



トラック運輸産業を取り巻く環境と労働実態

桜木 隆

長時間労働の実態

年間 3516、月間 293。これは、「改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）」とよばれる自動車運転者を対象とした拘束時間の上限である。この他にも、1日の拘束時間は13時間まで（ただし最大拘束時間は16時間とし、15時間を超えることができるのは週2日まで）、運転時間は2日で18時間、2週で88時間以内、連続運転時間は4時間までとし30分以上の休憩を取ること、などが定められている。これは、1997年4月に労働基準法改正で施行された週40時間労働制に合わせ、労働省（現厚生労働省）から告示されたものであるが、連合が目標としている年間総実労働時間1800時間、時間外150時間とは倍近い開きがある。

労基法において、使用者が労働者に法定時間を超えて時間外労働や休日労働をさせる場合には、「36協定」の届け出が義務づけられており、併せて延長限度時間も定められているが、残念ながら自動車運転者は建設や技術開発等の業務とともに除外されている。トラックは主に公道を職場とすることから、ドライバーの過労運転防止を目的に、安全対策として前述の「改善基準告示」が定められた。しかし、一般的な労働時間をはるかに上回るものであるにもかかわらず、これすらも守れない多くの事業者が散見される。厚労省が明らかにした2005年1月から12月までの改善基準の違反状況では、監査を行った2755事業場のうち、6割近くの1629事業場で何らかの違反が判明している（表1）。この違反状況は改善されるところか

表1 トラック運送事業者の「改善基準告示違反」状況

	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年
監査実施事業場数	1,742	1,915	3,040	3,036	2,755
改善基準違反事業場数	908	1,047	1,753	1,761	1,629
1日あたり拘束時間	340	404	721	834	841
1日最大拘束時間	666	750	1,331	1,352	1,244
休憩時間	448	505	931	938	878
1日最大運転時間	270	312	536	528	521
連続運転時間	662	735	1,247	1,163	1,077

資料：厚生労働省。

年々悪化しているのが実態である。これは、改善基準が一向に法制化されず、罰則のない告示のままに据え置かれていることも一因であると思われるが、最大の要因は規制緩和による新規参入業者の増加とそれに伴う熾烈な過当競争であると考えられる。

規制緩和が法的に進められることを特徴とする「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」のいわゆる物流二法が施行された1990年12月以降、事業者数は15年間で約4万社から6万2000社へと1.5倍以上に膨れ上がった。また、2003年4月からの改正では、営業区域規制の廃止や運賃・料金に関する事前届出制の廃止など、経済的規制がさらに緩和された。本来、この法の趣旨や目的は、物流の効率化や運送事業の活性化であったはずだが、結果として新規参入の手続きや運賃のあり方などが簡素化されたのみで、「何でもあり」の業界に変わってしまったように思われる。また、過当競争を激化させた背景には、この15年間はいわゆる国内産業の空洞化と表現される、製造業の海外シフトが急速に展開された時期とも重なる。トラックによる国内貨物の輸送ト

表2 機関別の輸送トン数の推移
(単位:百万トン, %)

年度	トラック		合計	前年比	その他の輸送機関 (鉄道・海運・航空)
	営業用	自家用			
1993	2,491	3,331	5,822	95.4	609
1994	2,518	3,292	5,810	99.8	636
1995	2,647	3,370	6,017	103.5	627
1996	2,779	3,398	6,177	102.7	622
1997	2,776	3,290	6,065	98.2	611
1998	2,747	3,073	5,820	96.0	578
1999	2,874	2,990	5,863	100.7	583
2000	2,933	2,841	5,774	98.5	597
2001	2,898	2,680	5,578	96.6	580
2002	2,830	2,509	5,339	95.7	555
2003	2,844	2,390	5,234	98.0	501
2004	2,833	2,243	5,076	97.0	493

資料：国土交通省。

ン数は表2の通り、1996年の61億7700万トン
をピークとして減少に転じ、2004年には11億ト
ン減の50億7600万トンまで落ち込んでいる。減
少を続ける貨物量を急増する事業者が奪い合う構
図となっている。

