

## 2 道路貨物運送業を例とする経済成長率への影響

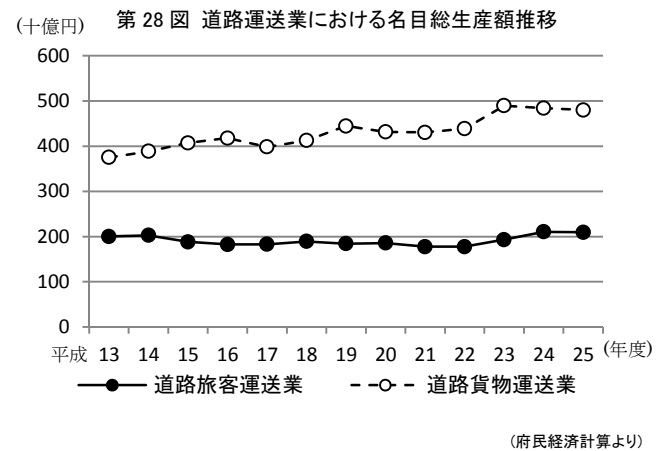
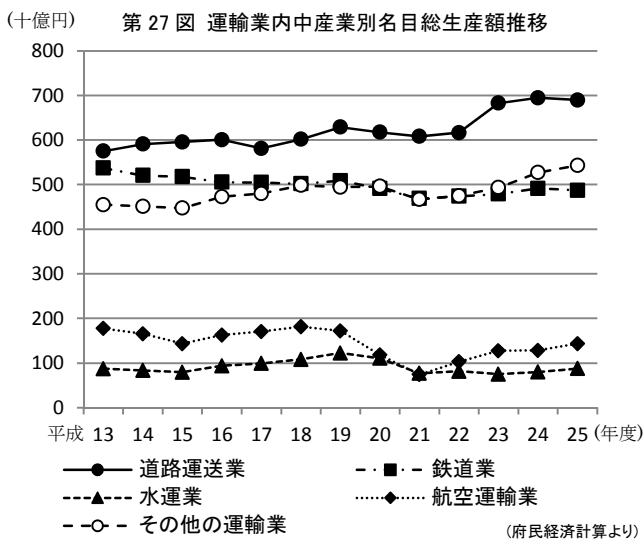
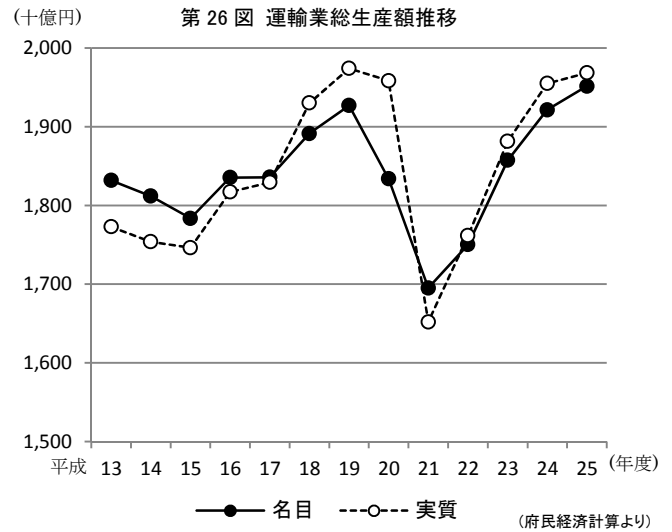
### 要約

ここでは、平成 21 年度以降、府内総生産額が伸長している運輸業の中で道路貨物運送業を例として実質経済成長率に影響を及ぼす労働投入量、資本ストック、TFP に関する事象を確認する。

TFP には燃料価格や為替レート等のマクロ経済環境に左右される外部要因も含まれるが、個別企業の経営努力も大きく反映されるものであり、技術革新ないし日々の業務における工夫が TFP の上昇として成長の源泉となっているものと考えられる。

