

一般社団法人三重県トラック協会 定期発送のご案内



令和5年10月

CONTENTS

◆2023年9月 燃料高騰対応 緊急アンケート実施結果(8月軽油価格調査結果)	2
◆安全マネジメント研修 開催のご案内	13
◆トラックフェスタ 2023 in 四日市のご案内	13
◆物流セミナーのご案内	14
◆第63回 「正しい運転、明るい輸送運動」を行います	15
◆パートナーシップ構築宣言について	16
◆初任運転者指導教育 eラーニング (Web講習)	16
◆トラック事故から学ぶ安全指導	17
◆「夕暮れ時、ちょっと早めのライト・オン運動」	18
◆11月5日 津波防災の日	18
◆大学生／高校生のインターンシップ 受入先会員様を募集	19
◆労働保険の加入の手続きについて	20
◆業務改善助成金が拡充！ 賃金引上げ+効率化設備投資	21
◆事業役員・永年勤続従事者表彰の推薦について (公募)	22
◆県ト協助成金の申請期限について	25
◆近代化融資制度の公募期間について	25
◆会員様の所在地変更等	25
◆安全宣言200days 無事故無違反ラリー 挑戦中	26
◆社会と共生、環境にやさしいトラック輸送 実施中	26
◆政策協議会のご報告	26
◆運行管理者 一般講習のご案内	9月末現在 発表分 27
◆運行管理者 基礎講習のご案内	9月末現在 発表分 27
◆整備管理者 選任前研修 開催予定	9月末現在 発表分 28
◆整備管理者 選任後研修 開催予定	9月末現在 発表分 28



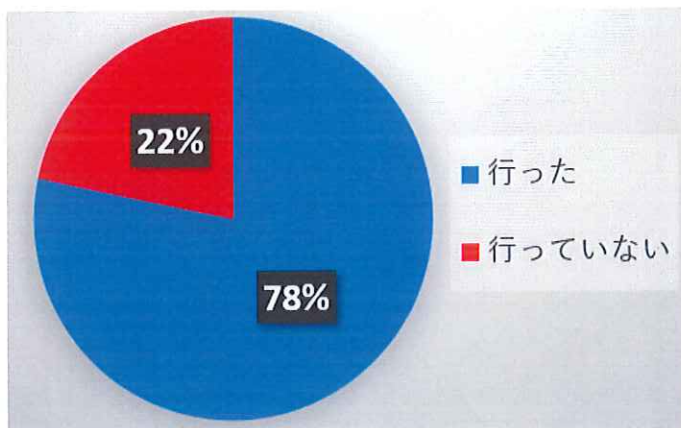
2023年 9月 三重県トラック協会 会員運送事業者 燃料高騰対応 緊急アンケート 実施結果

三重県トラック協会では、会員運送事業者の皆様へ 9月14～21日の間で、燃料高騰に関する事業者対応の緊急アンケートを実施いたしました。会員の皆様ご協力ありがとうございました。集計結果は下記のとおりです。この資料をもとに各方面への業界支援要望を強化してまいります。

会員事業者数 1046 回答事業者数 256 回収率 24.5%

① 令和4年1月以降、荷主先と運賃や取引内容・条件の見直し交渉を行ないましたか？

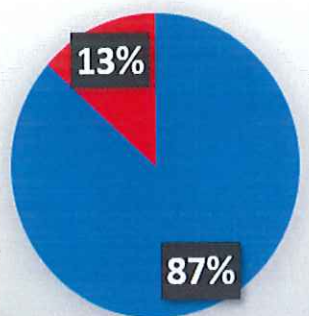
1. 行った	195
2. 行っていない	54
	249



複数選択可

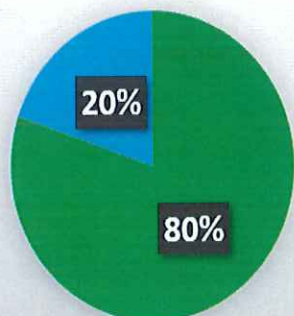
1. 運賃交渉を自ら行った	169
2. 運賃を荷主から示され交渉した	26
3. 取引内容の見直しを自ら交渉した	65
4. 取引内容見直しを荷主から示され交渉した	16
5. 見直し交渉はしていない	57
	333

運賃交渉



■ 1:自ら交渉
■ 2:荷主から示され交渉

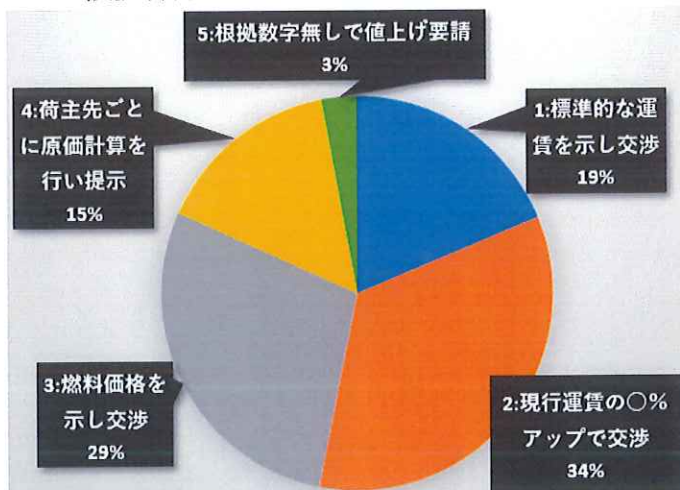
取引内容交渉



■ 3:自ら交渉
■ 4:荷主から示され交渉

② 運賃交渉の際の提示額の根拠は？ 複数可

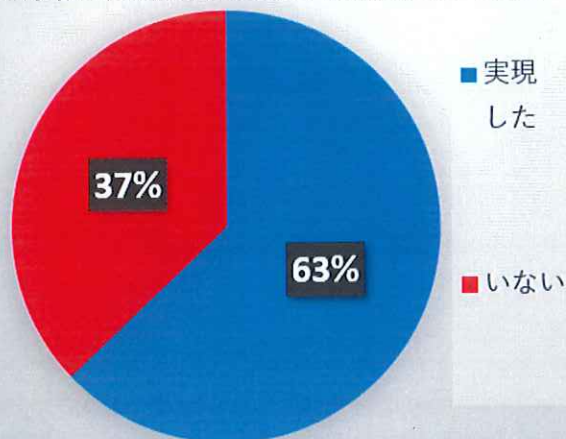
1. 「標準的な運賃」を示し交渉	65
2. 現行運賃の〇%アップで交渉	119
3. 燃料価格を示し交渉	99
4. 荷主先毎に原価計算を行い金額を提示	53
5. 根拠数字なしで、値上げを要請	10



③ 令和4年1月以降 現在までに、運賃や取引の見直しは実現しましたか？ 件数割合で (この1年9か月間の状況を教えてください)

* 運賃/取引 見直し 実現した	153
していない	90
	243

③-1 令和4年1月以降の運賃や取引見直しの実現

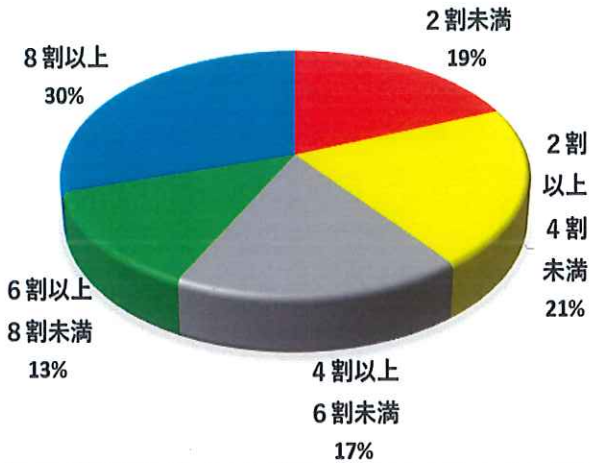


令和4年1月以降に

運賃見直しを行った内訳

割の荷主と 運賃を 見直した

2割未満	26
2割以上4割未満	29
4割以上6割未満	24
6割以上8割未満	18
8割以上	41
	<u>138</u>

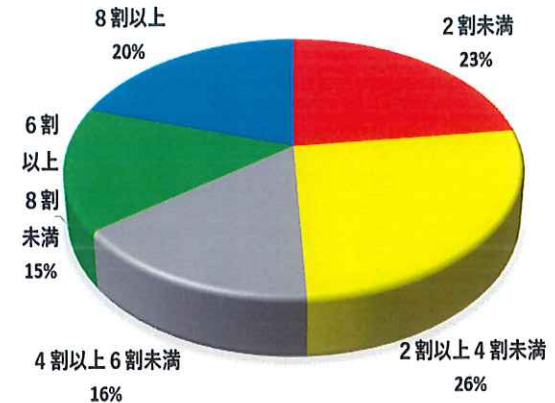


令和4年1月以降に

取引内容見直しを行った内訳

割の荷主と取引内容を見直した

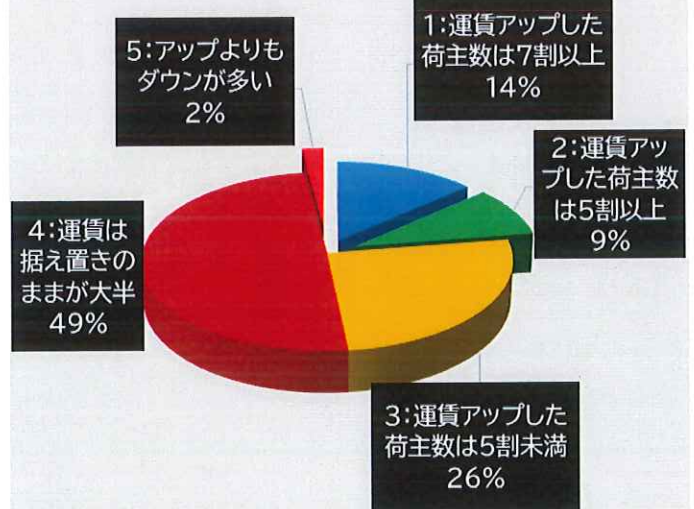
2割未満	15
2割以上4割未満	17
4割以上6割未満	10
6割以上8割未満	10
8割以上	13
	<u>65</u>



④ 昨年、令和4年の1年間で、取引先からの受け取り運賃は？ (R4.1年間だけの状況)

1. 運賃がアップした荷主数割合が7割以上	33
2. 運賃がアップした荷主数割合が5割以上	22
3. 運賃がアップした荷主数割合は5割未満	62
4. 運賃は据え置きのままが 大半 または 上げ・下げ両方あり 全体では据置	120
5. 運賃アップよりもダウンが多い	5
	<u>242</u>

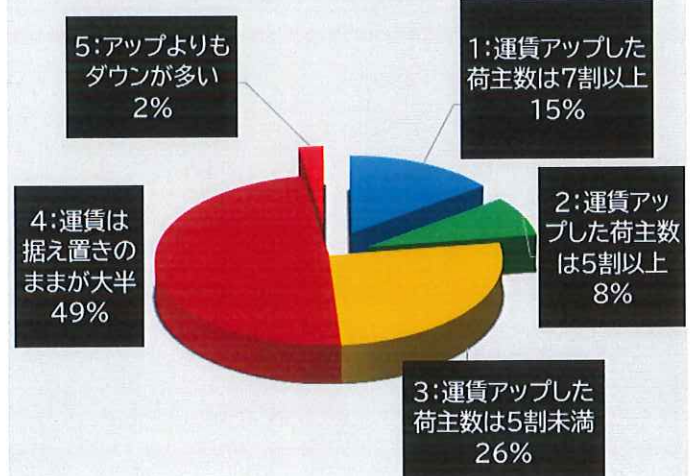
令和4年の受取運賃の推移



⑤ 令和5年になってから現在までの運賃は？ (R5年だけの状況)