過当競争の一方で、コストアップが経営を直撃
している。その最たるものが、原油価格の上昇に
伴う燃料費の高騰である。国土交通省は運輸業界
において年間で5000億円以上の経費負担増と試
算しているが、原油価格が1バレル当たり70ド
ルを超えた時には、一時的に1リットルあたりレ
ギュラー140円、軽油110円を超える市販価格と
なっていた。2006年11月にやや下落したことで、
ピーク時よりは単価ダウンとなったが、それでも
1リットル当たり60円前後であった軽油価格は、
今なお90円台で推移しており、過去と比較して
も5割以上の高騰となっている。

予想外に高騰した燃油価格であるが、そのなか
に、本来の税率である本則税率を大幅に上回る高
額な暫定税率が含まれていることを知らない人も
多い。例えば、ガソリンでは1リットル当たり
48.6円(本則税率は24.3円)もの揮発油税が、ま
た、軽油では32.1円(同15円)の軽油引取税が
含まれている。他に、自動車重量税や自動車取得
税などもあるが、これらは道路を整備するために
使用される目的税として徴収されてきており、
「受益者負担」の主旨から道路を使用する側、言

い換えれば一般ユーザーも含め燃料を消費する側
が負担をしてきたものである。しかし、政府はこの
道路特定財源を一般財源化する方針を示しており、
昨年末の政府案では、①暫定税率を08年以
降も維持、②全額を道路整備に充てる仕組みを改
め、所定の法改正を行う、③道路整備を上回る税
収を一般財源化する、としている。酷税ともいえ
る重税で喘いでいる運輸業界にとっては、本則の
倍以上の税率を据え置きのまま、一般財源化され
るといことは論外であり、従来の主旨からも反
する政府案は納得できる範囲を大きく超えている
と言わざるを得ない。

環境・安全対策と競争条件の変化

業界・企業を苦しめる要因はさらに続くが、環
境および安全対策コストも大きな負担となっている。
環境対策では、2001年6月に改正された自
動車NOx・PM法によって、2003年10月からは
8都府県(東京、千葉、埼玉、神奈川、愛知、三重、
大阪、兵庫)において、条例が定めるNOx(窒素
酸化物)やPM(粒子状物質)の排出基準に適合し
ないディーゼル車は、車検が取れないことはもち
ろん、走行することもできなくなった。指定地域
は東名大を中心とする大都市圏であり、物流の多
くが集中することから、大半の事業者が適合車へ
の変更を余儀なくされ、「最新排出ガス規制適合
車への代替」「低公害車への代替」「PM減少装置
の装着」のいずれかの選択が迫られた(現在、適
合車には青い「環境適合車」のステッカーが貼付
されている)。新車への代替はかなりの高額とな
ることはもちろんであるが、PMを減少させる触媒
等の装着でも、車種によっては取り付け期間で2
週間以上、金額でも200万円を超える費用が必要
となったことから、減車を行わざるをえない企業
も多く目立った。

一方、安全対策では、2003年9月より国土交
通省によって大型トラックに「スピードリミッター」
の装着が義務づけられた。これは、高速道路にお
ける死亡事故の約20%が大型トラックによるも
のであり、そのうちの半数が追突、さらにそのう
ちの85%が制限速度違反(80km/h)との分析か
ら、構造的に一定以上の速度(90km/h)が出な

いようにすることを目的に、猶予期間を経て2006年9月よりすべての大型トラックに義務づけられたものであるが、1台あたり20万円程度の費用が必要となった(装着車は黄色の「速度抑制装置付」のステッカーを荷台後部に貼付)。これによって暴走トラックは減少したかもしれないが、新たな危険要因も発生した。高速道路上においては80km/h以下の低速走行をする乗用車もいるが、大型トラックがこれを追い越そうとしても速度が制御されるために一気に抜けない。そのために追い越し中は一時的に併走することになってしまい、後続車両が多いときには渋滞の原因となっている。トラックドライバーには新たな負担が押し付けられたといえる。

これらのコストアップは、安全・安心・正確な物流システムの構築にとって避けられない投資であることは事実である。しかし、他方で、国内輸送量の急激な減少と事業者の爆発的な増加が熾烈な過当競争とそれによる運賃低下を招き、長時間労働と賃金の低下など労働条件の引き下げにつながっていることも見逃してはならない。こうした状況からトラック運輸産業においては、産業間格差はもとより産業内格差をも生み出した。また、この産業における企業規模割合では、従業員30名以下の企業が全体の83%(2006年3月末:6万2056社中5万1586社)と、中小・零細が圧倒的に多く、さらに企業数に対する労働組合の組織率も他産業より低いことなどが特徴といえるが、とりわけ労組を持たない企業においては、会社側からの一方的な労働条件の引き下げが行われ、低賃金の下で厳しい労働を強いられるケースも見受けられる。さらに、賃金の低下だけにはとどまらず、国土交通省の外部機関である「適正化事業実施機関」の2005年度の監査では、労働保険未加入企業が監査実施企業に対して12.1%あり、さらに、健康保険や厚生年金などの社会保険では4社に1社を超える25.7%もの企業が未加入と報告されている。

