

# トラック輸送の適正化事業に関する課題と展望

## *The Issues and Prospects on the Appropriate-oriented Operations for Truck Transportation*

丹 下 博 文

Hirofumi TANGE

### 和文要旨：

物流は経済の大動脈と呼ばれるほど経済活動にとって極めて重要な活動といえるが、それだけに物流活動の中核をなすトラック輸送は公共性が高く、荷主や消費者のニーズに応える安全・安心な輸送サービスを提供するという社会的使命を帯びている。そこで早くも1990年にトラック運送事業の健全な発展を図るため貨物自動車適正化事業がスタートし、これまで推進されてきた。しかしながら、トラック輸送を取り巻く経営環境は、輸送の安全性確保だけでなく、少子高齢化にともなうドライバー不足やドライバーの高齢化、長時間労働の是正といった深刻な問題を抱えている。加えてトラック事業者の99.9%が経営基盤の脆弱な中小企業であるといった構造的な問題も存在している。このような動向を踏まえ、本稿ではトラック輸送の適正化事業に関する研究を行い、その課題と展望を考察した。

### 英文要旨：

Logistics is so important among the economic activities that it is called as the main artery of economy: therefore the public aspect of truck transportation, the core of logistics, would be remarkably high, and for this reason truck transportation is charged with a social mission of offering safty and secure transportation in order to satisfy the needs of shippers and cutomers. Actually in 1990 the truck appropriate-oriented operations was launched and so far has been promoted for the purpose of aiming the sound development of truck transportation industry. But the management circumstances surrounded by truck transportation were confronted with the severe problems such as, not only securing safty transportation, but also truck drivers' shortage and aging phenomena accompanied with low-birthrate and aging society, correction of longer overtime working hours, etc. In addition the 99.9 % of trucking companies are small and medium-sized, so there is also the structural problem that the base of management would be weak. Considering these movement, this paper will be the fruits of doing the research of appropriate-oriented operations for truck transportation and also studying the issues and prospects.

**和文キーワード：**安全性優良事業所、トラック輸送、適正化事業、巡回指導、運輸安全マネジメント、Gマーク

**英文キーワード：**safety excellent office, truck transportation, appropriate-oriented operations, round instruction, transportation safety management, G-mark

### 目 次

1. はじめに：課題の提起
2. 適正化事業の発祥と概要

- 2-1. 適正化事業の発祥と背景
- 2-2. 適正化事業指導員の役割
- 3. 安全性優良事業所認定制度
  - 3-1. 認定制度の概要とGマーク
  - 3-2. 認定制度の推進に関する取組
  - 3-3. 運輸安全マネジメントの取組
- 4. まとめ：適正化事業の展望

## 1. はじめに：課題の提起

「物流は経済の大動脈」とか「経済活動の血液」、あるいは「産業の根幹」や「社会生活のインフラ」と呼ばれるほど経済および社会的に重要な役割を担っているといえるが、日本の国内物流の輸送機関別分担率を見るとトンベースで2017年度の自動車、すなわち貨物トラックによる輸送は91.5%を占め、1994年（平成7年）度以降、20年以上にわたり貨物トラックがトンベースで国内物流の9割以上を担い続けている<sup>1</sup>。この現状に鑑み、日本で物流業の主役はトラック運送業と認識できるためか、物流業界という用語がトラック運送業界を指して使用される場合がしばしば見られる。物流活動の中核産業として日本の高度な経済活動や豊かな国民生活を支えているのが、トラック輸送であると考えられるからである。実際、トラック輸送は公共性が高く、荷主や消費者のニーズに応える安全・安心な輸送サービスを提供するという重要な社会的使命を帯びているとあって過言ではない。

そこで早くも1990年（平成2年）にトラック運送事業の健全な発展を図るため貨物自動車運送事業法の施行にともない、貨物自動車適正化事業がスタートし、これまで推進されてきた。具体的には事業者における遵法意識の啓発、違法行為を行っている事業者に対する指導、荷主に対する要請等の活動を行う事業を適正化事業と位置づけ、この事業を推進するために全国実施機関として全日本トラック協会が指定され、地方実施機関として各都道府県トラック協会が指定された。これらの各実施機関では適正化事業を実施するための組織体制を構築し、公正・

