

規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）

■はじめに

39号でも同様のテーマで報告をさせていただいた。今回（2007年5月）規制緩和の下での運送事業者の経営実態についてあらためて調査^{注1)}を行ったので、結果を報告する。前回の報告との重複を避け、苦境が増す運送事業者の経営実態と、彼らとの共同の可能性にしばって論ずる。

■トラック輸送の役割と、規制改革効果

国内貨物輸送におけるトラック（自家用も含む）の輸送分担率は、トンベースで90%超、トンキロベースで60%弱を占めている。まさにトラック輸送は国民生活や経済活動のライフラインといえよう。その役割を担う運送事業者6万社超のほとんどが中小零細事業者である。資金的に参入のハードルが低いこともあり、運送業界は中小企業産業の典型である。

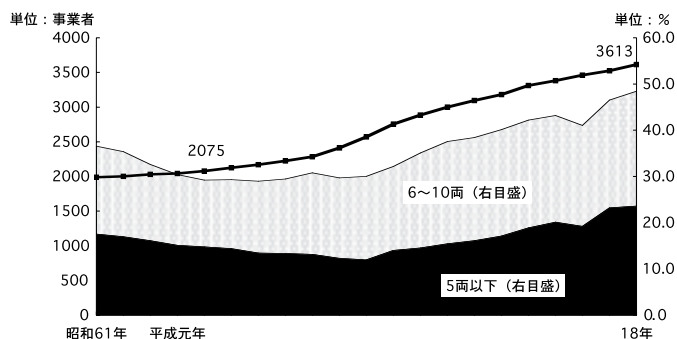
さて、政府の発表によれば、そのトラック運送業界では、規制緩和（規制改革）によって3兆4308億円という巨額の経済効果・利用者メリットがもたらされたという^{注2)}。規制緩和で新規参入を促進し、事業者間の競争を促進させることで、価格が低下したことによる（価格破壊）。たしかに、図1のとおり、例えば北海道では、2075（平成元年度末）だった事業者数は3613にまで増加した。その多くは、経営基盤の脆弱な小零細事業者で、10両以下規模の事業者比率は29.2% 48.4%へ急増している。この規模の事業者の経営が赤字基調であることは39号で示したとおりである。競争の熾烈化が懸念される。

■経営環境の変化と経営の悪化

39号でも確認したが、運送事業者の急増や次に示すような経営環境の変化のもとで事業者の経営は悪化している。すな

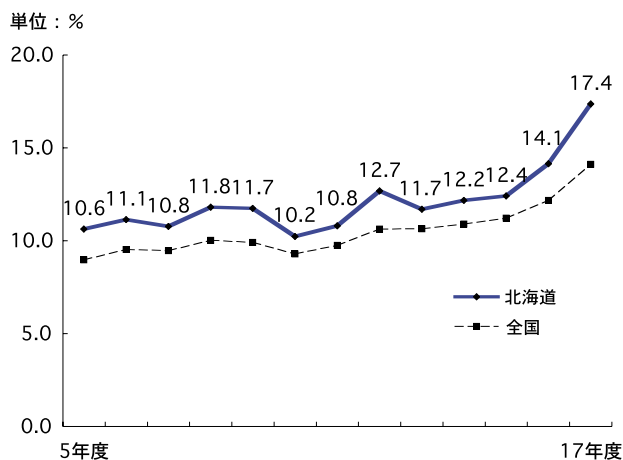
わち、まずはジャスト・イン・タイムなど荷主の輸送ニーズが高度化していることと、それに相反して、経営リストラを背景に、輸送コストの削減志向が荷主企業で強まっていることがあげられる。あるいは、社会的な要請の高まりで、安全対策や環境対策に関わる負担が増加しているが、その負担は主として運送事業者に課されている。

さらに、この間には燃料費の高騰が著しい。全日本トラック協会の資料（『経営分析報告書』）でも（図2）、営業収益に占める燃料油脂費のウ



資料出所：北海道運輸局資料による（各年3月末現在）。
出所：北海道運輸局『数字でみる北海道の運輸』より作成。

図1 北海道における貨物自動車運送事業者数及び小零細規模事業者比率の推移



出所：全ト協『経営分析報告書』各年度版より。

図2 営業収益に占める燃料油脂費の割合の推移

エイトは増加している。「必要経費が増加しているのだからその分は荷主から受け取る運賃に転嫁すればよいではないか」という発想はしごくもっともである。だがその実現は、運送事業者がこれだけ供給過剰のもとでは困難である。

