

第1回「国際海上輸出コンテナの安定的な輸送に必要な重量確定・情報伝達等の  
あり方に係る検討会」議事録

平成29年10月11日

議題1 検討会の設置・運営

【委員長】

それでは、議題1に移らせて頂きます。まずは検討会を設置するに当たっての要綱について、事務局から資料1の説明をお願いします。

【事務局】

(資料1に沿って説明)

【委員長】

ありがとうございました。本検討会は品質確保が1つ、もう1つが電子情報化の利活用の大きな2つの柱を掲げているということになります。それでは、ただ今の説明について、ご質問等ありましたら、お願いいたします。とくに無いようでしたら、議題1につきまして、本検討会として了承が得られたということにしたいと思いますが、如何でしょうか。

(「異議無し」の声あり)

議題2 制度概要及び改正条約発効後の状況

【委員長】

それでは、議題2に移らせて頂きます。まずは国際海上輸出コンテナ総重量の検証を義務付ける改正 SOLAS 条約に伴う制度の「おさらい」を含めまして、本制度の経緯・概要について、事務局から資料2-1の説明をお願いします。

【事務局】

(資料2-1に沿って説明)

【委員長】

ありがとうございました。それでは、ただ今の説明について、ご質問・ご意見等ありましたら、お願い致します。それでは、事業者の届出・登録に必要な書類を説明頂いたが、これらを既に出した事業者数の結果が約5,000者になったという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】

その通りです。

【委員長】

サイン(署名)は電子なものに限るのか。また、一部の事業者では漢字がよいという方もいると思われるが、アルファベットに限定されるのでしょうか。

【事務局】

現状、IMO のガイドラインにおいて電子的な伝達は推奨事項に過ぎず、必ずしも署

名に相当するものが電子的である必要はなく、昨年の制度施行前の説明でも肉筆やスタンプ等もあり得るとしております。しかしながら、EDIのような電子的情報伝達においては、日本国内の方々に限らず、海外の方々も閲覧・参照するため、アルファベットの大文字を併記して頂くのが望ましいと考えております。

【委員長】

他にご意見等ありますでしょうか。とくに無いようであれば、改正条約発効後の取組状況として、事務局が昨年度に実施した調査結果の概要について、事務局から資料 2-2 の説明をお願いします。

【事務局】

(資料 2-2 に沿って説明)

【委員長】

ありがとうございました。それでは、ただ今の説明について、ご質問・ご意見等ありましたら、お願いいたします。

【委員】

我が国では重量の許容誤差として実質±5%以内で運用しており、世界各国ではより厳しい許容誤差の国もありますという説明をされておりますが、世界的に方法 1 と 2 のそれぞれでどの程度の誤差の幅になるかは分からないと思うが、我が国及び世界各国を調査した結果、方法 1 と 2 で重量を確定しているコンテナの割合について統計をとっているのでしょうか。

【事務局】

今回の届出・登録制度は重量を確定する者が手順書を作成して当該業務を実施する能力を備えていること等を事前に申告いただく制度であり、個々のコンテナの情報を逐次頂いている訳ではないため、方法 1 と方法 2 とで重量を確定したそれぞれのコンテナ数の統計を把握はしておりません。しかし、我々としても申請頂く段階で方法 1 と 2 のどちらで確定するのか、或いは両方の方法を用いているのかということをお願いしております。それらを並べてみると、肌感覚ではあるが日本の場合は方法 1 が 2 割、方法 2 が 8 割となります。諸外国についてはとくに調査しておりません。

【委員長】

調査結果を拝見し、国際調和ということ考えると、ゆくゆくは現行の搬入票による情報伝達から電子的手法での情報伝達に移行しないと国際的に立ち後れていく可能性があるということと思われるが、それに向けてどのように行動しなければならないかということを決めていかないといけないと思います。例えば博多ふ頭の例が成功例として紹介されておりますが、この場合だと事前情報について、どこで誰が VGM 情報を入力しているのでしょうか。

【事務局】

博多ふ頭の場合であると、海上コンテナを取り扱う海貨業者の方や荷主がコンテナの

バン詰め時点で情報を入力していると聞いております。

**【委員長】**

コンテナの荷作りをするような場所において、それら関係者がシステムの末端に入っていないと情報としては上がってこないということになると、対象者が5,000者以上に及ぶ大きなシステムになってしまうという可能性があるという認識でよろしいでしょうか。