着実な適正化事業の実施に努めることとなり、2003年（平成15年）度には地方評議委員会を設置するなど、組織や運営のより一層の中立性と透明性が図られている。

しかしながら、トラック輸送を取り巻く経営環境は、輸送の安全性確保だけでなく、少子高齢化にともなうドライバー不足やドライバーの高齢化、長時間労働の是正といった深刻な問題を抱えているのが実態といえる。加えてトラック事業者の99.9%が経営基盤の脆弱な中小企業であり、従来から極めて零細性が強いといった構造的な問題が指摘されている<sup>2</sup>。

このような動向を踏まえ、本研究では社会性や公共性が非常に強いトラック輸送の適正化事業に関する研究を行い、その課題と展望を分析・考察することを通して最終的には経営管理研究の発展に貢献することを目的とする。

## 2. 適正化事業の発祥と概要

### 2-1. 適正化事業の発祥と背景

トラック運送事業における適正化事業の発祥は、1990年（平成2年）12月に物流2法の一つである貨物自動車運送事業法が施行されたところまで遡る。この事業法に基づいて貨物自動車運送適正化事業実施機関が創設され、これ以来、トラック運送事業の健全な発展を図るために適正化事業が推進されてきたからである。ちなみに、この事業法の目的は、トラック運送事業の運営を適正かつ合理的なものにするとともに、民間団体等による自主的な活動を促進することにより事業の健全な発展を図ることにある。

その後、2003年には改正貨物自動車運送事業法が施行され、大きな改正点として、トラック運送事業の営業区域規制と運賃・料金の事前

1 『数字でみる物流 2019年度』（一社）日本物流団体連合会、2019年、6頁。

2 同上書、44～45頁。

届出制の廃止、法令違反に対する罰則強化、実施期間の権限強化などによる事後チェック体制の強化が掲げられている。さらに3年後の06年から国土交通省は運輸安全マネジメントの導入や監査の強化（後述の第3章第3節を参照）、運行管理制度の徹底など三位一体の安全対策に力をいれている、と記されている<sup>3</sup>。参考までに、適正化事業のこれまでの歩みを時系列で年表化すると図表1のようになる。

日本のトラック輸送産業は2017年度における事業者数が6万2,461社で、2016年度におけるトラック事業の営業収入は14兆4,578億円となり、基幹産業としての確保たる地位を築いていると指摘されているが、その一方ではトラック事業者の99.9%が経営基盤が脆弱な中小企業であるという構造的な問題を抱えている。例えば2018年3月末の一般トラックにおけるトラック運送事業者の事業規模は、車両数規模別で見ると車両台数10台以下が51.9%を占め、これに10～20台以下を加えると74.6%に達し、従業員数規模別でみた場合でも10人以下が46.0%を占め、これに10～20人以下を加えると70.8%を占めている。ちなみに従業員数300人超かつ資本金3億円超の事業者数は49社を数えるにすぎないと記されている。このような状況下で適正化事業指導員は、トラック運送事業者が荷主企業や社会から信頼され健全な発展ができるよう、全国で約8万5千事業所（2017年12月末）を対象に巡回指導にあたっている<sup>4</sup>。

## 2-2. 適正化事業指導員の役割

この巡回指導を行う適正化事業指導員に対し、全国実施機関（全日本トラック協会）はトラック運送事業者にアドバイスや経営・業務相談を行うことができるよう育成するための全国研修を年2回実施している。例えば適正化事業指導員を志す人のための初級研修では、貨物自動車運送事業法や労働基準法等の関係法令の習得だけでなく、巡回指導項目の調査手法や専門

的知識の習得などの教育内容も採用されている。さらに初級研修修了者を対象とする専門研修（年1回実施）では、指導実務に即したより実践的かつ専門的な知識を身につけるとともに、巡回指導を模擬演習形式で行うなどの実践的な教育が行われている。このほかに地域事情に適したきめ細かい指導ができるよう、全国および地方実施機関の共催による地方ブロック研修がブロック単位で年1回開催されている。

