

不可避となっている運賃の値上げ

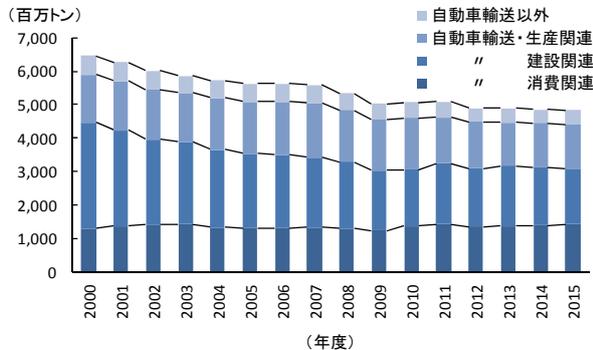
【ポイント】

1. 国内の貨物輸送は主にトラックが担う。貨物輸送重量は減少しているものの、宅配便の個数が増えて、小口化が進んでいる。
2. トラック運送事業者の過当競争が、ドライバーの待遇の悪化を招いている。
3. 物流会社は外部のトラック配送業者にも輸配送を委託しており、人手不足から外部委託費が増加、業績に影響を受けている。
4. 各方面の工夫に加えて、適正運賃の受入れも必要となってきている。

1. 国内貨物輸送の傾向

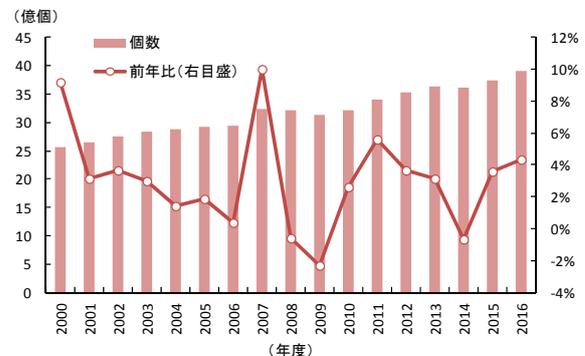
国内の貨物輸送は、重量ベースの9割がトラックによるもので、トラック輸送が大部分を担っている。過去の貨物輸送量の推移を見ると、リーマンショック後に「建設関連」貨物の鉄鋼やセメントの輸送需要が減少した影響がマイルドになる一方、海外に生産拠点を移す動きから「生産関連」貨物の減少が加わった。ただし、「消費関連」貨物は一定の輸送量を保っており、全体としては緩やかな減少となっている（図表1）。

図表1. 国内貨物輸送量



(資料) 国土交通省「交通関連統計」より富国生命投資顧問作成
(備考) 2010年10月より調査・集計方法が変更されたため、2010年9月以前の統計数値に接続係数を乗じて比較。自家用軽貨物自動車輸送量は国交省推定値であり、消費関連に含めた。

図表2. 宅配便取扱個数



(資料) 国土交通省「宅配便取扱実績」より富国生命投資顧問作成
(備考) ゆうパケットを除く

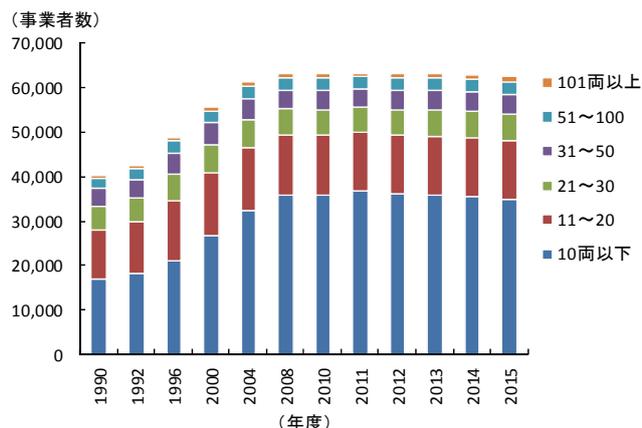
貨物輸送重量は減少しているものの、宅配便取扱個数は増加傾向にある。2016年度には39億個に達し、10年前と比べて約3割増えた（図表2）。個人のインターネットを利用した電子商取引の増加や、法人が在庫管理適正化のために宅配便を利用するなど、多頻度で小口の貨物が増えている。

