

貨物トラック事故の社会的背景に関する一考察

嶋本 宏征¹

¹正会員 一般財団法人運輸政策研究機構 運輸政策研究所（〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-18-19）
E-mail:shimamoto@jterc.or.jp

近年の交通事故件数減少傾向の中、大型トラックの関与する交通事故は悲惨な事態を招く可能性が高く、道路利用者の安全を脅かす存在となっている。中でも、居眠り運転や過労が原因のトラック事故は、死亡・重傷事故の割合が高い傾向がある。

このような問題に対して、本研究は、トラック運転者の疲労運転、長時間運転、高ストレス運転等を招く背景にある社会的要因に焦点をあて、物流二法の施行から始まった貨物自動車運送業の規制緩和（参入障壁撤廃や運賃自由化）によるトラック輸送産業の影響と、同時期の荷主企業や物流事業者の経営効率化の取組みがトラック運転者に及ぼした影響を指摘し、その課題構造の解明を試みる。

Key Words : truck drivers safety, deregulation, driving hours, fatigue, multi-layer subcontracting structure, business practice

1. はじめに

近年の交通事故件数減少傾向の中、大型トラックの関与する交通事故は悲惨な事態を招く可能性が高く、道路利用者の安全を脅かす存在となっている。中でも、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高い傾向がある。また、全日本トラック協会の調査結果¹⁾によると、過労や居眠り運転の経験があるトラック運転者は多く、一定の危険因子が道路交通に潜む状態と考えられる。このような、トラック運転者の労働時間や過労を背景とした交通事故の問題は、ILO調査報告²⁾等から諸外国でも見られ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）の影響をはじめ、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。このような中、トラック輸送産業の大きな課題として「安全確保」、CO₂排出量抑制などの「環境負荷低減」、運転者の高齢化や労働環境悪化などを原因とした運転者不足等「持続性」の問題を抱えている。このうち安全への取組は、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」に関するもの等、安全規制が強化され一定の効果が出ている。一方、厚生労働省の調査結果³⁾によると、死亡災害等の深刻な交通事故を起こしたトラック運転者の33%が月拘束時間

の特例値の320時間を超えた労働を行っている（改善基準告示に違反）状況である。

そこで本研究は、交通事故要因の9割を占めると言われる⁴⁾「人」が原因となるトラック運転者の疲労運転、長時間運転、高ストレス運転等を招く背景にある社会的要因に焦点をあて、貨物自動車運送事業の9割を占める一般貨物自動車運送事業を対象に、トラックの危険運転を招く背景にある社会的要因を探り改善方を検討することを目的とする（図-1）。

本稿では、2.で既往研究の整理を通じて本稿の位置付けについて論じたのち、3.でトラック運送事業の安全を確保するために取組まれている現在の施策をレビューし課題を指摘する。さらに、4.ではトラック事故の社会的要因として、規制緩和と荷主企業や運送事業者の経営行動を取上げ、これらを背景にした運送業界構造の特徴とトラック運転者の危険運転の関係解明を試み、5.で結論を述べる。

