

# 日本の物流インフラ整備は「公共工事」から「国家戦略」の時代へ

当社は陸海空の貨物輸送を軸に国内物流ならびに国際物流を生業としています。わが国の国内物流全体を輸送手段別に見ますと、重量ベースでは9割強がトラックによる輸送で、そのうち約6割を110万台の営業用トラックが担っています。トラック輸送業界は約14兆円規模の産業で、事業者数は全国で63,000を超え、ドライバーや従業員等を合わせ120~130万人程が携わっています。トラックは私たちの日常生活のライフラインを支えているといっても過言ではありません。

ところが残念なことに、トラックのイメージは「黒い煙を出しながら暴走する」「重大事故を起こす」「後ろから煽る」と非常に悪い。そこで、「社会と共生」する業界をめざし、「安全」と「環境」に重点を置き、業界のイメージアップに全力をあげて取り組んでいるところです。

それにしても最近、企業経営者や組織のトップの倫理観の欠如を考えさせられる事件が多いと思いませんか。それぞれ一人ひとりを見ると良識をわきまえた、良き家庭人がほとんどです。ところがひとたび企業のような集合体になると良識や倫理観は犠牲にされ、組織防衛が優先されがちです。しかしこれは必ずしも愛社精神とか、会社を守ろうということではないと思います。「そうしなければ組織内での存在を否定される」という、組織に内在する怖さとか、保身術がほとんどではないでしょうか。立場の弱い人たちが無言の圧力を感じて、そういった事態に追い込まれることがないよう、企業のリーダーにはブレない倫理観が求められます。

ところで、今回の政権交代は、明治維新や第2次世界大戦の敗戦に次ぐ革命的なできごとで、60年近く慣れ親しんできたこれまでのやり方や常識を見直すチャンスといえます。たとえば、これまで港湾・空港・道路といった物流のインフラ整備は、公共工事の一環として自己目的化された部分がありました。空港のハブ化やスーパー



辻 卓史 氏

Takashi Tsuji

鴻池運輸会長

中枢港湾の必要性が唱えられる一方で、地方ではわずかなニーズを求めて次々に空港や港が建設され、「集中化」と「分散化」が同時進行するちぐはぐな状態となっています。つまり司令塔不在です。その結果、国際競争力の強化に結びつかず、地方の港や空港からは国内ではなく韓国に人や貨物が流れています。入港料や着陸料を下げ、船や飛行機を呼び込むべしとの声も聞かれますが、利用する乗客や積み荷が多いところには自然に集まります。本当に必要なのは「日本の戦略性そして地域の総合力」ではないでしょうか。

高速道路についても、「造る道路から使う道路へ」と発想を転換し、「費用対効果」を第一に考え、通行車両が多い部分へ集中的に投資すべきです。関西の高速道路もいわゆる「ミッシングリンク」の整備を進めれば、使用効率は格段に上がるでしょう。また、世界一高い通行料金も公共性の高い営業用トラック等については下げるべきです。しかし全車種無料化すると、ひどい渋滞が起こることは実証済みです。そうなれば、物流は非効率になり、ドライバーの長時間労働にもつながり、環境にも悪影響を与えます。また、災害発生時や緊急時の輸送にも支障をきたします。

中国や韓国などの近隣諸国は、ひたすら国益優先という国家戦略のもと、空港・港湾・鉄道・道路といった物流インフラの基盤強化を急速に進めています。グローバル化時代においてはこういった国々と競争しなければならないという現実を直視し、日本の物流の国際競争力をいかにして強化するかを国家的見地から考えるべきです。 談