**」を織り込み策定されております。

自動車部品工業会におきましても、2023年12月に発表した「物流適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」において「異常気象時の運行の中止・中断等」を取組事項として織り込み策定し、荷主の立場で能動的にドライバーの安全確保に向けた取り組みの向上を図ることといたしております。**異常気象時に輸送の強要をさせないよう、事前に対策を立案・実施し、「ドライバーの安全確保」と同時に「納期遵守(生産/物流の持続性)」を目指した取り組みを実施**できるよう自動車部品工業会としての対応の考え方として資料を作成しております。

異常気象時の運行に関する国土交通省の目安

気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安が国交省より提示されております。



**輸送の安全を確保し、持続的な物流機能を持続するため、
台風等による異常気象時における輸送の目安を定めます。
～輸送の安全を確保するための措置を講じる目安の策定～**

台風等の異常気象時において、トラックによる貨物の運送を行う場合に輸送の安全を確保するための措置を講じる目安を通知として定めます。
これにより、異常気象時における輸送の安全を確保するとともに、トラックドライバーの生命や身体を守り、持続的な物流機能維持に寄与します。

1. 概要

昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主に輸送を強要され、トラックが横転するなどの事故が発生しており、このような場合には、ドライバーの生命や身体が害されるおそれがあることはもとより、トラック運送事業者は行政処分を受け、当初の運行計画が崩れることにより、物流全体の効率性が損なわれ、持続的な物流機能にも影響が生じるおそれがあります。
今般、こうした状況を踏まえ、台風等の異常気象時における輸送の在り方の目安を定めることとします。

2. 輸送に定める内容

- (1) 輸送の目安等
別添のとおり、雨や風等の強さに応じた車両等へ与える影響を示すとともに、輸送の安全を確保するための措置を講じる目安について定める。
- (2) 輸送を中止した場合の対応等
運送事業者等が気象情報等から輸送を中止することとした場合には、直ちに荷主等へ報告する旨や、安全な輸送を行うことができない状況であるにもかかわらず、荷主に輸送を強要された場合には、国土交通省に設置する「意見募集窓口」等に通報いただきたい旨について定める。

3. 今後のスケジュール

施行日：令和2年2月28日（金）

（問い合わせ先）
国土交通省自動車局貨物課トラック事業課正化対策室
代表：03-5253-8111（内線 41-334、41-353） 直通：03-5253-8576
FAX：03-5253-1637

【別表】 異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討するべき
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

安全を確保するための措置が適切に実施されなかった場合、輸送会社に対して行政処分が行われます

荷主勧告制度

荷主の皆様へ…トラック運送事業者の法令違反行為に荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます！

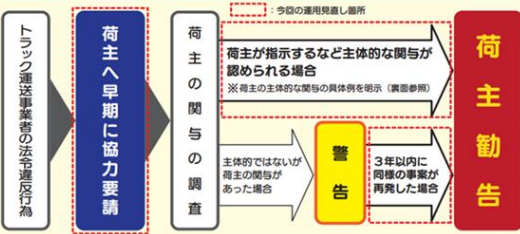
荷主の関与の判断基準を明確化するとともに、荷主へ早期に協力要請を行うなど、新たな荷主勧告制度の運用を平成29年7月1日から開始しました。

トラック運送事業者の法令違反行為

- ①「ドライバーの労働時間のルール違反」(過労運転防止措置義務違反)
労働時間の主なルール (平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号)

拘束時間	・1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内
休息時間	・連続8時間以上 (勤務と休息の間の自由な時間)
運転時間	・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	・4時間以内
- ②「道路法(車両制限令)違反」(車両の総重量、軸重量等の一般的制限値又は許可値を超える車両の運行)
- ③「道路交通法違反」(過積載運行、速度超過等)

新たな荷主勧告制度の概要



国土交通省 JIA 全国日本トラック協会 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷主勧告に該当すると想定される荷主の主体的な関与の具体例

荷主の関与についての調査(荷主勧告該当性調査)を実施

①荷待ち時間の恒常的な発生

②非合理的な到着時刻の設定

③やむを得ない遅延に対するペナルティ

④重量違反等となるような依頼

調査の結果、上記の事例に該当する場合

荷主勧告を発動 → 荷主名の公表

「荷主勧告制度」とは？
「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対する行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。
勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事業の概要を公表します。
また、法律に基づく勧告のほか、①勧告にはならないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法務違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を迅速によりけています。

詳しくは、国土交通省のHP (http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html) をご参照ください。

安全を確保するための措置が適切に実施されなかった場合

⇒ **トラック運送事業者に対して行政処分**

行政から何故、措置が適切に実施できなかったのか？
の問に対して

⇒ **トラック運送事業者の回答「荷主からの運送強要」**



荷主へのヒアリングの上、荷主勧告を発動

**荷主名の公表
(荷主へのペナルティー)**

【出所：国土交通省】
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html

(ご参考)トラック・物流Gメン「荷主勧告制度」

トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた国土交通省の対応について
— 貨物自動車運送事業法に基づく「勧告」を2件実施 —



