

長距離トラック輸送の実情

宮内 俊一*

今日の省エネルギー的観点からは問題視されるトラックの長距離輸送だが、その実態をのぞくと、簡単には同調できない。一方で、国鉄の財政再建をふまえての貨物輸送の合理化が進められ、輸送に柔軟性を欠きつつあるという批判が出てきている時でもあり、小回りのきくトラック輸送のメリットはエネルギーやコスト問題を超越したものがある。問題は長距離輸送を前提としての道路施設の整備、ユーザーである荷主にあるように思えるが――。

Long-distance Truck Transport

Shunichi MIYAUCHI*

Recently the merits of long-distance truck transport are being called into question due to increasing pressures for energy save. The author, however, after looking at the realities, does not side with such a thought. Meanwhile, in order to restore sound financial management, JNR is promoting the rationalization of their freight traffic, resulting in facing the criticism that their freight traffic is beginning to lose its flexibility. Taking these circumstances into consideration, it can be said that freight traffic by a long-distance truck transcends energy and cost problems in that routes can be very flexible with door to door service. It seems to me that the problem is not with long-distance truck transport itself, but rather with users and the need to establish road traffic facilities better accommodating long-distance truck transport.

1. 長距離トラック輸送の出現と背景

かつてトラック輸送といえば、荷馬車に替わる輸送機関として、短距離輸送の代表であった。それが長距離輸送に進出したといっても、わずかに戦後の30年余の歴史を持っているに過ぎない。

そのはしりは今日の路線トラックである。それまでのトラック輸送といえば、せいぜい近隣の都市間輸送にとどまっていたのが、昭和25～26年頃から、西濃運輸、日本運送、福山通運といった、今日のわが国路線トラック業界をリードする企業によって、大阪～名古屋、大阪～東京といった路線が次々と開設された。

しかし、言うは易くで、路線の開設、即ち路線免許を取得するまでの苦労は関係者の話を総合しても、役所への日参、門前払いはもちろん「気違い」扱いさえされかねなかったというから、当時、東海道(国道1号線)の箱根越えなどという輸送計画が、いかに奇異に映ったか想像できるだろう。

この背景には、わが国輸送において幹線輸送を独占してきた国鉄・通運という既存の体制へのトラック事業者・荷主産業界の反発、対抗意識の高まりもあったが、戦後経済の急ピッチの復興、輸送需要の増大の中で、鉄道輸送の不安定性、スピード性の欠如が指摘される一方、国道網、さらに進んで高速国道の建設の進展、そして、トラック自体の性能の上昇がトラック輸送の長距離化を進めたと考えられる。

トラック輸送の最大の特長は、輸送の完結性と迅速性にある。即ち、鉄道は通運を、内航海運はトラックをそれぞれ一つの輸送契約を完結するための補完機能として求めているのに対して、トラック輸送は戸口から戸口までトラック1本で荷卸しも必要とせず(路線の場合はターミナル作業が伴う)、ストレートに運ばれ、輸送契約がそれで完了する。

必然的に輸送時間も短縮され、荷傷みも少ないということになる。トラック輸送は「夜発ち、到着」が長い間慣習的に行われてきており、ギリギリ夕方遅くまで荷物を集め、夜間のすいた道路を走り、翌朝には目的地へ届ける、というスピード性が高度成長期のいわゆる「大量高速輸送」ムードを醸成してきたわけである。

*輸送経済新聞社編集部
Chief Editor, Transport Economic
Journal Co.
原稿受理 昭和56年1月6日

だが今日、「長距離トラック輸送」といわれるものは「路線トラック」による輸送ではない。路線トラックの場合も東京～博多、大阪～青森、名古屋～鹿児島といった運行はなされるが、ツーマン運行や途中のドッキングヤードによる折り返し運転、さらには国鉄のフレートライナー、フェリーなどの利用運送に置きかえられてきており、昨今の省エネルギー政策との絡みもあって、輸送距離は短縮されつつあるといえる。

