

2024年度版

荷主企業の皆さまへ



**トラックが、これからも
荷主の皆さまのパートナーであり続けるために、
応援よろしく申し上げます!**

トラックは、国内貨物輸送の**91.4%**を担っています。
暮らしに身近な宅配・引越貨物の輸送も、
産業・経済活動に関連する貨物の輸送も、
トラック運送事業が支えています。そのトラック業界は今、
●燃料費等の物価上昇
●ドライバー人材の不足等…により、
運送コストが上昇していますが、適正な価格転嫁ができず、
持続的な物流を提供できない恐れがあります。

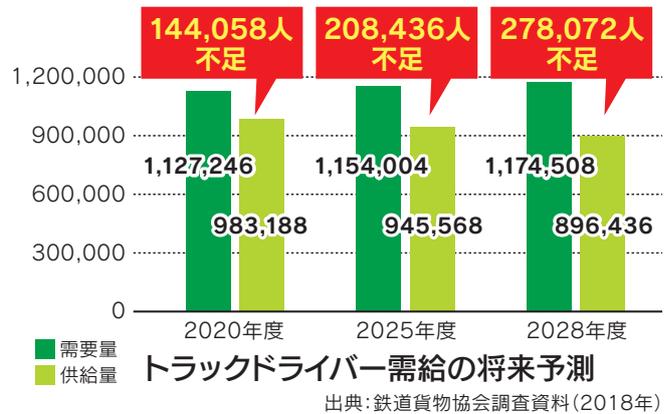


国土交通省九州運輸局
内閣府沖縄総合事務局

九州トラック協会

ドライバーが足りません!!

