

第 8 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 30 年 6 月 13 日(水) 13 時 30 分～15 時 40 分

場 所 福岡県トラック総合会館 4 階「402 会議室」

出席者 別紙 委員名簿のとおり

I. 開会

(事務局)

- ・開会の言葉
- ・配布資料の確認

- ・開会挨拶（加賀九州運輸局長）

九州運輸局長の加賀でございます。ご案内のとおり、働き方改革に向けて法案が国会で審議中です。挨拶に代えて、近況や今年度の協議会をどのように考えるか等について申し上げたいと思います。

1 つは、トラック運送事業の働き方改革について、関係省庁一丸となって取り組んでおり、約 1 年前、横断的な検討の場として、トラック運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議が設置され、早くも 5 月 30 日に第 4 回目が開催されました。トラック運送事業のいわゆる 3K 労働からの脱却、安全・安心・安定の 3A 労働の実現に向けた政府行動計画が策定され、88 施策がこれに含まれております。

長時間労働を是正していくためには、業界内のみならず荷主の方々の理解、協力を得て、関係者一丸のもとで、様々な課題に対応していく必要があると考えますので、まさにこの協議会が大きな役割を担っていると思っております。今年度の協議会としては、九州ではコンサルティング事業を宮崎と鹿児島で実施し、あわせて全国のパイロット事業の成功事例等を取りまとめたプレガイドラインを含めて好事例を周知し、横展開、定着に向けた議論につなげていくというひとつの目的があります。

また、行動計画で重点検討項目とされている、「ホワイト物流」実現国民運動、また荷待ち時間が長い輸送分野等における取り組みの推進等について、九州、福岡といった地域ごとに、課題に即して効率的・効果的な対策を講じていくということが本協議会の大切なミッションであると考えています。

九州の協議会を振り返ってみると、宮崎で 28、29 年、パイロット事業を実施しました。これは大変良い事例だったと考えています、具体的な内容は業界紙で紹介され、ガイドラインにも掲載されていますが、運送事業者のみならず荷主においても作業員の勤務時間改善につながったという報告をいただきました。その背景にあるのは、青果物輸送に関わる多くのおトラック事業者の方が意識を共有されて取り組まれたということ、また荷主の方々や関係行政が物流の現状、トラック運転手の労働環境について深い理解をいただいて、フェリー積込みまでのリードタイム確保をはじめいくつかの具体的な取り組みを行ったことの成果であると思っております。

このような事例が積み重なっているということもありますし、本協議会も従来様々な取り組みをすすめてまいりました。この福岡の協議会で荷主の委員の方からの事例も頂戴したこともありますし、いろんな積み重ねを含め、これを踏まえ、今年度はさらに協議会での議論をより発展させていくという年ではないかと思っておりますので、どうぞよろしくをお願いします。

最後にふたつトピックスを申し上げます。ひとつは、今月福岡県トラック協会の多大なるサポートをお借りして、荷主企業宛てに、6 行政機関の連名で、適正取引及び労働時間についてのリーフレットを 16000 事業所に送らせていただきました。荷主企業や周りの方々にお届けしておりますので、改めてご覧いただきたいと思っております。関係行政ともどもこのような努力を引き続き行っていくことが重要であると考えております。

そういう視点で、去年は生産性向上など各種セミナーを行い、多くの運送事業者や荷主企業の方々にご参加いただき、業界の現状や施策などについて説明をさせていただきました。各省で連携して、このようなセミナーや普及啓発を今年度さらに進めていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくご願い申し上げます。

本日は、委員の皆さまには、取引環境の改善及び長時間労働、その他諸課題について活発な議論をいただきたいと存じます。よろしくご願いいたします。

II. 議題

(小野座長)

振り返れば、昨年度 2、3 月に本来は昨年度のまとめの協議会を行うべきだったかと思っておりますが、日程調整がなかなか難しく今回開催の運びとなりました。従って今回は、29 年度のまとめと 30 年度の新たな取り組みという 2 つの役割があります。資料も多くなっておりますが、時間は 2 時間でございますので、ぜひともスムーズな進行にご協力をお願いいたします。

1. トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組みについて
・事務局(九州運輸局)より、資料 1 (1-1~1-4)に基づき、トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組みについて、説明が行われた。

