

荷主企業の皆さんへ

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、
応援よろしくお願いします！

トラックは、国内貨物輸送の**9割**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、

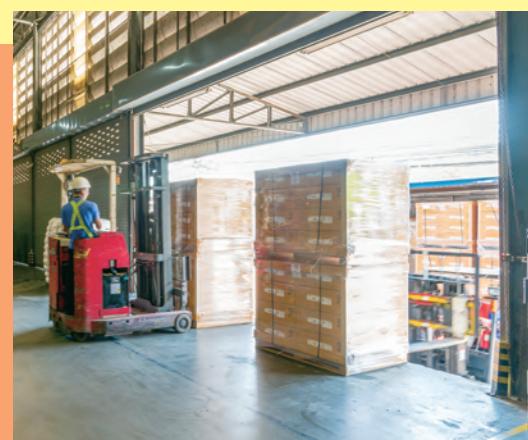
トラック運送事業が支えています。そのトラック業界は今、

●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。



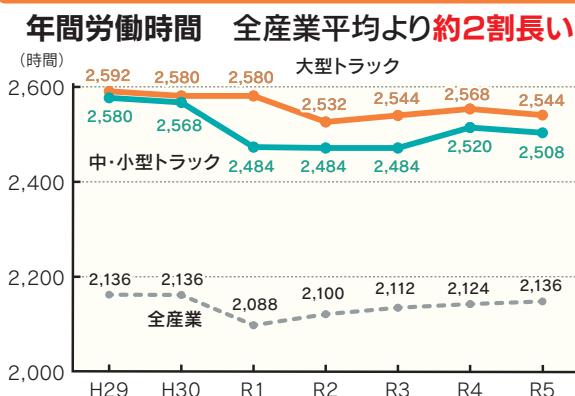


ドライバーが足りません！！

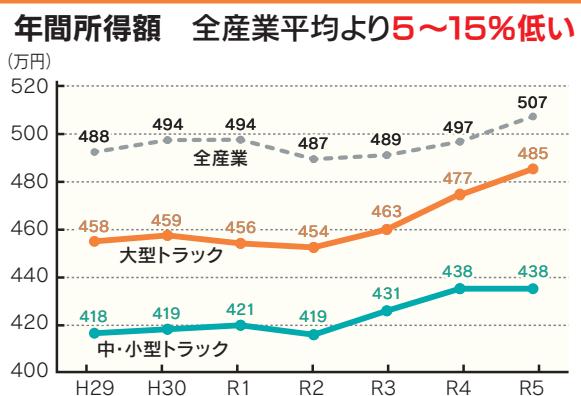
- トラックドライバーが不足する中、労働時間規制による輸送力の更なる減少をはじめ、構造的な課題により物流の停滞が懸念されています。
- 何も対策を講じなければ、**2030年度には輸送力が34%（トラックドライバー34万人相当）不足**し、これまでのようには運べなくなる可能性があると推計されています。

ドライバー不足の原因は…

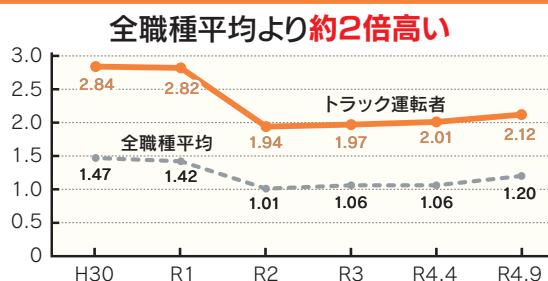
他産業と比べ長時間労働



他産業と比べ低い賃金

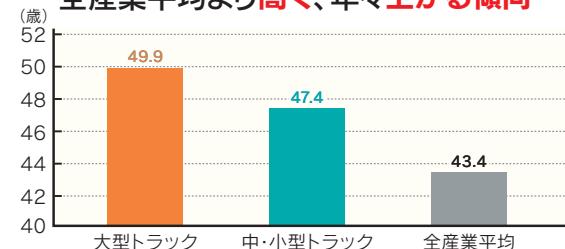


有効求人倍率の推移



平均年齢(令和3年)

