

業務前後自動点呼
国交省認定機器ALCFace Air
アルコフェイス エア
サンコーテクノ株式会社 ☎ 0120-071-735Japan
Trucking
Association**広報 とらつく**

毎月1日・15日発行

1月25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 (広報部)
https://jta.or.jp
※掲載に関するお問い合わせは広報部まで
(定時・平日9:30~17:00/各課の担当部署は異なります)

心をひとつに社会的使命を全うしよう!!



小林和男全ト協副会長の発声の下、寺岡洋一会長や坂本克己最高顧問、副会長らが登壇して乾杯（1月20日、パレスホテル東京）



寺岡洋一全ト協会長



金子恭之国土交通大臣

令和8年新年賀詞交歓会に全国から大集結

全日本トラック協会は1月20日、東京都千代田区のパレスホテル東京にて令和8年「新年賀詞交歓会」を開催した。

賀詞交歓会には、全国のトラック運送業界関係者のほか、来賓として金子恭之国土交通大臣が出席。また、令和7年11月にガソリンに会し、盛大に新春を祝った（関連2・3面）。

税および軽油引取税の暫定税率廃止に意欲した与野党6党（自由民主党、立憲民主党、日本維新の会、国民民主党、公明党、日本共産党）から多くの国会議員が出席。関係行政・関係団体の幹部なども合わせ、650人余が一堂に会し、盛大に新春を祝った（関連2・3面）。

全党が「運輸事業交付金」の維持を宣言 「トラック適正化二法」の前進

日本共産党
大門実紀史参議院国土交通委員公明党
西田実仁幹事長国民民主党
玉木雄一郎代表日本維新の会
猪口幸子党幹事立憲民主党
辻元清美参議院国土交通委員長自由民主党
鈴木俊一幹事長全ト協
坂本克己最高顧問

特筆すべきことは、様々な法案が全会一致で、1党の会派の反対もなく成立させていたことである。これは歴史的なことである。これまで坂本克己最高顧問が先頭に立ち、各会派の先生方への陳情・要望に東奔西走していただいた。また、

寺岡会長あいさつ（要旨）
我々トラック運送業界にとって、昨年は「素晴らしい一年」だった。トラック適正化二法をはじめ、いくつもの法案を成立させていただいた。それら全てが我々の業界にとって大変有意義で価値のある法案だった。

昨年の秋から冬にかけては、我々の業界の悲願であり、また国民の悲願でもあったガソリン税と軽油引取税の暫定税率の廃止が決定した。それと表裏一体になるが、我々の活動の生命線となる運輸事業振興助成交付金についても、昨年12月の臨時国会において運輸事業振興助成法改正案を提出させていただいた。年末には、現状に見合う手当てをしていただけという連絡をいただいた。業界関係者一同、安心して新しい年を迎えることができた。

今年も全日本トラック協会に、次から次へと、業界のさらなる健全化に向けた終わりのない闘いが控えている。今年も、お集まりの皆様方から格別なご支援とご指導を賜うことを、切にお願い申し上げます。

今年6月に、年度内に成立できるよう全力を尽くすこと、また、昨年6月に議員立法で成立させた「トラック適正化二法」が実効性をもつ機能し、トラックドライバーの労働環境が改善されるよう、立法府として責任をもつてしっかりと対応することをトラック運送業界関係者に前に力強く宣言した（詳細2面）。

続いて、坂本最高顧問から各党に業界の喫緊の課題について要請していたところ、昨年11月にガソリン税および軽油引取税の暫定税率廃止に同意した与野党6党から、自由民

主党の鈴木俊一幹事長、立憲民主党の辻元清美参議院国土交通委員長、日本維新の会の猪口幸子党幹事、国民民主党の玉木雄一郎代表、公明党の西田実仁幹事長、日本共産党の大門実紀史参議院国土交通委員が登壇し、それぞれが「運輸事業振興助成法改正案」の選挙後の国会において、年度内に成立できるよう全力を尽くすこと、また、昨年6月に議員立法で成立させた「トラック適正化二法」が実効性をもつ機能し、トラックドライバーの労働環境が改善されるよう、立法府として責任をもつてしっかりと対応することをトラック運送業界関係者に前に力強く宣言した（詳細2面）。

開場時には、寺岡洋一会長と坂本克己最高顧問を筆頭に正副会長・理事長が会場入口で立礼し、全国から参集した多数の出席者を出迎えた。

賀詞交歓会では、寺岡洋一会長のあいさつ（別掲）のあと、金子恭之国土交通大臣があいさつ（2面に掲載）したほか、高市早苗内閣総理大臣の祝文が披露された。

その後、全ト協正副会長、坂本最高顧問、理事長と、国土交通省の石原大物流・自動車局長、香掛敏夫道路局長、岡野まさ子大臣官房総括審議官兼物流統括審議官が壇上に勢揃いし、小林和男副会長の発声で乾杯が行われると、会場は大きな盛り上がりを見せた。

令和8年「新年賀詞交歓会」

1面に関連



寺岡洋一会長、坂本克己最高顧問を筆頭に、正副会長・理事長が会場入り口で多数の参加者を出迎えた



乾杯のあいさつを行う小林和男副会長



小丸成洋副会長が閉宴の辞を述べ、会は幕を閉じた

来賓あいさつ(要旨)

昨年6月にトラック運送業界の皆様と、超党派の多くの国会議員の先生方の大変なご尽力によりまして、トラック運送事業の適正化やトラックドライバーの賃上げを目的とする「トラック適正化二法」が成立いたしました。まずは本年4月の施行に向けまして、違法な白トラに関する荷主の取り締まりや、再委託を2回以内とする努力義務などについて、丁寧な周知を進めるとともに、3年以内に施行する許可更新制や適正原価の導入の準備を着実に進めてまいります。

11月を「集中監視月間」と位置付けまして、適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主等に対する監視を強化してまいります。また昨年10月には、初めて公正取引委員会と合同パトロールを実施し、改正物流法や、本年1月に施行された中小受託取引適正化法の周知・啓発活動を行いました。今後もトラック運送事業における取引環境の適正化に資する取り組みを進めます。

また、運輸事業振興助成交付金については、昨年末に公表された令和8年度地方財政対策において、現行と同等の地方財政措置

トラック適正化二法の円滑な施行に向けて

丁寧な周知活動を展開

金子 恭之 国土交通大臣

が講じられることとされました。さらに、軽油引取税の当分の間税率の廃止後も同交付金を継続するため、昨年12月に超党派の議員による「運輸事業の振興の助成に関する法律の一部を改正する法律案」が提出されました。国土交通省としても、同交付金制度の維持に向けて適切に対応してまいります。

結びに、全日本トラック協会会員の皆様、そして本日ここに列席の皆様方のさらなるご発展とご健勝をお祈り申し上げます。新年のご挨拶といたします。

交付金維持に向けて

昨年11月5日の「ガソリン税及び軽油引取税の暫定税率の廃止について」(与野党6党合意)において、運輸事業振興助成交付金の取扱いに適切に対応することが明記される。これを受け、同年12月15日に「運輸事業の振興の助成に関する法律の一部を改正する法律案」が国会に提出され、継続審議となる。今般の衆議院解散により一旦は廃案となり、選挙後の国会に再度提出されるが、年度内の成立を目指して全力を尽くすことを6党の代表者が力強く宣言した(右掲載)。

与野党6党 代表者あいさつ(要旨)

自由民主党 鈴木俊一 幹事長

トラック運送業界に、坂本克己最高顧問、また、運輸事業振興助成法の改正について、ラック適正化二法の成立という大きな成果です。今年は、同法を成立といたしまして、法的に施行することができると考えております。

立憲民主党 辻元清美 参議院国土交通委員長

「トラック適正化二法」に關しては、特に適正運賃の設定について、何よりも重要なのは、運輸事業振興として、速やかに可決できよう頑張っております。

日本維新の会 猪口幸子 党幹事

この日本列島を体にする。運輸事業振興助成金に乏しくなってしまうことは、トラックドライバーの処遇をしっかりと守ってまいります。

国民民主党 玉木雄一郎 代表

ガソリンと軽油の暫定税率廃止はこれまでできなかったと言われていることを、我が党としても明言したいと考えております。

公明党 西田実仁 幹事長

運輸事業振興助成金の維持のために、現場で働いているドライバーの皆さんに、環境を良くしていただくことを考えています。

日本共産党 大門実紀史 参議院国土交通委員

常日頃から、坂本最高顧問から指導を頂いて、皆様の要望は党を超えて実現させたいと考えています。

6党合意の各党代表者及び運輸事業交付金法改正案の取りまとめ者(当時)



梅村 聡
日本維新の会 税制調査会長



重徳 和彦
立憲民主党 税制調査会長



小野寺 五典
自由民主党 税制調査会長



辰巳 孝太郎
日本共産党 衆議院国会対策副委員長



赤羽 一嘉
公明党 税制調査会長



浜口 誠
国民民主党 政務調査会長



宮内 秀樹
衆議院議員(自由民主党)



橋 慶一郎
衆議院議員(自由民主党)



後藤 茂之
衆議院議員(自由民主党)



福島 伸享
衆議院議員(有志の会)



たがや 亮
衆議院議員(れいわ新選組)



古川 元久
衆議院議員(国民民主党)

