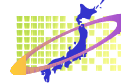


キャリアネットワーク ニュース

2011年2月号



発行元 有限責任事業組合
 キャリアネットワーク
 代表 今田 早百合
 TEL:023-615-1356・FAX:023-631-3955
 メール: info@llp-carrier.net
<http://llp-carrier.net/index.html>
 発行責任者 丹野 豊子

頑張る行政書士の情報交換、知識と経験を蓄積しそして形にするために！

貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク）申請への道 その1

山形 今田

最近運送会社さんからGマークという話を聞いてないでしょうか。又、走行中の青ナンバーのトラックに
 こういうマークが張ってあるのを見かけませんか。



そう、それがGマークです。

2,3年前からGマーク取ってねといわれていた運送会社さんが2,3社あるのですが、事故を起こしたり、適正化指導で処分を受けたりで、未だに申請に至っていません。

今回、超優良会社からGマーク取得を依頼されたので、これはいよいよせねばならぬなということで、準備を始めますが、この紙面を借りて7月の申請まで皆さんと一緒に書類を準備していきたいと考えています。勿論、経験者もいらっしゃると思いますので、ご意見も頂戴しながら、何とか申請に至りたいと思っております。

そもそもGマークとは何でしょうか？

簡単に言うとトラック協会による優良貨物運送事業者の認定制度です。平成22年3月時点で全国で15.2%の事業所が認定を受けています。申請期間は7月1日から14日まで、運輸開始後3年間を経過していて、5両以上、2年ごとに更新があります。評価項目の80点以上で認定となります。

評価項目を見ると、安全性に対する法令の遵守状況で40点、事故や違反の状況で40点、安全性に対する取り組みの積極性で20点の合計100点です。

安全性に対する法令の遵守状況とは、巡回指導結果が「適」であれば加点されるものです。つまり、日々の運行管理等の業務が適正になされているかどうかが大変重要で、ここで40点近い点をとってれば、あとは事故や違反がなければほぼ認定がなされると考えていいと思います。

ところで、このGマーク認定ですが、ただマークをつけたトラックを走らせたいとだけ考えて書類を整えて申請を出すということでは本来の目的を達することにはなりません。Gマーク取得に向けて、社内の安全体制を確立するということが一番重要であり、又、依頼を受けた運送会社さんへもそのような意識で働き掛けなければいけないと考えます。

例えば、教育訓練の予定を作成し、その研修の講師も引き受けるとか、休憩施設、車庫等の変更届けが適正になされているか、運行管理上、運転時間、拘束時間等守った運行になっているか、社会保険や労働保険に加入しているか、就業規則等は実態に合っているか等々この仕事を通じてアドバイスできることは沢山あり、又、そのように法令順守の会社経営が安全運転にもつながり、会社を、そして人命を守るといったことにもなっていくのだという意識を持って申請にあたらなければいけないと思います。

今回は進捗状況に合わせて、実際の書類の作成に入っていきます。



特殊車両に関する問題を考える 第7回（最終回）

新潟：仙名

昨年の7月号から6回にわたり『特殊車両に関する問題を考える』というテーマで現在の通行許可制度が形骸化していること、現実の実態と乖離していることあるいは現実の経済活動にそぐわなくなっている点が多くなっていること等を書かさせていただきましたが皆さんはどの様に感じられましたでしょうか？

最終回の今回は、『ではどうしたら特殊車両の通行許可制度の抱える問題や矛盾を少しでも解決できるのか』ということについて、少し書いてみたいと思います。

私は、3年ほど前に近くの国道事務所の窓口で「オンライン申請システムや制度について色々疑問があり問い合わせをしたいのだが国交省のどこの部署に問い合わせればよいのか？」と聞きまして、窓口の担当者が実は「我々も同じことを思っているので地方整備局に確認してみます」という回答を受けましたので大いに期待したところ『それぞれの窓口で対応しなさいという回答でした』という誠に無責任な回答でありました。