1. 運賃がアップした荷主数の割合が7割以上	36
2. 運賃がアップした荷主数の割合が5割以上	19
3. 運賃がアップした荷主数の割合は5割未満	63
4. 運賃は据え置きのままが 大半 または 上げ・下げ両方あり全体では据置	117
5. 運賃アップよりもダウンが多い	6
	<u>241</u>

令和5年の受け取り運賃の推移



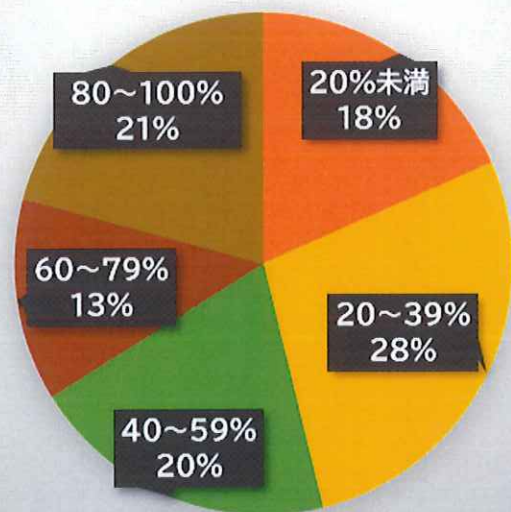
⑥ 運賃改訂が進まない場合、理由は何ですか？ *別途、後部ページに記載

⑦ 現在の受取運賃の満足度と荷主先数の割合は？ 合計100%となるよう 件数の割合を 数字でご記入下さい

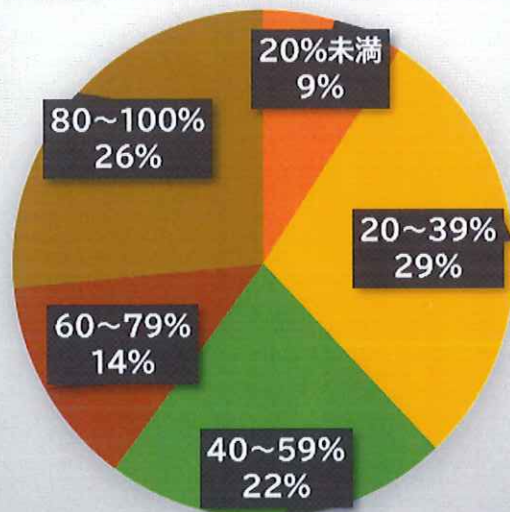
- 1. ほぼ満足できる運賃の荷主先 %
- 2. 不十分運賃だが取引可能な先 %
- 3. 収支ギリギリの荷主先 %
- 4. 赤字の荷主先の数 %

受取運賃の満足度別 荷主割合	20% 未満	20~ 39%	40~ 59%	60~ 79%	80~ 100%	合計
1:ほぼ満足できる	24	36	26	17	27	130
2:不十分だが取引継続可	19	60	46	28	55	208
3:損益分岐点ギリギリ	47	54	27	12	24	164
4:赤字の荷主	41	20	5	2	3	71
回答件数 合計	131	170	104	59	109	573

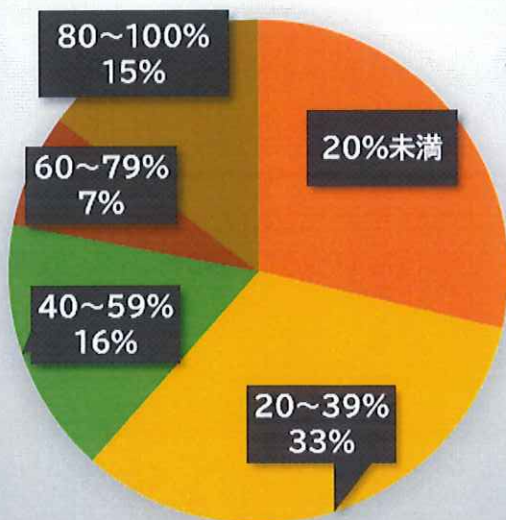
1:ほぼ満足できる運賃の荷主先が占める割合



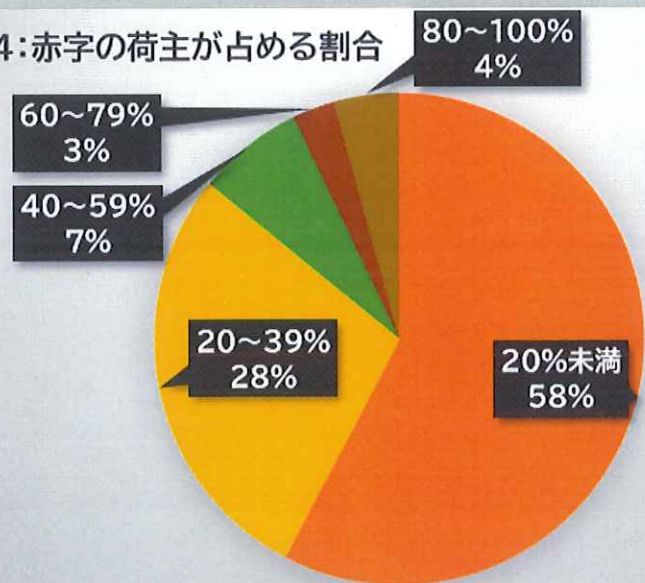
2:不十分運賃だが取引可能な荷主先が占める割合



3:収支ギリギリの荷主先が占める割合



4:赤字の荷主が占める割合

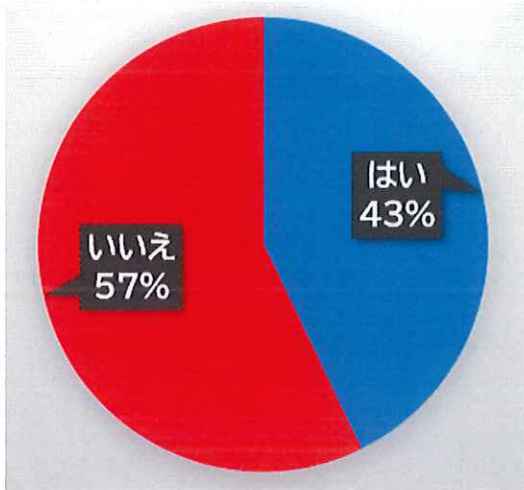


⑧ 燃料サーチャージを導入していますか？ はい 104 いいえ 139

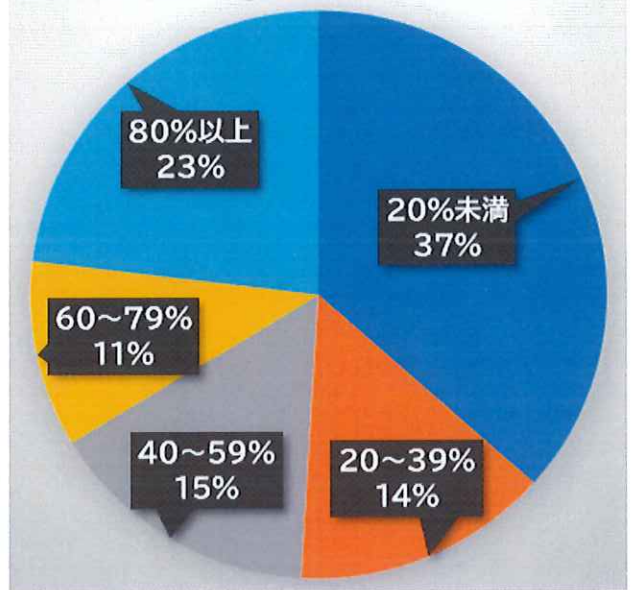
1. 導入している荷主 %
 2. 導入していない荷主 %
- ↑
100%で回答の事業者数

取引先における サーチャージ導入荷主の割合	20% 未満	20~ 39%	40~ 59%	60~ 79%	80% 以上	合計
導入している荷主の割合	38	15	16	11	24	104

サーチャージ導入の有無（はい/いいえ）



サーチャージを導入している事業者での全取引先に占めるサーチャージ導入率



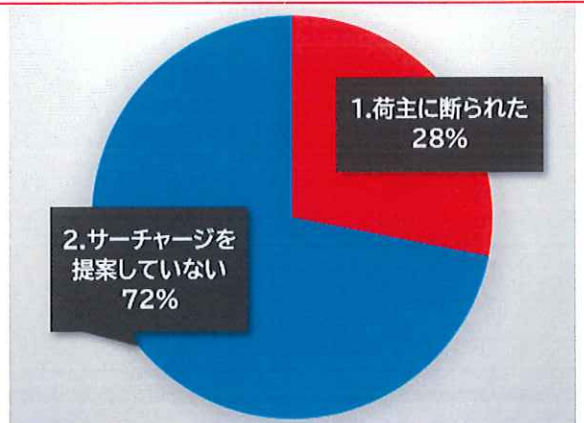
燃料サーチャージを導入している運送事業者は全体の43%、導入できてない事業者が6割近くある。サーチャージ導入運送事業者であっても、サーチャージ適用先が6割を超えるのは、全体の1/3(34%)にとどまっているのが現状である。

サーチャージを導入していない理由

1. 荷主に断られた(受け入れられなかった) 61
 2. サーチャージを提案していないから 157
- ↓
218

⑨ サーチャージを提案しない理由は何ですか？

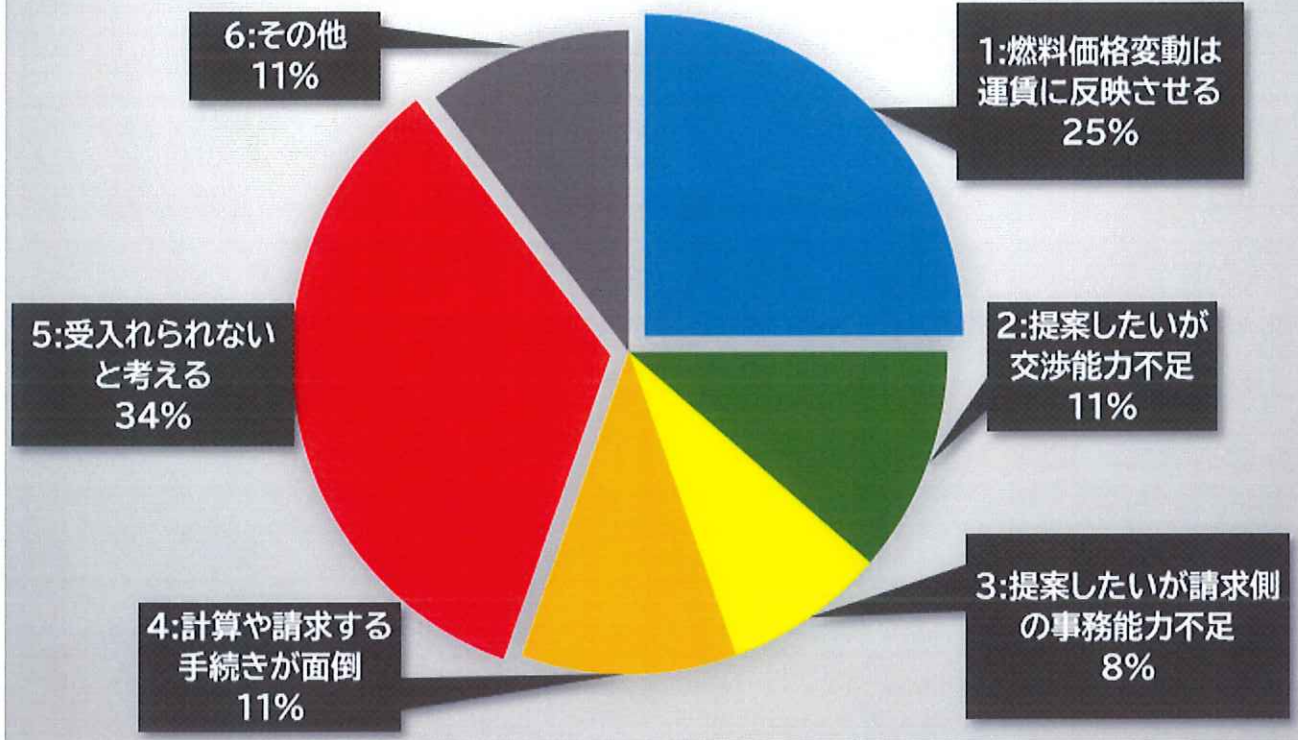
1. 燃料価格変動は 運賃に反映させる から 55
 2. サーチャージを提案したいが 交渉能力不足 だから 25
 3. 提案したいが請求側の 事務能力不足 だから 18
 4. 計算や請求する手続が 面倒 だから 24
 5. そもそもサーチャージは受け入れられないと
 考えているから 75
 6. その他 23



