

トラック運送事業者の労働環境と監査制度

— 愛知県における現状を事例として —

小林 達哉

<目次>

1. はじめに
2. トラック運送事業者
3. トラック運送事業者に対する監査の制度
4. 愛知県の事例
5. 監査の端緒
6. 監査とドライバーの労働環境
7. おわりに

1. はじめに

運送業にはトラック・鉄道の他に船舶・航空等が含まれるが、そのうちトラックの輸送割合は96.2%を占めており、国内における物流の大部分をトラック輸送が占めている¹。また、トラック輸送の経営主体については92.1%が中小企業である²。

トラック運送業界では、規制緩和と競争環境の激化の波に晒されてきた。1990年にはいわゆる物流2法³が制定され、それまでの参入免許制・運賃許可制度から参入・運賃申請制度へと移行された。また、2003年には物流2法の改正が行われ、トラックを自社で保有しない運送事業者を認めるなど更なる規制緩和が進められた。

こうした規制緩和の影響により、新規参入企業が増え、サービス内容や運賃等の競争が促進された。一方で競争から振り落とされる企業も増加し、2000年代には毎年約1,000社が参入する一方で、毎年約1,000社が廃業

するという過酷な経営環境となっていった⁴。

過酷な競争環境の下では、経営者は利益を捻出するために様々な企業努力を行うが、中には法令違反や労働者酷使という事例も現れた。規制緩和後、とくに2000年代においては、低賃金・長時間労働、ずさんな車両整備、運行中の交通事故の多発という問題が表面化し、社会問題化した⁵。

事故や法令違反が多発するようになると、行政は行政指導・行政処分という形を通して企業への関与を強める動きが出た。国土交通省において自動車運送事業者に対する監査方針及び行政処分等の基準が定められ、安全確保を目的に行政による監査が強化されることとなった⁶。

規制緩和の出発点を1990年とし、現在までの動きを3期に区分すると、第1期(1990年～2000年頃)は「規制緩和と市場競争原理の促進」、第2期(2000年～2010年頃)は「競争環境激化による企業行動の変化」、そして第3期(2010年～現在)は「事故や法令違反の多発と規制強化の動き」というように時代整理できる。

こうした環境の変化はトラック運送業の経営行動に大きな影響を与えるものであるが、同業界における規制緩和のねらいやその後の影響、および企業行動との関係を精査した研究は少ない。

本稿では、上記の時代区分のうち、第3期「事故や法令違反の多発と規制強化の動き」

に焦点を当て、この期における最も象徴的な動きであるトラック運送事業者に対する監査について取り上げる。

2. トラック運送事業者

トラック運送事業者は、貨物自動車運送事業法に定められた貨物自動車運送事業を行う者に含まれる。

(1) 運輸業の分類

産業分類によれば、運輸業は鉄道業、道路運送業、水運業、航空運輸業等に分類される⁷。このうち、道路運送業については、「自動車運送事業」と「自動車道事業」に分かれ、前者の「自動車運送事業」は、「旅客自動車運送事業」と「貨物自動車運送事業」に分かれる。「旅客自動車運送事業」は、主として自動車等により旅客の運送を行う事業のことであり、「貨物自動車運送事業」とは、主として自動車等により貨物の運送を行う事業のことであり、本稿で対象とするトラック運送事業者は、自動車運送事業のうち、貨物自動車運送事業に分類される⁸。

(2) トラック運送業

国土交通省の資料によれば、平成28年3月31日現在の貨物自動車運送事業者数は62,176者である。前年度は62,637者であり、461者の減少である（対前年度比0.74%減）。ここ10年間の推移をみると、平成18年度：62,567者、平成19年度：63,122者、平成20年度：62,892者、平成21年度：62,712者、平成22年度：62,989者、平成23年度：63,082者、平成24年度：62,936者、平成25年度：62,905者、平成26年度：62,637者、平成27年度：62,176者であり、ほぼ横ばいとなっている。

