

国際運輸労連 (ITF)

ITF 背景文書

セーフレート（安全報酬）、安全な道路、持続可能な路面運輸のためのグローバルビジョン

2023年6月



国際運輸労連

セーフレート、安全な道路、持続可能な路面運輸のためのグローバルビジョン

道路で起きている危機

世界中の路面運輸労働者は、低コストの入札慣行、不合理なスケジュール組み、低賃金により、仕事のプレッシャーが増大している。こうしたプレッシャーは、グローバル・サプライチェーンの頂点に君臨する企業（顧客企業または「経済的使用者」）と、下請けに過度に依存したビジネスモデル、不公平を通り越した文字通り破壊的な競争のレベルに起因している。その結果、運転手は過度な長時間労働、疲労した状態での運転、スピード違反、貨物の過積載、生計を成り立たせるためのメンテナンスの手抜きなどを余儀なくされている。これにより、道路は誰にとっても危険な状態になっている。

毎年、約 130 万人が交通事故で亡くなり、5,000 万人もが負傷している。商用自動車は、道路を走る全車両のごく一部であるにもかかわらず、交通事故全体の 10~22%に関わっている。¹トラック事故による死者は、南アフリカ²で年間約 600 人、韓国³で約 1000 人、米国⁴で 5000 人以上に上る。

公正な基準と基準の強力な強制執行がなければ、低賃金で搾取される弱い立場の移民労働者は、生計を失い、貧困に陥ることを恐れる他の運転手から悪質な排外主義的攻撃を受けることが多い。労働者は互いに対立させられ、危険な競争環境を作り出した実際の責任者である上層の企業は説明責任を回避している。

多国籍の経済的使用者からの圧力によって上から、違法で搾取的な手段で利益を上げる底辺の企業によっては下から搾り取られ、潜在的には責任感があったかもしれない輸送事業者が熾烈な競争に追い込まれ、社会・環境コストに手を抜き出すか、業界から追い出されることになる。

¹ 2019 年、ILO 路面運輸産業におけるディーセントワークと道路の安全の促進に関する[ガイドライン](#), 1。

² 道路交通管理公社「南アフリカのトラックおよびバスの死亡事故」2023 年 3 月。

³ [KoRoad TAAS データベース](#)。

⁴ [米国連邦自動車運送事業安全局](#)



多くの運転手、特に車両を購入し、その車両に責任を負っている運転手は、家庭や私生活をさらに圧迫する深刻な負債を抱えている。このような劣悪な環境により、多くの国で運転手の離職率は高く、人手不足となっている。しかも報酬は構造的に低いままだ。こうした持続不可能な条件は、特に女性労働者がトラック輸送市場に参入し、働き続けることが困難になることを意味し、青年労働者は運転手という職業を完全に避けるようになる。

公正で安全かつ持続可能な路面運輸産業の構築は可能だ。

今のような状況でなくてはならないはずはない。

道路輸送が誰にとっても安全かつ、必要な商品や物資が適正で安全な条件の労働者によって輸送され、企業が労働者と協力してサービスの質を向上させ、社会的・環境的目標を達成できる世界の構築は可能だ。

そのような世界では、運転手は雇用形態、国籍、ジェンダーに関係なく、公正で平等、安全な基準と権利を享受できるため、危険な競争から解放されるだろう。すべてのサプライチェーン関係者（運輸、フォワーディング、顧客企業を含む）は、基準の遵守と実施に責任を持ち、政府は公正な規制のために積極的な役割を果たし、これらのプロセスにおける組合の中心的役割も認識され、支援されるだろう。

そのような世界では、女性や青年が研修、適正な賃金、ワークライフバランスなどのメリットを求めて、この業界に魅力を感じるだろう。こうした利点によって、高まる道路輸送の需要を満たすことができる熟練運転手を十分に確保できるだろう。

