

令和 7 年度 東京港オフピーク搬出入モデル事業の
参画者募集について

募集要領

令和 7 年 8 月 株式会社野村総合研究所
(委託者：東京都港湾局)

目次

1. 本事業の背景・目的.....	1
1. 本事業の背景.....	1
2. 本事業の目的.....	6
2. モデル事業への参画者募集.....	7
1. モデル事業への参画の要件.....	7
2. モデル事業の実施内容.....	8
1. 募集対象者.....	9
2. 事業の実施期間.....	10
3. 支援対象とする事業費.....	10
4. 実施事業者の応募・決定.....	11
1. スケジュール.....	11
2. 応募・決定.....	11
3. 応募書類.....	12
5. その他.....	13

1. 本事業の背景・目的

1. 本事業の背景

東京港は1998（平成10）年から外貿コンテナ取扱個数が連続日本一の実績を誇る日本を代表する国際貿易港であり、世界の主要港とコンテナ定期航路のネットワークによって結ばれ、首都圏の産業の発展や住民の生活を支える基幹的な物流拠点としての機能を担っています。

一方で、東京港と日本全国の間コンテナ貨物輸送の多くはトラックによってなされています。そして2024年4月より、自動車運転業務の時間外労働に年間960時間の上限規制が適用され、また拘束時間に関する規制が強化されたことで、何も対策を講じなければ、輸送力不足に陥ると懸念されています。

また、2025年4月より、「物資の流通の効率化に関する法律（物流効率化法）」が施行され、すべての荷主・物流事業者に対して、荷待ち時間の短縮など物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務が課せられるようになりました。努力義務は、貨物の発送を行う発荷主、貨物を受け取る着荷主の双方が対象となります。トラックの輸送力不足に対応するため、物流事業者のみならず荷主にも、物流効率化に資する取り組みの推進が求められています。

		2024年4月以前	2024年4月以降
時間外労働の上限 （労働基準法）		無し	年間960時間
拘束時間 （労働時間 +休憩時間） （改善基準 告示）	1日 あたり	原則13時間以内、最大16時間以内 （15時間超は1週間に2回以内）	原則13時間以内、 最大15時間以内 宿泊を伴う長距離運行の場合は、 週2回まで16時間まで延長可 ※14時間超は1週間2回以内
	1ヶ月 あたり	原則、293時間以内。 労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可	原則、 284時間、年3,300時間以内 労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、 310時間まで延長可

図表 「2024年問題」に関連する規制

出所）社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 第23回物流小委員会

資料1「物流の2024年問題について」より作成

こうした中、東京港においては、コンテナターミナル周辺の交通混雑の解消により、トラックの待機時間を削減し、トラック輸送の効率化を促進するための様々な取組を行っています。

これまで東京都では、東京港の混雑解消に向けた取組として、早朝ゲートオープンの実施、東京港ストックヤードの設置、混雑状況の見える化等の取組を進めてきました。これらの施策により、渋滞長の削減に一定の効果が見られています。

さらに、コンテナ搬出入における予約制や荷役機械の遠隔操作化の導入など、DXによるターミナル効率化を推進しています。

(4) 交通混雑解消に向けた取組

交通混雑の原因と主な取組・成果

- コンテナターミナル周辺の交通混雑の緩和に向け、様々な取組を推進した結果、ゲート前の混雑は大幅に減少

混雑の主な要因

- ・ 東京港は、コンテナターミナルの施設能力を上回るコンテナを取り扱っており、その結果、貨物の引渡しに時間がかかり、時期や時間帯によってふ頭周辺で混雑が発生

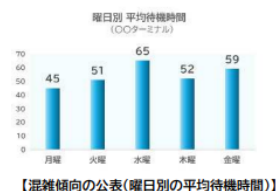
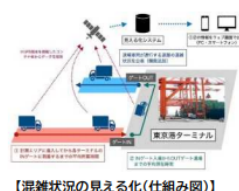
主な要因

- ① コンテナターミナルが手狭で、施設能力が不足
(現在の取扱量に対し、約100万TEU分が不足)
- ② 荷主(工場・倉庫等)に朝一番に配送するため、前日の夕方にコンテナを引き取るトラックが集中する傾向



