

## トラック輸送産業における長距離トラックの問題点

——新しいルールを求めての苦悩がつづく——

寺田 禎之\*

長距離トラック輸送業界は、安定成長経済下で新しい枠組（ルール）を求めて苦悩している。高度経済成長下では効率中心の輸送活動が許されたけれども、今やそうはいかなくなった。エネルギー問題、過積み規制、新2・9通達、環境問題など、過去には考えられなかった制約要因があらわれたからである。これらの制約要因は、経済活動の新しい枠組（ルール）ともいべきものであり、各行政機関、他輸送機関とのコンセンサス作りが最も重要な問題であろう。

### Problems with Long-distance Trucks in the Freight Transport Industries

— In the Midst of Struggling with the Establishment of

New Business Priorities and Ground Rules —

Sadayuki TERADA\*

The long-distance freight truck transport industry is looking for a new set of ground rules as it operates under the current circumstances of stabilized economic growth. Truck transport industry used to lay stress on efficiency during the period of high economic growth, but it is compelled to depart from this under the existing conditions of scarce energy, tighter loading restrictions, 2-9 administrative ruling regulating driving hours, etc., and environmental problems. They are restrictive factors which were unforeseen in the past. It can be said that these factors are affecting every aspect of the industry's economic activity. In that sense, it seems it is the most important for freight truck transport industries to secure consensus from administrative authorities and other transport service organizations.

#### 1. はしがき

トラック業界は戦国時代から次第に、信長、秀吉の時代に移りつつある。しかし、まだ家康の江戸時代への道程は複雑である。その意味で、優勝劣敗の激しい競争がまだまだ続く。

長距離トラック業は路線と区域に大きく分かれる。路線トラックは小口の混載貨物輸送を行い、区域トラック業は、一品ものの輸送が専門である。区域トラック業は一品もの以外に、積合せ区域と俗にいう輸送も現実に行っている。機能的には路線とよく似ているけれども、路線ほど多数の口数の貨物を積み合わせることはない。

さて、社会的には路線トラックが長距離トラックであり、区域トラックが短距離トラックと思われて

いる。東海道国道1号線岡崎附近の公害論議の際も、通過する大型トラックは、すべて路線トラックのように思い込んでいる人が多い。素人の住民や、この方面の情報にとぼしい有識者が長距離トラックの中に区域長距離トラック、違法白トラックなどが相当数含まれていることを知らないのも、無理からぬことではある。トラック業界をはじめ、関係者のPR不足にも一半の責任があるからである。

路線トラックにも短距離があり、区域トラックにも長距離のものが多い。トラックの前にギンギラ豆電球をつけ「地獄への使者」などと書いて走っている車は、たいてい白トラックかその類似トラックとみてまちがいないだろう。この小論をまとめるにあたって、最初にこの点を明らかにしておきたい。違法でも機能的にはトラック産業である。そのことを承知の上で本論では、主として免許上の路線トラック事業と一部の区域事業を統計上とりあげながら、長距離トラック産業の問題点を指摘してみたい。

\* (財)運輸経済研究センター研究開発部長  
Director, Research Department, Japan Transport  
Economics Research Center  
原稿受理 昭和55年12月20日

Table 1 国内貨物輸送量の推移  
Changes in the amount of domestic freight transported

(トンキロ)

年度等	輸送機関	総輸送量	鉄 道			自 動 車			内航海運
			国 鉄	民 鉄	小 計	営業用	自家用	小 計	
34 (億トンキロ)	(A)	1,198 (100.0)	497 (41.5)	8 (0.7)	505 (42.1)	79 (6.6)	105 (8.7)	183 (15.3)	510 (42.6)
44 ( " )	(B)	3,151 (100.0)	602 (19.1)	10 (0.3)	611 (19.4)	581 (18.4)	617 (19.6)	1,199 (38.0)	1,340 (42.5)
54 ( " )	(C)	4,420 (100.0)	423 (9.6)	8 (0.1)	431 (9.7)	982 (22.2)	747 (16.9)	1,729 (39.1)	2,258 (51.1)
B/A	(%)	263.0	121.1	119.3	121.0	739.6	590.2	654.3	262.8
C/B	(%)	140.3	70.3	83.2	70.5	168.9	121.0	144.2	168.5
増加寄与率 (%)	A~B	100.0	5.4	0.1	5.5	25.7	26.3	52.0	42.5
	B~C	100.0	△ 14.1	△ 0.1	△ 14.2	31.6	10.2	41.8	72.3
年平均伸び率 (%)	A~B	10.2	1.9	1.8	1.9	22.2	19.4	20.7	10.1
	B~C	3.4	△ 3.5	△ 1.8	△ 3.4	5.4	1.9	3.7	5.4

(注) (1) 運輸省情報管理部資料等により作成  
(2) ( ) は輸送機関別輸送分担率(%)  
(3) 航空による輸送量は小さいため総輸送量には含むが区分していない。

(4) 四捨五入のため、100%にならない場合がある。  
(5) △はマイナスを示す。

## 2. トラック主導型物流体系の形成

昭和30年代の初期に運輸省の某自動車局長が、自動車(トラック)主流の交通体系は日本には来ない、というニュアンスの記者会見をされている。それから25年の間に、日本の物流体系はすっかりトラック中心になってしまった。鉄道監督局長が政治的に、

