

国際海上コンテナ輸送における 現状と課題

平成30年5月28日

(公社)全日本トラック協会 海上コンテナ部会

主な国際海上コンテナ車両



40ft 背高3軸トレーラ
最大積載30.48t(コンテナ自重込)
連結車両総重量 最大44t



40ft背高 2軸トレーラ
最大積載24t(コンテナ自重込)
連結車両総重量 最大36t

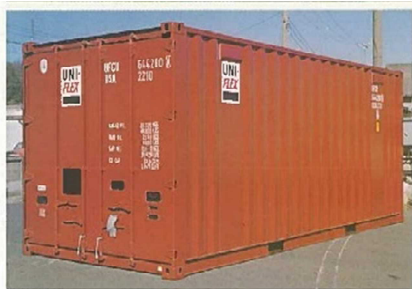


20ft カウンターウエイト付3軸トレーラ
最大積載24t(コンテナ自重込)
連結車両総重量 最大37.5t



20ft 2軸トレーラ
最大積載20.32t(コンテナ自重込)
連結車両総重量 最大33.5t

主なコンテナの種類と標準的なサイズ



20ftドライコンテナ	
長さ	6.058m
幅	2.438m
高さ	2.591m(8.6ft)



20ftリーファコンテナ	
長さ	6.058m
幅	2.438m
高さ	2.591m(8.6ft)



40ft背高ドライコンテナ	
長さ	12.192m
幅	2.438m
高さ	2.869m(9.6ft)

40ftドライコンテナ	
長さ	12.192m
幅	2.438m
高さ	2.591m(8.6ft)

現在、船社が新しく作る40ftコンテナは、ほとんど背高(9.6ft)となっている。

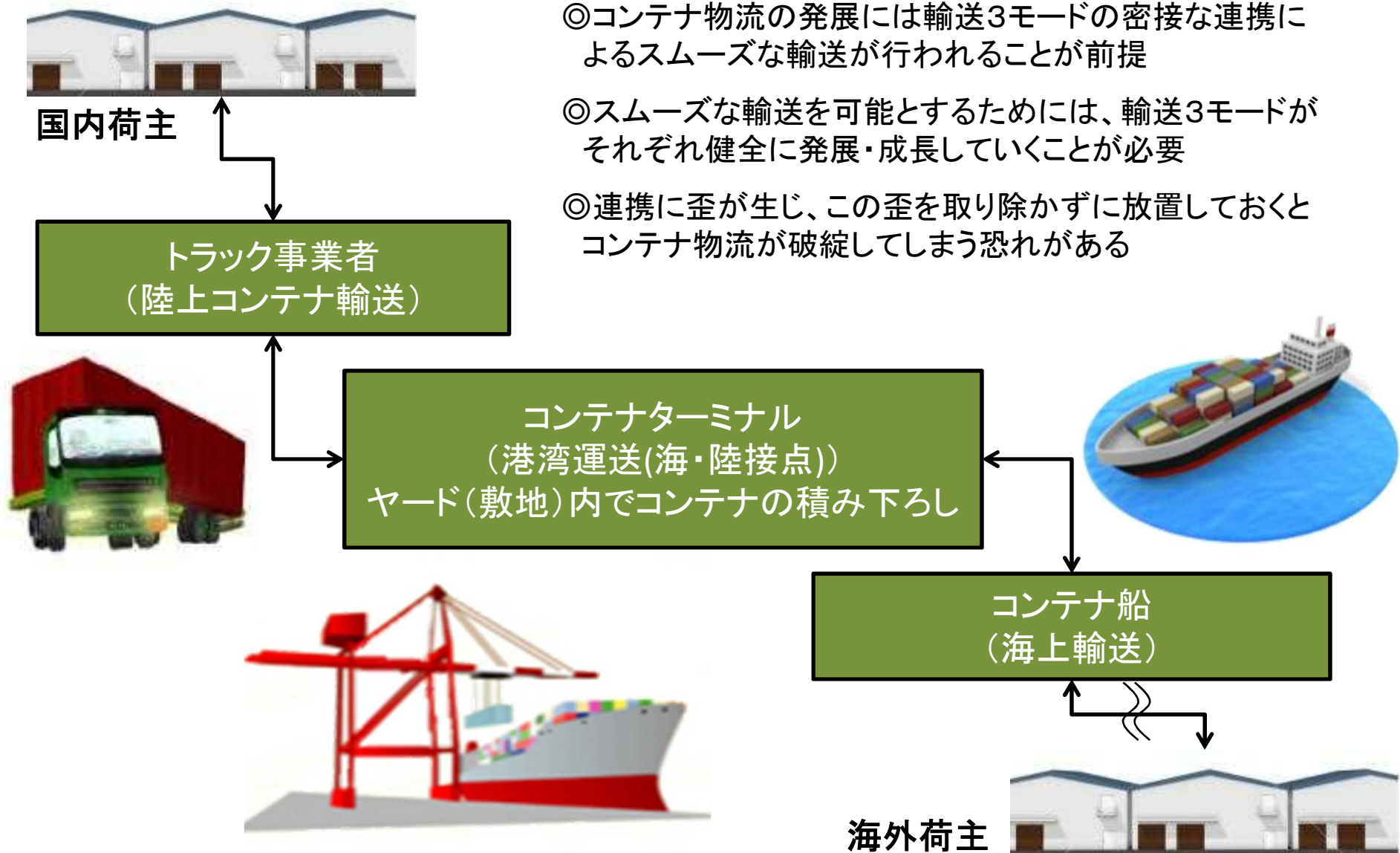
※8.6ftコンテナと9.6ftコンテナの海上運賃が同一であるため、詰める容量が増える9.6ftコンテナへの移行が促進されている。