混雑解消に向けた主な取組

- ① 違法駐車(台切りシャーシー)対策 平成27年3月から実施
 - ・ 港湾法に基づき放置等禁止区域を指定(巡回警備、警告フラッグ取付等)
 - ・ 受皿施設の設置(大井時間貸しシャーシープール)
- ② コンテナ関連施設の整備
 - ・ 中央防波堤外側地区及び大井地区における車両待機場の整備
 - ・ 大井地区等におけるコンテナ関連施設(バンプール・シャーシープール)の整備
 - ・ 輸入コンテナ貨物の一時保管場所を大井ふ頭に開設(186区画)
- ③ 早朝ゲートオープンの実施 平成23年12月から継続実施
 - ・ コンテナターミナルのゲートオープンを1時間前倒し(7時30分～)
- ④ 混雑状況の見える化の推進 令和6年11月から新たな取組開始
 - ・ 混雑状況のリアルタイムの公表に加え、時間帯・曜日・月別の混雑傾向を公表



上記の取組に加え、新規ふ頭の整備など様々な取組を進めた結果、コンテナターミナルのゲート前の渋滞長がこの10年で **約71% 減少** (待機車両の車列の長さの平均 **1.26 km** (平成23年) → **0.36 km** (令和4年))

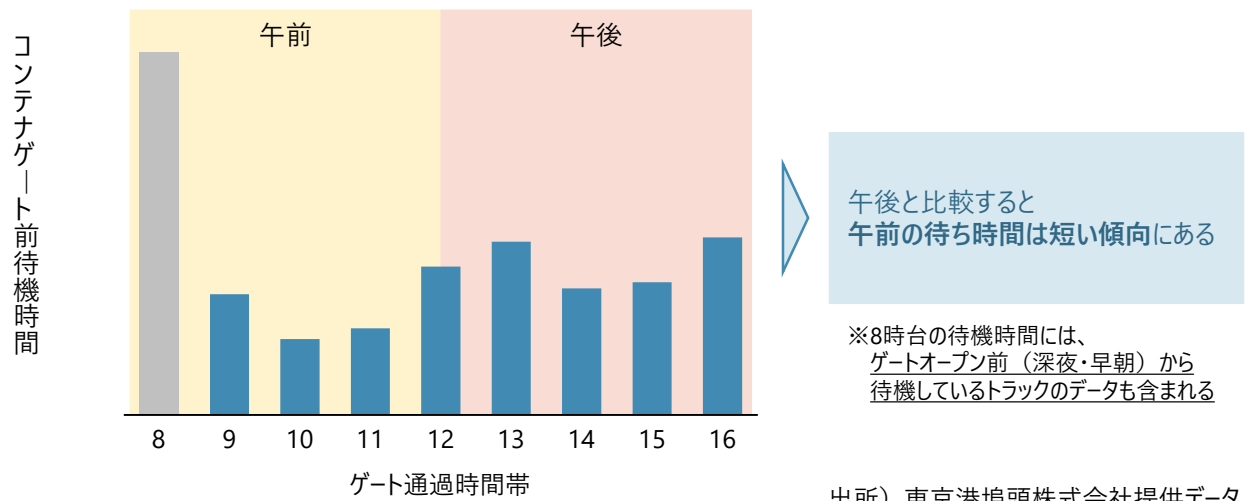
図表 東京港の混雑解消に向けた取組

出所) 令和6年度「東京港のつどい」より

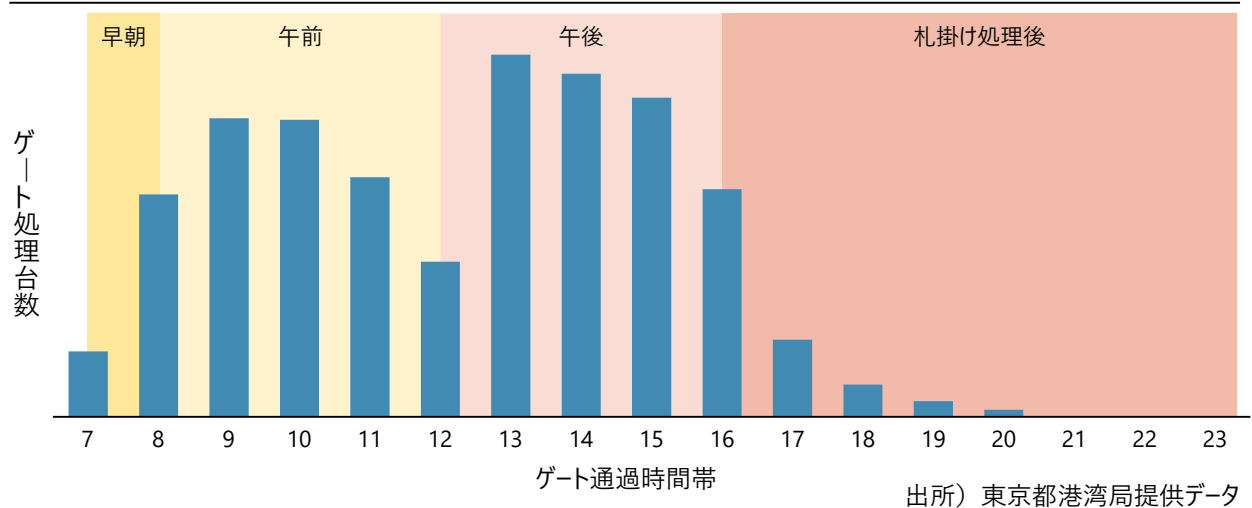
一方で、東京港のコンテナゲートへの来場台数を時間別に分析すると、午前はゲート処理能力を下回る台数の来場にとどまる一方で、午後や夕方に来場が集中する傾向にあります。その結果、混雑時の午後や夕方に来場したトラックは、ゲート前の待ち列に並び、待機時間が長時間に及ぶことがあります。