各地域の事業者数をみると、平成27年度の全国で62,176者のうち、中部地区は7,106者であり、全国に対して11.3%である⁹。中部地区の内、福井が499者、岐阜が951者、静岡が1,706者、愛知が2,931者、三重が

1,019者となっている。愛知は全国に対して4.7%である。

(3) トラック運送業の経営

全日本トラック協会の「経営分析報告書 平成26年度決算版」によれば、調査対象の2,192事業者のうち、営業赤字の企業の割合は54%（1,173事業者）となっている。半数以上が赤字経営となっており、トラック運送業界においては厳しい経営環境に置かれていることがわかる。

また、営業利益率の推移をみると、全国では平成24年度がマイナス2.1%、平成25年度がマイナス2.3%、平成26年度がマイナス0.9%となっている。中部地区においては、平成24年度がマイナス2.6%、平成25年度がマイナス1.5%、平成26年度がマイナス0.4%となっている。

営業赤字の要因としては、必要なドライバー数を確保するための賃金水準の引き上げ、あるいは時間外労働の拡大による時間外給与の増加等により、ドライバーの件費が増加して営業利益を圧迫したことが挙げられる¹⁰。

3. トラック運送事業者に対する監査の制度

平成25年に「自動車運送事業（一般貸切旅客自動車運送事業を除く。）の監査方針について」（以下、「監査方針」という）が定められ、自動車運送事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者を除く）に対する監査（以下、「運送事業者に対する監査」と呼ぶこととする）が強化された。

運送事業者に対する監査は、何に基づいて、どのような目的で、どのような手段を持って実施されるのだろうか。ここでは「監査方針」の内容を概観する。

(1) 監査の目的

運送事業者に対する監査は、自動車運送事業等監査規則（昭和30年運輸省令第70号）によるほか、監査方針により実施される。

監査方針によれば、運送事業者に対する監査は、「輸送の安全の確保が最も重要である」という基本的認識に基づいて、「輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのある重要な法令違反の疑いがある事業者を優先対象として¹¹⁾実施される。また、「過去の監査や行政処分等の状況、利用者等からの苦情等を踏まえて、事故の未然防止及び法令順守の徹底を図る」ことを目的として実施される。

(2) 監査の種類

運送事業者に対する監査には、特別監査と一般監査がある。特別監査は、「引き起こした事故や法令違反の重大性に鑑みて、厳格な対応が必要と認められる事業者に対して、全般的な法令遵守状況を確認する監査」である。これに対して、一般監査とは、「特別監査に該当しないものであって、監査を実施する端緒に応じた重点事項を定めて法令遵守状況を確認する監査」のことをいう。

(3) 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、例えば法令違反の疑いがある事業者や死亡事故を引き起こした事業者、運転者が悪質違反を引き起こした事業者を対象として実施される¹²⁾。このうち、「当該事故・違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査が実施され、それ以外の場合には一般監査が実施」される。

なお、監査対象事業者については、「運輸支局、運輸管理部及び沖縄総合事務局（以下「運輸支局等」という）が当該管内の事業者に係る監査端緒に関する情報」を収集し、「優先的に監査を実施すべき事業者及び法令違反の状況を踏まえて継続的に監視すべき事業者を適切に把握しておく」ものとされている。また、「運輸支局等は随時これらに関する情報を地方運輸局と共有する」ものとされている。

(4) 監査の実施方法

監査の実施に当たっては、「各地方運輸局の自動車交通部、自動車監査指導部及び自動

車技術安全部並びに各運輸支局（運輸管理部を含む）が連携して、効率的・効果的な実施を図る」ものとされている。

そして上記（2）において把握した情報を踏まえ、「輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのある重要な法令違反の疑いがある事業者から優先的に実施」されるほか、「社会的影響の大きい事故または違反が発生した場合には速やかに実施する」ものとされている。

なお、監査の実施方法としては、臨店による監査（事業者の営業所その他の事業場又は事業用自動車の所在する場所に立ち入って実施するもの）と、呼出による監査（当該事業者の代表者若しくはこれに準ずる者又は運行管理者等事業運営の責任者を地方運輸局又は運輸支局等へ呼び出して実施するもの）がある。

