

【事務局（大阪運輸支局大石専門官）】

それでは、定刻になりましたので、ただ今より「第19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」を開催いたします。委員の皆様におかれましては、お忙しい中ご出席いただき、誠にありがとうございます。

議事進行を務めさせて頂く大阪運輸支局の大石でございます。

まず、本協議会の運営につきまして、ご説明申し上げます。

はじめに、報道機関の皆様をお願い申し上げます。本協議会は公開としておりますが、カメラ撮りにつきましては、会議冒頭の挨拶までとさせていただきます。議事に入ってからカメラ撮りについては、ご遠慮いただきますよう、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

次に、お手元の資料のご確認をお願いいたします。不足などがございましたら適宜事務局までお知らせ下さい。

なお、お時間の都合上、大変恐縮ではございますが、代理でご出席の方を含めまして、委員の皆さまのご紹介については、委員名簿と出席者名簿をもって替えさせていただきます。

それでは、協議会開催にあたりまして、近畿運輸局長の岩城よりご挨拶を申し上げます。

【岩城近畿運輸局長】

ただいまご紹介いただきました近畿運輸局の岩城でございます。

改めまして、委員の皆様方には、お忙しいところ、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本協議会は、学識経験者、荷主、トラック事業者、労働組合、行政の幅広い関係者にお集まりいただきまして、御議論いただく大変貴重な場でございます。これまでも様々な立場から取引環境の適正化、長時間労働の抑制に対する幅広いご知見をいただくなど、非常に大きな役割を果たしていただいております。誠にありがとうございます。

さて、事業者の皆様、荷主の皆様を含めました皆様には、昨年4月から適用されましたトラックドライバーへの時間外労働の上限規制に対して、運行計画の見直しなど、様々なご対応を行っていただいているかと存じます。

政府におきましても、関係省庁一丸となりましてこれまで対策を講じてきたところでございますが、皆様の多大な御努力により、昨年の通常国会で、規制的措置を盛り込んだ物流法の改正が行われまして、そのうち契約内容の書面化の義務付けや、荷主に荷待ち時間削減等の取組を義務付けるなど、これらにつきましては、いよいよ来月に施行されることになっております。

これに向け、2月26日に「物流改正法に関する近畿ブロック説明会」を開催させていただきました。加えて4月以降には、各府県ごとの説明会も開催する予定でございますので、引き続き物流改正法の周知にも努めてまいります。合わせて、「標準的な運賃」についても荷主等の皆様方への周知・浸透を着実に行ってまいりたいと考えております。

また、国土交通省では、物流産業全体の取引適正化を進めるため、昨年11月に「トラックGメン」から「トラック・物流Gメン」へ改組・強化いたしました。各府県トラック協会の「Gメン調査員」の皆様も加えまして、より一層の監視体制の強化を図っております。

このような中、昨年11月・12月の「集中監視月間」では、「要請」後も依然として違反原因行為に係る情報が相当数寄せられました荷主1社、倉庫・利用運送事業者1社の計2社に対し、「勧告・公表」の措置を実施しております。また、近畿運輸局としましては、違反原因行為が疑われる荷主等に対しまして、37件の「働きかけ」と2件の「要請」を実施しました。今後も引き続き、悪質な荷主等への監視を徹底してまいりたいというふうに考えております。

様々な政策・取組についてスピード感を持って実施しているところでありますけれども、トラック運送の取引環境や長時間労働の抑制を実現するためには、トラック事業者の自助努力だけでは困難な状況にありますので、荷主をはじめとする関係者の皆様のご協力が必要不可欠であるというふうに考えております。

改めまして、皆様方にご理解、ご協力をお願い申し上げます。私の御挨拶とさせていただきます。本日もどうぞ忌憚のない御意見をよろしく願いいたします。ありがとうございました。

【事務局（大阪運輸支局大石専門官）】

続きまして、一般社団法人大阪府トラック協会副会長の鴻池様よりご挨拶をいただきます。よろしくお願いいたします。

【一般社団法人大阪府トラック協会鴻池副会長】

ただいまご紹介をいただきました、大阪府トラック協会の副会長を務めております鴻池でございます。本日は、本来坂田会長が出席すべきですが、所用によりまして欠席いたしておりますので、私が代表いたしましてご挨拶をさせていただきたいと思っております。

まず、本日は座長でおられます関西大学社会安全学部の吉田教授様をはじめ、各行政機関、また荷主および荷主団体をはじめ多数の関係者がこのように一同に集い、お忙しいなかご出席を賜り、誠にありがとうございます。

さて、トラックドライバーの年間960時間という時間外労働上限規制の適用、いわゆる「2024年問題」のスタートから約1年が経過いたしました。かねてより危惧されていた「2024年問題」に直面するとともに、今後は2030年に向けた対応が必要となります。

令和6年度の「高齢社会白書」によりますと、2030年には65歳以上の総人口に占める割合が約3割を占めると予測されており、多くの産業で人手不足が深刻化すると懸念されているところですが、私どものトラック運送業界におきましては、ただでさえ、普段から本当に人がなかなか集まってくれないという業界であり、この問題の影響を強く受けると考えておりました。何も対策を講じることができなければ、2030年度には輸送力が34%不足する可能性が示されております。この背景としては、業界の賃金水準の低さと慢性的な長時間労働が原因ではないかと考えております。

振り返りますと、平成2年の物流二法改正とほぼ同時にバブル経済が崩壊した影響により、トラック運賃は下落を続けました。昭和の時代には働くだけ働いてお金を貯めて事業を自分で起こす、ということが言われた時代もありましたが、だんだんと、トラックドライバーの賃金が下がり、今では全産業平均を大きく下回るようになりました。

このトラックドライバーの賃金下落が、かねてより問題視されていた業界の長時間労働と相まって、若者の業界離れを引き起こしたのではないかと思います。全産業平均よりも2割労働時間が長いにも関わらず、2割賃金が低いといわれるドライバーの労働環境改善には、私たち物流業界だけでなく、本日お集まりいただいております物流にかかわる皆様方を含めた総合的な効率化とご理解とご協力が不可欠ではないかと思います。

