

日韓のトラック運送産業の特徴と安全制度の比較考察

—多重下請構造に着目して—

近年、自動車交通の死亡事故が減少傾向にある中、バスやトラックなどの事業用自動車に関与する交通事故が発生し、その背景にある運転者の労働環境や下請構造等の問題が指摘されている。本論はトラック運転者の運行環境に着目し、多重化した取引構造がトラック運転者の安全に影響する過程の解明を試みる。さらに、わが国と制度体系が類似する韓国のトラック産業における現状と制度の比較を踏まえ、多重下請構造^{注1)}の改善策として韓国が導入した直接輸送義務制について考察し、わが国の安全施策を検討する上での示唆を得る。

キーワード | 多重下請構造, 交通事故, トラック運送産業, 規制緩和

嶋本宏征

SHIMAMOTO, Hiroyuki

修(工) 一般財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所研究員

魏 鍾振

WI, Jong-Jin

博(経) 一般財団法人運輸政策研究機構運輸政策研究所非常勤研究員
神奈川大学経済貿易研究所特別研究員

1——はじめに

わが国では1960年代の急速な経済成長により、国内の貨物輸送需要が大幅に増加し、モータリゼーションの進展に伴い陸上貨物輸送は鉄道からトラックへ大きくシフトしてきた(トラックの国内輸送シェア(トンベース)1960年:75%→2009年:92%, (同トンキロベース)15%→64%)。一方、1990年以降の交通事故死者数(24時間死者数)は自動車全体では1990年の11,227人をピークに、2012年には4,411人に減少、事業用貨物自動車が第1当事者になる事故の死者数は1995年の818人から2011年には383人まで減少し貨物自動車交通の安全性は向上したかのように見える。

しかし、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(=死亡事故件数/死傷事故件数)が2.5%と普通乗用車の0.5%やバスの0.6%と比較して高い(2008~2011年, 警察庁資料¹⁾)。また過労運転や居眠り運転が原因のトラック事故は、死亡・重傷事故の割合が30%にも達する(2008~2010年, 交通事故総合分析センター資料²⁾)。これらから、トラックが関与する事故は重大事故となる可能性が高く道路利用者の安全を脅かす存在となっている。

交通事故要因は人・車・道に分類され、「車」の対策としては速度抑制装置の設置義務化等、「道」は例えば交差点における右折車の対向見通しを改善する交差点改良工事など道路管理者の取組が進んでいる。本論では、交通事故要因の9割を占めるといわれる「人」(Treat et al. [1979]³⁾)に着目し、トラック事故の背景にあるトラック運送産業の課題を改善するために、わが国と類似する制度体

系の韓国のトラック産業における現状と制度を比較し、示唆を得ることを目的とする。そのため、まず、多重下請構造の課題等を指摘した既往の研究をレビューし、本論の位置づけを示す。次に、わが国を例に多重下請構造がトラック運転者の安全に影響する過程の解明を試みる。そして日本と韓国のトラック運送産業の経緯と両国の取引構造の特徴、および多重下請構造の実態を述べ、続けてトラック運転者の安全確保に係る現行制度を比較分析し、課題を指摘する。さらに、韓国において2013年から本格導入された「直接輸送義務制度」について考察し、わが国への示唆を明らかにする。

2——既往研究と本研究の位置づけ

トラック運送産業における多重下請構造の実態や課題について指摘した既往研究を、日本、韓国の順にレビューする。

中田[2007]⁴⁾は下請けや傭車といったトラック運送業界の習慣が縦型の重層構造をもたらし、下位者は低い収入で経営を維持するために小規模化、企業数が増加し、縦型構造がさらに進展する懸念を指摘している。小野[2008]⁵⁾は、流通の多段階性を測る指標W/W比率(Warehouse/Warehouse Ratio)の概念を参考にしたトラック運送の多層化指標を提案、品目別の再委託率を算定し、多層取引のメリット・デメリットを指摘している。また、嶋本[2012]⁶⁾は、日本のトラック運送産業における多重下請構造を形成する背景として企業の経営活動に着目し、この構造が運転者に危険運転を強いる過程を提示し、下層に位置する事業者の報酬と安全責任の齟齬の不調和

を指摘している。

一方、韓国のトラック運送産業における多重下請構造の影響について、Shin[2005]⁷⁾は韓国のトラック運送産業における多重下請構造の発生原因に着目し、過度な多重下請の拡大が取引費用の増加と輸送サービスの低下に繋がるとしている。Kim[2012]⁸⁾はトラックの交通事故を誘発する運転者の行動に着目し、この原因が運転者の危険運転に繋がっていく過程を提示し、トラック運転者に危険運転を強いる背景として持込み制度と多重下請構造を指摘している。また、Han[2012]⁹⁾は燃料などの諸費用の増加が貨物運送市場に与える影響に着目し、貨物運送市場の多重下請構造が深化する中で、下層に位置する事業者への費用増加に繋がっていることを指摘している。

このように、トラック運送産業における多段階下請の取引構造の運転への影響は日本と韓国において共通する課題として位置付けられていると考えられよう。そこで本研究は、日本と韓国のトラック運送産業の特徴と安全に関わる現行制度に関して比較分析を通して概観する。さらに韓国における多重下請構造を形成する要因構造の解明を試み、この問題に対して新たに導入される制度について考察して示唆を得ることを目的とする。

3——多重下請構造と運転者の安全への影響

多重下請構造が招く、トラック運転者への安全に関わる影響の過程は、概ね次のようなものである。すなわち「仲介手数料搾取→下請が収受する運賃低下→経営圧迫→事業者安全意識の低下→(必要収入を得るために)長時間運転→危険運転」と波及する。

