

●調査レポート

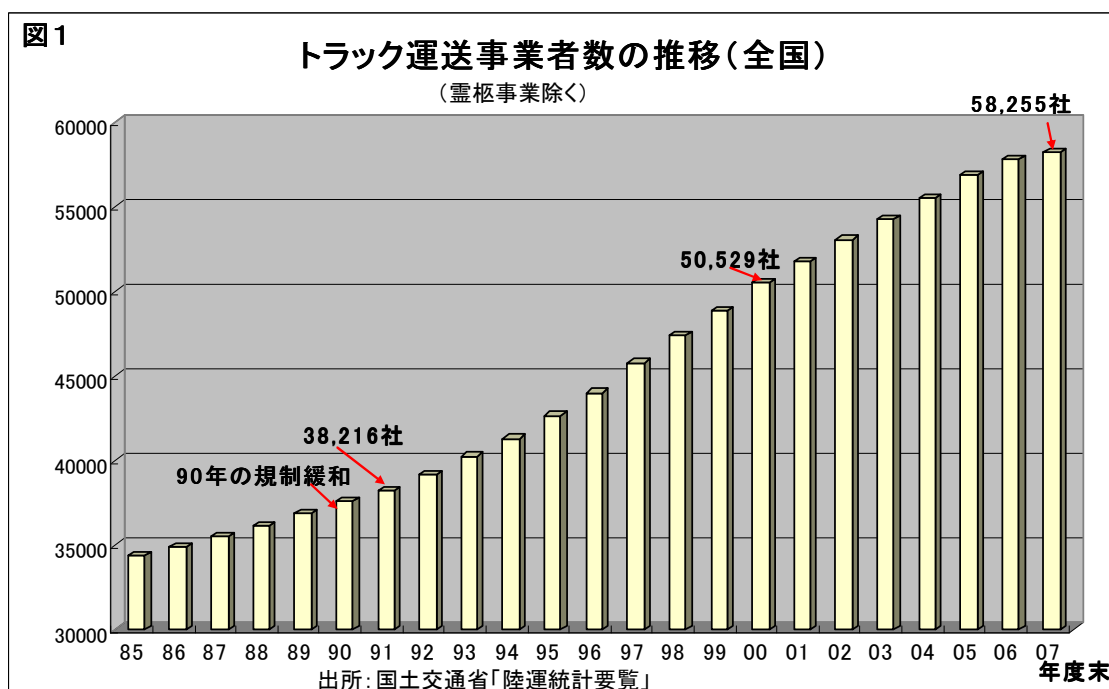
原油高に立ち向かう県内トラック運送業界

はじめに

最近の原油価格の高騰による影響は、製造業や非製造業など産業の垣根を越えて様々な業種に影響を及ぼしている。中でも、社会生活のライフラインを支えている主要な業種の一つであるトラック運送業界は、最大必要経費である燃料費の動向には神経を尖らせている。トラックを走らさなければ収益は挙がらず、走らせるためには燃料が必要でその費用をいかに安く抑えられるかどうかによって利益は左右する。しかし、原油価格の高騰に伴う燃料費の上昇で、トラックの燃料となる軽油価格が高止まりしたまま一向に値下がりする気配をみせないでいる。今や業界内では「企業の死活問題」だと危機感を募らせ、荷主側に運賃の値上げや航空業界にみられるサーチャージ制（燃料特別付加価値）の導入を求めているものの、乗り越えなければならないハードルは高い。埼玉県内のトラック運送事業者も同様で、燃料費高騰の荒波を受け事態打開に苦しんでいる。本レポートは、埼玉県内を含めたトラック運送業界についてその現況をまとめたものである。

1. トラック運送業界の現状

トラック運送には、霊柩事業を除き「一般貨物自動車運送」と「特定貨物自動車運送」、それに「特別積み合わせ貨物運送」の3事業形態に分類できる。1990年に業界参入への規制が緩和され、それまでの「免許制」から「許可制」に法改正（貨物自動車運送事業法と



