

特集

# 実勢トラック運賃

第1部

## 速報！ 2012年春の運賃相場

今春のトラック運賃相場を本誌が独自に調査した。2010年春の前回調査と比べると全体のトレンドとしては横ばいで、震災の影響はほとんど見られない。この半年の燃料費上昇分は運送会社が負担している格好だ。ただし、地域別、車種別の動きには、それぞれの需給環境が表れている。

### 一四社の支払い運賃を分析

このたび本誌は支払いトラック運賃の実態調査を行った。今年一月末に本誌読者および関係者を中心とする約二〇〇〇社にアンケート用紙を送付、一四社の有効回答を得た。（詳細は十三頁「調査の方法」参照）その結果、今春の支払い運賃の実勢相場は前回調査の二〇一〇年春時点から、ほとんど変わっていないことが明らかになった。

この間、市場は東日本震災による物流の混乱を経験し、足元では燃料の大幅な値上がりに直面している。軽油の大口取引価格は昨年一〇月の一リットル当たり九〇円台前半を底に上昇に転じ、今年三月現在一一〇円台で推移している。約二割の値上がりだ。しかし、運送会社は燃料費の高騰を運賃に転嫁できていない。

軽油価格が一リットル当たり一四〇円前後の史上最高値を記録した〇八年春には、トラック燃料の上昇分を運賃とは別建てで荷主から徴収する燃料サーチャージ制度の導入が、国土交通省の主導によって進められた。しかし、その直後にリーマンショックが発生し、燃料費が値下がりに転じたこともあり、普及には至っていない。

全日本トラック協会が今年三月に発表した二〇一〇年三同期決算版の「経営分析報告書」によると、トラック運送事業者の売り上げは五期連続で減少し、全体の五八%が営業赤字に陥っている。赤字は四期連続で、一一年三同期はさらに悪化する可能性が高い。燃料費の高騰がこれに追い打ちをかければ大量の脱落者を生む恐れがある。

既に国内のトラック運送事業者数は〇七年度末の六万三一二社をピークに減少に転じている。こ

## 特積み運賃

図1 現在採用している特積み運賃タリフ

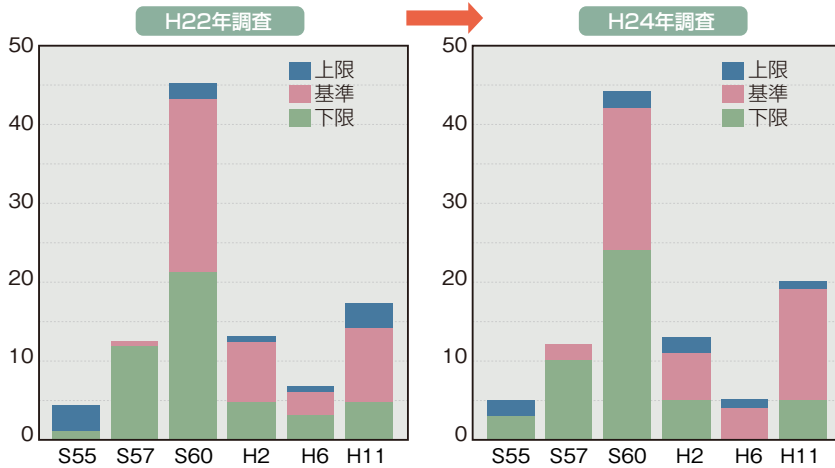
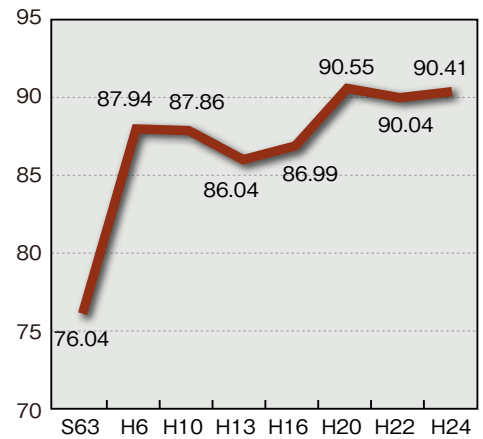


