

第10回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 大阪府地方協議会

日時：平成31年3月18日（月） 13：57～16：00

場所：プリムローズ大阪 2階「鳳凰（東）」

I. 開会

○ 事務局

注意事項説明、資料確認、委員紹介、欠席者、代理出席者の紹介

○ 近畿運輸局 八木局長 開会挨拶

近畿運輸局長の八木でございます。日頃皆様には運輸行政に多大なご協力を賜っております。まずはこの場をお借りして厚くお礼を申し上げます。また、この年度末のお忙しい中、多数の皆様がこの協議会にご参加いただき、誠に有り難うございます。

さて、我が国のトラック産業をめぐる状況は非常に厳しいものがございます。少子高齢化に加えて人手不足の中で多頻度小口輸送が浸透するなど、輸送ニーズも多様化するなかで、人が少なくなるなかでどうすれば多くの需要に対応できるかという非常に難しい課題を突き付けられているわけですが、そのためには輸送そのものを効率化していかなければならないということで知恵を絞って考えていこうということです。

世の中全体として「働き方改革」ということが非常に大きな流れとして定着をしております。この業界におきましても労働時間の短縮をはじめ、働き方の改革を進めていかなければならない、それも喫緊の課題となっているわけです。

そうした動きを受けて「ホワイト物流」を進めようということで、中央の方でも大きな取り組みがスタートしております。また、貨物自動車運送事業法が先の国会において業界のリーダーシップのもとに改正され、これから具体的に中身を詰めていくというところになっているところです。このように非常に大きな動きがあるトラック業界ですが、トラック業界の一つの特徴として、他のモードにおいては運送する側が改善すれば足りるわけですが、トラックの場合は荷主様に様々な対応をいただかないと、トラック側だけではどうにもならないという状況にあります。

このため、このような形でトラック業界はもちろん荷主の各分野の代表の方々、そして商工会、我々行政も複数官庁がこのような場に一堂に集まって

どのようにしたらよいのか検討する場が設けられており、非常に地道で大変な作業ではありますが、一つずつ詰めていかなければ効率化という難題を解決することはできないということで、このような取り組みをさせていただいています。

本日の内容といたしましては、前回に引き続いてガイドラインに基づいて様々な調査を行っております。コンサルティング事業として日本PMIコンサルティング株式会社小坂社長より結果についてご報告を頂く事となっておりますし、各地方の協議会においてもそれぞれの検討の報告をしていただくことになっております。そのようなことを通じましてぜひ実りのある協議会となるようにさせていただきたいと思っております。どうぞご協力よろしく申し上げます。

改めまして、皆様方に厚くお礼を申し上げまして私のあいさつとさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い致します。

○ 一般社団法人大阪府トラック協会 辻会長 挨拶

ただいまご紹介をいただきました一般社団法人大阪府トラック協会会長の辻でございます。最近のトラック運送業界の状況を交えご挨拶申し上げます。本日は公務、業務ご多忙の中、近畿運輸局長様、大阪労働局長様をはじめ、各荷主並びに荷主団体、そして労働組合からもご出席を頂き誠に有り難うございます。

前回の会議から約3か月経ちましたが人手不足は依然として厳しい状況にあります。当協会が理事会社を対象として実施した昨年10～12月の景況感調査によりますと、ドライバーが「不足」と「やや不足」をあわせ74.1%に達しています。先行きについても79.6%が「不足」「やや不足」となっています。本格的な対策を講じないと事業の拡大どころか継続すら難しい状況に陥ることを懸念しております。

なお、運賃・料金動向につきましては、同じく昨年10～12月の景況感調査によりますと前期と比較して営業収入では「やや増加」が31.5%から40.7%へ前期比9.2ポイント増加し、営業利益でも「やや増加」が20.4%から33.3%、前期比12.9ポイント増加しているということで、運賃・料金の是正が進んでいることを伺わせる結果を示しています。

そういった中で今年の春闘では大手陸運事業者の賃金改定が話題となっておりますが、今後中小事業者の動向が注目されるところであります。しかしながら、作業条件、労働環境を世間水準並みに改善し、ドライバーを確保するという目的達成にはまだまだ道半ばで、引き続きご理解ご協力をいただ