**【事務局】**

システムを1つの機関・組織に全部集めるかどうかについては、各港の運営方法や船社側の情報の取り方にもよるかと思えます。先ほどのClass NKコンサルティングサービス様の実態調査結果の概要では「サービスプロバイダ」と模式的には書いており、そのように一元化するのかという質問を頻繁に頂きますが、事務局としましては基本的には、このような電子的情報伝達というものが既に先行しているところもあれば、まだ電子メールしか利用できないところなど、様々な港湾ターミナル・船社があると思えます。そのような中で、後ほど資料4でも補足させて頂きますが、例えば電子的手法を利用するに当たり、どのような項目を義務化できるか、或いはこのような項目であれば非義務でよいのではないかとということ、ある程度の線引きをした上で、関係者のシステムや体制構築の一助になればと考えております。

**【委員長】**

問合せが海外からも来ると思われるが、日本の場合、アクセスする場所はどこであると説明できるように窓口を1つにするのか、それとも個々のコンテナにナンバリングが付いていて、それを入力するとそれぞれのサイトに飛ぶようにするのか、色々と考えられると思うが、最終的には日本発のコンテナが安全に信頼性を持って輸出されることが最大の目的だと思うため、そこに向けて一番良い方法を調べ、これから取りまとめていくという位置づけでよいでしょうか。

**【事務局】**

その通りです。できれば届出・登録をして頂くに当たってシリアルナンバーを付与しておりますので、なるべくシリアルナンバーを上手く活用できるような形にしていければと思っております。

**【委員長】**

既に電子的手法の利用が進んでいるところ、一方でそうでないところも存在するかと思えますが、既に電子的手法の利用が進んでいる港の既存のシステムとどうつなげていくのか、それともつながないで新しく1つ作るのかという所についてはプログラミングのミスをいかに少なくできるか、どの程度初期投資を少なくするかという観点からも委員の方々からご意見を頂戴しながら進めていけばよいのではないかと考えております。

**【委員】**

博多港の例はコンテナ搬入票をシステムで入力しているという理解でよろしいでしょうか。ブッキングのシステムとは別系統で、システムが博多港に存在し、そこで紙ではない搬入票が使われていますという理解でよろしいでしょうか。もう1点ございまして、諸外国が厳しい重量許容誤差を設定しているという説明がありましたが、諸外国の制度運用のリストを拝見するとイタリアが $\pm 3\%$ と書いてあるだけで、他の国では許容誤差を設定しているところは軒並み $\pm 5\%$ とありますが、そのことについてはどう理解すればよいでしょうか。日本として $\pm 1\%$ を目指すという意識を持って取り組んでいこうとしているのか、それともイタリアが $\pm 3\%$ だからそこに合わせていくのか、目標値をどこに設定しようとしているのでしょうか。

#### 【事務局】

博多港の質問についてはその通りです。もう1つの質問については、計量関係法令に基づく精度を求めている国もあり、ドイツの例を読み解くとEC指令に基づく精度が必要とされており、計量法令は日本の計量法とほぼ調和しておりますのでおおよそ $\pm 1\sim 2\%$ というレベルになろうかと思えます。委員のご指摘のとおり、調査した20カ国程度の中では $\pm 3\%$ や計量法に基づいた精度の国というのは、まだ「少数派」であると思いますが、絶対値を許容誤差として用いている国もあり、その場合でも $\pm 3\%$ に近い数字になりますので、必ずしも $\pm 5\%$ であればどの国でも通用するわけではないということを理解して頂く上で紹介しております。このため、一昨年度の制度調整の際にも $\pm 5\%$ でないと厳しいといったお話もあり、国際会議の場でも計量の許容誤差をどのようにするかはまだ俎上に上がっていないため、日本として $\pm 5\%$ という許容誤差を徒に変更する訳ではありません。この部分についても後ほど資料4で説明させていただきますが、厳しくしている国もあるということで、安心してコンテナを輸送できることが上手く分かるような形や仕組みが必要ではないかということ意識してもらうために紹介させていただきました。そのため、今すぐに告示で定めている基準を引き上げるなどの考えには事務局としても至っておりません。

#### 【委員】

産業廃棄物の処理で電子マニフェスト制度が実装されているということで、資料を拝見すると計量したデータがシステムを通して荷主に届けられるというシステムがあるということですが、今回のVGMについても、このシステムを応用して活用する可能性はどの程度あるのでしょうか。