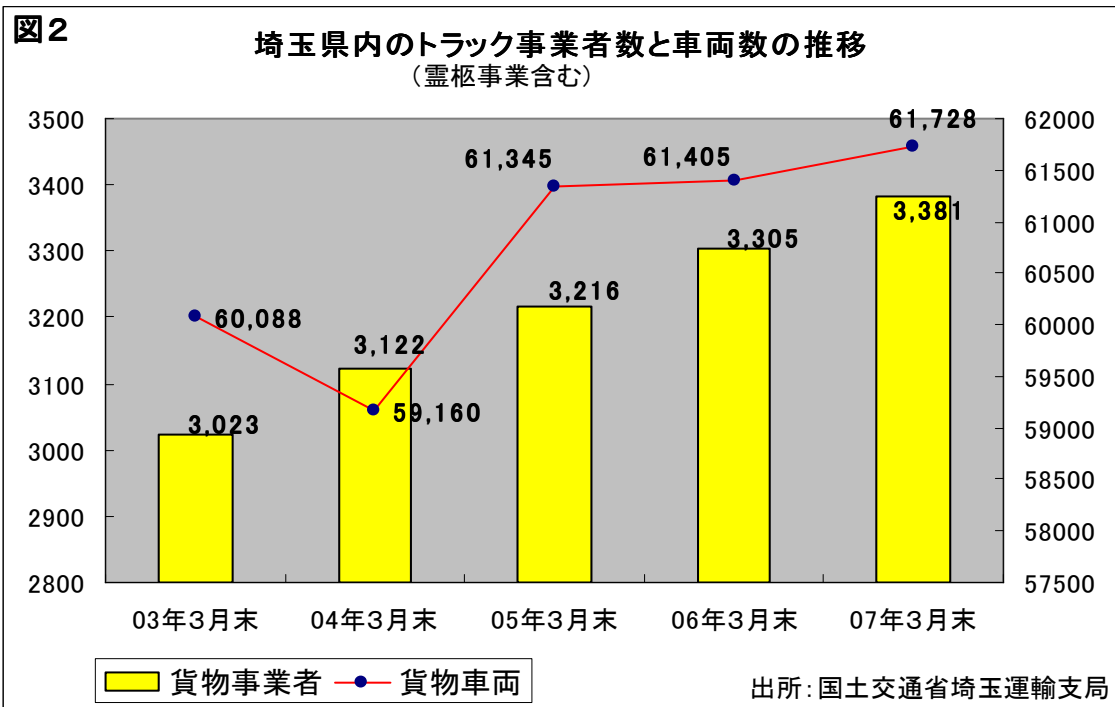
貨物運送取扱事業法) されたことから事業者数が増加 (図 1) したが、事業に参入するために必要な最低保有車両台数が 5 台に引き下げられたことで、トラック台数は逆に減少に転じた (表 1)。現在では事業者数は全国で霊柩事業者を除き約 5 万 8,300 社、トラック台数で約 716 万台が全国を走り回り、事業者数の多さが経営を苦しくさせている要因ともなっている。

表 1 全国トラック保有台数の推移 (単位:千台)			
	自家用	営業用	合計
93 年	7,948	874	8,822
94 年	7,897	881	8,778
95 年	7,859	909	8,768
96 年	7,801	935	8,736
97 年	7,732	962	8,694
98 年	7,589	975	8,564
99 年	7,379	968	8,347
00 年	7,165	969	8,134
01 年	7,001	1,105	8,106
02 年	6,805	1,102	7,907
03 年	6,571	1,095	7,666
04 年	6,317	1,097	7,414
05 年	6,165	1,115	7,280
06 年	6,034	1,126	7,160
出所:国土交通省自動車交通局(単位:千台)			

