

第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善新潟県地方協議会 議事録

【日 時】平成29年7月24日（月） 13時30分～16時00分

【場 所】新潟県トラック総合会館 5階 501号室

【出席者】（順不同、敬称略）

佐々木 桐子	新潟国際情報大学 准教授
本間 哲夫	一般社団法人新潟県経営者協会 専務理事
渡辺 武輝	新潟県中小企業団体中央会 事務局長 （専務理事 名古屋 祐三 代理）
金川 貴宣	北越紀州製紙株式会社 新潟工場 事務部長
上山 賢	北星産業株式会社 課長 （取締役営業部長 金子 昌弘 代理）
渡辺 章衛	全日本運輸産業労働組合 新潟県連合会 執行委員長
堀川 勝則	日本労働組合総連合会新潟県連合会 地方委員 （副会長 小熊 勇 代理）
小林 和男	中越運送株式会社 取締役社長
市村 輝男	長岡トラック株式会社 代表取締役社長
浅間 博	公益社団法人新潟県トラック協会 専務理事
竹田 紀稔	厚生労働省新潟労働局 労働基準部長 （局長 楳葉 伸一 代理）
林 伸治	国土交通省北陸信越運輸局 自動車交通部長 （局長 江角 直樹 代理）

1. 開会

（1）委員変更のお知らせ

- 学識経験者 長塚康弘委員から佐々木桐子委員に変更
- 経済産業省 関東経済産業局 山口栄二委員から五十嵐悟委員に変更
- 全国農業協同組合連合会新潟県本部 清野裕之委員から樋口毅委員に変更
- 厚生労働省 新潟労働局長 梅澤真一委員から楳葉伸一委員に変更

（2）欠席委員

- 経済産業省関東経済産業局 五十嵐委員、新潟県商工会議所連合会 早福委員、全国農業協同組合連合会新潟県本部 樋口委員、新潟県消費者協会 高杉委員が欠席

（3）開会挨拶

- 新潟労働局 竹田労働基準部長（新潟労働局長代理）

日頃より、厚生労働及び国土交通行政に特段のご協力いただき感謝しております。

本日、労働局長の楳葉が出張のため、代理として私竹田からご挨拶をさせていただきます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、本協議会にご出席頂き誠にありがとうございます。

長時間労働対策についてですが、皆様ご案内のとおり今年3月28日に安倍総理が議長を務める働き方改革実現会議におきまして、働き方改革実行計画が取りまとめられたところです。その計画の中で、罰則付きの時間外労働の上限規制導入ということで、長時間労働の是正ということが盛り込まれたところでもあります。後ほど事務局から説明がありますが、労働者と使用者が臨時的な特別な事情がある場合として、労使協定を結ぶ場合においても上回るできない時間外労働の上限を設けるといふものであります。厚生労働省内の労働政策

審議会の中でも既に審議を終えているところでもあります。

労働基準法ができて70年が経過するわけでございますけど、その中で、一番大きな法律改正と新聞報道でもされている法改正が今年の秋に審議されるというところです。

パイロット事業でございますが、今年度の事業については、前回の協議会で同意をいただいたところです。発荷主として株式会社藤井商店様、運送事業者にはツバメロジス株式会社様、燕協同運送有限会社様に参加をお願いしているところです。着荷主の選定は難しいところでありましたが、株式会社藤井商店様に着荷主の立場でも参画をお願いすることとし、あわせて、東北開発運輸株式会社様にも参画をお願いしました。今年度のパイロット事業におきましても、コンサルタントの方から、手持ち時間の改善対策などの提案等をいただきたいと考えております。

また今年度、全国陸上貨物運送事業労働災害防止大会が11月6日りゅーとびあで開催されます。全国から関係者が集って、表彰の他に講演や事例発表が行われることになっております。皆様方も是非ともご参加いただきますようお願い申し上げます。

最後に、運送事業を取り巻く環境には、幾多の課題があると承知しております。本日の会でも解決につながる対応策がないかといったようなことを中心に議題にしております。今年度の協議会における取組を通じ、トラック業界でも長時間労働の改善が進みますようお願い申し上げます、開会の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

