



東京海上日動リスクコンサルティング（株）
経営リスクグループ
セイフティコンサルタント 木村 啓

貨物自動車運送事業とコンプライアンス

はじめに

貨物自動車運送事業におけるコンプライアンスとは、すなわち『交通安全の確保、事故防止』への努力である。しかしながら、国交省が公表しているネガティブ情報¹（行政処分情報）によれば、多くの事業者が毎月、何らかの事故や違反により、事業停止、許可の取り消しといった処分を受けている事が分かる。簡潔に言えば、「事業の免許取り消しや法に定める欠格要件に該当するようなことをしている事業者がいる」ということである。

そこで、本稿では、公表されている行政処分を通して、各事業者が特に守らなければならない点、気をつけなければならない点などコンプライアンスの観点から述べてみたい。

1. 貨物自動車運送事業の関係法令等

(1) 貨物自動車運送事業者にとって特に関係のある法令としては、次のものが挙げられる。

<ul style="list-style-type: none">・道路運送法・貨物自動車運送事業法 (貨物自動車運送事業輸送安全規則)・道路運送車両法	<ul style="list-style-type: none">・労働基準法・労働安全衛生法・道路交通法 等
---	--

特に、貨物自動車運送事業法では、「許可の基準」や「輸送の安全性の向上」のみならず事業の「許可の取り消し」や「欠格事由」、などが定められ、またそれに基づく貨物自動車運送事業輸送安全規則では、「過労運転の防止」、「点呼等」、「従業員に対する指導及び監督」、「点検整備」など貨物自動車運送事業者が遵守すべき様々な事項が定められている。

ひとたび、事業者や従業者が人命にかかわるような重大な交通事故等を生じた場合には、事故等の通知を受けた陸運局が監査に入ることとなり、その場合にこれらの法令違反が発覚し、厳しい行政処分に至ることとなる。行政処分は事業者にとって死活問題なのである。

2. 行政処分の状況

(1) 関東陸運局管内における処分状況

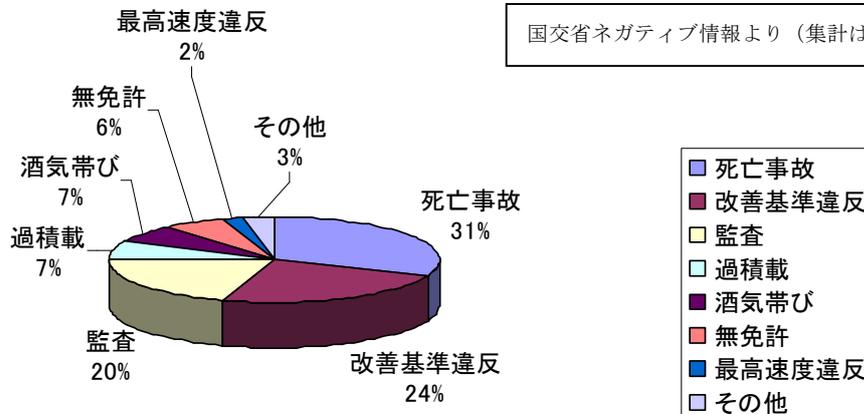
ア 関東陸運局（平成19年7月から平成20年3月まで）が公表しているトラック事業者に係る行政処分の実績によれば、関東陸運局管内の全事業者（2147事業者）のうち約11.4%が半年の間に「自動車その他の輸送施設の使用停止処分」などの行政処分を受けており、件数の多さが認められる。

これら処分の発端となっているのは、事故等を処理した公安委員会からの通知（死亡事故、酒

¹ ネガティブ情報：国土交通省及び地方支分部局のホームページに点在する事業者の過去の処分歴などの「ネガティブ情報」を一元的に集約したポータルサイト「国土交通省ネガティブ情報等検索サイト」(<http://www.mlit.go.jp/negative/negative.html>)

気帯び運転、過積載など）や労働基準監督署からの通知（改善基準²違反など）であり、それに基づく陸運局の監査の結果、判明した違反事項に対し処分が行われている。

監査の発端となる公安委員会や労働基準監督署からの通知



国交省ネガティブ情報より（集計はTRCによる）

表を見ると、監査の発端となる公安委員会や労働基準監督署からの通知の内容（事故など）は、死亡事故、自動車運転者の労働時間の改善のための基準違反が50%以上を占め、他に過積載、酒気帯び運転などが見られる。

