

トラック運送事業者のための
経営のヒント

新春特別編(224回)

物流2法とトラック運送業界の構造変化

(その1)

第2回

表1 保有車両数規模別にみたトラック運送事業者数の変化

	2000年度末	2007年度末	2016年度末	2016年度末-2000年度末
10両以下	26,648	34,986	34,403	+7,755
11~20両	14,090	13,728	13,018	-1,072
21~30両	6,309	6,081	5,953	-356
31~50両	4,760	4,574	4,682	-78
51~100両	2,731	2,748	2,953	+222
101~200両	690	760	902	+212
201~500両	163	195	271	+108
501両以上	36	50	94	+58
合計	55,427	63,122	62,276	+6,849

※国土交通省の資料より算出

物流ジャーナリスト 森田 富士夫

1月1日号から「経営のヒント」特別編として、トラック運送業界における平成の30年を振り返っている。ただし、これは厳密な時代考証やデータの裏付けなどに基いた分析ではなく、筆者個人がこの間に書き綴った取材メモを通して、「トラック運送業界の平成30年」である。したがって、直接取材した範囲での回顧が中心になる。1月1日号では平成30年間における荷主業界の変化をみた。今号と次号では、「平成30年間に起きたトラック運送業界の構造的な変化」をみることにする。

平成30年間におけるトラック運送業界の変化をみるには、物流ニーズの変化、経済変動や経営環境(条件)の変化、それと物流2法の影響を総合的にとらえることが必要である。

1990年12月に施行された貨物自動車運送事業法は事業者数に影響を与えた。だが、一般的に考えられているように、規制緩和が事業者数を増やし、その結果、競争が激化したという単純な構造ではない。確かに、昭和64年であり、平成元年でもある1989年3月末の事業者数3万8721社に対して2017年3月末の事業者数は6万2276社で、この間に2万3555社も増加している。増加率は60.8%だ。

資料の關係で比較する年度が少しずれるが、営業用トラックによる国内貨物輸送量は1990年度の24億2763万トに対して、2016年度は30億1933万トで24.4%の増加である。一方、営業用トラックの保有車両数(トレーラを含む)は、1990年度末で90万7931台、2016年度末が111万3359台な

また、輸送量ほどに車両数が増加していないというギャップに対する疑問も生じる。これにはいくつかの理由が考えられる。保有台数の多さは一種のステータスであり、またバブル時代は遊休車両を保有している余裕があったが、バブル崩壊後は遊休車両の減車化が進んだこと。さらにリーマンショック直後には輸送量の減少に伴う減車があり、平成30年の間に、2段階での減車時期があった。さらに後述するように車両の大型化である。前回述べたように、モーターシフト化が進んでも依然として国内輸送の主流はトラックだが、幹線輸送においては車両の大型化が進んだ。同時に、荷主の物流共同化が車両の効率的な使用を促進したために、必要台数が減少したと思われる。

取材メモから振り返る トラック運送業界 平成の30年

『広報とらつく』平成31年 新春特集②

どころで、規制緩和による事業者数の増加は単純なものではないと先述したが、それはこの間に業界の構造変化が起きたからである。この構造変化の大きな契機になったのは2008年秋のリーマンショックであった。まず営業用トラックの国内貨物輸送量を見ると、この30年間のピークは2011年度の31億8791万ト*だった。リーマンショックとは多少のタイムラグがあるが、これは国内貨物輸送量であること、また、この間にトラックでは自営転換が進んだことなどによると思われる。それに対して、営業用トラックの保有車両数のピークは2007年度末の113万5534台なので、リーマンショックの影響を受けて減車傾向が強

だった2007年度末、そして2016年度末における保有車両数規模別の事業者数の変化を示した。2016年度末と2000年度末を比較すると、10両以下の増加が多

だが、11~50両規模では事業者数が減少していることが分かる。つまり、この間に「典型的な中小トラック運送事業者」の絶対数が減少し、2極分化したことが分かる。

ちなみに、最初に事業者数の減少が始まったのは21~30両規模で、2002年度からであった。その後、多少のタイムラグはあるが11~20両、30~50両、51~100両規模の事業者も減少し始めた。その後、51~100両は増加に転じている。

詳細は割愛するが、このような典型的な中小トラック運送事業者の減少には、東京都の環境条例をはじめとする排ガス規制が一定の影響を与えたことが、当時の取材メモからは推測できる。さらに、この間のコンプライアンス・コストの上昇である。11~50両規模の事業者の場合、地方では業界団体の役員などを務めていることも多く、立場上からもコンプライアンスを軽視できない。半面、コスト負担に耐えられる財務内容でもないことが、2極分化の要因と推定される(経営者が個人的に不動産などの資産を持っている別だが)。

前回は書いたように、1990年代の末ごろから大手荷主企業がリストラに着目し、2002年度決算ぐらいからリストラ効果によって業績が回復してきた。そこから始まったのが「戦後最長の持続的景気拡大」といわれた「いざなぎ景気」である。その「実感なき景気拡大」の下で、トラック

運送業界では構造変化が進行していたことになる。この運送業界の構造的変化がもたらした運賃・料金への影響については2月15日号で述べよう。

次に、貨物運送取扱法という場合に、第1種利用運送と貨物自動車利用運送を厳密に使い分けていないことが多い。これは取引の構造的な複雑さもあり、厳密な区分が難しいという実態もある。

また、純粋な第1種利用運送は少なく、一般に「利用運送」という場戸にはほとんど貨物自動車利用運送(同業者間取引)を指していると思われる。このようなことから、ここでも厳密には区分せず、両者を含めた意味で利用運送と書くことにする。

物流2法後の利用事業者も多様な形態に分化、あるいは新たなタイプが

また、リーマンショックを機に事業者数にも変化がみられるようになった。2007年度末までは事業者数が増加の一途をたどり、ピークは保有車両数と同じ2007年度末で6万3122社だった。だが2008年度、2009年度と2年連続で減少し、2010年度には3年ぶりに増加に転じたが、全体的には微減と微増を繰り返して今日までほぼ横ばいで推移している。さらにこの間、運輸支局別にみると、東日本大震災などの影響による事業者数の減少といった現象もみられた。その一方で、業界内で構造変化が同時進行していたのである。

表1では、2000年度末を基準とし、ピーク

をほはじめとする排ガス規制が一定の影響を与えたことが、当時の取材メモからは推測できる。さらに、この間のコンプライアンス・コストの上昇である。11~50両規模の事業者の場合、地方では業界団体の役員などを務めていることも多く、立場上からもコンプライアンスを軽視できない。半面、コスト負担に耐えられる財務内容でもないことが、2極分化の要因と推定される(経営者が個人的に不動産などの資産を持っている別だが)。

前回は書いたように、1990年代の末ごろから大手荷主企業がリストラに着目し、2002年度決算ぐらいからリストラ効果によって業績が回復してきた。そこから始まったのが「戦後最長の持続的景気拡大」といわれた「いざなぎ景気」である。その「実感なき景気拡大」の下で、トラック