

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 20時ゲートオープン時間拡大社会実験開始について（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、製造業をはじめとした荷主の物流リードタイム短縮や国際競争力の強化等を目的に、荷主等港湾利用者のニーズを検証するため、国が行うモデル事業として現在『8時30分から16時30分まで』のコンテナターミナルのゲートオープン時間を『8時30分から20時まで』に拡大する社会実験が、本日より東京港においても実施されることとなりました（注参照）。

（注）本社会実験は既に昨年12月より名古屋港で、本年3月より横浜、大阪、神戸で実施中。

本社会実験につきましては、当部会としては、モデル事業の考え方そのものには反対いたしません、

- ・昨年12月に港湾利用者たる荷主に対し、東京港における物流の実態及び荷主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、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旨意見表明を行いました（別紙参照）。
- ・本年3月には関係港運団体に対し、実施に当たっては、ゲート並び緩和、コンテナターミナル内混雑解消が確認されることが条件であることを文書回答致しました。

更に本年4月には、当部会が独自に行った荷主・海貨事業者を対象としたアンケート調査において、混雑の激しいコンテナターミナルにおいて社会実験が行われることに対し意見を求めたところ、回答数の1/3の方より、コンテナターミナルによる現状の混雑や渋滞の改善が先決との回答を頂きました。

※本アンケート調査結果は（社）東京都トラック協会HP上で公開しております。

今回、我々トラック事業者の意見や荷主・海貨事業者の意向が取り入れられること無く、また本年春先より混雑問題解消に向けた抜本的対策が何等採られること無く、ゲートオープン時間延長社会実験開始に至ったことは甚だ遺憾であり、ここに弊専門部会として強く抗議を表明するものであります。

敬具

記

1. 貨物自動車運転手の拘束時間は改善基準告示により1ヶ月293時間となっており、1日については13時間を超えないものとする、延長する場合は最大16時間とするが、この場合15時間を超える回数は週2回以内とする、としている。

輸入コンテナを輸送する場合、運転手は荷主よりの朝7時半～8時半の着時間指定に合わせ東京車庫（港頭地区）を早朝5時～6時に出勤するのが一般的であり、この場合、13時間の拘束時間は夕方6時～7時となり、最大瞬間風速的な16時間では午後9時～10時となる。我々トラック事業者は当日のコンテナ搬出入を行なうべく午後4時半までにゲート並びに運転手をつかせるが、ターミナル側の事情で待機時間が延びゲートアウトが深夜零時を回ってしまう場合、おそらく全てのトラック運転手が16時間の拘束時間を超えていることとなる。トラック事業者や運転手は法律を遵守すべく努めているが、守りたくても守れないのが現在の東京港での一部コンテナターミナルでの労働環境である。

2. 今回社会実験を実施するは

- ・ 青海公共コンテナターミナル (A-1、A-2)
- ・ 青海 A-3 コンテナターミナル
- ・ 上組 東京コンテナターミナル

の 3 コンテナターミナルであるが、これらターミナルはいずれも混雑が激しく、繁忙期には最大7～8時間のゲート並びを余儀なくされるものが含まれている。

3. 本年 4 月 1 日より労働基準法が一部改正され、時間外労働の割増賃金率引き上げなどの義務が課せられるなど、労働者の長時間労働を抑制し健康の確保、増進をはかることが国から強く求められているが、コンテナターミナル及び周辺道路の混雑、渋滞により上記 1. に記述のごとく運転手の深夜・長時間労働の常態化が避けられず、今回のゲートオープン時間を夜間に延長する社会実験開始は事態を更に悪化させる虞がある。安全運行維持は我々トラック事業者が守らねばならない最大の責務であり、運転手の運転時間制限、拘束時間制限はそのために国から課せられた具体的労働条件であるが、今回、この労働時間抑制に逆行するような国の施策が採られたことは看過できない由々しき事態である。
4. 今回の社会実験は受益者負担を原則として利用者は 1 回 4,000 円 (20/40FT を問わず) を利用料としてコンテナターミナルオペレーターに支払うこととなるが、国はコンテナターミナルの時間外作業に伴い発生する追加コストがこれら利用料収入だけでは賄いきれないので当初 3 年間に限り補助金を支給としている。このモデル事業実施の結果、追加の時間外労働を余儀なくされるトラック事業者、運転手には何等金銭面での配慮はなく、一部業界のみを優遇する極めて偏重した施策である。
5. 今回の実施要領を見ると、特定曜日や、混雑が予想される場合は社会実験を実施しないとなり、国が説明するモデル事業本来の目的からすると、首を傾げたくなる面が見られる。国として行う施策である以上、東京港で実施しないと体裁がつかないというのでは本末転倒である。また本社会実験は予約制にて行われ、予約車両並びは通常の並びとは別のターミナルが指定するレーンに待機することとなっているが、通常の待機レーンが不足している現状において、別のレーンを用意出来るのであれば、それら待機レーンは時間内作業に充当し長時間待機の解消に努めることが先決である。
6. 従来、繁忙期には当部会と各ターミナルオペレーターの協調のもと、無料でゲートオープン時間延長が行われてきたが、本社会実験実施を契機に 16 時半での画一的ゲートクローズが実施された場合、16 時半までの並びに付くべくトラックが集中する結果、繁忙期にはゲート周辺道路の混雑、埠頭全体の渋滞にますます拍車がかかることが懸念される。
7. さらに、利用料について、本来利用者である荷主・海貨事業者が支払うところになっているところ、先行実施されている他港においては荷主・海貨事業者からの指示により我々海上コンテナ陸上輸送事業者が利用料を負担させられているケースが見受けられることから、果たして荷主・海貨事業者による利用料の支払いが確約されているのか極めて疑問である。

弊専門部会といたしましては、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の有用性をここに改めて主張いたしますとともに、荷主のニーズに応じた効率的な物流サービス提供のため、我々海上コンテナ陸上輸送事業者並びに運転手がコンプライアンス（法令等遵守）に基づき安心・安全な車両運行を実現できる事業環境、労働環境の整備・拡充に向け努力してまいりますので、今後とも皆様のご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。