

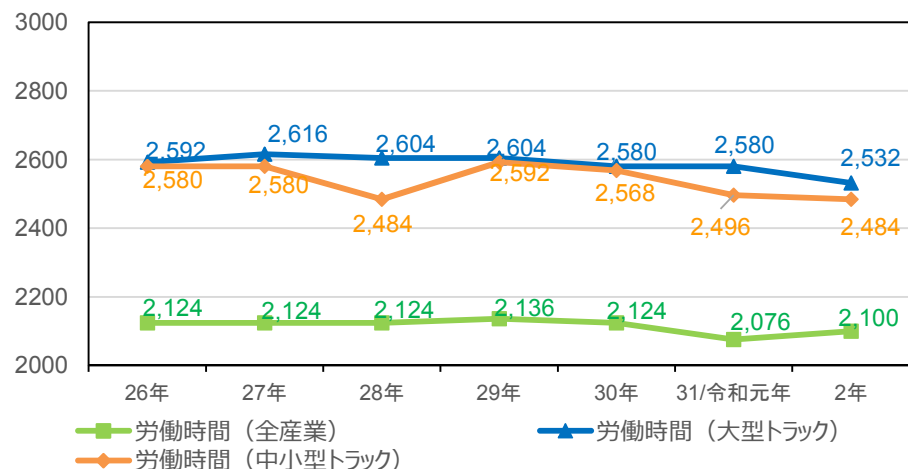
【資料4】

- ・「標準的な運賃」の周知について
- ・燃料高騰による適正運賃の収受について

トラック運送事業の働き方をめぐる現状

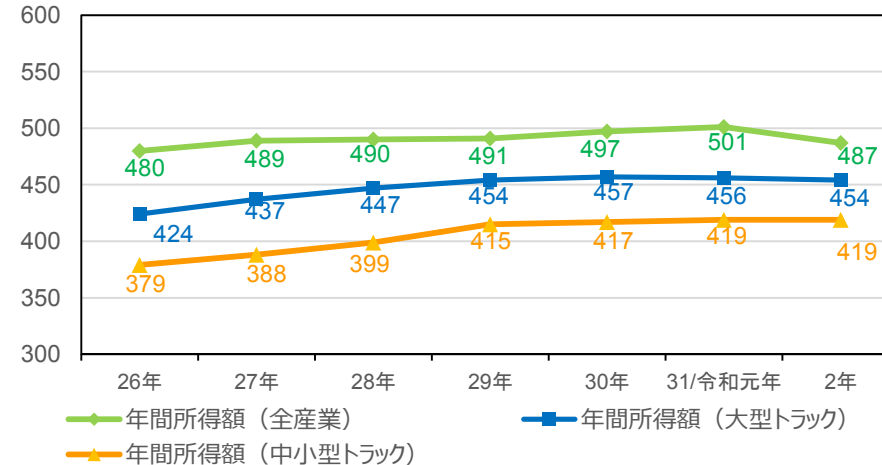
①労働時間 全職業平均より約2割長い。

(時間)



