

# トラック輸送は日本のライフライン 適正運賃が安定的な輸送基盤を支える

今、産業界では品質と安全と環境が求められている。B(企業)からBへ、BからC(消費者)へ、CからCへモノを運ぶトラック運送業界においても、それは例外ではない。新しい物流文化の創造とその問題解決に取り組む社団法人全日本トラック協会会長・中西英一郎氏に話を聞いた。

## 国内物流の9割を担う トラック輸送

情報化時代になり、情報は今や世界中から瞬時に得ることができるようになりました。しかし、情報だけあってもモノが動かなければ、経済は動きません。そのモノを運んでいるのがトラックですね。そのことに、私たちは案外気がついていないような気がするのですが、トラック輸送の現状はどうなっているのでしょうか。

**中西** わが国のトラック輸送量は年間約47億ト(2008年度)です。これは、日本の物流の9割以上をトラックが担っていることになりました。トンキロベースでも6割以上を担い、市場規模では物流全体で約20兆円のうち14兆1605億円(07年度)と7割強を占めています。そのうえ、船で運ぶにしろ鉄道で運ぶに

しろ、末端ではトラック輸送に頼ることになるので、実質的には国内輸送のほとんどにトラックが関わっていることになりました(図1参照)。

われわれの暮らしと経済はトラックによって支えられているということですね。輸送品目の内訳はどうなっているのでしょうか。

**中西** 食料・日用品などの消費関連が3分の1、自動車・電気機器・石油製品などの生産関連が3分の1、木材・砂利・石材などの建設関連が3分の1とバランス良く運んでいます。トラック輸送の特徴は、機動性が高く、日本国内を網の目のように張り巡らされたネットワークによって、昼夜を問わずドア・ツー・ドアでモノを運ぶことができることです。トラック輸送は日本の暮らしと経済を支え、ライフラインの役割を担っているといっても過言ではありません。

## 多様化する輸送ニーズに対応 付加価値の高い物流サービス

現在は配達時間を細かく指定するなど、荷主の輸送ニーズも高度化・多様化しています。一昔前と比べてトラック運送業界は大きく変わってきたと思います。

**中西** 高度化・多様化する輸送ニーズに対応して、物流システムも輸送技術も大きく進化してきました。まず、トラック輸送に求められているのは「配達時間のニーズ」です。自動車メーカーさんなどから始まった、在庫を持たずに「必要なものを、必要なときに、必要なだけ」というジャスト・イン・タイム方式を支えてきたのはトラック運送業界です。300〜500キロの距離を運んで、荷物の遅延許容を15分以内に指定する厳しい荷主さんもいます。「輸送形態のニーズ」も多様化して

います。トラック輸送には様々なバリエーションがあります。小口の個別宅配は皆さんもよくご存じだと思いますが、トラックも冷凍・冷蔵車をはじめ、タンクローリーやダンプカーなど、貨物の種類や状態にあわせ、様々な種類があります。最近では冷凍・冷蔵品などの輸送ニーズが高くなり、冷凍・冷蔵車の割合も増えてきました。特に鮮魚や乳製品などは、輸送中でも厳密な温度管理が求められます。精密機器の輸送でも細心の荷扱いが必要で、振動を避けるため、エアサスペンションを装備したトラックも増えていきます。

今日のトラック運送業界では、単にモノを運ぶだけでなく、多様なニーズに応える車両を導入したり、物流センターを介した高度な物流システムを作って荷主さんに提案したりと、付加価値の高い物流サービスの提供が活発に行われています。

