

規制緩和とトラック運送業 (Ⅳ)

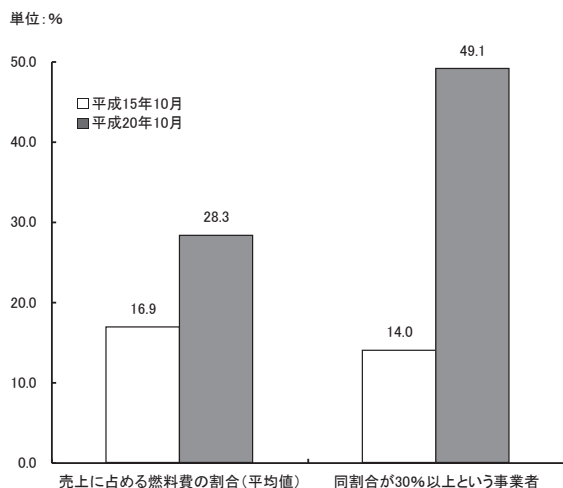
■ はじめに

前号(54号)で少しだけふれた、筆者がほぼ毎年トラック運送事業者を対象に行っている、事業経営の実態に関するアンケート調査結果がまとまった。資料提供という意味合いで幾つかのポイントを紹介したい(有効回答は746件)。

■ 経営を追い詰める原油価格の高騰

この原稿を執筆している時点ではやや落ち着いた感があるが、2008年はトラックの燃料である軽油価格が大きく高騰した年であった。価格が落ち着いていた平成15年には1リットル当たり60円台だったのが、昨年のピーク時には140円を超えた(全日本トラック協会)。

図1 売上に占める燃料費の割合(平均値)及び同割合が30%を超える事業者



本調査でも、売上に占める燃料費割合は、平成15年10月には16.9% (回答事業者の平均値)だったのが、20年10月には28.3% (同)にまで上昇しているという結果が示された。燃料費が売上の30%以上を占めるという事業者も、15年には全体の14.0%だったのが20年には半数近くにまで増加している。燃料高騰以前から、貨物輸送需

要の低迷や運送事業者間の熾烈な競争で厳しかった経営が一層深刻さを増したわけである。

燃料費(コスト)がこれだけ増大した場合にとれる策の一つは、その分を運賃に転嫁させるということである。だがそれは、この間も指摘しているとおり、荷主や元請運送業者との間の、契約上の立場の不利によって困難である。あれだけ燃料費が高騰したにもかかわらず、その分を「おおむね」上乗せできたのはわずか3.2%の事業者にしかならず、残りは、「一部だけ」(50.2%)、さらには「全くできなかった」という事業者も46.6%に及ぶのである。

■ コスト削減と運転者への影響

運賃に転嫁できない以上、ありとあらゆるコスト削減を図るしかない。その中には、アイドリリングストップや省エネ運転などによる燃費の改善という望ましいコスト削減策もあるだろう。だがそれだけでは全く不十分で、人件費の削減等にまで踏み込まざるを得ない。中には、社会保険からの脱退等を検討する事業者もいる。事業者から寄せられた具体的な回答でイメージをふくらませたい(括弧内は、会社の運転者の人数規模と、扱っている主要な荷物)。

●給与を削減し、さらには通年雇用から季節雇用へと切り替えてきた。経営側としては会社存続のための選択をした。車両の代替えは出来ず、車令も20年になってもまだ使わざるを得ない。償却ができないのでこれから5年後にはさらに厳しい選択が待っていそう。(6~10人、土砂等)

●役員、職員の削減、給与、手当での引き下げ、賞与の廃止。運転手を通年から季節雇用へ変更(社保負担の軽減)。営業車自家用車の減車。(21~30人、土砂等)

●手当てのカット。社保からの脱退は現在認められていないので考えていないが、正直、許されるなら、脱退したい。社員も将来きちんと貰えるかどうか分からない年金より、いま現在国

保にしてその分給料が上がるほうが良いという考えのものもある。(6~10人、林産品)

●一般管理費はコピー用紙の裏を再利用し、寒い時期はストーブをつけず厚着しています。車両の整備は出来る範囲で自社工場で修理・整備し、ディーラーに入れるのを控え、タイヤは新品を購入するのを減らし、中古タイヤを購入。車両の代替えを新車にせず、中古車で。運賃が上がらないため過積載をして稼働をあげるようにしている。(11~20人、建設資材)

●社会保険半額負担が厳しく、脱退を検討中。月末の入金から、口座より無条件で支払いするので、一般の支払いが困難となる。こちらからの入金にしてもらいたい。(6~10人、消費財)

●自社運転手の削減や賃金の引き下げ。一般事務・役員の賃金引き下げなどしても酷い経営です。1ヶ月の稼働で人件費、修理費、燃料費をひくと、会社にお金が残りません。社会保険の負担(会社分)ができません。(11~20人、建設資材)

■事故報告書にみる過重な労働負担

ところで前号で、トラック運転者の健康起因の重大事故が増えて高止まりであることを紹介した。上にみたような厳しい経営状況下で運転者の労働負担が増しているのではないか。もっとも、残念ながらそういうデータを本調査で集

めることはできなかった。そこで、代替策として、全国で起きた健康起因による重大事故の報告書を取りよせて、個々の事故について検証しているところである。

例えば図2は、急性心筋梗塞で勤務中に亡くなったある運転者の勤務状況(死亡した月とその前の月の2ヶ月間)をまとめたものである。図の左の数値は時刻を示している(-6.00は前日の18時を意味する)。