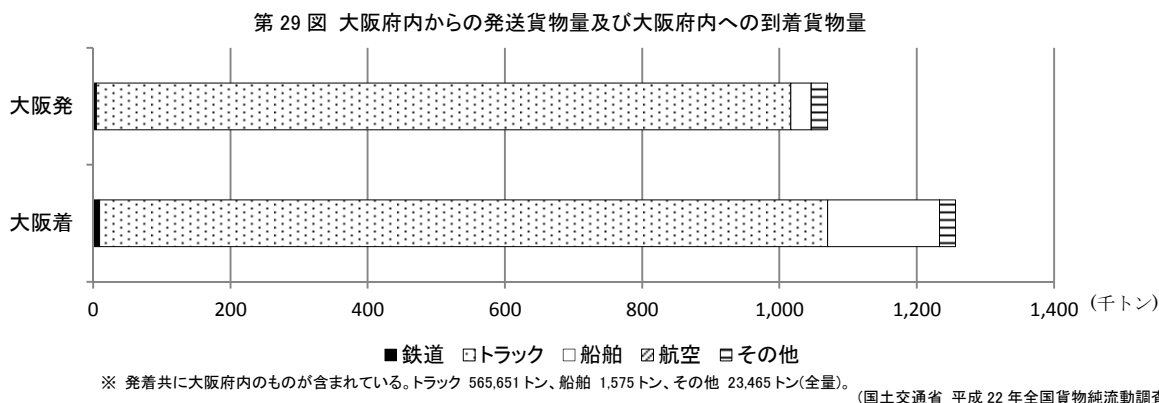
大阪府内における運輸業の府内総生産額(GDP)は第 26 図に示すとおり、平成 21 年度以降、名目、実質ともに継続して増加している。運輸業は、各経済活動別 GDP において、平成 21 年度以降、名目・実質ともに継続して増加している唯一の産業である。

運輸業 GDP の増加要因を探るため、運輸業内の産業分類(中分類)の名目 GDP の推移を第 27 図に示す。運輸業 GDP のうち最も大きな割合を占めているのは、道路運送業であり、平成 13 年度以降、概ね安定的な成長を継続している。道路運送業には、道路旅客運送業と道路貨物運送業が含まれており、それぞれの名目 GDP の推移は第 28 図のとおりである。



併せて、大阪府内の道路貨物運送業が貨物運送において占めるシェアについて、平成 22 年全国貨物純流動調査(物流センサス)より、大阪府内で発着する貨物量を最も輸送距離の長いもの(代表輸送機関別)に分類したものを第 29 図に示す。

第 29 図に示すように、貨物運送量は陸路トラック運送、つまり道路貨物運送業が大多数を占めている。

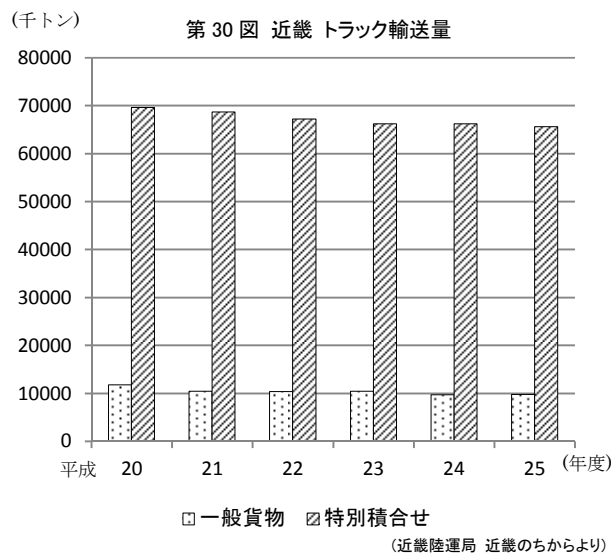


本章では、運輸業 GDP の約 4 分の 1 を占め、平成 13 年度以降、安定した成長を実現している道路貨物運送業について、労働投入量、資本ストック及び TFP を分析することにより、その成長の要因を考察する。

## 近年の輸送量

まず、道路貨物運送業の輸送量に係る傾向を把握するため、近畿(近畿運輸局管内：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、滋賀県、和歌山県)のトラック輸送量を第 30 図に示す。トラック輸送量は平成 20 年度以降、緩やかな減少傾向を示している。

