

トラック運送事業協同組合に求められる コンプライアンス支援事業を考える

Consideration of the compliance support enterprise for which
trucking cooperative business association is asked



助川利信：日本貨物運送協同組合連合会 常務理事

略 歴

1949年 札幌生れ 関東学院大学経済学部卒 中核運送会社に勤務し、重量品等の特殊輸送、倉庫、港湾運送の営業企画、現業管理等に約28年従事。その後、大手商社の子会社に勤務し、荷主の立場から物流業務を担当。2005年より日貨協連KIT事業部長として、全ト協が開発した求荷求車情報システムWebKITの普及・利用拡大を担当。2011年常務理事就任、現在に至る。神奈川県在住。

はじめに

童謡「ありさんのおつかい」に、戸あんまりいそいでこっつんこ 戸ありさんと、ありさんがこっつんこ戸 とあります。しかし、実はアリはぶつかることがなく、アリの行列には渋滞が無いそうです。この自然界の不思議な現象に着目し、交通渋滞の回避を研究したドイツの物理学者がいるそうです。また、アリは危険な状況を伝達する手段も持っているそうです。

そのほか自然界には、群れをなす鳥や魚では、法規やルールが無くともたがいに衝突など起こさず整然とした流れを作っています。

このように、自然界に暮らす動物たちの危険な事についての学習効果は極めて高いと言えます。

一方、知識や技術がある人間社会には様々なルールがありますが、事故も渋滞もあります。

平成22年度の交通事故死亡者数は4,863人

で、このうち事業用自動車によるものが490人となっています。（警察庁「交通統計」、(公財)交通事故分析センター「事業用自動車の交通事故統計」) 交通事故全体が平成13年度比で43.4%減少しているのに対し、事業用は33.3%の減少に留まっています。さらに、事業用の業態別ではトラックが86%を占め、同年比では41%の減少に留まっています。

事故防止はトラック運送業界あげて取り組む最重要課題の活動ではありますが、この結果は誠に残念であります。事業規模の大小、業種業態の区別なく、公共の道路を使い、事業を営むトラック運送業界として、社会との共生を図る上で取り組んでいかなければならないことについては、ほとんどの事業者が理解しているはずです。（その様に、信じています。）

では、なぜ重大事故が減らないのでしょうか？

1. 高速ツアーバス事故で 注目される運行管理

本年4月に発生した高速ツアーバスの重大

事故は大きな社会問題となっています。しかし、同類の事故は2007年（平成19年）2月にもスキーツアーバスが大阪府吹田市の大阪中央環状線でモノレール高架支柱に追突し、運転者（当時の社長の三男）が死亡、乗客・乗員25名が重軽傷を負った事故は、今回の事故同様に、過労による居眠り運転が重大事故の直接原因となっていたことは、周知の通りです。

4月の事故については現在捜査中ですが、この2つの事故に共通する原因は、

- ・「運転者が長距離を過労状態で勤務し『いねむり運転』をしていたこと。」
 - ・「法に定める「点呼」をはじめとする『運行管理』を確実に行っていなかったこと。」
 - ・「過当競争による運賃の低下問題」と「運行を委託した旅行会社（元請け）に隷属しなければならない体質があったこと」
- 等が考えられると報道されています。

また、これらの事故惹起者の事業者は、いづれも零細事業者であった事も着目しなければならない事です。

この問題をトラック運送業界に重ね合わせると、決して、他人の事とはいえない状況があります。

中小零細事業者が99%を占めるトラック運送業界では、高値を続ける燃料価格、事故防止や環境対策のコストアップ要因が高まる中、一方で、そのコストを荷主や元請への運賃としての転嫁は、思うように進まず、事業経営は年々厳しい状況にあります。

そのような現況において、あってはならな

いことですが、中には特に重大事故を防止するために必要なコンプライアンスを軽視すること、あるいは軽視せざるを得ない状況、さらに、そもそもコンプライアンスそのものを事業経営に取り入れていない(考えていない)事業者があるのではないのでしょうか。

2. 運行管理の現状と課題

自然界では、弱者ほど高い学習能力を備えています。

何故ならば、そこに死が待ち受けているからです。

法や規則がなくとも、一定のルールが定まっており、自然界のコンプライアンスを守ること＝生存となっているからだと思えます。

法やルールは、安全安心の社会を構成するための最低限の事を定めている事は、先に述べたとおりですが、悲しい事に「人」が作ったそれらのルールは「人」によって破られるのが人間界であるため、他方では、声を大にして「コンプライアンスを徹底しよう」と叫んでいます。