一方、適正化事業に取り組んでいる地方実施機関（各都道府県トラック協会）には、研修を修了した適正化事業指導員が2018年7月末時点で全国に431名いる。その主な仕事内容としては以下の諸点が掲げられている。その第1は巡回指導で2年に1回を目標とし、トラック運送事業者に対する改善指導、情報提供、事例紹介などが行われている。第2は街頭パトロールで、これは輸送の安全を確保するために過積載運行や速度超過、駐車違反などを防止するために行われている。第3は苦情処理で、引越輸送や宅配便などに関する一般消費者、荷主、トラック運送事業者からの苦情に対応し解決に努めている。第4は過積載防止対策で、巡回指導によって過積載運行の防止を指導したりキャンペーンを実施するなど様々な対策が講じられている。第5は新規事業者向け講習会の開催で、新規事業者に向けて法令から運行管理までトラック運送事業者として最低限必要な知識が説明されている。第6は既存事業者向けの各種講習会の開催で、事業にかかわる法令改正、事故防止、省エネ対策などのタイムリーな各種講習会が開催されている。第7は安全総点検で、繁忙期前に輸送の安全を確保するためドライバーや作業員向けに運行上の安全対策や貨物の積載方法などについて徹底した指導が行われている。第8は荷主懇談会で、荷主企業とトラック運送事業者の相互理解を深めるため定期的に懇談会が開催されている。最後の第9は荷主企業への協力要請で、荷主企業による不当な運賃や料金の引き下げ要求に対し、トラック運送事業者からの苦情を受けて荷主企業に適正運賃についての理解と協力要請が行われている。また、不公正取引の是正に向けた関係行政機関との連絡会議なども開催されている。

このようにトラック運送事業者への巡回指導

3 『適正化事業の概要：安全・安心なトラック輸送をめざして』全国貨物自動車運送適正化事業実施機関および（公社）全日本トラック協会、2018年を参照。

4 同上書、4頁。

『数字でみる物流 2019年度』前掲書、44～45頁。

に従事する適正化事業指導員は、トラック運送事業者から信頼されるグッド・パートナーとして基本的には2人1組で2年に1回を目安に事業所への巡回指導を計画的に実施し、遠隔地などの特殊な場合を除いて1日の巡回指導は基本的に2件行っている。訪問先の事業所には文書などで事前にアポイントメントをとり、38の指導項目（図表2を参照）と13の自主点検項目について巡回指導マニュアルに則り公正かつ的確に所定の指導を行うこととなっている。

参考までに図表2の労基法等にある「36協定」

は一般的に次のように説明されている。それは正式には「時間外・休日労働に関する協定」と称され、労働基準法第36条に基づいて会社は法定労働時間（1日8時間、週40時間）を超える時間外労働および休日勤務などを命じる場合、労働組合などと書面による協定を結び労働基準監督署に届け出なければならないことから、「36（サブロク）協定」という名称で呼ばれている。つまり、従来は労使間の合意があれば労働時間を無制限に延長することができたけれども、2019年4月から働き方改革関連法が

図表1 トラック輸送に関する適正化事業の年表

1990年12月：	物流2法の一つである貨物自動車運送事業法の施行にともない貨物自動車運送適正化事業がスタートし、全国実施機関として全日本トラック協会が指定され、地方実施機関として都道府県トラック協会が指定される。
1995年3月：	巡回指導項目等に関し全国統一の重点指導項目が設定される。
2003年4月：	改正貨物自動車運送事業法が施行され、地方実施機関の権限が強化されるとともに、地方実施機関の組織・運営の一層の中立性・透明性を確保するため地方実施機関ごとに地方評議委員会が設置される。
2003年7月：	利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めるための環境整備を図るため、貨物自動車運送事業安全性評価事業がスタートする。
2007年4月：	巡回指導の効果的・効率的な実施等の観点から、巡回指導項目の見直しや、特別積み合わせ事業と一般事業の統合を行い、指導項目37と自主点検項目13に区分けされた。
2013年10月：	点呼を全く行っていない等、悪質性の高い違反について運輸支局長等への速報が開始される。
2015年6月：	新規参入時におけるチェック体制の強化を図るため、新規許可事業者に対し運輸開始届出後1か月以降3か月以内の早期巡回指導が開始される。
2015年9月：	運輸支局長等からの指導要請に基づく乗務時間等告示違反営業所に対する特別巡回指導が開始される。
2018年4月：	巡回指導にかかわる評価手法の全国均一化の観点から「巡回指導の指針」と「巡回指導マニュアル」が改訂されるとともに、指導項目に運輸安全マネジメントが追加され38項目となった。

注： 本年表は『適正化事業の概要：安全・安心なトラック輸送をめざして』全国貨物自動車運送適正化事業実施機関および（公社）全日本トラック協会、2018年、2頁をもとに作成した。



図表 2 適正化事業における 38 の指導項目一覧

**事業計画等**

- ・ 主たる事業所及び営業所の名称、位置に変更はないか。
- ・ 営業所に配置する事業用自動車の種別及び数に変更はないか。
- ・ 自動車車庫の位置及び収容能力に変更はないか。
- ・ 乗務員の休憩・睡眠施設の位置、収容能力は適正か。
- ・ 乗務員の休憩・睡眠施設の保守、管理は適正か。
- ・ 届出事項に変更はないか。(役員・社員、特定事業者に係る運送の需要者の名称変更等) (本社巡回に限る。)
- ・ 自家用貨物自動車の違法な営業類似行為 (白トラの利用等) はないか。
- ・ 名義貸し、事業の貸渡し等はないか。

