

## 大学院FD講演録「貨物自動車運送事業にかかる法制度と現状」 および「貨物自動車運送業における近未来の在り方について」

Graduate School FD Lectures “Legal System and Current State of Motor Truck Transportation Business” and “On the Future of Motor Truck Transportation Business”

朝日大学大学院経営学研究科 教授 土井義夫

Graduate School of Business Administration, Asahi University, Professor DOI, Yoshio

**概要：**本稿は、2023年1月18日(水)に開催された「2022年度朝日大学大学院経営学研究科・経営学部FD研修会」(於：朝日大学514講義室)における講演の内容をなすものである。当日は、国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局首席運輸企画専門官の宮川高彰氏、一般社団法人岐阜県トラック協会専務の臼井靖彦氏をお迎えし、ご講演をいただいた。

本研修会は、本学大学院経営学研究科のプロジェクト研究をもとに、産学連携の実例を学び、大学院・学部教育への活用について考えるものである。また本講演は、プロジェクト研究の成果物である、朝日大学大学院グローバルロジスティクス研究会監修「トラック運送事業の現状と未来」(2022年11月発行)に即した内容となっている。原稿作成に際しては、録音テープを反訳したものに、加筆・修正を施した。反訳については、講演者である宮川氏・臼井氏の手を煩わした。記して感謝の意を表す。

**Abstract：** This article forms the content of a lecture delivered on Wednesday, January 18, 2023, at the 2nd FD Seminar of the 2022 Faculty of Business Administration, Asahi University, in Lecture Room 514. In the current fiscal year, Mr. Takaaki Miyagawa, Principal Transport Planning Officer, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism Chubu District Transport Bureau Gifu Transport Branch Office, and Mr. Yasuhiko Usui, Managing Director, General Incorporated Association, Gifu-ken Trucking Association, were invited to speak.

Based on the project research of our Graduate School of Business, this workshop will study examples of industry-academia collaboration and consider its application to graduate and undergraduate education. In addition, this lecture is in line with “The Current State and Future of the Trucking Business” (published in November 2022), a product of the project research and supervised by the Global Logistics Study Group of Asahi University Graduate School. In preparing the manuscript, the transcripts of the audiotapes were revised and revised. Transcription was the work of the speakers, Mr. Miyagawa and Mr. Usui. Write and express gratitude.

《講演録》貨物自動車運送事業にかかる法制  
度と現状

宮川 高彰

(国土交通省中部運輸局 岐阜運輸支局  
首席運輸企画専門官 (輸送・監査))

〔目次〕

1. 貨物自動車運送事業にかかる制度の変遷
2. 貨物自動車運送事業の現況
3. 貨物自動車運送事業の課題
4. 国土交通省の取り組み

1. 貨物自動車運送事業にかかる制度の変遷

皆様こんにちは。ただいまご紹介いただきました岐阜運輸支局輸送監査担当の宮川と申します。皆様方におかれましては、平素より国土交通行政にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

朝日大学の土井先生には我々の様々な会議等においてご指導を頂いておりますが、このたび、土井先生が座長を務められます大学院グローバルロジスティクス研究会で本を編纂するにあたりまして、「貨物自動車運送事業にかかる法制度と現状」の項を担当いたしました。

本日は、担当した部分につきまして簡単に説明させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

我が国の貨物自動車運送に関する法律は、これまでさまざまな変遷がありました。個人的な興味もありまして、どのような変遷を辿ってきたかをまとめました。

日本に自動車もたらされたのは、諸説ありますが、明治30年代の前半と言われており、その数年後には、自動車運送事業に関する動きが各地で起こった模様です。

自動車運送に関する法律ができたのはそのときは実現には至らなかったようですけど

も、愛知県において乗合バスを運行しようという動きを受けて、1903年、明治36年に愛知県において乗合自動車営業取締規則が制定されたものが初めてだろうと思われま。その後、明治36年に京都府において自動車取締規則が公布され、それを受けて始められた乗合バスの運行が日本における自動車による運送事業の嚆矢であるとされています。この頃は、各県ごとに自動車取締規則等が制定されておりましたが、大正8年に全国統一の法規として「自動車取締令」が公布されました。その内容は自動車使用の管理監督、どちらかというところ現在の道路交通法や道路運送車両法の意味合いが強かったように思います。続いて、昭和6年には、自動車運送事業に関する法令として「自動車交通事業法」が制定されておりますが、こちらは交通とありますように乗合バスを主眼としたもので、貨物自動車運送事業に関する明確な区分等がなされておりました。

