

第18回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

福島県協議会

日 時：令和6年3月18日（月曜日）

10：00～

場 所：福島県トラック協会 2階会議室

◎開 会

【福島運輸支局 菊地】

それでは、お待たせいたしました。定刻前ではございますが、ただいまから第18回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を開催させていただきます。

各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

私、東北運輸局福島運輸支局輸送・監査部門の菊地でございます。座長に議事進行をお願いするまでの間、私が進行役を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

初めに、本日の資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

順番に、議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図がありまして、その下に資料1といたしまして「トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会 令和5年度の取組について（報告）」でございます。続いて資料2といたしまして「配合飼料輸送における実証実験について」、資料3といたしまして「自動車運送事業のための『働きやすい職場認証制度』」、資料4といたしまして「トラック運送事業者に対する労働時間等説明会の開催及び自主的な取組の促進」、資料5といたしまして「長時間労働の削減等に積極的に取り組む企業との意見交換について」がございます。もし不足等ございましたら、挙手の上、おっしゃっていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

続きまして、委員の出席状況についてご報告いたします。

お手元に配付しております出席者名簿記載の、三つ山運送株式会社代表取締役松尾様のご欠席となっておりますので、委員14名中13名の出席となっております。

次に、委員のご紹介ですが、本来であれば全ての委員の皆様をご紹介させていただくところではございますが、時間の関係上、お手元の名簿をもってご紹介に代えさせていただきたいと思っております。

なお、本日は、アサヒビール株式会社福島工場総務部長鶴田様の代理としてアサヒロジ株式会社北海道東北支社福島支店長木村様に、株式会社ヨークベニマル物流事業部長鈴木様の代理として物流事業部総括マネージャー佐藤様にご出席いただいております。

また、本日の議題でございます令和5年度の取組にご協力いただきました全農物流株式会社福島支店営業部長三瓶様にオブザーバーとしてご出席いただいております。三瓶様におかれましては、実証実験の担当事業者として、後ほど実証実験結果についてご説明いただく予定でございます。よろしく願いいたします。

◎挨拶

【福島運輸支局 菊地】

それでは、本協議会の開催に当たりまして、東北運輸局の石谷局長、福島労働局の井口局長よりご挨拶申し上げます。

石谷局長、よろしく申し上げます。

【東北運輸局 石谷局長】

皆様、おはようございます。東北運輸局の石谷でございます。

本日は、お忙しいところ、第18回の協議会、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。また、皆様方におかれましては、日頃から国土交通行政につきましてご理解、ご協力を賜っておりますこと、この場を借りて御礼を申し上げたいと思います。

さて、皆様ご承知のとおり、いわゆる物流の2024年問題、時間外労働の上限規制の適用があと半月を切ったという状況でございます。この協議会におきまして、その問題をメインといたしまして、サプライチェーンの問題を全体で解決していこうということでこれまでいろいろ取り組んでまいりました。しかしながら、いわゆる物流の2024年問題、これは4月で終わりということではございませんので、引き続き中長期的に取り組んでいかなければならないというふうに認識をしておるところでございます。

政府としても、特に国土交通省のほうの施策におきましては、昨年6月の物流革新に向けた政策パッケージ、それから10月の物流革新緊急パッケージ、そして、これらのパッケージにおきまして盛り込まれた施策の具体化ということで先月13日に閣議決定をいたしまして、今国会におきましてご審議をいただくことを予定しております関連法の改正、様々な施策を緊急的に講じているところでございます。

その中でも特に、いわゆる「標準的運賃の引上げ、標準運送約款の問題」、あとは「多重下請構造の改善」、そしてもう一つ、「トラックGメンの活用」と、この大きく3つの施策を中心に引き続き進めてまいりたいというふうに思っておるところでございます。

なお、トラックGメンにつきましては、東北運輸局におきましても今いろいろ活動を行っているところでございます。昨年の集中監視月間におきましても、全国で初めて2件の勧告を行いました。また、東北運輸局におきましても、管内の事業者に対しまして4件の要請を行っているところでございます。引き続きGメンを活用いたしまして、例えば、その要請を受けた事

