

# 第10回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会」議事録

## 1. 日時

令和1年12月13日（金） 13時30分～

## 2. 場所

鹿児島サンロイヤルホテル 3階「杉の間」

## 3. 出席者

小野 秀昭	流通経済大学 物流科学研究所 教授
松下 哲也	鹿児島県経済農業協同組合連合会 野菜振興課 課長
大山 康成	鹿児島青果（株）代表取締役社長
恒岡 良文	本坊酒造（株）管理本部 副本部長
松元 孝夫	中越パルプ工業（株）川内工場 工場次長兼事務部長
井上 和行	ヤマエ久野（株）鹿児島支店 共配課 係長
中村 利秋	（公社）鹿児島県トラック協会 会長
堀 芳久	日本通運（株）鹿児島支店 次長
上窪 隆之	中越物産（株）物流管理部 部長
鳥部 敏雄	セイコー運輸（株）代表取締役
黒木 一正	富士運送（株）代表取締役
（行政側）	
笹川 一彦	厚生労働省鹿児島労働局 労働基準部長
桑島 隆一	国土交通省九州運輸局 自動車交通部 部長
國村 利広	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 次長
（オブザーバー）	
清水 憲作	（株）JA物流かごしま 幹線事業部長
種子島 守	（株）JA物流かごしま 園芸農産課係長
有村 住美	（株）有村運送 代表取締役会長
和田 壮之	出水運輸センター（株）常務取締役
上井 伸一	出水運輸センター（株）取締役部長
松尾 佳典	農林水産省九州農政局食品企業課 課長

## 4. 議題

- (1) 平成30年度コンサルティング事業の報告について
- (2) トラック運転者の長時間労働改善に向けた取組について
- (3) トラック運送業界を取り巻く最近の状況と中央における輸送品目別懇談会の検討について
- (4) 本年度の協議会について
- (5) その他

## 5. 資料

- 資料1 平成30年度コンサルティング事業について
- 資料2 トラック運転者の長時間労働改善に向けた取組について（鹿児島労働局資料）
- 資料3 トラック運送業界をとりまく最近の状況と中央における輸送品目別懇談会の検討について（九州運輸局資料）
- 資料4 本年度の協議会について（鹿児島運輸支局資料）
- 資料5 食品等の流通合理化について（九州農政局資料）

## 6. 開会挨拶

(桑島自動車交通部長)

九州運輸局自動車交通部長の桑島でございます。本日は大変お忙しい中、本協議会にご出席をいただきありがとうございます。

皆様方には日頃から私ども国土交通行政に対しまして格別のご理解とご協力を賜っておりますことを、この席をお借りしまして厚くお礼申し上げます。

皆様ご存知のとおり、本年4月から働き方改革関係法が施行されており、自動車関連業務に関しましても、令和6年4月より時間外労働を年間960時間までとする上限規制が適用されることになりました。

一方でトラック運送事業におきましては、個々の事業者の努力だけでは対応に限界があり、発着荷主を含めサプライチェーン全体での取組みが不可欠となっている状況でございます。

このため、「働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、「政府行動計画」が策定され、関係省庁が連携して、生産性の向上、多様な人材の確保、取引環境の適正化などの長時間労働是正のための環境整備に取り組んでおります。

なお、本省では、本日の検討テーマとしては、特に荷待ち時間が長い輸送分野として、「紙・パルプ、加工食品、建設資材」の輸送品目別懇談会を開催しており、その中から「加工食品」を本日は鹿児島県のテーマとして協議をお願いしていくと聞いております。

今後の取組と致しましては、予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減、機会に誤による荷役時間の短縮、事前出荷情報の提供など実証実験等の事例を踏まえ、課題整理や解決策の検討を行い、実施に向けて業界団体や関係省庁とも連携しながら取り組んでいく方針となっております。

取引環境の適正化の取組としましては、トラック運転者不足に対応し、我が国が産業活動、国民生活に必要な物流機能を安定的、持続的に確保するための「ホワイト物流」推進運動を展開しております。

