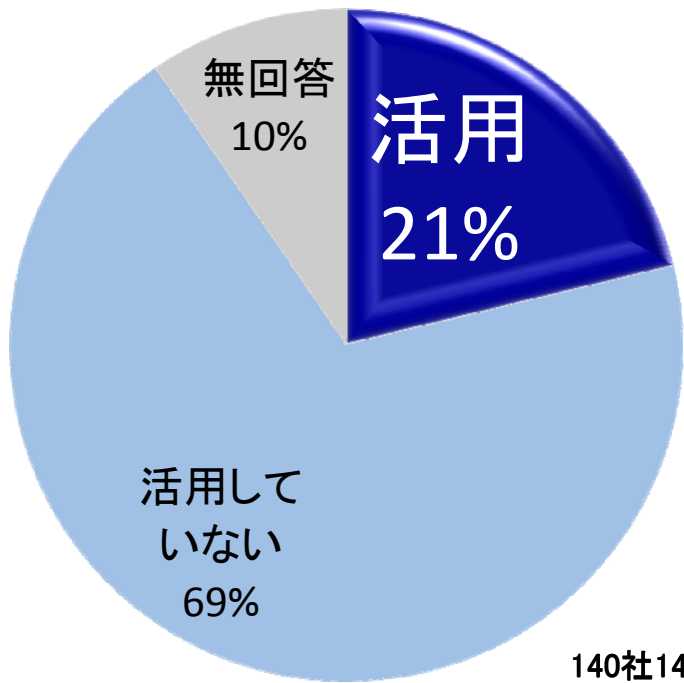


1. ゲートオープンモデル事業（夜間拡大）の活用状況

別添1



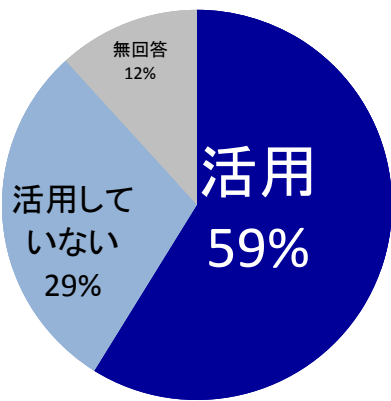
21%が既に夜間拡大を活用！

・最も活用しているのは物流業で業界内59%が活用。次いで商社等35%、製造業〔自動車〕21%が活用。

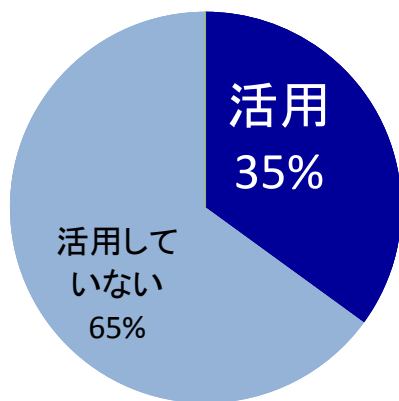
・「割増料金に見合うだけのメリットがなく、現在活用しておりません」という企業も多い中、「リードタイムの1日短縮に繋がる場合があり有用」、「トラブルに対するリスク回避策として今後も利用」、「ターミナルへの搬入時の混雑緩和」、「荷物の集荷時間の延長」をメリットとして活用している企業も少なくない。

業種別内訳

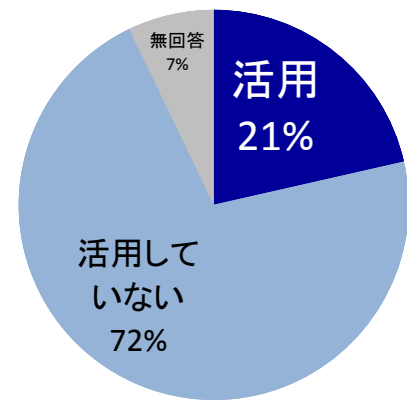
物流業(17社)



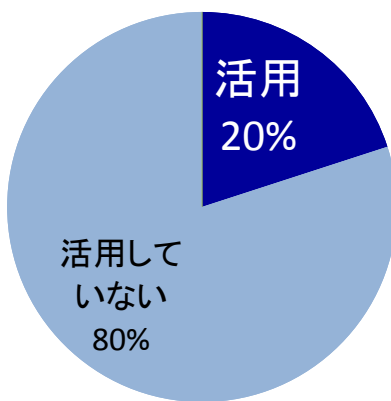
商社・卸売業(17社19部署)



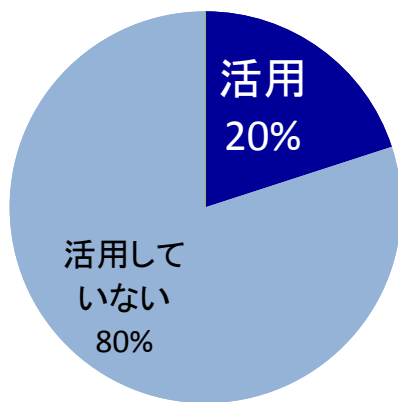
製造業〔自動車〕(13社14部署)



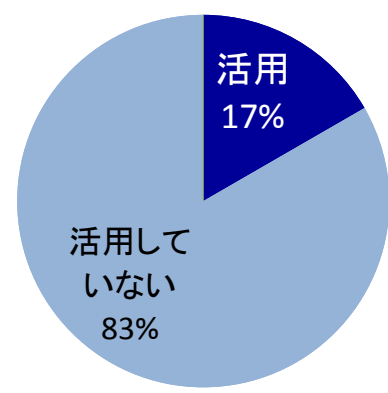
小売業(5社)



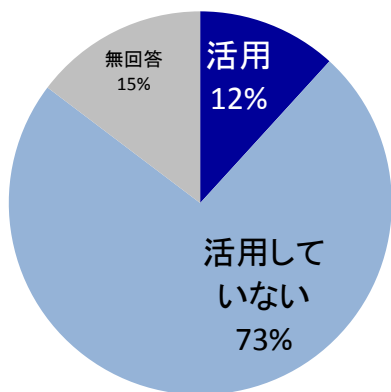
製造業〔食品・飲料〕(5社)



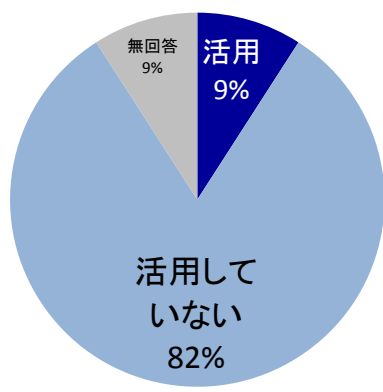
製造業〔石油・化学・医薬品・ゴム・ガラス〕(6社)



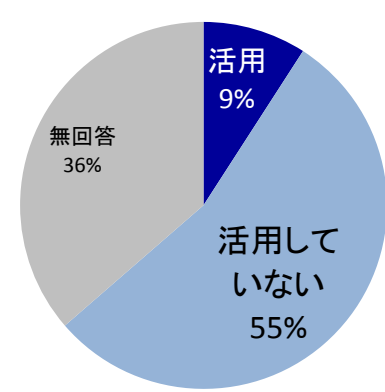
製造業〔電気・電子〕(34社)



製造業〔自動車部品〕(21社)



製造業〔紙類〕(9社11部署)

