

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 ☎ 0120-071-735

Japan
Trucking
Association



広報 とらつく

毎月1日・15日発行
9月10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
☎ (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・電話・FAX・メールの受付時間は営業にのみです)

寺岡会長が被災地を訪問 緊急物資輸送に万全を期す！

災害物流専門家の活動を労う



下川熊本県トラック協会(左)に見舞金を贈呈する寺岡会長(右)。(8月18日、熊本県トラック協会)

下川熊本県トラック協会(右から2人目)と、グレンメッセ熊本を訪問した寺岡会長(左から2人目)。山崎副会長(左)、井上智熊本県トラック協会専務理事(右)が同席した。

「令和8年熊本地震」に係る被害状況

被害状況	数
死者	38人
重傷者	34人
軽傷者	334人
住宅被害	全壊 1,796棟 半壊 3,457棟
避難者数(最大)	2,170人(9,931人)

※出典：内閣府発表資料(8月31日17時00分現在)

熊本県トラック協会被害状況

被害状況	数
人的被害	13事業所・17人けが
事務所等被害	147事業所発生 (うち軽微なもの127事業所)
車両被害	14事業所
事故・横転等	2事業所
運行中止	98事業所

※出典：熊本県トラック協会発表資料(8月25日現在)

同地震は、熊本県熊本地方を震源とし、最大震度7を観測したほか、熊本市や八代市、グニチードは7.1(暫定値)。熊本県宇都宮市や八代郡水川町で、地震による強い揺れにより、多くの建物や道路が被害を受けた。熊本県トラック協会の調査によると、熊本県トラック協会の会員事業所では、震度7を観測した地域を中心に、多くの被害が発生した。熊本県トラック協会の調査によると、熊本県トラック協会の会員事業所では、震度7を観測した地域を中心に、多くの被害が発生した。

令和8年7月28日16時27分頃、熊本県熊本地方を震源として発生した「令和8年熊本地震」(被害状況別) 震度2面では、熊本県全域や熊本県地域など、深刻な被害が発生した。全日本トラック協会および熊本県トラック協会(下川二郎会長)をはじめとした都道府県トラック協会では、地震発生直後から緊急物資輸送に矢張り早に対応。多くの被災者を支援するため、飲料や食料等の物資を熊本県内の一次拠点や二次拠点等に輸送するなど、熊本県トラック協会が、飲料や食料など被災者の生活に必要な物資をグレンメッセ熊本(益城町)と、亀万運送倉庫(八代市)の二次拠点や県内各地の一次拠点などに輸送した。

令和8年熊本地震

熊本県ト協に見舞金贈呈

中小トラック運送事業者の実態に即した きめ細かな制度設計を！

第2回「適正原価の設定に向けた有識者検討会」で全ト協からの意見・要望を説明



第2回「適正原価の設定に向けた有識者検討会」(8月26日、国交省)

冒頭寺岡会長が「適正原価の設定については、全国のトラック協会会員事業者の期待が大変大きく、今年初めに実施された実態調査において、業界を挙げて協力させていた。また、本日のヒアリングに向けて、全国の会員事業者から1500件におよぶ様々な意見・要望が寄せられた」と紹介。その上で、「適正原価制度は、トラック運送事業者には適正原価を下回らない取引が義務付けられ、事業許可更新の要件となる。トラック運送業界は、多くの事業者が荷主との交渉力が極めて弱い状況にある。適正原価制度遵守のためには、荷主の理解と協力が不可欠であり、本検討会において有意義な議論を行い、実効性のある制度となることを期待している」と述べた。それに続いて、馬渡副会長が「適正原価の制度設計及び運用に関する意見・要望について(詳細3面)を説明。適正原価制度はトラックドライバーに對し適正な賃金を支払うための原資の根幹となる制度となることから、全ト協では、全国のトラック運送事業者による実態調査のデータをもとに、トラック運送事業者、特に実運送を担う中小トラック運送事業者における実態に即した、きめ細かな制度設計を要望した。

また同検討会では、適正原価の設定に向けた個別論議の検討が行われ、「料金位置付け・取扱い」「適正原価の運賃・料金水準への影響」「実車率・回送料金の取扱い」「物流効率化のインセンティブの担保」「物流変動への対応・改定頻度」「輸送の安全確保のために必要な経費」「事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資」「トラック事業者・荷主等による実務面での対応」などの論議について、事務局から問題の所在および想定される方向性について説明が行われた。なお、同論議については、次回以降も引き続き議論が行われる。

全日本トラック協会の寺岡洋一会長と馬渡雅敏副会長は、8月26日に国土交通省で開かれた第2回「適正原価の設定に向けた有識者検討会」(座長・山内弘隆「橋大名誉教授」)に専門委員として出席し、適正原価の制度設計および運用に関する全ト協からの意見・要望について陳述した。同検討会では、適正原価の適切な設定に向けた論議を進めている。第2回・第3回の同検討会では、適正原価の制度設計及び運用に関する意見・要望について(詳細3面)を説明。適正原価制度はトラックドライバーに對し適正な賃金を支払うための原資の根幹となる制度となることから、全ト協では、全国のトラック運送事業者による実態調査のデータをもとに、トラック運送事業者、特に実運送を担う中小トラック運送事業者における実態に即した、きめ細かな制度設計を要望した。



馬渡 雅敏
全ト協副会長



寺岡 洋一
全ト協会長

「飲酒運転」「ながらスマホ」「追突事故および交差点における事故」根絶を!!

- 令和8年「秋の全国交通安全運動」全ト協実施計画(骨子)
- <最重点推進項目>
- (1) 飲酒運転の根絶
 - (2) 追突事故及び交差点における事故の防止
 - (3) 携帯・スマートフォンの使用禁止等運転マナーの徹底
- <重点推進項目>
- (4) 通学路・生活道路におけるこどもを始めとする歩行者及び自転車利用者の安全確保と交通事故防止
 - (5) 夕暮れ時と夜間の歩行者及び自転車利用者の交通事故防止
 - (6) 高速道路における事故の防止
 - (7) トレーラ事故の防止
 - (8) 健康起因事故の防止
 - (9) 過労運転等の防止
 - (10) 「WEB版ヒヤリハット集」を活用した安全意識の高揚



交通安全ポスター
「交通安全ゼロを目指す日」

秋の全国交通安全運動(9月21日~30日)

9月30日は「事業用トラックの交通事故ゼロを目指す日」!

全日本トラック協会では、中央交通安全対策会議交通対策本部決定の「令和8年秋の全国交通安全運動推進要綱」ならびに国土交通省策定の同実施計画に基づき、9月21日(月)~30日(水)の期間、「令和8年秋の全国交通安全運動」を実施する(全ト協実施計画等関連記事を4面に掲載)。

全ト協実施計画では、特に、依然として後を絶たない事業用トラックによる飲酒運転事故や、事故の約半数を占める追突事故が占め、かつ「死亡・重傷事故の約4割が交差点で発生している現状や、ながらスマホ」に起因する重大事故が社会問題となっていることを踏まえ、①「飲酒運転の根絶」、②「追突事故及び交差点における事故の防止」、③「携帯・スマートフォンの使用禁止等運転マナーの徹底」を最重点項目として掲げ、全ト協会員事業者に対して事故防止対策の徹底を呼びかけている。さらに、トラック運送業界の全国統一した交通事故防止のさらなる気運の醸成を図ることを目的に、9月30日(水)を「事業用トラックの交通事故ゼロを目指す日」と位置付け、全国の会員事業者に対して、この安全運転確保を強く求めている。

全ト協では、9月21日~30日の「秋の全国交通安全運動」と、9月30日の「事業用トラックの交通事故ゼロを目指す日」(写真)を契機に、全国の会員事業者に対し、今一度基本に立ち返って安全の確保に努めるよう、引き続き強く呼びかけていく。

なお、今号の本紙に、「秋の全国交通安全運動」周知ポスターを刷り込んでいます。

第2回「適正原価の設定に向けた有識者検討会」 (1面に関連)

全日本トラック協会「適正原価の制度設計及び運用に関する意見・要望について」

中小トラック運送事業者の実態に即したきめ細かな制度設計を強く求める

国土交通省では現在、「適正原価の設定に向けた有識者検討会」(座長:山内弘隆一橋大学名誉教授)において、適正原価の制度設計や運用において検討すべき事項を検討するため、全日本トラック協会をはじめとする関係団体に対してヒアリングを実施している。全ト協では同ヒアリングに先立ち、全国のトラック協会会員事業者を対象に、適正原価の設定にあたっての意見・要望を求めたところ、1,500件もの意見・要望が寄せられた。全ト協では全国の会員事業者から寄せられたこれらの意見・要望をもとに、「適正原価の制度設計及び運用に関する意見・要望について」を作成。8月26日に開催された第2回

同検討会において、全ト協からの意見・要望として発表した。なお、今回の意見陳述では制度全般に関する重点的な項目に絞って説明しており、第3回以降の検討会において、より具体的な意見を述べることとしている。また、全国から寄せられた個別の意見については、別途、国交省に提出することとしている。全ト協は国交省に対して、同意見・要望を今後の議論の中に反映し、特に実運送を担う中小トラック運送事業者における実態に即したきめ細かな制度設計を行うよう求めている。



検討会 HP
同検討会に関する資料等は国交省ホームページ(二次元コード)から閲覧できる

はじめに
今回のヒアリングは限られた時間であるため、制度全般に関する意見や重点的な項目に絞った意見を述べさせていただきます。個別の内容に関しては、別途、国土交通省に対し意見を提出させていただきますので、今後の議論の中に反映していただくようご配慮をお願いいたします。

1 制度全般

○適正原価の制度設計・運用 (総論)

- ①トラック適正化二法制定の最大の目的は、「エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの適切な賃金の確保と経済的社会的地位の向上」であり、この適正原価制度はトラックドライバーに対し適切な賃金を支払うための原資の根幹となる制度である。ついては、全国のトラック運送事業者による実態調査のデータをもとに、トラック運送事業者、特に実運送を担う中小トラック運送事業者における実態に即したきめ細かな制度設計をお願いしたい。
- ②荷主との交渉力の弱いトラック運送事業者において、運賃交渉の際に参考指標として活用できる実用的なモデル運賃・タリフと適用方等を別途示すべきである。また、荷主等との運賃交渉にあたってのガイドラインを国で作成していただくとともに、荷主等との運賃交渉が難航した場合に相談できる常設の相談窓口を設置していただくなど、国の強力な支援をお願いしたい。
- ③継続して適正原価を下回ることとなる場合、トラック運送事業者には行政処分や更新不許可となるが、荷主はトラック・物流Gメンによる働きかけ・要請・勧告のみである。荷主との力関係で弱い立場に置かれているトラック運送事業者と荷主の法的措置に均衡を保たなければ、制度が機能しない恐れがある。荷主に対し、物流効率化法に基づき特定荷主に課されている中長期計画の中に適正原価遵守義務を追加する、あわせて取適法や物流特殊指定などに基づく強い法的措置が課されることとなるようにしなければならない。

○現行の標準的運賃制度の制度設計・運用

適正原価の項目について、基本的に標準的運賃を踏襲した設計とすることに賛成である。一方で、国交省調査結果のとおり標準的運賃を100%収受できている事業者は1割となっており、実際に収受できている運賃と乖離がある。適正原価の詳細な制度設計にあたっては、適正原価を上回る運賃を収受できるよう、実態に即した検討を行う必要がある。

○適正原価を設定する事業種別

特積み輸送は、一般貨物のような一運行のコストで判断するものではなく、集荷、幹線輸送、ラストマイル輸送など全体の運行を一体としたネットワークサービスであること、加えて一般貨物にないターミナル施設などの設置、維持管理のコストも必要であり、一般貨物とは異なる原価構造であることから、別途設定すべきである。

○適正原価を設定する車型・車種の単位

車型・車種の単位については、適正原価制度が許可更新の要件に含まれていることに鑑み、車両の大きさ、取扱品目が多種多様である実態を踏まえ、標準的運賃のバン型や4車種の他、冷蔵車・冷凍車、海上コンテナ輸送車、セメントバルク車、飼料バルク車、ダンプ車、コンクリートミキサー車、タンク車、トラック搭載型クレーン車等、車両価格や運送形態がバン型とは異なる様々な車型・車種の設定が必要である。

○適正原価を設定する地域の単位

地域の単位に関しては、標準的運賃の運輸局単位のプロックでは人件費や燃料価格などの地域差を反映できていない部分もあることから、ブロック単一ではなく、例えば、厚生労働省の地域別最低賃金額改定の際に用いられている都道府県ごとの目安のランクなどを参考とするなど、ブロック内の地域差や大都市圏区分を新たに加えるなど対応が必要である。

○実車率・回送料金の取扱い

日帰り運行や泊付き運行、長距離運行など多様な運送形態があり、実車率の捉え方もひとつではない。例えば、石油タンクローリー車は往路の輸送が終われば、帰り荷があることはない。まずは、実車率の考え方を整理し、実態を踏まえ検討する必要がある。

○物流効率化のインセンティブの担保

現状、配送回数の削減や共同輸配送による物流効率化は、荷主とトラック運送事業者双方のインセンティブとなることもあるが、荷主主導の物流効率化は必ずしもトラック運送事業者が恩恵を受けていない

ものもある。適正原価制度によってトラック運送事業者にもインセンティブが十分に働く仕組みを考えるべきではないか。

○物価変動への対応・改定頻度

適正原価の見直し頻度や改定手法については、他の公的制度でも採用されている賃金変動率や物価変動率などを用い、例えば1年ごとに改定するなど、定期的な見直しが必要ではないか。

○標準的運賃の構成要素との比較検討

事業種別や業態によって、使用する車両の他、積載率、集荷・配達件数、走行距離、待機時間、荷役作業等の原価構造が大きく異なるため、実態調査のデータをもとに、実態に即した制度設計をしていただきたい。

2 適正原価の構成要素

○「輸送の安全確保のために必要な経費」の具体的な内容

- ①トラック運送事業を営むにあたり、輸送の安全は最重要事項であり、安全確保に係る取り組みは必要不可欠である。安全に係る投資について適正な水準が保たれる必要があるため、法令でも適正原価における独立した構成要素として盛り込まれているものと理解している。
- ②この観点から、安全確保に関する項目は幅広く考える必要があり、論点に提示されている関係法令の遵守に要する費用(点検・車検費、講習費用等)、法令上全ての事業者に義務付けられているものでなくとも安全確保に欠かせない費用(任意保険、ドラレコ、デジタコ等)に加えて、適性診断の受診費用、労災事故防止のための昇降設備や保護ヘルメット、熱中症対策に係る費用も含まれるものと考える。
- ③また、法定の運行管理者や整備管理者に加え、中小事業者における事業者全体の安全管理を司る安全管理者人件費を本項目に計上すべきと考える。

