



物流ニュース

NO. 107

2013年8月

トラック運賃は上がるのか？

1. 大胆な金融緩和が運送費を押し上げ

●大胆な金融緩和により為替相場は円安へ転換

アベノミクスを構成する3本の矢のうち「大胆な金融緩和」は、デフレを脱却するため、「物価目標」の実現に向け、日銀が金融資産の買入れ等を通じて、市中に大量の資金を供給していこうという政策だ。その背景には、「緩やかなインフレ政策を継続することにより経済の安定成長を図るべき」と主張するリフレ派の考え方があり。すなわち、人々は将来的にインフレになる（＝インフレ期待）と考え、それはお金の価値が低下することになるから、保有するお金を消費や投資に向けようとする。その結果、経済活動が活発になり、景気の拡大につながるというものだ。

昨年11月に衆議院が解散され、自民党の政権奪取が確実視されるなかで、安倍政権が「大胆な金融緩和」を実施するだろうという期待から、為替相場は11月中旬から円安方向に転換した。すなわち、11月中旬において80円/ドル前後であったものが、年末には86円台後半へと円安が進んだ。

一方、日本銀行は、本年1月22日に、「物価安定の目標」（注：消費者物価の前年比上昇率で2%）および「期限を定めない資産買入方式」の導入を実施した。

さらに、4月4日には「量的・質的金融緩和」（いわゆる「異次元の金融緩和」）と呼ばれる大規模な金融緩和に踏み切った。日銀によると、その内容は、「消費者物価の前年比上昇率2%の『物価安定の目標』をできるだけ早期に（2年程度の期間で）実現するため、マネタリーベース（資金供給量）および長期国債・ETF（上場投資信託）の保有額を2年間で2倍に拡大し、長期国債買入れの平均残存期間を2倍以上にする」というものである。この結果、金融緩和の度合いを図る目安が従来の「資産買入基金」の規模拡大から「マネタリーベース」の規模に変更され、マネタリーベースが年間60～70兆円に相当するペースで増加するように日銀が金融市場調節を行うこととなった。

上記の「量的・質的金融緩和」は、市場の予想をはるかに上回る大胆な金融緩和政策であり、これを受けて、為替市場ではほぼ一本調子で円安が進み、5月22日には一時、103円台後半をつけた。しかし、その後、93円台まで調整が進み、8月上旬現在、97～99円台で推移している。

●燃料油価格の急騰がトラック事業者の経営を圧迫

言うまでもなく、円安は輸入物価を押し上げることになり、大幅な円安の進展は、燃料油価格の高騰をもたらしている。資源エネルギー庁「石油製品価格調査」によると、衆議院解散直後の昨年11月19日における軽油の給油所小売価格（全国平均；消費税込）は125.6円/リットルであったが、8月12日には138.0円/リットルと約1割値上がりした。トラック運送事業者における運送費に占める軽油費の割合を1割程度と想定すると、この9か月で運送費は1%近く上昇した計算になる。

全日本トラック協会「経営分析報告書－平成 22 年度決算版－」によると、平成 22 (2010) 年度におけるトラック事業者の売上高営業利益率は△0.6%、売上高経常利益率は 0.5%と、経営状況は極めて厳しい。そうしたなかで、こうした運送費の上昇はトラック事業者の経営をさらに圧迫することになる。

2. 機動的な財政政策がトラックドライバー人件費を押し上げ

●機動的な財政政策により公共事業が増加

アベノミクスの 2 本目の矢である「機動的な財政政策」は、「デフレ脱却をよりスムーズに実現するため、有効需要を創出」し、「持続的成長に貢献する分野に重点を置き、成長戦略へ橋渡し」することを目的としている。

安倍内閣は、内閣発足後 17 日後に「日本経済再生に向けた緊急経済対策」を策定した(1 月 11 日閣議決定)。この緊急経済対策の規模は 10.3 兆円にのぼり、うち実質的な公共事業費(いわゆる「真水」の部分)は 4.7 兆円となっている。仮にこの公共事業が滞りなく実施されれば、実質 GDP を 1%弱押し上げる計算になる。

デフレ経済下において、有効需要が不足している状況において、公共事業により有効需要の創出を図る手法は古典的なケインズ経済学の考え方に基づくものだ。しかし、巷間で指摘されているように、「公共投資の乗数効果」は従来に比べてかなり低下していると考えられることなどから、この手法の有効性を疑問視する向きもある。すなわち、公共事業を実施しても、GDP は投入した公共事業費を若干上回る程度しか増えず、しかもその財源は赤字国債の発行により賄われるため、単なる将来世代への借金の付回しになるというものである。あるいは、建設業など特定の業種を利することになる、族議員や建設官僚の利権につながる、等の批判も多い。

その一方で、昨年 12 月の中央自動車道・笹子トンネル天井板落下事故の発生によって、老朽化した危険な交通インフラが多くあることが明らかになり、財源の有無に関わらず、こうしたインフラの補修・補強が急務となっている。自民党は、災害に強い国土づくりを目指し、10 年間で総額 200 兆円をインフラの補修・補強などに集中投資する「国土強靱化基本法案」を国会に提出し、この秋には成立する見込みだ。

もっとも、それだけ大規模な公共事業を実施できるのかという疑問もある。たとえば、人手や建設資材は足りるのか。報道などによると、すでに生コンなどの価格や建設作業員の人件費が高騰しているようだ。また、建設業と他の業種との間で、人材の奪い合いが発生しているという話も聞こえてくる。

●懸念されるトラックドライバー不足

建設業へ人材が流出する結果、物流業界において、トラックドライバー不足に拍車がかかる危険がある。

トラックドライバーは、昔から「3K(きつい、汚い、危険)職種」としてとくに若年層から敬遠されてきた。労働時間が長いこと、定期的な休みをとれないことなどに加え、賃金も以前に比べかなり低下しているなど、労働条件も悪化していることから、若年トラックドライバーの確保難はいつそう深刻化している。