(5) 監査の重点事項

監査は、次に掲げる事項を重点として実施される。ただし、「監査端緒に応じてこれらのうち必要な事項又はその他必要な事項を重点として実施する」ものとされている。

- ① 事業計画の遵守状況
- ② 運賃・料金の収受状況
- ③ 損害賠償責任保険（共済）の加入状況
- ④ 自家用自動車の利用、名義貸し行為の有無
- ⑤ 社会保険等の加入状況
- ⑥ 賃金の支払い状況
- ⑦ 運行管理の実施状況
- ⑧ 整備管理の実施状況

4. 愛知県の事例

この章では、運送事業者に対する監査の事例を概観する。愛知県における運送事業者に対する監査のうち、トラックに対する直近の過去3年分を対象とした¹³⁾。調査対象期間は平成26年1月から平成29年7月までである。この期間中、225の事業者に対して監査が実施され、720件の指摘事項があった。

(1) 指摘事項

愛知県における運送事業者に対する監査について、調査対象期間における指摘事項の内訳を件数の多い事項に順に並べると、次のようになる。

① 指摘件数 20 件以上

- 乗務時間等の基準の遵守義務違反（安全規則第 3 条第 4 項） 135 件
- 運転者に対する指導監督違反（安全規則第 10 条第 1 項） 99 件
- 点呼の実施義務違反（安全規則第 7 条第 1 項、第 2 項並びに第 3 項） 91 件
- 特定の運転者に対する適正診断受診義務違反（安全規則第 10 条 2 項） 55 件
- 健康状態の把握義務違反（安全規則第 3 条 6 項） 47 件
- 特定の運転者に対する指導監督違反（安全規則 10 条 2 項） 30 件
- 点呼の記録記載不備（安全規則第 7 条第 5 項） 26 件
- 事業計画の変更認可違反（法第 9 条第 1 項） 22 件
- 運転者に対する指導監督の記録義務違反（安全規則第 10 条 1 項） 22 件
- 事業計画の変更事前届出違反（法第 9 条 3 項） 20 件

② 指摘件数 5 件以上

- 事業計画の定めるところに従う義務違反（法第 8 条第 1 項） 18 件
- 点呼の記録義務違反（安全規則第 7 条第 5 項） 16 件
- 事業計画変更後届出違反（法第 9 条第 3 項） 10 件
- 報告義務違反（法第 60 条第 1 項） 9 件
- 乗務等の記録記載不備（安全規則第 8 条） 8 件
- 運転者台帳の記載不備（安全規則 9 条の 5） 8 件
- 過積載運行（法第 17 条第 2 項） 7 件
- 運転者台帳の作成義務違反（安全規則 9 条の 5 第 1 項） 7 件

- 定期点検整備の実施違反（安全規則第 13 条第 1 号） 7 件
- 運行記録計による記録義務違反（安全規則 9 条） 5 件
- 運行管理者の講習受講義務違反（安全規則第 23 条第 1 項） 5 件

③ 指摘件数 5 件未満

- 事故の報告義務違反（法第 24 条） 4 件
- 社会保険加入義務者の一部未加入（法第 25 条第 2 項） 4 件
- 運転者に対する指導監督の記録記載不備（安全規則第 10 条第 1 項） 4 件
- 点呼の実施不適切（安全規則第 7 条第 1 項第 2 項並びに第 3 項） 3 件
- 点呼の記録不実記載（安全規則第 7 条第 5 項） 3 件
- 整備管理者の選任（変更）届出違反（安全規則第 13 条） 3 件
- 定期点検整備記録の保存義務違反（安全規則第 13 条第 2 号） 3 件
- 点呼の記録不適切（安全規則第 7 条第 5 項） 2 件
- 点呼の記録保存義務違反（安全規則第 7 条第 5 項） 2 件
- 点呼の記録改ざん（安全規則第 7 条第 5 項） 2 件
- 乗務等の記録義務違反（安全規則第 8 条） 2 件
- 乗務等の記録保存義務違反（安全規則第 8 条） 2 件
- 運転者台帳の保存義務違反（安全規則第 10 条第 1 項） 2 件
- Nox. PM 法不適合車両を同法対策地域内に配置（安全規則第 13 条） 2 件
- 運行管理者の選任・解任の届出違反（安全規則第 19 条） 2 件
- 輸送の安全にかかわる情報の公表違反（法第 24 条の 3） 1 件
- 貨物の積載方法不適切（安全規則第 5 条） 1 件
- 自動車車庫の確保違反（安全規則第 6 条）

