

北海道の林業事業体と運送事業体における 原木輸送車両の保有状況について

利用部 資源・システムグループ 酒井 明香

◆はじめに

ここ10年ほど、林業事業体や工場から「運材屋さんが少なくなって困った」あるいは「運材車を頼んでもなかなか来てくれない」などの声を聞きます。平成26年度の北海道水産林務部の調査によると、通年または一定期間において運材車の不足を感じている素材生産業者や製材業者等は全体の約60%に及んでいました¹⁾。

ここでは林業事業体と運送事業体それぞれの保有する運材車（原木輸送車両）を通して、北海道の原木輸送体制の現状を考えてみます。

◆林業事業体の運材車：貨物自家用車

北海道水産林務部林務局林業木材課では、令和2年度に、高性能林業機械を一台以上所有する事業体を対象に、高性能林業機械や運材車の保有状況の調査を実施しています（実施期間：令和2年8～10月）。それによると、道内の林業事業体222社のうち121社（55%）が運材車を保有しています（図1：重機輸送専用を含む）。車両総数は10トン運材車226台、4～6トン運材車31台でした。10トン運材車226台のうち101台（45%）は原木輸送専用で、69台（30%）はハーベスタ等の重機輸送と併用されていました。おおむね林業事業体の半数が一社当たり1台から2台の10トン運材車を保有しており、半数は所有していないという状況です。

これらの運材車は、国土交通省の統計上は貨物自家用車（自社の所有物を運ぶ貨物車両）に分類され

ます。運送事業体が保有する貨物営業用車（他社の所有物を有償で輸送する貨物車両）と比べて自動車税や自動車重量税が高く、税制面で不利になっています。

◆運送事業体の原木輸送車両：貨物営業用車

一方、輸送のプロである運送事業体が保有する貨物営業用の原木輸送車両は、既存の統計上では、輸送品目に関わらず合算されており、車両数は不明です。

そこで筆者らは、令和2年度に貨物営業用の運材車の保有状況等の調査を実施しました。北海道トラック協会の協力の下に、同協会に加盟している運送事業体2857社の中で平成25年度から30年度に1年以上の原木輸送実績のある49社を対象としました（実施期間：令和2年7～9月、42社より回答：有効回答率85%）。原木輸送車両を、実際に原木輸送に使用される10トン運材車（最大積載量9千8百kg～1万1千2百kg）およびトレーラ類（最大積載量9千8百kg～、荷台に連結部を有す）とし、平成25年度末と30年度末の、新型コロナ禍の以前の保有台数と原木輸送量などを調査しました。

結果として保有台数は5年間で291台から324台に増加していました（図2）。特にトレーラ類の割合が増加しました。トレーラ類の台数分布をみると、旭川・津別・北見の3市町村に全道の54%が集中する一方、苫小牧港・十勝港・函館港など港湾部には特に集中はみられないことがわかりました（図3）。

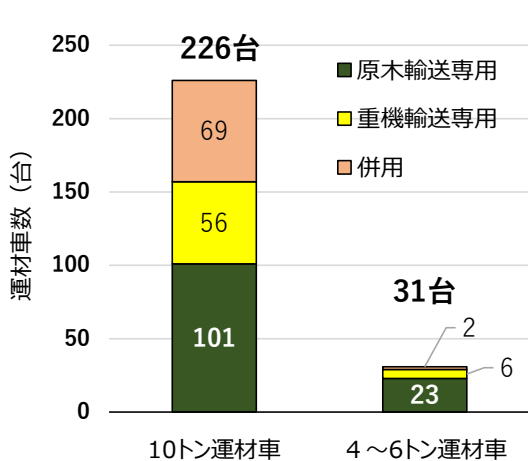


図1 林業事業体の保有する運材車

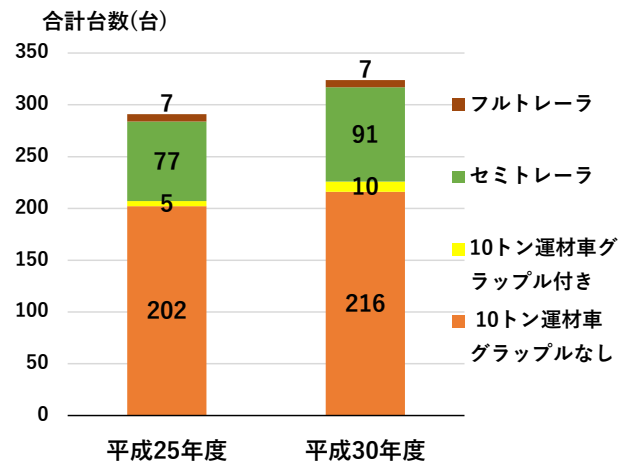


図2 運送事業体の保有する原木輸送車両 (10トン運材車とトレーラ類)