- 国土交通省では、令和6年11月・12月を**トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」**と位置づけ、適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主や元請事業者に対する監視を強化し、**423件の「働きかけ」**と**7件の「要請」**を実施しました。また、過去に「要請」を受けたにもかかわらず、依然として違反原因行為をしている疑いのある荷主等に対し、**2件の「勧告」**を実施しました。(別紙1参照)

令和7年1月30日

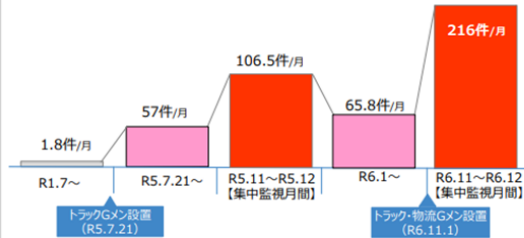
トラック・物流Gメンによる集中監視月間(令和6年11月・12月)の取組結果

別紙1

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「**トラック・物流Gメン**」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**」を加えた**総勢360名規模**に体制を拡充。
- 令和6年11月・12月を「**集中監視月間**」と位置づけて取組を強化し、「**勧告**」(2件)を実施(令和7年1月30日)したほか、「**働きかけ**」(423件)、「**要請**」(7件)による是正指導を徹底。

トラック・物流Gメンによる集中監視月間の活動実績

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の実施件数(R6.11~R6.12)

- 勧告 : 2件(荷主1, その他1)
- 要請 : 7件(荷主4, 元請2, その他1)
- 働きかけ : 423件(荷主304, 元請104, その他15)

⇒ 2ヶ月間で**計432件**の法的措置を実施

Gメン調査員からの情報提供

- 運輸支局にR6.12.28までに**計115件**の通知あり

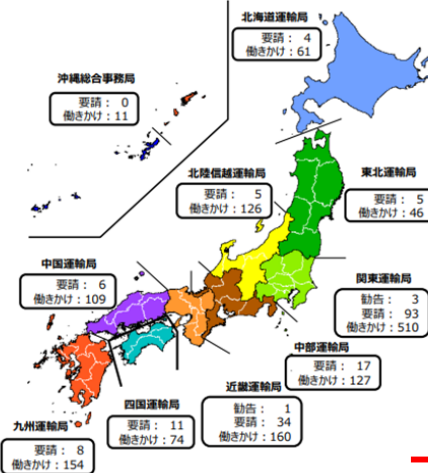
倉庫業担当Gメンによる倉庫業者へのヒアリング

- 業界と連携して倉庫業者へのヒアリングを実施。
- 各地方運輸局等においても、倉庫事業者や地区協会へのヒアリングを所轄地域にて実施。

トラック・物流Gメンの累計実績(令和6年12月末時点)

国土交通省

<運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数> R1.7~R6.12



働きかけ等の累計実施件数(R1.7~R6.12)

- 勧告 : 4件(荷主2, 元請1, その他1)
 - 要請 : 183件(荷主94, 元請83, その他6)
 - 働きかけ : 1,378件(荷主942, 元請399, その他37)
- ⇒ 計1,565件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (48%)
- 契約にない附帯業務 (20%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

【出所：国土交通省】https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000319.html

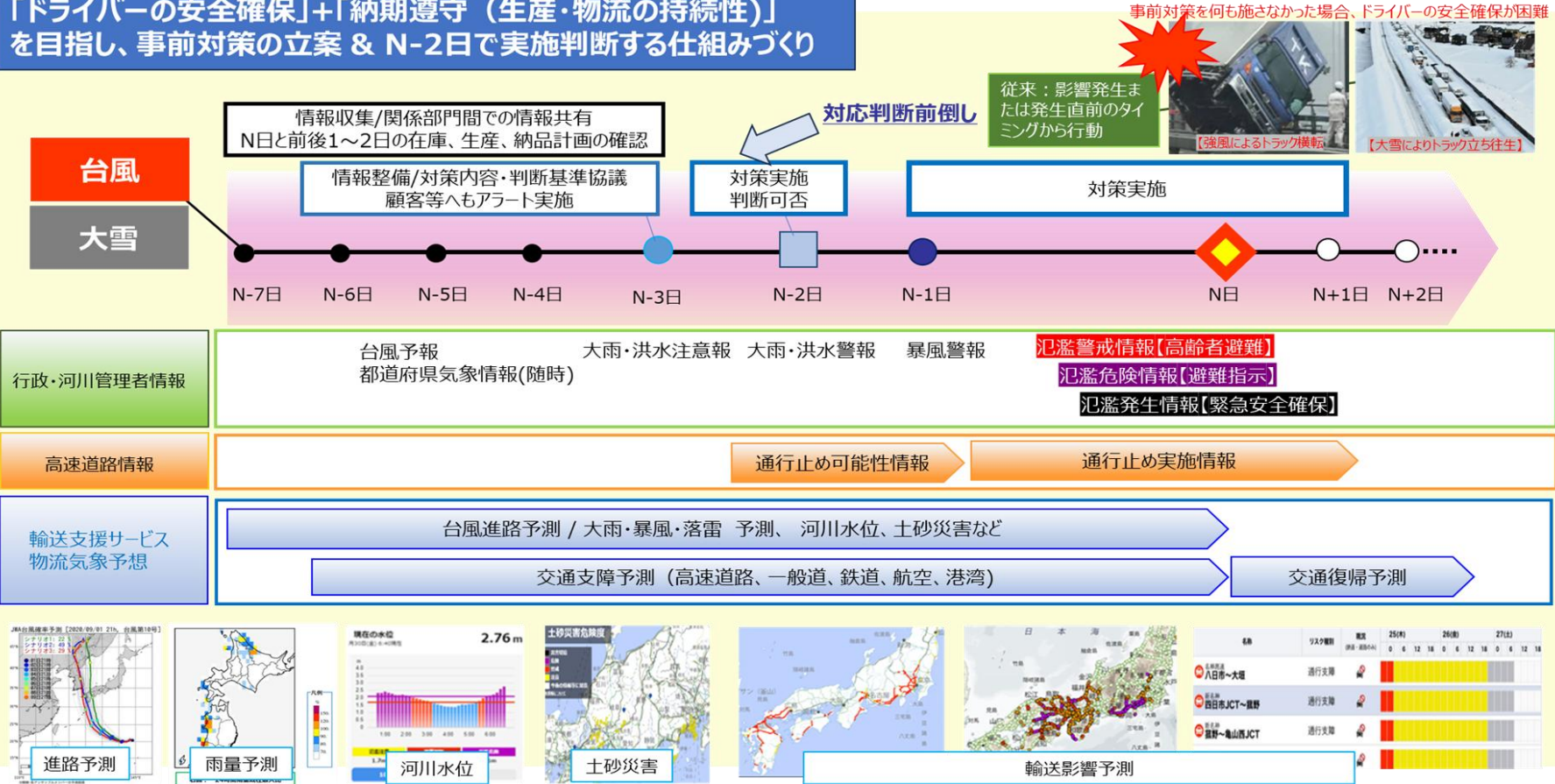
あるべき姿(概要)