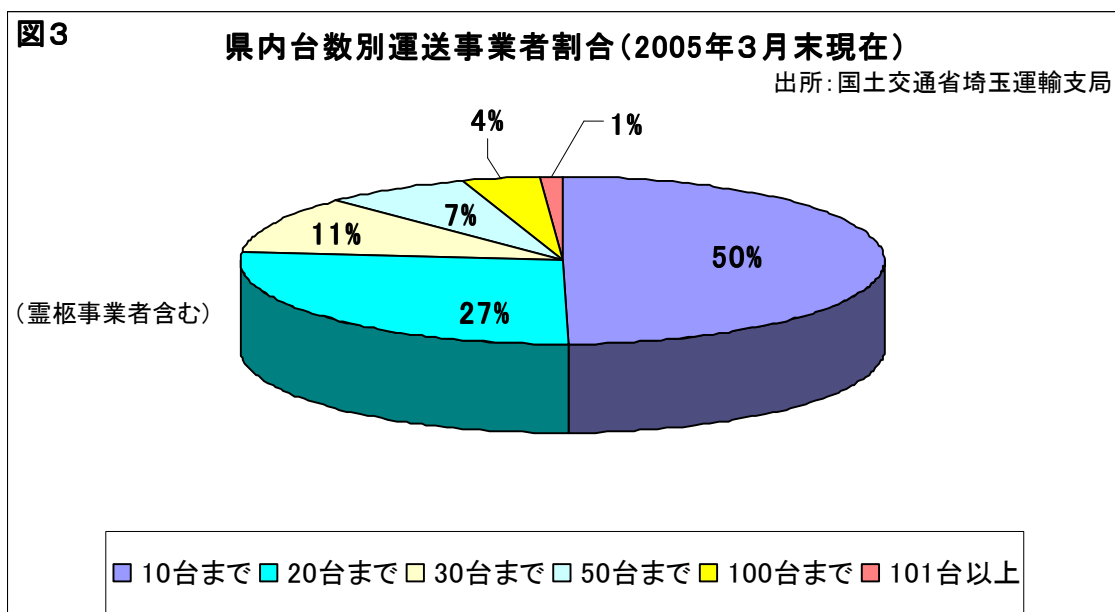
2. 埼玉県内のトラック運送事業者

一方、埼玉県内での事業者数も 1990 年の規制緩和以降、業界参入業者が増加した。国土交通省の埼玉運輸支局によると、同支局管内(大宮、熊谷、春日部、所沢)の運送事業者数は軽貨物運送業者を含めて 2002 年度は 13,457 事業者、86,210 台だったのが 2006 年度には 14,684 事業者、94,522 台にまで増加した。車両数こそ 2003 年度に前年度比で減少したものの、その後は事業者数に比例して増加している。また、軽貨物自動車を除いたトラック運送業者(図 2)は、2003 年 3 月で 3,023 事業者だったのが年々増え続け、2007 年 3 月末には 3,381 事業所に達し、トラック台数も 2004 年に落ち込んだものの 2005 年 3 月末の 61,345 台から 61,728 台へと増加した。また、トラック事業者を保有台数別(図 3)にみると、100 台以上の大手・中堅運送事業者は全体の 5%に過ぎず、約 7 割が 20 台以内と圧倒的に小規模事業者で占められている。

埼玉県を含めて全国で約 6 万近い事業者のうちで大手企業と言われるのは、ほんの一握



りしか存在しない。大手企業とは、不特定多数の貨物を混載して定期的に定路線で輸送する「特別積み合わせ貨物運送」を行う事業者が中心で、トラックターミナルを備えるなど広域的なネットワークを持ち、宅配便業者もこの事業形態に属する。一方、業界の約9割を占める中小事業者は「一般貨物自動車運送」に属し、工場や倉庫など荷主の需要に応じて車両ごとに貸し切りで輸送するが、この中小事業者でも直に荷主側と取引できるのはわずかで、このうち約7割の事業者は同業者取引を行い「^{ようしゃ}備車」といった業界独特の慣習もある。荷主を限定して自家用輸送の代行を行う「特定貨物自動車運送」も中小事業者が中



心で業者数としては「一般貨物自動車運送」に次いで2番目に多い。埼玉県内に限らず全国の運送事業者の経営を圧迫しているのが規制緩和による業者の増加による過当競争がその一大要因だが、社会的要請からの安全対策や環境対策への経費負担、あるいは原油高騰による燃料費の負担が事業の継続を一層困難なものにさせているのが現在の状況である。

