

トラック運転者の安全な運行環境に関する研究 —過労運転をもたらす要因に着目して—

平成25年3月25日 運輸政策研究機構 大会議室

1. 講師———**嶋本宏征** 運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員2. コメンテータ——**齊藤 実** 神奈川大学経済学部長3. 司会———**杉山武彦** 運輸政策研究機構運輸政策研究所長

講演の概要

1—はじめに

近年の交通事故件数が減少傾向の中、大型トラックの関与する交通事故は死亡事故率が高く、道路利用者の安全を脅かす存在である。また、運送事業者の安全管理責任や過当な価格競争を問題視する報道^{注1)}もある。このような、トラック運転者の交通事故の背後に運転者の労働時間や過労の問題は、ITF [2000]¹⁾等から諸外国でも共通する社会的課題のひとつである。

我が国の貨物自動車運送事業は、1990年物流二法施行から始まった規制緩和(参入規制撤廃や運賃自由化)後、燃料価格高騰、景気低迷による輸送需要低迷など、厳しい環境にある。トラック輸送産業において「安全確保」は、CO₂排出量抑制等の「環境負荷低減」や、運転者の高齢化や労働環境悪化を原因とした運転者不足等「持続性」の問題と同様に最重要課題である。



講師：嶋本宏征

我が国の貨物自動車運送事業における交通事故防止の取組は、スピードリミッターの設置義務付け等の「車両」に関するもの、飲酒運転や路上駐車等の罰則強化等の「交通管理」に関するものが強化されてきた。本研究は、交通事故要因の大部分を占めると言われる「人」(Treat et al. [1979]²⁾)に着目する。

運転者の身体的状態と交通事故の関係を扱った先行研究としては、労働科学の観点から自動車運転に関わる労働課題を幅広く記した野沢他[1980]³⁾をはじめ医学分野の研究が多数ある。本研究では、交通事故に至る要因のひとつとして、運転者の疲労運転、長時間運転等を招く背後要因に焦点をあてる。これに関連した既往研究としては、例えば規制緩和後のトラック運送産業の構造再編の動きを詳述した中田[2007]⁴⁾や、齊藤[2004]⁵⁾による競争激化、トラック事業者の経営悪化、過労・過積載運転等の影響を指摘したものがあつた。これらを踏まえ、本研究は、一般貨物自動車運送事



コメンテータ：齊藤 実

業を対象にトラック運転者に過労運転を強いる要因構造を探り改善方策を検討することを目的とする。

2—トラックが関与する交通事故

事故類型別で見ると大型トラックの関与する死傷事故件数は追突事故が約6割を占める。平成15年からの速度抑制装置義務付けにより、高い認知速度の追突事故割合は減少し追突死亡事故件数も減少傾向にあるが、依然として追突事故は死亡事故件数の32%を占め、左折時20%、出会頭15%よりも高い状況である。

一方、事故要因に着目すると居眠り運転や過労が原因のトラック事故は、死亡・重傷事故に至る割合が30%と高い傾向がある。また、居眠り運転を原因とするトラック死傷事故件数の割合は0.4%であり、他の事業用自動車のバス0.03%、ハイヤー・タクシーの0.09%と比較して高い。このことについては、事業用自動車の労働時間基準等を規定した「改善基準告示」違反事業者割合がトラック事業者は63.3%と他の事業者よりも高いこと等がひとつの原因であると推測する。また、トラック運転者の7割が居眠り運転の経験があると回答した調査結果⁶⁾もあり、潜在的な危険性が懸念される。

3—施策レビュー

トラック運送業の安全を確保するための施策として、運送事業者の安全管理を監視するものと、荷主—運送事業者間等において適正な取引が行われるよう監視する現

行の施策がある。さらに、これまでに専門家等により議論されている施策や、関係団体や国際機関による取組をレビューする。

(1) 事業者が実施する安全管理制度

一般貨物運送事業者の安全の取組として、まず、日頃の安全運行確保と交通事故防止を図る「運行管理者制度」がある。この制度は旅客運送事業にも基本枠組みが共通し、国家資格である運行管理者が、運行の安全確保に関する業務を事業者に代わり責任を負うものとである。

次に、旅客・貨物の運送事業者の経営トップが現場まで一丸となった安全管理体制を構築し、全社的な安全性の向上を規定する「運輸安全マネジメント制度」がある。しかし、現行では、車両保有台数で300両以上の事業者(全事業者0.5%、車両換算10%程度(201両以上について試算))のみに安全管理規定作成と安全統括責任者選任という義務が課せられている状況であり、義務化対象範囲が限定的であるといった課題がある^{注2)}。

これら事業者の取組を監視する機能として、国土交通大臣が指定する適正化事業実施機関による巡回指導と国土交通省地方運輸局等による監査がある。しかし、全国に貨物運送事業者が58,232社(2010.3末時点)あるなか、適正化指導員は全国に402人(2011.8末時点)と僅であり、また国土交通省による年間の監査実績も約1割の事業者(2010年度実績値)にすぎない状況にある。

