

第8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
及び第7回トラック運送業の生産性向上協議会 議事録

○ 日 時：平成30年2月22日（木）10：00～12：00

○ 場 所：中央合同庁舎4号館 12階農林水産省会議室

○ 委員（順不同・敬称略）

野尻 俊明	流通経済大学学長（座長）
齋藤 実	神奈川大学経済学部教授
高岡 美佳	立教大学経営学部教授
上田 正尚	（一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
輪島 忍	（一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
五十嵐克也	日本商工会議所 地域新興部長
小林 治彦	日本商工会議所 産業政策第二部長
小林 信	全国中小企業団体中央会 事務局次長
橋爪 茂久	（公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
黒川 毅	日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
一柳 尚成	トヨタ自動車（株）物流管理部長
鈴木 賢司	三菱商事（株）ロジスティクス総括部長
辻 卓史	（公社）全日本トラック協会 副会長
千原 武美	（公社）全日本トラック協会 副会長
馬渡 雅敏	（公社）全日本トラック協会 副会長
村瀬 毅	日本通運（株）業務部長
平川 則男	日本労働組合総連合会 総合政策局長
村上 陽子	日本労働組合総連合会 総合労働局長（欠席）
難波 淳介	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
山口 浩一	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
新原 浩朗	内閣府政策統括官（経済財政運営担当）（欠席） （加藤委員代理）
山越 敬一	厚生労働省労働基準局長（欠席） （土屋委員代理）
伊奈 友子	経済産業省商務・サービスグループ消費・流通政策課消費経済企画室長 （欠席）（百瀬委員代理）
安藤 保彦	中小企業庁事業環境部取引課長
宮浦 浩司	農林水産省食料産業局食品流通課長
奥田 哲也	国土交通省自動車局長
伊藤 博信	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

※新原浩朗内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

○ 議 事

I. 開 会

II. 議題

1. 協議会及びパイロット事業について
2. 荷待ち時間調査の結果について
3. 働き方改革の進捗について
4. その他

III. 閉 会

○ 議事録

I. 開 会

(国土交通省 奥田自動車局長)

本日は第8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及び第7回トラック運送業の生産性向上協議会を開催させていただきましたところ、お忙しい中、ご参集賜りまして誠に有難うございます。この協議会は学識経験者、トラック運送事業者、荷主、労働組合、行政といった幅広い関係者がお集りいただき、ご議論をいただく貴重な場と認識いたしております。こういった様々なお立場の皆様から長時間労働の抑制というテーマで取組むパイロット事業の実施においてアドバイスをいただき、また取引環境の適正化の観点からも幅広く知見を賜るなど、非常に大きな役割を果たしている重要な協議会と認識をいたしております。

多くの産業で人手不足と言われていますが、特にトラック運送業は人手不足感が特に強く、有効求人倍率は2.7倍に達しているなかで、政府全体でも働き方改革を重要課題として位置付けており、野上副長官を議長とする働き方改革に関する関係省庁連絡会議も立ち上げ、昨年8月に「直ちに取り組む施策」を取りまとめ、現在取組みをいたしております。2月20日には第3回会議が開催されました。

こういった動向のなかで、本協議会において皆様からご指導を賜ることが益々重要になっていると認識いたしております。本協議会では、様々なお立場から忌憚のないご意見を賜りたいと思っております。この協議会が立ち上がり、既に3年が経過しましたが、これまで2年間にわたり実施してきたパイロット事業をはじめ、様々な成果を横展開し、定着を図るための施策も展開していかなければなりません。

引き続き、ご指導、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

(事務局)

頭撮りはここで終了させていただきます。退出される記者の方はここでお願いします。それでは野尻座長、以降の進行をお願い致します。

(野尻座長)

それでは議事に入らせていただきます。まず議題1「協議会及びパイロット事業について」国土交通省よりご説明をお願い致します。

(事務局)

資料説明 省略

議題1. 協議会及びパイロット事業について

資料1 「平成29年度パイロット事業の中間報告について」

資料2 「生産性向上国民運動推進協議会について」

資料3 「地方協議会での主な取組について」

(野尻座長)

