

求められる規制緩和の検証

Necessity of the inspection for deregulation in transport industry



よなが しょうしん
世永 正伸：全日本運輸産業労働組合連合会 中央書記次長（産業政策部長）

略 歴

1980年日本通運（株）入社。1993年全日通労働組合東京支部執行委員（専従）、2009年運輸労連東京都連副委員長（専従）、2011年全日通労働組合東京支部書記長（専従）、2013年現職

〔要約〕 トラック運輸産業は、1990 年以降「行き過ぎた規制緩和」が実施された結果、事業者の増加と相まって、多層構造が進展する中で、「安全運行の確保」「社会的規制の強化」が遵守されず、体質改善が進まない状況が産業の魅力を妨げている。現在、人材不足などから「物流の危機」が叫ばれており、本質的な課題である「規制緩和の検証」「安全対策」「年収格差」「構造改革の推進」について、労働組合の立場から問題提起をさせていただいた。

1. 規制緩和以降の物流の現状

トラック運輸産業は、1990 年 12 月に参入規制が「免許制」から「届出制」へと緩和され、運賃も届出制に規制緩和された。その後においても、1996 年 4 月には最低車両台数基準の引下げと営業区域の拡大、貨物自動車運送事業に係る運賃・料金の弾力化、拡大営業区域の拡大が行われ、2003 年 4 月に参入規制の一層緩和、営業区域制の廃止、運賃・料金のさらなる緩和（原価計算書等の添付廃止）、運賃の事後届出制となるまで、段階的に 10 回以上もの規制緩和が実施され、トラック運輸産業は大きく変貌を遂げた。

その結果、貨物自動車運送事業者数は 1990 年の 39,555 者から 2013 年には約 62,910 者へと 1.5 倍に増大し、併せて車両は 1991

年の 826,000 台から 2012 年には 1,074,000 台と 1.3 倍に増加した。

しかし、その事業者数を規模別にみると、1990 年には 10 台以下は 16,909 者だったのが 2013 年には 35,922 者と 19,013 者増え、11 ～ 20 台では 1990 年には 11,100 者だったのが、2013 年には 13,107 者と 2,007 者の増加となった。その結果、全体に占める 20 台以下の事業者数は 1990 年の 70.8% から 2013 年には 77.9% に拡大している。

一方、国内貨物輸送量は 1990 年度は約 68 億ト、2000 年度は約 64 億ト、2013 年度には約 48.4 億トまで減少している。この傾向は、少子高齢化の進展や企業の海外シフトの継続などから、今後も減少が続くと予測される。貨物輸送量が規制緩和以降 3 割減少した中で、事業者数が 1.5 倍まで増加した結果、「過

当競争の激化」や「運賃ダンピング」が横行し、経営基盤が脆弱な事業者は、社会保険・労働保険等の社会的規制が「守れない・守らない」実態になっている。

そのような状況下で、内閣府が2010年に発表した1990年以降のトラック分野における規制緩和以降の利用者メリットは、2008年度は3兆1,926億円と、2005年度と比べても4,826億円増加したと分析されている。しかし、労基法違反及び改善基準告示違反や社会保険未加入など、負の部分は検証がされていない。

