

**第4回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善
中央協議会及びトラック運送業の生産性向上協議会
議 事 録**

1. 日 時

平成28年9月7日（水）10時00分～12時00分

2. 場 所

国土交通省中央合同庁舎3号館 10階共用会議室

3. 出席者

| | |
|-----------|---|
| 野尻 俊明 | 流通経済大学学長（座長） |
| 齊藤 実 | 神奈川大学経済学部教授 |
| 松島 茂（欠席） | 東京理科大学大学院イノベーション研究科教授 |
| 上田 正尚（欠席） | （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 |
| 栗原 博 | 日本商工会議所 地域振興部長 |
| 小林 治彦（欠席） | 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（欠席） | （公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事 （代理出席：寺田理事・事務局長） |
| 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（欠席） | 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 |
| 坂本 克己 | （公社）全日本トラック協会 副会長（総務委員長） |
| 千原 武美 | （公社）全日本トラック協会 副会長（物流政策委員長） |
| 馬渡 雅敏 | （公社）全日本トラック協会 副会長 （基本問題検討小委員会委員長） |
| 山本 慎二 | 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 |
| 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 |
| | （行政側） |
| 新原 浩朗（欠席） | 内閣府政策統括官（経済財政運営担当） （代理出席：石井内閣府政策参与、河西内閣府参事官） |
| 山越 敬一（欠席） | 厚生労働省労働基準局長 （代理：土屋審議官） |

| | |
|-------|-----------------------|
| 正田 聡 | 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長 |
| 安藤 保彦 | 中小企業庁事業環境部取引課長 |
| 藤井 直樹 | 国土交通省自動車局長 |
| 川上 泰司 | 国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業） |

4. 議事

I. 開会

II. 議題

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について
2. 運賃・料金について
3. 貨物自動車運送事業における生産性向上について
4. 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議関係の取組について
5. その他

III. 閉会

5. 議事録

開会の挨拶（事務局）

省略

（国土交通省 藤井自動車局長）

ただいまご紹介いただきました、国土交通省自動車局長の藤井でございます。第4回の協議会の開催にあたりまして一言ご挨拶させていただきます。本日は朝早い会議でお忙しいところにもかかわらず、皆様にお集まりいただきまして誠に有難うございます。

この協議会は2年目に入り、今年度としては第1回目でございます。このトラック輸送における取引環境・労働時間改善の問題につきまして、トラック運送事業者の皆様はもとより、荷主の皆様、学識経験者の皆様、さらには官公省庁の方々、こういった方々が一同に集まって課題を話し合うという機会を作っていただいて、大変有難く思っております。このこと自体、非常に画期的なことであると思いますが、今年からは、いよいよ具体的な成果を詰める時期に入ってきていると思います。そのために私どもは、まずは実態をしっかりと調査しようということで、トラック運送事業者の方々、荷主の方々それぞれからお話を聞きまして、調査を積み上げて参りました。手待ち時間の縮減、適正な運賃・料金の収受、契約の書面化、あるいは下請の問題、こういった問題について調査してきたわけではありますが、その過程を見ておきますと、やはりトラック運送事業者の方々、荷主の方々それぞれ、かなり意見の相違がありました。なぜ相違が生まれるのかということさらには探究していくと、やはり双方が努力をしなくてはいけないということが次第に浮き彫りになってきたと考えているところです。

例えば、手待ち時間の縮減の問題、これは荷主さんの問題があるのですけれども、荷主をさらに分けていくと、発荷主、着荷主があります。やはり着荷主側は直接トラック運送事業者とつながっていないので、そこまで動かしていかないとこの問題は解決しないということで、この後申し上げるパイロット事業が全てではありませんけれども、こういったところまでご参加いただいているところです。

さらには、いろいろな附帯的作業についての料金収受ができない、あるいは運賃が取れないことへのご不満もトラック運送事業者の中にはあるわけです。そういった交渉がきちんとなされているのかどうか、必ずしも交渉ができていないということもあるわけです。これは契約関係がありまして、「全てこのようにできないですか」とは素直に言えない問題があります。これは中小企業全体の問題として後で申し上げますが、そういうことがしっかりとできる環境を整備することが第一歩だと考えております。

さらには、その前提となる契約の書面化の問題、これもトラック運送事業者、特に中小事業者の方はまだ十分にできていないということがあります。これは、荷主のサイドからも、あるいはトラックの下請構造になるのですけれども、元請けのトラック運送事業者の方からもお話を聞いております。そういった物流自体の複雑な構造だと思いますが、その構造の違いが露わになるにつれて、どこをどうしていくとそういった問題が解決するのかについて、少しずつ見えてきたかと思えます。そしてそれを実現していく。そういうことをやっていきたいと思っているところです。

具体的な取組として、本日はご紹介するポイントは3点あります。

1点目は、パイロット事業で、特に「手待ち時間の縮減」ということをターゲットにして、ほとんどのブロックで実施します。政府をあげて取り組んでいます生産性向上、効率性を上げるということにも直結しており、ベストプラクティスをどう広げるかということでもしっかり展開していきたいと思えます。

2点目は、適正な運賃・料金の収受です。この協議会の下に検討会を設置し、議論を始めたところです。中身は、民間同士の取組の中で契約関係をいかに適正なものにしていくか、そしてそれを監督指導している私どもが制度的にいかにアプローチするかという点も含めて、今後検討し、議論を深めていきたいと思っております。

今回、この会議でトラック運送事業について、こうした取組をしていますが、一方で政府全体の取組もあり、しっかり連携をしていくことが非常に重要だと思っております。生産性向上は、政府全体でサービス業5業種について進めていく方針が出ております。小売、飲食、宿泊、介護と並んでトラック運送業となっております。政府全体の取組の1つとして、生産性向上、手待ち時間の縮減、附帯作業に伴うものもありますが、そういったことをしっかりとやっていかななくてはいけないと思っております。

3点目は、下請適正取引等の取引環境の改善、こういった取組も官邸主導のもとに行われているところです。これについては先日会議が行われましたが、その中で特に野上官房副長官からの各省に対する指示として、トラックについては、運賃水準が不十分な場合には安全

にも支障が及ぶことを念頭に置いて、荷主所管の各府省とも連携しながら対応すべきであるという指示を受けております。今回も、関係各府省にもご尽力賜っておりますけれども、そういったことを踏まえながら、政府全体の力を合わせて関係各府省と連携していきたいと思っております。

