

第15回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会 議事録

日時

令和6年2月28日（水） 14時00分～16時30分

場所

長崎県トラック協会 研修会館

出席者

宮原 和明	長崎総合科学大学 名誉教授
小野 秀昭	(株) 運輸・物流研究室 取締役フェロー
松永 安市	長崎県商工会議所連合会 専務理事
山口 裕志	全日本運輸産業労働組合連合会 長崎県連合会 執行委員長
宗田 賢治	三菱重工業株式会社長崎造船所 所長代理
松浦 祐介	長崎県農業協同組合中央会 農業振興部長（代理出席）
田代 一義	長崎県漁業協同組合連合会 参事
渡辺 隆志	日本ハム(株) 諫早プラント 商品統括事業部生産管理課プロモーター （代理出席）
安高 尚志	(株) エレナ 総務部総務課長
平田 純一郎	日本通運(株) 長崎支店 支店長
椋本 啓太郎	ヤマト運輸(株) 長崎主管支店 支店長
河内 武彦	長崎運送(株) 代表取締役
井石 八千代	(株) 井石 代表取締役
塚本 敏	製罐陸運(株) 代表取締役
西辻 松好	(株) ミラージュ 代表取締役
永野 一智	(有) 有馬運送 代表取締役
馬場 邦彦	(公社) 長崎県トラック協会 取締役会長
中村 雅	長崎県 交通政策課総括課長補佐（代理出席）
田中 健一郎	九州農政局 経営・事業支援部地方参事官
宮本 浩一	長崎労働局 労働基準部 部長（代理出席）
三根 徹	九州運輸局 自動車交通部 部長（代理出席）
大久保 栄作	九州運輸局長崎運輸支局 次長
松尾 康平	(株) 松尾総業運輸 代表取締役（オブザーバー）
岩永 竜二	(株) 丸野 営業統括本部長崎中央・北部エリア担当 取締役（オブザーバー） 一）
大瀧 勇夫	公正取引委員会事務総局九州事務所 下請課 課長（オブザーバー）
辻 健也	働き方改革推進支援センター センター長（オブザーバー）

議 題

1. 協議会規約の変更について（委員の追加）
2. 長崎県地方協議会の取組について
3. 各関係行政機関等の取組について
 - ・ 国土交通省の取組について（九州運輸局）
 - ・ 公正取引委員会の取組について（公正取引委員会）
 - ・ 農林水産省の取組について（九州農政局）
 - ・ 厚生労働省の取組について（長崎労働局）
 - ・ 働き方改革推進支援センターの取組について（働き方改革推進支援センター）
4. 事例紹介
 - トラック事業者と荷主との協働事例について（(株)丸野）
5. 意見交換

資 料

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

- 資料 1 長崎県協議会規約
- 資料 2 長崎県地方協議会の取組
- 資料 3 トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会資料
- 資料 4 物流分野等における取引の公正化に向けた公正取引委員会の取組
- 資料 5 九州における物流効率化の取組について
- 資料 6 長崎労働局の取組
- 資料 7 長崎県地方協議会 協同事例発表資料

開会挨拶

（長崎労働局 宮本労働基準部部長）

皆さん、こんにちは。長崎労働局の宮本と申します。本日は年度末の大変お忙しい中ご出席いただき誠にありがとうございます。皆様方におかれましては、日頃より労働行政の取組に格別のご理解とご協力を賜り改めて厚く御礼申し上げます。さて、ご承知の通り、自動車運転者に対する時間外労働の上限規制の適用までいよいよ1ヶ月となりました。同時に、拘束時間や休息時間の規定が改定された運転者の労働時間等の改善のための基準、いわゆる改善基準告示もあわせて改正となります。これまで、労働局監督署では国交省、長崎県等の関係する団体を始め、皆様との連携・ご協力をいただきながら、各種説明会や企業訪問等あらゆる機会を通じ、新たなルールの周知とともに、昨年6月8日に国・県・労使団体や荷主団体の皆様と締結した価格転嫁円滑化に関する協定を踏まえ、発着荷主の皆様に対しても恒常的な長時間の荷待ちを発生させない等、トラック運転者の負担軽減に繋がる取引環境の改善を働きかける等の取組を実施して参りました。令和6年4月1日以降は、適用される法律や告示の履行確保はもちろん、長時間労働の抑制に向けた自主的な取組が促進されるよう、引き続き丁寧にご相談を受けつつ、各種説明会や企業訪問等によるきめ細やかな周知や支援についても引き続き実施して参りたいと考えておりますので、