○「事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資」の具体的な内容

- ①現状、燃料高や物価高、また荷主との力関係で弱い立場にあつて価格転嫁が進まないことなどから、人材の確保・育成や労働環境改善など必要な投資がしづらい状況にあり、対応すべきことができず、さらに経営状況は厳しさを増すという悪循環に陥っており、この悪循環を断ち切る必要があると考えている。
- ②トラック運送業は、就業者の半数以上が50歳以上という深刻な高齢化と担い手不足にあり、今後安定した輸送力を確保するため、若年労働者の採用、他業種からの転職、外国人労働者の採用などあらゆる手段による人材の確保・育成に係る経費が必要である。加えて、人材の確保・育成を進めるうえで必要な労働環境改善に係る経費(運転免許等資格取得支援、採用活動費、労務管理等各種システム導入・維持費等)が必要である。
- ③大規模自然災害が多発する中にあっても事業を維持し、国民生活と企業活動を支える使命を果たすため、BCPにかかる経費(定期的な訓練・教育費、システム維持費等)が必要である。
- ④このほか、排出ガス浄化装置の交換等突発的に発生する高額修理費用も事業を継続して遂行するために必要不可欠な費用として考慮していただきたい。
- ⑤政府方針である2050年カーボンニュートラルへ対応するため、現在の化石燃料を使用する車両からEVや水素などの車両に更新するための原資や、総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)にある物流標準化と物流DX・GXの推進のための人材確保の原資も考慮すべきではないか。
- ⑥概要上記のとおり、トラック運送事業の適正な運営を持続可能なものとするためには、将来を見据えた事業運営に経常的に必要となる投資が計上されるべきと考える。

○料金の取り扱い

- ①運送は車上受け、車上渡しが原則であり、運送部分は運賃、それ以外は料金としてそれぞれ収受すべきものである。加えて、この部分の境界が曖昧となり、待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料等の料金について、収受できていないことも多い。また標準的運賃の告示で定められている燃料サーチャージや荷主が負担すべき高速道路料金、特殊車両通行関係費用について、荷主の理解が進んでおらず収受できていないことも多い。
- ②燃料サーチャージ、高速道路料金について、確実な収受が可能となるよう義務化を検討していただきたい。加えて、運賃と料金は別建てであり、料金も荷主が支払うべきものとして、荷主の理解を進め

るべきである。

③キャンセル料について、標準運送約款に規定されているものの支払いがされない現状がある。支払義務者が当然に支払っている消費者取引のように、トラック運送においても発注者である荷主が負担するような仕組みを検討していただきたい。

3 運用等

○トラック事業者・荷主等による実務面での対応

- ・原価計算及び管理、運賃設定並びに荷主との運賃交渉における現状・課題
- ・適正原価制度導入に伴い想定される運賃交渉の課題や制度設計・運用への要望

- ①荷主との力関係が弱い中小事業者が運賃交渉に活用できるモデル運賃を示すべきである。【再掲】
- ②また、モデル運賃に加え、自社の原価を計算、管理できるシステムやツールも必要である。加えて、荷主等との運賃交渉にあたってのガイドラインを国で作成していただくとともに、荷主等との運賃交渉が難航した場合に相談できる常設の相談窓口を設置していただくなど、国の強力な支援をお願いしたい。【再掲】

○多重取引構造への対応

- ①現状、急な荷量の増加や繁忙期へ対応するため、1次あるいは2次事業者などの協力会社との連携により対応することが一般的であることから、標準的運賃制度の利用運送手数料と同様に、元請事業者が収受する委託手数料を荷主が負担するという考え方を適正原価制度の中にしっかり組み込んでいただきたい。
- ②また実態にあわせて、受託(収受)と委託(支払)において適正原価の算定式を区分して示すことは賛成である。

○トラックドライバーへの適正な賃金の支払い

- ①適正原価制度の目的は、トラック運送事業者の適正な運賃・料金の収受とトラックドライバーの適切な賃金の確保であるが、トラック運送業における取引関係において荷主の立場が強く、コスト上昇分の価格転嫁が非常に難しい。トラックドライバーは全産業平均と比較して2割長く働く一方、賃金は1～2割低く、時間単価でみると、3～4割も低い。にもかかわらず、毎年の賃上げ率は全産業平均に及ばない状況にある。
- ②適正原価の積算項目には「全産業の労働者1人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費」が入っており、加えて「労働者の適切な処遇の確保のために必要な措置を実施すること」が許可更新の要件に含まれていることから、トラック運送事業者が適正原価の水準以上の運賃・料金を収受し、ドライバーへ適正な賃金を支払うことで、確実にドライバーの賃上げを実現しなければならない。
- ③ドライバーへの適正な賃金の支払いについては、許可更新時に人件費の額・割合等を確認することなどが考えられる。

○適正原価算定に用いる期間の設定

市況変動への対応や決算期間との整合性などを考慮した期間として、例えば1年程度とすべきではないか。

4 その他

○そのほか適正原価制度に関する要望など

- ①適正原価制度については、貨物自動車運送事業の適正な運営を図り、トラックドライバーに適切な賃金を支払うために導入される制度であることから、トラック運送事業者が制度趣旨を理解し、対応することが必要不可欠である。一方で、トラック運送事業者の中には、荷主との運賃交渉に活用している標準的運賃が廃止されることへの懸念や、適正原価制度が許可更新の要件となることからどのような制度になるのか不安の声がある。
- ②今後、本検討会での議論や物流政策推進会議、運輸審議会などを経て国土交通大臣から告示されることとなるが、国土交通省や荷主所管省庁において、適正原価制度の趣旨、目的、内容について、トラック運送事業者はもとより、荷主、利用運送事業者や水屋などすべての関係者に丁寧な説明と理解を求める必要がある。
- ③多層取引構造に関し、水屋、マッチングサイト事業者の存在が実運送事業者の実勢運賃を下げているケースがある。当該事業者による取引において、適正原価を下回る運賃・料金を提示しているような場合については、適正原価制度の定着を危うくする行為として違反原因行為の対象に加えるなど、是正指導の対象としていただきたい。

中東情勢を踏まえた緊急的激変緩和措置

出されないように、
れる。事故前にも常
と考えられ、法令遵
事業者内全体に示す
定期的な安全運行に
いなかった。

- ・重大な死亡事故につ
事例や統計データを使
・運行途中での長時間
・アルコール検知器を使
・「アルコール使用障害
スト（AUDIT）」（二
のアルコール依存症
査による飲酒習慣の確

クリーニングステーションコード③）等
クリーニング検
を行う。

レコール検査
酒をしたと推定
を繰り返してい
状態であった。

追加したと発表した。

同補助金は、中小トニ
ツク運送事業者が低炭素
型ディーゼルトラックを

・始業点呼時のアルコール
・始業点呼後に飲酒に飲
・習的に飲酒運転を
・守の意識が低い

○事業者

・安全優先、法令
・ことができてい
・適性診断による
・関する指導監督

送においてエコドライブを含む燃費改善のため取り組みを継続的に実施・改善する体制を構築すること、二酸化炭素排出削減を図り、もって地球環境保全に資することを目的としている。

予算額は約8億円。交付期間は、令和9年1月1日（金）まで。

申請に関する詳細は、

「2WG-FC」、「2W
同運動では、石油タン
全国石油商業組合
台の運動」への協力を依頼
（全）月3日（日）で

爽快明快 あなたは解ける!!

(8月1日号)

答え合わせ

A	B	C	D	E	F
バ	ケ	ー	シ	ヨ	ン

爽快明快 あなたは解ける!!

(8月1日号)

答え合わせ

A	B	C	D	E	F
バ	ケ	ー	シ	ヨ	ン

A	B	C	D	E	F
バ	ケ	ー	シ	ヨ	ン

トトラック輸
コードライブ
善のための
統的に実施
制を構築す
炭素排出
もって地球
することた
28億円。受
和9年1日
る詳細は、
EVONナ
ムペー
（二次エ
を参照。

「物流革新の抜本的強化」に向けて 概算要求額を大幅増額

令和9年度 物流・自動車局関係予算概算要求概要

国土交通省は8月28日、令和9年度予算概算要求概要を公表した。ここでは、トラック運送業界関係の予算概算要求額は、一般会計8兆7694億円、東日本大震災復興特別会計3599億円、財政投融资2兆134億円。

物流・自動車局関係予算概算要求概要では、9年度概算要求額として1186億円(前年度比1・7倍)。そのうち、物流関係は同8・0倍の



ここでは、トラック運送業界関係の要求内容の概要について紹介する。なお、物流・自動車局関係予算概算要求概要の詳細は、国交省ホームページ(二次元コード)に掲載されている。

1 予算の5本柱

物流・自動車局関係の令和9年度予算概算要求では、「予算の5本柱」(別掲)を設定している。

トラック運送業界関係の主な内容は、次の通り。

①「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

②自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進

「次世代型倉庫の導入促進」を強力に推進し、2030年度までの「集中改革期間」における物流革新を抜本的に強化すること、日本成長戦略の実現に貢献する。

③自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進

人手不足による事業の縮小・廃止の抑制や事業の承継・持続を図るため、人材確保や生産性向上等の取り組みを通じた経営改善を図る集中的な支援等を推進する。

④脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進

⑤自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進

はじめとする物流負荷の低減を目指し、置き配サービス事業者間連携を促す配送データの形式の共通化や駅・公共施設等の宅配ロッカーの活用、物流に優しい注文方法の普及・浸透等に向けた取り組みを推進する(図2)。

・荷主・物流事業者・消費者の行動変容促進(4億2000万円)

物流統括管理者が主体となつて複数の荷主・物流事業者間のデータの可視化・共有化を進める取り組みを支援し、物流コストに応じた運賃・商品価格の設定、物量の平準化、配車・運行計画の最適化等の物流改善を推進する。

また、再配達削減を

等を行うための調査検討を行う。また、物流倉庫における外国人材の適正な受け入れ環境を確保する。

②自動車運送業分野特定技能協議会

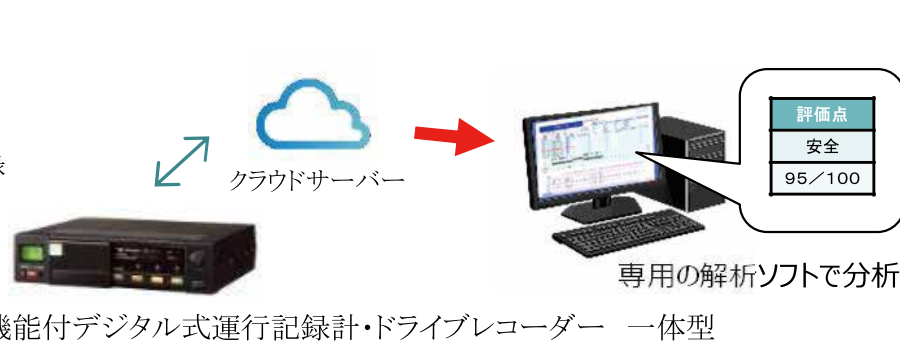
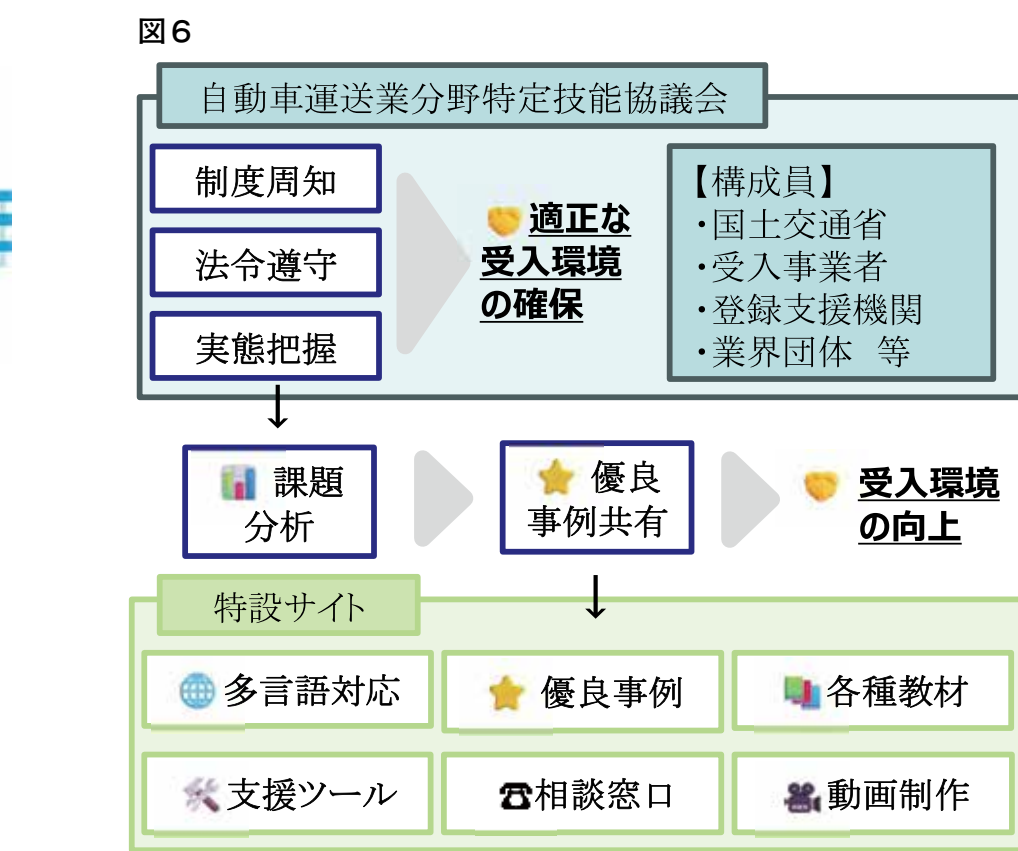
・自動車運送トラック実装加速化事業(18億円)

・高速道路におけるレベル4自動運転トラックの早期の社会実装に向けて、自動運転サービスの提供を検討しているコンソーシアム等によるビジネスモデルの検討、実証や安全な運行を実現するためのシステム開発等を支援(図8)。

・自動車運送業における外国人材の適正な受入環境

・自動車運送業における外国人材の適正な受入環境

・自動車運送業における外国人材の適正な受入環境



「予算の5本柱」

- ①「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化
- ②自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進
- ③自動運転社会に対応したDXの推進等
- ④脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進
- ⑤自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進

