



港湾コンテナヤードの現状

高取ロジスティクス株式会社

代表取締役社長 高取亮太

2024年7月9日

コンテナ取扱数ランキング

(単位 TEU)



1980年

1位	ニューヨーク	195万
2位	ロッテルダム	190万
3位	香港	146万
4位	神戸	145万
6位	シンガポール	92万
13位	横浜	72万
16位	釜山	64万
18位	東京	63万
30位	ダブリン	34万
39位	大阪	25万
46位	名古屋	21万

2022年

1位	上海	4730万
2位	シンガポール	3729万
3位	寧波 (中国)	3335万
7位	釜山	2208万
10位	ロッテルダム	1445万
18位	高雄	950万
42位	東京	493万
70位	横浜	298万
72位	神戸	289万
78位	名古屋	268万
82位	大阪	239万

見るも無残な現状・・・。他国が国策として港湾行政を進めてきたのと裏腹に日本は・・・

台湾 高雄港 2024年5月視察

高雄港 コンテナ取扱数 世界18位 949万コンテナ

EVERGREEN社 取扱数 650万コンテナ

- ・ 24時間稼働 (日本 8:30 - 16:30)
- ・ クレーン すべて遠隔リモート操作
- ・ オペレーター EVERGREEN社自社社員
- ・ コンテナヤード内ほぼ無人
- ・ EVERGREEN社プライベートバース
- ・ 大型コンテナ船 4隻同時着岸
- ・ ドレージ搬出入 運転手スマホアプリ使用



京浜港コンテナヤード 慢性的な待機問題

・コンテナヤードでの長時間待機が解消されない・・・

ひどいところは5-6時間の待機もある

2024年問題対応でもコンテナヤードでの待機時間が問題となっている

・長時間待機の理由：

- ・ヤードのスペース不足
- ・ヤードオープン時間が短い
- ・船会社・港湾荷役会社のオペレーション能力
- ・荷主・船会社・港湾荷役会社・通関業者・
実ドレージ会社の関係性
- ・DX化の遅れ



問題解決できない理由

- ① ドレージ会社と、船会社・コンテナヤード会社が
実際の契約当事者でない = 当事者意識の欠如
- ② コントロールタワーの不在
国交省・港湾管理者の都道府県、荷主、船会社、フォワーダー、
ターミナル、通関業者、ドレージ業者、港湾労働組合など関係者多数
- ③ 旗振り役として、政治・行政のリーダーシップは必須

解決に向けて

☆関係主体による港湾行政のビジョンの共有化

何十年も続くコンテナヤードの混雑や、日本港湾の相対的地位の低下の検証

日本の港湾行政はどうなっていきたいのか???

2024問題・働き方改革・運転手不足鑑みると早晚行き詰まる・・・

☆国、港湾管理者、都道府県、船会社、港湾業者、通関業者、荷主、ドレージ会社の連携

☆経済産業省、国土交通省、厚生労働省、財務省、農林水産省 関係省庁の連携

☆荷主の理解（海上運賃は10万が100万になってもよいが、トラック運賃は3000円アップでも許さない、トラックが待機するのは仕方ない→ 下請け叩きからの脱却）