

「年末年始及び夏期等繁忙期におけるトラック輸送対策について」 の一部改正案について」に関する意見

一般社団法人 新経済連盟

(意見1)

今回の改正案により対象となるのは特定の「繁忙期」に限定されているが、「繁忙期」に該当するかどうかに関わらず需要が上振れする日や時間帯など現に配送力不足が生じている場合には、需要を考慮した上で、道路運送法 78 条にいう「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当するとして自家用自動車の有償運送許可を行うこととすべき。

今回の改正案はこうした弾力的な許可に対応できるものではないことから、抜本的な制度改正を行うべき。当該制度改正にあたっては、供給サイド(配送事業者)だけではなく需要サイド(EC 事業者、ユーザー等)の実態も十分に踏まえて検討を行うべき。また、制度改正に向けた実証実験等についても実施していくべき

(理由)

①恒常的な配送力不足及びその深刻化

EC の進展により荷物量が右肩上がりが増加しているのに対し、軽貨物運送事業者数は横ばいであり、また、運送業界における働き方改革(長時間労働の回避)が進んでいく中で、現状においても恒常的となっている配送力不足は今後さらに深刻化していくことが見込まれている。

②需要の急激な上振れの存在

昨今の EC の利用状況を踏まえると、通達の定める「繁忙期」に限らず、需要が大きく上振れする事態は頻繁に生じる。例えば、人気商品の予約発売日や、SNS で特定の商品が爆発的な話題となった場合などには、商品の配送量は急激に跳ね上がる。しかも、そうした上振れが生じる時期は年間を通じて固定されているわけではなく、事前に予測することも困難である。

③時間帯による受取需要の集中

EC 利用者が荷物を受け取りたい時間は特定の時間帯に集中している。また、今後仮に再配達の有料化が進んだ場合、受取時間帯の指定が同時帯に集中することから、これまで以上に時間帯による需要の集中が深刻となることを見込まれる。

今回の改正案では、現行制度と同様に、自家用自動車の有償運送利用の許可の対象となる期間が特定の「繁忙期」に限定されており、かつ、その通算日数も改正前の「年間 245 日」と変化がない。また、時間帯による受取需要の集中等の事情については一切考慮されていない。しかし、上記のとおり、通達の定める特定の「繁忙期」に関わらず、需要の上振れする日や時間帯には現に配送力不足が生じていることから、こうした場合は道路運送法 78 条 3 号にいう「公共の福祉を確保するためやむを得ない」場合に該当すると考える。なお、同法 78 条は期間の限定のほか、地域のみを限定して許可を出すことも条文中想定している。

以上のとおり、今回の改正案による対応では配送力不足に対応することは不可能であり、制度の抜本的な改正が必要である。

(意見2)

一車両ごと90日の上限規制の撤廃

(理由)

今回の改正案では、許可の申請を行うことができる期間を一車両ごとに90日にするととの制限が追加されている。しかし、配送力不足が深刻化している現状において、あえて現状より規制を強化するべきではない。また、90日という日数設定のその根拠が不明である。配送需要に柔軟に対応していくためには、このような根拠のない制限は撤廃すべきである。

(意見3)

様式を統一化し、オンラインでの許可申請を可能とすべき

(理由)

現在運輸局ごとに独自の様式が定められていること、オンラインでの申請が認められていないことから、申請事務の大きな非効率が生じている。そのため、様式を統一化し、オンラインでの許可申請を認めることにより申請事務の円滑化・効率化を図っていただきたい。

(意見4)

トラック運送事業者以外の者であっても代理申請が可能であることの明確化

(理由)

現行通達ではトラック運送事業者が代理で許可申請を行うことができる旨が規定されている。代理申請ができる者を通達で制限することは法令上の根拠がないため、上記規定はトラック運送事業者が代理申請できることを確認するにとどまるものであり、代理申請できる者をトラック運送事業者に制限するものではないと考えるが、現行通達上はその旨が明確ではないため、明確化をお願いしたい。

以上