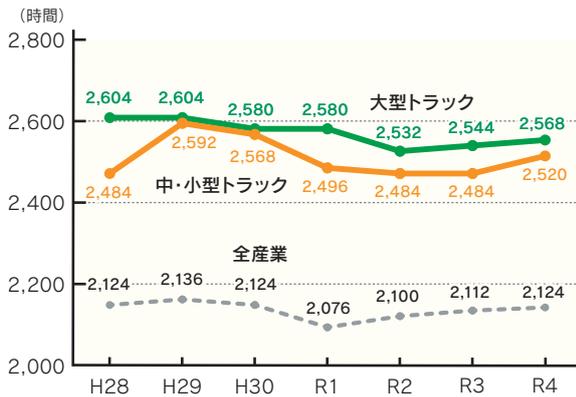
2028年には
ドライバーが**28万人**
不足するとの予測も…



ドライバー不足の原因は…

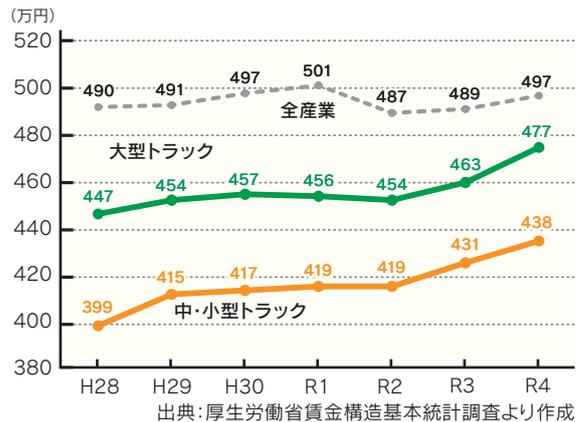
他産業と比べ長時間労働

年間労働時間 全産業平均より約2割長い

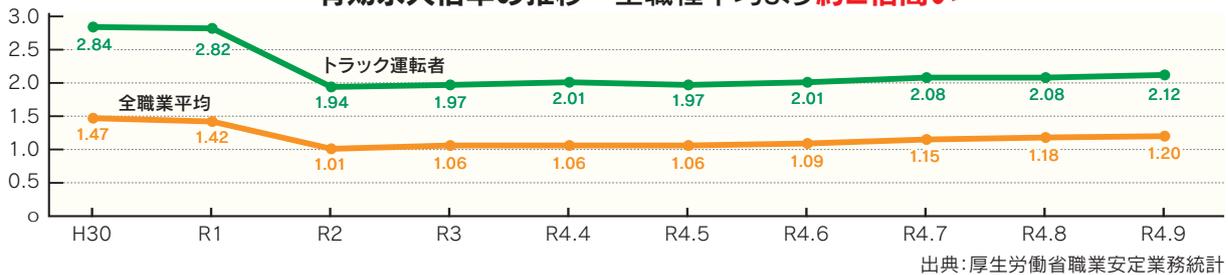


他産業と比べ低い賃金

年間所得額 全産業平均より5~10%低い

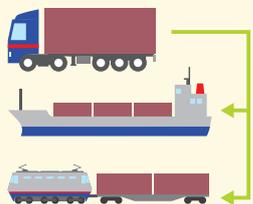


有効求人倍率の推移 全職種平均より約2倍高い



ドライバー確保に「労働時間削減・賃金アップ」が必要です!!

ドライバーの労働時間を削減し、
全産業水準に改善が必要



取り組み例

- 高速道路利用
- パレット化
- リードタイム延長
- モーダルシフト (カーフェリー、RORO船、JR) など

ドライバーの賃金を上げ、
全産業水準に改善が必要



ドライバーの多大な苦勞により物流が維持されています。ドライバーの賃金引上げの原資となる適正運賃料金が必要です。

トラックドライバーには 「働き方のルール」があります

改善基準告示の概要 (2024年4月1日に改正改善基準告示が施行されました)

	改正後 (2024年4月から適用)	改正前
拘束時間 (労働時間+休憩時間)	<ul style="list-style-type: none"> ●1日 原則13時間以内 最大15時間以内(14時間超は週2回まで) 例外:長距離の場合16時間まで延長可(週2回まで) ●1ヶ月 284時間以内 年3400時間を超えない範囲で310時間まで延長可 	<ul style="list-style-type: none"> ●1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超は週2回まで) ●1ヶ月 293時間以内 年3516時間を超えない範囲で320時間まで延長可
休息期間 (勤務と勤務の間の時間)	<ul style="list-style-type: none"> ●継続11時間以上を基本とし、9時間を下限 例外:長距離の場合継続8時間以上(週2回まで) 	<ul style="list-style-type: none"> ●継続8時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ●2日平均で1日9時間以内 	<ul style="list-style-type: none"> ●2日平均で1日9時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ●4時間以内 例外:SA・PA等に駐車できないことにより、 やむを得ず4時間を超える場合は30分まで延長可 	<ul style="list-style-type: none"> ●4時間以内

運送会社は、改善基準告示に違反すると、**貨物自動車運送事業法令違反**として**行政処分**が科されて、トラックが止められ、お荷物が届かなくなる可能性があります

改正改善基準告示の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



さらにドライバーの労働条件が大きく変わりました!



年5日 の年次有給休暇の取得がすでに義務付けられています!

2019年4月より

使用者が労働者の希望を聴き、希望を踏まえて時季を指定
年5日は取得させなければならない

月60時間 を超える残業は割増賃金率がすでに引き上げられています!

2023年4月より

月60時間超の残業割増賃金率が中小企業も**50%以上**に

残業時間 の上限が規制されています!

2024年4月より

最大でも年**960時間**(休日労働は含まない)
月に平均すると**80時間**

運送会社は、残業時間の上限規制に違反すると、**労働基準法違反**として「**6ヶ月以下の懲役または30万円以下の罰金**」が科されます

燃料価格の高止まりがトラック事業に 大きな影響を及ぼしています!!

燃料代が「高止まり」しています!



軽油価格推移



「燃料サーチャージ」にご理解をお願いします



燃料サーチャージとは

燃料等の上昇によるコストの増加分を
別建て運賃として設定する制度のことです。

トラック運送業界が今後も安定した輸送力を提供するためには、
「標準的な運賃」と燃料サーチャージなど、
適正な運賃・料金の收受が必要不可欠です。



燃料サーチャージ計算例

国土交通省告示「標準的な運賃」(九州運輸局)距離制運賃による大型車の計算例

前提条件

- 走行距離: 1,100km(福岡～東京間) ▶ 標準的な運賃313,870円
- 燃費: 3.7km/ℓ
- 燃料価格上昇額20円上昇(仮) ▶ 算出上の燃料価格上昇額17.5円

計算式

走行距離(km) ÷ 燃費(km/ℓ) × 算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)
▶ $1,100(\text{km}) \div 3.7(\text{km}/\ell) \times 17.5(\text{円}/\ell) = 5,203\text{円}$ (標準的な運賃の約1.7%)

国土交通省が示したトラック輸送の「標準的な運賃」にご理解、ご協力をお願いいたします!!

