

## はじめに

運輸局の監査を気にせず経営したい——これはおそらくすべてのトラック運送事業者の切実な願いだと思います。

- 長距離運行で拘束時間が16時間を超える日が発生してしまう
- 集配時間の都合上、運転者に1時間も休憩を取らせることができない
- 運行管理者をもう1人雇用する給料が出ないので、早朝・深夜の点呼は電話点呼にしている

中小トラック運送会社でよくあるこれらのケースはすべて違法行為ですが、経営者の営業努力だけでは改善できないことも少なくありません。むしろ、荷主とのパワーバランスを考えると改善が難しい場合のほうが多いでしょう。

「運送会社なんてやるものじゃない」。本心でいっているかはさておき、トラック運送会社社長からこんな言葉を聞くこともあります。

自動車にとって事故は宿命的な問題であり、日本の貨物運送において、荷牛荷馬運送による馬力運送から、貨物自動車運送が道路運送の主役となった昭和30年以降、トラック運送業はその宿命的な問題を背負う業種の代表となったまま現在に至ります。トラック運送会社と荷主企業の関係性がどうあれ、事故防止・事故削減を目的とする種々の法規制を遵守していかなければ、今後ますます生き残りが難しい時代になるでしょう。

筆者は運送業許認可を専門とする行政書士法人と、監査・巡回指導対策など運行管理等のコンサルティングを行う会社を愛知県で経営しています。北は北海道から南は沖縄県まで、これまでかかわらせていただいたトラック運送事業者の数は500社以上。独立起業する方から昭和の時代に創業した方まで、様々な運送会社社長にお会いしています。しかし、法令の知識は万全という方には滅多にお目にかかりません。

筆者のように法律を扱うことを職業としていない限り、複雑怪奇な法

令の条文を隅々まで理解し、記憶しようと思わないのはわかります（法令違反を肯定しているわけではありません）。しかし、法令を知っておかないと会社経営を揺るがす行政処分と隣り合わせの状態になってしまいます。それがトラック運送業だということは理解して欲しい。

このような思いから、本書は一般貨物自動車運送事業者の監査対策について、2つの視点で書き上げました。

—— 1つは許認可の実務者としての視点から。

法令というものは日ごろから慣れ親しんでいない人にとっては、まるで暗号を読み解くかのように難解です。曖昧な表現も多く、実際はどんな運用がされているのか理解できない部分も存在します。それなのに、輸送の安全に関連する法令をわかりやすく解説している書籍が存在しない。これがトラック運送事業者の輸送の安全意識を低下させている原因の1つかもしれません。そのため、監査や行政処分とその周辺知識について、なるべく理解しやすいよう体系的にまとめました。第4章では2024年施行予定の改正基準告示についても解説しています。

※主に、最も事業者数の多い一般貨物自動車運送事業に関することにページを割きました。特定貨物自動車運送事業と特別積み合わせ貨物自動車運送事業に関することは割愛しています。

—— もう1つはコンサルタントとしての視点から。

監査・巡回指導対策や許認可のご依頼をいただいたお客様とお話する中で、どうして法令遵守の意識が高い社長と低い社長がいるのか、そして意識の低い社長はなぜ低いのかという疑問が開業当初から筆者の中にもありました。500社以上のトラック運送事業者とかかわらせていただく中で発見したその答えを、コラムなどの形でエッセンスとして織り交ぜています。そして、第6章では、トラック運送会社が本質的に監査を恐れない体質になるために必要な知識や手法について解説しています。

本書を手にとったトラック運送事業者が、一度立ち止まって輸送の安

全意識に向き合い、運輸局監査を恐れる体質から脱却し、1人でも多くの社長に運送会社の経営は楽しいと思っただけのようになれば幸いです。

行政書士法人シフトアップ代表／行政書士  
川合 智

## 目次

はじめに……………1



### 第1章

## 監査制度

- 第1節 運輸局監査とは何か……………10
- 第2節 監査対策が必要な理由……………15
- 第3節 監査の種類と対象……………18
- 第4節 監査は何を契機として実施されるのか……………24
- 第5節 監査と巡回指導の違い……………34
- 第6節 監査と労働基準監督署の関係……………42
- 第7節 監査から行政処分までの流れ……………46
- 第8節 監査の際に準備する帳票類……………69

