

最低車両台数・適正運賃收受
ワーキンググループ報告書

平成24年10月15日

最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ

目 次

	(頁)
1. 最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループの開催経緯等 について	… 1
2. 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）	… 3
3. 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	… 5
4. 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	… 9
5. 最後に	…11
 (参考資料)	
・最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループのメンバー及び 開催状況	…13
(参考) トラック産業の将来ビジョンに関する検討会の開催状況	…15
トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理（概要）	…16
・関連資料	…17

はじめに

1. 最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループの開催経緯等について

トラック産業は国内物流の約6割（トンキロベース）を占める基幹産業であり、国民生活の維持・向上に必要不可欠の重要な産業である。現在、平成2年の物流二法施行から20年余りが経過し、トラック輸送量の増加や、宅配便サービスの多様化、運賃・料金の低下による利用者利便の向上等が見られた一方で、国内市場が限られているなか事業者が増大したことによる競争の激化、近年の景気の停滞や燃料価格の上昇等もありトラック事業者の営業収入は低下傾向にあり、厳しい経営環境となっている。

このような中、国土交通省は、平成22年3月に「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」（以下「ビジョン検討会」という。）を開催し、将来に向けて目標とすべきトラック事業者のあるべき姿を提示するとともに、規制緩和後の変化を検証し、公平・公正な競争環境を実現していくために克服すべき課題を整理すべく議論を行った。

ビジョン検討会では、平成22年7月に「トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理」（以下「中間整理」という。）を行い、その中でトラック産業に係る規制緩和の影響について以下の通り分析している。

「トラック産業においては、グローバル化の進展等に伴う我が国経済の構造的な変化の下、小規模事業者等を中心とした激しい競争が展開されているものの、総需要－総供給量に係る需給調整の面からみると、輸送トンキロ等の需要の減少に対応して車両数等の供給が減少するなど、相応の市場メカニズムが働いているものと考えられる。各地域において実施したトラック事業者のヒアリングにおいても、合理的な企業経営に努める事業者においては、輸送需要の減少時には機動的に減車を行うなど、需要の変化に対する弾力的な対応を行っているとのことであった。他方、厳しい経済環境が続く中で、過当競争の激化、これに伴う運賃・料金の下落等により、大変厳しい経営を余儀なくされている事業者が大多数であることも事実である。

この結果、これらのうち相当数の事業者においては、法令遵守や安全・労働環境などの面で、適切な経営が行われていない可能性が高い。」

このような分析を踏まえ、中間整理は「トラック産業に関わる経済的な環境を変化させることにより、個々のトラック運送事業者のほか、荷主を含めた関係者が、経済的な合理性・必然性を持って、トラック産業に係る適切な経済的な環境を創出するための対応を図ることが求められている。」とし、最低車両台数のあり方、適正な運賃の収受に向けた取り組みに関し、ワーキンググループを設置し検討を進めるよう提起した。

国土交通省では、中間整理を受けて、平成22年10月に「最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ」（以下「WG」という。）を設置し、計7回にわたる会議を行い、トラック事業者の実態把握とともに、諸論点の検討を進めた。

本WGにおいては、実態把握のための調査の結果及び最低車両台数のあり方、適正な運賃の収受に向けた取り組みについて議論の過程において、最低車両台数以外の規制のあり方や不適正な事業者への対応及び業界市場構造等についても議論が及んだため、論点を以下の3つに整理して議論を進めることとした。

論点Ⅰ 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）

論点Ⅰ-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

論点Ⅱ 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

また、平成24年4月29日に、関越自動車道で、高速ツアーバスが道路の側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷を負うという痛ましい事故が発生した。国土交通省では、同様の事故の再発防止に向けて、緊急対策を実施するとともに事業者の参入規制の内容や運行管理、監査のあり方等多方面からの対策を検討しているが、トラック業界においても事業者の状況、業界の構造等の類似性から参考とすべき点が多いことから、本WGでは、その検討状況も踏まえて議論を行ったところである。

