

貿易手続等に係る官民協議会（第5回） 議事要旨

日時：平成30年3月12日 10:00～11:52

場所：中央合同庁舎8号館8階 特別中会議室

1. 議事

- (1) 東京都トラック協会説明
- (2) 国土交通省
- (3) 事務局説明
- (4) 自由討議

2. 石原座長冒頭挨拶

- 本日は前回の続きである「港湾における渋滞緩和」、「CYカットタイムの短縮」について御議論いただく。

3. 「東京港における海上コンテナ輸送の現状と課題」（資料1）について、一般社団法人東京都トラック協会菊池海上コンテナ専門部会長より説明。

4. 「港湾の渋滞緩和対策について」（資料2）について、国土交通省港湾局江原港湾経済課長より説明。

5. 「港湾の渋滞緩和に資する施策」（資料3）について、内閣官房日本経済再生総合事務局川村参事官より説明。

6. 各委員等からの意見の概要（順不同）

- 国交省提出資料の3ページの2番、コンテナ車両の位置情報を活用した事前荷繰りについて、この実証実験は横浜の南本牧ふ頭でやられたようだが、もし今後やられるのであれば、一番混んでいる大井ふ頭でやったほうが実態を把握できるのではないかと。多分南本牧はまだそんなに混んでいない。一番問題になっているのは大井あるいは青海なので、この辺を選んで実証実験を今後したほうがいいのではないかと。東京港で実証実験を今後AIターミナルに関してもやっていくべきではないかと。
- 江原課長（国土交通省）
横浜でやっている実証事業を大井とか青海でできないかという点だが、この実証事業は、全国でまず1つ、先進的な事例をつくり上げて、その上でそれを参考にそれぞれの港で取り組んでいただければと思っている。こうした取組の成果については

共有させていただくので、その中で取り入れるべきところを取り入れていただくというのがいいかと思っている。

- トラック協会に質問だが繁忙期の中でピーク時間において輸入コンテナ1本、待機時間は別としてゲートに入ってからコンテナを引き出してゲートを出るまでに大体どれぐらい平均時間がかかっているかご教示いただきたい。
- 菊池部会長（東京都トラック協会）
波はあるが、平均で2時間ぐらいかかっているターミナル、1時間半とか1時間とかというターミナルもある。混雑すると2時間以上、3時間とか4時間とかもある。特に空コンテナの返却先であるバンプールへの返却に時間がかかっている。ターミナルだとゲートが幾つもあるが、バンプールは1つしかない。コンテナに汚れや壊れがないか等のチェックもしなければならない。また、ターミナルだと早朝ゲートオープンや夕方延長があるが、バンプールは基本そういうものはない。空コンテナが返せないのシャーシーがあかず、実入りコンテナがとれないというような状況になっている。
- 資料1の12ページの中に東京港の各埠頭別のコンテナ取扱個数の伸びの推移があるが、ここから類推すると、特に一番伸びているのは青海のコンテナ埠頭の公共の部分。ここが特に混雑が近年激しくなったと理解してよろしいのか。その場合、何が一番大きな原因なのか。
- 菊池部会長（東京都トラック協会）
青海がふえている。中国からの輸入が多い。
- 青海はほかの船社ターミナルと違って公共埠頭であるため渋滞しやすいのか。
- 菊池部会長（東京都トラック協会）
作業性が悪いのも混雑する要因。（荷役機器が）テナーではなくてキャリアになっている。キャリアだと3段。テナーだと4段ぐらいまでコンテナを積める。
- 資料3にもあり、渋滞緩和に対する施策の中で、この協議会でも博多の予約システムのプレゼンをいただいているが、事前予約システムはトラック業者にとってどのようなメリットがあるのか。もしくはどのようなデメリットがあるのか。
- 菊池部会長（東京都トラック協会）