国土交通省は、**ドライバーの労働条件を改善**し、トラック運送業が法令を遵守してその機能を持続的に維持しながら国民生活と経済を支えていくために、「標準的な運賃」を告示し、**2024年3月に改正**しました。

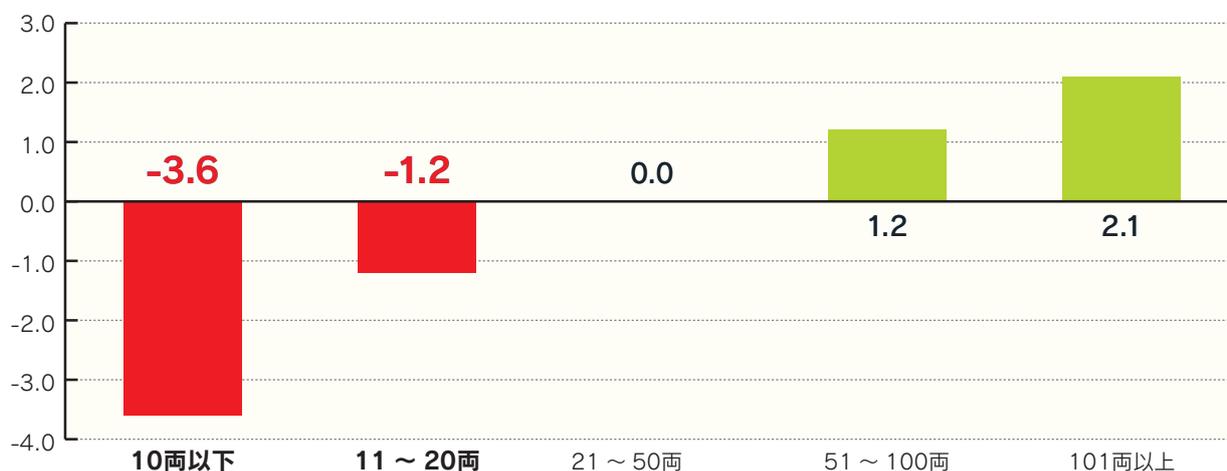


2024年改正の「標準的な運賃」のポイント

- 1 諸物価の高騰を反映して運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**
- 2 運賃表の算定根拠となる**原価のうちの燃料費を120円に変更**
- 3 **待機時間料に加え**、公共工事設計労務単価表を参考に、荷役作業ごとの**「積込料・取卸料」を加算**
- 4 **下請け手数料(運賃の10%を別に收受)**を設定
- 5 共同輸配送等を念頭に、**個建運賃**を設定
- 6 リードタイムが短い運送の際の**速達割増や、有料道路を利用しないことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した割増**を設定
- 7 冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増**を追加

▶ 営業損益率

保有車両台数の少ないトラック運送事業者ほど営業損益率のマイナスが大きく、**業界の約75%を占める20両以下の事業者は非常に厳しい状況**です。



出典:全ト協令和4年度決算版経営分析報告書より作成

▶ 「標準的な運賃」の概要

運賃表の種類	距離制運賃 時間制運賃
地域	地方運輸局等のブロック(10ブロック)単位
車型	バン型の車両で設定
車種	 <p>小型車(2tクラス) 中型車(4tクラス) 大型車(10tクラス) トレーラー(20tクラス)</p>
対象となる 運送契約	車両を貸し切って貨物を運送する場合の契約を前提に設定
元請・下請の関係	運賃は 実運送を行う場合に要する原価 について計算して設定し、元請事業者の備車費用・管理料は利用運送手数料として運賃の10%を当該運賃と別に収受
料金や実費	<p>料金(待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料)や実費(高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ等)については標準的な運賃には含まれていないため、別途収受することとされています。</p> <div style="text-align: center;"> <p>運賃: 運送の役務の対価</p> <p>+</p> <p>料金: 積込・取卸料、附帯業務料 など 実費: 高速道路利用料、フェリー利用料、燃料サーチャージ など</p> </div>
運賃、料金の適用ルール	<p>運賃、料金、実費をどのようなルールで適用するか、割増や割引の適用方法等、告示内容を補完する事項を各トラック運送事業者が「運賃料金適用方」として定めます。</p> <p>割増 速達、有料道路利用が認められない場合、特殊車両、休日、深夜・早朝、品目別、特大品、悪路、冬期、地区</p> <p>割引 十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合、長期契約、往復割引</p> <p>その他 割増・割引範囲の設定、個建、待機時間料、積込・取卸料、附帯業務料、実費(有料道路、フェリー利用料、燃料サーチャージ、特殊車両通行関係費用等)</p> <div style="text-align: center;"> <p>取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定</p> </div>

