

平成14年度港湾物流効率化推進調査委員会とりまとめ

1. 検討の経緯について

主要9港における規制緩和の実施を踏まえ、平成12年度においては、作業の共同化等事業の更なる活性化を支援しつつ、港湾荷役サービスの効率化を推進する観点から、規制緩和対象9港ごと及び中央において、港運事業者、船社、荷主、港湾管理者、関係行政機関等の関係者による「平成12年度港湾物流効率化推進調査委員会」を設置し、各港の特性に応じた作業の共同化の促進、港湾の24時間フルオープン化の推進等の結論を得た。

こうした中、平成13年春闘の結果、日曜荷役の恒久的実施、祝日の平日並み夜間荷役の実施等について港運労使間で合意され、港湾の24時間フルオープン化の実現に向けた一歩が踏み出された。

平成13年7月には、「新総合物流施策大綱」が閣議決定され、我が国港湾の活性化、国際競争力強化等を通じた物流のより一層の効率化のため、港湾の24時間フルオープン化の実現に向けた関係者の取組を積極的に支援していくことが必要とされた。

こうした状況を受け、平成13年度においては、船社・荷主の具体的需要、労働者の交代制の導入に伴う労働コストの負担や波動性の吸収方策、個別の港湾事情等、港湾の24時間フルオープン化実現に向けた諸課題についての調査・検討を行うため、「平成13年度港湾物流効率化推進調査委員会」を設置し、関係者へのヒアリング、24時間フルオープン化に関するシミュレーション等を実施するとともに、ゲート24時間化の代替機能を有する可能性があるストックヤードを活用した予約情報システムについての具体的検討を行うためのWGを設置し検討を行った。

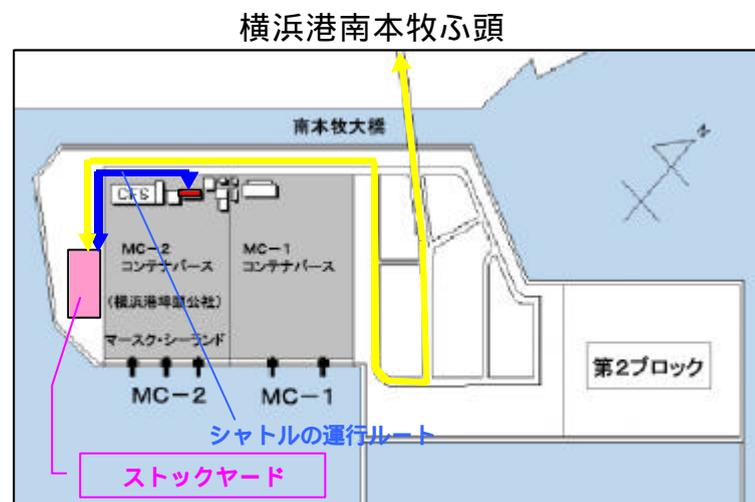
こうした中、平成13年11月末には、荷役作業について1月1日を除く364日24時間実施すること、ゲート作業について土・日・祝日も平日と同様に8時半～20時^(注)まで実施すること、について港運労使間で合意され、その後、年末年始の荷役実施、ゲート前トラック渋滞の緩和など港湾物流の効率化が着実に進展している。

(注)平成14年11月には、国内主要7港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門、博多港)におけるゲート作業を21時まで延長することについて港運労使間で合意。

2. 平成14年度コンテナターミナルゲート24時間フルオープン化に向けた実証実験について

(1) 実証実験の概要

平成14年度においては、過去2ヶ年にわたる調査・検討を踏まえ、コンテナターミナルゲートの24時間フルオープン化の実現に向けた関係者の取組を支援する観点から、平成14年6月に「平成14年度港湾物流効率化推進調査委員会」を設置し、早朝・夜間・休日における荷主・トラック事業者のゲート利用ニーズの把握、コンテナターミナルゲート24時間フルオープン化の実現可能性についての検討を行うとともに、ストックヤードを活用した予約情報システムの有効性について検討を行った。

