

来ると考えられる。自転車の位置情報や貸し出し管理などのシステムも、利用時の様々な時点で貸し自転車の利用者向けの広告などを載せること、バスの走行情報など貸し自転車以外のシステムなどにも応用し連携させていくこと、などを実現出来たとすれば、情報処理等の開発・運営経費を分散化させることも可能と思える。

この程度なら中古パソコンを集めても実現可能と思える。これ以外にも様々な工夫は必要と思えるが、かなりのシステム開発費その他の運営コストも抑えることは出来るように思える。

これらのことは、駐輪場を初めとする土地や自転車そのものの資源の節約となると共に放置自転車の改善や盗難その他に対する社会的コスト削減にも多かれ少なかれ寄与するものと思われる。また、公共交通の補完的な役割も果たすと考えられる。工夫と努力が有れば、非常に安い会費で持続性のある貸し自転車のネットワーク作りが出来る気がするので何とか実現すべく模索している。

(奈良県奈良市在住)

■ 論文寄稿 ■

川村雅則

規制緩和とトラック運送業（Ⅲ）

■はじめに

2008年の夏(7月21日)、『朝日新聞』の朝刊で、トラック運転者の仕事の厳しさをまとめたルボが1、2面で大きく報じられた。見出しをひろってみると、「車中12泊 何でも運送」「仕事は携帯に、まるで日雇い」(1面)「事故隣り合わせ」「備車」生活 仮眠も削った」(2面)とある。記事でとりあげられていたのは、これらの見出しがまさに示すとおり、自宅を出てから何日も帰宅することなく、車中泊を続けながら、携帯の指示に従い、各地に荷物を届けるトラック運転者の労働・生活の過酷さであった。睡眠を削っての走行、あるいは、走行中、居眠りであやうく事故を起こしかけるという記事中の運転者の姿に、かつて筆者も、同乗調査で同じ経験をしたことが思い出された。

■運転者の責任で片付けられる問題か？

このリアルな記事は、業界内にも小さからぬ波紋を招いたようで、筆者も、業界紙の記者から、この記事を読んだのコメントを求められた。そこで、「荷主・元請けの責任を問う法制度を」と題して、次のようなコメントを送った。

すなわち、「安全に対する社会的要請が強まる中、経営環境がますます厳しさを増す今日にお

いても、安全輸送のための必死の努力がトラック運送業界では続けられている。だが、記事にあるように、重層的な請負構造のもとで家にも帰れず厳しい就労を強いられる運転者が少なからず存在することも、業界関係者であれば周知の事実であろう。社会・消費者は、日常生活を支える物流がこうした運転者らの努力・犠牲によって維持されている事実にも、もっと目を向けなければなるまい。同時に、トラックの安全に関して荷主・元請けの責任を問う実効力のある法制度がなければ、事故が起きてもトカゲのしっぽ切りで終わってしまう、その繰り返しではないか。」

運転者や運送事業者だけでなく、背景資本の責任追及が必要であるというこの問題意識はいつも同じである。

■トラックによる事故はいま

安全が危ぶまれるこうした状況の中で、トラックの事故の動向はどうか。国土交通省の発表(2008)でみていこう(表参照)。

第一に、事業者が急増したこともあり、事故件数も急増したが、ピークの3万7千件からは減少傾向にある(表中には記載していないが、平成19年は3万2千件)。第二に、それは走行距離当たりでも、ピーク時からみると減少傾向にあ

る。だが第三に、トラック事故による死亡者数は、この間、自動車事故全体での死亡者数が大きく減少している（平成4年からおよそ半減）のに比べると、その減少の幅は小さい。トラックは、ハイタクなど他の業種に比べ事故発生率（走行距離当たり事故件数）が低いとはいえ、走行の形態（高速度運行）や車両の形状ゆえに致死率が高いことが確認される。その意味でも、先のルポのような労働実

態があってはならないのだが、事態は逆である。そして第四に、脳・心臓疾患の急性増悪を中心とする、運転者の健康起因による事故が、高止まりの状態にあることを指摘したい。背景には、やはり、厳しい労働実態・過労等があると思われる。

ところが、それでは、平成18年の34940件の事故のうち、過労運転はどのくらいかというと、わずか25件で、0.1%にも満たない。多いのは「安全不確認」8922件（25.5%）、「脇見運転」8175件（23.4%）などである。

もっとも、この数値をそのまま受け取るのは問題だろう。すなわち、先のルポ記事で運転者が告白しているように、例えば本当は過労による居眠り運転であっても、責任回避のため、脇見運転で通すケースもあると思われるからである。事故原因・要因の把握という重要な作業ができていない事実をあらためて共通認識にした