私は、この無責任な回答の中に『通行許可制度が形骸化していること』、『国道事務所の窓口ごとに基準や解釈が異なり申請者が迷惑していること』あるいは『同じ国交省の中の組織である旧運輸省との行政的な面からの整合性がとれていないこと』等の制度的な問題点や矛盾点を解決できない原因があるのではないかと思います。

では、どうしたら通行許可制度の問題点や矛盾点を少しでも解決する方向に一歩でも前に進めることができるのかということをお考えたとき、私達行政書士の役割があるのではないかと考えているのですが皆さんはどの様に考えておられますでしょうか。確かに、私達行政書士が一人々窓口で批判したり、抗議をしてもなかなか制度を変えるところまで行かない(私は一人々がこうした行動をとることも重要だと思っております)ということも現実ですが、代理人として通行許可制度に深く関わっている行政書士が、特殊車両を保有する申請者である事業者の状況を把握する中で問題点を洗い出し、一方では通行許可制度が実現しようとしている法の趣旨や目的を正確に把握し、『社会の安全やルールに基づいた経済活動のためにどの様な制度にすべきか』ということ世の中に訴えるあるいは提言を行うということができないのでしょうか。

確かに一人ではあまりにも大きな課題だと思っておりますが、実務に精通し且つ少しでも『行政書士として社会的評価を高める必要性を感じている人』が議論を行えば決して不可能なことではないと考えております。

以上がこの連載の結論であります。最後に、私の考え方に多少なりとも賛成いただける方がおられましたら是非ご連絡をいただきたいと思っております。3人以上になれば議論は可能ですし我々の考え方を具体的提言としてまとめることができると確信しております。拝読有難うございました。

特殊車両通行制度について

北九州市 隠塚友紀

コンプライアンス意識の向上やインターネット申請の普及、車両重量自動計測装置の運行等を背景に、通行許可件数は年々増加しているようです。

道路を走行するには、重セミや海上コンテナを除いて軸重10tを超えてはいけないというきまりがあります。そこで、車検証に記載の最大積載量と通行許可の積載量に違いがでてきます。バラ積トレーラですと車検証の積載量から軸重10tまで減トンしなければなりません。例えば、3軸トレーラの場合、6~7t、通行する経路によりさらに減トンということもあります。車検証の積載量どおり荷物を積み重ねないことに疑問を感じる運送事業者さんも少なくはありません。

また、道路維持の観点等から、原則軸重10tを超える車両の緩和は認められないとしたため、新車のバラ積トレーラのシングルヘッド(トラクタ)の第5輪の11.5トンが認められなくなりました。

このような中、過積載や誘導車条件等の走行違反が後を絶たない現状ならば、通行許可件数は右肩あがりでも、法令遵守走行へと導く通行許可制度への取り組みが必要だと思えます。

『現在の通行許可制度の問題点』

群馬：中村

キャリアネットワーク皆様のご指導のもとで、通行許可申請を手掛け始めて早や3年半の時間が経ちました、今回、仙名先生より『現在の通行許可制度の問題点』をテーマとして意見を述べてくださいとの、依頼がありました。なかなか文章がまとまりません。締め切り時間が迫る中、いろいろな問題点はありますが、諸先輩の方々が過去に色々な問題点をキャリアネットワークニュースの紙面の中で提起しているの、私は、日々申請書類作成の中で下記記載の事が、実現されるだけでも効率化が図れるのではないかと思います。まだまだ有るのですが、頭に浮かんできません。

審査機関の短縮について

県、及び市町村道管理の幹線道路に未採択道路が多いことから、幹線未採択道路の採択化を優先してしまう。(審査時間が長引くため)