自主行動宣言をされている関係者につきましては、11月1日現在で、全国で608事業者となっております。国土交通省としましては、更なる推進運動を展開するために東京を皮切りに全国10箇所で推進運動セミナーを開催しました。九州では11月5日に福岡で開催し、多数の方の参加を頂いております。今後も労働局様主催の九州・沖縄ブロックでの労働時間短縮セミナーや各種行事等において運動の趣旨や賛同表明を呼びかけることで、更に多くの物流関係者による理解の下、労働環境改善が行われるよう取り組んでいきたいと思っております。

本日は、各委員の皆様により、取引環境・労働時間の改善に向けての活発なご議論を、どうぞ宜しくお願いいたします。

## 7. 資料説明

「平成30年度コンサルティング事業の報告について」(資料1)の説明(鹿児島労働基準局 礒元専任監督官)

(小野座長)

資料189ページで、簡単に言うと真ん中にあえて休憩時間を8時間取るために、出発も早めるし、積込みも宵積みする。その宵積みの作業人力は同一運転手が行っているのでしょうか。

ここがポイントで、もしも別の方ならば、単純にプラス増員ですよね、もしも別の方だと。

(事務局)

前日の積込みは確認していません。

(小野座長)

新しい作業が発生しているので、そのコストを吸収する具体策があるのかなと思う。  
最終的にこれはコンサルティング事業であるが、パイロット事業として実施されていますか。

(事務局)

今実際に実施されているか確認していません。

(小野座長)

わかったら共有頂き、この部分がどうであったかという意見が一番大切であるので、次回にでも教えてください。

(事務局)

確認して次回に報告します。

(鳥部委員)

セイコー運輸の鳥部でございます。

今回の実証運行は、パレット積みで行われたのでしょうか。今回パレット化したか、元々パレットだったか。資料の185ページではパレットが記載されていますが。

(黒木委員)

これはパレット積みではないはずです。

188ページでわかると思いますが、元々パレットに積んであるものを手積みで積み込んで、降ろしたときにまたパレットに載せるというのが185ページに書いてある。庫内に積込みは手積みで積み込んでいるのが実態だと思います。

(鳥部委員)

冷凍車での積込みであれば、冷凍機は回しっぱなしになるはずですが、これでは却って費用が嵩むのではないのでしょうか。

(事務局)

そのような話も出ていました。

(小野座長)

国費を使って調査されたことなので、一つでも二つでも他の荷主でこれを活用できればと言

うことかと思えます。

## 8. 資料説明

「トラック運転者の長時間労働改善に向けた取組について」（資料2）の説明（鹿児島労働局 中村課長）

（中村会長）

九州運輸局、鹿児島労働局、鹿児島県トラック協会の共催により、3月には「トラック運転者のための長時間労働対策セミナー」を開催頂き、また、10月には「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー」を開催させて頂きました。多くの荷主の皆様にも参加頂き、労働局の方には感謝申し上げます。

労働時間の改善は、荷主の協力と理解がないと解決しないと思います。このため、トラックドライバーの労働時間を短縮した労働基準法の改善につきまして、新たな労働時間に対応するため荷主が努力すべき事項、あるいは運送事業者が改善を図る事項につきまして、荷主と事業者にも周知を図るためのセミナーを来年度も開催して頂きたい。

また、開催にあたりましては、県下の荷主や協会の会員に周知するために、労働局単位や協会の支部単位での開催をお願いしたいので、この点についてもよろしくお願ひしたい。

## 9. 資料説明

「トラック運送業界を取り巻く最近の状況と中央における輸送品目別懇談会の検討について」（資料3）の説明（九州運輸局 水下課長補佐）

（小野座長）

本日参加の荷主の方で、「ホワイト物流」に参加の方がいらっしゃれば、動機などをお願いしたい。

（小池委員代理 井上）

ヤマエ久野の井上です。

本年度ホワイト物流宣言をしました。荷待ち時間など、拠点で問題があると感じています。

入荷の受付システムなど導入しながら、環境を整えていかなければならないということで宣言させて頂きました。

拠点、拠点で課題があるので、運送事業者と協議しながら良い方向に持って行きたいと、現在進めているところです。

（小野座長）

ポイントとなるのは、3ページの標準的運賃のところ。先ほど紹介があったように、年度内を目標に作業が進められているようです。先ほど仰いましたように、2トン、4トン、10トン、貸切で時間制について運賃告示の制定と云うことですが、もう一つ大きな改正として、既にご承知のとおり、トラックドライバー全産業比2割高い労働時間があり、2割低い賃金であることから、そこを是正していかないと人が来ないということ。単純に時間を減らしても、給料が減らないという水準に持って行かないといけませんので、2割長くて2割安いを是正し

