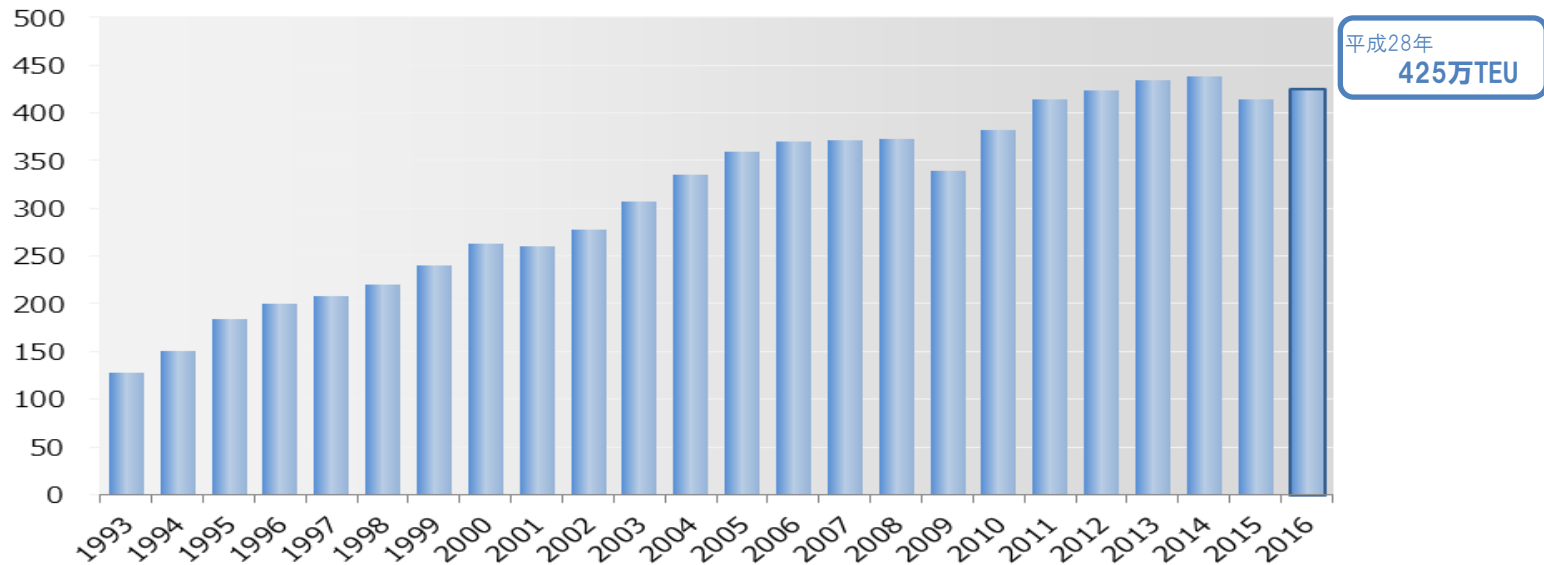


東京港の渋滞対策について

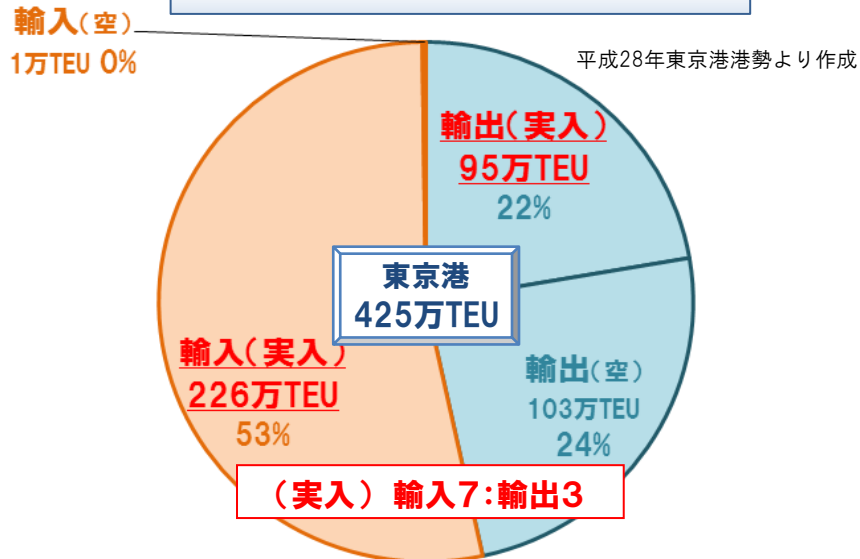
東京都港湾局
平成30年1月31日

東京港コンテナふ頭の取扱貨物の現状

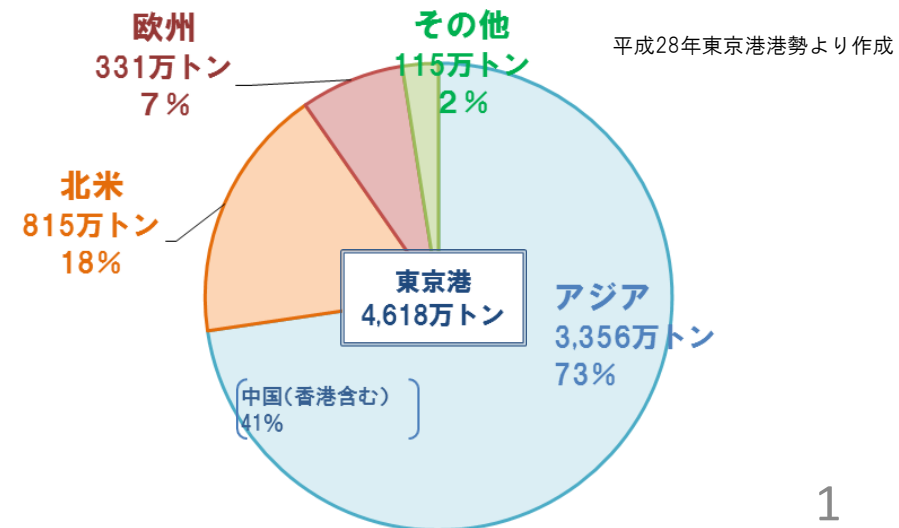
外貿コンテナ取扱量の推移 (平成5(1993)~平成28(2016)年)



