

貿易手続等の 全体最適化 に向けて

平成29年10月26日

内閣官房

日本経済再生総合事務局

1. 経緯

2. 背景

3. 論点

世界銀行“Doing Business”とは何か？

- 「日本再興戦略 -Japan is Back-」(2013年)以降、成長戦略のKPI「2020年までに世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、先進国(OECD加盟35か国)で3位以内を目指す」としている。
- 同ランキング(“Doing Business”)は、世界銀行が毎年発表する、世界190ヶ国を対象とし、事業活動規制に係る10分野を選定し、順位付けしたもの。
- 日本の順位は年々低下し、先進国35か国中、2013年の15位から2017年は26位。
- 2017年は、特に法人設立や少数投資家保護等の分野での順位が低下。

分野	測定される項目の例	OECD35カ国中順位	世界190カ国中順位
法人設立	手続数、時間、コスト、最低資本金	31 (28)	89 (81)
建設許可	手続数、時間、コスト、安全基準	23 (25)	60 (58)
電力事情	手続数、時間、コスト、電力事情	9 (7)	15 (14)
不動産登記	手続数、時間、コスト、登記行政の質	25 (24)	49 (49)
信用供与	権利の強さ、信用情報へのアクセスのし易さ	25 (24)	82 (78)
少数投資家保護	少数株主の権利	22 (16)	53 (51)
納税(社労)	申告・支払時間、税率、税目、還付手続	29 (32)	70 (71)
輸出入	時間、コスト、	28 (27)	49 (49)
契約執行	時間、コスト、司法手続の質	23 (23)	48 (48)
破綻処理	時間、コスト、破産処理の質	2 (2)	2 (2)

() は2016年の順位

世界銀行Doing Business「輸出入」分野における我が国とOECD諸国との比較

●ボーダーコンプライアンス所要時間が他国と比べて長い。

※OECD諸国の太宗を占めるEU諸国は陸上運送が評価対象となっており、海上運送が評価対象となっている日本との単純比較は難しい点に注意。

		日本 (28位)	アメリカ (23位)	OECD平均 (イギリスの例：19位)	OECD1位 (デンマークの例)
<輸出>		日本→中国	アメリカ→カナダ	イギリス→アメリカ	デンマーク→ドイツ
ボーダーコンプライアンス	時間	23時間	2時間	24時間	0
	コスト	265USD	175USD	280USD	0
書類審査	時間	2時間	2時間	4時間	1時間
	コスト	60USD	60USD	25USD	0
<輸入>		中国→日本	メキシコ→アメリカ	ドイツ→イギリス	ドイツ→デンマーク
ボーダーコンプライアンス	時間	40時間	2時間	3時間	0
	コスト	299USD	175USD	0	0
書類審査	時間	3時間	8時間	2時間	1時間
	コスト	100USD	100USD	0	0

＜抜粋＞

- 貿易手続に関し、貨物の滞留時間の短縮化等を実現するための全体最適化について、官公庁や民間事業者が一堂に会して制度面や技術面など総合的な観点から検討する官民協議体を今夏までに立ち上げ、速やかに検討を開始し、本年度中に結論を得る。

1. 経緯

2. 背景

3. 論点

我が国の貿易量の推移①

- 輸出入総額は1990年に比して**倍増**
- 輸出入総額に占める海上貿易の割合は**約70%**

<金額ベース>

(単位：兆円)

年	輸出	輸入	総額	海上総額	航空総額
1990	41.5	33.9	75.3	60.1(81%)	14.4(19%)
1995	41.5	31.5	73.1	54.5(75%)	18.6(25%)
2000	51.7	40.9	92.6	62.0(67%)	30.6(33%)
2005	65.7	56.9	122.6	87.2(71%)	35.4(29%)
2010	67.4	60.8	128.2	94.6(74%)	33.6(26%)
2015	75.6	78.4	154.0	112.6(73%)	41.4(27%)
2016	70.0	66.0	136.1	97.2(71%)	38.9(29%)