「標準的な運賃」の告示内容

I. 距離制運賃表 (九州運輸局)

(単位:円)

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	13,450	15,730	20,470	26,120
20km	15,170	17,750	23,290	29,940
30km	16,890	19,780	26,110	33,750
40km	18,610	21,800	28,930	37,570
50km	20,330	23,820	31,750	41,390
60km	22,050	25,840	34,580	45,210
70km	23,770	27,870	37,400	49,020
80km	25,490	29,890	40,220	52,840
90km	27,210	31,910	43,040	56,660
100km	28,930	33,930	45,860	60,470
110km	30,630	35,910	48,580	64,140
120km	32,340	37,900	51,300	67,810
130km	34,050	39,880	54,020	71,480
140km	35,750	41,860	56,740	75,150
150km	37,460	43,840	59,460	78,820
160km	39,170	45,820	62,180	82,490
170km	40,870	47,800	64,900	86,160
180km	42,580	49,780	67,620	89,830
190km	44,290	51,760	70,340	93,500
200km	45,990	53,740	73,060	97,170
200kmを超えて 500kmまで20kmを 増すごとに加算する金額	3,390	3,920	5,350	7,210
500kmを超えて 50kmを増すごとに 加算する金額	8,480	9,800	13,380	18,020

II. 時間制運賃表 (九州運輸局)

(単位:円)

種 別	車種別				
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
基礎額	8時間制 基礎走行キロ: 小型車は100km 小型車以外のもの130km	33,770	40,740	53,860	69,700
	4時間制 基礎走行キロ: 小型車は50km 小型車以外のもの60km	20,260	24,440	32,320	41,820
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	340	400	630	920
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに 〔4時間制の場合であって、午前から午後 にわたる場合は、正午から起算した時間 により加算額を計算する。〕	2,940	3,090	3,320	3,900

■「標準的な運賃」の告示内容

I. 距離制運賃表 (沖縄総合事務局)

(単位:円)

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
5km	11,600	13,430	17,670	22,870
10km	12,410	14,380	19,020	24,720
20km	14,050	16,300	21,720	28,430
30km	15,680	18,210	24,430	32,140
40km	17,320	20,130	27,140	35,840
50km	18,960	22,040	29,840	39,550
60km	20,600	23,960	32,550	43,260
70km	22,240	25,870	35,250	46,970
80km	23,870	27,790	37,960	50,680
90km	25,510	29,710	40,670	54,390
100km	27,150	31,620	43,370	58,100
110km	28,770	33,490	45,970	61,650
120km	30,380	35,360	48,570	65,200
130km	32,000	37,230	51,170	68,750
140km	33,610	39,090	53,770	72,300
150km	35,230	40,960	56,370	75,850
160km	36,840	42,830	58,970	79,400
170km	38,460	44,700	61,570	82,950
180km	40,070	46,570	64,170	86,500
190km	41,690	48,430	66,770	90,050
200km	43,300	50,300	69,370	93,600
200kmを超えて 10kmを増すごとに 加算する金額	1,600	1,850	2,560	3,480

II. 時間制運賃表 (沖縄総合事務局)

(単位:円)

種 別	車種別				
	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
基礎額	8時間制 基礎走行キロ:小型車は100km 小型車以外のもの130km	31,310	37,550	50,420	66,390
	4時間制 基礎走行キロ:小型車は50km 小型車以外のもの60km	18,790	22,530	30,250	39,830
加算額	基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに	340	410	630	920
	基礎作業時間を超える場合は、1時間を増すごとに 〔4時間制の場合であって、午前から午後 にわたる場合は、正午から起算した時間 により加算額を計算する。〕	2,550	2,680	2,880	3,380