#### 【事務局】

こちらのケースは、廃棄物処理法の中で義務づけされており、公益財団法人で一元的に行われているものの、本システムをそのままVGMにも適用できるかは確認できておりません。

#### 【委員】

このようにある程度実装している例があるということで、ある程度有効な事例として

検討できるのではないかと考えております。

#### 【国土交通省】

博多港の事例を紹介頂きましたが、実際に利用している人の割合はどの程度になるのでしょうか。また、計量許容誤差を $\pm 5\%$ から $\pm 3\%$ に変更しようとした時に計量機器の改良が必要になるのではないかとということで、それが現実的にどれくらい可能であるのかということや、そういった機器を更新していくとした際のコストについて、後者は分からないと思うが、どのようにして現場の人たちは対応していけばよいのか分からないので教えていただきたい。

#### 【事務局】

博多港の場合、こちらに出入りする全てのトラック事業者はこの方式に従っており、コンテナの搬出入時において紙による搬入票は一切使われておりません。このため、博多港を出入りするトラックドライバーは、リライトカードやスマートフォンを利用してゲート通過をしており、コンテナ情報は予め Web エントリーで入力頂くようにしていると伺っております。計量器については、計量法に記載のある特定計量器を適切にメンテナンスされた状態で静かな環境で使用頂ければ  $1\% \sim 2\%$ 以内をクリアできますが、重量確定の業務が手順書通りに実施されているのかという点や、また動いた状態で重量を計る場合には誤差を設定することは難しいと計量器メーカーの方々は言っているとおり、使用条件が変わると誤差が  $10\% \sim 20\%$ になることもあります。ただ、我々としてもそのような計量器を一切使うなどは申し上げられないため、現時点では申請の際に作成いただいた業務実施手順書通りに実施していただくこと、使用する計量器についても特定計量器か特定計量器以外でも適切な条件で使用すれば $\pm 5\%$ に収まるようにしてくださいとしている。このため、先ほど委員からもご意見がありましたが、現状においては $\pm 5\%$ がルールとして現実的なものと考えております。

#### 【委員】

船社の方にお伺いしたいが、資料では搬入票によるトランシップの際の問題と地方港の問題の2つがある一方、博多港や名古屋港のように搬入票の電子化を実施している先進的な取組事例もある。搬入票を電子化することによって地方港の問題が解決するかは分からないが、外国船社から指摘されている、重量確定した人や場所、日時についての情報が無いという問題は解決できるという認識はお持ちでしょうか。

#### 【委員】

現状を説明させて頂くと、EDI で頂いている情報は現場のターミナルオペレーターが入力された搬入票による情報について CODECO を使って吸い上げている状態です。目指したいのはお客様から頂いた VGM 情報を吸い上げ、それをブッキングリストとともに VGM 確定情報としまして船社を経由してターミナルに伝達し、これらの情報を用いて船積みプランを組み立てて頂くというところであります。現状、お客様が VGM を EDI で伝達して頂く際の必須情報は、コンテナ情報、ブッキング番号、kg 又は lb 単位

の総重量、情報を提供頂いている方のサインの代わりになるものといった事項を必須項目として入力いただくことになっております。しかし、搬入票で日本より頂戴している情報の中には、貨物情報を提供頂いている方のサイン又はその代わりになるものがどうしても入れられないことがあり、これはターミナルで入力頂いております。そのため、ターミナルから提供頂いた情報として処理し、何かあればそのターミナルに対して問合せをかけまして、その搬入票を提出頂くということをやっております。ただし、今から目指そうとするような内容、例えば方法1か2の確定方法や確定場所・責任者ということについては全て入力項目のフィールドとして備えておりますので、これらを入力して頂くことによって、海外船社が求める追加項目をカバーすることができます。

#### 【委員】

搬入票のフォーマットが資料に掲載されておりますが、その中で重量とその署名を記載する項目がありますので、現状ではこれらを記入すれば改正 SOLAS 条約を満たしていると思いますが、外国の船社からはこれだけだと項目が足りないですとか、紙ベースということも指摘されております。1つの改善案として、搬入票のデータ項目を増やす方法があり、誰が確定したか、どこで確定したかのか、あるいは日時というものを現行の搬入票に追加することが考えられます。現実的にできる・できないといった課題はあるかもしれませんが、これらをターミナルが受けて入力し、船社側に EDI として伝達するという従来のやり方です。それ以外としては、既に紙の搬入票に記載する情報を電子的に伝達している名古屋港や博多港のように、システムを使ってターミナルへ情報を伝達する、あるいはターミナルと並行して船社へ情報が伝達すれば、わざわざターミナルを経由する必要がなくなると思います。船社側としては、より効率化したいということであれば、搬入票は今後、システム化に移行した方がよいという認識を持たれているという理解でよろしいでしょうか。