これは、多重下請構造の下位にある運転者になるほど実際の運転に対する対価が低くなり、著者による運送事業者へのヒアリング調査から、低い収入を補うことを目的に、運行頻度や走行時間・距離が増加する(一部の運転者は運転以外の就労を選択することもある)運転者も存在する。これは運転者の疲労蓄積や睡眠不足を助長し危険な状態で運転を強いることに繋がる。国土交通省他の調査¹⁰⁾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、例えば3次下請事業者が実際に手にする運送価格が、元請金額の半分にまで低下することも起きている。

多重下請構造の下位においては、代替可能な事業者が多数存在するため、事業者は次の受注機会の喪失を恐れ、より厳しい運賃や時間条件であっても下請取引を拒むことができないと考える。このことは、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

受注がある事業者(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ことを示した国土交通省他の調査結果¹¹⁾からも裏付けることができよう。

一方の韓国では、1960年代後半から高速道路整備やトラックの普及に伴い、国内貨物輸送の担い手は鉄道からトラックへシフトした(トラックの輸送分担率(トンベース)1969年:55%→2009年:79%)。一方、トラックに起因する交通事故は1986年に66,281件と最大を記録し社会問題として台頭した。その後、1992年以降の交通事故死者数(30日死者数)は自動車全体では1996年の12,653人をピークに、2011年には5,229人に減少、事業用貨物自動車(30日死者数)は1992年の818人から2011年には149人まで減少し、日本と同様に安全性は向上したかのように見える。しかし、トラックに起因した死亡事故率は3.0%と、乗用車の1.3%やバスの1.6%と比較して高く(2008~2011年、道路交通公団資料¹²⁾)、この点も日本と同様の傾向である。

このような背景の中、韓国においては「多重下請構造の下位にいる個人事業者は、低い賃金のため長時間勤務や深夜労働を通して収益を確保せざるを得ないのが現状である」と指摘する文献⁸⁾からも、運転者の安全への影響の過程は韓国においても同様と考えることができよう。

4——トラック運送産業の経緯と特徴

4.1 日本の取引構造

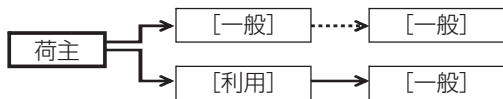
現在の日本のトラック輸送の形態は、1990年代の規制緩和^{注2)}以降形成された。主な事業の分類は、貨物自動車運送事業法による実際に自動車を所有して運送事業を行う実運送事業4分類と、貨物利用運送事業法による自動車を所有しない貨物利用運送事業(以下[利用])と略記する)がある(表—1)。このうち、一般貨物自動車運送事

■表—1 日本の貨物運送事業者の分類

分類	内容
貨物自動車運送事業	一般貨物自動車運送事業 他人の需要に応じて有償で自動車を使用して貨物輸送を行う事業
	特定貨物自動車運送事業 特定の者の需要に応じて有償で自動車を使用して貨物輸送を行う事業
	貨物軽自動車運送事業 他人の需要に応じて有償で自動車(軽自動車・二輪)を使用して貨物輸送を行う事業
実運送	特別積合せ貨物輸送 事業場で集貨された貨物を仕分けし積合せ他の事業場に運送し配達に必要な仕分けを行う この間の定期的な貨物運送のこと(宅配便もこの一部)
貨物利用運送事業	他人の需要に応じて有償で利用運送を行う事業 第一種:船舶、貨物自動車、航空、鉄道を利用 第二種:鉄道運送、航空運送又は海上運送に係る利用運送とトラックによる貨物の集荷・配達を一貫実施

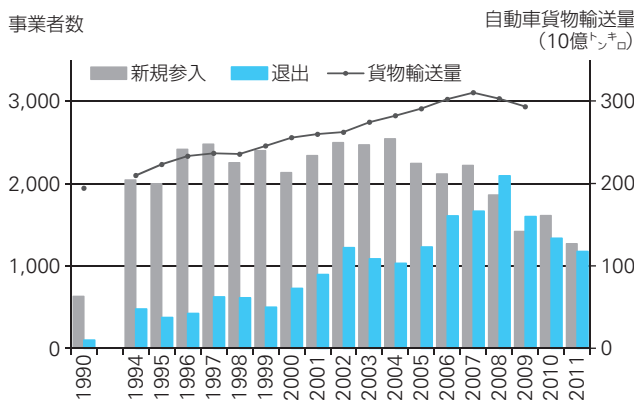
業(以下[一般]と略記する)が最も多く約57,000社、次いで第一種貨物利用運送事業が約1,300社ある。主な取引形態は図一1に示すように、荷主は[一般]または[利用]に運送を委託し、[利用]は車両を持っている[一般]に下請し、必要に応じて[一般]も異なる[一般]に下請する取引構造が一般的である。

ここで、規制緩和の概略について触れておく。トラック運送産業の規制緩和において、参入規制と運賃規制の緩和が実施された。参入規制については、1990年に免許制から許可制へ、最低車両台数は営業区域ごとに10台、7台等定められていたものを1996年以降段階的に緩和し、2001年に全国一律5台まで緩和した。営業区域は1990年時点では都道府県内限定されていたものが2003年に廃止された。運賃規制については1990年に認可制が事前届出制に、更に2003年に事後届出制に緩和された。これら規制緩和以降の事業者の動向を統計データから概観すると、1994年から2007年の間は年平均2,000社以上の新規参入(図一2)があり貨物運送事業者数が1.5倍に増加した(図一3)。その中でも車両保有台数が10台未満の小規模な事業者の増加が顕著であり増分の8割