(小野座長)

お話にありましたように、監督官庁においてたくさんの支援策、制度が用意されているようですが、実際のところ実施するのは事業者です。国がいくら音頭をとっても、事業者が動いてくれなければ施策も役に立たないこととなりますので、これを受けて昨年 9 月に国交大臣から、事業者団体においても業界として具体的な行動計画、アクションプランを策定して実施するよという話がありました。全日本トラック協会のほうも、今年 3 月に国交大臣に報告した旨一部報道されておりますが、この点につきまして事業者団体の方からひとことよろしくご願いいたします。

(福岡県トラック協会)

今ご指摘がありましたとおり、昨年 9 月にアクションプランについて石井国交大臣より要請を受け、全日本トラック協会の物流政策委員会にてとりまとめを行い、3 月 8 日 174 回全ト協理事会において承認、3 月 30 日に国交大臣に提出したところであります。トラックドライバーの長時間労働の是正に向けて、2023 年 4 月 1 日まで、あと 5 年をかけて 960 時間にすべて落ち着くように取り組みを開始することになっております。

(小野座長)

国、事業者団体、それぞれの取り組みの内容が現在明らかになった、これをどう実施するか、というところだと思います。

これにつきまして、ご意見、ご質問はありませんか。ないようですので次の議題、29 年度のパイロット事業の報告に移りたいと思います。

2. 平成 29 年度パイロット事業報告について

・29 年度の福岡県のパイロット事業について、資料 2 に基づき、(株)運輸・物流研究室田宮氏より説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。私も実験に立ち合わせていただきましたが、2 つ補足させていただきます。

4 ページ目のタイムチャートのグラフですが、例えば 1 日目は 11 時半からスタートしていますが、次のページのデータの時間と一見合わないように見えた方おられるかと思えます。1 日目、例えば運転時間 15 時間とすると、11 時半から休憩を除いても夜中の 0 時 10 分に終わるというのは合わない。補足的に言いますと、改善基準告示では、始業してから 24 時間以内で計算しますので、翌日の始業 8 時 10 分にスタートしていますが、ここから 11 時半までの運転は前日の部分に加算されます。従って、翌日の 8 時 10 分から 11 時半までの分はダブルカウントになっています。2 日目にもカウントされ、1 日目の 24 時間以内にも入るということです。

もう一点は最後に田宮コンサルタントが言われたことですが、今回の実証実験の結果、中継輸送としては「1 時間以内の再流入」という条件は、現実的には厳しいということが明らかになりました。そういった点については、1 つの実証実験データとして本省にあげていただき、今後再検討する課題として、活用していただければと思います。

今日はオブザーバーとして、実証実験にご協力いただいた柳川合同様からお二人出席されていますので、実際にパイロット事業を行われたご感想を伺いたいと思います。

(株式会社柳川合同)

今回、実証実験をさせていただきました。最初は、どのように計画をし、どのようにトラックを回して、どのような荷物を集めて、運賃はどうするかところは、正確な数字の裏付けなしでスタートしたというのが実情でございました。ご説明いただいたように、弊社のなにわ営業所は東大阪市に拠点を持っており、九州と関東の中間にあたりますが、

正確には若干東寄りで、九州からの運転時間のほうが長くなることをふまえてのスタートでございました。

実証実験以前の運行状態に比べると、ドライバーの労働時間は、運転時間、作業時間、拘束時間すべて良い方向に変わったと思います。弊社にはドライバーが百数十名おり、全員がこのような中継輸送やフェリー便を活用できるわけではありませんが、今回の結果をふまえ、もう少し、台数をふやしたり期間を延ばしたりして継続することによって、もっと明確なメリット、デメリットが出てくるのではないかと考えております。費用の面など問題もありましたが、そこをどのように改善するかも今後の課題でもあり、様々な形で今後の運行について考えていきたいと思っています。

実際に乗務にあたったドライバーさんたちに聞いてみると、「楽になった」という答えが返ってきております。会社としても、運行を計画する管理の側からすればシビアな面はありますが、いかに運行に合った荷主様を開拓するかといった課題もはっきりと浮かび上がったのではないかと思います。

