資料3

第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第4回トラック運送業の生産性向上協議会の概要について（報告）

平成２９年３月１４日

関東運輸局自動車交通部貨物課

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

第５回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第４回トラック運送業の生産性向上協議会

（平成 29 年 2 月 1 日（水）14 時 00 分～16 時 00 分
於）　中央合同庁舎 3 号館　 10 階共用会議室）

【 議　事　次　第】

Ⅰ．開会

Ⅱ．議題

１．地方協議会におけるパイロット事業の進捗について

２．運賃・料金について

３．貨物自動車運送事業における生産性向上について

４．下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議関係の取組みについて

５．その他

Ⅲ．閉会

【 配　布　資　料 】

議事次第、委員名簿、配席図
資料１　地方協議会におけるパイロット事業の進捗等について　【厚生労働省・国土交通省】
資料２　トラック運送業の適正運賃・料金検討会　【国土交通省】
資料３　【野村総合研究所】
資料４　下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議関係の取組みについて【国土交通省】
参考資料１　トラック運送業の生産性向上促進事業　【国土交通省】
参考資料２　農産品物流対策関係省庁連絡会議の設置について　【農林水産省】
参考資料３　過労死等防止対策　【厚生労働省】
参考資料４　荷主向け業界専門紙への広告掲載について　【全日本トラック協会】
参考資料５　「人手不足等への対応に関する調査」集計結果（一部抜粋）　【日本商工会議所】
添付資料　各都道府県のパイロット事業概要　【厚生労働省・国土交通省】
添付資料　価格交渉ハンドブック・リーフレット　【国土交通省】

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会委員名簿

トラック運送業の生産性向上協議会委員名簿

（順不同・敬称略）

野尻　俊明	流通経済大学学長（座長）
齊藤　　実	神奈川大学経済学部教授
松島　　茂	東京理科大学大学院イノベーション研究科教授
上田　正尚	（一社）日本経済団体連合会　産業政策本部長
輪島　　忍	（一社）日本経済団体連合会　労働法制本部長
栗原　　博	日本商工会議所　地域振興部長
小林　治彦	日本商工会議所　産業政策第二部長
小林　　信	全国中小企業団体中央会　事務局次長
橋爪　茂久	（公社）日本ロジスティクスシステム協会　専務理事
黒川　　毅	日本機械輸出組合　国際貿易円滑化委員会委員長
一柳　尚成	トヨタ自動車（株）物流管理部長
鈴木　賢司	三菱商事（株）ロジスティクス総括部長
坂本　克己	（公社）全日本トラック協会　副会長（総務委員長）
千原　武美	（公社）全日本トラック協会　副会長（物流政策委員会担当副委員長）
馬渡　雅敏	（公社）全日本トラック協会　副会長（基本問題検討小委員会委員長）
山本　慎二	日本通運（株）業務部長
平川　則男	日本労働組合総連合会　総合政策局長
村上　陽子	日本労働組合総連合会　総合労働局長
難波　淳介	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
山口　浩一	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
新原　浩朗	内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
山越　敬一	厚生労働省労働基準局長
正田　　聡	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
安藤　保彦	中小企業庁事業環境部取引課長
宮浦　浩司	農林水産省食料産業局食品流通課長
藤井　直樹	国土交通省自動車局長
川上　泰司	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

※新原浩朗内閣府政策統括官（経済財政運営担当）はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

資料１

地方協議会におけるパイロット事業の進捗等について

目　　次

１．地方協議会におけるパイロット事業の進捗について

２．地方協議会の実施状況について

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について

「トラック運送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における平成２８年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○47都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	鮮魚
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	ー	木工製品
宮城	○	○	ー	計器
秋田	○	○	–	パルプ・紙
山形	○	○	○	農産物
福島	○	○	○	農産物
茨城	○	○	ー	コンクリート製品
栃木	○	○	ー	食料品
群馬	○	○	ー	農産物
埼玉	○	○	○	工業製品
千葉	○	○	ー	食料品
東京	○	○	○	紙
神奈川	○	○	○	水道管
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	ー	米菓
長野	○	○	ー	食料品
富山	○	○	○	紙・パルプ
石川	○	○	ー	建設資材
愛知	○	○	ー	建設資材
静岡	○	○	○	フィルム・シート
	○	○	–	鮮魚
岐阜	○	○	○	食料品
三重	○	○	ー	食料品

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	ー	繊維製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	鋼材
兵庫	○	○	ー	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	機械製品
和歌山	○	○	○	建設資材
広島	○	○	○	機械部品
鳥取	○	○	○	乳製品
島根	○	○	○	フードサービス機器
岡山	○	○	ー	飲料
山口	○	○	○	繊維製品
徳島	○	○	○	紙
香川	○	○	○	食料品
愛媛	○	○	○	農産物
高知	○	○	○	食料品
福岡	○	○	○	工業製品
佐賀	○	○	ー	食料品
長崎	○	○	○	食料品
熊本	○	○	ー	農産物
大分	○	○	ー	卵
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	ー	鶏肉
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨

予冷倉庫活用による拘束時間の削減　　福島県

実施集団

➢ 発荷主Ａ(生産者団体)、運送事業者ア(元請)・イ(実運送)、着荷主ａ・ｂ(青果卸売業)、荷種：農産品(トマト)

課　題

✓ 当日の出荷数量がわからないため、選果完了時間がわからず、結果適正な配車（大きさや台数）ができず非効率。
✓ 一台の車で複数の集荷場で積み込むものの、各集荷場の情報共有が無くそれぞれで積込みの時間がかかり出発時間が遅れる。

予冷施設の活用

天候等による出荷量の変化に作業員の確保や選果ラインの増加等対応が困難であったことから、出発予定時間に間に合わなかった青果品（トマト）を予冷設備にて予冷し翌日出荷

＜ 改 善 結 果 ＞　発地(発荷主側)での待ち時間の削減

a社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間（推定）	14時間34分	11時間45分	*Δ2時間49分*

b社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間（推定）	12時間13分	10時間18分	*Δ1時間55分*

※ 運送事業者イ（実運送）の営業所出発時間から業務完了時間までを拘束時間（推定）として対比
※ 事前に荷量が把握でき、それに応じて出荷作業を計画的に実施できるため、出荷作業におけるドライバーの待ち時間を大幅に削減

拘束時間（推定） → **各々約２～３時間短縮**

※実現するための課題：予冷設備の設置・運用にかかる費用及び設備までの横持ち費用の負担

山梨県パイロット事業　【荷待ち時間短縮等による拘束時間の削減】

実施集団

- 発荷主(食品メーカー)　、運送事業者、着荷主(流通センター)、荷種：食料品

課　題

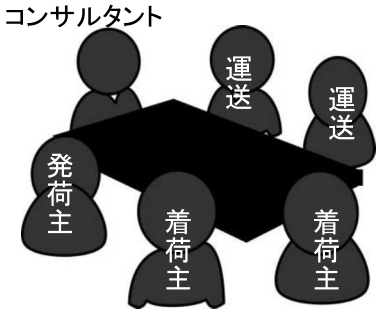
- ✓ 着荷主の流通センターでの受付開始時にトラックが集中し、順番待ちによる手待ち時間が長い。
- ✓ 発荷主側で行うパレット積みが着荷主側では収容困難なため、手下ろしする手間が生じている。

