

関係者ヒアリングの結果概要

阪神港の埠頭株式会社・港湾管理者

(阪神港の埠頭株式会社・港湾管理者からの主な説明)

- 計画書に書かれた経営統合に向け、本年4月に統合準備委員会を設置し、鋭意調整を進めている。
- 統合時期を前倒しできないかと考えてはいるが、統合に際して調整すべき課題があり、現時点で時期を明示するのは難しい。国からどういう支援が受けられるのかも踏まえてこれらの課題の調整を行う必要がある。
- 民間出資に関しては、経済情勢が依然厳しい中、出資を募ることは困難。出資云々というよりも民間のノウハウを活用することが大切であり、経営陣に民間人を起用すれば良い。結論的に言うと、民間出資比率の規定については不要であり、撤廃していただきたい。
- 民間会社になったことにより、従来の埠頭公社ではできなかったことが可能となり、意思決定が早く行えるようになるということは重要。
- 広域からの集荷のため、荷主説明会やインランドポート実証実験等の施策を行っている。国には、地方港への指導を強化していただくとともに、抜本的な新規集荷施策に対する制度設計をお願いしたい。
- 創荷（企業立地促進）のため、国には、法人税の減免などの税制上の特例措置や、先端産業立地の促進をお願いしたい。

(委員からの主な意見)

- 釜山トランシップからの転換を図る集荷策については、具体的にどのように転換させていくのか、ターゲットを定めて施策を展開すべき。
- 地方において国家戦略と違う意見が存在していることは事実であるが、戦略港湾政策の考え方について、国が関係者とのコンセンサスを取っていくことが必要。
- 経営統合の前倒しに向けて頑張ってもらいたい。

京浜港の埠頭株式会社・港湾管理者

(京浜港の埠頭株式会社・港湾管理者からの主な説明)

- 東京港埠頭株式会社は、民間人社長の登用や民間出資の導入を済ませており、特例港湾運営会社としての基本的要件を既に具備している。
- 川崎港においては、9月11日の特例港湾運営会社の指定申請期限に向け、運営計画の骨格をまとめているところ。
- 経営統合に向けては、各港が積み重ねてきた利用者との取組実績や関係性（地域性）、自治体の関与による公共性を確保しつつ一体的に運営できる体制を実現すべく、検討を行っている。その際、3港ともそれぞれ歴史・地理的特性・機能的特色が異なっているので、今までのようなきめ細やかな対応ができる形態にしていきたい。
- 収益を目的としない会社への3割民間出資は困難であり、出資割合については、各港湾管理者の判断に委ねるべき。

(委員からの主な指摘)

- 港湾運営会社の「経営統合」として法律上可能なものは「単純合併」か「上下分離方式」のみである。法制度上可能な経営統合を検討して頂きたい。
- 法律まで改正して、ここまでの道筋はできている。行政の継続性が非常に重要であり、この括りの中で最善の形で経営統合できることが一番望ましい。この既定の路線の中で、どういう対応の仕方があるのか、まとめて聞かせていただきたい。
- 日本を再生させるための国策としての全体最適が、部分最適より優先するということが基本的な考え。
- 最終の理想形に短時間でたどり着くには、スピード感をもって進めていく必要がある。
- 釜山でのターミナルハンドリングコストは日本の1/3くらいとなっており、コストについては、7割削減くらいのところを目指していかなくてはいけない。

(一社) 日本経済団体連合会・荷主

- 国際コンテナ戦略港湾政策は、生産拠点の国内立地を維持拡大する「創荷」政策であり、韓国と同様、単なる港湾政策としてではなく他政策と連携をとりながら進めるべき。
- 戦略港湾には国が過半を出資し、戦略港湾政策を迅速に進める体制にすべき。
- 釜山港の方が安いにもかかわらず、積替品質を優先して、釜山港ではなく戦略港湾を選定する場合もあるが、あくまでコスト・リードタイムが同程度の場合でのことであり、まずはコスト・リードタイムを同等にしていける必要がある。このため、母船寄港による直行便が重要。
- 季節性の高い商品を輸出入する場合、積み残しリスクが発生する釜山港の利用は、極力避けている。積替品質は日本の港湾の優れている部分であり、アピールできる。
- ゲートは24時間365日空いているに越したことはないが、必ずしも日曜日や真夜中に荷物を入れるとは限らない。まずはゲートオープン時間を拡大し、ゲート混雑の解消と荷主の利便性を向上させると同時に、オーダーに応じてフレキシブルにゲートをオープンさせるような施策が重要と考える。
- ターミナル会社同士のシステムが異なることから、各々に書類を作成しないといけない。システムを統一してほしい。
- 戦略港湾に地方港からのローカル貨物を集められるかどうかは、リードタイムとコストが一つのクライテリアになる。
- 政策の目的と方向性、及び具体的な政策も適切であると評価している。一方で、政策の評価については、「どのような施策を実施したか」だけではなく、「どのような成果が得られたか」という評価が必要。
- 東アジア主要港でも種々の取り組みを行っており、基幹航路の推移やトランシップ率が危機的な状況にあると認識。要因分析を行うとともに、3, 4年先を讀んだ対応をしていただきたい。
- 経営統合については、国際コンテナ戦略港湾選定の際の審査の前提となった計画通りになっていないことを危惧。難しいということならば、「認定の取り消しもあり得る」とされていたはずである。
- 経営統合について言えば、港湾管理者が分かれた状態で港湾運営会社の経営の自由度が確保されるかどうか、懸念している。こういった部分についても議論して頂きたい。

(一社) 日本港運協会

- 「産業基盤としての港湾」である国際コンテナ戦略港湾には、集貨・創貨施策の導入への支援が必要である。そのためにも、現行の国際コンテナ戦略港湾リーダー機能強化事業は今年度で終わることなく、来年度以降も引き続き実施していただきたい。
- 国際コンテナ戦略港湾の背後地を港湾法で「港湾背後団地」として位置付け、公共施設を優先整備するとともに、国が「国家戦略特区」に指定し、物流施設等の産業施設に対して優遇措置を講じ、立地に全力を挙げるべき。
- 港湾運営会社制度については、国が出資すべき。
- 港湾整備に当たっては利用者を明確にしてから整備すべき。
- 日本のコンテナターミナルの IT についてはターミナル借受者がそれぞれ開発しており、互換性の部分が非常に弱い。Colins と Sea-Naccs を統合したプラットフォームを早く完成させ、民間がこれを利用してシステム開発することに国が助成する仕組みを考えていただきたい。
- ゲート前の渋滞問題は、特に東京港で発生しており、コンテナヤードを拡大すれば解決すると考える。
- 内航海運については、釜山港に向かう外航船舶と同等程度の大型船での輸送を期待している。
- 昔存在したような臨海鉄道を復活し、効率的な大量輸送を行うことが効果的である。鉄道輸送の実施に当たり発生する関係者間の調整に当たっては国の関与が必要である。

(以下 ヒヤリング席上での意見)

- 上海港の例では、洋山港に欧州航路を、外高橋に北米航路を、という国の方針があり、船社のみならず荷主に対しても働きかけを行っていた。こういった例もあり、国の主導や関与を高くしていくべき、との委員の提案については、全くその通りだと考える。
- 基幹航路を寄せる場合、やはり経済合理性を無視して決まることは有り得ない。ボリュームがないと話には先に進まない。との意見があった。

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会への説明資料

平成 25 年 7 月 24 日
一般社団法人 日本港運協会

I 当協会の意見

1 港湾に対する基本的な考え方

- ・港湾には2つのタイプがあると考えています。
「社会基盤としての港湾」と「産業基盤としての港湾」の2つです。

「社会基盤としての港湾」は、工場等の生産設備があり出荷貨物及び材料又は部品等の原材料貨物があるので整備する港湾、又は、大消費地を抱え消費貨物を輸入するために整備すべき港湾です。これらについては、出荷貨物、原材料貨物又は消費貨物の量に応じて港湾施設を整備すべきです。