以上のような経過を経て、最低車両台数や事前チェックのあり方、市場構造の健全化等に向けた方策及び運賃料金の適正収受に向けた方策について、今般、とりまとめがなされたので、ここにWG報告書を取りまとめるとともに、ビジョン検討会に報告する。

2. 論点 I : 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)。

(1) 最低車両台数規制の検討経緯について

中間整理においては、特に小規模事業者において、厳しい経営状況を余儀なくされており、その結果として法令遵守や安全・労働環境の面で、不適正な事業運営が行われている可能性が高いと推定され、最低車両台数の見直しについて検討することとされた。貨物自動車運送事業法第6条第1号に示されるとおり、許可時に当該事業計画が「過労運転の防止その他の輸送の安全を確保する」ものである必要があることから、これに則り、輸送の安全を阻害する行為を未然に防止するための自主管理体制を事業者が確立する等の趣旨を含む安全規制として、許可基準に設けられているものである。

平成15年に全国一律5両とした規制を、今般、改めて改正することにつき、WGにおいても、「競争が激化するなか、適切な事業運営を確保するためには一定の規模の保有台数が必要であり、現在の最低車両台数基準を見直すべき」との意見、一方、「法令違反などの不適切な事業運営と車両規模に相関関係はないのではないか」との両意見があった。

このため、事業者の保有車両台数別に事故件数、法令違反による処分件数の調査を行うとともに、最低車両台数規制や水準のあり方について、全日本トラック協会において各地方トラック協会の意見を聴取した。

調査の結果、車両規模と法令違反による処分件数や事故件数との間に一概に相関関係があるとはいえないとの結果を得るとともに、また、各地方トラック協会の意見については、最低車両台数基準を引き上げるべきとする協会がある一方、引き上げは必要ないとする協会がそれぞれ相当数にのぼり、多様な意見があることが判明した。

議論の中では、安全規制である最低車両台数について、必ずしも小規模事業者ほど不適正な事業運営が行われているとは見られない状況において、最低車両台数を引き上げたとしても、これをもって不適正な事業運営が十分に改善されるものではないとの考え、あるいは、最低車両台数の引き上げについては、既存事業者がそのまま増車すれば各事業者の保有車両数を増加させることとなり、それによって供給量が増加し、このことがさらなる競争の激化を招く恐れも示された。

これらを総合的に判断すると、直ちに最低車両台数基準を引き上げるべき状況にはないが、その一方で、保有車両台数の多寡にかかわらず不適格な者を市場に参入させないことが重要であり、安全規制について、新規参入許可時に適合性をより厳格にチェックする必要がある。

(2) 新規参入時における事前チェックの強化について

事前チェックについて、以下①、②をはじめ、運行管理者や安全措置をはじめとした現行の許可基準や運用につき、さらに強化策を検討すべきである。また、この措置により参入を目指そうとする者において安全等に係る十分な意識が必要となることにも留意する必要がある。さらに、現在、高速ツアーバス事故の発生を受けて、国土交通省で検討されている事故の再発防止対策の中で有効と考えられる対策についてはこれを導入すべきである。

- ① 許可基準中「過労運転の防止その他輸送の安全を確保する」ために必要な運行管理体制については、乗務割の計画、点呼の実施体制等について審査を十分に行うとともに、運行管理者の具体的な配備や運行管理の方法についてもその実効性を確保するよう対応を徹底する。
- ② トラック事業者が、荷主、元請事業者等との間で適正な取引を行うことは、適切な事業運営の確保の観点のみならず、輸送の安全確保の観点からも極めて重要であることから、「事業を自らが的確に遂行するに足る能力」を担保するために行われる法令試験において、新たに独占禁止法及び下請代金支払遅延等防止法を科目に追加し、これらに係る知識を確認することとする。さらに試験の頻度等実施方法についても見直しを検討する。