2. 改善されない法違反と安全対策 ～7,941人の証言（運輸労連以外のトラックドライバーからの聞き取り調査：2013年5月9日実施）

①社会保険加入の現状

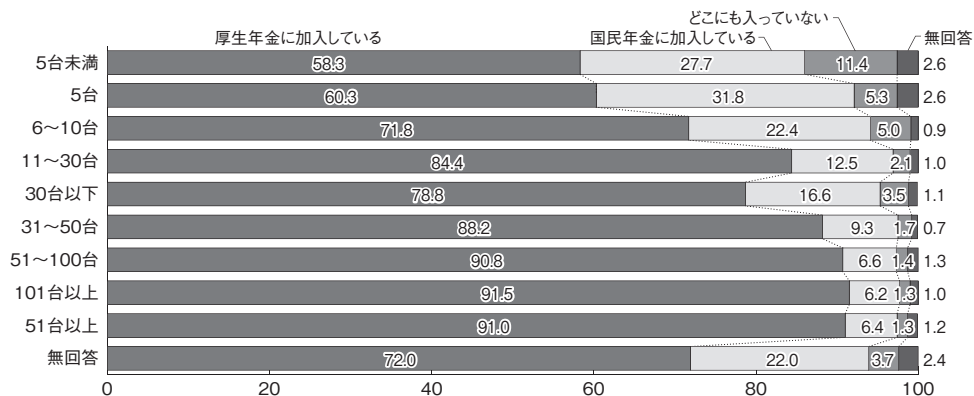
トラック運送事業者は、全ての事業所が法律上社会保険（厚生年金、健康保険、雇用保険）の強制適用事業所となっていることから、運輸労連は実態把握の調査を行い、その集約内容について行政及び全日本トラック協会に対し、改善に向けた要請を行ってきた。

2013年の調査結果では、社会保険の未加入が厚生年金で15.2%、健康保険で15.6%、雇用保険で8.8%となっている。

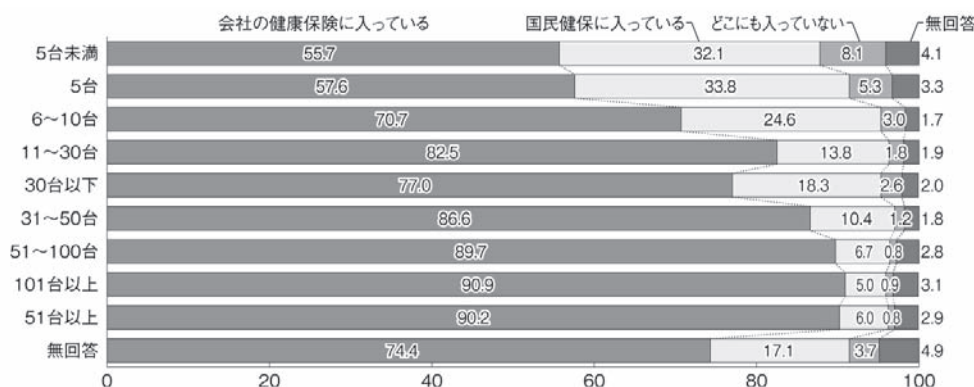
○保有台数別の厚生年金への加入状況（図表1）では、「5台未満」は58.3%が加入、「101台以上」は91.5%の加入となっている。