目標	「ドライバーの安全確保」+「納期遵守(生産/物流の持続性)」
情報	関係者部門間での判断をばらつかせない統一した情報源を利用
対策検討時期	道路単位でのリスクを確認し、N-3日までに対応策を検討
対策判断時期	N-2日
対策(案)	・ 前倒し納入 (N-1日) ・ リスク小の道路での迂回路 (N日) ・ 後ろ倒し納入 (N+1日)
組織体制	全社横断的組織によるリスク管理

「ドライバーの安全確保」+「納期遵守（生産・物流の持続性）」を目指し、関係部門間での判断をばらつかせない統一した情報源を利用し事前対策の立案 & N-2日での実施を判断

あるべき姿（タイムライン）

「ドライバーの安全確保」+「納期遵守（生産・物流の持続性）」
を目指し、事前対策の立案 & N-2日で実施判断する仕組みづくり

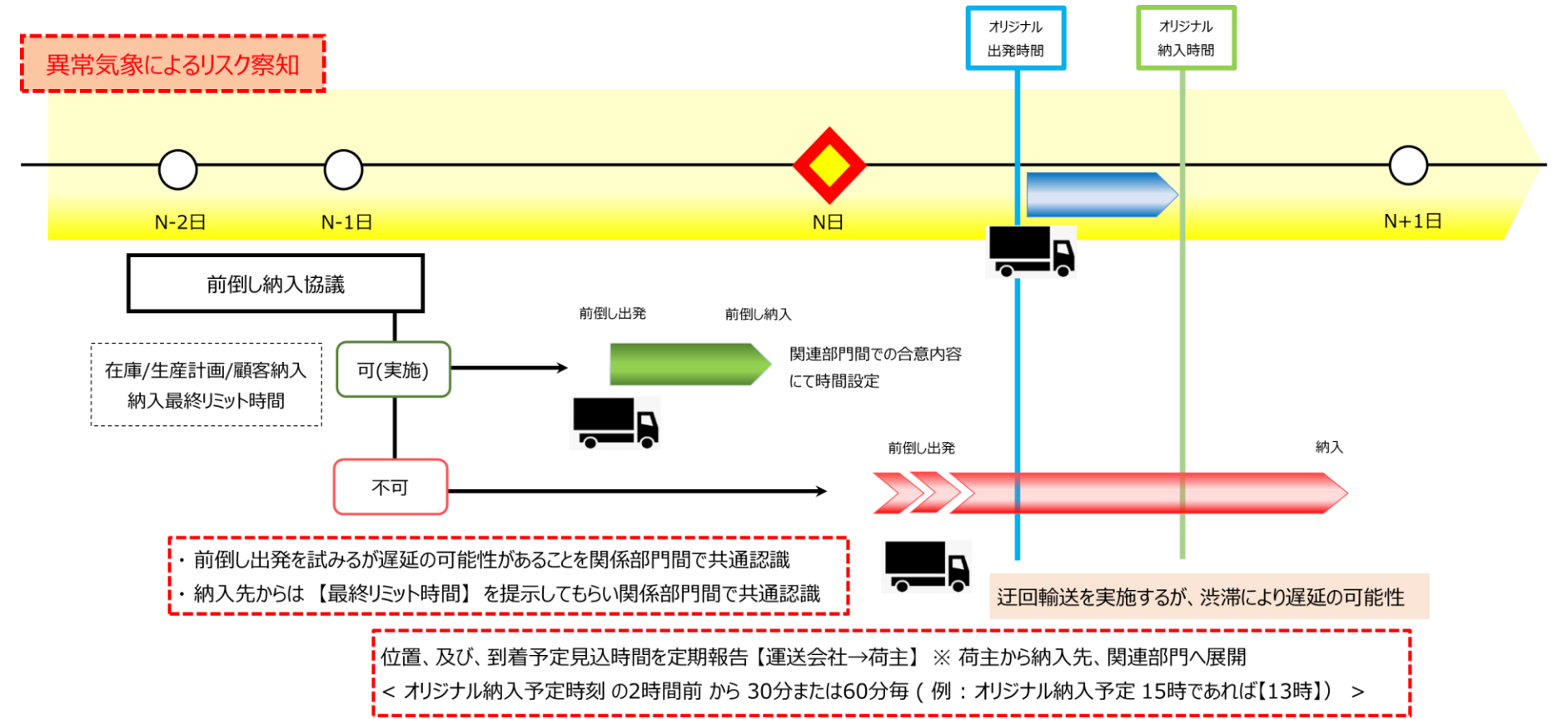


ねらう姿(当面の目標の概要)

目標	「ドライバーの安全確保」
情報	仕入れ先や輸送会社からの連絡 ※情報源：気象庁、Web情報など個社で判断 ※影響の出そうなエリアから対象となる仕入れ先(エリア)、輸送業者（ルート）は 事前に抽出しておき、リスクを察知した時点で関係者間でコミュニケーションを図る
対策検討時期	N-2～1日
対策判断時期	N-1日
対策(案)	・ 納入前倒し ・ 早出し出発、迂回路、納期調整 ※ 納入前倒し不可の場合、遅延リスクを伝えた上で納期を調整
組織体制	リスクに応じた管理体制： 営業、製造、調達、物流といった現場部門間での連絡網を設置しコミュニケーション体制を整えておく。また、メールだけでなく、Teamsグループチャットなども利用しコミュニケーションの円滑化を図る

まずは「ドライバーの安全確保」を重視し、関連部門間での連携を強化し、仕入れ先や輸送業者の運行判断を尊重できる仕組み作りを目指す

ねらう姿(当面の目標のタイムライン)



異常気象時の入手先

[illegible]

輸送支援サービス ※有料

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

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

日本気象協会



<https://www.jwa.or.jp/service/transport-support/transport-support-road-03/>



ウェザーニュース