金子国交大臣に自動車関係3団体トップが年頭あいさつ



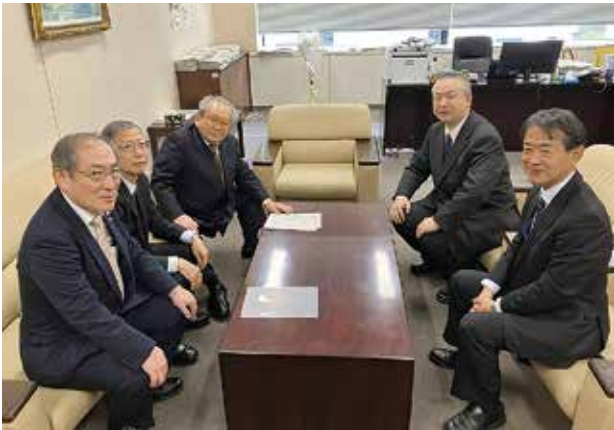
国交省 寺田吉道国土交通審議官(中央)



国交省 水嶋智事務次官(中央)



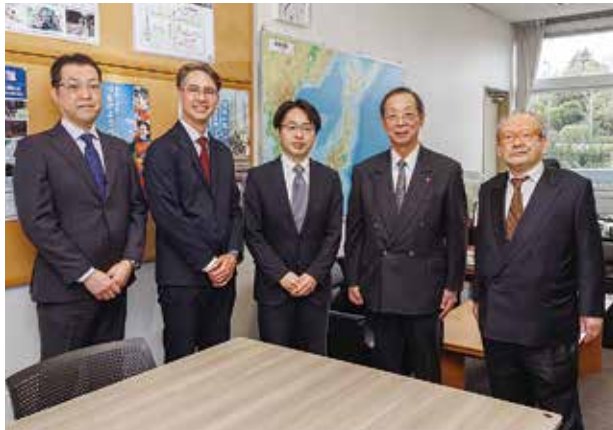
金子恭之国交大臣(中央)



総務省 出口和宏自治財政局長(右から2人目)



警察庁 早川智之交通局長(中央)



国土交通省 岩田敏夫道路局長(中央)



国土交通省 石原大物流・自動車局長(左から3人目)と岡野まさ子大臣官房総括審議官兼物流統括調整官(右)

全日本トラック協会の寺岡洋一会長、坂本克己最高顧問は1月7日、金子恭之国土交通大臣を訪問し、令和8年におけるトラック運送業界の課題解決に向けた支援などを要請した。

当日は、金子国交大臣のほか、国交省水嶋智事務次官、寺田吉道国土交通審議官、石原大物流・自動車局長、岡野まさ子大臣官房総括審議官兼物流統括調整官、岩田敏夫道路局長、警察庁の早川智之交通局長、総務省の出口和宏自治財政局長を訪問した。

なお、これらの訪問については、全国ハイヤー・タクシー連合会の川鍋一朗会長および日本バス協会の金井孝季理事も同席した。

「適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂

事業法改正等を踏まえ

全日本トラック協会は

1月7日、「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂した。

同計画は、個々の事業者における適正取引推進のための取り組みを二

ニュース・ターミナル(官公庁ニュース等)

「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂

取適法・振興法の施行等を踏まえて

国土交通省ではこのほど、「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂した。

今回の改訂は、令和7年4月の改正貨物自動車運送事業法の施行ならびに8年1月1日に施行された「中小受託取引適正化法(略称…取適法)および「受託中小企業振興法(略称…振興法)」の内容を反映したもので、また、今回の改訂に伴い、ガイドラインが「トラック運送業における適正取引推進ガイドライン」と改められた。

同ガイドラインは、国土交通省ホームページ(「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」)からダウンロード可能。

国土交通省は1月9日、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置の基準を強化し、貨物自動車(車両総重量3.5t以下のオートマチック車に限る)にも義務付けを拡大する

「適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂

事業法改正等を踏まえ

全日本トラック協会は1月7日、「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂した。

同計画は、個々の事業者における適正取引推進のための取り組みを二

「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂

取適法・振興法の施行等を踏まえて

国土交通省ではこのほど、「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂した。

今回の改訂は、令和7年4月の改正貨物自動車運送事業法の施行ならびに8年1月1日に施行された「中小受託取引適正化法(略称…取適法)および「受託中小企業振興法(略称…振興法)」の内容を反映したもので、また、今回の改訂に伴い、ガイドラインが「トラック運送業における適正取引推進ガイドライン」と改められた。

同ガイドラインは、国土交通省ホームページ(「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」)からダウンロード可能。

国土交通省は1月9日、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置の基準を強化し、貨物自動車(車両総重量3.5t以下のオートマチック車に限る)にも義務付けを拡大する

表 「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の性能要件の強化および義務付け対象車種の拡大		
	改正後	改正前
①義務付け対象車種の拡大	乗用車※1、貨物自動車※2	乗用車※1
②検知対象の障害物の追加	車両・壁・歩行者	車両・壁
③急加速を抑制するための要件追加	停止状態・クリープ走行状態からの急加速抑制	停止状態からの急加速抑制

※1 乗車定員10人未満のオートマチック車に限る。
※2 車両総重量3.5t以下のオートマチック車に限る。

を全8回制作予定であり、1月9日に第5回「トラックドライバーのための医療機関のから方と服薬(基礎編)」を公開した。

同計画は、全トラック協会ホームページ(「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」)からダウンロード可能。

今回の改訂は、令和7年4月の改正貨物自動車運送事業法の施行ならびに8年1月1日に施行された「中小受託取引適正化法(略称…取適法)および「受託中小企業振興法(略称…振興法)」の内容を反映したもので、また、今回の改訂に伴い、ガイドラインが「トラック運送業における適正取引推進ガイドライン」と改められた。

同計画は、個々の事業者における適正取引推進のための取り組みを二

「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂

取適法・振興法の施行等を踏まえて

国土交通省ではこのほど、「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂した。

今回の改訂は、令和7年4月の改正貨物自動車運送事業法の施行ならびに8年1月1日に施行された「中小受託取引適正化法(略称…取適法)および「受託中小企業振興法(略称…振興法)」の内容を反映したもので、また、今回の改訂に伴い、ガイドラインが「トラック運送業における適正取引推進ガイドライン」と改められた。

同ガイドラインは、国土交通省ホームページ(「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」)からダウンロード可能。

国土交通省は1月9日、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置の基準を強化し、貨物自動車(車両総重量3.5t以下のオートマチック車に限る)にも義務付けを拡大する

表 「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の性能要件の強化および義務付け対象車種の拡大		
	改正後	改正前
①義務付け対象車種の拡大	乗用車※1、貨物自動車※2	乗用車※1
②検知対象の障害物の追加	車両・壁・歩行者	車両・壁
③急加速を抑制するための要件追加	停止状態・クリープ走行状態からの急加速抑制	停止状態からの急加速抑制

※1 乗車定員10人未満のオートマチック車に限る。
※2 車両総重量3.5t以下のオートマチック車に限る。

「適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂

事業法改正等を踏まえ

全日本トラック協会は1月7日、「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂した。

同計画は、個々の事業者における適正取引推進のための取り組みを二

「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂

取適法・振興法の施行等を踏まえて

国土交通省ではこのほど、「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂した。

今回の改訂は、令和7年4月の改正貨物自動車運送事業法の施行ならびに8年1月1日に施行された「中小受託取引適正化法(略称…取適法)および「受託中小企業振興法(略称…振興法)」の内容を反映したもので、また、今回の改訂に伴い、ガイドラインが「トラック運送業における適正取引推進ガイドライン」と改められた。

同ガイドラインは、国土交通省ホームページ(「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」)からダウンロード可能。

国土交通省は1月9日、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置の基準を強化し、貨物自動車(車両総重量3.5t以下のオートマチック車に限る)にも義務付けを拡大する

表 「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の性能要件の強化および義務付け対象車種の拡大		
	改正後	改正前
①義務付け対象車種の拡大	乗用車※1、貨物自動車※2	乗用車※1
②検知対象の障害物の追加	車両・壁・歩行者	車両・壁
③急加速を抑制するための要件追加	停止状態・クリープ走行状態からの急加速抑制	停止状態からの急加速抑制

※1 乗車定員10人未満のオートマチック車に限る。
※2 車両総重量3.5t以下のオートマチック車に限る。

「適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂

事業法改正等を踏まえ

全日本トラック協会は1月7日、「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂した。

同計画は、個々の事業者における適正取引推進のための取り組みを二

「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂

取適法・振興法の施行等を踏まえて

国土交通省ではこのほど、「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂した。

今回の改訂は、令和7年4月の改正貨物自動車運送事業法の施行ならびに8年1月1日に施行された「中小受託取引適正化法(略称…取適法)および「受託中小企業振興法(略称…振興法)」の内容を反映したもので、また、今回の改訂に伴い、ガイドラインが「トラック運送業における適正取引推進ガイドライン」と改められた。

同ガイドラインは、国土交通省ホームページ(「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」)からダウンロード可能。

国土交通省は1月9日、「ペダル踏み間違い時加速抑制装置の基準を強化し、貨物自動車(車両総重量3.5t以下のオートマチック車に限る)にも義務付けを拡大する

表 「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の性能要件の強化および義務付け対象車種の拡大		
	改正後	改正前
①義務付け対象車種の拡大	乗用車※1、貨物自動車※2	乗用車※1
②検知対象の障害物の追加	車両・壁・歩行者	車両・壁
③急加速を抑制するための要件追加	停止状態・クリープ走行状態からの急加速抑制	停止状態からの急加速抑制

※1 乗車定員10人未満のオートマチック車に限る。
※2 車両総重量3.5t以下のオートマチック車に限る。

「適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂

事業法改正等を踏まえ

全日本トラック協会は1月7日、「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を一部改訂した。

同計画は、個々の事業者における適正取引推進のための取り組みを二

「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂

取適法・振興法の施行等を踏まえて

国土交通省ではこのほど、「トラック運送業における適正取引推進、荷主適正取引推進ガイドライン」を改訂した。

今回の改訂は、令和7年4月の改正貨物自動車運送事業法の施行ならびに8年1月1日に施行された「中小受託取引適正化法(略称…取適法)および「受託中小企業振興法(略称…振興法)」の内容を反映したもので、また、今回の改訂に伴い、ガイドラインが「トラック運送業における適正取引推進ガイドライン」と改められた。