トラックの輸送量は減少傾向であるにもかかわらず、先に見たように、道路貨物運送業の GDP は増加傾向である。そこで、その要因を以下に考察する。

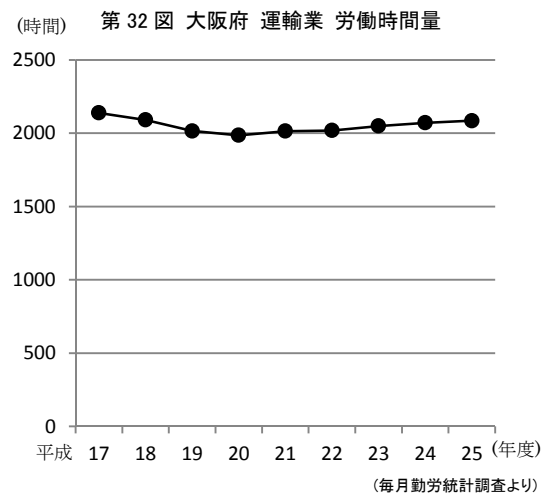
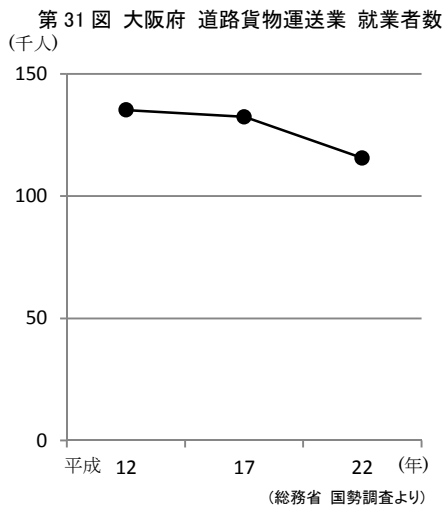


## GDP に関わる生産性項目

道路貨物運送業の GDP が増加している要因を考察するにあたり、第 1 章と同様、生産性を労働生産性、資本生産性、TFP の 3 つにわけて考察を行う。

まず、労働投入量について考察する。労働投入量は、第 1 章と同様に、就業者数×労働時間とし、それぞれを図に示す。

道路貨物運送業の就業者数を第 31 図に示す。道路貨物運送業の就業者数は、この 10 年で 10% 以上減少している。また、運輸業従事者の労働時間を第 32 図に示す。労働時間は平成 20 年度を底に微増傾向にある。労働投入量は就業者数×労働時間となるため、近年の労働投入量による GDP への寄与は微減と考えられる。



