第６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　議事概要

開催日：平成２９年１０月１２日（木）　１４：３０～１６：２８
場　所：KKR ホテル大阪　「白鳥の間」

Ⅰ．開会
【近畿運輸局　坂野局長　開会挨拶】
委員の皆様方におかれましては、ご多用の中、第６回の本協議会にご出席を賜わりまして、誠にありがとうございます。また、平素より国土交通行政に多大なるご理解とご協力を頂いておりますこと、この場をお借りして一言お礼申し上げます。
本協議会でございますが、平成２７年度に設置致しまして、今回で６回目の開催となります。本年６月に開催致しました前回の協議会では、平成２８年度に全国で実施されたパイロット事業で拘束時間の削減に成功した好事例をご報告させて頂くとともに、今年度のパイロット事業を行う事業集団の案をお示しし、ご議論を頂いたところでございます。
その後、調整を進めて参りましたが、着荷主の確定には至らなかったことから、今回は、新たにご協力を頂くことになりました事業集団について、事務局側よりご報告させて頂きます。併せまして、パイロット事業のアドバイザーより、現在の状況と今後のスケジュール等について、ご報告させて頂く予定でございます。
運送事業における長時間労働の是正でございますが、政府には今年の６月に「自動車運送事業働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が立ち上がっております。私ども国土交通省におきましては、後ほど資料等で説明を致しますが、今年の７月より、荷主都合により待機した場合に、乗務員記録に場所と時間の記録を義務付けるよう省令の改正をしたところでございます。また、過労運転に主体的に関与をした荷主に対しまして、是正措置を求めることが出来る荷主勧告制度がございますけれど、これについて、実効性を持たせるために勧告を行うことが出来る要件を明確化するなどの改正を行ったところであります。さらには、１１月４日には運送事業者が適正な運賃料金を収受できるように標準貨物自動車運送約款の改正をしまして、運賃と料金の定義を明確化することと致しております。
長時間労働や取引環境を是正するための環境整備については、業界を挙げて取り組んで頂く必要がございますけれども、取り組みを成功させるにあたっては、荷主の皆さんのご理解とご協力も不可欠でございまして、課題解決に向けて、幅広く関係者間で議論を進めて、共通の認識を持って頂く必要がございます。そのためにも、本協議会のご出席委員の皆様方におかれましては、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を頂けるようにお願い致しまして、簡単ではございますが、私の挨拶とさせて頂きます。本日はどうかよろしくお願いします。

Ⅱ．議題

≪安部座長≫

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。

前回の第５回の協議会を６月２６日に開催させて頂きました。その席上で、本年度実施しますパイロット事業につきまして、是非、終わってからではなく、途中段階で意見表明が出来る機会を作って欲しいというご意見が複数ございました。本日は、パイロット事業をお願いする着荷主の方、運送事業者の方が、どうにかご協力して頂けるところが見つかりましたので、それを踏まえまして、途中経過ということでご報告を申し上げて、ご意見を頂ける機会にしたいと思っております。それから、国交省の方で運賃料金の収受における新しい取り組みが始まったばかりでございますし、東京にありますこの協議会の全国組織の方でも、この間議論が進んでいるようでありますので、併せてこれもご報告頂きまして、この場で協議をしていきたいと考えております。

委員の皆様には大変お忙しい中、お集まり頂きましてありがとうございます。２時間ばかりお付き合い頂きたいと思います。

１．第５回協議会の発言要旨について

※「第５回大阪府地方協議会の議事概要（資料１）」に基づき事務局（近畿運輸局大阪運輸支局　田内首席運輸企画専門官）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。議事録になっておりますので、委員の皆様方で訂正箇所等がございましたら、お出し頂きたいと思います。あるいは、ご質問等ございましたら、お出し頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。

※発言なし

≪安部座長≫

それではありがとうございました。前回の議事録については、こういうことであったということで中身を確定させて頂きます。

２．平成２９年度のパイロット事業の実施について

※現状のパイロット事業の経過報告について、事務局（大阪労働局労働基準部監督課綿貫課長）より説明。

≪安部座長≫

どうもありがとうございました。今ございましたように、実際の調査は日通総研の方でお願いしているようでございますので、日通総研よりパイロット事業の現状報告、進め方及び今後のスケジュール等について、ご説明をお願いします。