8年
1月から

「下請法」は
「取適法」へ

トラック運送事業に係る
取適法の概要と改正ポイント

「協議に応じない一方的な代金決定」は禁止！

下請代金支払遅延等防止法（下請法）が改正され、「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」（中小・物流Gメン）（関連5面）に通報する受託取引適正化法・取適法として令和8年1月1日に施行されました。

ここでは、トラック運送事業に係る取適法の概要と改正ポイント、取適法に係る違反行為情報例などについて紹介します。



国土交通省ではトラック運送事業者に対して、トラック運送事業に係る取適法の違反情報については、「トラック・物流Gメン」（関連5面）に通報するよう呼びかけています。

なお、取適法の詳細については、公正取引委員会「取適法ガイドブック（二次元コード①）」を参照してください。

1 取適法の概要

委託事業者の禁止事項に「協議に応じない一方的な代金決定」を追加

①取適法の適用対象（下請法における保管およびラック運送事業に係るもの）

②取適法の適用対象は、倉庫における保管およびラック運送事業に係るもの、役務提供委託（同）では、従業員数300人の区分が設けられ、規制および保護の対象が拡充された。

取適法では、適用対象となる事業者の基準に、従来の資本金額等による基準に加え、新たに従業員数による基準が追加された。製造委託、修理委託、特定運送委託、情報成果物作成委託（プログラム作成、運送、物品の）（図2）。なお、4つの義務と11の禁止事項

取適法では、適用対象となる事業者の基準に、従来の資本金額等による基準に加え、新たに従業員数による基準が追加された。製造委託、修理委託、特定運送委託、情報成果物作成委託（プログラム作成、運送、物品の）（図2）。なお、4つの義務と11の禁止事項

図1 適用対象（取引の内容＋資本金基準又は従業員基準）

取引の内容	役務提供委託（運送）、特定運送委託	
	資本金3億円超	資本金3億円以下（個人含む）
資本金基準 又は 従業員基準	委託事業者 資本金1千万円超 3億円以下 常時使用する従業員300人超	中小受託事業者 資本金1千万円以下（個人含む） 常時使用する従業員300人以下（個人含む）

図2 委託事業者の4つの義務と11の禁止事項

4つの義務		11の禁止事項	
01 発注内容の明示義務	01 受領拒否	05 買いたたき	09 不当な経済上の利益提供要請
02 書類の作成・保存義務	02 支払遅延（手形払の禁止）	06 購入・利用強制	10 不当な給付内容の変更・やり直し
03 支払期日を定める義務	03 減額	07 報復措置	11 協議に応じない一方的な代金決定
04 遅延利息の支払義務	04 返品	08 有償支給原材料等の早期決済	

2 改正のポイント

「トラック・物流Gメン」が報復措置の禁止に係る情報提供先に追加

①対象取引に「特定運送委託」を追加

これまで、発荷主から元請運送事業者への委託

は、下請法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応であった。しかし、立場の弱い物流事業者が

象となる新たな類型として追加し、機動的に対応できるようにした図4。

②報復措置の禁止に係る情報提供先の追加

中小受託事業者が違反事実を情報提供しやすくなる環境を確保するために、執行機関（公正取引委員会または中小企業庁）に申し出たことを理由に不



図4



図5

3 取適法に係る違反行為情報は「トラック・物流Gメン」へ

「トラック・物流Gメン」は、長時間の待ちなど、トラック運送事業者が法令遵守できなくなるおそれのある行為（違反原因行為）を行って、取引の継続を断るなどの措置を講ずる事業者に対し、貨物自動

令和8年1月1日から、取適法の指導等について、「トラック・物流Gメン」も担うこととなった。取適法に係る違反行為情報の通報例は、図6の通りである。

国土交通省では、取適法に係る違反行為情報について、国土交通省ホームページ「荷主等の違反原因行為の通報窓口（二次元コード②）」に通報するよう呼びかけている。寄せられた情報は、国土交通省（トラック・物流Gメン）により、荷主等の委託事業者への是正指導等に活用される。

図3 委託事業者の義務と禁止事項（一部解説）

■義務

②書類の作成・保存義務

委託事業者は、中小受託事業者に対し製造委託等をした場合は、「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」第7条の書類等の作成及び保存に関する規則（記録規則）で定めるところにより、具体的な記録事項について明確に記載し、または記録した書類または電磁的記録を作成し、これを2年間保存しなければならない。

▼この規定が設けられたねらい

委託事業者が、受託取引の内容について記載した書類または記録した電磁的記録を作成し保存することによって、受託取引に係るトラブルを未然に防止するとともに、行政機関の検査の迅速さ、正確さを確保するためである。

■禁止事項

⑤買いたたき

委託事業者は、発注に際して代金の額を決定する際に、発注した内容と同種または類似の内容の給付に対し通常支払われる対価に比べて著しく低い額を不当に定めると本法違反となる。

▼この規定が設けられたねらい

委託事業者が中小受託事業者と代金の額を決定する際に、その地位を利用して、通常支払われる対価に比べて著しく低い額を中小受託事業者に押し付けることは、中小受託事業者の利益を損ない、経営を圧迫することになるので、これを防止するためである。

⑨不当な経済上の利益提供要請

委託事業者は、中小受託事業者に対して、自己のために金銭、役務、その他の経済上の利益を提供させることにより、中小受託事業者の利益を不当に害すると本法違反となる。

▼この規定が設けられたねらい

中小受託事業者が委託事業者のために協賛金、従業員の派遣等の経済上の利益を提供させられることにより、中小受託事業者の利益が不当に害されることを防止するためである。

⑪協議に応じない一方的な代金決定

委託事業者は、中小受託事業者の給付に関する費用の変動その他の事情が生じた場合において、中小受託事業者が代金の額に関する協議を求めたにもかかわらず、当該協議に応じず、または当該協議において中小受託事業者の求めた事項について必要な説明もしくは情報提供をせず、一方的に製造委託等代金の額を決定することにより、中小受託事業者の利益を不当に害すると本法違反となる。

▼この規定が設けられたねらい

委託事業者が中小受託事業者との交渉力との差に乗り、代金の額に関する協議に応じず、または対等な協議のために前提となる説明や情報提供を行わず、委託事業者が決定した額を押し付けることは、中小受託事業者の自由かつ自主的な判断が阻害されることになり、それにより中小受託事業者の利益が損なわれるので、これを防止するためである。

※詳細は、公取委・中企庁「中小受託取引適正化法テキスト」（二次元コード③）を参照。



図6 取適法に係る違反行為情報 通報例

- ・包装資材（段ボール）のこすれが発生した際、原因調査を行うことなく、一方的に破損責任を押し付けられ、破損した荷物の買取を要求される。（第4条第2項第3号【不当な経済上の利益提供要請】）
- ・〇年〇月〇日に（荷主企業名）へ価格交渉を行ったが、「不満があるならやめてもらって構わない」と応じてもらえず、以来、取引停止を恐れ申し入れることができていない。（第5条第2項第4号【協議に応じない一方的な代金決定】）
- ・配送センターへの荷下ろしの際、フォークリフト作業をドライバーが実施するように求められるが、この作業に対価は支払われておらず、保険の制約なども不安。（第4条第2項第3号【不当な経済上の利益提供要請】）

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

省「大型車の休息場所確保」に関する調査を実施

国土交通省では現在、「トラックドライバーの働き方改革に向けた大型車の休息場所確保等調査」を実施している。

国土交通省では現在、「トラックドライバーの働き方改革に向けた大型車の休息場所確保等調査」を実施している。

国土交通省では、取適法に係る違反行為情報について、国土交通省ホームページ「荷主等の違反原因行為の通報窓口（二次元コード②）」に通報するよう呼びかけている。寄せられた情報は、国土交通省（トラック・物流Gメン）により、荷主等の委託事業者への是正指導等に活用される。

自動車運搬者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件（改善基準告示）が施行され、これまで以上に運行管理、運転者の労務管理を厳格に行うことが求められており、デジタコを活用が有効になる。

国土交通省では、「物流革新に向けた政策パッケージ（6年6月2日、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）」に基づき、「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」を設置し、同検討会で「9（2022）年度まで、毎年トラック運送事業者およびデジタコメーカーに對して、フォローアップ調査を実施した上で、義務化の要否等を検討する」方針を示しており、今回の調査はそのためのもの。

実態調査はWebアンケートを用いて実施し、各事業者の①最大積載量（2ト未満、4ト未満、4ト以上）ごとの保有車両数、②①のうちデジタコを装着する車両数を確認する。回答は、1台のパソコンから二度に制限。なお、回答に要する時間は、約10分程度。

国土交通省は1月21日、社会資本整備審議会道路分科会第71回「国土幹線道路部会」（部会長：朝倉康夫東京工業大学名誉教授・神戸大学名誉教授）を開催した。同部会では、本州・九州連携に係る道路交通の現状と課題について、事務局から報告した。

山口県下関市と福岡県北九州市を結ぶ予定の下関北九州道路（延長約8.7キロ）の都市計画が令和7年12月23日に決定され、整備された場合、本

過労死等防止調査研究センター

「令和7年度 研究成果発表シンポジウム」を開催します

労働安全衛生総合研究所 過労死等防止調査研究センターでは、過労死等に関する実態の把握や、その発生メカニズムの解明および効果的な防止対策に関する調査研究を行っています。