45ft背高ドライコンテナ	
長さ	13.72m
幅	2.438m
高さ	2.869m(9.6ft)

写真出典：東急車輛製造株式会社カタログ他。45ftは東北運輸局HP

基本的認識 ～海上コンテナ物流を構成する輸送3モード～



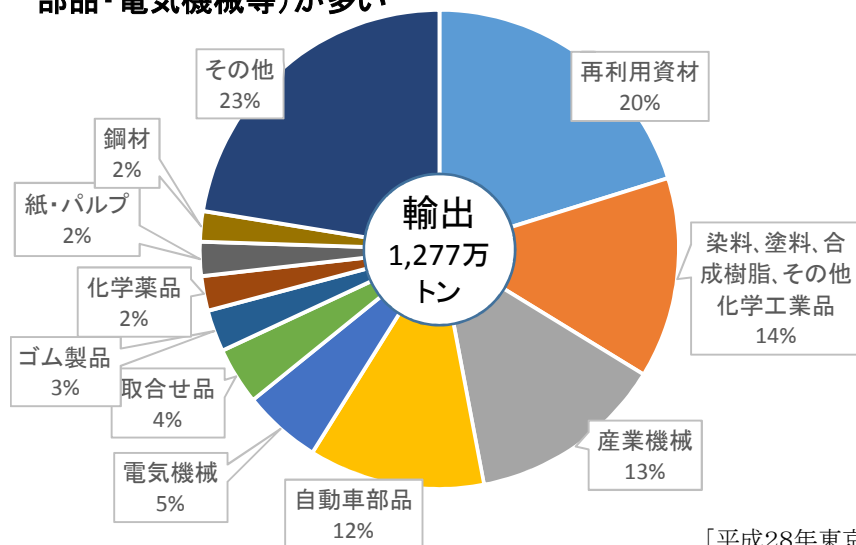
◎コンテナ物流の発展には輸送3モードの密接な連携によるスムーズな輸送が行われることが前提