今回の調査でも（図3）回答事業者の約4分の3は燃料費高騰分を「全く上乗せできなかった」と回答しているのである。いな、そもそも、回答事業者全体の45.1%が、「運賃・料金の一方的な減額」に頭を悩ませている状況なのである。

●荷主が自己の損益に照らして運賃を決定し、当社の損益は関係なしの態度が見える。当社の希望条件を言えば、指示した料金でやる業者はたくさん有るとの言が多い（自由記述より。以下同様）。

●言いなりにならなければ、仕事が無くなる。輸

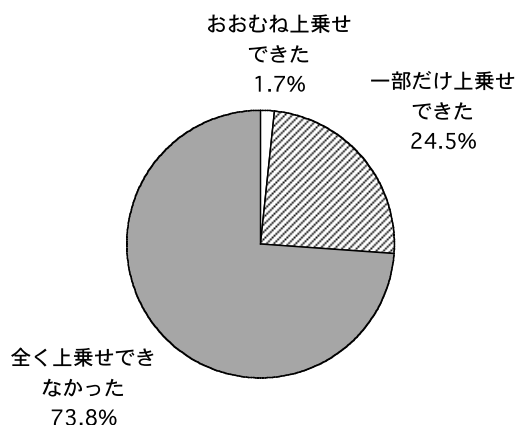


図3 燃料費高騰分の、運賃への転嫁状況

送品質の向上等、荷主からの要請は年々増える一方で、それにかかる経費については一切負担する気が無い。それどころか、運賃値下げの要請までされる。

結果、回答事業者全体の8割が、労務・運行管理や安全を確立する上で現在の運賃水準では支障があると回答している（「非常に支障がある」39.8%、「やや支障がある」39.8%）。

■終わりになきコスト削減競争

運送事業者のこうした経営状態の悪化は、際限ないコスト削減競争をもたらしている。例えば、いま業界で問題になっているのは、社会保険など本来支払うべきコストを支払うことができない状況の拡大である。

たしかに、燃費改善など積極的なコスト削減策もあるにはあるが、労働集約産業の典型であるこの業界で、コスト削減策の選択肢は多くはない（表1）。結果、人件費部分の見直しにどうしても着手せざるを得ない。（エ）賃金のカット（39.0%）が例えばそれである。あるいは一部の事業者では、（オ）社保からの脱退（7.3%）や（カ）脱退を検討中（12.5%）という領域にまでコスト削減が進んでいる。

関連して、運送事業者自身（同業他社）の法に反した行為がみられるか尋ねた設問でも、「多くみられる」だけで1割（11.0%）、「一部の業者にみられる」（32.3%）まで含めると4割強の業者がそうだと回答していた。

●常態化した過積載運行（特に冷凍トレーラー）。労基法を無視した運行を乗務員に強要（運賃水準が低いからという理由で）。

●新しい許可を受けた会社が社保等の未加入が多い。運賃のダンピングをして同業者の荷主を取るの

が大手に多く見られる。

支払うべきコストを支払い得ないというこうした状況は、例えば厚生労働省の資料でも確認できる（図4）。すなわち、北海道の「貨物取扱事業（トラック

	単位：事業者、%	
	1340	100.0
(ア) 運行ルートの見直しなど物流の効率化	280	20.9
(イ) アイドリング・省エネ運転・デジタコの使用による燃費の改善	697	52.0
(ウ) 労働時間の延長、休憩の減少、休日の減少など	158	11.8
(エ) 運転手の賃金水準の引下げ、手当でのカットなど	523	39.0
(オ) 社保（政管健保・厚生年金）からの脱退、国保・国民年金への切り替え	98	7.3
(カ) 社保からの脱退はしていないが、脱退を検討中	168	12.5
(キ) 一般管理費の削減	734	54.8
(ク) 車両の点検・整備費用の削減	322	24.0
(ケ) 車両の代替期間の延長	676	50.4
(コ) 自社便の運転手の削減・リストラ、子会社への移籍	142	10.6
(サ) 下請け・備車の利用の拡大や、支払い運賃の引下げ	233	17.4

