

貨物自動車運送事業法の制定と トラック運送事業

——トラック運送事業規制緩和の影響について——

岡 田 博

はじめに

トラック運送事業を律するところの新しい事業法として、貨物自動車運送事業法が平成元年12月に制定された^(注1)。新しい事業法はそれに伴う政令、省令等の整備とその周知徹底とを待って本年12月に施行される見通しとなっている。

これまでトラック運送事業を規整していたところの旧道路運送法は昭和26年に制定されたもので、その後何度かの部分的な改正が施されるとともに、省令、通達等による多少の弾力的運用が行われてはきたが^(注2)、事業を規制することによって道路運送事業の秩序を維持しようとする同法の基本的な思想は不変であった。

しかし、その後の経済の高度成長に伴う産業構造の変化、物流構造の変化に対応して、トラック運送事業をとりまく環境は著しい変貌を来し^(注3)、もはや旧道路運送法の枠組ではトラック運送事業を規整し、道路運送の秩序を確立することと、道路運送の総合的な発達を図るという所期の目的を効果的に達成することが出来ないのではないかと疑問視されるようになった。

一方、トラック運送事業に対する規制緩和の要望は、財政再建のための行政改革をめざす臨時行政調査会および臨時行政改革推進審議会の答申における許認可等の整理合理化策の一つにも挙げられてきた^(注4)。

このようなことを背景として、新しい貨物自動車運送事業法が制定され、トラック運送事業に対する規制は、約40年ぶりに抜本的に改められることになった。

この貨物自動車運送事業の施行に伴ってトラック運送事業は大きな影響を受けることになる。ここにその影響について一考察を試みることにする。

(注1) 官報(号外第178章)平成元年12月19日

(注2) 運輸省貨物流通局陸上貨物課監修、貨物運送事業ハンドブック、ぎょうせい、同陸上貨

物課監修，トラック実務必携，第一法規

(注3) 運輸省「運輸白書」各年版

(注4) 臨時行政調査会第3部会報告，許認可等の整理合理化について，昭和57年12月28日

臨時行政改革推進審議会，公的規制の緩和等に関する報告，昭和63年11月12日

1. トラック運送事業規制緩和の経緯

臨時行政改革推進審議会が発表した「規制緩和の推進方策（昭和60年7月）」において，規制緩和の必要性として「国際的にも開かれた活力ある日本を実現するため，行政改革の目標として，民間活力の発揮を阻んでいる行政の制度や運営を改めることを，重点課題の一つ」として指摘している。そして公的規制の緩和は，速やかな実施が望まれるが，直ちには実施できないものについても，3～5年程度の間，計画的，段階的に実施を図るべきであるとタイム・リミットを示している。

また同答申はトラック事業についての当面の措置として，区域トラックの積合運送許可の運用を弾力化すること。区域トラック運送事業の事業区域の設定については，経済交通圏への拡大の推進を図ること等を挙げている。さらに中期的に措置すべき事項として，事業区分の見直しと運賃について多様化，弾力化を図ることを挙げている。

運輸省はこれらを受けてトラック運送事業の各種規制についての抜本的な見直しを含む規制の在り方の検討を進めていたが，昭和63年9月に「物流事業規制の見直しの基本的検討方向一要旨一」を表わした。一方，運輸政策審議会物流部会は，「トラック事業及び複合一貫輸送に係る事業規制の在り方に関する意見」（昭和63年10月）を相ついで発表した。この運輸省の要旨と運輸政策審議会の意見は内容的には同一のものである。

この運輸政策審議会の意見では，トラック事業規制の改革の基本的視点として，民間事業者の創意工夫を生かした事業活動が迅速かつ的確に行えるよう，規制の見直し，手続きの簡素化を図ること，過労運転，過積載等輸送の安全，輸送秩序の維持を阻害する行為を防止するために実効性ある措置を講ずること，中小トラック事業者が環境の変化に的確に対応し，円滑かつ安定的に事業を行うことができるよう十分留意することの3点があげられている。