ご説明をいただき、有難うございました。資料1から3、それからトヨタの事例をご報告いただきました。

ここで、皆様からご質問、ご意見があればいただきたいと思います。いかがでしょうか。それでは特にないようですので、後ほどお気づきのことがあれば、その際でも結構ですので、次に進めさせていただきます。

続きまして資料4、5につきまして国土交通省よりご説明いただきます。

(事務局)

資料説明 省略

議題1. 協議会及びパイロット事業について

資料4 「平成28年度のパイロット事業の成果（プレガイドライン）について」

資料5 「来年度の取組について」

(野尻座長)

ご説明、有難うございました。資料4としてプレガイドラインの素案、資料5として来年度の取組についてご説明をいただきました。

今のご説明について、何かご質問、ご意見がございましたらお願いします。

(齊藤委員)

プレガイドラインについて、平成28年度パイロット事業の事例集を見せていただきましたが、非常にわかりやすく取りまとめられていると思います。先ほどの説明にもありましたように、長時間労働の是正に向けて、これを横展開して、関係事業者がこれらを活用し、どう改善したらいいか、ということを中心に主体的に取り組む上で、参考になると思います。こういうプロジェクトに取組み、このようなパターン別に改善すると、これだけの成果、効果が出ま

したというだけでなく、新しい仕組みを導入するにあたって、どういう課題があり、それをクリアするために、どういうことに取り組みすべきかという点をさらに明確化することが重要です。これらを各事例の中でポイント解説していただければより良いものになると思います。全体的に説明が短いのですが、「結果に結びついたポイント」をもっと充実していただいて、実際に新しい取組をするときのアドバイスになるようなものを解説するとよいと思います。

(野尻座長)

有難うございました。具体的な意見につきまして、ご要望・アドバイスとして事務局の方で取り組んでいただきたいと思います。

(齊藤委員)

パイロット事業は、「実際にパイロット事業を実施して、そのまま新しい仕組みを導入している」ケースと、「パイロット事業として実施したが、その後新しい仕組みを導入していない」ケースという2つのパターンが含まれているという理解でよろしいでしょうか。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

パイロット事業は、事業を契機に取組継続しているケースと、コストの関係も含めて、課題が見つかり、いかに解決していくべきかというケースがございます。

最終調整のポイントでは、何が壁になりうるのか、何を解決するか、解決するためにはどうということから手をつければいいのか、というポイントが重要ですので、個別に掘り下げて書いていくようにしたいと思います。

(野尻座長)

そのほかに、ご質問、ご意見などございますか。

(難波委員)

パイロット事業の好事例集をお取りまとめいただき有難うございます。

実際には好事例のみならず、効果が出なかった事例もあるように思います。効果が出なかった事例も、なぜ効果が出なかったかという分析も加えて開示していただければ大変有用な資料になると思います。荷種特性、地域特性等から効果が限定的となったものの、別の荷種や別の地域であれば効果が出る可能性もあります。「効果が出た」、「効果が出なかった」という観点からの分析を追加することで、一段掘り下げて幅広く情報を共有化でき、パイロット事業の効果が高まると思われれます。

また、今回の好事例の中で、時間短縮ができたという報告が相当数ありますが、それに対して今回のパイロット事業だからこそ実現できたケースもあると思います。実際に改善に

向けた取組を行う場合、荷主側の意識の中で、「時間が短くなったので、今の取引環境を見直すべきだ」というこれまでの合理的な発想になるか、そうではなく「改善したのだから、これに関しては今まで通りの契約内容を継続しよう」ということなのか、お互いに様々な状況があります。労働時間の短縮だけでなく、取引環境の改善、運賃・料金の引上げ、労働条件の改善など、大きな課題になっていますので、そうした点にも着目して次年度以降、ご対応していただければと思います。

(野尻座長)

有難うございます。これらのご意見に何かありますか。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

パイロット事業として、必ずしもうまくいかなかったものについても分析し、ノウハウを共有化できるよう、うまく取り入れていきたいと思えます。また、実際に取組み、時間や手順、積載率が改善するなど、運送事業者にメリットが生まれる反面で、運用する際には荷主等にコストアップとなるなどマイナスの側面も出てくると思えます。

関係者のメリット、デメリットも整理し、わかりやすく解説できればと思います。

(野尻座長)

