

平成26年 月 日

殿

トラック運送事業の新規許可手続要件
の見直し等に関する要望書

公益社団法人全日本トラック協会
会長 星野 良三

平素は、当業界に対しまして格別のご指導、ご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、私たちトラック運送事業者は、国民生活、産業活動を支える公共的物流サービスの担い手として、日夜懸命に努力しております。しかし、平成2年の規制緩和以降、事業者数は大幅に増加して過当競争の状態となり、一方で安全・環境規制の強化や軽油価格高騰によるコスト増が続き、経営が悪化の一途をたどっております。このままでは、将来、高品質で安全な物流サービスを提供できなくなることを危惧しております。

国土交通省では、これまで「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」、「最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ」、「トラック産業に係る取組作業部会」等における議論を踏まえて、参入時基準の強化については、①5両未満事業者に対する運行管理者の選任義務付けの実施、②新規許可事業者に対する法令試験の見直しの実施、③参入時資金計画及び損害賠償能力見直しの実施等の措置を講じていただいたところであります。

これら参入要件強化については大いに期待しているところではありますが、トラック運送業界が引き続き国民生活のライフラインとしての役割を果たし続けていくために、①新規許可における手続の厳格化、②法令試験の更なる厳格化、③事業用自動車の要件強化、④事業用自動車の自己保有義務化、⑤5両割れ事業者の取扱い厳格化、⑥利用運送事業規制の強化等、更なる対策を強くお願いするものであります。

つきましては、トラック運送事業の新規許可手続要件の見直し等に関し、以下のとおり要望させていただきますので、何卒格別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

I.新規参入規制の強化について

1. 新規許可における手続の厳格化について

貨物自動車運送事業の新規許可は書類審査のみで行われるため、施設、車両、運行・整備管理体制等が事業計画通りであるか否かという確認が不十分である。このため、当初の許可条件に適合しないまま事業開始するケースが見られ、輸送の安全確保等を阻害する一因となっている。

運輸開始届は事前届出制とし、運輸局・運輸支局による現地確認を受けることを事業開始の要件とされたい。また、現地確認では下記①～⑨について許可条件に適合するか否かを厳格に審査し、不適合な案件については許可取消ないしは是正措置を講ずることとされたい。併せて、新規許可申請に係る申請書や審査表は全国同一の様式に改定されたい。

- ① 営業所、車庫、休憩睡眠施設の立地・施設要件について、事業遂行上、適切な規模であり、都市計画法・農地法・建築基準法等の関係法令に抵触していないこと。
- ② 事業計画に定められた台数が確保されていること。
- ③ 全車両が定められた任意保険に加入していること。
- ④ 選任された運行管理者・整備管理者が営業所に実在すること。
- ⑤ 必要な運転者が営業所に実在すること。
- ⑥ 加入義務のある全ての従業員が労働保険、社会保険に加入していること。
- ⑦ 必要な労務関係の届出手続（就業規則、36協定等）がされていること。
- ⑧ 運行・整備・経理関係の各帳票類が備えられていること。
- ⑨ 法令試験合格証書が営業所へ掲示されていること。

2. 法令試験の更なる厳格化について

平成25年5月に新規許可申請者に対する法令試験の見直しを実施されたが、法令遵守と輸送の安全確保を徹底するため、下記のとおり更なる厳格化を図られたい。

- ① 法令試験は、年2回の実施とし、2回不合格の場合は受験資格を失うこと。
- ② 一般貸切旅客自動車運送事業と同様、受験者は代表権を有する常勤役員1名とすること。出題形式を見直すとともに、合格基準を正答率9割以上に引き上げること。
- ③ 試験中は資料の閲覧を禁止すること。

3. 事業用自動車の要件強化について

自動車NOx・PM法や自治体のディーゼル車規制条例は自動車交通の集中する大都市圏が規制対象となるため、規制対象外地域においては、これらの規制基準値を大きく上回る排出基準不適合車であっても、事業用車両とすることが可能である。

平成15年の物流二法改正により既に営業区域は撤廃されており、新規参入条件の公平性を保つためにも、新規許可時に配置する事業用車両は、新車・中古車を問わず最新環境基準適合車に限定されたい。

