

軽貨物自営業者の就業と生活

●毎年御歳暮の時期になると地獄の日々です。12月の勤務時間は、朝7時～深夜1時。家に帰って食事をとり、布団に入るのが3時。朝6時には起きないといけません。11月末から1月のはじめまで休みなしでこの時間です。昨年この時期（御歳暮）に、他の委託者が過労死で亡くなりました。

●大手運送会社の宅配業務等はやる気がしません。1万円を稼ぐとなると10～12時間以上の労働になってしまう。一般家庭は共稼ぎ傾向が強い為、不在が多い。一回の積み込みが多く過積載の傾向にある。これだけでは食べていけないのが現状かと思います。

上記は、「便利」な宅配便の配達業務（消費者宅への荷物の配達）に従事する軽貨物自営業者の訴えである。長時間就業、低収入という彼らの就業・生活の特徴が示されている。今回はこの軽貨物自営業者の実態をとりあげたい^{注1)}。

■ 輸送ニーズに適した軽貨物

軽貨物というと、例えば「赤帽」がイメージされるだろう。この軽貨物の担い手の多くは、車両1台を自分で保有して働く自営業者である。

軽貨物は小回りがきき、少量の荷物でも、決まった時刻に必要なだけ輸送してもらいたいという、今日の輸送ニーズ（ジャスト・イン・タイム）にマッチしたものと高く評価されている。例えば、「便利」な宅配便の末端の配達部門や大型小売店など流通分野で、軽貨物は「活躍」している。

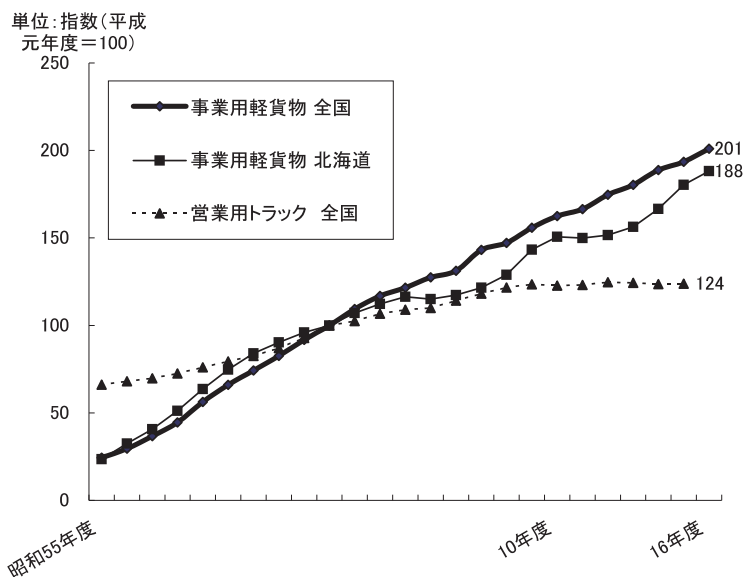
実際、軽貨物事業者数の伸びは顕著だ。平成8年から平成16年の間に全国では10万事業者から14万7千事業者、北海道でも3千3百事業者から5千1百事業者とそれぞれ約1.5倍に増加した（国土省『陸運統計要覧』）。車両台数でみ

たほうが、その伸びの顕著さが理解されよう（図1）。入手し得たもっとも古い時期の昭和55年度には、全国で約2万4千台、北海道で約1千台だった車両台数は、平成16年度にはそれぞれ約20万台、8千台強にまで増えている。

■ 供給過剰な軽貨物、運賃の下落

さて、軽貨物事業のこうした急増の背景には輸送ニーズにマッチしているという事情がたしかにある。が、それだけではない。軽貨物を開始した人の出自をたどると、リストラで離職を余儀なくされた中高年層が再就職の壁に阻まれこの分野に流入してきたというケース、あるいは、不十分な年金を補うため定年後に働き始めたというケースが多い。結果、荷物（輸送需要）の量に比べて事業者数が過剰になっており、業者間のダンピング競争や荷主・元請による運賃削減要請が発生している（表1）。

