

東京港における 海上コンテナ輸送の現状と課題

一般社団法人 東京都トラック協会
海上コンテナ専門部会

ターミナル及び周辺での長時間にわたる待機が問題になっています

トラック事業者は運ぶ荷物の重量と距離に応じて運賃を収受しています。

海上コンテナを輸送する際は、コンテナターミナルという積み降ろし施設で、荷物であるコンテナの受け渡しを行います。

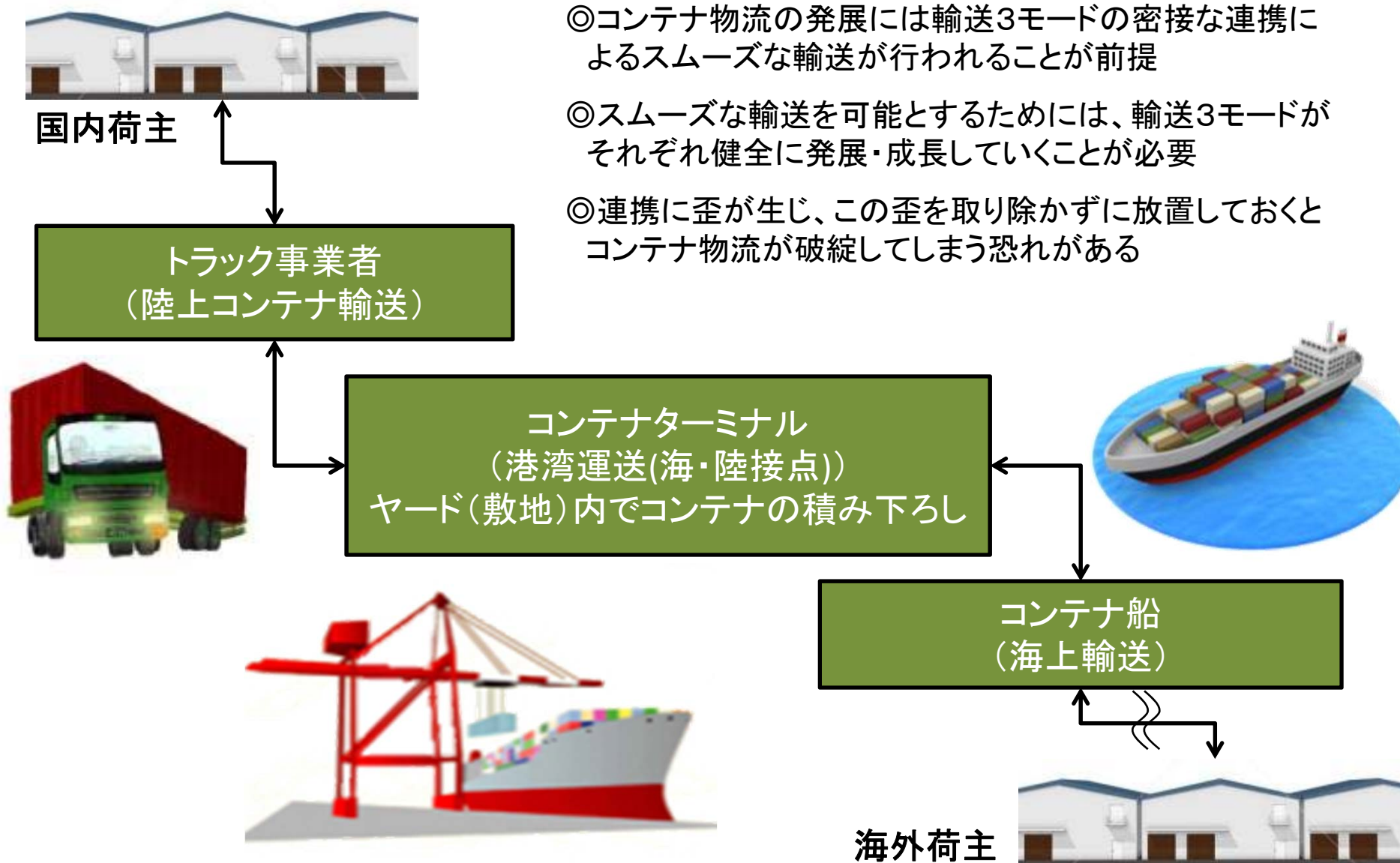
しかし、このターミナルへ入場するためには非常に時間がかかり、長蛇の列をなしたトラックが長時間にわたって待機を強いられています。