表1 この間採用してきたコスト削減策（複数回答可）

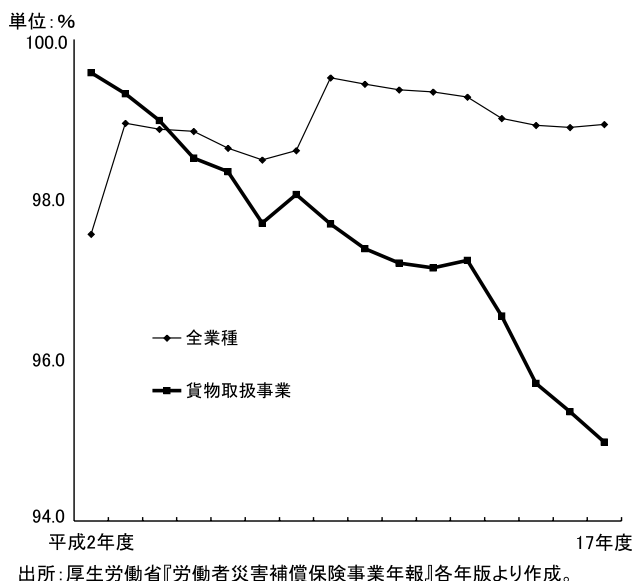


図4 北海道の「貨物取扱事業」の労災保険料収納率の推移

運送業以外の事業も含まれる点に留意)」の労働災害保険の保険料の収納率は年々低下し、全業種の収納率との差が拡大している。

そもそも、トラックによる輸送がここまで規模を拡大するためには、運転者の低賃金・低労働条件は、欠かせない要素であった。言い換えれば、トラック運転者の賃金や労働条件が低いからこそ、安くトラックを使える状況がここまで整備されたのだといえよう。

回答事業者に雇われた運転者の税込みの年収は(図5)、300万円未満が全体の約3分の1を占め、さらに、全体の3分の2が350万円未満の範

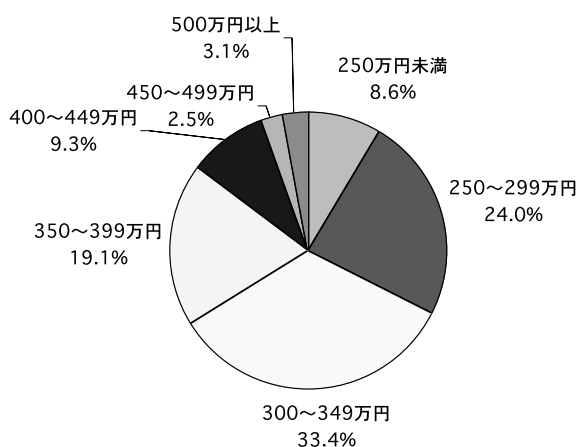


図5 運転手の年収(税込み)

囲におさまる。これが長時間過密労働あるいは深夜労働を担う運転者に対する処遇である。

■公正な競争環境の整備を一動き始めた中小運送事業者

こうした事態に私達はどう向き合うべきだろうか。事業者の経営環境が悪化して運転者の賃金カット・社会保険未加入という事態が発生しても、価格の低下(価格破壊)がもたらされるならば構わない。そうはまさか思わないだろう。悪質な事業者を厳罰に処すればことたれり、というのも現実的ではあるまい。ここまで過度な競争状況が生み出され、それが放置されている構造にこそメスを入れなければなるまい。

そこで注目していただきたいのは、苦境に立たされた運送事業者自身が、公正な競争環境の整備を求める取組みを展開し始めたことである。今回の調査研究事業もその一環であった。

しかもこの調査は、データの分析だけに終わらなかった。今夏の参院選前には、調査で明らかになった事実をベースに、政党に対する公開質問が行われ、また、行政機関に対しては、各種の要請活動が行われた^{注iii)}。その要請の内容は次のとおり多岐にわたる。

