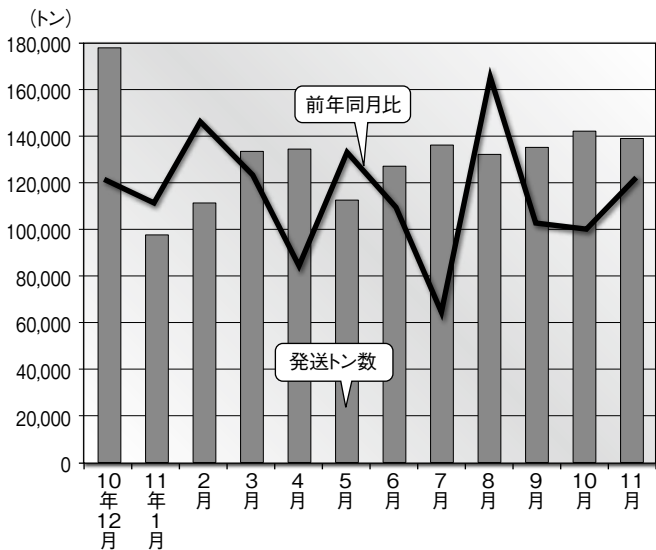


《北海道》フェリー料金の上昇が波及

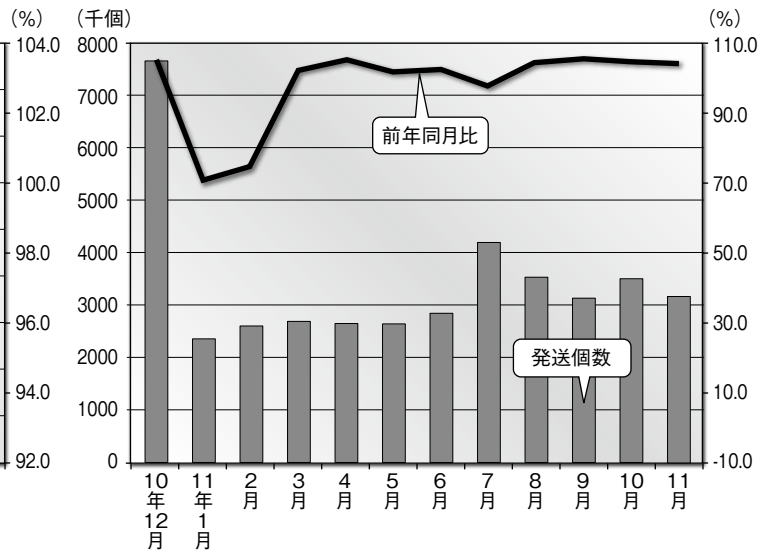
解説

震災後、東北や関東、関西との間での荷動きが増加したのに加え、陸路、海路の交通網が混乱し、車両不足が発生した。これに伴い、一時的に運賃が上昇したが、昨夏以降は再び横ばいまたは下落傾向に戻った。しかし現在、北海道と本州を結ぶフェリーの燃油サーチャージの上昇が運賃水準を押し上げつつある。フェリー会社のサーチャージはトラック会社に自動的に付加される。その値上がり分をトラック会社が荷主に転嫁する動きが広がっている。

特別積み合わせ貨物の荷動き推移(北海道運輸局)



宅配貨物の荷動き推移(北海道運輸局)



市場の声

●北海道内の輸送運賃は下落傾向にあるが、荷主の業種によって値下げ圧力に差が出ている。この一年、一部の品目では前年比で一〇%以上の値下げを余儀なくされたのに対し、主力にしている食品は前年の水準を維持することができた。

(札幌市・総合物流)

●特積みは昭和五七年タリフがベースになっており、この一二年は動いていない。事業者は皆、昭和六〇年タリフに持っていくこうとしているが、なかなか難しい。荷動きは前年割れという会社もあり、決して良いとはいえない。限られたパイの奪い合いという状態になっている。

(札幌市・特積み)

●道内輸送も本州との間の道外輸送も運賃は全体的に横ばい。ウチはセンターの庫内作業や流通加工、近距離配送、長距離輸送と組み合わせることで仕事を受けるようにしているため、部門間で収支を調整している。今は長距離の荷動きが悪いが、その分近距離を増やして売り上げを維持ということが出来る。これに対してセンターだけ、運送だけのバラ売りをしている会社の景気は悪いと思う。

(苫小牧市・総合物流)

●北海道と本州を結ぶフェリーのサーチャージがどんどん上がっている。その分をお客さんに転嫁するのは難しいが、最近では理解を得られることが増えている。昨年の震災から六、七月頃までは、太平洋側のフェリーが運休になったり自衛隊の輸送や救援物資輸送が優先になり、フェリーに乗れても数日待ちという状況が続いた。シャーシや車両の不足も発生したが、既存荷主はもちろん、スポットの仕事の運賃を上げるようなことはしていない。ただし、混乱によって輸送ルートがイレギュラーになり、コストが上がったため、その分だけはプラスさせて