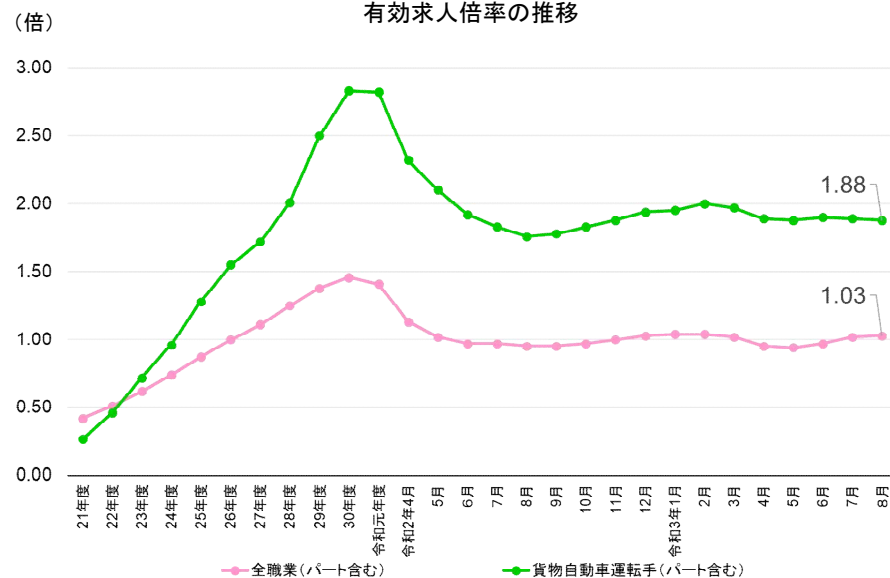
②年間賃金 全産業平均より約1割～2割低い。

(万円)

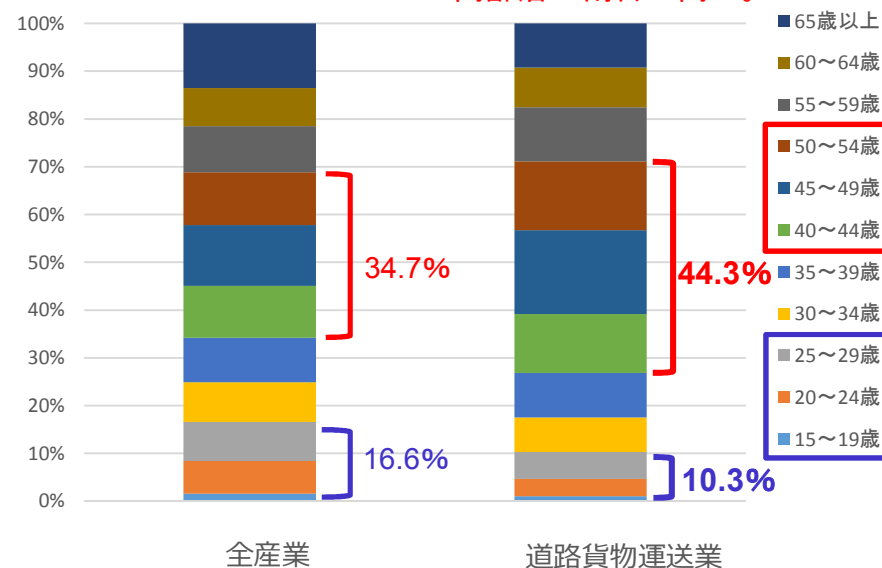


③人手不足 全職業平均より約2倍高い。

有効求人倍率の推移



④年齢構成 全産業平均より若年層の割合が低く、高齢層の割合が高い。



(出典)厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される(＝働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金とを分別して収受

＝「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例: 過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告＋公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入 【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい

→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため)

国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

基本的な策定方針

- ◆ **運賃表の基本** ⇒ 貸切運送を前提に（1）距離制、（2）時間制の運賃表を設定
- ◆ **車種等の違い** ⇒ 車格別（2t, 4t, 10t, 20t）にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ **地域差** ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ **運賃と料金の考え方** ⇒ 附帯業務料・有料道路利用料・燃料サーチャージ等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ **元請け・下請けの関係** ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価等**を基準に算出
- ◆ **車両費** ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は5年で設定
- ◆ **人件費** ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ **帰り荷の取扱い** ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ **利潤** ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