トラック事業者は待機時間に対して賃金を得られず、かえって運転者の残業代を支払わなければなりません。経営は悪化しますので、結局は労働条件の面で運転者の待遇は悪くなります。

現状に対策がなされなければ業界全体が不採算のため成り立たなくなり、輸出入について国民生活に多大な悪影響を及ぼす恐れもあります。

また、海上コンテナ輸送は、大型の車両を使用した専門的な知識と技術を要する仕事ですので、応急的な代替手段がなく、破綻した場合は問題が長期化します。

基本的認識 ～海上コンテナ物流を構成する輸送3モード～



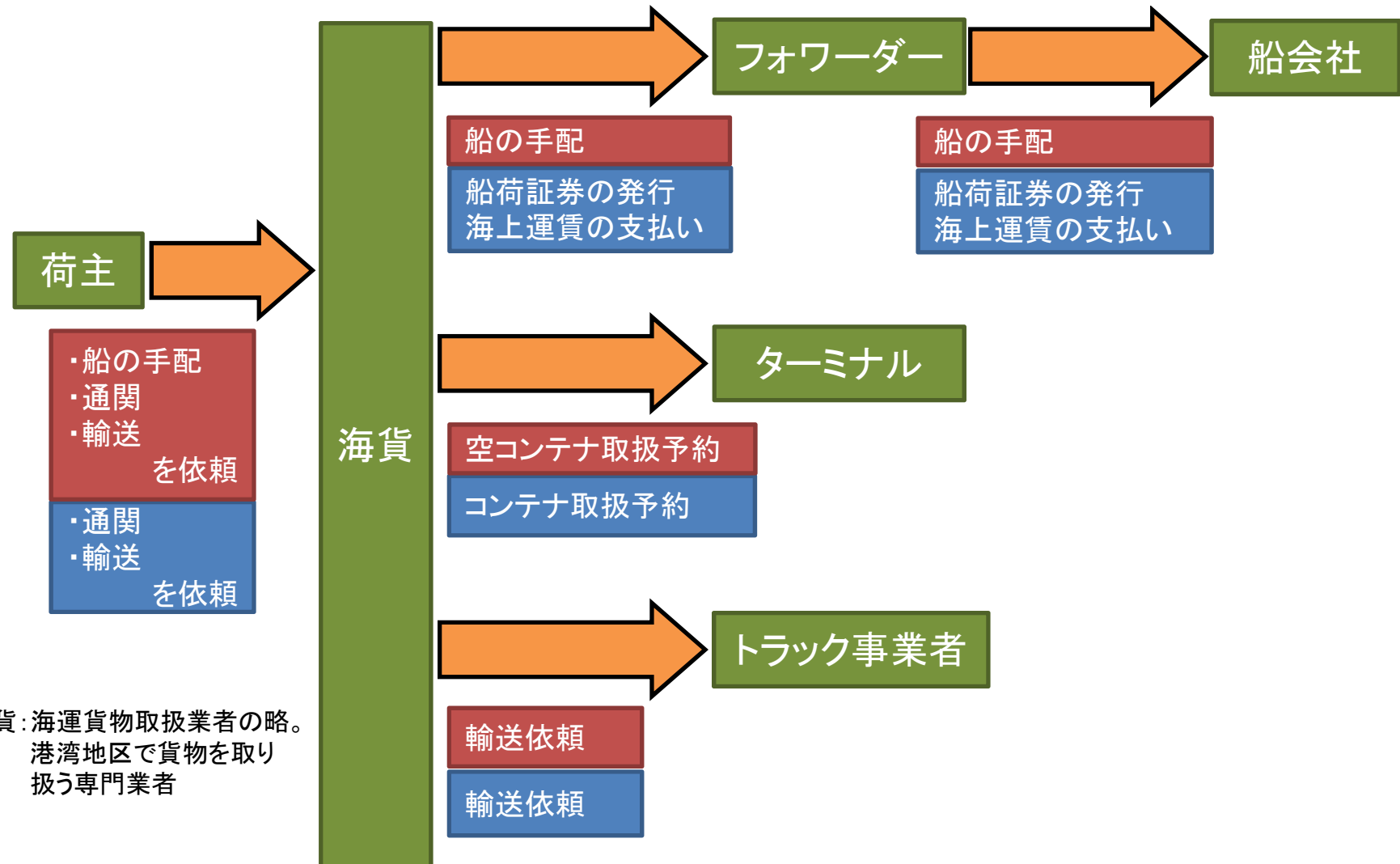
コンテナ貨物の輸出入には多くの関係者がいます。