for business

<https://wxtech.weathernews.com/industries/logistics/>

【出所：国土交通省/日本トラック協会】

<https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/content/000246224.pdf>

https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/anzen/snow_03n.pdf

異常気象時の措置の基本は**事前の情報収集**です。危険回避ができるよう、事前に運行ルートや目的地の情報を収集するとともに、運行の中止や迂回路等について検討が必要となります。関係部門間において、**同じ情報を利用し同じ目線で危険回避策を立案**できるような鮮度と確度の高い情報を入手することが必要です。N-2日において対策判断を実施するためには、道路運行支障に関する的確なタイミングでのリスク予測が必要となります。次ページ以降にて、その情報を提供している輸送支援サービスに関して手段のひとつとしてご参考までご紹介いたします。

輸送支援サービスとは

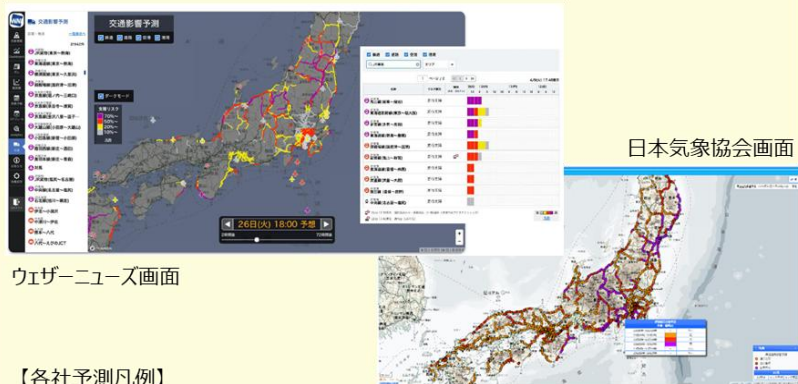
気象データを輸送影響リスクに加工して提供。気象が道路の走行に与えるリスクを予測し、**ドライバーの安全と物流網の維持を支援する物流に特化した気象情報を提供するWEBサービス。**高速道路が利用できない際の代替手段の検討、取引先を含めた社内外の関係者との輸送の事前調整などの判断材料のひとつとして情報を活用。また道路の他、鉄道/航空/港湾の輸送影響予測も提供。有料にはなりますが、道路単位でのリスクをピンポイントで確認できることが利点。

無料の気象情報との比較		気象庁	輸送支援サービス(日本気象協会、ウェザーニュース)
費用		無料	有料
輸送影響予測		無し	有り
			高速道路：道路、IC、JCT、SA毎 国道：事前規制区間、除雪優先区間毎
気象情報	情報の種類	天気予報、警報・注意報、観測データなど	ピンポイントな天気予報(降水量、気温、風速など)
	対象範囲	国全体、広域な地域	特定の地域、都市、企業など
	観測網	約 1,300か所	約 13,000 箇所 ユーザーからの実況 (13万件/日)
	予測メッシュ	1辺 5km 四方	1辺 1km 四方
災害級の呼びかけ		直前	6日前から警戒を呼び掛け

