

# 神戸港・大阪港 コンテナターミナル ゲートオープン時間拡大モデル事業

「コンテナ物流の総合的集中改革プログラム」の一環として実施されてきた、神戸港の特定コンテナターミナルにおける貨物の搬出入時間拡大モデル事業が、港湾物流の高度化をはかる観点から、2010年3月より神戸港の全コンテナターミナル及び大阪港C10～12のコンテナターミナルでの有料実施へと拡大された。その経緯と取り組みの内容について紹介する。

## これまでの港湾の夜間早朝利用の推進に関する動き

港湾の夜間早朝利用に関しては、これまで、民間事業者の取り組みとして2001年4月の港運労使の合意に基づき荷役が24時間化された。政府の取り組みとしても2003年7月に税関の執務時間外体制が整備されるとともに、2004年7月に検疫の執務時間の延長などが行われた。

また近年では、アジア・ゲートウェイ戦略会議で2007年5月に策定された「アジア・ゲートウェイ構想」に「貿易手続改革プログラム」が盛り込まれた。その具体的取り組みとして「港湾の深夜早朝利用の推進」が位置づけられている。これに基づき2008年4月に税関の臨時開庁手数料の廃止が行われた。

さらに同年8月の貿易手続改革プログラムフォローアップ会合において、これまでの取り組みをふまえて「貿易手続改革プログラム」が改定され、「港湾の深夜早朝利用の推進」については、「具体的実施に向けた民間事業者間の合意形成を促進し、3年程度の社会実験を実施すべきとの意見もあることから、長期間の社会実験の具体的内容について検討を行い、一定の結論を得ることをめざす」と、さらなる推進をはかる方向性が示された。

## 各種モデル事業の推進

このような港湾の夜間早朝利用の推進をめぐる動きもふまえ、経済界の要望への速やかな対応とアジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現をめざして、次世代高規格コンテナターミナルの形成など、関係者が一丸となった施策が実施されている。国土交通省では、経済団体や港湾関係者との協働のもと、総合的に効率化を推進しているスーパー中

枢港湾プロジェクトの充実・深化をめざし、港湾を核とした物流を総合的に改革していく先導的な官民協働プロジェクトとして「コンテナ物流の総合的集中改革プログラム」(図1)を推進している。これは、コンテナターミナルのゲートオープン時間の拡大、内航フィーダーサービスの充実など、具体的な目標(コスト・サービスなど)を設定し、その達成に向け官民一体となってモデル事業を推進するという内容である。

モデル事業は、関係者の長期的な

〈図1 コンテナ物流の総合的集中改革プログラム〉

～3年間の「目標達成型」モデル事業による効率的かつ低炭素型の物流ビジネスモデルの確立～(経済団体等との共同プロジェクト)

施策	具体的取組み	平成20年度 (2008年度)	21年度 (2009年度)	22年度 (2010年度)	23年度 (2011年度)	24年度 (2012年度)
		実施体制構築 協議会設置		モデル事業		
①コンテナターミナルの24時間オープン実現のためのモデル事業	○神戸港等において、荷主の需要に対応してコンテナターミナルの運営時間を拡大するモデル事業を実施					
②内航フィーダーサービス等の充実のためのモデル事業	○(内航フィーダー) 神戸港～中・四国間等において、アジア諸港でトランシップされている貨物をスーパー中枢港湾利用へ転換するモデル事業を実施 ○(バージ輸送) 京浜港～千葉港間、大阪港～神戸港間において、環境負荷の軽減に資するバージ輸送モデル事業を実施	実施体制構築		モデル事業		実現
③鉄道による内陸へのコンテナ輸送サービスの充実のためのモデル事業	○京浜港～内陸部間において、環境負荷の軽減に資する鉄道輸送モデル事業を実施	実施体制構築		モデル事業		実現
④インランドポートを活用した空コンテナ輸送効率化のためのモデル事業	○空コンテナの需要と供給をインランドポートにおいてマッチングさせ、港頭地区と内陸部間の非効率な輸送の解消をはかるモデル事業を実施	実施体制構築		モデル事業		実現
⑤電子タグ等を活用した港湾物流情報化推進のためのモデル事業	○コンテナの位置情報把握システム、物流事業者が情報共有可能なポータルサイト、AISを活用して港湾関連手続の省力化・自動化システムなど情報化推進モデル事業を実施	実施体制構築		モデル事業		実現

