

第17回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会 議事概要

1. 日 時

令和8年3月13日（金） 14:00～

2. 場 所

東京都トラック総合会館7階 大会議室
(東京都新宿区四谷3-1-8)

3. 出席者

清 水 繁	東京商工会議所 地域振興部長 (御欠席)
小 谷 由 香	一般社団法人東京経営者協会 事業部 主幹
相 川 道 大	東京都中小企業団体中央会 労働課長 (代理 木下様)
鶴 元 岳 志	東京倉庫協会 専務理事
服 部 充 宏	アスクール株式会社 ロジスティクス本部配送ネットワーク統括部長 (御欠席)
杉 山 鋼 児	ブリヂストン物流株式会社 執行役員物流事業統括
小 林 信 弥	キリングループロジスティクス株式会社 常務執行役員 輸配送戦略部長
鈴 木 章 宏	全農物流株式会社 専務取締役
藤 本 達 也	東京地方通運連盟 会長 (代理 石橋様)
戸 川 厚 志	一般社団法人全国物流ネットワーク協会 常務理事
水 野 功	千代田運輸株式会社 代表取締役 (一般社団法人東京都トラック協会会長)
鎮 目 隆 雄	株式会社フコックス 代表取締役社長 (一般社団法人東京都トラック協会副会長)
森 本 勝 也	東亜物流株式会社 代表取締役 (一般社団法人東京都トラック協会副会長)
鈴 木 貢	有限会社すずか梱包運輸 代表取締役 (一般社団法人東京都トラック協会葛飾支部長)
金 子 富 紀	日本労働組合総連合会東京都連合会 副事務局長 労働局長
八 木 尚 文	全日本運輸産業労働組合東京都連合会 副執行委員長
矢 野 純 也	関東経済産業局 産業部適正取引推進課長
中 島 裕 貴	東京都産業労働局 商工部経営支援課長

岡本健一	東京都都市整備局 都市基盤部物流調査担当課長
増田嗣郎	東京労働局長
川又修司	東京労働局 労働基準部長
藤田礼子	関東運輸局長
織田陽一	関東運輸局 東京運輸支局長

4. 開会

開会の挨拶（事務局）

省略

（藤田関東運輸局長）

ただいまご紹介にあずかりました、関東運輸局長の藤田でございます。

日頃より、委員の皆様におかれましては、関東運輸局の取り組みに対しまして、多大なるご理解とご協力を賜っておりますことを、この場をお借りいたしましたして、厚く御礼申し上げます。

2024年問題につきましては、一過性の問題ではなく、2030年に向け、まだまだ厳しい状況になっていくということが見えているところでございます。そのようなことを見据えますと、我が国の物流機能を維持するためには、トラック事業の取引環境及び労働環境を改善し、業界を魅力ある職場とすることが喫緊の課題だという風に考えております。

このような背景を受け、一昨年、昨年と、次々に法律の改正が行われました。まず今年1月から取適法が施行され、4月からはトラック適正化二法は一部施行、改正物流法は全部施行となります。CLOの選任等、色々にご対応に苦慮されているかと思えます。そういったことで着実に取り組みが進められていると考えているところでございます。

このような法改正による新しい姿勢を遵守した上で、トラック事業者、荷主を含めたサプライチェーン全体で協力をして、取引環境の適正化やドライバーの労働環境の改善に取り組んでいく必要があるという風に考えております。

関東運輸局での最近の取り組みをご紹介しますと、3月10日に、関東商工会議所連合会にお伺いし、岩田関東経済産業局長と私とで、取引環境の適正化や法例遵守に関する要請文書を手交させていただき、トラック事業の取引環境適正化等について意見交換を行いました。この要請文書は、公正取引委員会も連名とさせていただいているところでございます。併せて、関係機関と合同で、荷主やトラック事業者に向けた説明会を実施し、周知徹底を図っております。

さらに、トラック物流Gメンについては、取適法の改正も含め、権限も強化されております。公正取引委員会との緊密な連携を築き、不適切な商習慣の是正を推進していきたいという風に考えております。

3月3日には、東京都トラック総合会館において、フィジカルインターネットのセミナーも実施いたしました。今後、関東運輸局として、物流の効率化の観点からDXの推進につい

