資料1

長崎県地方協議会の取り組みについて

令和8年3月10日

九州運輸局　長崎運輸支局

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

トラック中央協議会・トラック地方協議会について

国土交通省
九州運輸局長崎運輸支局

目的

トラック運送事業者・荷主・行政等の関係者が一体となり、トラック運送事業における**取引環境改善・長時間労働の抑制**を実現するための**具体的な環境整備**を行う

対象輸送分野・・・協議会で課題の整理および課題に対する改善策の活用等を検討する対象分野。長崎県は**農産物と水産物**。

これまでの経過

平成27年5月**トラック中央協議会**設立
平成27年8月 **長崎県トラック地方協議会**設立
トラック中央協議会は現在まで**全18回開催**
長崎県地方協議会は今回で**第17回目の開催**

過去の長崎県地方協議会資料をご覧になりたい方は・・・
☞https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/jidousya_k/truck_kyogikai.htm

トラック中央協議会資料をご覧になりたい方は・・・
☞https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html



昨年度の協議会
（R7.3.13開催）

長崎県地方協議会の取組について

１．これまでの長崎県地方協議会の取組について

２．令和7年度の長崎県地方協議会の取組について

３．令和8年度の長崎県地方協議会の取組計画について

過去のパイロット事業（長崎県）

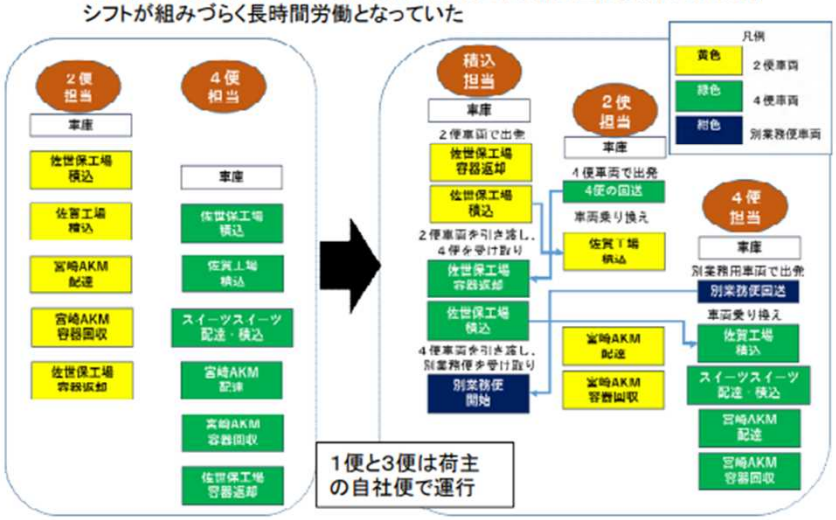
業務工程の変更と高速利用拡大で拘束時間削減　長崎県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：株式会社フランソア（食品メーカー）
  福岡県に本社を置く食品加工業で、九州一円から山口県へパンやケーキ等を提供。
  佐世保工場から各地拠点へ自社便、運送業者を使って配送
- 運送事業者：日通長崎運輸株式会社
  長崎県に本社を置く。佐世保営業所が本事業に参加。
- 荷種
  パン等

2. 事業概要

佐世保から長崎までの往復輸送を、毎日2便で運行し、これを繰り返すため、シフトが組みづらく長時間労働となっていた



積込担当の運転手が大型2台の積込みと空容器返却の業務を行い、佐世保工場出発以降を別の運転手で対応。積込担当の運転手は最後に短時間の別業務を実施して作業終了となる。

高速道路の利用区間拡大
従来　2便利用距離　437．4km　4便利用距離　579．8km
現在　2便・4便とも　628．3km（利用できる区間は全て高速道路を利用）

拘束時間を1時間～2時間短縮　運行の安全性も向上

一貫パレチゼーションと中継輸送による労働時間の短縮　長崎県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業：JA長崎県央農業協同組合
  長崎県央地区の農家の選果、市場へのデリバリーを担当
- 運送事業者：幸運トラック株式会社（グループ会社含む全社：501台）
  本社大村市、一般貨物運送事業、利用運送事業等
- 荷種：農産物（人参）

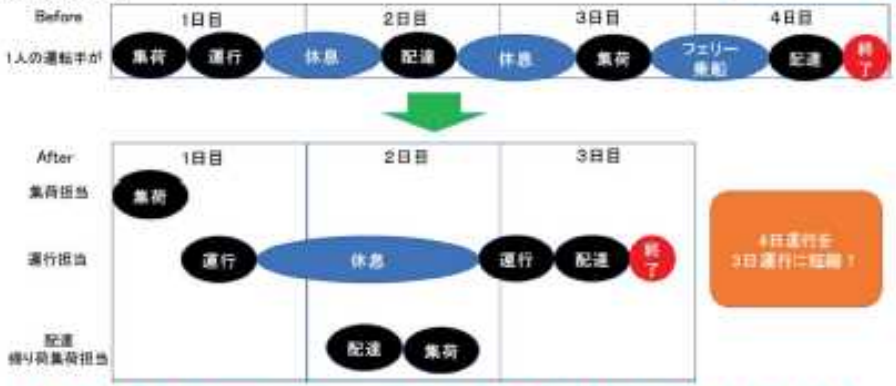
2. 事業概要

【一貫パレチゼーションの実施】



運送事業者がパレットを作成し、JAと市場の協力を得て、選果場から市場までの一貫パレチゼーションを実現した。

【中継輸送の実施】



集荷、運行、配達をワークシェアリングで分担し、自社内中継輸送を実施。運行担当者の1運行の所要時間は76時間から44～49時間に短縮した。

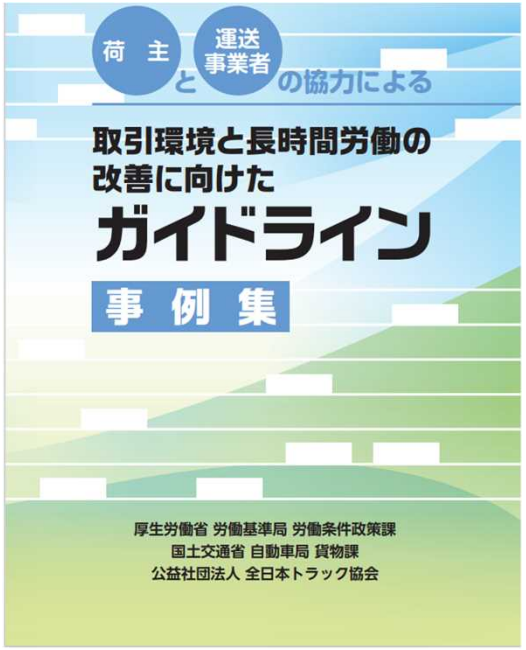
国土交通省
九州運輸局長崎運輸支局

参考　過去の実証実験の全国事例集

過去の実証実験の事例については
「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン事例集」をご参照ください。
☞https://white-logistics-movement.jp/guide/guide001/

品目別・都道府県別に見ることができます。

01農水産品　02金属機械工業品　03科学工業品
04軽工業品食料品　05雑工業品　06特種品



☞「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン加工食品・飲料・酒物流編」も掲載されています。

☞　他にも、物流改善に取り組む際に参考となるマニュアル・ハンドブックを見ることができます。

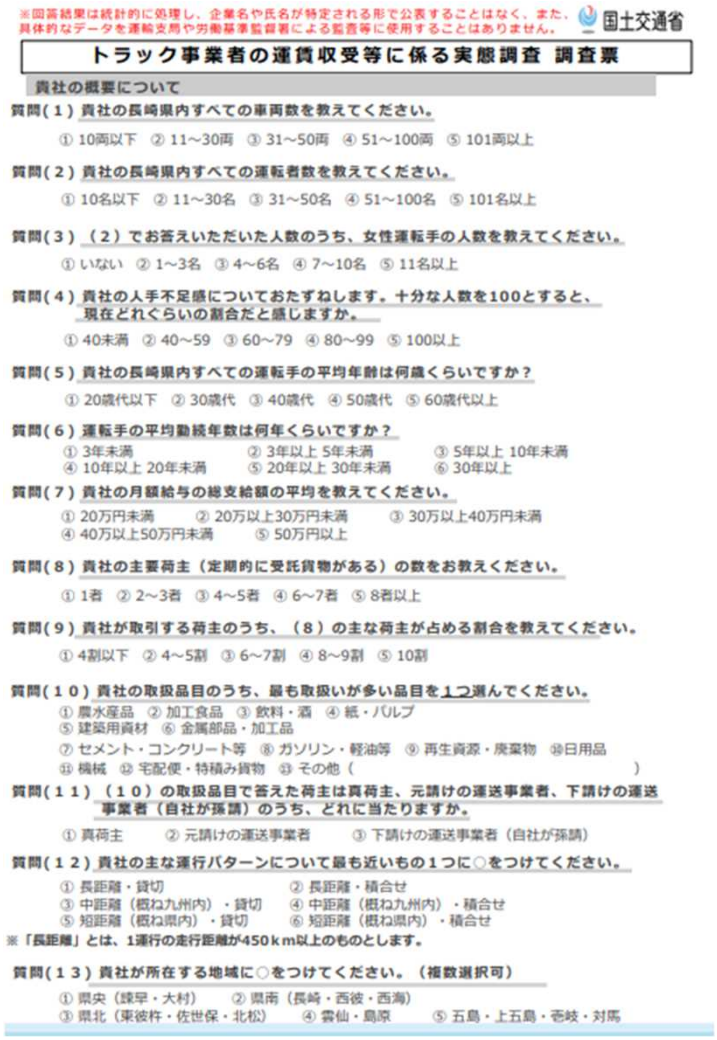
「事例集」URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001487579.pdf
(「事例集」掲載ページ：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000107.html)

1.これまでの長崎県地方協議会の取組について

令和6年度の取組について

運送事業者を対象に、採用状況、労働環境、標準的な運賃の収受状況の調査項目についてアンケート実施し、課題を把握するとともに労働条件改善状況を確認した。

調査時期	**令和５年１２月～令和６年１月**
調査対象	・長崎県トラック協会会員事業者**４６１社** ・うち**２６３社**が回答（**回答率57.0%**）
目的	長崎県のトラック業界における、人手不足感、労働時間の現状、2024問題に向けた取組の実施状況、運賃収受の状況を把握し、今後の取組に活用する。
アンケート項目	**・車両数** **・人手不足感** **・女性運転手数** **・1ヶ月の平均給与総額** **・平均勤続年数** **・荷主の状況** **・2024年に向けた取組状況** **・運賃収受の状況や運賃の交渉状況　など**



※回答結果は統計的に処理し、企業名や氏名が特定される形で公表することはなく、また、具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありません。

国土交通省

トラック事業者の運賃収受等に係る実態調査 調査票

貴社の概要について

質問(１) 貴社の長崎県内すべての車両数を教えてください。
① 10両以下 ② 11～30両 ③ 31～50両 ④ 51～100両 ⑤ 101両以上

質問(２) 貴社の長崎県内すべての運転者数を教えてください。
① 10名以下 ② 11～30名 ③ 31～50名 ④ 51～100名 ⑤ 101名以上

質問(３) (２)でお答えいただいた人数のうち、女性運転手の人数を教えてください。
① いない ② 1～3名 ③ 4～6名 ④ 7～10名 ⑤ 11名以上

質問(４) 貴社の人手不足感についておたずねします。十分な人数を100とすると、現在どれくらいの割合だと感じますか。
① 40未満 ② 40～59 ③ 60～79 ④ 80～99 ⑤ 100以上

質問(５) 貴社の長崎県内すべての運転手の平均年齢は何歳くらいですか？
① 20歳代以下 ② 30歳代 ③ 40歳代 ④ 50歳代 ⑤ 60歳代以上

質問(６) 運転手の平均勤続年数は何年くらいですか？
① 3年未満 ② 3年以上 5年未満 ③ 5年以上 10年未満
④ 10年以上 20年未満 ⑤ 20年以上 30年未満 ⑥ 30年以上

質問(７) 貴社の月額給与の総支給額の平均を教えてください。
① 20万円未満 ② 20万以上30万円未満 ③ 30万以上40万円未満
④ 40万以上50万円未満 ⑤ 50万円以上

質問(８) 貴社の主要荷主（定期的に受託貨物がある）の数をお教えください。
① 1者 ② 2～3者 ③ 4～5者 ④ 6～7者 ⑤ 8者以上

質問(９) 貴社が取引する荷主のうち、(８)のまな荷主が占める割合を教えてください。
① 4割以下 ② 4～5割 ③ 6～7割 ④ 8～9割 ⑤ 10割

質問(１０) 貴社の取扱品目のうち、最も取扱いが多い品目を１つ選んでください。
① 農水産品 ② 加工食品 ③ 飲料・酒 ④ 紙・パルプ
⑤ 建築用資材 ⑥ 金属部品・加工品
⑦ セメント・コンクリート等 ⑧ ガソリン・軽油等 ⑨ 再生資源・廃棄物 ⑩日用品
⑪ 機械 ⑫ 宅配便・特積み貨物 ⑬ その他（ ）

質問(１１) (１０)の取扱品目で答えた荷主は真荷主、元請けの運送事業者、下請けの運送事業者（自社が孫請）のうち、どれに当たりますか。
① 真荷主 ② 元請けの運送事業者 ③ 下請けの運送事業者（自社が孫請）

質問(１２) 貴社の主な運行パターンについて最も近いもの１つに○をつけてください。
① 長距離・貸切 ② 長距離・積合せ
③ 中距離（概ね九州内）・貸切 ④ 中距離（概ね九州内）・積合せ
⑤ 短距離（概ね県内）・貸切 ⑥ 短距離（概ね県内）・積合せ
※「長距離」とは、1運行の走行距離が450ｋｍ以上のものとします。

質問(１３) 貴社が所在する地域に○をつけてください。（複数選択可）
① 県央（諫早・大村） ② 県南（長崎・西彼・西海）
③ 県北（東彼杵・佐世保・北松） ④ 雲仙・島原 ⑤ 五島・上五島・壱岐・対馬