公正で安全、かつ持続可能な路面運輸産業の構築は可能だ。世界でセーフレートを確立することでこれが達成可能になる。

セーフレート確立のためにグローバル・キャンペーンを展開することがなぜ必要か

すべての労働者が一日の終わりに安全に家に帰る権利を有する。しかし、悲しいことに、路面運輸産業で働く者は、家に帰れないかもしれないリスクがあまりにも高い。交通事故は現在、世界の死因の第8位を占めている。死亡事故のうち、商用自動車に関係する事故は不均衡に多い。高速道路を職場とする路面運輸労働者にとって、交通事故のリスクは極めて大きい。週に60時間、70時間を超えて道路を走ることが多いだけでなく、運転する商用車のサイズや重量も大きいからだ。大型車の衝突事故は、死亡事故につながる可能性が高く、労働者だけでなく、すべての道路利用者を危険にさらす。



過酷な労働条件から来る運転手の肉体的・精神的負担は、安全衛生のリスクに大きく影響する。トラック運転手の長時間労働は、高血圧、心血管疾患、脳卒中のリスクにつながることも研究から明らかになっている。⁵また、家族の食事や生活費をまかなえるだけの給与が支払われ、運転以外の時間（荷物の積み下ろし、国境での立ち往生、渋滞での待ち時間など）にも報酬が支払われるならば、ドライバーは自発的に労働時間を短縮することが研究により明らかになっている。⁶

米国、オーストラリア、韓国で集めたエビデンスから、運転手への公正な給与支払いが、事故の減少につながり、交通安全を向上させ、業界をより持続可能なものにするために不可欠であることが証明されている。⁷様々な研究により、給与が1%上がれば、トラックドライバーの事故は1~3%減少することが判明している。⁸また、他の研究では、長い下請けチェーンと交通事故との関連性が示され、チェーンの上位に位置する企業に対して、適正な給与基準の実施を強制することは、下請け業者の減少につながることを示されている。⁹

明らかに、セーフレートは命を救える。しかし、これは善意だけでは実現しない。

セーフレートとは何か？

ドライバーに「セーフレート」を支払うとは、すべての労働時間に対して公正な賃金が支払われ、安全に運転しながら仕事をこなし、家庭で十分な時間を過ごし、家族を大切にするために十分な収入を得ることができるとを意味する。運転手が車両を所有している場合、その購入、維持、運転にかかる費用をカバーできるよう、セーフレートを算出する必要がある。これを「コスト回収」という。

また、運送事業者は、運転手に対して公正で安全な基準を守りながら、そのコストを回収できなくてはならない。

⁵工藤孝彦、マイケル・H・バルザー2020年。「過度な長時間労働と高血圧：「NIOSH 調査データからのエビデンス」安全の科学, 129.

⁶マイケル・H・バルザー、スタンレー・A・セド。2018年。「長距離トラックドライバーはなぜ長時間労働なのか？」*経済・労使関係レビュー*、29(1)、. 59-79.

⁷この研究の非網羅的なリストについては、「運輸部門におけるディーセント・ワークと交通安全の促進に関するILO ガイドライン」、付属書Iを参照のこと。

⁸マイケル・H・バルザー、スタンレー・A・セド、2002。「安全に報酬を支払う：トラックドライバーの安全に対する補償の効果に関する経済分析」連邦自動車運送安全局、ワシントンD.C.; ダニエル・A・ロドリゲス, et al., 2003年。「トラックドライバーの賃金と労働条件が高速道路の安全性に及ぼす影響」ケーススタディ「交通運輸リサーチの記録、貨物政策、経済とロジスティクス、トラック輸送(1833), 95-110」ダニエル・A・ロドリゲス。フェリペ・タルガ、マイケル・H・バルザー、2006年。「賃金のインセンティブとトラックドライバーの安全: *経済・労使関係レビュー*、59(2)、. 205-225;

⁹KOTI, 2022年。セーフレート（安全報酬）制度性能分析と改善策。韓国国土交通省による委託 [韓国語]; 李光勲・金泰成, 2017年。韓国のトラック労働環境が交通事故に与える影響に関する研究 [韓国語]。



