

第114回運輸政策コロキウム

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～



一般財団法人運輸政策研究機構

運輸政策研究所 嶋本 宏征

1. 研究の背景と目的

1. 研究背景と目的



2010埼玉県さいたま市



2011東京都港区



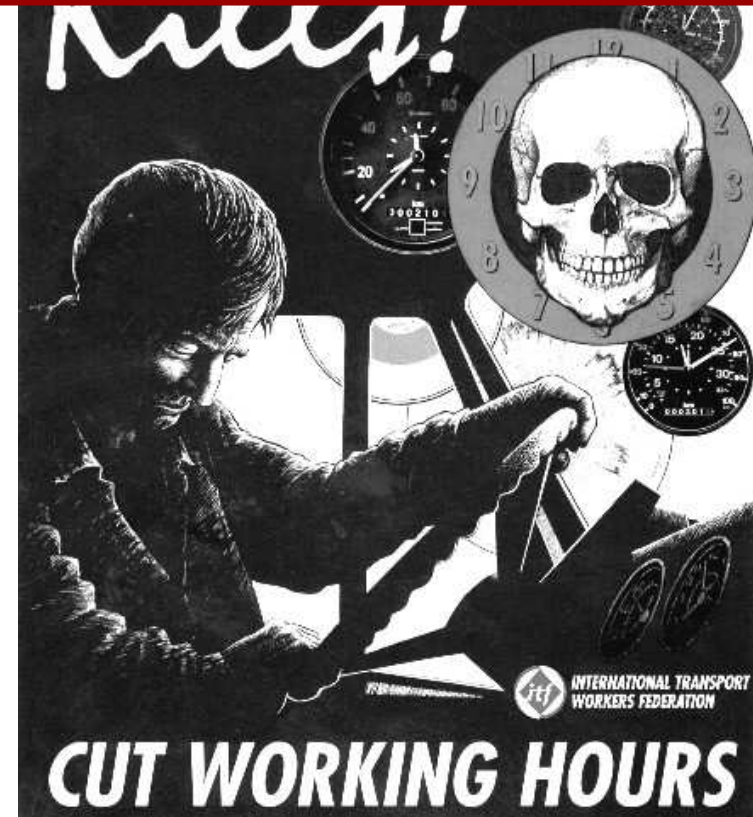
2012東京都港区

Fatigue : 過労

- 過労や居眠り運転のトラック事故で犠牲者が多数
- 会社の安全管理責任や、過当な価格競争を指摘



写真: 国道18号バイパス 長野県警軽井沢警察署

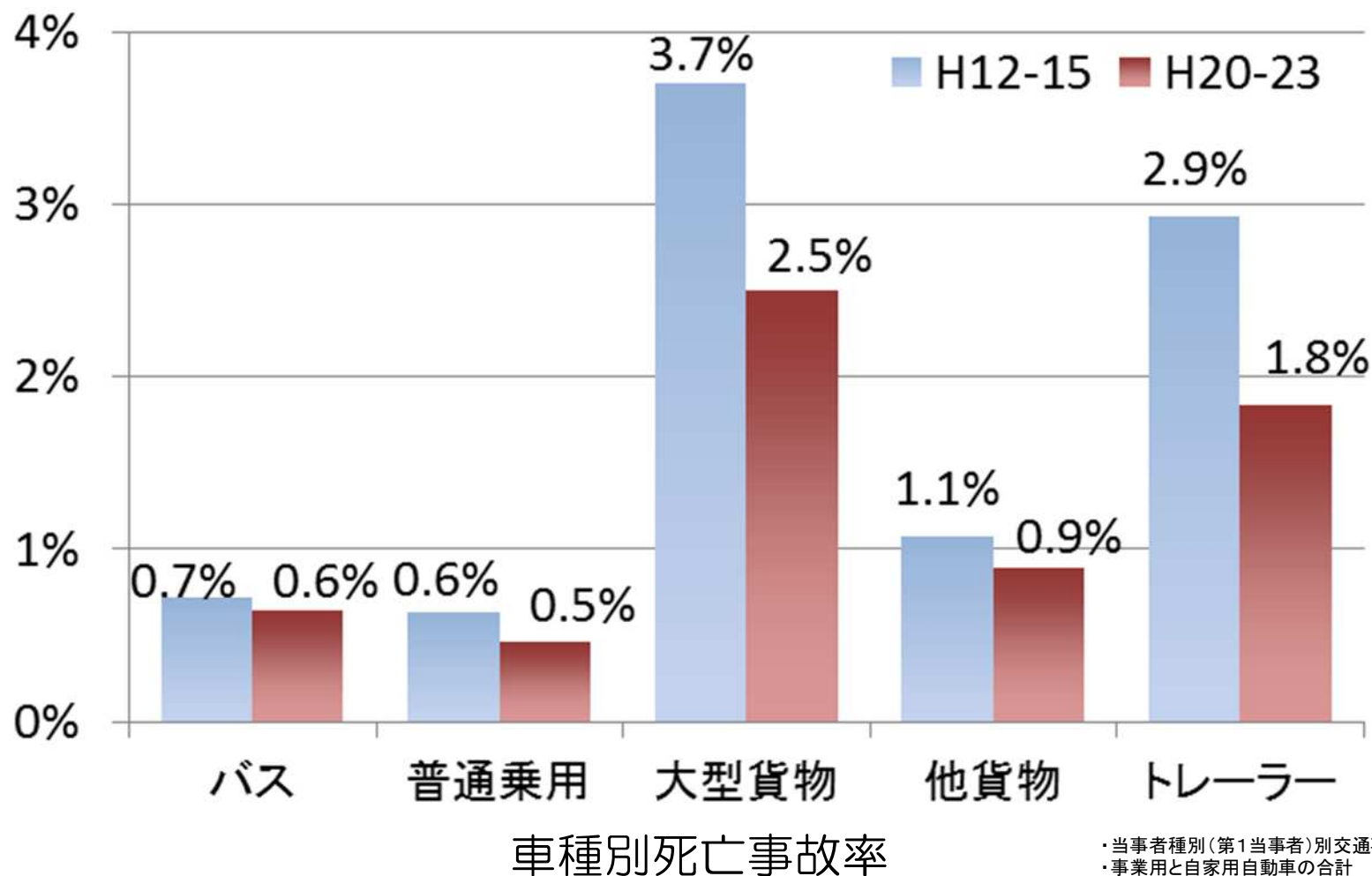


International Transport Workers' Federation

トラック事故の死亡事故率

1. 研究背景と目的

- 死亡事故率 = 死亡事故件数 / 死傷事故件数
- 大型貨物等が関与する事故は死亡事故率が高い



・当事者種別(第1当事者)別交通事故件数より集計
・事業用と自家用自動車の合計
・死亡事故率=死亡事故件数/死傷事故件数
・バスはマイクロバスを含む ・普通乗用は軽乗用を含む

警察庁、平成23年中の交通事故の発生状況 他貨物は中型貨物、普通貨物、軽貨物の合計
警察庁、平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締状況について

問題認識

- ①大型トラックの事故は惨事となる可能性が高く、他の道路利用者への影響が大きい。
- ②居眠りや過労が原因の事故は、死亡・重傷事故の割合が特に高い。
- ③過労・居眠り運転経験のあるドライバーは多く、運転者の時間基準が守られていない実態を放置できない。

本研究の目的

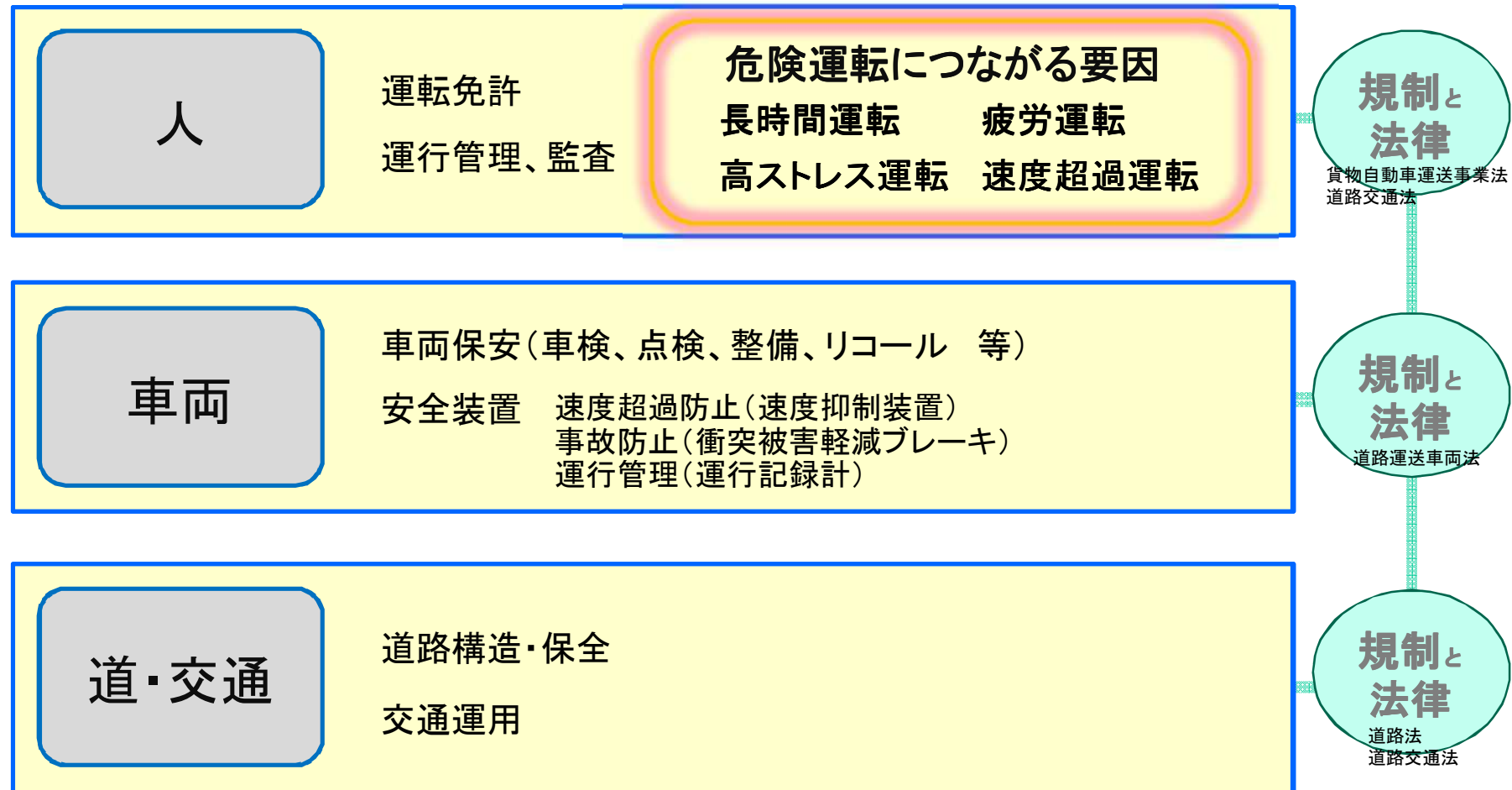
- ・トラックの過労・居眠り運転事故の背景にある課題構造を解明し、改善策を提案。

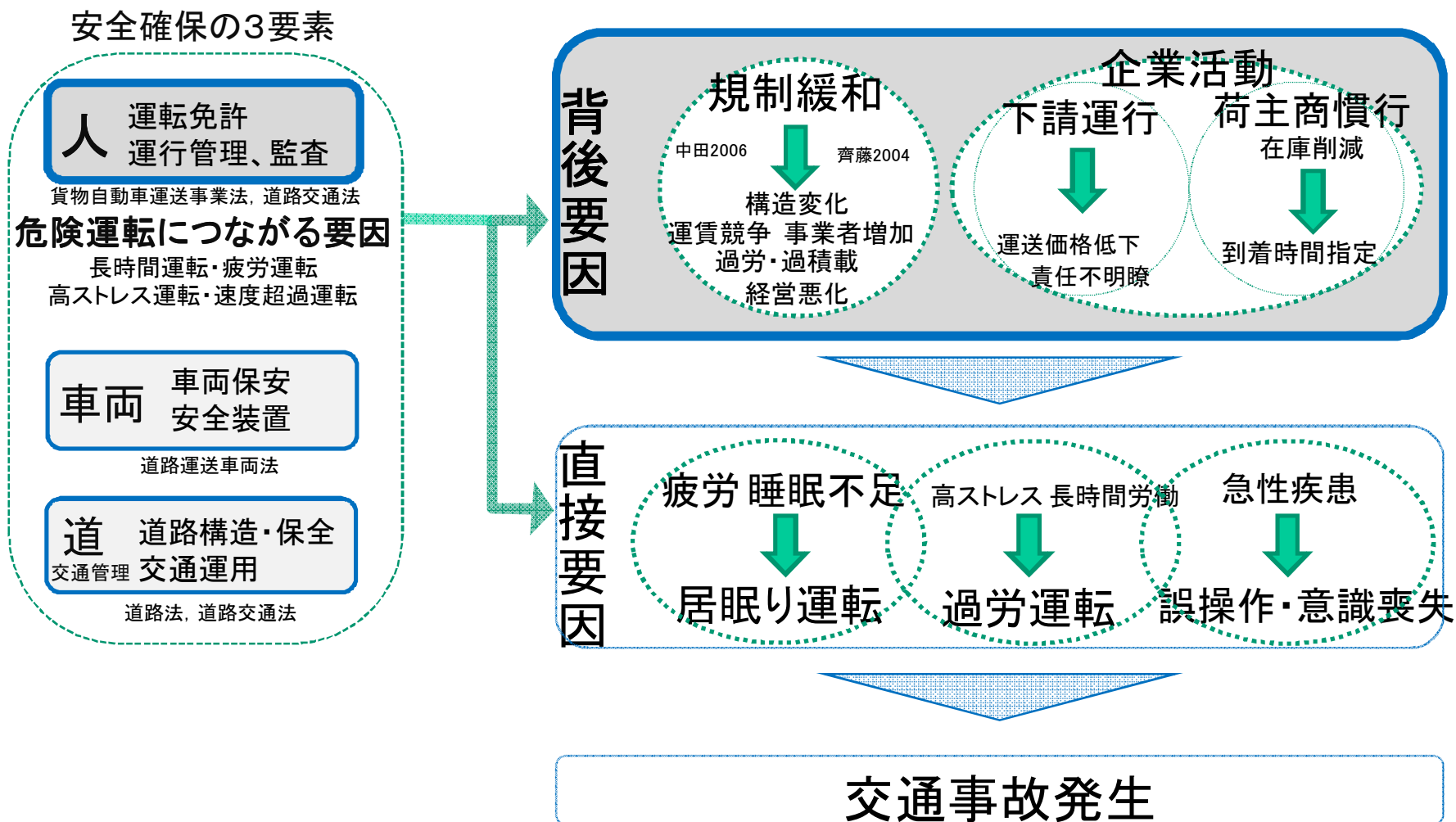
1. 研究の背景と目的
2. トラック事故の特徴
3. トラック産業の特徴
4. 施策レビュー
5. 過労運転の要因
 - 要因の想定
 - 要因構造の解明
 - 要因の再整理と施策有効性の検証
6. 事例調査
 - 運送事業者の取組例(ヒアリング調査)
 - 韓国のトラック産業の施策例
 - 日本の建設産業の施策例
7. 安全施策のあり方検討

研究の枠組み

研究の対象

安全確保（事故防止）の3要素





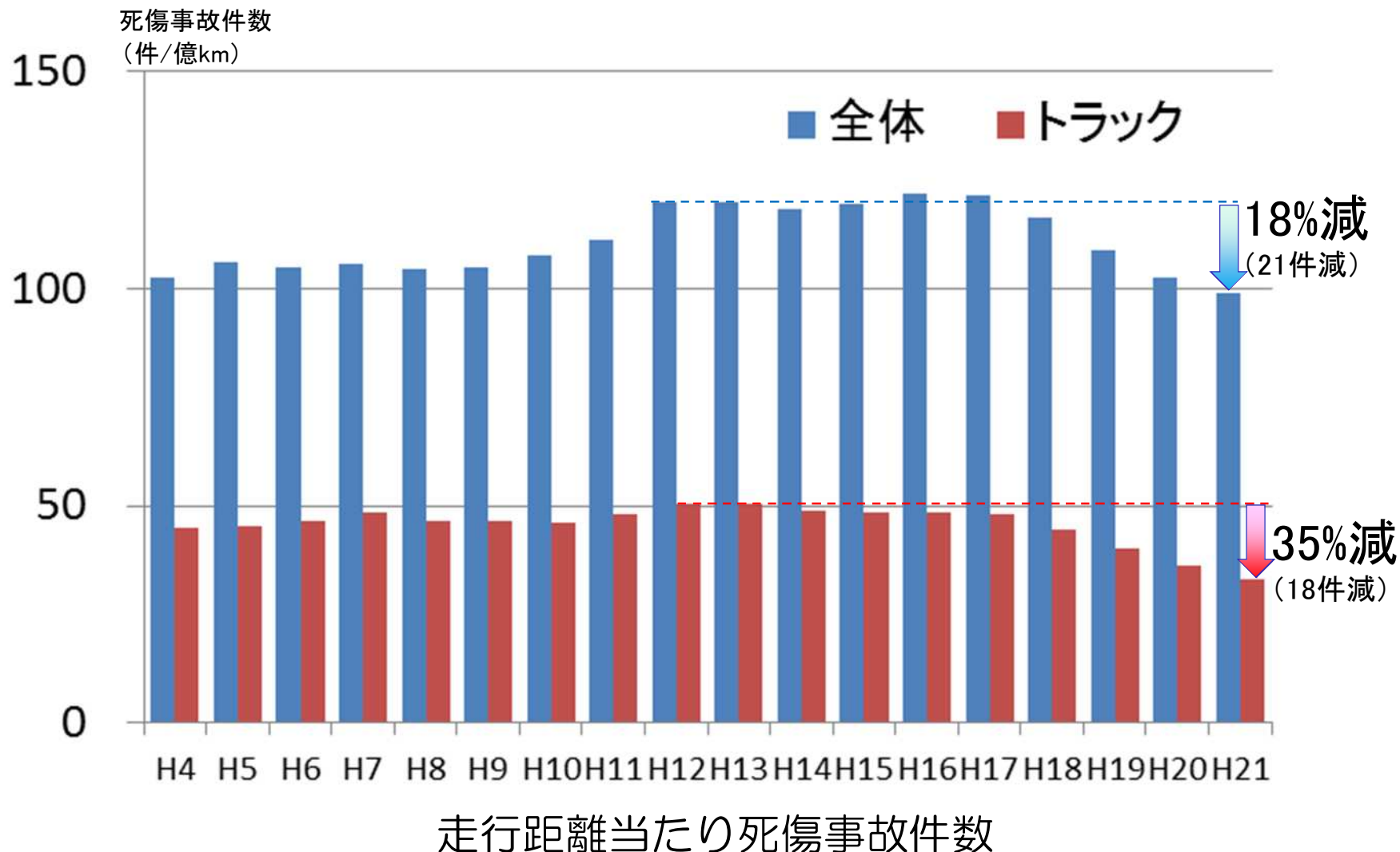
背後要因 ・規制緩和の影響と課題を指摘(2004齊藤実)、(2007中田信哉)等
・商慣行と貨物車交通による道路交通の影響を指摘(2006河野辰男)

直接要因 ・トラック運転手の睡眠時間と居眠り運転やヒヤリハット体験の関係を指摘(2006厚生労働省)
・居眠り運転の経験とその原因と調査(2005(社)全日本トラック協会)
・居眠り運転と走行距離帯と交通事故の関連を指摘(2006西田泰)
・事業用運転手の急性疾患が原因の交通事故への対策について指摘(2011Hitosugi)