コンテナ貨物の輸出入別取扱量

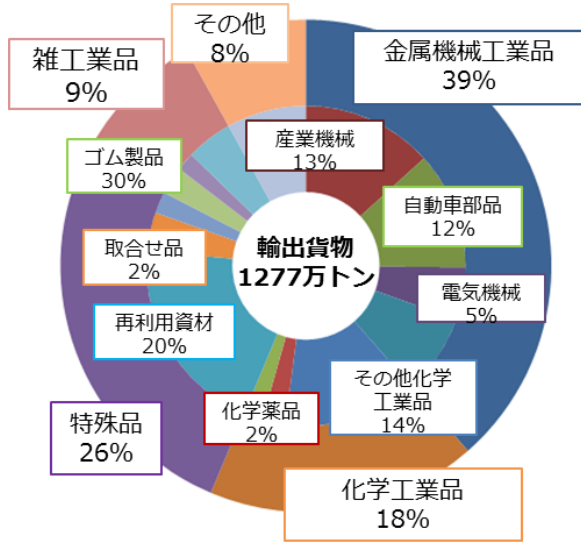


コンテナ貨物の相手地域別取扱量



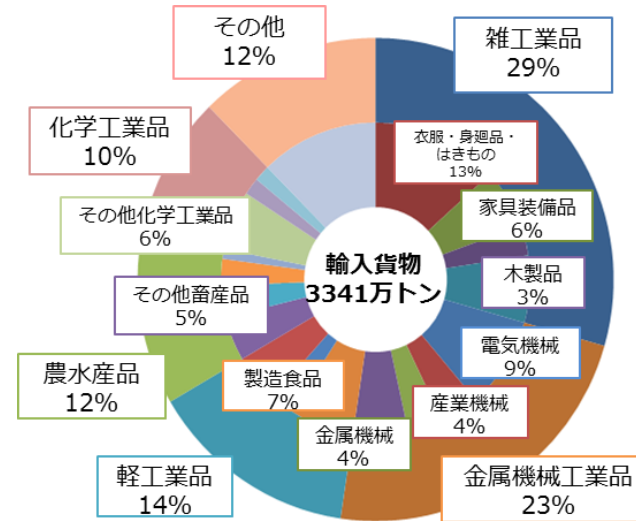
東京港の取扱貨物量から見た特徴

輸出貨物の品目別取扱量



平成28年東京港港勢より作成

輸入貨物の品目別取扱量

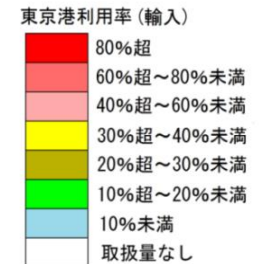
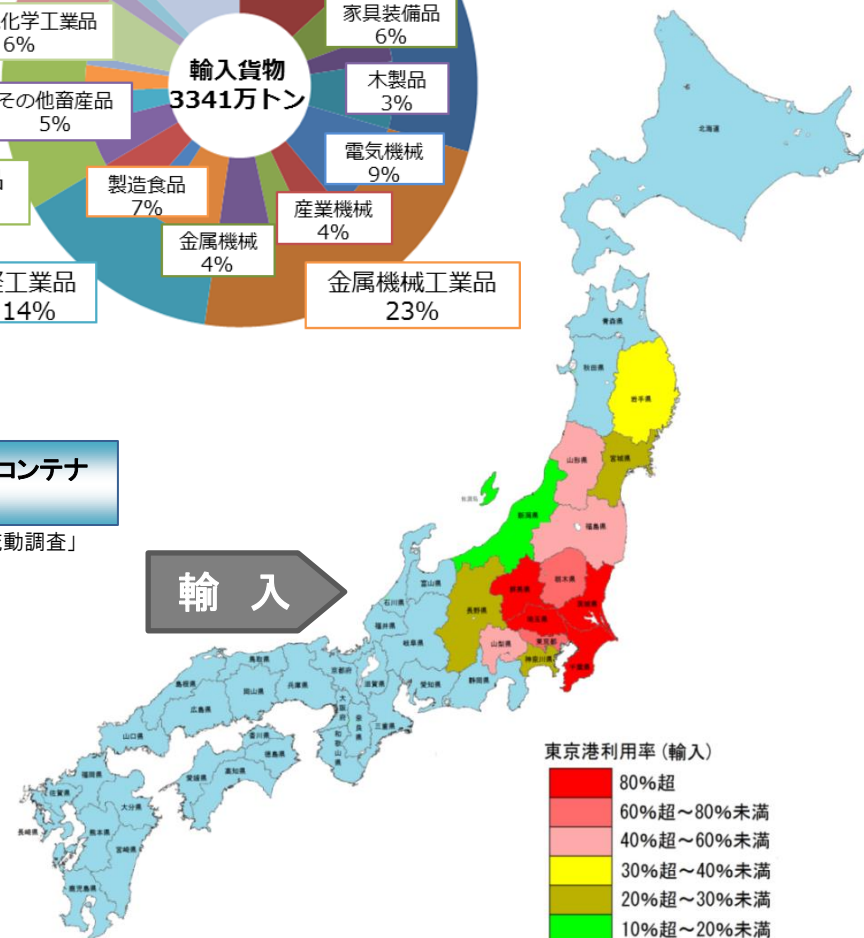
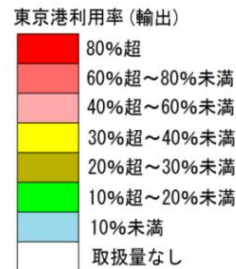
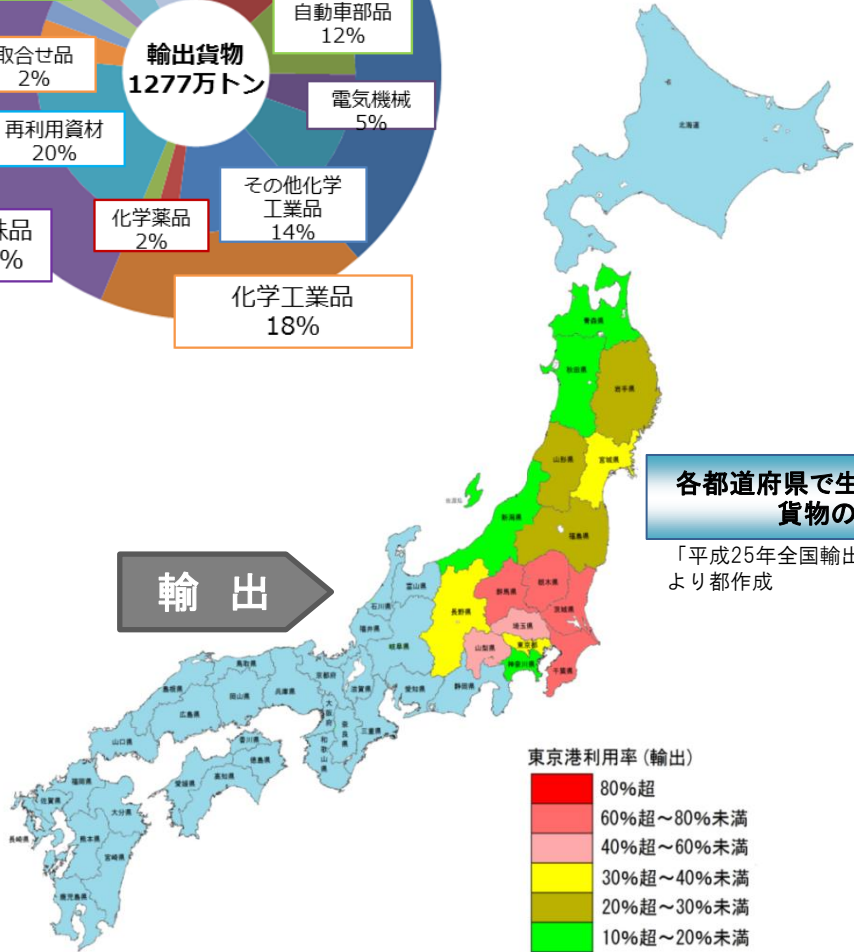


