

第5回 最低車両台数・適正運賃收受ワーキング・グループの概要について

開催日時：平成23年12月27日（火）10：00～12：00

会場：中央合同庁舎3号館（国土交通省）8階国際会議室

- 事務局において、資料によりこれまでの議論を3つの論点（①最低車両台数のあり方はどうあるべきか（さらに事前チェックはどうあるべきか）、②市場構造の健全化等に向けてどのような方策をとるべきか、③運賃料金の適正収受に向けてどのような方策をとるべきか）に整理・説明し、検討の方向性について意見交換を行った。
- 委員からは次のような意見があり、今後、トラック業界においても検討等をいただくとともに、WGにおいて引き続き検討を行うこととなった。

【①関連】 <最低車両台数規制について>

- ・安全確保の法令を遵守できていない小規模事業者も多い状況において、安全・環境に要するコストを賄い、コンプライアンスと健全経営を確保するためには、最低車両台数の引き上げが必要である。
- ・最低車両台数を引き上げた場合の既存事業者の取扱いについては、既得権益に鑑み、一定期間の後、努力義務としてはどうか。
- ・最低車両台数をどこに設定するかは、WGでの実態調査結果等でも明らかではなく、事業の機動性の確保という点も踏まえると、現状では引き上げは適当ではないのではないか。

【②関連】 <事業許可の更新制の導入について>

- ・更新制の導入により不適正事業者を排除するべきではないか。不適正事業者が排除できれば、市場原理が適切に働き、運賃の問題も解決に向かうのではないか。
- ・更新制の導入は、適正事業者にも更新手続きに係る書類作成等の負担増となり避けるべき。また、その他の問題も考えられるので、慎重に検討すべき。
- ・更新制に係る事業者負担や行政コストの増大については、IT技術の活用等で工夫できるのではないか。

【③関連】 <多層構造の適正化について>

- ・多層構造の問題は、大手事業者が非効率な運送を中小事業者に回して自らのコンプライアンスは維持するなど、トラック業界内の問題と捉えるべき。

- ・多層構造の問題については、特に仲介手数料に規制が無いため実運送事業者が受け取る運賃が低下しており、手数料の上限を規制すべき。

【③関連】 <標準運賃等について>

- ・若い人にトラック業界に就職してもらうための施策を考えるべき。そのためには、賃金の向上が必要であり、標準運賃等の設定、かつての認可運賃の復活等拘束力のある運賃設定等を望みたい。
- ・運賃認可制の下でも認可運賃は守られていなかったこと、現在は運賃の多様化が進んでいること、各国においても運賃規制はなされていないこと等を踏まえると、運賃規制を強化することは現実的に有効ではない。

【③関連】 <最低賃金について>

- ・最低賃金違反の状況について、産業全体と比較してトラック事業では違反が少ないことは理解したが、今後悪化する可能性について懸念される。

【③関連】 <事業者の交渉力の向上について>

- ・書面契約の実施等、荷主下請間の取引の適正化に向けて、パートナーシップ会議の頻度を増やす等取り組みを深度化すべき。

<文責：事務局>