弊社は関西からのフェリー便、九州に向けての関西線、関東線もありますので、なにわ営業所のドライバーの拠点間の移動において、様々な形の体制をとることで取り組みを継続していき、さらに新たな発見があればと思っています。詳しく言えば細かい不具合もありましたが、まずはやってみてよかったというのが本当のところです。今後も改善基準告示に違反しない運行をしながら、ドライバーさんにも十分な給料を渡せるような運行形態を探していくことが課題だと思っています。体制を整えた上で、更に取り組んでいきたいと思っています。良い経験をさせていただきました。

3. 働き方改革の実現に向けた取り組みについて

・事務局（福岡労働局）より、働き方改革の実現に向けた取り組みについて、資料3（3-1～3-2）に基づいて説明が行われた。

（小野座長）

ありがとうございます。改善基準告示の見直しに着手するということですが、私の計算によると拘束時間 293 時間が 20 時間程度減って 270 時間くらいになるのではないかと考えております。ハードルは高くなると思われれます。ご質問等はありませんか。ありませんか。

（筑豊通運株式会社：三村委員）

資料3-1に、「労働者の健康確保措置の実効性を確保する観点から、労働時間の状況を省令で定める方法により把握しなければならないこととする」とありますが、この省令というのはどういうものでしょうか。

（事務局）

省令の中身については、法案が成立したあとに決まることとなります。具体的にどうかというところまでは、今ご説明することはできません。

(増田運送有限会社：増田委員)

検討中ということでしょうか。うまくいけば時間が延びる可能性がありますか。

(事務局)

時間が延びる可能性ということではなく、労働時間を把握しなければならないということになります。

(増田運送有限会社：増田委員)

荷主に理解してもらうためには、そういう定めがあったほうがいいでしょうね。関東と九州では荷主の違いも大きいと思いますが。

(事務局)

この規定は、トラック事業に限らず労働時間を把握されていないという状況をふまえ、これまでガイドラインには掲げてきたものではありませんが、このたび省令に格上げされるということです。具体的な省令の中身につきましては今後ということになりますので、ご理解をいただければと思います。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

例えば今、ドライブレコーダーやタイムカードなどで労働時間を把握していますが、そういうものが具体的に書かれるということでしょうか。

(事務局)

これまでのガイドラインの中身が省令に上がってくるということになります。例えば、使用者の現認や客観的なタイムカードなどのデータで把握するように、というようなことが盛り込まれるのではないかと思います。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

今後、総枠の拘束時間が変わっていくということですよ。今、運送業界は293時間でさえ大変な状況です。先ほど柳川合同さんのパイロット事業の報告がありましたが、そういった事業で出てきた数字で、ひと期間通して運行したときに本当にきちんと改善基準告示の規定の中に入っていくのかという懸念があります。またそのためにコストがどれだけかかるのかということが経営者としては一番大変なところですよ。それに加え、過当競争もある中で運賃が上がりやすく、追い詰められている感じもあり、法律と実態との乖離が広がっている気がします。実態はなかなか追いついていない状況が多いと思いますが、その辺りはどのようにお考えでしょうか。

(小野座長)

今のご質問ご意見は、ハードルは上がっていくけれど、実態とはまだまだギャップがあるので、それをどう埋めるかというお話だと思います。まさにこういった協議会がそれを埋めるための材料であると思いますが、これについてご意見はありますか。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

時間外ゼロという運送会社もありますが、労働時間のことを考えたら仕事にならない、運賃の交渉もうまくいかない、という事業者が大半です。世の中は労働時間を縮めろというけれど、今運送業者には募集しても人が入ってこないの、労働時間を短縮しようと思えば、お客様のニーズに応えることができなくなります。断らねばならないこともあり、経営的に難しいところがあります。このような実態と法律との乖離が大きくなっていくばかりではないかと思われるのですが、どうなのでしょう。我々も試行錯誤して仕事を選んでいますが、やはり民間はお金が絡んでくるので難しいところがあります。

(小野座長)

ご参考までに、中央のほうでも労働時間だけでなく運賃・料金に関する検討委員会が立ち上がっております。今年度も5月に開催され、実際に時間を守るとコストがこれだけ上がるというデータも出ているようで、コストがしっかり転嫁できるような運賃環境でなければ時間短縮はできないという明確な見通しが立っているようです。