2. トラック事故の特徴

① 死傷事故件数の推移（走行距離当たり）

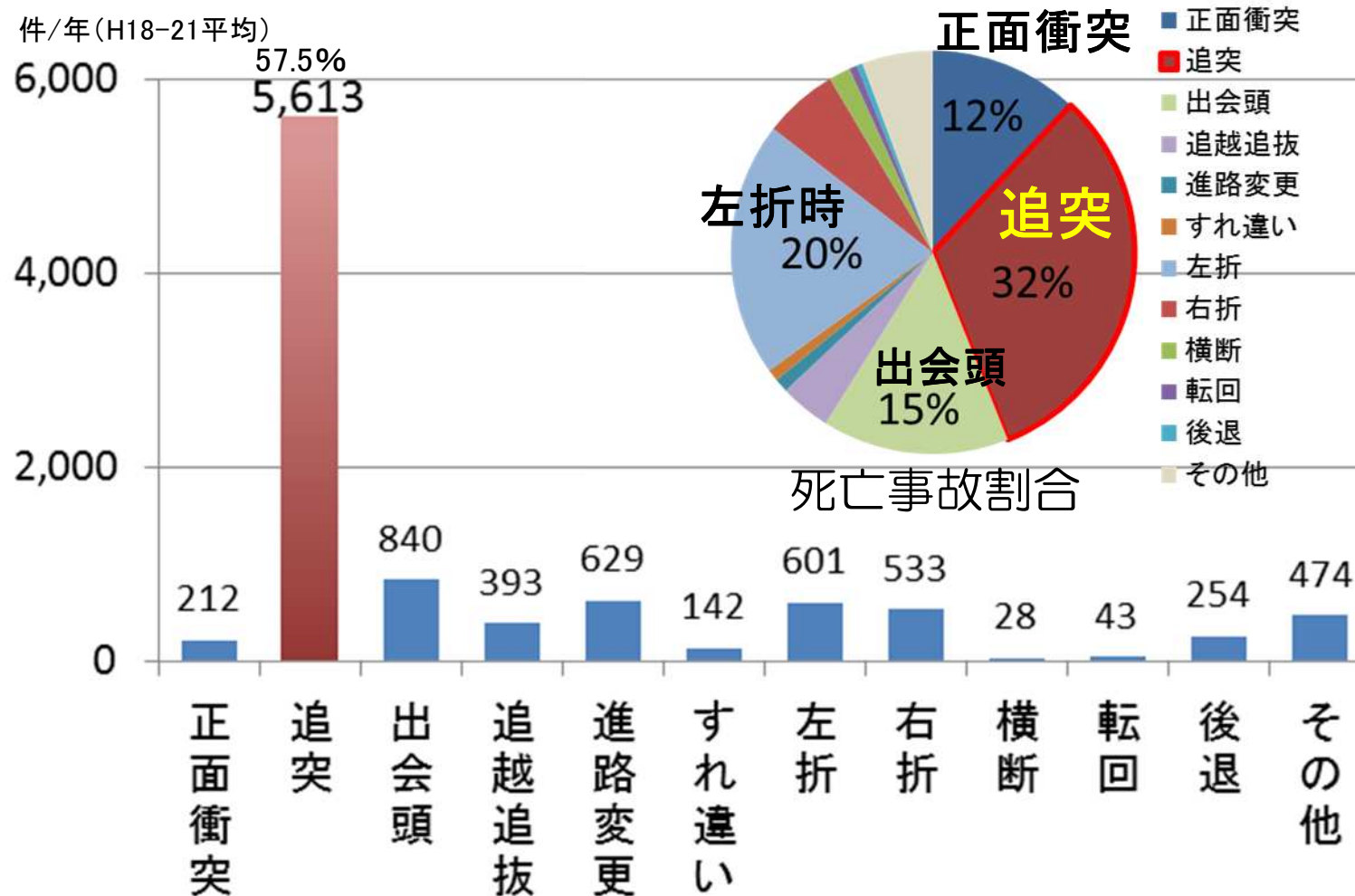
- ・トラックの死傷事故件数は、H18から減少傾向



②事故類型

2. トラック事故の特徴

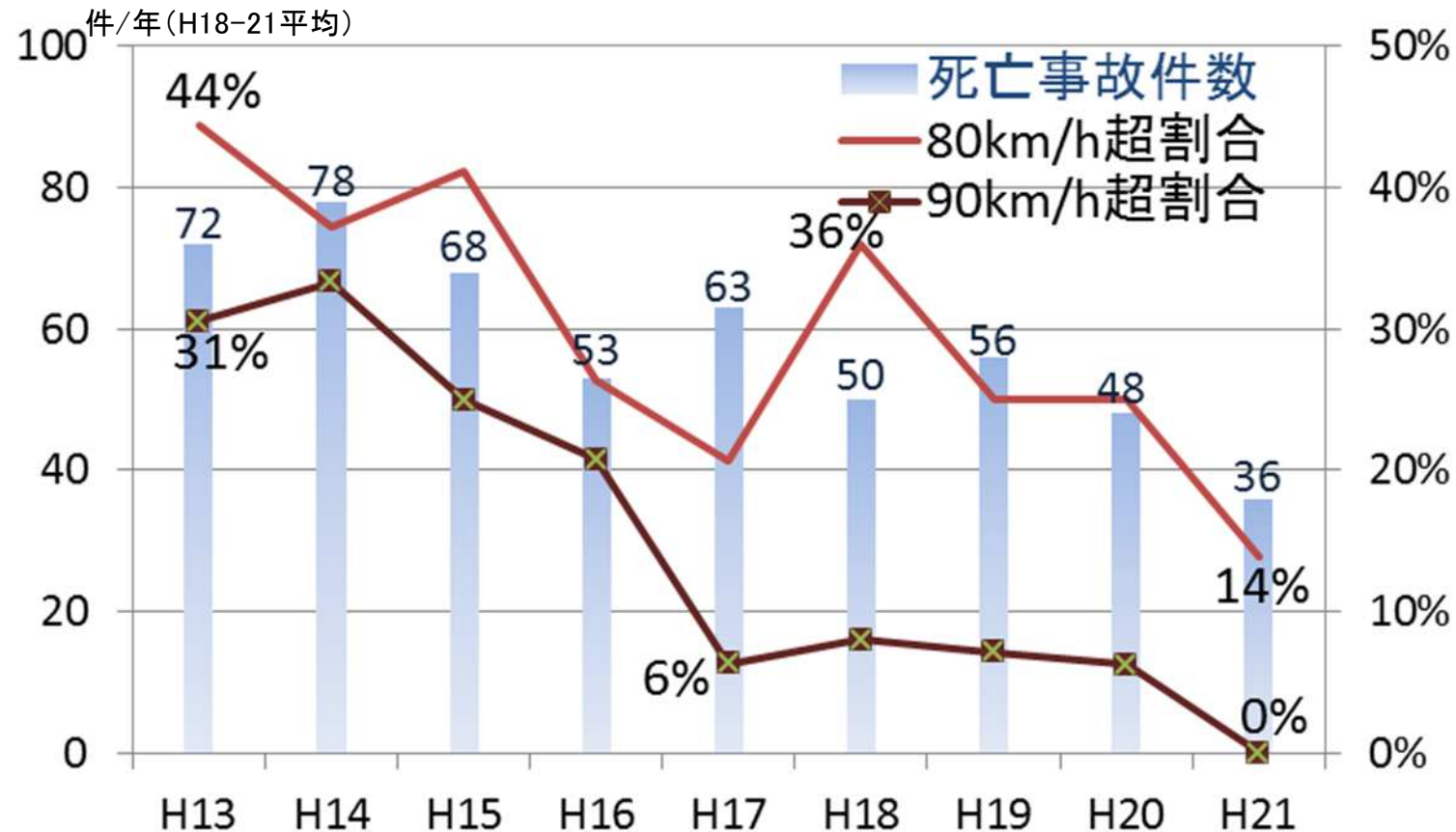
- ・ 追突事故が最も多く、死亡事故の3割を占める。



事故類型別死傷事故件数（車両総重量8t以上トラック）

③追突事故死者数

- ・高速時の追突事故死者数は減少傾向。
- ・スピードリミッタ（H15秋～、90km/h上限）普及。

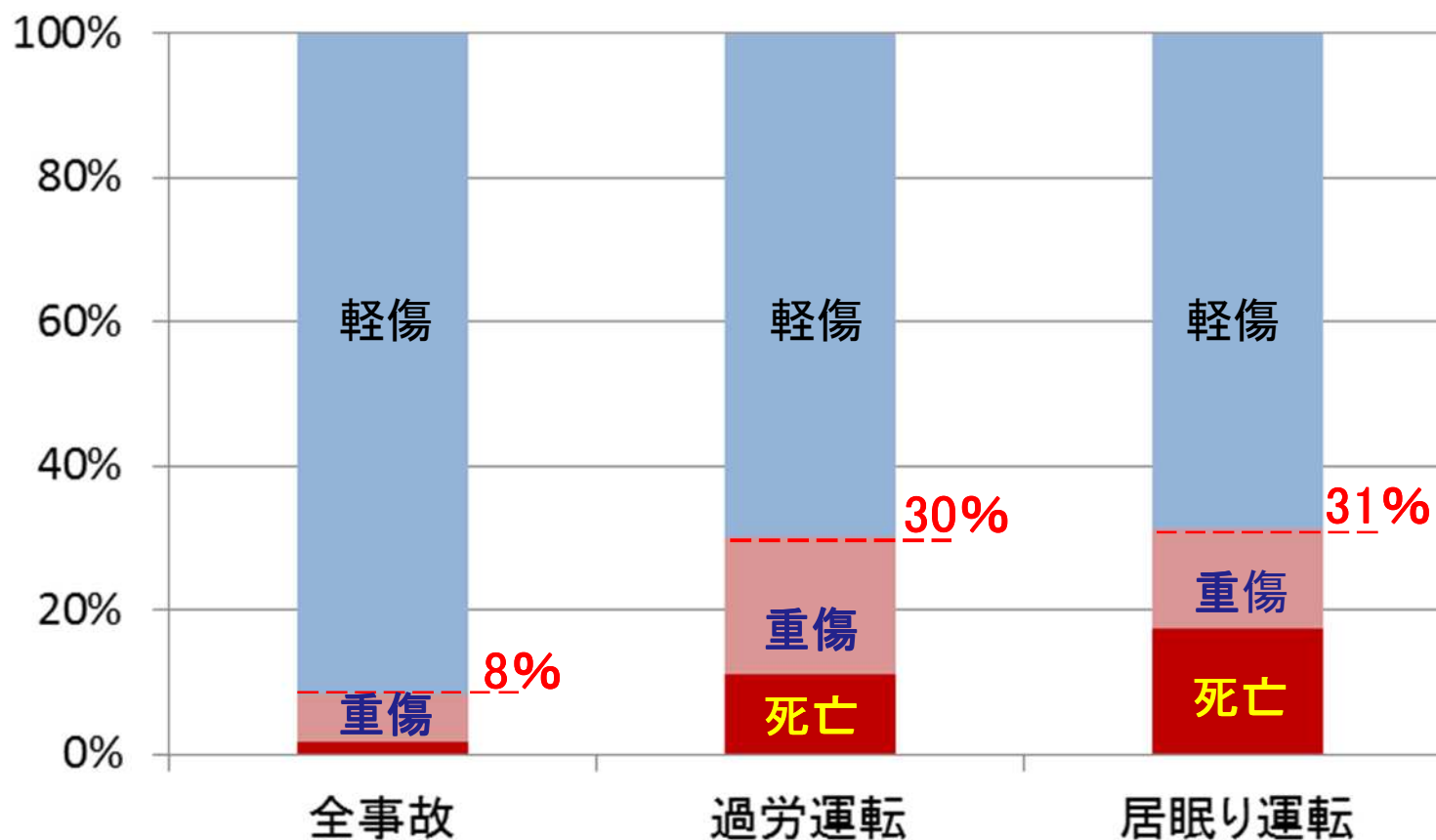


認知速度別追突事故死者数推移（車両総重量8t以上トラック）

③トラック事故の要因と死亡・重傷事故

2. トラック事故の特徴

- 過労や居眠り運転が要因の事故は死亡・重傷事故割合が高い。



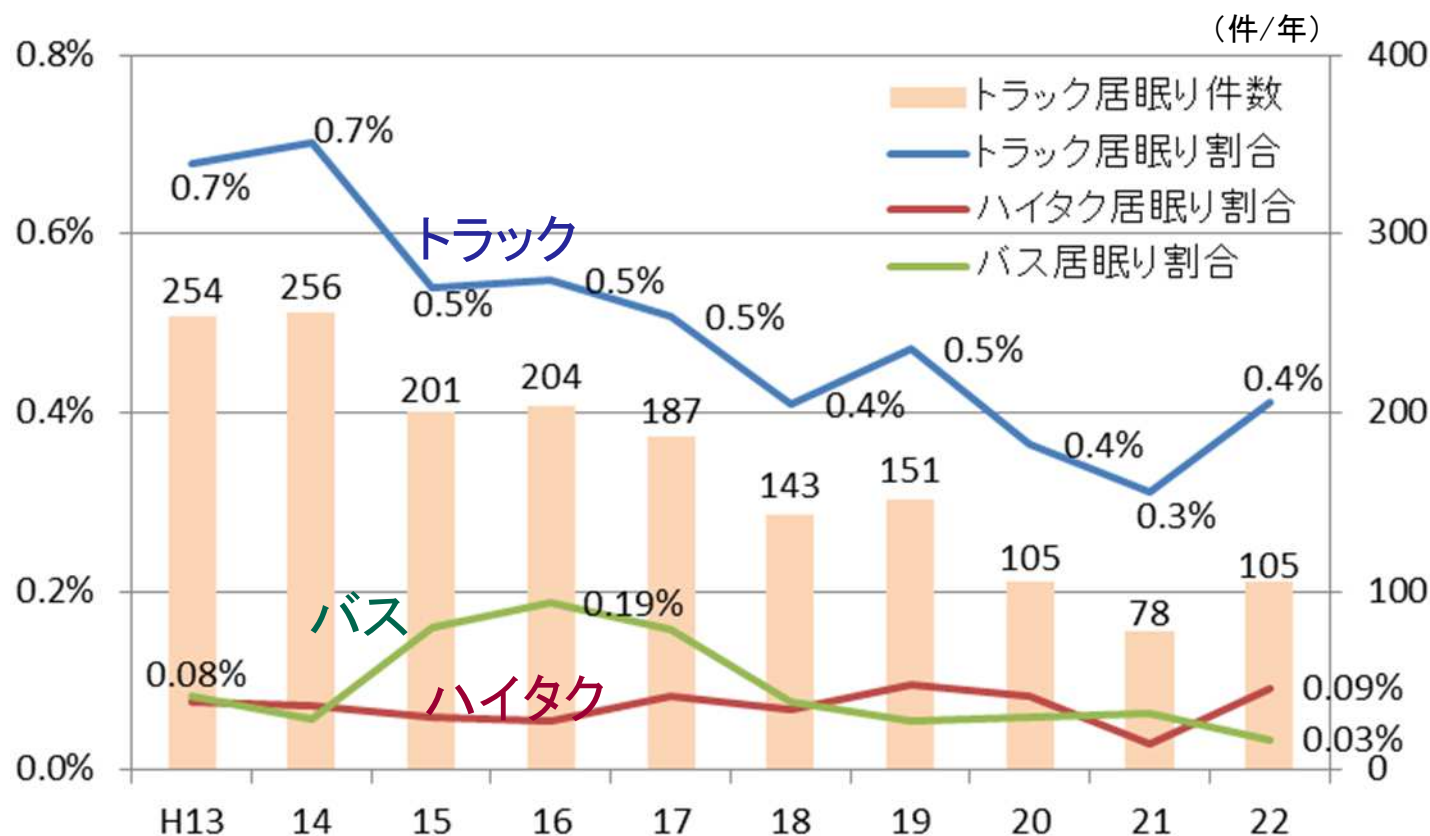
要因別トラック事故の死亡・重傷事故割合

トラックが第1当事者となった事故件数を集計(H21-23の平均)
過労は法令違反「過労」を集計
居眠りは事故要因区分「前方不注意・居眠り運転」を集計
(財)交通事故総合分析センター 事業用自動車の交通事故統計

④居眠り運転の実態(事業用自動車比較)

2. トラック事故の特徴

- トラックの居眠り事故件数は大幅に減少。
- 居眠り事故の割合は、他と比較して高い。



トラックの居眠り事故の推移 (バス、ハイタク比較)

トラック等が第1当事者となった事故件数を集計
 居眠りは事故要因区分「前方不注意・居眠り運転」を集計
 国土交通省自動車局、自動車運送事業に係る交通事故要因分析(付録)H23.6
 (財)交通事故総合分析センター、事業用自動車の交通事故統計(平成22年版)

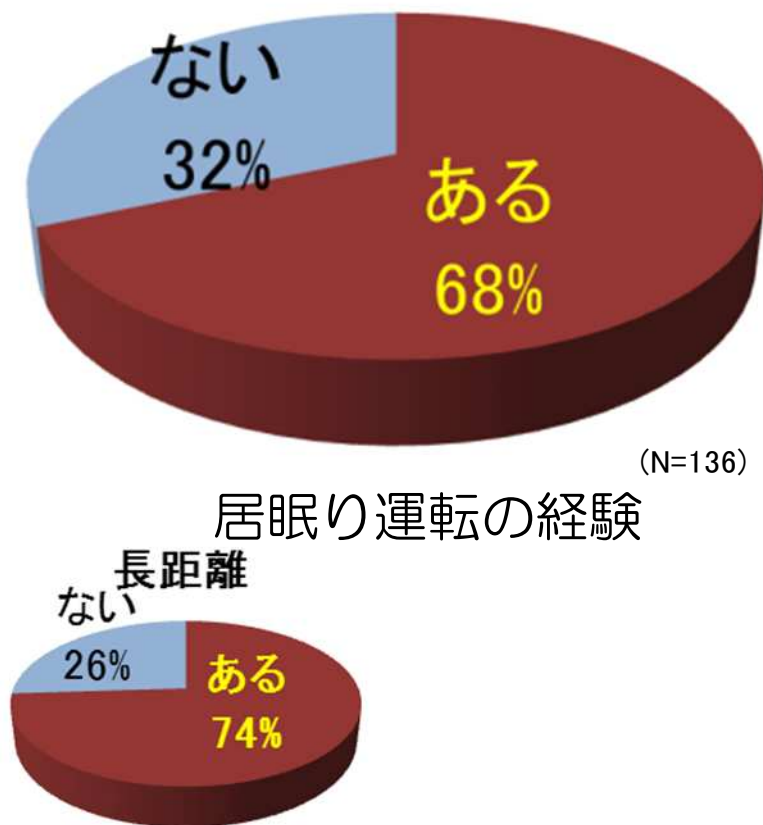
トラック運転者実態①: 居眠り運転

2. トラック事故の特徴

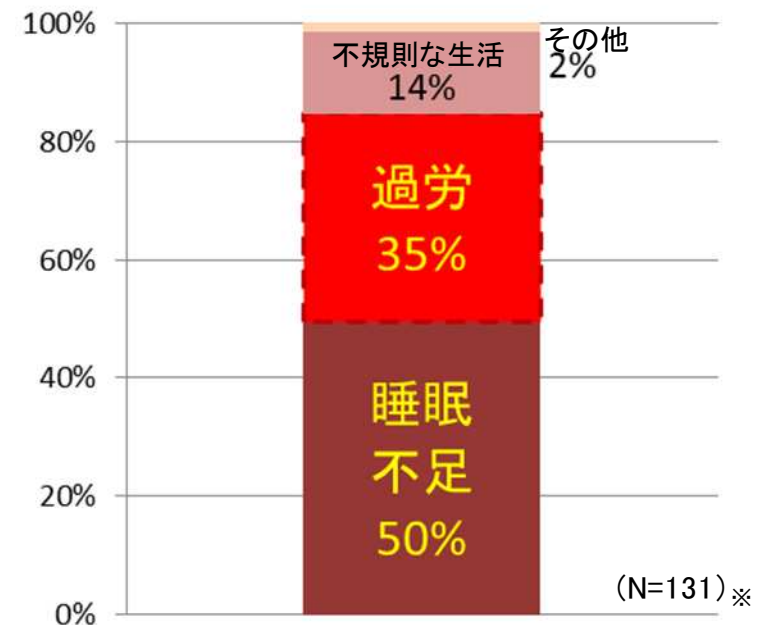
- 半数以上の運転手が居眠り運転の経験があり。
- 居眠りの原因の殆どが過労と睡眠不足。

【トラックドライバー アンケート】

◆居眠り運転の経験がありますか？



◆居眠り運転の原因は何ですか？



※有効回答93、複数回答を延べて算出

H16.10聞き取り調査(210名)、東名高速道路 海老名SA

(社)全日本トラック協会、貨物車の安全運行対策に関する調査研究H17.3

トラック運転者実態②: 改善基準告示が守られていない

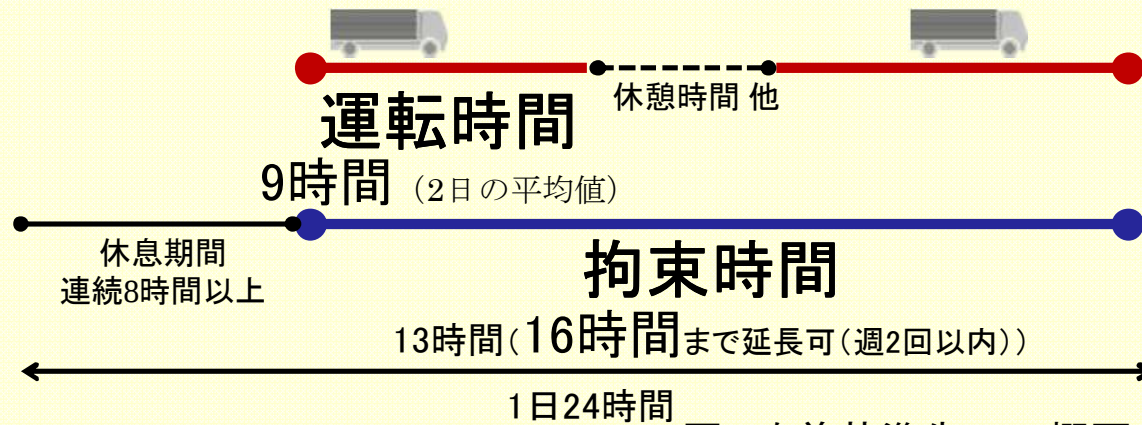
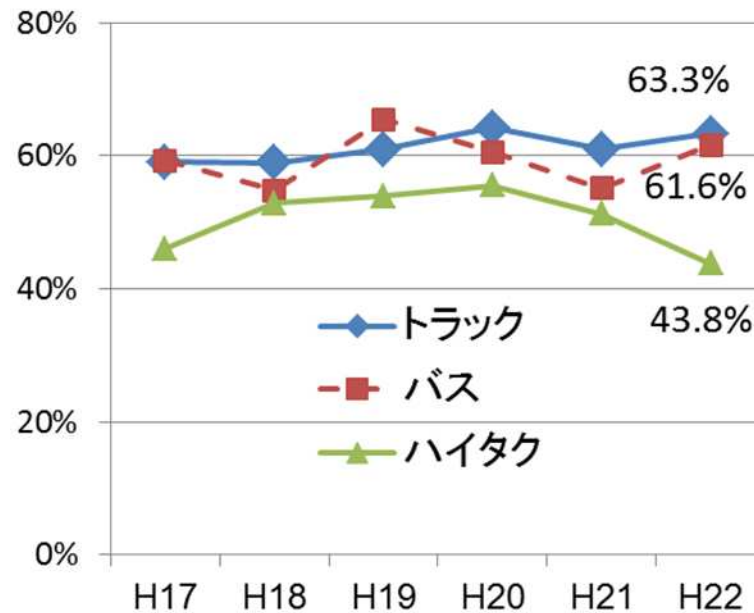


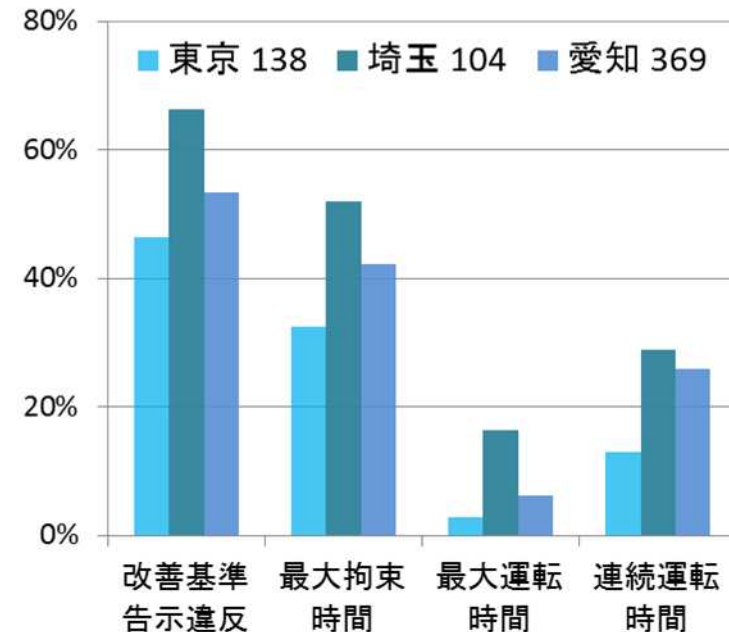
図 改善基準告示の概要

拘束時間	労働時間	作業時間	運転時間
			整備等
			荷扱い
		手待ち時間(荷待ち)	
	休憩時間(仮眠時間含む)		
休息期間			



改善基準告示違反の推移

労働省労働基準局監督課
自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令違反・改善基準告示違反の年別推移



道路貨物運送事業 改善基準違反

東京労働局 平成23年における道路貨物運送業に対する監督指導状況(平成23年)
埼玉労働局 自動車運転者に関する監督指導の実施状況について(平成24年)
愛知労働局 自動車運転者を使用する事業場に係る労働基準関係法令の違反状況(平成23年)
都県名後の数値は監督実施事業場数を表す