- メリットとしては、その時間に行けば待機をしなくていいこと。
- デメリットは、実際にトラックがゲートインするのに夜の10時までかかっているターミナルであれば、予約をしても全作業が終わるには10時までかかるのではないか。ドライバー/車両はそれまで道では待機しないが、どこか休憩所なりで待機をさせることになる。そうすると、トラックドライバーの労働時間制限13時間などは超えてしまう。また、その予約を誰がするのか。海コン事業者が予約をとれなかったとき、なぜとれないのかという不満が顧客から出てくるのではないか。予約をとったとしても道路状況やその前の作業のターミナル混雑状況次第ではその時間に間に合わないこともあるのではないか。例えば違うターミナルでコンテナを返して、そこから予約していたターミナルに移動する。予約をしていたのに空コンテナ返却で時間がかかってしまう。そうすると時間どおりにいかないというようなことが出てくる可能性がある。
- いろいろ問題はあと思うが、事前に予約することである程度時間を決めていけるので、更にメリットをひねり出せないか。
- 菊池部会長（東京都トラック協会）
実際にターミナルでも混雑時間に偏りがあり、ターミナルが空いている時間に来ればいいではないかとよく言われるが、大体朝一着で届けてくださいというオーダーを受ける。朝一に届けるためには前日の夕方にコンテナを取り出しておかなければいけない。そうすると、16時半までに並ばなければいけない。繰り返しになるが、実際に遅くまで作業時間がかかっているターミナルであれば、ゲートインはそれに近い時間になる筈である。予約した場合、どこかで車を待機させることになる。それが休憩室なのかもしれませんけれども、拘束時間には入る。労働時間の13時間の枠もあり、16時間まで週2回は可能ではあるが、他方終業から次の始業まで8時間以上のインターバルを空けなければいけない。夜10時までコンテナの引取りに時間がかかりその後車庫に戻ってきて作業終了の場合、翌日6時に在庫は出来ない事前予約については、どういうメリットがあるのかははっきりとわからない面がある。
- トラックの事前予約システムに対してユーザー側として、例えば需要が供給より大きすぎて、予約がとれなくなってしまう可能性を懸念。
待機料について、通常、荷主の構内では取るようにはなっていると思う。これは港の例えば空バンを返すのに渋滞で7時間かかったら7時間分を請求したいということか。
- 菊池部会長（東京都トラック協会）

待機時間については海上コンテナだと、荷主の構内で発生したものについては、今でも請求できる。今回の標準貨物自動車運送約款の改正では、荷主都合による待機時間を待機時間料の対象ということだが、朝、配達のためには前日の夕方にコンテナの引取りが必要であり、そのときに荷主から16時半に並んでくださいと言われても、事業者としてはいろいろ配車繰りがあり、難しい。それはもう事業者のほうに任せていただく他無い。CYに並んだときから取って出てくるまでが所要時間という考えが妥当ではないか。

- 東京だと、年末年始は1カ月先のオーダーを入れなければいけないという場合があって、予約システムには向いていないのではないか。

- 石原座長

ターミナルの中の効率化をどうやって図っていくのかもすごく重要なポイント。荷繰りの問題も事前予約システムを入れておけば、前もってある程度準備できるのではないか。12時から1時半までの昼休みは全然荷役しないのか。

- 菊池部会長（東京都トラック協会）

ターミナルによっては作業をするところもある。

- 石原座長

昼休みの作業については、労使交渉になると思うが、交渉できないのか。

- 菊池部会長（東京都トラック協会）

労使間の交渉であり、トラック協会は交渉の場に入る立場に無い。

- 江原課長（国土交通省）

時間予約制について、ある程度の枠が確保できないと難しいと思っており、恐らく東京港ではなかなか難しいのではないか。横浜では実証事業としてはそこまで踏み込んでやってみようかなという思いはあるが。