※「平成２９年度パイロット事業の実施について（資料２）」を事務局（㈱日通総合研究所　金澤氏）より説明。

≪安部座長≫

ご丁寧な説明ありがとうございました。今、日通総研より今年度のパイロット事業に既に着手して頂いておりまして、現状報告並びに今後の進め方、スケジュールについてご説明がございました。まだ、始まったばかりですので、全ての課題が抽出されているわけではないのですが、対象先の立地状況による道路環境の問題や受注のリードタイムの問題、道路の３ｔ規制にかかって、車を小型化して２台で配送する課題があるなど、現時点でもいくつか課題が見えてきたものもあります。それで、委員の皆様にお諮りしたいのは、現時点で、現状につきまして全体的なご意見を伺いたいことと個別に何かこの点をさらに調べるべきではないか、などのご意見がございましたら、頂きたいと思っております。どなたからでも結構ですので、ご自由にお出し頂きたいと思いますがいかがでしょうか。

≪小池委員（一般社団法人　大阪卸商連合会）≫

３店舗を抽出して頂いたということですが、３店舗の特性はどういうことになっていますでしょうか。

≪日通総研　金澤氏≫

３店舗の何でしょうか。

≪小池委員≫

例えば、店舗の大きさとか距離でありますとか、ビルの中にあるのか、単独の店舗なのか、そういった特性をそれぞれ説明頂きたい。

≪日通総研　金澤氏≫

現状、スーパーさんがお名前を伏せて頂きたいとのお話もあり、あまり詳しく言うと、店舗が判ってしまいますので、ざっくりとした説明になってしまいますが、ご紹介頂いているものは、３店舗で、うち２店舗は大阪府内、もう１店舗は京都の方になります。２つはかなり街の中心部にあるもので、１つは中心部からはいくぶん外れた感じになりますが、大阪府内となります。基本的には駅には近い状況ですので、非常に車通り、あるいはここで言う３ｔ規制が掛かりそうなところになっている気がして

おります。

≪小池委員≫

あまり地域の特性は問題ではなくて、店舗の大きさやビルの中にあるのか、ないのか、それと駐車場があるのか、ないのかなど、どういった観点で３店舗を選定されたのかをお聞きしたかったのですが。

≪日通総研　金澤氏≫

頂戴している３店舗を選んだ理由というのは、基本的に先方さんが納品に難渋する、納品口の問題が中心になっているとお話を聞いている中では認識しています。

店舗に関しましては、独立した店舗は３店舗の中では１店舗もなく、建物の中に入っているお店であります。納品といっても、３店舗ともに伺っている内容ですと、トラックが直接バースに着けられるような状況ではなく、カゴ車を持って、停めたところから徒歩で、納品口までドライバーさん、店舗の担当の方に手伝って頂きながら納品しないといけないという状況のお店ということです。お店の大きさに関しましては、今も申しましたが多層階あるような大きなところではなく、基本的には１層で食品を中心としたお店です。

≪安部座長≫

今、非常に重要なご指摘をいただきましたので、最後のまとめの際に、３店舗の特性として、駐車場のあるなしやロケーションの状況など、丁寧に店舗の特徴をご紹介して頂きたいと思います。よろしくお願いします。他にいかがでしょうか。

≪山口委員　（全日本運輸産業労働組合大阪府連合会）≫

納品の荷受に関しまして、カゴ車での荷受で終わりでしょうか。中には、運転手が陳列や検品等を自分でしたりする問題があったりするのですが、そういう問題はないのでしょうか。

≪安部座長≫

現時点で分かる範囲でお答え頂きたいと思います。

≪日通総研　金澤氏≫

３店舗が個別にどうなのかというところまでは現状では伺ってはおりませんが、検討会の時に全体の配送として伺っている中では、陳列まではないようですが、納品口で受け渡して終わりというところもあれば、店の中まで持って入って、野菜であれば野菜の売り場の前に置いて帰ってくるというレベルまでの店内の持ち込みは発生しているようです。そこからカゴ車から売り場の陳列までということは基本的には発生し

ていないと聞いております。

≪安部座長≫

山口委員、それでよろしいでしょうか。

≪山口委員≫

はい。

≪安部座長≫

それでは、今の点もこれから調査を進めて行かれる過程で、個別に店舗ごとに確認頂きたいと思います。他にいかがでしょうか。

≪辻委員　（一般社団法人　大阪府トラック協会）≫

パイロット事業のフローシートで物の流れがまさにこのとおりだと思います。しかし、今お話があったことと関連するのですが、１１月４日からこの一つ一つの区切りをはっきりさせて行かなくてはならない。ですから、物の流れとコストの転嫁と言いますか、それがどうなっているのかを別の問題であっても、１１月４日以降は明白にしていかなければならないと考えています。

