

平成21年12月24日

荷主各位

社団法人 東京都トラック協会
海上コンテナ専門部会
部会長 荒木 俊夫



東京港におけるコンテナターミナル
ゲートオープン時間拡大について（意見表明）

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は、弊専門部会の活動に格別なるご理解ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、去る12月1日より、名古屋港及び神戸港において、コンテナターミナルのゲートオープン時間を現行の「8時30分から16時30分まで」より「8時30分から20時まで」に拡大する取り組みが、国が補助を行うモデル事業として開始されています。

当該モデル事業は、製造業等荷主各位の生産・出荷体制の効率化や物流事業者の配車効率向上に関するニーズに対応すべく、コンテナターミナルの効率的な運営体制を構築し、ゲートオープン時間拡大の自立的かつ継続的な運営を目指すものであり、利用状況を見ながら長期的に実施する予定とされています。

現在のところ、東京港における当該モデル事業の実施時期については未定となっておりますが、今後実施されることとなった場合、弊専門部会といたしましては、上記趣旨に鑑み、東京港における物流の実態及び荷主各位の物流ニーズに即応した対応が必要であるとの観点から、下記の通り、20時までのゲートオープン時間拡大に代え、早朝6時からのゲートオープンを行うことが合理的であると考え、ここに意見表明を行なうものです。

また、今回のモデル事業では、コンテナターミナルのゲートオープン時間のみに焦点があてられておりますが、ゲートオープン時間拡大の効果を最大限得るには、船会社がコンテナターミナル外に設置しているバンブール（注参照）についても、コンテナターミナルゲートオープン時間の拡大に合わせ、同様に作業時間の拡大が行なわれることを我々トラック事業者は強く要望します。ゲートオープン時間拡大が折角実現しても、空きトレーラが無ければ我々トラック事業者はコンテナターミナルにコンテナを取りに行くことが出来ず、ゲートオープン時間拡大の効果は極めて限られたものに留まります。ゲートオープン時間拡大に合わせたバンブール作業時間の拡大があつてこそ、初めて本モデル事業が目指す配車効率の向上が可能となりますので、この点を我々は強く求めるものです。また現在、一部バンブールでは夜間コンテナ検査のための照明設備が無く、このため作業時間の拡大が行えないとのことですので、これらバンブールにおいて夜間検査照明設備が必要となることも合わせてご理解願います。

（注）空コンテナ置き場、トレーラに空コンテナを積んだり、トレーラより空コンテナを卸す荷役機器が配備されている。

我々海上コンテナ陸上輸送事業者といたしましては、荷主各位の多様化するニーズに最大限お応えすべく、より効率的な物流サービスを展開してまいりたく存じますので、本件趣旨を何卒お酌み取りいただき、東京港におけるコンテナターミナルの早朝6時からのゲートオープンにご賛同を賜りますよう、宜しくお願い申し上げます。

敬具

1. 東京港における海上コンテナ陸上輸送の現状

- 1) 東京港は、輸入コンテナの取扱個数が輸出入コンテナ個数全体の3分の2を占める輸入中心の港であり⁽⁹⁾、その配達先は関東一円から甲信越、東北にまでおよぶ。中でも東京港より50～100km圏内に工場、倉庫の立地が多く、それら工場、倉庫への輸入コンテナ配送は通常、午前8時～午前8時半ごろの到着指定を受けることが多い。

(※) 2008年 港湾統計 海上コンテナ取扱実績 (単位: 実入コンテナ個数)

出所: 東京港港勢

	20ft	40ft	その他	合計	構成比率 (%)
輸出	219, 917	399, 859	2	619, 778	33. 43
輸入	508, 917	725, 227	31	1, 234, 175	66. 57
合計	728, 834	1, 125, 086	33	1, 853, 953	100. 00

- 2) 荷主各位からの着時間指定配達ニーズに応えるべく、我々海上コンテナ陸上輸送事業者は配達日前日に輸入コンテナをコンテナターミナルから搬出し自社の車庫に仮保管(積み置き)、翌日早朝に出庫して配達を行っている。午前中に荷主各位への配達を終えた車両は、昼前後に東京港に戻り、まず空コンテナをコンテナターミナル又はバンプールに返却、その後、翌日朝着作業のコンテナをコンテナターミナルから搬出し、自社の車庫に仮保管(積み置き)。当該作業のみでは1日の十分な収益を得られないため、更に近距離のコンテナ配送業務をこなし帰庫するのが一般的な配車パターンとなっている。

- 3) 東京港取り扱いの2/3を占める輸入コンテナについては、上記2のような配車パターンがあり、これをコンテナターミナルへのコンテナ搬出入という観点からみた場合、午前中はゼロ、昼から午後にかけて搬入・搬出とも集中することとなる。コンテナ搬出入が午後の時間帯に集中する結果、コンテナターミナルゲート並び、周辺道路の慢性的な混雑、渋滞を作り出す原因となり、運転手の長時間労働、長時間拘束の温床となっている。

2. 東京港における早朝6時からのゲートオープンの有用性

- ① 配達日当日の早朝に輸入コンテナをコンテナターミナルより搬出し、そのまま荷主殿工場・倉庫に配達することが可能となるため、その分、前日の積み置きが不要となり、午後に過度に集中するコンテナターミナルへのコンテナ搬出入を緩和することが出来る。
- ② この結果、午後のコンテナターミナル及び周辺道路の慢性的な混雑・渋滞の緩和が期待でき、ゲート並び時間の減少によるトラックの稼働時間が増えることにより、今以上に顧客への配送サービス向上が図れる。

- ③ 仮にゲートオープン時間が名古屋港や神戸港のように夜間 20 時までとなった場合、トラックドライバーの過重労働・長時間拘束を更に助長するおそれがあり、これが安全運行に重大な支障を及ぼすことが懸念される。
- ④ 更に上記③のケースにおいて、費用対効果という面より取扱量の多いコンテナターミナルのみに絞り夜間 20 時までのゲートオープンが実施された場合、時間との勝負に追われるトラック事業者・運転手は、まず 16:30 にゲートクローズするコンテナターミナルへのコンテナ搬出入を先に済ませ、その後、20 時まで開いているコンテナターミナルへのコンテナ搬出入作業に取り掛かることが見込まれるため、それらコンテナターミナルの作業終了時間が深夜までおよび、上記③運転手の拘束時間を更に長時間化させる危険性を孕んでいる。コンテナターミナル毎に必要な度合いが異なる夜間ゲートオープン時間の拡大に代え、取扱量の多少に関わらず確実な需要に結びつく早朝 6:00 のゲートオープンは東京港のコンテナ物流実態に最も適した合理的対応と考える。

以上