



NHKの長距離ドライバー密着ルポ

2022年11月8日のNHK『クロージャーズアップ現代』は、匿名を条件に取材に応じた長距離トラックドライバーの同乗ルポを放映した。高速道路を使うことは許されず、手積み手降ろしを強いられ、十分な休息も取れない、下請け運送の実態がそこで映し出された。番組の公式ウェブサイトには、あまりに過酷な労働に憤る視聴者たちのコメントが並ぶ。大先生一同の新年がハードな話題から始まった。

NHKの番組が話題に上がった

「新年おめでとうございます」

「今年もよろしくお願いします」

編集長と女性記者が大先生事務所に顔を出した。弟子たちが挨拶を返す。

「おや、今日は手ぶらか。新年会はやらないのか？」

席に着いた編集長に大先生が声を掛ける。編集長がにこやかに応じる。

「検討会は早めに切り上げて、別の場所にご案内しようかと思いましたが、ちゃんと個室を取ってあります」

「はい、それで、今日は遅くまで時間を取ってくださいと言ったのか。なんか議論が白熱する大テーマでも持ち込むのかと思っていた。それで、今日は昨年の十大ニュースでもやるのか？」

「いやー、それでは他誌と差別化できませんから、今日は、先生にお任せしようかと思いましたが……」

「差別化ねー。心にもないこと言うな。ところで、任せるってなんだ？」

「いえね、昨年、先生が一番気になったというか、心に残った出来事を話題にしようかと思ってるんですが……」

「要は、編集長がさぼって、テーマを持つてくることができなかったというだけのことです」

女性記者が実情を暴露する。編集長が女性記者をにらむ。二人のやり取りなどかまわず、大先生が素直に応じる。

「そうさな、一番記憶に残っているといえれば、昨年11月にNHKで放送された『クロージャーズアップ現代』かな」

それを聞いて、編集長が「はいはい」と言っていて、ノートを繰る。

「昨年11月8日に放送された『送料無料の陰で……トラックドライバーの悲鳴』ってやつですね。あつ、先生、一番記憶に残ってるって、もしかしたら直近の話だからじゃないですか。それ以前のことは全部忘れてしまった

■大先生 物流一筋30有余年。体力弟子、美人弟子の2人の女性コンサルタントを従えて、物流のあるべき姿を追求する。

■体力弟子 ハードな仕事にも涼しい顔の大先生の頼れる右腕。

■美人弟子 女性らしい柔らかな人当たりで調整能力に長けている。

■編集長 物流専門誌の編集長。お調子者かつ大ざっぱな性格ですげえものを言う。

■女性記者 物流専門誌の編集部員。きちょうめんな秀才タイプ。

とか……」

「また編集長、たしかにそうかもしれませんが、そういうこと言っちゃいけませんよ」

女性記者の言葉に編集長が呆れた顔をする。大先生が苦笑しながら続ける。

「いや、なんか番組構成に違和感を覚えたし、運賃の見える化が必要だというゲストコメントターの意見も的外れな感じがしたものだから記憶に残っているのかも……」

大先生の言葉に体力弟子が応じる。「タイトルに送料無料という言葉を使っているながら、番組内でB to Bの輸送を取り上げますなどと前置きしているのは何か違いますよね」

「たしかに、送料無料はネット通販の世界で定着している言葉でもんね。B to Bの世界では、さすがに送料無料はない。ただ、送料無料という言葉は、物流関係者の中にも、消費者に誤解を与えかねないので適切じゃないと言っ人もいます」

編集長の言葉に、大先生がわざとらしく仰け反る。

「えー、そんな人いるの？ 消費者はそれほどばかじゃない。売り手が負担していることなどどつくに承知してる。送料は消費者に負担させるべしという主張ならわかるけど……」

「まあ、そうですね。それはそうと、たしか一昨年の末ごろでしたか、NHKの地方局で同じような内容の放送をしたことがあります。が、今回は『クローズアップ現代』ですから、

インパクトは大きいですね」

匿名の下請けドライバーに同乗取材

女性記者の言葉に編集長がうなずく。

「うん、長距離ドライバーの密着ルポは、業界内では知られた内容だけど、一般の人が見たら衝撃的なものかもしれない」

体力弟子がうなずいて続ける。

「たしかに、あの長距離ドライバーのルポで、運行記録計を12時間でストップさせてしまう光景や、高速代をもらえず下道を走る実態は、改めて、正直こんなんでもいいのかと思います」