現在、国内輸送、とりわけラストワンマイル輸送におきまして、トラックに替わる輸送機関はありません。

その国民生活と経済を支える重要なライフラインである物流を停滞させないため、荷主企業と物流事業者、一般消費者が協力して物流を支える環境整備を目的として、改正物流法が令和6年4月に成立し、私ども業界にとっては非常に追い風となっておりますが、取引環境の改善と適正な運賃の収受に向けて、残念ながらまだまだ社会や、荷主企業の皆さますべてに浸透しているかという点、ご理解いただいているとは言い難い状況でございます。

この改正物流法の施行に向けましても、本協議会で皆様方と認識を共有し、取引環境・労働時間の改善に一丸となって取り組むことが必要ではないかと考えておりますので、本協議会の皆さまには、我が国の物流を支えるトラックドライバーの労働環境の改善をはじめ、様々な課題解決に向けまして、どうぞご理解とご協力を賜れますことをお願い申し上げます、ご挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局（大阪運輸支局大石専門官）】

ありがとうございます。

報道機関の皆様におかれましては、頭撮りはここで終了とさせていただきますので、よろしく願いいたします。それでは、以降の進行は、座長の吉田先生にお任せいたします。

吉田先生、よろしくお願いいたします。

【吉田座長】

関西大学の吉田でございます。本日もよろしくお願いいたします。

限られた時間の中で数多くの議題もございますので、早速ではありますが進めさせていただきたいと思っております。それでは議題に入らせていただきます。

まず議題1「トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた最近の取組み等について」ですが、資料1について、大阪運輸支局の岡本支局長様からご説明をお願いいたします。

【事務局（大阪運輸支局岡本支局長）】

資料1「物流改正法の概要／トラック・物流Gメンの取組」説明（省略）

【吉田座長】

岡本支局長様、ご説明ありがとうございます。

続きまして、資料2につきまして、大阪労働局の太田労働基準監察監督官様からご説明をお願いいたします。

【事務局（大阪労働局太田労働基準監察監督官）】

資料2「トラック運送業における働き方改革推進のための取組について」説明（省略）

【吉田座長】

太田労働基準監察監督官様、ご説明ありがとうございます。

続きまして、資料3について、公正取引委員会の樋田課長様からご説明をお願いいたします。

【公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所樋田課長】

資料3「物流分野における取引の公正化のための取組み」説明（省略）

【吉田座長】

樋田課長様、ご説明ありがとうございます。

続きまして、資料4について、大阪府トラック協会の岩井専務様からご説明をお願いいたします。

【一般社団法人大阪府トラック協会岩井専務理事】

資料4「物流の『2024年問題』に関するアンケート調査（第二弾）調査結果」説明（省略）

【吉田座長】

岩井専務様、ご説明ありがとうございます。

それではここで、議題1の説明に対するご質問がございましたら、挙手にて、お知らせいただきますようお願いいたします。委員の皆様からご質問等ございませんでしょうか。

【公益財団法人関西消費者協会石田事務局長】

関西消費者協会の石田でございます。消費者目線というような形もございますので、ひょっとして皆様とですね、異なる目線でのことを表明するかもしれませんが、ご容赦ください。ご質問をさせていただきたいと思います。資料1をご説明いただきましてありがとうございます。この中で、例えば、Gメンについて素人的なご質問になろうかと思うんですけども、Gメンの対象というのは例えば軽トラック事業者だとかというものが対象になるのかというのを、お話をお聞きしていて少し疑問に思いました。

また、1ページめくっていく中で軽トラック運送業において、死亡事故は最近6年で倍増しているというようなご説明をいただきましたが、そもそも軽トラック事業者さんの母数が多くなって、結果として、事故数も増えているというような形になるのかなと思いつながら聞いていたのですが、この倍増というのが、何か要因というのはそういう母数のことなのかどうかというようなことが気になってご質問をさせていただきました。以上です。

【事務局（大阪運輸支局中村首席運輸企画専門官）】

大阪運輸支局の中村でございます。ご質問の点なんですけれども、あの軽自動車の事業者数ですが、手元に数字がございませんけれども、それほど増えたり減ったりはしていないのかなというのは肌感覚でございます。

ただ、実際窓口での感覚で言いますと、やはり、素人の方がたくさん入ってきているようなイメージがございますので、そうなりますと、やはりプロの方ではないので、とても運行管理とか整備管理の面がちょっと甘くなっているのかなと思っており、そう意味で、事故が少し増えているのかなという感覚でございます。以上でございます。

【事務局（大阪運輸支局大石専門官）】

大阪運輸支局の大石と申します。先ほどご質問の一点目おっしゃっていただきました、Gメンの活動が軽貨物運送事業者の方も対象となっているのでしょうかという点につきましては、軽トラックの運送事業者の方からのお声についてもGメンでお聞きして必要な対応をとるという範疇でございますので、ご回答させていただきます。

【吉田座長】

ご回答ありがとうございます。他の委員の方よろしいでしょうか。
(質問等なし)

はい、それでは続きまして、意見交換に議事を移したいと思います。前回の協議会と同様に、意見公開の話題を、一つ目「荷主と運送事業者との取引関係」、二つ目「多重下請構造」の二つに絞りまして進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

特に今回は、前回の意見効果で、ご発言の機会をお持ちいただけなかった方にも是非この場でご発言をお願いできますと、大変嬉しく思います。

それでは、順に進めたいと思います。まずは「荷主と運送事業者の取引関係」でございます。前回どのような意見が上がったかということで、事務局の方にご用意していただきましたが、参考資料1と参考資料2がございます。

まずは、参考資料1の表面の方をご覧いただきたいと思います。

前回出てきたご意見の一部、概略でございますけれども、簡単に振り返りたいと思います。まず一つ目が、物の波動が納品にも影響するため、波動のコントロールが課題であるという点、二つ目が、お取引先に発注するときに、車を手配するまでの時間が重要だが、ここでのリードタイムを見直してできるだけ車を円滑に準備していただいで進めていくということをしている、三点目が、発荷主と運送事業者とで、荷降ろしのデバンニングの方法などをお話しいただきたい点が課題であるといったこと、こちらは、万代様からご発言いただきました。

それから、運賃値上げは、得意先に転嫁しづらく非常に厳しい状況である、集配時間が20時近くから17時前までとなるなど徐々に前倒しとなっていると、これは大阪卸商連合会様からご発言いただいております。それから五点目になりますが、公的な発注の際に、コストに労務費が転嫁されていることを発信して気運をしっかりと高めることがポイントになってくるのではないかとということで、これは中小企業団体中央会様からご発言いただきました。

