

2000年代の米国トラック運送事業規制政策について

A Study of U.S. Freight Business Regulation Policy-2000's



野尻俊明：流通経済大学 法学部 教授

略 歴

昭和48年3月 流通経済大学経済学部卒業
昭和54年3月 日本大学法学研究科博士後期課程（単位取得）
昭和54年4月 (株)日通総合研究所 入社
平成元年4月 流通経済大学社会学部助教授
平成14年11月～平成20年11月 流通経済大学学長
現在 流通経済大学法学部教授

〔要約〕 米国の州際トラック運送事業の規制緩和（deregulation）政策は、1980年代に導入されたが、90年代に規制の撤廃が徹底された（total-deregulation）。しかし、2000年代に入ると過去20年間の同政策の経験と事業の実情を踏まえて若干の変更が加えられた。

本稿は、2009年春に行った米国での現地ヒアリング調査等をもとに、2000年代におけるトラック運送事業規制の実情を簡単にまとめた研究ノートである。2000年代における政策の評価については2010年代の現状を比較検討しながら他日を期したい。

1. はじめに

筆者が初めてトラック運送事業の事業規制制度を調べるため米国を訪れたのは、1980年の秋のことであった。その時、はじめてDeregulationという言葉に接し、以来30年以上にわたり欧米及びわが国の運輸・物流事業の規制及び規制緩和（改革）政策について、ささやかな調査、研究を進めてきた。

たまたま2009年の春、数年ぶりでワシントンDC、ニューヨーク市を訪れ、トラック事業について調査する機会に恵まれ、大変充実した楽しい日々を過ごすことができた。

本稿は、その時に調査（訪問、ヒアリング）した際のメモ及び入手資料を基に、作成した研究ノートである。本稿では、Deregulation政策後30年を経た米国の事業規制政策をフォ

ローしているが、これに先立つ1980年及び90年代の同政策の概要については、拙稿『米国貨物自動車運送事業規制政策の研究—1980,90年代について—』（流経法学第9巻第2号 2010.3）を参照いただきたい。

なお、本調査にあたっては（社）全日本トラック協会から研究助成を受けることが出来た。この場を借りて、御礼申し上げる次第である。

2. 米国トラック運送事業の概要

（1）米国の貨物運送（産業）の現状と課題

米国の貨物運送（産業）、特にトラック運送の現状について、ATA（全米トラック協会）発行の資料（ATA ISSUES UPDATE, First Quarter 2009）に基づき概説する。

ここで取り上げられた諸問題は米国のト

表－1 運送機関別貨物輸送量（2007年）（資料：ATA）

運送機関	トン（千）	%	トン・マイル（百万）	%
全機関	13,016,610	100.0	3,490,806	100.0
トラック	8,957,687	68.8	1,390,102	39.8
営業用	4,029,016	31.0（45.0）	1,011,018	29.0（72.7）
自家用	4,928,670	37.8（55.0）	379,084	10.8（27.3）
鉄 道	1,928,530	14.8	1,294,921	37.1
水 運	423,282	3.3	175,973	5.0
航 空	3,525	0.03	4,014	0.1
パイプライン	774,732	6.0	S	—
複合運送	626,539	4.8	489,767	14.0
その他不明	302,315	2.3	47,964	1.5

トラック業界の当面する課題であり、同時にATAが取り組んでいる最新の課題でもある。

なお、ワシントンD.C.における連邦運輸省（USDOT）、全米トラック協会（ATA）へのヒアリング、及びニューヨーク（NY）・ニュージャージー（NJ）州での事業者へのヒアリングで得られた知見、他の資料による解説を「コメント」という形で記載しておく。

①貨物輸送量

全米の年間の貨物運送の約70%はトラック運送が担っている。これは6710億ドルの価値に相当する。さらに、2950億ドルをカナダと、また1956億ドルをメキシコとのトラック運送が加えられる。

2007年における各運送機関の貨物輸送量は、表－1のとおりである。

②国境（カナダ・メキシコ）運送問題

③運転者不足問題

ATAは「全国トラック運転者就業キャンペーン（National Truck Driver Recruitment Campaign）」を展開して、運転者不足問題に取り組んでいる。その主な内容は、トラックドライバーへの肯定的な（positive）イメージの醸成とトラック事業者とトラック・ドラ

イビング・スクールのために長距離運転者を確保することである。

これらのキャンペーンはウェブ・サイト（HYPERLINK "<http://www.GetTrucking.com>" www.GetTrucking.com）を通じて行われ、こうした取組は全国紙（USA TODAY）やテレビ報道番組（NBC Nightly News）等のマスコミにも取り上げられている。

また、ATAは陸軍とも協定を結び運転者確保への努力を行っている。陸軍予備役局（USAR）では、CDL（商業用自動車免許）やHME（危険物取扱試験）への受験対策プログラムを実施している。

④経済・経営問題

・燃料サーチャージ——直近の議会に3つの法案が上程されたが、それらはトラック事業者、ブローカー及びフレイト・フォワードナーに、燃料に関連する請求をすべてのサードパーティ（第三者）にすよう求めている。法律は、運送事業者が請求することを求めているし、また荷主が燃料サーチャージを支払うことも求めている。

ATAは内容に問題があるとして、3つの法案すべてに反対している。

[コメント]

米国のトラック業界においては、運賃へのサーチャージ分の料金を「運送契約書」に基づき自動的に乗せており、荷主も支払いを行っている。但し、燃料サーチャージは特定の法律に基づくものでないため、一部に制度上の問題を指摘する向きもある。

・オーナーオペレーター問題

[コメント] ATAは、カリフォルニア州ロングビーチ港の古い機材の使用とオーナーオペレーターへの福利厚生費の支払い、負担の問題で、加州を相手方として訴訟を行っている。本件は、その問題への対応とりわけオーナーオペレーターの保護が業界に役立つとの目的でかけられたものであり、わが国とのかかわりはほとんどない。

・貨切（TL）業者と荷主のモデル契約書——ATAでは2004年から貨切（TL）トラック会社と荷主の間で取り交わされる運送契約書の「雛形（モデル）」を作り、Webで公表、無料での使用を認めている。この度、このモデル契約書について「白書」を作り、いくつかの点で注意を喚起している。その中心は、荷主の「破産」に伴う運賃回収に関する規定についてであり、細かな説明を行っている。

