

# トラック運送業の現状と課題

## 要旨

トラック運送は国内物流の基幹的輸送機関で、鉄道や内航海運などを合わせた国内全輸送量の6割以上を占めている。そのトラック運送業界は、国内の経済成長と歩調を合わせるように発展し、経済活動や国民生活に欠かせない存在までになった。しかし、物流2法の施行で運送事業が免許制から許可制に移行され、新規参入が容易となったことから競争が激化。加えて、燃料の軽油価格が高止まりしている中で、荷主への価格転嫁が進まず経営を圧迫し、厳しい状況に置かれているのが現状だ。また最近では、若年層のトラック運転者が不足していることや、中型免許の新設がドライバー不足に拍車を掛けている。そのトラック運送業界の現状と課題を考察した。

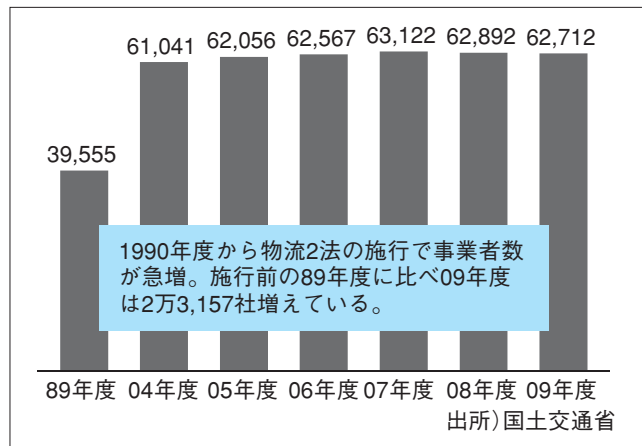
## 1. 運送事業者数の現状

### (1) 国内のトラック運送事業者数

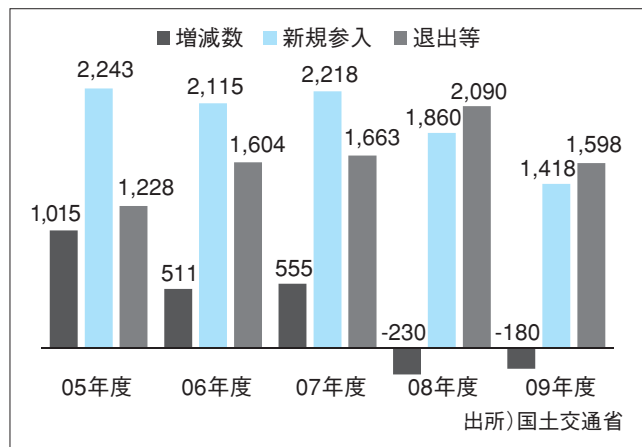
国内のトラック運送事業者は、貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法のいわゆる“物流2法”が施行された1989年度以前は3万社台で推移していたが、施行後は新規参入が容易となったことから翌年度には4万社を突破。以後、年々増加し続けて97年度に5万社、04年度には6万社に達し09年度現在では6万2,712社が事業の許可を受けている（図表1）。ただ、04年度以降は顕著な増加はみられず、新規参入は多くあるものの、廃業等に追い込まれている事業者も相当数あることが推察される。

新規参入が容易となったことで企業間競争が激しくなり、事業停止に追い込まれる事業者も増えてきているのが現状で、07年度までは業界から退出する事業者に比べ、新規参入が常に上回っていたが、08年度には初めて逆転。1,860社の新規参入に対し、退出は2,090社と新規参入を上回った。09年度もその傾向は変わらず、増減数こそ縮小したものの参入と退出との逆転現象は続き、業界内での淘汰が進んでいる（図表2）。