きますようお願い申し上げます。

一方、昨年6月末に働き方改革関連法案が成立し、本年4月1日から年間残業時間の上限が規定されます。その中でトラックドライバーについては、5年間の猶予期間の後、2024年4月以降罰則規定付きで960時間を上限とする規定となります。

ただし、猶予期間中といえども改善基準告示の内容をより厳しく見直すことが附帯決議されています。この法案の成立を前提に、全ト協は昨年3月、国土交通大臣あてにアクションプランを提出し、その実現に向け「働き方改革対応検討本部」を立ち上げました。これはドライバー確保のための公約のようなものであります。

ところが、トラック輸送業界の現状は2017年度の厚生労働省の監査結果によると、労働基準法違反が約8割、改善基準告示違反が約7割というのが実態であり、アクションプランや法令により規定された内容と実態とは大きなギャップがあります。

そういったことを背景に、昨年12月8日、「荷主対策の深度化への対処」「標準的な運賃告示制度」が盛り込まれた改正貨物自動車運送事業法が成立し、5年間の時限立法として昨年12月14日に公布されております。

一方、国土交通省と厚生労働省はこの春から「ホワイト物流推進運動」をスタートさせていただくことになっています。この運動は首相官邸と関係省庁、有識者、荷主団体、労働組合並びにトラック協会が連携し、今後5年間に国民や企業等に対し今後深刻化が懸念されているトラック輸送の現状についての理解を深め、生産性の向上、物流の効率化、女性や高齢者を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現を目指す活動と承っております。

私ども業界といたしましても、生産性向上に向けできる限りの自助努力を重ねてまいります。それに加え、改正貨物自動車運送事業法や官民挙げての「ホワイト物流推進活動」のご支援をいただきながら「安心・安全」を前提とした健全なトラック運送業界を目指す所存でございます。今後ともなにとぞよろしくお願い申し上げます。

以上で私のあいさつとさせていただきます。

○ 事務局

これからの進行は座長である安部先生にお任せ致します。安部先生、以降の進行をよろしくお願い致します。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

本協議会の会長を務めさせていただいております関西大学の安部でございます。委員の皆様におかれましては年度末のお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。どうぞご協力の程よろしく申し上げます。

本協議会は平成27年度から始まりまして、当初の予定では3月の本日のこの会議をもって当初の予定期間を終了して解散ということになっておりましたが、前回12月5日に開催しました第9回協議会でご披露いたしましたように、中央の方で5年更に延長するということになりました。それに伴いましてこの地方協議会も5年延長して、この4年間やってきましたことについて新たにさらに展開していくということになりました。

本日はこの4年間の一定の取りまとめと次の5年間に向けての新しい課題の整理というものが本日の協議会の大きな役割になろうかと思えます。

委員各位のご協力をどうぞよろしくお願いいたします。

Ⅱ．議題

1．第9回協議会発言要旨について

○ 事務局

資料説明 省略

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

ありがとうございました。ご出席の委員の皆様方から修正箇所等ありましたらお出しいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

特にございませんか。

（発言なし）

それでは、前回の議事要旨をこのようなものとして確定させていただきます。

2．30年度コンサルティング事業の結果報告について

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

それでは、第2議題の30年度コンサルティング事業の結果報告について日本PMIコンサルティングの小坂社長より説明をお願いします。

○ 日本PMI コンサルティング株式会社 小坂社長
資料説明

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

ありがとうございました。大変興味深い、成果も上がっている取り組みだったと思います。

委員の皆さま方でご意見ご質問がございましたらお出し頂きたいと思います。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

7割のところはなかなか改善の方向が大変だということでこれから進めていくわけですが、これを基に今後の展開をどうしていくかについて追加でご説明をお願いします。

○ 小坂氏（日本PMI コンサルティング株式会社）

現状約3割の改善がなされ、残りの7割については今後も継続しながら改善事例を具体的に見せながらすすめることで「他社がこういうことをやっている」ということで改善に対する興味を持ってもらえるということが確認されている。

今回の取り組みを周知していくことで協力してもらえる業者をどんどん増やしていく、こういったところでございます。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