そのような発言をされたのであれば理解できるけれども、自動車輸送を推進する立場の局長が、自動車時代についてマイナスの発言をされているところが面白い。

しかし、当時の数字をみれば、自動車局長の発言はわかるような気もする。つまり、鉄道42%、自動車15%、内航海運43% (昭和34年トンキロ構成) の時代であった。しかも、自動車(トラック)のうち自家用9%、営業用6%であった。営業用のウエイトは、きわめて小さかったわけだ。それが20年後の昭和54年には、鉄道10%、自動車39%、内航51%になった。しかも、営業用22%、自家用17%で、営、自が逆転してしまっている (Table 1, Fig. 1, 2)。以上のことからしても、この間の物流構造の変化の激しさがわかろうというものである。自動車局長でさえ大きく予測を違えてしまったほどの激変が、この20~30年の間に生じたわけである。わが国の交通近代史100年間の中でも特筆大書すべきことなのである。

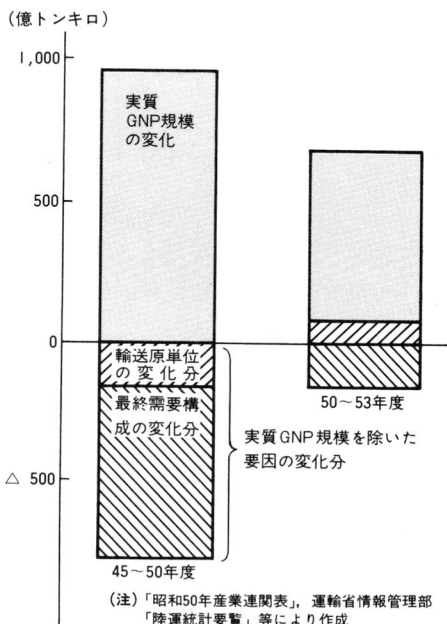


Fig. 1 要因別輸送トンキロの変化  
Changes in the number of freight tonnage transported by cause

## 3. 時間を守るトラック輸送

物流は生産活動、消費活動などの派生需要である。これは物流だけではなく、交通についていえる一般原則である。物流は派生需要的であるので時間的要素(季節、月、週、日など)と地域的要素により決定的に影響される。物流についての全国的レベルでの原則や法則は確かに存在する。その原則は物流の具体的O(発生地)―D(目的地)によって、きわ

めて多様に変化してくる。一般の経済理論があてはまらないことが多い。

この点で、一般の製造工業の工場経営よりも物流企業の方が波動性が強い。メーカーの工場の場合には、その業界の景気の動向の方が地域、時間の要素よりも影響が強い。今年がビデオ・テープレコーダーが大流行の年だそうである。このテープレコーダー需給動向の中では、週波動、月波動、日波動などが、決定的に影響を受けるといことはあまりない。このケースでは、1日納品が遅れた場合に商品として無価値になるということはない。転売すればよい。

物流では、それ（無価値化）がおこる。物流だけではなく。交通では普通のことである。どんな好不況の中でも、物流供給は今日生産しておいて、明日売らねばいけぬ。生産、即消費という性格をもっているからである。トラックが稼働した時間は永遠に帰ってこない。魚、野菜、生花などを輸送している場合に、腐敗してしまえば、輸送行為そのものが無価値化してしまうわけだ。時間的波動や、地域的派動は、ビデオ・テープレコーダーを製造している工場よりも、物流企業の方が厳しいわけだ。もちろん、トラック業においても荷主と交渉して、時間的波動や、地域的波動を修正することは可能で

ある。しかし、その範囲は製造業にくらべて、きわめてせまいわけだ。

トラック産業が最近25年ぐらいの間に急速に成長した体質の中に、時代の要請に応えうる資質があったことは言うまでもない。物流需要に対し、弾力的に対応しうるように企業経営した企業が成長したのであって、この間に逆に倒産したトラック企業も多い。しかし、トラック産業全体としては、鉄道にくらべて相対的に需要に対し、アメーバ的生命力を発揮してきたことは間違いない。

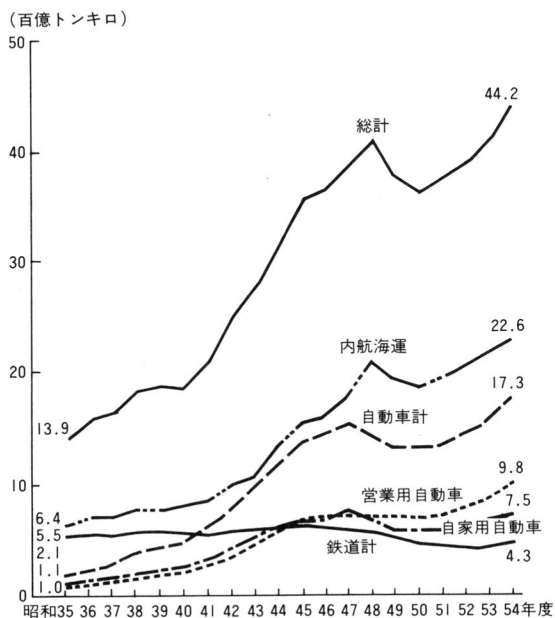
過去20年間では、社会的な制約がきわめてトラック産業に有利であったことも見落すことができない。労働条件、公害、過積み、エネルギー、道路整備などのトラック産業をとりまく制約要因はトラック活動のために有利であった。これらの制約要因は、長距離トラック輸送産業に、今後厳しくなってくることは間違いない。前述したような項目が、長距離トラック経営のコストに大きくひびいてくることが目にみえているからである。高度成長から安定成長への変化の中で、トラック産業の成り立っている土俵（ルールの枠）は変化しつつある（Table 2）。

#### 4. 路線トラックのコスト構成

路線トラック事業のコストの構成について検討してみよう（Table 3）。人件費が45～50%ぐらいで、コストの大部分を占める。その他のコストとしては、燃料費5～6%、償却費4～5%である。俗に燃料費上昇が長距離トラック輸送の危機を急上昇させているようにいわれる。しかし、費用構成でみれば、それほど高いものではない。トラックでも、区域トラックの方が比較的燃料費の比重が高く7～9%ぐらいとなっている（Table 4）。しかし、これは長距離区域トラックのことではなさそうである。