(3) 緊急調整措置について

貨物自動車運送事業法第7条に基づく緊急調整措置による参入規制を実施すべきではないかとの意見があり、検討されたが、緊急調整措置の要件として、特定の地域において、①実働率や実車率等の指標の状況からみて供給輸送力が著しく過剰となっていること、さらに、②輸送力が増加し、大部分の事業者の事業継続が困難と認められること等が必要であるが、各種指標によれば、現段階で緊急調整措置を発動すべき状況にはないと考えられる。

3. 論点 I-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。

(1) 市場構造の健全化策の検討経緯について

トラック産業に関して適切な経済的な環境を創出するためには、関係者の協力の下、法令を遵守し、適切な事業運営が行われることを前提に、合理的かつ効率的な事業運営が行われることが必要である。

こうした観点から、WGにおいては、①不適正な事業者への指導を強化するとともに必要な場合には速やかに市場から退出させること、②最低車両台数である5両未満の保有で事業を運営する事業者に対する対策を講ずること、③不適正な事業運営を行っている者の退出への対応のため事業許可の更新制を導入すること、④トラック産業の多層的な元請・下請けが構成する業界の多層化構造に伴う問題や大多数のトラック事業者が小規模零細事業者であることに伴う経営の問題などについて対策を検討すること、等の意見が出されたことから、以下(2)～(5)のとおり「市場構造の健全化に向けた対策」としてとりまとめた。

(2) 不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮等について

不適正な事業運営を行っている事業者への指導強化、さらに改まらない場合における退出を促すため、以下の対策を早急に検討する必要がある。また、国土交通省で検討されている事故の再発防止対策の中で、有効と考えられる対策についてはこれを導入するべきである。

① 監査及び行政処分の強化について

事後チェックを的確に実施するためには、まず、監査、行政処分を強化することが急務であると考えられる。高速ツアーバス事故後、設置された「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」における検討も活用しながら、監査手法の効率化や体制・監査能力の強化を図る。

さらにこの際、近年、発達がめざましいIT機器（デジタル式運行記録計等）を有効に活用する。併せて、行政処分を受けた事業者に係る詳細情報を公表することにより、利用者の選択を通じた不適正な者の退出を促進させる。

また、運行管理や点検整備に関し責任を有する者についてこれらが機能していなかった場合における、運行管理者資格者証の返納、整備管理者の

解任等の処分を強化する等により、当該不適正事業者の管理体制の改善を促すように措置する必要がある。

② 事業許可の更新制について

WGにおいては、適正化事業や国による監査、行政処分等による現状の事後チェックでは限界があり、不適正な事業運営を行っている事業者の退出促進を徹底するためには、建設業や旅行業などで実施している更新制の導入を検討するべきではないか、といった指摘があった。

これについては、事業許可の更新制は、許可等の効力について一定の期限を付し、失効前に改めて法令遵守の状況等を確認して、適格者に対して許可を更新するものであることから、不適正事業者の退出促進に有効である。また、更新制は、運行の安全をしっかりと確保している事業者への事業運営のインセンティブとしても有効な仕組みと考えられる。

一方で、全ての事業者に更新に伴う負担を課すことから、不適正事業者の退出促進の効果がある他の手段と比較検証するとともに、多数の事業者に対する更新事務コストの増大等についても考慮することも必要である。

このため、事業許可の更新制については、まずは、他の規制の効果や監査及び行政処分の強化を図りつつ並行して検討を続け、その導入の可否を判断することが適当である。

(3) 5両未満の保有で事業を運営する者への対策について

平成21年に国土交通省が実施した5両未満事業者に対する重点監査の結果、重点監査事項のうち何らかの法令違反をしていた事業者が調査対象の約73%にのぼり、そのうち、乗務時間等基準告示の遵守違反や点呼関係の違反等の特に運行の管理に関する法令違反が多く見受けられたところである。このような状況下、5両未満事業者数は、全国で4,000（平成22年度末現在）に上っており、これらの事業者に運行管理者の選任が義務づけられていないことは、安全の観点からだけでなく、公平な競争市場の観点から問題があるとの指摘にも早急に対応していく必要がある。