一方、「産業基盤としての港湾」は、港湾そのものを産業として育成すべき港湾です。別の言い方をすると、その地域の基幹産業が「港湾産業」であるということです。港湾の周辺に産業のない「釜山港」「シンガポール港」「香港」「ドバイ港」等がそれに該当すると考えます。

国際コンテナ戦略港湾政策には、確個とした国としての戦略が有るべきです。当協会としては、「産業基盤としての港湾」だと思っています。

2 日本の港湾の現状と世界との違い

- ・国土交通省がこの6月28日に発表した国内港湾の2012年の外内貿合計のコンテナ取扱量は2123万TEUです。これを基に、ある業界紙が外貿コンテナ取扱量1752万TEUに限定してランキング表を作っていましたが、外貿コンテナを取り扱っている貿易港が65港もあるということです。

2012年の釜山港のコンテナ取扱量が1702万TEUとされていますので、釜山港1港分とほぼ同じ取扱量を日本の65港で分散取り扱いをしていることとなります。その結果、東京港、横浜港、川崎港を合計した京浜港で698万TEU、

大阪港、神戸港を合計した阪神港で419万TEUと、外国の船会社からみれば、日本の国際コンテナ戦略港湾の魅力は薄れていることが分かると思います。

・このままで良いのでしょうか？外国では、港湾を「産業基盤としての港湾」として捉え、国策として整備しているので、このような差が生じてきたものと思います。

・韓国では、平成21年の港湾法改正により、政府直轄の貿易港を14港に半減して貨物の集中を図っています。また、中国では地方の過度な港湾開発で港湾間競争が激しくなり、政府は国内港・国際港・フィーダー港に分類し、更に、全国を5大区域に区別して、一つの区域に一つの国際拠点港を指定し、港間の競争と自国貨物の海外港湾への流出を防ぐ政策を導入しています。

・更に、ドバイ港では、国策としてドバイ港の整備を進め、後背地に産業がないにもかかわらず、1328万TEUの取り扱いを確保しています。

3 国の責任で明確な港湾政策を示すこと。

・当協会では、かねがね日本はどのような港湾政策をとるのか、国の責任で決めるべきであると主張してきましたが、国の動きは中途半端であるとの印象を持っています。

・スーパー中枢港湾政策を提案したかと思えば、その検証も十分に行わずに国際コンテナ戦略港湾を打ち上げています。

・また国際コンテナ戦略港湾として京浜港、阪神港2港に絞るのかと思えば、日本海側拠点港を自治体から広く募集し、その全てを何らかの形で位置付け、港格を上げています。

・地元出身の政治家への配慮からかもしれませんが、国の港湾政策は、ふらついているとしか思えません。

・今までの港湾政策は、全国津々浦々に国際コンテナ港湾を整備し、国土の均衡ある発展を図ってきました。これも一つの港湾政策だと思います。

・しかし、6月14日に閣議決定された「日本再興戦略」中の戦略港湾の強化に係る記述として「海外トランシップ貨物奪還に向けた広域からの集荷や

貨物の需要創出を促進することなどにより物流ネットワークの強化を進める。」とされています。

このことは、日本の港を世界の港と競争できる「産業基盤としての港湾」を作ると言うことです。

- ・外国船社からみて国際基幹航路を維持できるほど魅力のある、1港で1000万TEUほどの取扱量がある国際コンテナ戦略港湾を国策として育てようとするのであれば、国が港湾政策の基本方針をしっかりと決めることが重要です。

- ・この「日本再興戦略」を政府挙げての港湾政策と信じて、以下の施策を提言します。

4 国の責任で1000万TEU取扱の国際コンテナ戦略港湾に。

- ・国際基幹航路を維持・誘致するためには、第1の政策として、貨物を大量に創出することが何よりも重要です。

- ・そのための施策として、

- ① 日本全国から貨物を国際コンテナ戦略港湾に集中させる。

- ② 国際コンテナ戦略港湾背後地に、産業を集中させ、貨物を創出させることが必要です。

- ・①日本全国から貨物を国際コンテナ戦略港湾に集中させることですが、現在一部自治体を実施している地方港から釜山港等への国際フィーダー輸送に対するインセンティブへの対抗策として、地方港を「国際フィーダー港」として位置付け、地方港から国際コンテナ戦略港湾への内航フィーダーによる集荷に対してインセンティブを国が直接行うことを提案します。

本件については、港湾局長が、先月、文書で各港湾管理者へ協力要請文書を出して頂いたことに御礼を申し上げますが、一層の徹底をお願いします。

- ・②国際コンテナ戦略港湾背後地に産業を集中させ、貨物を創出させることですが、韓国の例を見習う必要があると思います。韓国港湾法では、「港湾背後団地」として地域指定を行い、公共施設を優先整備したうえで、その地域をフリートレードゾーンとして、税制、賃料等の大胆な優遇措置を講じています。

我が国においても、国際コンテナ戦略港湾の背後地を、港湾法で「港湾背後団地」として位置付け、公共施設を優先整備したうえで国が「国家戦略特区」に指定し、各種優遇措置を講じ、長期間低廉な賃借料で海外、国内の物流加工・

組立て企業の誘致を図り、創貨に結び付くような施策を講じる必要があります。

・第2の政策として、釜山港と競争できるような港湾の優位性を保つことです。具体的には、港湾施設の利用者が港湾施設を利用する時の利用料を安くする必要がありますと思います。

利用料を安くする点においては、国際コンテナ戦略港湾政策と一体となっている港湾運営会社については、制度検討の過程から、制度の不備を主張し続けていました。民間の考え方を入れるのには賛成ですが、民間の資本を入れるのには反対です。

港湾運営会社は、港湾施設の貸付会社であり、そこに民間資本を入れれば、当然株主に対する利益還元を考える必要があるため、貸付料は高くなるに決まっています。

民間の出資よりも、むしろ国が出資すべきです。

5 以上の国際コンテナ戦略港湾政策の実現には、多大な国費を要すると思われるので、経費節減のためには、港湾整備の基本的な考え方を改めるべきと思います。

・港湾を新規に整備する場合でも、老朽化した港湾を整備する場合でも、港湾の整備に当たっては当該港湾を使用する責任者を明確にしてから整備する方が良いと思います。地元要望（エゴ）等の力により港湾の整備を進めてから公募で利用者を募集する方法はもうやめるべきです。責任を持って港湾を利用する者が確定してから港湾の整備を開始し、その者が利用しない場合はペナルティーをとることも考えてよいと思います。実需のある港湾のみを整備すべきです。

6 その他

・日本の現状を塾考すると、これ以上の港湾の拡大・拡張は東京港を除いて必要ありません。既存港湾の拡大・拡張には旧港の閉鎖、再構築が必要です。国費を入れるのは「箱物」ではなく「創貨施策導入」への支援であります。

II ヒヤリング事項

1 集荷について（内航海運、鉄道、インランドデポ等）

- ・ I で申し上げたように、集荷は大事であります。

その意味において、現行の国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業は今年度で終わることなく、来年度以降も引き続き実施してもらうことを強くお願いします。

・内航海運については、色々な事情があるとは思いますが、釜山港に向かう外航船と同等程度の大型船での輸送を期待しています。

・鉄道については、昔存在したような臨海鉄道を復活し、効率的な大量輸送が効果的だと思います。

なお、鉄道輸送の実施に当たっては、JR 貨物のような大企業と個々の港湾運送事業者とは、歴然とした力の差があるので、海上コンテナ用車両の確保、背高コンテナ用車両の開発、ダイヤの調整、線路の敷設等の各種問題について国が間に入って調整することが有効と言えます。