また同意見では改革の基本的方向として，① 需給調整規定を廃止し，免許制を許可制に改める。② 路線と区域に区分されている一般事業を一本化する。③ 運賃は認可制を事前届出制に改める。④ 過労運転の防止等社会的規制を強化する。等の抜本的な改革案を打出している。

この運輸政策審議会の意見が新しい貨物自動車運送事業法に全面的に盛り込まれている。

2. 貨物自動車運送事業法の目的と内容

新しい貨物自動車運送事業法の提案当局である運輸省は、新法案を国会に上程する際の主旨説明として新法案の二つの目的を述べている^(注5)。一つは、物流サービスの多様化に対応して、今後のトラック輸送は、単に「物を運ぶ」ことから「サービスを運ぶ」ことへ発展していく必要がある。このため、事業規制、運賃規制等経済的規制を緩和して、トラック事業の活性化を図ること。もう一つは、現在のトラック事業は、過積み、過労運転等による事故の発生や労働環境の悪化が大きな問題であり、運転者の確保が困難となってきた。このため、安全に関するいわゆる社会的規制を整備し、事故の防止と労働環境の整備を図ること、の二つがそれである。

すなわち新法の思想は、経済的規制を緩和する一方、安全などの社会的規制を強めることによって、トラック輸送の活性化と安全、労働環境の整備を図ることを主な柱としている。

このような基本的な考えに立って作成された新法は、その主内容としてつぎの点があげられる。

- (1) 路線事業と区域事業の事業区分を廃止し、従来の区域事業者も特別積合せ貨物運送（従来の路線事業）が行えるようにする。
- (2) 事業の免許制を許可制とする。許可基準として、需給調整項目を廃止し、安全面に重点を置く。
- (3) 運賃は認可制を事前届出制とする。

これらの3点が事業規制の観点からみると、主要な改正点といえる。

このほかに車両数の変更が認可制から届出制に変わることも供給力の規制緩和として重要である。

新法が施行されるとトラック運送事業への参入規制はこれまでの厳しい免許制から許可制に変わり、つぎの許可基準に適合するならば許可されることになる。許可基準（同法 第六条）としては、(1) 事業計画が過労運転の防止の他輸送の安全を確保するため適切なものであること。(2) (1)のほか事業の遂行上適切な計画を有するものであること。(3) その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。の3点が審査事項となっている（このほか許可基準の(4)として、特別積合せ貨物運送に係わる事項がある）。

このように許可基準の審査項目から旧道路運送法にあったところの需給調整が除かれることによって、問題点の一つが解消される。需給がバランスしているかどうかに関する判断は、これから該事業に参入しようとする者と既存の事業者との間では異なるであろうし、サービスの需要者と供給者とはまた異なるであろう。判断は判断基準のとり方によって

異ってくるという客観性についての問題を内蔵している。

この需給調整が除かれることで、許可基準はより量的に審査することが可能となり、より客観的な扱いができるようになると思われる。これによって参入障壁はより具体化され、通過し易くなるといえる。

運賃及び料金については、あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならないと第十一条に示されている。またその二項に、運輸大臣が届出運賃に変更命令を出すことができるとして、その場合の項目として、(1) 能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えるものであるとき。(2) 特定の荷主に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。(3) 他の一般貨物自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。の3項があげられている。

すなわち、適正利潤を超えている運賃、特定荷主を不当に差別する運賃、ダンピング運賃であると認められるときには、運輸大臣は事業者に対して運賃の変更を命ずることが出来ることとなっている。

新法の柱の一つとなっている安全などの社会的規制の重視についてみてみよう。輸送の安全については同法第十七条で、事業者は、自動車の運転者の休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他自動車の運転者の過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならないこと。また、過積載の引受け、過積載による運送の指示等を禁じているほか、事業者および自動車の運転者および運転の補助員は運行の安全を確保するため運輸省令で定める事項を遵守しなければならない。としている。

これら自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、事業者は運行管理者を選任しなければならず、その運行管理者は運行管理者試験に合格もしくは、合格者と同等以上の知識及び能力を有すると運輸大臣が認定した者でなければならぬと定められている。