現状分析

コンサルタントと対象集団による第1回検討会を10月に実施。

また、流通センターへの現地確認を実施したうえで当該集団における運送取引の実態を把握。

＜参加集団＞
- 発荷主（食品メーカー）
- 運送事業者
- 着荷主（流通センター）



課題の洗い出し解決手段の検討

現状分析を踏まえ、コンサルタントによる課題の洗い出しをもとに、第2回検討会にて課題の解決方法を検討。

＜課題＞
- 手待ち時間関係
  - 流通センター到着後、受付開始時間前にトラックが集中し、搬出作業の順番待ちにより多大な手待ち時間が発生。
- 荷役作業関係
  - 発荷主側では積載効率を重視したパレット積みを行う一方、流通センター側ではサイズ的に収容不可能なため、手下ろしを強いられている状況。

実証実験

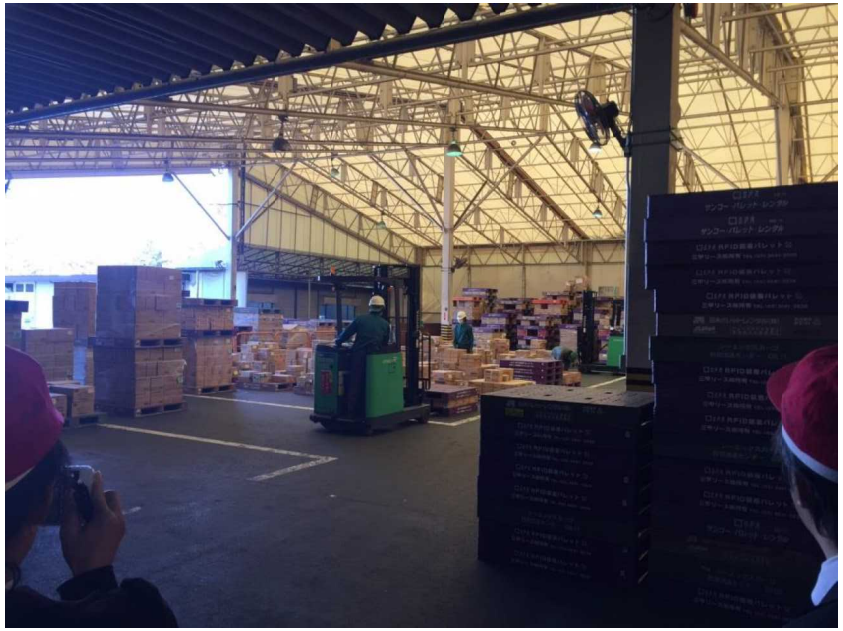
設定した課題に対する解決策を実証する。

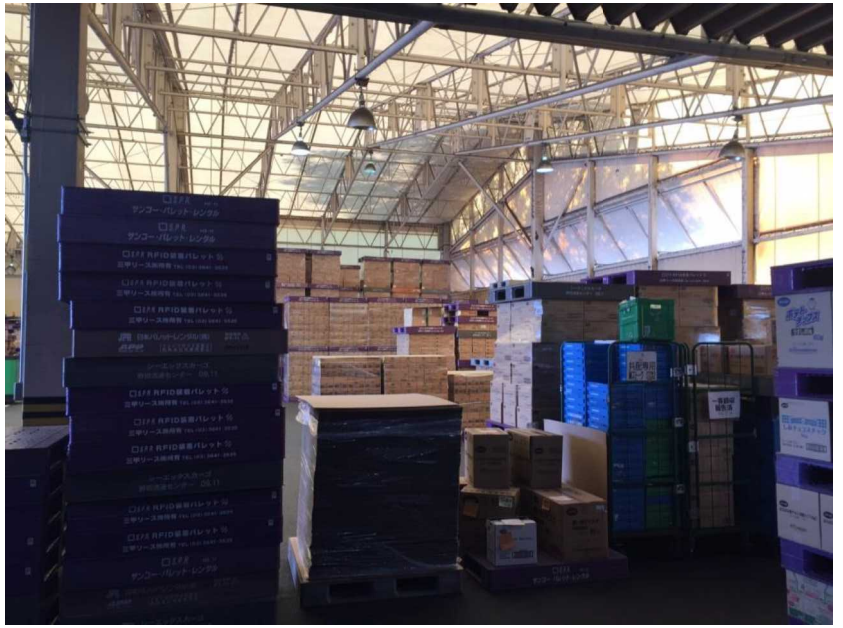
＜実験＞
- 手待ち時間の縮減
  - 流通センターで試験運用中の「受付予約システム」を活用し、予約した時間帯に搬出を行うことにより、手待ち時間の短縮を図る。
- 荷役作業のパレット化
  - 統一したパレット積みを実施し、流通センターでの手下ろしをパレット下ろしへ変更することにより、荷下ろし時間の短縮を図る。

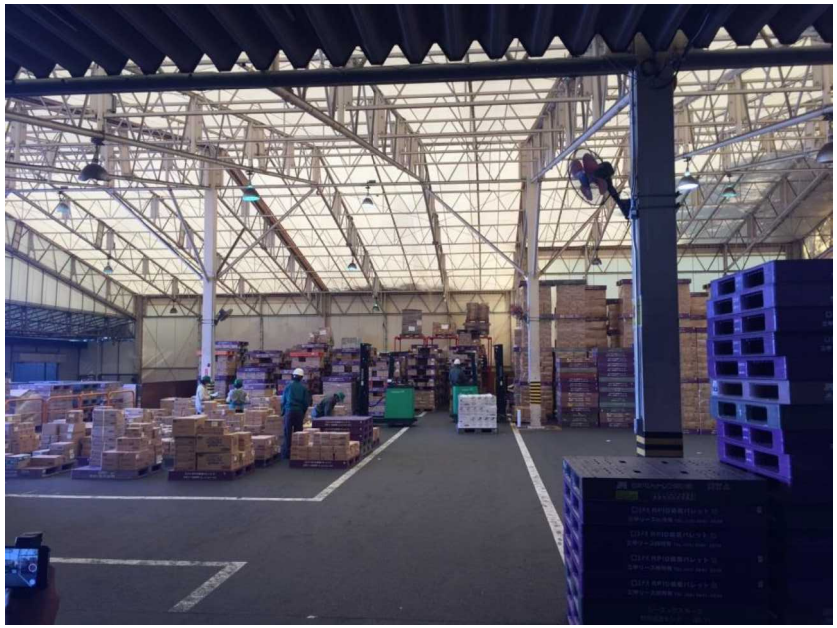
実験結果検証

10～11月　　1月頃　　2月以降

着荷主（流通センター）の手下ろし作業場







富山県パイロット事業　【拘束時間の削減】

実施集団

- 発荷主(中越パルプ工業㈱) 、元請運送事業者（中越ロジスティクス）、下請運送事業者（港運輸㈱）、着荷主(中越パッケージ㈱)、荷種：紙・パルプ

課　題

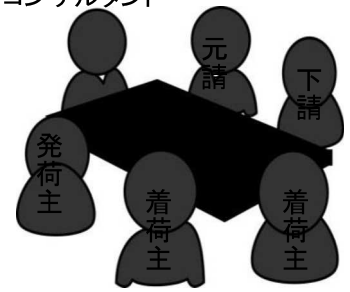
- ✓ 出荷場所において作業が集中した際に発生する荷待ち時間の短縮

①現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、チェックリストや現場状況を元に当該集団における運送取引の実態を把握。