1件

- ・事故の記録記載不備（安全規則第9条の2） 1件
- ・運行指示書の作成義務違反（安全規則第9条の3） 1件
- ・運行指示書の作成・指示・携行義務違反（安全規則第9条の3第1項第2項並びに第3項） 1件
- ・車両の不正改造（安全規則第13条） 1件
- ・無車検運行（安全規則第13条） 1件
- ・定期点検整備記録の未記載（安全規則第13条第2号） 1件
- ・定期点検整備記録の記載不備（安全規則第13条第2号） 1件
- ・整備管理者の研修受講義務違反（安全規則第15条） 1件
- ・運行管理規定の制定事項不適切（安全規則第21条第1項第2項） 1件
- ・運行管理者に対する指導監督違反（安全規則第22条） 1件

(2) 指摘件数が多い事項について

指摘件数の多い順に見ると、上位3項目で全体の45.1%を占めている。上位5項目で見ると、全体の59.3%を占めている。

このうち、指摘件数の最も多いものは「乗務時間等の基準の遵守義務違反」である。運送事業者は休憩又は睡眠のために時間及び勤務が終了した後の休息のための時間が十分に確保されるように、国土交通大臣が告示で定める基準¹⁴に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれを遵守させなければならないが（安全規則第3条第4項）、この違反が調査対象期間中に135件ある。毎年の推移をみると、平成26年が37件、平成27年が53件、平成28年が28件であり、平成29年は7月までに17件となっている。

2番目に指摘件数の多いものは、「運転者に対する指導監督違反」である。運送事業者は、当該運送事業に係る主な道路の状況その他の事業用自動車の運行に関する状況、その

状況の下において事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転の技術及び法令に基づき自動車の運転に関して遵守すべき事項について、運転者に対する適切な指導及び監督をしなければならないが（安全規則第10条第1項）¹⁵、これに対する違反が99件となっている。毎年の推移をみると、平成26年が25件、平成27年が30件、平成28年が26件であり、平成29年は7月時点で18件となっている。

3番目に指摘件数の多いものは、「点呼の実施義務違反」¹⁶であり、91件となっている。毎年の推移は、平成26年が29件、平成27年が28件、平成28年が20件であり、平成29年は7月時点で14件となっている。点呼については、主に酒気帯びの有無や疲労疲弊等の確認を目的として行われる。すなわち運送事業者は、事業用自動車の乗務を開始しようとする運転者に対し、対面（運行上やむを得ない場合は電話その他の方法）により点呼を行い、酒気帯びの有無、疲労疲弊その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無、道路運送車両法に基づく点検の実施について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない（安全規則安全規則第7条第1項）。また、乗務を終了した運転者に対しても対面により点呼を行い、酒気帯びの有無について確認を行わなければならない（同条第2項）。

なお、点呼を対面で行うことができない乗務を行う運転者に対しては、当該点呼のほか、当該乗務の途中において少なくとも一回電話その他の方法により点呼を行い、上記事項について報告を求め、及び確認を行い、並びに事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な指示をしなければならない（同条第3項）。

次に、4番目に指摘件数の多いものは、「特定の運転者に対する適正診断受診義務違反」であり、55件である。毎年の推移は、平成

26年が19件、平成27年が21件、平成28年が7件であり、平成29年は7月時点で8件となっている。

特定の運転者とは、死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者、運転者として新たに雇い入れた者、65才以上の者のことをいい、特定の運転者に対しては、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって国土交通大臣の認定を受けたもの¹⁷を受けさせなければならない（安全規則第10条2項、同第12条の2及び第12条の3）。