この、荷主との間の契約の不利は運送業界全体に共通する問題だが、とくに軽貨物の場合は、1人で事業を営んでいるという事業の零細性もあり、運賃交渉の余地はないに等しい。



資料：トラックは国土省『陸運統計要覧』、軽貨物は軽自動車検査協会資料より。

図1 事業用軽貨物車両（四輪車）台数の推移（備考：営業用トラック）

■ 配達1個当たり百数十円の世界

軽貨物のメインの仕事の一つが宅配便の配達部門だと先に述べた。宅配便という商品・サービスは、大手運送会社が自社の運転手ですべてをまかなっているわけでは、必ずしもない（軽貨物業者が当該の運送会社の制服を着ていても、である）。では、運送会社から軽貨物に支払われている荷物1個当たりの運賃はいくらかご存知だろうか。調査結果を総合するとじつに1個120円（100円も？）～140円程度という低い水準なのである。

しかも、この便利な「宅配便」は、消費者宅が不在で再（再々）配達が必要になるケースが少なくない。そのため、ときには、1個の荷物を配達するのにかかる経費が運賃単価を上回ってしまうことにもなる。こうした非効率な輸送を自社の運転手で対応しようとすれば、とうぜん人件費が増すことになる。そこで、労働者保護がなく（何時間働かせてもそれは軽貨物の判断であり使用者責任はとらなくてもよい！）低処遇で扱える軽貨物の存在が、情報通信システムや広大なネットワークの発達と同じように、宅配便を成立させるのに不可欠な存在になる。そういっても誤りではあるまい^{注2)}。

■ 300万円台を中心とする年間売上高

宅配便に限らず、軽貨物が受け取る運賃水準は低いため、年間の売上も低い。平均で363万円である（表2）。

しかもこれは売上だ。ここから車両代（ローン）や燃料費をはじめとする諸経費が除かれることになる。すると手取り収入（平均値）は196±122万円となり、どの年齢層でも200万円未満のウェイトが分厚く存在する^{注3)}。

この水準では、扶養家族の多い中高年層を中心に生活は非常に厳しい。本人以外で働いている世帯員がいる（配偶者のパートが中心）とはいえ、収支状況は赤字に偏っている（表3）。次の自由回答を、誇張されたケースとして切り捨てるわけにはいかないのだ。

- 収入が少なく車のローンの支払いが出来ない。生活苦。1ヶ月の収入は15万。軽貨物代金は、車ローンが5万5千（1台225万＋金利5年払い）、残9万5千。家賃3万7千、ガス・水道・電気1万、残4万8千。ガソリン代2万。残2万8千……健康保険・学費・生活費・その他。そろそろ一家心中しなければならなくなる。

単位：人、％

	300	100.0
業界全体での荷物の量の減少	159	53.0
軽貨物業者の過剰	165	55.0
荷主からの運賃・料金の削減要請	169	56.3
荷主からの不公正な契約の強要	50	16.7
軽貨物業者同士のダンピング	173	57.7
軽貨物業者の違反行為や交通事故	21	7.0
軽貨物業者の経営努力の不足	109	36.3
その他	10	3.3

表1 軽貨物業界の抱える問題（複数回答可）

単位：人、％

	全 体		宅 配	
	215	100.0	30	100.0
200万円未満	20	9.3	1	3.3
200万円台	60	27.9	14	46.7
300万円台	51	23.7	9	30.0
400万円台	43	20.0	3	10.0
500万円台	22	10.2	1	3.3
600万円以上	19	8.8	2	6.7
平均値（単位：万円）		363		339
標準偏差（単位：万円）		165		167

注：雇無業主に限定。「宅配」は主たる業務が宅配便の回答者。

表2 年間総売上高

単位：人、％

	296	100.0
毎月赤字	60	20.3
赤字の月のほうが多い	83	28.0
毎月、収支がほぼ同じ（収支トントン）	112	37.8
黒字の月のほうが多い	16	5.4
毎月黒字	19	6.4
分からない	6	2.0

