

「安過ぎるサービスには歪みがある」

北海学園大学 川村雅則 経済学部講師

働いているのに生活できない——ワーキングプア問題が物流業界で深刻化している。軽トラックの一人親方の年収は、長時間労働にも関わらず二〇〇万円程度にとどまっている。時給換算すれば最低賃金を下回る。不当な労働に支えられた低価格は長続きするはずがない。

(聞き手・大矢昌浩)

過酷な労働実態を調査

——軽トラックの一人親方の労働実態を調査した理由は？

「もともとは長距離トラックドライバーの労働事情に関心があったんです。学生時代から私は働く人の健康問題を研究テーマにしてみました。その一環で、最初は過労死の事例の多かった長距離トラックに着目しました。地元の北海道から東京の築地に海産物を運んで、また帰ってくるトラックに同乗するなどして、日本の物流を支えている人たちの、しんどい労働実態を調べました」

「その後、調査対象をバスやタクシーなど他の交通機関のドライバーにも広げていくなかで、軽トラに出会いました。長距離と軽貨物では同じトラック輸送でもかなり位置付けが違

う。運送業界で軽トラは小ロットで小回りが利いて、一種の隙間産業的な商売として評価されている。そのようなニッチな輸送モードとしての機能を検証する意味も含め、それまであまり光を当てられていなかった軽トラのドライバーが一体どのような働き方をしているのか、調べてみようと思っ

たんです」

「アンケート調査のほか、大手宅配便会社の末端で孫請けとして使われている軽トラの個人事業主に頼んで一週間にわたって同乗させてもらいました。その結果、分かったのは、軽トラの個人事業主はニッチな商売という以前に、社会科学用語で言うところの『不安定就業階層』に当たる。予想を遥かに超えて過酷な環境に置かれているということでした」

——不安定就業階層とは？



「その特徴は所得水準が低く、労働時間が不規則であることです。軽トラの一人親方は、その典型の一つであることを知りました。私が同乗した軽トラの就業時間は、一週間のうち最も少ない日で一〇時間。多い日には一六時間にも及びました(表1)。これが雇用労働者であれば雇用者側の責任問題になるところですが、個人事業者であるために運送会社側は何も問われない」

——それでも宅配便の下請けは仕事があるだけマシです。フランチャイズに加盟している一人親方はもっと深刻な環境に置かれている。

「確かに軽トラを調査していくと、必ずフランチャイズの問題に行き当たります。軽トラの一人親方を対象に行った昨年のアンケート調査でも、フランチャイズチェーンの問題がいく

つも報告されました。ローンを組んで高い車両を購入させられて開業したのに、全く仕事を回してもらえない。ようやく仕事が回ってきたとしても、ほかの業者から安値で奪った仕事だけに運賃単価が極端に低い」

「あるいは加盟者を募集する時点では、一日一万円の仕事を保証しますといながら、いざ開業してみたら一日三〇〇〇円ぐらいの仕事しかない。それで本部に文句を言っても、一日は二四時間なんだから数時間の仕事で三〇〇〇円なら仕方ないでしょと開き直られた、などという報告がありました」

——それは明らかな詐欺です。

「それでもあくまで報告ですので、事実を検証する必要があると思って、アンケートで名指しされていた大手フランチャイズチェーンに出向いて、本部の幹部社員と二回ほど面談しました。加盟者一人当たり、どれだけの仕事を紹介されているのか。その数値を教えて欲しかったのですが、資料を作っていないなどと、はぐらかされてしまった。結局、発注額の総額さえ教えてもらえなかった」

——他の個人事業、例えば個人タクシーなどと比較しても軽トラは劣悪な環境にあると言えますか。

「フランチャイズの加盟者でなくて

表1 各調査日における生活、就業時間の状況(時刻) 単位:時分

	11日 火	12日 水	13日 木	14日 金	15日 土	16日 日	17日 月	18日 火	平均
(b1) 起床	5:30	5:20	5:25	5:35	5:30	5:25	5:30	5:30	5:27
(b2) 出宅	6:10	6:05	6:00	6:05	6:02	6:02	6:10	6:05	6:04
(b3) センター到着①	—	6:58	6:20	6:23	6:20	6:18	6:33	6:25	6:23
(b4) 荷扱い(荷積み)開始	—	6:25	6:48	6:32	6:30	6:58	6:44	6:30	6:42
(b5) 荷扱い終了	—	8:10	8:10	8:15	8:45	8:27	7:47	7:30	8:09
(b6) センター出発①(配達開始)	—	9:23	9:15	9:48	9:40	10:06	9:05	8:50	9:26
(b7) 配達一巡回終了	—	15:10	15:39	15:39	19:00	16:50	13:13	12:33	15:28
(b8) 自宅到着	—	15:21	15:52	15:47	—	—	14:10	12:44	14:46
(b9) 再配達開始	—	16:50	17:05	17:05	19:18	17:25	17:05	17:00	17:24
(b10) 再配達終了	—	20:22	20:05	20:02	21:31	21:04	20:10	19:36	20:24
(b11) センター到着②	—	20:40	20:15	20:11	21:42	21:13	20:21	19:45	20:35
(b12) センター出発②(自宅へ)	20:40	21:07	21:00	21:06	23:15	22:02	21:10	20:10	21:24
(b13) 自宅到着②	21:00	21:32	21:36	21:48	23:33	22:35	21:43	20:32	21:54
(b14) 就寝	23:50	23:50	0:10	23:40	0:40	0:20	0:00	23:00	23:57