もう1つ、昨年度と今年度を実施したようなパイロット事業ではなく、更に補助金の額を倍増してコンサルティング事業が全国で立ち上がります。この事業は、実現性をしっかり見て実施するという命題があります。パイロット事業は時間の面だけを見ていましたが、今年度のコンサルティング事業は実現を目指すということで、実際のコスト、原価、運賃・料金等を把握して行うということで、期待したいと思います。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

コンサルティング事業を行うとなるとコストは増えると思いますが、その増えた分のコストは誰が負担するのでしょうか。荷主でしょうか、事業者でしょうか。その辺りは決まっているのでしょうか。

(小野座長)

やり方としては、たとえば100が150に増えた場合、50を誰が負担するかという議論、もう1つは、ITを使いながら100が150に増えない方法はないか、100を130までに抑えて30については荷主と折半するなど、色々な考え方があると思います。

現在、運送業は全産業に比べると労働時間は2割長く、賃金は2割安いです。その中で、労働時間を短くすれば時間外労働が減って賃金は更に減ります。この状態で他の産業よりも賃金を増やそうと思ったら、運賃を4割上げなければならないことになります。しかし、仕組みを改善して4割上げずに3割ないし2割上げて、お互いに折半しようという方もおられました。

(増田運送有限会社：増田委員)

運輸業界の中では、儲かっている産業と儲かっていない産業がありますね。人間しか運ばないタクシー業界は、トラック業界とは運賃設定が全く違います。トラック業界は運ぶものによって、儲かっている産業、儲かっていない産業が異なります。運賃を上げ

たいと言え、よその業者に頼めばよいということになります。運賃・料金がもらえるシステムはできても、燃料サーチャージさえできない状況です。

(小野座長)

だからこそ、この協議会があり、全省庁関係をあげて取り組んでいるということでもあります。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

運送業界の中で人が足りないと言うけれど、本当にそうなのでしょうか。需要と供給のバランスで、需要の方が多いためから運賃が上がらないのではないかと思うのですが。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

今までの政策の中で運送事業者は増えてきました。その中でまともな事業者、つまりコンプライアンスを守る事業者だけが残るような政策は考えられたのでしょうか。きちんとコンプライアンスを守ろうとするとコスト負担は大きくなる。そういう事業者だけが残り、長時間労働をしなくても、一定レベルの生活ができる給料を払えるためにはどうするかというところを国交省は考えているのでしょうか。

(小野座長)

ここでは答えが出ないかもしれませんが、ブラック企業についても、行政処分の強化など様々なやり方があるので、そのようなことも含めた施策が出されているととらえたいと思います。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

本当に運送業界は人が足りていないのでしょうか

(小野座長)

有効求人倍率は 2.8 となっています。

(事務局)

これまでもいろいろなご意向を日頃からうかがっておりますし、今日いただいたご意見も参考にさせていただきたいと思っております。しかし、冒頭申し上げたように、以前と違って 88 にわたる施策が出されていますので、今はこれを一つひとつ実行していくことが大切であると思っています。あつという間の 5 年であり、一定の準備ができる 5 年でもあると思っております。アクションプランも行動計画も出され、この協議会においても、具体的にやるべきところは、みんなの総意となっていると思っておりますので、それを実施していくことが大事だと私自身は思っております。

(増田運送有限会社：増田委員)

運送事業者は、これまでは国交省の行政処分が怖かったのですが、今は監督署も入っ

てくるようになりました。これからは、荷主さんにも監督署からしっかり入っていただきたいと思います。

4. プレガイドラインについて

・事務局(九州運輸局)より、資料4に基づき、28年度プレガイドラインについて説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。この資料はまだ途中の段階で、ガイドラインは8月末くらいに完成予定ですね。これは、基本的には一昨年度、昨年度に行われた全国の事例をもとにまとめた内容です。これについて、実際に事業者が抱えている問題点などから、何かご意見等ありますでしょうか。

九州では、鹿児島、長崎、熊本、福岡、佐賀、宮崎、大分の事例が掲載されています。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