長崎県地方協議会の取組について

１．これまでの長崎県地方協議会の取組について

２．令和7年度の長崎県地方協議会の取組について

３．令和8年度の長崎県地方協議会の取組計画について

令和7年度　取組計画

○2024年問題に対する取組や運賃収受状況のフォローアップ

①2024年度（令和6年度）から1年が経過し、運送事業者の取組状況の調査・運賃収受状況のフォローアップをするため、アンケート調査を実施する

○運送事業者、荷主への周知活動

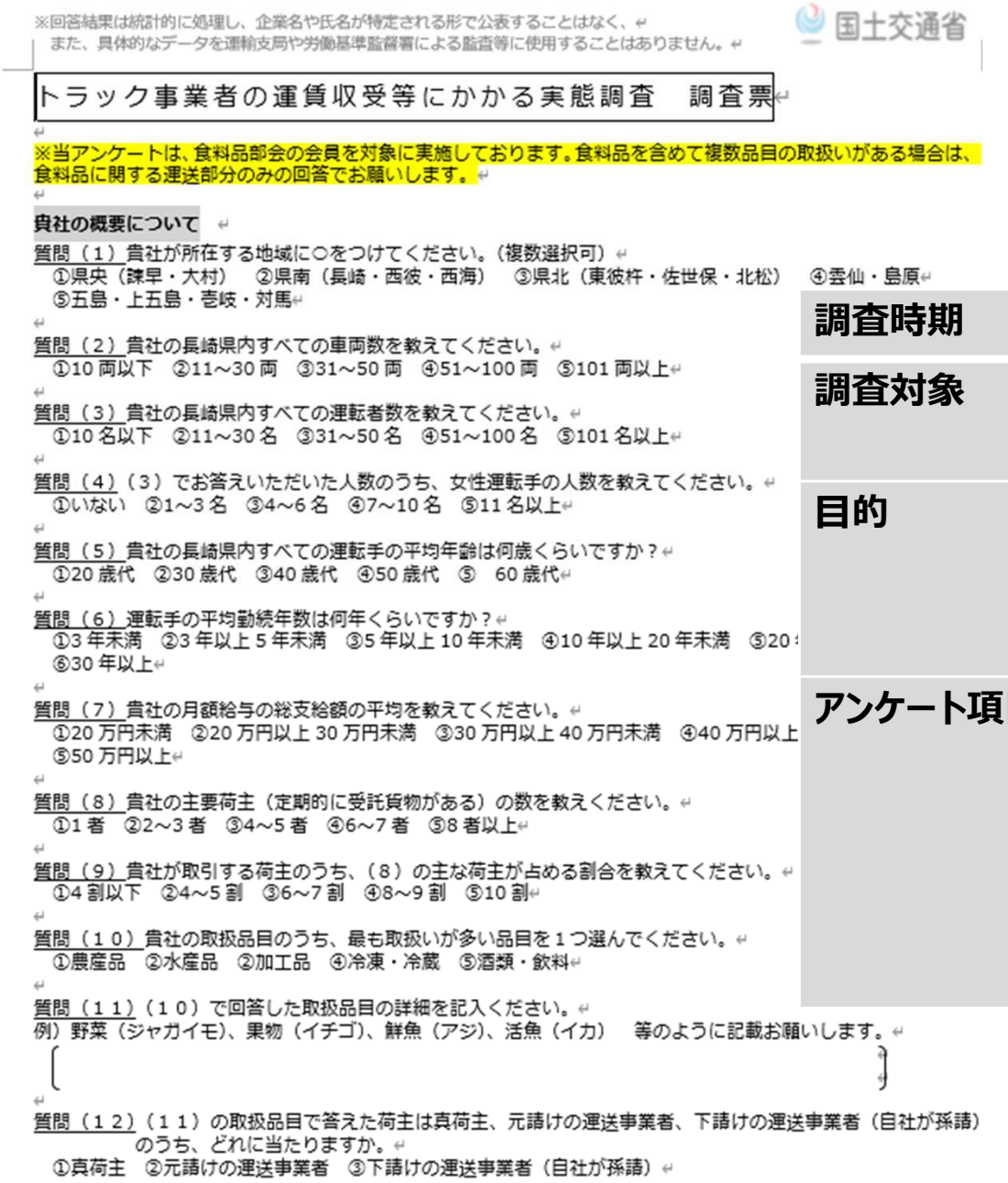
②荷主、運送事業者に対して、改善基準告示への対応策や物流改正法の内容について、セミナーの開催やトラック・物流Gメンの活動を通じて周知を図る

○「ホワイト物流」推進運動の継続

③荷主企業と物流事業者が相互に協力し、物流を改善させる気運を醸成するため、ホワイト物流推進運動の取組について周知し、賛同企業の更なる拡大を図る

2.令和7年度の長崎県地方協議会の取組①について

①運転手の人材確保状況、労働条件、標準的な運賃の収受状況・労働環境等に関するアンケート実施（上限規制実施後の状況を確認する）



※回答結果は統計的に処理し、企業名や氏名が特定される形で公表することはなく、
また、具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありません。

国土交通省

トラック事業者の運賃収受等にかかる実態調査　調査票

※当アンケートは、食料品部会の会員を対象に実施しております。食料品を含めて複数品目の取扱いがある場合は、食料品に関する運送部分のみの回答でお願いします。

貴社の概要について

質問（1）貴社が所在する地域に○をつけてください。（複数選択可）
①県央（諫早・大村）　②県南（長崎・西彼・西海）　③県北（東彼杵・佐世保・北松）　④雲仙・島原
⑤五島・上五島・壱岐・対馬

質問（2）貴社の長崎県内すべての車両数を教えてください。
①10 両以下　②11～30 両　③31～50 両　④51～100 両　⑤101 両以上

質問（3）貴社の長崎県内すべての運転者数を教えてください。
①10 名以下　②11～30 名　③31～50 名　④51～100 名　⑤101 名以上

質問（4）（3）でお答えいただいた人数のうち、女性運転手の人数を教えてください。
①いない　②1～3 名　③4～6 名　④7～10 名　⑤11 名以上

質問（5）貴社の長崎県内すべての運転手の平均年齢は何歳くらいですか？
①20 歳代　②30 歳代　③40 歳代　④50 歳代　⑤　60 歳代

質問（6）運転手の平均勤続年数は何年くらいですか？
①3 年未満　②3 年以上 5 年未満　③5 年以上 10 年未満　④10 年以上 20 年未満　⑤20
⑥30 年以上

質問（7）貴社の月額給与の総支給額の平均を教えてください。
①20 万円未満　②20 万円以上 30 万円未満　③30 万円以上 40 万円未満　④40 万円以上
⑤50 万円以上

質問（8）貴社の主要荷主（定期的に受託貨物がある）の数を教えください。
①1 者　②2～3 者　③4～5 者　④6～7 者　⑤8 者以上

質問（9）貴社が取引する荷主のうち、（8）の主な荷主が占める割合を教えてください。
①4 割以下　②4～5 割　③6～7 割　④8～9 割　⑤10 割

質問（10）貴社の取扱品目のうち、最も取扱いが多い品目を１つ選んでください。
①農産品　②水産品　②加工品　④冷凍・冷蔵　⑤酒類・飲料

質問（11）（10）で回答した取扱品目の詳細を記入ください。
例）野菜（ジャガイモ）、果物（イチゴ）、鮮魚（アジ）、活魚（イカ）　等のように記載お願いします。
（　　）

質問（12）（11）の取扱品目で答えた荷主は真荷主、元請けの運送事業者、下請けの運送事業者（自社が孫請）のうち、どれに当たりますか。
①真荷主　②元請けの運送事業者　③下請けの運送事業者（自社が孫請）

調査時期	**令和7年12月**
調査対象	・長崎県トラック協会の食料品部会会員事業者41者の**うち39者**が回答**（回答率95%）**
目的	長崎県のトラック業界における、人手不足感、労働時間の現状、2024問題に対する取組の実施状況、運賃収受の状況等を把握し、今後の取組に活用する。
アンケート項目	**・車両数** **・1ヶ月の平均給与総額** **・平均勤続年数** **・荷主の状況** **・2024年問題に対する取組状況** **・運賃収受の状況や運賃の交渉状況** **・トラック・物流Gメンについて　など**

2.令和7年度の長崎県地方協議会の取組①について

採用状況や労働環境に加え、標準的な運賃の収受状況やトラック・物流Gメンに関する調査項目でアンケート実施

質問(１３)貴社の主な運行パターンについて最も近いもの１つに○をつけてください。また、あわせて配送先の地域を記入ください。
①長距離・貸切　②長距離・積合せ　③中距離（概ね九州内）・貸切　④中距離（概ね九州内）・積合せ
⑤短距離（概ね県内）・貸切　⑥短距離（概ね県内）・積合せ
※「長距離」とは、１運行の走行距離が 450ｋｍ以上のものとします。
例）関西、関東、○○県　　等
〔　　〕

質問（１４）（１３）で①②と答えた方以外で、以前は長距離をしていた方は長距離をやめた理由を教えてください。
例）拘束時間、運転時間の法規制の結果、長距離をやめざるを得なかったため。　　等
〔　　〕

「2024 年問題」に対して

質問（１５）貴社で最も拘束時間が長い運転手の拘束時間についてお伺いします。
１日あたりの拘束時間（１週間平均）、１ヶ月あたりの拘束時間（１年平均）を教えてください。
また、泊つきの運行はありますか。
１日あたり　①8 時間以下②8 時間超 11 時間以下③11 時間超 13 時間以下④13 時間超 15 時間以下
⑤15 時間超

１ヶ月あたり　①160 時間以下②160 時間超～250 時間以下③250 時間超～284 時間以下
④284 時間超～310 時間以下⑤310 時間超

泊つきの有無　①あり②なし

質問（１６）一つの運行で 144 時間を超える運行はどれくらいありますか。
①全くない　②ほとんどない　③時々ある（半分くらい）　④頻繁にある（7~8 割くらい）
⑤ほとんどが超える

質問（１７）貴社で最も繁忙期における運転時間の状況についてお伺いします。１日における運転時間は平均でどの程度でしょうか。
①4 時間　②5 時間　③6 時間　④7 時間　⑤8 時間　⑥9 時間　⑦その他（　　時間）

質問（１８）貴社で最も繁忙期における連続運転時間の状況についてお伺いします。１日における連続運転時間は平均でどの程度でしょうか。
①30 分以内　②30 分超～1 時間以内　③1 時間超～2 時間以内　④2 時間超～3 時間以内
⑤3 時間超～4 時間以内　⑥4 時間超

質問（１９）貴社で最も繁忙期における荷待ち、荷役の発生状況についてお伺いします。１日における荷待ち、荷役時間は平均でどの程度でしょうか。
①30 分以内　②30 分超～1 時間以内　③1 時間超～2 時間以内　④2 時間超～3 時間以内
⑤3 時間超

質問（２０）令和６年４月に改正された改善基準告示について、貴社において内容達成のためどのような取組を実施していますか？（１つに○をつける）
①実施予定なし　②実施済（実施中）　③実施予定

質問（２１）（２０）で①の回答を選択された方のみご回答ください。実施していない理由を教えてください。
例）改善基準告示に抵触する運送がそもそもなかったため
どのように改善したらよいか分からないため　　等
〔　　〕

質問（２２）（２０）で②、③の回答を選択された方のみご回答ください。具体的にどのような取組を実施していますか？
〔　　〕

質問（２３）令和６年４月に改正された改善基準告示について、基準を遵守できていますか。
①遵守できている　②遵守できていない（部分もある）

質問（２４）（２３）で①の回答を選択された方のみご回答ください。遵守するために実施した取組（もしくはその理由）を教えてください。
取組例）荷主との交渉の結果、積込・取卸が時間指定となり待機時間を解消したため
荷主との交渉の結果、パレット積みとなり積込み時間を短縮したため
理由例）そもそも改善基準告示に抵触する恐れのある運行がないため　　等
〔　　〕

質問（２５）（２３）で②の回答を選択された方のみご回答ください。改善基準告示などで遵守できていない事項を教えてください。（複数選択可）
①1 日の拘束時間　②月間の拘束時間　③年間の拘束時間　④1 日の休息期間　⑤運転時間（1 日又は 1 週）
⑥連続運転時間　⑦一運行 144 時間

質問（２６）同じく（２３）で②の回答を選択された方のみご回答ください。年度末、来年度に向けて、何か実施する取組はありますか。
〔　　〕

質問（２７）令和６年４月以前と比べて、改善基準告示に抵触する等の理由により運送依頼を断ることが増えましたか。
①断ることが増えた　②変わらない

質問（２８）（２７）で①の回答を選択された方のみご回答ください。その結果売り上げ等が減少し、経営に影響を与えていますか。
①影響を与えている　②影響を与えていない

貴社の運賃収受状況について

質問（２９）国土交通省が告示している「標準的な運賃（令和６年３月 22 日告示）」の金額を 100 とした場合、実際に貴社が収受している運賃の金額はどれくらいですか。（最も近いもの１つ○をつける。）
①０％　②1～19%　③20～39%　④40～59%　⑤60～79%　⑥80～99%　⑦100%　⑧110%　⑧110%超

質問（３０）荷主と行った運賃交渉の状況を教えてください。（１つに○をつける）
①交渉して受け入れられた　②交渉中　③交渉したが断られた　④交渉していない

質問（３１）（３０）で、④の回答を選択された方のみご回答ください。
交渉していない理由を教えてください。（最もあてはまるもの１つに○をつける）
①真荷主または元請事業者の経営状況を考慮　②今後の契約への悪影響を懸念　③交渉にあたる人材がいない
④交渉する時間がない　⑤交渉しても聞いてもらえないと思う　⑥交渉のやり方が分からない
⑦その他（　　）

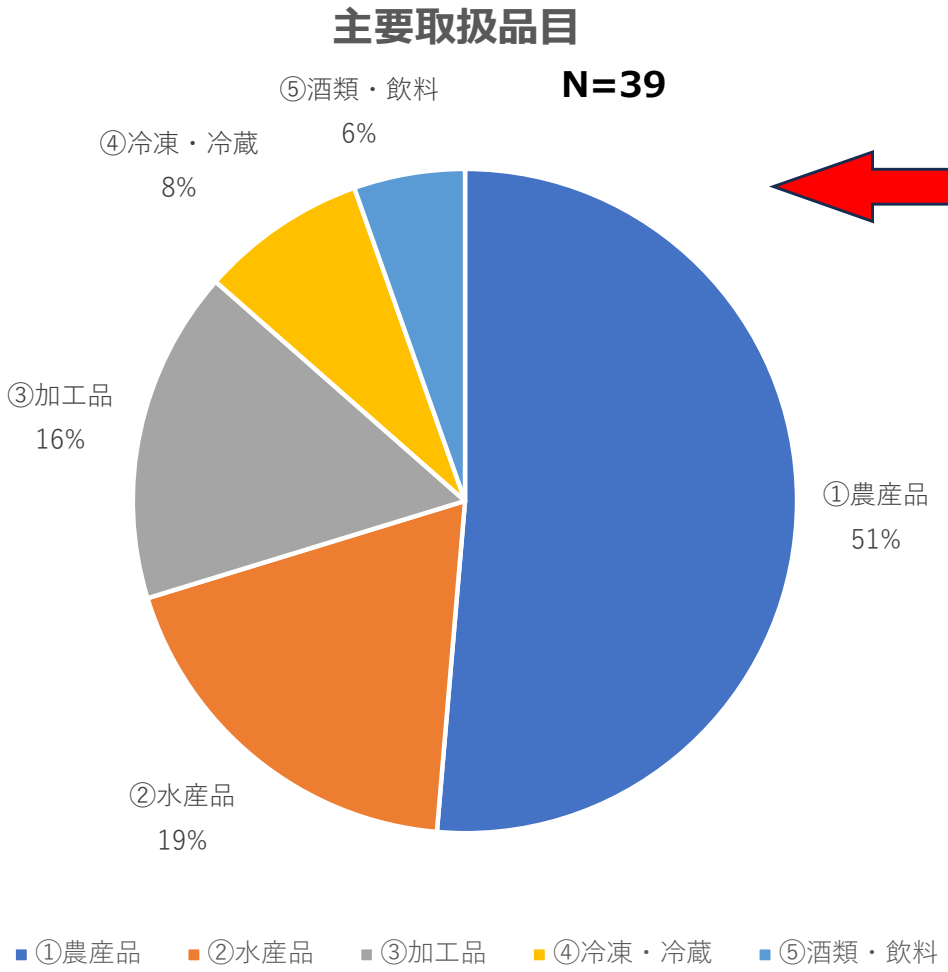
質問（３２）同じく（３０）で、④の回答を選択された方のみご回答ください。
どのような条件がそろえば荷主との交渉が可能になると考えますか。
〔　　〕