「片道400キロの輸送を高速道路が使えないため倍の時間をかけて下の道を走って、出発から12時間経ったとき、運行記録計を止めてましたね。会社の指示だそうです。休息は8時間取るべきところを2時間しかとらず、着荷主に到着したのは朝の4時で、構内に入れたのは5時間後の9時だった」

美人弟子の補足に編集長が続ける。

「ドライバーが無償でやらされているバラの積み降ろし作業にも焦点が当てられてました。前に、先生が、本来は車上渡しが原則だとおっしゃってましたが、原則を無視して、本来荷主がやるべきことを無償でドライバーにやらせているのはおかしいという論調でした」

「あそこで登場したのは、私たちがここで何度か取り上げた3次、4次の下請けのドライバーですよ。『大手がやりたがらない仕事、安

い仕事がおれたちに回ってくる』って言っていましたけど、多重下請け構造の実態がさらけ出されてました」

女性記者の怒ったような物言いに、編集長が「まあまあ」と言っ続けて続ける。

「あそこで業務委託書のようなものが映されて、高速代のところにゼロって数字がありましたが、高速代を委託したのは物流業者ですよ。労働時間に問題が出るのはわかっています、委託したんですね」

「真荷主つまり荷主は高速代を払っているかもしれないな。そうでなければ、あんな違法になるような条件の輸送を元請けが受けるはずがない。もし、荷主が高速代を払わないという条件で元請けが受けたとしたら、元請けの責任は重大だ」

大先生のコメントに、女性記者が「そうですね」と言っ続けて続ける。

「このようなルポをNHKが放送したのは大きな意味を持ちますね。あれを見た一般の視聴者は、多重下請け構造など知りませんからトラックドライバーってこんなひどい仕事をしているのかと思っただんじやないでしょうか。業界のイメージダウンは避けられませんね」

体力弟子が「たしかに」とうなずく。「しかも、番組冒頭で、トラックドライバーの労災認定が全産業の10・3倍、過労死26件改善されたとはいえ、いまだに拘束時間が過労死ラインを超えているなどと紹介されてましたから、ますますドライバーの成り手はなく

なります」

「なーに、それでいいのさ。ドライバー不足こそが業界構造を変える。そういえば、さっき言っていたNHKの地方局で同じような内容の番組を放送したとき、業界内から、あれは一部のドライバーの話で、ドライバーすべてがああいう状況で働いているわけではないなどというクレームが出たことがあったな」

「ありましたねー。あのとき先生は、『彼もトラックドライバーの一員だ。ああいうドライバーを生み出したのは、批判しているあんたじゃないの。文句言う前に、ああいうドライバーを生み出さないように業界構造を変えんかい』って言ってましたよね」

「そんな啖呵を切った覚えはないけど、敢えて言うておくと、業界関係者の『すべてのドライバーがああじゃない』という発言は間違っている。ただ、多重下請け構造の下層にはああいうドライバーがいることもたしかだ。番組では、そのあたりの業界構造にも触れておくべきだったと思う。その意味で、正しく実態を伝えきれていない。業界事情に詳しいアドバイザーとか付けてなかったのかな……」

「たしかに、それは言えます。それでですねー、今回は、その多重下請け構造の話は置いておいて、実は、この放送について視聴者からいろいろコメントが寄せられているので、それを紹介したいと思います。いろいろ興味深い意見があります」

番組を見た視聴者からのコメント

そう言って、編集長がコメントのコピーをみんなに配る。ざっと目を通した大先生がぼそつと言う。

「いろいろな意見が出ているけど、異論反論の類はあまりないな。あのドライバーはまだいい方だなんて声もある。この『高速代ももらえなくて下道走らないといけないならトラックは無料制度を導入すればいい。物流を頑張ってくれてるトラックさんに感謝の意を込めて提案』というのはいいい提案だ」

「さつき、おかしいという指摘がありました。が、ちゃんと『いずれにしても通販の送料無料とは関係ない話』と指摘している人がいます。わかっている人はわかっている」

編集長が一人で納得してる。

「こういうのもありますよ。『うちの会社はパレットやカゴ台車の輸送しかやらない。手積みバラ仕事は一切ない。こんな会社はめずらしいと思うけど、生き残るのはこんな会社だと思う』という声です。こういう会社もあるんですねー。たしかに、生き残るのはこういう会社だと思えます」

