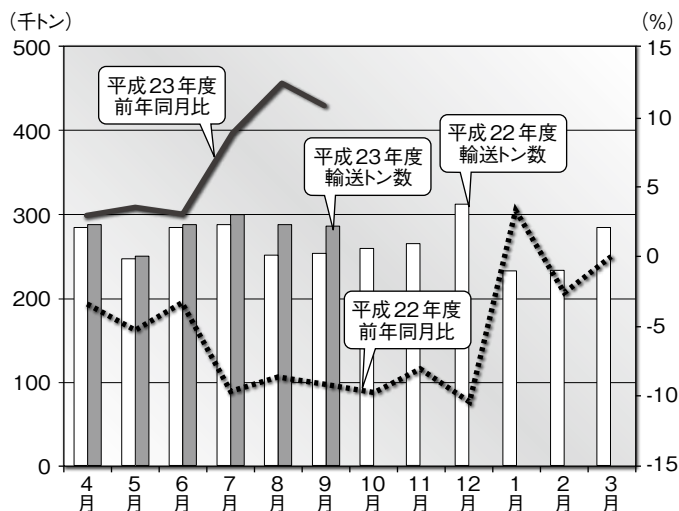


# 《四国》 瀬戸内海側と太平洋側で明暗

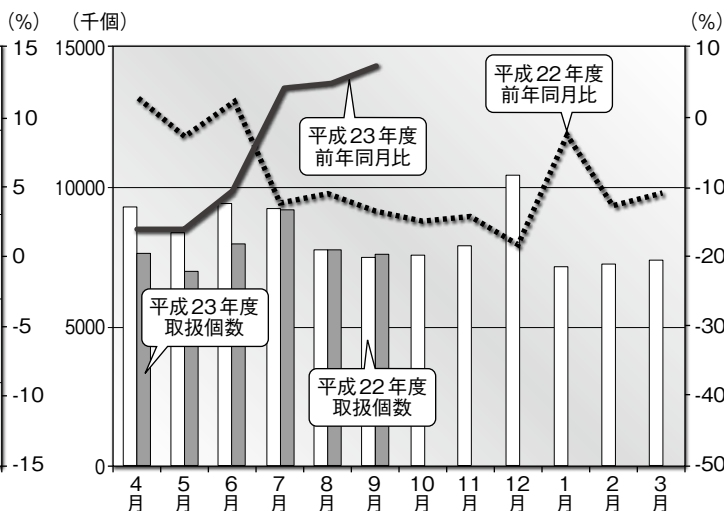
## 解説

機械関連や化学品工場が集積する愛媛や香川で運賃の下落が顕著になっている。中国地方や関西圏の運送会社の進出も多く、価格競争が熾烈になっている。一方、高知の運賃は他の3県に比べて高位安定が続いている。運送業者数が少なく、地理的にも進出の波にさらされにくい。ただし、最近では背に腹は変えられなくなった業者の流入も目立ち始め、運賃下落の懸念材料になりつつある。燃料高やドライバー不足という悩みも他の3県と共通している。

特別積合せ貨物の荷動き(四国運輸局)



宅配貨物の荷動き(四国運輸局)



● 愛媛から東京まで四トン車で九〜一〇万円、大型車で十三〜一四万円、名古屋まで四トン車で六万円、大型車で八万円、大阪まで四トン車で四〜五万円、大型車で六〜七・五万円というのがおおよその相場だが、そこまで収受できている運送会社は少ない。当社の荷主は化学品メーカーだが、この一年で運賃が一〇%近く下がった。受注量も落ちている。新規参入も多く、ダンピングに巻き込まれている。特に長距離輸送が厳しい。懸命にコスト削減しても、それ以上の値引きを求められる。軽油が上昇していることもあり、走れば走るほど採算が悪化していく。当社は長距離運送からの撤退を決めた。  
(愛媛・一般運送)

● 工業品をメインに扱っているが、震災直後から運賃が下がり続け、ようやく底を打ったのが昨年の九月。以降、横ばいが続いている。現在の運賃は震災前に比べて一〜二割ほど低い水準だ。全体の荷動きはほぼ例年通りだったが、電機製品は落ち込んでいる。エコポイントが終了した矢先に、震災が追い打ちを掛けた格好だ。関東向け、関西向け、九州向けなど全ての出荷量が減っている。荷主も厳しい状況なので、値上げ要求などできる環境ではない。景気が回復するまで我慢できるかどうか勝負だ。  
(香川・一般運送)