質問（３３）（３０）で、①の回答を選択された方のみご回答ください。
運賃について荷主との交渉に成功した理由や有効だった取組を教えてください。
〔　　〕

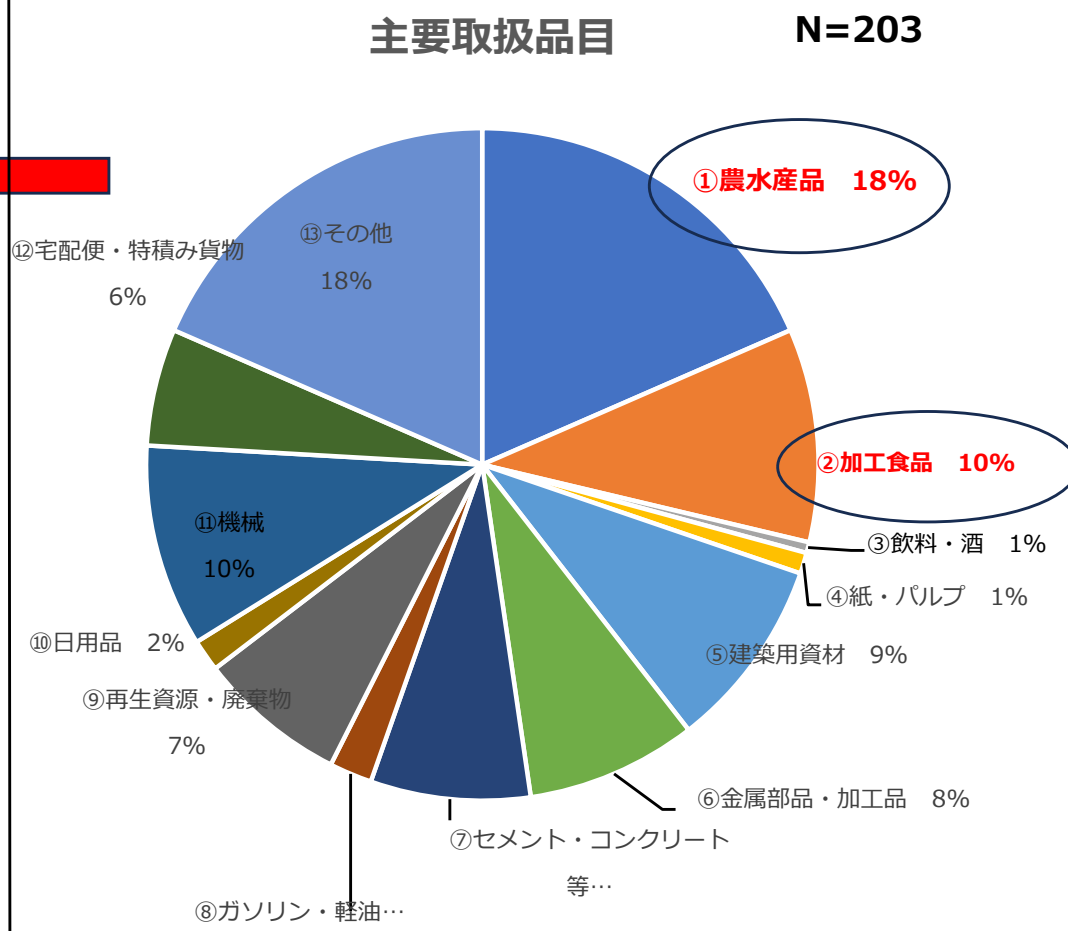
2.①アンケート結果について（取扱品目）

○貴社の取扱品目のうち、最も取扱いが多い品目を１つ選んでください。

（食料品部会）



【参考】令和6年度



長崎県内のおよそ３割が主要取扱品目が農水産品・加工食品であることから、農水産品・加工食品を取り扱っている食料品部会に対してアンケートを実施。

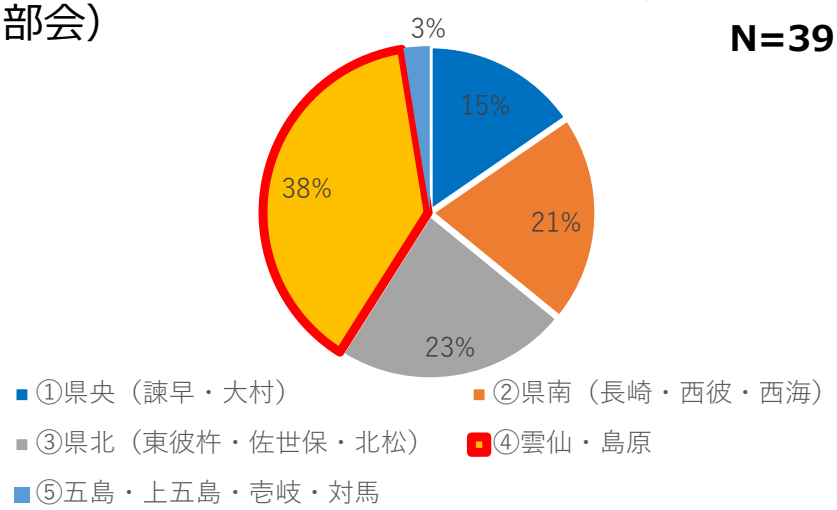
2.①アンケート結果について（所在地、車両数）

○貴社が所在する地域に○をつけてください。（複数選択可）
○貴社の長崎県内すべての車両数を教えてください。

（食料品部会）

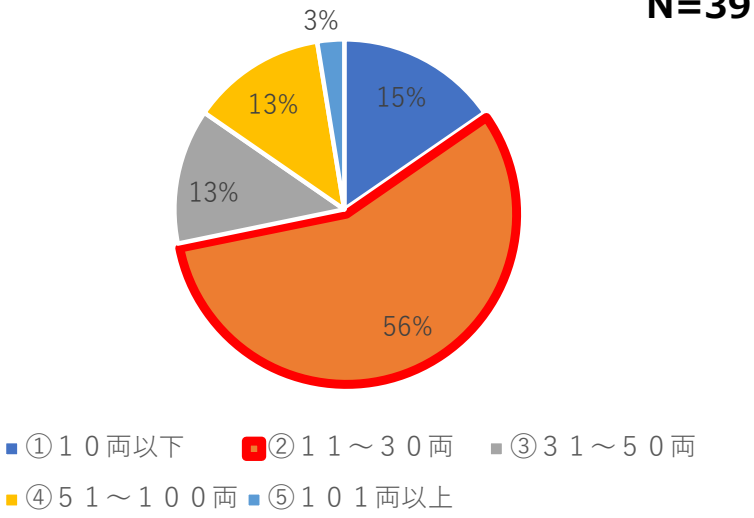
事業所所在地（複数回答あり）

N=39



県内車両数

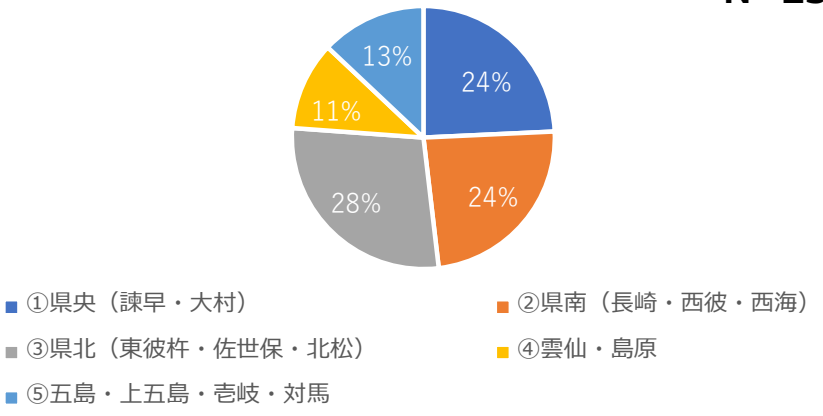
N=39



【参考】令和６年度

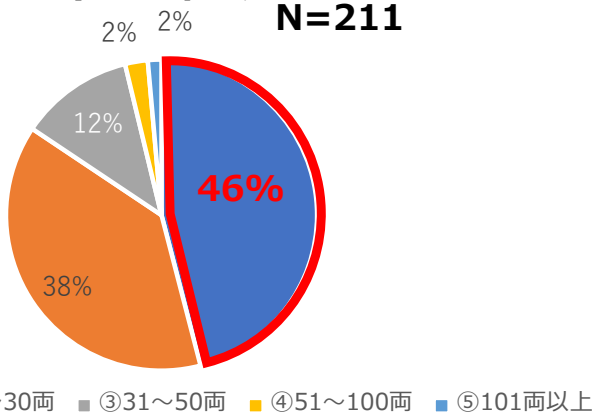
事業所所在地（複数回答あり）

N=239



県内車両数

N=211



雲仙・島原の事業者数が多い。
車両数11両～30両以下の事業者が最も多く約５割を占める。

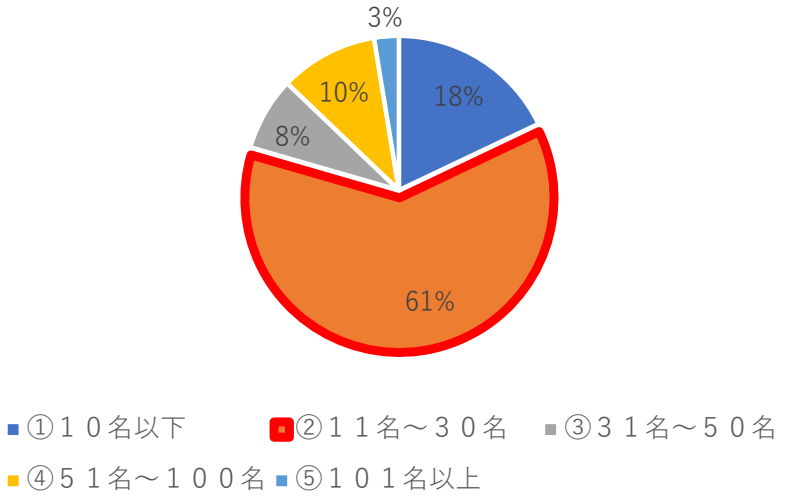
2.①アンケート結果について（運転者数）

○貴社の長崎県内すべての運転者数を教えてください。
○上記でお答えいただいた人数のうち、女性運転手の人数を教えてください。

（食料品部会）

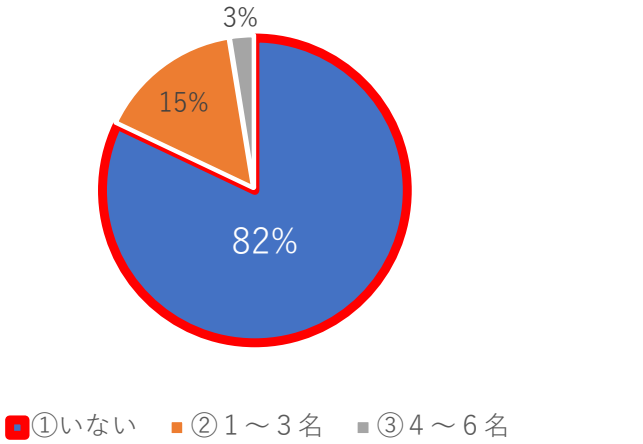
県内運転者数

N=39



女性運転者数（内数）

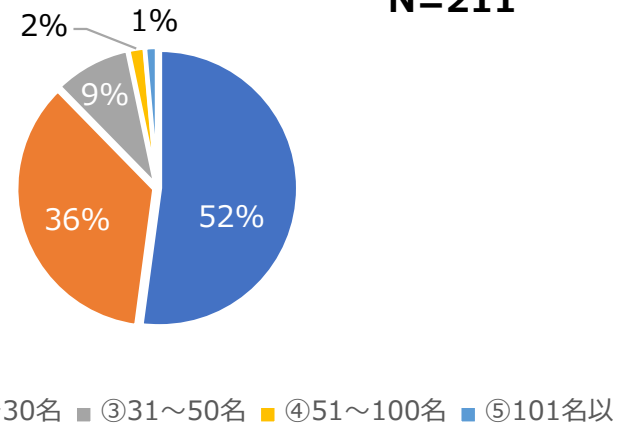
N=39



【参考】令和6年度