トラック運送について目を向けてみますと、明治35年には東京において商店が宣伝を兼ねたトラックによる商品配達を行なった記録があります。当時の陸上貨物運送に関しては鉄道輸送が主力であり、駅からあるいは駅までの荷物を運ぶ小運送について、人や荷車等で行われていたところに、順番にトラックも普及していった模様です。道路や自動車の性能が貧弱だったこともあって、長距離輸送にトラックが使用されるのはまれだった様です。

大正12年の関東大震災により鉄道が被災したことを受けて、代替として機動性の高いトラックに注目が集まりました。また、昭和に入って戦時色を帯びてくるようになると、トラック運送の重要性が再認識されました。

このような流れを受けて、昭和15年に「自動車交通事業法」が改正され、トラック運送についての規定が設けられ、トラック運送の

発展拡大が図られるとともに、小規模な事業者ばかりであった小運送の統合などが図られました。

戦争が激化するとともに燃料やタイヤなどの部品だけでなくトラックそのものの入手が、また運転手の確保が困難となり、戦災等により大きな被害を受け、貨物自動車運送事業は壊滅的な状況で終戦を迎えることとなります。

戦争により壊滅的な被害を受けた日本のトラック輸送ですが、旧軍用トラックや部品、燃料の放出を受けまして、戦後の復興を支えることになりました。一方で、先に述べました小運送の統合等は不合理も多かった様で、統合された事業者も終戦とともに解体・独立し、事業者数が増大していった模様です。

そのような中、戦時統制色の強かった「自動車交通事業法」を廃止し、アメリカの法制度を参考に民主色を強めた「道路運送法」が制定されましたが、業界の実情に沿わず、運用にも不合理があったようで、昭和26年に道路運送秩序の確立、道路運送の総合的な発展を目的とし、需給調整と免許制度による新しい「道路運送法」が制定されました。

その後、「道路運送法」は時代に沿って改正が重ねられていきます。

昭和30年代に入り、日本の経済発展と自動車の普及に伴って自動車事故の増大が問題となると、自動車運送も輸送の安全確保が重視されるようになり、道路運送法においても安全運行に係る規定の追加がされました。

高度成長期を経て安定成長期に入り、規制緩和が叫ばれ、また、物流のニーズが多様化して物流が高度化・多様化するようになると、貨物自動車運送事業は「道路運送法」から分離された「貨物自動車運送事業法」に依ることとなりました。

この「貨物自動車運送事業法」では、貨物自動車運送事業は免許制から許可制となり、

需給調整が廃止され参入規制が緩和されるとともに、事業計画をはじめ参入後の手続きや規制も順次緩和されていきました。一方で、貨物自動車運送事業法では貨物自動車運送事業の健全な発達を図るため、民間団体による自主的な活動を促進することともされました。この民間団体による自主的な活動とは貨物自動車運送適正化事業であり、各県のトラック協会がその実施機関に指定されて、輸送の安全確保と業界の健全な発展に向けた取り組みを進めていただいているところです。

そして、平成20年代末より働き方改革が叫ばれるようになりましたが、後ほどお話をさせていただきますとおり、貨物自動車運送事業に関する労働条件等は当時すでに厳しい状況に置かれており、トラック運送を持続するために労働条件の改善が急務でした。このような状況を受け、平成30年に議員立法により貨物自動車運送事業法の改正が行われ、現在に至ります。

## 2. 貨物自動車運送事業の現況

続いて、貨物自動車運送事業の現況等をお話させていただきますと思います。

令和2年度の国内貨物輸送の輸送機関別の分担率を見ると、トラックによる輸送はトンベースで9割、トンキロベースで5割以上を占めており、国内貨物輸送で非常に重要な役割を果たしております。

国内貨物輸送量の推移を見ますと、戦後、トンベース、トンキロベースともに増加していましたが、バブル景気が崩壊した1990年代から2000年前にピークを迎え、以降は漸減傾向が見られます。自動車運送のみを見ますと、トンベースは1990年代、トンキロベースでは2010年代にピークを迎えて、減少ないし横ばい傾向にあります。

