

魔の一週間で死者一四人

真つ黒な煙を上げて炎上するトラック。原型をとどめなくらいに潰れてしまった乗用車。ドライバーを含めた多数の死傷者。今年の春以降、トラックによる重大事故が多発している。連日のようにテレビや新聞などのマスメディアが事故の様子を伝えている。

六月はとりわけ事故が多かった。二二〜二八日の七日間には集中して死亡事故が発生した。全日本トラック協会（全ト協）の調べによると、二二日午前零時頃に愛知県小牧市の東名高速道路下り線で発生したワゴン車と大型トラックの追突事故を皮切りに、全国各地でこの一週間に計八件の重大事故が起こり、トラックドライバーを含めた計一四人が死亡、計三十一人が重軽傷を負った。まさにトラック運送業界にとって「魔の一週間」となってしまった。

当初、業界では「マスコミが騒ぎ立てているだけ。事故件数そのものは例年と変わらない水準で推移している」（中堅トラック運送会社社長）と静観する姿勢を示していた。しかし、一週間という短い期間に大量の死傷者を出す事故が相次いだのを受けて、態度を一変した。全ト協と特別積み合わせ業者の任意団体である日本路線トラック連盟は七月四日に急遽、緊急安全対策として東名高速・牧之原サービスエリアで「追突事故防止の呼び掛け」を実施。トラックドライバーたちに安全運転の徹底を訴えた。

しかし、その後も重大事故の発生は続いている。七月二日には長野県飯島町の中央高速上り線で大型トラック二台が追突。このうち一台が横転したところに軽トラックなど五台が追突し四台が炎上。死者一人、重軽傷者四人を出す事故が発生した。さらに一九日には栃木県鹿沼市の市道交差点で大型トラックと軽

特集1 トラック事故は止まらない 解説

スピード規制も逆効果

今年に入って重大事故を起こしたトラック運送会社のほとんどが中小零細業者だ。長引く不況と、規制緩和に伴う過当競争の歪みが弱者を追い込んでいる。いま現場ではいったい何が起きているのか？
(刈屋大輔)

トラックが衝突、軽トラックの運転手が亡くなる事故が起きた。

そして八月に入ってから三日に愛知県弥富町の国道で大型トラックなど三台が絡む事故が発生し、三人が死亡。盆休み前の十一日には山口県小郡町の中国自動車道下り線で、大型トラック五台、バス二台など計十二台が絡む事故が起こり、死者二人、重軽傷者三六人を出す大惨事となった。重大事故は一向に収束する気配を見せていない。

警察庁によると、二〇〇三年上期（一〜六月末）の高速道路における大型貨物トラックの死亡事故発生件数は二九件。前年同期の件数と変わらなかった。ただし、「死者は前年同期と比べ五人増えた」（交通局交通企画課）。一方、普通貨物トラックの死亡事故発生件数は二七件で、前年同期比四件の増加だった。普通乗用車（前年同期比十二件減少）や軽自動車（同六件減少）が着実に死亡事故を減らしているだけに、トラックの数字は悪い意味で際立っている。

過去一〇年間、全死亡事故件数に占める「営業用トラックによる死亡事故件数」の割合は微増を続けてきた。九三年の時点での割合は六・六％にとどまっていたが、九年後の二〇〇二年には八・四％にまで拡大している。そしてこのまま事故発生が続けば、二〇〇三年は過去最悪を塗り替える可能性が高い。

「ドライバーに安全運転を呼び掛ける程度の対策では不十分。ドライバーはもちろん、ドライバーを監督する立場にある運行管理者たちへの教育の中身も再確認することが大切だ。一連の事故を他人事だと流してしまつたら、事故が立て続けに起こる。この先も重大事故が続けば、トラック運送業界のイメージダウンは避けられない」と静岡県トラック協会の副会長を務めているハマキョウレックスの大須賀正孝社長は危惧する。

運転マナーのズレた認識

乗用車を蹴散らして暴走するトラック。事故の映像や統計データを見るかぎり、そんなイメージを思い浮かべるかもしれない。しかし、そうした認識は誤りのようだ。日本路線トラック連盟本部事務局の黒川和彦次長は「トラックの運転マナーは年々良くなっている。実際に高速道路を走行してみれば、トラックに対する印象はガラリと変わるはずだ」と主張する。