このように資格要件を備えた運行管理者を置き、それに権限と責任をもたせる責任体制を確立している。

さらに第二十三条において、輸送の安全が確保されていないと認めるときは、運輸大臣は運送事業者に対して改善、運行管理者に対する必要な権限の付与その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができるとなっていて、輸送の安全に対しては二重のチェック体制を敷き、これの確保に力を注いでいる。

またこの新法では、貨物自動車運送事業における適正化を推進することを目的として、運輸大臣は申請のあった民間団体から「地方貨物自動車運送適正化事業実施機関」として指定し、これに当らせることにしている。この指定される実施機関には全日本トラック協会および各地方のトラック協会が想定されている。

指定を受けた「地方実施機関」が行う事業としては、輸送の安全を阻害する行為の防止等に関して事業者を指導すること、事業者または荷主からの苦情を処理すること等があげられている。

そして、この地方実施機関が行う適正化事業の運営に関して改善が必要であると認められるときには、運輸大臣はこれに改善命令を下すことができるようになっている。

民間団体を通じて行う貨物自動車運送事業の秩序維持がどれほどの効果をあげられるかは分らないところであるが、業界の秩序維持を自らの責任で行うことは推進すべきことであろう。

(注5) 運輸省貨物流通局，貨物自動車運送事業法案及び貨物運送取扱事業法案について，平成元年3月

3. 新事業法の制定とその影響

3-1 参入規制緩和とトラック運送事業

トラック運送事業に対する参入規制が緩和されると、市場は一層競争的となろう。市場競争が激化の方向を辿ることによって、トラック運送事業の市場構造における変化は加速化されることになる。

トラック運送市場の構造は、寡占化が進行している路線トラック事業分野と、J. S. ベインのいう原子的市場構造をもつ区域トラック事業分野とに分けられる。この区分は行政的な区分であるが、また機能的区分でもある。

路線事業は貨物の集配を行う複数の営業所を備え、営業所間に定期便を仕立てて行う貨物の積合せ運送であり、大手事業者が全国に路線網を張り巡らして営業を行っている。

路線事業にあっては、路線のネット・ワークの規模および集貨力、さらに貨物の保管・管理等の貨物運送に付帯する設備、サービス等の充実が営業拡大には必要である。

従って路線事業の経営にとっては、資本力が必要となってくる。資本力に頼るところの競争が行われる帰結として寡占化への進行があげられる。

すでに寡占化が進んでいる路線事業分野においては、事業への参入規制が緩和されても新規参入は実際的には困難であろうとの見解と、大手商社の物流子会社などの貨物運送取扱事業者が運送事業の許可をとって、路線事業の分野に進出してくるであろうとの見解とがある。いずれにしる全国網をもつ事業をいきなり始めることは困難であって、考えられるところの新規参入の形態は大手商社、大手メーカーの物流子会社が親会社の物流拠点間をネット・ワークとするものであろう。

路線事業における寡占化の進行は、市場における事業者数の低下として現われている。

貨物自動車運送事業法の制定とトラック運送事業

従業員規模でみると100人以下の企業規模階層が減少し、1,000人以上の企業規模で増加がみられる(表1)。

一社あたりの車両規模別でみると、ほとんどの規模で事業者数が減少を示し、100両以上の規模においても企業買収等もあって僅かに減少している。

免許キロ別の事業者数は1,000キロ以上が増加傾向を保ち、200キロ以下の免許事業者は減少傾向にある(注6)。

このように路線事業者は競争下において規模の大きな企業がウエイトを増大させている。路線許可が自由化されるならば、資本金、企業力を備えている大手事業者は一層シェアを拡大する傾向を強めることになろう。

市場における競争の激化は、価格競争とサービスの質における競争(生産物分化)との二つの側面において一層熾烈化することになろう。そして実際的にはこの二つの面をミックスした競争の形態をとることになるであろう。路線事業においても新法によって市場への参入が一段と容易になることは確かであり、競争圧力はサービスの価格と質との二つ面に向うことになる。