これらトラックに係る問題の今後を考えますと、人口減少、高齢化という中でトラックドライバーが不足する問題にどう対応していくのか、極めて密接に結びついている問題だと思っております。ドライバーの安定的な収入、ドライバーの適正な労働環境などの管理ができなければ、ドライバーがしっかり集まらずにトラック輸送サービスに支障が及ぶ。そうすると物流に滞りが出る。それは今回ご出席の皆様、それぞれ事業者の方も荷主の方も困ったこととなります。経済に悪影響が及ぶことにならないようにしなければいけない。この点では皆様で価値観を共有して下さると思います。その点をしっかり念頭に置いて、それぞれお立場の違いはありますが、どういった視点から改善できるのかについて実効性のある対策として積み上げていくために、忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。本日は限られた時間ですが、是非よろしくお願い致します。

議題1. 「地方協議会におけるパイロット事業の進捗について」

<資料1 説明省略>

(野尻座長)

有難うございました。議題1につきまして、資料1に基づいてご説明いただきました。それでは委員の皆様、何かご意見ご質問がございましたら、お出しいただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(難波委員)

先ほど、41都道府県において対象集団が決定したというお話がありました。いずれにしても荷主と事業者間の意見の相違があると思っております。発荷主と着荷主があって初めて解決します。とりわけ着荷主の関係で、今後パイロット事業がスタートするわけですが、着荷主を説得して途中からパイロット事業に入る可能性はあるのかないのか。お考えがあればお聞かせいただきたいと思っております。

(野尻座長)

質問が出ましたので、お願いいたします。

(加藤貨物課長)

このパイロット事業では、各地域において運送事業者と荷主が一緒になって取り組んでいただくことを考えております。各地域の実情はありますが、事業をスタートしてその後メ

ンバーを追加する、これは着荷主だけでなく、関係省庁をはじめとする様々な関係者がいらっしやると思います。そういった方々が後からご参加いただくというのは、むしろ我々としても歓迎しておりますので、よろしくお願い致します。

(野尻座長)

その他ご質問はございますでしょうか。

(小林委員)

パイロット事業は大変有効な事業だと感じております。この説明の中で取組課題、まさに発荷主と着荷主の都合による手待ち時間を削減できれば、運送業界、トラックドライバーの運送時間、労働時間の削減につながるものだと信じております。ところが、少し見たところ地域によってかなり温度差があるのではないかと感じています。

一方で、先程から話があった着荷主の協力が得られないということも若干あるように思いますので、この辺りを今後進める上で発荷主、着荷主の協力を得て、できるだけ進めていただくように頑張ってください。また、一県一荷種というか、食品とか物産とかそういう取り扱うものが1つに限らず、運送事業者というのはかなり数が多いわけですし、地域ではいろいろなものが運ばれるわけですから、このパイロット事業でそれぞれの県でやったものを他の県の協議会に連絡する。また相互に進める段階で連絡を取りながら進めていただきたいというのがお願いです。

それともう1つお願いですが、この協議会の運営方法について、ここが中央の協議会であると理解しております。それから、47都道府県の協議会というのが開催され運営されておりますが、その開催状況と、検討されている取組内容についても是非中央の方に上げていただきたいと思います。また、中央での審議内容、それから各都道府県で検討されている内容等についても、各47都道府県の協議会に連絡いただいて、できるだけ共有化を図っていただきたいというのがお願いです。以上です。

(野尻座長)

どうも有難うございました。貴重なご意見ですので、よろしくお願い致します。その他、いかがでしょうか。今ご説明いただきましたように、このパイロット事業、実証実験、これからまさに本番を迎えるところです。委員の皆様と大変興味を持って、今後の進捗状況を見守りたいと思っておりますので、またこの協議会においてその進捗についてご報告いただければ有難いと思います。

続きまして、議題2に移らせていただきたいと思います。議題2は、運賃・料金についてです。国土交通省よりご説明いただきたいと思います。よろしくお願い致します。

議題2. 「運賃・料金について」

<資料2 説明省略>

(野尻座長)

有難うございました。資料2に基づきましてご説明いただきました。何かご意見等ございますでしょうか。

(坂本委員)

先日の運賃・料金検討会について、今の加藤貨物課長の説明の通りですが、事業者として参加しましたので付け加えて申し上げます。

標準運賃について、なぜこの検討会で積極的に議論しないのかについては、荷主との間でトラック運送事業者が企業努力している中で、ガイドラインにしてしまうとその企業努力の成果が失われてしまうという話がひとつ。それからもう1つは、それぞれのトラック運送事業者は一生懸命に創意工夫をしているが、ガイドラインがあることによって、そういう意欲が失われてしまうということ。そういうことで、全国いろいろな事業者の中で賛否両論がある、というお話が検討会でありました。書面契約をやらなくてはいけない、しっかり原価を事業者が算出してそれをきっちりと荷主に教えなくてはいけない、という言わずもがなの議論も当然ありました。

もう1つ複雑な話として、荷主も当然入っている検討会で、きちんと運賃・料金を払っていると言うわけです。十分に人手が足りない今のこの中で、言われた通り料金も運賃も払っていると荷主は言っているようです。しかし実態は、全国いろいろな事業者、特に中小のトラック運送事業者がこの我々の業界ほとんどですけれども、もらっていない、困っているというのが、集約された意見です。正直な話の中で、ここにもありましたように多重多層構造というのが大きな弊害ではないかと思えます。これは、事業者の業界の中で自然にそういった多重多層構造が、悪い意味で出来ているのです。5次、6次、7次というような状況になっている。だから、業界の中でしっかりと話し合いをして、できないのかと。しかし、検討会で言っているのは、やはり何か法的な制約があって、土木・建設業界のように、法的な規制のもとに、1次、2次、3次、親があつて子があつて、孫しかない、その状態をトラックでも引用したりしながら、その考え方を導入できないものかという話がありました。今後、検討会でそのあたりのことをやっていくわけですけれども、次回の検討会でこの多重多層構造、特に中小のトラック運送事業者がしっかりと公平公正な競争ができるような、適切な層ができるような議論が必要だと思えます。行政の方から検討会、今日の中央協議会でもそのような意見が出たということで、促進型の所見を持って進めてもらいたいと思っています。

