



東ト協事発第22号

平成25年2月22日

東京都港湾局

局長 多羅尾 光睦 様

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



東京港における公共コンテナふ頭の整備・拡充に関する要望

拝啓 時下益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素は弊部会の諸活動に格別なるご高配を賜り、ここに厚く御礼申し上げます。

弊部会は、東京港を拠点として海上コンテナ陸上輸送に携わる運送事業者(※)で構成され、輸出入産業の振興と東京港の更なる発展に寄与するために安全・安心・安定的輸送サービスを日夜提供しております。

(※) 部会員総数96店社、保有トラック1,550台、保有トレーラ5,347台(平成24年3月現在)

さて、年明けの東京港では、例年の年始コンテナターミナルゲート混雑に加え、3連休最終日の1月14日が東京地方で大雪となった影響もあり、15日以降ゲート搬出入業務に混乱が生じました。特に青海公共コンテナふ頭では16日夕刻から17日未明にかけて大混乱に陥り、A1ターミナルオペレーターの状況把握不足によるものと推察される場当たりの対応がトラック事業者の不信を買うこととなり、多くのトラック事業者、運転者に東京港を起点とするコンテナ陸送事業は最早ビジネスモデルとして成り立たないとの失望感を抱かせることとなりました。(注1参照)

リーマンショック以降、年末年始や連休前後の貨物輻輳時、台風・降雪など荒天遭遇時にゲート大渋滞を繰り返す青海公共コンテナふ頭は、我々海上コンテナ陸上輸送事業者にとり円滑な輸送業務を遂行する上での妨げとなっており(注2参照)、折に触れ貴局に対し改善を求めてまいりましたが、遺憾ながら今日に至るまで抜本的対策が講じられたことはなく、その結果、優良事業者を中心に海上コンテナ陸上輸送よりの撤退、業務縮小に追い込まれるケースが後を絶ちません。(注3参照)

注1 16日午後4時半の看板並びと時間外予約枠100台の車両が、途中ターミナルオペレーター側より一切経過説明を受けることもなく、17日未明まで待機を引き延ばされた挙句、午前3時45分及び午前5時に一方的にゲート搬出入作業の打ち切りを言い渡された。これら10時間を超える待機車両に対し、ターミナルオペレーター側よりは同日朝よりの優先的搬出入など救済措置が一切講じられることもなく、待機を行ったトラック事業者にとっては何等の収益を上げることもなく費用のみが発生する、また運転者にとっては疲労も限界に達する無駄な待機に終わった。

注2 弊業界では青海公共コンテナふ頭混雑原因を、同ふ頭へ着岸するコンテナ船隻数の多さ(バースが常にコンテナ船で占有されておりバース空時間が少ない)、本船荷役優先の作業体制(本船がバース着岸中、荷役機器が本船荷役に集中する結果、ゲート搬出入業務が手薄となる)と考えており、同ふ頭における現在のコンテナ取扱量は同ふ頭の物理的処理能力の限界を超えていると判断する。

注3 弊業界では、東京港の日々のコンテナ取扱個数変動は、ゲート待機時間の長短により調整されて



きたと考えている。換言すれば、トラック事業者/運転者のコスト負担と辛抱・我慢のもと円滑なコンテナ物流が維持されてきたと考える。然しながら弊業界が以下現実に直面するに至り、それら対応も限界に達し、東京港における円滑なコンテナ物流が崩壊の危機に立たされている。

- ① 若手運転者の間に、長時間拘束、不規則労働が避けられない東京港起点の海上コンテナ陸上輸送業務は魅力ない仕事との認識が広まり、将来への不安から見切りをつけ転職する者が後を絶たない。このため運転者が揃わず休車に追い込まれる事業者が増えており、また若手運転者の定着率低下は未熟連運転者の増加を招き重大事故発生リスクを高めている。
- ② トラック事業者自らが運転者の拘束時間をコントロールすることが難しく、厚生労働省・国土交通省が定める自動車運転者に対する拘束時間条件を守る事が困難となっている。然しながら一度事故が発生すると、事情の如何に関わらず法令違反を理由にトラック事業者、運行管理者、運転者が処罰を受けることになる。
- ③ 長時間ゲート待機による輸送原価の上昇を、運賃転嫁により荷主より回収することは極めて困難であり、長時間ゲート待機はトラック輸送事業者の事業収支を著しく悪化させ事業継続を困難とする。

東京港のコンテナターミナルゲート混雑は2008年9月のリーマンショックを境に、それ以前のコンテナふ頭全体の混雑から、中国を中心とするアジア地域と東京港を結ぶコンテナ船の利用が高い公共コンテナふ頭に混雑が集中する変化が生じております。これらは貴局が公表する港湾統計ふ頭別コンテナ取扱個数伸び率において青海公共コンテナふ頭が88.4%増、品川公共コンテナふ頭が65.8%増と大幅な増加を示す一方、欧米航路に就航するコンテナ船の利用が高い大井コンテナふ頭は43.9%の伸びに留まっていることから裏付けられます。(いずれも2001/2011年の10年間データ対比)

弊部会としては、東京港を拠点とする会員事業者の健全な事業発展を可能とし、今後とも東京港を起点とする海上コンテナ物流の発展、振興に貢献して行けるよう、東京都港湾管理条例第三条規定に基づき、東京港における貨物の円滑な運送、港湾機能が最大限発揮されるよう管理運営責任を有する貴局に対し以下を要望いたしますので、何卒ご検討賜りますようお願い申し上げます。

敬具

記

現下の東京港における海上コンテナ取扱量において、貨物輻輳時、岸壁/ヤード荷役能力/ヤードスペース/ゲート搬出入能力いずれもが大幅な不足となる公共コンテナふ頭の整備・拡充を早期に行い、繁忙期ごとに繰り返される長時間ゲート待機が解消されるよう強く要望する。

弊業界としては整備・拡充の選択肢の一つとして、中央防波堤外側埋立地に現在整備中のC1バースの早期供用開始、並びに同バース機能の最大限有効利用を図るため、現在の専用貸付方式による整備を改め、青海、品川両公共ふ頭のバックアップとして公共コンテナふ頭として供用されることを要望する。

以上