ようとする、1.5倍の時間あたりの単価を上げていかないと行けない。単純に考えると、運送原価に入る割合は約4割をドライバー賃金が占めますので、そこが1.5倍に上がると言うことは2割アップと言うことでイメージを作っていく必要があると考えます。

今までの3%4%ではなく、2割3割は当たり前という感じで上がっていくのかなと予想しています。

運送業者や協会としても、こういう風に使っていくと言う方針を発表前から提供して頂くことも良いのかなと思います。

(鳥部委員)

標準運賃がブロック制になった要因は、人件費の部分での差なのでしょうか。

(水下補佐)

地方運輸局単位と言うことになっています。

(小野座長)

平成2年の単位から見ると、秋田、新潟などが変わっているが、以前の運輸局単位となっています。

(鳥部委員)

その辺が中央集中になる要因だと思う。人件費による地域格差は作ってほしくない。

## 10. 資料説明

「本年度の協議会について」(資料4)の説明(鹿児島運輸支局 末吉首席運輸企画専門官)

(小野座長)

確認ですが、12月だが本年度と言うことで良いですか。

(事務局)

本年度につきましては、関係する荷主、運送事業者からどのようなことが運転者の拘束時間の課題として挙げられるのかといったことを意見交換していただき、明らかになった課題について次年度に繋げていきたいと考えています。

(大山委員)

青果物についてご理解いただきたいのは、工業製品ではないということ。原料にあたるのが各農家個人が作られたものが農協や市場に持ち込まれ、そこで取りまとめられそこからスタートする。個人が持ち込むので天気にもよるし地域ごとの行事にもよる。いろいろなものに左右されてなかなかまとめるのに時間がかかる。そこが工業製品と違うことをご理解いただき、そこからスタートしないと時間どおりリードタイムで必ずしもうまく行くかという計り知れない部分がある。

(小野座長)

農水省から「食品等の流通合理化」ということでご用意いただいているので、併せてご説明をお願いします。

## 11. 資料説明

「農産物の物流について」(資料5)の説明(九州農政局 松尾課長)

(小野座長)

農産物の出荷について、鹿児島からは関東、関西、中京圏最大の輸送距離となっており、多くの課題となっています。

これについて、トラック協会から資料が用意されているようですので、ご説明をお願いします。

## 12. 資料説明

トラック協会資料の説明(鹿児島県トラック協会 白坂専務理事)

(小野座長)

実例を3つ挙げていただきました。

これを見ますと、拘束時間原則13時間です。15時間を超えるのは週2回まで、16時間を超えてはならないということです。これは青果物の供給圏は、関西、中京、関東圏はとても無理だなと直感的に思います。

もう一つ気をつけるのが、数字は出ていませんが、厳しいのは運転時間です。運転時間のルールは9時間であり、前後の日を平均して9時間を超えてはならない。

ほとんどの場合、長距離では拘束時間がバラバラですが、休息時間が取れていない。それから運転時間が平均9時間を超えている。

改善基準告示をきちんとチェックすると、罰則だらけと言うことになります。

(小野座長)

オブザーバーとして3社ご出席いただいておりますので、JA物流様の方から、このデータでも結構ですので農産物の出荷、物流につきましてご意見あるいはご実態等のご披露をお願い致します。

(JA：清水部長)

系統物流としてJAの輸送を行っているが、実態としてこのようなものもありますが、JA輸送協力会の中で課題を改善するような取組を行っておりまして、時間の問題についてはパレット化を進める、消費地における中継輸送により卸件数を減らす取組等を個々にやっている。

あと経済連もいるが、販売のロット拡大、市場の集約を進めています。

(有村運送：有村会長)

野菜もやっているが、まとまって10トン1台とかトレーラー1台とかで出ればやりやすいが、JAや各農業法人などで積み合わせていくと、降ろすところも何件もなってしまう、積み合わせをしないと一杯にならない。積み合わせをしていけば、卸件数も多く、今の物流システムは今日の夕方に積んだら明日の晩には降ろせと、東京だろうが大阪だろうが降ろせないと延着というのがあるので、無理をせざるを得ない現状がある。