それからもう1つ、元請けはきちんと運賃をもらっていて、そこから下へ降りていくにしたがってだんだんと運賃が下がっていく。良いのは元請けばかりだという話がありました。そのような議論も全部しなくてははいけません。ただ共通していることは、待機料金や、サー

ビスで行っている附帯作業費、高速道路料金等については、はっきりと別コストとして対応するという事です。もらわなくてはいけない料金なので、しっかり収受できるようにしてもらわなくてはいけないという話でした。

もう1つは、安全という問題があります。安全は我々最大の責務ですが、社会的な規制は当然ですけど、経済規制をしっかりと強化していくことが、安全のために必要ではないかと思えます。どうか多重多層構造の議論を促進してほしいと思えます。以上です。

(野尻座長)

有難うございました。検討会の内容について、より詳細にご報告いただきまして有難うございました。その他、いかがでしょうか。

(難波委員)

適正運賃・料金検討会がありました。働く側が参加する、よりダイレクトかもしれないが、車上渡しであっても、着荷主さんの現場の状況によってはドライバーが手伝っているケースもあります。ケースバイケースで結構ですから、オブザーバーとして参加できれば喜んで参加しますので、その部分も検討の材料としてお考えいただきたいと思えます。

(野尻座長)

有難うございました。ご検討よろしくお願い致します。その他いかがでしょうか。

(馬渡委員)

私も適正運賃・料金の検討会に参加させていただきました。実運送をやっている身としては、全国で実運送している事業者がきちんと料金をいただいて運行できるような、先程坂本委員からも安全に運行するというお話がありましたが、結局は安全に運行する人間は実運送をやっている人間ですので、それがきちんと担保される話にならないと、どうしようもないと思えます。多重構造の問題、いろいろな面があるかもしれませんが、そこを押さえて議論をしていただくと、良い結果が生まれるのではないかと思えます。どうぞよろしくお願い致します。

(野尻座長)

貴重なご意見有難うございました。その他いかがでしょうか。

(千原委員)

今日初参加させていただきました。もし失礼でしたら後程お詫びを申し上げるつもりですが、先程坂本委員からもお話がありました多重構造の問題は、どうして我々中小企業に直接荷主からの依頼がないのか、この点も検討課題に入れていただきたいと思えます。小さな

規模ですと、保障制度がないことが原因なのかどうなのか。保障制度の問題であればその保障制度をどうするか、我々トラック業界が考えなければいけないだけのことですから、どうして中小企業の我々は直接取引ができないのかという問題を突っ込んでいただければと思いますので、その点よろしくお願ひ致します。もし先にそのような話が出ていたようなら、申し訳ございません。初めてですので、ご容赦いただきたいと思ひます。よろしくお願ひ致します。

(野尻座長)

有難うございました。確かにその点はまだ議論されておられませんので、今後検討していきたいと思ひます。

(山口委員)

全国交通運輸労働組合総連合の山口です。どうぞよろしくお願ひ致します。運賃・料金検討会で非常に良い議論がされています。その中で非常に気になったのは、事業者の立場から、自分の荷物を確保するために運賃を下げ競争するという競争原理が働きます。その場合、労働者の最低賃金法が一方であり、そのことを知らない労働者もいる中で、現実に最低賃金を割っている事業者はどのくらいいるのか、調査してもらったことがありました。製造業から見ればまだ少ないという回答で、その数字に客観性があるかどうか分かりませんが、知らずに泣き寝入りしているところがあるのではないかと思われます。我々が求める標準運賃云々ではなくて、最低賃金を割らないような運賃の下のラインだけでも決めてもらえれば、法的に担保できるのではないのでしょうか。

もう1つ、運賃の絡みで、未だに社会保障費を払っていないというデータもあると聞いております。やはり事業主のトップが知っていて、その非を是正するような取組がされているかどうか。特にドライバーについては全て管理がされていない部分も見られます。着荷主での附帯作業、契約の書面化についても運賃交渉できない状況が見えてきます。おそらくこれから突っ込んで議論されていくのだろうと思ひますが、現時点でそういう要望をお伝えしたいと思ひます。

(野尻座長)

有難うございました。この運賃・料金の課題については、多大な関心や意見があるだろうと思ひます。これから検討会の方でも第2回、第3回と議論が進められていくようですので、この問題につきましては、そのワーキンググループの検討会の議論に委ねたいと思ひているところです。

(山本委員)

日本通運の山本でございます。先程お話がありました通り、お客様、発荷主、着荷主、我々

事業者と一緒に、無駄な部分を排除していかなければならないと思っております。

先程坂本委員からもお話がありました通り、避けて通れないのが安全の問題です。安全をベースにした運営は、事業者は必ずやらなくてはいけないと思います。来年の3月12日から初任運転者教育が改正され、今まで6時間以上の座学だったのが15時間以上ですとか、実際トラックに乗せて運転させて教育するというものが20時間以上となる予定です。これらは社会の要請ですし、我々事業者はきちんと対応していかなければならないと思っておりますが、これも原価に入ってまいります。現場の輸送実態を認識いただくことに加え、安全に関しても一生懸命取り組んでまいります。実態をお客様にも認識いただきながら、これからも引き続き交渉、契約していかなければならないのではないかと考えています。

(野尻座長)

有難うございました。続きまして、議題3です。貨物自動車運送事業における生産性向上に向けた調査について、国土交通省、野村総研森川様よりご説明いただきたいと思っております。よろしくお願い致します。

議題3「貨物自動車運送事業における生産性向上について」

<資料3説明一部省略>

(野村総研 森川氏)

それでは、資料3を使いまして経過報告をさせていただきます。調査内容、方法、経過報告、今後のスケジュールについてお話させていただきます。p3ですが、今回の調査事業の目的は、貨物自動車運送業の業界全体の生産性向上を目的に、荷主業界毎の特性、事業共同化の実態・必要性、コスト算出の考え方、IoTの活用可能性といった観点から複合的かつ総合的に調査を実施して、貨物自動車運送業への周知、これはコンサルティングを実施してということになります。それによって生産性向上を促すための方策を検討することになっております。

p4ですが、目標的なこととして、今回、生産性向上、中でも労働生産性という観点で見えておまして、収入から費用を引いたもの、これが付加価値額になるのですが、これに労働時間や投入時間、人数などを考慮して労働生産性を出し、これを向上させるという観点になっております。下の表にあるように、横軸に今回の調査項目が4つ示されております。これに対し、縦軸には生産性の指標である収入の向上や費用の削減などを考えていきたいというところです。例えば業界毎の商慣行・商習慣の調査であるならば、その慣行から取れていない収入を検討、有望事例を把握することをやっていきます。

