

第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善京都府地方協議会 議事概要

1. 日時

令和8年2月4日（水）10時00分～12時00分

2. 場所

京都府トラック協会 3階会議室

3. 出席者名

久本 憲夫 京都橘大学 経営学部教授（協議会座長）

細川 万理子 京都商工会議所 産業振興部長

（欠席） 一般社団法人京都経営者協会 理事 事務局長

沼田 行博 京都府中小企業団体中央会 専務理事

稲沢 文啓 京都倉庫協会 常務理事（代理出席）

（欠席） 第一工業製菓株式会社 管理本部 総務法務部長

安村 顕 宝酒造株式会社 SCM部長

（欠席） 山崎製パン株式会社 京都工場セールス課長

平島 竜二 一般社団法人京都府トラック協会 会長

荒木 律也 荒木運送株式会社 代表取締役

樺山 裕次 全日本運輸産業労働組合京都府連合会 執行委員長

溝内 啓介 NPO法人コンシューマーズ京都 事務局長

阪谷 俊明 近畿経済産業局 流通・サービス産業課 専門職（代理出席）

角南 巖 京都労働局長

西野 光 近畿運輸局 自動車交通部長（代理出席）

川口 宏幸 近畿運輸局 京都運輸支局長

奥居 孝士 公正取引委員会事務総局 近畿中国四国事務所 取引適正化調査課長（オブザーバー）

吉田 倫 近畿農政局 経営・事業支援部 食品企業課長（オブザーバー）

4. 導入と開会挨拶

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 中垣専門官)

ただいまより、第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善京都府地方協議会を開催いたします。本日はお忙しいところお集まりいただき、誠にありがとうございます。私は本日司会を務めます、京都運輸支局の中垣と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず報道機関の皆様にはお願いです。本協議会は公開としておりますが、カメラ撮りにつきましては冒頭の挨拶までとさせていただきます。議事に入ってからカメラ撮りについてはご遠慮いただきますようよろしくお願いいたします。

それでは議事に入ります前に机上の資料についてご案内いたします。議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、協議会要綱に続きまして、資料1から5を配付しております。

それとは別に、カラー刷りの最低賃金のチラシと賃上げに向けた国等の支援一覧の資料の二つを追加しております。本来ならば一つ一つの資料を確認させていただくところですが、数が多いためここでの確認は省略させていただきます。議事進行中に不足や落丁などお気づきの点がありましたら、事務局までお知らせください。

また今回、委員の変更がございますのでご紹介させていただきます。NPO法人京都消費生活有資格者の会が昨年6月をもって解散されましたため、今回より消費者のお立場としてNPO法人コンシューマーズ京都の溝内事務局長に委員として就任いただいております。溝内様よろしくお願いいたします。

お時間の都合により大変恐縮ですが、代理でご出席の方を含めまして、委員の皆様の紹介につきましては委員名簿と出席者名簿をもって代えさせていただきます。

それでは協議会開催にあたりまして、近畿運輸局自動車交通部長の西野よりご挨拶申し上げます。

(近畿運輸局 自動車交通部 西野部長)

皆様、おはようございます。ただいま、ご紹介いただきました近畿運輸局自動車交通部長の西野でございます。「第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善京都府地方協議会」の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところご出席頂き、誠にありがとうございます。本協議会は、共同事務局である京都労働局、京都府トラック協会とともに、学識経験者、荷主団体、労働組合、関係行政機関等の幅広い関係者が一堂に会してご議論頂く貴重な場です。これまでも、様々な立場から、トラック運送業における取引環境の適正化や長時間労働の抑制に対する幅広い知見を頂くなど、本協議会が果たしている役割は非常に大きいものであると認識しております。

我が国の物流については、物流の2024年問題として社会的関心を非常に集めました。が、「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく官民の取組の成果等により、現時点では大きな混乱を招くことなく物流の機能を維持できています。

