

## 港湾利用者による評価

評価項目		利用者の評価
メインポート機能の維持・充実	大型コンテナ船の寄港需要への対応	<p>[ + 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船型大型化への対応が可能となった(東京港 1 船社、横浜港 2 船社・1 港運事業者、名古屋港 2 船社)</li> <li>・将来の大型化への備えとして有効(東京港 1 船社)</li> </ul> <p>[ - 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大水深バースの絶対数が不足し寄港スケジュールが過密である(名古屋港 2 船社・1 港運事業者)</li> <li>・寄港するコンテナ船の喫水が浅く大水深コンテナターミナルの必要性が乏しい(神戸港 1 港運事業者)</li> <li>・次世代の超大型船を視野に入れると水深は不十分(横浜港 1 船社)</li> </ul>
港湾サービスの迅速化、効率化	1) 荷役・荷捌きシステムの効率化	<p>[ + 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナヤードの機能が充実した(東京港 2 船社、横浜港 1 船社、名古屋港 1 港運事業者)</li> <li>・高性能ガントリークレーンの導入により荷役効率が向上した(横浜港 1 船社・1 神戸港)</li> <li>・ターミナルゲートの機能が向上した(東京港 1 船社)</li> <li>・十分なコンテナヤード規模が確保された(東京港 1 船社、横浜港 1 船社)</li> </ul> <p>[ - 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナルの規模が不足している。(名古屋港 2 船社・1 港運事業者、横浜港 1 船社、東京港 1 港運事業者)</li> </ul>
	2) 港湾諸手続き等におけるワンストップサービスの実現	<p>[ + 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・手続きの簡素化、ペーパーレス化が実現した。(東京港 1 船社、名古屋港 1 船社)。</li> </ul> <p>[ - 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ワンストップ化が実現されていない。(東京港 1 船社・1 港運事業者、横浜港 1 船社・1 港運事業者、名古屋港 1 船社、神戸港 1 港運事業者)</li> <li>・Sea-NACCS の利用料金が低い。(東京港 2 船社・1 港運事業者)</li> <li>・設備投資にかかるコストが高い。(名古屋港 1 船社)</li> <li>・入力方法が難しい。(横浜港 1 船社)</li> <li>・Sea-NACCS の提供情報量が少ない。(名古屋港 1 船社)</li> </ul>

評価項目		利用者の評価
港湾サービスの低廉化	1) コンテナターミナル貸付料の低廉化	<p>[ + 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新方式によりコンテナターミナルの貸付料が安くなった。(横浜港 1 船社)</li> </ul> <p>[ - 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公社ターミナルの貸付料が高い。(東京港 2 船社)</li> </ul>
	2) 係船・荷役料金等港湾諸料金の低廉化	<p>[ + 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・荷役料金はアメリカと比べても遜色はない。(東京港 1 船社)</li> </ul> <p>[ - 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本の港湾諸料金はアジアのハブポートと比べて著しく高い。(横浜港 1 船社)</li> <li>・タグ料金等船舶関係費が高い。(東京港 1 船社、横浜港 1 船社、名古屋港 2 船社)</li> <li>・時間外割増料金制度が寄港の自由度を低下させている。(横浜港 1 船社・神戸港 1 港運事業者)</li> </ul>
コンテナターミナルのフルオープン化		<p>[ + 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・寄港スケジュールが組みやすくなった。(東京港 1 船社、横浜港 1 船社、名古屋港 2 船社)</li> <li>・ターミナルゲートの渋滞が緩和された(名古屋港 1 港運事業者)</li> <li>・予約搬出入システムの導入によりトラックの回転が向上した(横浜港 1 船社)</li> </ul> <p>[ - 評価 ]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間外割増料金制度がフルオープン化のメリットを低下させている。(東京港 1 船社、横浜港 1 船社)。</li> <li>・荷主、倉庫会社、税関・陸運等の一貫したフルオープン化への対応が実現していない(東京港 1 船社)</li> <li>・港運事業者間の交流とターミナルの集約化が実現していないことがフルオープン化のメリットを低下させている。(横浜港 1 船社)</li> <li>・現状の貨物取扱量ではフルオープン化の必要性は低い。(東京港 1 船社・1 港運事業者、横浜港 1 港運事業者)</li> <li>・荷主の要望に応じた時間外オープンで十分である。(神戸港 1 港運事業者)</li> </ul>