

第2回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会 議事録

日 時 平成27年12月11日(金) 13時30分～15時30分
場 所 福岡県トラック総合会館 4階「401会議室」
出席者 別紙の通り

I. 開会

・開会挨拶（竹田九州運輸局長）

九州運輸局の竹田でございます。本日は、第2回の福岡県地方協議会を開催いたしましたところ、12月の師走のお忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

この地方協議会は、荷主の皆様方、トラック運送事業者の皆様方が一緒になって、トラック輸送における取引環境や長時間労働の問題の改善を図るという、我々にとって大変画期的な取り組みではないかと思っております。

ご承知の通り、第1回の地方協議会を7月から8月にかけて、九州の各県でも開催させていただきましたが、参加された皆様方から、このような取り組みは非常に画期的であると期待を寄せられました。この取り組みは、九州だけではなく、地方47都道府県それぞれが、特色に応じた議論をしていくという目的で開催されています。荷主の方々、あるいはトラック運送事業者の皆様方から、実態に基づいた議論を聞かせていただく貴重な機会であると思っております。

物流は、我々の生活に大変密着した分野です。昨今、地方の創生、地域の活性化と言われますが、物流があってこそその地域の活性化、経済の活性化という認識でございます。このような協議会を開催する意義もそこにあるのではないかと考えております。物流を担っておられる、生産者であります荷主の皆様、輸送を担っておられる運送事業者の皆様、それぞれがそれぞれの立場で生き生きと活動していただけることが地域の活性化、ひいては九州の活性化、日本の活性化につながっていくのではないかと考えている次第でございます。

この協議会の議論が1つでも2つでも早く実施に移されて皆様の活動が活性化することを願っております。

本日は、私ども九州運輸局で荷主さんにヒアリングを行った結果や9月に実施したアンケートの結果から、長時間労働削減のための意見をまとめ、資料を用意させていただいております。これらの資料に基づき本日は真摯な議論をいただきながら、今後の議論の方向性を探っていきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

II. 議題

1. 第2回中央協議会の概要について

- ・事務局（福岡運輸支局）より資料1に基づき第2回中央協議会（11月2日開催）の概要について説明した。

2. 福岡県トラック協会による事業者ヒアリングについて

- ・事務局（福岡県トラック協会）より資料2に基づき福岡県トラック協会が実施した、長時間労働の実態調査（事業者・ドライバー）の集約結果について説明した。

（小野座長）

第1回の協議会で決まった各県のアンケート調査については、現在全日本トラック協会の方で集計を行っているところだと思いますが、今のお話についてはその中で部分的に福岡県分のアンケート調査を集計したものという理解でよろしいですね。

資料2の1ページ目ですが、例えば（1）の項目⑦、⑧「配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化」「配達先での手待ち時間の削減への口添え」の回答数がそれぞれ20ということで全体の回答数に対する構成比が下の円グラフに示されていますが、これは37社のうちの20社、つまり半数以上の事業者がそのように回答したと見るのが妥当だと思います。

次のページも同様です。特に2ページ目で印象的なのは37の事業者のうち33社が「適正運賃の収受」と回答しているということです。つまり、大半の事業者がそう思っていると見て取れるのではないかと思います。

そのほかにご質問ご意見等ありましたら、よろしくお願ひします。9月の調査ですのでホットな最新のデータです。4～5ページでは4業種について総走行距離が出ていて、それぞれ6日の運行のデータを比較することができますが、加工食品等は平均で約2000キロということで、長距離輸送の品目・業種であることが分かると思います。

（全国農業協同組合連合会福岡県本部：青木氏・代理）

全農福岡の青木と申します。代理で出席させていただいております。私たちは10数年前までは自分たちでトラックを保有し輸送もしていたわけですが、今は荷主という立場で運送事業者さんに輸送をお願いしております。そこで、第1回の協議会を受けて肥料農薬、米、大豆を運んでいただいている運送事業者さんに伺ったところ、荷役作業の軽減と待ち時間の削減を計画的にいただいたら輸送の回転率が上がるというようなお話がありました。

また、発荷主と着荷主の問題で、着荷主側に話を持って行っても改善がなかなか進まないということで、私たち荷主側と運送事業者さんが一緒になって話をしていかなければ、解決できない、改善しにくいという話をいただきました。定期的に年に2、3回、いろいろな会議をさせて頂いていますが、そういう問題を含めて今後改善していきたいと思っております。