(2) 適正取引を監視する制度

垂直関係にある荷主・トラック元請事業者間の取引、元請・下請事業者間の取引における強制など不適正な取引を防止するために、国土交通省は、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イン策定[2008]⁷⁾など積極的に取組んでいる。しかし、同時期に従来は過積載運行防止を目的とした荷主勧告制度(貨物自動車運送事業法第64条)

の適用範囲を、過労運転や最高速度違反についても広げたが、未だ勧告の発動実績はない状況にある。

一方、公正取引委員会は、力関係を悪用した荷主や元請事業者による不当行為を監視する目的で物流分野を特殊指定し(2004年)、例えば運送業者間の下請取引は下請法で規定されている^{注3)}。しかし、下請法の貨物運送分野の勧告件数は、2.6件/年(2007～2011年平均値、公正取引委員会資料)と僅か^{注4)}であり、荷主-元請-下請の垂直関係では、取引相手を非難する行為は難しいと考えざるを得ない状況である。

(3) その他

これまで国土交通省において多くの専門委員会が設置され、トラック運送業に関わる様々な課題に対して議論が行われてきている。このうち安全に関わる施策について分類し(表一)、「4.2 施策有効性検討」において活用する。

また、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である(社)全日本トラック協会は、2003年から貨物自動車運送事業安全性評価事業を実施している。これは荷主が安全性の高い事業者を選びやすくし、運送事業者の安全性向上を狙った評価認定制度^{注5)}である。

一方、国際標準化機構ISOは、道路交

通事故における死亡者、重大な負傷者の発生根絶を究極の目的とし、道路を利用する全ての組織を認証取得可能とした国際規格ISO39001を2012年10月に発行した。我が国では、自動車貨物運送事業者やタクシー事業者、自動車リース会社等の数社が既に認証取得し、荷主企業など様々な分野の企業が認証取得に向け取組んでいる。

4— 過労運転の要因検討

過労運転の要因のうち「規制緩和後の運送事業者増加による競争激化」と「運送事業者と荷主の企業の経営効率化」の影響について、統計データ等を用いて、過労運転との関係性を指摘する。さらに、影響要因全体像からの要因の所在を3点に分類し、表一で整理した施策メニューの施策有効性を検討する。

4.1 要因構造の解明

(1) 規制緩和後の競争激化

貨物自動車運送事業の規制緩和は、平成2年(1990年)の物流二法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)の施行から始まり、平成15年(2003年)改正貨物自動車運送事業法施行の2段階で実施された。主な内容は参入規制の緩和と運賃規制を緩和するもので、事業者の増加や運賃低下が影響として想

■表一 議論が行われている施策メニュー整理

分類名称		原因→目的	手法および具体方策
退出促進	監査強化	法令を遵守しない事業者が存在 →違反者の排除	監査組織体制の強化 ・適正化事業実施機関 ・新たな外部組織設置
	事業許可更新	事業申請時点から変化した基準条件を満足しない →条件不満足者の排除	事業許可の更新 ・再審査
参入規制強化(需給調整)		運送事業者数増 →適切な水準に削減(供給調整(必要か?))	参入許可基準の見直し ・最低車両台数増 ・申請試験問題範囲拡大
運賃規制(運賃適正化)		過当な価格競争 →適切な運賃水準の確保	・標準運賃設定 ・ダンピング禁止 ・燃料高騰サーチャージ ・最低賃金保障
下請規制		多重下請の下位者の運賃低下、運転者安全管理不徹底 →下請の多重化を制限	・再下請禁止 ・再下請貨物量割合制限 ・紹介、仲介、中抜き禁止

定された。これらの影響からトラック運転者の過労運転に繋がる競争激化の過程について検証を試みる。

1990年以降トラック運送事業者数は増加の傾向であるが、輸送量と車両数は2007年をピークに頭打ちになっている。車両保有台数の規模別に事業者数の推移をみると、平成7年頃から保有台数10両未満の小規模の事業者が急増し、2007年以降は横這いの傾向にある(図一1)。ここで、規制緩和により参入基準の最低車両台数が5台以上に緩和されたのは2003年であり、1995年から保有台数の少ない事業者が増加したのは、新規参入ではなく、既存事業者が減車したためと考えられる。また新規参入事業者は2004年の2,500社/年をピークに減少傾向である一方で、退出事業者数は2008年に2,000社/年を越えこの年から退出数が参入数を上回り、厳しい競争環境に

さらされていることが分かる(図一2)。

一方、運賃については、実勢運賃をサンプル調査した結果⁸⁾によると、例えば大阪ー東京間10t往復運賃は緩やかに低下の傾向である。このような中、1998年の実勢運賃は、1999年届出運賃より5万円程度低く、規制緩和以前から実勢運賃の決定には市場調整がはたらいっていたと考えられる。

以上より規制緩和後の競争激化が確認でき、また「小規模事業者の増加」「価格競争による運賃低下」などから、企業の行動も影響のひとつにあると考え、以下ではこの点に着目する。

(2) 運送事業者の経営効率化

1990年代の運送事業者の企業経営の効率化の動きに着目する。運送事業者へのヒアリング調査から、実運送事業者は効率化・合理化を目指して輸送需要が低い水準にあわせて運転者と車両