表3 毎月の収支状況

■ 追い討ちをかける社会保険料負担

生活の厳しさにさらに追い討ちをかけるのが、わが国社会保障の貧しさ・保険料負担の高さである。例えば、医療保険は300人中274人（91.3％）とほとんどが国民健康保険に加入しているが、残りの26人のうち7人（2.3％）は医療保険に加入していなかった。なぜか。理由は、低所得層に厳しい、わが国医療保険制度の問題（負担の高さ）にある。国保の年間保険料は平均で26万2千円にも達し（表4）、保険料の負担は「非常に厳しい」に回答の半数以上（56.6％）が集中していた。そして、不明を除く国保加入者269人のうち36.1％（40，50歳代では4，5割）が、最近、保険料の滞納を経験したと回

答しているのだ。

なお、年金についても、公的年金に「加入していない」（かつての厚生年金加入や、私的年金のみ加入を含む）ウェイトは約16%に及んだことを付言しておく。

経済的格差の拡大のもとで、所得水準の低い層ほど、こうした社会保険料など「社会的固定費」の負担がさらに増し、制度から漏れてゆくことが懸念される。

■ フランチャイズ契約をめぐる問題

ところで、軽貨物の「独立オーナー募集」などのチラシをみたことがあるだろうか。このフランチャイズ契約をめぐる問題が、業界秩序のさらなる混乱を招いている。簡単にいえば、仕事の斡旋を約束されて高額の車両を購入させられたものの実際には一向に仕事を紹介されないという問題だ。名古屋のガソリン爆発事件が記憶に新しいだろう⁴⁾。本調査でも、そういう被害を経験したことのあるものは4割弱に及んだ。それは軽貨物側が開業時に過剰に期待し過ぎただけではないかという反論には、下記の自由記述を紹介したい。

＊

100万前後の車を270万で買わされた。（4ヶ月間仕事なし、収入なし、仕事の紹介が無かった。）／契約前には定期の仕事があるといわれたが実際には月に1～2回の短時間の仕事しかなかった。／月々40,50万の売上可能とあったが実際は20,30万円がやっと。月々の車ローンとガソリン代で約10万円の支出なので実収入（生活費）は月々10万であった。／軽トラックをローン総額420万で買わされた。／車輛を250万円で購入。一日1万円保障という話だったが、1万円から25%が加盟料金として差し引かれ、1日7千5百円にしかならなかった。

＊

■ 長時間就業・働き過ぎの問題

話を戻そう。こうした低収入を補うための手段として、生活費負担の大きい年齢層を中心に、長時間就業の道が選択されることになる。

休憩を除く1日の就業時間（平均値）は、就業時間の短い高齢層を含めて算出しても、 9.0 ± 2.7 時間である（表5上段）。そして、特徴的なのが休日の少なさだ（下段）。すなわち全体の17.4%は1ヶ月の休日が「なし」で、さらに計算上「半月に1日」の休みになる2日以下までひろげると全体の3割が該当する。とくに、比較的若い層を中心に長時間就業のウェイトが高い。例えば40

単位：人、%

	225	100.0
10万円未満	32	14.2
～20万円未満	60	26.7
～30万円未満	46	20.4
～40万円未満	32	14.2
～50万円未満	28	12.4
50万円以上	27	12.0
平均値（単位：万円）		26.2
標準偏差（単位：万円）		16.3

表4 国保の年間保険料

単位：人、%

	全 体	宅 配
	290 100.0	44 100.0
一日の就業時間		
8時間未満	72 24.8	8 18.2
～10時間未満	98 33.8	2 4.5
～12時間未満	70 24.1	12 27.3
～14時間未満	30 10.3	13 29.5
14時間以上	20 6.9	9 20.5
平均値（単位：時間）	9.0	11.0
標準偏差（単位：時間）	2.7	3.2
一ヶ月の休日数		
全くなし	51 17.4	8 18.2
1日	14 4.8	2 4.5
2日	24 8.2	3 6.8
3日	23 7.8	4 9.1
4日	96 32.8	14 31.8
5日以上	85 29.0	13 29.5
（再掲）2日以下	30.4	29.5

