

質問1. 有料時間外ゲートオープンを利用しますか。

		回答	
No.	種別	①利用する	②利用しない
1	海貨	○	
2	海貨		○
3	海貨		○
4	海貨	○	
5	荷主		○
6	海貨	○	
7	海貨	○	
8	海貨	○	
9	海貨	○	
10	海貨	○	
11	海貨	○	
12	(不明)		○
13	荷主	○	
14	荷主		○
15	荷主	○	
16	荷主		○
17	荷主	○	
18	海貨	○	
19	海貨	○	
20	通関業	○	
21	海貨		○
22	海貨		○
23	海貨	○	
24	海貨	○	
25	荷主		○
26	荷主	○	
27	荷主	○	

質問1. 有料時間外ゲートオープンを利用しますか。

		回答	
No.	種別	①利用する	②利用しない
28	荷主		○
29	荷主	○	
30	荷主	○	
31	海貨	○	
32	海貨	○	
33	海貨	○	
34	海貨	○	
35	海貨		
36	海貨		○
37	海貨		○
38	海貨		○
39	海貨		○
40	海貨		○
41	海貨		○
42	海貨		○
43	海貨		○
44	海貨		○
45	海貨	○	○
46	海貨		○
47	海貨		○
48	海貨		○
49	海貨	○	
50	荷主(輸出・輸入)	○	
51	荷主(輸出・輸入)		○
52	荷主(輸出・輸入)	○	
53	荷主(輸出・輸入)	○	
54	荷主(輸入)		○

質問1. 有料時間外ゲートオープンを利用しますか。

		回答	
No.	種別	①利用する	②利用しない
55	荷主(輸出)		○
56	荷主		○
57	荷主		○
58	海貨	○	
59	海貨		○
60	荷主	○	
61	荷主		○
62	海貨	○	
63	海貨		○
64	荷主		○
65	海貨		○
66	海貨		○
67	海貨		○
68	海貨		○
69	海貨	○	
70	海貨	○	
71	海貨	○	
72	海貨	○	
73	海貨	○	
74	海貨	○	
75	海貨	○	
76	海貨	○	
77	海貨	○	
78	海貨		○
79	荷主		○
80	海貨	○	
81	海貨		○

質問1. 有料時間外ゲートオープンを利用しますか。

		回答	
No.	種別	①利用する	②利用しない
82	海貨	○	
83	荷主		○
84	海貨	○	
85	海貨	○	
86	荷主		○
87	荷主		○
88	海貨	○	
89	海貨		○
90	荷主	○	
91	海貨		○
92	海貨	○	

質問2. 質問1. で「利用する」とご回答された方にお尋ねします。
(1)どのような状況であれば、有料時間外ゲートオープンの利用料を支払った上でトラック運送事業者に対してターミナルからのコンテナ時間外(16:30～20:00)搬出を依頼されますか。

No.	種別	回答
1	海貨	・16:30から20:00の間に個別搬入が揚がるもので、納品がずらせない貨物。
2	海貨	
3	海貨	
4	海貨	・通関許可が16:30以降の場合。
5	荷主	
6	海貨	・基本的には利用する気はないが、実施されることになると、 ①(従来より短いL/Tを求めるなど)荷主のリクエスト(荷主のコスト負担) ②16:30以降に通関の許可が下りたコンテナの搬出の為(通関業者のコスト負担) 等の状況により、やむなく利用することになると思う。
7	海貨	・16:30以降に搬出せざるを得ない状況下(16:30以降的通関許可等)で輸入者より時間外搬出の指示
8	海貨	・通関上、許可が16:30以降までかかり、かつ、荷主より料金をもらえることがはっきりしている場合にのみ利用。
9	海貨	①明らかに荷主からの要求で、荷主負担の確認がとれた場合。 ②16:30以降に通関許可が下りたコンテナの搬出。 ③16:30までに並びにつくことが不可能な場合。
10	海貨	・時間外に通関許可が出て、かつ、費用の請求の負担先が明確な場合。
11	海貨	①臨時開庁で通関許可を受けた時。 ②繁忙期で時間外では車の手当てがつかない時。
12	(不明)	
13	荷主	・夕刻に通関許可が下りた時で納品を急いでいる時。
14	荷主	
15	荷主	・16:30以降に通関許可になった輸入コンテナの搬出(深夜入港本船など)。
16	荷主	
17	荷主	・夜遅く入港した本船のコンテナの搬出。
18	海貨	・納品を急いでいる顧客がいる為、16:30以降も搬出したい場合がある。
19	海貨	・16:30以降に通関の許可が下りたコンテナを搬出する場合。ただし、荷主からの急ぎの要請など特別な場合のみ。
20	通関業	・通関が時間外(臨時開庁)になった場合。
21	海貨	
22	海貨	
23	海貨	・作業日の変更が急遽あった時。
24	海貨	・並ばなくても引き取り時間(指定された1時間以内)に行けば引き取れる場合。
25	荷主	・納入に間に合わないのであれば希望する。

質問2. 質問1. で「利用する」とご回答された方にお尋ねします。
(1)どのような状況であれば、有料時間外ゲートオープンの利用料を支払った上でトラック運送事業者に対してターミナルからのコンテナ時間外(16:30～20:00)搬出を依頼されますか。

No.	種別	回答
26	荷主	・16:30以降に通関の許可が下りたコンテナを搬出する場合。
27	荷主	・輸入コンテナの搬出で通関が16:30より遅くなった場合で、どうしてもその貨物が必要な場合。
28	荷主	
29	荷主	・自社工場でバンニング作業の計画を立てる際は、時間外のゲートオープンを想定していない。道路事情やトラック運送事業者の都合により時間外になってしまうケースについては、費用は負担できない。
30	荷主	・輸出締切貨物の搬入。
31	海貨	①輸出締切貨物の搬入。 ②輸入フリータイム貨物の搬出。 ③配達準備の積み置き。 ④空コンテナの返却。
32	海貨	①輸出締切貨物の搬入。 ②輸入フリータイム貨物の搬出。 ③空コンテナの返却。
33	海貨	・どうしてもその時間にコンテナ搬出入を必要とする場合のみ利用。
34	海貨	①輸出締切貨物の搬入。 ②輸入フリータイム貨物の搬出。 ③配達準備の積み置き。 ④空コンテナの返却。
35	海貨	・輸入フリータイム貨物の搬出。
36	海貨	
37	海貨	
38	海貨	
39	海貨	
40	海貨	
41	海貨	
42	海貨	
43	海貨	
44	海貨	
45	海貨	
46	海貨	
47	海貨	
48	海貨	

質問2. 質問1. で「利用する」とご回答された方にお尋ねします。
(1)どのような状況であれば、有料時間外ゲートオープンの利用料を支払った上でトラック運送事業者に対してターミナルからのコンテナ時間外(16:30～20:00)搬出を依頼されますか。

No.	種別	回答
49	海貨	①輸入:繁忙期にドレイの手配がギリギリで、16:30までに並びにつけない場合。 ②輸出:バン詰めが遅くなり、カット日の16:30までに並びにつけない場合。
50	荷主(輸出・輸入)	・急ぎで輸出した貨物があり、搬送や通関の関係上、どうしてもCY搬入が16:30に間に合わない場合。
51	荷主(輸出・輸入)	
52	荷主(輸出・輸入)	・緊急を要するSHIPMENTに対し、必ず予定本船に積載する必要がある場合。
53	荷主(輸出・輸入)	・カット日に16:30までにコンテナ搬入が間に合わない場合。
54	荷主(輸入)	・物流コストをこれ以上上げる訳にはいかない為、利用しない。販売日を調整して納期を延期する。
55	荷主(輸出)	
56	荷主	
57	荷主	
58	海貨	①翌日朝一番に搬入するコンテナ。 ②短時間に相当数のバン詰め作業が集中した際の空コンテナのピック。
59	海貨	
60	荷主	・納期の優先性が高く、16:30以降に通関の許可が下りたコンテナを搬出する場合。
61	荷主	
62	海貨	・当社では、時間外に通関許可後のコンテナ搬出は行っていないが、ヘリウム輸出コンテナ(危険物扱い)については時間外になることが予想されるので有料時間外ゲートオープンを利用する方向で考えている。
63	海貨	
64	荷主	
65	海貨	
66	海貨	
67	海貨	
68	海貨	
69	海貨	・コンテナ本数が多い場合や、緊急に貨物が必要となった場合。
70	海貨	・臨時開庁で通関許可となり、荷主からの要望で翌朝必着が絶対条件の場合。
71	海貨	①16:30以降に通関の許可が下りたコンテナを搬出する場合。 ②荷主から利用料支払いの確約が取れた場合。
72	海貨	①16:30以降に通関許可となった場合。 ②ドレーの並びが遅延した場合。 ③繁忙期
73	海貨	・基本的には利用するつもりはないが、何らかのトラブルがあり、16:30に間に合わない場合にのみ利用。