最後に、5番目に指摘件数の多いものは、「健康状態の把握義務違反」であり、47件となっている。毎年の推移は、平成26年が19件、平成27年が17件、平成28年が4件であり、平成29年は7月時点で7件となっている。

健康状態の把握義務とは、適切な運転を行うことを目的としたものであり、運送事業者は乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない（安全規則第3条6項）。

5. 監査の端緒

このような監査は、何をきっかけにして行われるのだろうか。監査の端緒の内容についての記録をまとめると¹⁸、次のようになる。

- ・関係機関からの通報¹⁹を端緒として監査実施・・・90事業者に対し、指摘260件
 - ・監査方針に基づいて監査実施・・・74事業者に対し、指摘149件
 - ・死亡事故を引き起こしたことを端緒として監査実施・・・52事業者に対し、指摘201件
 - ・重傷事故を引き起こしたことを端緒として監査実施・・・39事業者に対し、指摘110件
- 調査対象期間（平成26年1月から平成29

年7月）に監査が行われた事業者数は225事業者であり、指摘事項は合計で720件である。

監査実施の端緒は上記の通り、「関係機関からの通報」、「監査方針に基づいて」、「死亡事故を引き起こしたこと」、「重傷事故を引き起こしたこと」の4つである。

事業者数でみると、最も多いのは「関係機関からの通報」を端緒とするものであり、90事業者である（35.3%）。「監査方針に基づいて」実施された監査は74事業者であり（29.0%）、2番目に多い。「死亡事故を引き起こしたこと」を端緒として実施された監査52事業者であり（20.4%）、「重傷事故を引き起こしたことを端緒として実施された監査は39事業者であった（15.3%）。

指摘件数でみると、最も多いのは「関係機関からの通報」により実施された監査の指摘件数が260件（36.1%）、2番目に多いのは「死亡事故を引き起こしたこと」による監査の指摘件数が149件である（20.7%）。「監査方針に基づいて」実施された監査の指摘件数は201件であり、「重傷事故を引き起こしたこと」による監査の指摘件数は110件であった。

6. 監査とドライバーの労働環境

運送事業者に対する監査の指摘事項のうち、件数の上位を見ると「乗務時間等の基準の遵守義務違反」「運転者に対する指導監督違反」「点呼の実施義務違反」「特定の運転者に対する適正診断受診義務違反」「健康状態の把握義務違反」「特定の運転者に対する指導監督違反」となっており、運送事業者に対する監査では「運転者」すなわちドライバーに対するマネジメントが問われている。

トラック運送業はドライバーが仕事の中心であり、マネジメントの対象もドライバーがメインとなる。それゆえ監査の対象も運送会社によるドライバーに対するマネジメントが

中心となる。

ところで、事故や違反が多いのはドライバーの働く環境に問題があるからではないだろうか。浅井（2010）によれば、トラック運送業におけるドライバーの賃金水準は、全産業の賃金の支給総額と比べて70%程度でしかない。賃金体系については、①固定給+時間外手当、②固定給+時間外手当+仕事給、③固定給+時間外手当（定額）+仕事給、④仕事給のみの4つに分類される。このうち仕事給には、運賃収入に比例するもの、距離に比例するもの、運行回数によるもの、荷物量や個数によるものなどがある。このような体系であれば、賃金を稼ぎたいと考えるドライバーは過度な運行を重ねようとする。これが会社からの無理のある運行指示があっても受け入れる動機となり、過密・長時間労働を生むことにつながり得る。

また、井上（2015）によれば、トラック運送業におけるドライバーの労働時間については、全産業と比べて122%となっており、全産業より長時間労働になっている。これには荷主都合による手待ち時間（例えば荷積み・荷降ろし時の待ち時間）の負担や不規則な勤務時間（例えば、渋滞の少ない深夜に走行距離を稼ぐ）といった特殊性があり、長時間労働になりがちである。こうした苛酷な労働環境がドライバー過労・極度の疲労を生むことになる。