このため、当該事業者に対しても、運行管理者の選任を義務づけることとする。

また、5両を下回って事業を継続することの適否に安全性の判断が必要との観点から、5両未満となる減車に係る事業計画の変更について、現行の事

前届出制から認可制とする措置も可能性を検討する必要がある。

さらに、5両未満営業所に対する適正化事業実施機関による巡回指導や行政による監査の重点化を図るとともに、このような営業所に係るものを含め一定の行政処分を受ける事業者には処分の際に併せて講習の受講を義務づけることを検討するべきである。

(4) 転廃業支援・経営改善支援について

トラック事業者の経営状況を規模別にみると、総じて言えば、車両規模の小さい事業者ほど営業利益率が低く、特に保有車両数10両以下の事業者においてその傾向が強い。

WGにおいては、小規模な事業者に係る実態調査を行うとともに、今後のトラック事業の経営改善や事業からの退出を希望する事業者に対する支援方策について、検討した。特に、「小規模事業者の経営実態に関するアンケート調査」(平成24年7月)によれば、保有台数10両以下の小規模事業者の約25%が事業継続が困難であり、このうち約25%が事業譲渡等による廃業を検討しており、これにあたっての課題として事業の譲渡や借入金への対策を挙げており、こうした事業者に対する転廃業や経営改善のための支援が重要である。

このような小規模事業者の厳しい経営実態に対応するためには、全日本トラック協会において、経営診断事業等の充実を図り、多くの事業者が個々の実情に即した専門的アドバイスを得る場を広げる等の各事業者の経営評価能力を高めるとともに、例えばドライバーの転職支援といった課題への取組みも必要である。

(5) 多層構造の適正化(垂直構造の改善)について

多層構造については、下請事業者が収受する運賃の低下及び常態化が安全を阻害する運送条件での受注を惹起し得ることが大きな問題であり、適正化が必要である。

この対策として、貨物自動車運送事業法第22条の2に基づく貨物自動車利用運送を行う場合における輸送の安全の確保を阻害する行為の禁止の徹底や、独占禁止法や下請代金支払遅延等防止法の適切な運用などを進める他、契約の書面化について、スポット取引における発注書、引受書等も含めて、

義務化を含めた推進対策を早急に検討し、実施する必要がある。

特に、「トラック輸送の実態に関する調査」（平成23年9月）によれば、常に書面契約を結んでいる者は全体の40%に満たないとの現状であるので、官民で精力的にこれに取り組み、責任や業務の明確化を図り、安全運行を確保していかなければならない。

なお、トラック事業者間でその資源や設備を融通し合うことが貨物の季節変動等への有効な対応策であることは言うまでもないが、近年、取引も様々な形態が見られるようになっており、元請事業者等との運送契約等の際の責任を明確化することは益々重要となっていることにも留意しなければならない。

また、元請事業者との間の取引、実運送を持たない利用運送事業者との間の取引について、トラック事業の課題として、引き続き、安全対策も含め、その実態把握に努めつつ、対応方策について検討を進める必要がある。

(6) 水平構造の改善について

中小零細事業者が多いトラック業界においては、個々の事業者が外的経営環境の変化に対しても脆弱である傾向が指摘されている。この対応のためには、(5)の多層構造の適正化に挙げられた方策のみならず、事業者が自らの得意とする輸送分野、運営手法等を持ち寄って連携を図り、事業の規模や経営の強みを拡大することが有効である。

このような観点から、例えば、共同輸配送や輸送施設の共同利用、協同組合や協業組合の活用等や経営改善に資する事業などへのインセンティブを検討する必要がある。

4. 論点Ⅱ：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。

(1) 運賃・料金の適正収受策の検討経緯について

景気の停滞が長引き国内の貨物輸送量が頭打ちになっていること等に伴って、運賃水準や日車当たり営業収入の低下が見られる等、トラック事業者にとって厳しい経営状況となっている。