一部おろしを4日間にして頂いたり、シャーシを船で運んで4日間というものもあるが、単車の輸送がないと全体が成り立たないということになっており、単車については、各省庁で改善を詰めているが、普通の業種の場合には労働時間規制はあるが、拘束時間や運転時間などの時間規制はない。できたら全産業のように、拘束時間と運転時間の緩和をお願いしたいというのが本音である。

(出水運輸センター：和田)

輸送協力で青果物輸送の部会長をやっている。

パレット化や中継基地の設定など具体的に年次計画に沿った進捗を決めながらやっているが、その中で一番課題となるのは、働き方改革や長時間労働の是正について改善の方向にするにはコストが付いて回る。特に鹿児島は首都圏から1,500~1,600kmある。今後も一極、二極集中で首都圏、関西圏そういった中で産地の鹿児島から輸送することになってくれば、近隣の産地との競争はなかなか厳しくなってくる。

先ほど令和2年度の概算要求の内容があったが、イニシアティブに関わる手当は良くあるが、一番大きいのは燃料や高速代関係、そういうのが産地間の中で勝ち抜いていく、そういう問題があると思う。平たく言えば、地域間格差が生じている中での競争ということになり、そういった中で働き方改革をやっていく上においては、イニシアティブにかかる予算の手当だけではなく、ランニングコストといったところに、特に北海道、九州、東北3県等については今後検討して頂かないと。ランニングコストに関する手当を検討して頂きたい。

(鳥部委員)

食品流通について、鹿児島のF-LINEに対応しているが、メーカー配送についてD1配送からD2配送に切り替えているが、まだメーカーによってばらつきがある。F-LINEを早く推進してほしい。

F-LINEの料金体系が路線タリフ料金である。量が増えて、単価が下がる。国で指導をお願いしたい。

パレット化の件について、鹿児島は出て行くのは農産品でばら積み、入ってくるのは食品加工品でパレット積みのため、パレットが集まってくる。農産品に限ってのパレット化ではなく、食品に絡んだ全体的なことをやって頂ければ、鹿児島に溜まったパレットで青果物を中央に返していくともっと効率が良くなるのではないかと。その辺の検討はしているのか。

(農政局：松尾)

F-LINEの取組については、我々も一緒に話をさせてもらっているが、賃金に関しては下げない方向でスタートして、そこを維持してきている。今後の課題としては運転手の確保という点でも考えなければならないと言う発想がすでにあると聞いているが、そこに関しては国民の話でもあるので、我々も言えない立場である。

パレットに関しては、農産物だけであれば季節により出荷量変動するためどこかに集中したりする、行ったものが戻ってこない、若しくはどこかに溜まってしまうという課題があるということを知っている。では、どうすべきかという課題が次にあるが、食品までは可能だが、どこまでを範囲としながら取組が出来るかについては、今年実証をして課題を集めて検討し来年に繋げると言うことなので、今後の検討課題として進めさせて頂ければと思います。

(鹿児島経済連：松下)

農産物を議題に挙げて頂くと言うことでありがとうございます。

我々も今の状況を理解しているつもりでいます。ですので、産地側で出来ること、パレットの件、市場の集約、卸先の集約、そういったところも検討していかなければならないと思っています。

人口が多いところにもものを運んで消費をするという流れがあるので、関東や関西に運ばざるを得ないと言う状況です。鹿児島は非常に遠いのでコストがかかる、そのコストは最終的に生産者の方に負担が行っており、国内での競争という面で非常に不利な状況で鹿児島の生産者はやってらっしゃるという状況があると思いますので、その辺も含めてこれからの協議をして頂いたらと思います。

今後、議論があると思いますので、お互いに少しの負担で大きな効果が得られたら良いなと思いますので、今後ご協議方よろしくお願いします。

(鹿児島青果(株)：大山)

青果市場からですが、パレット流通はかなりの部分で進んできていると思います。

市場に入ってくる10トン車はウィング車が中心に入ってきており、特にこの時期になりますと、鹿児島から東京、大阪に上げていきますので、パレットが足りない状態、こちらにも溜まってきますが、今は足りない状態です。