各都道府県で生産・消費されたコンテナ貨物の東京港利用率

「平成25年全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より都作成

輸出

輸入

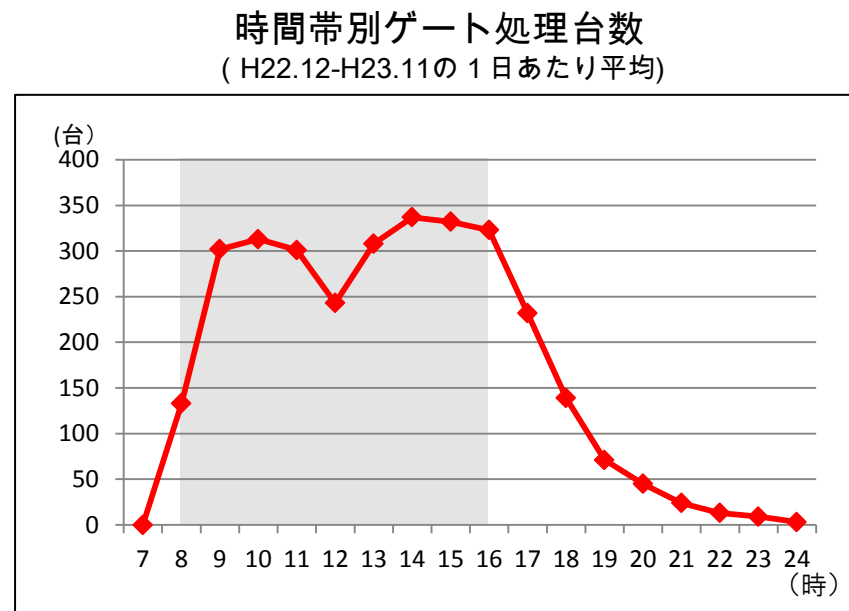
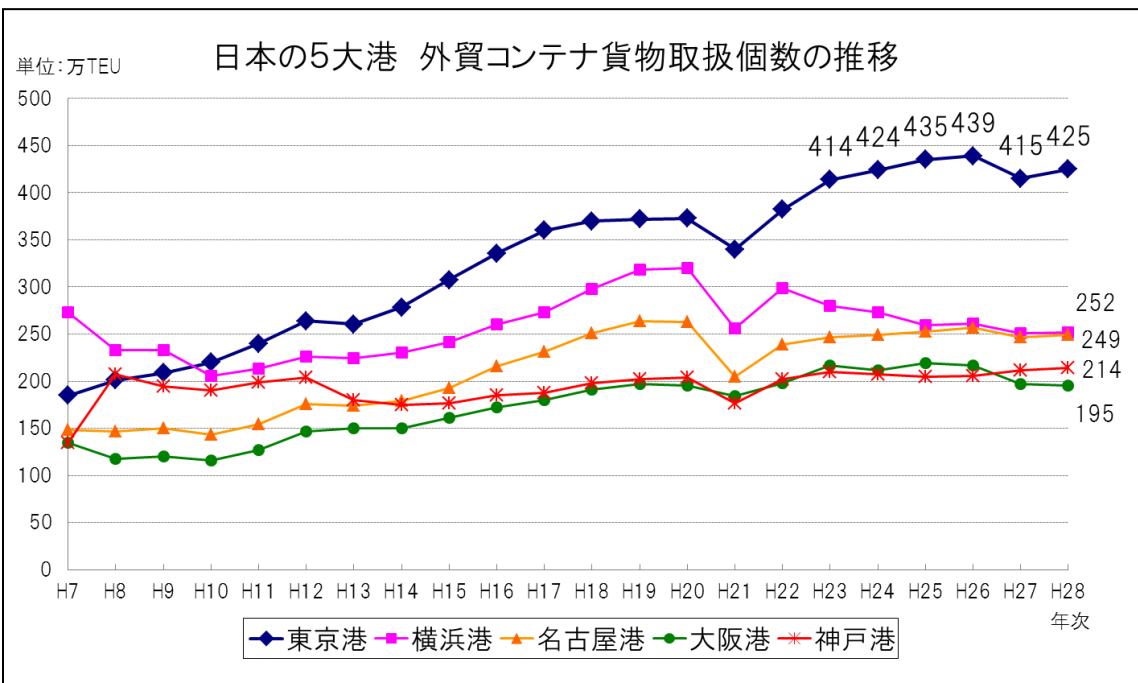