2. 議題

(1) 新潟県地方協議会の座長について

○前回の協議会を最後に長塚先生がご勇退された。事務局としては学識経験者として豊富な知見をお持ちの先生を探しており、この度新潟国際情報大学の佐々木准教授に委員就任のご相談を申し上げたところ、ご快諾をいただいたところ。

○佐々木先生のプロフィール等説明。

○協議会規約に委員の互選により座長を置くとしてあるが、事務局提案として佐々木先生に座長をお願いしたいと考えている。意見等あれば頂戴したい。⇒意見なしで承認。

○佐々木先生より挨拶

不慣れであるが、これまでの協議会の議論を大切にしながら、次につながる展開を心がけていきたい。よろしくお願いいたします。

(2) 新潟県地方協議会における平成29年度パイロット事業について

○資料1を事務局説明（新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官）

- ・平成29年のパイロット事業対象集団が確定した。
- ・発荷主として藤井商店様。藤井商店様は米、雑穀、飼料などの加工販売を弥彦村にて行っている。
- ・着荷主については、藤井商店の社長様にもご協力いただき選定に努めたが、なかなか理解が得られず、大変切ない思いであるが、藤井商店様に発荷主と同時に着荷主の立場からもご協力いただけることとなった。
- ・運送事業者については、着荷主の立場から藤井商店様に米を届ける事業者として東北開発運輸様、発荷主の立場として、藤井商店様からの運送を請け負っている、ツバメロジス様、その下請け業者である燕協同運送様、4社にて対象集団を形成していく。

○資料2を事務局説明（新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官）

- ・東北開発運輸様は藤井商店様の米を運ぶが、東北開発運輸様は他社の県外向け輸送の帰りの便に、藤井商店様の荷を運んでくる。荷種・荷姿、輸送状況については資料の

とおり。

- ・藤井商店様が発として出すものの荷種・荷姿、輸送状況についても資料のとおり。(資料に沿って説明)
- ・その他として、平成4年の新工場竣工以来、構内でトラックを待機させるため24時間門扉を開放しているほか、運転者が常時使用できるトイレを設置している。

○資料3を事務局説明(新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官及び新潟労働局 羽賀監督課長)

- ・構内には倉庫が4つほどあると聞いている。
- ・第一倉庫では屋根の下で積卸しを行い、パレットが置かれていた。
- ・倉庫内には米が配送先ごとに保管されている。秋には倉庫が米で一杯になる。
- ・フレコンバックや紙袋(かみたい)にて米が詰められている。
- ・倉庫の奥には品質を保つための保冷库が設置されている。
- ・今年度は厚生労働省の予算を使って事業を実施。
- ・コンサルは日通総合研究所。8月9日に日通総研の担当が来県し、事務局、藤井商店様、運送事業者様と打ち合わせ。その際、現状の自主点検表を書いていただくための説明をし、それが纏まった段階で個別訪問に入っていく。
- ・個別訪問は年度の間に2回ほどお邪魔し、現状把握し、その後改善策をお示しし、その後の定着状況、問題点を把握する。

(3) 物流危機 ～運転手の過重労働 その裏に～ 東京放送(TBS)制作番組「報道特集」より

○資料4 物流危機 ～運転手の過重労働 その裏に～ DVD 上映

【意見・感想等委員発言】

(小林委員 中越運送(株)取締役社長)

- ・全体の流れ、骨格はこういうことだろうと思う。ただ、これはまずいなと思うのが、(経営トップが)安全運行の管理はドライバーの自己管理が中心だと、これは本末転倒と考える。作業指示は会社の仕事。あの経営者の発言は驚くべきもの。安全管理はトラック事業者の主体的責任。そういった責任の下で運賃が安く給料が与えられないと言うことであれば、お客さんにお問い合わせ、口では簡単だがどうしてもやっていかなければならない。

(渡辺委員 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会執行委員長)