3. 事業者アンケートにおける長時間労働・労働時間短縮に対する意見等について

- ・事務局（福岡運輸支局）より資料3に基づき九州各県（福岡・佐賀・大分・熊本・鹿児島）における実態調査から、長時間労働・労働時間短縮に対する意見等を抽出して取りまとめた結果について説明した。

（小野座長）

9月に行われた調査のフリーアンサーの部分で、特に長労働時間の実態、労働時間の短縮についての意見ということでした。まさに生の意見でございます。

印象的なのは、労働時間短縮について自助努力に関する意見が少ない感じを受けました。多くの事業者が荷主の理解と協力を得たいということ、高速道路料金のことも含め、行政への訴えもたくさんございました。

4. 荷主委員における取組事例について

- ・TOTO株式会社（安武委員）、新日鐵住金株式会社（長氏・代理）、ブリヂストン物流株式会社（岡村氏・代理）より自社の物流における労働時間短縮等に関わる改善の取り組みについて説明した。

（小野座長）

メーカー系3社より取組、実態をご報告いただきました。私の印象では、自発的な待ち時間というものもあり、指定時刻よりも前もって早く来て、待ち時間の中に組み込まれてしまうことがある。あるいは、新日鐵住金様にありましたように、納品先での待ち時間というものが、直接の契約荷主でもなかなかコントロールできないということでしょう。

特に、鋼材系にしても、TOTO様の設備にしても、工事現場のほうに運ぶことも多いと思いますが、工事現場では進捗に応じて随分待たされることがあると聞いておりますので、なかなかコントロールが難しいということでしょうか。

ブリヂストン様につきましては、指定時間の徹底、構内の作業の効率化という形で取り組み、大幅に削減されたということでした。

（筑豊通運株式会社：三村委員）

皆さんは、大手のメーカーさんであり、発荷主ということで、ある程度時間の短縮は可能だと思います。着荷主さんのほうは、メーカーさんにとっては、お客様だと思います。着荷主さんには強くは言えない立場があるのではないかと思います。

TOTOさんにお聞きしますが、中国・四国エリアを担当されているということですが、前日の午前中に発注があって翌日届けるということなので、例えば、四国の高松あたりに行く場合、大体400～450キロぐらいの距離で下の道を通れば10時間ぐらいかかります。全線高速でも4～5時間見ておかないといけない。

例えば、新築現場に持って行ってくれと言われた場合、設置まではないと思いますが、その辺のところまで対応する運送業者さんもいるわけです。労働時間が絡んでくるので運送業者はかなり苦勞をしていると思いますが、その辺をどうクリアしているのかお聞きしたいのですが。

(TOTO株式会社：安武委員)

例えば、香川を担当する運送会社さんがいらっしゃれば、我々の物流センターからそこまで、大型トラックの幹線便で持ち込みます。つまり、幹線のドライバーさんがそこまで運転してきて、そこで荷を降ろし、仕分けして配達する。そこからは個配のドライバーさんにチェンジします。つまり、幹線トラックのドライバーさんの労働時間は、我々の物流センターから運送会社さんのターミナルに運ぶまでの時間となります。

高松であれば、夕方5時か6時ぐらいに積み込みをして出発していただいて、夜中に運送会社さんのターミナルに入るという運行をしています。出荷の考え方は、遠方から先に出していきますので、早いもので3時か4時ぐらいに物流センターを出て、だいたい夜中に先方のターミナルに着くような運行計画を作っています。

(小野座長)

2段階配送ということで、幹線については読める、末端配送は四国内の業者さんが行うということですね。

5. 労働時間アンケートについて

- ・事務局（福岡県トラック協会）より資料4に基づき福岡県トラック協会が福岡県下運送事業者に対して実施した労働時間に関するアンケート調査の結果について説明した。

(小野座長)

43 事業所からの回答ですが、回答されたのはそれぞれの会社の経営幹部であり、ドライバーに直接聞いたわけではないという前提がございます。4 ページ目の上のほうの待ち時間が5時間以上と回答された件数を合計すると 16 件となります。43 事業所のうち 16 事業所の経営幹部が、1 日の待ち時間は5時間以上であるという印象を持っているということです。これについてご意見、ご質問はございますか。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