最後の六点目でございますが、物流のコストを価格に転嫁するとなれば、関係者それぞれの立場を一気通貫していきながら、まずはしっかりと消費者に伝わるような形で丁寧に説明をいただくことが必要かもしれないということで、関西消費者協会様からご発言いただきました。全てではありませんけれども、事務局の方でまとめていただいたものが以上の六点でございます。

委員の皆様には事前にお伝えをさせていただいておりますが、この内容も含めまして、または他の視点から、荷主と運送事業者との関係について、ご意見等あればということでお願いしているかと思いますが、如何でしょうか。

意見交換で挙がったご意見のほか、各社様のトラック運送事業に関わる取引環境労働環境改善の取組も、改めてこの場でご紹介していただく、あるいは、前回から今回にかけての、年末年始の繁忙期などの対応があり、その時の対応についても、お話しいただいても

よろしいかと思えます。

また、先ほどの行政機関の取組やトラック協会様のアンケート結果をご紹介いただきましたが、そういったアンケート結果からお気づきの点でも結構でございます。

委員の皆様いかがでしょうか。

【一般社団法人大阪府トラック協会鴻池副会長】

大阪府トラック協会の副会長の鴻池でございます。波動があるということなんですけれど、どういう時に波動が起きるかという、季節性、夏場はたくさん出るものがある、冬の寒い時は出ない。ただ逆に寒い時にはたくさん出るけれども、夏場の暑いときには出ないという季節による波動。

後は、何かイベントがあるとき、お盆、ゴールデンウィーク、年始年末とか、そういう時の前はやはりたくさん荷物が動く。それも季節といえば季節ですが、時期的な波動があります。

最近、SNS等などいろいろなところでインフルエンサーという人たちが、これ買ったらすごくよかった、健康に良かったと言うと、それが爆発的に売れてしまって、メーカーさんは作るのが大変で、売るのも量を沢山供給しなくてはいけない、という波動が出てきます。

この繁閑が生まれるというのは、私は多重下請構造で自社である程度車を抱えて、波動で大きく跳ね上がったところは、備車によってそれを回避していく、調整をしていく、というので、ある程度は対応できるのではないかなというふうに思います。

また、もう一つ波動の原因は前回もここで一度申し上げたのですが、地域の格差で、生産拠点がやはりどうしても大都市周辺に日本の場合は集中している。ですから、大都市周辺には生産工場がたくさんあって、それが地方に当然流れていく。地方にはトラックが下っていきますけれども、今度上りの荷物と言っても、生産拠点が全く無いわけではないですが少ないので、都市部と地方との貨物量のアンバランスがあるので、どうしてもそういう波動が生まれてしまう。だから、生産拠点を全国へ分散する、地方の工業団地に政府なり行政の方で何らかのインセンティブを与えて、地方に生産拠点がもっと増えるようにして平準化をする、といったことが必要なのではないかなというふうに思います。以上です。

【吉田座長】

鴻池様ありがとうございます。ただいま、波動ということで、原因と対応策についてもご発言いただきました。

こちらの参考資料1の方に、波動のコントロールが課題だということで、前回万代様にご発言いただきましたが、その後、万代様はいかがでしょう。この波動についての対応策といいますか、課題についてどのようにご対応されていますでしょうか。

【株式会社万代物流部上中部長】

万代は食品スーパーですが、皆様のご家庭でお買い物の状況のように、やっぱり値段が

安い時は集中してお客さんが来られたり、あるいはイベントですね、いろんな生活行事という時は、消費者の方がやっぱり集中してお買い物に来られます。波動の問題という課題を挙げたのは、一つはですね、通常が100の荷物を運んでいたなら、実際に流れる量が5倍の500になった時に、納品していただくメーカー様からお店に届ける配送という問題が出てきます。

特に、今2024年問題から、車の手配が非常に問題になっています。だから予約システムを入れて、予約を取れるようにしても、期間を持ってやっぱり情報を出していかないと、その予約が活用できないとかいうことがあるんです。だから今、例えば2週間前にこのぐらいのものが流れますという情報を先に出しといて、それに対して、車の手配をいただいております、もちろんお店から発注が上がったりして最終確定があるんですけども、その格差がないようにして、できるだけ運送ルートのところに段取りがしやすいようにということをしています。

それと、荷物が一日に集中すれば、待機の時間とかにも繋がるので、例えば前日に入れていただく、前々日に入れてですね、山の部分をできるだけ下げてですね、いま、商品を企画する商品部、それと店舗とで協力いただいて、各取引先様の方にもその情報のあり方というのを、こういう形で出したら、取引先様がやりやすいとかいう形で、月ごとに会議をしたり、波動のある時に関しては別途打ち合わせをして調整するようなことをしています。そういう調整を進めることによって、センターの運用もしっかりできますし、取引先様の段取りにも効果が出てですね、大きな山の時も、やっぱり待機時間を作らないということに実績を上げている状況です。実際に集中して、パンクすることもあるんですけども、そういうことで取り組んでいくことによって、だんだん精度が上がってくるので、物を運ぶということに改善されている状況かと思っております。以上です。

【吉田座長】

万代様ありがとうございます。波動を極力少なくすることも大事ですが、どうしても波動がなくなる場合には、先方との調整や情報共有を行うことが大事であるということをお話いただきました、ありがとうございます。

せっかく波動ということでお話いただいておりますので、どこでもご苦労されているかと思いますが、他の委員の方で波動に関して、工夫をされていらっしゃるがあれば、お願いいたします。

【ダイキン工業株式会社物流本部磯田業務部長】

ダイキン工業の磯田です。ダイキン工業ではエアコンを作っておりますので、夏場にはやはり波動がございます。

冒頭にありましたように、車の数が減ってきて運べない物量が増えていくのではと懸念されるなかで、やはり車の積載効率を上げていく、実車率を上げるということが必要じゃないかというふうに考えています。

一例で言いますと、生産工場の滋賀や堺から配送センターの草加に夏場の需要期に大量に供給することになります。弊社とは逆に東京に生産工場があって、大阪に供給する企業

様がないかを調査をして、あれば、往復で車を使いましょうとか、同じ波動がある企業様を私たちが探し出すとか、今まで、物流事業者様にここからここまで運んでくださいという形をお願いをしていたのですが、もうそういうことではなくて、物流のネットワークというのは、私たち荷主自ら探索をしていかなければ、お願いするだけではダメだというふうに思っているところです。