注1) 令和2年度北海道高性能林業機械等保有状況調査データを著者加工



図3 運送事業者の保有するトレーラ類の台数分布

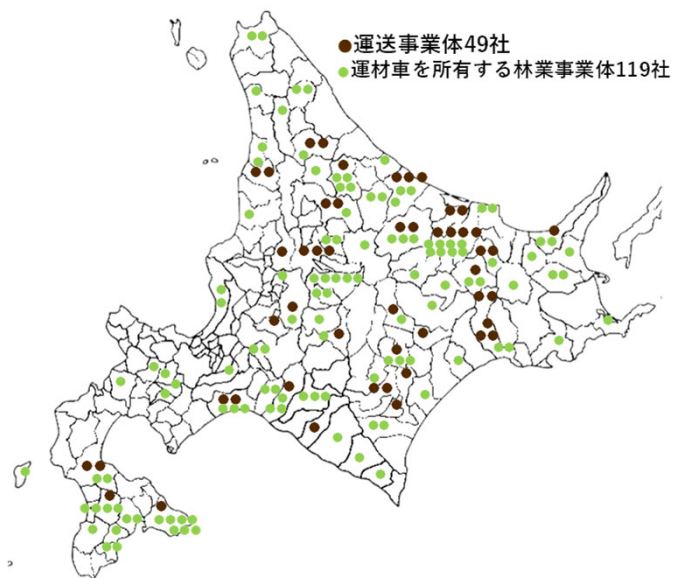


図5 運材車（原木輸送車両）を保有する運送事業者と林業事業者の分布

増加したトレーラ類は平均積載量約30m³の大型車であり、通常は山に入れません。原木が山から平地に運ばれた後に、大型車に積み替えて輸送されるケースが増加したと推察されます。つまり、山から中間土場（サテライト土場や中継ヤードとも言う）のような積み替え可能な平地までの輸送も同様に増加したと考えられます。

原木輸送量は5年間で65万m³（31%）増加しました（図4）。運送事業者一社あたりの年間原木輸送量も、平成25年度に5万4千m³、30年度に6万4千m³と18%増加しました²⁾。

図1と図2より、10トン運材車に関しては林業事業者の保有台数は226台（令和元年）、運送事業者の保有台数は216台（平成30年）であり、山を走れる車両台数はほぼ変わらないという結果になりました。

一方、運送事業者の中には、既に運転手数が車両数を下回っている事業者があり、山を走れる運転手

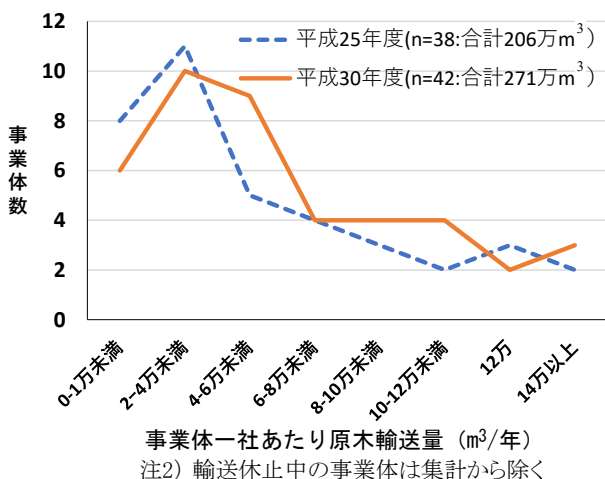


図4 運送事業者一社あたり年間原木輸送量

の退職が著しく後継が育たないという現役運転手の意見もありました²⁾。

原木の輸送実績のある運送事業者の分布を図5に示します。今回の調査では、石狩・後志・根室・宗谷地域では、運送事業者は確認できませんでした。運材車を保有する林業事業者（運送事業者との重複2社を除く）の分布を灰色の丸で示すと、その4地域で多い状況がわかります。さらに日高南部や上川南部、檜山など、運送事業者の確認数が少ない地域でも同様の傾向がありました。中長期的には、運送事業者の再編が進み、そのような地域が増えていく可能性があります。

◆将来像を考える時期に

川上から川下までのサプライチェーンを考える際、原木輸送は見逃されがちですが、重要な部門です。岩手県ではノースジャパン素材生産流通協同組合が、「原木トラック運送事業の社会的・経済的地位向上」を掲げ、平成29年に東北地区原木トラック運送協議会を設立し、運送事業者と林業事業者等との課題共有と克服を目指しています。北海道でも、運送事業者を含めた業界全体で、「山地と平地の分業」のあり方や運転手育成を含めた将来像を考えていくべき時期ではないかと、筆者は考えています。

<引用文献>

- 1) 北海道水産林務部林務局林業木材課，運材に関する調査（2014）。
- 2) 酒井明香，津田高明，北方森林研究，Vol.70（2022）。

（事務局より：本稿は「山づくり」2022年3月号に寄稿した記事を再編集したものです。）