## 新規参入の増加が 過当競争を招く

世界的な不況の影響は全世界のあらゆる業界に及んでいます。トラック運送業界にも影響が大きかったと思いますが。

**中西** 一昨年のリーマン・ショックで、企業の生産活動や消費者の需要も一気に冷え込み、トラックの輸送量についてもこれまでに経験したこ

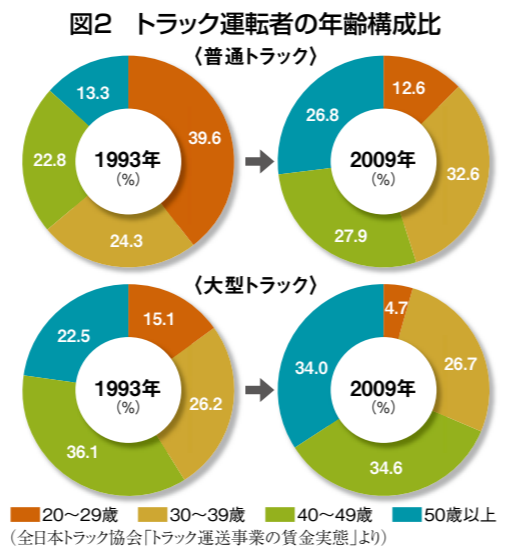
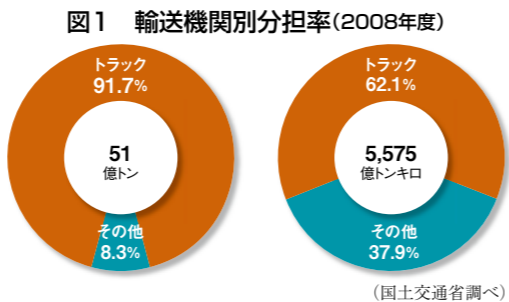
とのない大幅な落ち込みを経験しました。そうしたなか、昨年のトラック運送事業者の倒産件数は過去最多となり、09年3月末日現在のトラック運送事業者数も6万2892社と1990年の規制緩和以来、初めて減少に転じました。しかし昨年夏以降は、輸送量に若干回復の兆しがみられている状況にあります。

## 少子高齢化時代の 人材確保

しかし、輸送需要はさほど増えていないので、過当競争が続いているのが現状です。異業種からの新規参入を含め、これらの事業者が直面する諸々の課題をいかにフォローしていくかが、トラック運送業界の課題の一つとなっています。

将来のトラック運送業界を支える人材の確保も重要な課題の一つと思われまます。

**中西** 少子化時代を迎え、私たちの業界でも若年ドライバーの確保が課題となっています。かつては4割近くを占めていた20歳代以下のトラックドライバーは、現在は1割強に減っています。そこへ07年に中型免許制度ができ、トラックの免許取得のハードルが高くなり、若者のクルマ離れも重なって、現在、ドライバー



少子化時代のなか、この現状を変えるにはどのような対策が考えられますか。

**中西** やはり待遇を良くしていくことがポイントになります。賃金をはじめ、労働条件、環境を整えていくことが業界全体の課題となります。一方、そのためには、荷主さんにもご理解とご協力をいただき、サービスに見合った適正な運賃をいただくなければなりません。しかし、トラ

ックの運賃はバスやタクシーのように決まった料金体系がありませんから、適正運賃とはなにかという問題があります。それは、より質の高い、安全・安心な輸送サービスを提供し、維持できる再生産可能なコストということになります。こうしたことは、荷主さんばかりでなく、一般の方々にもぜひともご理解いただきたいと思います。

ドライバーは技術者です。大きなトラックを運転するには、高い技術と豊富な経験が必要です。わが国の安定的な輸送基盤を維持していくためにも若い優秀なドライバー確保は何より不可欠です。そのために必要な、再生産可能な適正運賃へのご理解は、業界にとっても社会にとっても極めて重要な課題だと考えています。



社団法人全日本トラック協会  
会長 中西英一郎

日本ロジテム株式会社代表取締役会長。1928年生まれ。中央大学商学部卒業後、株式会社上組を経て、大崎運送株式会社(現・日本ロジテム)入社。1973年、同社代表取締役社長。1999年、日本ロジテム代表取締役会長。社団法人日本自動車会議所副会長、社団法人日本物流団体連合会副会長などを歴任。現在、社団法人全日本トラック協会会長。1996年藍綬褒章受章。