また、ラストの配送の部分で、波動のところではいいますと、工事現場に運ぶものもあるのですが、お客様の倉庫入っていうものもあります。ということはお客様の倉庫と私たちの倉庫が同じ場所があれば、運ばなくてもいいですよということ、実車率や積載効率を上げる取り組みと、運ばなくてもいいものは運ばなくてもいいようなネットワークをお客様と一緒に作り上げていけばいいのではないかと考えています。

【吉田座長】

ありがとうございます。今まで、運送業者の方をお願いしていたところを、荷主企業様が波動のある荷主企業を探してお互いにやっていくという、非常に斬新な考え方であると思いました。また、運ばなくてもいいものは運ばないという視点も非常に大事であると感じました。とにかく実車率を上げる工夫を荷主様もされているということでございます。

波動について、今、3人の方からご発言いただきましたが、他の方で波動について、何かご意見や取り組みされていることなどございませんでしょうか。

PALTAC様はいかがでしょう。波動でなくとも他の件でも差し支えありません。

【PALTAC 江上次長】

PALTACの江上と申します。我々PALTACは、一般用の医薬品、健康食品、日用品、化粧品等を扱う卸売業ですが、波動という点につきましては、我々もシーズン性のある商品や、ゴールデンウィーク、お盆休みや年末年始等の長期の連休というところで大きく影響を受ける業態になります。

そこでトラック事業者の皆様にお聞きしたいのですが、長期連休の時、我々がお取引させていただいているメーカー様では、その期間お休みとなり配送いただけないというケースがあります。我々は倉庫として大きく構えてはいますが、その期間内に必要な物量を事前に確保できるかという、なかなか厳しい状況になってきています。休みの期間に配送してくれということではありません。実際に、連休の谷間といわれる平日、例えば今年のゴールデンウィークでいうと4月30日、5月1日や2日といった祝祭日ではない日でも、配送いただけないケースがあります。

そういったときに、トラックの事業者様としては、配送した方がよいのか悪いのか、つまり、その期間休まれた方がよいのか、それとも配送してでも集中を避けるような平準化をした方がよいのか、というところをお聞かせ頂きたいと思っております。

【吉田座長】

ありがとうございます。これは運送事業者である日本通運西課長様からお答えいただくことがよろしいでしょうか。今のPALTAC様のご質問に関して、休みの日にも配送した方

がいいか、平準化した方がいいか、といった点で、何かございますでしょうか。

【日本通運株式会社西課長】

弊社の例ということで申し上げますと、お取引先様によって様々な条件がございますので、1つの営業所にその他営業所の配車計画を集約して、これを一元操配と呼んでいるのですが、どこかの営業所で土日祝日等のご依頼にご対応するようにしております。

【吉田座長】

ありがとうございます。波動の話ですとか、休日の配送の話も出ましたが、他に荷主と運送事業者との関係について、六つほど前回の意見が挙がっておりますが、これに関してでも結構ですし、他の件でも結構ですが、何かございますでしょうか。

今のところ、荷主企業様と運送事業者様にお聞きして参りましたので、少し別の視点からお伺いしたいと思いますので、大阪卸商連合会の山田専務様いかがでしょうか。何かございますでしょうか。

【一般社団法人大阪卸商連合会山田専務理事】

また今回も、問い合わせしたのですけれども、今回は、意見は出てまいりませんでした。すみません。

【吉田座長】

ありがとうございます。何もなければ何もしなくて結構でございますので、遠慮なくそのようにおっしゃってください。そうしましたら、中小企業団体中央会の柴田様よろしいでしょうか。

【大阪府中小企業団体中央会柴田専務理事】

前回、私の方から公的な発注に関して発信してくださいという話をさせていただいたのですが、中企庁が毎年9月に価格交渉促進月間と、運送業に限らず全業種でやられていまして、フォローアップ調査結果が1月か2月に出され、初めて公共調達における価格転嫁率が結果で出されていまして、55%ぐらいが公共調達の中での価格転嫁率だったんですね。

それが、全業種では49%ぐらいで、公共調達の方が5ポイントぐらい高いんですけど、そもそも公共調達というのは、100%価格転嫁されるべきものであるにもかかわらず、まだ5割ぐらいしか価格転嫁されてないという状況がありましたので、2月17日に持続的な賃上げに関して、大阪で政労使の意見交換会があった時にも同じように、公共調達のところの価格転換率を100%にするべきであると、そうして運送に限らず全体的な業種で価格転嫁率が上がっていくのではないかと、というふうな意見を出していただきました。

トラック協会の先ほどのアンケート調査の中で賃上げのところがあったと思うんですが、18ページですよ、運賃が上がらないと賃上げの原資がないとか、これは運送に限らず全ての業種に関わる問題になると思っています。

マスコミの報道も、4月からいろんな品目で値上げがありますという報道が多くて、実はそれはそれで、価格転換するためには一定の値上げが必要ですよね、というふうな認識を持ってもらうようなことも必要ではないかなというふうに思っています。

運送業個別の案件については、私どもの会員のところで、軽自動車の個人事業主の方で組織されている共同組合がありまして、そこのお話を聞いていると、事故率の話は確かに高くなっているというふうなこともありましたけども、それよりもやはり高齢化や人手不足、これを何とかしないと、なかなか軽自動車の運送業は成り立っていかないし、これから厳しくなっていくんじゃないかなというふうなお話は聞いたりしています。

これも、給料の値上げについては、運送業のところだけで解決できるような問題ではないので、全体的に政府の方で対応していただくべきではないかなというふうに思います。上です。

【吉田座長】

ありがとうございます。公共調達ですら55%だという厳しい数字をご紹介いただきました。後半の方ですが、人手不足や高齢化ということで、特に軽自動車の件もそうですけれども、事故につながってくるということで、人手不足を解消するためにも、賃金など魅力ある業界にしていかなければならないと私自身も感じております。これはトラック運送業に限らず、バスなど公共交通全般にいえることではないかと思っております。

先ほどまでは波動の話でしたが、少し価格転嫁のお話が出てきました。これについて何かご意見等ございませんでしょうか。すぐにこうすれば価格転嫁率があがるとかというのはなかなかないかもしれませんが、先ほど柴田委員に言っていただきましたように、マスコミを通じ、社会として認知して、関心を持っていくしかないかと思えます。何かご意見等ございませんでしょうか。