なお、下図は東京港全体に着目した混雑時の1日の平均的なデータであり、ターミナルや季節、曜日などによって傾向が異なる点に留意してください。

混雑時の1日あたりコンテナゲート前待機時間 | 時間帯別比較 (東京港全体)



混雑時の1日あたりゲート処理台数 | 時間帯別比較 (東京港全体)



図表 ゲート通過時間帯別のコンテナゲート前待機時間 (上)・ゲート処理台数 (下)

※上記のグラフに関する補足

- 東京港の全コンテナターミナルを対象に、混雑時(全ゲートオープン日のうち、待ち時間が長い・処理台数が多い日)のデータをもとに集計
- コンテナゲート前待機時間(図表上)については、東京港コンテナターミナル所要時間等見える化システムのデータをもとに、INゲート通過時刻を基準として時間帯別の待機時間(計測開始～INゲート通過)を集計したものである
- 待機時間について、7時台と17時台以降は集計対象のデータ数が少ないため、処理の都合上、集計の対象外とした
- 早朝ゲートオープンを実施している一部ターミナルを除き、ゲートオープンは8時30分である
- 8時台の待機時間には、ゲートオープン前(深夜・早朝)から待機しているトラックのデータも含まれる
- 12時前後は、昼休みのために、一部・全部のゲートがクローズしている場合がある。その場合の待機時間の増加分もグラフに反映されている
- 16時台は、16時30分の時点で「札かけ」が行われ、それ以降はトラックが新たに待機列に並ぶことはない

コンテナゲートへの来場台数が午後や夕方に集中する傾向が続くと、午後や夕方に来場する運送事業者は、ゲート前で長時間の待機を強いられることとなります。また、東京港としては、午前中は処理台数の余力があるにもかかわらず、それを有効に活用できていないこととなります。

	現在（午後や夕方に来場）	午前中への移行
荷主・物流事業者	ゲート前で長時間の待機が必要 労働時間規制が厳格化しているにもかかわらず、 輸送効率が良いとは言えない	ゲート前の待ち時間を抑制でき、効率的な輸送計画を組み立てられる
東京港	午前中は処理台数の余裕がある一方で、午後や夕方は処理能力を超過してしまい、 ターミナルオペレーターの負荷が重くなる	少しでも多くの来場者に対して、待ち時間を短くする機会を提供できる

図表 来場時間の変更による主体別のメリット

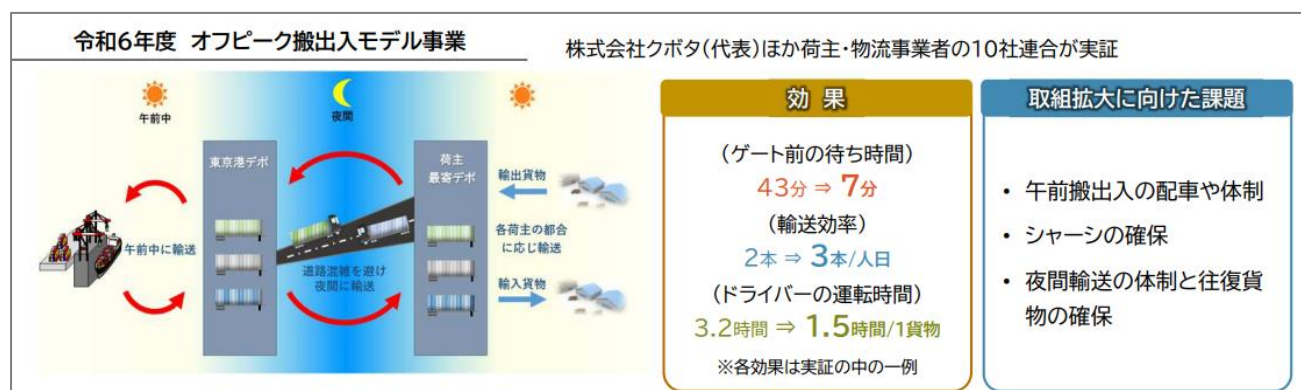
来場時間を午前中に移行できれば、荷主や物流事業者はゲート前の待ち時間を抑制でき、効率的な輸送計画を組み立てることができます。また、東京港としては、コンテナゲートの処理能力を最大限に活用し、少しでも多くの来場者に待ち時間を短くする機会を提供できるようになります。

