

好評
発売中!

全国の書店
Amazonなどで
お求めください!



現行法制でカメレオン運送会社対策はできているのか

「カメレオン運送会社」とは、安全違反などで事業停止処分を受けた後も、管理者、車両、拠点を実質的に変えずに、新会社を装って運送事業の営業を再開する悪質な運送事業者を指します。現在、そのような事業者の参入を防ぐ対策はされているのか、検証してみました。

日本とアメリカの「カメレオン運送事業者」対策

物流ニュースサイト「LOGISTICS TODAY」によると、アメリカでは「カメレオン運送事業者」対策を強化する新法案「SAFE法」が議論されており、全米トラック協会がこの法案への支持を表明したとありました。「SAFE法」は、連邦と州当局のデータ共有を強化し、実質的な同一経営や車両の使い回しといった兆候を見抜く体制を整えることを目的としています。

気になるのは日本の場合ですが、貨物自動車運送事業法第5条の「欠格事由」で一定の対策はされています。条文は非常にわかりづらいので、簡素化したものを以下にまとめました。

貨物自動車運送事業法第5条「欠格事由」(簡素化)

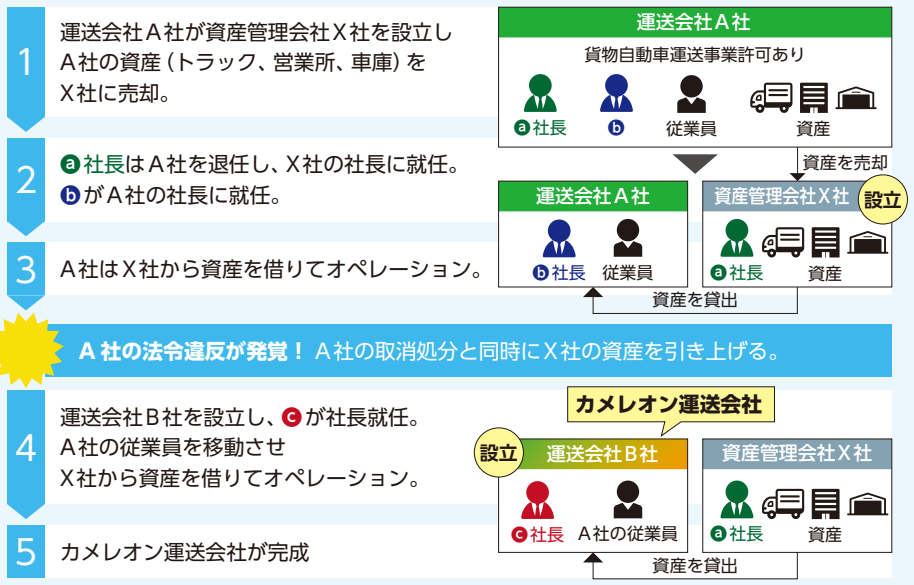
国土交通大臣は、次に掲げる場合には、許可をしてはならない。

- ① 許可を受けようとする本人が懲役または禁錮刑の場合
 - ② 許可を受けようとする本人が過去に許可の取消を受けた場合
 - ③ 許可を受けようとする本人と密接な関係*を有するものが過去に許可の取消を受けた場合
- いずれも執行や取消し後、5年を経過しない者であるとき。②は、法人である場合、当該取消しに係る聴聞の通知が到達した日前60日以内にその法人の役員であった者を含む。

*株主、親会社の株主等(議決権の過半数を所有しているもの、資本金の2分の1を超える額を出資しているもの、事業の方針の決定に関して支配力を有すると認められるもの)

カメレオン運送会社は作れるのか

現行法制においてカメレオン運送会社を作れるのか考えてみました。



「欠格事由」に当たらないかの検証

- 欠格事由①：B社のC社長に犯罪歴がないことを前提とするため該当しません
- 欠格事由②：取消処分を受けたA社とC社長は何も関係を持っていないため、該当しません
- 欠格事由③：X社のA社長がB社のC社長に対して、事業の方針の決定に関して「支配力を有すると認められるもの」と認定されたとしても、A社長自身が取消処分を受けたわけではないので該当しません

法律のセキュリティホール対策

このように運送事業のオペレーションを行う会社と資産のみを管理する会社の2社体制で運送事業を行う場合、許可の取消処分を受けたとしても、欠格期間の適用を免れるようなカメレオン運送会社を作ることができてしまいます。今後、許可更新制が始まりますが、このカメレオン運送会社スキームが認められれば、そもそも事業許可の更新をせずに、5年おきに新しい会社を作ろうという発想になってしまうかもしれません。