○健康保険（図表2）をみると、「5台未満」は55.7%が加入、「101台以上」は90.9%の

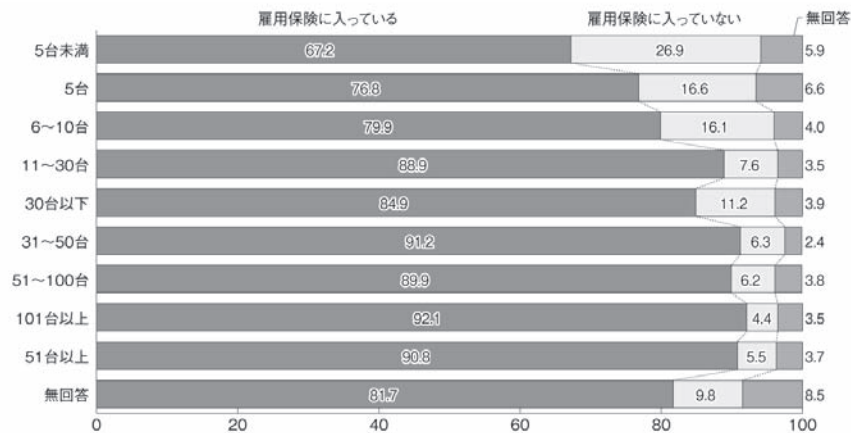
図表1 保有台数別の厚生年金の加入状況



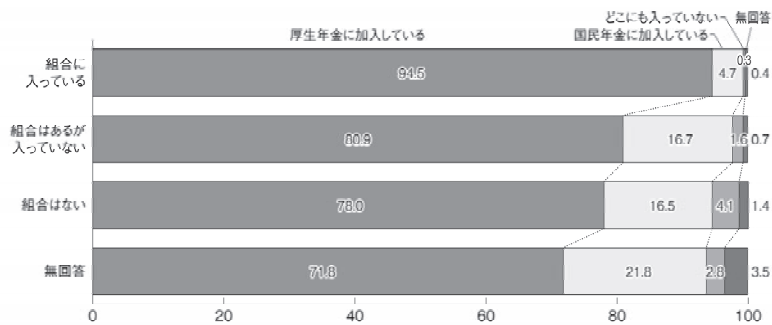
図表2 保有台数別健康保険の加入状況



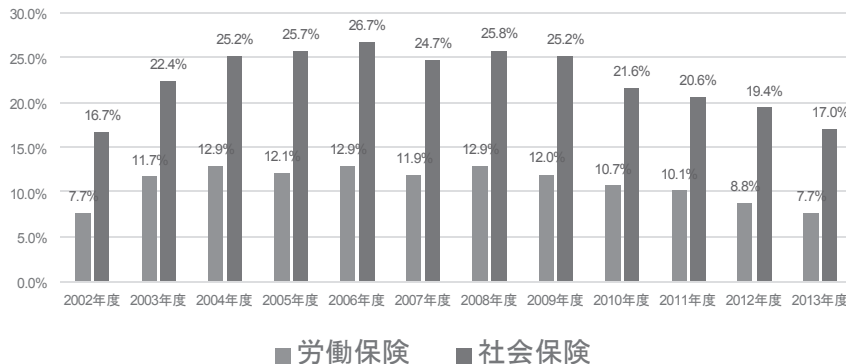
図表3 保有台数別雇用保険の加入状況



図表4 労働組合の有無における厚生年金の加入状況



図表5 適正化実施機関による社会保険未加入率



加入となっている。

○雇用保険（図表3）をみると、「5台未満」は67.2%が加入、「101台以上」は92.1%の加入となっている。

なお、厚生年金に加入している割合を労働組合の有無（図表4）をみると、「組合に入っている」の94.5%に対し、「組合はない」が78.0%と、大きな開きがある点についても特

筆しておきたい。また、このことは安全教育等の実施においても、同様の数値結果が報告されている。

一方、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関の巡回指導によって把握された労働保険・社会保険の未加入率（図表5）は、徐々に改善はされつつあるものの、運輸労連のアンケート同様、依然として高い数値で推移し

ている。

そして、厚生労働省が発表した2012年1月～12月における改善基準告示の違反状況は、監督実施4,325事業場の内2,751事業場(63.6%)で何らかの違反がみられる実態にある。また、違反項目ごとにみると1日の最大拘束時間(51.7%)、休息期間(40.8%)、総拘束時間(37.8%)、連続運転時間(35.5%)となっている。なお、労働基準関係法令違反は81.3%の3,517事業場で発覚している。

※改善基準告示の概要

(労働大臣告示1997年4月1日施行)

拘束時間：1ヶ月293時間(最大で320時間)、
年間3,516時間、1日原則13時間、
1日最大16時間(15時間越えは1週間2回以内)

休息期間：連続8時間以上(ただし、分割休憩、
フェリーの特例あり)

運転時間：2日平均で1日当たり9時間、2週間
平均で1週間当たり44時間
連続運転時間：4時間以内(運転の中
断には、1回連続10分以上、かつ、
合計30分以上の運転離脱が必要)

休日労働：2週間に1回以内、かつ、1ヶ月の拘
束時間及び最大拘束時間の範囲

②過積載の現状

アンケートでは、過積載の指示について、「ときどき指示される」は2003年の21.3%から2013年には13.7%へと減少している。し

かし、「頻繁に指示される」は数値が低いものの2003年の5.6%から2013年の4.6%とあまり改善されていない実態となっている。行政・事業者(企業)・労組による今日までの取り組みで徐々に改善の方向にあるが、一方で2割近いドライバーが未だに過積載で運行している現状について、行政による荷主勧告発動等の実施も含め、社会全体の課題として受け止め、改善に向け取り組んでいく必要がある。

