

**「最低車両台数・適正運賃收受WG」の
検討ポイントにおける意見とりまとめ**

平成24年7月30日

公益社団法人 全日本トラック協会

○ 最低車両台数のあり方はどうあるべきか

新規事業者のみ最低車両台数を引き上げ既存事業者は既得権を認め現状どおりとする意見は8協会、新規事業者のみ最低車両台数を引き上げ既存事業者は一定期間猶予を設けその後義務とする意見は10協会、というように最低車両台数を引き上げる必要があるという協会は17協会あるが、一方で、最低車両台数の引き上げは必要ないという意見は12協会あり、したがって最低車両台数の規制は両論あり、業界としての結論は出ない。

最低車両台数規制以外の意見として、5両割れの事業者に対する対策の意見が多く、最低車両台数に関わらず運行管理者・整備管理者の選任を義務付けるべき、国の基準に満たすよう指導すべき、最低車両台数を割る場合は許可制とすべき、最低車両台数を割る場合は許可を返納すべきということで、全ての協会で意見が統一しているので、5両割れの事業者に対し的確に対応するべきである、としたい。

○ 市場構造の健全化等にむけた退出希望事業者への支援について

退出支援のための相談窓口設置等の支援が必要とする意見は20協会ある一方で、このような支援は必要ないという意見も14協会ある。なお、支援が必要との意見を表明した協会においても、交付金を活用すべきとする協会が2協会であったのに対し、交付金は活用すべきでないとする協会が4協会、交付金の活用については慎重な意見が多かった。また、退出事業者の従業員の転職支援が必要との意見が15協会からあった。

したがって、交付金活用については否定的であるものの、退出支援のための相談窓口、および退出事業者の従業員の転職支援窓口を設置するべきである、としたい。

○ 市場構造の健全化等にむけた適正規模への誘導（水平構造の改善）について

適正規模への誘導のための支援については、業界として幅広いコンセンサスを得られていない状況であった。

○ 運賃料金の規制についてはどうあるべきか

標準運賃、標準原価、最低運賃等の運賃料金規制については、交渉力向上につながる、ダンピングの歯止めになる等の理由から、何らかの規制を設けるべきとの意見は34協会。一方、実効性に対する疑問や、実勢運賃の引下げの恐れがあるとの理由から運賃料金規制は不要とする意見は15協会あり意見が分かれている。

WGでは運賃料金規制の設定は困難との方向性が示されており、また、規制は不要とする意見が少なからずあるものの、標準運賃、標準原価の提示を求めていくこととし、当面は契約書締結の徹底や運賃ガイドラインの作成等、交渉力向上のための施策を推進していくということとしたい。

その他の意見として、貨物利用運送事業に関して、手数料の制限等の規制強化や監督・指導の強化を求めることとしたい。

○ 事業者の交渉力の向上について

事業者の交渉力の向上のために、原価計算励行の取り組みを推進することは、多くの協会において推進すべきとの意見が出されており、原価計算マニュアルの作成、講習会の開催等を実施し、取り組みを推進することとしたい。

書面契約締結の徹底、適正取引に係る法令知識の普及については、何らかの推進策が必要であるとの意見が多く、荷主・元請事業者も含め周知活動の徹底と、行政による改善指導を強化していただくこととしたい。

また、その他の意見として、代表権のある者の受験を義務づける等、新規参入時の法令試験を厳しくする、またパートナーシップ会議で実効性のある結論を出すよう議論を深化させていくことを求めることとしたい。