2 創貨について（臨海部産業立地、ロジスティックスハブ等）

- ・ I で申し上げたように、創貨は大事であります。

国際コンテナ戦略港湾である京浜港、阪神港の2港の背後地を港湾法で「港湾背後団地」と位置付け、公共施設を優先整備するとともに、国が「国家戦略特区」と指定し、物流施設等の産業施設に対して優遇措置を講じ、立地に全力を挙げてもらいたいと存じます。

3 港湾運営会社制度（港湾運営の民営化）について

- ・ I で申し上げたように、国が出資して、民間が運営すべきと思います。

釜山港湾公社も100%国が出資しています。民間出資は、株主利益を考えれば港湾利用料は高くなるに決まっています。特例港湾運営会社の段階ですら資本金は横浜港埠頭(株)で150億円、大阪港埠頭(株)で160億円、神戸港埠頭(株)で190億円です。このような資本金が大きな会社は国が出資すべきです。

4 国際コンテナ戦略港湾の機能強化について

- ・コンテナターミナル整備・再編等の施設整備について

大水深岸壁の整備は利用者を明確にしてから整備すべきです。

巨大コンテナ船が来るかもしれないので大水深の岸壁を整備し、その利用

者を後から公募する方式はもうやめるべきです。

15000TEU クラスの巨大コンテナ船が寄港し、費用としてかかる港費をペイするためには、1 寄港あたり最低 2200 個（3000TEU 以上）のコンテナの取り扱いが必要ですが、日本の港でそれだけの取扱量を継続して維持することは困難かと思えます。可能性があるならば、それを主張する船社等を決めてから整備すべきであり、利用しない場合はペナルティーをとるべきと考えます。

・ IT 化等コンテナターミナルの利便性向上

日本のコンテナターミナルの IT についてはターミナル借受者がそれぞれ開発しており、互換性の部分が非常に弱いと思えます。

国土交通省が Collins 等で努力していることは評価いたしますが、これを Sea-Naccs と統合したプラットフォームを早く完成して頂きたいと思えます。

また、民間がこれを利用してシステム開発することに国が助成する仕組みを考えて頂きたいと思えます。

・ コンテナターミナルゲート前渋滞緩和

ゲート前の渋滞問題は、特に東京港で発生しています。これは当然のことで、2007 年に対して 2012 年の取扱量が 1.14 倍になっているのに、コンテナヤードは変わっていない。コンテナヤードを拡大すれば解決すると思えます。

東京港のターミナル再編の動きが始まっていますが、スピード感を持って進めてもらいたいと思えます。併せて、大型荷役機械等の導入への助成が必要と思えます。

5 規制緩和等（内航海運、水先案内人制度、タグ等）について

6 その他

外国船舶協会

(注：以下は必ずしも全会員により協議、共有されているものではない。)

- 日本の港湾には、将来適用可能な高い技術力・生産力に基づく高効率性・高品質性、高技能人材、バランスの取れた輸出入コンテナ量等の強みがあるが、これまでは過去培ってきた遺産（レガシー）に依拠するところが多い。このため、まだ日本に母船は寄港しているが、さらなる改革を進めなければ寄港しなくなる可能性もあるし、日本がもし新興国であれば新たに寄港開始するかといえは疑問。
- 「結局 いつから、いくらになるのか」が結論としての疑問。
- 外船社が日本寄港を決める要因として、貨物量、コスト、運航運営の自由度、サービス品質のバランスがあるが、サービスレベルでは釜山港と多少の優位差があってもコスト差等を埋めきれていない。
- 世界との競争の中では、選択した箇所にボリュームを集中させることは必要不可欠であり、これには国の役割が期待される。

(一社) 日本船主協会

- アライアンスが巨大化しており、今後、船舶の大型化と寄港地の合理化が進んで行く。
- アジア域内航路・南北航路においては、日本のマーケットはまだ重要性を持っており、ターミナルの高規格化と利便性の向上によって大型船を呼び込み、アジア域内航路・南北航路のサービスと結びつけることでハブ港をめざしていくことは可能。
- 国際(内航)フィーダー航路に対する国の支援や地方自治体のインセンティブ、石油石炭税の減免が必要。また、内陸からの JR 貨物や高速道路を使った貨物へのインセンティブ、例えば高速道路料金の減免が必要。
- 地方港において、外航航路を誘致するために与えているインセンティブについては、税金を遣って外航フィーダー航路を助長するようなことになっていないか、国として指導監督が必要。
- 例えば、東京港の大井埠頭を含む既存ターミナルなどにおいて、水深 16m の耐震岸壁、後背地が無い場合は前面水域へ拡張した液状化防止ヤード、免震構造の大型ガントリークレーンを備えた高規格ターミナルの整備に加えて、システムの統一・バースウィンドウの弾力的な運用等が将来的に可能となれば、船社・荷主等ユーザーの利便性が格段に改善されるのではないか。併せて、少子高齢化を見据えた自動化も視野に入れるべき。
- コンテナターミナルの整備を、国が直接行い国有化することによりコスト競争力をつけることが重要であり、かつ、国の関与がどのようにコストの低減化に寄与しているのかを見える化すべき。

日本内航海運組合総連合会・内航事業者

- 内航船社の調べでは、国内ハブ港接続と釜山港接続とのコスト差において、フィーダー船のコスト差があと5千円下げるかどうかという程度まで下がっているのに対して、地方港・ハブ港における港湾コストの差は約3万円あり、これまで手つかずである。まず、港湾コストの見直しが必要ではないか。
- 外貿コンテナ埠頭において、内航コンテナ船が着岸・荷役順序において外航船に劣後することや国内コンテナ貨物が取扱いや蔵置が不可とされる場合があり、外航船と少なくとも同等の条件で作業をさせてほしい。更に、ハブ港においては内航コンテナ船と母船の積み替えを前提としたターミナルデザインとしていただきたい。
- 日韓コンテナ船の燃料は石油石炭税が非課税なのに対して、内航コンテナ船の燃料には石油石炭税が課税されており、内航コンテナ船の燃料に関しても非課税としていただきたい。
- ISO規格コンテナをトレーラーで輸送する際に、輸出入目的と国内流通目的で軸重及び最大積載量において異なる2重基準がある。これらは道路局・自動車局の話であるが、釜山港は日本国内間の長距離貨物を釜山港経由で輸送しようとしており、基準見直しに向けてスピード感をもって対応してもらわないと取り返しのつかないことになる。
- 内航コンテナ船の競争力強化のためには、船舶大型化を進めていくことによる積載効率の向上が必要。そのためには、外貿・内貿貨物の一体的集荷・積み合わせを推進していくことが必要。
- 他方、内航海運暫定措置事業の特例措置について内外貿混載船舶を特例対象としてしまうと、混載しない内航船社との公平性の担保が難しいことに加え、暫定措置事業の早期解消という命題に逆行するという懸念もある。

(公社) 全日本トラック協会 海上コンテナ部会

- ターミナルの混雑問題が深刻化している。東京を例にすると、長い時には10時間も並ぶこともあり、海上コンテナ輸送事業者は、輸送効率が悪化し厳しい経営状況に陥っている。これにより、従業員の賃金も低下し、長時間拘束、不規則労働が重なり運転手の定着率が悪化している。
また、法令を守る事業者が撤退または縮小しているという事態が起きる一方、悪質事業者の参入による事故が多発している。
については、ターミナル混雑解消のための必要な措置を早急に図るべきである。
- 安全性の確保のため、「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保のための法律」を早期に成立させるべきである。
- 「安全」「環境」「コンプライアンス」「国際競争力」をキーワードに輸送事業を行っているが、海上コンテナ陸上輸送においては、関係法令の緩和措置（特殊車両通行許可等）で対処されているため、コンプライアンスにおいて、海上コンテナ輸送事業者の遵守すべき法律が不明確である。
- 安全対策に係る緊締措置の固定作業等のターミナル構内作業については、港湾運送事業エリア内で行える法的根拠がないことから、一般貨物運送事業と港湾運送事業を跨ぐ新たな制度を作るべきである。

