

# ゲートオープンモデル事業に係る中間評価

本モデル事業について、利用実績及びアンケートの調査結果を踏まえ中間評価を行った。なお、荷主等がゲートオープン時間拡大にあわせて生産・出荷・物流体制を整えるまでには一定の期間が必要であることから、事業開始後、半年以上経過した5港（横浜港、名古屋港、四日市港、神戸港、大阪港）についてのみ評価を行った。

平成 22 年 11 月 12 日

コンテナ物流の総合的集中改革  
プログラム評価委員会

## 1. 背景

世界主要港のコンテナターミナル（以下、「ターミナル」又は「CT」という）が24時間ゲートオープンしている中、我が国のゲートオープン時間は原則8時30分から16時30分までであり、荷主等が生産・出荷・物流体制を変革しサプライチェーンを円滑化・効率化・高度化する上でのボトルネックとなっている。

そのような状況下、これまでに日本経済団体連合会、日本機械輸出組合等を介し多くの荷主から国に対しゲートオープン時間拡大の要望がなされている他、民主党政権集 INDEX2009 に「特定の国際物流拠点の24時間化」が、「新成長戦略」（H22.6閣議決定）には「ゲートオープン時間拡大による24時間化推進等荷主へのサービス向上」が標榜されている。

ゲートオープンの時間拡大は我が国港湾の競争力強化に繋がることから、国土交通省はこれまでにゲートオープン時間拡大の社会実験を行ってきたが、いずれも短期間（1～3カ月）だったため、荷主等の生産・出荷・物流体制の変革には至らず、時間外の搬出入の需要が小さいままであったために、社会実験後の継続的な時間拡大の実現には繋がらなかった。

【表1】世界主要港のコンテナターミナルにおけるゲートオープン状況

		ゲートオープン時間		
		完全24時間対応可能	平日のみ24時間対応可能	24時間未対応
予約制	夜間割増料金制	大連(中国)(輸出) (料金: 68/20', 102/40' 人民元)		ジョイア・タウロ(イタリア) (7:00-21:00/Mon-Fri, 7:00-12:00/Sat)
	基本料金に含む	ロッテルダム(オランダ) <sup>(*1)</sup> 、 ハンブルグ <sup>(*3)</sup> 、ブレーメンハーフェン <sup>(*5)</sup> (ドイツ)、 ポートクラン、タンジュン・ペレパス(マレーシア)、 サザンプトン、フェリックストウ(英国)、 レムチャバン(タイ)、ドバイ(UAE) ナバ・シバ(インド)、高雄(台湾)、 釜山(韓国)、シンガポール、 香港、広州(中国)	ロッテルダム(オランダ) <sup>(*2)</sup> 、 ハンブルグ <sup>(*4)</sup> 、ブレーメンハーフェン <sup>(*6)</sup> (ドイツ)	アルヘシラス(スペイン) (8:00-21:00/Mon-Fri, 8:00-13:00/Sat) 青島(中国) (9:00-20:00) 大連(中国) (輸入/8:00-17:00) アントワープ(ベルギー) (6:00-22:00/Mon-Fri) 深圳(中国) (8:30-22:00) ニューヨーク・ニュージャージー(米国) (6:30-16:30/ Mon-Fri)
予約無し	夜間割増料金制	コロombo(スリランカ) (料金: US\$25~35/Unit)		
	基本料金に含む	上海、寧波、天津(中国) タンジュン・プリオク(インドネシア)	ロサンゼルス・ロングビーチ(米国)	

調査方法: ターミナルオペレーター及び船社へのアンケート(平成20年10月下旬～12月上旬)

(注) 各港の主要ターミナルについての調査であり、全ターミナルの実情とは異なる場合がある。

\*1: ECTターミナル/New World Alliance。\*2: ECT Deltaターミナル/CKYHグループ、ECT Deltaターミナル、ECT Homeターミナル/Grand Alliance。

\*3: CTAターミナル/New World Alliance、HHLAターミナル(CTA)/Grand Alliance。

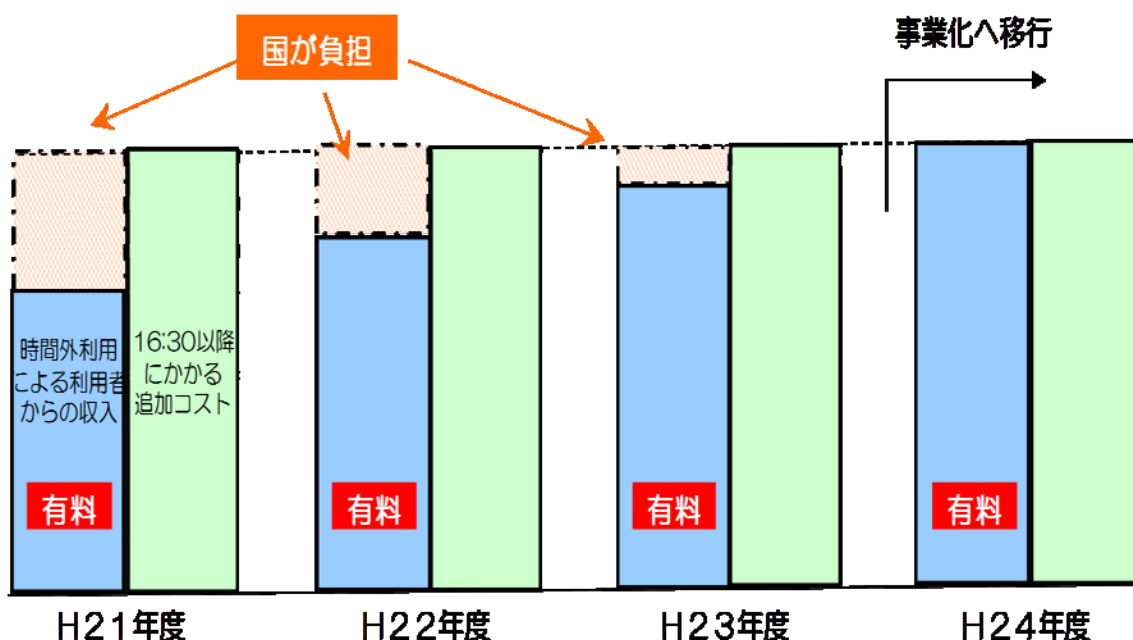
\*4: 土曜日13:00までオープン Humburg Euro Gateターミナル/CKYHグループ。\*5: Euro Gateターミナル/NewWorld Alliance。\*6: Euro Gateターミナル/Grand Alliance (06:00-06:00/Mon-Fri, 06:00-14:15/Sat)