質問2. 質問1. で「利用する」とご回答された方にお尋ねします。
(1)どのような状況であれば、有料時間外ゲートオープンの利用料を支払った上でトラック運送事業者に対してターミナルからのコンテナ時間外(16:30～20:00)搬出を依頼されますか。

No.	種別	回答
74	海貨	・最近の傾向では、ONE-SHIPMENTで大量の貨物(コンテナ)を積んでくることが多く、フリータイム内での引っ張り出しが困難なケースもある。
75	海貨	・どうしても船積みしたいコンテナを時間外で搬入したい。
76	海貨	・急ぎの貨物が出た場合。基本的には現行ルール内で処理したいが、工場への搬出入タイミングが間に合わない場合に利用する。
77	海貨	①ドレージ業者が無料のゲートオープンの時間に間に合わなかった時の一部。 ②税関の執務時間終了間際・執務時間外の通関依頼があり、かつ、早急にコンテナの引き取りの希望が荷主よりあり、時間外の利用料を荷主が負担する場合。
78	海貨	
79	荷主	
80	海貨	
81	海貨	
82	海貨	①当社の理由で16:30以降に通関許可が下り、翌朝搬入の場合。 ②荷主から要求があり、荷主の費用負担が明確にされている場合。
83	荷主	
84	海貨	①輸出締切貨物の搬入。 ②輸入フリータイム貨物の搬出。 ③配達準備の積み置き。 ④空コンテナの返却。
85	海貨	①輸入締切貨物の搬入。 ②輸入フリータイム貨物の搬出。 ③空コンテナの返却。
86	荷主	
87	荷主	
88	海貨	①輸出締切貨物の搬入。 ②輸入フリータイム貨物の搬出。 ③配達準備の積み置き。 ④空コンテナの返却。
89	海貨	
90	荷主	・緊急貨物出荷時。
91	海貨	・貨物の到着が遅れ、通関許可待ちなど荷主としてどうしても当日の搬出を希望する場合は、少々の金額負担は止むを得ない。 ※通関でいうところの「臨時開庁制度」と同じような考え方である。
92	海貨	・顧客の要請。 ・通関許可が時間外となり、かつ、翌日配達の場合。

質問2. 質問1. で「利用する」とご回答された方にお尋ねします。
(2)有料時間外ゲートオープンの利用料をどの程度までご負担いただけますか(20ft・40ft共通／1本)。

		回答			
No.	種別	①1,000円	②2,000円	③3,000円	④その他
1	海貨		○		
2	海貨				
3	海貨				
4	海貨		○		
5	荷主				安い方または無料
6	海貨				無料
7	海貨				実荷主の支払許容額
8	海貨				無料
9	海貨		○		
10	海貨	○			
11	海貨		○		
12	(不明)				
13	荷主	○			
14	荷主				
15	荷主				10,000円
16	荷主				
17	荷主		○		
18	海貨	○			
19	海貨				荷主による
20	通関業	○			
21	海貨				
22	海貨				
23	海貨	○			
24	海貨		○		
25	荷主				
26	荷主		○		
27	荷主				無料

質問2. 質問1. で「利用する」とご回答された方にお尋ねします。
(2)有料時間外ゲートオープンの利用料をどの程度までご負担いただけますか(20ft・40ft共通／1本)。

		回答			
No.	種別	①1,000円	②2,000円	③3,000円	④その他
28	荷主				
29	荷主				無料
30	荷主				無料
31	海貨	○			
32	海貨	○			
33	海貨	○			
34	海貨	○			
35	海貨				
36	海貨				
37	海貨				
38	海貨				
39	海貨				
40	海貨				
41	海貨				
42	海貨				
43	海貨				
44	海貨				
45	海貨				
46	海貨				
47	海貨				
48	海貨				
49	海貨		○		
50	荷主(輸出・輸入)	○			
51	荷主(輸出・輸入)				
52	荷主(輸出・輸入)	○			
53	荷主(輸出・輸入)	○			
54	荷主(輸入)				

質問2. 質問1. で「利用する」とご回答された方にお尋ねします。
(2)有料時間外ゲートオープンの利用料をどの程度までご負担いただけますか(20ft・40ft共通／1本)。

		回答			
No.	種別	①1,000円	②2,000円	③3,000円	④その他
55	荷主(輸出)				
56	荷主				
57	荷主				
58	海貨				荷主負担で上限1,000円程度
59	海貨				
60	荷主		○		
61	荷主				
62	海貨			○	
63	海貨				
64	荷主				
65	海貨				
66	海貨				
67	海貨				
68	海貨				
69	海貨		○		
70	海貨		○		
71	海貨				まだ検討段階にない
72	海貨			○	
73	海貨				その時の状況により異なる
74	海貨	○			
75	海貨		○		
76	海貨				無料
77	海貨			○	荷主が負担できる上限額
78	海貨				
79	荷主				
80	海貨		○		
81	海貨				

質問2. 質問1. で「利用する」とご回答された方にお尋ねします。
(2)有料時間外ゲートオープンの利用料をどの程度までご負担いただけますか(20ft・40ft共通／1本)。

		回答			
No.	種別	①1,000円	②2,000円	③3,000円	④その他
82	海貨				回答できない
83	荷主				
84	海貨	○			
85	海貨	○			
86	荷主				
87	荷主				
88	海貨	○			
89	海貨				
90	荷主				
91	海貨				
92	海貨				顧客が了承すればよい

質問3. 現状においても20時頃まで作業が終わらないターミナルがあります。今回の有料時間外ゲートオープンでは、そのようなターミナルがモデル事業への参加を表明し、国から補助金が支給され、利用者から料金を徴収することになっています。こうした実情について、どのようにお考えですか。

No.	種別	回答
1	海貨	・ターミナルに補助金が出るのであれば、無料にすべき。その他、料金を徴収されるのは納得がいかないという荷主もいる。
2	海貨	・ターミナルの現状は公表されていないのに、有料時間外ゲートオープンでは不公平な結果になり、日常の作業に更なる遅れが出る。
3	海貨	
4	海貨	・ターミナルの作業が20時までに終了しない理由をパターンに分けて考えて欲しい(時間外搬出が多い⇒ディスパッチが遅いから)。貨物が多いために荷役作業ができないのはターミナルの責任において処理すべきであり、荷主より料金を徴収するべきではない。
5	荷主	・作業が終了しない原因は何か。改善に努力し、その上での有料化をお願いしたい。
6	海貨	・20時までに作業が終わらないことに対して、該当する船社・ヤードはどのように考えているのか、その考えを公表願いたい。ターミナルが自助努力することによって、現状の混雑状況が改善されることになる。そういった意味では、ターミナルや船社も受益者であり、相応のコストを負担すべきではないか。
7	海貨	・実荷主が理解し得る事由であれば料金徴収も理解を得られるが、ターミナル周辺道路の混雑による受付遅延等、実荷主が理解し得ない事由であれば、ゲートオープン自体は実荷主または利用者が受益者になるとは言い難く、有料化には全く理解を示すことができない。また、補助金の支給については、作業時間をコントロールするターミナル自体の作業効率改善等の意識を希薄化させるだけで、無駄な税金の投入としか思えない。
8	海貨	・20時までに作業が終わらないターミナルは参加すべきではない。20時までに作業が終わらない要因は、①ターミナルの人員の配置(コスト削減)、②ガントリークレーン等の設備の不足(青海A-1)である。これらを解決せずに国からの補助金をもらうのは不公平である。
9	海貨	・近年の海貨業界の実情において、まずは当モデル事業が確立されることを明確にし、荷主(エンドユーザー)に理解させ、浸透させることが重要ではないか。荷主によっては、港湾地区の何らかの事情で徴収を拒むことも考えられる。
10	海貨	
11	海貨	・安ければそれに越したことはないが、現行料金が過大とは思わない。
12	(不明)	①基本的に、荷主からオーダーが入ったコンテナについては、何時になろうとも搬出するのがターミナル事業者の責任であり、それが20時頃まで終わらないのはターミナル事業者側が改善すべき問題である。 ②国から補助金を支給され、更に荷主からも料金を徴収するという制度自体が理解できない。 したがって、有料時間外ゲートオープンは利用しない。
13	荷主	・利用者から料金を徴収するということであるが、金額にもよると思う。
14	荷主	・作業が終わらない原因をはっきりと示してもらわない限り、混雑を理由として一方的に利用者から料金を徴収することに理解は得られない。そもそも、CYチャージやTHC(ターミナル・ハンドリング・チャージ)も本来は海上運賃に含まれる性格の料金であると考えているが、為替差損や海上運賃安値を理由に一方的に値上げを飲まされており、港湾関係のチャージには違和感を持っている。
15	荷主	
16	荷主	・日本の港湾が国際競争力をつけるためには、24時間体制は必要不可欠である。
17	荷主	・国が積極的に参加してよいことである。
18	海貨	
19	海貨	・利用者から利用料を徴収しても、混雑は解消されない。
20	通関業	・ターミナルの中には作業が遅いところがある。最初に自分達で作業を改善するのが当然である。
21	海貨	・モデル事業の参加表明をすれば、国から補助金を支給されるのはおかしい。
22	海貨	・可能性は少ないが、荷主が有料でもオーダーするとしたら、本船が夕方に入港し、税関の執務時間外での許可を受け、すぐにマーケットに流通させる必要がある場合しか考えられない。

