

実勢は昭和六〇年タリフ

東京から大阪までの片道輸送が八万円。それが現在のトラック運賃の相場だ。トラック運送業界には「キロ収」という隠語がある。トラック運送のキロメートル当たり収入を意味する。これが一〇トン車の幹線輸送では一六〇円が相場と言われている。東京、大阪を五〇〇キロメートルとして、一六〇円×五〇〇キロ＝八万円という計算だ。九〇年代のピーク時と比べると二割ほど下がった。

地場配送の貸し切りトラック運賃も同じような動きを示している。「バブル期には四トン車で月に七二万円もらっていた。それが今は六〇万円を少し超える程度。二〇一〇年というものが一方だ」と一般貨物運送業の経営者はぼやく。二トンロング車となると現在の相場は首都圏で五七〜八万円。地方では、さらにその一割安というレベルにあるという。

物流コンサルティングのカサイ経営では、一九八五年から三〜四年に一度のペースで実勢運賃の調査を行ってきた。最新の二〇一〇年の調査によると、荷主企業が実際に使用しているトラック運賃の料金表は、一九八五年に運輸省（現・国土交通省）に届け出された料金表、いわゆる昭和六〇年タリフの基準運賃か、もしくはそれを下回るレベルにある。実に二〇年近く前の水準だ。

二〇一〇年三月に老舗特別積み合わせ業者のフックワークエクスプレスが、一七〜八億円という物流史上最大の負債を抱えて倒産したことで、一部の大手特積み業者は主要な荷主企業との値上げ交渉に動いた。しかし、その後の運賃動向を見る限り、交渉は不調に終わったようだ。トラック運送業者の倒産件数は過去最悪を更新し続けているが、運賃の反転する気

第1部

トラック運賃はこう動く

本誌編集部

トラック運送の実勢運賃はバブル期と比較して既に2割ほど下がっている。さらに今年はコスト増要因となる環境規制や安全規制の強化が控えている。運送原価は高騰する。しかし、実勢運賃は上がらない。トラック運賃から公共性が消え去り、完全な市況商品となったからだ。

配は見られない。

季節による物量の波動が、運賃に影響を与えなくなったのも最近の傾向だ。従来は繁忙期になると車両が足りなくなるので運賃も上がっていくのが常だったところが今は季節に関係なく運賃が底値に張り付いたまま。しかも、じりじりと下値を切り下げながら推移している。

さらに今年から来年にかけて、実勢運賃の水準はもう一段下落する可能性が高い。もっとも、本来であれば運賃の前提となるはずの運送原価には、コストアップ要因ばかりが並んでいる。排気ガス規制の強化によって、トラック車両の実勢価格は過去三年の間に七〜一八%も値上げされた。

今年一〇月には地方自治体によるトラックの環境対策規制も本格化する。首都圏と関西圏、そして名古屋地区を通過するトラックに排ガス浄化装置（DPF）の装着が義務付けられる。DPFの装着費用は一台当たり約六〇万円。半額が助成されたとしても三〇万円が運送業者の持ち出しになる。

排出基準を満たさない車両は今後三年間をかけた、初年度登録の古いものから段階的に使用が禁止される。これに合わせて運送業者は現在使用している車両を、排ガス規制適合車に代替していく必要がある。投資が負担できない運送業者は、保有車両数を減らすしかない。

こうした環境規制と並行して、安全規制も強化される。今年九月一日から、車両総重量八トン以上の大型トラックには、最高速度を時速九〇キロに制限するスピードリミッターの装着が義務付けられる。装着には一台当たり約二〇万円がかかるうえ、輸送時間が長くなる分、ドライバーの人件費もかさむ。

しかし、こうしたコスト増を運送業者が運賃に転嫁

するのは難しい。運賃を決めるのはコストではなく、あくまで需給だからだ。荷主企業にとって、運送業者のコストは直接の関心事ではない。同じサービスを安い運賃で提供する運送業者がいる限り、運賃が上昇することはあり得ない。

一九九〇年に「物流二法（貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法）」が施行されるまで、日本ではトラック運賃が公共性を持った料金として、行政の手で直接コントロールされていた。事業免許制によって運輸省が需給を調整し、原価に運送業者のマージンを乗せた価格を一律で認可していた。

実態としては当時から、運送業者同士の価格競争や荷主企業が作成した独自タリフが横行していたものの、それらは厳密には違法だった。その結果、トラック運賃には表と裏、二つのタリフが存在することになった。届け出運賃と、市場で実際の取引に使われる実勢運賃だ。