一方、自動車運送のうち、自家用・事業用の分担率を見ますと、トンベース、トンキロ

ベースとも、自家用自動車による輸送比率が高かったものが、年を経るごとに事業用自動車による輸送比率が高くなっています。

トンベースの輸送量推移とトラックの車両数の推移を見比べますと、輸送量の増減に合わせて、自動車の数も増減しています。

事業用自動車数と運送事業者数は、どちらも戦後一貫して増加傾向にあり、1990年、平成2年の「貨物自動車運送事業法」の施行を受けて増加に拍車がかかっていましたが、2010年頃、輸送量がピークを迎えたこともあって、事業者数・車両数ともに横ばいに転じています。

また、出荷件数、荷物の個数については増加傾向が見られますが、一件当たりの荷物の重さは減少傾向にあり、輸送の小口化が進んでいることが伺えます。

令和2年末の貨物自動車運送事業者の規模別事業者数を見ますと、従業員数300人以下、資本金3億円以下の中小企業が9割以上を占めており、従業員数20人以下の小規模企業に絞っても7割以上を占めています。

### 3. 貨物自動車運送事業の課題

貨物自動車運送事業の現況はこれまで説明してきたとおりですが、貨物自動車運送事業は、様々な課題を抱えています。

特に、トラック運転手の労働環境はなかなか厳しいものがあります。

具体的には、トラック運転手は他産業に比べて賃金は2割低く労働時間は2割程度長くなっています。この労働時間には、トラックの運転時間に点呼・車両点検といった安全運行のための時間を加えた運送自体に必要な時間の他に、荷物の積み卸しといった付帯業務にかかる時間、そのための順番待ちをするいわゆる荷待ち時間等が含まれています。

このような厳しい状況を反映してか、トラック運転手の有効求人倍率は全職業平均の

約2倍と新しい方が入ってきにくい状況にあり、若年者が比較的少なくなっています。また、運転に加えて荷物の積み卸し等の肉体労働もあるためか、一定以上の年齢の方は比較的少なくなっています。このような状況が続きますと、若年者を中心に新しい方が入ってこない一方で、高齢の方の退職が進み、近い将来運転手が不足し、荷物が運べなくなることとも予想されています。

貨物自動車運送事業を現場で支えるトラック運転手の労働環境が厳しいこと背景には、貨物自動車運送事業者の大半を経営体力が弱く、荷主に対する立場も弱い中小企業が占めており、独力でトラック運転手の労働条件改善や輸送の効率化等を図ることに限界があることが考えられます。その解決には荷役作業や荷待ち時間の削減等、荷主の協力が必要です。

しかし、貨物自動車運送事業が置かれている状況について、荷主の理解は不足していると言わざるを得ません。一例として、令和2年に荷主に対して実施したアンケートでは、トラック運転手の労働時間等について定めた改善基準告示について、半数の荷主が「存在を知らない」と答えており、また、荷待ち時間等の発生状況について、運送事業者の7割以上が「発生している」と答えたのに対し、荷主の7割以上は「発生していない」・「発生状況を把握していない」と答えています。そのほか、貨物自動車運送事業者が行った何らかの違反行為について、荷主が原因であった場合などに、その原因を解消するように荷主に働きかける荷主勧告制度について、荷主の5割以上が存在自体を知らないと答えています。

続いて、営業用トラックによる事故の発生状況を見てみますと、事業者の取り組みもありまして、事故件数や被害者数は減少傾向にあることが伺えますが、健康状態を起因とす



る事故の件数は増加傾向にあります。これは、先に述べたトラック運転手の高齢化や長い労働時間なども原因と思われます。また、飲酒運転事故は減少傾向にあるものの、まだ一定の件数を数えております。運行管理や運転手に対する指導を適切に行なっていれば防げるものであり、法令遵守や安全に関する意識の低い事業者が未だ一定数いることが伺えます。

#### 4. 国土交通省の取り組み

このような課題に対応するため、国土交通省がどのような取り組みを行っているかを説明させていただきます。

平成 30 年度に「貨物自動車運送事業法」の改正が行われました。改正にあたっては、貨物自動車運送事業の健全な発展を図るため規制の適正化を図ること、及び、働き方改革法の施行を踏まえ、運転手不足により物流が滞ることのないよう運転手の労働条件を改善すること、この二つの目的が掲げられております。