本日お集まりの皆様におかれましては、ご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。本日は委員追加による規約の変更や、本協議会の取組、令和5年度の取組結果、令和6年度の取組計画、行政機関の取組、トラック事業者と荷主との協同事例についてご協議いただく予定となっております。人手不足、物流コストの高騰等、トラック運送業界は大変厳しい状況です。本日ここで皆様方の忌憚ないご意見を賜りますようお願い申し上げます、簡単ではございますが私どもの開会の挨拶とさせていただきます。最後までどうぞよろしくお願いいたします。

議題1. 協議会規約の変更について

資料1により説明（事務局：長崎運輸支局）

議題2. 長崎県地方協議会の取組について

資料2により説明（事務局：長崎運輸支局）

（宮原座長）

ありがとうございました。令和5年度は長崎県地方協議会で運送事業者の実態調査をしました。事務局は非常に苦労しながらアンケートを取られ、約5割以上の回答があり、そこから見えてくる課題を丁寧に、本当に間際まで分析し、今日の報告となりました。本当にありがとうございました。それに基づき、令和6年度の取組計画案について事務局から提案されております。令和5年度のアンケート調査で見えた課題について、委員の皆様からご意見やご質問等含めて、これからお聞かせいただきたいと思っております。小野先生におかれましては、最後にこのアンケート結果についてご感想やご助言等あれば、よろしくお願い致します。

（西辻委員）

ミラーージュの西辻です。たくさん疑問がありますが、ポイントだけお話させていただこうと思います。まず、運賃は、今現在かなりの方が取れていないと思います。というのは、お願いをしてもなかなか受け入れてもらえない。また、納得いただいても上げてもらえない。きっと、仕事を受けるトラックがいなくなれば上がります。皆さんはどうか分かりませんが、我々はもう5年ぐらい運賃が上がっていない。5年前の原油価格は今と30円違う。うちの会社で言うと月々1200万、年間1億5000万円ぐらい違う。当然（経営状況は）悪くなります。このことも説明して、5年間ベースアップして、少なくとも15%上げていただかなければ絶対ペイできない。トラック事業者は誰も15%なんていうびっくりするような数字は言えません。運賃を上げて欲しいと荷主へ説明はするんですよ。でもね、結論から言うとなかなか難しい。だから何かいい方法がないかな、と思うのが1つ。次に、先ほどのアンケート結果を見ると、現在何も対策をしていないという運送会社が51%、半数以上いるんです。この人たちは今、運賃交渉をしなくとも何もマイナスがないんですね。正常な運送会社はそうはいきません。さらに、大方10%ぐらい賃金を上げないといけない。会社は実入りがないんだからしょうがないでしょうという話をすると、運転者は辞めていきます。だから、何かをした会社と比べて、何もしない会社の方が残るんじゃないか。何か正常化に向かって動いた会社の方が早く倒産するんじゃないか、僕はここを非常に危惧しています。だから、

このへんをなんとかしてもらいたいな、と思います。また、これも僕個人の案ですが、元請けが本当のことを書けばいいんですが、元請けが何も分からなかったら僕ら下請けも何も分からないからね。例えば実運送事業者に「元請けはこうですよ」「運賃はこうですよ」と書かせたらどうかと思う。やっぱりお偉いさんばかり集まると、下々のことが分からない。まあ、言いたいことは実はまだ山ほどあるんですが、私一人であまり時間を取ってもしようがないですから。