①「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

②自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進

人手不足による事業の縮小・廃止の抑制や事業の承継・持続を図るため、人材確保や生産性向上等の取り組みを通じた経営改善を図る集中的な支援等を推進する。

2 トラック運送業界関係の要求内容の概要

ここでは、トラック運送業界関係の要求内容の概要について、「予算の5本柱」に沿って紹介する。

①「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

「総合物流施策大綱」を踏まえた物流革新の抜本的強化

②自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進

「次世代型倉庫の導入促進」を強力に推進し、2030年度までの「集中改革期間」における物流革新を抜本的に強化すること、日本成長戦略の実現に貢献する。

③自動車運送業及び整備業における人材確保等の推進

人手不足による事業の縮小・廃止の抑制や事業の承継・持続を図るため、人材確保や生産性向上等の取り組みを通じた経営改善を図る集中的な支援等を推進する。

図1

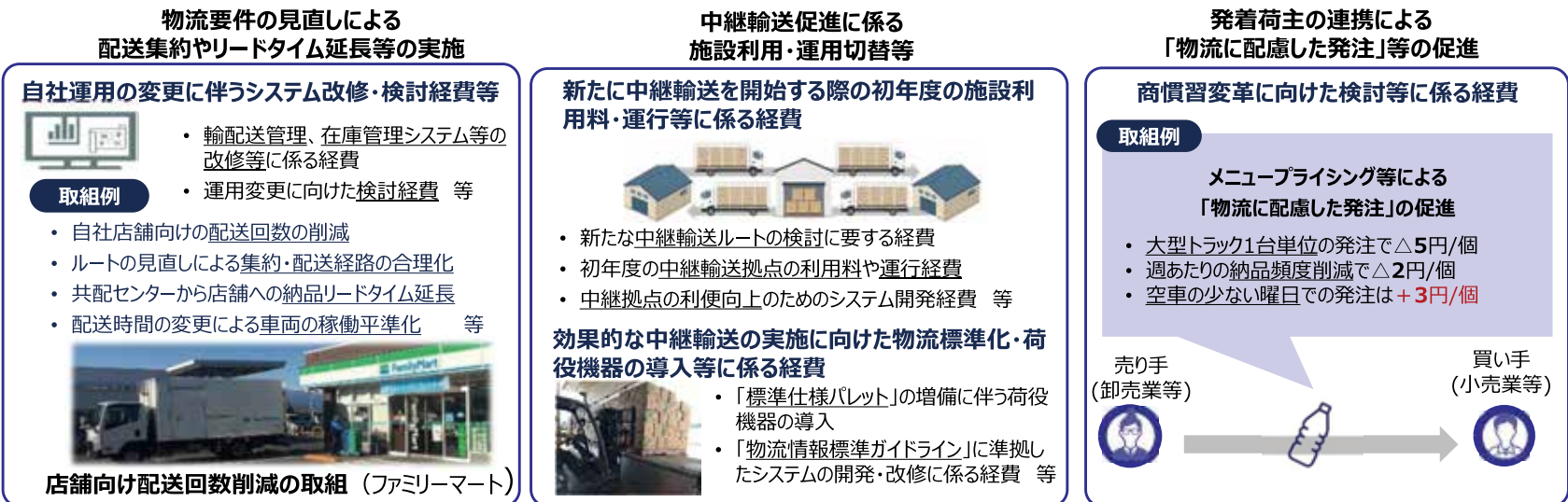


図2

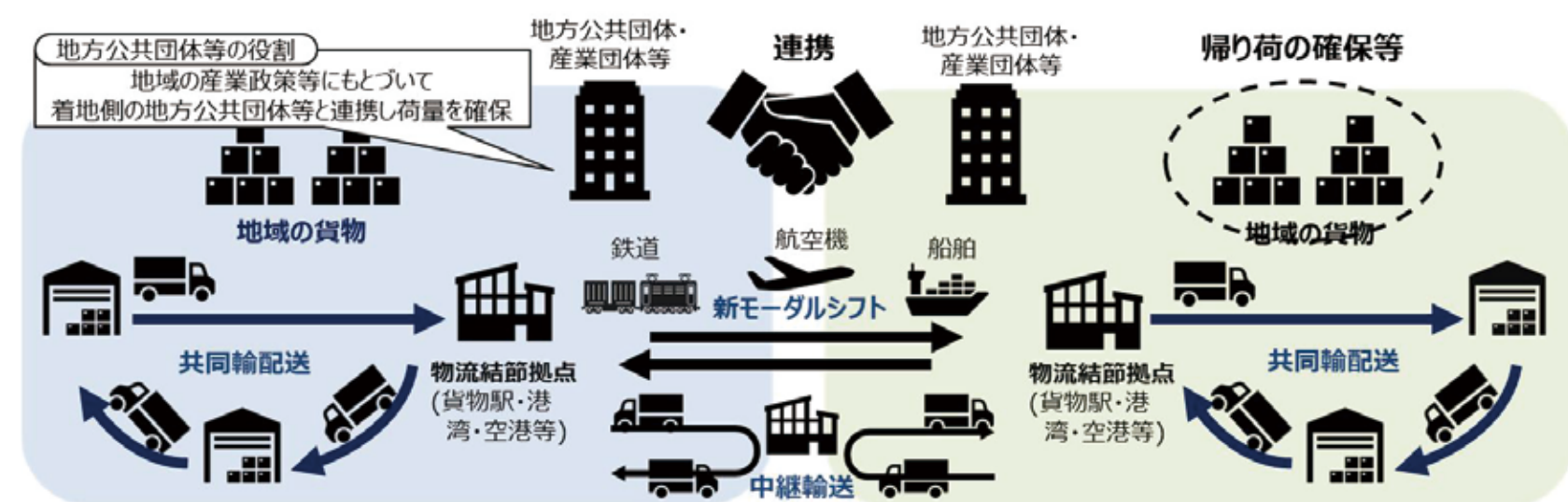


図3



図4

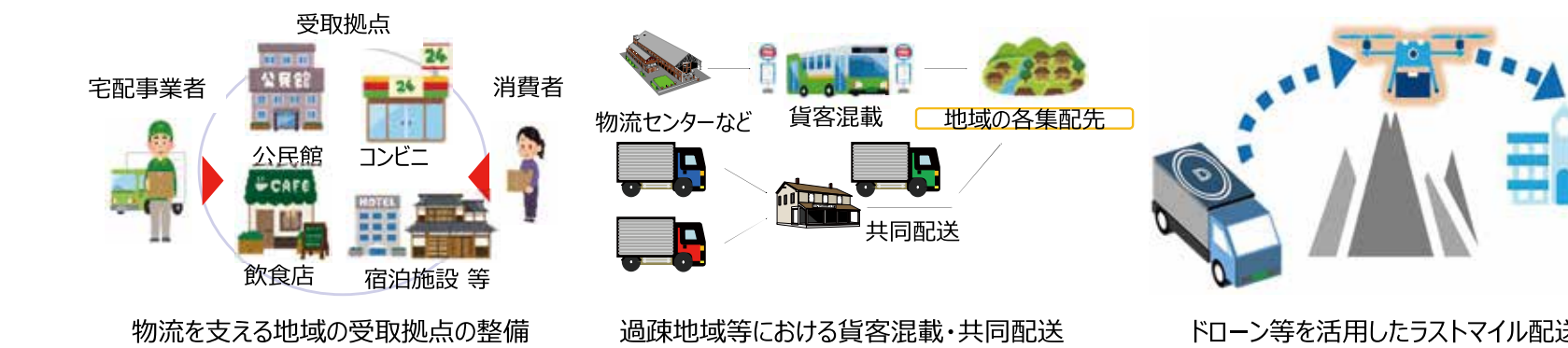


図5



図7

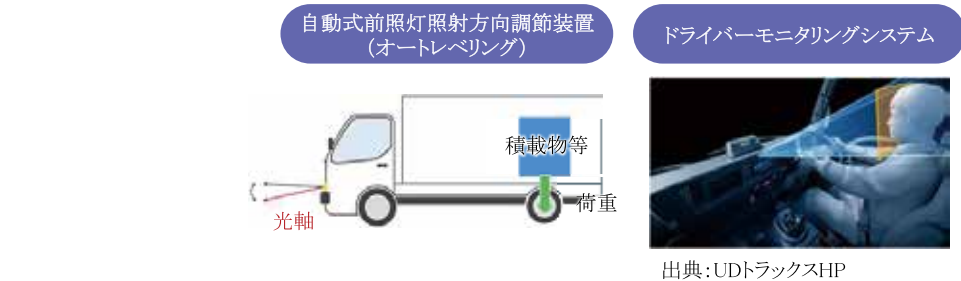


図8



図1 最低賃金引上げに係る中小・小規模企業への支援策

●最低賃金の引上げ（全国加重平均 56 円）に際し、(1)「稼ぐ力」の強化と賃上げの好循環実現に向けた価格転嫁・取引適正化の徹底、(2)各補助金・税制における支援、(3)省力化投資促進プランの推進、(4)各事業者の経営力向上に向けた徹底的なプッシュ型のアプローチと伴走支援――を包括的に行う。

(1)「稼ぐ力」の強化と賃上げの好循環実現に向けた価格転嫁・取引適正化の徹底

①取適法（中小受託取引適正化法）・振興法（受託中小企業振興法）の「現場への浸透」

②官公需における価格転嫁・取引適正化

③取適法対象外の取引への規制強化

(2)各補助金・税制における賃上げに関する支援

①持続化補助金

②新事業進出・ものづくり補助金

③デジタル化・AI 導入補助金

④省力化投資補助金

⑤賃上げ促進税制

詳細は図2に記載

(3)「省力化投資促進プラン」の推進

(4)中小企業への徹底的なプッシュ型のアプローチと伴走支援

①自治体と連携した支援機関によるプッシュ型のアプローチと伴走支援

②商工会議所、商工会による賃上げに向けた働きかけを起点とした相談対応

中企庁

「稼ぐ力」の強化と賃上げの好循環実現に向けた支援を推進

最低賃金引上げに対応する中小企業・小規模事業者への支援策を取りまとめ

中小企業庁は9月4日、最低賃金引上げに対応する中小企業・小規模事業者への支援策を取りまとめ、公表した。予算・税制面では、最低賃金引上げの影響を受ける中小企業・小規模事業者に対する販路開拓等の支援として、持続化補助金等により支援を行うとともに、中小企業向けの賃上げ促進税制、生産性革命事業等による支援を進める。また、各種補助金について、最低賃金の引上げを含めた賃上げを行う中小企業・小規模事業者に対する補助上限の引上げや加点措置を引き続き実施する。

厚労省

全国加重平均額は1177円に

地域別最低賃金改定額

厚生労働省は9月3日、都道府県労働局に設置されている地方最低賃金審議会が答申した、令和8年度の地域別最低賃金の改定額を取りまとめたと発表した。

答申のポイントは、次の通り。

①47都道府県で、54円（55円）の引上げ（引上げ額は1円）

②改定額の全国加重平均額は1177円（昨年度は1177円）

③全国加重平均額56円の引上げは、昭和53年度に目安制度が始まって以降、2番目の高さ

④最高額（1280円）に対する最低額（1085円）の比率は84・8％（昨年度は83・4％。なお、この比率は12年連続の改善）

改定額および発効予定年月日は、表の通り。

表 令和8年度 地域別最低賃金 答申状況			
都道府県名	答申された改定額【円】※1	引上げ額【円】	発効日（予定）※2
北海道	1,131 (1,075)	56	令和8年10月1日
青森	1,090 (1,029)	61	令和8年10月29日
岩手	1,090 (1,031)	59	令和8年12月1日
宮城	1,098 (1,038)	60	令和8年10月1日
秋田	1,090 (1,031)	59	令和8年10月14日
山形	1,092 (1,032)	60	令和8年10月30日
福島	1,094 (1,033)	61	令和8年10月16日
茨城	1,136 (1,074)	62	令和8年10月18日
栃木	1,125 (1,068)	57	令和8年10月1日
群馬	1,120 (1,063)	57	令和8年10月3日
埼玉	1,196 (1,141)	55	令和8年10月1日
千葉	1,195 (1,140)	55	令和8年10月1日
東京	1,280 (1,226)	54	令和8年10月1日
神奈川	1,279 (1,225)	54	令和8年10月1日
新潟	1,108 (1,050)	58	令和8年10月1日
富山	1,119 (1,062)	57	令和8年10月1日
石川	1,113 (1,054)	59	令和8年10月3日
福井	1,112 (1,053)	59	令和8年10月4日
山梨	1,113 (1,052)	61	令和8年11月1日
長野	1,117 (1,061)	56	令和8年10月2日
岐阜	1,121 (1,065)	56	令和8年10月1日
静岡	1,154 (1,097)	57	令和8年10月15日
愛知	1,195 (1,140)	55	令和8年10月1日
三重	1,143 (1,087)	56	令和8年10月1日
滋賀	1,136 (1,080)	56	令和8年10月3日
京都	1,180 (1,122)	58	令和8年11月16日
大阪	1,231 (1,177)	54	令和8年10月1日
兵庫	1,172 (1,116)	56	令和8年10月1日
奈良	1,107 (1,051)	56	令和8年10月4日
和歌山	1,101 (1,045)	56	令和8年10月3日
鳥取	1,090 (1,030)	60	令和8年10月3日
島根	1,092 (1,033)	59	令和8年10月10日
岡山	1,104 (1,047)	57	令和8年10月2日
広島	1,141 (1,085)	56	令和8年10月11日
山口	1,101 (1,043)	58	令和8年10月8日
徳島	1,103 (1,046)	57	令和8年11月1日
香川	1,092 (1,036)	56	令和8年10月1日
愛媛	1,093 (1,033)	60	令和8年11月1日
高知	1,086 (1,023)	63	令和8年10月29日
福岡	1,114 (1,057)	57	令和8年10月4日
佐賀	1,095 (1,030)	65	令和8年11月15日
長崎	1,087 (1,031)	56	令和8年11月2日
熊本	1,092 (1,034)	58	令和8年12月1日
大分	1,096 (1,035)	61	令和8年11月1日
宮崎	1,085 (1,023)	62	令和8年10月24日
鹿児島	1,090 (1,026)	64	令和8年10月25日
沖縄	1,086 (1,023)	63	令和8年12月2日
全国加重平均	1,177 (1,121)	56	—

※1 カッコ内の数字は改定前の地域別最低賃金額
※2 発効日は、答申公示後の異議の申出の状況等により変更となる可能性あり

図2 各補助金における賃上げに関する支援

①持続化補助金における補助上限引上げ・加点措置

持続化補助金の概要

▶対象：経営計画を作成し販路開拓等に取り組む小規模事業者等

▶補助上限：50万円

▶補助率：2/3（賃金引上げ特例のうち赤字事業者は3/4）

●次の要件を満たす場合に、補助上限額を上乗せ（50万から200万に引上げ）で支援

・補助事業実施期限日を終点とした連続する12か月とその前年同月の12か月を比較し、1人当たり給与支給総額を3%以上増加させること

●次の要件を満たす場合に、加点措置を実施

・すでに実施された地域別最低賃金の改定において、直近からひとつ前の改定以降直近の改定までの期間で、直近の地域別最低賃金未満で雇用していた従業員（連続した3か月以上）が1人でもいる場合