図2 特積み運賃のH11届け出タリフを100とした時の指数の推移

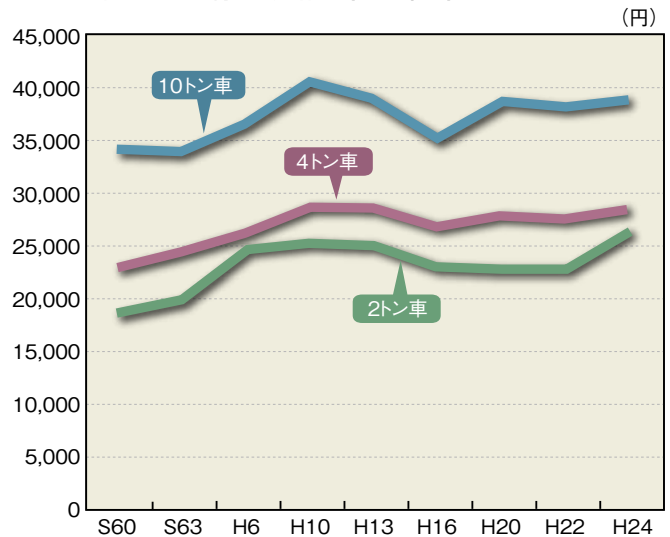


## 時間制運賃

図3 平成24年度調査 地区別実勢運賃(1日8時間稼働)

| 車種   | 項目   | 東京          | 大阪        | 名古屋       | 3地区平均     |
|------|------|-------------|-----------|-----------|-----------|
| 2t車  | 日当運賃 | 25,708.0    | 26,305.8  | 26,762.8  | 26,120.1  |
|      | 稼働日数 | 23.1        | 23.5      | 22.8      | 23.1      |
|      | 月当運賃 | 570,039.7   | 600,925.0 | 580,745.0 | 580,437.3 |
| 4t車  | 日当運賃 | 27,597.3    | 30,412.0  | 27,446.6  | 28,362.8  |
|      | 稼働日数 | 23.6        | 23.7      | 22.3      | 23.3      |
|      | 月当運賃 | 652,342.5   | 665,375.0 | 576,647.0 | 638,155.5 |
| 10t車 | 日当運賃 | 37,286.9    | 43,891.0  | 37,675.9  | 39,007.5  |
|      | 稼働日数 | 23.1        | 22.6      | 22.8      | 22.9      |
|      | 月当運賃 | 784,947.3   | 844,040.0 | 811,552.3 | 806,343.6 |
| 15t車 | 日当運賃 | 46,986.0    | 43,316.0  | 39,021.4  | 42,511.2  |
|      | 稼働日数 | 22.3        | 21.6      | 21.8      | 21.8      |
|      | 月当運賃 | 1,085,040.3 | 898,533.3 | 792,340.0 | 941,278.1 |

図4 車種別8時間制運賃の推移(全国平均)



時間制運賃は、ルート配送や納品先で据え付け作業が発生する輸送など、距離では作業負荷を測ることが難しい貸切輸送に主に適用される。運賃は「使用車両」×「使用時間」で計算する。うち使用時間は「一日八時間」と「半日四時間」が基本となっている。

### 時間制運賃

#### 二トン車が大きく値上がり

現在は「昭和六〇年タリフ」と「平成一一年タリフ」に、使用タリフが二極化している。この傾向は前回調査と同じだが、「平成一一年タリフ」の利用率が上昇している。指数としてはリーマンショック前と、ほぼ同じ水準を取り戻した格好だ。宅配便大手に牽引されるかたちで路線便業界に極端な低運賃を是正する動きが広がっている。

### 特積み(路線便)運賃

#### ほぼリーマン前の水準に

特積み(路線便)運賃は、旧運輸省が一九九九年まで数年置きに公示していた「標準運賃表(タリフ)」が今も基準として広く使用されている。それぞれの公示時期をとって「昭和/平成〇〇年タリフ」の「上限(基準運賃のプラス一〇%、平成一一年タリフのみプラス二〇%)・「基準」・「下限(上限と同じ)」という言い方をしている。