3. 経営を圧迫する諸要因

1) 環境対策費の負担

原油高による燃料費の負担増に苦しめられている今、燃料の値上がり分を運賃価格に転嫁したいところだが、なかなか荷主側の理解を得られず原油が1ドル上昇するたびに危機感を募らせているのが実情だ。燃料費の高騰以前にすでにトラック運送業界ではかなりの環境対策経費の負担を強いられてきた。それが自動車排出ガス規制で、一酸化炭素や窒素酸化物など自動車から排出される大気汚染物質の削減対策に要する経費負担が2002年10月から始まり、東京や埼玉、神奈川県などの首都圏ではさらに条例での規制も始まった。そのためトラック運送事業者は、既に使用しているトラックに対して1台当たり120万円以上もする粒子状物質減少装置(DPE)や50万円以上の酸化触媒装置の装着で経費を負担している。環境対策の負担に加えて、安全対策のためと燃料の効率化を図るために速度抑制装置(スピードリミッター)を約20万円前後で購入した運送事業者もいる。こうした経費負担は、基礎体力の脆弱な小規模運送事業者の経営環境を直撃し、業績悪化をもたらしている。

2) 軽油高の負担

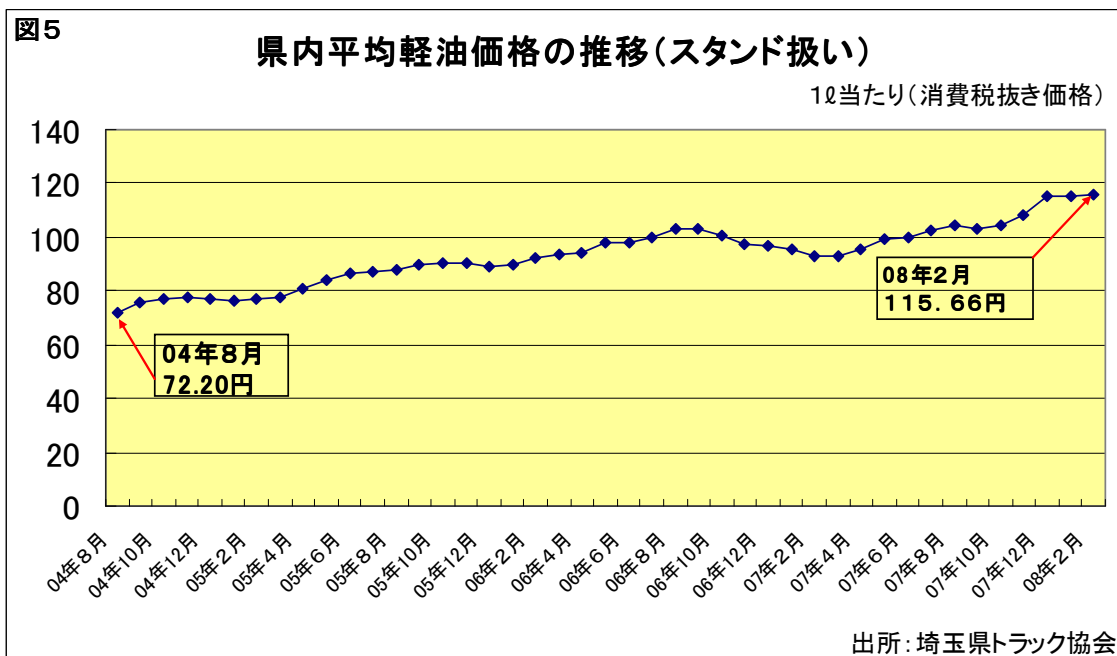
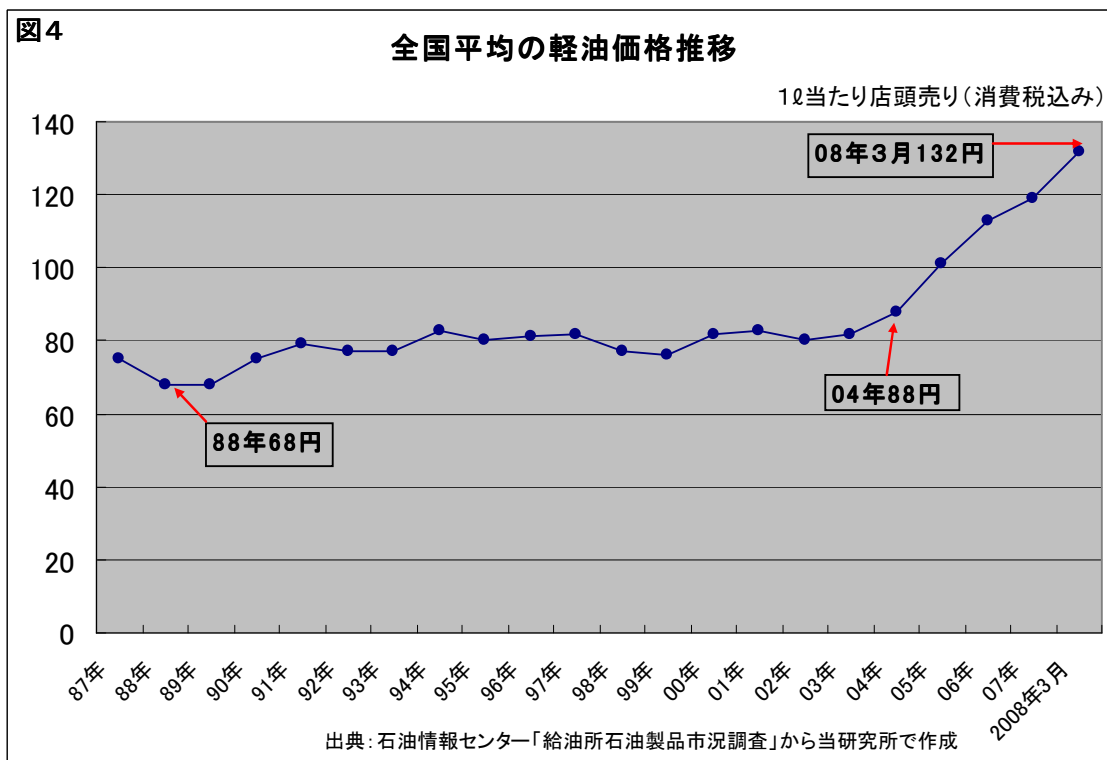
そこに原油高が加わり、燃料の軽油が高騰してさらに経営を圧迫、値上がりした軽油の価格を運賃に転嫁して負担を軽くしたいところだが、再三にわたる運賃値上げにも荷主側の理解が得られず結局は値上がった軽油代を運送事業者が負担する苦しい立場に置かれているのが今の状況である。軽油価格は高止まった以降、今年になってまた最高値を更新し続けているが、そもそも原油が急に値上がりしだしたのは2004年頃で、この約4年間で店頭小売価格の軽油価格(消費税込み)は1リットル当たり約50%も上昇した(図4)。この20年間で最も安かった1988年の68円に比べると今年3月7日現在で64円も値上がりし、20年間の物価上昇率を遙かに上回っているのが現状だ。

