

## 第8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 議事概要

【日 時】平成30年8月6日（月）13時30分～15時30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  
名古屋 祐 三 新潟県中小企業団体中央会 専務理事  
加 藤 嘉代子 全国農業協同組合連合会新潟県本部 管理部企画課副審査役  
（管理部長 樋口 毅 代理）  
金 川 貴 宣 北越コーポレーション株式会社 新潟工場 事務部長  
金 子 昌 弘 北星産業株式会社 取締役営業部長  
高 杉 陽 子 特定非営利活動法人 新潟県消費者協会 事務局長  
木 下 幸 雄 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 代表取締役社長  
市 村 輝 男 長岡トラック株式会社 代表取締役  
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 井上 仁 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 板崎 龍介 代理）

小 田 樹 株式会社富士通総研 シニアマネジングコンサルタント

### 1. 開会

#### （1）委員等変更のお知らせ

- ・国土交通省北陸信越運輸局長が、江角直樹から板崎龍介に変更。
- ・厚生労働省新潟労働局長が、楳葉伸一から井上仁に変更。
- ・金川貴宣委員の所属法人名が、「北越紀州製紙株式会社」から「北越コーポレーション株式会社」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、一般社団法人新潟県商工会議所連合会 早福委員及び全日本運輸産業労働組合新潟県連合会 丸山委員が欠席。

#### （3）開会挨拶

○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長の林です。

本日は大変お忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございます。

また、日頃より私どもの国土交通行政に、格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

今、政府では働き方改革を進めておりますが、先の国会において、「働き方改革関連法案」が成立し、7月6日に公布されたところです。

自動車運転業務については、罰則付き時間外労働上限規制の適用が2024年4月からとなりますが、猶予期間中においても、実労働時間・拘束時間の削減に着実に取り組む必要があります。

ます。

このような中、5月30日に、自動車運送業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議において、上限規制の適用時期に向けて取り組む「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」が策定されました。

この行動計画において、自動車運送業務の長時間労働是正に向けて、「2023年度末までのできるだけ早い時期に、全ての事業者が改善基準告示に規定する一ヶ月の拘束時間の限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守している状態を実現する」ことを目標として、「長時間労働是正の環境整備」や「長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化」を図るための88の施策が提言されております。

この提言において、多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流実現国民運動」（仮称）を本年秋頃までに立ち上げ、運動の拡大・深化を図ることとしております。

私どもといたしましても、本協議会を通じて、自動車運転者の長時間労働を是正するための環境整備に取り組んで参りたいと考えておりますので、引き続き皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

本日は、今年度実施いたしますコンサルティング事業につきまして、ご提案いたしますが、皆様からのご意見をいただきながら、少しでも労働時間の改善につながるような事業にして参りたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

## 2. 議題

### (1) 新潟県地方協議会における平成30年度コンサルティング事業について

#### 【説明】

#### ○資料1-1（新潟労働局労働基準部 宇尾野監督課長）

- ・トラック運転者の長時間労働が喫緊の課題となっていることを踏まえ、手待ち時間の削減等を目的として、平成28年度～29年度の2年間、荷主及びトラック運送事業者協力の下、「パイロット事業」を実施。
- ・今年度は、さらにその成果を波及させるため、荷主及びトラック運送事業者に対して、専門家からのコンサルティングにより、問題点の分析及び最適な改善モデルの適用を図り、トラック運転者の労働時間短縮に向けた取組みを支援する「コンサルティング事業」を厚生労働省予算により実施している。

#### ○資料1-2（株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント）

- ・今年度のコンサルティング事業について、これまでに2回の検討会を開催。
- ・荷主企業の実態が得られていないため、社名は公表できないが、発荷主（A社）、着荷主（B社、発荷主商品を受け入れる倉庫業者）、元請け運送事業者（C社）、下請け運送事業者（D社）の4者により対象集団を構成。
- ・コンサルティング事業の実施ステップとして、アンケート、データ収集を実施（6月22日の第1回検討会）し、データの分析、実態調査結果の報告・共有（7月25日の第2回検討会）を終了したところ。
- ・施策の方向性を示すことができたことと認識しているが、最終的な施策内容は、次回の検討会において決定される。
- ・実態調査の段階において、4つの事項を依頼。
- ・まず、チェックリストを配布し、運送事業者から労働条件の実態、荷主から運転者の労働時間の短縮に対する支援内容について、回答頂いた。
- ・次に、データ分析の準備として、運送事業者から運送実績のデータ提供を依頼。