の数を削減し、需要超過時は下請して調達するようである。

一般貨物自動車運送事業では、下請けの構造が多重化し、国土交通省資料[2008]⁷⁾によると「元請事業者から5次、6次以降の下請事業者が実運送を行うことがある」と記され、深刻な実態であることがわかる。この多重下請構造が招く、トラック運転者への影響を検討する。

ひとつめは、実際の運転に対する対価が低くなり、利益率が下がり、運行頻度や距離が増加することで、運転者への負荷が増し無理な運転を招く危険性が高まることである。国土交通省他[2011]⁹⁾によると、下請事業者利用時の下請に支払う運賃の割合(下払率)は70~100%弱であり、3次下請にまで及んだ場合実際に手にする運賃は元請金額の半分まで低下することも起きている。

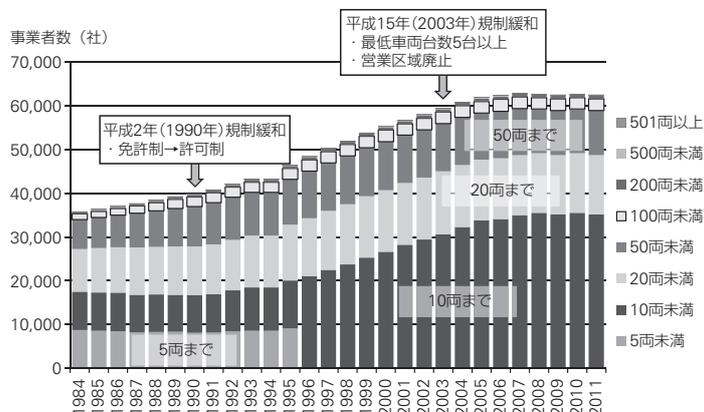
次は、下請けの下層に行くほどより厳しい条件でも運転を拒むことができず^{注6)}、安全に関する責任や意識が希薄にならざるを得ない事業者で、危険運転に拍車がかかることが懸念される点である。

最後は、輸送契約を書面ではなく口頭で行っている事業者が存在するため、運行に関わる指示情報が最下層の下請運転者まで正確に伝わりにくいことや、無理な運行条件を提示されても法令違反を事後指摘できない点である。

このように多重下請構造は、下層に位置するトラック運転者を厳しい運行環境へと追込み、疲労状態の運転を強いる要因として考えることができる。

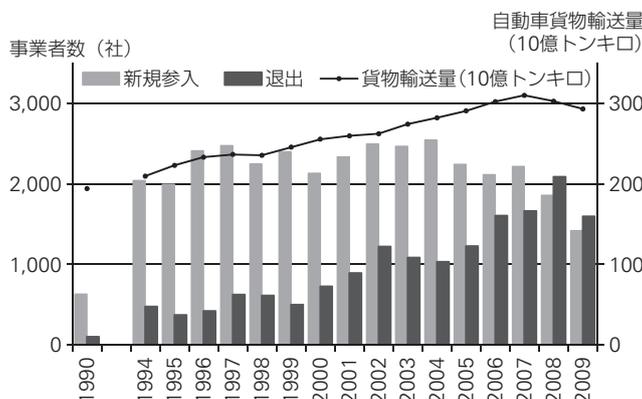
(3) 荷主企業の効率化

荷主企業は効率化を目的に過剰在庫の削減を志向するようになった。例えば、製造業や小売業、建設工事現場などの到着側の荷主は、自らに都合がよいようにインプット(到着荷物・資材)の時間・頻度と量を調整するニーズが高まっている。この要求に応えるためトラック運転者は、交通状況が正確に予測でき



出典：国土交通省：陸運統計要覧自動車利用運送事業（一般、特定、霊柩）の合計値

■図一1 規模別トラック事業者数の推移



出典：全日本トラック協会『トラック輸送産業の現状と課題』、国土交通省『自動車輸送統計年報』営業用自動車貨物輸送量

■図一2 トラック事業者の参入・退出数

ないなか指定時間に間に合うよう運転することが要請される。

また、トラック運転者は指定時刻より早めに目的地に到着し周辺で路上駐車し待機するため、交通渋滞要因となる別の問題も発生する。この問題は、複数のトラックが指定時間に集中し、搬入待ち車両が周辺路上で待機することや、多頻度小口輸送ニーズが高まり、トラック積載効率の低下に伴う交通増加も原因のひとつとして考えられる。

4.2 施策有効性検討

図一3に示した要因構造を要因所在に着目して3分類し、表一1で整理した施策メニューを照らし合わせ有効性を検討する。

(1) 運送事業者の安全管理不徹底

一般貨物自動車運送事業者は輸送の安全の確保が最も重要^{注7)}とされ、各々の運送事業者の責任で安全を確保しなければならない。しかし、拘束時間基準超過や安全管理の不徹底が多く過労運転の要因になっていると推測する。