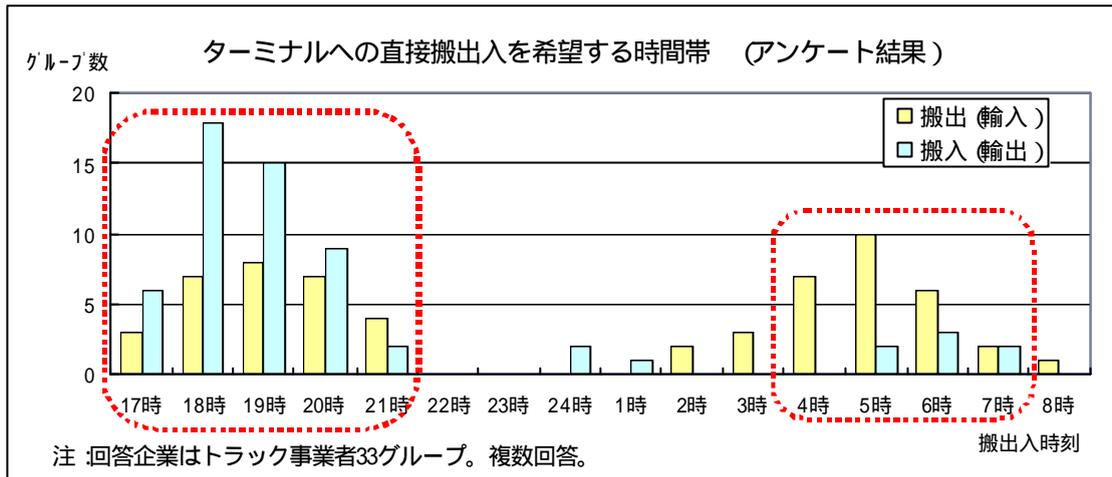


具体的には、横浜港南本牧埠頭において、荷主・トラック事業者が24時間利用することが可能なストックヤード（コンテナ貨物の仮置き場）をコンテナターミナルに隣接した場所に設置し、予めインターネットを利用して予約した時刻以降のコンテナ貨物の搬出入を可能とする実証実験を、関係者の了解を得つつ、平成14年10月7日より平成15年1月11日までの約3ヶ月間実施するとともに、関係者からのヒアリング等を実施した。

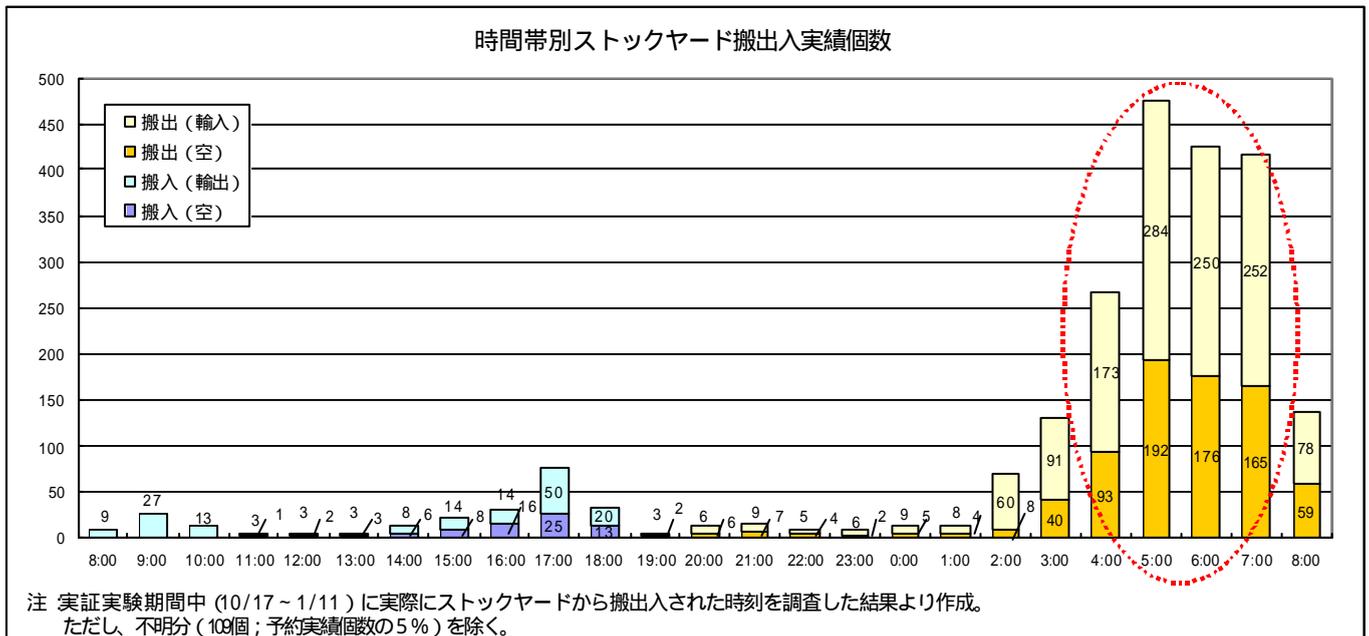
本実証実験の期間中、横浜港の各ターミナルにおいてサービス向上に関する取組が進展し、南本牧埠頭・大黒埠頭におけるゲートオープン時間の延長が相次いで実施された。なお、財務省関税局においても、平成14年10月15日より、国内主要7港において、税関の執務時間外における通関体制の試行を実施するとともに、平成14年12月に成立した構造改革特別区域法における措置として、臨時開庁手数料の半額化が実施される予定となっている。