#### 【書式】

確認書 55

改善報告書 59

弁明書の提出について 61

輸送施設の使用停止及び附帯命令書 63

警告書 66



### 第2章

## 行政処分

- 第1節 行政処分とは何か……………74

第2節	行政処分の種類—①自動車その他の輸送施設の停止処分 ……………78
第3節	行政処分の種類—②事業停止処分……………85
第4節	行政処分の種類—③許可の取消処分……………95
第5節	行政処分の種類—④運行管理者資格者証の返納……………100
第6節	過積載違反……………104
第7節	輸送の安全確保命令とは……………109
第8節	行政処分となったらできないこと……………115
第9節	行政処分から逃れることはできるか……………120
第10節	違反点数制度……………124
第11節	重要！ 初違反・再違反・累違反……………130



### 第3章

## 違反と行政処分基準

第1節	一般業務関係……………135
第2節	営業所、休憩・睡眠施設関係……………137
第3節	自動車車庫関係……………144
第4節	事業用自動車関係……………147
第5節	労務関係……………154
第6節	報告関係……………160
第7節	運行管理体制の状況……………170
第8節	過労防止関係……………184
第9節	運転者の健康管理のおさらい……………194
第10節	乗務員の指導教育関係……………205
第11節	車両管理体制関係……………219
第12節	点呼・アルコール検知器・乗務記録・運行記録計・運行指示書・ 名義貸し……………233



## ドライバー管理の基本は労働時間管理

### 第4章

- 第1節 改善基準告示とは……………253
- 第2節 労働時間と休憩時間……………261
- 第3節 拘束時間……………269
- 第4節 休息期間……………277
- 第5節 運転時間の制限……………286
- 第6節 時間外労働と休日労働……………293
- 第7節 フェリー乗船時・隔日勤務・2人乗務・予期しえない事象  
……………297



## 帳票類の記載ルールを把握する

### 第5章

- 第1節 監査対策の基本は帳票類の記録・保存である理由……………304
- 第2節 乗務記録（運転日報）の記載方法……………308
- 第3節 運行記録計（チャート紙）……………317
- 第4節 点呼記録の記載方法……………322
- 第5節 運行指示書の記載方法……………336
- 第6節 運転者台帳の記載方法……………342
- 第7節 車両台帳の作成方法……………359
- 第8節 事故記録／事故報告書／事故速報の記載方法……………366
- 第9節 事故報告の必要な事故……………380
- 第10節 乗務員に対する指導および教育記録の記載方法……………386
- 第11節 調査対象となるその他の帳票類……………394

#### 【書式】

乗務記録（運転日報）の記載例 314

荷待時間・荷役作業等記録票	315
デジタコ日報の記載例	316
点呼記録の記載例	335
運行指示書の記載例	341
運転者台帳の記載例	357
3カ月点検整備記録簿	364
日常点検表の記載例	365
事故記録の記載例	368
自動車事故報告書の記載例	371
運転者の健康状態に起因する事故の調査事項の例	373
車両故障事故報告書添付票の記載例	374
自動車事故速報の記載例	379
指導教育記録の記載例	392
輸送の安全教育実施計画表の記載例	393