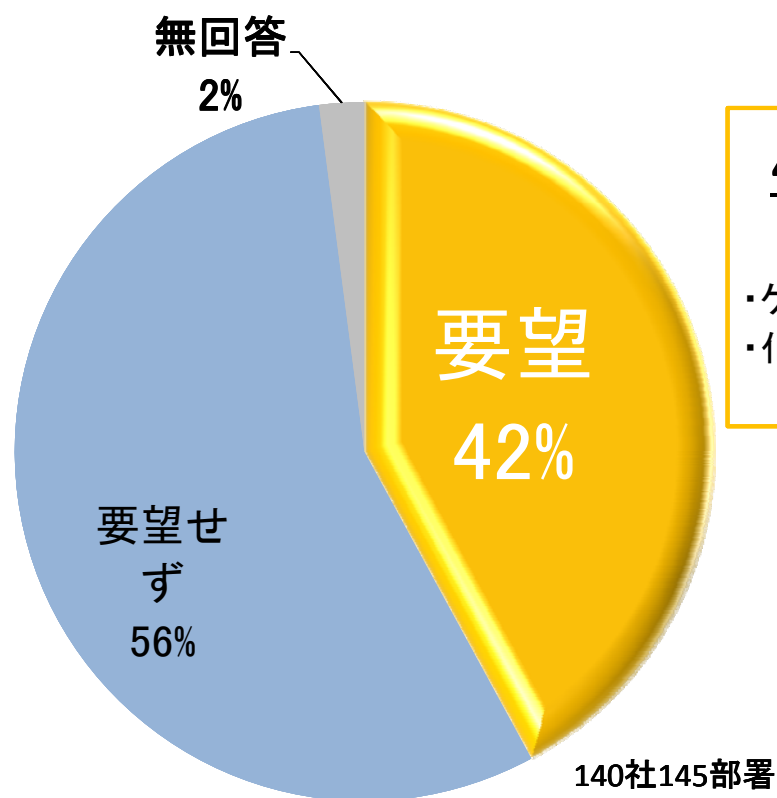


◆モデル事業(夜間拡大)の改善要望や意見等

本実験目的が夜間需要の確認であれば、無料化しないと実需が把握できないのではないかと思います。
・横浜港全体の取組みとなっていないと感じる。理由としては、①一部のターミナルのみ参画。②実入りのコンテナのみが対象で、空コンテナ搬出は対象外となっている。③予約方法が煩雑で、一般の認知度が低い。等々の理由により、非常に活用しにくい環境と感じている。 ・以前より個別に時間延長の対応をお願いしていたターミナルにおいても、本取組みが開始されたことによりかえって融通がきかなくなったケースがある。(過去には21時迄延長できたターミナルも現在20時となっている) 要望事項としては①港全体、全てのターミナル(バンプール含む)の取組みとし、実入りコンテナ搬入及び空コンテナ搬出の全てを対象として頂きたい。②予約制ではなくゲートオープン時間を全て20時までとし、拡大対象時間中のコンテナのみ割増料金を支払う運用として頂きたい。
さらなる拡大については、船積直前までCY搬入可能となれば、検討したい。
弊社バンキング作業を20:00まで行っている関係で、拡大時間(オープン時間)を22:00まで延長してほしい。
夜間利用をするにあたり、その申請方法や料金の振込み〆切りなどは再考すべきでは？
地方港(●●●●、●●)へも24時間化の拡大を検討してほしい
通常の実業では必要ないが、万一の緊急事態に備え、制約は無い方がいい。
割増料金に見合うだけのメリットがなく、現在活用しておりません。
無償であれば、積極的に活用したいが、有償の場合は積極的には使用できないと考えています。これまでに高速を使用しないなど輸送費用の低減に努めていますが、さらにコスト増となるのであれば、難しいと考えております。
料金がネックとなり使用していない状況です。減額を要望いたします。
一部のターミナルしか拡大していないため、全ターミナルでの拡大を希望
荷主の観点からすれば、時間外利用料が発生する以上、搬送業者に対し時間内の搬入を求めざるを得ない。
弊社としては神戸港まで近距離であるため、夜間の拡大に対する要望・意見等はございません。
現在当社は直接利用していない(他社経由)
弊社現状活用無く、特に要望もございません。
弊社としては現在使用実績はありませんが、今後の海外取引拡大に伴い利用していきたいと考えております。
活用効果の情報を乙仲等を通じて、通常利用しない荷主に対しても提供して欲しい。
船社より請求を受ける海上運賃・港湾諸費用は年々値上がりの一途を辿っております。本来、港湾諸費用として請求を受けている現在、一層の負担増を強いられる状況は理解できません。港湾処理能力の改善が行われているのか？ここ数年の港湾では繁忙期、若干のゲート営業時間延長があったと伺っております。けれども、現行費用の中での自浄努力が見受けられません。国政のお墨付きを得て利用者に費用の負担を強いるものとしは見受けられません。
業務を関係会社に委託しており、又夜間業務はない為現状で良と思えます
受益者負担は経済原則上、当然ですが、釜山・基隆等の国際港に負けないコストでの運用をお願いしたい。
利用申請に手間がかかると聞いているので、利用したことがありません。
定期的に夜間を活用することはありませんが、ヤードへ貨物を搬入するまでの過程(倉庫作業含む)で、搬入が遅れるなど、何らかの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。
ゲートオープン時間の拡大のみならず、税関側との連携を深め、通関時間の延長等により輸入者側のメリットを最大化するようお願いします。
2010年アジア航路のJapan THCが2倍以上値上げとなりましたので夜間が無料にするのが妥当と考えます。有料ですと費用アップの為、利用できません。
税関他輸出入全体に関わる機関での取組にならないと効果は小さい。 LTを考慮すると成田の24時間対応が先では？
博多の拡大、土、日曜日のご対応も希望します。
大井港のオープン時間が拡大されれば活用の可能性はあります。但し、現状は16時以降も一部貨物は通常料金で受け入れて頂いており、通常料金での受入れ時間を延長する等、時間外料金の設定に配慮して頂きたいです。
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。 輸入の場合、内陸にある在庫拠点での受入は午前中が一般的なので拡大の時間帯は夜間よりむしろ早朝の方が良い場合が多い。 将来的には追加料金は無料になる方向で検討して欲しい。
コンテナターミナルのゲートオープン時間拡大や24時間化となった場合、メリットとしては、ターミナルへの搬入時の混雑緩和が見込まれる。このことにより、荷物の集荷時間の延長(締め時間を遅く出来る)も期待できる。よって、更なる時間延長の拡大を希望する。
海上貨物が殆どないため、活用予定はない。
【輸出】トラブル等の発生時にスポット的に夜間搬入を利用する可能性があります。 【輸入】緊急時に夜間搬出を利用する可能性があります。 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となります。
有料かつ事前連絡が必要であり、利用者にとってのメリットが見えにくい。
時間外料は徴収しない方向で検討いただけないか。
申し込み時間の締め切りをもう少し遅くして欲しい。
以前に貨物搬入時に混雑の為締め切り時間に間に合わず当日搬入が出来なかった事があります。 その様な事が今後無くなると助かります。
最終的に24時間化を目指してほしい。
①時間外利用料金の低減。 ②時間外利用申込の運用の弾力化(拡大時間帯での受付け、料金後払い、・・・)。 → 交通渋滞等で定時刻(16:30)に間に合わなかった場合に利用するための措置、小口利用拡大。 ③南港ターミナルへの適用拡大(南港から輸出することが多い)。 ④関係省庁、事業者との連携 ・税関の開庁時間外執務運用の再検討(事前届出制の撤廃、ゲートオープン延長時間帯の常時開庁)。 ・ゲートオープン時間(通関時間)と連動した船会社のCYカット時間延長への働きかけ (輸出コンテナは、CY CUTに合わせて搬入しているので現状ではメリットが得られない)。 ・空コンテナの引取り可能時間拡大への働きかけ。
手続きや費用の負担が無く利用できる様にして欲しい。