ありがとうございました。委員の方でご質問やご意見はございませんか。

○ 辻委員（大阪府トラック協会 会長）

徐々にパレット化が浸透しつつあるということは我々としたしましても労働負担が軽減されていく、とりあえず荷主現場での腰痛を含めた労働災害が全体の60%を占めているような状況ですから、荷役環境を改善することは非常に重要なことです。

今後パレットの費用負担やパレットを使うことによる積算トン数の減少、発荷主と着荷主とでパレットの規格が違うなどの場合のパレットの規格の統一化などもこれから詰めていく必要があると思っている。このようなことを感じられたことはありますか？

○ 小坂氏（日本PMI コンサルティング株式会社）

今ご指摘いただいたパレットのコストやパレットがバラバラで統一化は非常に重要な課題ですが、なかなか根深いところがあり、パレットの統一化については、今回の大和紙器の工場では様々な種類のパレットに積載することが可能でした。

ただ、納品側ではこのパレットの大きさでないと格納後のラックに入らない、高さもラックの制約があって入らないといったことがある。今回、大和紙器では様々なパレットに自動機械で積載できるというメリットがあったのでどのような規格のパレットでも対応できたが、発側でもこのパレットでないと工場のライン上、載せられないという発側の事情もあり、手作業あるいはパレットで乗せ換え作業が発生するなど、非常に根深い問題である。

二つ目にご指摘いただきましたパレットのコストについては、特に自社パレットをもっていくと紛失してしまって、結果パレットコストが膨大になってしまう。レンタルパレットというものも登場し、様々に使われているのですが、レンタルパレットを使っても相応のコストがかかってきます。

さらにご指摘を頂戴したようにパレットを使うことによって積載量が減少し、1ケース当たりの物流コストは確実に上がります。これは発荷主、あるいは結果的に着荷主が物流コストを負担する形になっていますので、物を買う側の荷主のコストアップ、積載量により1ケースあたりのコストアップ、そしてレンタルパレットを使う等のコストアップ、これをどのくらい理解して受け入れてもらえる土壌を作り上げられるか、このあたり非常に重要な課題だと思いますが、今トラック輸送業界の「働き方改革」をかなり強く言われていますので、大きな流れにしていかなければどうにもならないと感じています。

ただこのあたり、輸送部門でシェアしていくのか、買う側がきちっと負担していくのか、このあたりもっと知恵を出していくことで取り組みがすすむのではないかと。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

ありがとうございました。社会長今のお答えでよろしいでしょうか？

○ 辻委員（一般社団法人大阪府トラック協会 会長）

この問題を並行的に取り掛からないと、地方でもあらゆる場で問題点として検討していく必要があると考えています。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

他にご質問ご意見等ございませんか？

○ 山口委員（全日本運輸産業労働組合大阪府連合会 執行委員長）

今回の場合、発荷主と運送事業者がグループということで意識が共有できて着荷主の理解を得られやすいと思うので、まずここから進めていただき、発荷主と運送事業者が全く違うところについてどうやって着荷主の理解を得られるかというところまで広めてもらいたいと思います。

もう1点、資料28ページの日鉄住金の例ですが、軒先の荷卸しで荷卸しの時間が短縮されたということですが、着側の作業員の所要時間が伸びるところが着荷主の抵抗があるのではないかと思われるが、今回はどう理解を得られたのでしょうか？

○ 小坂氏（日本PMIコンサルティング株式会社）

大和紙器と運送会社の契約形態は標準運送約款に基づいたものであり、運賃と作業料金を別建てで分けてあります。作業料金があれば大和紙器は付帯作業料金として運送会社に支払うルールになっている。しかし、削減や改善することでなくなれば付帯料金をなくす、あるいは削減することができる。物流コストをダウンすることができることから大和紙器の側ではかなり強いインセンティブ、動機づけがあった。

一方、着荷主の側、納品先の日鉄住金の側では製品代金の中に込み込みで、実際には付帯作業料金が入っていない無償のサービスとして提供してきた経緯があり、標準約款が導入されることで、作業料金として納品先も払っていただかないと困るという話の展開がある。コスト面での負担、これが法令順守していく上で必要になるということとドライバーの負担の軽減をしないと安定した物流が提供できなくなるので協力いただきたいといったところを、回数を重ね真摯に話をしたことで理解を得られたということです。