その上で、**収益増相当分が適正原価の確保（人件費、設備費等）に充てられる**ことが重要

適正な運賃収受の重要性

原油高騰の影響を考える。

- 原油は短期間で価格が変動し、運送コストの原価構造に急激な影響を与える。

負担増は誰が負担しているか？

- 運送コストが上昇することによる負担増について、運賃にて適正に収受することが大切。

- 他律的な価格変動、物流効率化につながる取組についてのコスト増加は、運送事業者のみで抱えるのではなく、運送委託者が負担することが持続可能な物流につながる。

※上昇分を適正に負担しない場合、下請法、独禁法等の違反(かいたたき)となり得る。

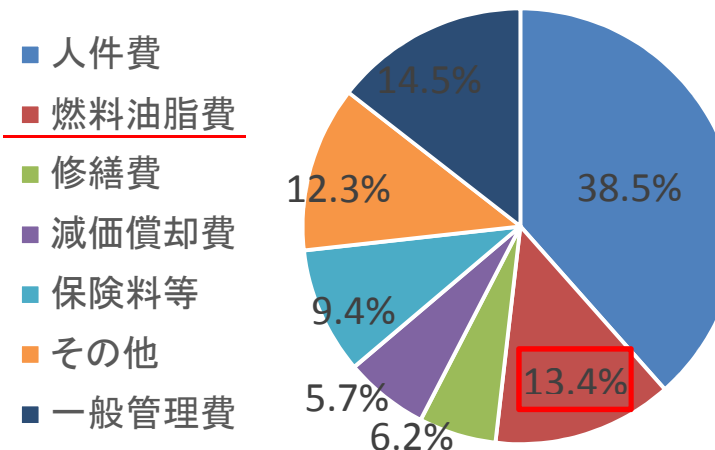
(参考) ガソリンなどの価格推移

※A重油の価格は1か月毎の更新となっております。

170円を超え、2008年9月以来の13年4ヶ月ぶりの高値水準



営業費用に占める燃料費の割合



出典: 全日本トラック協会「経営分析報告書」(令和元年度決算版)

対応策

○適正な運賃收受のための荷主周知活動

⇒「燃料費を含む適正な運賃の收受」という基本的考え方に基づき「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ」の導入等により、燃料価格上昇分を反映した適正な運賃等への見直しを行うよう、荷主企業に理解と協力を呼びかけ。(荷主団体に文書により周知するとともに、各種協議会やセミナー等を通じて実施)

○相談窓口の設置

⇒トラック事業者が、燃料費の上昇分への運賃等への反映について相談ができるよう、国土交通本省、地方運輸局、運輸支局に、全国で合計64の相談窓口を新たに設置。

⇒国土交通省目安箱(web)にも意見募集の対象として燃料価格に関する事項を新たに明記

○荷主働きかけ等の法的な措置

⇒燃料費の上昇分を運賃等に反映することを求めたにもかかわらず不当に据え置くことは、独占禁止法の違反(買いたたき)等になるおそれがあるとともに、改正貨物自動車運送事業法に基づき、国交省による荷主への働きかけや、要請、勧告・公表等の対象にすることとし、この点につき、関係省庁等と連携して対応。

⇒上記の荷主周知活動や相談窓口、目安箱を活用して、こうした国交省の対応を関係者に周知するとともに、不当な据え置きに関する情報収集を行う

<相談窓口・目安箱(国交省HP)>

国土交通省

令和3年(2021年)の燃料価格の上昇に対する対応について

- 令和3年(2021年)の燃料価格の上昇により、貨物自動車運送事業者の荷主の適正な運賃收受について、いっそうの促進を図るため、国土交通省で

- 適正な運賃收受のための荷主周知活動

適正な運賃收受については、従前より、荷主・荷主団体に対して、様々な手受けて、改めて「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等により、荷主・荷主団体に対する周知活動を行います。

[荷主団体あて周知文書](#)
[運送委託者向けリーフレット](#)
[標準的な運賃パンフレット](#)
[燃料サーチャージガイドライン](#)
- 相談窓口の設置

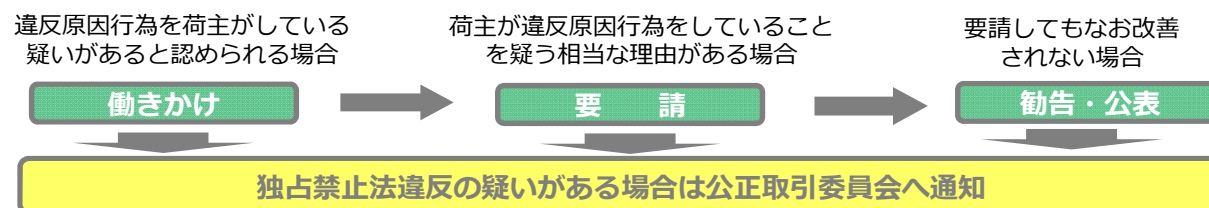
運賃交渉力が十分に備わっていない貨物自動車運送事業者について、燃料費に十分に対応できるよう、本省、地方運輸局、運輸支局に、新たに、今般の燃料価格