・補助事業実施期限日を終点とした連続する12か月とその前年同月の12か月を比較し、1人当たり給与支給額を2%以上増加させること

②新事業進出・ものづくり補助金における補助上限・補助率引上げおよび加点措置

新技術進出・ものづくり補助金の概要

▶対象：技術的革新性のある製品・サービスの開発や既存事業とは異なる新市場・高付加価値事業への進出、海外市場開拓（輸出）に向けた国内の輸出体制の強化に係る設備投資等を行う中小企業・小規模事業者等

▶補助上限：750万円～9,000万円

▶補助率：1/2または2/3

●積極的に賃上げを行う事業者を支援するため、次の要件を満たす場合に補助上限を上乗せで支援

・事業計画期間終了時に1人当たり給与支給総額の年平均成長率を6%以上増加させ、かつ事業計画期間において、事業場内最低賃金が事業実施都道府県における最低賃金＋50円以上の水準の場合

●最低賃金引上げの影響を強く受ける事業者を支援するため、次の要件を満たす場合に、「地域別最低賃金引上げ特例」で、通常より高い補助率（1/2から2/3に引上げ）で支援

・指定する一定期間において、3か月以上改定後の地域別最低賃金未満で雇用している従業員が全従業員数の30%以上いる事業者

●補助率引上げ要件に該当する事業者①および、次の要件を満たすような事業者②それぞれに対し、加点措置を実施

・指定する一定期間において、3か月以上改定後の地域別最低賃金未満で雇用している従業員が全従業員数の30%以上いる事業者①

・一定期間において、事業場内最低賃金を「全国目安で示された最低賃金の引上げ額」以上の賃上げをする事業者②

③デジタル化・AI導入補助金における補助上限引上げ・加点措置

デジタル化・AI導入補助金の概要

▶対象：生産性向上を目的とし、デジタル化やDX等に向けたAIを含むITツール（ソフトウェア、サービス等）を導入する中小企業・小規模事業者

▶補助上限：ITツールのプロセス数が1プロセス以上150万円未満、4プロセス以上450万円（通常枠）

▶補助率：1/2以内、最低賃金引上げ特例の場合2/3以内（通常枠）

●次の要件をいずれも満たす場合に、上限450万円の枠の申請を可能とする形で補助上限を引上げ

・事業計画期間において、1人当たり給与支給総額の年平均成長率を3%以上とすること

・事業計画期間において、事業場内最低賃金を地域別最低賃金＋30円以上の水準にすること

●次の要件を満たす場合に、「最低賃金引上げ特例」で、通常より高い補助率（1/2から2/3に引上げ）で支援

・指定する一定期間において、3か月以上改定後の地域別最低賃金未満で雇用している従業員が全従業員数の30%以上いること

●補助率引上げ要件に該当する事業者①および、次の要件を満たす事業者②それぞれに対し、加点措置を実施

④省力化投資補助金（一般型）における補助上限・補助率引上げおよび加点措置

省力化投資補助金（一般型）の概要

▶対象：中小企業などが省力化効果のあるオーダーメイド・セミオーダーメイド性のある設備やシステムなどを導入し、「労働生産性 年平均成長率4%以上」を目指す事業計画に取り組むもの

▶補助上限：750万～8,000万

▶補助率：中小企業1/2、小規模・再生事業者2/3

●次の要件を満たす場合に、補助上限を上乗せで支援

・①事業計画期間終了時点において1人当たり給与支給総額の年平均成長率を6%以上増加させる事業計画を策定し、採択を受けた場合は自身が設定した目標値を達成させること。②事業計画期間において、事業場内最低賃金を事業実施都道府県における最低賃金＋50円以上の水準とすること。これら①②の達成に向けた具体的かつ詳細な取り組みを事業計画書に記載した事業者

●次の要件を満たす場合に、「最低賃金引上げ特例」で、通常より高い補助率（1/2から2/3に引上げ）で支援

・指定する一定期間において、3か月以上改定後の地域別最低賃金未満で雇用している従業員が全従業員数の30%以上いる事業者

●補助率引上げ要件に該当する①および、次の要件を満たすような事業者②それぞれに対し、加点措置を実施

・指定する一定期間において、3か月以上改定後の地域別最低賃金未満で雇用している従業員が全従業員数の30%以上いる事業者①

・一定期間において、事業場内最低賃金を「全国目安で示された最低賃金の引上げ額」以上の賃上げをする事業者②

⑤省力化投資補助金（カタログ注文型）における補助上限・補助率引上げおよび加点措置

省力型投資補助金（カタログ注文型）の概要

▶対象：中小企業などが省力化製品を対象商品リスト（カタログ）から選んで購入し、販売事業者と共同で「労働生産性 年平均成長率3%向上」を目指す事業計画に取り組むもの

▶補助上限：500万～1,000万

▶補助率：1/2以下

●次の要件を満たす場合に、補助上限を上乗せで支援

・申請時と比較して、(a)事業場内最低賃金を3%（日本銀行が定める「物価安定の目標」＋1%）以上増加させること、(b)給与支給総額を6%以上増加させることの双方を補助事業実施期間終了時点で達成する見込みの事業計画を策定した事業者

⑥中小企業向け賃上げ促進税制

中小企業向け賃上げ促進税制の概要

▶対象：中小企業者等または青色申告書を提出する常時使用する従業員数が1,000人以下の個人事業主

▶適用期限：令和8年度末

●前年度から給与等支給額を増加させた場合に、増加額の一部を法人税（個人事業主は所得税）から税額控除

・雇用者給与等支給額が前年度と比べて1.5%以上増加している場合は、給与等支給増加額の15%を税額控除できる

・2.5%以上増加している場合は、給与等支給増加額の30%を税額控除できる

●次の要件を満たす場合、税額控除率を5%上乗せ

・適用事業年度中に、くるみん（プラス）認定、えるぼし（プラス）認定（2段階目以上）を取得したこと

・適用事業年度終了時に、プラチナくるみん（プラス）認定、プラチナえるぼし（プラス）認定を取得していること

●賃上げを実施した年度に控除しきれなかった金額は、5年間繰り越すことが可能

●控除上限は法人税額等の20%

ニュース・ターミナル（官公庁ニュース等）

厚労省 10月からパートタイム・有期雇用の労働者に対するルールが変わります

「同一労働同一賃金ガイドライン」を改正 手当や福利厚生を考え方を明確化

雇用管理の改善に取り組み

公正な待遇の確保を図りましょう

厚生労働省では、パートタイム・有期雇用労働者の待遇改善を進めるため、「同一労働同一賃金」に関する施行規則（パートタイム・有期雇用労働法施行規則）と告示、事業主が講ずべき短時間労働者及び有期雇用労働者の雇用管理の改善等に関する措置等についての指針を改正するほか、「同一労働同一賃金ガイドライン」（短時間・有期雇用労働者）を改定し、パートタイム・有期雇用労働者に対する不合理な待遇の禁止等に関する指針を改正し、また、令和8年10月1日施行・適用。ここでは改正のポイントについて、厚労省作成のリーフレット「パートタイム・有期雇用労働者に関するルールが変わります」（二次元コード①）をもとに紹介します。



二次元コード①

例などを踏まえ、賞与・退職手当、各種手当・福利厚生についての記載が見直され、その考え方がより明確化される。今回の改正に伴い、同ガイドラインに新たに追加された内容は、図2の通りである。また、改正後の同ガイドラインは、

厚労省ホームページ（二次元コード②）よりダウンロードできる。

また、賃金を決定する際には、職務の内容や成果、意欲、能力、経験を評価し、昇給に反映するなど、公正な評価に基づいて決定することが求められる。さらに、正社員等への料を活用し、口頭により説明する方法、または「説明すべき事項を全て記載した分かりやすい内容の資料を交付する等の方法」のいずれかにより説明することが必要になる。



二次元コード②

1 改正の目的

「同一労働同一賃金」をさらに進めて 不合理な待遇差の解消に繋げる



パートタイム・有期雇用労働者の待遇改善を進めるため、「同一労働同一賃金」に関する施行規則と告示が改正されます。自社の制度について一度見直してみましょう。

2 主な改正のポイント

雇入れ時の労働条件明示事項を追加

違反者には10万円以下の過料も

改正のポイントは、次の3つである。

①雇入れ時の労働条件明示事項を追加

パートタイム・有期雇用労働者を雇入れた時（労働契約の更新時も含む）は、「昇給の有無」「退職手当の有無」「賞与の有無」「相談窓口」の4つの事項を書面の交付等により明示することが義務付けられている。

現行の明示事項
新たな明示事項

- 昇給の有無
- 退職手当の有無
- 賞与の有無
- 相談窓口
- 待遇の相違等に関する説明を求めることができる旨

図1

今回の改正により、新たに「待遇の相違等に関する説明を求めることができる旨」が追加される（図1）。これは、パートタイム・有期雇用労働者に対して、正社員との待遇の違いについて会社に

図2 「同一労働同一賃金ガイドライン」に新たに追加される内容

- ①賞与・退職手当
賞与・退職手当の目的には、労務の対価の後払い、功労報償等のさまざまな目的が含まれます。これらの目的が妥当するにもかかわらず、パートタイム・有期雇用労働者に対し、正社員との間の職務の内容等の違いに応じた均衡の取れた内容を支給しない場合、不合理と認められる可能性があります。
▶点検しましょう
・自社の賞与・退職手当について、目的を確認しましょう
・それらの目的がパートタイム・有期雇用労働者にも当てはまる場合には、自社の賞与・退職手当の支給要件が、正社員との働き方や役割などの違いに応じたバランスのとれたものとなっているか確認しましょう
- ②無事故手当
正社員と業務の内容が同一のパートタイム・有期雇用労働者には、正社員と同一の無事故手当を支給しなければなりません。
- ③家族手当
労働契約の更新を繰り返している等、相応に継続的な勤務が見込まれるパートタイム・有期雇用労働者には、正社員と同一の家族手当を支給しなければなりません。
- ④住宅手当
住宅手当が「転居を伴う配置の変更の有無に応じて支給されるもの」である場合、正社員と同一の転居を伴う配置の変更があるパートタイム・有期雇用労働者には、正社員と同一の住宅手当を支給しなければなりません。
- ⑤福利厚生施設
福利厚生施設の料金・割引率等の利用条件について、不合理と認められる待遇差を設けてはいけません。
- ⑥病気休暇
正社員に病気休暇期間に係る給与の保障を行う場合には、労働契約の更新を繰り返している等、相応に継続的な勤務が見込まれるパートタイム・有期雇用労働者にも、正社員と同一の給与の保障を行わなければなりません。
- ⑦夏季冬季休暇
パートタイム・有期雇用労働者にも、正社員と同一の夏季冬季休暇を付与しなければなりません。
- ⑧褒賞
褒賞が「一定の期間勤務した労働者に付与するもの」である場合、正社員と同一の期間勤務したパートタイム・有期雇用労働者には、通常の労働者と同じ褒賞を付与しなければなりません。
▶点検しましょう
・自社の各種手当や福利厚生が、パートタイム・有期雇用労働者にも適切に支給・付与されているか確認しましょう

3 同一労働同一賃金の改正に対応するために

公正な待遇の実現に向けて

「働き方改革推進支援センター」の活用を

今回の改正は、どのような雇用形態および就業形態を選択しても、労働者が納得できる待遇を受けられるようにし、多様な働き方を安心して選択できる職場づくりを進めるためのものである。企業と働き手の双方が制度の内容を正しく理解し、

雇用管理の改善に取り組むことが、公正な待遇の確保に繋がる。

厚生労働省「働き方改革推進支援センター」（二次元コード③）では、同一労働同一賃金をはじめ、中小企業・小規模事業者等の働き方改革全般に関する悩みについて、社会



二次元コード③



二次元コード④

安全運行のオアシス トラックステーション

全国22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
JTAA 公益社団法人 全日本トラック協会 のHPに掲載



詳細はこちらの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	北海道苫小牧市ウナイ北11-11-33	0144-55-7491	63
3	仙台	宮城県仙台市宮城野区苦竹4-1-15	022-232-9336	39
4	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
5	茨城	茨城県小美玉市西郷地字新田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	愛知県名古屋港区港前3-601	052-303-2188	97
13	亀山	三重県亀山市小野野桜口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	大阪府寝屋川市木屋元町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	北九州	福岡県北九州市小倉北区東港1-3	093-581-5031	70
20	鳥栖	佐賀県鳥栖市永吉町617-1	0942-83-7035	48
21	諫早	長崎県諫早市貝津町1051-12	0957-26-8228	45
22	大分	大分県大分市大字上戸次字宇土口6045-2	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。

中企庁

9月は「価格交渉促進月間」

価格交渉を進めて ドライバーの賃上げ原資を確保しましょう！

「実績に学ぶ 価格転嫁成功の手引き」より

中小企業庁では、エネルギー価格や原材料費、労務費などが上昇する中、中小企業が適切に価格転嫁をしやすい環境を作るために、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定し、価格交渉・価格転嫁を促進しています。

ここでは、中企庁作成のパンフレット「実績に学ぶ 価格交渉・価格転嫁成功の手引き(写真・一次エグゼクティブ)」をもとに、価格交渉・価格転嫁成功のポイントを紹介します。



① 価格交渉・価格転嫁がなぜ必要なのか？

適正価格での取引が実現することで

企業の賃上げ原資が生まれる

モノやサービスを製造・提供する際にコストが上昇した場合、その上昇分を価格に反映するのが「価格転嫁」です。そして、「価格転嫁」に先立って、発注者・受注者間で「価格交渉」が行われます。これが「価格交渉」です。なぜ「価格交渉」と「価格転嫁」が必要なのでしょう。それは、「価格交渉」が「価格転嫁」の前提条件であるからです。コスト増をサプライチェーン全体で負担し、雇用の7割を支える中小企業も賃上げができる環境を整備することは必要不可欠です。そのために、コストの価格転嫁をはじめとした受託取引の適正化は欠かせないのです。

② 価格交渉・価格転嫁成功事例集

運輸業における成功事例を参考にして 積極果敢に取引先との価格交渉を！

図では、運輸業における価格交渉・価格転嫁成功事例を4例紹介しています。これらの事例を参考にしながら、積極果敢に取引先との価格交渉を進めましょう。

図 運輸業の成功事例

CASE-1

川里運輸倉庫株式会社(貨物輸送等)

理論武装で多重委託構造での交渉に成功

当時の状況と課題

運輸業界特有の多重委託構造と、燃料費や部品代などのコスト上昇で収益が悪化。廃業もよぎる中、大口取引先との価格交渉につまずき、再挑戦することになりました。

[POINT]

