

陸運（トラック）

【要約】

- 足許の国内荷動きは、企業業績の回復等から改善基調に。ただ、対前年比プラスに転じるまでの増勢は見込めない状況。
- トラック業界の置かれた「三重苦」の経営環境に変化は見られない。ただ、旧来の「運搬」といった枠組みを越えた、輸送サービスの付加価値戦略や提案型物流の展開が、荷主企業の単価下げ圧力を「打返すパワー」として徐々に作用し始めている。
- 貨物縮減のなかプレーヤー数は増加の一途に。新規参入者の太宗は、2003 年改正物流 2 法の恩恵を享受した一般貨物トラック。且つ車両保有台数 20 以下の小規模営業トラック業者と推測。
- 増益ドライバーが「リストラ」から「増収」へバトンリレー。2005 年 3 月期決算はその「増勢」可否がカギに。ダウンサイドリスクは 企業・消費者マインドの再低下 産業空洞化の 2 点がメイン材料。加えて、原油価格高騰の長期化についても、運賃転嫁可否の文脈から注視する必要。

・産業の動き

1. 国内荷動き：足許改善基調も対前年比プラスの増勢までは見込めず

下げ幅改善するも貨物総量は 5 年連続の前年割れが濃厚

2002 年度の国内貨物輸送量(トン数)は、長引くリセッションの影響から 15 年ぶりに 60 億トンの大台を割り込んだ(対前年比 ▲4.3%)。続く 2003 年度は、企業業績の改善等を背景に下げ幅が改善される方向だが、同 ▲2%前後と 4 年連続での前年度割れは免れない状況にある。2004 年度も前年比プラスに転じるだけの増勢は期待しづらく、5 年連続での前年割れが避けられない見通し(同 ▲0.5%前後)。(数字出所：確定値、国土交通省自動車交通局貨物課、予想値、弊社)。

貨物総量縮減の背景にあるプラスとマイナスの動き

こうした貨物輸送量が縮減基調にある理由としては、景気回復を予感しつつも手探り状態の続く、我が国経済のファンダメンタルズに起因した「負の圧力」とともに、SCM(サプライ・チェーン・マネジメント)や JIT(ジャスト・イン・タイム)など、「ムダな荷動きと時間の縮小」という、産業界全体での「正の取組み」が加わっている点も挙げられるだろう。こうした産業潮流に加えて、(主に供給者サイドにおける)IT 技術の進化・深化と、(主に需要者サイドでの)ハードからソフトに対する消費者ニーズの変化等も加わり、より一層「モノが動きにくい時代」を迎える可能性がある(【図表 16-1】)。

【図表16-1】トラック業界の置かれた経営環境(概観)

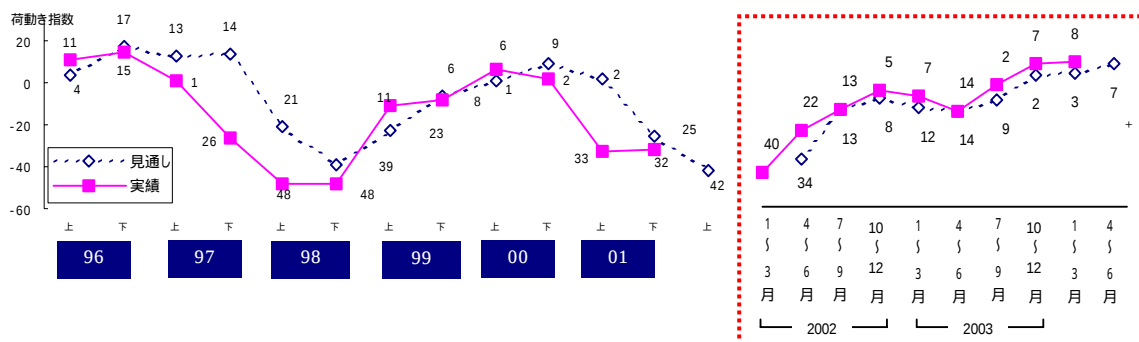


(出所) みずほコーポレート銀行産業調査部作成

地政学的リスクを吸収して以降、荷動きは底固く、且つ着実に推移

こうした状況を踏まえたうえで、【図表 16-2】日通総研短観の「荷動き指数」をベースに2002年以降の荷動きを振り返り、足許の動向について確認してみたい。2003年6月に内閣府(景気動向指数研究会)が示した「景気の谷=2002年1月」とほぼ同期を取る形で、同指数は2002年第2Qから3期連続で着実な改善を見せた。しかし翌2003年第1、第2QでSARSやイラク戦争など「地政学的リスク」に晒されたことから、同指数は再度マイナスに振れる結果となった。ただ、当該リスクが比較的早期に終息したことに加えて、2003年5月以降の株式相場回復などがプラスに作用したことから、第3Qには大幅な改善を見せ(実績ベース: ▲14→▲2)、第4Qでは約3年ぶりとなるプラスを記録。以降、「実績」が「見通し」を上回る格好で底固く、且つ着実に推移している。