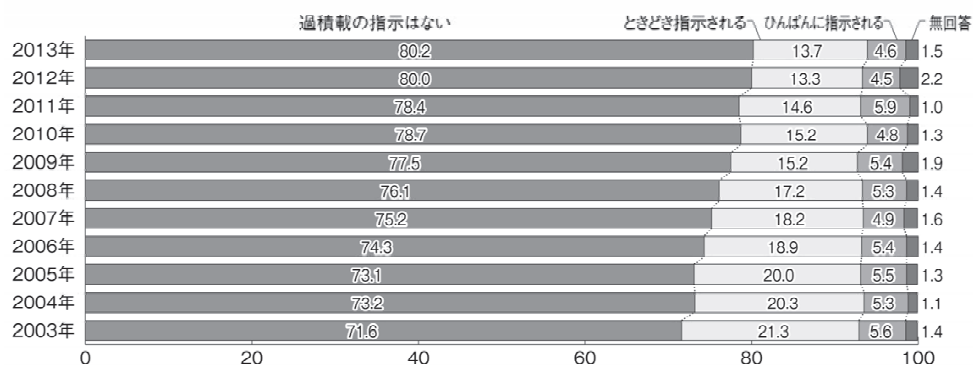
3. 年々広がる年収格差とドライバーの平均年齢の上昇

トラックドライバーの年間収入について、賃金構造基本統計調査で産業計との推移をみると、物流二法施行前の1989年には708,000円であった格差は、2012年には1,359,000円にまで拡大している。これは規制緩和により、同業間の競争が激化したことや、一時金の水準の低下、賃金制度の改定に伴う水準の引き下げによるものと思われる。

時間あたりの賃金は産業計に対し、マイナスの格差拡大が続いている。1989年は△293円であったが、2005年には△581円、2013年は△560円と推移している。

一方、ドライバーの平均年齢の推移をみると、1989年には、産業計の39.3歳に対して

図表 過積載の実態



営業用貨物運転者は38.3歳であったものの、高齢化のスピードは産業計より速く進み、2003年に逆転となった以降年々その差は広がっており、2012年には産業計と比べて2.9歳（45.4歳）上回っている。さらに、2007年に施行された中型免許の導入により、トラック業界に若い人が就職しづらい状況をつくりだした事も大きな要因といえる。

少子高齢化時代の到来から、生産年齢人口の減少に伴いトラックドライバー不足問題が今後さらに顕在化すると思われる。全産業より年間総労働時間で2割多く働き、年収は2割強低い状況が続いているこの現状を、官労使が一体となり環境改善を進めることが喫緊の課題といえる。

※中型免許：2007年6月施行。取得要件は20歳以上、経験2年以上で車両総重量5ト以上11ト未満の車両運行ができる。普通免許は車両総重量が5ト未満となったことから、パワーゲートや冷凍設備等の導入など架装によっては、集配車両の中心的な積載量2ト貨物自動車が18歳で乗務できなくなり、高卒者の就職機会が狭まっている。

4. 魅力ある産業への構造改革の推進に向けて

継続的に労働力を確保するには、産業全体の構造改革が不可欠であり、その柱として、「ドライバーの安全確保（労働基準法・改善基準告示遵守）」「労働条件改善（賃金・一時金）」、そして、それを可能とする「適正な運賃・料金収受」の三位一体の施策が不可欠である。

①ドライバーの安全確保に向けて、現在の「改善基準告示」は厚生労働行政の面からは法定化されていないため法違反として取り締まることは出来ない。しかし、国土交通省行政では、改善基準告示について、2013年9月の省令・通達改正で、監査・行政処分によりメリハリをつけるとともに、これまで裁量の範囲が大きかった行政処分について厳格（機械的）に処分を行うよう改正され、改善基準告示の法への接続（法定化）が明確化されたと受け止めている。今後、厚生労働行政の面でも、トラックドライバーは労働基準法・安全