※日本気象協会、ウェザーニュース いずれかの特徴を記載

輸送支援サービスとは

交通影響予測をマップ上で表示



【各社予測凡例】

<ウェザーニューズ>

道路（通行支障リスク）

リスク高	70%～
リスク中	50%～
リスクあり	20%～
リスク低	10%～

【紫】リスク高70%
過去実績と照らし
合わせ10回の内
7回は運行支障
が発生するという
確度予測

<日本気象協会>

凡例

通行注意
通行警戒
厳重警戒

【紫】厳重警戒
国土交通省目安
「輸送することは
適切ではない」と
同じ現象を予測

運行支障リスクの高低を色分けして表現（例：紫 リスク高）

【別表】異常気象時における措置の目安

国交省の目安に併せた予測凡例

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*	予測凡例
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要	●
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき	●
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない	●
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要	●
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる		
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき	●
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない	●
降雪時		大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		●
視界不良（濃霧・風雪等）時		視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		●
警報発表時		輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		●

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

- 輸送可否判断に必要な情報（輸送リスク）を一元的に視えるよう可視化し、最適な配送計画の実現が可能
- 拠点や輸送ルート上の気象・輸送リスクを把握し、店舗営業や物流拠点の出退可否の判断等と併せた最適な配送判断の実現が可能
- NEXCOなど道路管理企業と培ってきたノウハウを反映し予測情報として展開し精度の高い情報を展開

輸送支援サービスを利用した運用案

(あるべき姿)「無理な運送依頼の撤廃」「物流事業者の判断を尊重」 + 「納期遵守(生産性を確保した物流の確保)」

- ・ 台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。
- ・ 運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

【事前準備 <リスクの把握>】

① リスクを想定し連絡体制を整備 (参考：別添①)

- ・ 社内： 全社横断的な組織体制と役割分担、対策実施可否判断者の選出
- ・ 社外： ベンダー(発荷主)、輸送会社との連携エスカレーション体制

② 拠点及び輸送ルートの確認

- ・ 拠点位置の確認 (着荷主 / 発荷主)
- ・ 輸送ルートの確認 (発荷主⇒着荷主)

③ 安全確保に向けた対応策案と判断基準の立案と3社間での合意 <気象及び道路通行支障リスクに応じた判断基準及び情報元を定める>

輸送支援サービス予測

- 紫色 ⇒ 運行支障有と判断 ⇒ 対応策を実施

凡例

高速道路影響予測

通行注意

通行警戒

厳重警戒

道路(通行支障リスク)

リスク高

リスク中

リスクあり

リスク低

70%~

50%~

20%~

10%~

<リスクに応じた運用の考え方>

■ 局所的・短時間に悪化する異常気象(線状降水帯など)

ドライバー判断を尊重 安全確保策：速度制限、迂回路(別ルート、一般道)、一時退避など

< 遅延を伴う運行支障が発生する場合 >

- ・ ドライバー即時エスカレーション実施
- ・ ドライバー ⇒ 第一着荷主 ⇒ 第二着荷主へ即時連絡し対策検討&実施

■ 広範囲・中長期的な異常気象(台風/大雪など) タイムラインの作成

		N-7	N-6	N-5	N-4	N-3	N-2	N-1	N	N+1	N+7
気象サービス会社		台風情報発信+リスク予測	←	←	←	←	←	←			振り返り参加
荷主会社	本部	台風情報社内展開	リスク予測社内展開	←	←	対策本部参画	対応方法社内展開	変更有無確認	《当日+翌日》決定した対応方法の実施と関係者連携		振り返り主催
	工場	台風情報外部展開	リスク予測検討	←	←	対策本部設置+対応方法検討	対応方法決定+アナウンス	変更有無確認			振り返り参加
輸送会社		台風情報受領	リスク予測提供	←	←	対策本部参画	対応方法合意	変更有無確認			振り返り参加
サプライヤー		台風情報受領	リスク予測提供	←	←	対策本部参画	対応方法合意	変更有無確認			
客先会社							対応方法受領	変更受領			3

・ 対応策など詳細は次ページ

輸送支援サービスを利用した運用案

輸送支援サービス予測から
影響範囲(ルート、拠点) 把握



N日に通行支障が発生した場合
在庫/生産計画/顧客納入への
影響度合いの確認



安全対策の検討

- ・ 後倒し納入
- ・ 前倒し納入
- ・ N日当日運送 (ルート変更など)