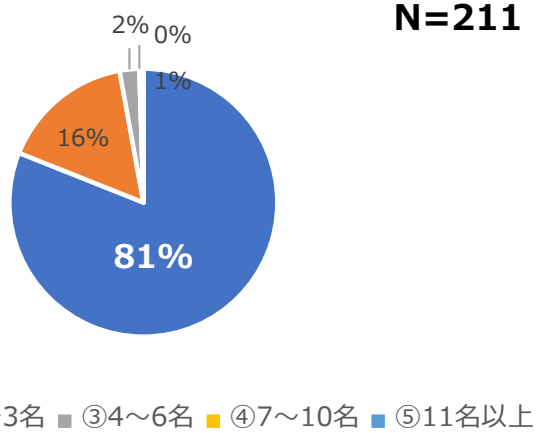
県内運転者数

N=211



女性運転者数（内数）

N=211

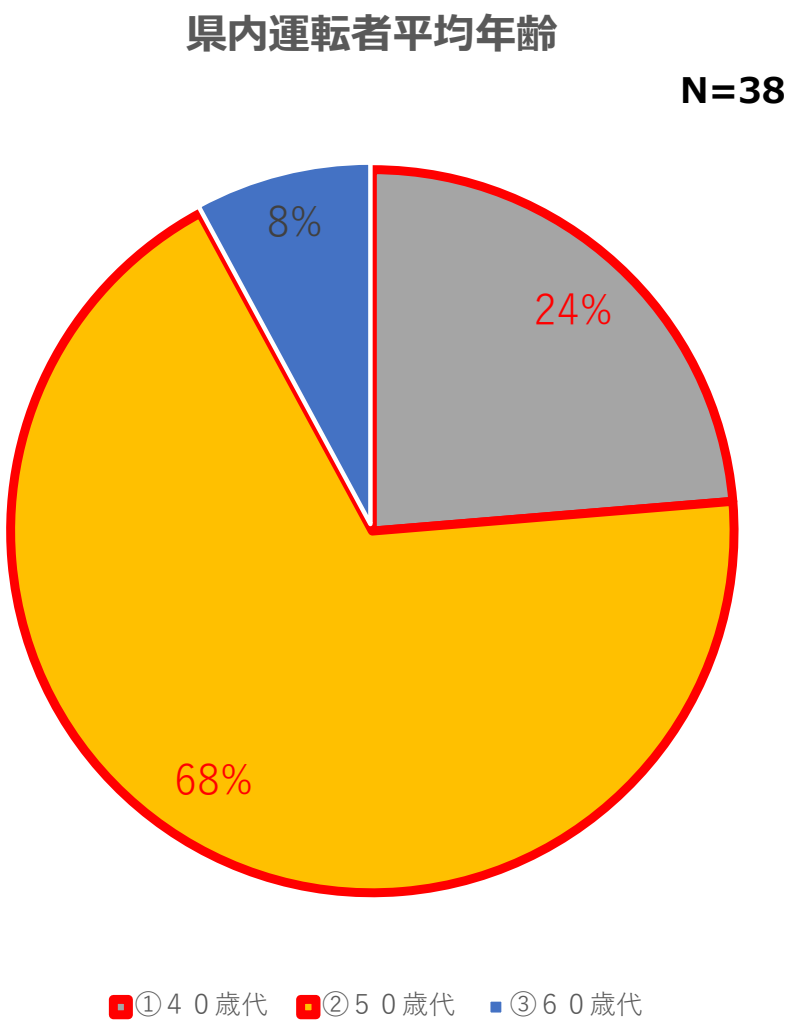


運転者数は11名～30名以下が最も多く、車両数に準じた結果となった。
昨年度の結果と同様、8割の事業者が、女性運転者数はいないと回答した。

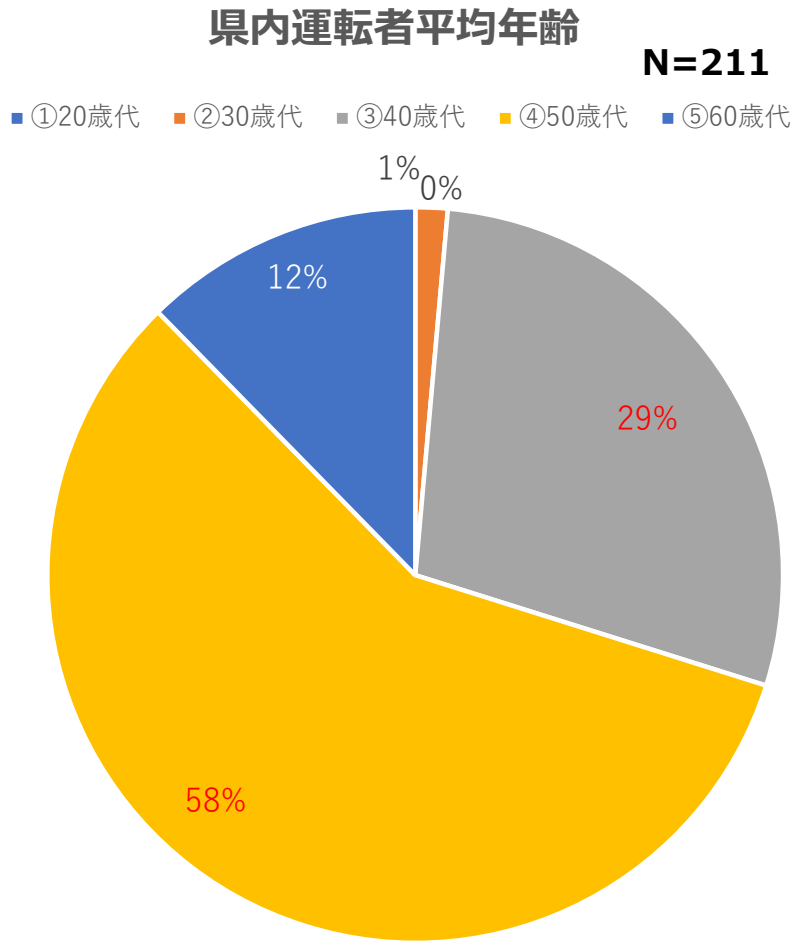
2.①アンケート結果について（平均年齢）

○貴社の長崎県内すべての運転手の平均年齢は何歳くらいですか

（食料品部会）



【参考】令和6年度



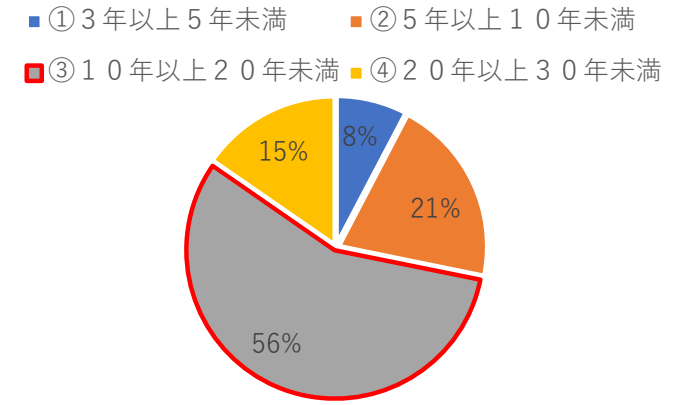
平均年齢は、40～50歳代が9割近く占める。
割合についても令和6年度とほぼ同じ。

2.①アンケート結果について（勤続年数、給与）

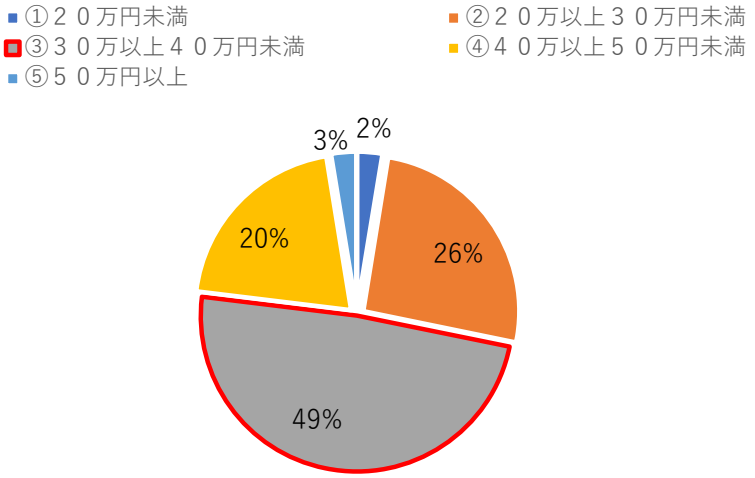
○貴社の長崎県内の運転手の平均勤続年数は何年くらいですか。
○貴社の長崎県内の月額給与の総支給額の平均を教えてください。

（食料品部会）

県内運転者平均勤続年数　N=39

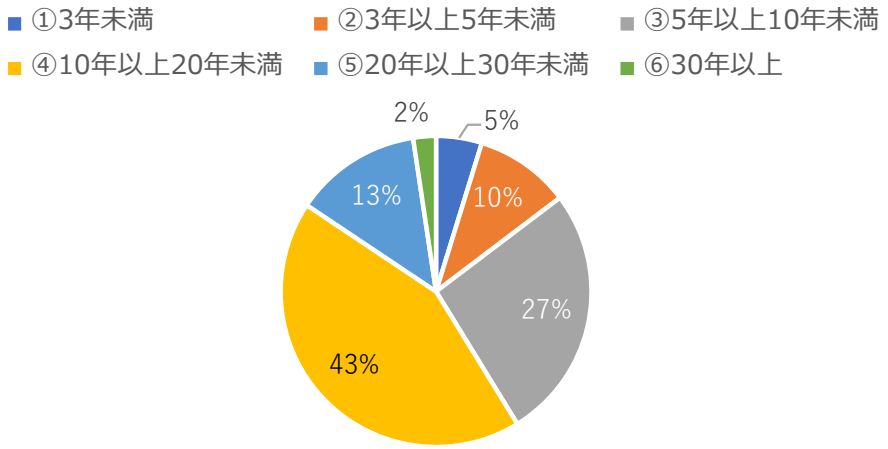


県内平均給与総支給額　N=39

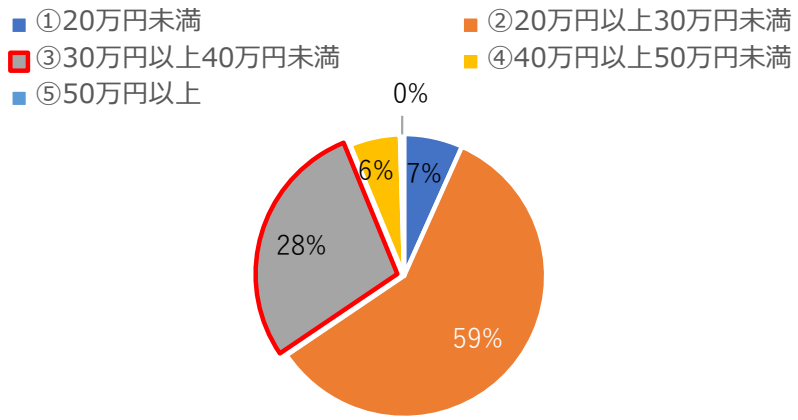


【参考】令和6年度

県内運転者平均勤続年数　N=211



県内平均給与総支給額　N=209



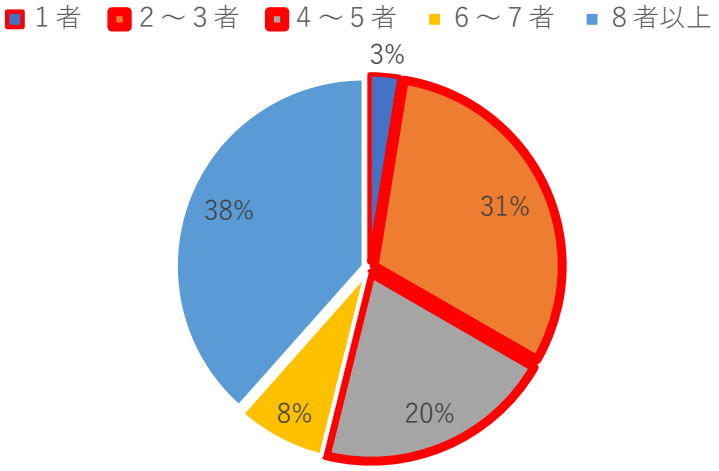
平均勤続年数は10年～20年が最も多い。
平均給与額については、30～40万円が最も多く、全体と比較すると給与は高い。

2.①アンケート結果について（荷主数、割合）

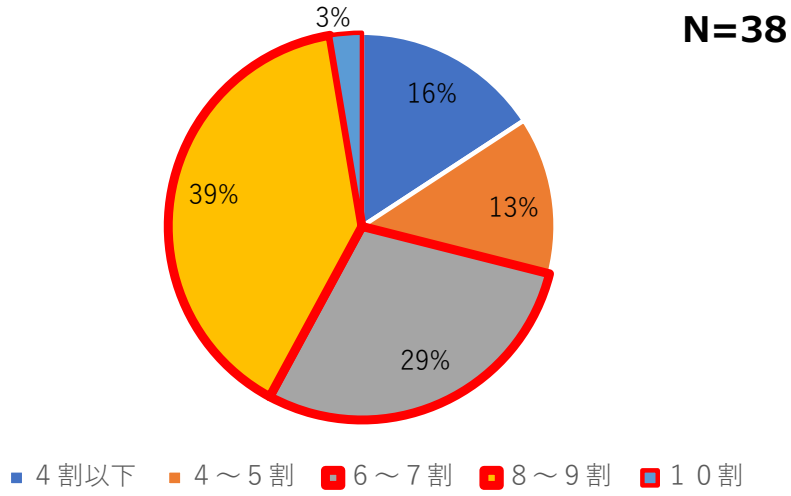
○貴社の主要荷主（定期的に受託貨物がある）の数を教えください。
○貴社が取引する荷主のうち、上記の主な荷主が占める割合を教えてください。