・トラック事業者とブローカーのモデル契約書—

現行の規則ではトラック運送に係るブローカーには、保証金もしくは信用状（L/C）のどちらかの形で10,000ドルが要求されている。しかし、現在のブローカーの活動、役割を考えると、もし倒産等が生じた場合トラッ

ク事業者は運送サービスに係る費用を回収することは不可能にちかい。保証金の増額が必要である。FMCSAは2005年に新たな立法を行うと公表したが、なんら進展がない。ATAは、すみやかに立法手続きを進めるようFMCSAに要請している。

⑤エネルギー問題

⑥政府（官公）需要運送

⑦危険品運送（HAZMAT）

⑧高速道路施設及び資金問題

⑨労働問題

⑩立法活動

⑪安全性（SAFETY）問題

⑫安全（SECURITY）問題

⑬税金・登録問題

(2) 米国トラック運送事業制度の変遷

米国においては、1910年頃から自動車による貨物運送が始まったといわれているが、1914年には約10万台のトラックが道路を走行していた。しかし、本格的にエンジンの改良とトラックの利用が進んだのは第一次世界大戦期（1914–1918）であり、1920年には米国の道路上を走るトラックの数は100万台を越している。

米国の貨物運送市場において重要な地位を占めたトラック運送に対し、その成長に脅威をいだいた鉄道産業のロビー活動が結実して、トラックを鉄道と同様の政府規制におくための法律が制定されたのが1935年（1935年自動車運送事業者法：この法律はわが国の「旧道路運送法」のモデルとなった）であり、それ以降トラック運送事業は政府の「規制産業」

(regulated industry) となった。その後は、州際通商委員会 (ICC) による厳しい経済的規制 (参入規制、運賃料金規制) が実施されることとなった。ちなみに、参入規制は「事業免許制」が敷かれ、1935年に法律が施行された時点で営業を行っていた事業者 (祖父権条項) 以外の事業者の新規参入は、ほとんど認められなかった。また、運賃は「認可制」が採用され事業者間の運賃競争は強い制約が課せられていた。

1967年4月1日には、主として運送機関の社会的 (安全) 規制を行う連邦運輸省 (USDOT) が設置され、以後、経済的規制はICC、安全規制はUSDOTが所管することとなった。

1970年代に入ると、ICCの厳しい規制に対する批判が広範に湧き上がり、その結果1980年7月1日には州際トラック運送事業の規制を緩和、撤廃する (deregulation) 「1980年自動車運送事業者法」が制定された。以後今日まで、米国の州際トラック運送事業に対する政府の規制は、安全面からの規制 (社会的規制) に重点が置かれることとなった。

1980年代以降のトラック事業に関連する主な立法は、以下のとおりである。

- ・1982年陸上運送援助法 (The Surface Transportation Assistance Act of 1982)
トラックの大きさと重さの全国的な統一を実施。州際道路については、車両総重量が80,000ポンド以下とされた。
- ・1984年自動車運送事業者安全法 (The Motor Carrier Safety Act of 1984)
連邦法の安全規制に合致しない州の規制については、連邦法が優先することを定

めた。

なお、従前の安全規制が大幅に修正された。

- ・1986年商業用自動車安全法 (The Commercial motor Vehicle Safety Act of 1986)
CDL (商業用自動車運転免許証) 制度が創設された。
- ・1990年自動車運送事業者安全法 (The Motor carrier Safety Act of 1990)
- ・1995年ICC廃止法 (ICC Termination Act of 1995)
1995年12月31日をもってICC (1887年創設) を廃止し、1998年12月31日までの間ICCの規制権限 (主として鉄道の「運賃規制」) を暫定的に継承する陸上運輸局 (Surface Transportation Board : STB) を創設した。
- ・2004年新運転時間規制 (New Driver Hours of Service Rule) が導入された。

なお、このルールは2005年8月に改正され今日に至っている。

3. 米国トラック運送事業の経済的規制

(1) 参入規制…「登録 (register) 制」

①参入 (登録) 申請手続き

米国で州際のトラック事業を行うには、

①USDOTナンバーと②オペレーティング・オーソリティ (MC) ナンバー、が必要とされる。

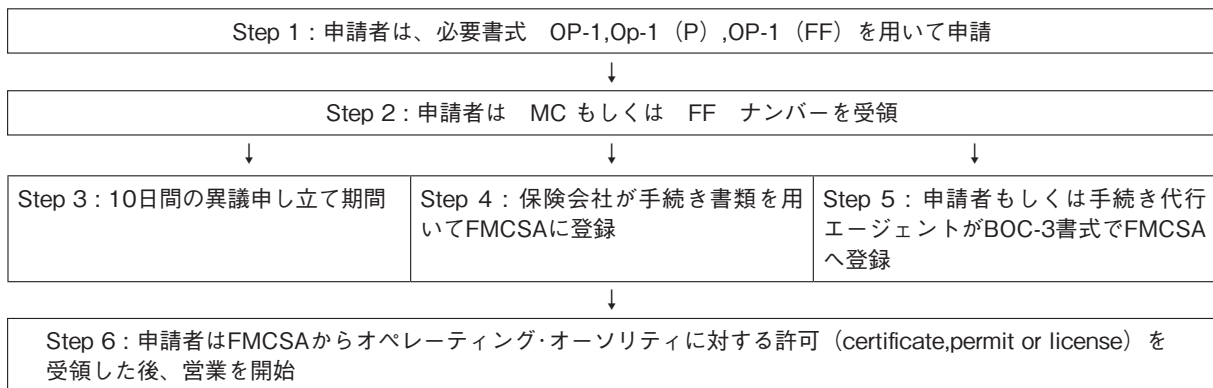
ア) USDOTナンバーとは、FMCSA (連邦運輸省連邦自動車運輸安全管理局) によって自動車運送事業者が州際の運行を開始する際

表－2 米国州際トラック運送に必要な登録手続き（非危険品運送）

申請書類	USDOTナンバー		オペレーティング・オーソリティ	
	MCS-150	MCS-150B	OP-1 (P)	OP-1 (FF)
営業運送 (For-hire)	○	○	○	
適用除外営業運送	○	○		
自家用運送	○	○		
ブローカー			○	
フレイト・フォワード				○