#### 【委員】

船社に直接送って頂いて、それを船社で取り込んでしまえば済む話なので、そういう方法もあるかと思えます。ただ、搬入票を日本語で書かれてしまう方もいるかと思えますが、日本語・英語の併記でお客様にお願いさせていただくことになるかと思えます。電子搬入票を使って船社に荷主の VGM 情報を頂くことについては問題のない話かと思えます。

#### 【委員】

昨年、VGM 制度が発足するにあたり、荷主側は国交省より、当面の間は、現行の搬入票をなるべく現状のまま変えないで移行したい、そうしないとコンテナヤードで混乱が生じてしまう、という話を国交省より聞きました。

#### 【委員】

ターミナルシステムで入力する項目は VGM 情報を細かく入力しなくても問題ないということであり、ターミナル側からするとゲートでの混雑を考えると、なるべく入力

項目は少なくしたいという要望がありました。ただ、電子的な搬入票のような形になりますと、EDI化してすぐターミナルシステムに取り込めるような形になるかと思いませんので、そのような問題がクリアになり、ゲート処理や作業時間が影響を受けないということであればターミナル側としては対応可能かと思えます。

【委員】

ターミナルとしても船社としても、紙での搬入票は廃止していきたいという思いでよろしいのでしょうか。

【委員】

廃止していききたいというよりも、搬入票を電子化するに当たって、乙仲や海貨の方で作業することになりますので、その部分の作業負荷を考慮する必要があるのではないのでしょうか。更に全国的な統一フォーマットの搬入票を作れるのかということもあります。現状は様々な特殊貨物もある中、搬入票を工夫して頂いているお客様もおります。例えばCAコンテナのような特殊な冷凍コンテナの場合、CO2濃度の記載も必要になるため、統一フォーマットを作成した時にどこまでの内容を網羅できるのかというところが課題かと思えます。後はそのままEDIにして船社のシステムに入力いただくためには、日本語のままでは意味がないため、英語併記にして頂かないといけないということもあり、そこら辺が入力をする立場の人からすると負荷になるのではないのでしょうか。そういったところが、クリアできるのであればEDI化してもよいのではないかと考えております。ゲートの待機時間も短くなりますし、物流全体から見てもメリットがあるのではないのでしょうか。

【委員】

荷主の立場からVGMだけのEDI化には賛成しかねると思っています。電子化するのであれば、今の港回りの処理は紙の手続きが多いと伺っておりますので、渋滞問題の解消策等も含め、トータルで見た電子化というものを今後検討していく必要があるかと思っています。但し、当然そのためには様々な投資も増えますし、関係業者との調整も必要になりますので、単純に荷主が電子化して欲しいというだけで解決できる話ではないことは十分わかっています。搬入票の取り扱い含め、この検討会において港湾業務に関係する皆様の間で港湾業務の電子化という検討がなされるのであれば、荷主側も協力できる部分は協力したいと思っています。電子化対象がVGMデータだけの伝達ということにとらわれず、広く港湾業務全般の効率化を意識頂いた検討を関係者全員で行っていただければと思っています。

【傍聴席】

搬入票の話題になっておりますが、外国船社として、これが紙なのか電子的なのかという問題はあるかと思えますが、搬入票自体は引き続き必要になるかと思えます。搬入票とVGMとでは意味合いが少し異なると考えており、現在はたまたま搬入票を利用してVGM情報を伝達しているが、今回の本当の意味はVGMデータを如何に伝達するか

であり、搬入票はコンテナの状態等をチェックして記入するといった役割もありますので、紙でやるのか電子的にやるのかは置いておいて頂き、船社側としてはVGM データを電子的に伝達頂きたいということであり、その際は荷主から船社への伝達が基本であり、それはターミナルが効率化するという、誰かによる手入力が無くなり誤入力が無くなるのでそれをそのまま社内やターミナルに展開できる、紙で搬入票を束ねるよりはデータで管理した方が後々楽であるとかのメリットがあるためです。つまり、あくまでも搬入票は搬入票であり、この検討会では、VGM の伝達方法について電子的にできないかということ議論頂ければと思います。