有難うございました。そのほかに、ご意見、ご質問などありますか。

(馬渡委員)

プレガイドラインという位置づけで、まとめていただいたものを拝見致しました。現場の実態も踏まえて、様々なことにチャレンジして、全国的に長時間労働の抑制に向けた取組が本格的に進んでいくことを期待しています。

トヨタ自動車の事例ですが、やはりトヨタ自動車が取組むと改善が円滑に進捗すると思えます。トヨタ自動車だからできたことで、「我々のような会社では対応できません、無理です」と荷主に言われると、我々の立場としては辛いものがございます。

業種別に問題がある業界については、国土交通省は把握しておられますし、それぞれの省庁でも把握していると思えます。荷主でホワイト経営に取り組む事業者をそれぞれの業界で継承するなど、縦に落とさせていただくと円滑に早く進むと思えます。一方で、トラック運送業界のみで横展開し、各事業者がお願いをしても、ほとんど改善が見られない実態があります。そこで、経団連も含めて、荷主団体において、ホワイト経営を率先してやっている事業者を取り上げて共有化する仕組みを作っていただくと有用です。サプライチェーン上、ピラミッド構造となる業種も多いため、ピラミッド構造のトップに位置する事業者が大号令を下に出していただくと、我々が横展開するとき、追い風になり円滑に進捗すると思えます。是非よろしくお願い致します。

(野尻座長)

有難うございました。

(鈴木委員)

荷主の世界でどういうことが起こっているかと言いますと、ホワイトなのかブラックなのかで違うかもしれませんが、会社全体ではそういう方針をとっても、現場に落ちていくとコストと社会的な問題のバランスをどう取るか、というのが現場に突き付けられる課題となります。そのとき、コストを誰が負担するのか、荷主が負担するケース、トラック運送事業者が負担するケースなどがあり、そのコストに対してどれくらいのメリットがあるか明確にすべきです。運賃・料金体系がいかに変化するか、高速道路利用料金のコストを負担するなら、当然運賃は下げてくださいという話にはなるだろうし、そういうコストとメリットを明確化して、それを現場の皆さんにきちんと説明し、納得感を得て、それではこのようにやっていきましょう、と進んでいきます。あるいは荷主としてここはコストを持った方が妥当だという判断も出てくるケースもございます。このように、コスト負担とそれに対するメリットの享受という2つの側面の明確化を踏まえた話合いは非常に重要になると思います。

(野尻座長)

有難うございました。現場の本質的なご意見と思います。

(辻委員)

この協議会では、これまで協議し、「改正標準約款」という形で具体的になってきております。我々としても非常に曖昧だった部分が明確になったという点では大変画期的だと高く評価させていただいております。しかし、今後これをいかに浸透させていくかということが大きな課題であり、我々事業者の方でも届出が4割を切っている現状です。ましてや荷主の方はこの点も含めて、改善基準告示の内容もほとんど知られておりません。

私達も多様な荷主業界団体の方に話を持ち込んでおりますが、業界団体から真荷主に十分に浸透していないのではないかと、深く懸念しております。そのため、北海道では運輸局、経済産業局、労働局、公正取引委員会の4者が連名で真荷主に対してダイレクトメールで働きかけをしています。例えば下請法等による問題、改善基準告示違反、過重労働の責任等も荷主側にあることを通知しました。昨日、近畿でも北海道の事例を参考に、運輸局にお願いに行く予定です。こうした点については、法的拘束力はありませんが、浸透に向けた取組を是非実施していただきたい。

もう一つは輸送効率向上のためのパレット活用です。パレットによる合理化は非常に大きな効果がありますが、これから物流現場での人材不足は継続しますので、パレットの規格化が必須となります。パレットの導入促進と規格化について、是非ともお願いしたいと思

ます。

(野尻座長)

有難うございました。他にご意見等、いかがでしょうか。

(高岡委員)

