

## 第3回

業務トピック

## 最前線

## 貨物自動車運送事業法の大改正

運輸交通部 佐藤 鉄也

改正貨物自動車運送事業法が、令和1年11月1日に施行されました。

運送事業は、市民生活と密接な関係を持ち、社会インフラとしてなくてはならない存在です。その事業の健全な発達と業務の適正化を図り、併せて運転者の労働条件の改善等を目的として、法令の改正をはじめ、様々な措置が講じられることとなりました。

## 国土交通省HP

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成30年法律第96号）について

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要（平成30年法律第96号）国土交通省

## 改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される（＝働き方改革法施行）こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

## 改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

## 1. 規制の適正化

## ① 欠格期間の延長等

- 法令に違反した者等の参入の厳格化
  - 欠格期間の延長（2年⇒5年）
  - 処分されたため自主廃業を行った者の参入制限
  - 密接関係者（親会社等）が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

## ② 許可の際の基準の明確化

- 以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化
  - 安全性確保（車両の点検・整備の確実な実施等）
  - 事業の継続遂行のための計画（十分な広さの車庫等）
  - 事業の継続遂行のための経済的基盤（資金） 等

## ③ 約款の認可基準の明確化

- 荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化
  - 原則として運賃と料金を分別して収受
    - ＝「運賃」：運送の対価 「料金」：運送以外のサービス等

## 2. 事業者が遵守すべき事項の明確化（旧可決、改正のルール遵守）

## ① 輸送の安全に係る義務の明確化

- 事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

## ② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- 車庫の整備・管理
- 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

## 3. 荷主対策の深度化 ※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難（例：過労運転、過積載等）  
→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

## ① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

## ② 荷主勧告制度（既存）の強化

- 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

## ③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【令和5年度末までの時限措置】

- トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
  - ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
  - ② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- 荷主への疑いに相当な理由がある場合
  - 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- 要請をしてもなお改善されない場合
  - 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告＋公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→ 公正取引委員会への通知

## 4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【令和5年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等  
→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい  
→ 結果として法令遵守からの持続的な運営ができない

法令遵守して運賃する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入  
（労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため）  
国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：（1.・2.）令和元年11月1日

（3.）令和元年7月1日

（4.）公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

今般の改正では、許認可申請に関するものはもちろんのこと、事業者に対する規制も大幅に変更・強化されています。

許認可に関する改正については多岐に渡りますが、特に我々が関与する可能性の高い申請や届出に影響するものの一部を、次のとおりご紹介します。

### ・申請時の資金計画について

資金計画に計上しなければならない人件費、燃料費、油脂費、修繕費について、これまで2か月分となっていたものが6か月分に、車両費、施設購入・使用料については6か月分から12か月分に増額されました。また、車両の任意保険の対物補償額は、200万円以上が条件となりました。これにより、所要資金がこれまでの2倍以上必要となります。新規許可を取得するにあたっては、かなりハードルが高くなったと言えるでしょう。

### ・標準処理期間の伸長

これまでの審査期間に比べると概ね1か月程度伸びています。例えば、新規許可の場合、3～4か月であったものが、3～5か月といったところです。

事業計画変更認可申請も伸長されていますので、事業計画に応じて、早めの申請準備等が必要になる点に注意が必要です。

### ・欠格要件の拡大

欠格要件については、期間と対象が変更になりました。

欠格期間は2年から5年に、対象は、法人の常勤役員から非常勤役員、さらに申請者の親会社、子会社、グループ会社が欠格に該当した場合も欠格要件に該当することになりました。これにより、処分逃れの目的で自主廃業した者や、処分を受けた者の密接関係者の参入制限等が強化されました。

### ・増車、減車の一部が認可申請に

増車・減車については届出事項であったものが、一部認可申請が必要となりました。

例えば、増車については、申請日前3か月以内に増車した台数が、申請日から3か月前時点における当該営業所に配置していた車両数に対して、30%以上の増加となる場合です（ただし、増車する車両の合計が10両以下となる場合は対象外）。

減車について代表的なものは、5両未満となる減車です。災害による車両使用不能など、やむを得ない事情を除き、原則として認可されません。

また、行政処分を受けている場合や、巡回指導によって「E評価」を受け、改善報告がなされていない場合等も認可が必要となります。

このほか、事業者に対する規制だけでなく、事業者を保護するための荷主対策等も強化されています。

なお、ここまでご説明したのは、改正の一部にすぎません。先述したとおり、今般の改正事項は多岐に渡ります。これらひとつひとつが、事業者に大きな影響を与える内容となっておりますので、国土交通省のホームページ等を参照し、公表されている法令や資料を確認の上、業務にあたるようにしてください。

今回の改正によって、許認可を取得することはより難しくなりますが、不正、不適な事業者を排除することで、業界全体の環境改善につながることが期待できます。

ただ、眼前の大きな課題は、やはり運転者の拘束時間の改善です。これについては様々な要因があり、なかなか改善が難しい部分でもあります。

今回の法改正も含め、今後の関係機関の対策強化、輸送インフラの発達、荷主と運送事業者の関係改革等により、今後少しずつでも改善されることが望まれます。