- ・こういった実態は全国で見るとかなりあるのだと思っている。特に中小零細のトラック事業者においては、それをやらないと経営が成り立たないという考え方の元でやっている会社はかなりあると思う。例えば有料道路を使いたいけど、使わない、使わせないというケース。さっき言っていましたけど、往路は使ったけど復路は使わない。これは会社の指示でそういう形がとられている。先程小林社長が言われたとおり、ドライバーの責任はほとんど無い。運行管理者なり会社の事業形態によって、そうせざるを得ない状況でドライバーは働かされている。我々もドライバーに対しアンケート調査をしているが、その中で、本来過積載なんてないはずだが、4割くらい過積載をしているという結果がでてくる。これはお客さん方からそういったことを強いられているケースもある。本当にドライバーは弱い立場であることを認識してほしい。それとこれはお願いだが、こういったことを前もって監査で見つけ、指導しておけば、こういったことは起きなかったかもしれない。監査のあり方としては大手から中堅どころに入り、中小は行かないのではと思っている。全てを監査して指導しないと、こういうことは無くなっていかないとと思っているので、監査体制もしっかりしていかなければ

ればならないと感じている。

(4) 中央協議会の情報について

○資料5を事務局説明（新潟運輸支局 長谷川運輸企画専門官）

- ・28年度パイロット事業（実証実験）の実施結果一覧がある。当協議会と同じく着荷主が選定されていない協議会があり、この部分についてはどの協議会も苦慮しているとのこと。
- ・パイロット事業の取組課題と取組内容（2）という部分で等協議会の取組が記載されている。似たような取組を行っている他の協議会とあわせて記載されている。
- ・岩手県での事例が記載されているが、荷主からの協力と運送事業者の取組により得られたわかりやすい内容となっている。
- ・標準貨物自動車運送約款等の一部改正については、待機時間料、積込み料、取卸し料等の料金の具体例を規定する。附帯業務の内容についても、横持ち、縦持ち、棚入れやラベル貼り等を追加する。
- ・貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正により、荷待ち時間の記録が義務付けられた。

○資料6を事務局説明（新潟労働局 羽賀監督課長）

- ・安倍総理が座長をしている働き方改革実現会議の3月28日に決定した事項で、自動車運転業務については、限度基準告示（36協定での月45時間）の適用除外とされているが、適用対象となっている他業種と比べて、長時間労働が認められている。これに対し、今回は罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施行期日の5年後に、年960時間（＝月平均80時間）以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとする。
- ・6月5日の労働政策審議会にて纏められた「時間外労働の上限規制等について」も先程の内容と同じものになっている。
- ・時間外労働の上限規制について、現行の時間外限度基準告示を法律に格上げし、罰則による強制力を持たせる。時間外労働の上限規制は原則として月45時間、かつ、年360時間とすることが適当である。かつ、この上限に対する違反には、特例の場合を除いて罰則を課すことが適当であるという形としている。
- ・除外の関係は、特例として、臨時的な特別な事情がある場合として、労使が合意して労使協定を結ぶ場合においても上回るできない時間外労働時間を年720時間と規定することが適当である。かつ、年720時間以内において、一時的に事務量が增加する場合について、最低限、上回ることでできない上限として、①休日労働を含み2ヶ月ないし6ヶ月平均で80時間以内②休日労働を含み、単月で100時間未満③原則である月45時間（一年単位の変形労働時間制の場合42時間）の時間外労働を上回る回数は、年6回まで。というようなことが決められた。
- ・一般則の施行期日の5年後の施行に向けて、荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討する。

(5) 新潟県地方協議会におけるトラック事業をめぐる諸問題改善に向けた検討

○資料7を事務局説明（新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官）

- ・先程見ていただいたVTRや中央での協議会等で提議させていただいたが、現状の課題等を踏まえ、新潟の協議会でどういったことができるのかというのを議論いただきたい。
- ・資料7で記載させていただいた課題は、どれ1つとっても重要な課題ですが、独立し