＜参加集団＞
発荷主中越パルプ工業(株)
元請運送事業者中越ロジスティクス
下請運送事業者港運輸(株)
着荷主中越パッケージ(株)
ほか関東エリア

コンサルタント



②課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

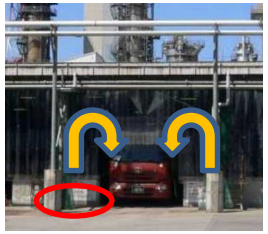
＜課題＞
・出荷場所において作業が集中した場合に待ち時間が発生。
・実際の運転の仕方、休憩の取り方はドライバー任せている部分が多い。
・積込み（倉庫）が原則2ヵ所、まれに3，4ヵ所となる場合がある。

〈解決手段〉
荷待ち時間の短縮
・荷役ホームの改修
・バースの接車スペースの拡張
ドライバーの時間管理
・運行経路、休憩場所等をあらかじめ指示することで拘束時間等に影響確認
積込み場所の集約化※
・横持ちと出荷の輸送に分割し、積込み作業時間等を短縮
（※中長期的な課題）

③実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

＜実験＞
- 荷役ホームの改修
  両側から荷役できるようにホームを拡張



- バーススペースの拡張

- ドライバーの時間管理
  ドライバーに任せた場合との管理する場合との違いを検証

④実験結果検証

8～ 9月 → 9 ～2 月頃 → 月以降

2. 地方協議会の実施状況について

地方協議会実施状況

		開催日				
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
北海道	北海道	H27.7.24	H27.12.11	H28.3.15	H28.7.11	H28.12.19
東北	青森	H27.7.29	H27.12.11	H28.3.7	H28.7.7	H28.10.26
	岩手	H27.7.30	H27.12.7	H28.3.9	H28.6.13	H28.10.27
	宮城	H27.7.31	H27.12.11	H28.3.7	H28.6.27	H28.11.28
	秋田	H27.7.30	H27.12.4	H28.3.23	H28.7.8	H28.12.6
	山形	H27.7.27	H27.11.25	H28.3.14	H28.5.25	H28.12.9
	福島	H27.7.27	H27.12.8	H28.3.15	H28.5.27	H28.11.25
関東	茨城	H27.7.24	H27.12.9	H28.3.17	H28.8.8	H28.12.6
	栃木	H27.7.30	H27.12.15	H28.3.23	H28.8.23	H28.12.19
	群馬	H27.7.31	H27.12.14	H28.3.22	H28.8.9	H28.12.12
	埼玉	H27.7.22	H27.12.24	H28.3.23	H28.12.7	
	千葉	H27.7.27	H27.12.17	H28.3.23	H28.9.8	
	東京	H27.7.13	H27.12.18	H28.3.15	H28.8.8	H28.12.13
	神奈川	H27.7.27	H27.12.17	H28.3.15	H28.7.25	H28.12.21
	山梨	H27.7.28	H27.12.7	H28.3.17	H28.9.29	H28.12.7
北陸信越	新潟	H27.7.13	H28.2.26	H28.7.21		
	長野	H27.7.30	H28.2.19	H28.12.1		
	富山	H27.7.27	H27.12.21	H28.3.7	H28.7.22	H29.1.11
	石川	H27.8.7	H28.2.10	H28.6.9	H29.2.3	
中部	愛知	H27.7.23	H27.12.3	H28.3.7	H28.11.2	
	静岡	H27.8.7	H27.12.10	H28.3.4	H28.8.26	H28.12.15
	岐阜	H27.8.3	H27.12.9	H28.3.10	H28.8.22	H28.12.19
	三重	H27.8.3	H27.12.8	H28.3.15	H28.8.29	H28.12.13
	福井	H27.7.30	H27.12.7	H28.3.9	H28.8.31	

		開催日				
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
近畿	大阪	H27.7.23	H27.11.20	H28.2.26	H28.7.29	
	京都	H27.8.4	H27.12.8	H28.3.7	H28.8.19	
	兵庫	H27.8.3	H27.12.10	H28.3.9	H28.8.22	
	滋賀	H27.7.27	H27.12.9	H28.3.14	H28.9.29	
	奈良	H27.7.28	H27.12.14	H28.3.15	H28.10.13	
	和歌山	H27.8.7	H27.12.15	H28.3.16	H28.8.24	
中国	広島	H27.7.23	H27.11.27	H28.3.18	H28.7.12	H28.12.16
	鳥取	H27.7.27	H27.12.14	H28.3.15	H28.7.6	H28.10.26
	島根	H27.8.3	H27.12.4	H28.3.9	H28.5.12	H28.10.28
	岡山	H27.8.6	H27.12.15	H28.3.14	H28.10.24	H29.1.27
	山口	H27.7.29	H27.12.4	H28.3.23	H28.7.26	H28.11.29
四国	徳島	H27.7.29	H27.12.2	H28.3.9	H28.6.22	H28.12.7
	香川	H27.7.30	H27.12.11	H28.3.10	H28.12.19	
	愛媛	H27.8.6	H27.12.16	H28.3.7	H28.6.23	
	高知	H27.7.31	H27.12.9	H28.3.16	H28.11.4	
九州	福岡	H27.8.4	H27.12.11	H28.3.9	H28.9.12	
	佐賀	H27.8.11	H27.11.27	H28.3.22	H28.9.20	
	長崎	H27.8.10	H27.11.26	H28.3.15	H28.9.16	
	熊本	H27.8.6	H27.12.3	H28.3.14	H28.10.24	
	大分	H27.7.23	H27.12.4	H28.3.18	H28.9.23	
	宮崎	H27.8.6	H27.12.17	H28.3.14	H28.8.4	
	鹿児島	H27.8.5	H27.12.10	H28.3.15	H28.9.13	
沖縄	沖縄	H27.7.31	H27.12.17	H28.3.29	H28.6.17	H28.11.16

地方協議会での主な意見

労働時間関係

【手待ち時間】

- 輸送形態が多品種・多頻度少量納入・出荷へと変化しており、部品・原材料納入や製品出荷に伴う車両集中により手待ち時間が発生している。【中国・トラック事業者】
- 運送事業者を待たせない活動に10年前から取り組み、現在では手待ち時間についてKPI管理（成果指標を定めた進捗管理）を導入【関東・荷主】

【荷役作業時間】

- 物流センターでの積み降ろし等、輸送以外のサービスを求められることがあり、荷主からの依頼は断ることが難しい。【関東・トラック事業者】
- ドライバーが行っていた荷積作業を専属の倉庫作業員に変更し、かつ、荷積作業場所を荷主側の車庫とするなど効率化、機能強化を図ったことで、ドライバーの労働時間を削減することができた。【北海道・トラック事業者】
- 効率化がアップするのであれば、農産物のパレダイズ化を行政が中心となって進められないのか。【九州・トラック事業者】