では、そのような事業者をなくすためには、現行の法規制を見直し、厳罰化をすれば直ちに重大事故が減るのでしょうか？

効果が無いわけではありませんが、これも残念ながら、抜け道を探す者（アンチコンプライアンス者）が存在します。

また、法規制の中には、現下の厳しい経済環境の中で事業規模が小さな事業者ほど一社単独では遵守することが困難なものがあります。

一つの例として、運行管理制度の問題があります。

運行管理制度で最も重要な業務は、「運行前点呼」です。また、同様に整備管理制度では出発前の日常点検が最も重要な管理業務です。

決して中間や帰庫の管理業務が重要ではないと言ってもおきませんが、安全と環境に対応しない車両が公道に出るための「最後の砦」の砦が、運行前点呼であり、点検であるからです。

ところが、この「最後の砦」を守るためには、厳しい現実があります。

トラック運送事業者の多くを占める中小運送事業者では、日々行先や積荷が変わります。このため、出発時間もマチマチで、深夜や早朝に単発的に出庫する車両に合わせ運行管理者や整備管理者を配置することは、事業規模が小さな事業者ほど要員の確保や労務管理上の問題から困難を極めています。

3. 日貨協連における取組み

事故防止と環境負荷低減を会員連合会・協同組合と共に目指す日貨協連では、この問題に着目し、それらの問題や課題に苦慮する事業者を支援し、より一層の事故防止、環境対策の実現に向け、平成23年度調査研究として「安全管理向上のための共同事業に関わる調査研究」（委員長：野尻俊明流通経済大学法学部教授）を行いました。

この調査研究の結論としては、

現行関連法規では、他社の運行管理（整備管理を含む）はできないこととなっているが、

1. 安全性優良事業所（Gマーク）を取得する組合員事業者の運行管理者または整備管理者（両方の資格を有する者。以下「管理者」と略す。）が、同じ組合員事業者の正規の管理者の補助者となり、運行前点呼を行った場合、正規の管理者と同色の安全運行管理が行える。
2. そのためには、正規の管理者が作成する運行指示書等の管理帳票は、専用の書式が必要である。
3. トラック運送事業協同組合を、これらの管理業務を統括し、責任の所在を明かとするための組織として位置付ける。
4. 対象とする運行管理（整備管理を含む）は、深夜・早朝に出発する車両に限定し、日中の管理業務は従前通り運転者の所属事業者が行う。

ことを法の上で以上の条件を付保することにより、「最後の砦」である「運行前点呼」と「出発前点検」の実施率が向上し、安全と環境に大きく貢献することができると結論付けました。

実際に、この業務をトラック運送事業協同組合が行うためには、関係法の検討が必要であり、また、参加する事業者の資格取得や管理者教育などの課題も少なくありません。

しかし、飲酒運転、過労運転を未然に防止し、安全で環境にやさしいトラックが物流業務に携わるためには、是非とも実現を図りたいと強く思っています。

今、トラック運送事業協同組合に求められるのは、従来からの組合員事業者の経済的支援事業に加え、これからは、日貨協連が提言

する「安全管理向上」のコンプライアンス支援事業であることは社会的要求であると思っています。

そもそも論でいえば、協同組合は「相互扶助」「相互支援」の『絆』で結ばれているはずです。

その理念をもってすれば、協同組合員同士が助け合うことで、広くコンプライアンスを高めることは可能であり、実現しなければならない協同組合の社会的責務であると思います。

4. 一日でも早い、交通事故死亡者“ゼロ”を願って。

運送業は、ドライバーのオペレーション層が当然多数を占め、次に現場管理者のマネージング層、そして経営層の順で人員が構成されています。このため運送業の組織体系は逆三角形との見方があります。

他の産業においても労働集約型であれば、同様なことが言えます。

このような組織体系でコンプライアンスを徹底するためには、下（経営層）から上（オペレーション層）に何の工夫もなく投げ上げても、むなしく落下する物が多いのです。

つまり、自然の摂理に従い、上から下へと流れる道筋を如何に作るか？が重要なキーポイントとなります。

厳しい経営環境下にある中小トラック運送事業者が単独では、その様な流れを組み立て、実施することは極めて厳しい状況にある現実を直視し、事故防止に対するあらゆる可能性を見出し、支援する方策の一つとして、協同組合組織の活用方法を探り、関係方面のご理

解をいただき、実施に努めていと願っています。