一方で、来場時間を午前中に移行するには、荷主や物流事業者など多くの関係者の協力が必要です。また、リードタイムやコストなどの観点で、様々な課題が発生しうると考えられます。

このような背景を踏まえ、東京都は、東京港と荷主・物流事業者の双方の課題解決に資する取組として、午前中などコンテナターミナルが比較的空いている時間帯に搬出入を行う「オフピーク搬出入」を推進しています。

令和6年度は、複数の荷主・物流事業者が連携し、午前中に搬出入を行う「東京港オフピーク搬出入モデル事業」を実施しました。

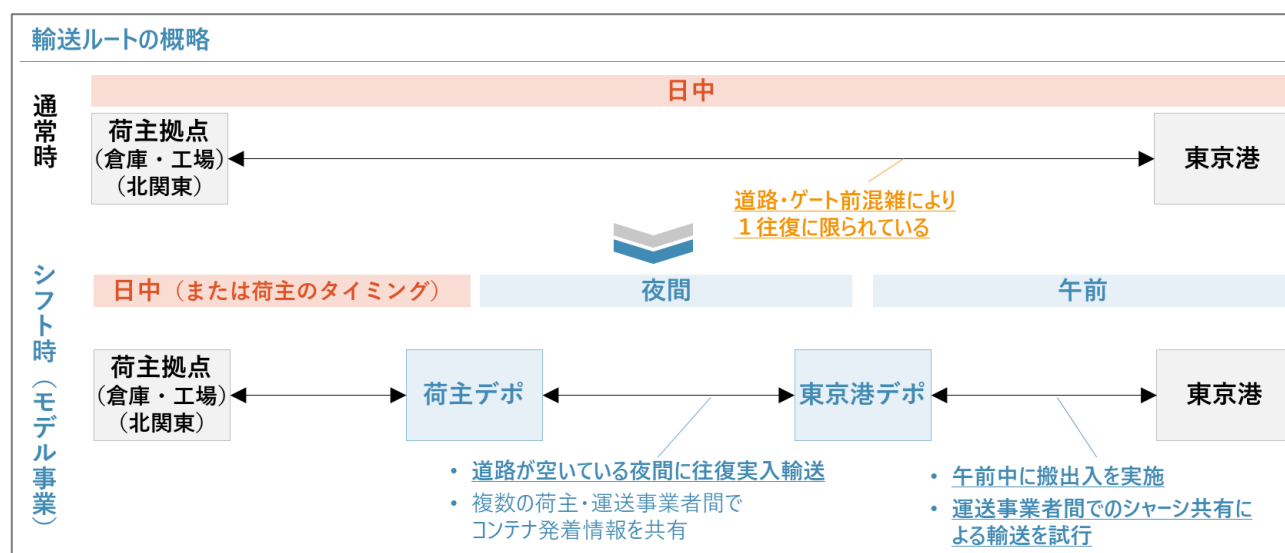
その結果、ゲート前の待ち時間の短縮、輸送効率の向上、ドライバーの運転時間の削減などに一定の効果が見られることが確認されました。



図表 令和6年度 東京港オフピーク搬出入モデル事業の概要

出所) 令和6年度「東京港のつどい」より

「東京港オフピーク搬出入モデル事業」では、通常時は荷主拠点－東京港間を日中に1往復しか輸送できていないところ、「荷主デポ」・「東京港デポ」を活用して輸送時間・搬出入時間をずらすことで、効率的な輸送を実現しました。具体的には、「荷主デポ」－「東京港デポ」間の輸送は、夜間を実施することで最大で3往復6本の輸送を実現するとともに、東京港コンテナターミナルへの搬出入は、午前中に実施することで最大で午前中のみで4本のコンテナを搬出入しうることが確認されました。



図表 令和6年度 東京港オフピーク搬出入モデル事業の輸送ルート

出所) 令和6年度「東京港のつどい」資料

今後は、効率的な輸送のためには往復貨物の安定的な確保等が必要であることを踏まえ、モデル事業の取組に賛同いただける事業者の数を増やし、規模を拡大していくことが必要です。

なお、「東京港オフピーク搬出入モデル事業」の取組結果は下記のページで紹介されています。

■東京都港湾局 HP オフピーク搬出入モデル事業

<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/business/logistics/off-peak>

