

＜特集 雇用不安と労働の未来 その1＞

## 冷えこむ運送需要と値下げ競争 — 打開の方向をさぐる —

小西明（東京都／つばさ流通）

「94年もトラック運賃は安値低迷が続きそうだ。軽油引取税の増税は、値下げに対する歯止めとして機能する程度で、料金に転嫁はできないだろう。94年も運賃上昇の材料は乏しく、運送会社は現状を死守するのが精一杯だろう。運賃の下降傾向は93年に入ってもう一段加速した感じだ。現在の実勢運賃は85年度の認可運賃の水準で低迷している。加えて、91～92年に不況対策として荷主から要請された3～5%の値下げが、当初約束した期間を超えても継続しており、90年に比べると93年の運賃水準は2割近く低下している。一方、ドライバーの件費は、90年に比べて大幅に上昇した。他にも過積載の規制強化や環境対策への取組みなど、運送会社のコストアップ要因は山積している。94年も国内輸送量の回復は期待できそうにない。93年は通期でもマイナスになりそう。輸送量は94年も前年比3%程度のマイナスになると見ている。鉄道コンテナも内航船も航空貨物も94年は好材料に乏しく、93年の水準を上回るのには難しいだろう。こうした国内輸送量の減少傾向は少なくとも2000年まで続くと思われる。バブル期の輸送量の増加は、むしろ異常な現象で、運送会社は輸送量が増えないことを前提とした経営戦略の再構築を迫られるだろう。」

以上はある業界誌にのった記事の要約だが、現況を的確にえがきだしている。中規模の運送会社のある経営者から最近つぎのような体験談を聞かされた。それは、ある印刷会社から全国の都道府県に散在するお客さんに合計1000個の小包を配送してくれという依頼をうけたので、直ちに大手の全国配送網をもっている運送会社に見積を依頼したところ各社から提示された価格はぜんぶ1個当たり500円以下で、なかには400円でOKという社もあったということである。これは役所の認可運賃の半分以下であり、大手各社が荷物確保のためになりふりかまわずはげしい違法なダンピングをお

こなっていることを示している。

当社では引越運送を行なっている。引越運賃をきめるために下見作業を行なっているが、下見にいくと必ずといってよいが、他の数社との競争見積になる。そうしたなかで、とんでもない安値をだされて、当社の契約がキャンセルされる度合いが以前よりずっと多くなっている。安値でやるには作業人数を少くし手荒い作業で短時間で終了させ1日に2回はおろか3回も4回もかけ持ちの引越をやってカバーしなければならぬ。安かろう悪かろうの作業で結局泣かされるのはお客さんなのだが、業者の方は荷物確保のために無茶を承知でダンピングするのである。

当社の売上げもこうしたなかで、93年度は前年なみの数字となる見込みである。会社設立以来、毎年とも前年比で10%以上の伸びをしてきただけに壁につきあたったという感は強い。それでも大きく前年割れということにならないのはありがたいことである。それは当社の経営方針が時代が要求する方向に沿っているからであろうと考えている。たとえば産直野菜であるが、この不況のなかで需要がほとんどおちていない。それはよい農産物を作る農民とそれによって家族の健康を守りつつ日本農業を支えようという都市の婦人組織がしっかり納得づくで作りあげている業務だからである。だから好景気だから伸びるとか不景気だから縮小するという性質のものではないのである。納得と信頼が相互にどれだけ浸透するかということに本質がかかっているという業務なのである。

当社の進むべき方向も以上のことから当然としてきまってくる。環境を浄化し、健康を守り、農業を守る人々と手を組んで、そのシステムがうまく作動するように働くことである。当社はそうした目標でここ1～2年準備してきた。その準備が今年あたりから、そろそろ花を開き実を結んでもらいたいと期待しているところである。