長距離貨物輸送における労働生産性の向上 ～野菜の長距離輸送をケースとして～

加藤 博敏 主任研究員

研究の背景・目的

貨物輸送量の9割を担うトラックのドライバー不足が顕在化している。特に長距離輸送を担う大型車のドライバーが減少しており、2030年には2/3（対2010年）にまで減少するとの予測もある。更に、4年前のツアーバス事故を契機とした「自動車運転手の労働時間等の改善のための基準」の遵守監視の強化などによる輸送業界や荷主の意識変化も加わり、ドライバーの確保が難しくなっている。こうした動きは、トラックに限らず、物流分野の様々なところで発生している。

このため、トラック輸送と鉄道輸送、海上輸送を旨く組合せながら、輸送に従事する者の労働生産性の向上を図っていかないと、今後、国民生活や経済活動を支える長距離輸送サービスの供給力の量や質を、維持できなくなる可能性がある。

そこで、本研究では、長距離輸送における労働生産性の実態を把握できる指標や、指標を活かして、長距離輸送サービスの量や質を維持・向上していくための施策の検討を行っている。

今回の報告では、全国生産量の4割以上を占める北海道・九州の野菜が、長距離輸送を経て東京中央卸売市場の取扱量で2割以上を占めていることに鑑み、大都市圏向けの野菜の長距離輸送をケースとして取り上げる。長距離輸送の実態を紹介するとともに、労働生産性指標の提案と、指標の有用性を試算例を紹介しながら報告する。

1. 国内長距離貨物輸送の実態

本章では、トラック輸送、鉄道輸送、海上輸送の実態、特に、トラックで運ばれるようなユニットロードに着目して、国内長距離輸送の実態を明らかにする。

報告では、北海道や九州から輸送されるユ

ニットロード貨物の輸送機関分担の実情の分析結果、鉄道輸送や海上輸送の輸送能力の現状や課題などを報告する。

2. 北海道産野菜の道外出荷の輸送の実態。

本章では、後の指標の試算例に用いる北海道から東京までのタマネギ輸送を中心に、その輸送の実態と、各輸送機関の動向を報告する。

前者については、産地を出荷して3日目夕刻に市場に運び込まれるまでのタマネギ輸送の様子を、鉄道輸送、長距離フェリー輸送、RORO船輸送の3ルートについて報告する。

後者については、北海道外向け輸送を中心に、輸送ルート選択の考え方や、それぞれの輸送機関の現状や今後の輸送力拡大の可能性などについて報告する。

3. 労働生産性指標の提案と試算・活用イメージ

本章では、労働力あたりの輸送量をもって労働生産性として捉え、その提案や試算、指標の活用イメージを報告する。

トラック輸送状況の実態調査結果によると、ドライバーの拘束時間の内、生産性の乏しい手待ち時間（積卸作業開始をドライバーが待機する時間）が13%を占め、また、4割で対価を得ていない荷役作業が20%を占める。これら、運賃比較などの経済比較では見える化できない輸送実態を数値化するのが労働生産性指標である。

労働生産性指標は、単位貨物量と、これを発着地間を運ぶ距離、この輸送に関する様々な行程に携わる従事者数と従事時間によって求めるものである。

当日は、上記のタマネギ輸送を例にした労働生産性指標の試算結果と、試算結果を用いた指標の活用イメージなどを報告する。