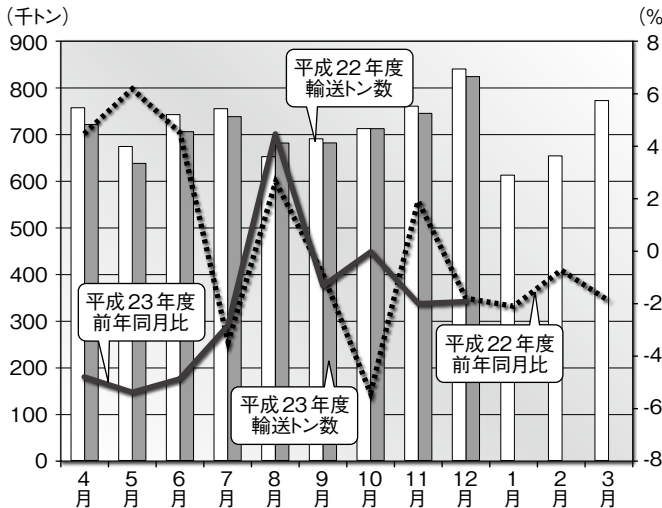


《中部》 自動車物流の減少で大崩れ

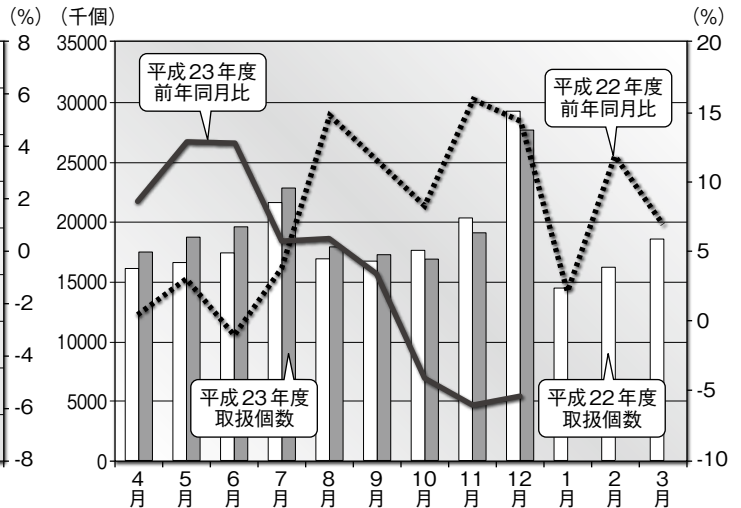
解説

東日本大震災やタイの洪水といった災害により、中部産業の中核を占める自動車業界は大ダメージを被った。これに伴い、部品メーカーなどを荷主を持つ運送会社の運賃は下落の一途をたどっている。足下では徐々に生産台数は回復しつつあるものの「遅れていた生産を取り戻しているだけ。長期的なトレンドではない」という悲観論も聞こえてくる。電機関連や食品・日雑といった分野でもダンピングによる値崩れが続いている。

特別積合せ貨物の荷動き(中部運輸局)



宅配貨物の荷動き(中部運輸局)



市場の声

●主にトヨタ関連の化学品を輸送・保管している。トヨタは数年前からRRCI（良品・廉価・コスト・イノベーション）というスローガンを掲げ、サプライヤーを巻き込んだコスト削減を実行しているが、当然、物流にもそのしわ寄せが来ている。特に昨年は震災やタイの洪水の影響で業績が悪化したので、運賃への圧力も強まった。生産台数は徐々に回復しているが、当社のような物流企業が実感できるほどの回復にはまだほど遠い。今後も中京地区でのプラス要因はなかなか見当たらないので、他エリアへの進出なども視野に入れていく。自動車以外の部分では震災による特需もあった。例えば食品用フィルムは東北で多く生産されているが、被災した製造拠点を中京地区に移転する動きも見られ、それに関連する輸送や保管の仕事が増えた。

(愛知・化学品物流)

●当社は食品メインだが、毎月のように荷主から値下げ要求が来ている。昨年は特にダンピングによる値崩れが激しかった。東京まで四トン車で五・五万円、大阪まで四万円をもらっていた時代もあったが、今ではそこから一万円近く値引かないと受注できなくなっている。一〇トン車や一五トン車も同じ傾向だ。行政は値崩れの原因となっている不当な運送業者の取り締まりを強化していると言いが、なかなか実感できない。自社車両の比率を落としてなんとか凌いでいる。ピーク時には四〇台を超えていた車両台数も、今ではその半分まで減っている。