費用削減の面で言うと、業界毎の習慣や慣行の把握から無駄な費用の削減を検討、有望事例の把握と、こういうことをやっていくイメージです。IoTのところ、3つ目のところですが、実態把握がなかなか難しいという話があります。IoTをツールとして活用できな

いか、そのうえで対策を考えていく、このへんができないかということで調査を進めているところ です。

p 5は全体感をお見せしています。「(1)荷主業種ごとの商慣行・商習慣の調査・対策検討」を先行して実施しています。ここから様々な問題点、課題が出てきて、その解決策として原価計算のような話も当然ありますし、事業の共同化で積載率を上げていくようなところにもつなげていく。あるいは左下I o Tを上手くツールとして使えないかということです。特に今年度は「(1)荷主業種ごとの商慣行・商習慣の調査・対策検討」「(2)事業の共同化による積載率向上の事例調査」については、最終アウトプットのところまで持って行く予定ですので、来年2月にはセミナーを開催し、関係者の方々に「こういうことをしてはどうか」というところまで持って行くということです。

それをもう少しわかりやすく示したものがp 6です。この10業種に関して、課題の導出、効率化施策の検討、コンサルティングの実施、結果のとりまとめを行います。結果の取りまとめの中には、有望事例、モデル事例、ハード面の施策、I o T等ソフト面の施策について、ガイドラインとして取りまとめていきます。こういう流れで進めています。

p 7をご覧ください。グラフは、自動車輸送統計調査年報から作成しているものです。オレンジが営業用、水色が自家用です。トラックの輸送量の多い業界を抽出しております。石油製品は効率化が進んでおりますし、車両が特殊なタンクローリーですので、石油製品は除き、最終的に左下に示した10業種を選びました。取合わせ品の代表で特積み、建材、飲料・コールドチェーン、自動車、家電、金属、紙パルプ、化学、農産品、食品・日用品、これらの業種に対して、もちろん荷主も含め業界毎の商慣行の特性を明らかにしたうえで、問題や課題に対してどういった対策を打っていくべきなのかということを検討します。

p 8をご覧ください。「事業の共同化による積載率向上の事例調査」ですが、ここでは取組を実施している荷主や運送事業者で、有望なものを拾い上げ、その事例について詳しく調べております。目的ですが、事例自体を調べるというよりは、事例をもとに他の事業者が「これならうちでも出来るかもしれない」ということでアクションを起こしてもらうことが鍵です。ヒアリングを通して、実際に取組を進める上で出てきた課題をどのように乗り越え、成功に導いていったかについて、今後取組んでいこうと思っ ている方にとって参考になるものを作っていこうという観点で進めております。これは運送事業者だけで出来るものではないので、荷主も含めて進めていこうということで、ワーキングを設置しその中で議論していきながら進めていくことを想定しています。

p 9には、調査対象の考え方を示しています。やはり中小の陸運事業者が多いということで、その方々が上手くやっている例を取り上げたいということもありますし、また荷主も一緒にやっていかないと難しいという時代に来ておりますので、荷主も含めて行っている取組について取りまとめたいと考えております。

p 10は原価計算のあり方ということで、先ほどの適正運賃とも大きく関わる話です。そのベースとして各事業者で原価計算はきちんと行ったほうがよいのではないかと

で、その実態を把握し、どういうことをすれば原価計算をきちんと行っていくのかということを検討していきます。アンケートを実施したうえで、主要な方々にヒアリングを実施し、原価計算が浸透しない理由を把握して方向性を考えるという流れになっております。

p 1 1 は、I o T についてです。デジタコと E T C 2 . 0 を貨物自動車運送業の生産性向上にツールとして使えないかということを検討します。特徴的なのは、最新版のデジタコは G P S が付き、携帯電話網を使ってリアルタイムに把握できるということです。同じく道路局が力を入れている E T C 2 . 0 は、リアルタイムの G P S 情報を開示します。このあたりの実態を把握し、打ち手を考えるということです。例えば、問題になっている手待ち時間なども、例えば 1 0 時指定のところに 9 時 5 0 分に着いて、9 時 5 0 分から 1 0 時まで、ある意味陸運さんのリスクヘッジの時間と言えるのですけれども、そこから荷役が始まるまでどのくらい時間がかかっているのか、そういった実績情報が常に取れるということです。例えば、荷主さんへの交渉力が全く違ってくるのではないかと思います。いつも 1 時間以上待たされるとか、そのようなことを簡便にこのようなツールを使って取れるということが有意義なことではないかと思います。そのあたりがどこまでできるのかということを見ていこうと検討しているところです。

p 1 2 にあるように、今まさにデジタコの収集の仕組みを立ち上げようとしているところですが、デジタコを使っている事業者で収集しているサーバーがございまして、これを加工処理することによっていろいろな情報、手待ち時間はどのくらいなのか、場合によっては、ドライバーの労働時間の分析等、いろいろなもののツールに使えるのではないかと考え分析していこうと進めているところです。以上が全般的な調査内容と方法の部分です。

それでは続いて、経過報告という形で農産品のお話をさせていただきたいと思います。現時点で 1 0 業種ございまして、おそらくすでに 6 0 社以上ヒアリングさせていただいています。これは発荷主、着荷主、当然トラック事業者、このあたりに行っております。そのうち、比較的まとまってきた農産品について、本日経過報告させていただきます。

p 1 4 ですが、非常に細かくて恐縮ですが、農林水産省が作成されていて非常に分かりやすいので我々はいつも使っております。農産品の流通構造を金額ベースで詳細に分かる資料です。全部入っておりますので、当然右側から流れていき、生産・輸入というところで、国内で生産しているもの、海外が入ってくるものがどのくらいの金額か、そしてそれがどのようなチャネルを通っていくのか、そして最終的には消費者までという流れです。上の方にある直売の話や、一番下の輸入品が増えているなど、いろいろな話があるのですが、やはりメインルーティンは国内の生産、黄緑のところからいろいろ間は入りますが、卸売市場に入って仲卸を介して、いろいろな所を通過して、最終的に消費者に行きます。この流れが一番太いというのは変わっていない所です。金額で言いますと、生産ベースで国内 9 . 2 兆円、海外 1 . 3 兆円となっていますが、流通構造の要という形でいうと、卸売市場 6 . 7 兆円、残念ながらやや減少気味というのはありますが、未だに 6 . 7 兆円ありメインです。この辺りを念頭に生産側の取りまとめをされている例えば J A、卸売業者、仲卸などのキープレイヤ