一方で、冒頭で述べたように規制緩和をきっかけにトラック運送業界は過酷な競争にさらされており、価格競争に陥りやすい状況となっている。現実に「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドラン」（国土交通省、平成20年）が警告しているように、荷主からの値下げ要請や同業者間による低価格での仕事の奪い合いが起きやすい状況になっている。

契約単価が下がれば会社は運賃収入が減少するため、運賃から収入を得ていくために量をこなす、すなわち運行回数を増やすという

選択を取る。これがドライバーに対する過密な運行指示につながり、ドライバーの長時間労働や苛酷な労働環境を生む結果となる²⁰。こうしたドライバーの苛酷な労働環境は、ドライバーの過労・疲労を生み、あるいは拘束時間の長さから睡眠不足や集中力の低下を生む²¹。

こうした要因が運行中の重大事故につながるということも十分に考えられるのである。

7. おわりに

2010年頃から現在にかけて、運送事業者による事故や法令違反の多発と規制強化の動きがみられた。本稿ではこの間において象徴的な動きである運送事業者に対する監査を取り上げた。

直近の約3年で最も多かった監査指摘事項は「乗務時間等の基準の遵守義務違反」「運転者に対する指導監督違反」「点呼の実施義務違反」であり、これらで全体の45.1%を占めていた。また、運送事業者に対する監査の端緒は、「関係機関からの通報」「監査方針に基づいて」「死亡事故を引き起こしたこと」「重傷事故を引き起こしたこと」の4つであった。

確かに、事故や違反の多発と規制強化の動きの背景には、規制緩和に端を発した市場競争の激化があるともいえるが、上記のように監査の指摘事項は運送事業者が本来守るべき基本的事項である。本来は監査の強化によるのではなく、企業がそれぞれの自助努力によって事故の発生を予防するとともに、コンプライアンスの意識を高めて実践していくようにしていくことが原則である。

【注】

- 1 全日本トラック協会調べ・平成26年度実績。なお海運が7.8%、鉄道が0.9%、航空は0.02%。
- 2 国土交通省「貨物自動車運送事業者数（規模

別)」より。従業員10人以下の小規模事業者は49.5%。

- 3 物流2法は、貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法からなる。

- 4 国土交通省・各年の統計資料参照

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
参入	1277件	1127件	1143件	991件	836件
撤退	1458件	1063件	1303件	1018件	1058件

- 5 岡本常将(2009)、斎藤実(2004)の指摘。

- 6 自動車運送事業者に対する監査は「自動車運送事業等監査規則」及び「自動車運送事業者に対する監査方針について」に基づいて実施される。なお行政処分等については「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」に従って行われる。

- 7 総務省統計局「日本標準産業分類」によれば、運輸業は、鉄道業・道路旅客運送業・道路貨物運送業・水運業・航空運輸業・倉庫業・運輸に付帯するサービス業に分類される。このうち道路貨物運送業は、管理・補助的経済活動を行う事業所、一般貨物自動車運送業、特定貨物自動車運送業、貨物軽自動車運送業、集配利用運送業、その他の道路貨物運送業に分類される。さらに一般貨物自動車運送業は、一般貨物自動車運送業と特別積合せ貨物運送業に分類される。

- 8 なお「貨物自動車運送事業」は、「一般貨物自動車運送事業」「特定貨物自動車運送事業」「貨物軽自動車運送事業」に分けられる(道路運送法第2条)。また、一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場(以下「事業場」という)において集貨された貨物の仕分を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うものを「特別積合せ貨物運送」という。また、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業を営業者が他の一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業

を営業者の行う運送を利用してする貨物の運送を「貨物自動車利用運送」という。

- 9 関東(茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨)は19,598者で全国の31.5%を占めており、近畿(滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山)は9,838者で全国の15.8%となっている。

- 10 全日本トラック協会(2016)の指摘より

- 11 監査方針には、輸送の安全確保に支障を及ぼす恐れのある重要な法令違反の例として「運行管理者又は整備管理者を選任していない」「運転者に対して全く点呼を実施していない」「営業所に配置している全ての事業用自動車の定期点検整備を実施していない」ことが挙げられている。