- 例えば第3回協議会で御説明をいただいた博多港では事前登録の車でないと入れないという仕組みを構築している一方で、時間予約はやっていないようだ。

- もう一つ、博多港ではゲートオープンの延長もやっていない。港の規模、大きさ、どういう貨物が多いのか、荷主さんの広がりみたいなものの違いが恐らくかなり大きいということだと思う。東京港でどうあるべきなのか、横浜の実証事業をどういう形で進めていくのか。それぞれの港ごとに御検討をいただくことだと思う。我々としては、実証事業でやっているものを全国で画一的にやろうというわけではなくて、あくまで先進的な取組みとしてやっており、それを参考に、それぞれの港の特

性に応じて応用いただきたい。

- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）
昼休みのゲートオープンについて、港湾労働者の労働者保護の観点から法規制が存在するのか。
- 江原課長（国土交通省）
ゲートオープンの時間について、これは完全にターミナルの経営判断。その上で、労使交渉。実態は、ゲートオープン時間については、東京では一部のターミナルで東京都の支援を受けながら朝の1時間を延長している。他の港では、オープン時間を拡大するような港、ターミナルもある。昼に関しては、繁忙期は荷役をやっていと承知している。
- 要はターミナルのオープン時間については、全国一律の規制があるわけではなく、それぞれのターミナルの判断で決められる。そのそれぞれのターミナルの中でも時期的な繁忙期、そうでない時期に応じて、そういった取組を変えていると承知している。
- 下羅課長（東京都）
ゲートオープン時間の拡大については、産別協定において8時半から16時半というのが基本として決まっている。その上で、東京港は当然相当混雑しているので、毎年東京都から労使双方にお願いをして、合意ができたターミナルについては早朝ゲートオープンという形で朝1時間、前倒しで拡大していただいている。費用については東京港埠頭株式会社が負担をしている。
- 昼休みでの対応や夕方の延長についても、混雑するターミナルにおいては状況を見ながら柔軟にやっていただいている。
- 私はトラック運送業の生産性向上、料金収受に関する協議会にもこの3年出席している。荷主としてもトラックドライバーやトラックの不足は我が国のサプライチェーンを崩壊させる非常に大きな問題だと常々主張している。
- ドライバーの海上コンテナ離れは荷主としてもダメージは大きいですが、港湾周辺における待機とトラック関連協議会のほうで問題視していた待機とは若干本質が異なる。荷主都合により到着したトラックへの荷積み、荷卸しを長時間待たせるなどの待機に関しては、発荷主と受荷主が協力してそれを排除する、解消させていくということ、前向きに取り組まなければいけない。
- 一方、今回のCYにおける待機、いわゆる長時間渋滞というのは、荷主がコントロールできないところでの待機であり、それに対して料金を払えというのは心情的には

理解はするが、根本的な面で納得はできない。これは荷主、トラック協会並びに港湾関連の業界も含めて改善していかないといけない問題で、国交省が説明されたいいろいろな施策も踏まえて検討していかないと、結果として長時間待機は解消されない。

- 1点質問だが、東京トラック協会提出資料7ページ目の「ゲート並び時間イメージ」を見ると、当然、朝のゲートオープン、夕方のゲートクローズがピークになる。国交省の予約システムも、今まだテスト段階なので、短期的にはオープン時間が延長できなければ、混雑時間を平準化するしかないと思っている。
- その際、昼間の時間帯をどうやって増やすかだが、昼間にトラックを配車すると1日の稼働を1回転しか回らない運用にさせてしまうのか。
- もしそうではなく、平準化がトラック業界としても良いということであれば、短期的な施策として、平準化するための対策を荷主も含め、この協議会の中で検討しなければいけないのではないか。

