

# 規制緩和後の米国トラックドライバー

林 克彦  
HAYASHI, Katsuhiko

外国論文研究会  
流通科学大学商学部教授

## 1 新たな搾取工場

米国では、景気停滞とともに新たなsweatshop(搾取工場)の議論が散見されるようになった。近頃発行される新聞、雑誌等では、white-collar sweatshopとかcyber sweatshopなる言葉がしばしば見受けられる。もともとsweatshopは、低賃金で長時間に渡り劣悪な労働条件で働かされる下請け工場や作業場のことを指している。労働者の権利を守る法律があり、労働組合が組織された現在、中産階級やもっとも先進的と見られる産業でsweatshopが再登場しているというのである。

このような状況は、景気拡大期に所得格差が広がり一般労働者の労働条件が低下するとともに生じ始めた。情報通信産業がリードした好景気のもとで、能力主義の報酬制度が広まり、高学歴の成功者は高い報酬を得ることができたが、一般労働者はそうはいかなかった。そればかりか、最低賃金の引き下げや最低賃金規制の撤廃が議論され、格差拡大は当然といわんばかりの風潮であった。勝ち組がすべてを得る“winner-take-all”とも呼ばれる風潮が広がったのである。

労働者を代表する労働組合は、本来このような問題をチェックする役割を果たす。しかし、米国経済はサービス化が進み、組織率の低いサービス産業のウェイトが高まっている。また強い影響力をもっていた産業でも、規制緩和によって労働組合の弱体化が進んでいった。

未曾有の好景気に沸いた1990年代が終わり2000年代に入ると、米国経済は減速期を迎えた。ニュー・エコノミーを先導してきた情報産業を始め多くの産業でレイオフが行われ、雇用情勢が悪化している。かくして、sweatshopが急拡大し始めたのである。

## 2 規制緩和の敗者

規制撤廃といわれるほど規制が緩和されたトラック輸送産業は、sweatshop化の縮図ともいえる。米国産業の労働問題や、類似した問題が生じている日本の今後を考えるうえで、トラック輸送産業の経験は示唆に富んでいる。

規制緩和によって、トラック輸送の効率が向上する一方、

トラックドライバーの労働条件が大きく低下したことはよく知られている。規制緩和以前、ドライバーは、強力なチームスター組合のもとで高い賃金水準を享受していた。しかし、規制緩和後の激しい競争のなかで、チームスターの影響力は低下し、賃金は大幅に低下した。

規制緩和効果を経済的に分析したWinston et al.[1990]でも、そのことがよく示されている。その定量分析によれば、規制緩和によって運賃低下とサービス向上がもたらされ、荷主とその顧客が大きな利益を得た。また、事業者については貸切り輸送(TL)業者は利益を得たものの、積合せ(LTL)業者は損失を被り、労働者は損失を被ったとしている。結局のところ、規制緩和によって米国経済全体としては利益がもたらされたが、労働者とLTL業者から荷主、消費者、TL業者へ所得再配分があったのである。

規制緩和の成否は、経済社会全体の利益によって議論される場合が多い。その過程で労働者の賃金が低下しても、それは組合の影響力が低下して不当なレントが失われたためとされ、あまり問題視されなかった。しかし、当事者であるドライバーの立場に立てば、大問題である。

Belzer[2000]は、トラックドライバーを規制緩和の敗者と位置付けたうえで、規制緩和後四半世紀に渡るトラック輸送業界の構造変化を詳細に分析している。敗者に焦点を絞ることにより、規制緩和の陰の部分明らかにしている。

著者は、ミシガンビジネススクールで教鞭をとる労働問題の専門家であるが、学位を取得する以前の10年間に渡り、チームスター組合に加入し長距離ドライバーとして働いた経験を持つ。その経験を直接的に述べているわけではもちろんないが、事実関係の整理や統計分析のなかに経験に裏打ちされた問題意識が光っている。

## 3 車輪付き搾取工場

Belzerは、ドライバーの労働条件が搾取工場並みになったことを様々な統計、調査から明らかにしている。

95年の平均実質賃金は、77年と比べて30%減少し、健康保険や退職金等の付加給付も大幅に減った。この水準では、家族の次の世代が現在の社会的階級と能力水準を維持

できないと論じる。

しかも賃金制度は、輸送距離等を基準とする出来高払い制が定着した。この賃金制度は、競争をあまり、さらに賃金水準を押し下げがちである。荷主の都合による待機時間は賃金にまったく反映されず、実際にトラックに乗っている時間のうち25%はこのような時間で占められている。Belzerは、荷主の都合で決められてしまう賃金制度ではなく、工場労働者と同じような拘束時間に応じた時間給制度とすることを提案している。