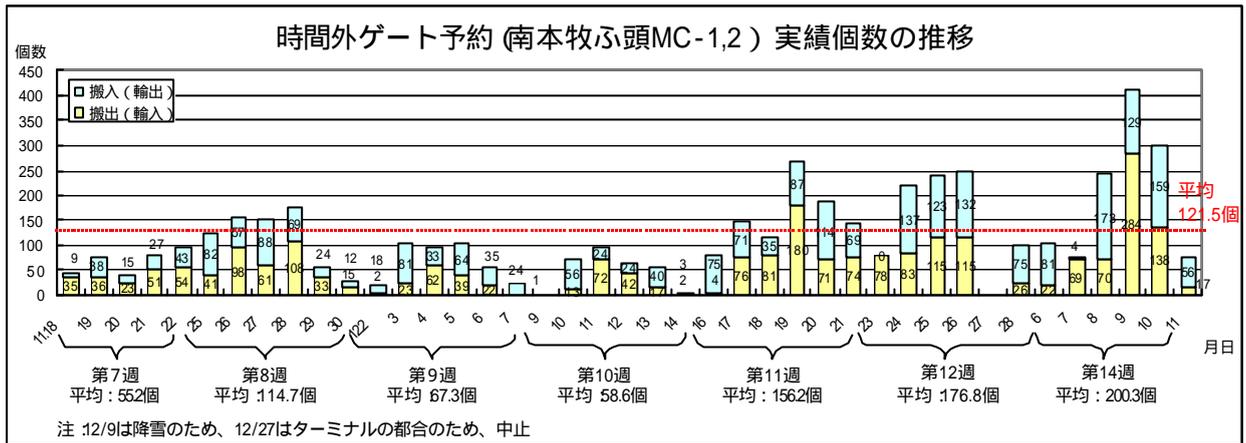
(2) 実証実験の結果

実証実験の実施にあたり、トラック事業者に通常ゲートオープン時間帯以外のゲートオープン希望時間帯をアンケート調査した結果、搬入（輸出）に関しては夕方 17 時から 21 時の間の希望が多く、搬出（輸入）に関しては夕方 17 時から 21 時の間と朝 4 時から 7 時の間の希望が多くみられた。



実証実験の結果はほぼアンケート結果どおりのものとなった。まず、ストックヤードについては、搬入（輸出）貨物の利用における翌日の空シャーシの回収の手間等の制約が大きく、搬出（輸入）貨物を中心に朝 4 時から 7 時の間に多く利用された。ただし、搬出入を同時に行う降取りのケースが若干見られた。その後、実証実験の開始から約 1 ヶ月経った 11 月 18 日からは、特に搬入（輸出）貨物への対応のため、16 時半のゲートクローズが 21 時まで延長され、搬出入に関わらず多くの利用がなされた。





