

青森県のトラック輸送 現状とお願い

令和8年3月18日（水） 公益社団法人青森県トラック協会

目次	1. 物流の2024年問題等に関するアンケート調査結果から	1
	2. りんご輸送を行っているトラック運送事業者へのヒアリング	13
	3. トラック運転者の改善基準告示について	15
	4. 運行事例	
	(1) 青果物の長距離輸送 ～ 従前の運行事例 A	17
	(2) 青果物の長距離輸送 ～ 運行事例 A の改善案	18
	5. トラック運送業界から「荷主の皆様へのお願い」	19
	6. 令和8年4月から「改正トラック法」が施行されます	20

1. 物流の2024年問題等に関するアンケート調査結果から

(1) 目的

令和6年4月からの、「自動車運転者の労働時間等の改善基準告示」の改正による影響及び、トラック運転者の労働時間改善、運賃・料金等に関する荷主との交渉状況等について把握するため。

(2) 回収期間

令和7年6月13日（金）～令和7年8月29日（金）

(3) 調査対象

県内の一般・特定貨物自動車運送事業者（県外本社の手続き事業者除く）702者

(4) 回答者数（回収率）

回答者数 645事業者（回収率92.0 %）

（参考・前回調査）

(2) 回収期間

令和6年11月22日（金）～

令和6年12月18日（水）

(3) 調査対象

公益社団法人青森県トラック協会 会員事業者 会員（利用運送事業者除く）658者

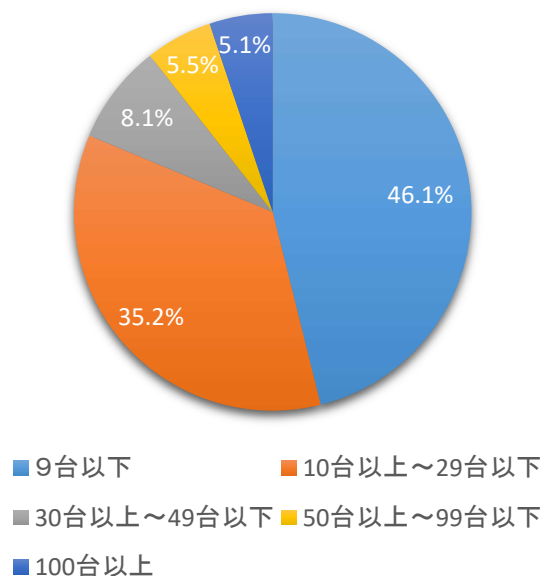
(4) 回答者数（回収率）

回答者数 244事業者（回収率 37.1%）

問1. 貴社が保有する事業用車両の台数についてお答えください。（緑ナンバー全ての台数。トレーラはヘッドの台数のみを計上してください。）

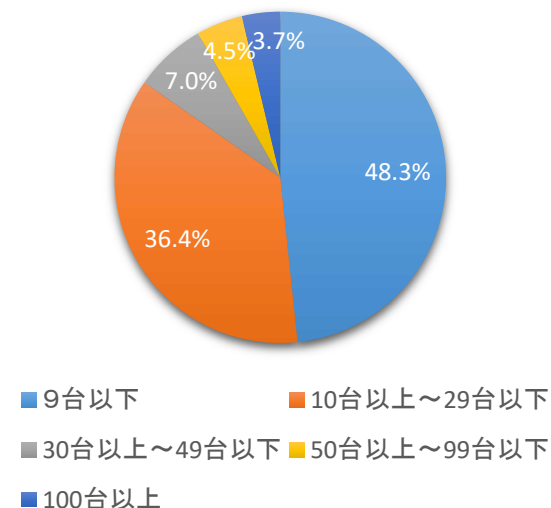
令和7年8月	回答数	構成比
9台以下	296	46.1%
10台以上～29台以下	226	35.2%
30台以上～49台以下	52	8.1%
50台以上～99台以下	35	5.5%
100台以上	33	5.1%
計	642	100.0%

89.4%



令和6年12月	回答数	構成比
9台以下	117	48.3%
10台以上～29台以下	88	36.4%
30台以上～49台以下	17	7.0%
50台以上～99台以下	11	4.5%
100台以上	9	3.7%
計	242	100.0%

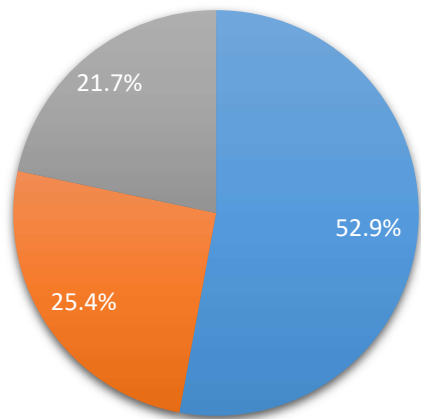
91.7%



事業者の約9割が保有49台以下の中小零細企業であり、令和6年12月調査時とほぼ同じ割合となっている。

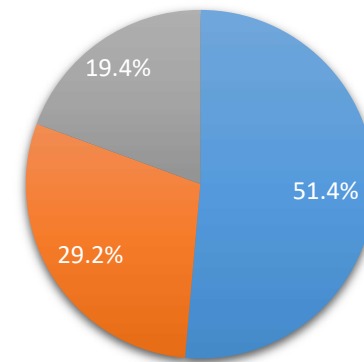
問2. 主な輸送距離について、最も当てはまるものを選択してください。

令和7年8月	回答数	割合
短距離（片道200km以下）	337	52.9%
中距離（片道200km超500km以下）	162	25.4%
長距離（片道500km超）	138	21.7%
計	637	100.0%



- 短距離（片道200km以下）
- 中距離（片道200km超500km以下）
- 長距離（片道500km超）

令和6年12月	回答数	割合
短距離（片道200km以下）	183	51.4%
中距離（片道200km超500km以下）	104	29.2%
長距離（片道500km超）	69	19.4%
計	356	100.0%