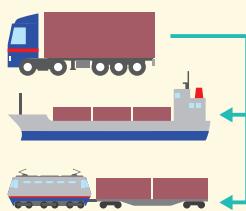
全産業平均より高く、年々上る傾向



出典:厚生労働省自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

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**賃金を引上げ、全産業水準に改善が必要**



ドライバーの多大な苦労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

① 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)

拘束時間 (労働時間+休憩時間)	●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)
休憩期間 (勤務と勤務の間の時間)	●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)
運転時間	●2日平均で1日 9時間 以内
連続運転時間	● 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



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

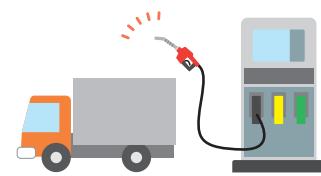




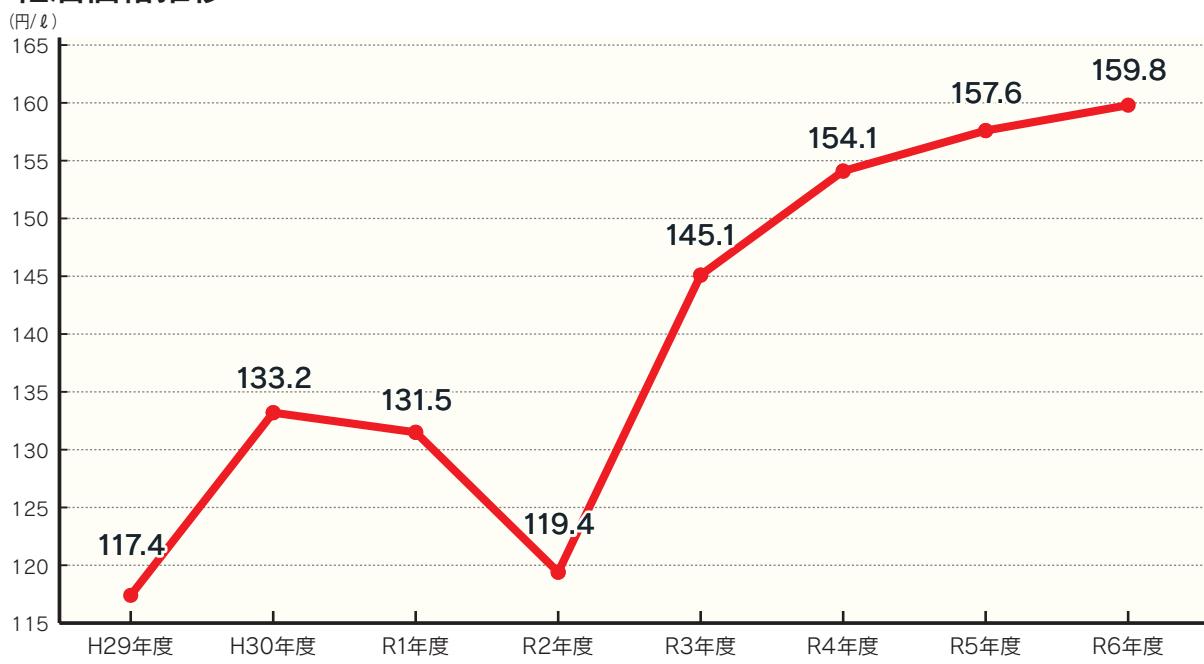
燃料価格の高止まりがトラック事業に 大きな影響を及ぼしています!!



燃料代が「高止まり」しています!