平成25年7月24日
国土交通省

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会ヒアリング資料
～国際競争力に寄与するために～

公益社団法人全日本トラック協会
海上コンテナ部会

1. ターミナル混雑問題について（現状と課題および解決策）

（1）現状と課題

- ①コンテナターミナルゲートの受付時間固定化
- ②待機による長時間労働（コンプライアンスが成り立たない）
- ③車庫用地不足（車庫賃料価格高騰）
- ④周辺での時間調整待機（近隣住民からの苦情）
- ⑤顧客による着時間指定への対応
 - ・有料道路の負担
 - ・道路混雑
 - ・交通事故の発生

（2）解決策

- ①寄港船および取扱コンテナ数の調整
- ②新規コンテナ埠頭の整備・供用
- ③取扱コンテナ数に応じたターミナルゲート受付時間の調整
- ④ターミナルゲート搬出入コンテナ数の平準化の促進

2. 事業許可制度の確立等

(1) 海上コンテナ輸送事業者に係る事業許可制度の確立

(2) SOLAS条約に係るPSカード発行基準の強化

(3) 海上コンテナ輸送事業者の遵守すべき法律の明確化

3. 安全性の確保（コンプライアンスの徹底）

- (1) コンテナ（ブラックボックス）輸送の安全性確保のための「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保のための法律」の早期成立
- (2) コストアップ要因である悪質事業者

4. その他

(1) オーバータイムによるコスト増

(2) コスト削減に係る法の見直し

東京港各コンテナターミナルにおける海上コンテナ車両待機時間調査の概要

1. 調査方法

東京都・神奈川県・茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県各トラック協会 海上コンテナ部会に所属する事業者のうち24店社について、東京港でのコンテナ搬出入業務を行う頻度の高い車両を1事業者あたり5台(計120台)選定し、各コンテナターミナルにおける①並び始め ②ゲート到着 ③テナー下到着 ④テナー下発 ⑤ゲートアウトの各時刻をトラック運転者が所定の調査票に記入する方法で実施。

2. 調査実施期間

平成24年11月24日(土)から平成24年12月7日(金)まで

第1回(月末調査):平成24年11月24日(土)から平成24年11月30日(金)まで

第2回(月初調査):平成24年12月1日(土)から平成24年12月7日(金)まで

3. 調査対象

東京港における下記の各コンテナターミナル(計12ターミナル)

<青海ふ頭> 青海公共コンテナターミナル(A-1)、青海公共コンテナターミナル(A-2)
青海A-3コンテナターミナル、青海A-4コンテナターミナル
青海中央防波堤内側・上組東京コンテナターミナル

<大井ふ頭> 大井2号コンテナターミナル、大井4号コンテナターミナル
大井5号コンテナターミナル、大井7号コンテナターミナル

<品川ふ頭> 品川コンテナターミナル・東海運(株)、品川コンテナターミナル・(株)住友倉庫
品川コンテナターミナル・第一港運(株)

(※) 岸壁を持たないコンテナターミナル及びバンプールは本調査の対象から除外した。

4. 公表データ

(1) 「コンテナターミナル別平均待機時間」

並び始めからゲート到着まで(①~②)、ゲート到着からテナー下到着まで(②~③)、テナー下到着からテナー下発まで(③~④)、テナー下発からゲートアウトまで(④~⑤)の4つの地点における平均待機時間をコンテナターミナル別に取り纏めたもの。

(2) 「日付別」(コンテナターミナル別)

調査実施期間中の全データを日付別に集計し、並び始め(①)の時間が早い順に記載した上で、並び始めからゲート到着まで(①~②)、ゲート到着からテナー下到着まで(②~③)、テナー下到着からテナー下発まで(③~④)、テナー下発からゲートアウトまで(④~⑤)の4つの地点における待機時間をグラフ化したもの。

(3) 「作業内容別」(コンテナターミナル別)

調査実施期間中の全データを作業内容別(1. 空コンテナ搬出 2. 実入りコンテナ搬入 3. 実入りコンテナ搬出 4. 空コンテナ搬入)に集計し、並び始め(①)の時間が早い順に記載した上で、並び始めからゲート到着まで(①~②)、ゲート到着からテナー下到着まで(②~③)、テナー下到着からテナー下発まで(③~④)、テナー下発からゲートアウトまで(④~⑤)の4つの地点における待機時間をグラフ化したもの。

5. 留意事項

(1) 「日付別」及び「作業内容別」の各データにおける「並び始め」の時間について

各コンテナターミナルのゲートオープン時間の1時間以上前から並び始めているものはすべてゲートオープン時間の1時間前から(午前7時30分ゲートオープン〔早朝ゲートオープン〕の場合は午前6時30分から、午前8時30分ゲートオープン〔通常のゲートオープン〕の場合は午前7時30分から)に統一した。

(2) 「日付別」及び「作業内容別」のグラフについて

赤の棒グラフは並び始めからゲート到着まで(①～②)の待機時間を、緑の棒グラフはゲート到着からテナー下到着まで(②～③)の待機時間を、紫の棒グラフはテナー下到着からテナー下発まで(③～④)の待機時間を、青の棒グラフはテナー下発からゲートアウトまで(④～⑤)の待機時間を示している。

また、「日付別」のグラフの網掛け部分は、コンテナターミナルのゲートクローズの時間帯を示している。

(※) 11月24日(土)の青海公共コンテナターミナル(A-1・A-2)は、搬入につき午前11時30分まで、搬出につき午後3時30分まで受け付け。

※今回は参考として、「コンテナターミナル別平均待機時間」と「青海A-1コンテナターミナル(日付別)」を添付いたします。なお、その他のコンテナターミナルを含めた調査結果は、東京都トラック協会のホームページ(<http://www.totokyo.or.jp/>)に掲載しております。