パイロット事業が着実に成果を上げているようで、行政と産業界の皆様の努力を評価したいと思います。現在、生産性を計っているKPI (key performance indicator) が荷待ち時間の減少、荷役時間の減少、運転者の拘束時間の減少という形で作られているのですが、例えば人に着目した場合、運送事業者から見ると時間が減ったことで運転者の荷待ちに払う賃金が減ったのか、あるいは運転者の数を減らせたのか、そのあたりが生産性の向上という意味では重要と思います。もう一方、今働き手が少ないという側面に着目すると、少ない時間できちんと働くことをアピールすることで人材を確保できたというのも指標として使えると思います。先ほどからコストと上がった成果、さらに上がった成果を荷主と運送事業者のどちらが持つていくのか、配分はどうなるのかというところも出ていたのですが、そういう面も入れつつ、人に着目して何をすることでアピールできるのかということも指標として入れていった方がいいのではないかと思います。

パイロット事業の成果について、荷待ち時間と荷役時間と運転者の拘束時間だけで計っても、結果的にそれを導入する荷主、運送事業者が入れることで、経営にいかなるメリットがあるかということがわからないと、最終的に進みにくいのかなと思いました。

(野尻座長)

有難うございました。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

例えば着荷主の貨物の格納場所情報を先に発荷主に渡した場合、積荷の準備が可能になり、同時並行で様々な作業を実施でき、荷卸しバースの効率的な運用ができるようになるといったところが評価可能なポイントだと思います。荷種ごと、個別の現場ごとにいろいろ違うところがあると思いますので、大きく共通するようなところを取り出して、こういうメリットがありますよというところを示せるものは示していくということが重要です。人材確保は働く環境が良くなっていくことによって当然効果が出てくるところです。数字で追いかけると少し時間差といいますか、取組して効果が現れるまでにタイムラグがありますが、評価するポイントとしてそういう面があり得ると思いました。

(野尻座長)

有難うございました。そのほかにありますか。28年度のプレガイドラインにつきまして

大変貴重なご意見とご要望を含めて皆様からいただきました。29年度の取りまとめを行っていただくということですので、よろしくお願い致します。また、来年度はガイドラインの策定ということですので、こちらの準備もよろしくお願い致します。

それでは議題2に移らせていただきます。議題2「荷待ち時間調査の結果について」でございます。国土交通省よりご説明いただきます。

(事務局)

資料説明 省略

議題2. 荷待ち時間調査の結果について

資料6 「荷待ち時間調査の結果について」

(野尻座長)

有難うございました。ただいまのご報告でご意見等ありますか。

(難波委員)

荷待ち時間の調査内容における荷種の関係ですが、待ち時間が多いサンプルの荷種の中に、パイロット事業の荷種と共通するものがあり、改善効果があがっていれば、パイロット事業の成果を横展開できるものもあると思います。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

パイロット事業で取組みしていることに、解決に向けた多くの示唆、ヒントはあると思っております。荷種について全国展開を図るときに、何を優先的に改善すべきか、また置かれた状況はどのような多様性があるかということなど、パイロット事業に加えて他に制約条件、前提条件などあるか、模索しながら汎用性を確保し、今後の展開にフィードバックしていきたいと考えています。

(野尻座長)

有難うございました。荷待ち時間の削減につきましては、発着荷主及びトラック運送事業者の皆様が長い間、高い意識を持って削減を図ろうとお取組を頂いておりますが、今回、調査結果がかなり明確になりました。

荷待ち時間は荷種、地域性など様々な条件で変化するという印象を受けております。私個人的には荷待ち時間の削減は、当事者同士で解決できるものであり、最初に効果が生み出るものと思いますので、運転者の長時間労働の抑制に向けて、荷待ち時間の削減について、関係する皆様からご協力いただきながら、進めていきたいと思っておりますので、今後とも引き続きよろしくお願い致します。

それでは、議題3に移らせていただきます。議題3「働き方改革について」でございます。

厚生労働省及び国土交通省よりご説明いただきたいと思いますが、まず厚生労働 労働基準局労働条件政策課よりご説明いただきますので、よろしくお願ひします。

(事務局)

資料説明 省略

議題3. 働き方改革の進捗について

資料7 「働き方改革関連法案について」

資料8 「副業・兼業の促進に関するガイドラインについて」

資料9 「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議について」

(野尻座長)

ご説明をいただき、有難うございました。

議題3につまましてご報告いただきましたが、皆様、何かご意見等ございましたら、お出しいただきたいと思ひます。

(山口委員)

