

北海道開発局長記者会見資料
令和4年4月13日

苫小牧港東港区複合一貫輸送 ターミナルの整備



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



北海道開発局ホームページへはこちらから。



苫小牧港東港区複合一貫輸送ターミナルの整備

- トラックドライバーの負担軽減や大規模地震における海上からの緊急物資輸送を確保するため、苫小牧港東港区^{はまあつま}浜厚真地区^{しゅぶん}（周文ふ頭）に新たな耐震強化岸壁の整備に着手します。
- 新たな岸壁の整備により、より柔軟なフェリーダイヤの設定が可能となり、トラック輸送距離の削減が可能となります。

<計画内容>

- ・直轄整備施設：耐震強化岸壁（水深9m）、泊地（水深9m）、港湾施設用地
- ・起債整備施設：ふ頭用地
- ・全体事業費：145億円（うち直轄130億円）
- ・事業予定期間：令和4年度～令和9年度

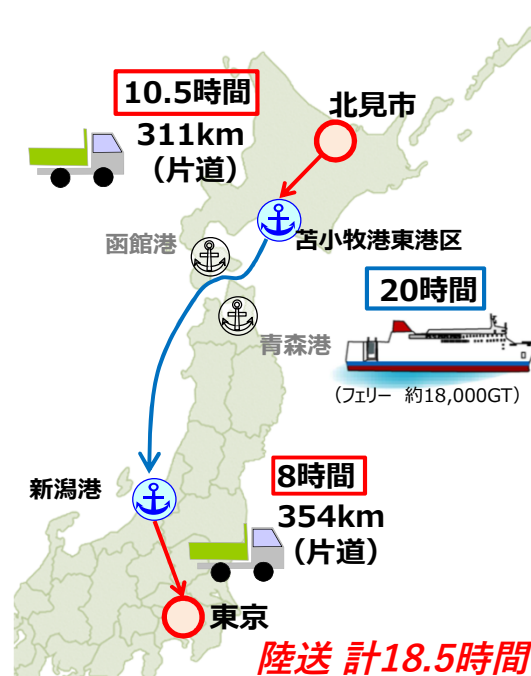
<関東向けの農水産物のフェリー輸送の流れ（イメージ）>

苫小牧港からの海上輸送の場合

- 労働規制に応じた柔軟なフェリーのダイヤ設定が可能。
- トラックの陸上輸送距離の短縮により輸送コストが削減。

長距離での陸上輸送の場合

- 苫小牧港の出港時刻に間に合わない農水産物は函館港を利用。
- 今後はトラックドライバーの時間外労働の上限規制により、今後は長距離の陸上輸送が困難になる見込み。



※想定される時間には運転時間のほか、複数個所での荷役作業に係る時間等も見込んで設定。

関東向けの農水産品のフェリー輸送に関する課題

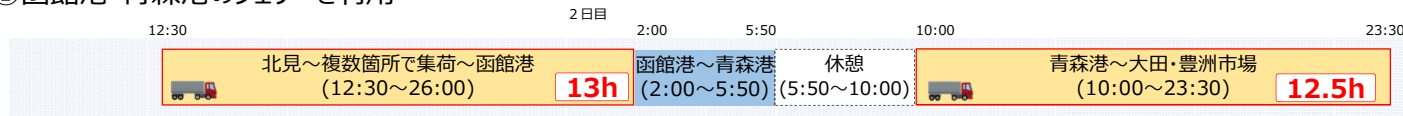


- 関東向けの農水産品については、苫小牧港から秋田・新潟航路のフェリーを利用して移出されているが、集荷時間が遅れ19:30の出港時刻に間に合わない場合は、函館港を利用し、青森港行きのフェリーを利用している。
- 今後、労働基準法の改正によりトラックドライバーの労働時間の規制が厳しくなることから、将来、道東・道北から函館港のフェリー航路を利用した長距離の陸上輸送が困難になる。このため、秋田・新潟航路のダイヤを変更しなければ貨物需要に対応できなくなるが、現状、後発の敦賀航路等も利用していることから、柔軟なダイヤ設定が困難な状況である。