1 施設容量の不足

- 東京港の外貿コンテナ貨物取扱個数は一貫して増加傾向にあるが、施設容量340万TEUに対して平成28年の取扱貨物量が425万TEUとなるなど、施設容量を大きく超えた状態が続いている。
- ふ頭が市街地に隣接しているため、ふ頭の拡張が極めて困難である。

2 夕方に貨物を引き取る車両が集中する傾向

- 輸入品を午前中に納品するよう荷主から指示されるトラック事業者が多いため、納品前日の夕方にコンテナ引取車両が集中する傾向が強い。



交通混雑解消の方策

施設容量不足の解消

- 中央防波堤外側に120万TEU分の貨物処理能力を有する新たなコンテナターミナルを整備するとともに、これを契機とした既存ふ頭の再編
- 道路交通ネットワークの整備

夕方集中するコンテナ引取車両の分散化

- 早朝ゲートオープンの実施
- ストックヤード実証実験の実施

路上における車両の滞留の解消

- 車両待機場の整備
- バン・シャーシープールの整備
- 台切りシャーシーの取締強化

外貿コンテナふ頭・道路の現況及び計画

第8次改訂港湾計画イメージパース図

国道357号
(中央部は首都高速湾岸線) 至千葉

〈計画〉新規
延長500m、2ハース
水深11~12m

【ターミナル】

供用中

整備中

計画

【主要道路】

供用中

整備中

〈計画〉増深
水深10m→11m

〈整備中〉東行き
(千葉方面)
H30年度開通予定
(西行きは開通済)

〈計画〉用途変更
水産物ふ頭→コンテナふ頭
延長400m、1ハース
水深15~16m

臨港道路南北線等

〈整備中〉東京2020大会
までに完成予定

東京ゲートブリッジ

〈整備中〉中央防波堤外側
Y3:延長400m、水深16m
※Y2のヤードは整備中

〈計画〉新規
延長420m、1ハース
水深16~16.5m

一部移転による
再編

中央防波堤外側
コンテナふ頭

南北線工事状況(10号地その2ふ頭)



平成29年7月時点
国土交通省東京港湾事務所提供

品川コンテナふ頭

バース数	延長	水深	ヤード面積	クレーン数
3	555m	-10m	96,741㎡	4

大井コンテナふ頭

バース数	延長	水深	ヤード面積	クレーン数
7	2,354m	-15m	945,700㎡	20

青海コンテナふ頭

バース数	延長	水深	ヤード面積	クレーン数
5	1,570m	13~-15m	479,079㎡	12

中央防波堤外側コンテナふ頭(Y1,Y2)

バース数	延長	水深	ヤード面積	クレーン数
2	630m	-11m、 -15~-16m	297,819㎡	6

至横浜

新たなコンテナターミナル(中央防波堤外側)

中央防波堤外側 (Y1~Y3) の整備により新たに**120万TEUの施設容量**を確保し、コンテナ貨物処理能力の抜本的な向上を図る。

大型船にも対応した高規格バースを備えるコンテナターミナル (Y1・Y2・Y3)

中央防波堤外側コンテナターミナル 完成パース図 (Y1・Y2)



	Y1 (H29.11.1供用開始)	Y2 (整備中※)	Y3 (計画)
バース延長	230m	400m	400m
面積(含岸壁)	13ha	20ha	25.2ha
クレーン数	3	3	-
水深	-11m	-15~-16m	-16~-16.5m

※岸壁はH29.11.1供用開始

中央防波堤外側コンテナターミナル (Y2) における大型クレーンの導入

シャトルブーム式クレーン 完成パース図 (Y2)



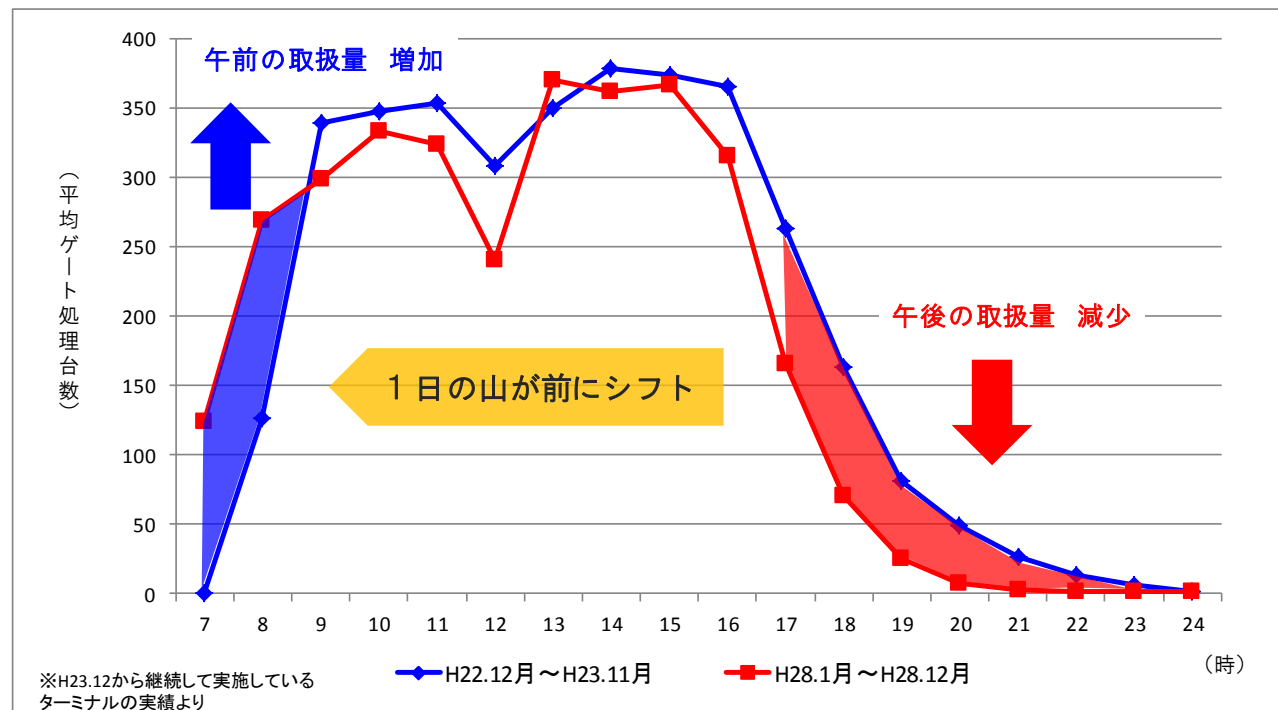
- シャトルブーム式コンテナクレーン (免震構造)
- アウトリーチ63.0m 22列対応
(15万DWT級<14,000TEUクラス>)
- 3基

