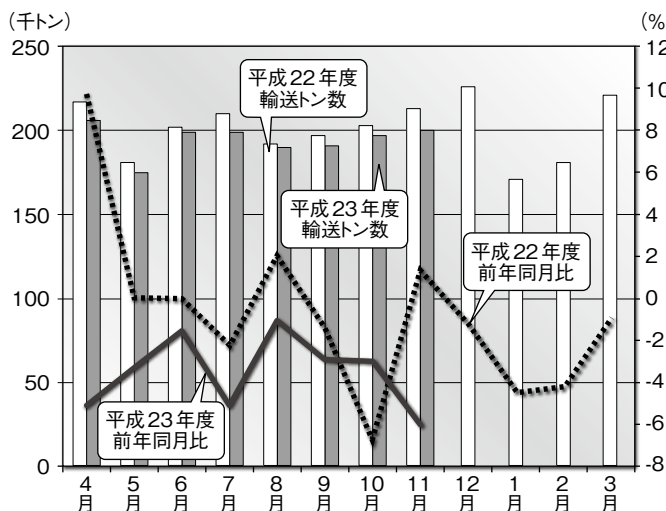


《九州》 リスク分散先の有力候補に

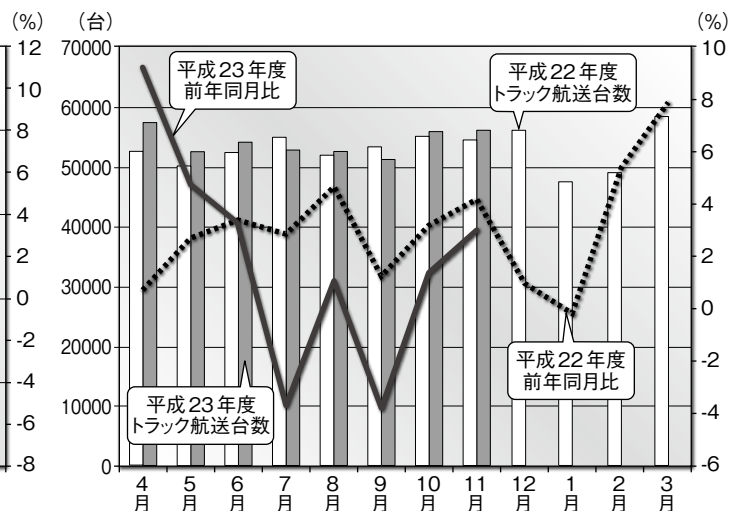
解説

九州における生産増強や在庫の積み増し、新拠点の開設を検討する企業が増えている。震災後にリスク分散の重要性が高まってからは、その傾向にさらに拍車がかかっている。この流れに九州の運送業界は大きな期待を寄せている。運賃相場は横ばいが続いているが、荷物が増えることによる売上拡大や単価上昇の算盤を弾いている。他のエリアと比べて見通しが明るいことから、関東や中部圏から進出してくる物流企業も増え始めている。

特別積合せ貨物の荷動き(九州運輸局)



長距離フェリーのトラック航送台数(九州運輸局)



市場の声

●福岡から東京まで一〇トン車で一八万円、四トン車で十三万円、大阪まで一〇トン車で一〇万円、四トン車で七万円というのがおおよその相場だ。運賃はこの一、二年は変わっていない。震災直後は東北への輸送を優先したため、車両が不足しがちになった。福岡から東北までは普通中一日だが、道路の渋滞や破損で震災当時は中二日かかっていた。一度行ってしまうと帰ってくるのに一週間くらいかかる。協力会社の要請を得ながらなんとか乗り切っていた。
(福岡・総合物流)

●アジアから船便で運ばれてきた商品を九州全域の客先まで届けているが、昨年後半から輸入貨物が減ってきている。運賃も下落傾向だ。当社の場合、大型トラクターを一日貸切で出して三万五〇〇〇〜四万円程度だったが、この一年で一割くらい水準が落ちている。この先も上がっていく見込みは薄い。荷主からの値下げ要求も増しているが、ダンピングに巻き込まれれば待っているのは無間地獄。もしどうしても値段を落とすならサービステレールも一緒に見直すなど、単純なコスト高にならないように工夫している。
(福岡・一般運送)

●鹿児島は農産物の物流が盛んだが、震災以降は運賃が少し下落している。商品自体の価格が下がっているため、運賃にもそのしわ寄せが来ている。地元で製造される高級焼酎なども例外では無い。電子部品なども輸送量が激減している。その反面、新規参入は相変わらず多いので、運賃単価も落ちている。
(鹿児島・食品物流)