なお、荷主はすべて「不要」

表－3 米国州際トラック運送に必要な手続きの流れ



に与えられるナンバーで、すべての車両に掲示（マーク）する必要がある。取得手続きは、MCS-150の書式による。

なお、州によっては「州内」運送であってもUSDOTナンバーの取得を義務付けているところもある（現在29州）。

イ）オペレーティング・オーソリティ（Operating Authority）とは、一般にMC（FF,MX）ナンバーとも呼ばれるが、州際営業運送を行う自動車運送事業者及びブローカーに与えられるナンバーで、これらのナンバーは「証明書ナンバー」（docket numbers）とも呼ばれている。オペレーティング・オーソリティを得る手続きは、以下のとおりである。

連邦運輸省（USDOT）の規定によれば、米国のトラック運送事業は以下の3つのカ

テゴリーに区分され、オペレーティング・オーソリティを得るには、FMCSAへの登録（register）が必要とされる。

なお、登録手数料は1件につき\$300である。登録手続きは、Web上で行われる。

A）自家用及び適用除外営業用運送で車両総重量4.54トン（GVWR10,001ポンド）以上の車両を使用する場合

—「自動車運送事業者確認報告書（The Motor Carrier Identification Report）」書式（MCS-150）

（注）「適用除外営業用運送」とは、具体的には旅客の場合「スクールバス」や「タクシー」、貨物の場合は「農場の貨物」や「家畜」である。

（49U.S.C.13506）

B）営業用運送（Authorized For-Hire）

—「自動車運送事業者確認報告書（The Motor Carrier Identification Report）」

使用書式（MCS-150）

—自動車運送営業権への適切な申請（Proper application for Motor Carrier Operating Authority） 使用書式（OP-1 シリーズ）

なお、上記申請（OP-1）に加えて営業権が承認される前に、下記を完全に行うこと、とされている。

・BOC-3 書式

（注）申請を「エージェント（代理人）」に依頼して行う際の手続き書式である。

なお、USDOTのHPには50の「エージェント」のリストが掲載されている（リストに登録されていないエージェントの申請代行は不可？ 9）。

・責任保険及び/もしくは貨物保険の（保険会社による）証明

（注）保険料は「州」によって異なる。

NY/NJで行ったヒアリングによれば、NY州で1台につき \$7,000/年、NJ州で1台につき \$ 5,000 ~ 5,500/年ということであった。

C) 危険品運送

→自動車運送事業者確認報告書と危険物許可申請書

使用書式（MCS-150B）

②異議申し立て

法律上は、新規参入に対して既存事業者からの異議申し立て（protest）が可能である。

しかし、DOTによれば既存事業者の申し

立てを認めたことはない、とのことであった。

③申請の却下

上記手続きが不完全な場合は、登録の申請はFMCSAにより却下（dismissed）される。

却下の事例の多くは、保険に関する情報もしくはBOC-3（申請エージェント）に関する情報のミスで生じている、とのこと。但し、その件数は多いものではない。

[コメント]

ア）米国のトラック運送事業への参入にかかる「経済的規制」は、厳密な意味では法制上は存在しない。

一般的なトラック事業への「参入」については、上記B) のとおり申請書、保険会社の付保証明及び手続き手数料 \$ 300のみで「登録」が済み、USDOTナンバーを取得し、その後比較的簡易な手続きでオペレーティング・オーソリティを取得すれば、トラックの運行及び営業活動が可能である。

イ）営業用（For Hire）と自家用（Private）の区分

米国の運輸法制（Title 49）上は、「営業用」と「自家用」の区分が明確になされている。USDOTナンバーを保持すれば自家用運送を行うことができるが、営業用運送を行うにはこのほかオペレーティング・オーソリティ（MCナンバー）をとらねばならない。また、営業用運送に従事する自動車運送事業者には、「最低限の財務保障」（minimum levels of financial responsibility）が規定（Part387）されているが、同規定は自家用には適用されない。

実態としても、いわゆる専業の「トラック

会社」と荷主企業の「自家用」が区分されている。例えば、全米一の小売業であるウォールマートは、自家用のトラックを約8,000両保有して、「自家用」として自社の物流を行っているとのことである。

しかし、いわゆる荷主の自家用トラックも上記A)の手続きを行いオペレーティング・ホリディを取得し、後に述べるCDL保持のドライバーによりトラックを運行していることから、運賃を収受して（有償で）運送行為を行っている。

従って、現在の米国では営業用と自家用の実質的な区分は「ない」といえる。

NY・NJのヒアリングによれば、専門のトラック会社と荷主のトラックが市場で競合することは「多くない」とのことであった。トラック会社にとって荷主のトラックは実質的な「脅威」とはなっておらず、相互補完的な関係とのことであった。

なお、米国におけるトラックによる貨物運送量の50%は専門トラック会社、残り50%が荷主のトラックである（ATA資料）。

ウ) コモン・キャリア (common carrier) と コントラクト・キャリア (contract carrier)

コモン・キャリアとは、一般公衆に営業用トラック運送を提供する者で、責任保険と貨物保険の両方を登録しなければならない。また、コントラクト・キャリアは、特定の、個々の荷主に契約（コントラクト）に基づいて営業用トラック運送を提供する者で、責任保険のみの登録が必要とされる。

エ) 米国トラック事業への参入規制は、大

変緩やかなものであることが知れた。

但し、事業者ヒアリングにおいては緩やかな参入制度とは異なる実態のあることが判明した。すなわち、トラック事業者によれば参入に当たってもっとも大きな「障壁」は、開業後のUSDOTによる「監査」であるとのこと。この監査をクリアできずに、廃業する新規参入者が多数存在する、とのことであった。

ここで事業者が指摘する「監査」は、2002年に導入されたUSDOTの「新規参入者プログラム」(new entrant program New Entrant Safety Assurance Program) のことである。

(3) ブローカー (Broker) の参入規制

ブローカーとは、他人の貨物をトラック運送するために、有償で、営業用トラック運送を手配する者である。ブローカーは、契約・業務遂行の保証書 (a surety bond) か信託資金契約書 (trust fund agreement) のどちらか一方を登録しておかねばならない。

