

東京港混雑問題

物流危機、「合わせ技」で対策を

東京港の混雑が深刻化している。海上コンテナドレージ（横持ち輸送）のドライバーはコンテナタミナル（CT）で長時間の待機を強いられ、業界から人材流出が続く。車両の稼働率も低下し、輸送力は大きく減少し、ドレージ業者からは悲鳴が上がっている。日本郵船と日本通運の共同出資で設立され、5大港で事業を展開する大手、日本コンテナ輸送（NCY）も例外ではない。同社の土屋廣明社長に現状と改善に向けた取り組み、混雑緩和への提言などを聞いた。

（聞き手 梶原幸絵、岬洋平）

東京港の混雑の実態

は。3時間以上は16%に達した。年末年始の休みが長かったため年明けはタミナルが輸入コンテナであふれ返り、リーフアーフラグも不足したこともあってコンテナを降ろせず、コンテナ船の沖待ちや抜港が発生した。

「東京都トラック協会海上コンテナ専門部会の昨年5月の調査によると、東京港のタミナルのうち、海上コンテナ車両の平均待機時間が1時間以上のタミナルは6割前後に達している。さらに昨年から年末は異常ともいえる渋滞が続き、当社では最長12時間の待機が発生した」

「当社の今年1月の平均待機時間は1時間56分、最長7時間27分。コンテナの輸送件数のうち、2時間以上の待機があったのは44%

は。一般的に、東京港ではトラックターヘッド1台が1日に運べるコンテナは1・5本（回転）といわれている。当社はオーシャンネットトワークエクスプレス（ONE）の実入りコンテナの

日本コンテナ輸送社長

土屋 廣明氏



つちや・ひろあき 80（昭和55）年日本郵船入社。ヘルギ物流現地法人社長、経営委員・NYKグループ・ヨーロッパ・タイレクター（欧州物流事業統括）などを経て、10年4月日本コンテナ輸送入社。15年4月から現職。

ファイターや空コンテナ回送の本数がまとまるため、作業を効率化できる要素がある。それでも横浜港を含めた東京支店の2017年度の数字は1・8本にすぎない。これに対して名古屋支店は2・2本、阪神支店は2・8本だ」

「海コンドレージ業界の

ドライバーの多くは歩合給なので、長時間拘束される東京港では商売にならないと、離職が続いている。ヘッダーの回転率の悪化もあり、業界全体の輸送力が目減りし、東京港のコンテナ物流は危機的状況にある。裏を返せば待機問題が解消し、車両の回転率が上がれば

はある程度輸送力を確保できると言うことだが、現状、ドレージ業者は輸送需要にこたえられず売り上げが減り、廃業や事業撤退が後を絶たない」

輸送力6割減少

NCYの現状の輸送力は。

「5大港で自社保有のトラックターヘッド66台、コンテナシャーシ約7400台に加えて協力会社の車両で年間約21万本、35万TEUのコンテナを運んでいる。総売上高の9割を海コンのドレージ事業が占め、そのうち約2割が自社輸送、7割が利用運送だ。利用運送のうち、固定協力の用車台数が減少しており、特に東京では10年前の約4割にまで落ち込んでいる」

「渋滞による業績への影響は、どの程度あるのか。18年度業績は非常に厳しい。売り上げは右肩下がりで輸送力の低下がボディプロローのように効いてきたところに、昨年の相次ぐ台風襲来が追い打ちをかけた。台風21号で日本郵船の神戸港のタミナルとバンブルが被災した上、神戸、大阪両港の機能が停滞し車両の回転率が悪化した。東京港でも毎週のようにタミナルのクロースや

「ドレージの需給が逼迫し、運賃相場は上昇しているが。一年々のコンテナ取扱量の増加やトラック輸送の規制緩和で新規参入が相次ぎ、過当競争が続いたためにドレージ料金はずり切っていた。それがいま若干の上昇基調があったところ