- 菊池部会長（東京都トラック協会）
平準化については、今の東京港のコンテナの動きでは翌日朝一着の顧客オーダーが圧倒的に多く、そのためには、前日に引き取って積み置く必要がある。
- 空いている時間帯（例えば午前中）にということだと、今は空いているが、みんなが行き始めたらどうなるかわからない。また、道路は日中混雑するので指定時間に配達できないかもしれない。現在でも午後からの配送には高速道路料金を頂いている。着時間については猶予がほしい。着時間の指定がなければ運送会社としてはやりやすい。
- 荷主負担に対する質問については、ドレーのオーダーの範囲の中で発生している。オーダーはどこでターミナルでコンテナを引き取って、どこへ配達し、その後どこでターミナルにコンテナを返却すると言うもの。その範囲で長時間待機が発生している。先ず負担すべき荷主が負担をし、海上運賃だけではなくターミナルのサービスも考慮して船社・ターミナルを選択することで、経済システム（市場原理）が働きターミナルのサービスが改善すると考える。今年の年明け、東京港で新しいターミナルが開始になって、かなり混雑した。コンテナの引取りだけで7時間、返すので7時間という事態が発生した。もう運送事業者が受け切れない。これを受けると他のターミナルを利用している顧客の作業まで影響してしまう。皆が敬遠し、荷主はドレー手配が出来なくなり、船社（ターミナル）を変え始めた。
- 貨物を失うことになってターミナルがサービスを改善し、かなり待ち時間は減ってきた。やはり荷主が動いてくれないと変わらない。負担すべき人が負担していただけないと変わらない。運賃だけではなくて、そういうサービスの選択も全部含めて、やはり荷主に動いていただきたい。

- 荷主の要望で、翌日の朝配送のオーダーの際、回収するのは前日いつでも良いという契約には何か問題があるか。例えば昼間回収してどこかに留め置き、翌朝届けるといった運用、つまり前日の夕方7時間待機して引き取るのではなく、昼間2時間で引き取り、残りの5時間程度何か別の作業を行うといった運用はできるのか。
- 菊池部会長（東京都トラック協会）
動きとしては朝着で多くの車が配達先に行っており、昼前後の時間帯に東京港にいる車がまず少ない。また、空のコンテナを返さないとシャーシーが空かないので、次の作業に取りかかれぬ。朝配達に行き、帰ってきて、空コンテナを返し、それからコンテナの引取りに入ってもう一回転やる。それが終わってからまた、翌日の分を引取りに入るといった流れである。コンテナ1本で考えればそういう対応が可能であるが、回転をさせないと海コン事業は成り立たない。早い時間にコンテナを引き取ればシャーシーが他の作業に使えなくなる。通常の料金では対応は難しい。
- 輸出大手の荷主の中には工場に駐車場を設けて、着時間は問わず、空のコンテナを運び込み、翌日はそこから引き回すということをやっている荷主もある。これは効率が良い。海コン事業者が自主的にやる場合もある。
- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）
空コンを返して同じターミナルで実入りを1回で引いてくるというのは現実的ではないのか。
- 菊池部会長（東京都トラック協会）
事前予約制で受けてくれるターミナルはある。
- 商社業界には直接トラック業界からの悲鳴が届かない。海貨と納入先が直で調整されることが多い。資料1の9ページ目の今後期待される対策のうち、1番の待機時間料の収受については、いろいろな意見がある。今の実情をできる限り丁寧に各方面に説明していただく必要があるのではないかと。また、この対策の1、2、3がパッケージで行われていかないと、渋滞の根本的な問題は解決しないのではないかと。
- 待機料金の話だが、トラック会社は、契約相手が荷主なので、荷主に対して課徴したいというのは、契約形態からは理解できる。ただ、そもそもこのような追加の料金が議論となること自体がほかの港と比べておかしいのではないかと。追加料金が発生しないようにするための議論をすべき。
- 荷主側の拠点で待機させた場合、待機料支払うのはもう一般的になっていると承知

している。日本の港は、海外の港と比べて船の沖待ちは少ないと聞いている。何が起きているかというところ、ターミナルが本船荷役を優先するためにコンテナ荷役作業に比重が偏ってしまっているのではないかと聞いている。これが結果的にトラック会社に負荷をかけてしまっている。

- いかにかに待機を解決するかというところで、ゲート待ち時間をいかに減らすかについては、荷主の協力、港のIT化、これらを全てセットで同じ方向に向かってやっていかなければならない。オフドックCYの有効活用もやっていただきたい。