図表1. 国内運送事業者数の推移（単位：社）



図表2. 国内運送事業者数の増減推移（単位：社）

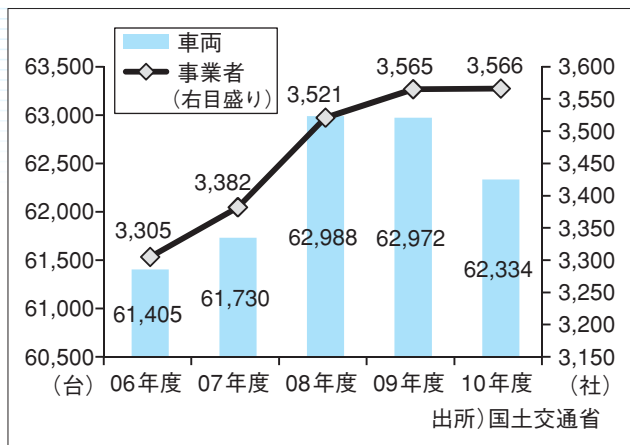


## (2) 埼玉県内の運送事業者数

一方、埼玉県内の運送事業者数は、最近5年間は増加を続けているものの10年度現在では、06年度に比べ約7%の増加にとどまり、09年度に対しては、わずか1社増えるにとどまった(図表3)。

これに対し、車両数は08年度の6万2,988台をピークに、10年度では6万2,334台と減少している。事業者数が増加しているにもかかわらず、車両台数が減少しているのは経費の削減などの理由などによるものとみられ、1社当たりの保有台数が少なくなっている事情と思われる。

図表3. 埼玉県内の事業者数と車両数の推移



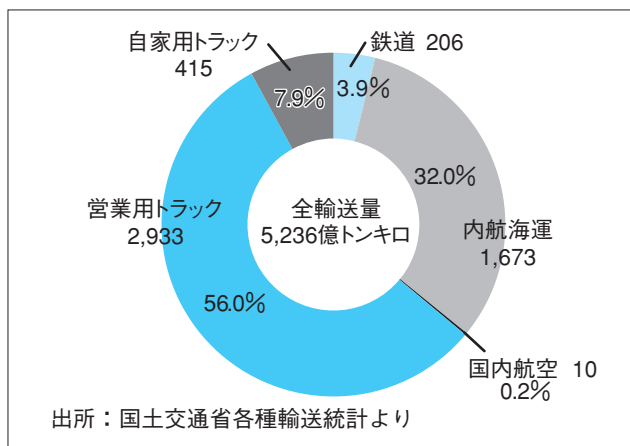
## 2. 貨物輸送量の現状

### (1) 国内貨物の輸送量

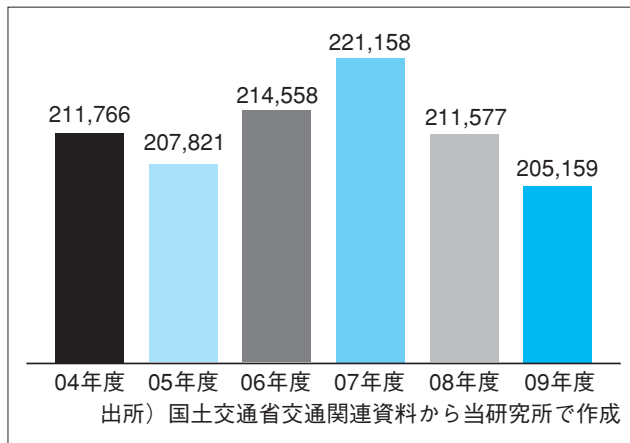
国内貨物の総輸送量をトンキロベース<sup>1</sup>で見ると、09年度は5,236億トンキロで、これを輸送機関別に分けると、トラック運送は営業用だけでも全体の2,933億トンキロで56.0%を占め、自家用の415億トンキロと合わせると全体の63.9%がトラック輸送となる。かつて、内航海運の輸送分担率が最も高かったが、98年度からは営業用トラックがこれにとって代わり、物流の基幹産業として経済活動や国民生活を支えているのが実情だ(図表4)。

輸送距離を加味しないトンベースで見ると、国内貨物の総輸送量は48億3,000万トンで、このうち営業用トラックが26億8,700万トン、自家用でも17億6,700万トンに上り、トラックの輸送量は国内全体の92%に達する。ただ09年度の国内貨物輸送量は、リーマン・ショック後の世界同時不況の影響で貨物量が大幅に減り、前年度に比べ約6%減少した。50億トンの水準を下回ったのは高度経済成長期の69年以來のことで、40年前の水準に戻ったことになる。