ているものではなく、全てリンクしているもの。先程渡辺委員からも話しがあったが、安全安心の担保というのも、行政に課せられた義務。

- ・もう一つ渡辺委員から先程話しがあった監査体制についてご紹介させていただきたいのが、大手から中堅多く入っているという印象を述べていただいたが、実態としてはその逆で、中小に対する監査が多い。全事業者の9割が中小零細企業であり、流れとしては適正化実施機関からの情報提供や苦情等を受けて監査に入ることとなるが、そういうものを見ると圧倒的に中小零細が多い。これだけご紹介させていただく。
- ・資料にある顕在する課題に対して、新潟県で何をしたいか、何か取り組んでいきたい、そういう思いで資料を作った。これまでの協議会では、中央協議会の情報提供はじめ、行政が決めたことを行っているが、それだけではおもしろくない。各界からおいでいただいているので、自由な意見交換の中で、ヒントとさせていただけるものがあれば、是非それをしてみたい。

【意見交換委員発言】

(佐々木座長)

- ・自由な意見をかわしていきたいと考えている。
- ・これまでの情報、資料等を踏まえて、立場上お話ししやすい部分もあれば、話しにくい部分もあるかと思う。ただ、我々1つの協議会の中で同じ方向性を持って、次に向かっていきたいと思っている。皆さんにそれぞれの立場での意見や提案をいただけるとありがたい。よろしく願いたい。

(小林委員 中越運送(株)取締役社長)

- ・新潟県独自で全国と違ったやり方をするというのは恐らくないと思う。業界の体質も全国一律。その中で何をやるか。パイロット事業を一生懸命やって一つずつ解決していくのも手だが、事態は深刻だと思っている。例えば文字にすると人材の確保と一言で問題は終わっているが、ドライバー平均年齢は50を超えている。10年経ったらどうなるのか。入ってくる人はほとんどいない。高齢化は急速に進む。人員不足は物が運べるかという問題に繋がる。そういうのを考えると、俗に言う魅力ある業界にしていかなければいけないということにつける。新潟県としてもしできるとしたら、業界の状態をお客さんなり社会にアピールしていくことが必要であり、その方法を考えるべきではと思う。当県はトラック協会の参加率、組織率が高い。当面の安全に関する問題や労働時間の関係、運賃の仕組みなどを協会の組織力を使ってアピールしていくことが必要。

(市村委員 長岡トラック(株)代表取締役社長)

- ・新潟県の地理的な部分で、東京を中心とした関東方面については距離が近いが、大阪等関西方面となると長時間労働の問題がでてくる。物流的なもので一番多いのは関東圏であるが、そういう部分では時間的余裕があると考え。それと農産物等々含めて事業者数も増えてはいるが、個別の荷主としっかりとした付き合いをしているのが関東、大阪以南に比べると新潟はしっかりしている。それで先程のテレビ中であつたが、生活をトラックの中でしている。5日間走っているとして考えると、水屋が入れば5日間予定通り走っていない。現場あわせで走っている。そういう意味では空にして走っている時間は少ないので、利便性はある。生産性向上の話もあつたが5日間走って好きなところで荷物を拾えば生産性は上がる。だが、安全安心と労働時間はどうなるのかと。いろいろと計算すると293時間の80%くらいの時間に抑えないと、拘束時間の関係がクリアできない。生産性の向上と労働時間の抑制は両立できない。2

9 3時間拘束というのが正しいのかとも思っており、現告示の内容を見直す作業も必要と考えるが、こういったことは中央で議論しても実態が見えてこないため、新潟地方協議会においてできるという部分としては、委員の意見だけでなく、いろいろな運送事業者に来ていただいて、こういうテーマについて現実はどうかということトラック協会や適正化実施機関の力を借りて意見を集約し、時間外労働抑制に向けた取組、ルールを守るということを目標にするのも良いかと思う。このテーマについては各委員はじめて見るので、また持ち帰って再度意見をぶつけてみてはと思う。

(渡辺委員 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会執行委員長)