2. 本事業の目的

令和6年度に実施した「東京港オフピーク搬出入モデル事業」において、輸送効率の向上などの効果が確認できたことから、この輸送モデルによりオフピーク搬出入を一層推進していくため、令和7年度は、モデル事業の輸送本数などの規模拡大に向けた取組を実施します。

都が委託した事業プロモーター（株式会社野村総合研究所）が、荷主・物流事業者の連携によるモデル事業への参画者を募集します。また、モデル事業の実施に係る費用負担やアドバイス等の実施サポート、運営支援を提供します。支援の詳細については、次ページ以降を確認してください。本施策の趣旨に賛同し、東京都と共に物流効率化を目指していただける荷主・物流事業者の参画をお待ちしております。

2. モデル事業への参画者募集

1. モデル事業への参画の要件

「令和6年度オフピーク搬出入モデル事業」で実施した輸送モデルの拡大を図るため、本事業では、東京都が委託した事業プロモーター（株式会社野村総合研究所）が、下記の全ての要件を満たす事業者を募集し、実施に係る支援を行うとともに、事業実施後の検証を行うものとしています。

- ・ 東京港の外貿コンテナターミナルに、コンテナの搬出または搬入を目的として、現在は主に午後や夕方に来場していること
- ・ 「東京港デポ」を活用し、来場時間を午後や夕方から東京港のオフピークである午前中にシフトさせる意思があること
- ・ 主に関東エリアの「荷主デポ」を活用して道路混雑の少ない夜間等に荷主デポと東京港デポ間の輸送を効率的に実施する意思があること
- ・ 他の参画事業者（荷主・物流事業者）と連携し、東京港デポー荷主デポ間の往復実入輸送などによる物流効率化を進める意思があること

図表 モデル事業への参画事業者の要件

「東京港デポ」は、東京港付近にある東京都が指定する駐車場を指します（詳細は後述）。また、「荷主デポ」は夜間も利用可能な私有デポやインランドデポ等を指し、今回の取組においては主に関東エリアにあるデポの活用を想定しています。

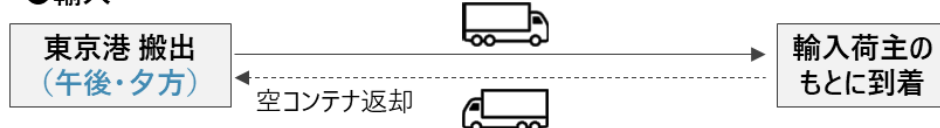
両デポを利用しながら、下記のオフピークを活用した輸送モデルに取り組んでいただきます。