- 短距離（片道200km以下）
- 中距離（片道200km超500km以下）
- 長距離（片道500km超）

全体の約2割が片道500km超の長距離輸送を行っており、令和6年12月調査時とほぼ同じ割合となっている。。

問3. 主な輸送品目について、取扱量が多いもの1つを選択してください。

令和7年8月	回答数	構成比
農畜水産品	136	21.1%
食料工業品	60	9.3%
日用品・雑貨	30	4.7%
積合せ貨物・郵便・宅配・引越	24	3.7%
その他消費関連貨物	34	5.3%
原木・材木等の林産品	35	5.4%
砂利・砂・石材	134	20.8%
セメント・コンクリート製品	16	2.5%
廃棄物	18	2.8%
その他建設関連貨物	44	6.8%
鉄鋼・金属製品	30	4.7%
石油製品	21	3.3%
機械・その他工業製品	31	4.8%
その他生産関連貨物	31	4.8%
計	644	100.0%

消費関連
44.8%

建設関連
34.0%

生産関連
21.1%

令和6年12月	回答数	構成比
農畜水産品	45	19.4%
食料工業品	19	8.2%
日用品・雑貨	14	6.0%
積合せ貨物・郵便・宅配・引越	8	3.4%
その他消費関連貨物	18	7.8%
原木・材木等の林産品	4	1.7%
砂利・砂・石材	29	12.5%
セメント・コンクリート製品	13	5.6%
廃棄物	7	3.0%
その他建設関連貨物	26	11.2%
鉄鋼・金属製品	7	3.0%
石油製品	15	6.5%
機械・その他工業製品	16	6.9%
その他生産関連貨物	11	4.7%
計	232	100.0%

消費関連
44.1%

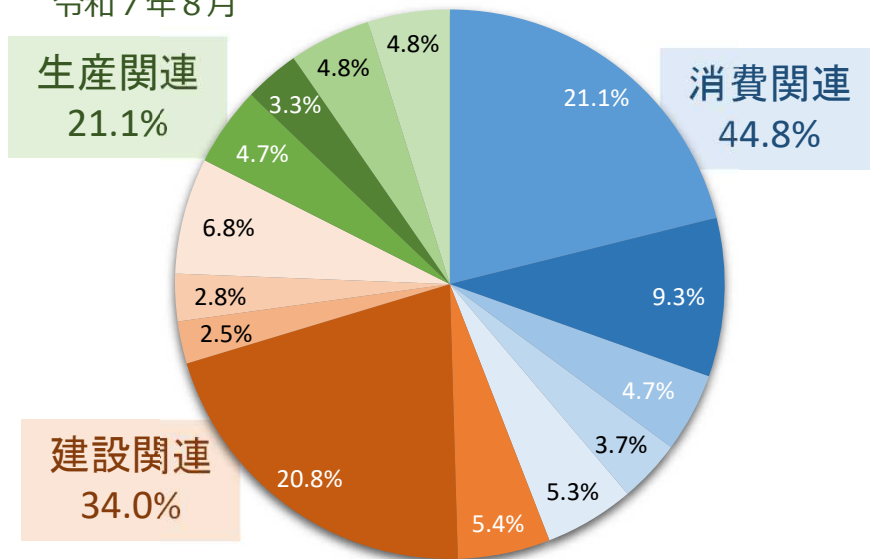
建設関連
38.3%

生産関連
17.6%

全体の約2割が農畜水産品を輸送している事業者となっており、令和6年12月調査時とほぼ同じ割合となっている。。

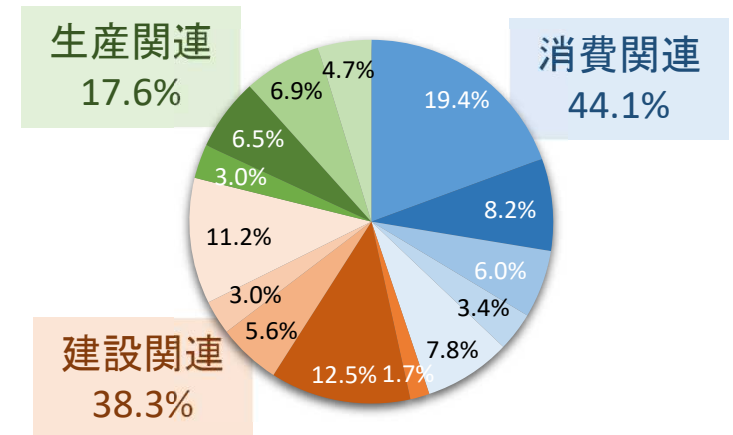
問3. 主な輸送品目について、取扱量が多いもの1つを選択してください。

令和7年8月



- 農畜水産品
- 日用品・雑貨
- その他消費関連貨物
- 砂利・砂・石材
- 廃棄物
- 鉄鋼・金属製品
- 機械・その他工業製品
- 食料工業品
- 積合せ貨物・郵便・宅配・引越
- 原木・材木等の林産品
- セメント・コンクリート製品
- その他建設関連貨物
- 石油製品
- その他生産関連貨物

