

コンテナドレージ混雑について

— 深刻化する港湾混雑・ドライバー不足・高齢化の現状 —

01 港の慢性的な混雑

- ▶ **長時間の待機**：ゲート前でコンテナの積み下ろしを待つため、トラックが3～5時間(ひどい時はそれ以上)も並ぶ
- ▶ **休息にならない待機**：港の待機列は数分おきに前進が必要なため、法律上「拘束時間(運転時間)」としてカウントされる
- ▶ **構造的な限界**：貨物量に対し、港の物理スペース・ゲート数・港湾労働者のリソースが追いついていない

02 深刻化する「ドレージ不足」

- ▶ **2024年問題の影響**：
2024年4月より時間外労働の上限規制(年960時間)が厳格化。港で3～5時間「待機」するだけで法的上限に近づき、1日の稼働回数が激減
例：1日2～3往復→1往復しかできなくなる
- ▶ **事業者の撤退**：
利益率悪化・法令違反リスクの高まりにより、海コン輸送から撤退・縮小する業者が増加

03 ドライバーの高齢化と人材不足

ドレージ不足に拍車をかけているのが業界全体の高齢化です。関東トラック協会海上コンテナ部会(2025年3月31日)の調査によれば、海上コンテナセミトレーラ運転者の平均年齢は51.8歳で、全産業平均(44.1歳)を7.7歳も上回っています。最高齢は78歳に達しており、高齢ドライバーへの依存が際立っています。

- ▶ **参入障壁の高さ**：
「大型免許」+「牽引(けん引)免許」が必要で、取得コスト・時間を要する
- ▶ **割に合わない労働環境**：
資格が必要で、長時間拘束されるにもかかわらず給与水準が見合っていないため、若手が定着しない
- ▶ **構造的高齢化**：
この10年で特定の世代がそのままスライドして高齢化している。若年層(20～30歳台)は合計わずか11.5%

20～30代割合

2013年:約20%
↓
2024年:約12%
約**40%**減少

新規採用者 平均年齢

46.3歳
2024年度実績

年代別割合の推移(2013～2024年)



出典:関東トラック協会 海上コンテナ部会(2025年3月調査発表資料)

ドレージの確保が深刻な課題となる中、ジャパントラストは多様な国内ネットワークを駆使し、物流を止めないための最適な輸送体制を構築いたします。

安定した配車には早めの調整が鍵**となりますので、ぜひお気軽に担当営業までご相談ください!**

ジェイテクトSTINGS愛知 観戦ツアーを開催しました



©JTEKT STINGS AICHI

この度弊社がサポートカンパニー契約を締結している、SVリーグ所属バレーボールチーム「ジェイテクトSTINGS愛知」の観戦ツアーを開催いたしました。

今節クラブ史上最多入場者数となる首位サントリーとの熱い試合で大いに盛り上がりました。

惜しくも敗戦とはなりましたが臨場感たっぷりで釘付けになる試合でした。

ジェイテクトSTINGS愛知は1958年創部、愛知県岡崎市をホームタウンに活動するSVリーグ所属の男子バレーボールチームです。チーム名は「ハチの針のような鋭い攻撃力」に由来。天皇杯優勝2回を誇り、2024-25シーズンはチャンピオンシップ準優勝。ジャパントラストはサポートカンパニーとして応援しています。