3. トラック産業の特徴

3. トラック産業の特徴

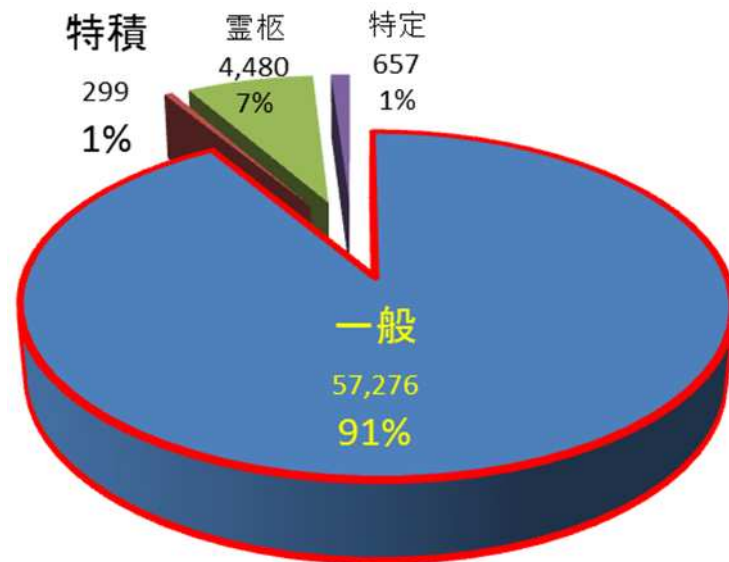
貨物自動車運送事業の分類

【一般】一般貨物自動車運送事業

トラックを使用して、お客様の荷物を運送する事業のことで、会社や個人の方から運送の依頼を受け、運賃を受け取る事業で最も多い事業形態。

【特積】特別積合せ貨物自動車運送事業

一般貨物自動車運送事業のうち、営業所等の事業場間において集貨された貨物の仕分けを行い、事業場間の積合せ貨物の定期的な運送を行うもの。宅配便事業が典型例。



【霊柩】一般貨物自動車運送事業

一般貨物自動車運送事業のうち、霊柩限定としての認可を受けた事業者。

【特定】特定貨物自動車運送事業

特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業をいい、企業の専属の運送業者。

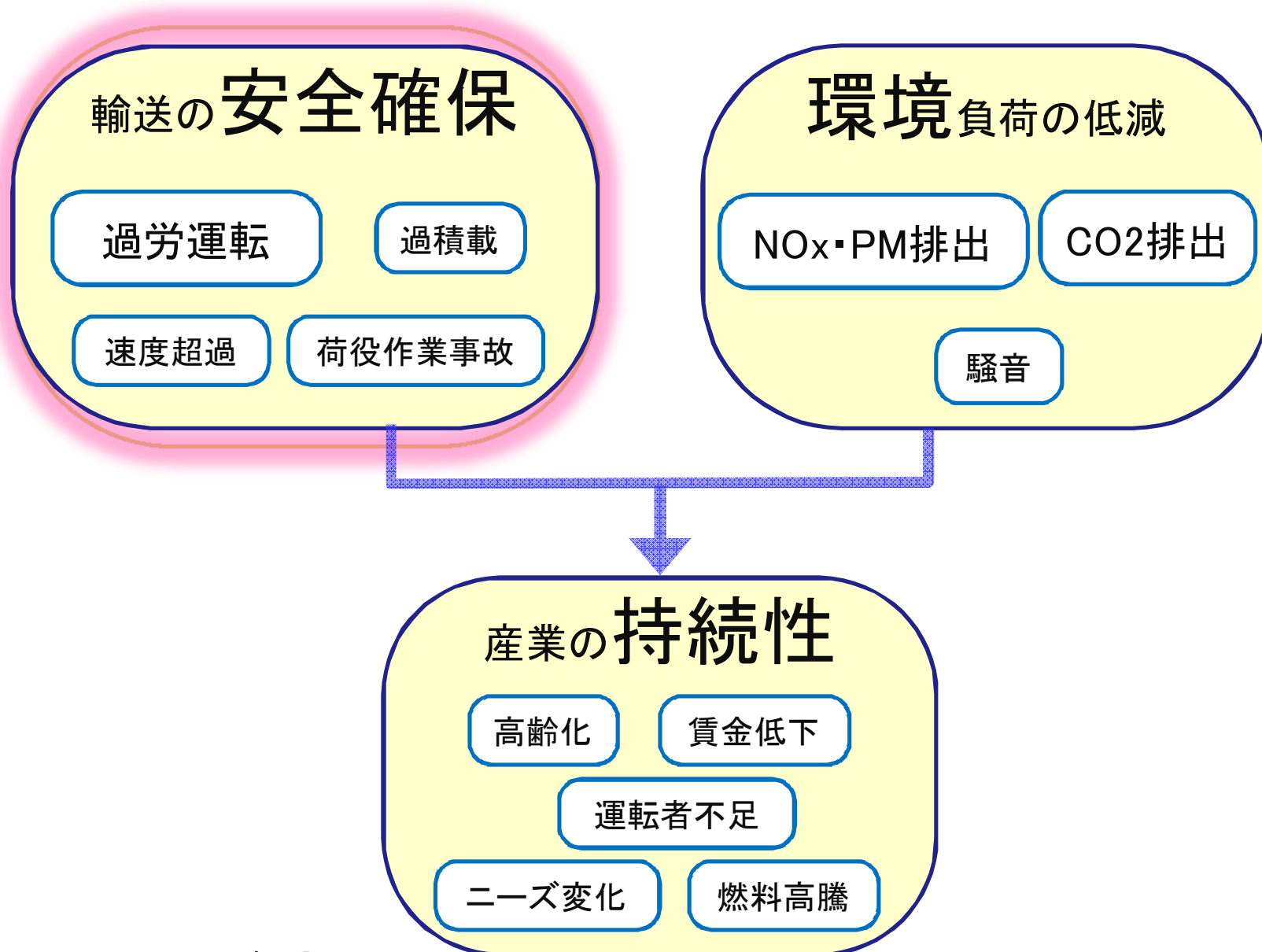
トラック運送事業者数の構成割合

営業用



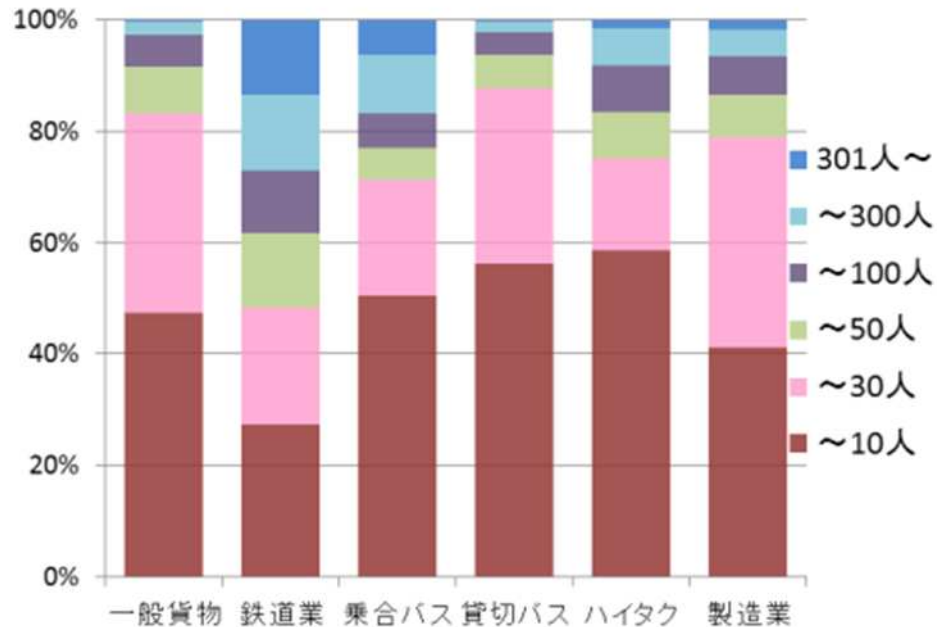
自家用



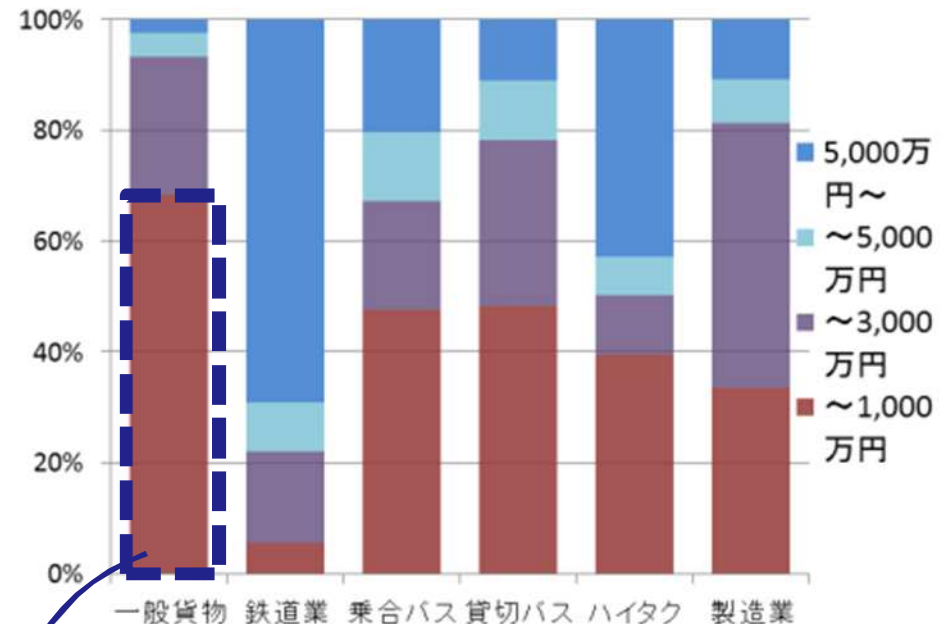


小規模事業者が多い

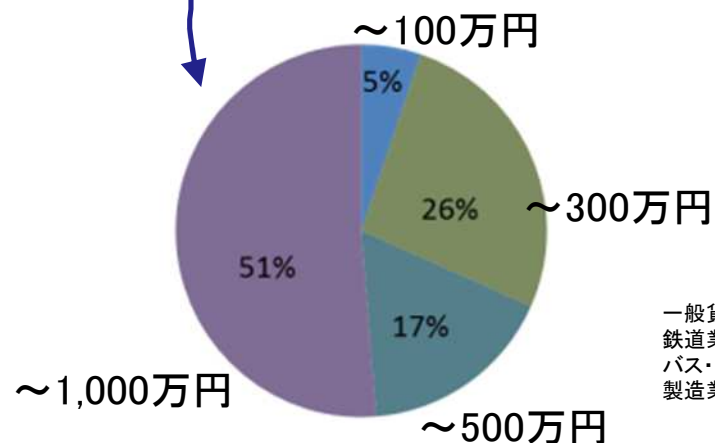
3. トラック産業の特徴



従業者数規模別事業者数



資本金規模別事業者数



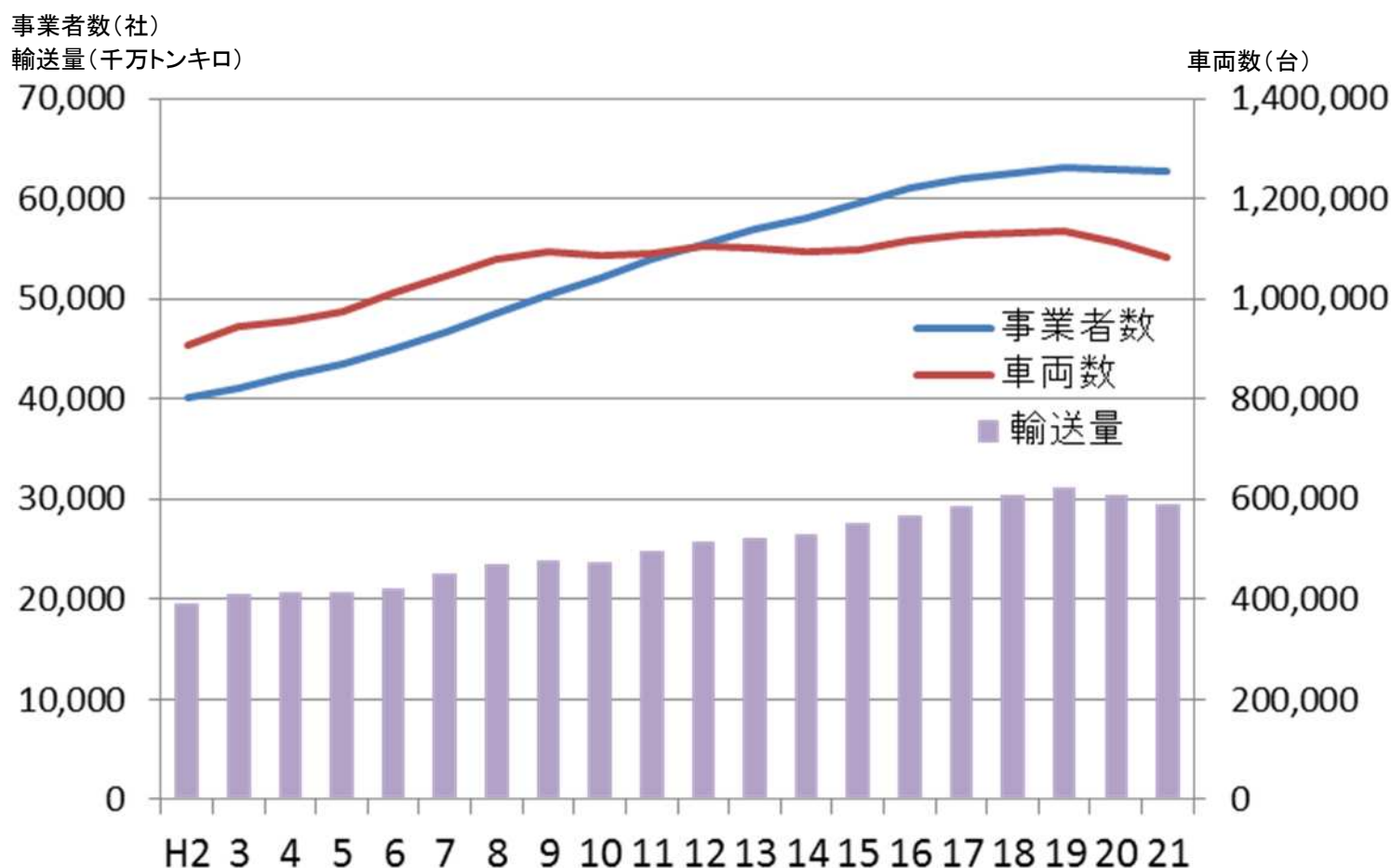
一般貨物: 国土交通省自動車局貨物課(H24.3)
 鉄道業: 総務省 経済センサス-基礎調査(H21)
 バス・ハイタク: 国土交通省自動車局(H21.3)
 製造業: 経済産業省 工業統計表企業統計編(H22)

© SHIMAMOTO Hiroyuki, ITPS_2013

輸送量、事業者数、車両数の推移

3. トラック産業の特徴

- 平成2年以降、トラック運送事業者数は増加傾向。
- 輸送量と車両数は、平成19年をピークに頭打ち。



トラック運送事業者数の推移

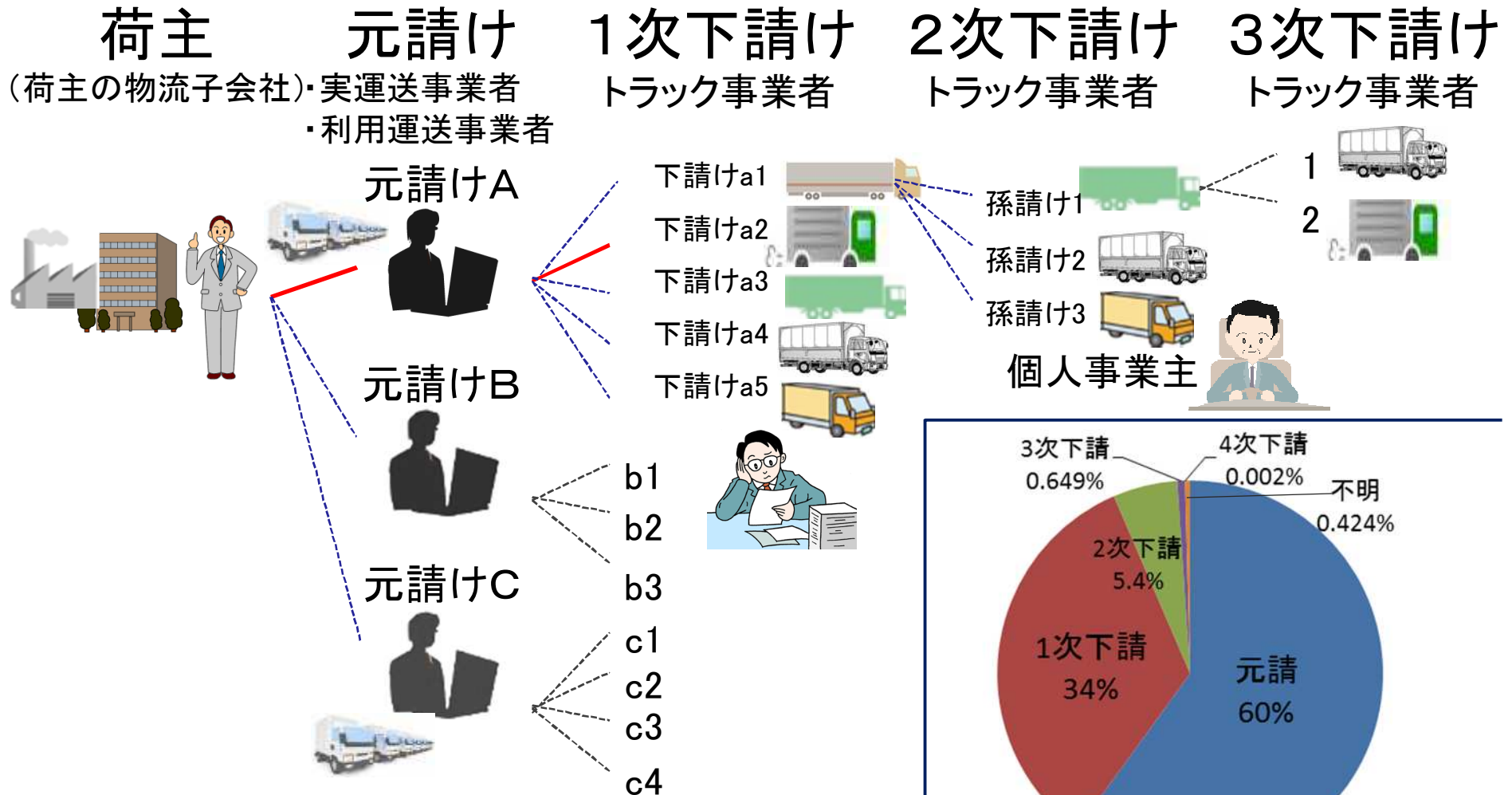
- 事業者数は、貨物自動車運送事業(特積、一般、霊柩、特定)の合計値
- 車両数は、営業用トラック保有台数(普通、小型、トレーラ)の合計値
- 輸送量は、営業用登録自動車(普通車、小型車、特殊用途車)の合計値

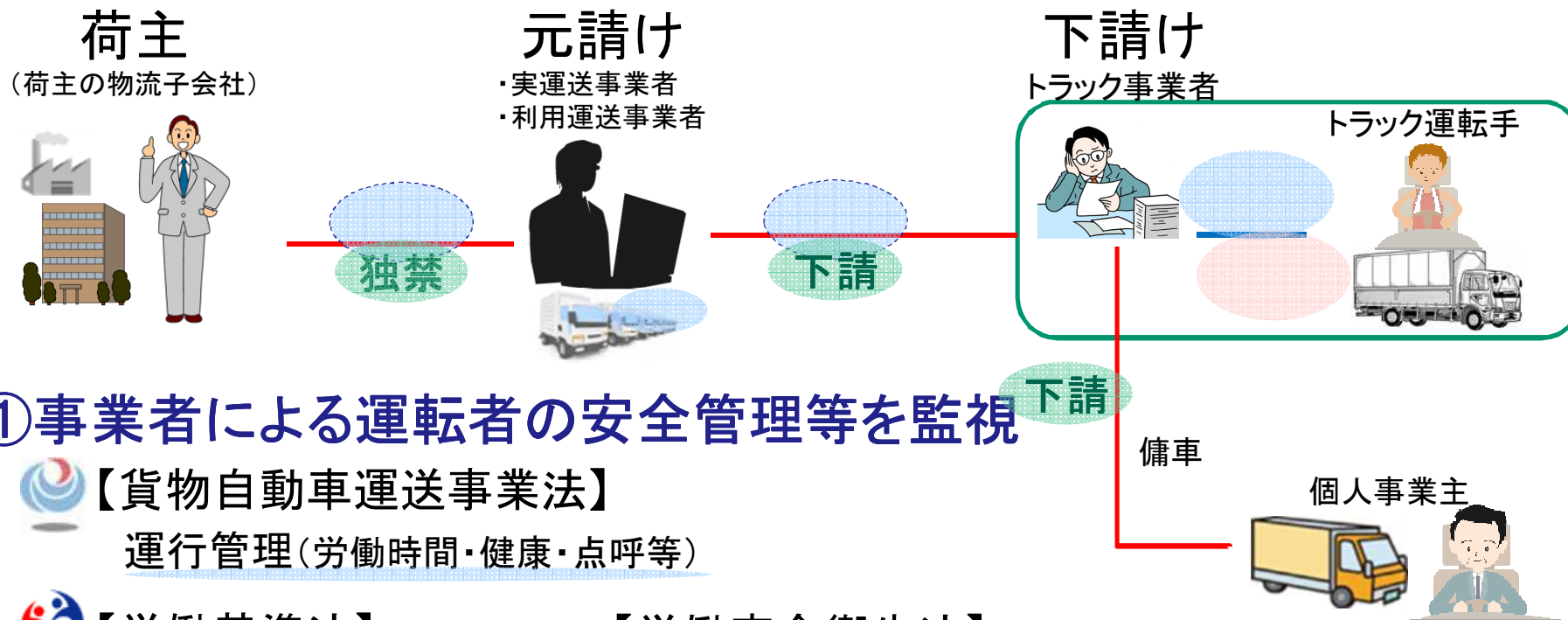
平成22年度版トラック輸送産業の現状と課題(全日本トラック協会)
交通関連統計資料集(国土交通省自動車交通局貨物課)
自動車検査登録情報協会資料
自動車輸送統計年報

多重下請構造

3. トラック産業の特徴

一般貨物自動車運送事業のトラック運送業の形態





①事業者による運転者の安全管理等を監視



【貨物自動車運送事業法】

運行管理(労働時間・健康・点呼等)



【労働基準法】労働時間・休憩 【労働安全衛生法】健康管理
自動車運転者の労働時間等の改善の基準(改善基準告示)

②荷主と事業者の適正取引を監視



【貨物自動車運送事業法】

荷主への勧告(過労運転・最高速度違反・過積載)



【独占禁止法】支払遅延・減額買いたたき・購入利用強制 禁止

【下請法】買いたたき・報復措置 禁止・書面の交付 等

①事業者による運転者の安全管理等を監視

4. 施策レビュー

事業者内取組

□ 運行管理者制度

安全運行確保と交通事故防止を図る

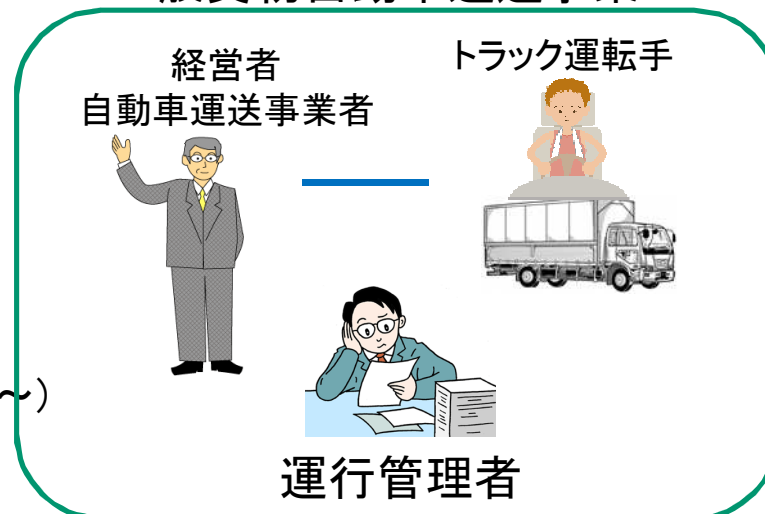
- ・過労防止、点呼、乗務記録、運行記録、事故記録、運行指示、乗務員指導 等を実施

□ 運輸安全マネジメント制度(H18~)

事業者トップが関与し安全管理の体制を構築

- ・安全統括管理者の選任
- ・安全管理規定の作成 等を義務付け

一般貨物自動車運送事業

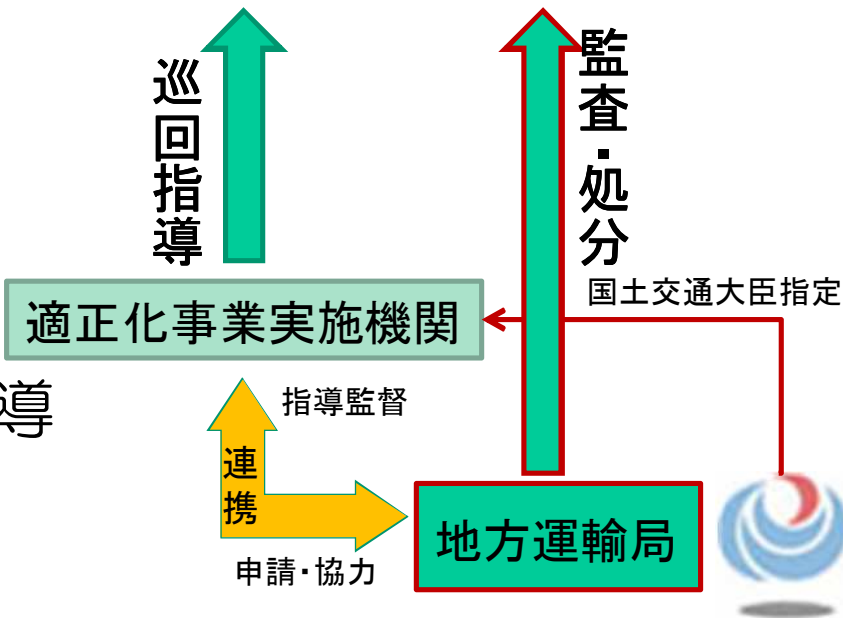


行政チェック機能

◆ 地方運輸局監査

◆ 適正化事業実施機関の巡回指導

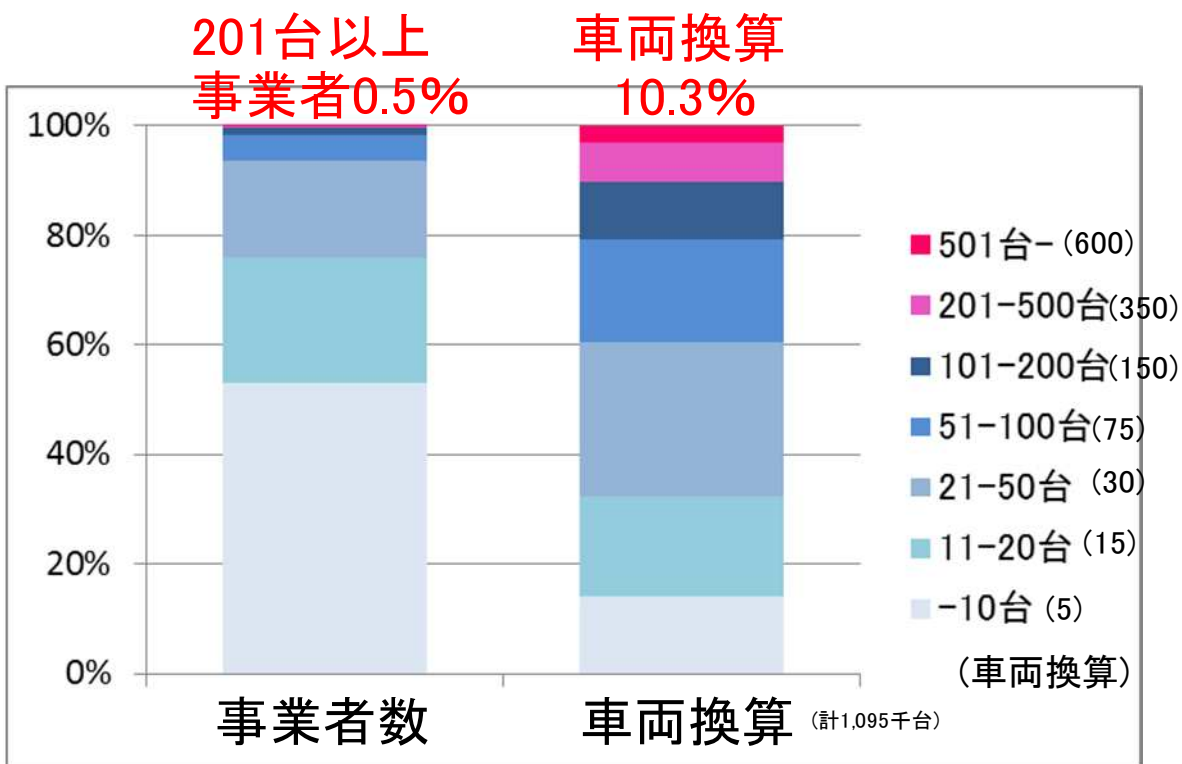
- ・国土交通大臣指定(各府県トラック協会)
- ・法令遵守等の指導



- ・安全管理規定作成等の義務は300両以上の事業者が対象。
- ・201両以上：僅か事業者の0.5%、車両換算^(試算値)で約1割。

運輸安全マネジメント の実施と行政処分の関係

	300両 以上	300両 未滿	行政 処分
安全管理規定作成 安全統括責任者選任	義務	—	有
安全マネジメント	努力 義務	努力 義務	無
安全情報公表 指導・監督指針	義務	義務	有

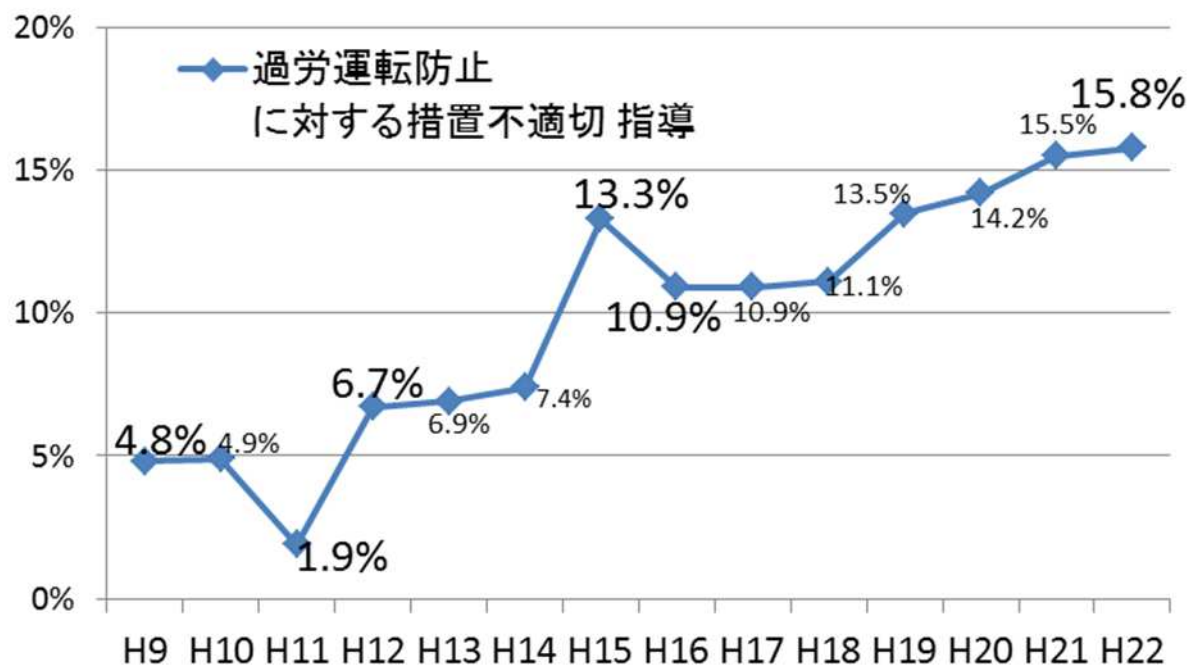


保有車両規模別事業者割合（車両換算割合）

⇒マネジメント制度義務対象は十分とはいえない

- 適正化事業実施機関による「過労運転防止措置が不適切」の指摘は増加。一方で、適正化指導員は僅か402人。
(専任352人、兼任5人、2011.8末時点)
- 監査実施実績は、全事業者数の約1割にすぎない。

監査実績と事業者数



	数
監査事業者数 実績値	6,369社 2010年度実施実績
貨物自動車運 送事業者 (うち、一般貨物)	58,232社 (57,276社) 霊柩を除く(2010.3末時点)