で、車両の回転が悪いままでは厳しい状況に変わりはない。長時間の待機があってもお客さまにご迷惑をかけるまいと、時間指定などの要望に応えるための負担も大きい」

開門前倒し提案

「早朝ゲートオープンなどの対策の効果は。ゲートオープン時間の延長は、搬入のピークをならす効果があるが、現状の早朝オープン時間は通常より1時間早い午前7時半。それよりも早い、午前3時や4時にゲートをオープンすればかなりの混雑緩和が期待できるのではない

か。東北・北関東など、を拠点とする車両は、に地元を出発し未明からト前で並ぶ。そして半のオープンと同時にテナを搬入して降ろしのコンテナを積んで地へ帰っていく。未明にテナを降ろし積みでこれら地方車の待機のと労働時間のムリが解る」

「一方、港周りが拠点車両は、前日に『荷積み日仕立て・朝方出発』コンテナを朝一番にに納めるため港からっているが、夕方4時に『札掛け（締め切り）』に並び着き、翌日作コンテナを引き取るた港に集中する。オープン待機に費やすムダを当達の正味作業に代え、時間て『荷積み』できただ、ヤード内山側（外とのコンテナの受けし）の作業進捗が悪い待機が発生し、連転手リは解消できないので方の混雑緩和にはゲートオープン時間の延長と併用する必要があるだろう」

台切り運用拡充

「ほかの対策とは何か。」

「当社では車両の回転率を上げ、何とか輸送力を捻出するため、さまざまな改善に取り組んでいる。その一つが車両の活用だ。ターミナルやバンプールが空いている時間と抽選になるので、より密に搬出したコンテナを当社の車庫に搬入して台切り（ヘッドと切り離し）、いつでも搬出できるようにしておく。当社の東京港の車庫の収容台数は40にシャーシで約150台。これにより、ゲートオープン時間の制約を受けず、また長時間の待機を避けてヘッドを運行できる」

「東京港埠頭会社も、輸入コンテナを対象に同様のスキームを運用している。大井埠頭で時間貸ししていたシャーシを、昨年『東京港ストックヤード』として供用を開始した。また、車両の収容台数が180台で予約数を超える

Interview

■1面から続く

「待機場に渋滞が封じ込められているだけなので、混雑緩和にはストックヤードの整備の方が有効ではないか。これは私が見たが、都が整備して、現在大井北部陸橋の補修工事にかかる待機列を誘導している『大井車両待機場』は500台の収容力を持つ。補修工事の終了後はストックヤードとして運用することを提案したい」

「オフドック（ターミナル外）のバンプールの整備も高い効果を見込める。最近実入り・空の搬出入作業が集中するオンドックのバンプールで、ミナルからバンプールに実入りコンテナがあふれ、バンプールの作業効率が落ちているケースもある」

「バンプールは基本的に時間外のおペレシオンには対応しない。都港務局と東京港埠頭会社の早朝ゲートオープンの補助対象をターミナルからバンプールにも広げるよう要望している」

「リユース」拡大
「今年は大規模な消費増税が控えている。影響をどう見るか。」
「連休中は収入がなくなり、前後は混雑で車両の稼働が悪化する。何も手を打たなければ大赤字になるだろう。このままでは業界は持たない。2020年の東京五輪・パリンピックもあり、混雑対策は不可欠だ。この問題は万能の特効薬はない。さまざまな対策を深化させた上で、『合わせ技』で取り組まなければ解決は難しい。横浜ではICT（情報通信技術）を活用した実証実験が行われている。東京港でももっと新技術を活用する取り組みが必要だろう」



日本郵船のバンプールの一部を賃借し、車庫として活用。改善に取り組む

「荷主には、船社が東京港で使うターミナルの混雑具合により、車両の回転率と運賃単価が変わるということを説明している。荷主にはターミナルの混雑も船社を差別する基準に加えてもらいたい」