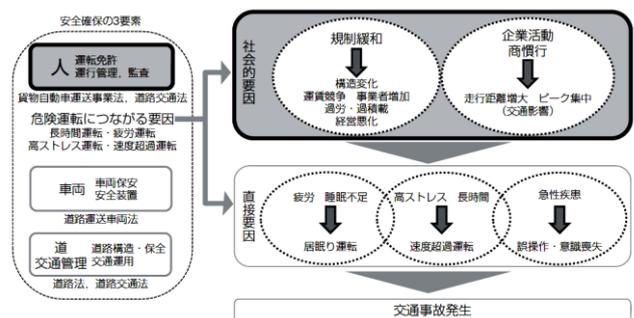


図-1 本研究の対象（太枠の部分）

2. トラック事故の要因と本稿の位置付け

図-1の右側フローに示す、トラック事故の直接要因と社会的要因のそれぞれについて、既往研究を整理する。

トラックが関与する交通事故の直接的な要因に関する従来の研究については、まず、わが国の1970年代の事業用自動車（路面輸送）の労働における運転者の疲労と健康に関わる課題を労働科学の観点から幅広く記した労働科学研究所の成果がある⁵⁾。次に、居眠り運転と交通事故の関係に焦点をあてたものとして、例えば過労や睡眠不足による居眠り運転の関係を指摘した厚生労働省の調査報告⁶⁾や、西田⁷⁾による居眠り運転と走行距離帯との関連を指摘したがある。このほか、運転者の生理学的な面を扱った研究として、Philip et al⁸⁾による運転者の睡眠時間が運転パフォーマンスに与える影響を研究したもの、谷川他⁹⁾による睡眠時無呼吸症候群などを原因とするトラック運手者の予兆のない居眠りがもたらす危険性を指摘するものや、一杉¹⁰⁾の運転者の急性疾患や発作がもたらす交通事故を警鐘する研究などがある。これらから、運転者の睡眠不足・疲労と交通事故発生との関係性については1970年代から研究の蓄積がある。

一方、直接要因の背後にある社会的要因として、1990、2003年の規制緩和によるトラック運送事業の影響に着目したものでは、例えば中田¹¹⁾はトラック運送産業の構造再編の動きを詳述し、斎藤¹²⁾は規制緩和による競争激化、トラック事業者の経営悪化、過労・過積載運転等の悪影響を指摘している。このほか、企業活動と交通負荷の関係に着目したものとして、荷主の商慣行が物流貨物車交通に与える影響を指摘し交通負荷を軽減策を提案する河野らの研究¹³⁾がある。

本研究は、トラック運転者の危険運転を招く背景にある社会的要因を既往研究を踏まえ幅広く捉え、規制緩和や企業の経営効率行動を背景にしたトラック運送産業の構造や取引特性、荷主の商慣行などがトラック運転者の行動に与える影響を指摘する。

3. 施策レビュー

トラック運送業の安全を確保するために実施されている施策として、運送事業者の運行の安全確保を監視するものと、荷主一運送事業者、あるいは元請事業者一下請事業者間における上位者の強制を防止する施策がある。以下では、それらに関連する制度の概要と、現況の実施体制や枠組みにおける課題を指摘する。

(1) 事業者が実施する安全管理と監視制度

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、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有する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ている。

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。これは、全事業者数のわずかに0.5%、車両換算では10%程度（統計区分制約から保有台数201両以上について試算）にあたり、義務化対象範囲が限定的であるといった課題がある¹⁴⁾。

一方、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指導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、適正化指導機関の巡回指導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」が不適切と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。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、事業者の1割程度の6,369社程度（2010年度実績値）にすぎず、チェック体制は十分とは言えない。

(2) 荷主や元請事業者の強制を防止する制度

垂直関係にある、荷主一トラック元請事業者間や、元請一下請事業者間の取引における強制などの不適正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年）をはじめ積極的に取組んでいる。また、従来は過積載運行防止を目的にした荷主勧告制度（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。

一方、公正取引委員会は、元請一下請事業者間の取引を下請法で規制し、力関係を悪用した荷主による不当行為を監視を強化する目的で物流分野を2004年から特殊指定している。しかし、下請法の貨物運送分野の勧告件数は、28件/年（2007～2010年平均値、公正取引委員会資料）とわずかであり、元請一下請事業者の垂直関係では、取引相手（顧客）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。

4. トラック事故の要因となる社会的背景

トラック輸送産業の安全の問題は、規制緩和後の参入事業者増加と運賃届出制による価格自由化による過当競争が原因であると言われる事がある。これについて幾つかのマクロ統計データを用いて、規制緩和の影響事象を検証し、トラック運転者の労働時間増加との関係を示す。さらに、影響のいくつかは必ずしも規制緩和のみによるものではないことを示す。

(1) 規制緩和の影響

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）の改正貨物自動車運送事業法施行の2段階で実施された。主な規制内容は参入規制を緩和するものと運賃規制を緩和するもので、事業者の増加や価格低下が影響として想定された（表-1）。