よく500km以上は鉄道輸送の方がメリットがあるといった議論がなされるが、これは国民経済的にエネルギー消費量を勘案した場合の評価である。トラックの長距離輸送についての厳格な定義があるわけでもない。トラックによる輸送距離が1人の運転者をして過酷な労働環境に追い込んでいる、との指摘が近年高まり、交通事故の悲惨さを防止することと合わせて、長距離運行に対する監視の眼が一般的に強まったところから、今回のテーマは出発していると考えられる。

この場合、現場の関係者の何人かに取材した時に、「長時間運転というが、昔の国道1号線と今の東名・名神高速道を比べれば月とスッポンだ。車の性能も良くなったし、トラックの荷重が昔と変わらず制限されている中で、生産性を上げるとなれば過積みをするか、長距離を走るしかないじゃないか。確かに高速走行で神経は使うかもしれないが、厳しい業界の競争の中で生きていくためには、やはり他人より働かなければ……」(中小企業経営者)、あるいは「さあねえ、石巻と築地を往復しているんだが、年とったらどう感じるかはわからないが、今は特別キツイとも感じないな。何も『トラック野郎』のマネするつもりはないけど、適当に息抜きはしているからねえ。なまじ規則で縛られて窮屈な思いをするより、今の方がいいんじゃないか。俺が魚運ばなかったら困るだろうと思ってりゃ、そうすてたもんじゃない」(築地で、宮城県ナンバーの冷凍車運転者)——といった反応があったことが、トラックの長距離輸送を支えてきた大きな力であるように思える。そこには、エネルギーでも交通安全でもない別の要素が介在しているといえる。

2. 長距離運行の実情

長野県は高原野菜、リンゴなど季節商品の出荷の多いところである。一斉出荷時となれば、とても県内のトラックだけでは足りず、県外車両の活用は

もちろん、長野県陸運事務所は、白ナンバーのトラックに対しても“特認”の形での運送行為を許している。青果物という性格から鉄道輸送はほとんどなく、トラック輸送への依存度は出荷量の増大とともに大きくなっているのが実情である。

55年の秋、その陸運事務所であんな話を聞いた。「青果物の出荷が多いといっても、長野からみた市場は名古屋、大阪でしょうし、トラックの運行そのものは比較的理にかなったものでしょう」の質問に、「ところがそうでもないんですよ。仮に長野市の近郊で野菜を積んで、トラックが出発したとしますよ。行先は一応、名古屋の市場ということになっています。運転手は国道19号線を走って、木曾福島かその先あたりで、休憩を兼ねてドライブインに入るわけです。そこで出発した所へ電話を入れます。すると、いま名古屋の市場は品物がダブついて値が下がっている。岡山が品薄のようだ。そこまで走ってくれということになり、急拠走り出すんですよ。もうエネルギー問題も、労働条件もありませんな。市況商品だけに高く売れるところを求めて、突っ走るわけですね。長野の場合はまだシーズンがありますが、魚のような年中のところはもっと大変だと思います」——といった答えである。

同じようなケースが佐賀県にもある。佐賀はミカンの産地であり、秋口から膨大な量のミカンが全国に流されていく。

早朝から農協の出荷場の前にトラックが延々と並び、工事現場で生コンを積んで待機しているミキサー車と同様である。段ボール詰めではあるが、ミカンのトラックへの積みつけは手作業であり、パレットで荷台まで運ばれたミカンのカートンが運転手によってひとつひとつ積みつけられていく。1台ずつ積み込みが終わるまで、他のトラックは順番を待っている。待っていないと荷物がもらえないからだ。

積みつけを終ると、とりあえず出発する。行先は一応、山陽道を上る。広島、岡山あたりで電話を入れ、各地の市況を把握した荷主から初めて正式の目的地を知らされるといふ。それが大阪の場合もあれば、遠く仙台ということもあるわけだ。

ここでは、問題は輸送の距離ではない。商品ができるだけ高く、有利に捌こうという市場原理が輸送距離を決めており、輸送する側の選択権は全くといっていいほどない。長距離がいやだと言え、荷物がなくなり、経営が成り立たないという弱小なトラック事業者が多いことが、輸送の不規則さを生み出