## 2. ゲートオープンモデル事業の内容

### (1) 趣旨

これまでの社会実験の結果から、ゲートオープンの時間を拡大しても、荷主等の生産・出荷・物流体制が整うまでは拡大時間の利用が少ないことが明らかとなった。これを踏まえ、国土交通省は、荷主等の体制が整うまでの期間を3年間と想定し、国の支援終了後に事業化が可能なビジネスモデルを構築すべくモデル事業を実施。具体的には、時間拡大のために必要なターミナルのコストのうち、利用者から得られる収入（時間外利用料金）で不足する額を平成24年3月までの3年間支援し、同年4月からターミナルが事業化して時間拡大が維持されることを目指している。

【図1】ゲートオープンモデル事業の支援スキーム

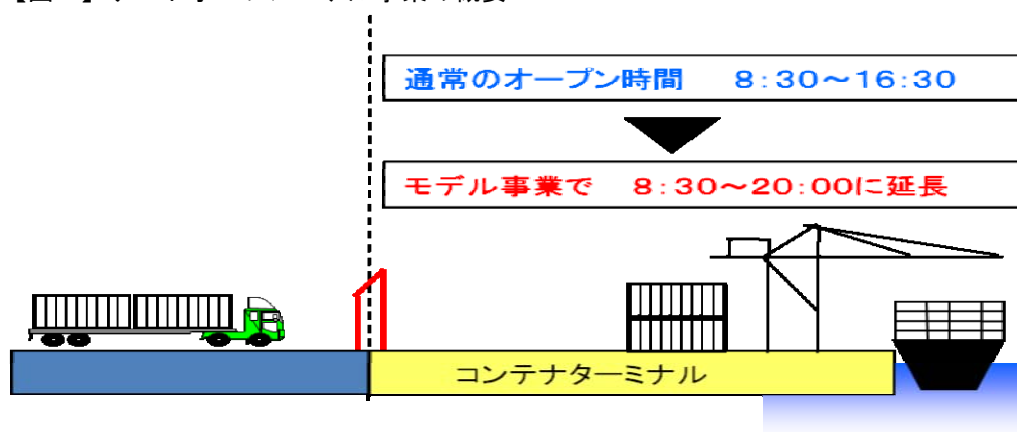


### (2) 事業内容

現在、東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、神戸港及び大阪港の6港26ターミナルにおいて、ゲートをこれまで16時30分で閉めていたものを現在の経済状況下で最もニーズの高い20時まで時間拡大（予約制）するモデル事業を実施している。

なお、本事業は、平成24年度以降の事業化を前提としているため、ターミナルが本事業後もゲートオープンの時間拡大を継続できるよう受益者が時間外利用料金としてコストの一部を負担する方式をとっている。時間外利用料金は、24年度以降の事業化を見据え、ターミナル毎に設定（500～4,000円）している。

【図2】ゲートオープンモデル事業の概要



【表2】モデル事業実施ターミナル一覧

港	モデル事業実施ターミナル	時間外利用料金
東京港	青海公共、青海（A3）、中央防波堤内側	3,000～4,000円/本
横浜港	本牧（BC）、本牧（D1～3）、大黒（C3）、南本牧（MC1・2）	
名古屋港	全ターミナル	1,000～3,000円/本
四日市港	全ターミナル	
神戸港	全ターミナル	500～2,500円/本
大阪港	夢洲DICT	

### （3）推移

平成21年5月に神戸港の1ターミナルで開始し、これまでに6港（東京港、横浜港、名古屋港、四日市港、神戸港及び大阪港）26ターミナルに展開した。

神戸港については、開始当初、リーマンショック後の経済状況を勘案し、夜間利用のニーズ把握と夜間利用の需要を喚起するために約1年間を無料で実施したが、利用実績が増加してきたことを踏まえ、平成22年3月から神戸港の全ターミナルに拡大する期に有料化した（注）。他港のモデル事業実施ターミナルは開始当初から全て有料で実施した。

（注）移行措置として1CTのみ3月は無料で実施

- 平成21年5月：神戸港の1CTで実施（無料）
- 同年 12月：神戸港の特定国際コンテナ埠頭（3CT）に拡大（無料）  
名古屋港の全ターミナルで実施（有料）
- 平成22年3月：神戸港の全ターミナルに拡大（有料化（1CTは4月から有料化））  
横浜港及び大阪港の一部で実施（有料）  
四日市港の全ターミナルで実施（有料）
- 同年 7月：東京港の一部ターミナルで実施（有料）

### 3. ゲートオープンモデル事業の利用実績

モデル事業実施6港のうち、実施後半年を経過した5港（横浜港、名古屋港、四日市港、神戸港、大阪港）における拡大時間（16:30～20:00）の利用実績及び拡大時間利用割合は、以下のとおりであった。

$$\text{拡大時間利用割合} = \frac{\text{拡大時間（16:30～20:00）の利用実績（本）}}{\text{終日（8:30～20:00）の全取扱数（本）}}$$