これに対して、保安監査強化や事業許可規制強化による退出促進策の新たな施策導入も考えられるが、高い実施率を確保することができなければ効果は限定的であると考える。

(2) 多重下請構造の弊害

下層に位置する下請事業者は実際に手にする運賃が低くなる。下請法等で買いたたきを防止する制度があるが実効性が高くない(3章参照)。

これに対して、下請の段階を制限する施策の導入も考えられるが、下請構造は運送需要の変化を弾力的に支える仕組みとして機能していることから直接的に規制するのは抵抗が大きい。また参入規制を強化する施策も考えられるが、既存事業者が従前の位置に残り、多重構造の緩和には直接的には効果が低いと考える。

(3) 荷主ニーズによる輸送条件

運送事業者の安全管理に必要な運賃が得られないことや、運転時間や拘束時間基準を守れない輸送を要求されることがある。現状では荷主への勧告制度や独禁法があるが実効性が高くない(3章(2)参照)。

運賃に対しては運賃規制(運賃適正化)の導入も考えられるが、標準運賃等を設定しても事業者間で競争し、実勢運賃が低下する可能性が高い。

5—事例調査

過労運転の要因のうち「(2)多重下請構造の弊害」について改善施策を検討するために、実運送事業者の取組を調

査し、韓国の運送産業と日本の建設産業における施策レビューから、多重構造の影響を緩和する下記の2方策を得た。

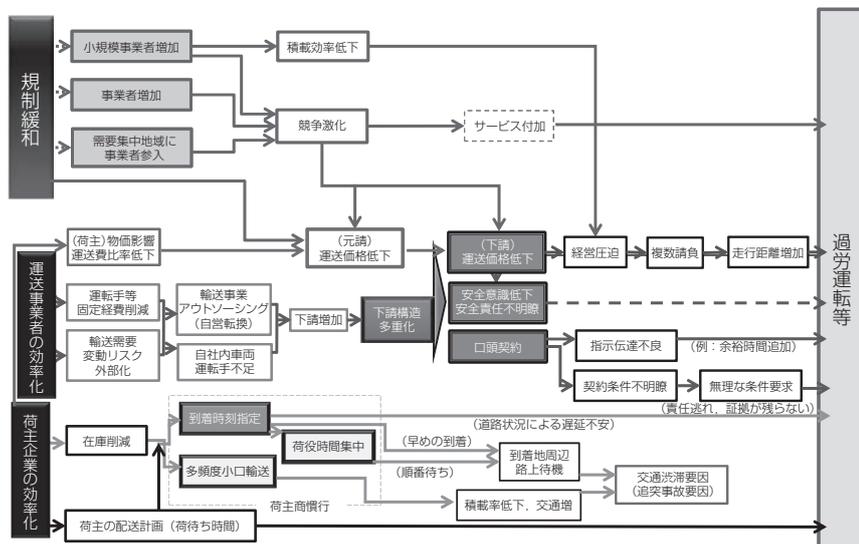
- ・元請が下請運行の安全管理責を持つ(事業者ヒアリング、建設産業施策)
- ・下請段階を制限(事業者ヒアリング、韓国トラック産業の直接輸送義務制)

6—安全施策のあり方検討

まず「(3)荷主ニーズによる輸送条件」に対する安全施策を検討する。現況の「荷主への勧告」制度は、「事業者の違反行為が荷主の行為に起因した場合」を対象としている。これを、もう一步踏み込み「違反を行わない事業者を選択する」責任を荷主に課すことを施策提案する。さらに、5章で得られた施策のうち現状のトラック産業において導入可能性が高い「元請が下請運行の安全管理責」を加え、新たな安全施策として提案する。

この施策を4.2節(1)~(3)の要因について期待される効果を検証する。現況ルールを守れていないことが原因の(1)は、下請事業者は元請から選択されるために安全運行管理を徹底することが期待され、これに適應できない事業者は廃業することが考えられる。(2)の多重下請構造の問題については、この施策により元請が安全運行を管理できる範囲(下請段階)に下請先が集約し、多重構造が水平化を期待する。次に(3)は、荷主が安全運行を確実に実行する運送事業者を選択し、適切な輸送条件を提示し適切な対価を支払うことで解決が期待できると考える。

以上より、提案施策は(1)(2)(3)すべての要因の改善効果が期待できる。最後に、施策実現の課題として、インセンティブ・ペナルティ付与方法、運転者の運転時間等の情報管理システムと管理主体、荷主企業の低運賃削減志向と消費者の低価格志向の打開と安全責任範囲の拡大等が挙げられ、今後検討が必要であると考える。



■図一3 トラック運転者過労運転要因構造

■ コメントの概要

1—本報告の意義

本報告の意義は大きく3つある。1つは、分析対象の複雑性である。トラックの交通事故は、単純ではなく、構造的で複雑な要因が絡み合って起きており、その点をしっかり把握していることである。2つは、その要因分析を含めて、広範囲の分析を行っていることである。トラックによる交通事故は、政府による規制緩和や安全規制などの関連性、トラック産業の事態、荷主企業の物流システムに大きく関連しており、そういった観点から包括的な分析がなされていることである。3つは、どこに問題があるかという問題所在の明確化していることである。安全性を阻害する要因を広範囲にわたって分析しており、どこに問題があるのかを明確にしている。

