

トラック運送

営業用トラックの貨物輸送量は、平成 11 年度、12 年度と順調に推移したものの、13 年度から減少傾向を示した。しかし、15 年 1 月以降は前年同月比でほぼプラスに転じ、16 年度に入っても、家電業界、工作機械業界等の受注が好調なことを受けて、貨物輸送量はほぼ順調に推移している。運賃は底をうった 10 年度の水準から徐々に改善し、15 年 10 月以降は 7~8 年度水準にまで戻したが、依然として「やや低い」という状況にとどまる。物流二法の改正により輸送の効率化は図れるものの、競争が一段と厳しくなっている。ディーゼル車排ガス規制のほか、大型トラックへの速度抑制装置の装着義務化、リコール対象トラック、軽油値上げなどの問題が山積しており、その対応に追われている。業界内では、荷主企業に物流効率化の提案を行える大手企業や一部の中堅企業と輸送のみを大手企業等の下請として行うその他の企業との間で企業間格差が拡大している。

業界の概要 国内貨物輸送はトラック、鉄道、内航海運及び国内航空の四つの輸送機関が担っている。このうち、トラックの占める割合が非常に高く、輸送トン数（輸送重量）で全体の 90.6%、同じく輸送トンキロ（輸送重量×輸送距離）で 54.7%を占める（国土交通省、平成 14 年度実績）。

トラックは営業用と自家用に分類される。営業用、すなわち、トラック運送業の事業形態は、特別積合せ貨物運送事業、一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業、霊柩運送事業の四つに分類される。このうち、特別積合せ貨物運送事業は不特定多数の荷主の小口貨物を積み合わせてターミナル間で定期的に輸送するもので、宅配便もこの事業に含まれる。一般貨物自動車運送事業は主にまとまった貨物を貸し切って輸送するもので、トラック運送事業者の 9 割程度が含まれる。また、特定貨物自動車運送事業は荷主を限定して輸送する事業であり、荷主の自家用輸送の代行ともいえる。トラック運送業の特徴として、「傭車」の-high が指摘される。トラック運送業者の約 7 割が同業者取引となっており、中小規模では直接荷主と取引することは少ない。トラック運送業者を顧客とする下請関係にある運送業者は、付加価値が少なく、長時間労働を余儀なくされるという状況にある。

規制緩和により新規参入が相次ぐ 平成 2 年 12 月の物流二法（貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法）の施行以降、最低保有台数の 5 台への引下げ、リース車両の保有台数への加算など規制緩和が相次いで行われたことにより、毎年度相当数の新規参入事業者がある。国土交通省によると、14 年度のトラック運送事業者は 5 万 8,146 社と、2 年度の 4 万 72 社に比べ 1 万 8,074 社増（45.1%増）となっている。

大阪府のトラック運送事業者の団体である（社）大阪府トラック協会でも、会員数、保有台数が 2 年度の 3,382 社、8 万 7,257 台から、12 年度には 3,881 社、9 万 5,164 台と大幅に増加した。しかし、13 年度以降、輸送需要が伸び悩むなかで新規参入者増による競争激化で、経営に行き詰まる企業が目立つ。13 年度以降は一転して事業者数、保有台数ともに減少傾向となり、15 年度には 3,725 社、9 万 505 台となった。

輸送需要は 15 年 1 月以降持ち直す 営業用トラックの貨物輸送量は、11 年度から 12 年度にかけて輸送トン数、輸送トンキロともに良好な状況を示したが、13 年度以降減少傾向となった。輸送トン数は 13 年度に 1.2%減、14 年度に 2.4%減とマイナス度合いが大きく

なった。輸送トンキロについては、13年度以降も対前年度比でプラスとなったものの、その増加率は13年度1.7%、14年度1.0%と低下し、輸送需要は減退の傾向を示していた。しかし、15年1月以降は、輸送トン数で前年同月を上回る傾向にあり、特に輸送トンキロでは15年2月に前年同月比で8.3%増という高い増加率を達成するなど、持ち直しの傾向がみられる。荷主企業である家電業界、工作機械業界等での好調な受注が寄与したものと考えられる。