我が国の貿易量の推移②

● 輸出総額、輸入総額に占める海上輸出の割合貿易の割合は、それぞれ**約70%**

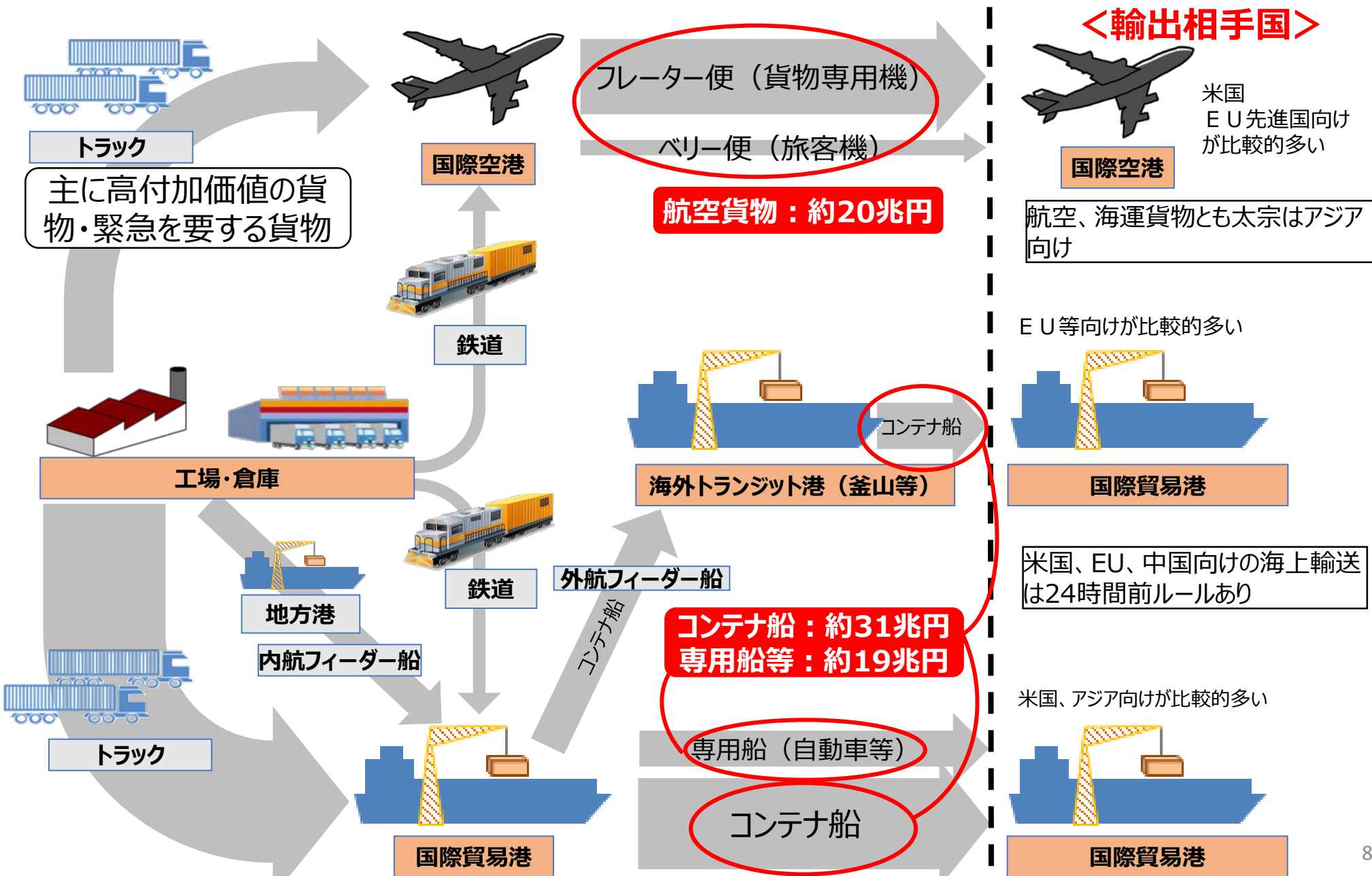
<金額ベース>

(単位：兆円)

年	輸出	海上輸出	航空輸出
1990	41.5	34.8(84%)	6.7(16%)
1995	41.5	31.4(76%)	10.1(24%)
2000	51.7	33.8(65%)	17.9(35%)
2005	65.7	45.7(70%)	20.0(30%)
2010	67.4	48.4(72%)	19.0(28%)
2015	75.6	54.7(72%)	20.9(28%)
2016	70.0	49.9(71%)	20.1(29%)

年	輸入	海上輸入	航空輸入
1990	33.9	26.1(77%)	7.7(23%)
1995	31.5	23.1(73%)	8.4(27%)
2000	40.9	28.2(69%)	12.7(31%)
2005	56.9	41.5(73%)	15.4(27%)
2010	60.8	46.2(76%)	14.6(24%)
2015	78.4	57.9(74%)	20.5(26%)
2016	66.0	47.2(72%)	18.8(28%)