<本件についてのお問い合わせ先>

一般社団法人 東京都トラック協会 海上コンテナ専門部会事務局 担当: 井上

電話: 03-3359-3401 FAX: 03-3359-4983 E-mail: inoue@tta.ne.jp

東京港各コンテナターミナルにおける海上コンテナ車両待機時間調査
コンテナターミナル別平均待機時間

①月末(2012-11-24 ~ 2012-11-30) 対象コンテナ本数 1633本

< 青海地区 >

ターミナル	作業内容	本数	並び始め ～ゲート到着	ゲート到着 ～テナー下到着	テナー下到着 ～テナー下発	テナー下発 ～ゲートアウト	合計 (並び始め～ゲートアウト)	1時間未満の 本数の割合	
A-1	輸出	空コンテナ搬出	0	—	—	—	—	—	
		実入りコンテナ搬入	32	0時間53分	0時間09分	0時間03分	0時間01分	1時間06分	50.0%
		搬出 + 搬入	—	0時間53分	0時間09分	0時間03分	0時間01分	1時間06分	—
	輸入	空コンテナ搬入	92	3時間11分	0時間10分	0時間05分	0時間03分	3時間29分	6.5%
		空コンテナ搬入	6	1時間33分	0時間03分	0時間02分	0時間01分	1時間39分	16.7%
		搬出 + 搬入	—	4時間44分	0時間13分	0時間07分	0時間04分	5時間08分	—
A-2	輸出	空コンテナ搬出	0	—	—	—	—	—	
		実入りコンテナ搬入	19	1時間23分	0時間11分	0時間03分	0時間01分	1時間38分	36.8%
		搬出 + 搬入	—	1時間23分	0時間11分	0時間03分	0時間01分	1時間38分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	64	2時間40分	0時間09分	0時間05分	0時間04分	2時間58分	14.1%
		空コンテナ搬入	0	—	—	—	—	—	—
		搬出 + 搬入	—	2時間40分	0時間09分	0時間05分	0時間04分	2時間58分	—
A-3	輸出	空コンテナ搬出	8	1時間38分	0時間06分	0時間03分	0時間09分	1時間56分	12.5%
		実入りコンテナ搬入	22	1時間22分	0時間09分	0時間06分	0時間05分	1時間42分	22.7%
		搬出 + 搬入	—	3時間00分	0時間15分	0時間09分	0時間14分	3時間38分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	104	1時間18分	0時間14分	0時間13分	0時間18分	2時間39分	26.0%
		空コンテナ搬入	52	1時間10分	0時間07分	0時間03分	0時間02分	1時間22分	42.3%
		搬出 + 搬入	—	2時間28分	0時間21分	0時間16分	0時間20分	3時間03分	—
A-4	輸出	空コンテナ搬出	21	0時間20分	0時間04分	0時間04分	0時間10分	0時間38分	81.0%
		実入りコンテナ搬入	17	0時間22分	0時間08分	0時間07分	0時間01分	0時間38分	76.5%
		搬出 + 搬入	—	0時間42分	0時間12分	0時間11分	0時間11分	1時間18分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	39	0時間26分	0時間08分	0時間09分	0時間13分	0時間56分	64.1%
		空コンテナ搬入	63	0時間57分	0時間06分	0時間04分	0時間03分	1時間10分	41.3%
		搬出 + 搬入	—	1時間23分	0時間14分	0時間13分	0時間16分	2時間06分	—
中防上組	輸出	空コンテナ搬出	2	0時間16分	0時間05分	0時間03分	0時間02分	0時間26分	100.0%
		実入りコンテナ搬入	10	0時間28分	0時間14分	0時間05分	0時間01分	0時間48分	50.0%
		搬出 + 搬入	—	0時間44分	0時間19分	0時間08分	0時間03分	1時間14分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	35	0時間28分	0時間06分	0時間11分	0時間04分	0時間49分	66.6%
		空コンテナ搬入	18	0時間51分	0時間15分	0時間02分	0時間01分	1時間09分	44.4%
		搬出 + 搬入	—	1時間19分	0時間21分	0時間13分	0時間05分	1時間58分	—

< 大井地区 >

ターミナル	作業内容	本数	並び始め ～ゲート到着	ゲート到着 ～テナー下到着	テナー下到着 ～テナー下発	テナー下発 ～ゲートアウト	合計 (並び始め～ゲートアウト)	1時間未満の 本数の割合	
2号	輸出	空コンテナ搬出	32	1時間05分	0時間05分	0時間09分	0時間11分	1時間30分	25.0%
		実入りコンテナ搬入	56	1時間28分	0時間21分	0時間08分	0時間03分	2時間00分	14.3%
		搬出 + 搬入	—	2時間33分	0時間26分	0時間17分	0時間15分	3時間30分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	139	1時間08分	0時間13分	0時間14分	0時間10分	1時間45分	18.0%
		空コンテナ搬入	138	1時間02分	0時間12分	0時間08分	0時間03分	1時間25分	27.5%
		搬出 + 搬入	—	2時間11分	0時間26分	0時間22分	0時間13分	3時間10分	—
4号	輸出	空コンテナ搬出	6	0時間13分	0時間07分	0時間05分	0時間06分	0時間31分	83.3%
		実入りコンテナ搬入	71	0時間48分	0時間15分	0時間08分	0時間03分	1時間14分	54.9%
		搬出 + 搬入	—	1時間02分	0時間22分	0時間13分	0時間09分	1時間45分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	112	0時間16分	0時間10分	0時間14分	0時間08分	0時間48分	66.6%
		空コンテナ搬入	60	0時間39分	0時間13分	0時間07分	0時間03分	1時間02分	46.7%
		搬出 + 搬入	—	0時間55分	0時間24分	0時間21分	0時間12分	1時間50分	—
5号	輸出	空コンテナ搬出	20	0時間29分	0時間06分	0時間02分	0時間06分	0時間43分	75.0%
		実入りコンテナ搬入	29	0時間57分	0時間11分	0時間06分	0時間02分	1時間16分	37.9%
		搬出 + 搬入	—	1時間27分	0時間17分	0時間08分	0時間09分	1時間59分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	62	0時間28分	0時間11分	0時間09分	0時間08分	0時間56分	58.1%
		空コンテナ搬入	45	1時間19分	0時間08分	0時間02分	0時間04分	1時間33分	24.4%
		搬出 + 搬入	—	1時間48分	0時間19分	0時間12分	0時間12分	2時間29分	—
7号	輸出	空コンテナ搬出	6	0時間14分	0時間11分	0時間01分	0時間11分	0時間37分	83.3%
		実入りコンテナ搬入	41	0時間26分	0時間15分	0時間03分	0時間03分	0時間49分	68.3%
		搬出 + 搬入	—	0時間40分	0時間26分	0時間07分	0時間14分	1時間27分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	105	0時間14分	0時間10分	0時間08分	0時間22分	0時間54分	55.2%
		空コンテナ搬入	14	0時間31分	0時間09分	0時間02分	0時間02分	0時間44分	71.4%
		搬出 + 搬入	—	0時間45分	0時間19分	0時間10分	0時間24分	1時間38分	—

< 品川地区 >

ターミナル	作業内容	本数	並び始め ～ゲート到着	ゲート到着 ～テナー下到着	テナー下到着 ～テナー下発	テナー下発 ～ゲートアウト	合計 (並び始め～ゲートアウト)	1時間未満の 本数の割合	
東海運	輸出	空コンテナ搬出	0	—	—	—	—	—	
		実入りコンテナ搬入	8	0時間34分	0時間04分	0時間02分	0時間02分	0時間40分	62.5%
		搬出 + 搬入	—	0時間34分	0時間04分	0時間00分	0時間02分	0時間40分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	38	0時間42分	0時間04分	0時間03分	0時間08分	0時間57分	52.6%
		空コンテナ搬入	7	1時間16分	0時間05分	0時間00分	0時間01分	1時間22分	14.3%
		搬出 + 搬入	—	1時間58分	0時間10分	0時間04分	0時間09分	2時間19分	—
住友倉庫	輸出	空コンテナ搬出	1	0時間00分	0時間05分	0時間00分	0時間05分	0時間10分	100.0%
		実入りコンテナ搬入	8	0時間58分	0時間07分	0時間04分	0時間01分	1時間10分	37.5%
		搬出 + 搬入	—	0時間58分	0時間12分	0時間04分	0時間06分	1時間20分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	24	0時間33分	0時間06分	0時間05分	0時間02分	0時間46分	62.5%
		空コンテナ搬入	7	1時間06分	0時間03分	0時間01分	0時間00分	1時間10分	14.3%
		搬出 + 搬入	—	1時間40分	0時間10分	0時間06分	0時間03分	1時間56分	—
第一港運	輸出	空コンテナ搬出	0	—	—	—	—	—	
		実入りコンテナ搬入	2	0時間00分	0時間07分	0時間00分	0時間01分	0時間08分	100.0%
		搬出 + 搬入	—	0時間00分	0時間07分	0時間00分	0時間01分	0時間08分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	31	0時間11分	0時間05分	0時間03分	0時間03分	0時間24分	93.5%
		空コンテナ搬入	1	1時間36分	0時間02分	0時間01分	0時間02分	1時間41分	0.0%
		搬出 + 搬入	—	1時間47分	0時間07分	0時間06分	0時間05分	2時間05分	—