ターミナル搬入待ち時間の短縮
弊社の海上輸送は殆どがLCL輸送であり、フォワーダーが夜間拡大を利用したサービスを打ち出さない限り、利用には至らない。フォワーダーによればゲートオープンが”有償で”数時間延びる程度の現状では、それを利用して荷主に対して現状より競争力のあるサービスを提供することが出来ないとのことである。
現在、横浜港の一部CYにて試験的に実施されている ゲートオープンに関しては時間外(16:30以降)の引取りがある場合、事前の申し込みが必要となっている。当該サービスの対象になりえる貨物の多くは ドレージの状況/通関状況などの都合により、突発的に要望するもので、「予め申し込みを要する」体制では、つかえない。
弊社の荷物はLCLがほとんどなので、現状では夜間拡大に対するニーズは低い。
時間拡大により、搬入日当日の船積など、現行のトランジットタイムを短縮できなければ、荷主へのメリットは無しと思われます。現状の輸出において、前日夜間の搬入・翌日朝の搬入のどちらでも、船積予定の船は同じです。港湾機能全体について、国際競争力強化に向けた取組みが必要と考えます。(単にコンテナターミナルへの検討だけでなく)
コスト増になってまでのメリットなく活用していない。実入りコンテナに限定せず、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。
現状、直の輸出・輸入は少なく、現在まで直の活用実績無し。ゲート時間拡大だけでなく、時間内での処理効率化対策も併せて要請します。
港湾の24時間化を実施する事により、滞船の短縮と係船料の緩和を図り国際競争力を付けて欲しい。
時間外利用に費用が発生する限り、よほどのことがない限り使用するつもりはない。
時間外利用料金の無料化(料金を支払ってまで搬出する企業は少ない)
有償では使用しにくい。使用する場合は通常のゲートクローズ後の依頼となることが予想されるので、急な依頼への対応も可能にして欲しい。
時間外利用に費用が発生する限り、よほどのことがない限り使用するつもりはない。
①現在は残念ながら利用できておりません。 ②利用開始できない理由としては、生産・出荷体制が過去のゲートオープンを前提に工場作業要員を決め、輸送会社とも契約していること等が考えられます。 ③今後、企業として夜間利用の開始・拡大をするには、2時間ずつ細切れに拡大するというだけでなく、一挙に近隣諸外国の大規模港湾と同条件となる港湾荷役24時間化・ゲートオープン24時間化・利用コストの30%削減等をセットとして政府が後押しを行い、5年間以上は公約として崩さない等の基盤作りが必要になると考えております。
現行、時間外利用料がかかりますが、無料化をお願いいたします。
料金が課徴されること[運送料アップ]及びドライバーの残業問題[人件費増]と比し、コストメリットがない。
一部事業所で7月からの拡大について知らなかった(弊職自身も知らなかった)。実績は輸入のみ。
基本的には夜間利用の予定はないが、本船遅れ等の緊急時対応で利用する可能性有。 夜間の拡大によって、通常時間(昼間)の”混雑”解消につなげて頂きたい。
夜間拡大だけでは、緊急貨物の搬出への貢献がある程度であり、宵出し、翌午前入荷という非効率な物流の改善策とはならない。
委託(保税)倉庫の受入時間が限定されている為、活用に至っておりません。
現状、夜遅くのコンテナ搬入が難しい為。夜遅くにコンテナ詰めの為の作業員確保には余分な時間外費用がかかりまた時間外利用料金もかかる為、費用的な負担が発生するため。
冷凍貨物を取り扱っている為、夜間拡大より早朝拡大の方が助かります。
夜間拡大は緊急時の利用を考えるとメリットがある 当方ではコンテナ出荷がメインですが、現状はゲートオープン時間に合わせ出荷までの計画を立てており、日常的なニーズは現状有りません。夜間利用については実績がございますが、いずれも緊急時で年数件の利用に留まっております。このような利用実績ですが、緊急時にも船積を実行できるメリットがある為、夜間、早朝さらに 24時間化について制度として整備されることは歓迎致します。
夜間対応に費用が発生するので、時間外利用料金を撤廃もしくは下げて欲しい。
追加料金なく行ってもらえれば
概ねフォワーダーに業務を委託しているが、問題点指摘、意見等聞いておりません。
弊社の場合、一部で夜間延長の実績がありますが、殆どは時間内で納まっています。従い現状では、更なる時間拡大に伴うコスト増は時間外を使用した荷主が負担するようなシステムにして頂きたいと考えます。(利用者全体で負担…薄める…とはならないように)
夜間搬出入の手続きが面倒(作業申込の締切が早い/作業料チケットの購入等)時間外作業料を負担してまでの作業時間へのメリットが感じられない。
現在利用していません。当面利用の予定はありません。
時間外料金に伴う業務の改善、申請方法のスリム化。
①適用されるCYを増やし、混雑する曜日にも適用してほしいです。②料金は事後徴収にしてほしいです。③一括搬入の時間も、拡大してほしいです。
現在は前日までの引き取り予約、追加チャージ振込みが必要。そのため前日にひきとり判明しているものであれば通常時間内で引き取り可能。この振込みを当日午前中あるいはより遅い時間での締め切りとなれば利用する事にメリットあり。
東京港や横浜港も全バースを対象として欲しい。
有効利用させて頂いております。
延長を認めているのであれば、チャージは不要でもいいのでは???
夜間の時間外料金を無くして頂きたい。
希望としましては、ゲートオープンに掛かる費用は免除して頂ければと思います。
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。
具体的な実施内容を把握していない為、利用していませんが、今後、有効であれば活用したい。
時間外利用料金の軽減。
ゲート内の捌きが悪い状況で、ドレーの回りが非常に悪く、かなり効率が落ちています。
CY cut当日の夜間搬入の拡大を要望します。
本邦として港湾の国際競争力向上に資するものと考えます。

2. ゲートオープンの早朝拡大についての要望



42%が早朝拡大を要望

- ・ゲートオープンの早朝拡大は、小売業、製造業〔食品・飲料〕が100%要望。
- ・化学系、自動車、電気・電子の製造業も50%超が要望。

業種別内訳

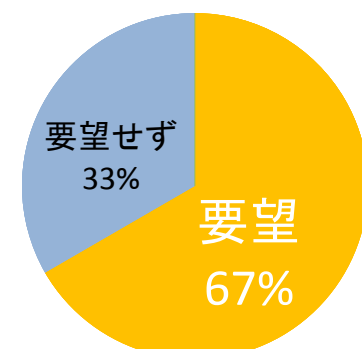
小売業(5社)



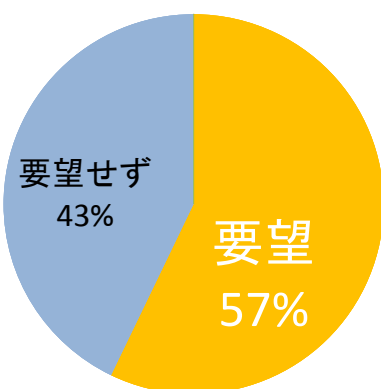
製造業〔食品・飲料〕(5社)



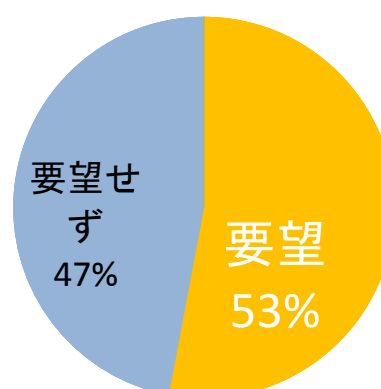
製造業〔石油・化学・医薬品・ゴム・ガラス〕(6社)



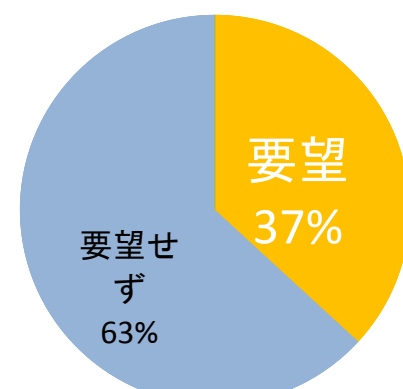
製造業〔自動車〕(13社14部署)



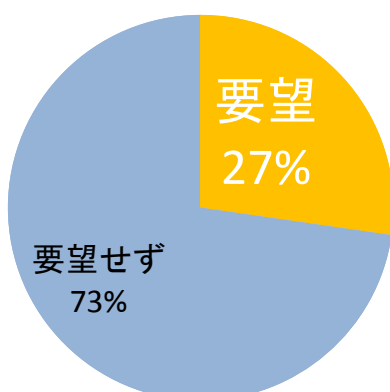
製造業〔電気・電子〕(34社)



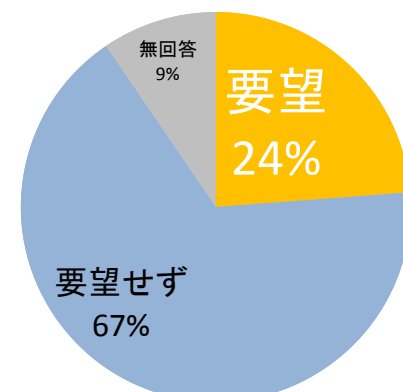
商社・卸売業(17社19部署)



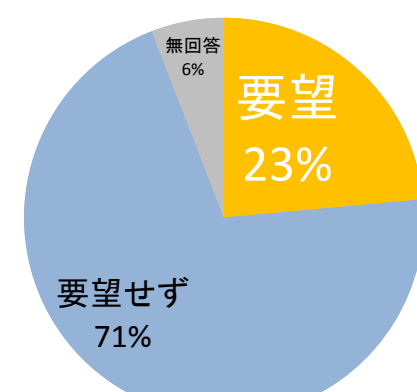
製造業〔紙類〕(9社11部署)