輸出入の流れ

輸出

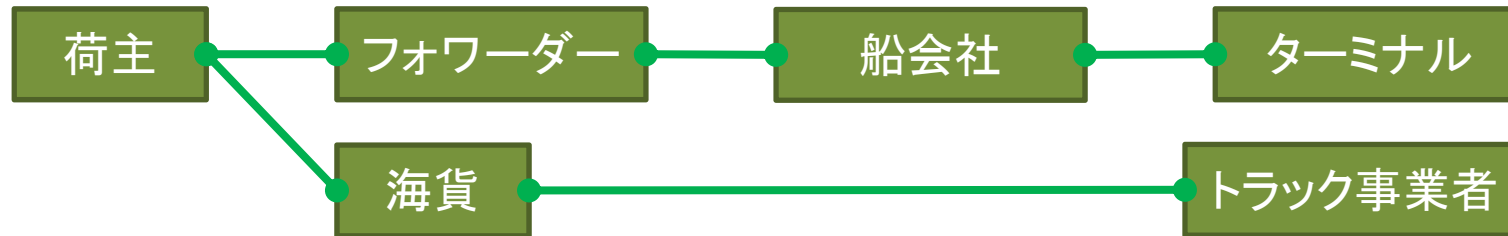
輸入

フォワーダー: 国際輸送業務を取り扱う業者



海貨: 海運貨物取扱業者の略。
港湾地区で貨物を取り
扱う専門業者

ターミナルと関連事業者との取引関係



※ターミナルと直接取引(金銭授受)関係にあるのは、船会社だけ。
ターミナル及び周辺で長時間待機が発生しても他人事。誰も責任を取らない。

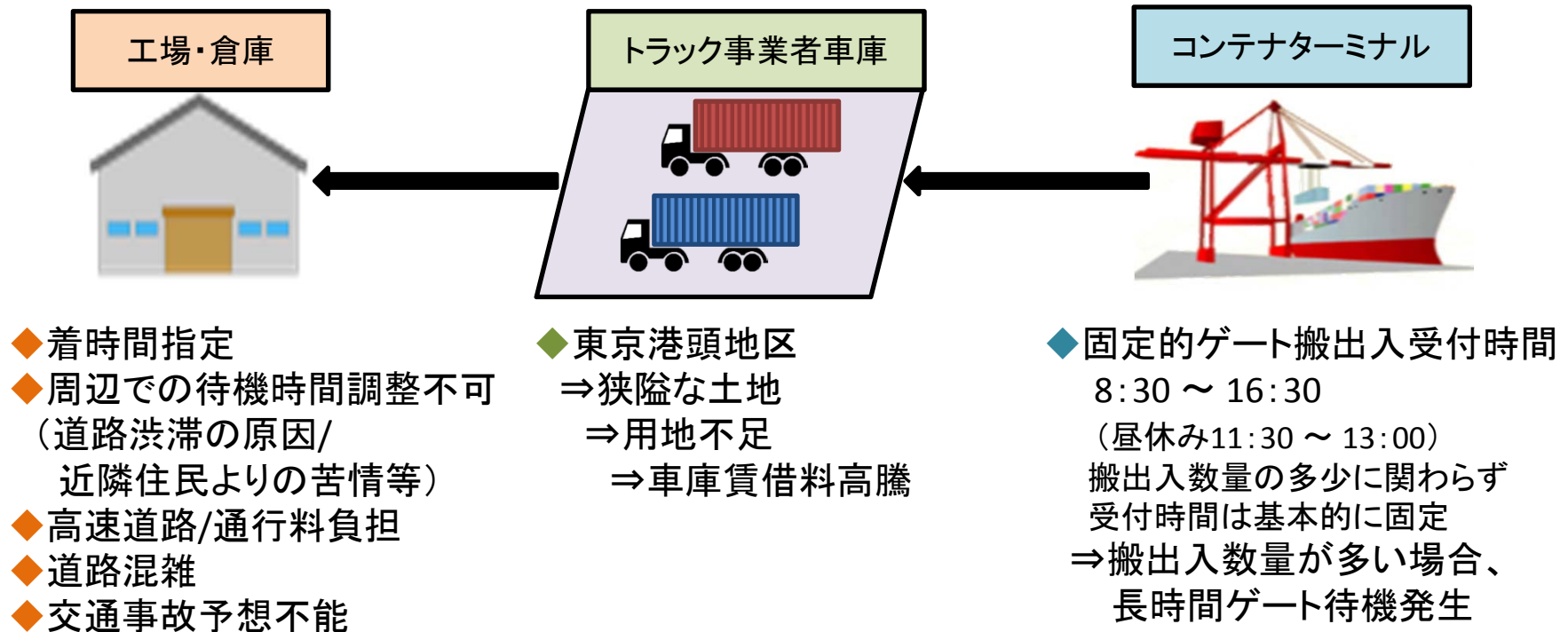
長時間待機に係るコストは、東京港の真の利用者である荷主(輸入者・輸出者)が負担すべきものであるが、現状荷主が負担をしていない。