それともう一つは、３ｔ規制についてはいろいろ規制があるのですね、こうやって調べてみると。それで東京の方を中心に駐車問題が大きな問題となっています。大阪の方でも、いろいろみんな不満を持っていると思うのですが、民営化されて実績を上げて行かなければならないのかは知らないですが、民営化を引き受けた企業は一生懸命されているのは結構ですが、警察の方は宅配をメインにこの駐車問題をもう少し実態との整合性を出して行こうという動きがあります。これは都市部の問題が大きいようですが、大阪の方でも３ｔ規制も含めて、どういう経緯でそうなっているのか、今の実態と合っているのか調べてみたいと思います。

≪安部座長≫

わかりました。今、ご指摘の点で調査過程と重なる点については是非加えて頂いて、お調べ頂きたいと思います。

荷主側の方で何かご意見ありますでしょうか。内田委員いかがでしょうか。

≪内田委員　（日本チェーンストア協会関西支部）≫

今回の実験でやっている店舗は食品主体の店だと言われております。こういった店舗は割りと私どもの協会で一番ベースになるところですので、良い面も悪い面も両方持っていると思います。客観的に見て頂いたら、一番良いと思いますので、どんどん協力して、炙り出して頂くのが一番良いと私は思います。

ただ今この世の中、本当にこの数年、全然環境が違うぐらいこの働き方改革などいろんな意味で、マスコミでも取り上げて頂いていますので、コンプライアンス上、ちょっとでも外れたら、やっぱりみんなの目があるというので、だいぶ改善しているかもしれない。しかし、皆さんの目で“まだまだこんなとこが甘いで”とか“こんなところを蓋しているんとちがうんか”というところがありましたら、炙り出して頂いた方が良い結果が出るんじゃないかと思っておりますので、どんどん出して頂きたい。

最後にこの３店舗で、例えば夕方に強い店舗なのか、朝に強い店舗なのかで客層が違ってくるんです。朝はやっぱり高齢者主体のお客さんが多いですし、夕方のところは、惣菜とか後で作るところがありますと、数字がだいぶ違ってくるかもしれません。いろんな意味で、実際の実験で一番良いことだと思いますので、私は楽しみにしていますので、どうぞよろしくお願いします。

≪安部座長≫

どうもありがとうございました。他に荷主の方でご意見ございませんでしょうか。

※質問なし

≪安部座長≫

それでは、だいたいご意見が出尽くしたと思いますので、これから調査が本格的になってくると思いますので、日通総研の方で今出ました、ご意見も参考にして頂きながら、これから本調査にむけて進めて頂きまして、報告書をまとめて頂きますよう、よろしくお願いしたいと思います。

３．トラック運送業の適正な運賃・料金の収受にむけた取組の推進について

※「トラック運送業の適正な運賃・料金の収受にむけた取組の推進について（資料３）を事務局（近畿運輸局大阪運輸支局　田内首席運輸企画専門官）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。この会合でも何度か議論をしているのですが、中央協議会の下に適正運賃・料金の検討会というものが作られまして、ここで様々な検討をされた結果、この度、国交省の省令が改正されて、こういったことになりました、ということであります。事業者の皆さんは荷待ち時間を記録しなければならないですし、１１月４日から新しい標準貨物自動車運送約款でやっていくことになっています。

トラック事業者の方はこの中身は既にご存知かと思いますが、荷主の方は制度が変わったということは既にご存知でしょうか。

まだまだ周知が十分ではないと聞いておりますので、これを周知していく上で、何か荷主の皆さんで“こんなことをやれば周知が進むのではないか”という、ご意見、アドバイスがございましたら、お出し頂きたいのですが、いかがでしょうか。

≪枌谷委員　ダイキン工業　株式会社≫

７月から待機時間を明記するということが施行されたのは認識しております。そこでお聞きしたいことがありまして、荷主による荷待ちで、起点についてどうお考えなのか教えて頂きたい。物流業者間でもバラツキがあると思いますので、教えて頂きたい。

≪安部座長≫

まず、事実の確認ですね。運輸局の方でお答えできますか。お願いします。

≪事務局　松尾課長≫

あくまでも、荷主さんの指示に基づいて３０分以上の待機があった場合に記載するということになります。

≪枌谷委員≫

例えば、早めに我々の物流センターにドライバーさんが入られて、休憩されるドライバーさんもおられます。その際に、どこからでしょうか。我々は早く入って下さいとお願いしているわけではないのですが。