- ・昔トラック運転手というのは魅力があった。これは何かというと、まさに昔は稼ぎたい放題稼げた。それが改善基準告示等様々なものが入ってきて、時間が管理された。ただこれは当然の話で、安全のためには必要なこと。ただ、現状として稼げない。それと今の若者はお金よりも休みがほしいという声大きい。そうするとトラック運転手になりたいという人は少ないということ。そこを考えていかなければいけない。先日私どもの会社の年齢構成を見たがびっくりした。40代まで何人もいないが、40過ぎると60までの間で人数が上がる。これは10年後どうなるのか。危機感をもって人事をしないといけないと注意したが、如何せんどうにもならない。大変な問題であるとする。

(浅間委員 公益社団法人新潟県トラック協会専務理事)

- ・業界として魅力をアピールしていかなければいけない。一般の人は運送というと自分の手に届くヤマトや佐川しか頭に浮かばないが、実際トラック輸送で運んでいるのは食品や砂利、骨材等々が8割以上を占め、宅配関係は10%いくかどうか。ただマスコミは宅配が運送の全てだと思われるような伝え方をしている。宅配関係以外のものをどのように運送しているかを知ってもらう必要がある。今回DVDは事故の観点から見ているが、それ以外で人材確保であるとか、運賃の問題であるとか、資料7に記載してある問題点について対応する必要があるが、実は協会ですでにやっている。今後も協議会の中でも継続して取組んでいく必要があるが、一番の問題は長時間労働。この協議会の主たる部分であるが、これは荷主の協力がなくてはできない待ち時間の解消。お金をもらっての待ち時間ならまだいいが、もらえないでの待ち時間は無駄なお金の投資となる。この解消が長時間労働の抑制につながっていく。この協議会の中で待ち時間をいかに解消するかというのを議論していくべきだと思う。

(堀川代理委員 日本労働組合総連合会新潟県連合会地方委員)

- ・我々労働組合からすれば、ドライバーがいかに安心して仕事ができ、安定的な暮らしができるかというのが大きな問題。資料7にある全てが少しでも良くなっていかないとそういったものに繋がっていかない。先程のDVDでもコンビニで休憩スペースがなく、結果事故に繋がったという、ドライバーの方から言えばそれは間違いないことだと思う。そういった休憩の関係で言えば、現在上部団体を通じて、高速を一旦降りて道の駅に寄り、休憩した後に再度高速に乗っても料金が引き継がれるシステムが実験されると聞いている。そういったことを一つ一つクリアしていくことによって、疲労の回復に繋がると思うし、トラックも休みを取れるということになれば人材確保にも繋がりと、長時間労働抑制にも繋がると考える。ただそれは適正運賃、料金がいただき、労働条件が底上げされることでクリアされることと思う。荷主さんにも協力してもらうことで、協議会を通じ良くなっていけばよいと思っている。

(本間委員 一般社団法人新潟県経営者協会専務理事)

- ・デフレ時代が長く、代わりはいくらでもあるという発想の中で運送関係のサービスがあつて当然のように荷主がとらえていたのかなど、ある部分では反省している。産業界で見える化を図るといふことをやっているが、運送についても先程からの宅配との違いを説明いただいて、右から左ということだけでなく、着いた荷物をどのように末端消費者まで届けるのかということも説明いただいた。これは物の移動の話したが、今は労働力自体を確保できない問題がある。これに繋がるのが値段の部分。生産性を上げる、効率を上げるというところはあるが、全体的な価格というのはきわめて大事になってきている。まさに去年今年、宅配便のあたりを契機に価格の部分にメスを入れられて、企業の自助努力やサービスだけでは間に合わない時代になってきている。全体で改善に向けて取り組まなければいけない内容なので、いろいろな形でトラック協会さんと協力しながらやっていきたい。

(渡辺代理委員 新潟県中小企業団体中央会事務局長)