また、実証実験の結果を曜日別に見てみると、平日に比べ、日曜日の利用が極めて少ない結果となった。

曜日別ストックヤード搬出入実績個数

	月	火	水	木	金	土	日
搬出(輸入)	184	279	383	476	551	158	26
	8.9%	13.5%	18.5%	23.0%	26.7%	7.6%	1.3%
搬入(輸出)	31	29	63	84	41	0	0
	12.5%	11.7%	25.4%	33.9%	16.5%	0.0%	0.0%
合計	215	308	446	560	592	158	26
	9.3%	13.3%	19.3%	24.2%	25.6%	6.8%	1.1%

注1: 祝日が4日(月曜日が3日と土曜が1日)あり、祝日の合計取扱は10個(全て搬出)であった

注2: 不明分を除く

以上のことから、ゲート利用の具体的ニーズ及びゲート24時間フルオープン化実現に向けた課題として、次のことが確認された。

荷主・トラック事業者にとっては、現状では、夜間(ゲートクローズ後21時頃まで)と早朝(4時頃からゲートオープンまで)のニーズが高いが、日曜や平日深夜のニーズは低い結果となった。これは、荷主・トラック事業者の体制が、現状では24時間対応になっていないためと考えられる。しかし、一部の荷主においては、物流コスト削減・産業競争力強化のため24時間フルオープン化が必要との強い意見があった。

一方、船社・港運事業者にとっては、ゲートオープン時間を延長して利用者ニーズに答えていくには貨物量の増加が必要との認識が強く、これが直ちには期待できない現状においては、時間延長等による荷役作業の平準化・効率化のメリットよりも、増大するターミナル側のコストの問題が大きいため、この問題解決が課題となっている。

3 . 今後取り組むべき課題

船社・港運事業者にとっての課題を解決しつつ、荷主・トラック事業者のゲートオープン時間の更なる延長に対するニーズに応えるためには、各ターミナルごとの取扱量が増大する中でターミナル側のコストが自然に吸収されていくことが望ましく、現在進められているスーパー中樞港湾構想における次世代高規格コンテナターミナルの育成が成功するかどうかは課題解決への鍵となるが、本実証実験で実施された次の取組は、現段階での課題解決に向けた有効な施策と考えられる。

予約情報システムを活用したゲートオープン時間の更なる延長
(夜間・祝日等における搬出入ニーズへの対応が可能)
ストックヤード方式による24時間フルオープン対応
(ストックヤードを介する制約があるものの24時間搬出入が可能)

ただし、これらの取組によっても増大するターミナル側のコストを全て吸収することは困難であり、吸収できないコストの負担の在り方については、今後とも港運事業者、船社、荷主、トラック事業者、港湾管理者等の関係者間で理解を深めていくことが重要である。

以上の点を踏まえ、現在国内主要港で進められているゲート24時間フルオープン化に向けた取組を更に促進する観点から、今後取り組むべき課題を次のとおり提案する。

予約情報システムを活用したゲートオープン時間の更なる延長

現行のゲートオープン時間以外の時間帯でニーズの高い夜間や早朝における対応としては、コンテナの搬出入を予め予約した上で必要に応じゲートオープンする方式が有効である。

事前に予約を行うことにより、追加する荷役作業体制の最小化が可能となるとともに、事前のマーシャリング等による効率的かつ計画的な荷役作業が可能となる。

ただし、現状では、トラック事業者がコンテナ搬出入のためゲートに来ても、未通関等で搬出不可能といったケースが多く、こうしたターミナル側とトラック事業者間のゲートでのトラブルを事前に防止するため、予約情報システムには、搬出入の予約機能に加え、トラック事業者向けの搬出入可否等のコンテナ