【図表16-2】荷動き指数の推移



(出所)「日通総研短観(2004年3月調査)」よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

(注) 同指数は、国内向け出荷量のアンケート結果「増加」-「減少」。なお、2001年までは上・下年2回、2002年以降は四半期ごとに実施。

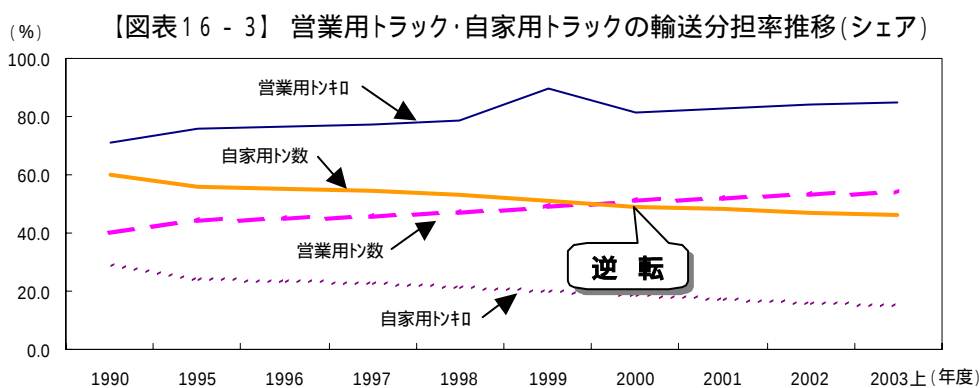
2. 運賃単価: 一進一退の綱引きのなか、付加価値戦略などで単価下げ圧力に挑戦

経営に重く押しかかる「三重苦」プラスα

先述の通り、足許の荷動きに明るい兆しが見える一方で、トラック業界全般は、運賃単価下げ圧力や、改正物流2法を契機とする競争の激化、あるいはディーゼル規制等の安全・環境対応コスト増といった「三重苦」の影響で、経営環境の好転要因が見出しにくい状況にある。また、折からの原油価格高騰に係るコストインパクトも、(現況測りにくい部分も多いが)大手に比べ運賃転嫁が困難な中小・零細業者で、応分の影響が発生すると考えるのが自然だろう。

荷主企業の物流
アウトソース志向
は更に拡大傾向

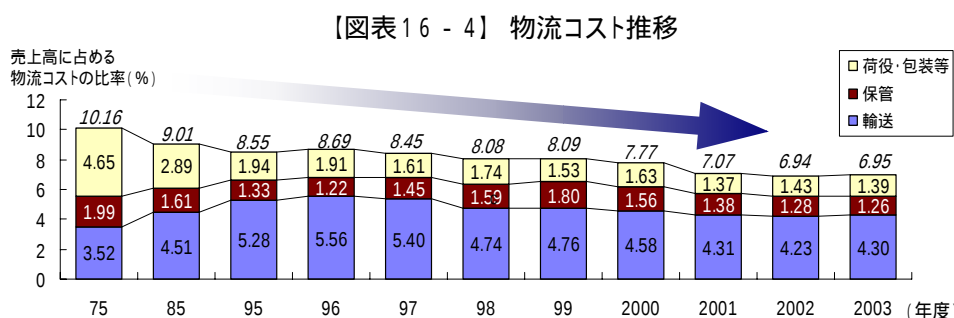
こうした向かい風の強い経営環境下、荷主サイドにおける 物流コストの明確化と更なる圧縮化 固定費から変動費への移行、といった 2 つのニーズは更に高まる傾向にある。【図表 16-3】の通り、営業用トラックは 2000 年度に「トン数」ベースでも自家用トラックを逆転、以降その勢いが拡大している。自社あるいは自社グループによる輸送形態から、外部のプロへ外出しする「アウトソース志向」の高まりが同表からも確認できよう。



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

付加価値戦略等
で単価下げ圧力
に挑戦する事業
者が増加

こうした荷主サイドの物流コスト圧縮の軌跡は、【図表 16-4】の通り、物流コスト比率の縮減といった格好で明確に確認ができる。こうした取組みは当面の間続くと考えるのが自然だろう。しかし一方で、これを打ち返すトラック業者サイドの胎動も見られる。旧来の「運搬」といった枠組みを越え、付加価値の高い総合輸送サービスを提供する事業者が増えた点がそれだ。例えば、荷の保管・在庫管理・流通加工、あるいは更に「上・下流」工程まで入り込み、受発注管理や代金決済(回収代行)を請け負う事例も増えている。このように アウトソース領域の拡大・獲得に向けて「提案型物流」に取り組む事業者が増えてきたこと、荷主との間で取引条件改善に係る粘り強い交渉を継続してきたこと、輸送原価を強く意識した「選別受注」が浸透してきたこと、などから 2003 年度は小幅ながらも改善(反転)を記録している。