■ 関東向けの農水産品の輸送の流れ（北見～大田・豊洲市場、夕刻まで集荷を実施するケース）

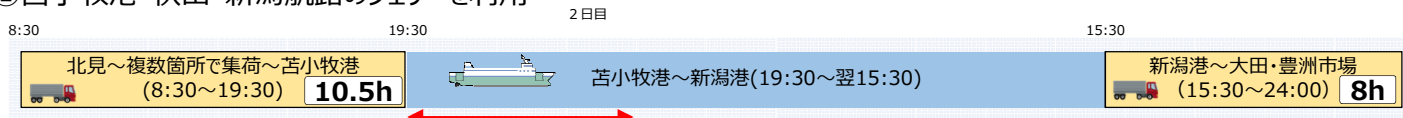
凡例 ■ : フェリー輸送
■ : 陸上輸送
(点検、乗船手続き、集荷・配送時間を含む)

① 函館港-青森港のフェリーを利用



▶ **トラックドライバーの1日の平均労働時間が12時間を超過※し、将来輸送が困難となる**

② 苫小牧港-秋田・新潟航路のフェリーを利用



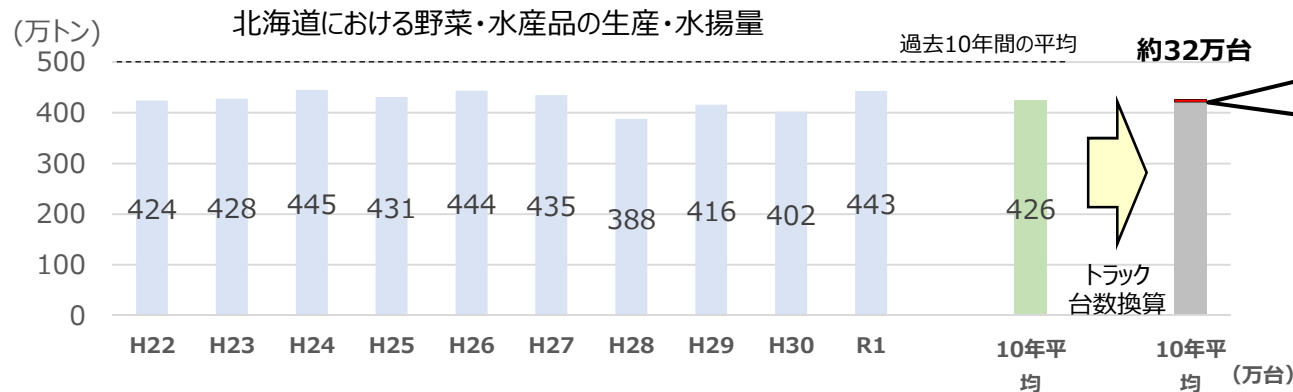
← 集荷時間が遅れると乗船できない

▶ **集荷時間が遅れると苫小牧港から乗船できない**

※労働基準法の改正により、令和6年4月より、労働時間の原則は1日8時間、時間外労働の限度は年960時間。時間外労働を月80時間、1日あたり4時間（月の勤務日数は20日と想定）と想定すると、1日の労働時間の上限は12時間。終業から次の始業までの休息期間は継続8時間以上（フェリー乗船中は休息期間の扱い）
 ※トラックドライバーの労働時間は、連続して4時間運転する毎に30分の休憩時間を設けるものとして設定。

出典：企業ヒアリングに基づき港湾局作成

（参考）長距離の陸上輸送が発生している農水産品（野菜・水産品）



うち、労働時間規制により
 苫小牧港へのシフトが
 見込まれる台数
4,215台

※現況の輸送形態や発着地等を踏まえ、長距離の陸上輸送が発生する貨物を計上

出典：作物統計、函館港統計年報、北海道港湾の整備検討における貨物流動調査検討業務報告書、農畜産物及び加工食品の移出実態調査結果報告書等より港湾局推計