

## 群馬県におけるトラック運送業の動向

一般財団法人群馬経済研究所  
主任研究員 伊勢 和広

### ～ 要 約 ～

1. トラック運送業の多くを占める一般貨物自動車運送業の県内事業者数と車両数は、2001年以降増加基調で推移していたものの、ともに07年をピークに減少に転じた模様である。事業者の市郡別分布状況については、太田市、伊勢崎市、高崎市、前橋市などに多くの事業者が集まっている。これは、トラック運送の荷主となる産業の立地や幹線道路状況に大きな影響を受けている。
2. トラック運送業の「営業用トラック」による輸送トン数（輸送した貨物の重量）は、平成以降増加基調であったが、08年以降伸び悩んでいる。一方で、全貨物輸送トン数に占める「営業用トラック」の比率は上昇を続け、09年には50%を突破した。輸送業務の効率化のため、荷主自らが行う「自家輸送」から輸送専門業者へのアウトソーシングが、進んできたものと考えられる。
3. 運送業者に対するヒアリングでは、「重層下請構造」を問題点とする業者が多くみられた。これらの企業では、「他社との価格引下げ競争と一線を画すこと」や「価格競争力を強めること」を追求し、差別化を図っていた。
4. アンケート結果からは、「燃料等コスト上昇」や「貨物量の減少」などの経営上の課題を、「同業者との協力」や「新規先の開拓」等を中心に解決しようとしている業者が多いことが確認できた。また、今後の事業展開においては、「コスト削減、効率化」、「荷主への提案力強化」が重要だとする回答が上位となった。
5. 北関東自動車道の全通については、「輸送時間の短縮化」を挙げた企業が多かった。しかし、ヒアリング等によるとメリットを享受できない業者も多いことが問題点として残っている。
6. 資本力の弱い中小運送業が生き残るには、地域コミュニティと連携するなど、大手企業にはできないサービスが必要だと思われる。