(出所) (社) 日本ロジスティクスシステム協会報告書よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成
(注) 主要製造業 15 業種に対するアンケート(回答先企業名は非公開)

単価を巡る一進
一退の綱引きは
今後も継続の方
向

こうした点を踏まえると、コスト競争力強化の観点から輸送費用の圧縮を求めてやまない荷主サイドと、消耗戦に近い「価格競争」から付加価値戦略や差別化提案を軸とした「サービス競争」へと、いち早く脱皮を図りたいトラック業者との「一進一退の綱引き」は、当面の間継続すると考えられる。

・企業業績:2005 年 3 月期決算は「バトンリレー」の増勢がカギ(リストラ 増収)

2003 年 3 月期は「減収増益」を基調とするリストラ決算に

トラック業界主要 5 社の 2003 年 3 月期決算は、対前年比 5 社中 2 社で増収(ヤマト:+4.3%、福山:+2.2%)、同 4 社が増益(営業損益ベース、日通:+28.3%、ヤマト:+6.8%、西濃:+287.7%、福山:+42.8%)と、「減収増益」基調を反映した概ね予想通りの結果となった。荷動きが低迷し売上が伸び悩むなか、果敢に取組んできたリストラ効果が反映された決算だったと言える。

2004 年 3 月期は収益構造テコ入れと荷動き回復から、概ね上向きの決算に

2004 年 3 月期決算は、主に 減量経営を通じて、コスト感応度の高かった旧来型の収益構造に大きくメスを入れたこと、2003 年第 3Q 以降、特段の下ブレ要因なく比較的順調に荷動きが回復してきたことから、対前年比 5 社中 4 社が増収(ヤマト:+4.0%、西濃:+2.0%、日立:+4.0%、福山通運:+3.8%)、同 4 社が増益(日通:+7.8%、西濃:+24.2%、日立+28.2%、福山:+34.5%)と概ね「上向き」の決算を迎えた。宅配の新規インフラ整備で「ヤマト運輸」の費用増がスポット的に減収要因として働いたため、5 社平均で「▲0.1%」となったが、こうした特殊要因を排除し、業界のファンダメンタルズを素直に織り込めば、「リストラ」という増益ドライバーから「増収」にバトンリレーがスタートした、潮目の決算だったと考えられる。

2005 年 3 月期はバトンリレーの増勢可否が焦点。運賃単価改善が加われば2ケタ増益も

2005 年 3 月期決算については、先のバトンリレーに「勢い」が付くかどうかのポイントだろう。弊行は、荷動き増による増収寄与を「+2.0%」、利益率の高い付加価値物流と選別受注の浸透をメイン材料に「+8.8%」の増益を予想している。各社計画によれば 5 社ともに増収増益の「強気」な決算見込みとなっており、先の弊行予想と特段の乖離はないと判断している(計画値:増収+2.3%、増益+6.7%)。なお、これに環境・安全両規制の強化を主因とする「プレーヤー縮減 需給バランス改善 運賃単価反転」のシナリオが付加された場合には、2 ケタ増益も視野に入ってくるだろう。

【図表16-5】 主要5社業績見通し

【実 額】

	(社数) (単位)
売上高	5社 (億円)
営業利益	5社 (億円)

02fy (実績)	03fy (実績)	04fy (予想)
35,597	36,167	36,895
1,232	1,231	1,339

【増減率】

	摘要 (単位)
売上高	5社 (%)
営業利益	5社 (%)

(対前年度比)