荷主に断られたが 約3割、
荷主に提案していないが 約7割

競争相手がいて無理 / どの会社も同じ現状だから / 持ちかけて契約解除にならないか不安
 荷主からは毎月変動する価格は、その先のお客が嫌がるとして受け付けてくれない
 燃料価格が下がった場合、サーチャージは廃止となる契約、下げられる。
 燃料高騰なので運賃を何%上げてください...が受け入れられやすい。燃料が上がれば運賃をあげる考え方が強い。
 国の標準的な運賃を目指している / 運賃の合わない場合はその都度交渉しているから
 燃料価格を持ち出すと人件費値上げが受け入れられない
 取引の割合が少ないから / 今後検討 / 実施予定 / 当社は荷主の子会社 / 親会社の為 など

サーチャージを提案していない理由



⑩ 2024年問題としてのドライバーの時間外労働時間規制、また労働条件の改善基準告示への対応など、働き方改革の実現には、運行の見直しや運転者の労務改善が必要です。

そのために必要な原資として、商取引上での運賃収受の結果が非常に重要です。

○運賃収受のため、国は「標準的な運賃」を見直し、改訂することを検討しています。

○燃料高騰支援は一時の限定補助になりますが

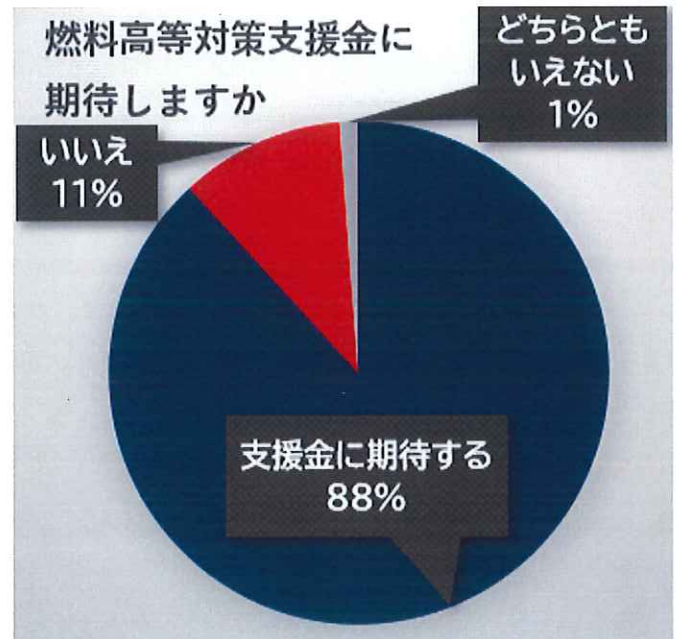
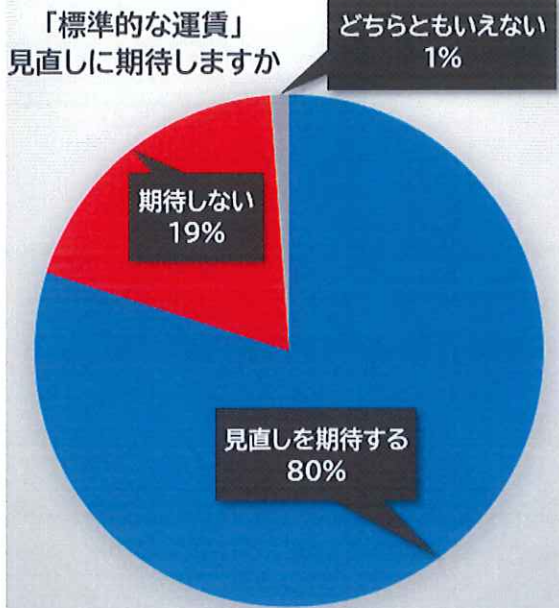
「標準的な運賃」の見直しに期待しますか？

昨年のような行政による燃料高騰支援金創設(補助金)に期待しますか？理由もお教えてください

その理由もお教えてください

1. はい(期待する) 200
2. いいえ(期待しない) 47
3. どちらともいえない 3

1. はい(期待する) 223
2. いいえ(期待しない) 27
3. どちらともいえない 3



「標準的な運賃」の見直しに 期待しますか？

◇期待する声・肯定的意見

国が決めたら示しやすい／周知されると交渉材料になる／
運賃交渉にもう一度提示したい／少しずつ荷主様に浸透している／荷主に対しても交渉しやすい

見直してもらわないと社会はダメになる／交渉の基準値として使用できる
交渉するチャンスが増える。世論が変わらないと話聞いてもらえない
基準となる数値としてアップした方が、次回の交渉に役立つ／運賃交渉に有利
標準的な運賃が上がれば交渉の額として有利になる／法的拘束力に近い利用も期待する

標準が知りたいから／運賃交渉の際に指標となる／交渉のみではなかなか改善されない。1つの目安になる
持続的に事業をするために必要です／1日の常用単価も合わせて提示して貰えるなら良い
「標準的な運賃」が基本としているのが重要だと思います／但し、大手物流会社及び荷主に周知してください
運賃見直しのタイミングが出来る(標準的な運賃も見直されたのでとの話で交渉ができる)

2024年問題を乗り越える為には見直しが必要である／標準＝適正と考えます
適正な経営のため／物価が高騰しているため／よい労働条件(給与の原資)を確保する為、運賃を上げないと
物価、燃料費、人件費高騰の為／タイヤ・車輛その他経費の高騰又最低賃金上げによる人件費のアップあるから
生産性がギリギリで推移しているため／倒産する会社が増える
コスト・原価・油脂類価格が上がっているためユーザー先も同じなので／業界全体として見直さない

標準的運賃が上がってくれば周りの運賃も上がるから／「標準的な運賃」が基本としているのが重要だ
標準的な運賃を国全体で変われば荷主の考えも変えてくれるかもしれない為
荷主に運送業のベースとなる運賃を認識してもらうため／荷主にアピールできればよい

取引の価格が上がれば安全の取組に資金を回せる／受取運賃との差が大きい為
今回標準的な運賃を提示し、荷主がすんなり受け入れてくれた／運送業を続けていく上で必要だから

◇期待できないという意見 や 改善意見

標準的な運賃を荷主が払ってくれない／大手運送会社、荷主、客先が標準的な運賃そのものを理解していない
現時点でも標準的な運賃よりもかなり下の金額。実運賃と標準的な運賃との差がある／現状との差が大きすぎ
現在の標準運賃ですら荷主には受け入れられない／実走会社に反映されない、利用運送が儲かるだけ
標準的な運賃を提示しても何の効果もない、交渉の1つの資料ぐらいにしか荷主に思われてない

見直し交渉すれば仕事がもらえない／見直しをしても安い運賃の会社へ行ってしまう
企業努力で補える範囲を超えている／もう少し公平にしたい
標準的な運賃の見直しだけでは、改善しないと思う／効力がなく、あるだけのものだから

国が決めても荷主は理解は難しいと思う／現状からの運賃UPもままならないから／あくまで「標準的運賃」で
あり、実運送業者にまで下りてこない／何度しても希望に追いつかない／説明しても金額に理解してもらえない
荷主に対して何の影響力もないから／見直されても実際には反映されない／見直すだけではなんともならない
荷主に対して動いて頂けないと厳しい。現実とかけ離れている／国が企業に対し本当に周知を行っているのか

強制力が無い為、交渉力にかける／強制力のある運賃→国が提示するべき／最低運賃と罰則が必要だと思います
国の定める最低運賃が必要／強制的な運賃として法制化してほしい／最低運賃を法律で定めて欲しい
実走する業者の運賃を定めて欲しい／標準的な運賃の見直しは状況で判断し最低運賃の上げをお願いしたい。

会社の存続にも影響してくるのでとは危惧してます／運送会社からの見直しは難しい。国が動いてほしい
期待するだけバカバカしい／実現出来る訳がない、実現出来たら儲かってしかたない

昨年のような 行政による燃料高騰支援金創設（補助金）に期待しますか？

◇期待する声・肯定的意見

荷主に運賃値上げをお願いしても頂けない状況の為、必要である
荷主に運賃の値上げをいえないので一時的にも補助金を出してもらえたら助かります
この異常気候による荷待ち時間、現場仕事の状況においてアイドリングストップは乗務員の生命にかかわるから推奨できない。まだ燃料高騰が続いており行政の補助がなければ非常に苦しく再度支援を望みたい

運送コストの大部分が固定費的である為、支援があると有難いです／従業員に還元できる
運賃も上がらず燃料高騰で設備投資もできない／燃料費の圧迫で給料を負担している。還元させたい

一時の限定補助であっても助かる。昨年がそうでした／可能な限り支援してもらいたい／安定的な経営の為
補助金が少ないと相当なダメージになる／少しでも運賃の補填になれば良い／経費削減につながる為
減税できないなら補助金で／燃料価格が1円上がるだけでかなりの経費アップになるから
燃料高騰によりかなり経営が苦しくなっているため／燃料高騰は近々の課題なので、期待します
仕事が出来なくなる。物が運べない。燃料が高くて経費がかかる。

燃料の変動が社内努力で補えないから／企業努力で補える範囲を超えているから。
少しでもサーチャージを受受できない分が補える／燃料サーチャージだけでは不足

燃料価格先行きが見通せないから／安く購入できる感がない／急激な高騰で吸収できない為
燃料が上がりすぎだから／燃料が高騰している為／燃料高騰が過ぎるので／軽油価格高過ぎです。

とにかく赤字が重なり苦しい／少額でも赤字の補填になる為／赤字補填になる／収支が悪化している為
経営が厳しい為／なければやっていけない／補助して貰わないと社会がダメになる／とても負担が大きい為
これ以上高くなったら会社がやっていけない／とにかく厳しい現状なので／会社を継続出来なくなるため

倒産する会社が増える／限定でもあった方がよい／全て有難いことです／少しでも助かる
少しでもあれば助かる／とても助かりました／利益に反映できるか期待している

◇期待できないという意見 や 改善意見

期待はしているが税金を使うよりも根本的な対策が必要。運賃を上げるためのルールが必要
補助金よりも世の中全体に値上げに対応出来たら良い

円安に問題あり／トリガーを発令して欲しい／トリガー条項すらできないから／国の財政が圧迫しているから
補助されてもその分どこかの税金が上がるから同じ／補助金は税金として、消費者が支払うことになる