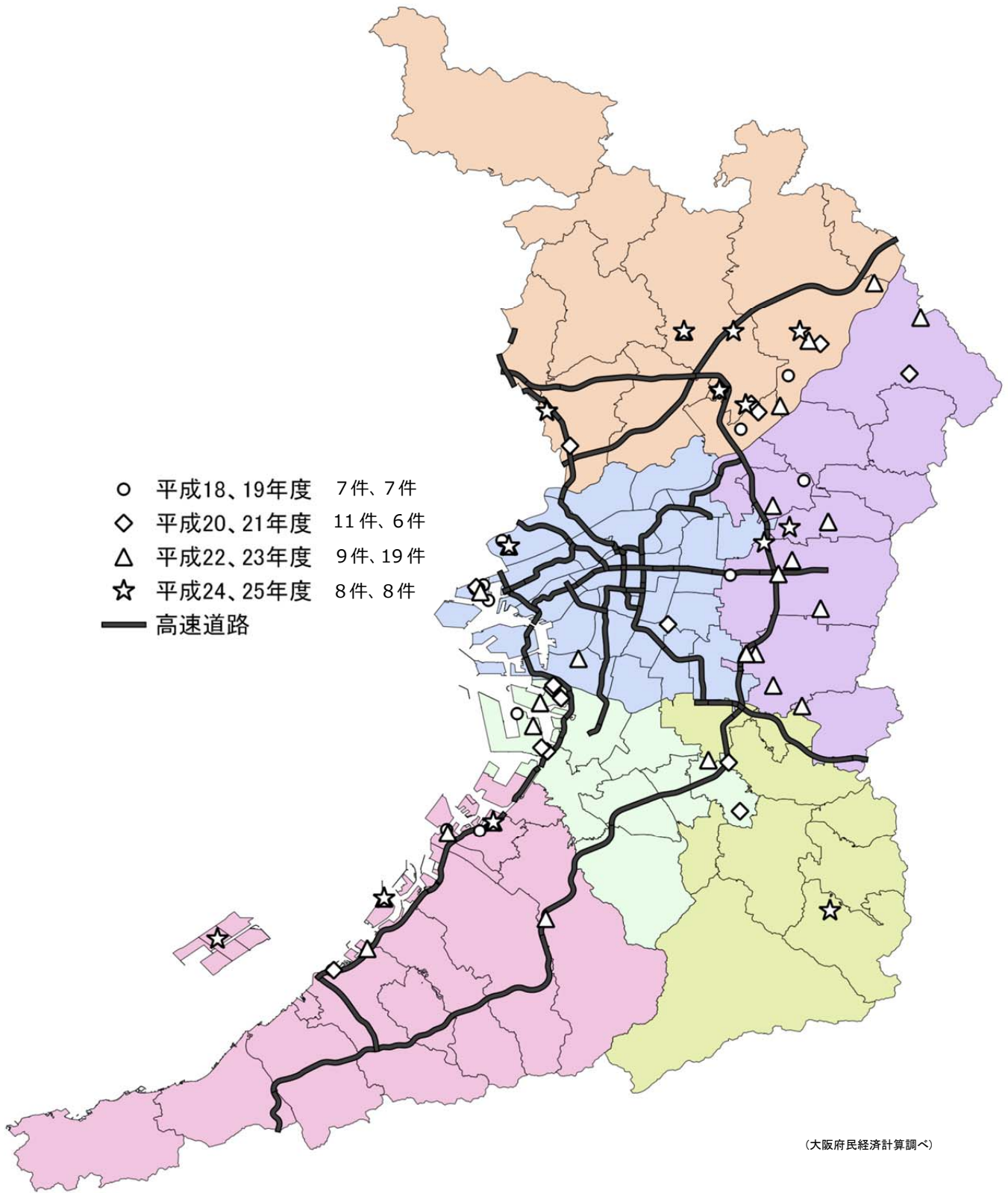
次に資本ストックについて考察する。

平成 18 年度以降において、投資によって形成された 5000 平方メートル以上の床面積を持つ物流拠点の設置位置を第 33 図に示す。この図には併せて大阪府内にある高速道路の状況も示した。

図に示すように、大阪府内では近年多数の物流拠点への投資が行われている。この地図からは、貨物輸送の大部分を占めるトラック輸送の利便性を確保するべく、幹線道路に隣接もしくは近いところが選択されていることが伺える。加えて、大阪府はスーパー中核港湾である大阪港を始めとして、堺泉北港、阪南港等を抱えており、海運と陸運をつなぐ湾岸地域に多数物流拠点が設置されていることも特徴である。

また、物流拠点の整備以外にも、無形固定資産として投資に計上される、配送システムや注文用ウェブシステム等への投資が多数なされており、これらが資本ストックとして、大阪府内の道路貨物運送業の GDP の増加に影響を与えていると推測される。

第 33 図 大阪府内物流拠点の投資状況



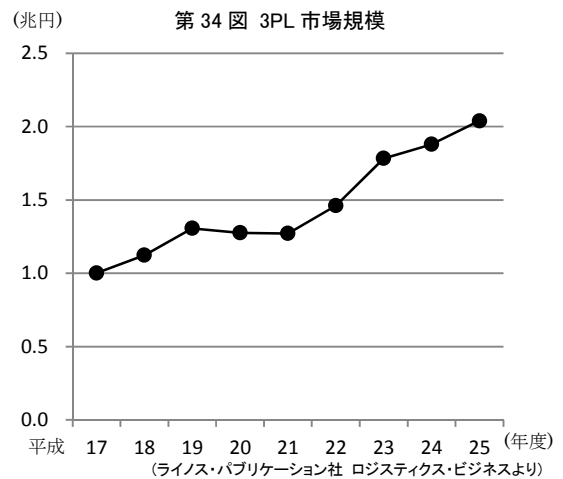
最後に TFP について考慮する。ここでは、陸運業各社の IR(投資家向け広報)等から収集した、TFP の向上に資すると思われる技術進歩ないし業務改善に係る取組みを紹介する。