日本銀行では九一年から企業向けサービスの毎月の価格動向を調査した「企業向けサービス価格指数」を発表している。トラック運賃もその調査対象になっている。九五年からは「一般貨物」と「特別積み合わせ（特積み）」という細目に分けた調査結果も公表されている。公的機関によるトラックの実勢運賃調査としては唯一といえる存在だ。

ところがその調査結果は市場関係者の実感とは大きくかけ離れている。同調査によると現在の一般貨物の運賃は、九五年時点と比較して五%程度の下落にとどまっている。特積み運賃に至っては、九五年時点よりも高い水準にあるという結果が出ている。昭和六〇年タリフを基準とする相場観とは全くそぐわない。別に日銀が意図的に数字を操作しているわけではない。日銀のアンケート調査に回答する企業がウソをつ

図2 国土交通省（旧・運輸省）届け出タリフの推移（昭和55年届け出基準運賃を100とする）

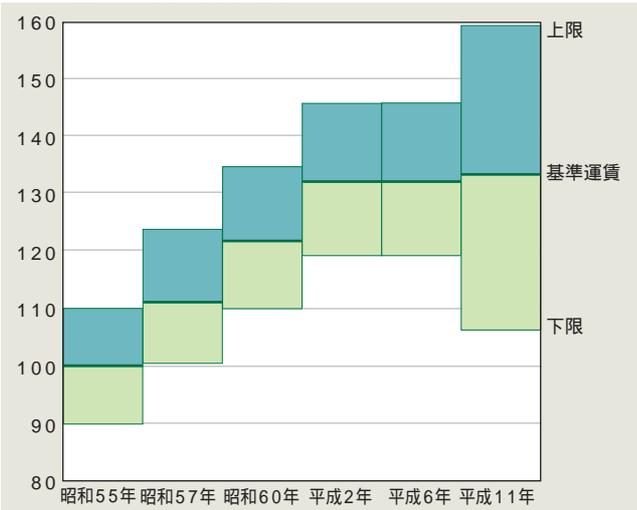
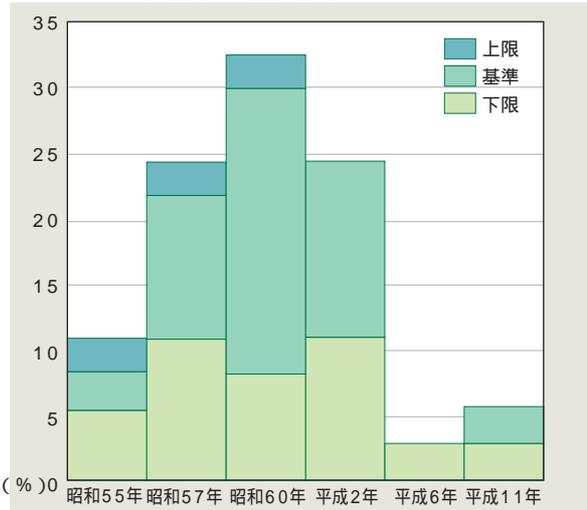


図1 特別積み合 実勢運賃分布表（カサイ経営資料より本誌が作成）



いているのだ。「運賃は法律上、今でも届け出制。それに反する運賃をお上に堂々と報告するわけにもいかない。しょうがないので適当に鉛筆を舐めている」と関係者は打ち明ける。

このように長らく実勢運賃は公的な統計には現れることのない公然の秘密となっていた。運賃が規制の管理下に置かれていたからだ。しかし、九〇年代に規制緩和が進んだことで、実勢運賃のペールは徐々に取り除かれていった。その結果、今や名実ともにトラック運賃は市況商品と化した。

コストは上がり運賃は下がる

九〇年の物流二法によって運賃の認可制は届け出制に変わった。その後の九九年の法改正によって、原価計算書の届け出を必要としない運賃の範囲が大幅に拡大された。これらの規制緩和は基本的に市場の実態を追認しているに過ぎなかった。そのため実務家や専門家のほとんどが当初は規制緩和による市場への影響を軽視していた。

しかし今になって振り返ると、一連の規制緩和が実勢運賃を下落させる大きな要因となったことは明らかだ。実際、物流二法を機に日本の物流市場は大きく変化した。新規参入が増加し、一〇年で事業者数は約三割増加した。同時にダンピングが激化し、運賃水準は下落し続けた。

物流二法の施行以前から市場では営業用許可を持たない白ナンバーのトラック、いわゆる「白トラ」による違法な営業行為が横行していた。その多くが物流二法にもなつ参入規制の緩和によって正式に緑ナンバーを取得した。例えば実態の追認ではあっても、こうした変化が確実に市場に影響を及ぼした。

九九年の法改正では届け出タリフの基準運賃から