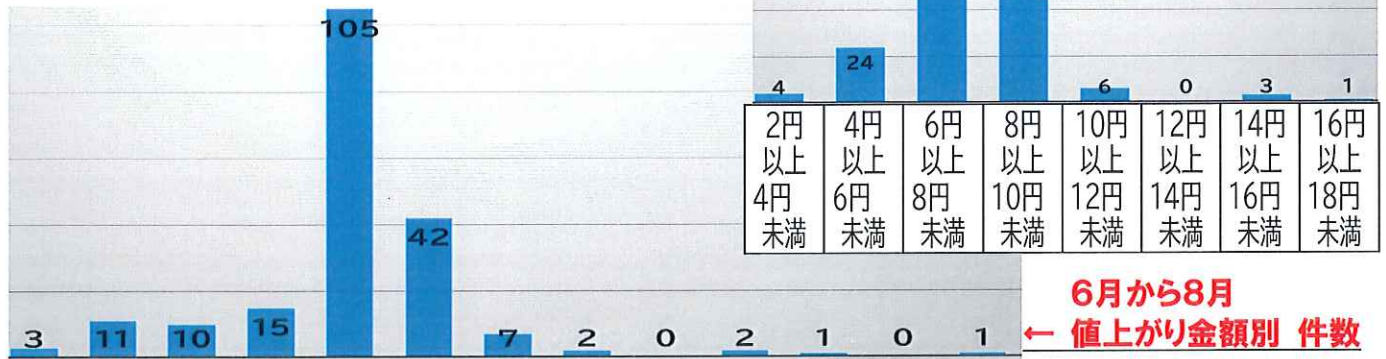
運賃が上げられない現状により補助金により燃料を下げてもらうしかない
少しでも安くなって欲しい／1円でも購入価格が下がれば良いと判断します
現状の価格から少しでも抑える事ができればよい／少しでも燃料価格が下がるのであれば
燃料コストが下がるのは良いが一時的なゴマカシであり、直接運送事業者に支援をした方が効き目がある
国の燃料補助も直接運送会社に入る様にしてもらえたらもっとありがたい。

そもそも補助金ではなく消費税・軽油引取税を引き下げるべき／補助より減税にしないと実行率が低い
補助金を支給していただければ助かるが軽油の暫定税率の撤廃をお願いしたい
税金を見直して欲しい／各事業所で消費量の違いがあるので軽油引取税50%減が理想
軽油引取税の廃止を熱望／一時的ではなく軽油引取税なくすとかしてもらわないと支援にならない
補助金を支給していただければ助かるが軽油の暫定税率の撤廃をお願いしたい
二重課税をやめて欲しい／二重課税はやめるべき／二重課税廃止を求める。補助金は一時的なもの

期待するだけバカバカしい／本当に期待できない(行政のやる事は平等ではない)
政治家は燃料が上がっても何とも思っていないし、他人事なので
一時的な補助金ではなく平準化してもらえれば、補助金をだす必要がないから

⑪ 軽油購入価格 8月分調査

7月から8月 値上がり金額別 件数 →



6月から8月 ← 値上がり金額別 件数

2円以上4円未満	4円以上6円未満	6円以上8円未満	8円以上10円未満	10円以上12円未満	12円以上14円未満	14円以上16円未満	16円以上18円未満	18円以上20円未満	20円以上22円未満	22円以上24円未満	24円以上26円未満	26円以上28円未満
3	11	10	15	105	42	7	2	0	2	1	0	1

◆ 軽油価格調査 結果報告 令和5年8月

購入方法	支部	件数	最高	平均	最低
ローリー買い		97 件	160.00	125.52	113.90
	鈴鹿	2 件	123.30	122.70	122.10
	桑員	13 件	157.10	124.45	113.90
	北勢	31 件	153.00	123.84	117.20
	鈴鹿	14 件	124.50	121.66	117.50
	津	10 件	155.40	129.71	118.90
	松阪	10 件	126.30	123.97	119.40
	南勢	6 件	159.00	132.43	125.00
	伊賀	5 件	134.70	124.98	120.60
	紀北	5 件	160.00	138.12	119.00
南紀	1 件	122.90	122.90	122.90	
スタンド買い		59 件	174.00	136.52	123.50
	桑員	13 件	164.60	137.86	123.50
	北勢	8 件	156.70	140.06	130.90
	鈴鹿	5 件	133.50	130.48	126.50
	津	9 件	144.50	131.79	126.30
	松阪	7 件	174.00	140.57	127.30
	南勢	9 件	164.00	138.91	127.80
	伊賀	6 件	135.60	131.18	129.50
紀北	2 件	145.60	140.95	136.30	
カート買い		231 件	172.00	134.75	94.20
	鈴鹿	1 件	140.00	140.00	140.00
	桑員	24 件	155.50	140.03	128.60
	北勢	37 件	162.10	138.14	126.50
	鈴鹿	48 件	162.00	137.00	123.80
	津	33 件	157.60	132.24	123.00
	松阪	44 件	154.00	129.81	94.20
	南勢	11 件	138.20	131.03	123.50
	伊賀	23 件	151.00	133.46	126.20
	紀北	7 件	145.00	132.41	126.30
南紀	3 件	172.00	141.73	126.60	
全体		387 件	174.00	132.70	94.20

◇運賃の改訂が進まない理由

順不同・表現上一部加筆しているところがあります

交渉中／再交渉中／交渉していない／運賃交渉の進め方がわからない／
荷主とのパワーバランスにより踏み込んで交渉できない／
荷主の考え／荷量の低下で獲得する事で手一杯／元売荷主の合併吸収により運賃の形態が変更／
競合他社との兼ね合いもあり、値上げ交渉までできていない／荷主が再値上げを拒んでいる／

現状案件の据置きと新規案件で出荷量の増量を依頼／荷主側も原料高騰・人件費がupしているため／
下請け会社である以上、上が運賃改訂が荷主との間で進まない以上ダメです／
荷主から料金が上がらないので料金upできないと言われた／交渉をし、取引がなくなった業者があったりで
時期をみている／荷主側の担当者が忙しく時間が取れてないとの事／

運賃を上げれば競争相手が多いのですぐに入ってしまう／他の業者が安い運賃を見積もりを出す荷主様も製
造業であり生産原価が上昇しておりベースアップは厳しい。しかし、現在の社会情勢を鑑みて前向きに検討
して頂ける旨返事を頂いている／元々の運賃が低く設定されてあるので急激な値上げには拒否反応を示して
いて、こちらが提示する運賃にはほど遠い金額で提示される／

過去3年分の燃料、タイヤの上昇価格、人件費等を数字にして示しても荷主の理解が得られない／荷主側も
価格転嫁が難しいので運賃を上げられないと言われる。価格競争がある中で運賃を下げることでコストダウ
ンにつなげようと思っていると云われ運賃交渉がしづらくなる／
最終的には運賃の安いところに仕事が流れる／荷主が国の施策を待っている状況、まだ運送費を荷主はコス
トと思っている。／荷主先の予算、他社との比較により／運賃交渉は本社で行っている為／

組織としての運賃が定められているため荷主との交渉だけで運賃を変更できる体制ではないため／長年、運
賃引き上げ交渉が出来ていない為、標準的な運賃との乖離幅が大きく希望運賃までは、なかなか引き上げ出
来ない。交渉スキルが無く、長年交渉出来ていない／荷主企業も厳しい、同業他者同士の牽制、駆け抜け行
為、結局業界の体質の見直し必要では／荷主先が非協力で2024年になってからとの声が多いです／

競合他社が多いため／荷主による輸送先でのトラックドライバーが契約にない荷役作業を指示されたりと長
時間労働になるケースも度々あるにも係わらず、荷主側の当然という考え方があるので進んでいない。／
製造の低下、物価の高騰による荷主の経営悪化／2024年4月以降の運賃算出方法が明確になっていない／
荷主自身が24年問題への危機意識が低い／2024年になってからでないと進まない／
運賃アップは望みたい所ですが、交渉がうまくいかない元請けがなかなか運賃交渉を進めてくれない／

元々の運賃設定が低いのでそこを基準にした、運賃しか提示できない。いきなり3割4割も値上げは言えな
い／運賃を交渉に行くと他のにも運送会社があるからと言われる／物価が上がっている中ですぐに値上げ出
来ない、根拠数字を作成して提出しても時間がかかる、返事が遅くなってしまふ。荷主がそこまで理解して
くれない、しても希望金額にならない／運送事業者が多くて運賃交渉をすることによって切られることが予
測できるから（大手企業、商社はシビア）大手運送会社、大手企業が優遇されるという政治がおかしい／

年に1回の交渉と言われた。荷主の運賃のアップがないため／取引先の運賃値下げに対する余裕がないと言
われるから／親会社が荷主で、売り上げの大部分になり、親会社の業績が上がらない為／運賃を上げて欲し
いがどの会社も同じ現状で糸口が見えない、企業側ではなく国の問題だと思う。サーチャージにしても国
が一条項など発動すれば問題解決に繋がる（荷主勧告）／

運賃交渉は行ったが多くの荷主さんに受入れて貰えず、仕事がなくなってしまったケースもあった／運賃の
合わない時はその都度交渉しているが、上がらない場合は荷主自体がギリギリ単価で受けている時がある／
令和3年11月より運賃UPをお願いし実現したので次回は令和6年春だと考えている／運賃改訂をしていな
い荷主が5割ほど交渉していないだけなので、特に理由はない／

2022年秋以降一部荷主が理解を示してくれたが、そこまでの切迫を持って対応してくれなかった／政府マ
スコミや他社からの値上要望等でようやく値上げ交渉のテーブルに着き出す荷主は増えてきたが、まだ本腰
をいれていない、下期中に決着すれば良いだろうと考えている。／荷主が商社だと見積りが優先して現状況が
通らない場合がある／国が定めている運賃表も荷主側は知らない為、交渉してもなかなか前にすすまない／

同業他社と足並みが揃わず一進一退の交渉となっている。又来年度に事業計画を考えていると回答あり（取り入れを検討しているとの事）／荷主側の販売先への価格転嫁が進んでない。大手食品企業との交渉は非常に厳しいと聞いています／製品価格に転価できない、元請が値上の要請に応じてくれない／全ての荷主から仕事に来ていない。地域相場があるのでそれなりになって来るかな？と思っている／

荷主との交渉が進まない／下請けの仕事なので、今後の仕事(受注)の事を考えるといいだせない／運賃交渉した時に仕事が切られる話を多数聞いたので交渉の話ができていない／競合他社との比較や、コストアップの予算を取っていないので、来年度以降等のベースアップを検討すると荷主からの回答。また、2024年問題は2024年になったら考えればよいのではないかと／

まだ安い運送費で走る業者がいる／荷主が製造メーカーの場合、製品への価格の転嫁がお客に認められない限りは値上げ出来ないと説明されて待ち状態になっている。荷主である大手物流会社は値上げするにあたって、そのお客が認めてくれれば値上げすると説明があり待ち状態になっている／当社は下請けであり、親会社の利益優先が問題「原価計算」や「標準的な運賃」で交渉をするが、今まで良い返事がなかった。今年度に入り、少しずつ以前よりも具体的な回答が増えてきた／

運賃より取引内容の見直しを優先した／運賃改定と取引内容の両面で交渉し、取引内容の変更で妥結する事になった／コロナ後もまだまだ経済回復が鈍化して物量が減少している。荷主や大手物流会社はある程度、標準運賃ぐらいはもらえているのであまり危機感が無いのと運ぶ会社はいくらでもいるとの事／

荷主が、その上の荷主から値上げして貰えないからとの事／積極的な交渉のための準備が出来ていない。難しいだろうと考え消極的になっている。根拠をもって交渉する為の前向きな姿勢になっていない（気分の問題）※我慢強い 荷主に交渉してない（危機感が少ない）／

元請運賃が100%収受できてない／現在支度中。時間がかかります／取引先理解が得られない／客先、期単位の予算取りとの事で交渉期日先送り。荷主（車両）ごとに原価計算を行い提示するものの自社（客先）根拠をたてに数%～数10%程度のコストUPしかみとめない。他社（輸送会社）と比較した結果として認められないとつっぱねられる（他社と言うものの、何のノウハウも無い一般輸送会社との比較）／

荷主先の商売の売れ行き。景気が悪い為、言いたくてもいいづらい状況。一部の荷主先は燃油高分の運賃は実現しています／運賃改定を持ちかけて契約解除にならないか不安／交渉はしているが受け入れてもらえないため／輸送する商品に対して、輸送費の割合が高い荷主は改訂が進みづらい／荷主様も採算ギリギリで営業しているから／荷主側も同じように燃料高騰の影響を受けているから／