【表3】拡大時間利用実績等の推移

上段：拡大時間利用実績（本）、下段：拡大時間利用割合

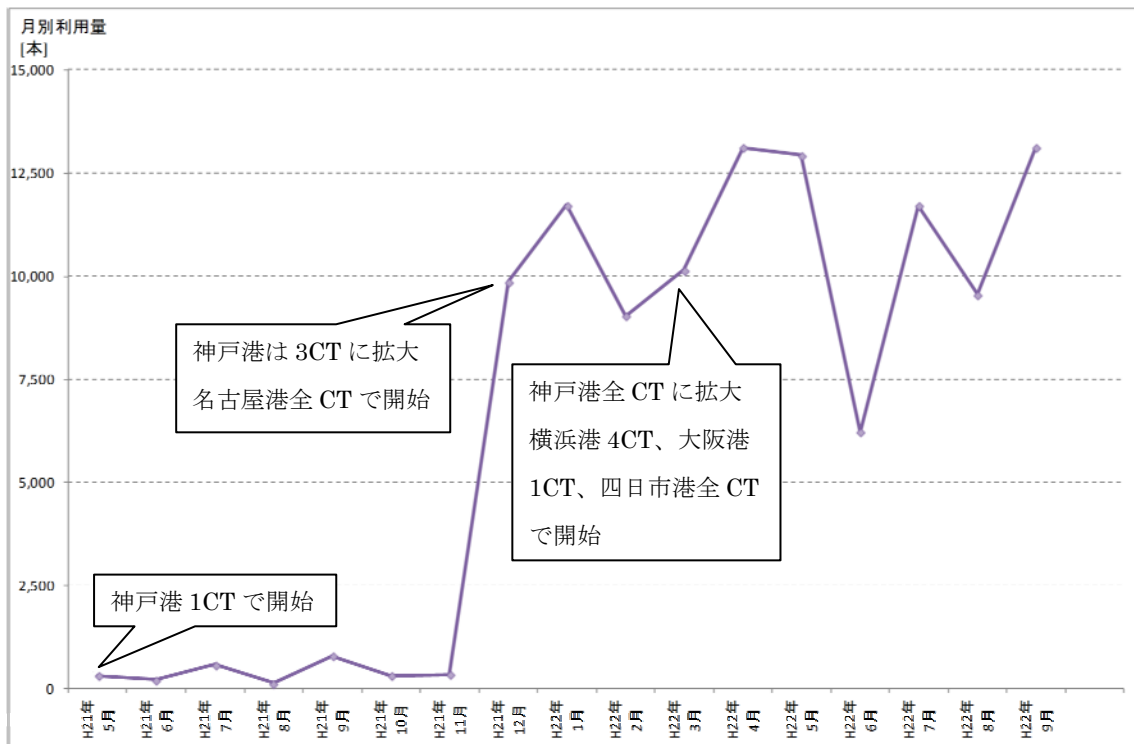
		H21年 12月	H22年 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
横浜					350	813	680	648	919	664	776
					0.4%	0.6%	0.6%	0.5%	0.7%	0.5%	0.6%
名古屋		5,960	8,505	5,733	5,391	8,021	7,887	3,398	7,701	6,629	8,584
		6.2%	9.4%	6.4%	5.4%	8.1%	8.5%	3.3%	7.4%	6.5%	8.3%
四日市					989	893	1,152	560	1,068	849	708
					5.4%	4.1%	6.0%	2.6%	4.7%	4.1%	3.4%
神戸	無料	3,930	3,207	3,307	1,482						
		6.6%	5.9%	6.0%	6.0%						
	有料				1,964	3,193	3,175	1,601	1,978	1,361	2,714
					1.6%	2.1%	2.4%	1.1%	1.3%	0.9%	1.9%
大阪					208	201	49	22	46	54	304
					1.0%	0.8%	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	1.2%
合計		9,890	11,712	9,040	10,384	13,121	12,943	6,229	11,712	9,557	13,086
		6.3%	8.1%	6.2%	2.7%	3.1%	3.3%	1.4%	2.7%	2.3%	3.1%

（注）港毎に最高値を緑色に、最低値を灰色に着色した。

### (1) 利用実績総数の推移

本モデル事業が神戸港の1ターミナルで開始した平成21年5月当初の利用実績は300本程度であったが、これまでに6港26ターミナルに展開するに従い、利用実績も増加し、平成22年4月には最多となり、1万3千本を超えた。利用に波動性は認められるものの、平成21年12月以降の月毎の利用実績は概ね1万本を超えるまでに至った。

【図3】 利用実績総数の推移

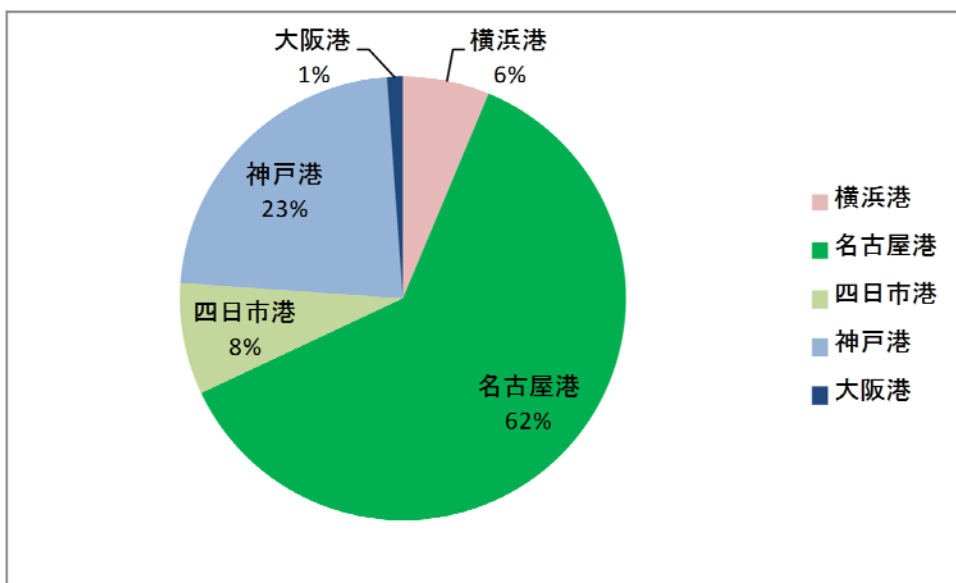


## (2) 累積利用実績の港別割合

5港（横浜港、名古屋港、四日市港、神戸港、大阪港）が事業を開始（神戸港は有料化）した本年3月以降、データが集計できた直近9月までの7ヶ月間にわたる累積の利用実績は、名古屋港が全体の62%を占め、次いで神戸港23%、四日市港8%、横浜港6%、大阪港1%と続き、名古屋港が突出して多く利用されている。