- ・また、厚生労働省事業であることを踏まえ、厚生労働省で作成した「疲労蓄積度自己診断チェックリスト」を配布し、ドライバーの疲労蓄積度にかかる自己診断を依頼。
- ・最後に、モノ・情報の流れについて、全体の運行情報をヒアリングし、取りまとめたところ。
- ・発荷主にはリードタイムや物流全体の管理について、着荷主には受け入れ側の体制等、運送事業者には、事業全体及び労働者の状況を確認。
- ・次に、運送事業者から提出されたデータを客観的に分析し、チェックリストと実績の相違、相関関係から、原因を追求。
- ・データのフォーマットについては、デジタコや日報のデータを統合の上、1行1運行の形で取得し、分析。
- ・疲労度蓄積自己診断チェックについては、厚生労働省労働基準局が公表している「疲労度蓄積自己診断チェックシート」を使用し、心理的負担や勤務状態等を踏まえ、ストレスや疲労蓄積度を把握。これについては、コンサルティング事業とは別に検討。
- ・運行基本情報として、A社（発荷主）がB社（名古屋方面の倉庫）に、平日毎日、1～2便の荷物を輸送。荷扱い作業については、全てドライバーが実施。夕方、A社から、翌日便の集荷をC社（元請け運送事業者）に依頼し、必要に応じ、C社からD社（実運送（下請け）運送事業者）に再依頼。運送事業者において、車両手配の後、出荷の準備に入る。運送当日、急遽、増便又は減便の可能性あり。集荷場所へ移動後、手作業で積み込み。パレットを使用して荷物をトラックに積載するが、積載効率等の問題から、全て手作業で積み直し。その後、名古屋方面に7～8時間運転し、到着後、手作業で荷物をパレット上に卸す。その後、B社の作業により、最終的な販売店に輸送。
- ・第2回検討会において、データ及び分析結果を報告。
- ・チェックリストから問題点と各社の思いを把握し、データ分析として運行実績に基づく実態を把握するとともに、現場視察も実施。
- ・チェックリストの分析結果から、荷扱いと手待ち時間の長さを確認。運送事業者としては、荷扱いにおける積み込み・積み卸しのいずれに対しても、負担が非常に大きいと認識。また、待ち時間についても、積み込み時に車両滞留があり、荷卸しの順番待ちが発生している旨元請け事業者から指摘あり。
- ・荷主側においても、積み込み作業の改善が必要との認識あり。
- ・時間指定により待ち時間を減らすことが可能と考えられることから、過去に、B社倉庫のバース予約システムの使用を提案したこともあり、これが、改善策の方向性につながるものと認識。
- ・現状を踏まえ、手積み作業のパレット化や手待ち時間解消のためのシステム化・予約が改善策の方向性と思われる。
- ・運送事業者の運行データについて、曜日別やドライバー別などの傾向を分析する予定だったが、データ数が11件と想定より少なかったため、データのみを報告。
- ・結論として、全体的に拘束時間が長い。チェックリストから、運送事業者が改善基準告示を遵守するのに大変苦労していることを確認。実際の所要時間、就業時間、運転時間、荷扱い時間から、拘束時間が16時間近くに及ぶものが11運行中3運行存在。積み込み・積み卸しに相当の時間を要している実態が判明。
- ・チェックリストにおいて、積み込み・積み卸しにそれぞれ2時間、合計4時間を要しているが、実際のデータにおいても、荷役時間全体の平均で4時間25分という状況。
- ・要因としては、一箱7～8kgの段ボール1200個を全て手作業で積み替えていることが大きい。1200箱を2時間で積み替えることは、1時間あたり600箱、1分あたり10箱の作業となるが、1分で70kg以上のものを移動させるのは大変な作業となる。
- ・待ち時間については、チェックリストにおいて、1～2時間程度、バースが空くまで待機している状況を確認。11件のデータから待ち時間を読み取ることは出来なかったが、この程度

