ライフライン守る適正規制に

インタビュー

近畿トラック協会会長　坂本克己氏

われわれの日常生活に欠かせない商品の輸送から、産業界の資材から製品までの輸送、ライフラインとしてトラック輸送は欠かせない。一方、業界の5次―6次にもなる重層構造の中にあって、燃料である軽油価格高騰、少子高齢化は、若年層ドライバーの確保など将来に向けた課題も少なくない。近畿トラック協会の坂本克己会長に、業界の現状や課題、業界の健全な成長に向けた取り組みなどを聞いた。

さかもと・かつみ　大阪運輸倉庫㈱代表取締役会長。96年（平8）近畿トラック協会理事、08年同協会副会長、10年6月から同協会会長。73歳。

トラック輸送業界の課題

□■□

―トラック輸送業界の市場規模はどの程度でしょうか。

「09年度の国内貨物輸送量は5236億トンキロで、うち貨物自動車（営業用）は56％の2932億トンキロを占めています。08年度のデータですが、物流市場規模は24兆6000億円。このうちトラック運送事業は13兆7000億円、53・4％を占めています」

―トラック輸送業界の事業者数や特徴を教えて下さい。

「90年代に始まった規制緩和によって、事業者数が増えました。90年度は4万72社でしたが、2007年度にはピークとなる6万3122社となり、約1・5倍以上に増えた計算になります。その後、やや減少しましたが10年度でも6万2988社あります。09年度のデータでは、事業者数6万2712社です。従業員数別の構成比は10人以下が48・9％、11―20人が23・4％です。101―200人が2・2％、201人以上は0・9％しかありません。また、同年度の車両数別の比率を見ますと10両以下が56・1％、11―20両は21・5％です。101―200両以上は1・2％です。企業規模では、業界の99・9％が中小企業（資本金3億円以下または従業員300人以下）、零細企業というのが実態です」

―規制緩和後に、企業数が増えていますが、その影響は。

「業界として小規模事業者が増えましたけれど、仕事量が増えたわけではありません。業界の中でもいろいろな考え方、意見があります。規制緩和した内容を、緩和前の状態に戻す、時計の針を逆に戻す事は当然できません。実際に企業努力によって、収益を上げている企業もあり、規制緩和によるメリットを享受している企業があるのも事実です。一方、ある事業者がトラック輸送を受注した後、実際の輸送は下請け、孫請けへと仕事を回すといったことが、この物流業界の特色でもあります。間に入る企業はマージンを取りますから、下請けに行けば行くほど、受注額は減り、利益も少なくなります。中小・零細ほど利益が減り厳しくなるのが現状です。また車両を持たないで、受・発注のみを行う、いわゆる取扱事業者も増加し多層構造に拍車がかかっています」

行き過ぎた規制緩和

―具体的にどんな問題が出ているのでしょうか。

「行き過ぎた規制緩和はかえって問題を増やします。基本的に荷主に対してトラック業界は弱いのです。例えば、燃料価格が高騰しても、運賃に転嫁するケースはほんとうに少ないのです。規制緩和の見直しは時代に逆行しているように思われがちです。しかし、社会保険に加入していない事業者は97年度の9％から08年度の25・6％へと増えています。こうした不適正な事業者による運賃ダンピングにより、優良な会社の仕事を奪うといった事態も起きています。社会のライフラインとして機能し、安全、安心、安定したトラック輸送サービスを実現するためにも、『正直者が損をする』状況は是正しなければなりません」

―行き過ぎた規制緩和についての対策、考え方を聞かせて下さい。

「大手から中小・零細まで5次―6次にもなる、トラック業界の多層構造が問題だと考えています。国土交通省『トラック産業の将来ビジョンに関する検討会』のワーキンググループ（WG）に参加しており、適正運賃収受や最低車両台数のあり方を議論しています。私は事業許可の更新制を導入してはどうかと提案しています。3年か5年ごとに事業許可を更新する事で不適正な業者は排除できると考えています。ただ、更新に関わる事業者、行政の負担増える課題があります。また、更新制によって、狙いどおりの効果が上がるのかという指摘もあります」