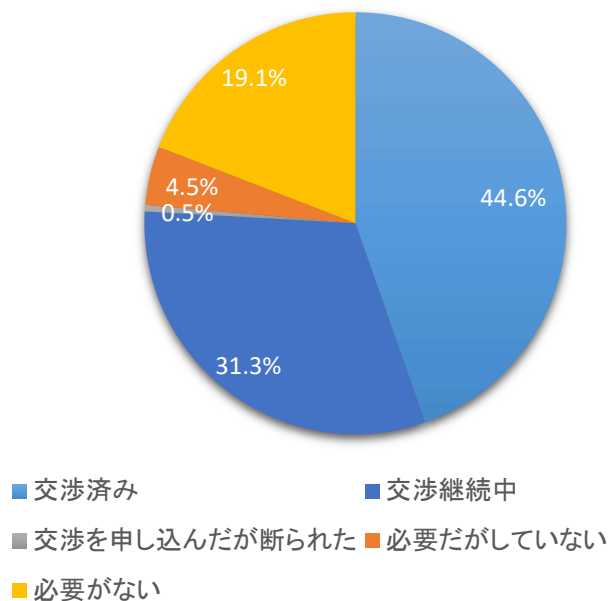
令和6年12月



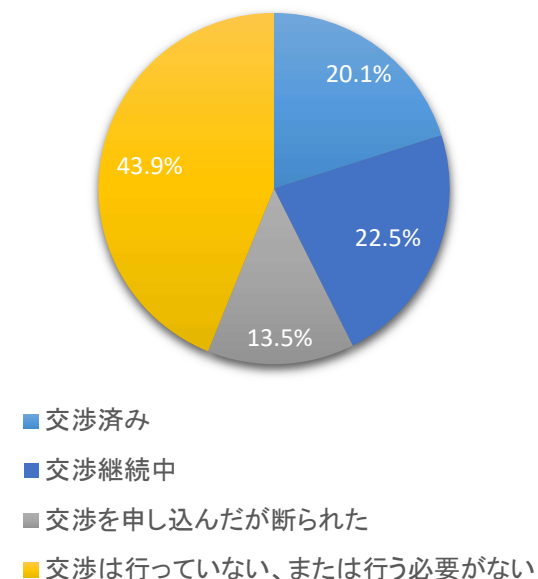
- 農畜水産品
- 日用品・雑貨
- その他消費関連貨物
- 砂利・砂・石材
- 廃棄物
- 鉄鋼・金属製品
- 機械・その他工業製品
- 食料工業品
- 積合せ貨物・郵便・宅配・引越
- 原木・材木等の林産品
- セメント・コンクリート製品
- その他建設関連貨物
- 石油製品
- その他生産関連貨物

問 4. 令和 6 年度以降の荷主（元請事業者を含む）との労働条件・労働時間の交渉状況について、最も当てはまるものを選択してください。

令和 7 年 8 月	回答数	構成比	75.9%
交渉済み	287	44.6%	
交渉継続中	201	31.3%	75.9%
交渉を申し込んだが断られた	3	0.5%	
必要だがしていない	29	4.5%	19.1%
必要がない	123	19.1%	
計	643	100.0%	



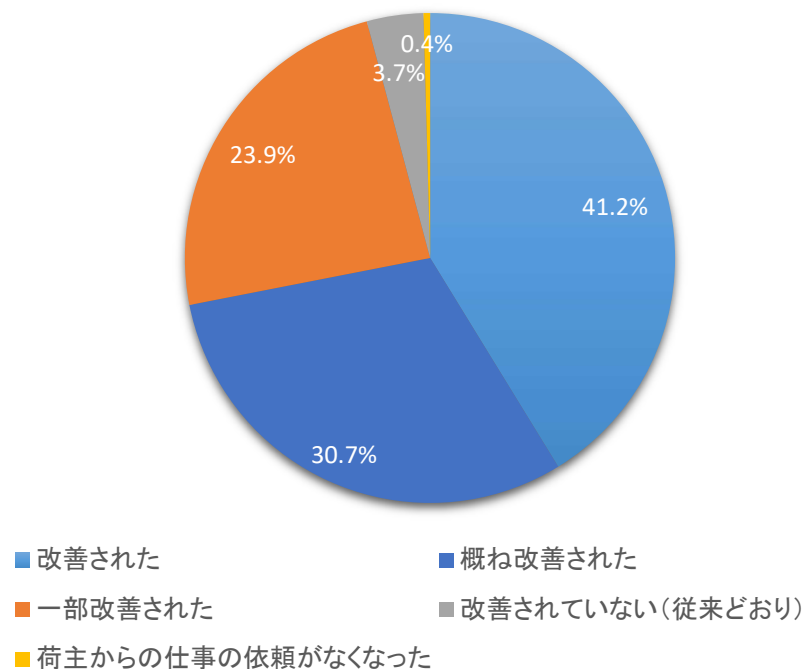
令和 6 年 12 月	回答数	構成比	42.6%
交渉済み	49	20.1%	
交渉継続中	55	22.5%	42.6%
交渉を申し込んだが断られた	33	13.5%	
交渉は行っていない、または行う必要がない	107	43.9%	43.9%
計	244	100.0%	



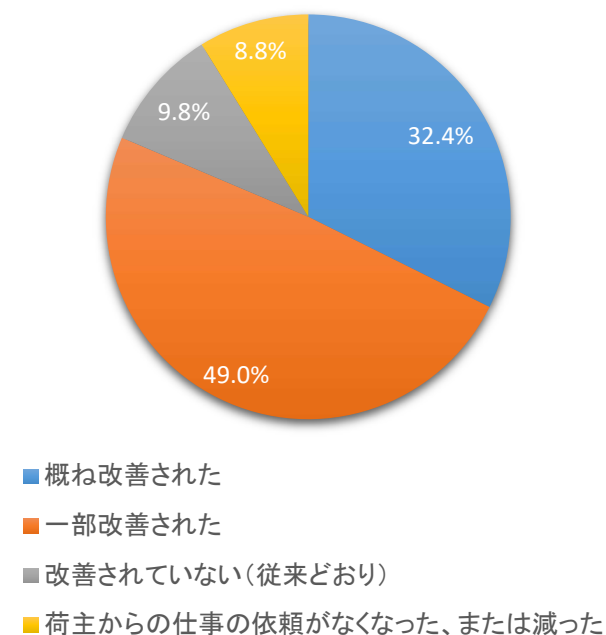
前回調査より「交渉済み」「交渉継続中」が大幅に増加しており、交渉を申し込んだが断られるケースは無くなっている。

問5. 問4で「交渉済み」又は「交渉継続中」と回答した方は、交渉結果について最も当てはまるものを選択してください。

令和7年8月	回答数	構成比	
改善された	188	41.2%	95.8%
概ね改善された	140	30.7%	
一部改善された	109	23.9%	
改善されていない（従来どおり）	17	3.7%	4.1%
荷主からの仕事の依頼がなくなった	2	0.4%	
計	456	100.0%	



令和6年12月	回答数	構成比	
概ね改善された	33	32.4%	81.4%
一部改善された	50	49.0%	
改善されていない（従来どおり）	10	9.8%	18.6%
荷主からの仕事の依頼がなくなった、または減った	9	8.8%	
計	102	100.0%	

