

県内トラック運送業の現状と課題



はじめに

トラック輸送は国内貨物輸送全体に占める規模、機能からもその果たしている役割は大きく、わが国経済、われわれの社会生活にとって欠くことのできない存在となっている。この業界は荷主企業の動向に影響を受け易い側面を持っており、長引く景気の低迷、製造業の海外生産シフトにみられる産業空洞化などで総量としての貨物量が伸び悩むなか、その経営環境は厳しい状況にある。

このように、市場の規模自体が縮小しているなか、規制緩和の進展から自由競争の度合いはますます強まっているが、一方で、荷主企業からの多様で高度化したニーズに加えて、環境への配慮、安全の確保といった社会的規制にも対応する必要に迫られている。

そこで、本稿では、本県におけるトラック運送業を取り巻く環境の変化と対応を中心に、トラック輸送の現状と今後の展望、課題等をまとめてみた。

トラック輸送事業を大別すると、一般貨物自動車運送（含む特別積合せ）事業、特定貨物運送事業、貨物軽自動車運送事業になるが、本稿では、県内中小事業者の中心となっている一般貨物自動車運送（含む特別積合せ）を念頭に置いている。

1. 国内貨物輸送の現状

（1） 国内貨物輸送に占めるトラック輸送のウェイト

- ・国内貨物、トラックとも輸送量は減少傾向。トラック輸送の分担率はトン数ベースで90%（トンキロベースで54%）。

2000年度の国内貨物輸送量は62億27百万トン（トン数ベース、除く軽自動車）で、このうちトラック輸送量は56億30百万トンで、輸送機関別のシェア（分担率）では90.4%と内航海運の8.6%、鉄道の1.0%を引き離して大きなウェイトを占めている。トラック輸送量も

国内貨物輸送量
自体が減少傾向
にあるなか、同
様の軌跡を辿っ
ており、ピーク

図表1 輸送機関別国内貨物輸送量の推移

（百万トン、億トンキロ、%）

	1991年度				2000年度				増減(00-91年度)	
	トン数		トンキロ数		トン数		トンキロ数		トン数	トンキロ数
	分担率		分担率		分担率		分担率			
トラック	6,107	90.3	2,816	50.5	5,630	90.4	3,110	54.0	△ 477	294
営業用	2,559	37.8	2,038	36.5	2,916	46.8	2,550	44.3	357	512
自家用	3,548	52.4	778	14.0	2,713	43.6	560	9.7	△ 835	△ 218
内航海運	572	8.5	2,482	44.5	537	8.6	2,417	42.0	△ 35	△ 65
鉄 道	86	1.3	272	4.9	59	1.0	221	3.8	△ 27	△ 51
航 空	1	0.0	8	0.1	1	0.0	11	0.2	0	3
合 計	6,765	100.0	5,578	100.0	6,227	100.0	5,759	100.0	△ 538	181

（1991年度の61

資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」「交通経済統計要覧」
（注）軽自動車を含まない

億7百万トン）に比べ、4億77百万トン、7.8%の減少、分担率（国内貨物輸送量に対するシェア）ではほぼ90%程度をキープしている。

輸送トン数に輸送キロを乗じたトンキロ数ベースでの国内輸送量は5,759億トンキロ（除く軽自動車）で、このうちトラック輸送（3,110億トンキロ）が54.0%と過半数を占め、次いで、内航海運42.0%、鉄道3.8%の順となっている（図表1）。

（2）国内トラック輸送の現状

①事業者数の推移

2001年度の全国の貨物自動車運送事業者数は56,871社、内訳は一般貨物自動車運送事業者（以下、「一般」事業者）（注1）が51,732社、「特別積合せ」事業者（注

図表2 貨物自動車運送事業者数

（社、%）

	1991年度		2001年度		増減(01-91年度)	
	事業者数	比率	事業者数	比率	事業者数	増減率
全 国	41,053	100.0	56,871	100.0	15,818	38.5
一 般	37,387	91.1	51,732	91.0	14,345	38.4
特別積合せ	292	0.7	268	0.5	△ 24	△ 8.2
特 定	1,465	3.6	1,076	1.9	△ 389	△ 26.6
長 崎 県	402	100.0	558	100.0	156	38.8
一 般	356	88.6	480	86.0	124	34.8
特別積合せ	2	0.5	2	0.4	0	0.0
特 定	10	2.5	10	1.8	0	0.0