業者につきましては、その後の取組状況をフォローいたしまして、特に改善が見られないという場合には、その状況を本省に報告をし、場合によってはさらに勧告までつなげていくというようなことも行ってまいりたいと思っております。

引き続き皆様と連携をしながら、また、政府の関係機関とも連携をしながら、この2024年問題、トラック事業者皆様の少しでも早い状況の改善につながるよう引き続き取り組んでまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げたいと思ひます。

本日の協議会におきまして、いろいろ皆様から忌憚ないご意見等賜ればありがたく思っております。

本日はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【福島運輸支局 菊地】

石谷局長、ありがとうございます。

続きまして、井口局長、よろしくお願ひいたします。

【福島労働局 井口局長】

福島労働局の局長の井口でございます。今日はよろしくお願ひいたします。

委員の皆様方におかれましては、ご多忙中のところ、ご出席ありがとうございます。また、日頃から労働基準監督署とハローワーク、労働行政の推進にご理解、ご協力賜っておりますことを御礼申し上げる次第でございます。

今、石谷局長のお話からもございましたが、いよいよ2024年問題といひますか、来月からトラックドライバーに対する労働時間の上限規制である年960時間、それから、併せて改正されました改善基準告示というものが適用されるところでございます。いろいろ2024年問題の影響が心配されているところでございます。貨物量の減少であるとか、売上げの減少、ドライバーの収入の減少、あるいはドライバー不足、人手不足の業界でございます。こういった負の連鎖が懸念されているところでございます。

そういう中で、何とか福島労働局といたしましては、ソフトランディングを図るため、次年度もそう簡単には中小零細の皆様、切り替わらない面もあるかと思ひますので、引き続き、労働時間に関する法制度の説明会であるとか、あるいは個別訪問等により、何とか業界の皆さんに寄り添って事業者の方々への周知、取組の支援に努めていきたいというふうにお願ひしておりますので、よろしくお願ひいたします。

それから、この2024年問題、人手不足の業界でございます。何とか魅力ある職場づくりというのが不可欠でございまして、そういう中で、どうしてもトラック業界だけでは解決できない取引慣行など、荷主の皆さんにもご理解とご協力をいただかなければならないということでございます。労働局でも令和4年12月から荷主特別対策チームというものを設置しまして、荷主の皆様にも様々なお願いを申し上げているところでございます。次年度も引き続きこうした支援、取組をしっかりと行っていくということにしておりますので、委員の皆様方、どうぞよろしくをお願いいたします。

本日は、関係事例につきまして石谷局長からもお話がございましたが、忌憚のないご意見を賜りながら、何とか有意義なものとなればというふうに祈念しているところでございます。

私からの挨拶は以上でございます。

本日は、どうぞよろしくお願いたします。

【福島運輸支局 菊地】

井口局長、ありがとうございました。

◎議 題

1. 令和5年度の重点取組事項について（報告）

【福島運輸支局 菊地】

それでは、これからの進行につきましては、当協議会の座長の今野先生にお願いいたします。

それでは、今野先生、お願いいたします。

【今野座長】

それでは、早速でございますけれども、次第に沿って始めたいというふうに思います。

まず、議題の1であります。令和5年度の重点取組事項について（報告）につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

〔福島運輸支局 資料1に基づき説明〕

〔全農物流株式会社 資料2に基づき説明〕

【今野座長】

ありがとうございました。

ただいま事務局と全農物流株式会社より令和5年度の重点取組事項及び実証実験結果についてご説明をいただきましたが、皆様のほうからご質問、ご意見ございますでしょうか。もしありましたら、挙手の上、お願いします。いかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。

2. 最近のトラック運送に関する周知事項について

【今野座長】

議題の2のほうに移りたいというふうに思います。よろしいでしょうか。

議題2は、最近のトラック運送に関する周知事項につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

〔福島運輸支局 資料3に基づき説明〕

〔福島労働局 資料4、5に基づき説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

事務局より、最近のトラック運送に関する周知事項についてご説明をいただきました。この件に関しまして、皆さんからご質問、ご意見等ございましたらお出し願いたいというふうに思います。いかがでしょうか。