サービスの質は差異が生じ易いこともあって、速達性、正確性などのより質の高いサービスを生み出そうとする企業努力が一層激しく展開されることになろう。

区域事業への新規参入に関しては、これの弾力的運用を指摘している臨時行政調査会の提言もあって、すでに大幅に緩和されており近年事業者数の増加が目につく。このことはトラック運送事業への進出余地がなお存在することを示すものといえよう。新法が施行されたならば参入規制は一段と緩和されることとなり、トラック運送事業への新規参入は一

表 1. 規模別路線トラック事業者数

資本金規模別			
	昭和63年	昭和58年	63/58
計	332	352	-5.7%
100万円以下	8	12	-33.3
500 //	52	65	-20.0
1,000 //	41	47	-12.8
3,000 //	76	78	-2.6
5,000 //	55	53	+3.8
5,001万円以上	99	95	+4.2
その他	1	2	-50.0
従業員規模別			
	昭和63年	昭和58年	63/58
計	332	352	-5.7%
10人以下	69	81	-14.8
20 //	39	44	-11.4
50 //	56	57	-1.8
100 //	42	50	-16.0
300 //	66	65	+1.5
1,000 //	36	37	-2.7
1,001人以上	24	18	+33.3
車両規模別			
	昭和63年	昭和58年	63/58
計	332	352	-5.7%
5両以下	81	88	-8.0
10 //	46	47	-2.1
20 //	52	50	+4.0
50 //	60	69	-13.0
100 //	37	36	+2.8
200 //	23	25	-8.0
201両以上	33	37	-10.8

(注) 資本金規模別の「その他」は個人をいひ。
(資料: 運輸省, 陸運統計要覧)

表 2. 規模別区域その他トラック事業者数

資本金規模別			
	昭和63年	昭和58年	63/58
計	37,601	35,175	+6.9%
100万円以下	2,802	2,645	+5.9
500 //	11,892	11,829	-4.8
1,000 //	9,062	7,633	+18.7
3,000 //	6,097	4,306	+41.6
5,000 //	1,007	764	+31.8
5,001万円以上	918	840	+9.3
その他	5,886	6,556	-10.2
従業員規模別			
	昭和63年	昭和58年	63/58
計	37,601	35,175	+6.9%
10人以下	13,693	14,021	-2.4
20 //	11,210	10,594	+5.8
50 //	9,606	8,147	+17.9
100 //	2,225	1,787	+24.5
300 //	729	532	+37.0
1,000 //	114	82	+39.0
1,001人以上	24	12	+100.0
車両規模別			
	昭和63年	昭和58年	63/58
計	37,601	35,175	+6.9%
5両以下	8,255	8,936	-7.6
10 //	8,554	9,351	-8.5
20 //	10,773	9,619	+12.0
50 //	7,823	5,837	+34.0
100 //	1,673	1,083	+54.5
200 //	414	268	+54.5
201両以上	109	81	+34.6

(注) 1. その他トラックは、霊柩及び特定である。

2. 資本金規模別の「その他」は個人及び公営企業をいう。

(資料：運輸省，陸運統計要覧)

が減少を示している一方，11両以上の階層で増加している。とくに100両以上の規模における増加が目につく。

このように区域トラック事業においても高度化が進んでいる。

企業が経営戦略として最も重視しているものに、「生産コストの削減」と「製品の高付加価値化の推進」の二つがある(注8)。製品価格から生産コストを差引いた額が付加価値で

層増大する可能性が大きい。

これまで区域事業の免許を得るための車両数は，地方では5両以上，東京都特別区，横浜市および川崎市に営業所を設置するものについては10両以上，首都圏を事業区域とするものは15両以上が必要であると公示されている(注7)。新法に伴う省令においても同様の基準が示されることになるであろう。さらに新法においては車庫および運転者が休憩または睡眠のために利用することができる施設の整備等が義務づけられているために事業への新規参入はかならずしも容易ではないが，それでも参入障壁は比較的低い産業といえよう。

昭和63年度末の区域事業者は37,601社で，昭和58年度末からの5年間に2,426社(6.9%)増加している。資本金規模別にみると500万円以下の事業者で減少を示している一方，501万円以上の事業者で増加している(表2)。