【現在】

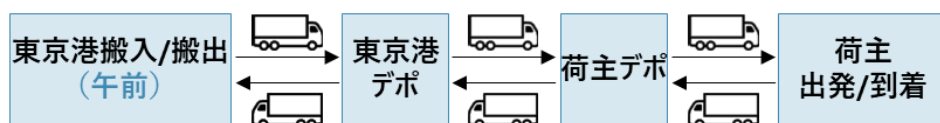
●輸出



●輸入



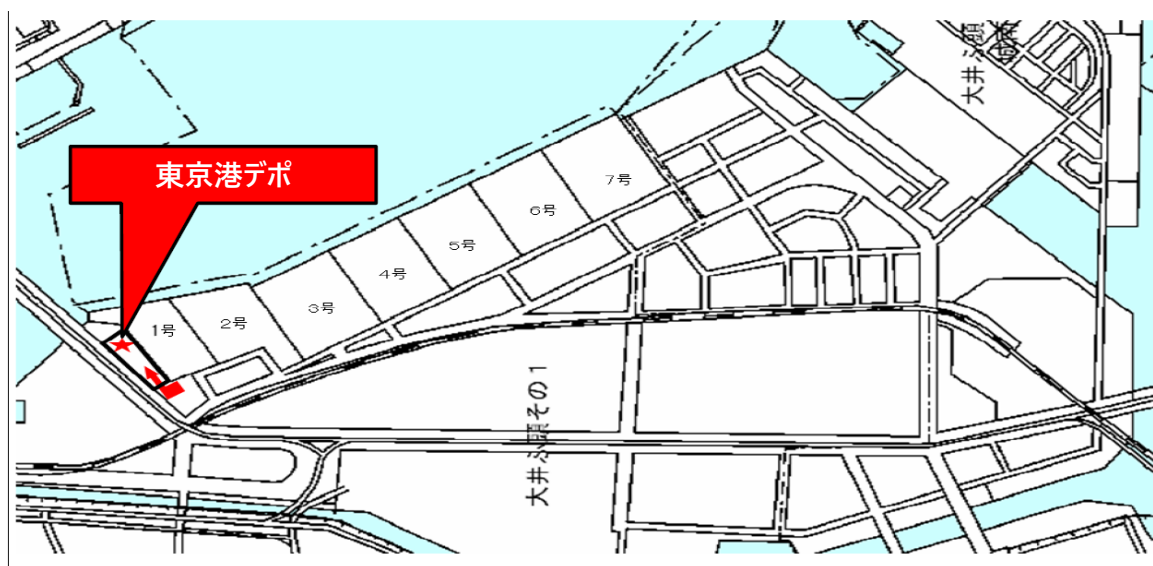
【シフト後】（一例）



※荷主デポや東京港デポの利用は、来場時間・納品時間をずらすための手段です

図表 オフピーク搬出入モデル事業における輸送モデル

本事業で活用する「東京港デポ」は、「大井北時間貸しシャーシープール」(年中無休・24時間営業)の一部の区画を予定しています。(30区画程度)



図表 東京港デポの位置図

2. モデル事業の実施内容

本モデル事業の実施事業者には、事業期間中に事業プロモーターの支援の元で、前ページ記載の輸送モデルに取り組むとともに、以下の実施内容に取り組んでいただきます。

実施内容の詳細については、モデル事業実施事業者の決定後に、事業プロモーター及び他の参画荷主・物流事業者との協議を経て決定します。また、下記に記載していない項目や更なる輸送効率化を実施する場合などは、協議の際に考慮します。決定したモデル事業実施事業者による事前協議会を令和7年9月18日(木)に予定しておりますので、ご参加ください。

なお、複数の応募者がいる場合は、1つのグループとして連携して取り組んでいただくことが理想的ですが、協議の結果、輸送条件等がうまく合致しない場合には、別々に輸送を行うか、モデル事業の輸送開始前までに申し出るにより、参画を辞退することも可能とします。

- コンテナゲートへの来場時間を午前に変更するために、関係者との協議を進める
- コンテナゲートへの来場時間を午前に変更した場合の輸送(シフト後輸送)において、午前に搬出入を実施した本数を記録し、事業プロモーターに報告する
- シフト後輸送における効率的な輸送事例や、取組に当たっての工夫、苦労した点などをまとめ、事業プロモーターに報告する
- 現在の輸送とシフト後輸送を比較し、来場時間を午前中に移行させるメリットや、シフト後輸送を継続的に実施していくうえでの課題などを整理・検証する。

図表 モデル事業の実施内容

3. 募集概要

1. 募集対象者

応募可能な主体は、「2. モデル事業の募集」に記載した実施内容を推進できる、東京港を利用して輸出入を行う荷主企業（荷主企業が所属する業界団体も含まれます。）を対象とします。また、当該荷主企業の貨物を輸送又は手配する物流事業者（陸運、フォワーダー）と連携しての応募を必須とします。なお、荷主企業が他の荷主企業や物流事業者とコンソーシアムを組み応募することも可能です。その場合は代表企業（荷主企業）を決め、代表企業が応募書類を提出してください。

また、下記に合意することを本モデル事業への応募要件とします。コンソーシアム形式の場合、コンソーシアムに参画するすべての主体が下記に合意していることを前提とします。

- モデル事業の実施等に際して、事業プロモーターとの委託契約に応じることができること
※事業プロモーターと荷主企業が締結する委託契約は、東京都と事業プロモーターが締結した委託契約の条項を反映させたものとなります。
※コンソーシアム形式の応募者の場合、事業プロモーターは、代表企業と委託契約を締結します。
なお、経費は一括して代表企業に支払われます。
- 事業プロモーターによる進捗管理、東京都や事業プロモーターによる実査等に協力すること
- 報告書などのモデル事業の成果物については、東京都が著作権を有することに同意すること
- 本モデル事業は、事業の成果を広く他の荷主企業に普及することを目的とするため、実施内容については公表を前提とするとともに、モデル事業の実施事業者は、実施結果の検証や他の荷主企業に向けた PR に協力すること。また、PR 時に企業名が公表されることに同意すること
- モデル事業の実施事業者は、モデル事業を適切に実施するとともに、関係法令を遵守し、事業の安全性を確保すること
- モデル事業は、モデル事業の実施事業者の責任において行うこと。なお、モデル事業の実施に関して発生した損害（第三者に及ぼした損害を含む。）については、モデル事業の実施事業者がその費用を負担するものとする
- 次に掲げる企業は、応募の対象としない。
 - i. 暴力団（東京都暴力団排除条例（平成 23 年東京都条例第 54 号。以下「暴排条例」という。）第 2 条第 2 号に規定する暴力団をいう。以下同じ。）
 - ii. 法人その他の団体の代表者、役員又は使用人その他の従業員若しくは構成員に暴力団員等（暴力団並びに暴排条例第 2 条第 3 号に規定する暴力団員及び同条第 4 号に規定する暴力団関係者をいう。）に該当する者があるもの