これらの影響と、そこからもたらされるトラック運転者の労働時間増加に繋がるいくつか過程（図-2）について、規制緩和前後の統計データを用いて検証する。

平成2年以降、トラック運送事業者数は増加の傾向であるが、輸送量と車両数は平成19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、平成19年以降は横這いの傾向にある（図-3）。ここで、規制緩和の影響を簡単に考察すると、最低車両台数が5台以上に緩和されたのは平成15年であることから、平成7年から保有台数の少ない事業者が増加したのは、規制緩和による事業者の新規参入ではなく、既存事業者が減車したか、事業を分割したためと考えられる。

地域別にみると、貨物需要が高い関東・近畿・中部・九州で事業者数が平成15年以降増加傾向であり、需要集中地域に事業者参入増加を確認した。新規参入事業者は平成16年の2,500社/年をピークに減少傾向である一方で、退出事業者数は平成20年に2,000社/年を越えこの年から退出数が参入数を上回る状況であり、厳しい競争環境にさらされていることが分かる。

一方、運賃規制の緩和による影響について、大阪ー東京間10tトラック往復運賃の推移をみると、業種により差はあるものの概ね低下傾向であることが分かる（図-4）。ここで、規制緩和の影響については、平成10年時点の実勢運賃が平成11年届出運賃より低いことから、規制緩和以前から実勢運賃の決定には市場調整がはたっていたと考えられる。

以上から、規制緩和以外の要因が考えられるものとして挙げた「運送事業者規模の縮小」「価格競争による

運賃低下」は、いずれも企業経営活動が背景にあると考え、以降はこの点に着目する。

表-1 規制緩和の主な内容とその影響（想定）

規制緩和の主な内容（時期）		影響
参入	事業免許→許可（H2）	事業者増加
	事業許可 最低車両台数5台以上（H15）	小規模事業者増加
	営業区域廃止（H15）	需要集中地域に 事業者参入増加
運賃	運賃認可→届出（H2）	運送価格低下
	運賃事前届出→事後提出（H15）	

(H2) 平成2年12月物流二法（貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法）の施行
(H15) 平成15年4月改正貨物自動車運送事業法の施行

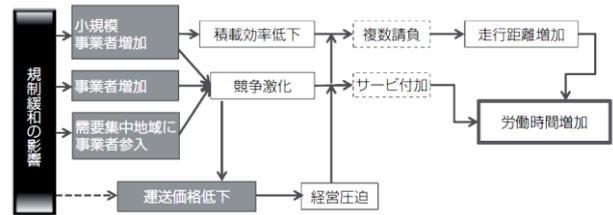
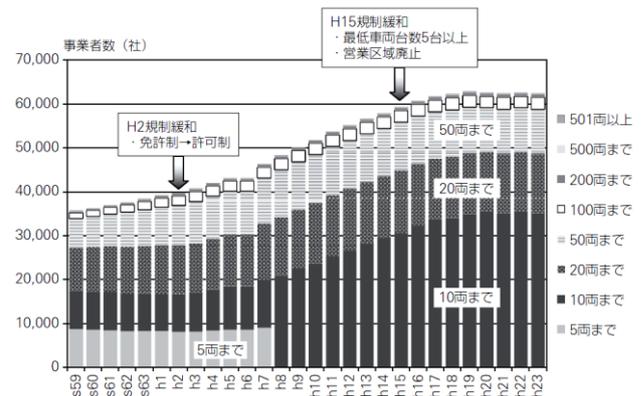
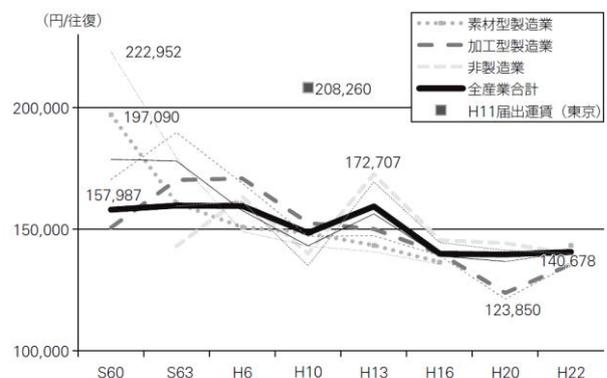