「標準的な運賃」の告示内容(抜粋)

Ⅲ. 個建運賃

運送区間ごとに最低積載個数又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で、次の式により算出した1個又は1重量あたりの運賃を適用することができる。

$$\left(\begin{array}{l} \text{車種別のキロ程に応じた距離制運賃} \\ \text{又は車種別の時間制運賃のいずれか及び} \\ \text{これらの運賃に付随する料金} \end{array} \right) \div \{(\text{最大積載個数又は重量}) \times \text{基準積載率}(\text{〇〇}\%)\}$$

※〇〇は、各運送事業者において設定するものとする。

Ⅳ. 運賃割増率

速達割増等

次の(1)又は(2)に該当する貨物の運送契約をする場合には、当該(1)又は(2)に掲げる割増率を適用することができる。ただし、(1)の割増率を適用する場合においても、Ⅷに定める有料道路利用料は別に実費として収受するものとする。

(1)通常想定される配達予定日時よりも早く配達を希望した場合 ○割

(2)有料道路の利用が認められない場合

有料道路を代替する一般道のキロ程に応じた運賃について○割以上

※〇は、各運送事業者において設定するものとする。

※(1)については、積み合わせを前提として、荷主が十分なリードタイムを確保可能な配達を希望した場合には、○割を割り引いた運賃を設定することができる。

特殊車両割増

冷蔵車・冷凍車	小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割	
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割	
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割	
ダンプ車	大型車の2割	
コンクリートミキサー車	大型車の2割	
タンク車	石油製品輸送車	大型車又はトレーラーの3割
	化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
	高圧ガス輸送車	大型車又はトレーラーの5割以上

※高圧ガス輸送車については、内容物に対応したタンク仕様により車両本体価格が高額となる場合があることから、5割以上とした。

休日割増

日曜祝祭日に運送した距離に限る	2割
-----------------	----

深夜・早朝割増

午後10時から午前5時までに運送した距離に限る	2割
-------------------------	----

Ⅴ. 待機時間料

時間	車種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
	30分を超える場合において30分までごとに発生する金額		1,680円	1,760円	1,890円
Ⅵ. に定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額		2,010円	2,110円	2,270円	2,670円

■「標準的な運賃」の告示内容(抜粋)

VI. 積込料・取卸料、附帯業務料

積込料・取卸料

時間／内容		車種別			
		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
V. に定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円

附帯業務料

附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として收受

VII. 利用運送手数料 運賃の10%を当該運賃とは別に收受

VIII. 有料道路利用料 有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより收受

IX. その他実費として收受すべき費用

フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設使用料
その他の費用が発生した場合には、運賃とは別に実費として收受

 **運賃及び料金の計算の順序** 国土交通省「貸切運賃料金適用方」平成11年3月26日による距離制運賃の計算

- ① 使用車両及び運送距離による運賃の計算
- ② 割増率及び割引率の適用計算
- ③ 上下幅の適用計算(例:10%)
- ④ 運賃の端数処理(例:500円未満は500円、500円超1,000円未満は1,000円に切上げ)
- ⑤ 諸料金(端数処理含む)の計算
- ⑥ 消費税の加算(1円未満の端数は1円単位に四捨五入)
- ⑦ 実費(消費税込み)の計算

請求額合計: 運賃・料金・実費の総額



「標準的な運賃」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



基本的な取引ルールを定めた 「標準貨物自動車運送約款」が改正されました

国土交通省は、物流の持続的な成長を確保するため、**現行の商慣行を前提とすることなく、これを是正**し、トラック運送事業者が健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境整備等を図るため、「標準貨物自動車運送約款」を改正し、**2024年6月1日に施行**しました。

2024年改正の「標準貨物自動車運送約款」の主な内容

1 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化等(第61条)

トラック運送事業者が**運送以外の業務**を引き受けた場合、**対価を収受**する旨を規定

2 運賃・料金、附帯業務等を記載した書面の交付(第6条・7条)