02fy (実績)	03fy (実績)	04fy (予想)
+ 0.1%	+ 1.6%	+ 2.0%
+ 21.0%	▲ 0.1%	+ 8.8%

(注) 数値は全て連結ベース。

5 社: 日本通運(株)・ヤマト運輸(株)・西濃運輸(株)・日立物流(株)・福山通運(株)
2004 年度はみずほコーポレート銀行産業調査部予想

企業業績のダウンサイドリスク

なお、ダウンサイドリスクについては 米国・アジア景気の失速による「企業・消費者マインドの再低下(設備投資低減、消費減退)」 荷動きの改善基調を

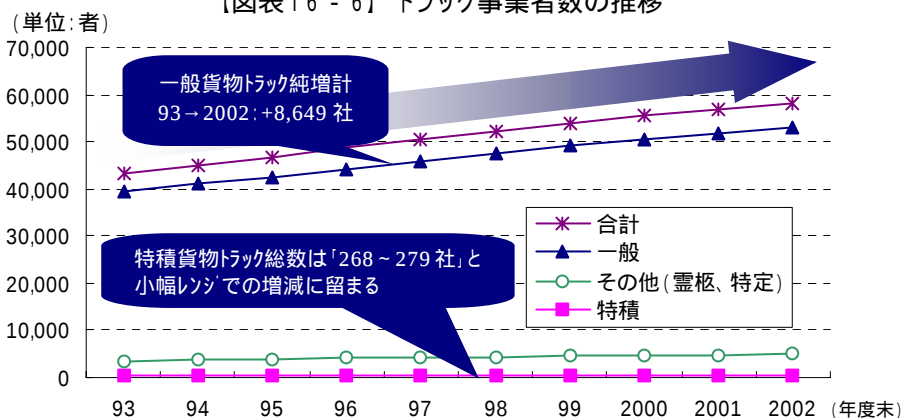
海外への生産拠点シフトが相殺する「産業空洞化」、以上 2 点をメインに捉えている。加えて、原油価格高騰の長期化に伴う「コスト増(運賃転嫁可否)」についても注視する必要があるだろう。

トピックス: 厳しい経営環境下、増加を続けるプレーヤー、新規参入者の実像は？

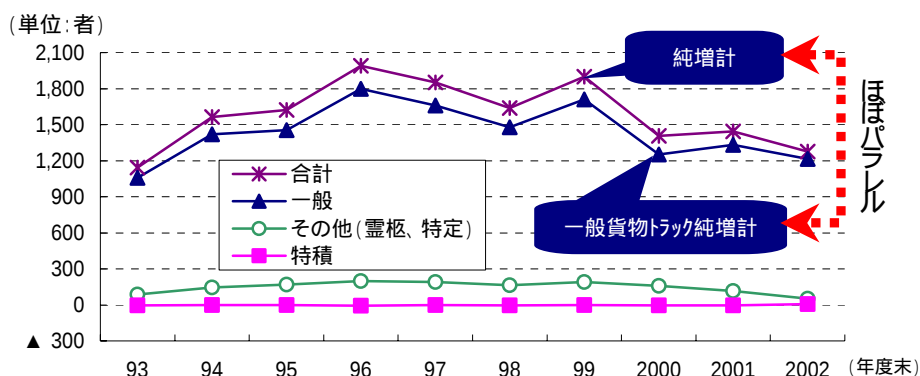
厳しい経営環境
とは裏腹に増加
の一途を辿る事
業者数

先の通り、トラック事業者は競争激化のなか、極めて厳しい環境下での経営を強いられている。それとは裏腹に「プレーヤー」そのものは増加基調にあることが【図表 16-6】から明確に確認ができる。これは、2003 年の改正物流 2 法(運賃事後届出制度への移行、営業区域規制の撤廃)の恩恵を享受した「一般貨物トラック」が増加傾向にあるためだ。業態別の純増減推移を示す【図表 16-7】からは、足許の伸びは緩やかに鈍化しながらも、94 年以降、一般貨物トラックは「1,200 社超」の高い純増水準を維持している点を確認できる。

【図表 16 - 6】トラック事業者数の推移



【図表 16 - 7】トラック事業者数の純増減推移



(出所) 【図表 16-6・16-7】ともに国土交通省自動車交通局貨物課資料よりみずほコーポレート銀行産業調査部作成

車両保有台数は
自家用トラックが
縮減(営業用は
大幅増)

一方で「車両保有台数」は排ガス規制の影響等もあって近年縮減傾向にあり、1993→2002 でトータル「▲10.4%」と大幅な減少を記録している。その内訳を見ると、増加基調の営業用トラックで「+26.1%」、減少傾向にある自家用トラックで「▲14.4%」と、先に述べた荷主企業の「アウトソース志向」を裏付ける数字となっている。

新規参入者は規制緩和を享受した一般貨物トラックで、小規模な営業用トラック業者と推測

一般貨物トラックの概ね 70%が、保有台数 20 車両以下で且つ従業員 20 名以下の事業者であることを考慮すると、前項までの文脈を踏まえれば、新規参入者の実像(属性)とは、一般貨物・営業用トラックで、規模的には個人・中堅・中小に属する「小規模事業者」と推測するのが自然だろう。

厳しい経営環境のなか競争は益々激化し、転廃業や退出者も相当数発生するなか、M&A や再編・淘汰の波が今後一層、業界新陳代謝を促すことになるだろう。それが需給バランスの改善へと作用し、荷主—トラック業者間の運賃交渉が正常化(適正化)してはじめて、真の信頼・互助の関係が醸成されるものとする。

(流通・生活チーム 太田 敦)

atsushi.ota@mizuho-cb.co.jp