待ち時間などいろいろ悩みが出ていますが、本当にこうなのかと少し信じがたいところがあります。TOTOさんも新日鐵住金さんも、先ほどお話をお聞きしましたが、物流は相当きちんとされていると思います。

私はサラリーマンを経て 15 年間前に東西産業運輸を引き継いだとき、当時既に物流二法が施行されていて、労働時間も問題になるだろうということで、長距離輸送

を全部やめる計画を立てました。弊社は、福岡県内から外に出る運送があまりなく、夕積みする車は1台もありません。朝積んで昼におろして、昼から積んで夕方降ろす、この仕事以外はやりません。お客さんを選定して、そのように全部切り替えました。ですから、大型トラックも小型車も入れて1日の平均走行距離は147キロくらいなのでアンケート結果に出ている問題が弊社では起きておらず信じがたい部分があります。

弊社は、大型車については、手積み・手降ろしはゼロで、センターからセンター間を運ぶ仕事がほとんどです。小型車の車両は2割くらいしかないので、あまり時間のことは気になりません。

一番気になるのは、労働時間を短縮していくという取組の中で、労働力が不足していること、アベノミクスで経済成長をさせようとしていることです。

労働力について運送会社の統計を見ると、60～65歳で運送会社に従事しているのは75%くらいで、25%は仕事を辞めている。65～70歳となると、就労しているのは40数%で、あとは離職している。団塊の世代があと2～3年で、60～65歳になります。この世代は免許保有者が非常に多いです。そうなった時、国が経済を成長させようとして、物が動いていく中で、労働力は不足するという状態になる。その乖離をどうやって埋めるのか、どうやって労働力を確保して、労働時間を短縮していくのかという問題があります。労働時間を短縮するためには、効率を上げるか、人を増やすかしか方法がないのではないかと思います。国としてそこをどのようにしていくつもりなのか、疑問です。

国が政策的にやっけて行こうとしていることと、我々の業界が向かっている方向が、乖離し始めている。私はそこにジレンマを感じています。その根本的なところを解決しないと、乖離は進んでいくのではないかと思います。国、発荷主さん含め、解決策はあるのでしょうか。長距離輸送をされているところと、私たちのように福岡県内から出ない事業者とでは、労働時間に格差があるとは思いますが、どのようにして、今回のアンケート調査で出て来た問題を解決するのだろうかと考えています。いかがでしょうか。

(小野座長)

ご意見としてお受けしましたが、その解決策の1つとして、この協議会も設けられているという位置付けなのではないかと思います。労働力不足は、すべての業種において大きな問題になっていますが、トラック運送業界は特に長時間労働で低賃金という状況にあるのだと思います。他にございませんか。

(全国農業協同組合連合会福岡県本部：青木氏・代理)

先ほどのアンケート結果の8ページ、労働時間に関して改善が必要とされる業種ということで、私たちは2番目の生鮮食品にあたります。特に青果物を関東市場、関西市場へ福岡から運ばなければなりません。満車で運ぶ場合はいいのですが、小

ロット化が進んでいる中で、1車いくらという契約ではなく、ケース単位の契約になるので、運送会社さんとの価格的な問題が発生しているという状況があります。そこで、九州の各県と、青果物の輸送についての検討会を立ち上げて、活動しています。方針としては、効率を高めるために、産地側で中継拠点を持つのか、それとも消費者側で中継拠点を持つのかというところを検討しており、解決策を考えているところです。

(小野座長)

例えば東京の大田市場等に福岡から出荷する場合、実際のところは大型車で行くと思うのですが、集荷して長距離輸送をして、競りに間に合わせるための標準的な動き方というのは、大まかにどのようなものなのでしょうか。

(全国農業協同組合連合会福岡県本部：青木氏・代理)

東京であれば、1日間空けて、納入すると思います。関西なら、夕方積んで、朝に市場に着くような感じになると思います。

(小野座長)

例えば、一般的なケースで、14トントラックだと、何点積みをするのでしょうか。

(全国農業協同組合連合会福岡県本部：青木氏・代理)

それは様々です。運送会社さんとの契約は各農協が行っていて、農協間の交流もないので、品物が多様化している中で、少ロット化が進んでいるという状態になっているということです。満車で行ける分の量があるときは、運送会社さんにとってさほど問題はないのかなと思います。その兼ね合いが非常に難しいということです。