図表4. 2009年度の輸送機関別国内貨物輸送量



図表5. 埼玉県内のトラック輸送量の推移(単位:千トン)



## (2) 埼玉県内の輸送量

国土交通省では国内の輸送量をトンキロとトンベースの両指標で統計を公表しているが、都道府県別では各運輸局がトンベースで集計している。それによると、営業用と自家用を合わせた埼玉県内のトラック輸送量は、04年度の約2億1,177万トンから07年度に約2億2,116万トンに増加したものの、08年度から減り、09年度は約2億516万トンにまで落ち込んでいる(図表5)。ただ、都道府県別で輸送トン数をみると、埼玉県の輸送量は多く、09年度は北海道が約3億4,807万トンと最も多く、愛知県の約2万5,383万トンに次いで全国3番目の輸送量を誇る。これだけ、輸送トン数が多いのは、埼玉県内に東北道や関越道の高速道路のほか東京外郭環状道路、首都圏中央自動車連絡道(圏央道)の道路交通網が整備され、物流拠点多く他県への結節点となっているのが大きな理由と思われる(図表6)。

図表6. 2009年度都道府県別輸送トン数(単位:千トン)

順位	都道府県	合計	営業用	自家用
1位	北海道	348,066	258,103	89,963
2位	愛知	253,829	168,018	85,811
3位	埼玉	205,159	131,283	73,876
4位	大阪	204,886	153,613	51,273
5位	神奈川	198,007	140,004	58,003
6位	東京	184,904	115,341	69,563
7位	福岡	172,749	110,625	62,124
8位	兵庫	171,887	120,327	51,560
9位	千葉	170,464	97,964	72,500
10位	静岡	161,376	99,338	62,038

出所：国土交通省の「自動車輸送統計年報」から作成  
注) 地方運輸局別輸送量を運輸支局別登録自動車数の比率(各年度末)で推計した。ただし、特殊用途車を含み、軽自動車は含まない

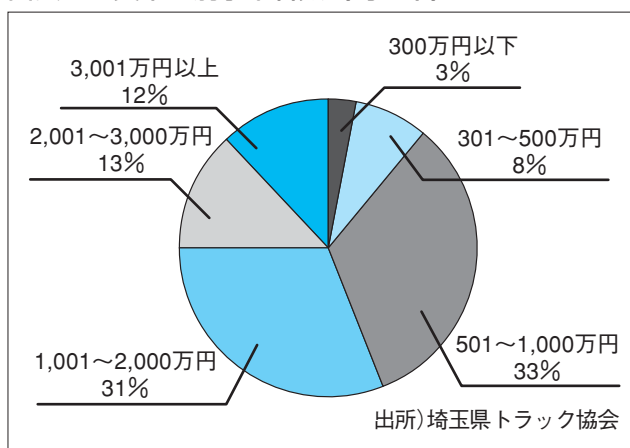
## 3. トラック事業者の規模

### (1) 企業規模

トラック輸送が国内の経済活動や国民の生活を大きく支えているにもかかわらず、トラック業界は大半の小規模事業者で構成されている。全国6万2,712社を資本金別と保有車両台数、従業員数でみると、まず資本金別では1,000万円以下が圧倒的に多く全体の64%を占め、車両の保有台数も10両以下が全体の56%、従業員数は20人以下が53%と典型的な零細企業。資本金3億円以下または従業員300人以下の中小企業が99.9%で、事業者の規模からすると極めて脆弱な業界だ。

埼玉県内の事業者も同様で、県トラック協会(横塚正秋会長)がまとめた「中小トラック運送事業者の経営課題と取り組み2011」(以下、「経営課題と取り組み」)によると、資本金2,000万円以下の企業が全体の75%を占め、従業員数も30人以下の割合が47%となっている(図表7.8)。また、保有車両台数も20台以下の企業が40%で、50台以下までに広げると全体の約6割となる。県内での輸送量が多いだけに指標は全国平均をやや上回っているものの、やはり業界を構成する事業者としては規模が小さい。