図表 規制緩和以降の年齢・労働時間・年収・時間あたり賃金の全産業対比

	営業用貨物自動車(男性・企業規模計)				産業計(男性・企業規模計)				差			
	年齢	年間労働時間	年収	時間あたり賃金	年齢	年間労働時間	年収	時間あたり賃金	年齢	年間労働時間	年収	時間あたり賃金
1989	38.3	2,864	4,087,300	1,264	39.3	2,388	4,795,300	1,558	△ 1.0	476	△ 708,000	△ 293
1990	38.5	2,849	4,335,600	1,349	39.5	2,376	5,068,600	1,647	△ 1.0	473	△ 733,000	△ 299
1991	39.4	2,694	4,630,900	1,506	39.7	2,304	5,336,100	1,774	△ 0.3	390	△ 705,200	△ 268
1992	39.2	2,671	4,738,100	1,545	39.7	2,268	5,441,400	1,829	△ 0.5	403	△ 703,300	△ 283
1993	39.3	2,580	4,674,300	1,585	39.9	2,196	5,491,600	1,909	△ 0.6	384	△ 817,300	△ 325
1994	39.4	2,574	4,724,600	1,608	40.0	2,220	5,572,800	1,930	△ 0.6	354	△ 848,200	△ 322
1995	39.7	2,630	4,648,100	1,555	40.1	2,244	5,599,800	1,932	△ 0.4	386	△ 951,700	△ 377
1996	40.1	2,600	4,664,900	1,571	40.3	2,208	5,671,600	1,990	△ 0.2	392	△ 1,006,700	△ 418
1997	40.0	2,569	4,800,700	1,627	40.5	2,208	5,750,800	2,021	△ 0.5	361	△ 950,100	△ 394
1998	40.3	2,532	4,686,400	1,641	40.4	2,196	5,696,800	2,010	△ 0.1	336	△ 1,010,400	△ 370
1999	40.5	2,514	4,526,200	1,613	40.6	2,172	5,623,900	2,029	△ 0.1	342	△ 1,097,700	△ 416
2000	40.3	2,555	4,508,700	1,578	40.8	2,208	5,606,000	2,013	△ 0.5	347	△ 1,097,300	△ 434
2001	40.7	2,556	4,500,500	1,580	40.9	2,196	5,659,100	2,041	△ 0.2	360	△ 1,158,600	△ 461
2002	41.6	2,533	4,282,800	1,536	41.1	2,172	5,554,600	2,031	△ 0.5	361	△ 1,271,800	△ 495
2003	41.4	2,550	4,201,600	1,510	41.2	2,184	5,478,100	2,025	△ 0.2	366	△ 1,276,500	△ 516
2004	41.7	2,538	4,223,200	1,522	41.3	2,196	5,427,000	2,009	△ 0.4	342	△ 1,203,800	△ 487
2005	42.8	2,591	4,115,600	1,463	41.6	2,184	5,523,000	2,045	△ 1.2	407	△ 1,407,400	△ 581
2006	43.2	2,580	4,196,300	1,497	41.8	2,220	5,554,600	2,015	△ 1.4	360	△ 1,358,300	△ 518
2007	43.7	2,626	4,282,200	1,512	41.9	2,208	5,547,200	2,024	△ 1.8	418	△ 1,265,000	△ 512
2008	43.2	2,550	4,294,500	1,536	41.7	2,196	5,503,900	2,018	△ 1.5	354	△ 1,209,400	△ 482
2009	43.8	2,555	3,923,900	1,419	42.0	2,136	5,298,200	1,992	△ 1.8	419	△ 1,374,300	△ 573
2010	44.0	2,524	4,031,600	1,482	42.1	2,172	5,230,200	1,989	△ 1.9	352	△ 1,198,600	△ 507
2011	45.2	2,580	3,926,400	1,410	42.3	2,184	5,267,600	1,979	△ 2.9	396	△ 1,341,200	△ 569
2012	45.4	2,586	3,938,100	1,429	42.5	2,184	5,296,800	1,991	△ 2.9	402	△ 1,358,700	△ 561
2013	45.6	2,615	4,021,900	1,439	42.8	2,160	5,241,000	1,999	△ 2.8	455	△ 1,219,100	△ 560

衛生法の対象であることから、改善基準告示の「法律化」を通じて、産業全体の意識改革に取り組んでいく必要がある。

併せて、参入規制の強化に向けて、「安全等の社会的規制を遵守可能な事業者のみ可能とする」など、新規許可における手続きの厳格化はもとより、現存する参入要件を満たさない車両台数5台割れについては、一定期間経過しても改善されない場合は、直ちに営業許可を取り消すことが必要と考える。