していることも否定できない。

トラック輸送に関して、輸送力の売り手であるトラック事業者と買い手の荷主とは、過去「力関係」で動いてきた。「認可運賃」はあるものの、これはあくまで“参考”に過ぎず、その時その時の輸送の需給状況の「相場」で「実勢運賃」は決められている。

しかし、過去の歴史はダンピングの歴史であり、運輸省自動車局長の過去そして将来の課題が「輸送秩序の確立」であるほど、両者の関係は改善を阻む根深い問題を抱えている。

その原因は全国33,000ともいわれるトラック事業者の数の多さであり、同時に企業規模からみた零細性にある。経営基盤を維持するためには、輸送すべき貨物を確保せねばならず、同業他社との競争に打ち勝つために、最も手取り早いのがダンピングであるからだ。

トラック事業者の中でも、一握りの大手企業は営業スタッフ、あるいは企画部門を抱え、いわゆる輸送商品を開発することによって、対荷主関係を正常な“同じ土俵”の上で処理できる強さを持っている。

しかし、大部分の中小、零細企業はそうした営業開発的な力を持たず、大手事業者の下請けとなって荷物を確保するか、あるいは直接、荷主に隷属するということになり、ここに業界内の二極化が一段と進んできているわけだ。

こうしたダンピング、あるいは下請け制の進展が、過去に利潤を確保するための過積みを生み、また、輸送力の買い手の前に否応なく長距離運行を始め、過酷な輸送条件を飲んでも走らねばならない土壌を作り上げてきており、この傾向は今後ますます強まることが予想される。

ただ一度、トラック事業者にとって対荷主との関係を大きく改善するチャンスはあった。第1次石油ショックの際である。

高度成長の末期に発生した石油パニックは、軽油の不足によるトラック輸送力の供給低下につながり、それまでダンピング一途だったものが、逆にアップینگ現象まで生んだものである。

しかし、これも石油事情が落ち着きをとりもどし、また、荷主産業界の減量経営による在庫調整の進展に伴って、輸送の需給関係は元に戻り、トラック業界の夢は消えた。その後、道路交通法の改正による荷主の背後責任追及が明確にされた結果、過積載が改められ、運賃単価の若干の上昇をもたらしたにとどまっているといえる。

第1次石油ショックによって、軽油価格の値上がりから、それまで長距離運行を行ってきたトラック事業者の中には、運行を手控えるか、あるいは利用運送への積極的な転換を図った企業もある。事実、この頃から帰り荷の確保による効率的な運行が求められ、荷主業界でも同一業種であっても企業の壁を越え、相互乗り入れによる“片荷是正”ムードが高まったものである。

しかし、サービス産業であるトラック輸送産業には、輸送コストの適正な収受を自らの力でなしとげる基盤はまだ備わっていない。拡大再生産のためのコスト・プラス・利潤は競争の中で歪められ、自らの犠牲の上に立ってかろうじて企業の体制が維持されている。対荷主との力関係が、トラック業界内での下請け関係につながり、結局、劣悪な環境にあえぐのが中小・零細企業群であり、これがまた、わが国のトラック輸送を支えているのだ。

3. なぜトラック輸送なのか？

ところで、ダンピングという問題を除けば、トラック輸送のコストは他の輸送機関と比べて安くない。トラックの1輸送単位は一般の単車で11~12t、セミトレーラーで15tであり、鉄道の1,000t単位、内航のロット輸送と比べれば、単位の小さい分だけコストは高いのが当然であろう。

昭和54年度実績によるわが国のエネルギー消費量のうち、国内輸送機関による消費は石油換算で5,950万tであり、このうちトラック輸送による消費は36.7% (2,184万t) である。

また、輸送効率をみるとトンキロあたりのエネルギー原単位は、自家用トラックの2,016 Kcalは例外として、内航の221Kcal、鉄道の135Kcalに対して営業用トラックのそれは690Kcalとなっており、コスト的に高いのは歴然としている。