長距離トラックは機能的に路線トラックと同じ性格であるので、費用構成は路線トラックの方に近いと思われる。であるとすれば、長距離トラック産業においては、エネルギー価格の上昇は、春闘などの賃金上昇のプロセスをへて、人件費上昇という形でトラック産業にはねかえってくる面の方が強いと推察される。もちろん、人件費だけではなく、他の運送費の上昇も、エネルギー価格の上昇につれておこるので、この点からの影響もまぬがれない。

ただしこれは、軽油が金だけ出せば自由に購入できるという前提の話であって、供給制限が発生するという非常事態の中では、話は全く違ってくる



(注) (1) 運輸省情報管理部「陸運統計要覧」により作成  
(2) 航空は、数字が小さいので総計には含むが図示していない。  
(3) 内航海運の数字は、はしけを除く。

Fig. 2 輸送機関別国内貨物輸送量の推移 (トンキロ)  
Changes in the amount of domestic freight transported by transport means

だろう。要するに、軽油の供給制限という事態がないかぎり、長距離トラック産業へのエネルギー危機の影響は、人件費比率などが高いという構造上の問題から、春闘などの人件費上昇、さらにはインフレによる他の諸物価上昇の結果として、より強く響い

てくることのようなのである。その意味でインフレの動向が、もっとも気になる産業の一つである(Table 5)。

### 5. 過積み規制の枠組（ルール）

過積み規制がトラック輸送発展の制約要因になる

Table 2 規模別貨物自動車運送事業者数 (54.3末)  
The number of freight transport companies by scale

(1) 車両数別

業種 \ 両	1~5	6~10	11~20	21~30	31~50	51~100	101~200	201~500	501以上	計
路線トラック	101 (27.5)	44 (12.0)	63 (17.2)	28 (7.6)	34 (9.3)	40 (10.9)	25 (6.8)	18 (4.9)	14 (3.8)	367 (100.0)
その他トラック	9,066 (27.5)	9,151 (27.8)	8,661 (26.3)	3,075 (9.3)	1,827 (5.5)	853 (2.6)	61 (0.7)	61 (0.2)	17 (0.1)	32,940 (100.0)
計	9,167 (27.5)	9,195 (27.6)	8,724 (26.2)	3,103 (9.3)	1,861 (5.6)	893 (2.7)	254 (0.8)	79 (0.2)	31 (0.1)	33,307 (100.0)

(2) 従業員別

業種 \ 人	1~10	11~20	21~30	31~50	51~100	101~200	201~300	301~1,000	1,000以上	計
路線トラック	100 (27.3)	46 (12.5)	29 (7.9)	39 (10.6)	41 (11.2)	40 (10.9)	25 (6.8)	30 (8.2)	17 (4.6)	367 (100.0)
その他トラック	14,078 (42.7)	10,034 (30.5)	4,069 (12.4)	2,864 (8.7)	1,345 (4.1)	372 (1.1)	89 (0.3)	73 (0.2)	16 (0.0)	32,940 (100.0)
計	14,178 (42.6)	10,080 (30.3)	4,098 (12.3)	2,903 (8.7)	1,386 (4.2)	412 (1.2)	114 (0.3)	103 (0.3)	33 (0.1)	33,307 (100.0)

(3) 資本金別

業種 \ 万円	1~100	101~300	301~500	501~1,000	1,001~3,000	3,001~5,000	5,001~1億	1億以上	その他	計
路線トラック	16 (4.4)	51 (13.9)	29 (7.9)	50 (13.6)	86 (23.4)	53 (14.4)	29 (7.9)	52 (14.2)	1 (0.3)	367 (100.0)
その他トラック	2,907 (8.8)	7,423 (22.5)	5,339 (16.2)	6,463 (19.6)	2,437 (7.4)	530 (1.6)	263 (0.8)	344 (1.1)	7,234 (22.0)	32,940 (100.0)
計	2,923 (8.8)	7,474 (22.4)	5,368 (16.1)	6,513 (19.6)	2,523 (7.6)	583 (1.7)	292 (0.9)	396 (1.2)	7,235 (21.7)	33,307 (100.0)

(注) (1) ( ) 内の数字は構成比でパーセント (2) 資本金規模別の「その他」欄は個人および公営企業をいう。

Table 3 路線トラックの総費用に占める運送費と内訳 (%)  
The ratio of various expenses to the total cost of artery truck transport

年度	48	49	50	51	52	53
運送費	87.1	92.3	90.8	89.8	92.0	90.4
人件費	44.4	51.3	48.9	46.6	47.7	46.3
燃料費	4.6	6.0	6.1	6.3	6.0	5.3
修繕費	3.0	3.2	3.0	2.8	2.6	2.5
償却費	5.7	5.4	4.2	4.0	4.3	4.1
保険料	0.2	0.1	0.9	1.0	0.9	0.9
施設使用料	2.1	2.2	2.0	2.2	2.6	2.6
施設賦課税	1.0	1.1	1.3	1.1	1.0	1.0
その他運送費	26.1	23.0	24.4	25.8	26.9	27.8

資料：自動車運送事業経営指標

Table 4 区域トラックの総費用に占める運送費と内訳 (%)  
The ratio of various expenses to the total cost of local truck transport

年度	48	49	50	51	52	53
運送費	83.4	86.8	87.3	87.3	87.4	86.5
人件費	34.0	37.7	38.7	38.8	38.0	37.2
燃料費	6.5	8.0	8.4	9.2	8.5	7.8
修繕費	6.0	6.0	6.0	5.8	5.5	5.3
償却費	7.4	7.0	6.0	5.6	5.6	5.8
保険料	0.9	0.9	1.6	1.7	1.6	1.6
施設使用料	0.8	1.2	1.5	1.6	1.5	1.6
施設賦課税	1.1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
その他運送費	27.0	24.9	24.2	23.6	25.6	26.3

