

(1)

コンテナを積み下ろしするまでトレーラが長い時間待機させられる問題に目鼻がつかないなか、ヤードが収受する「コンテナターミナルチャージ」(コンテナ荷扱い料金、以下CHC)から待機時間分「+α」の料金を請求しようといった声が上がってきた。待機時間分の機会費用を料金化するだけでなく、港湾運送事業法が適用される地域で緑ナンバートレーラが「商慣習」的に運送している部分の運賃も合わせて請求しようとするものだ。この商慣習的な運送行為については行政も統一的に関知できていない部分で、民法上も不当利得に当たるのではといった見方が現場からなされる。

(西口訓生)

コンテナヤードの横持ち運送 商慣習を料金化

「CHCを荷主から收受しているコンテナヤード側に、この運賃・料金は請求すべきだ」。神戸港内で緑ナンバーのトレーラ運送をする事業者は、このように話す。

事業者が主張するコンテナヤードでの待機・運送の状況は、次のようなものだ。港頭地区に行けば誰

事業者は、「早ければ20分、通常は30分」。このあたりまでは「許容範囲」だが、超えがしそうになるトレーラの待機は通常、コンテナ

事業者は、「1時間」としている。そこで、2種類の待機時間分の料金化

ヤードの外、つまり一般道路上でのトレーラの滞留となって現れる。これとは別に、コンテナヤードに入門した後もトレーラの待機時間がある。入門してからヤードを出るまでに要する時間は、「早ければ20分、通常は30分」。

ヤード内の待機、または横持ち運送について事業者は、「もう一段別の次元から見て、事業者は、もう一度別の次元から観察している。「そもそもこの地域は、ターミナル業者が運賃・料金を收受すべき地域に当たる。港湾運送許可もない」として、解説できる。

「最大2時間」はあまりにも機会費用として大きすぎる。また、ヤード内では、港湾荷役機械も行き来し、独自の通行ルールも存在するため、「ハイリスク、ノーリターンの地域だ」とも。

について、「コンテナヤードの外の待ち時間に関しては、標準運送料金を、我々の直接の荷主(契約相手方)に請求していいらしい。問題は、ヤード内での待機、もしくはヤード内で

緑ナンバートラックが横持ち運送をしている部分の運賃の請求だ」

ヤード内の待機、または横持ち運送について事業者は、「もう一段別の次元から見て、事業者は、もう一度別の次元から観察している。「そもそもこの地域は、ターミナル業者が運賃・料金を收受すべき地域に当たる。港湾運送許可もない」として、解説できる。

「最大2時間」はあまりにも機会費用として大きすぎる。また、ヤード内では、港湾荷役機械も行き来し、独自の通行ルールも存在するため、「ハイリスク、ノーリターンの地域だ」とも。

事業者は、「1時間」としている。そこで、2種類の待機時間分の料金化

事業者は、「1時間」としている。そこで、2種類の待機時間分の料金化

事業者は、「1時間」としている。そこで、2種類の待機時間分の料金化

事業者は、「1時間」としている。そこで、2種類の待機時間分の料金化

事業者は、「1時間」としている。そこで、2種類の待機時間分の料金化

事業者は、「1時間」としている。そこで、2種類の待機時間分の料金化

事業者も理に通じたことではないが、運送形態が確立されていくべきことには、運送業者も理解できる。しかし、社

会通念上許容される待ち時間を大幅に超える場合に、運送形態が確立されていくべきことには、運送業者も理解できる。しかし、社

物流

(2)

神戸港を所管する神戸運輸監理部貨物港運課はどのように見ているのか。「ターミナル業者はコンテナヤード内で荷受してから船に積むまでの料金を、革新荷役料金(HC)として通常は收受している。商慣習的に陸上運送のトレーラがヤード内にまで運送してくる料金はCHCには入っておらず、(それを

積むまでの料金を、革新荷役料金(HC)として通常は收受している。商慣習的に陸上運送のトレーラがヤード内にまで運送してくる料金はCHCには入っていいのかどうかは、検討する必要がある」との立場。各運輸局で見解が違つて

いる。業者に払わないことがターミナル業者の不利益に当たるものではないと從来から判断している」

これまで運賃・料金の対象としてトレーラ運送事業者が認識してこなかつた商慣習上の待機時間・運送行為に対し料金化し請求

省のA-Iターミナルに関する工程表でも、技術革新によつてターミナル運営を自動化していく」というのは、ごく自然な流れの論理だろう。

これまで運賃・料金の対象としてトレーラ運送事業者が認識してこなかつた商慣習上の待機時間・運送行為に対し料金化し請求

とは重要だ。ターミナルのゲートからコンテナが宙を飛んで指定場所までやってくるので

CHCの性質によるからだ。また、そもそもこの部分の横持ち運送にして緑ナンバートレーラが收受してしまつていいのかも論点になる

国交省は法解釈の統一を

しては、といった声が今この時期に上がるの消にほとんど目鼻がついていないことの裏返しだう。先述の国交

慣習の是正に関しては一切言及がない。ターミナルの外ではなく内側の待機時間などほとんどの可視化されてい

ない物流現場もあり、

ただ、そのなかで、持ち運送をしていること

は、トレーラの待機解消にほとんど目鼻がついていないことの裏返しだう。先述の国交

とは商慣習上の事実だが、その対価をターミナル業者に請求できるのか否かは、ターミナル業者が收受している

CHCを收受しているのかを確定していくことから始めるべきだう。

国交省は各運輸局に相手方の船会社からどのような内容・性質のCHCを收受しているル業者が收受している