これまで取り組んできた調査研究の結果を振り返るとともに、過労死等の防止対策について議論する「令和7年度 研究成果発表シンポジウム」を開催します。

・開催日時 令和8年3月4日(水) 13:30～17:00

・会場 AP 新橋4階ルームD+E（東京都港区新橋1-12-9 新橋プレイス4階）およびオンライン（Teams ウェビナー）により開催

・定員 現地参加：先着50人

※プログラムおよび申込方法等は、同センターホームページ（二次元コード）を参照。

アンケートの二次元コード

時間はいくつ程度。問い合わせは、国土交通省委託事業事務局（榎野村総合研究所）・メールアドレス：mail@nitchin.jp。

■下関北九州道路整備を見据えて小委員会で議論スタート

国土幹線道路部会

国土交通省は1月21日、社会資本整備審議会道路分科会第71回「国土幹線道路部会」（部会長：朝倉康夫東京工業大学名誉教授・神戸大学名誉教授）を開催した。同部会では、本州・九州連携に係る道路交通の現状と課題について、事務局から報告した。

山口県下関市と福岡県北九州市を結ぶ予定の下関北九州道路（延長約8.7キロ）の都市計画が令和7年12月23日に決定され、整備された場合、本

国土交通省は1月21日、社会資本整備審議会道路分科会第71回「国土幹線道路部会」（部会長：朝倉康夫東京工業大学名誉教授・神戸大学名誉教授）を開催した。同部会では、本州・九州連携に係る道路交通の現状と課題について、事務局から報告した。

山口県下関市と福岡県北九州市を結ぶ予定の下関北九州道路（延長約8.7キロ）の都市計画が令和7年12月23日に決定され、整備された場合、本

なお、この形は経済産業省ホームページ（二次元コード）からダウンロード可能。

適正運賃収受・労働環境改善の実現を目指して

令和7年10・11月「集中監視月間」に是正指導371件実施

不適切な商慣行に切り込み 違反原因行為根絶に取り組む「トラック・物流Gメン」

図1 違反原因行為に係る実態調査の結果

◆ R7年8～9月にかけて、全トラック運送事業者を対象にした調査結果は以下のとおり。

○ 調査対象事業者数：約6万社

○ 回答数：21,048件 (R6：24,159件) ※同一事業者からの複数回答を含む。
うち、違反原因行為があったと回答した件数：2,007件 (R6：3,308件)

○ 昨年度調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少傾向ではあるが、依然として、食品・食料品の占める割合は多い。

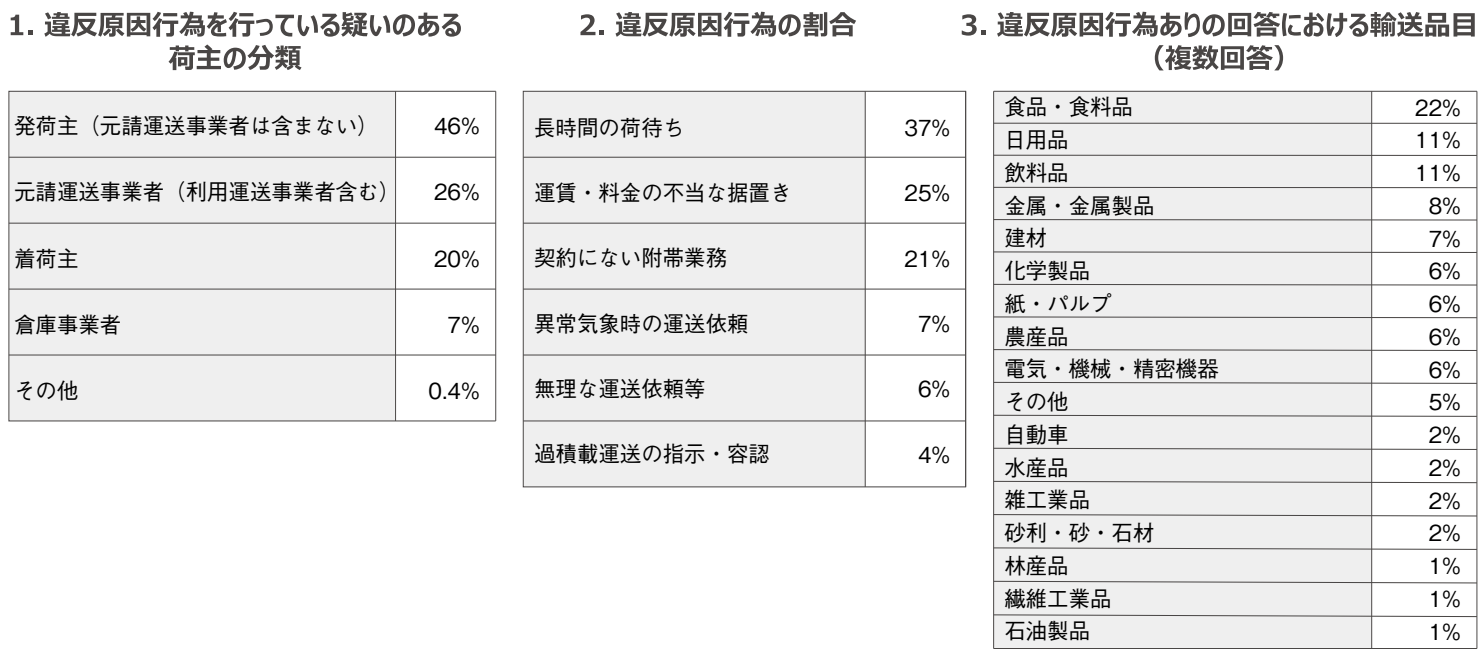
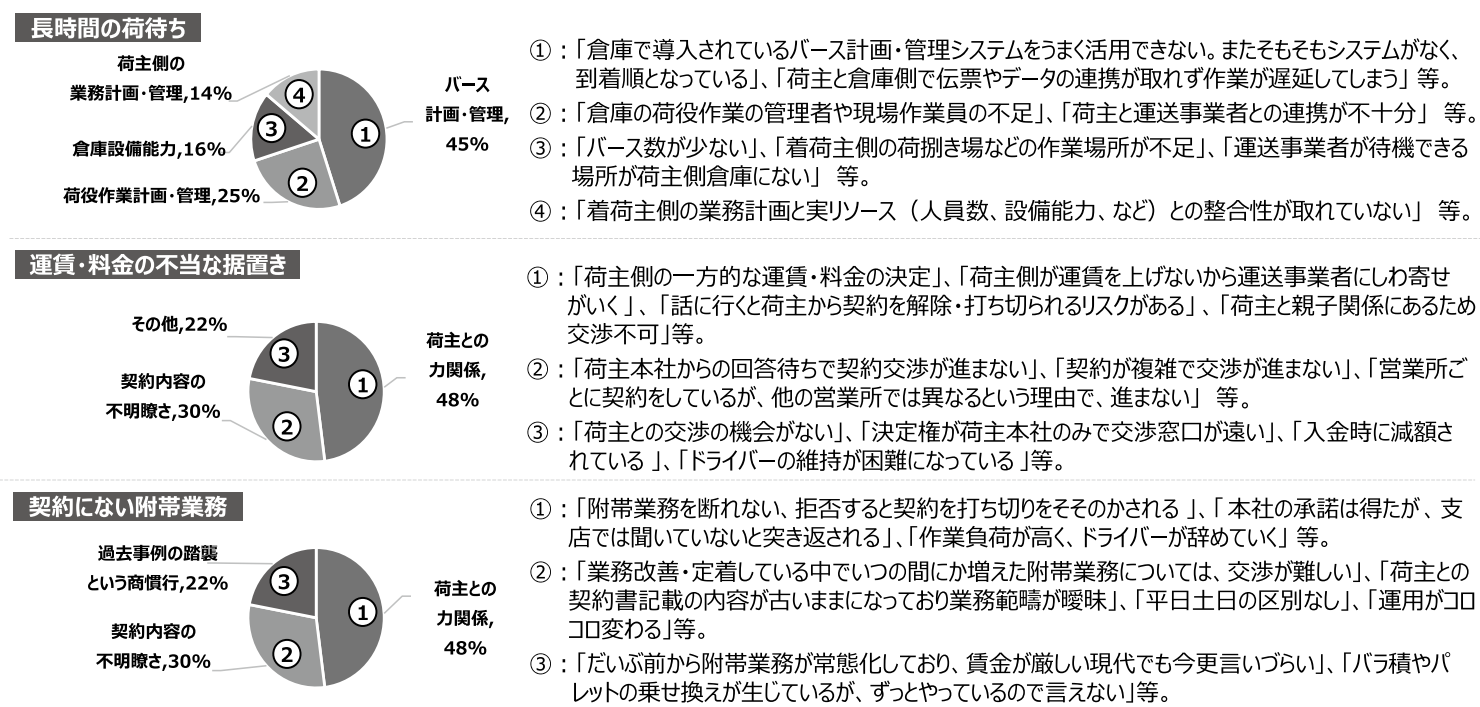


図4 違反原因行為上位3位におけるトラック運送事業者が考える原因の内訳と声



国交省では、荷主・元請事業者等による違反原因行為を受けているトラック運送事業者に対して、国交省ホームページ「荷主等の違反原因行為の通報」を定期的に開催することとしており、より一層の執行連携に取り組む違反原因行為を行っている荷主等に関する情報提供を！

なお、国交省、公取委および中小企業庁は、物流業界の取引適正化を阻害する行為に対して、貨物自動車運送事業法・取適法に基づく執行のシームレスな連携が図られるように、3省庁で執行情報共有を行う「連絡会議」を定期的に開催することとしており、より一層の執行連携に取り組む違反原因行為を行っている荷主等に関する情報提供を！

国交省では、荷主・元請事業者等による違反原因行為を受けているトラック運送事業者に対して、国交省ホームページ「荷主等の違反原因行為の通報」を定期的に開催することとしており、より一層の執行連携に取り組む違反原因行為を行っている荷主等に関する情報提供を！