生き残りをかけた事業者の努力

以上が、近年のトラック運輸産業の実態といえるが、企業間競争の激化は公正競争や輸送秩序の

低下と労働条件を悪化させる要因となった一方で、生き残りをかけた事業者の努力によって輸送品質を飛躍的に向上させたことも事実で、その最たるものがジャストインタイム方式だといえる。過去の配達時間は、輸送業者の都合によるものが一般的といえた。しかし、時代の流れとともに荷主のニーズや企業間競争によって、到着時間の決定権が利用者へと移り、これが現在のジャストインタイム方式になってきたと考えられる。トラック運送事業におけるジャストインタイムは、大きく分けて2通りの輸送形態があるといえるが、そのひとつは、在庫を持たず、必要なときに必要な分だけの供給を受ける、いわゆるトヨタ方式とも呼ばれるカンバン方式が代表例である。これは、部品等を発送するセンターから貸切りのトラックにて、指定された時間に納入する方式で、製造工場のライン上に部品が配備された時点で追加の発注が行われ、同時に次の納品時間が定められるものである。ただし、製造ラインにおいて部品の欠品は許されないことから、一定の余裕を持たせた時間設定となるが、例えば工場までの道程において、高速道路は75km/h、一般道では40km/hでの走行に積卸等の作業時間等を加味して計算されたダイヤでの運行設定となる。通常の道路状況では、指定時間の前には到着できることから、工場周辺に多くのトラックが待機しているのはこのためである。こうした現象は常態化しているといえるが、ドライバーはトラックから離れることができず、待機時間も拘束時間となることから長時間労働の一因となっている。なお、一カ所のセンターから特定の納入先まで貸切りで運行する形態を「一般貨物(一般)」という。

もう一つが、私たちの身近にある「宅配便」で、現在では配達の日指定もできることからこれもジャストインタイムといえる。この宅配貨物については、荷送人・荷受人がともに不特定多数であることや、同じ方面行きの他の荷物と一緒に輸送されることから、前述の「一般貨物」に対して「特別積み合わせ貨物(特積み)」と呼ばれる。業界での最大手であるヤマト運輸は1970年代半ばより、「宅急便」の商標で事業を展開しており、2005年度の取り扱い個数は、宅急便が約11億

2900万個、メール便が約17億3500万冊となっている。現在、パート・アルバイトを含め約13万人を擁する同社では、東京から発送した場合、離島を除く本州と四国の全域で翌日配達が可能となっている。このように、宅配便は生活に密着した商品となったが、一個の荷物が配達されるまでには、多くの人手を経由している。例えば、取次店から発送を依頼した場合、①受付者→②集荷ドライバー→③帰営後の仕分け担当者→④発送支店への転送→⑤発送支店から到着支店への幹線輸送→⑥到着支店での仕分け担当者→⑦配達センターへの転送→⑧配達ドライバー、のように動いていくのが一般的であるが、共稼ぎ世帯が多い昨今では、不在による持ち戻りも含めると、さらに取り扱い者（回数）が増加していく。また、ヤマト運輸に限らず、宅配便を扱う業者においては、各社の努力・工夫によって誤仕分・誤発送による延着

や破損等による荷物事故の比率を低下させてきていることから、ますます利便性が高まり、生活にも身近なものとなってきた。今後も従来以上の時間短縮や輸送品目およびサイズの拡大など、さらなるサービスの向上に期待がされるが、その陰では長時間労働の解消や安全確保も重要な課題となっている。

私たちが小売店に行くと、普通にものが並んでいて、お金さえ出せば欲しいものを買える状態は、生産者から小売店までものを運んでいる人たちがいるからである。買い物をされる時、その商品をその場所まで運んできた人たちの存在にも思いを馳せていただければ幸いである。

さくらぎ・たかし 全日本運輸産業労働組合連合会 広報・情報対策部長。