また、ブローカーは決して貨物を取り扱わない。

ブローカー業を開業するには、書式OP-1を用いてFMCSAに登録 (register) しなければならない。MCナンバーが交付されたあと、手続きを完了せねばならず、またブローカーは必ず次の事項を届出 (file) ねばならない。

- ・ 保険付保の証明…合計10,000ドルの契約・業務遂行の保証書もしくは信託資金契約書及びBOC-3書式
- ・ 申請手続き料…300ドル（返還なし）

・申請手続き時間…約4～6週間

(4) トラック事業者数

かつては州際、州内ともトラックの免許件数が規制当局（ICC）によって正確に把握されていたが、現在は「登録制」となったため統計が必ずしも適切に行われていない。

USDOTのヒアリングでは、現時点での全米の登録件数（自家用も含む）は約69万件、このうち州際のトラック運送サービスを行っているトラック事業者の数は4万から5万社と推測される、とのことであった。

規制緩和が行われた1980年の事業者（事業免許発行）数が18,045社であり、ICCが消滅する直前の1994年の州際トラック事業者の数は59,310社である。規制緩和から15年間に4万社以上増加しことになる（但し、参入者のすべてが州際のトラック事業を行ったわけではない）。

USDOTの担当官へのヒアリングでは、実際に営業していると推測されるトラック事業者の数が4～5万社程度と推定されるので、その後の15年間に約1万社の減少が生じたと推測できる。

いずれにしても、米国のトラック事業への事業を伴う新規の参入は80年代から90年にかけて急増し、その後は事業者数は安定していると推測できよう。

[コメント]

事業者数については、様々な数字が出されている。例えば、FMCSAは2007-2008年時点で、100万社の州際トラック事業者がリストに掲載されており、うち30万社が営業用トラック運送会社であるとしている。

USDOTのヒアリングの相手方担当官は、FMCSAの幹部（次長）であるので、ここではヒアリングによって得られた数字を挙げておく。いずれにしても、正確な事業者数は不明と言わざるをえないが、現在のアメリカでは事業者数にほとんど関心をもっていない、ともいえよう。

もちろん、これらの事業者数はオペレーティング・オーソリティを「登録」している数であり、実際に事業としてのトラック業を行っているか否かは、不明といえる。

なお、事業者へのヒアリングでは最近の参入者のほとんどは、倒産会社の買収によるもので、参入はあるものの実質的な事業者数は「横ばい」ということであった。

(5) 新規参入者へのチェック（New Entrant Safety Assurance Program）

2002年5月13日FMCSAは「新規参入安全性保証プログラム」を発表して、2003年1月1日から実施している。

本プログラムは、一年以上にわたる議論の末2009年2月17日から新しいプログラムとなっている。

[コメント]

NY/NJの事業者ヒアリングで複数の事業者から、USDOTのオペレーティング・オーソリティーを取得し、営業を開始するのは容易であるが、今日ではこの「新規参入安全性保証プログラム」が事業者の継続が可能か否かの最大の関門である、との意見があった。

ヒアリングの相手方は、このプログラムが導入される以前から事業を行っていた事

業者なので、プログラムの具体的内容についてはよく知っていなかった。しかし、このプログラムが悪質な、すなわち良質のドライバーを確保できずに営業を行っている新規参入者を排除する機能を果たしているものと推測できる。

2. 運賃規制

(1) はじめに

米国においては、トラック運賃に対する政府、行政による公的関与（規制）は全く存在しない。従って、完全に「自由運賃」ということである。

しかし、LTL（積合せ）の分野については、ほとんどのLTL会社は運賃表（タリフ）を自社のHP上で公開している（法律上の義務ではない）。これはTL（貨切）分野のトラック事業とは異なり、LTL分野の業務は「公共性」があるとの観点からといえる。一般公衆を相手とするLTL会社においては、自社の「運賃表」を公示するのは当然との考え方が残っている（事業者ヒアリングにおいて確認。もっともヒアリングにおいてはタリフが残存する本当の理由は「アメリカ人は古いものを大切にする、慣れ親しんだものを簡単に変えたくない」という意見も聞かれた）。

とはいえ、経済的規制の撤廃(deregulation)が行われた米国のトラック法制において、現時点でも「公共運送人」(common carrier)という用語が使われている（例えば、49 CFR § 356.11）。このことは、Deregulationの思想とは異なるものであり、法制上の矛盾ともいえよう（なお、DOTへのヒアリングにおいて担当官はこのことを認めており、近々

法律上のcommon carrier（及びcontract carrier）という用語を除去する「法案」を提出する、とのことであった。但し、法案の成否は不明）。

ところで、LTL会社が公開している「タリフ」の中味については、大きく二つに分類される。すなわち、詳細な内容のタリフを毎年（場合によっては毎月）変更する能力のある大手LTL会社は、自社独自で「タリフ」を作成、変更して公表しているが、大手以外のLTL会社は、自社で「タリフ」を作成、変更することはせず、スタンダード・タリフ（事業者ヒアリングで使われた用語）といわれる、複数の事業者が共同して「レイト・ビューロー」を通じて作成、変更するタリフを使用している。このタリフは、CzarLite Base Rateと呼ばれるもので、後出のSMC（旧レイト・ビューロー）が作成している。

これらの公開されたタリフの存在は、トラック運送事業者と荷主の間での「運賃」を決める上での共通の「土俵」を提示していることになり、興味深い。なお、事業者ヒアリングによれば、実際上はWeb上で算出した自社もしくはCzarLiteの運賃から貨物量等に応じて「大幅なディスカウント」が行われ、実際の運賃額が決定されとのことであった。

経済的規制、すなわち運賃・料金規制のDeregulationが行われた米国において、事業者が共同して運賃を設定し、公表することがなぜ可能なのか？その理由は、複数LTL事業者間で締結される「連絡運賃」の反トラスト法適用除外が法律上規定されているからであ

る。

なお、運賃の共同的な設定が認められるのは、「連絡運賃」(joint rate)のみである。1社で発地から着地までの運送を行う単一運賃(single line rate)は、適用除外の対象とはなっていない。