しかしながら、トラックドライバーの担い手不足が喫緊の課題であり、我が国の物流機能を維持するためには、トラック運送業の取引環境や労働環境の改善が必要不可欠です。

そのため、取引適正化や多重下請け構造の是正等を図るための物流改正法が、昨年4月より一

部施行されております。さらには、昨年 6 月に議員立法により「適正原価」の遵守義務等を盛り込んだ「トラック適正化二法」が成立し、現在、施行に向けた準備を進めているところです。

トラック運送業の取引環境や労働環境の改善を実現するためには、荷主をはじめとする関係者の皆様のご協力が不可欠です。本日は、「2024 年問題」に対応した各者における取組内容等に関係者の皆様と共有することで、今後の更なる改善につなげていきたいと考えております。

本日は改めて、皆様にご理解とご協力をお願い申し上げるとともに、忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 中垣専門官)

続きまして、一般社団法人京都府トラック協会会長の平島様よりご挨拶いただきます。よろしくお願い申し上げます。

(一般社団法人京都府トラック協会 平島会長)

皆様、おはようございます。ただいまご紹介いただきました、京都府トラック協会会長の平島でございます。本日は第 17 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会にご参加いただきましてありがとうございます。取適法が今年 1 月 1 日から施行されるなどいろんな法改正がありまして、運輸業界における方向性は、国土交通省、経済産業省や厚生労働省を含めご協力をいただき、かなり改善の方向に向かっております。

その中でもやはりドライバーの賃金の値上げがなかなか出来ていないという状況ですので、そこはやはり荷主のご協力のもとで進めていかなければならないと思います。次に改善基準告示については、トラック G メンや適正化事業実施機関、労働局にご協力いただいて、かなりいい方向に進んでおります。京都府トラック協会の会員事業者は約 1080 社ありますが、その中でも D、E 評価はほとんどいない状態で推移しています。

今後は B 評価を A 評価に、C 評価を B 評価にあげ、京都府トラック協会としましては、京都府を日本で一番の安全優良事業所数にしていくということで取り組んでおります。現在は会員事業者の約 40%が G マークの取得をしていますが、今年 45%を目標に、来年は 50%を目標にして、全国一安全な輸送が守れるようにしてまいりますので、よろしくお願いいたします。以上で冒頭の挨拶とさせていただきます。

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 中垣専門官)

ありがとうございました。報道機関の皆様におかれましてはカメラ撮りをここまでとさせていただきます。ここからの進行は座長の久本先生にお任せいたしますので、久本先生、以降の進行をよろしくお願い申し上げます。

(久本座長)

よろしくお願いいたします。この協議会は 2024 年問題に対応するものとして始まりましたが、現在はそれにとどまらず、労働時間の問題に加え、価格転嫁の問題などが世間で注目されており、非常にいい傾向が続いているのではないかと個人的に思っております。本日はこのような話について今後の課題も含めて議論できればと思っております。

時間も限られておりますので、早速議題に入らせていただきます。それではまず、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた最近の取り組み等について、京都運輸支局からご説明をお願いいたします。

(京都運輸支局 輸送・監査部門 中野首席)
資料1「京都運輸支局提出資料」説明(省略)

(久本座長)
引き続きまして、京都労働局からお願いいたします。

(京都労働局 労働基準部監督課 多賀谷課長)
資料2「トラックドライバーの労働実態と労働時間削減に向けた取組」説明(省略)

(久本座長)
引き続きまして、公正取引委員会からお願いいたします。

(公正取引委員会事務総局近畿中国四国事務所 取引適正化調査課 奥居課長)
資料3「2026年1月施行!～下請法は取適法に～ 改正ポイント説明」説明(省略)

(久本座長)
引き続きまして、近畿経済産業局からお願いいたします。

(近畿経済産業局 産業部取引適正化推進室 笹倉係員)
資料4「受託中小企業振興法の概要」説明(省略)

(久本座長)
省庁からの取り組みについて報告いただきました。とても短い時間でしたので、全体を理解することは難しいかもしれませんが、これから質疑応答の時間をお取りしたいと思います。何かご質問等はございますか。

時間がありますので私から少しお話しさせていただきます。縦割りと言われる中で省庁横断的にこのような会合を持たれるというのはとても素晴らしいことで、とても重要だと思いました。