通知を端緒とした監査により、指摘された主な違反事項及び行政処分の種類

（平成19年7月から平成20年3月まで）

行政処分の種類	処分件数	主な違反事項
自動車その他の輸送施設の使用停止処分	245件	・運転者に対する指導及び監督義務違反 ・過労防止義務違反 ・過積載違反 等
輸送の安全確保命令	8件	・運転者に対する指導及び監督義務違反 ・過労防止義務違反 ・過積載違反 ・点呼未実施 等
事業停止処分	17件	・運転者に対する指導及び監督義務違反 ・過労防止義務違反 ・整備不良 等
許可の取り消し処分	1件	・無車検運行違反 等

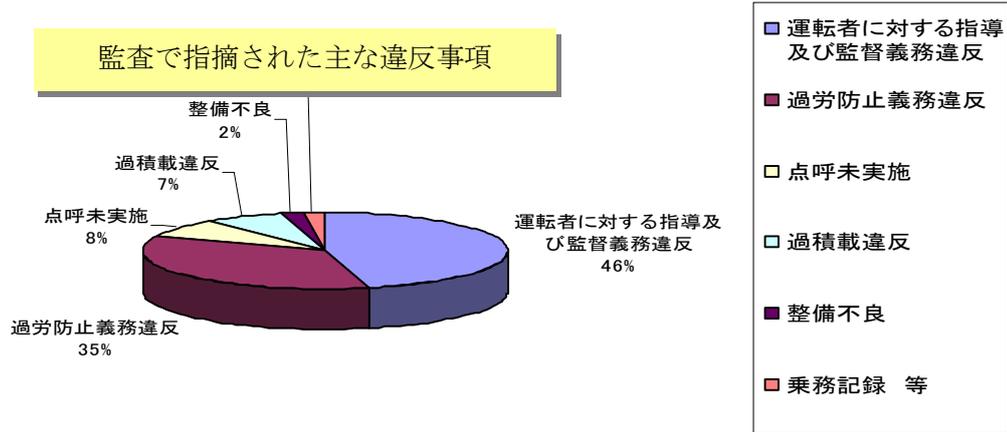
国交省：行政処分情報（ネガティブ情報の公開）を基にTRC作成
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/search.html>

公安委員会や労働基準監督署からの通知に基づく監査により、事業者が指摘されている主な違反事項は、「運転者に対する指導及び監督義務違反」、「過労防止義務違反」、「過積載」、「点呼未実施」、「整備不良」などである。

また、それらに対する行政処分の種類としては、大半が「自動車その他の輸送施設の使用停止

² 「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号・国土交通省第1675号）：自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的として定められ、具体的には、トラック運転者についての拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めている。

処分」であるが、悪質な違反による「許可の取り消し」処分も一件ある。



監査により、事業者が指摘された主な違反事項は、「運転者に対する指導及び監督義務違反」及び「過労防止義務違反」が80%を占めるとともに、他に「点呼未実施」、「過積載」、「整備不良」等となっている。

イ 次に、行政処分の内容をもう少し詳しく、ある事例を参考にしてみる。

次は、平成19年5月に茨城県内において道路交通法違反（当て逃げ、救護義務違反）を引き起こした貨物自動車運送事業者に対する行政処分の概要及び適用された条文である。

【トラック事業者の違反行為の概要及び違反条項】

行政処分内容：事業用自動車の使用停止処分 280日社（2両×140日）

違反行為の概要及び違反条項

- ① 勤務時間及び乗務時間について国土交通省告示で定める基準が遵守されていなかった。
貨物自動車運送事業法第17条第3項
貨物自動車運送事業輸送安全規則第3条第4項
- ② 運転者に対して、点呼が確実に実施されていなかった。
貨物自動車運送事業法第17条第3項
貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条第1項及び第2項
- ③ 運転者の健康状態が把握されていなかった。
貨物自動車運送事業法第17条第1項
貨物自動車運送事業輸送安全規則第5条第5項
- ④ 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、乗務員に対する指導及び監督が不適切であった。
貨物自動車運送事業法第17条第3項
貨物自動車運送事業輸送安全規則第10条第1項
- ⑤ 定期点検整備（3ヶ月）が確実に実施されていなかった。
貨物自動車運送事業法第17条第3項
貨物自動車運送事業輸送安全規則第13条
- ⑥ 無認可で営業所及び自動車車庫を設置していた。
貨物自動車運送事業法第9条第1項
貨物自動車運送事業法施行規則第2条第1項第2号、第4号