● 高知の運賃水準は四国の中でも安定している。水準も高い。例えば東京まで荷物を運ぶ場合、他の三県と比べ三〜五万円ほど多く収受できる。運送会社の数が比較的少ないので、構造的にダンピングが起きにくい。実際、当社は増トン車で東京まで荷物を運ぶ場合には約一八万円の運賃をもらっている。ただ、この二、三年で変化も見られ始めている。中国地方や関西地方でメシを食えなくなった

## 市場の声

一般貨物の荷動き

	前月比 (%)	前年同月比 (%)
平成22年4月	96.3	101.9
5月	98.5	104.6
6月	104.2	103.2
7月	101.2	104.4
8月	96.8	105.5
9月	102.1	104.4
10月	102.8	100.0
11月	106.1	104.4
12月	104.8	103.5
平成23年1月	86.2	103.6
2月	104.1	109.2
3月	102.7	108.7
4月	99.4	109.5
5月	92.5	106.1
6月	101.7	101.9
7月	98.8	101.6
8月	100.2	103.6
9月	100.0	101.2
10月	101.5	101.8
11月	102.3	98.3
12月	107.8	97.9

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
27,774	1,945	4,767
27,703	1,939	4,780
27,690	1,938	4,784
27,619	1,945	4,780
27,583	1,952	4,787
27,554	1,951	4,788
27,527	1,965	4,789
27,503	1,969	4,779
27,542	1,965	4,774
27,495	1,964	4,771
27,484	1,970	4,764
27,450	1,968	4,783
27,425	1,965	4,786
27,417	1,962	4,789
27,386	1,957	4,780
27,367	1,958	4,798
27,361	1,963	4,784
27,363	1,959	4,772
27,345	1,965	4,764
27,359	1,952	4,750

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
徳島	6(±0)	378(-5)
香川	5(±0)	570(+2)
愛媛	6(±0)	739(-8)
高知	3(±0)	440(+10)
計	20(±0)	2127(-1)

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)	平均年間賞与とその他特別給与額(千円)	労働者数(十人)
46.9(+3.0)	12.5(+0.2)	265.7 (97.5%)	361.1 (71.7%)	459 (85.0%)
44.3(-1.9)	13.3(+1.9)	285.1 (100.6%)	620.6 (139.9%)	809 (78.6%)
45.7(+0.2)	12.0(±0)	302.9 (107.4%)	561.2 (124.6%)	1730 (113.6%)
46.1(-1.1)	15.2(+3.6)	283.6 (107.8%)	489.5 (165.1%)	350 (68.9%)

※男性一般労働者

出所) 厚生労働省

運送業者や水屋が愛媛・香川に進出してきて、値崩れを誘引している。それに押し出されるような形で、愛媛や香川の業者が高知に流入し始めている。空荷で、しかも高速代をかけて高知まで集荷しに来ても、運賃が高いため十分ペイできるといふ狙いだ。しかも従来の高知の相場よりは低い値段を提示するため、値崩れの要因にもなりかねない。迷惑な話だ。

(高知・一般運送)

運賃は横ばいから若干の下落傾向だが、荷動きはかなり鈍っている。特に四国から本州向けの荷物が少なくなっている。当社の場合、昨年一年間で三〇%くらい落ちた。景気低迷による消費の冷え込みが原因だろう。当社は年間契約を結んでいるので運賃がすぐに変動するということはないが、改定時期の春先からは切り下げ要請が来るかもしれない。

(香川・一般運送)

食品の低温物流を強みとしている。運賃は何年も横ばい状態だ。食品は景気の影響を受けにくいし、なかでも十分な品質を提供できる低温物流業者はそう多くない。中国地方から進出してくる業者がダンピング攻勢をかけてくる動きも散見されるが、結局コストが合わなくなって長続きしない。運賃は今後も急激に上がってくることは無いだろうが、ドライバー不足などが今よりも顕著になれば、上向いていく可能性もある。懸念材料としては、足下の軽油高だ。当社の昨年度の燃料費は例年よりも三〇〇〇万円ほど上がってしまった。荷主に転嫁することも難しい。

(愛媛・食品3PL)

景気や震災の影響は特に感じない。運賃も横ばいが続いている。四国は他のエリアに比べて、良くも悪くも、無風状態だ。ただ、ドライバー不足は深刻。募集をかけてもなかなか集まらない。既存のドライバーも、バスやタクシーに流れてしまっている。

(香川・一般運送)