「情報収集」・「周知啓発活動」強化で荷主等の意識改革促す

国交省では、令和7年10月・11月に「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行っている「集中監視月間」と位置付けられている疑いのある荷主等に対して、適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者等に対する監視を強化。同期間中、「働きかけ」等的是正指導を371件実施した。このうち、紹介する。

トラック・物流Gメンに対する監視を強化する。同期間中、「働きかけ」等的是正指導を371件実施した。このうち、紹介する。

集中監視月間における荷主・元請事業者等による主な違反原因行為は、図3の通り。

また、同調査を基に追加でトラック運送事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為上位3位（長時間の荷待ち、運賃・料金の不当な据置き、契約にない附帯業務）におけるトラック運送事業者が考える主な原因の内訳と声は、図4の通り。

なお、同調査では、トラック・物流Gメンによる是正指導の強化や、「荷主パトロール」等の啓発活動の効果、また、改正

図2 是正指導の実施件数（集中監視月間）

・勧告：1件（荷主1）

・要請：7件（荷主6、元請1）

・働きかけ：363件（荷主249、元請78、その他36）

→計371件の法的措置を実施

図3 主な違反原因行為（同）

・長時間の荷待ち（39%）

・契約にない附帯業務（29%）

・運賃・料金の不当な据置き（15%）

・無理な運送依頼（6%）

・異常気象時の運送依頼（6%）

・過積載運送の指示・容認（5%）

②情報収集の活動

都道府県トラック協会のGメン調査員が、全国50件の違反原因行為に該当すると思われる情報をもとに、トラック運送事業者等に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律（取適法）が施行されることを踏まえ（関連4面）、地方運輸局と公取委地方事務所等が初めて全国規模で連携し、「合同荷主パトロール」を実施したほか、全国の高速道路のSA・PAにおいて「改正物流法や取適法の周知啓発活動」を34回実施した。

また、7年10月28日・29日の2日間において、全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公取委やGメン調査員と合同で「大規模荷主パトロール」を実施し、120社の荷主等へ周知・啓発活動を行った。

また、7年10月28日・29日の2日間において、全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公取委やGメン調査員と合同で「大規模荷主パトロール」を実施し、120社の荷主等へ周知・啓発活動を行った。

③周知啓発活動の実施

荷主・元請事業者等に

対し、長時間荷待ちの解

消等に荷主が配慮することの重要性について理解を得るための周知啓発等の「荷主パトロール」を、Gメン調査員等の関係機関と連携し、全国で1473件（荷主等への訪問件数）実施した。

また、高速道路のサービスエリア（SA・パーキングエリア（PA））等における「トラックドライバーに対する働きかけ」を全国で46回実施した。

(2)公正取引委員会の連携

今年1月に「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律（取適法）が施行されることを踏まえ（関連4面）、地方運輸局と公取委地方事務所等が初めて全国規模で連携し、「合同荷主パトロール」を実施したほか、全国の高速道路のSA・PAにおいて「改正物流法や取適法の周知啓発活動」を34回実施した。

また、7年10月28日・29日の2日間において、全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公取委やGメン調査員と合同で「大規模荷主パトロール」を実施し、120社の荷主等へ周知・啓発活動を行った。

安全運行のオアシス

トラックステーション

全国23か所のトラックステーション（TS）は

トラックドライバーの安全運行を支える、

長距離運行に欠かせない

休憩施設です。

各施設の運営時間・概要・周辺地図は

全日本トラック協会 のHPに掲載

QRコード

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

QRコード

	名称	所在地	電話番号	駐車台数
1	札幌	北海道札幌市厚別区厚別東5条1-1-2	011-897-9101	39
2	苫小牧	北海道苫小牧市ウトナイ北11-11-33	0144-55-7491	63
3	仙台	宮城県仙台市宮城野区苫小牧4-1-15	022-232-9336	39
4	白河の関	福島県白河郡泉崎村大字泉崎字夏計15-1	0248-21-7167	45
5	茨城	茨城県小美玉市西郷地区新田1390	0299-48-3455	30
6	矢板	栃木県矢板市乙畑440-2	0287-48-1919	46
7	大宮	埼玉県さいたま市西区三橋6-699-1	048-623-6815	41
8	東神	神奈川県大和市上草柳588	046-261-1100	97
9	新潟	新潟県新潟市西区山田196-1	025-233-6961	52
10	金沢	石川県金沢市千木町ル21-1	076-257-2755	56
11	浜松	静岡県浜松市中央区流通元町2-3	053-421-5311	116
12	名古屋	愛知県名古屋市港区藤原3-601	052-303-2188	97
13	亀山	三重県亀山市小野町桜口586-4	0595-82-3935	82
14	彦根	滋賀県彦根市鳥居本町字むさ満2337-1	0749-26-0156	45
15	大阪	大阪府寝屋川市木元元町20-1	072-832-2362	80
16	奈良・針	奈良県奈良市針町487-1	0743-82-0622	60
17	岡山	岡山県岡山市中区倉富285-19	086-277-4055	37
18	尾道	広島県尾道市高須町字オケ久保21193-3	0848-46-1882	37
19	三次	広島県三次市西酒屋町船所1468	0824-63-0025	30
20	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港1-3	093-581-5031	70
21	鳥栖	佐賀県鳥栖市永吉町617-1	0942-83-7035	48
22	諫早	長崎県諫早市貝津町1051-12	0957-26-8228	45
23	大分	大分県大分市大字上戸次字宇土04045-2	097-597-6233	43

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

令和8年新春特集

運賃・料金交渉促進特集

ドライバーの労働条件改善実現を目指して

トラック運送事業者における運賃・料金交渉への取り組み

全ト協「運賃交渉支援事業」を活用

診断士と二人三脚で荷主との交渉力を高める

第2回 小辻運送株式会社(埼玉県熊谷市)

車両当たりの利益率を向上させ

ドライバーの賃金アップを実現



貴代表取締役
小辻 貴太

小辻運送(小辻貴太代表取締役)は、自動車部品や印刷物、食料品、雑貨などを関東一円に輸送するトラック運送事業者である。

今から15年ほど前、同社は50台ほどの車両を保有していた。当時は車両1台当たりの利益率は高くはなかったものの、全体ではそれなりに利益を確保できていたこともあり、荷主との運賃交渉に積極的に行っていた。しかし、令和2年以降新型コロナウイルス感染症が拡大し、同社の売上高の4割ほどを占めていた自動車部品の輸送先である自動車工場が操業停止に追い込まれ



同社では、自動車部品や印刷物、食料品、雑貨などの輸送を手がけている

る。その結果、荷主の多くは運賃・料金引上げに応じてくれるものの、上げ幅は最大でも3%ほどに留まっていた。そうした中で小辻社長は、全ト協が会員事業者向けに実施している「経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業」(詳細別掲)を全ト協ホームページで知った。小辻社長は、主要取引先との交渉に際し、担当診断士に同席してもらった。今後は運賃交渉の活用を通じて、運賃交渉の活用を高めたいと考えている。



小辻社長は、運賃交渉支援事業の活用を通じ、成功に繋がる運賃交渉の進め方を習得した

経営診断のプロが説得力ある交渉資料作成を支援 成功に繋がる運賃交渉の進め方を伝授

同事業は、中小トラック運送事業者へのコンサルティング経験の豊富な指定中小企業診断士が、申込事業者の経営状況の分析(ステップ1)・経営改善策の提案(ステップ2)・経営改善支援を実施。その上で、運賃交渉の支援や、交渉資料の作成支援、運賃交渉への同席・説明(ステップ3)・運賃交渉支援(ステップ4)までを行うことで、申込事業者の経営改善に繋げようとするものである。

「経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業」を活用して 適正運賃・料金収受を実現しましょう!

全日本トラック協会では、会員事業者が自社の経営状況を把握し、改善に取り組むとともに、取引先との運賃交渉を支援するために、「経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業」を実施しています。同事業を活用する会員事業者に対しては、費用および指定診断士の交通費の一部を助成します。詳細は、同事業ホームページ(二次元コード)をご覧ください。



【同事業の概要】※ステップ3のみを実施することはできません

- ・ステップ1(経営診断) 指定診断士が財務診断、自己診断、現地調査を実施し、経営状況を安全性、収益性、健全性、成長性および生産性等の様々な観点から分析。その結果を「経営診断報告書」にまとめます。
- ・ステップ2(経営改善支援) ステップ1の結果を踏まえ、質疑応答をしながら経営改善策を検討し、助言を行います。また、経営幹部や従業員への説明を行い、全社体制での取り組みを支援します。
- ・ステップ3(運賃交渉支援) ステップ1・2の結果を踏まえ、経営実態に即した原価計算の実施・運賃設定を支援します。また、取引先との交渉のための資料作成を補助し、交渉に同席して資料説明等を行います。 ※運賃の決定、交渉時の意思決定・意思表示は事業者の判断で行っていただきます。 ※交渉の成功等、成果を保証するものではありません。

令和7年度の同事業実施期間は、8年2月28日までです。また、8年度事業の詳細については、決まり次第本紙および全ト協ホームページに掲載します。

企業プロフィール

社名	小辻運送(株)
本社所在地	埼玉県熊谷市広瀬545-9
代表取締役	小辻 貴太
創業者	昭和28年4月
設立	昭和45年2月12日
資本金	2,000万円
従業員数	22人(うちドライバー16人)
車両数	19台

「同事業の活用を通じて、運賃交渉成功に向けた最大の武器ともいえる貴重な交渉資料を担当診断士とともに作成することができました。交渉資料で活用している様々なデータは、今後自分たちが毎年刷新していく必要がありそうですが、担当診断士に作成していただいたフォーマットを活用できるため、自分たちで二から作らなければならないという負担感が大幅に軽減されたのではないかと感じています。」(同)