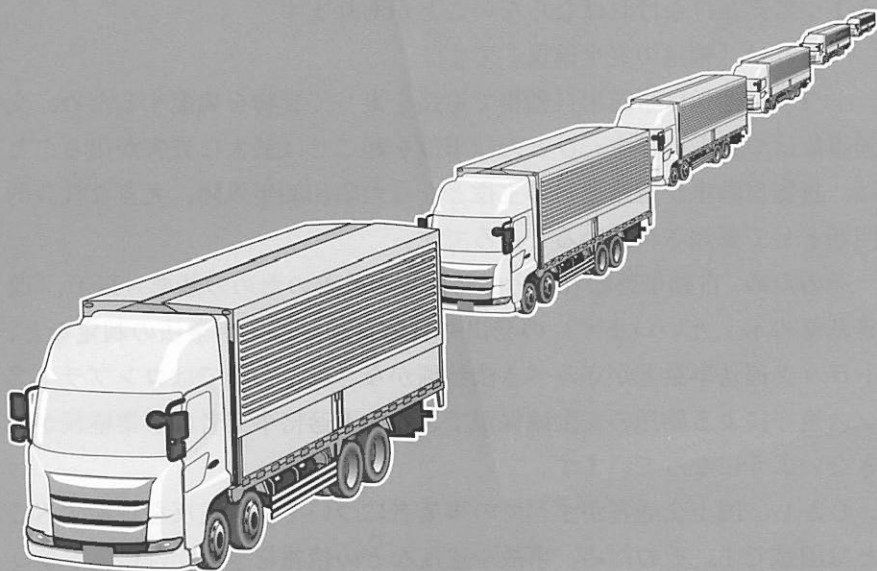


## 監査を恐れない運送会社になるために 必要なこと

第1節	6つの例で見る行政処分になりやすい会社の特徴	403
第2節	社会はホワイト化していることに気付く	408
第3節	現場型社長から脱却する	412
第4節	経営計画書を作成して会社を変える	419
第5節	運転者の採用方法を見直してみる	430
第6節	社員の質を底上げする社内ルールを作成する	441
第7節	中小運送会社に一番重要なのは仕組化	444
<参考> 政省令・告示・通達等詳細一覧		449
おわりに		451

# 第1章

# 監査制度







## 第1節

# 運輸局監査とは何か

一般貨物自動車運送事業の許可、いわゆる運送業許可を取った後に、企業として重要なことは何でしょうか？

最も重要なのは企業が存続し続けること。これが一番重要なことは経営者であればおわかりだと思います。では、企業が存続し続けるために必要なことは何かというと、売上を確保することです。営業活動をして仕事を受注し、売上を上げる。そして、お客様に喜んでもらえるサービスを提供し、同時に社員満足度も上げて提供するサービスの品質を向上していく。

経営者は事業を継続するために、これらのことを24時間365日考え続けてPDCAを回していくわけですが、トラック運送会社の場合は、もう1つ考え続けなければならないことがあります。

——それは「輸送の安全確保」です。

トラック運送は事業用自動車で道路を走って貨物を集配するため、交通事故はつきものです。ひとたび事故を起こせば甚大な被害が出ることは、貨物自動車が道路運送の主役となった昭和30年以降、大きな社会的問題として認識されているところです。

そのため、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（以下、「改善基準告示」といいます）の発出や貨物自動車運送事業法の制定など、トラック運送事業者が守るべき法整備がなされ、今日ではコンプライアンス遵守による輸送の安全確保ができない不適格事業者は事業継続ができないようになってきました。

しかし、国土交通省がすべての事業者について法令違反を把握することは困難です。そのため、事故や違反などの情報をきっかけに、トラッ

ク運送事業者として適切な輸送の安全確保ができていないかについて調査し、不適格事業者をあぶりだす。それが国土交通大臣の「監査」です。

交通事故の加害者に対して法令違反のペナルティとして刑罰が科されるのと同様に、監査実施の結果、無認可車庫の使用や拘束時間超過などの法令違反が発覚した際は、事業者、ときには運行管理者や整備管理者に対しペナルティとして行政処分や刑罰が科されます。

一般的に会社経営においては起きないことを心配して時間を浪費してはいけません。たとえば、売上の確保ができていないのに従業員採用のことを心配しても、それは時間の無駄遣いです。しかし、トラック運送事業については、まだ起きていない事故や違反について心配し、防止のために時間とお金と労力を投資することがとても重要です。

苦勞して取った運送業許可を失くさないために、あるいは身を粉にして働いて築いた社会的信用を失墜させないために、輸送の安全確保についてはトラック運送事業を始めたその日から心配し続けなければなりません。

## 1 監査で実施されること

監査では主に次の3点が実施されます。

- ① 貨物自動車運送事業者の営業所などへの立入り
- ② 法令遵守状況の確認
- ③ 事業者への質問

## 2 監査を実施するのは誰か？

監査は、各地方運輸局の自動車交通部、自動車監査指導部および自動車技術安全部、各運輸支局が連携して実施します。実質的には都道府県ごとに設置されている各運輸支局の監査官が、自動車運送事業等監査規則や国土交通省通達「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」に基づいて実施します。

