

陸運(トラック)

最近の動向

【要約】

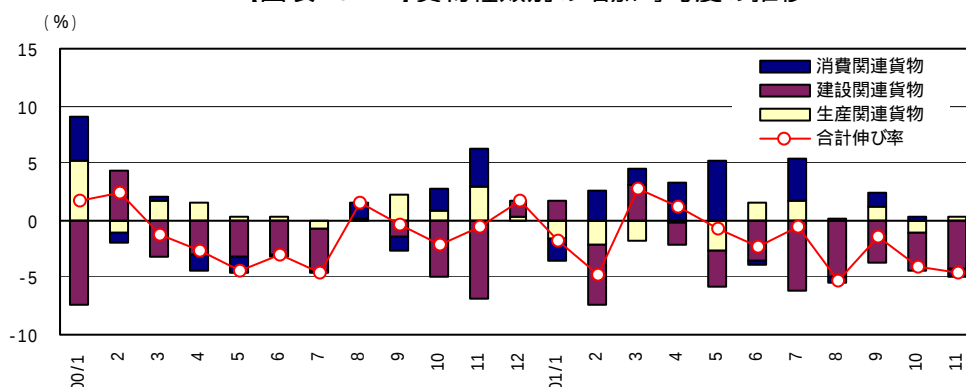
- 2001年度のトラック輸送量は2年連続の減少
- 宅配便は大手事業者の取扱量増が寄与し、増加基調を堅持

1. 輸送需要回復の兆しは未だ見えず

消費関連貨物は底堅いも、建設関連貨物の減少が顕著に表れ、マイナス寄与

2001年度上期のトラック輸送量(重量ベース)は前年同期比▲1.5%と、水面下で推移した。貨物種類別では、50%超のウェイトを占める建設関連貨物が、公共投資の大幅な落ち込みに加えて、民間の建設需要の減退を背景に、同▲7.1%と大きく減少し、全体の伸び率をマイナスに押し下げる要因となった。一方で、消費関連貨物は猛暑の影響で需要の増した飲料等の食料工業品を中心に底堅い荷動きがみられ、同10%超の増加。機械、鉄鋼等の生産関連貨物は設備投資の低迷もあり1%弱の小幅の増加に留まっている。

【図表13-1】貨物種類別の増加寄与度の推移



(出所)国土交通省「自動車輸送統計月報」よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

下期は生産関連貨物も減少に転じ、通期では2年連続のマイナスに

下期についても、建設関連貨物の荷動きに好転の要素がなく、上期同様全体の伸び率を押し下げたもよう。また、企業の設備投資意欲が弱含みで推移するなか、IT関連産業等の不振もあり、生産関連貨物は上期プラスから一転してマイナス成長に。消費関連貨物には依然底堅さが残り、前年度並みのプラス推移となったもようである。

2001年度通期では建設関連貨物の減少が大きくマイナスに寄与した結果、トラック輸送量は2年連続で前年度実績を下回り、下げ幅は▲2.1%程度になったものと予想される。

2. 大手事業者による宅配便市場の寡占がより鮮明に

取扱個数は増加基調を堅持するも、伸び率には鈍化の傾向も

2001年度の宅配便取扱個数は26億5,439万個(うち、トラック運送26億2,583万個、利用運送2,856万個)で、前年度実績を3.1%上回った。ただ、1999年度の28.6%増、2000年度の9.2%増と比較すると、伸び率は鈍化してきている。

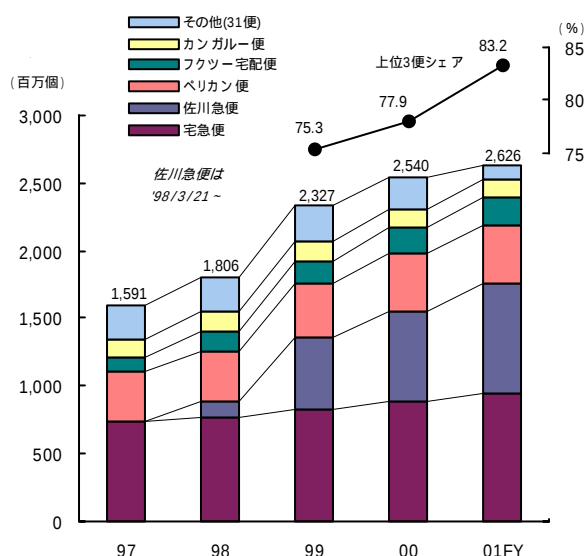
法人需要が伸び悩む一方で、各社はインターネットでの荷物検索や決済代行等のサービスの充実を図って新規需要の開拓に取り組み、通信販売の需要の拡大に加えて、大手事業者が積み合わせ貨物の多くを宅配便にシフトしたこともあり、取扱個数は増加基調を堅持した。

なお、航空便等の利用運送による宅配便実績は、昨年9月に発生した米国テロ事件後に航空輸送の保安体制が強化(24時間の空港留置)された影響で、航空宅配便の速達性が薄れ、一部の貨物が安価な陸上輸送にシフトしたこともあり、前年度比▲14.8%と大幅に減少した。