燃料価格ですが石油元売の卸価格で抑制している様ですが、小売業者が(に)ちゃんと反映しているのか？／親会社のため／取引先の輸送業界の現状把握。企業の収益状況。国を上げての輸送運賃決定に対しての決定力／現状で何とか維持できているので／去年、価格改定を行ったばかりで1年未満で再交渉を行いづらい／1部荷主で全く要請に応じてくれない。今後取引の継続も含め対応が必要／

2024年問題への関心が薄い、関東は運送会社への対応が速い。運賃改定も順調に進んでいる。中京地区は未だによその運送会社に頼むようなニュアンスをしてくる所が多い／みんながキツイ／理解を得られるのか？逆効果とならないか？この辺りで心配有りです／運賃改定には手間と時間が掛かるように荷主側が無理な話をして来て、改定しても微々たるもので、メインの便は据え置き等まだまだ荷主側の一方的な話にはならない。「嫌なら他はいくらでもある」と言われるので言うことを聞かないと仕事が頂けない。特に町工場等よりも大手の運送会社のいじめがキツイです／

相手先も運賃交渉が進んでいないとの事、売上低下／提案で止まっている為／他社へ業務切り替えられる／交渉のタイミングで他社との話し合いが裏で進められ11月で切られることになった／交渉で仕事を断られても困る・直荷主ではないので話が荷主まで届かない／荷主先の業績が落ちている／水屋が取り分を増やしたと思われる／荷主に値上げに対してアレルギーを持っている。聞く耳もたない

検討のまま明確な回答が出ていない2024年以降にならないと出ない／運賃をアップするとの事であるが時間がかかりすぎている現状である。もう少し待ってみる。決算後の回答になると思う／担当部署の予算額内でないと対応できない／運送業を始めたばかりだからです／荷主は上場企業の為、予算の関係上、年度途中

で対応してくれない／元請の運賃が改善されていない／ほとんどの顧客先に物流子会社がいって、そこが値上げになかなか応じてもらえず値上げできたとしても来年度からになってしまっている

担当者のお話で上司まで伝わらない。荷主も話に触れないようにしている／荷主先も物価高騰やメーカーとの交渉が難航している。荷主が現行運賃が相場だと理解している／大口取引先が値上げ交渉の話を聞いてくれない状況で最近では値引きされる様にもなってきた。／大手企業とも言えない規模の会社だと社長の一言で全て決まるので、とても話を持っていける状況ではない

標準的な運賃は示されたが最低運賃がないため（罰則）標準的な運賃には交渉にのってくれない／利用運送しかしていないところから仕事をもらおうとハネが大きいのと、車輛を持っていないので実走している運送会社の気持ちが伝わらない／自社が下請けの運送業のため、交渉する意向を示すことで、荷主が他の運送業者に移行する可能性があるから

薄利多売な商売をされているところや、その先の大手が商品の値上げをしてくれない会社はやはり運賃改定が進まない／物価高騰等により荷主側も採算など厳しい状況／取引先と直接交渉出来ない遠方の取引先が多い。交渉力不足／輸送会社の中で今でも値段を下げて仕事を取ろうとする業者さんがある。荷主さんの危機感が未だ低いのでは／取引先が応じてくれない。今以上のドライバーの質を求めてくる

他業者への業務委託変更をほのめかしてくる／運賃申し出れば切られる、それが現実！／値上げ交渉を行うと他社に切り替えられる恐れがあり交渉に踏み出せない／発荷主が理解されても着荷主の理解が得られないのと他社（運送会社）が安い運賃で交渉されるのでなかなか理解されない／元請会社と荷主との交渉問題／同業他社による競争／荷主の都合／大手企業は時間がかかる／荷量の減少等。荷主側にも経営が厳しい面がある

直接でない仕事の場合他社が安い運賃で交渉する為／荷主様も物価高騰の影響もあり強行に進められない。代わりの仕事がない／運送会社同士のダンピング／見直し期間がある為／荷主側が回答しない若しくは担当者レベル以上に話さないのか伝わっていない／元請け先の荷主が運賃改訂に応じないとの事／同業他社との競合あり。今だ、4t車両に3.5t積めるとしている荷主があり、荷主は承認しているが5t～6t車の料金には不満があるみたい／荷主自体が運賃交渉を元請けにしており、実現に時間がかかっている状況／

荷主は関係ないと思っているのでは？どれだけ説明しても、値上げは知らないとか来年4月から考えるなどの事を言われてしまう。標準的な運賃で交渉してもその金額を払わなくても違う運送屋が行ってくれるなど、安い運送屋を使うようになる。／荷主の理解が全くないし自社便を持っている／荷主が受け入れてくれない

運賃交渉について感じたこと：各会社で経費などは1年間で計画を立てている為、すぐには対応出来ないと言われた。安い運送会社を使いたい。標準運賃を示してわざわざ高い金額を払うメリットがない。運賃交渉に成功した取引先様でも積載量に厳しかったり、便を減らす方向で検討していると忠告を受けたりもしている。運賃は上がっても便がないので現状とほぼ同じ。従業員は休みが増えて稼げなくなる懸念がある。

燃料が高い為、走っても売上にならず赤字になってしまうが物流は動き続けている。走れないというところから仕事が貰えなくなる。罰金なども有るので配送の待機時間など守っていただかなければいけないと話してもなかなか理解してもらえない。

燃料サーチャージについては毎月の売り上げに対して5%だとして運賃として決まっていない金額の為、月により1000円から2000円と収入の差がでてくる。燃料価格が下がれば廃止となるので安定した収入ではないのでできるだけ通常の運賃での値上げがいいと思います。

交渉するとき国の方から2024年問題については最低保障として何%値上げしてください。と言われる方が値上げしやすいのかも。と言う声もありました。現状運賃交渉して回答待ちのところは1件門前払いのところは1件有り／大手が下げてくる／岸田が悪い

◆ 安全マネジメント研修 開催のご案内

再掲載

運輸安全マネジメントは 輸送の安全確保のために、すべてのトラック運送事業者が取り組むこととなっています。一方、陸運業における労働安全衛生マネジメントシステムガイドライン（RIKMS リクムス）については努力義務となっています。

トラック運送事業者の多くは この「運輸安全マネジメント」と「RIKMS リクムス」の両マネジメントを全く別個の存在に感じておられる事業者が多いという実態がありますが、2つのマネジメントを理解し一体的に運用することで、効果的に事故や災害のリスクを低減し、安全衛生のレベルアップを図ることが可能です。このことから、下記にて2つの安全マネジメントについての研修会を開催いたします。

P(計画)・D(実施)・C(評価)・A(改善)サイクルを回す管理手法 及び、リスクアセスメントの具体的な進め方も学んでいただき、事故・労働災害の削減につなげる取り組みをお願いします。

なお、この講習会は、全日本トラック協会が認定するGマークの「安全性に対する取組の積極性」の外部研修に該当する講習会です。是非、ご活用ください。

運輸安全マネジメント・RIKMS研修

1. 概要説明
2. 一体的運用方法
3. リスクアセスメント

【講師】

陸上貨物運送事業労働災害防止協会
酒井雅彦氏

- ◆開催日 令和5年 **10月24日** (火)
- ◆時間 13:30~16:30 (受付:13時~)
- ◆場所 三重県トラック協会(四日市)
北部輸送サービスセンター
四日市市市新正4丁目8-8
TEL 059-227-6767

同封の別紙研修案内にてお申込みください
申込み締切日 10月17日(火)

◆ トラックフェスタ 2023 in 四日市のご案内

トラックフェスタ2023を四日市市民公園で下記の日程で開催いたします。

トラック運送業界のPR、交通安全活動等の社会貢献活動、幅広い年齢層の方、特に将来を担う小学生にトラック運送業界の現状と役割を知っていただきたいと思っております。

1日中お楽しみいただける催し物になっていますので、ご来場をお待ちしております。

日時 **11月12日** (日) **10時**から
場所 **四日市市民公園**
四日市市安島1丁目3
近鉄四日市駅西側 アピタ前公園

イベント

ダンスパフォーマンス・スタンプラリー
トラック乗車体験・子供用乗車・走行体験
交通安全ビンゴ大会・交通安全教室など

スタンプラリー

スタンプラリー達成者に
豪華景品(お菓子など)プレゼント



トラック乗車体験

実際に備えているトラックに乗車体験



◆ 物流セミナーのご案内

お取引先の皆様とともにご参加いただける物流セミナーを本年も下記にて開催いたします。荷主様と一緒にご参加いただきますようお願い申し上げます。

会員様単独での参加も可能ですが、ぜひ御社の荷主様もお誘いください。なお、荷主様への開催案内もご用意いたしますので下記にてお知らせください。

第40回 物流セミナー

1. 日時 **11月14日(火)15:00~**
2. 場所 ホテルグリーンパーク津 (津駅前)
3. 講演会前の行政機関挨拶
中部運輸局三重運輸支局／三重労働局
4. 講師 **増田明美** 氏 (ますだ あけみ)
スポーツジャーナリスト
5. 懇親会 17:30~

「自分という人生の 長距離ランナー」

◇プロフィール

1964年千葉県いすみ市生まれ
1984年ロス五輪出場
1992年に引退

(競技生活13年間で日本記録
12回、世界記録2回更新)

マラソン、駅伝の解説が好評で
テレビ番組のナレーション、ニュース番組のコメンテーターとしても活躍。

日本パラ陸上競技連盟会長、日本パラスポーツ協会理事



①物流セミナー 荷主様への案内希望

荷主会社 1

社名
部署
(氏名)

〒.....

住所

電話
FAX

輸送品目

荷主会社 2

社名
部署
(氏名)

〒.....

住所

電話
FAX

輸送品目

① 荷主様案内は自社にて届けるので、
当社に送ってほしい _____ 部

② 左記の荷主会社へ開催案内を送付して
ほしい (案内には会員様名は入りません)

記入欄不足の場合は 同内容をメモでお知らせ下さい
なお、荷主様情報はセミナーや啓発案内のみに
使用し、他の用途に使用することはありません

② 11/14 物流セミナー 出欠連絡

会員様 セミナー 出席 _____ 名 欠席

懇親会 出席 _____ 名 欠席

荷主様 セミナー 出席 _____ 名 欠席

懇親会 出席 _____ 名 欠席

会員名 _____

ご出席荷主名と人数

①荷主様直接送付先は **10/20** までに
トラック協会 返送先

②出欠連絡は**11/1**までにお願ひします
FAX 059-225-2095

◆第63回「正しい運転、明るい輸送運動」を行います

正しい運転・明るい輸送運動

安全運転がもたらす社会の発展と労働者の権利

目的 交通・労働災害事故の防止、環境保全および輸送秩序の確立により、円滑な輸送を達成し、年末年始の繁忙期における安全安心な輸送サービスを提供することを目的に実施します。