高速道路の利用状況はトラック貨物輸送量の状況を把握する指標の一つであるが、大阪府貨物運送協同組合連合会によると、15年度は対前年度比で0.4%増と3年ぶりにプラスに転じており、16年1月に入ってから3.5%増(1月)、3.7%増(2月)、7.4%増(3月)、6.7%増(4月)と順調に推移している。

なお、荷主企業における自家用トラックから営業用トラックへの転換や、物流拠点の集約、エンドユーザへの直送の増加などを要因として、平均輸送距離(輸送トンキロ/輸送トン数)が、11年度の85.5km以降、12年度87.1km、13年度89.6km、14年度92.7kmと年を追って伸びている。貨物の小ロット化が進行するなかで、輸送距離が長くなっていることがうかがえる。

運賃水準は依然としてやや厳しい 平成10年度を底に運賃水準は徐々に改善の傾向がみられ、特に15年10月以降は7~8年水準にまで回復している。しかし、(社)全日本トラック協会の調査によると、トラック運送業の大部分を占める一般貨物自動車運送事業での判断指標は、15年10~12月期 32、16年1~3月期 35と依然としてマイナスで、やや低いという状況から脱却できていない。この厳しい状況下で、16年4月以降の世界的な原油価格の高騰を受けて軽油価格が大幅に上昇している。大阪では1リットル当たり5円程度の値上げとなっているが、運賃価格に転嫁できない状況にあり、トラック運送業の収益は厳しさを増している。

排ガス規制等の対応に苦慮 トラック運送業は、経費に占める人件費負担が半分程度を占めているものの、ドライバーの賃金体系に歩合給を中心とした実績給制度が導入されている。このため、減価償却費以外は変動費的要素が大きく、事業環境の変動に強いという特質をもつ。しかし、厳しい収益状況を反映して、中小規模の一部で減価償却費未計上企業がみられるほか、NOx(窒素酸化物)やPM(粒子状物質)などの排ガス規制に対応するための資金に苦慮する企業が散見され、廃業に至る企業も出てくると懸念されている。このため、大阪府は16年7月8日に、排ガス規制適合ディーゼル車の買い替えを支援する融資制度を創設しており、積極的な利用が求められる。

このほか、国土交通省による大型トラックへの速度抑制装置の装着義務化(13年8月改正、15年9月実施)により、高速道路での最高速度が90km/hに制限されたため、長時間労働等による対応を余儀なくされている。

さらに、対応が急がれるものに大手トラックメーカーによるリコール問題がある。16年7月9日には、国土交通省がリコール未実施トラックの運行停止指導を行うという事態となっており、トラック運送業者の事業の遂行に支障を来すと懸念される。

物流二法改正により規制緩和一段と進む 物流二法は改正され、改正貨物自動車運送事業法、貨物利用運送事業法(貨物運送取扱事業法から名称変更)として15年4月から施行されている。その改正の主な内容は、運賃・料金規制の届出手続きが事前から事後に緩和

され、その運賃・料金が公共の利益を阻害している場合には、事後チェックにより業務改善命令を行うというものである。これまでの都道府県単位の営業区域規制も廃止された。このほか、元請・下請間における運行管理責任の明確化がうたわれ、下請が原則として全ての責任を負うこととなった。元請については、下請の輸送の安全確保を阻害する行為の禁止と阻害した場合の責任が規定されている。

この物流二法の改正により、トラック運送業者は全国どこでも輸送が可能となり、14年度の実車率（貨物輸送距離／走行距離）が68.6%、実働率（延べ貨物輸送自動車数／延べ登録自動車数）が66.5%（全日本トラック協会資料）という状況からの改善が期待されたものの、規制緩和により競争が以前よりも厳しくなっている。また、トラック運送業者の約7割が下請関係にあるといわれているなかで、その運行管理責任が強化されたことで、これまで以上に安全な輸送維持への取り組みが求められる。