資料：自動車運送事業経営指標

という人がいる。しかし、長距離の路線トラックについては、この規制は制約要因にはならない。制約になるとすれば、一部の長距離区域トラック輸送であろう。

昭和53年12月1日より実施された改正道交法は、次の点をねらいにしている。改正道交法では、過積み責任（刑法適用）が使用者にまで及ぶようになった。従来の責任は「運転者と雇用者(管理者)」に対して問われていた。つまり責任範囲が拡大したわけである。経済的罰則は道交法では「年間3回違反すると3カ月以内の車両の使用禁止」、運輸省令では「6カ月以内の使用の停止、事業の停止、免許の取消し」である。

改正道交法の特徴は何といっても、荷主の過積み責任を問うようになった点である。警察の調査によると、過積みの多い車両は冷凍車、保冷車、ダンプカー、鋼材、木材などである。筆者が長距離の路線トラックは大部分問題にならないといったのは、重量よりも容積の制限の多い品物を積んでいるからである。制約になるのは警察庁で掲げている過積み車のうちの冷凍車、保冷車、鋼材などの長距離区域輸送トラックであろう。これらの車両は大体が

8トン積載以上の大型車である。道交法でいう過積み車は必ずしも大型車だけに限らず、小型車も存在する。しかし、車両の保安基準や車両制限令で違法になるのは大型車のケースが多い（Table 6, 7, 8）。

これらの長距離区域トラックの輸送品目については、ODによっては鉄道、内航海運への転移がありうるだろう。しかし、全部が全部鉄道、内航海運へ転移することはありえない。転移不可能のケースでは、より多くのトラック台数の導入に依存せざるを得なくなる。当然、荷主のコスト増は避けられない。もっとも、現在の総重量20トンという保安基準や車両制限令も、わが国の道路事情に合わせて、将来改正されるべきものである。

ただ、現在すでに過積みによる効率性追求第一の時代が終り、国民の生命、交通安全をも合わせて追求する時代に入っていることはまちがいない。過積み規制は、日本の経済社会が高度成長から安定成長に進展する過程での「活動の枠組」変化の一つなのである。その意味でも「白ナンバー業者」の存在は、法治国家の名を辱めるものである。自家用の営業類似行為を黙認しておいて、改正道交法の厳守を国民に要求するような行政であってはならないわけだ。

Table 5 路線トラックの輸送効率  
Efficiency of artery freight truck transport

項目	車両数 年度	101~300			301以上			合計		
		51	52	53	51	52	53	51	52	53
実働率(%)		80.75	81.27	80.84	80.62	81.82	80.19	80.09	81.17	80.18
実車率(%)		94.39	95.60	95.92	95.57	96.60	96.66	94.70	95.74	95.86
日 車 当 り	輸送量(トン)	8	8	9	8	8	10	8	8	9
	走行キロ(キロ)	291	297	327	336	333	342	308	306	320
	実車キロ(キロ)	275	284	314	322	322	331	292	293	306
	営業収益(円)	98,268	104,426	122,238	100,136	109,946	121,692	96,154	104,162	116,456
	営業費(円)	93,830	102,636	118,008	93,092	104,516	113,351	90,685	100,511	110,352
	営業損益(円)	4,438	1,790	4,230	7,044	5,430	8,341	5,469	3,651	6,104
キ ロ 当 り	営業収益(円)	337.86	351.22	373.95	297.72	329.83	355.49	312.10	340.30	364.36
	営業費(円)	322.60	345.20	361.01	276.78	313.54	331.12	294.35	328.37	345.26
	営業損益(円)	155.26	6.02	12.94	20.94	16.29	24.37	17.75	11.93	19.10
従 業 員 一 人 当 り	輸送量(トン)	461	453	481	467	498	525	461	487	515
	走行キロ(キロ)	16,473	16,035	17,176	19,533	19,536	20,045	17,623	17,759	18,305
	営業収益(千円)	5,566	5,632	6,423	5,815	6,443	7,126	5,500	6,043	6,670
	営業費(千円)	5,314	5,535	6,201	5,406	6,125	6,637	5,187	5,831	6,320
	営業損益(千円)	252	97	222	409	318	489	313	212	350
	事業用有形固定資産(千円)	2,028	2,124	2,208	2,651	2,785	3,060	2,270	2,432	2,587
	実在車両数(両)	0.19	0.19	0.19	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20

資料：自動車運送事業経営指標

Table 6 過積載違反車両の車種(用途)別状況  
Over-sized load violation by type of vehicles

(昭52.6調査)

区分	車種別	冷凍車	保冷車	コンクリート ミキサー車	ダンプ カー	コンテ ナ車	その他大型車			合計
							鋼材	木材	その他	
取締り実施台数		1,149	1,697	654	3,362	754	2,076	1,358	9,193	20,243
過積み違反車両数	台数	143	274	36	893	18	481	512	1,858	2,851
	構成比	12.4%	16.1	5.5	26.6	2.4	23.2	37.7	20.2	22.6

(注) 過積載違反車両数には「容量超過」違反車両(5台)を含む

出典: 「大型貨物自動車と過積載」後藤紀朗(警察庁交通局交通指導課課長補佐), 『月刊交通』昭和53年6月号

Table 7 過積載取締りの内容

## Enforcement of loading standards

(件数)