事業主様、管理者様、従業員様 一体となり取組みをお願いします。



運動期間 令和5年**11月16日**（木）～ 令和6年**1月10日**（水）

実施事項

1) 飲酒運転の根絶	対面点呼はもとより、電話その他の方法で行う点呼の場合においても、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認が確実にできる点呼実施体制の確立の再確認。事業用トラック関係の「飲酒運転防止対策マニュアル」を活用し、飲酒運転根絶意識の徹底を図る。
2) 追突事故及び交差点における事故防止の徹底	運行管理者は、マニュアルを活用した運転者への指導・教育を実施し、追突事故及び交差点における事故防止の徹底に努める。 *全ト協ホームページURL https://jta.or.jp/member/anken/plan2025seminar.html 資料【プラン2025目標達成セミナー～削減目標達成への取り組み】
3) 過労運転防止の徹底	運行管理者は、繁忙期においても無理な運行計画とならないよう、運行経路、運行時間、休憩地点等を含む運行指示書の作成や運行計画及び乗務割の作成を行い、運転者の過労運転防止に努める。
4) 確実な点呼の実施	健康管理を徹底させ、また、運行管理者は点呼を確実に実施し、運転者の健康状態、疲労の度合い、異常な感情の高ぶり、睡眠不足等を確認し、少しでも異常がある場合は乗務させない。
5) 携帯・スマホ使用禁止の徹底	運転中にスマホ等の画像を注視する行為や携帯電話で通話する行為は、極めて危険であり、道交法の一部改正により罰則強化が行われたことから、乗務中の通話やスマホ操作の禁止を徹底する。
6) 健康診断の受診の徹底	経営者は健康起因による事故防止を図るため、従業員に健康診断を確実に受診させ、運転に支障を及ぼす影響のある異常があると認められた場合は、改善されるまで乗務させない。
7) 荷役作業時の安全確保の徹底	経営者及び管理者は、荷主等の運送契約時において、荷役作業の有無、運搬物の重量、荷役作業方法等について、適切な取り決めを行うよう努める。 また、令和5年10月より昇降設備の設置及び保護帽の着用義務が最大積載量2トン以上の貨物自動車に範囲が拡大されることなどを踏まえ、墜落・転落の危険を伴う荷役作業において安全対策を指示し、労働災害事故防止を図る。
8) 高速道路における事故防止の徹底	高速道路における事故の多くは、高速道に入った後1時間以内に発生しており、高速道に入った後に可能な限り早い段階で運転者に休憩をとらせるなど、高速道路における事故防止に努める。
9) 車両の安全性確保の徹底	経営者及び整備管理者は、「自動車点検整備推進運動」及び「不正改造車を排除する運動」の趣旨を踏まえ、日常点検及び定期点検の確実な実施に努めるとともに不正改造防止を徹底する。
10) 降積雪期における輸送の安全確保の徹底	気象情報や道路における降雪状況等を適時に把握するとともに、積雪・凍結等の気象及び道路状況により、早期にスタッドレスタイヤ及びタイヤチェーンを装着するよう徹底させる。また冬期には大型車の車輪脱落事故が多発傾向のため「車輪脱落事故防止」の啓発資料等を活用し、防止対策を推進する。
11) 正しい積付け固縛方法の徹底	荷量が増加する年末の繁忙期において、偏荷重が生じない積付けや、荷にロープまたはシートをかける等の固縛を正しく行い、安全な輸送の確保を徹底させる。
12) エコドライブ等の徹底	燃料の使用量を削減し、CO2及び排出ガスの低減を図り、一層の事故防止を図る観点から、エコドライブ及びアイドリングストップを徹底させる。
13) 運輸安全マネジメントの徹底	輸送の安全確保が最も重要であるという意識を経営トップから現場の運転者まで浸透させるため、運輸安全マネジメントにより絶えず輸送の安全性の向上に努めるよう安全意識の高揚を図る。
14) 安全意識の高揚	経営者は社会的責務を自覚し「安全最優先」という経営理念と「絶対に事故を起こさせない」という信念を持って事業所の事故防止対策の徹底を図る。運転者は常に適正な速度、車間距離を保つなど、安全走行を徹底する。交通法令の遵守はもちろんのこと、プロドライバーとしての使命と自覚を持ち、一般ドライバーの模範となるよう、常にやさしさと思いやりのある運転を心掛ける。
15) 輸送品質・サービスの向上	運転者は、荷扱いに一層の注意を払い、毀損等の貨物事故の防止を図る。また、常に笑顔と誠意をもって顧客に接し、言葉遣いや態度を明快にし、親切、丁寧に対応するよう輸送サービス向上に努める。

◆ パートナーシップ構築宣言について

内閣府、経産省、厚労省、農水省、国交省及び内閣官房副長官と経団連会長、日商会頭、連合会長をメンバーとする「未来を拓くパートナーシップ構築推進会議」において、「パートナーシップ構築宣言」を創設しています。

この「パートナーシップ構築宣言」は、サプライチェーンの取引先や価値創造を図る事業者の皆様との連携・共存共栄を進めることで、新たなパートナーシップを構築することを、「発注者」側の立場から 企業の代表者の名前で宣言するものです。

1. サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を越えた新たな連携
2. 親事業者と下請事業者との望ましい取引慣行の遵守を宣言し（下請中小企業振興法に基づく「振興基準」）、パートナーシップ構築宣言のポータルサイトに掲載することで、各企業の取組の「見える化」を行います。

詳細は下記にて ご確認をお願いいたします。

パートナーシップ構築宣言ホームページ
(宣言企業のメリット)

<https://www.biz-partnership.jp/info.html>



宣言された企業の皆様におかれましては、自社の宣言内容について取引先にもしっかりと周知を行っていただくとともに、自社内の調達・購入部門の担当者を含め関係者にも宣言内容を周知して認識いただくことで、宣言内容の着実かつ円滑な実施に努めていただくようお願いいたします。

「パートナーシップ構築宣言」を公表された企業は指定のロゴマークを広報等に使用できます。また「宣言」を行った企業に対する 補助金の優先採択 が行われます。
企業経営者の皆様におかれましては「パートナーシップ構築宣言」への参加についてご案内申し上げます。

◆ 初任運転者指導教育 eラーニング（Web講習）

ご予約は インターネット受付です

eラーニングでの初任運転者教育です

三重県トラック協会 会員様

受講無料

◇申込み 三重県トラック協会ホームページからの予約制です。インターネット申込み

- ①三重県トラック協会ホームページ → 会員の皆様へ → 初任運転者指導教育にお進みください
- ②申込みフォームに直接入力してください

* インターネットからのお申込みで予約が確定します

うまくすすまない場合は、お電話でご案内しますのでお尋ね下さい。059-227-6767

- ・各期間で定員（5名）がごございます。お早めにお申し込み下さい。
- ・定員に達した場合は **席数ボタン** の選択は出来なくなります。
- ・受付締め切りは、受講開始日の3日前まで です。
- ・選択した5日間の日程内で、都合の良い時間に受講し、最後まで進んで下さい。
- ・受講終了後、【修了証・指導教育記録簿】がメールで届きます。・テキストの印刷が可能です。

◇内容・初任運転者特別指導として国交省が示す「15時間」の内、12時間をパソコンで学習します。なお、追加で「日常点検」「車高、視野、死角、内輪差及び制動距離」「貨物の積載方法及び固縛方法」を、車両を用いて3時間の指導を行ない、12時間のeラーニング+実車指導3時間、合計15時間の指導として下さい。

◆ トラック事故から学ぶ安全指導

出会頭事故

三差路交差点を左折するときに 安全確認を怠り原付自転車と出会頭に衝突

運転者は商品配送のため、いつも通行する信号のない三差路交差点にさしかかった。

カーブミラーをチラッと見たが、車が見えないことから危険はないと思い、一時停止せずに徐行状態で左折しようとしたところ、右側から走行してきた原付自転車を見落とし出会頭に衝突した。



事故当事者の心理と行動

○いつも通行する道路であったことから「油断」や「車は来ないだろう」という「思い込み」があった。

○一時停止を怠り、安全確認をカーブミラーだけで済ました。

事故防止のポイント

○通り慣れている交差点であっても、「車が来ているかもしれない」と予測し、油断をせず一時停止と安全確認を徹底する。

○カーブミラーだけで安全を確認すると、車体が小さい原付自転車を見落とす場合があるので、必ず自分の目で左右の安全を確認する。

◇ 出会頭事故防止指導のポイント

○二段階停止を励行する

見通しの悪い交差点では、一時停止線で停止して安全確認をしたあと、左右が見通せる位置まで徐行で進んで再度停止し、左右の安全を確認して交差点を通過する二段階停止を指導しましょう。

○右から来る二輪車をチェックする

出会頭事故では、左側から来る車よりも、右側から来る車との衝突の割合が高く、なかでも二輪車と衝突するケースが目立っています。

これは、交差点に入るときにまず右側から来る車と出会うことになるからです。とくに、左端を走行する二輪車は発見しづらく、右側のフロントピラーに二輪車が隠れて見落とす場合もあります。

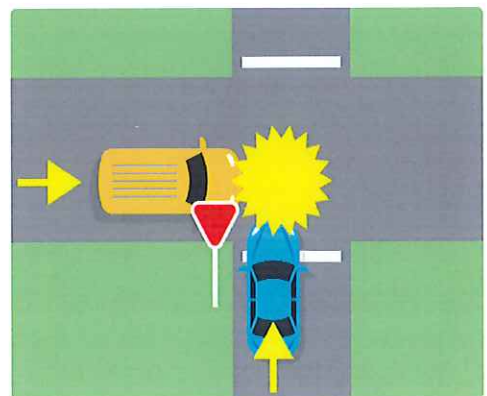
交差点進入時は、右側からの二輪車を意識してチェックしましょう。

見通しがよい交差点での出会い頭事故の危険

左右の見通しがよい交差点でも、次のような原因で出会い頭事故が起きている。

- ①お互いに「相手が止まる」と思い込んでいる。
- ②同じようなスピードで接近すると、相手が止まっているように錯覚する。

見通しが良い交差点であっても、「相手は止まらないかも」「同じ角度に見えていると危険」と考え、徐行・一時停止して安全を確認し、相手がこちらに気づいていないようであれば進路を譲りましょう。



◆「夕暮れ時、ちょっと早めのライト・オン運動」

夕暮れ時は交通事故が多発する時間帯です。「夕暮れ時、ちょっと早めのライト・オン」で、歩行者や自転車等の早期発見と安全を確保し、交通事故の抑止を図って下さい。

夕暮れ時、ちょっと早めの ライト・オン運動

★実施

期間 **10月1日(日)~12月31日(日)**

(1) 夕暮れ時や天候に応じた早めのライト点灯
ライト点灯の目安時間

★10月1日から10月31日までの間 16時50分

★11月1日から11月30日までの間 16時20分

★12月1日から12月31日までの間 16時10分

(2) 反射材用品の着用推進

◆ 11月5日 津波防災の日

11月5日は **津波防災の日** です。東日本大震災から10年以上が経過した現在、改めて、津波 及び 津波被害の特性、津波に備える必要性に 理解と関心を深めることが重要です。

*参考「防災の日 9月1日」「防災週間 8月30日から9月5日まで」

東日本大震災は2011年3月11日14時46分頃発生。三陸沖の宮城県牡鹿半島の東南東130km付近で、深さ約24kmを震源とする地震でした。マグニチュード(M)は、1952年のカムチャッカ地震と同じ9.0。これは、日本国内観測史上最大規模、1900年以降、世界でも4番目の規模の地震でした。

◆主体的な避難行動の徹底が図られるよう、しっかりと社員様に周知を行って下さい。

- ①津波からの避難については、一人ひとりの主体的な避難行動が基本となります。強い揺れや弱くても長い揺れがあった場合には津波の発生を想起し、津波警報等の情報を待たずに自らでき得る限り迅速に高い場所（津波到達までに想定している避難場所までに間に合わないとは判断した場合は、その場で一番高い場所）への避難を開始して下さい。
*徒歩避難の原則と自動車避難の限界、避難誘導・避難支援等に関する取決めにも留意。
- ②大津波警報等を見聞きしたら速やかに避難することが必要です。
- ③家族や社員の安否確認のために津波の危険性がある地域へ戻ったり、その場にとどまったりすることを避けるため、安否確認の方法や、津波から避難した際の集合場所等の避難ルールを各家庭、職場であらかじめ決めておいて下さい。なお、高齢者、障害者、乳幼児等の要配慮者がいる場合は、避難行動に際し必要な配慮をあらかじめ決めておきましょう。
- ④地震発生後、避難の妨げになることなどを防ぐため、建物の耐震化、家具の転倒防止対策、食器等の落下防止対策等をしてください。
- ⑤地震発生後、速やかに安全な場所まで避難できるよう、安全な高台の避難場所や当該場所までの避難経路をあらかじめ把握しておいてください。
- ⑥ペットと迅速な同行避難をするための避難経路を把握しておきましょう。
- ⑦地震発生後速やかに避難を開始できるよう、食料や飲料水、貴重品、医薬品、ペット用品等に加え、マスク、消毒液等を非常用持ち出し品としてあらかじめ準備しておきましょう。