## 3 優先的に監査が行われるトラック運送事業者は？

監査は社会的影響が大きい事故や違反が発生した場合、速やかに実施されます。このほか、輸送の安全確保が最も重要という観点から、主に関の法令違反の疑いがある事業者に対して優先的に実施されます。

- ① 運行管理者または整備管理者をまったく選任していない  
理由：輸送の安全に必要な運行管理や整備管理が適切に行われない可能性が高くなるため。
- ② 点呼をまったく実施していない  
理由：運転者の酒気帯びの確認や過労、睡眠不足、疾病状態の確認など安全な運転をすることができないおそれの有無の確認ができないため。
- ③ 事業用自動車の定期点検整備をまったく実施していない  
理由：車輪の脱落など重大事故の原因となりうる車両の不具合が発生する可能性が高くなるため。
- ④ 運転者の過労運転にかかわる基準違反  
理由：運転者の過労運転等による事故発生の可能性が高くなるため。

筆者の経営する行政書士法人のもとには、多い時で月に4、5件はトラック運送会社の運転者とおぼしき人から、自身の勤務する会社の法令違反などに対する相談の電話が入ります。その内容は大方決まっております、主に次の3つに大別されます。

- ① 点呼を実施していない（にもかかわらず実施したことにしている）
- ② 拘束時間が長い（休日もない）
- ③ 社長に対する愚痴

権利意識の高い労働者が多くなった昨今、法令違反は内部通報の温床です。法令違反をしても運輸局にはわからないと思っている社長は意識を変えてください。今はいつ情報がリークされてもおかしくない時代です。

※ 筆者の経営する行政書士法人から運輸支局へ通報することは一切ありません。

## 4 監査の重点事項

監査では、次の項目を重点事項として輸送の安全確保がなされているか調査されます。

- ① 事業計画の遵守状況★
- ② 損害賠償責任保険（共済）の加入状況
- ③ 自家用自動車の利用、名義貸し行為の有無
- ④ 社会保険等の加入状況
- ⑤ 賃金の支払い状況

⑥ 運行管理の実施状況★

⑦ 整備管理の実施状況★

★印をつけた事業計画の遵守状況、運行管理の実施状況、整備管理の実施状況については、事故とのかかわりが深い項目であるため特に重点的に調査されます。

※ 事業者の法令違反の内容や過去の行政処分等の有無により重点事項が変わることがあります。

## 5 監査で重点的に調査される最重要書類

監査で輸送の安全確保ができていないか否かの判断材料となるのは、主に一般貨物自動車運送事業者に対して記録・保存が義務付けられている帳票類です。中でも事故に直結する運転手の過労防止などの法令遵守状況が可視化される次の3つが重点的にチェックを受ける最重要書類となります。

① 乗務記録（運転日報）

② 点呼記録

③ 運行記録計（チャート紙）



## 第2節

# 監査対策が必要な理由

トラック運送事業者には監査なるものが実施されることはお伝えした通りです。しかし、監査に無頓着なトラック運送事業者が多いことは論を俟ちません。

なぜ監査対策が必要なのか、以下でその理由を見ていきます。

なお、本書のいう監査対策とは、トラック運送事業者として必要な輸送の安全確保を実装して事業継続することを意味しています。

## 1 行政処分を受けないため

監査で法令違反が発覚したトラック運送事業者には、ペナルティーとして行政処分が科されます。行政処分となれば一定期間事業用自動車を使用できなくなるなど、事業運営に一定のダメージを受けます（最悪の場合は許可取消しとなります）。しかも、一度行政処分を科された事業者は、運輸局から継続的な監視の対象とみなされ「監査を受けやすい体質」となってしまいます。

法令違反がなくならない限り、常に行政処分と隣り合わせの状態であり、経営にダメージを受けやすい状態は経営者にとってリスクが高いと言わざるを得ません（トラック運送事業者としての社会的責任を果たしていないということが大前提としてあります）。

このような不安定な状況に陥らないために監査対策が必要となります。

## 2 知らないからやらないでは済まされない

筆者が監査・巡回指導（以下、「監査等」といいます）対策に関与するお客様の中には、遵守すべき法令についてもっと全般的に知っていれば行政処分となることはなかったのにという方が少なくありません。