【運転時間】

- 関東方面について改善基準告示の遵守が困難なことから、関西で中継輸送をすることにより、拘束時間を短縮できた。課題として、運賃の問題、駐車場やドライバー不足がある。今後は、事業者間での連携が必要である。【九州・トラック事業者】
- 距離運送の区間を分割するなど、荷主側でも検討を行っている【九州・荷主】

取引環境関係

【適正運賃収受】

- 人材不足による運転手の負担増大の一方、必要な運賃が収受できていない。正規な運賃以下で取引するなどコンプライアンスを遵守しない事業者との競争も起きている。【東北・労組】
- 燃料費や車両購入費の高騰、コンプライアンスの遵守等で費用がかかるが、運賃は伴っていない。【四国・トラック事業者】

【取引内容の書面化】

- スポット契約では書面化は難しい。【近畿・荷主】
- トラック運送事業の標準仕様を定めて、荷役作業・特別な輸送はオプションという形で明確化する方策を取るのがいいのではないか。【近畿・経済団体】

【荷主・消費者等との関係】

- 荷主側の計画で仕事する中で、改善基準告示を守れない運行を要請される場合がある。【中部・トラック事業者】
- 安全の情報、輸送品質の情報を含めて、毎月1回運送事業者に集まってもらい、情報交換会を行っている。【近畿・荷主】
- 長時間労働の問題は荷主だけのせいではなく、社会全体の問題である。顧客（着荷主）から無理な時間帯に商品を届けるよう要望され負担となっている部分もある。【東北・荷主】
- 「送料無料」という言葉が定着しており、タダ同然で運送していると思われているが、実際にはコストがかかっているということを周知して、働く方の立場も広く理解して頂きたい。【中国・労組】

参考資料

地方協議会での主な意見

- 労働時間の縮減に関しては、荷主・事業者双方で自主的に効率化に向けた取組が見られる一方、無理な時間帯での運送の要望など荷主の理解が不十分との声も見られる。
- 取引環境については、取引内容の書面化の推進は、契約内容の明確化や適正運賃収受に効果があるとの声があるが、荷主の理解が得られず書面化にいたらない場合もあるという様子が覗える。
- その他、宅配の再配達の多さや運送料はただ同然と思われているなど、社会的な認識に問題があるという声もある

目次

１．労働時間関係
（１）手待ち時間
① 背景事情
② 改善に向けた取組
③ その他
（２）荷役作業時間
① 背景事情
② 分業化
③ 作業負担軽減策
④ その他
（３）運転時間
① 共同配送、中継輸送
② モーダルシフト
③ その他
（４）時間指定
（５）荷主との協議
① 荷主への要請
② 荷主とトラック事業者との定例会

２．取引環境関係
（１）運賃・料金
① 適正運賃収受
② 運賃の在り方
（２）書面化
（３）荷主との関係
（４）下請構造

３．ドライバーを取り巻く環境
（１）人手不足
（２）賃金
（３）社会・消費者の在り方
① 社会・消費者からの要請
② 意識改革

４．その他
（１）意見・要望
① 高速道路関係
② 待機場所、休憩施設
③ 物流システム全体の在り方
（２）その他意見

１．労働時間関係

（１）手待ち時間

① 背景事情

・ 水産物は鮮度がとても重要なファクターであるが、水揚げ状況に左右されるため、事前の計画輸送が出来ない。【東北・トラック事業者】

・ 定時配送のためにドライバーの判断で早めに出発することにより長時間になるケースもある。【関東・トラック事業者】

・ 荷主のジャストインタイム方式がトラック運転者の手待ち時間を作っている。【近畿・トラック事業者】

・ 中小事業者は、大手のようにいつも戻りの荷物があるわけではないので、戻りの荷物を確保するため、次の得意先までの移動が生じて待ち時間が発生している。【近畿・トラック事業者】

・ 輸送形態が多品種・多頻度少量納入・出荷へと変化しており、部品・原材料納入や製品出荷に伴う車両集中により手待ち時間が発生している。【中国・トラック事業者】

② 改善に向けた取組

・ 運送事業者を待たせない活動に 10 年前から取り組み、現在では手待ち時間について KPI 管理[i]を導入【関東・荷主】

・ 手待ち時間短縮のため、積込作業の軽減や、工場からの搬出、出荷、積込みを同時並行で行うようした。その結果、待ち時間を２時間近く短縮できた。【関東・荷主】

・ 業界団体でシステムに入力することで手待ち時間をなくし、検品も（荷役作業と）同時に行うよう試験的に始めた。発着の両者が入っていないとシステムが使えないことがネック。【北陸信越・荷主】

③ その他

・ 待ち時間を減らす工夫が必要だと思う。例えば、安くても事前に「留置料」を設定したらどうか【東北・学識】

・ 待ち時間がある中で、アイドリングストップの要請があるが夏場は厳しい。【四国・労組】

（２）荷役作業

① 背景事情

・ 拘束時間が長い農産品の米・麦は降ろしに時間がかかるのではないか。【北陸信越・荷主】

・ 物流センターでの積み降ろし等、輸送以外のサービスを求められることがあり、荷主からの依頼は断ることが難しい。【関東・トラック事業者】

・ 荷役について大阪で実証実験を行ったが、数年前の冷蔵冷凍における手積み手降ろしは 4ｔ車で 30～40 分、10ｔ車で 1 時間 20 分だったが、直

近のデータでは 4 t 車で 1 時間、10 t 車で 2 時間かかっている。原因はドライバーの高齢化によるもの。【中国・荷主】

② 分業化

・ ドライバーが行っていた荷積作業を専属の倉庫作業員に変更し、かつ、荷積作業場所を荷主側の車庫とするなど効率化、機能強化を図ったことで、ドライバーの労働時間を削減することができた。【北海道・トラック事業者】

③ 作業負担軽減策

・ 実験的な取組ではあるが、女性の荷の取扱い範囲の拡大が可能であるため、パワードスーツを導入【関東・荷主】

・ 荷のモジュール化[ii]やトラックの荷台を 15 センチ程度下げることにより、多くの荷下ろしが可能になる。女性活用促進のためにはこうした取組が必要【関東・トラック事業者】

・ 荷役の機械化（当方負担で着荷主にリフトをおいた）や車両の大型化で双方でメリットがあった。【北陸信越・トラック事業者】

・ 荷役作業時間を短縮させるためには、パレットの規格を統一しなければならない。【北海道・トラック事業者団体】

・ パレットの使用で問題なのは、着荷主が管理してくれない、パレットは無料ではないこと。パレットが腐食して荷物に傷がつくので、我々が負担して新しいパレットを製作して、特殊な形ならそれ用のパレットを用意して持って行く等発荷主の負担も大きい。【中部・荷主】

・ パレット輸送は労働時間短縮に繋がるが、積載効率が下がり、運賃も下がる。【九州・トラック事業者】

・ 効率化がアップするのであれば、農産物のパレダイズ化[iii]を行政が中心となって進められないのか。【九州・トラック事業者】

④ その他

・ 荷主の中には、荷下ろしのために荷主が所有するフォークリフトをドライバーに使用させ、労働災害が発生している事例がある。【北海道・トラック事業者】

・ 車上受け渡し契約が基本であるべきなのに、フォークリフト作業などをやらせている企業がある。国から指導をしてほしい。【九州・事業者団体】

（３）運転時間、拘束時間

① 共同配送、中継輸送

・ 異なる２つのメーカーと共同で同一物流センターへ共同配送により効率化を図ったが、センター内での処理が追いつかない理由で、メーカー毎個別の配送に戻った事例もある。【東北・トラック事業者】