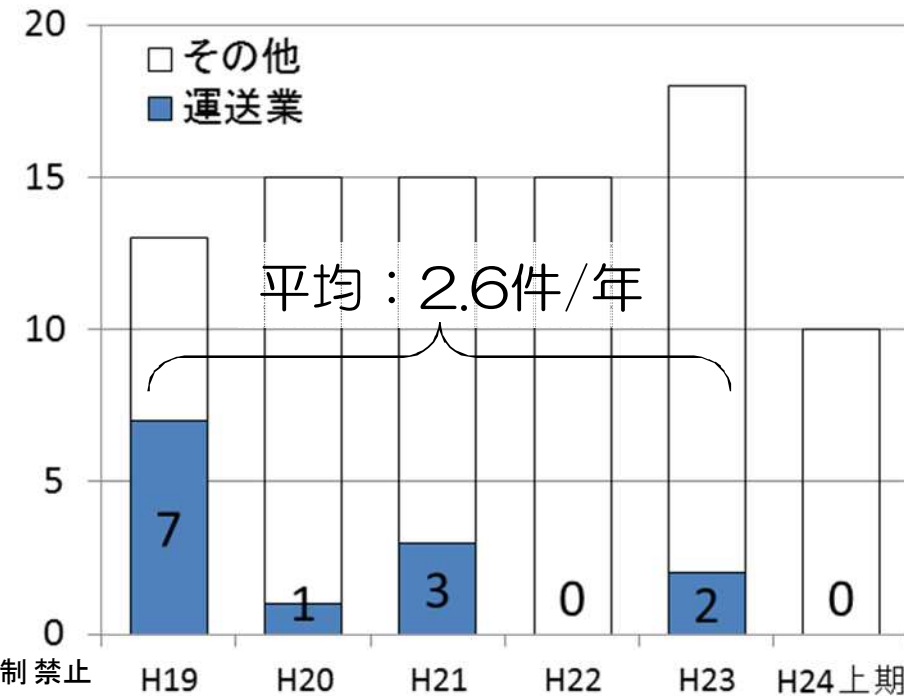
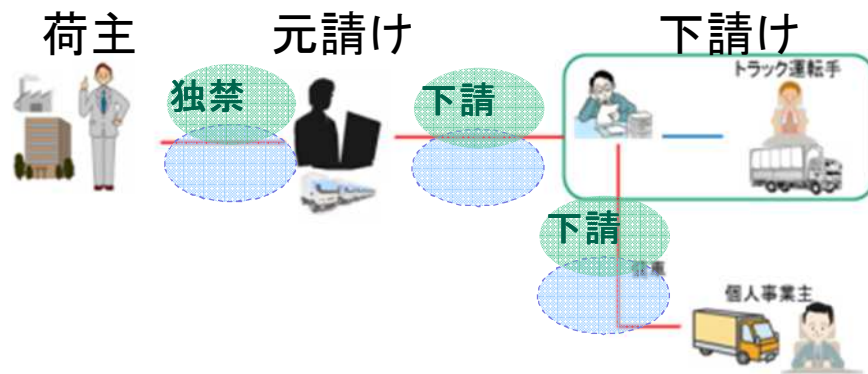
適正化事業実施機関の巡回指導における指摘状況

巡回指導37項目のうち「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。」に指摘があった事業者の割合

(社)全日本トラック協会資料

②荷主と事業者の適正取引を監視

- 荷主への勧告制度（H20.5～）発動実績ゼロ。
- 下請法の勧告は4年（H19-23）平均で2.6件/年と少数。
指導件数241件（H23）



【貨物自動車運送事業法】

荷主への勧告

【独占禁止法】 支払遅延・減額買いたたき・購入利用強制 禁止

【下請法】 買いたたき・報復措置 禁止・書面の交付 等

下請法勧告件数の推移

公正取引委員会資料

⇒荷主-元請-下請の従属関係で、
取引先を非難することは難しい

(参考)国土交通省自動車局 最近の議論

■トラック産業の将来ビジョンに関する検討会

(H24.10.15)

最低車両台数・適正運賃収受ワーキング・グループ報告書

論点Ⅰ：最低車両台数及び事前チェックのあり方

- (1)最低車両台数規制(5両以上)基準を引き上げない。
- (2)新規参入時における事前チェックの強化

論点Ⅱ：市場構造の健全化等に向けて

- (1)不適正事業者の指導強化・退出促進及び優良事業者への配慮 監査効率化。事業許可更新制検討
- (2)5両未満の保有で事業を運営する者への対策 運行管理者の選任を義務付け
- (3)経営改善支援 経営診断事業等の充実
- (4)多層構造の適正化 契約書面化、元請事業者等との取引の実態把握、対策検討を進める。

論点Ⅲ：運賃料金の適正収受に向けて

- (1)運賃料金規制 現段階で発動しない。
- (2)事業者の交渉力の向上に向けた対策 原価計算の普及・浸透。法令試験の科目追加。

(H25.2.)

作業部会 検討課題

- (1)参入時基準の強化
- (2)多層構造の弊害の解消に向けた施策
- (3)水平構造の改善
- (4)適正化事業の充実
- (5)事後チェックの充実

分類	原因(どうして)	目的(どうすること)	手段(どうやって)
保安監査強化 退出促進	法令を順守しない事業者が潜在	不適切事業者(違反者)の排除	・監査組織体制の強化(適正化指導機関、新たな外部機関)
事業許可更新 退出促進	許可基準条件から変化した事業者が存在	不適切事業者(違反者)の排除 適切な水準に事業者数を減少させる	・事業許可の更新(再審査)
参入規制強化 需給調整	供給が過剰 社会へ必要サービス継続提供 (事業者経営継続)	適切な水準に事業者数を減少させる 数が減れば価格は適切に決まるか?	・許可基準の見直し 例 ・最低車両台数規制の見直し(台数増) ・申請試験強化
運賃規制 (運賃適正化)	過当な価格競争 社会へ必要サービス継続提供 (事業者経営継続)	適切な運賃水準におさまるようにする	・標準運賃設定 ・ダンピング禁止(例: 原価考慮した運賃設定、不当廉売の禁止) ・最低賃金保障 ・原油高騰影響-サーチャージ
下請規制	下請運賃が低下 下請運転手の安全管理不備	荷主から依頼を受けた運送を下請けに出すことを制限する	・荷主から依頼を受けた運送の一部・全部を下請けに出すこと(再下請)を禁止する ・再下請できる割合を制限する ・紹介、中抜きを禁止する

Gマーク制度(貨物自動車運送事業安全性評価事業)

荷主企業がより安全性の高いトラック運送事業者を選びやすくするために、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関(全日本トラック協会)が評価。

評価項目(例)

- ・過労防止に配慮した勤務時間、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。
- ・乗務員に対する輸送の安全確保に必要な指導監督を行っているか。



18,119事業所(H24.12)

ISO39001(道路交通安全マネジメントシステム)

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
(2007.8新規提案Sweden, 2012.7最終国際規格FDIS, 2012.10IS(International Standard)発行)

ISO39001は、道路交通安全(人・道・車)に関わる幅広い組織で採用されることを求めている。

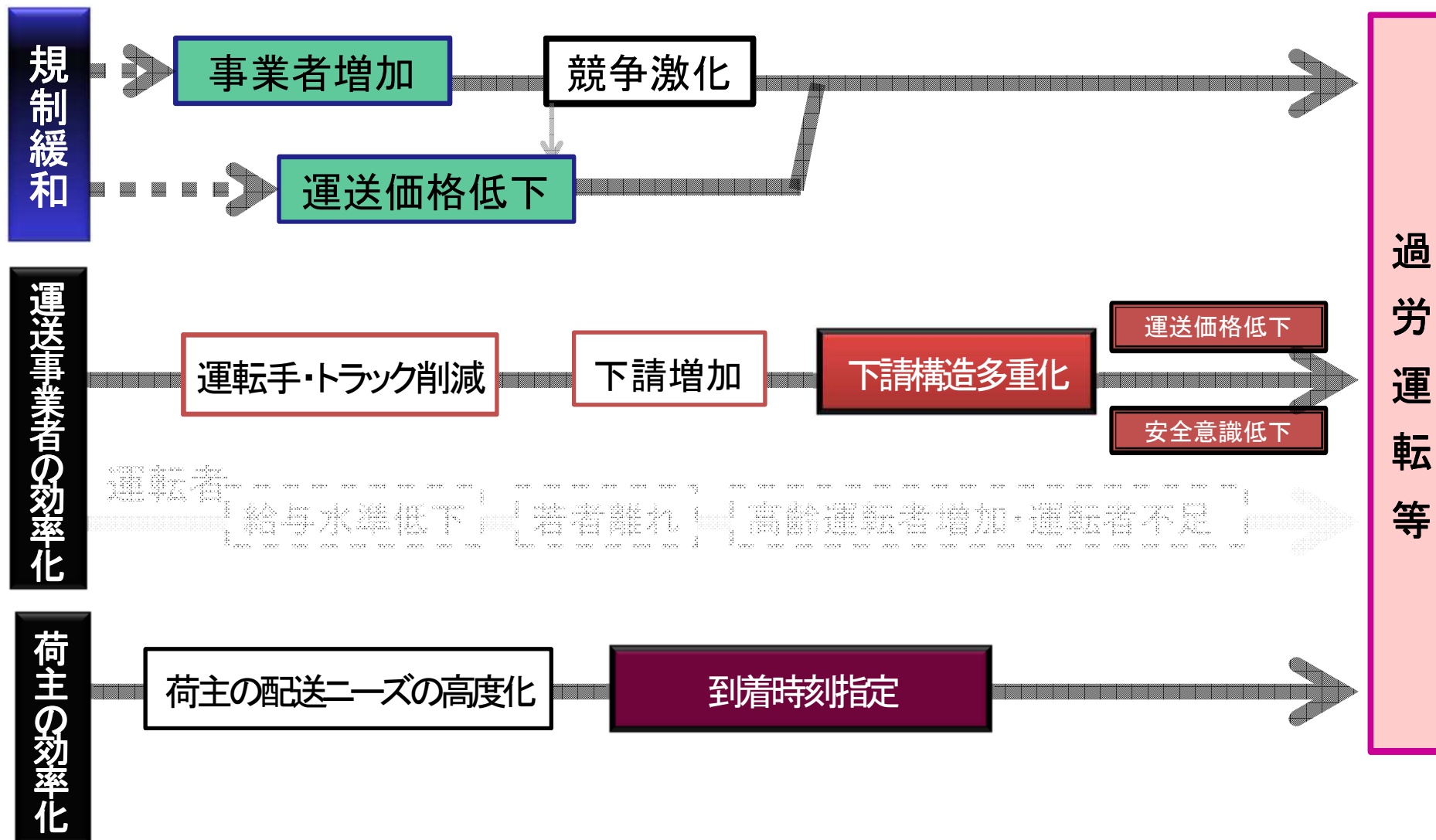
旅客・貨物輸送に関わる組織	運輸会社
道路の設計・整備・運用・保守に関わる組織	道路管理者
自動車・部品の設計・製造・保守・検査に関わる組織	自動車メーカー
関係法規の制定・規制に関わる組織	国・地方公共団体
輸送ニーズを生む施設の運営に関わる組織	駐車場管理会社
道路周辺での作業に関わる組織	道路清掃会社
救急救命医療の準備に関わる組織	救命医療機関

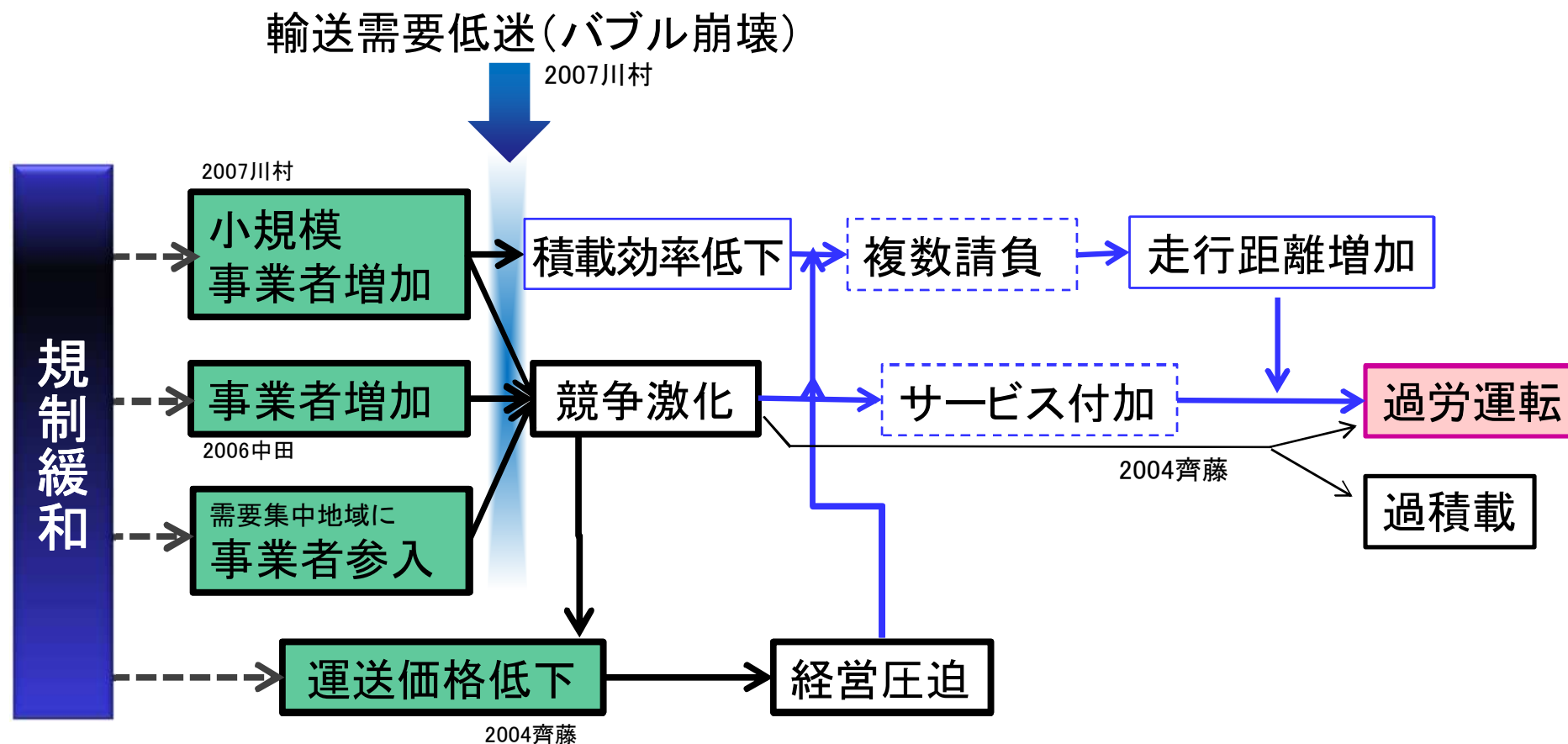


9事業者(H24.11)

5. 過労運転の要因

(要因の想定)





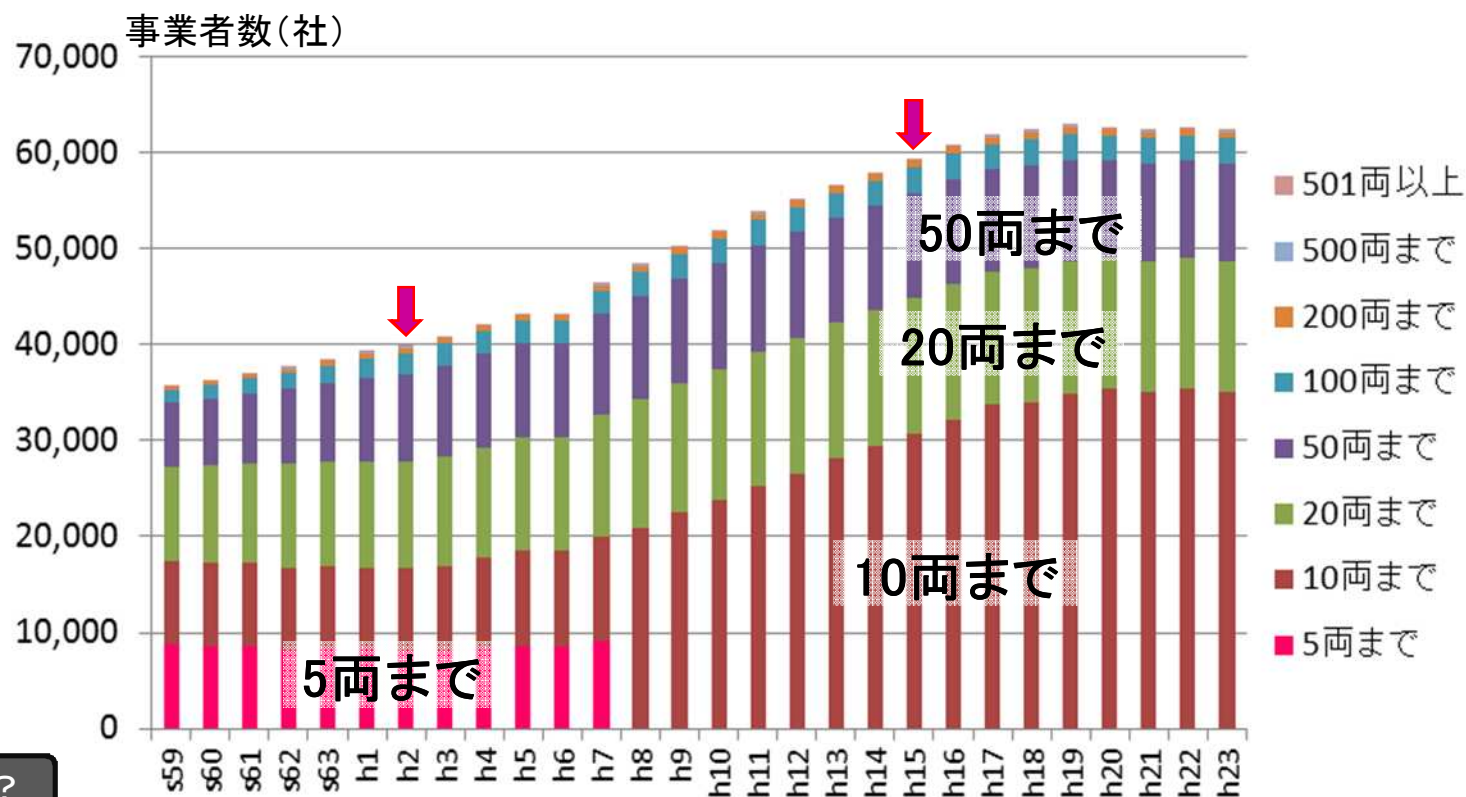
事業者数(規模別)

5. 過労運転の要因

- H7頃から急増し、H18以降横這いの傾向。
- 保有台数10両未満の事業者が急増。

事業者増加

小規模事業者増加



規制緩和の影響？

最低車両台数が5台以上に緩和されたのはH15



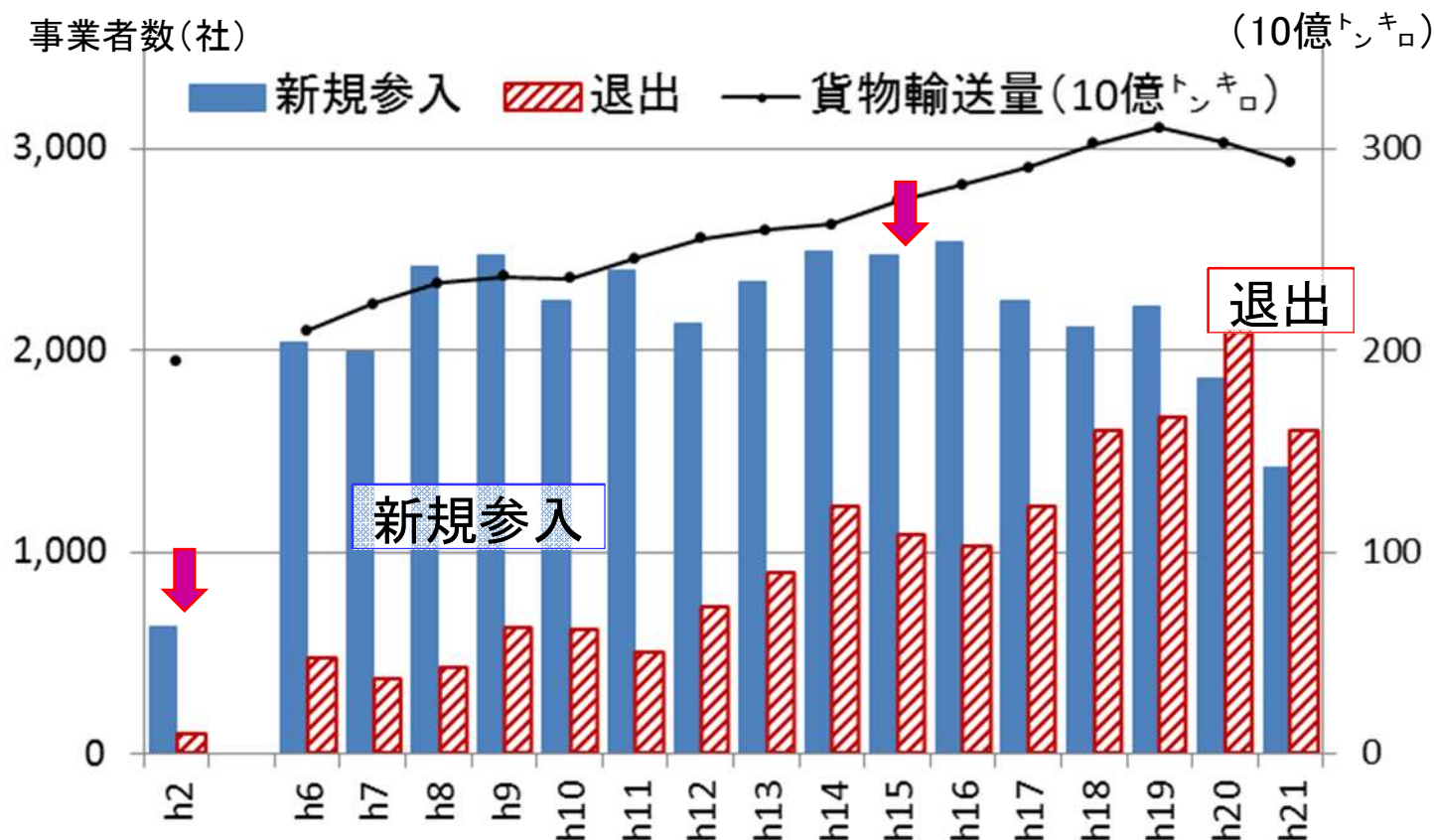
H7からの増加は新規参入ではなく減車・分割か

規模別トラック事業者数の推移

事業者の参入・退出(競争激化)

5. 過労運転の要因

- ・貨物輸送需要は平成19年をピークに頭打ち。
- ・平成20年には退出数が参入数を上回る。



トラック運送事業者の参入・退出推移

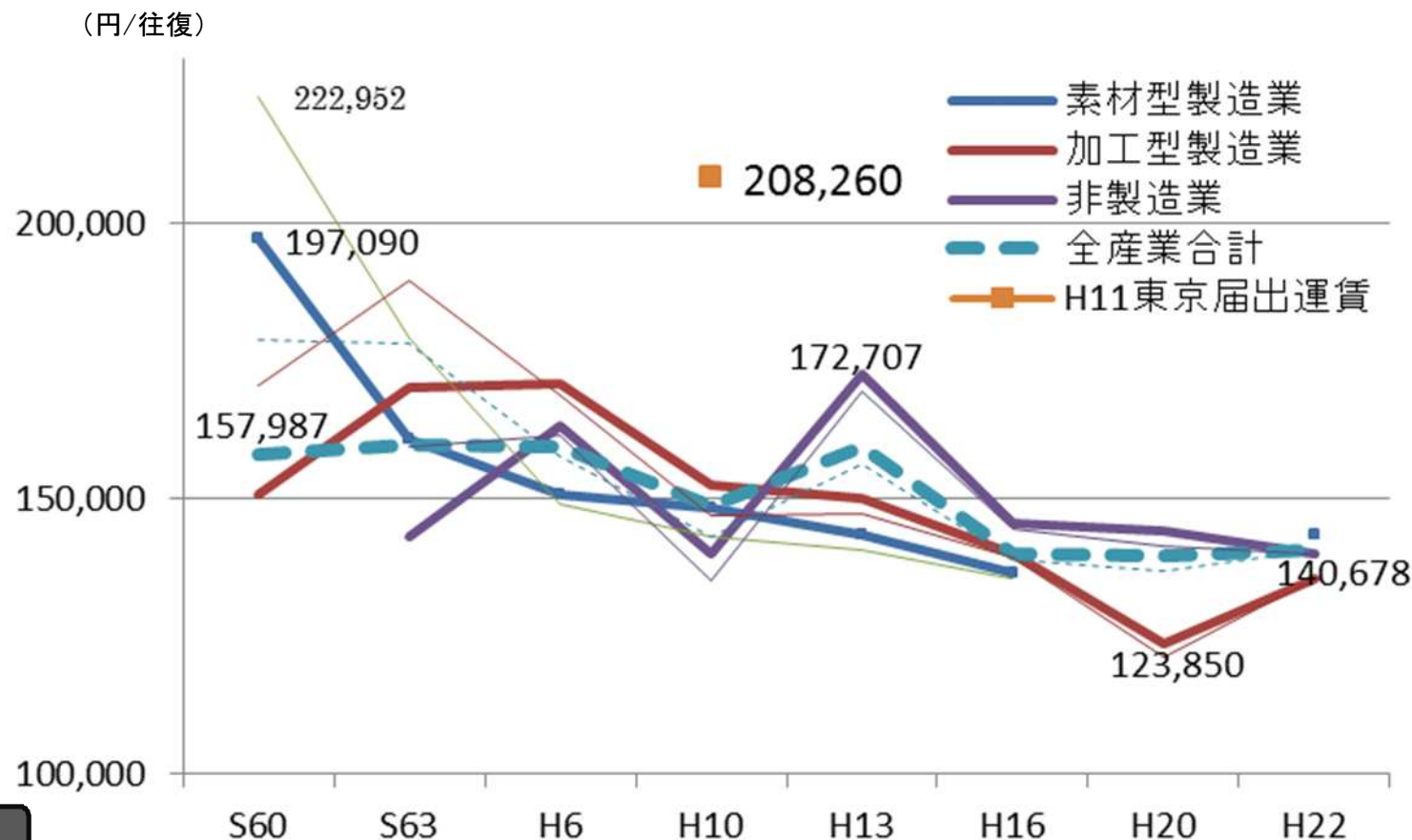
・貨物輸送量は自動車貨物輸送量(営業用)の値
 ・退出事業者数には、合併・譲渡により消滅した事業者も含む