先日も農水省の方がパレットを見たいということでご案内したが、いろんなパレットが集まってくるため、10トン車のウィング車に載せるときに効率よく乗せられない。大きさがバラバラだったりとかすると、効率が悪くなり、ただでさえウィング車にパレット輸送すると物流効率が悪くなり、荷崩れしたり、ウィング車の対応とパレットはかなり進んでいると思うが、それとともにコストもだいぶかかっている。積載効率が悪いのと、ラップで包むので廃プラの問題が出ている。壊れてしまったときの廃プラの処理をどうするか。我々の市場でも木材のパレットの廃材が溜まっており、その廃材の処理がかなり大きな負担になっていることも実情です。そこら辺りもパレット輸送をされるときの込み込みの問題であると思います。

(富士運送：黒木)

鹿児島のJA物流から荷物をいただいて運ぶ協力会の会長をしています。

いろいろJA物流が取り組んでいる今後のクリアすべき案があるが、いずれを実行するにしても何らかのコストがかかってきます。長距離輸送をするにしても、どこかにストックポイントを設けるか、借りるか、その費用をどこが負担するのかというのはまだこれからの話であり、そういうコストがかかるときはある程度運賃でアップしていただき、それを乗務員の人件費に充てるということをやっつけていかないと、運ぶ側としても乗務員確保につながらないと思います。

ただ、先ほど松下課長さんがおっしゃったように、生産者の方にコスト負担がかかってしまうということになると、特に青果物の場合は地域での競争も兼ね備えると、ランニングコストを我々が全部負担するというのではなくて、高速道路の使用料について緑ナンバーと白ナンバーや距離が長いところを使う緑ナンバーには割引をさらに進めた形で負担を軽くできないのかと。それでコストが上がった分を若干でも吸収してもらえればありがたいと思います。

それと青果物にだけ関してということではなく、中央協議会でも加工食品等々でも出ておりましたけれども、どの荷物にしても発荷主に非常に理解していただき、積み込み時間の待ち時間を短くするとか、出荷の順番により組んでいただくなど以前よりだいぶ改善できているのかなと気がするが、まだ残念ながら着荷主側でご理解がそこまで進んでいない荷主がまだたくさんあるというのが実態のような気がします。

例えば、同じグループでも生産の方と販売の方では販売の方が力が強い、そちらに着時間をあわせて出発時間を早めましょうというのは具体的に出てくるが、改善基準告示を守るためにフェリーを利用したい、その場合はどうしても陸路よりも時間がかかってしまうので、着時間は後押ししないと間に合わない。我々としては今までは着時間があるので、フェリーに乗せられない運行でも何とか交渉してフェリーに乗せられるものは乗せたいというのがありますので、現に、何とかそれで調整して頂いている荷主もいますが、言われることはわかるが時間がかかるのは難しいといった答えをすることが多いのが事実。着荷主側にも発荷主と同じくらいしっかりと説明をしていると思うが、実感として受取方に温度差があるのかなと思う。

そこは、一つは商慣習というか、取引慣行上の決められた時間というのがどうしても当たり前になっているのですが、取引慣行上の形を全体的に変えていくような動きが今後出てこないのかなと。地方の方で揉んでいただければ良いのかなというのを感じている

(小野座長)

加工食品については、基本的には長距離輸送ではなく、鹿児島商圏というエリアの中で動くのはスーパー、量販店という対応の中で判断していかなければならない。それから、農産品、青果物については、鹿児島県内の配送はなく、大消費地への出荷ということをターゲットとして今回の今年度事業として進めていってほしいと思います。

本日の様々な意見、課題が出ましたので、次年度に繋がるような形でまとめていただきながら実態の整理、把握をお願いしたいと思います。

## 12. 全体質疑

(大山委員)

資料2のポータルサイトについてですが、本日いらっしゃる方や業界にいらっしゃる方は、一番理解されて何とかしたいと思っていらっしゃるだろうが、ここにいらっしゃる方以外、違

う業界の方々、一般の方々が如何に理解して協力していただけるかが一番大事かなと思っています。その中で、このホームページを作っていただいたのは有り難いのですが、言葉の定義、例えば、どこからどこまでを待ち時間という解釈を業界でしているのか。資料1のコンサル事業で、積み込み時間が7時間とあるが何を積んでいるのか不思議である。個々が拘束時間のスタートとなるため、一般の方にわかりやすいように、ここからがこういう時間でカウントしてまますよと言葉の説明としてお知らせしていただくようなポータルサイトの中身にしていただくと、理解が深まって協力の仕方が違ってくるのかなと。言葉がちょっと理解しづらいかと思しますので、よろしく願いいたします。