（注）名古屋港、四日市港及び神戸港は、全ターミナルで実施。

【図4】 累積利用実績の港別割合

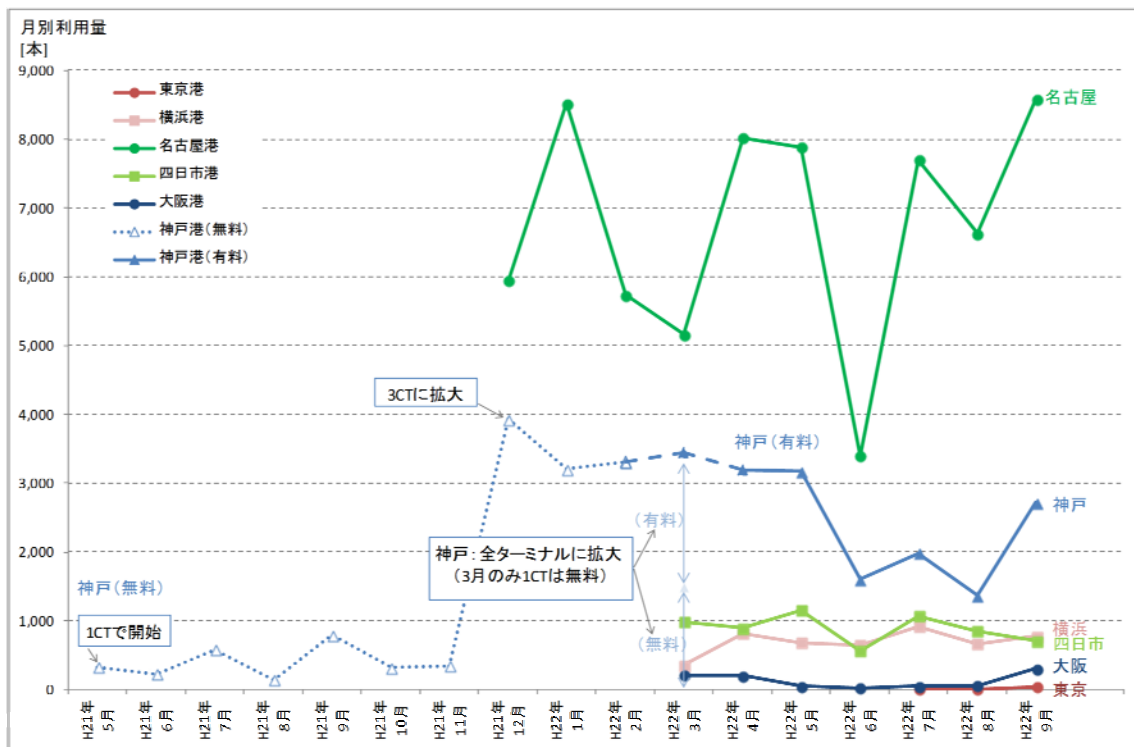


### (3) 港別利用実績の推移

名古屋港の利用本数は最多であるが、月毎の利用に波動性が大きい。横浜港及び四日市港は1千本前後の規模ではあるものの安定して利用されている。神戸港は特定国際コンテナ埠頭（3CT）に拡大した平成21年12月をピークに徐々に利用が減っていたが、9月に入り上昇に転じた（注）。大阪港は1ターミナルのみの実施であり、月毎の利用は二桁台にとどまっていたが、9月に入り304本と急増した。なお、3ターミナルのみの実施ではあるが、東京港の利用実績は、7月3本、8月3本、9月36本と最も低い利用実績であった。

（注）時間外料金について、神戸港のみ、当初無料で開始し、平成21年3月、4月にかけて有料化。

【図5】 港別利用実績の推移





#### (4) 拡大時間利用割合

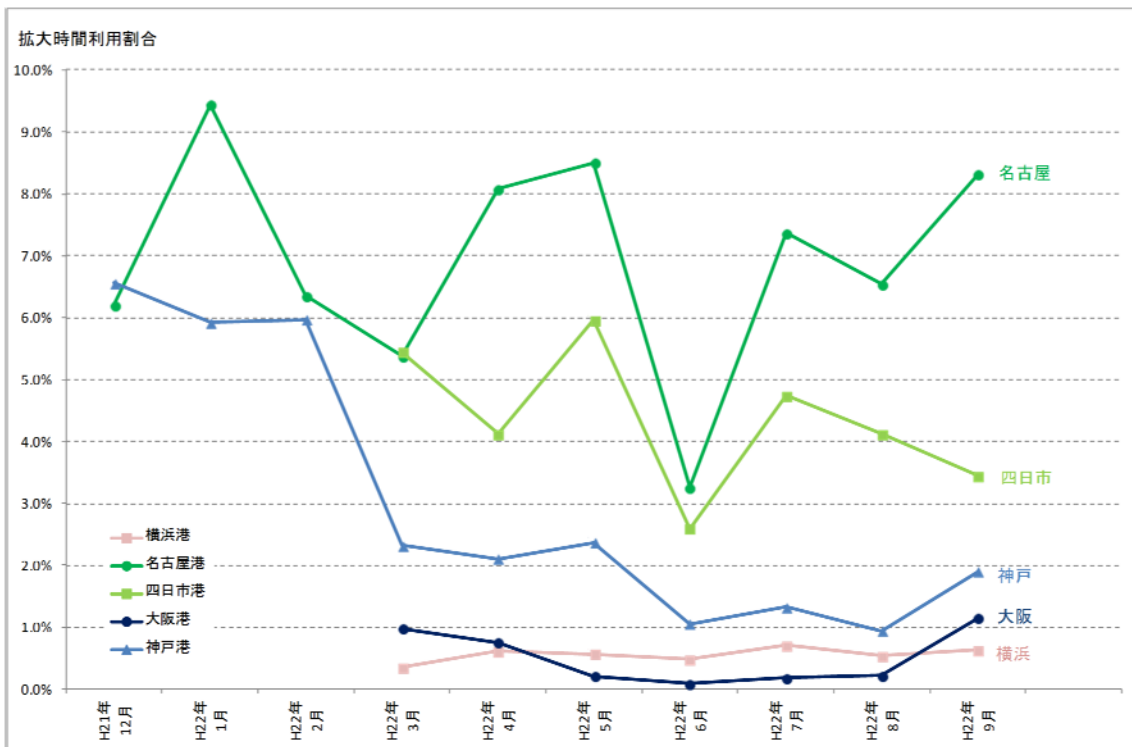
拡大時間利用割合は、名古屋港 3.3%～**9.4%**、神戸港 0.9%～6.6% (注)、四日市港 2.6%～6.0%、大阪港 **0.1%**～1.2%、横浜港 0.4%～0.7%であった。

名古屋港及び四日市港は他港と比べて高い値を示した。一方、神戸港は21年12月をピークに減少傾向にあり、横浜港と大阪港は低い水準のまま推移していたが、9月に入り神戸港と大阪港は上昇に転じた。

(注) 6.6%は時間外利用料金が無料時の値であり、0.9%は有料時の値。

$$\text{拡大時間利用割合} = \frac{\text{拡大時間 (16:30～20:00) の利用実績 (本)}}{\text{終日 (8:30～20:00) の全取扱数 (本)}}$$

【図6】 港別拡大時間利用割合の推移



#### 4. 周知・啓蒙の実績

本モデル事業の趣旨、事業内容、活用方法等を、国土交通省、地方整備局のホームページに掲載しているほか、社団法人日本港運協会、日本小売業協会、日本繊維輸入組合の協力の下、各ホームページにも掲載している。

また、国土交通省から日本機械輸出組合、社団法人日本貿易会、社団法人電子情報技術産業協会、一般社団法人日本自動車工業会、社団法人日本自動車部品工業会、石油化学工業協会、社団法人日本化学品輸出入協会、全日本プラスチック製品工業連合会、日本紙類輸出組合、日本製紙連合会、日本繊維産業連盟、日本化学繊維協会、日本繊維輸入組合の協力の下、同業界団体ごとに、メールで会員等に本モデル事業に関するタイムリーな情報提供や周知・啓蒙パンフレットを配付した。更に、国土交通省（本省）及び地方整備局が、各団体で実施している会議等にも出席し、説明を行った。

また、時間拡大の要望があった荷主ばかりでなく、日本海運貨物取扱業会や（財）全日本トラック協会、社団法人日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会をはじめ、モデル事業実施港近隣の海貨や海コン事業者に対しても説明を行ったほか、モデル事業実施港の背後の経済圏の企業に対しても周知・啓蒙パンフレットを郵送配付した。