経産省の方にお聞きします。今、パレットの問題が出ていましたが、レンタルパレットでは11パレットというものが多いのですが、ご存知でしょうか。11パレットという規格があるのですが、トラックに積み下ろしがしやすい型式です。これを使われている荷主さんであれば、商品をパレットに積んで持って行けば、パレットごと下ろしてもらって、その場に置いてある空の11パレットをその枚数分持って帰ればよいということになります。規格が違くと、うちのパレットに積み替えてほしいと言われるのです。そうするとせっかくパレットに積んでいたものを、全部手で下ろさなくてはなりません。TOTOさんなどは11パレットを使うのは難しいと思いますが、一般のケースものなどは11パレットで積んでいることが多いです。これで作業できれば、荷役作業の時間はかなり短縮できるし、作業そのものも大変楽になります。これを経産省や国交省で推奨していただければと思います。

わが社では自社の効率化のために、11パレットを使われていないお客さんには、わが社が11パレットを買ってお客さんに提供し、作業をさせていただいているところもあります。そうするとお客さんはパレットのまま商品を倉庫に保管できるし、回収においても空パレットを持ち帰るだけでよい。また、11パレットで積むと隙間が両方に5センチずつくらいしかあかないので、荷崩れの心配も少なく、ラッピングすれば緩衝材も不要で資源の節約にもなります。全体的に輸送効率がよくなると思います。今、レンタルパレットは、ほとんど11パレットが全国的に出回っているので、ご検討いただきたいと思います。

(九州経済産業局)

パレットに関しては、私どものほうでは、地方では特段に直接的に取り組んではおりません。

(事務局)

パレットの問題については、今年度方策が検討されており、農政局や関係省庁と話をさせていただきたいと思います。ご指摘のようにパレットが荷役の効率化に与える影響は大変大きいので、標準化の問題、回収の問題、暫定的にどうするか、今年度どのような事業が行われているかなど、少し整理をさせていただき、次回にお話しさせていただければと思います。

1つ、先程ご発表にあった柳川合同さんの中継輸送についてお話しさせてください。これは大変良い実証実験であったと思いますが、14ページのメリットとデメリットの書き方についてご提案を申し上げます。

このメリットはたいへん大きいもので、特にリードタイムが46時間から24時間に減ったというところについて、荷主のご評価を含めて検討整理していただければどうかということがあります。生鮮物等の輸送で鮮度上大きなメリットが生じることは、九州にとって大きなメリットであると思います。何より、柳川合同さんでドライバーの方が楽になったということは、働き方改革で早急に改善しなければならないのは運転時間、拘束時間である点からすると、大変効果が高かったということです。つまり、今回のメリットの次元はデメリットにあげられていることの次元とは全く違うと言えるほどの大きな効果であったと思うのです。

またデメリットの部分は、「こういうやり方をすれば有効なのではないか」という書き方ができるのではないかと思います。例えば、下2つの「コストが増加した」というのは抽象的で、どのようにコストが増加したのかを具体的に書かねば、次に取り組もうとする人へのブレーキになるのではないかと思います。メリット、デメリットの部分は、次に取り組もうとする人に具体的な参考になるように書いていただきたい、荷主や関係者の評価も書いていただきたいという要望でございます。ご検討いただければと思います。

柳川合同さんには実証実験へのご参加、誠にありがとうございました。

(小野座長)

書きぶりですね。「こうすればこういう解決も考えられる」といったような、プラス志向の書き方を検討していただきたいということで、今後よろしく願いいたします。

5. 農林水産省の取り組み報告

・九州農政局より、資料5に基づき、農林水産省の取り組みについて説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。今のお話にも冒頭に11型パレットが出てきております。荷主の方々にご紹介しますと、板パレットのサイズがいくつかJIS規格で定められていますが、11型は1100ミリ×1100ミリの正方形で、最もよく使われているものということです。パレットの材質には木製かプラスチック製、一部金属製もあります。使い勝手がよいのは、木製かプラスチック製の11型だということです。

全体を通して、ご質問等はありませんか。

(甘木合同運輸株式会社：渡邊委員)

