



第 140 号

森 順美
KCCN 理事・事務局
消費生活相談員

京都府貨物自動車運送適正化事業評議会の評議委員に就任して

1. 京都府貨物自動車運送適正化事業評議会の評議委員に就任

私は、所属する適格消費者団体・京都消費者契約ネットワークの推薦を受け、令和 8 年 2 月に京都府貨物自動車運送適正化事業実施機関の評議委員に就任させていただきました。

「貨物自動車運送適正化事業実施機関」は、平成 2 年 12 月に「改正貨物自動車運送事業法」が施行され、この事業法に基づき創設されたもので、トラック運送事業の運営を適正かつ合理的なものにするとともに、民間団体等による自主的な活動を促進することにより事業の健全な発展を図ることを目的にしています。

実施機関には、地方と全国の実施機関があり、地方実施機関は、地方適正化事業を行う実施機関として各都道府県トラック協会が地方運輸局長より指定されています。よって、京都府の場合には、近畿運輸局長より京都府トラック協会が指定をされています。

2. 第 37 回京都府貨物自動車運送適正化事業実施機関評議委員会が開催されました。

評議委員会は、年に 1 回開催されていますが、本年度は 2026 年 2 月 20 日に開催されました。

私は消費者関係者の立場として出席しましたが、他に学識経験者、マスコミ関係者、荷主関係者、労働組合関係者、貨物自動車運送事業者などの立場からの出席者がおられました。また、参考人として近畿運輸局から出席されています。

評議委員会では、まず委員長が選任をされ、事務局から①令和 7 年度の活動報告があり、②令和 8 年度の活動指針についての説明がありました。

これらの報告の中で、注目すべきは安全性評価事業(G マーク)の取得率で、今年度の目標設定率が定められており、目標数値には届かなかったものの全国 13 位の取得率を達成され、本部長からは全国一位を目指しているとの発言があったことです。さらに、今回目標数値を達成できなかったことの要因としてインセンティブがなかったからではないかとの分析に基づき、令和 8 年度には、G マークを取得しやすい体制整備を行うため

にインセンティブ事業を新設されたり、既にGマーク認定を取得した事業者に対するインセンティブが強化されるようなしくみを構築する取組をされておられます。

また、利用者や貨物自動車運送事業者からの苦情対応、体制整備がされており、電話やメールでも苦情を受け付け、適正に処理をされていました。

3. 令和8年4月1日から改正貨物自動車運送事業法が施行

改正のポイントとしては、①書面交付義務・実運送体制管理簿の作成義務の対象者が「利用運送」にも拡大されること、②委託回数を2回までに制限されること、③白トラ利用の罰則強化が挙げられます。

私が注目したのは、「委託回数を2回まで制限する」ということです。この制限によって、ドライバーさんの労働環境が良くなり、運送事業の安全性が促進され消費者にとってメリットにもなるからです。

ただ、今回の「委託回数を2回までに制限」とすることが、法律上「努力義務」に留まっていることについて、質問をしようと思いましたが、説明の中で、二次請けや三次請けをメインにしている事業者がいることや四次請け、五次請けまでが実態としてあることを始めて知り、現時点では、努力義務として明記するに留まり、法的義務までにした場合には、経済が回らなくなる実態があるのだと思いました。

また、本部長からも本来は「法的義務」にまでしたかったとの発言があり、そのような認識をされていることに希望を持ちました。

荷主にも運行計画に無理のないようにして頂くことが必要ですが、その先にいる消費者として、できることが多々あることに気づきました。

4. 最後に

今回の評議委員会に出席して思ったことは、貨物自動車運送事業の健全な発展に向けて様々な取組を積極的に行われていることを知ることができたことはもちろんですが、消費者の立場から振り返ると、消費者庁が令和6年に行った「第1回消費生活意識調査」の「『送料無料』表示に対する消費者の意識について」に関し、送料無料と表示することについて問題がないと考える人が多数であったことや再配達削減についての議論を思い出しました。

当時、議論をしていたことについて、例えば再配達を依頼しないで良いように時間指定することなど実践をしていますが、それだけに留まらず、消費者啓発、消費者教育として消費者被害トラブルの事例を伝える中で、宅配事業者が絡むものについては、送料無料の表示の問題点や再配達の問題の視点も含めて講義する必要があると改めて思いました。

来年度の評議会では、積極的に発言できるように日々研鑽していきたく思います。

(2026年3月)