・　運送事業者は茨城県を中心にネットワークを構築し、北関東の物流に困っているメーカーと連携出来るようになり、その結果、関東一円をネットワーク化出来た。【関東・荷主】
・　関東方面について改善基準告示の遵守が困難なことから、関西で中継輸送をすることにより、拘束時間を短縮できた。課題として、運賃の問題、駐車場やドライバー不足がある。今後は、事業者間での連携が必要である。【九州・トラック事業者】
・　中継輸送などは元請会社で資金力のあるところでないとできず、地方では長距離輸送を行うところがどんどん減っている。【四国・トラック事業者】
・　長距離運送の区間を分割するなど、荷主側でも検討を行っている【九州・荷主】

② モーダルシフト[iv]

・　期限をあまり気にしないで運べるものについては、鉄道や船を利用するなどいろいろチャレンジもしている。【中国・荷主】
・　フェリーは「枠」が一杯で使いたくても使えない状況。また、青果物等市場関係貨物は、立寄先が複数あり、フェリーの活用が難しい。【九州・トラック事業者】

③ その他

・　真摯に実態を把握するため、協力会社の車両に GPS を設置した。それにより荷主・元請事業者双方がまったく気づいていない運行をしていた事が分かった。運送事業者の実態を把握して、労働時間の改善をしていくのは非常に重要。【関東・荷主】
・　洗車機を導入することで、洗車にかかる時間を大幅に短縮できた。労働能率の増進に資する設備として助成の対象となるようだが、是非続けてほしい。【関東・トラック事業者】

（４）時間指定

・　勤務割、運行指示書の作成時には荷積み時間として 30 分を見込んでいるが、荷主からの指定時間によっては、各社が同じ時間帯に集まるため待ち時間が発生し、積み荷降ろしに 1 時間以上かかっている。【関東・トラック事業者】
・　物流センターでは発着の指定時間を計画的にずらして荷役している。【沖縄・荷主】

（５）荷主との協議

① 荷主への要請

・　着荷主の構内において問題がある場合は、物流業者から提供してもらった情報を元に、着荷主側に改善を求めるようにしている。【関東・荷主】

・　着荷主との話合いは、物流現場のセンター長に言うのではなく、時間はかかるが役員クラスに話をすること。待たされる情報を業界とも共有すれば、直さざるを得ない環境になる。戦略的な話し合いの場をどう設けるかが重要。【関東・荷主】

② 荷主と事業者との定例会

・　安全の情報、輸送品質の情報を含めて、毎月１回運送事業者に集まってもらい、情報交換会を行っている。その中で、荷主・運送事業者間で情報共有や問題解決に向けた提案を行い、手待ち時間の削減に向けての活動も進めようとている。【近畿・荷主】

２．取引環境関係

（１）運賃・料金

① 適正運賃収受

・　人材不足による運転手の負担増大の一方、必要な運賃が収受できていない。正規な運賃以下で取引するなどコンプライアンスを遵守しない事業者との競争も起きている。【東北・労組】

・　運送の効率化を図ることにより、労働時間の短縮を図ることは喜ばしいことであるが、運賃の値下げにならないようにする必要がある。【東北・荷主】

・　燃料費や車両購入費の高騰、コンプライアンスの遵守等で費用がかかるが、運賃は伴っていない。【四国・トラック事業者】

・　適正運賃の収受に関しては荷主側と対等に話せない実情がある。【九州・トラック事業者】

・　待ち時間の料金をもらったという話は聞いたことがない。【沖縄・トラック事業者】

② 運賃の在り方

・　バス、タクシーと違いトラックには運賃の規制がないため、運賃届出の際、原価計算書の添付を必須とするよう要望したい。【東北・労組】

・　運送コストが消費者に分かるような啓蒙活動が必要で、標準運賃は無理だとしても運送原価を荷主に分かるようなものを作成していただければと思う。【近畿・トラック事業者】

・　時間を短縮すれば生産性は落ち、収入減となり、若い世代に全く魅力のない業種となってしまう。貸切バスの運賃を上げたように、トラックにも下限運賃を設定するなどしていただきたい【中国・労組】

・　物流は、「A 地区から B 地区まで運んでいくら」となっており、「何時間かかったからいくら」という概念がない。【四国・トラック事業者】

（２）書面化

・　荷役作業など従来から書面によらないで商慣行により行われてきた。

【中国・荷主】

・　スポット契約では書面化は難しい。【近畿・荷主】
・　商取引の原点に立ち返って荷役作業のコストを書式化してきちんと対価を貰わない限り長時間労働は残ってしまう。【関東・経済団体】
・　運転手不足により、以前のコスト競争から変化がある。書面化により作業を明確化する必要【北陸信越・行政】
・　トラック運送事業の標準仕様を定めて、荷役作業・特別な輸送はオプションという形で明確化する方策を取るのがいいのではないか。【近畿・経済団体】
・　契約の書面化ということは、取引環境改善にとっても重要であるので、荷主への周知をして欲しい。【北海道・トラック事業者】

（３）荷主との関係

・　長時間労働の要因の一つは、トラック事業者が荷主からの急な運送依頼を今後の関係も見据えて引き受けなければならない点にある。【関東・トラック事業者】
・　荷主側の計画で仕事をする中で、改善基準告示を守れない運行を要請される場合がある。【中部・トラック事業者】
・　こちらに過失がないのに大手顧客であるという理由で荷物など自社で弁償せざるを得ないような状況がある。【近畿・トラック事業者】

（４）下請構造

・　元請、下請などの多層構造を解決する必要がある。【中国・トラック事業者】

３．ドライバーを取り巻く環境

（１）人手不足

・　ドライバー不足が深刻化している。季節によりピークが違うが、トラックはあるがドライバーがいないという状況である。【東北・トラック事業者】
・　現在のドライバーの平均年齢は高く、この先 10 年もするとドライバーがいなくなる。また、長時間労働のため、この業界に若い人も入ってこない。【中部・トラック事業者】
・　コンビニ、スーパーのシェア争い、長時間営業向けの夜間配送等で人手不足、ドライバー不足がエスカレートしている【北陸信越・荷主】
・　労働時間を改善するには人を増やさないといけないが人材不足で募集をかけても集まらない。【九州・トラック事業者】

（２）賃金

・　改善基準告示限度まで働かないと生活できない賃金しか払えない運賃の収受が問題【北陸信越・トラック事業者】

・　ドライバーが努力し対応能力を上げることにより、労働時間が短くなり早く帰れることはメリットの１つだが、これによってある程度収入も上がるということがインセンティブとしてないとモチベーションが長く続かない。【中部・労組】
・　トラック業界は全業種の平均所得より低く、時短でさらに所得が減ると益々敬遠される。【近畿・トラック事業者】