(宮原座長)

ありがとうございます。当事者としてよくお分かりになっているところをお話ししていただきました。他にご意見ございませんでしょうか。

(松尾オブザーバー)

長崎県トラック協会で食料品部会の会長をさせていただいている松尾です。先ほど運賃の話が出ましたが、長崎県は日本の地図で見ても西の果てでございます。関東、関西まで荷物を運んでやっと成り立っている。そこには造船業等の工業もありますが、ほとんどが一次産業、農業・水産業・畜産業で成り立っていると思います。私どもは農産物を運ばせていただいております、現在、関東へ月6回半走っています。帰りの運賃を入れずに計算しやすく考えて、1回あたりの運賃を20万円とします。6回半ということは月に130万円ですね。これが、今年の4月から改善基準告示の改正があり、働き方改革で走れなくなり、月に4回程度になってしまう。つまり、20万円の運賃が4回、月に80万円になるんですね。その差額が50万円出てしまいます。この50万円を埋めるのに、約6割以上、6.25の運賃値上げをする。今まで通り130万円もらおうとすると、1回の運賃が20万円から32万5千円になるんですね。32万5千円をもらって4回走ったときに130万円になりますが、実はこれ相殺なんですね。今まで走っていた月の総売上と4月からの総売上が6割以上の値上げで相殺されてしまいます。これを会社が成り立つように、さらには社員の給料を上げるためにはそれ以上の値上げをしなくてはならない。だから、8割以上、もしくは今までの運賃の倍、20万円もらっていたのを40万円、35万円から40万円の間の運賃をもらわなくては会社としても成り立たない。最低賃金の値上げをするよう国から言われていますが、それを達成するためには大幅な値上げをしなくてはなりません。他県の話になりますが、青森県知事が「このままでは県の特産品が勝負できない、運べない」と、知事自ら国へ陳情に行かれたと聞いています。だから、運送会社皆さんで色々話をするのはいいんですが、県のトップの人にも動いていただいて、そういった事を陳情していただきたい。狭い日本と言われますが、縦に細長い国です。地方創生のためにはまず一次産業を伸ばしていかななくてはならない。一次産業の特産品を中央で勝負できる状態に持つて行くためには、自分達だけの力ではどうしようもないので、県のトップの人をお願いしてでも、厚生労働省さん、国土交通省さんに特例を出してもらえような得策をお願いしたいと思います。以上です。

(宮原座長)

ありがとうございます。このあたりは長崎県トラック協会会長の馬場会長を始めとする方々から、物流業界の課題に向けて制度的に後押ししてもらおう等、色々やらなくちゃいけないことがたくさんあります。長崎県というのは西の端で、それがいつも課題になります。業界の構造的な問

題もあります。長崎県地方協議会という機会ですから、産、官、それから政治の力等も含めて、今後のために是非お知恵を出していただき、前に進んでいただきたいと思います。馬場会長、何かコメントがあればお願いいたします。

(馬場委員)