国土交通省資料

(社)全日本トラック協会 平成22年度版 トラック輸送産業の現状と課題

- トラック運送事業の運賃水準は低下傾向。

⇒ 運送価格低下



規制緩和の影響？

H10時点で、基準運賃より低い実勢運賃



規制緩和以前から運賃は市場調整がはたらく

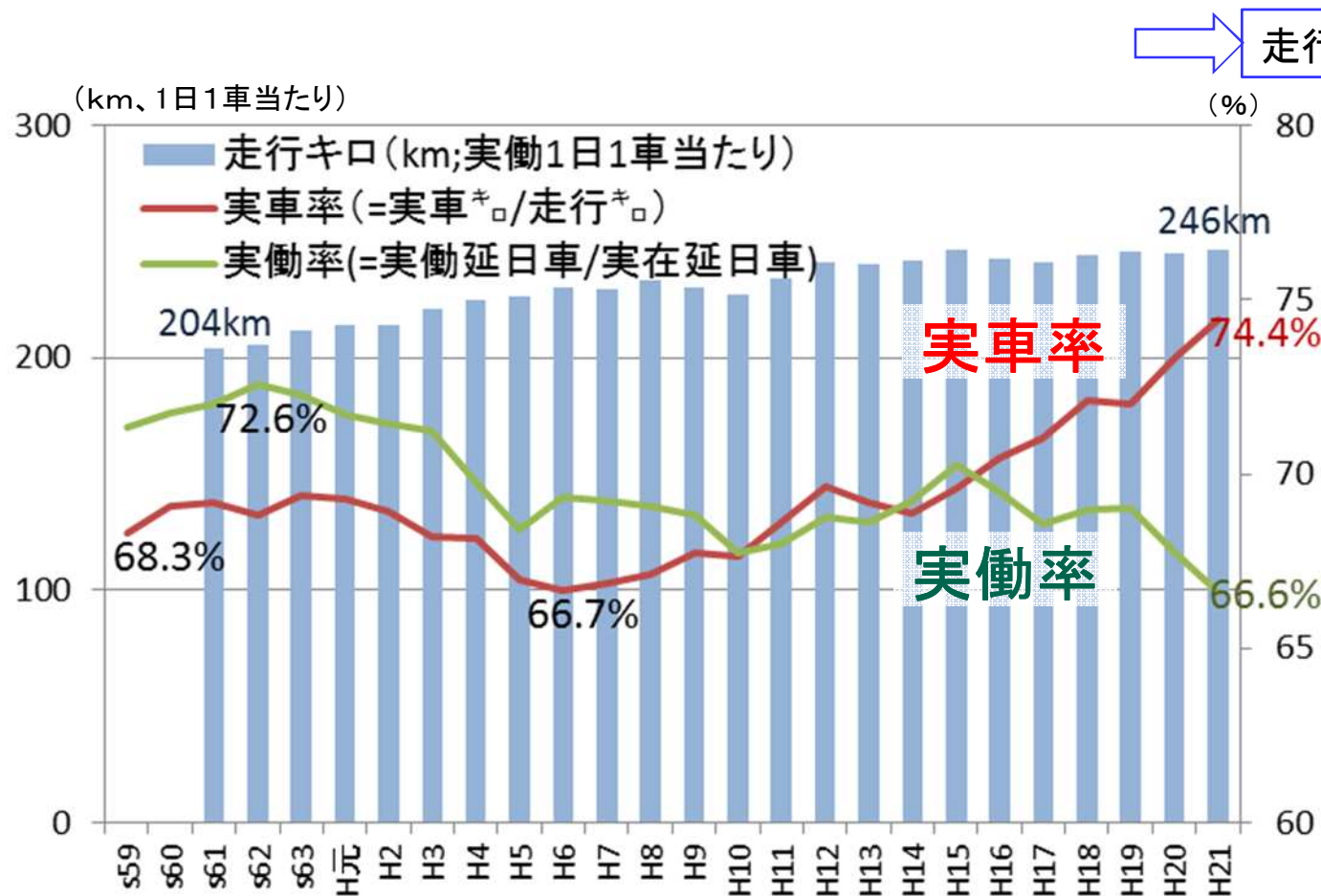
トラック運送事業における運賃の推移
(東京-大阪往復, 10t)

カサイ式トラック実勢運賃調査(2010年版)

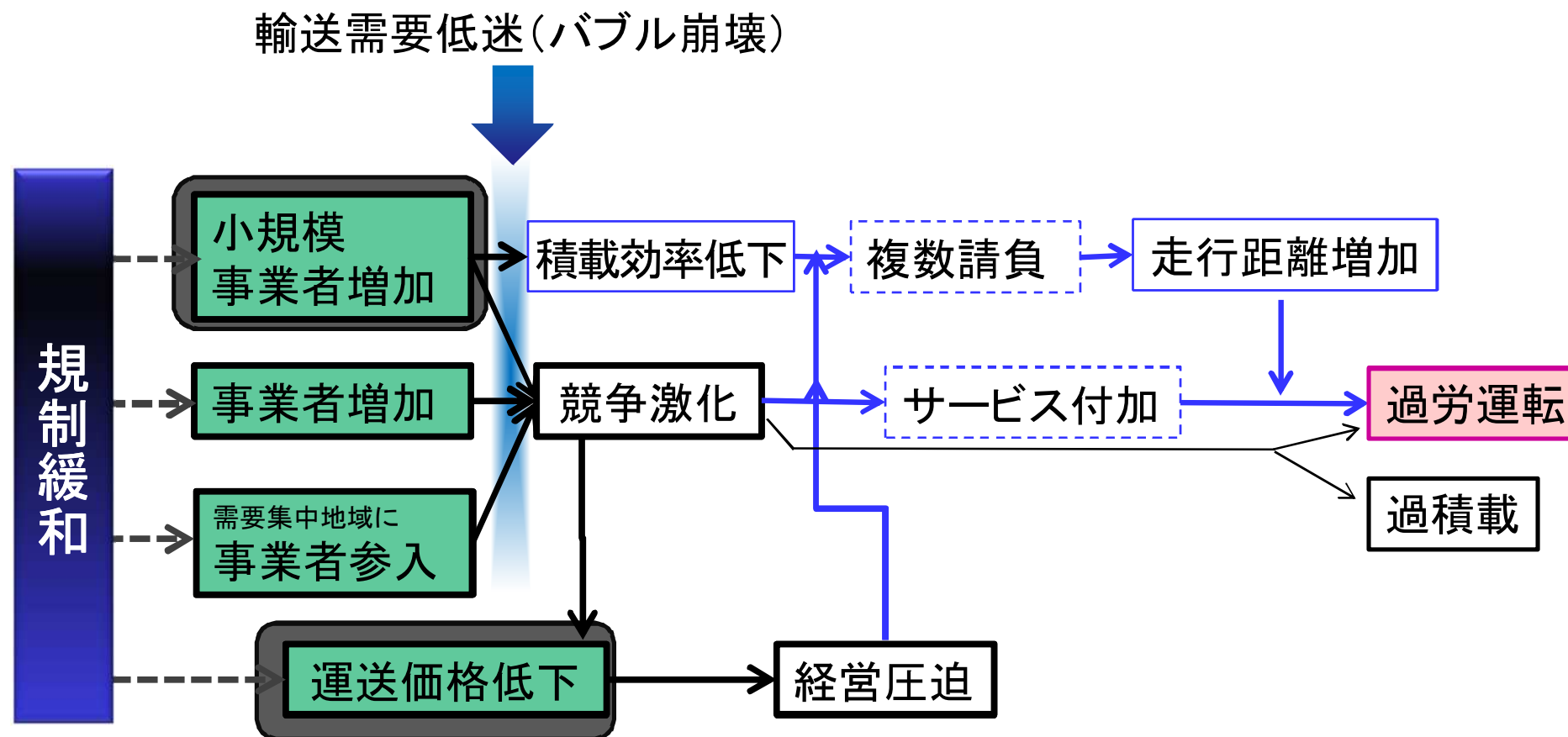
※細線は消費者物価指数H22基準を用いた実質値

実働率・実車率、走行距離

- 車両の稼働を表す実働率は減少、積載状態を表す実車率は増加。
- 1日1車当たりの走行距離は2割（約40km）増加。

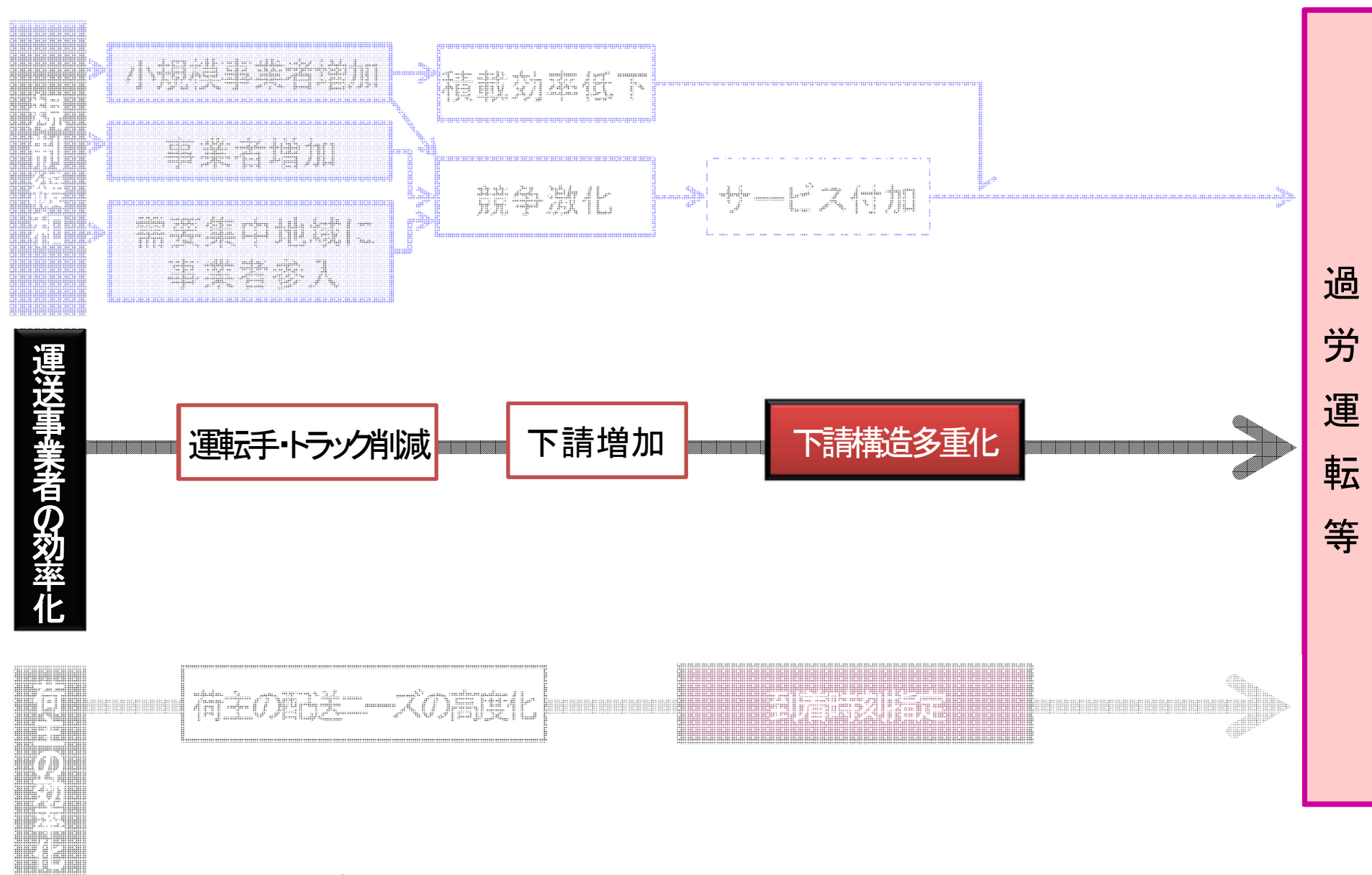


実車率、実働率、単位走行距離の推移（営業用普通車）



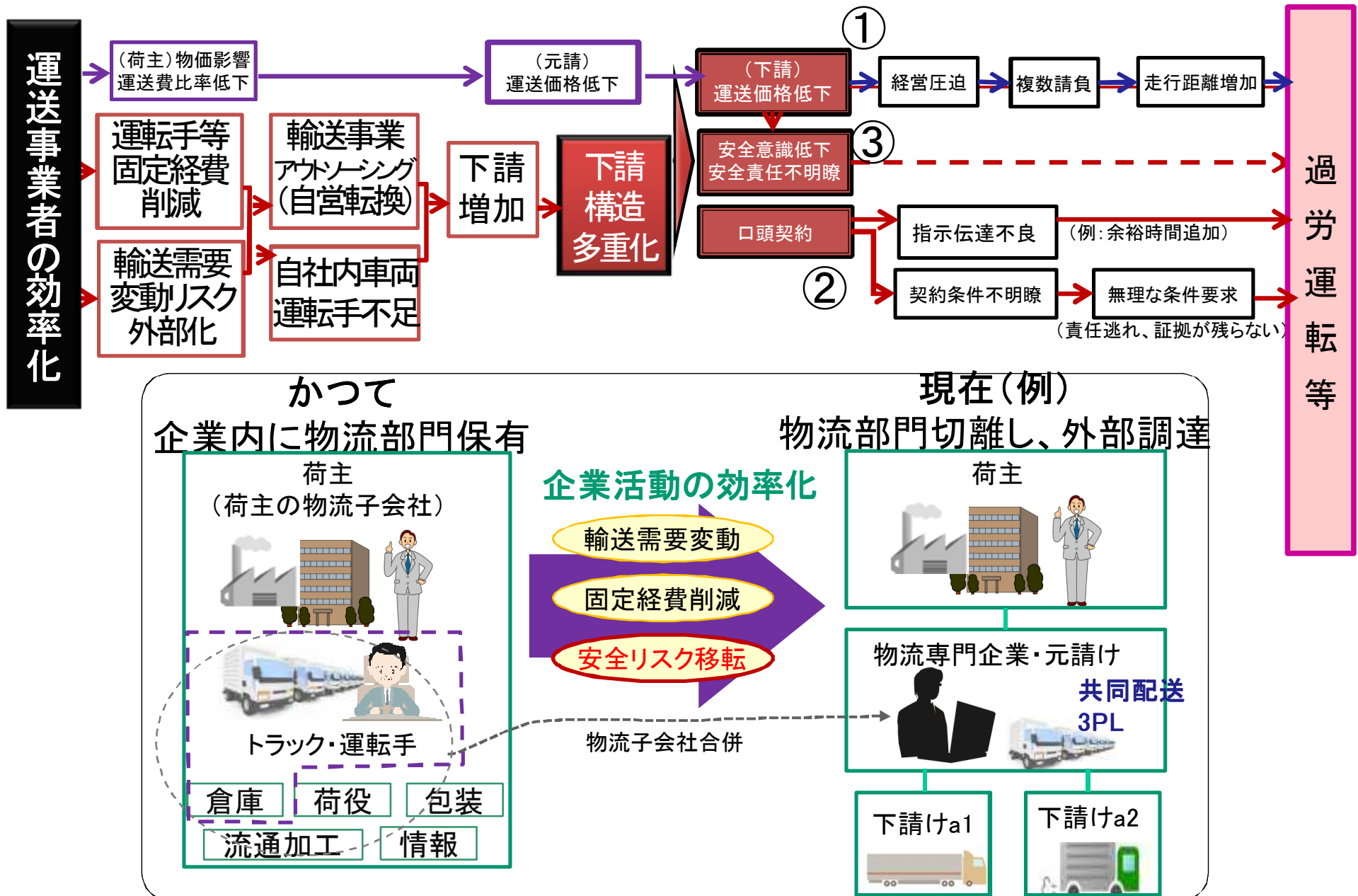
- ・運賃競争が活発化
- ・小規模業者増加は経営効率化のための減車

→ 運送事業者と荷主の効率化の取組に着目



運送事業者の効率化と多重下請構造の影響

5. 過労運転の要因

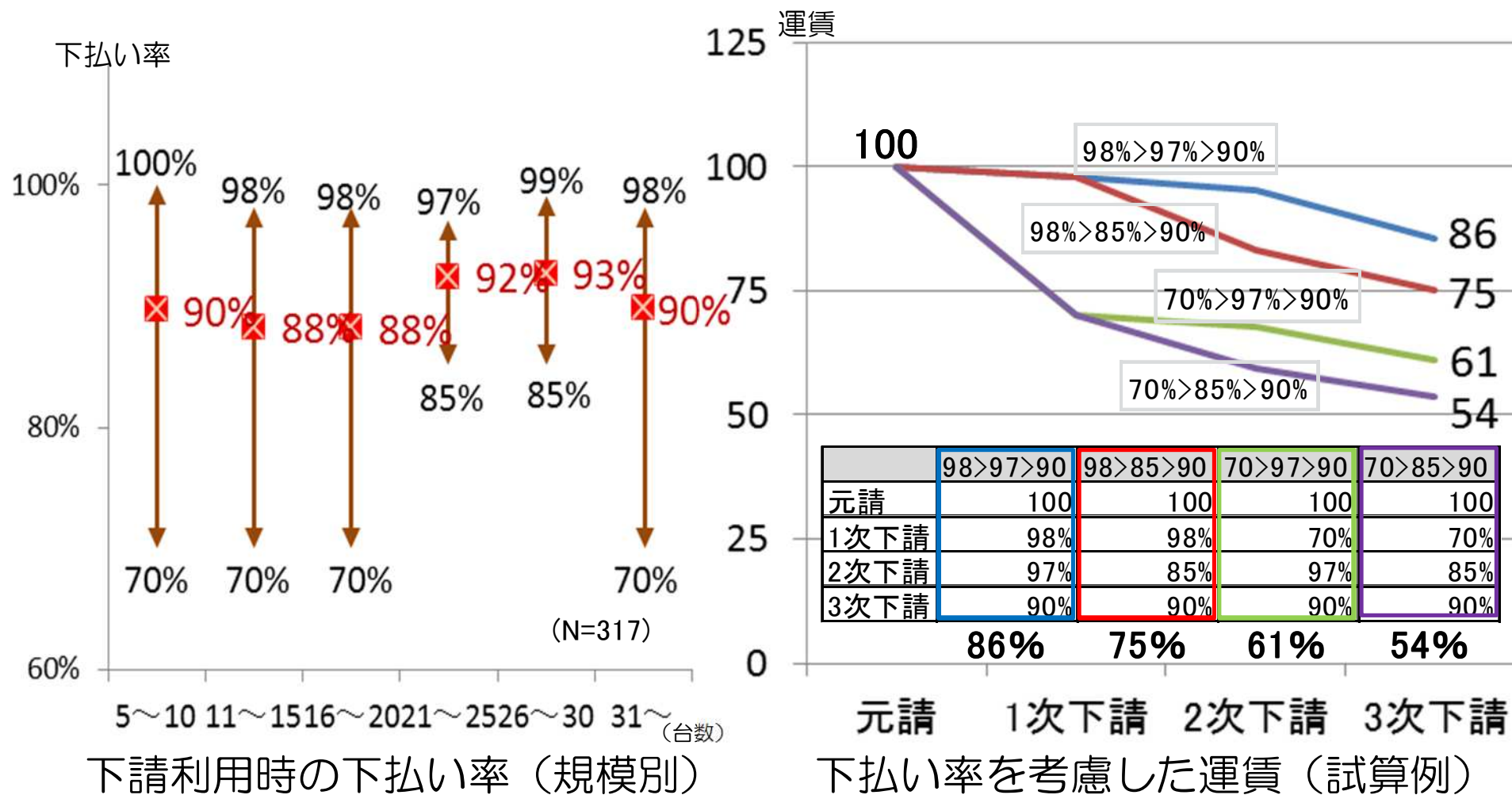


① 多重下請構造と運送価格低下（試算例）

多重下請構造

(下請)運送価格低下

- 下請け利用時の下払率は9割前後、下請け下位の受注額は著しく低下。



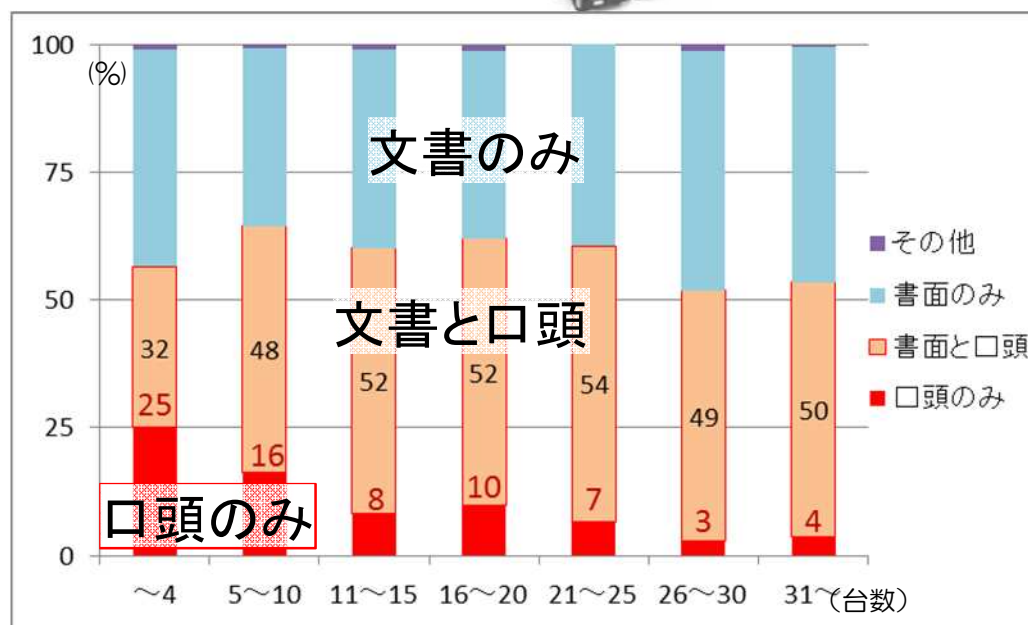
②口頭契約 契約条件不明瞭

5. 過労運転の要因

多重下請構造

口頭契約

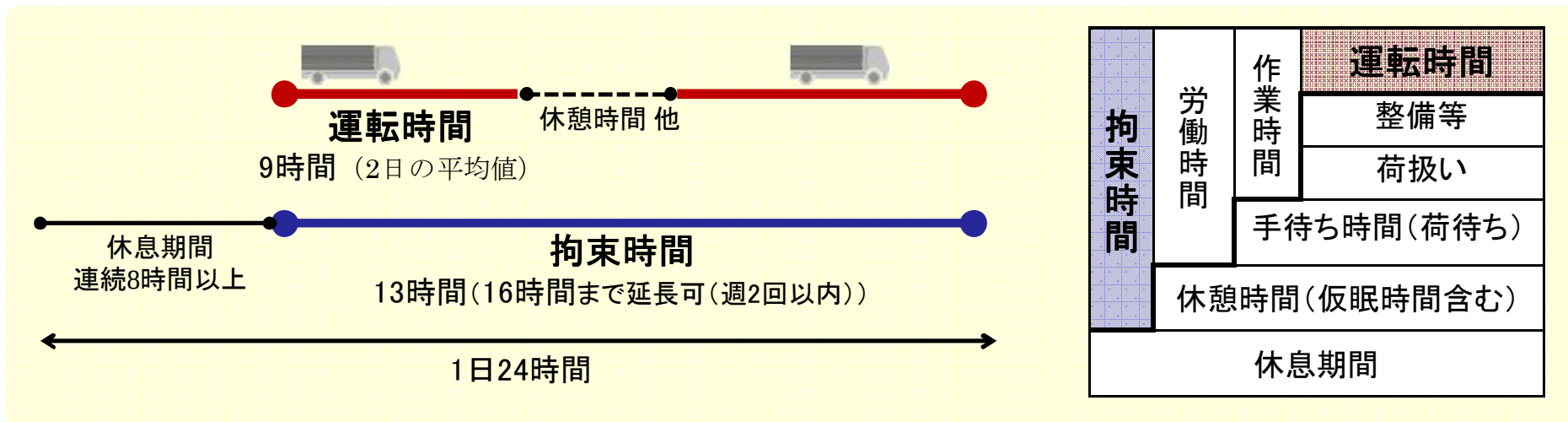
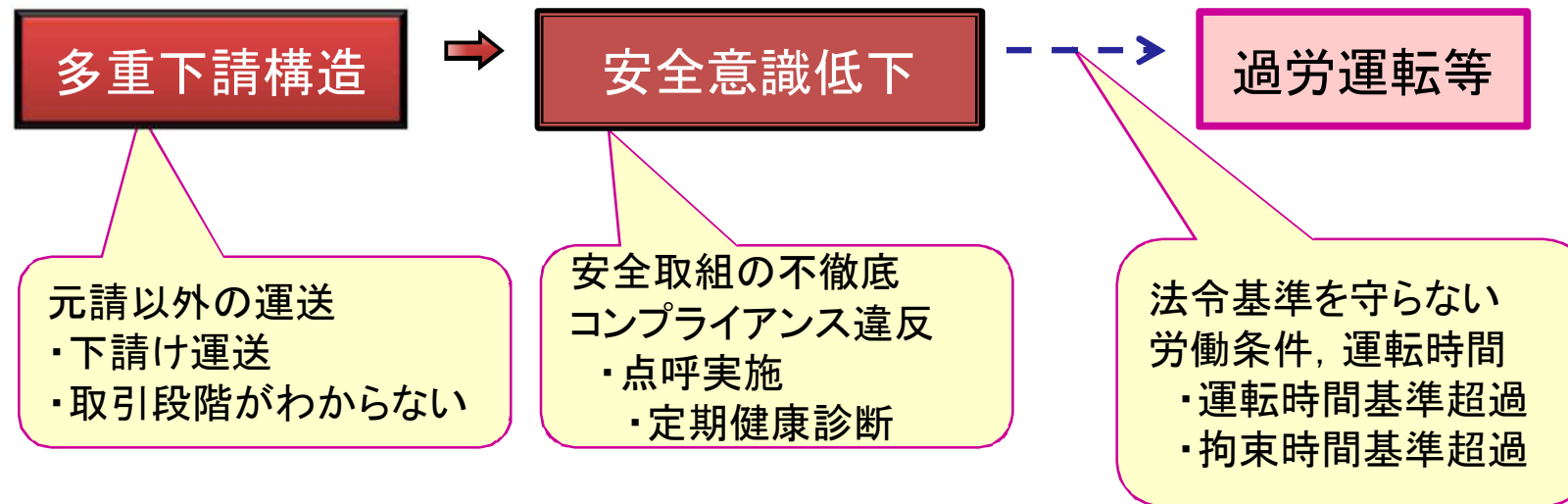
- 文書契約は半数程度、4台以下の事業者では1/4が口頭のみ