（食料品部会）

主要荷主数 N=39

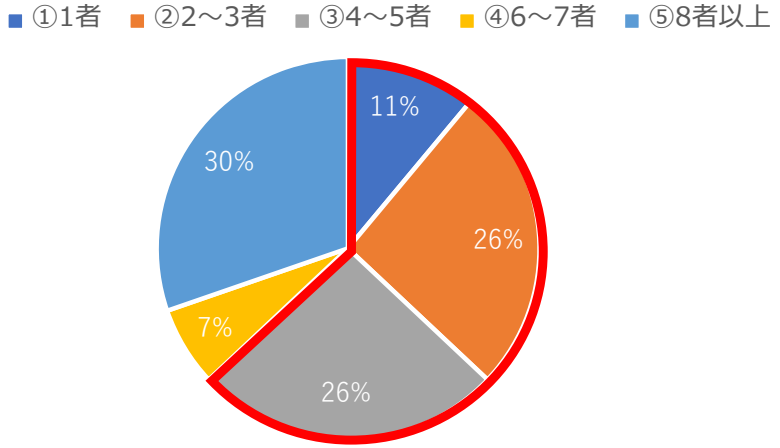


主要荷主割合 N=38

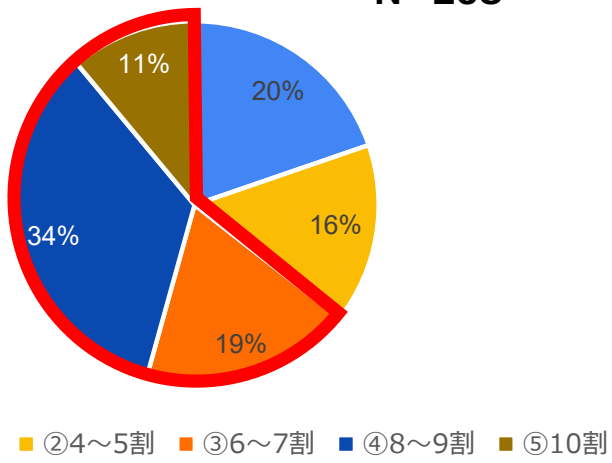


【参考】令和6年度

主要荷主数 N=208



主要荷主割合 N=208

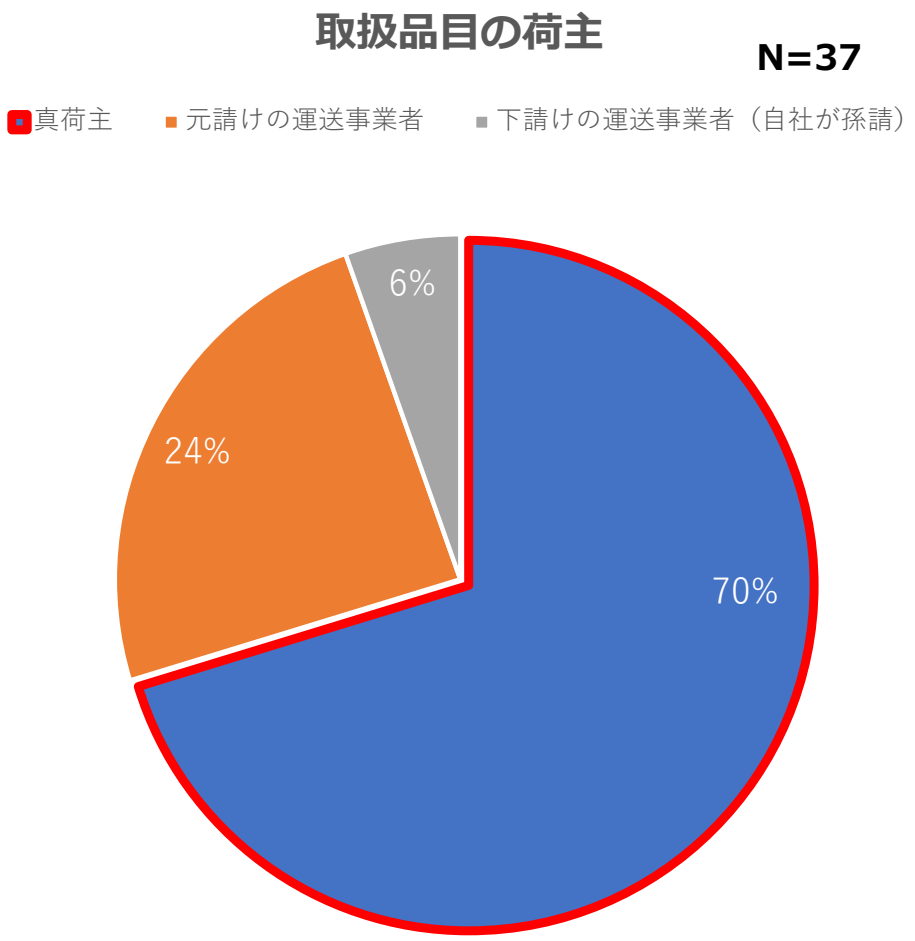


主要荷主数が5者以下の割合が63%→51%と減少。
主要荷主の占める割合が6割以上の割合が71%であり、主要荷主以外からも運送を受注している事業者の割合が多い。

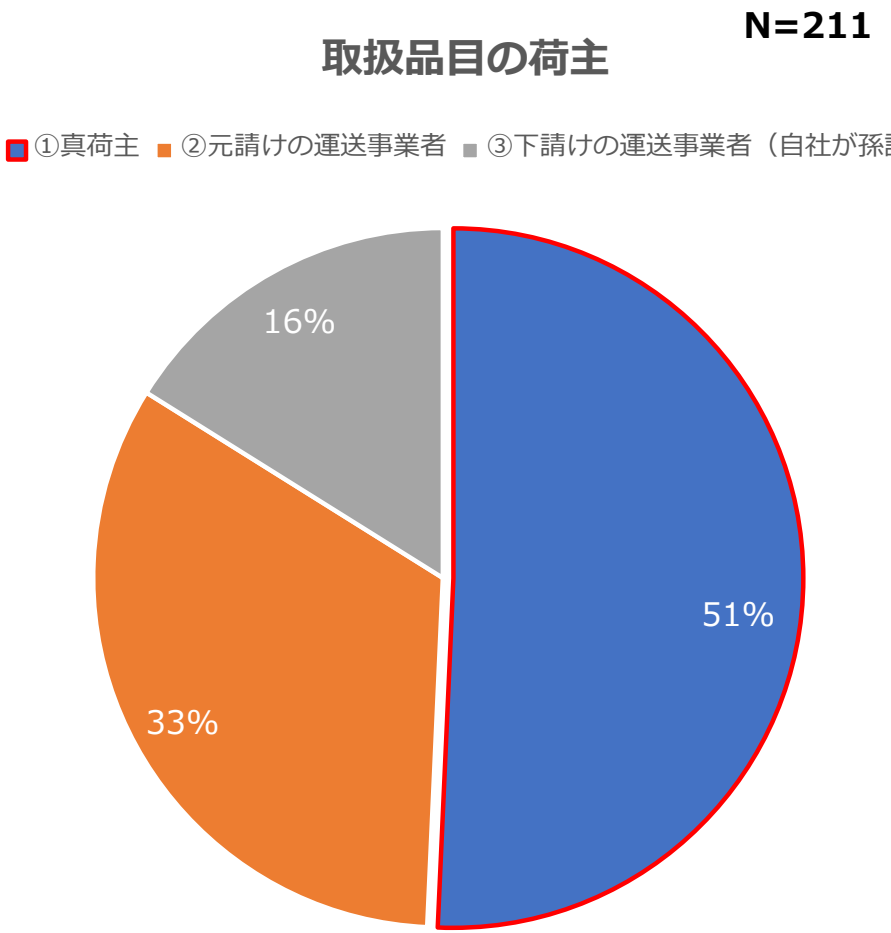
2.①アンケート結果について（荷主の種類）

○主な取扱品目で答えた荷主は真荷主、元請けの運送事業者、下請けの運送事業者（自社が孫請）のうち、どれに当たりますか。

（食料品部会）



【参考】令和6年度



真荷主の割合が7割を占め、全体より20%上回る結果となった。

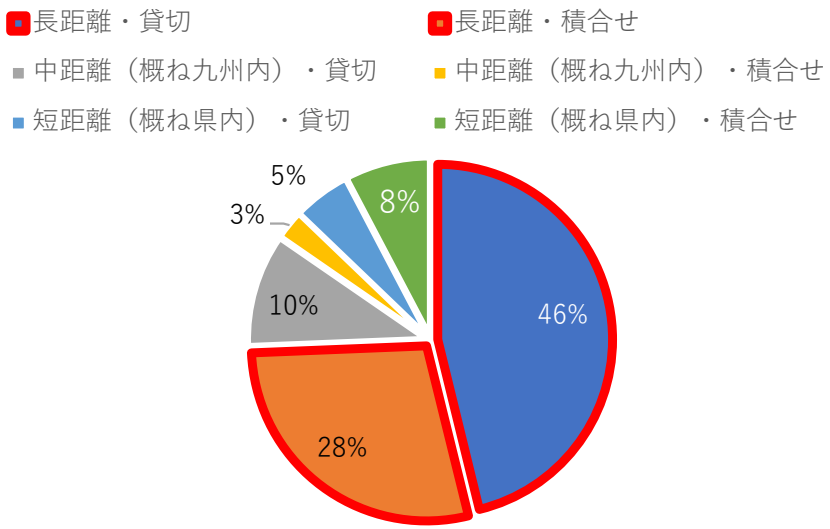
2.①アンケート結果について（拘束時間等の現状1）

○貴社の主な運行パターンについて最も近いもの１つに○をつけてください。
○最も拘束時間が長い運転手の拘束時間について　泊付き運行の有無

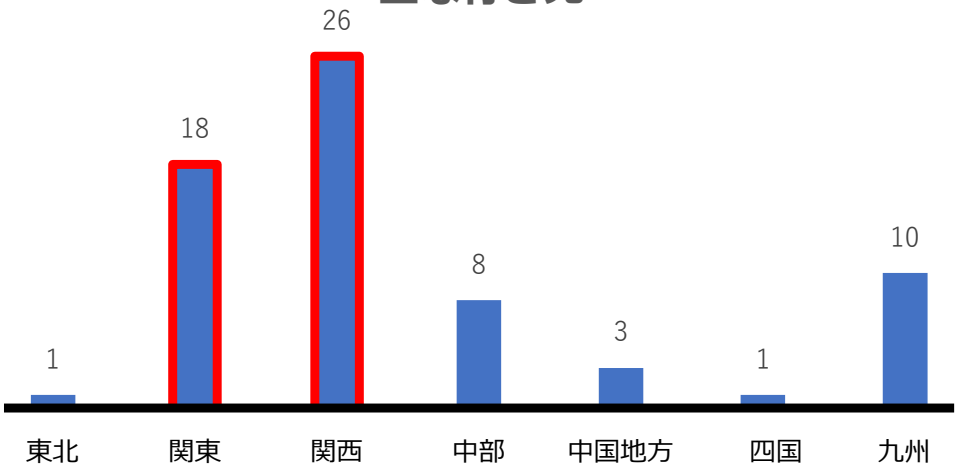
（食料品部会）

主な運行パターン

N=39



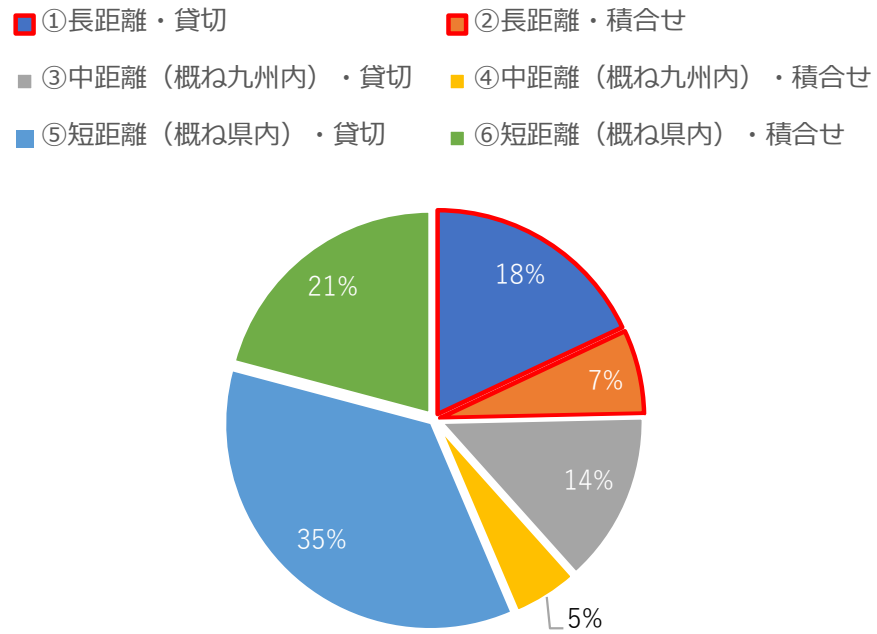
主な行き先



【参考】令和6年度

主な運行パターン

N=211



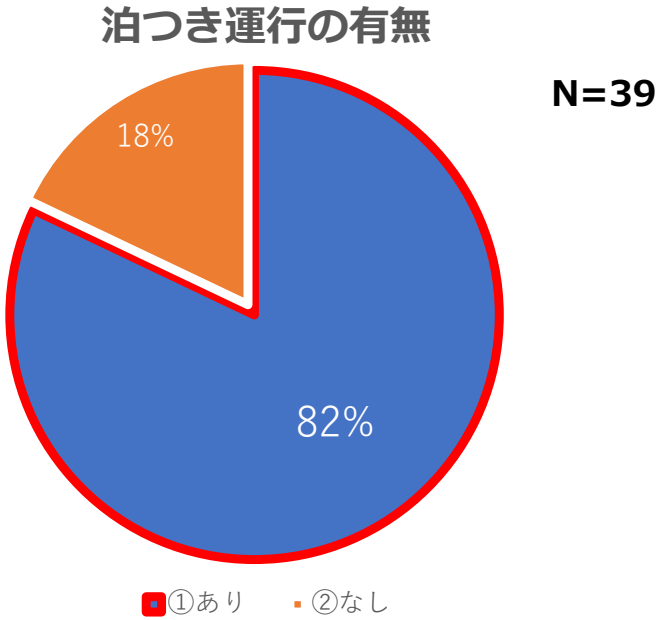
長距離運行は25%→74%と大幅に増加。

配送先は関西が最も多く、次いで関東、九州と続き、全体と比較すると長距離の傾向が見られる。

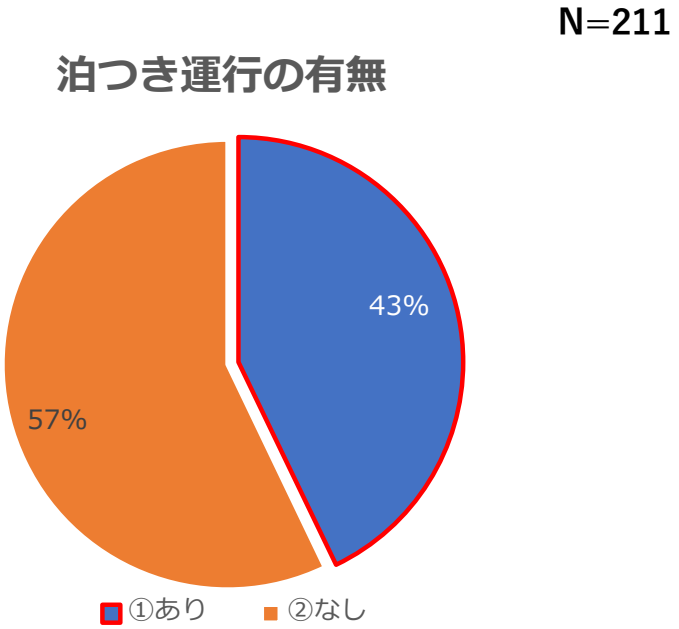
2.①アンケート結果について（拘束時間等の現状1）

○貴社の主な運行パターンについて最も近いもの１つに○をつけてください。
○最も拘束時間が長い運転手の拘束時間について　泊付き運行の有無

（食料品部会）



【参考】令和6年度



全体と比較すると、泊つき運行「有」の割合が82%とかなり高くなっている。

元々長距離をやっていたが、やめた理由としては、「運賃が安く採算が取れなかった」「拘束時間、運転時間の法規則の結果、長距離をやめざるを得なかったため」といった声があがった。

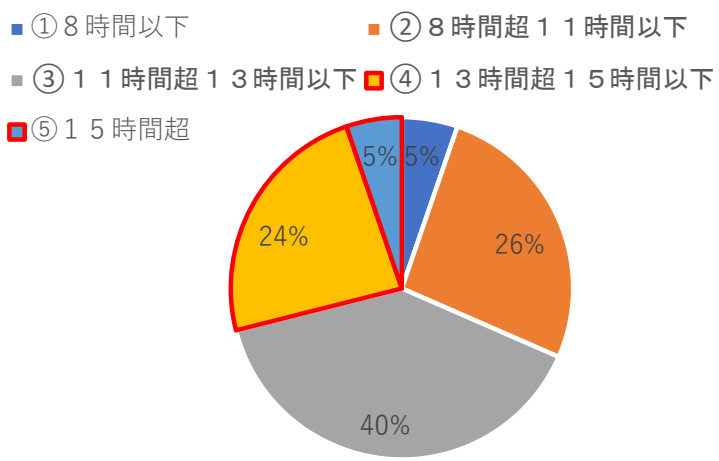
2.①アンケート結果について（拘束時間等の現状2）

○最も拘束時間が長い運転手の拘束時間について　1日あたりの拘束時間（1週間平均）
○最も拘束時間が長い運転手の拘束時間について　1ヶ月あたりの拘束時間（1年平均）