それから、今日のお話を伺いまして、やはり法改正のインパクトはすごく大きいと思いますので、短期的・中長期的にどのような影響を及ぼすのかということについてお伺いしたいと考えております。他にも何かあれば後ほどご発言をお願いしたいと思いますので、考えておいていただければありがたいです。

それでは、意見交換に移りたいと思います。まず、トラック協会より資料5に基づいた業界の現状を説明いただきたいと思いますのでよろしくをお願いいたします。

(一般社団法人京都府トラック協会 荒川次長)

資料5 「(一社) 京都府トラック協会の取組について」説明 (省略)

(久本座長)

トラック業界の現状について、以前よりは状況がよくなっているという印象を私はもっていますが、それでもまだまだ問題は解決したわけではないということで、まずは現状の把握をされ、さらに、G マークも含めて業界全体の底上げのため積極的に対応していただいていることを認識した次第です。

2024年問題は、事業者の努力だけではなくて、荷主や各団体の協力が不可欠であろうと思っております。様々な対応をしておられると思いますが、昨年度の協議会でもお伝えしました通り、課題を出すことに加え、それが1年経ってどう対応したか・できなかったかというフィードバックについてこの会議の中で紹介していただければ助かります。

昨年の協議会で、宝酒造様から「お客様に届ける際の荷待ち時間が課題である」というお話がありましたので、その後の状況についてお話しさせていただきたくよろしくお願いたします。

(宝酒造株式会社 安村委員)

宝酒造の安村です。前回の協議会で、お客様のところで荷待ち時間が長時間発生しているということをお伝えしました。大きな進捗ではないですが、具体的に運送会社様からご意見をいただいたところについては、弊社の営業を通じまして改善を依頼しており少しずつ改善しています。ありがとうございました。

(久本座長)

やはり、会社から現場の方に伝える努力はとても大切だと思いますので、今後具体的な改善の例が上がるととても嬉しいです。なかなか難しいかもしれませんが、働きかけを続けることが大切じゃないかと思っております。

それから本日は欠席ですが、第一工業製薬様からも課題に対する取組状況について事前にお預かりしておりますので、事務局から発表をよろしくお願いたします。

(京都運輸支局 輸送・監査部門 中野首席)

第一工業製薬株式会社様の取組について、城田委員より事前に内容を伺っておりますので、事務局よりご報告させていただきます。

昨年度の協議会において、当時の齊内委員から、「着荷主側に関しての荷待ち時間のコントロールが難しく対応に苦慮している」や、「お客様に対して時間指定や荷下ろし作業を遠慮いただくよう周知した」、「ストックポイントを各地に設置することでトラックの長距離輸送の削減に取り組んでいる」といったお話がございました。これらの課題に対しての現状の取組について確認いただきましたので、次のとおりお伝えさせていただきます。

まず、一部の運送会社からは「車上で荷渡しではなく、2階以上への納入、荷下ろし場所から離れた場所への移動、先入れ先出しの順序入れ替え等、あきらかな附帯作業に関しては、今後対応不可である」という要請が入るようになりました。運送会社から声をあげていただいたことで、発荷主側でも附帯作業の状況を確認することができ、顧客への改善要請を行うことに繋がってお

ります。現状では、すぐに全ての附帯作業を廃止することは困難であるため、費用を支払うことで運送会社へは対応を継続いただいておりますが、将来的に附帯作業を廃止する方向で調整しております。このように、運送会社からお伝えいただいたことで、発荷主だけでなく着荷主側でも協力が必要であるという意識が、少しずつではありますが、顧客側でも考えていただけるような変化があります。

次に、ストックポイント間の積送限定のトライアルとなりますが、製造⇒配送⇒保管まで同一パレットによる輸送を行うことでドライバーによる積み替えが発生しない運用を実施し、作業の問題点等の洗い出しを行っております。

最後に、会社として、営業担当者に対して物流環境の変化に関する勉強会を実施しております。また、委託先の運送会社から、現在の物流環境に関する説明会についても実施予定となります。