◆大学生／高校生のインターンシップ 受入先会員様を募集

ご登録いただいた会員会社を三重県トラック協会ホームページ等に掲載します

インターンシップは、学生の皆さんが「社会に出る前に、仕事の間を体験すること」

企業で実際の仕事をしている人から直接話を聞いたり、仕事を体験することで、業種や職種、企業による仕事の違いや働いている人たちの雰囲気、企業の風土を学生が知る機会となり、学生の就職前活動として広まってきています。

学生の皆さんの 職業選択、就職先選択の一助として、会員事業所でのインターンシップ受入れをお奨めします。インターンシップで学生受入が可能な会員様は登録をお願いします

トラックドライバーの高年齢化と不足が業界全体の問題となってきました。

このままでは、近い将来「輸送の依頼にこたえられない、運べない」ことが現実となってくるのが危惧されます。

三重県トラック協会では人材確保に向けた取り組みを積極的に行うこととしており、高校生や大学生向けのインターンシップを実施し、トラック輸送に関心を持っていただく機会を作っています。

トラックドライバーになりたい学生の皆さんと、新卒採用で従業員を育成する会員様を支援してまいります。内容をご確認頂きご登録をお願いします。

【 インターンシップ事業の流れ 】

- ①近隣の大学／高校に向け、トラック協会会員事業所でインターンシップの受け入れを行っていることをご案内します。
- ②インターネットで受け入れ可能な企業が確認出来るよう、トラック協会のインターンシップサイトに掲載します。
- ③学生の参加申込みに対しては直接会員様が受け入れ（受付）を行って下さい。トラック協会に参加連絡があった場合は、学生の希望する会社へご連絡致します。

◇受入体制や実施する内容(カリキュラム)に不安がある会員様はトラック協会にご相談下さい。

仕事をしてもらう 数日間のアルバイト の感覚で良いです。
時給等による 金銭支払いあり をおすすめします。
トラック輸送／物流についての 説明を行って下さい。

◇受け入れて頂いた際には助成金があります (全日本トラック協会より助成)

3日受入コース 9万円 4日受入 11万円 5日受入 13万円

- ①一人3日間以上の日程で期間設定し受け入れてください。
- ②点呼・日常点検等の取り組みを見学するプログラムを必ず入れてください。
- ③乗務体験が出来るようにし、助手席に同乗でトラックの1日の仕事を見てもらってください。
- ④出来る仕事をしてもらって下さい。 その他詳細はトラック協会にお尋ね下さい。

*学生／企業 双方の印象が良ければ、卒業後その会社への実際の就職に繋がります。

インターンシップ受け入れ会員様のご登録

ご登録を メールにてお願いします

uketuke@santokyo.or.jp

◇メール表題 インターンシップ登録 と記載して下さい

本文 ①会社名 ②ご担当者 ③学校や本人からの 問い合わせ先電話番号
(④以降 未定の場合はその旨 記載して下さい)

- ④受入対象 大学生か高校生か両方可か(指定の学校があれば学校名を記載)
- ⑤受入場所の 名称と住所
- ⑥受入予定日数
- ⑦給料支払いの有無
- ⑧学生へのメッセージやPR(仕事内容や特徴なども可)
- ⑨ご質問

◆ 労働保険の加入の手続きについて

労働保険（「労災保険」と「雇用保険」）は、政府が管理・運営している強制的な保険であり、農林水産業の一部を除き、労働者を一人でも雇用している場合は、事業主又は労働者の意思の有無にかかわらず必ず加入することが法律で定められています。

労働保険	
労災保険	雇用保険
業務上の事由又は通勤による労働者の負傷、疾病、障害又は死亡等に対して、迅速かつ公正な保護をするため、必要な給付を行う制度	労働者の生活及び雇用の安定を図ると共に、失業した際、再就職を促進するための能力の開発・向上等の各種の援助を行う等を目的とした制度

「労働保険」とは、**労災保険**（労働者災害補償保険）と**雇用保険**の総称です。

不明な点は、労働局、労働基準監督署、公共職業安定所（ハローワーク）へご相談下さい

労働保険の強制適用

常勤、パート、アルバイト等の名称や雇用形態にかかわらず、**労働者を1人でも雇っている事業は強制適用事業であり手続を行う義務があります。**

※5人未満の労働者を使用する個人経営の農林水産の事業の一部については、強制適用事業場から除かれています。

※強制適用事業以外の事業でも、要件を満たせば労災保険と雇用保険に加入することができます。（任意加入制度）

保険料は誰が負担する？

労災保険分は全額事業主、雇用保険分は事業主と労働者双方の負担です。

◆保険料は、労働者に支払う賃金の総額と保険料率（労災保険率＋雇用保険率）から決まります。

※ 労災保険率及び雇用保険率は事業の種類ごとに定められています。

手続きを怠っていると？

1. 遑って保険料を徴収されるほか、追徴金も発生します

労働保険料は手続を行っていなかった過去の期間についても遑って徴収されることになり、併せて追徴金も発生します。支払わない場合には、滞納者の財産に対して差押さえ等があります。

2. 労働災害が生じた場合、労働保険給付額の全部又は一部を徴収されます

政府は、事業主が故意又は重大な過失により労災保険の成立手続を行わない、いわゆる未手続の期間中に生じた労働災害について労災保険給付を行った場合は、労働基準法の規定による災害補償の価額の範囲で、保険給付に要した費用に相当する金額の全部又は一部を事業主から徴収します。

3. 事業主の方のための助成金が受けられません

雇用調整助成金（休業等によって雇用維持を図る事業主に助成）や、特定求職者雇用開発助成金（高齢者や障害者など、就職が特に困難な者を雇い入れる事業主に助成）などの、事業主のための雇用関係助成金については、労働保険料の未納がある場合、受給できない可能性があります。

◆ 業務改善助成金が拡充！ 賃金引上げ+効率化設備投資

業務改善助成金とは

事業所内で最も低い賃金（事業場内最低賃金）を引き上げ、設備投資等を行った中小企業・小規模事業者等に、その費用の一部を助成する制度です。詳細は下記をご確認頂くか厚生労働省HP (https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/zigyonushi/shienjigyuu/03.html) をご確認ください。

問い合わせ先

電話番号 0120-366-440（受付時間：平日8:30～17:15） 詳細QRコード



業務改善助成金の制度が拡充されます！

対象事業場拡大、助成率区分見直し、賃金引き上げ後の申請が可能に

業務改善助成金とは

業務改善助成金は、事業場内で最も低い賃金（事業場内最低賃金）を引き上げ、設備投資等を行った中小企業・小規模事業者等に、その費用の一部を助成する制度です。



拡充のポイント

① 対象事業場の拡大

今

対象事業場：
事業場内最低賃金と地域別最低賃金の差額が
30円以内の事業場

例：地域別最低賃金が920円の地域において

事業場内最低賃金が
955円（差額35円）
の工場 **対象外**

拡充後

拡充後

対象事業場：
事業場内最低賃金と地域別最低賃金の差額が
50円以内の事業場

（先ほどの例）
事業場内最低賃金が
955円の工場 **対象に！**

差額が50円以内に拡大されたので、助成金が受けられるようになりました

② 賃金引き上げ後の申請

必要な手続き：
事前に以下2つの計画を提出
・賃金引き上げ計画
・事業実施計画（設備投資等の計画）

事業実施計画 賃上げ計画 を提出し、計画の審査を受けます。

（審査の上、交付決定を受けたら）
・計画に基づく賃上げの実施
・計画に基づく設備投資等の実施

拡充後

<対象>
事業場規模50人未満のみ

2023年4月1日から12月31日までに賃金引き上げを実施していれば、賃金引き上げ計画の提出は不要となりました

以下の書類の提出は必要です
・賃金引き上げ結果
・事業実施計画（設備投資等の計画）

事業実施計画 賃上げ結果

③ 助成率区分の見直し

事業場内最低賃金額	助成率
870円未満	9/10
870円以上 920円未満	4/5 (9/10)
920円以上	3/4 (4/5)

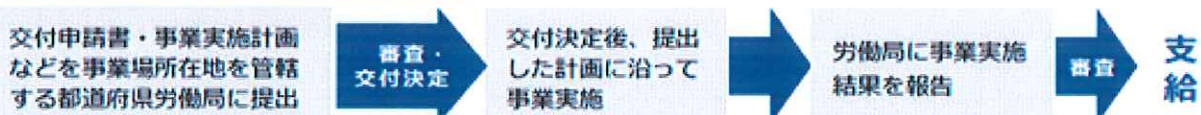
() 内は生産性要件を満たした事業場の場合

拡充後

900円未満	9/10
900円以上 950円未満	4/5 (9/10)
950円以上	3/4 (4/5)

() 内は生産性要件を満たした事業場の場合

助成金支給までの流れ



交付申請書等の提出先は管轄の都道府県労働局 雇用環境・均等部（室）です

◆事業役員・永年勤続従事者表彰の推薦について(公募)

(該当会員：協会入会5年以上)

三重県トラック協会では、事業役員・永年勤続従事者(運転者以外)の方を対象に【全日本トラック協会】及び【国土交通省関係】の表彰に推薦を行っております。

下記の公募内容に該当される方を募集致します。

推薦いただいた方を今後の表彰候補者として登録させて頂きたく存じます。
(但し三重県内の営業所に従事している方が対象となります)

次ページの推薦書をコピーして、提出いただきますようお願い申し上げます。

推薦書は当協会のHPからもダウンロード可能です。

既にデータベースに登録済みの方の提出は不要です。

登録状況がわからない場合はお問い合わせ下さい。

* 公募の内容 *

締切:令和5年11月10日(金)

事業役員(取締役以上の経営責任者)

- ① 事業役員歴 20 年以上、年齢 50 歳以上
- ② 運送事業で重大事故、その他行政処分(車両停止以上) が 2 年以上無いこと
- ③ 道交法の無事故・無違反歴(個人)2 年以上

永年勤続従事者(永年勤続及び下記項目を満たす方)

- ① トラック運送事業に従事する従業員で以下のどれかに該当すること
 - イ. 危難をかえりみず職責を遂行し、または重大事故を未然に防止し
その功績が顕著な者
 - ロ. 有益な発明、考案、改良または研究を行い運送業務に著しい貢献をした者
- ② 道交法の無事故・無違反歴(個人)2 年以上

※【運転者】については、7月の全ト協運転者顕彰で【推薦公募】→受賞→【登録】となります。
ご了承ください。

- ◇ 推薦は「事業役員」「永年勤続従事者(運転者以外)」各1名まででお願い致します。
- ◇ 会員様からお預かりした個人情報(推薦書)は表彰推薦目的以外で利用する事はありません。
- ◇ 来年以降の表彰候補者として登録させていただきます。

<推薦書送付先>

〒514-8515 津市栄町1丁目941

(一社)三重県トラック協会 (担当:吉田)

TEL 059-227-6767 FAX 059-225-2095

事業役員用

事業役員表彰推薦書

申請日 年 月 日

推薦事業所名



ふりがな 氏名 <small>正確な文字での記入</small>		生年月日	S・H 年 月 日生 歳
住 所	本 籍 (〒 -)		
	現住所 (〒 -)		
運転免許証 有・無 <small>有の方は免許証番号をご記入ください</small>	免許証番号		
最終学歴	S・H・R 年 月 日 立 学校卒業		
現職名	本人自認		印
職 歴 <small>(運送事業者関係)※年 月 日まで詳しくご記入ください</small>			
自 年 月 日 ~ 至 年 月 日		会社名	役職名
S H R	~	S H R	年
S H R	~	S H R	年
S H R	~	S H R	年
S H R	~	S H R	年
性行 <small>(性質や行い等必ず 記入して下さい)</small>	＜性行:性格・気質の傾向、日頃の行動＞		
事績 <small>(業績等必ず記入し て下さい)</small>	＜事績:推薦案内記載の事業役員欄に該当する内容＞ ※運送事業関係について		