★各社における取組み事例

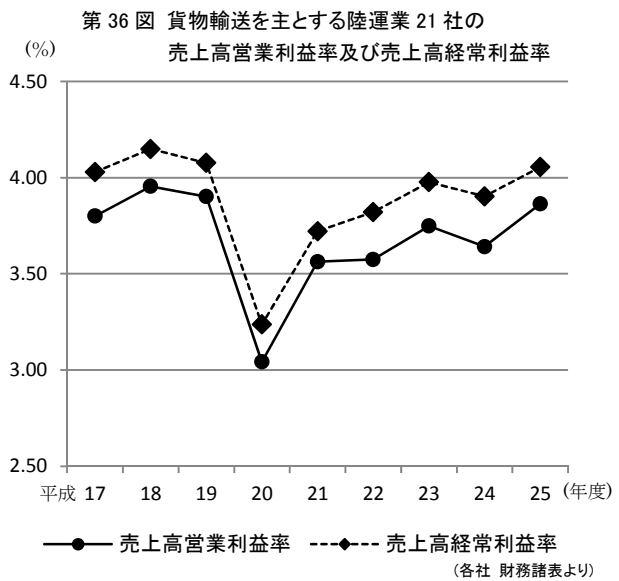
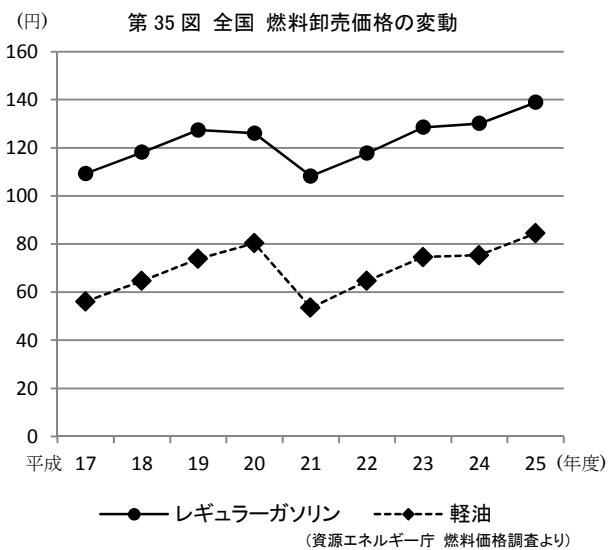
- ・ 運送車両にデジタルタコグラフを搭載し、車両の走行状況を分析した上で、ルートを効率化することにより燃料費を削減
- ・ 連結子会社と同一の路線について、トラックを一元化し効率化を図る
- ・ 運送車両に棚を取り付けることにより、積み込み・積み下ろしに係る作業効率の上昇を図る
- ・ 他社と業務提携し、共同配送を実施
- ・ 燃料サーチャージ制を導入することにより、燃料費高騰の価格転嫁を図る

また近年は第 34 図に示すように、3PL(サードパーティロジスティクス)という、専門運送事業者が、荷主に物流の効率化を提案し、包括して物流業務を担うという業態も増加しており、貨物運送について、より一層の効率化が図られている。

このような様々な効率化を通じた TFP の上昇が、大阪府の道路貨物運送業における GDP の増加に影響を与えていると推測される。



TFP には上述のような企業努力のほか、燃料価格や為替レート等の外部的な要因も含まれることから、参考として、陸運業の利益率に大きく影響を与えると思われる燃料価格の変動を第 35 図に、貨物運送を主とする陸運業事業者のうち売上高上位 20 社(平成 25 年度上場中)と非上場 1 社の計 21 社について、売上高営業利益率及び売上高経常利益率を第 36 図に示す。



平成 21 年度以降、燃料価格が上昇傾向にある中で、リーマンショックのあった平成 20 年度を底として利益率は上昇しているが、先に述べたとおり、各事業者において資本ストック及び TFP の上昇に係る様々な取組みによるものと思われる。

このように道路貨物運送業においては、資本ストック及び TFP の上昇により、貨物量の減少や燃料価格の上昇といった、厳しい経営環境にもかかわらず、GDP を増加させることができているといえる。

## おわりに

運輸業の生産性の推移については、第 1 章に記載しているが、この章では運輸業のうち、道路貨物運送業を例にとり、GDP に影響を与える生産性について、労働投入量、資本ストック及び TFP の各項目に分解したうえで、それぞれの要素が現れる統計を示して現状を分析した。

上記の分析により労働投入量、資本ストックと併せて、TFP の上昇が生産性上昇において重要な意味を持つことがわかる。TFP には、燃料価格や為替レート等のマクロ経済環境に左右される外部要因も含まれるが、個別企業の経営努力も大きく反映されるものであり、技術革新ないし日々の業務における工夫が TFP の上昇として成長の源泉となっているものと考えられる。