距離制運賃《普通車(有効回答平均値)》 2t車、4t車

| 車種       | 距離帯     | S60     | S63     | H6      | H10     | H13     | H16     | H20     | H22     | H24     |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 2t車      | 20km    | 8,787   | 10,157  | 11,468  | 10,214  | 9,419   | 10,509  | 11,244  | 10,350  | 11,470  |
|          | 50      | 12,134  | 13,412  | 15,162  | 14,442  | 13,577  | 14,315  | 14,664  | 14,023  | 15,057  |
|          | 100     | 17,758  | 19,158  | 21,948  | 21,009  | 19,768  | 20,207  | 20,161  | 19,699  | 20,085  |
|          | 150     | 21,254  | 23,400  | 26,663  | 25,794  | 24,451  | 24,304  | 23,827  | 23,220  | 23,125  |
|          | 200     | 24,893  | 27,110  | 31,837  | 30,549  | 28,554  | 28,882  | 27,581  | 26,998  | 27,565  |
|          | 300     | 31,385  | 34,767  | 41,742  | 38,257  | 36,474  | 35,734  | 34,266  | 33,458  | 33,958  |
|          | 400     | 36,974  | 41,125  | 52,432  | 46,992  | 45,067  | 42,853  | 41,144  | 40,702  | 41,396  |
|          | 500     | 43,641  | 48,220  | 59,584  | 54,528  | 52,682  | 49,587  | 47,996  | 49,075  | 48,122  |
|          | 東京→大阪   | 40,700  | 55,904  | 65,380  | 54,539  | 55,353  | 47,866  | 41,798  | 52,112  | 54,417  |
|          | 〃←〃     | 33,932  | 51,560  | 64,156  | 54,367  | 52,875  | 45,513  | 47,592  | 52,232  | 53,536  |
|          | 東京・大阪往復 | 93,060  | 93,458  | 109,064 | 93,118  | 96,480  | 82,701  | 81,641  | 89,652  | 92,146  |
|          | 東京→名古屋  |         | 41,056  | 51,729  | 45,680  | 42,986  | 40,706  | 38,134  | 40,419  | 40,894  |
|          | 〃←〃     |         | 38,239  | 45,842  | 43,357  | 40,758  | 39,756  | 39,898  | 40,494  | 41,221  |
| 東京・名古屋往復 |         | 69,220  | 91,300  | 69,471  | 66,910  | 72,008  | 68,644  | 65,497  | 68,755  |         |
| 4t車      | 20km    | 10,547  | 11,786  | 13,640  | 13,206  | 11,851  | 12,381  | 14,473  | 13,811  | 13,561  |
|          | 50      | 14,633  | 16,013  | 18,110  | 17,873  | 16,932  | 16,886  | 17,939  | 17,898  | 17,973  |
|          | 100     | 21,665  | 22,666  | 25,831  | 24,609  | 24,194  | 23,688  | 23,926  | 24,126  | 23,827  |
|          | 150     | 25,936  | 26,706  | 31,084  | 29,849  | 28,853  | 27,993  | 28,360  | 28,349  | 27,975  |
|          | 200     | 30,381  | 31,085  | 36,688  | 35,539  | 33,302  | 33,358  | 32,065  | 33,175  | 32,838  |
|          | 300     | 38,409  | 39,223  | 46,531  | 43,700  | 40,968  | 40,319  | 40,324  | 40,781  | 40,981  |
|          | 400     | 45,972  | 47,082  | 56,639  | 52,541  | 49,990  | 48,599  | 47,966  | 48,145  | 49,424  |
|          | 500     | 54,761  | 55,247  | 64,314  | 61,594  | 58,859  | 55,894  | 56,231  | 57,204  | 57,122  |
|          | 東京→大阪   | 55,840  | 60,678  | 65,839  | 67,348  | 61,443  | 61,901  | 60,058  | 58,918  | 57,961  |
|          | 〃←〃     | 56,104  | 60,673  | 65,414  | 66,873  | 60,223  | 61,832  | 62,781  | 60,172  | 58,715  |
|          | 東京・大阪往復 | 105,064 | 114,140 | 117,599 | 113,585 | 115,955 | 110,642 | 109,499 | 105,246 | 100,692 |
|          | 東京→名古屋  | 39,570  | 45,566  | 51,649  | 50,992  | 50,293  | 49,910  | 45,392  | 45,955  | 47,755  |
|          | 〃←〃     | 43,770  | 45,413  | 49,764  | 49,582  | 48,969  | 49,335  | 47,983  | 46,275  | 44,906  |
| 東京・名古屋往復 | 75,495  | 83,293  | 94,750  | 80,128  | 80,202  | 89,790  | 81,092  | 77,899  | 76,194  |         |