質問3. 現状においても20時頃まで作業が終わらないターミナルがあります。今回の有料時間外ゲートオープンでは、そのようなターミナルがモデル事業への参加を表明し、国から補助金が支給され、利用者から料金を徴収することになっています。こうした実情について、どのようにお考えですか。

No.	種別	回答
23	海貨	・利用者から料金を徴収して混雑が緩和されるのであればよいことである。
24	海貨	・ターミナルへの補助金支給には反対である。 理由①:税金投入の理由が希薄であるため。民は民で解決すべきである。 理由②:ターミナルも少々の補助金で「持ち出し」になったのでは嬉しくないはずだから。
25	荷主	
26	荷主	・20時頃まで作業が終わらないターミナルがある一方、作業が早いターミナルも存在する。なぜ時間内に作業が終わらないのか、東京港のすべてのコンテナターミナルの作業処理能力を調査し、難があるターミナルには行政が指導をしていくべきである。実情も把握せず、根本的解決もはからないで荷主に利用料を負担させるのはいかがなものか。ただし、根本的に解決した上でもなおその状況が収束しない場合には、一物流企業として喜んでお支払いする。
27	荷主	・国からの補助金は関知しないが、恒常的に遅い時間まで搬出入をしているコンテナターミナルが利用者に費用負担を求めるのはおかしい。
28	荷主	・処理能力はどのターミナルも同じなのか。処理能力の低いターミナルに補助金(＝税金)を使うことが適当であるか疑問。
29	荷主	・時間外ゲートオープンに国から補助金が支給されるのであれば、その補助金で費用が賄えるよう、ターミナル運営者は改善を進めて欲しい。
30	荷主	
31	海貨	
32	海貨	
33	海貨	
34	海貨	
35	海貨	
36	海貨	
37	海貨	
38	海貨	
39	海貨	
40	海貨	
41	海貨	
42	海貨	
43	海貨	
44	海貨	
45	海貨	
46	海貨	・作業が終わるか終わらないかは混雑の問題だけでなく、ヤードの問題もある(どんなに混雑していても昼休みは作業しないなど)。そのヤードが改善することにより混雑が緩和される可能性もあり、純粹に利用者から徴収するという考えには理解が得られないのではないかな。
47	海貨	

質問3. 現状においても20時頃まで作業が終わらないターミナルがあります。今回の有料時間外ゲートオープンでは、そのようなターミナルがモデル事業への参加を表明し、国から補助金が支給され、利用者から料金を徴収することになっています。こうした実情について、どのようにお考えですか。

No.	種別	回答
48	海貨	・コンテナ搬出入長時間化の根本的な解決にはならないし、税金の無駄使いである。ターミナルオペレーターは加害者であり、被害者であるトラック運送事業者や倉庫会社こそ救済されるべき。国は一方の意見にしか耳を傾けていない。
49	海貨	・現状でも20時頃まで作業が終わらないヤードが、この制度によって早い時間に作業が終わるとは思えず、国の補助金の貰い得になるとしか思えない。繁忙期に16:30までの並びに遅れるのは、荷主の作業が遅い時もあるが、もともと空バン返却や輸出貨物のヤード搬入に時間がかかるからであって、尻拭いをトラック運送事業者がさせられているとしか思えない。
50	荷主(輸出・輸入)	・純粋にゲートオープン時間が延長されるのは、今後の本船選びにあたって非常に助かるので、推奨したい。なお、実際に作業が20時までかかっているのであれば、営業時間内という事で無償でゲートをオープンしてもらいたい。
51	荷主(輸出・輸入)	・ターミナルに対して国から補助金が出るのであれば、その補助金で費用を賄ってもらいたい。利用料を支払う荷主はいないのではないか。
52	荷主(輸出・輸入)	・当社の場合、通関手配等によって時間内搬出入ができない時に利用したい。但し、ターミナル周辺の道路混雑によって16:30以降の搬出入となった場合には、費用負担はしたくない。両者の区別ができず、結局はすべて有料化されるのではないかと懸念している。
53	荷主(輸出・輸入)	・輸出入業者の都合でゲートオープンが有料化されるのはよいが、ヤード内混雑や作業の遅れ等により料金を徴収するのはよくない。
54	荷主(輸入)	・国はターミナルに対して補助金を出すのではなく、そのお金をターミナルまでのアクセスを改善するための道路整備に使用すべき。ゲートもシステムを改善し、追加料金を徴収することは避けるべき。
55	荷主(輸出)	・定時内に作業が終了するターミナルと20時頃まで作業が終わらないターミナルがあるようだが、作業が時間外に及ぶ原因(ターミナルの人員不足、ターミナルへのアクセスの悪さ(道路状況等)、ゲート数の不足など)を追及し、それを解消させるのが先決である。仮にターミナル自体に問題がある場合、当該ターミナルに対して国が補助金を支給したり、当該ターミナルが利用料を徴収するのは問題である。ターミナルのモデル事業参加に際しては、十分な審査が必要である。
56	荷主	・コスト全額を補助金で賄えないのか。
57	荷主	・物流コストを安易に荷主に転嫁して欲しくない。
58	海貨	・東京港における渋滞緩和策の一環として有料時間外ゲートオープンを実施することには賛成だが、利用料は東京港を利用する荷主全体から薄く広く徴収すべき。
59	海貨	・有料時間外ゲートオープンが実施される場合、受益者(荷主)がそのコストを負担するのは当然であるが、実際にそのコストを負担してくれるのかについては疑念が残る。当然のことながら、荷主はコストアップを望んではないため、時間内にコンテナを搬出入するよう我々に依頼、要求してくるだけである。その結果、コストは荷主ではなく物流業者に付け替えられるだけになると危惧している。荷主がコストを負担するという確約と方法があれば利用できる。
60	荷主	・可能であれば、国からの補助金を増やした上で20:00までは無料とし、それ以降は有料の取扱いとして欲しい。
61	荷主	・有料時間外ゲートオープンが実施される場合、利用者がコストを負担するのは合理的な説明であると思う。但し、利用者が負担するコストは40ft 1,000円程度と少ない金額が現実的であると思う。あまり高い金額だと、通常時間(8:30-16:30)の混雑が懸念される。時間外オペレーションのコストが採算割れすることも懸念されるため、安易に時間外ゲートオープンを実施するよりも、時間内に作業を収めることを検討すべき。
62	海貨	・利用料については、荷主の了解を得て進めていきたい。
63	海貨	・行政がすべての費用を捻出すべき。
64	荷主	・あまり賛成できない。国から支給される補助金や利用者から徴収したお金は、最終的にはどこへ行くのか。
65	海貨	・税金をこのような制度で消費するのはいかがなものか。効率化はさておき、お金で時間を支配するという考え方には賛同しかねる。ゲートの混雑は貨物の増加だけが理由ではなく、例えば税関や厚生労働省における許認可業務の簡素化・効率化等、様々な要素から発生していると考える。安易に目先の事を考えるよりも、まずは仕組みによって解決することが肝要である。

質問3. 現状においても20時頃まで作業が終わらないターミナルがあります。今回の有料時間外ゲートオープンでは、そのようなターミナルがモデル事業への参加を表明し、国から補助金が支給され、利用者から料金を徴収することになっています。こうした実情について、どのようにお考えですか。