「資料と併せ、自社の経営努力や荷主が求める輸送品質向上に向けた取り組みなど、荷主が納得できる説明ができなければならぬ」と、小辻社長は、運賃交渉の活用を通じて、運賃交渉の活用を高めたいと考えています。

「併せて、埼玉県における最低賃金の推移やトラックドライバーの有効求人倍率、ドライバー数の推移などの公表資料を交渉資料に添付した上で、「ドライバー不足はトラック運送業界全体でも大きな問題となっており、自社でもドライバーの流出を防ぐために、待遇改善を進めていかなければならぬ」と、荷主に対して持続可能な物流の実現に向けた協力を強く求めている。

「これまで当社では、車としての運賃と原価(変動費・燃料費・車両修理費、タイヤ費、消耗品費)・固定費(人件費・車両固定費、その他間接費)を明記した上で、車両別の損益情報を示し、現行運賃では輸送を維持するに足りないことを荷主に示してきました。そして、近5年間で燃料費・人件費・車両費が大幅に上昇しており、当社の収益面で大きな影響を与えている」と、料金改定の根拠について説明。その上で、自社の経営努力を踏まえた改定運賃を示し、荷主に対して運賃引上げの理解を求めた。

併せて、埼玉県における最低賃金の推移やトラックドライバーの有効求人倍率、ドライバー数の推移などの公表資料を交渉資料に添付した上で、「ドライバー不足はトラック運送業界全体でも大きな問題となっており、自社でもドライバーの流出を防ぐために、待遇改善を進めていかなければならぬ」と、荷主に対して持続可能な物流の実現に向けた協力を強く求めている。

「併せて、埼玉県における最低賃金の推移やトラックドライバーの有効求人倍率、ドライバー数の推移などの公表資料を交渉資料に添付した上で、「ドライバー不足はトラック運送業界全体でも大きな問題となっており、自社でもドライバーの流出を防ぐために、待遇改善を進めていかなければならぬ」と、荷主に対して持続可能な物流の実現に向けた協力を強く求めている。」

「併せて、埼玉県における最低賃金の推移やトラックドライバーの有効求人倍率、ドライバー数の推移などの公表資料を交渉資料に添付した上で、「ドライバー不足はトラック運送業界全体でも大きな問題となっており、自社でもドライバーの流出を防ぐために、待遇改善を進めていかなければならぬ」と、荷主に対して持続可能な物流の実現に向けた協力を強く求めている。」

「昭和100年」トラック輸送を振り返る

昭和100年の節目を迎えた...お届けしています。轍に刻まれた、時代を運んだトラックの記憶とともに、トラック輸送の姿を写真で辿る企画を...の風景を振り返ります。

沙留駅の発送ホーム。今日でも仕事始めの4日などに「初荷式」を旗を吊り下げて飾った初荷のトラックが並ぶ。昭和30年代前半らしい「コマである。写真の右側は日産の5トン積み「580型」、左側は愛知機械工業の三輪の「チャイアント」。正月4日、都内の工場や問屋などから東海方面に発送する新年初めての荷を積んで沙留駅に到着し、荷卸しをしたところなのである。江ノ日本橋の商家や大問屋では、商品荷車に山積みし、店印を張って車を飾り、車を引く車力は藍染の香りの強い新調の印半纏と、時の新聞記事によると、東京では木遣りや囃子、楽隊などを繰り出し、商店・会社ごとに数十台から100台

を引く回したという。新年最初の荷を得意先の商店に届け、酒や祝儀も振舞われ、商売繁盛の縁起を担ぎ、町中を盛り上げる正月気分を盛り上げる一種のお祭り「初荷だつた。もちろん大坂でも行われており、いつの頃からか全国に同様の風習が波及したようだ(絵本「江戸風俗往来」ほか各種記録による)。明治になってもこう江ノ時代が始まった商人の初売りの行事で正月2日に行っていた。江ノ日本橋の商家や大問屋では、商品荷車に山積みし、店印を張って車を飾り、車を引く車力は藍染の香りの強い新調の印半纏と、時の新聞記事によると、東京では木遣りや囃子、楽隊などを繰り出し、商店・会社ごとに数十台から100台



沙留駅・発送ホームの初荷トラック 昭和30年代前半



物流博物館ホームページ
※物流博物館では各社の初荷の事例を募集したいとのこと。ぜひ同館まで情報をお寄せ下さい

戦後と戦後の混乱期を経て経済が復興してくると、PRを主目的に製造業や運送業の現場で派手な「初荷」のパレードが復活した。いかにも高度経済成長期らしい風景といえそうだが、もはや商人の行事という「初荷」の姿はなくなっていた。しかしその賑わいもあり長くは続かなかったようだ。「初荷」からは派手さは消え、新年の繁栄と安全を祈る企業の行事に姿を変えていったのである。

ほんのヒトコマ 第153回 前川しんすけ

アプリを開いて
好みの重さの
数字を入力

数字を入力する重さになり
スマホがダンベルに
早変わり

ダンベル・アプリ……!?

国交省

「プロドライバーの健康管理・労務管理の向上、飲酒運転防止による事故防止に関するセミナー」を開催します

国土交通省では、事業用自動車の運転者の健康や過労に起因する事故および飲酒運転を防止するため、運送事業者等を対象とした「プロドライバーの健康管理・労務管理の向上、飲酒運転防止による事故防止に関するセミナー」を2月3日(火)に開催します。

本年度は、健康起因事故や過労運転を防止するための取り組みのほか、未だ発生する飲酒運転の防止策についても、有識者および関係事業者等が紹介します。

・開催日時：令和8年2月3日(火) 13:15～16:30
・開催形式：対面＆オンライン同時開催
対面(会場) TKP 東京駅大手町カンファレンスセンター ホール 22G (東京都千代田区大手町 1-8-1 KDDI 大手町ビル 22 階)
オンライン (Zoom)
・定員：対面(会場) 100 人、オンライン (Zoom) 900 人
・参加費：無料

※プログラムおよび申込方法等は、国交省ホームページ(二次元コード)を参照。

大阪TSで「トラック・物流Gメン制度」周知活動

大阪府トラック協会(重博文会長代行)は、令和7年12月23日、大阪トラックステーション(TS)で、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局、同京都運輸支局と合同で、トラック・物流Gメン及びGメン調査員によるトラック運転者の周知活動を実施した。

この活動は、トラックドライバーに対して「トラック・物流Gメン制度」の周知活動で、37人のトラックドライバーに対して、荷物持ち時間の状況等についてヒアリングを行った。

大阪TS施設入付付近でトラックドライバーにヒアリングを行うトラック・物流GメンとGメン調査員

トラック運送事業者のための

経営のヒント

4月から施行になる「委託次数の制限(2回以内)」を受けた荷主の新たな動きが出てきたようだ。その荷主の動きを追いかけて、精神的に新展開を進めている事業者が、4月からは、「委託次数の制限」と「白トラに係る荷主等への規制」が施行になる。併せて、特定荷主には物流統括責任者(CLO)の選任・届出が義務化される。それらに対する荷主の対応のうち、「委託次数の制限」に関連する動きと、それをチャンスとして取引先の開拓を進めている事業者の事例を紹介しよう。

仮に、元請事業者10社と契約している荷主があるとする。元請事業者の中には3次、4次、それ以下の下請事業者で荷物を運んでいるケースもある。だが、「委託次数2回以内が努力義務」になれば、従来の台数を確保できない元請事業者も出てくる可能性がある。それでも必要台数を確保しなければならぬので、

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

第367回 「委託次数制限」は新規開拓の好機

だが、「2024年問題」への対応として5年10月からの「歩合制中心から固定比率を高くする賃金体系に」を従来の手取り額を下回らないようにした。しかし、従来の荷物輸送では運賃が

元請事業者を増やす荷主も、なかなか上がらず、運賃収入をいかに増やすかが大きな課題だった。

そこで、同年11月に初めて新規取引先を15社も開拓した事業者がいる(取材は令和7年12月上旬。関東運輸局管内のこの事業者は保有車両が43台、模範的な大規模な事業者ではない。営業専任者は1人だけ、営業担当者として新規採用したのは5年11月だった。創業して30年、創業以来、この事業者は、特定の荷主と委託次数制限に定めた荷物輸送が売上の80%を占めている。2契約の決め手は輸送品質で、特にISO取得など国際基準への評価が高い。3)チャネルなどの事業者は、ほぼ営業していない。などである。事業法改正をチャンスと

国交省 全事業者対象

「トラック運送事業の適正原価に関する実態調査」にご回答ください！

調査を通じて原価構造の実態等を把握 適正原価設定に活かす

回答は ドライバン等=2月20日(金)まで 特殊車両=2月27日(金)まで

令和7年6月、議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上を図り、持続可能な物流を実現するため、「事業許可の更新制」や「適正原価制度」が導入されることとなりました。

国土交通省では、事業法改正の趣旨を踏まえ、適正原価の設定にあたってトラック運送事業者の原価構造の実態等を把握するため、「トラック運送事業の適正原価に関する実態調査」を実施します。

同調査は、事業法第60条第1項および貨物自動車運送事業報告規則第3条に基づき臨時の報告を求めるものであり、回答の義務がある調査ですので、必ずご回答いただきますようお願い申し上げます。

※調査結果は統計的に処理し、個別事業者の情報を外部に開示することや、運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありません。「適正原価」に関する実態をありのまま回答ください。

●令和8年1月上旬以降、順次調査票が写真で示した封筒で郵送されています。なお、特殊車両を保有する事業者には、調査依頼の封筒が複数送付される場合があります。

・回答方法(次の①②のいずれか選択により回答)
① WEB サイト上での回答
同調査ホームページ(二次元コード①)より、パソコンやタブレットから回答できます(スマートフォンからは回答できません)