区分	昭和52年12月～昭和53年11月			昭和53年12月～昭和54年11月			(B) - (A) 増減数	増減率
	自家用	事業用	合計(A)	自家用	事業用	合計(B)		
5割未満	23,276 (30.5)	23,234 (47.9)	46,510 (37.3)	20,491 (42.9)	10,482 (58.3)	30,973 (47.2)	-15,537	-33.4
5割以上～10割未満	36,911 (48.4)	20,047 (41.3)	56,958 (45.6)	21,312 (44.7)	6,374 (35.5)	27,686 (42.2)	-29,272	-51.4
10割以上	16,153 (21.2)	5,208 (10.7)	21,361 (17.1)	5,900 (12.4)	1,107 (6.2)	7,007 (10.7)	-14,354	-67.2
合計	76,340 (100.0)	48,489 (100.0)	124,829 (100.0)	47,703 (100.0)	17,963 (100.0)	65,666 (100.0)	-59,163	-47.4

(注) ( )内は構成率

資料: 警視庁

Table 8 過積載が絡んだ貨物自動車の用途別死亡事故件数  
Fatal traffic accidents of freight trucks in  
the cause of over-sized load violation

区分	昭和52年12月 ～昭和53年11月	昭和53年12月 ～昭和54年11月	対前年比	
			増減数	増減率
自家用	120	67	-53	-44.2
事業用	89	26	-63	-70.8
合計	209	93	-116	-55.5

(注) 貨物自動車(ライトバン、軽貨物車を除く)が第1当事者となった死亡事故のうち、過積載が絡んだものである。資料: 警視庁

過積み規制の強化によって、過積みから発生する外部不経済(交通安全、環境問題など)をできるだけ内部化(新価格体系を形成)することができるならば、市場経済の欠陥を補充、補正する経済政策として、その役割を果たしているといえる。「白ナンバー」退治は、外部不経済の抜け穴をなくす意味も持っているわけである。これなくして過積み規制策は成功しにくい。いわゆる白トラGメンの活躍による「白トラ」追放が、輸送の経済活動の枠組(ルール)構築への前提となる。

## 6. 新2・9通達の枠組(ルール)

俗に新2・9通達といわれる労働省労働基準局長通達も、トラック輸送の「活動の枠組」の一つである。この新2・9通達は長距離トラック経営に影響がきわめて大きい。

昭和55年10月以降本格実施されたこの通達は、将

来の長距離トラック輸送の制約要因ともなる。正確な通達名は都道府県労働基準局長あての基発第642号、昭和54年12月27日付のもので、「自動車運転者の労働時間等の改善基準について」という。昭和42年2月9日付で出された基発第139号通達と同名のものであり、その改訂版というべきものである。関係業界で新2・9通達と呼んでいる。この通達のほかに、昭和50年11月8日付の基発第657号「長距離貨物運送に従事する自動車運転者の運転時間に関する指導基準について」がある。

新2・9通達によれば、先の二つの通達では70%以上の違反が発生している現状である(Table 9)。労働省では、昭和54年6月のILO総会において採決された「路面運送における労働時間および休息期間に関する条件」(第153号条約)を下敷にして、先の二通達の精神をさらに発展させるように、新しい通達を出したとしている。新2・9通達のポイントは次の4点にある(Table 10)。

第1は、取締りの対象を自動車運転者を使用する全事業としながら、当面の重点事業をしぼっていることである。従来のトラック運送事業と並列で、土砂砂利、危険物、生コンクリート、木材、紙およびパルプ、鉄鋼材、建設用鉄骨、鉄筋、鮮魚などにおける自家用貨物自動車および常態として長距離貨物運送(「1の運行」の運転時間が9時間以上、または走行距離450km以上の貨物運送)を行う貨物自動車(自

家用を含む)を使用する事業が含まれている。つまり営業用であると自家用であるとを問わず、重点対象事業として該当させるといことである。

第2は、従来の「実作業時間」と「連続運転時間」による取締りに替えて、「拘束時間」重点規制方式にしている点である。これは、従来の「実作業時間」方式では違反の事実認定が難しく、労働基準法に照らして厳しく措置しにくかった点に対する改善であるといえる。新2・9通達では、拘束時間とあわせて「休憩時間」「運転時間」を規制の柱とすることにより、違反事実を行政が把握しやすくするようにした。つまり行政の監督体制強化の条件を整備したと思われる。

第3は、運転時間等の規制においては、かなり弾力的な特例が設けられている点である。従来の2・9通達の時点では、未発達であった長距離フェリーに乗船する場合の特例をみても、このことは明らかである。これらの細かい特例の中に、労働省と関係者における長年の運送現場に関する研究のあとがうかがえる。まだまだ充分とはいえないけれども、現場の実態を配慮しながら、善意の違反者と悪意の違反者をできるだけ区分しやすくなっているように思われる。

第4は、新2・9通達においては、基発第642号の2および、基発642号の3が同時に出されている。通達の届け先はトラック運送事業等の関係団体と21荷主団体である。とりわけ荷主団体に出された主旨と協力要請は注目に値する。文章はきわめて慎重に書かれているけれども、トラック運転手の長時間労働の実態と73%の法違反を説明した上で、違反の背景

に存在する荷主の姿を指摘している。このような指摘の中に、先述した改正道交法による過積み取締りに表れたと同じ時代の流れが強く感じられる。

過積み規制と同じように、国民の公正(運転者の生命など)を新2・9通達は追求しようとしている。新2・9通達により、「ワンマン・トンボ帰り運転」が不可能となるのは、公正推進の時代の要請に合致したものである(Table11)。自動車運転者の長時間労働が社会的水準まで改善されることは、長距離トラック業界の社会的地位の向上を意味する。このことに反対している人はいないだろう。