以上の方策により、情報提供は延べ17万者を超え、広くかつ複層的に本モデル事業の周知・啓蒙を実施した。

【表4】モデル事業掲載ホームページ

官公庁	国土交通省（本省）	4
	関東地方整備局	
	中部地方整備局	
	近畿地方整備局	
団体	社団法人 日本港運協会	5
	日本繊維輸入組合	
	日本小売業協会	
	名古屋港管理組合	
	社団法人 中部経済連合会	
<b>合 計</b>		<b>9</b>

【表5】パンフレット配付先、メールによる情報提供先

経済団体	社団法人 日本経済団体連合会	6
	東京商工会議所	
	名古屋商工会議所	
	四日市商工会議所	
	大阪商工会議所	
	神戸商工会議所	
業界団体等	財団法人 食品産業センター	25
	石油化学工業協会	
	社団法人 全日本トラック協会	
	全日本プラスチック製品工業連合会	
	社団法人 電子情報技術産業協会	
	社団法人 日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会	
	社団法人 日本化学品輸出入協会	
	日本化学繊維協会	
	日本紙類輸出組合	
	日本紙類輸入組合	
	日本機械輸出組合	
	日本小売業協会	
	一般社団法人 日本自動車工業会	
	社団法人 日本自動車部品工業会	
	日本製紙連合会	
	日本繊維産業連盟	
	日本繊維輸出組合	
	日本繊維輸入組合	
	日本チェーンストア協会	
	日本百貨店協会	
	社団法人 日本貿易会	
	独立行政法人 日本貿易振興機構	
	財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会	
	公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会	
	日本海運貨物取扱業会	
合 計		31

## 5. アンケートの調査結果

### (1) 全国アンケート調査

国土交通省（本省）が、コンテナターミナルのゲートオープン時間拡大について全国の荷主を中心に、直接又は業界団体を介してアンケート調査を実施した。

アンケート実施期間：平成 22 年 7 月～9 月

アンケート回答数：140 社 145 部署

アンケート手法：①アンケート用紙を下記協力団体を介してメール又はファックスにより会員等に配付し、回答を回収

②その他の業界には、国土交通省よりアンケート用紙を直接メール、郵送又はファックスで配付し、回答を回収

アンケート対象者：製造業、商社、小売業、物流業等

アンケート協力団体：石油化学工業協会、社団法人 電子情報技術産業協会、日本化学繊維協会、日本紙類輸出組合、一般社団法人 日本自動車工業会、社団法人 日本自動車部品工業会、社団法人 日本貿易会

アンケート集計結果：別添 1

### (2) モデル事業実施港別アンケート調査

各地方整備局がそれぞれの港の関係者にアンケート調査を実施した。

#### ○名古屋港（中部地方整備局）

アンケート実施期間：平成 22 年 8～9 月

アンケート回答数：(協力団体のとりまとめによるため総数は不明)

アンケート手法：①アンケート用紙を以下の協力団体に送付し、各会員からの回答をまとめてもらい回収

②一部についてはヒアリングをあわせて実施

アンケート対象者：荷主、陸運事業者、海貨事業者

アンケート協力団体：名古屋商工会議所、愛知県トラック協会、名古屋海運貨物取扱業会、名古屋港運協会

アンケート集計結果：別添 2

#### ○四日市港（中部地方整備局）

アンケート実施期間：平成 22 年 9～10 月

アンケート回答数：(協力団体のとりまとめによるため総数は不明)

アンケート手法：①アンケート用紙を以下の協力団体に送付し、各会員からの回答をまとめてもらい回収

②一部についてはヒアリングをあわせて実施

アンケート対象者：陸運事業者、海貨事業者

アンケート協力団体：三重県トラック協会、四日市海運貨物取扱業会、四日市港運協会

アンケート集計結果：別添2

○阪神港（近畿地方整備局）

アンケート実施期間：平成22年9月頃（荷主、陸運事業者へのヒアリングは従前より行っていたもの。）

アンケート回答数：（協力団体のとりまとめによるため総数は不明）

アンケート手法：①港運事業者については、アンケート用紙をメールにより対象者に送付し、回答を回収

②海貨事業者については、アンケート用紙を協力団体を介して送付し、回答を回収

③荷主、陸運事業者についてはヒアリングによる

アンケート対象者：荷主、陸運事業者、海貨事業者、港運事業者

アンケート協力団体：神戸海運貨物取扱業組合、兵庫県トラック協会、大阪府トラック協会

アンケート集計結果：別添2

各アンケートは別添3のとおり。

## 6. 分析・評価

### (1) 利用状況

全国アンケート調査の結果によれば、ゲートオープン拡大時間（16:30～20:00）を活用した荷主等は全体で21%であった。業界別に集計すると最も利用しているのは物流業で、業界内では59%が活用していた。そもそも、本モデル事業は荷主の要望で実施しているが、荷主の中では、商社・卸売業が業界内で35%活用し、次いで自動車21%と続いた。物流業等を除いた荷主（製造業、商社・卸売業、小売業）に限定した場合でも活用したのは18%と約2割を占めた。

荷主等が時間拡大を活用するには生産体制・出荷体制・物流体制を何かしら変革する必要がある中で、本モデル事業を有料で全国展開した平成22年3月から平成22年9月までの7ヶ月間に約2割の利用があったことは、本モデル事業を立ち上げた初期において一定の効果があつたと認められる。

その一方で、仮に平準化が完全になされた場合、終日の全取扱数に占める拡大時間の利用実績の割合は単純に午前、午後、夜間と三等分すれば、理論上それぞれ3割になるはずであり、また月毎の波動性も収束に向かうはずであるが、この拡大時間利用割合は全般的に未だ低く、また、月毎の波動性が大きいことから、製造業や商社等の荷主が生産体制・出荷体制に変革をもたらすまでには至っていないことが推測される。

実際、アンケートの回答に荷主（製造業）から「早朝・深夜に数時間の延長をすることでは、そのメリットを享受できる対象が限られる」との意見もあり、SCMを推進している企業にとっては夜間の時間拡大だけでは不十分であり、体制の変革までには至らない企業も少なくないと推測される。

一方で、本モデル事業は、我が国サプライチェーンの向上を主目的として実施しているが、実際に荷主（製造業）からは「輸出の場合、夜間の拡大はリードタイムの1日短縮に繋がる場合があり有用」とSCMの観点から活用している企業がある他、「トラブルに対するリスク回避策として今後も利用したい」とする企業、間接的な効果として「夜間拡大によって通常時間（昼間）の混雑解消に」つなげて欲しいとする企業もあり、荷主がゲートオープン時間拡大を様々な観点から要望していることが明らかとなった。