でもしっかりと取り組んでいきたいという風に思っております。

フィジカルインターネットを実現するためには、物流の標準化や、データの収集共有、荷物のマッチングが求められ、前提としてDX化は必要不可欠となります。DXに関しては、天候関係のものや経営を可視化するもの等様々ございます。DX化により、経営改善や労働環境の改善につながりますので、推進を行う必要があると思っております。

本協議会につきましては、平成27年に第1回が開催され、今回で17回目となります。2024年問題がクローズアップされるより前から、皆様には一緒に取り組んでいただいております。荷主、トラック事業者、労働組合、各行政機関と幅広いメンバーで、このように一堂に会して議論ができるというのは、非常に有益な機会だという風に思っております。本日も、それぞれの立場からの幅広い知見をご披露いただき、忌憚なきご意見を賜れば幸いに存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

(増田東京労働局長)

改めまして、東京労働局長の増田でございます。昨年7月に東京労働局長に就任いたしました。どうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様には、日頃から労働災害防止をはじめ、東京労働局の行政運営に格別のご理解、ご協力を賜り、この場をお借りいたしまして、厚く御礼申し上げます。

先ほど藤田局長からもお話がございましたが、自動車運転手につきまして、2024年4月に時間外労働の上限規制及び改正改善基準告示が適用されてから、間もなく2年を迎えようとしております。この間、改正物流法、取引適正法の施行、トラック適正化二法の成立など、物流に関わる法改正、施行が相次ぎ、物流業界を取り巻く環境は大きく変化を続けていると認識しております。

こうした中でございますが、東京労働局においては、時間外労働削減に向けたトラック事業者の取り組み内容や課題を把握するため、令和6年度、令和7年度と2年連続で都内トラック事業者の皆様に対し、時間外労働の上限規制の対応状況につきまして、自主点検の実施をさせていただいたところでございます。自主点検の結果からは、荷主への申し入れ、また、業務効率化といった、各トラック事業者の積極的な取り組みが見られた一方で、人手不足や取引環境などを背景とする課題も見受けられたところでございます。

その結果を踏まえ、東京労働局では、人材確保対策を始めとするトラック事業者への支援、取引環境の改善に向けた取り組みを進めております。具体的には、業界や事業者の皆様の方の職場の魅力をいかに伝えるか、それをどのような形で求人票に落とし込み、見ていただきやすいようにするかという、求人コンサルティングサービスを行っております。また、介護等他の業界を含め、求職者の方に実際の現場まで足を運んでいただき、働いている方から具体的な魅力について語っていただくツアー型面接会の開催等、人手不足分野の求人を積極的に支援いたします。

ハローワークの専門コーナーになりますが、今年3月に人材確保・就職支援コーナーを大森と府中の2箇所新たに設置いたしました。当コーナーは都内合計で10箇所となり、マッ

チングサポートの強化をしているところでございます。

働き方改革の推進に取り組む企業、団体を支援する、働き方改革推進支援助成金につきまして、現在まさに衆議院にて8年度予算案が審議中でございますけれども、1割増の予算額が確保されているところでございます。加えて、業界全体の取引環境改善のために、新たに取り引環境改善コースが設けられております。これは荷主等の集団の皆様が、荷待ちや荷待ち時間の短縮に取り組む場合にも助成を行うという予定だと聞いております。このような新策につきましても、積極的に周知を図ってまいりますので、ぜひ積極的にご活用をご検討いただければと思っております。

次に、取引環境改善に向けた取り組みでございますが、関東運輸局及び東京運輸支局のトラック物流Gメンとも引き続き連携し、トラックドライバーに長時間の荷待ちを行わせないように努めていただくこと等につきまして、発荷主、着荷主のご理解、ご協力をお願いしているところでございます。東京労働局では、今後とも委員の皆様を始め、関係者の皆様方と連携し、発荷主、着荷主のご理解、ご協力を得ながら、トラック事業における取引環境の改善、長時間労働の抑制に向けて、一丸となって取り組みを進めてまいります。

本協議会におきましては、様々な観点からご議論いただきまして、実効性のある取り組みを展開することにより、トラック事業における働き方改革が一層推進され、もって、業界の更なる発展に資することを期待しております。