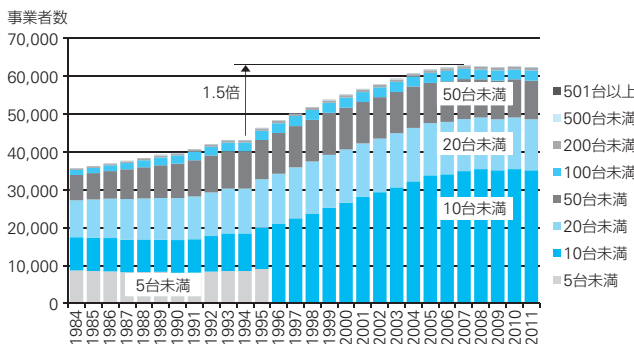
注：[一般] 一般貨物自動車運送事業、[利用] 貨物利用運送事業。

■図一1 日本の主な運送取引構造



出典：全日本トラック協会資料¹³⁾、国土交通省資料¹⁴⁾：営業用自動車貨物輸送量

■図二 トラック事業者の参入・退出数



出典：国土交通省資料¹⁵⁾、¹⁶⁾

■図三 車両保有台数規模別トラック事業者数

を占めた。しかし、景気低迷等による貨物輸送量が減少する中、貨物確保のために運送事業者間では激しい価格競争が繰り広げられている。その結果、10台以下の事業者においては、営業収益が26%も減少(1998-2010年比¹⁷⁾)した。また、経営不振に陥った貨物運送事業の撤退や倒産が増加し、2008年には年間の事業者退出数が2,000社を超え参入数を上回った(図一2)。以上から、市場は限られた貨物輸送需要を奪い合う厳しい環境にあることが分かる。

一方で、既往の研究⁶⁾でも指摘されているように、一部の貨物運送事業者はキャッシュフロー改善を目的に、運転者やトラック等の固定資本を需要の低い時期に合わせて減らし、追加が必要なときは下請けを利用して調達するアウトソーシング経営にシフトしたと考えられる。また、1996年頃から増加した保有台数10台未満の事業者(図一3)は、上記のような下請けとしての受注も期待して、最低車両台数規制の緩和が始まったこの時期から、参入したものと推測する。

以上のように規制緩和や事業者の経営行動が影響し、多重下請構造が形成されてきたと考える。表一2の左側に示すように、日本のトラック事業者を対象にしたアンケート調査によると、主な取引段階を元請とする事業者は6割程度であり、一部の運送事業者は3次、4次下請けを主な取引段階としている。また、別の資料¹⁹⁾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」ことが示されており、下請けに支払う運賃割合(下払率)が最小70%、平均89.5%であることを示した調査結果¹⁰⁾を踏まえると、多重下請の場合は最下位の下請事業者が収受する運賃は、元請の運賃に下払率を数回乗じた積となり著しく低下する。このことと3章に既述のように、原価に満たない収受運賃での受注がある¹¹⁾ことから適正な取引ができていないことが窺える。

4.2 韓国の取引構造

1997年以前のトラック運送事業は、旅客自動車事業も対象にした自動車運輸事業法によって規定されていたが、

■表一2 主な取引段階(多重下請)比較

日本		韓国	
下請段階	割合	下請段階	割合
元請	60%	1段階	13.8%
1次下請	34%	2段階	46.8%
2次下請	5.4%	3段階	33.9%
3次下請	0.6%	4段階	5.5%
4次下請	0%	5段階以上	0.1%
不明	0.4%	不明	-

注：韓国では、日本の元請を1段階、1次下請を2段階と呼ぶ。

出典：日本：国土交通省資料¹⁰⁾(2011, n=618)

韓国：韓国交通研究院資料¹⁸⁾(2010, n=2,094)

1997年にトラック運送事業の効率化と健全な育成を図ることを目的に貨物自動車運輸事業法が制定された。同法による主な貨物自動車運輸事業としては、自らの貨物自動車で行う貨物自動車運送事業(貨物運送事業)と、貨物運送契約を仲介・代理、または自己名義で他の運送を利用して貨物運送を行う貨物自動車運送周旋事業(以下[周旋]と略記する)、運送加盟店(フランチャイズ店)の貨物自動車を利用して貨物運送を行う貨物自動車運送加盟事業(以下[加盟]と略記する)がある。そのうち、貨物自動車運送事業はさらに一般貨物自動車運送事業(以下[一般]と略記する)と、個別貨物自動車運送事業(以下[個別]と略記する)、用達貨物自動車運送事業(以下[用達]と略記する)に分類されている(表—3)。2009年現在、各事業を営む事業者数は、貨物運送事業が154,140社あり、そのうち[一般]が3.9%、[個別]が42.4%、[用達]が53.7%を占めている。また、[周旋]は8,363社あり[一般]よりも事業者数が多い(以上韓国統計庁²⁰⁾)。[一般]を例にした基本的な取引形態は図—4に示すように、荷主は[一般]または[周旋]に運送を委託し、[周旋]は[一般]に運送を下請する取引構造となっている。

韓国では、1988年のソウルオリンピック以降、開放化政策が進展するにつれ、貨物運送市場においても参入規制の緩和についての議論が盛んに行われるようになってきた。こうした背景のもと、1997年に貨物運送市場への規制緩和が盛り込まれた貨物自動車運輸事業法が制定され、1999年に参入規制が免許制から登録制へと改められた。しかし、輸送需要より過剰な供給に起因した運賃収入の低下や取引構造が社会問題化し、2003年に貨物運送労働組合によるストライキが発生した。こうした事態を受け、韓国政府は2004年より参入規制を登録制から免許制へと強化するとともに、新規参入の需給調整規制^{注3)}を導入した。一方、新規参入要件の最低車両台数については、1999年に改正された貨物自動車運輸事業法において[一般]は25台、[個別]と[用達]は1台に規制が緩和された。その後、[一般]についても2000年に5台、2004年には1台に緩和され、全ての業種で新規参入の要件が実質的に撤廃された(表—4)。