物流業者からは、「ターミナルへの搬入時の混雑緩和が見込まれる。このことによって、荷主の集荷時間の延長（締め時間を遅くできる）も期待できる。」と利用者企業自身のサービス向上に活用している企業もある。また、「有効利用させて頂いております」としている企業は、既にゲートオープン時間拡大により大きなベネフィットを享受している。

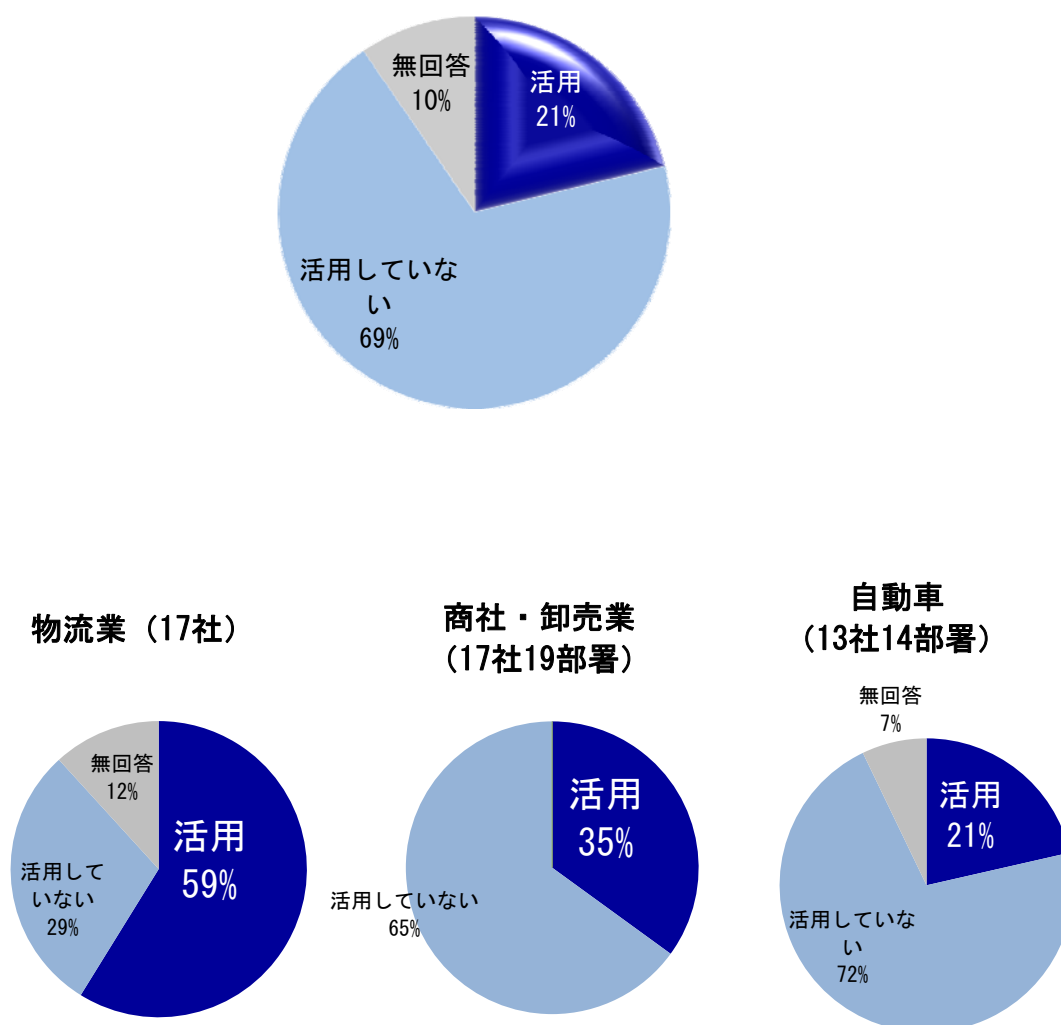
荷主（製造業）から、「特定輸出申告制度（注）を活用し、構内バニング機能の拡充を図る予定です。その際、コンテナのターミナル夜間受け入れ化が可能になれば、SCMトータルリードタイムの短縮化、船社選定の自由度向上を目

的に、弊社地方拠点からの貨物の関東地区集約化（目的は、輸出頻度多数回化）を検討いたします。」との声もあり、AEO制度（注）とリンクさせたゲートオープン時間拡大の活用方法も明らかとなった。

（注）平成13年（2001年）9月の米国同時多発テロ以降、国際貿易における安全確保と円滑化の両立を図るため、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンス（法令遵守）の体制が整備された事業者の貨物に関する手続を迅速化・簡素化するAEO（Authorized Economic Operator）制度を推し進めることが国際的な潮流となっている。

特定輸出申告制度とは、我が国のAEO制度の一つで、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンス（法令遵守）の体制が整備された者として、あらかじめいずれかの税関長の承認を受けた輸出者（特定輸出者）については、保税地域等に貨物を搬入することなく、輸出申告をし、輸出の許可を受けることができる制度。

【図7】モデル事業（ゲートオープン夜間拡大）の活用状況



## (2) 受益者負担（時間外利用料金の負担）

コンテナターミナルのゲートオープン時間を拡大し、それをモデル事業後も事業化して継続させるためには、国がモデル事業により支援しながら受益者負担を前提にしたビジネスモデルを構築することが必要不可欠である。

アンケート調査の結果から「時間外料金が発生するとコスト増となり実施するには難しい」との意見も根強いが、「受益者負担は経済原則上、当然ですが、釜山等の国際港に負けないコストでの運用を」という意見や、無料化ではなく「時間外利用料金の軽減」などの要望も多く、受益者負担の理解が浸透し始めている。

少なくとも全国アンケート調査では、18%の荷主（製造業、商社・卸売業、小売業）が活用していると回答しており、これら企業は受益者としての認識の下、時間外利用料金を負担していると思われるが、港別アンケート調査では、陸運事業者から「利用料金負担が立場の弱い陸運事業者に転嫁されている」、「費用回収ができないため経営を圧迫」との回答もあった。

荷主の要望により本モデル事業を実施しているが、ゲートオープン時間拡大による受益者は、荷主の他、物流業者になる場合も考えられる。サプライチェーンのレベルアップにより得られるリードタイム短縮等から派生する荷主のメリットは大きいですが、海コン事業者等物流業者もトラックの配車効率の向上や積載効率の向上、シャーシの有効利用等のメリットがあるからである。

実際の現場では、受益者の特定が困難な場合もあると思われる。また、荷主Aが受益者として活用する場合であって、同荷主の100%子会社である物流業者Bが負担した場合、負担は荷主Aと言えるのか、あくまで物流業者Bと言うのか特定は難しい。