トラック運送業界では、軽油が1リットル当たり1円上がると業界全体で約180億円の負担増になると言われている。これを基に原油が値上がりし始めた4年前から現在の価格で業界負担と1業者当たりの負担額を試算したところ、業界全体の負担額が7,920億円で

軽油1円の値上がりで	業界負担額は約180億円
この4年間で44円上昇	業界負担額は総額で約7,920億円
1社当たりの負担額は	約1,359万円
埼玉県内全体の負担額は	約459億円

1社当たり約1,359万円となった。埼玉県内の運送事業者だけでも約459億円に上る負担を強いら

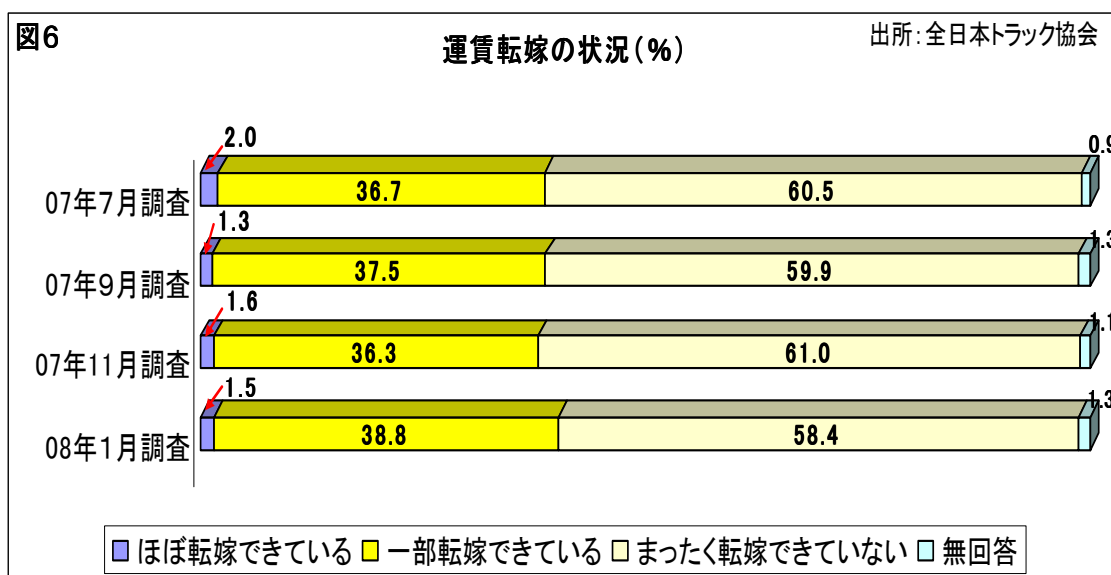
れていることになる。この負担額は、埼玉県トラック協会が調査を始めた県内スタンド売り価格（消費税抜き）の推移（図5）から算出してもほぼ同じような金額となる。



3) 運賃転嫁の限界

トラック運送業界としては、この7,920億円にもものぼる経費負担を荷主側にそれ相応に負担を求めたいところだが、なかなか理解を得られずにいるのが現状のようだ。トラック

運送事業者の団体である全日本トラック協会では、軽油価格の高騰に伴って会員企業に運賃転嫁状況を定期的にアンケート調査しているが、直近の調査結果（今年1月）でも「ほぼ転嫁できている」との回答は1.5%に過ぎず、「一部転嫁できている」との回答を含めても4割ほどで、約6割の会員企業が「まったく転嫁できていない」と答えている（図6）。3年前の2005年12月調査に比べると、「ほぼ転嫁できている」は0.5ポイント増で、「一部転嫁できている」は15.7ポイント増と転嫁率は上昇しているが、その転嫁による値上げ率は今年1月現在で平均4.0%にとどまっているという。同協会では、「軽油の値上がりが社会的に認知されてきた」としているが、実態は大手の運送事業者を中心とした運賃転化の実現に過ぎず、中小の運送事業者は依然として軽油の値上がり分を自己負担しているのが現実のようだ。

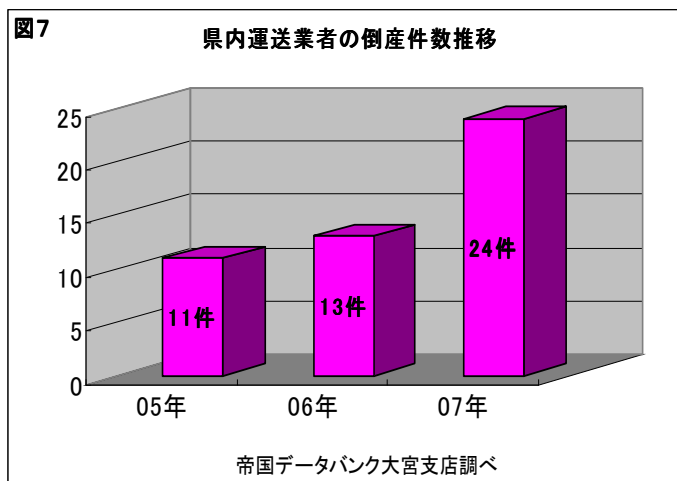


4) 悪化続ける経営状況

全日本トラック協会ではまた、定期的に景況感調査も行っている。直近の2007年10-12月期調査結果（速報）によると、運賃の下げ止まり感はみられたものの、燃料高によるコスト増が経営を圧迫していることが如実に表れ、業界の景況感は前回調査（2007年7-9月期）に比べ独自の評価指数がマイナス49からマイナス65に16ポイントも悪化した。同調査は特別積み合わせ運送と一般貨物自動車運送の事業者を対象にしたものだが、10-12月期調査では一般貨物の指標に限っては営業収入が横ばいにもかかわらず営業利益は落ち込み、いかに燃料費の高騰が利益にしわ寄せを与えているかが推察される。