（食料品部会）

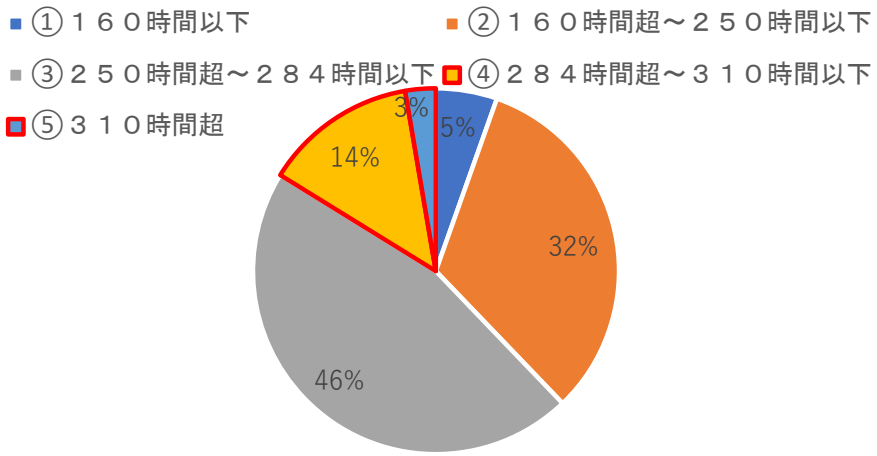
1日あたり拘束時間

N=３８



1ヶ月あたり拘束時間

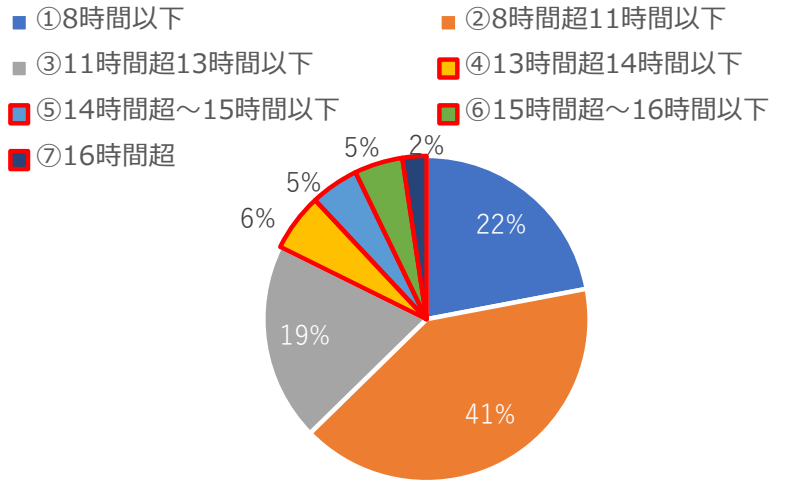
N=３７



【参考】令和6年度

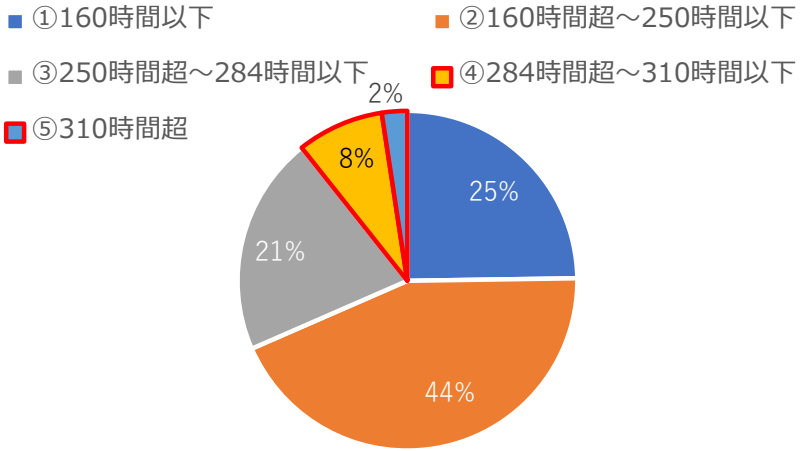
1日あたり拘束時間

N=209



1ヶ月あたり拘束時間

N=206



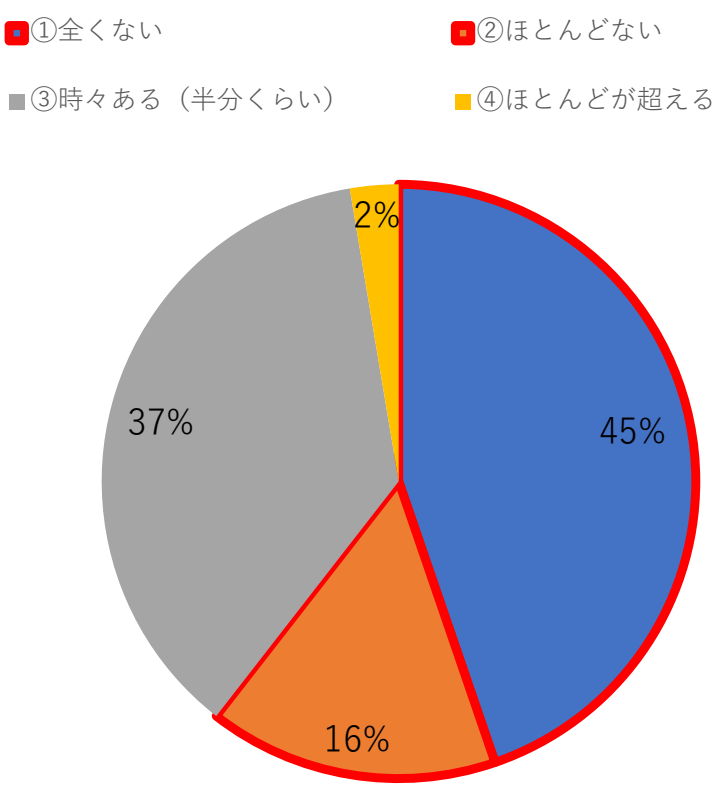
1日の拘束時間13時間超の割合が18%→29%となり、より長時間労働の傾向が見られる。
1ヶ月の拘束時間（現284、旧293）を超える割合も10%→17%と増加した。

2.①アンケート結果について（拘束時間等の現状3）

○一つの運行で144時間（フェリーに乗船する場合における休息期間を除く。）を超える運行はどれくらいありますか。

（食料品部会）

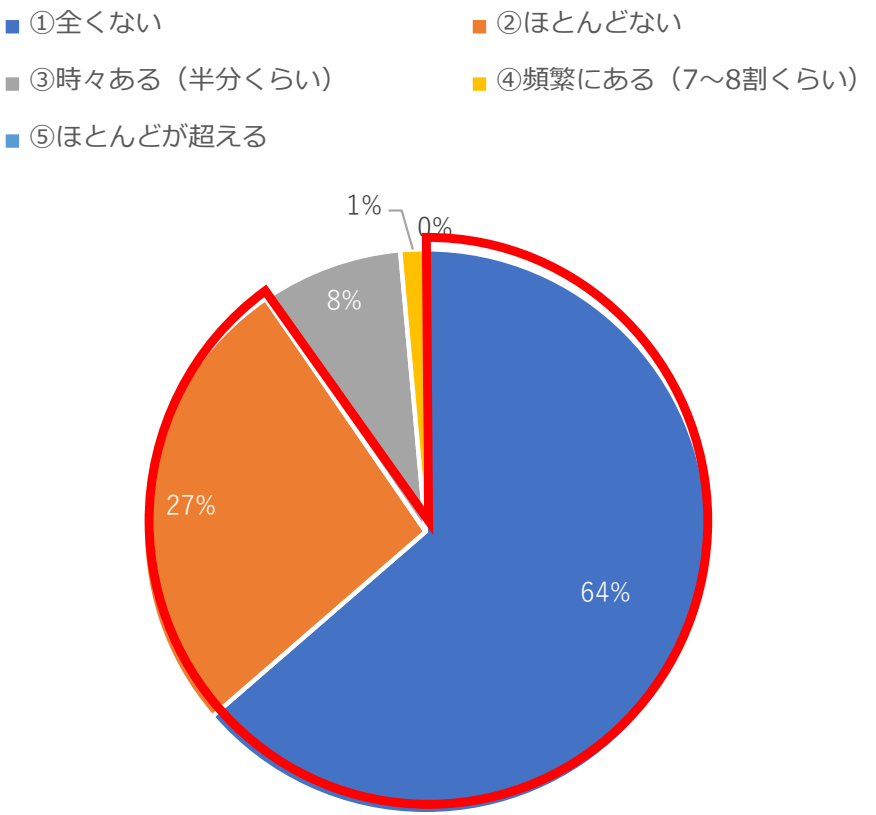
144時間超運行の頻度　　N=38



【参考】令和6年度

N=209

144時間超運行の頻度



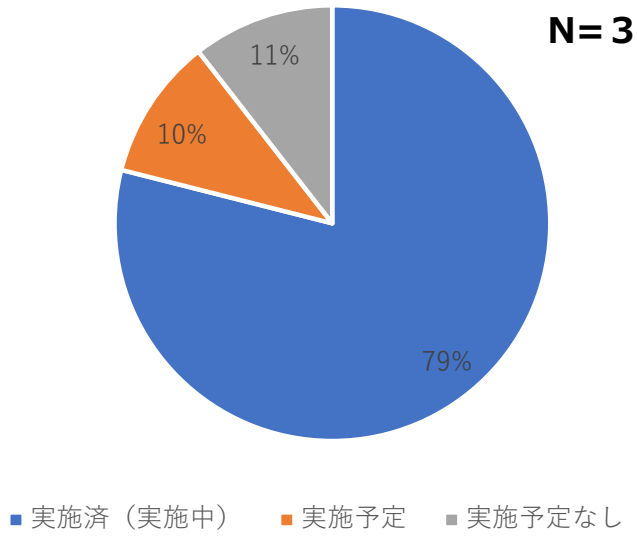
144時間超の運行が「全くない」、「ほとんどない」の割合は91%→61%と減少しているが、
「時々ある（半分くらい）」と答えた割合8%→37%に増加している。

2.①アンケート結果について（拘束時間等の現状4）

○令和6年4月に改正された改善基準告示について、内容達成のためにどのような取組を実施していますか。
○善基準告示などで遵守できない（遵守できないと思われる）事項を教えてください。（複数選択可）

改正改善基準告示　実施状況

N=３８



N=32

【取組例：主なもの】
・フェリー等を使用して休息の確保
・高速道路の利用を増やす

・集荷と幹線輸送のドライバーを別にして時差出勤をさせている。
・翌日売り運行を翌々日売り運行へ変更
・長距離輸送の見直しや庸車利用
・１日の便数を減らす等

・荷主への働きかけ

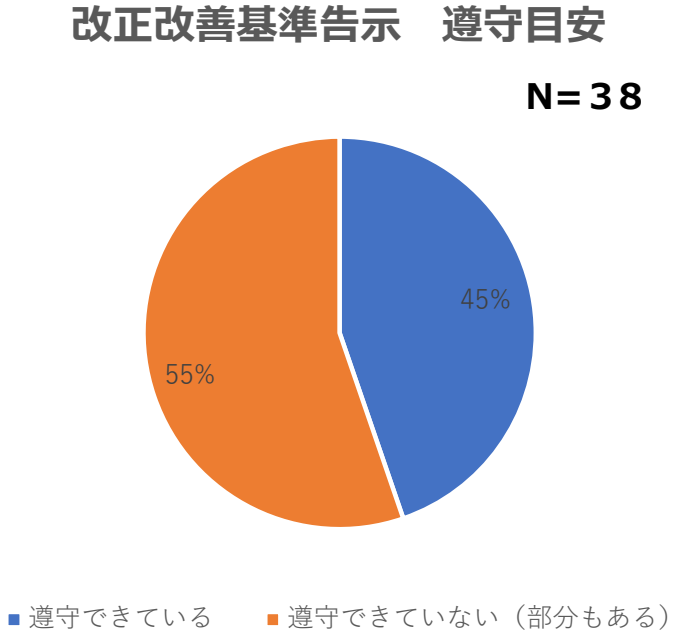
・パレット積みとなり、積み込み積卸時間を短縮した

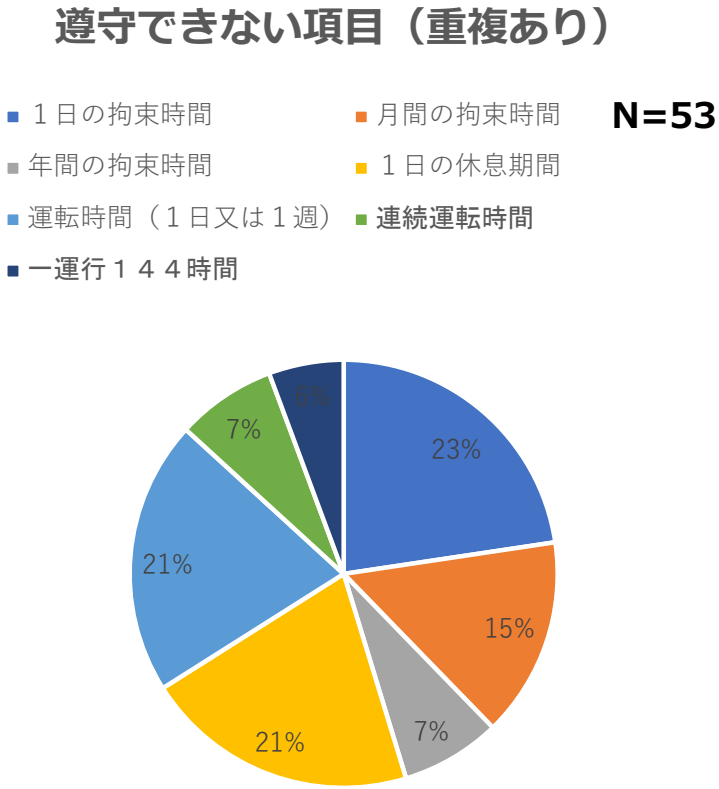
・営業所の増設
・ドライバーを集め、月１回のミーティング

約1割の事業者が、実施予定なしと回答したが、あわせて、「改善基準告示に抵触する運送がそもそもない」と回答している。

2.①アンケート結果について（拘束時間等の現状4）

○令和6年4月に改正された改善基準告示について、今年度はその基準を遵守できそうですか。
○善基準告示などで遵守できない（遵守できないと思われる）事項を教えてください。（複数選択可）

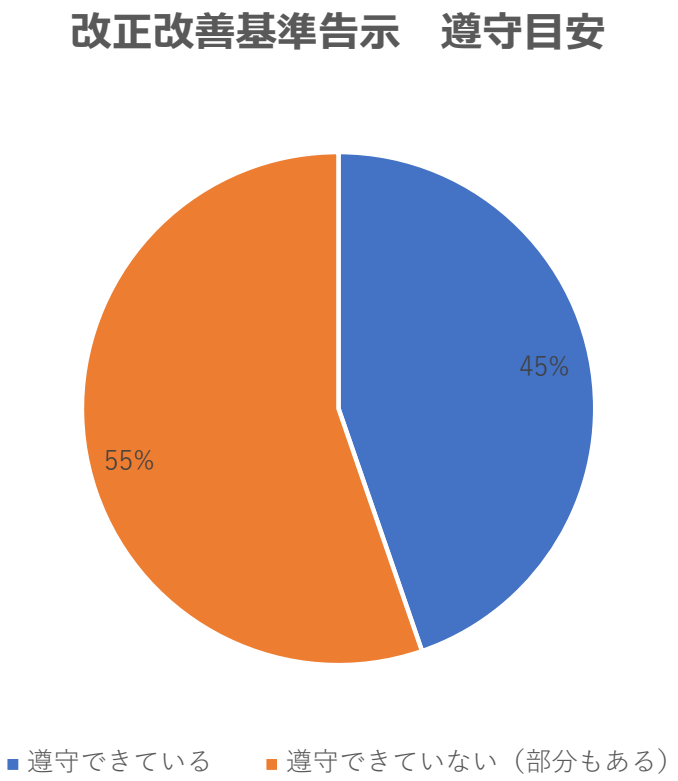




約5割の事業者が、改善基準告示を遵守できていない（部分もある）と回答。
その項目としては、1日の拘束時間、1日の休息期間、運転時間（1日又は1週）と続いた。

2.①アンケート結果について（拘束時間等の現状5-1）

○遵守できる（遵守できると思われる）と回答した方について
遵守するために実施した取組（もしくはその理由）を教えてください。



N=21 （原文ママ）

【取組例：主なもの】
・積込み現場作業員で対応、取卸し。待機時間なし
・高速料金の収受、予約システムにより待ち時間の削減
・荷主の都合により長距離の受注が減少した