- 多重委託構造による価格転嫁の困難さ
- コスト増とゼロ回答で事業継続が困難な状況



県の伴走型支援を受け 公的文書も活用した「理論武装」

大口取引先に運賃の引き上げを相談してもゼロ回答だったことから、埼玉県伴走型支援を受け、論理的な根拠を構築して再交渉に臨みました。交渉に先立ち、原材料価格の現状を説明する精緻な原価計算の資料を作成し、事業継続可能な運賃を試算しました。原価計算には、燃料油、アドブルー(※)、事務用品、タイヤ、セキュリティ保守料金など、コストアップの要因となる項目を全て含め、仕入先からの値上げ通達書類もファイリングし

て根拠としました。さらに、国土交通省や公正取引委員会から発出された公的文書を準備し、値上げの緊急性が高い取引先から交渉を開始しました。再交渉の結果、お取引先1社については2トン車運賃の値上げ30%を実現できました。もう1社については、運賃は希望通りにはなりませんが、配送ルートの全面的な見直しをいただいたことでドライバーの拘束時間が減り、生産性向上が実現しました。今回は、価格転嫁が遅れている運輸業界において、交渉のテーブルにつけた段階だと感じています。今後はドライバーの賃上げを実現するべ

く、国土交通省が告示した「標準的な運賃」を目標に、引き続き交渉を実施します。



有識者 COMMENT

協議が難しい相手に対し、公的文書を用いて「値上げの正当性」を客観的に立証したアプローチが特徴的です。単なる価格交渉ではなく、社会的な要請やコンプライアンスの問題として提起することで、交渉の土壌そのものを変えた実務的な事例です。

(※)主にディーゼル車で使用される高品位の原素水油漬

CASE-2

非公開(貨物輸送等)

原価データと付加価値提案で、運賃改定を実現

当時の状況と課題

エネルギー価格の高騰や人件費上昇により収益が悪化。大手荷主からの資料請求を好機と捉え、適正な運賃水準の実現と投資原資の確保に向けた取り組みを開始しました。

[POINT]

- エネルギー価格高騰と人件費上昇による収益性悪化
- 荷主が求める詳細な原価根拠資料の整備と提示

精緻な原価計算の実施と ニーズに応える付加価値向上

価格交渉に向けて、まず原材料費や労務費のデータを収集し、詳細な原価計算を実施しました。特に今回の交渉では、荷主側から過去に例がないほど細かな資料の提出を求められたため、実態を正確に反映した労務費単価表や見積書を新規に作成しました。並行して、業界全体の価格改定動向を収集するとともに、同業他社との意見交換を通じて、取引先が属する業界・業種固有の状況把握にも努めました。また、荷主側のニーズに応えることで付加価値

の向上を図りました。荷主から要望のあった設備(車両)の拡大や、輸送分野での新規取り組みを積極的に提案。これらの準備を整えた上で書面による正式な交渉申し入れを行い、詳細な説明資料を提示しました。交渉の結果、利益率の改善を実現することができました。改定額は希望の約60%にとどまりましたが、収益性は確実に向上しています。今回の取り組みを通じて、詳細なデータに基づいた客観的な説明資料を整備し、提示することの重要性を再認識しました。今後はこの成果を活かし、従業員のモチベーション向上に向けた施策、設備やシステムへの新たな投資

を実施し、さらなる経営基盤の強化に取り組めます。



有識者 COMMENT

単なる運賃改定にとどまらず、荷主が求める「設備拡大」や「新規輸送」への対応をセットで提案した点が戦略的です。相手の事業ニーズを満たす付加価値を提供することで、価格転嫁を一方的な要求ではなく、相互利益のある取引へと昇華させました。

CASE-3

非公開(総合物流)

環境経営と価格交渉で従業員処遇と収益を改善

当時の状況と課題

原油価格・人件費の高騰や為替変動により収益性が悪化し、従業員のモチベーション低下が生じていました。適正価格での収益確保と従業員処遇の改善の両立が課題でした。

[POINT]

- 原油価格・人件費の高騰で収益性が悪化
- 適正価格での収益確保と従業員処遇改善の両立

環境経営での付加価値と データに基づいた説得力ある提案

価格交渉に向けては、原材料費や労務費のデータを詳細に収集し、原価計算を実施して価格改定の客観的根拠を整備しました。業界の価格改定動向と取引先の業界・業種情報を収集し、価格交渉順を検討した上で、書面での交渉申し入れを行いました。交渉にあたっては説得力のある資料作成を心がけ、「安定した物流を維持する」という当社の価値を訴えました。また、コンサルティング会社からの外部助言の活用、地域企業や同業他社との意見交

換を行い、情報収集を進めました。さらに製品単価表・労務費単価表・見積書を新規作成し、代替案・新商品の提案資料も整備。環境経営の観点から、EVトラック導入・モーダルシフト設計・カーボンニュートラル参加という付加価値をアピールし、事業領域拡大や新市場開拓にも取り組みました。データに基づいた交渉と環境経営へのアピールが、価格交渉成功のポイントです。また、EVトラック導入やカーボンニュートラル参加により企業の環境対応力を向上させ、モーダルシフト設計により物流効率化も図っています。事業領域拡大や新市場開拓により収益機

会を多様化し、従業員処遇の改善に向けた基盤を構築することができたと考えています。



有識者 COMMENT

EVトラック導入やモーダルシフトなど、環境配慮を新たな付加価値として提示し、交渉を有利に進めた点がポイントです。荷主企業の脱炭素ニーズに応えることで、単なる値上げではなく「グリーン物流への対価」という納得感を醸成しました。時代的要請を捉えた賢い戦略です。

CASE-4

非公開(貨物輸送等)

根拠に基づく交渉とシステム導入で信用度向上

当時の状況と課題

各種コスト高騰により収益性が悪化し、設備・システムへの新たな投資や初期コストなどの返済が困難に。従業員のモチベーション低下も生じ、経営戦略の転換が必要でした。

[POINT]

- 各種コスト高騰で設備投資の返済が困難に
- 従業員のモチベーション低下と経営戦略の転換

売上げ・利益率改善により 賃上げと事業基盤の強化が実現

価格交渉に向けては、まず引き合い段階での取引条件確認を徹底し、原価計算と自社製品の形式を見直し、取引先の経営状況や業界動向についてデータを収集するとともに、自社の付加価値・差別化要素を見直しています。また、業界の価格改定動向と取引先の業界・業種情報を収集し、価格交渉順を戦略的に検討した上で、書面による正式な交渉申し入れを行いました。交渉にあたっては、客観的な根拠を

揃えて説明資料を作成しました。情報収集では地域企業や同業他社との意見交換、インターネット、デジタルツール、外部アドバイザーからの助言を幅広く活用しました。さらに、配車システムと会計システムを導入し、企業の信用度向上に努めるとともに、事業領域拡大や新市場開拓にも取り組みました。客観的根拠に基づいた交渉とシステム導入による信用度向上により、価格転嫁を実現することができました。この結果、売上げ増加・利益率改善・従業員賃上げを達成し、事業拡大に向けた投資も可能となりました。新規販路・顧客の拡大により事業基盤が強化され、特にパ-

トナー企業が増加したことで協力体制の拡充も実現しました。



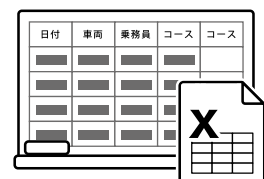
有識者 COMMENT

配車・会計システムの導入により、業務効率化だけでなく「企業の信用度」を高めて交渉に臨んだ点が秀逸です。単なるコスト転嫁の要請にとどまらず、インフラを強化して「頼れるパートナー」としての地位を固めることで、価格改定と協力企業の拡大を同時に実現しました。

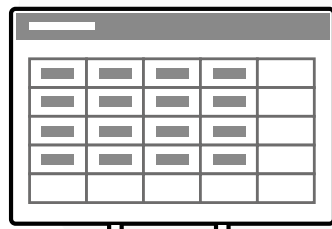
配車表の作成・帳票への転記・乗務員への連絡。その作業、毎日繰り返していませんか？

ホワイトボード・Excelの配車表をそのままデジタルへ

現在の運用を大きく変えずに、デジタル配車表の作成・帳票出力・乗務員への共有までつなげます。



ホワイトボード・Excel



デジタル配車表



帳票出力



乗務員へ共有

デジタル配車板システム

TRADISS

トラディス®

日本情報システム株式会社 TEL 04-2958-2221

配車情報を一元管理し、配車計画を電子ボードに表示します。



実際の画面や機能はこちら



相棒は、大切にするもんだ。

純正ブランドメーカーとの直接取引/
愛車に優しい低燃費フィルター
最高の製品をベストプライスで!!

技術で夢を"カタチ"にする会社

ピーコックエレメント製造株式会社

〒140-0004 東京都品川区南品川4-15-4

(TEL) 03-3458-0891

(Mail) info@pgf-japan.com

(HP) https://www.pgf-japan.com/



全ト協

ステップ1

ステップ2

ステップ3

令和8年度「経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業」を実施



同社では、洋菓子店の製菓工場から、百貨店や喫茶店などへのルート配送を手がけている

私は先代から事業を引き継いで3年弱になりましたが、それ以前は30年ほどドライバー職に従事していました。経営や経理の知識については、取っ手かしながら基礎的なことも分らないレベルからスタートでした。

いざ実際に経営の舵取りを担ってみると、より専門的かつ客観的な知識の必要性を痛感しました。そんな時、全日本トラック協会の「経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業」を知り、「このような経営診断や、運賃交渉そのものをサポートしてくれるしくみがある」として、経営と向き合

るのか」ということについて、大変驚きました。

一方で、専門家の指導は本来高額なものであり、助成金を活用させていただいても、当社のような小規模な会社にとっては決して安くはない投資額です。

「自分たちの会社の規模にあって、身の丈に合った支援なのか」「この出費が本当に成果に結びつくのだろうか」と、当初は失礼ながら、「どの程度ものだろうか」と半信半疑で躊躇する気持ちも正直ありましたが、数字に基づいた裏付けが得られたことは、経営

会社名	アルプス運送(有)
代表者	代表取締役 越智 貴之
資本金	500万円
設立	昭和49年6月10日
会社所在地	東京都八王子市東浅川町556-51
従業員数	10人(うちドライバー8人)
車両数	11台

ステップ	内 容
ステップ1 (経営診断)	・事業者による自己診断、診断士による財務診断および現地調査を実施し、会員事業者の経営状況を指摘する「経営診断報告書」を作成する
ステップ2 (経営改善支援)	・ステップ1(経営診断)の結果を踏まえ、事業者の経営改善に向けた具体的な相談対応・助言を行い、経営改善に向けた取り組みを支援する
ステップ3 (運賃交渉支援)	・ステップ1(経営診断)およびステップ2(経営改善支援)の結果を踏まえ、原価計算・運賃設定支援、交渉準備支援、運賃交渉への同席・資料説明等を通じて、運賃の設定および交渉を支援する ・稼働日数は最大4日とする

全日本トラック協会では現在、会員事業者の経営状況の診断から経営改善・運賃交渉までを中小企業診断士等が支援する「令和8年度「経営診断・経営改善支援・運賃交渉支援事業」(二次元コード)」を実施している(実施期間は9月28日まで)。

ここでは、同事業の概要について紹介するほか、7年度に同事業を受診した、東京都八王子市のアルプス運送(有)における体験談を紹介する。

分析を実施した上で改善策の提案・社内説明を行い、さらに希望に応じて運賃設定の支援や、交渉資料の作成支援、運賃交渉への同席・説明までをサポートするもの。

同事業は、指定診断士による「経営診断(ステップ1)」、指定診断士が具体的な経営相談・助言を行う「経営改善支援(ステップ2)」、ステップ1および2の結果を踏まえ、運賃の設定および交渉を支援する「運賃交渉支援(ステップ3)」の3段階に分かれている(表1)。

なお、ステップ1はステップ2の結果を、またステップ3はステップ2の結果を踏まえてそれぞれ実施することとされており、3のみを単独で実施することはできない。

ステップ	金 額
ステップ1 (経営診断)	・費用16万円(税抜) ・診断士の旅費交通費
ステップ2 (経営改善支援)	・費用15万円(税抜) ・診断士の旅費交通費
ステップ3 (運賃交渉支援)	・費用1日当たり12万円(最大4日・48万円、税抜) ・診断士の旅費交通費

ステップ	助成金額
ステップ1 (経営診断)	・費用のうち8万円(Gマーク事業者は10万円) ・診断士の旅費交通費(上限5万円)
ステップ2 (経営改善支援)	・費用のうち12万円(Gマーク事業者は13万円) ・診断士の旅費交通費(上限5万円)
ステップ3 (運賃交渉支援)	・費用のうち1日当たり8万円、最大4日・32万円(Gマーク事業者は1日当たり9万円、最大4日・36万円) ・診断士の旅費交通費(上限5万円)

※「Gマーク事業者」とは、助成金交付請求時において、いずれかの営業所が安全性優良認定を受けている事業者をいう

「実施内容について」

Q1 ステップ1(経営診断)を実施するにあたり、どのような資料を準備する必要がありますか。

A1 まず、財務諸表、事業報告書のほか、お申込んだ後に提供させていただきます。自己診断チェックリスト、事前調査票への回答が準備されたら、会社案内パンフレット、組織図、事

コンサルティン グ経験豊富な中小企業診断士等が 荷主との運賃交渉まで力強く支援！

ステップ1「経営診断」

経験豊富な中小企業診断士等が 受診事業者の経営課題を明確化

ステップ1の経営診断の現状を把握するため、経営改善に取り組むに、資料による事前調査の把握と課題を抽出する目的で行うものである。

ステップ1では、まず指定診断士が受診事業者との面談を実施。資料か

ステップ2「経営改善支援」

様々な指標を用いながら 経営改善に向けた戦略を構築

ステップ2の経営改善支援では、ステップ1で作成された「経営診断報告書」をベースに、受診事業者の経営改善に向けても説明を行い、全社体制での取り組みを支援する。

ステップ2の受診により、豊富な経営診断の結果をもつ指定診断士に相談し、助言を受けながら経営改善に資する様々な方策を実行に移していくことで、自社の着実な経営改善に取り組むことができる。

受診申し込みについて

各ステップの費用は表2の通りであるが、費用の1部が全ト協から助成される。

受診を希望する事業者は、全ト協ホームページ(二次元コード)に掲載されている同事業利用申込書を、所属の都道府県トラック協会に提出する必要があります。

Q2 過去にステップ1(経営診断)まで、またはステップ2(経営改善支援)までを実施したことありますか。

A2 できません。ステップ2はステップ1の結果を、ステップ3はステップ1・2の結果を踏まえてそれぞれ実施することとなっておりますので、ステップ1から順に実施していただく必要があります。