荷主が負担し、ターミナルに改善を求める。或いは、フォワーダー・船会社を選定する際に、ターミナルのサービスも含めて選定する。それによってターミナルのサービスが向上するというシステムが機能していないと考えます。

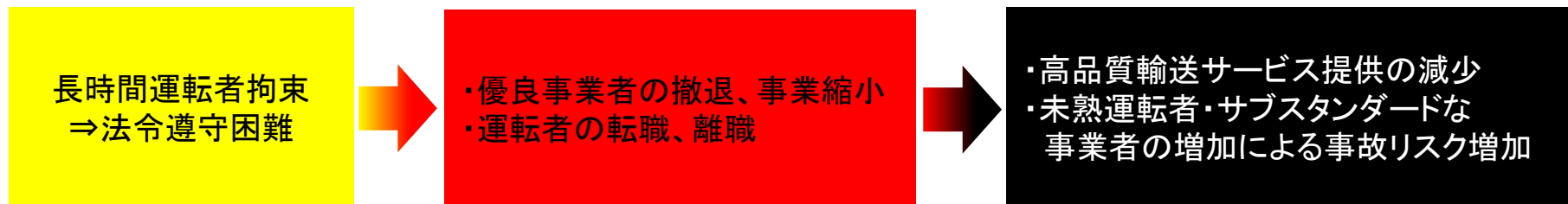
長時間待機は、ターミナルに全ての原因があるものではないと考えます。

- ・東京港の取扱いコンテナ数に比較して狭い港湾の敷地。
- ・狭いターミナルで有るにも係らず、長期間ターミナルに滞留するコンテナ。
(荷主が倉庫代わりに滞留させる)

