委 員 会 会 議 録

（社）滋賀県トラック協会

会 議 名	第４回 物流ビジョン委員会
開催日時	平成２４年7月１０日（火）　１４：１０～１６：０５
開催場所	滋賀県トラック総合会館　２Ｆ「特別会議室」
出 席 者	委員５名、事務局４名

協　　議　　内　　容

定刻より１０分遅れて開会。

開会にあたり岡田会長から、関越自動車道で起きたバス事故をきっかけに、行き過ぎた規制緩和の見直しについて、滋賀県で意見をまとめ、近ト協に提案、今年中には全ト協に意見を上げていく予定をしているが、国交省の中田自動車局長は許可の更新制については新聞記事では消極的な発言を行っている。また、Ｇマーク認定制度については各府県では積極的に取得率を上げるように進めているが、全ト協会長である適正化本部長名の認定書となっており、荷主の認識はバラバラである。今後、Ｇマークを荷主に認めてもらい、運賃や荷主とのパートナーシップにも提案していけるように本委員会で検討を進めていきたいと述べられ挨拶とされた。

続いて、田中委員長から安い運賃と安全確保は別物と国交省・中田局長が言っている。交付金の満額支給はなかなか難しいが法制化された。次は、行き過ぎた規制緩和の見直しについて当県で意見をまとめ近ト協として全ト協に提言していきたいと述べ、会議に入った。

議　　題

田中委員長から先ずは許可の更新制について意見を頂きたいと述べられ、次の発言があった。

・　アメリカでは規制緩和により小さな会社は倒産したり大きな会社の傘下に入ったり、大きな会社はますます大きくなってきた。

新規参入により運賃が下がってきた。我々の業界は物を運ぶだけでは成り立っていかない。３ＰＬなど付加価値を付けなければ生き残れない。我々は企業経営について考え方を変える必要性がある。

安全と運賃は相通じるものである。

・　コンプライアンスを色で言うと、白が一番良い。グレーはまだ良い。黒は全然出来ていない。黒の事業者をどうするのかをはっきりしないといけない。

・　今の行政の対応を見ていると許可の更新制が法制化されても黒の事業者でも事業は出来る。ちゃんと行政が黒を排除するかどうかである。どういうやり方で更新制を行うかである。
　退出（事業廃止）させるのにもお金がかかる。今まで黒でも事業を行わせてきた行政がちゃんと退出させられるのか。

・　規制緩和の社会的規制がＧマーク取得ではないか。

・　飲酒運転のように罰則規制を定めて、ちゃんと法律を守らせることが出来るのか。
　タクシー業界のように参入規制も必要である。
　そのための一つには政治力を使うことも必要ではないか。

・　適正な運賃収受と許可の更新制は別に考える必要がある。

・　我々の業界は、ちゃんと出来ている事業者と出来ていない事業者との差があるので更新制が必要となる。
　しかし、トラック協会は会員の為の協会であることも考えると、グレーは良いが、黒は退出させるという考え方は会員に理解を得られるのか？
　グレーも黒も、協会としてちゃんと更新出来るような対応を考えるべきである。

・　厳罰があるから違反が減るのではないか。
　コンプライアンスを守れるか、守れないかである。そこそこ出来ている事業者は更新させ、出来ない事業者は退出させるしかない。

・　行政が更新制を制度化するのはいいが、我々、業界が更新制を法制化させるように持っていって良いのか？

・　会員の理解が得られなければ、更新制は提言できないのではないか。

・　当然、本委員会で決まったことを、すぐに近ト協に申し出るのではなく、理事会で承認を得る必要がある。

・　協会は会員の為にあるものなので、皆が納得しないと更新制は提言できない。先ずは更新制となった場合のメリット・デメリットを示してほしい。

・　この新聞記事（資料）にもあるように、我々の業界自らが規制を作ってくれと言っている。悪い業者は排除してほしい。

・　更新制について、我々は会員から反対意見が出た場合でも対応出来るようにすべきである。更新制は結果的に協会離れに繋がるのではないか。

・　更新制は黒を退出させるための法律になる。

・　当委員会は更新制と参入規制を中心に議論していくべきである。最終的には会員に説明し、理解してもらう必要がある。

・　何故、更新制を進めるのかと言えば、関越道のバス事故のようにコンプライアンスを守らない黒い事業者を退出させる必要があるからである。
　荷主とのパートナーシップを良くするためにも、ちゃんと黒い事業者にはちゃんと退出してもらえるような更新制度でなければならない。規制緩和により黒い事業者が増えたから減らす仕組みが必要である。

・　議論を行い、結果、更新制をやめるのであればそれでも良い。

・　適正な運賃を収受できないとコンプライアンスを守ることも難しいのではないか。

・　行政は人手不足もあり、更新制については反対しているようである。もし行うとすれば全国の適正化実施機関を使って行うのではないか。
　許可取り消しは事業者やそこに働いている人の生活権があり、すぐにはできないであろう。社会的規制を付けて最終的に許可取り消しになるのではないか。
　その他、今までなかった悪質な利用運送専業事業者の処分が行われている。今後、運賃の多重構造にも目を向ける必要性がある。

・　更新制と参入規制は一体で考えるべきである。

・　更新制を進めるには会員の総意が必要である。次回委員会に更新制のメリットと問題点（デメリット）を上げてほしい。

・　Ｇマークの取得率を上げることは更新制に繋がるのではないか。
　また、ドライブレコーダーの補助に力を注ぎ、会員の死亡事故ゼロを県に訴え、交付金満額支給を目指したい。

・　平成２年の規制緩和以降、事業者が増え過ぎた。社会的規制も行われたが、業界が健全に生き延びていくためには参入規制、許可の更新制が必要であり、その為にも会員に賛同を得ながら進めるべきである。

・　大きなバス事故があった今こそ、又荷主からＧマーク取得を求められている時こそ参入規制や更新制を行うべきではないか。

最後に、田中委員長から出席委員に対しもう一言ずつ意見を求められ、次の発言があった。

・　突き詰めれば突き詰めるほどこの問題は難しくなる。大きな事故を起こしたバス会社は近く潰されるであろう。この会社も許可の更新は出来ない。

・　行き過ぎた規制緩和を正していくために許可の更新制を進めていきたい。もし会員の総意が得られなければ違う方向性により正していけばよい。

・　更新制は反対ではないが、会員に理解を得られるようにしていくべきである。
　更新出来ない会員に対しては更新出来るように協会として対応していくべきでる。
　Ｇマークを取得することで事故も減ることも併せて今後、議論を進めていってはどうか。

次回委員会開催予定　　平成２４年９月１１日（火）１４時００分～　於：協会