の時間が発生していると推定される。

- ・荷役作業の回転率を上げるにより、待ち時間の減少が期待できるため、これをどのように改善するかが最大のポイントになる。ただし、それを実行できるかどうかについては、今後検討が必要。

- ・今後、方向性として、「荷役の削減」と「手待ち時間の削減」にかかる施策を検討。

- ・次回の検討会までに、実施可能な施策についてのアイデアを提出していただき、施策を決定。

- ・ただし、施策の実施にあたっては、検討会出席者だけでなく、生産部門等の関連部署との調整（倉庫の設定変更等）が必要となることから、実施にあたって、どのような課題があるのかを併せて検討し、改善施策実施につなげることとなる。

#### 【意見・質疑応答】

（佐々木座長）

- ・ドライバーが手作業で全ての荷物をパレットから積み替え、到着後パレットに積み卸しを行うとの説明があったが、具体的に説明願いたい。

（株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント）

- ・倉庫においては、パレットで荷物が積み上げられており、これをリフトにより、トラックの荷台までパレットごと移動し、その状態から、1箱ずつ手作業で積み替える。積み卸し作業においても、手作業により、パレットに積み直す。最終的に、その状態から、B社が販売店に送りやすいようにパレットに載せ替える。

（佐々木座長）

- ・パレット使用と積載率の関係はどうなるのか。

（株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント）

- ・荷主側としては、1回の輸送でどれだけの荷物を輸送できるかが重要。パレットを使用した場合、積載率が7～8%落ちると聞いている。

（高杉委員 特定非営利活動法人 新潟県消費者協会 事務局長）

- ・荷物の内容がわからないため、イメージが湧かないが、前回の協議会において、パレットを使用することにより、かなりの仕事量が減少すると聞いた。パレットについても、使い捨てではなく、再利用するとの話があった。積載率の問題もあると思うが、何故パレットを使用しないのか疑問。

（株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント）

- ・A社は食品加工会社。確かに、パレットを使用すれば作業は減少するが、一方で、輸送効率が低下する。積載率が低下すると、トラックが1台から2台になって、コストアップにつながる。荷主としては、運送コストや輸送効率は極めて重要な問題。

- ・パレット使用、手積みのいずれも一般的な手法と思われる。今回のケースでは、荷物が段ボールに梱包されているため、パレットに積載できるが、荷物によっては積載できないものもある。しかし、トラック運転者の労働時間削減のために出来ることを荷主も含めて検討しなければならない。

（金川委員 北越コーポレーション株式会社 新潟工場 事務部長）

- ・これはパレットに段積みできない商品なのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・検証しないとわからないが、食品であるため、段積みできない可能性が高い。

(金川委員 北越コーポレーション株式会社 新潟工場 事務部長)

- ・段積みすると潰れるので、パレットごと載せる結果、隙間が空き、その隙間に荷物を詰め込むために、手積みになるのではないか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・おそらく、2段積みは不可能。半分をパレットで積載し、残りの上半分を手積みにして、積載率を上げるような形態になると思われる。それでも、作業時間は半分くらいに短縮できると思われる。

(金川委員 北越コーポレーション株式会社 新潟工場 事務部長)

- ・倉庫の段階でも段積みしないで、平積みすれば良いのではないか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・ラック型の1パレット1枠で積み上がっているため、2個目を持ってくると、上に積めない可能性がある。

(佐々木座長)

- ・そもそも、段積みできないものをバラで上に積むことは可能なのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・手積みで10段ある場合、パレット5段、手積み4段程度は積み上げられることから、半分程度のパレット化は可能。ただし、パレットの分だけ、積載が1段少なくなるため、それによる費用増加をどこまで許容できるかが問題。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役社長)

- ・積載率の問題だけではなく、パレットにかかる費用負担も重要。
- ・来年4月から、大手メーカー6者がそれぞれの物流会社を統合し、新しい法人を発足させ、合理化する予定。この6者から出荷する荷物は全てパレット化され、幹線車への積載、積み卸しまでパレット輸送となる。手積みは不可能となるため、車両にも制約が加わり、各社とも同じ仕様でパレット化される。
- ・手積みについては、費用と労働力双方の問題がある。1200箱も積み込む作業は長時間を要し、ドライバーから嫌がられており、時代に逆行している。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・パレットの費用負担は重要。A社では、1.4パレットと特殊な仕様となっていることから、標準タイプに変更する必要がある。
- ・パレット使用を希望している着荷主もあると聞いており、全ての作業工程をパレット化するのが主流になると思われる。A社も、物流業者が離れていくことを懸念しているため、パレット化を検討することになると思う。