原油価格の高騰が始まって以降、経営環境が悪化の一途を辿っていることは企業倒産の状況でもみてとれる。民間信用調査機関の帝国データバンクが昨年12月に特別調査した「運送業者の倒産動向」によると、原油価格が高値推移している2007年1月から11月までの間に全国で329件の倒産が発生、負債総額は2,016億7,600万円だった。倒産件数は

前年の2006年1月から12月までの296件を大幅に上回り、負債総額も1,088億1,200万円から928億6,400万円多くなっている。埼玉県内の状況も同じで、11件だった2005年1年間の倒産件数（倉庫業兼用業者含む）が2007年1年間では24件に急増（図7）。別の調査機関である東京商工リサーチの調べでも2006年の15件から2007年には23件に増加し、負債総額も同22億4,600万円から34億9,700万円に増えている。



4. まとめ

1) 問題抱える県内業界

トラック運送業界は、規制緩和に始まって環境対策費の負担、燃料費の高騰と運賃転嫁の難しさなど多くの経営的問題を抱え、厳しい状況に置かれていることは議論の余地はない。規制緩和によって企業間競争が激しくなり、仕事を獲得するために燃料費の運賃転嫁を諦め、安い運賃で無理に輸送を請け負うケースが後を絶たないでいる。とりわけ、約9割を占める中小のトラック運送事業者の競争は大手の運送事業者よりも激烈でこの間、車両の買い換え期間の延長や点検、整備費用などのあらゆる経費削減に取り組んできた。埼玉県内のトラック運送事業者も同様だが燃費節約などの経費削減はすでに限界に近く、様々な課題が山積している。

例えば、ユーザーの経費削減ニーズから備車の利用拡大もみられ、「一般貨物自動車では仲介業者が介在するケースが拡大している」と指摘する声もある。仲介業者というのは、自身はトラックを保有せず、トラックを保有している業者に運賃を提示させ下請けさせる会社で、こうした仲介業者の存在が運賃の引き上げを難しくしている一つの原因になっているとも言われている。

2) サーチャージ制の完全導入が危機克服の決め手

原油価格が高止まりしている現在、トラック運送事業者の苦境を打開する方策は何と言っても軽油の低価格安定供給だろう。その意味でガソリン税の暫定税率問題と同様、この4月1日から期限切れとなった軽油引取税17.1円の廃止は、取り敢えずトラック運送事業者にとっては救いとなっているが、これが、5月以降に再び復活するかどうかは不透明な情勢である。従ってトラック運送業界の経営を中長期的に安定させるために、航空業界で導入されているサーチャージ制（燃料特別付加運賃）をトラック運送業界にも適用するこ

とが課題となっており、昨年来、全日本トラック協会などが中心になって導入に向けた取り組みがなされている。その結果、国土交通省は緊急対策として燃料費の上昇分を運賃に自動的に上乗せする算定方法を示したガイドラインをまとめ、サーチャージ制の導入を促していくことにした。同制度の導入に強制力はなく荷主側への運賃転嫁がままならない現状において、「サーチャージ制を導入しても実効性は乏しい」との反論もあるが、不当なダンピングで安全運行が確保できないケースには、貨物自動車運送事業法に基づく立ち入り検査を行い、行政処分の対象となるだけにトラック運送業界にとっては運賃交渉を行っていく上で、一つの拠り所となり大きな進展といえる。

サーチャージ制が今後業界内に浸透し定着すれば、日々の軽油価格の動向や暫定税率の行方如何にかかわらず経営に専念でき、トラック業界にとっては経営の安定に寄与するものと思われる。ただし、サーチャージ制による運賃上昇分はユーザー企業にとってはコストアップ要因となり、仮にこれが製品価格などに転嫁されれば、消費生活にも影響を与える事態も考えられるため、便乗値上げなどを誘発しないかなどを含め今後の動向には注視が必要であろう。

埼玉県内では約 3,400 社の運送事業者が存在し、このうち約 2,100 社が埼玉県トラック協会に加盟している。同協会では「トラック 1 台で県民 100 人の生活を支える重要な役割を担っている」と説明しているが、トラック輸送が県民生活に不可欠なインフラであるのは間違いなく、常に安全運行を確保できるよう、経営の安定が実現されることを期待する。