副業・兼業の促進に関するガイドラインについて、ご説明いただきましたが、短時間労働にするために、働き方改革という名目で、いろいろなことが考えられるわけです。規制の強化で上限時間を縛る一方、規制緩和によってその効果は減退してしまひます。

自動車運転者も働き方改革という名目では、副業・兼業の対象とすべきかもしれませんが、脳・心臓疾患による労災認定は陸上貨物が一番多いという状況を勘案すると、対象とするのはいかなものかなと思ひます。また、企業の対応よりも、運転者など働く側に対して自主管理を求めると、何かあったとき、本人から言えるのかなど、チェック機能が現実に機能するか不安が残ります。こうした点が想定されるため、副業・兼業はいかなものかなと思ひておひます。

長時間労働の議論をしている中で、副業・兼業を認めると更なる交通事故件数、死亡事故件数が拡大する可能性が高くなると危惧してひます。

(野尻座長)

有難うございました。

(厚生労働省 土屋審議官)

ご意見をいただき、有難うございました。トラック運転者については、山口委員からの指摘があったことを私どももしっかり受け止めさせていただきたいと思ひます。

ここでいう「副業・兼業」は、トラック運転者のことを外して考えているわけではありませんが、ここで促進していこうと思ひているものは先ほど労働者や企業のメリットのここ

ろでお示したような点から見て、働く方が取組んでいく、あるいは企業としての取組があるという点で副業・兼業を想定して、そのときの留意事項を整理したという趣旨でございます。明確に切り分けているわけではないのですが、私どもがこれを作ったときの意識、あるいは実行計画で議論されて盛り込まれているものがあります。そういうものからきているものだという理解を賜ることができればと思っております。

(野尻座長)

有難うございました。そのほかよろしいでしょうか。

(平川委員)

働き方改革の関係で、時間外労働の上限規制で自動車運転者や医師は猶予期間を設けたうえで規制を適用するということでもあります。例えば医師の働き方改革に関する検討会においては労働時間短縮に向けた緊急的な取組というのは中間的に示されています。一方で例外ではないですが、教員については、学校における働き方改革に関する緊急対策がまとめられています。本会議においても様々な好事例が示されているという状況ですので、自動車運転業務における労働力確保の切迫状況や長時間労働に対する課題というのが明らかになっておりますので、本協議会としても何かしらの緊急提言的なものを取りまとめて、それを荷主や消費者に働きかける形での取組をすべきではないかと考えております。意見として発言させていただきたいと思えます。

(野尻座長)

有難うございました。ご要望という形で受け止めさせていただきたいと思えます。そのほか、いかがでしょうか。課題の取組については今後もいろいろ進捗があると思えますので、次回の協議会でご報告いただければ有難いと思えます。

続きまして、議題4「その他」について、国土交通省よりご報告いただきます。

(事務局)

資料説明 省略

議題4. その他

資料10 「トラック運送業の適正運賃・料金検討会について」

資料11 「予算について」

(野尻座長)

ご説明をいただき、有難うございました。資料10と11についてご説明いただきました。何かご意見、ご質問ありますか。

(山口委員)

トラック運送業の適正運賃・料金検討会について、資料1ページにある「標準貨物自動車運送約款」の改正に伴う運賃・料金の変更届出件数ですが、37.4%の数字は旧約款の継続適用等の届出が入っているのではなくて、改正標準約款のみの届出件数として理解してよいでしょうか。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

ご指摘の通りです。

(平川委員)

時間外労働の上限規制に改善基準告示がございますが、この告示に法的拘束力はありませんが、休憩時間、休息時間など、安全運行を確保するための基準として役割を果たしているため、働き方改革を進めるには、この改善基準告示の見直しに向けた議論が必要だと思いますので、ご検討いただきたいと思います。

また、本協議会の今後の予定について、事務局に質問です。2015年に示されたロードマップによると、パイロット事業の取組も後半戦に入ってきています。この間に、働き方改革の法案が議論されるという新たな要素も入ってきているため、長時間労働の抑制に向けた改善活動の普及・定着に向けて、最終的な議論の方向性、スケジュール感など、どのような方向で議論していくか、今後の予定を教えてくださいたいと思います。

(国土交通省 平嶋貨物課長)

