

港湾の渋滞緩和

■現状認識

- ①東京港におけるコンテナターミナル待機状況（混雑度比較）
 - (1)ターミナル比較
青海ターミナル（アジア航路中心） > 大井ターミナル
 - (2)コンテナ種別比較
輸出： 実入り搬入 > 空コン搬出
輸入： 実入り搬出 > 空コン返却
 - (3)時間帯別比較
夕 > 朝 > 昼間
 - (4)日別比較
連休前後、金曜日が混雑
- ②ドレージ運行の回転状況
 - (1)大井港頭地区⇄東京港：2回転以下（大井港頭地区倉庫の立地的優位性低下）
⇒ 3回転~4回転が可能な状況を期待
 - (2)内陸拠点⇄東京港：1回転程度
- ③時間指定
 - (1)バンニング/デバンニング時間、ターミナル搬出入日：荷主指定
 - (2)ターミナル搬出入時間：トラック会社運用

■問題点

- (1)ゲートオープン時間とコンテナ搬出入時間のアンマッチ

■改善要望と期待効果

- ①改善要望
 - (1)CYゲートオープン時間の拡充または柔軟な対応
⇒ターミナルでの待機時間削減
⇒都心部の渋滞時間を避けたトラック運行の実現
 - (2)行政・船社・ドレージ会社・荷主の協業による、コンテナ・デポ（港頭地区・内陸）の運用構築 ⇒ ゲート通過本数の削減

※問題解決に向けた運用については当事者（トラック会社、ターミナル運営会社）による調整が肝要

- ②期待効果
 - (1)トラック不足・ドライバー不足への対応
 - (2)環境問題（CO2削減）効果
 - (3)コスト削減（トラック会社、荷主）
 - (4)公道における安全確保
- (参考) 海外主要港 コンテナターミナル待機時間（長い場合）
- | | |
|--------------|----------|
| ・上海港 | 3時間程度 |
| ・香港港 | 2時間~3時間 |
| ・シンガポール港 | 2時間（予約制） |
| ・レムチャバン港（タイ） | 1時間 |
| ・釜山港 | 1時間 |