(2) スタンダード・タリフ…共同的運賃設定行為の容認

上記のとおり、大手LTL会社を除いて多くのLTL会社はSMC(Southern Motor Carriers Rate Conference, Inc.)なお、SMCのHPによれば本来の業務はfreight transport arrangement service)が作成しているスタンダード・タリフであるCzarLiteと命名されたタリフを使用している。すなわち、かつてのレート・ビューロー(rate bureau 運賃の共同設定機関)であるSMCは、ITを利用してCustom Windows Rating Systemを設定。全米のあらゆる地点間のクラスレートを瞬時に提供している。

ここで「クラスレート」(Class rate)とは、あらゆる貨物品目を「等級」に分類(現在は18等級に区分)し、それに距離と運賃を組み合わせ「運賃」を算出する最も基本的な運賃設定の方法で、わが国でもかつては用いられていた。(なお、貨物等級は民間の組織であるNational Motor Freight Classification(NMFC)により行われている。)

レート・ビューローを通じたトラック事業者による共同的な運賃設定行為が容認される背景には、これらの行為が競争法規である反トラスト法(わが国の独占禁止法)の規定から適用除外される必要がある。

・ 共同的運賃設定行為(collective rate making)の容認

共同的運賃設定行為の法的根拠は、1935年から1995年までトラックの運賃等の(経済的)規制を行っていた州際通商委員会(ICC: Interstate Commerce Commission 1887年創設)の後継の規制機関である陸上運送局(STB: Surface Transportation Board)の権限に基づくものである。

STBは1995年の州際通商委員会廃止法(The Interstate Commerce Commission Termination Act of 1995)によりICCの後継の機関としてUSDOT(連邦運輸省)の内部に設置されたものである。STBは鉄道の運賃とサービスをめぐる論議の解決、及び鉄道会社の合併申請についての審査を行うことを、基本的な使命とする経済的規制機関である。STBは、行政的には連邦運輸省に属しているものの(decisionally)独立性の強い機関である。

STBは、審判(adjudicatory)と規制の両方を行う行政機関である。STBが所管するのは、鉄道運賃とサービス事項と鉄道再建業務(合併、路線売却、路線建設、及び路線廃止)、

ある種のトラック会社、引越運送会社、そして非連続的な(non-contiguous、すなわちハワイ、アラスカへの運送)海運会社の運賃事項、ある種の都市間旅客バス会社の構造、財務、運営事項、及び連邦エネルギー規制委員会の規制を受けていないある種のパイプライン会社の運賃とサービスである。(STBのHPによる。)STBの活動の内容をSTB年次報告書(2002-2004会計年度)から見てみると、

次のようになる（自動車運送事業者（トラック）の共同行為のみ）。

S T Bは、自動車運送事業への限定的な監督（oversight）権限を有している。それらの監督機能は、STBに特別に付与されたものでFMCSA（連邦自動車運送安全局）もしくはBTS（運送統計局）によって管理されている（49 U.S.C.1301（a））。

・ビューロー契約の承認

STBは、through routes（連絡運送）や joint rates（連絡運賃）の共同設定、引越し貨物の運送運賃の設定、統一的な貨物等級及び運送距離ガイド（Mileage Guides）の確立、そしてその他の共同行為を行うレイト・ビューローに関するレイト・ビューローに関する自動車運送事業者の契約を承認する（49 U.S.C. 13703; 49 CFR 1331）。S T Bは、これらの共同行為を反トラスト法からの適用除外に効果を与えることを承認する。

しかし、承認された契約に基づく活動の結果についてはS T Bがモニタリングする（49U.S.C.13703（a）（6））。「1999年自動車運送事業安全改善法」（Motor Carrier Safety Improvement Act of 1999）により改正された州際通商法により、S T Bは既存の自動車運送レイト・ビューローの契約の継続を承認するかどうかの決定を定期的に見直さねばならない（49U.S.C.13703（d））。

S T Bが2002－2004会計年度で行ったことは、以下のとおりである。

- ・全国バス運送協会（National Bus traffic Association）のビューロー契約の承認の更新（2002/3/24）

- ・全国等級委員会（National Classification Committee）のビューロー契約の承認の更新

- ・12の自動車運送レイト・ビューローの契約の更新に承認。具体的な内容は、それらのビューローがメンバーの次のことを要求すること。（1）ビューローの運賃が市場で割引されて作られた「真実の運賃（truth-in-rate）」通知を荷主に知らせること、（2）ビューローのメンバーによって行われた割引幅（the range of discounts）の開示、（3）支払い遅延のペナルティとして共同的に設定された運賃を復権させる（a loss-of-discount）規定を適用しないことを認証すること（EC-MCA Motor Carrier Service Association, Inc., et al., STB Section 5a Application No.118（Sub-No.2 20,2001 and Mar.27,2003））。

- ・Southern Motor Carriers Rate Conference, Inc.（SMCRC）の共同的運賃設定権限を特定地域から全国に広げる申請についての記録、及びS M C R Cと関連当事者からの付加的な情報の開示Southern Motor Carriers Rate Conference, Inc., STB Section 5a Application No.46（sub-No.20）（STB served Mar.23,2004）, 2004年10月27日の聴聞会また、自動車運送事業運賃の合理性（Motor Carrier Reasonableness）についての記述は、以下のとおりである。

49 U.S.C. 13701（a）（1）及び13703（a）（5）に基づき、S T Bは共同的に設定さ

れた場合の、自動車運送事業の運賃の合理性 (reasonableness) を検査 (review) することができる。2002-2004会計年度においては、そのような運賃の検査の要請はなかった。

Ⅲ 米国トラック運送事業への安全(社会的)規制と業界の実情(事業者ヒアリングを基に)

1. 米国トラック運送事業への安全規制の概観

トラック事業を所管する官庁は、「1999年自動車事業者安全改善法」(The Motor Carrier Safety Improvement Act of 1999) によって連邦運輸省(USDOT)内に2000年1月1日に創設された連邦自動車運送事業者安全局(Federal Motor Carrier Safety Administration: FMCSA)である。同法の規定によれば、FMCSAの主要な使命は、関連従事者を規制して大型トラックと大型バスに関係した衝突、傷害、死亡及び財産の損失を削減することにある、とされる。具体的には、