質問です。基本的に改善基準告示はなくなるという認識でしたが、今既に時間外労働は 80 時間が基準となっていて、80 時間以上の 36 協定を結んでいる事業所には指導が入ると聞いています。これが、段階的に 60 時間、45 時間になるということで、業種による適用猶予もなくなると聞いた気がするのですが、どうなのでしょう。

(事務局)

長時間労働の是正という観点では、月 80 時間を超える時間外労働を行っている事業所に対して、労働時間を短くするために監督指導を徹底するというのは政府方針でもあり、監督署で実施しているところでもあります。しかし、そのことと法令の規定の内容はまた別になります。働き方改革における改正労基法の中では、自動車運転業務は適用が若干猶予されている部分もあり、一般は時間外労働の上限が年 720 時間ですが自動車運転業務については 960 時間ということで、少し長くなっております。いずれ一般則を適用するという議論もあるかもしれませんが、今のところすべてが一律になる方向とはなっていません。しかしながら、その方向を目指していくことは重要だろうと思います。

改善基準告示も全くなくなるということにはならないと思います。しかし、今の改善基準告示では年 1100 時間の時間外労働が可能ですので、今後 960 時間に合わせた形で少し厳しくなる方向で見直されるのではないかと予想しております。

(小野座長)

改善基準告示には、労働時間だけではなく、運転時間についても 2 日平均で 9 時間、連続運転 4 時間で休憩時間 30 分ということなどが定められています。

(増田運送有限会社：増田委員)

以前、週に 40 時間、週休 2 日制にするために、運輸業界は 6 年くらいかかりました。我々は、土日も運ばなければならないので、週 40 時間の週休 2 日制は無理です。そこで国交省からは、変形労働時間等を利用して、40 時間にあてはめるようにということだったと思います。同様に、今回も何かしらそのような方法はないのか、ということです。

(事務局)

個別のご相談は監督署の窓口でお受けしております。

(九州経済産業局)

先ほど生産性向上のお話がありましたが、29 年度の補正予算で I T 導入補助金ができます。これは、500 億ということで、全国で 13 万件の採択を目指しております。今第 1 公募が終わり、2 次公募が 6 月に始まります。6 月 21 日に福岡ファッションビルにて、I T 導入補助金の説明や導入事例の紹介などのイベントが行われますので、ご参加いただき、参考にしていただければと思います。

(小野座長)

ありがとうございました。以上で、議題はすべて終了しましたのでこれを持ちまして本日の議事を終了したいと思います。委員の皆さま、貴重なご意見ありがとうございました。本日のご意見は次回の協議会に反映したいと思います。熱心なご議論ありがとうございました。

Ⅲ. 閉会

・閉会挨拶（野澤労働局長）

本日は、トラック運送における取引環境・労働時間改善につきまして、熱心にご討議いただき、ありがとうございました。本日の議論でも出ましたが、新聞等で報道されているとおり、働き方改革関連法案については、既に衆議院を通過しており、おそらく成立する方向になると思っております。全業種において、労働時間の短縮に取り組んでいただくわけですが、運輸業の上限規制は960時間となります。そうした中で、本日のような会議は、発注者である荷主と運輸業者とがお互いの状況を理解して、いろいろな技術的なことを検討する場であると思っておりますので、こういった場をうまく活用しながら、5年後の960時間ということに対応していただくよう、お願いしたいと思っております。

人手不足の中で、建設業や運輸業等の業種においても、個別の事業者からではありませんが、人を集めるために、自分たちにも一般則を適用してほしい、という声も上がっています。そのような状況ですので、このような声も受け止めていただき、また我々も国交省、関係省庁と連携を取りながら取り組んでいきたいと思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。委員の皆様には、長時間にわたり熱心なご討議をありがとうございました。本日いただきました貴重なご意見は、今後の協議会の検討課題として生かして参りたいと思っております。

なお、本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成の上、委員の皆様にご確認いただき、九州運輸局のホームページに公表させていただきますので、よろしくお願いいたします。

次回の開催は、今年度中にもう一度開催する予定にしております。委員の皆さまにおかれましては、ご多忙の時期かと思いますが、引き続き御出席のほど、よろしくお願いいたします。

これを持ちまして、第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 福岡県地方協議会を閉会いたします。本日は皆様、ありがとうございました。