表5 一日の就業時間及び一ヶ月の休日数

歳未満（30人）では、3割強が1日に12時間を超えて働いており、4割が1ヶ月に2日以下の休みしかない。なぜ休日がこうも少ないのか。第一には、ジャスト・イン・タイム志向のもとで荷主が頻繁な配送を求めるという理由があげられる（「荷主のほとんどがスーパーに納品しているため休みが全く取れません。月1回がせめて2回取れるように法律でもなんでもいので決めてほしいと最近とくに思います」）。1人で事業を営んでいるので代わりがいけないという事情もある。そして第二が、先述した、低い収入を補うための追加的な就業の選択だ。例えば、三つの仕事を掛け持ちで行って生計をたてているA氏のケースはその典型だ（聞き取り）。

＊

①食品の配達。朝6時～9時、月曜から土曜まで。②コンビニへの情報誌の配達、月の3分の2。1回で4、5時間の仕事で15時～20時（但し仕事の必ずある日曜日に

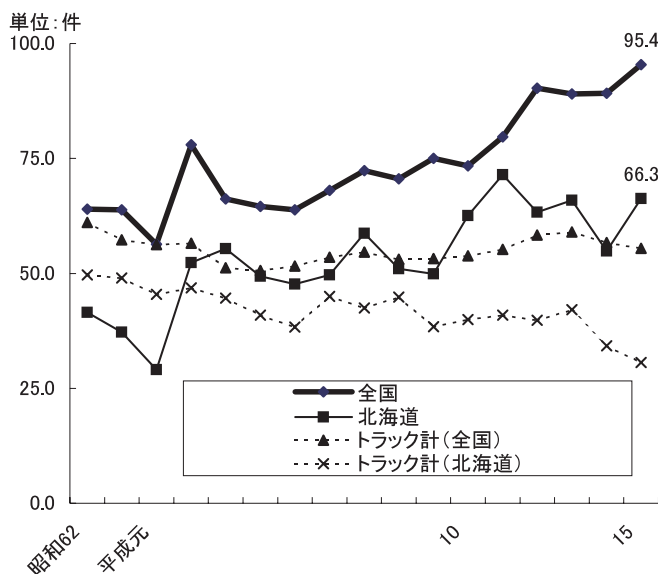
は、朝5時から作業を開始)。③流通センターから駅への雑貨の配達業務。週に1回、時間帯は仕事のあいているとき。①と②の仕事をかけあわせると毎日稼働になり、休日はない。ここ1、2年で正月の二日間位を休むことができるようになったが、以前は、文字通り365日の稼働だった。

*

■ 事故の増大

一連の拙稿で繰り返してきたが、安全にかかわる以上、職業運転手の働き方が「自由」であってよいわけではない。事業用軽貨物を第一当事者とする事故は一貫して増加している（平成元年と15年の件数をみると全国では1435件→4788件、北海道では31件→113件）。しかもこの伸びは、車両台数が増えたから・走行距離が増えたからという理由だけでたんに説明できるものではない。走行距離数当りの事故率をみても（図2）、全国では一貫した増加傾向がみられ、北海道でも、平成11年（年度）をピークに若干減少したが再び増加に転じている。

問題の根は深い。どこから手をつければよいのか、というのが正直なところだ。文字通り、いろいろな意味で「構造的な問題」だ。が、この妥当な言葉を逃げの口上



注：事故件数は交通事故総合分析センター「交通統計年報」及び北海道警察「交通年鑑」より（数値は年内分）。走行距離数は、国土省「自動車輸送統計」から（数値は年度内分）。

図2 全国及び北海道の事業用軽貨物の、走行距離1億km当りの事故件数の推移（備考：事業用トラック計）

で使うことは、問題の放置が、最終的には、事故というかたちで、本人を含むわれわれ国民の犠牲につながっている以上、許されない。事業者、労働者、消費者、事故被害者というそれぞれの立場によって、この問題に対する態度・見解には温度差があるだろうが、一致点での共同をしつように提起したい。