東京港におけるトラック事業者の健全な成長を阻む要因

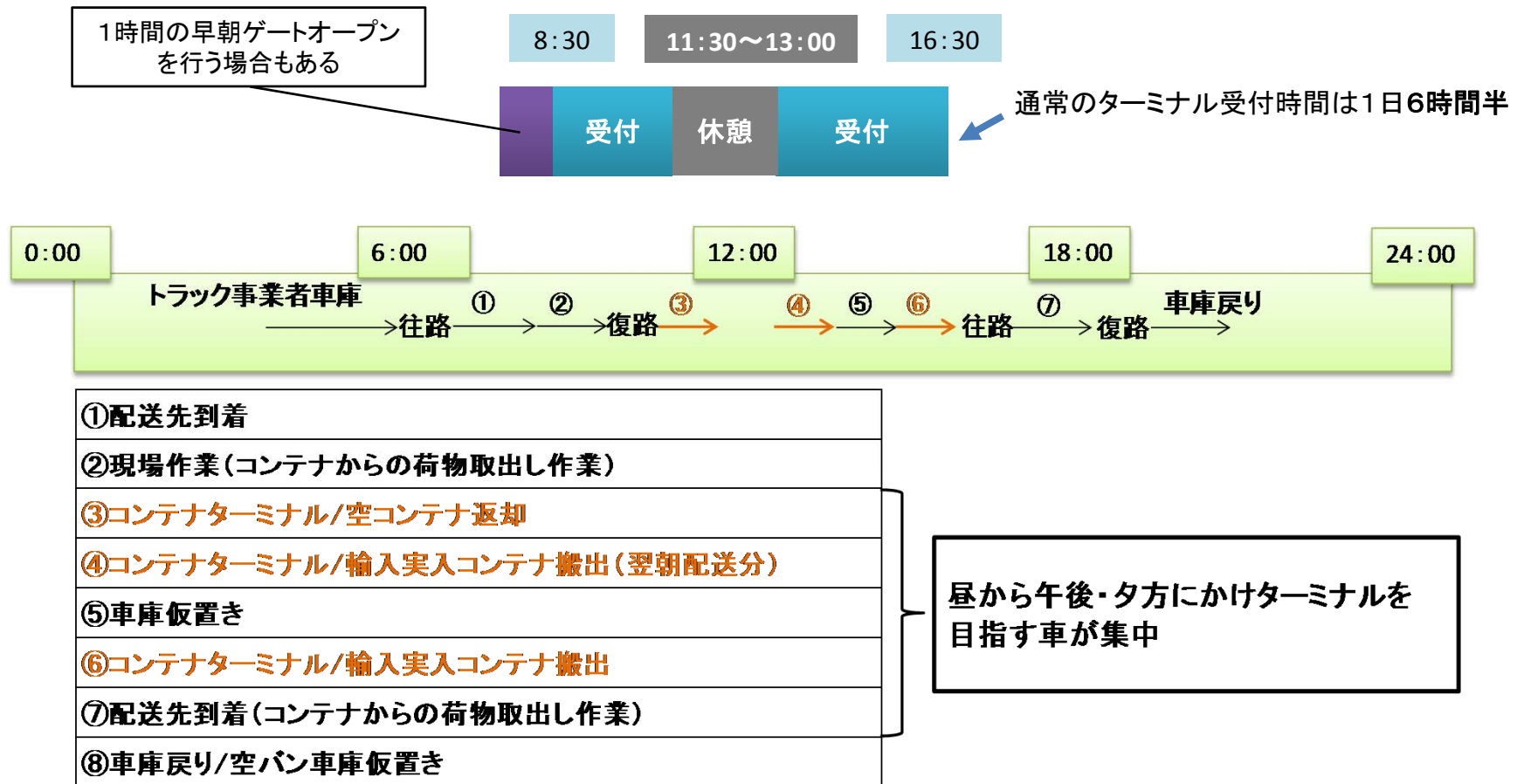


成長どころか、輸出入に関わる必須輸送産業が破綻する恐れすらある



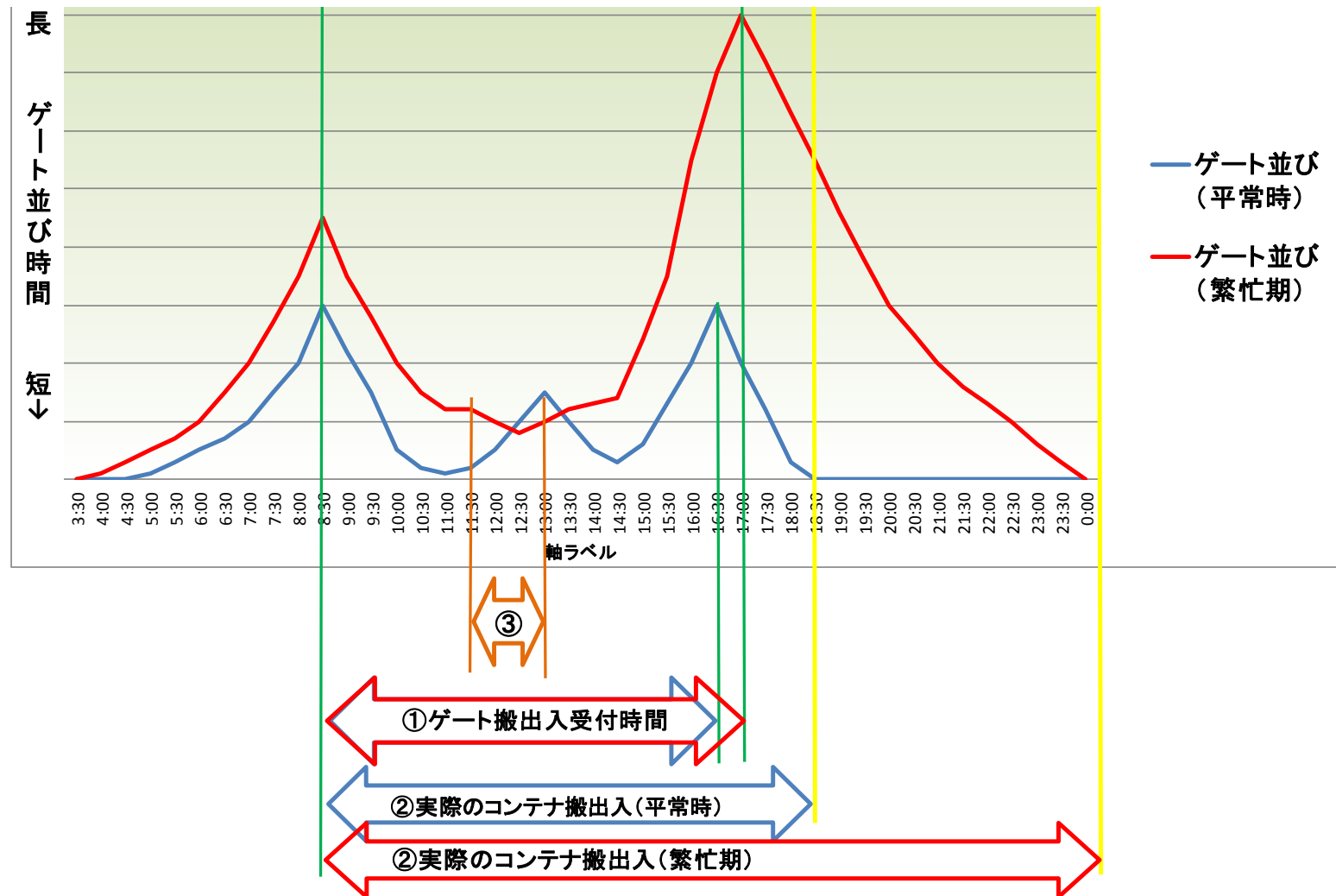
東京港を起点とする海コントラックの1日の運行パターン

輸入コンテナの輸送の場合(主に東京地区事業者)



コンテナを2本運ぶためには、4回待機しなければならない。

ゲート並び時間イメージ



	繁忙期	平常時
①ゲート搬出入受付時間	8:30～17:00	8:30～16:30
②実際のコンテナ搬出入	8:30～24:00	8:30～18:30
③お昼のゲート受付	中断なし	11:30～13:00中断

東京港の問題

ターミナル及び周辺での長時間待機による不利益

- ・ 運転手の長時間労働
- ・ 長時間労働による過労運転
- ・ 運転手の体調不良に伴う事故率増加
- ・ コンテナ陸送の労働生産性低下
- ・ 生産性の低さによる採算の悪化、経営困難
- ・ 採算の悪化による低賃金
- ・ 労働環境、待遇悪化による運転手の減少
- ・ 長時間のアイドリングによるCO₂等排出量の増加

当部会として、これらは**ターミナルにおける長時間待機の解消で大きく是正・改善される**と考えており、オリンピックを控えた今取り組まなければならない喫緊の課題です。