以上が今回ご確認いただいた内容となります。ありがとうございました。

(久本座長)

いろんなことに取り組んでいただき非常にありがたいと思うとともに、なかなかそういう会社ばかりでもないので大変だとは思いますが、一步一步、このような施策を進めながら、問題の解決に向けて進めばよいと思っております。それでは、今から各委員の皆様にも課題解決のために取り組んでいただいていることを中心にお話させていただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。最初にトラック協会の平島さんからお願いいたします。

(一般社団法人京都府トラック協会 平島会長)

トラック協会の平島でございます、私からは二点ございます。

まず公正取引委員会の取適法改正に関して、業界・運送事業者の観点からです。弊社の話をさせてもらいますと、関西で約 200 社取引事業者がございまして、営業担当を含めて、全事業者に取適法の説明に行きました。主に鉄鋼製品、具体的には高速道路の橋梁や、高速道路の下の基礎部分などを運んでおります。建設業界のゼネコン相手でしたら、今までは 120 日前以前に手形を切っていたのが電子債権に変わって 60 日になり、今回の法改正により仕事をしてから 30 日以内になったということを中心に説明していきました。その結果、全ての事業者に理解いただいたことがまず一点です。

次は悪い事例についてです。弊社は関東方面、東京や千葉、群馬などにも事業所がありますが、そこで働いている従業員が 50~60 人おります。その中で、15000 坪ぐらいの倉庫を運営しております、その倉庫の作業員が約 30 名おります。

倉庫の作業員や物流に携わる事務所のスタッフ、輸送車の取り回しを弊社で担当しております。トラック G メンや群馬県トラック協会さんが倉庫の荷待ち時間が長いとのことで 2 回立ち入られました。2 時間、3 時間の荷待ちが当たり前でした。なんとか改善しようと、一週間に一度私が関東に行った際、担当者と打ち合わせしながら改善できなかった理由を確認しました。

すると、倉庫の作業員さんが物流目線で物事を考えていないことが分かりました。倉庫のことばかりを考えていました。一日の入出庫は 25 トン積のトレーラーが 50~60 台程度です。運送事業者のことをほとんど考えていなかったことが荷待ちの原因になっています。そこで、倉庫の作業長、工場長を運送部門出身の責任者に変えました。そうすると、物流目線で倉庫を見るので、

様々なアイデアが出てきました。例えば、翌日出荷の品物をすぐ出荷できるよう、前日のうちに準備しておくなどです。

商社のお預かり品には製品コードを貼っております。ヒューマンエラーによる誤出荷を防ぐためにバーコードで管理していますが、運送会社目線で見ると、運転手は荷物を預かって初めて運賃をいただくという意識があるので、バーコードの貼り間違いがないか言わなくても運転手が確認に来ます。半年前に作業長を変えてから誤出荷が一切なくなったうえに荷待ち時間も改善されました。荷待ち時間ゼロが目標ですが、トラックに1台積むのに作業時間として大体2時間を要します。簡単な品物でも1時間はかかります。その前に荷待ち時間が2時間や2時間半ありますので、合計で4時間ほどかかります。その後梱包のシートかけに1時間ほどを要してから出発しますが、荷待ち時間を減らせば全体の所要時間を減らすことが出来ます。話が長くなりましたが、このような事例がございました。

この点については、事業者だけでなく荷主さんの理解が間違いなく必要であると感じました。締め切り時間の変更や、発注後の追加品物があれば運送会社は出発を待たないといけません。

取適法の改正がありました。改正の中身を上場会社の荷主さんは知っておられる印象です。しかし、中小企業の荷主さんはあまり関係ないと思われるところもありました。時代は変わっているということを荷主さんには必ず伝えるよう社員に指示しています。また、時代に合わせた基準で物事を考えていかないと、運送事業者も生き残れません。以上です。

(久本座長)

荷主と運送事業者の双方が理解し合える仕組みづくりが大事だと考えています。情報交流や認識のすりあわせを具体的に進めないと、この問題はなかなか解決しないと思います。そのような意味でも今の話は重要であると思いました。どうもありがとうございました。それでは、荒木さんいかがでしょうか。よろしく願いいたします。