- ・先程のDVDの中で、トラック業界さんは1990年に規制緩和によって許可制から登録制になったという話があつたが、あれはトラック業界さんだけでなく、社会全体が規制緩和に向けて動いていた。大きなところで言うと大規模小売店舗法の廃止。これによって地方の商店街の疲弊が早まり、全体的な流れが価格競争、トラック業界さんで言えば、無理な注文を受けざるを得ないという、そういった形の流れが日本の中にある。今後どうしていくかという話しは決してトラック業界さんだけでなく、日本の社会の仕組み自体をもう一度見直していかなければいけない。そうとらえた方が、スムーズにいくのではと、個人的には思っている。

(金川委員 北越紀州製紙(株)新潟工場事務部長)

- ・荷主の立場で呼ばれていると思うが、日本で印刷情報用紙を一番消費しているのが関東。その関東に最もニアレストな工場が北越の新潟。これはものすごいアドバンテージだと思っている。1日の出荷量の2割が貨車で残り8割が全部トラック。したがって、トラックがなくなるとせっかく物を作ってもお客さんに届けられないという恐ろしい世界が待っているわけで、トラック業界のみなさんはビジネスパートナーであるという認識をより強く持たなければと思っている。先般、新潟工場の製品がどういったところに置かれているのか見て回ったら、複数の外部倉庫をお借りして、積み合わせでA倉庫に行って2パレ積んでもらってくれ、B倉庫に行って1パレ積んでもらってくれと、そんなことをトラックドライバーさんに対応していただいている。これはいかんと。まず荷主側としてそういうところを改めていかなければいけない。これでは北越の荷物を運んでやろうと思ってもらえない。ゆくゆくはワンストップ、最低でもツーストップくらいで積めるような改善をしなければいけない。ビジネスパートナーを大事にしつつ、一緒になって成長していきたい。

(上山代理委員 北星産業(株)課長)

- ・当社はみなさんの力をお借りして、先程のDVDでもあつたが、利用運送を行っている。今いろいろな輸送の利用運送先の協力会社様にお話しを聞いていると、やはりドライバー不足の話、着地での待機時間等の問題がでてくる。私どもとしては徐々に改善に取り組んでいるところだが、全国展開のホームセンターでのサプライチェーンといふか、スケジュール的にタイトな部分もあり、運送会社さんにも日々負担をかけているのではと感じている。そういったことを運送会社さんの方から常にヒアリングを行っていて、徐々にではあるが、着車時間を遅くするとか、荷物の集約をできるだけ

一箇所でするようにする、また幹線便については今まで一方向だけの運送だったのを、降ろした先でも積めるような往復のプランニングを提供できるよう考えているところ。今後も運送会社さんと一緒に両方が良くなるようなことを考えていきたい。

(佐々木座長)

- ・この会では今の物流業界は異常事態であることを再認識できた。その異常事態をどう脱すればいいのか。小林さんの方からあったように、業界としての問題点も良い部分もきちっとアピールしていくこと、プラス、これまで競争力、生産性、効率性を追求してきたところを見直す必要を感じた。先程ビジネスパートナーという話しもあったが、これからは共存できなければいけない。そのためには、立場の弱い者にしわ寄せとして追いやっていたリスクや負荷を分散させる必要がある。消費者も含めみんながリスクや負荷をむやみに押しつけることをせず、むやみに負荷をかけることもなく、自分のところばかりがいいわけではなくて、サプライチェーン全体を良い方向にもっていけるよう、さらなる工夫や努力が必要である。今の異常事態に対して自分たちの問題であるとの認識は持たなければならない。あとはこの協議会としてどういう風に展開していくかということだが、今日の皆さんのお話を伺っていると、各企業で工夫しているところがたくさんあり、そういったところをこれからもどんどん出していきたい。こういう場になると苦しいこと、問題点ばかりが表面化されてしまい、非常に重たい会議となるが、こういうことで頑張っているということも出していきながら、会議を良い方向に進めていきたい。先程事務局からもいろんな問題がリンクしているとの説明があったが、かといって全ての問題を改善するのは困難である。それぞれ個人が、個々の企業が、努力している工夫しているところを少しずつ出し合って、方向性を見出し出していけたらいいかなと思う。先程可能性はたくさんあるという話しもあったが、そういった可能性、方向性、工夫から見えてくるものを共通の財産として、うまく次の展開に進めていけたらと思う。