このように全ての事例について受益者を明確に判定することは現実的に不可能であるが、競争力の強化のためには、荷主や物流業者のいずれもが、受益者負担であっても拡大時間のチャンスを活かせるビジネスモデルの構築が求められる。もちろん、本モデル事業により支援を受けているターミナル側も、時間外利用料金に見合ったサービス内容となるように本モデル事業を通してビジネスモデルを構築していかなければならない。



### (3) 時間外利用料金

アンケートの調査結果から、港湾側は、「ゲートオープン時間延長の鍵は、利用者・受益者によるコスト負担にある」との認識である一方、荷主、海貨、海コン事業者等の利用者からは時間外利用料金の「無料化」を要望する声があった。しかし、有料であっても創意工夫によって時間拡大を上手く活用し、ベネフィットを享受している荷主や物流企業も確実に存在していることも明らかとなった。

今後は、利用者に対するサービス向上の視点も重視して、本モデル事業の時間外利用料金とサービス内容を見合うものに改善していくことが必要である。

なお、一部に時間外利用料金を国に設定してもらいたい旨の要望があるが、そもそも国が一律に料金設定を行うことは制度的に難しい上、ターミナル毎にサービス内容やコストが違うにもかかわらず一律の料金設定を行うこと自体に合理性がない。むしろ、ターミナル事業者がコストを考慮した自主的な経営判断により料金設定を行う中で、公正かつ自由な競争を行っていくことが適切である

#### (4) サービス内容

##### ① 取扱コンテナの種類

本モデル事業による夜間拡大時間に取り扱うコンテナの種類は、実入りコンテナの搬出入を必須とし、その他のコンテナについては、各ターミナルの選択にゆだねており、現状は表6のとおりである。

荷主（製造業）からは、「空コンテナの取扱いも拡大できれば、効率的な運送オペレーションにつながりコストメリットが期待できて運用拡大に連動する」との要望や、小売業からはリーファーコンテナの取扱いの要望がなされており、今後、各港各ターミナルのニーズに合わせて取り扱うコンテナの種類を検討する必要がある。

【表6】本モデル事業において実入りコンテナ以外で取り扱うコンテナの種類

コンテナターミナル		空コンテナ	背高コンテナ	その他特殊コンテナ	
東京	青海埠頭	A-0・1・2	×	○	特になし
	〃	A-3	×	○	リーファーコンテナ
	中央防波堤内側		×	○	リーファーコンテナ
横浜	本牧埠頭	BC	×	○	特になし
	〃	D-1/2/3	×	○	特になし
	大黒埠頭	C-3	×	○	特になし
	南本牧埠頭	MC-1・2	○	○	リーファーコンテナ。※極端なオーバーサイズ等、通常作業が困難なものは扱い不可
名古屋		全ターミナル	×	○	実入りコンテナなら全て取扱が可能
四日市		全ターミナル	○	○	全てのコンテナの取扱が可能
神戸	ポートアイランド	PI-D	×	○	特になし
	ポートアイランドⅡ期	PC-13	×	○	リーファー、オープントップ、フラットラック、タンクコンテナ
	〃	PC-14・15	×	○	リーファー、オープントップ、フラットラック、タンクコンテナ
	〃	PC-18	○	○	特になし
	六甲アイランド	RC-1/2	×	○	特になし
	〃	RC-4/5	×	○	一部、リーファーコンテナ
	〃	RC-6・7	×	○	リーファー、オープントップ、フラットラック、タンクコンテナ
	〃	WX	×	○	特になし
大阪	北港南	C-10・11・12	○	○	リーファー、オープントップ、フラットラック、タンクコンテナ

## ②予約方法及び時間外利用料金の支払方法

予約方法については、「当該サービスの対象になりえる貨物の多くは、・・・突発的に要望するもので『予め申込みを要する』体制ではつかえない」との意見もあるが、そもそも、本モデル事業の主目的は、突発的な貨物の緊急対応ではなく、サプライチェーンのレベルアップであり、ターミナルが効率的にゲートオープン時間を拡大するためには、本モデル事業において予約制を維持することはやむを得ない。

具体的な予約方法は、ターミナルによってインターネット、電話、ファックスと様々であるが、アンケート調査の結果からも「手続きが面倒」との意見もあり、インターネットを利用して電子化することが予約の円滑化に資すると考えられる。しかし、その一方で、インターネットでの予約のみを実施している港の海コン事業者から「ファックス、電話からも予約できるようにしてほしい」との意見もある。したがって、予約方法は多様化して幅広い利用者に対応できるようにすることが望ましい。特に、現在、ファックスのみの予約である東京港においては、東京港埠頭株式会社が検討している「東京港ポータルサイト」による電子予約を早急に実現させ、利用者の利便性向上に資するべきである。

時間外利用料金の支払方法等については、「申請方法や料金の振り込み切などは再考すべき」、「時間外利用申込の運用の弾力化」との意見もあり、今後、予約方法及び時間外利用料金の支払い方法について改善していくことが必要である。

本年10月、東京港のモデル事業実施ターミナルにおいて、荷主の利便性を考慮して、事前の銀行振込をゲートでの支払い、又は事後払いも可能とした改善を実施したことは高く評価できる。

【表7】時間外利用料金の支払方法

コンテナターミナル			支払方法
東京	青海埠頭	A-0・1・2	銀行振込(事前) 予約票・振込票を事務所に提示して確認を受けた後ゲート受付へ <b>改善</b> ➡ <u>CT 窓口払いも可(事後不可)</u>
	〃	A-3	銀行振込(事前) 予約票・振込票をゲートに提示 <b>改善</b> ➡ <u>CT 窓口払いも可</u>
	中央防波堤内側		銀行振込(事前) 予約票・振込票を事務所に提示して確認を受けた後ゲート受付へ <b>改善</b> ➡ <u>事後振込及び CT 窓口払いも可(事後も可)</u>
横浜	本牧埠頭	BC	銀行振込(事後)(予約票をもとに、月ごとにまとめて振込) または、 <u>CT窓口払い(原則、作業日当日)</u>
	〃	D-1/2/3	<u>CT窓口払い(原則、作業日当日)</u> ※支払日については、柔軟な対応も可
	大黒埠頭	C-3	<u>CT窓口払い(原則、作業日当日)</u> ※支払日については、柔軟な対応も可
	南本牧埠頭	MC-1・2	<u>CT窓口払い(事後)</u> 搬出入日から1週間以内に要支払
名古屋		全ターミナル	<u>チケット制</u> NUCT で販売、1,000 円券で 50 枚綴り 50,000 円
四日市		全ターミナル	銀行振込(事後) 予約票をもとに、月ごとにまとめて振込
神戸	ポートアイランド	PI-D	<u>チケット制</u> 港運協会からの委託により全日検で販売、10 枚綴り 25,000 円
	ポートアイランドⅡ期	PC-13	〃
	〃	PC-14・15	〃
	〃	PC-16・17	〃
	〃	PC-18	銀行振込(事後) 予約表に記載された荷主・海貨に対し、まとめて請求し、振込
	六甲アイランド	RC-4/5	<u>チケット制</u> 港運協会からの委託により全日検で販売、10 枚綴り 25,000 円。
	〃	RC-4/5	〃
	〃	RC-6・7	〃
大阪	北港南	C-10・11・12	<u>チケット制</u> DICT(元請け各社)で販売。1 枚 2,500 円でばら売り。