- ・運送事業者(トラック、バス会社)の安全性と産業の効率化の調和を取るデータに基づく規制(data-driven regulation)を展開、実施する
- ・安全規制を実施する場合には危険度の高い運送事業者に焦点を当てるため安全性情報システムを利用する
- ・旅客と貨物と危険品の運送を行う「営業用州際運送事業者」への運送事業者ナンバー(Motor Carrier Number)問題は、たいていの場合「Motor carrier Authority or Operating Authority」と呼ばれる

- ・運送事業者、商業用車両運転者、そして公衆を教育的メッセージの目標とする
- ・連邦、州及びローカル執行機関、自動車運送事業者産業、安全グループ、そして組織化された労働者を含んだ関係者をパートナーとして、バスとトラックが関係した衝突(事故)の削減に努力するとしている。

以上のとおり、自動車運送事業者の主務機関であるUSDOT、FMCSAの主要な規制の内容は、すべて「安全」「労働条件」にかかわるものであり、社会的(安全)規制が米国における規制の本質といえる。1980年法により始められた「経済的規制の撤廃、社会的規制の強化、重視」の考え方が、FMCSAの創設により制度的には完成したことになる。

実際の主な安全規制について、以下に紹介する。

2. 商業用運転免許証(CDL)について

①CDLとは

米国の自動車運転免許証は、「州政府」の権限により州単位で発行されている。しかし、複数の州にわたり悪質違反(交通事故)を繰り返す運転者がおり、州を越えた(すなわち「連邦政府」の関与できる)運転免許証の必要が叫ばれ、1986年に商業自動車安全法(Commercial Motor Vehicle Safety Act of 1986)に基づき商業用運転免許証(CDL)制度が創設された。ただし、同法は各州の免許発行権限を残しながら商業用自動車(CMV)を運転する運転者に運転免許証を与える場合の共通の全国最低基準を設定したに留まった。

商業用自動車の運転にFHWA（連邦高速道路局）によりCDLの保持が義務付けられたのは、1992年4月1日以降である。

CDLは、州政府の知識と技能の試験にパスした運転者に州政府が発行している。なお、祖父権規定（Grandfathering Provision）により、1992年時点で運転免許証を保持し、かつ「善良な運転記録」（Good driving record）すなわち過去に重大事故等の記録がない者には、技能試験が免除される。現在、全米で800万人以上がCDLを保持していると推定されている。

なおヒアリングによれば、CDLの有効期限は州により異なりニューヨーク州は5年、ニュージャージー州は3年、とのことであった。

②CDLの種類

CDLには、次の3種類がある。

クラスA…車両総重量26,001ポンド以上で
車両総重量10,000ポンド以上の
ユニット（トレーラー）を牽引
する連結車両

クラスB…車両総重量26,001ポンド以上
の単車、もしくは車両総重量
10,000ポンド未満の車両を牽引
している車両

クラスC…上記クラスAもしくはBに該当
しない単車、連結車で、運転者
を含めて16人以上の人を運ぶ
か、危険物と掲示された車両

③罰則

CDLの要件に違反した場合、連邦罰として運転者に最高2,500ドルの過料、悪質な場

合には、5,000ドルの科料及び/もしくは最高90日の収監とする。また、雇用者も、もし運転者がCDLなしで運行していることを知りながら使用していた場合は、最高10,000ドルの罰金を科される。

3. 運転時間（HOS）規制

安全規制の中で運転時間（Hours-of-Service: HOS）規制は極めて重要であり、1938年に開始された歴史の長い規制でもある。運転時間等の管理は、運転者が保持、記載する「ログ・ブック」（log-book）と呼ばれる「運転日報」によって管理されている。

従来の規則及びログ・ブックへの記載は、複雑かつ煩雑で各方面からの批判にさらされていたこともあり、USDOTは2004年から新しい方式のHOS規則が実施されたが、同規則はすぐに改正され、現在は次表のような内容の2005年8月の規則により運転時間規制が行われている（「表ー4」参照）。

4. 安全性評価

FMCSAは、州際商業運送（トラック、バス）に係る「安全性評価」（Safety Rating）を実施している。

安全性評価は、ドライバーの運転時間、CDLの要件、事故歴等、いくつかの項目から以下のような3段階の評価が下される。

・「十分」（Satisfactory）

この評価の意味するところは、自動車運送事業者が「連邦自動車運送事業者安全規則」（The Federal Motor Carrier Safety Regulation :FMCSR）§385.5に記載されている安全性適格基準（Safety Fitness Standard）に合致して、適切な安全マネジメント管理

表－4 連邦運転時間の規制（2005年8月）

	2005年8月新HOS規則	旧HOS規則
	全貨物運送運転者及びトラック事業者	全運転者及びトラック事業者
非勤務時間	連続10時間	連続8時間
合計勤務時間	連続14時間	非連続15時間
合計時間（勤務＋非勤務）	24時間	23時間
最長運転時間	11時間	10時間
交代間の義務的休息	なし	なし
最長累積勤務時間	7日間に60時間 8日間に70時間	7日間に60時間もしくは8日間に70時間
累積勤務の「再開」	任意（Voluntary） 7日サイクルの運転者はどの時点からも連続34時間の非勤務休息の後、累積勤務時間を0に（もしくは運転者は週の時間を60時間にして再開）できる。	なし
寝台：分割された非勤務時間（注1）	チームと単独運転者： 2期間合計が10時間以内で1期間は少なくとも8時間寝台に居なければならない。また第2の期間の時間は寝台の中あるいは外のどちらかで過ごさねばならない。	チームと単独運転者： 2期間の合計が8時間以内、1期間は2時間以内
搭載記録計	任意使用	任意使用
連邦の除外規定（注2）	全14の既存除外規定が残存。新規短距離運送運転者は除外	14の除外と例外

（注1）寝台（Sleeper Berth）＝トラクター（ヘッド）運転席後部にあるベッド

（注2）代表的な除外例として、消防・救急、連邦及び州政府の車両運行、スクールバス運行、小売業の集配車、映画・テレビ制作、ニューヨーク州の葡萄収穫等がある。

（Safety Management Control）を適正に機能させている、ということである。安全マネジメント管理は、当該自動車運送事業者の運行の規模と型に応じて適正である場合に適格であるとされる。