Q3 過去にステップ1(経営診断)まで、またはステップ2(経営改善支援)までを実施したことありますか。

A3 原則としてできません。過去のステップ1(経営診断)、ステップ2(経営改善支援)の実施状況を、現時点で確認し、経営状況や業界を取り巻く環境が変わっている場合があるためです。ただし、このステップの実施時期が1年以内であれば応相談とさせていただきます。

Q4 ステップ3(運賃交渉支援)の内容として「運賃設定支援」「交渉準備支援」「運賃交渉支援」の3つが挙げられていますが、当社は「交渉準備支援」だけを希望したいと考えており、1日で十分であると考えています。必要な支援だけを実施していただくことはできますか。

A4 可能です。ステップ3の実施内容や実施期間は、お申込み後、事業者と担当指定診断士とで協議の上、決定していただくこととなりますので、必要のない支援は省略することが可能です。また、指定診断士の稼働1日当たり12万円と設定しており、12万円と設定してありますので、稼働日数が少なくなれば費用や負担額を削減することが可能です。

経済産業省

取引先との持続可能な関係を築くために「パートナーシップ構築宣言」特集

「パートナーシップ構築宣言」を作成・公表しましょう！

「パートナーシップ構築宣言」は、サプライチェーン全体の付加価値向上や取引先との共存共栄を目指す「発注者側の立場である事業者が、IT実装・グリーン化等の新たな連携や、振興基準の遵守について自社の方針を宣言するもの」です。宣言登録企業数は10万6600社以上に及ぶほか、運輸業・郵便業でも3087社が宣言を行っています（令和8年9月8日現在）。近年では、同宣言の拡大に向けた取り組みも全国の自治体で広がっています。同宣言を行い、取引適正化に向けた取り組みを進め、持続可能な物流の実現を目指しましょう。

1 「パートナーシップ構築宣言」とは？

取引適正化の重点課題について宣言
望ましい取引慣行の実現を目指す

「パートナーシップ構築宣言」とは、事業者が、サプライチェーン全体で、宣言のイメージ（図1）を宣言するものです。宣言のイメージは、図1のとおり、発注側企業から受注側企業へ、価格転嫁の要望等、望ましい取引慣行を宣言するものです。宣言のイメージは、図1のとおり、発注側企業から受注側企業へ、価格転嫁の要望等、望ましい取引慣行を宣言するものです。

2 宣言を行うメリット

補助金の加算等の優遇措置のほか、宣言関連の融資制度が利用可能に

宣言を行うことで、図2で示した補助金について、加算措置が受けられるなどの優遇措置が受けられます。

図2 加算措置が受けられる主な補助金

- 【経済産業省補助金】
 - 中堅・中小企業の賃上げに向けた省力化等の大規模成長投資補助金
 - 地方における持続的な賃上げ実現に向けて、地域の雇用を支える中堅・中小企業が、人手不足等の喫緊の課題に対応し、成長していくことを目指して行う大規模投資を支援する。
- 【資源エネルギー庁補助金】
 - 省エネルギー投資促進支援事業費補助金
 - 工場・事業場等の産業・業務部門における、省エネ性能の高い設備・機器への更新に係る費用の一部を支援する。
- 【中小企業庁補助金】
 - ものづくり・商業・サービス生産性向上促進補助金
 - 中小企業等々の生産性向上や持続的な賃上げに向けた、革新的な新製品・新サービスの開発や海外需要開拓に必要な設備投資等を支援する。
 - 中小企業新事業進出補助金
 - 企業の成長・拡大を通じた生産性向上や賃上げを促すために、中小企業等が行う、既存事業とは異なる、新市場・高付加価値事業への進出に係る設備投資等を支援する。
 - 中小企業成長加速化補助金
 - 同補助金は、将来の売上高100億円を目指す中小企業の投資を支援する制度で、設備投資などに最大5億円を補助する。
- 【国土交通省補助金】
 - 中小物流事業者の労働生産性向上事業
 - 中小トラック運送事業者に対し、荷役作業の効率化（荷役時間の短縮・荷役負担の軽減）等に資する機器類の導入等に係る費用の一部を補助する。
 - モーダルシフト等推進事業
 - 温室効果ガスの排出削減、流通業務の省力化による持続可能な物流体系の構築を図るため、荷主および物流事業者等物流に係る関係者によって構成される協議会が実施するモーダルシフト等の取り組みを支援する。



制度が利用可能となつてくるほか、都道府県などの自治体では補助金に対して同宣言を行っている企業向けの加算措置などが実施されています。詳細は、同宣言ポータルサイト「宣言するメリ

ツト」（二次元コード①）をご覧ください。

また、同宣言では、受託中小企業振興法に基づき「振興基準」（二次元コード②）の遵守も含めて宣言するため、振興基準の内容を確認します。

ポータルサイト上では、宣言の更新・新規宣言を「新しいひな形」での宣言更新・新規宣言を

ポータルサイトでは、登録の前に「社内体制の確認」を。同宣言は、代表者の名前で宣言するものである。提出すると、ポータルサイトに宣言が公表されます。代表者名を含む宣言文がポータルサイトに公開されることを確認します。

自社の宣言を（公財）全国中小企業振興機関協会が運営するポータルサイト（二次元コード②）に提出すると、ポータルサイトに宣言が公表されます。代表者名を含む宣言文がポータルサイトに公開されることを確認します。

ポータルサイト上では、宣言の更新・新規宣言を「新しいひな形」での宣言更新・新規宣言を

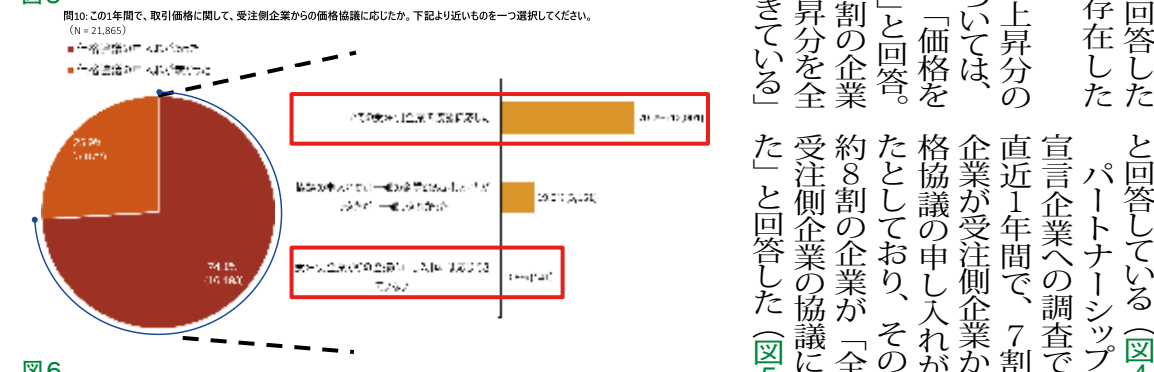
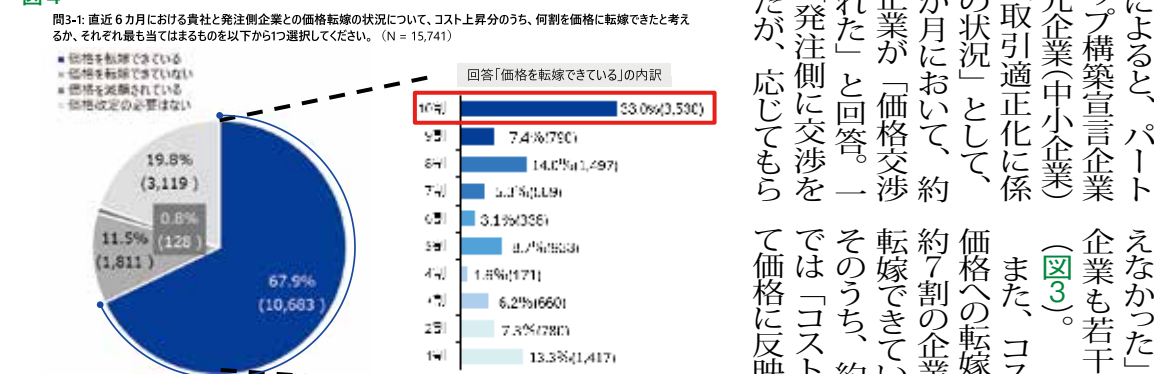
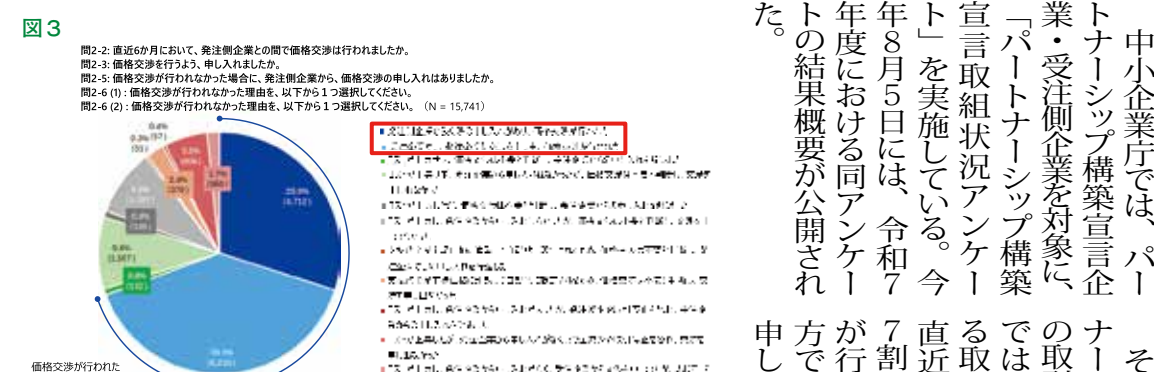
ポータルサイトでは、登録の前に「社内体制の確認」を。同宣言は、代表者の名前で宣言するものである。提出すると、ポータルサイトに宣言が公表されます。代表者名を含む宣言文がポータルサイトに公開されることを確認します。

ポータルサイトでは、登録の前に「社内体制の確認」を。同宣言は、代表者の名前で宣言するものである。提出すると、ポータルサイトに宣言が公表されます。代表者名を含む宣言文がポータルサイトに公開されることを確認します。

ポータルサイトでは、登録の前に「社内体制の確認」を。同宣言は、代表者の名前で宣言するものである。提出すると、ポータルサイトに宣言が公表されます。代表者名を含む宣言文がポータルサイトに公開されることを確認します。

「合理的なコスト上昇の説明」が価格転嫁実現に繋がる

中小企業庁 令和7年度における「パートナーシップ構築宣言取組状況アンケート」結果



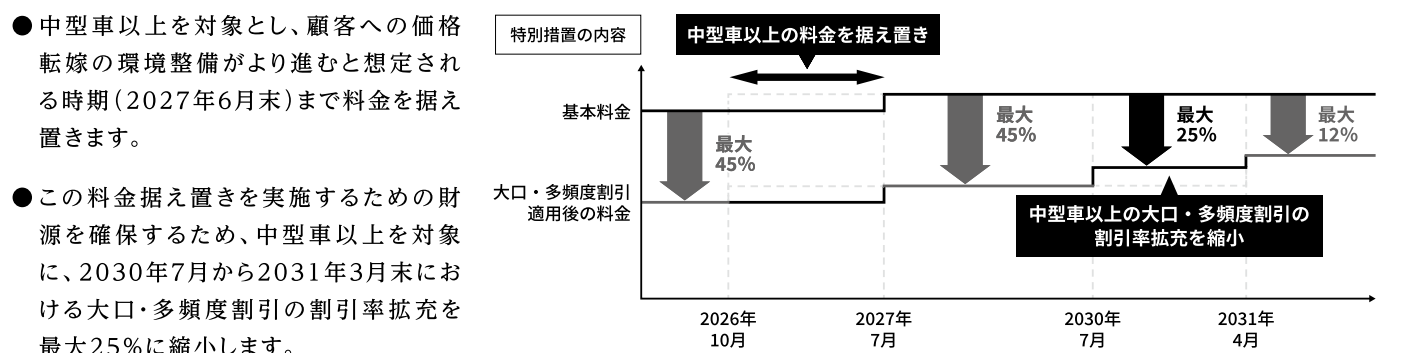
10月1日
首都高は
料金を改定します。

道路運送事業（中型車以上）における価格転嫁に向けた環境整備に伴う当面の特別措置を実施します。

首都高速道路株式会社では、昨今の労務費・材料費の高騰による維持管理コストの上昇への対応が喫緊の課題となっています。今後も、お客さまに安全・安心な道路サービスを継続的に提供し、また、維持管理の現場で対応しているエッセンシャルワーカーへの適正な労務費の確保・行き渡りを確保していくため、料金の改定を行います。ご理解をお願いいたします。

- 1kmあたりの料金を、普通車の場合で約3円（現行29.52円⇒改定32.472円）引上げます
- 下限料金（普通車の場合300円）は現行のまま維持します
- 上限料金は現行の設定距離（55.0km）を維持します
- 大口・多頻度割引の割引率拡充、都心流入割引および都心流入・湾岸線誘導割引を、2031年3月末まで継続します

中型車・大型車・特大車には、特別措置が適用されます。



首都高速道路株式会社 詳しくはホームページをご確認ください。

首都高 料金改定

厚 労 省

令和8年10月1日からハラスメント対策が強化されます！

求職者等に対するセクシュアルハラスメントを防止するため

事業主に雇用管理上必要な措置を義務付け

職場におけるカスターハラスメント(カスハラ)や、求職者等へのセクシュアルハラスメント(セクハラ)等のハラスメントのない職場づくりや、女性の職業生活における活躍に関する取り組みの推進を図るため、改正「労働施策総合推進法」等が令和8年10月1日に施行されます。

この改正は、10月から施行されるハラスメント対策の強化について、2回にわたり紹介いたします。2回目となる今回は、「求職者等に対するセクハラ」とは？



求職者等に対するセクハラとは？

事業主が雇用する労働者による性的な言動が求職者等の求職活動を阻害する

求職者等に対するセクハラとは？

- ① 性的な言動の発言
- ② 性的な事実関係を尋ねる言動
- ③ 性的な内容の情報を意図的に流布すること

「セクハラ撲滅」への方針を明確化して

労働者・求職者等に周知・啓発を行う

事業主は、次の措置を講ずるべき内容(傍線部は、他のハラスメントと異なる内容)。

◆事業主の方針等の明確化およびその周知・啓発

- ① 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ② 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ③ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する

- ④ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑤ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑥ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する

- ⑦ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑧ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑨ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する

- ⑩ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑪ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑫ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する

- ⑬ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑭ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑮ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する

- ⑯ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑰ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑱ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する

- ⑲ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ⑳ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ㉑ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する

- ㉒ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ㉓ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ㉔ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する

- ㉕ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ㉖ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する
- ㉗ 求職者等セクハラを防止する方針を明確化し、労働者等に周知・啓発する