2—今後期待される研究の方向性

本報告では、研究の全体像が明確になっており、トラックの交通事故について、何が問題かが明確になっているため、問題の焦点が絞られている。しかし今後期待される研究の方向性として、できれば、さらにもう一段、踏み込んだ分析を行って欲しいと考える。本報告ではいくつかの提案がなされているが、優秀な事業者、理解のある荷主を想定しているように伺える。しかしながら現実をもっと泥臭く、シビアな状況にあると思っている。その辺りを想定したさらに深い分析が望まれる。

3—関連する事例紹介

本報告に関連する事例として、アメリカの事例について紹介する。

3.1 アメリカの交通事故の実態

図—4は大型トラックの衝突事故数と死者数を示している。アメリカでは1980年にトラックに対する規制緩和を行って

おり、日本よりも10年早く(日本は1990年)規制緩和を行っている。さらにアメリカの規制緩和は徹底的な規制緩和であった。

規制緩和以前は、事故件数が増加していたが、規制緩和後は、安全政策が展開されたこともあり、搭乗者死者数が横ばいもしくは減少傾向を示し、特に2007年からは大幅に減少している。

次に走行マイル当たりで見ると、重大事故件数、死者数ともに大きく減少している(図—5)。これは、大型トラックの台数が75年に比べると倍以上になり、それと比較した場合、走行マイル当たりの死者数、重大事故件数は減少しているといえる。特に2007年以降は急激に減少し

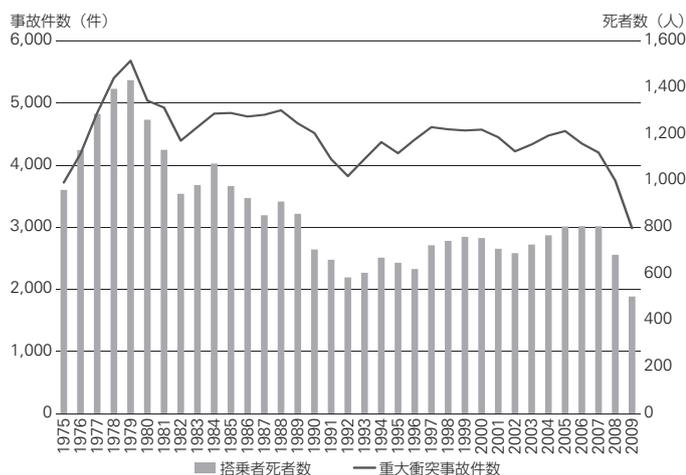
ている。しかしながらアメリカの安全に関する当局者によると、このレベルにおいても到底満足できるレベルではないという。

表—2は、直近の大型トラックの事故件数を示している。大型トラックのみで2010年と2011年を比較すると、両年とも衝突事故件数で116,000件程度、トラックに関係する死者数でみても3,800人程度、負傷者数でみても64,000人程

■表—2 最近の大型トラックによる交通事故

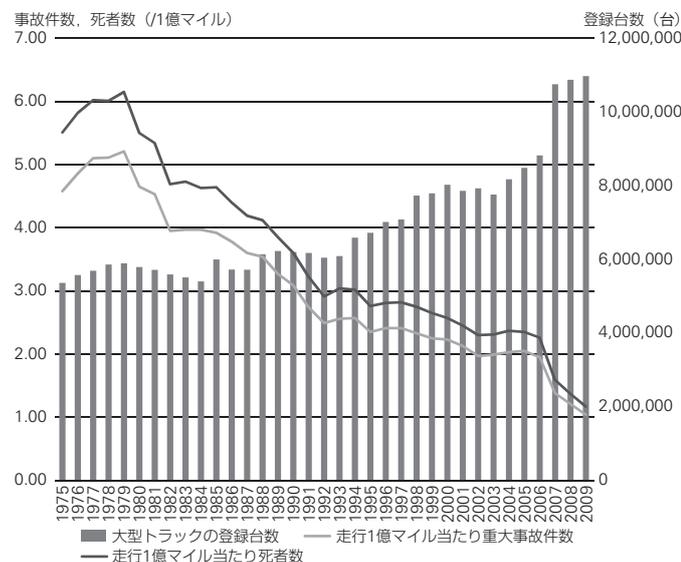
	2010年	2011年	2012年 (1月~6月)
衝突事故件数	116,179	116,350	52,581
死者数	3,902	3,737	1,758
負傷者数	64,913	64,010	29,876

出展：FMCSA



出典：FMCSA

■図—4 アメリカにおける大型トラックの衝突事故件数と死者数の推移



出典：FMCSA

■図—5 大型トラックの登録台数および走行1億マイル当たり衝突事故数と死者数

度、という値になっている。現在公表されている2012年上半期(1月~6月)までを見ると、衝突事故件数、死者数、負傷者数とも前年、前々年の半分以下の値で推移している。この値が安全規制による効果なのか、さらにアメリカではどういう規制を行っているのかについて次に述べることとする。