つまり、道路輸送の価格は、すべての社会的コストを反映した公正なものでなければならないということだ。

「セーフレート制度」とは、ドライバーに路上で危険な行動を取らせるプレッシャーを排除することを目的に、賃金や関連する労働条件の最低基準を設定する法的規制の枠組みのことである。重要なことに、セーフレート制度は、路面運輸サプライチェーンの最上位に君臨する企業に対して、この基準の遵守を保証することを法的に義務付ける。

セーフレート制度の主な原則は以下の通り：

01. 雇用形態（または国籍やジェンダーなどの違い）に関係なく、**すべての**運転手に公平で平等な基準を適用する。
02. 基準を設定するための法的拘束力のあるマルチステークホルダー交渉。
03. サプライチェーンのすべての関係者、特にチェーンの最上位に位置する企業の責任を追求する。
04. 強力な監視と基準の実施
05. 労働組合が基準の設定、監視、執行のプロセスに最初から最後まで関与している。

セーフレートを通じた資本から労働者への力のシフト

交運業者や顧客企業と結ぶ協約や、あるいは法的規制制度にセーフレートを組み込むことで、賃金や条件を改善し、危険な運転をしなくてはならないプレッシャーを減らすことで、生命を救える。

しかし、それ以上に重要なのは、セーフレートが労働者の連帯と力を構築し、この力を使うことで、路面運輸業界を再構築する基礎になるということだ。セーフレートを求める闘いは、異なる企業、異なる雇用形態、異なる国籍の労働者を結集させ、さもなければ互いに競争を強いられている労働者が、平等な基準、公正で安全かつ持続可能な路面運輸産業のために共に闘い、下からの力を構築するものだ。

セーフレート制度や協定は、サプライチェーンの最上位に君臨する企業と労使交渉を行える仕組みを提供し、基準の設定、監視、強制実施のプロセスに労働組合を組み込み、組合の力を制度化し、さらに広範な労働者の組織化のための基盤も作る。この戦略は、既に韓国、オーストラリア、ブラジル、カナダなどの国々で成功してきている。



力を結集して闘う

セーフレート確立の闘いは既に勝利しつつある！

1979年にオーストラリアのニューサウスウェールズ州が労使関係の枠組みの一部としてセーフレート制度を導入して以来、世界中の労働者と労働組合がセーフレートを求めて闘い、制度を勝ち取ってきた。

現在、オーストラリア、ブラジル、カナダ、米国（ギグ・エコノミーのみに特化）にセーフレートやそれと同様の制度が存在する。韓国では、2020年から2022年にかけて、時限的なセーフレート制度がうまく運用され、労働者は現在、制度の再導入と恒久化を求めて闘っている。

世界レベルでは、路面運輸労組がITFのもとに結集し、国際労働機関（ILO）においてセーフレート原則を勝ち取った。持続可能な賃金基準の算出と、すべてのサプライチェーン関係者による、その強制実施のためのメカニズムを求める重要な原則が、[「運輸部門における道路の安全性とディーセント・ワークの促進に関するガイドライン」](#)に盛り込まれた。同ガイドラインは、2019年に政労使の代表が交渉して合意したものだ。

このILOガイドラインは、世界各国の路面運輸組合に、セーフレートに関する規制や協約を実現するため政府やサプライチェーン関係者に働きかける際の枠組みを提供するものだ。ガイドラインは、組織化および教育のツールとして、また組合員に自らの権利を認識させるために利用することができる。

高まる業界と市民からの支援

世界各国において、セーフレート規制の重要性に関して、業界と国民のコンセンサスが高まっている。例えば、

- ニュージーランドでは、2021年に結論が出た政府が委託した研究により、安全と賃金の関連性、路面運輸労働者にかかるサプライチェーン関連のプレッシャーの問題が認識された。¹⁰ 公正な賃金、安全な労働時間、ディーセントワークの基準を定め、必要な規制を整備するなど、この報告書が提起した勧告を実行するために、政労使の三者委員会が設置された。セーフレートは、ニュージーランドの主要運輸業界団体の Transporting New Zealand の支持を得ている。

¹⁰WorkSafe New Zealand, 2021年。サプライチェーンの圧力に起因する「車両関連のリスクを管理する」
<https://www.worksafe.govt.nz/research/managing/>.