にもかかわらず、トラック輸送は年々伸び、54年度は輸送トン数で国内総輸送量の88.3%を占める52億5,800万t、トンキロでは39.1%に当たる1,728億8800万トンキロとなっており、エネルギー効率の良い鉄道輸送は横バイから減少傾向にある。

このことは、輸送需要が国民経済的な省エネルギー感覚では決して動いていないことを示しており、長距離になるほど有利だといわれている鉄道や内航輸送の利用を抑止しているわけだ。

最近では鉄道輸送も、過去のストを始めとする輸送の不安定さは影をひそめてきているが、同時に鉄道

輸送特性を発揮できる大量定型輸送志向を強めており、恩恵をこうむる荷主もあるものの、波動性が強く、市況によって動く生鮮食料品を扱う荷主にとっては利用しにくくなっているのも事実だ。

「先の石油ショックの時、トラックの確保が難しくなるというので、国鉄に保冷車、冷凍車を回してくれるように頼んだんだが、回転が悪くてね。車両数も足りないんだろうが、何といっても時間的な問題がある。あの時も、結局、トラックがないといわれながらも、必要な台数は確保できた。多少運賃は上げたけれどね。柔軟性があるというか、使いたい時にやはり一番容易に手配できないと……」(焼津・漁業会社経理マン)——という話が、トラック輸送を選択するポイントを的確に物語っている。

従って、トラックの長距離輸送を考える時、エネルギー問題からの追及はこの際、論外である。このことは政府の省エネルギー政策との絡みから、目下、運輸政策審議会の中で、省エネに対する行政介入の是非、即ち、市場原理を優先させる限り、必ずしもエネルギーの効率化が容認されない点から行政の積極介入、指導によって政策を実現すべきではないかという議論を見守りたい。

4. 長距離トラック輸送の問題点

荷主との力関係はともかく、スピード性と手軽さから伸びてきたトラック輸送の長距離化傾向は今後も続くものと考えられる。

エネルギー消費面からの締め付けのほかに、輸送需要の平準化、つまり季節波動がなくなり、また、市況によって動く要素がなくなり、あらゆるものが計画的に輸送される状況になれば別だが、わが国経済体制化ではそのようなことは考えられないからだ。

加えて、野菜や鮮魚などは新しさによって商品価値が著しく違うという特性からも、日本列島をはじからはじまで走っても3日もあれば縦断できる距離の中で、トラックは走り続けるだろう。

問題は長距離輸送が長時間労働とイコールであり、その結果が交通事故の発生などに結びついていく点にある。

近年、高速道における大事故の発生が頻繁に報道されているが、その大部分が長時間の運行からくる疲労、睡眠不足による追突、ハンドル操作の誤りといったケースであり、このことから運転時間を規制して、十分な休養のとれる体制への指導を強めることとなった。

昨年10月1日付で労働省は「自動車運転者の労働時間等の改善基準」(新2・9通達=27通達)を本格実施させた。この新通達は昭和42年の旧2・9通達をベースに、欧米なみの労働条件に引き上げようとの目的で、労使関係者、荷主団体にわたって内容を提示、意見を求めた上、一昨年12月27日に新通達を公表、翌4月からの試行期間を経て10月から本格実施に踏み切ったものである。

その概要は、①1日当たりの拘束時間(労働時間と休憩・仮眠時間)が2週間を平均して日勤の場合13時間、隔日勤務の場合21時間以下とし、2週間における総拘束時間は日勤が156時間、隔日勤務が126時間以下とする、②ワンマン乗務の場合の1日の最大拘束時間は16時間とし、勤務と次の勤務との間に連続8時間以上の休息期間を確保する、③1日当たりの運転時間は2日を平均して9時間以下とし、連続運転時間は4時間以下で、4時間経過直後に連続した30分以上の中断時間を置く——などである。

新2・9通達が旧通達に比べて厳しいのは、拘束時間のうち労働時間の中に実作業時間のほか手待ち時間が含まれることと、さらに連続ハンドル時間が4時間と規則され、30分以上の休憩をとることが求められた点などである。

