

## 第6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24年7月30日（月）10：00～12：10

会 場：中央合同庁舎2号館 16階 国際会議室

○ 全日本トラック協会より「小規模事業者の経営実態に関する調査結果について」及び「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について説明し、その後、事務局より「とりまとめの方向性(案)」について説明した後、意見交換を行った。

○ 委員からは次のような意見があった。

- ・ 最低車両台数規制について、検討すべき論点では、供給過剰是正の視点から最低車両台数を引き上げることの是非が挙げられており、この論点に関する説明も記載した方が説得力があると思う。
- ・ 最低車両台数については、車両台数の多寡と社会的規制の遵守や、担保されるべき経営力との相関関係は見られない。安全規制をより強化する体制、モデル事業を参考とした共同化の促進、原価・経営を意識した受注に向けての交渉力の向上などが重要。
- ・ 安全な運行を図るためには、適切な収益性が必要であり、そのための経営力の維持が必要。原価計算をやるのを促進するのはいいことだが、承知の上での原価割れも起こりうる。それが常時であってはならず、適正な市場となるような、様々な運用を工夫していくことが大事。
- ・ 契約の書面化はあくまでも結果の問題であって、交渉力の向上を図っていく際に大事なことは、生産性が高く、経営の効率化が図られているかの点である。中小トラック事業者は、厳密な計算は出来ていないものの、経験則により収益性の善し悪しは分かっているもの。

荷主との間で、対等な関係を築くために、原価計算と同時に事業者を生産性の向上に導くことが重要。

- ・ 最低車両台数の検討に係るデータは、経年変化を見ていくことも必要ではないか。

適正規模への誘導は、経済成長があまり見込めない中での対策はなかなか難しいのではないかという認識。

- ・トラック事業は典型的な労働集約産業だ。ドライバーの賃金は込み込みで月23～25万円くらいが相場である。これでは魅力ある職場とはいえず、人が集まってこない。先行き大変心配だ。現行法も現実と乖離し過ぎている。法7条の参入規制や緊急需給調整措置の発動もできない。

従って抜本的な法律改正が必要だ。そこでしっかりとした経済規制を構築すると同時に、多層構造の是正などにも踏み込み、中小規模の実運送事業者の健全経営が確保できるようにすべきだ。

- ・現在、トラックドライバーは労働条件が非常に悪く、人が集まらない。もっと収入確保のための直接的な方策を考えて欲しい。

現場感覚では5両未満と5両以上との間には大きな差がある。アンケートについて、5両割れ事業者の実態は反映しきれていないと思う。

現在の社会情勢に即して、法の改正を検討すべき。

- ・アンケート調査内容と実態は異なると思う。確かに、5両以下の事業者は事故イコール死活問題なので、安全には気をつけており、事故は少ないかもしれない。しかし、経営状態は非常に厳しく、根本的な対策が必要。

規制緩和後、情勢が変化しており、物流取扱量が減少。こういった最近の情勢を踏まえた議論も期待したい。

- ・更新制については、規制緩和の際に事後チェックで対応すると言っていた。負担増等の問題について、最小限の影響とするよう努力しつつ、導入に向けて検討して欲しい。

ツアーバス事故を受けて、労働時間などの見直しをしているが、法制化するつもりなのか。規制緩和がどうであったのか、検証、議論を期待したい。

- ・安全規制の強化は大事であるが、労働時間を見直していかなければいけないのではないかと考えて欲しい。

- 意見交換終了後、とりまとめの方向性（案）が了承され、次回ワーキング・グループはこの秋頃に開催することをお知らせし、閉会した。

<文責：事務局>