図-2 規制緩和の影響



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-3 規模別トラック事業者数の推移



出典：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

図-4 トラック運送事業の運賃の推移

(2) 企業活動の経営効率化の潮流

規制緩和以外の社会的背景として、同時期の1990年代の企業経営の効率化の動きから、図-5に示す2つの流れに着目する。

ひとつは運賃低下の原因として指摘される多重下請構造の問題である。これは、以前は大手製造業などの荷主企業が自社内に輸送部門を保有していたものを、輸送需要変化に伴うトラックや運転者等の固定経費負担リスクを回避するため資本調整し、外部から必要分だけ調達するようになったためと考えられる。また、実運送事業者においても輸送需要が低い水準に資本を調整し、需要超過時はトラックや運転者を外部調達する行動をとるようになったためと、同様に考えることができる。

もうひとつの流れは、主に着荷主が省スペースなどを目的に過剰在庫の削減を志向することにより、運送側に到着時刻指定、多頻度小口輸送等ニーズが増加したと考える。これら荷主の商慣行がトラック運転者の行動に与える影響を、以降に述べていく。

a) 多重下請構造の影響

一般貨物自動車運送事業では、下請けの構造が多重化し、最近の国土交通省他の調査¹⁴⁾によると、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、国土交通省資料¹⁵⁾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、深刻な実態であることがわかる。図-6に示すように、この多重下請構造が招く、トラック運転者への影響として3点指摘することができる。

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。国土交通省他の調査¹⁴⁾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送価格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、より厳しい運賃や時間条件でも運転を拒むことができず、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の運転者により、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、運送契約を書面で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、疲労状態の運転や速度超過運転を強いる要因として考えることができる。

b) 荷主の商慣行の影響

図-7に示すように、製造業や小売業、建設工事現場などの到着側の荷主は、自らに都合が良いようにインプット（到着荷物・資材）を調整するために、到着の時間を指定し、必要な量を必要な頻度で搬入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ないなか指定時間に間に合うよう、無理（疲労・高速）な運転を強いられることになる。

また、トラック運転者は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（図-8）。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、多頻度小口輸送のニーズが高まり、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。

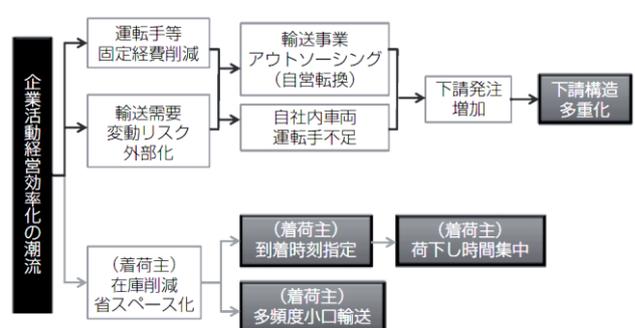


図-5 企業活動経営効率化の潮流

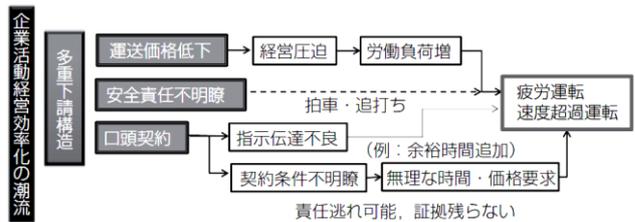


図-6 多重下請構造の影響（図-5の上部分に該当）

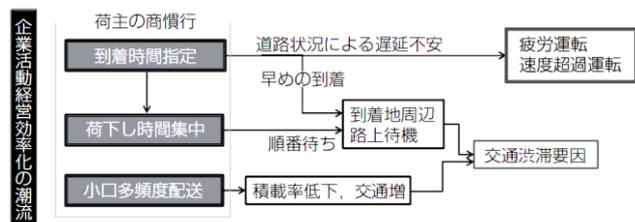


図-7 荷主の商慣行の影響（図-5の下部分に該当）

5. 結論と今後の課題

(1) 結論

規制緩和後における一般貨物事業者間の競争激化と、荷主企業や運送事業者の効率化を目的とした経営行動が、現在のトラック運送の産業構造形成に影響したことを示した。また、その産業構造や荷主の商慣行がトラック運転者を危険運転に追いやる影響関係過程を提示した。