3.2 アメリカ運輸省(DOT)による新たな安全規制について

アメリカ運輸省(DOT)による新たな安全規制について、主体はFMCSA(Federal Motor Carrier Safety Administration)が行っている。その中で注目すべきはCSA(Compliance, Safety, Accountability)プログラムである。

アメリカ運輸省では、従来と異なる大型トラック、バスの安全性を改善するための施策として、2008年よりいくつかの州で試験的にCSAプログラムを実施した。その後2010年12月から全米でCSAプログラムを導入した。新たな安全規制に関する手法であるCSAプログラムは、トラック運送業者、ドライバー、荷主に対して非常にインパクトの強いものになっている。

CSAプログラムの特徴については、以下の6点にまとめられる。①事後対応より事前対応を重視するということである。これは、事故を起こす可能性の高い運送業者を事前に選定して、予防的な措置を実施するということである。②ドライバーの安全性能力を重視することである。運送業者だけでなく個々のドライバーについても焦点を当て、監視するということである。③安全情報の一元管理である。これは、運送業者、ドライバーの安全に関する情報を一元的に把握して管理していることである。どの運送業者がどんな事故を起こしたのか、ドライバーがどんな違反を行ったのかを一元的に管理するということである。④運送事業者とドライバーの安全性の測定し、

評価・ランキングすることである。測定項目に従って運送業者ごとに安全性を測定、それを評価し、ランキングを行っている。測定項目は7項目(図一6)あり、ドライバーも評価の対象となる。⑤この評価に応じた運送業者への措置の実施し、運送業者に対する警告、監査の実施、最悪の場合は事業停止の措置を実施するということである。⑥運送業者およびドライバーの安全性の測定、評価、ランキング情報を公開していることである。インターネットを通じて運送業者、ドライバーの安全性能力を誰でも閲覧することが可能である(但し閲覧には、事業者ごとに発行しているIDが必要)。

3.3 CSAプログラムによる評価とその影響

CSAプログラムによる評価は、図一6の評価項目に従って評価され、事業者およびドライバーのランキングは相対比較となっておりパーセンタイル順位で示さ

れる。相対比較のため、全体の事業者・ドライバーで順位付けを行い、パーセンタイル順位90%以上の値で監査対象になるという。アメリカではこのような情報をインターネットで簡単に検索できるシステムが構築されている。運用は第1ステップとして、警告書や特定の路上検査するような介入をし、第2ステップとして、事業者の立ち入り検査などの調査を行い、最後の第3ステップにおいて、業務停止命令等で退出してもらうということである。

CSAプログラムは、2010年に開始されているわけであるが、CSAに関して、予想どうい影響があるかを、荷主側、ドライバー、運送業者にまとめたのが表一3になる。

このようにアメリカでは、安全に関する情報を公開することにより、安全意識の向上が期待されている。

危険運転	●スピード違反、無謀運転、不適切なレーン変更、不注意
過労運転	●就業時間規則の違反、運行日誌の違反
ドライバーの適格性	●商用運転免許証を持っていない、医療上の制限
アルコール、薬物	●アルコール、違法な薬物使用による運転
車両管理	●ブレーキ、ライトが修理されていない、その他機械的な欠陥
貨物の保全	●貨物落下や流出、重量やサイズの違反、危険な危険物の荷役
衝突事故の履歴	●衝突事故の頻度と大きさ

■図一6 7つの行動分析・安全改善カテゴリー

■表一3 CSAの予想される影響

	メリット	デメリット
運送業者	●安全性やコンプライアンスを確認するための優れた情報を獲得でき、適切な活動を行うことができる ●ドライバーを雇用する際にドライバーの安全パフォーマンスを正しく評価できる	●低い評価の場合、売り上げの減少や保険コストの上昇が生じることがある ●ドライバーの雇用をめぐる事業者間の競争が激化し、人件費が上昇する ●コストの増加、雇用の困難、評価の問題で破産する確率が高くなる
ドライバー	●優秀な安全記録を持つドライバーの需要が拡大する ●ドライバーにコンプライアンスや安全を守ることが強く求められる	●評価の低い安全記録を持つドライバーがいなくなるためにドライバー不足が増加する ●経験のないドライバーや経験不足のドライバーの雇用が増える
荷主	●運送業者の安全記録を評価するために優れた情報が提供され、どの運送業者と運送契約を結ぶかを決定する上で役立つ	●運送業者とドライバーがいなくなることで運送するキャパシティが減少する ●運送コストの上昇 ●運送業者の評価が正確に行われないとリスクが増加する

■ 質疑応答

Q 発表では、荷主からスタートする運送業の重層下請構造を建設業になぞらえて対比をしていたが、その形で建設業と対比するのであれば、一番上の荷主にあたるのは、建築を建てるゼネコンでは無く、発注者(建物のオーナー)ではないかと思う。ゼネコンに建築物を発注するクライアントは、ゼネコンが行う統括管理などの知識は全くないと考えられる。それらを代行する係としてゼネコンの役割があると考えられる。その場合、荷主に重層下請構造に対する管理や知識、責任を求める構造になってないか。その場合、荷主コンプライアンスに対する責任が発生するなど、専門的な知識などが必要になり、容易に荷主となれないのではないのか。