図表7. 資本金別事業者数(埼玉県)

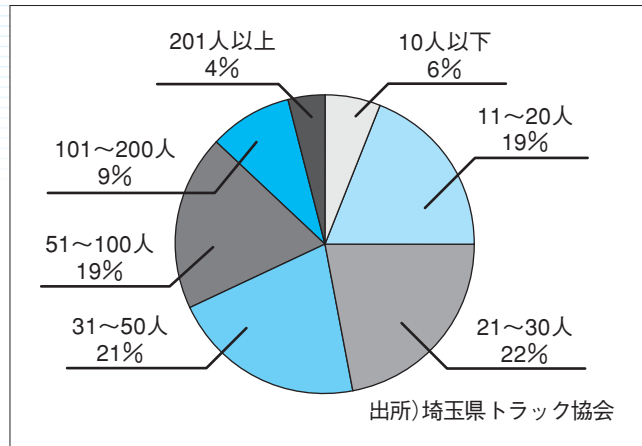


(2)経営状況

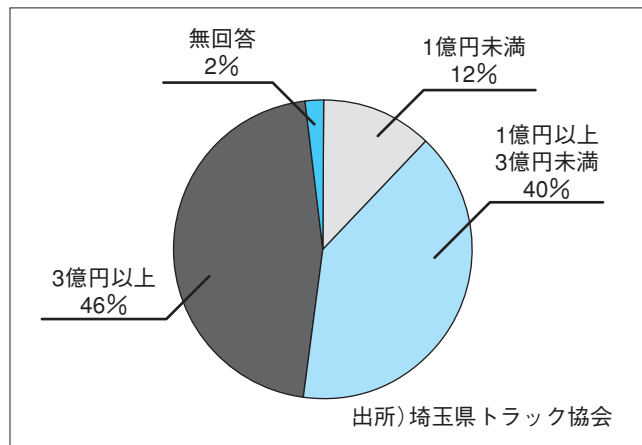
企業規模に比例して経営状況も難しい状況で、全日本トラック協会が会員各社から提出された営業報告を基に集計した「経営分析報告書」によると、09年度の1社当たり営業収益は約1億9,506万円で、前年度の約2億200万円に比べ3.4%の減収となり、4年連続してマイナスとなっている。深刻なのは、距離を加味しない1社平均の輸送トン数が前年度よりも増加しているにもかかわらず、営業収益が減少していることで、輸送単価の下落が大きく影響しているようだ。

一方、埼玉県の事業者は「経営課題と取り組み」調査によると、売上げが3億円未満の事業者が全体の5割強で、このうち1億円未満の割合は12%となっている（図表9）。また、09年度の売上増減状況によると、08年度実績に対して減少した割合が54%に上っていた。

図表8. 従業員別事業者数（埼玉県）



図表9. 売上げ規模別事業者数（埼玉県）



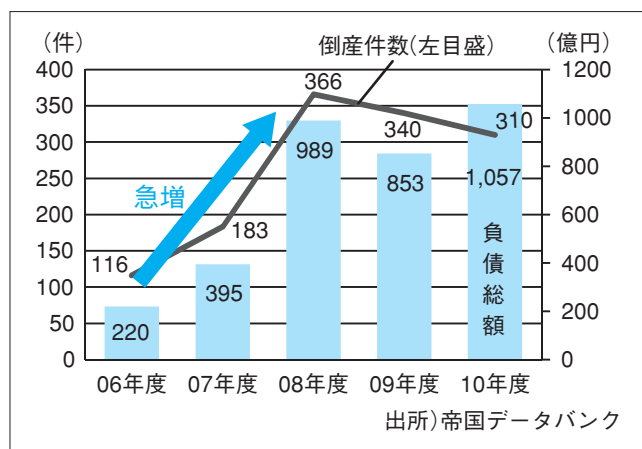
4. 業界が抱える課題

(1)経営上の課題

輸送量の減少や輸送単価の下落などを補うために、各トラック事業者は経営改善に取り組んでいるが、コスト削減などの自助努力も限界にきていることで、倒産や廃業に追い込まれる企業数が高止まりしている。民間信用調査機関の帝国データバンクによると、トラック運送事業者の倒産件数は、06年度に全国で116件だったのが08年度には366件に急増。09年度には340件に減少し、10年度も310件に減ったものの高止まり状態にある。その一方で、10年度の負債総額は、倒産件数が多かった08年度の約989億円を上回り、約1,057億円と1,000億円の大台を記録した（図表10）。

