

最低車両台数・適正運賃収受ワーキング・グループ

とりまとめの方向性(案)

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)

WGにおける主な意見

- (1) 最低車両台数規制
 - 車両台数が少ないほど経営は厳しく、法令違反も多い傾向。現在の5両を見直すべき。
 - 5両未満でも真面目にやっている事業者はきちんと評価すべき。
 - 5両未満だけが悪い訳ではなく、車両規模に関わらず悪い事業者は存在する。
 - 社内の安全管理・教育訓練体制、安全機器の導入等が可能な最低限の規模はどの程度か議論すべき。
 - 規制緩和の流れの中で、客観的なデータ、理論武装が必要。
 - 5両程度を個別に評価することは困難であり、グルーピングして議論せざるを得ない。需給バランスが崩れていることを含め再検討すべき。
- (2) その他の許可基準等について
 - 震災後の状況もあり、国内貨物量が減少する中で、需給バランスを改善し、運賃の適正収受につながるよう参入規制の見直しをすべき。

検討すべき論点

- (1) 最低車両台数規制
 - ・ 安全確保だけでなく、供給過剰は正の視点から最低車両台数を引き上げることが適当か？
 - ・ 5両としている理由を踏まえ、見直すべき合理的理由があるか？
 - ・ 最低車両台数を引き上げる場合、新たな最低車両台数に満たない既存事業者についても、経過期間を設けた上で基準を満たす必要があること、その場合に合併等が行われなければ供給を増大させることについてどう考えるか？
- (2) その他の許可基準等について
 - ・ 最低車両台数以外の許可基準の運用について、需給調整の視点ではなく、輸送の安全確保等に係るコンプライアンス向上のため、改善を検討すべきではないか？
 - ・ 許可基準を見直す場合、新たな許可基準を満たしていない既存事業者についても、経過期間を設けた上で基準を満たす必要があること、その場合に既存事業者の負担増を伴うことについてどう考えるか？
 - ・ 需給調整の観点から、緊急調整措置による参入規制を求める声の一部にあるが、現状の情勢は緊急調整措置を発動すべき状況となっているか？
なお、営業区域規制が廃止されている現状では、緊急調整地域を設定する場合は、相当程度広範囲を設定する等の措置が必要となり、事業活動の制約を招く。

とりまとめの方向性(案)

- (1) 最低車両台数規制
 - ① 最低車両台数規制は、輸送の安全確保という社会的規制の観点から設けられているもの。
 - ② 最低車両台数規制が、安全確保のための社会的規制であること、当該規制のあり方について多様な意見があること等を踏まえると、敢えて最低車両台数を直ちに引き上げなければならない状況とは言い切れない。
 - 事故発生状況からは、小規模事業者ほど事故が多いとの傾向までは見られない。【資料①】
 - 事業者(営業所)当たりの法令違反の処分件数を見ても、小規模事業者ほど処分件数が多いとの傾向までは見られない。【資料②】
 - ③ なお、輸送の安全確保の観点からは、既存事業者も新たな最低車両台数基準を満たす必要がある。
事業者から増車は困難であるという意見や、輸送力の供給が増大し、今以上に競争が激化することを懸念する意見がある。
 - ④ 不適正な事業者を市場に参入させない又は市場から退出させることは大変重要。最低車両台数基準を見直す方法によるのではなく、安全規制全体の見直しを検討すべきである。→(2)
- (2) その他の許可基準等
 - ① 以下の安全規制の見直しを行う。今後、貸切バスに係る規制見直しを踏まえて、更なる規制強化を検討する。
 - 運行管理者制度・整備管理者制度の強化 【資料③】
 - 事業許可時の運行管理体制の審査の厳格化 【資料④】
 - 事業許可時の役員の法令試験の出題範囲の拡大(独禁法、下請法) 【資料⑤】
 - ② 上記①については、一定の経過措置を置き、既存事業者にも適用する。なお、経過措置については、安全規制であることからできるだけ期間を短くする必要がある。
 - ③ 緊急調整措置による参入規制に関し、貨物自動車運送事業法第7条の要件は、特定の地域(運輸局管轄範囲)において、①供給輸送力が著しく過剰となっていること、②さらに輸送力が増加し、大部分の事業者の事業継続が困難と認められることとなっている。
現状の実車率等の指標によれば、現段階では、発動は困難と考えられる。【資料⑥】