企業間格差の拡大 消費財を扱うメーカーや卸は、GMS（総合量販店）やCVS（コンビニエンスストア）など大規模小売業から多頻度小口配送や一括配送を強く求められている。生産財についても、部品メーカーが完成品メーカーからのJIT（ジャスト・イン・タイム）への対応に努めているところである。これら荷主企業の動きは一部の大企業にとどまらず、その他の企業にも広がる傾向にある。このような荷主企業の動きにあわせて、トラック運送業も、単なる輸送機能の発揮にとどまらず、在庫管理を含めた物流業務全般の一括受託、あるいは物流効率化のための提案営業を行うことが必要となっている。しかし、このような荷主企業の要求に応えることができるのは大手企業のほか、一部の中堅企業に限られ、多くは付加価値の低い輸送を下請として行うにとどまる。変動費的要素が多いという業界特性から事業の継続が可能となっているものの、運賃水準が「やや低下」という状況で、ディーゼル車排ガス規制への対応、大型トラックへの速度抑制装置の装着義務化、軽油価格上昇などのコストアップ要因を抱えており、その行方は厳しい。

輸送効率の向上については、日本貨物運送協同組合連合会や全日本トラック協会が、帰り荷確保、融通配車、積合輸送などを目的とした求荷求車情報ネットワークのインターネット版「WebKIT」を16年1月に立ち上げており、参加企業の輸送効率の向上、経営改善が期待される。

今後の見通し 多数のコストアップ要因がトラック運送業界全体に与える影響は大きい。しかも、荷主企業の物流コスト低減への要求は依然として強く、運賃水準の大幅な改善は期待できない。また、薄型テレビ関連の輸送が好調な大手企業ではアテネ五輪後に反動で輸送が低迷することを懸念する声もある。

なお、ディーゼル車排ガス規制とあわせて、社会の環境意識の高まりから取り組みが求められているモーダルシフト（トラックから環境負荷の小さい鉄道、内航海運への輸送方法の変更）については、大手企業を中心に実証実験が相次いで行われている。今後、トラック運送業界においても環境面に配慮した低公害車の導入や、共同化や情報化による輸送効率の一層の向上が求められる。

（担当：主任研究員 山崎 茂）

国内トラック貨物輸送量の推移

(単位：百万トン、%、億トンキロ)

年度	輸送トン数			輸送トンキロ		
	営業用	自家用	合計	営業用	自家用	合計
平成 11 年度	2,874	2,990	5,863	2,456	616	3,071
12 年度	2,933	2,841	5,774	2,555	576	3,131
13 年度	2,898	2,680	5,578	2,598	533	3,131
14 年度	2,830	2,509	5,339	2,623	497	3,120

資料：国土交通省『自動車輸送統計』

大阪府トラック協会会員数と保有台数の推移

(単位：社、%、台)

年度	会員数(前年度比)	保有台数(前年度比)
平成 2 年度	3,382 (101.7)	87,257 (103.2)
3 年度	3,464 (102.4)	90,481 (103.7)
4 年度	3,532 (102.0)	91,402 (101.0)
5 年度	3,616 (102.4)	92,199 (100.9)
6 年度	3,696 (102.2)	93,440 (101.3)
7 年度	3,751 (101.5)	96,629 (103.4)
8 年度	3,796 (101.2)	98,062 (101.5)
9 年度	3,842 (101.2)	98,529 (100.5)
10 年度	3,864 (100.6)	96,394 (97.8)
11 年度	3,880 (100.4)	95,046 (98.6)
12 年度	3,881 (100.0)	95,164 (100.1)
13 年度	3,827 (98.6)	93,883 (98.7)
14 年度	3,760 (98.2)	90,884 (96.8)
15 年度	3,725 (99.1)	90,505 (99.6)

資料：(社)大阪府トラック協会