長崎県トラック協会の馬場でございます。色々なお話がありましたが、宮原先生がおっしゃるように、長崎県は日本の西の果てで、関東目指して走って行く長崎県の農産物、水産物輸送がありますが、非常に厳しい状態です。今般の働き方改革が始まると、給料の問題、昨今の物価の問題等ありますが、去年と当時との違いをあげると、物価が非常に上がっており、特にトラックが大体今まで1600万円ぐらいだったものが、大体200万~250万円上がっている。長崎県では特に冷凍車を使用している運送会社がありますが、これまで2200~2300万円だったところ、今では見積りを取ると3000万になることがある。そういった状況の中、なかなか燃料費も下がらない、部品、車検、修理代等、運送業界にとっては非常に厳しい時代となっています。本来であれば先ほど松尾食品部会長がおっしゃっていたような運賃で運ばないと採算が合わないのでしょうけれど、荷主さんの状況もあります。また、荷主さん自身もパレット化するには非常に経費がかかる等、色々な問題があると思います。ここは運輸局、労働局、色んな行政関係とよく打合せをしていく必要がありますが、あっという間に2024年4月がもうそこまで来ていますから、運送業界は、長崎県は特に、非常に焦っている状況だと思います。うちの場合、荷主さんに交渉をしていますが、上限規制が始まってからの結果は4月以降でないと分からないため、荷主と運送事業者との交渉は平行線を辿っているところが多いのでは、と思っています。ただ、2024年4月はもう来ますから、長崎県だけではなく、県外を越え、中継輸送やモーダルシフト等やらないと、なかなかうまくいかない状況になっていくと思います。非常に心配なところでございます。以上です。

(宮原座長)

ありがとうございます。小野先生、物価が上がる等、不利な状況から2024年問題が絡んで、輸送環境が厳しいということですが、コメントをお願いいたします。

(小野委員)

良い調査をされたかと、まず思いました。アンケートの回収率も高く、なかなか厳しいということがはっきり分かる数字が出ていると思いました。標準的な運賃と労働時間、基本的にこの2つを考えてみれば、やはり共々水準に達していないと言う結果ですね。ところがもう1つ問題があり、改正改善基準告示では年間3516時間だったのが3400時間に減ります。1日あたりで考えると16時間が15時間に減るわけです。さらに標準的な運賃が改正され、現行の標準的な運賃よりも8%上がります。来年もまた継続調査されるということでしたが、改正後の数字で比較していないにも関わらず、これだけ悪いと言うことは、さらにひどい状態になっていくとはっきり出ているんですね。だから、2024年問題は2024年4月に解決するのではなく、そこをスタートとして徹底的にやっつけていかないと、運転者は来なくなります。産業からいなくなります。また、賃金をアップしなければならぬ、労働時間を減らさなければならぬ、皆やっています。今、全ト協で調査しているところによると、この1年で賃金体系を変え賃金をアップさせた企業は相当数

の割合に上ります。先ほど運賃が15%、20%上がっても足りないというお話があったように、実際、賃金の部分は3割、4割上げないと、時間、単価で見ると他の産業・職業に並べない、勝てないですね。この後説明されると思いますが、標準的な運賃の内容を現実に取り組んでいただいて、荷主さんにそれを受け入れていただいて、産業を守っていく。そうしないと経済は終わってしまいますので、是非ともがんばってほしいと思います。

(宮原座長)

ありがとうございました。もう少し議論を深めたいところですが残りの議題もありますので、この議題の内容について確認をさせていただきます。この2番目の議題では、令和5年度長崎県トラック地方協議会の取組として、アンケート調査をやった等報告がありました。事務局から令和6年度取組計画(案)として提案がありましたが、この計画を進めて良いか協議会で承認をいただく必要がございます。アンケートも継続して行う等、事務局の方から提案いただいております。この計画を令和6年度に進めてよろしいでしょうか。

それでは、令和6年度取組計画(案)も含め、議題2について、長崎県トラック地方協議会の取組についてご承認いただきました。ありがとうございます。

令和5年度取組報告と令和6年度取組計画については、異議なく承認された。

議題3. 各関係行政機関等の取組について(国土交通省の取組について)

資料3により説明(事務局:九州運輸局自動車交通部貨物課)

議題3. 各関係行政機関等の取組について(公正取引委員会の取組について)

資料4により説明(オブザーバー:公正取引委員会)

議題3. 各関係行政機関等の取組について(農林水産省の取組について)

資料5により説明(委員:九州農政局)

議題3. 各関係行政機関等の取組について(厚生労働省の取組について)

資料6により説明(事務局:長崎労働局)

議題3. 各関係行政機関等の取組について(働き方改革推進支援センターの取組について)