女性記者に負けじと編集長が続ける。

「それに関して『荷物の積み降ろしは荷主がやるべき仕事なのに、当たり前のようにドライバーにさせている。バラ積み、手降ろしなど最低だ』という怒りの声もある」

「こういう声もあります。『大手のメーカー

から直接仕事を受けているが、無理な運行を強要されている。それを受ける運行管理者も悪い。何のための運行管理者なのか』と怒っています」

「まあ、これまで力関係を背景に、荷主が運送業者をいように使ってきたということは間違いありませんね」

「だからといって、すべてを荷主のせいにするわけにもいかない。それを諸々と受け入れてきた物流業者側にも責任がある。もちろん、競争上受け入れざるを得なかったという事情はわかるけど、そんなこといつまでやってるんだってことだ」

大先生の言葉に編集長が「そうそう」と言っただけ。

「過酷な状況に置かれるドライバーを生み出した責任問題についてですが、興味深い意見がいくつか出ています。まず、『悪いのは絶対に物流業の経営者だ。彼らが価格交渉に負けたりしわ寄せをドライバーに転嫁しているだけであって、経営を維持するためとか物流を守るためといったコメントは寝言に過ぎない。労働環境を維持できる価格を勝ち取れない経営者は退場すべきだ』という意見があります。番組内に登場した物流業の経営者のコメントへの批判です」

女性記者が大きくうなずき、「次は？」と催促する。

「二つ目は、『大企業の物流子会社が問題である』と考える。上に対して物が言えず、ただ

のピンハネ会社になっている。そのしわ寄せが
実運送業者に来ている」というものです」

美人弟子が「それまたしかにありますね」
と応じる。編集長がうなずいて続ける。

「そして最後に、『元請を取り過ぎであって、
運賃が上がっても、実運送を行っている企業
には回ってこない。これは業界の構造的な問
題だ。中抜き企業が多すぎる』というもので
す。まさに、その通りです」

女性記者が小さく拍手しながら、誰にとも
なく聞く。

「出ましたねー。荷主、元請け、物流業者。

でも、一体、どこがどう動けばいいんでしょ
うか？ どこも有効な対策を打つことなどでき
ない気もしますが……」

女性記者の言葉に大先生が即答する。

「たしかに、どこも動けない。でも、有効な
方策はある。何度も言ってるけど、どんな
ドライバーが減ればいいのか。そうすれば、荷
主もトラック業者も動かざるを得なくなる。当
然、ドライバーの待遇がよくなる方向で動く。
その結果、既存のドライバーの待遇はよくな
る。そうなれば、辞めていくドライバーは減
るし、新たな成り手も増えてくる。ドライバ
ーの苦境を打破するのはドライバー不足、これ
しかない」

「ドライバー不足は日本経済に悪い影響を与
えるという声もありますが……」

「いや、一気にドライバーがいなくなるわけ
ではないから、そんな心配はいらない。不足
を感じた企業が次々と対策を講じていけば、
それで済む。まあ、ドライバー不足で困るの
は配送部分だけだから、最後は荷主が自分で
運べばいい」

『トラックドライバーの反乱』が見たい

「なるほど。そうそう、行政に一言言いたい
です。行政には、多重下請け構造を規制する
法律など、たとえば再委託は2次下請け以降
を禁止するなど実効性のある方策を講じても
らいたいと思います。そうすれば、下請け業
者がもたらう運賃はすぐに上がります」

「たしかに、中抜きがなくなる分だけ上が
る」

「はい。さて、今日はこれくらいにしましょ
う。来年の新年には、こういう実態が少しで
も改善されたという話をしたいですね。でき
たら、『トラックドライバーの反乱』という番
組を見たいです」

「へー、編集長はすごいな。今年はまともな
発言が多い」

「先生、今年はって言ったただめですよ。昨
年までまともじゃなかったみたいじゃないで
すか。たしかにそうですけど、そう言うって
はだめです」

女性記者の言葉に弟子たちが思わず吹き出
した。今年も女性記者は健在だ。

■



PROFILE

ゆあさ・かずお 1971年早稲田大大学院修士課程修了。同年日通総合研究所入社。同社常務を経て、2004年4月に独立。湯浅コンサルティングを設立し社長に就任。著書に『物流とロジスティクスの基本』（日本実業出版社）『新しい物流の教科書』（PHP）『結果が出る物流とロジスティクス』（ナツメ社）ほか多数。湯浅コンサルティング <http://yuasa-c.co.jp>