

トラック輸送業界の現状

トラック輸送業界は、わが国の貨物輸送機関の中で極めて大きな位置を占めるが、貨物輸送需要が停滞する中で荷主からの運賃引下げ要請も強く、厳しい経営環境にある。加えて、新規参入や規制緩和による競争激化や、安全対策・環境問題に関する負担が増加する等の動きがあり、その対応が注目される。

1. 業界動向

国土交通省「自動車輸送統計月報」によると、02年度（02年4月～03年3月）の自動車貨物輸送トン数は5,339百万ト¹で、前期比4.3%の減少となった。00年度から3年連続して前年度割れが続き、自動車貨物輸送に対する需要が低迷している様子が見られる（図1）。一方、貨物輸送量に距離の概念を加味した自動車貨物輸送トンキロ²は、02年度が3,120億トンキロで、前期比0.3%の減少となった。輸送活動の大きさを示す自動車貨物輸送トンキロは総じて増加傾向にあったものの、01年度に前期比微減（0.01%減）に転じ、02年度も2年連続して減少となり、近年は停滞傾向がみられるようになった（図2）。

図1 自動車貨物輸送量推移（ト¹数）

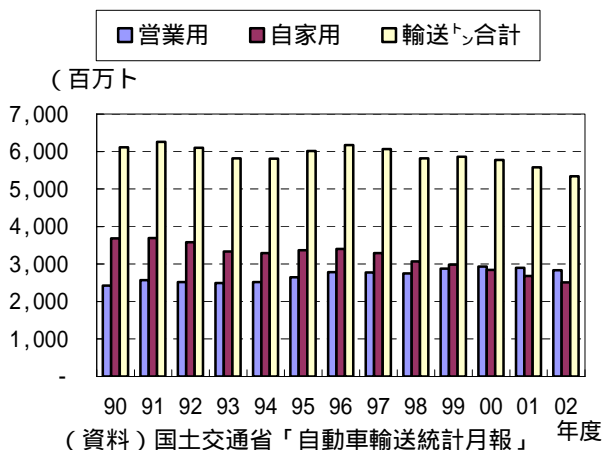
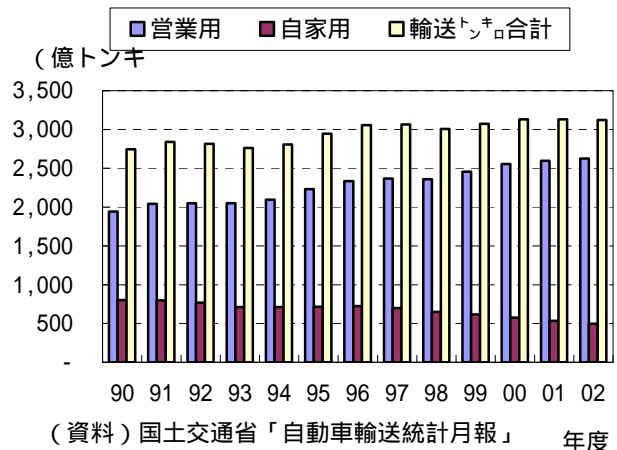


図2 自動車貨物輸送量推移（ト¹キロ）



過去十余年の動きをみると、自動車貨物輸送トン数は総じて減少傾向にあり低迷が続いている。自動車貨物輸送トン数は91年度をピークに、景気低迷とともに減少傾向に転じ、一旦は96年度をひとつの山として若干の増加傾向に転じたものの以降は再び総じて減少傾向となった。輸送すべき自動車貨物量が減少

¹ 貨物自動車輸送した貨物の重量をトンで表した数。

² 輸送トン数に輸送距離（km）を乗じたもの。

する一方で、距離の概念を加え輸送活動の大きさを示す自動車貨物輸送トンキロは、過去十余年の動きをみると総じて増加傾向にあったと言える。自動車貨物輸送トン数が 91 年度をピークに低迷しているのとは対比的に、自動車貨物輸送トンキロは多少の増減はあるものの概ね増加を続け、00 年まで緩やかながらも増加傾向にあった。ただし、ここ約 2 年程は僅かながらも減少傾向に転じ、厳しい環境に直面しつつある。