今後期待される対策

(1) 待機時間料の収受

※待機時間料を荷主から収受できる仕組みの構築

(2) ゲートオープン時間の延長

(3) ゲート処理及びヤード内荷役作業の効率化

※港湾技術を活用した海上コンテナ物流の高度化の推進

例 名古屋港飛島コンテナ埠頭

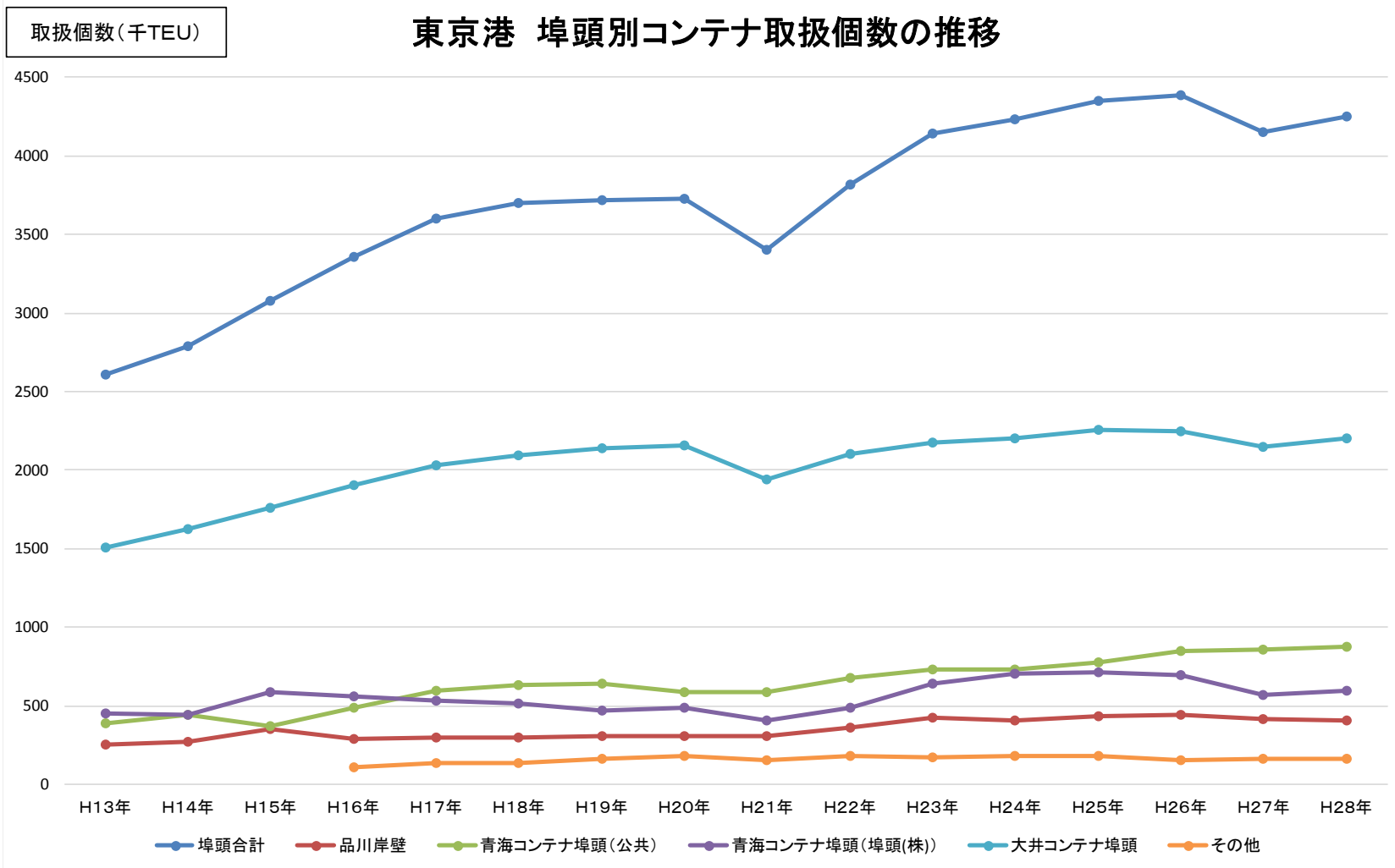
博多港の事前登録制 (H i T S)