(発言なし)

それでは、もう少し時間がございますので、先ほどご質問もいただきましたが、関西消費者協会の石田事務局長様何かございますでしょうか。

【公益財団法人関西消費者協会石田事務局長】

まず、波動関係について、これお話を聞いていて思ったのが、荷主様、運送事業者様と荷物を運ぶ方の間、ピア・ツー・ピアというか一対一の中においては、なかなか難しい話になるだろうなというふうに思いながら聞かせていただきました。

やはり、これ勝手に私は思っていますけれども、一つの垣根をいろんなところで外していきながら、ネットワークの中で、例えば1社の荷物を運ぶ方にとってはいろんな荷物に対してトラックをやり繰りをして土日祝日もやり繰りができるというふうにクローズしてやることができますけれども、実態からしたら産業というのは大きな会社もあれば、小さな会社もあって、ものを動かしていくと。その中に、トラックを使って物流をやっている中において、どうしてもその閉じた中でやると現実的には難しい中で、どういうふうにそ

れをネットワークして、帰り便は値段が安くて設定すれば、零細の方々がそれを使って進出できたりだとか、いろんなことが垣根を1個ずつなくすと、ひょっとしたらできるのかなというふうに思って、お聞かせをいただいていた次第でございます。

価格転嫁のお話についてというのは、消費者目線的にいうと、先般も、価格を上げなきゃいけないということに対しては、丁寧にご説明いただいた上でしていかないと、やっぱり「いやいやまかりならん」なんて言っている場合ではないというところはあって、高い値段も困ると思うんですけども、適切の中においては許容していただける方もたくさんおられるだろうなと思ってはいるんですが、値段が上がったのに、何この物流の、例えば宅配的なことですね。どうなるんだというような話、この対応は何なんだというようなことを言われる方、得てして結果で蓋をあけていくと、荷物を運んでいるところはひょっとしたら個人事業の方かもしれません、コンプラ的な問題があったりだと、賃金がうまく払われていないというようなことかもしれないので、ものを運んでいただく方がいろんな面でしっかりとされることによって、価格転嫁されていても、消費者からいうと、気持ちよく受け取りをしていけるというようなことにもなっていくのかなと、こういうふうに感じてございます。

消費者様のお話を聞く機会がたまたまあってですね、結果としてどこの事業者さんのお話かというのは口にされなかったんですが、それを事業者さんに言うと、仕返しが怖いということを言われていて、住所を分かっていて荷物を運んでいるから、いかようにもできると。その方にとって過剰な反応を多分されている部分もあるんですけど、例え荷物を受ける側からしたら、自分自身の住所が人質だと思ってですね、心配、でもなにか言いたいけれども、結果としてなかなか言えなかった、といろんなことを言われている方がいたので、やっぱり受ける側も運ぶ側も、そして物を送り出す側も気持ちよくやれてこそ、これからの産業の発展につながっていくのかなと思って、今日の話をお聞かせいただきました。以上です。

【吉田座長】

ありがとうございます。消費者目線でご発言いただきましたが、価格転嫁は避けられないことだと思いますが、サービス面、要はお互い気持ちよく、というのが新しく出てきたことと言いますか、そういうふうに進めていかないといけないということで、私自身も非常に納得しました。ありがとうございます。

お時間も限られていますので、ここで次の二つ目の議題に移りたいと思います。

二つ目は、多重下請構造について、参考資料1の裏面の方です。こちら事務局でまとめていただきましたが、前回の意見交換で出てきた5つのご意見です。一つ目は、荷待ちの改善は事業者だけでは困難、Gメンを増やすなど公的な手段で対応してほしいということで、トラック協会様からご発言いただきました。

二点目は、再下請けは事前の承諾手続を経て認めている、三点目が、特積の関係を委託するときにそこから先の把握が難しい場合や、一次下請け事業者が配車マッチングシステムを使っている場合に、二次下請けの把握が困難ということがあるということで、二点目

三点目は日通様からご発言いただいております。それから四点目が、多重下請構造は望ましくない構造である、荷主企業に値上げをしてもらえなければ、自社で車も人もいない場合、損をして下請けに出して仕事をこなしている。運輸労連様から、ご発言いただきました。最後になりますが、多重構造は、おそらくトラック業界に限らず全ての業界に関係する。二極化しており、進んでないところの多くが、2次や3次の下請けに入っている事業者の方になっているのではないか、ということで中央会様からご発言いただきました。こちらがあの参考資料の1でございます。

これに加えまして、今日の議論の参考になればと思い、参考資料の2というのをつけさせていただいております。

論点の整理とありますが、先月2月5日に第3回トラック運送業における多重下請構造検討会という中央の方の検討委員会ですが、取りまとめに向けた論点整理ということで、16枚の資料のうちの4枚を抜粋していただきました。

特に一枚目ですが、次の三つ観点から、多重構造の解消に向けた論点を整理ということで、一つ目が、上流を起源とする規律ある取引環境の形成、二点目が、下流における浄化作用の強化、3点目が上下流をつなぐ取引ルート of 拡大、ということです。2枚目3枚目4枚目には、それぞれの三つの論点について、細かく記載されております。

二つ目の多重下請構造につきましては、前回、日通様、トラック協会様、運輸労連様、中央会様にご発言いただきましたが、一つ目の議題と同様に、それ以外の委員の方々からも、ぜひ意見をお伺いしたいと思っております。前回のこの5点以外でも結構でございます。多重下請構造で今このようなことが困っているとか、こういったことで取り組んでいるとか、あればご発言いただきたいと思いますが、委員の皆様いかがでしょうか。

主に荷主企業の方からお伺いできればと思っておりますが、よろしいでしょうか。住友電気工業様さんいかがでしょうか。

【住友電気工業株式会社物流管理部内田部長】

我々としては、多重下請けということ望んでいるということは基本的にはありません。我々の知らない部分というのも、多々あると思うのですが、弊社でもこういった話はよく出てくるので、運送会社さんとの対話の中ではですね、一応どういうところまで聞いていますか、というのは聞いています。

