の30年

このようにバブル崩壊後の平成の中期には荷主が大きく変化した。そのような中で、物流は総合化を求められるようになってきたのである。「3PL」という業態が注目されるようになったのは、このような背景があったからだ（ただし筆者は現在業界で一般にいわれている業態が、本来の3PLの概念とは異なるという認識なので、以下は「」に入れて記す）。

これは運送から物流へ、そしてロジスティクスの入り口にまで到達してきたことを意味する。だが、荷主と事業者の関係でみると、必ずしも喜んではいられない。「3PL」企業がノウハウに対する対価を収受できていないからである。「3PL」の収入は結局のところ業務受託である。

ところで、大手企業がバブルの負の遺産を一掃するために、経営のリストラクチャーに取り組んだのは1990年代の後半からであった。その成果が数字として出てきたのが、2002年2月～2008年2月の「いざなみ景気」である。

だが、これは「実感なき景気拡大」といわれた。事業者の多くは、持続的景気拡大の実感が乏しかったのではないだろうか。それは戦後からバブルまでの経済構造が、大きく転換したからである。バブルが崩壊するまでは、中核的な大企業の業績が良くなれば、従業員の賃上げはもとより、子会社、下請会社、取引企業などにも、単価値上げなどの恩恵が連鎖的に波及した。だがリストラは非正規社員を増やし、下請会社や取引企業などにシワ寄せして中核企業の業績が上昇するような構造に変えた。これが「実感なき景気拡大」の理由である。

したがって、トラック運送業界も中核企業を下支えするために運賃、料

営業用自動車の輸送量 4年連続増加を見込む

日通総研「2018・2019年度の経済と貨物輸送の見通し」

日通総合研究所は12月25日、「2018・2019年度の経済と貨物輸送の見通し」を発表した。

「経済の現状と見通し」をみると、世界経済は先進国・新興国とも減速基調が鮮明になると予測。2019年の世界経済成長率は3・5％と予測している。一方、日本経済をみると、消費増税の影響により個人消費は微増にとどまるほか、設備投資は底堅い動きが見込まれるものの、伸び率はスローダウンすると予測。住宅投資は駆け込み需要による若干の押し上げ効果は期待できるものの、小幅な伸びにとどまると予測。また、補正予算が執行されることで、公共投資は微増を予測している。日本の景気は内外需ともさらに減速し、2019年度は0・5％増の成長を見込んでいる。

「国内貨物輸送の現状と見通し」では、2018年度通期の国内貨物総輸送量は0・9％減と3年ぶりのマイナスを予測。消費関連・生産関連貨物は底堅く推移したものの、建設関連貨物が4％台の大幅減となり、輸送量を大きく下押しすると見込んでいる。2019年度は0・4％増と、小幅ながら2年ぶりにプラスへ浮上すると見込む（表）。

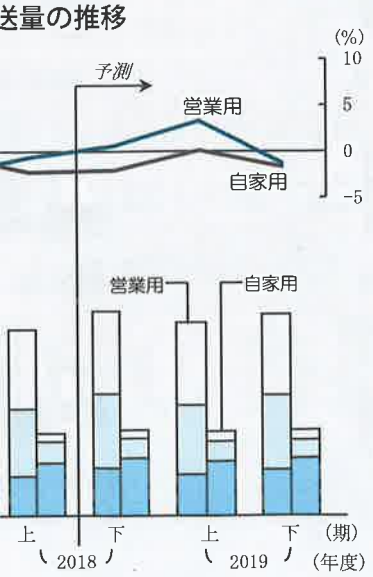
消費関連貨物は、消費増税の影響により下期に減少が避けられないと予測。生産関連貨物は、一般貨物が引き続き堅調ながら、自動車や鉄鋼などのマイナスに伴い微増にとどまる。また、建設関連貨物は1％台の増加を見込んでいる。

「自動車輸送量の現状と見通し」では、営業用自動車の2018年度は0・1％増、2019年度は0・9％増と、小幅ながら4年連続のプラスを見込む（図）。2019年度は、消費関連貨物は上期に増加した後、下期は反動減でマイナスに反転。生産関連貨物は、一般機械や機械部品などが堅調に推移することから1％台の伸びを期待する。また、住宅投資や公共投資の増加などから、建設関連貨物は2％台の増加を見込んでいる。

（続く）

ラック輸送量の見通し

、（ ）内は対前年同期比増減率（％）、△はマイナス

	2019年度		
計	上期	下期	計
,746.9 (△0.9)	2,341.0 (2.4)	2,422.0 (△1.5)	4,763.0 (0.4)
,354.3 (△0.6)	2,144.8 (2.3)	2,225.5 (△1.5)	4,370.3 (0.4)
,034.3 (0.1)	1,496.0 (3.4)	1,564.6 (△1.4)	3,060.6 (0.9)
,320.0 (△2.2)	648.8 (0.1)	660.9 (△1.6)	1,309.7 (△0.8)

送量の推移