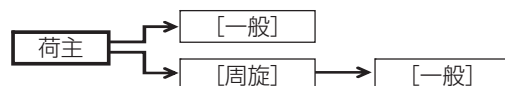
参入規制が登録制に緩和された1999年から2004年までの事業者の動向を統計データ²⁰⁾から概観すると、この5年間で75,199社の新規参入があり貨物運送事業者数は2倍の増加となった(図—5)。特に、車両保有台数が4台までの小規模事業者の増加が著しく貨物運送事業者全体の97.3%を占めている。韓国交通研究院のデータ¹⁹⁾によれば、[一般]は約3~4割、[個別]および[用達]は約7~9割が[周旋]から受託する形で荷物を確保しており、少台数では荷主への臨機対応が困難であり[周旋]に依存

する傾向が強いことが窺える。

また、2004年の最低車両台数規制の撤廃によりトラック1台で一般免許を取得し、自らは運送せず委受託管理契約^{注4)}を結んだ持込車主から管理名目で仲介手数料をとる委受託専門の運送事業者が増加した。このため、取引構造は[周旋]や委受託専門運送事業者の仲介業者が複数介入することで、下請の多重化が表—2の右側に示すように日本よりも顕著な状況である。

■表—3 韓国の貨物自動車運輸事業の分類

分類	内容	
事業 (実運送) 貨物自動車運送	一般貨物自動車運送事業	一定台数以上の貨物自動車を使用し貨物運送を行う事業(最大積載量5トン以上)
	個別貨物自動車運送事業	1台の貨物自動車を使用し貨物運送を行う事業(最大積載量1~5トン未満)
	用達貨物自動車運送事業	小型貨物自動車を使用し貨物運送を行う事業(最大積載量1トン以下)
貨物自動車運送周旋事業	貨物運送契約を仲介・代理、または自己名義で他の運送を利用して貨物運送を行う事業	
貨物自動車運送加盟事業	運送加盟店の貨物自動車を利用して貨物運送を行う事業	

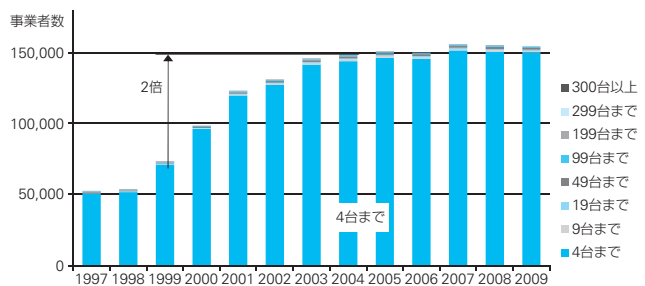


注：[一般] 一般貨物自動車運送事業、[周旋] 貨物自動車運送周旋事業。

■図—4 韓国の主な運送取引構造

■表—4 韓国の新規参入規制の経緯

段階	参入規制	車両要件		
		[一般]	[個別]	[用達]
1999年	登録制	25台	1台	1台
2000年	—	5台		
2004年	免許制需給調整	1台		



出典：韓国統計庁²⁰⁾

■図—5 韓国の車両保有台数規模別トラック事業者数

5——安全規制比較

経済的規制を緩和する一方で、強化された安全規制と、安全に影響する適正取引の制度を比較する。

5.1 事業者と運転者の義務に関する制度

5.1.1 運転時間と拘束時間

日本では、貨物自動車運送事業法において過労運転の防止を目的に運転者の勤務時間、乗務時間を定めるこ

とを、事業者(経営者)の義務として規定している^{注5)}。実際の基準時間は厚生労働省の自動車運転者の労働時間等の改善のための基準^{注6)}に記され、運転時間は2日を平均し1日当たり9時間を限度とし、連続運転時間は4時間を限度としている。また、1日の拘束時間は13時間を基本に最長16時間まで延長可と定められている。

一方、韓国においては、欧米諸国等で1日9~11時間に定められている運転時間²¹⁾と、日本で定められている拘束時間に関する基準が存在しない(労働時間は週40時間までに規定され、労使間の合意により週12時間の延長勤務特例^{注7)}が認められている)。さらに、4.2節で指摘した委受託管理契約を結ぶ持込車主の場合、労働時間等の管理は貨物運送事業者の監督下ではなく持込の車主自身に委ねられている状況である。

5.1.2 運行管理制度

日本の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。この制度はバス事業などの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資格を保有するなど一定条件を満たす者を事業者が運行管理者として選任し、国土交通大臣に届け出るものである。運行管理者は、運行の安全確保に関する業務を事業者(経営者)に代わり実施する安全の責任者と位置付けられ、過労運転防止、過積載防止、点呼、乗務等の記録、運行記録計による記録など16の業務^{注8)}が義務付けられている。このほか、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」(車両保有台数300両以上の事業者に安全管理規定作成等を義務付け、300両未満の事業者は努力義務にとどまる)がある。しかし、以上の制度は安全確保をそれぞれの各事業者主体に依存する仕組みである。3章に述べたような多重下請構造の下位にある経営基盤の弱い事業者においては、安全教育や安全装置(衝突被害軽減ブレーキや後方視野確認支援装置など)など収益につながらない安全に関する費用支出^{注9)}は事業者の経費負担として重く押し掛かっている。

一方、韓国には運行管理に近い制度として運送事業者の交通事故を未然に防止するための「交通安全管理者制度」がある。これは全ての交通モードが対象の制度であり、貨物自動車輸送では車両10台以上を保有する運送事業者に道路部門の交通安全管理資格者等^{注10)}を交通安全管理者として選任することが義務付けられている。

交通安全管理者の主な業務は、交通安全管理規定の作成・保存、運行前後の安全点検の指導・監督、道路・気

象条件により必要な安全運行措置、運転者の勤務状況の把握および交通安全教育の実施など6つの業務^{注11)}がある。日本の運行管理者と比べて類似する項目が多いが、点呼や貨物の積載方法、運行記録計による記録、運行指示書による指導、運転者台帳作成などの日常の運行管理に関する実施事項の詳細については規定されていない。また、韓国では、車両保有台数が4台以下の事業者が全体の9割以上を占めていることから、交通安全管理者の選任義務がない事業者が多く、安全確保が全体に行き届いていない状況である。