大井・青海・品川の既存ターミナルにおいても**ガントリークレーンの更新等を順次実施**しており、大型船の受入対応を推進

早朝ゲートオープンの取組

- 貨物を午前中に納品するよう荷主から指示されるトラック事業者が多いため、納品前日の夕方にコンテナを引き取っておくという傾向が強い。
- この夕方の混雑を緩和するため、事業者の協力のもと、平成23年12月よりコンテナターミナルのゲートオープン時間を1時間前倒しすることにより、夕方の引取りを早朝にシフトさせる取組を平成23年12月から開始

- ・早朝ゲートオープンを実施するターミナルでは、午前中の取扱量が増え、午後の取扱量が減少
- ・混雑する17時台以降の平均ゲート処理台数について、平成28年の実績は早朝ゲートオープン実施前と比較して約50%減



東京港ストックヤード(TSY)実証実験

1. 事業概要

<供用開始> 平成29年3月17日

<運営主体> 東京港埠頭㈱

<対象貨物> 輸入コンテナ貨物(実入貨物)

<運営概要>

- 開業時間：365日24時間フルオープン
- 収容台数：178台 ○ 利用料金：無料
- 「事前予約制」とし、東京港ポータルサイト内に予約システムを構築
- 「実入り輸入コンテナの午後3時までの入庫」を義務付ける