同じくこれを従業員規模でみると，10人以下の事業者が減少を示しているのに対して，11人以上の規模の事業者は増加している。とくに規模階層が大きくなるほど増加率が大きくなっている。1,001人以上の規模では5年間に12社が24社へと2倍となっている。

車両規模でみると，10両以下の事業者

あって、生産活動がこの付加価値を生産するために行われていることを考えると、生産コストの削減と製品価格を高める作用をなす製品の高付加価値化の二つの事柄が経営戦略として重視されることは当然のことといえる。そして市場競争が激化し、単なる量の拡大が困難となってきた現状と、合理化の滲透によって生産コストの削減余地が少なくなってきたことなどから製品の高付加価値化に対する要請がますます強くなっている。

トラック運送事業においても宅配便の急成長に刺激されて、新サービスの開発、サービスの高付加価値化が強く求められるようになった。この要請は市場競争の激化に伴って一層強くなる。

区域トラック事業においてもサービスの質の競争が一層強く展開され、市場は一層集中度を高めていくものとみられる。

3-2 運賃規制緩和後の動向

運賃規制が緩和され、これまでの認可制から届出制に変わる。これによって運賃動向にはどのような変化が生じるのであろうか大いに興味を持たれる。

これまでの認可運賃は、その地方の標準的事業者のコスト計算を行うことによって算出され認可されたものであった。認可運賃はこの意味で標準的運賃といえる。これまでの認可運賃には上下10%の幅をもたせて、その範囲内で運賃収受を行うよう決められていた。しかし、運賃収受は実態的には認可運賃を割引いた運賃、いわゆる実勢運賃で取引が行われるケースが多く存在していた。公正取引委員会の昭和61年における調査では荷主から運賃を減額された貨物運送事業者は約1割にのぼるという結果が報告されている^(注9)。

貨物運送事業者にとって固定荷主の存在が事業の前提条件となる。さらに運送事業者が提供する運送サービスは即時財であって、その供給は荷主からの出荷があって初めて行われるという形態をとる。このため運送事業者は大口荷主に対して従属的地位に立たされることになる。

届出運賃は、企業間競争が激しい運送事業においてはコストを賄う最低の水準に近づくであろう。そこには大口荷主の意向が反映されることであろう。大口割引などによる特定荷主に有利なものとなる可能性が大きい。

大口割引運賃は単なる差別運賃とはいえ、かなりコストを反映した運賃ともいえる。即時財である運送サービスの供給は、物的生産と異って計画供給が行い難い。サービスのコストは車の実働率、実車率などの運用効率によって変化する。すなわち運送コストは貨物の出荷の条件つまりロットの大きさ、行先等によって、また帰り荷の取り易い地域かどうか、などによって変動する。そこで運賃は平均的成本によって算定することになる。

またサービス・コストは資本装備率の相対的に高い大企業と、その低い中小企業では異ってくる。生産性の高い大企業のコストは中小企業のコストより低く抑えることができ

よう。もしコストを反映させる運賃が設定されるならば、中小企業の運賃水準は大企業のそれを上回ることになるだろう。それでは中小企業は競争に生き残ることが困難となるだろう。

届出運賃の動向としては、初めのうちは現行の認可運賃をそのまま引き継ぐ形で届出をする企業が大半を占めるであろう。そして、届出運賃に移行した後においても、届出運賃と実勢運賃といった二重構造が生じる可能性が大きい。

しかし、届出運賃制となると質の高いサービスには高い運賃がつけられるようになり、企業の創意工夫による質におけるサービス競争が展開される可能性が大きくなる。

3-3 労働条件に及ぼす影響

トラック運送事業は、トラックを使って運送サービスの生産を行うもので規模の経済が発揮できにくい。また本質的に労働集約的産業であって、中小零細企業が大きなウエイトを占めている。

トラック運送事業における労働者一人当りの資本装備率は他産業に比較して低く、労働生産性は低い（表3）。このためトラック運送事業に働く労働者の労働条件は極めて悪い状態を示している。

新法の施行によってトラック運送事業への参入が緩和されることになり、市場への新規参入が一層増加するここで企業間競争が一層激しくなるならば、その皺寄せが立場の弱い労働者に向い、労働条件が一層悪化することが強く懸念される。