2. 事業の実施期間

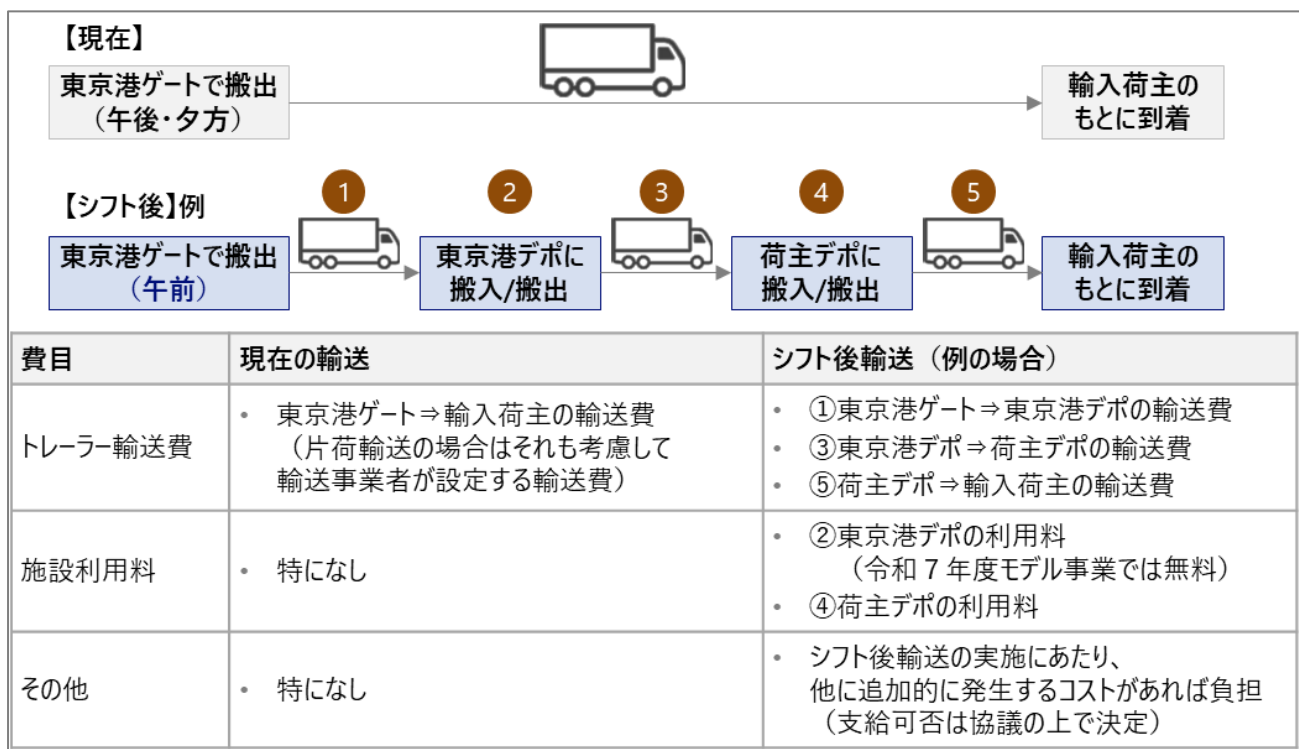
本モデル事業の実施期間は単年度とし、具体的な期間は別途調整の上、決定します。なお、モデル事業の成果を令和7年12月までに取りまとめるために、結果整理などを進めていただく必要があります。

ただし、モデル事業の支援可能な事業費の上限に達した後も、関係者の合意のもとで継続的に実施することを妨げるものではありません。

3. 支援対象とする事業費

本モデル事業では、輸出入コンテナ1本あたり25,000円（税込）、総額1,000万円を上限として事業費を支援することを想定していますが、事業内容によって変更する場合があります。具体的な金額は、事業プロモーターとの協議のうえ、輸送計画やその必要性を考慮して決定することとします。

下図は東京港デポと荷主デポの双方を新たに活用する場合を例に、現在の輸送とシフト後輸送で必要になる経費を示したものです。本事業は現在の輸送とシフト後輸送のコスト差額及び追加的に発生した経費等を対象として、上記の1本あたりの上限の範囲内で事業費を支援するものとします。