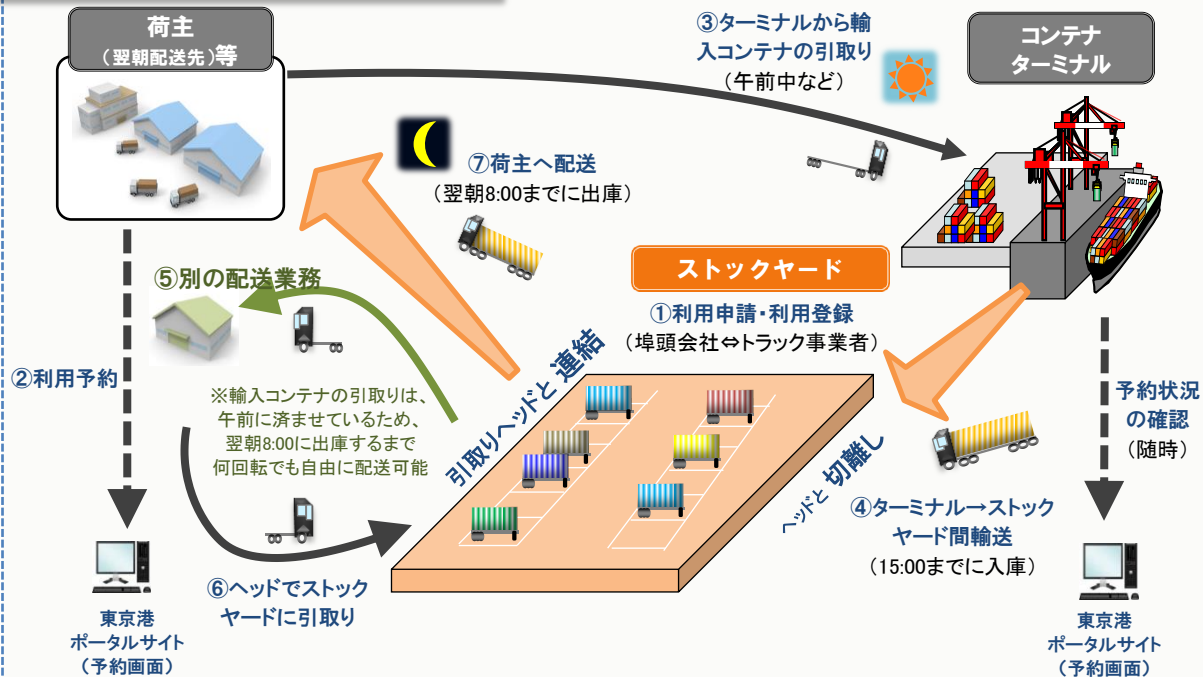
ことで、比較的ターミナルが空いている時間帯（午前中など）のコンテナ搬出を担保



【ストックヤード実施場所】



2. 運用イメージ（利用手順）



3. 取組状況

<ストックヤードの利用状況>

登録社数・利用率ともに順調に増加 → 7月以降、利用率が100%の日も発生

<利用状況調査の実施>

ストックヤードを利用する運送事業者にヒアリングを実施

（月5回以上利用の運送事業者）

多くの運送事業者が、「輸入貨物の配送時間に合わせた仮置き場」、「翌日早朝の引取」を目的としてストックヤードを利用しており、今後も運用の継続を希望している。

（月5回未満利用の運送事業者）

運用ルールが厳しいため利用することが困難な面もある一方で、8割程度の運送事業者は、ストックヤードの運用の継続を希望している。

→ **ストックヤード設置目的である午後3時以降のターミナル前の混雑緩和に資する利用がされている。**

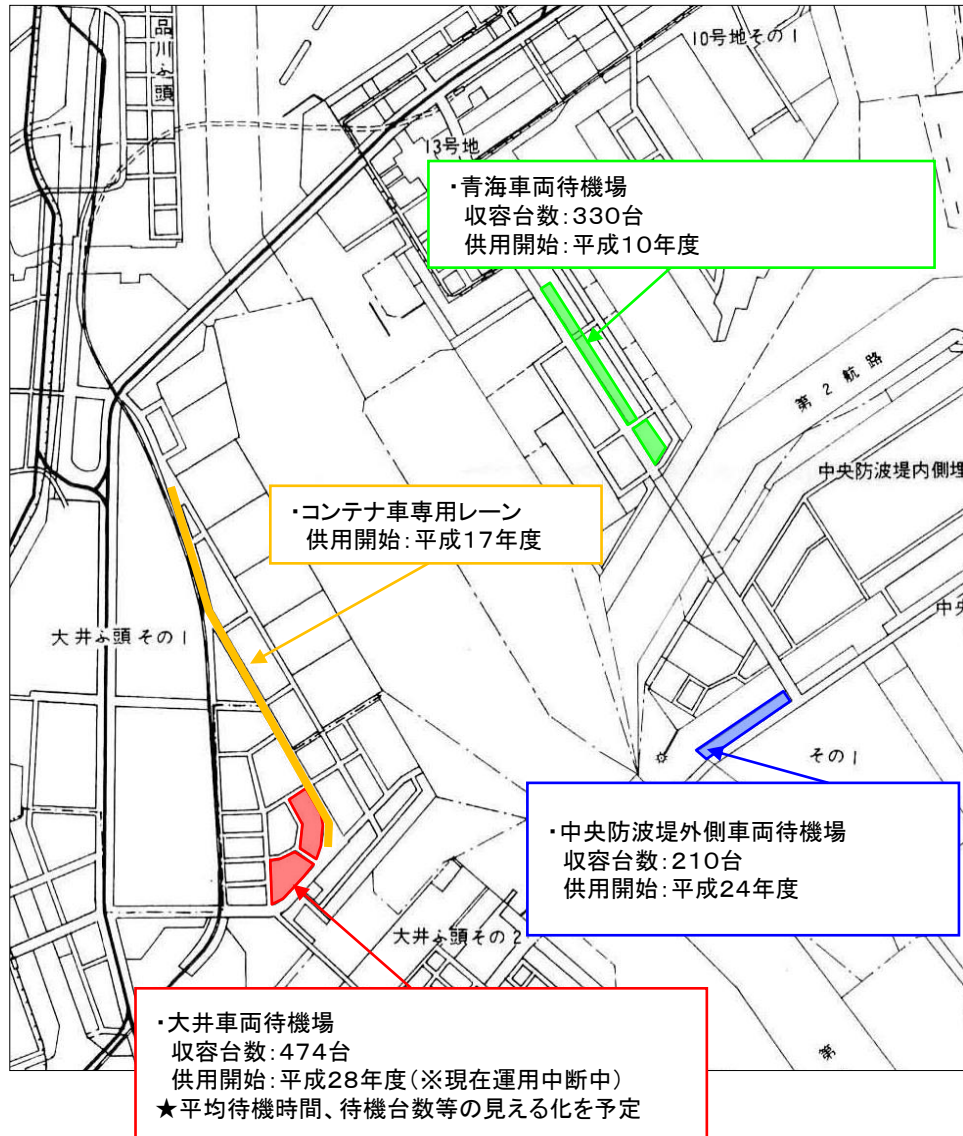
→ さらに利用促進を図るため、運送事業者からのご意見を踏まえ、右表のとおり**運用ルールを変更**し、今後も利用状況を検証していく。

	H29年 3月 (3.17~)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
登録社数	43社	60社	69社	82社	88社	92社	97社	102社	102社	102社
利用率	26.7%	53.3%	69.7%	80.1%	85.1%	76.3%	83.2%	87.2%	84.3%	86.5%

運用ルール（H29.10.14変更）	変更前	変更後
抽選結果の確定日	利用日の2日前	利用日の4日前
1か月の抽選申込み回数の上限	10日分/月	25日分/月
当選回数の上限	5日分/月	20日分/月
当日（11時～15時）のキャンセル・遅延に対する違反点数の引き下げ	1点	0.5点

車両待機場等の整備

位置図



車両待機場開設による効果

(効果1) 道路上における車両錯綜の解消、円滑な一般交通 (乗用車・都バス等)

の実現

供用前



供用後



専用レーンに収容しきれず、道路に溢れ出ていたコンテナ車列が
中防外側車両待機場に収容され、青海ふ頭周辺道路の交通状況が改善

(効果2) トラック運転手の労働環境の改善

車両待機場内でコンテナ車が待機する様子



待機場内に設置されたトイレ・
自動販売機



道路上での待機と異なり、トラックが停車して待機するため、
退場の指示があるまで、場内で休憩することが可能

(効果3) 車両錯綜・危険運転を原因とした交通事故の防止

新たな埋立てによるバン・シャーシプールの整備

整備概要

○ 埋立地の概要

面積：202,409.08㎡

第Ⅰ工区：平成27年8月竣工（113,706.92㎡）

第Ⅱ工区：平成28年8月竣工（88,702.16㎡）

○ 上物施設の概要

<第Ⅰ工区>

・シャーシプール(CP)：

平成28年12月供用開始（4.6ha、587台分）

・バンプール(VP)：

平成29年2月供用開始（6.1ha）

<第Ⅱ工区> ※整備中

・シャーシプール(CP)：

平成29年度完成予定（6.6ha、約1,000台分）

・バンプール(VP)：

平成29年度完成予定（3.3ha）

取組の効果

- 渋滞の一因となっていた大井ふ頭背後のバン・シャーシプールを埋立地に移転し、ふ頭背後の道路交通の負荷を大幅に低減
- 埋立地に移転した新バンプールに待機レーンを確保することで、道路上の並びを従来より低減
- 移転跡地は車両待機場やターミナル拡張用地として活用