賃金センサス（労働省）によって、男子の学歴計、企業規模計でみた昭和63年の道路貨物運送業の所定内給与は241.8千円であり、全産業平均の264.4千円に比べ約91%である。全産業を100とした産業間格差でみると、道路貨物運送業は91と極めて低い水準にあり

表 3. 昭和62年度 産業別経営指標

	総資本利益率 (%)	粗付加価値労働 生産性 (千円)	資本装備率 (千円)	労働分配率 (%)
全 産 業	3.77	12,627	18,169	48.04
製 造 業	4.70	10,409	11,740	54.94
電 気 機 械	4.43	9,134	6,559	61.24
化 学	7.24	13,026	13,828	44.50
食 料 品	7.13	11,632	12,392	56.95
非 製 造 業	2.96	17,330	31,804	39.26
卸・小売業	2.51	13,359	8,210	52.06
電力・ガス	4.25	40,098	128,842	19.58
運 輸 業	2.06	13,332	20,532	50.51
陸 運 業	5.27	7,725	4,929	73.64

(注) 対象企業は東京、大阪、名古屋の各証券取引所上場企業のうち原則として資本金10億円以上のもの。

(資料：昭和62年度 わが国企業の経営分析、通産省産業政策局編)

貨物自動車運送事業法の制定とトラック運送事業

表 4. 昭和63年男子労働者の産業別所定内給与、賞与および労働時間（学歴計、企業規模計）

	年 令	勤 続 年 数	労働時間		所 定 内 給 与	産業間格 差 (計=100)	年間賞与
			所定内	所定外			
産 業 計	歳	年	時間	時間	千円		千円
産 業 計	39.0	12.2	180	20	264.4	100	997.8
鉱 業	43.1	12.7	186	21	252.3	95	727.3
建 設 業	41.3	11.1	188	15	257.6	97	698.0
製 造 業	39.0	13.5	176	24	255.4	97	995.3
電気・ガス・熱供給・水道業	39.2	18.0	159	16	321.3	122	1,514.9
運 輸 ・ 通 信 業	41.0	13.5	182	29	259.6	98	874.3
鉄 道 業	39.2	19.0	168	14	268.9	102	1,274.1
道路旅客運送業	45.9	12.3	192	30	241.4	91	692.1
道路貨物運送業	39.0	10.0	194	42	241.8	91	528.7
倉 庫 業	41.6	14.0	175	24	276.7	105	1,126.5
運輸に付帯するサービス	41.4	12.7	173	26	272.2	103	942.6
卸 売 ・ 小 売 業 ・ 飲 食 店	36.2	11.0	185	11	265.8	101	969.8
卸 売 業	37.1	11.9	182	10	279.9	106	1,097.6
小 売 業	34.9	10.2	188	14	246.9	93	812.7
飲 食 店	33.3	6.4	203	13	222.8	84	479.4
金 融 ・ 保 険 業	38.8	14.3	160	12	360.9	136	2,190.3
銀 行 ・ 信 託 業	39.0	16.2	157	16	396.8	150	2,492.2

(資料：昭和63年賃金構造基本統計調査（労働省）)

(表4)、これ以下の水準を示している産業は、木材・木製品製造業（207.6千円）、家具・装備品製造業（218.8千円）、飲食店（222.8千円）と僅かを数えるだけである。