相談窓口一覧 ← **相談窓口**
- 荷主への働きかけ等

荷主(元請を含む。)が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和25年法律第120号)に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法(平成19年法律第120号)に基づき、当該行為を公正取引委員会に報告する対象とします。また、同法同条に基づき、当該行為を公正取引委員会に報告する対象とします。

輸送実態把握のための意見等の募集窓口 ← **目安箱**

<貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけのフロー>



「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

恒常的に長い荷待ち時間



適正取引における運賃・料金等の不当な据え置き



無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼



大型台風や豪雨・豪雪日の配送



「標準的な運賃」の普及に向けた取り組み

1. 荷主団体への周知

【トラック協議会構成員経済団体への周知】

- ・R3.1 各府県トラック協議会構成員経済団体へリーフレット、電子データ送付

【荷主への3局連名文書、近畿トラック協会作成リーフレット発出】

- ・R3.3.8 近畿トラック協会会員の荷主企業 6,722社

【経済団体の長に周知依頼文書を交付】

- ・R3.10.28 奈良県トラック協会会長と奈良運輸支局長が奈良県商工会連合会会長を訪問し、会員企業への周知を依頼（奈良テレビ、奈良新聞にて報道）

【荷主を所管する関係行政機関のメルマガを活用した周知活動】

- ・近畿経済産業局及び近畿農政局から、所管する荷主団体に対して適正運賃（「標準的な運賃」、燃料サーチャージ）収受のための周知依頼文書をメルマガにて配信

2. トラック協議会構成員の経済団体から会員への周知

【奈良県商工会連合会】広報誌「経営のいづみ 1月号」に「標準的な運賃」のリーフレットを掲載し、会員15,000者と関係行政機関へ発送

3. トラック協会の取り組み

【「標準的な運賃」普及セミナー】

- ・R2.9.2 42名

【原価計算活用セミナー】

- ・R2.11.18、R3.1.26 計41名

【全日本トラック協会が作成した「標準的な運賃」の解説書及び説明会録画DVDを配付】

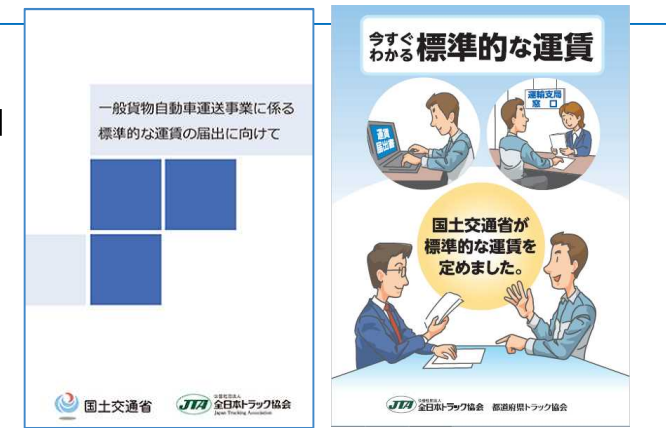
- ・奈良県トラック協会 490社

【「標準的な運賃」活用セミナー】

- ・「基礎編」R3.9.8（AM・PM2部制）AM:6名、PM:12名 「応用編」R3.9.14 13名

【広報】

- ・適正化情報誌「あすか」に掲載
- ・令和3年10月に県内の荷主企業約1,000社に対して、「標準的な運賃」のリーフレットを送付
- ・奈良新聞広告 R3.10.27、R3.11.2、R3.12.28、R4.1.14 計4回
- ・奈良テレビCM R3.10.28～R4.3.25 24回 / R3.10.31 2回