② Excel ファイルに入力しメール添付により送信
【ダウンロード先】二次元コード②
【メール提出先】submit@mlit.site

・回答期限
ドライバン等(重機車を含む)：8月20日(金)
特殊車両：8月27日(金)

・問い合わせ先
「よくあるご質問」(二次元コード③)を参照ください。また、「よくあるご質問」で疑問点が解決しなかった場合には、以下の連絡先までお問い合わせください。

○適正原価調査コンタクトセンター
メールアドレス ask@mlit.site
FAX 03-6273-0485
電話 050-3642-4507
(メール、FAX による問い合わせが確実です)
※オペレータ対応時間：月～金曜(祝日を除く)9時～18時

▼電話は大変混みあい、繋がらないことが多いため、電子メール、FAX での問い合わせにご協力をお願いいたします。

【調査の実施主体】
国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課
東京都千代田区霞が関 2-1-3

ニュース・ターミナル(官公庁ニュース等)

省 自動車運送社会の早期実現に向け議論を開始

第1回「自動車運送社会実現本部」を開催

国土交通省は1月22日、第1回「国土交通省自動車運送社会実現本部」(本部長・金子恭之、国土交通大臣)を開催した。同本部は、自動車運送社会の早期実現に向けた取り組みを強力に推進するとともに、自動車運送の普及に伴う社会変容への対応について検討を行うため、第1回「国土交通省自動車運送社会実現本部」(1月22日、国交省)を開催した。

会議では冒頭、金子国交大臣が、「2027年度には自動車運送トラックの社会実装が見込まれている。自動車運送は、労働力不足などといった我が国の社会課題を解決するための強力な切り札であり、一日も早く本格的な自動車運送社会を実現しなければならぬ。当本部の議論を踏まえ、本格的な自動車運送社会の早期実現に向けた取り組みを強力に推進する」と述べた。

また、同本部開催に先立ち、国交省の駐車場に自動車運送トラック等を展示し、金子国交大臣が視察した。

現在、「参加希望登録フォーム」(二次元コード)から応募を受け付けており(応募期限1月31日)、2月3日のうち参加希望登録の多い日に、中国運輸局会議室(広島県広島市)での対面およびWebのハイブリッド形式で開催予定。詳細に関する問い合わせは、中国運輸局自動車交通本部(担当) 082-228-3438 / chugokukamotsu@chugokukamotsu.jp

「中国地方トラック事業におけるジェンダー主流化推進懇談会」を開催

中国運輸局

国土交通省では、社会的・文化的な性差(ジェンダー)の平等実現を目的として、男女で異なる課題やニーズを踏まえ、あらゆる政策や事業などを立案・実行していく「ジェンダー主流化」を推進しており、中国運輸局でも取り組みを進めている。中国運輸局自動車交通本部(担当) 082-228-3438 / chugokukamotsu@chugokukamotsu.jp

現在、「参加希望登録フォーム」(二次元コード)から応募を受け付けており(応募期限1月31日)、2月3日のうち参加希望登録の多い日に、中国運輸局会議室(広島県広島市)での対面およびWebのハイブリッド形式で開催予定。詳細に関する問い合わせは、中国運輸局自動車交通本部(担当) 082-228-3438 / chugokukamotsu@chugokukamotsu.jp

トラック協会女性活躍促進検討部会協力のもと「トラック事業における女性の活躍を実現するための課題」をテーマに、①中国5県(広島・岡山・山口・島根・鳥取)のいずれかに主たる事務所を持つ、②トラック事業の女性関係者(経営者・管理職・ドライバー)を対象とした懇談会を開催する。

国土交通省は1月19日および22日、全日本トラック協会会員事業者に対して、降積雪期における輸送の安全確保の徹底について再周知した。

国土交通省では、輸送の安全確保について、機会あるごとに注意喚起しているが、依然として毎年雪による自動車事故等が発生している。国交省では、全協会員事業者に対して、気象情報や道路情報、降雪状況等を適時に把握し、点検等において運行経路の道路情報や気象情報に基づき、乗務員に適切な指示を行うなどの雪道対策を講ずることにより、輸送の安全確保に万全を期すこと、また大型

車の車両脱輪事故を防止するため、タイヤ脱着作業後の増し締め等を確実に行うことなどを強く呼びかけている。

なお、冬用タイヤ未装着等により事業用自動車送事業者に対する安全確保を行い、輸送の安全を確保するための措置が不十分と判断されれば、行政処分対象となる。

あなたは解ける!! (1月1日号) 答え合わせ

A	B	C	D	E	F
オ	ン	セ	ン	ガ	イ

伊藤物流部長
に訊く!

多角的な求人募集で「応募者の絶えない採用」に成功
女性ドライバーのステップアップをしっかりサポート!



伊藤 博幸
物流部長

20歳から62歳までのドライバーが活躍する当社では、経験者の採用が7〜8割を占めますが、近年は異業種からの未経験者応募も増えています。準中型免許で運転可能な2トン車で運行や、免許取得までの研修の場にもなる倉庫があり、中型・大型免許やフォークリフト運転技能講習の取得補助制度も設けているため、若年者やドライバー未経験者が応募しやすく、育成もしやすい環境であるといえます。

採用に関しては、求人サイトや求人誌、SNSなど様々な媒体を活用して求人募集を行っていますが、最も多いのはハローワークを通じての応募です。また、当社の女性ドライバーがトラックを運転している姿を見て応募してきた女性もあり、女性ドライバーが活躍していることが、さらなる女性の応募者を呼び込んでいると感じます。

初めて女性ドライバーを採用したのは10年前です。身体的負担が少ないことと、ほぼ全員が女性スタッフである病院の厨房では女性ドライバーが歓迎されることから、女性ドライバーには必ず、段ボールやコンテナボックスに入った医療食品を県内の病院の厨房に納品する運行を担当してもらっています。岡さんには配車業務をじっくり覚えてもらい、ゆくゆくは徳島支店長になってほしいと願っています。

名神急送株式会社

【代表取締役 大島 香恵】

本社所在地	徳島県名西郡石井町藍畑字東寛門 636-4
(徳島支店)	徳島県板野郡松茂町長岸字下ノ越 626-1)
資本金	2,000 万円
設立	昭和 38 年 10 月
従業員数	67 人 (ドライバー 50 人、うち女性 1 人)
車両数	60 台

女性の輝く現場から

第46回「運行管理者(次長)・3.5トン車ドライバー」岡 緑さん(名神急送㈱/徳島県)

連載第 46 回目となる今回取り上げるのは、「運行管理者(次長)・3.5トン車ドライバー」のお仕事です。名神急送(株)(徳島県)の岡緑さんが登場します。

プロフィール

高い能力が評価され入社約 1 年でドライバーから次長職に
会社の期待と上司のサポートを受け配車業務に日々全力!

- ・高等学校卒業後、大手トラック運送事業者に入社。軽配送ドライバーとして通算 14 年、町役場で事務職として 2 年勤務した後、令和 6 年 6 月に名神急送㈱へ入社。
- ・名神急送徳島支店で、配車業務・運行管理を行う次長職に就くかわら、週に 1 回のペースで 3.5 トン車による徳島県内での医療食品輸送を担当。
- ・徳島県で生まれ育ち、大手運送事業者勤務時代の同僚と結婚。
- ・休日の楽しみは、夫と一緒においしいものを食べに行くこと。「特にラーメンが大好きで、おすすめは何といっても、濃厚なスープに、豚バラ肉と生卵がのった徳島ラーメンです」(岡さん)。

❖担当業務: 運行管理者・3.5 トン車ドライバー
(週 1 回・医療食品輸送)

❖勤続年数: 1 年 7 か月

❖取得資格: 中型自動車免許・運行管理者、フォークリフト運転技能講習修了

岡 緑さん



岡さんのある1日の仕事の流れ

岡さんは日々、どのようなお仕事に携わっているのでしょうか。お仕事に 1 日密着させていただきました。

9:00

出社。指紋認証による打刻(写真①)後、当日分の運行関連書類を整理する(写真②)。

「当支店には、①幹線、②ミート(肉)、③医療食品、④地場——という 4 つの輸送部門があります。私は 4 部門全ての配車を担当しており、朝はまず全部門の当日分の運行に関する書類の整理から始めます」(岡さん)

10:00

ドライバーの点呼業務(写真③)を行うつと、幹線輸送部門の配車業務を開始。関西方面(兵庫県:5 台)、中国方面(広島県:1 台)の計 6 台分の配車を行う(写真④)。

「幹線輸送の便はルートの細部まで完全に頭に入れないといけない、緻密で難解な作業であるため、午前中はその幹線輸送を担当する 6 台分の配車に費やしています」(同)

14:00

会社からほど近い場所にある自宅に一時帰宅し、昼食休憩をとる。

「お昼の定番メニューはおうどんです。四国でうどんという香川県が有名ですが、徳島県のうどんもおいしいですよ」(同)

15:00

帰社し、午後の仕事を開始。お肉を運ぶ「ミート部門」を担う 6 台のトラックについて、荷主担当者と電話でやり取りをしながら、帰り荷の配送先などを基に配車計画を組む(写真⑤)。ミート部門では、食品メーカーの工場(徳島県)で積み込んだ豚肉を、食肉輸送会社の事業所(兵庫県)で降ろした後、牛・豚・鶏のかたまり肉などを積み込み、四国 4 県の卸し先へ配送している。

「特に注意するのは、高知県まで納品に行くケースです。走行する距離・時間が長くなってしまうため、同じ部門の他のドライバーの拘束時間等との兼ね合いなども考えつつ調整を行っています」(同)

