

GW10連休 荷役停止へ

東京港

一部CT不可避

混乱最小化へ苦渋の選択

4月27日―5月6日のゴールデンウィーク(GW)10連休中、東京港のコンテナターミナル(CT)の一部で本船荷役を見合わせる事が不可避な情勢となっている。工場の操業停止や倉庫の休業などでCTからの貨物引き取りが止まる中、本船荷役だけを引き受けるとヤードの蔵置コンテナが満杯となりターミナル機能がまひし、コンテナ船の沖待ちが急増する恐れがあるためだ。航路・貨物の集中によってターミナルゲート周辺の交通混雑が慢性化する東京港にとって、連休中の混乱を最小化するための苦渋の選択となる。

東京港には現在、船社などが借り受ける専用CTと、港湾運送事業者が共同運営する公共CTの2種類がある。コンテナ埠頭別で見ると、大井埠頭(全7バース)は全て専用、青海埠頭(5バース)が専用・公共の混在、品川埠頭(3バース)は公共、中央防波堤外側(1バース)が専用となっている。

このうち、公共CTを中心とする複数のコンテナ埠頭で、10連休中の一定期間、本船荷役見合わせが検討されている模様。利用船社にもスケジュール変更などで理解を求めていく公算が大きい。

外貿コンテナ取扱個数が450万TEUを超え、21年連続で国内コン

テナ港湾の取り扱い首位となつている東京港は、首都圏4000万人の消費物資など輸入貨物の割合が多い。輸入コンテナは輸出に比べてCT内の滞留日数が長い。特にアジア域内船社が利用するCTを中

心ターミナル処理容量の逼迫につながっている。そのような状況の中、工場や倉庫の貨物出入りがなくなる連休・年末年始期間にはターミナルゲートもクロースされるが、本船荷役は船社のス

ケジュール維持の観点からこれまで原則実施されてきた。

しかし、輸入コンテナの陸揚げでヤードが満杯になると、本船荷役自体が不可能になる。実際に昨年暮れから今年にかけての年末年始には、港湾

管理者の東京都が青海公共CTの利用船社に対して輸入コンテナの早期搬出を要請。しかし、結果としてCTが満杯となり、数隻の沖待ちが発生した。

今回の10連休は年末年始より期間が長い。このため、通常の対応では沖待ちが急増して混乱に拍車がかかる恐れがあるため、異例の措置でしる公算が大きくなっている。都は中防外側CT整備などによる処理能力の向上、港運事業者は早朝ゲートオープン実施などを通じて既存CTの負荷低減を図っているが、来年の東京五輪対応に先立つ試験と向かい合う形となる。