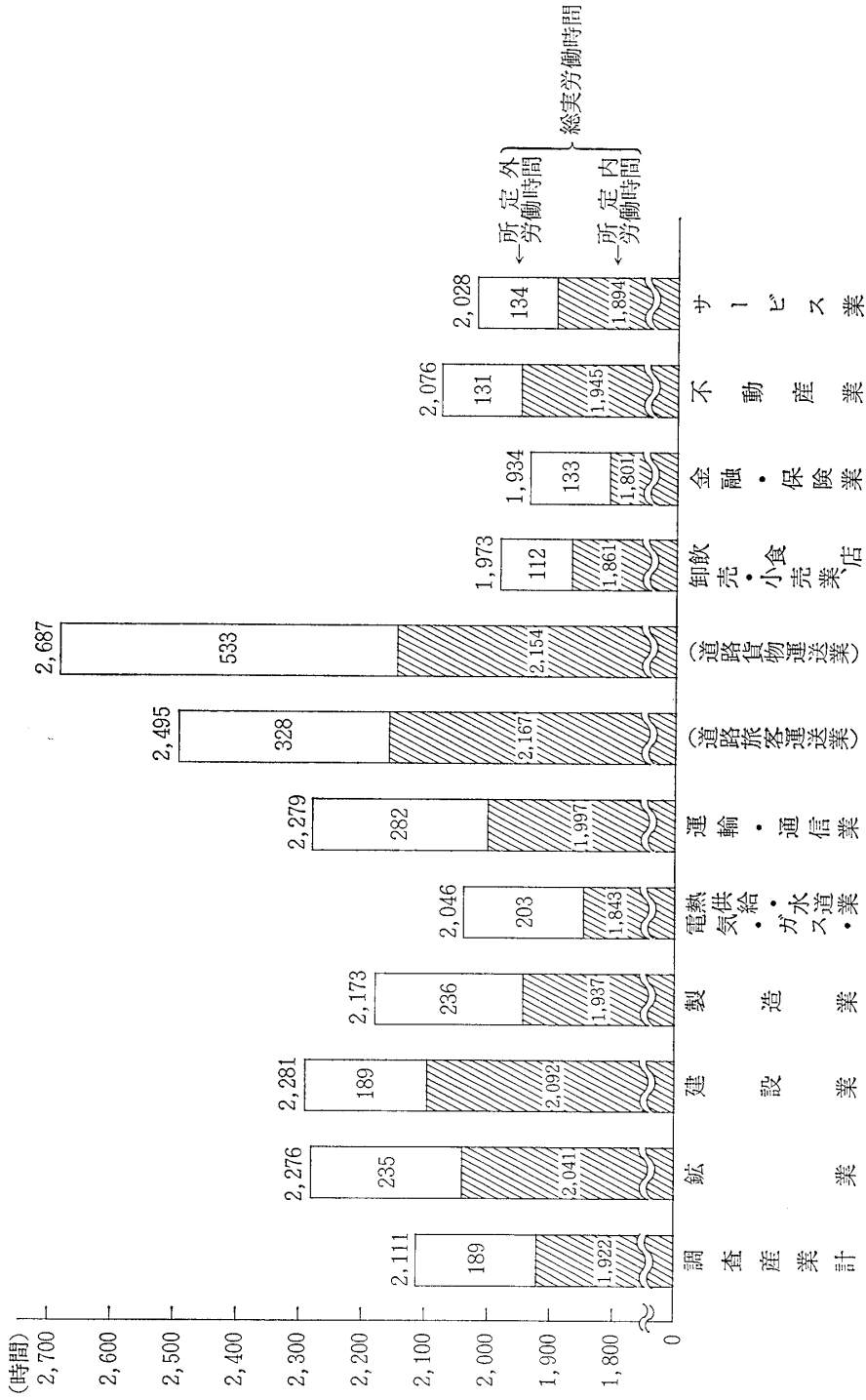
年間賞与においても道路貨物運送業は528.7千円で、全産業平均の997.5千円の52.9%と低水準にあり、年間賞与において道路貨物運送業を下回っている産業は飲食店（479.2千円）があるくらいである。

一方、道路貨物運送業の所定内労働時間は194時間で全産業平均（180時間）に比べてかなり長い。所定内労働時間の長さで道路貨物運送業を上回っている産業は飲食店（203時間）、織物・衣服・身の回り品小売業（197時間）があるくらいである。

さらに道路貨物運送業の所定外労働時間は42時間と極端に長く、全産業平均（20時間）に比較して2.1倍にも達している。因みに道路貨物運送業のほかに所定外労働時間の長い産業をみると輸送用機械器具製造業の31時間、道路旅客運送業の30時間、電気機械器具製造の28時間などがある。これをみても道路貨物運送業の所定外労働時間が飛び抜けて長いことがわかる。