私ども住友電工においてはですね、基本的に、制作所に常駐していただいている会社さんというのがございまして、そういった中で、お話を大体聞く形になるんですけども、大体自社で運ぶのが4割から5割という話を一般的に聞きます。その後、約半分ぐらいが、業者さんを使うとかいう状況がございまして。それは向け先によってとか、いろいろございまして、弊社の場合にはどちらかというとBtoBのビジネスが主体ということもあって、あとは、箱物といいますより、電線のドラムとか、皆さんも工事現場とかで見られたことあると思うんですけども、そういった部分もございまして、輸送においてもかなり特殊なスペックが必要で、要求仕様が結構濃いということもございまして、あまり多重下請

という構造にはなっておりません。ある程度、備車さんを半分ぐらい使うというふうに申し上げましたけども、常用の備車さん、協力業者さんといいますか、そういったところをメインで使っているということがありまして、輸送品質の観点から、あまり多重にどんどん下に落としていくという構造にはないということで、私どもの取引先様からは、そういう話をいただいております。なので、業態としてですね、弊社の場合は、そういった製品の特徴というのもあるんですけども、逆にそうしたことはやりにくい業態なのかなど。ということで、基本的にはそういった意識はないというのが実態ではございます。以上です。

【吉田座長】

ありがとうございます。業態にも応じると思いますので、住友電工様におかれては、多重下請構造にあまりならない、ということでした。

他の荷主企業様はいかがでしょう。

【ダイキン工業株式会社物流本部磯田業務部長】

弊社の場合も、最終のラストワンマイルの配送というのは、パッケージエアコン等簡易包装になっており非常に扱いが難しく、誰でもが運んでいただけるような製品ではないので、ドライバー資格認定制度をとり入れております。認定ドライバーに配送をお願いしていますので多重下請構造にはなっていないと思うんですけど、ここに書かれているように特積の場合ですね。特積の場合はどなたに運んでいただいているのかがわからない状態です。

荷待ち改善のところコメントさせていただくと、多分弊社は特定事業者になる想定で改善の取り組みをしています。弊社は自社倉庫が複数ありますので、お互いに監査をしあって、荷待ち時間が発生していないかどうかの査察をする取り組みもスタートさせている状況です。

【吉田座長】

ありがとうございます。ダイキン工業様も住友電工様も、特殊な物を運ぶということ、あまり多重下請構造にはならないということでした。

あと、特積については、なかなか荷主企業様から見えないということですが、いろいろな方々が荷物を持ち寄ってということですので、なかなか見えにくいと思うのですが、これは、運送事業者様いかがでしょう。

【日本通運株式会社西課長】

特積に関しては、たしかにわかりにくい構造になっているかと思えます。弊社を例に挙げますと、弊社で貨物を受託してから他業者様へ差し込む場合がございます。そこから先は他業者様の運行系統等で進んでいくわけですが、例えば最終的に軽運送業者がお届け先に配送に伺う場合に、それまでにどれだけの階層を経ているのかはわかりにくい構造になっているのが現状かと言えます。

【吉田座長】

ありがとうございます。非常に複雑だということがよく分かりましたが、鴻池運輸様もいかがでしょうか。

【一般社団法人大阪府トラック協会鴻池副会長】

特積については、当社はどちらかというとBtoBで、混載するという機会が少なく、あまり情報を持ち合わせていないのですが、先ほどの多重構造で、我々も元請で下請けをお願いをして発注するんですけれど、下請けの立場からすると、安定的に仕事を発注する元請の仕事をやったりやりたいと当然考えるんですね。ですから、荷物があるときだけすまんけどちょっと運んでくれるか、というような使い方をしていて、あそこは忙しい時だけ言ってきて自分たちが間に合ったら全然助けてくれない、となるので、我々はやはり安定的に出すために、お客さんはどうしても事情がありますから、ドーンと出る時出ない時があるので、出ない時はまず違う別のお客様を我々が見つけてきて、備車先に運んでもらい安定的に供給する、という努力を、我々は随分やっているんですね。そういうことがあって多重構造が成り立っているのです、そうしたことを荷主の皆様にもご理解いただければありがたいです。

【吉田座長】

ありがとうございます。それでは荷主企業様、運送事業者様にお伺いしました。今度は少し視点を変えまして。倉庫協会様、ご発言いただけておりませんでしたので、よろしいでしょうか。

【大阪倉庫協会筑紫常務理事】

私どもは倉庫業ですので、荷主と運送業者様との間に入っております仲介なのですけれども、確かに多重下請構造は見られましたし、今でも存在しております。

特に倉庫業者がどうのこうのというわけではないのですけれども、運送業者さんも今のように非常に努力されておりますし、荷主さんの方でも独自でマッチングできるような、貨物を見つけてくるような努力をされているということですので、この情報共有をしながら努力していくということが必要なと思います。

【吉田座長】

ありがとうございます。多重下請構造については賛否両論ございますけれども、そこはやはり情報共有をしながらうまく回していくということが大事ではないかというご発言をいただきました。

他なのですがこの2番につきまして、大阪卸商連合会の山田専務様いかがでしょうか。

【一般社団法人大阪卸商連合会山田専務理事】

申し訳ありませんが、意見は出てまいりませんでした。

【吉田座長】

ありがとうございます。意見が出ていなければその旨おっしゃってください。そうしましたら、中小企業団体中央会の柴田委員さんはいかがでしょう。

【大阪府中小企業団体中央会柴田専務理事】

私どもの会員の組合は、小規模零細企業が集まっている組合様ですので、下請けに入っておられる企業の方が圧倒的です。この多重下請けの構造というのは、二次とか三次に入っている下請けの事業者の立場からすると、まずは仕事が来ないと話にならないので、やはり資本主義の中の入札や相見積もりがあったりしますが、変に労務費を上乗せすることで、100%上乗せするにしても、競争になっているので、それで仕事が取れなかった時のことを皆さん考えておられて、現実的にきっちり価格転嫁がされていないような状況になっているというふうな可能性があります。

公正取引委員会様が資料を出されていましたが、価格転嫁は二次とか三次の下請けほど進んでいないという調査結果もあったと思うんですけども、こればかりは、事業者の皆さんの努力ではたぶん解決しないのではないかと思います。競争原理が働いている以上は。なので、法律になるのか分かりませんが、労務費とか人件費とか原材料費やエネルギー費をきっちり転嫁できる仕組みをどうするかというのが基本になるのかなと。だから、Gメンとか労働局様の監督官様の査察に入られるというのもあるのですが、それはそれで違反しているところはきっちり指導していただくということになるのかと思うが、それ以前の問題で、仕事を受ける方が自重しすぎている。自重という言い方が良いのかわかりませんが、労務費を乗せていないのがちゃんと乗せられるような仕組み制度をきっちり構築する必要があるのではないかと考えます。