（３）社会・消費者の在り方

①　社会・消費者からの要請

・　長時間労働の問題は荷主だけのせいではなく、社会全体の問題である。顧客（着荷主）から無理な時間帯に商品を届けるよう要望され負担となっている部分もある。【東北・荷主】
・　日本人はサービスを無料としてとらえる国民性がある。課金制にしていかないといけないのでは。【近畿】
・　お客様（着荷主）の要望として、小口化や品質の重要性を求められており、苦労している。【関東・荷主】
・　消費者のわがままから長時間労働を助長しているのかもしれない、急ぐ荷物と急がない荷物を分ける必要もある。【北陸信越・消費者団体】
・　ネット通販は再配達率が高く、時間指定及び夜間配達が多く大変。【近畿・トラック事業者】

②　意識改革

・　「送料無料」という言葉が定着しており、タダ同然で運送していると思われているが、実際にはコストがかかっているということを周知して、働く方の立場も広く理解して頂きたい。【中国・労組】

４．その他

（１）意見・要望

①　高速道路関係

・　時間短縮として高速道路を利用するのも一つであり、3～5 回利用すれば無料にするなどの大口割引等の拡充ができないか。【東北・経済団体】
・　高速道路の深夜割引等を拡充していただければ、休憩及び休息時間に余裕ができドライバーも帰宅させる事が可能になる。【四国・トラック事業者】
・　四国と本州を結ぶ３本の橋の通行料金が高いので、利用しやすくすれば労働時間は減るのではないか。【四国・労組】

②　待機場所、休憩施設

・　都市部の現場に着いて荷を下ろせない場合、駐車場がないので非常に困る。【関東・トラック事業者】
・　トラックを駐車させて運転手が休憩を取れる場所がトラックステーシ

ョンの廃止などで減少しており、連続運転時間超過の原因の一つになっている。【関東・トラック事業者】

③ 物流システム全体の在り方

・ 秋田は手待ち時間が長い傾向にあるが、手待ちのみを解決しても、全体的な解決には至らないだろう。中継輸送など、システムを全体的に変える方向の検討が必要なのではないか。【東北・トラック事業者】

・ 運行管理システムを導入することにより、経験則ではなく、データに基づく実態と近い配送計画が組めるため、活用を進めるべき。【近畿・荷主】

・ スーパーやコンビニはワンウェイ運行が多い。その帰りに農家や生産者の荷を集積し、それを青果市場へまとめて持ち込むという方法もある。ただ、一つの事業体では難しいので、鹿児島県全体の問題として、青果関係者、スーパー、物流事業者も入って検討していけば、よりよいものが出来ると思われる。【九州・トラック事業者】

（２）その他の意見

・ 荷主も労働時間で困っていることがあれば、トラック協会で相談に乗る体制があると PR することもよいのではないか。【東北・トラック事業者】

・ 過労死が気になる、防ぐために労働時間の短縮が必要。夜間運転しない会社で事故が激減したと聞いた。【北陸信越・トラック事業者】

・ いかに効率よく、積込み、荷卸しをするか等の改善提案を逆に運送事業者から頂きたい。【中国・荷主】

---

[i] 成果指標を定めた進捗管理

[ii] 物流においては、効率的に運べる標準的なモジュール（単位）の設定を指すことが多い。

[iii] 荷役作業にパレットを使用すること

[iv] 交通・輸送手段の転換。特に貨物輸送をトラックから船や鉄道に変えること。

資料4

下請等中小企業の取引条件に関する関係府省等連絡会議関係の取組みについて

下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について

国土交通省

会議の目的

○**中小・小規模事業者が賃金の引上げをしやすい環境を作る**ため、平成26年12月の政労使合意等を踏まえ、必要なコストの価格転嫁、取引先企業の収益の中小企業への還元など、**取引条件の改善を図っていく。**

今後の取組

○価格転嫁等の状況や課題を調査

①親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施。

- 業種横断的な調査　⇒　中企庁が実施
- 個別業種ごとの調査　⇒　業所管省庁で適宜実施
  （国交省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業）

▼

②H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表。

○大企業へのヒアリング

①上記調査結果を踏まえ、大企業等に対するヒアリングを実施。

- H28.4～5　自動車産業、建設業
- H28.7～8　トラック事業者及び荷主企業

▼

②各々、第6回、第7回の本会議において報告。

調査及びヒアリングの結果を踏まえ、価格交渉ハンドブック等の作成、業種別ガイドラインの改訂及び運送業の自主行動計画の策定を検討。併せて、荷主企業や元請企業に対して、不適正な行為を改め、取引条件の改善に協力してもらえるよう、働きかけを実施。

会議のメンバー

内閣官房副長官

内閣府副大臣
厚生労働副大臣
経済産業副大臣
国土交通大臣政務官

内閣総理大臣補佐官
内閣官房副長官補

内閣府政策統括官
中小企業庁長官

公正取引委員会事務総長
警察庁、総務省、財務省、
厚生労働省、農林水産省、
環境省、
国土交通省（総合政策局長）

（平成27年12月発足）

内閣副長官からの指示事項

○野上内閣官房副長官の指示事項（第7回下請等中小企業の取引条件改善連絡会議）（平成28年8月19日）

1．以下の対策について、年内のできるだけ早い段階で具体化できるよう取り組むこと。

- 優越的地位の濫用行為の抑止・早期是正のため、物流特殊指定の調査を拡充するなど独占禁止法の運用を強化すること。
- 下請ガイドラインの業種追加の検討、充実・改善を行うこと。
- トラック運送業について、年内を目途に、事例集やハンドブックの作成とその周知を図ること。

2．また、運賃水準の適正性が確保されるべきこと、さらに、その水準が不十分な場合には、安全にも支障が及ぶ問題であることを念頭において、荷主所管の各府省とも連携しながら、責任をもって対応すること。

とりわけ、重大事故の未然防止など安全確保の観点からは、法令違反とは言えないが適切とも言えないような事案に対して、荷主や親事業者に対して注意や警告を行う制度の実効性ある運用について早急に検討すること。

内閣副長官からの指示事項

○野上内閣官房副長官の指示事項（第8回下請等中小企業の取引条件改善連絡会議）（平成28年10月18日）

1. 臨時国会が開会し、安倍総理大臣からは、所信表明において、「下請法の運用基準を13年ぶりに抜本改訂し、取引条件の改善を進める」ことが表明された。

予算委員会でも、世耕経産大臣から「中小企業と大企業の間でフェアな取引が行われ、アベノミクスの果実が地方の中小企業に行き渡るようにしていく」旨の答弁がなされる等、国会において、下請対策の重要性が言及されている。

また、経済財政諮問会議や働き方改革実現会議の場においても、取引条件の改善の重要性について言及されており、幅広い関係者の間で、対策の重要性が共通認識として広がりつつある。

2. 下請等の中小企業は賃上げのための基礎体力が弱いが、取引条件を改善することによって、下請等中小企業の賃上げに向けた環境を整えていくことが政府の責務である。

3. 国土交通省においては、自動車業界の取組を踏まえて、建設業やトラック運送業においても、自主行動計画の策定要請や業種別ガイドラインの改訂などを含めて、対策を充実してほしい。

「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」の策定について

国土交通省

〈要請理由〉

○　第8回下請取引条件改善に関する関係府省等連絡会議における野上官房副長官からの締めくくり発言によるご指示を踏まえ、トラック運送業においても「自主行動計画の策定」に向けた取組について検討を開始。