■運送事業者のますますの経営悪化

昨年の夏、原油価格の高騰に対して、運送事業者によるデモが全国各地で行われた。私のま

表 事業用トラックによる事故発生状況

	(a)交通事故 発生件数	(b)死者数	(c)走行キロ (1億km)当り	(d)健康起因の 重大事故発生件数
(単位)	件	人	件	件
平成4年	25760	778	44.9	—
5年	26366	727	45.3	—
6年	28375	772	46.7	—
7年	30392	818	48.6	—
8年	30767	789	46.5	6
9年	31480	735	46.4	8
10年	31123	750	46.2	3
11年	33164	740	48.1	4
12年	37007	795	50.6	4
13年	37410	714	50.4	9
14年	36437	706	48.8	12
15年	37278	685	48.3	13
16年	37206	656	48.6	13
17年	36782	663	48.2	17
18年	34940	581	44.7	19

注：(d)は、届出の範囲が平成14年に改定(拡大)。 出所：国土交通省(2008)より作成。

わりでも、もう限界という運送事業者の声が多く聞かれた。

現在(12月)、トラック運送事業者を対象に定点観測的に行っている、事業経営の実態に関する調査の結果をとりまとめているところである(700超の回答)。同様の内容を過去にも(49号)報告済みなので、幾つかの声を紹介するにとどめるが、荷主との間の運送契約の公正化、適正な運賃の収受がいかに困難であるかが理解されよう。

- ・燃料高騰なのにサーチャージどころか運賃の値下げを要求される。また荷主の手数料は(元請運送事業者が—筆者)そのままピンはねをし、値下げをされる。下げぬよう頼むと、仕事が来なくなる。助けてと言いたい！社保に再び入り、ボーナスを出してやりたい！当たり前の事が出来ぬ状態になっている。
- ・書類では契約していないが、5%の値引きは一方的に強要されたままである。運賃は荷主の言い値で決められるため、作業を受けた後で料金(負担—筆者)が上がってくることもあり、運送業界はみんな厳しいと思う。
- ・契約時に数社の運送業者の見積もりの中から選

ばれて(最低運賃)契約をしておりますが、さらにこれを下回る運賃でスポット的に他社を利用し、値上げに応じるところか、「いくらでも運んでくれるところはある」ということを見せ付ける荷主が非常に多くなりました。荷主も急激な環境の変化に苦慮してのこととは思いますが……

荷主からのこうしたプレッシャーは運転者にしわ寄せされることになる。冒頭のルポ記事の内容がまさにそれである。トラックが鉄道よりも、貨物輸送分野で市場競争上なぜ優位にたちえたのかについて、かつて次のような指摘があった。すなわち、「トラック運送業労働者(特に運転者)の低労働条件が、その低賃金労働と相まって、否それ以上の重みをもって、わが国の貨物輸送自動車化進展のための重要な要因の1つになっているということである」(村尾(1982)p211)。この指摘に筆者も同意する。運転者の労働条件の脆弱さ・弾力性なくして、「貨物輸送の自動車化」は達し得なかったし、いまもなおその構図は基本的に変わってない。むしろ、規制緩和等による競争の激化によって、事態が悪化している一面さえあるといえよう。

■まとめに代えて

トラック運転者の厳しい労働実態に同情を寄せるひとは少なくないだろう。だが、そうした事態をつくりだしている構造的な問題や、その

構造の中で、経営的に追い詰められる運送事業者に対する同情的な声はなぜかそう大きくはなっていないと感じている。タクシー事業では、規制緩和の見直しに向けた動きが確実なものになった。規制緩和では先輩格にあたるトラック事業ではその動きはみられない。輸送コストに見合う運賃を求める中小運送事業者の訴えを、私達はなお業界のエゴとして退け続けるのだろうか。

(北海道札幌市在住、北海学園大学教員)

参考文献

国土交通省 発表資料「自動車運送業に係る交通事故要因分析(平成19年度)の結果について」平成20年7月4日
村尾質『貨物輸送の自動車化』白桃書房、1982年

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
- ・40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)
- ・49号—規制緩和とトラック運送業(Ⅱ)
- ・50号—ツアーバスの安全を考える
- ・51号—貧困という問題をめぐって
- ・53号—タクシー産業の確かな再生を

投稿

通学路に一層の関心を

椎名文彦(非会員)

私は貴誌にかつて投稿(第36号・第43号)して以来、集まりに出かけて行くと、通学路に関心を持ってもらおうと、次のような問いかけ(アンケート)をしてきました。ある集いの誌上再現をしてみます(会員の皆さんも参加してみてください)。

みなさん静かに目をつぶってください。夕食の献立を考えてはいけませんよ。ここは、あな

たが小学生の頃の通学路です。通学路と言えば、どんな出来事が浮かんできますか。どんな事でも、いくつでも思い出してください。

(30秒ほどしてから)目を開けてください。本当はお一人ずつお聞きしたい所ですが、時間がありませんので、その出来事を分類してみましよう(アンケート用紙を配布する)。

まず三つに分類することにします(つぶやきが聞こえてくる)。いいですか。項目を説明します。