

運送事業者が過積載運行をしたり、過労運転防止違反をしている背景には、荷主企業からの無理のある指示が要因になっているケースもあります。荷主企業のこうした行為を防止するため、国では『荷主勧告制度』を実施。勧告が発動された場合、該当する荷主企業名などが公表されます。しかし一方で、荷主企業の関与の判断基準が不明確であり、制度が十分に機能していないという課題もあります。

そこで今回は、荷主勧告制度の概要と、今年7月に出された同制度の課題改善に向けた通達内容についてみていきます。



運送事業者の違反行為の要因を断つ荷主勧告制度

荷主勧告制度とは、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、運送事業者の違反行為について、荷主企業が指示するなど主体的な関与があった場合に、国土交通省が該当する荷主企業に対して是正措置を勧告。運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度です。

では、どのような過程を経て荷主勧告が出されるのでしょうか？ 運送事業者が、過積載運行や過労運転防止違反、最高速度違反などの違反行為を行った場合、行政処分などが科されます。一方荷主企業に対しては、荷主勧告の該当性があるか調査が行われ、勧告に至らないものの、運送事業者の違反行為に対し

関与が認められる場合は「警告」、「荷主勧告の要件」に該当する場合は「勧告」が出されます。荷主勧告が発動された場合、荷主企業名および事案の内容が公表されます。

“荷主勧告の要件”に該当する行為としては、①非合理的な到着時間の設定、②やむを得ない遅延に対するペナルティの設定、③積込む直前に貨物量を増やすような急な依頼、④恒常的に発生する荷待ち時間に対して改善措置を行わない場合、⑤荷主企業が運送事業者に対し、違反行為を指示、強要等があります【次ページ事例参照】。

出典：国土交通省「荷主勧告が発動されやすくなります！」

荷主勧告の対象となる、荷主企業の行為(事例)

①非合理的な到着時間の設定

荷主企業の原因で積荷が準備できておらず、出発時間が遅延しても到着指定時間は変更されず、指示書の変更もされなかった。荷主企業には無理な運行となることを説明したが、到着時間は変更されなかった。

②やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

配送地点ごとに厳しい着時間の指定があり、延着の場合は商品買い取りのペナルティがあった。また、配送地点ごとに荷主企業が行う荷卸しに時間がかかり、その結果、運行が過酷になった。ドライバーは基準の休息期間が確保できず、拘束時間も1日16時間を超過するものが頻発する状況となった。

③積込む直前に貨物量を増やすような急な依頼

荷主企業担当者から、当初予定していた貨物量の倍の貨物を輸送するよう荷捌き場で指示された。そのため運送を断ろうとしたら、取引解消を示唆されるとともに恫喝され、やむなく運送した。

④恒常的に発生する荷待ち時間に対して改善措置を行わない場合

荷待ち時間が毎日2時間も発生しており、ドライバーの拘束時間が改善基準告示の限度時間を超過する日がある。荷主企業に対して、時間設定や積み込み場所を工夫するようお願いしたが、取引解消を示唆されたため、やむなく従った。

⑤荷主企業が運送事業者に対し、違反行為を指示、強要等

現場で過積載が判明して、もう1台準備するように提案したが対応してもらえなかった。そのため運送を断ろうとしたら、取引解消を示唆されるとともに恫喝され、やむなく過積載で運送した。

以上のような、荷主企業の依頼・指示の主体的関与が認められた場合は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき荷主勧告が発動され、荷主企業名などが公表されます。

出典：国土交通省「荷主勧告が発動されやすくなります！」

荷主勧告制度の課題改善に向けて

国では、荷主勧告制度によって、荷主企業が関与する運送事業者の違反行為の削減を図ってきました。しかし、荷主企業関与の判断基準が不明確なため、荷主勧告の発動実績がなかったほか、警告などの措置についても、運送事業者への行政処分が前提のため、荷主企業に対する早期の働きかけができないなど、制度が十分に機能していない課題があります。

このような課題を改善するため、国では今年7月1日

に新たな荷主勧告制度を通達。荷主企業関与の判断基準を明確化するとともに、関与が高いと考えられる違反行為については、運送事業者の行政処分の有無にかかわらず、関係する荷主企業を特定し早期に改善の協力要請を行うなど、制度が見直されました。

荷主勧告制度がより実効性のあるものに改善されることで、運送事業者と荷主企業とが連携でき、事故の防止・削減につながるものと期待されます。

出典：国土交通省「トラック事業者の違反行為の早期改善に向けて、荷主への働きかけを強化！」「荷主勧告制度の運用の改善」