- 石原座長

海上コンテナ料金は届け出料金になっているが、この料金が守られているのか。守るためには事業採算を考えると、2回転、3回転させないと合わない。だから、社員に無理をさせざるを得ない。この辺りについて国交省はいかがお考えか。

- 平嶋課長（国土交通省）

運賃・料金については、事後届出となっている。運送に必要なとなるコストは、例えば、車両の減価償却、ドライバーの賃金、タイヤ交換や整備等の費用、燃料費など、様々な費用で構成されている。

一定の距離については一定時間内で走行できる前提で、必要となるコストの回収を予定しているということであると、走行速度が非常に遅かったり、もしくは全体として運送を終えるのに時間がかかってきたりすると、時間当たりのコストが仮にあまり動かなくても回収しなければならないコストが増加することになる。そういう意味では、状況によって原価回収についてもズレが生じている面はあるということではないか。回収しなければならない原価があるのであれば、待機時間に応じての追加的部分としてなのか、又は、全体として考えて運賃的な部分としてなのか、いずれにしても回収できなければ持続的に運送していけない。

- 事前予約システムについて、供給量以上に需要があれば、予約しても意味がないと思うがいかがか。

- 江原課長（国土交通省）

時間予約制にするに当たっては、それぞれの時間枠にそれなりに余裕がないと成り立たない。そういった意味で、東京港では、キャパシティの問題があり、うまくいっていない。時間予約制を入れるためにいろいろな前提条件が満たされていないのではないかと考えている。つまり、1つは時間予約制で人気のある時間も含めてある程度枠が確保できる。あともう一つは、時間に間に合わなかったときにどう対応するのか、ターミナルとユーザーの間で、合意されていないといけな

い。おくれてしまっ入れて入れろみたいな形で塞がれてしまうと逆効果になってしまうので、そういった意味では、そういった関係者の合意がきちんと整っているということも1つ重要な要素になるというように思う。

- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）

恐らく、今、時間予約の基本的な枠がないと回らないということだとは思いますが、問題は、いかにその枠をつくるかということと、どう限られた枠を上手にマネージしていくのかということだろうと思う。そこは昨今のGPSとかIT技術、予約システムを手書きだと流動的には、フレキシブルには動かせないものを工夫しながらできるマッチング的なシステムも構築はできる時代にはなっているのではないかと思うので、従来型の発想でできないと決めつける必然性は必ずしもないのではないか。

- もう一つは、荷主側に聞きたいのだが、陸送の話だが、皆さん方が朝一番に持ってこいというので、それでは、大変だから平準化したらどうかと言った。実際に荷主さんのところを回って見たら、それは今まで朝一番に持ってこいと言っていたけれども、うちは午後でもいいよというところもあるし、いろいろなスタイルがあって、荷主さんのほうでそういうような受け側で効率を考えたら、みんながみんな朝一番に集中しなくてもいいのだというようなことというのはあり得るか。

- これは私の個人的な見解になってしまうが、平準化は、できるかというより、やらないといけない状態になっているのではないか。それをやらないと回らない。トラック不足の中、例えば何曜日の朝何時までに何処と何処に配送して欲しいと依頼しても、もう配車できるトラックはありませんとフォワーダーから言ってくる。現有のトラックを有効活用するには平準化は必要ではないか。

- 先ほど私が質問したのは、そういう意味で平準化というのは荷主としても対応していかないと回らない状態になっている。だから、これはやればできるので、それでも時間指定や曜日指定を荷主が要求するのであれば、それに対する対価をトラック業界も荷主に請求してよいということにならないか。

- 石原座長

本日の結論としては、やはり資料3の施策の中で直近にやるべきことと長期的にやるべきことを分けて、両方の面からやっていかなければいけないということだと思う。予約システムはどうやっていくのか。そういったことが御意見の中で多く出た。それは国交省がというような形のAIを駆使した形でのビジネスモデル的なターミナルをつくっていく。できれば横浜港以外のところで例えば東京港、もしくはお話に出ていた神戸港あたりでできればと思うが、その辺いかがか。