一般貨物の荷動き

	前月比 (%)	前年同月比 (%)
平成22年4月	103.5	109.2
5月	104.4	104.0
6月	116.6	104.9
7月	104.9	101.6
8月	102.0	100.1
9月	111.2	98.7
10月	114.7	96.7
11月	101.7	100.4
12月	96.8	99.7
平成23年1月	92.2	108.5
2月	102.7	110.8
3月	97.8	106.1
4月	101.2	108.6
5月	105.4	111.6
6月	118.7	112.2
7月	106.0	113.6
8月	103.2	113.3
9月	103.3	108.0
10月	113.7	111.2
11月	98.8	108.0
12月	96.5	110.3

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
45,837	2,296	23,516
45,738	2,283	23,501
45,710	2,277	23,493
45,597	2,280	23,525
45,523	2,274	23,592
45,499	2,290	23,626
45,490	2,274	23,592
45,550	2,364	23,599
45,536	2,378	23,575
45,426	2,314	23,567
45,421	2,322	23,575
45,308	2,317	23,472
45,191	2,304	23,515
45,091	2,318	23,564
45,017	2,316	23,458
44,955	2,312	23,443
44,934	2,325	23,555
44,934	2,331	23,605
44,880	2,333	23,635
44,872	2,442	23,624

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)

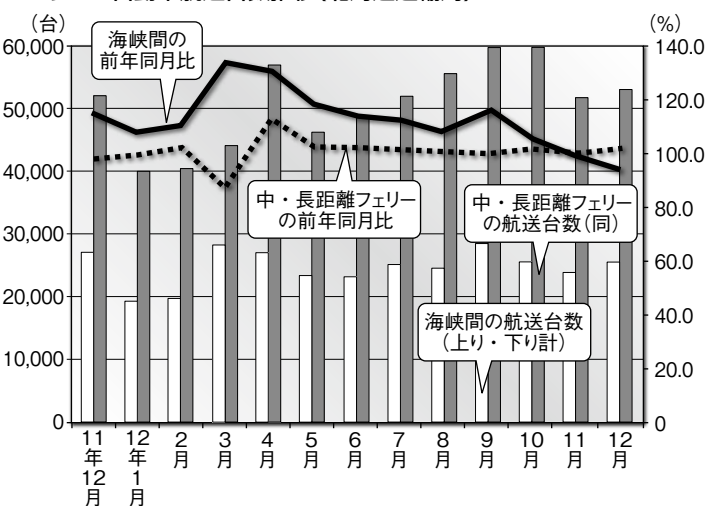
	北海道
特積事業者数	16(±0)
一般事業者数	3428(-10)

運輸・郵便業の賃金水準(2011年6月時点)

平均年齢(歳)	48.6 (+1.0)
平均勤続年数(年)	12.8 (-0.5)
平均現金給与額(千円)	262.7 (103.3%)
平均年間賞与その他特別給与額(千円)	481.5 (87.9%)
労働者数(十人)	7861 (111.3%)

※男性一般労働者 出所) 厚生労働省

フェリーの自動車航送台数推移(北海道運輸局)



● 建設資材は二〇〇〇年頃に荷主からの値下げ要請が強くなり、道内輸送の運賃は年々下がっていった。○四年頃に下げ止まって以降、荷動きが減っても運賃は横ばいできている。限界まで下がったために、手を出さない会社が増えたのではないかと。倒産する会社もあつたと思う。震災では東北で生産がストップしたため、道内の建築資材が急激に動いて特需が起きたが、在庫が底をついて四月末頃に急に動きが止まった。その後、代替生産の工場からの手配や海外からの輸入が始まって徐々に荷物が動き出し、今は落ち着いている。道外輸送についても震災後、東北から貨物が来なくなったために、関東、関西からフェリーで日本海を通って来る貨物が増えたが、その時期を除けば運賃は横ばいが続いている。有人車の東北向けの運賃は、四トン車が十数万円、大型車二〇万円弱、関東向けは四トン車二〇万円弱、大型車二〇数万円程度。

(石狩市・一般運送)

● 道内の一日当たりの貸切運賃は二トン車で二万数千円、四トン車で二万五〇〇〇円前後で前年比横ばい。流通関連の勝ち組のお客さんをつかまえて、庫内作業を組み合わせてアウトソーシングを受けているので運賃の下げ圧力はそれほど強くない。荷動きもいい。これに対して建設資材メーカーの貨物の荷動きが悪く、運賃も下がっているが、安い仕事は受けない方針をとっている。道外輸送の運賃も下がっている。東北向けも関東向けもそれほど変わらず、四トン車で一五万円〜二〇万円弱、大型車はそれにプラス二万円ほどで受けている。

(石狩市・一般運送)

● ベース運賃は横ばいだが、フェリーのサーチャージの上昇分はお客さんに払ってもらっている。

(苫小牧市・一般運送)