上位3便が市場の8割強を占有

便名別の取扱個数は、トラック運送では「宅急便」(9億4,437万個、前年度比6.1%増)、「佐川急便」(8億1,845万個、同23.5%増)、「ペリカン便」(4億1,949万個、同1.0%減)の上位3便が全体の83.2%を占めており、前年度からさらに5.3ポイント上昇している。

図表13 - 2 宅配便取扱個数とシェアの推移(トラック運送)



(出所)国土交通省資料よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

また、利用運送においても「スーパーペリカン便」(1,280万個、同4.4%増)、「飛脚航空便」(733万個、同3.1%減)、「宅急便タイムサービス」(352万個、同57.2%減)の上位3便が全体の82.8%を占めている。

宅配便市場の成長が鈍化傾向を示し競争が激化するなかで、大手事業者による寡占の度合いは今後さらに高まっていくものと考えられる。

. 今後の展望

【要約】

- 輸送量の回復時期は日本経済が緩やかな改善方向に転じるとみられる年度後半以降に
- 多様化する荷主ニーズに対応するための事業提携が進展する可能性も

1. 生産関連貨物の荷動きがカギに

下期、生産関連貨物の荷動きがやや持ち直す方向へ

建設関連貨物は、住宅購入意欲に動意が見込まれるものの住宅投資の減少に歯止めがかかるまでに至らず、また国や地方公共団体等の歳出抑制が続くなど、荷動き回復にける期待は薄い。昨年度同様に全体の伸び率を下げる要因となることは必至となろう。消費関連貨物は、食料工業品を中心に底堅い荷動きを続けるものとみられるが、昨夏の特種要因を加味すると下ブレの可能性を残している。生産関連貨物は、外需を反映して日本経済が改善方向に向かうとみられる年度後半以降、製造業を中心とする設備投資の回復に連動して増加に転じると見込まれる。

2002 年度のトラック輸送量は 3 年連続でマイナス成長になるとみられるが、下期には生産関連貨物がやや持ち直すことが期待されることから、下期の下げ幅は縮小するものと予想される。

【図表 13 - 3】トラック輸送量の実績及び予想値 (2000 ~ 2002 年度)

【実数】

	単位	00fy (実績)	01fy (予想)	02fy (予想)	01 / 上 (実績)	01 / 下 (予想)	02 / 上 (予想)	02 / 下 (予想)
トラック輸送量	百万トン	5,774	5,653	5,583	2,810	2,843	2,765	2,818
うち営業用トラック	百万トン	2,934	2,940	2,931	1,459	1,481	1,441	1,490

【増減率】

		(対前年度比)			(対前年同期比)			
	単位	00fy (実績)	01fy (予想)	02fy (予想)	01 / 上 (実績)	01 / 下 (予想)	02 / 上 (予想)	02 / 下 (予想)
トラック輸送量	百万トン	▲ 1.5%	▲ 2.1%	▲ 1.2%	▲ 1.5%	▲ 2.7%	▲ 1.6%	▲ 0.9%
うち営業用トラック	百万トン	+ 2.1%	+ 0.2%	▲ 0.3%	+ 1.5%	▲ 0.9%	▲ 1.2%	+ 0.6%

(出所) みずほコーポレート銀行産業調査部作成

2.トラック運送事業者のコア見極めと事業補完型提携の進展

他社リソースの活用で多様化する荷主ニーズに対応

トラック運送事業者は、荷主企業の物流を効率化するとともに物流コストを削減するパートナーとして、保管、流通加工、情報処理、代金決済、物流コンサルタント等の多様化した、より付加価値の高いサービスの提供を求められる傾向が強まっている。しかし、1社単独ですべてのサービスをこなすことは容易でなく、非効率となる場合もあるため、サービスレベルの向上や経営効率化の視点から、事業提携により事業者等他社のリソースを活用するケースが増えている。