一との間をつないでいるのがトラック事業者ですので、今言った方々へのヒアリングを実施して取りまとめたのがこちらの結果です。

p 15をご覧ください。時間の関係もありますので、詳細は割愛させていただきます。農産物は皆様がイメージしやすい通りです。ここには無いのですが、農産物は比較的トラックドライバーが荷積み、荷卸しをすることが前提の業界です。左の方には、青果物、農産品の特徴ということでじゃがいもや玉ねぎのような保存のきくものはまだいいのですが、青物とか果物というのは大体獲れた日にそのまま出荷という状況です。なので、なかなか見えない。後程課題のところでもお話いたしますが、例えば、山梨のブドウなどの場合、台風が来ているような状況では、明日はどうなるかわからないわけです。そもそも収穫をやめてしまうかもしれない。そうすると、トラックを2〜3台用意していても、全く使わないかもしれない、そういうような業界です。客のニーズ、市場外で直納等していく場合は、小ロット化しているという話があります。鮮度維持のために冷蔵車が使われますが、長距離輸送の場合、冷蔵で空気が回るように上に隙間を空けなくてはいけないので積載率が上がらない等、そのような話がどうしても出てきます。それから流通構造で言いますと、右側の方ですが、当然多段階、いろいろなところで積み替えが発生して、情報管理が非常に難しいということです。収穫段階で積込もあれば、生産地側のJAで荷物を集め、その後卸売市場を通過し、その後小売りや外食でも積み替え作業が発生するような特性や青果の話とも重なりますが、やはり出荷というか収穫は日の出ているタイミングしかできないのに対して、一番末端の小売のセンターは当然翌朝の朝一番には店頭で並べたいというニーズがありますので、納品時間が深夜の1時や2時になるということが常々発生しております。最近の傾向としては、首都圏を中心に都市圏人口増が進んでおりますので、生産地と消費地の地理的不一致があります。首都圏の場合、北関東から東京方面へ来ているのですが、やはり北海道や九州等の農業が盛んなところからくる結果として、長距離輸送を余儀なくされるという話が出てきております。

p 16をご覧ください。そうなった時にその裏返しのようなところに問題、課題が出てきているのがこちらです。右の方から生産者があって、生産側で取りまとめるJAがあり、その後中央卸売市場、もしくは地方卸売市場を通過して、小売りあるいは加工業者、外食産業などにモノが流れていく中で、どのような問題が起きているのかについて、①から⑩の表に記載しております。ピンクの部分は特出しして後ろで説明します。例えば卸売市場の到着から荷卸の待ち時間が非常に長いということがあります。卸売市場は後ろ側が小売りのセンターですので、センター納品の出発が22時〜0時には非常に混雑します。そのようなタイミングで大田市場などに行くと、到着から荷卸しまで3〜4時間かかるということもあるようです。卸売市場もおそらくよく言われます盆暮れ前というのは、一番忙しい時期で、大田市場でお話を伺ったところ、そんなに広くはないのですが、トラックが1周するのに2時間くらいかかるということです。着いてから自分が降ろすところまで行くのに時間がかかり、手積み手卸しが長距離の場合多くなるので、非常に時間がかかるということが実際に起き

ています。長距離輸送の場合は、帰り荷が必要になってきて、どちらかという東名阪、都市部から地方に行く荷物が多いので、帰り荷はあるのですがなかなかまいタイミングで、小売りの納品を考えると22時～0時が出荷のタイミングですので、22時の前に基本的に持っていかななくてははいけません。22時過ぎに長距離で来たトラックが空くのですが、そんな時間に荷物を出してくれるところはないので、当然翌朝まで待つということが発生します。

⑤のピックアップから積込までの広範囲を担当ということで、ダンボールにバーコードがないため、アナログ情報を見ながらやらなくてははいけません。積込もある仲卸の仕事、⑤なので卸売市場から次のステップのところですが、積込だと例えば5つの小売業者に持っていくとなったら、その5カ所別に積込をしなくてははいけません。そのような事もIT化されているわけではないので、伝票が来て考える、そういうことをドライバーがやっています。当然、小売りが特売をやっていて普段ならそのセンターに持っていくのが4トン車2～3台で済むのが、特売があるから今日は倍増しているというようなことも起きます。

⑧の小売センターでは、当然到着から荷卸しまでどうしても深夜1時～2時はトラックが集中します。ひどい時は1～2時間かかる事もありますし、お盆時期は3～4時間待たされるという事態もあります。同じく小売りの積卸しから仕分けまでドライバーが担当します。小売りセンター向けに持っていき、その後店舗別に仕分けてから入れてほしいといったことが、実際に起こっていると聞いています。そして、搬入作業のばらつきです。これは特に店舗に行ったときに、駅前近くの狭い所の店舗の場合、納品場所等ないような場合そのまま路上において籠車を持っていくということも発生しています。一部小ロット対応も昨今出てきていますが、例えば地域のJAが直納である店舗に持っていく場合になかなかそこに運んでいく陸運事業者がわからないということがあり、地産地消などをやる時にそのような事業者が見つけれないという話もあります。

さらにピンク部分をp17以降に細かく説明させていただきますと、1つ目の配車が困難ということで、生産地側での話です。冒頭の業界特性で申し上げましたが、出荷量が出荷当日に決定するので、もしくは配送先が直前まで決まらないため、配車が困難ということが起きています。まず、数量、車両台数、サイズが決まらない、天候不良などによって、当日の収穫量が増減する、そして方面、どこに持っていかということも当たり前ですがより高く売りたいと皆さん思いますので、卸売市場ごとに農産品の売値が変動することを見ていて、直前まで出荷先を決められない。長距離はそのようなことをすると間に合わないということがあるので、比較の見切りで行くのですが、近郊で中央に持っていかのか地方に持っていかのかというのは、直前まで決まらないということです。この結果、時間が最終的になかなか決まらない、生産者の収穫量によって作業時間が変動するとか、方面が決まらなければ、時間が決まらないということが起きています。この結果、陸運としては出荷当日に出荷量、出荷先が変動するという状況になっています。上記の収穫、選果の状況を背景に、運送会社は当日までに正確な配車ができないということです。それではどうしようもないので、配車