人は知っていることの範囲内では、選択し実行することができない生き物です。知らなかったが故に行政処分を科されたということは、トラック運送事業者の社会的な責任の重大性から考えても、あってはならないことです。ですので、「知らないからやっていなかった」をなくさなければいけません。そのために監査対策は必要となります。

## 3 時代の変化に対応して生き残る

わが社はわが社のやり方で監査を上手く切り抜けるという社長のために、もう1つ監査対策が必要な理由を述べます。

トラック運送会社の社長と話をしていると「運送会社が法令を守ってはい仕事ができない」という類の話をよく聞きます。感情的には共感できるものの、とても危機感を覚えます。

企業も個人も憲法や法律など決められたルールの中でしか生きていくことができません。「俺は人に指図されるのが嫌いだから自由に生きる」といっても、裸で街を歩けばすぐ警察に捕まってしまいます。

トラック運送会社においても、この枠からはみ出さないように運営してくださいというルールがあり、ルールを守れない会社にはペナルティが与えられます。しかも、社会課題の変化に応じて、そのルールは常に変化します。今までのやり方や考え方を捨てて監査対策を実施し、企業の体質改善をしないと事業継続できない時代がすでに到来しているので

本書を執筆している2022年の前後でトラック運送会社に大きな影響を与えた、または与えると予想される法令の改正をいくつか記してみます。

- すべての労働者の労働時間を客観的方法で確実に把握することの義務化 2019年4月～
- 有給休暇の付与日数が10日以上労働者に対し年5日の有給休暇取得の義務化 2019年4月～
- 月60時間を超えた時間外労働について、割増賃金率50%への引上げが中小企業にも適用 2023年4月～
- トラック運送業に対しても時間外労働の上限規制の適用開始（運転者以外の労働者には適用済み） 2024年4月～
- 月拘束時間や休息期間等短縮後の改正改善基準告示の施行 2024年4月～

いかがでしょうか。長時間労働や拘束時間、時間外労働などトラック運送業界の課題とされていた事項が、この数年で一気に解消に向けて動き出しています。これら働き方改革関連の法改正は運輸局監査だけでなく、労働基準監督署による臨検監督実施の引き金となることは明白です。今日まで監査の対象となっていなかった事案も、明日は監査発動のきっかけとなり行政処分が科される。そうなる日が目の前まで来ています。

※ 労働基準監督署の臨検監督については本章第6節で詳述します。

トラック運送業界は、昭和の時代から他業種に比べて長時間労働の実態があり、重大な交通事故を起こす原因となることが今日まで指摘され続けてきました。本質的な問題が解決できるかはさておき、働き方改革関連の法改正により、これまでよりも強い逆風の中をトラック運送事業者は走るようになります。

1カ月や2カ月で健康体になることは難しいですが、今後の法改正を見据えて企業の体質改善をしていかなければ生き残れません。今日から輸送の安全確保に向けた体質改善に時間とお金を投資してください。





## 第3節

# 監査の種類と対象

運輸局監査には特別監査、一般監査、街頭監査の3種類があります。

街頭監査は主に旅客自動車運送事業者が対象となるため、トラック運送事業者にかかわる特別監査、一般監査について詳しく解説します。

## 1 特別監査

通称「トッカン」といわれる監査で、国土交通省通達「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」では下記のように定義しています。

引き起こした事故又は疑いのある法令違反の重大性に鑑み、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を特別監査とする。

特別監査では事故報告の対象となる重大事故等を起こしたり、重大な法令違反の疑いがある事業者の営業所に対して、輸送の安全確保に関する法令が遵守されているか否かの調査を実施します。雇用する運転者が事業用自動車で交通事故を起こした際に、トラック運送事業者が、「監査が来てしまう」と恐れるのは、この特別監査のことです。

## 1 どのようなときに実施されるのか

先の国土交通省通達では「当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なもの」である場合に特別監査を実施するとしており、個別事案によって地方運輸局等が実施するか否かを決定します。