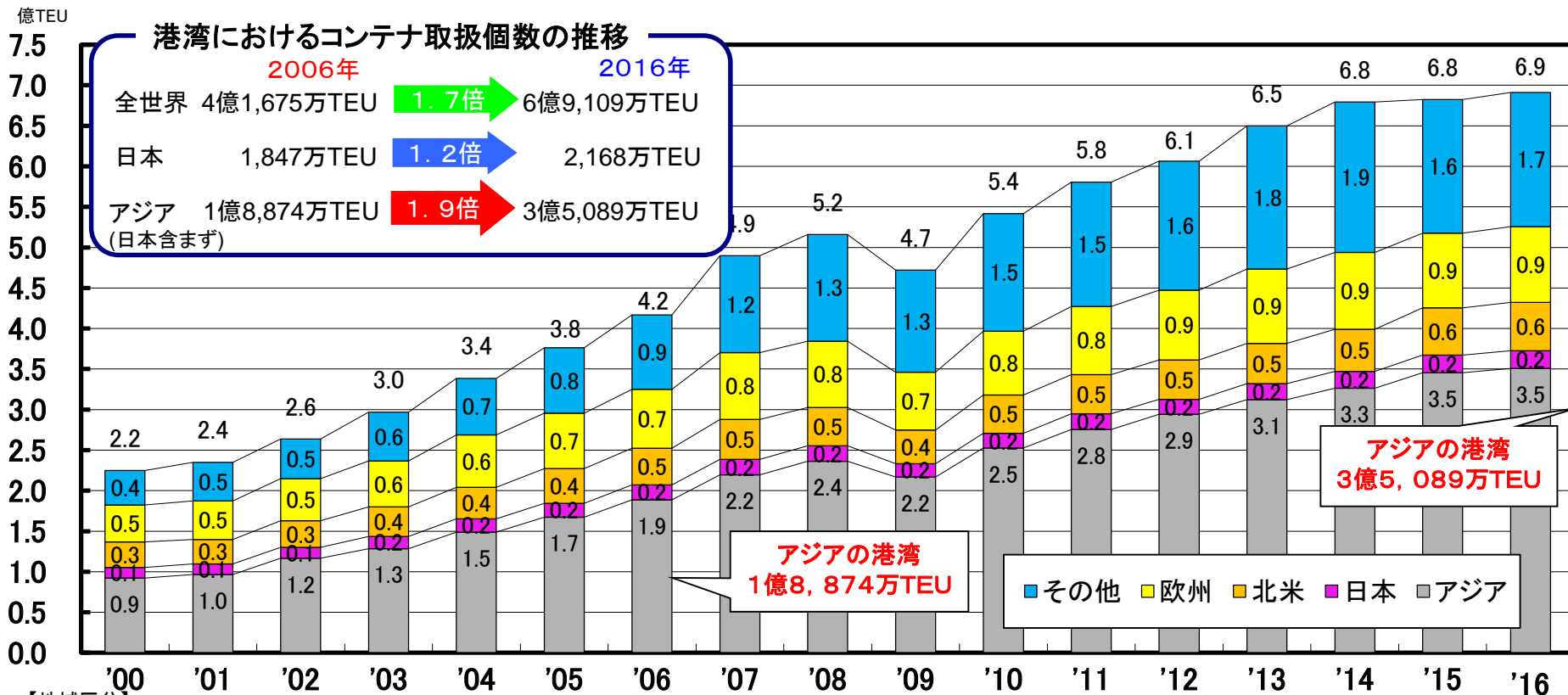
輸出フロー概略



※ 数字については、財務省の貿易統計（2016）をもとに作成

コンテナ貨物の輸出入の現況①

● 2006年から2016年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は**1.7倍**に増加



【地域区分】

2000～14年

- アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米：アメリカ、カナダ
- 欧州：イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他：日本と上記以外

2015～16年

- アジア：北アジア、中華圏、東南アジア
- 北米：東海岸、ガルフ海岸、西海岸
- 欧州：北西ヨーロッパ、西地中海
- その他：日本と上記以外

(速報)

TEU(twenty-foot equivalent unit)
国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

