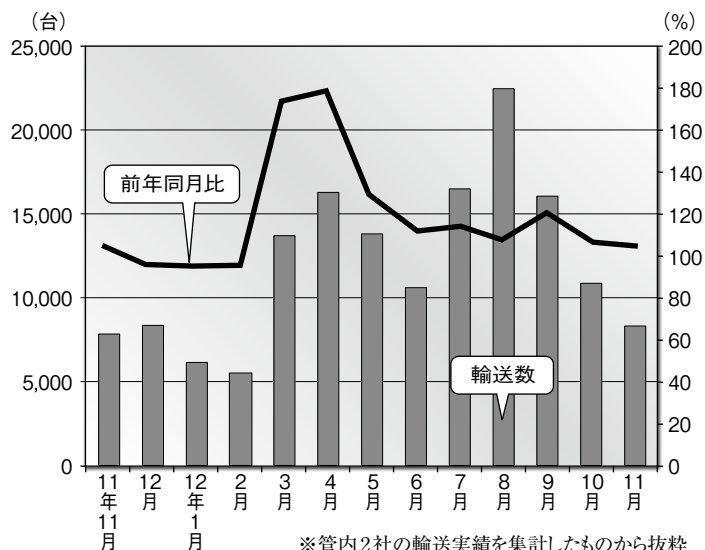


《北陸信越》 荷動きが大きく変動

解説

荷動きの変動が激しい。震災以降、関東、東北向けの輸送が活発化した。秋までに収束。タイの大洪水の影響も大きく、緊急出荷が増加した。全体として物量は堅調だったが、年明け以降は減少傾向が顕著になっており、今後の見通しは不透明だ。運賃相場は一時的に飲料水などの品目で上昇したのを除けば全体的に横ばいまたは下落傾向。ただし、トラック会社の多くは一部の安売り攻勢を仕掛ける業者の動きを静観する構えをとっており、大きく値崩れするまでには至っていない。

新潟県～北海道のフェリーの自動車航送台数の推移(北陸信越運輸局)



11年12月の品目別荷動き (前月比で荷動きの増加した事業者数と減少した事業者数)

品目	増	減	品目	増	減
穀物		1	揮発油	1	
野菜・果物	1		その他の石油製品	6	
畜産品		1	コークス・その他の石炭製品	1	
水産品	1		化学肥料	1	1
木材		1	その他の工業化学品		2
非鉄金属	1		繊維工業品		1
金属製品	1		食料工業品	6	1
機械	2	1	日用品	1	
セメント	1		その他の製造工業品	3	1
その他窯業品	2	1	その他	2	1
荷動き(計)	対前月比100.8%、対前年同月比102.7%				
今後の見通し	減少傾向				

出所) 国土交通省

市場の声

●北陸の貸し切り運賃は、一〇トン車関東向けで五〜六万円、関西向けはそこからプラスマイナス一万円くらい。関西向けは下道も走れるので高速を使うかどうかで運賃が変わる。特積み運賃は平成十一年タリフが平均的だが、もっと古いタリフも使われている。貸し切りも特積みも運賃相場は横ばいが続いている。燃料費が上がっているのが実態としては下がっているが、皆その分を荷主に転嫁しようにも動きづらくて模様眺めをしている状態だ。その中で、安値で荷物を取ろうとする業者もいる。しかし、価格的に合わない仕事には見切りをつける会社が増え、業者間の姿勢の違いがハッキリするようになってきたので大きく崩れるということはない。(富山県・一般運送)

●福井県の繊維産業や眼鏡産業が海外産のものに押され、荷動きが厳しくなっている。それ以外のものについては何ともいえない。リーマンショックの物量減から回復しつつあったところに震災、電力不足、台風被害、タイの大洪水と続き、ものの動きがイレギュラーになっていて見極めにくい。ただ今後、運賃や荷動きが好転する材料は見当たらない。(富山県・一般運送)

●新潟の運賃は横ばいまたは下落気味で、荷動きも減っている。昨年十二月の繁忙期は例年よりも早く物量が落ちだし、年明け以降は前年割れが続いている。特に特積みはひどいありさまだ。新潟と秋田の間にはフェリーが走っているが、震災後、東北向けが急増したが数カ月で落ち着いた。新潟から動く特有の貨物としては、お米や米菓、金属製品、食器など。関東向けが多いため、関東の景気が本格的に回復しないことにはどうしようもない。(新潟県・業界団体)

一般貨物の荷動き

	前月比 (%)	前年同月比 (%)
平成22年4月	93.7	106.9
5月	90.4	105.0
6月	113.6	111.0
7月	101.6	107.0
8月	96.8	106.1
9月	101.7	101.7
10月	104.6	101.5
11月	102.2	103.7
12月	102.2	101.9
平成23年1月	84.8	103.4
2月	106.4	102.2
3月	113.5	100.7
4月	94.8	97.3
5月	92.8	101.6
6月	110.0	99.4
7月	103.5	96.8
8月	101.1	102.4
9月	102.2	103.0
10月	107.1	121.2
11月	99.4	108.3
12月	100.8	102.7

