

特集

トラック運賃 2008

第1部

徹底調査：トラック実勢運賃

トラック実勢運賃は現在「昭和60年タリフ」の基準運賃の水準にある。3年前の前回調査から相場は大きく上昇した。10年以上続いた運賃下落のトレンドが今や反転している。90年の「物流二法」に始まった規制緩和の時代が、ついに終わりを告げた。
(大矢昌浩)

「東京→大阪」八万七七一円

トラック運賃が上昇に転じている(図1・図2)。
一〇トン車を東京から大阪まで貸し切りで走らせた時の平均実勢運賃は現在八万七七一円。三年前の七万七六六五円から五・二%値上がりした。二トン車や四トン車を使った近距離のルート配送では三年前と比べて一割以上も値上がりした地域が出てきている。

特別積み合わせ便(特積)も、昭和五六年認可運賃、同五七年といった極端に安いタリフはほとんど姿を消した(図3)。昭和六〇年タリフが相場として完全に定着し、より新しい平成二年、六年、十一年タリフの利用も今では珍しくなくなっている(タリフをはじめトラック運賃の基礎知識については本特集第五部を参照)。

二〇〇八年度はさらに強含みで推移しそうだ。軽油の値上がり分を運賃とは別建てで徴収する燃料サーチャージ制の導入を行政が強力に進めていることに加え、一九九七年以降下落し続けていたドライバーの件費も上昇する。連合が三月一四日にまとめた二〇〇八年春闘の賃上げ一次集計によると、今年の運輸産業の一人当たりの賃上げ額は五一〇一円で前年比一三五四円増の大幅な伸びとなった。

ドライバー不足には拍車がかかっている。厚生労働省の調査によると、運輸業の「労働者過不足判断D.I.」(不足と回答した事業所の割合から過剰と回答した事業所の割合を差し引いた値)は、全業種平均のおよそ二倍の水準に達しており、昨年十一月時点の調査では、「不足」の五四に対して「過剰」が二という極端な人手不足を示している。

とりわけ大都市圏は深刻で「思い切った条件で募

図1 距離別地区別運賃の推移(昭和60年調査=100)

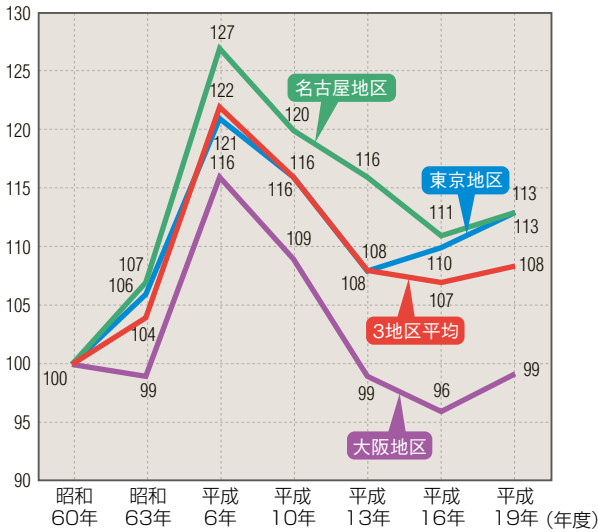


図2 車種別8時間制運賃の推移(三大都市圏平均)

