

## □ コンテナに満たない小口貨物のコンテナ混載輸送について

## (質問)

一般機械や生活用品・合成繊維製品など小口多頻度輸出が常態の貨物は、大きな海上コンテナを使用すると積載効率が悪くコスト増となってしまいます。標準海上コンテナの積載可能重量を教えてくださいと共に、小口貨物の混載輸送の仕組みについて教えてください。

## (回答)

**国際海上コンテナの料金体系**

一般的な海上コンテナのサイズと最大総重量(コンテナ自重+貨物の総重量)は 20'が 27 トン、40'が 34 トンですが、日本国内の道路交通法の制限により、20'が 24 トン・40'が 30 トンとされています。これにコンテナ自重を加味すると、最大積載重量は、20'が 21.6～22.0 トン、40'が 26.6～27.6 トンとなります。コンテナ単位で輸送される大口貨物を FCL(Full Container Load)と称し、1 コンテナに満たない少量貨物を LCL(Less Container Load)と称します。

船会社から提示される海上コンテナの輸送料金は航路別にコンテナ 1 本当当たりのボックスレートが一般的です。一方船会社が提供する CFS サービス(LCL 貨物)の場合、船会社はコンテナを満杯にして積載効率を上げるべく、同じ仕向地の他貨物を集荷する手間やコンテナ積付け作業が発生するので、コスト増となります。これをカバーすべく積トン数に応じたタリフレートやミニマムレートが適用されるので割高となります。

**国際混載サービスの仕組み**

そこで活用出来るのが混載サービスです。混載サービスとは、港湾・倉庫・海貨業者や独立系フォワーダーが、同じ積地で同じ仕向地の複数の小口 LCL を集荷し、これをコンテナに合積みして FCL 貨物に仕立ててボックスレートを享受する一方、荷主に対しては輸送業者としての役割を果たします。

混載業者は荷主から受け取る運賃と船会社への下払い運賃の差額により収益を得ます。また荷主から多くの貨物を集荷することでスケールメリットが増加し、船会社からより有利な運賃を取得して仕入れコストを下げ、収益拡大や集荷営業力強化になります。船会社にとっても煩雑にも拘わらず採算性の低い CFS 業務を切り離し、混載業者と提携することで自社の集荷体制を補完出来ます。このためが近年の CFS 貨物の取り扱いは減少し、独立系フォワーダーや NVOCC の取り扱いが増えています。

**混載サービスを利用する荷主側のメリット**

荷主側のメリットとしては、

- ① 船会社の LCL 貨物(CFS 扱い)と同等の輸送サービスをより安価に受けられる。
- ② 混載業者が Forwarder's B/L を発行してドアツードアの複合一貫輸送責任を持つので、目的地まで円滑に輸送できる。
- ③ 混載業者がキャリアとして発行する運送書類(Forwarder's B/L, Forwarder's Cargo Receipt)によって、業務の簡素化が図れる。
- ④ 混載業者間のサービス競争を点検することで、物流改善が期待できる。などが挙げられます。

注) 費用等については、「Q&A 輸送費用を安くする方法」を参照してください。