規制の適正化に関しては、許可が取り消された事業者が容易に再参入できないよう欠格事由の取り扱いが強化されるとともに、許可基準を明確化・厳正化することになり、また、輸送の安全に係る事項と事業者が遵守する事項がより明確化されました。これらは、許可申請やその他の手続きの際に確認するほか、事業者監査や貨物自動車運送適正化事業実施機関の巡回指導などで継続的に遵守状況等を確認することになっております。

労働条件の改善については、荷主の配慮義務の新設や荷主勧告制度の強化、荷主への働きかけ等にかかる規定の新設等、荷主対策を深度化するのに加え、労働条件の改善等の原資となる運賃を確保できるよう、参考指標としての「標準的な運賃」の告示制度が導入されました。

貨物自動車運送事業者は荷主に対して弱い立場に置かれていることもあり、運送以外の附帯作業や荷主の都合による荷待ちや待機など、荷主からの無理な要望に応えざるを得ない等、取引環境が必ずしも公平とはいえない状況もありました。

このような状況下で、トラック運転手の厳しい労働環境の改善に取り組むには、荷主と貨物自動車運送事業者の相互理解と協力により、取引環境を改善することが必要です。

貨物自動車運送事業者と荷主の取引環境の改善に向けた取り組みは従前より行われており、岐阜県においても、トラック協会や労働局、運送事業者や荷主等で構成し、土井先生に座長を務めていただいております「岐阜県トラック輸送における取引環境労働時間改善地方協議会」において、荷主に対し貨物自動車運送事業の現状について理解を求める取り組みや「標準的な運賃」の周知啓発を行っております。

その上で、平成 30 年の法改正により荷主対策の深度化を行うことになりました。ここでは、貨物自動車運送事業者が法令を遵守できるよう荷主の配慮を義務化するとともに、荷主勧告制度を強化し、また、貨物自動車運送事業者からの情報提供等により荷主の法令違反等の原因行為が疑われる場合にも働きかけや要請と段階を踏んで荷主に改善を促し、最終的には勧告および事業者名の公表を行うことができる「働きかけ」等の規定が新設されました。

また、貨物自動車運送事業者が運送を行うためには、トラック運転手とトラックを確保する他、安全対策等で一定の経費が必要となり、特に、トラック運転手の労働環境を改善するためには、相応の原資が必要となります。しかしながら、荷主に対する交渉力が弱い中小企業がほとんどを占める貨物自動車運送事業においては、荷主から十分な運賃を收受で

きない実態が見受けられます。このため、トラック運転手は厳しい労働環境に置かれ、事業者は法令遵守や十分な安全対策が難しくなるといったことも考えられます。

このような状況を受けて、平成30年度の法改正では、トラック運転手の賃金を全産業平均として計算するなど、労働条件の改善と安全対策、法令遵守等のための主要なコストを支払った上で、事業を持続できる適正な運賃の目安を「標準的な運賃」として告示することになりました。本制度では、貨物自動車運送事業者が自らの運送原価を認識して、適正に運賃を把握した上で、荷主との運賃交渉、受注交渉を行うことを目指しております。また、「標準的な運賃」を参考にして、運送にどの程度の経費が必要かを荷主に理解していただくことも狙っております。

最後に、規制の適正化、遵守すべき事項の厳格化を担保するための事後チェックとなる自動車監査について触れさせていただきたいと思います。

貨物自動車運送事業法の施行以降、トラック協会に委託されている貨物自動車運送適正化事業実施機関による、運送事業者に対する法令等に関する講習や、同機関が実際に運送事業者の営業所に訪問して管理運営の実態を確認し、必要に応じて指導を行う巡回指導など、事業の適正化に向けた取り組みが行われております。

これらと連携して、国土交通省では、巡回指導を行っても未だ改善が認められない事業者や、重大な事故や飲酒運転などの重大な法令違反等が認められた事業者、その他法令違反等が疑われる事業者に対し臨店監査を行ない、法令が遵守されているか、事業が適切に管理されているかを確認するとともに、違反があった場合はその内容や原因等を確認し、必要に応じて行政処分等を行っています。また、行政処分等を行った後は、違反事項の改善を