2. 担い手の現状

今年に入って、大手宅配便事業者の労働組合が荷受量の抑制を会社に要請して注目を集めた。増え続ける荷受量や、時間指定などのサービスも増えて、拘束時間が長くなっているという。それを受けて当該宅配便事業者は27年ぶりに基本運賃の値上げを打ち出し、従業員を増やそうとしている。

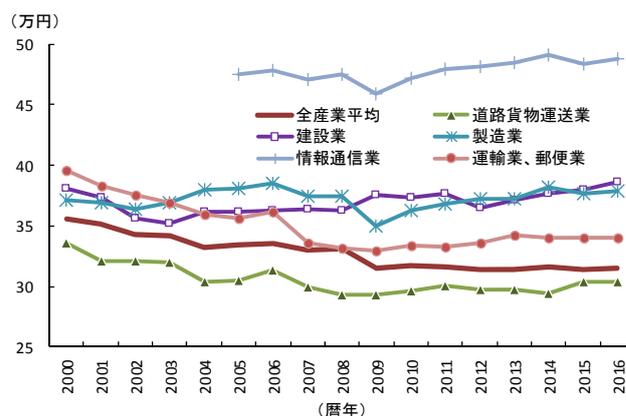
以前から物流業界では人手の確保が難しくなっており、貨物運送の要である「自動車運転の職業」の有効求人倍率は足元 2.70 倍となり、「職業計」1.36 倍を上回っている。理由は、ドライバーの待遇に問題があるためである。背景として、1990 年の貨物自動車運送事業法施行、2003 年にその改正が行われたことで、規制緩和によりトラック運送への参入事業者が増加、荷量が減少するなかで競争が激化したことがある。「トラック運送事業者数」は 2005 年以降 6 万 2 千者程度で推移しているが、同時期に貨物輸送量は 15% 減少している（図表 3）。また、トラック運送事業者数の統計に含まれない、国内の貨物輸送量の 3% 弱を担う「独立自営業者」も 15 万 5 千者存在する。規制緩和は荷主の選択肢を増やしたものの、荷量の減少で事業者側の価格交渉力を低下させてしまったと考えられる。

図表 3. トラック運送事業者数の推移



(資料)国土交通省「貨物自動車運送事業者数」より富国生命投資顧問作成

図表 4. 1 人平均月間現金給与額



(資料)厚生労働省「毎月勤労統計」より富国生命投資顧問作成

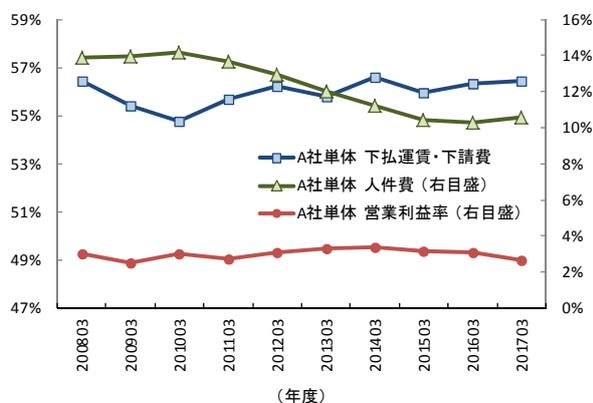
トラック運送業の費用は概ね半分が人件費、4 割が自動車や設備となるため、運賃の低下で人件費にしわ寄せがいくことになった。「1 人平均月間現金給与額」で見ると、業務中の重大な事故に遭う可能性があるにも拘わらず、道路貨物運送業は 30 万 4 千円と、全産業平均 (31 万 5 千円) を常に下回る状態にある (図表 4)。「常用労働者 1 人平均月間実労働時間数」で見ても、道路貨物運送業は月 185 時間と、運輸・郵便業や建設業の 171 時間と比べてもかなり拘束時間が長い。待遇には改善の余地がある。運送業の就業者年齢は年々上昇してきており、20 代は 10 年前の 16% から 2015 年には 9% に減少、60 代以上は 10% から 15% に上昇している。2007 年の道路交通法の一部改正で、中型・大型車両の免許取得に時間が掛かるようになったことも若年ドライバーの構成比が低下した理由として挙げられるが、若者の自動車離れもあり、将来の担い手の育成が業界の課題となっている。