社会的影響の大きさは、事故・違反による被害の大きさや事故当時にどんなことが社会問題としてクローズアップされているかで判断され、悪質性は過去の処分歴や、適正化事業実施機関・労働基準監督署・都道府県公安委員会等からの通報を加味して抽出されます。特別監査の対象となることが多いのは、具体的には次のような事案です。

- 事業用自動車の運転者が第一当事者と推定される死亡事故を引き起こした
- 妨害運転による事故を引き起こした
- 脳疾患・心疾患を起因とする健康障害による事故を引き起こした
- 運行管理者をまったく選任していない疑いがあるなど事業停止処分以上の悪質違反の疑いがある など

## 2 どのように実施されるのか

特別監査は原則として無通告で実施されます。

基本的に監査官3人で法令違反の疑いのある事業者の営業所を訪問し、事業者への聴取（ドライバー等への聴取はない）と帳票類の調査等を行います。朝10時に始まり昼の休憩を挟んで17時頃まで行われますが、事業の規模や違反の内容によっては監査官の人数が増えたり、1日で終了しなかったりすることもあります。

また、貨物自動車運送事業輸送安全規則3条6項や道路交通法66条にかかわる疾病・疲労等の過労運転に起因する事故を起こすと、運輸支局

と労働基準監督署との合同監査が実施されることもあります。

### 3 ブラックリストは本当に存在するのか

筆者が監査・巡回指導対策に何うと、事業者からブラックリストの存在についてよく聞かれます。結論からいうと、行政処分を科された事業者や悪質な法令違反の疑いのある事業者に対するリストは存在します。

平成25年全ト協通達第311号「自動車運送事業の監査方針等の一部改正等について」では、「監査端緒に関する情報（通報）や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する」と明記しています。加えて「各種通報、法令違反歴を基に優先的に監査を実施する事業者や継続的に監視していく事業者のリストを整備する」と記されています。

## 2 一般監査

特別監査に該当しないもので、「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」に掲げる監査の契機となる事案（以下、「監査の端緒」といいます）に該当する場合に実施されるのが一般監査です。監査に至った事項に関連する重点事項を定めて法令の遵守状況を確認するため、「重点監査」ともいわれます。

一般監査の対象となる監査の端緒は次のようなものです。

- 車両の整備不良に起因する死傷事故を引き起こした
- 事故報告の対象となる事故を引き起こしたにもかかわらず、所定の期限内に報告書を提出しなかった
- 巡回指導の総合評価がEであり、適正化事業実施機関から速報が

〈著者略歴〉

## 川合 智 (かわい さとし)

愛知県名古屋市出身

行政書士法人シフトアップ 代表社員／行政書士

株式会社ロジラボ 代表取締役

大学卒業後、プログラマー／システムエンジニアとしてIT企業に入社するも、バブル崩壊により3年後にリストラ。その後、トラック運送会社に10年以上勤務し、運行管理者・執行役員も経験。運送会社勤務時代に取得した行政書士資格で44歳のときに独立開業。開業後3年間はほとんど仕事がなく瀕死の状態が続いた。

しかし、ベンチャー企業経営者との奇跡的な出会いにより一念発起してマーケティングを習う。今では北は北海道、南は沖縄まで全国から運送業許認可の依頼をいただく行政書士法人の代表社員へと成長。目指すのは「日本でお客様に一番優しい行政書士法人」。自ら代表を務める株式会社ロジラボでは監査・巡回指導対策や運行管理のコンサルタントとしても活動中。

トラック運送事業者が監査を恐れない体質になるためには社長依存体質からの脱却が必要との考えから、経営計画書作成や安全意識定着のためのマニュアル作成、そして運転者の採用定着まで運送会社に多面的に役立てるようコンサルティングを行う。使命は「運送会社経営を楽しくする」。

著書「行政書士のための運送業許可申請のはじめ方」。

運送業許認可支援ウェブサイト：<https://運送業許可.com>

運送会社のための仕組化応援ウェブサイト：<https://shiftupcloud.com>

※ 当社では経営計画書作成や、本書で解説している中小運送会社に必要な仕組作り、人材の採用定着などに関するコンサルティング業務を実施しています。ご興味のある方は上記当社ウェブサイトのお問合せページからメッセージをお送りください。