(円)

距離制運賃

東京は上昇、名古屋は下落

今回の調査では二トン車の運賃が大きく値上がりした。その結果、四トン車との価格差が縮小している。車両の取り回しが比較的容易な二トン車のドライバーには従来から未経験者が多く起用されてきた。しかし、今は失業率が高止まりしているにも拘わらず、募集をかけても人が集まらない。労働条件に待遇が見合わない職種とみなされ、敬遠される傾向にある。

とりわけ東京・名古屋・大阪の三大都市圏ではドライバーの人手不足が深刻化し、需給が逼迫してきた。地方では一日八時間制で二万円を切るような極端な低運賃もいまだに横行しているが、都市部の二トン車運賃は当面、底堅く推移しそうだ。

貸切輸送の運賃体系として最も広く使用されているのが距離制運賃だ。「使用車両」×「輸送距離(キロ程)」でベース運賃が決まる。旧運輸省タリフでは、休日・深夜・早朝などの割増率や、三カ月以上の長期契約や往復貨物を対象とする割引率が設定されており、これをベース運賃に乗じて計算する。今回の調査では、利用頻度の高い東京発・大阪行きの一〇トン車の片道運賃は、七万六一九三円で前回調査の七万九一七円から三・七%下落した。バックデータから地域別にトレンドを見ると、東京地区が値上がり、名古屋地区が値下がり、大阪地区が横ばいという結果となっている。

名古屋の運賃は、リーマンショック前までは東京を上回る水準にあった。しかし、自動車産業に急ブレーキがかったことで大幅な下落に転じ、今も値下がり歯止めがかからない状態だ。大阪の運賃は東