担当者の長い経験と、生産者やJA担当者とのコミュニケーションで「明日は天気が悪いから、出荷量が減るかもしれない」といった会話から出荷量を予測して見込み配車をしています。しかし当日の出荷量は、準備した車両の積載数量に比べて少なかった場合もあるでしょうし、逆に積載量が落ちてしまうということもある。その逆で、急遽備車しなければ足りないということも起きているのが実態です。

p 18について、遠距離の生産地から卸売市場に持って行く場合、積載率を向上させたいということで、パレット積みをするにより、行きも帰りも積載率が低下してしまう。特に長距離輸送の場合、事業者は少しでも積載率を向上させたい。10トン車で段ボールベースで満載する。北関東では、大田市場に持って行く時はパレットで持ってきて、パレットで卸すということをされています。パレットが回収できない課題があるので、パレットで卸すのですが、卸売市場の仲卸しのパレットにそこで積み替えます。それで、自分のパレットは持って帰るということが実態となっています。そのあたりが、パレットが回収できないということで、自分のパレットを置いて「納品です」とやると、パレットがなくなってしまうことがある。そんなものには投資したくないので、長距離の場合はパレットはない状態で積んでくるし、近郊であってもパレットで持ってきて、卸した後パレット間積み替えをして、自分のパレットは持って帰ってくるようにと言われている。そういうことが実態として起きています。そういう状況であるので、基本は手積みや手卸しが頻繁に起きています。特に長距離の場合は、ゾットするような量の荷物を手積み手卸しで扱っています。お話を伺っていると、10トン車の場合、手積み手卸しにだいたい3時間程度かかっているという話も聞いております。

p 19は、仲卸しから小売のセンターに持って行くときの話です。産地から小売センターまでに、いろいろな遅延リスクがあるという話です。天候が悪かったり、距離が長かったり、想定していた数量を揃えられなかったりする状況の中で、卸売市場には荷受け卸や仲卸がいるわけですが、仲卸としては小売から発注があるわけです。そうすると産地Aで揃えようと思っていたところ、想定した数量がなかったので「足りません」となるのです。すると仲卸が一生懸命探して、たまたま多く収穫した産地Bを見つけられたら、産地Bをお願いするということが起きるわけです。いずれにしても、モノは流れていきますので、ピーク時に卸売市場に到着すると混雑に巻き込まれ、荷卸しに通常以上の時間がかかるわけです。一方で仲卸しは数量を全部揃えたいので、産地Bから来たものも手配し、その瞬間出荷の時間に間に合わないというリスクが出てくるわけです。ちょっと待ってと話しているうちになんとか数量が揃い、小売センターに持って行くと、少しでも遅れたら引き取ってくれないという厳しいことが起きるのです。受け取れなかったら次の日に持って行く場合もありますが、農産品の場合は翌日朝一の店舗には必要ですので、間に合わなかったのだから店舗配送をやってくれと言われ、車両を手配し翌朝複数店舗への配送をやらされる。このような実態があります。

p 20には、現時点でのヒアリングで出てきた問題点とその要因をまとめています。いろ

いろな場所ごとに問題が出てきていると認識しています。天候など難しい問題はありますが、もう少しやり方があるのではないかという話もあります。また、IT化の問題があります。農産品にはバーコードがふられていないことが多いとお聞きしています。パレットが重なる、循環構造がない。都市への人口集中から長距離輸送の傾向が増えている、そういった課題が出てきています。今後はこれらに対する打ち手を考えつつ、実際のプレーヤーの方々と「このようにやればどうか」といったコンサルティング的なこともやっていくという流れです。

p 20はスケジュールです。9月に入り10業種の調査が一通り終了しまして、今後はコンサルティングという段階になっています。共同化については10業種60社強ヒアリングしておりますので、非常に面白い事例も見つかっております。今後は関係者に実行してもらうためのガイドラインとして取りまとめていきます。原価計算は、今後アンケート調査とヒアリングを実施して、課題抽出、施策方針の検討を行う予定です。IoTは実証実験をしてデータを取り、どのように使えるかを検討します。2月には全国9カ所でセミナーを開催し、皆さんに周知していきます。そういう流れで、この先を考えています。以上です。

(野尻座長)

有難うございました。ご質問やご意見はありますか。

(川上委員)

国土交通省総合政策局の川上と申します。資料p 18の手積み、手降ろしについては、トラック運転手が行っている例がかなり多いということで、私の課が所管している倉庫や物流センターでの、いわゆるバースの占有が長引く、トラックの駐車場が満杯になるということになり、そちらの生産効率性低下にもつながり、非常に重要な課題であると認識しております。

(齊藤委員)

神奈川大学の齊藤と申します。2点質問したいと思います。1つは、業界ごとの荷主の商慣行・商習慣調査の検討について、農産品に関してサプライチェーン、物流に関わる商慣行の問題を詳細に調査されて、問題点をよく把握されているなと思います。それを踏まえ、今ある問題を解決し改善するために、どうコンサルティングするかということですが、非常に多くの問題があるということが認識できました。特に農産品の場合、どこに焦点を絞ってやっていくのかということですが、おそらく他の業種でも調査をされる中で、いろんな局面で課題が出てくると思います。その中で介入しましょうと言っても、かなり難しい問題ばかりです。実際にコンサルティングをやりながら、改善できるのだろうか。かなり絞っていかないと難しいのではないかと思います。その点については、いかがでしょうか。

もう1つ、この検討・調査というのは、物流の商慣行における問題点、そこでトラック運

送事業者が非常に非効率な運送をせざるをえない。それを改めるためには荷主企業と一緒に
なって物流の非効率を改善していこうという方向ですが、その点で考えるとパイロット
事業と方向性が似ているのではないだろうかと思います。パイロット事業でもこのような
実証実験を行い、結果を公表し、最終的にそれを事業者と荷主企業が検討して改善するとい
う形になると思います。同時にこの調査においてもコンサルティングをやり、業界ごとに商
慣行の中で物流の非効率を改善するパターンとして提示し、事業者が改善する時の参考と
して提案すると思うのですが、最終的なアウトプットをどういう形で出すのか。最終的に得
たたくさんの情報を、どういう形で出すのでしょうか。