【國分委員】

運輸労連の國分と申します。ご説明ありがとうございました。

1点、認証事業者数で確認なんですけれども、もしお手元にデータがあればなんです、県内のトラック事業者さんの認証事業者数ってどのぐらいあるか、もし分かれば。

【福島運輸支局 高橋】

福島運輸支局の高橋でございます。

県内の事業者というのは、いわゆる県内に営業所を構えている事業者数ということでよろしいでしょうか。

こちらは、先ほどお話ししましたとおり、3月11日現在の数字にはなりますが、福島県内には82社、それから137事業所が認証を受けております。その中で、純粹に県内に本社がある事業者としては25社というような状況でございます。

以上でございます。

【今野座長】

その他ございませんでしょうか。皆さんのほうからご意見、ご質問いただければと思います。特にございませんでしょうか。よろしいですか。

◎その他

【今野座長】

議題は以上という形になりますが、その他というのがございます。事務局より何かありますでしょうか。

【福島運輸支局 高橋】

事務局、運輸支局、高橋でございます。

今、資料1から5まで説明させていただいたところでございますが、その他にお手元に配付しております3点の資料がございまして、こちらについてご説明させていただきます。

まず、一番上ですが、件名が「トラックGメンによる集中監視月間」というものが1点、それから、「標準的運賃及び標準運送約款の見直しのポイント」、それから、「物流革新及び賃上げに向けた政府の取組」の3点でございます。

まず、「トラックGメンの集中監視月間」についてご覧ください。

こちらは、トラックGメンの活動の結果について記載したものでございます。緊急パッケージの中で、商慣行の見直しに掲げてあったトラックGメンによる集中監視月間、こちら11月、12月でございますが、取組結果が1月26日に公表されております。

集中監視月間におきましては、要請の件数が今までよりかなり増加しております。

また、今回初めての勧告を行ったところございまして、企業名が公表されております。公表された企業にとっては大きなマイナスイメージになったのではないかと思います。この勧告を受けた2社の荷主企業は、改善を図ることが求められております。

今後も、トラックGメンが改善に向けて対応できるかが重要だと思っておりますのでござい

ます。

なお、今回の集中監視月間において、違反原因行為として多かったのが、長時間の荷待ちということで、こちらが62%になっている状況でございます。

1枚めくっていただきまして、2枚目をご覧ください。2枚目になります。

こちらは、集中監視月間において、働きかけ、要請、勧告を実施しました全国のブロック別の件数となっております。東北運輸局につきましては、要請が4件、働きかけが1件となっております。こちら全国の数字と比べるとかなり少ない数字にも見えますが、そもそも働きかけを行う先というのが、荷主、元請事業者の本社となっているため、本社が多い関東、近畿、中部がどうしても多い状況となっております。

今後、東北運輸局としましては、働きかけや要請を受けた荷主企業に対して、改善が図られているか、パトロール等を実施しながら監視・調査を進めることとしております。

次に、「標準的な運賃及び標準運送約款の見直しについて」をご覧ください。

標準的な運賃については、運賃交渉力の弱い運送事業者を支援するため令和2年4月に告示されました。コスト増加分を運送事業者のほうで抱えるだけでなく、運送委託者にも負担していただくことが持続可能な物流につながる観点から設定されたものです。

この標準的な運賃については、令和6年3月末までの時限措置になっておりましたが、昨年、当面の間までということで延長されている状況です。これについては、昨今の燃料費高騰や車両費や人件費の増大により、議員立法により成立した当初より世の中の状況が変化しており、現在、現状に合った見直しに向け、標準的な運賃、標準運送約款の見直しに向けた検討会で論点整理を行い、今年度中に改正となる見込みとなっております。内容の詳細につきましては、次年度の協議会で説明したいと考えております。

続きまして、「物流革新及び賃上げに向けた政府の取組について」をご覧ください。

1枚めくっていただきまして、こちらが2030年度に向けた政府の中長期計画の概要になります。

2030年度には、何も対策を取らなかった場合、34%の輸送力不足が見込まれるため、その対策としまして、中長期的な取組として、2月16日に閣僚会議を開催して、今の通常国会で審議され、法改正される見込みとなっております。こちらにつきましても、具体的な内容は省略しますが、次年度の協議会で報告したいと考えております。