◎スムーズな輸送を可能とするためには、輸送3モードがそれぞれ健全に発展・成長していくことが必要

◎連携に歪が生じ、この歪を取り除かずに放置しておくとコンテナ物流が破綻してしまう恐れがある

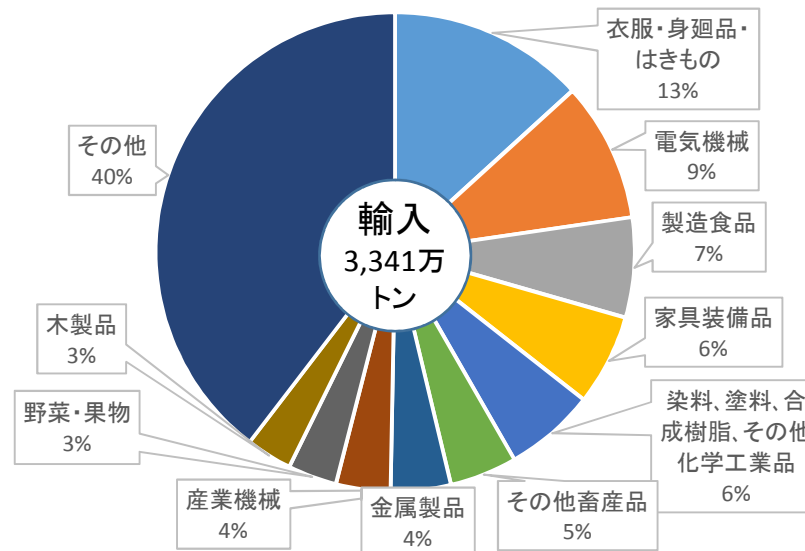
国際海上コンテナで輸送される貨物（東京港）

- 輸出貨物は、再利用資材と産業用品目（産業機械・自動車部品・電気機械等）が多い

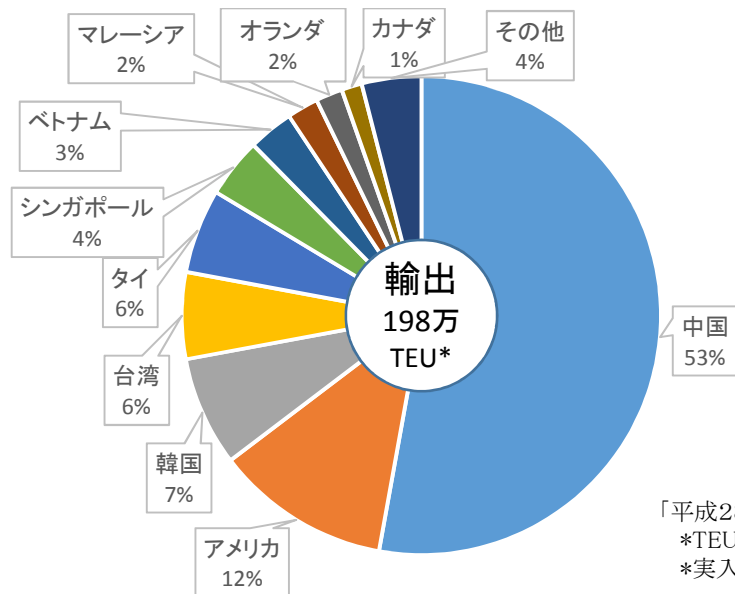


「平成28年東京港港勢」より作成

- 輸入貨物は、生活関連品目（衣類、食品、家具装備品等）が多い



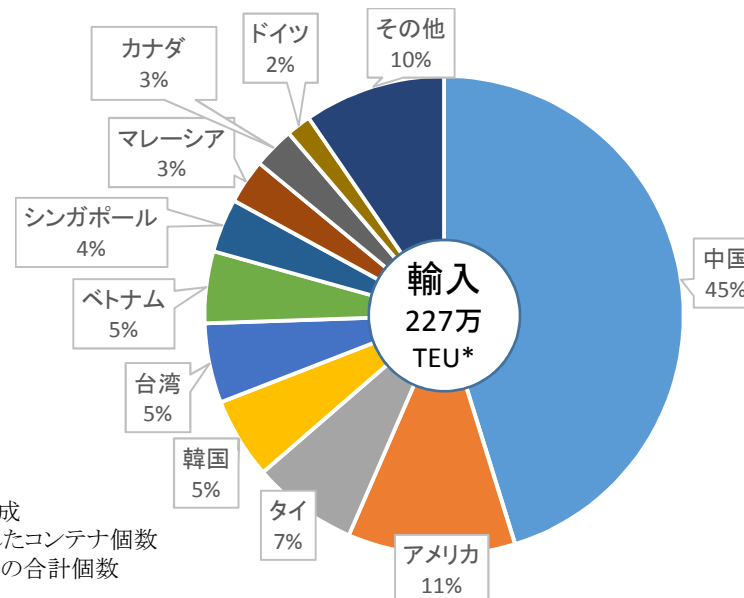
国際海上コンテナによる貿易の相手国（東京港）



「平成28年東京港港勢」より作成

*TEU: 20ftコンテナで換算したコンテナ個数

*実入りコンテナと空コンテナの合計個数