- 江原課長（国土交通省）

先ほど川村参事官からも話があったが、新しい技術を活用することによって、今までできなかったことがいろいろできるようになると思う。そういったモデルをつくっていき、また、それをいろいろな港で応用していただけるように私どもはやっていきたいと考えているので、とにかく、まずはどこかでやってみる。それをまねていただける状態にしていくということだと思う。我々が実証事業としてやっていることは、その実証事業を行うことが目的ではなく、それをいろいろな港で、それぞれの港の状況は異なると思うが、そういった状況の違いも踏まえながら応用していただくということで考えている。座長がおっしゃるように各港でそういう応用ができるようなお手伝いもこれからはやっていく必要があるのではないかなとは認識している。

- 石原座長

国交省については、今後、さらに御検討を進めていただきたい。それでは、本日の渋滞緩和に関する議論はこれまでとさせていただきます。本日は、東京都トラック協会の菊池部会長、東京都港湾局下羅振興課長、どうもありがとうございました。

（東京都トラック協会、東京都港湾局退室）

- 石原座長

それでは、次に、前回に引き続いて「CYカットタイムの短縮」について、御議論いただきたい。

- 現状維持も含めて4案を提案されているというように理解した。ということは、現状維持のCY搬入、情報提出とも3日前というのが生き残っていて、ここで例えば民民の話で選択制というのは個別交渉、個別契約になってくると思うので、どちらかというと強者優遇に陥って、弱者、中小関係は置き去りにされるのではないかという懸念が多少ある。交渉、競争条件の促進ということだが、競争条件をかえって、競争の前提を阻害する一因にもなるのではないかなと感じた。

- 今の御発言で、船会社で強者優先の契約をするのではないかということだが、その点はあくまでも前提条件が、荷主が大手であろうと、中小であろうと、いわゆる正確なデータを電子的に提供いただけるとというのが絶対条件なので、中小の顧客であろうが、ここは関係ないと思う。これさえしていただければ基本的にはこういう運用が可能であるということなので、あとは個別の交渉になるが、基本的にはその御

心配はないかなと思う。

- 別に強制しているわけではなくて、要するに4つのアイデアの中からどれをやってもいいよということで選択肢として選べるようにしているのであって、別にこれを押しつけているわけでも何でもなし。御心配には当たらないのではないかなと思うが、いかがか。
- 趣旨はわかった上で懸念を少し述べさせていただいた。
- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）
競争を阻害するというご指摘は、これは議事録でもEU当局にとってみても重要な視点だと思うので、その懸念についてご説明いただきたい。競争を阻害するというよりも競争の中で力の弱い者が不利益を被るかも知れない、という趣旨で使われた、ということか。
- 競争条件の前提で、要するにサプライチェーン、みんな短くしたいというのは前提になってくる。その中で個々の企業努力があって、あと港のインフラがあるという中で、ターミナル側の事情で、そこで差別化を生み出すのが果たしていいのかわか。
- 基本的には競争の阻害ではないと思う。ただ、機会均等というような感じ。そういう意味で捉えていただければいいと思う。機会をあまねくいただきたいということ。
- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）
選択肢がふえると機会がふえるのだとは思いますが、だから、御懸念の点は、そもそも中小だからということで、この選択肢があっても手を挙げることができないというようなところが御懸念なのか。
- 個々に契約によるという話があったが、要するに船会社と個々の契約になってくる。自分で選択できるならそれは問題ないが、だから、あとは船会社様の対応次第ではないか。
- 石原座長
そうではないのではないかな。船会社と荷主との間の話し合いで、要するに自分が荷主としてこういった完全な情報を提供できるということさえはっきりすれば、それは別にいいことであって、船会社がこうしろと言っているわけではない。
- 承知した。個々の契約であなたのところは3日前でないとだめですよ、あなたのと