WGにおいては、事業者が適正な運賃を収受するための直接的な方法として運賃に関する規制の強化が必要であるとの意見、具体的には、①貨物自動車運送事業法第63条の標準運賃の設定の可能性、②不当に安い運賃に対する変更命令、③旧認可運賃の検証、④最低賃金についても徹底するべきとの意見が挙げられた。また、運送事業者が適正な運賃を収受するため、運送事業者の交渉力向上についても一層の推進を図るべきとの意見が出され、諸検討の結果、(2)、(3)のとおりとりまとめた。

(2) 運賃料金規制等について

① 標準運賃制について

貨物自動車運送事業法第63条の標準運賃については、標準運賃の発動要件としては、特定の地域において、実働率・実車率等の指標の状況からみて、運賃・料金が著しく高騰し又は下落するおそれがあること等が必要であるが、各種調査を行った結果、現状の各指標によれば、現段階で法定要件を満たさないため、標準運賃を発動する状況ではないと考えられる。

なお、発動要件への適合の課題と併せて「トラック運送事業の運賃・原価に関する調査」(平成23年9月)によれば、運賃体系や運賃設定の考え方、原価等に多様性があるとの実態がみられ、標準的な運賃を一律に設定できる実態かといった点及び規制緩和前の認可運賃が形骸化していた点等を指摘する意見もあった。

② 運賃の変更命令について

国土交通省の適正取引相談窓口寄せられた案件等の個別事案について、不当に安くダンピングの疑いがある等、貨物自動車運送事業法第26条の要件に該当する場合には、適切に対応する必要がある。

また、適正化事業実施機関による巡回指導の場等において点検する等により、運賃届出の徹底を図るべきである。

③ 旧認可運賃の検証等

認可制時の運賃タリフなどを活用して現在の運賃や運送原価の水準につき、評価や調査のうえ、公表する取組については、運賃等が既に相当に多様化してきていることに加え、国が関与することについては、独占禁止法との関係を踏まえ、慎重な対応が求められる。

国においては、事業者の交渉力の向上に向けた対策等を様々な形で強く支援していくことが求められる。

④ 最低賃金法違反への対応について

国土交通省において、労働基準監督部局から、最低賃金法違反に係る通報があった事案につき、調査のうえ、処分を行うべきものは適切に対処すべきである。

(3) 事業者の交渉力の向上に向けた対策について

トラック事業者が運賃・料金を適正に収受するためには、荷主・元請事業者との交渉力の向上のための対策が非常に重要である。

「トラック運送の実態に関する調査」(平成23年9月)によれば、原則原価計算を実施している事業者は約3割強にすぎず、各事業者が原価計算を励行する必要性は高いことから、全日本トラック協会においては、様々な機会を捉え、原価計算セミナー等を実施し、個々のトラック事業者に対して原価計算の普及・浸透を図るとともに、原価を上回る収入を得るにはどのような事業展開や交渉が考えられるのか等についても様々な機会を通じて啓発を重ねていく必要がある。

また、3.(5)において記した契約の書面化の対策においては、書面記載事項に、運賃、付帯料金、車両留置料、有料道路利用料、使用車両等を含めることを検討するとともに、2.(2)に記したとおり、法令試験科目に独占禁止法、下請代金支払遅延等防止法が追加されることを機に、各トラック事業者においては改めて法令や「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」等に習熟することが期待される。

その他、共同化等事業の規模や経営の強みの拡大の取組も、交渉力向上に加え、中小事業者が荷主、元請事業者と直接に接触する機会の増大も期待され、重要な対策と位置づけられる。

5. 最後に

(1) トラック産業の貢献について

トラック産業は、日本の物流の約6割を占める国民生活や国民経済に不可欠な重要産業であり、安全対策や環境対策の徹底、輸送ニーズへの的確な対応など、近年、社会的な要請も一層の高まりを見せている。

このような要請に対し、官民一体となった努力により、近年、営業用トラックの事故件数、二酸化炭素の排出量は減少傾向を示し、また、昨年3月に発生した東日本大震災においては、全国のトラック事業者は緊急支援物資の被災地へ迅速に輸送し、重要なライフラインの機能を果たしたところである。

