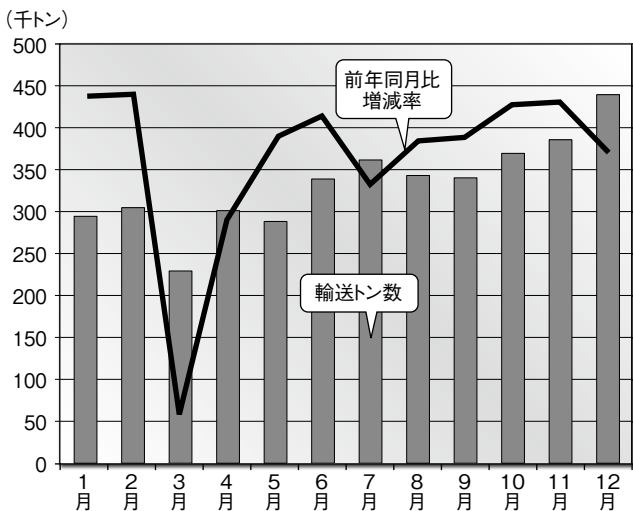


《東北》 宮城県と他地域で格差

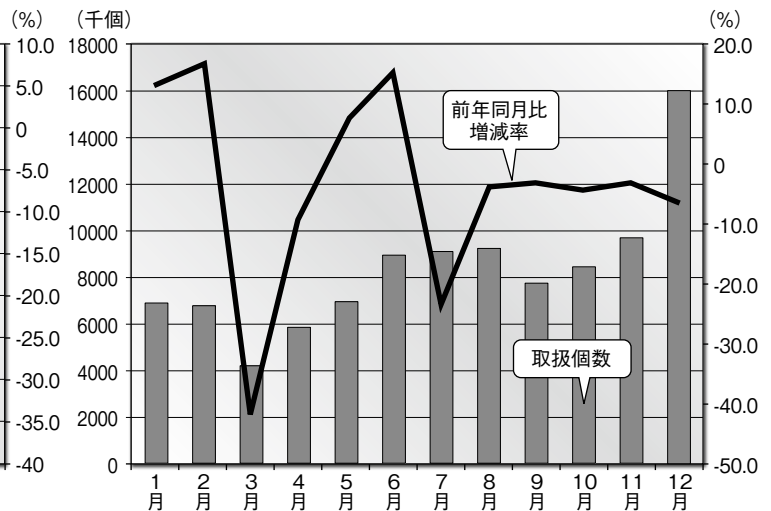
解説

宮城県の荷動きには回復の兆しが見えている。また、車両台数が震災を境に減少したため、運賃は上昇基調にあるようだ。岩手県を含めた沿岸部では、建設資材輸送や瓦礫運搬など復興需要が本格化。特に瓦礫運搬では高額な運賃が提示されるという。これに対して他地域の荷動きは弱含みで推移している。特に、関東向けの農産物の出荷量が不作や放射能問題のために落ちている。運賃水準は横ばいで推移しており、燃料の値上がり分の転嫁も進んでいない。

特別積み合わせ貨物の荷動き推移(東北運輸局)



宅配貨物の荷動き推移(東北運輸局)



※東日本大震災による被災により、輸送実績が計測不能である事業者あり

市場の声

●住宅資材の荷動きが活発になってきているが、被災した工場の中には復旧していないところもある。それ以外の品目の荷動きは良くはない。しかし、トラック業者の車の絶対量が減っていることで運賃相場は若干上がってきている。震災後に廃業が増えた上、営業を再開した業者でも資金のやりくりがつかず、車両を思うように調達できない。車両台数が震災前の半分になった業者もある。うちも設備の復旧が終わっていない。それに将来に対する不安もある。復興に絡んで平ボディ車やユニック車など一部の車両の需要は高いが、それが続くのは三年くらいの間ではないか。その先は全くわからない。だから運送会社は投資に消極的で、仕事を選んで受ける傾向にある。(宮城県・倉庫)

●ドライバーの募集をしても人が集まりにくくなっている。アルバイトも来ないので、引越越しシーズンなのに仕事をしたくてもできない。それでも給与水準は上げられない。運賃は横ばいでも燃油代の負担が増している。新規の仕事では必ずサージャージの交渉をしているが、それを呑んでくれる荷主は三割いるかないか。(宮城県・一般運送)

●昨年六月頃から復旧のための輸送が徐々に動き出し、秋頃から沿岸部の工場が操業を再開して物量が上向いてきた。二月半からは特にアスファルト原料を運ぶのに忙しく、車の稼働時間を延長している。震災前、この分野の景気は悪く、原料輸送を扱う業者が少なくなっていたところに復興需要がきた。一般貨物輸送も持ち直してきたので車両を増やしている。今後、五年くらいは復興絡みで物量が伸びると思う。大手に仕事を取られないよう、地場の運送会社の強みを活かして復興の波に乗っていききたい。運賃水準は震災前と変わって