さらに、現在のトラック運送産業の多重下請構造や取引特性は、「安全の責任」を下請事業者等の弱い立場に押し付け、危険を黙認する構造を形成しているという課題を浮き彫りにした。

(2) 今後の課題

今後は、関係者等への調査を行うことで提案した課題構造の精度向上を目指す。

また、これからの適切な安全の責任分担を検討するために、荷主や元請事業者による理想的な安全管理の取組を調査し、あるべき役割分担を探求する。さらに、多重下請構造を有する他産業に着目し、それぞれの産業における安全等の責任分担の制度比較を行い、改善施策の提言に結び付けたいと考えている。



図-8 第2車線に駐停車するトラック

参考文献

- 1) 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, 2005.
- 2) ILO: The Issues of Fatigue and Working Time in The Road Transport Sector, International Labour Organization, Working Paper 232, 2005.
- 3) 厚生労働省労働基準局: 交通事故を発生させたトラック運転者の労働時間等の実態調査結果, 2011.
- 4) J.R. Treat ,N.S. Tumbas, S.T. McDonald, D. Shinar, R.D. Hume, R.E. Mayer, R.L. Stansifer and N.J. Castellan : Tri-level Study of The Causes of Traffic Accidents. Executive Summary, U.S. Department of Transportation, Report No.: DOT HS-085 099, 1979
- 5) 野沢浩, 小木和孝編: 自動車運転労働—労働科学から見た現状と課題—,労働科学叢書 55, 労働科学研究所,1980.
- 6) 厚生労働省交通労働災害防止専門家検討会: 交通労働災害防止専門家検討会報告書, 2008.
- 7) 西田泰: 長距離運転による交通事故の実態, 総合臨牀, Vol. 55, No. 1, pp. 45-47, 2006.
- 8) Pierre Philip, Patricia Sagaspe, Jacques Taillard, Nicholas Moore; Christian Guilleminault, Montserrat Sanchez-Ortuno1, Torbjorn Åkerstedt, Bernard Bioulac : Fatigue, Sleep Restriction, and Performance in Automobile Drivers -A Controlled Study in a Natural Environment-, SLEEP, Vol. 26, No. 3, pp. 227-280, 2003
- 9) 谷川武, 作本貞子, 櫻井進: わが国におけるトラック運転者の睡眠時無呼吸症候群対策, 国際交通安全学会誌 IATSS Review, Vol. 35, No. 1, pp. 40-45, 2010.
- 10) 一杉正仁: 交通事故死傷者を減らす為の医学的アプローチ, 交通安全環境研究所フォーラム 2011.
- 11) 中田信哉: 貨物自動車運送業界の構造再編, 東京経大学会誌 (経営学), 第 254 号, pp. 65-82, 2007.
- 12) 齊藤実: 規制緩和とトラック運送業の構造,国際交通安全学会誌 IATSS Review, Vol. 29, No. 1, pp. 44-51, 2004.
- 13) 河野辰男, 塚田幸広: 商慣行の改善が貨物車交通に与える影響に関する研究, 土木学会論文集 D, Vol. 62, No. 1, pp. 54-63, 2006.
- 14) 国土交通省,全日本トラック協会: トラック輸送事業の運賃・原価に関する調査, 2011.
- 15) 国土交通省: 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, 2008.

(?)

A Study on the Social Background of Truck Accident

Hiroyuki SHIMAMOTO

The deregulation law of truck transportation of Japan was enforced in 1990. Then, due to the increase in the number of truck companies and fierce price competition, it is said that the state of the truck driver's condition increased its difficulty.

This research places its focus on the process in which the administrative behavior (such as transportation outsourcing and stock reduction) of a shipper or a transportation company affects the safety of truck operation. Also we propose the safety policy based on a different concept with rather new point of view.