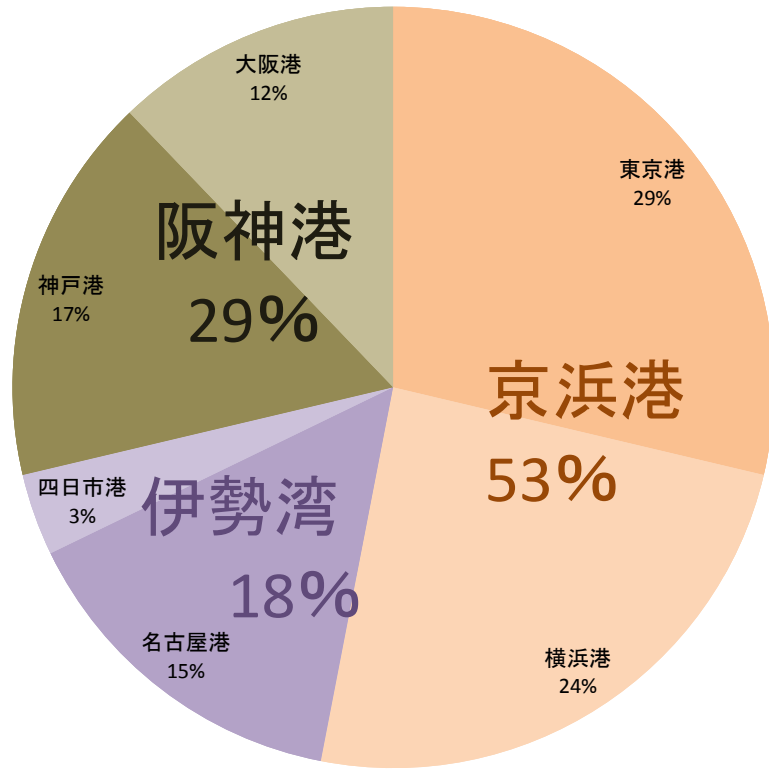
製造業〔自動車部品〕(21社)



物流業(17社)



◆早朝拡大を要望する港

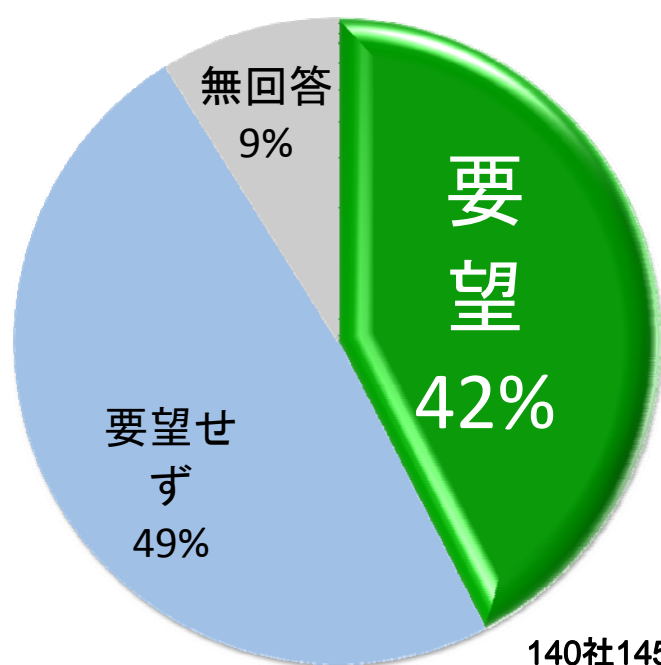


京浜港で5割超の要望

・早朝拡大を要望する割合は、京浜港で53%、阪神港で29%、伊勢湾で18%

(早朝拡大を要望する61社・部署(複数回答あり))

3. ゲートオープン24時間化の要望

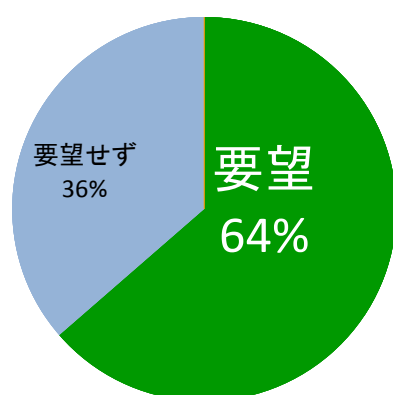


42%が24時間化を要望！

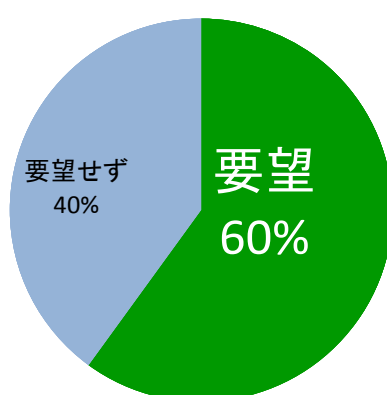
- ・ゲートオープンの24時間化は、小売業から6割の要望。紙類、自動車、電子・電気、化学系の製造業からも5～6割の要望
- ・「要望しない」と回答した71社・部署のうち59%が「夜間と早朝の両方を拡大すれば十分」と回答、38%が「夜間拡大のみで十分」と回答

業種別内訳

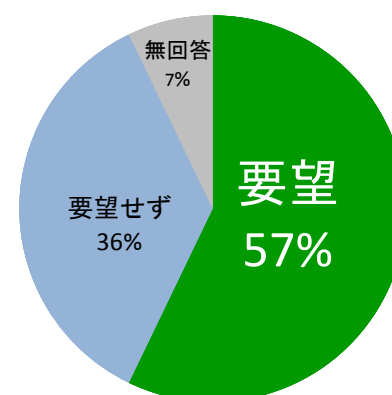
製造業〔紙類〕(9社11部署)



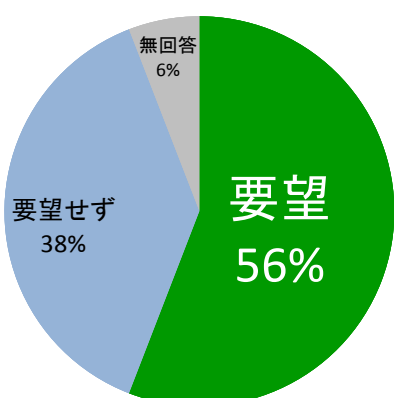
小売業(5社)



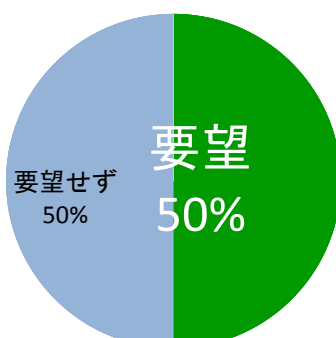
製造業〔自動車〕(13社14部署)



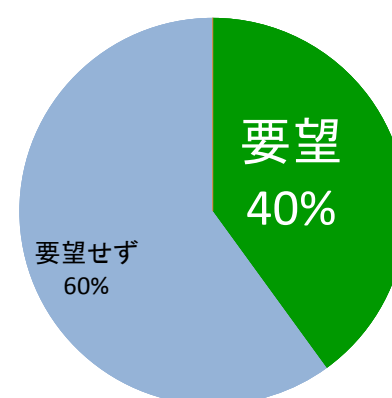
製造業〔電気・電子〕(34社)



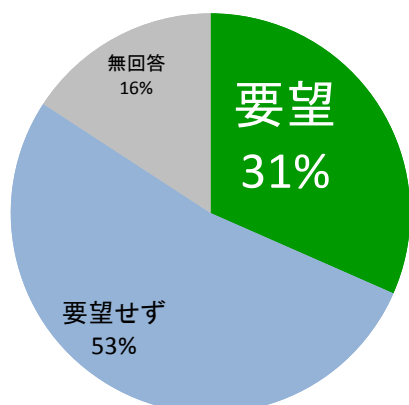
製造業〔石油・化学・医薬品・ゴム・ガラス〕(6社)



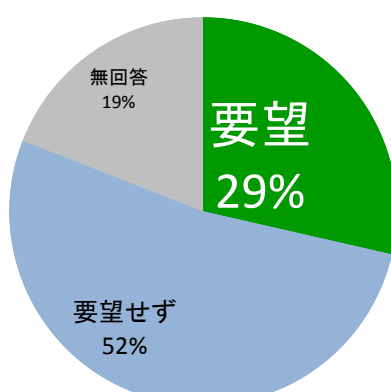
製造業〔食品・飲料〕(5社)



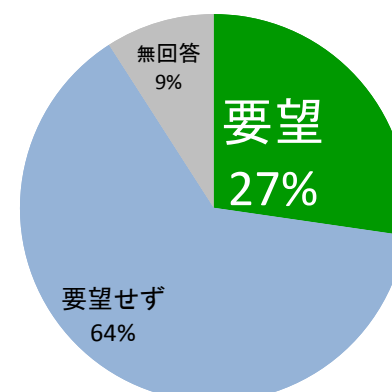
商社・卸売業(17社19部署)



製造業〔自動車部品〕(21社)



製造業〔化繊・繊維製品〕(10社)