ころは情報に提供の問題があるので2日前でないためですよと契約を結ぶのだと思った。そういう誤解をしてしまった。

- 石原座長
そういうことではない。要するに荷主と船会社との話し合い。
- 別に中小の荷主さんだからおたくは情報を早く出せと、3日でしかやりませんと、それはないと思う。本来の趣旨とは外れてくるし、それは御心配する必要はない。
- 心配し過ぎたかもしれない。
- 正確な情報の提出が可能と判断する荷主の基準について、何か話し合っているか。例えばAMS情報で間違いを5回繰り返したらだめとか、何かそのような検討をされているようなら教えていただきたい。
- 余り細かいところは検討していないし、この協議会で申し上げたのは、荷主が自身の責任において正確な情報を船社が利用可能なシステムを介して電子的(PDF等の単なるファイル添付は不可)に船社に提供する場合にあってのみ、ということなので、これ以上のことは特に細かいところは議論しておりませんが、実際の運用に関しては、やはり個々の船会社、荷主さんとの間で話していただいたほうがいいと思う。もう一点。3日前とか2日前、書類のカットタイムだが、これは必ずしも2日前、3日前の16時半とは限りませんので、あくまでも2日前、3日前の何時にするかは、それを各船会社の個々の事情によって変わってくると思う。なので、その点だけは御留意いただきたいと思う。
- 今、ちょうど出た正確な情報を船社が利用可能なシステムを介して電子的に船社に提供する場合というのは、具体的にはACLでのB/L、要するにフォワーダー、海貨業者が差し入れるB/L情報のことという理解でよろしいか。
- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）
そのとおり。
- 今回、お話しいただいた内容は、これまで議論させていただいた内容を反映させていただいているので、荷主からしてみれば、選択肢として4案。最終的には荷主と船会社の間での調整事項かと思うが、カットタイムの短縮は非常にありがたいと思う。
- ただ、一方で、情報がきちんと船社のほうに渡せるかという仕組みは、それぞれの

各荷主に委ねるといったときに、先ほどお話があった大手と中小とでは、やはり持っているシステムや要員等、基盤が違うと思う。その辺の救済策として、船会社に対して正しい情報を提供できる仕組みといったものを民任せではなく、官も含めた形で検討頂けると有難い。

- 具体的には、何かそのようなシステムを構築する際の補助金とかの話になるのかもしれないが、中小の方が使い勝手の良い形で、このCYカット短縮の運用に対応できるよう、重ねて官の方の御協力をお願いしたい。
- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）
今、御指摘いただいた点については、国交省、経産省中心に御検討いただいているところなので、少しそこもお示しをさせていただいた上で方向性を何らか出して取りまとめのほうに盛り込んでいきたいと考えている。
- 船会社としては、今まで一律、CYカット3日前という形で皆さんのほうに、これは特別申し合わせて3日前にしたわけではなくて、基本的に3日前になっていたという状況だが、今回、この選択肢がふえるということで、これはあくまで船会社としては、個々の船会社の判断になるので、船会社と荷主のほうでお話をさせていただければいいのかなと思う。

6. 石原座長総括

- それでは、時間はまだ早いですが、本日の議論はこれまでとさせていただきたいと思う。本日も活発な御議論、ありがとうございました。
- 本日の港湾の渋滞緩和についても皆様から御意見をいただいた。東京トラック協会様からは運送事業者が抱える課題等について御意見をいただき、理解を深めることができた。特に国交省様におかれては、本日御紹介いただいた取り組みを着実に実行していただくとともに、このような取り組みを横浜港以外の港でもぜひ検討していただくことをお願いしたい。そして、より多くの港で渋滞の緩和につなげていただくよう、重ねてよろしく願います。
- また、CYカットの短縮についても活発な御議論をいただいた。CYカットタイムの短縮については、おおむね総意が得られたと思う。
- 次回は今年度の協議会の総まとめをしたいと考えている。御協力のほどをよろしく願います。

（以上）