私からは以上でございます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

以上の説明ですが、全体を通じて結構ですので、皆様よりこの際何かございましたらご意見等お伺いしたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。特定の議題に関わらなくても結構です。それでは、どうぞ。

【蓬田委員】

福島倉庫の蓬田といいます。

運賃値上げ4月から一応要請している中で、特に大手物流子会社というところはほとんど、多くの協力会社を持っているというのもあるんでしょうけれども、協議がないまま一方的に4月から3%、4%上げますという運賃表を送ってくるケースがあります。多くあります。中には、運賃を下げて高速代を少し出しますというところもあるんです。こういうのがトラックGメンの活動の事案に当たるのかどうか教えていただければと思います。

【東北運輸局 吉川次長】

それでは私のほうから。東北運輸局自動車交通部次長兼貨物課長をしております吉川と申します。トラックGメンを担当しております。

トラックGメンでは、情報収集を今、プッシュ型でやっております、その中でいろいろなケースがございます。こういった内容でなければお話をお伺いできないということは一つもございません。いろいろなお困り事というのはあると思いますので、ぜひその部分については詳細をトラックGメン、本局でも、支局でもいいですし、入れていただければ、その情報は私たちのほうから本省のほうに上げまして、その中で働きかけが必要か、それとも即要請とするかというところは判断して進めることになりますので、小さな情報でも結構ですのでうちのほうに入れていただければ、その分お悩み事を解決できる一つの手助けになるかなというふうに思っております。ぜひ、いただいた情報については荷主のほうにはばれないように配慮いたしますので、よろしく願いいたします。

【蓬田委員】

ありがとうございます。

そのついでにもう一点、事例があるんですけども、物流子会社が一次協力会社にこの運賃

ですよということなんですけれども、そこが、この一次協力会社がやっぱり荷主とその運賃かとなると、物流子会社は二次、三次協力会社に直接電話して直接取引するというケースもあるみたいなんです。そうすると、二次、三次協力会社から見れば、一次協力会社がはねていた分プラス、今度の値上げ分で8%ぐらい値上げになるわけですから、それは荷主にとっては、今までの同じ運賃で協力会社を使うという事例もあるとちょっと聞いていたんで、その点も含めてまたご相談したいと思います。

【東北運輸局 吉川次長】

ぜひ、そういう見えない部分も含めて情報いただければと思います。荷主や事業者の情報については配慮いたしますので、よろしく申し上げます。

【今野座長】

よろしいでしょうか。その他、どうぞ、お願いいたします。

【佐藤信成委員】

トラック協会の佐藤です。

物流問題、2024年問題に関しては、私これ1年たたないと結果が出ないものだと思っています。時間外労働の上限規制ですから。改善基準告示に関しましては、先ほど井口局長が言われたように、これはもう1か月、1週間で結果出るものなんですけれども。

標準的な運賃、ここにもありますけれども、先ほど8%ぐらいの値上げというのがあったんですけれども、標準的運賃の契約額の乖離状況ってこの表の中にあります。この乖離状況で黒、35%上がればよしという部分なのかどうか私は理解に苦しむんですけれども、黒の部分が65%以上あることに関して、再度また標準的な運賃が値上がりするということで、これでお客さんが納得できるのか、どういう観点で8%なのか疑問なところはあるんですけれども、標準的な運賃というのは適正運賃ということであっているとは思いますが、実際荷主に対して適正運賃なのかどうかというのを問いただしたアンケートというものはあるのかどうかというのには疑問に思っています。

それについて、この乖離状況について皆さんの意見、どういうふうにか考えるか聞きたいところです。

【今野座長】

いかがでしょうか。事務局で。

【東北運輸局 吉川次長】

東北運輸局、吉川です。

標準的な運賃につきましては、いろいろ事業者さんからお話は聞くんですけども、この標準的な運賃を定められた当初というのは、金額だけ見て判断されるというところもありますけれども、この標準的な運賃は、一つのモデルケースとして設定された金額です。会社によってやっぱり車の減価償却は違うと思いますし、たしか標準的な運賃設定された当初は5年償却で計算されているはずなんです。だから、どうしても標準的な運賃自体が高くなる。いろいろ自社の車の償却なり、人件費なりを入れて計算して、自社の標準的な運賃というのを、それを計算し、荷主さんのところで交渉するときに、いや、国で定めた単純なやつはこれなんですけれども、うちのほうで計算したときはこれなんですよということを、より具体的に交渉の際に示すほうがいいのかなというところで、私も標準的な運賃って絶対取れませんよみたいなことをよく聞くんですけども、その示された一つのモデルケースなんですけれども、それを自社の計算に合った形で計算していただければ、より荷主に対して交渉力が出てくるのかなというふうには思っているところです。

