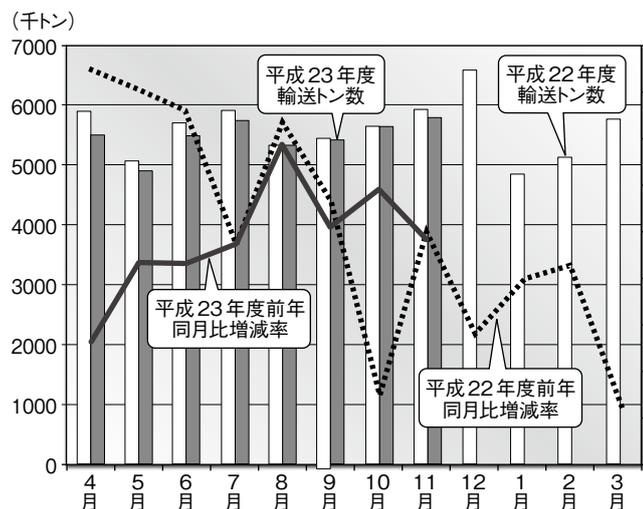


《近畿》 繁忙期の備車運賃が急上昇

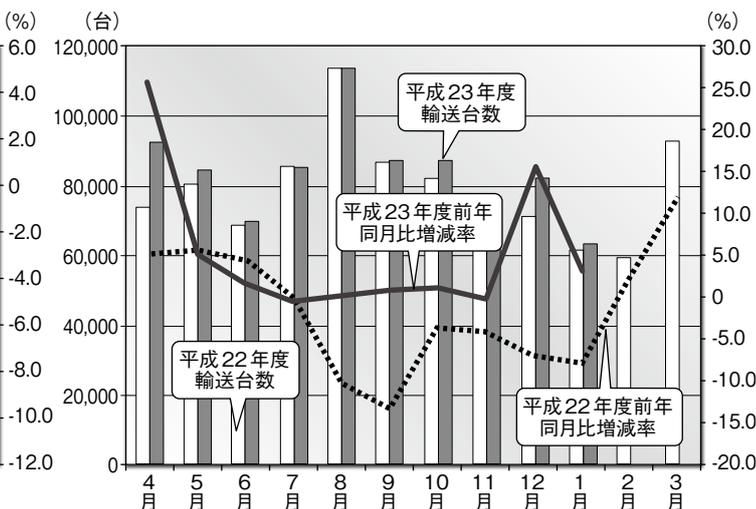
解説

荷動きは減少している。製造業の中でも家電産業の存在感が大きいため、同産業の不振の影響を受けている。震災後、救援物資輸送や関西での代替生産が行われたこともあり、関東向けが一時的に増加したが、荷動き全体を押し上げるには至らなかった。運賃は底値近くまで下がっており、横ばいが続いている。しかし、トラック業者は車両台数を減らす傾向にあり、繁忙期の備車運賃は急上昇しているもようだ。

特別積み合わせ貨物の荷動き推移(近畿運輸局)



フェリーの自動車航送台数の推移(近畿運輸局)



市場の声

● 当社のメインは食品のセンター運営と店舗配送。不況でも比較的堅調のはずだが、一月に入ってから閑散期というのを抜きにしても荷動きは悪い。それでも運賃は下がっていない。荷主は例年、一月から二月にかけて運賃の見直しを行う。これまでは下げ圧力が強かったが、今年はそうした動きがあまりなかった。倒産する業者が多いために、荷主の要求する物流水準を満たせる業者の絶対数も減少しているのではないかと。新規参入した業者もあるが、案件としては厳しいものが多そう。皆、雇用を維持するので精一杯。
(大阪府・3PL)

● 運賃は四トン車一〇〇キロ以上は二万数千円、一五〇キロ以上は三万円前後。近距離は一五六〇〇〇円くらい。下げ圧力は強いが、皆ぎりぎりまで落としているから横ばいが続いている。ただし、それに貨物の無料保管などのサービスを付けており、最近はその部分に対する要求が厳しくなってきた。
(大阪府・一般運送)

● 関西から東京に行く車の帰り便が大きく値崩れしている。その逆も下がっている。また、地方から大阪に来る車が減っているのが目につく。それだけ荷動きが悪いのだろう。ウチは他社のやりたがらない仕事も受けているので運賃水準は維持している。そして車を増やして自社で運ぶようにしている。他社のように、いったん車両を減らして縮小してしまえばもう戻らない、終わりだと思っている。
(大阪府・一般運送)