No.	種別	回答
66	海貨	・作業効率の簡素化といった改善点はないのかを検討したのか。どの産業もある程度の残業はつきものだが、あまりにも安易である気がする。
67	海貨	・ターミナルは国から補助金が支給されるのであるから、無料で時間外ゲートオープンを実施して欲しい。ターミナルの混雑をターミナルの自助努力で改善して欲しい。
68	海貨	・CHC (コンテナ・ハンドリング・チャージ) とは何なのか、疑問に感じてしまう。荷主やトラック運送事業者の立場から考えると、納得できるものではない。
69	海貨	・東京港の24時間フルゲートオープンを最終目標とするならば、今回のモデル事業は非常によいことである。
70	海貨	・恒常的に20時を過ぎても作業が終わらないターミナルに対して有料時間外ゲートオープンを実施すると、積み込みは翌朝になる可能性も考えられる。このようなターミナルに時間外搬出の依頼をしても意味がない。本モデル事業への参加、不参加は自由だが、時間外搬出実施の前に通常のコンテナ搬出がスムーズにできるよう、ターミナルが自社で改善することが先決である。
71	海貨	・費用面で見れば、ターミナルにとっては好都合な状況であるが、16:30以降の作業にすべて課金されるようであれば、荷主は利用料の支払いを一切しないと思う。「当社のコンテナは時間内に積んで下さい。時間内に積めないのであれば、貴社にて時間外ゲートオープンの費用を負担して積んで下さい。」という理屈になることは必至である。
72	海貨	・ゲートオープン＝札掛け前であれば、作業が終わらないターミナルは自助努力すべきであり、ターミナルは本モデル事業にかこつけて利益を得ようとしているのではないか。ターミナルとしても何らかの改善策をとるべきである。そのために経費が必要であれば、THC (ターミナル・ハンドリング・チャージ) やCHC (コンテナ・ハンドリング・チャージ) の値上げ等をすればよい。国からの補助金は、本モデル事業のために止むを得ず時間外ゲートオープンするターミナルに対してのみ支給すればよいのではないか。
73	海貨	・ターミナルに対して補助金を支給するのであれば、時間外ゲートオープンの利用料を無料にするか、利用料を支払う業者に対しても補助金を支給して欲しい。
74	海貨	・利用料の負担可能額を「1,000円」と回答したが、本来は無料で実施すべき。荷主側からすれば、THC (ターミナル・ハンドリング・チャージ) などのターミナル費用も否応なく支払われているという感覚が強い。東京港がどうしても混雑しているので仕方なく支払うが、せいぜい1,000円程度と認識してもらいたい。
75	海貨	・別に問題ない。よい取り組みであると思う。
76	海貨	・アジアのハブ港が釜山、香港、シンガポール、その他の中国の主要港に持っていかれた現状を鑑みるにつけ、過去の与党政権の怠慢・無策が残念でならない。よって、利用者から料金を徴収するのは愚策であり、国として責任を取って欲しい。
77	海貨	・実施してみないと分からないが、ゲートオープンの延長をしたところで、CYにおける作業終了時間がさほど変わらないのであれば、CYへの補助金の支給は必要ない。ゲートオープンの延長により、作業終了時間が更にずれ込むのであれば、有料化も致し方ないし、モデル事業への補助金の支給も必要である。
78	海貨	・ターミナルに対して国から補助金が支給される以上、利用者から利用料を徴収するのはおかしいのではないか。トライアルで実施するのであれば無料にすべき。一方で、時間外利用料がターミナルに入るのであれば、国からの補助金は必要ないはず。補助金か利用料か、どちらかひとつだけのコストで成立しない事業であれば、実施すべきではない。
79	荷主	・時間内に並んで作業が終わらないのはターミナルの責任であり、利用者から時間外ゲートオープンの利用料を徴収するのは筋違いである。但し、時間外に並んだものについては止むを得ない。
80	海貨	・利用料を支払って時間外ゲートオープンを利用できる選択肢を与えるべきである。規制を撤廃し、やる気のあるものに自由を与えるべきである。監視体制を強化し、不正が起きないようにすべきである。ゲートが24時間オープンしておらず、土日でもコンテナの搬出入ができないから日本の国力が落ち込み、海外に先を越されてしまう。利用者＝国民、消費者＝納税者の希望と利便性のため、まず政府や行政が動くべきである。政府や行政の利便性が第一に考えられてはならない。
81	海貨	・ターミナルにおいて時間内に作業が終わらないのは設備等のインフラの問題であり、ターミナル自身による改善が行われるべきである。
82	海貨	・有料時間外ゲートオープンを実施するのであれば、不公平感がないように数値を盛り込んだルールを作り、そのルールの中で対応するのであればよいと思う。
83	荷主	・これまで海貨業者、CT業者の厚意の範囲内で行われてきたオペレーションまでもが有料化となることを危惧している。

質問3. 現状においても20時頃まで作業が終わらないターミナルがあります。今回の有料時間外ゲートオープンでは、そのようなターミナルがモデル事業への参加を表明し、国から補助金が支給され、利用者から料金を徴収することになっています。こうした実情について、どのようにお考えですか。

No.	種別	回答
84	海貨	
85	海貨	
86	荷主	
87	荷主	
88	海貨	
89	海貨	
90	荷主	
91	海貨	・これまではコンテナターミナルの消化能力によって、その日の作業時間が違っていると理解している。ヤードとしては、本船の入港状況やヤード混雑もあるが、従来は16:30までに並んだものを消化していると聞いている。今回のモデル事業では利用者から料金を徴収することになっているが、単なる時間外料金としての負担はコンテナターミナルのキャパシティの問題であって、荷主が負担するものではないと考える。ターミナルに支給される補助金についても、ターミナルとしては補助金だけでは費用が賄えないであろうし、トラック運送事業者も納得いかないと思う。国として平等に議論されるべきである。
92	海貨	・ターミナルにとって、時間外労働の対価が徴収できることはよいことである。

質問4. その他、有料時間外ゲートオープンモデル事業全般に対するご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
1	海貨	・荷主のために行うのであれば、荷主に理解を得るべき。「繰り返し説明を行い、受益者負担の考えが浸透した」旨説明されているが、この件に関しては知らない荷主(JASTPROコード[ジャストプロコード・日本輸出入者標準コード]取得荷主)がほとんどである。無料でゲートオープンする時間を拡大できないか、再度検討してもらいたい。 有料であれば、特に利用するつもりがない荷主もいる。
2	海貨	・現状のモデル事業がどのように行われているかが公表されていないのでわからない。
3	海貨	・有料化を考える前に、コンテナの搬出入がもっと円滑にできるように工夫して欲しい。
4	海貨	①時間内と時間外の作業の枠をはっきりと確定して欲しい。 ②有料時間外ゲートオープンについては、祝日(連休中)も実施して欲しい。
5	荷主	・今回のモデル事業がそのまま有料化への布石となってしまうことのないようにして欲しい。
6	海貨	・ターミナルは混雑を理由に国から補助金をもらって対応するが、その他の港湾関係業者(倉庫・通関・配送等)は何の補助もなく、労働時間が増加し、場合によってはコスト増にもなる。今回のモデル事業の実施にあたって、周辺業者への影響をどのように想定しているのか。
7	海貨	・コンテナ配送の時間的な流れの実態の中で、夜間の時間外ゲートオープンが搬出作業の深夜化が更に進むだけで有効な改善策とは言えない。早朝からの時間外ゲートオープンの方が改善効果が期待できる。
8	海貨	・現在、コンテナを1本取るのに5～6時間待ちの現状である。当社もコンテナのピックができるまで時間外業務で対応している。そのような状況下で時間外ゲートオープンを有料化するのはおかしい。ターミナルの混雑はターミナルによるところが大きい。時間外ゲートオープンはしばらくの間は無料で実施し、その中で問題点を挙げて、コスト負担者を決めるべきではないか。地方港と東京港を同じように考えるのは危険であり、後背地やコンテナ取扱本数など、港の抱える問題点がそれぞれ違う。
9	海貨	・有料時間外ゲートオープンを利用すると回答したが、繁忙期は17:00まで並びを延長しているのが現状であることから、通常の受付時間を17:00までとすることも希望したい。通常の受付時間を30分延ばすだけでも、本モデル事業に対する荷主の考え方が変わってくるのではないか。
10	海貨	
11	海貨	
12	(不明)	①基本的に、荷主からオーダーが入ったコンテナについては、何時になろうとも搬出するのがターミナル事業者の責任であり、それが20時頃まで終わらないのはターミナル事業者側が改善すべき問題である。 ②国から補助金を支給され、更に荷主からも料金を徴収するという制度自体が理解できない。 したがって、有料時間外ゲートオープンは利用しない。
13	荷主	・時間外ゲートオープンは無料にして欲しい。
14	荷主	・現状では、「お金がかかるなら、時間内に搬出してくれ」と運送会社に言うことになってしまう。混雑で回転率が悪くなっているトラック運送事業者へのしわ寄せと荷役効率の悪化による搬出入の長時間化の両者を解消するためには、ターミナルとトラック運送事業者が一体となって検討しないと、抜本的な解決には結びつかない。
15	荷主	・通関業者の協力も不可欠である。
16	荷主	・モデル事業を実施して可能性を探ることはよいことである。
17	荷主	
18	海貨	
19	海貨	・時間外の有料ゲートオープンは特別な場合以外は利用しないので、コンテナの搬出入依頼は通常の時間(8:30～16:30)に集中する。