(荒木運送株式会社 荒木委員)

荒木運送の荒木と申します。弊社は地場輸送が中心で、京都や大阪などほとんど日帰りです。標準的な運賃についてお話しさせていただきます。運賃交渉をするにあたり、4時間や8時間契約の大手の荷主さんについてはある程度理解いただきお支払いいただいておりますが、難しいのが1時間や2時間の短時間の仕事で、その会社特有の原価の基準があってそれにより算出されます。

前回の協議会でもお話ししました、公正取引委員会に公表された会社があります。公表前は頑なに運賃を上げてくれませんでした。公表後は速やかに対応いただけました。今でも毎年、継続的に運賃を上げていただいています。

今後の課題は、特に京都市内の小口配送について、個数制の運賃形態なので交渉が難しいところがあります。他には、インターネットの発注締め切り時間を17時で設定しているところが多いですが、それまでは16時くらいで荷物の積みが終わっていたのが、17時まで待機しないといけなくなりました。待機しても追加の荷物があるかは不明です。

やはりユーザーさんの意向や競争相手との関係で、締め切りが17時の会社が多いので、こちらからのお願いだけでは解決が難しいところもあります。このような社会的構造を改めないといけ

ないとも考えています。

運賃に関してはある程度上げてもらえていますので状態はよくなりつつあり、社員の給料の底上げも年に二回、4月と10月くらいに実施していますが、約3割が社会保険や所得税で取られてしまうので社員がかわいそうだと最近思っております。以上です。ありがとうございました。

(久本座長)

今賃上げのお話がありましたが、穂山さんいかがでしょうか。

(全日本運輸産業労働組合京都府連合会 穂山委員)

労働組合を代表して運輸労連の穂山と申します。全体についてはトラック協会のアンケートで改善されているという数字もありましたが、間違いなく運送法や取適法など行政関係の法改正のスピードが速いことでいい影響を与えていると思います。

ただ、実際にそれが運用されて狙い通りになるまでには時間がかかります。ほとんどの事業者と労働者は新たな今の流れに適応してきていますが、世の中に6万社以上ある運送事業者の中で、順応できていない事業者であるとか、時間を費やして稼ぐという昔ながらの考え方の労働者もおりますので、私たちも含めていかにそれを認識していくかというのが今後の課題であると思っております。

一方、例えばトラックドライバーコンテストなど行くと、若い方や女性の方など本当に意識の高いドライバーが多いです。時間と距離をかけてお金を稼ぐといった、労働規制や法規制を度外視した高度成長期の中で働いてきたドライバーも事業者の中には現在も一定数おられますので、求められた形と認識に大きな乖離があるというのが、事業者や労働組合の課題の一つであると考えております。世界は間違いなく変わりつつあるのに、そういった古い考え方に足を引っ張られて、せっかく志を持って来られたのに退職されるドライバーの事例が非常に多いです。

トラックドライバーの離職者が非常に多いですが、これは高齢者が自発的に辞められるパターンと、せっかく業界に足を踏み入れてくれたのに若い方が志半ばでやめていくパターンがあります。若い方に可能な限りヒアリングすると、どこまで本音を言っていたか不明なところがありますが、会社の風土や人間関係の問題に加え、せっかく社会に貢献しようと思ってこの業界を選んだのに失望したというようなことが多いというのが現状です。

今は過渡期だと思っております。ただ単に人手不足と悲観するのではなく、法規制の中でこの業界は本当に社会に貢献できると思います。社会に貢献する、社会を構築するスタッフであるという意識付けが重要だと思うので、業界や行政・我々労働組合で頑張っただけでアピールしていますが、なかなか伝わらないというのがジレンマです。ですので、このような会議の結果が世に広まり、運送業の重要さと、この業界がエッセンシャルワーカーとしてコロナ禍の医療業界のように称されるようになってほしい、社会の大きな歯車であるということが社会の人にもっと広まってほしいと願っております。どうもありがとうございました。