≪事務局　松尾課長≫

あくまでも、待機の時間が荷主からの指示であったかどうかというところで判断するということになります。

≪枌谷委員≫

実際、具体的にどういうカタチで荷主都合として付けられているのか、例えば、納品先が何時の時間指定があれば、“８時にお越し下さい”とすればそこに来て頂くのかなと思いますが、午前中指定といった場合に、何時になるのでしょうか。

≪安部座長≫

荷主さんにとって大事な点で、一番お知りになりたい点なので、この場で不正確なことになってもいけないので、お持ち帰り頂いて、きちっとした公式の見解をまとめて頂いて、後日お伝えして頂くと同時に、非常に重要なことを言われているので、説明会等を開かれる時に、その点あいまいさがないように公表して頂く必要があると思いますが、今の時点で言えることはありますでしょうか。

≪事務局　松尾課長≫

今の時点では、何度も申しますように荷主の指示によって３０分以上の待機と言う部分しか言えないです。

≪安部座長≫

それがわかりにくいということです。

≪事務局　松尾課長≫

現時点では、こうだからというお示しは今のところできないです。

≪安部座長≫

それでは、わかりにくいと思います。私も分からないという事は理解できますので。

≪辻委員≫

ちょっと、よろしいでしょうか。アンケート調査によりますと、今平均の待ち時間が１時間４５分なんですね。それから地方に行きますと農産物とか水産物で、４時間も５時間も待つという極端な例もあるのですが、何も我々事業者も待機料金を頂くのが目的でなく、そういったことが生じないように荷主さんとの間で、例えば出荷計画など相互理解を深め、そういったことを解消していくことが目的となります。目処としては、先ほど３０分くらいということを国交省が打ち出しておられると思います。私どもとして、感じを申したいと思いますので、よろしくお願いします。

≪安部座長≫

実際の実施にあたって、荷主側としては非常に切実なことだと思いますので、個別に荷主の方とやり取りして頂いて、どこがわかりにくいのかとお聞き頂いて、それを分かりやすいカタチで、見解をまとめて頂いて、しかるべき周知、通知が必要と思います。この場でやり取りしても、なかなかまとまらないと思いますので、大きな宿題として支局の方にお願いしたいと思います。他にいかがでしょうか。

≪中原委員　（一般社団法人　大阪府トラック協会）≫

今現状、荷主さんから午前中の納入という指示が来たときに、順番待ちをすることがあります。先に降ろして頂きたいということで、夜中から待っているというのが現状です。その中でどこを待機時間にするのかは、今後の課題だと思います。

≪安部座長≫

こういった問題がありそうなので、これは詰めさせて頂いた方がいいと思います。他にいかがでしょうか。

≪志賀委員　（近畿経済産業局）≫

ご参考ですが、先ほど国交省から経産省へ本件について、周知の協力要請を頂いて

おり、経済産業省でもこの要請を受けて荷主関係の業界団体、あるいは企業向けに約５００者に国交省より、こういった要請があるのでよろしくお願いしますというペーパーを送らさせて頂いております。また、最後に付いておりますリーフレットも頂けましたら、関係団体に送らさせて頂きたいと思います。

≪安部座長≫

どうもありがとうございました。よろしくお願いします。他に何かございますでしょうか。

≪高尾委員　（住友電気工業　株式会社）≫

改正された約款の内容を確認しようと、国交省のホームページを見てもどこに載っているのかわかりにくく、ようやく辿り着いたこともありますので、もう少し分かりやすくホームページ上で目立つように表示して頂ければありがたいと思います。

≪安部座長≫

ご検討頂けますでしょうか。役所のホームページはだいたい行き着きたいところにすぐに行き着かないので、検討をお願いします。ホームページの設計と構造もありますので難しいと思いますが、工夫して頂いてリンクを貼り付けて頂いて、すぐに辿り着けるようにして頂けたらと思います。他にご意見ございますでしょうか。

≪森委員　（サントリーＭＯＮＯＺＵＫＵＲＩエキスパート　株式会社）≫

今、我々の商品を卸し屋さんの方に出荷させて頂いておりますが、“適正な運賃・料金収受に向けた方策について”の図でいきますと、今我々が運送会社さんにお支払いしているのは、発地から着地までを運賃とさせて頂いています。ただ、この図で見ていますと、着地側での待機となった場合は、どちら側の責任になるのか、あまり明確になっていないような気がしています。そのあたりをどう考えさせて頂いたら、よろしいでしょうか。