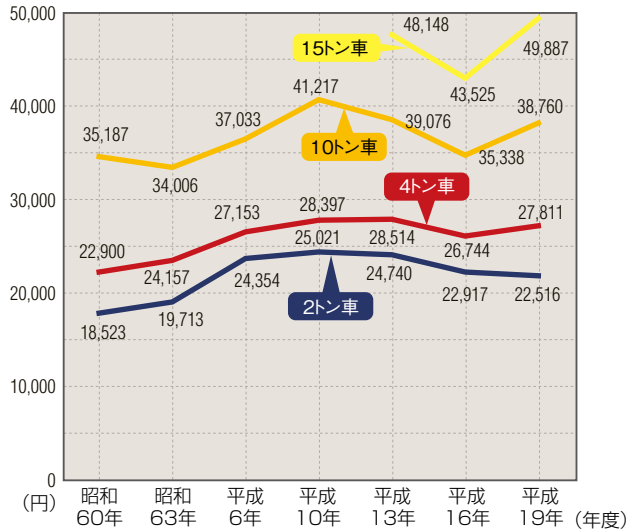
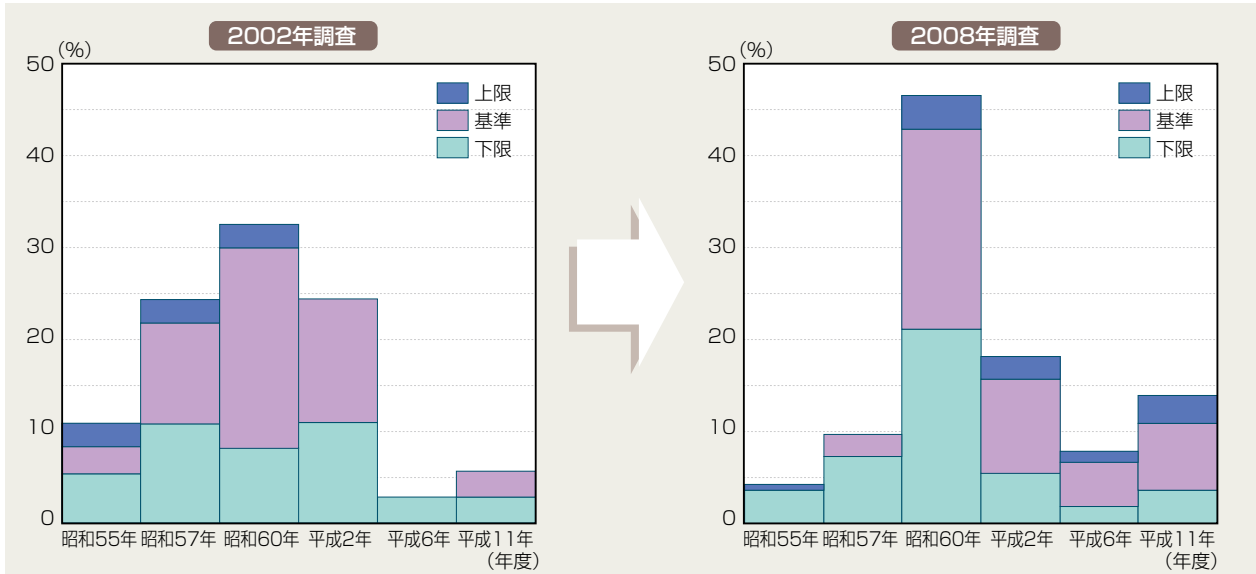


図3 現在採用している特積み運賃タリフの水準——2002年調査と2008年調査の比較



カサイ経営資料より本誌が作成

集をかけても応募自体が全くない。燃料費の高騰や規制強化によるコストアップを、これまでは人件費削減で吸収してきたが、肝心のドライバーがいなくなっ
てしまえば商売自体が成り立たない。運賃を上げるか、それとも商売をやめるかという二つに一つを迫られている状況だ(都内中堅運送会社)。

不採算荷主に対して運送会社側から取引の打ち切りを求めることも珍しくなくなっている。ライバルの少ない、地方の有力運送会社からは「今春は一〇%の値上げを条件に運賃交渉を行っている。感触は悪くない。少なくとも当社では、昨年から完全な値上げ基調になっている」との声もあがっている。

カサイ経営の実勢運賃調査

トラック運賃に定価はない。料金は荷主と運送会社との相対の交渉で決まる。その具体的な金額は当事者でなければ基本的には知り得ない。使用する車両のタイプと輸送距離が同じであっても、実際に適用されている運賃には大きな開きがある。荷物の形状や荷役作業の軽重、納品条件、あるいは物量の波動や年間の取引金額などに運賃は大きく左右される。

それでも相場はある。中長期のスパンで相場の推移を振り返ると、バブル崩壊からやや遅れて九〇年代の前半に運賃は史上最高値を付けた。その後は一〇年以上にわたって下落し続けている。その間に過積載の取り締まりや環境規制の強化、軽油の高騰など、運送原価のコストアップが相次いだ。景気の後退に伴う物量の低迷と、運送事業者の増加による競争激化が相場を押し下げた。

こうしたトレンドは、日本銀行の「企業向けサービス価格指数」や全日本トラック運送協会の「トラック運送業界の景況感」などの指標で確認できる。た