5.2 事業者を監視する制度(保安監査制度)

貨物運送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保安監査がある。例えば、適正化事業実施機関の巡回指導37項目のうち過労防止に関する措置不適切^{注12)}に指導があった事業者は年々増加傾向(2000年:6.7%→2010年:15.6%)にある。しかし、全国に貨物運送事業者が58,232社(2010年3月末時点)あるなか、適正化指導員は全国に僅か402人(2011年8月末時点)しか存在せず、また国土交通省による年間の監査実績も6,369社程度(2010年度実績値)にすぎず、制度は整っているがチェック体制は十分とは言い難い状況にある。

一方、韓国では保安監査制度は存在しないが、交通事故防止および自律的な交通安全管理を促進することを目的とした「交通安全診断制度」が導入され、1999年から交通安全公団^{注13)}が安全診断を行っている。この交通安全診断には保有台数100台以上の事業者が3年ごとに定期的に受ける一般交通安全診断と、保有台数20台以上の事業者のうち交通事故多発および交通事故の危険性が高い事業者が国土海洋部(日本の国土交通省に相当)から特別診断命令を受け実施される特別交通安全診断があった。しかし一般交通安全診断は2011年に事業者のコスト負担と有効性を理由に廃止された。一方、特別交通安全診断は、日本の重大事故を引き起こした者に実施される特別監査と近い考え方であるが、交通事故の発生実績や危険度から対象を選定する点が異なっている。また、4.2節で述べたように韓国では、この安全診断の対象とならない4台以下の事業者が多く、危険の未然防止という視点から懸念が残る状況にある。

5.3 その他の制度

以上に加えて、運転者の危険運転の防止や事故防止の目的で、速度超過を防ぐ速度抑制装置の義務付け^{注14)}や、アルコール検知器の営業所設置義務化および点呼時のチェック^{注15)}、追突事故を防止するための衝突被害軽減

ブレーキ設置義務化^{注16)}を予定するなど、新たな技術開発とともに装着義務化し安全性向上を図っている。また、公正取引委員会による荷主や元請等の優越的な地位を濫用した取引を防止する制度も、安全な運転環境の実現に大きく関与していると考えられる。

一方の韓国では、運転者の意識向上による事故防止の目的で、貨物運送資格制度^{注17)}が導入されている。この他にも交通事故削減を目的とした安全機器として、デジタル運行記録装置^{注18)}や、最高速度制限装置^{注19)}、BAS (Brake Assist System)^{注20)}の装着が義務付けられるなど貨物運送事業者の安全性向上が図られている。また、独占規制および公正取引に関する法律により不公正取引を防止するとともに、後に詳述する直接輸送義務制度^{注21)}の導入により適正取引がさらに強化され安全運行への寄与が期待できる。

5.4 制度比較まとめ

以上の日韓の安全制度の比較を表一5に示す。車両に関する安全対策については両国の取組水準は同程度であると考えられる。また、運転時間・拘束時間基準や運行管理制度など事業者が安全確保のために実施する制度とそれを監視する制度は、日本の方が積極的に取組んでいることが分かった。

一方で、優先的地位の濫用による不公正な取引を防止する法制度は両国に同様に存在するが、韓国における再下請を直接的に制限する制度は、現況のわが国では存在していない。

■表一5 主な安全規制比較

項目	日本	韓国
運転時間	1日9時間 (2日平均) 連続4時間	なし
拘束時間	1日13時間 最大1日16時間	なし
運行管理制度	5台以上の事業用自動車进行管理する営業所 2013年5月から5台未満の営業所も対象	一部あり；類似の制度として10台以上の事業者を対象に交通安全管理者制度がある
保安監査制度	国と適正化事業実施機関が連携し実施	一部あり；類似の制度として国から受託した交通安全公団が実施する交通安全診断制度がある
その他制度	速度抑制装置 衝突被害軽減ブレーキ アルコール検知器	貨物運送資格制度 デジタル運行記録装置 最高速度制限装置、BAS
適正取引	独占禁止法・下請け法で不公正な取引を防止	独占規制及び公正取引に関する法律で不公正な取引を防止 直接輸送義務制度

6 直接輸送義務制度

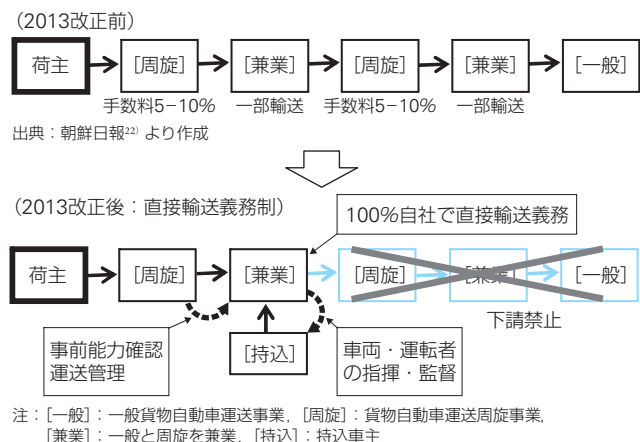
6.1 制度概要

韓国の貨物自動車運輸事業法では、運送事業者は荷

主と運送契約を結んだ貨物を他の運送事業者に委託または代行させることを禁止している(第10条第5号(2012年))。しかし、周旋免許を保有する一部の運送事業者(周旋兼業者)は、運送契約を結んだ貨物輸送を他の運送事業者に一括委託する事が多い。

こうした状況をうけて韓国政府は、荷主から受託した貨物のうち、一定比率の貨物を自ら輸送することを運送事業者・加盟事業者に義務付ける「直接輸送義務制度」の導入案を含む貨物自動車運輸事業法の改正案を2009年11月に国会に提出した(2013年施行)。これは、周旋免許で直接輸送義務の対象外となっていた周旋兼業者に対して直接輸送比率30%の直接輸送を義務付けるものである。ただし緩和措置として、個別の運送事業者と1年以上の契約を結んだ持込車両および加盟事業の登録車の利用を許容し、それによる輸送量を自社の輸送比率に含めることを可能にしていることが特徴である。