倒産件数、負債総額が高止まりしている要因は、リーマン・ショック後の景気後退による荷

図表10. 倒産件数（件）と負債総額の推移



動きの減少、またトラックの燃料となる軽油も同時期の高騰に比べれば安くなったものの、いまだ1リットル当たり120円台（一般小売）で推移している。業界全体では、軽油価格が1リットル当たり1円の上昇で約180億円の経費負担になると言われており、120円台で高止まりしている現在、経営にとって厳しい状況が続いている。

埼玉県内の運送事業者にとっても軽油価格の高止まりは経営を圧迫している要因ともなっているが、それよりも貨物輸送量の減少が経営上の重要な課題となっているようだ。埼玉県トラック協会の「経営課題と取組み」によると、重要な経営課題（3項目選択）として、09年度調査では「荷扱量の激減」が69.3%でトップ、次いで「燃料費の高騰」が52%、「運賃水準の下落」41%だった。10年度調査になると少し様子が変わり、トップの「荷扱量の激減」（61%）は不動だったが、2番目に「安全運転・輸送品質・従業員教育・コンプライアンス」（34%）が加わり、3番目に「運賃水準の下落」（28%）となっている。10年度は軽油価格が比較的安定していたことから、「燃料費の高騰」（22%）は4番目に後退した。

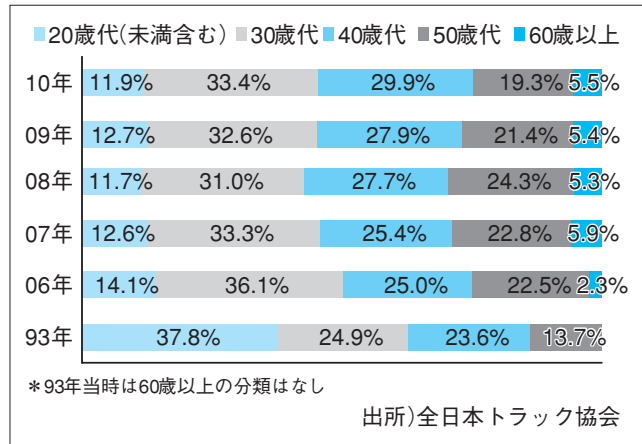
以上のように、景気の後退から減少する荷扱量が最大の経営課題となっており、各事業者とも新規の顧客開拓に力を入れる一方、既存顧客に対する対策として安全運転や納品ミス・誤配送などを防止して輸送品質を高めることで、より信頼を獲得し荷扱量の増加を図っている姿が読み取れる。

## (2) 業界を取り巻く課題

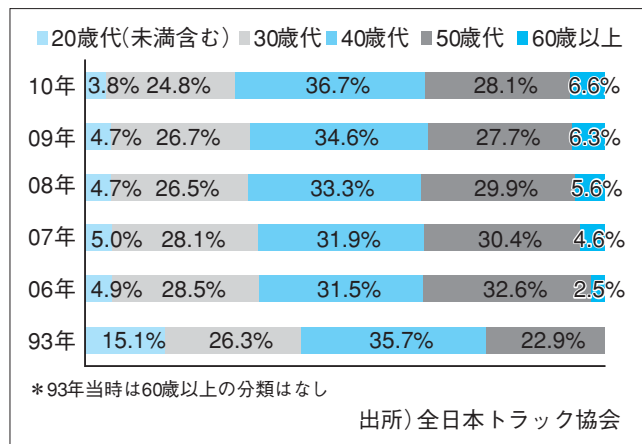
業界を取り巻く喫緊の課題は、人材不足とドライバーの高齢化である。少子化・高齢化社会に加え、若者の車離れが進んでいることから若年層のトラック運転手が減少しているという。これに、業界内ではドライバーの高齢化が進んでいることも大きな課題だ。全日本トラック協会の調査によると、普通トラック運転者の年齢構成比で、93年に37.8%だった20歳代（未満含む、以下同）の比率が10年後の03年には20.6%に減少、直近の10年では11.9%にまで減った。若年層が減り続けることで、逆に40歳代以上のドライバーが増加し、93年当時37.3%だったのが10年は54.7%と半数以上となり急速に高齢化が進んでいる（図表11）。