しかし、同じ話をしても全く理解を得られない納品先も現在かなりの数にのぼるので、そういったところは継続して取り組む必要があると考える。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

山口委員、よろしいでしょうか。他にございませんか。

いい事例が出てきましたので、問題はこれをどう業界に事例展開していつて賛同いただけたところを増やしていくかがカギだと思いますので、引き続きよろしくお願いします。

それでは第2議題はこれで終了とします。

3. 31年度トラック協議会の取り組みについて

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

第3議題は先ほど申し上げましたように31年度から新しい5年の協議会の活動が始まります。まず1年目の31年度の本協議会の取り組みということで提案をさせていただきたいと思います。

事務局から説明をお願いします。

○ 事務局（近畿運輸局貨物課）

資料説明 省略

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

ありがとうございました。

今「ホワイト物流」という話がございました。「ブラック経営」や「ブラック企業」という言葉は最近すっかり社会に定着しましたが、「ホワイト物流」というのはあまり馴染みがなく、このたび大々的に推進しようということになったのですが、質問等いかがでしょうか。

○ 辻委員（一般社団法人大阪府トラック協会 会長）

5年間という期限の中に我々のアクションプランを含めて4つ並行していろいろな活動があり、5年という限られた期間で形をつけなくてはならない。

昨年3月のアクションプランは全日本トラック協会として今後運転手を確保していくためにはこういうことをやらなければならないという、いわゆる「コミット」である。働き方改革法もこの4月から始まって5年間、「ホワイト経営」も5年間、改正事業法も5年間の時限立法。これをどう上手く棲み分けして並行的に活動を進めていくかということ。成果を上げる必要がある。

「**ホワイト物流**」は**官邸が主導となって**、これはこれで一つの領域としてある。我々も最大の努力をするが、国土交通省はどのようにお考えか。

○ 八木委員（近畿運輸局長）

私も自動車局にいたが5年前はこのような話はなく、労働環境はもっぱら業界の中でどうするかという話だったが、トラックの場合は先ほどの冒頭のご挨拶もいただきましたが、荷主の方、関係の方々と一緒に考えるというのが今回の「働き方改革」などを合わせた一連の流れ。

「ホワイト」という名称は人によっていろいろあるが、名前を付けて大き

な国民的運動として、荷主の方や一般の国民にも「トラックがいなくなると皆が困る」という機運を醸成しながら取り組んでいきたい。

今日のような協議会も相当頻繁にやってきたが、国土交通本省からは荷主の方の分野が違うのでもっとやってくれという話もあるが、トラック協会とも相談しながらしっかりとやっていきたいと思っています。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

荷主の方々はいかがでしょうか。ご意見を伺いたいのですが、初めてお聞きになりましたか。

○ 辻村委員（大阪倉庫協会 常務理事）

初めて聞きました。

○ 大西代理（公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会）

当協会は「ホワイト物流」推進会議にも関係団体として参画しているのですが、アップデートした情報を伺いたい。

当協会には荷主、物流事業者も会員になっているが、具体的に「ホワイト物流」推進のプロジェクトは進んでいるとは聞いているが、具体的に荷主、物流事業者としてこういった形で参画するのかという問い合わせが最近入ってきている。

回答の仕方が分かりづらいところがあったので、今日改めて今後のスケジュールについて確認したい。

○ 事務局（近畿運輸局貨物課）

13 ページのスケジュールについて 3 月に中央で説明会が行われた後、4 月から 5 月にかけて関係団体、荷主等に向けた地方説明会が行われる。地方の説明会では資料 3-2 のような形でどのように募るか具体的な説明が出ることになると思われます。

その後資料の 8 ページの「企業への呼びかけ」に記載の②「主要企業等に対する参画要請文書の送付」として、上場企業約 3700 社に対して要請文書を発出する。その後地域の主要企業等約 50 社程度に参画の要請文書を出すという形で協力を呼び掛けていくことになる。

