

みんなの港湾新聞

【発行者】
和光市立
第三中学校
2年 本田理央

「港湾地位」の低下

「日本の港湾の地位が低下している」と聞いて驚いている。国内では輸入された製品が身の回りで溢れている。また、メイド・イン・ジャパンの製品が世界に広まっていることから、当然にコンテナ船で輸出入される貨物量が多いと思われるが、果たして実際はどうなのだろうか？そんな疑問から調べてみた。

順位	港名(国名)	取扱量
1	シンガポール(シンガポール)	522
2	香港(中国)	510
3	ロッテルダム(オランダ)	367
4	高雄(台湾)	349
5	神戸(日本)	260
6	釜山(韓国)	235
7	ロサンゼルス(アメリカ)	212
8	ハンブルク(ドイツ)	197
9	ニューヨーク/ニュージャージー(アメリカ)	187
10	基隆(台湾)	183
11	横浜(日本)	165
13	東京(日本)	156
24	名古屋(日本)	90

順位	港名(国名)	取扱量
1	上海(中国)	4,703
2	シンガポール(シンガポール)	3,747
3	寧波(中国)	3,107
4	新セン(中国)	2,876
5	広州(中国)	2,418
6	青島(中国)	2,371
7	釜山(韓国)	2,270
8	天津(中国)	2,026
9	香港(中国)	1,779
10	ロッテルダム(オランダ)	1,530
11	ドバイ(アラブ首長国)	1,374
46	東京(日本)	432
72	横浜(日本)	286
73	神戸(日本)	282
77	名古屋(日本)	272
82	大阪(日本)	242

・1991年は、国土交通省港湾局「港湾・海運を取り巻く状況より」より作成
・2021年は、日本港湾協会「港湾物流情報」より作成
・単位：万TEU

表1 世界のコンテナ貨物量上位の港湾一覧



図2 国際コンテナ戦略港湾政策(国土交通省 関東地方整備局 HP より)

「国際コンテナ戦略港湾政策」開始
このような現状から、政府は、2021年から「国際コンテナ戦略港湾政策」をスタートさせた。これは、アジア主要国と遜色のない港湾コスト・サービスの実現を目指すために、国際コンテナ戦略港湾の選定を行う政策であり、東京港・川崎港・横浜港で構成される「京浜港」と、大阪港・神戸港で構成される「阪神港」の2港が国際コンテナ戦略港湾に選ばれた。

<主な方策>

- 1.内航をはじめとするフィーダー網強の抜本的な強化による広域からの貨物集約の促進
- 2.ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設整備等による荷主サービスの向上
- 3.大水深コンテナターミナルの整備によるコンテナ船大型化の進展への対応
- 4.港湾運営会社の指定による「民」の視点による戦略港湾運営の実現
- 5.阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減

図3 国際コンテナ戦略港湾政策(国土交通省 近畿地方整備局 HP より)

この国際コンテナ戦略港湾の選定以降、図3に掲げた方策を実施している。港湾の発展は、周囲の都市へ波及効果も期待でき、また港湾における雇用にも影響を与えるため、大変重要な政策である。今後、世界的にも魅力ある港湾が構築されることが望まれる。

国別コンテナ取扱量ランキング

1991年				2000年				2010年			
順位	国名	TEU	シェア	順位	国名	TEU	シェア	順位	国名	TEU	シェア
1	アメリカ	15,545,675	16.6%	1	中国	40,984,361	17.7%	1	中国	125,103,189	24.8%
2	日本	8,781,851	9.4%	2	アメリカ	27,315,136	11.8%	2	アメリカ	35,601,582	7.1%
3	シンガポール	6,354,000	6.8%	3	シンガポール	17,096,036	7.4%	3	シンガポール	29,178,500	5.8%
4	香港	6,161,912	6.5%	4	日本	13,129,864	5.7%	4	香港	23,699,242	4.7%
5	台湾	6,129,667	4.4%	5	台湾	10,510,762	4.5%	5	韓国	18,947,427	3.8%
17	中国	1,506,107	1.6%					6	マレーシア	18,046,717	3.6%
								7	日本	17,726,645	3.5%

日本港湾協会「港湾物流情報」より作成

データで詳しく見てみよう！
日本と中国を比較しながら変化を確認してみよう。

働き方改革物流も

長時間労働の防止や健康確保の観点から、2018年に成立した「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において労働基準法が改正された。

トラックドライバーについては、2024年4月以降、年960時間の時間外労働の上限規制が適用されることとなった。労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べない」可能性が懸念されており、これを「物流の2024年問題」という。

今後、コンテナを運ぶトラックドライバーに影響が生じる可能性があり、この問題は、全日本トラック協会のホームページにおいても紹介されている。(図4)

仮に、2024年問題に対して何も対策を行わなかった場合には、営業用トラックの輸送能力が2024年には14.2%さらには2030年には34.1%不足する可能性がある(図5)と試算(図5)され、次のような問題が生じる可能性が出てくる。

- ・今まで通りの輸送(長距離輸送など)ができなくなる。
- ・人材が確保できない。

物流の2024年問題って何?

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働960時間上限規制と改正労働基準法が適用され、労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べない」可能性が懸念されています。

何も対策を行わなかった場合
2030年には営業用トラックの輸送量のうち約35%が運べなくなることも...