ドライバーの安全確保

「納期遵守」物流の持続性



安全対策の実施判断

作業内容		実施者	N-7~4日	N-3日	N-2日	N-1日	N日	N日+1
異常気象発生(台風、大雪等)			  					
輸送支援サービス予測情報を確認		全関係者	最新情報を常にモニター					
N日±1日の影響確認 (在庫/生産計画/顧客納入)		着荷主						
対策案の検討と調整		全関係者						
対策案	【影響無①】 後倒し納入調整・実施(N+1日)	全関係者						
	【影響有①】 前倒し納入調整・実施(N-1日)	全関係者			N-2日での判断基準			
	【影響有②】 ルート・配車計画見直し・実施(N日) 安全、且つ物流効率のいいルート計画	全関係者			凡例 高速道路影響予測 ● 通行注意 ● 通行警戒 ● 厳重警戒 道路(通行支障リスク) ■ リスク高 ■ リスク中 ■ リスクあり ■ リスク低 70%~ 50%~ 20%~ 10%~			
N日 対策方法判断		全関係者						
N日 安全対策実施		全関係者						

輸送支援サービスを活用し、**ドライバーの安全確保と同時に、生産性を確保した物流の確保**を目指した運用の構築

(ご参考) WGメンバー企業の過去事象からケーススタディ (2025年3月4日-5日 雪影響)

過去事象	
発生年月日	2025/3/4-5
悪天候 (雪・台風)	雪
事象概要	道路状況悪化のため大幅に遅延が発生
運搬物品	部品、製品
運送会社 (自社G/他社)	V社様
影響発生 道路区間	東名高速：東京IC～沼津IC他 一般道：国道246号線他
影響時の対応 (迂回路など)	・前倒し出発、通行可能な高速道路・一般道への迂回 ・通行止め解除後運行（富士地区については東名高速道路通行止めのため関東各要元向けが運行ストップ）
対応判断時期	予防的通行止めの発表があり各部署にて運行を判断
対応判断部署	同上
影響度合い	遅延（半日から1日後ろ倒しでの納入）
実害状況	各お客様に、納入遅延になる旨ご連絡。納期調整によりライン影響はなし。
利用している 気象情報	インターネット、その他

3/4 16時から予防的通行止め実施

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



Press Release

令和 7 年 3 月 4 日 11 時

国土交通省関東地方整備局
国土交通省中部地方整備局
気象庁東京管区気象台
国土交通省関東運輸局
国土交通省北陸信越運輸局
東日本高速道路株式会社関東支社
中日本高速道路株式会社東京支社・八王子支社
首都高速道路株式会社

【緊急発表】大雪の影響による通行止めの可能性の高い区間について
<3月4日(火)午前11時現在>
～東名高速をはじめとして、大規模な予防的通行止めを実施します～

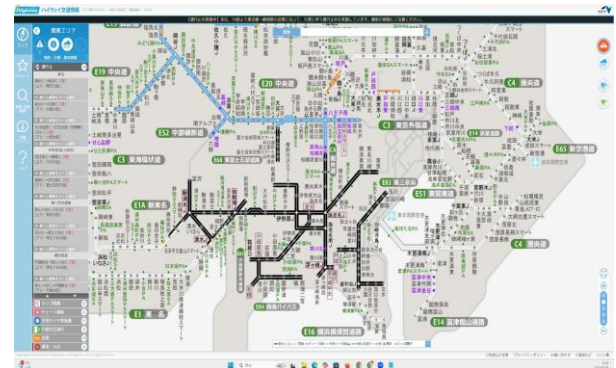
関東甲信地方・静岡県では、4日(火)午後から5日(水)にかけて、前線や低気圧の影響で、広く雪や雨となる見込みです。東京23区を含め、関東地方南部の平地でも積雪となり大雪となる所がある見込みです。予想より気温が低くなった場合は、関東甲信地方の山地や内陸を中心に警報級の大雪となる可能性があります。