実は昨年、トラックGメンで荷主さんのところにお邪魔して働きかけを行った例の中に、やはり荷主側もその運賃については計算されておまして、その会社では人件費とか燃料費とかいろいろ細かく計算して運賃交渉に当たっているという部分もありますので、よく話を聞くのは、いや、この運賃じゃやっていけないんで、何とか何%だけ上げてくださいよというふうな交渉をされる方もおるようなんですけれども、やっぱり自社で、自社の運賃がどのようにして決められているかどうかというのもしっかり計算して示すことが大切なのかなというふうに働きかけを行った際に感じてきたところでございます。

【佐藤信成委員】

ありがとうございます。

原価計算をして荷主交渉に当たられていることだと思っておりますけれども、いろいろ考え方があると思います。例えば、新車で買ったその車で計算する会社、中古車を買って計算して出している会社、いろいろあると思うんですけども、タリフがありますよね、距離ランクの運賃、

この地区のランクというのは、200キロランクで大体大型で多分7万くらいだと思うんです。6万8,000円ですか、200キロランクで大型で、大体4万7,000円、4万5,000円くらいなんですよ。1ランクも4トン車の運賃ぐらしか収受できていないというのが問題であって、大型車であっても、仮にですよ、2トン車の運賃ぐらいのところもたくさんあるというのが、やっぱりそれは問題で買ったたきにならないのか、そういうことで荷主さんに運賃交渉を簡単にできる部分が必要で、もちろん一番大事なのは安全だと思うんですけども、この業界にとって、経営の安全しかり、運行の安全、作業の安全、安全というのは一番大事だと思うんですけども、やっぱりこの業種をなくさないためには、適正運賃を収受して維持するということが大事だと思いますので、興味を持って対応していただきたいなという部分と、運送約款が変わるということで、運賃に対して高速料金込みでこれで契約内容をのんでいただけないかという交渉、結構荷主さんからあるということで、かなり危険な方向に進んでいる状況もありますので、再度トラックGメンさんの活用も含めて、興味を持っていただきたいと思っております。

以上です。

【今野座長】

よろしいでしょうか。

【東北運輸局 吉川次長】

確かにトラックGメンとして、運送事業者を守る立場で働きかけなり要請なりを行っていくこととなりますので、私たちもやっぱり今年度末までに標準的な運賃というのは告示されることとなりますので、次年度以降も荷主にいかにこの標準的な運賃が効果的であるかというのをやっぱり周知していかなければいけないというふうに思っておりますので、引き続きトラック協会さんと連携しながら取り組んでまいりたいと思います。ひとつよろしく願いいたします。

【今野座長】

その他、皆さんのほうからございませんでしょうか。いかがでしょう。どうぞ。

【小野田委員】

郡山運送の小野田と申します。日頃大変皆様にはお世話になっております。

2024年問題、やっぱり大きな今ニュースになって、いろんな動きが活性化されて、トラック

輸送の取引環境のところが大分改善しているように実感しています。私もこの会に参加させていただいて3回目になるんですが、当初、今の現状は大分改善され、それも岸田内閣の物流パッケージ、緊急パッケージ、それにのっとして厚労省の方とか国交省、公取とか、トラックGメンも含めていろんな活動があって今の改善が進む、特に、全体的にそれを特に感じております。