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

WGにおける主な意見

(1) 退出促進等

- ① 不適正事業者の改善・退出促進
 - (i) 事後チェックの強化
 - 不適切な事業者が退出する仕組みづくりが必要。
 - (ii) 5両割れ事業者対策
 - 減車が単なる届出でできるのは、公正競争に反する。
 - 5両割れ事業者対策は最低車両台数の議論とは別に検討すべき。
- (iii) 事業許可の更新制
 - トラック事業の活性化、適正化事業の実効性の向上、不適切な事業者の退出促進等を図るため、更新制の導入が必要ではないか。

② 経営改善及び退出希望事業者への支援

- (2) 多層構造の適正化(垂直構造の改善)
 - 3PL、物流子会社等により多層化、運賃ダンピングが起こる。下請規制をすべき。

(3) 適正規模への誘導(水平構造の改善)

検討すべき論点

(1) 退出促進等

- ① 不適正事業者の改善・退出促進
 - (i) 事後チェックの強化
 - 不適正な事業運営を行う事業者の改善又は退出をより促進させるにはどうすべきか？
 - (ii) 5両割れ事業者対策
- (iii) 事業許可の更新制
 - ・ 更新制が不適正事業者の排除につながるか？
 - ・ 更新制により、事業者の負担及び行政コストの増大をどう考えるか？

- ② 経営改善及び退出希望事業者への支援
 - ・ 後継者不在事業者等の転廃業に対する支援が必要ではないか？
 - ・ 転廃業に伴う労働者の教育訓練等の支援が必要ではないか？

- (2) 多層構造の適正化(垂直構造の改善)
 - ・ トラック利用運送(3PL、傭車・下請等)は、荷主の物流コスト削減、トラック事業者の需要波動等に対応するため、普及してきた側面があり、問題がどこにあり、どう是正すべきか？

- (3) 適正規模への誘導(水平構造の改善)
 - ・ 最低車両台数規制とは別に、持続的にトラック事業を運営する上で望ましい適正車両台数を指して、事業規模を拡大していくような取り組みを進めるべきではないか？
 - ・ これまで業界による「経営改善対策指針」の策定等の取り組みがあるが、さらなる方策はないか？
 - ・ 合併、譲渡譲受等に対する支援が必要ではないか？

とりまとめの方向性(案)

(1) 退出促進等

- 論点 I の新規事業者許可時の対策に加え、既存事業者のうち、不適正な事業者の退出を促進することが必要である。
- ① 不適正事業者の改善・退出促進
 - (i) 事後チェックの強化
 - 運行管理者制度・整備管理者制度の強化。
 - 点呼や運行管理の徹底のため監査体制・監査能力の強化等を図る(デジタルタコグラフの活用を含む。)
 - 行政処分を受けた事業者に係る詳細情報を公表する。
 - (ii) 5両割れ事業者対策
 - 5両割れ事業者への巡回指導・監査の重点化を図る。
 - 5両割れ事業者へも運行管理者選任義務付けを行う。
 - 車両数変更の認可制への移行を検討する。
 - 5両割れ事業者を含め一定の行政処分を受ける事業者には、処分の際にあわせて講習の受講を義務づけること等を検討する。
 - (iii) 事業許可の更新制
 - 更新制は、不適正事業者の排除への効果とともに、適正に事業を行っている事業者への負担増等も考慮する必要がある。
 - 法制度全体のあり方や他に導入することとした規制の効果なども見つつ、事業者の負担の増加等への対応策を含めて引き続き検討し、更新制の導入可否について判断。

- ② 経営改善及び退出希望事業者への支援
 - トラック協会における経営診断事業等を充実し事業者の経営評価能力を高める。【資料⑦】
 - 退出事業者のトラック運転者の受け入れ先の確保等、転職支援を検討する。

- (2) 多層構造の適正化(垂直構造の改善)
 - 業界の課題として、実態把握及び方策について検討を進める。
 - 荷主、元請け等の責任を明確にするための契約の書面化、保存の義務付けについて検討する。(一部の契約については、既に下請法で義務付けられている。)

- (3) 適正規模への誘導(水平構造の改善)
 - 事業経営の観点からは、トラック事業者の大多数が中小零細企業であることからの脱却が必要であり、事業規模拡大や経営改善に向けた業界の取組みを進めていく必要がある。
 - 共同化など規模拡大や経営改善に資する事業へのインセンティブを検討する。