(野村総研 森川氏)

ご指摘のとおり、簡単ではないと思っています。まず問題解決策を検討する中で、おそら
くトラック事業者だけ、もしくは荷主と一緒にってというように現場で解決できるもの
と、業界全体で取り組むものがあります。例えばパレットの問題は個社でやっていたら全く
効率が上がらない話です。まずは仕分けて、手を考えようかと思っています。齊藤委員から
のご質問ですが、例えば農産品では、長距離対応で苦勞しておられるということがあります。
その中で1つの取組として、例えば九州から関東に持って行く中で、途中でも降ろしていく
という発想は、拠点があればそれができますし、場合によってはそこでドライバーも代えら
れるという話があります。長距離輸送をより効率的にどのようにやるかについては、他の業
界から持って来れそうなものもあります。そのあたりを現場の方々でできるということは、
コンサルティングの形で今年はやっていこうかと思っています。大きな話は受けるところ
が違うということもあるので、そこは貨物課とご相談しながらやっていこうと思ってお
ります。

(加藤貨物課長)

2点目のご質問ですが、イメージを申し上げますと、今ご紹介した調査というものは、各
荷主業界の全体像や構造を俯瞰したうえで、どこに課題があるのかということを見てまい
ります。一方で、パイロット事業というものは、まさに個々の現場レベルでどういった改善
方策が考えられるのかということ、皆さんでご相談いただくという流れです。パイロット
事業は、平成28年度と平成29年度の2カ年を予定しております。今年立上げというこ
とで、来年度実施を継続していくにあたり、今やっている調査で浮き上がってきた全体像と
課題が、現場で解決可能なかどうか、現場での取組に反映できるかどうか、そういった
ことでパイロット事業にフィードバックさせていくことができると考えております。齊
藤委員のおっしゃる通り、こちらで行っているコンサルティングと、現場で取り組んでいる
ことが混乱しないように、きちんと交通整理をつけていきたいと思っております。そして最
最終的な成果については、ガイドライン化できるものについてはガイドライン化することで
皆様と共有し、そしてパイロット事業で浮かび上がったベストプラクティスについて

は、全国で共有することで現場の底上げを図っていきたいと考えております。

(黒川委員)

日本機械輸出組合の黒川です。当組合が関連する自動車や電機関連の資料があれば、大変参考になるなと思って、説明を聞きました。齊藤委員の話とダブるかもしれませんが、これはまさにサプライチェーンの効率化、すなわち生産者から消費者までの物流工程においてどう作業効率を上げていくのか。これはどの業界でも喫緊の課題であると思います。本来であれば、インダストリー4.0やロジスティクス4.0といった、もう少し幅広い物流政策の中で、このような話を検討していただきたいという思いもあります。

そのような思いの中で、スケジュールについてお伺いします。実際、10業種においてヒアリングを実施し、実証実験を行い、セミナーも開催するということですが、年内で完了されようとしているのでしょうか、或いは既に見通しがついているのでしょうか。

もう1点は、さきほど説明がありましたパイロット事業との関連です。パイロット事業の中に農産品もございましたが、資料3、p16の図では、生産者からJAへの持ち込みのところを効率化できないかということを考えていると理解しました。各々の地域での効率化を検討することは勿論必要ですが、1つの農産品が生産者からJAへ、そしてJAから卸市場へと流れる中、それぞれの地域が役割を明確化した上で一気通貫した1つのパイロット事業というものを実施することは、難しいのでしょうか。当然、各都道府県の思いもあり、また生産者から消費者まで複数の地域を跨ったり、更には幾つかの事業者も絡んでくることから、調整は難しいのかもしれませんが、せつかくここまで問題と課題を分析されているのであれば、そのようなパイロット事業を取り組んで頂くことはできないのかなと思います。

(野村総研 森川氏)

農産品については、比較的課題として重いかなということもあり、紹介しました。他にも、熟度的には同じところまで来ています。例えば鉄の流れを見たときに、部品メーカーに鉄が入るときは、慣行的には絶対に車上渡しであり、玉掛けからドライバーさんが行うという業界の特性があります。重いものはクレーンがないと降ろせませんが、OEM(注釈:家具の鉄部)のような小さなものもあります。農産品は、取ってからものが足りないということもあり、比較的サプライチェーンがやりやすいのですが、自動車のように例えば鉄を作るところから始まるような場合は、ものが変わりすぎていて難しいという思いはあります。逆に言うと自動車や家電のような業界から、参考になるようなものがでてくるのかなと見通しております。

(黒川委員)

家電系ですが、輸出入に係る国内物流について、今後、コンサルの分析の中に取り込んで

いく予定はありますか。

(野村総研 森川氏)

若干あります。家電メーカーから量販店を中心にやっていますが、輸入も若干見ることを予定しています。

(加藤貨物課長)

サプライチェーン全体の中で生産者から消費者まで一気通貫してできるパイロット事業ができれば理想的だと思っております。パイロット事業の参加メンバーも、特に県内で完結しなければいけないといったような限定は、一切設けておりません。参加していただけるのなら、できるだけ幅広い方に参加して頂きましょう、そしてどうすれば解決していけるのか一緒に考えていきましょうという形でやっていきたいと考えています。

他方、紹介したパイロット事業は、サプライチェーン全体の中で、それぞれの場面を見ても解決すべき問題があるのではないかと、できるところからやっという考え方で進めていきたいと思っております。福島の事例は、このサプライチェーンの中のどこに位置づけられるのだろうかということは常に意識しつつ、できるところはどんどん先行してやっという形に進めていけたらと考えています。

(野尻座長)

物流を巡る商慣行について、これだけ本格的に分析するという事は初めてではないかと思っております。今日は農産品を取り上げてご説明いただきましたが、今日も農林水産省とJAにも来ていただいておりますが、農業でも物流に対する危機感が強いのではないかとと思っておりますし、かつて葉物野菜を調査したときには、物流コストの問題、どのように長距離輸送を維持していくかについて、大変な危機感を持っているということを聞いたことがあります。サプライチェーンについては、物流だけではなかなか解決できない部分もあるはずで、そういった意味では、この協議会には物流事業者、荷主企業、関係省庁に携わっていただいておりますので、是非緊密な連絡を取っていただき、生産性の向上について目途をつけていただけたら有難いと思っております。