大型トラック運転手になると、さらに深刻で、93年に15.1%だった20歳代は10年には3.8%に大幅減少、40歳代以上は58.6%から71.4%に跳ね上がり、50歳代以上となると34.7%とほぼ3人に1人の割合となる（図表

図表11. 運転者の年齢構成比の推移（普通トラック）



図表12. 運転者の年齢構成比の推移（大型トラック）



12)。この20年間でドライバーの高齢化が急速に進んでいるのが実情で、運転者の確保は各事業者にとって重要な課題となっている。

ドライバー不足が深刻化している状況下で、さらに業界を悩ませているのが07年の運転免許の改正だ。改正前の普通免許で運転ができた車両総重量8トン未満、最大積載量5トン未満のトラックが車両総重量5トン未満、最大積載量3トン未満に制限。新設された中型免許で車両総重量5トン以上11トン未満、最大積載量3トン以上6.5トン未満のトラックが運転できるものの、受験資格が20歳以上で2年以上の経験が必要となる。この免許改正で、さらにドライバーの確保が難しくなり、全日本トラック協会では「2015年には本来必要とされるトラック運転者の人員に対して、約14万人程度不足する」と懸念している。

## 5. まとめ

トラック運送業者を取り巻く経営環境は、国内の経済成長が鈍化していることなどから荷動きが少なくなり、加えて輸送単価が下落し事業収入は減少している。荷主側に輸送単価の引上げを求めても受け入れてもらえず、それどころか引上げ要求を逆手に取られて仕事を失うという事態も想定できるため、安易に単価の引上げを荷主に対して求めることはできないのが実態である。一方で、現在は比較的落ち着いている軽油価格もこの先、いつ高騰局面に転じるかは予断が許さず、これにドライバー不足が今後予想されることを考慮すると、事業を継続していくには困難な環境に取り巻かれているのが現状のようだ。

輸送量問題は、国内の経済活動と密接に関係しているため一事業者の取り組みには限界が出てくるものの新規顧客の開拓などに努力し、個別に経営革新を図りながら、いかに利益率を上げていくかが問われる。しかし、軽油価格の高騰や運転免許制度問題、あるいはドライバー不足への対応などは一事業者では自ずと限界のある課題については、業界全体として取り組んでいくべきだろう。例えば、運転免許制度の改善は、普通運転免許で運転できるトラックの車両総重量の見直しや受験資格の緩和などを業界全体で国に要望していくなどの行動が必要だ。

一方で、適正な競争の確保や個別の経営指導なども、全日本トラック協会だけでなく各地方の協会が率先して支援していくべき事業で、その充実が求められる。また、ドライバー不足への対応では、魅力ある職種・職業としての環境整備、例えば福利厚生の実施や給与水準の引上げ、研修制度の充実など業界全体で取り組むべき課題であり、一事業者と業界団体との役割分担を明確にして取り組んでいくことが望まれる。

- 
- 1 輸送量を示す指標には「トン」と「トンキロ」がある。このうち、トン数は単に輸送した貨物の重量（トン）の合計であり、輸送距離の概念を含んでいないため、必ずしも輸送活動の総量を表すものとはいえない。トンキロ数は、輸送した重量（トン）に輸送した距離（キロ）を乗じたもので、1トンの貨物を1キロメートル輸送した輸送量が1トンキロとなり、例えば5トンの貨物を30キロメートル輸送した場合は、5トン×30キロメートル＝150トンとなる。