



2024年 5月 17日 担当 虻川

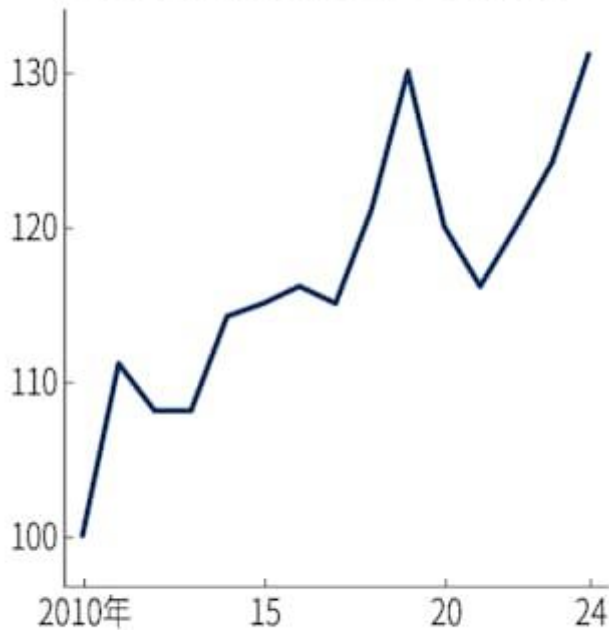
## 2024年問題が顕在化、トラック運賃 4月最高値 随時契約

企業間の輸送に使う貸し切りトラックのスポット（随時契約）運賃が4月としての最高値を更新した。4月からトラック運転手の時間外労働規制が強化された「2024年問題」を背景に、運転手不足などで運びきれない荷物が増えた一方、輸送を引き受ける運送会社が値上げを求めている。輸送需要期の夏場や年末に向け、相場は一段と上昇する可能性もある。

全日本トラック協会（東京・新宿）などによると、輸送仲介システム「WebKIT」の成約運賃指数（2010年4月=100）は4月に131と、前年同月を7ポイント上回った。4月の指数としては算出開始以来の最高値をつけた。例年は引っ越しなどで輸送需要が多い3月と比べ4、5月の運賃は下がることが多いが、24年は3月と4月が横ばいで推移した。

運賃指数は5月に入りさらに高値で推移しているもようだ。日本貨物運送協同組合連合会（東京・新宿）の永嶋功専務理事は「連休明けまで運賃が下がらないのは異例。特に運転手や車両台数にもともと不足感が強かった平ボディトラック（鋼材などを運ぶ、荷台部分に屋根がないトラック）で運賃の上昇が目立つ」と話す。

## 運賃指数は4月として最高



(注) 各年の4月の成約運賃指数  
(出所) WebKIT

トラック輸送には、大口顧客と運送会社が半年から数年の長期契約で運ぶケースと、短期のスポット輸送がある。スポットの仲介システムは荷主から依頼を受けた運送会社が自社で運びきれない貨物を登録し、輸送可能な事業者とマッチングする。運転手不足や労働時間の短縮、輸送範囲の見直しなどによって運びきれない運送会社が増え、登録貨物も増えている。

同じく仲介システムの「トラボックス」でも、4月は登録貨物が前年比4割近く増え、平均成約単価も6%ほど上昇したという。トラボックス（東京・渋谷）の皆川拓也社長は「従来の下請け運送会社が荷物を引き受けてくれなくなったり、長距離輸送を取りやめたりしている影響がありそうだ」と指摘する。

4月から運転手の時間外労働の上限が年960時間に制限され、長距離輸送では運転手を2人体制にしたり、中継地点を設けたりする必要がある。チャーター便は中小事業者が多いため、運転手を十分に集められなかったり運賃の値上げ交渉が進まなかったりした場合に撤退も相次いでいるようだ。長距離輸送を手がけるフジトランスポート（奈良市）の松岡弘晃社長は「（他社の撤退が続いた影響で）4月は荷物の依頼が急激に増え、大幅に増便した」と明かす。同社でも勤務体制

の見直しや燃料費高騰に対応するため、4 月には荷主と値上げを交渉し、「大半の顧客が応じた」という。

24 年問題の影響が顕在化するなか、荷主側も運賃引き上げに一定の理解を示しているようだ。日本貨物運送協同組合連合会の永嶋氏は「このままでは安定的な物流を維持できないという危機感が荷主側でも強まりつつある」と話す。

### **輸送取引の現場では混乱も**

輸送取引の現場では混乱も生じている。ある石油化学メーカー幹部は「3 月まで物流会社側に問い合わせても具体的な対応は出てこなかったが、4 月に入った途端、時間指定などに厳しくなった」と話す。業界関係者によると、一部の中小事業者では 4 月に入り突然、高水準の運賃引き上げを求めた例もあったようだ。

トラックの需要期である夏場や年末では、運転手不足がより顕著になり、運送業界からの値上げ要請は強まる可能性もある。荷主からは「運賃引き上げが今後も頻繁にあるとしたら全てを受け入れるのは難しくなる」との声もあがっている。短期的な需給に左右されやすいスポット運賃が上がった半面、長期契約運賃の相場は 4 月以降も本格的な上昇局面に入ったとはいいがたい状況だ。依然として国が定める「標準的な運賃」を下回る。