指導し、改善状況を確認し、事業が適正に運営されるよう促しています。

このように、国土交通省は、輸送の安全などを担保するとともに、貨物自動車運送事業が社会から認められ、その役割を果たすために、日々取り組みを進めております。

以上で「貨物自動車運送事業にかかる法制度と現状」の概略について説明を終わらせていただきます。

ご清聴いただきありがとうございます。

## 《講演録》貨物自動車運送業における近未来の在り方について

臼井 靖彦

(一般社団法人岐阜県トラック協会 専務)

[目次]

1. 国内物流及びトラック運送事業の現状
2. 適正化事業（実施機関）
3. トラック運送事業におけるIT化の流れ
4. トラック運送業界における課題
5. まとめにかえて

### 1. 国内物流及びトラック運送事業の現状

ご紹介いただきましたトラック協会の臼井と申します。まず目次の内容ですが、1から5まで用意させていただいております。本日は、運送業や物流業に馴染みのない先生方や学生諸氏ということで、国内物流やトラック運送事業とはどういうものかを最初にお話しさせていただき、2番目に適正化事業（適正化事業実施機関ともいいます）というものが何をするものなのかについてお話しさせていただきます。3番目はトラック事業における今後のIT化ということで、叢書のタイトルに「未来」とあるように、今後はこうなっていくのではないかとということも書かせてもらっています。この2番と3番が、叢書の中

の第六章と第八章に該当するもので、私どもトラック協会の職員等で執筆させてもらった内容です。4番については、トラック業界は本当に大変な業界であることを理解いただく項目でもあります。今でこそエッセンシャルワーカーと言っただけのようにりましたが、その実は長時間労働や交通事故、事故には飲酒運転事故も含まれるなど、多くの課題があるということを挙げさせていただきました。最後は、まとめということで、聴講いただく皆様に対し、本日の感想に加え共感いただけることなどを新たな認識として持っていたきたいという、まことに勝手の良い内容となっております。

まず国内物流の現状です。先ほど宮川首席も言われましたが、2005年を100とすると、全体的に右肩下がりとなっております。これは物量ではなく比率が下がってきているということでございます。リーマンショックの頃に一番落ち込み、以降は少し回復いたしました。これは2019年までのデータゆえ、その後はコロナ禍ということでさらに落ち込んでいます。

続きまして、運送事業はどのようなものなのか説明いたします。陸上での運送事業はバス、タクシー、トラックに分類されます。これを見ていただきますと、平均年齢では、一見するとトラックドライバーが若いと感じますが、10代のドライバー比率は1%を満たしていないのは、18歳で免許を取り2年間ということで率的に低いのも事実ですが、就業する若者が少ないということです。20歳代、30歳代を合算しても、令和3年のデータによると全体の20%しかおらず、反対に70%が40歳代以上ということで、高齢者体質の組織構造となっております。

次に貨物輸送量と輸送トン数についてですが、先ほど宮川首席の資料でも紹介されていたので詳細は割愛させていただきたいと思

います。トラック協会は営業用のトラック事業者の団体です。皆さんもタクシーやバスに乗られると思いますが、ナンバーの色が緑であるように営業用は緑色のナンバーが付いています。一方、皆様が日々乗られている車は白色ナンバーであり自家用車といわれるものです。自家用トラックと営業用トラックを比較すると車両数では圧倒的に自家用車両が多いことがお分かりいただけますが、輸送品目の割合では両者は全く異なっていることがご覧いただけると思います。

次に1日1車当たり走行キロ、平均輸送キロを見ていただきますと、やはり営業用が断然に数字が大きくなっております。これは輸送効率が良いことを示していますが、専業であるゆえ当然のことといえます。まずは、自家用と営業用にはこのような違いがあることを理解いただきたいと思います。

営業用トラックの市場規模は年間約19兆円と言われております。物流全体では29兆円ですので、そのうちの65%をトラックが占めております。19兆円まで売り上げが伸びていましたが、その後に訪れたコロナの影響により、近年は右肩下がりになっています。

事業者数は宮川首席の資料にございましたので割愛させていただきますが、全国では約63,000者の運送会社がございます。皆さんに馴染みのあるのは宅配や引越しの運送会社でしょうが、そのような会社はほんの一部であります。岐阜県でも、1,000者ほどあり、街中で運送会社の看板が見受けられるのではないかと思います。気をつけて見ていただければ、ここにも、うちの近所にもあったよねという感じになるのではないかなと思います。