自動車貨物輸送トン数を営業用と自家用で区分してみると、自家用が 91 年度をピークに減少する一方で、営業用は総じて増加傾向にあり 00 年度に自家用と逆転しピークに達した。また、自動車貨物輸送トンキロベースでみると、自家用が 90 年度をピークに減少する一方で、営業用は 98 年度に一度微減に転じた以外、一貫して増加を続けている。

自家用から営業用へのシフトは、トラック台数の推移をみてもわかる。トラック台数は 91 年度をピークに一貫して減少を続けているが、これは自家用トラックの台数減によるものであり、営業用トラックは概ね増加していると言える(表 1)。

表 1 トラック保有台数推移

(単位：千台)

年度末	営業用	自家用	計
90	826	7,920	8,746
91	857	7,969	8,826
92	874	7,948	8,822
93	881	7,897	8,778
94	909	7,859	8,768
95	935	7,801	8,737
96	962	7,732	8,694
97	975	7,589	8,565
98	968	7,379	8,347
99	969	7,165	8,135
00	1,105	7,001	8,106
01	1,102	6,805	7,907

(資料) 国土交通省自動車交通局

自動車貨物輸送量自体はかなり依然から低迷しているものの、荷主企業の物流アウトソーシングの流れを受けて自家用から営業用へのシフトが進み、営業用の需要は拡大傾向を続けてきたと言える。ただ、営業用においても輸送トン数では直近 2 期は減少に転じている。輸送距離を加味した輸トンキロベースでは、緩やかながら増加しているもののその伸び率は低くなっている。

自動車貨物輸送は停滞傾向にあると言えるが、国内全輸送量に占める自動車貨物輸送の割合は非常に高く、物流業界の中においては極めて重要な地位を占めている。

01年度³ベースで見ると、自動車貨物輸送が輸送トン数の約91%、輸送トンキロの約54%を占めている(図3、図4)。

図3 輸送トン数シェア推移

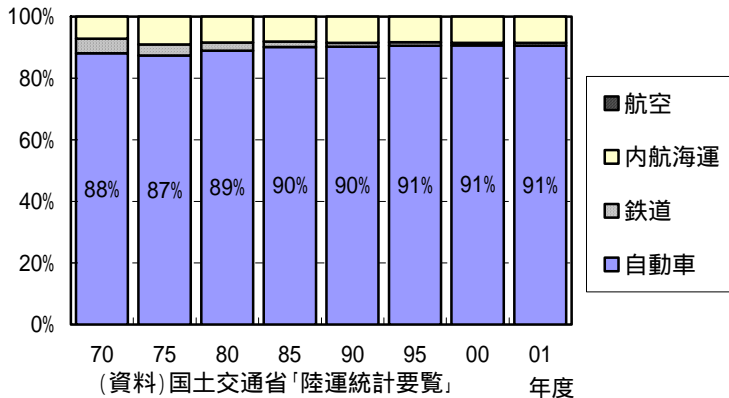
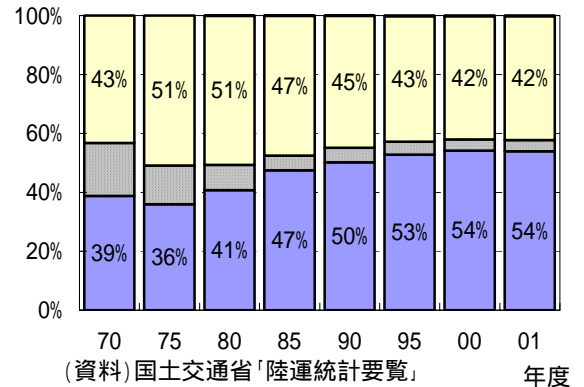