資料：九州運輸局自動車交通部貨物課、国土交通省 自動車交通局貨物課
（注）長崎県内に本社を有する事業者

2）が268社、「特定」事業者（注3）1,076社となっている。1991年度との対比でみると、「特別積合せ」が24社、8.2%の減少、また「特定」が389社、26.6%の減少となっている反面、「一般」が14,345社、38.4%の大幅増加となっており、総数（除く軽貨物）でも15,818社、38.5%増加している（図表2）。

（注1）貨物自動車運送事業法では、他人の需要に応じ、有償で、トラックを使用して貨物を運送する事業であって、「特定」事業以外のものとされ、「特別積合せ」事業もこの範疇に入る。貸切（原則として、一荷主の貨物をトラック1台で輸送）の他に、積合せの形態も可能。狭義の意味では、旧法（道路運送法）下での「区域事業」。

（注2）不特定多数の荷主から集荷した貨物をターミナル間で定期的に運送する事業、旧法下での「路

線事業」。

(注3) 荷主企業を限定して、特定の貨物を運送する事業。

このように、「特別積合せ」の事業者が減少したのは大手事業者による寡占化が進行したためであり、「一般」事業者数の増加は相次ぐ規制緩和の流れのなかで、とくに1990年施行の「物流二法」(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)により、従来の需給調整を前提にした免許制から原則自由の許可制へと参入要件が緩和されたことが背景にあるとみられる。

ここで、「一般」事業者を規模別(資本金、従業員数、車両数別)にみると、資本金1億円以下の事業者が91.5%、従業員300人以下の事業者が99.9%であり、「中小企業」(注4)の定義に当てはめればほとんど全ての事業者がその範疇に入る。また「特別積合せ」事業者について、同じ基準でみると7割強が中小企業となる。

(注4) 中小企業基本法という 図表3 規模別トラック運送事業者数(2001年度) (社)

中小企業の定義は「製造業その他」の業種で「資本金3億以下または従業員数300人以下としている。」

また、車両数20台以下の中小・零細事業者数が全体の72.4%とかなりのウェイトを占めるが、そ

資本金別 (百万円)	一般	特積	従業員数別 (人)	一般	特積	車両数別 (台)	一般	特積
～1	230	0	～10	20,418	9	～10	23,541	38
～3	7,519	4	～20	14,951	9	～20	13,937	17
～5	4,908	3	～30	6,992	14	～30	6,229	13
～10	18,064	39	～50	4,949	20	～50	4,655	24
～30	13,912	68	～100	3,226	55	～100	2,607	58
～50	2,009	39	～200	862	53	～200	619	55
～100	698	47	～300	216	35	～500	125	44
100～	391	68	～1,000	97	44	500～	19	19
その他	4,001	0	1,000～	21	29			
合計	51,732	268	合計	51,732	268	合計	51,732	268

資料：国土交通省自動車交通局貨物課

の保有する車両数(推計375千台)の営業用トラック数全体(2001年度1,102千台：国土交通省自動車交通局)に占める割合は3割強に過ぎず、また業界内備車の構造から少数の大手・中堅業者の下に中小・零細事業者がひしめき合っている構図が推察される(図表3)。

②営業用、自家用別輸送量の推移

トラック輸送のうち、営業用、自家用別の輸送量の推移をみると、1990年度には営業用40.5%、自家用59.5%であったのが、2001年度にはそれぞれ53.0%、47.0%と営業用トラックの輸送量が自家用のそ

図表4 トラック輸送量の推移 (千トン)

		1990年度	1995年度	1999年度	2000年度	2001年度
長崎県	営業用	24,811	27,891	30,309	30,993	29,779
	自家用	35,505	33,827	29,215	26,554	25,699
	合計	60,316	61,718	59,524	57,547	55,478
全 国	営業用	2,416,384	2,633,046	2,857,581	2,916,222	2,881,753
	自家用	3,557,161	3,230,135	2,862,411	2,713,392	2,556,217
	合計	5,973,545	5,863,181	5,719,992	5,629,614	5,437,970
長崎県	営業用	41.1%	45.2%	50.9%	53.9%	53.7%
	自家用	58.9%	54.8%	49.1%	46.1%	46.3%
全 国	営業用	40.5%	44.9%	50.0%	51.8%	53.0%
	自家用	59.5%	55.1%	50.0%	48.2%	47.0%

