

在業界で一般にいわれて
いる業態が、本来の3P
L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人
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
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
託料にしか過ぎない。し
かも、自ら「提案」した
業務受託料金である。

「3PL」といっても現
状はロジスティクスレベ
ルの提案ではなく、物流
の効率化提案のレベルで
ある。だが、以前は荷主
が社内に専門知識をもつ
た社員を置いたり、外部
のコンサルタントに費用
を払ったり、いずれにし
ても荷主側のコスト負担

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
支えるために運賃、料
金の値下げを余儀なくさ
れた。さらに2008年
秋には、リーマンショック
に見舞われた。リーマン
ショックによって、自動車
産業などを取引先として
いた事業者は大きな影響
を被ることになった。

このように、平成の30
年を荷主の変化を中心に
総括すると、「国内市場
では世界的に最高レベル
の物流スペックを求めな

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

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、20
19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、201
8年度通期の国内貨物総
輸送量は0.9%減と3

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

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
見込んでいます。

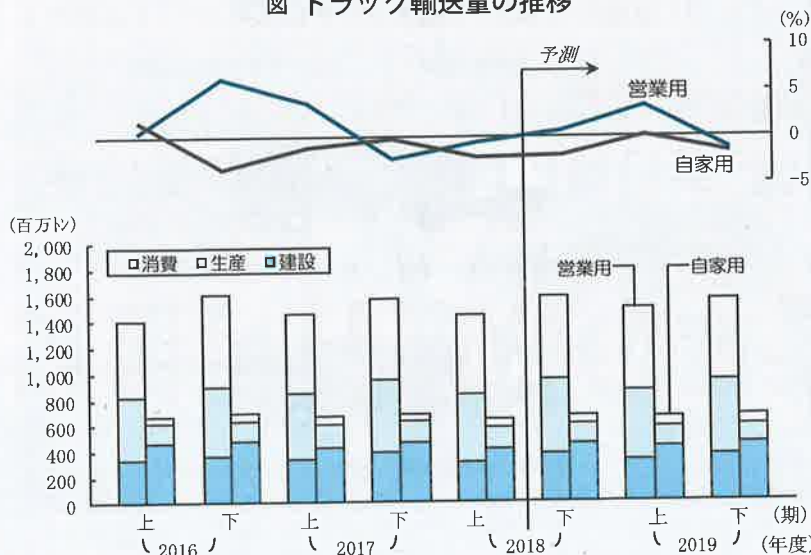
表 国内貨物総輸送量とトラック輸送量の見通し

単位:百万トン、()内は対前年同期比増減率(%),△はマイナス

年度・期 機関	2017年度	2018年度			2019年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
総輸送量	4,787.4 (0.0)	2,287.2 (△1.5)	2,458.9 (△0.3)	4,746.9 (△0.9)	2,341.0 (2.4)	2,422.0 (△1.5)	4,763.0 (0.4)
トラック輸送量	4,381.2 (0.1)	2,095.6 (△1.1)	2,258.7 (△0.1)	4,354.3 (△0.6)	2,144.8 (2.3)	2,225.5 (△1.5)	4,370.3 (0.4)
営業用	3,031.9 (0.4)	1,447.5 (△0.6)	1,586.8 (0.7)	3,034.3 (0.1)	1,496.0 (3.4)	1,564.6 (△1.4)	3,060.6 (0.9)
自家用	1,349.3 (△0.7)	648.0 (△2.3)	672.0 (△2.1)	1,320.0 (△2.2)	648.8 (0.1)	660.9 (△1.6)	1,309.7 (△0.8)

注) 1. 2017年度まで実績値。
2. 実績値は国土交通省の各種統計・資料による。
3. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

図 トラック輸送量の推移



資料) 国土交通省「自動車輸送統計月報」