移転施設・集約の内容

位置図



違法駐車(台切りシャーシー)対策

- 港湾法の罰則規定を適用し、道路上におけるシャーシー等の放置(台切シャーシー)への規制を強化
- この結果、車両の通行を阻害していた台切シャーシーは大幅に減少し、交通渋滞や重大事故のリスクが軽減

取組内容

- ・港湾法に基づき放置等禁止区域を指定(H27年度)
- ・巡回パトロール、警告書・警告フラッグ取付による取締り
- ・シャーシーの受け皿施設として時間貸しシャーシープールを設置

・取締りの状況

フラッグ取付車両



取付位置(コンテナ側)



・放置車両の状況



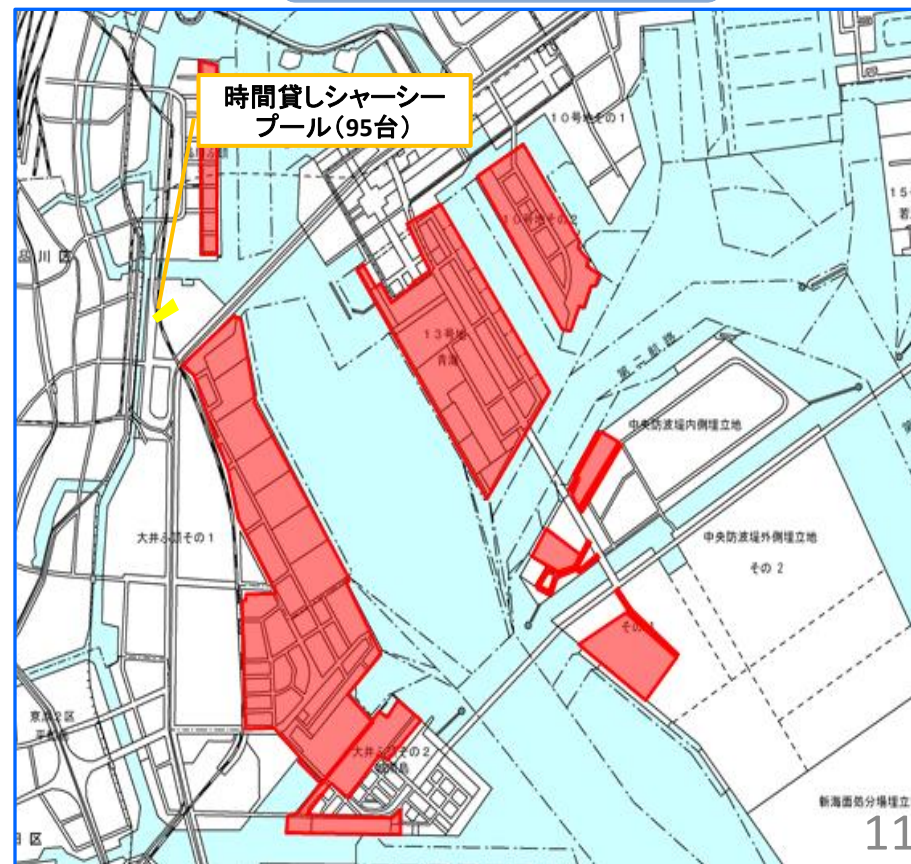
対策前



対策後

H24年調査時点台切シャーシーは平均**144台**
→現在は**ほぼ解消**

放置等禁止区域指定場所



- 東京港埠頭株式会社を始めとする民間事業者と連携し、ターミナル処理能力向上の取組や東京港ポータルサイトによる情報提供の取組を実施

ターミナル処理能力の向上の取組

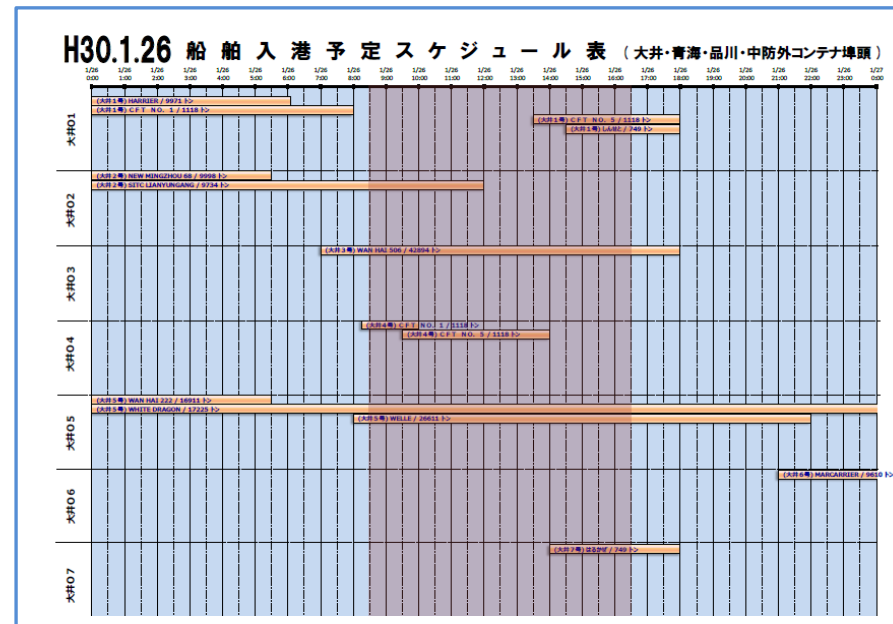
- 荷役機械の増設やヤード改良、オペレーションの改善により、ターミナルの効率化を実施

【例】

青海・品川ふ頭：ストラドルキャリアの増設 など

大井ふ頭：立体格納庫整備、ヤード改良、ゲート増設、トランスファークレーンの増設 など

船舶入出港予定情報（東京港ポータルサイト）



東京港ポータルサイトによる情報提供

- 東京港埠頭株式会社が運営する「東京港ポータルサイト」において、コンテナターミナル周辺の混雑状況をWEBカメラで公開しているほか、船舶の入出港情報、ヤード作業体制など、混雑予測のための情報も提供