大雪により、高速道路と国道において、「人命を最優先に、幹線道路上の大規模な車両滞留を徹底的に回避する」ことを目的に大規模な予防的通行止めを実施いたします。

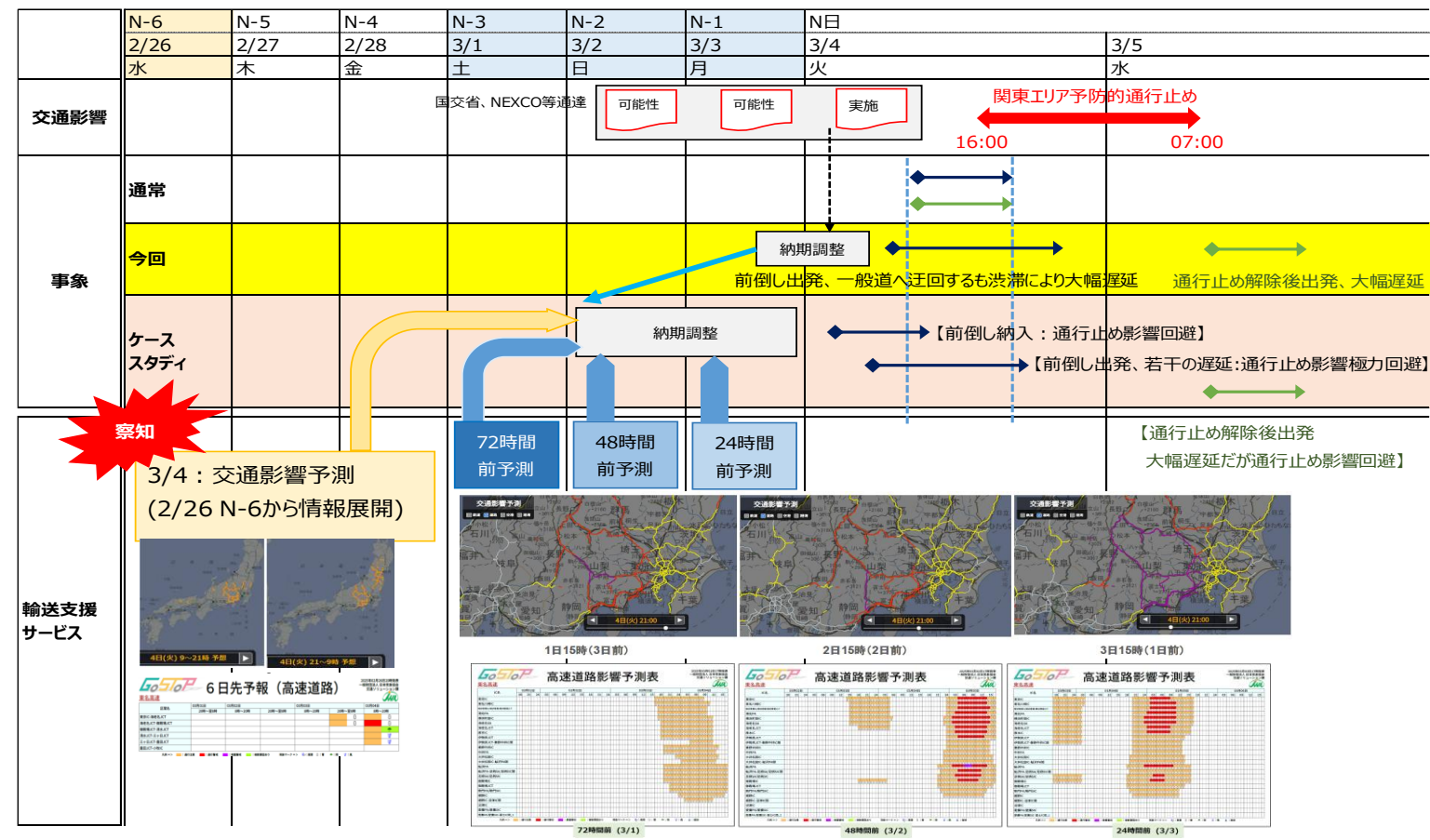
このため、道路交通等に関する合同緊急記者会見を実施します。

1. 日時：令和7年3月4日(火)13:00～(概ね30分程度)
2. 場所：さいたま新都心合同庁舎2号館 5F 会見室（さいたま市中央区新都心2番地）
3. 備考：会場立ち入りは、報道機関のみとさせていただきます。

記者会見の申し込みは【別紙】を参照願います。



(ご参考) WGメンバー企業の過去事象からケーススタディ (2025年3月4日-5日 雪影響)



3/1(土),3/2(日)と週末を挟んでいるが、影響日 3/4(N日)の6日前 2/26 には関東エリアの高速道路で通影響予測が出ておりこのタイミングからケアが出来ていた。N-3 (3/1), N-2 (3/2) には確度の高い予測が出ており、N-2の段階で 関係部門と納期調整が可能となり、リスク回避に向け早めに対応が取れていた可能性が高い。【前倒し納入による通行止め影響の回避】【今回よりも更に出発時間を前倒し遅延も最小限に抑える】など