(佐々木座長)

- ・改善策に人的支援についても挙げられていたが、それについてはどうなのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・積み込み作業の人的支援について、運送事業者と荷主のいずれが負担するのか、どのように役割分担すべきかの検討が必要。これについては、作業と費用が発生するため、コスト負担とともに、組織として人を雇用しなければならない問題も発生する。

(木下委員 日本労働組合総連合会新潟県連合会 地方委員)

- ・10トン車によるパレット輸送では、約8%積載率が下がるとのことだが、それを補うような改善策はあるのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・本事業においては、トラック運転者の労働時間改善を目指しており、どのように荷主が運送事業者と関係を構築し、物流を運営するかについては、その先の問題と認識。13トン、14トンのトレーラーによる輸送もあり得ると思われる。

(佐々木座長)

- ・WEBシステムについて、具体的に説明願いたい。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・B社における積み卸しについて、ドライバーがWEB（スマホ）により、バースの空き時間を確認し、到着時間を入力するシステムで、先着順とはならない。空き時間がなければ、先に別の倉庫に入るなどの対応も可能。

(佐々木座長)

- ・それは一般的なもののなか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・これまでは先着順であったが、ある程度、予約をすることが増えていると思われる。パレットで積み込み・積み卸しをすれば15分程度で終了するが、今回の事例では、予約を入れると、バースが2時間塞がり、混乱するため、対象外とされており、この点は改善を要する。

(佐々木座長)

- ・手積み作業の予約枠はないのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・ないと思われる。より、バースの回転率を上げるとことを検討する方が重要。

(市村委員 長岡トラック株式会社 代表取締役)

- ・運行実績データについて、拘束時間が16時間45分、運転時間が9時間45分、荷扱い時間が4時間15分とあるが、かなり長時間労働であり、改善の余地がある。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・データについては、加工している。

(佐々木座長)

- ・示された11件の運行データは一般的なものではないのか。これが全体を示すものではなく、偶然このような結果になったということか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・これが実態を示している。

(佐々木座長)

- ・11件中3件の拘束時間が16時間近くになっているが、この割合は一般的なのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・改善基準告示を辛うじて遵守しているのが一般的と思われる。基準を守るために、運送事業者が大変苦勞している中で、荷主も協力することが本事業の趣旨。

(名古屋委員 新潟県中小企業団体中央会 専務理事)

- ・機械化やパレット化のための費用負担について、どこまで踏み込んで検討されるのか。費用負担は個々の事業者の問題であり、モデルケースとして、他への応用は困難と思われる。荷主と運送事業者の費用負担にかかる基準がないと、課題があっても、解決につながらない。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・費用負担の問題については認識している。
- ・今回のコンサルティング事業関係の予算においては、実証実験にかかる費用は含まれておらず、示される事業の結果は対象集団の努力目標に止まる。
- ・費用負担の問題まで踏み込めるかどうかは、各事業者の判断となるが、課題を洗い出し、実施可能な改善策を示すことが重要。
- ・A社としては、猛暑の中、冷房のない環境において、1200箱もの荷役作業を行っている状況では、運送事業者・ドライバーが離れるという危機感を持っており、かなり踏み込んだ議論が出来るのではないかと期待。

(佐々木座長)

- ・これまでの議論において、ドライバーがハンドルを握っている時間ではなく、ハンドルを握っていない時間に起こっている問題に尽きるということになると思う。
- ・それに対して、パレット化、人的支援、システム運用等により改善する可能性を確認できたのではないか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・荷主も厳しい状況に置かれていることから、前向きに取り組んで頂けると期待。
- ・次回の協議会においては、予定している施策内容又は施策実施後の報告を行うことになる。

(佐々木座長)

- ・以上、各委員からのご意見等の趣旨を踏まえ、事務局は取り計らうこと。

(2) 改正標準運送約款、長時間労働抑制(働き方改革)に関するフォローアップ実態調査について

【説明】

○資料2(北陸信越運輸局自動車交通部貨物課 前島専門官)