○ 大西代理（公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会）

上場企業 3700 社と地域の主要企業 50 社への文書発出は 4 月以降で

すか。

積極的にホワイト物流に参画したいという企業の募集開始は3月下旬と書いてあるが少し流動的で、4月以降になる可能性もあるということでしょうか。

○ 事務局（近畿運輸局貨物課）

おっしゃるとおりです。

○ 榎本委員（住友電気工業株式会社 物流管理部部長）

「ホワイト物流」という名称は聞いたことがあるが、こういう形で動いていかれるというのは初めてで、今日具体的な資料を見てよく分かりましたが、実際に各荷主に唐突に書類を送って参加して下さいと言われても浸透しにくいのではないかと。

こういう活動をしていますよという何らかのPRをしないと、いきなり書類を送られても各企業いろいろなセクションがあるので、すぐに対応してくださいと言われても、迷われる方もおられると思う。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

今のアドバイスは受け止めていただいて、今後の施策の参考としていただきたい。

○ 花田委員（パナソニック株式会社 物流企画部主幹）

コンサルティング事業でもパレット輸送の話が出たが、エアコンが室外機、室内機が別梱包でしかも重量物を手積みしていることということで、積むのに2時間、下すのに2時間かかっている。家電メーカー全体でパレットの共同輸送をやろうとしている。

複数の家電メーカーが家電量販店の物流倉庫に納品しているが、複数メーカーのパレットを共同利用する形で量販店に納入したいと考えている。しかし、家電量販店に協力要請したときに公正取引委員会のいう談合にならないか考える必要がある。

もう一つ、冷蔵庫、洗濯機、エアコンといった大型家電商品の外装梱包材の汚れ、こすれで返品になることもある。これも実際に使っていただくお客様の目には触れないものでもあり、量販店には受け取ってもらいたいと思っている。

これも各メーカーの総意であるが、量販店にお願いする時に優越的地位の濫用にあたらないように進める必要もあり、こういったコンプライアンス的

なものをどのように留意しながら進めればよいかアドバイスを頂ければありがたいと思っている。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

実際面でのご苦勞を踏まえての意見をいただいた。事務局ですぐにお答えするというのではなく、進めていく中で参考にさせていただきたいと思います。貴重な意見をありがとうございました。

トラック業界は一般的にはイメージが非常に悪いが、新聞によく出るのは運転手が居眠りをして玉突き事故の原因になったとか、トンネル内で火災事故が発生したとか、実際には日本国民の経済活動を支えている必要不可欠な産業なのですが、イメージは悪いということで「ホワイト物流」を5年頑張っている業界のイメージが変わってくると随分違ってくるのではないかと思います。

3～40年前ですがアメリカの有名な経済学者のドラッカーは「物流は経済の暗黒大陸」と表現したが、これは「トラックはブラックだ」ということではなく、物流は「見える化」されておらず良く分からず、実際にどのような経済活動が行われたか分からないという意味でドラッカーは「暗黒大陸」という言葉を使ったが、昨今は働き方を組み込んだ形で経営の見える化、労働条件の確保などが求められる社会になっていると思うので、協議会として進めることをバックアップしたいと思います。

今日は荷主企業からの貴重な意見をいただきましたので、4月以降の展開に参考として欲しい。

4. 中央協議会の情報提供

資料4－1により 近畿運輸局貨物課より説明

資料5、参考資料2、3により 大阪労働局より説明

資料6により 近畿農政局より説明

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

ありがとうございました。

3つの報告に対して質問がございましたらお出し頂きたいと思います。

（発言なし）

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

そろそろ閉会の時間が近づいてまいりました。4月から再出発して向こう5年間、地方協議会でいろいろな議論をすることになりました。今物流に対して一連のものが国から出てきておりまして、これは物流業界に構造改革を求めるものです。

辻会長が言われましたように結果を出していく必要があります、結果が出れば日本の物流業界は構造的にかなり変わるだろうと思います。大変やりがいのある取り組みで、トラック業界の当事者は大変だろうと思いますが、これをしていくことが物流の今後を決めることになる。地方協議会の次の5年間の役割は大変重要で、それを促進できるような議論ができればと思っています。