(2) 今後の課題について

このような社会的要請に引き続き応えていくことが、国民のトラック産業への信頼と理解の増大を通じ、その地位の向上等にもつながっていくものと期待されるが、このためにも、ドライバーの労働環境その他のトラック事業に係る諸課題や多数の小規模事業者等が直面する経営の厳しさ等に対して、関係者が連携しつつ早急に対応していくことが求められる。

国土交通省においては、提起された事項に係る制度改正や必要な予算等の確保とともに、監査及び行政処分の強化について具体策が求められる。違反を行っている者によって法令を遵守する者の適正な事業運営が阻害されるのであれば、業界は「悪貨が良貨を駆逐する」といった状態に陥る、といった委員等からの危機感も寄せられており、公平、公正な市場環境整備に向けた国の益々の尽力が重要である。

さらに、WGの提言事項を実現するには、トラック事業者と荷主との間の具体的な協力や調整のあり方をトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議において進めるとともに、監査や処分のあり方については「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」において、更なる検討を進め、実効性の高い対策を早急に実施に移していくことを提言したい。

また、全日本トラック協会及び各都道府県のトラック協会においては、WGの提言事項を踏まえ、会員事業者に対する事業の展開やサポートを進めるとともに、適正化事業実施機関として、トラック業界全体の健全な発達に向けた指導業務の実効性の確保や貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマー

ク制度)の推進について、国とも一層の連携の上、取組みを強化することを期待したい。

最後に、このWGの議論の過程で委員から提起された、

- ① 我が国の将来を見据えると、トラック業界に必要な良質の人材が確保され、需要に応じた事業運営が維持され続けなければならない
- ② 安全性、健全性を向上させるための参入や多層構造の弊害の解消、利用
運送事業者との取引のあり方等取引に係る政策の枠組や制度については議論を継続していくべきである

等の意見を踏まえつつ、ビジョン検討会を年内を目途に開催し、WGにおいて提言した参入に係る事項や必要な対策を推進する作業部会を早期に設置することを提言したい。

【 最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ メンバー 】

野 尻	俊 明	流通経済大学 教授 (座長)
齊 藤	実	神奈川大学 教授
徳 田	賢 二	専修大学 教授
秋 池	玲 子	ボストンコンサルティンググループ パートナー&マネージング・ディレクター
森 田	富士夫	物流ジャーナリスト
佐 藤	正 弥	一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部 主幹
(太 田	誠	一般社団法人日本経済団体連合会産業政策本部主幹)
坂 本	克 巳	公益社団法人全日本トラック協会 副会長
天 野	智 義	社団法人東京都トラック協会 副会長
小 幡	銀 伸	社団法人愛知県トラック協会 会長
(川 島	誠	社団法人愛知県トラック協会 会長)
山 浦	正 生	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

(敬称略)

【最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループの開催状況】

- 第1回最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ（平成22年10月13日）
 - （1）ワーキンググループの設置について
 - （2）最低車両台数に関する現状と課題について
 - （3）本日も議論を頂きたい事項
 - （4）意見交換

- 第2回最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ（平成22年10月20日）
 - （1）トラック事業における運賃・料金制度の現状
 - （2）今後の議論の進め方について（案）
 - （3）トラック運賃に係る調査報告について（報告）
　　<（社）全日本トラック協会・流通経済大学 小野 教授>
 - （4）当面の調査・分析の進め方、アンケート調査の実施について（案）
 - （5）意見交換

- 第3回最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ（平成23年3月7日）
 - （1）トラック運送事業に関する現状について
 - （2）意見交換

- 第4回最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ（平成23年9月8日）
 - （1）運賃料金等に関する実態調査結果について
 - （2）意見交換

- 第5回最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ（平成23年12月27日）
 - （1）これまでの議論の論点整理及び検討の方向性について
 - （2）意見交換