このようなことが起きるかもしれません。

- トラック運送事業者
 - これまでの物流を維持するためには、トラックドライバーの増員が必要だが人材が確保できない。
- 荷主
 - 荷物が指定した日時に届かないかもしれない。
 - 荷物が運んでもらえなくなるかもしれない。
- 消費者
 - 当日、翌日配達の家電サービスが受けられないかもしれない。
 - 水産品、青果物など新鮮なものが手に入らないかもしれない。

2024年問題を回避するためには荷主の皆様と私たちトラック運送事業者のパートナーシップの構築が必要です。

「荷待ち・待機時間の削減」「手荷役作業の削減」「リードタイムの延長」「再配達の削減」など、トラックドライバーの労働時間改善にご協力いただくとともに、ライフラインとしての物流を維持するため、「標準的な運賃」の導入や燃料コスト上昇分の価格転嫁など、適正な運賃・料金にご理解をお願いします。

JTA 全日本トラック協会 都道府県トラック協会

図4 全日本トラック協会 HP より

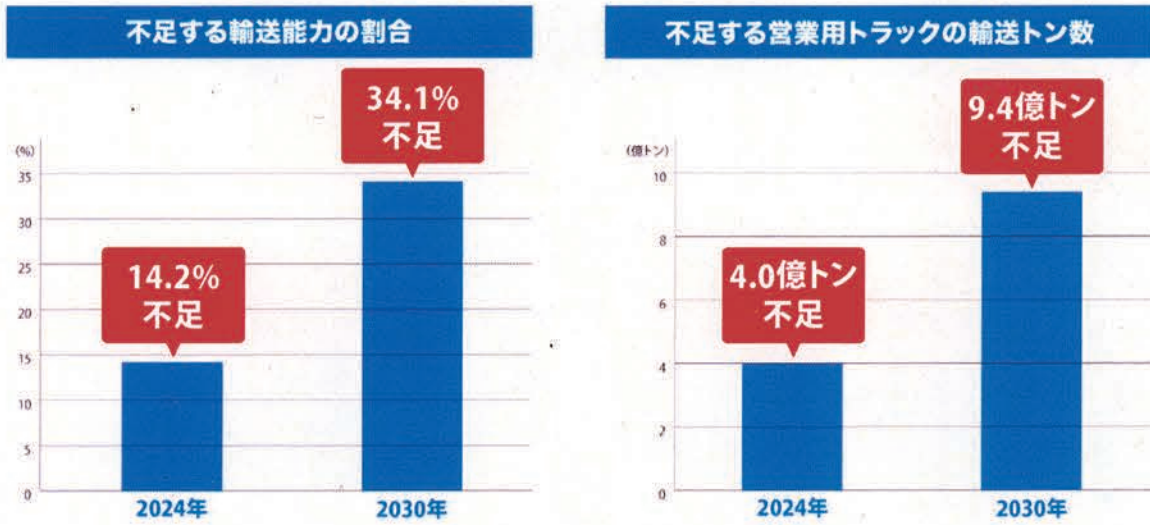


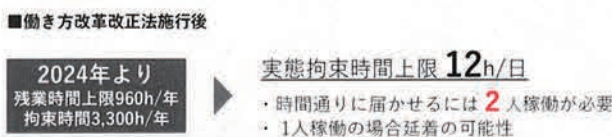
図5 全日本トラック協会 HP より

4. 労働時間規制等による物流への影響

国土交通省

○ 残業時間規制及び拘束時間規制により、これまで1日・1人で運送可能だったが、2日又は2人での運送が必要になる場合がある

<例> 東京・大阪間が1日、1人のドライバーで着かなくなり
長距離輸送の人員確保がさらに困難に
コスト増やサービス低下などへの影響も



	現在	2024年4月から
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間



図6 物流の2024年問題について (国土交通省 HP より)

また、国土交通省の資料(図6)においても労働時間が規制されることでの影響を表す例が示されている。



ガントリークレーン (通称: キリン) 神戸港 2023年11月撮影

これは、通称キリンといわれる「ガントリークレーン」。全長は約130メートル。運転席は、地上50メートルのところであり、1時間に30〜40個くらいのコンテナを積み降ろしできる。また、運転席の床は下の様子が見られるようにガラス張りになっていて、UFOキヤッチャーのようにコンテナ上部の四隅についている穴にピンを挿入して固定し、30〜40トンもあるコンテナを迅速で確実な運搬が可能となる。



神戸港 2023年11月撮影

《問題》港に「キリン」の形に似たものがあるけど、これは何?

クイズコーナー

<参考資料>

- 国土交通省
- 国土交通省関東地方整備局
- 国土交通省近畿地方整備局
- 日本港湾協会
- 全日本トラック協会
- おしごととはくぶつかん



神戸港 2023年8月撮影

【編集後記】

今年の夏に家族との旅行で関西を訪れた。飛行機から見える東京港や神戸港では、数多くのコンテナ船を見る事ができ、また港自体も広く感じた。しかし、今回調べた「世界のコンテナ貨物取扱ランキング」では、東京港や神戸港よりもさらに上位の港が世界には数多くあることに驚いた。実際に「港」を見たことをきっかけに「みんなの港湾新聞」を発行したが、とても良い経験ができた。これからも「港」という言葉をキーワードに日々の生活でも意識して過ごしてみたいと思う。