資料：国土交通省「陸運統計要覧」

れを上回った（図表4）。

このように、荷主側の物流アウトソーシングの動きが強まるなかで、自家用から営業用トラックへのシフトに伴う営業用トラックの比率上昇傾向が窺われる。

2. 貨物輸送に占める県内トラック輸送の現状

（1）本県の貨物流動

本県の2000年度における貨物流動量は66百万トンであり、このうち貨物の発着とも県内である県内貨物流動量は41百万トンで、貨物流動量の62.7%を占める。また、県外との間の貨物流動量のうち発地が本県である貨物が10百万トン、着地が本県である貨物が14百万トンで、県外に流出する貨物よりも県外から流入する貨物が多い（図表5）。

貨物流動を輸送機関別にみると、トラックが49百万トン（74.4%）、内航海運が17百万トン（25.4%）で、本県の貨物流動のほとんど全てをこれらが担っている。

また、貨物流動量の推移をみると、1994年度87百万トン、1997年度99百万トン、2000年度66百万トンと2000年度の流動量の減少が顕著であり、内航海運が一定水準を確保していることから、トラックでの輸送量（分担率）の低下として顕れている（図表6）。

2000年度のトラック輸送（49百万トン）では、県内流動量が34百万トン（69.0%）と7割弱を占め、

発地が本県である貨物7百万トンの仕向地は佐賀の2百万トンをはじめ九州圏域が4百万トンで、着地が本県である貨物8百万トンの被仕向地は福岡3百万トン、佐賀2百万トンなど九州圏域が6百万トンといずれも九州域内が主体

図表5 長崎県貨物流動量の推移（千トン）

	県内貨物流動量	県外貨物流動量		計
	数量	本県発流動量	本県着流動量	
1994年度	69,015	6,411	11,621	87,047
うちトラック	62,107	2,981	5,540	70,628
1997年度	78,665	7,426	13,265	99,356
うちトラック	72,238	3,631	7,556	83,425
2000年度	41,386	10,228	14,385	65,999
うちトラック	33,888	6,852	8,379	49,119

資料：国土交通省「貨物地域流動調査」

図表6 長崎県貨物流動量（輸送機関別）（千トン、%）

	1994年度		1997年度		2000年度	
	数量	比率	数量	比率	数量	比率
総貨物	87,047	100.0	99,356	100.0	65,999	100.0
トラック	70,628	81.1	83,425	84.0	49,119	74.4
内航海運	16,300	18.7	15,810	15.9	16,792	25.4
鉄 道	119	0.1	122	0.1	86	0.1

資料：国土交通省「貨物地域流動調査」

図表7 品目（品類）別流動量推移（長崎県）（千トン）

	1994年度	1997年度	2000年度	00-94年度	00-97年度
農 水 産 品	4,829	3,856	3,741	△ 1,088	△ 115
林 産 品	1,095	2,150	1,506	△ 411	△ 644
鉱 産 品	32,939	35,452	22,525	△ 10,414	△ 12,927
金属・機械工業品	6,845	6,970	5,998	△ 847	△ 972
化学工業品	14,753	19,342	10,138	△ 4,615	△ 9,204
軽 工 業 品	4,202	4,360	8,594	△ 4,392	△ 4,234
雑 工 業 品	4,415	3,497	3,709	△ 706	△ 212
特 種 品	16,765	22,606	8,758	△ 8,007	△ 13,848
そ の 他	1,204	1,123	1,030	△ 174	△ 93
合 計	87,047	99,356	65,999	△ 21,048	△ 33,357

資料：国土交通省「貨物地域流動調査」

である。

また、総貨物を品目（品類）別にみると、砂利・砂・石材等の「鉱産品」が23百万トン（シェア34.1%）、石油製品、その他の窯業品、セメント等の「化学工業品」が10百万トン（同15.4%）、くずもの、廃棄物、動植物性飼肥料等の「特殊品」が9百万トン（同13.3%）であり、これら上位3品目の顔ぶれは例年と変わらない（図表7）。

（2）県内トラック輸送事業者の現状

①県内事業者数の推移

本県のトラック輸送事業者数の推移をみると、2001年度の「特別積合せ」、「特定」事業者はそれぞれ2社、10社で大きな増減はないが、「一般」事業者は1991年度の356社から2001年度の480社へと10年間に124社、34.8%増加しており、総数（除く軽貨物）でも156社、38.8%の大幅増加がみられる（図表2）。