こうしたなかで、近年は東京、名古屋、大阪を中心とした都市部においてトラックドライバーが不足しがちであったが、東日本大震災後は、被災地における復旧・復興需要の発生を受けて、東北地方においてもトラックドライバー不足が発生している。さらに、国土強靱化計画に基づき、全国でインフラの補修・補強などの工事が実施された場合、トラックドライバー不足は全国的な現象となる可能性がある。その結果、トラックドライバーの人件費は今後、上昇していくのではないだろうか。

3. 荷動きは回復の方向に

以上のように、アベノミクスは結果的にトラック事業者の運送費を増大させることになる。その一方で、荷動きの回復というプラスの効果も顕在化しつつある。

日通総研が実施した「企業物流短期動向調査」（6月調査）の結果をみると、4～6月の国内向け出荷量『荷動き指数』はマイナス9と、前期（1～3月）実績より16ポイントの大幅な上昇となり、また7～9月見通しでは、さらに11ポイント上昇してプラス2まで浮上する見通しだ。『荷動き指数』がプラスとなるのは2011年7～9月実績以来、実に2年ぶりのことであり、「機動的な財政政策」や「大胆な金融緩和」といったアベノミクスの効果が实体经济にも波及し始めてきたものとみてよいのではないかと。

4. トラック運賃は上昇するのか

トラック運賃は今後上昇するのか、あるいは横ばいのままか（おそらく低下することはないものと思われる）。

過去のトレンドをみると、トラック輸送の需給がタイトになるとともに、トラックの運送費が上昇した場合、トラック運賃は上昇しやすくなっている。さらに付け加えるならば、国内企業物価指数が前年比でプラスであることが重要な要素だ。すなわち、国内企業物価指数が前年比でマイナスである時は、貨物輸送量が増加していても、運賃は上昇していない場合が多い。国内企業物価指数がマイナスという状況下では、荷主企業の売上高も伸びないため、当然荷主企業からの運賃引下げ要求が厳しくなる。その結果、需給が多少タイトになっても、運賃は上昇しないということなのであろう。

前述のとおり、緩やかながら荷動きは回復の兆しをみせているうえに、トラックドライバー不足という供給制限要素もある。また、燃料費や人件費といった運送費の上昇が顕在化している。さらに、国内企業物価指数は、4月より前年比でプラスに転換している（注：7月速報は+2.2%）。

こうしたなかで、日通総合研究所「企業物流短期動向調査」（2013年6月調査）によると、荷主企業は、トラック運賃（一般トラック運賃、特別積合せトラック運賃）が足元において強含んでおり、また今後3か月間で、上昇基調は若干強まるものと判断している（⇒次ページのKEY WORDを参照）。

以上の状況を勘案するならば、トラック運賃は今後緩やかながらも上昇に向かう可能性が高いものと判断できよう。

KEY WORD

企業物流短期動向調査にみるトラック運賃の動向

日通総合研究所は、年に4回、荷主企業（製造業、卸売業）2,500事業所に対してアンケート調査（企業物流短期動向調査）を実施し、前年同期と比較した荷動きの動向や運賃・料金の動向等について把握している。

2013年6月調査によると、2013年4月～6月実績の一般トラックの『運賃動向指数』は+2で、前期（2013年1月～3月）実績の-1からは3ポイントの上昇となった。また、来期（2013年7月～9月）見通しについては、さらに3ポイント上昇して+5と見込まれている。

また、特別積合せトラックの『運賃動向指数』については、2013年4月～6月実績が+3で前期（2013年1月～3月）実績の+1からは2ポイント上昇し、さらに来期（2013年7月～9月）見通しについては、さらに2ポイント上昇して+5となっている。

荷主企業においては、トラック運賃の「横ばい」を予想する向きが依然として9割弱と多数を占めているものの、「値上り」を予想する荷主企業も徐々に増加している。燃料費が高止まりする一方で、荷動きの回復基調がより鮮明になった場合、「値上り」を予想する割合はさらに拡大するものとみられる。

表 一般トラック運賃の実績と見通し（「企業物流短期動向調査」より）

業種	2013年4月～6月実績						2013年7月～9月見通し					
	回答社数	構成比(%)			運賃動向指数	回答社数	構成比(%)			運賃動向指数		
		値上り	不変	値下り			値上り	不変	値下り			
製造業	食料品・飲料	105	4	89	7	△3	104	11	83	6	5	
	繊維・衣服	38	13	84	3	10	37	14	84	2	12	
	木材・家具	39	8	92	0	8	39	15	85	0	15	
	パルプ・紙	56	4	96	0	4	55	5	95	0	5	
	化学・プラスチック	112	3	96	1	2	110	6	93	1	5	
	窯業・土石	39	10	82	8	2	39	8	84	8	0	
	鉄鋼・非鉄	108	7	86	7	0	107	11	82	7	4	
	金属製品	51	6	92	2	4	51	8	88	4	4	
	一般機械	99	4	92	4	0	98	6	88	6	0	
	電気機械	120	5	89	6	△1	119	8	85	7	1	
	輸送用機械	104	9	88	3	6	102	9	86	5	4	
	精密機械	21	0	90	10	△10	21	0	90	10	△10	
	その他	55	5	95	0	5	56	9	91	0	9	
計	947	6	90	4	2	938	9	87	4	5		
卸売業	生産財	60	5	92	3	2	59	12	86	2	10	
	消費財	48	17	83	0	17	47	17	83	0	17	
	計	108	10	88	2	8	106	14	85	1	13	
合計	1,055	6	90	4	2	1,044	9	87	4	5		