本日は皆様方から幅広いご意見をいただければと考えております。どうぞよろしくお願いたします。

5. 議題1について説明（事務局）

省略（資料に基づき説明）

6. 議題1についての意見交換

意見なし

7. 議題2についての説明（公正取引委員会）

省略（資料に基づき説明）

8. 議題2についての意見交換

（藤田関東運輸局長）

取適法における特定運送委託には荷役作業や荷待ち、附帯作業等運送以外の役務は含まれないため、これらが無償で行わせた場合、不当な経済上の利益の提供に該当するとあります。また、先日の報道にて、独占禁止法においても着荷主先での無償の荷待ちや荷役作業が違反対象となるということを知りました。この報道について、詳細な内容や取引法の整理との差異等についてお聞かせ願えますでしょうか。

(公正取引委員会)

着荷主が運送事業者が無償で荷待ちや荷役を行わせた場合、独占禁止法の物流特殊指定の適用対象となるという内容について、3月10日にニュース記事が出ていたようですが、当委員会において発表したものではありません。申し訳ありませんが現段階ではお答えが出来かねる状況です。

9. 議題3について説明（鎮目委員、森本委員、鈴木委員）

(鎮目委員)

本協議会は17回開催されておりますが、私としても取引環境及び労働時間の改善に関する協議会を持っていたことが非常にありがたいと、以前から考えております。

結果として、運転者の処遇改善や、そのための運賃の適正化について、私共の顧客にも非常に前向きに取り組んでいただいております。運賃の協議をした結果、現在私共の希望する額までは至っておりませんが、徐々に改善が進んでおります。これも、協議会の開催等、国土交通省や各省庁が一緒になって取り組んでいただけた結果だと考えています。

私共の顧客はプライム市場に上場している大手企業であります。当社は9割以上元請けとして事業を行っており、大手企業と元請け事業者との関係においては、取引環境や労働環境が改善傾向にあるのは間違いないと思います。

一方で、私共トラック事業者は中小零細事業者の集合体であり、多重下請構造が指摘されているところでございます。多重下請構造における改善状況については、元請けが1次請けに委託し、1次請けが2次請け以降に委託する際、適切に対応されていれば、かなり改善は進んでいると思います。ですが、中小零細事業者の集合体であるトラック事業者においては、それぞれの顧客が全く異なり、扱っている商品や車両、働き方自体も異なるため、多重下請構造の中の対応が上手くいっているかということについては、疑問が残る状況だと思っております。

当社はセメント輸送を行っております。車両価格が高い特装車を使用する必要があり、低い運賃での受注が難しいため、セメント輸送においてはほとんど2次請けまで仕事が流れない状況にあります。こうした環境の中で、当社が元請けとして顧客に運賃交渉を行っている間、大元の運賃が上がっていない段階においても、今後当社の協力会社の経営が成り立たなくなることが目に見えていましたので、協力会社に対する運賃は先行して上げました。

トラック・物流Gメンの活動についても、勧告等につながった場合、大手企業であればあるほど痛手となりますので、顧客はかなり意識していると思います。

先日、トラック適正化二法等改正法が適用された後の対応について確認するため、顧客の物流部を訪問しました。CLOの選任はどうするのか、待ち時間の短縮についてどのような対応を考えているのか等、当社が率先して聞かない限りは中々教えていただけませんので、直接顧客を訪問し、伺いました。その結果ですが、現在準備中という内容も含まれておりましたが、CLOについては、社内的に選定は終わっており、届出待ちの状況であるという声を受けました。

待ち時間の規制についても、元請けの普通車をテストに、アプリを使用して管理するという案が一時出ました。現在、実際にはアプリよりも、監視カメラの活用が進められております。出荷場所の積み込み現場等に監視カメラを設置し、その映像が当社に共有されることでトラックの荷待ち状況が確認可能となります。この情報を有効的に使っていけば待ち時間の削減にも繋がる可能性があるため、現在この取り組みを進めております。

色々と申し上げましたが、様々な施策により、顧客との交渉・協議の機会が設けられる様になっております。内閣府・中小企業庁からパートナーシップ構築宣言が発出されましたが、当初は形式的なものと思っていました。しかし、やはり宣言の内容を具体的にするため、私共トラック協会や、荷主にも指導がありました。当社がお付き合いいただいている業界では、かなり改善がかなり進んできている印象を受けます。