2001年度の「一般」事業者（含む「特別積合せ」）は、県内に本拠を有する事業者482社（うち「特別積合せ」2社）と県外を本拠地とする47社（うち「特別積合せ」9社）で合計529社（うち「特別積合せ」11社）となっており、1990年の「物流二法」の施行とその後の相次ぐ規制緩和により増加傾向にある（図表8）。

転・廃業も相当数のぼるとみられ、全国と同様に本県においても新規参入が相次いでいる状況が窺える。

図表8 県内一般貨物事業者数および車両数 (社、台)

		1999年度		2000年度		2001年度	
		事業者数	車両数	事業者数	車両数	事業者数	車両数
一 般	県内	474	9,126	502	9,432	518	9,674
	県外	440	7,932	463	8,196	480	8,442
特別積合せ		34	1,194	39	1,236	38	1,232
	県内	13	135	13	135	11	131
	県外	2	21	2	22	2	22
合 計		11	114	11	113	9	109
		487	9,261	515	9,567	529	9,805
	県内	442	7,953	465	8,218	482	8,464
	県外	45	1,308	50	1,349	47	1,341

資料：九州運輸局長崎運輸支局
(注) 県外に本拠地を有する事業者を含む

②営業用、自家用別輸送量の推移

県内トラック輸送のうち、営業用、自家用別の輸送量の推移をみると、1990年度には営業用41.1%、自家用58.9%であったのが、2001年度にはそれぞれ53.7%、46.3%と営業用トラックの輸送量が自家用のそれを上回り、全国と同様の傾向を示している（図表4）。

本県においても、自家用トラックにおける物流コスト高についての認識が高まり、企業経営における物流システムの見直しが進んでいるものとみられる。

③車両数の推移

県内貨物自動車の車両数（「一般」および「特別積合せ」）の推移をみると、1999

年度の9,261台が2001年度には9,805台と544台、5.9%増加、とくに「一般」事業者のなかで県内に本拠を有する事業者の増加に伴い増えている（図表8）。

④トラック運送事業の経営実態

輸送需要が量的に伸び悩む一方で、事業者の増加で限られたパイを奪い合う構図となっており、一層の過当競争を招来している。

全日本トラック協会の経営分析によると、2001年度（1社平均）の貨物運送事業収入は2億4,294万円で、前年度（2億5,239万円）比3.7%の減収、事業収入から事業費用を差し引いた貨物事業営業利益は29千円（前年度268千円）、経常損益は1,531千円（前年度1,611千円）で2年連続の減収・減益、経常利益率は0.6%（前年度0.6%）と低収益となっている。

また、黒字企業割合は47%で前年度比、4ポイント低下しており、厳しい経営状況となっている（図表9）。

図表9 一般貨物運送事業損益の推移（1社平均）
（千円、%）

	1999年度	2000年度	2001年度	01-00年度
営業収益	270,134	252,391	242,949	△ 9,442
営業費用	268,042	252,123	242,920	△ 9,203
営業損益	2,092	268	29	△ 239
経常損益	3,755	1,611	1,531	△ 80
経常利益率	1.4	0.6	0.6	0
黒字企業割合	54	51	47	△ 4

資料：全日本トラック協会「経営分析報告書」平成13年度決算版

⑤県内道路貨物運送業界の景況感

当研究所が2003年5月に行った「第52回県内企業景況調査」によると、道路貨物運送業（回答企業12社）の2003年1～3月期実績での業況判断BSIは△25で、前年同期比「悪化した」とみる企業割合が「好転した」を大きく上回った。これは輸送需要の減少と荷主企業側の物流コスト削減に伴う運賃の引下げ要請等で販売価格、操業度・稼働率の低減をきたし、売上高BSIが△59と大幅に悪化したためとみられる。2003年4～6月期の実績見込みでも悪化企業の割合が増加し、業況判断BSIは△42とさらに