現在、長距離トラック業界が問題視しているのは、不公正な取締りに対する危惧であろう。これまでの道路交通取締り、交通労働政策の実施面において、正直に法または通達を守る人および企業は損をしてきたと信じられている。生半可な行政指導のもとでは、「経済活動の枠組」は守られないし、「脱法行為的運転手または企業が荷主のためになる」結果が出現させてきた。ただし、筆者は厳格な取締りだけがよいとする立場ではない。むしろ、守れるような「枠組」を前提にして(守れないような枠組はヤミを生じる)、スピード違反と同じように実施すべきではないかと思っている。交通関係の取締りには営業用、自家用区分や、中小企業対策的弾力性は百害あって一利なしと考えるべきだろう。「悪貨が良貨を駆逐する効果」が発生しないような行政姿勢が望ましいわけである。とくに、長距離トラックにおいては、人件費のコストに占めるウエイトが高いので、好影響も悪影響も強いことを忘れてはならない。経営に与える影響がきわめて大きいのである。

Table 9 自動車運転者の労働時間の推移  
Changes in the driving hours of automobile drivers

(単位: 時間)

年	全 産 業			製 造 業			道路旅客運送業			道路貨物運送業		
	総実労働時間数	所定内	所定外	総実労働時間数	所定内	所定外	総実労働時間数	所定内	所定外	総実労働時間数	所定内	所定外
45年	186.6	169.9	16.7	187.4	168.4	19.0	200.5	175.9	24.6	212.3	172.7	39.6
46年	184.8	169.8	15.0	184.3	168.4	15.9	199.1	175.0	24.1	210.3	172.7	37.6
47年	183.8	169.2	14.6	183.3	167.7	15.6	199.4	176.4	23.0	209.8	172.0	37.8
48年	182.0	166.6	15.4	182.0	165.2	16.8	198.0	175.6	22.4	212.6	172.1	40.5
49年	175.5	162.9	12.6	173.2	161.0	12.2	194.4	174.6	20.4	203.4	169.1	34.3
50年	172.0	161.4	10.6	167.8	158.7	9.1	194.2	173.9	20.3	201.5	169.0	32.5
51年	174.5	162.9	11.6	173.9	161.7	12.2	195.9	175.0	20.9	205.5	173.1	32.4
52年	174.7	162.7	12.0	174.5	161.5	13.0	196.0	175.5	20.5	205.5	173.9	31.6
53年	175.2	162.9	12.3	175.6	161.9	13.7	195.7	175.7	20.0	206.2	174.9	31.3

資料出典: 労働省「毎月勤労統計調査」

Table 10 「自動車運転者の労働時間等の改善基準」  
新旧通達の比較  
Comparison of old and new administrative  
ruling regulating driving hours, etc.

新 規 準 (昭和54年12月27日付 基発第642号)		旧 基 準 (昭和42年2月9日付 基発第139号 昭和50年11月8日付 基発第657号)	
項目	概 要	項目	概 要
拘束時間 (最大拘束時間)	2週間の限度 156時間 (但し隔日勤務の場合 126時間) 1日の限度 1人乗務 16時間 2人乗務 20時間 隔日勤務 21時間 (但し特例24時間)	実作業時間	所定の実作業時間 2週間の限度 96時間 1日の限度 1人乗務 11時間 2人乗務 12時間 隔日勤務 16時間
休息時間	勤務から次の勤務までの間に、最低次の連続した休息期間 1人乗務 8時間 但し、一定の条件の下に、1回が4時間以上に分割可能 2人乗務 4時間 隔日勤務 20時間 (その他フェリー乗船時間の特例)	所定外の実作業時間 次の場合に1日につき2時間を限度として ① 実作業時間以外の労働時間があるため、その労働が時間外に及ぶ場合 ② 一時的な道路事情 ③ 季節的繁忙、地域的特殊事情 (1年について150時間をこえない範囲)	
最大運転時間	2週間の限度 96時間 1日当りの限度 9時間 (但し2日平均)		
連続運転時間	連続運転の限度 4時間 連続運転中断の条件 旧基準と同じ (規制の対象は、I対象に定める全事業)	連続運転の限度 一般道路 5時間 高速道路 3時間 (規制の対象は掲げられた事業の内「長距離運転業務」に限定)	
時間外及び休日労働	「拘束時間」「最大拘束時間」「最大運転時間」の制限の範囲で、次により労基法第36条に定める手続きを前提に時間外労働 業務の実態(繁忙期、閑散期等)に応じ1日、2週間、及び1ヵ月以上3ヵ月以内、夫々の限度時間を協定 休日労働 2週間に1回限度	「所定の実作業時間」及び「所定外の実作業時間」の制限の範囲で、次により、労基法第36条に定める手続きを前提に時間外労働 1日、及び2週間の限度時間を協定 休日労働 4週間に2回限度	
休日の取扱い	暦日制の休日、時間継続制の休日に拘りなく 休息期間+24時間 ただし30時間を下廻らない業務解放時間が必要	暦日の休日であっても、あらかじめ休日として特定された30時間以上の労働義務のない時間があれば、これを休日として取扱う(時間継続制の休日)	
賃金制度等	旧改善基準と基本的な変更はない	(省 略)	

7. 環境問題の枠組 (ルール)

長距離トラック輸送の問題点の一つが環境問題であるといわれる。新聞、テレビなどでも、東京環状線、国道1号線岡崎附近、国道43号尼崎附近などがとりあげられている。環境問題の種類としては、事故、騒音、振動、排気ガスなどをあげることができる。世評では、これらの責任のすべてが長距離トラックにあるようにいわれている。トラック業者の中にも、ターミナル建設などで、地域住民との話し合いに苦慮しているところもある。

トラック公害が住民運動の対象になっているところは、いずれも貨物が集中するルートである。よく、全国どこでもかしこでもトラック公害が発生するのではないか、という有識者がいるけれども、そんなことになるわけがない。貨物が集中的に発生するルート以外では、もともと問題が発生しようがないからである。工場、卸売市場、港、ターミナルなどで生計をたてている市町村および住民の地域で、トラック公害問題が発生する。環境問題担当の関係者に、筆者はよく次のように説明する。「トラック輸送の90%以上はその地域内で、ODの完成する輸送です。したがって、大部分のトラックは、その地域の経済や消費生活をささえている。だから間違った対策は自分で自分の首をしめる結果になります」と。