4. 今後の取り組みの方向性

- ・令和4年3月にも、県内の荷主企業約1,000社に対して、「標準的な運賃」のリーフレットを送付予定
- ・経済団体などに対して、適正運賃の収受に係る周知依頼要請を実施する予定

令和3年3月8日

荷主企業 殿

近畿運輸局自動車交通部
大阪労働局労働基準部
近畿経済産業局産業部

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示について

トラック運送事業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べ、長時間労働、低賃金の状況であり、運転者不足が大きな課題となっています。

こうした背景を踏まえ、運転者の労働条件の改善、取引環境の適正化を図るため、平成30年12月に改正された貨物自動車運送事業法により設けられた「標準的な運賃の告示制度」に基づき、昨年4月24日付けで標準的な運賃の告示が行われました。

本制度は、令和6年度から年間960時間の時間外労働の上限規制が適用されることなどを踏まえ、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業が安全を確保しながら、その機能を持続的に維持していくにあたり、法令を遵守して持続的に事業を行っていくため、標準的な運賃を示すことが効果的であるとの趣旨により設けられたものです。標準的な運賃の計算にあたっては、いわゆる元請事業者の備車費用等については考慮せず、実運送を行う場合に要する原価について計算を行いました。

荷主企業等におかれましては、事業に必要な物流を継続して確保するため、標準的な運賃の趣旨・目的をご理解いただきますようお願いいたします。

また、深刻化するトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与するため、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や60代以上の運転者も働きやすい労働環境の実現に取り組む、「ホワイト物流」推進運動を行っているところです。

荷主企業の皆様におかれましては、推進運動の趣旨と自主行動宣言の必須項目に同意していただくことで参加できますので、積極的に参加していただきますようお願いいたします。詳しくは下記ポータルサイトをご覧ください。

（「ホワイト物流推進運動」ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/>

（トラック運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイト）

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>



新型コロナウイルスの脅威は、今も続いています。
2度の「緊急事態宣言」の発令や、さらには変異型ウイルスが広がりを見せるなど、依然として終息の見えない状況です。このような状況下でも、トラック輸送はわが国のライフラインの一つとして、国民生活と経済活動を支えるために走り続けています。
トラックドライバーもまた、エッセンシャルワーカーとしての誇りを胸に、昼も夜も、雨の日も雪の日も頑張っていますが、少子高齢化や厳しい労働環境により、慢性的に不足しています。
こうした状況を打開するため、国土交通省では貨物自動車運送事業法に基づき、令和2年4月に「標準的な運賃」を告示しました。

「標準的な運賃」は、働き方改革に対応した労働環境を整えることでドライバー不足を解消し、継続して安定した輸送力を確保するために必要な運賃を国が示したものです。

トラックが、これからも暮らしと経済を守るためには
この「標準的な運賃」が必要です

コロナ禍の中で、荷主企業の皆さま大変な思いをされていると思いますが、どうぞトラックドライバーに少しでも力を貸してください。
心からお願いいたします。



国土交通省 近畿運輸局

一般社団法人 近畿トラック協会

トラック協会の
配布数

大阪 : 2,184
京都 : 2,139
兵庫 : 1,101
奈良 : 299
滋賀 : 510
和歌山 : 489
合計 : 6,722

「標準的な運賃」経済団体への周知依頼

奈良県商工会連合会への周知依頼文書

近運奈第442号
令和3年10月28日

奈良県商工会連合会
会長 松塚 龍彦 殿

近畿運輸局奈良運輸支局長
藤 島 弘 幸

トラック運送業における「標準的な運賃」の周知依頼について

平素より国土交通行政に対しまして格別のご理解とご協力を賜り感謝申し上げます。

さて、国内貨物輸送の9割（トンベース）を占め、物流の重要な輸送機関として我が国のくらしと経済を支えるトラック運送業は、運転者の労働環境が他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな課題となっております。

こうした背景を踏まえ、平成30年12月、議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、荷主に対する交渉力が弱いことや、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定されること等、トラック事業者がその機能を維持していくには、国が望ましい適正運賃水準を示すことが効果的であるとの趣旨により「標準的な運賃の告示制度」を設け、国土交通大臣が昨年4月24日に告示を行ったところです。