低賃金であるがゆえに、ドライバーは長時間労働に駆り立てられる。長距離ドライバーは、広大な国土のなかで貨物を求めて2、3週間も帰宅せずにトラックを運転する。97年のミシガン大学調査によれば、長距離ドライバーの労働時間の中央値は週65時間、75パーセンタイル値は週80時間、90パーセンタイル値は週90時間であった。

このような長時間労働は、社会的規制の対象とならないのであろうか。実はトラック輸送産業は、公正労働基準法(FLSA)の定める週40時間規制から除外されている。その代わり、驚くべきことにこれまで65年間に渡って連邦運転時間規制が適用されてきた。その規制は概ね、7日間で60時間(集配等で週休日がある事業所の場合)または8日間で70時間(週休日がない事業所の場合)という緩いものであった。調査は、この規制さえ、半分以上の長距離ドライバーが守っていないことを示している。

低賃金と過酷な労働条件のために、新規にドライバーを探すことは困難であり、流動性も極端に高くなっている。なかでも賃金の低い非組合員のドライバーの場合には、平均的に1年間で転職するという。このような離職率では、ドライバーに教育訓練を受けさせることも難しく、産業として将来的に輸送サービスを維持することが困難になる。

Belzer[2000]は、8章から構成されている。著者自身の要約によれば、第1章では、産業の枠組みが規制から市場に転換することによって生じる労働問題を指摘している。トラック輸送産業をケーススタディとして取り上げているが、それは全産業に通じる普遍的な問題であることを示唆している。第2章では、規制緩和後のドライバーの労働条件悪化について、上述のような賃金水準や労働時間などについて統計等を用いて分析している。第3章では、規制緩和導入に関する長期の政治的対立について克明に描いている。第4章では、市場の力によって変化する産業構造を取り上げ、労働者への影響を記述している。第5章では、労働組合の役割や団体交渉について述べている。規制緩和によってチームスター組合は弱体化したとはいえ、LTL市場ではなおも支配力を維持しているが、どのように組合が影響力を維持しているか説明している。第6章では、市場原理によってリスクが雇用者からドライバーに転嫁されているとし、非効率的な配車計画、設備の不備、荷主の要求の犠牲になっているとの調査結果を示している。第7、8章は、結論部分にあたり、

激しい競争がドライバーに及ぼす影響をまとめ、競争をもたらすメリットを維持しながらマイナス効果を削減する方策を提案している。

同書には、これまで日本に紹介されてきた規制緩和の内容と重なり比較的阅读しやすい部分もある。しかし、第5章などは労働問題の専門書的な色彩が強く、米国固有の団体交渉方式等、労働市場に関する専門的知識がないと読みづらい部分も多い。齊藤[1999]は、規制緩和後のドライバーの変容について1章を割いており、理解を助けてくれる。

#### 4 運転時間規制改正をめぐる議論

Belzerは、第7章でドライバーの労働条件を改善するためには、労働者誰もが同じ規則のもとで働くようにすべきだとし、(1)公正労働基準法の適用除外を撤廃、(2)運転時間規制を改善、(3)団体交渉を通じ産業を強化することを提言する。

実際、安全規制を担当する連邦運輸省(DOT)は、最近の大型トラックによる重大事故の増大に対処するため、運転時間規制の改正を提案している。改正案は、従来すべてのドライバーに共通であった運転時間規制を、長距離、地域、シフト方式集配、集配、臨時の5区分とする。そして、臨時以外の労働時間規制は、これまで労働時間に含まれなかった運転以外の時間も含めて7日間で60時間に制限するというものであった。

トラック事業者はこぞって、DOT案は生産性を現行より17%低下させるとして反対した。事業者ばかりか、多くのドライバーまでもが、運転時間規制の強化が出来高払い給料に影響することに危惧を表明した。トラック輸送関係者の総反発にあい、DOTは現行運転時間規制を少なくとも1年間凍結せざるをえなくなった(Schulz[2000])。

この運転時間規制をめぐる議論を読むと、競争の歯車の回転を緩めることは容易ではないことを思い知らされる。出来高払い制が定着した現状では、運転時間規制が強化されれば短期的には賃金が減少するだけであるし、取締りが徹底しなければ正直者が損をするだけである。

不況に沈む日本のトラック輸送業界をみると、低賃金、過酷な労働条件等、類似する問題が多く目につく。規制緩和の陰の部分からも学ぶべきとするBelzerの主張は、日本においても説得力が感じられる。

#### 参考文献

- 1) Belzer, Michael H., *Sweatshops on Wheels: Winners and Losers in Trucking Deregulation*, Oxford Univ. Press, 2000
- 2) Schulz, John D. "Keep it simple", *Traffic World*, Oct. 16, 2000
- 3) Winston, Clifford, Corsi, Thomas M., Grimm, Curtis M. and Evans, Carol A., *The Economic Effects of Surface Freight Deregulation*, Brookings, 1990
- 4) 齊藤実『アメリカ物流改革の構造』白桃書房, 1999年