(鳥部委員)

恐らくは集荷場、選果場を何カ所か回っているのではないか。あるいは畑で積み込みをしているのではないかと思います。

問題提起ですが、実態の部分もあります。これから逃れようとする事業者が出てきています。営業ナンバーなら陸運の管轄で営業停止などありますが、これが白ナンバーにすると警察だけの管轄になり、事業者から外れる。恥ずかしながらそこら辺に逃げている事業者がいるということ。今聞いているのは、木材関係の過積載の流れで白ナンバーに変えていると聞いているが、今からは長距離輸送でも、会社でやると罰せられるので白ナンバーでやっている事業者があると思う。

我々はいろんな規制の中でやっているが、逆にそこから逃れて、安全度外視でやっている事業者が出てきているということがあるので、白ナンバーに対する規制もやっていただきたい。

我々が頑張っても何もならない。

(小野座長)

あわせて厚労省に質問ですが、白ナンバーは改善基準告示の適用対象になるのか。

(労働局)

正確に確認していないが、実態法であるので、許可を取っていないにかかわらずそこに労働者がいる、そこに本来あるべき事業があるのであれば、当然同じように法律の適用があるということが大前提です。

ドライバーにつきましてもトラック、バス、タクシーに限らず、運転を専門にしている方につきましても同じように改善基準告示が適用されます。

その観点からすると、業としてずっとやっているとなると、私どもの捕まえ方としては、運送事業となる可能性が大であると考えます。ただ、法の適用のところであり、再確認して改めて回答させ得ていただきたいが、法の作りがそうなっているので、私どもの捕まえ方としては運送事業を行っている事業者であり、適用されるというのが一般的な考え方です。

## 13. 閉会挨拶

(笹川労働基準部長)

鹿児島労働局労働基準部長の笹川でございます。

本日は、局長の代理で出席させていただいております。

本日のご出席の各委員の方々には大変お忙しい時期におかれまして、本協議会に参加していただき厚くお礼申し上げます。また、本日オブザーバーとして参加いただきました方々につきましては、業界の実態などをお話しいただき非常に参考となったところです。重ねてお礼申し上げます。

今回のメインテーマとしましては、県内において需要が多いとされる青果物の輸送についてその課題について議論していただいたところですが、内容を聞いてみますと、個人生産で取りまとめに苦勞するなど農産物の特質制から生じる諸課題、また、鹿児島の問題として、関西、中京、関東地区への輸送距離が長いことで生じる拘束時間が長く、休息が取れないといった問題もお聞きしました。

また、業界の皆様の方からは、高速運転時間の緩和とかランニングコストの問題の解決、あと大きな問題としてあるところですが、取引環境を変えてほしいと言った切実な要望もございました。

本日、このような貴重なご意見を頂きまして、本日の議論を整理して次回の協議会に繋げていきたいと考えております。

また、他の議論にあったようなトラック輸送の取引環境・労働時間の改善につきましては、解決すべき課題も多いところがございます。引き続き各委員の皆様方にはご協力のほどよろしくお願い致します。

少し労働行政に触れますが、時間外労働の上限規制の話でございます。

トラック運転者を含む自動車の運転業務につきましては、2024年4月1日より年960時間以内の規制が適用になります。

残り4年3月という時間となっております。我々労働局としましては、この猶予期間を捉えて各事業者が2024年4月にはスムーズに移行できるよう業界団体のご理解とご協力の下に労働時間に関する法制度等の周知、理解に向けた説明会等の実施に取り組んで参りたいと考えております。

また、先ほど担当課長から説明があったとおり、個別の相談や支援窓口も追々開催しております。団体あるいは参加事業者への案内もまたご理解とご協力のほどよろしくお願い致します。

最後になりますが、小野教授をはじめ委員の皆様には、本協議会の運営につきまして、鹿児島県の運送業界の労働環境が改善されますよう、格別のご配慮とご協力をお願いしまして、閉会の挨拶とさせていただきます。