## 2. 適正化事業（実施機関）

次は、適正化事業実施機関についてです。首席の説明にもありましたけれども、民間の活力を利用して、運送事業者を指導しましよ



うということで、各都道府県のトラック協会、全国で全日本トラック協会がこの役目を引き受けました。平成2年に指定を受けて、5年間取り組んだのちの平成7年の中間取りまとめにおいて、概ね成果が出ていますということで、引き続きトラック協会にやらせましょうということとなり、以降30年が経過しました。

それでは、どのようなことをするのかということですが、適正化事業指導員が実際に運送会社を訪問いたします。先ほど1,000者と言いましたが、営業所の数では1,200者ぐらいが岐阜県内にあります。これをいかほどのサイクルで巡回するのか。本来は最低でも1年に1回は行かなければならないと思われませんが、現実的にマンパワーが全然足りません。3年や4年、最悪は5年周期というものもあります。巡回時には多くの書類を見させてもらっています。分類すると、Ⅰの事業計画、Ⅱの帳票類、Ⅲの整備関係、Ⅳの運行管理関係、Ⅴの労基関係、Ⅵの法定福利等、あらゆる分野があります。運送会社ではトラックが1日稼働するごとに、特にⅣの運行管理関係書類が義務付けられ、書類の山があつという間に出来上がります。限られた管理者では知識があつても時間が追いつかないこともあり、書類不備の指摘をするケースもあります。

運輸支局は行政ですので行政監査となります。私ども実施機関にはそこまでの権限はございませんので、巡回指導という形態になります。その指摘事項の推移ですが、一見しておわかりと思いますが、ほぼ同じ項目に指摘が集中し、一番多いものは「特定運転者の指導」です。特定というのは、「新しく採用した人」、「事故を起こした人」、「65歳以上の高齢者」を指していますが、事業者では教育指導ができかねていることを証明しています。また、点呼ができない、日報に不備があるといったものが常に上位にきています。な

ぜ改善されないのかについては、私どものヒアリングから「頻繁に法が改正される」、「帳票類が煩雑である」「事業者に知識が足りない」などの様々な原因が浮かび上がっていました。

そこで、法改正がどのぐらい行われているかということを見てみましょう。平成28年度からに特化すると、年度で4、5回、法改正や追加がありました。これにはトラックの事故が多く、減少していないという背景があり、行政としては見過ごすわけにはいかないということで、法の網をかけるという形になっています。これだけ頻繁にあると、指導員でさえ「いつ改正になったのか」わからなくなることもあります。事業者であればなおさらです。

例えば大学は、入学して、講義があり、前期試験・後期試験があるという一年間の流れだと思います。運送事業者は、許可を取り、1年目は通常業務、2年目に巡回指導を受け、次は3年後の5年目に巡回指導を行いました。この間に何回、法改正があつたかということです。毎年のように法改正があれば、おそらくご存じないのは半分以上あるのではないかと。このような状況であつたので、これは何とかしなくてはいけないということで事前に教えたほうが良いという話になってきました。

これらを受け、岐阜県では独自の取り組みを始めました。私も、平成2年から適正化事業指導員を担当しておりますが、通常は2～3年に1回巡回をして、結果を5段階で評価をしています。不備な項目については2、3年後に来ますので直してくださいと言うのですが、結局直っていないという結果になりこの繰り返しでした。これで本当に良いのかという話が内部から出され、平成25年度からは、今までと異なる手法でフォローできないか、巡回だけが事業者指導ではないだろうと



考えながらやってきました。単純にその時だけの評価をするのではなく、まずは巡回前に指導を行い、当日の指摘に対しては後日呼び出し指導を行うなど、方法を見直しました。1年に一度は法に触れる機会を提供することで、巡回時には改善されているということも増えてきました。それらを経て、平成30年度からトラドックと称する参考書を使つての遠隔指導に結実しています。

トラドックは「トラックのドクター」という意味の造語です。処方箋のような情報を先に提供することによって、事業者が良くなれば、それは良いことではないかと思えます。抜き打ちテストをやって、あなたは何点でしたとやるよりも、事前に参考書を渡して勉強・予習してください、そして90点、100点取っていただければ良いのではないかという取り組みになっております。