- ⑦ 営業所別配置車両数の変更届出がされていなかった。
貨物自動車運送事業法第9条第3項
貨物自動車運送事業法施行規則第6条第1項第1号

<http://www.mlit.go.jp/chubu/kisya07/jikou071130.pdf>より
(下線はTRCによる)

事故について公安委員会から通知を受けた中部運輸局は監査を行い、上記のような違反を摘発している。ひとたび事故が生起すると、広範囲にわたって法への適合性が調査され処分に至っていることが分かる。

さらに、運行管理者に対する処分も次の通り行われている。

【運行管理者の違反行為の概要及び違反条項】

- ① 運転者の勤務時間及び乗務時間について、国土交通大臣告示で定める基準が遵守されていなかった。
貨物自動車運送事業法第18条第2項及び第22条第1項
貨物自動車運送事業輸送安全規則第20条第1項第3号
- ② 運転者に対して、点呼が確実に実施されていなかった。
貨物自動車運送事業法第18条第2項及び第22条第1項
貨物自動車運送事業輸送安全規則第20条第1項第8号
- ③ 運転者の健康状態が把握されていなかった。
貨物自動車運送事業法第18条第2項及び第22条第1項違反
貨物自動車運送事業輸送安全規則第20条第1項第4号
- ④ 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、運転者に対する指導監督が不適切であった。
貨物自動車運送事業法第18条第2項及び第22条第1項
貨物自動車運送事業輸送安全規則第20条第1項第14号

<http://www.mlit.go.jp/chubu/kisya07/jikou071130.pdf>より
(下線はTRCによる)

営業所選任の運行管理者の貨物自動車運送事業法違反(運行の安全確保に関する違反)により、運行管理者資格者証の返納が命じられている。運行管理者の少ない中小の事業者にとっては、こうした処分もまた、経営上大きな影響があることに留意が必要である。

3. 貨物自動車運送事業における遵法への取り組み

貨物自動車運送事業にとってのコンプライアンスとは、「交通安全の確保及び事故防止」の実現であると先に述べた。こうした観点に立って、多くの事業者は日夜努力されている。そうした中で、特に顕著な成果をあげている事業者がどのようなことを実践しているかを、公開資料を参考に挙げてみる。

(1) 国の対応

国においては、輸送の安全の確保を目的として平成18年10月から施行されている「運輸安全管理評価」の更なる推進に力を注いでいる。またそれに併せて「監査の強化」や「安全管理制度の徹底」などが図られている。

(2) 大手事業者の対応

大手事業者（安全管理規程等義務付け業者）については、「運輸安全マネジメント」が義務付けられ、事故防止に対する体制作りはできていると見られる。一例ではあるが、ヤマト運輸のホームページには、安全への取り組みとして、『安全第一・営業第二』の基本精神の下、運輸安全マネジメントを推進し手いる様子が載っており、そうした活動の結果、平成18年度の実績では、重大事故件数は6件、人身事故は対前年10.3%改善、人身千台率は対前年1ポイント改善という成果が出ているという。

【輸送の安全に関する重点施策】

- (1) 安全集配ルートマップ作成による危険場所の情報共有
- (2) ヒヤリハット情報を定期的に収集し情報共有
- (3) 運転者安全手帳を全運転者に配布し事故防止
- (4) こども安全教室への積極的な参加
- (5) 永年無事故運転者表彰を実施し運転者の安全意識継続
- (6) 安全優良店表彰を実施し、小集団による目標管理

(参考：<http://www.kuronekoyamato.co.jp/anken/index.html>)

(3) 中小事業者の対応

貨物自動車運送事業の大勢が事故の防止に向いている中で、安全管理規程の作成などが義務付けられていない中小の事業者であっても、運輸安全マネジメントの導入は勧められている。

また、そうした状況に真摯に対応している事業者も多い。ここに紹介するのは、全日本トラック協会（JTA）が公開している「交通安全わが社の場合 PART2」の一部である。

T運送では、『基本に忠実であれ』という社長方針の下、「運行前のていねいな点呼の徹底で乗務員を管理」を実践しているという。点呼を重視してきた結果、社員の質の向上が図れるとともに、事故が減少した。

(参考：日本トラック協会<http://www.jta.or.jp/>)

