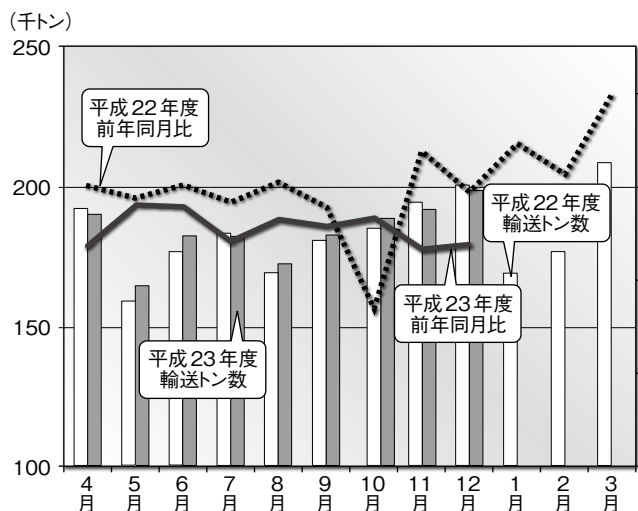


《中国》海上貨物の急減が地場運送を直撃

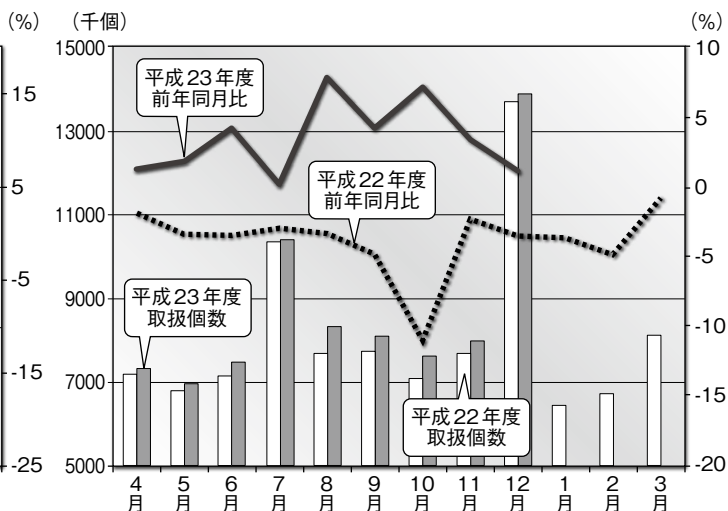
解説

運賃は小幅な下落傾向が続いている。震災による特需的な物流ニーズもほとんど発生しなかったもようだ。中国地方は全国でも海上貨物の占める割合が高いエリアだが、昨年はその荷動きが急減した。これに伴い、海上貨物関連の貨物を運ぶ多くのトラック事業者は収益悪化を強いられている。一方、自動車や家電関連などの荷物を扱う事業者からは、円高の緩和による荷主の業績回復、ひいては運賃上昇を予想する声も聞かれた。

特別積合せ貨物の荷動き(中国運輸局)



宅配貨物の荷動き(中国運輸局)



市場の声

● 広島から関東までの運賃は一〇トン車で一〇万円ほどが適正相場だが、実際に收受できる金額はリーマンショック後から年々下がってきている。去年一年だけでも、単価は二〇〇〇〜三〇〇〇円ほど下がった。特に工業品関連の荷物ではダンピングによる値崩れが激しい。当社の提案運賃よりもさらに三〇〇〇〜四〇〇〇円ほど低い単価でトラックを出している運送会社もいる。真つ当にやっているとペイするはずのない金額なので、おそらく過積載や過重労働などがあるはずだ。食品関連に関しては運賃自体はそれほど変わっていないが、荷動きは鈍い。当社の場合で一割ほど落ちてきている。今後の運賃はさらに悪化していくかも知れない。毎年、年末と年度末は繁忙期で運賃も多少上がるのだが、去年に関してはそれが無かった。荷主の感触を見る限り、今年も状況は変わらなさそうだ。運送業界はもう本当にギリギリのところまで来ている。当社もこれ以上運賃が下がるようなら、事業規模の縮小や廃業などを本気で考えないといけない。(広島・3PL)

● 震災直後には大手運送会社や大手荷主から協力要請の声が多かった。採算の良い仕事では無かったが、今後の継続的な商売につながるかもしれないと思いついた。しかし、付き合いはその時だけで終わってしまった。(広島・一般運送)