トラドックの前身は平成25年に遡ります。巡回件数を見ると平成28年度まではある程度巡回をこなしていたものがその後が減少しています。トラドックを並行して活用しているからです。5段階評価でみると、上から二つのA・B評価は僅かですが割合が増えてきました。C・D・E評価は反対に減ってきております。一番よいと感じるのは、事故による死亡率です。業界では公平に判断できるよう都道府県毎の車両1万両当たりの事故率を公表しています。例えば、愛知県は警察の出すデータでは毎年事故件数が多いと言われておりますが、人口10万人当たりになると、岐阜県の死亡事故の方が多いのです。算定の物差しをどれにするかで結果が異なります。全日本トラック協会は緑ナンバーのトラック1万両当たり、わかりやすく言うと岐阜ナンバートラック1万両当たりでは何件の事故を起こしていますかということ公表しているのです。平成29年は1年間で2件まで減少し30年度も2件であり事故率は1.5となり

ました。

こういった取り組みを私どもが独自でやっておりましたが、この取り組みが認められました。全日本トラック協会は業界功績に対する鈴木賞を設けており、過去の受賞歴には、例えば、共同輸送の実施や緊急輸送契約の締結、などいろいろなものがございます。適正化事業に関して受賞したのは初めての快挙でありました。鈴木賞の表彰は、年に1回の全日本トラック協会事業者大会の場で行われ、全日本トラック協会会長から賞状と副賞を頂きました。金額を言うと100万円で、指導員全員が一生懸命頑張った成果が100万円だったという評価になりました。

ところが、コロナ禍では巡回ができない状況になりました。大学もリモートに変わり今日のような対面的な講義ができなかったと思えますが、私どもも巡回ができませんでした。「できないのなら仕方がない」と全日本トラック協会の委員会でも話が出たのですが、岐阜県にはトラドックが手元にあります。トラドックは毎年1回、事業者にお配りしてありますので、トラドックというツールが手元にあります。巡回に代わり電話をして、困りごとはないかなどお話をしました。マスクや消毒液の不足、長距離輸送の時にサービスエリアでシャワーを浴びていたが閉鎖されてしまったなど、私どもが想定していなかった話を聞きました。巡回はできませんでしたが、それに代わる「トラドックによる電話巡回」をすべての事業者に実施しました。事なきを得るというわけではないですが、「やれなければやれることを考える」のが岐阜県でした。一步前に進んだと実感しました。

トラック運送事業者が求めるものは何かということで、2022年12月にアンケートをとりました。対象908社に対して、回収208ですから、およそ2割ほどです。トラドックは紙ベースでしたので、何が欲しいかという設

問には、アプリ化や協会とつながっているようなものが欲しいという回答がかなりありました。次のステップとして、ITを駆使しながらやっていくという目標が見えてきました。

### 3. トラック運送事業におけるIT化の流れ

トラックドライバーは出発する前に、運行管理者から点呼を受けます。いわば個人朝礼のようなもので、今日どこへ行くのか、体調は大丈夫ですか、気をつけてねという内容で送り出されます。ところが、コロナ禍で点呼に支障が出ました。緑ナンバーのトラックドライバーにはアルコールチェックが毎回義務付けられています。アルコールチェックとは、機器に息を吹きかけて、呼気のアルコールを測るものです。飛沫感染と言われているときに、息を吹きかけるのかなど心配される事業者が多々ありました。私どもは、運輸支局に対して、対面点呼は良いがアルコールチェックの是非は、という話もさせていただいたことがあります。愛知県も同様のことを支局に上げました。「法を守ることは大事ですけれども、命を守りなさい」と。あの頃は今ほどコロナの正体がわからなかった時に、息を吹きかけるのかという不安を増長させていた時期であります。

今、どうなっているのか。ITを活用して、ロボットに点呼させましようとなりました。人力を省力化し働き方改革、人手不足への対応にもなりますが、ロボットがやったらどうであろうかということです。ご存じの通り、トラックの一部は深夜も動いていますが、その一部のために深夜の2時、3時に人間が待機しており点呼するというのをロボットにやらせましよう、という発想です。2023年1月から実施要領が出ましたが、乗務後しか認めてもらえず、乗務前はこれからも対面でやってくださいということです。最近アル

コールチェッカーもだいぶ良くなってきています。これらのことの相乗効果として、今までできなかったことが可能になってくると思われます。なお、経団連などの各団体も、運送業界のIT化について提言をしていただいております。