このように、経営者の高い理念、強いリーダーシップにより、安全の確保に成果を得ているところも多いのである。

4. これからの対策

(1) 貨物自動車運送事業の将来

神奈川県が公表している「神奈川県のトラック運送事業の経営環境の変化の見通し（H19.3）」によれば、社会的規制の動向（環境規制、安全規制、監査等の強化の動向と見通し）について次のように述べている。

- ・トラック運送事業を取り巻く社会規制は強化の一途をたどっている。昨年来、「自動車運送事業者の悪質違反に対する行政処分の厳格化」や「運輸安全マネジメントの導入」、「労働安全衛生法の改正」など特に「安全の確保」や「事故防止」に向けた取り組みへの強化が求められている。
- ・その背景には、死亡事故に繋がる交通事故、重大事故が依然として発生していることや、飲酒運転や過労運転などの実態が散見されること、改善基準告示も遵守されていない状況が見られることなどがあげられる。
- ・現在ある安全等に対する「ルール」がなかなか守られない実態がある限り、「安全の確保」や「事故防止」に向け規制がより強化されることになるかと予想される。
- ・また、事業者間の公平な競争を促すためには、その条件として「コンプライアンス」は不可避といえる。従って、トラック運送事業者にとって、強化される安全規制への対応は、経営の自己責任の上での全体条件とし、それに向けた「経営改善」が求められる。

(参考：<http://www.kta.or.jp/oshirase/kinmiraiyosou/kinmiraiyosokuhonbun.pdf>)

(下線はTRCによる)

すなわち、ここには、「死亡事故につながる交通事故や重大事故、さらには、飲酒運転や過労運転、改善基準違反などが無くならない限り、規制は強化されていく。そうした中でもコンプライアンスは不可避のもの」と述べているのである。

全国で約6万2千にのぼる事業者は、一部の大手企業を除いては大半（99.2%）が中小の零細企業である。しかも、貨物自動車運送業界は、今後ますます厳しい競争が予測される。そのような中で各々の事業者は、「コンプライアンスは最低条件」であることを自覚し、「事故防止」や「安全確保」に立ち向かわなければならない。

（2）「安全の確保、事故防止」が常に第一の目標

貨物自動車運送事業においては、「コンプライアンスは最低条件」であり、先に述べた行政処分状況からみても、事業を展開する上で「安全の確保、事故防止」が常に第一の目標となることは明らかである。

先に示した関東運輸局管内における行政処分の状況を見ると行政処分の対象とされている違反事項は、運転者に対する指導監督の義務違反（46%）、過労防止義務違反（35%）、過積載（7%）が全体の90%近くを占めている。

このことは、見方を変えれば、経営トップや現場の管理責任者の管理姿勢、業務運営姿勢が行政処分に深く関わっていると言える。まさに、行政処分は経営トップの責任を問うているのである。経営トップは、現場に対し、輸送の安全の確保が何よりも重要であることを理解させるとともに、自らもその責任を果たさなければならない。

これらのことから、事業者として行政処分とは無縁の組織、体制を構築するためには「経営トップ自らの強い意思表示やリーダーシップの発揮によるコンプライアンス重視の社風の醸成」が必要である。

また、「安全の確保、事故防止」のためにやらなければならない事項及び努力すべき方向とは「死亡事故の防止及び改善基準違反（過労防止）防止を第一の目標とした具体的な日常活動」が重要といえることができる。

おわりに

激しい競争の中でのコンプライアンス実現は、事業者にとって厳しいものと言わざるを得ないが、それは事業者としての社会的責任なのである。規模の大小を問わず、車を媒体として事業を続ける以上、「安全の確保、事故防止」は不可避であり、それがコンプライアンス強化への道である。

人が足りないから、金が足りないから、社会のインフラが整っていないから、他の事業者もやっているから・・・などの理由付けをして成り行きに任せていては、先に示したように「事業者の11%が半年の間に何らかの違反により行政処分を受ける結果」となるのである。

事業者は強くコンプライアンスを認識し、経営トップとしての高い理想と強いリーダーシップでもって、まず自分たちでできることから始めるという意識こそ重要である。何もしないことは、罪を招くと考えべきであろう。

まず敵をよく知り（何を絶対にしてはいけないのか）、できることから「安全の確保、事故防止」に努めなければならない。

以上

（第180号 2008年5月発行）