(注1)一覽表に記載されている時間は、本調査対象期間における各コンテナターミナルでの車両待機時間の平均値。

(注2)「作業内容」における「搬出+搬入」とは、「輸出の空コンテナ搬出+実入りコンテナ搬入」または「輸入の実入りコンテナ搬入+空コンテナ搬入」をそれぞれ同一のコンテナターミナルで実施したと仮定した場合の車両待機時間の平均値。

(注3)「合計(並び始め～ゲートアウト)」の色分けは下記の通り。



(注4)「1時間未満の本数の%」については、集計本数が少ない場合には精度が鈍化する。

②月初(2012-12-01 ~ 2012-12-07) 対象コンテナ本数 1237本

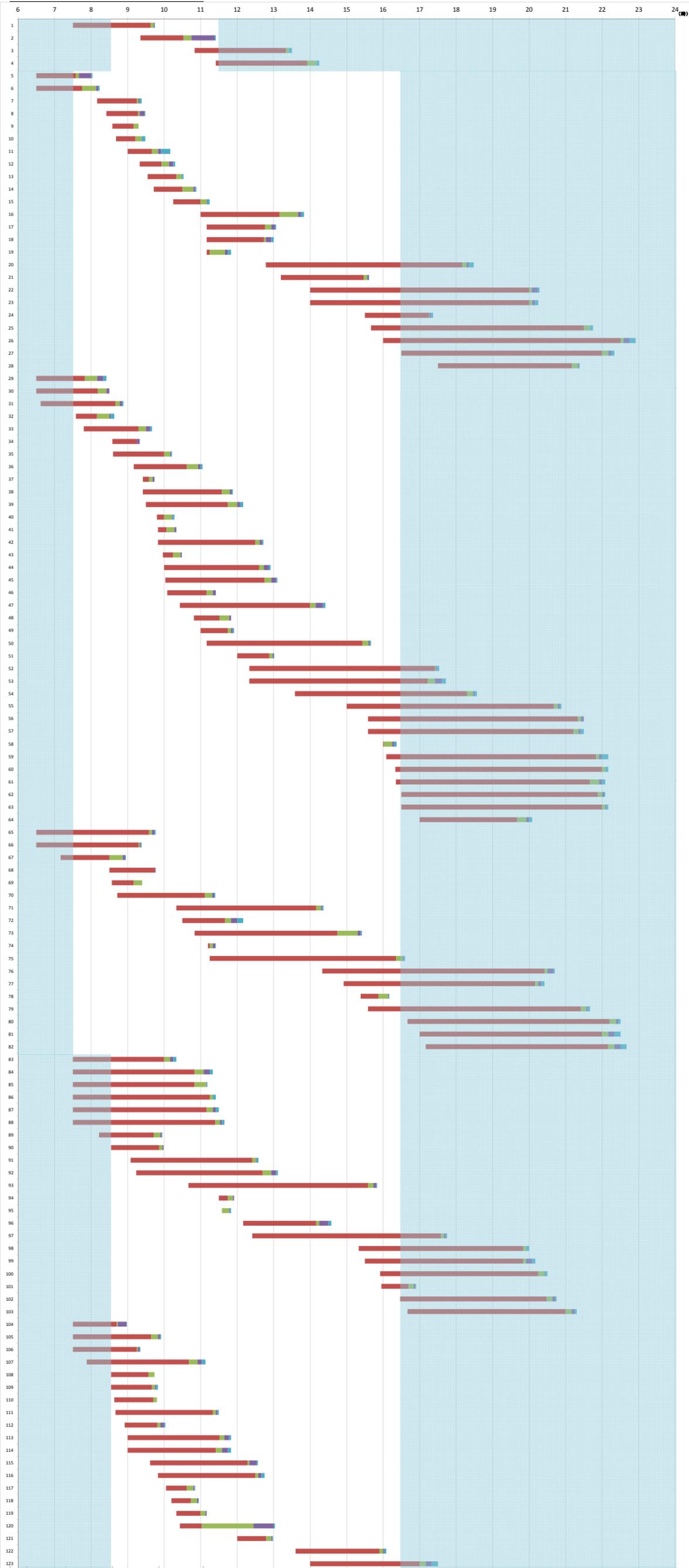
< 青海地区 >

ターミナル	作業内容	本数	並び始め ～ゲート到着	ゲート到着 ～テナー下到着	テナー下到着 ～テナー下発	テナー下発 ～ゲートアウト	合計 (並び始め～ゲートアウト)	1時間未満の 本数の割合	
A-1	輸出	空コンテナ搬出	1	1時間25分	0時間10分	0時間05分	0時間05分	1時間45分	0.0%
		実入りコンテナ搬入	6	1時間03分	0時間03分	0時間02分	0時間02分	1時間10分	33.3%
		搬出 + 搬入	—	2時間28分	0時間13分	0時間07分	0時間07分	2時間55分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	95	1時間44分	0時間09分	0時間04分	0時間04分	2時間01分	10.5%
		空コンテナ搬入	1	2時間36分	0時間06分	0時間01分	0時間01分	2時間44分	0.0%
		搬出 + 搬入	—	4時間20分	0時間15分	0時間05分	0時間05分	4時間45分	—
A-2	輸出	空コンテナ搬出	1	0時間04分	0時間05分	0時間03分	0時間03分	0時間15分	100.0%
		実入りコンテナ搬入	19	1時間14分	0時間06分	0時間03分	0時間01分	1時間24分	31.6%
		搬出 + 搬入	—	1時間18分	0時間11分	0時間06分	0時間04分	1時間39分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	62	1時間45分	0時間08分	0時間07分	0時間03分	2時間03分	41.9%
		空コンテナ搬入	1	0時間28分	0時間03分	0時間04分	0時間02分	0時間37分	100.0%
		搬出 + 搬入	—	2時間13分	0時間11分	0時間11分	0時間05分	2時間40分	—
A-3	輸出	空コンテナ搬出	1	0時間20分	0時間02分	0時間00分	0時間07分	0時間29分	100.0%
		実入りコンテナ搬入	20	0時間47分	0時間06分	0時間07分	0時間04分	1時間04分	50.0%
		搬出 + 搬入	—	1時間07分	0時間08分	0時間07分	0時間11分	1時間33分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	59	0時間10分	0時間10分	0時間10分	0時間19分	1時間35分	27.1%
		空コンテナ搬入	43	1時間06分	0時間06分	0時間02分	0時間01分	1時間15分	34.9%
		搬出 + 搬入	—	2時間03分	0時間17分	0時間13分	0時間21分	2時間50分	—
A-4	輸出	空コンテナ搬出	4	0時間26分	0時間02分	0時間02分	0時間14分	0時間44分	25.0%
		実入りコンテナ搬入	5	0時間35分	0時間12分	0時間16分	0時間03分	1時間06分	40.0%
		搬出 + 搬入	—	1時間01分	0時間14分	0時間18分	0時間17分	1時間50分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	28	0時間16分	0時間06分	0時間09分	0時間11分	0時間42分	75.0%
		空コンテナ搬入	50	1時間20分	0時間06分	0時間04分	0時間03分	1時間33分	26.0%
		搬出 + 搬入	—	1時間36分	0時間13分	0時間14分	0時間14分	2時間15分	—
中防上組	輸出	空コンテナ搬出	2	0時間01分	0時間01分	0時間06分	0時間06分	0時間30分	100.0%
		実入りコンテナ搬入	8	0時間35分	0時間12分	0時間25分	0時間02分	1時間14分	50.0%
		搬出 + 搬入	—	0時間57分	0時間14分	0時間27分	0時間09分	1時間44分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	29	0時間44分	0時間08分	0時間06分	0時間06分	1時間04分	55.2%
		空コンテナ搬入	11	0時間46分	0時間03分	0時間01分	0時間02分	0時間52分	54.5%
		搬出 + 搬入	—	1時間30分	0時間12分	0時間07分	0時間08分	1時間56分	—

