

一般貨物運送業における重大事故の発生と取引構造に関する考察

講師：嶋本 宏征（前運輸政策研究所研究員、
株式会社建設技術研究所東京本社道路・交通部主幹）

1. はじめに

荷主から運送依頼を受け運賃を受取る一般貨物運送業は、事業者が多数（5.7万社、130万台）存在し競争が激しい。一方、トラックが関与する事故が全体的に減少傾向にあるなか、運転者の過労や居眠りが原因のものは、重傷・死亡事故の発生確率が高い。また、居眠り運転の経験があるトラック運転者は68%という調査結果も存在する。疲労状態で運転されるトラックが道路空間に存在する状態は、運転者や所属する事業所だけでなく、直接的或いは間接的に道路を利用する全ての市民に重大な影響をもたらさう。本発表では、一般貨物運送業の取引の特徴のひとつである多重下請構造に着目し、取引構造が運転者に厳しい労働環境を招くひとつの要因として存在することを示す。そして、これまで指摘されている「運転者の労働環境」や「事業所の安全認定（Gマーク）有無」と事故発生の関係に加えて、「下請取引」が事故発生に影響を及ぼすことを、一般貨物運送業のトラックが関与した重大事故のデータを用いて定量的に示す。

2. 背景

1990年代の貨物自動車運送事業の規制緩和後、1994年～2007年の間をみると、年平均2千社の新規参入があったため、事業者数は1.5倍となった（増加の8割が保有台数10台未満の小規模事業者）。一方で、全事業者の半数以上が10台未満の小規模事業者が占める中、景気後退とともにこれらの事業者の営業収益が26%減少（1998年～2010年）し、2008年には退出する事業者数が参入数を上回るようになり、限られた荷物を取りあう状況にある。

一般貨物運送業の取引構造は、荷主からの荷物を直接運ぶ「元請」事業者と、その事業者等から運送依頼をうける「下請」事業者が存在する。運送需要の季節変動が大きいと、車両や運転手を需要の低い時期に合わせ、それを上回る需要時には下請を利用して運送する例や、低運賃や時間制約等の条件が厳しい運送は下請に依頼する例がある。調査結果に

よると下請に位置する事業者は4割程度といわれ、5次、6次下請まで存在するという指摘もある。

この多重下請構造による運転者の安全運行への影響は、一例として“仲介手数料搾取→下請が収受する運賃低下→経営悪化→事業者の安全意識の低下→（必要な収入を得るために）長時間運転→疲労状態運転”と波及する。歩合給与制である場合、運転者が自らの意思で危険な状態での運転を選択する可能性も指摘されている。

3. 交通事故の人的要因と取引構造の影響

交通事故発生の要因は人的要因、車両要因、走行環境要因に分類される。さらに、人的要因を「直接的な人的要因」と「人の条件・状態」に分類する考え方がある。本研究では人的要因の疲労や居眠りに影響する要素のひとつとして、「取引段階（下請運送）」が例えば「人の条件・状況」の精神的・感情的要素に影響する可能性があると考え、一般貨物事業の「取引段階（下請運送）」が死亡事故発生に関係する、という仮説を設定した。

4. 定量分析

国土交通省関東運輸局管内（8都県）の「自動車事故報告書（平成22年～24年）」を入手し、事故の要因が運転者に関連し、衝突等の事故発生を伴う事故（すなわち車両故障、火災、無免許運転を除く）1,411件のデータを用いてロジスティック回帰分析を行い、仮説を検証した。

分析の結果、説明変数「取引段階（下請運送）」が、死亡事故発生に寄与することと、下請運送の方が死亡事故発生を高める方向に関係していることを確認した。モデルの設定と分析結果の詳細については発表時に説明する。

本分析は、これまで定性的に指摘されていた、下請運送と安全への影響について、「取引段階（下請運送）」が死亡事故発生に寄与する要因のひとつであることを、定量的に示すものである。