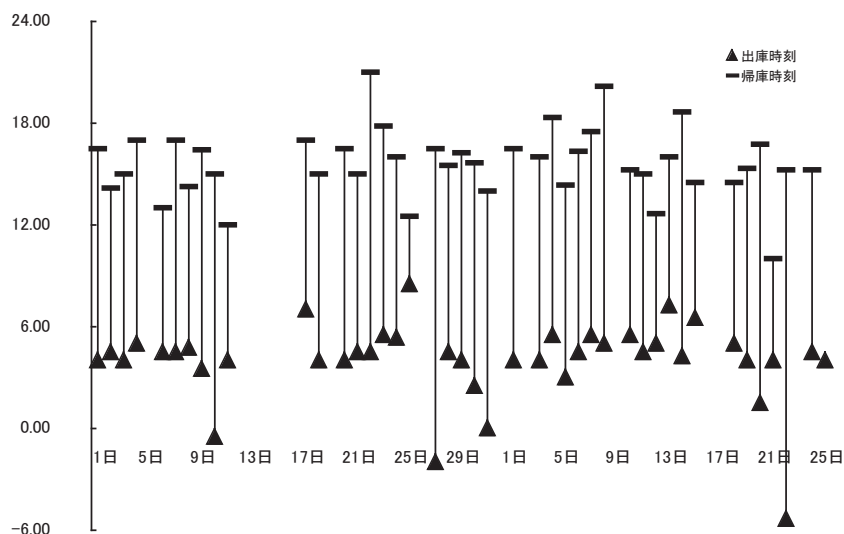
図中の▲印の分布が示すとおり、被災運転者の出庫時刻(トラックに乗って会社を出発する時刻)は4時台、5時台に集中している。とうぜん、起床時刻はもっと早いことになる。前日から乗務を開始している日も何度かある。

死亡した前の月の勤務日数は23日間で、総拘束時間は268時間30分に及ぶ。1勤務当たりの拘束時間は11時間半を超える。死亡した月の勤務日数は、死亡日の分を除くと19日間で、総拘束時間は220時間10分、1勤務当たりの拘束時間はやはりおよそ11時間半に及ぶ長さである。

たしかに、拘束時間の中には休憩時間や荷物の積み下ろしのための待ち時間があるとはいえ、早朝(というより深夜時間帯)からの勤務が常態化した中で、睡眠や休養のための時間を確保することは容易ではなかっただろうことが推測される。

もっとも、勤務に関する情報がこうして示されている報告書はまれである(それゆえ多くのケースでは、何が原因で死に至ったのか検討することさえできない)。さらには、そもそも勤務と発病との因果関係を検討しようという問題意識は、事業者にも行政機関にも薄い。そのため、上のケースでも、例えば事故の再発防止対策は、「乗務員に対する日常健康管理の指導強化」にと

図2 ある被災運転者の死亡前2ヶ月間の勤務状況(出庫・帰庫時刻)



どまっている。まるで被災者の健康管理の不備が原因で亡くなったかのようだ。

■まとめに代えて

言うまでもなく、運転者のこうした厳しい労働実態をとりあげて、個々の運送事業者の責任を追及しようというのではない。これまでも主張してきたとおり、わが国の物流を担っている事業者の経営や運転者の労働・生活に無理はないのか、その検証作業のための実態把握をまずは行う必要があるのではないか、そういうささやかな問題提起である。

(北海道札幌市在住、北海学園大学教員)

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
- ・54号—規制緩和とトラック運送業(Ⅲ)

投稿

歴然たる“エコカー”の限界

小林和彦

全世界から注目と篤い期待を集めているかのようなアメリカのオバマ新大統領もビッグスリーのような大手自動車会社の危機を放っておけないようで、巨額な公的支援と引き換えとして“エコカー”と称する環境対応型のクルマの開発を急ぐよう指示している。

これは“エコカー”や燃費節約型車開発の先進国たる日本を意識してのようだが、むしろ日本の各メーカーも“エコカー”の新規開発にしのぎを削り始めている。

だが“エコカー”なるものは本当に“エコ”なのだろうか。

現在のところ、水素エネルギー利用の燃料電池車の低価格化はかなり先のようであり、当面はハイブリッド・カー、電力のみが動力源の電気自動車、そしてバイオ燃料車の3種が主力となろうが、いずれにせよ異常に広大な土地の浪費に結びつくという点において共通の問題点があり、これだけで環境に優しいとは言い難くなる。

バイオ燃料の場合、供給源として広大な農地が開墾されるばかりでなく、食糧との競合を招く恐れが大きいことは言うまでもない。ブラジルのさとうきびの様に食糧との競合が少ない作

物にしてもクルマを走らせるためだけに広大な原野や森林が破壊されることは決して望ましいことではない。

ハイブリッド車や電気自動車についても電力供給源たる発電所の主力が火力のままでは送電ロスなど含めると二酸化炭素の排出量はむしろ増加するのではないか。

むしろ、原子力発電所の増設は国民的支持は得られにくいし、太陽光発電の場合は平たいパネルを多数並べるために火力発電所や原発とは比較にならないほどの広大な土地を必要とする。また、風力発電にしても、本来は牧歌的な景観の中に夥しい数の巨大な風車群が林立し、不気味な回転音がうなり声をあげる様子を想像しただけで、これらもまたひどい環境破壊、景観破壊であると推察できよう。以上の推察はガソリン車が主力の現時点でのことで、すべてのクルマが電気自動車になった場合は太陽光と風力等の“エコ・エネルギー”利用の発電施設が必要とする土地は更に広大になろう。

たぶんマイカーも家庭でのコンセントからも電力が供給できるようになろうが、その場合は家庭での電力使用料は激増するようになり、マ