パイロット事業も含めて、運転者の長時間労働の抑制に向けた課題、具体的な解決策がいろいろと見えてきているところです。一方で、全体的に横展開を図り、効果性を高めていくには、先ほどの荷種ごとのテーマも含め、もう少し広げていかなければいけない。さらに本協議会の役割を充実させるには、深掘りして議論すべき点が多々あると思います。

今後の取組にあたり、多くの関係者の共通理解を構築し、また効果がある施策として具体的に何を取組むのか、議論していく必要があります。現時点でも、幅広く課題が見えてきている状況ですので、引き続き皆様方の知見とご意見・アドバイスをいただきながら、全体を通してうまく進むように考えていきたいと思っています。運転者の長時間労働の抑制に向けたパイロット事業に取組み、それを集約して横展開を図ることに重点がありますが、引き続き新しいテーマなども視野に入れ、さらに継続してアドバイスしていただく場として、本協議会を活用できればと考えています。

(野尻座長)

そのほか、ご意見、ご質問などございますか。

(辻委員)

副業・兼業のガイドラインの件ですが、これは働き方改革の一環として何らかの法的な手当がなされますか。働き方改革は、残業規制の方向へ動くが、一方で副業・兼業は認めることは矛盾している部分を感じます。必ずしもトラック運転者に適用するものではないとのご指摘がございましたので、一般的なことと受け止めたわけですが、そのあたりいかがでしょうか。

(厚生労働省 土屋審議官)

「法的」という意味で言えば、兼業・副業自体を促進していくという意味で、法的な手当をするということは特にはないと思います。2つ以上の仕事を持っている方への制度の適用ということについて、現行制度のままで適当かどうかというところは実行計画の中で制度的な部分の検討を行うことになっております。今回のガイドラインは現行の法令の下でどういうことに留意する必要があるのかということをもとめたものでございます。2つ3つ仕事を持っている方への適用をどう考えるかというのは各制度の中ではいろいろな形で検討が進んでいくと思います。

それから、時間外労働を規制していく中で、兼業・副業を認めることは逆行するのではないかとご指摘がございましたが、先ほどの説明の中で十分にご説明していなかったと思います。副業・兼業も先ほど申し上げたような働き方、企業のメリットの中でこれを進めていくというときに、一方で長時間労働につながらないようにしていかななくてはならないということは実行計画の中でもそういう方向性が出ているものでありますし、また今回のガイドラインにおいても、十分留意しながら内容を整理したと考えております。副業・兼業を促進していくことによって、かえって過重労働になってしまうことがないよう、十分に考慮して取組をさせていただいております。

(野尻座長)

有難うございました。まだまだ沢山のご意見・ご要望などあると思いますが、約束の時間が近づいてまいりました。何かご意見等ありましたら、直接事務局の方にご連絡いただければ幸いにございます。

次回の協議会にて対応させていただきたいと思っております。ここで全ての議事が終わりましたので、進行を事務局にお返しします。

(事務局)

協議会の閉会にあたり、厚生労働省 土屋審議官よりご挨拶申し上げます。

(厚生労働省 土屋審議官)

皆様、長い時間にわたり、熱心なご議論をいただき誠に有難うございました。本日は様々

な内容をご報告させていただきましたが、特にパイロット事業につきましては、国土交通省、トラック協会と私どもで、共同で展開させていただいており、皆様にご協力いただきながら取組んで参りました。先ほどプレガイドラインのところで申し上げたような 2 年間に渡る示唆に富む蓄積ができたと思っております。横展開という意味での更なる深掘りについても沢山ご意見をいただきましたので、しっかり受け止めて横展開の具体的なところにつなげていきたいと思っております。また今後の課題について、先ほど国土交通省からご説明がありました件についても、様々なお立場の方がお集まりいただいているという意味で非常に貴重な場だと思っておりますので、是非これからも忌憚のないご意見を承りながら今後の課題についても議論を深めていくことができればと思っております。どうぞよろしくお願い致します。本日は誠に有難うございました。

(事務局)

本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きます。また、次回の本協議会の開催については、夏前か、夏の頭頃には開催したいと考えておりますので、日程等について後日調整させていただきます。

本日は誠に有難うございました。

以 上