貨物輸送事業者については、2004年以降の需給調整により貨物需要が増加しても事業者が車両台数を増加できない状況であることから、従来は100%の直接輸送義務が課せられていたものを直接輸送比率50%に引き下げる措置をこの改正に盛り込んだ。しかし、元請となる運送事業者・周旋兼業者・周旋事業者には委託先となる下請運送事業者の輸送能力事前確認と輸送の管理責任が課せられ、さらに輸送実績を国に申告することが義務付けられた。また、下請けとなる貨物運送事業者の更なる再下請を禁止するなど、多重下請構造による不適切な取引を改善するとともに安全性の向上が期待できる制度である(図一6)。また一方で、従来は認められていなかった持込運行を許容するといった、規制を緩める一面を有している点も付記しておく。



■図一6 直接輸送義務導入後の一例

6.2 期待される効果

韓国のトラック運送取引が多重下請構造を形成する主な要因として、次の“3種類の取引”が影響している。

- ・持込車主に一括運送委託する“委受託専門事業者”の存在
- ・1台事業者を認めた規制緩和後に増加した小規模事業者による“周旋事業者”を介した運送
- ・運送と周旋の免許を保有する“周旋兼業者”の不要な存在

これらの問題を改善するため、新たに導入された直接輸送義務制は、荷主から貨物輸送を受託する1段階(日本の元請)の事業者が下請できる貨物量割合を制限し、さらに2段階(日本の1次下請)の事業者が再下請することを禁止するもので、多重下請構造を2段階までに簡素化し、トラック運送市場の健全な発展を狙っている。2010年に制度導入による混乱を避けるため、一般貨物自動車運送事業者[一般]の直接輸送義務比率に30%を適用し試行した。この結果、試行前後(2009, 2010年)の取引の比較では、“荷主→[一般]”の1段階の取引は4.4ポイント増加し、2段階以上の取引は4.5ポイント減少し¹⁹⁾、1段階の直接輸送割合の増加が確認され、今後の“3種類の取引”の排除を期待するものである。

この規制導入による運送事業者の安全性への影響として、次の3点があげられると考える。まず1点目は、3章に記した波及過程のうち、度重なる仲介手数料詐取をこの規制は回避することができ、危険運転に至るような運転者の環境形成を削減する可能性があると考えられる。2点目は、1段階の事業者は一部を2段階の事業者に下請する際、下請事業者の運行安全を含む管理責任が課せられ、安全責任を下請に押し付けることなく自社内の運転者と同等の管理が行き届くことが期待できる。最後に3点目は、国に運送実績の申告を義務付ける仕組みにおいて、実績情報として運転者の氏名等を含む配車情報や下請事業者との契約情報(手数料も明記)が含まれることで、運転者の労働環境と適正取引の監視機能が期待できる点である。

6.3 実効性の課題

導入後、日が浅い本制度であるがいくつかの課題が挙げられている。

韓国の新聞報道²³⁾によると、大手運送事業者は2004年の需給調整以降増車ができなかった中において、持込み車両の利用は直接運送として見なす例外規定を活用して、輸送能力の安定確保を目的に個人事業者との長期契約する動向がある。このため、取引段階から中小運送事業者が排除され、最小運送義務^{注22)}が遂行できない中小運送事業者の顕在化を懸念する声もある。

この他、すべての運送取引を契約別に国に申告するこ

とが義務付けられた「運送実績申告制」については、経済活動の侵害・企業秘密の漏洩が懸念され改善を求める主張²⁴⁾も出てきている。

以上のような運送事業者サイドの課題に加え、荷主の制度導入後の意見や安全運行への影響等について、今後観察していくことが必要であると考えている。

6.4 わが国への適用検討

以下においては、制度内の個別の施策について、わが国への適用可能性を検討する。

6.4.1 直接輸送義務

直接輸送義務制度の柱になっているのは、事業別の直接輸送割合の設定と取引段階の規制であるが、これらの制度をわが国の貨物運送市場に適用することは抵抗が大きいと考える。その理由は、キャッシュフロー改善を目的に台数削減した運送事業者が多く、また事業者間の取引を市場に委ねているわが国の運送産業においては、多重下請構造が年間を通じて輸送需要の大きい変動を弾力的に支えるシステムとして機能しているからである。

6.4.2 1段階(元請)事業者の管理責任

1段階の事業者(運送事業者、[周旋]、[加盟]の全てが対象)が下請を利用する場合、事前に下請運送事業者の輸送能力を確認し輸送の管理責任を課すメニューは、わが国への適用性が高く、安全管理体制の構築に寄与することが期待できよう。

これに類似した制度は、わが国の産業界でもすでに導入されている事例がある。例えば製造業では元請負業者(元方事業者)が、同一現場内の下請・孫請けの労働者の現場における安全衛生管理の責任を担う仕組みが運用されている。このため、トラック運送産業での適用においても大きな抵抗がないと考えられることから、今後のわが国への導入を期待する理由のひとつである。

6.4.3 運送実績管理システム

1段階に位置する全ての事業者は、運送又は周旋の実績を国土海洋部に申告することが義務付けられた^{注23)}。実績情報内容は、荷主の情報、荷主との契約情報、下請事業者との契約情報(手数料も明記)、運転者や車両、運賃、発着地・日時を含む配車情報が含まれる。国土海洋部はこれらの実績情報を監視し基準違反の事業者は事業許可が取消される^{注24)}というものである。さらにこれらの情報は、燃料費補助請求との照合や事業税徴取等、行政組織を超えて活用される。