▶ 軽油価格推移



出典:石油情報センター給油所小売価格(九州)より作成

「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、「標準的運賃」と附帯業務料、燃料サーチャージなど、適正な運賃・料金の収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

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

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、「標準的運賃」を告示し、**令和6年3月に改正**しました。



改正「標準的運賃」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%を別に収受)**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、5車種の**特殊車両割増**を追加
(海上コンテナ輸送車、セメントバルク車、ダンプ車、コンクリートミキサー車、タンク車)



福岡県トラック輸送におけるアンケート調査結果

出典:トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会令和6年度アンケート調査

● 標準的運賃の認知度 (%)

● 荷主企業

知っている 54.9

知らない 45.1

● トラック事業者

知っている 96

知らない 4

標準的運賃を知っていると回答した事業者

荷主企業 **54.9%** トラック事業者 **96.0%**

● 運賃支払い／収受状況 (%) ※標準的運賃を“100”とした場合

● 荷主企業

100以上 81

100未満 19

● トラック事業者

100以上
23.2

100未満 76.8

適正運賃(標準的運賃比100%以上)を
支払い／収受できていると回答した事業者

荷主企業 **81.0%** トラック事業者 **23.2%**

荷主企業の約半数が「標準的運賃」を知らないと回答された一方で、

80%以上が適正運賃(標準的運賃比100%以上)を支払っていると回答されましたが、

トラック事業者は適正運賃を収受できていない(収受率23.2%)状況です。

「標準的運賃」へのご理解、ご協力をお願いいたします





▶ 「標準的運賃」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	 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)
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、元請事業者の傭車費用・管理料は利用運送手数料として運賃の10%を当該運賃と別に收受
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)について標準的運賃には含まれていないため、別途收受することとされています。</p> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> 運賃:運送の役務の対価 + 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 </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> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">▼</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px; background-color: red; color: white; font-weight: bold;">取引先毎に契約書・覚書により取引条件を規定</div>



■「標準的運賃」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 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。〕	340	400	630	920
	2,940	3,090	3,320	3,900



■「標準的運賃」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)
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
基礎走行キロを超える場合は、10kmを増すごとに 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。〕	340	410	630	920
	2,550	2,680	2,880	3,380



■「標準的運賃」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。

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

※○○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

※○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	2,220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收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」を改正しました。〔※令和6年6月1日、令和7年4月1日一部改正〕

改正「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、対価を收受する旨を規定

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」として收受する旨を規定

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場合がある旨を規定



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 ▶



トラックドライバー不足による物流停滞問題への対応に向けた政府の施策

■物流改正法

荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力し、持続可能な物流の実現に向けて流通業務総合効率化法(物流効率化法)、貨物自動車運送事業法が改正され、令和7年4月1日に施行されました。〔※1 ③・④は令和8年4月1日施行〕



主な内容

1 荷主・物流事業者に対する規制的措置(物流効率化法)

- ①荷主(発着荷主)・物流事業者(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務**を課し、当該措置について国が判断基準を策定
- ②荷主・物流事業者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施
- ③荷主・物流事業者のうち一定規模以上の特定事業者に対し、**中長期計画の作成や定期報告等を義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施
- ④特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者(CLO)**の選任を義務付け

2 トラック事業者の取引に対する規制的措置(貨物自動車運送事業法)

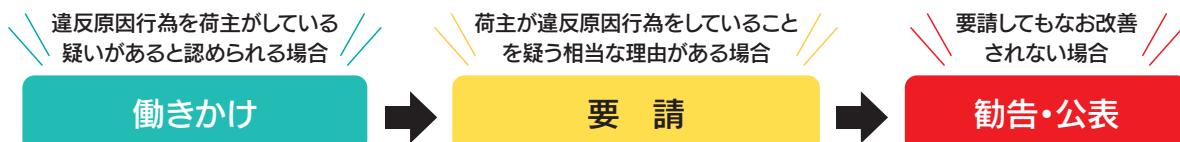
- ①運送契約の締結等に際して、提供する役務の内容や対価(附帯作業や燃料サーチャージ等を含む)等について記載した**書面による交付等を義務付け**
- ②元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成を義務付け**

「物流改正法」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶



■ トラック・物流Gメン

国土交通省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・物流Gメン」の詳細はQRコードよりご確認ください ▶





■下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律

(令和7年5月16日成立 公正取引委員会・中小企業庁)

近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、発注者・受注者の対等な関係に基づき、**サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図る**ため、令和8年1月1日に施行(一部の規定は本法律の公布の日から施行)されます。