3. 物流会社の業績への影響

先の宅配便事業者は大手のトラック運送事業者に該当するが、宅配に限らず国内の物流会社は自社のドライバーだけでなく、多くの外部トラック運送事業者に委託して貨物を運んでいる。物流会社は、繁閑に応じて外部委託を利用することでコストコントロールもしてきた。しかし、ドライバーの不足から、図表 4 にあるように「道路貨物運送業」の現金給与額は足元上昇してきており、その影響が出ている。外部委託費を開示する上場物流会社 A 社を例として見てみると、売上高に対する外部委託費 (下払運賃と下請費) 比率は 2014 年 3 月期ごろから上昇していた (図表 5)。A 社は企業間 (BtoB) の貨物を取り扱う

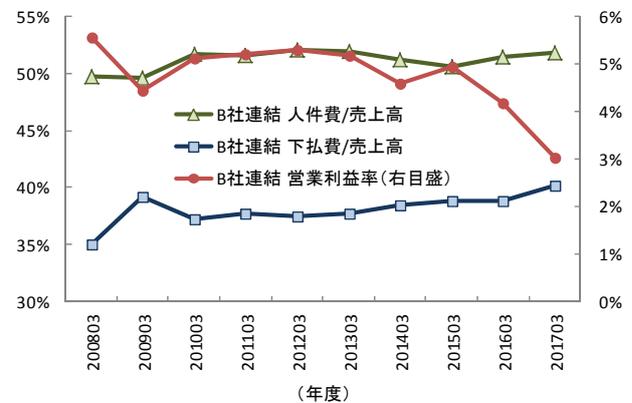
業者で、費用の上昇は概ね運賃に転嫁され、利益率は維持されていたといえそうである。貨物輸送だけではなく、企業から在庫管理や仕分け、輸配送全てを請け負って、貨物輸送の付加価値を高める取組みも、功を奏している。しかし、企業と個人(BtoC)、個人間(CtoC)の荷物を主に取り扱う宅配便事業者は、外部委託費(下払費)比率の上昇により急速に利益が圧迫された(図表6)。宅配便の9割は大口荷主(企業)であり、割引された単価の低い荷物が増加、宅配便事業者の人手不足もあり外部委託が増えて採算が悪化した。企業間の貨物であれば企業の就業時間内に荷物の輸配送は完了するが、個人宛の荷物は再配達のコストが余計に掛かる。宅配便の再配達は全体の2割に達し、配達車の走行距離の4分の1、労働時間で年間9万人の労働を費やすと試算されており、大きな負担となっている。なお、A社であっても売上高に対する外部委託・人件費は2017年3月期も上昇しており、さらに運賃の値上げが必要となっている様子もうかがえる。

図表5. 対売上高費用比率【物流会社A】



(資料)有報より富国生命投資顧問作成

図表6. 対売上高費用比率【宅配業者B】

(資料)有報、会社資料より富国生命投資顧問作成
(備考)過去分の費用計上を該当年度で調整している。

4. 各方面の取組み

ドライバー不足の懸念から、企業(荷主)側も同業他社との共同配送の取組みや、長距離輸送で鉄道を利用するモーダルシフトも進めている。物流会社側は自社ドライバーの養成も行うと同時に、同業との再編・提携も含めて倉庫・物流拠点の再配置や、仕分け機械の刷新・自動化などを進め、人手不足を補おうとしている。省庁・事業者が協力して駅の宅配ボックスやコンビニエンスストアでの荷物の引き取りなど、再配達を減らす取組みも始めている。同時に、海外では再配達に料金が掛かることを参考に、日本では初回の配達で受け取った場合の、ポイント付与なども検討されている。また、消費者側も、便利なサービスには対価があることを認識していく必要があるだろう。都市間の幹線輸送、宛先までのラストワンマイルの担い手であるドライバーは、運転だけでなく荷物の積み降ろし作業も行う。倉庫・物流拠点での仕分けも、翌日配送のため作業は夜通し行われている。冷蔵・冷凍便を取り扱う場合は冷蔵庫内のような場所での作業になる。荷物は目に見えないところで多くの人の手を経て運ばれており、そのひとつでも滞ると、荷物は届かなくなる。人手を確保するためにも、運賃の適正化が不可避となってきている。

(富国生命投資顧問(株) クレジットアナリスト 安藤 美佐)