未採択道路の回答期間を2週間以内から1週間以内程度に短縮

審査部門の一元化

直轄道路を通過又は経由する場合の審査は国道事務所での審査。

上記以外の通行又は経由する場合は、県及び市町村の扱いを、いずれかに集約する事により二重行政の一元化。尚且つ全ての申請はオンライン申請のみとする。

オンライン申請のシステムの改定

包括申請において、車両毎に諸元値を入力した原稿を、車両の変更に伴い削除する時、車両諸元情報に狂いを生ずる為、時間のロスが生じる。

車名 型式 自重 幅 高さ 長さ 積載物重量 L1 L2 L3

L4 A軸 B軸・・・

上記車両を一括に削除されることによる効率化を図れる。

現在の通行許可制度の問題点について

千葉：竹田

私は千葉で特車通行許可業務を行っております。日頃からあまり深く考えておりませんでした。思うことを述べたいと思えます。

・申請事務処理の運用面について

申請書処理について各窓口毎に対応の仕方が違うようです。更新申請の解釈、未収録道路の選択、出発地及び目的地と選択経路の整合性、それらにより審査期間に影響がでます。使用期日までに余裕がない申請案件が窓口の事務処理運用上の解釈の違いにより審査期間が違うようでは問題が有ると思えます。実際に通常オンライン申請で3週間前後かかる申請が、有る条件に限定ですが1週間強で許可となる窓口が有ります。これではまともな申請をした運送会社さんが仕事が取れない場合も発生します。私が業務をしている狭い範囲でも違いがありますので全国では相当違うのではないのでしょうか。

・通行許可制度の運用面について

実際に道路を運行している特殊車両を見ますと通行許可制度上違反であろう車両を数多く見かけます。誘導車を付けている車両をほとんど見たことがありませんが、通行許可を取る上でほとんどのトレーラがC条件車両となります。現実問題として誘導車なしで運行されている中で本当に誘導車が必要なのでしょうか。運用出来ない制度の為に厳格な取締りが出来なくなってしまう様に思えます。見る人が見れば一目で判るD条件車両も堂々と昼間運行されているのも見受けられます。このままでは制度遵守の程度により不公平を生むこととなります。

この制度を有意義なものとするには通行許可制度に基づいた運送事業が成り立つように有る程度の条件緩和が必要で有ると思えます。

一方、通行許可業務をしていますと事業者目線での意見になりがちですが、道路の維持管理、交通の安全も充分考慮する必要もあります。アメリカで橋梁が崩壊した事故が発生した際に、日本でも橋梁の傷み寿命の問題が取り上げられました。その際に国土交通省行った調査では通行禁止になった橋梁が121、25t規制がかかった橋梁が680あったとあります。橋梁が傷む最大の原因が大型車の通行との報道もありました。実際この後の通行許可更新申請で通行不可となった経路が結構あったのを覚えています。しばらく前の通行許可制度のチラシにも制度の必要性のアピールに「重量超過車両は道路に及ぼす影響が大きい!」とあり大型車両1台が、軸重10トンの基準よりも2トン超過した場合は、舗装に対して約2台分、RC床版に対しては約9台分の疲労が蓄積されることとなります。と重量超過の道路に対する影響をアピールしています。通行許可制度の対象となる車両は公共の道路を消耗しながら走っているというところでしょうか。

C条件の緩和といっても条件の付く交差点、曲線では車線をはみ出して運行する事になるのも事実ですので十分な検証が必要でしょう。

この運送事業者から見た制度と道路管理維持、交通の安全を考えた制度のバランスがどの程度が良いのかは私程度では判断できません。公共の道路の維持管理には多大な税金が投入され、運賃ひいては製品価格まで経済活動に反映することですから関係官庁、運送事業者、荷主、運輸交通の専門家が十分に協議する必要があると思えます。

いずれにしても通行許可制度は運用を厳格化して取締りを強化する必要があると思えます。

それで無ければ、社会資産である道路の維持管理、交通の安全を目的とするこの制度の存在意義がありませんし違反運行の横行による道路構造への影響、重大事故の発生、制度遵守の程度による運送事業者間の不公平を生むこととなります。

ただ、制度見直し、運用厳格化、取締り強化するにあたり運送事業者への徹底では限界があるのではないのでしょうか。実効性の有る制度とするには荷主への制度理解協力が必須条件になると思えます。