②現在のトラック運輸産業における賃金制度は、定期昇給制度がない、あるいは制度があったとしても定期昇給相当分が低水準の場合が多いことから、賃金上昇カーブが他産業と比較してなだらかになっており、年齢を重ねるごとにその差が拡大する傾向となっている。

また、現行の賃金体系は、仕事給や歩合給が占める割合が高く、基本給や職能給など、固定給の割合が低いことから、景気動向や季節要因による仕事量の繁閑に左右される実態にあり、将来の収入額が見通せない状況となっている。

賃金は、労働者の生活安定が図れる水準であることを基本とするべきであり、賃金制度の設計にあたっては、能力・成果主義を導入するとしても、賃金上昇カーブの設定が重要となる。歩合給中心の制度であっても固定給に置き換えられる要素はあり、年齢ごとの生計費を配慮した設計が必要となる。

運輸労連は労働環境の改善に向け、「新たなモデル賃金の構築に関する専門部会」を2014年2月26日に設置し、有識者を交えて

今後1年をかけて検討を行うこととしている。トラック運輸産業で働く労働者が安心して暮らせるよう、一定の月例賃金水準の確保を基本としたモデル賃金の構築を図っていききたい。

③全日本トラック協会による経営分析の2012年度決算版では、営業収益・営業利益率は連続して減少しており、赤字体質が続いている。また、業界の9割を占める50台以下の事業者の内、その約6割が赤字経営であり、多くの中小企業が事業存続の岐路に立たされていると分析されている。

一方、貸切バスは、関越自動車道での高速バス居眠り運転事故の発生後、安全運行に関する様々な法改正が実施され、運賃についても安全が確保できる料金設定の基準が国によって定められた。

「人流」と「物流」の違いはあるにせよ、トラック運送事業も「安全運行」と「事業存続の危機」に直面しており、貸切バスと同様の施策なしには現状の打開は厳しいと考えている。

併せて、近年多くの通販業者が導入している「送料無料」の表記は、消費者にトラック事業者の担う社会的・経済的役割を過小に評価されてしまうことも懸念されることから、国民生活及び産業を支えるライフラインとしての性格を有する事業であることを、労働組合の立場からも訴えていきたい。

5. おわりに

労働力確保に向けて、行政や事業者団体がこの間真摯に取り組んできた諸施策は、今後

も必要と受け止めている。

しかし、規制緩和以降、小規模事業者が大部分占め、貨物輸送量の減少が続いている中で、事業者間の競争激化、燃料費の高止まり、高齢化するドライバーの問題、そして全産業との年収の格差拡大とあまりにも課題が山積している。既に、事業者の自助努力は限界に達しており、多くの事業者が存続の危機に瀕している。

そこで、トラック分野における規制緩和の負の部分を含めた検証の必要性を強く訴えたが、是非参考にしていただきたい発言がある。それは、2013年11月12日、衆議院国土交通委員会（交通政策基本法案審議）における小島光信参考人（両備グループ代表）の発言である。「規制緩和そのものは悪いことではございませんが、実は経済学的に言っても、やってはいけない産業があるということの分別がどうも今の世論の中で忘れられているような気がいたします。それが、規制緩和の幻想という形で私は書いております。規制緩和政策は、供給が需要より少ない環境、需要がどんどん増えて供給が足りないところは規制緩和すべきだが、逆に、需要がどんどん減り、供給過多の産業になると、結果的にその産業は滅亡につながるということでございます。致命傷になってしまいます。現実には、タクシー産業、観光バス産業、減びるところの寸前まで供給過剰で苦しんでいます」という内容である。まさしく、今のトラック運送業界はこの供給過剰の危機に直面しているのだということを強く申し述べたい。

物流は、国民生活はもとより日本経済を支

えるライフラインである。企業経営におけるコンプライアンスの徹底はもとより、国としてトラックドライバーの労働環境、労働条件の改善に繋がる政策実現が必要であることを今後も積極的に主張していきたい。