ただし、生産性の向上というところで、先程共同物流の話も挙がりましたが、残念ながら当社の顧客業界ではそれぞれ共同化が図られておりません。メーカー毎の縦系列の輸送体系は崩れていないので、生産性の向上を含め、要望を行っております。また、国土交通省だけでなく、経済産業省等、関係機関の皆様から強く働きかけをしていただければ、最終的には共同化が実現できるのかなと思います。

商品特性等もあり、共同化は非常にハードルが高いとは思いますが、特装車を使用している当社としては、片道実車率50%という非常に非効率な輸送体系では経営が困難であるため、改善をしたいと考えております。乗務員の処遇改善も含め、対応していきたいと思っていますので、国から強くご指導頂ければと思います。

今まで申し上げましたのは、あくまでも、異業種の塊である私共トラック事業者の、一事業者と顧客の関係の中での話として捉えていただければと思います。業種により、実態は全く異なると思いますが、国の施策が上手に機能したことで、効果が出ているのは事実であるため、本当にありがたく感じております。

(森本委員)

江戸川区に本社を構える東亜物流株式会社の森本と申します。当社の現状の取り組みについて、数点現場のリアルを報告させていただきたいと思っております。当社は関東圏の地場配送を中心として、家電製品、食品、飲料、医療機器、建築資材、鉄鋼と様々な輸送品目を取り扱っている実運送の事業者でございます。

まず労働時間に関する件からお話させていただきます。当社では2024年の法改正のタイミングに合わせ、給与体系の変更を含めた待遇改善とデジタル機器の更新を行いました。給与体系の変更ですが、歩合給の割合を減らし、固定給の割合を増やしました。従前より改善基準告示の遵守を心がけておりましたが、改正により今まで以上に時間的な制約が発生するため、この処置を講じました。また、給与を減額せずに、年間休日を10日分増やしました。これは実質的に給与のベースアップに繋がり、当社においては、人にもよりますが、5%から8%分給与が上がったこととなります。

運転者と同じく、配車担当者や運行管理者の待遇改善と負担軽減を行いました。どの事業

者にも共通していることと思いますが、運行管理者や配車担当者はコンプライアンスと収支のバランスを考える必要があります。経営陣からはコンプライアンスを守りながら、売上利益を落とすなどと言われる立場にありますので、非常にストレスの溜まる職位かと思います。このため、待遇改善と同時に、当社グループ企業内における、営業所間の遠隔点呼を始めました。今までは早朝、深夜、休日等点呼対応だけで出勤していた部分がありますので、遠隔点呼により負担軽減につながりました。

デジタル機器の更新ですが、先程申し上げた遠隔点呼のための機器導入の他、これまで車両毎にタイプの異なっていたデジタルタコグラフやドライブレコーダーについて、当社の保有車両約250台分の全てを統一したものに更新しました。非常に大きな設備投資でありましたが、これにより出庫から帰庫までの、待機時間、荷捌き時間、休憩時間等の運行内容の一元管理が可能となりました。運行ソフトも更新し、データから給与計算まで繋げるシステム化を図りました。これにより手書きの日報が廃止され、勤務時間削減に繋がりました。また、デジタル化により荷待ちや待機時間のエビデンスが残り、顧客との交渉材料として活用が可能になりました。

運行状況を客観的に可視化することにより、配車担当者も各運転者に的確な指示を出すことが可能になったと思います。運転者の多くはプロ意識から、必要以上に早く出庫する傾向がありますが、配車担当者が着時間を踏まえ、出庫時間についての的確な指示が出来る様になりました。これらのデジタル機器活用の他、荷主各位のご理解により拘束時間は格段に減っております。

次に取引環境について報告します。毎年全ての顧客と運賃交渉を粘り強く行っており、先程鎮目委員のご発言にもありました様に、交渉環境は確実に変わっております。国の施策が後押しした結果かと思いますが、まだまだ100%の回答はいただけないものの、話を前向きに聞いていただいております。

当社においても運転者不足は顕著であり、それによる機会損失が発生しております。やはり会社として、人が集まる会社になくなくてはならず、人材採用及びその戦略は今や企業の重要な経営課題の一つでもあると言われております。当社としても待遇改善に向けて様々な試行錯誤をしておりますが、その原資が必要でありますので、今後も継続的に実施して参りたいと思います。