運転者の労働条件や取引環境の改善を図っていくためには、荷主企業のご理解とご協力が欠かせません。

つきましては、持続可能な物流の実現に向けて、荷主とトラック運送事業者間で適正な運賃による取引がなされるよう、貴団体傘下の会員各社様に標準的な運賃についてご理解ご協力いただけるよう、広く周知していただきますようお願い致します。

奈良テレビのニュース番組での映像



奈良テレビの同番組でのCM映像



奈良県商工会連合会の広報誌「経営のいずみ1月号」への掲載

経営のいずみ

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

「標準的な運賃」は、以下のQRコードからご覧いただけます。

近畿運輸局奈良運輸支局 公益社団法人奈良県トラック協会

【お知らせ】

井戸水等を公共下水道へ排出されている事業者の皆さまへ
(奈良県流域下水道協議会より)

- 工場や事業所などで井戸水（地下水）や湧水、雨水利用など、水道水以外の水を使用され、その排水を公共下水道に排出する場合は、排出先の市町村に届け出の上、排出量に応じた下水道使用料を納めていただく必要があります。
- 新たに水道水以外の水の使用を開始する際や、既に使用しているものの、まだ届け出をされていない場合は、下記問合せ先までご連絡ください。

【問合せ】最寄りの市町村の下水道担当課まで

奈良県及び県内すべての市町村からの事業者の皆様へ 特別徴収実施のご案内

奈良県会として、平成25年度から個人住民税の特別徴収義務の履行を推進しています。

個人住民税は特別徴収で納めましょう。

●個人住民税の特別徴収とは、給与支払者が、所定の賃金簿と併せて、毎月、従業員（正社員だけでなく、臨時職員、アルバイト等の非正規雇用者含む）に支払う給与から個人住民税を引き落とし、市町村に納入いただく制度です。

●地方税法第22条の3、第22条の4及び各市町村の条例等の定めにより、給与を支払う事業者は、原則として、すべて特別徴収義務者として個人住民税を特別徴収していただく義務があります。

詳しくは、従業員の住所地の各市町村税務課に御連絡ください。

6 奈良県商工会連合会 令和4年1月 No.A18

適正な運賃収受のための周知に向けた取り組み

1. 荷主団体への周知文書

事 務 連 絡
令和3年12月1日

荷主関係団体等 各位

近畿運輸局自動車交通部

貨物自動車運送事業者の適正な運賃収受のための周知について

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

国内貨物輸送の9割（トーンベース）を占め、我が国のくらしと経済を支える物流インフラであるトラック運送業においては、運転者の労働環境は他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状況にあり、運転者不足が大きな課題となっています。

さらに、平成30年7月6日に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（以下、「働き方改革関連法」という）において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、令和6年4月1日に、年960時間（月平均80時間）が適用されることになっています。

このような状況の中で、運転者の労働条件の改善を図るため、平成30年12月に貨物自動車運送事業法の改正が行われ「標準的な運賃の告示制度」が導入されました。

「標準的な運賃の告示制度」は、一般的にトラック事業者の荷主に対する交渉力が弱いことや、令和6年度からの時間外労働の上限規制適用等を踏まえ、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持していくため、国が望ましい適正運賃水準を示すことが効果的であるとの趣旨により設けられ、国土交通大臣が昨年4月24日に告示されました。

前述のように、働き方改革関連法による適正な運賃収受の対応を進めていく必要がある中、さらに、今般の燃料価格上昇によってトラック事業者の経営状況に与える影響が懸念されています。

「標準的な運賃」において積算される人件費、車両更新に要する費用、事業運営や物流効

率化に必要となる設備導入に要する費用などや燃料価格の上昇分については、「標準的な運賃」の設定や燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃収受に繋げ、トラック事業者のみがその負担を抱えないことが必要です。

つきましては、荷主（運送委託者）とトラック事業者が協議の上、適正な運賃による運送契約の締結を行うことは、取引環境の適正化のために不可欠であることから、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