### 4. トラック運送業界における課題

業界における課題については、先ほど支局からもありました長時間労働への対応があります。待機時間ということの皆様も聞かれていますと思います。積込先、あるいは荷卸し先で待たされる時間が1時間、2時間ということは稀でないことから、国土交通省は荷主に勧告する制度を作りました。厚生労働省では2022年12月に特別チームを編成いただいております。このようなことから荷主によっては8時にA社、8時15分にB社、8時40分にC社というように入庫する時刻をスマホ等で指定する仕組みも始まっています。

次は燃料価格の高騰です。これは言わずと知れた円安等の影響であります。皆様も電気代がいつにも増していると思いますが、トラックの場合は燃料がないと走れないことから一番の課題とも考えます。

CO<sub>2</sub>排出量についても解決すべき課題の一つです。かつて、トラックからの排気ガスが大きく取り上げられました。今はどうでしょうか。そのようなトラックには、ほとんどお目にかからないのではないのでしょうか。黒煙除去装置などを備えるようになったことが要因ですが、さらにはCO<sub>2</sub>排出量削減のため、ハイブリッドや電気トラック、水素トラックが現実に生産されて街中を走るようになりました。このように、業界では課題解決に向けた活動を行っているのです。

## 5. まとめにかえて

最後に、全日本トラック協会が推進している5つの方針をご紹介します。まずは安全についてであり交通事故を無くすということです。現在トラックにかかわる死亡事故は1,100人ほどありますが、これを970人以下にしましょう。飲酒運転も14、5件ありますが、これをゼロにしましょう、労働災害については積込先など構内の作業事故が多く発生しているので、これも減らしていきましようということです。要するに、安全をアピールしてゆくということです。

地球環境を守るためには、SDGsの一環ということでもありますが、環境に配慮してまいります。適正化事業は法令遵守が命題にあり、しっかりとした体制を整備して遵守してまいります。

災害時、トラックが絶対必要になることは誰もが感じていただけます。そのたび、集積した荷物を緊急輸送として何度も被災地へトラックを走らせていただきました。私も阪神大震災の時、土日も協会に詰め、県庁などからの電話等の対応をしたものです。このような惨事はあってはならないことですが、不幸にして発生した場合、細やかな対応ができるのはトラックではないかなと思います。

トラックは皆様のライフラインを支えています。ライフラインとは何か。電気・ガス・水道などに代表されますが、物流も大切なライフラインであります。それを支えているのはトラックだということを感じていただければ幸いです。コロナ禍もある意味では緊急輸送といえます。マスクや消毒液が不足していた時、薬局に行列ができ荷物の到着を待っておられました。トラックが着くと我先に店に入って購入されている光景があちらこちらで見受けられました。県内の事業者曰く、「マスク一つで戦場に向かうようなものだ。裸

同然で、マスク一枚で、だけど私たちは行くんだ」と。エッセンシャルワーカーの一員と後々認めていただいたけたのはそのような背景がありました。

平時は、電話やネット一本で荷物が届くことが当たり前の世界で構いません。それはそれで運送業界のアピールポイントですけれども、そのバックグラウンドではドライバーが深夜に走っているからこそ、翌日に手元に届くということを一度じっくり考え直していただければ幸いです。ところで、宅配荷物の再配達率がコロナ禍では9%ぐらまで下がりましたが、今また11%ぐらに戻りました。留守家庭が従来のように増えてきたことが原因です。最近、荷物が到着する時期がアプリで確認も可能となりました。その時に留守をするのであれば、再配達を依頼するのではなくコンビニ等を指定いただくと、それだけでも全然違ってきます。

再配達というのは、荷物を2回配達するにとどまりません。荷物は1軒目に卸すものを一番手前に置くよう積んでいきますが、1軒目に大きく重くかさばる荷物があつたとき留守であつたらどうするのか。大きいものを一度出し入れして2軒目の荷物に取り掛からなければなりません。その手間もかかるということであり、単に2回配達するというだけではいけないということを皆様にご理解いただければありがたいと思います。

最後、講釈的なことも交えましたが、私もからトラック業界に関する説明と、冊子に記述した内容についてご紹介させていただきました。どうもありがとうございました。

(2023年3月31日に反訳作成)