

規制緩和とトラック運送業

38号で「不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態」をご寄稿いただいた川村雅則さんに、今回はトラック運送業の実態についての論文を寄せていただきました。

はじめに

図1の棒グラフは営業用トラック（軽貨物を除く）を第1当事者とする事故の推移を示したものである。平成元年には約2万3千件だったのが、ほぼ毎年増加し続けて12年には3万件を超えた。もちろんこれには後述のとおり自家用から営業用への転換が進んでいることも反映しているだろう。だが、車両台数当りでも（同図折れ線）、ここ数年で事故は急増している。

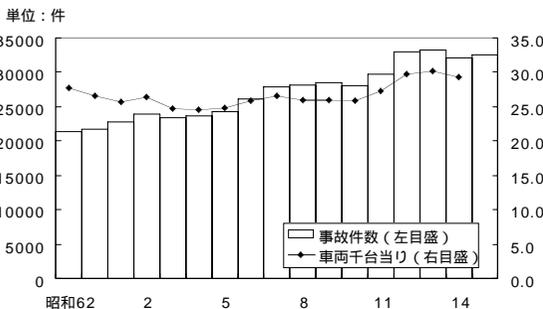
トラック運送業界でなぜ事故が減らないのか、いな、近年では増加し続けてさえるのはなぜか。運送業者や運転手など関係当事者の著しいモラルの欠如を背景にしたケースもむろん存在する。だがあわせて、背景には運送業界の構造的な問題もある。本稿は、前号の拙稿（タクシー）に続き、不況と規制緩和のもとでのトラック運送業界の実態を示したい（概略をあらかじめ述べると、業界では、規制緩和に不況という条件も加わり、運送業者間の競争に拍車がかかっている。事業法や労基法など関係諸法に抵触する事態が生じるほどだ。しかも行政は有効に機能し得る体制にないためこれらの違法行為は放置され、荷主による運賃値下げの圧力という条件も加わ

り、そのことが業界全体の運賃を押し下げることにもなっている。「消費者メリット」「価格破壊!!」などのうたい文句で導入・展開された規制緩和が運送業界にもたらしているひずみは大きい¹⁾。

トラック運送事業・労働の特徴

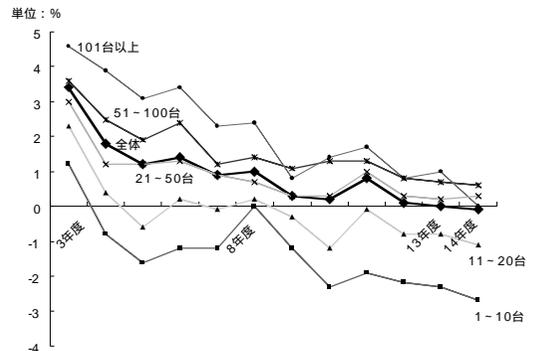
そもそも、モノを運ぶというサービスは、サービス全般がそうであるように、保存ができない。需要に応じて派生的にうみだされるものだ。また、トラック運送事業では、生産単位が小さく（車両一台）資本金負担も小さいため、事業の参入が容易である。それゆえ、小・零細規模の事業者が群生することになる（50%が10両以下。75%が20両以下）。こうしたサービスの特性や産業組織的な特徴は、運送業者の下請け的・隷属的性格を強め、事業者間の競争を過度にする傾向にある（「運送会社は他にもいっぱいあるのだから、あなたの会社がこの運賃で仕事をできないなら、よそにまわす」という荷主のプレッシャーのもとで、運送業者は事業を展開せざるを得ないということ）。しかも、「いつまでにどこまで荷物を運んで欲しい」という需要に応じてモノを運ぶというこのサービスは、労働負担という観点からみると、長時間・不規則・深夜労働という問題を発生させる。運送業界で、労働衛生に関する対策が急がれると従来から指摘されてきたゆえんである。

ところが、運送業界のこういったいろいろな問題の解消が基本的には先送りされたままで、「運送コストの低減」



資料：事故件数は、交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』（数値は、年内分）。車両台数は、国土省『自動車輸送統計年報』。但し12年度以降は同省『陸運統計要覧』（数値は年度末）。

図1 営業用トラックを第1当事者とする事故の推移



出所：全ト協『経営分析報告書』各年度版より作成。

図2 事業規模別に見た営業収益営業利益率

「消費者のため」などの喧伝のもとで、新規事業参入や運賃などの規制を緩和する政策が実施されたのである。

新規参入・運送業者の増大、経営の悪化

1990年の「物流二法」を皮切りに規制緩和がはじまった（もちろん、この経済的規制の緩和＝競争の促進で安全などが阻害されないよう社会的な規制は強化するというのが政府の主張ではあった）。規制緩和後、自家用から輸送効率の高い営業用への転換が進んだという事情もあり、運送業者は急増した。平成元年度には約3万6千だった事業者の数は14年度には5万3千にまで増加した（特積みを除く一般）。約1.5倍の伸びである。だが他方でこの間の輸送量の伸びはトンベースでは1.2倍（トンキロベースでかろうじて1.4倍）で、運送業者のこの急増を補うほどではない。