(久本座長)

今は業界が変わる過渡期ですし、時間をかければ良い方向に進むと思いますので今後も進めていけたらと思います。せっかくご出席いただいておりますので、他の皆さんからもご発言いただき

たく思います。まず、京都商工会議所さんからお願いします。

(京都商工会議所 産業振興部長 細川委員)

昨年の4月に産業振興部に着任いたしました細川と申します。産業振興部では運輸業などの部門も担当しております。2024年問題について前から非常に興味はありましたが、国交省や厚労省、公取や皆さんが集まってこのように会議されるのは非常に素晴らしいと思って聞かせていただいております。

私は普段はそれぞれのところから別々で情報が入ってくる状況ですので、こうやって一度に聞かせていただくのは意味があったと思います。商工会議所の会員事業所にも運送業の方、荷主の方もたくさんおられますので、我々は経産省からの情報提供やセミナーの開催情報を周知してほしいというご依頼については会員事業者さんに流すなどご協力させていただいているところです。また、本所では、経営支援の一環として、経営支援員が直接各社の経営相談などを行っておりますが、その中で運輸業含め現場の意見を拾うようにしております。本日は色々ご意見を聞かせていただいて、普段ではなかなか聞けない貴重なご意見だったと思います。ありがとうございました。

(久本座長)

次に京都倉庫協会さんをお願いします。

(京都倉庫協会 稲沢委員代理)

京都倉庫協会の稲沢です。先ほど、トラック協会会長様から倉庫の関係でお話でしたが、私どもの協会は京都府で50社ほどが加入しております。

当協会としては倉庫での荷待ちの状況について、トラック協会さんのようにアンケート調査を行ったわけではございませんが、問題の声をあまり聞いておりません。昨年4月から努力義務が始まっており、倉庫については荷待ちについてトラックの予約システムであるとか、作業時間がかぶらないように時間を調整することなどの取組が業界には求められています。倉庫業の観点で言いますと、荷主さんからのオーダーで荷積み・荷下ろしを行いますので、どうしても荷主さんの協力が必要になります。

私どもの協会としましても、急な出荷をやめ、前日などもう少し早い段階での作業のお願いをしているところです。また、大元の組織である日本倉庫協会の中によろず相談室を設けており、さらに私どもの各地区で、例えば近畿倉庫協会連合会にも独自で相談室を設けております。荷主についての意見なども吸い上げていきますし、定例会の中で法改正に関する勉強会を行うなど周知活動に努めております。以上です。ありがとうございました。

(久本座長)

次に中小企業団体中央会さんをお願いします。

(中小企業団体中央会 沼田委員)

中小企業団体中央会です。私は2点お話をさせていただきます。

1点目は取引環境の件で、価格転嫁についてです。トラック協会からも、先ほどアンケートのご報告で標準的な賃金をベースにした交渉は65.2%ということで、これはかなり進んでいるものとお受けしました。ただ実態を見ますと、やはり実際の運賃との乖離があるということで、標準的な運賃以上もしくは同レベルと答えているのが36.5%です。ということは、標準的な運賃以下の取引がほとんどであるということになります。これは中小企業でも同じような状況です。定期的な調査を行っておりますが、価格転嫁は先ほどから話が出ており進んでいるのは確かです。ただ、中身がどうかと言えば、我々の調査では転嫁率で30%未満と答えているのが71%の企業だということで、価格転嫁自体は進んでいますが転嫁率が低く中身が伴っていない、さらに価格交渉はうまくいったがその後の受注量が減ってしまっているということが発生しています。これがたまたまか意図的かは何とも分かりませんが、そのような実態もあるという状況です。当会の会長の安藤が、国、府あるいは市町村の首長、特に京都府の西脇知事や京都市の松井市長に何度もこの件について相談し、行政としても理解をしていただきつつあるという状況です。行政が持っている肌感覚よりも中小企業の実態はもっと厳しいというのがようやく分かってきた、というようなことをおっしゃっていただいております。そのような状況を我々は引き続き発信していかなければいけないと思っております。行政の方々、特に公取の方々には中小企業の現状をより一層理解いただきたくよろしくお願いたします。