(愛知・一般運送)

●主に建築資材と自動車関連部品を運んでいるが、建築資材の運賃はこの一年で少し上がっている。言い方は良くないが、東北の震災で需要が膨らんだ。現在、中京地区から東北までの片道運賃は四トン

一般貨物の荷動き

	前月比 (%)	前年同月比 (%)
平成22年4月	97.3	107.1
5月	94.0	109.6
6月	107.9	107.3
7月	102.5	108.3
8月	92.7	108.1
9月	108.1	105.5
10月	99.2	100.1
11月	105.4	103.4
12月	99.8	102.6
平成23年1月	88.3	96.6
2月	105.6	101.3
3月	102.0	96.5
4月	93.4	92.6
5月	96.5	92.8
6月	114.1	96.1
7月	103.3	95.0
8月	96.3	99.4
9月	105.7	99.1
10月	101.4	103.5
11月	98.9	97.7
12月	99.5	97.6

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
平成22年4月	130,602	7,589	21,357
5月	130,506	7,582	21,354
6月	130,369	7,576	21,341
7月	130,215	7,568	21,350
8月	130,122	7,576	21,355
9月	130,007	7,547	21,402
10月	129,843	7,558	21,406
11月	129,772	7,591	21,398
12月	129,714	7,618	21,467
平成23年1月	129,694	7,608	21,470
2月	129,670	7,615	21,479
3月	129,603	7,602	21,473
4月	129,377	7,618	21,473
5月	129,186	7,600	21,554
6月	129,018	7,603	21,516
7月	129,073	7,611	21,520
8月	129,088	7,579	21,513
9月	129,343	7,579	21,520
10月	129,243	7,599	21,538
11月	129,414	7,630	21,545
12月			

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

出所) 国土交通省

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
岐阜	17(-1)	847(-21)
静岡	6(±0)	1653(±0)
愛知	18(-1)	2796(-5)
三重	2(±0)	960(+16)
福井	2(±0)	477(+3)
計	45(-2)	6733(-7)

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)	平均年間賞与其他特別給与額(千円)	労働者数(十人)
46.9(-2.1)	11.7(±0)	290.0 (100.0%)	599.8 (148.2%)	1213 (78.8%)
45.8(+0.9)	11.9(+0.8)	315.0 (102.0%)	492.9 (84.0%)	4622 (127.9%)
45.7(+4.2)	12.4(+1.6)	316.0 (90.9%)	518.4 (70.4%)	8161 (94.4%)
45.3(-0.7)	15.8(+2.3)	323.5 (98.7%)	812.3 (134.5%)	1660 (81.3%)
48.1(+0.9)	11.7(+0.3)	302.9 (98.6%)	399.2 (124.9%)	865 (97.9%)

※男性一般労働者

出所) 厚生労働省

車で七・五万円、一〇トン車で九・二万円、一五トン車で一〇万円と、以前よりも二〜三割は増えている。震災から一年が経った今でも、東北方面への輸送依頼は増加し続けている。業績にも非常にプラスだ。ただ、東北からの帰り荷には期待ができない。一方の自動車関連は今ひとつ。運賃も輸送量も落ち込んでいる。自動車各社は国内での生産増強も発表しているが、その多くは九州など別のエリア。お膝元の中部地区は減るばかりだ。

(愛知・一般運送)

● マグロの全国輸送など、超低温物流を得意としている。運賃自体はほとんど変わっていないが、やや減少傾向にある。やはりデフレが原因だろう。低温物流市場はハードへの設備投資が必要なため、一般貨物に比べれば新規参入が少なく、運賃の値崩れは起こりにくい。ただ、中でもダンピングはある。なかには低温設備が十分でないのに、荷主に安い料金を提案する業者も存在する。

(静岡・低温物流)

● 当社の運賃水準は名古屋―東京で七万円、名古屋―大阪で三〜三・五万円。大型車はそれぞれ二割増し程度だ。当社は工業関連の荷物を取り扱っているが、運賃は減少傾向。震災以降、リスク分散のために中部の在庫を増やしたり、中部での増産を実施した荷主もいたが、一時的な動きに留まってしまった。

(愛知・利用運送)

● いずれも往復だが、四トン車で名古屋―東京の運賃が七・五万円、名古屋―大阪が五万円というのが当社の水準。昨年は震災の影響もあって建築資材関係の荷動きは良かったが、全体としては低位横ばい。今年も運賃が上がっていくことはないだろう。燃油高やアルコールチェックの義務化など、コストアップ要因はかりが増えている。

(愛知・一般運送)