

バンプール圧迫、空コン返却に支障

■ 港湾混雑、ディテンション負担も課題

首都圏を中心とした港湾混雑が一層深刻化している。トラック事業者によると首都圏の一部コンテナヤード（CY）で昨年末以降、実入りの輸入コンテナを蔵置するスペースが足りず、バンプールにも蔵置するようになったという。そのためバンプールが実入りコンテナで圧迫され、空コンテナの返却にも数時間の待機が発生するなどの支障をきたしている。またバンプールの混雑が原因でディテンション（返却延滞料）が発生した際の費用負担先も課題となっている。

首都圏や阪神の主要港湾では年末年始、CY内のコンテナ滞留によって港湾混雑が急速に悪化した。輸入貨物の引き取りが年末年始の荷主などの長期休業で滞っていたことが主な要因だ。特にリーファーコンテナはプラグの数が限られる事もあり、一部船社が輸入のリーファー貨物を荷降ろしできないケースもあった。あるターミナルでは千数百本のコンテナの長期滞留があるという。

各コンテナ船社やターミナル会社も年末に入る前、CYへのコンテナ滞留を懸念し荷主に対し輸入貨物の早期引き取りを要請してきた。しかし年末期間に入るとCYでのコンテナ蔵置量が飽和。一部ターミナルではバンプールに輸入の実入りコンテナを蔵置するケースが出てきている。「バンプールにまで実入りコンテナが溢れ、常態化してしまうことは過去なかった」（トラック事業者、以下同）といい、年々混雑が深刻化していることに危機感を募らせている。

既にCYの混雑によって輸入コンテナの引き取りが思うようにいかずデマレージ（超過保管料）が発生。物流事業者にとって大きな負担となっていることが課題となっているが、これに加えバンプールの混雑によって空コンテナの返

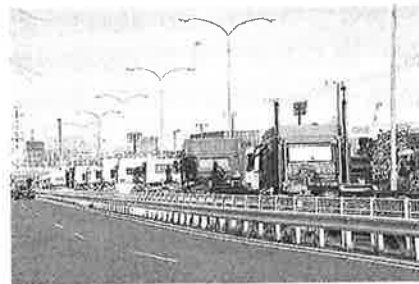
却が遅れ、ディテンションが発生してしまう事も大きな課題となっている。このディテンション費用は現状トラック事業者が負担するケースが多いが、トラック事業者は「そもそも混雑に起因するディテンションはわれわれが負担するものではない」と話す。

■ ショートドレージの運賃、1年で倍に

今年も昨年同様、ドレージの受注が1カ月先まで取れない状況となるなど、ドレージ不足が続いている。「昨年1月頃から如実にドライバーの数が減り始めた。東京五輪やリニア新幹線の建設需要で、ドライバーの働き先は増えている。わざわざ長時間待機で儲からない海上コンテナを選ぶ道理はない」。また関係者は一様に、5月の大型連休でも深刻な混雑が起きると予想する。

港湾での長時間待機と働き方改革による労働時間制限によってドレージの回転率が著しく低下する中、各トラック事業者は1日の限られた運行時間で収益をあげるための交渉を進めており、ドレージ運賃の値上がりが続く。「ショートドレージは約1年前と比べ運賃が倍になった。1日に何本も運べないのなら、1本当たりの単価を上げるしかない」。長距離輸送では勤務時間制限もあって海コンドライバーの確保が難しいことから、港近郊の倉庫に貨物を搬入し通常のトラックに積み替えて向け地まで輸送するスキームを取る荷主が出てきており、ショートドレージの需要が拡大している。

恒常的に長時間待機が発生していることから、東京都トラック協会の海上コンテナ部会では継続してターミナルオペレーターや港湾局、物流事業者などとの協議を行



ドライバーの海コン離れが加速している

っており、各ターミナルの待機時間開示などを求めている。東京港・大井ふ頭の日本郵船東京コンテナターミナルではこのほど試験的にコンテナの引き渡し所要時間予想の公表を開始したが、全ターミナルでの実現にはハードルが高いようだ。

最近ではトラック事業者が20フィートコンテナのドレージ受注を制限し始めている。40フィートコンテナとコストはほぼ変わらないにもかかわらず、運賃が安く収益が得られない事が理由だ。そのため20フィートシャーシが老朽化した場合のリプレイスも難しく、徐々にシャーシの数自体が減少。20フィートのドレージ受注自体ができなくなる悪循環に陥っている。

阪神でのドレージ環境も、昨年9月の台風21号をきっかけに状況が変わり始めている。阪神では台風によってドライバーが復興需要に流出し、海コンドライバーが不足。ドレージ運賃も上昇しはじめているが「阪神は繁忙期だけでなく閑散期もあるため、閑散期に入ってしまうと仕事を回してもらえなくなるという懸念がある」といい、首都圏に比べ緩やかな値上げ基調となっている。ただ、首都圏と同じく20フィートコンテナのドレージ受注を制限する傾向があるため、今後運賃の上昇が弱ければ関東同様にドレージ不足が本格化するとみられている。