(小野座長)

1車建てではなくケース単位なので、14トントラックを動かそうと思えば、何カ所も回って集荷するという、運送事業者の努力も必要になっているということですね。特に、メーカー系と違って在庫がきかないので、ストックポイントみたいなものを消費地に置けないことからトラックにしわ寄せがくることが予想されます。

先ほどのお話で、検討会が開催されているということなので、その結果もご披露いただけたらと思います。

6. 荷主ヒアリングの結果

-
- ・事務局（九州運輸局自動車交通部）より資料5に基づき九州運輸局が荷主3社に対して独自に行ったヒアリングの内容について説明した。

(1) 住設メーカー配送センターの事例

(小野座長)

ポイントはパレット積み、検品作業の廃止、低床トラックへの変更、配車計画ということですが、これについてのご意見、ご質問等がありますか。

検品は、出荷時、及び実際に積み込む時、納品先で、と3回同じ作業を繰り返します。検品廃止によるトラブルの可能性はありますが、このケースのようにトラブルは20万回に1回とかなり小さいわけです。

先月、あるコンビニエンスストアでドライバーの手間を省力化するため、納入の際の検品作業を廃止していると聞きました。トラブルをPPM単位で計測し科学的に実証していたのですが、100万点の納品に対してトラブルは数十回くらいという少なさだったので、検品作業を廃止してドライバーの回転をよくしていったということです。

(福岡県トラック協会会長：眞鍋委員)

ドライバーの仕事の中の作業を出来るだけ切り離していくというのは、非常に大事だと思います。この事例ではパレットが使われていますが、これは、幹線の輸送のことだと思いますが、パレットは最後のお客さん、ユーザーのところまで行くのですか。

パレットは、ターミナルで小分けされて、回収されるということですね。ありがとうございました。

(2) 食品メーカーの冷凍冷蔵倉庫の事例

(小野座長)

ポイントは、トラックベイへの接車時刻を到着順ではなく、時間帯指定に変えたことによって、待機時間が減るということです。これは大きな効果だろうと思います。他の地域でもこの問題が取り上げられていて、到着順にすると我先にと行こうとするので待ち時間が長い、早く到着したいがために自発的な待ち時間がさらに加わるということになってしまいます。6～7時間の待ち時間が当たり前だったと聞いています。

次に、パレット積み、倉庫の出荷体制の切り替えということでした。気を付けなければならないと感じたのは、26ページの下図で、荷主のほうでは改善効果がありますが、運送会社にとっては、左の図では2カ所回っているの、改善効果があるかどうか分からないということです。

(3) 全国展開スーパーマーケットの配送センターについて

(小野座長)

ポイントとしては、その2の方はパレット化と検品作業の廃止ですが、その1の方が、斬新なやり方です。営業所に寄ることなく、パーキングやサービスエリア等でお互いにドライバーを交換して、方向を逆にして相手のトラックを運転して戻る。これに関しては、10年以上前から、実際は特積み事業者などで実証実験されています。幹線運行についての運行ダイヤがはっきりしているのので、途中のサービスエリアで運転手を交代して、他社のドライバーが運んでいくということがありました。運行ダイヤがしっかり設定されるのがポイントだろうと思いますが、この場合は、一般貨物で、貸し切りで動いている貨物が、シェイクハンド輸送をされているということ面白いなと思いました。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

時間について教えて下さい。運転者の拘束時間が4時間短くなったと書いてありました。どのくらいの拘束時間が、短縮されてどのくらいになったのでしょうか。

(九州運輸局)

すみません。そこまで、確認できておりません。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

毎日休息がとれるようになって労働時間が少なくなったことで、毎日運行ができるようになったということでしょうか。

(九州運輸局)

要はドライバー不足という事情があって、ドライバーさんをいかに引きつけるかということ考えたのがメインだとお聞きしております。ドライバーさんは行った先で、ホテル等できっちり休めるわけではなく、簡易な設備で休まないといけないということは今の時代に合わないだろうと。やはり、自宅に戻ってしっかり休養できることを考えた結果、このような中継輸送を実施されたと聞いています。

(増田運送有限会社：増田委員)

ドライバー交替のタイミングは、高速道路だったら300キロですか。

(九州運輸局)