≪安部座長≫

これもすぐにはお答え頂けなかったら、整理をして頂いてもよろしいでしょうか。

≪事務局　田内首席≫

いろんな意見を聞きまして、後日分かりやすくさせて頂きたいと思います。

≪安部座長≫

その方がいいと思います。間違ったことを伝えますと大変ですので。整理をされた方がいいと思います。重要な問題ですので、後日必ず、実際の施行に間に合うように

局の見解をまとめて頂きたいと思います。ありがとうございます。他にいかがですか。

※質問なし

≪安部座長≫

それでは、ご指摘して頂いてありがとうございました。新しい制度について理解を正確にする必要がございますので、今出ました意見について局の方で検討頂いて、正確な公式見解をまとめて頂いたたらと思います。ありがとうございました。

４．大阪府におけるトラック運送業界の取組等について

※「大阪府におけるトラック運送業界の取組等について」を辻委員（一般社団法人　大阪府トラック協会）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。トラック業界の人材確保がかなり厳しくなっているのは周知のところでございますが、大阪の場合は大阪府が非常に熱心に取り組んでおられて、これをバックアップしておられるお話もありました。

いずれにしましても、先ほど辻会長のお話にありましたように、トラック輸送が止まってしまいますと、日本経済が動きませんし、社会生活も動かなくなりますので、極めて重要な基幹産業でございます。トラック業界の事業が始まってから初めてといっていいような困難な時期が今来つつありますので、今お話がありましたように、我々もしっかり考えていく必要があると思っております。この協議会もそのために設置されたというのが一つの目的になります。大阪の業界の取組の件で、何かご意見、コメントがございましたら、お出し頂きたいと思うのですが、いかがでしょうか。

※質問なし

≪安部座長≫

ありがとうございました。

５．その他　取引環境・労働時間改善中央協議会等の情報提供について

※「働き方改革をめぐる動きについて（資料５）」を事務局（大阪労働局労働基準部監督課　綿貫課長）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。続きまして自動車事業に関係する働き方改革に関する省庁連絡会議という会議が設置され議論が進んでいますので、そのご報告をお願します。

※「第７回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会の概要（資料６）」、「自動車運送事業の働き方改革に関する省庁連絡会議の概要（資料７）」、「荷主勧告制度の運用の改善（資料８）」を事務局（近畿運輸局自動車部貨物課　松尾課長）より説明。

≪安部座長≫

ありがとうございました。ご説明が二つ続きましたが、ご質問等ございましたら、お出し頂きたいと思います。

≪山口委員≫

資料５にあります時間外労働の上限規制の見直しの部分で、トラック運転手にも時間外労働の上限規制が適用される方向で進んでいることについては、非常にうれしいのですが、自動車運転手は法の施行より５年遅れの適用、また５年後も７２０時間の上限規制ではなく、９６０時間の規制を適用され、それには休日労働等の時間は含まれない方向で話が進んでいる部分につきましては、私たちは非常に不満であります。

我々の業界は労災認定件数の心臓疾患が業種・職種ともに１位ということでございますので、本来なら我々トラックドライバーの労働時間短縮に最も力を入れなければならないのに、逆の方向で議論されています。我々は全ての人と同じように、運転手も一般則の７２０時間の時間外労働の上限規制の適用を望む署名活動をしています。

人によっては、署名に対して“残業がなくなったら、給料が減るので署名が出来ない”という人が中にもおり、これも現実です。

労働時間の短縮と同時に賃金の底上げ、安定部分の引き上げを進めないといけない。そのためには安定した適正な運賃が必要になってくる。そのために運送約款の改正の内容は適正運賃収受の大きな一つのきっかけになると考えております。運送約款改正の周知徹底、確実な実行のために、みなさまの協力をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

≪安部座長≫

ありがとうございました。他にご質問、ご意見ございますか。

≪辻委員≫

今、組合がおっしゃったことは非常に重要な問題になると思います。例えば、今まで１００時間働いていたのが６０時間に労働時間が短縮されるのは良いが、給料が減るのは嫌だというのは当然のことだと思います。