◆ゲートオープン24時間化に対する意見・要望

①ゲート混雑の緩和策に取り組み願いたい②無料化時間の延長(ex.18:00まで)以後段階的料金設定にして頂きたい③CY業務負荷が夜間へ分散することによる設備稼働への影響を確認願いたい(少ない設備で稼働出来、コストが下がらないか確認)
利用者は現状のゲートオープン時間に合わせた運用となっており、全てのターミナルが24時間化された場合、利用者として運用方法を選択することができる。東京、横浜港については、日中、慢性的に混雑していることもあり、潜在的なニーズはあるはずで、24時間化の導入がなされて、初めて利用者はそれに合わせる運用を検討することが出来るのではないのでしょうか。
コストアップになる取組みは避けたい。
早朝拡大は不要だが、名古屋港の場合夜間時間拡大に伴い空パンのピックが出来る仕組みを要望します。
各社のオペレーション上の問題を吸い上げ整理することで、24Hオープン化のメリットを検討して頂きたい。
神戸港CYへの入れ出しは、運航時間帯が定時化している内航船(●●●●⇄●●●)で行っている。24時間化されると内航船の運用に自由度が出るので都合がよい。コスト削減につながる可能性もある。
(今までの回答と矛盾するかもしれないが)本来は、例えば「ハイパー-中樞港湾のみ」のように限定したらどうか
ゲートオープンについては、大変期待をしておりますが、そのために荷主のコストが増えるということについては、疑問があります。受益者とは、ゲートオープンにより業務量が増え、雇用が増やせるヤード側ではないでしょうか？コスト増ということであれば、積極的な活用に踏み出すには二の足を踏まざるを得ません。もちろん、現在の日本における港湾コストが競争相手である他のアジア諸国と比較し、やすい場合は別です。
現在は、生産が昼稼働だけなので活用予定は無いのですが、今後、VOL. が増えて昼夜稼働体制となれば活用の可能性が高くなります。
今後利用者が増えた場合、時間外利用料金の見直しを検討してほしい。
現状はモデル事業だが、将来的には24時間化且つ無料化を期待する。また、東京港での混雑緩和とセットにして、24時間化を推進すべき。
当社の場合、基本的に清水港受けにて運用している為、他港のゲートオープン時間変わっても利便性を感じません
生産用部品の輸入において早朝の拡大は効果が見込めると思う。
活用の予定無く、特に要望ございません。
特定輸出申告制度を活用し、構内パ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、SCMT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。
現時点オープン時間拡大の活用なし、今後も特に活用の予定はありません。
交通量の分散を国は積極的に取組み、CO2削減を考慮すべき。また、早朝や夜間・深夜の割り増しコスト要求をユーザーに求めるのではなく、逆に割引等のインセンティブを持たせる配慮が国の政策として必要と考えます。 日中の交通量削減はCO2、燃料消費の削減はCY関係のみではわずかかもしれないが、姿勢が大切だと思います。 受入する海貨業の時間・稼働変動も考えられ、社会全体の就業時間のシフトずらしが今後の経済活動には必要な要素だと思います。 8:00-17:00の商業・就業時間のずらしをする事で、電力や交通を含め全ての経済効果に通じる節約の道ではないかと思えます。
アジアの港湾のハブが上海、BUSAN、香港、シンガポールに移管している中で日本でも是非ハブ港があればと考えております。
現状、利用していないためメリット・デメリット等がわかりません。申し訳ありません。
ゲートオープン24時間化を行う前に朝・夕拡大を進める事が先決と考えます。円高/産業の国内空洞化が進むこの時節に24時間化を行う目的は何処にあるのでしょうか？24時間化を行う事で、当然の事ながらコスト増を余儀なくされます。弊社メーカーとして物流コストの費用は増大するばかりです。これでは本邦から輸送を諦めて現地調達・三国間貿易に頼らざるを得ません。本邦港湾の空洞化を招いてしまう懸念を抱いております。
業務を委託しており、又日程も余裕を持って対応している為現状通りで良と思えます
24時間化までは望みませんが、23時くらいまで搬入可能であれば活用する機会が生じると思います。
当社は現在、輸出入共に早朝・深夜の物流業務を行っておりませんが、緊急・イレギュラー対応へのバックアップとして24時間化を希望いたします。
特別な申請をしなくても24時間普通に稼働していただきたいです。(香港のように)
航空輸送の代替手段として高速船を検討しており、この場合、リードタイム差に関してはゲートオープンが解決策の一つと考えます。ただし実施に向けては、便数制限や時間外作業など他にも課題があります。
通関時間の拡大と共にご検討お願いしたい。
実際の利用については、各ドレージ会社との調整が必要。
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時間化は必修です。
輸入:曜日によりますが、ゲートに4時間並びます。並ばないで搬出できるように混雑緩和の具体策を検討してください。
ゲートオープンのみではなく税関等関係機関と連動した取組を望みます。 港湾関係の労働条件の悪化、それに伴う品質低下やコスト増の懸念。
博多、土、日曜日のご対応も希望します。
24時間化になりますと、深夜も可能となりますので利用価値は拡大されると思います。 但し、この場合にも時間外料金の設定により、利用頻度は左右されるでしょう。
ゲートオープン時間拡大は競争力強化が目的なので 効率が悪くコスト高になるようでは長続きしない。 総論として待機時間が発生している場合は効果があるはずだが、関係者の意見を吸い上げ柔軟な運用が望まれる。
24時間化で混雑が緩和されることは歓迎しますが、弊社貨物で拡大時間を利用する予定は有りません。
コンテナターミナルが24時間化となることによって、車輛運行上のロス時間の減少が見込まれる。(ゲートオープンまでの待ち時間や、ゲート閉鎖が有ることによる待機時間)この事によって、フォワーダーとしてコスト削減が図られ、荷主に対してもコストメリットとなる。
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。
ゲートオープン時間が拡大し、柔軟な対応ができるようになるのはメリットがあります。要望としては、時間外利用料金の低減化があります。ターミナルでのピーク時の作業軽減、ドレーの有効活用といったメリットも出てくると思われるので、それらによる料金引き下げの検討を期待します。
無料且つ、事前連絡が不要となれば、利用者にとってのメリットが明確になる。
コンテナヤードだけでなく、その他の機能も同じように時間拡大を要望。また、臨時開庁なども連動して欲しい。
現時点での24時間化利用の予定ないものの、今後の活用の可能性はあります。