そうですね。山陽道を使って300キロ。

(増田運送有限会社：増田委員)

下の道であれば200キロ。

(九州運輸局)

そうかもしれません。時間的な問題は別途あるかと思います。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

4時間短縮というのは大きいですね。分かりました。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

今、3つの事案を言われました。個別の事案を改善していくことも大切だとは思いますが、みんながみんな、改善していくことはできないと思います。運送会社の本音というのは、19ページの運送事業者間の過当競争、4番～7番あたりに書いてありますが、これに尽きると思います。これをいかにして改善していくか、ということです。

難しい注文だとは思いますが、3年後には残業時間手当が5割増しになるということなので、例えば3年の間くらい、新規の運送事業者の登録を凍結する、あるいは運送業者の数を減らすといった政策が取れないものでしょうか。そうすれば、何もしなくても、高齢化が進んで事業者も運転者も減っていくので、運転者の待遇改善が図られるのではないかと。そうでなければ、運送業者として生き残っていくのは難しいと思います。そのような、トータルで「こうしたらいい」という考え方が打ち出せないかなと思うのですが。

(小野座長)

今のご発言は根源的なところのお話だと思います。確かに過当競争はありますが、新規参入については、例えば社会保険の加入、運行管理者・整備管理者の選任など、条件が厳しくなって来ている部分もあります。

(九州運輸局)

運送業界が様々な課題を抱えていることは、承知しております。過当競争の例はたくさんあり、新規参入をどうするか、あるいは取引の多層化も問題であり、書面化のガイドラインを策定するなど、努力しているところです。過当競争の切り口も重要なのですが、この検討会は、まずは長時間労働の削減をメインとしているので、そこにフォーカスして様々な取組を考えたいと思います。表裏一体なのかもしれませんが、まずは、荷主と運送会社との関係が大事であると考えております。

(小野座長)

これらのお話は、個別の会社における対策改善事例ですが、この中にたくさんヒントはあるのかなと思います。これを他社にも展開していくことで、業界としての効果を期待したいと思います。それでは、まとめということで、ご説明をよろしく願います。

(4) 改善事例のまとめ

(東西産業運輸有限公司：河野委員)

TOTOさんをはじめ、荷主さんにお伺いします。自社の荷物を出される部分についてはきちんと関与されていて、合理化が進んでいると思います。例えば、TOTOさんで積み込みをされて近畿圏に運んだとして、戻って来る時もTOTOさんの仕事をされているのでしょうか。そうでなければ他社の仕事をされると思いますが。運送法では、荷物を下ろしてから、次の仕事をするまでに8時間の休憩が必要です。それができなければ、小分けにして休憩するような仕組みになっていますが、自社の仕事が終われば、その先、運送業者さんがどうしているかについての関心はどうなのでしょうか。

(TOTO株式会社：安武委員)

大半は片道契約ですので、積み終わった後はどうされているか承知していません。

(東西産業運輸有限公司：河野委員)

分かりました。その辺が長時間労働につながっていきやすいのではないのかなと思います。

私が長距離をやっていたときは、朝8時くらいに荷物を着けて、9～10時に終わって、そこから次の近畿圏の荷物を積み込みに行って、午前中に移動していました。そして昼頃に阪神高速を走って運んだ後、休憩したとしても、3時ぐらいには帰りの荷物を積むために、入らないといけない。つまり、昼食を食べて、2～3時間の休憩で、帰りの荷物を積んで、九州に向けて出発するという話なのです。お客様からすれば、行きだけ、近畿からは、帰りだけという感覚だと思いますが、我々運送業者は、トータルで運行を考えないといけません。ここが一番の問題だと思います。

TOTOさんあたりで3～4時に積み込みが終わるとすると、早く積み込むということになります。逆に近畿の会社が3～4時に終わると言われると、休憩なしに積まなくてはならない。休憩が取れないので、交代要員を置かねばならないのですが、それだけの経済力がない。それでとんぼ返りになっているのです。作業効率を上げるために、どこの会社も仕事を早く終わらせようとします。近畿圏のメーカーさんたちも然りです。そうすると休憩時間がないということです。ここが一番、問題です。

わが社でも、関西方面に行く場合はそこが問題になり、結局やめました。どんなに努力しても、こちら側も片道のお客様、関西側も片道のお客様なのです。だから8時間休憩を取るという話が通らない。お客様には合理化していただいて、仕事の時間を短縮するために協力をいただいておりますが、そのことが逆にドライバーの休憩が取れないという状況を招いているのです。