ところで、運送業者はなぜこんなにも増加し続けているのだろうか。とりわけ小・零細規模の事業者の増加は顕著だ。運送業界は「儲かる」のだろうか？そんなことはない。

図2は運送業者がどの位儲かっているかある指標²⁾でみたものだが、最新の数値では、この経営分析が開始されて以来はじめての赤字（マイナス）転落という事態が発生した。しかも、とりわけ小・零細規模の事業者では赤字経営が続いていることが確認されよう。

よって、新規事業参入とりわけ小・零細規模のそれは、利益を得て事業規模の拡大を図ることよりは日々の暮らしの糧を得ることを目的とした生業的な側面の強い参入といえるだろう。それはまた、適正な労務管理や運行管理の維持が困難な事業者層の拡大を示しているといえよう。

運賃低下と不公正契約の拡大

運送業者の経営の困難は、輸送需要（荷物）が低迷していることだけではない。荷主の運賃削減志向の高まりや、限られた荷物を獲得するための運送業者間のダンピングという問題がある。前者、すなわち運賃の低下についてい

ば、ここ1、2年で運賃の「下がった」のが運送業者全体の76.4%とほとんどを占めており（残りは「変化なし」）しかもその減少幅をみると、平均で10%の減少、さらに2割弱の運送業者では20%以上も運賃が下がったという。

「運送業者も自助努力で荷主に対して適正な水準の運賃を求めてゆけばよいのではないか」、そう思う方もいるかもしれない。だが、そもそもの運送業者の契約の立場上の不利に運送業者の供給過剰という条件が加わったこともあり、半数強（55.9%）の運送業者が自社に交渉の余地はほとんどないと考えている。それどころか、提示された運賃料金の削減を断れば取引が打ち切られるおそれを感じている業者が6割を超える（62.7%）そういう状況にある（以上は2002年度調査³⁾）。

荷主との間の運送契約の不公正の拡大も指摘されている（図3）。比率は様々だが、運賃・料金の一方的な減額（43.7%）契約外の付帯作業の強要（19.0%）荷主の商品サービスの購入の強要（13.1%）

「値引き」「協力金」の要請（12.0%）など、荷主が契約上有利な自らの立場を利用して行く、優越的地位の濫用に抵触するような行為も少なからぬ事業者が経験している。その他にも、時間指定が厳しい（13.8%）

過積載の強要（7.8%）など安全上からも問題のある契約状況がみられる（以上、2003年度調査）。

進むコスト削減策と、違法行為の拡大

こういう経営の困難、荷主との契約の不公正の拡大に

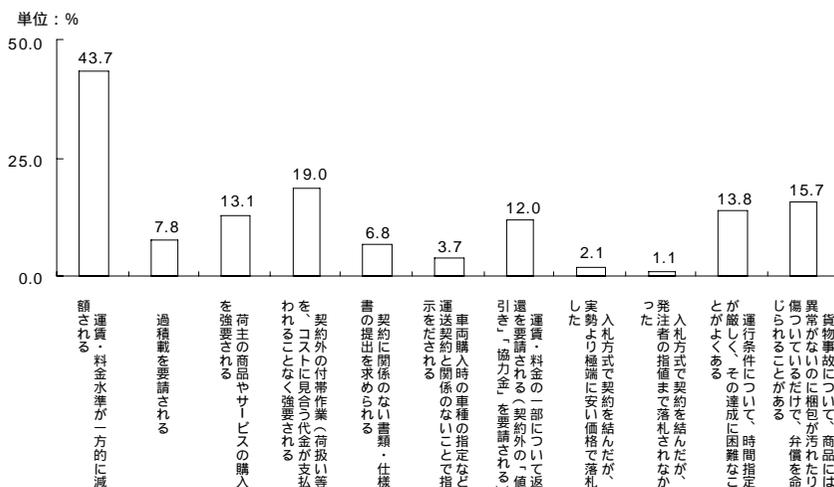


図3 運送契約・取引においてみられる諸問題の有無

個々の運送業者はどう対応しているのか？コストの削減である（図4）。それは「車輛の代替期間の延長」などとどまらず、賃金の昇給停止あるいはカット（ ）さらには運転手の働き方をよりしんどくするような措置（ ～ ）の選択にも進んでいる。