資料7により説明(オブザーバー:長崎働き方改革推進支援センター)

(宮原座長)

5つの機関から盛りだくさんの資料により説明いただきました。あまり時間もありませんが、ご意見やご質問があれば少し受けたいと思います。

(松尾オブザーバー)

先ほどに引き続き食品部会の松尾です。国交省さん、厚生労働省さん、農政局さんから色んな報告があり、この場に色んな行政機関の方々がおられますが、我々運送業界というのは他の業種の方々に比べ、ものすごく縛りがあります。道路を使って走らせてもらっているの、道路運送車両法、さらには道路交通法、もう一つ、道路法、これは車両制限令ですが、この道路三法と、さらには厚生労働省の方から、労働安全衛生法、労働基準法等がございます。他の業種よりもこれだけの縛りがある、それに対し、運転手はさらに縛りがあります。タコグラフ、高度な衛生等を使ったシステム管理、ドライブレコーダーにより、社内外を管理しています。皆さんは出張に行かれた際、1日中、全て管理されているのか、と。寝るときも、運転しているときも、全て管理されているのか。まずないですよ。運転手の場合は全て管理されているんですね。長距離トラックの場合は、トラックの中が家と一緒に、トラックの中で寝ます。食堂以外で食事を取る場合は、トラックの中です。用を足すのはもちろんトイレですが、ニュースでたまに問題になっている通り、車内でやむをえず、ということもあるんですね。これを、運転手は全部管理されている。労働力不足、運転手不足ということをよく言われますが、これは賃金や労働時間だけの問題ではありません。運送業、建築業、建設業、この仕事に従事される方は、今は随分変わってきていますが、人権問題にも繋がるので憚られますが、社会に適合できない人たちがかなり多かったです。そういった人たちが運転手をやっていたのですが、近年、色んな縛りが増え、じゃあやっていられないよ、と辞めていく、と。若手に対しても、大手の宅配業者さんはセールスドライバーと言われるんですが、他の運送会社のドライバーさんは、団体行動ができない等、そういう方が多いんですね。だからそういう人たちが、周りの勤務されている人たちと同じような扱いで縛りを受けると仕事ができない、それで辞めていく。それが結構多いです。そのような事例はなかなか色んな所に行っても出てこない。賃金だけの問題ではないんです。そうしたことも踏まえた上で、もうちょっと、日本はホワイトとかブラックとかグレーとか言われますが、昔から日本には良い言葉があって、融通を利かせてもらいたい。あまりにも四角四面でやってきたから、働き手がなくなったというのが現状です。規制が厳しくなるに従い、運転手が辞めていった。それを踏まえて考えていただきたい。フォークリフトによるパレットの仕事が増える、先ほどパワーゲートも話も出ましたが、フォークリフトを使うということは、フォークリフトの運転者も必要になります。そこには免許が必要になります。さらに車両系の荷役運搬指揮者も要ります。作業計画も要ります。ではこれを運転手が取得するのか。荷主さんが準備するのか。これも問題になっています。その辺りも踏まえて、考えていただきたいです。単に給料の問題、時間の問題、それだけではないことを分かっていたいただきたい。以上です。

(宮原座長)