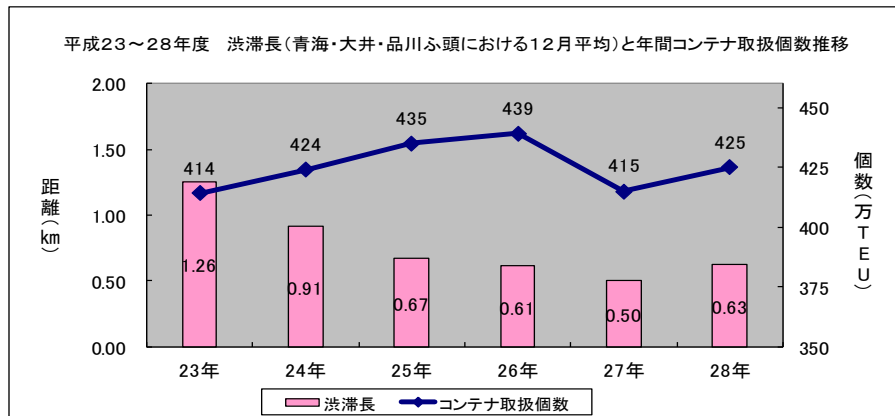
【WEBカメラ】

大井ふ頭 15箇所、青海ふ頭 7箇所、品川ふ頭 4箇所、中央防波堤外側2箇所

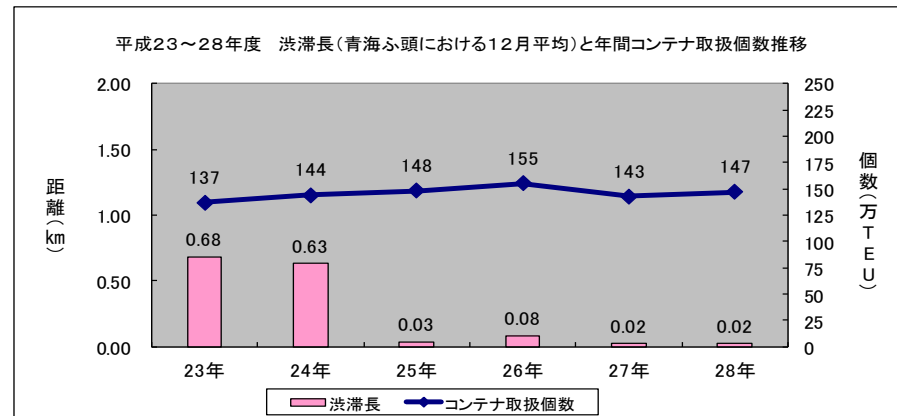
東京港における渋滞長の推移

渋滞長の距離は、H23.12月とH28.12月の平均比較において約50%減少 1.26km(H23) ⇒ 0.63km(H28)

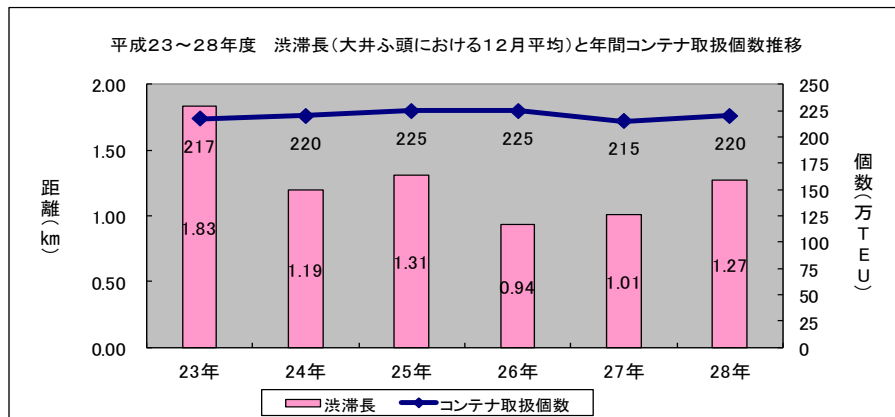
●東京港全体(大井・青海・品川コンテナターミナル)の平均渋滞長と年間コンテナ取扱個数



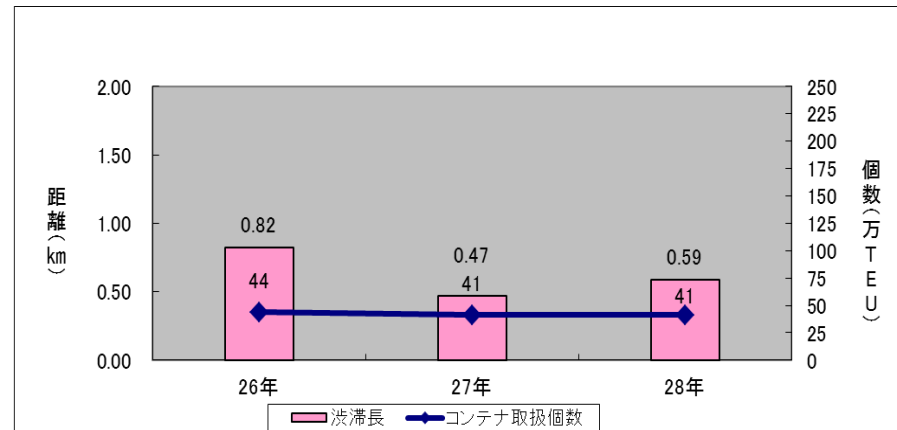
●青海コンテナターミナルの平均渋滞長と年間コンテナ取扱個数



●大井コンテナターミナルの平均渋滞長と年間コンテナ取扱個数



●品川コンテナターミナルの平均渋滞長と年間コンテナ取扱個数



※13:00から16:30までに30分おきに計測した渋滞長の平均を各年ごとに算出
 ※品川ふ頭では平成26年から渋滞長調査を開始