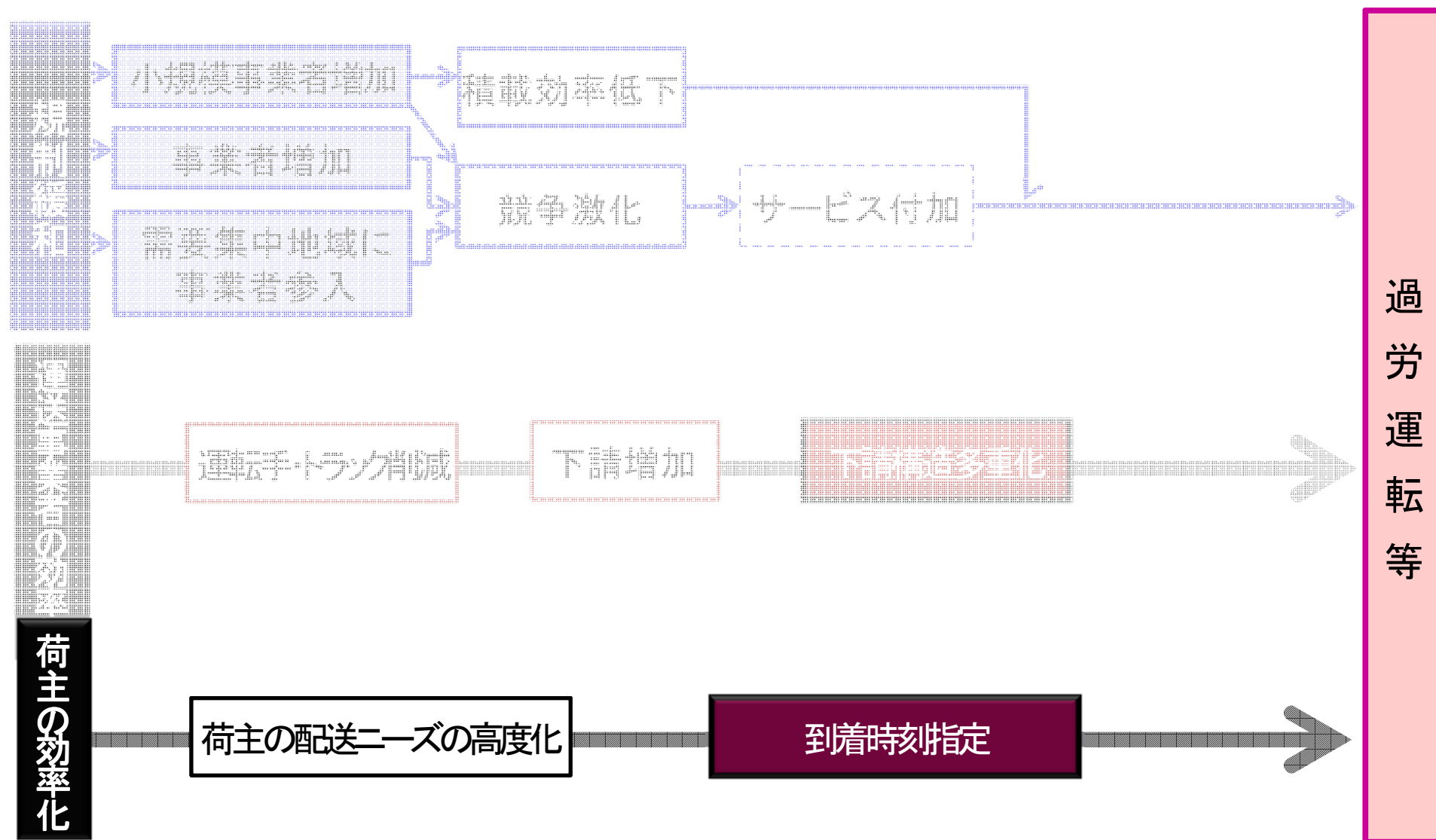


荷主（元請）との書面契約の有無 (N=2,347)

国土交通省自動車局・(社)全日本トラック協会、トラック輸送の実態に関する調査(H23.9)

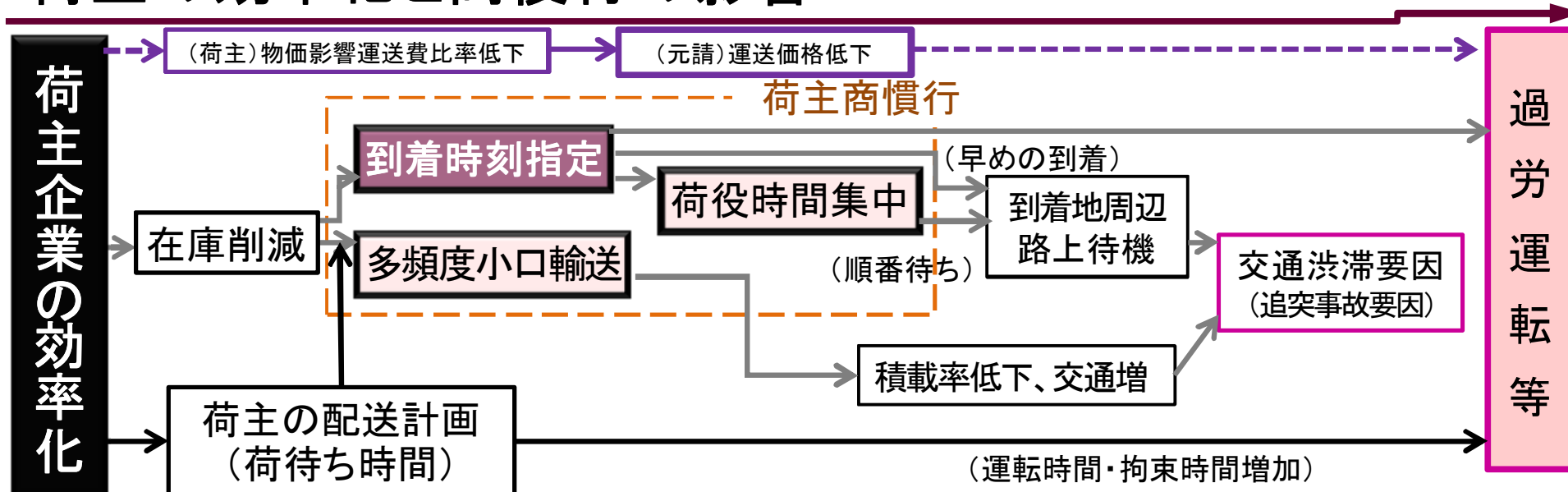
③ 多重下請構造と安全意識低下・過労運転要因



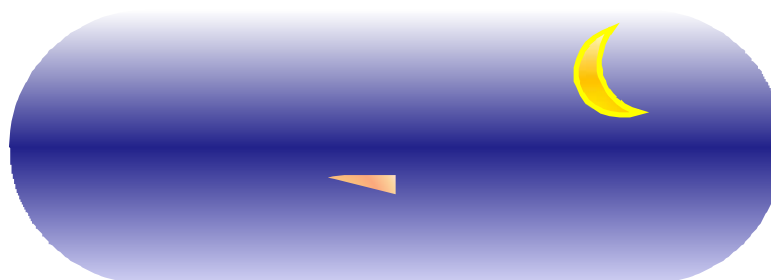


荷主の効率化と商慣行の影響

5. 過労運転の要因



荷積み



荷待ち

搬入時刻が集中して順番待ち

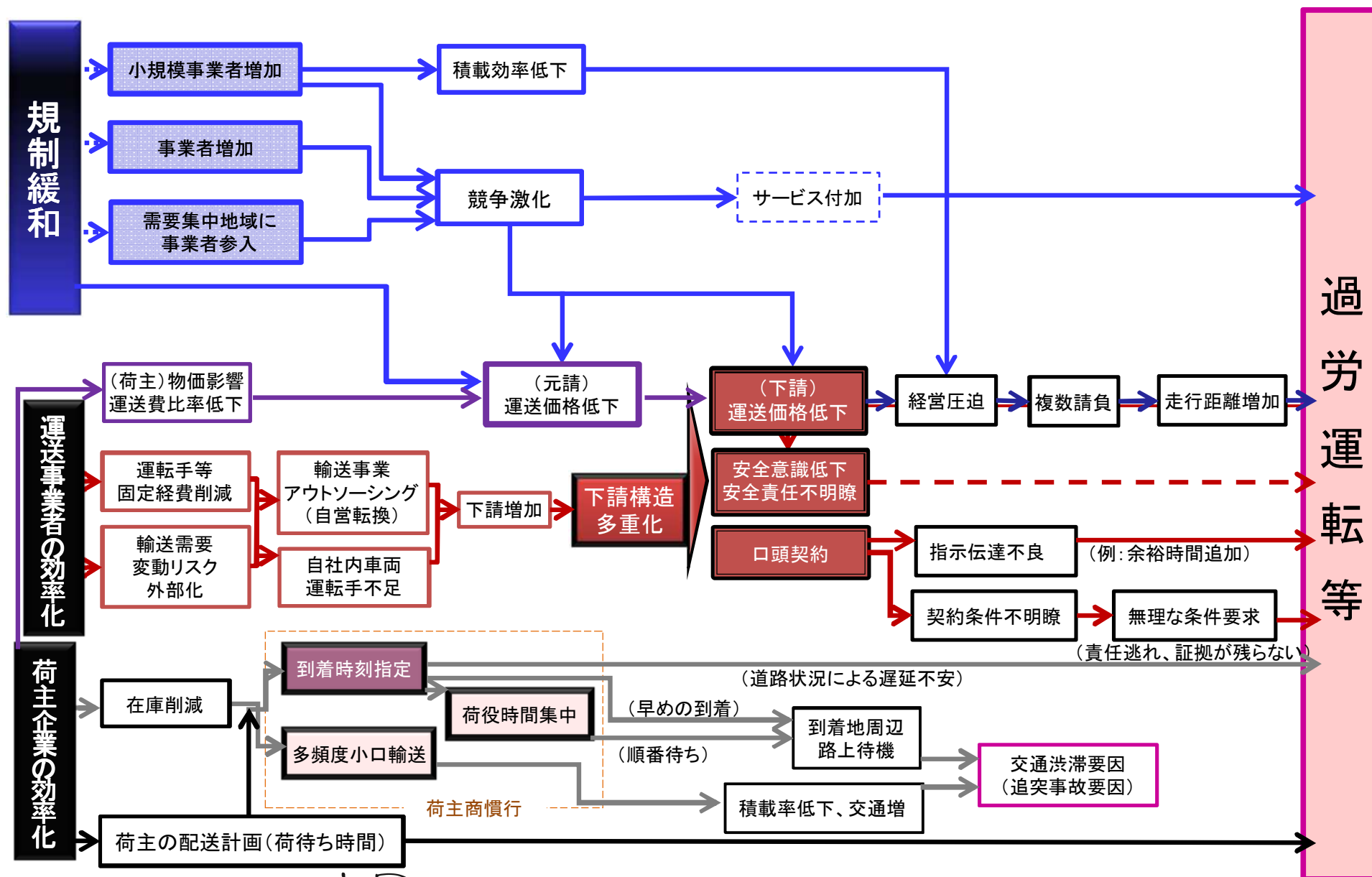
朝8時にならないと開かない

荷下ろし

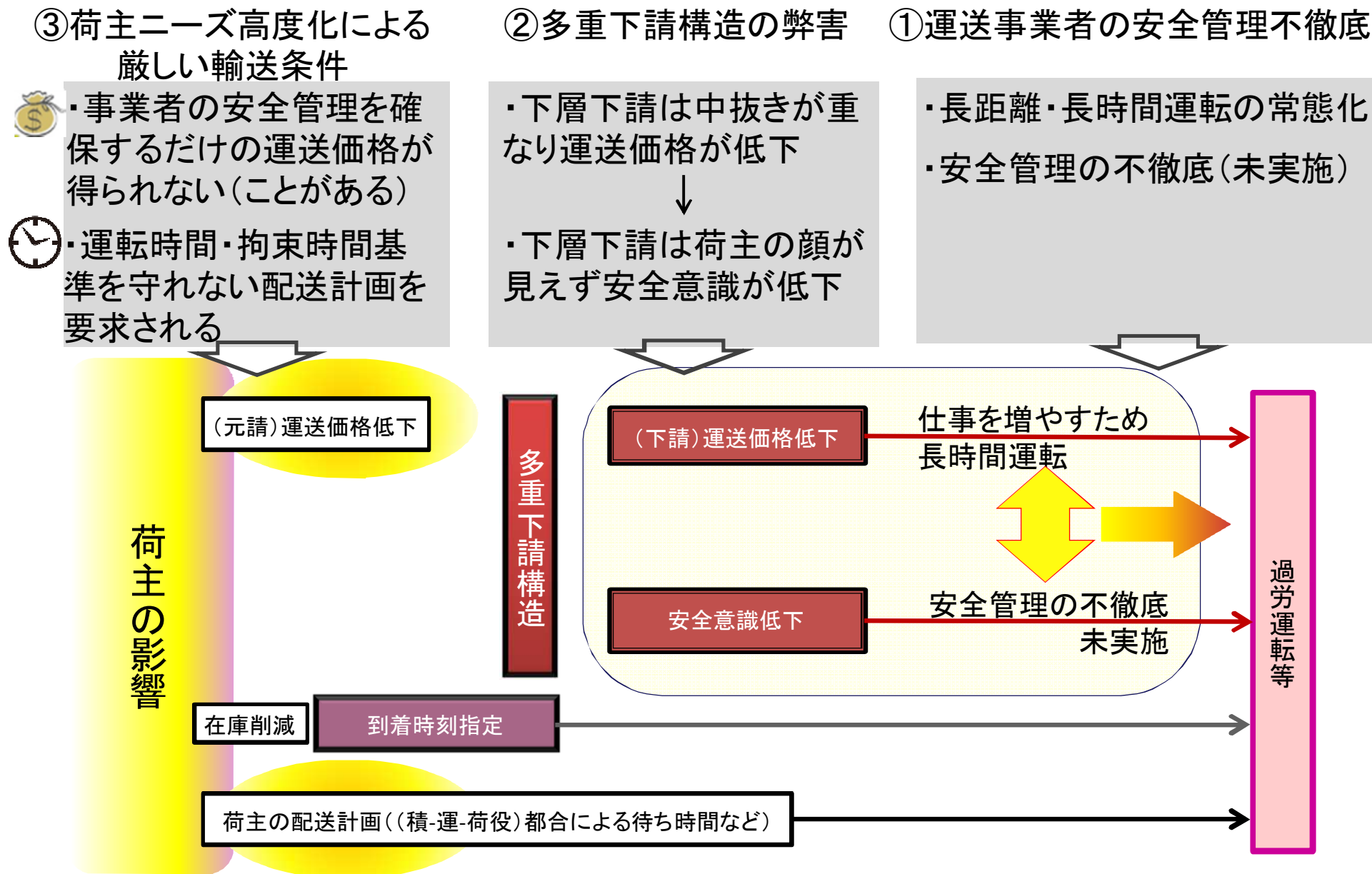


影響要因フロー(全体像)

5. 過労運転の要因



影響要因フロー(要因所在の分類)



議論されている施策メニュー整理(再掲)

4. 施策レビュー

名称	原因(どうして)	目的(どうすること)	手段(どうやって)
保安監査強化 退出促進	法令を順守しない事業者が潜在	不適切事業者(違反者)の排除	・監査組織体制の強化(適正化指導機関、新たな外部機関)
事業許可更新 退出促進	許可基準条件から変化した事業者が存在	不適切事業者(違反者)の排除 適切な水準に事業者数を減少させる	・事業許可の更新(再審査)
参入規制強化 需給調整	供給が過剰 社会へ必要サービス継続提供 (事業者経営継続)	適切な水準に事業者数を減少させる 数が減れば価格は適切に決まるか?	・許可基準の見直し 例 ・最低車両台数規制の見直し(台数増) ・申請試験強化
運賃規制 (運賃適正化)	過当な価格競争 社会へ必要サービス継続提供 (事業者経営継続)	適切な運賃水準におさまるようにする	・標準運賃設定 ・ダンピング禁止(例: 原価考慮した運賃設定、不当廉売の禁止) ・最低賃金保障 ・原油高騰影響-サーチャージ
下請規制	下請運賃が低下 下請運転手の安全管理不備	荷主から依頼を受けた運送を下請けに出すことを制限する	・荷主から依頼を受けた運送の一部・全部を下請けに出すこと(再下請)を禁止する ・再下請できる割合を制限する ・紹介、中抜きを禁止する

議論されている施策メニューの有効性検討

5. 過労運転の要因

① 運送事業者の安全管理不徹底

- ・ 長距離・長時間運転の常態化
- ・ 安全管理の不徹底（未実施）
- ・ 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
(貨物自動車運送事業法第15条)
- ・ 本来は運送事業者の責任で安全確保をしなければならない

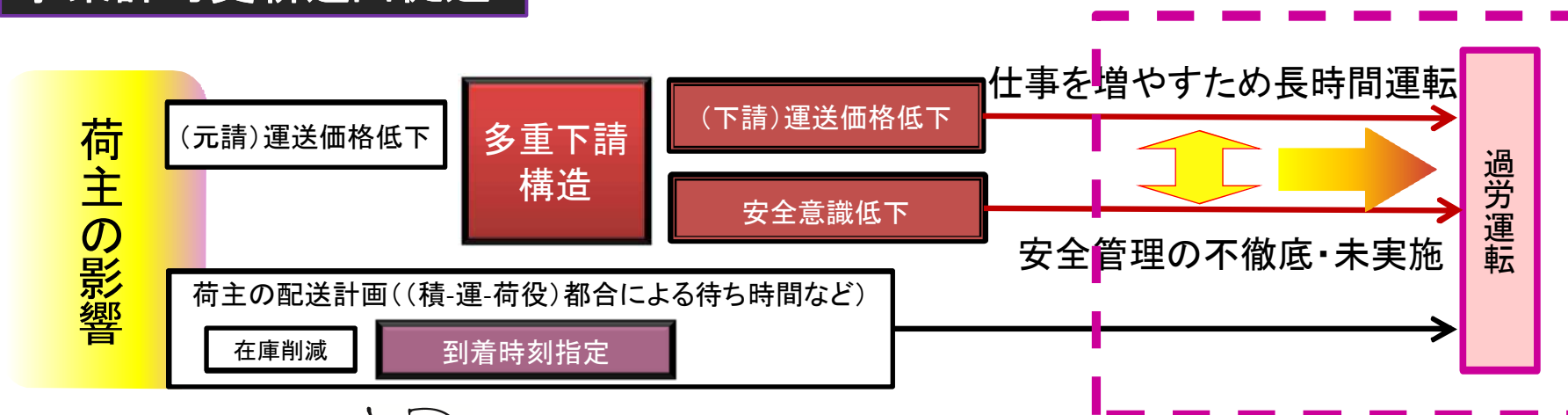


施策メニュー

保安監査強化退出促進

事業許可更新退出促進

? 実施率が高ければ効果は大きい



②多重下請構造の弊害

- ・下層下請は中抜きが重なり運送価格が低下
- ・下層下請は荷主の顔が見えず安全意識が低下
- ・下請法等で取引の適正な状況を監視する制度があるが実効性が高くない

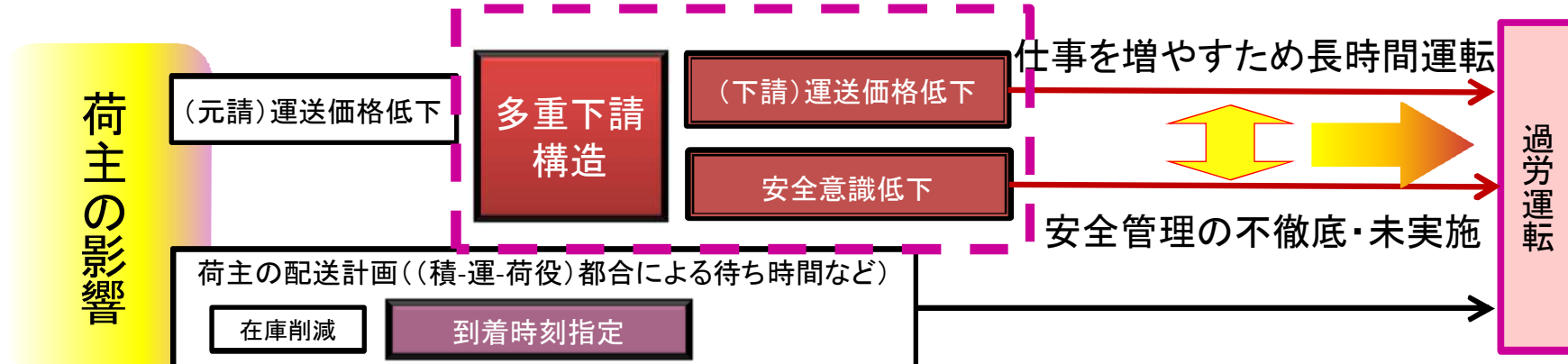
施策メニュー

下請規制

? 現状の社会ニーズ(運送需要の変化を弾力的に支える構造)を直接的に規制するのは抵抗が大きい。

参入規制 強化

? 新規参入を規制しても既存事業者が従前の位置に残り、多重構造の緩和は期待できない。



③荷主ニーズ高度化による厳しい輸送条件

- ・事業者の安全管理を確保するだけの運送価格が得られない
- ・運転時間・拘束時間基準を守れない配送計画を要求される

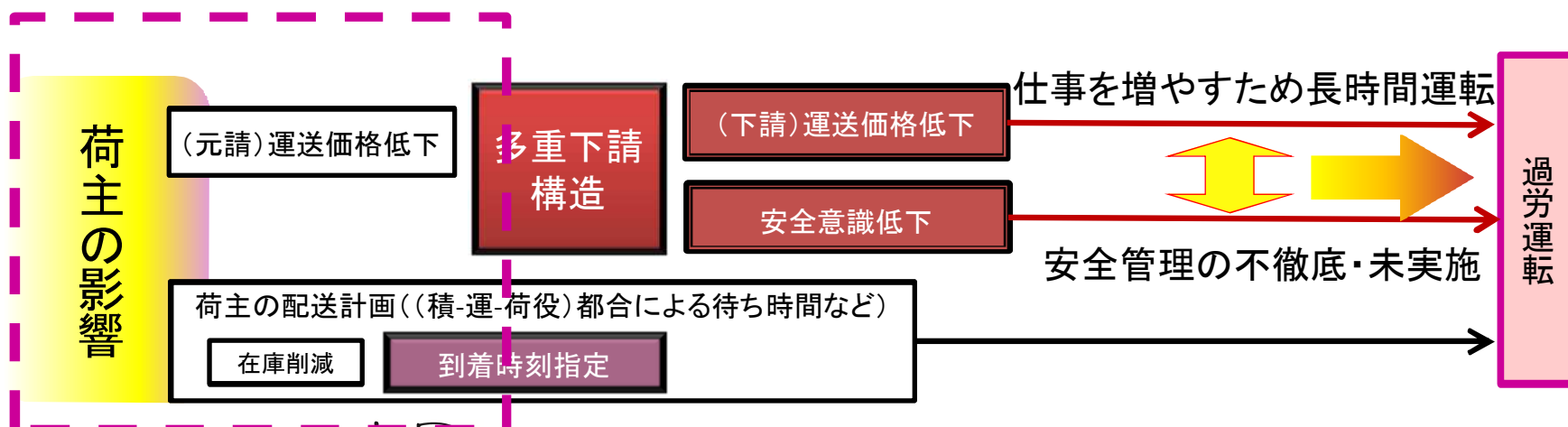
- ・荷主への勧告制度や独禁法があるが実効性が高くない

(貨物自動車運送事業法第64条, 過労運転、過積載運行又は最高速度違反の防止)

施策メニュー

運賃規制
(運賃適正化)

？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。



6. 事例調査(主に安全取組に関して)

6.1 運送事業者の取組事例

- 下請事業者を利用する場合の元請事業者の関与(具体策)
→ 多重下請、元請の責任に着目した例

6.2 韓国のトラック産業の施策例(多重下請構造、下請の制限)

- 下請けを2段階(1次下請)までに制限
- 1段階(元請)から2段階(1次下請)に下請できる割合を規定
- 1段階が2段階の事業者の能力を事前に確認、運送管理の義務

6.3 建設産業の施策例(多重下請構造、元請の責任)

元請の安全管理責任(同一作業場所, 労働安全法)
事故(労働災害)発生現場の元請ペナルティ(指名停止措置)



6.1 運送事業者の取組事例(ヒアリング調査)

目的

- ・下請車両・運転者の運行安全確保の実態を把握する

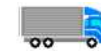
調査対象(例)

- ・中堅実運送事業者(主に元請受注)
- ・小規模実運送事業者(主に下請受注)
- ・大手利用運送事業者

調査対象(例)