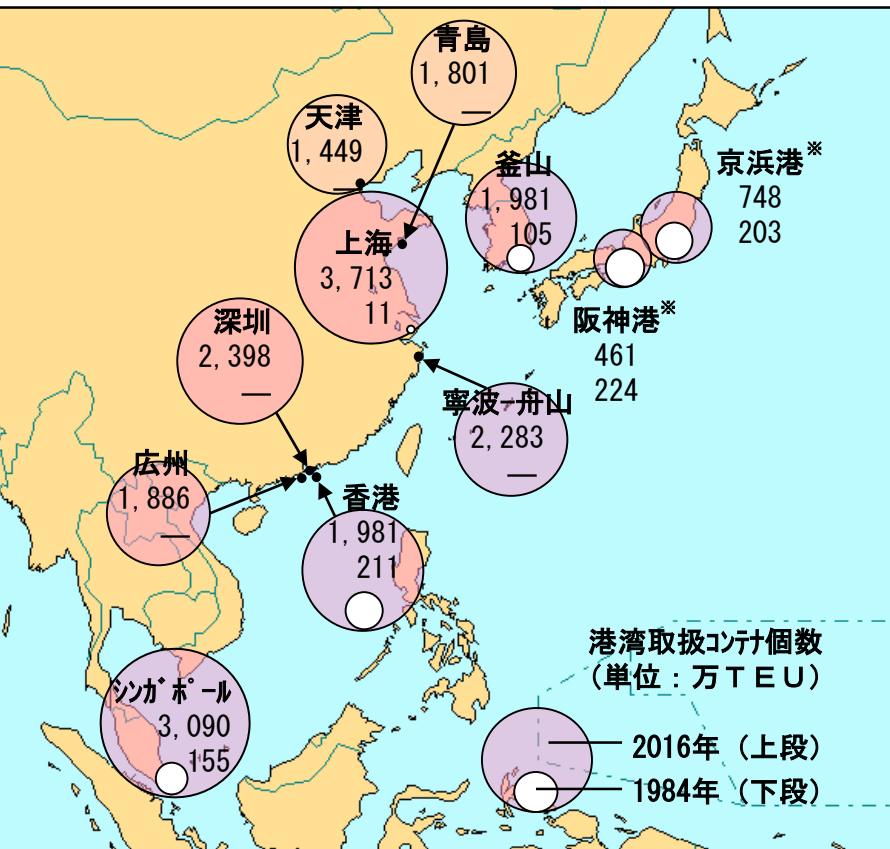
出典：2000～14年はTHE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)
2015～16年はDrewry 『Container Forecaster & Annual Review 2016/2017』
より国土交通省港湾局作成

注) 外内貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貨計)は、2,005万TEU(2006年、港湾統計)から2,168万TEU(2016年、国土交通省港湾局調べ)に、10年間で1.1倍に増加している。

コンテナ貨物の輸出入の現況②

- 各港における取扱コンテナ個数は大幅に増加。
- 特にアジア諸国におけるコンテナ取扱量は大幅に増加。

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の 20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位。

※京浜港は東京港・横浜港、阪神港は大阪港・神戸港。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】(単位: 万TEU)

1984年			2016年 (速報値)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1 (1)	上海 (中国)	3,713
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2 (2)	シンガポール	3,090
3	香港	211	3 (3)	深圳 (中国)	2,398
4	神戸	183	4 (4)	寧波-舟山 (中国)	2,283
5	高雄	178	5 (6)	釜山 (韓国)	1,985
6	シンガポール	155	6 (5)	香港 (中国)	1,981
7	アントワープ	125	7 (7)	広州 (中国)	1,886
8	基隆	123	8 (8)	青島 (中国)	1,801
9	ロングビーチ	114	9 (9)	ドバイ	1,477
10	横浜	110	10 (10)	天津 (中国)	1,449
...
12	釜山	105	31 (29)	東京	470
...
15	東京	92	55 (57)	神戸	280
...
31	大阪	42	57 (54)	横浜	278
...
			59 (58)	名古屋	266
		
			83 (72)	大阪	195

[注] 数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける()内は2015年の順位。
 [出典] CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1987及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

各国の港湾ターミナルの現況

●単位面接当たりのコンテナ取扱量は、上海、シンガポールが突出して高い中、次いで釜山、東京、ハンブルグが高い。シンガポールや釜山はトランシップによく使用されるため、単純な比較はできないが、上海、東京港、ハンブルク港は、ターミナルの大きさに比して、多くの貨物を取り扱っている状況。

港名	2016コンテナ取扱量（万TEU）			コンテナターミナル全面積（ha）	単位面積当たりのコンテナ取扱量（万TEU/ha）	ターミナル数	トランシップ率
	合計	輸出	輸入				
上海	3,713	-	-	884	4.20	5	12%
シンガポール	3,090	-	-	772	4.00	1	85%
釜山	1,946	974	972	707	2.75	10	51%
ロッテルダム	1,239	594	645	704	1.76	6	31%
ハンブルク	891	430	461	440	2.03	4	37%
ロサンゼルス	886	419	467	688	1.29	7	-
東京	425	198	227	153	2.78	8	-
横浜	252	133	119	179	1.41	7	1%
名古屋	249	130	119	158	1.58	5	-
神戸	214	115	99	160	1.34	7	1%
大阪	195	89	106	124	1.57	8	-