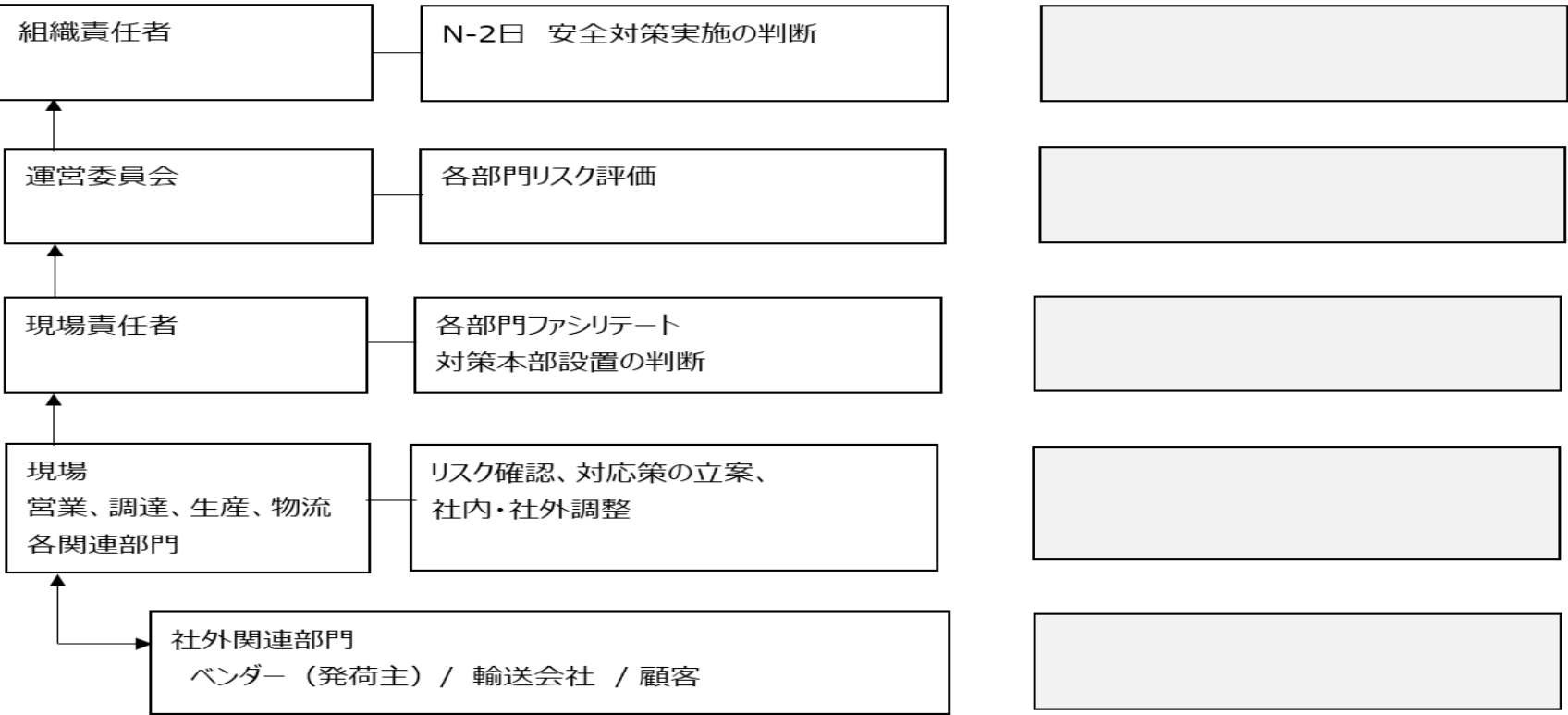
異常気象時の措置の基本は**事前の情報収集**です。予め運送に支障をきたすことが予想される場合には、ドライバーに無理な運送の依頼をすることが無いように安全対策を実施することを心掛けてください。

自動車産業においては、JITで物をつなぐ業界の特性上 運行の停止や在庫の積み増しという対策が実態として取れないという状況下になる可能性があります。また納期を遵守するあまり事前の対策を取れず、その結果、ドライバーへの運送強要を強いる可能性も高まります。

今回ご紹介した輸送支援サービスなど**貴社において有効となりそうな情報を活用**し、運行支障リスクを的確にとらえ万全な対策の立案を目指してください。対策実施にあたり 関係部門間において、**同じ情報を共有し、同じ目線で判断ができるように情報の統一化を図りドライバーの安全確保に向け取組を実施**していただけますよう宜しくお願い致します。

別添① 異常気象時のドライバー安全確保に向けた体制図

■ 異常気象時のドライバー安全確保に向けた体制図



貴社、リスク管理/BCP対応組織と同期させ体制図を作成してみましょう。

別添② タイムライン

タイムライン	情報	実施事項	担当	情報例	実施事項例	担当
7～4日前				台風発生 【最新情報を確認】 ・台風進路予測 ・大雨/強風予測 ・河川水位 ・気象警報 ・高速道路 通行止め情報	・影響ルート特定 ・影響拠点特定 ・関連部門で情報共有 ・影響度合いの確認 - 在庫/生産/顧客納入 ・対策本部設置 ・対応策の検討 -前倒し/後倒し納入可否確認 -N日 代替ルート検討	物流部門 現場全部門 現場責任者 現場全部門
3日前				(輸送支援サービス) ・高速道路運行 支障予測	・安全対策内容確定 ・N2日の判断基準確定	現場全部門 現場責任者
2日前				・国道運行支障予測	・N日最新予測確認 ・安全対策実施可否判断	運営委員会 組織責任者
1日前				■ 対策立案に有効な 情報を確認しましょう	・前倒し納入	現場全部門 社外関連部門
N日				■ また誰が情報を確認 するのか、役割分担も明 確にしておきましょう	・代替ルート輸送 (紫色以外のリスク少ルート)	
1日後					・後ろ倒し納入	

台風発生から安全対策実施までのタイムラインを作成してみましょう。

別添③ 自己チェック

	YES	NO
台風等の異常気象時における輸送の目安の設定が国土交通省から通達が出ていることを認識している	☐	☐
台風等の異常気象時においてもトラックドライバーが運送を実施するその背景には荷主からの輸送依頼であることを認識している	☐	☐
荷主勧告制度という制度があり、荷主が異常気象時に安全対策をせず輸送を強要した場合、荷主名が公表されることを認識している	☐	☐
台風等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わないまたは、迂回ルートなど安全な運送計画を立案した上で運送依頼をしている	☐	☐
運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重している。	☐	☐
予め運送に支障をきたすことが予想される場合には、在庫の積み増しや、運行可能域内での物資の融通を行うなど無理な運送依頼を行わないよう対策を実施している	☐	☐
台風等の異常気象時が発生した場合、全社横断的組織にてリスク管理を実施している	☐	☐

全ての項目において「YES」にチェックが入るよう貴社内において周知徹底をお願い致します。