4. 事業用自動車の自己保有義務化について

事業用自動車の使用権限としては、自社保有のほかリース契約も認められている。これにより、自社保有に比べて契約解除による減車が容易であることから、5両割れ減車を助長する要因となっている。

新規許可取得時の事業用車両については、5両割れ減車の防止及び財務基盤強化のため、一定期間の自己保有を義務化されたい。

5. 5両割れ事業者の取扱い厳格化について

最低車両台数5両を下回る減車については、減車に至る事情や経緯等を聞き、許可基準に違反する旨や重点監査の対象となる旨を通知した上で、年度内等の一定期間内の増車計画とともに減車届の受理がされている。

しかし、増車計画の期限が遵守されず、最低車両台数割れが常態化する事業者が見られ、事業者間の公正な競争を阻害するおそれがあることから、下記のとおり、取扱いを厳格化されたい。

- ① 現在、最低車両台数5両を下回る事業者については、一定の猶予期間を付与し、法人合併や協業組合の設立等を促し確実に是正させるとともに、改善されない場合は事業改善命令を発動すること。
- ② 今後、最低車両台数5両を下回る減車は認可制とし、原則認めないこと。

Ⅱ. 利用運送事業規制の強化について

1. 第一種貨物利用運送事業（自動車）に対する規制強化について

“專業水屋”と呼ばれる第一種貨物利用運送事業（自動車）については、現在、貨物利用運送事業法により規制されている。

しかし、貨物自動車運送事業と異なり、実質的には行政による監査体制が整備されておらず、適正化指導員による巡回指導もないため、運行管理上問題のある輸送の安全を阻害する運送委託が後を絶たない状況にある。

第一種貨物利用運送事業（自動車）については、貨物自動車運送事業法（以下「法」という。）の適用対象事業とされたい。また当面の間、下記の対策を講じられたい。

- ① 営業所への運行管理者の選任及び実運送事業者の運行管理者と輸送の安全確保に係る協議を義務付けること。
- ② 監査・指導・行政処分等を実運送事業者同様に実施すること。
- ③ 輸送の安全を阻害する行為の禁止（法第22条の2）条項を適用すること。