以上、若輩者の意見の上、十分な検証もしておりませんが、その点についてはご容赦ください。

「自動車登録のあり方に関する検討会」より

福島：丹野

自動車登録制度は、平成22年10月30日の行政刷新会議の特別会計仕分けでテーマとなり、制度を見直し、業務の簡素化や効率化を図るべきだという結論が出ています。こうした流れに沿って、制度の改善点について関係者からの意見を聴取する検討会を設置、平成22年11月12日有識者や自動車登録制度の関係者を集めた「自動車登録のあり方に関する検討会」の第1回目会合が、国土交通省で開催されました。

検討会は国土交通省を含む14人の委員から構成。山野日章夫早稲田大学大学院法務研究科教授ら有識者、元国土交通省審議官の杉山篤史日本自動車販売協会連合会常任理事、武藤孝弘日本中古自動車販売協会連合会専務理事ら販売関係者、そのほか検査登録関連団体、保険会社、クレジット会社の団体から選出されています。

自動車を保有する場合の申請は、新車登録に限ってワンストップサービスが実施されていますが、それ以外の変更登録、移転登録、抹消登録は電子申請化されておらず、必要に応じてそれぞれ関係する運輸支局や警察署など異なる機関に出向いて申請しなければなりません。検討会ではこうした制度の問題点について、意見を集約することとしています。

また、各省庁から政策に関するアイデアを募集した「政策グランプリ」で最優秀を受賞した「自動車登録手続きの簡素化」のフォローアップもすることになっています。自動車情報課は、このアイデアに基づいて新規登録や変更、移転登録の「使用者」住所確認は、住民票の写しだけでなく、免許証のコピーでも可能であるという考え方を示しましたが、さらに関係者から意見を聴取する予定。合わせて、事業仕分けで指摘された課題についても検討する予定です。

第3回検討会資料P62～P65に政策グランプリ提案と回答が掲載されています。概略を掲載します。

「改善案」 出頭義務の緩和

「回答」自動車の登録手続きの電子化を進め、平成24年度からは出頭義務を緩和する。

「改善案」 住民票・車庫証明書の省略

「回答」住民票＝使用者の住所確認のための書類は住民票の写しに加え免許証のコピーでも可能とする。

車庫証明＝保管場所確保義務を担保するため、車庫証明書を省略することは困難。

ワンストップサービスの利用促進、手続き拡大（24年度）により、警察署への出頭の手間の削減を図る。

「改善案」 高級車に限定

「回答」現在、自動車の二重譲渡や盗難車の不正登録防止のため、所有権公証制度の下で厳格な所有審査を実施。今後関係者と協議し検討。今年度末までに検討結果をまとめ、必要に応じ、法改正等所要手続きを実施。

第2回平成22年12月3日、第3回平成22年12月17日、第4回平成23年1月26日に開催され、議事概要と資料が、国土交通省のホームページに掲載されているので、参考にして下さい。



ニュースの12月号でご案内いたしました新潟の仙名事務所主催の「積載状態図面等作成勉強会」が2月5日、6日の2日間にわたって8名が参加して行われました。パソコンの苦手な方が多かった(?)のですが、丁寧な指導の下皆さんなんとかクリアなされたようでした。基準緩和の際の連結図や荷姿図だけでなく他の許認可での図面の作成にも応用できるのではないかと思います。

今後、勉強会の開催を希望される方は連絡をくださいとのことでした。(丹野)

キャリアネットワークニュースをホームページで読みましょう

キャリアネットワークのホームページにキャリアネットワークニュースを掲載しています。過去分も掲載しています。キャリアネットワークで検索できます。【<http://llp-carrier.net/index.html>】

『キャリアネットワークニュース配信方法について』アンケートご協力をお願い。

下記ご希望の箇所にチェック又は 印及び必要事項をご記入の上発行責任者丹野宛

FAX(024-545-1061)して下さいますようお願い申し上げます。

なお、返信がない場合は配信不要と判断させていただきますので、よろしくようお願い申し上げます。

キャリアネットワークのホームページで読む (FAX不要)

メール添付 (PDFで添付します。) メールアドレス _____

FAXで配信

FAX番号 _____

次号から配信不要

ご氏名 _____

ご住所 _____

連絡先 _____