図表10 道路貨物運送業界の景況感
（%、BSI）

	2003年1～3月期実績 （前年同期比）				2003年4～6月期実績見込み （前年同期比）				2003年7～9月期見通し （前年同期比）			
	好転・増加・上昇	不変	悪化・減少・下落	BSI	好転・増加・上昇	不変	悪化・減少・下落	BSI	好転・増加・上昇	不変	悪化・減少・下落	BSI
業況判断	8	59	33	△ 25	8	42	50	△ 42	8	67	25	△ 17
売上高	8	25	67	△ 59	8	25	67	△ 59	8	59	33	△ 25
採算（経常利益）	25	42	33	△ 8	17	50	33	△ 16	17	66	17	0
資金繰り	8	92	0	8	0	83	17	△ 17	0	83	17	△ 17
販売価格	0	64	36	△ 36	9	55	36	△ 27	9	55	36	△ 27
仕入価格	36	64	0	36	18	73	9	9	18	82	0	18
稼働率	17	50	33	△ 16	8	59	33	△ 25	8	75	17	△ 9
雇用人員	過剰	適正	不足	BSI	過剰	適正	不足	BSI	過剰	適正	不足	BSI
	8	92	0	8	0	100	0	0	0	100	0	0

資料：当研究所「第52回県内企業景況調査」、2003年5月調査、「道路貨物運送業」回答企業12社

（注）BSIは回答企業の「好転・増加・上昇」とする企業割合から「悪化・減少・下落」とする企業割合を差し引いた指標のこと。BSIのプラスは好転、マイナスは悪化とみることができる。

落込み、7～9月期見通し（業況判断BSI：△17）で悪化企業の割合は幾分減少するも、総じて厳しい局面が続くとみられる（図表10）。

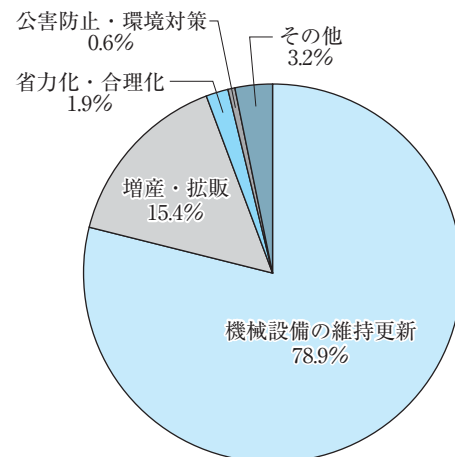
一方、「県内企業設備投資動向調査」（当研究所、2003年5月調査：道路貨物運送業の有効回答企業6社）によると、2003年度に設備投資を計画している企業は6社525百万円で2002年度実績521百万円を僅かながら上回った。ただし、2003年度投資額が2002年度に比べ増加する企業は1社のみで、減少するのが4社となっている。

また、投資額が増加すると回答した1社は「既存設備の老朽化」「競争力の維持・強化」をその理由（複数回答）にあげており、減少すると回答した4社のうち2社は「需要の低迷・悪化」を、それぞれ1社が「投資の一巡」「親企業・本社の方針」をあげている。

設備投資の目的を金額ベースの構成比で見ると、「機械設備の維持更新」が78.9%で最も多く、次いで「増産・拡販」が15.4%、「省力化・合理化」と「公害防止・環境対策」はそれぞれ1.9%、0.6%に止まった（図表11）。具体的な用途では、車両更新が投資額の9割弱を占め、環境対策装置の装着等を含めた車両関係の投資が大半となっている。

このように、景気低迷のなかで、設備維持を主眼に環境規制への対応を睨みながら、最小限度の投資に止める姿勢が窺える。

図表11 設備投資の目的
（金額ベースの構成比）



資料：当研究所「県内企業設備投資動向調査」

3. トラック運送業を取り巻く経営環境の変化と対応

（1）経済的規制の緩和

貨物自動車運送事業法の改正（2003年4月）は、参入要件や運賃など経済的規制の緩和を更に推し進める一方で、安全への対応として社会的規制を強化している。

経済的規制の緩和の中味をみると、まず、一般貨物運送業者における営業区域規制の廃止が挙げられる。営業区域規制とは、一般貨物業者にあっては発地および着地のいずれも営業区域外とする貨物の運送が禁止されるとするもので、これまで段階的な規制緩和で地域ブロック単位まで営業エリアを拡大していた大手・中堅業者のみならず、発地・着地のいずれかが自社の営業拠点がある都道府県に限られていた中小業者