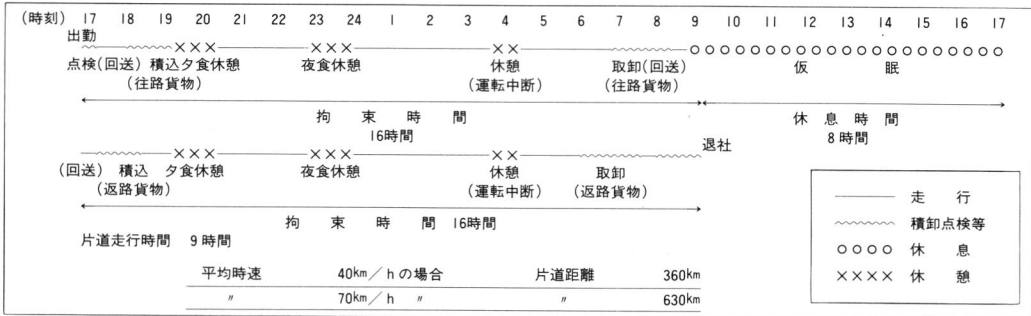
暴走族の車と違って、トラックは趣味で混雑している街の中を走っているわけではない。東京の皇居前はトラックはあまり走っていない。ほとんど乗用車ばかりといっても過言ではない。正月3日など祝田橋の交差点に立ってみるとすぐにわかる。祝日はトラック輸送の必要がないから走らないわけだ。このあたりのPRが長距離トラック業界の課題だろう。新聞、テレビを含めて、一般有識者はそう思っていないのだから。このように考えてみると、貨物のODの集中しないようなルートでは、トラック公害が発生するわけがない。

長距離トラックに関する大型車公害問題は、対症的に対応するのが一番有効のように思う。国道1号岡崎附近、国道43号線と個々に真剣に取組む必要がある。その場合に振動と騒音、とりわけ安眠できるような状況にすることが何よりのことであろう(Fig. 3, 4)。地域住民も、昼間と夜間での騒音、振動を全く同じにしてくれと主張しているわけでもなさそうである。その他の交通公害についても、零が望ましいけれども、先述の地域の生活とも関連し

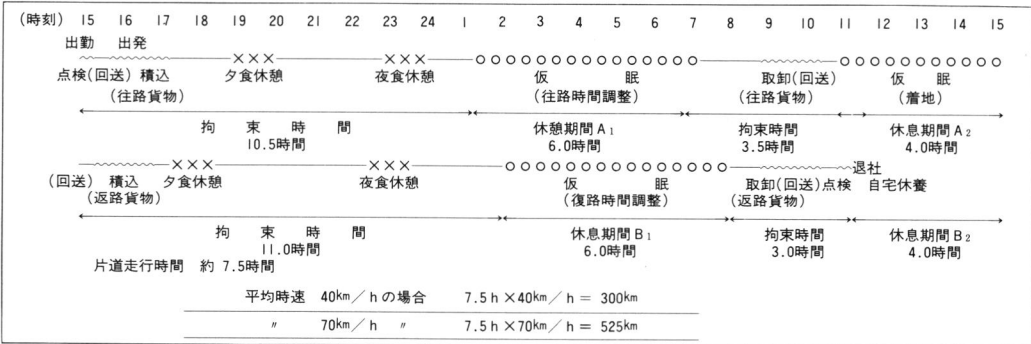


Table 11 12・27通達による運行事例  
Driving schedule in accordance with administrative ruling (example)

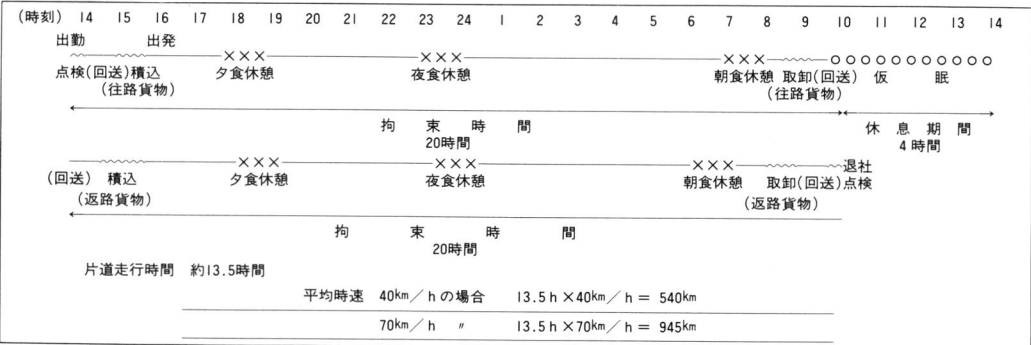
事例1 1人乗務 2泊3日運行 (休息期間を分割しない場合)



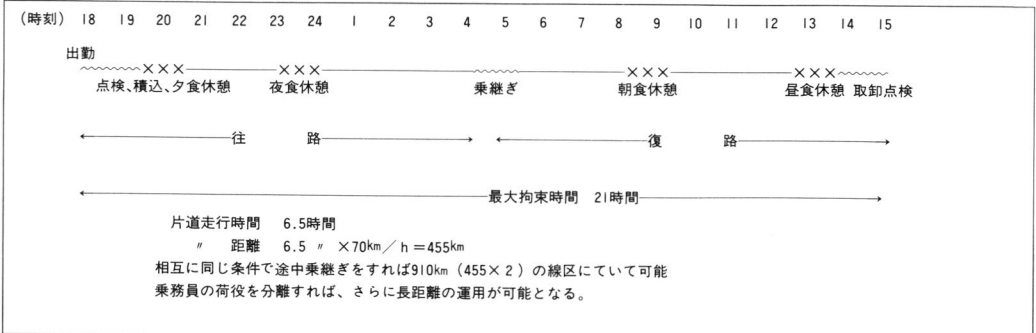
事例2 1人乗務 2泊3日運行 (休息期間を分割した場合)