- 12 監査対象事業者については、「監査方針」に23項目列挙されている。

- 13 国土交通省は自動車運送事業者に対する過去3年間の行政処分情報(監査の指摘事項及び監査端緒等)を公開している。

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>
(10月10日アクセス)

- 14 国土交通省告示「貨物自動車運送事業輸送安全規則第三条第四項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」および「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」並びに運輸省総務審議官・自動車交通局長通達「自動車運転者の労働時間等労働条件の改善について」を参照。

- 15 具体的には、トラックを運転する場合の心構え、トラックの運行の安全を確保するために遵守すべき基本的事項、トラックの構造上の特性、貨物の正しい積載方法、過積載の危険性等が含まれる。詳細については、国土交通省告示「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」を参照。

- 16 点呼には、乗務前点呼、乗務途中点呼、乗務後点呼がある。各点呼の内容等詳細については、自動車交通局総務課安全対策室長・自動

- 車交通局貨物課長・自動車交通局技術安全部整備課長通知「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」を参照。
- 17 詳細については、国土交通大臣告示「貨物自動車運送事業輸送安全規則に基づく適性診断の認定に関する実施要領」を参照。
- 18 国土交通省は自動車運送事業者に対する過去3年間の行政処分情報（監査の指摘事項及び監査端緒等）を公開している。
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>
 (10月10日アクセス)
- 19 「関係機関」には貨物自動車運送事業法第38条の適正化事業実施機関（全日本トラック協会及び都道府県トラック協会）が含まれる。従来は、この機関が運送事業者に対して巡回指導を行い、違反行為を確認した場合は改善指導を行い、事業者による改善措置を促すことを基本としていた。しかし平成25年の監査方針によって、点呼を全く実施していない、運行管理者が全く存在していないなどの重大・悪質な法令違反状態が確認された場合においては、当該機関から運輸支局に速報されることとなった。
- 20 規制緩和が事故の増加に影響を与える点については齊藤（2004）を参照。
- 21 睡眠不足が交通事故等に与える影響について、交通労働災害防止専門家検討会（2008）の指摘がある。
- 労働の改善に向けた取り組みと今後の課題」
 物流問題研究 = Logistics review (64), 2-7, 2015
- 岡本常将（2009）「経済分野における規制改革の影響と対策－トラック運送業－」国立国会図書館調査及び立法考査局編、平成21年3月
- 齊藤実（2004）「規制緩和とトラック運送業の構造」国際交通安全学会誌 IATSS Review, Vol. 29, No. 1, pp. 44-51, 2004.
- 嶋本宏征（2012）「貨物トラック事故の社会的背景に関する一考察」土木学会・土木計画学研究・講演集 Vol.46, 2012
- 中田信哉（2006）「貨物自動車運送業界の構造再編」東京経大会誌第254号
- 世永正伸（2014）「求められる規制緩和の検証」物流問題研究 = Logistics review (62), 12-18, 2014
- 公益社団法人全日本トラック協会（2016）「経営分析報告書 平成26年度決算版」平成28年4月
- 厚生労働省労働基準局（2016）「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」平成28年8月
- 交通労働災害防止専門家検討会（2008）「交通労働災害防止専門家検討会報告書」平成20年3月
- 国土交通省（2008）「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドラン」平成20年3月、平成27年2月改訂

【添付資料】

国土交通省「事業者の行政処分情報検索」をもとに筆者作成。

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>
 (10月10日最終アクセス)

【参考文献】

- 浅井邦茂（2010）「トラックドライバーの賃金－現状と課題－」労働調査2010, 7
- 井上豪（2015）「トラック運送業界における長時間

■ 貨物自動車運送事業輸送安全規則

(件)

No.	条	項	指摘事項	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	合計
1	3条	4項	乗務時間等の基準の遵守義務違反	37	53	28	17	135
2	3条	6項	健康状態の把握義務違反	19	17	4	7	47
3	5条		貨物の積載方法不適切	1				1
4	6条		自動車車庫の確保違反			1		1