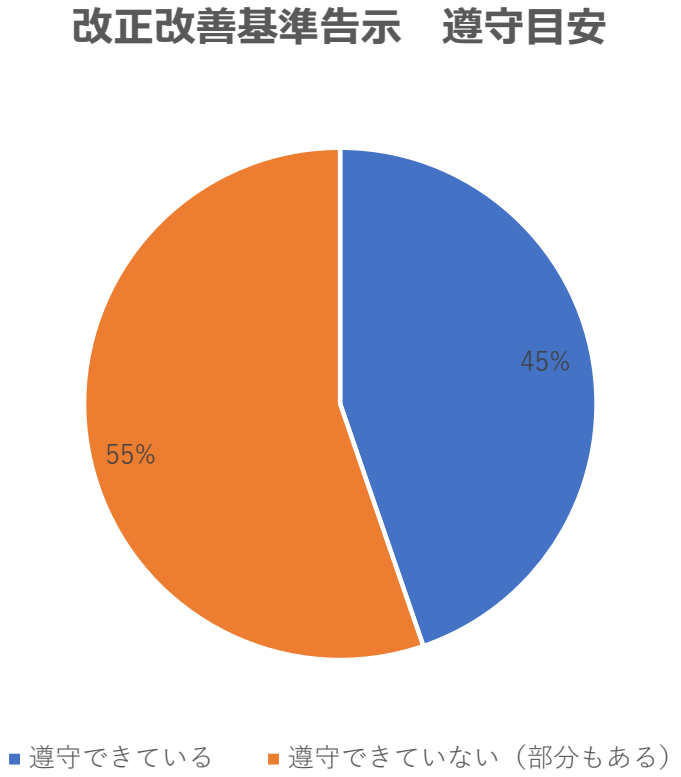
【パレット化】
・パレット積み（増）、フェリーを使う
・パレット輸送の増加により、作業時間を短縮したため
・オールパレット積み
・パレット化など積み下ろしの効率化
・荷主との交渉の結果、パレット積みとなり積込時間を短縮したため
・荷主との交渉の結果パレット積みとなり、積み込み積卸時間を短縮した為
・荷主との交渉の結果、パレット積みとなり積み込み時間の短縮したため
・荷主との交渉の結果、パレット積みとなり積込み時間を短縮したため等

【荷主と交渉】
・荷主の協力にて倉庫の活用して荷待ちの短縮
・遵守の為に必要なコストを荷主と交渉し、運賃改定を行った。
・荷主も２０２４年問題を真剣に考えてくれた。
・荷主との交渉の結果、翌日売りから翌々日売りへ変更

【特段の取組なし】
・そもそも改善基準告示に接触するおそれのある運行がないため

2.①アンケート結果について（拘束時間等の現状5-2）

○遵守できない（遵守できないと思われる）と回答した方について
年末、年度末に向けて、何か実施する取組はありますか。



N=１１　（原文ママ）

【取組例：主なもの】
・パレット済みなど作業効率を上げる

・休息時間の取り組み

・荷主と交渉を続ける

・荷主への荷待ち時間の短縮、荷積み箇所と荷下ろし箇所を減らすように要望しています。

・随時改善計画を進めている

・積み込み箇所と降ろし箇所を減らす

・荷主との出発時間等を練るべく早めにすることを商談中

・休日を増やす取組

・指導の徹底

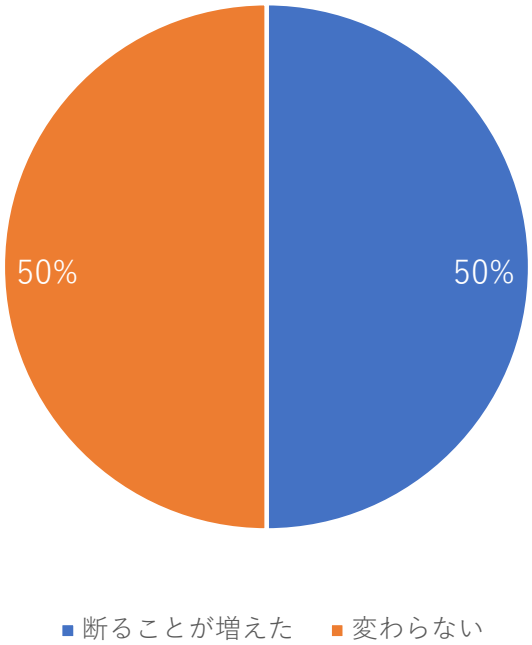
・検討中

2.①アンケート結果について（2024年問題の影響）

○令和6年4月以前と比べて、改善基準告示に抵触する等の理由により運送依頼を断ることが増えましたか。
○その結果売り上げ等が減少し、経営に影響を与えていますか。

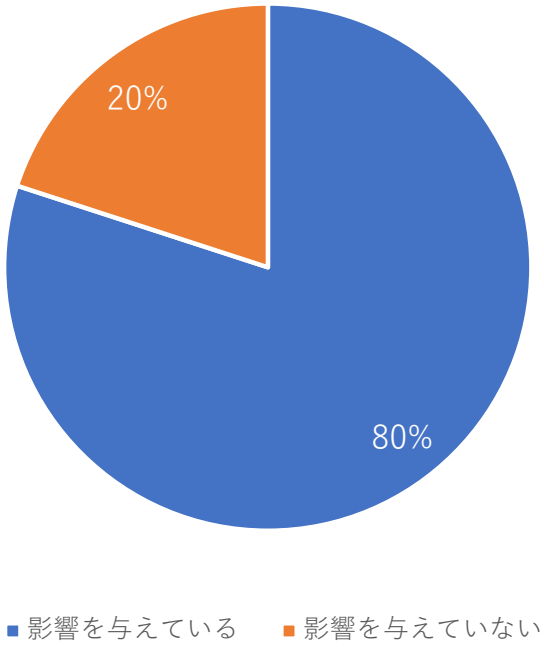
運送依頼辞退

N=38



運送依頼辞退による影響

N=２０

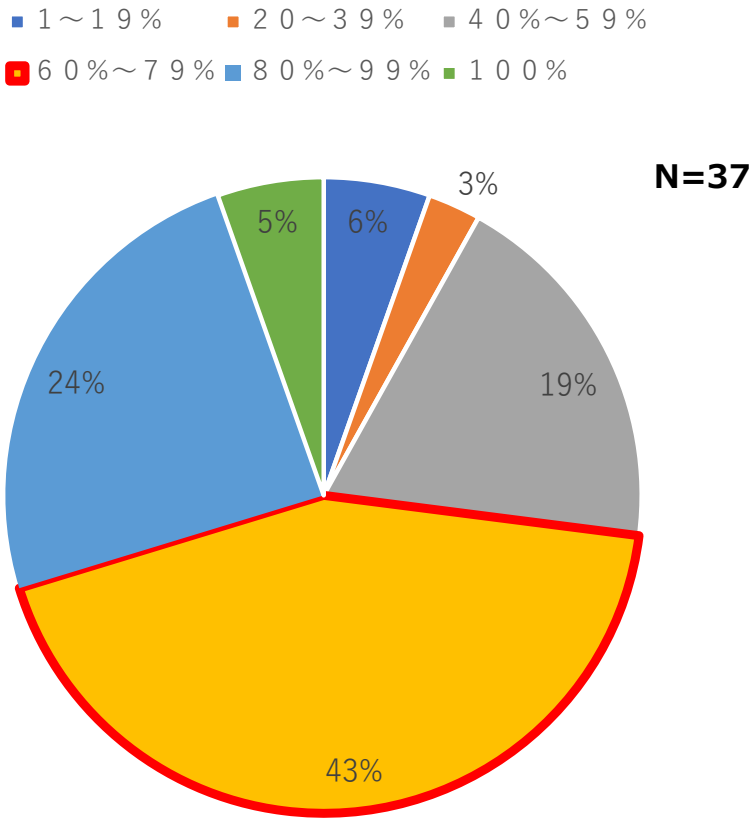


丁度半数の事業者が運送を断ることが増えたと回答。
また、その影響が経営に影響を与えていると答えたのは80%だった。

2.①アンケート結果について（運賃1）

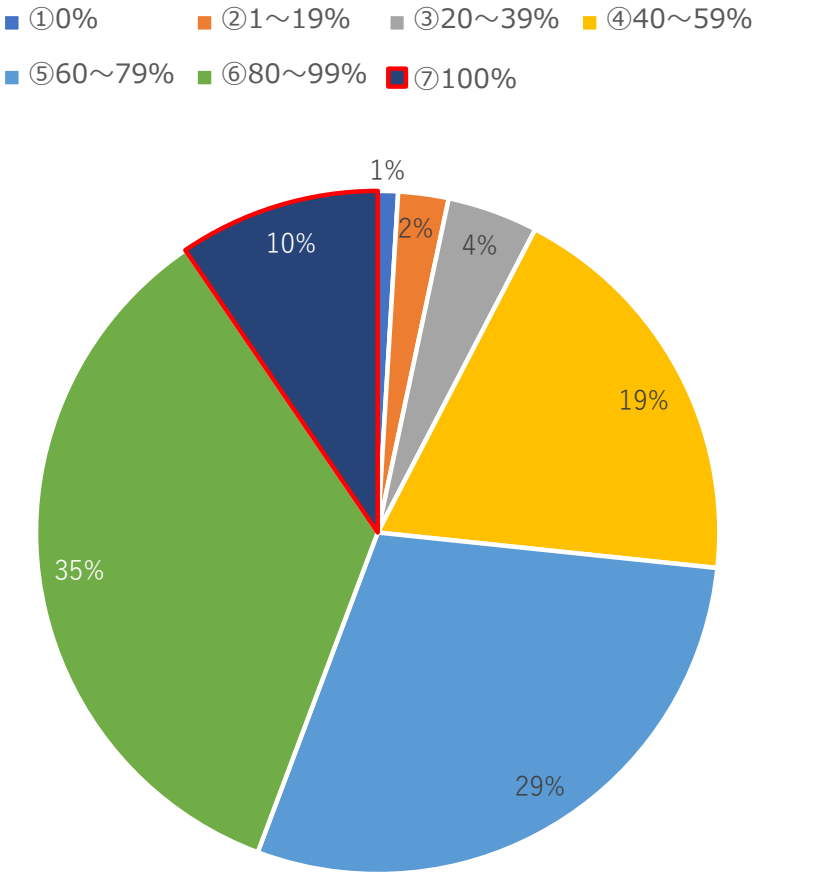
○国土交通省が告示している「標準的な運賃（令和6年3月22日告示）」の金額を100とした場合、実際に貴社が収受している運賃の金額はどれくらいですか。

標準的運賃に対する現収受運賃の割合



【参考】令和6年度

標準的運賃に対する現収受運賃の割合

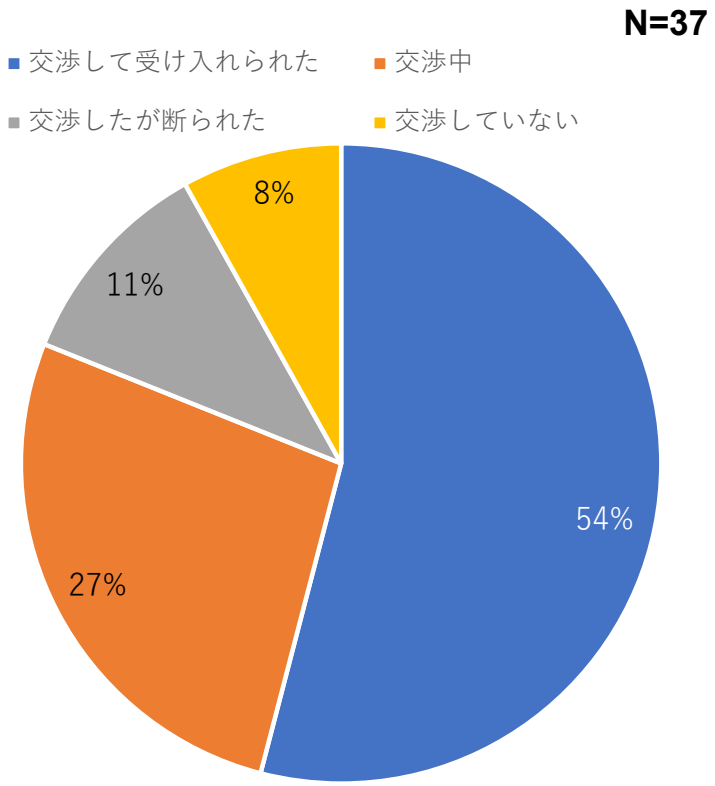


標準的な運賃と同額を収受している事業者は5%だった。
60%～79%を収受している事業者が最も多く、43%だった。

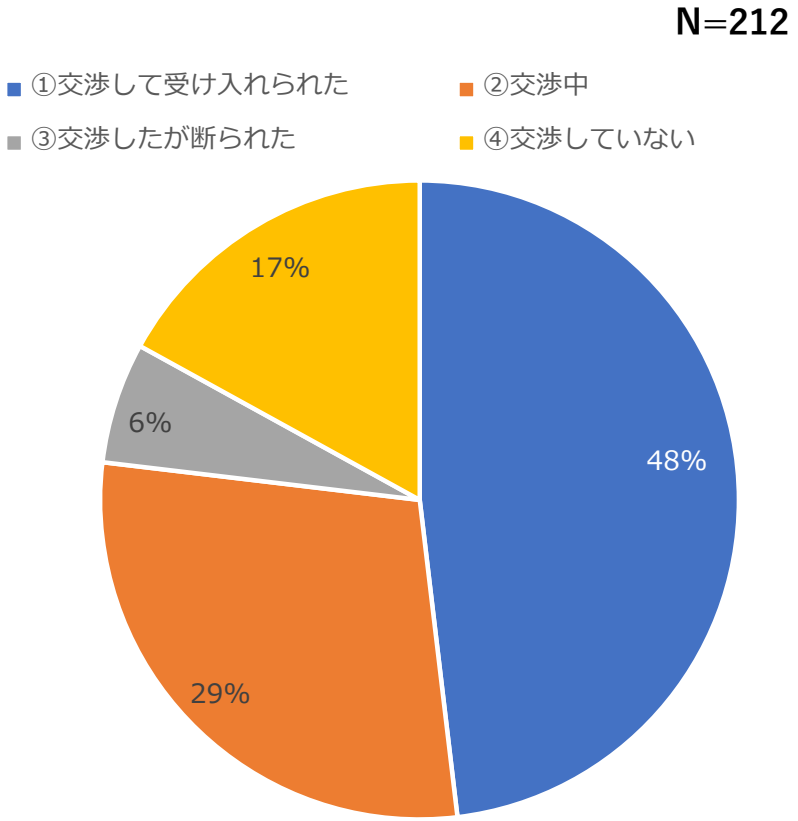
2.①アンケート結果について（運賃2）

○荷主と行った運賃交渉の状況を教えてください。
○運賃交渉していない理由を教えてください。
○どのような条件がそろえば荷主との交渉が可能になると考えますか。

（食料品部会）　運賃交渉状況



【参考】令和6年度　運賃交渉状況



運賃交渉をして受け入れられたが48%→54%と増加。交渉していないも17%→8%へ減少。
交渉をしていない理由として、「交渉する時間がない」「契約への悪影響を懸念する」声が上がった。