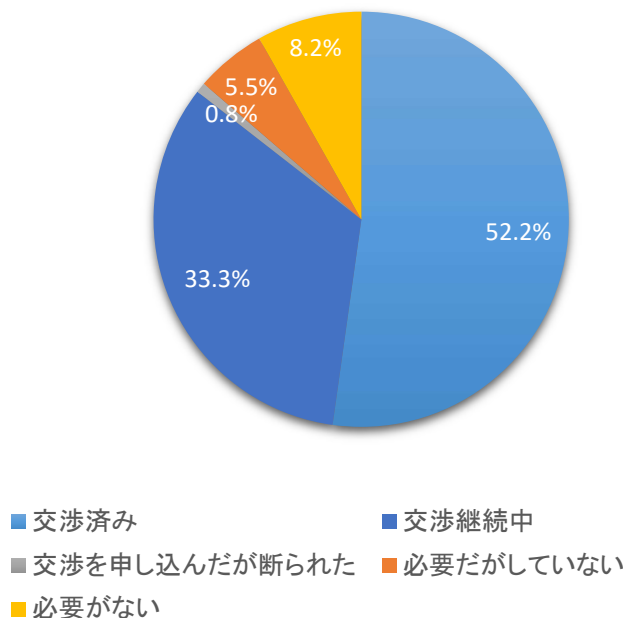


約7割が「改善された」「概ね改善された」と回答しており、令和6年12月調査時の「概ね改善された」から大幅に増加している。「改善されていない」は4.1%と減少した。

問 6. 令和 6 年度以降の荷主（元請事業者を含む）との運賃及び料金（付帯作業、高速料金等）の交渉状況について、最も当てはまるものを選択してください。

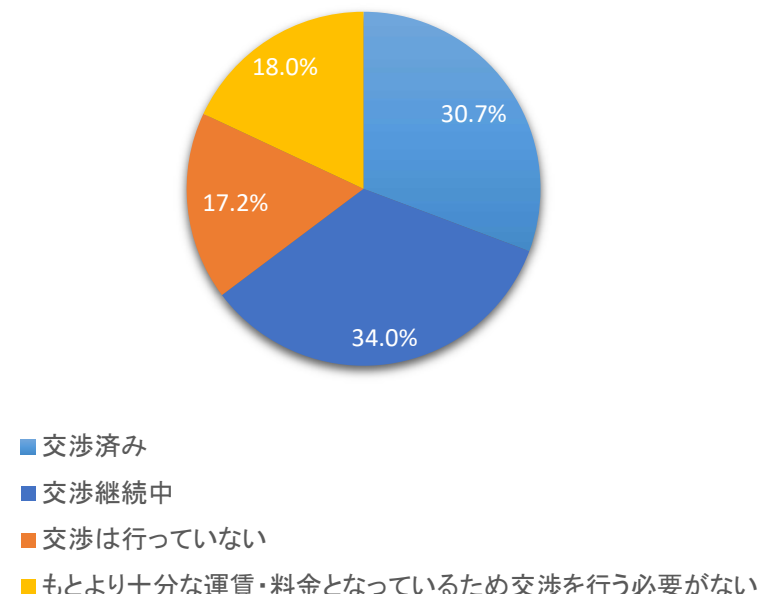
令和 7 年 8 月	回答数	構成比
交渉済み	332	52.2%
交渉継続中	212	33.3%
交渉を申し込んだが断られた	5	0.8%
必要だがしていない	35	5.5%
必要がない	52	8.2%
計	636	100.0%

85.5%



令和 6 年 12 月	回答数	構成比
交渉済み	75	30.7%
交渉継続中	83	34.0%
交渉は行っていない	42	17.2%
もとより十分な運賃・料金となっているため交渉を行う必要がない	44	18.0%
計	244	100.0%

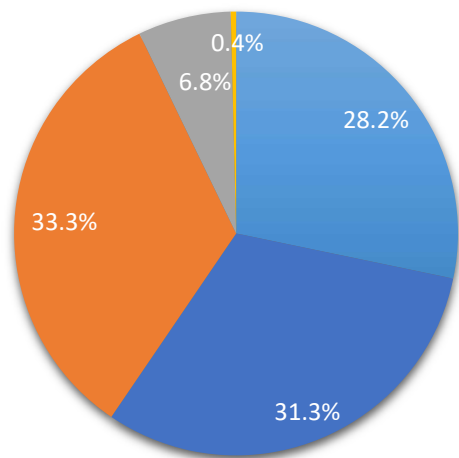
64.7%



令和 6 年 12 月調査時より交渉済みが増加しており、半数を超えた。また、交渉継続中と合わせると8割超の事業者が交渉を行っている。

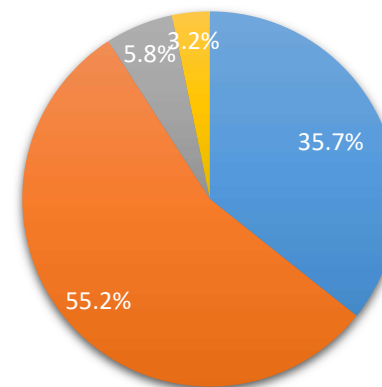
問7. 問6で「交渉済み」又は「交渉継続中」と回答した方は、交渉結果について最も当てはまるものを選択してください。

令和7年8月	回答数	構成比	
改善された	150	28.2%	92.8%
概ね改善された	166	31.3%	
一部改善された	177	33.3%	
改善されていない（従来どおり）	36	6.8%	7.2%
仕事の依頼がなくなった、または減った	2	0.4%	
計	531	100.0%	



- 改善された
- 概ね改善された
- 一部改善された
- 改善されていない（従来どおり）
- 仕事の依頼がなくなった、または減った

令和6年12月	回答数	構成比	
概ね改善された	55	35.7%	90.9%
一部改善された	85	55.2%	
改善されていない（従来どおり）	9	5.8%	9.0%
仕事の依頼がなくなった、または減った	5	3.2%	
計	154	100.0%	