5	7条	1、2、3項	点呼の実施義務違反	29	28	20	14	91
6	7条	1、2、3項	点呼の実施不適切	1		1	1	3
7	7条	5項	点呼の記録義務違反	4	6	4	2	16
8	7条	5項	点呼の記録記載不備	9	10	5	2	26
9	7条	5項	点呼の記録不適切	2				2
10	7条	5項	点呼の記録保存義務違反	1			1	2
11	7条	5項	点呼の記録不実記載	1		2		3
12	7条	5項	点呼の記録改ざん				2	2
13	8条		乗務等の記録義務違反	2				2
14	8条		乗務の記録保存義務違反	1	1			2
15	8条		乗務等の記録記載不備	1	3	4		8
16	9条		運行記録計による記録義務違反		4	1		5
17	9条の2		事故の記録記載不備		1			1
18	9条の3		運行指示書の作成義務違反			1		1
19	9条の3	1、2、3項	運行指示書の作成・指示・携行義務違反			1		1
20	9条の5	1項	運転者台帳の記載不備	2		3	3	8
21	9条の5	1項	運転者台帳の作成義務違反	2		3	2	7
22	9条の5	1項	運転者台帳の保存義務違反	1		1		2
23	10条	1項	運転者に対する指導監督違反	25	30	26	18	99
24	10条	1項	運転者に対する指導監督の記録義務違反	3	8	8	3	22
25	10条	1項	運転者に対する指導監督の記録記載不備		1	3		4
26	10条	2項	特定の運転者に対する適性診断受診義務違反	19	21	7	8	55
27	10条	2項	特定の運転者に対する指導監督違反	6	14	5	5	30
28	13条		整備管理者の選任（変更）届出違反	1	1	1		3
29	13条		Nox、PM法不適合車両を同法対策地域内に配置		1		1	2
30	13条		車両の不正改造			1		1
31	13条		無車検運行				1	1
32	13条	1号	定期点検整備の実施違反	3	1	3		7
33	13条	2号	定期点検整備記録の未記載		1			1
34	13条	2号	定期点検整備記録の保存義務違反			3		3
35	13条	2号	定期点検整備記録の記載不備			1		1
36	15条		整備管理者の研修受講義務違反	1				1
37	19条		運行管理者の選任・解任の届出違反	1	1			2
38	21条	1、2項	運行管理規定の制定事項不適切			1		1
39	22条		運行管理者に対する指導監督違反	1				1
40	23条	1項	運行管理者の講習受講義務違反	3	1	1		5
合 計				176	203	139	87	605

※トラック運送事業、愛知県のみ

※平成29年は7月分まで集計

■ 貨物自動車運送事業法

(件)

No.	条	項	指摘事項	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	合計
1	8条	1項	事業計画の定めるところに従う義務違反	2	16			18
2	9条	1項	事業計画の変更認可違反	10		7	5	22
3	9条	3項	事業計画の変更事前届出違反	2	8	5	5	20
4	9条	3項	事業計画変更事後届出違反		6	1	3	10
5	17条	2項	過積載運行	4	3			7
6	24条		事故の報告義務違反		1	1	2	4
7	24条の3		輸送の安全にかかわる情報の公表違反		1			1

8	25条	2項	社会保険加入義務者の一部未加入	2		2		4
9	60条	1項	報告義務違反	2		6	1	9
合計				22	35	22	16	95

※トラック運送事業、愛知県のみ

※平成29年は7月分まで集計

■ 監査の端緒

(件)

No.	端 緒	平成26年		平成27年		平成28年		平成29年	
		事業者数	指摘件数	事業者数	指摘件数	事業者数	指摘件数	事業者数	指摘件数
1	関係機関からの通報	33	90	35	93	15	49	7	28
2	監査方針に基づいて	8	31	16	61	11	27	9	30
3	死亡事故を引き起こしたこと	16	58	14	50	13	66	9	27
4	重傷事故を引き起こしたこと	6	17	23	57	5	18	5	18
合計		63	196	88	261	44	160	30	103

※トラック運送事業、愛知県のみ

※平成29年は7月分まで集計