3. その他

○新潟運輸支局 竹村首席運輸企画専門官)

この協議会は第6回目になるが、今までは行政が提案するという形で進めてきたが、それはおもしろくないということで、今回の開催に当たっては事務局で集まり、どのようにしていこうかということで、資料7を目玉にさせていただいた。雑ばくなものでお困りになるんだろうなと思っていたが、案の定で大変申し訳なく思っているが、ただ今までと違って各委員さんがいろいろな意見を話してくださり、我々も沢山ヒントをいただいた。佐々木先生からも総括でいただいたお話し、これはまさにその通りだなと思っている。今何が問題なのかというと、やはり取引環境の適正化だろうと。今までは労働時間の改善ということでパイロット事業を1年半取り組んでいるが、もう一つの柱である取引環境を論じていかなければいけないだろうと、こういう形をとらせてもらった。今までだと、やはり荷主あつての運送事業者ということで、なかなか運賃交渉がうまく進めないという話しが出ている。28年度2月に全国1500事業者に対してアンケート調査を行った。運賃・料金が適切に収受されていると答えたのが25%で、75%が収受されていないと答えている。その内一番多かったのが、交渉ができない。これが6割を超えている。やはり交渉ができないから難しいということはずっときていたが、人材不足、運転手の高齢化ということで、物はあっても運べない時代にきている。ここは潮目が変わるところにきているのかなと。今まで荷主あつての運送事業者だったものが、荷主としてもトラック事業者と共存していかなければいけないという潮目にきている。ここで運送事業者から荷主に対してアピールをしていく機会でもあると思

っている。今日いただいた意見を踏まえて、できることをこれから事務局でも考えていくが、お互いの関係がウィンウィンでいられるように、何か次のステップにもっていきたいと思っている。また何か決まったら協議会を開く、或いは書面にて提案させていただこうと思っている。今日は新潟県の協議会として進めていく良いきっかけをいただいたなと思っている。

次回開催予定は、パイロット事業の繁忙期が米の収穫が終わった後になるため、9～10月にかけて進捗状況の中間報告を予定している。書面協議の可能性もある。最終報告は11月以降となる予定。

4. 閉会

○北陸信越運輸局 林自動車交通部長（北陸信越運輸局長代理）

北陸信越運輸局自動車交通部の林でございます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、長時間にわたり熱心にご議論いただき、誠にありがとうございました。

また佐々木先生には今回座長を引き受けていただき、またスムーズな議事進行いただきありがとうございました。

本日は今年度のパイロット事業について先程了解いただいたわけですが、今日はお見えになっておりませんが、荷主の藤井商店さん、トラック事業者3社におかれましては、大変感謝申し上げます。これからこのパイロット事業進めていくわけですが、昨年の実験結果も踏まえた形で実施をしていただき、是非好事例に載るような成果があがるよう期待しているところでございます。

中央におきまして、昨年度それから今年度のパイロット事業の全国の結果を踏まえまして、長時間労働改善ガイドラインというのを作成して、関係者が一体となって長時間労働の抑制と定着を図っていくこととなっております。私どもといたしましても、本日のメインになります議題の（5）でみなさんに熱心にご議論いただきましたが、トラック事業をめぐる諸問題たくさんありますが、改善につながりますよう、みなさんのご意見をお聞きしながら、取引環境、労働時間の改善に取り組んで参りたいと思いますので、引き続きご協力の方、よろしく願いいたします。

それと明日、トラック協会さんの主催でトラック運送業における生産性向上セミナーというのが開催されます。このセミナーはトラック事業者の取引条件の改善、或いは生産性向上に役立つ方策につきまして、全国で開催をしているものでございます。こういったセミナーも活用していただきながら、取引環境の改善が図られればと思っておりますので、今後ともよろしく願いしたいと思います。

本日はお忙しいところ誠にありがとうございました。

閉 会