議題4. 「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議関係の取組について」
<資料4 説明省略>

(野尻座長)

政府の連絡会議について、ご報告いただきました。何かございますでしょうか。

(村上委員)

日本労働組合総連合会の村上です。この調査は、取引慣行や労働時間の改善という目的に沿った、大変重要な調査であると思っております。p 1 1に調査結果が記載されておりますが、適正運賃・料金の收受や書面化についても、交渉は大事であるし、契約書面化を導入できる環境を作ることも大変重要と思います。問題は、交渉を行った結果、不利益を被る場合があります、どうしても荷主との力関係があるという状況を踏まえれば、不利益を被らない環境を誰がどのようにして作っていくのかということが、きわめて重要であると思います。加藤貨物課長からお話を伺いましたが、自助努力だけでは難しい部分について、行政が踏み込んでいくことも必要ではないかと思っております。状況を見ながら検討いただきたいと思います。以上です。

(加藤貨物課長)

この他にも全体の方針として、不適切な事例に対して法律の運営を強化するようという指示もいただいております。具体的には、独禁法、下請法、あるいは業種ごとに定められているガイドライン、こういったものも改善のために活用すべきということで、当然トラックの分野についても公正取引委員会と連携してしっかりと対応していきたいと思っております。

(野尻座長)

有難うございました。その他いかがでしょうか。

(馬渡委員)

いずれにしても、安全規制に関しては、荷主や元請に責任があるという制度設計ができないのかなと思います。そうすると、ここに出てきている下請多層構造にしても、何次下請になっても荷主が責任を持たなければならない場合は、それなりに1次、2次だけということになると思います。それから、元請が責任を持たなければならないとなると、自分の目の届かない所まで仕事を投げることも無くなるのではないかと思います。経済規制や運賃の問題等あると思いますが、今は安全規制が非常に厳しくなっていますし、バス事故等も含めると、安全規制に関しては荷主や元請に責任はありますのできちんとやってください、と言っていただくともう少しすっきりしてくるのかなと思います。

建設業でも、現場で労災が起きたら、門の外で起きたということにしてくれといったことが昔はゼネコンからありましたが、今は絶対にそんなことはありません。どんな小さなことでもはっきりと言いなさい、という話になっています。施主や元請のゼネコンがしっかりと責任を持つ体制になっています。そういったことができる、非常に良い形になるのかなと思います。

(野尻座長)

ご要望、受け止めていきたいと思えます。

(平川委員)

日本労働組合総連合会の平川です。資料4の最後のページにある内閣官房副長官の発言概要ですが、運賃水準の適正化については、最初の部分でも議論されましたが、市場に任せきりであれば、安全の問題や公正な取引という観点から大きな問題があるため、ある程度の規制は必要だという議論が、当然の流れとしてあるのではないかと思います。そういった中で、運賃水準の適正化の確保ということについては、ある程度の規制が必要になってくるのではないのでしょうか。ただ問題は、いくら規制を強化すると言っても、どうやってそれを担保するのか、実行されるようにしていくのかということですので、行政側の体制というものも求められているかと思います。

それから社会保険の未加入問題です。我々の労働相談でも、社会保険に加入させてもらえないという状況も把握しております。「運賃水準が不十分な場合に安全にも支障が及ぶ」と資料にもありますが、そこには劣悪な労働条件、働きがいがいいという問題も当然あるのかと思います。その中の1つとして社会保険の未加入問題があります。厚生労働省では、年金機構のほうで現在の社会保険の適用促進について徹底していると思えますので、諸官庁と連携して取り組むことも重要ではないかと思います。

また、「法令違反とは言えないが適切とも言えないような事案に対して注意や警告」という記載があります。こういった事案に対して、勧告があったのかどうか、教えていただきたいと思えます。もちろん、法令違反になる前に、行政として介入することも必要かと思えますが、それに実効性があるのかどうかについて、質問したいと思えます。

(野尻座長)

ご質問ですが、この中央協議会の検討課題とオーバーラップし、問題意識も同じです。今のようなことも含め、これから具体的にこの協議会の場で進めていくという認識です。これについては、いずれまたまとめてご報告させていただきたいと思えます。

それでは、その他の議題について、ご説明をお願いします。

議題5. 「その他」

<参考資料1、2、3説明省略>

(野尻座長)

有難うございました。経済産業省、厚生労働省、国土交通省からご説明がありました。ご不明の点は個別にお問合せいただきたいと思います。本日は、大変に熱心なご議論をいただきました。まだまだ議論が尽くされていないところが多々あると思えますが、次回以降の協議会でじっくりと議論させていただきたいと思えます。一通り議題が終了したということ

で、マイクを事務局にお返しいたします。

(事務局)

有難うございました。閉会にあたりまして、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)

厚生労働省の土屋です。本日、局長の山越が国会対応で失礼しております。長い時間に渡り、活発なご議論、また貴重なご意見を賜りまして、有難うございました。私どもから冒頭パイロット事業の先行事例についてご説明させていただきましたが、着荷主の参加の問題であるとか、地域的なばらつきの問題、あるいは生産性の調査事業との連携など、貴重なご意見をいただきました。これから、それらを踏まえまして、しっかりと良いモデルができるように、国土交通省や全日本トラック協会とも連携させていただき、取り組んでいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくごお願い申し上げます。

運賃問題、生産性向上の問題、労働条件改善の問題についてご議論いただきましたが、ひとつひとつが大きく複雑なテーマであると思ひましたし、私どもが担当している労働時間の改善、あるいは賃金の問題も含めて、ここに辿り着くためにもこれらの課題について十分にかみ合わせながら、しっかりと取り組み議論をしていく必要があると感じた次第です。そういう意味で、この場は様々な立場の方にご参加をいただいております。こういった場で意思疎通、あるいは意思統一を図りながら、私どもしっかりと取り組んでいきたいと思っております。どうぞよろしくごお願いいたします。今日は有難うございました。

(事務局)

それでは、これで本日の協議会を終了させていただきたいと思ひます。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、公表させていただく予定です。また、次回の開催は場合によっては少し遅れるかもしれませんが、年内を目途に予定しております。日程につきましては、追って連絡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