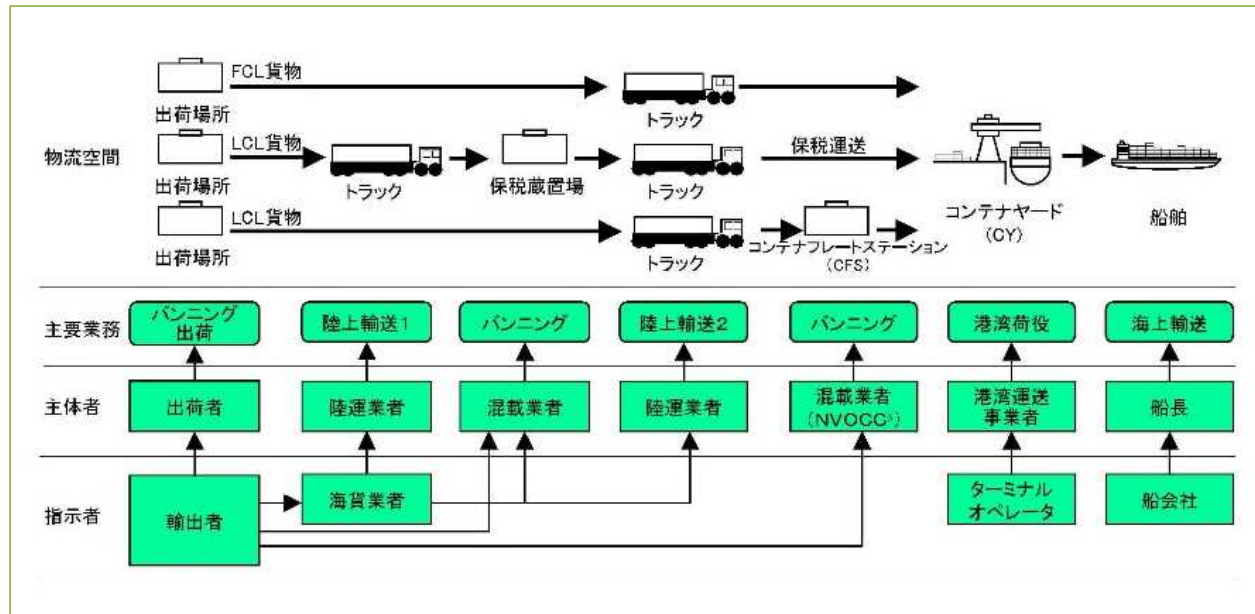


SOLAS条約による輸出コンテナ総重量の確定

1. 荷送人は、貨物ユニットの総重量を含む貨物情報を船長(又は代理人)に提供
2. 荷送人は、船積み前に貨物ユニットの総重量が船積書類に記載されているものと一致することを確認
3. 荷送人は、コンテナ貨物については、以下の2通りの方法のいずれかにより総重量を確定
 - 方法1: 適切に点検された装置を用い、実入りコンテナの総重量を計測
 - 方法2: バン詰めした国が承認した方法を用い、コンテナの自重・貨物・パレット等の重量を個別に計測して足し合わせ
4. 荷送人は、上記方法で計測されたコンテナ総重量の船積書類への記載を確認
5. 荷送人からコンテナ総重量の情報提供がなく、船長(その代理人)及びターミナル代表者がコンテナ総重量の情報を入手していない場合は、当該コンテナの船積禁止

