



わが国トラック運送業界の21世紀像

～欧米物流先進諸国「後追い」の図～

SAM日本チャプター理事・広島支部長
(株)ロジタント代表取締役
(2005年SAM AWARD流通賞受賞)

吉田 祐 起

1. はじめに

筆者は「2005年度SAM国際賞・流通賞」受賞の栄に浴した。その受賞理由の一端が、わが国トラック運送業界における規制緩和提言活動であることを自負する故、本記念誌の寄稿文テーマに標記を選んだ。先の国際会議受賞晩餐会（参加者約340人）の場で与えられた9分間の英語スピーチでも言及した内容だ。わが国経済産業界全般で大きな役割を果たす物流業界の「21世紀像」を見据えた、一連の業界規制緩和問題を披瀝する。

2. 進む規制緩和

「運輸免許」という規制華やかかりし時代末期の1990年12月、物流二法（貨物自動車運送事業法・貨物運送取扱事業）が施行された。規制緩和を法的に進め、「路線」と「一般区域」に分かれていたトラック事業を一本化、営業の自由度を高めた。「取扱事業」も一本化、複合輸送に対応し易い環境を整えた。当時の「免許制」が「許可制」に、「運賃認可制」から「事前届出制」に変更されるなど、かなりの規制緩和が進んだ。これらは、いずれも筆者がトラック運送事業経営者として活躍した32年間のうちのごく最近のことである。

3. 個人トラック制を提唱

1993年末に期することあって同業界から

引退し、「総合物流・経営コンサルタント」に転じた筆者が前職当時から提言していたのは「個人トラック制度の容認」。「最低車両台数規制の撤廃」と称する業界最大の規制緩和だ。ちなみに、従来の「最低車両台数規制」は都市規模によって、「5両、7両、10両以上」がその免許基準であった。

4. 国を挙げ大論争になる

新会社設立と共に積極的に開始したこの規制緩和提言関連の講演・執筆活動が突破口となり、国を挙げての大論議に発展した。その様子を語れば一つのドラマになる。多くの関係組織や機関関係者を巻き込んだドキュメントだ。業界紙（誌）に発表した関係論文は単行本にすれば7、8冊に及ぶ。

5. 「全国一律5両以上」に緩和

1996年4月、「最低車両台数規制」の引き下げや、運輸局間の格差是正が動き出した。その直後に「需給調整規制の撤廃方針」が出た。1997年4月にはトラック事業の「拡大営業区域」、更に1999年3月、くだんの「最低車両台数規制」も引き下げられた。政令指定都市＝7両、他＝5両に統一され、2000年度内に「全国一律5両以上」となった。2002年3月、これら一連の規制緩和に更なる改正案が閣議決定となる。「営業区域規制緩和の廃止」、「運賃・料金に関する事前届出の廃止」など、経済的規制を緩和する一方、安全面など「社会的規制」を強

化する政定だ。

6. 個トラ否認国は日本だけ

そうした一連の規制緩和の中で、現在に至って取り残されているのが「最低車両台数規制の撤廃」(個人トララック制度の否認)だ。英語ではOwner-Operator、別名Independent Contractor(独立契約請負業者)と称す。世界の先進国中、日本は唯一の「個トラ否認国」だ。

7. 理由なき理由で反対する役所

奇しくも、この規制緩和問題が2004年度末に再燃した。「規制改革・民間開放推進会議(議長:宮内義彦オリス会長)」が閣議宛「追加答申案」にそれを盛り込む姿勢を打ち出した。その際、提出した筆者は同会議議長宛に「嘆願書」を提出。この有様をある業界紙は大きくトップ記事で報道した。しかし、今回も国土交通省による理由なき理由の反対の前に、又もや見送られた。

8. 運送業界の開業率は超優等生

翻って、こうした一連の業界規制緩和が始まる1980年度のわが国トララック運送事業者数は40,072社。2004年度末のそれは何と、6万社を突破した。8年間で2万社増(50%増)、年間平均新規参入業者数は2,500社、実に6.25%増に及ぶ。廃業率が開業率を上回る昨今の日本経済界にあって、この業界は開業率に関する限り超優等生だ。この業界に底力の魅力がある証だ。

9. 一社当たり保有台数規模は日本が世界一 コストも世界一

一見、異常とも思える業者数の増大傾向だが、2000年度末から実施された「全国一律5両」の許可基準の緩和が背景にある。事業者には「想定内」の現象だ。ちなみに、一社当たりの保有台数規模は規制

緩和前の20余台から現在13台前後に推移する。紛れもなく「零細化現象」が進行中だ。しかし、この一社当たり保有台数規模に關する限り日本が世界一であることは皮肉だ。世界一と言えは聞こえは良いが、その裏は、物流コストが「番高いことを意味する。高率の一般管理費がその背景にある。一人一車の場合は、限りなく、それがゼロとなるからだ。

ちなみに、物流先進諸国の一社当たり保有台数規模をみると、ほとんどが「桁台数」で、日本より1世紀前から発達したトララック輸送と高速度社会にあって、自然に到達したと考えられる個人トララック業者セクトの台頭だ。この意味で、あえてセクトの多い国を「欧米物流先進諸国」と称す。遅からず、日本はこうした先進諸国並みに「一桁台数規模」になる、なるべきだ、というのが筆者の弁だ。わが国トララック運送事業者の21世紀像の一つが、これだ。