情報の照会機能を付加することが必要である。この照会機能は昼間のゲートでのトラブル防止にも有効である。

これらの機能を完備した予約情報システムの整備については、コンテナターミナルゲートの24時間フルオープン化の実現に向けた関係者の取組を促進する観点から、港湾管理者等からの一定の支援が必要である。

予約情報システムの管理・運営についても、コンテナ情報の機密保持等の観点から、港湾管理者等の公的機関により行われることが望ましく、これが実現すれば、将来的には現在検討が進められている官民情報を全て網羅した港湾情報プラットフォームへの発展も容易になる効果が期待できる。

また、ゲートオープン時間の延長を促進するため、延長を実施するターミナルに対し一定のインセンティブを付与することも検討すべきである。

ストックヤード方式による24時間フルオープン対応

現段階においては、日曜や深夜におけるニーズは低いものの、一部の荷主に見られる24時間対応への強い要望を踏まえれば、24時間いつでも安心して利用が可能なストックヤード方式による24時間フルオープン対応が有効である。

ただし、ゲートを通過して直接搬出入するよりも、ストックヤードを介すことにより増大するコストの問題がある。

本実証実験では1つのターミナルに対し1つのストックヤードであったが、ターミナルごとのコストを小さくするためには、1つのストックヤードを複数のターミナルで共同利用することが望ましい。

ストックヤード出入口風景



また、ターミナルとストックヤード間のシャトル輸送、ストックヤードの土地の確保、セキュリティー確保のためのフェンスの設置、ストックヤードのゲートの設置、監視カメラの設置等の費用については、関係者による適切な費用

負担を前提としつつも、コンテナターミナルゲートの24時間フルオープン化の実現に向けた関係者の取組を促進する観点から、港湾管理者等からの一定の支援が必要である。

荷役（ゲート）作業の効率化

ゲートオープン時間の延長やストックヤード方式による24時間フルオープン対応により増大するターミナル側のコストを極力小さくするためには、荷役（ゲート）作業の共同化・情報化・自動化をこれまで以上により一層促進することが必要である。

スーパー中樞港湾構想における次世代高規格コンテナターミナルの育成にあたっては、複数のターミナルを一元的に管理・運営するためのオペレーションシステムの構築が課題となっており、現在は原則として船社・港運事業者ごとに管理・運営されているオペレーションシステム間の情報交換を可能とするシステムの整備が必要である。

これらのシステム整備にあたっては、コンテナターミナルゲートの24時間フルオープン化の実現に向けた関係者の取組を促進する観点及び次世代高規格コンテナターミナルにおけるオペレーションシステムを構築する観点から、港湾管理者等からの一定の支援が必要である。

リードタイムの縮減

港湾の24時間フルオープン化を真に実のあるものとし、船舶が入港してから貨物がコンテナターミナルを出ることが可能となるまでに必要なリードタイムを短縮するためには、ゲートオープン時間の更なる延長に併せ、港湾関連行政手続についてのシングルウィンドウ化、執務時間外の通関体制の整備、港湾情報プラットフォームの構築等の円滑化・迅速化が求められている。

このため、港運事業者、船社、荷主、トラック事業者、港湾管理者、関係行政機関等がそれぞれの役割を果たすとともに、連携を更に密にし強化していくことが必要である。

労働環境の充実

早朝、夜間、休日等の荷役作業等を円滑に行うためには、港頭地区の福利厚生施設、運営時間等ソフト面の改善も含めて交通アクセス手段等の更なる充実が必要である。

福利厚生施設については、中小企業の多い港運事業者が個別に対応することは困難であるため、港運事業者並びに船社、荷主、トラック事業者、港湾管理者、(社)日本港湾福利厚生協会等が連携し、労働環境の適切な整備を推進していくことが必要である。

南本牧ふ頭における福利厚生施設



なお、雇用・能力開発機構(旧雇用促進事業団)の設置した港湾労働者福祉センターについては、平成17年度までに施設譲渡等を行うことが閣議決定されており、港湾管理者等の地方公共団体の協力を得た上で、必要な施設の円滑な譲渡に向け取り組む必要がある。