取り組みにより既存の物流システムを改革することを目的に、2009年度から3年間継続的に実施され、終了時には、民間事業者により自立的・継続的なビジネスが展開されることをめざしている。

## コンテナターミナル ゲートオープン時間拡大モデル事業

ゲートオープン時間拡大モデル事業(表)については、2008年度より全国に先駆け神戸港において実施した社会実験等の結果をふまえ、利用企業がロジスティクスの業務フローの変更に踏み込める規模で実施すべく、2010年3月1日、従来の神戸港のPC14~18での実施から、神戸港の全コンテナターミナルおよび大阪港C10~12(夢洲ターミナル)での有料実施へと拡大された(図2)。2012年度以降は、コンテナターミナルによる自立事業として継続的に実施されることをめざしている。本モデル事業の実施に先立ち、当会は、企業活動の効率化や利便性の向上をはかるべく作業部会で意見反映に努めるとともに、企業への周知などの支援を行った。

また、ゲートオープン時間拡大は、現在選定が行われている「国際コンテナ戦略港湾」のめざすべき姿においても、「ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進など荷主サービスの向上」が実現の方策のひとつとして位置づけられており、関係者によるさらなる取り組みの推進が求められるところである。

会員企業におかれては、この機会にぜひ、本モデル事業を自社コンテ

ナの輸出入に活用され、輸送リードタイムの短縮や商品のトータルコストの削減などにつなげる一助としてご検討いただければ幸いです。

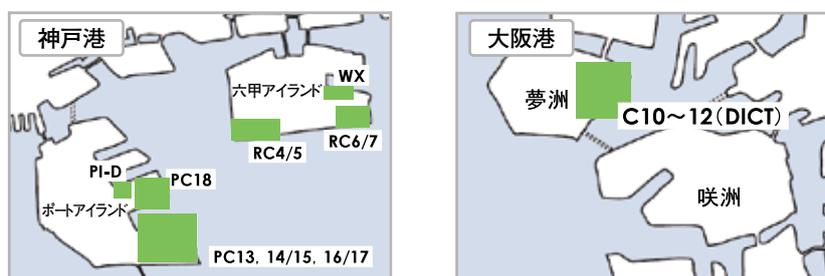
ゲートオープン時間拡大モデル事

業の詳細は国土交通省近畿地方整備局のホームページを参照。

<http://www.pakkr.mlit.go.jp/kbutsuryu/gateopen.html>

(地域連携部 大西利幸)

〈図2 ゲートオープン時間拡大モデル事業実施箇所〉



〈表 ゲートオープン時間拡大モデル事業の概要〉

曜日	従前	モデル事業	
		時間	予約時間
月~金	8:30~16:30	8:30~20:00	16:30~20:00の利用は要予約 (神戸港16:00まで、大阪港15:00まで)

時間外(16:30以降)の利用について

・対象は実入りコンテナの搬出入(詳細は、各ターミナルにお問い合わせ下さい)

・16:30以降にターミナル前の車列に並ぶ車両について有料

・**利用料金 2,500円/本**(20feet,40feet同一)については、**荷主等の利用者の負担**で事前にチケット購入

※ 利用料金については、平成22年度末まで(平成23年度以降は利用状況に応じて変更の可能性あり)

※ ターミナルにおける現金での取扱いは不可

### ゲートオープン時間拡大のメリット

#### 物流施設の効率化

- ・ゲートオープン時間が拡大することにより、工場が操業している時間をフル活用してバンニング作業が可能に
- ・効率的・効果的な人材配置によるコスト削減が実現

#### シャーシ回転率向上

- ・ゲートオープン時間が拡大することにより、ターミナル前の混雑が緩和
- ・ターミナルの混雑状況に応じて配車スケジュールを組むことで、シャーシの回転率の向上(効率的な配車)が実現

#### セキュリティ強化・保管料低減

- ・ゲートオープン時間が拡大することにより、遅い時間に発送したコンテナもセキュリティの高いヤードへの搬入が可能に
- ・コンテナをセキュリティの低い場所に保管していた際の盗難リスクの低減、保管料の削減が実現