## (5) 周知・啓蒙

周知・啓蒙については、時間拡大を上手く活用した企業の事例を紹介するなど生きた情報提供も行いつつ、今後とも、荷主だけでなく、海貨、倉庫業者、海コン事業者への周知・啓蒙を継続し、我が国サプライチェーンのレベル向上につなげるべきである。

## (6) 伊勢湾の分析

モデル事業を実施している6港の中で、特に伊勢湾（名古屋港及び四日市港）において本モデル事業による拡大時間が順調に利用されている。これらの港別アンケート調査の結果、明らかとなったメリットを下に列記する。

この結果から、伊勢湾においては荷主だけでなく海貨や海コン事業者も時間拡大を積極的に活用している実態が明らかとなった。その中で、世界の潮流であるAEO制度とリンクさせながらゲートオープン時間拡大を活用している企業が、伊勢湾には既に存在していることが明らかとなり、その先見性が特筆される。

- ・ AEOに活用
- ・ 波動性が軽減し平準化
- ・ 配車効率や作業効率の向上によるコスト削減
- ・ シャーシの有効利用
- ・ 倉庫の保管効率が向上し荷主の保管量削減
- ・ トラック運転者の焦りの軽減
- ・ セキュリティが高いコンテナヤードへの搬入による盗難防止効果
- ・ 緊急対応が可能
- ・ 時間に余裕ができサービス内容を向上。柔軟な対応も可能
- ・ 引取コンテナ取り残しが無くなった
- ・ 荷主から高い評価

## (7) その他

その他の観点として、「関係省庁、事業者との連携」、「恒常的に夜間の搬出入を利用するには、倉庫での夜間作業体制が整っていることが前提」等の意見があるとおり、ゲートオープン時間を拡大するだけでは効果が薄く、サプライチェーン上にある関係省庁、事業者が一体となって取り組んでいく必要がある。

## 7. 結論

少子高齢化が進む少資源国の我が国にとって、我が国産業が生産やサービス提供に最適な体制を構築することが、産業の国際競争力を強化していく上で今後ますます重要となってくる。そのためには世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築することが必要である。それによって、日本と世界とのヒト・モノ・カネの流れを円滑化するとともにアジアの成長を取り込み、我が国経済の活性化につなげることが可能となる。

一方、実際に伊勢湾で事例があったように、国際的な潮流となっているAEO制度とリンクさせながらゲートオープン時間拡大を活用していくこと、具体的には、特定輸出者であれば、これまでより遅い時間に自社の倉庫等で輸出申告・許可を受けても、ゲートオープン時間拡大によりターミナル搬入が当日中に可能となり、リードタイム短縮及びコスト削減につなげること等は、サプライチェーンの効率化・円滑化・高度化に直結し、我が国の荷主や物流業の競争力を強化させる新時代のビジネスモデルになる可能性がある。そのような芽を摘むことがないよう、今回のアンケート調査により明らかとなったメリット・デメリットや意見等を参考に、サービス内容を改善しながら本モデル事業を今後とも継続し、事業終了後においてもゲートオープンの時間拡大がなされる環境を整備していくことが極めて重要である。

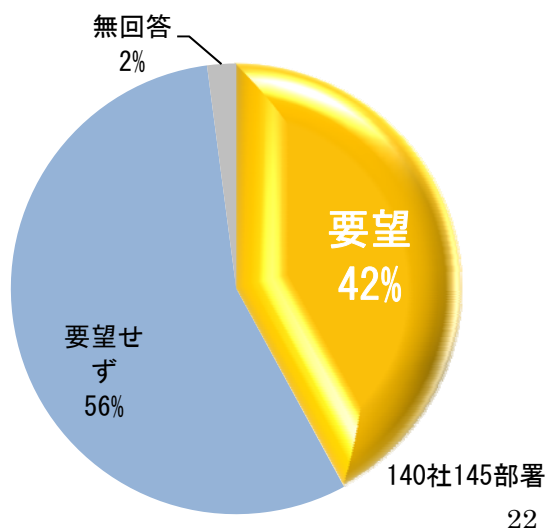
例え受益者負担であったとしても、国際潮流の中でゲートオープン時間拡大のチャンスを活かせる先見の明がある企業のために門戸を開き続けることは、我が国が活力を取り戻すために必須であると考えます。

## (参考) ゲートオープン時間の早朝拡大及び24時間化について

全国アンケート調査でゲートオープン時間拡大について早朝拡大及び24時間化のニーズを聞いたところ、いずれも42%にのぼる要望がなされた。なお、24時間化に対する主な意見・要望は以下のとおりであった。

- ・ 現行の1～2時間の拡大では、活用が難しい。24時間化されれば、効率的な全体輸送ルートを検討し、活用を考えたい。
- ・ 京浜、阪神の港湾強化策、具体的にはハブ港機能強化する場合は24時間対応は不可欠と思う。
- ・ 本船CYカット時間の延長もセットで拡大しなければ利用メリットが薄い。月末、盆、年末年始、中国の旧正月等の休日前混雑期に限定してはいかがでしょうか？
- ・ 24時間化等により日本港への直行便が増えれば在庫削減等の効果が期待できます。港湾の24時間化とあわせて、植防・食品届・ヤードからの搬出、セットでの24時間化の推進を期待しております。
- ・ ターミナル24時間化検討は、荷主、物流業者からのニーズ、及び日本の港湾政策の方向性からあるべき姿が見えてくると思う。製造業がアジア・中国に出て行った今、荷主の要望とそれを受けた物流業者だけの要望で効率的なターミナル24時間化が出来るほどの物量はないと思う。しかし日本の港湾がハブ港を目指すなら24時間化は必須です。
- ・ ①時間内にやりくりできる。②時間外利用料金発生。③業者の人件費発生。④業者の勤務条件問題がある。以上のようなことから今ひとつ、24時間化或いは時間拡大に積極的になれない。
- ・ 最終的に24時間化を目指して欲しい。

◇早朝拡大を要望しますか。



◇24時間化を要望しますか。