大企業の初任給が30万円や40万円などという話や、中小企業においても継続的な賃上げが必要だという報道には身につまされております。最近よく耳にする大企業との賃上げ格差というものも非常に感じております。人手不足、価格転嫁、賃上げについては繰り返しご指導いただいている状況ですが、今後とも国やトラック協会の支援を得ながら、努めてまいりたいと思っております。

(鈴木委員)

葛飾区に拠点を置いております、有限会社すずか梱包運輸の鈴木と申します。よろしくお願いたします。

トラック協会葛飾支部員に対しては、様々な国の施策の後押しがある今こそ積極的な運賃交渉を行う様に伝えており、他の会議等においても同様の話をしております。

当社自身としては、4年以上前から運賃交渉しており、現状14%の値上げは達成しました。値上げの目標値は28%なので、道半ばで交渉が止まっている状況です。その経緯を申し上げます。見積書を顧客の物流担当者に提示したところ、先方から使用車両の減価償却費の根拠を問われたので、法定耐用年数の5年で計算していると答えました。対し、先方から耐用年数を9年とし、減価償却費を再計算する旨申し出を受け、当社としても納得がいかず交渉が止まっているところでございます。

実際に5年で車両を乗り換える訳ではありませんが、先方の申し出を受けた場合、一月で10万円程運賃に開きが出てしまいます。これを分かっているながら減価償却費の再計算を要求するのは違法行為ではないかと考えており、先方に再交渉を訴える予定です。ここで、実際に違法行為に該当するか否か、公正取引委員会のご見解をお聞かせいただきたく存じます。

現在は給与も上げられない中、物価ばかり向上しており、運賃を確保しないと運転者は離職してしまいます。運転者不足のなかで離職が進むのは中小企業にとって致命的な問題です。このため、関係機関の皆様のお知恵を借りながら、顧客との運賃交渉を進めてまいりたいと思います。

先程の鎮目委員のご発言にもありましたが、一口にトラック事業と言っても、事業者毎に行っている事業は全く異なります。横並びに捉えられますが、運ぶ物、考え方、荷主の対応も異なるため、別事業と言えます。そのような業界を一定の方向に導かなければならないのは大変かと思いますが、どうぞよろしく願いいたします。

国の施策を受け、当社としてもどこまで改善が可能か、トラック・物流Gメン等と相談しながら、荷主と共に取り組みを進めてまいりたいと思います。引き続き応援の程よろしく願いします。

10. 議題3についての意見交換

(公正取引委員会) ※後日メールによる回答

鈴木委員のご発言にあった、荷主による、減価償却費を抑えた内容での再見積もりの打診についてですが、打診があったことのみをもって取適法上の違法性を問うことは困難かと思えます。一方で、再見積もりの結果運賃が市価より著しく低い価額となり、当該内容で発注に至った場合、同法に定める買いたたきに該当するおそれがあります。

(水野会長)

国や関係機関の皆様のおかげで、トラック業界全体にフォローの風が吹いているというのは、協会全員が感じていると思っております。

ただ、道半ばの状況であり、今の施策が一過性の取り組みで終わらないか危惧しております。軽油価格、車両価格、人件費も増加の一途をたどっていくと思われ、毎年この取り組み

を続けなければ、今後トラック業界として成り立たなくなると思っております。本日ご参加いただいた委員の皆様におかれましても、是非そのことをご理解いただき、今後ともご支援をお願いしたいと思っております。

今後告示される適正原価ですが、燃料費は勿論、車両価格もここ数年で非常に高くなっており、これらを固定の価格として提示された場合、我々としても荷主との次なる交渉が難しくなるという問題がございます。全日本トラック協会にて委員会を設け、その場で国土交通省の担当者にもお伝えはしておりますが、是非燃料費や車両価格は変動費化出来る様に設定をお願いしたいと思っております。

(藤田関東運輸局長)

鎮目委員のご発言にもありましたが、関係省庁の皆様との連携が物凄く進んだと感じており、感謝申し上げます。最近各労働局との合同パトロールが当然の様に行われておりますが、昨年に東京労働局と合同で行ったのが始まりとなります。その後取り組みが広がっていき、現在では当たり前の様になっているので、ありがたいと思っております。公正取引委員会においても、取適化法の関係で色々と一緒に活動いただいております、事業者の皆様からも非常に心強いという声をいただいております。