- 第6回最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ（平成24年7月30日）
 - （1）トラック協会からの報告事項
 - ・小規模事業者の経営実態に関する調査結果について
 - ・「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について
 - （2）とりまとめの方向性（案）
 - （3）意見交換

- 第7回最低車両台数・適正運賃收受ワーキンググループ（平成24年10月15日）
 - （1）ワーキンググループ報告書（案）について
 - （2）意見交換

【トラック産業の将来ビジョンに関する検討会の開催状況】

○第1回トラック産業の将来ビジョンに関する検討会（平成22年3月2日）

- （1）検討会の設置について
- （2）トラック運送事業の現状について
- （3）意見交換
- （4）今後の進め方について

○第2回トラック産業の将来ビジョンに関する検討会（平成22年4月19日）

- （1）第1回検討会における主なご発言及びヒアリングによる論点整理等<事務局>
- （2）サービス産業の生産性向上<経済産業省商務情報政策局>
- （3）トラック業界の現状と今後のあり方<トラック事業者ヒアリング>
- （4）トラック業界への期待<荷主ヒアリング>

○第3回トラック産業の将来ビジョンに関する検討会（平成22年5月19日）

- （1）トラック産業の生産性の向上に関するヒアリング<森田委員より>
- （2）各地域のトラック事業者ヒアリング
ー地域のトラック産業の現状と規制緩和後の課題ー
<東京都、愛知県、兵庫県のトラック事業者の委員より>
- （3）中間整理に盛り込む事項（案）
- （4）議論を深めて頂きたい事項

○第4回トラック産業の将来ビジョンに関する検討会（平成22年7月7日）

- （1）トラック業界への支援策（中小企業基盤整備機構の事業を中心に）
<中小企業基盤整備機構理事 山田 尚義氏>
- （2）中間整理（案）について
- （3）フリーディスカッション

〔【参考資料】「トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理」（平成22年7月7日）〕

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理

★トラック産業は、産業活動や国民生活に不可欠な貨物の輸送サービスを提供する事業であり、国民生活の向上・社会経済の維持発展に欠かせない重要な社会的基盤。
★本検討会では我が国のトラック産業の有する可能性をもとに、将来に向けた「あるべき姿」の提示と、公平・公正な競争環境の実現のために克服すべき課題を整理。

<経済社会環境の変化>

経済のグローバル化等による経済社会環境の変化

- ・ グローバル化の進展等に伴う商品等の最終消費価格の下落と国内企業のコスト抑制等により、トラック産業は国内需要の頭打ち、運賃・料金の下落等構造的な変化。
- ・ 製造業の海外進出等の国際分業体制の中、トラック輸送についてもサプライチェーン全体の中での役割を發揮するといった視点が期待。

少子・高齢化、人口減少社会の到来

- ・ トラック産業の平均年齢は、全産業平均に比べ高く、若年労働者の確保のために魅力ある職場作りが必要。

環境・安全対策

- ・ 低公害・低燃費車への車両更新等の様々な努力が払われ、経営の負担は増えてきたが、2020年までの温室効果ガス25%削減目標等を踏まえ、さらなる環境対策の継続が必要。
- ・ トラックによる交通・死亡事故件数は着実に減少しているが、引き続き交通事故・飲酒運転等の防止に向けた取組が必要。

技術の開発・活用

- ・ 安全対策、環境対策、輸送の高度化・効率化のため、技術開発の成果を輸送現場に生かすことが重要。
- ・ トラック事業の労働集約的特質等を踏まえれば、省力化・効率化による生産性向上等に資する実用的な技術の活用・改良が期待。

<規制緩和後の変化>

- ・ 規制緩和以後、市場の活性化、新たなサービスの展開、物流コストの低減等は図られた。
- ・ 需給調整の面から見れば、需要減少に対応し、車両数等の供給が減少するなど、相応の市場メカニズムは働いていると思慮。
- ・ 他方、増大する小規模事業者においては、過当競争の激化とこれに伴う運賃・料金の下落等により、大変厳しい経営を余儀なくされており、安全・労働面での対応が不十分な事業者が増大。
- ・ また、小規模事業者の大幅な増加による過当競争の激化により、法令違反等を前提としたような運賃・料金設定を惹起。

