

今春以降も強含み

物流会社の主導による荷主企業との運賃交渉が進んでいる。過去一〇年以上にわたり、運賃交渉は荷主側の要請による値下げがテーマだった。物流会社側から荷主に対して値上げ交渉を持ちかけるのは、バル期以来のことだ。

このたび本誌は荷主企業と物流会社を対象に、今春の運賃交渉と今後の実勢運賃動向に関する緊急アンケート調査を行った（十三頁詳細）。これによると、昨年末から今春にかけて、主要協力会社／主要荷主との運賃交渉を行った、もしくは交渉中とする回答者が全体の七割以上に及んでいる。

しかも大部分が値上げ交渉だ。同アンケートの物流会社の回答を見ると、この時期に八三・三%が主要荷主・元請け事業者との運賃交渉を行い、交渉が妥結したケースでは三一・三%が値上げを実現している。交渉して値下げを受け入れたのは一七・六%にどどまっている。

今後の運賃見通しも強含みだ。貸し切り便、積み合せ便、宅配便のいずれについても、荷主企業と協力物流会社の双方が、今春以降の新年度の運賃を横這いか値上がりと予測している。値下がりを予測する声は全体の一割程度に過ぎず、前年比で三%を超える下げ幅を予測する回答者は皆無だった。

運送サービス商品別の動向を詳しく見ると、貸し切便では荷主の七三・三%が昨年末から今春にかけて運賃交渉を行い、交渉が終了したうちの一四・二%が値上げを受け入れている。さらに今春以降の新年度の運賃も、全体の一八・九%が値上がりを予測し、値下げ予測の一・一%を大きく上回っている。積み合せ便と宅配便の運賃は、いずれも似たよう

第1部

本誌緊急調査「今春の運賃交渉」

昨年秋以降、積み合せ便と宅配便の運賃は上昇を始めている。今春以降も引き続き値上がりが予想されている。一方、貸し切り運賃は値上げと値下げが交錯している。中型車以下の近距離輸送で下値抵抗力が強まる一方、大型車の幹線輸送は依然として下落傾向にある。 （大矢昌浩）

な動きを示している。運賃交渉をしていない荷主が、積み合せ便で三九・五%、宅配便で五一・五%と大勢を占めているものの、交渉が妥結したケースでは値下げは皆無で、値上げを認めた荷主が約三割に上っている。

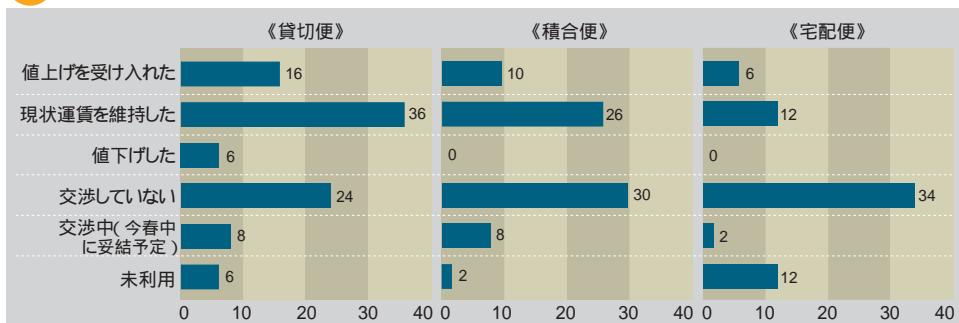
現状の実勢運賃は、貸し切り便と積み合せ便是昭和六〇年届け出運賃の水準にあるようだ。また宅配便の最低価格帯の、異常値を除いた平均価格は四四八円だった。このほか貸し切り便、積み合せ便とも運賃体系に国土交通省の基準運賃ではなく独自タリフを採用しているという回答が多くった。宅配便でも全国一律運賃を適用しているケースが一九・四%に達した。

スポット運賃は下落傾向

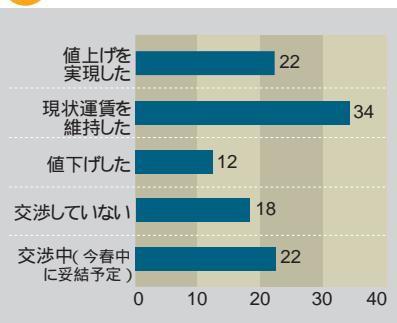
今回のアンケート結果にも見られるように、運賃相場の潮目は確実に変わってきた。ただし、反騰の兆しがあるのはあくまで常用の運送サービス商品であつて、幹線輸送のスポット運賃は、また違った動きを示している。

東京で帰り荷の斡旋業、いわゆる“水屋”を営むT氏は、「現状でも東京発大阪の大型車のスポット運賃は七万円前後で取引されている。基準運賃の半額近い水準だ。大型に比べれば中型や小型は比較的堅調に推移している。スピードリミッター規制で大型は制限速度までしか出せなくなつた。それに対して中型・小型は規制の対象外で、取り締まりも緩いので実際はもっと出せる。そのため急ぎの荷物は大型を使わずに、車両を分散させて走らせる荷主が多く、車両も不足気味だ。それでも運賃相場が上がつていいという実感は全くない。昨年末、そして今年三月の繁忙期もスポット運賃の実勢価格は例年並みで推移してい