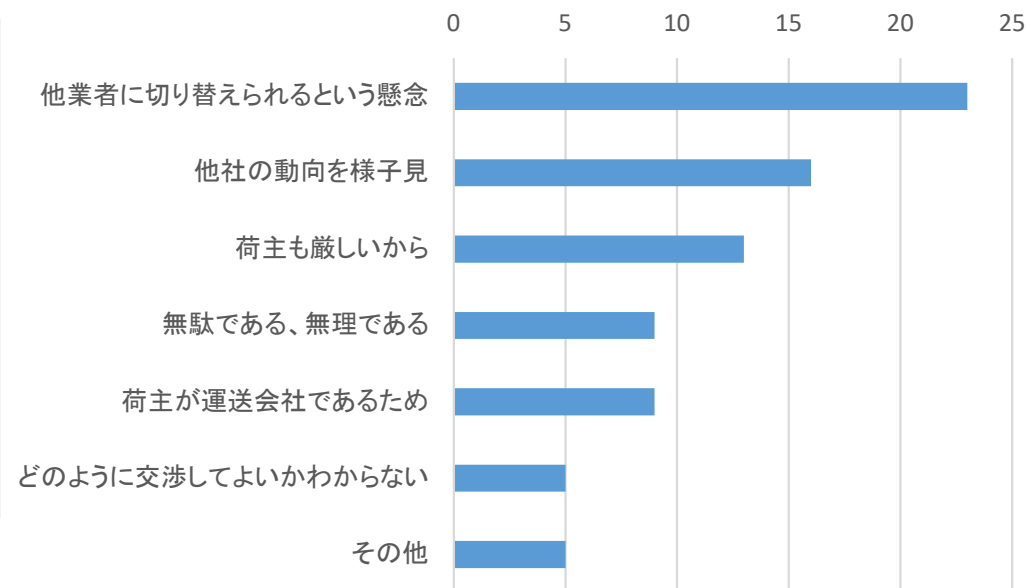


- 概ね改善された
- 一部改善された
- 改善されていない（従来どおり）
- 仕事の依頼がなくなった、または減った

「改善された」「概ね改善された」をあわせると約6割、「一部改善された」もあわせると9割を超え、全体的に改善の傾向がみられる。
「改善されていない」「仕事がなくなった、または減った」は7.2%と減少した。

問8. 問4及び問6で「交渉が必要だがしていない」と回答した方は、その理由についてお答えください。（複数回答可）

令和7年8月	回答数	構成比
他業者に切り替えられるという懸念	23	28.8%
他社の動向を様子見	16	20.0%
荷主も厳しいから	13	16.3%
無駄である、無理である	9	11.3%
荷主が運送会社であるため	9	11.3%
どのように交渉してよいかわからない	5	6.3%
その他	5	6.3%
回答数	80	100.0%



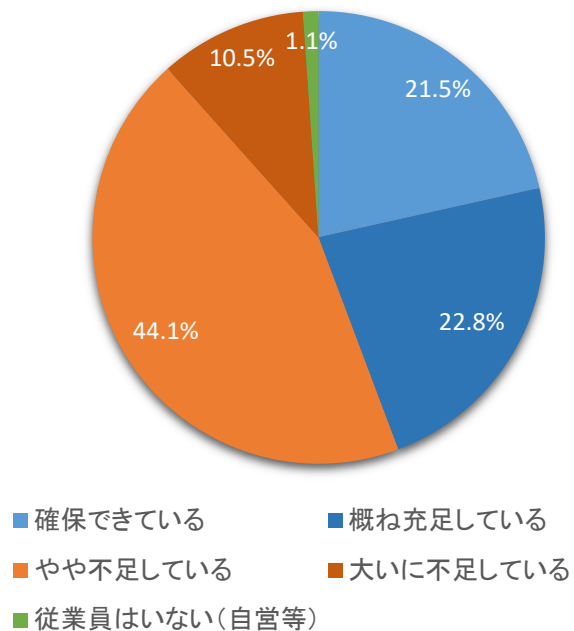
「他業者に切り替えられるという懸念」「他社の動向を様子見」から交渉に踏み込めないケースが多く、**自社事業への自己評価の低さが交渉に二の足を踏ませる要因**となっていることがうかがえる。

問9. 貴社のドライバーの充足状況について、最も当てはまるものを選択してください。

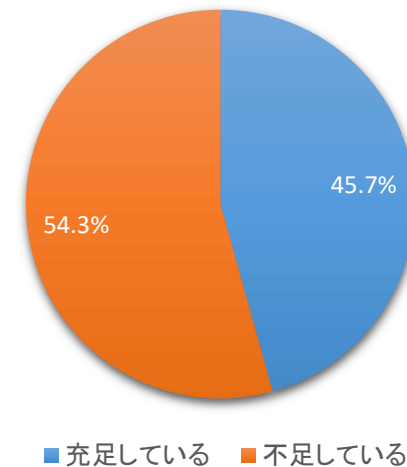
令和7年8月	回答数	構成比
確保できている	137	21.5%
概ね充足している	145	22.8%
やや不足している	281	44.1%
大いに不足している	67	10.5%
従業員はいない（自営等）	7	1.1%
計	637	100.0%

充足
44.3%

不足
54.6%



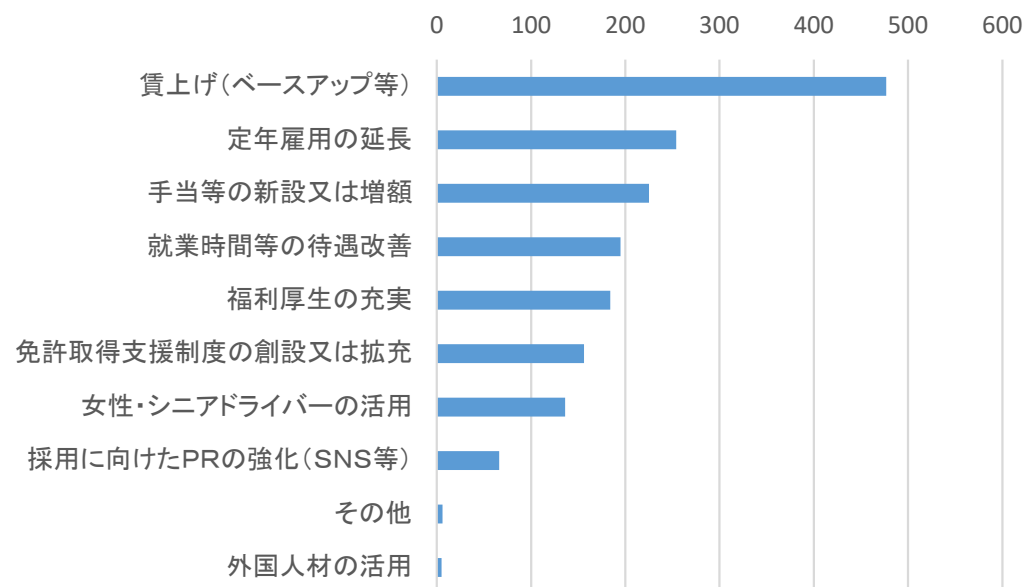
令和6年12月	回答数	構成比
充足している	111	45.7%
不足している	132	54.3%
計	243	100.0%