● 運送はまったく合わない仕事になっており、大阪の中小業者は悲惨な状況。だから当社は倉庫業にシフトしている。今後、生産拠点や在庫拠点を関西に分散する動きが顕在化したとしても、そうしたニーズの受け皿になるのは大手業者。中小に恩恵

一般貨物の荷動き

	前月比 (%)	前年同月比 (%)
平成22年4月	93.9	102.1
5月	91.9	100.7
6月	110.4	100.9
7月	105.1	104.9
8月	93.3	105.8
9月	103.1	103.8
10月	98.7	101.9
11月	100.5	104.4
12月	103.8	104.8
平成23年1月	89.8	107.5
2月	103.9	104.9
3月	113.6	102.8
4月	94.1	101.3
5月	92.3	100.2
6月	106.5	102.3
7月	97.8	96.1
8月	93.1	94.4
9月	105.3	97.6
10月	97.6	93.7
11月	101.3	95.5
12月	103.2	97.3

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
131,480	13,918	20,794
131,364	13,873	20,814
131,419	13,847	20,798
131,105	13,844	20,840
131,021	13,816	20,795
130,966	13,814	20,779
130,895	13,850	20,826
131,053	13,840	20,852
131,237	13,837	20,848
131,062	13,818	20,853
131,130	13,813	20,894
131,343	13,836	20,902
131,208	13,786	20,907
130,988	13,757	20,925
130,878	13,690	20,932
130,886	13,667	20,947
130,925	13,652	21,013
131,053	13,639	21,073
130,969	13,625	21,091
131,098	13,569	21,122

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) 国土交通省

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
滋賀	3(±0)	522(-10)
京都	6(±0)	1019(+25)
大阪	16(-1)	4512(+180)
兵庫	5(±0)	2212(+36)
奈良	3(±0)	614(-13)
和歌山	5(±0)	552(-4)
計	38(-1)	9431(+214)

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)
46.2(+3.0)	9.1(-2.6)	338.0 (103.2%)	562.3 (104.1%)	1075 (79.2%)
47.3(+1.2)	10.0(-0.1)	312.2 (110.2%)	374.6 (79.8%)	2174 (120.3%)
46.6(+0.8)	12.9(-0.1)	317.3 (93.7%)	601.5 (103.8%)	7518 (81.9%)
45.5(+1.0)	13.9(+2.0)	370.2 (122.2%)	705.7 (139.9%)	4971 (89.3%)
45.1(+0.8)	12.3(-2.3)	331.7 (100.5%)	532.5 (84.7%)	903 (123.4%)
46.4(+0.5)	14.0(+2.1)	313.6 (98.9%)	523.2 (101.8%)	912 (137.8%)

※男性一般労働者

出所) 厚生労働省

● 震災後、東北への救援物資輸送は関東が積み替え拠点になっていたので、関東向けの輸送が増えた。トラック協会を通じてきた依頼については、行政から届出運賃で請求するよう指示が出ていたようだが、しかしそれも数カ月で落ち着いたので、運賃相場に影響はなかった。
(大阪府・一般運送)

● 関西は家電の街であり、ものづくりの街。家電産業が良くないことにはどうにもならない。最近では地方から来る車をあまり見かけなくなった。それだけ荷動きが悪いのだろう。そこに燃料価格の上昇が来て、残るものも残らないようになっていく。数年前ならそれなりに荷物が動いていたので、サーチャージを導入するための交渉の余地があった。しかし今は荷物の確保が最優先になっている。皆、他社に下をくぐられるのが恐くて動けない。
(大阪府・一般運送)

● 相場全体としては横ばいが続いているが、皆が車を減らしているので月末や年末、年度末など繁忙期の運賃が急に上がる。また、ものが売れず、荷主の在庫は貯まっているが、押し込み販売で一時期に集中して動くようになり、繁閑の差が激しい。予備の車両はないのでその時期は同業を頼るしかないが、なかなか車が見つからない。それでも納期は絶対なので、深夜まで車を動かして対応している。しかし、そうした時期が終わればバタッと動かなくなり、運賃も元に戻る。(兵庫県・一般運送)

● 震災後、生産が一次的に関西に移り、夏頃まで関東向けが増加した。帰り荷がなかったこともあり、通常の二〜三割増しという運賃も出たようだが、当社では既存荷主の仕事がほとんどだったので、割り増し運賃はそれほどもらっていない。今の荷動きは悪い。今後も荷動きがよくなる材料は見当たらない。
(兵庫県・一般運送)