図 求職者等に対するセクシュアルハラスメントの例

必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること

必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること

必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること

必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること

必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること

必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること

必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること

必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること、必要なく身体に触ること

④ 求職者等セクハラを防止するための望ましい取り組み

求職者等の関係者から相談があった際には、連携して適切な対応を図る

求職者等の関係者から相談があった際には、連携して適切な対応を図る

まちがいさがし 30か所みつけれられるかな？

テーマ「空港」

【作画】前川しんすけ



①の絵と異なる箇所30か所について②に○をつけてください。(印刷の汚れやカスレは間違いに含みません。)

【応募方法】 ①②2つの絵には30か所の間違いがあります。②の絵を切り取るかコピーして、郵便はがきに貼ってお送りください。郵便番号、住所、氏名、会社名ならびに「広報とらつく」に対するご意見、ご感想も書かください。正解者の中から抽選で20名様に記念品を差し上げます。

【締め切り】 令和8年9月30日(木) (当日消印有効)

【宛て先】 〒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 (公社) 全日本トラック協会 広報部

【発表】 当選者の発表は、賞品の発送をもって代えさせていただきます。「まちがいさがし」の正解は、10月5日号(予定)の本紙に掲載予定です。皆様のご応募をお待ちしています。 ※ご記載いただいた個人情報の取り扱いについては、「公益社団法人全日本トラック協会 個人情報保護方針」に準じます。

- ① 周囲の人たち
- ② 仕事への意欲低下
- ③ 職場全体の生産性に悪影響
- ④ 各種ハラスメントを行う
- ⑤ 社内での自分の信用低下
- ⑥ 懲戒処分や訴訟の可能性
- ⑦ 自分の居場所が失われる
- ⑧ 業績悪化
- ⑨ 貴重な人材の損失

【ハラスメント発生した際の早期対応が必要！】

【ハラスメント発生した際の早期対応が必要！】

【ハラスメント発生した際の早期対応が必要！】

【ハラスメント発生した際の早期対応が必要！】

法令クイズ

～安全運転知識編～

【解答】 4面に問題

① × (交通の方法に関する教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など1-1) 高速になると視力が低下し、特に近くのものが見えにくくなるので、注意する。

② ○ (交通の方法に関する教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など1-3) 明るさが急に変わると、視力は、一時急激に低下する。トンネルに入る前やトンネルから出るときは速度を落とす。

③ × (交通の方法に関する教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-3) 衝撃力は速度と重量に応じて大きくなり、また、固い物にぶつかるように、衝撃の作用が短時間に行われるほどその力は大きくなる。

④ ○ (交通の方法に関する教則第4章第5節 安全運転に必要な知識など2-4) 制動距離、遠心力、衝撃力などは、いずれも速度の2乗に比例して大きくなる。速度が2倍になれば、制動距離、カーブで車の横滑りや転倒をさせようとする力、交通事故の大きさに関係する衝撃力は、2倍になるのではなく、4倍になる。

⑤ ○ (交通の方法に関する教則第6章第2節 坂道・カーブ1-5) 下り坂では、加速がつき止まり距離が長くなり危険なため、車間距離を広くとる。

⑥ ○ (交通の方法に関する教則第6章第2節 坂道・カーブ1-5) 下り坂では、加速がつき止まり距離が長くなり危険なため、車間距離を広くとる。

⑦ ○ (交通の方法に関する教則第6章第2節 坂道・カーブ1-5) 下り坂では、加速がつき止まり距離が長くなり危険なため、車間距離を広くとる。

⑧ ○ (交通の方法に関する教則第6章第2節 坂道・カーブ1-5) 下り坂では、加速がつき止まり距離が長くなり危険なため、車間距離を広くとる。

⑨ ○ (交通の方法に関する教則第6章第2節 坂道・カーブ1-5) 下り坂では、加速がつき止まり距離が長くなり危険なため、車間距離を広くとる。

⑩ ○ (交通の方法に関する教則第6章第2節 坂道・カーブ1-5) 下り坂では、加速がつき止まり距離が長くなり危険なため、車間距離を広くとる。

⑪ ○ (交通の方法に関する教則第6章第2節 坂道・カーブ1-5) 下り坂では、加速がつき止まり距離が長くなり危険なため、車間距離を広くとる。

令和8年度「トラックの日(10月9日)」各都道府県トラック協会の主な活動

全国のトラック協会では、10月9日の「トラックの日」を中心に、地域色豊かなイベントやキャンペーン等の実施を通じて、緑ナンバートラックの役割と重要性をPRします。

詳細については、各都道府県トラック協会(二次元コード)までお問い合わせください。
(※9月7日現在)



都道府県名	実施日	イベント・キャンペーン等
北海道	10/10～12	●「トラック協会杯第38回全道少年団(U-11)サッカー大会」(札幌サッカーミュージメントパーク)
(札幌地区)	10/10	●トラックの日ファミリーイベント「トラックのがっこう」(イオンモール札幌平岡)
(函館地区)	9/27	●「トラック☆フェスティバル in 函館」(函館地区トラック協会駐車場)
(室蘭地区)	9/13	●「トラックフェスティバル2026」(市立室蘭水族館:1日無料開放)トラック・白バイ・消防車など「動く車」の展示、トラックの乗車・死角体験、交通安全の広報・啓発、交通安全スタンプラリー、安全キーホルダーの配布、キッチンカーの出店 等
(旭川地区)	9/5 9/18～30 10/8 10/9	●交通安全ウォーキング(旭川市北彩都公園)ウォーキング、旗の波運動 ●支部街頭啓発・清掃活動(地区管内7か所)旗の波運動、清掃活動 ●道路のクリーンアップ運動(旭川市神居・国道12号)ポイ捨て禁止PR活動、清掃活動 ●「トラックの日」記念植樹(士別市つくも水郷公園)植樹事業
(十勝地区)	9/6	●「チビッコあつまれ!読み聞かせ広場」(オビヒロホコテ会場)トラックをモチーフにしたオリジナル絵本の読み聞かせ、配布
(釧根地区)	9/6 10月	●「トラックDAYフェスタ」(イオンモール釧路昭和) ●「トラックの日」清掃活動(釧路市西港線)
(北見地区)	9/13	●「2026トラックの日 in Kitami」(NiCC芸術文化ホール多目的広場)トラック&動く車展示、パトン・チアダンスショー、吹奏楽演奏
青森県	7～10月 10月	●第1回小学生トラック絵画コンクール(7～8月募集、9月審査・受賞通知、10月表彰・展示) ●7支部による活動(クリーン作戦、街宣活動、奇想活動等)
岩手県	5～8月 9/27 10/9	●第33回私の街に「こんなトラックあったらいいな」絵画コンクール(小学生対象) ●Bリーグ「岩手ビッグブルズ」冠マッチ開催によるPR(盛岡タカヤアリーナ) ●テレビCM放映
宮城県	9～10月	●各支部青年組織(8支部)ごとの清掃活動、「いしのみさ大漁まつり」等への業界PR出展、気仙沼リトルシアナ創立記念親善少年野球大会の冠大会の開催、「みやぎトラックの森」づくり植樹活動、「みやぎ元気まつり」への協賛・ブース出展(トラック展示・乗車体験・PRアース)、県内プロスポーツチームの試合協賛・PRアースの場内設置、「トラックの日」ラジオ特別番組の制作・放送(10月中に4～5回放送予定)
秋田県	9/13 10/4	●「わくわくトラベンチャー」(秋田駅前アグラ広場・大屋根通り)トラック乗車体験会、ドライバー体験 等 ●J2リーグ「ブラウブリッツ秋田」冠マッチ(ソユースタジアム)の開催
山形県	10/11	●「トラックの日」イベント(山形県トラック総合会館)動く車・ラッピングトラックなどの展示、パルンアート・工作、生鮮品・食品等の廉価販売、フリーマーケット 等
福島県	11/14・1/17 時期未定	●SV.LEAGUE WOMEN「デンソーエアリービーズ」協賛試合の開催・業界PR ●広報媒体での業界PRCMの放映
茨城県	9～11月	●各支部での地域マラソン大会、道の駅でのPR活動、道路清掃活動等(予定)
栃木県	10/11	●J3リーグ「栃木SC」ゲームスポンサー(カンセキスタジアムとちぎ)車両展示、イベントブースでの業界・協会PR、抽選会、会場内スクリーンによるCM放送・支部模擬店、クイズ・事前抽選会 等
群馬県	10/3・4	●「ぐんまトラックふれあいフェスタ2026」(群馬県交通運輸会館)、県内一斉道路清掃活動
埼玉県	11/23	●「さいたまトラックファミリーフェア2026」(埼玉県トラック総合教育センター)
千葉県	9～11月	●県内16支部にてイベント、交通安全・業界PR啓発活動、道路清掃活動、交通安全標語・児童絵画コンクール 等 ●NPB「千葉ロッテマリーンズ」冠試合の開催(ZOZOマリンスタジアム)
東京都	9～10月 9/12 7～12月	●本部・支部イベントへのノベルティ提供 ●「トラックフェスタTOKYO2026」(代々木公園野外ステージ・イベント広場・ケヤキ並木) ●児童絵画作品コンテストの開催
神奈川県	9/20 9/27 10月	●第27回「夢を運ぶトラックデザインコンテスト」表彰式(新都市プラザ展示会場) ●第40回「交通安全こどもショー」(神奈川県立音楽堂) ●新聞広告(読売新聞・毎日新聞神奈川県版)、ラジオ(スポットCM、Fm yokohama番組提供等)、Web広告配信(GDN、LYDA)
山梨県	10/10	●「トラックの日」山梨グリーン作戦2026(山梨県主要国道・インターチェンジ付近の清掃活動)
新潟県	10/10	●「トラックフェス in ながおか2026」(アオーレ長岡)JRコンテナ専用車・Gマークラッピングトラックの展示、こども向けオリジナル反射材作成体験 等、新潟日報朝刊への「トラックの日」広告の掲載
長野県	10/3・4 10/11	●新聞広告による「トラックの日」の周知 ●県下7地区での集客イベント
富山県	7/25 10/3	●小学生向け職業体験イベント「ジョブキッズとやま2026」に「トラックのしごと」として参加(富山県トラック会館) ●第6回「わたしたちの夢のトラック「こんなトラックあったらいいな」小学生絵画コンクール」表彰式・出発式(富山県トラック会館)
	10/9	●青年部会による交通安全・「トラックの日」PRチラシ・グッズ等の配布(北陸自動車道・小矢部川サービスエリア)
石川県	10/9 10/13 10/31	●県下一斉道路清掃活動「クリーン作戦2026」 ●「交通安全等週迎をはげます会」への寄付 ●「ワルマふれあいフェスタランド2026 in 小松」への出展・協賛(小松空港バス・タクシープール)

2026・9・10

▼最寄り駅に向かう道すがら、容赦ない陽射しが照り付ける猛暑の中でも元気に開花し続ける「百日紅」を見つけました。綿菓子のような房状の花を枝先にいっぱい付けており、見るも鮮やかです。晩夏から仲秋にかけて長期間に亘って私たちを楽しませてくれます。およそ百日間、紅色の花が続々と咲き続けることに由来した名称に納得するとともに、随分と芯のある強い花だと感じると、すべすべした幹が特徴で、一房に数百の小さな花びらを付けていて、とても神秘的な花です。花びらが玉のような実になると、それらが風に揺られてカラカラと音を立てる様は、マスカラのようだと聞いたことがあります。草むらで鳴く秋の虫たちと自然が織り成すコンサートが聞けそうです。「猿滑」と勘違いする人もいるでしょうが、実際は虫さしも滑ることとはないようです。▼気分が落ち込んでいた時に、あるいは

は気分が晴れ晴れと高揚している時にも、可憐な花々は一服の清涼剤の役割を果たします。ある地方都市を訪れた折、偶然、道路の左右に百日紅が交互に街路樹として植えられているのを見ました。かなり長い区間に亘って百日紅ロードが続き、車窓ながらとても幸せな気分になりました。同乗していた男性も「この花、何ていうのかな、綺麗だな」と私と同じことを感じたようです。打ち合わせに向かう途中の小さな出来事でしたが、心温まり、先方との道り取りもスムーズに終わりました。

▼「炎天の地上花」と詠んだのは俳人・高浜虚子です。短い一文ですが、さすがに言い得て妙です。夏の厳しさの中で毅然と咲く花の本質を見事に言い表しています。百日紅の花は美しく耐病性に優れ、その材質は硬く重い特性から、線路の枕木に活用されるなど汎用性があります。「人間万事塞翁が馬」の如く、可憐に咲く一輪の強い花のように、健全な身体を形成し、押し立ては返す波を乗り越えていくためのものです。

(山崎 蕙)

