

## 物流とトラックドライバーの悲哀

社団法人国土政策研究会専務理事

小浪博英（'66 工）

（本稿は「銀杏」第 14 号に掲載されたものです）



その昔、工学部都市工学科に入った縁で交通の勉強をすることとなりました。先生は建設省から移籍してこられた井上孝教授と新谷洋二助教授でした。卒業後の建設省では都市局区画整理課に入ったのですが、ハーバード大学へのフルブライト留学生に採用されたのを契機に、建設省土木研究所道路研究室ならびにシステム課で都市交通の研究を手がけ、パーソントリップ調査、物資流動調査など、当時としては大変に斬新な勉強をさせていただきました。

パーソントリップ調査というのは、首都圏の場合 3% くらいの人を無作為に抽出して、家族構成、職業、所得、自動車保有の有無、調査日 1 日の全行動の記録（出発・到着時刻、目的、経路、交通手段、乗り換え場所、料金、荷物の有無など）を提出してもらうもので、今であれば個人情報とかにより答えてはもらえないのではないのでしょうか。これをコンピュータに入れて、30 数倍すれば全体の人動きが分かるという調査です。これにより、一人の人が一日に大体 3 トリップくらいしていることが分かりました。トリップというのはある目的のためにある場所からある目的地まで移動した一連の行動のことを言います。もちろん一日中外に出ない人もいますので、そのような人が増えれば平均のトリップ数はもっと小さくなります。

物資流動調査の方は物がしゃべらないし、字も書けないので、荷主の伝票、輸送業者の伝票、路側で運転手からの聞き取りなどにより、どのくらいの重さのどんな物が、何時、どこから、どこへ移動したのかを調べるのですが、どうしても精度が低くなります。人の場合はある場所に入ってきた人は必ずそこから出て行くので誤差の補正もやりやすいのですが、物資は建築資材のようにそこに留まってしまったり、加工されたり、胃袋に入ってしまったたり、持ち帰られたり、水と一緒に下水道に流れてしまったりすることがあるのです。分析では大変な苦勞をしましたが、大体一人一日当たり 100kg から 150kg の物資が動いていることが分かりました。

政府統計に当たるのが面倒なので、日通総合研究所が出している「2013 年度の経済と貨物輸送の見通し」により全国的な物資の動きを見てみますと、国内貨物総輸送量は 2002 年には年間 59 億トン、これを我が国の総人口と 365 日で割ると約 130kg/人・日となります。ところが、最近ではこれが 49 億トンくらいに減っているのです。これで計算すると一人一日当たりでは 110kg くらいになります。この傾向は 2009 年頃から顕著になっております。きっとその頃、資材の軽量化、包装の簡素化、消費や設備投資の後退などがあつたのではないのでしょうか。

2012 年度の推計により、交通機関別に見てみますと、総計約 49 億トンのうち、鉄道 0.4 億ト

ン、営業用自動車 31 億トン、自家用自動車 14 億トン、内航海運 3.6 億トン、国内航空 0.01 億トンとなっています。問題は 31 億トンを運んでいる営業用自動車です。

路線トラックとか区域トラックという言葉聞いたことはありませんか？これは、1951 年（昭和 26 年）の道路運送法による一般路線貨物自動車運送事業と、一般区域貨物自動車運送事業の略称だったのです。1990 年（平成 2 年）に法律改正がなされ、道路運送法は旅客輸送事業に特化して、貨物輸送については新しく貨物自動車運送事業法が制定されました。これにより、従来の路線トラックと区域トラックの区別はなくなるとともに、需給調整的発想による事業免許、認可運賃制度などが廃止されたのです。更に 2003 年（平成 15 年）の法律改正で営業区域制限がなくなるとともに、運賃の事前届出制が事後届出制に変わりました。一方、1988 年（平成元年）に制定された貨物運送取扱事業法、これは 2003 年（平成 15 年）に貨物利用運送事業法と名称が変わりますが、この法律はトラックを持っていなくても取次ぎだけで運送事業をすることができるという法律です。

以上の規制緩和と制度の新設により貨物運送事業者は新規参入が容易となり、全体の貨物需要が低迷するなか、1990 年頃には 4 万社弱だった事業者数が現在では 6 万社を超えているのです。これはとりもなおさず荷主と輸送業者との間の力関係の変化をきたし、トラック実運送業界の下請け構造とも相まって、トラックドライバーの賃金低下をもたらしたのです。最近の統計では金融・保険部門の平均 1 時間賃金が 3 千円を、全産業でも 2 千円を越えているのに対して、トラックドライバーは 1,600 円程度に押さえられているそうです。また、平成 21 年の業務用自動車ドライバーの交通事故による死亡者数を比べると、トラック 410 人、タクシー 40 人、バス 18 人となっており、トラックは危険きわまりないことがわかります。そのため、良質な新規ドライバーを迎えることが困難であるばかりか、割の合わない職業になってしまったのです。

トラックドライバーが誇りを持てる、経済的にも家庭を持てる職業にするため、ドライバーのプロ意識を高める（例えば第 3 種運転免許制度の新設）とともに、荷主にも無理な値下げ圧力を掛けないよう注意を促すことなどが求められております。更に、生産性の向上も重要であり、そのため、サードパーティロジスティクス（物流部門の一括請負方式）の推進、JITBOX（2m<sup>3</sup>程度の定型箱）の普及、共同配送の推進、太規模ビルや商店街における域内配達窓口の設置なども進めなければなりません。

以上、我が国経済の大本である物流。その問題点の一端を紹介いたしました。