九六年以降、路線連盟は高速道路上で安全共同パトロールを展開してきた。トラックの通行がもっとも激しくなる深夜の時間帯にパトロール車を出動させ、営業用トラックの走行状態をチェック。「スピード超過」や「車間距離不保持」など危険な走行が見られた場合には後日、トラックの所属する運送会社に指導通知票を送付し、改善を促している。

ここ数年、指導通知票の発行状況に大きな変化が見られるようになった。危険走行が減り、代わって模範走行の割合が拡大しているという。路線連盟の資料によると、九八年度は「スピード超過」による指導通知票の発行が全体の約七割を占め、「模範走行」がわずかに割にすぎなかった。これが四年後の二〇〇二年度になると、「スピード超過」が四割に減り、逆に「模範走行」は五割にまで伸びた。

「同業者だからといってキップを切る基準を甘くしているわけではない。むしろ昔よりチェックの自身は厳しくなっている。そんな中で模範走行のキップが増えてきているのはトラックの走行が安定している証拠だ」と黒川次長は力説する。

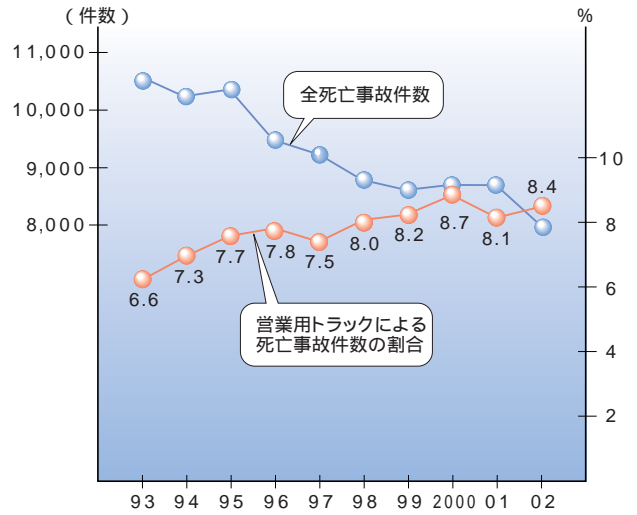
ただし、路線連盟のパトロール結果はあくまでも高速道路上での数字だ。現在、トラック運送業者の多くは経費削減のため、高速道路の利用を極力控える

6月23日発生した東名高速(豊川~三ヶ日IC間)での事故。大型トラックがブレーキをかけずに渋滞の最後尾に追突した。死者4人、重軽傷者13人の大惨事となった



[写真提供: 共同通信社]

死亡事故件数が減少する一方で営業用トラックの占める割合は拡大している



傾向にある。そのことを踏まえると、必ずしも路線連盟の分析結果にすべての営業トラックの「走り」の実態が反映されているとはいえない。

ある業界関係者は「すべての緑ナンバートラックがパトロールの対象に含まれるようになったとはいえ、やはり路線連盟の場合は大手特積みが主な対象だ。大手のドライバーは会社の看板を背負って走行しているため、無茶な運転ができない。そのため、重大事故も少ない。問題なのはパトロールの網から漏れている中小零細トラック運送業者のドライバーだ。特に最近、彼らの乱暴な運転が目立つようになってきている」と指摘する。

実際、立て続けに起きた重大事故に中小零細の運送業者が絡んでいるケースが少なくない。六月二三日に愛知県新城市の東名高速上り線で発生した死者四人、重軽傷者十三人を出した事故(写真参照)を引き起こしたのは静岡県を地場とする保有車両台数二〇台前後のトラック運送業者。そして七月三日に九州自動車道で発生した死者一人、重軽傷者二人を出した事故を引き起こしたのも、福岡県の保有車両台数二〇台前後の中小トラック運送業者だった。全国に約六万社あるトラック運送業者の九九%はこうした中小零細業者で占められているとはいえ、あまりにも中小零細業者による事故が突出している。

消えるプロドライバー

バブル崩壊以降、一般貨物のトラック運賃水準は年を追うごとに低下、九五年を二〇〇とする、現在は九五の水準にまで落ち込んでしまった。さらに輸送量そのものの減少も続いている。日通総合研究所が七月に発表した「二〇〇三年度の経済と貨物輸送の見