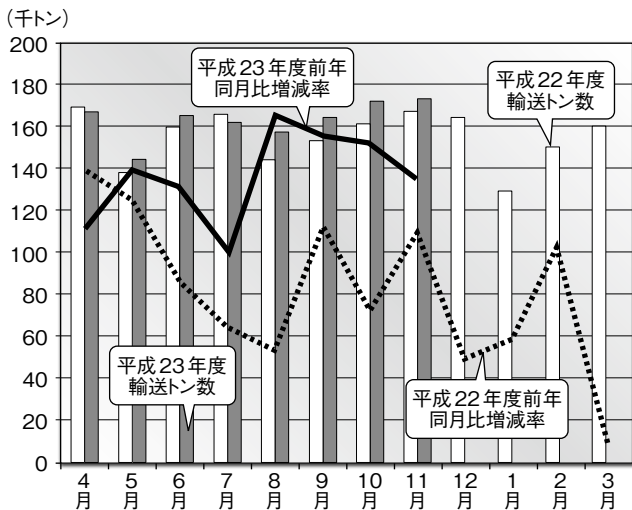


# 《関東》 荷動きは堅調だが運賃は横ばい

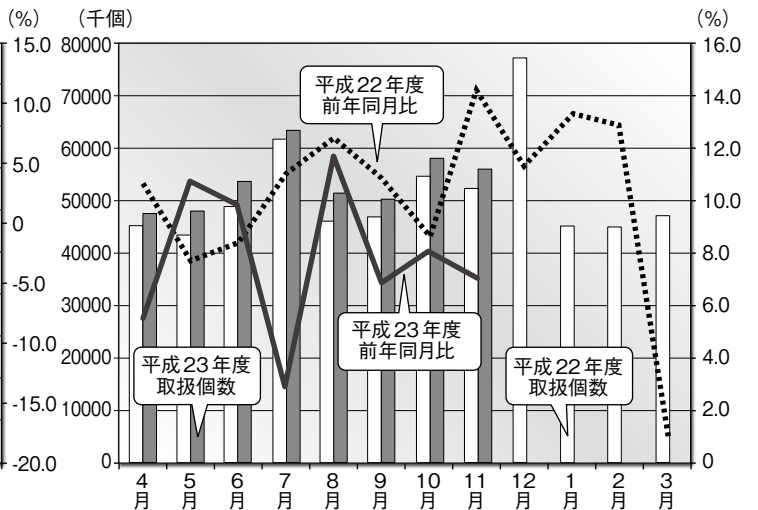
## 解説

首都圏の荷動きは他のエリアに比べれば底堅く推移している。しかし、運賃の値上げ機運には乏しい。大手メーカーを荷主とする場合には、ベース運賃は据え置きながら、燃料費の値上がり分を転嫁する動きが一部には見られる。リーマンショック直後と比べれば荷主の値下げ圧力は緩んでいる。しかし、車両の供給過剰は解消されていない。運送会社から運賃交渉を持ちかけられる環境にはない。当面、相場は横ばいが続きそうだ。

特別積合せ貨物の荷動き(関東運輸局)



宅配貨物の荷動き(関東運輸局)



## 市場の声

● 運賃は今後も良くて横ばい。上がりはしない。ベースとなる運賃は上がってはいなくても、コンプライアンスの強化によって荷主の支払い運賃の総額は増えている。最大積載量や拘束時間のルールを厳密に適用すれば、使用する車両台数が増えたり、時間外手当が発生したりと、どうしてもコストアップになってしまう。荷主による法令順守の徹底は協力運送会社にとってプラスになっているはず。その分、運賃自体を値下げしてもらいたいぐらい。

(東京・物流子会社)

● 大手メーカー向けの仕事では〇八年からサーチャージ制を導入していて、三カ月に一度のペースで料金を見直している。そのため運賃のベースは変わっていないが、燃料費の上昇分は転嫁できている。当社は工材をメインに運んでいるが、震災の復興需要は発生していない。今のところ瓦礫の撤去などの復旧段階にとどまっていて、復興が本格化するのはまだ先になりそう。

(神奈川・一般運送)

● 震災後、千葉では液状化に襲われた湾岸地区から内陸部に荷物が一時的にシフトした。しかし、秋口には元に戻った。その後、今年の年明けから内陸部の柏周辺で、大型センターの稼働ラッシュが起きている。国道一六号線沿線の倉庫はどこも満杯で荷動きはいい。東日本向けの在庫を東北から引き上げて集約する動きが見られる。ただし、運賃水準としては横ばい。また成田空港周辺の倉庫は依然として空きが目立っている。(千葉・一般運送)

● 平ボディの運賃は上がる傾向にある。クレーンで積み降ろしする荷物などは、平ボディ車でないところに対応できない。しかし、ウイング車ばかり増えたところに震災が来てしまった。東北の資材輸送等で急に平ボディの需要が増え、タマが不足している。

一般貨物の荷動き

	前月比 (%)	前年同月比 (%)
平成22年4月	93.9	106.2
5月	89.9	102.4
6月	105.1	102.6
7月	99.8	102.1
8月	91.5	103.4
9月	103.0	103.1
10月	97.8	96.5
11月	99.2	102.8
12月	101.9	103.5
平成23年1月	87.6	103.4
2月	105.0	104.9
3月	100.2	91.6
4月	111.3	98.9
5月	95.7	103.6
6月	109.1	104.4
7月	97.2	99.4
8月	96.7	102.2
9月	103.6	98.4
10月	100.7	98.9
11月	101.2	98.4
12月	100.3	97.9