< 大井地区 >

ターミナル	作業内容	本数	並び始め ～ゲート到着	ゲート到着 ～テナー下到着	テナー下到着 ～テナー下発	テナー下発 ～ゲートアウト	合計 (並び始め～ゲートアウト)	1時間未満の 本数の割合	
2号	輸出	空コンテナ搬出	25	1時間48分	0時間08分	0時間03分	0時間02分	2時間01分	28.0%
		実入りコンテナ搬入	39	1時間36分	0時間16分	0時間01分	0時間02分	1時間55分	28.2%
		搬出 + 搬入	—	3時間24分	0時間24分	0時間04分	0時間04分	3時間56分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	117	1時間07分	0時間16分	0時間07分	0時間03分	1時間33分	17.1%
		空コンテナ搬入	91	1時間37分	0時間11分	0時間07分	0時間02分	1時間57分	11.0%
		搬出 + 搬入	—	2時間44分	0時間28分	0時間14分	0時間06分	3時間30分	—
4号	輸出	空コンテナ搬出	8	0時間21分	0時間14分	0時間13分	0時間07分	0時間55分	62.5%
		実入りコンテナ搬入	64	1時間24分	0時間09分	0時間09分	0時間03分	1時間45分	23.4%
		搬出 + 搬入	—	1時間45分	0時間24分	0時間22分	0時間11分	2時間40分	—
	輸入	実入りコンテナ搬入	104	0時間27分	0時間09分	0時間14分	0時間14分	1時間04分	51.9%
		空コンテナ搬入	42	0時間42分	0時間13分	0時間09分	0時間03分	1時間07分	47.6%

Table with columns: No., 日付, 作業内容, 船名, 船種, 船名, 船種, 船名, 船種, 船名, 船種, 船名, 船種, 船名, 船種, 合計