新2・9通達の本格実施に当たって、労働省との窓口となった全日本トラック協会の担当者は、協会内の会合、説明会で各地の事業者から「新通達は遵守できない。守れば経営は破綻する」とつき上げられ、板バサミになって悩んだという。

前述の佐賀県のミカン輸送の場合などがいい例だが、実際の走行時間以外に、朝早くから順番を待つ、いわゆる“手待ち時間”まで規制されると、もはや輸送計画が立たなくなってしまうということで、運転手の労働条件の改善という「総論」には賛成しつつも、具体的な作業が千差万別であるだけに、新通達の一律適用については、「違反を承知で、守れない」という「各論」反対のムードが強いわけだ。

一方、経営者側の反発に対して、本来、労働条件を改善されることから、両手を上げて賛成するとみられる組合側だが、必ずしもそうではない。

「長い眼でみて、改善されるべきだろうが、実際の仕事の内容を考えると、残業の規制なども加わってきて、結局、給料の手取り分が減ることになるのではないか。それに休憩をとれといわれても、今まで長い間の習慣もあるし、そう効果的な体制への移行は難しい。かえってペースが狂ってしまって、疲

れが増す」という声があり、企業によっては、労働組合自体が、新通達の実施について、段階的に行うよう申し入れを行ったところもある。

5. 長距離輸送を支える施設の問題

結局、長距離輸送を行うに当たっての問題は、「各論」における調整も必要だが、新通達を遵守していくなら、その内容に即した輸送ダイヤと休憩等を的確にとるための諸施設が必要になる。

これについて、昨年12月初旬、休憩施設の使用実態をルボする機会を得た。

事の発端は10月23日の参議院社会労働委員会での質議にさかのぼるが、席上、民社党の柄谷道一参議院議員が、新通達の実効性について追及した結果、ともかく実情を見ようということになり、深夜の東名・名神高速道のサービスエリア、パーキングエリアの利用状況を実際の路線運行車に同乗して調べたものである。

これ以前に全日本トラック協会を中心に各労働団体等が協力して、サービスエリア、パーキングエリアの利用実態調査を行っているが、その結果では、東京、名古屋、大阪の大都市周辺を中心として、各施設は21時頃から明け方の4～5時頃まで、どこも駐車場は満パイ状態になっていると報告されていた。

東京の東雲を夜9時に出発した11t車は、運行計画表通り、東名・名神高速道を走り、途中所定の休憩、食事をとって、最終地の大阪・門真へ予定時間以内に入ったが、道中、すべてのサービスエリア、パーキングエリアをのぞいてみた結果、先の調査と寸分たがわぬ実態が裏付けられた。

東京に最も近い港北パーキングエリアは22時ちょっと前だったが、すでに満車であり、通り抜けるにもひと苦勞するほどの混みようである。下り線でこの状態であり、対向車線の駐車場をのぞけば、入りきれない車が側道にズラリとならんでいる。この状態が沼津を過ぎ、浜松を過ぎても続き、パーキングエリアに空きが目につき出したのは、すでに京都、大阪に近く、明け方5時過ぎで、そこから走り出せば7時頃街中に到着するだろうと予想される地区、時間帯になってからであった。

駐車場がいっぱいのため、駐車禁止のバス・ストップで休憩している車も見受けられたが、多くは追突事故の危険の多い路肩に止まっている。それ以上にすでに駐車スペースのないのを知ってか、スピードを落とさず、走り抜けていく車が多い。

ルボをして感じたことは、まず駐車スペースの絶対的な不足である。新通達によって4時間ごとに休憩をとるとすれば、東京を出発して浜松あたりだが、この周辺のサービスエリア、パーキングエリアはいずれも満パイであり、「一見の車」が駐車しようとしても、とても入れない状態にある。