17:00

地場部門(13 台)の配車業務を行った後、医療食品部門(4 台)の翌日分の荷物の受け取り・仕分け・検品作業と、配車計画表・伝票の作成を行う(写真⑥)。

「18 時ごろに医療食品部門の翌日分の荷物の一部が届くので、荷主から届く注文書に基づき、届いたパレットの荷物内容を検品し、4 つのコースごとに仕分け、コース別に自社倉庫のトラックバスにフォークリフトで置いて翌日の輸送に備えます(写真⑦)」(同)

20:00

退勤。

医療食品部門のヘルプで運行に出ることも

次長職着任後も、医療食品部門のドライバーに当日急遽欠員が出た場合、ヘルプのドライバーとして週に 1 回程度、5 時〜14 時の運行に出る(写真⑧)。徳島支店の冷蔵倉庫に大型トラックで届くパレット積み医療食品をフォークリフトで降ろし、60 件ほどの荷物を配送先ごとに検品・仕分けして、県の東西南北 4 ブロック(4 台のトラック)に分けて運ぶ。各ブロック 15 件程度になる配送先は、配車担当者(岡さん)によって日々異なるドライバーが担当するように組まれており、同部門のドライバー 4 人全員が 60 件の配達先のどこへでも配達できる体制が整えられている。1 件の配達にかかる時間は 10〜20 分程度で、病院の厨房まで直接荷物を届け、スタッフの方に手渡しで納品する。

「ドライバー時代に担当した運行で、この部門のことは熟知していますし、トラックに乗ることが大好きなので、当日急な欠員が出た場合も、喜んで運行に出ています。月に 4〜5 回の頻度でドライバーとして運行にも出ることができるといふ今の業務は、自分にとっていい働き方のサイクルになっていると感じています」(同)

岡さんはこんな人!

面接時から仕事への高い意欲が伝わり、大手運送事業者での勤務経験と運行管理者資格をお持ちの岡さんは、きっと当社で活躍してくれると見込んで採用しました。その期待通り、お客様からの評価も非常に高いドライバーで、彼女に入社していただいて本当に良かったです。昨夏、彼女の向上心を高く評価し、配車業務を行う次長に抜擢しました。大変な立場ですが、持ち前の向上心と明るさで、精力的に取り組んでくれています。彼女がこれからさらにステップアップしていくために、しっかりサポートとバックアップを行い、着実にキャリアアップをしてもらいたいと考えています。
(吉本克美営業・調達部長/写真左)

interview!

キャリア重ねる中で確信した「天職」 経験・資格・仕事ぶりが呼び込んだ「大抜擢」



伊藤物流部長④と岡さん④

これまでのキャリアについて教えてください。

高校卒業とともに、大手運送事業者に軽貨物配送ドライバーとして就職しました。高校時代はバスケットボール部に所属しており、体力に自信があったことと、ずっと同じ場所で働くのではなく、いろいろな場所に行ける仕事がしたいと思っていたことが志望の動機でした。

18 歳から 26 歳までずっと軽貨物自動車に乗務していたのですが、「体を動かす仕事をしっかり 8 年やったから、次は事務職に就いてみたい」と思い立ち退職しました。28 歳までの 2 年間は、町役場で事務職に就くなどしていましたが、2 年間事務職をしてみても痛感したのは、「やはり自分には運送会社の雰囲気と仕事内容が合っている」ということでした。そして 28 歳で大手運送事業者に再就職し、自ら運行管理者試験の勉強を始め、プライベートで受験し、一発合格しました。同資格取得後は、軽配送業務に加え、時折一般事務も担当するようになりましたが、足の怪我により、34 歳の時に退職しました。

怪我が快復してくると、「やはり私には運送業が向いている。また運送会社就職したい」と思うようになっていました。そんなある日、Instagram を見ていると、名神急送のドライバー募集投稿が偶然表示されたのです。当支店の近くを車でよく通るので、「あの会社か!」と気づき、「なんて楽しそうな運送会社なんだろう。これは運命の出会いだ!」と思ってすぐに電話し、面接を経て採用の連絡をいただきました。

トラックドライバーとして独り立ちするまでの過程や、担当運行の変遷を教えてください。

前職では軽バンでの配送を担当していたため、トラックの乗務経験はありませんでした。名神急送には軽配送部門がなく、Instagram の求人募集投稿に「免許取得補助制度がある」と書いてあったことを頼りに、「トラックドライバーになろう!」と思って応募したので、入社後に同制度を活用して中型免許を取得しました。

入社後 1 か月は研修期間として、医療食品部門の仕事の流れを学び、倉庫で仕分け業務等を行っていました。フォークリフト運転技能講習の受講・修了後はリフト業務も行う中で、支店の敷地を利用して伊藤部長に横乗り指導をしてもらうなど、中型免許取得に向けた特訓も重ねました。同部門の輸送業務は 14 時ごろ終わるため、それまでは先輩ドラ

イバーの助手席に乗って仕事を覚え、終業後は免許取得のための構内での練習や勉強に充てるという効率のよいスケジュールで学ぶことができ、中型免許取得後すぐに独り立ちできました。以降 7 年 8 月に配車業務に就くまでの 1 年間は、ずっと 3.5 トン車で医療食品の配送を担当しました。

次長職に抜擢されたときのお気持ちは。

配車業務に就くことになったきっかけは会社の人事で、徳島支店長だった伊藤さんが、7 年 10 月から会社の物流部長に昇進することになり、それに伴い当時の当支店の次長が支店長に昇進したことで、当支店の次長の席が空いたことによるものです。伊藤部長に、「前職も含めて十分にキャリアを積んでいるし、運行管理者資格も有している。会社の期待に応えてくれるのは岡さんしかいない!」と言っていたので、「入社 1 年目でまさかこんなお話をいただくなんて」と驚きましたが、人生の中でこのような転機は滅多にないことです。何よりも、伊藤さんを筆頭に、当社の管理職の方々は皆やさしく、素晴らしい仕事ぶりの方ばかりなので、「皆さんが推薦してくださって、配車業務なども直接指導を受けられるのであれば、仕事もきっとやりやすいだろうし、チャレンジしてみよう!」と思うことができたので、お受けしました。

次長職に就いた昨年 8 月からは社内での業務が中心になりましたが、トラックドライバーという仕事も大好きなので、ヘルプでたまに運行に出ることができるようになりました。今は伊藤部長に日々指導を受けながら、配車の仕事を覚えるのに必死ですが、大変な分やりがいもあり、そこが配車業務の醍醐味だと思います。また、大手運送事業者勤務時代の同僚である夫は、今も同社でドライバー職に就いており、家庭で夫と仕事のことを互いに相談できるのも、とてもありがたく思っています。

今後の目標はなんですか。

「女性ドライバーを増やして、女性ドライバー部隊を作ること」です。医療食品輸送の荷降ろしで病院に行った際、担当ドライバーが私だと分かると、厨房にいる女性栄養士の方々が「今日は岡さんが来た!」という雰囲気や、うれしそうに出迎えてくれるのです。時折ヘルプのドライバーとして荷物を届けに行く時も、徐々に会う病院の栄養士さんたちはとても喜んでくださいます。女性スタッフがほぼ 100% を占める病院の厨房の方々は、やはり女性ドライバーのほうが話しやすいのだろうなということを感じるので、「医療食品部門のメンバー 4 人全員を女性ドライバーにしたい!」というのが、今の私の夢です。



四季折々 300



2026・1・25

13 か月に一度、地球に最接近する「木星」は、太陽系最大の惑星です。今年 1 月 10 日 17 時 40 分ごろ、冬の澄んだ夜空を見上げると、圧倒的に光輝く木星が見え、圧迫感に包まれ、特別な星を「歳星」と呼称し、特別な点と位置付けていました。▼西から東へ約 12 年かけて天球を一周する木星は、人類の営みに大きな影響を及ぼしてきました。さて、今年は東洋の干支「丙午」と西洋占星術「木星獅子座期」が重なる、強力な年と言われている。占星術では「木星」は拡大・発展・幸運をもたらすとされ、その意味で今年はまさに飛躍の年といえるでしょう。「木星」の英語名は「ジュピター」で、ギリシャ神話に登場する全知全能の「ゼウス」に匹敵するといわれる神です。▼地球は太陽系に、太陽系は銀河系に、そして銀河系は複数の銀河が集まる銀河団に属するというように、そのスケールは天文学的に果てしなく続きます。一番遠い天体の地球までの距離は約 135 億光年(地球まで光が届くのが 135 億年かかる)です。想像を絶する距離です。私達が日常で自身を目で捉える事象は瞬時に脳内に伝わり判断されますが、結果としてそれが満点の答えかという点と疑問が生じます。▼月が星の前を通ることで、地球からその星が見えなくなる現象が「星食」です。本来見えるはずの光輝く星を見失ってしまうのは、長い人生の中でその時々、肝心の星を把握できていないか。各々の人生において分岐点と言える局面は、何れもまたあることなのでしょう。直進か左右どちらに行けばベストな選択になるのか、それは後々の結果を見て納得せざるを得ません。▼夜空に一瞬通り過ぎる流星(流星)は、宇宙に漂うチリや小石で、時速 3〜25 万 km/h の猛スピードで大気圏に突入した際の摩擦熱で発光するといわれます。壮大な宇宙の物語のほんの一部を知りたい、思わず目眩がしてきます。▼紆余曲折ある人生ですが、大空の輝くばかりの星の瞬きを見ると、鬱屈とした心根がすっきりと洗われ、長野の南端に位置する阿智村は「日本一星空が綺麗に見える村」といわれ、そこを訪れた際に空に帯を引いた天の川を見つけた。それは言葉には言い尽くせないほどの感動でした。▼「見上げてごらん夜の星を」。それは心に染み入る一服の清涼剤です。(山崎 薫)