現地確認における要点

- ① 営業所、車庫、休憩睡眠施設の立地・施設要件について、事業遂行上、適切な規模であり、都市計画法・農地法・建築基準法等の関係法令に抵触していないこと。

事業用施設として適切な規模であるか。必要な什器備品、機能、面積があるか。

- ② 事業計画に定められた台数が確保されていること。

車検証に記載した車両（最新環境基準適合車）が適切に配置されているか。

- ③ 全車両が定められた任意保険に加入していること。

全車両に係る「任意保険加入証書（対人無制限）」があるか。

- ④ 選任された運行管理者・整備管理者が営業所に実在すること。

雇用契約書があるか。資格者証を保有しているか。当人が在籍しているか。

- ⑤ 必要な運転者が営業所に実在すること。

雇用契約書があるか。当人が在籍しているか。車両数×1.25以上の運転者が確保されているか。適性診断（初任・一般・適齢）の受診予定があるか。

- ⑥ 加入義務のある全ての従業員が労働保険、社会保険に加入していること。

加入義務のある従業員に係る「労働保険関係成立届」「健康保険新規適用届」「厚生年金保険新規適用届」の届出控があるか。

- ⑦ 必要な労務関係の届出手続（就業規則、36協定等）がされていること。

就業規則と36協定の届出控があるか。

- ⑧ 運行・整備・経理関係の各帳票類が備えられていること。

運行管理関係・・・『運行管理規程・点呼簿・運転日報・運行指示書・運行記録紙・運転者教育実施記録簿・運転者台帳・出勤簿』があるか。

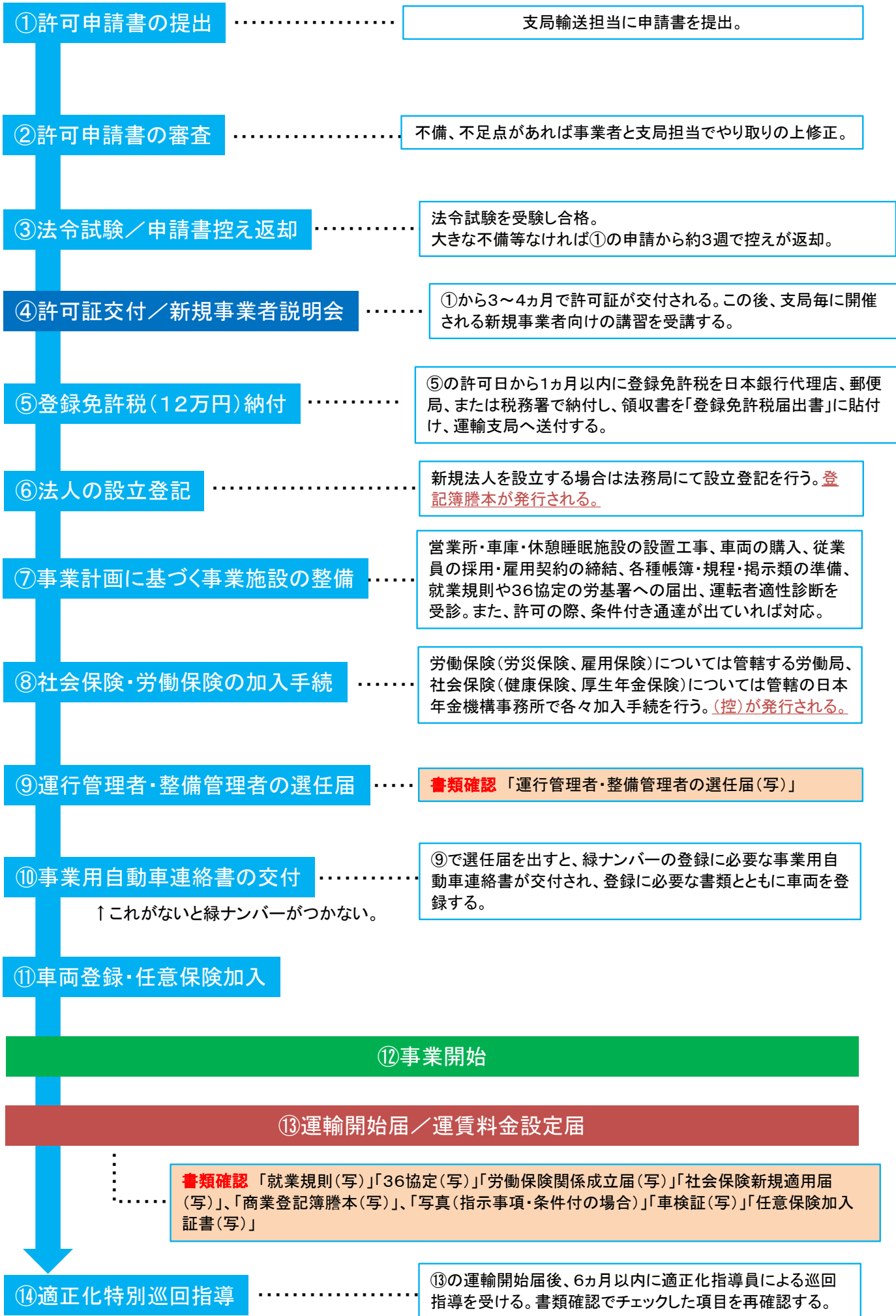
整備管理関係・・・『整備管理規程・車両台帳・日常点検表・点検整備記録簿・定期点検整備計画』があるか。

経理管理関係・・・『総勘定元帳、金銭出納簿、経費明細書、固定資産台帳、給与台帳、会計伝票、荷主別売上帳、請求書・領収書綴』があるか。

- ⑨ 法令試験合格証書が営業所へ掲示されていること。

営業所内に法令試験合格者の合格証書が掲げられているか。

◎【現行】新規事業許可から事業開始までの流れ



◎【要望案】新規事業許可から事業開始までの流れ