**帳票類の整備、報告等**

- ・ 事故記録が適正に記録され、保存されているか。
- ・ 自動車事故報告書を提出しているか。
- ・ 運転者台帳が適正に記入等され、保存されているか。
- ・ 車両台帳が整備され、適正に記入等されているか。
- ・ 事業報告書及び事業実績報告書を提出しているか。(本社巡回に限る。)

**運行管理等**

- ・ 運行管理規定が定められているか。
- ・ 運行管理者が選任され、届出されているか。
- ・ 運行管理者に所定の講習を受けさせているか。
- ・ 事業計画に従い、必要な運転者を確保しているか。
- ・ 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。
- ・ 過積載による運送を行っていないか。
- ・ 点呼の実施及びその記録、保存は適正か。
- ・ 乗務等の記録 (運転日報) の作成・保存は適正か。
- ・ 運行記録計による記録及びその保存活用は適正か。
- ・ 運行指示書の作成、指示、携行、保存は適正か。
- ・ 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。
- ・ 特定の運転者に対して特別な指導を行っているか。
- ・ 特定の運転者に対して適性診断を受けさせているか。

**車両管理等**

- ・ 整備管理規定が定められているか。
- ・ 整備管理者が選任され、届出されているか。
- ・ 整備管理者に所定の研修を受けさせているか。
- ・ 日常点検基準を作成し、これに基づき点検を適正に行っているか。
- ・ 定期点検基準を作成し、これに基づき、適正に点検・整備を行い、点検整備記録簿等が保存されているか。

**労基法 (労働基準法) 等**

- ・ 就業規則が制定され、届出されているか。
- ・ 36協定が締結され、届出されているか。
- ・ 労働時間、休日労働について違法性はないか (運転時間を除く)。
- ・ 所要の健康診断を実施し、その記録・保存が適正にされているか。

**法定福利**

- ・ 労災保険・雇用保険に加入しているか。
- ・ 健康保険・厚生年金保険に加入しているか。

**運輸安全マネジメント**

- ・ 運輸安全マネジメントの実施は適正か。

注：『適正化事業の概要：安全・安心なトラック輸送をめざして』全国貨物自動車運送適正化事業実施機関および (公社) 全日本トラック協会、2018 年、9 頁から引用。

順次施行され、労働基準法が大幅に改正されて時間外労働の上限時間が初めて法的に定められ、違反に対しては罰則も設けられることとなった。つまり、2019年4月に残業時間に上限を設ける働き方改革関連法はまず大企業に適用され、続く20年4月からは中小企業も対象となり、月45時間、年360時間を超える残業は原則禁止されているわけである。しかしながら、中小企業では経営者の法律に対する認識不足や、発注元などからの厳しい要求に応じるために長時間労働を強いられてしまうといった厳しい労働環境によって対応が遅れているのが、実態のようである<sup>5</sup>。

### 3. 安全性優良事業所認定制度

#### 3-1. 認定制度の概要とGマーク

2003年7月からスタートした安全性優良事業所認定制度とは、これまで以上に貨物自動車運送事業は安全性の視点から優良な事業者が選ばれる時代であるとの認識のもとに、利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするための環境整備を図るため、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関（全国実施機関）である全日本トラック協会によって事業者の安全性を正当に評価し公表する制度を指している。なお、根拠法として、貨物自動車運送事業法第38条に基づき、適正化事業実施機関とは、貨物自動車運送事業者における遵法意識の啓発、違法行為を行っている事業者に対する指導、荷主に対する要請等の活動を行うために国土交通大臣によって指定された組織である。また、同法第39条に基づき、巡回指導とは、輸送の安全を阻害する行為の防止、その他同法または同法に基づく命令の遵守に関し、貨物自動車運送事業者に対して実施する指導と定められている。

安全性優良事業所認定のシンボルマークとして「Gマーク」が一般的に知られているが、これは厳正な審査によって安全性の面で高評価を得た事業所のみにも与えられる安全性または安全・安心・信頼<sup>あか</sup>の証しであり、この場合の“G”の由来はGood「よい」およびGlory「榮榮」