現行法制のセキュリティホールを埋め

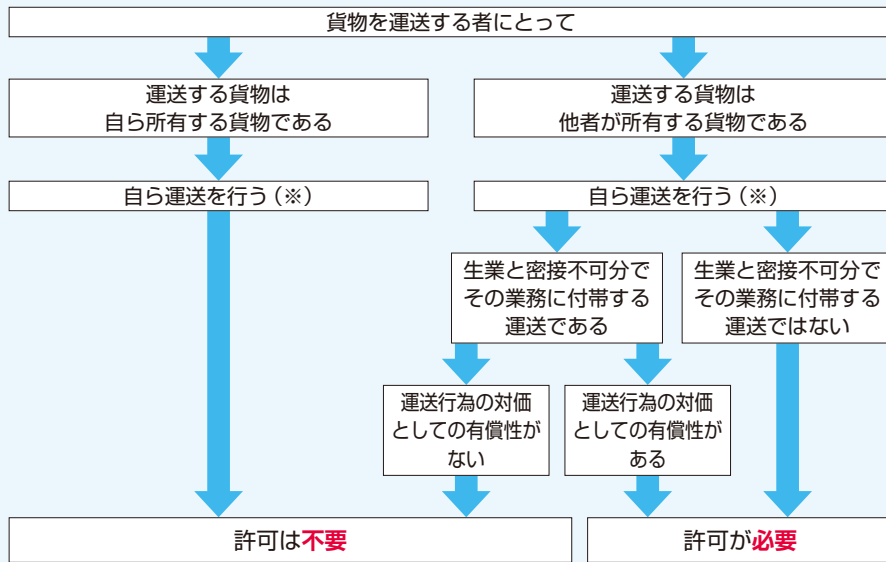
るためには、米国の「SAFE法」同様に実質的な同一経営や車両の使い回しといった兆候を見抜く体制を整える必要があります。例えば、新規許可や増車の届出時に記載する事業用車両の車台番号をデータベース化します。処分を受けた事業者の事業用車両と同じ車台番号で、別の運送事業者による登録があった場合、アラートを出せる仕組みがあれば、実質的な同一経営を見抜けるかもしれません。

許可更新制の施行によって業界の健全化を図ろうとする中で、カメレオン運送会社への規制をどのようにやっていくのかも議論に挙げるべきと考えます。

白トラ規制適用に対応し、 自家用ダンプカーの取扱いを明確化

国土交通省は、今まで解釈の余地が多く残されていた貨物自動車運送事業法における自家用ダンプカーの取扱いについて明確化しました。これは、従前の取扱いを変更するものではなく、特に個人事業主による自家用ダンプカーの利用が多い建設現場等における混乱が生じることのないようにしたものです。この明確化により、許可が必要か否かの境界線が整理されました。

自家用ダンプカー 許可の必要性の判断フローチャート



当フローチャートは、自家用ダンプカーを使用した一般的な運送行為に対する許可の必要性の判断フローを示したものであり、その他の運送行為に関する許可の必要性の判断フローを網羅的に示したものではありませんことに留意されたい。

※当該会社等と雇用関係にある従業員たる運転者（期間雇用又は日雇い雇用等の場合を含む）に運送行為を行わせることが必要

出典「自家用ダンプカーの貨物自動車運送事業法における取扱いについて」令和8年2月10日

貨物自動車運送事業許可が 不要となるケース

(1) 建設関連会社等が自ら所有する貨物を自ら運送する場合



自社のニーズや発意に応じて運送が行われることが通常であり、運送行為の対価も発生しないことから、法の許可は不要となります。

〈具体例〉

- 土砂等販売業者が販売するために購入した土砂等を、自社と雇用関係にある従業員（期間雇用又は日雇い雇用等の場合を含む）に運搬させる場合

(2) 建設関連会社等の生業と密接不可分であり、その業務に付帯するものとして運送を行う場合



他者が所有する貨物であっても、下記 i) ~ iii) のいずれにも該当する場合には、生業としての運送を行っているとは言えず、法の許可は不要となります。

- 建設関連会社等の生業と密接不可分であり、その業務に付帯して行われる運送であること。
- 上記 i) の生業に付帯して行われる運送と認められるための具備要件として、当該生業を営む建設関連会社等が自ら運送行為を行うこと（同一の者が当該生業と当該運送行為とを一貫して行うこと）。
- 名目の如何を問わず、運送行為の対価としての有償性がないこと。

〈具体例〉

- 建設工事を請け負った建設関連会社等が、自社の行う建設工事に付帯する業務として、当該建設工事で発生する残土等を自社と雇用関係にある従業員（期間雇用又は日雇い雇用等の場合を含む）に運搬させる場合
- 土砂等販売を代行する個人事業主が、

当該個人事業主の行う土砂等販売代りに付帯する業務として、販売する土砂等を当該個人事業主が運搬する場合

図表の中で最もわかりづらい要素は「運送行為の対価としての有償性」の判断ではないでしょうか。ここについて国土交通省が平成30年に示した資料「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」を参考にしながら考えていきたいと思います。

この資料では主に旅客運送における自家用ナンバーと営業用ナンバーの基準を示しています。身近な例を挙げると、幼稚園バスです。幼稚園バスは自家用ナンバーのものと営業用ナンバーのものが混在していますが、以下に該当する場合は「運送行為の対価としての有償性」がある、つまり自家用ナンバーではいけないと判断されます。

- ① 予め運賃表などを定め金銭の収受が行われる場合。
- ② 運送を行う場合と行わない場合とで料金が異なる場合。
- ③ 運送を利用する者と利用しない者との間のサービスに差を設ける場合。
- ④ 運送者から利用者にガソリン代等と称して実費や運賃を要求する場合。

営業用ナンバーを示すことが 安定的な案件獲得につながる

今後、様々な議論を巻き起こしそうな自家用ダンプカーの取扱いについて、国土交通省が明確化したことの意義は大きいと考えています。様々な制約を受ける営業用ナンバーよりも制約が少ない自家用ナンバーを使用してビジネスを行いたい事業者は多くいます。

しかし、大手企業からの安定的な案件を獲得するためには営業用ナンバーのほうが結局有利に働く場面が多いように思います。今後は違法な白トラに業務を発注した荷主も罰則の対象になります。営業用ナンバーを示すことで、荷主を安心させてあげることが目に見えない付加価値になるのではないのでしょうか。