横浜港 I C T の活用 等

【参考】 事実関係

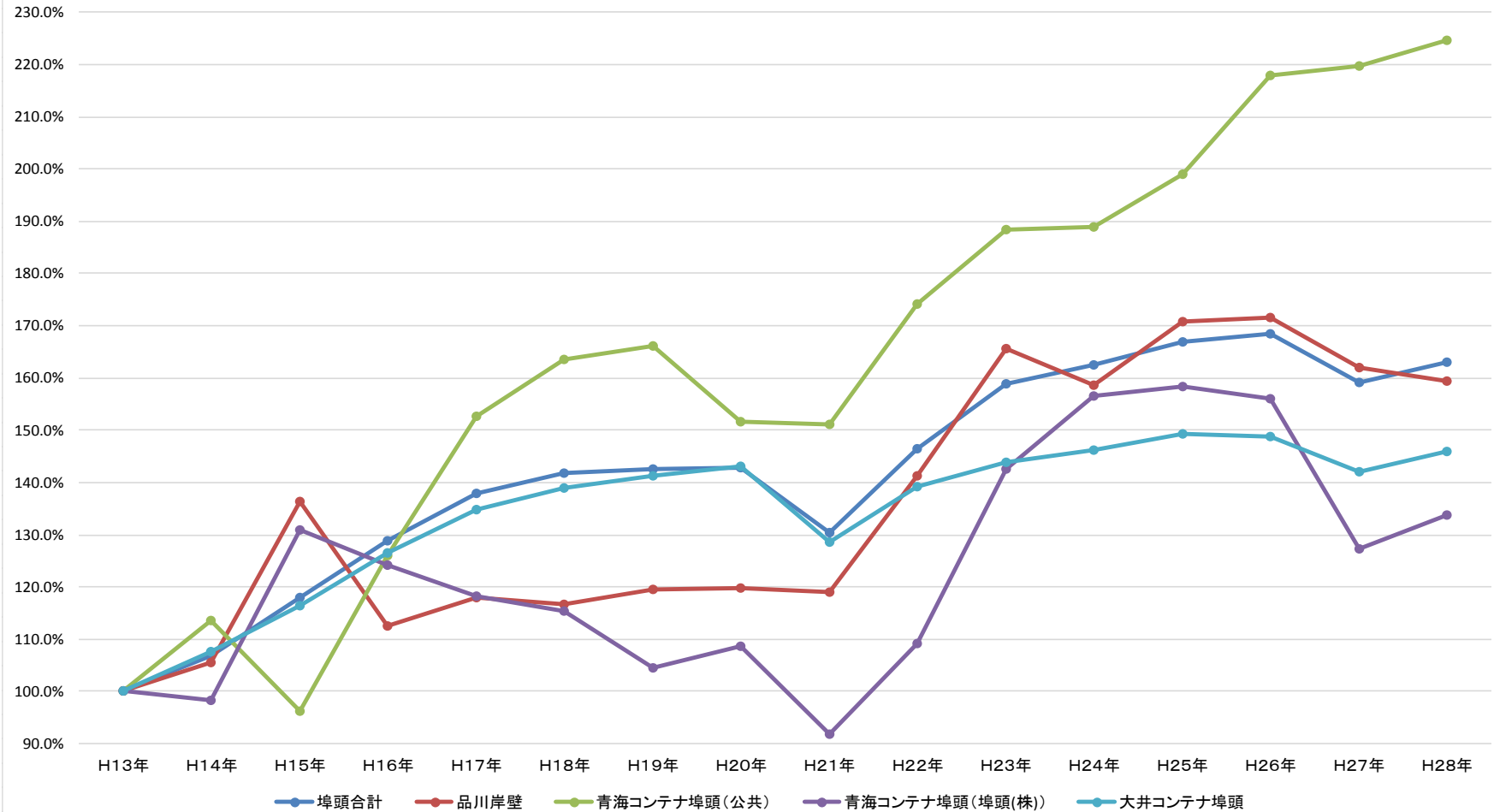
東京港のコンテナ埠頭整備

年数	コンテナ埠頭整備	取扱コンテナ数（外貿-TEU）
1970	1971～75年 大井埠頭(8バース)	
1980		
1990	1992～96年 青海埠頭(5バース)	1991年 約150万 1998年 220万
2000	1999～04年 大井埠頭(再編成)(7バース)	2003年 307万
2010		2011年 414万
2014	中央防波堤外側埋立地 Y1 水深-11m 岸壁延長230m 2017年供用開始予定 中小型コンテナ船岸壁 専用貸付 Y2 水深-16m 岸壁延長400m 2017年供用開始予定 大型コンテナ船岸壁 専用貸付	
2016	大井埠頭その1・その2間埋め立て工事 第1期完了 バン・シャーシプール（コンテナを積んだ車両後部の駐車場）の移転	
2017	上記移転元のバン・シャーシプールを車両待機場として供用開始（3日後中止） 東京港ストックヤードの供用開始	



	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年
埠頭合計	2607	2785	3075	3358	3598	3696	3720	3727	3399	3816	4144	4235	4353	4390	4150	4251
品川岸壁	256	270	349	288	302	299	306	307	305	362	424	406	437	439	415	408
青海コンテナ埠頭(公共)	389	442	374	490	594	636	646	590	588	678	733	735	774	848	855	874
青海コンテナ埠頭(埠頭(株))	448	441	587	557	530	517	468	487	411	489	639	701	710	699	570	599
大井コンテナ埠頭	1510	1625	1758	1909	2034	2098	2135	2160	1943	2102	2172	2207	2254	2248	2147	2203
その他				110	132	140	162	181	153	185	176	186	177	154	160	164

東京港 埠頭別コンテナ取扱個数 伸び率の推移



	H13年	H14年	H15年	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年
埠頭合計	100.0%	106.8%	118.0%	128.8%	138.0%	141.8%	142.7%	143.0%	130.4%	146.4%	159.0%	162.4%	167.0%	168.4%	159.2%	163.1%
品川岸壁	100.0%	105.5%	136.3%	112.5%	118.0%	116.8%	119.5%	119.9%	119.1%	141.4%	165.6%	158.6%	170.7%	171.5%	162.1%	159.4%
青海コンテナ埠頭(公共)	100.0%	113.6%	96.1%	126.0%	152.7%	163.5%	166.1%	151.7%	151.2%	174.3%	188.4%	188.9%	199.0%	218.0%	219.8%	224.7%
青海コンテナ埠頭(埠頭(株))	100.0%	98.4%	131.0%	124.3%	118.3%	115.4%	104.5%	108.7%	91.7%	109.2%	142.6%	156.5%	158.5%	156.0%	127.2%	133.7%
大井コンテナ埠頭	100.0%	107.6%	116.4%	126.4%	134.7%	138.9%	141.4%	143.0%	128.7%	139.2%	143.8%	146.2%	149.3%	148.9%	142.2%	145.9%