運送を申込む荷主、運送を引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面(電磁的方法を含む)である**運送申込書、運送引受書を相互に交付**する旨を規定

3 利用運送を行う場合における実運送事業者の商号・名称等の荷送人への通知等(第17条)

利用運送を行う元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**する旨を規定し、また、利用運送に係る費用は「**利用運送手数料**」として収受する旨を規定

4 中止手数料の金額等の見直し(第38条)

前々日に運送の中止をしたとき	運送引受書に記載した運賃・料金等の20%以内
前日に運送の中止をしたとき	運送引受書に記載した運賃・料金等の30%以内
当日に運送の中止をしたとき	運送引受書に記載した運賃・料金等の50%以内

5 運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化(第3条・第32条・第64条)

運賃・料金等の店頭掲示事項について、ウェブサイトに掲載する旨を規定

💡 標準貨物自動車運送約款は、貨物自動車運送事業法に基づき、国土交通大臣が公示しています。一般貨物自動車運送事業用として荷主の利益を守るために、トラック運送事業者の責任など取引に関する基本的な事項が規定されています。

「標準貨物自動車運送約款」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



トラックの「2024年問題」に関するチェック表

2024年4月からトラックドライバーの働き方改革に関する法律が適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面しており、何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力が不足する可能性があると言われています。トラック事業者をご利用の皆様においては、現在依頼している商品が将来運べなくなる可能性が非常に高くなっており、トラック運送事業者等と協力して対策を講じる必要があります。貴社の荷物が将来どうなるか、何をすれば解決できるかを確認できるチェック表を作成しましたので、是非ご活用ください。



No.	内容	YES	NO
Q.1	トラックの「2024年問題」を認識していますか？		
Q.2	トラックドライバーの労働時間等を定めた「改善基準告示」を理解していますか？		
Q.3	貴社都合による荷待ちが長時間とらないようにしていますか？		
Q.4	無理な時間指定(積込み・取卸し)にならないように発注していますか？		
Q.5	国が定めた「標準的な運賃」を知っていますか？		
Q.6	ドライバーに荷役作業をさせた場合、運賃とは別に料金を支払っていますか？		
Q.7	高速道路料金を運賃とは別に支払っていますか？		
Q.8	国が定めた「標準貨物自動車運送約款」を理解していますか？		
Q.9	トラック事業者への運送依頼は書面で契約していますか？		
Q.10	トラック事業者からの交渉に耳を傾けていますか？		

NOの数はいくつありましたか？

NOの数が多いほど将来貴社の荷物を運べなくなる可能性が高くなります。

この機会に是非トラック事業者と一緒に考えてください。

A.1 トラックの「2024年問題」

2024年4月から適用されたドライバーの時間外労働の上限規制と、慢性的なドライバー不足によりトラックの輸送力が低下する問題が「2024年問題」です。何も対策を講じなかった場合、2030年には34%の荷物が運べなくなると試算されています。これまでと同様の輸送サービスを継続していくためには対策を講じる必要があります。

A.2 ドライバーの改善基準告示

ドライバーは、1日の拘束時間や休息期間、連続運転時間などが「改善基準告示」により定められています。これにより、トラック運送事業者には改善基準告示を遵守した運行が義務付けられています。



詳細はQRコードから

A.3 荷待ち時間の削減

長時間の荷待ち時間がドライバーの長時間労働や労働環境の悪化に大きく影響しています。荷待ち時間の削減に向けた対策を講じてください。また、長時間の恒常的な荷待ちが発生している場合、荷主に対して「トラックGメン」が要請や働き掛けを行うことがあります。

A.4 時間指定(積込み・取卸し)

無理な時間指定がドライバーの長時間労働や労働環境の悪化に大きく影響しています。トラック事業者と発荷主・着荷主がそれぞれ連携して対策を進めましょう。

A.5 標準的な運賃

国土交通省は、ドライバー不足の解消や安定した輸送力を確保するために「標準的な運賃」を定めました。標準的な運賃を収受することで、持続可能なトラック輸送を実現することができます。なお、公正取引委員会が策定した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」において、「標準的な運賃」は労務費の上昇傾向を示す根拠資料として明記されています。