委員の皆様には5年間の長丁場になりますがご協力をよろしくお願いしたいと思います。

○ 辻委員（一般社団法人大阪府トラック協会 会長）

今後5年間、いくつかの活動が並行して行われる。いずれも発信場所は違うが、働き方改革法にしても、議員立法の改正事業法も、やろうとしていることはトラック輸送業界の厳しい状況を何とかしていこうという、我々のアクションプランなどの取り組みを側面からサポートしようとするもの。我々として非常に有り難いことだし、事業者自身が頑張らねばならない。

標準運賃の期待が強いが、私は自由主義経済のもとでは運賃は当事者同士で決めることで、あまり過大な期待をするなど言っている。宅配運賃はスペックが決まっているのである程度のところで収斂するのだが、一般貨物は運ぶものは千差万別で、しかも極端には帰り荷運賃など言い出す者もいる。法ができたからと言って伝家の宝刀を授かったような錯覚を起こすなどあらゆる機会に言っている。

いろいろな立場の方々が今のトラック業界をしなくてはならない、しなくては社会生活が成り立たないということもありますので、引き続きよろしくお願いしたい。

○ 安部座長（関西大学社会安全学部 教授）

それでは、以後の進行を事務局でお願いします。

○ 事務局

安部先生、有難うございました。

最後に大阪労働局長の井上様よりご挨拶を申し上げます。

○ 大阪労働局長 井上局長 閉会挨拶

大阪労働局の井上です。委員の皆様には日頃より労働行政の推進に格別のご理解とご協力を賜っておりますことに感謝申し上げます。また、本日は年度末のお忙しい中を本委員会にご参加を頂き、活発なご議論をいただきましたことを重ねて感謝申し上げます。

先ほど担当からも申し上げましたが、働き方改革関連法案が昨年6月に成立、7月に公布され、本年4月1日から順次施行されることとなっております。自動車運転業務につきましては、上限規制は施行後5年間、60時間を超える時間外労働に関する割増賃金率50%の中小企業への猶予措置の見直しは施行4年間の猶予期間がそれぞれ設けられています。

一方で、年次有給休暇の使用者による付与義務につきましては企業規模を問わず本年4月1日から施行されることとなっております。トラック運送分野におきまして、今後なお一層長時間労働や労働環境を是正するための環境整備を業界全体で進めていただく必要があり、そのようにお願いしたいと思っております。

行政といたしましては、27年度に本協議会を立ち上げ、28年度から2年間にわたりパイロット事業を実施し、全国では荷待ち時間の削減や、荷役作業の削減など一定の成果が得られています。また、昨年度のパイロット事業の成果を踏まえ、今年度は発荷主、着荷主及び運送事業者を構成員として改善提案を行うコンサルティング事業が実施されました。その結果につきましては小坂様からご報告があったとおりですが、こうした成果を普及していくことが重要ではないかと考えています。

大阪労働局といたしましては「働き方改革」をさらに推進するため、管内の13労働基準監督署それぞれに設置している労働時間相談支援コーナーや、大阪働き方改革推進支援賃金相談センターによる相談支援を行うとともに、自動車運送業については近畿運輸局、大阪運輸支局と共に大阪における「トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会」を円滑に進めながら、自動車運転者の「働き方改革」を進めていきたいと考えています。

長時間労働の抑制や適正運賃の収受をはじめとした取引環境改善の動きをさらに加速させるためには、トラック団体のみでなく、発着荷主からのご理解、ご協力も不可欠であり本協議会において今後はさらに課題解決に向けて幅広く関係諸機関で議論を深め、お互いに共通の認識を持つことが肝要と考えております。

政府といたしましても今年度のコンサルティング事業の結果を広く周知しつつ、次年度のアドバンス事業を円滑に進めさせていただき、労働者の労働環境の改善に努めていきたいと考えています。

本日は誠に有り難うございました。

○ 事務局

皆様には長時間に渡り熱心なご議論を頂き、誠に有り難うございました。全ての議題が終了致しましたので、本日の協議会は終了させていただきます。

なお、次回の協議会は、秋ごろに開催を予定しておりますが、詳細については追ってご連絡させていただきます。本日は有り難うございました。

以 上