また、関東圏は非常に広い。東京のど真ん中で荷物を降ろしたのに、群馬に積み込みに行ってくれよということがある。何時間移動するのかという話です。そして、積んだらまた帰れということで休憩どころではない。ドライバーさんたちが睡眠不足になるのは、そういうところに原因があると思います。つまり、同じ運送事業者を別々の会社が使っている。運送事業者から見ると行きの荷主と帰りの荷主が全然違うので、解決ができにくいのではないかと思います。

また、積み込みには指定があっても降ろしには指定がありません。あるいは、路線会社などでは、朝から降ろして夕方から積み込むということで休憩時間はあるけれど拘束時間は長い。こういったことはなかなか我々では解決が難しいと思います。やはり経済活動なので国をあげて経済界にも協力いただき、運送業界も入れて一緒に解決しないと難しいと思いますが、みなさんはいかがでしょう。

(増田運送有限会社：増田委員)

昔は、長距離輸送においては目をつぶっていた部分があります。これだけ時短のことを言われ始めると、どうにかしないといけないということになって、みんな長距離輸送から撤退して行って、労働力不足になっている。昔は、給料が良かったから、15日くらい帰ってこなくても、近いところで温泉に入ったりして、下の道を走って帰ってくることができていました。今、そういうこともできなくなり、そういう世代もいなくなってきた。労働力も不足し、改善基準告示も厳しくなってきたら、もう長距離輸送はできないということです。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

大手さんはきちんとされていると思います。我々のような拠点のない区域業者がそういうことになるのだと思います。私がサラリーマンをしていた頃、運行ダイヤを組んでいたのですが、こちらから行かせて向こうで終わったら解放して、翌日出勤させる。

1人向こうに泊まらせていましたが、大手でなければなかなか経済的にできないところが多いと思います。今後の課題ということでお願いしたいなと思います。

(福岡県トラック協会会長：眞鍋委員)

九州から関西に運ぶ仕事をしようと思うと、1日のハンドル制限時間の9時間にすぐひっかかってしまいます。向こうで1日休ませないと実際は九州に戻って来られないという規制になっているので、なかなか経済的に合わないという問題があります。

この問題と先ほどの労働時間短縮の問題は切り分けて考えた方がいいと思います。

(小野座長)

ありがとうございます。補足すると営業所を出発して戻るまでの運行時間は、今

は144時間（6日）以内となっています。

7. その他（事務局）

本日の議事録については、事務局より委員の皆様にご確認いただいた後、九州運輸局のホームページにて公表する予定です。また、次回の開催は第3回の中央協議会の状況をふまえて来年の2月から3月を予定しておりますが、日程につきましては追って連絡させていただきたいと思っております。年度末でお忙しい時期とは思いますがぜひともご参加いただきたいと思います。

Ⅲ. 閉会

・閉会挨拶（福岡労働局 幡野労働基準部長）

福岡労働局労働基準部長の幡野でございます。本日は局長の前田が出席できませんでした。本日は、年末のお忙しい中、トラック運転者の労働環境の改善について熱心にご討議いただきありがとうございました。いろいろなアンケートの結果や事例の紹介をしていただいたということでございます。ひとつひとつの問題については解決していけるものがあるのかなと考えているところでございます。

また、全体としての大きな問題ということもご提案いただいたところでございます。長時間労働の抑制の観点からの時間外労働に対する割増賃金率の引き上げを内容とした労働基準法の改正案は、先般の国会では継続審議となりましたが、平成30年度まで時間をかけてトラック運転者の労働環境の改善についてしっかり検討を行い実質的に効果的な対策を導き出してまいりたいと考えております。

ご承知の通りこれから更に就業人口の減少が見込まれております。併せて、高齢化という問題もございます。トラック運送業界は女性や若い方たちに入っていただく高齢者に安心して働いていただくということが必要ではないかと思っております。このような方々に魅力ある職場となるよう皆様方と協力して知恵を出していきたいと考えております。委員の皆様には引き続きご協力いただきますようどうぞよろしくお願いいたします。

簡単ではございますが、閉会の挨拶とさせていただきます。本日は、どうもありがとうございました。