A 嶋本:建設業の事例は、ゼネコン(元請け)が種々の下請の安全管理を賄うということの知見を得るためであり、提案した施策のうち元請けが下請けの活動(運行)を含め安全の責任を持ったかどうかということである。

建設業であれば、発注者(施主)が責任を負うのは難しいと思っているが、他の産業で発注者(運送業でいえば荷主)が責任を負うようなスキームがないのかを探しているところである。アイデアベースであるが、たとえばタクシーに乗ったお客が「100kmで飛ばしてくれ」といって事故を起こした場合に、責任はタクシー運転手の責任なのか、命令を下したお客にも責任が及ぶのか、法的な根拠はわからないが、日本の産業に発注者に責任が及ぶような事例を探していきたい。

Q 荷主に責任を負わせるというアイデアはあると思うが、運輸事業者サイドからの発想が強すぎるのではないのか。一般的に考えれば、まずは運輸事業

者の中での話があり、さらにどうしてもカバーできなく、問題があれば荷主までというのが一般的ではないか。アメリカの例をみても、荷主に責任を負わせるというのはあまり強くないはずである。発表では荷主への責任まで踏み込んだような研究であるように見える。運輸事業を管理している側から見ると、どうしても立場が弱いから荷主にモノを言いたくなる、こういう傾向が背景にあるのではないのか。

事業者に対する規制・安全対策を考えると、企業単位、事業者単位、事業所単位、個々のドライバーがある。事業所単位をみれば運行管理者制度があり、それなりに機能を果たしているのではないかと思う。企業単位でみると、安全管理者制度が最近導入されたため、必ずしも十分に機能していないという議論もある。この辺りの責任がどうかということもある。個々のドライバーについて見ると、ドライバーを評価している例は、日本ではあまりないように思う。個々のドライバーの違反などは登録制度があり、就職の際に確認することも行っているが、これでは、違反の多いドライバーは大手から徐々に下請けに移っていくことが考えられる。そのため、もう少しドライバーについて検討する余地もあるのではないのか。

最後に、事業者なり事業所がドライバーに支払う賃金に関する問題は、トラック事故に影響を与えていないのか?

A 嶋本:1点目に関しては、各事業者が今のルールをしっかり守って、経営基盤が弱いような下請へ仕事を出した場合でも安全管理が厳守されていれば安全運行は確保できることが理想と考える。しかし、日常の消費者としては、例えばインターネットで買い物をすると、通常は発送から消費者の家庭に届くまでが非常に早いですが、年末などの荷物が集中する時期の遅延事故を体験すると、運送事業者がルールを守

るだけでは、もはや限界ではないかと感じている。また、運転時間より拘束時間基準の違反割合が高いことから荷主の関与の必要性を感じる。

一方で運送事業者へのヒアリング調査から、荷主が決めた安全基準を運送事業者を守ってもらうという、理想的な荷主がごく一部であるが存在しているという事実もある。殆どの消費者は、安全運行は当たり前で行われていると考えられている。事故が起こるのは複数の条件が揃った運が悪い時と考えており、本当はそうではなく潜在的な危険、つまり事故発生予備軍が存在している事実を理解いただくことが必要であり、そう言う意味で荷主の責任の余地はないのか考えた。

2点目については、労働に係る法令基準等を把握していないドライバーがある程度存在していることをヒアリング調査で確認した。ドライバー自身がルール・責任を守って運ばなければならない、という意識を持つことが必要であると感じている。

3点目の賃金の話は、賃金の実際のデータ、統計のデータが得られにくいということから、本研究では扱っていない。しかしながら、発表の中で過労運転の要因を想定したフローでも示したように、賃金低下と運転者不足や高齢運転者の割合増は重要な問題になると考えている。

C バス会社の現場の意見として、2点ある。1点目は、トラック会社は、納期絶対、時間厳守の使命を負っているという部分が大きいな点だと思っている。タイムスケジュールの点においては、航空業界のLCCの規制緩和等があるが、それを比較としてみている。LCCは利用者が多数で盛況である。トラック業界のLCC化は進むのかとみると、LCCにはタイムスケジュールが無いわけであり、その辺の信頼性・信用性が

担保されている点で、今のトラック輸送、トラック業界が成り立っているのではないかと思っている。

2点目は事故の話である。ゆとりをとり行動するか否かは、事故の発生確率と同じであると考えている。これは、実務上の経験であるが、平等な事故の発生率や体力的な問題、外的要素とは別に自分でマネジメントできるのか、といった自己管理の部分において事故の発生率は大きく異なっている。確かに運行管理者、企業としての責任が大きいのは事実であるが、個人に起因する部分を企業として捉えて、指導・教育していくことが事故を減らしていくことだと考えている。

Q 考えられている要因が多岐にわたっているが、トラック事業者にとってみると、運輸安全マネジメントをしっかりと取り組んでいる事業者が沢山いる。しかしながら事故もたくさん起きている。行政側としては、重大な事故が起きれば監査に入る、という手続きをとっている。大手の事業者でも監査に入れば何かしら問題が見つかるのが実態である。