【オブザーバー】

その通りです。

【事務局】

議題 4 でも説明させて頂きますが、紙ベースの搬入票の存在そのものを否定するわけではなく、将来的に電子化という流れになった場合、それに備えるために準備する必要があるのではないかと考えております。したがって早急にシステムを構築するとか、搬入票を無くすとかという訳ではなく、電子化を行うとなった場合、VGM 関連情報としてどのような項目が必要となるのか、標準的な項目を提供できればと考えており、そういった議論をして頂ければと思います。

【委員】

ターミナル側から補足させて頂きますと、搬入票についてはこれまで話に出ていますとおり、紙から吸い上げてデータにするという作業が発生するという訳でありますけれども、これ以上に項目が増えてしまいますとゲートの混雑という意味で負荷が増えてしまうということは否定できません。情報伝達の方法を拝見してみますと、海外では荷主から船社という流れでありますけれども、日本の場合だと荷主からターミナル、ターミナルから船社ということで特殊かと思えます。海外の荷主から船社という流れが一般的ということは、EDI が一般的ということでしょうか

【委員】

そうであれば、それを考慮して検討する必要があるのではないかと考えております。博多港の例を見てみると、EDI 化されておまして搬入票は無いと思えますけれども、搬入票が必要であれば博多港のようなシステムから出力して搬入票の体裁に整えるということもあるのではないかと考えております。

【国土交通省】

博多港は 100% で実施されているということですが、先ほど委員からお話があった名古屋港の NUTS について昨日見学させて頂いたところですが、名古屋港ではどのようなになっているかという、博多港とはやや異なり、100% 搬入票を使っていないという訳ではなく、4~5 割が導入されているということで、残りの方は搬入票を持ち込まれてゲートでかざした映像をターミナル職員の方が打ちこまれているということでした。

事前登録できる環境を整えているのですけれども、必ずしも 100%にはならないということで、博多港の例とは違うのではないかと思います。100%にならない理由を考えると、どうしても名古屋港を使いたいのが事前登録を使いにくいという人たちを排除するのは難しいという実態があるのではないかと思います。義務づけるというところまでやるのかは難しいと思っており、博多港のような例もあるが、全国一律で急速に実施するのは難しいのではないかと考えております。

【委員】

博多の例で言えば、ターミナルが何社存在しているのか。

【国土交通省】

博多では、代替できるようなターミナルがあって、そちらを使えるのであればそちらを使って頂いて、事前登録する場合はこのターミナルですという運用をしているかもしれないので、その点は私もまだ博多の方は詳しくないので調べていこうと思いますが、各港でどういう貨物が運ばれるかという特徴も考慮する必要があるかと思います。

【委員】

京浜港などでは各船社が構えており、委員からの発言にもありましたが、それで集約されるのでしょうか。システムも統一されていない中、紙ではなくシステムがいいといってもどのシステムを指しているのかという所まで突き詰めない限り、この議論は実効性がないと思います。究極の形態はシンガポール形式しかないと考えており、シンガポールはゲートが基本的に 1 つで、そこにブッキング時点から情報が全部 EDI でリンクしており、ゲートインした時に自動カウンターがされて重量も量られ、全ての情報がターミナルと船社に伝達されるという流れになっている。そこまでやるということであれば、この議論はかなり意味のあるものになると思いますが、委員が発言されたように、システム化をどこまで行うのか、業界の仕事、日本の複雑な港湾体系、そういった点をどこまでやれるか、どこまで考えているのかということに非常に左右されると思います。今すぐ具現化できなくても、将来の日本のためには議論はさせて頂くべきだと理解しております。

【委員】

VGM に限って言えば EDI が現在使えるものとして、即効性のあるものとしては各キャリアの Web エントリーがありますが、入力フォーマットが各社異なりますし、先ほどのご指摘にもありましたが、入力する側が各ブッキング船社に基づき各々のフォーマットも使わないといけないという問題があります。また、ポータルサイトでは INTTRA 社が VGM だけを狙った 1 つのフォーマットを作成しております。もう 1 つ、改正 SOLAS 条約発効前に議論させて頂いたのが、NACCS がお客様から S/I (シッピング・インストラクション) を頂く段階で、ハパックロイドでいうところの 90%以上が Sea-NACCS で情報提供頂いておりますので、これが使えないかということ相談させて頂きましたが、今回の第 6 次 NACCS にはタイミングとして仕様が既に固まってい