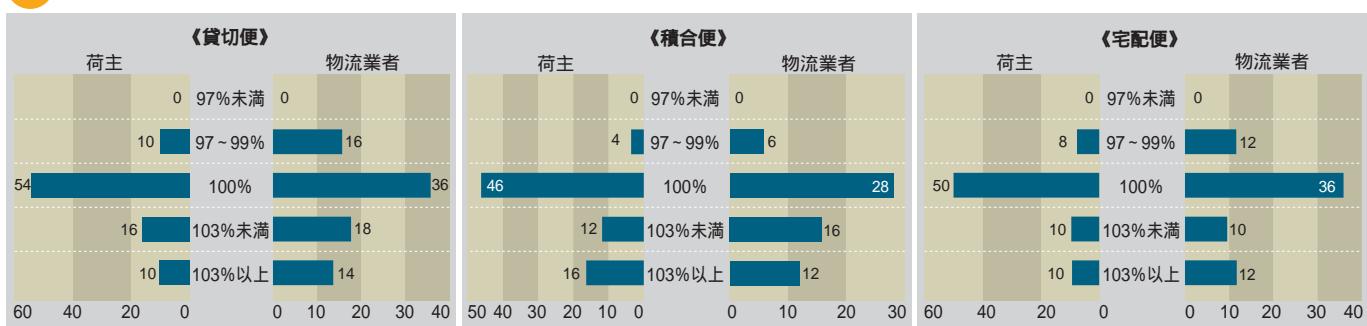
昨年末から今春にかけての主要な協力運送会社との運賃交渉の結果は？（荷主が回答）



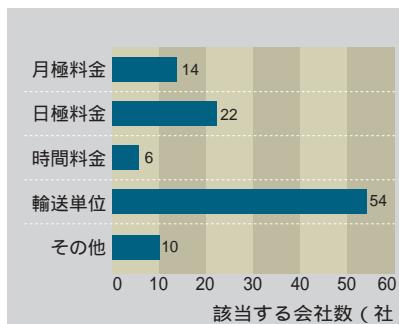
荷主との交渉結果は？（物流企業が回答）



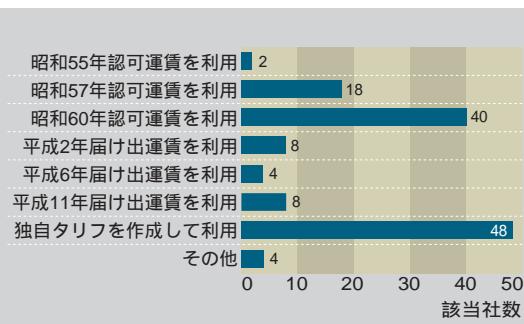
今春以降の新年度の運賃は対前年比でどう変わると予測していますか？（荷主＆物流企業が回答）



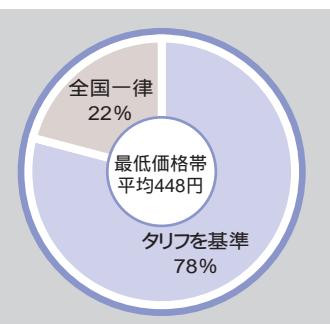
現在、利用している貸切便の運賃体系は？（荷主が回答）



現在、利用している積合便のタリフは？（荷主＆物流業者が回答）



宅配便の料金体系は？（荷主＆物流業者が回答）



未記入・未回答・複数回答があるため、各設問の回答者数の合計は必ずしも有効回答数とは一致しない（編集部）

る」という。

もともと東京発のスポット輸送用のトラックは、地方の生産拠点から消費地に向けて完成品を運んでくるトラックが多いため、日々から供給がダブついている。さすがに中堅以上の運送会社は、帰り荷でも法外な安値では受けないようになってきているものの、中小の運送会社には、空で走るよりもシだとダンピングを呑んでしまうところもある。

そうした運送会社のなかには貨物保険はもちろん、社会保険にも加入せずに劣悪な条件でドライバーを酷使している問題業者が少なくない。車両の整備状況も怪しい。大型トラックで多発している重大事故の温床とも指摘されているが、安い運賃を目の前にすると、多くの荷主がリスクを意に介さなくなる。

帰り荷を前提にしたダンピング運賃でも、いつたん契約が成り立つと、その数字が勝手に一人歩きしていく。帰り荷相場が足を引っ張り、往きの運賃が上がりない。帰り荷を探している車両と安い運賃を求める荷物をマッチングする求車求貨システムの普及が、こうした動きに拍車を掛けている。

実際、長距離トラックのスポット運賃は、往路の運賃であっても帰り荷が確保できて初めて成り立つ水準で取引されている。付加価値に欠ける単純なスポット輸送は価格競争が避けられない。ダンピング価格で走る運送会社がなくならない以上、相場の上がりようがない構造になっている。

軽油高騰の影響は限定的

軽油価格の高騰もスポット運賃の相場には、全く影響を与えていない。全日本トラック協会の資料（平成十六年版経営分析報告書）によると、一般運送事業者の売上高に占める燃料費の比率（燃料費比率）は