図表 モデル事業の支援対象経費

4. 実施事業者の応募・決定

1. スケジュール

募集から決定・事前協議までのスケジュールを記載します。

- 令和7年8月19日（火） 募集開始
- 令和7年9月12日（金）正午（日本時間） 応募〆切
※応募〆切が経過した後は、書類の差し替えは認められません。
- 応募書類の受領・確認後順次、事業者の決定
- 令和7年9月18日（木）（予定） 実施事業者の事前協議会

2. 応募・決定

（1）応募書類の提出方法

- 応募書類は電子メールにより、下記の提出先に送付してください。なお、事務局は10MBを超えるメールを受信できないため、圧縮や分割により容量を抑制してください。
- 応募書類に不備がある場合は対象となりませんので、注意して記入してください。
- モデル事業実施事業者の決定までに、提出書類について確認などの連絡をする可能性がありますので、申込企業の担当者は確実に連絡が取れるようにしてください。

＜応募書類の提出先＞

株式会社野村総合研究所

アーバンイノベーションコンサルティング部

令和7年度東京港オフピーク搬出入モデル事業 担当事務局

（担当：森川、西川、小菅）

E-mail : offpeak-ext@nri.co.jp

（2）結果の通知

- 事業プロモーターは、提出資料に不備がないか等を確認し、「2-1. モデル事業への参画の要件」および「3-1. 募集対象者」に記載の要件を満たす場合は、モデル事業実施事業者として決定し、個別に通知します。
- 応募後に提案内容に関する追加資料の提出を依頼することがあります。
- 結果に関する通知以前に、結果に関する問い合わせをすることはお控えください。
- モデル事業実施前にモデル事業実施事業者名を公表予定です。

（3）契約の締結

- モデル事業実施事業者の決定後、応募主体である荷主企業（コンソーシアム形式の応募者の場合は、代表企業）と委託契約を締結します。

3. 応募書類

応募書類は申請書類内の記載事項にしたがって作成し、電子ファイルで作成してください。本要領に示された様式以外での応募は認められません。各書類は日本語で記入してください。

下表以外の補足資料やパンフレットを提出いただくことを妨げるものではありませんが、それらの資料は対象にならない可能性があることをご了承ください。

提出された応募書類は本事業の事業者決定に関する審査以外の目的には使用しません。また、応募書類は返却しません。

	項目	記載内容
1	応募申請書・誓約書	- 申込企業、コンソーシアム形式の場合は代表企業の情報など - 提出内容に虚偽が含まれないことなどに関する誓約
2	実施体制	- 荷主・物流事業者など本事業の関係者一覧表 - 関係者の役割分担や調整状況
3	現在の輸送概況	- 現在の輸送フロー（東京港での搬出入時間帯の明記） - 現在の輸送量
4	現在の輸送における課題	現在の輸送のもとで、関係者が課題と認識している点の記載（把握している範囲で詳細情報の記載を求める）
5	輸送効率化の案	本モデル事業における輸送効率化の案の記載（箇条書き／図表を活用 等、記載の形式は問わない）
6	その他	国などが公募する他の実証実験への応募有無

図表 提出すべき応募書類の一覧

5. その他

本募集要領に関する問い合わせは、以下の宛先に電子メールで送付してください。電話でのお問い合わせは受付できません。

なお、問い合わせは、令和7年9月11日正午まで受け付けます。

回答は、原則として、質問者が特定されない形で、事務局の本募集のお知らせの web サイトに「本事業に関する質問と回答.pdf」として、随時更新する形で公開する予定です。

また、応募に関してご相談がある場合にも、同様に下記の問い合わせ先までご連絡ください。

＜問い合わせ先＞

株式会社野村総合研究所

アーバンイノベーションコンサルティング部

令和7年度東京港オフピーク搬出入モデル事業 担当事務局

(担当：森川、西川、小菅)

E-mail : offpeak-ext@nri.co.jp

本募集申請に関する個人情報は、株式会社野村総合研究所と東京都が共同で利用します。本応募申請に関する個人情報は、「令和7年度東京港オフピーク搬出入モデル事業」の選定・運営支援の目的のみに利用し、それ以外の目的に利用することはございません。

また、株式会社野村総合研究所では、下記の「個人情報保護方針」および「個人情報の取扱いについて」に則って個人情報を管理しております。

個人情報保護方針 : <https://www.nri.com/jp/site/security>

個人情報の取扱いについて : <https://www.nri.com/jp/site/privacy>

そのほか、本モデル事業と連携して、オフピーク搬出入をより効率的に実施する「オフピークシャトル輸送事業」の検討のための試験輸送を一部実施することを想定しております。

モデル事業実施事業者には、試験輸送への協力を事業プロモーターから依頼する場合があります。

以上