記

1. トラック事業者と協議の上、働き方改革関連法の対応に必要な経費、燃料費の上昇分を反映した適正な運賃・料金への見直しを行うこと。

2. トラック事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表等の対象となること。

2. 荷主を所管する行政機関から周知

【近畿経済産業局】

方 法：メルマガ

年月日：令和3年12月8日

配信先：自治体の商工部門、商店街、まちづくり団体等 472先

【近畿農政局】

方 法：メール

年月日：令和3年12月3日（令和3年12月2日付け事務連絡）

送付先：中央卸売市場開設者 7者（12市場）

府県食品産業協議会等 6団体

府県卸売市場担当者 6府県

府県食品産業担当者 6府県

近畿農林水産関連企業環境対策協議会 正会員・協賛会員98社

日刊工業新聞 「標準的な運賃」令和4年1月17日～21日 連載広告

1月21日
(金)



一般社団法人 近畿トラック協会 〒536-0014 大阪市城東区鶴野田2-11-2 TEL.06-6965-4001 FAX.06-6965-4019 (一社)大阪府トラック協会・(一社)兵庫県トラック協会・(一社)京都府トラック協会・(一社)滋賀県トラック協会・(公社)奈良県トラック協会・(公社)和歌山県トラック協会 詳しくは



一般社団法人 近畿トラック協会 〒536-0014 大阪市東区徳野西2-11-2 TEL.06-6965-4001 FAX.06-6965-4019 (一社)大阪府トラック協会・(一社)兵庫県トラック協会・(一社)京都府トラック協会・(一社)滋賀県トラック協会・(公社)奈良県トラック協会・(公社)和歌山県トラック協会 詳しくは

「標準的な運賃」に係る届出件数（令和4年1月末現在）



国土交通省近畿運輸局

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
札幌	1516	725	47.8%
函館	268	226	84.3%
室蘭	370	214	57.8%
旭川	410	279	68.0%
帯広	326	107	32.8%
釧路	276	143	51.8%
北見	189	102	54.0%
小計(北海道)	3355	1796	53.5%
青森	796	359	45.1%
岩手	582	377	64.8%
宮城	1187	655	55.2%
秋田	340	246	72.4%
山形	364	205	56.3%
福島	988	461	46.7%
小計(東北)	4257	2303	54.1%
茨城	2258	223	9.9%
栃木	1085	530	48.8%
群馬	1148	92	8.0%
埼玉	3340	502	15.0%
千葉	2196	237	10.8%
東京	5012	894	17.8%
神奈川	2535	468	18.5%
山梨	504	158	31.3%
小計(関東)	18078	3104	17.2%

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
新潟	707	537	76.0%
長野	636	220	34.6%
富山	603	377	62.5%
石川	741	356	48.0%
小計(北陸信越)	2687	1490	55.5%
福井	477	290	60.8%
岐阜	856	304	35.5%
静岡	1546	997	64.5%
愛知	2893	1469	50.8%
三重	968	548	56.6%
小計(中部)	6740	3608	53.5%
滋賀	503	353	70.2%
京都	974	612	62.8%
大阪	4402	1953	44.4%
兵庫	2210	288	13.0%
奈良	597	334	55.9%
和歌山	558	372	66.7%
小計(近畿)	9244	3912	42.3%

支局	事業者数 (霊柩除く) H31.3.31現在	件数	割合
鳥取	302	209	69.2%
島根	375	295	78.7%
岡山	1148	832	72.5%
広島	1509	1167	77.3%
山口	627	513	81.8%
小計(中国)	3961	3016	76.1%
徳島	380	305	80.3%
香川	594	409	68.9%
愛媛	735	613	83.4%
高知	422	374	88.6%
小計(四国)	2131	1701	79.8%
福岡	2229	827	37.1%
佐賀	436	333	76.4%
長崎	428	353	82.5%
熊本	688	597	86.8%
大分	523	358	68.5%
宮崎	402	320	79.6%
鹿児島	1006	633	62.9%
小計(九州)	5712	3421	59.9%
沖縄	825	269	32.6%
合計	56990	24620	43.2%

※告示されてからの累計件数