図4 輸送トンキロシェア推移



トラック輸送事業は、他の輸送手段(鉄道、内航海運、航空等)と比較し、融通性に優れていると言える。荷物の種類や分量に合わせて適切な車種を選択する余地が広く、荷物の到着希望時間に合わせて個別のスケジュールを設定することが比較的容易である。また、他の輸送機関が出発地から到着地までの途中に積み替えを要するのに対して、トラック輸送は一貫性をもって荷物を運ぶことも可能。こうした使い勝手の良さからトラック輸送に対するニーズは極めて高く、引き続き大きなウェートを占めるものと思われ、トラック輸送業界に対する期待は高いものと考えられる。

2. 規制緩和と新規参入の状況

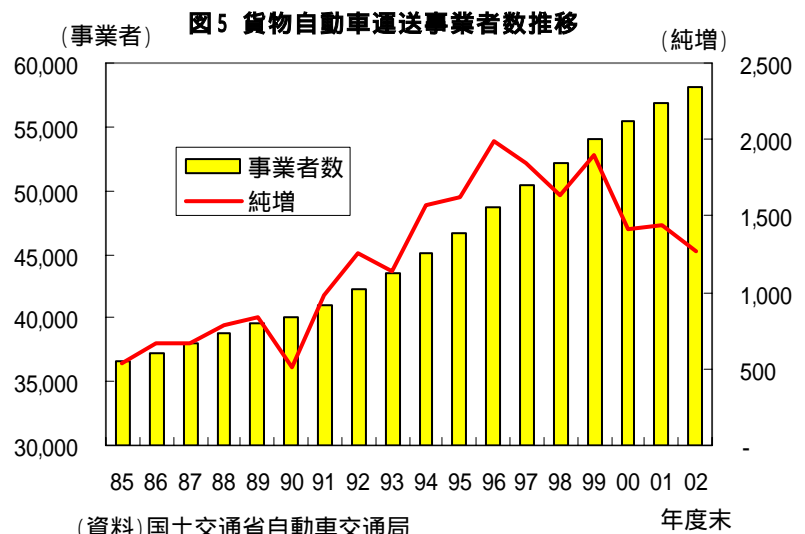
もともとトラック輸送業界は政府による規制が強い業界であったが、90年12月に施行された「貨物自動車運送事業法」等により、事業への新規参入がそれまでの免許制から許可制に変更され、新規参入が容易になった。また、貨物運賃についても認可制から事前届出制に変更されたため、自由に運賃を制定する土台が出来上がった。

この規制緩和の流れを受け、以降はトラック輸送事業に新規参入するものが増加することとなった。貨物自動車運送事業者は一貫して増加傾向にあるものの、その純増(新規参入と廃業等の差)は、貨物自動車運送事業法施行前が年間数百業者レベルであったものが、92年度には年間1,000業者の大台を越え、

³ 01年度輸送トン:自動車91%、鉄道1%、内航海運8%、航空0.0%、同輸送トンキロ:自動車54%、鉄道4%、内航海運42%、航空0.2%

現在まで毎年 1,000 業者を超える数の純増が続いている（図 5）。

02 年度末時点での貨物自動車運送事業者は 5 万 8,146 業者に達する。トラック輸送業者には、一般貨物自動車運送事業（車両毎に貸切り輸送をするもので最も一般的な事業）特別積合せ貨物運送事業（不特定多数の荷主の貨物を混載しトラックターミナルを備えて広範なネットワークを形成する事業者）特定貨物自動車運送事業（荷主を限定し



て輸送する事業）霊柩事業があるが、02 年度末の 5 万 8,146 業者のうち、一般貨物自動車運送事業が 5 万 2,948 業者（91.1%）を占める。

02 年度の貨物自動車運送事業者は前年度末比 1,275 業者の増加となっている。ただ、新規参入が相次ぐ一方で廃業するものも多い。02 年度は新規参入が 2,495 業者であったのに対して、廃業はその約半数に近い 1,220 業者にものぼり、トラック輸送業界の厳しい経営環境が窺われる。