の頭文字の‘G’からとったものであると説明されている。実際、このGマークを貼付したトラックが道路上を走行している姿を見ることがあるのではないだろうか。例えば2017年（平成29年）に発表された「Gマーク認知度調査結果における一般の方の回答状況」によれば、一般の方の36.5%がGマークが安全に関する認知制度だと知っているという回答結果が得られたという。

さらに2017年中における車両1万台あたりの事故発生件数を見てみると、Gマーク取得事業所は未取得事業所に比べて事故の割合が半分以下になっている。具体的には2017の1月から12月までの自動車事故報告規則に基づく事故報告書データ（国土交通省自動車局貨物課の資料）によると、重傷事故以上の事故件数がGマーク未取得事業所が6.5件であったのに対し、Gマーク取得事業所は3.0件であった。また、死亡事故件数はGマーク未取得事業所が3.1件であったのに対し、Gマーク取得事業所は1.4件であり、Gマーク取得事業所の事故発生が少ない実態を裏付けている。

なお、安全性優良事業所の認定対象となるのは会社単位ではなく事業所単位で、認定の有効期間は2年間から最長4年間となっている。申請書類等は、都道府県トラック協会に設置されている地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（地方実施機関）で受け付け、全日本トラック協会にある全国実施機関で審査を行い、安全性評価委員会で公平に評価されることとなっている。ただし、申請資格要件として第1に事業開始後（運輸開始後）3年を経過していること、および配置する事業用自動車の数が5両以上であることが必要となっている。

この安全性評価委員会における評価項目は、①安全性に対する法令の遵守状況（地方実施機関の巡回指導結果および運輸安全マネジメント取組状況：配点40点で基準点数32点）、②事故や違反の状況（重大事故・行政処分<sup>あか</sup>の状況：配点40点で基準点数21点）、③安全性に対する取組の積極性（安全対策会議の実施、運転者の教育などの取組の自己申告事項：配点20点で基準点数12点）という3つのテーマに38の評価項目が設けられている。こうして100点満点中の評価点数の合計が80点以上で上記の①～③が基準点数以上あり、社会保険等の適正加入

5 「中小、残業規制対応に遅れ」日本経済新聞、2020年6月1日付。

などの要件を満たしていれば安全性優良事業所、すなわち G マーク取得の認定を受けることになる。

### 3-2. 認定制度の推進に関する取組

これまでの安全性優良事業所の認定数は右肩上がりで増加傾向を示しており、2013年度が17,115件（認定率20.4%）、14年度が18,107件（認定率21.6%）、15年度が20,989件（認定率25.1%）、16年度が22,242件（同26.5%）、17年度が23,271件（同27.6%）、18年度が24,319件（同28.7%）、19年度が25,227件（同29.5%）となっており、2019年3月末時点で全国の全事業所の29.5%が認定され、認定率は30%に徐々に近づいている情勢といえる。また、認定事業所の車両数では全事業用トラックの45.5%がGマークを付けて走っていることになる。なお、都道府県別における2019年度の認定事業所数の上位は多い順に愛知県、東京都、大阪府、埼玉県、神奈川県となっている<sup>6</sup>。

一方、安全性優良事業所認定制度は日本の産業界によっても早くから注目されており、例えば2013年10月には（一社）日本経済団体連合会によって「安全運送に関する荷主としての行動指針」が策定され、その要点が以下のように4点示されている<sup>7</sup>。第1は、法令を遵守し、運送事業者に対し過積載や高さ制限違反等の法令違反となるような要求をしないこと。第2は、運送事業者の選定にあたり、ISO9000基準や安全性優良事業所認定制度などの客観的な基準を積極的に活用すること。第3は、法令違反を繰り返す運送事業者に対して取引の停止などを含

6 「コンプライアンスが確保されている事業所の証しです：安心・安全なGマークの安全性優良事業所をご利用ください」国土交通省および全日本トラック協会、2019年を参照した。

7 2019年4月1日現在における日本経済団体連合会（経団連）は、日本の代表的な企業1,412社、製造業やサービス業等の主要な業種別全国団体109団体、地方別経済団体47団体などから構成されており、その使命は日本の総合経済団体として、企業と企業を支える個人や地域の活力を引き出し、日本経済の自律的な発展と国民生活の向上に寄与することにある、と記されている。

め、毅然とした態度で臨むこと。第4は、運送事業者との協力のもと、安全運送に関する定期的な協議・会合の実施、安全パンフレットの配布など安全運送の確保と啓蒙活動に努めること、などが明示されている。