<需給調整>

- ・ 規制緩和された平成2年度と比較して、事業者数・輸送トンキロ…1.6倍、車両台数、輸送トン数…1.2倍(平成20年度) →1台当たりの輸送トンキロは増加、1台当たりの輸送トン数、1社当たりの輸送トンキロは概ぼしい。
- ・ この間、変動1日あたりの輸送トン数、乗車率、乗車率はいずれもほぼ横ばいで推移。

<小規模事業者の増加>

- ・ 車両数10両以下の事業者数…4.2.2%(平成2年度) →5.6.5%(平成20年度)

<運賃・料金>

- ・ 規制緩和後のピーク時の平成4年度と比較して、平成20年度はマイナス5.6%。

<不正事業者の増大>

- ・ 社会保険未加入事業者…9.0%(平成9年度) →25.6%(平成20年度)。
- ・ 過労運転防止に係る措置の不遵守…4.8%(平成9年度) →14.2%(平成20年度)。

<目標とすべきあるべき姿>

生産性の向上・付加価値化の推進

- <生産性の向上>
 - ・ 環境、安全等に要する社会的責務を果たしつつ、持続的な成長を図っていくためには、「生産性の向上」を図っていくことが重要。
 - <トラック運送事業者の役割の拡大>
 - ・ 物流を構成するサプライチェーンの中での役割を踏まえ付加価値を付ける方法等(3PL等)による付加価値化、運送自体に付加価値を付ける方法等)
 - <小規模事業者等の生産性の向上>
 - ・ 事業の効率化による生産性の向上が必要(マーケティング能力の向上等による直荷主の確保、省力化技術の導入、事業協同組合等の活用、共同化・協業化の推進等)。
- ⇒ **中小企業庁、中小企業基盤整備機構と連携した生産性向上、新分野開拓の推進**

アジア等への海外進出

- ・ アジア各国の経済発展に伴うトラック需要の増大、日系企業の進出等を踏まえ、意欲的な事業者においては、アジアを中心とした海外進出に取り組むことが考えられる。
 - ・ 高水準で安定性のある実運送サービスの海外における展開は、海外進出日系企業のニーズにも合致し、我が国の海外進出企業の成長を支える役割も担う。
- ⇒ **JETRO、中小企業基盤整備機構と連携した海外進出の支援**

持続的な環境対策・安全の確保の実現

- ・ 荷主、消費者から、環境・安全面の品質により選択される市場を構築することが重要。(Gマーク・グリーン経営認証のアピール、車両の大型化と実車率の向上)
- ⇒ **関係者間において検討(環境対策(CNG車等の導入促進、排出量の見える化)等)**

引越・宅配サービスの展開

- ・ 引越サービスについては、価格競争が激化する中、苦情も増加していることから、サービスの「見える化」を図ることが必要。
- ⇒ **優良引越事業者の評価制度の構築**
- ・ 宅配サービスについては、多様化する消費者のニーズを踏まえ、新たなマーケットが開発・創出できる可能性がある事業分野と思慮。

<規制緩和後の克服すべき課題>

<経済的な環境整備の視点>

- ・ トラック運送事業者のほか、荷主等の関係者が、トラック産業に係る適切な経済環境を創出することが必要。
- ⇒ **ワーキンググループの設置(新規参入時の最低車両台数・適正運賃取受の取組)**

<社会的な環境整備の視点>

- ・ 荷主、元請、下請事業者等の関係者の役割・責務を明確化し、適切な関係創出が必要。
 - ・ 社会保険未加入等、「正直者が損をしない」体制の整備のため、関係行政機関と連携強化。
- ⇒ **許可基準に満たない5両割れ事業者への運用厳格化、運行管理者の設置義務化等**

※ トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理