「やや不足している」「大いに不足している」の合計が5割強となり、令和6年12月の調査から改善できていない。

問10. ドライバーの確保に向けて貴社で取り組んでいることがあればお答えください。（複数選択可）

令和7年8月	回答数	構成比
賃上げ（ベースアップ等）	477	28.0%
定年雇用の延長	254	14.9%
手当等の新設又は増額	225	13.2%
就業時間等の待遇改善	195	11.4%
福利厚生の充実	184	10.8%
免許取得支援制度の創設又は拡充	156	9.2%
女性・シニアドライバーの活用	136	8.0%
採用に向けたPRの強化（SNS等）	66	3.9%
その他	6	0.4%
外国人材の活用	5	0.3%
回答数	1704	100.0%



「賃上げ（ベースアップ等）」や「手当の新設又は増設」により待遇改善を行っているほか、「定年雇用の延長」「免許取得支援制度の創設又は拡充」により、人材の裾野を広げてドライバーの確保を図っている。

2. りんご輸送を行っているトラック運送事業者へのヒアリング

「物流の2024年問題」を受け、令和8年2月に、りんごの長距離輸送を行っている会員事業者数社に、現在の状況や荷主との交渉状況等についてヒアリングを行った。

① 津軽地区 事業者A

- 改善基準告示遵守のため、積込箇所の削減を荷主に提案しているが、変化がない。ドライバーが荷物集めに走っているがその分の運賃は出ない。全農物流などの**大手事業者の力を借りて積込箇所の集約をしてもらえればよいと思う。**
- パレット化は進んでいない。大半がバラ積み。**パレット規格を統一する等の対策が必要。**また、個建て運賃ではなく、**車個建て運賃とすることも検討すべき。**
- 市場ではトラックの**予約システムを導入しているが、機能していない。**予約しても2時間待ち、といったケースもある。
- J R コンテナで市場まで運ぶケースが増えてきているが、着荷主側では「コンテナ到着時にパレット積替えの手間が増える」や「箱が擦れて品名が消える」などの弊害がある。

② 津軽地区 事業者B

- パレット化については「多少増えたかな」といった感じ。全体の2割程度。**パレット化が進まない理由は荷主側の人出不足がある。**他県に比べると青森県はまだ手荷役が多い。
- パレット化が進まない理由としては、**手荷役で少しでも多く運びたいというトラック事業者がいる**ことも挙げられる。
- 市場ではパレット積みの方がよいと言っている。**パレットだと荷卸しが10分で終わるが、手荷役だと2時間もかかってしまい、他のトラックの邪魔になっている。**
- 着荷主側が「パレットでなければ荷受けしない」としてしまえばよい。
- 市場側にも協力してもらい、**発注をパレット単位にしてもらえればパレット化はより進んでいく**と思う。
- 運賃については、荷扱い量の多い荷主が下げれば周辺の荷主もそれにつられて下がってしまう状況。

③ 津軽地区 事業者C

- 市場では**予約システムを導入しており、荷待ちはだいぶ減ってきている。**
- 発荷主では「トラックが着けば積める」ようにしてもらっているので荷待ち時間はないが、**手荷役なので積込みに時間がかかっている。**そのため、荷役作業員も出している。
- **積込箇所は多くても2か所**で、以前よりは少なくなってきている。
- 2024年問題は、**荷主と運賃等を交渉する良いきっかけ**になったと思っている。

3. トラック運転者の改善基準告示について

改善基準告示の遵守の必要性

- 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)は、トラック等の自動車運転者の労働条件の改善を図るために、拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めたものです。
- 道路貨物運送業は、**脳・心臓疾患による労災支給件数が最も多く**、このままでは、労働力の確保のみならずトラック産業の継続性にも影響を与えることになります。
- 改善基準告示は、**脳・心臓疾患はもとより、ドライバー確保に必要な労働条件改善に向けた目標としても、確実に遵守することが必要**です。