さらに安全性優良事業所にかかわるインセンティブ（奨励策）として、国土交通省では違反点数の消去、IT点呼の導入、点呼の優遇、補助条件の緩和、表彰制度、基準緩和の有効期間の延長などが掲げられている。例えば違反点数の消去では、通常、違反点数は3年間で消去されるが、違反点数付与後、2年間違反点数の付与がない場合は当該違反点数を消去できる。表彰制度では、安全性優良事業所のうち連続して10年以上取得しているなど一定の高いレベルにある事業所が表彰される。補助条件の緩和では、CNG（圧縮天然ガス：Compressed Natural Gas）トラック等に対する補助について、最低台数要件が3台から1台に緩和される、などが記されている。

また、全日本トラック協会では助成の優遇として、都道府県トラック協会の会員事業者に対する助成事業について、予算の範囲内で①ドライバー等の安全教育訓練促進助成制度（特別研修への受講料助成金の増額）、②安全装置等の導入促進助成事業（IT機器を活用した遠隔地で行う点呼に使用する携帯型アルコール検知器への1台2万円の助成）、③経営診断受診促進助成事業（経営診断助成金の増額や経営改善相談助成金の増額）といった優遇処置が受けられる。加えて安全性優良事業所に対し損害保険会社の一部企業では、独自の保険料割引が適用され、認定制度の推進が図られている<sup>8</sup>。

### 3-3. 運輸安全マネジメントの取組

上述したように、日本ではトラック事業者の99.9%が経営基盤の脆弱な中小企業で極めて零

8 『適正化事業の概要：安全・安心なトラック輸送をめざして』前掲書、13頁。なお、ISO9000とはISO（国際標準化機構）によって1987年に制定された製品やサービスにかかわる品質保証のための品質マネジメントシステムの国際規格を指しており、ISO9001の認証取得は世界中の企業や団体等で進んでいる。



細性が強いといった構造的な問題が指摘されている。実際、2017年3月末時点において一般トラックを車両数規模別で見ると、10両までの事業者が29,530あり、一般トラック全体の51.9%と半数強を占め、100両までの合計では98.1%にも及ぶ。他方、従業員数規模別で見ると10人までの事業者が26,215で46.1%を占め、100人までの合計では97.1%を占めている<sup>9</sup>。

このような実態を踏まえ、概ね100両未満の中小規模の貨物自動車運送事業者に対しては、国土交通省および全日本トラック協会内にある全国貨物自動車運送適正化事業実施機関から「貨物自動車運送事業における運輸安全マネジメントの取り組みについて」と題する資料（パンフレット）が発行されている。そのなかで運輸安全マネジメントは次のように説明されている。つまり「輸送の安全確保が最も重要であるという意識を社長から全ての運転者まで共有し、一体となった安全管理体制を構築するとともに、その体制を継続的に改善し、輸送の安全性を高めていくことを目的とした制度」である、と。

そのために「輸送の安全に関するPDCAサイクル」が提示され、Plan（計画）、Do（実行）、Check（チェック）、Act（改善）を継続的に繰り返すことによって輸送の安全のレベルアップを図り、毎事業年度にその取り組み内容の自社のホームページへの掲載、営業所等の利用者が出入りする自社施設における掲示、報道機関へのプレス発表、自社広報誌への掲載などを通して公表しなければならない。参考までに、この場合の計画段階では安全性向上のための計画を作成し、

実行段階では計画を着実に実施し、チェック段階では実施したことによる効果を評価し、さらに改善段階では改善ポイントを整理して必要な見直しと改善を行うことを指している。

PDCAサイクルをもう少し具体的に表現すると、経営トップの責務として次のようなことが求められている。最初の計画では、安全方針を策定して周知するとともに安全重点施策（安全目標と取組計画）を策定すること。次に実行では、情報伝達およびコミュニケーションの確保、事故やヒヤリ・ハット情報等の収集・活用、教育・訓練等の取組が示されている。チェックでは、安全目標の達成状況や安全管理の取組状況を少なくとも年に1回チェックするが、重大事故等の場合は随時チェックすること。そして改善では、社内チェック等をもとに経営トップが主体的に関与して安全管理体制全般の見直しと改善を実施することが示唆されている。

一方、事業用貨物自動車の保有車両数が200両以上の比較的大規模な事業者は、安全管理規定の設定や運輸支局への届出、安全統括管理者の選任や運輸支局への届出に加え、安全管理規定や輸送の安全にかかわる措置・組織体制・実施状況などの公表といった取り組みを行う必要がある<sup>10</sup>。なお、こうした運輸安全マネジメントに関する根拠規定として、貨物自動車運送事業法の第15条に「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であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」と明記されている。