● 主に工業品を運んでいるが、運賃は横ばいが続いている。中国地方の経済には明るい材料が無い。今後の国の財源は東北地方に集中するだろうから公共関連の仕事は減っていくだろうし、民間企業の設備投資も実感できない。三菱自動車の岡山工場も振るわないし、海外への輸出も鈍っている。家電メーカーの工場も減産が続いている。ただし、運賃がそれほど下がっていくこともないと見ている。

一般貨物の荷動き

	前月比 (%)	前年同月比 (%)
平成22年4月	88.7	112.3
5月	94.2	112.1
6月	113.1	110.5
7月	102.9	107.4
8月	91.3	102.8
9月	105.6	104.5
10月	98.6	98.5
11月	103.1	106.6
12月	108.3	104.5
平成23年1月	87.9	100.6
2月	106.8	101.2
3月	113.7	98.5
4月	86.2	99.1
5月	94.9	98.9
6月	112.2	100.4
7月	100.6	95.9
8月	97.3	100.7
9月	106.5	101.2
10月	104.3	104.5
11月	100.7	101.9
12月	100.2	98.3

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
平成22年4月	58,853	4,019	5,945
5月	58,776	4,005	5,951
6月	58,764	4,020	5,960
7月	58,629	4,010	5,970
8月	58,601	4,017	5,964
9月	58,511	4,020	5,950
10月	58,492	4,018	5,961
11月	58,520	4,018	5,962
12月	58,532	4,017	5,964
平成23年1月	58,474	4,020	5,945
2月	58,491	4,028	5,948
3月	58,420	4,049	5,920
4月	58,331	4,055	5,931
5月	58,208	4,035	5,910
6月	58,094	4,025	5,908
7月	58,095	4,025	5,920
8月	58,119	4,020	5,910
9月	58,155	4,046	5,922
10月	58,122	4,035	5,900
11月	58,085	4,016	5,897
12月	58,085	4,016	5,897

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

運送事業者数(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
鳥取	2(±0)	301(-5)
島根	1(±0)	404(+3)
岡山	2(±0)	1151(-23)
広島	15(+1)	1471(-7)
山口	2(±0)	626(-1)
計	22(+1)	3953(-33)

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)
45.5(+1.9)	14.3(+1.0)	297.9 (100.8%)	551.7 (73.7%)	559 (99.3%)
48.0(+0.2)	12.1(+0.1)	272.0 (99.5%)	387.1 (89.7%)	551 (97.5%)
44.8(-1.2)	10.9(-2.3)	296.0 (98.4%)	548.1 (93.7%)	2050 (129.4%)
44.1(-3.5)	10.9(-3.6)	286.9 (86.9%)	699.6 (116.3%)	3697 (98.6%)
47.0(-1.4)	12.3(0.4)	281.9 (93.9%)	448.8 (83.9%)	1764 (78.0%)

※男性一般労働者

出所) 厚生労働省

● 荷主企業からはむしろ「今はこの値段で耐えてくれ」という声が届いている。今年の秋口頃からは回復してくるのではないかと。足元の燃料価格は深刻な問題だが、当社はサーチャージに理解を示してもらえない荷主との付き合いは止める。厳しい局面だが、品質を重視している荷主も多い。そういうところと商売したい。(岡山・一般運送)

● 売り上げの半分以上は自動車部品の物流だが、運賃は荷主の業績に連動するので今年は特に厳しい。運ぶ量も二三年前と比べると四割程度落ちていく。コストを削って我慢する期間が続いている。ただ、円高が緩和してくるなど自動車産業にとって明るい兆しも見えている。輸送用車両の増産なども今後は増えてくるだろうから、荷物もまた増えていくと期待している。自動車部品とは別に鉄鋼の原料なども運んでいるが、こちらはこの三〇年ほどとど変わっていない。(岡山・自動車物流)

● 昨年は震災の影響もあって、活発だった海上貨物輸送量が大きく減った。特に中国地方に入ってくる荷物の落ち込みが著しい。その荷物を運んでいるトラック事業者のダメージは計り知れない。当社は合板や製紙関連の荷物をメインで運んでいるが、この業界も厳しい。荷主からの値下げ要求もある。企業努力を続けるしか無い。鳥取では昨年の十一月頃から行政によるコンプライアンス指導が入り始めている。それに対応できずに廃業に追い込まれている企業もあるようだ。廃業が増えたことで、車両が不足し始めている。(鳥取・一般運送)

● 食品トレーやフィルムなどを運んでいるが、景気は良くない。今後も上がっていく要素は無い。食品は景気の波を受けにくいと言われているが、実際に運賃は下がっている。荷主も製造コストの増加、消費の伸び悩みで苦しんでいる。運賃の下げ要求には応えなくてはならない。(広島・食品物流)