

第1回トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会議事概要

日 時：平成26年3月12日（水）10：00～12：00

場 所：中央合同庁舎3号館4階 総合政策局局議室

1. 事務局より、議題1「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会の設置について」、議題2「健全化に向けて」、議題3「活性化に向けて」について説明し、齊藤（実）委員及び樋口委員よりプレゼンテーションが行われた後、意見交換を行った。

2. 委員からは、次のような意見があった。

- ・ 書面化は制度ができたのであるから、成果が出るように取り組むべきであるが、問題は荷主への周知である。国交省やトラック協会として、荷主に説明会等を行っても、書面化についてなかなか聞いてもらえず限界がある。特に改善基準告示を遵守できる環境、附帯業務等の料金を荷主から支払って頂ける環境を整備することなどを厚生労働省からも荷主に対して訴えて頂きたい。

また、現下の状況では、実運送を行わない事業者が表彰され、苦しい仕事を押しつけられる中小・零細事業者が罰せられる。中小・零細事業者でも法令を遵守できる土台を整えていただき、その上で、遵守できない事業者は罰することが重要である。

- ・ 参入規制の強化、書面化、荷主勧告の運用強化といった社会的規制について、一定の評価をしている。今後、業界の健全化に向けたポイントは2つあると考えている。

1つは、トラック業界特有の多層構造について、規制緩和前と比べると物量は約30%減少している一方で、事業者は中小・零細事業者を中心に1.5倍に増加しており、過当競争の状況の中で公正競争が担保されていない。最低車両台数規制に関する議論も含めて、多層構造を改善していかなければならない。

もう1つは運賃及び料金の問題である。直近では景気の動向等から物量が増えており、運賃改定の動きも少しずつ進んでいると聞くが、今がピンチをチャンスに変えていく転換点と捉え、業界を挙げて対応する必要があるのではないか。加えて①「悪質事業者に対する対応」②「5両割れ事業者に対する対策」③「適正運賃の收受、書面化の推進」④「荷主勧告制度の運用」の具体的な取り組みが必要と考える。

- ・ 公正競争を担保し、良質な事業者が生き残る業界とするためには、適切な経済規制が必要である。適切な経済規制の観点から、本会議が目指す方向性について考えなければならない。労働に見合った賃金を支払うことが人材不

足の解消のためにも必要である。

- ・ Gマークの表彰制度については、安全に対する意識が高い事業者を評価するという点ではいい取組であるが、インセンティブを高めるという意味では少し弱いのではないかと。より効果的なインセンティブの方向性を考えて欲しい。
- ・ トラック運送業者、特に中小・零細事業者については、生産性が非常に低く、それを踏まえた規制を考えて頂きたい。中小・零細事業者については、規制等の浸透・理解が難しい部分もあり、そのような事業者の目線に近い位置から考えて頂きたい。
- ・ Gマークは、その定義を厳格にすればするほど、Gマークを取得したい事業者は、待ち時間が長い仕事を下請に出し、二極分化が進んでしまう傾向にある。この構造を変えるためには、荷主の商慣行にまで踏み込まなければならない。
- ・ 書面化については、トラック運送事業者の交渉力強化に向けた第一歩であると考えている。縦の関係になっている多層構造をどのようにフラットな関係にしていくかが重要であろう。来年度にはまた荷動きが厳しくなるという予想もあり、荷動きが活発な今の状況の中で、荷主等に対する交渉力を強化する手立てを講じておく必要がある。
- ・ 健全化に向けたアプローチとしては、荷主と事業者の関係と業界内の多層構造とを分けて考えた方が、具体的方策が見えてくるのではないかと。荷主との関係を考えて行くにあたっては、産業全体の中でトラック産業をどのように位置付けるか、他の産業との関係をどうするかという大きな問題である。業界内の多層構造については、トラック運送事業者と利用運送事業者は別々の法律で規制されており、両者の接点がないと解決は難しいのではないかと。
- ・ 業界の健全化に向けては、日本の商慣行全体から考えていく必要がある。荷主を巻き込んで、トラック産業の健全化・活性化に向けて、荷主にもインセンティブが働くような枠組みを考えていかなければならないのではないかと。
- ・ 荷主、元請といった発注者側の責任をどうするか考えていかなければ、基本的な解決にはならないのではないかと。発注者側の責任についての議論として、荷主側の工夫、施設計画、労働基準法等についても視野に入れて検討していかなければならない。

- ・ 追加的なサービスや待ち時間を求められた場合には、それに見合う料金を収受できるという関係が荷主との間で構築できるように誘導していく方策を考えていかなければならない。トラック運送事業者側の苦労について、荷主に十分理解されていない現状もあると思うので、トラック運送事業者の実情を知らしめていくということも重要になるだろう。
- ・ 運送事業者側だけでなく、発注者側も多層構造になっており、このような商慣行の問題については、荷主とトラック運送事業者間の問題に留まらないということをご理解いただきたい。書面化及びサーチャージについては、全国各地に周知しているが、浸透が進まないという点については、難しい問題があるのだろう。
- ・ 多層構造の中で問題をどのようにとらえていくかを考えなければ、問題の解決策についても見えてこないと考えている。また、市場が機能することが最も重要であり、市場が機能すれば、サーチャージ等の様々な問題についてもいい方向に向かうと考えている。
- ・ 10年以上前から職業ドライバー免許の創設を訴えてきた。職業ドライバー免許については、メリット・デメリットがあると思うが、ドイツ等でも導入されている。職業ドライバー免許を創設し、ドライバーの労働環境等が健全化されないと、企業又は産業の健全化にはつながらないと考えている。

以 上

(文責：事務局)