1. 荷主・元請と運送事業者との間に公正な取引が実現するよう、関係行政機関と連携し、必要な措置を図ること(独禁法や下請法等の改善、著しく低い運賃への実効力ある対応など)。
2. 運送事業者による違法な行為を改善し、運送事業者間の競争条件を公正なものとする(事業許可のあり方の再考、適正化事業の強化、実効力ある行政処分など)。
3. 重大事故における、荷主の発注者としての責任を検討すること(無理な発注や著しく低い運賃への対応、過積載の取り締まりと発注者責任の追及など)。
4. 関係行政機関の機能の強化と行政機関同士の連携を図ること。

これらの内容には、トラックなどクルマによる事故をなくしたいという私達の願いと通ずるものがある。運送事業者によるこうした活動の飛躍の鍵を握るのは、関係者との共同、中でも、消費者・市民の理解や協力は不可欠である。そう考えている。

(北海道札幌市在住、北海学園大学教員)

[注]

i) 道内の運送業界の実態を明らかにして、その改善を図ることを目的に、北海道トラック協会青年部連絡協議会との共同事業として行った調査で、道内の3264の運送事業者に調査票を郵送し、1350部の回答を得た(回収率は41.4%)。

ii) 内閣府政策統括官「規制改革の経済効果—利用者メリットの分析(改訂試算)2007年版」平成19年3月28日発表。

iii) 内容の詳細は筆者ホームページにも掲載してあるので参照されたい。

*関連報道記事が25ページにあります。

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当てて—
- ・43号—軽貨物自営業者の就業と生活
- ・44号—職業運転手の労働をめぐる問題
- ・46号—規制緩和と貸切バス業界(上)
- ・47号—規制緩和と貸切バス業界(中)
- ・48号—規制緩和と貸切バス業界(下)

投稿

埼玉県草加市の公共交通と道路ウォッチング ～その1「駅」

杉田久美子

私は週に2～3日、草加市まで通勤しています。そこで、自分の通勤行動範囲の中で、東武線新越谷駅、松原団地駅、草加駅の駅と周辺道路について感じていることを書いてみたいと思います。今回は1回目として、「駅」についてです。

■駅力

随分前のことですが、偶然、私が仕事で利用している松原団地駅と草加駅が2駅とも住宅公団のOBが始めた「駅力」の調査で上位にランクインされました。(最近「駅力」はマンション等の不動産の価値を計る指標として使われているようです。)そう言われてみると、確かに2駅とも高架駅で東口と西口がコンコースで行き来でき、駅内はエスカレーターとエレベーターが揃っていて、バリアフリー化されています。ホームは天井が高く、開放的で明るいホームです。準急や急行、各駅停車と慣れない人には若干乗り換えで分かりにくいこともありますが、必ず乗り換えが同じホームでできます。東武鉄道の職員はとても親切ですし、駅からのバスも東武バスがやっているので、バス路線にも力をいれているようです。

■通勤ルート

私はJR常磐線の北小金駅から一駅の新松戸駅でJR武蔵野線に乗り換えて、南越谷駅まで行き、隣接している東武線の新越谷駅に乗り換えて、草加駅と松原団地駅まで通勤しています。そこから職場まで、以前は歩いていましたが、現在はバスで職場に向かいます。荷物がいつも多く、膝を悪くしているからです。私にとって、唯一JR南越谷駅にエレベーターと下りのエスカレーターがない以外は時間はかかっても(1時間強)この通勤ルートは結構快適でバリアはありません。途中で買い物したり、お茶を飲んだり息抜きもでき、気に入っています。

■2駅の乗り換え

JR南越谷駅と東武伊勢崎線新越谷駅の乗り換えについては、屋根が完備で大変開放的な空間になり、とても快適です。雨の日に傘をささずに乗り換え可能ということは結構大事にしてもらいたいことです。乗り換えの利用者の立場に立ったこのような連携こそがユニバーサルな空間デザインに必要なだと思います。全体としては暗い感じのJRの駅から、モダンな東武鉄道の駅に乗り換えるという印象で、駅としては新しい