実際のところ、2019年12月11日に中部運輸局の自動車交通部より発表（プレスリリース）

9 『数字でみる物流 2019年度』前掲書、45頁。なお、「特積み」とは「特別積合せ貨物運送」の略語で、貨物自動車運送事業法の第2条第6項に規定されており、決まった拠点から顧客の様々な貨物を積み合わせて定期的にトラックを走らせて運送する路線便のことを指し、一般的には宅配便も該当する。したがって、特積トラックは路線トラックと同義となり、区域トラックと区別される。ただし、特積みは貨物の積み合わせが多く積載率が高ければメリットとなるが、逆に積載率が下がると積み合わせの効率が悪くなり効率性の面でデメリットが発生する。この点で特定荷主がトラックを貸し切って輸送するチャーター便とは異なる。

10 事業用自動車とは業務用の自動車を指し、これ以外は自家用自動車になる。ちなみに自動車運送事業とは旅客や貨物を運送し、その対価として料金または運賃を受け取る事業のこと。なお、トラックの緑ナンバー（ナンバープレートの緑地に白い数字で表記され、軽自動車の場合は黒地に黄色い数字で表記される）は事業用（営業用）トラックであることを意味するが、白ナンバー（ナンバープレートの白地に緑色の数字で表記され、軽自動車の場合は黄色地に黒い数字で表記される）は製造業者などが自身の製品を輸送するために使用する自家用トラックであることを意味している。



された貨物自動車運送事業者に対する集中監査結果（速報）によれば、図表3のように55事業者中で47事業者において法令違反が確認でき、このような違反事項に対しては直ちに改善するよう指導が行われている。

#### 4. まとめ：適正化事業の展望

以上のトラック輸送における適正化事業に関する考察を踏まえ、今後の展望を検討する際に参考になるのが、岐阜県トラック協会における先進的な取り組み事例である。なぜなら、岐阜県トラック協会内にある岐阜県貨物自動車運送適正化事業実施機関（略称は岐阜県適正化事業実施機関）は、2013年の「国土交通省監査方針の改正及び処分基準の強化」等を契機に、従来の巡回指導ありきの適正化事業を大幅に見直し、事業者目線に立った事業を推進してきたが、その一連の取り組みが高く評価され全日本トラック協会から19年に「鈴木賞」を受賞したからである<sup>11</sup>。その問題意識の源泉は、巡回指導件数が増えさえすれば指摘が減少するのか、という疑問である。この場合の指摘事項には、点呼、特定指導（初任者、高齢者、事故惹起者）、過労防止（過労運転、連続運転、拘束時間、合計運転時間など）、特定診断、健康診断、定期点検、指導教育、社会保険、運行指示書、事業報告などが掲げられている。

そもそも1990年12月に施行された物流2法（貨物運送取扱事業法と貨物自動車運送事業法）で特筆すべきものの1つが適正化事業であり、これは従来の行政による指導監督が十分に機能していないという反省に立ち、民間の活力による自営的な法令遵守を促すという趣旨のもとで

生まれたものである。そこで適正化実施機関においては巡回指導中心の指導を行ってきたが、指摘を受ける項目はどの都道府県でもほぼ同じで、しかも評価の良くない事業者には巡回頻度を密にし、さらなる徹底した指導を行ったにもかかわらず、結果は同じであったという実態があった。

このように指摘事項に対する改善が進まない理由には次のような点が示されている。第1は、点呼簿、日報、点検記録簿、教育記録簿など備えるべき帳票類が多すぎる点。第2は、法律を知らなかったり理解していないなど事業者知識が欠如している点。第3に、法律より運ぶことを優先してしまう事業者の法令遵守意識の欠如。第4に、運転手や管理者の人手不足。第5に、点検、健康診断、講師依頼などの実施にともなうコスト増、などである。ただし、荷主の過度な要請や時間指定などは自社のみでは対応できない案件であり、荷主とパートナーシップを組んで共存共栄を図ることが必要となろう。