わが国では、既述のように保安監査体制不足への対応

が要請されている中、このような情報の一元管理が実現できれば、労働基準時間等基準違反や優先的地位を濫用した取引等が懸念される事業者を早期発見し、トラック運転者の危険運転等を未然に防ぐことが可能になると考えられる。ただし、このシステムは事業者の虚偽の申告の回避が前提となって成立するという点に留意が必要であるが、情報技術の進展を遂げたわが国において適用性は高いと考えられ、その導入を検討すべきであろう。

7—まとめ

わが国のトラック運送産業は、運行管理制度や運輸安全マネジメント制度など事業者主体の安全制度を運用し、事業者の法令順守が徹底できれば安全運行は確保できる。しかし、日本の取引構造は取引段階が長い多重下請構造となっており、その段階が長くなればなるほど下払比率は低下し、多重下請構造の下位にある事業者は輸送原価を下回る運賃で輸送を強いられる。そのため、多重下請構造の下位にある事業者は安全の確保が大きな経営負担となっている。さらに、このような事業者を監視する行政の体制が十分に整備されているとは言い難く、危険の未然防止が期待しにくい状況である。

このような課題の解決策を検討するにあたり、本稿では日本の運送取引と類似する状況の韓国をとりあげ両国のトラック運送産業発展の経緯と取引構造の特徴、現行の安全制度等を比較することで、新たな知見を得た。

日韓間における社会・経済的背景の相違こそあれ、上述した韓国のトラック産業の構造的特質やこれを踏まえた制度の見直しに係る方向性は、わが国における多重下請構造への対処のあり方や下請運送事業者の安全管理体制の構築を考察する上で、一定の示唆を与えるものであると考えられる。

注

注1) 元請事業者が受託した運送に関わる業務の一部或いは全てを下請事業者に再委託する行為が同一仕事内で下に繰返され、下請け取引が複数重なる取引構造のこと。多重、多階層、多段階、重層等が用いられるが、本稿では「多重下請構造」と呼ぶ。

注2) 1990年施行の物流二法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取次事業法(貨物利用運送事業法2003年改正))に始まり、2003年の改正施行を経て現在に至る。

注3) (韓国)政府は2004年に車両需給調整制度を導入し毎年新規参入の事業者数を定めた「貨物自動車運送事業の供給基準」に基づき新規参入を許可。

注4) (韓国)持込は違法行為であるが横行、2013年改正で認められた。委受託管理契約において運送会社は持込車主の所得税支払いや還付金(油価補助金等)の受取りなどを代行。車両の修理、保険料、燃料費など車両管理に必要な費用は持込車主が負担する(2013年施行 貨物自動車運輸事業法第40条)。

注5) 貨物自動車運送事業法第17条(輸送の安全)を規定し詳細は、貨物自動車運送事業輸送安全規則 第3条(過労運転の防止)に「貨物自動車運送事業者は、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。」と示されている。

注6) 平成元年労働基準告示第7号「改善基準告示」と呼ばれる。

注7) (韓国)労働基準法第59条(労働時間及び休憩時間の特例)に示されている。

注8) 運行管理者の業務は、乗務の指示、過労運転の防止、過積載の防止、貨物の積載方法、点呼、乗務等の記録、運行記録計による記録、事故の記録、運行指示書による指示等、運転者台帳、乗務員に対する指導監督、異常気象時等における措置、補助者に対する指導及び監督、事故警報に基づく事故防止対策に関する措置、乗務基準の作成、事業者への助言。

注9) ドライバーの安全教育にかかる費用は、大型・中型が99,000円、普通が79,500円、運行管理者の安全研修が78,500円。国土交通省の支援による安全装置を装着する場合、費用の約3分の2は事業者自身が負担。

注10) (韓国)産業安全保険法第15条による安全管理者、交通事故分析士、運輸交通安全診断士の資格者を交通安全管理者として選任することも可能。

注11) (韓国)交通安全管理者の業務は、交通安全管理規定の施行及びその記録の作成・保存、運行前後の安全点検の指導及び監督、道路・気象条件による必要な安全運行措置、運転者の勤務状況把握及び交通安全教育の実施、交通事故の原因調査・分析及び記録の維持、運行状況又は交通事故状況が記録された運行記録紙や記憶装置などの点検・管理が義務付けられている(交通安全法施行令第44条)。

注12) 過労防止に関する措置不適切とは、「過労防止を配慮した勤務時間、乗務時間を定め、これを基に乗務割が作成され、休憩時間、睡眠のための時間が適正に管理されているか。」のこと。

注13) (韓国)交通安全公団は、日本の国土交通省にあたる国土海洋部の外郭団体で、道路や鉄道、航空の安全を目的に1981年に設立された。交通安全公団法第1条(目的)に「交通事故予防のための事業を遂行させることにより、交通安全管理の効率化を図り、国民の生命、身体及び財産の保護に資する」と示されている。

注14) スピードリミッターとも呼ばれる。速度抑制を目的に毎時90キロメートル以上で加速ができないようにする装置。車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上の大型貨物車に2003年9月から装着義務付け(道路運送車両の保安基準第8条4項及び5項)。

注15) 点呼において運転者の酒気帯びの有無を確認する際に2011年5月からアルコール検知器の使用を義務付け(貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条4項)。

注16) 追突危険時にアラーム音やブレーキを制御する装置。22トン車以上は2014年11月以降、20トン車以上は2016年11月以降の新型車に設置を義務付け。

注17) (韓国)貨物運送資格制度は、運転者資質の向上と交通事故を防止するため、2004年から導入された制度であり、輸送業務に従事しようとする者は貨物運送資格の取得を義務付け(貨物自動車運輸事業法第9条)。

注18) (韓国)デジタル運行記録装置は、運転者の運行状況を記録する装置として2011年1月以降貨物運送事業及び貨物運送加盟事業を行うものに装着を義務付け。既登録車両は2013年12月31日までに装着を義務付け(交通安全法第55条)。