関東経済産業局とも、昨年から一緒に荷主団体へ訪問の上、要請活動を実施しております。先程申し上げたフィジカルインターネットについても、関東経済産業局主導で実施いただいております、非常にありがたく思っております。これからも、関係省庁の皆様と一緒に、より良い世界を作るべく活動したいと思っております。

委員の皆様には現状の課題等を報告いただきましたが、課題は大きく2つにまとめられると思います。

まずは人材の確保が挙げられます。先程の(株)NX総合研究所の調査報告においても触れられておりましたが、ここが大きなネックだと考えております。事業者の皆様には色々と待遇改善に取り組んでいただき感謝申し上げます。解決には、外国人や女性の活用という論点もございますが、今後とも東京労働局様と連携の上取り組んでまいりたいと思っております。

現在、東京都トラック協会において、トイレの事情アンケートを実施し、現在集計されているかと思っております。その結果も楽しみにしております。

男女問わず、トラックドライバーのトイレ問題がネックになっている中で、東京都として、荷捌き上をあえて都心の中に配置するという取り組みをなされております。公衆のトイレやコンビニへのアクセスが容易となり、働き方改善につながる取り組みだと思っております。このような取り組みをいただき、感謝申し上げます。

2点目としては、生産性の向上が挙げられます。そのためには、輸送の共同化が必要不可欠であり、フィジカルインターネットが効果的だと思います。輸送品目により状況が異なる中において、関係者間でフィジカルインターネットの仕組みを活用し、共同化を検討していくのが良いかと思っております。

また、生産性の向上にはDXの更新も重要です。(株)NX総合研究所の調査報告におい

でも、トラック事業は紙文化が根強く残っていると明確に謳われておりましたが、そのような文化を変えていくことが出来れば良いと考えております。

1 1. 議題4について説明（事務局）

省略（資料に基づき説明）

1 2. 議題4についての意見交換

意見なし

1 3. 閉会

（水野会長）

東京都トラック協会会長の水野でございます。委員の皆様には日頃より東京都トラック協会の活動にご理解とご協力をいただき、厚く御礼申し上げます。誠にありがとうございます。また、本日は年度末のご多忙のところ、本協議会にご参加され、真摯に議論いただきましたこと、厚く御礼申し上げます。

昨年の協議会から1年経過いたしまして、新法であるトラック適正化二法が成立し、関係法令の改正が行われました。また、昨年11月には、我々が長年お世話になった、軽油の暫定税率の廃止が成立し、今年4月から施行される予定です。大変残念なことに、ホルムズ海峡を巡り国際的な緊張が高まっておりますが、法改正の効果が失われないことを祈っております。

こうした関係法令の成立や改正は、本当に我々の業界にとっては歴史的な変化点と言えるぐらいに大きな変化が起こりまして、我々へ長年アゲインストの風が吹いていたものが、フォローの風へと変わりました。

我々東京都トラック協会といたしましては、今年4月以降、適正化二法の施行後の会員事業者の取り組みを支援するため、取引環境の最適化、長時間労働の是正、法令遵守の徹底等に向けた情報提供の充実・強化を図ります。具体的には、会員事業者からの専門的な問い合わせに対応するため、業務委託による相談窓口をホームページ内に設定し、専門家の知見を生かした相談体制を構築いたします。

新たな施策への対応は最重要課題であると共に、今後あらゆる改正等に順応していかなければなりません。その好機を逃すことなく、トラックドライバーの待遇改善や、業界の社会的向上につなげていくためには、本日お集まりの皆様のご理解、ご協力が何より不可欠だと考えております。どうぞ引き続きよろしくようお願い申し上げます。また、我々の業界は安全安心があって初めて成り立つものと思いますので、その面については真摯に取り組みを強化していきたいと思っております。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善のために、関係行政機関や関係団体の皆様とより緊密に連携して対応していきたいと思っておりますので、引き続きご理解、ご協力をお願い申し上げます。閉会のご挨拶とさせていただきます。

(織田東京運輸支局長)

委員の皆様には、引き続き取引環境及び労働時間の改善に向け、一丸となって取り組んでいくことが出来る様、ご協力を申し上げます。

(事務局)

以上で、本日予定されていた議事は全て終了いたしました。

本日は、円滑な議事進行にご協力いただきありがとうございました。

以上