事例3 2人乗務 2泊3日運行



事例4 隔日勤務1人乗務運行 隔日勤務の場合、最大拘束時間で1運行(1往復)の乗務を終了する範囲が一応の限界であるが、つぎのとおり途中乗継ぎ方式の運行をすれば、1000km程度の長距離線区についても、効率的な1人乗務運行の設定が可能である。



てくる。その点に関しては、地域、ルートによって事情が違わずである。

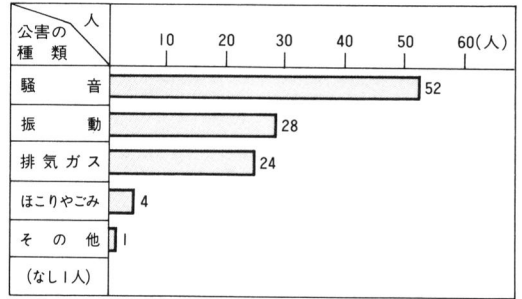
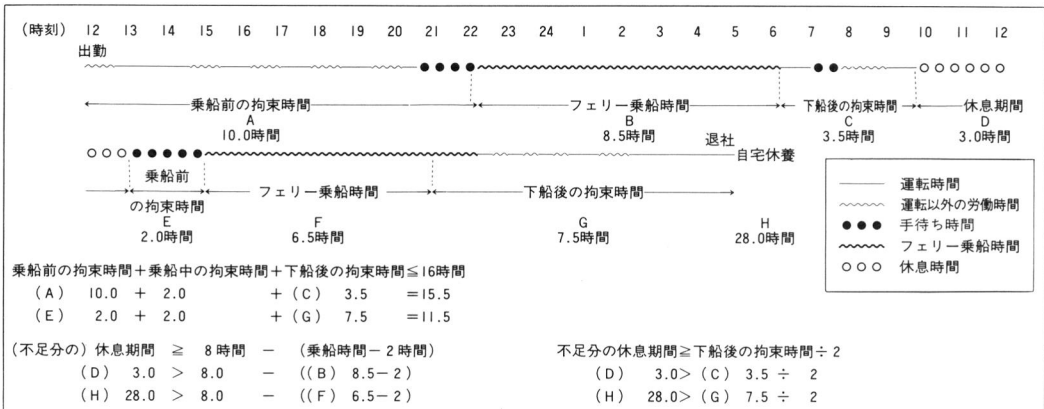
また、長距離トラックといっても、過積み車、新2・9通達違反車、白トラなども多数含まれているはずである。さしずめ、過積み車(深夜は警察の取締りが緩いと見られている)、白トラおよび白トラ行為の車の取締りが完全実施されれば、かなりの騒音、振動公害は減少すると思われる。このあたりに、環境、警察、運輸、労働、建設などの各行政官庁のスクラムが望まれるわけだ。もちろん、長距離トラック業界の努力が必要なのはいうまでもない。環境問題も「活動の枠組」の一つであることは間違いない。高度成長の時代のように、効率第1で産業活動を拡大できた時代が終り、環境を考えながら、走るルートを選びながら輸送しなくてはならなくなった。その代償を誰が支払うかという問題が大きな課題であり、行政とのかかわりが、この点でも重要となる。

8. まとめ

長距離トラック輸送産業は高度成長から安定成長に入ろうとしている。日通総研の昭和56年度の予測によれば、国内貨物輸送量は61億トン(対前年1.9%アップ)にとどまる。営業用自動車(トラック)は4~5%ぐらいいは伸びそうである。国鉄は10%近く減少しそうでもあるので、トラックはまだ成長が止まったわけではない。しかし、この小論でまとめたように、高度成長から安定成長に入るにつれて、長距離トラック輸送の産業活動を規制する大きな枠組(ルール)が改変しつつある。

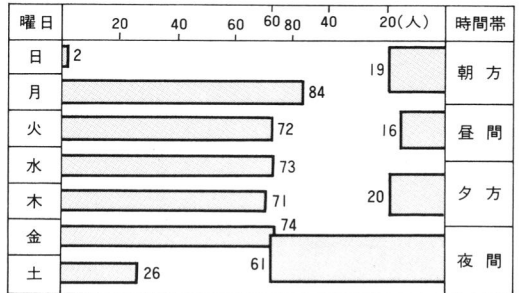
トラック産業のコスト構成は人件費が最も高いけれども、次第に燃費が上昇しつつある。過積み規制、新2・9通達などは人件費上昇に大きな圧力となる

事例5 八幡浜-西宮 フェリー利用区域、1人乗務 有人航送 11トン車 往路 ビール空樽 復路 ビール生樽(実態調査資料から)



(注) 複数回答

Fig. 3 強く感じる公害の種類  
Environmental pollution which residents feel most keenly



(注) 複数回答

Fig. 4 騒音を高く感じる時間  
When are residents the most sensitive to noise

し、環境問題、エネルギー価格の上昇も他の運行コストを引き上げる。産業としての支出の増は明瞭である。これに対し、収入はそれほど伸びそうもない。第一に数量が過去のように増加しなくなったからである。小さいパイをめぐる激しい競争が展開される。力の強いものが沢山とれば、弱いものは衰退する。自由経済の常道である。

このような中において、ルールをめぐる各行政、他輸送業界との調整が重要なことは言うまでもない。