- ・今年度のコンサルティング事業について、国土交通省予算と厚生労働省予算があるが、新潟県協議会においては厚生労働省予算、また、北陸信越運輸局管内の富山県協議会においては国

土交通省予算により実施しているところ。

- ・富山県協議会におけるコンサルティング事業については、日本PMIコンサルティング(株)が委託先となり、新潟と同様のコンサルティング事業に加えて、シンポジウムを開催することとしているが、昨年改正された「標準貨物自動車運送約款」等に関するアンケート調査を実施し、この調査結果をシンポジウムに活用することとしている。
- ・富山県協議会においては、この調査をコンサルティング事業の一環として実施するが、この調査フォーマットを活用し、富山県以外の北陸信越運輸局管内各県においても、調査を実施してはどうかという提案が日本PMIコンサルティング(株)よりなされたところ。
- ・調査を実施した場合、調査結果を運送事業者における長時間労働抑制や荷主との交渉の材料として活用できるものと期待。
- ・また、本調査について、協議会独自の取組として位置づけることが可能。
- ・調査を実施する場合の経費については、運輸局、労働局ともに既に執行可能な予算がなく、新潟県トラック協会の予算での実施をお願いすることとなるため、トラック協会の承諾が必要。
- ・調査の対象は協会加盟及び非加盟トラック運送事業者全者となり、主要な荷主事業者を対象として加えることも可能。
- ・調査内容としては、トラック事業者向けと荷主事業者向けで異なるが、いずれも、改正標準貨物自動車運送約款に関する事項、長時間労働抑制に関する事項となる。
- ・調査方法について、協会加盟事業者に対しては、トラック協会機関誌等と調査票を一緒に送付すること、また、回答方法として、郵送ではなく、FAX又はWEBを想定。
- ・協会非加盟事業者に対しては、日本PMIコンサルティング(株)より調査票を送付し、協会加盟事業者と同様に、FAX又はWEBによる回答を想定。
- ・荷主を対象とする場合、日本PMIコンサルティング(株)より調査票を送付し、FAX又はWEBによる回答を想定。
- ・今後、協議会から関係業界団体に依頼し、了解を得た後、日本PMIコンサルティング(株)が調整の上、調査票を送付する予定。
- ・調査対象の荷主については、協議会に参画している荷主団体の協力の下、調査対象を選定し、調査を行う可能性あり。
- ・スケジュールについて、8～9月に調査内容の検討、9～10月に調査実施、11～2月に調査結果取りまとめを予定。
- ・調査結果から、これまでに実施したパイロット事業の成果、取引環境・労働時間改善にかかるトラック運送事業者の意識や取組状況等を把握し、今後の取組みにつながる。
- ・地方協議会としても、調査結果を踏まえた協議会における取組みにつなげることも可能。
- ・調査結果については、規模別、支部単位別等にクロス集計することも可能であるため、今後のセミナー開催等の改正標準貨物自動車運送約款を踏まえた取組みの促進、長時間労働抑制に向けたきめ細かなサポート展開に資するものと思料。
- ・経費について、トラック運送事業者のみを対象にした場合が611,280円(税込み)、荷主を対象に含める場合が719,280円(税込み)となっているが、この金額を超えることはない。
- ・実際の調査票については、選択式とする等回答を容易にするための工夫がなされる予定。

#### 【意見・質疑応答】

(佐々木座長)

- ・調査に要する経費の負担はどうか。

(公益社団法人新潟県トラック協会 高橋業務部長)

- ・全日本トラック協会より、協議会にかかる予算が措置されている。協議会の決定に基づき実

施する事業として、コンサルタント会社への委託費も助成対象とされており、調査実施可能。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役社長)

- ・調査実施主体は新潟県協議会となるのか。

(北陸信越運輸局自動車交通部貨物課 前島専門官)

- ・実施主体は新潟県協議会となるが、アンケート実施にあたっての調整を事務局で進めることとなる。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役社長)