2.①アンケート結果について（その他意見等）

○「運賃交渉して受け入れられた」と回答された方のみ
運賃について荷主との交渉に成功した理由や有効だった取組を教えてください。

N=17　（原文ママ）

・原価計算に基づく資料を用い、視覚的に訴えた
・原価を明示して交渉した
・燃料費、人件費、車両維持費の高騰などを書面にして交渉した。
・約半年かけて原価計算をもとに交渉した。
・燃料高騰・乗務員不足の為・賃金アップ等
・人材不足による輸送量の低下を思案・最低賃金・物価高騰の説明
・標準的運賃を対象に交渉した結果　2024年問題（労働時間）の説明

・荷主が状況を理解してくれた
・荷主様に理解してもらえたら。
・丁寧な実状説明。
・今までの現状を説明し、今後の状況を説明し、理解を得た
・荷主より、状況の理解が得られた
・実情への理解
・荷主の理解度・荷物の特殊性（火工品等）
・１ケ所は運送会社でまとまって交渉した

・国土交通省から頂いた資料を持参した。

・成功しているといえない価格

2.①アンケート結果について（クロス分析）

輸送品目と各項目を掛け合わせて分析を行った。（品目の分類については、農林水産省のＨＰを参照）

品目×運賃

		運賃						
		総計	1～19%	20～39%	40%～59%	60%～79%	80%～99%	100%
品目	総計	41			4	23	11	3
	根菜類	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	63.6%	27.3%	9.1%
	葉茎菜類	100.0%	0.0%	0.0%	8.3%	58.3%	25.0%	8.3%
	果菜類	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
	果実的野菜	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	80.0%	0.0%	20.0%
	果物	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	75.0%	25.0%	0.0%
	鮮魚	100.0%	0.0%	0.0%	42.9%	14.3%	42.9%	0.0%
	貝類	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%

根菜類、葉茎菜類、果実的野菜、果物を運んでいる事業者の半数以上は運賃を６０%～７９%収受している。
貝類を運んでいる事業者は８０%～９０%収受しており、より高い運賃をもらっている。

根菜類・・・大根、にんじん、ジャガイモ　…等
葉茎菜類・・・白菜、キャベツ、レタス　…等
果菜類・・・キュウリ、トマト　…等
果実的野菜・・・メロン、イチゴ、スイカ　…等

農林水産省HP（野菜の区分について）https://www.maff.go.jp/j/heya/sodan/1205/05a.html

2.①アンケート結果について（クロス分析）

輸送品目と各項目を掛け合わせて分析を行った。（品目の分類については、農林水産省のＨＰを参照）

品目×拘束時間

		拘束時間					
品目		総計	8時間以下	8時間超11時間以下	11時間超13時間以下	13時間超15時間以下	15時間超
	総計	43	2	6	21	12	2
	根菜類	100.0%	8.3%	16.7%	33.3%	33.3%	8.3%
	葉茎菜類	100.0%	7.7%	15.4%	53.8%	15.4%	0.0%
	果菜類	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
	果実的野菜	100.0%	0.0%	20.0%	60.0%	20.0%	0.0%
	果物	100.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%
	鮮魚	100.0%	0.0%	14.3%	57.1%	28.6%	0.0%
	貝類	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%

葉茎菜類、果実的野菜、貝類を運んでいる事業者の半数以上は拘束時間が11時間超13時間以下だった。
果菜類を運んでいる事業者は13時間超15時間以下であり、他の品目と比べて拘束時間が長い。

2.①アンケート結果について（クロス分析）

輸送品目と各項目を掛け合わせて分析を行った。（品目の分類については、農林水産省のＨＰを参照）

品目×運転時間

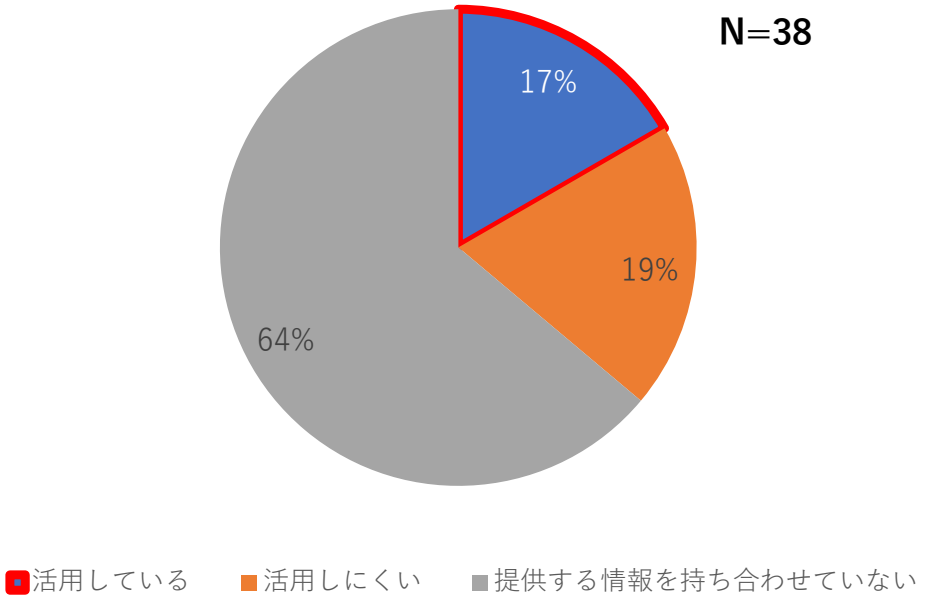
運転時間									
品目		総計	4時間	5時間	6時間	7時間	8時間	9時間	その他
	総計	43	0	0	2	5	14	19	3
	根菜類	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	33.3%	50.0%	8.3%
	葉茎菜類	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.4%	23.1%	53.8%	7.7%
	果菜類	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
	果実的野菜	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	20.0%	40.0%	0.0%
	果物	100.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	25.0%	50.0%	0.0%
	鮮魚	100.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	42.9%	28.6%	14.3%
	貝類	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%

果菜類、鮮魚、貝類を運んでいる事業者は運転時間が8時間。
根菜類、葉茎菜類、果実的野菜、果物を運んでいる事業者のおよそ半分が運転時間が9時間だった。

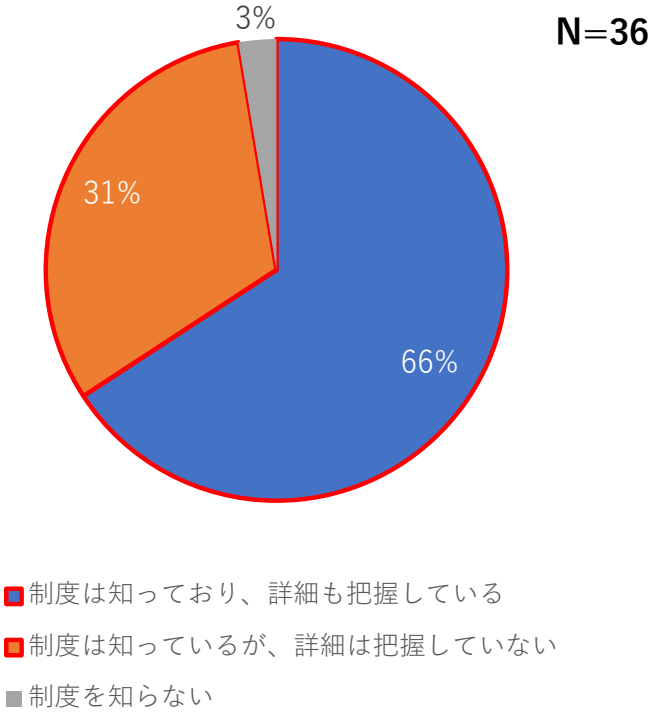
2.①アンケート結果について(トラック・物流Gメンについて)

○トラック・物流Gメン制度の認知度について
○トラック・物流Gメン制度を活用していますか

トラック・物流Gメン制度を活用していますか



トラック・物流Gメン制度の認知度について



97%の事業者がGメン制度を認知していたが、実際に活用しているのは17%だった。

【活用しにくい理由】
・もうちょっと堅苦しい名称に変更してほしい。(名称が、軽くてあんまり影響力がない)Gメンはダサい
・１件活用したが、何も変わらず
・運賃交渉や現場作業の働きやすさの交渉で使いたいと思うが、相手のGメンに対しての認知度の低さで話しをもっていきにくいところがある。
・荷物を頂いている以上難しい
・荷物がなくなる

2.①アンケート結果について（その他意見）

○その他、ご意見等ございましたらご記入ください。

・協議会に県の水産課が参画していないことに不満

・あまりにも制度が厳しく、仕事がしずらい・ドライバー不足のうえ、拘束時間が厳しいので時間を守るのが中小企業には無理な面が多すぎる

・アンケート等が多すぎて仕事に悪影響を及ぼしている

・PA、SAの駐車スペースがなく4030の為休憩に入っても停められません。トラック専用等のパーキングがあれば、ドライバーも助かります。

・九州でも、都心部（関西、関東）へ上る際に地方ごとに距離や、アクセスの良し悪しが違い所要時間が大きく異なります。それなのに改善基準告示が全て同じということは地方の運送会社としては大変不利です。何か救済措置等を考えて欲しいです。

・標準的運賃については、私達からすればとても有難い金額だが、現実問題としてはその金額を提示しても話を聞いてもらえない金額なので交渉の材料なかなかなりません。

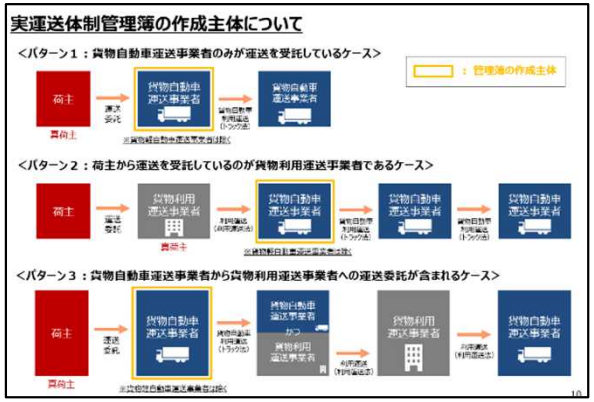
2.令和7年度の長崎県地方協議会の取組②について

②荷主、運送事業者に対して、改善基準告示への対応策や物流改正法の内容について、セミナーの開催やトラック・物流Gメンの活動を通じて周知を図る

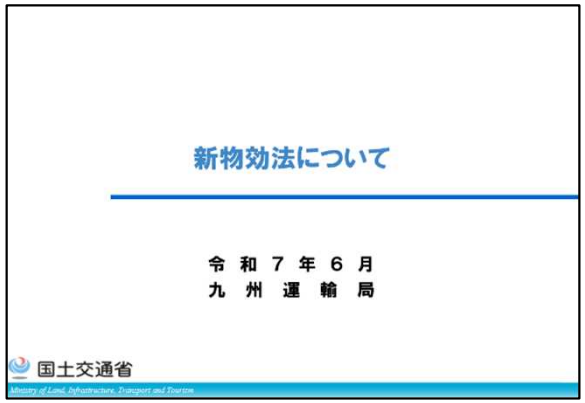
◇物流改正法説明会

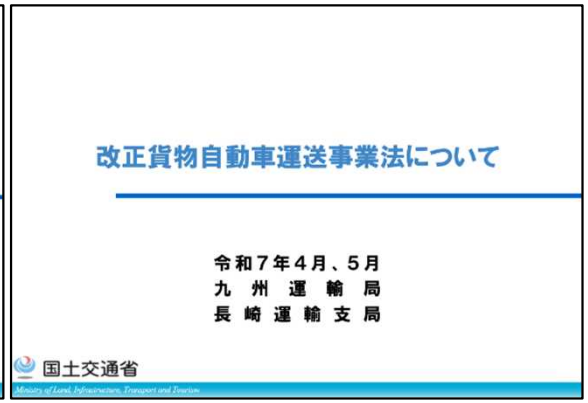
令和7年4月1日より施行された**新物効法**、**改正貨物自動車運送事業法（物流改正法）**について、県内各地それぞれの会場にて、説明会を実施。

長崎市（4/21）参加事業者：**27者**
諫早市（4/24）参加事業者：**51者**
佐世保市（4/23）参加事業者：**53者**
壱岐市（6/24）参加事業者：**15者**









2.令和7年度の長崎県地方協議会の取組②について

②荷主、運送事業者に対して、改善基準告示への対応策や物流改正法の内容について、セミナーの開催やトラック・物流Gメンの活動を通じて周知を図る

◇**トラック・物流Gメンの実施**

県内の運送事業者に**訪問**及び、電話やアンケート等で情報収集活動を行った。
令和８年3月1日時点　実績：**９３件**



◇**荷主パトロールの実施**

県内の荷主企業を訪問し、周知活動を行った。
令和8年3月1日時点　実績：**２３件**

◇**県内パーキングエリアでドライバーヒアリングの実施**

令和7年11月10日にトラック協会と合同で、大村湾PAと古場PAにて、
ドライバーにヒアリングを行い、トラックGメン活動の周知と情報収集を行った。
調査事業者数：**７社**



2.令和7年度の長崎県地方協議会の取組②について

②荷主、運送事業者に対して、改善基準告示への対応策や物流改正法の内容について、セミナーの開催やトラック・物流Gメンの活動を通じて周知を図る

◇合同荷主パトロール（公正取引委員会）

○佐世保地区（11/17）

公正取引委員会と合同で、佐世保地区にある荷主企業を訪問して荷主パトロールを実施した。

◇合同荷主パトロール（長崎労働局）

○長崎地区（11/19）

長崎労働基準監督署と合同で、長崎地区にある荷主企業を訪問して荷主パトロールを実施した。

複数の官公庁で連携し、合同で訪問活動を行うことで、それぞれの専門分野での周知・啓発に貢献した。





令和7年度　取組計画

○2024年問題に対する取組や運賃収受状況のフォローアップ

①2024年度（令和6年度）から1年が経過し、運送事業者の取組状況の調査・運賃収受状況のフォローアップをするため、アンケート調査を実施する

○運送事業者、荷主への周知活動

②荷主、運送事業者に対して、改善基準告示への対応策や物流改正法の内容について、セミナーの開催やトラック・物流Gメンの活動を通じて周知を図る

○「ホワイト物流」推進運動の継続

③荷主企業と物流事業者が相互に協力し、物流を改善させる気運を醸成するため、ホワイト物流推進運動の取組について周知し、賛同企業の更なる拡大を図る

長崎県地方協議会の取組について

１．これまでの長崎県地方協議会の取組について

２．令和7年度の長崎県地方協議会の取組について

３．令和8年度の長崎県地方協議会の取組計画について

令和８年度　取組計画

○運送事業者、荷主への周知活動

①引き続き、荷主・運送事業者に対して、改善基準告示への対応策や物流改正法の内容について、説明会の開催やトラック・物流Gメンの活動等を通じて周知を図る

○検討中

②令和6年度は長崎県トラック協会会員の事業者、令和7年度は食料品部会に絞ってアンケートを実施したが、今後の協議会をより良い議論の場とするため、アンケートを含めてどういった取組ができるのか検討していく。