○　トラック運送業については、荷主との取引だけでなく、下請多層構造など元請と下請における運送事業者間の取引条件の改善に向けた取組みを進めていただくことを目的に、**平成28年11月22日（火）、根本国土交通大臣政務官よりトラック運送業界団体に対し、今年度内を目処に「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」策定の要請**を行った。

＜ 要請のポイント ＞

- アベノミクスを一層加速し、「経済の好循環」の流れをより確かにすることが重要。
- 元請下請における運送事業者間を含め、トラック運送業における取引条件の改善は喫緊の課題。
- また、トラック運送業の下請多層構造にも課題があると認識。
- 元請事業者となる大手運送事業者が率先して取組を進めることが重要。
- 今年度内を目途に自主行動計画の策定を要請
- なお、取引条件の改善について、関係省庁を通じ、荷主の方々にも働きかける。

出席者

【国土交通省】
根本　幸典　　国土交通省大臣政務官
藤井　直樹　　国土交通省自動車局長
堀家　久靖　　国土交通省大臣官房審議官　他

【全日本トラック協会】
（公益社団法人全日本トラック協会物流ネットワーク委員会）
齋藤　　充　　日本通運株式会社　代表取締役副社長
　　全日本ﾄﾗｯｸ協会物流ﾈｯﾄﾜｰｸ委員会委員長

植松　　満　　日本通運株式会社　執行役員
森　日出男　　ヤマト運輸株式会社　取締役常務執行役員
内田　浩幸　　佐川急便株式会社　取締役CSR推進部長
日比野利夫　　西濃運輸株式会社　専務取締役執行役員
中田　　晃　　西濃運輸株式会社　執行役員
山本　浩史　　福山通運株式会社　常務執行役員
赤松　　毅　　トナミ運輸株式会社　常務取締役
[illegible]本　秀爾　　公益社団法人全日本トラック協会理事長

トラック運送業の取引条件の改善に向けた荷主への働きかけについて

国土交通省

○ トラック運送業における取引条件の改善に当たっては、荷主への理解と協力が必要不可欠。
○ このため、根本国土交通大臣政務官から関係省庁に対し、以下の「具体的な取組」を踏まえた取り組みを進めていただくよう荷主企業に対する働きかけを要請。

【関係省庁への協力要請】

○ 12月1日(木)15:20～ 於:農林水産省　国土交通省根本大臣政務官より、農林水産省細田大臣政務官に対し要請

○ 12月6日(火)10:00～ 於:経済産業省　〃　経済産業省松村副大臣に対し要請

「具体的な取組例」

○ 価格決定方法の適正化

- 一律○%減の原価低減要請や燃料価格等の変動分が考慮されない価格決定の禁止
- トラック運送業者との十分な協議を踏まえた運賃・料金の決定

○ コスト負担の適正化

- 仕分け・検品等の附帯作業や荷待ち待機等、運送以外の業務に係る費用については、運賃とは別のものとして契約上明確化
- 着荷主側の荷待ち待機に関する費用について、発荷主と着荷主との間で契約上明確化

○ 契約の相手方・方法の適正化

- 運行管理者の選任、最低保有台数の維持、社会保険・労働保険の加入等の法令を遵守しない事業者との取引の禁止
- 運送契約締結に当たっては書面化を原則とし、附帯業務や荷待ち待機、高速道路料金等の支払いについても明記

○ 長時間労働の削減

- 待ち時間、特に着荷主側における荷待ち時間の解消に向けた取組への理解と協力（トラック事業者との面談等による課題の具体的な把握等）
- トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、発荷主が中心となって着荷主及びトラック事業者との間で定期的に協議する等、荷主とトラック事業者の協力体制の確立

トラック運送業の取引条件改善に向けた取組について

国土交通省

①価格交渉ハンドブック・リーフレットの作成・周知

②トラック運送における生産性向上セミナーの開催

トラック運送業の取引条件の改善及び生産性向上に向け、全国９ブロックにおいて、取引上問題となる行為や望ましい取引のあり方、共同輸配送などの生産性向上方策等について紹介するセミナーを２月から開催予定。

<プログラム>

1．取引条件の改善と生産性向上方策に向けた政府の取組について
2．価格交渉について（価格交渉ハンドブック等の紹介）
3．トラック運送の生産性向上方策（好事例の横展開）
4．講演：先進事例に関する荷主講演等

<スケジュール>

2/14（火）東　京（200名）　2/16（木）名古屋（150名）
2/20（月）仙　台（100名）　2/22（水）大　阪（150名）
2/23（木）高　松（ 80名）　2/24（金）広　島（ 80名）
2/28（火）札　幌（100名）　3/ 2（木）福　岡（100名）
3/ 3（金）新　潟（ 80名）

トラック運送に係る取引条件改善に向けた取り組み（ロードマップ）

		28年～11月	12月	29年1月	2月	3月	4月	5月	6月
①自主行動計画		根本政務官から要請	自主行動計画策定					大手を中心に取組を定着化	
②荷主への働きかけ		ドライバーの労働時間の周知							
		不適切事例集の作成		不適切事例集の周知					
		根本政務官から働きかけ	業種別ガイドラインへの反映　等						
③交渉しやすい環境づくり		ハンドブック作成		ハンドブックの周知・セミナー開催					
④法令の運用	独禁法	公取への情報提供	物流特殊指定調査の拡充（荷主調査・トラック事業者調査）					（必要に応じて事件処理）	
	業種別ガイドライン	下請ガイドラインの見直し		トラック事業に係るガイドラインの改定				ガイドライン定着	
	荷主勧告	運用改善検討		仮運用スタート				本格運用開始	
⑤トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会		パイロット事業実施		パイロット事業実施とりまとめ			協議会	パイロット事業（2年目）	
⑥運賃・料金検討会		運賃・料金のあり方検討（運賃・料金別建て方策等）						とりまとめ	

トラック運送業の生産性向上促進事業

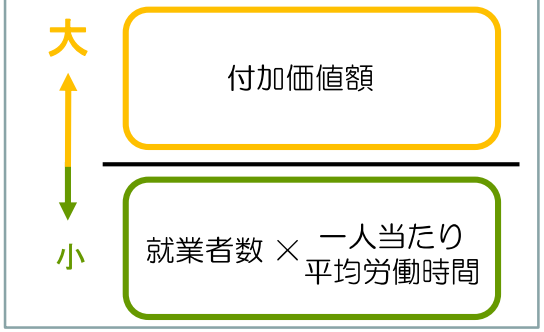
補正予算額：400百万円

国土交通省

○トラック運送業は我が国の経済活動を支え、かつ地域雇用を担う重要な産業であり、生産性の向上が喫緊の課題。

○「物流生産性革命」を実現し、労働力不足を克服と経済成長につなげるためには、投入労働力の効率化、付加価値額の増加を図る必要がある。

物流生産性の考え方



事業内容

①補助事業（投入労働力の効率化）

<テールゲートリフター>

【補助額】
後部格納式・床下格納式：30万円/1台
アーム式・垂直式：15万円/1台

【申請受付】H29年2月1日～24日

【要件】
H28年8月24日～H29年3月31日に導入した機器であること
（一事業者３台まで）

- トラック車両の後部に装着して使用するエレベーター（昇降機）の一種
- 手荷役ではなく、ロールボックスパレットでの積み卸しが可能となることで、荷役時間を1/3程度に短縮可能