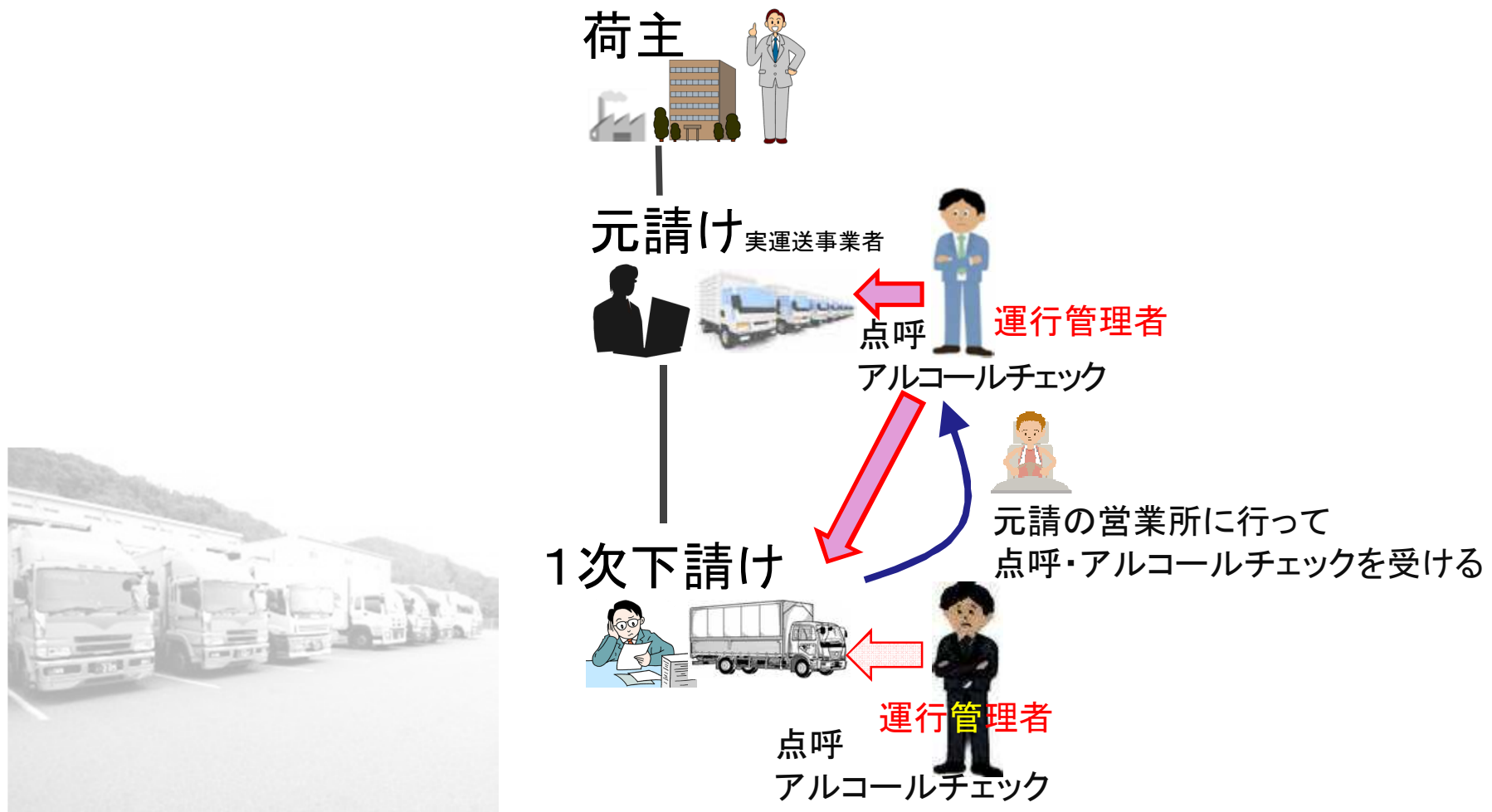
	保有台数	元・下	下請社数	主な荷主	主な配送距離
実運送事業者	280台	元請	15~20	食品卸, スーパー, 酒卸	域内, 長距離: 利用
	150台	元請	500	菓子, 加工食品, 化学薬品	中・長距離
	15台	元請	多数	飲料, 家電, 他	中・長距離
	16台	下請	2	菓子, 宅配, 大手利用運送: 雑貨	域内, 中距離
利用運送事業者	—	—	150	家電製造, 家電量販他	中・長距離





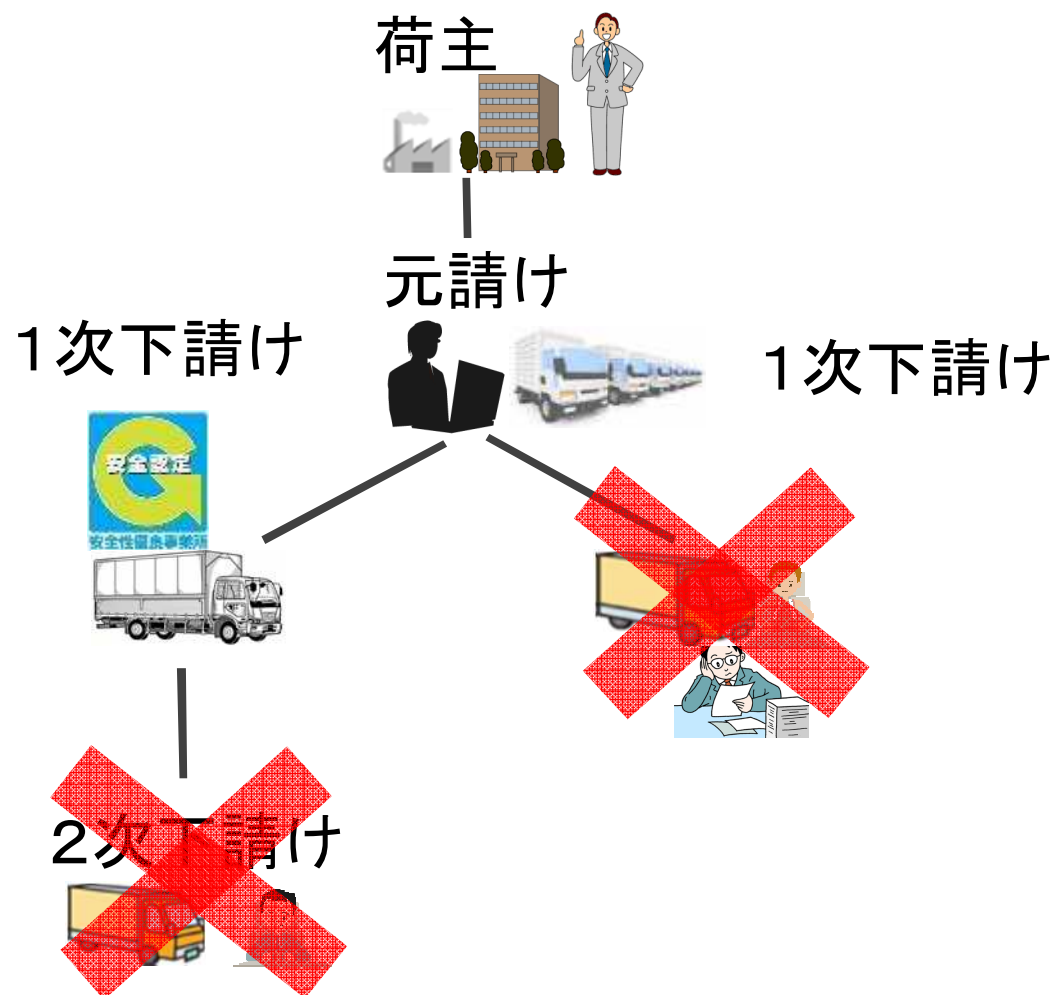
調査結果①

- ・下請の運転手の点呼とアルコールチェックを元請も実施



調査結果②

- ・安全運行が確保された下請のみを利用(Gマーク、ISO等)
- ・下請は1次まで(2次まで)に限定





調査結果③

- ・下請の運送事業者を集めた安全会議を開催
- ・下請の営業所訪問視察を実施
- ・下請事業者と資本関係を結ぶ

「荷主様のブランド…品質、信用」

荷主Aの輸送の注意点

2-① J社

事例の報告()

件名:輸送中の注意点

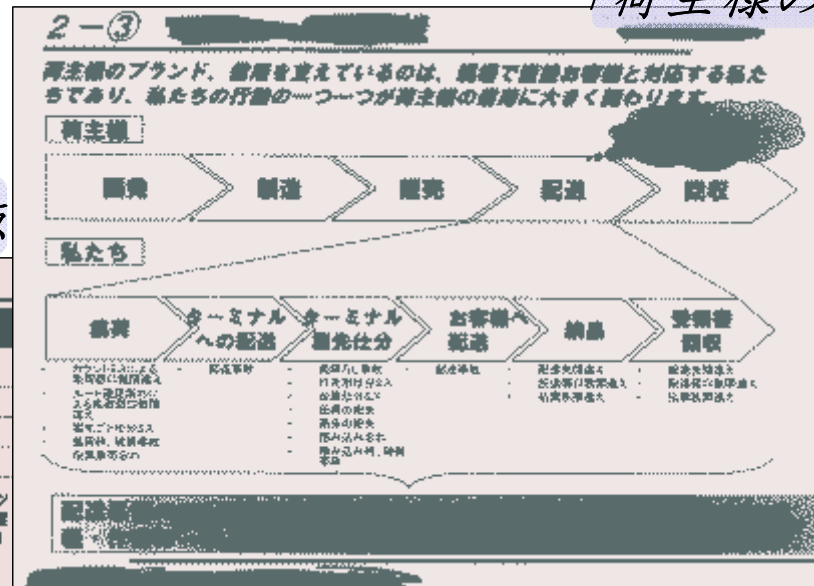
事案別:

発生日:2011年9月23日(金)

商品名:レンジ1台、テレビ2台

状況:1件目の店舗様へ商品搬送、走行中にラッシングベルトが外れ、カゴ車が暴走、後方に直進していた商品3点を外道及び製品車体破損させる。

原因:	対策:
①搬送、到着に対してラッシングを1本しか使用していなかった	①特番、両端に高圧なラッシングを打つ
②下段のラッシングを行わなかった	②ラッシング後、フックが確実にレールに掛かっているかを確認
③ラッシングのフックが確実に掛かっていなかった	③確認し、万が一の事態を回避に必ず確認する



荷主Aの
運送事業者別の事故推移



6.2 韓国のトラック産業の施策例

6. 事例調査

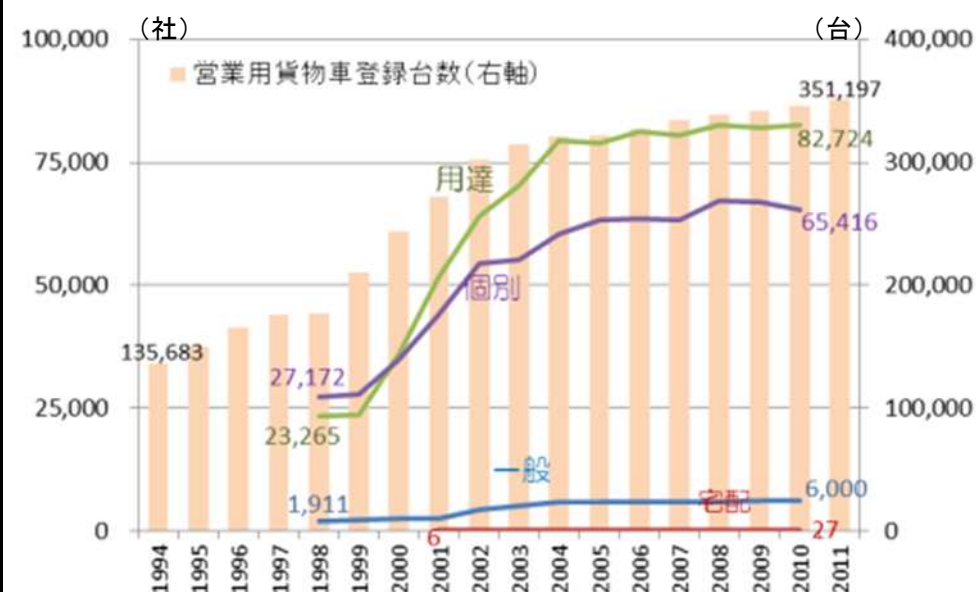


規制緩和・強化の主な経緯

年月	法	内容
1996	流通市場開放	ウルグアイ・ラウンド協定締結, 流通市場の完全開放
1997.8	貨物自動車運送事業法制定	参入規制緩和 ・一般貨物登録基準: 車両5台以上・資本金1億圓以上 ・個別貨物, 用達貨物: 1台
1999.7	貨物自動車運送事業法改正	参入規制緩和 ・免許制→登録制 業種分類の集約 6→3 ・路線・全国・一般・コンテナ・用達・特殊→一般・用達・個別
2004.4	貨物自動車運送事業法改正	参入規制強化 ・登録制→許可制 参入規制緩和 ・一般貨物許可基準: 車両1台以上 ・資本金基準撤廃 需給調整制度 ・一般貨物の供給基準設定

貨物自動車運送事業(実運送)の分類

分類	内容
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輸送を行う(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輸送を行う(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輸送を行う(最大積載量1トン以下)

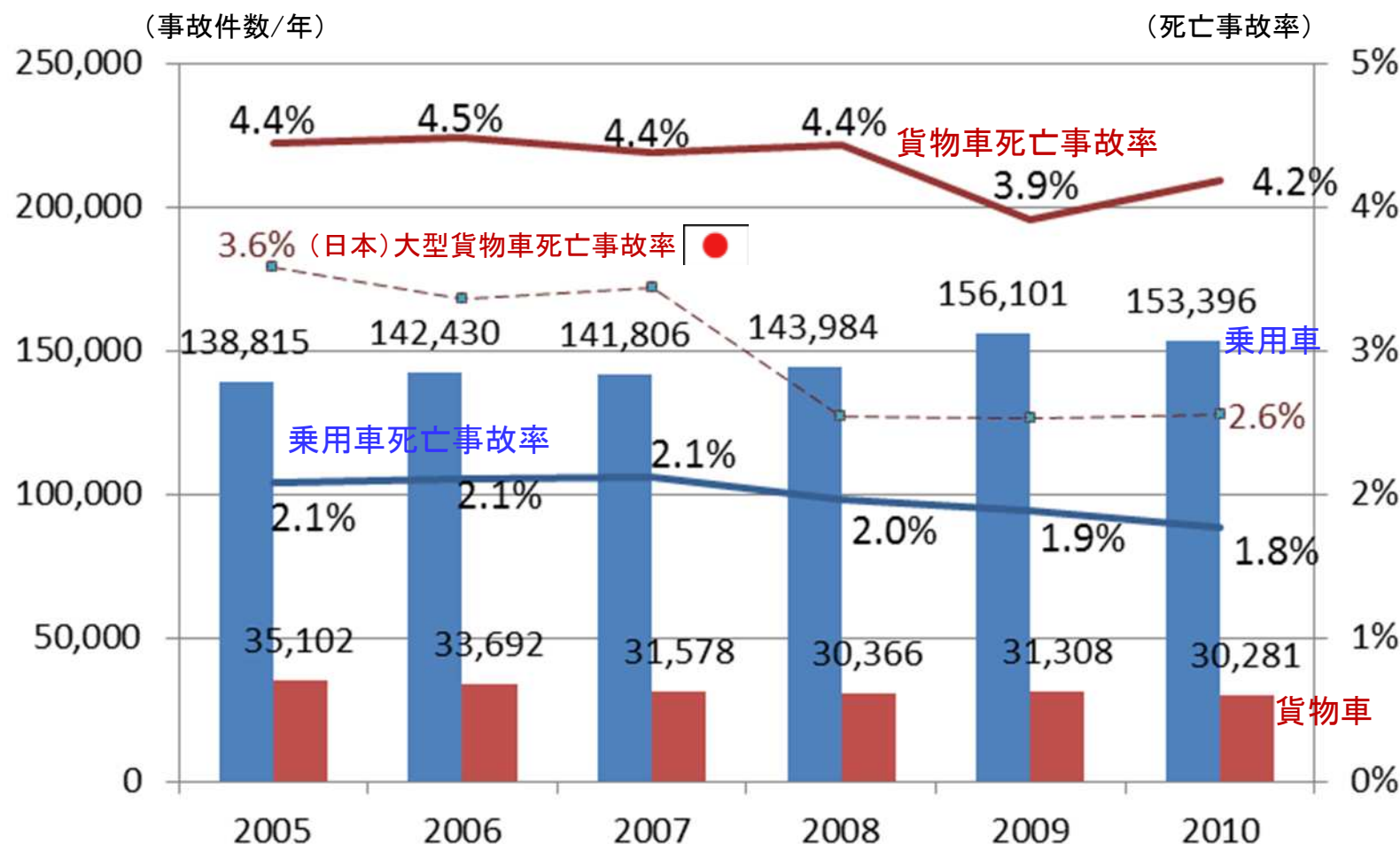


貨物自動車運送事業者数(左)と貨物車登録台数(右)

資料: 国土海洋部「自動車登録現況報告(2011)」



- ・ 韓国の自動車事故件数は乗用車は増加、貨物車は微減
- ・ 死亡事故の割合は僅かな減少傾向にあるが日本よりも高い

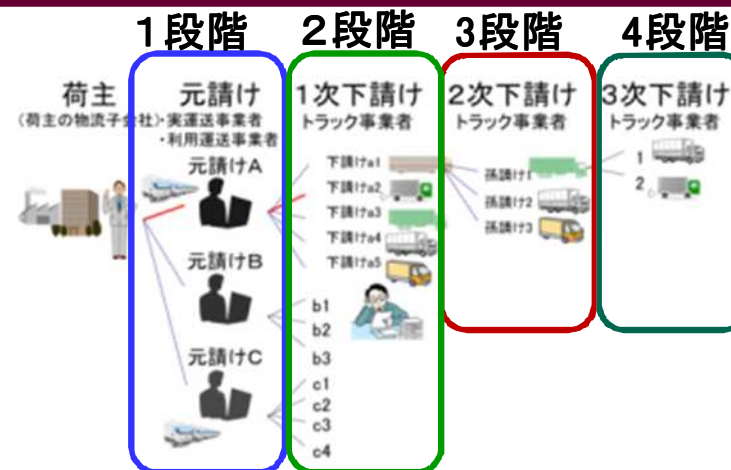


韓国の車種別交通事故件数と死亡事故率

資料：国家統計ポータル (<http://kosis.kr/>)
 注) 死亡事故率 = 死者数 / 死傷事故件数

トラック運送業の多段階斡旋構造

6. 事例調査

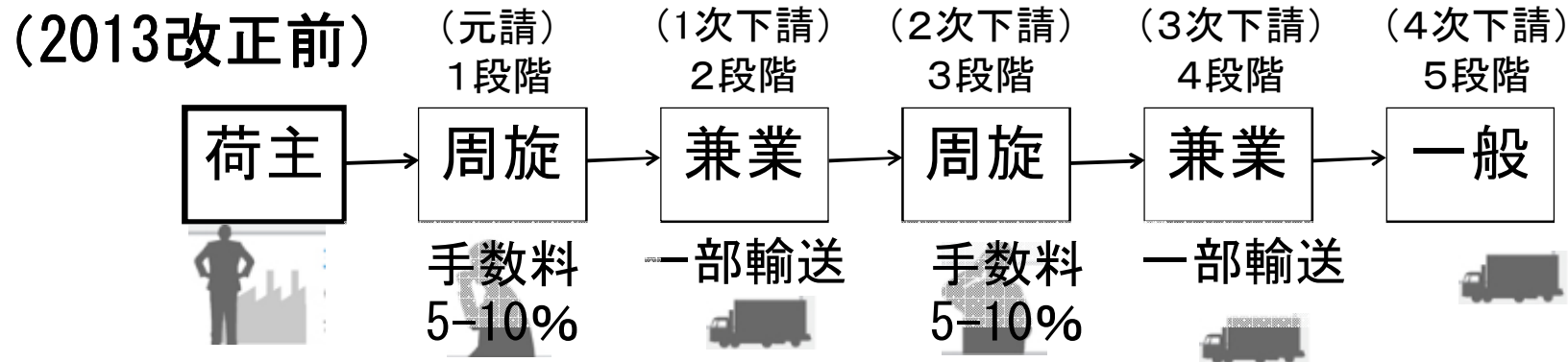


日本	韓国
下請段階	下請段階
元請	1段階
割合	割合
60%	59.5%
1次下請	2段階
34%	30.7%
2次下請	3段階
5.4%	4.3%
3次下請	4段階
0.6%	0.5%
4次下請	5段階以上
0%	0.5%
不明	不明
0.4%	5.0%

資料) 日本: 国土交通省資料8)(2011,n=618), 韓国: 韓国交通研究院資料(2011)
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. 運送は運送事業者, 周旋は周旋事業者のこと

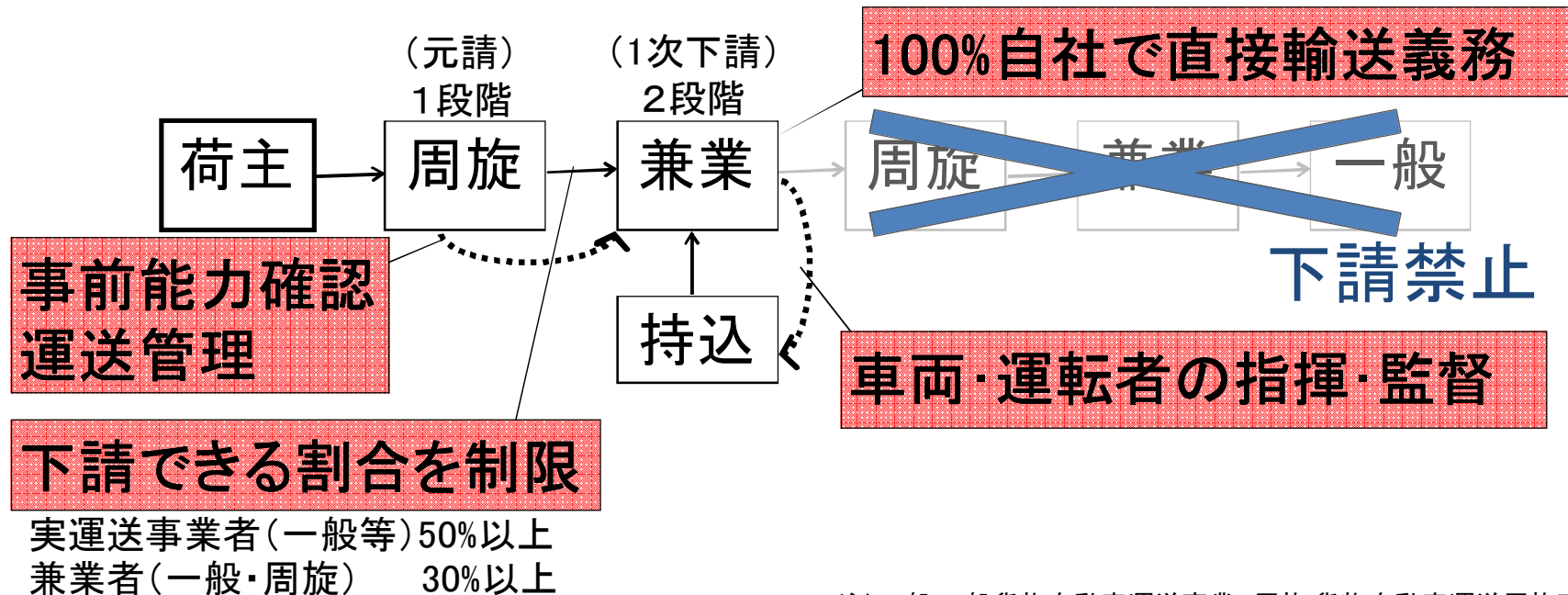
直接輸送義務制概要

6. 事例調査



資料: chosun.com, 2008.06.14, 多段階斡旋構造...貨物30%が手数料

(2013改正後：直接輸送義務制)



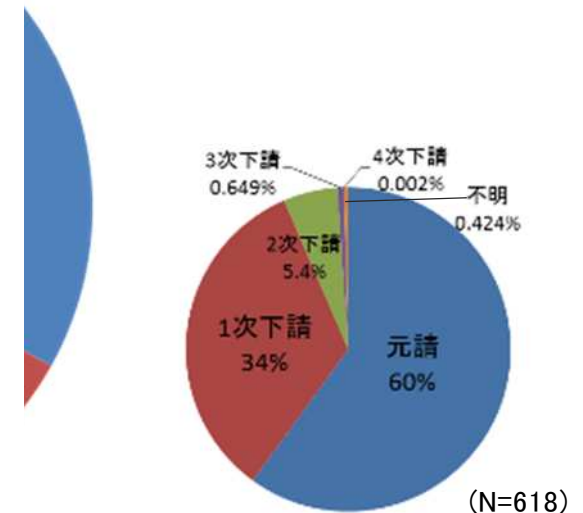
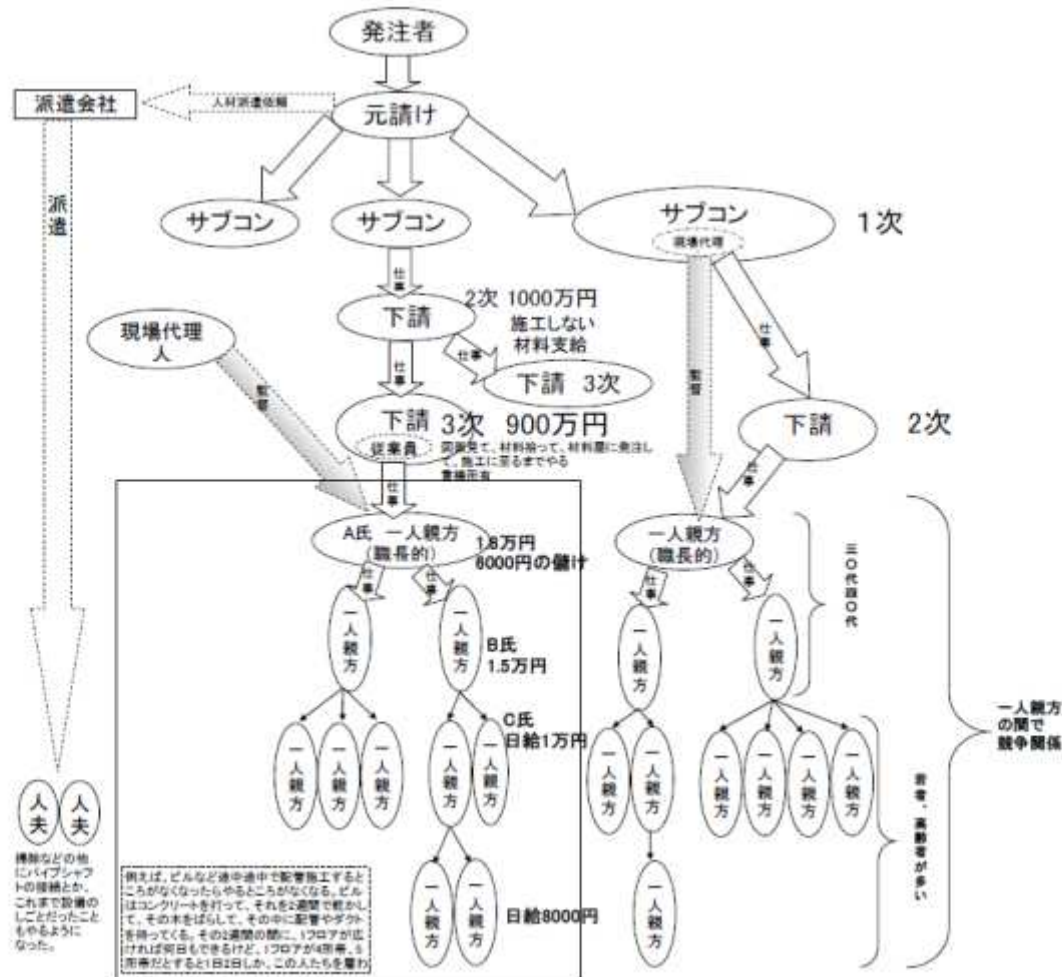
注) 一般:一般貨物自動車運送事業, 周旋:貨物自動車運送周旋事業,
兼業:一般と周旋を兼業, 持込:持込車主