・「条件付」（Conditional）

この評価の意味するところは、自動車運送事業者がFMCSR § 385.5に基づく安全性適格基準にきちんと適合して適切な安全マネジメント管理を行っていないということである。

・「不十分」（Unsatisfactory）

この評価の意味するところは、自動車運送事業者がFMCSR § 385.5（a）から（k）までに掲げられている安全性適格基準にきちんと適合して適切な安全マネジメント管理を行っていないということである。

なお、これらの情報はSAFER（The Safety and Fitness Electronic Records）によって公表されている（HYPERLINK "<http://www.safers.org>" <http://www.safers.org>）。

5. ドラッグ・アルコール テスト

連邦運輸省は、すべての運送機関に関して従業員のドラッグ・アルコール テストを実施している。トラック運送事業については、規定（49 CFR Part 382.305）に基づき、FMCSAが行っている。

IV その他

1. 元請・下請関係

米国のトラック業界においても、いわゆる元請・下請関係は存在する。

あるトラック会社が他のトラック会社を自社に代わって運送を依頼する行為は、珍しい

ことではない。わが国と同じように、「電話一本」で下請運送を依頼する実態もあるという。

但し、それらは基本的には事前の書面による「契約書」の取り交わしが前提となっている。元請と下請の間の法的関係については、双方の合意に基づく契約が基礎とされ、原則として連邦政府が介入することはない。

もっとも、わが国の「元請・下請」に相当するものに、米国のトラック業界の用語をあてはめるのは、難しい。ここでは、米国で employees と subcontractor と表現される関係を、わが国の元請・下請関係と置き換えておくこととする。

なお、連邦運輸省には「小規模及び不利な立場（ディスアドバンテージ）のビジネス活用局（Office of Small and Disadvantaged Business Utilization: OSDBU）」という部局がある。その所管業務の内容は、主として連邦の運輸関係公共事業（道路、橋梁建設等）への少数グループ、女性等の差別を監視することとなっており、わが国の「下請法」による下請保護とはその性格を異にする。

〔コメント〕

事業者ヒアリングによれば、近年物流市場でのブローカーの占めるウエイトが高まり、いくつかの問題点がでてきているという。例えば、最近の事例ではブローカー最大手の会社が下請トラック会社に無理な運行を強要し、その結果引き起こした交通事故の損害賠償裁判で元請の責任を問われ、被害者に巨額の賠償金の支払いを命じる判決が下された、という。

また、この問題はオーナーオペレーターの問題と関連が深いと考える。ところが、ATAの見解ではオーナーオペレーターの存在は米国のトラック業界にとって不可欠であり、トラック会社—オーナーオペレーターともに利益を得ている、という。

オーナーオペレーターについては、州の規制に係る「事故時の補償」や「福利厚生費の受給資格」等、限られた問題のみであるとしている。ちなみに、オーナーオペレーター協会（The Owner-Operator Independent Drivers Association）の推計によればその数は16万以上、またUSDOTの推計では2002年時点で39万以上、という。

2. 運転者への業務停止命令（Out-of Service Orders）

FMCSAは、次に掲げる規則違反により自動車の運転者に業務（運転継続）停止命令を発するとしている（“2009 Handbook and Out-of-Service Pictorial Edition/North American Standard Out-of-Service Criteria”による。なお、本資料は全国のウエートステーションにおける検査官の検査手順等を詳述したUSDOTのマニュアルである。

業務停止命令が発せられると、即時にその場で執行される。原則として命令の原因が解消したと判明した時点で解除となる（ただし、24時間拘束等の条件が付加される場合あり）。

なお、下記はウエートステーションにおいて検査官が運転者に業務停止を命じる場合の事由であり、関係規則違反にはこのほかに規則に基づき罰則等が課されることになる。

①運転者の年齢

少なくとも21歳を越えていない場合 (391.11 (b) (1))。但し、スクールバス等の例外あり。

②CDL以外の運転免許証

- a. 総重量26,000ポンド以下の車両で、16人以上の旅客運送用にデザインされた車両もしくは危険物の掲示をしていない車両を、免許なしに運転した場合。
- b. 適切な証明書なしにあるいは制限に違反して商業用車両を運行した場合 (391.11 (b) (5))。

③CDL

- a. 免許証
州もしくは住所の管轄権者によって発行された有効なCDLを所有しない場合 (383.238 (a) (2))。
- b. 教習者の許可
有効なCDLの保有者の同乗がない場合 (383.23 (c))。
- c. 証明と制限
適切な証明書なしにあるいは制限に違反して商業用車両を運行した場合 (383.23 (a) (2) ,391.11 (b) (5))。
- d. 分類
運行している車両に対して適切な分類 (class) の免許を所有しない場合 (383.91 (a))。

④運転者権利放棄

- a. 技術成果評価証明書
要求されたとき、技術成果評価の保有がない場合 (391.49 (j))。
- b. 医療証明書
1) 運転者の医療証明書に指定された正しい眼鏡と補聴器なしに商業用自動車を

運転している場合 (391.11 (b) (4))。

- 2) 検査官が運転者が有効な医療証明書を
そうであるいか、ないかの知識をある
いは証拠を持っているとき

⑤疾病もしくは疲労

運転者が以後の運行を継続できないであろうと思われる疾病もしくは疲労等の障害があるとき (392.3)。

⑥コミュニケーション

運転者は検査官が要請するもしくは指示することを理解あるいは反応できなければならない (391.11 (b) (2))。

⑦運転者の資格剥奪

CFR383.51 (a) もしくは391.15 (a) の規定により、運転者が資格を剥奪された場合。

⑧麻薬及びCFR392.4 (a) に規定されるその他の物質所持している場合 (392.4 (a))。

⑨ アル コ ール 飲 料 (INTOXICATING BEVERAGES)