国際物流総合研究所の岩崎仁志代表主席研究員は「円安や原材料高の負担が大きいため、物流費の値上げを受け入れられる荷主は少ない」と指摘。運賃相場が上がるには物流業界の多重下請け構造による安値競争の解消などが必要とみる。



2024年 5月 17日 担当 虻川

## ANA、空港車両にバイオ燃料 脱炭素化へ羽田で実験

全日本空輸（ANA）は 9 日、軽油に代わるバイオ燃料を空港内の特殊車両で使う実証実験を羽田空港（東京・大田）で始めた。二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量を実質的にゼロとみなせる燃料の本格利用に向けた供給面や制度上の課題を洗い出す。航空業界の脱炭素化はハードルが高く、まずは地上車両から取り組みを進める。

ANA が用いるバイオ燃料は「リニューアブルディーゼル（RD）」と呼び、廃食油などを原料に精製する。バイオ燃料の中でもメタノールを反応に使う脂肪酸メチルエステル（FAME）と異なり水素を利用する。フィンランドのエネルギー企業、ネステ社が精製した RD を伊藤忠エネクスが調達して ANA に供給する。ANA は 2025 年 3 月ごろまで、羽田空港の飛行機をけん引する車両や手荷物を積み下ろしする車両など計 26 台で RD を使う。期間内に 200 キロリットルの RD を使用する予定だ。RD の燃焼時には CO<sub>2</sub> が発生するが、食用油の原料となる植物が成長する過程で CO<sub>2</sub> を吸収するため、実質的に CO<sub>2</sub> 排出をゼロと見なせる。廃食油の回収や RD の精製、輸送や消費までを考慮しても軽油と比べて CO<sub>2</sub> 排出量が 70～90%減るといふ。一方でコストは軽油の 3～4 倍と高い。ANA は 30 年度までに航空機以外の分野での CO<sub>2</sub> 排出量を 19 年度比で 33%以上減らす方針だ。50 年度には CO<sub>2</sub> 排出量の 99%を占める航空機も含めて全社で排出量を実質ゼロにする方針だ。



2024年 5月 17日 担当 虻川

## 川崎汽船、バイオ燃料のみで車輸送 CO2 を 8～9 割減

川崎汽船は 16 日、バイオディーゼルのみを燃料にした自動車輸送船の試験航行をしたと発表した。

燃料の精製から使用までの一連の流れで、既存の化石燃料と比べて二酸化炭素（CO2）の排出量を 8～9 割減らすことができる。バイオディーゼルは高価で供給量も限られる。今回の試験航行を通じて得た課題を将来の本格利用に役立てる。

川崎汽船は 3 月末から 4 月末にかけて欧州を經由する航路で、バイオディーゼルのみを 100%使った燃料「B100」で自動車輸送船を試験的に航行させた。以前も重油との混合燃料で自動車船などを動かした例はあったが、バイオディーゼルのみで実施したのは初めて。

バイオディーゼルは植物性の廃食用油を原料とし重油の代替燃料となる。原料の植物が光合成で CO2 を吸収することを踏まえ、化石燃料と比べてライフサイクル全体で CO2 を実質的に 8～9 割削減したとみなせる。既存のディーゼルエンジンにそのまま使えるため、船会社にとっては利便性が高く即効性のある脱炭素の方策となる。



2024年 5月 17日 担当 虻川

## 日本製紙が黒字転換 24年3月期、価格転嫁で収益改善

日本製紙が15日発表した2024年3月期の連結決算は、最終損益が227億円の黒字（前の期は504億円の赤字）だった。2年ぶりに黒字に転換した。紙製品などで原材料高騰分の価格転嫁が進んでおり、収益が改善した。東京都内の土地と建物といった固定資産を売却した利益も寄与した。

売上高は1%増の1兆1673億円、営業損益は172億円の黒字（前の期は268億円の赤字）だった。

豪子会社で手掛けたコピー用紙などグラフィック用紙事業の撤退に伴う特別損失を計上した一方、都内の土地・建物の売却益を計上したことで損失を吸収した。

同日、25年3月期の売上高が前期比3%増の1兆2000億円、純利益が87%減の30億円になる見通しだと発表した。前期の土地・建物の売却益がなくなることや豪子会社で構造改革に伴う特損を追加で計上することが響く。



2024年 5月 17日 担当 虻川

## 麒麟ビール、ウイスキーなど 32 品値上げ 9 月から

麒麟ビールは 16 日、国産ウイスキーや輸入洋酒など計 32 品を 9 月 1 日納品分から値上げすると発表した。国産ウイスキーは全品、輸入洋酒は 5 割が対象で、値上げ幅は 8~37%程度。麒麟ビールは「輸送費や原材料などの高騰により、ブランドオーナー（である輸入先）からの引き渡し価格が変更になった」としている。

国産ウイスキー「麒麟ウイスキー陸」や輸入洋酒「ホワイトホース ファインオールド」が対象で、商品別の値上げ幅は明らかにしていない。麒麟ビールはホワイトホースを蒸留酒大手の英ディアジオから輸入販売している。ホワイトホースの値上げは 2023 年 4 月以来 1 年 5 カ月ぶり。

日経新聞