道路貨物運送業の1人平均年間実労働時間（年平均月間実労働時間を12倍にしたもの）を図でみると図1となる。これによっても道路貨物運送業の労働時間の長さが突出していることがわかる。

図 1. 産業別労働者 1 人平均年間実労働時間 (昭和63年, 事業所規模30人以上)



(注) 年平均月間実労働時間を12倍したものである。
 (資料: 労働省「毎月勤労統計調査」(昭和63年), 労働省労働基準局編著自動車運転者の労務改善基準の解説, 労働法令協会)

このようにトラック運送事業における労働条件は、長時間労働のうえに低賃金という悪い状態にある。これはトラック運送事業が本質的に装置化ができないところの労働集約的産業であり、そのため低い労働生産性にあることに帰因する。

経済水準が上昇し所得水準が高水準となっている今日、消費行動は量から質への指向を強めている。これに伴って生産は多種小量生産へと移行しつつあり、物流においても小量多頻度輸送、指定時間配達などのきめ細かい輸送ニーズが増大している。これらの動向はすべて労働の手間を増大するものであって、総労働時間を増大させるものである。

一方、事業規制緩和によってトラック運送市場における競争は激化するであろう。このことはサービスの質の競争を一段と強めることになり、より速い輸送をめざして早朝、深夜の労働を増大させる傾向を有している。このような状況から、トラック運送事業における労働時間は長時間化する圧力をますます強めている。

(注6) 運輸省運輸政策局情報管理部，陸運統計要覧，各年版

(注7) (注2)のトラック実務必携，公示基準を参照

(注8) 通商産業省産業政策局編，昭和62年度わが国企業の経営分析―業種別統計編―

(注9) 公正取引委員会，昭和62年報告書

む す び

貨物自動車運送事業法が新しく制定されて、トラック運送事業に対する経済的規制は大幅に緩和されることになった。これによってトラック運送事業への新規参入が容易となり、トラック運送事業がより競争的になることは確かであろう。

トラック運送事業における競争の激化は、トラック運送事業の市場構造の変化を加速させることになろう。路線事業においては寡占化がより促進されることにならう。また区域事業においても市場の高度化すなわち、大規模事業者が市場占有率を高める傾向をより強めることになろう。

事業規制の緩和による競争の激化は、運賃競争、サービスの質の競争を一層激しいものにするであろう。また届出運賃制となることによって、運賃はサービスの質の変化と結びついて多様化することが考えられる。

新法はトラック事業に対する経済的規制を緩和することによって、該事業の活性化を図ることと共に、一方過労運転、過積載などを防止することによって輸送の安全を確保するための、いわゆる社会的規制の強化とをその主な柱としている。この安全の確保等については責任体制を確立し、さらに二重のチェック体制を敷くなどかなりの力を注いでいることがわかる。しかし、これら安全を確保することは極めて困難な仕事であることを覚悟し、徹底して行わなければ成果を上げることはできないであろう。

流通問題研究

新法の施行によってトラック運送事業で働く労働者の労働条件に与える影響については、事業規制の緩和が該市場における競争を強める結果を招くことになると、該事業における労働条件は新法による社会的規制の強化にもかかわらず悪化することが懸念される。

このように新貨物自動車運送事業法が施行されることによって、トラック運送事業が受けるであろう影響について若干の考察を試みてみたが、これらの結果は新法の施行細則の如何によって、また法の運用姿勢によって変わってくるものである。

参考資料

1. 第十六回国会衆議院，運輸委員会議録，第二，三，四号
2. 運輸政策審議会，トラック事業及び複合一貫輸送に係る事業規制の在り方に関する意見(案)昭和63年10月
3. 運輸省新潟運輸局監修，トラック運送事業者の経営実態に関する調査報告書，平成元年3月
4. 運輸省新潟運輸局監修，トラック運送事業者の過積載防止に関する調査報告書，平成元年3月
5. 鶴田俊正編，政府規制の緩和と競争政策，ぎょうせい
6. 経済企画庁総合計画局編，規制緩和の経済的効果，大蔵省印刷局
7. 労働省労働基準局編著，自動車運転者労務改善基準の解説，労働法令協会