質問4. その他、有料時間外ゲートオープンモデル事業全般に対するご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
20	通関業	・ターミナルが本船作業を優先していることが、コンテナ搬出入が遅くなる理由である。ターミナルの作業が遅いのは、第一にターミナル自身に問題があるのではないかと。作業を早めるための対策や改善が見られない。ターミナルは、現在でも時間外作業の際に当然のように1時間の休憩を取っており、ドレー会社のことを考えていない。
21	海貨	・緊急時以外は荷主の理解が得られないことから、コストは運送業者や海貨業者が負担することになりかねない。
22	海貨	・荷主からすれば、指定した納入先に指定日・指定時間に納入できればよいので、時間外作業については理解してもらえないと思う。
23	海貨	・料金にもよるが、本モデル事業のような制度が今後実施されるのであれば利用してみたい。
24	海貨	
25	荷主	・混雑緩和に有効なのであれば、モデル事業として実施してもよいのではないかと。
26	荷主	・荷主の観点から言えば、貨物が指示通りに指定場所に到着すればよいのであって、「時間外にトラックが並んだから時間外利用料を支払って欲しい」と言われても、「早く並ばなかったトラックが悪い」と思うであろう。よって、大半はトラック運送事業者の負担になることが必至である。本モデル事業によって、何が改善されるのか。道路の混雑の解消のみではないか。利用料については、もう少し詰めてから話をした方がよいのではないかと(例えば、海上コンテナは船社や代理店にCHG(コンテナ・ハンドリング・チャージ)を支払うことで通関許可が下りればコンテナが取れる仕組みになっているので、そのCHGに利用料を含めて請求し、その利用料を取り纏めてターミナルに対する補助金として支払うなど)。本モデル事業では、荷主が最初に利用料を支払うため、トラック運送事業者の負担にはならないのではないかと。
27	荷主	・利用者の料金負担ゼロの24時間ゲートオープンを希望する。
28	荷主	・我々としては、はじめから有料の時間帯にわざわざコンテナを搬出するような指示はしない。トラック運送事業者が配車の都合上、有用時間外ゲートオープンを利用するのは構わないが、我々には関係のないことではないか。その結果、トラック運送事業者がコストを負担することになるのは目に見えているのではないかと。
29	荷主	・税関はこれまで徴収してきた時間外手数料を無料化し、24時間フルオープンに向けて努力しているが、ターミナル運営も然りであり、無料化して欲しい。
30	荷主	・名古屋港や神戸港が実施しているのと同じように東京港や横浜港が実施しないのはなぜか。東京と横浜がそれぞれの港湾局の実施の可否を尋ねるのはなぜか。料金体系にバラつきがあるのはなぜか。
31	海貨	・名古屋港では効率的に活用し奏功しているものの、顧客への(実費)請求には絶えず苦労している。有料制を実施しても実運送業者の負担となる可能性が大きいので、無料化が望ましい。
32	海貨	・有料時間外ゲートオープンを利用すると回答したが、これは現状の京浜港の混雑が解消されていることが前提である。
33	海貨	
34	海貨	・将来の海コンドライバー不足を視野に入れ、CYの一極集中を回避して異常な混雑を緩和させ、ドライバーにとって人間的な職場(作業)環境にして欲しい。
35	海貨	・営業冷蔵庫としては、早朝にゲートオープンされて8:30にコンテナが到着するようになれば、時間の有効利用ができる。
36	海貨	・夜間照明などを使ってゲートオープン時間をただ3時間半延長するより、早朝に太陽光とともにゲートオープンする方がエコではないかと。
37	海貨	・時間外ゲートオープンを有料化したところで、根本的な問題が改善されなければ、今までと同様の結果となることが予想される。スーパー中枢港湾プロジェクトなどのアイデアはあるものの、現実が伴っていない。プロジェクトと並行して、現状の改善をお願いしたい。
38	海貨	・ターミナルが補助金の支給を受ける条件として利用者にコストを転嫁する方策は、当社及び顧客の立場から見て理解し難い。根本的な解決策を考えていただきたい。
39	海貨	・今回の有料時間外ゲートオープンは新たな試みであり、興味を抱いているが、現状においては顧客の意向もあり、料金もかかるため、現段階では利用しない。但し、顧客からの要望があれば、利用を考えたい。
40	海貨	・東京港の一部のコンテナターミナルにおいて、繁忙期にはコンテナの搬出入を時間内に捌ききれないのは、ターミナルに原因がある。利用者にコストの一部を負担させるというのは、国土交通省の官僚の安易な思いつきとしか考えられない。今後は有料時間外の対応を回避するための待機車両で、これまで以上に混雑すると思う。
41	海貨	・最近のコンテナ搬出入の状況に関して根本的な見直しをしてもらい、並びや待機の拘束時間を通常のように円滑に行えるよう取り計らって欲しい。

質問4. その他、有料時間外ゲートオープンモデル事業全般に対するご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
42	海貨	
43	海貨	
44	海貨	
45	海貨	・時間外に並んでいる車両が増えている港もあり、ターミナルの混雑が解消しないまま、16:30以降にゲートに並んでいると「有料」になるのであれば、その整理をしないと金銭的なトラブルになりかねない。また、荷主の立場ではなく、海貨業者としては、ゲートオープン時間が拡大されれば、倉庫に仮置きすることなく同日中の搬入が可能となり、コスト削減も期待できる。
46	海貨	・16:30以降にゲートオープンするよりも、朝に多少でも早くゲートオープンするとか、昼休みも稼動するなどの措置を講じて欲しい。
47	海貨	・16:30以降の有料時間外ゲートオープンよりも前に、昼休み中(12:00-13:00)のゲートオープンを検討してもらえれば、混雑が少しは緩和されると思う。
48		・有料化そのものが時代に逆行している。諸外国は24時間ゲートオープンが当然であり、日本はますます窮地に立たされることになる。
49	海貨	・トラック運送事業者の都合で有料時間外ゲートオープンを利用する場合に時間外のピックアップや搬入が有料なのは理解できるが、繁忙期にヤードの作業が遅く、長時間待機させられたために時間内のピックアップや搬入ができなくなった場合にまで利用料を負担しなければならないのか、理解できない(ヤードを開けてもらえるのは助かるが)。しかも、ドライバーの時間外費用は運送会社の負担である。荷主が利用料を負担するとは思えない。
50	荷主(輸出・輸入)	・20時まで時間がかかるのであれば、ヤード間の連携(本船が停泊するヤード以外の空いているヤードでの借受け・配送等)を密にし、これを有料のサービスとして導入した方がよいのではないか。
51	荷主(輸出・輸入)	・24時間体制で行っている港も海外には多数あるので、その時点で日本は出遅れている。国が力を入れて無料でゲートオープンすべき。本モデル事業については、あまりよく知らない。
52	荷主(輸出・輸入)	・本モデル事業の基準や全体像が分からない。16:30以降の時間帯が単純に有料化されるのであれば疑問である。
53	荷主(輸出・輸入)	・ヤードの混雑や作業遅延による有料化であるならば望ましくない。本モデル事業の判断基準が不明確であるため、基準を設けてほしい。
54	荷主(輸入)	
55	荷主(輸出)	・輸出貨物は、計画的に通関日後2日間がCY締切日、その後、中2日を置いて積載予定船舶が入港するような日程で出荷していることから、当社としては基本的に有料時間外ゲートオープンを利用しない。但し、搬出作業時間の遅延等、イレギュラーなケースの場合には、CY搬入による貨物のリスク回避効果の面から、時間外搬入の効果はある。
56	荷主	・時間外に別途料金が発生するのであれば、トラック運送事業者に時間内でコンテナをピックアップするようお願いすることになる。
57	荷主	・現行体制でコンテナのピックアップ漏れはなく、有料時間外ゲートオープンの利用度は低いと思う。
58	海貨	・利用料は、ターミナル運営をしている船社がTHC(ターミナル・ハンドリング・チャージ)等と抱き合わせで徴収すべき。
59	海貨	・夜間のゲートオープンは画期的なことであるが、海外では24時間ゲートオープンを実施している国もあると聞いている。できれば国からの補助金で費用を賄えればよいと思う。
60	荷主	・コンテナのセキュリティー関連の強化を引き続き執り行って欲しい。
61	荷主	・有料時間外ゲートオープンの利用希望者は多数派なのか。
62	海貨	
63	海貨	