10. 9組織・団体も個トラ提言

1993年末に発する筆者の提言活動に呼応したかの如く、と言ったら情越だが、事実としてそれが突破口となり、爾後、次の9団体組織が公式に同種の提言をした。①行政改革推進本部・作業部会(1994年5月)、②公正取引委員会「政府規制等と競争政策研究会(同年8月)、③経済企画庁「楽市楽座研究会」(同年10月)、④経済同友会(同年11月)、⑤行革委員規制緩和小委員会(1995年7月~12月)、⑥財団法人大阪工業会(1995年5月)、⑦経済審議会=豊田章一郎会長(同年12月)、⑧政府「景気対策要綱(素案)」(1997年10月)、⑨経済審議会・経済主体役割部会/経済構造改革ワーキンググループ(同年11月)等々が、それだ。

11. それらへの積極的アプローチが奏効

これらの組織で印象的な体験が幾つかある。経済企画庁の担当官僚の要望に応じて、幾ヶ箇に参上して開陳した。半年間の大議論の渦中にある行革委員規制緩和小委員会(3名委員)に対するアプローチを添付した後だった。多くの関係出席者コピーを添付した嘆願書を渡状的に提出した。すった、もんだで決着した「全国一律5両」は、言わば妥協の産物だ。

当時、「5両論議、未来永劫ない」と豪語した運輸省(現・国土交通省)の課長に、猛然と抗議反論論文を業界紙に寄稿した。翌1997年には経済審議会が見事にそれを再現した。その僅か一ヶ月後、経済審議会W.G.が行った提言では、当時の企画庁事務局長担者との接点を多くし、委員会や記者会見で配布された拙著や嘆願書を送る愉快なエピソードもある。

12. 豊田章一郎・経済審議会会長(当時)も個トラ提言

とりわけ、ここで特筆したいことがある。トヨタ自動車名誉会長であり、SAM名古屋支部員でもある豊田章一郎さんの「講演&バーティール」に出席する機会を得た。来賓席で名刺交換の機会を得た筆者は、厚かましくも豊田名誉会長のお耳にそっと伝えたのだ。「…9年頃に経済審議会会長として当時の橋本総理に提出された建議書の内、“最低車両数規制撤廃”は、この私が元提言者です」と。「オッ!?」といった表情を豊田さんが見せられたのを見逃さなかった。

13. 官情語「…認識である」は「感覚言葉」

前出の9組織機関が提言しながら認可に

至らぬまま現在に及ぶ問題だが、前述した2004年度末における閣議「答申案」に盛り込む直前に、規制改革・民間開放推進会議側と同文省側が交わしたやり取りの一部がその実態を物語る。「…小さい事業者の方」が事故が多いという認識だ(大黒課長)。「…感覚で言われても困る。確かに小さい事業者の方が事故が多いということなのか(鈴木主任)」「…小さい事業者の方が比較的(大黒課長)が多」という認識である(大黒課長)がされた。官僚の語る「認識である」は、何ら裏付けの無い「言い訳」と、断じて憚らぬ。

「最低車両台数規制」の根拠に関する、ある担当官の弁もそれだ。「高速度道路の制限速度が80キロだから同100キロでスムーズに車が流れるのと同じで、5両にしているから(現場は)3両で済んでいる面がある」と。「5両以下に設定すれば1両持ちが出てきてしまう」と言わんばかなりの露骨だ。

14. ドライバーは経営者になる資格なしの発想に憤る

ちなみに、個トラ反対論者の弁は、ドライバーとは所詮管理監督せねば事故を起こす輩(やから)と決めつけ、彼(女)らを経営者と見なすことをしなさい極めて失礼な人間観だ。個人タクシーや軽貨物運送個人事業者は認可して、何故、普通トララック(2トン車以上)はNOなのか!? この間に満足いく回答は出るはずはない。「ドライバーを経営者と見立てる」という発想が全く欠如した結果だ。ドライバーの潜在的資質を無視することに憤りを感じる。

15. 「5両未満非合法業者」の処分は?

国をあげての閣議の末に決定した「全

国一律5両以上」なる「認可基準」は、一般貨物自動車運送事業法に明記されて然るべき条項だ。しかるに、その許可基準に達していない「5両未満業者」の数は正確には把握されていない。一説だが、10%（6千事業者）以上はある、と推測される。これらは「非合法業者」だ。法治国家である以上、非合法業者は「許可取消処分」にならねばならない。

16. 「増車」のため 全ト協の試み

1997年、全ト協はそれを意識して、200億円の特別融資をもって、それら「5両未満非合法業者」に「増車」のための設備資金融資を試みた。強引な増車による合法化だ。未だそれに応じた業者を知らぬ。5両に増車する「動機&理由」を持たないことの証明だ。非合法業者労使の「生活権」を尊重すれば、5両規制を撤廃し、1両の個人事業を認めることがズバリ、一発解決だ。

17. 非合法業者の合法化が個トラ認可

規制時代に通称、「ゴツン免許」があった。白ナンバートラックによる「営業類

似行為者」を罰する手段として、一旦、頭をゴツンと叩く。しかる後に「免許」を与えることによって、すべてを「正常化・合法化」する仕組みだ。この現代版が個人トラック認可だ。国交省は何時かこの手法を再度選択する時が来るだろう。この矛盾した壁を破ってみせる、というのが最近の心境だ。わが国トラック運送業界の「欧米先進諸国後追いの図」とする所以だ。

18. おわりに

長期のデフレで閉塞感に悩む日本人の心に、トラックドライバーによる起業家精神が喝を入れる結果になれば幸いだ。2004年に出版した拙著「トラックドライバー帝王学のすすめ～“ザ・プロフェッショナルズ”への教科書～」がその役割の一端を担うと確信している。

至難とされるドライバーの人間教育だが、かれらを労働者でなく、経営者として見立てることが自己責任意識と自助努力精神を高め、安全運転を招来する、というのが個トラ提言者の究極の弁だ。



2005年SAM国際賞（流通賞）受賞式会場