- ・調査依頼の発出主体によって、調査対象の印象がかなり違ってくる。
- ・協議会が実施主体だとしても、協議会に対する認知度が低く、荷主から理解されない可能性あり。
- ・全国的な傾向として、トラック協会加盟事業者における改正標準貨物自動車運送約款に対する認知度が低く、新約款適用事業者が過半数を割っている状況を大変問題視している。
- ・トラック協会の助成金を活用することもあり、是非とも調査を実施して頂きたいが、トラック協会が主体となるのは僭越と思う。

(林委員 北陸信越運輸局自動車交通部長)

- ・例えば、協議会の下に、労働局、運輸支局、トラック協会の3者を列記することも可能ではないか。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役社長)

- ・厚生労働省と国土交通省の連名として頂きたい。

(北陸信越運輸局自動車交通部貨物課 前島専門官)

- ・昨年10月19日付けで、トラック協会、運輸支局、地方協議会の連名で、「標準貨物自動車運送約款の改正について」、荷主に文書を発出したこともあり、同様に、連名とすることを検討したい。

(佐々木座長)

- ・トラック運送事業者に対しては、調査を実施した方が良いということか。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役社長)

- ・調査を実施して頂けると大変ありがたい。

(佐々木座長)

- ・荷主を対象とすることについてはどうか。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役社長)

- ・経費負担がトラック協会であっても、トラック協会として調査を実施することには抵抗があり、役所の名前も列記して頂きたい。

(本間委員 一般社団法人新潟県経営者協会 専務理事)

- ・調査対象に荷主を含めないと、不足感があり、荷主を対象に含めるべき。トラック協会が前面に出ることについての懸念は理解できるが、取引環境改善は喫緊の課題であることから、国

土交通省、厚生労働省、トラック協会の連名により調査を実施して頂きたい。必要に応じて、我々も協力したい。

- ・他県では既に調査を実施しているのか。

(北陸信越運輸局自動車交通部貨物課 前島専門官)

- ・長野県、石川県では、検討中。富山県においては、国土交通省予算により実施することが決定している。

(本間委員 一般社団法人新潟県経営者協会 専務理事)

- ・3県において調査を実施することにより、サンプル数を増やすこと、また、荷主を対象に含めることは好ましいことであり、是非とも協力したい。

(佐々木座長)

- ・特段、反対はないようなので、「改正標準運送約款、長時間労働抑制（働き方改革）に関するフォローアップ実態調査について」、新潟県協議会としては、「トラック運送事業者及び荷主事業者を対象に調査を実施する」こととする。ただし、調査依頼の発出主体にかかる連名等については、調整すること。
- ・以上、各委員からのご意見等の趣旨を踏まえ、事務局は取り計らうこと。

(3) トラック運送業における適正取引の推進に向けた荷主に対する周知について

【説明】

○資料3（新潟運輸支局 小松首席運輸企画専門官）

- ・適正取引の推進、長時間労働抑制については、荷主の協力が不可欠。
- ・中央において、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、公正取引委員会、全日本トラック協会の連名により、荷主企業及び関係団体宛にリーフレットを送付し、協力を要請。
- ・昨年10月、本協議会に参画されている荷主・経済団体4団体に対し、傘下会員への標準貨物自動車運送約款改正及び荷主勧告に関するリーフレット配布依頼を行ったが、今般、改めて、7団体宛に傘下会員へのリーフレット配布を依頼。
- ・リーフレットとして、標準貨物自動車運送約款に関するもの、荷主勧告制度に関するもの、運送委託する際の留意事項をまとめたものを配布。

### 3. その他

(佐々木座長)

- ・本日の協議会における議論を基に、制約があると思われるが、改善策、実証実験等を進めて頂きたい。

### 4. 閉会

(1) 閉会挨拶

○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、厚生労働行政及び国土交通行政に、格段の御協力を頂いていることに、感謝申し上げます。

委員の皆様には、御多忙のところ、第8回目の協議会に、御出席いただき、ありがとうございました。

平成30年度のコンサルティング事業については、先ほどまでに報告があったとおり、発着荷主、運送関係事業者にご参加をお願いし、問題点の把握と改善施策を実施しているところですが、出来る限り無駄をなくし、荷主・消費者の利益につなげるため、パレットの形態等も含め、施策を充実させる知恵を出して頂きたいと思います。

今年度のコンサルティング事業が成功することを祈念いたしまして、閉会の挨拶といたします。

以 上