こうした課題に対するソリューション（解決策）として、岐阜県では「鈴木賞」受賞の対象となった「トラドッグ」という適正化事業への取り組みが注目される<sup>12</sup>。このトラドッグは2013年に実施された事前・自主点検表が15年には事業者概要書に進化し、さらに18年にはトラドッグへと進化した。このトラドッグの前身となる事業者概要書では、次のような問題点があったと説明されている。つまり、事業者概要書は手元に置いておくだけで結果が改善されるのではなく、それを活用するのは最終的には事業所であり、事業主あるいは管理者の考え方に大きく左右されるものの、「年に1度の法に触れる機会の提供」という目的は、ある程度達成できたといえる。しかしながら、真の目的は、事業所の法令遵守であり輸送の安全を持続することにある。そうであれば年度初めのチェックが1年間有効というものは少なく、期の途中で何らかの変更を余儀なくされるものが多くあることから、その変更に対応できていな

11 岐阜県トラック協会の適正化事業の事例については、主として2019年12月7日に日本物流学会中部部会主催によって開催された（一社）岐阜県トラック協会・専務理事の臼井靖彦氏による講演にかかわる諸資料を参照した。参考までに「鈴木賞」とは、トラック輸送において優れた業績を上げた個人、事業者または事業所、団体に対する表彰を行うことによって日本のトラック輸送の振興と発展に寄与するために設けられた全日本トラック協会の顕彰制度である。

12 『岐阜県トラック協会（適正化実施機関）における事業者目線に立った最近の取り組み～法令遵守と輸送の安全を願って～』（一社）岐阜県トラック協会・岐阜県適正化事業実施機関、2018年、6～8頁。

図表3 貨物自動車運送事業者に対する集中監査結果

管轄支局	愛知	静岡	岐阜	三重	福井	計
監査事業者数	20	9	12	7	7	55
違反事業者数	17	8	9	7	6	47
重点監査項目に係る違反状況						
点呼未実施	10	4	4	4	4	26
乗務時間等	9	4	7	6	4	30
健康診断未受診	9	1	3	4	0	17
適正診断未受診	5	0	2	3	3	13
定期点検未実施	0	1	0	2	2	5
社会保険等未加入	2	2	0	3	0	7
乗務記録記載不備	7	1	5	2	3	18

注：中部運輸局の自動車交通部によって2019年10月に実施された集中監査に基づく速報結果である。

い場合は巡回指導において指摘が生じ評価を落とすことにつながることになる。

そこで岐阜県貨物自動車運送適正化事業実施機関としては事業概要書の派生形として年に1度から「毎月、法に触れる機会の提供」を旗印にトラドッグへと進化させた。もっともトラドッグにおいても遵守する内容は事業概要書と同じであるが、その内容をさらに詳細に解説した冊子を作成し、項目の遵守状況が一目でチェックできるようカレンダー形式に改めた。要するに、事業概要書との大きな違いは誰の目にも触れる点にあり、役員や管理者以外の従業員の多くの目に監視されることで記載漏れの防止ともなっており、その先にある法令遵守が社員全員の共通目標に結びついていった。結局は、運輸安全マネジメントは、経営者のみならず社員が一丸となって取り組むことにこそ価値があり、成果を生むことになるからである、と解説されている。

以上の考察からトラック輸送における適正化事業の今後の展望としては、巡回指導には限界がある点を認識し、例えば通信教育などを活用

したきめ細かい指導を行い、とりわけ中小企業率が極めて高いトラック運送業界において適正化事業の実効性と効率性を向上させるために、経営者だけでなく従業員全員に適正化の内容を年1回ではなく毎月くらいの頻度で伝達し共有できるようなコミュニケーションのシステムを企業ごとに構築していく必要があると考えられるわけである。

#### 〈主要参考文献〉

- ・丹下博文『企業経営の物流戦略研究（第3版）』中央経済社、2020年。
- ・国土交通省編『国土交通白書 2019』日経印刷、2019年。
- ・日本規格協会編集『JISハンドブック 62 物流 2019』日本規格協会、2019年。
- ・『数字でみる物流 2019年度』（一社）日本物流団体連合会、2019年。
- ・『ロジスティクスコンセプト2030：デジタルコネクで目指す次の産業と社会』（公財）日本ロジスティクスシステム協会、2019年。
- ・『2019年度 物流合理化賞 受賞事例集』（公財）

- 日本ロジスティクスシステム協会、2019年。
- ・『適正化事業の概要：安全・安心なトラック輸送をめざして』全国貨物自動車運送適正化事業実施機関および（公社）全日本トラック協会、2018年。
  - ・『岐阜県トラック協会（適正化実施機関）における事業者目線に立った最近の取り組み～法令遵守と輸送の安全を願って～』（一社）岐阜県トラック協会・岐阜県適正化事業実施機関、2018年。