→荷役作業の効率化等を図ることで、トラック運送業における**女性活躍の推進**及び**生産性向上**を実現

②経営力向上支援（付加価値額の増加）

- 荷主に比べ弱い立場にある運送事業者に対し、輸送に係る対価を適切に収受できるようなノウハウ等を定着化させるためのセミナーを開催

これまでの取組み　H28補正

- これまでの取組みにおいて取りまとめられたIoTの活用方策（デジタコを活用した運行管理の効率化等）等について、それに実際に取り組む意欲のある事業者に対する支援を通じて経営力向上に向けた取組みの定着化を図る

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Press Release

平成２８年１２月２１日
自動車局貨物課

「トラック運送業の生産性向上促進事業」（テールゲートリフターの導入に対する補助事業）の実施について

平成２８年度第２次補正予算において、「トラック運送業の生産性向上促進事業（テールゲートリフターの導入に対する補助事業）」を開始いたします。

１．事業内容

テールゲートリフター（トラック車両の後部に装着して使用するエレベーター（昇降機）の一種）を導入した事業者に対し、当該導入費用の一部を補助いたします。

当該機器を導入することにより、手荷役を解消し、荷役時間を短縮することが可能となることから、本補助事業の実施により、トラック運送業における生産性の向上及び女性活躍の推進の実現を目指します。

（※補助事業の執行団体：公益社団法人全日本トラック協会）

【補助対象機器】

トラック運送事業者が平成 28 年 8 月 24 日～平成 29 年 3 月 31 日に導入した機器

【補助額】

○後部格納式・床下格納式：1 台あたり 30 万円

○アーム式・垂直式：1 台あたり 15 万円

【台数制限】1 社あたり 3 台

（テールゲートリフター）

２．申請受付期間（予定）

平成 29 年 2 月 1 日（水）～平成 29 年 2 月 24 日（金）

※補助金申請額が予算額を超過した場合、補助金が交付されない場合がございます。

３．その他

詳細については、後日、公益社団法人全日本トラック協会のホームページにおいて公表します。（ http://www.jta.or.jp/ ）

【問い合わせ先】
国土交通省自動車局貨物課　高村、飯田
TEL：03-5253-8111（内線 41322）　直通：03-5253-8575
FAX：03-5253-1637

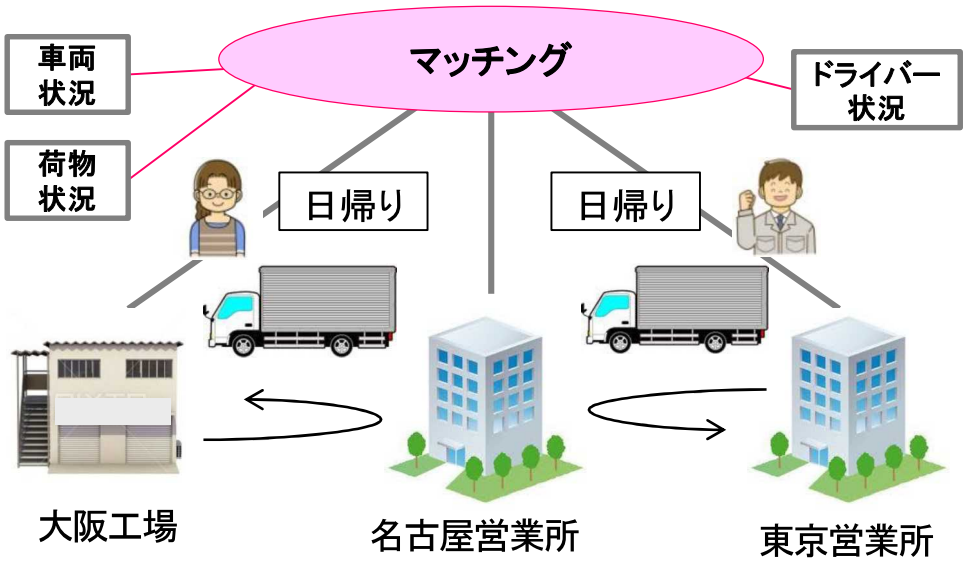
中継輸送の普及・実用化に向けて

国土交通省

○ 中継輸送を導入することにより、輸送の効率化を図り、不規則な就業形態や長時間労働の解消を図る。
○ 平成27年度から28年度にかけて中継輸送実証実験モデル事業を行い、中継輸送の普及・実用化に向けた検討を実施。

中継輸送のイメージ ➡ 複数人で運送を分担する「働き方」

✓ 中継輸送の導入により、**その日のうちに発地まで帰ることができる**ようになり、**不規則な就業形態や長時間労働を解消**。
✓ **多様な労働ニーズを組み合わせて運送**を行うことが可能となり、**女性向けの短時間勤務なども可能**に。



○ 中継輸送の実現のためには、労働ニーズと運送ニーズを効率よくマッチングするために、大量の運転者と貨物を扱うことが必要

○ 複雑な運行管理と労務管理を効率よく行うことが必要

○ 中小事業者が単独で行うことが困難なため、協働して実施することが必要

○ 複数の運転者で運送を行うことに伴うコスト増を吸収するための運送の効率化が必要

中継輸送実証実験モデル事業において、中継輸送の**普及・実用化に向けた課題・方策を検討**

✓ **輸送の効率化**を図ることにより、**トラック運送業界の生産性を向上**
✓ **女性、若年層等の新規就労・定着促進**などによる**人材の確保・育成**
✓ 地域住民の生活を支える**物流ネットワークを確保**し、**地域の活力を維持**

平成28年度 中継輸送モデル事業 実証実験 実施予定一覧

国土交通省

都市－都市

	中継パタン	区間	中継拠点	物流事業者	荷主(３PL)	対象貨物	実施時期
ペアA	貨物積替方式	入間市⇔ ⇔亀山市	焼津市 (サンワNETS)	清水運輸 カワキタエクスプレス	清水運輸 カワキタエクスプレス	飲料 or 加食 菓子 or 紙	平成29年 2月上旬
ペアB	ドライバー交替方式	川崎市⇔ ⇔大阪市	浜松 TS	魚津海陸運輸倉庫 福井高速運輸	東芝ロジ 東芝ロジ	家電 家電	平成29年 2月6日、7日
ペアC		川崎市⇔ ⇔大阪市	浜松 TS	萬運輸 協伸運輸	中越通運 協伸運輸	栄養飲料 調整中	平成29年 2月上旬

都市－地方

	中継パタン	区間	中継拠点	物流事業者	荷主(３PL)	対象貨物	実施日
ペアD	貨物積替方式	入間市⇔ ⇔東根市	郡山 ﾄﾗｯｸｾﾝﾀｰ	清水運輸 トヨタライン	清水運輸 清水運輸	飲料 or 加食 飲料 or 加食	平成29年 2月上旬
ペアE	ドライバー交替方式	伊勢崎市⇔ ⇔山形市	白河IC付近 GS	GRトランス ティスコ運輸	トーモー JAてんどうフーズ	建材 米	平成29年 1月23日、24日