No.	日付	作業内容	並び始め	ターナー到着	ターナー下着	ターナー下着	ターナー下着	並び始め~ターナー到着	ターナー到着~ターナー下着	ターナー下着~ターナー下着	ターナー下着~ターナー下着	並び始め~ターナー到着
124		3	15:32	18:22	18:32	18:34	18:40	2時間50分	0時間10分	0時間06分	0時間06分	3時間06分
125		3	15:40	18:00	18:10	18:16	18:25	2時間20分	0時間10分	0時間06分	0時間06分	2時間42分
126		2	16:20	16:40	16:45	16:50	16:50	0時間20分	0時間05分	0時間05分	0時間00分	0時間30分
127		3	16:29	18:33	18:42	18:46	18:50	2時間04分	0時間09分	0時間04分	0時間04分	2時間21分
128		3	16:30	18:35	18:47	18:50	18:53	2時間05分	0時間12分	0時間03分	0時間03分	2時間23分
129		3	17:36	18:56	19:18	19:21	19:23	1時間20分	0時間22分	0時間03分	0時間02分	1時間47分
130		3	18:00	19:05	19:10	19:18	19:20	1時間05分	0時間05分	0時間08分	0時間02分	1時間20分
131		2	7:30	8:48	8:51	8:53	8:56	1時間18分	0時間03分	0時間02分	0時間02分	1時間25分
132		2	7:30	9:07	9:08	9:10	9:13	1時間37分	0時間01分	0時間02分	0時間03分	1時間43分
133		2	7:35	9:09	9:11	9:14	9:15	1時間34分	0時間02分	0時間03分	0時間01分	1時間40分
134		3	8:46	9:42	9:51	9:55	9:57	0時間56分	0時間09分	0時間04分	0時間02分	1時間11分
135		3	9:10	10:35	10:45	10:50	10:50	1時間25分	0時間10分	0時間05分	0時間00分	1時間40分
136		3	9:20	10:50	11:00	11:05	11:05	1時間30分	0時間10分	0時間05分	0時間00分	1時間45分
137		3	9:27	11:00	11:11	11:14	11:17	1時間33分	0時間11分	0時間03分	0時間05分	1時間52分
138		3	9:35	11:20	11:25	11:30	11:30	1時間45分	0時間05分	0時間05分	0時間00分	1時間55分
139		3	9:40	11:20	11:27	11:30	11:33	1時間40分	0時間07分	0時間03分	0時間05分	1時間55分
140		3	10:15	12:15	12:18	12:20	12:25	2時間00分	0時間03分	0時間02分	0時間05分	2時間10分
141		3	10:55	13:34	13:40	13:42	13:45	2時間39分	0時間06分	0時間02分	0時間03分	2時間50分
142		3	14:00	14:50	14:54	14:58	15:07	0時間50分	0時間04分	0時間04分	0時間09分	1時間07分
143		3	6:30	7:58	8:09	8:20	8:22	1時間28分	0時間11分	0時間11分	0時間02分	1時間52分
144		3	6:50	8:35	8:42	8:43	8:46	1時間45分	0時間07分	0時間01分	0時間03分	1時間56分
145		3	7:49	9:16	9:25	9:36	9:38	1時間27分	0時間09分	0時間11分	0時間03分	1時間50分
146		3	8:46	10:02	10:16	10:25	10:27	1時間16分	0時間14分	0時間09分	0時間02分	1時間31分
147		3	9:00	9:40	9:50	9:55	10:10	0時間40分	0時間10分	0時間05分	0時間15分	1時間10分
148		3	9:00	9:10	9:22	9:23	9:30	0時間10分	0時間12分	0時間01分	0時間07分	0時間30分
149		3	9:35	11:16	11:29	11:35	11:37	1時間41分	0時間13分	0時間06分	0時間02分	2時間02分
150		3	9:35	11:30	11:40	11:45	11:48	1時間55分	0時間10分	0時間05分	0時間01分	2時間11分
151		3	9:45	11:45	11:56	11:59	12:02	2時間00分	0時間11分	0時間03分	0時間03分	2時間17分
152		3	9:48	11:56	12:08	12:10	12:13	2時間08分	0時間12分	0時間02分	0時間03分	2時間24分
153		3	9:55	12:25	12:27	12:31	12:35	2時間30分	0時間02分	0時間04分	0時間04分	2時間40分
154		3	9:55	11:35	11:40	11:45	11:55	1時間40分	0時間05分	0時間05分	0時間10分	2時間00分
155		3	10:30	13:00	13:10	13:15	13:15	2時間30分	0時間10分	0時間05分	0時間00分	2時間45分
156		3	10:50	14:00	14:10	14:13	14:16	3時間10分	0時間10分	0時間03分	0時間03分	3時間26分
157		3	11:00	14:08	14:14	14:18	14:21	3時間08分	0時間09分	0時間05分	0時間02分	3時間24分
158		2	11:05	11:20	11:30	11:35	11:38	0時間15分	0時間10分	0時間05分	0時間03分	0時間33分
159		3	11:55	15:25	15:35	15:45	15:50	3時間30分	0時間10分	0時間05分	0時間05分	3時間55分
160		3	12:00	15:45	15:55	16:00	16:05	3時間45分	0時間10分	0時間05分	0時間05分	4時間00分
161		3	15:30	21:00	21:25	21:27	21:30	5時間30分	0時間25分	0時間02分	0時間03分	6時間00分
162		3	16:00	22:30	22:35	22:45	22:55	6時間30分	0時間05分	0時間10分	0時間10分	6時間55分
163		3	16:40	22:35	22:50	23:00	23:05	5時間55分	0時間15分	0時間10分	0時間05分	6時間25分
164		4	6:30	9:06	9:12	9:13	9:14	2時間36分	0時間06分	0時間01分	0時間01分	2時間45分
165		3	6:30	8:00	8:10	8:10	8:20	1時間30分	0時間10分	0時間00分	0時間10分	1時間50分
166		3	7:48	8:57	9:09	9:12	9:16	1時間09分	0時間12分	0時間03分	0時間04分	1時間28分
167		3	9:00	9:45	10:00	10:01	10:05	0時間45分	0時間15分	0時間01分	0時間04分	1時間05分
168		3	9:19	10:05	10:13	10:14	10:17	0時間46分	0時間08分	0時間01分	0時間03分	0時間58分
169		3	9:20	10:07	10:13	10:16	10:20	0時間47分	0時間06分	0時間03分	0時間04分	1時間00分
170		3	9:42	10:34	10:41	10:45	10:48	0時間52分	0時間07分	0時間04分	0時間03分	1時間06分
171		3	9:55	11:18	11:22	11:28	11:30	1時間23分	0時間04分	0時間04分	0時間02分	1時間33分
172		3	10:30	11:53	12:02	12:05	12:07	1時間23分	0時間09分	0時間03分	0時間02分	1時間37分
173		3	10:32	11:50	12:00	12:02	12:06	1時間18分	0時間07分	0時間02分	0時間04分	1時間31分
174		3	10:50	12:15	12:20	12:23	12:25	1時間25分	0時間05分	0時間02分	0時間02分	1時間34分
175		3	11:07	12:41	12:49	12:51	12:51	1時間34分	0時間08分	0時間02分	0時間02分	1時間46分
176		3	11:10	12:25	12:45	12:50	12:57	1時間15分	0時間09分	0時間05分	0時間07分	1時間31分
177		3	11:20	12:57	13:09	13:12	13:14	1時間37分	0時間12分	0時間03分	0時間02分	1時間54分
178		3	13:57	16:15	16:20	16:30	16:35	2時間18分	0時間05分	0時間10分	0時間05分	2時間38分
179		3	14:00	16:43	16:57	16:59	17:00	2時間43分	0時間14分	0時間02分	0時間01分	3時間00分
180		3	14:10	16:50	16:59	17:00	17:10	2時間40分	0時間09分	0時間01分	0時間10分	3時間00分
181		3	8:55	10:00	10:06	10:14	10:16	1時間05分	0時間06分	0時間08分	0時間02分	1時間21分
182		3	9:00	10:15	10:22	10:24	10:28	1時間15分	0時間07分	0時間02分	0時間04分	1時間28分
183		3	9:50	11:30	11:45	11:46	11:50	1時間40分	0時間15分	0時間01分	0時間04分	2時間00分
184		3	10:05	11:25	11:36	11:40	11:45	1時間20分	0時間11分	0時間04分	0時間05分	1時間40分
185		3	10:20	10:30	11:40	12:00	12:20	0時間10分	0時間10分	0時間20分	0時間20分	2時間00分
186		3	10:20	11:55	12:08	12:09	12:10	1時間35分	0時間13分	0時間01分	0時間01分	1時間50分
187		1	10:20	11:45	11:55	12:00	12:05	1時間25分	0時間10分	0時間05分	0時間05分	1時間45分
188		3	10:40	11:50	11:55	12:10	12:15	1時間10分	0時間05分	0時間15分	0時間05分	1時間35分
189		3	10:40	12:24	12:33	12:37	12:38	1時間44分	0時間09分	0時間04分	0時間01分	1時間59分
190		3	11:04	12:58	13:18	13:19	13:21	1時間54分	0時間20分	0時間01分	0時間02分	2時間17分
191		3	11:10	13:00	13:15	13:30	13:35	1時間50分	0時間15分	0時間15分	0時間06分	2時間26分
192		3	14:28	17:10	17:15	17:20	17:30	2時間42分	0時間05分	0時間05分	0時間10分	3時間02分
193		3	15:30	19:35	19:40	19:43	19:45	4時間05分	0時間05分	0時間03分	0時間02分	4時間15分
194		3	15:42	19:29	19:37	19:38	19:41	3時間47分	0時間08分	0時間01分	0時間02分	3時間58分
195		3	16:43	20:43	20:47	20:48	20:51	4時間00分	0時間04分	0時間01分	0時間03分	4時間08分
196		3	17:00	20:45	20:50	20:55	21:00	3時間45分	0時間05分	0時間05分	0時間05分	4時間00分
197		3	17:05	20:15	20:20	20:25	20:28	3時間10分	0時間05分	0時間05分	0時間01分	3時間21分
198		3	8:00	9:16	9:20	9:28	9:31	1時間16分	0時間04分	0時間08分	0時間03分	1時間31分
199		3	8:48	9:23	9:28	9:29	9:31	0時間35分	0時間05分	0時間01分	0時間02分	0時間43分
200		3	9:05	10:00	10:11	10:15	10:19	0時間55分	0時間11分	0時間04分	0時間04分	1時間14分
201		3	9:05	10:00	10:15	10:20	10:25	0時間55分	0時間15分	0時間05分	0時間05分	1時間20分
202		3	10:12	11:58	12:06	12:09	12:11	1時間46分	0時間08分	0時間03分	0時間02分	1時間59分
203		3	10:15	11:55	12:00	12:03	12:05	1時間40分	0時間05分	0時間03分	0時間02分	1時間50分
204		3	10:24	12:14	12:18	12:18	12:20	1時間50分	0時間04分	0時間00分	0時間02分	1時間56分
205		3	10:30	12:16	12:27	12:31	12:33	1時間46分	0時間11分	0時間04分	0時間02分	2時間03分
206		3	14:42	14:50	15:02	15:08	15:10	0時間08分	0時間12分	0時間06分	0時間02分	0時間28分
207		3	16:30	18:17	18:22	18:27	18:30	1時間47分	0時間05分	0時間05分	0時間03分	2時間00分
208		3	17:05	18:40	18:50	18:55	19:00	1時間35分	0時間10分	0時間05分	0時間05分	1時間55分
209		3	17:20	18:47	18:51	18:58	19:05	1時間27分	0時間04分	0時間07分	0時間07分	1時間45分
210		3	17:47	18:20	18:26	18:30	18:38	0時間33分	0時間06分	0時間04分	0時間06分	0時間51分
211		2	6:30	8:00	8:02	8:04	8:05	1時間30分	0時間02分	0時間02分	0時間01分	1時間35分
212		3	7:30	9:10	9:25	9:25	9:27	1時間20分	0時間15分	0時間00分	0時間02分	1時間37分
213		3	8:10	9:20	9:25	9:35	9:40	1時間10分	0時間05分	0時間10分	0時間05分	1時間30分
214		3	8:37	9:16	9:30	9:34	9:35	0時間39分	0時間14分	0時間04分	0時間01分	0時間58分
215		3	8:45	9:18	9:29	9:37	9:45	0時間33分	0時間11分	0時間08分	0時間08分	1時間00分
216		3	8:57	9:44	9:50	9:51	9:52	0時間47分	0時間06分	0時間01分	0時間01分	0時間55分
217		3	9:10	10:00	10:10	10:15	10:20	0時間50分	0時間10分	0時間05分	0時間05分	1時間10分
218		3	9:30	10:15	10:30	10:35	10:40	0時間45分	0時間15分	0時間05分	0時間05分	1時間10分
219		3	9:30	10:30	10:35	10:40	10:45	1時間00分	0時間05分	0時間05分	0時間05分	1時間15分
220		3	9:50	10:45	10:54	10:56	10:59	0時間55分	0時間09分	0時間02分	0時間02分	1時間06分
221		2	9:50	9:55	10:00	10:01	10:02	0時間05分	0時間05分	0時間01分	0時間01分	0時間12分
222		3	10:00	11:10	11:15	11:2						