【吉田座長】

ありがとうございます。アンケート結果で私も気になっておりました。なかなか二次三次で価格転嫁が進まないという結果でございました。いま柴田委員からもご発言いただきましたけれども、なかなか事業者だけでは難しく、Gメンという制度もそういう意味では作っていただきましたけれども、上乗せできる仕組みも制度化していかなければならないのではないかとのご意見をいただきました。

価格転嫁について、その他ご意見などございませんでしょうか。一つ目は波動の話で盛り上がりしましたが、価格転嫁という点で何かございませんでしょうか。事業者としてはしたくてもできず、また、価格転嫁については、すぐにこうだということはなかなか難しいと思います。

ないようでしたら、多重下請構造につきまして、まだ今日ご発言いただいております日本ロジスティクスシステム協会様いかがでしょうか。

【公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 角新副部長】

多重下請構造というところで、我々の会員の皆様からは、トラック事業者の実運送体制

管理簿の作成が今後義務づけられるというところに関しまして、フォーマットというのが、規定の要件さえ入っていれば指定は無いというお話を伺っております。

できれば国の方で統一のフォーマットを作っていただいて、荷主様が同じ管理簿を使って管理をしていただくのが良いのではないかという意見が出ておりました。

【吉田座長】

ありがとうございます。統一のフォーマットを作るのが良いのではないかと思います。そういったご意見もあるということで理解しました。

時間も限られておりますが、運輸労連様、多重下請構造について何かご意見など、いかがでしょうか。

【全日本運輸産業労働組合大阪府連合会 堂原副執行委員長】

多重下請になるのかは分からないのですが、私どもに加盟している組合では、二次や三次という仕事をしている組合はないんですけれども、先ほどの1の方に近いのではとも思うのですが、荷主様と運送事業者様との関係で、そこでは存在していないはずの付帯業務とかそういったものが、集荷先とドライバー、お届け先とドライバー、との間では作業が発生してしまっていて、これを加盟組合ではないサービスエリアなどで取ったアンケートで、こういった付帯業務について、有る無しや内容に加えて、会社が知っているかについて聞いたが「会社に言っても無駄だから」という回答で、もしかすると、会社も把握していないような付帯業務が存在していて、それによってきちんと付帯業務料がいただけるのであれば、少しでも改善になるのではないかと。

特に、下請けであるとか、荷主様に関しても、中小のところ、いくらでもあるというような話をいろんなドライバーから耳にするので、課題ではと思っています。

【吉田座長】

ありがとうございます。付帯業務についてアンケートを取られたということですが、どれぐらいの方からそういったものがまだあるということだったのでしょうか。

【全日本運輸産業労働組合大阪府連合会 堂原副執行委員長】

割合ではわかりませんが、自由記入欄で毎回のようにいくつかはそうした意見が記載されています。

【吉田座長】

会社が把握できずドライバーと荷主様との間だけで完結してしまっているような。会社には言いづらいものなのではないでしょうか。

【全日本運輸産業労働組合大阪府連合会 堂原副執行委員長】

そこで頼まれて断れないということはあろうかと思います。

「会社についても『しゃあないから』と言われた。」といったコメントもあります。

【吉田座長】

今後ドライバーになろうという方が、そうしたことをネットで知ってしまって印象を悪くするといけないので、会社の方も把握して、なるべく透明性を持たせて、付帯業務は付帯業務と、それ以外ときちんと区別して、労働時間の適切な確保をしていかななくてはならないと思いますが、そういったご意見がまだまだあるということで、把握させていただきました。ありがとうございます。

【岩城近畿運輸局長】

いろいろとありがとうございます。いくつか話が出ました、下請けはなかなか制度的な裏付けがないと民間同士では改善が難しいのではないかというお話もございましたが、私ども本当にそういうふうに思っています。

先ほどのJILSの方からのお話もありましたけれども、ちょうど資料で、参考資料2の1ページの下の方に書いてございますけれども、今回の法律改正のなかで健全化措置ということで、さきほどこちらについてフォーマット化してほしいというふうにおっしゃっていただきましたけれども、こういった取り組みをやらせていただきたいというふうに思っております。これができるだけ効果が出るような手法を私どもも追求していきたいと思っておりますので、それを一つやっていきますということだけですけれども、それが一つです。

もう一つ、価格転嫁の話がございました。私どもも価格転嫁を進めていただくための一つの基準としまして、標準的運賃というものを準備させていただいており、これを進めておりますが、公正取引委員会様でも価格転嫁にあたってはいろいろな経済指標をベースにして交渉することをおすすめされていらっしゃいます。そのなかで、標準的運賃というのも根拠の一つだというふうにはっきり明言をさせていただいておりますので、私どももそういったところをより一層今から広めて皆様に知っていただきたいということで進めていきたいと思っております。

【吉田座長】

ありがとうございます。

【一般社団法人大阪府トラック協会鴻池副会長】

全く視点が違う話なのですが、これからの物流事業は、データの活用が極めて大事ではないかと、いろんな業種でいまデータ活用が盛んに行われていますが、物流業界は特に人手不足で効率化を図っていかないといけない、これを活用して問題を解決していくことが非常に重要だと思いますのでデータの活用をする、あまりそういう議論がここの場でも出てきていないので、例えばですけど、携帯アプリを開発して車に乗る時に、これでアルコール検知ができる、顔認証で免許証とつながっていて、免許中にはエンジンをかけようと思ってもかからない、それから、連続運転についても、アプリがあって、何時に車に乗っ

て乗務し、何時まで乗って、降りた、それが今待機中、といったことがアプリで簡単にドライバー自身が入れていく、そこに荷主の貨物の情報、料金についても、先ほど書面化の話もありましたが、等々、アプリを使っていけば、かなり効率的にできるようになると思うのです。

そのアプリを是非、行政の方や国にご負担いただいて、もちろん事業者としても一部負担しなければならないと思いますが、これも何百万という人が使えば、開発費がそれなりにかかっても、それほど大きなものにはならないと思います。海外などはアプリがありますので、このあたりぜひ考えていく必要があるのではと、そういうふうに思いました。