営業用貨物車両台数の推移

普通貨物	小型四輪貨物	被けん引車
267,238	33,166	37,628
266,930	33,055	37,658
266,776	32,992	37,718
265,964	32,734	37,803
265,854	32,693	37,874
265,655	32,647	37,926
265,247	32,593	37,952
265,404	32,650	37,990
265,542	32,636	38,105
265,446	32,598	38,178
265,525	32,581	38,206
265,760	32,505	38,262
265,277	32,393	38,270
264,851	32,338	38,311
264,703	32,249	38,331
264,677	32,237	38,358
264,675	32,208	38,451
265,144	32,240	38,582
265,149	32,120	38,586
265,309	32,103	38,718

景況感一覧

	特積貨物		一般貨物	雇用関連	総合計
	宅配貨物	宅配以外			
10年 1~3月	↘	↘	↘	→	↘
10年 4~6月	↘	→	↘	→	↘
10年 7~9月	↓	↘	↘	→	↘
10年 10~12月	↘	↘	→	→	↘
11年 1~3月	↘	↘	↘	→	↘
11年 4~6月	→	↘	↘	→	↘
11年 7~9月	↘	↘	↘	→	↘
11年 10~12月	↘	↘	↘	→	↘
12年 1~3月(見通し)	→	→	↘	→	→

判断指標 … -100 … -60 … -20 … +20 … +60 … +100 …

矢印 ↓ ↘ → ↗ ↑ ↗

出所) 全日本トラック協会

出所) 国土交通省

運送事業社数<2011年3月時点>  
(括弧内は対前年増減)

	特積事業者数	一般事業者数
茨城	5(+1)	2215(-11)
栃木	6(±0)	1075(+14)
群馬	3(±0)	1151(-2)
埼玉	18(-2)	3319(+15)
千葉	6(±0)	2096(+11)
東京	32(-1)	5524(-22)
神奈川	7(-2)	2545(+10)
山梨	3(±0)	497(+49)
計	80(-4)	18422(+64)

出所) 国土交通省

運輸・郵便業の賃金水準<2011年6月時点>  
(括弧内は対前年増減もしくは比率)

平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均現金給与額(千円)	平均年間賞与その他特別給与額(千円)	労働者数(十人)
45.0(+0.5)	12.7(+1.5)	311.8 (99.2%)	472.4 (102.2%)	1971 (53.4%)
48.3(+1.9)	12.3(+2.1)	312.5 (108.5%)	491.1 (124.9%)	1149 (61.5%)
46.9(-0.3)	12.9(-1.0)	307.3 (97.3%)	404.0 (87.3%)	1757 (74.5%)
45.1(+0.7)	10.6(-0.7)	305.3 (87.2%)	471.0 (78.5%)	9002 (79.2%)
45.1(+0.5)	11.2(-0.7)	317.1 (96.8%)	613.9 (96.2%)	6977 (129.8%)
46.9(+1.8)	11.7(-0.3)	356.8 (97.6%)	622.8 (82.6%)	19605 (98.5%)
44.9(-0.2)	12.2(-0.2)	354.2 (102.5%)	656.8 (120.9%)	8932 (82.9%)
44.6(-2.9)	9.9(-1.9)	299.8 (93.7%)	392.7 (89.6%)	672 (140.3%)

※男性一般労働者

出所) 厚生労働省

● 地元の青果物を中心に運んでいるが、荷動きとしては悪くない。しかし、運賃はずっと横ばい。値上げを認めてもらえる環境にはない。足下でじわじわと燃料費が上がってきたが、これも自分で吸収するしかなさそう。〇八年前半の燃料高騰時にも値上げは認めてもらえなかった。サーチャージ制の導入も青果物に関しては聞いたことがない。  
(神奈川・一般運送)

● 昨年末の繁忙期には荷物はよく動いていた。ただし、ピークの期間は短かった。また、年末の反動なのか年明けは荷物が少なかった。三月に入ってからようやく盛り返してきたところ。昨年は震災後に東北方面の運賃が跳ね上がった。帰り荷がないため、片道で二〜三割、ピーク時には五割近く上がったが、それも夏までには収束した。現在は震災前の水準に戻っている。基本的に首都圏は車両がダブっている。値上げを要請すれば仕事を他社にとられるだけ。  
(東京・利用運送)

● ここ数年、運賃水準は全く変わっていない。運送会社からの値上げ要請もない。それどころか毎年三月になると、大手特積みの営業マンが決算の数字を確保するために、通常よりも運賃を下げるので荷物を欲しいと言ってくる。しかし、新年度に入ってまた元の水準に戻る。その繰り返しだ。  
(埼玉・倉庫)

● 3PLや物流子会社は荷主から、運賃単独ではなく倉庫料金込みのトータルコストを継続的に削減していくことを約束させられている。しかし、荷物が減っている状況で、作業のコスト効率を上げるのは至難の業。結局のところ協力運送会社に運賃値下げというかたちで応分の負担を求めるしかない。荷主の物量が本当に増えてこない限り、運賃の値上げはあり得ない。  
(東京・物流コンサルタント)