距離制運賃《普通車(有効回答平均値)》 10t車、15t車

| 車種       | 距離帯     | S60     | S63     | H6      | H10     | H13     | H16     | H20     | H22     | H24     |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 10t車     | 20km    | 17,706  | 16,434  | 19,389  | 19,389  | 17,797  | 17,629  | 21,004  | 19,457  | 19,142  |
|          | 50      | 23,857  | 22,673  | 26,209  | 26,866  | 24,084  | 23,685  | 26,043  | 25,107  | 25,867  |
|          | 100     | 34,073  | 32,758  | 37,705  | 36,993  | 33,832  | 32,830  | 33,723  | 33,721  | 33,704  |
|          | 150     | 39,921  | 39,676  | 45,796  | 43,525  | 39,800  | 38,652  | 39,933  | 39,925  | 39,843  |
|          | 200     | 46,920  | 46,604  | 53,571  | 51,690  | 46,469  | 46,326  | 45,526  | 46,005  | 46,332  |
|          | 300     | 59,130  | 58,384  | 67,204  | 63,121  | 58,243  | 56,867  | 56,288  | 57,311  | 58,142  |
|          | 400     | 71,551  | 70,235  | 80,864  | 74,712  | 69,859  | 66,690  | 67,333  | 68,791  | 68,958  |
|          | 500     | 83,931  | 85,808  | 94,061  | 88,111  | 81,138  | 77,345  | 79,141  | 79,549  | 80,454  |
|          | 東京→大阪   | 81,412  | 86,462  | 89,772  | 84,754  | 81,924  | 77,665  | 81,711  | 79,117  | 76,193  |
|          | 〃←〃     | 81,008  | 87,389  | 93,508  | 86,465  | 82,382  | 75,133  | 80,391  | 78,982  | 76,030  |
|          | 東京・大阪往復 | 157,987 | 159,694 | 159,569 | 148,533 | 159,323 | 139,925 | 143,071 | 140,678 | 135,121 |
|          | 東京→名古屋  | 63,302  | 61,791  | 70,713  | 68,136  | 65,847  | 63,123  | 62,620  | 63,182  | 65,863  |
|          | 〃←〃     | 67,102  | 67,618  | 70,963  | 67,716  | 64,053  | 60,886  | 63,344  | 63,127  | 61,060  |
| 東京・名古屋往復 | 118,075 | 118,573 | 126,982 | 107,455 | 105,716 | 114,253 | 113,074 | 108,992 | 107,222 |         |
| 15t車     | 20km    |         |         |         |         | 17,793  | 19,651  | 22,939  | 20,552  | 20,221  |
|          | 50      |         |         |         |         | 25,675  | 27,567  | 28,820  | 27,290  | 28,835  |
|          | 100     |         |         |         |         | 36,663  | 38,422  | 38,490  | 37,608  | 38,364  |
|          | 150     |         |         |         |         | 44,408  | 45,681  | 45,165  | 45,129  | 45,698  |
|          | 200     |         |         |         |         | 52,400  | 56,482  | 52,981  | 53,222  | 53,473  |
|          | 300     |         |         |         |         | 64,255  | 66,792  | 64,967  | 65,015  | 67,442  |
|          | 400     |         |         |         |         | 76,816  | 78,373  | 77,064  | 77,402  | 82,759  |
|          | 500     |         |         |         |         | 88,966  | 89,796  | 89,343  | 89,894  | 94,443  |
|          | 東京→大阪   |         |         |         |         | 96,005  | 88,140  | 86,165  | 89,028  | 82,766  |
|          | 〃←〃     |         |         |         |         | 90,650  | 86,615  | 89,976  | 92,678  | 82,332  |
|          | 東京・大阪往復 |         |         |         |         | 175,400 | 162,507 | 159,975 | 159,047 | 150,286 |
|          | 東京→名古屋  |         |         |         |         | 79,210  | 72,986  | 68,840  | 71,968  | 68,799  |
|          | 〃←〃     |         |         |         |         | 74,200  | 73,271  | 69,800  | 74,082  | 67,000  |
| 東京・名古屋往復 |         |         |         |         | 128,920 | 134,944 | 127,418 | 123,100 | 118,312 |         |

(円)

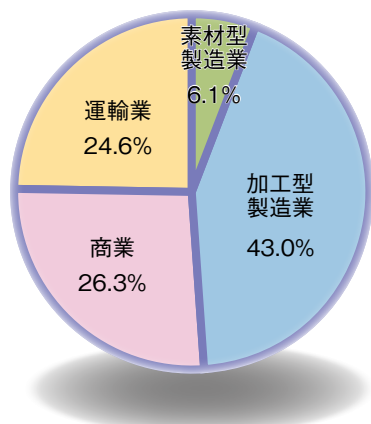
調査の方法

今年一月末に本誌読者および関係者を中心とする約二〇〇〇社に支払いトラック運賃に関するアンケート用紙を送付、同時に本誌ホームページに窓口を設置して回答への協力を呼びかけ、計一四社の有効回答を得た。回答者属性は左図の通り。

同調査は、物流コンサルティング会社のカサイ経営（河西健次代表の逝去に伴い二〇〇六年に解散）が一九八〇年に開始したトラック実勢運賃調査を引き継いだもので、調査結果の分析には、ロジステイクス・サポート&パートナーズ（LOGI-S P）の全面的な支援を得ている。

同調査はこれまでに、八五年、八八年、九四年、九八年、二〇〇一年、〇四年、〇八年、一〇年、今回一二年の計九回実施しており、このうち本誌とLOGI-S Pによる調査は今回で三度目となる。

回答者属性(N=114)



京・名古屋よりも安い水準に張り付いたまま長期間にわたって低迷している。相対的に東京の堅調さが目立っている。その結果、同じ東京Ⅱ地方間の輸送でも、帰り荷を見つけやすい地方発の運賃は東京発より安値に抑えられている。