詳細はQRコードから

A.6 荷役作業・待機時間・附帯作業の料金

運賃は「運送の対価」のみで、荷役作業や待機時間、附帯作業を行った場合は料金(運送以外の役務等の対価)が発生し、別途支払う必要があります。

A.7 高速道路料金

長距離輸送において高速道路の使用は欠かすことができません。運賃は「運送の対価」のみで、高速道路料金は別途実費を支払う必要があります。

A.8 標準貨物自動車運送約款

標準貨物自動車運送約款は、貨物自動車運送事業法に基づき、国土交通大臣が公示しています。一般貨物自動車運送事業用として荷主の利益を守るために、トラック運送事業者の責任など取引に関する基本的な事項が規定されています。



詳細はQRコードから

A.9 運送依頼の契約書面化

口頭で契約している場合、取引面や安全面で発生したトラブルの際に対応できないことがあります。運送契約は書面で結び、適正な取引の推進や安全運行の確保に取り組みましょう。



詳細はQRコードから

A.10 トラック事業者からの交渉

これからも輸送を維持するためには、トラック事業者と荷主事業者が協力して輸送体制を構築していく必要があります。トラック事業者から交渉の申し入れがあった場合は、真摯に話を聞いてください。

トラックの「2024年問題」対応に向けた政府の施策

「物流革新に向けた政策パッケージ」

(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)

主な内容

①商慣行の見直し

- 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減(荷待ち、荷役時間の削減等)に向けた規制的措置等の導入
- 納品期限(3分の1ルール、短いリードタイム)、物流コスト込み取引価格等の見直し
- 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入
- 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み
- 「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

②物流の効率化

- 「物流GX」、「物流DX」、「物流標準化」の推進

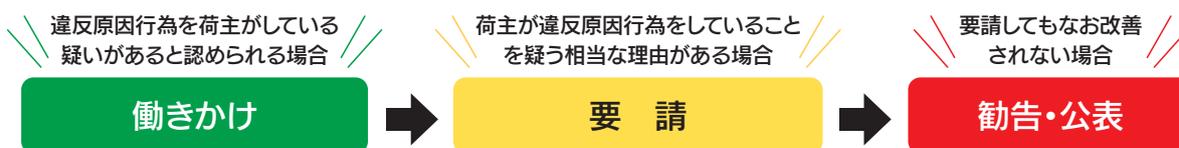
③荷主・消費者の行動変容

- 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み

「物流革新に向けた政策パッケージ」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



「トラックGメン」による適正な取引を阻害する荷主企業・元請事業者等への是正指導



※荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

違反原因行為の例

- ①長時間の荷待ち
- ②運賃・料金の不当な据置き
- ③無理な運送依頼
- ④過積載運行の要求
- ⑤異常気象時の運行指示



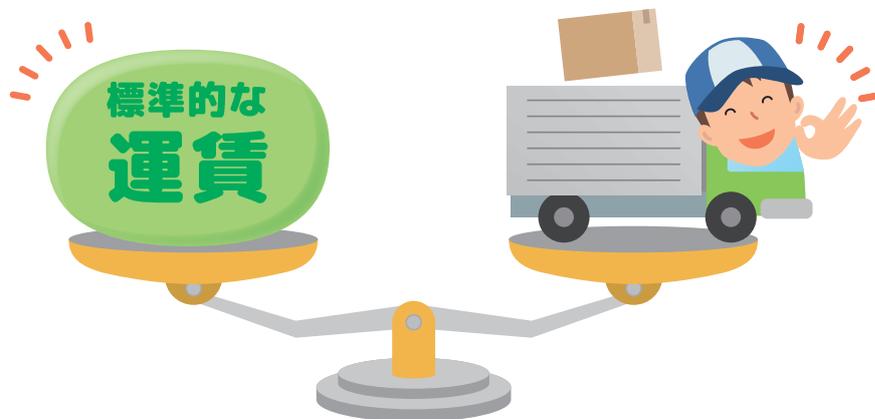
「トラックGメン」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