ありがとうございます。いわゆる実態・現状についてご意見をいただきました。他にご意見等ご

ざいますか。

（田中委員代理 渡辺：日本ハム（株）諫早プラント）

日本ハムの渡辺と申します。松尾さんのお話は分かりやすかったです。先ほど東京まで4回～6回半とおっしゃっていましたが、我々も全く同じマインドを抱えており、どちらかという僕らは運べないという恐怖があります。物を作っても長距離は運べないという問題が実は起き始めており、非常に悩みの種となっております。当然、賃金の部分は原価に対応させていきたいのですが、長崎から東京まで運ぶというのは結構な無理があり、商品の原価を上げなくてはならないと言う話になってきます。ではどうなるかということ、長崎で作らなければいいじゃないかということになってくる。例えば大阪なり東京なり、ものを近くで作ればいいではないかという話になってくる。メーカーとしては全国配送できるような商品を作った方が効率は良いのですが、ラインが細分化されてきており、同じものを作るなら東京で作った方が良いという話になる。そうすると、どんどん競争力を失い、長崎の工場で作るのをやめようという話に変わってくるという流れがある。そうすると、今後は従業員の方が作るものがなくなってくるというジレンマがあります。当然運送業者と僕らメーカーは一心同体なので、作っても運ばなければ商売は成り立たないので運ばなければいけない。当然値上げの要請を受けたいが、うちの工場だけ受けると、他の工場との競争力が変わってきて、他の工場で作れば良いかなという話に切り替わってくる。最近少子化になってきて、ものが一つの工場に一杯あるのが一番効率が良いのですが、ラインの細分化が進んできて、長崎で作っている工場に全部お任せするのではなく、ラインの細分化に投資しようという動きに切り替わっている。だんだんものが運べなくなることが懸念されております。メーカーとしても、これからどう運ぶということは一緒に考えなければならない課題だと感じています。今まではドライバーの気持ちなど中々理解できないこともあったが、こうして話す機会も増えたので、これから2024年問題が始まりますが、一緒にクリアできるように話していきたいと考えております。

（宮原座長）

ありがとうございました。先ほど出ていましたが、長崎は西の端だということで構造的な問題もあり、それから、長崎の運送事業者の実態。そういうものも当事者の意見だとか、色んな課題がでてきました。このあたり、小野先生から助言などはありますでしょうか。

（小野先生）

関東圏の運行回数が落ちるということ、更にあわせてもう一つ、手荷役を減らそうとするとパレット化をする流れになる。一度コンサルと実証実験を行ったんですけど、例えば、直積みを実行して、荷役時間を減らすといっても利用は数十パーセントいってしまう。商品あたりの、例えば農産品で言うと一ケースあたりの単価を更に上げないとパレット化も進められないという現実がある。そういった面で見ると、特に長距離を輸送するような長崎県にとってはとても不利な材料ばかりという感じはします。全国的に見れば、どう長距離運行を解消し、上限規制への対策をするかという観点での研究が進んでおり、私も三年間連続で研究課題をやっているのが中継輸送。中継輸送は中々難しい。現実は大手中でしか動いていない。大手の中での本支店・支店

の中での営業所、そういったところで動いている。中小企業同士、別の会社と中継輸送ができないか、その可能性について今、日貨連と一緒に混じってやっているところ。それができると現実、中継用のコストがあるとはいえ、採算性はあがってくる。そうしたこともあるので、西の端にある場合であっても可能性を一つ視野に入れて、その材料探し、あるいは相手探し、そうしたことも一つの鍵になると思う。

(宮原座長)

ご助言ありがとうございました。しっかりとこういう場を、今回だけではなく、もう少し作らなければならないというのが個人的な感想です。今後は事務局と相談しながら、あるいは長崎のトラック協会とも相談しながらどうすれば良いのだろうと、今日出していただいた課題は今後引き継いで、共有して、課題を解決できる状況とはどういうことかを考える場がほしいと個人的に思っております。これで3番目の議題の時間がきてしまいました。議題の3についてはこれにて終わり、4のトラック協会荷主との共同事例について(株)丸野の報告です。よろしくお願いいたします。

議題4. 事例紹介(トラック事業者と荷主との協働事例について)

資料7により説明(オブザーバー:(株)丸野)

(宮原座長)

岩永様ありがとうございました。基本的な2024年問題に関わる課題の取り組み事例でございます。それから、労働改善、時間短縮。それぞれ、本日は荷主企業、運送事業者、行政の機関の方おいでになっているのでゆっくり意見交換したかったんですが、私の進行もそうですが、皆さんたくさん資料で、時間がどうしても2時間で終わらせられるかなと当初から思っておりましたが、ご迷惑をかける事態となりました。今の共同事例の発表に対して何かございませんか。先ほど日本ハムの荷主の方の話や運送事業者の方の話も出しましたが、無ければ小野先生より何かコメントをお願いします。