香港、シンガポール、韓国に対して日本の港湾施設の競争力を高めるためには、コスト競争力も高める施策が重要と考えます。 利便性の向上と、コスト競争力の両立ができれば望ましいと考えます。
船便の場合航空便と違い、カット日など厳しい条件が沢山あります。もう少し自由であれば船便活用の機会も増えると思います。
コンテナターミナルだけが時間外利用料を徴収できるしくみでは24時間化は要望しない。まずはゲートでの混雑を改善して頂きたい。
早期に実現してほしい。
関係省庁、事業者との連携 船社・ドレー業者・乙仲・税関も一体となって通常時間と同じスキームで運用。
手続きや費用の負担が無く利用できる様にして欲しい。
羽田空港24H利用可能に伴う税関の輸出許可のご対応と同様に随時許可いただくこと。
1. (2)で述べたように、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に限らるゝと考える。24時間化し、輸送業者側から荷主のニーズを喚起するサービスが出来るようになった時点では、多くの荷主にとって活用のできるものになるものとする。
一部、CYに於いては日中でも 本船荷役を優先し、コンテナの搬出入を中断している為、ドレーが回転できず非常に問題である。有料で24時間化するまゝに改善すべき部分があると思われる
前述の通り、弊社ではLCLがほとんどのため現状においてゲートオープン24時間化のニーズは低い。
現在の当社取扱輸出入物流業務では、24時間化までの緊急性は、不要と思われます。
地方からの持込となる場合が多く、従前通りのスケジュールで対応する機会が多く、夜間オープンでの恩恵を受ける機会が殆どなかった。
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？
現状では緊急時のみ利用したい。
時間拡大は利便性が向上し、こうした港の弾力的運用は日本の港湾の地位向上に寄与すると考える。
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。
割増料金が発生しないように望みたい。また、既存道路の重量制限の緩和又は道路規格の向上を望む。
サービスとしては良いが、費用が発生するとなると使用するの難しい。通関業者にも費用が発生すると思うので負担大。
24時間化への取り組みは時間外が無料化になり、はじめて混雑が緩和されるのではないか。
ターミナルの実情を改善しないで、時間の拡大を利用者負担で有料化する事は理解できない。利用料金を荷主が理解して負担するのなら利用できるが、海貨業者にコスト転嫁される事は必至で、海貨が受益者とは決して言えない。
ゲートの時間拡大は利便性からも賛成だが、受益者負担は賛成できない、あくまで運営会社負担が妥当。
有償では使用することが難しいので、無償での24時間化を実現してほしい。
①サービスとしては良いが、費用が発生するとなると使用するの難しい。通関業者にも費用が発生すると思うので負担大。 ②時間外利用料金の減免、減額をお願いしたい。
①最低5年間という期間の諸外国と同条件とする政府公約が打ち出されれば、各企業も夜間・深夜帯の生産・出荷へのシフト・要員体制(雇用形態)の変更にも大胆に踏み込むことができる。 ②夜間・深夜帯にも制約を受けないCYゲート体制とすることで、製造企業だけでなく、輸送分野の企業でも渋滞の少ない時間帯に配送をシフトすることができるなど、運輸部門における二酸化炭素排出削減にも貢献することが期待できます。 ③ゲートについては、生態認証システム等により完全自動化されマンパワーを要しない環境整備には政府の後押しを特に期待しています。
荷主のコスト負担増に対する回避対策、実運送業者の労務対策の構築をお願いしたい。
現在の倉庫での勤務時間では、必ずしもゲートオープン24時間化は重要ではない。
通常時間帯のコンテナピック待ち時間を減らすことにつなげて頂きたい。
通関等を含めた港湾機能全体が24時間化するのであれば、SCM全体のあり方を見直すのが、ゲートのみであれば、輸送費の一部削減策にとどまる。
委託(保税)倉庫の受入時間(荷役)の流動性が不可欠と思われます。
例えばシフト勤務などによる、時間外利用費用などの追加負担がない方法はないのでしょうか。
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。
夜間、早朝の利用は緊急ニーズによる利用が考えられるが、24時間化はメーカー稼働時間との兼ね合いやコスト増の問題をクリアする必要があり、直ぐ利用する状況に無い
特に繁忙期においては、現状長時間待たされることがありゲートオープンの夜間拡大が実施されると有難い。
港湾地区の混雑によるコンテナ横持ちの非効率性が、コンテナ輸送費が下がらない要因と言った話も聞かれるので、CYおよび周辺道路の整備等、ゲート待ち時間短縮の対応も同時に行って欲しい。
①時間内にやりくりできる。②時間外利用料金発生。③業者の人員費発生。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。
ゲートオープンが24時間化しても、現場乙仲の体制が整っておらず、EXTRAがかかるので意味がない。
進捗の段階は致し方ないとしましても、着地点において港湾毎に差異があるということは回避を希望します。
現状では24時間化の必要性を感じておりませんが、仮に24時間openとなった場合は通関関係も同様の対応となるのでしょうか？
現在の夜間オープンでも、昼間の混雑がさほど解消されていないように思えます。24時間化でスムーズに搬出入作業ができるようになるのか、具体的な施策を出していただきたい。今のままでは24時間オープンの意味が無いのでは。
業者(乙仲)が対応出来ていないので未だ活用出来ていない。
時間外利用料金が現行レートに按分賦課されないよう配慮をお願いしたい。
当面利用の予定はありません。
夜間の拡大も同様だが、24時間化となると追加費用がPOINT。追加費用負担の上、出荷する貨物は稀である。
①一括搬入の時間の延長をして欲しいです。②税関の通関は、17時以降、土日は「臨時開帳」扱いとなっていますが、通常オペレーションで夜間と土日も通関して欲しいです。③東京港はターミナルの混雑がひどいため、ターミナルオペレーションや、港内道路の導線など改善を図っていただきたいです。④夜間延長の費用を無料にして欲しいです。

行政(税関/厚生省/農水省)と連動し時間外での通関が速やかに行われることを希望いたします。
現在の東京港混雑緩和となる。 年末年始、GW等の長期休暇期間のみでもゲートオープン希望
現在11:30~13:00まで昼休みでゲートが閉まるが、通しで営業してもらいたい。(昼休みは交代で取得して下さい。)更に、土曜日も営業して貰いたい。
一日も早く各国のハブ港と競争するためには、24時間365日が望ましい。
アンケートへの回答は差し控えます。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の負担にあること申し述べさせていただきます。
取扱業者の立場からコメントします。当該サービスばかりを闇雲に頼らないようにするなんらかの規制・基準策定も要望します。又、掛かる費用について受益者負担という事を明確して欲しい。
ゲートオープンの夜間拡大は、近距離の工場バン詰めの場合、当日搬入が可能となるため、バンニングスケジュールの柔軟性の点で有効。
荷主側の立場では24時間対応は喜ばしいことだと思われませんが、それに携わる業者やシステムに対しても十分に配慮して頂きたい。
・弊社が24時間営業では無い為早朝及び24時間オープンはあまり望むところではありません。 お客様のご要望により深夜早朝に作業の場合は時間外費用が余計に発生してしまうこととなります。 ・メーカー様が24時間操業であるような場合は道路の空いている深夜に輸送する事で陸送時間短縮及びそれにとまなうCO2排出量低減等のメリットがあるかと思えます。メーカー様動向によりますが、20時までの延長また早朝オープンだけでもメリットあると思えます。
拡大をしても時間外料金によっては活用が難しい。ターミナル、運送会社、通関業者等の連携が大事だが、難しいと思う。
現状からみて夜間及び早朝の1時間程度の延長を望む。
現状でニーズは満たされている。
24時間化が無理な場合、夜間及び早朝の拡大を要望します。

ゲートオープン時間拡大モデル事業 アンケート結果 名古屋港

モデル事業に関係する各主体の意見を取りまとめると次のとおりである。赤字は多かった意見。

平成22年11月

意見	メリット	デメリット	改善提案	その他
荷主		・時間外利用料金	・時間外利用料金の値下げ ・渋滞の緩和	・直接利用していないため不明な点が多い。
陸運事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出入者の急ぎの要望に対応できる。 ・時間に余裕が出来た事でお客様への対応がし易くなった。 ・夜間の利用でコンテナ取扱量と車両依頼の波動性が軽減し緩和された。(週中の本船入港の集中で大量のオーダーがある際。又、悪天候日/祝祭日前後及び季節変動によるオーダー集中) ・収支が合えば、残業費で取扱量の増加が見込める 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間外料金が高く負担が大きい。 ・費用回収が出来ないため経営を圧迫。 ・ストライキ、天候、繁忙時等、不可抗力でターミナル渋滞が発生した場合には無償でゲートオープン延長が都度、実施されていたが事業開始後は協議の機会を失った。 ・残業時間(労務問題)とその費用の増加。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バンブールもセットであれば本制度の利用は格段にあがり、そのメリットは利用関係間で共有されるのでは。 ・時間外料金の値下げ(一律1,000円)あるいは無料化。有料券の発行場所の問題。後払い制度(例・海コンID車のみ)。 ・一定の限度を越すゲート前待機が発生した場合、この制度は無効となることは他港においても原則的に貫かれている。名古屋港においても柔軟な対応を望む。 	
海貨事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・荷主からは高い評価を受けている。 ・今後の港湾発展に向けた取り組みとしては明るい話題。 ・輸入コンテナの時間外搬出が可能になった。 ・トレーラーの有効活用が出来るようになった。 ・繁忙時の輸送効率化。 ・車両効率を向上させるか費用負担をするかの選択が可能に。 ・車両能力の取り回しの選択肢が増え、柔軟な対応がしやすくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用料金の発生により港運会社の経費アップ。 ・利用料金が高く荷主からの依頼が少ない。 ・ターミナルの集中的な混雑による待ち時間で発生する費用を荷主に転嫁出来ない。 ・時間外に関わる業務及び運転手の費用負担が発生している。 ・費用負担(荷主・海貨)の線引きが難しくなった。 ・カット日搬入の海貨負担費用が増大した。 ・運送会社にとっては残業の問題があり、超過費用が発生するケースがある。 ・事務工数の増加(6H/日増加)。 ・費用負担のルール化が困難な事例が多く、自社(元請け)負担が増えコスト増に繋がっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間外料金の値下げ(一律1,000円)あるいは無料化。 ・ゲートオープン時間を9時まで延長願いたい。 ・連休及び祝日前は利用が増えるため、コンテナターミナルの効率アップを検討願いたい。 ・利用する港湾業者にとってメリットはない。開始前と比較して労働時間等、費用負担が増となっているゲートオープン時間延長作業の労働対価が一律に請求できるようなシステムの構築を御願いたい。 ・名古屋港の特性を勘案し輸出カット(船)日だけは料金の無料化を検討して戴きたい。 ・定時内のCYへの搬出入に掛かる並びによって車両の回転率が低下し、本来定時内で搬出入可能であったはずのコンテナが搬出入出来ないなどの事象を十分に考慮して頂き、海貨・港運・輸送業者等に搬寄せがないよう配慮願いたい。 ・ゲートの混雑に起因して費用が発生する事例が散見されるので、解消して欲しい。 ・日中のヤード混雑の環境改善。 ・効率的なゲート運営によるコストダウン。 ・大口ユーザーへのインセンティブの実施。 ・時間外延長料金の見える化。 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸入貨物の利用がない。 ・時間外料金が発生することから、名古屋港以外の港と区別されるようになった。 ・荷主の負担意識が薄い。(検討事項) ・利用料金の事後請求。 ・名古屋港でのゲートオープン時間拡大モデル事業の利用本数は非常に多い。輸出比率の高い名古屋港の特性を考えるとビジネスモデルとして確立出来る可能性は高いと思われ、次年度も引き続き、国からの支援をお願いしたい。