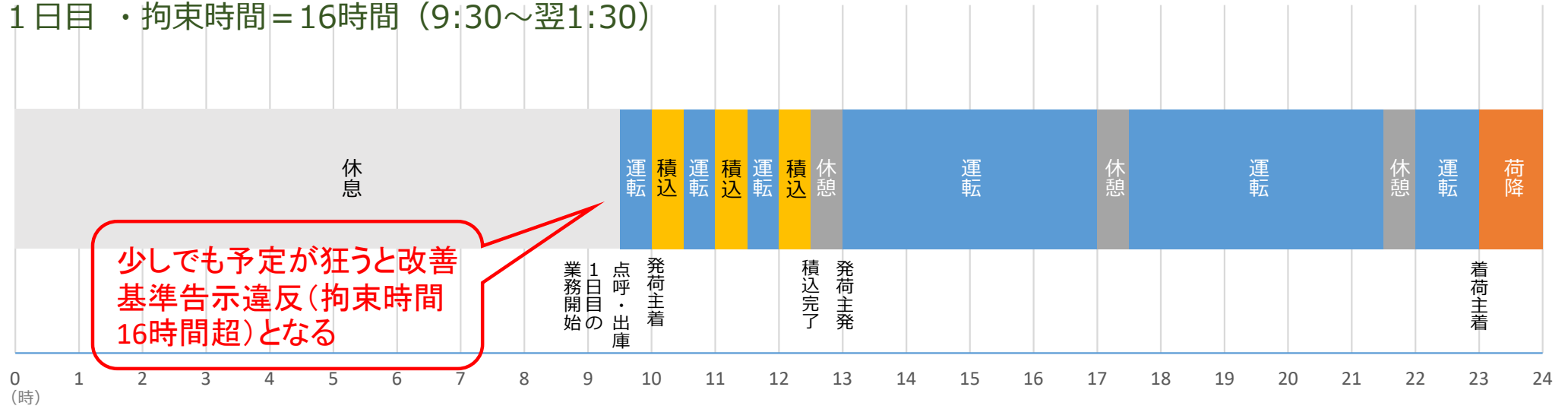
トラック運転者の改善基準告示の内容（一覧表）

1年、1か月の拘束時間	1年 3,300 時間以内 1か月 284 時間以内	【例外】労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1年 3,400 時間以内 1か月 310 時間以内（年6か月まで） ① 284 時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が 100 時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13 時間以内（上限 15 時間、14 時間超は週2回までが目安） 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※1）、16 時間まで延長可（週2回まで） ※ 1 1 週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行の走行距離が 450km 以上の貨物運送）で、一の運行における休息期間が住所地域以外の場所におけるものである場合	
1日の休息期間	継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、9 時間を下回らない 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合（※1）、継続8時間以上（週2回まで） 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続 12 時間以上の休息期間を与える	
運転時間	2日平均1日 9時間以内 2週平均1週 44 時間以内	
連続運転時間	4 時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える（1回おおむね連続 10 分以上、合計 30 分以上） 10 分未満の運転の中断は、3 回以上連続しない 【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、4 時間 30 分まで延長可	
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間から除くことができる（※2、3） 勤務終了後、通常どおりの休息期間（継続 11 時間以上を基本、9 時間を下回らない）を与える ※ 2 予期し得ない事象とは、次の事象をいう ・運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※ 3 運転日報上の記録に加え、客観的な記録（公的機関のHP 情報等）が必要。	
予期し得ない事象	分割休息（継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合） ● 分割休息は1回3時間以上 ● 休息期間の合計は、2分割：10 時間以上、3分割：12 時間以上 ● 3分割が連続しないよう努める ● 一定期間（1か月程度）における全勤務回数の2分の1が限度	2人乗務（自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合） ・身体を仰がして休息できる設備がある場合、拘束時間を 20 時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備（車両内ベッド）が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ● 拘束時間を 24 時間まで延長可（ただし、運行終了後、継続 11 時間以上の休息期間を与えることが必要） ● さらに、8 時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を 28 時間まで延長可 ※ 4 車両内ベッドが、長さ 198cm 以上、かつ、幅 80cm 以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること
特例	隔日勤務（業務の必要上やむを得ない場合） 2 暦日の拘束時間は 21 時間、休息期間は 20 時間 【例外】仮眠施設で夜間 4 時間以上の仮眠を与える場合、2 暦日の拘束時間を 24 時間まで延長可（2 週間に 3 回まで） 2 週間の拘束時間は 126 時間（21 時間×6 勤務）を超えることができない	
フェリー	● フェリー乗船時間は、原則として休息期間（減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない） ● フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない
休日労働		

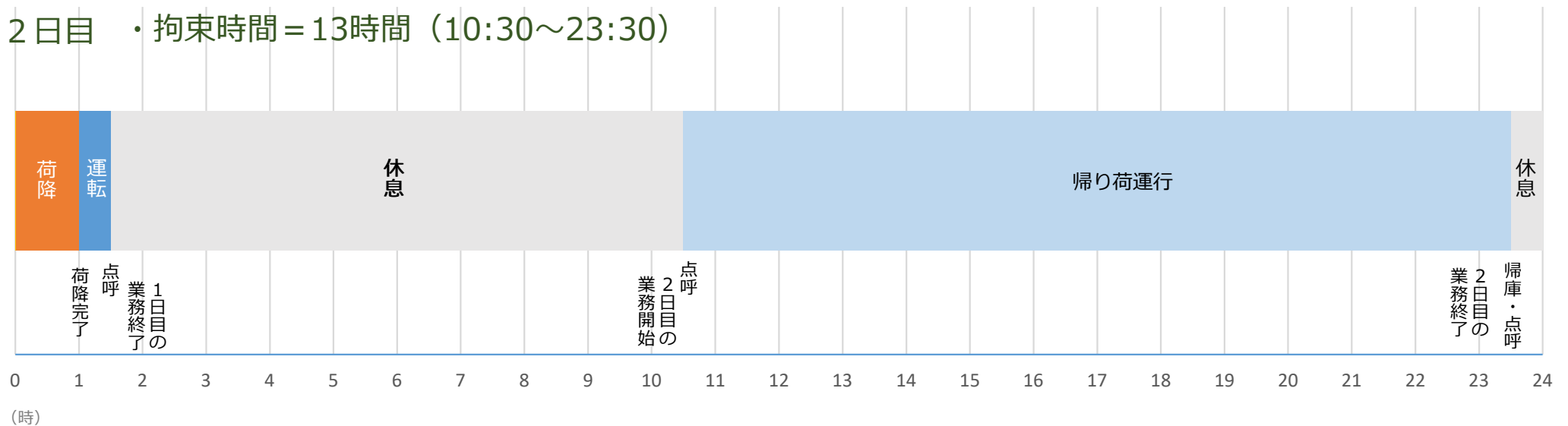
（注1）改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）をいう。
（注2）本表は、令和4年厚生労働省告示第 367 号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達（令和4年基発 1223 第3号）の内容及び改訂版を合わせて作成したものである。令和6年4月1日から適用される。

4. (1) 従前の運行事例 A 「青果物の長距離輸送」(3カ所手積み、1カ所手降り) 弘前～東京(約700km) 高速道路を平均80km/hで走行

1 日目 ・ 拘束時間 = 16時間 (9:30～翌1:30)

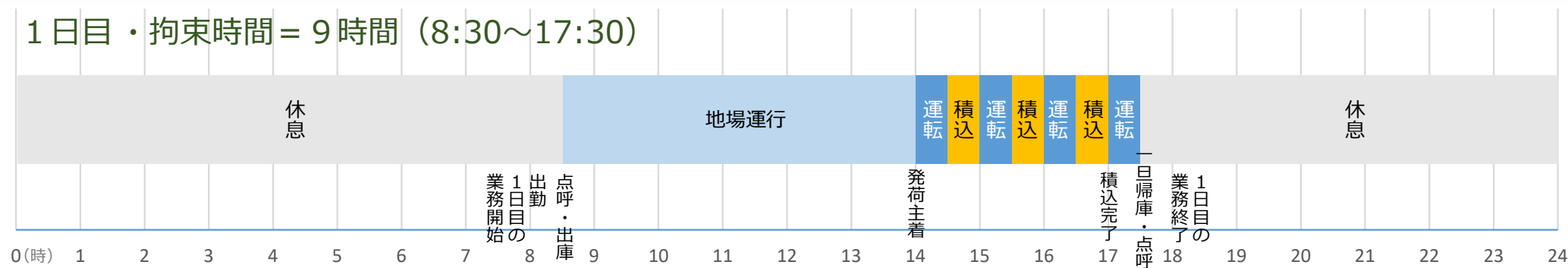


2 日目 ・ 拘束時間 = 13時間 (10:30～23:30)