- 韓国では、主なトラック輸送業界3団体のすべてが、韓国公共交通サービス運輸労組のトラック労働者連帯部（KPTU-TruckSol）とともにセーフレートの恒久化と拡充を求める協定を締結した。2022年末に実施された世論調査では、韓国人の74%がセーフレートの継続を支持していることが判明した。¹¹
- オーストラリアでは、1979年からニューサウスウェールズ州で実施されているセーフレート制度が、業界や政治家など、各方面から広く支持されている。2022年8月、スーパーマーケット・チェーンのWoolworthsやColesなど、路面運輸の大手顧客企業、UberやDoorDashなどのプラットフォーム企業、大手運送事業者、業界団体、運輸労組（TWU）が、従来の輸送事業とギグエコノミーの双方において、路面運輸労働者のための安全かつ公正な基準を設定・実施する権限を持つ国の規制機関を設立するための法改正を求める行動要請に署名した。¹²

セーフレート確立を求めるグローバル・キャンペーンに参加する

「路面運輸部門では、競争力あるビジネスモデルは破綻しており、文字通り人命を犠牲にしている」

このようなグローバル規模の問題には、グローバルな解決策が必要だ。我々は、既に達成してきたこの勢いをもとに、路面運輸の危機に対する認識を高め続けなければならない。

我々は主張を統一し、業界内の仲間を増やし、現場、国、地域、世界という様々な文脈で、セーフレートを求め、達成するために闘わなければならない。

だからこそ、ITFはすべての路面運輸労組に対し、セーフレートと生命の安全を求めるグローバルな闘いに参加するよう呼びかけている。

以下の要求を支持し、グローバル・セーフレート・キャンペーンに参加しよう：

セーフレート（安全報酬）制度：賃金・労働条件の公正かつ安全な基準を設定するための新しい制度を確立するか、または既存のシステムを強化する。これらの制度は、顧客企業を含むすべてのサプライチェーン関係者を巻き込み、雇用形態、国籍、ジェンダーに関係なく、すべての路面運輸労働者を対象としたものとしなければならない。

¹¹https://mobile.newsis.com/view.html?ar_id=NISX20221209_0002117586

¹²<https://www.twu.com.au/press/major-transport-roundtable-backs-reform-to-set-industry-standards/>



- **交通運輸の公正な価格**すべての路面運輸労働者が働いた時間に対して、公正な報酬を受けられるようにし、運送事業者や自家用車を仕事に使う労働者が、安全に手を抜くことなくコストを回収できるようにするよう担保する。
- **透明性の強化:** すべての路面運輸労働者が、公正で安全な支払いと、労働条件を詳述した書面による労働契約および／またはサービス契約を確実に利用できるようにする。
- **積極的な遵守と違反の是正:** すべてのサプライチェーン関係者（顧客企業、輸送事業者、あらゆる雇用形態の労働者など）を拘束する罰則条項を含む基準の適切な監視と実施を確保する。すべての路面運輸労働者が、すべてのサプライチェーン関係者に適用され、彼らを拘束する、紛争解決のための効果的手続きを利用できるようにする。
- **労働組合権:** 路面運輸サプライチェーンの安全と持続可能性を促進する上で、民主的な労働組合が果たす重要な役割を認識し、すべての路面運輸労働者が、民主的な労働組合による代表権を得られるようにし、教育、労働者による監視、安全衛生の改善の面での労働組合の役割を促進する。
- **グローバル基準:** ディーセントワークと道路の安全の促進に関する ILO ガイドラインを実施する。



WWW.ITFGLOBAL.ORG

世界を動かす
交通労働者