事業許可、更新制が必要

□■□

―運転手の高齢化は進んでいるのでしょうか。

「トラック産業の全従業員の平均年齢は43・1歳です。ドライバーの年齢構成は大型、けん引の約3割が50歳以上です。90年代前半に4割近くを占めていた29歳以下の普通男性ドライバーは、10年度には11・8％まで低下しています。全日本トラック協会と国交省が連携した将来のトラックドライバーの需給予測によると、3年後の15年度には14万人が不足するといわれています。また09年6月の道路交通法改正による中型運転免許創設の影響が懸念されます。改正前は普通運転免許で運転可能な車両総重量8トン、最大積載量5トンのトラックを運転し、その後、大型免許を取得するのが輸送業界では当たり前でしたから」

―若年労働者の確保が難しくなりますね。

「法改正後には普通免許では車両総重量5トン、最大積載量3トンまでしか運転できなくなりました。近年では荷台改造、冷凍設備、低公害車などの普及により自重が大きくなり、2トン積車でも、車両総重量が5トンを超えることにより、普通免許では乗れなくなりました。また、中型免許取得は20歳以上かつ免許取得から2年以上が必要なので、トラック輸送事業者が高校新卒者を受け入れにくい問題があります。少子化によって若年層人口が減っていますからトラック事業者にとっては深刻な問題です」

▼決起大会で社会インフラとしての健全な業界のあり方について訴える坂本会長

経営危機突破へ行動

―全日本トラック協会は、5月15日に燃料価格高騰を受けて経営危機突破全国統一行動を取り、近畿トラック協会も決起大会・街頭行進を行いました。

「国内軽油価格は円高にもかかわらず、1リットル当たり90円前後で推移していたものが、12年3月末で119・5円に跳ね上がりました。トラックの運送事業者は、燃料の大半を軽油に依存しています。良く走る業者にとっては、総経費の3割近くが燃料費になる場合もあると聞いています。既にお話しましたように、われわれの業界は99・9％が中小・零細企業ですので、燃料費の上昇は経営にとって深刻なダメージになります。大会スローガンとして、軽油引取税の緊急減税、燃料価格の大幅な引き下げ、燃料サーチャージ制の導入促進、ガソリン税の緊急減税としました。近畿ではトラック、バス、タクシー団体などの3000人が大阪城公園に結集し、業界の窮状を訴えたところであります」

燃料高の痛手深刻

決起大会で3000人窮状訴え

―環境対応についてはいかがでしょうか。

「特に大阪や兵庫はNOx・PM法の適用地域の指定を受けたことから、苦労を重ねながら車両を代替してきた経緯があります。私どもも代替のための融資の推薦と利子補給などを行って支援してきました。このような厳しい排出ガス規制により、環境基準達成率は98年度の数値から09年度ではNOxで95・7％、PMで99・5％と大幅に改善されています。またCO2削減についても営業用トラックは削減のトップランナーとしての評価を受けています。今後も高価格の最新規制車の導入に向けて、しっかりと取り組んでまいります」

決起大会／街頭行進

5月15日開催

〈写真右〉**行進の先頭に立つ協会幹部ら**〈下〉**大阪市内を行進**（天満橋交差点）〈右下〉**大会会場の大阪城教育塔前に3000人集結**

流通システムの役割を果たし、
業界における課題克服と
社会との調和を目指します。

貨物自動車運送事業安全性評価事業
交通安全対策・献血運動
環境への対応推進
物流ニーズの向上と輸送の効率化
災害時における緊急救援物資の輸送

安全認定
安全性優良事業所

近畿トラック協会
〒536-0014　大阪市城東区鴫野西2-11-2　TEL06-6965-4001　FAX06-6965-4039

社団法人 大阪府トラック協会　社団法人 兵庫県トラック協会　社団法人 京都府トラック協会
社団法人 滋賀県トラック協会　社団法人 奈良県トラック協会　社団法人 和歌山県トラック協会