注1: 11日の就寝時刻を除く結果と、18日の就寝時刻は聞き取りによる、注2: 12日には、(b12)の後に(帰宅途中に)2件の配達を行っている、注3: (b8)の平均は15日、16日を除く5日間の結果から算出

も、例えば郵政公社の『ゆうパック』の配達でも、北海道で軽トラに支払われるのは一個当たり二〇〇円程度です。それも一個の配達が一回で終わるわけではない。届出先が留守の場合には何度も訪問しなければならぬ。実際、毎日仕事しても手取り

の年収は二〇〇万円程度にしかない。雇用労働者であれば最低賃金法に抵触するレベルです。もっとも他の個人事業でも『名目的自営業者層』と言われる階層の手取り収入は現在、二〇〇万円台で低迷しています。個人タクシーやダンブ運転手などがそうです」

——名目的自営業者の意味は？

「一般に自営業者と言うと、自分の裁量で自由に仕事ができるように聞こえるけれど全くそうではない。ダンブであれば一〇〇〇万円もする車両を運転手が自分で所有して事業を行っているわけですが、実際の活動はすべて元請け会社の指揮命令系統に置かれている。そして大方のドライバーがローンに追われて自由もなく働いている。つまり自営業者といっても名目だけで労働者性が強い。ダンブと同様に軽トラもドライバーの裁量性はわずかであって、労働者性が強いと言えます」

——名目的自営業者の問題点とは？

「あまりにも一日の労働時間が長過ぎたり、運賃が低すぎれば、当然そこに無理が生じる。それが事故や労働災害につながる。実際、軽トラの事故率はここ数年、急激に伸びています」

——事故率の増加は一般トラックも

同様な。

「やはり規制緩和によってドライバーの労働環境が厳しくなっていることが背景にあるはず。そもそも行政は一九九〇年に『物流二法』を施行した時点で、競争規制の緩和は社会的規制の強化と一体になって進めると明言していました。ところが実際には競争規制の緩和だけを進めて社会的規制のほうは、ほとんど放置してしまっただけ」

「個人的には、はじめからこういう結果になることを予想していました。というのも、規制緩和はもともと行政改革の一環であって、行政の機能を縮小していくのが原則です。社会的規制の強化などははじめから期待できなかった。かけ声倒れに終わると確信していました」

——運送業の規制緩和をどう評価しているか。少なくとも運賃は下がったが。

「確かに政府の資料でも、運賃の下落が規制緩和のもたらした経済効果として宣伝されています。しかし、例えば環境負荷、あるいは安全、事故によって失われた命や損害などを加えて計算していけば、また違った評価もあり得る。運賃や流通コストの下落だけをとり規制緩和は成功したと判断するのは一面的な見方と言わ

ざるを得ない」

「それなのに最近では軽トラに限らずこれまで雇用労働者だった人を個人事業主として独立させて契約を結び、作業に機械が必要な場合はそれもリースで貸し出す。そうすることによって、雇用に伴う様々な会社側の負担を減らす。そういう方法が新しい人の使い方として脚光を浴びる傾向にある」

——規制緩和が進んで、いずれは日本でも二トン車以上の普通トラックでも一人親方が認められることになるはずだ。そうなれば軽トラの問題が普通トラックにまで波及することになる。

「その通りだと思います。今の状態で普通トラックの一人親方を解禁してしまえば大変なことになる。規制緩和が進むほどに、問題は大きくなっていく。どこかでブレーキを踏む必要があります」

川村雅則(かわむら・まさのり)
北海道岩内町出身。北海道大学卒、同大学院教育学研究科修士課程、博士後期課程を経て、2003年に北海学園大学経済学部講師に就任。現在に至る。研究テーマは交通労働、交通運輸産業における規制緩和の実証研究、若者労働など。北海道のドライバーの労働実態に関する論文を多数発表している。

■