また、駐車場には白線で駐車スペースが指示してあるが、それが極めて狭い。最近では車が大型化し、トレーラもかなり多いにもかかわらず、1台のスペースとして用意されているのは昔の6～8t車程度しかないように見える。白線通りに入れると運転席のドアは完全に開かない。何よりも駐車させようとしても、車の長さに比例する回転スペースが用意されていないため、通路に仮停車し、それが団子状になって外にはみ出していく結果となっている。

高速道路のパーキングエリアは15km間隔、サービスエリアは50km間隔で設置されているといわれる。東名・名神高速道といえば、わが国を代表する高速国道であり、太平洋ベルト地帯の大動脈として、産業面からの重みも大きい。

富士川サービスエリアの無人休憩所でカップうどんをすすっていた運転手が、われわれの団体行動をいぶかしむ様子で声をかけてきた。新通達の実施に伴う調査だと説明すると、「内容は全く知らない」という答えのあと、「30分休めだの、1時間メシを喰えだの言われたって、その通りにいくもんか。出発したら、できるだけ早く目的地に近いところまで走って、そこで待つんだ。もちろん休まずにさ。そしてできるだけ早く帰らなきゃ。俺はきょうは神戸で荷物降したあと、大阪の高槻で荷物を積んで、夕方までに川越に帰るんだ。休憩時間は門真で2～3時間あるかな。そりゃあ、眠くないといったらウソになるが、明日は休みだからな」と述懐していたが、「でも、町の中の混んでいる狭い道をコチョコチョコ走るより楽だ」とつけ加えたものである。

また上郷サービスエリアで高知ナンバーをつけた冷凍車の運転手は、「定時休憩？そんなものない。たまたまトイレに行くんで寄ったんだ。そういえばきょうはすいているのかな。積み荷は魚のスリ身だよ。そう急ぐ必要もないんだが、確かに俺達の仲間や飛ばすやつもいるなあ。四国へ行くには、フェリーに乗るだろ。荷物積んでると重いもんだから、かけ込みで乗せてくれないんで、できるだけ早く岸壁に車つけとかないと……。浜で2時間も次の便待つんじやたまらないからな」と言う。トラックの後には

「お先にご免、ご意見無用」と書かれていた。

さらに黒丸サービスエリアでは、冬の夜長もしらみかけてきて、駐車場も空気がポツポツと見えてきていたが、洗面所に駆け込んできた1人が「しまった、寝過ごした」と冷たい水で顔を洗ったあと、「7時までには大阪へ入らないと混むからなあ」と、あわただしく車を発進させていった。

新2・9通達への対応策として、全日本トラック協会は、全国20カ所以上に休憩、宿泊を目的とするトラックステーションの建設計画をもっている。しかし、現在までに完成しているのは福島、浜松、北九州、尾道の4カ所に過ぎず、「前途ほど遠し」の実情である。高速道路上の施設については、新通達の実効を期すためには、労働省、建設省、運輸省といった監督・指導官庁の横の連絡によって、早急に具体的な施策の実施が望まれるところだが、「タテ割り行政」の悪弊から、関係者のイラ立ちはつのる一方である。

一方、一般国道における施設の整備は全日本トラック協会のトラックステーションに加えて、既存のドライブイン等の活用が必要になるが、ドライブインによっては「大型車お断り」という店も多く、運行管理者の悩みの種でもある。

調査でトラックに同乗した柄谷議員は「大手の企業、それも路線会社はネットワークを持っているので、自社の営業所を多少補強すれば対応はできるかもしれないが、問題は中小企業だ。自前で施設の整備は無理だろうし、施設の現状がこのザマでは、新通達の遵守を強制しても、とても効果は期待できない。遵守の方向で努力するので、通達の運用は弾力的にやってほしいというのが精いっぱいじゃないか」と感想を述べていたが、「それにしても、高速道路は昼間だけのものじゃないだろう……。結局、自動車輸送がここまで発展することを想定できなかったんだろうなあ。トラック輸送の産業、経済に対する重要性に比較して、道路行政の立ち遅れをつくづく感じた」と指摘していたのが印象的だった。