質問4. その他、有料時間外ゲートオープンモデル事業全般に対するご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
64	荷主	
65	海貨	・とりあえず20時までという案であるが、それで解決しなければ21時になり、22時になり、ついには24時間オープンという方向が見えないか。今回は税金を投入して20時までのゲートオープンの費用を賄うということであるが、24時間オープンになれば、当然「受益者負担」が原則になるのではないか。まずは現状の効率化が優先事項ではないか。
66	海貨	・絶対に通関業者やトラック運送業者がコストを負担することになるのが目に見えている。荷主に支払いを求めるのは無理であろう。
67	海貨	・ターミナルの混雑の改善にはならないと思う。
68	海貨	・本質的な解決策ではないので、基本的には反対である。但し、何ら手を打たないよりはよいと考えるのであれば、夜間の延長より早朝のゲートオープンの方がよいと思う。
69	海貨	・東京港の24時間フルゲートオープンを是非実現して欲しい。
70	海貨	・有料時間外ゲートオープンについては他港で既に実施されているが、当社の立場では時間外搬出を依頼した場合、客先より利用料を徴収できるかが問題である。営業部門と客先との交渉になるが、よほどの理由がない限り、実際に荷主からの利用料徴収は難しいと判断している。ゲートオープンの時間については、開始時間を午前6時、それが難しいのであれば、せめて午前7時からに変更して欲しい。たとえ1時間でも開始時間が早まれば、空バン返却だけでも済ませることができるのではないか。
71	海貨	・時間外の作業にのみ課金するのではなく、すべてのコンテナについてTHC(ターミナル・ハンドリング・チャージ)などと合わせて1,000円ずつ徴収すれば、不公平間はなくなると思う。
72	海貨	・本モデル事業は、ドレー会社に相当の負担がかかることは想像がつく。今までは16:30で札止めであったため、コンテナが取れなくてもそれでひと区切りであったものが、お金を払えばまだ取れるということになれば、その際の要因やシャーシの準備が必要となり、作業時間も相当延びるであろう。24時間ゲートオープンもよいが、実際に働かされる側に立った支援や補助も必要ではないか。
73	海貨	・16:30以降にゲートオープンをしても、日中の混雑が解消されなければ、基本的に混雑に関しては解消されないと思う。
74	海貨	①東ト協 海上コンテナ専門部会が提案した早朝6時からのゲートオープンのアイデアがなぜ受け容れられなかったのか。早朝6時からのゲートオープンのメリットをもっと強調して、世論を喚起することが大切ではないか。誰が反対しているのか。 ②ゲートオープンについては、国(国土交通省)の責任で、国の費用で実施すべき事業である。社会実験が3年間とはあまりにも悠長過ぎる。長年の港湾行政のツケが回ってきているので、真剣に取り組んで欲しい。
75	海貨	早く24時間ゲートオープンになって欲しい。
76	海貨	・365日24時間オープンの釜山港及び釜山新港を見習えと言いたい。国家事業としての物流戦略を怠った、過去の与党政権の責任である。
77	海貨	①時間外のゲートオープンに伴う使用料を荷主が直接支払う方法は、他の港湾関係料金が貨物の引き取り時に現金・小切手払いとなっていることと比較して、現実的ではない。 ②実入りコンテナ・空コンテナの搬出の予約を前日にしているCYでは、時間外のゲートオープンが有益ではない場合も考えられる。 ③利用料を支払って並んでいる車と時間内(無料)に並んでいる車の明確な区別ができるのかという懸念がある。 ④20時ゲートオープン時間の延長がドライバーの長時間拘束に繋がらないかを懸念している。 ⑤港湾の混雑の原因は、「追加料金がないこと」「コンテナを引き取ることができる時間が短いこと」である為、当社も含めて利用頻度はかなり少ないものになると思われる。 ⑥ゲートオープンは、CYのカウンターの事務業務も含めて延長しなければメリットはない。
78	海貨	・24時間ゲートオープンが国の主導で実施されるならば、利用者のコスト負担を前提に話が進むのは納得できない。有料時間外ゲートオープンの場合、利用料を払うと言えば、税関検査によるコンテナシフトにも対応してもらえるのか、また、この場合、許可にならずにコンテナを取れなくなった場合には利用料を支払わなくてよいのか、といった疑問点も多くある。
79	荷主	・荷主は船社にTHC(ターミナル・ハンドリング・チャージ)を支払っており、その枠内において無料でゲートオープン時間延長や24時間化を考えるべきである。ゲートオープン時間延長と言いながら、あわよくばこれまで無料であった部分まで有料化しようとしているのではないか。

質問4. その他、有料時間外ゲートオープンモデル事業全般に対するご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
80	海貨	・月曜日の朝一番で入庫したいので、土日の引き取りを希望する。現在は航空便を利用して対応しており、利益を圧迫している。本モデル事業は一刻も早く実施すべきである。24時間、土日也有料で実施できるようにして欲しい(利用料が高いと思う者は利用しない)。
81	海貨	・有料時間外ゲートオープンは緊急時には有益なサービスであると思うが、20時までは残業消化の為というイメージがある。
82	海貨	・港の24時間化は国際的トレンドであると思うが、常に「そのコストを誰が負担するか」ということで議論が萎んでいると思う。しかし、今後この問題(コスト負担)をクリアしないと、荷主と比較して弱者である運送事業者にしわ寄せがくるとしか考えられない。
83	荷主	・東京港を利用している荷主や輸送業者に対して十分な説明がなされないままに本モデル事業が展開されているような印象を受ける。「時間外ゲートオープン」により港の利便性が高まることについて、総論では各関係者が賛同していると思うので、各々の立場の理解をより深める施策が必要であると思う。
84	海貨	
85	海貨	
86	荷主	
87	荷主	・安易な有料化よりも、根本的な問題解決と迅速なコンテナ引き取りの実現を望む。
88	海貨	・大井7号のように、16:30の時点で待機車両がないことが本モデル事業実施の条件である。また、有料でやる以上、本船荷役よりも優先して、最優先で積み下ろし作業を行うべき。
89	海貨	・利用者が時間外料金を負担するシステムでは、現状の問題を根本から解決できない。ヤード拡大や他のヤードへの分散等、現状の東京一極集中を回避する術はないのか。
90	荷主	・荷主都合で有料時間外ゲートオープンを利用することはほとんどない。トラック運送事業者とターミナルの都合と理解しているので、利用料の支払いはできない。但し、荷主側の都合で有料時間外ゲートオープンを利用する時は、この限りでない。
91	海貨	・24時間ゲートオープンは、国際競争力をつける意味では重要であるかもしれないが、今の貨物量でそこまでの必要があるのか、そのコストを誰が負担するのか、などが課題となる。24時間体制にはそれなりの労働環境が必要になるのではないか。荷主によっては必要とするところが出てくると思うが、それ相応の費用を払っての作業は止むを得ないであろう。民主党のマニフェストに盛り込まれているのであれば、その状況を研究しながら国策としてターミナルやトラック運送事業者の費用(コスト負担)を含めて検討すべき。(一部を除いて)荷主としては必要以外の有料時間外荷役は要求していないので、荷主の負担は難しい。
92	海貨	・顧客にとって、納期通りに業務を進められるのはよいことであり、ターミナルにとっても時間外労働の対価が得られるのはよいことである。海貨業者やトラック運送事業者にとって、顧客からも時間外労働の対価が得られるのであればよいが、すべて支払われるとは限らないし、この件についての話はない。

質問5. 東京港における混雑問題及びその解決策についてご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
1	海貨	①ゲートオープン時間の拡大が混雑解消に結びつくと考えるが、有料にすると利用が伸びず、現状と変わらないと思う。 ②道路の整備。 ③ターミナル内の作業の機材、人員の増加、作業効率の向上。
2	海貨	
3	海貨	・港湾道路の整備とヤード拡大のみ。
4	海貨	・名古屋港と同様に共同バースでの運行を希望する。各ターミナルの搬出方法が異なるため、混雑するターミナルと混雑しないターミナルがある。
5	荷主	
6	海貨	①国、都、船社、ヤードは、ヤードの運営方法が古いために企業の競争力アップの妨げになっていることを自覚すべき。 ②東京港全体を同一のコンピュータシステム、同一のコンテナ搬出入方法にして一元管理すべき。
7	海貨	・現状の東京港各コンテナターミナルの混雑状況は、他港と比較しても目に余るもので、日常業務の中で利用する者としては強いストレスを感じる。有料時間外ゲートオープンについては、その現状を改善するための抜本的対策ではなく、多少の緩和策程度のものであり、今後の物流や物量の変化には対応できずに近い将来にも破綻をきたすと危惧している。 この問題の原因は、港湾設備またはその周囲の道路状況、物流や通関の環境、その他種々の事由が絡み合っていることにある。 ターミナルオペレーターや行政のみならず、その利用者であるトラック運送事業者や通関業者、更には荷主など幅広い関係者が自社や自業種の利益のみを考慮するのではなく、今後の東京港の物流全般のあるべき姿を描き、抜本的な対策を施さなければ、東京港の物流における立場は競争力を失い、すべての関係者の利益を喪失、低下させるのではないか。
8	海貨	①ヤードの拡大及び後背地の整備。 ②早朝のゲートオープン。 ③ゲートオープン延長に関する人件費の一部を国が負担する。
9	海貨	・コンテナターミナルの混雑状況に偏りがあるように見受けられる。分散化はできないのか。また、本船作業を行っていると、ターミナルに入構しているにもかかわらず、外来の積み込みがストップしてしまう。この現状を改善して欲しい。
10	海貨	
11	海貨	
12	(不明)	
13	荷主	・コンテナターミナルで搬出用の荷役機器が減少していると聞いている。これを解消すべきではないか。輸入用の空コンテナと輸入返却空コンテナの場所が同じになっているターミナルはないか。荷主の立場からは、十分なサービスと低料金を両立して欲しい。
14	荷主	・コンテナの搬出入のスピードを上げなければ、抜本的な解決にはならない。
15	荷主	
16	荷主	・横浜港、川崎港、千葉港などの近隣港を有効活用すればよいと思う。
17	荷主	・早朝から作業を開始してはどうか。
18	海貨	
19	海貨	・繁忙期や連休前後は特に混雑がひどい。ゲート数や荷役機器の増強による混雑緩和を求める。