若い方々は、長時間労働で休日が少ないところが行きたくない業種と言っていま

す。先日もある若手経営者と話をしていたら、高校を卒業した人がやって来て“給料は１８万円で良いです。ただし、朝８時から夕方５時で終わらせて欲しい。”と言われていた。最近は、奥さんも共働きのダブルインカムをしている人が多いので、“自由な時間を欲しい”ということもある。しかし、ある程度の年齢になってくると、今度は将来不安もあるので、“働けるときに働きたい”ということもある。ですから、年代ごとによって労働観が違ってくると思うのです。このあたりを組合の方も、議論されるべきと思います。副業を認められてくると、“いくらでも働いてくれていい”という業者も必ずいるのです。大変悩ましいところではありますが、少し気付きの部分で言わせてもらいました。

≪安部座長≫

ありがとうございました。他にご意見ございますか。

※質問なし

≪安部座長≫

予定しておりました全ての議事がだいたい時間通りに終了しました。ご協力頂きありがとうございました。では私の座長としての役回りもここまでと思いますので、事務局の方にマイクをお返し致します。

※議題を全て終了

Ⅲ．閉会

【大阪労働局　田畑局長　閉会挨拶】

委員の皆様におかれましては、ご多忙の中、本日の協議会にご出席頂くとともに、活発な議論を頂きましたことに関しまして、厚く御礼を申し上げます。懸案事項の１つでありました、今年度のパイロット事業につきましては、着荷主の確保といった問題で春先の想定とは異なるところを対象に選定を致しました。その件につきましては、ご了解頂きました事、また、選出にあたりまして、トラック協会をはじめとする関係者の皆様にご協力頂いたことにつきまして、重ねて御礼申し上げます。

パイロット事業の実施にあたりまして、様々なご意見を頂きました。実態をしっかり炙り出してもらっていいじゃないかというようなご意見も頂戴いたしましたので、皆さんのご期待に応えられるよう、頂いたご意見を充分に踏まえまして、これからパイロット事業を進めて参りたいと思っております。引き続きのご理解、ご支援をまずはよろしくお願い申し上げます。

安部座長からもお話がありましたように、トラック運送事業の今の日本の経済社会の中で果たす役割も大変重要なもので、これが立ち行かなくなると、日本経済がどうなってし

まうのだろうと思っております。そういう中で、トラック業界として今の状況を維持するのみならず、発展して頂くことが日本経済の好循環を確保する上でも必要だと思っています。一方で、取引環境の問題、労働環境の問題など様々な課題を抱えているのも実情だと思っています。そういった問題を解決して頂くために、荷主それから運送業者、行政、またそれ以外の関係者の知恵を出しながら、お互い協力をしながら取り組んでいくということが、大変重要だと思っています。

働き方改革についての現状等について、また、取引環境改善に向けた取り組みについても、それぞれ行政サイドから説明をさせて頂き、法案の方はいろんなご意見を頂戴致しており、国会の審議が国会の情勢によりまして、先送りになりましたけれど、法改正を待たずして、やらなければならないこと、それからやれることたくさんございます。そういったことも踏まえて、関係省庁連絡会議も立ち上げて、今すぐやるべき話、取り組むべき話ということなど多項目にわたりますので、同時並行で行かなければならないと思っております。こういったことにしっかりと取り組んで参りたいと考えております。

私は前任で埼玉労働局の局長を務めさせて頂いておりました。同じような協議会を埼玉でも当然やらせて頂きましたけれども、大阪の協議会の皆様の本当に熱のこもったご意見をたくさん頂戴して、しっかり我々行政サイドで受け止めて、近畿運輸局、大阪運輸支局またトラック協会とも密に連携を図りながら、これからも対応して参りたいと思っております。

いずれに致しましても、なかなか難しい問題ばかりでそう簡単に解決できない問題が山積しておりますけど、皆さんのご支援とご協力を頂きながら、行政としてもしっかりと取り組んで参りますので、これまで以上のご支援とご協力をお願い致しまして、閉会にあたっての挨拶とさせて頂きます。本日は、どうも大変ご苦労様でございました。ありがとうございました。

【事務局より】

皆様には長時間にわたり熱心なご議論を頂き誠にありがとうございました。全ての議題が終了いたしましたので、本日の協議会は終了させて頂きます。次回の協議会の開催時期につきましては、来年２月～３月ごろに開催したいと考えております。また、具体的な開催日程については追ってご案内差し上げさせて頂きます。本日は、長時間の議論誠にありがとうございました。

【１６：２８　閉会】