もっともこれらの結果（コスト削減状況）は、事業者を対象としている本調査の性格上、「控えめ」なものといえるかもしれない。そこで別のデータ⁴⁾で確認してみると、例えば健康保険・厚生年金に加入していない（従業員の全員とは限らない）運送業者は2割弱、あるいは労災保険・雇用保険に加入していないのも約8%に及ぶ。さらに付言すると、これらの成績は新規に事業を開始したばかりの運送業者でより悪いのである。換言すればそれは、事業体制を整えずとも新規で事業に参入できてしまうという現行の事業許可体制の不備を示しているといえよう。そして、現行の監督官庁は人目的にもこれらの違法行為に即応できる体制にはない。

運転手の負担増

もうひとつ、運転手を対象とした調査データで、競争の熾烈化が働くものに果たしていかなる状況をもたらすか、示そう⁵⁾。同調査によれば運転手の1勤務の拘束時間は12.4時間（平均値、以下同様）で、週当たりの拘束時間は同じく72.2時間に及んだ。もちろん拘束時間中には手待ち時間など（作業以外の時間）も含まれているとはいえ、こうした拘束時間の長さは休養の確保・疲労の回復という観点からも問題といえよう。実際、休日を含む週当たりの睡眠時間は49.5時間で、一日当りに換算してかろうじて7時間に達したが、週当たりの拘束時間の長い運転手では睡眠はより短かった。また、この長時間拘束（労働）・短時間睡眠という状況下で「いつも疲れがたまっている」「前日の疲労がとれないことが、よくある」という疲労蓄積の高い運転手はあわせて約半数に達した（各18.0%、30.8%）⁶⁾。

スピード・リミッターの装着や、排ガス抑制装置の装着・車両の買い替えなど安全対策や環境対策に要する費用負担が今後さらに増すことで、コスト削減・違法行為の拡大・運転手の状態悪化など事態のより一層の深刻化が懸念される⁷⁾。

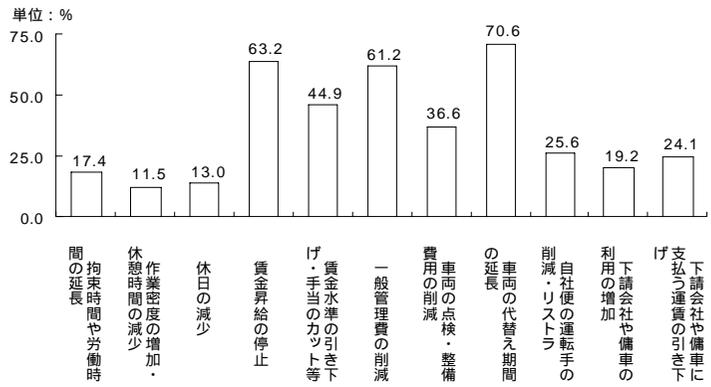


図4 これまでに実施してきたコスト削減策（2002年度）

まとめにかえて

政府・規制緩和推進論者が描くバラ色の世界とはかけ離れたトラック運送業界の実態を確認した。この深刻な事態を前に、萌芽的なものも含め様々な取り組みが労使双方によって展開されつつある。注目すべきは、規制緩和の導入以降、経営者団体たる協会の役割の見直し・機能強化を求める声が運送業者の間で高まっていることだ。クルマ社会を問うわれわれの、こうした動きとの共同は不可能だろうか。ときに事故でわれわれの生命を奪う側に立つ業界関係者との共同の可能性への言及は、不用意にはたしかにできるものではない。だが、例えばこの間の一連の大気汚染訴訟で、一見すると加害者の立場にあるようなトラック運転手・労組が地域住民・公害患者の支援を展開していたという事実は、一致点での共同の可能性を示しているのではないかと考えている。

（北海学園大学教員・北海道札幌市在住）

（注）

- 1) 政府統計やトラック協会のデータ以外で本文中で示しているのは筆者の実施した調査（受託調査を含む）のデータである。運送業者のそれは、『北海道のトラック運送事業者の事業経営及び輸送秩序に関する実態調査 報告書』『北海道のトラック運送事業者の運送契約・取引に関する実態調査 報告書』（本文中では2002年度調査、2003年度調査と表記）運転手のそれは「規制緩和のもとでの道内トラック運転手及びバス運転手の状態（ ）」がそれぞれの出所。
- 2) 営業収益営業利益率 = 運送収入から運送費（原価）と一般管理費を除く営業利益が、営業収益に占める比率。全日本トラック協会実施の経営分析データによる。
- 3) さらにいえば、「書面なし」の運送契約だったり運賃額の明示されていなかったりする比率も事業規模の小さい事業者では珍しくない（34.0%、43.9%）。
- 4) ここで示すのは「適正化事業」という事業の実施機関