荷主企業の皆さまへお願いです

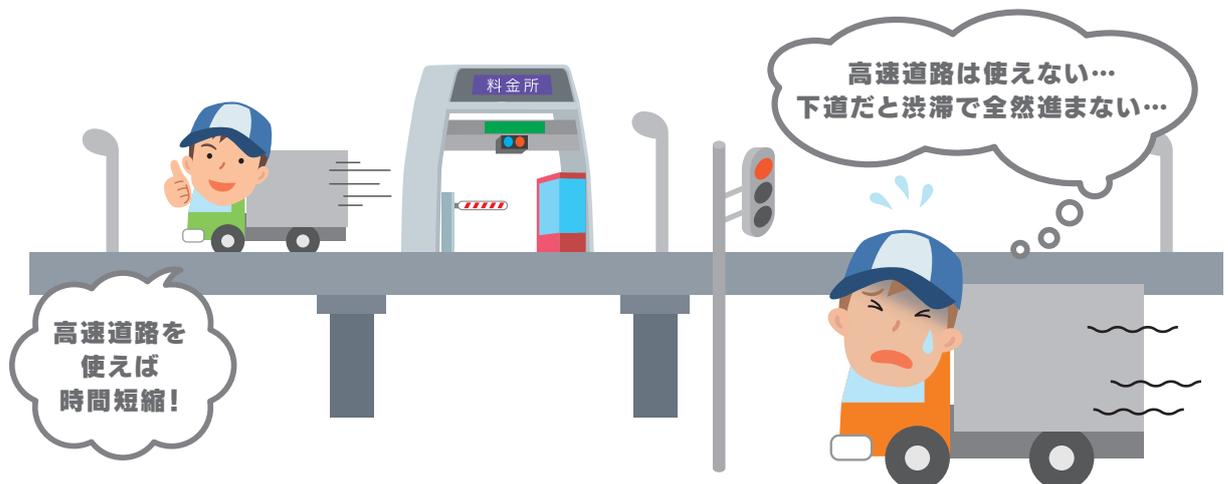
1 労働条件の改善と、輸送力維持のために 適正な運賃のお支払にご協力ください

諸物価の高騰、ドライバー人材の安定した確保のために、賃金の引上げが必要です。原価上昇分を転嫁できるよう、国土交通省より告示された「標準的な運賃」にご理解・ご協力ください。これにより、**安定的な経営とドライバー不足を解消**し、安全・安心な輸送を維持することができます。



2 輸送ルート最適化と効率化、法令遵守のために 高速道路料金のお支払いにご協力ください

高速道路を使用できない場合、予定通りの輸送を行うことが難しく、また効率性が落ちる、法令を守れないなど、様々な問題が発生します。**全線高速道路を使用することで、ドライバーの労働時間を削減**でき、法令も守ることができます。



3 円滑な輸送業務のために 荷待ち時間の短縮にご協力ください

発荷主・着荷主の都合による長時間の荷待ち時間の発生は、遅延やドライバーの過労運転の原因にもなります。待ち時間短縮策を実施していただければ、**労働時間を削減でき、効率的な輸送が実現**できます。



4 積み込み・取卸し時間短縮のために パレット化等の促進にご協力ください

パレットやロールボックスパレットにより、積み込み・取卸し作業の迅速化が可能となります。荷主企業と運送業者間の作業効率・正確性や安全性も向上し、時間の節約へとつながり、**労働時間を削減**することができます。





これからも荷主企業の皆さまの荷物を
安全・安心に届けられますよう
ご理解、ご協力をお願いします!!!

適正取引 相談窓口 一覧

担当部局	担当部課	電話番号	
九州運輸局	自動車交通部 貨物課	092-472-2528	
	福岡運輸支局 輸送部門	092-673-1191 (ガイダンス番号:1)	
	佐賀運輸支局 企画輸送・監査部門	0952-30-7271 (ガイダンス番号:1)	
	長崎運輸支局 輸送・監査部門	095-839-4747 (ガイダンス番号:2)	
	熊本運輸支局 輸送・監査部門	096-369-3155 (ガイダンス番号:3)	
	大分運輸支局 輸送・監査部門	097-558-2107 (ガイダンス番号:3)	
	宮崎運輸支局 輸送・監査部門	0985-51-3952 (ガイダンス番号:2)	
	鹿児島運輸支局 輸送・監査部門	099-261-9192 (ガイダンス番号:3)	
	沖縄総合事務局	運輸部 陸上交通課	098-866-1836
		陸運事務所 輸送部門	098-877-5140