についても、営業区域規制が撤廃されることとなった。

これにより、需給調整の機能を果たしていた規制を緩和することで、不利な取扱いとなっていた中小事業者が大手・中堅業者と公平に競争することを可能とし、例えば帰り荷等の確保による積載効率の向上など輸送の効率性向上ひいては荷主ニーズに対応した運送サービスの提供を可能にした。

次に、一般貨物業者の運賃・料金規制の見直しがあるが、これまでの事前届出制を廃止し事後届出制へと規制を緩和した。ただし、公平な競争条件を確保すべく事後チェック体制は強化された。

一方で、元受業者について、下請業者の輸送の安全確保を阻害する行為を禁止することで、安全の確保という社会的要請に配慮している。

（２）安全の確保の観点からの社会的規制の強化

近年、交通事故および騒音問題や排出ガス等の交通公害がクローズアップされており、環境面への配慮と安全の確保の観点からの規制は強まる傾向にある。

トラックとくに大型車による重大な交通事故が増加し、深刻化しているのを受け、過積載・速度超過等の法令違反に対しては、事業許可の取り消し処分を含む行政処分の強化が図られるとともに、大型トラックに対する速度抑制装置（スピードリミッター）の装着が2003年9月より義務付けられている。

安全性を重視する傾向は強まってきており、元請・下請の関係では、元請について下請の運輸の安全確保を阻害する行為が禁止されるなど、トラック運送事業者や業界団体のみならず、荷主企業、自動車メーカー、国、自治体などあらゆる関係者が連携した取組みが必要とされてきている。

また、2003年7月からは「貨物自動車運送安全性評価事業」が開始されたが、これは「全国貨物自動車運送適正化事業実施機関」である全日本トラック協会および都道府県のトラック協会が事業者の安全性を評価し「安全性優良事業所」として認定する制度で、公表されることで荷主企業からの信用を受け易くするとともに、他の事業者との差別化が図られるなど、評価を受ける事業者にとってメリットある事業制度といえ、業界団体を中心に積極的な取組みが期待される。

（３）環境問題への対応

自動車排出ガス規制として1992年に制定された自動車NO_x（窒素酸化物）法は相次

ぐ公害訴訟判決で健康被害が明らかになったPM（粒子状物質）を削減対象に加え、自動車NO_x・PM法として抜本的に改正され、2001年12月に施行された（2002年10月より規制開始）。

これにより、規制対策地域（首都圏、大阪、愛知など）を本拠地とする車でNO_xとPMの排出基準に適合しない車はその使用等が制限されることとなった。

また国の環境規制を後押しする形で、首都圏の自治体1都3県（千葉・埼玉・神奈川）では各条例で定めるPMの排出基準を満たさないディーゼルトラックについては当該都県内の走行が2003年10月から禁止されることとなり、他県に本拠地を持つ事業者であっても、1都3県に乗り入れするかぎりにおいては、PM減少装置の装着、低公害車への買い替えなど規制適合となる対応を迫られている。

トラック事業者とりわけ中小・零細業者にとっては、装置装着の負担は大きく、各自治体が装置導入等の規制クリアに向けた助成制度を拡充している。

県内の動きとしては、遠距離輸送のウェイトが大きい事業者では殆ど影響を受けないとするが、一部首都圏など規制対策地域との輸送が主体の事業者のなかには車の買い替えなどの負担に耐え得ず、廃業を決意したところも出てきている。

（４）多様化・高度化した荷主ニーズへの対応

①輸送サービス向上に向けた取組み

経営環境の悪化に伴い、荷主の企業体力が低下し疲弊してきたことで、荷主企業サイドの物流コストの削減志向と力関係を背景にした運賃引き下げの要請には根強いものがある。単なる「もの」の輸送という単一サービスにとどまる限りにおいては、輸送コストを無視した運賃のダンピング競争での貨物争奪にもつながり兼ねない。したがって、付加価値を付けた様々なサービス提供により他社との差別化を図り、荷主を囲い込むことで、運賃だけの競争としない取組みが必要とされる。

荷主ニーズのなかでも、在庫圧縮志向、リードタイム短縮の要請を背景に、小ロット・多頻度輸送の傾向が出てきており、迅速性、確実性、小回り融通性を得意とするトラック輸送においても更なる輸送効率の向上とコスト低減が求められている。このニーズに対応し、小ロット・多頻度輸送を低コストで実現するため、混載輸送、共同輸配送などに多くの事業者が取り組んでいる。