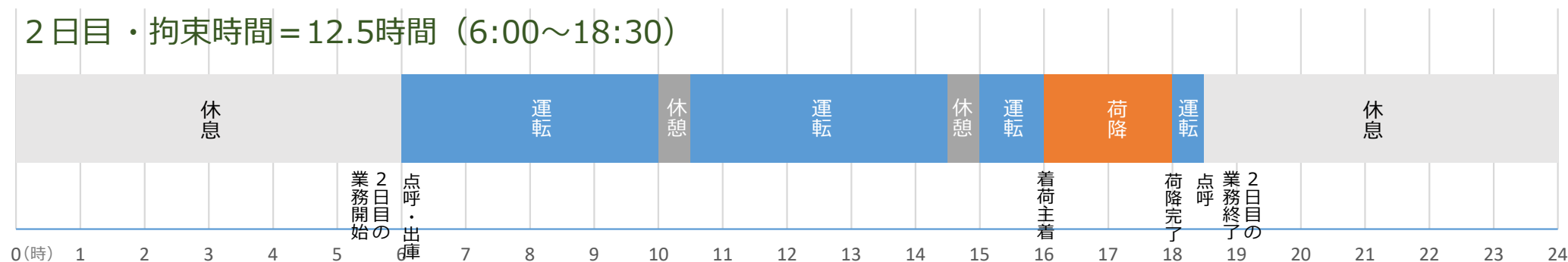


4. (2) 運行事例 A の改善案（リードタイムの延長） 前日夕方に積込み～翌朝出発の中 1 日運行

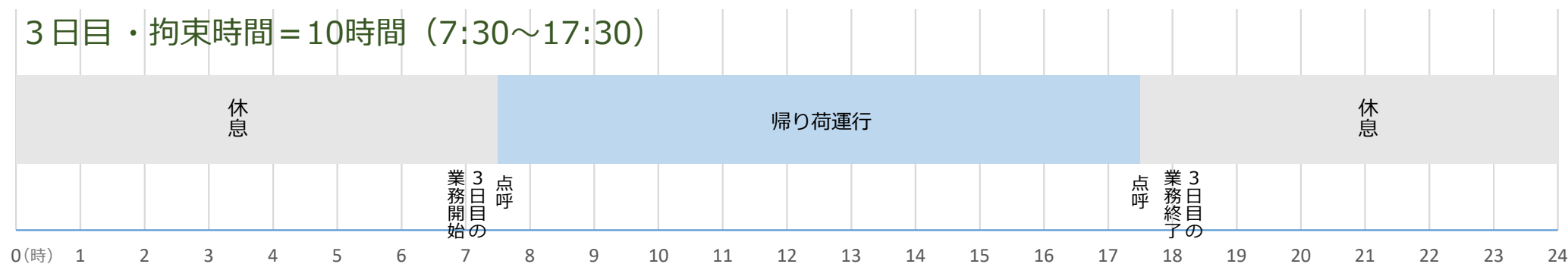
1 日目・拘束時間 = 9 時間（8:30～17:30）



2 日目・拘束時間 = 12.5 時間（6:00～18:30）



3 日目・拘束時間 = 10 時間（7:30～17:30）



5. トラック運送業界から「荷主の皆さまへのお願い」

荷主とトラック事業者が
連携して取り組んでいただきたいこと

01

荷待ち時間、
待機時間の削減



- 予約システムの導入
- 出荷・受入れ体制の見直し

02

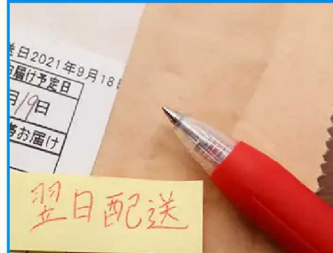
作業削減など
労働環境の改善



- パレット化による
手荷役作業の削減
- 情報の共有化、DXによる
業務効率化等

03

リードタイムの延長



- 長距離輸送は中1日を空け、
満載での効率的な輸送

トラック事業者から
荷主にお願ひすること

01

原価に基づく
適正な運賃の収受



- ドライバーの労働環
境改善や働き方改革
に取り組むための適
正な運賃を収受

02

運送以外に発生す
る料金の収受



- 燃料サーチャージや
附帯作業料金、高速
道路利用料など

荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要です。

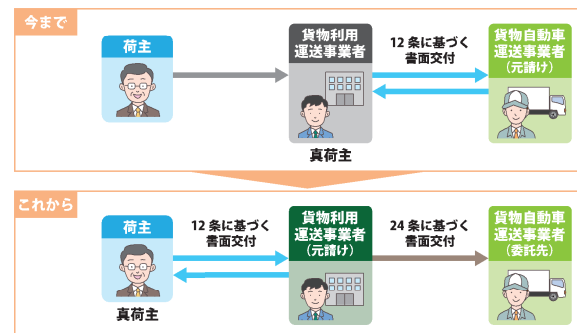
6. 令和8年4月1日から「改正トラック法（貨物自動車運送事業法）」が施行されます。

トラックドライバーの適切な賃金水準の確保と経済的社会的地位の向上等を目的として、令和7年6月11日に貨物自動車運送事業法が改正され、主に右の3点の内容が令和8年4月1日から施行されます。

改正のポイント

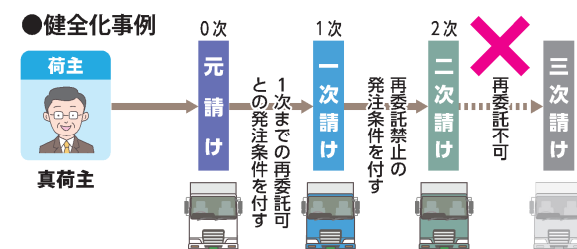
1 書面交付義務・実運送体制管理簿の作成義務の対象者が「利用運送」にも拡大

元請としてトラックを利用する貨物利用運送事業者にも、書面交付義務や実運送体制管理簿の作成義務が課されます。



2 委託回数を2回までに制限

実運送事業者の適正運賃収受のために、再委託の回数が2回までに制限（努力義務）されます。



3 白トラ利用の罰則強化

いわゆる白トラに貨物の運送を委託した荷主等は新たに処罰の対象になります。