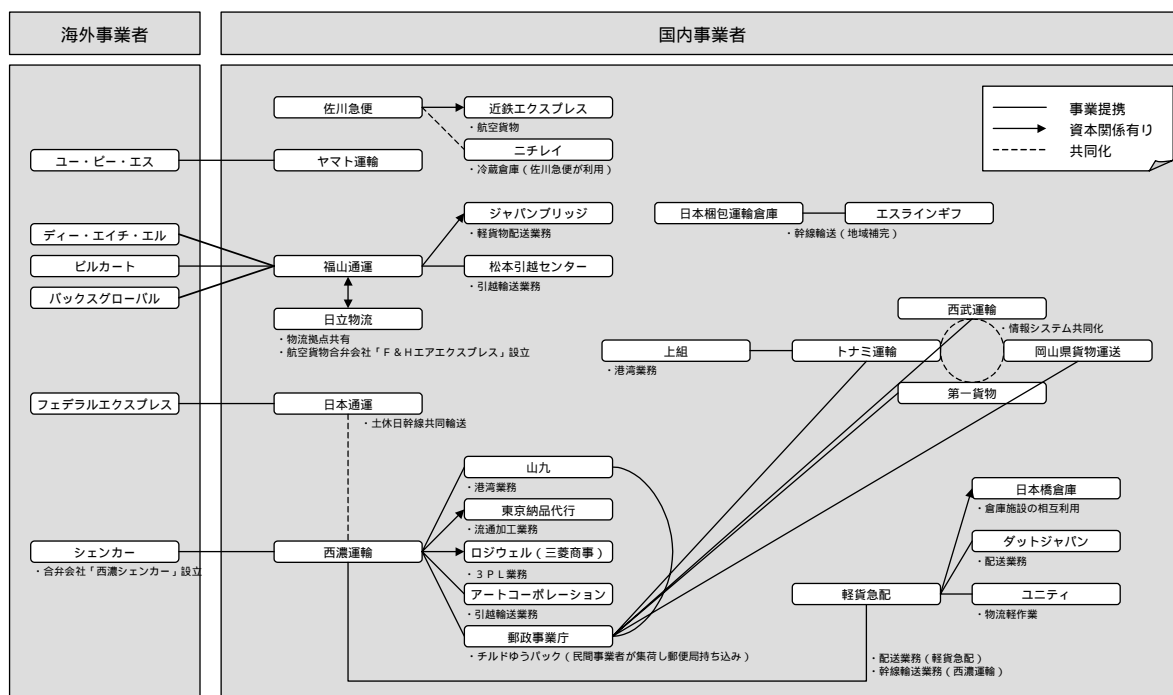
西濃運輸は商業小口貨物に特化

例えば、西濃運輸は港湾、流通加工、引越、サードパーティー・ロジスティクス等の性格の異なる事業を提携会社や提携会社との合併会社等に委託し、当社機能の補完を図るとともに、本年度からスタートした「商業小口貨物 No.1 計画」の下、当社のコア事業である商業小口貨物の輸送に経営資源を集中することとしている。

また、福山通運も大型提携として業界の注目を集めた日立物流との包括的業務提携(1999年)以来、軽貨物(宅配便)、引越の各分野で他社との提携をすすめている。

このように、トラック運送事業者が事業領域を拡大する一方で、コアとなる事業への経営資源の集中が重要度を増し、自社事業を補完するための提携先を模索する動きが進展していくものと予想される。

【図表13-4】トラック運送業界の主な事業提携関係



(出所) みずほコーポレート銀行産業調査部作成

トピックス ~ 改正貨物自動車運送事業法が成立

【要約】

- 規制緩和による業務効率化と競争促進は、荷主の物流コスト低減に結びつく
と期待
- 競争環境のさらなる激化は、トラック事業者の事業見直しを迫ることにも

1. 営業区域規制と届出運賃制が廃止

改正貨物自動車
運送事業法が成
立

貨物自動車運送事業法の改正案が6月11日の衆議院本会議で可決され成立した。施行時期は2003年4月となる見通し。

一般トラック事業者は、現行法では営業所のある地域を荷物の発着点にすることが義務付けられ、営業区域外から営業区域外へ荷物を運送することが認められていない(片足主義)。このため、荷物を降ろしたトラックが帰り荷を確保することが容易でなく、積載効率の向上を妨げてきた側面がある。改正法ではこの営業区域規制は廃止され、一般事業者も積み合わせによる全国輸送ができるようになり、帰り荷の確保がこれまでより容易になる。また、運送料金の事前届け出制も廃止され、事業者は料金の弾力的変更が可能になる。

こうした規制緩和によりトラック事業者の業務が効率化され、事業者間の競争が促進されることは、荷主企業側からみれば物流コストの低減に結びつく公算があり、大いに期待されることである。

2. 優位性を失う特別積み合わせトラック事業者

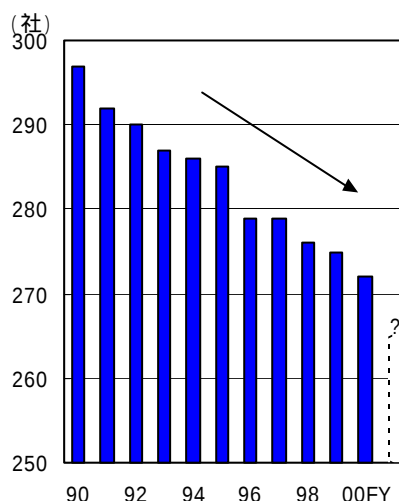
前回の規制緩和
から12年

トラック運送業界は1990年の物流二法以後、供給過剰状態を強めてきた。今次の規制緩和による競争環境のさらなる激化は、事業者の市場からの退出を含めた事業範囲の見直しをさらに強く迫ることにもなる。

特別積み合わせ
事業者の動向に
注目

特別積み合わせ(特積み)トラック事業は、定期運行義務とターミナル運営コストが重く押し掛け、経営を悪化させている。改正法施行後はこれら負担を背負ったまま全国輸送という優位性を失うことになり、一般事業者との間の競争激化から、当部門からの撤退を余儀なくされる事業者は増えていくものと考えられる。

【図表13-5】特積み事業者数の推移



(出所)国土交通省資料よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

(エネルギー・運輸チーム 田口 和則)