四季折々

都道府県名	実施日	イベント・キャンペーン等
福井県	9/19 10/9	●「トラックフェスタ2026」(福井県産業会館) ●「トラックの日」および業界の現状周知を目的とした新聞広告の掲載
岐阜県	10/3	●中日新聞・岐阜新聞・フリーペーパーへの業界PR広告掲載、岐阜放送のテレビCMでのPR動画放映、トラックフェスタ(各務原市・河川環境楽園)の開催、交通安全啓発活動
静岡県	10/12	●「トラックフェス2026」(静岡県トラック会館)
愛知県	7～2月	●「トラックFes」を期間中に愛知県内各所で7回開催
三重県	10/8 11/1	●清掃活動 ●「トラックフェスタ」
滋賀県	10/10 11/1	●令和8年度「おうみ路クリーンアップ活動」 ●第11回「滋賀県交通安全フェア」(滋賀県トラック総合会館周辺特設会場)
京都府	11/3	●「トラックフェスタ2026」(京都パルスプラザ)児童絵画コンクール表彰式、KTKラリースタート式
大阪府	11/1	●「トラックフェスタ2026」(堺市西区・高石市「浜寺公園」イベント広場)
兵庫県	10/10	●「トラックの日フェスタ2026」(三田市総合文化センター「郷の音ホール」駐車場)、県下13地区での「トラックの日」街頭PRキャンペーン活動
奈良県	9/21	●「トラックの日」PR活動(近鉄奈良駅前行基広場)広報啓発袋および啓発品の配布、奈良警察署と連携した広報啓発活動
和歌山県	10/18	●「トラックの日」イベント(和歌山ビッグホール)「ゆめのトラック」絵画展示、子ども向けトラック運送会社職業体験コーナー、交通安全教室、屋台コーナー、キャラクターショー 等
鳥取県	6～10月	●伯耆町「トラックの森」の森林整備(6・10月)、児童絵画コンテスト(9/30)、県下各県会議員事務所周辺の清掃・県下3地区交通安全教室(10/9前後)、運送業界PR広報活動(10/9頃、鳥取県西部地区予定)、交通遺児募金(12月頃)
島根県	10/11	●「トラック引きレース」(松江市・武内神社下広場)
岡山県	7～10月 10/17	●小学生絵画コンクール(募集期間:7～9月、表彰式10/17) 等 ●「はたらくトラックファミリーフェスタ」(岡山市・サウスヴィレッジ)
広島県	10/4	●第33回「ひろしまトラックまつり」(「J アウトレット広島」南駐車場)絵画コンクール表彰式・作品展示、こども運送お仕事体験(トラックドライバーの1日職業体験)、交通安全に関するトラック死角体験、飲酒運転撲滅キャンペーン、環境ブースの設置 等
山口県	10/9～12 10/11	●絵画コンクール作品展示(県内9か所)、各支部における道路清掃活動、交通安全街頭キャンペーン 等 ●「萩・魚まつり」への協賛・出展(山口県漁協秋地方卸売市場・道の駅萩しーまーと)絵画コンクール表彰式、トラック綱引き大会、トラック展示、子ども緑日コーナー 等
徳島県	10月 10/25	●とくしま協働の森づくり事業「使う緑化プロジェクト」県内の児童保育施設に木の遊具等を寄贈 ●「「動くトラック」こども絵画コンクール」入賞作品の展示・表彰式、「あつまれ!おしごとキッズパーク」(ポリテクセンター徳島)トラックの展示、乗車体験 等
香川県	10月	●「トラックの日」イベント(国営讃岐まんのう公園)
愛媛県	9/27	●「トラックフェスタ2026」(第1会場:愛媛県トラック総合サービスセンター、第2会場:愛媛運輸支局)
高知県	9/26 10月 10/28	●「高知市交通安全ひろば」(イオンモール高知) ●「とらつきの森」事業 ●交通安全教室
福岡県	10/3	●「くらしを運ぶ!はたらくトラックフェスタ」(トリアス久山)
佐賀県	1/31	●BリーグB.PREMIER「佐賀バルーンズ」スポンサーマッチ(SAGAアリーナ)貨物運送業界に関するWebアンケート、絵画コンクール表彰式・入賞作品展示、ラッピングトラックの展示 等
長崎県	9/21 10/9 11/28・29 時期未定	●交通安全キャンペーンへの参加 ●長崎新聞への「トラックの日」広告掲載 ●「トコハピカーニバル」(出島メッセ)子ども対象「お仕事体験イベント」への出展 ●テレビCM放映
熊本県	11/20～29 10/10	●「くまもと花博」出展予定(熊本市)業界PRパネルの展示、チラシ等の配布によるPR活動 ●県内各支部での環境クリーンキャンペーン活動
大分県	11/15	●「大分トラックフェスタ2026」(大分駅北口広場)フォークリフトこども体験、キッチンカー、車両展示(トラック)、緑日、ステージイベント、絵画コンクール表彰式、トラックフェスタ大抽選会、FM大分「トラバラ」公開収録、物産展、CG運転シミュレーター体験(NASVA)、こども免許証(JAF) 等
宮崎県	10/25 11/22	●なでしこリーグ1部「ヴィアメテラス宮崎」スポンサーマッチ(いちご宮崎新富サッカー場) ●「トラックフェスティバル」(宮崎県トラック協会総合研修会館)
鹿児島県	10/3	●「「トラックの日」フェスティバル2026」(マリノアポートかごしま)
沖縄県	10/17 11/7	●「トラックフェスティバル」(九州沖縄トラック研修会館)絵画コンクール表彰式、動く車両乗車体験 等 ●トラックの森づくり事業

横浜市からのお知らせ

企業・団体の皆さま

GREEN × EXPO 2027

TDM パートナー

のご登録をお願いします

令和9年3月19日から9月26日まで横浜・上瀬谷で開催される「GREEN × EXPO 2027」の期間中、円滑な会場への来場者輸送と都市活動の両立を目指すため、一般交通の分散、平準化の取組(TDM)を進めています。

この取組に賛同いただける企業・団体の皆さま、「TDMパートナー」へのご登録よろしくお願いします。

登録いただいた企業へは、「交通混雑予測情報」を発信していきます。登録は無料です。

詳細については、専用HPをご覧ください。

登録はコチラ

<https://expo2027tdm.city.yokohama.lg.jp/>

ついに東海電子から

遠隔地自動点呼

対応製品がリリース!

遠隔地でも

自動点呼。

e点呼セルバ

Type モバイル

東海電子株式会社

www.tokai-denshi.co.jp

配達くん

運輸業専門の経営管理システム

運送業の今を

少しだけ便利にする「配達くん」

充実の

アフターサポート

システムは安心の

自社開発!

信頼されて41年

新バージョンリリース

大創システム株式会社

DAISO SYSTEM CO., LTD.

本社 〒110-0005 東京都台東区上野 1-17-6
TEL.03(3831)3300 FAX.03(3831)3369
東京支店 〒982-0011 宮城県仙台市太白区長町 1-3-26
TEL.022(706)2821 FAX.022(706)2822

詳細は下記をクリック

配達くん

検索

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

グリーン経営認証

認定

グリーン経営認証で環境にやさしい取組を!

認証取得後 8 トン以上のトラックで 2.9%の燃費向上、車両故障件数 20.8%減少。
交通事故発生件数 25.9%減少など(グリーン経営認証取得による効果・2024年版より)環境改善にとどまらない効果。

対象業種	日 時	会 場	主催	問合せ先	
トラック バス、タクシー	10月2日(金)	13:30～15:30	AP 西新宿 A ルーム(5階) 東京都新宿区西新宿 7-2-4 新宿喜楓ビル	関東運輸局	エコモ財団 グリーン経営講習会係 ☎03-5844-6276 ※ガイダンスの2番を 押してください
トラック バス、タクシー	10月16日(金)	13:30～15:30	大津商工会議所 会議室 コラボしが 2 1 (9階) 滋賀県大津市打出浜 2-1	近畿運輸局	
トラック バス、タクシー	10月22日(木)	13:30～15:30	公益社団法人長野県トラック協会 長野県トラック会館 3 階 研修ホール 長野県長野市南長池 710-3	北陸信越運輸局	
トラック バス、タクシー	11月上旬(予定)	—	山梨県内	関東運輸局	

※講習会は、エコモ財団の担当者がグリーン経営について説明します。既に認証登録をされている事業者の皆様参加も可能です。

グリーン経営ホームページ

<https://www.green-m.jp/>

「認証基準」、「取組事例」など 詳細は

グリーン経営

で 検 索

公益財団法人
交通エコロジー・モビリティ財団

〒112-0004 東京都文京区後楽 1 丁目 4 番 14 号 後楽森ビル 10 階
(略称:エコモ財団) グリーン経営業務室 ☎03-5844-6276 <https://www.ecomo.or.jp>


 公益社団法人
全日本トラック協会

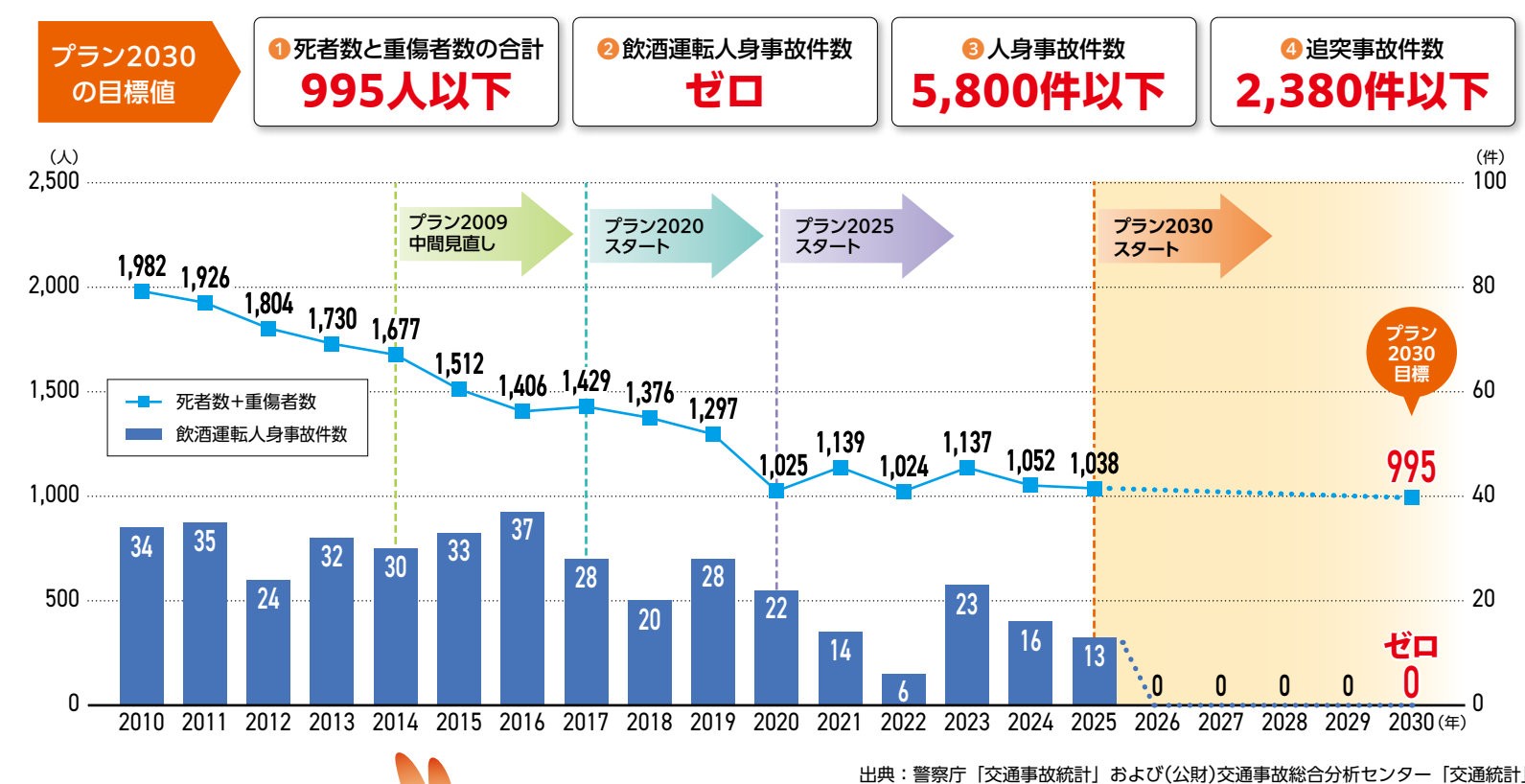
令和8年 9月21日月～30日水まで

秋の全国交通安全運動

「トラック事業における総合安全プラン2030」では、2030（令和12）年度までの目標を設定し、
「飲酒運転の根絶」「追突事故の防止」「交差点事故の防止」「携帯・スマホ使用禁止等運転マナー徹底」
を最重点推進項目として、トラック運送業界全体で安全運行の確保に積極的に取り組んでいます。
また、トラック運送業界における全国統一した交通事故防止活動のさらなる気運の醸成を図るため、
9月30日(水)を「事業用トラックの交通事故ゼロを目指す日」として取り組みます。

飲酒運転の根絶を目指して

～依然として後を絶たない飲酒運転事故～



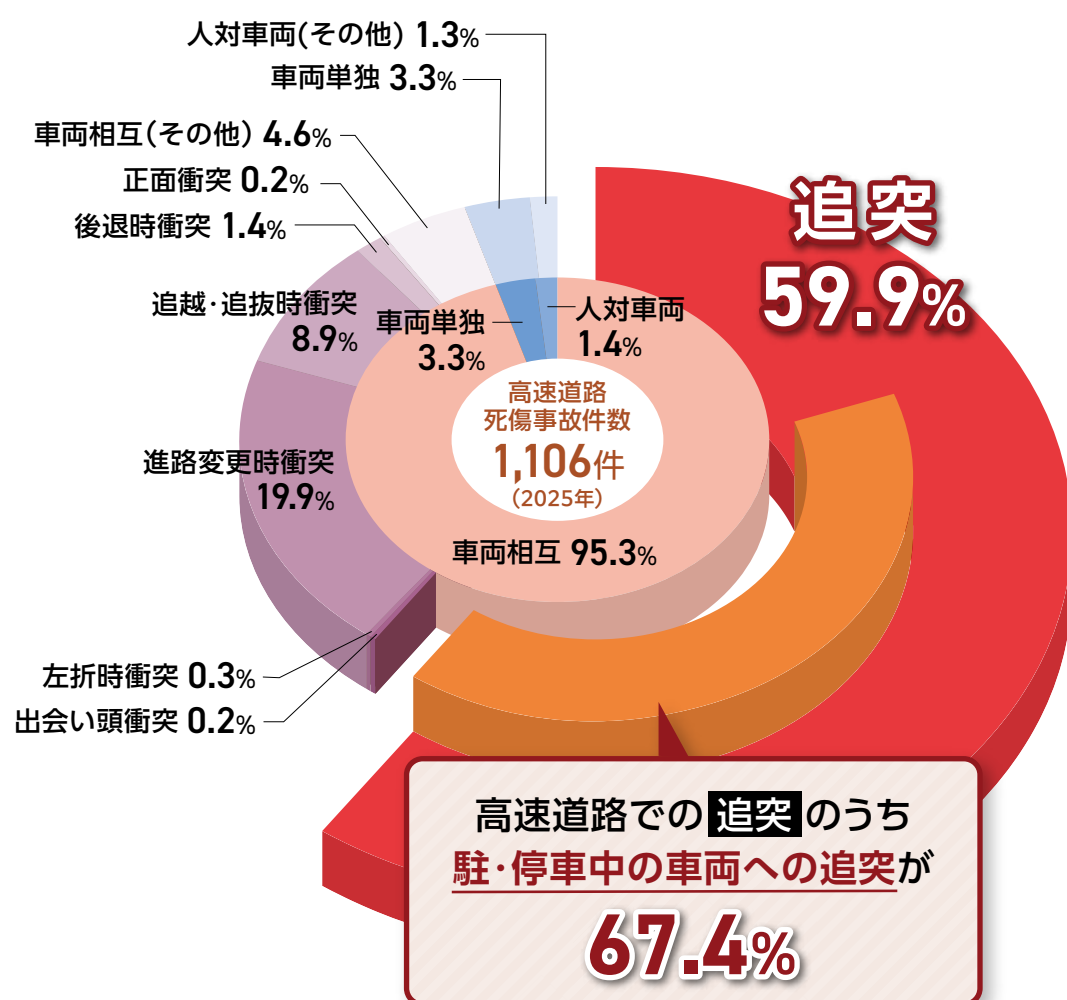
スマホ使用禁止等の徹底



追突・交差点事故ゼロを目指して

高速道路における死傷事故の状況

高速道路での**死傷事故**の**6割弱は追突**、
うち**7割近くは駐・停車中の車両への追突**



交差点における死亡・重傷事故の状況

左折時の9割近くは**対自転車**、右折時では8割近くが**対歩行者**