6. 将来展望

わが国の貨物輸送量は、今後極端な伸びはなくても、緩やかな増加を続けていくと予想される。そこで対応する輸送機関だが、大量貨物についての内航や鉄道輸送はともかく、小口を主体とする生活関連物資および生鮮食料品の輸送については、トラック輸送の役割は増えることはあっても、減ることはな

いと考えられる。

2度にわたる石油ショックがもたらしたのは、荷主企業の“減量、体質へのよりシビアな努力であり、それは極力在庫を圧縮する方向での販売体制が求められているということである。

一方、生鮮食品や木材、セメントなどの基礎材料は都市の大型化が進み、需要がふくらむ一方で、供給地を遠方に求めざるを得ず、手軽さという面からトラック輸送の長距離化を促すことになる。

トラックの長距離輸送がエネルギー的にマイナスが大きいいわわれても、その輸送のもたらすスピード性など経済効果が大きい故に、その輸送需要が増えるわけであり、これに対する他の輸送機関の競争条件の整備意欲、さらには荷主側の余裕をもった出荷体制がない限り、トラック輸送は長距離、短距離にかかわらず、シェアを伸ばしていくと考えられる。

つまり、一連の輸送体制の中から生まれた自然発生的なものとして長距離輸送があるわけで、とすればここで長距離輸送そのものの良否を論ずることもまた意味がない。

ただ、トラックは長距離を走っても、それに乗務する人の健康・安全管理がキチンと行われる体制がとられる限り、大した問題はないように思える。そこには、これまでトラックを運転する人達の個々が自己犠牲の上に立って輸送の優位性を維持してきたという問題が隠されている。

ある荷主の物流担当者は、「だからトラック輸送も国鉄のような乗り継ぎ制にすれば何も問題は起こらない。しかし、通運のように発地と着地の業務に限定して動いていたら、企業のバイタリティを発揮できない。要するに交通事故の問題は別にして、働き過ぎる日本人に対するジェラシーではないか」と分析を試みている。

再び現場の関係者に登場願う。

「フェリーやライナーの利用というが、利用して時間的にも料金的にもメリットがあるのなら利用もするが、コストが高くなっても使うというのには抵抗がある。疲れとか危険は直接目に見えないし、事故防止に十分な注意を払うことはもちろん必要だが、いまのところ、予想される危険にまで費用をかける余裕のある経営はできていない」（横浜・小企業経営者）と、ひたすら精神の緊張に依存するという姿勢である。

「国際的な労働環境レベルまで高めるための通達

は当然、歓迎すべきものだが、通達を出すところと、事業経営を監督する部門、さらに職場ともいべき道路、付帯施設を作る部門とがバラバラでは困る。何よりも通達の効果を実のあるものとするための施設を作ってくれない限り、結局、シワ寄せを受けるのは労働者だ(労組幹部)という不満もある。

「世の中進んだといえればそれまでだが、要するにあまり働かないで、賃金は高くということでしょ。それは、われわれもそれに越したことはないが、道路事情、車の性能を考えると、何か根拠がないとか、迫力不足じゃないかねえ」(平和島トラックターミナルで、貸切り運転手=58歳)という意見もあったが、いろいろ聞いた中で、トラックの長距離輸送そのものについて、「否」を唱える人はほとんどいなかったのも偶然のなせるワザか――。

「施設面の対策が不十分だから、通達を守らない

というのでなく、お互いの努力で通達を守っていこうという姿勢が欲しい。そういう者にこそ、弾力的な適応も考えられるわけで、そうした努力の積み重ねが輸送産業の地位向上に結びつくのだ」と労働省の担当官は苦しげに弁明する。

長距離輸送について、現状ではその必要性は認められたといえるが、問題は、それが事故その他社会的なひんしゆくを買う事態をひき起こす点にある。これらを防止するための施設への投資等が利用者負担なのか、広く社会的に道路の付帯設備としてあるべきなのか――となると、また意見は分かれよう。

しかし、今日もまたトラックは走り、事故も発生するとなると、輸送の実態を肯定しつつ、コスト的にも、安全面からもメリットのある施策を関係官庁に強く求めることこそ、当面の課題といえよう。