規制緩和を実現した貨物自動車運送事業法の制定から 10 年以上の月日が経過し、03 年 4 月に貨物自動車運送事業法が改正された。貨物運賃が事前届出制から事後届出制へと変更され、更に規制が緩和されることとなった。併せて、営業区域規制⁴も廃止されることとなった。この改正により従前にも増して弾力的なトラック輸送事業の運営が可能となり、顧客ニーズに合致した柔軟性のある施策が打ち出しやすくなる反面、ますます競争は厳しさを増してくるものと思われる。

3. ディーゼル排ガス規制の状況

業界参入や貨物運賃等に対する規制緩和が進むのとは対照的に、安全対策や環境問題に関する規制は着実に強まっている。03 年 9 月には一定条件の大型トラックに対して速度抑制装置⁵の装着が義務付けられた。続いて 03 年 10 月には首都圏の 1 都 3 県（東京、神奈川、千葉、埼玉）においてディーゼル車の排ガス規制が開始された。この規制により初年度登録から 7 年を経過したディーゼ

⁴ 発地及び着地のいずれもが営業区域外の貨物運送を禁止する規制。

⁵ 速度が時速 90 km になったとき燃料供給を調整してそれ以上加速できなくするもの。

ルトラックに関して、条例で定めた粒子状物質の排出基準を満たさない車両の通行が禁止されることとなった。そのため、トラック輸送事業者は、これらの車両に対して排ガス浄化装置等の取り付けを実施したり、規制に対応した新車に買い替える等の対応が必要となっている。こうした規制により、トラック輸送事業者の負担は高まることになる。また、排ガス規制に関しては、トラックメーカーが新車を販売する際に、排ガスに含まれる窒素酸化物や粒子状物質を一定基準に収める規制が次々に導入されており、05 年には新長期規制⁶と呼ばれる規制が始まるが、今後も続けて新たな規制が導入される方向にある。トラック輸送は荷主のきめ細かなニーズに対応できる利便性を有する反面、環境に与える影響も他の輸送手段（鉄道、内航海運等）に比して大きく、安全対策や環境問題に関する規制はこれからも着実に強化が進むものと思われる。

自動車貨物を委託する荷主サイドでは、長引く景気低迷下で物流コストの引下げニーズは極めて強く、実勢運賃は低い水準にある。荷主の多くは複数の物流業者に競わせて物流コストを抑える動きが目立つ。貨物輸送需要の低迷と荷主のコスト削減意識の向上により、排ガス規制等にもなうコスト等を運賃に反映することは容易ではないものと思われる。

4. まとめ

低迷する物流ニーズや高まる環境問題等から、トラック輸送業者を取り巻く環境は厳しさを増すことが予想される。また、規制緩和の進展から競争激化は続くものと想定される。

こうした厳しい環境を乗り切るためには、荷主の物流に対する様々なニーズを汲み取り、新たな需要を掘り起こして行く必要がある。荷主企業からのアウトソーシング需要を的確に取り込んだり、荷主企業の物流全般にかかる総合的な業務受託を進めること等が求められる。荷主企業の物流アウトソーシングに対するニーズは、物流コスト意識の高まりとともに今後も続くと思われる。その内容も部分的な外注から、管理的業務等も含んだ広範なものに拡大しており、こうした総合的なニーズに柔軟に応えて行く対応力が求められる。コンサルティング能力を高め、総合的な提案力により荷主のニーズに的確に対応する等の施策が求められよう。併せて、情報化や提携により空きトラックを減少させて効率的な配送を進める等、効率化を通じた収益機会・収益性向上を目指す対応も望まれる。

（秦野：hatano@sumitomotrust.co.jp）

⁶ 現行に比べ粒子状物質で 85%、窒素酸化物で 41%の削減が義務付けられる。