【吉田座長】

貴重なご意見ありがとうございます。IT化ということで、運行管理者の負担を軽減できるといった共通のアプリですね。あとアプリで思い出したのですが、予約システムも複数あるということで、私のゼミ生から複数アプリの一元化をすべきとの意見もありましたので、合わせてご検討いただければと思っております。

他の委員の方もよろしいでしょうか。

【公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所樋田課長】

一点、下請法の改正の件でご紹介をさせていただければと思います。柴田委員から、価格転嫁がなかなか難しいというお話もあったんですけども、本日の資料の、賃上げの原資を確保するために価格転嫁が必要ですよという観点からの下請法の改正を進めておるんですが、資料3の7ページ、一番上の①買ったたきに関する課題のところなのですが、コストが上昇するなかで、交渉することなく価格を据え置かれたり、一方的にコスト上昇に見合わない価格を決められたりしている受注企業がしわ寄せを受けているというような課題があります。これに対する下請法の改正案、検討の方向性というところをご覧くださいますと、買ったたきとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、下請事業者からの価格協議の申し出に応じなかったり、親事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方的に下請代金を決定して、下請け事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を設ける検討もいま行われているところですので、先ほどの下請法の改正のところでお話すれば良かったのですが、一つご紹介させていただきました。

【吉田座長】

ありがとうございます。他の委員の方、よろしいでしょうか。

【日本通運株式会社西課長】

度々失礼いたします。先ほど鴻池様からデータの利活用というお話がありまして、これからの取り組みにおいて、まさに非常に重要なことをおっしゃっていただきました。例えば荷主様から発注のデータをいただき、それを自動配車システムにかけて配車計画を組みます。配車計画を組んだ後に、協力会社さんあてに電子交付で発注をかけるように連携させます。協力会社さんには電子データで受注いただくことによって受発注を行うというわ

けです。その受注データに基づいて必要な項目をご入力いただいたら、それが作業完了報告書として弊社も頂戴する。今はこの作業完了報告書は、紙に一生懸命書いていただくことが多く、結構負荷がかかっております。そこを、電子データの受け渡しによって、もちろん必要な要件は満たしたうえで完結させる。電子化によってこういう仕組みを構築できるのではないかと検討しているところです。

価格転嫁の話もありました。運賃を上げるということはもちろん大切でございますが、そういった電子化、ペーパーレス化や省力化によって、協力会社さんのコストを下げるという取り組みも、同時に重要なのではないかと考えております。そういった仕組みを構築することにおいて、協力会社さんにはIT機器を導入していただかなければなりません。そこに対して、例えば補助金制度とかご支援とかがあれば、このような電子化を進めていくことができるのではないかと感じます。

【吉田座長】

ありがとうございました。はい、柴田委員お願いいたします。

【大阪府中小企業団体中央会柴田専務理事】

今のITの補助金のお話なのですが、既に経産省の方でITの導入補助金や省力化、省人化のシステム導入の補助金を昨年度の補正予算で組まれて、IT補助金は違いますけれども、省力化の関係は、私どもの都道府県協会が補助金の事務局をしておりますので、何かございましたらお問い合わせいただければと思います。以上です。

【吉田座長】

ありがとうございます。他の委員の方よろしいでしょうか。

最後になりました、データ、IT化のことでかなり活発なご意見が出てきましたが、最初にこれを議題にすればよかったと思っておりますので、次回以降は、こういったデータ関係について、もう少し深掘りできたらいいと思いました。

それでは、全体を通じての総括ですが、あまり時間がありませんので、簡単に申し上げます。一つ目の荷主と運送事業者との関係ですが、波動についていろいろな取り組みをされているというご紹介をいただきました。二つ目の多重下請構造ですが、価格転嫁について、いまのデータ管理、IT化を含め、深掘りしていく必要があると感じました。

最後に、皆さまが協力的にご発言いただきましたので、座長として非常に進めやすく進行させていただきました。この場を借りてお礼申し上げます。ありがとうございます。

それでは私の方は以上でございますので、進行を事務局にお返ししたいと思います。

【事務局（大阪運輸支局大石専門官）】

吉田先生、ありがとうございました。

最後に、大阪労働局長の志村様よりご挨拶を頂戴したいと思います。

【志村大阪労働局長】

ご紹介いただきましたあの大阪労働局長の志村でございます。閉会に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。各委員の皆様におかれましては、トラック運送事業者、荷主事業者、労使の代表の方々、そして各行政機関の皆様、それぞれの立場から、本日は前回からの意見交換を、論点をさらに掘り下げる形で、ITのような話も含め、活発なご議論いただき、誠にありがとうございました。本日の議論を踏まえまして、引き続き、荷待ち荷役時間の短縮等自動車運転者の労働時間改善に向けた動きにつなげていただければと考えております。

最新の大阪府下の雇用情勢であります。1月の有効求人倍率は1.23倍であり、現下の雇用情勢は改善の動きが弱まっている状況でございます。また貨物自動車運転者に限ってみますと3.00倍ということで、求職した人に対して求人数が三つという状況になっており、冒頭のお話にもありましたけれども、依然としても担い手不足が深刻になっている状況が見られます。そのような中、昨年4月から自動車運転者に対する時間外労働の上限規制及び新しい改善基準告示が適用になったところでございます。政策的に物流産業を魅力ある職場とするためには、本日ご議論いただきました物流革新に向けた政策パッケージを着実に実行していく必要があるかと思っております。

大阪労働局におきましては、時間外労働の上限規制適用後における運送事業者の状況を注視しながら、引き続き、ホームページ等において、取引慣行の改善に向けた情報発信や、荷主企業の皆様に対しましては、恒常的な長時間の荷待ちの改善について要請するなど、トラック運転者の労働環境の改善にもしっかりと取り組んでまいりたいと思っております。引き続き、委員各位のご理解とご協力を賜りますよう、この場をお借りしまして、お願い申し上げます。本日は誠にありがとうございました。

【事務局（大阪運輸支局大石専門官）】

それでは以上をもちまして、第19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を閉会とさせていただきます。活発な意見交換をいただきまして、重ねて感謝申し上げます。ありがとうございます。

次回の開催につきまして、後日改めてご連絡させていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。本日は長時間にわたるご議論ご参加、誠にありがとうございました。これにて終了といたします。本当はありがとうございました。