質問5. 東京港における混雑問題及びその解決策についてご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
20	通関業	・ターミナルが率先して考えるべき(国と話し合うなど)。 ・空バンの引き取りを早くする。 ・無料で24時間ゲートオープンすべき。
21	海貨	・ゲート数や荷役機器の増強など、ターミナルの設備の改善によりコンテナの積み下ろしにかかる時間を短縮する。
22	海貨	・本モデル事業を実施する前に、ターミナルの荷役能力を向上させることが先決である。
23	海貨	・コンテナを取りに行っても、本船の荷役作業が優先され、コンテナのピックが遅れてしまうことがしばしばある。荷役機器や荷役作業員の増強などの対応をして欲しい。
24	海貨	①香港やシンガポールのような物量があれば、24時間ゲートオープンも実効性があるが、東京港では各ターミナルにそこまでの物量が期待できない。 ②ターミナルが広ければ混雑は起きない。但し、広いが故に利用料が高いのであれば、ビジネスとして続かない。 ③結論として、東京都はもっと広いターミナルを廉価で提供し、その上で取扱量に応じてターミナルの使用面積を規制すればよい。
25	荷主	
26	荷主	・ゲートオープン時間を延長して並びを分散化する。但し、税関が執務時間外申告(臨時開庁)を行っており、ゲートオープン時間の延長を利用して17:45以降に時間外通関申告を行い、当日にコンテナの搬出をすることもできるため、並びの分散化に繋がるか懸念は残る。
27	荷主	・ターミナルの混雑の解消には、当該ターミナルの荷役機器の増強や敷地の拡張など、処理能力の向上が必要ではないか。
28	荷主	・入港船舶の数を制限してはどうか。
29	荷主	・ターミナル用地の再区画や拡張、周辺道路の整備を早急に進めて欲しい。
30	荷主	
31	海貨	
32	海貨	
33	海貨	
34	海貨	
35	海貨	
36	海貨	
37	海貨	
38	海貨	
39	海貨	
40	海貨	
41	海貨	
42	海貨	
43	海貨	
44	海貨	

質問5. 東京港における混雑問題及びその解決策についてご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
45	海貨	
46	海貨	・東京港と横浜港のバランスがとれていないように思う。最近では横浜港に入港するコンテナ船が減少していると聞いているが、東京港に入港する船舶を横浜港へ入港させるよう、船社に働きかけて欲しい。
47	海貨	・本船の入港が遅延した場合や植物検疫対象貨物が多い場合など、ターミナル内の混雑が発生して搬出手続きが滞る事態が予想される日は、ゲートオープンの開始時間を早めるなどして調整することも解決策であると思う。
48		・ターミナルが分散し、オペレーターが乱立して収拾がつかない状態になっている。国や都が主導してメガターミナルの建造に向けて動いて欲しい。オペレーションも共同運営(1社)にしてはどうか。現状のままでは、外国船社の東京離れが加速すると思う。
49	海貨	・JAPAN THCの導入により作業料は潤沢にあるはず。船社やターミナルには、荷役機器や作業員を増やすことでターミナルの待機時間を縮小して欲しい。
50	荷主(輸出・輸入)	・20時まで時間がかかるのであれば、ヤード間の連携(本船が停泊するヤード以外の空いているヤードでの借受け・配送等)を密にし、これを有料のサービスとして導入した方がよいのではないか。
51	荷主(輸出・輸入)	・日本の港に寄港する本船へのサービスの充実が原因か(サービス低下の減少＝貨物集中による混雑)。
52	荷主(輸出・輸入)	・大井地区は場所が限られており、コンテナ車両と一般車両を分けたりしているものの、あまり効果は感じられない。青海地区の埋立地域を活用することで、今後の渋滞解消に期待したい。
53	荷主(輸出・輸入)	
54	荷主(輸入)	・恒常的に混雑しているが、連休前後や旧正月、お盆の期間は特にひどい状況である。料金の問題は別にして、24時間ゲートオープンのようなサービスを目指さないと、日本が香港やシンガポールと比較してますます不利な立場に置かれる危機感を持っている。
55	荷主(輸出)	・港湾周辺道路の整備(例:国道357号線の整備促進)が重要と考える。
56	荷主	・時間外の延長に加えて、土日・祝祭日のゲートオープンも検討の余地がある。
57	荷主	・港湾施設の拡張。
58	海貨	・時間外ゲートオープンは有効な一策と考える。
59	海貨	・ターミナルやCFSでのコンテナ・貨物搬入待ちのヘッドが原因と思われる渋滞が頻発している。ターミナル・CFSの作業の効率化、道路などインフラの整備拡充がこれ以上望めないことを考えればゲートオープン時間の拡大となるが、コストが物流事業者にかからない方法での実施を望む。
60	荷主	・ターミナルの増設を検討して欲しい。
61	荷主	・ターミナルでのコンテナ搬出待ちのトラックの並びが多い。ターミナルや道路などハード面の整備拡充をお願いしたい。
62	海貨	・各ターミナル前に専用道路が設けられているが、目的地に早く着き、事故防止にもつながっている一方、路上での待機車両が多い。ターミナル内及びターミナル前の道路拡張整備しかないと思う。
63	海貨	
64	荷主	
65	海貨	・とりあえず20時までという案であるが、それで解決しなければ21時になり、22時になり、ついには24時間オープンという方向が見えないか。今回は税金を投入して20時までのゲートオープンの費用を賄うということであるが、24時間オープンになれば、当然「受益者負担」が原則になるのではないか。まずは現状の効率化が優先事項ではないか。

質問5. 東京港における混雑問題及びその解決策についてご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
66	海貨	・大井ふ頭に関しては、道路の作り方を間違えたのではないか。一般車両を巻き込んで困る。
67	海貨	・ターミナルの自助努力が必要である。
68	海貨	・道路、配船、荷役のキャパシティー等、すべてに問題があるのが現状である。個々の問題への対応だけでは、結局はトラック運送事業者だけに負担がかかってしまう。国家レベルでの改善が必要な段階に来ていると思う。
69	海貨	
70	海貨	・東京港は限られた土地しかなく、膨大なコンテナ貨物を捌くのに無理が生じるのは当然である。違法駐車車両が走路を潰しており、更なる渋滞を惹き起こしている。警察による違法駐車取締りを日々継続的に実施するののひとつの方法であると思う。また、あるターミナルでは並びの最中に突然本船荷役が始まり、コンテナ搬出入が何時間も中断してしまうことも多々ある。どちらを優先するかは船社やターミナルが決めることであるが、このあたりの調整も必要ではないか。
71	海貨	・本モデル事業の実施により「荷主も製造ラインを変えるなどの対応をする」とあるが、ターミナルの状況の変化に伴って荷主がそのような対応をするとは思えない。ゲートオープン時間を広げることしか方法がないのではないか。
72	海貨	
73	海貨	・荷主、トラック運送事業者、通関業者、ターミナルが連動して改善を行っていくべき。それぞれの業種が単独で動いても、効果は期待できない。関係する業者全体で解決策を考案することが近道である。
74	海貨	①東京港集中の政策は取りやめるべき。横浜港(南本牧)や常磐那珂港の活用もはかるべき。 ②東京港は後背地も少なく、限界をオーバーしているので、内陸デポの活用をもっとはかるべき。 ③各船社毎のターミナル利用について見直しをはかり、セクショナリズムをなくすべき。 ④日本の経済競争力を阻害しているのは、港湾の影響が大きいと認識している。
75	海貨	・逆の発想で、混雑する日中に少額の追加料金を徴収し、すいている早朝・夜間の利用料を割引する方法もあると思う。これにより、大口の荷主ほど作業時間をシフトすることが考えられるため、効果が大きいのではないか。
76	海貨	・有識者、荷主企業、運送事業者、港湾事業者と現政権の連携による新たな具体策を早急に作成すべき。 ①世界の最も革新的な港湾と同じインフラ形態を採用する。 ②この先100年使える、壮大なモデル港湾システムを作る。 ③横浜港-東京港-川崎港-千葉港に加えて、もうひとつの巨大新港(ハブ港)を作り、既存の4港はサポート港レベルに格下げする。
77	海貨	①道路の拡張など、港湾全体のレイアウトの見直し。 ②昼休みのゲートクローズの廃止を含めた、ゲートオープン時間の拡大。 ③昼休みの事務処理の実施を含めたCYのカウンター事務業務の延長。 ④コンテナの引き取り書類の簡素化(QRコードを利用するなど)。 ⑤海上運賃の値下げによる横浜港への誘致。
78	海貨	・16:30以降の受付を有料とするのであれば、16:30以前の混雑が今以上に悪化するのは明らかである。国が補助金を出すのであれば、早朝(7:00-8:30)オープンを実施することで混雑緩和がはかれるのではないか。
79	荷主	・ターミナルのコスト削減が行き過ぎて、処理能力が落ちているのではないか。
80	海貨	・これまでの国や都の仕事は話にならない。これでは、中国、韓国、香港に追い越されて当然である。規制を撤廃し、利用者の利便性を考え、保身を捨てるべきである。一刻も早く改めて欲しい。24時間、土日の搬出入ができるようにして欲しい。
81	海貨	・大井と青海の他に船社のプライベートターミナルを増やすことも考慮すべきではないか。