（北海道札幌市在住・北海学園大学教員）

注

1) 本稿で扱うデータは2004年から2005年にかけて実施した調査のうち質問紙調査によるもの。有効回答者数は302人。年齢構成は高齢に偏っており、全体の4割が50歳代で、60歳以上も4分の1。従業員を使用せず単独で仕事をしている、いわゆる「雇無業主」がほとんど（260人、全体の86.1%）である。詳細は「軽貨物自営業者の就業、生活及び健康」『北海学園大学開発論集』2006年3月を参照。

2) 拙稿「軽貨物運送自営業者の就業・生活・安全衛生」『交通権』第20号、2003年4月には、文字通り「異常な」長時間就業で、大手運送会社の宅配業務に従事する軽貨物自営業者の実態を詳細にまとめたので参照。

3) 自営業主の所得は、全体の49.6%（男39.5%、女77.4%）が200万円未満という水準（平成9年の45.9%に比べて3.7ポイント増加。ちなみに正規雇用でのこの値は10.1%）。男性の30～50歳代に限っても、4人に1人あるいは5人に1人が200万円未満の所得水準である。以上は総務省『就業構造基本調査報告』各年版。なおこうした「世帯の1人あるいは複数人がフルタイムで働いているか、あるいは、働く準備があるにもかかわらず、最低限度の生活水準を保てない収入の世帯」、すなわちワーキング・プアの増大については、後藤道夫ら『ポリテイク』Vol10（特集 現代日本のワーキング・プア）、旬報社、2005年を参照。

4) 「宅配内職 厳しい現実」『朝日新聞』朝刊2003年10月7日付では、名古屋でおきた、宅配の委託料をめぐる会員と軽貨物運送会社との間のトラブルのすえのガソリン爆発事件（9月16日）をとりあげ、フランチャイズ方式による軽貨物宅配ビジネスの問題点を指摘している。また同記事によれば、2000年度は400件だった「配達内職」に関する相談件数は、2002年度には637件と増加している（国民生活センターまとめ）。

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- ・ 38号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・ 39号 — 規制緩和とトラック運送業
- ・ 41号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（Ⅱ）
- ・ 42号 — バス運転手の実態——勤務と睡眠に焦点をあてて——

トラック運送会社

労働時間超過、基準外不払い

7割で違反を確認

厚労省立ち入り 過労事故の温床

厚生労働省が04年に立ち入り調査したトラック運送会社の7割以上で、労働基準法などの違反が確認されたことが分かった。違反率は00年以降、

降はほぼ横ばいで改善が進まず、過労運転に伴う重大事故も相次いでいる。規制緩和による競争激化で運賃が大幅に下落、経営環境が悪化している。

同省は04年、全国の労働基準監督署を通じて3036社に立ち入り調査した。2318社(76・

4%)が労働基準関係法令に違反し、労働時間(原則週40時間)超過が53・0%、時間外賃金などの不払いが19・8%だった。違反率は00年以降、毎

法制度整備が必要

川村雅則・北海学園大講師(労働経済論)の話
トラック運送業は商品(輸送サービス)の差別化が困難で、運賃で競争

することになりがち。市場競争ですべて調和が取れるという考え方は明らかに破たんしており、市場の秩序を保てるよう法制度の整備が必要だ。

年70%台が続いている。

38・3%が目立った。

同省が定めた労働時間などに関する基準告示も58・0%に当たる1761社が違反。運転手の1日最大拘束時間(16時間)違反の44・5%、連続運転時間(4時間)違反の

以降の規制緩和で新規参入が進み、競争が過熱。同省は、事故が多発した03年以降、立ち入り対象数を増やして指導を強化、悪質な例は書類送検して

刑事処分を求めている。

と大阪地裁で係争中だ。

大阪市内の運送会社の男性運転手(42)は、大阪と東北地方を月10回以上往復。運転と休憩を加えた拘束時間は1カ月で400時間を上回る。残業代支払いを求めて会社側

厚労省労働基準局監督課は「運送会社への指導とともに、荷主となる経済団体などへの要請にも力を入れた」と話す。

【鶴塚健】

毎日新聞 2006年1月1日(レイアウトは変更してあります)

※運輸関係労働者の問題を研究している川村雅則さんのコメントを掲載した記事です。
トラック運送業者の労働実態についての川村さんの論文は、会報39号をごらんください。