一般社団法人三重県トラック協会会長 殿

※事業役員歴 20 年以上、年齢 50 歳以上

※運送事業で重大事故や行政処分(車両停止以上)が 2 年以上無し

※道交法の無事故無違反歴(個人)2 年以上

R5.9



従事者用

永年勤続従事者表彰推薦書 (運転者以外)

申請日 年 月 日

推薦事業所名



ふりがな 氏名 <small>正確な文字での記入</small>		生年月日	S・H 年 月 日生 歳
住 所	本 籍 (〒 -)		
	現住所 (〒 -)		
運転免許証 有・無 <small>有の方は免許証番号をご記入ください</small>	免許証番号		
最終学歴	S・H・R 年 月 日 立 学校卒業		
現職名	本人自認		印
職 歴 (運送事業者関係)※ 年 月 日まで詳しくご記入ください			
自 年 月 日 ~ 至 年 月 日		会社名	職種
S H R	~	S H R	年
S H R	~	S H R	年
S H R	~	S H R	年
S H R	~	S H R	年
性行 <small>(性質や行い等必ず記入して下さい)</small>	<性行:性格・気質の傾向、日頃の行動>		
事績 <small>(業績等必ず記入して下さい)</small>	<事績:推薦案内記載の①イまたはロに該当する内容>※運送事業関係について		

一般社団法人三重県トラック協会会長 殿

資格



- * 勤続 20 年以上、年齢 45 歳以上 (運転者以外)
- * 道交法の無事故無違反歴 (個人) 2 年以上

◆ 県ト協助成金の申請期限について

【トラック協会の助成金 申請期限】

助成申請の起算日から **3ヶ月以内** です

※起算日(支払日・車検証等の日付)

ご注意 R5年4月～6月分の申請は受付を終了しています
R5年7月以降のものは3ヶ月以内に申請して下さい

- ※ 起算日(支払日・車検証等の日付)から「3ヶ月後の同日」を申請期限とします。
- ※ 郵送提出 ⇒ 期限日の消印有効です。但し期限日が土日・祝日の場合は、翌日まで受付をします。
持参提出 ⇒ 期限日が、土日・祝日などトラック協会の休業日の場合は、翌営業日まで受付をします。
- ※ 最終締め切り日はR6/3/29です。但し、予算に達した時点で、受付は終了となります。
- ※ 期限内に申請いただけないと受付できません。詳細はHPをご覧ください。

◆ 近代化融資制度の公募期間について

令和5年度近代化融資の日程は下記の通りです。

※自己資金で購入代金を支払い済みの場合は対象になりません。

令和5年9月29日現在融資利率 1.45% → 会員さま実質金利 1.05%

最終公募 **申請〆切日** 令和6年1月24日(水) **推薦決定日** 令和6年1月31日(水)

※ **令和6年3月31日までに実行(代金等支払)** 予定のものは必ず申込みください。

令和5年度近代化融資は上記日程で受付を終了いたします。

詳細は【ホームページ】をご覧ください。三重県トラック協会 総務部 TEL059-227-6767

◆ 会員様の所在地変更等

桑員支部	(株)田中運輸	代表者/田中 栄一
北勢支部	四海商運(株)	退会
	(株)ニヤクコーポレーション	FAX廃止 今後は以下メールでご対応 yokkaichi@niyac.co.jp
鈴鹿支部	(株)銀正	退会
津支部	(株)小林運輸	住所/〒514-2302 津市安濃町安濃2360-1
伊賀支部	(株)山中運輸	代表者/杉野 佳憲

ご意見ご相談等をお寄せ下さい 三重県トラック協会 FAX 059-225-2095



◆ 安全宣言200days 無事故無違反ラリー

挑戦中です

安全宣言200days



合計200日の 無事故 無違反 挑戦中

7/1 ~ 10/31 123日間

11/1 ~ 1/16 77日間

参加会員 128 社

参加人数 3004 名

無事故/無違反達成日は
トラックカレンダーに ○

をつけ来年1/16まで記録を残してください。
参加会社はトラック協会ホームページで公開しています。

◆ 社会と共生、環境にやさしいトラック輸送

実施中

環境にやさしい
トラック輸送

SDGs

取組中



参加事業所 45 社 取組期間: 9月・10月・11月

参加会社をトラック協会ホームページで公開しています

- | | | | |
|-------------|-------------|---------------------|----------|
| ①エコドライブの促進 | ④マナーアップ | ⑦輸送の効率化推進 | ⑨グリーン経営 |
| ②アイドリングストップ | ⑤トラックの日清掃活動 | ⑧廃棄物 適正処理と
リサイクル | ⑩SDGsの推進 |
| ③騒音の低減 | ⑥環境対応車の導入 | | ⑪その他 |

上記①~⑪の取り組みメニューを中心に、環境にやさしいトラック輸送を実践いただきありがとうございます。
一層の取り組みをお願いします。参加会員様には、期間終了後に、簡単なアンケートをお送りします。
(回答で粗品を贈呈します)

◆ 政策協議会のご報告

◆政策協議会（支部長会）が開催されました。

日時 令和5年9月20日（水）14:00~

出席者 小林会長、桑員/北勢/鈴鹿/津/松阪/
南勢/伊賀/紀北/南紀 各支部長

◇報告

- ①業務・適正化・危機管理検討各委員会報告
- ②「物流クライシス2024」開催報告
- ③令和5年度、助成金受付状況
- ④中部運輸局長・三重運輸支局長表彰 受賞者

◇協議

- ①燃料価格高騰・2024年問題への対応
- ②行政が行う防災訓練参加と物流専門家評価
・三重県総合防災訓練（鳥羽市）
・伊賀広域防災拠点実動訓練（伊賀/名張）
- ③全日本トラック協会全国事業者大会
- ④その他 1. 自民党員の増員 2. 令和6年度
トラック関係施策に関する要望 3. 三重県貨
物運輸関係労働組合連合会の要望回答
4. 今後の行事予定等

*各議題についての協議と各支部長間での意見交換が行われました。終了後、労使の懇談会を開催し
三重県貨物運輸関係労働組合連合会からの要望への回答と、意見交換等をおこないました。

◆ 運行管理者 一般講習のご案内

9月末現在発表分

下記の受講対象に該当する運行管理者の皆様はご予約いただきますようお願い申し上げます。

◇ 受講対象者

- ① 運行管理者に新たに選任された方
- ② 運行管理者として選任されている方で今年度の対象者（2年度に1度受講下さい）
- ③ 前回受講できなかった運行管理者の方

左①～③のいずれかに該当する方は受講して下さい
 【念のため 運行管理者手帳をご確認下さい】
 今年度対象者は、前回の受講がR3年度(2021年度)の方 および 2年度以上受講されていない方です。

運行管理者一般講習

トラック協会助成により 受講料は【無料】です

自動車事故対策機構		自動車事故対策機構のホームページ → 講習のご予約からお申込み下さい https://k-yoyaku.nasva.go.jp/yoyaku-user TEL 059-350-5188 FAX 059-350-5189
11/2(木)	熊野 熊野市民会館	
12/21(木)	津 メッセウイングみえ	
12/22(金)	津 メッセウイングみえ	
1/10(水)	四日市 北部輸送サービスセンター	
1/11(木)	四日市 北部輸送サービスセンター	
1/12(金)	四日市 北部輸送サービスセンター	

上野自動車学校		上野自動車学校 ホームページ 適性診断/運行管理者講習等指導講習(貨物)から受講申込書でお申込下さい お問い合わせ先 〒518-0023 三重県伊賀市野間233番地 TEL0595-21-1000
10/24(火)	伊賀 上野自動車学校	
11/24(金)		
1/26(金)		

ヤマト・スタッフサプライ(株)		ヤマト・スタッフ・サプライ ホームページ講習のご予約からお申込ください https://reserv.y-staff-supply.co.jp/safety//reserve/calendar?label_id=480 お問い合わせ先 TEL 052-228-9770 FAX 052-228-9780
10/14(土)	松阪 松阪輸送サービスセンター	
11/18(土)	津 トラック協会研修センター	
12/22(金)	四日市 北部輸送サービスセンター	
1/13(土)	松阪 松阪輸送サービスセンター	
2/13(火)	尾鷲 尾鷲研修センター	
2/17(土)	津 トラック協会研修センター	
3/2(土)	伊賀 伊賀輸送サービスセンター	
3/22(金)	四日市 北部輸送サービスセンター	

◆ 運行管理者 基礎講習のご案内

9月末現在発表分

運行管理者試験の受験資格 ならびに 補助者としての要件を満たす 運行管理者基礎講習です。

運行管理者基礎講習

トラック協会助成により 受講料は【無料】です

自動車事故対策機構		自動車事故対策機構のホームページ → 講習のご予約から お申込み下さい
11/15(水)～17(金)	四日市 北部輸送サービスセンター	
11/28(火)～30(木)	津 メッセウイングみえ	
1/15(月)～17(水)	四日市 北部輸送サービスセンター	

上野自動車学校		上野自動車学校の ホームページ → 適性診断/運行管理者講習等指導講習 (貨物) → 受講申込書でお申込み下さい
11/29(水)～12/1(金)	伊賀 上野自動車学校	
1/23(火)～1/25(木)		

ヤマト・スタッフサプライ(株)		ホームページ講習の予約からお申込ください https://reserv.y-staff-supply.co.jp/safety//reserve/calendar?label_id=480 TEL 052-228-9770 FAX 052-228-9780
11/8(水)~10(金)	松阪 松阪輸送サービスセンター	
1/22(月)~24(水)	津 トラック協会研修センター	
3/19(火)~21(木)	四日市 北部輸送サービスセンター	

◆ 整備管理者 選任前研修 開催予定 9月末現在 発表分

この研修は、整備士資格を持っていない方が、2年以上の自動車の点検・整備又は実務経験により整備管理者になる場合に必要な研修です。

申込み 三重運輸支局のホームページ
「トピックス」「令和5年度【整備管理者】選任前研修開催のお知らせ」
「申込用エクセルファイルはこちら」から、整備管理者選任”前”研修受講申込書をダウンロードし、
必要事項を記入のうえ専用アドレスに受講申込書を添付し **電子メール** でお申込みください。

申込先 三重運輸支局 整備管理者選任”前”研修 申込専用アドレス
cbt-mie-seikanmae@ki.mlit.go.jp (※申込受付期間にご注意ください。)

エクセルファイルが使用できない、電子メールによる申込ができない場合は、
三重運輸支局 整備(保安)担当 Tel 059-234-8411 にご相談ください。

研修日	受付期間	開催場所
12月5日(火)	11月13日~11月24日	メッセウイング・みえ
2月16日(金)	1月29日~2月 9日	北部輸送サービスセンター

◆ 整備管理者 選任後研修 開催予定 9月末現在 発表分

整備管理者に選任されている方が2年度に1回受講する必要のある研修です。

申込み 三重運輸支局のホームページ
「トピックス」「令和5年度【整備管理者】選任後研修開催のお知らせ」
「申込用エクセルファイルはこちら」から、整備管理者選任”後”研修受講申込書をダウンロードし、
必要事項を記入のうえ 専用アドレスに受講申込書を添付し、 **電子メール** でお申込みください。

申込先 三重運輸支局 整備管理者選任”後”研修 申込専用アドレス
cbt-mie-seikanato@ki.mlit.go.jp (※申込受付期間にご注意ください)

研修日	受付期間	開催場所
11月 8日(水)	10月16日~10月27日	三重県総合文化センター
12月11日(月)	11月27日~12月 8日	北部輸送サービスセンター
2月 2日(金)	1月15日~ 1月26日	北部輸送サービスセンター
2月21日(水)	2月 5日~ 2月16日	三重県総合文化センター

問い合わせ 中部運輸局三重運輸支局 TEL:059-234-8411 FAX:059-238-1281