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

WGにおける主な意見

(1) 運賃料金規制

① 標準運賃等

- 国において、
 - ・標準運賃(法第63条)
 - ・最低運賃、等を提示してほしい。

② 運賃の変更命令

- 運賃の変更命令(法26条)を発動してほしい。

③ 旧認可運賃の検証

- 標準的運賃(H11届出運賃の基準運賃)が社会的責任を果たせるようなコストの中身になっているかを検証し、水準を見直すべき。

④ 最低賃金

- 最低賃金違反に対する罰則等の仕組みが必要。

(2) 事業者の交渉力の向上

- 荷主と事業者のバーゲニングの問題が大きい。原価計算を示す、契約を書面で交わす等が重要。
- 原価計算をやっても、荷主からは別の事業者の運賃を示され、受け入れざるを得ない状況。

検討すべき論点

(1) 運賃料金規制

① 標準運賃等

- ・ 法第63条の標準運賃・料金提示の法定要件は、特定の地域(運輸局管轄範囲)において①需給の不均衡等により運賃・料金が著しく高騰又は下落するおそれがあること、②事業改善命令等では適正化が期待しえない等、特に必要があると認められること。現状は、これに該当しているのか？
- ・ 規制緩和前の認可運賃が遵守されず、規制が形骸化していたため、廃止された経緯を踏まえると、拘束力のない標準運賃に実効性があるのか？逆に最低運賃も含め、実勢運賃にネガティブな影響をどう考えるべきか？
- ・ 実態調査結果からは、運賃体系、設定の考え方、原価等の多様性が伺えるが、こうした実態を踏まえ、標準的な運賃・原価を示すことが可能か。
- ・ 物流に係る他の交通モードとの法制度上の整合性をどう考えるべきか？

② 運賃の変更命令

- ・ 運賃ダンピング(不当廉売)の事案については、各運輸局に相談窓口を設置し、公取・中企庁と連携して対応する体制があり、それを活用すべきではないか？

③ 旧認可運賃の検証

- ・ 平成2年運賃改定時の原価計算をベースに、その後の一般的な人件費、企業物価指数の変動を反映させた直近の原価を算出した試算結果をどう考えるべきか？

④ 最低賃金

- ・ 厚生労働サイドの監督実績では、トラック事業の最低賃金違反は全産業平均と比較すると少ないとされ、H21.10より最賃法違反に係るトラック法の処分基準を創設しているが、さらに講ずべき方策があるか？

(2) 事業者の交渉力の向上

- ・ 運賃適正収受は、事業者自ら荷主等に対して交渉・説得することが一義的に重要。現状では原価計算実施割合は3割程度であるが、その励行を進める必要があるのではないかと？東ト協の取り組みを参考にマニュアル等の普及が図れないか？
- ・ 口頭契約が多い中、書面契約締結の励行を進める必要があるのではないかと？
- ・ 独禁法・下請法等、適正取引に係る法令知識の普及を一層進めるべきではないかと？

とりまとめの方向性(案)

(1) 運賃料金規制

① 標準運賃等

- 標準運賃提示の法定要件が満たされていない状況。**【資料⑨】**
- 多種多様な運賃形態が存在し、各事業者の原価のバラつきも大きいことを踏まえると、標準原価や最低運賃を示すことは困難な状況にある。
- さらに、実勢運賃の動向に悪影響を及ぼすおそれにも留意する必要がある。

② 運賃の変更命令

- 引き続き、相談窓口寄せられた案件等に対し、法26条の変更命令の発揚基準に該当する場合は、適切に対応。
- 届出運賃の適用状況について巡回指導の場において点検する等により運賃届出の徹底を図る。

③ 旧認可運賃の検証

- 独占禁止法との関係が指摘されうる。交渉力の向上のための対応を図ることが重要。

④ 最低賃金

- 最低賃金違反について、労働基準監督局からの通報に対し、適切に対応する。**【資料⑩】**

- ⑤ 適正な運賃を収受する前提として適正な原価計算の促進等のための対策が重要。

(2) 事業者の交渉力の向上

- 官民において相談窓口機能を高めるとともにトラック協会において原価計算セミナーを開催する。**【資料⑪・⑫】**
- 契約の書面化、保存の義務付けについて検討する。(再掲)
- 適正取引推進ガイドライン等の普及・啓発を推進するとともに、新規参入時の法令試験科目に独禁法、下請法を追加する。(再掲)
- その他多層構造の適正化に資する取組を推進する。(再掲)
- 共同化など規模拡大や経営改善に向けた取り組み(再掲) **3**