●佐賀から東京まで一〇トン車で十三・五万円、四トン車で十一万円というのが当社の運賃だが、震災直後から二カ月ほどはそれぞれ三万円くらい上がった。この数年、佐賀や福岡、熊本などで

一般貨物の荷動き

	前月比 (%)	前年同月比 (%)
平成22年4月	97.6	104.9
5月	93.5	104.4
6月	100.2	100.0
7月	102.7	101.0
8月	96.8	101.8
9月	103.3	103.6
10月	97.6	96.1
11月	103.0	104.9
12月	106.1	100.8
平成23年1月	87.5	101.8
2月	97.6	97.4
3月	111.7	100.0
4月	95.1	101.6
5月	93.9	100.9
6月	106.0	109.0
7月	102.7	104.0
8月	102.3	105.8
9月	102.5	102.7
10月	100.1	101.0
11月	102.6	102.7
12月	109.1	103.0

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	82,701	5,238	16,585
5月	82,654	5,265	16,569
6月	82,690	5,257	16,560
7月	82,592	5,297	16,554
8月	82,572	5,299	16,529
9月	82,528	5,293	16,607
10月	82,407	5,328	16,606
11月	82,443	5,334	16,600
12月	82,491	5,330	16,605
平成23年1月	82,382	5,337	16,628
2月	82,401	5,329	16,670
3月	82,201	5,280	16,663
4月	82,045	5,296	16,655
5月	81,945	5,290	16,656
6月	81,831	5,283	16,704
7月	81,789	5,281	16,723
8月	81,740	5,304	16,733
9月	81,747	5,305	16,756
10月	81,782	5,314	16,791
11月	81,725	5,297	16,815

景況感一覧

	特種貨物		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)

	特種事業者数	一般事業者数
福岡	15(+1)	2046(+69)
佐賀	1(±0)	433(-3)
長崎	1(-1)	520(+5)
熊本	6(-1)	803(+4)
大分	1(±0)	484(+12)
宮崎	2(-1)	444(+11)
鹿児島	3(±0)	1012(-3)
計	29(-2)	5742(+95)

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)
45.3(+0.6)	12.1(+0.5)	292.0 (100.3%)	673.5 (109.8%)	8096 (112.0%)
48.7(±0)	12.5(+0.5)	256.3 (99.5%)	263.7 (93.6%)	897 (93.8%)
49.5(+1.8)	12.0(+0.8)	238.2 (104.5%)	357.8 (114.5%)	1151 (71.1%)
47.8(+1.9)	10.3(+0.2)	251.3 (96.4%)	256.3 (90.8%)	1587 (83.7%)
49.3(+1.4)	9.8(-1.5)	235.3 (90.8%)	399.5 (103.0%)	987 (109.8%)
48.5(+1.8)	13.2(+3.0)	265.8 (100.4%)	390.0 (130.8%)	586 (59.5%)
47.4(-1.8)	10.5(-1.7)	270.3 (111.2%)	351.1 (151.0%)	1554 (120.8%)

※男性一般労働者

出所) 厚生労働省

は工業製品に関連する物流が増えている。自動車や家電メーカーによる九州での増産や新拠点の開設が相次いでいるためだ。震災の影響で、九州へのリスク分散を考え始めている荷主も増えている。運賃は横ばい状態が続いているが、この流れが続けば上昇していくことも考えられる。

(佐賀・路線事業者)

● コストアップ要因が多すぎる。数年前までは利益を取っていたような仕事でも利益が出なくなっている。コスト削減や輸送効率の改善で凌ぐしか無いが、そういったことはやはりつくしている。

(大分・一般運送)

● ある荷主は、被災した東北工場の代替生産をするということと、九州工場の生産能力を増強した上でフル稼働させた。それに伴って物流も増えた。今後も在庫を積み増していく方針だというから、ここに期待したい。

(福岡・倉庫)

● 衣料品の輸出入業務も行っている。門司港や下関港に入ってきた輸入貨物を全国各地に翌日納品するのが強みだが、最近その荷物が減っている。荷主が関西や関東の港に直接入れ、そこから陸送する方法に切り替えているのが原因だ。リードタイムは伸びることになるが、コスト削減のために目を瞑っている。この流れは今後も続きそうだ。当社にとっては非常にマイナスだ。(福岡・一般配送)

● 当社の場合、燃料費が二〜三円上がっただけでも年間数百万円のコストアップになる。軽油価格の推移を見ながら、春頃からサーチャージ導入の要請を荷主にするつもりだ。ただ、一社だけで先行して交渉をすると契約を切られて終わってしまう。周りの業者が交渉したのを見てスタートしたいが、それは他社と同じ。結局チキンレースのような様相になってしまい、交渉自体できないという状況になるのを危惧している。

(佐賀・一般運送)