アルコール飲料の影響で、肉体的に自動車を運行できない場合 (392.5 (a))。

⑩運転者の勤務記録

- a. 貨物運送車両
HOS規則に違反した場合 (395.3)
- b. 旅客…省略

3. NY/NJの事業者ヒアリングにおいて聴取した「その他」の意見

今回ヒアリングを行った事業者はすべてノン・ユニオンの会社であり、80年代、90年代の厳しい競争を勝ち抜いてきた会社である。近年の企業業績も良く、さまざまな創意工夫を取り入れている。

ア) トラック事業への参入規制は緩やかであるが、最大のポイントは「優秀なドライバー」を雇えるか否か、である。事故は、企業の存続を脅かすことにもなりかねない。新規にドライバーを採用する際には、最低限 a) 健康診断、b) 過故の事故歴のチェック、c) ドラッグ、アルコールテストの実施（会社が費用負担）、d) 行動のチェック（少なくとも2名の保証人）を行っている。

イ) 新規の参入事業者は、倒産会社を買収しての参入がほとんどである。ただし、2000年からはじめられ前述のUSDOT「新規参入プログラム」により、かなりの数の事業者が撤退を余儀なくされている。

このプログラムをくぐり抜ければ、それ以降のチェック（監査）は10年に1度であり、比較的容易にパスできる。但し、重大事故を起した場合には事情が全く異なる。

ウ) CHロビンソン社 (C.H. ROBINSON WORLDWIDE, INC.) を代表に、ブローカーがこの業界を混乱させている。特に、下請に厳しい条件で仕事を出している結果、下請トラックによる重大事故が発生し、大きな裁判に発展している。

まあ、資産を持たない (non-asset) のブローカーが多く、問題を一層複雑にしている。トラック会社の多くが、ブローカーへの規制強化を多くのトラック会社が望んでいる。

エ) その他…今回はじめて「ANTI-TRUCK GROUPS」（反トラックグループ）なる言葉を耳にした。現在、数多くのグループが活動しているとのことであるが、その多くは「市民グループ」であるとのことであった。特に、新HOSルールがトラック（バス）の重大事故を引き起こしかねないとの立場から反対意見の表明、訴訟等を起している。先に述べた、2004年のHOSルールがすぐに改正され2005.8のルールになった背景には、これらのグループの影響があったとのことであった。

2000年代の米国トラック運送事業規制政策について

〔資料1〕新規参入事業者へのFMCSAによるチェック内容

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 規制の適用範囲について 2. 登録過程において、誤解を招く恐れのある情報の提供や、虚偽の陳述を行った場合の結果について（第385.306条） 3. 新規参入し、営業を開始した後の対応について（第385.307条） 4. 安全局によって行政措置が取られることとなる行為について（第385.308条） 5. 安全検査完了後の手続について（第385.319条） 6. 米国連邦運輸省新規参入事業者登録の抹消となり得る安全管理体制上の欠陥について（第385.319条） 7. 連邦自動車運輸安全局による、新規参入事業者の安全管理体制見直し措置に対する（第385.319）期間の延長について（第385.323条） 8. 安全管理体制見直し措置を通知された後、第385.319条c項に定められた新規参入事業者の対応について（第385.325条） 9. 合格しなかった安全検査の決定に対する新規参 | <ol style="list-style-type: none"> 入事業者の不服審査の要求について（第385.327条） 10. 米国運輸局への新規参入の申請が取り消され、業務停止となった新規参入事業者が、再申請手続を取ることにについて（第385.329条） 11. 業務停止命令の出ている新規参入事業者が、州際における営業活動に対し、商用車（Commercial Motor Vehicle）を運行させた場合について 12. 新規参入事業者が、その営業活動において、安全検査を行うことを拒否した場合について 13. 事業者が安全許可を申し込む場合の手続について（第385.405条）申請用紙
(1) 安全許可の申請、又は更新に関する、MCS-150B・事業者IDレポート・HM許可申請書の提出について (2) MCS-150Bの必要性について 14. 安全管理局による安全許可の抹消、又は一時停止について（第385.421条） |
|--|--|

〔資料2〕新規参入事業者の安全検査に不合格となる違反項目（第385.321条）

違反となる行為	不合格となるガイドライン
第382.115条a項/第 382.115条b項— アルコール又は薬物検査プログラムの不履行（国内及び海外の運送業者を含む）	1事例で不合格
第382.201条— 0.04mg以上のアルコール含有量があると分かっている運転者の使用	1事例で不合格
第382.211条— 第382節で義務付けられているアルコール及び薬物検査を拒否した運転者の使用	1事例で不合格
第382.215条— 薬物検査で陽性と出た運転者の使用	1事例で不合格
第382.305条— 規制物質とアルコールの無差別検査プログラムの不履行	1事例で不合格
第383.3条a項/第 383.23条a項— 有効な商業用運転免許証を所有していない運転者の意図的な使用	1事例で不合格
第383.37条a項— 商用車の運転資格を保持しない従業員、または州によって停止、抹消、使用中止となった商用免許証を持っている従業員を故意に許可または要求し、もしくは権限を与えること	1事例で不合格
第383.51条a項— 商用車を運転する資格がない従業員に対し、故意に運転を許可または要求し、もしくは権限を与えること	1事例で不合格 この違反項目は、第 383.5条で定義されている商用車の運転者を対象とする
第387.7条a項— 義務付けられている賠償責任能力を有しない車両の運転	1事例で不合格
第387.31条a項— 義務付けられている賠償責任能力を有しない車両を、乗客の運搬のため使用すること	1事例で不合格
第391.15条a項— 資格がない運転者を意図的に使用	1事例で不合格
第391.11条項b項4号 — 身体的に不適切とみなされる運転者の使用	1事例で不合格 この違反項目は、第 390.5条で定義されている商用車の運転者を対象とする
第395.8条a項— 運転者に対し、各自の業務内容に関する記録を義務付けしていないこと	検査記録の51%以上で違反が確認された段階で不合格
第396.9条c項2号 — 修理前の“運転休止中”とみなされた商用車の運営を許可、または命じること	1事例で不合格
第396.11条c項— 車両の運転を再開する前に、車両検査に関する報告書に指摘されている、車両の欠陥を直さないこと	1事例で不合格
第396.17条a項— 定期的に検査をしていない商用車を使用すること	検査記録の51%以上で違反が確認された段階で不合格