モデル事業に関係する各主体の意見を取りまとめると次のとおりである。赤字は多かった意見。

意見	メリット	デメリット	改善提案	その他
陸運事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・デイトム外でもコンテナを積めるため、繁忙期は非常に助かる。 ・絶対に搬入もしくは搬出したときに助かる。 ・輸入貨物で引取コンテナの取残しが無くなった。 ・「何時までにゲートインしなければいけない」という焦りが少なくなった。 ・CYへ搬入できることで、シャーシを空けることができ、防犯効果もある。 ・CYから搬出できることで、荷主のニーズに応えることができる。 ・繁忙時に車輛及びシャーシの有効利用が出来るようになった。 ・カット船が集中した場合や翌日の作業量の状況を見ながら、時間外搬入を利用することで、配車の効率化につながった。 ・搬出入に安心がある。 ・配車効率・作業効率がよくなった。 ・デイトム中の配車に休憩時間等法律で定められているゆとりを組み込めるようになった。 ・道路渋滞に遭遇しても時間延長が行われていれば慌てず安全に運行できる。 ・CYへ搬入できることで、空きシャーシを確 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間外費用が発生。 ・運送会社は経費が莫大にかかっている。実際は運送会社にコストがかかっている。 ・CYオペレーター側は1本の作業延長でも人員がいるため、人件費がかかる。 ・自社都合を把握するための時間外搬出入管理が発生した。 ・費用負担のルールがはっきりしない場合、自社(運送会社)都合になる場合がある。 ・自社(運送会社)では、運転員の時間外費用も心配である。 ・予約は原則15:00までと聞いていますが、15:00頃だと時間がなかなか読めずに遅い時間の予約にしてしまう。 	<ul style="list-style-type: none"> ・時間外延長料金の無料化。 ・自然災害、ターミナルシステムトラブル時や特別な繁忙期(年末年始・祝前日・旧正月)の無料化。 ・当日カット船の無料化。 ・ターミナルの集中的な混雑による待ち時間が発生した時の時間外料金負担はおかしい。 ・18:00までのゲートオープンでもいいので無料にして欲しい。 ・延長連絡の期限をできる限り遅くして欲しい。現時点では当日15:00までに搬出延長の連絡となっているが、17:00までに延長して欲しい。 ・コンテナ番号の事前連絡を無くしてもらいたい。 ・時間外のヤード休憩時間を改善して欲しい。 ・延長予約をしていないのに、たまたま16:30を超えたものを荷役され、勝手に延長料金を請求されることがあるので、予約外のコンテナに対しては取り下ろししないよう徹底して欲しい。 ・ゲート前での長時間の並びが続く限り、輸送業者への負担は解消されない。まずは搬 	<ul style="list-style-type: none"> ・20時までと聞いているが、18時を過ぎるものについてはCY側から現在地等の問合せがあるので、気を使ってわざわざ高速を使っている。
海貨事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・急に作業が追加になった時、対応できるようになった(搬出入が可能となった)。 ・荷主との本船スケジュール打合せ、倉庫との作業段取りなどの点で余裕が持てるようになり調整の幅が広がった。 ・カット船作業本数増加時、作業調整が容易にできるようになった。 ・時間外を利用することで取残しが無くなった。 ・時間的に余裕が多少出来た。 ・作業現場の翌日以降の効率が上がった。 <ul style="list-style-type: none"> ・作業効率につながり、コスト削減することが出来た。 <ul style="list-style-type: none"> ・倉庫の保管効率が良くなり、荷主にとっても保管量の削減につながる。 ・倉庫スペースの活用範囲が広がった。 ・バンニング済みのコンテナを、シャーシプールに止めておかなくてよいため、盗難被害防止等のセキュリティアップ。 ・カット船以外の事前搬入ができる(AEO等)ようになった。 ・荷主の物量のプレに対応しやすくなった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・作業労働時間が全体に増加した(時間外費用が発生)。最終的に動くドライバーが長時間労働を余儀なくされ、公平性に欠ける。 ・有料であること。費用の負担(コストアップ)。費用負担を誰がするのかの線引きが面倒。荷主の理解が得にくく、コスト増となっている。 ・オープン時間延長を依頼する際、予定の段階で具体的内容(ヤードイン・アウトの本数や時間)を伝えなければならない。 ・延長締切時間が早い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・費用負担の軽減。 ・カット船については一定の無料時間延長を検討していただきたい。 ・延長予約締切時間を遅くして欲しい。 ・現在、ゲートオープン時間外対象時間が16:30からであるが時間の区切り方が明確でない。区切り方を「並びに着いた時間」か「ゲート受付する時間」か、明確にして欲しい。 ・時間外カウントの開始時間の見直し。 ・ゲートオープンの無料の時間枠を拡げて欲しい。それでも間に合わない時間帯に対する費用は増額も可。 	<ul style="list-style-type: none"> ・作業にかかる時間について事前により確認するようになった。 ・18:00過ぎると現状の問い合わせがあり、対応に時間を取られる。 ・ゲートの飽和状態時改善策が具体化していない。 ・荷役機械等の数量が時間外になると減少してしまう傾向にある。

ゲートオープン時間拡大モデル事業 アンケート結果 阪神港(神戸港・大阪港)

平成22年11月

モデル事業の利用者・実施者の意見を取りまとめると次のとおりである。赤字は多かった意見。

メリット	デメリット	改善提案
<ul style="list-style-type: none"> ・輸入のリードタイム短縮が期待できる。 ・出荷量が増大したときや緊急出荷時、作業が遅れた場合でもヤード搬入が出来る。 ・他者が時間外にシフトすれば、混雑緩和が期待できる。 ・荷主の要望(引取の迅速化)、通関等手続き遅れ、作業集中による混雑への対応幅が広がる。 ・シャーシの回転率、実入りコンテナのセキュリティ向上。 ・金曜の時間外利用により、土曜の休日勤務による超過勤務コスト発生を避けられる。 ・港を挙げて取り組むことで、他港との差別化が図られ荷主・船社へのアピールになる。 ・予め時間外作業を想定したシフトを組むため、利用者の急なオーダーにも対応しやすくなった。 ・海貨・陸運事業者の作業のオプションとなっている(サービスレベルの向上)。 	<ul style="list-style-type: none"> ・物流コストの増加。従来は状況に応じて、無料に対応していたため、有料化はサービスレベルの低下となっている。 ・倉庫作業等も時間外になり、トータルの作業コストが上がる。 ・利用料負担が陸運事業者に転嫁されている。 ・陸運事業者の時間外労働による追加コストを賄う方法がない。 ・費用負担者を決定するためのやりとりの煩雑化。 ・搬出入手続きの煩雑化。 ・予約受付・確認、未収料金の回収等の事務が通常業務に支障を来している。 ・作業員の予約車両待機に伴うコストの発生。 ・コスト発生に伴う反応や運用の周知が不徹底であることに起因したゲートでのドライバーとのトラブルがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急時のみではなく、恒常的に利用する荷主を増やさなければならない。 ・事務の効率化に資する受付方法の改善。 ・急な利用に対応できる予約方法・チケット販売方法の改善(TEL予約、現金決裁等)。 ・運用の周知徹底。 ・早朝のゲートオープン時間拡大。(一日の作業にゆとりができ、効率化につながる。) ・時間外受付の共同化。

国土交通省からアンケートのお願い

H22.