もう1点は、中小企業の中には荷主という立場の方もおられますので、荷主としての対策をやっていただくようその推進もやっていかなければいけないということです。理事会を2か月ごとに開催していますが、5月の理事会においてトラック協会の平島会長に出席いただいて現状やその対策を理事の方々に訴えていただきました。我々としても十分理解してトラック協会さんと連携しながら進めなければいけないと思っております。以上です。ありがとうございました。

(久本座長)

時間も押しておりますので、最後にコンシューマーズ京都さんお願いします。

(NPO法人コンシューマーズ京都 溝内委員)

消費者の立場から申し上げます。まず、コンビニには24時間商品が並んでいて当たり前、宅配で物を頼んだら次の日に届いて当たり前、という状況が揺らぎかねないということが世間で今、言われていると思いますが、それは本当に消費者が求めていることなのかというのは疑っております。ですので、そもそも必要なサービスなのかということについてももう少し深く考え直す必要があるのではないかと考えております。そして、私には心配していることが2つあります。

1つは災害です。災害時の物流の問題について考えることは大事だと思います。能登半島が大変なことになりましたが、関西で南海トラフ地震が来たらどうなるのか、行政機関と連携協定を結ばれるなど対策をとられている事業者さんもたくさんおられると思いますが、もう少し全体的に考える必要があるのではないかと考えております。

もう1つはサイバー攻撃です。サイバー攻撃を受け、大変なことになっている会社もありました。日本はサイバー管理が脆弱と言われていて狙い撃ちされているかもしれません。今日の話とは違う観点ですけど、今後はより警戒しておくことも必要なのではないかと考えております。この2点が申し上げたかったことです。以上です。ありがとうございました。

(久本座長)

いろいろお話しいただきましたが、業界や行政は頑張っているということを消費者の方々にお伝えすることが大事だと思います。マスコミや SNS では悪い噂ばかり流されることも多いですが、実際、真面目に取り組んでいるのですから、そのような情報も流していただければありがたいと思いました。皆様、熱心なご議論ありがとうございました。

本日の話を聞いて感じたことは、法律のインパクトはとても大きいということ、そしてそれを実効性のあるものにするためにはこれからの活動が重要であるということです。業界が今後も良くなり続けるように、それぞれの委員の立場から頑張っていただければと思います。私の進行役としての役目が終わったかと思しますので、進行を事務局にお返しします。

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 中垣専門官)

久本先生、ありがとうございました。最後に、京都労働局長の角南様よりご挨拶いただきます。よろしく申し上げます。

(京都労働局 角南局長)

京都労働局長の角南でございます。委員の皆様方、本当に活発なご議論をいただきましてありがとうございました。京都労働局管下の労働基準監督署におきまして、令和 6 年度に改正された労働時間の上限規制や改善基準告示をはじめとした働く環境に対する監督指導につきましては、引き続きしっかり進めていきたいと思っております。トラック関係では、荷待ち時間をはじめとした全体の労働時間の短縮をさらに進めていかなければなりませんので、運輸支局と連携しながら荷主への要請もしていきたいと思っております。

賃上げ環境のことも少しだけお話しいたします。資料を今日お配りしておりますが、様々などころのご理解を得ながら進めていきたいと考えております。公正取引委員会、経済産業局の皆さん一緒になって進めるということをメッセージとして発信してきたところです。

最後になりますが、本日各委員で共有した問題をさらに各自で取り組むということで座長からおまとめがございましたので、皆さんで持ち帰って様々な連携を図りながらしっかり取り組むべきと考えております。ぜひ皆様よろしく願いいたします。以上でございます。ありがとうございました。

(事務局 京都運輸支局 輸送・監査部門 中垣専門官)

本日の議事は全て終了いたしましたので、協議会につきましてはこれで終了とさせていただきます。ご質問等ございましたら、事務局の京都運輸支局輸送・監査部門までメールをお願いいたします。次回の開催時期については追ってご連絡させていただきます。本日はありがとうございました。