質問5. 東京港における混雑問題及びその解決策についてご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
82	海貨	・大都市消費地である東京の地理的な要因から、混雑緩和は難しい。但し、ターミナルが空いている時間帯に海コントレーラが空いている時間帯があるので、これを平準化するために納入時間の調整が必要であると思う。 突飛な発想であるが、 ①電車の時差通勤にならって、時差納入を奨励する。 ②品物のカテゴリーや地域、車番によって配送日を制限する。
83	荷主	・日本の産業構造や都市インフラの構造の問題でもあるため、一荷主、一輸送業者、あるいは特定の業界団体で取り組むには限界があると思う。国家戦略的な観点から政治的に取り組み、解決すべき。
84	海貨	
85	海貨	
86	荷主	
87	荷主	
88	海貨	
89	海貨	
90	荷主	
91	海貨	①ターミナル及び周辺道路が全般的に狭いことがネックではないか。 ②コストがかかるものではあるが、トラック運送事業者がシャーンを仮置きできる場所があればよいと思う。それにより、空いている午前中にピックすることができれば、混雑緩和に繋がるのではないか。
92	海貨	①各ターミナルの荷捌き場所(面積)以上のコンテナを処理している。 ②荷捌きのスピードを今以上に上げることが必要である。そのためには、荷役機器を増やすこともひとつの方法である。 ③背後地の確保が必要である。

質問6. トラック協会やトラック運送事業者に対するご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
1	海貨	・現場の状況や輸送に関する情報などを早めに教えて欲しい。
2	海貨	
3	海貨	
4	海貨	・トラックの待機場所の設置等を行い、道路上の渋滞を減少させて欲しい。
5	荷主	・トラック運送事業者には急ぎの対応等をよくやってもらっているので助かっている。
6	海貨	
7	海貨	・東京港の混雑により直接的な影響を受けるトラック運送事業者にとって、この問題の解決は事業経営上大きいと想像する。また、その利用者である我々も、荷主との間にある立場から大きな関心を示している。是非とも根本的な、あるいは効果が見出せる改善策がなされることを期待している。
8	海貨	・現在のターミナルの状況では、ドライバーにかかるストレスが多大である。ドライバーの健康面を考えても大きな問題である。ドライバーの総合的、社会的な役割を果たして欲しい。
9	海貨	・大井地区や青海地区の待機レーンの増設や道路整備(車線の変更)等も視野に入れてはどうか。CFSへの積み込み時間への影響も多々ある。
10	海貨	
11	海貨	
12	(不明)	・トラック協会は、ターミナルの混雑により不利益を被っているのであるから、ターミナルオペレーターともっと協議し、強く改善を求めるべきではないか。
13	荷主	
14	荷主	
15	荷主	・安全、確実な運送を心がけてほしい。
16	荷主	・タクシーのように、社会全体で料金が固定化することが望ましい。
17	荷主	・日頃、安全運送を守ってもらい、ありがたい。今後も安全に気をつけて運送を行って欲しい。
18	海貨	
19	海貨	
20	通関業	・トラック協会よりターミナルに強く抗議し、作業の主導を取っていただきたい。ドレー会社は輸入者の代理であることを認識して欲しい。
21	海貨	
22	海貨	
23	海貨	
24	海貨	・輸送距離のみで運賃を決めるのは不合理である。近くても時間がかかるなら割増とすべきである。逆に、遠くても待機時間がないのであれば、安くてもよいはずである。
25	荷主	・混雑など様々な問題があると思うが、今までと同じく時間通りの納入をお願いしたい。

質問6. トラック協会やトラック運送事業者に対するご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
26	荷主	・海上コンテナの輸送は、荷主、倉庫業、運送業、船社、通関業など、様々な物流業種によって行われているので、当該業種の方々とも情報交換や調査を行った方がよいのではないかと。
27	荷主	・早朝から深夜まで、トラック運送事業者は大変だと思うが、搬出を依頼する側の競争が激しく、値段に厳しい時代であることを念頭に置いて欲しい。
28	荷主	
29	荷主	
30	荷主	
31	海貨	
32	海貨	
33	海貨	
34	海貨	
35	海貨	・リーファーコンテナの運送をする場合、ターミナルから夕方にピックアップした場合のコンテナ場所が少なく、コンテナ料金も高いように思う。
36	海貨	
37	海貨	・NOx法や道路交通法など、厳しい状況であると思うが、円滑な物流形態の構築のために頑張ってもらいたい。
38	海貨	
39	海貨	
40	海貨	・日本の中核港湾のコンテナターミナルにおいて、近い将来には24時間ゲートオープンの実現が必要不可欠になると考えるが、当分の間は問題が山積していて無理があると思うので、東ト協海上コンテナ専門部会が出している意見表明に賛同する。
41	海貨	・平素より様々な案件に協力してもらい、ありがたい。現場やトラック運送事業者がうまく回るよう、早めの対応を心がける。
42	海貨	
43	海貨	
44	海貨	
45	海貨	
46	海貨	
47	海貨	
48	海貨	・行政に対して、もっと声を大にして意見してもらいたい。トラック協会が一丸となって取り組んで欲しい。
49	海貨	・もう少し強固な組織力を持って発言力を強めないと、トラック運送事業者の経営状態をよくすることは難しいのではないかと。
50	荷主(輸出・輸入)	

質問6. トラック協会やトラック運送事業者に対するご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
51	荷主(輸出・輸入)	
52	荷主(輸出・輸入)	
53	荷主(輸出・輸入)	
54	荷主(輸入)	
55	荷主(輸出)	
56	荷主	
57	荷主	
58	海貨	
59	海貨	・コスト削減が叫ばれる中、真っ先に削減対象となるのは物流費用である。しかし、経済の大動脈である国内物流を支えているのはトラック運送事業者である。経営環境が悪化しており、トラック運送事業者の負担が大きくなっていると思われるが、お互いに協力していきたい。
60	荷主	
61	荷主	・環境問題がクローズアップされる中で、トラック運送事業者の負担が大きくなっている点が懸念される。国の助成金等で改善されることを願っている。
62	海貨	・ITを活用して、ターミナルの混雑状況が把握できればよいと思う。
63	海貨	
64	荷主	
65	海貨	・運送費という、各会社から一番叩かれやすい部分に従事していること自体、大変なことであると感じる。また、軽油代金、環境問題、各種規制等、決して安易に解決できない領域の真っ只中で日夜仕事を遂行していることは重々承知している。しかし、日本の産業と生活は、トラック運送なしでは考えられない。是非、多方面とのWin-Winを構築し、日本の成長を支えて欲しい。
66	海貨	・埠頭内の違法駐車を減らせば、もっと走りやすくなると思う。自分達で走りづらくしていないか。
67	海貨	
68	海貨	・現状を社会的に認めてもらう努力が必要である。安全とコストのバランスも同様である。
69	海貨	
70	海貨	・際立ってオペレーションが遅いターミナルを少しでも改善してもらいたい。
71	海貨	
72	海貨	
73	海貨	
74	海貨	①日本の経済の最前線の活動を担っている自負を持って、発言力をもっと高められるようになって欲しい。 ②中小零細企業が多すぎるのが難点である。M&Aなどを進めて、企業規模の拡大をはかるべき。 ③コンプライアンス、ISOなど、荷主側からの要求も強くなるので、トラック協会全体でトラック運送事業者のレベルアップに取り組むべき。

質問6. トラック協会やトラック運送事業者に対するご意見をお寄せ願います。

No.	種別	回答
75	海貨	・本モデル事業を通じて便乗値上げにならないで欲しい。
76	海貨	
77	海貨	・トラック協会は、国との意見交換の場をもっと作って欲しい。例えば、ドライバーが国との意見交換の場に参加できるようにしてはどうか。
78	海貨	
79	荷主	
80	海貨	・物流コストが減るように規制を完全撤廃し、国民とトラック運送に関わる人たちに還元できるよう、国や行政に圧力をかけて欲しい。
81	海貨	・CO2の削減に繋がる積載量の増加に努めて欲しい。
82	海貨	・一筋縄では片付かない問題が多々あるが、粘り強く頑張って欲しい。
83	荷主	
84	海貨	
85	海貨	
86	荷主	
87	荷主	
88	海貨	・トラック運送事業者に負担がかかり過ぎないよう、行政と調整して欲しい。
89	海貨	
90	荷主	・厳しい状況であると思うが、国際競争力が問われる時代なので、今後とも協力願いたい。
91	海貨	・景気の低迷による貨物量の減少やデフレスパイラルによる収受料金の低下で厳しい経営環境が続き、車両の保有台数を減らしている業者が多いとの情報がある。そのため、比較的空いている午前中の搬出にも影響が出ており、混雑が午後に集中する原因になっているとも聞いている。こうした問題は、コンテナ業界には以前からあったことで、今回のように政治的な背景があるのであれば、トラック協会として政治的にもう少し積極的な意見を出していく必要があるのではないか。
92	海貨	・運送の対価、特に時間外のコストについては、現在のところ顧客から収受できていない点が大変であると思う。