別添3

コンテナターミナルのゲートオープン時間拡大



これまでにご協力いただいたアンケート等で把握した皆様のニーズを可能な限り反映させて、この7月迄に、東京、横浜、名古屋、四日市、神戸及び大阪港においてゲートオープン時間を夜間に拡大(夜8時迄)する取組みを開始いたしました(詳細は、http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_fr2_000006.html参照)。

この機をとらえ、「夜間の拡大についての改善要望」と最新の「早朝の拡大についての要望」等を把握し、今後のゲートオープン時間拡大の取組みに反映させてまいりますので、是非、アンケートにご協力ください。

なお、この取組みは平成24年度以降はターミナルが国の支援なく継続的にゲートオープン時間拡大の維持をめざすものであるため、受益者の皆様にも時間外利用料金(注)をご負担いただくことにご理解願います。

社名 {
担当部署・氏名 {
連絡先 { TEL:
E-mail: }

1. 夜間の拡大についての改善要望

(1) 現在、この夜間の拡大を活用している港があればチェックしてください。

東京港 横浜港 名古屋港 四日市港 神戸港 大阪港 活用なし

(2) 現行の夜間の拡大について改善要望や意見等があればご記入ください。

{
 }
 }

2. 早朝の拡大についての要望 (現状は、朝8時30分からゲートオープン)

(1) 早朝の拡大を要望しますか。 はい いいえ

(1) で「はい」を選んだ方にお尋ねします (⇒(2)(3))。

(2) 早朝の拡大が実現した場合、これを活用されますか。 はい いいえ

(3) 早朝の拡大を要望する港にチェックした上、具体的なコンテナターミナル名や要望時間をご記入ください。

港	コンテナターミナル名(埠頭名、船社名でも結構です)	要望時間
例 <input checked="" type="checkbox"/> 東京港	大井ふ頭第6号第7号	7:30 ~
<input type="checkbox"/> 東京港		~
<input type="checkbox"/> 横浜港		~
<input type="checkbox"/> 名古屋港		~
<input type="checkbox"/> 四日市港		~
<input type="checkbox"/> 神戸港		~
<input type="checkbox"/> 大阪港		~

3. ゲートオープン24時間化についての考え方

(1) あてはまるものに1つチェックしてください。

- 24時間化を要望。実現したら、拡大時間(深夜等)を活用したい。
- 24時間化を要望。但し、実現しても拡大時間(深夜等)を活用する予定はない。
- 24時間化までは要望しない。夜間の拡大のみで十分。
- 24時間化までは要望しない。早朝の拡大のみで十分。
- 24時間化までは要望しない。夜間及び早朝の拡大のみで十分。

(2) この取組みや24時間化について、意見・要望等がございましたらご記入ください。

{
 }
 }

ご協力ありがとうございました。ご記入いただいた個別情報を外部に公表することはございませんし、この目的以外に使用することもございません。

国土交通省港湾局港湾経済課 TEL: 03-5253-8111(ex46832,46835) MAIL: gateopen24@mlit.go.jp

名古屋港ゲートオープン時間拡大モデル事業

利用状況に関するアンケート 結果

中部地方整備局港湾物流企画室

1. 利用者について

どなたからのオーダーで延長時間帯を利用されているのかご回答ください。

2. 時間外利用料金の負担者について

時間外利用料金について、その負担者はどなたかご回答ください。また、利用者からの負担がどの程度されているのかも併せてご回答ください。

3. 利用状況について

① ゲートオープン時間延長をどのような利用をしているのかご回答ください。

② モデル事業開始前と比較すると業務上のどの点が変わりましたでしょうか。

4. メリット・デメリットについて

本事業のメリット・デメリットについて両方ご回答ください。

5. 改善・要望事項について

本事業に係る改善・要望事項についてご回答ください。

四日市港ゲートオープン時間拡大モデル事業
利用状況に関するアンケートのお願い（海コン）

2010/09/21 中部地方整備局
四日市港運協会

平素より、本モデル事業に多大なるご協力を頂き、誠にありがとうございます。
本事業を円滑に進めるため、関係者の要望等を把握し、取組みに反映させてまいりますので、アンケートにご協力をお願いいたします。

【記入上の留意事項】

- 箇条書きで結構です。
- 細かな分析までは求めておりません。現時点で把握されている範囲でご回答願います。
- 該当のない質問については、空欄で結構です。

なお、本アンケート結果につきましては、中部地方整備局にてとりまとめの上、半年間の実績データと併せ公表させていただく予定です。

勝手ながら、10月8日（金）までにご回答願います。

1. 利用者について

どなたからのオーダーで延長時間帯を利用されているのかご回答ください。

--

2. 時間外利用料金の負担者について

時間外利用料金について、その負担者はどなたかご回答ください。また、利用者からの負担がどの程度されているのかも併せてご回答ください。

--

3. 利用状況について

① ゲートオープン時間延長をどのような利用をしているのかご回答ください。

--

② モデル事業開始前と比較すると業務上のどの点が変わりましたでしょうか。

--

4. メリット・デメリットについて

本事業のメリット・デメリットについて両方ご回答ください。

--

5. 改善・要望事項について

本事業に係る改善・要望事項についてご回答ください。

--

四日市港ゲートオープン時間拡大モデル事業
利用状況に関するアンケートのお願い（乙仲）

2010/09/21 中部地方整備局
四日市港運協会

平素より、本モデル事業に多大なるご協力を頂き、誠にありがとうございます。
本事業を円滑に進めるため、関係者の要望等を把握し、取組みに反映させてまいりますので、アンケートにご協力をお願いいたします。

【記入上の留意事項】

- 箇条書きで結構です。
- 細かな分析までは求めておりません。現時点で把握されている範囲でご回答願います。
- 該当のない質問については、空欄で結構です。

なお、本アンケート結果につきましては、中部地方整備局にてとりまとめの上、半年間の実績データと併せ公表させていただく予定です。

勝手ながら、10月8日（金）までにご回答願います。

1. 利用者について

どなたからのオーダーで延長時間帯を利用されているのかご回答ください。

--

2. 時間外利用料金の負担者について

時間外利用料金について、その負担者はどなたかご回答ください。また、利用者からの負担がどの程度されているのかも併せてご回答ください。

--

3. 利用状況について

① ゲートオープン時間延長をどのような利用をしているのかご回答ください。

--

② モデル事業開始前と比較すると業務上のどの点が変わりましたでしょうか。

<p>・</p>

4. メリット・デメリットについて

本事業のメリット・デメリットについて両方ご回答ください。

•

5. 改善・要望事項について

本事業に係る改善・要望事項についてご回答ください。

(利用者用)

【提出先】

国土交通省 近畿地方整備局 港湾物流企画室 宛

FAX : 078-325-8288 E-mail : ●●●@pa.kkr.mlit.go.jp

ゲートオープン時間拡大モデル事業の実施に伴うアンケート調査票

問1. 貴社についてお聞かせください。

貴社名	
ご担当者所属・氏名	
ご連絡先電話番号	
FAX 番号	
E-mail アドレス	

問2. モデル事業の開始前後によるゲートの利用方法の変化についてお聞かせ下さい。

--

問3. モデル事業の利用にあたり次のことについてお聞かせ下さい。

1) 利用意志決定者と利用する理由

--

(利用者用)

2) 利用料金の負担者

--

3) 利用予約者

--

問4. モデル事業の利用によるメリット、デメリットについてお聞かせ下さい。

--

問5. モデル事業の利用料金水準についてお聞かせ下さい。

--

(利用者用)

問6. モデル事業の実施方法についての改善点についてお聞かせ下さい。

問7. 時間拡大以外のゲート効率化に資する改善点についてお聞かせ下さい。

問8. その他、貴社の物流効率化にあたって、さらに必要となる前提・希望条件をお聞かせ下さい。

ご協力有難うございました。

(港運事業者用)

【提出先】

国土交通省 近畿地方整備局 港湾物流企画室 宛

FAX : 078-325-8288 E-mail : ●●●@pa.kkr.mlit.go.jp

ゲートオープン時間拡大モデル事業の実施に伴うアンケート調査票

問1. 貴社についてお聞かせください。

貴社名	
ご担当者氏名	

問2. モデル事業の実施前後によるゲートの利用状況の変化についてお聞かせ下さい。

--

問3. モデル事業の実施によるメリット、デメリットについてお聞かせ下さい。

--

(港運事業者用)

問4. モデル事業の実施における問題点及び改善点についてお聞かせ下さい。

1) チケット回収方法について (問題点及び改善点)

2) 予約方法について (問題点及び改善点)

問5. 時間拡大以外のゲート効率化に資する改善点についてお聞かせ下さい。

その他ございましたらご自由にご記入下さい。

ご協力有難うございました。