荷主企業の在庫圧縮志向の高まりは、時間（時間帯）指定のサービスレベルまで要求しており、EDI（電子データ交換）など情報システムを駆使した、クイックで確実

な供給対策が求められている。

また、貨物の商品特性に適合した輸送ニーズに対応するための食品の鮮度を保持する温度帯管理システムや精密機械の専門輸送の実現など、荷主ニーズの質的变化に正確に対応することが必要となっている。

さらに、荷主企業自体での品質向上の取組みはトラック運送業者の輸送品質にも厳しい基準を要求してきている。これに呼応する形で、国際標準化機構 ISO9000（品質マネジメント）の認証を取得し、差別化戦略として活用している事業者も増えてきている。（財）日本適合性認定協会のホームページによると、県内業者（運輸・倉庫・通信）で取得している先は5社と少ないが、取得企業のヒアリングでは荷主企業の中には認証取得を取引要件とする先もあり、営業ツールとして活用でき、また品質に関する国際的な証明を得ることで従業員・運転手の意識の向上など社内のモラルアップにつながっているなどの効果があるという。

②輸送効率化に向けた取組み

業界特性とみられる貨物需要の繁閑への対応、帰り荷の確保による稼働率向上など、輸送効率化に向けた取組みはトラック運送業者の最大の課題といえよう。

車輌供給と貨物需要を最適にマッチングさせるため、既に業界団体のネットワークである「KIT」や「ローカルネットワークシステム」などの求車求貨情報システムが活用され、効果をあげている。

とくに、長距離トラック輸送においては、積載効率アップが輸送効率化の決め手になるが、同業者間で同一方面向けの貨物を混載する輸送や様々な業界で進められている共同輸送など、輸送コストの低減を図りながら交通渋滞、環境問題など社会的要請にも適う輸送を実現するためには、他地域の業者を含めた業者間の連携や業界の垣根を越えたパートナーシップの構築がますます必要となつてこよう。

（５）労働環境の視点から

国内トラック輸送の量的な低迷と運賃の引き下げ圧力、環境・安全面への対応など、業界を取り巻く環境は一層厳しくなっており、過当競争、コスト増などのしわ寄せが運転手の給料等の人件費、労働条件など労働環境の悪化へ繋がってきている側面も否めない。

トラック運送業の賃金水準および労働時間を全産業平均と比較すると、労働時間で年間335時間も上回っている反面、賃金は年間365千円見劣りしており、長時間労働と

低賃金の実態が浮き彫りとなっており（図表12）。

トラック運送事業者は前述のとおり中小企業が99%を占め、需要と供給を反映した力関係のもと荷主企業の圧倒的な優位性は揺るが

ず、荷主企業へ依存する経営体質となっている。労働条件の実態は荷主企業の高度なニーズに対応するため、長時間労働、低賃金になっており、また運転手の高齢化、運行管理の良否などが輸送の安全に影響してくる。

図表12 産業別労働時間および賃金（2001年月間平均）
（時間、円）

	賃 金	労働時間	（うち所定外労働時間）	時間当たり賃金
全 産 業	351,335	153.0	(9.4)	2,296
製 造 業	368,915	162.1	(12.6)	2,276
運輸・通信業	382,736	168.5	(19.0)	2,271
道路貨物運送業	320,907	180.9	(25.7)	1,774

資料：厚生労働省「毎月勤労統計調査年報」
（注）事業所規模 5 人以上

おわりに

経済的規制の緩和が一層進展する一方で、安全の確保、環境への配慮といった社会的規制が強化されてきている。本来、業者間の自由競争を促し、物流サービスの向上を図ることを主眼とした一連の規制緩和であるが、労働環境の悪化が安全を阻害し社会的・経済的に大きな影響を与えている状況下、規制緩和のあり方を問う声も聞かれる。

しかし、安全の確保は輸送サービスの前提であり、適切な運行管理など安全面の取組みが荷主企業の信頼を勝ち得る最低条件であり、取組み姿勢の如何が企業の存続に関わってくるといっても過言ではない。併せて、環境への配慮といった社会的ニーズに対応しながら、物流の効率化を図っていくことが重要となってきた。

県内地場企業においても、輸送サービスの品質向上、効率化に向けたさまざまな取組みがみられるが、地道な取組みが奏効し、生産と消費を結ぶ物流の担い手として、業界全体の活力アップにつながっていくことを期待したい。

（福山 徳明）