でも、なかなか厳しい状況は現に続いておりまして、今現状本当に大変だなと思うのは、やはりトラックの運転手は本当に採用できなくなっています。また、そのトラック輸送も管理者が必要ですので、いろいろ配車とか事務仕事も大変です。その人員もなかなか採用に難しくなっていて、ここに来て本当に特に難しくなっている。それも、やはりこういうニュースは本当業界としてはありがたいところはあるんですけども、やはりちょっとネガティブな印象もやっぱり受けられる、いわゆる大学卒業される方とか、今後就職される方にとって、やっぱり物流業界大変なんじゃないかというような状況になるような感じも受けておりまして、何とかここをできるだけ早くをクリアして、それなりの健全な働きがいのあるいい業界だというイメージを、一事業者、一物流業界に関わっている人間として、早くそういうレベルに持っていけるように本当努力していきたいと思います。今そういう状況をお話しした中で、この2030年にやっぱり34%の輸送力不足ということですと話ありますけれども、何か実感としてはもっとこれは早く訪れてしまうような感じもします。ですので、いろいろ整備しながら、いろいろ大手の方もいろいろあると思うんですけども、ただ、できるだけ早くいろんな形で改善が進むように、もちろん運賃もそうだし、長時間労働の改善もそうですけれども、こういう動きができるだけ早く進んでいただいて、できるだけ早く改善が進むように、それで本当に希望ですけども、それが維持できるような環境づくりというところも、ぜひぜひ皆様のご協力、ご指導いただいて頑張っていきたいなど、こういうふうに思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上です。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

その他のご意見、どうぞ。

【國分委員】

すみません、運輸労連の國分でございます。

せっかくの機会なので、私のほうから何か回答を求めるということではないんですけども、この業界の実態、現状今皆さんのほうからもお話があったと思うんですが、今年の価格交渉促進月間の中で、運送業界、昨年フォローアップの調査の結果も出ましたけれども、価格転嫁状況が今最下位ということになっていて、やはり運賃の適正な料金収受、あとは価格高騰に関する転嫁は全くできていないという実態が明らかになっている。今も月間ということで、数か月後にはまた状況が出るかと思うんですけども、多分なかなか厳しいだろうなど。

標準的運賃も今度上がっていく中で、標準的運賃の中に入っている人件費なども、全産業別の平均になっていますけれども、春闘真ただ中ですけども、残念ながらやっぱりこの業界の春闘の妥結結果というのは、世の中の皆様、報道で知るような状況にはなっていないというのが現状です。恐らくこの標準的運賃が今後も続いていくのであれば、恐らくこの標準的運賃もどんどんどんどん上がっていく中で、実際運賃はまだ届かないという状況になっていきますので、何とか労働条件を改善するため、今までの取組の中では、働き方じゃなくて運び方に関しては大分かなり改善もされているというふうに思いますし、いろんな認識が共有できているんだろうというふうに思っています。

もう一つの両輪のほうのやはり労働条件です。この業界で頑張ってくれているという人たちが入ってきて定着してもらえるように、今度その部分の状況を上げるというために、ぜひ事業者の方も価格交渉、荷主さんとの交渉をしっかりとさせていただく中で、先ほどもいろんな意見交換の中でありましたけれども、荷主さんもいろいろと大変な部分があって出てくる話があるかと思えますけれども、そういうところにやっぱりトラックGメンさんだったり、荷主特別対策チームさんだったり、そういうふうな制度を活用しながら、実効性ある取組につながっていただけるようお願いしたいというふうに思います。

私のほうから以上です。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

ぜひ、いろいろここで感想も含めてお願いしたいと思えますけれども、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、様々なご意見、貴重なご意見ございまして、ぜひ行政のほうにもまた反映あるいは協議をしていただきたいと思います。

それでは、本日の全ての議題、予定されていた議題を終えましたので、進行を事務局にお返しいたします。

皆さん、本当にご協力ありがとうございました。

◎閉 会

【福島運輸支局 菊地】

今野先生、ありがとうございました。

長時間にわたるご議論、貴重なご意見を賜り、誠にありがとうございました。

今回の協議会の議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に公表させていただく予定としております。

次回の開催につきましては、本省からの通達が発出されましたら開催時期を決定したいと考えております。会が近くなりましたら、事務局よりご連絡させていただきます。

それでは、以上をもちまして、第18回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を終了いたします。

本日は、お忙しい中、誠にありがとうございました。