たため対応できなかったということがございました。今回、次の改定に向けて意見がないかということで Sea-NACCS で対応できるように改定頂けないかということで外意見を出させて頂きました。これが皆様にどれほどのメリットになるかは分かりませんが、実際にポータルとして 90%以上利用されているものが存在しているということを認識して頂ければと思います。

**【事務局】**

今議論頂いているシステムの構築については大事な課題と認識しておりますが、今回の検討会の当面のターゲットとしては、システム構築そのものまでは考えておらず、議題 4 でお話させて頂きますが、今後の進め方としてもアンケート・ヒアリングを通して関係者の方々から品質の向上や電子化についての意見を聞きたいと思いますので、具体的な質問事項についてはアンケート・ヒアリングの実施段階で委員の方々にご相談させて頂ければと思います。

**議題 3 直近の国際動向****【委員長】**

終了予定時間も迫っているところですので、申し訳ございませんが、議題 3 に移らせて頂きます。最近の国際動向として、関係者間で共有等すべき事項などについて、事務局及び委員から資料 3-1、資料 3-2 の説明をお願いします。なお、委員におかれましては、欧州系の船社・港湾ターミナルを中心とした海上物流関係の各種メッセージ形式の標準化を検討する組織体である SMDG の定期会合に先月ご出席いただいております。本会合における成果等がコンテナ輸送時の EDI 等情報伝達のフォーマットに取り入れられ、船社・港湾ターミナルで使用されるシステム・ソフト等で活用されることが多く、VGM 制度に影響を及ぼしうることから、最新の技術動向等を情報収集の上、本検討会にフィードバック頂きたいと思います。

**【事務局】**

(資料 3-1 に沿って説明)

**【委員】**

(資料 3-2 に沿って説明)

**【委員長】**

ありがとうございました。時間の都合上、駆け足での説明となってしまいましたが、ただ今の説明について、ご質問・ご意見等ありましたら、お願いいたします。

**【委員】**

船社の立場からすると、最低限欲しい情報はコンテナ番号と重量のみであるが、SMDG の場において、なぜ改正 SOLAS 条約において義務とはなっていない情報の追加要請が他国から提案されているのでしょうか。このような情報があっても確認ができないため、記載されているということのみをチェックして終わってしまうところ

もあり、意味があるのでしょうか。

【委員】

どのような情報をのせるかというのは重要と思いますが、情報をいかにつなぐかというところで、今までのメッセージ形式では対応できないため、新規項目として追加することが提案された次第です。関係する荷主や計量機関などをつなぐというところが新しいところであり、項目としてどうするかというよりは、各船社で使うところは使うという背景のようです。

議題4 当面の課題への対応

【委員長】

それでは、本日の最後の議事となります議題4に移らせて頂きます。当面の課題への対応を検討していくにあたり、検討会として取り組んでいく事項について、事務局から資料4の説明をお願いします。

【事務局】

(資料4に沿って説明)

【委員長】

ありがとうございました。今後の進め方について説明頂きました。ただ今の説明について、ご質問・ご意見等ありましたら、お願いいたします。それでは、議題4につきまして、本検討会では概ね了解が得られたということにしたいと思いますが、如何でしょうか。

(「異議無し」の声あり)

本日の議事が一通り完了しましたので、進行を事務局に一旦戻したいと思えます。

閉会

【事務局】

本日はお忙しい中ご出席いただくとともに、有意義なご発言等も賜り、誠にありがとうございました。本日の議事でもご説明させて頂いたとおり、関係者へのアンケート・ヒアリング調査を実施させて頂き、必要に応じ実務者間の打合せ等も行いながら検討を進めて参りたいと存じます。なお、第2回検討会は、年度末の3月頃に開催させて頂くことを予定しております。日程調整を始め詳細については、別途ご連絡させていただきます。事務局からは以上でございます。

【委員長】

ありがとうございました。それでは「第1回国際海上輸出コンテナの安定的な輸送に必要な重量確定・情報伝達等のあり方に係る検討会」を終了します。本日はありがとうございました。

以上