規制内容の追加

①協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【価格据え置き取引への対応】

対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金の額の決定を禁止。



②手形払等の禁止

対象取引において、手形払を禁止。また、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な支払手段も併せて禁止。

規制対象の追加

③運送委託の対象取引への追加【物流問題への対応】

対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加。

④従業員基準の追加【適用基準の追加】

従業員数300人(役務提供委託等は100人)の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充。

執行の強化等

⑤面的執行の強化

関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設。

「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律」
の詳細はQRコードよりご確認ください



■労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

(令和5年11月29日策定 内閣官房・公正取引委員会)

交渉の過程で発注者から労務費の上昇に関する詳細な説明・資料の提出が求められることが価格転嫁の要請を困難にする一因となっている状況に鑑み、次の内容が記されている。

- 発注者は、公的機関からの公表資料等を合理的な根拠があるものとして尊重すること
- 受注者であるトラック事業者は、労務費の上昇傾向を示す根拠資料として公表資料を用いること

▶ 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(抜粋)

発注者としての行動①

労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、公表資料に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠があるものとして尊重すること。

受注者としての行動②

発注者との価格交渉において使用する労務費の上昇傾向を示す根拠資料としては、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの公表資料を用いること。

「公表資料」の例として「標準的運賃」が明記されている

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」
の詳細はQRコードよりご確認ください





荷主企業の皆さんへ

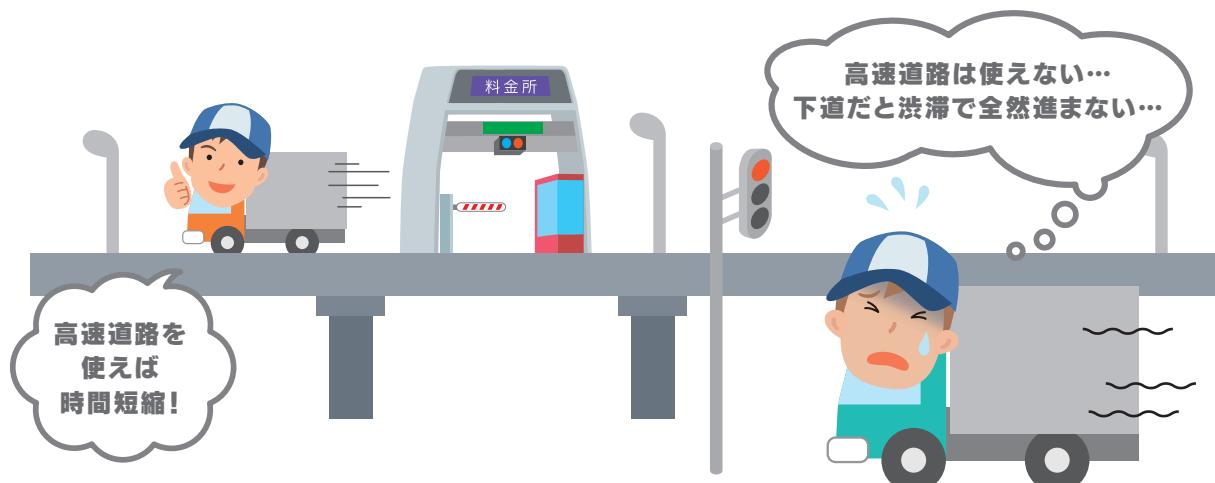
1 労働条件の改善と、輸送力維持のために 適正な運賃をお支払いください

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 輸送ルートの最適化と効率化、法令遵守のために 高速道路料金をお支払いください

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、法令を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。



物流効率化法(11ページ参照)により、荷主等の「積載効率の向上等」、「荷待ち時間の短縮」、「荷役等時間の短縮」、「実効性の確保」の取組状況について、必要に応じて国から指導・助言、調査・公表が行われます。



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!!!

国土交通省
適正取引
相談窓口
一覧

担当部局

九州運輸局

沖縄総合事務局

担当部課

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)
運輸部	陸上交通課	098-866-1836
陸運事務所	輸送部門	098-877-5140