※ 国土交通省港湾局作成資料をもとに作成

港湾におけるトラックの渋滞

- 東京港におけるトラックの渋滞は慢性的であり、列に並び始めてからゲートアウトまでに要する時間は平均で 1 時間以上。
- 荷主ニーズに起因する入出荷時間の集中、C Yゲートのオープン時間及びゲート入口での書類確認等により、渋滞が発生している状況。



1. 経緯

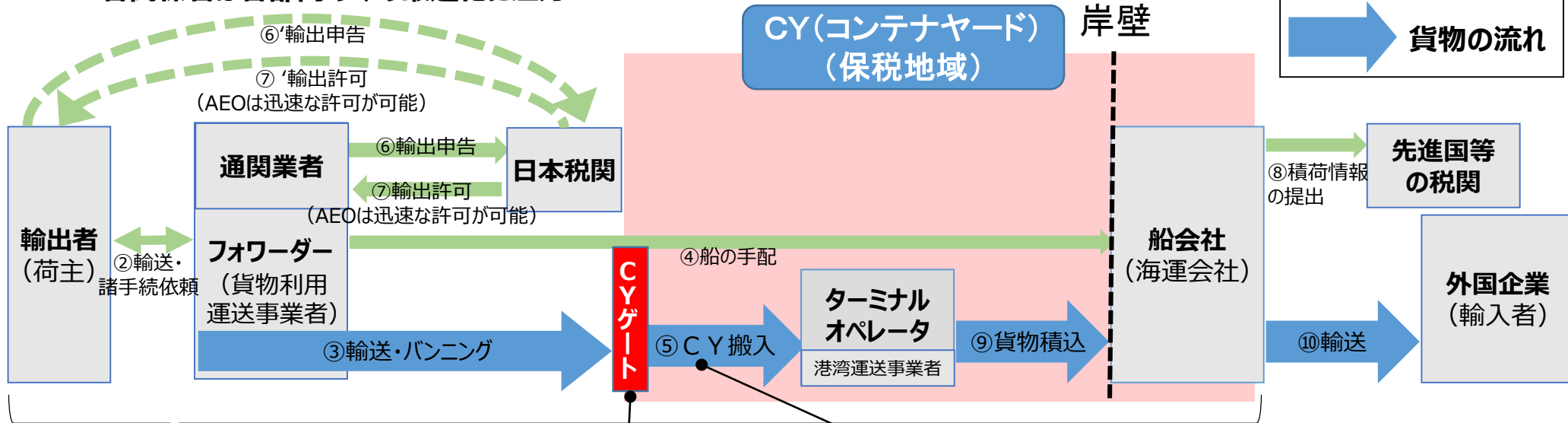
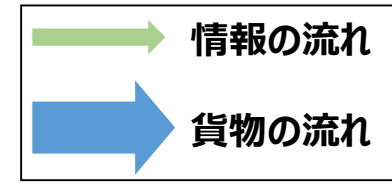
2. 背景

3. 論点

海上コンテナ貨物の輸出の一般的な流れと考えられる論点

<港湾を利用する物流は各工程で分断>

・各関係者は各部門のみの最適化に注力



(1) 貨物ステータス(手続及び位置情報)の関係者間での共有

- ・大企業を除いて、貨物ステータスを自らで確認することが困難(主に位置情報)

(2) CYゲートでのトラック渋滞

- ・東京港では平均待機時間が1時間を超える

(3) CYゲートオープン時間が限定的

- ・8:30~16:30が基本
- ・時間外搬入でCY(ターミナル運営会社)に払う料金は運送業者が負担

(4) CY(コンテナヤード)カットルールに基づく貨物搬入

- ・北米、欧州、中国等は、船積み24時間前までに積荷情報を要求(24時間ルール)
- ・24時間ルールを受け、我が国では、北米、欧州等向け貨物は本船入港3日前までにCY搬入をする船社ルール(中国向け貨物は書類のカット日は2日前、貨物のカット日は前日)

<輸出入共通の論点>

- (5) コンテナの多段積み
 - ・人的経験を頼りにした管理体制
- (6) フリータイムによる貨物の滞留
 - ・長期保管、放置される貨物

- **輸出入（航空、海運）の課題はどこにあるか？**
- **とりわけ取扱額の多いコンテナ貨物に関する課題はどこにあるか？**
- **コンテナを取扱う諸外国及び国内の港ではどのような先進的な取組がなされているか？また、当該取組が進められた理由は何か？**
- **当該取組を国内の各港に導入するメリットはあるか？**
- **導入に際しては、何が課題となるか？当該課題をどのように解決できるか？**