注19) (韓国)最高速度制限装置は自動車の加速を制御する装置であり、2012年5月より新しく製造される3.5トン超の全ての貨物車に装着を義務付け(自動車安全基準に関する規則第54条)。

注20) (韓国)BASは、センサーがブレーキの油圧変化を感知し緊急時の制動効果を上げる装置。2012年5月より全貨物車に装着を義務付け(自動車安全基準に関する規則第15条)。

注21) (韓国)直接輸送義務制度は、必要以上の多重下請構造と運送市場の不透明な取引を改善するため、運送事業者に一定比率以上の貨物を自ら輸送すること等を義務付ける制度(2013年施行 貨物自動車運輸事業法第11条の2)。

注22) (韓国)最小運送義務とは貨物運送事業者の売上高が、貨物運送市場の年平均売上高の20%以上(暫定的に2013年10%、2015年15%を適用、2016年以降20%)となることを最小限の運送義務としている(2011年12月新設 貨物自動車運輸事業法施行規則第44条の2)。

注23) (韓国)運送又は周旋の実績が発生した40日以内に事業者は貨物運送実績管理システムに実績を申告することが義務付けられた(貨物運送実績申告の施行指針第3条第3項(2012/12/31))。

注24) (韓国)違反者の処分は2015年1月から施行される。

参考文献

- 1) 警視庁[2012], 「平成23年中の交通事故の発生状況」。
- 2) 交通事故総合分析センター[2010・2012], 「事業用自動車の交通事故統計(平成20年版)」, 「(平成22年版)」。
- 3) 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.
- 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) 小野秀昭[2008], “トラック運送業界の多層取引に関する考察”, 『日本物流学会誌』, 第16号, pp. 73-80.
 - 6) 嶋本宏征[2012], “貨物トラックの安全な運行環境に関する研究”, 『運輸政策研究』, Vol.15, No2, pp. 82-85.
 - 7) 신 동선[2005], 「다단계 운송거래 실태 및 제도개선방안 연구」, 한국교통연구원, (Shin Dong-sun, 「多段階運送取引の実態と制度改善方案の研究」, 韓国交通研究院, 「KOTI政策研究」).
 - 8) 김 동근[2012], 「안전한 도로, 안전한 운임에서 시작된다」, 노동자운동연구소, (Kim Dong-guen, 「安全な道路は安全な運賃から始まる」, 労働者運動研究所).
 - 9) 한 지원[2012], 「화물운송시장 다단계 하청구조와 대기업의 유류세 전가 문제」, 노동자운동연구소, (Han Ji-won, 「貨物運送市場의多段階下請構造と大手企業の油類税の転嫁問題」, 労働者運動研究所).
 - 10) 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」.
 - 11) 国土交通省, 全日本トラック協会[2011], 「トラック輸送の実態に関する調査報告書」.
 - 12) 도로교통공단, 「교통사고통계시스템」, (道路交通公団, 「交通事故統計システム」), (online), http://taas.koroad.or.kr/reportSearch.sv?s_flag=02#, 2013/9/17.
 - 13) 全日本トラック協会[2012], 「日本のトラック輸送産業2012」.
 - 14) 国土交通省[2012], 「平成23年度自動車輸送統計年報」.
 - 15) 国土交通省[1986~2006], 「陸運統計要覧」.
 - 16) 国土交通省[2007~2012], 「交通関連統計資料集」.
 - 17) 全日本トラック協会[2002・2012], 「経営分析報告書 平成12年度決算版」, 「平成22年度決算版」.
 - 18) 한국교통연구원[2011], 「2011 화물자동차 운송·주선업체 조사보고서」, (韓国交通研究院, 「2011 貨物自動車運送·周旋事業者の調査報告書」).
 - 19) 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」.
 - 20) 한국통계청, “운수업조사”, (韓國等統計庁, “運輸業調査”), (online), http://kosis.kr/common/meta_onedepth.jsp?vwcd=MT_CTITLE&listid=MT_CTITLE_Z, 2013/7/8.
 - 21) 嶋本宏征·泊尚志[2012], “自動車運送事業における運転時間基準に関する基礎的考察”, 『土木計画学研究・講演集』, Vol. 46, CD-ROM.
 - 22) 조선일보[2008/6/14], “다단계 알선구조... 화물운임 30%가 수수료”, (朝鮮日報, “多段階斡旋構造... 貨物運賃の30%が手数料”), (online), http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2008/06/13/2008061301700.html, 2013/7/17.
 - 23) 例えは, 물류신문[2013/4/26], “직접운송의무 재검토와 보완 필요하다”, (物流新聞, “直接運送義務の再検討と補完が必要だ”), (online), <http://knews.co.kr/news/articleView.html?idxno=106251>, 2013/9/17.
 - 24) 전국화물자동차운송주선사업연합회[2013/5/3], 「물류소식」, 「실적신고제는 이행불가능한 규제」, (全國貨物自動車運送周旋事業連合會, 「物流便り」, “実績申告制は遂行不可能な規制”), (online), <http://www.kffa.or.kr/>, 2013/9/17.

(原稿受付 2013年6月5日)

Comparative Study on the Safety Regulations of Trucking Industry in Japan and South Korea: Focus on Multiple Subcontracting Structure

By Hiroyuki SHIMAMOTO and Jong-Jin WI

Recently, despite on overall decline in the automobile traffic fatalities, a number of serious traffic accidents caused by commercial vehicles such as bus or truck have been occurring. Problems such as labor circumstances or the subcontract structure of the vehicle driver are pointed out in the background. This paper focuses on how the multiple subcontracting structures affect the safe driving. In addition, we aim to obtain suggestions for the improvement of the multiple subcontractors by comparing with South Korean trucking industry, which has similarity with Japan to a certain extent.

Key Words : *multiple subcontracting structure, traffic accidents, trucking industry, deregulation*