営業用貨物車両台数の推移

普通貨物	小型四輪貨物	被けん引車
48,342	3,419	4,330
48,252	3,402	4,328
48,183	3,412	4,336
48,056	3,418	4,330
48,048	3,407	4,342
48,008	3,418	4,328
47,966	3,387	4,320
48,039	3,463	4,314
47,992	3,474	4,313
47,892	3,406	4,325
47,866	3,398	4,336
47,859	3,369	4,345
47,857	3,334	4,367
47,759	3,319	4,367
47,795	3,323	4,374
47,756	3,317	4,367
47,794	3,327	4,383
47,857	3,341	4,398
47,815	3,314	4,400
47,889	3,382	4,407

出所) 国土交通省

景況感一覧

	特積貨物		一般貨物	雇用関連	総合計
	宅配貨物	宅配以外			
10年 1~3月	→	↘	↘	→	↘
10年 4~6月	→	↘	↘	→	↘
10年 7~9月	↘	→	→	→	→
10年 10~12月	↘	↘	↘	→	↘
11年 1~3月	↘	↘	↘	→	↘
11年 4~6月	↘	↘	↘	↘	↘
11年 7~9月	→	↘	↘	→	→
11年 10~12月	↘	→	→	→	→
12年 1~3月(見通し)	↘	↘	→	→	→

判断指標 ... -100 ... -60 ... -20 ... +20 ... +60 ... +100 ...

矢印 ↓ ↘ → ↗ ↑ ↗

出所) 全日本トラック協会

運送事業社数<2011年3月時点>
(括弧内は対前年増減)

	特積事業者数	一般事業者数
新潟	7(+1)	721(-1)
富山	3(±0)	638(+14)
石川	4(±0)	754(-11)
長野	10(±0)	621(+9)
計	24(+1)	2734(+11)

出所) 国土交通省

運輸・郵便業の賃金水準<2011年6月時点>
(括弧内は対前年増減もしくは比率)

平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均現金給与額(千円)	平均年間賞与その他特別給与額(千円)	労働者数(十人)
47.5(+1.5)	14.3(-1.0)	287.1 (99.9%)	590.6 (105.0%)	2424 (119.7%)
46.2(+4.3)	13.7(+2.4)	323.5 (96.5%)	475.4 (116.1%)	1422 (137.3%)
49.6(+0.7)	13.9(+1.6)	289.7 (111.3%)	503.8 (114.2%)	833 (74.5%)
43.4(-2.0)	11.3(+0.7)	317.8 (100.0%)	455.3 (90.6%)	2089 (119.7%)

※男性一般労働者

出所) 厚生労働省

● 震災の影響で物量が増えていたが、昨年の六、八月をピークに一〇月頃から減少傾向にある。当社は住宅設備、加工食品、印刷物、一般雑貨などを運んでいるが、今年に入ってから関東の支店も含めて落ち込みが目立っている。(新潟県・総合物流)

● 富山の物量は落ちている。荷動きが堅調な業種でも、地元の中小業者が全国大手や隣の石川県のトラック会社に元請けの座を奪われたために、地元の運賃は下落している。富山の貨物としては、ジェネリック医薬品(後発医薬品)、アルミ関連の建設資材、機械部品などが多い。このうち、ジェネリック医薬品は需要が伸びているので包装関連、印刷関連も含めて荷動きが非常にいい。そこに目をつけた大手が共同物流を切り口に進出し、元請けになった。また、隣の石川県はサービス業が盛んなのに対し、富山は工業地域。なので石川から進出してきた会社は川下のルート配送などの仕事を扱い慣れており、その分野のノウハウに乏しい富山のトラック会社が競争に負けている。(富山県・協同組合)

● 長野の荷動きは減少傾向。震災前の昨年一、二月は前年と比べて上向きだったところに震災がきて落ち込んだ。ただ、五月から六月にかけては関東からの飲料水の輸送依頼が急増し、運賃も上がったが、ウチが通常運んでいるのは工業製品と農産物で車に余裕があるわけではない。備車単価も高騰したので、手を出したくとも出せなかった。飲料水はそのまま夏場に突入し、猛暑もあって活況が続いていた。農産物も関東向けが活発に動いていたが、秋口は不作で出荷が落ちてしまった。工業製品ではタイの洪水で工場の生産量が全体的に落ちた一方、緊急の出荷も増加した。年末の繁忙期はプラスになったが、全般的に景気は戻っておらず、三月になってもモノが動き出しているという感触はない。(長野県・一般運送)