国際海上コンテナ輸送の流れ

輸出

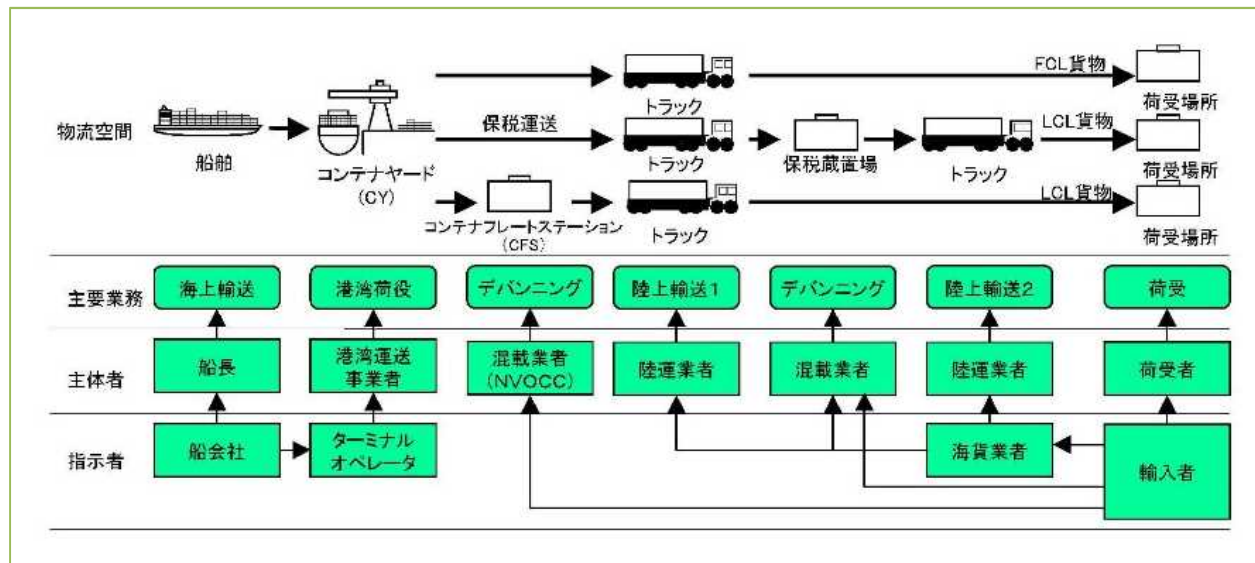


FCL (Full Container Load)
: 一荷主がコンテナを占有して輸送する方法

LCL (Less than Container Load)
: 一つのコンテナに複数の荷主の荷物を詰めて送る輸送方法 (混載輸送)

CFS (Container Freight Station)
: 混載貨物専用倉庫

輸入



コンテナシール
(封印)

国際海上コンテナ輸送における問題点

＜特殊車両通行許可制度に係わる課題＞

- ・ 特車審査に時間を要しているため、新たな輸送先や連結登録車以外の車両で輸送する必要がある場合は、荷主に長期間、待って頂いている状況。（荷主が運送依頼そのものを断ってくる場合もある。）
- ・ 特に緊急を要する場合については、海上コンテナから特車許可が不要となる単車へ積み替えて輸送しなければならず非効率。

＜コンテナターミナルでの長時間待機の慢性化＞

- ・ 東京港等では、コンテナターミナルでの長時間待機が慢性化しており、運転手の長時間労働、コンテナ陸送の生産性低下（コンテナ回転率の低下）、運転手の低賃金、待遇悪化による運転手の減少等の問題が深刻化している。