規制緩和が悪いのではなく、規制緩和をして色々な事業者が出てきているが、しっかりと行っている大手事業者になぜ寡占化していかないのが問題だと思っている。優秀な事業者に寡占化すれば、結果的に安全側に傾いていくはずだが、なかなか優秀な事業者へ仕事が集まらない。それを規制ではなく、何かしらのインセンティブでできないものかと思っている。その辺の考えを聞かせていただきたい。

A 嶋本：まさにご指摘の通りであると思っている。優秀な事業者が積極的に仕事が取れるようになって欲しいと考えているが、実際は価格を中心とした競争が繰り返されている実態があった。安全を軽視した競争を改善する糸口を見出したいということがあ

り、荷主が選択せざるを得ないような状況にするために、荷主への規制という提案を行った。

Q 元請けや荷主が責任を取らなければいけないという深い問題がある。例えば東日本大震災後、原発の放射能の問題で、築地には午前3時頃に鹿児島や長崎の鰯がトラックで運ばれている。東日本大震災前にはこのような事はなく、飛行機で運ばれていたはずである。そのような商品が平気でスーパーに並んでいる。長崎の市場の時間を考えると、トラックは休まないできている可能性が高い。こういったことは元請けでもコントロールできないところである。

齊藤先生が紹介されたアメリカのCSAは、厳しい意味での運輸安全マネジメントと捉えることができる。しかしアメリカの場合は死亡者数が桁違いに多い。もう一つは、アメリカでは監査の人数を倍以上にしている。日本ではできないかもしれないが、トラック協会や全ト協の役割をどう強化していくのか、この辺のシステムを上手く回すために補助金や交付金をどう利用していけばいいのか、ヒアリングをしたのか。また、考えを聞かせていただきたい。

A 嶋本：現在の安全基準をしっかりと守ることが最も近道であり、そのためには監査の強化や適正化事業実施機関の体制と権限の強化が必要と考えている。全日本トラック協会へのヒアリングでは、この点の役割等については聞いていない。

C 事業者が安全を考えると、コストが大変だろうと思っている。安全は儲かるという形にもっていけないか、安全に取組めば、損害保険料が安くなったり、事故を起こした場合の処理費用や時間を減らせたり、安全のコストが事業者に向く内部化できるような仕組みである

と効果が高いのではないかと感じた。

A 嶋本：適正化事業実施機関のGマーク制度などもあり、安全性を向上させる取組も行われている。今日頂いた安全コストの内部化やインセンティブを付与する仕組み等も含めて検討を行っていききたい。

注

注1) 例えば、2011.10.24日本経済新聞朝刊「「過労」トラック安全対策後手に」等がある。

注2) 国土交通省は「運輸安全マネジメント普及・啓発推進協議会」を設立し、これまで取組が浸透していない中小企業を対象に普及・啓発強化を掲げている。

注3) 運送事業者間の取引では資本金で区別され、親事業者3億円超と下請事業者3億円以下の間、親事業者1,000万円超と1,000万円以下の間で、下請法が適用される。

注4) 平成23年度の下請法の貨物運送分野の指導件数は241件(公正取引員会資料)。

注5) 安全性優良事業所(Gマーク取得)は18,119事業所、全事業所の21.6%(平成24年12月、全日本トラック協会資料)。

注6) 運送原価の計算を実施している事業者(全体の32%)のうち、38%が原価を超える運賃を収受できていないことや、原価を無視した受注が有る事業者(全体の47%)のうち、79%が取引先との関係維持のためやむを得ないと回答している(文獻9)。

注7) 貨物自動車運送事業法第15条。

参考文献

- 1) International Transport Workers' Federation [2000], "Professional Driver Fatigue Survey".
- 2) J.R. Treat, N.S. Tumbas, S.T. McDonald, D. Shinar, R.D.Hume, R.E. Mayer, R.L. Stansifer and N.J. Castellan[1979], Trilevel Study of The Causes of Traffic Accidents. Executive Summary, U.S. Department of Transportation, Report No.: DOT HS-085 099.
- 3) 野沢浩・小木和孝編[1980], "自動車運転労一働労働科学から見た現状と課題一", 『労働科学叢書55』, 労働科学研究所。
- 4) 中田信哉[2007], "貨物自動車運送業界の構造再編", 『東京経大会誌(経営学)』, 第254号, pp. 65-82.
- 5) 齊藤実[2004], "規制緩和とトラック運送業の構造", 『IATSS Review』, Vol. 29, No. 1, pp. 44-51.
- 6) 全日本トラック協会[2005], 「貨物車の安全運行対策に関する調査研究」。
- 7) 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イン」。
- 8) 月刊ロジスティクス・ビジネス編集部[2010], 『カサイ式 トラック実勢運賃調査(2010年版)』, ライノス・パブリケーションズ。
- 9) 国土交通省・全日本トラック協会[2011], 「トラック輸送事業の運賃・原価に関する調査」。

(とりまとめ：荒谷太郎、嶋本宏征)