(小野委員)

確かに細かな納入あるいは出荷の条件等バラしていただき、それぞれ何ができるかということを見細かく見ていただいて、労働時間の短縮に経費をあげていращやるというモデルケースでした。最後のところで、是非とも一つやっていただきたいのは、21128時間が合計で、例えば目標として削減できるとすれば、何人減という換算も一つあるんですが、100人でやっているとしたら、例えば210時間年間一人当たり何時間であるというふうに、人数ではなく、一人当たりの時間減として換算していただけたらと思います。

(宮原座長)

もう少し掘り下げた意見交換を行いたいのですが、時間も迫っております。今後もこのような事

例を増やしていき、人材確保等、トラック輸送における多様な課題の解決について、産・官・民・政治の方も含めて検討し、また、次年度に向けて事務局とも連携して時間配分等、もう少し細かく打合せを行い、掘り下げていければと思います。それでは、事務局の方から何かございませんか。

(事務局)

皆様、本日は長時間に渡りご議論いただきありがとうございました。本日いただいたご意見につきましては、今後の議論に活用して参ります。協議会の議事録は委員の皆様にご確認いただいた後、九州運輸局のHPに公表させていただきますので、ご了承いただきますようお願いいたします。

(宮原座長)

15分ほど時間が延びてしまいましたが、皆様のご協力により、全ての議題とそれぞれの報告、様々な課題を共有できました。また、小野先生のご助言等も含め、示唆的なご議論をいただきました。それでは、本日の議事は全て終了いたしましたので、閉会とさせていただきます。皆様、ご協力ありがとうございました。それでは進行を事務局へお返しします。

閉会挨拶

(九州運輸局三根自動車交通部長)

九州運輸局自動車交通部長の三根でございます。時間が大幅に過ぎている中での挨拶で恐縮ですが、本日は委員の皆様から活発なご議論をいただき、ありがとうございました。いわゆる物流の2024年問題まで愕然とする中での開催でございましたが、本協議会の開催は平成27年度から取引環境・労働時間の改善を目的として開催されました。長崎県地方協議会設立の際、私は長崎運輸支局の課長でしたので、当初から関わらせていただいております。設立当初は労働局さんと私ども運輸局のみでございました。昨年、物流革新に向けた政策パッケージも作られ、関係する省庁が多くございます。経産省さん、農水産省さん、引き続き労働局さん、私ども国交省、今日ご出席いただいている公取さんも含め、関係する省庁がこれだけ参加しているということは、いわゆる物流の危機ということでございます。政府全体でその危機感を共有し、現在に至っており、運送事業者だけではなく、社会全体で何とかしなくてはならないと、政府全体で考えていることをご理解いただければと思います。先述の政策パッケージに基づき、4月までに何とかしなくては、ではなく、4月以降も引き続き取り組んで行く必要があると、私どもも考えております。今日は大変貴重なご意見をいただきました。日本ハムさんからも大変危機感を抱かれているという大変貴重なご意見をいただきました。色々な地区で荷主さんも困っている中、荷主さん同士で結合されて輸送効率を上げる等、様々な取組をされています。物流会社さんをはじめ、色々な情報を皆さんはお持ちだと思います。良い情報を荷主の皆さんにも是非、提供・提案をいただきたいと思います。今、ピンチのように見えますが、実は良いきっかけ、良いチャンスです。ここを逃して何もやらないと、人が誰も寄りつかない業界になってしまいます。是非ここで一生懸命に皆さんパートナーとして一緒に取り組んでいただき、我々行政もお力添えして参りたいと思いますので、今後ともこの協議会を含め、よろしく願いいたします。本日はありがとうございました。お疲れ様でした。