6.3 建設産業の施策例

6. 事例調査

建設業現場の特徴

- ・重層下請構造
- ・所属の異なる労働者が同一場所で作業
- ・短期間で作業内容が変化



トラック事業者の主な取引の段階
国土交通省自動車局・(社)全日本トラック協会、
トラック運送事業の運賃・原価に関する調査(H23.9)

～2008.6

(大工、とび・土工、鋼構造物、鉄筋)、仕上
く、内装仕上げ、建具)、設備(電気、管、機

「重層下請構造に関する調査・研究報告書」

ビル施工の重層関係（設備工ヒアリング）

© SHIMAMOTO Hiroyuki, ITPS_2013

資料：2010全国建設労働組合総連合、建設政策研究所
建設産業における今日的「一人親方」労働に関する調査・研究報告書

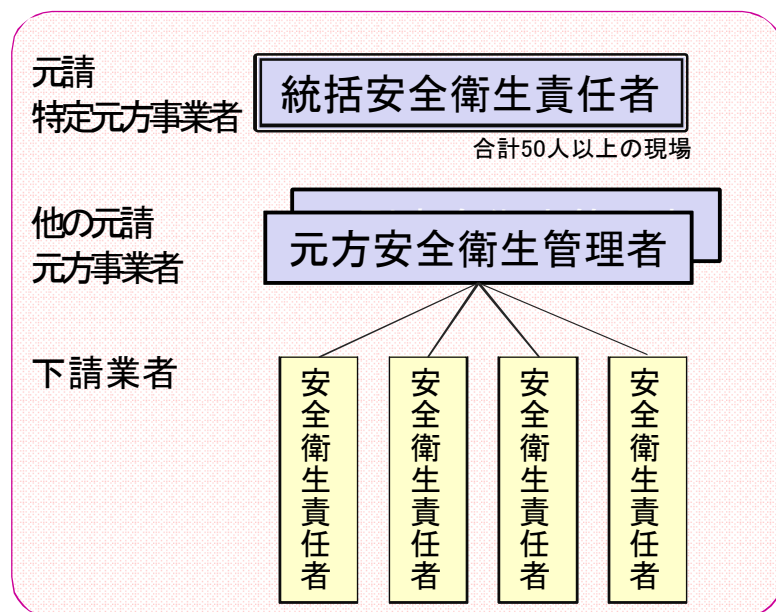
(C)Mr. Hiroyuki SHIMAMOTO, Institute for Transport Policy Studies, 2013

労働災害を防止する措置

特定元方事業者

元請、下請、孫請等の労働者の混在作業に起因する労働災害を防止するため、元請負業者が現場の労働安全確保の役割を担う。

特定元方事業者は、必要な措置を講じなければならない。



労働安全衛生法 第30条(特定元方事業者等の講ずべき措置)

	対 象	備 考
特定元方事業者	建設業, 造船業	労働安全衛生法 第30条 平成11年12月改正 H18～建設業 労働安全衛生マ ネジメントシステム
元方事業者	造船業を 除く製造業	労働安全衛生法 第30条の2 平成17年11月改正 混在作業による労働災害を防 止する

安全管理措置の不適切により生じた工事関係者事故

指名停止措置のペナルティ

運送事業者の取組 	元請による下請けの運行安全確保(点呼等) 下請けの制限(段階制限 安全取組業者を選択) 元請の安全教育に下請け事業者も参加 下請事業者視察
韓国のトラック産業 	- 下請けを2段階(1次下請)までに制限 1段階(元請)から2段階(1次下請)に下請できる割合を制限 1段階が2段階の事業者の能力を事前に確認、運送管理の義務
建設産業 	- 元請の安全管理責任(同一作業場所, 労働安全法) - 事故(労働災害)発生現場の元請ペナルティ(指名停止措置)

元請の安全管理責任(下請けの運行安全確保)

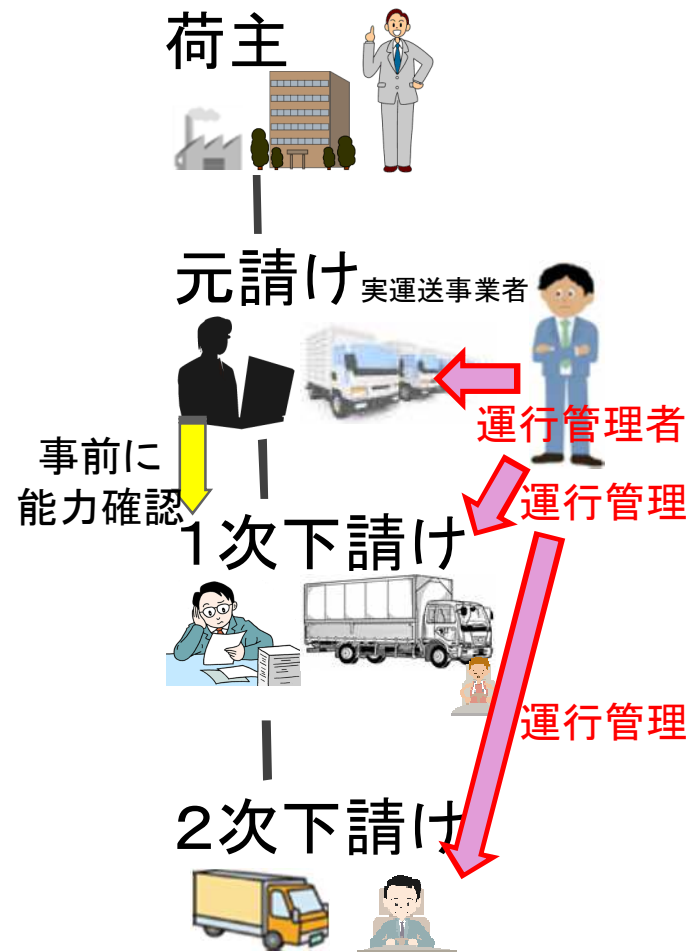
└安全確保が確実にできる事業者を選択

元請が下請けできる段階を制限 (元請が下請けできる割合を制限)

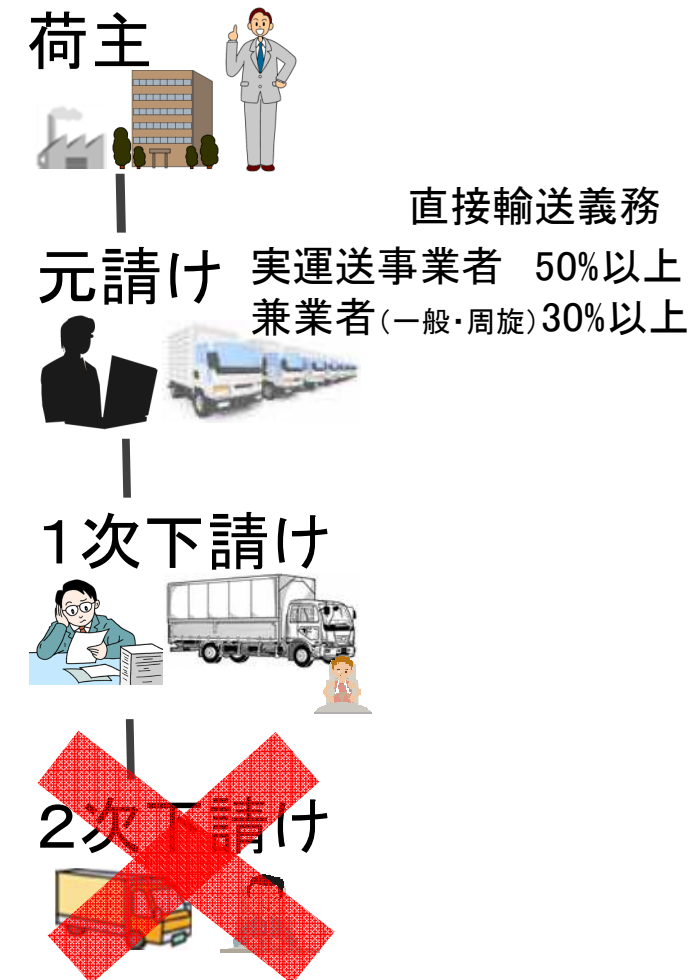
7. 安全施策のあり方検討

(提案1) 事例から提案する施策

元請の安全管理責任



下請けできる段階を制限



現状の社会ニーズ(運送需要の変化を弾力的に支えるシステム)と、そこに位置する事業者を直接的に規制する(排除する)のは抵抗が大きい

(提案2) 荷主の関与を検討した施策

7. 安全施策のあり方検討

荷主への勧告(貨物自動車運送事業法 第64条)

対象: 違反行為(過積載、過労運転※、最高速度違反)が荷主の行為に起因した場合

※非合理的な到着時間の設定、手待ち時間発生放置等の類型を示し過労運転違反の勧告の対象H25.2.21「トラック産業に関わる取組作業部会」



提案: “安全運行を確保する運送事業者の選択”を義務付け

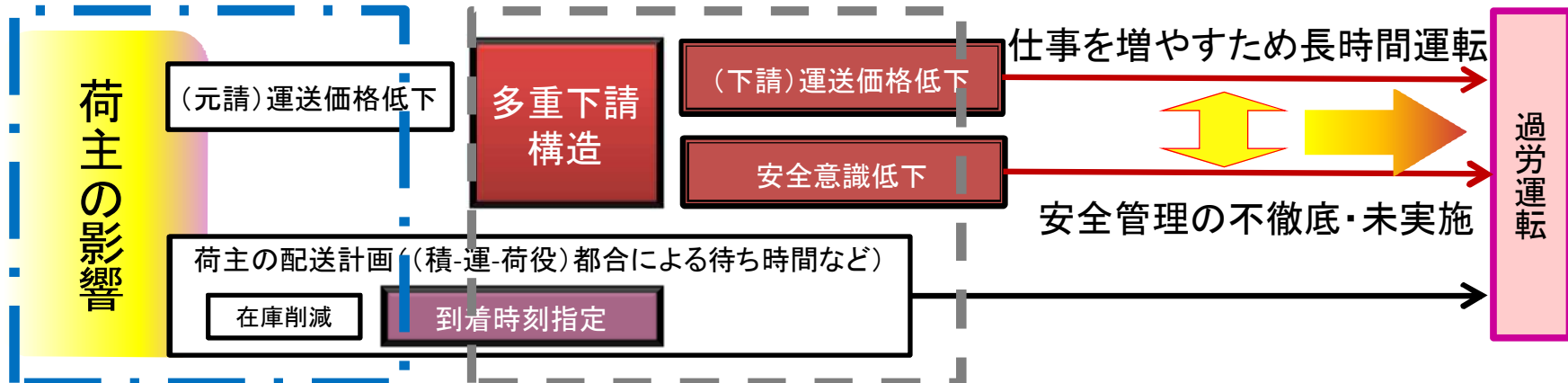
(例)

(荷主の運送安全責任)

- ・運行契約ごとに運送事業者の運転者情報を荷主に提示し、荷主は確認の義務
- ・安全確保に必要な運賃を支払う(運送事業者は自社の安全確保に必要な原価計算を実施)

要因③

荷主の輸送条件について検討が必要



貨物自動車運送事業法 (荷主への勧告) 第64条

(略) 違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであるときその他当該違反行為が主として荷主の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該一般貨物自動車運送事業者等に対する命令又は処分のみによっては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適当な措置を執るべきことを勧告することができる。

荷主勧告制度の運用拡充について、平成20年3月28日 国土交通省 <http://ogb.go.jp/okiunyu/ninushi-kankoku.pdf>

貨物自動車運送事業法(平成元年12月法律第83号。以下「法」という。)における安全確保については、**実運送事業者に第一義的責任があるものの、荷主からの無理な運行依頼等、荷主の行き過ぎた行動が貨物自動車運送事業者の安全運行を阻害する一要因にもなっている(略)**

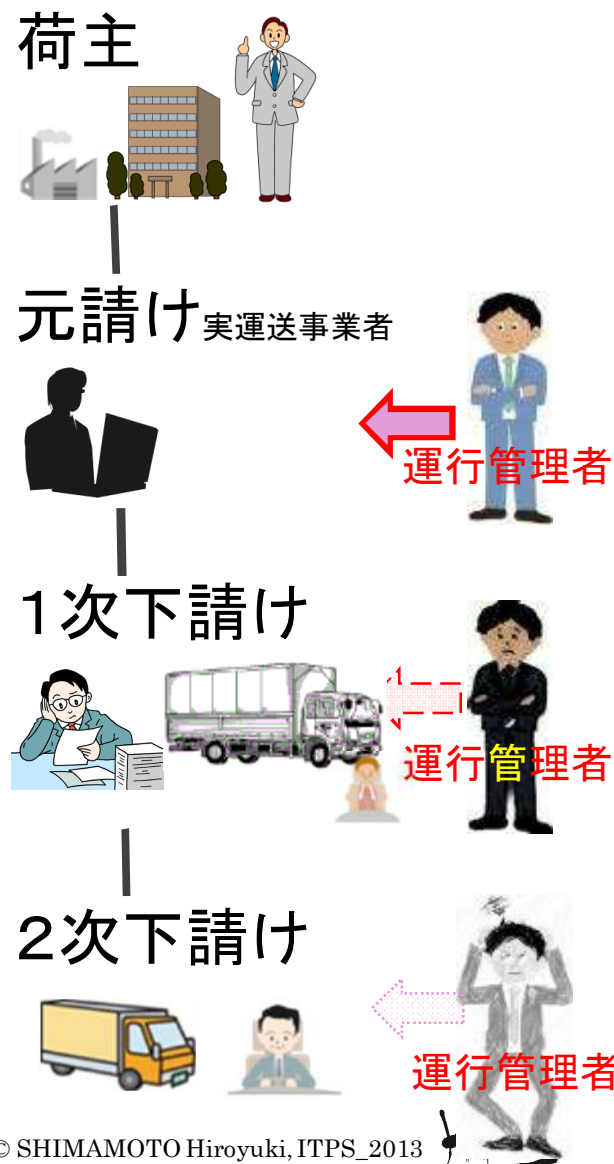
法第64条の規定による「荷主への勧告」の運用は、現在、過積載に対し適用されておりますが、今般、過労運転及び最高速度違反についても適用拡大を図る

提案施策

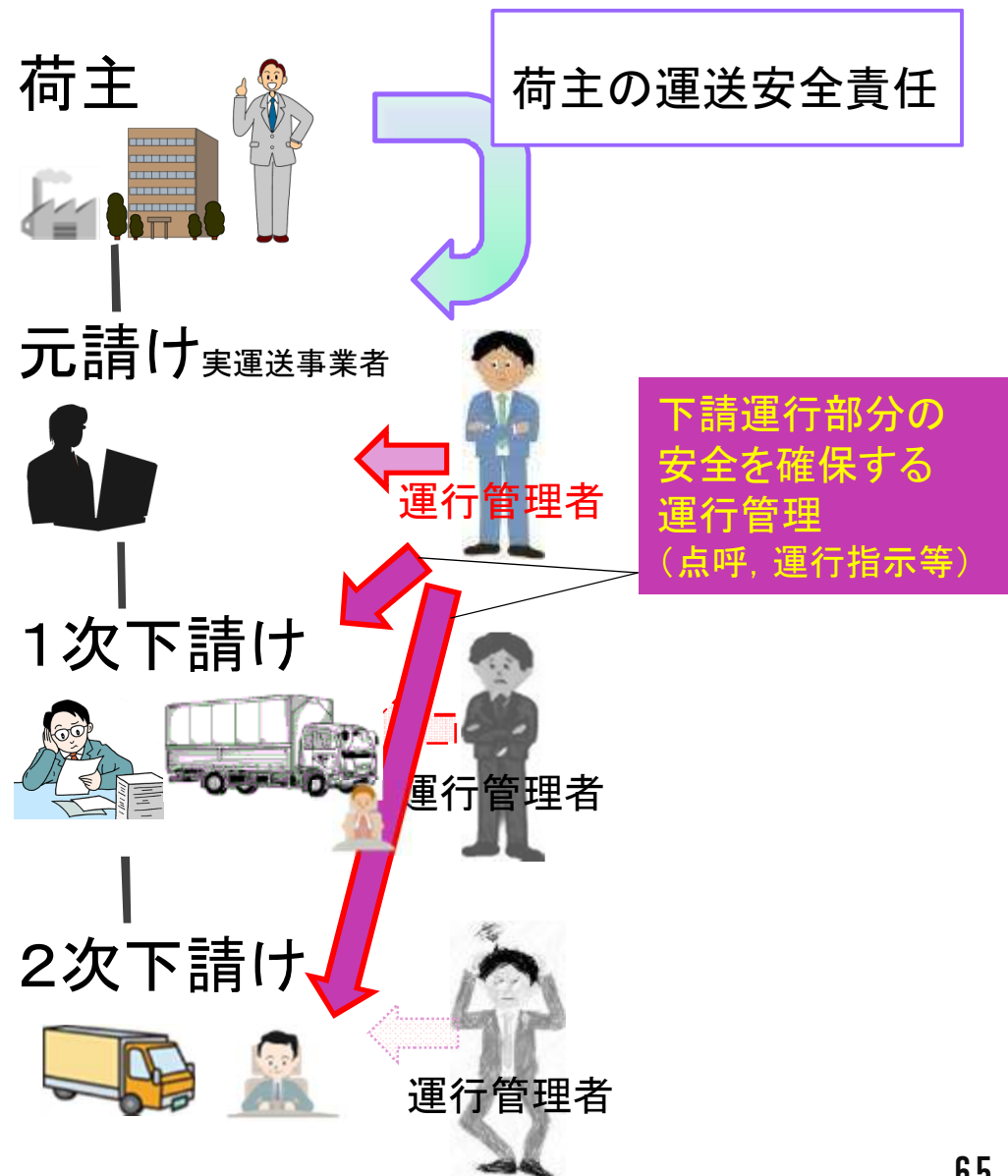
7. 安全施策のあり方検討

— 現在 —

「安全は各事業者の責任」の限界



— 提案(1) —



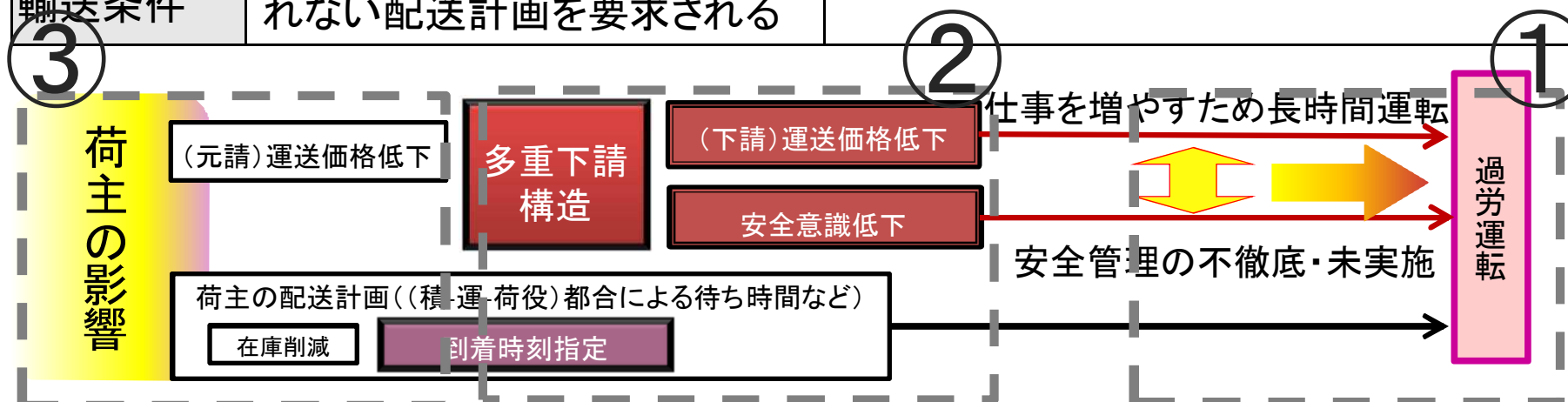
— 提案(2) —

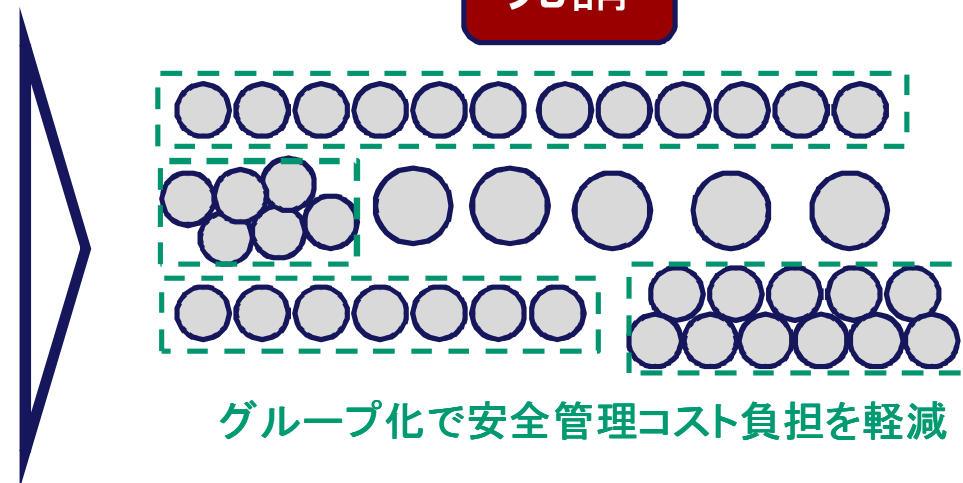
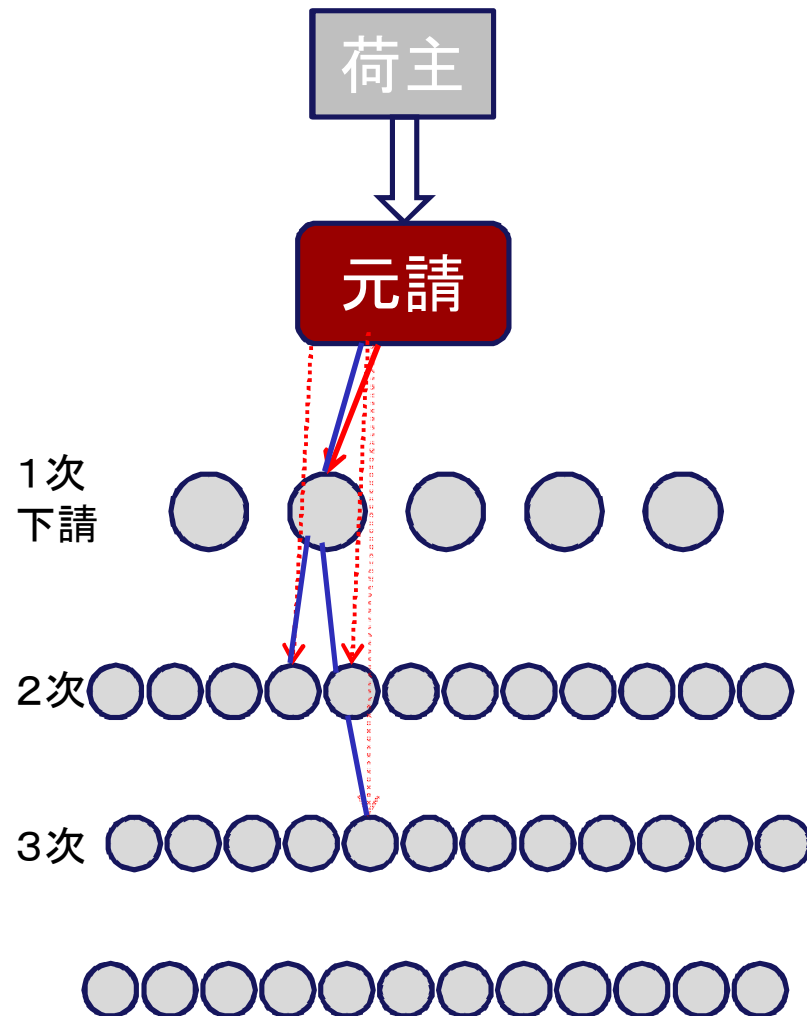
下請運行部分の
安全を確保する
運行管理
(点呼, 運行指示等)

提案施策の有効性検討

7. 安全施策のあり方検討

分類	要因(内容)	提案施策の効果(期待)
① 運送事業者の安全管理不徹底	長距離・長時間運転の常態化 安全管理の不徹底(未実施)	元請から選択されるために安全運行管理を徹底. 実施できない事業者は廃業. 監査対象数が減少.
② 多重下請構造の弊害	下層下請は中抜きが重なり運送価格が低下 下層下請は荷主の顔が見えず安全意識が低下	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、多重構造が水平化する.
③ 荷主ニーズ高度化による厳しい輸送条件	事業者の安全管理を確保するだけの運送価格が得られない 運転時間・拘束時間基準を守れない配送計画を要求される	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.





ただし、

- ・質(能力や技術)の水準を考慮した価格を提示することが必要

→価格偏重を排除し品質・価格競争へ

提案施策の実現性(ヒアリング調査)

7. 安全施策のあり方検討

(提案1)「元請が下請(再下請)の安全運行を管理」について

- ・すでに実施している、良いと思う。
- ・現在の運送部分の売上では、体制を整えることが困難
(利用運送事業者)

(提案2)「安全運行を確保する運送事業者を選択」について

- ・一部の荷主では実態としてある(既に取り組んでいる)
- ・荷主がこの(安全)部分を適切に負担してくれると(提案1)も実現できる



提案施策導入の課題



荷主・元請運送事業者に対して

- ・インセンティブ、ペナルティの設定方法 (cf. 環境対策 (グリーン物流))

元請・下請運送事業者に対して

- ・運転者情報 (運転時間や拘束時間等) を管理する標準システム
+ 情報取得・蓄積・閲覧技術 (IC, GPS)
+ 管理主体
- ・安全確保に必要な経費を含んだ原価計算 (基準運賃と経営努力)

荷主企業に対して (追加的な負担を理解してもらうために)

- ・荷主企業の運送価格削減志向、消費者の低価格志向の打開
+ 貨物輸送の安全運行確保の責任はどこ (誰) までか
(消費者意識調査)

本研究の今後の課題(予定)

- ・運送事業者の取引段階(元請・下請)と交通事故発生の傾向
(貨物自動車運送事業法 第24条(事故の報告))
- ・運送事業者の取引段階(元請・下請)と安全管理の実施傾向
- ・安全確保の責任と負担:範囲拡大の可能性について

ご清聴、ありがとうございました。



一般財団法人運輸政策研究機構

運輸政策研究所 嶋本 宏征

shimamoto@jterc.or.jp

