

貿易手続等に係る官民協議会（第1回） 議事要旨

日時：平成29年10月26日（木） 14:00～16:15

場所：中央合同庁舎4号館11階共用第1特別会議室

1. 議事

- (1) 事務局説明
- (2) 関係省庁説明
- (3) 民間委員説明
- (4) 自由討議

2. 石原座長冒頭挨拶

- 皆様の御協力と御支援によって、ぜひ目的に沿った形の貿易の円滑化と時間等の短縮を図っていききたいので、活発な御意見と御尽力、御支援、御協力をよろしく願います。

3. 内閣官房日本経済再生総合事務局川村参事官より「貿易手続等に係る官民協議会の開催について」（資料1）、「貿易手続等の全体最適化に向けて」（資料2）について説明。

4. 国土交通省港湾局江原港湾経済課長より「輸出入迅速化等に向けたこれまでの取組と今後の課題」（資料3）について、財務省関税局錦織業務課長より「貿易円滑化に関するこれまでの取組と今後の課題」（資料4）について、経済産業省貿易経済協力局中野貿易振興課長より「貿易円滑化に関するこれまでの取組と今後の報告性」（資料5）について説明。

5. 民間委員より「貿易手続きにおける輸出入迅速化等に向けたこれまでの取組みと今後の課題」（資料6）について説明。

6. 各委員等からの意見の概要（順不同）

（コンテナ・ヤードへの輸出貨物搬入締切：いわゆる「CYカットルール」）

- CYカットルールの改善が必要。現状3日前に輸出貨物の搬入と書類の提出が求められているが、（米国等で）24時間ルールが導入される以前と比べて2日も早い。1日で約50億円、2日で約100億円分の在庫が滞留している企業もあり、大きな損失となっている。CYが狭い中でそれだけの貨物が寝ているので混雑の原因にもなっている。例えば、AEO事業者であれば輸入国側との交渉により、貨物は1日前搬入を認め

てくれるとよい。

- C Yカットタイムの極端な緩和は、C Y、倉庫、荷主に大きな混乱をきたす可能性があり、それにより船積みできないような事態が発生してはならない。
- 会員企業にアンケートをとったところ、半数の社が反対であったが、みんながやるなら従うという姿勢。残り半分は条件付（カットタイムは48時間前あるいは2日前16:30厳守）でやってもよいと言っている。各社共通した条件としては、荷主が送る送信データは正確なものとしてほしいとのこと。誤入力や未入力ケース、また、当方側が代行で入力しなければならない事例が多々ある中で、カットタイムを2日前16:30に（短縮）するのであれば、データを修正せずにそのまま送信することとさせていただきたい。今は当方側でデータ内容を事前チェックしているので不積み（貨物）がほとんど出ないが、チェックとしないとなると不積みのケースが沢山発生するのではないか。万が一不積みが発生しても荷主に御了解いただけるのであれば対応できなくはない。
- C Yカットの短縮については、フォワーダーもAMS（米国における事前貨物情報を受け取るシステム）へ送信を行っている。送信誤りがあると1件あたり約5000ドルの罰金。むやみに短いカットタイムにすると処理リスクが高まる。適正な時間を確保することが必要。書類のカットタイムは3日前のままとし、貨物のカットタイムを後日とする等の切り分けが現実的ではないか。
- きちんとやっている荷主がやっていない荷主に足を引っ張られ、全荷主がC Yカット日を3日前とされているのは不合理。どうしたら船会社もC Yカットタイムを短くできるか。先ほど、情報と貨物の分離提案があった。こういったことができる荷主もいるはず。システムの出来ないのか、オペレーション的に出来ないのか、まずはできていない理由について現状（情報、貨物、情報の処理）を明らかにする必要がある。現状の米国への情報送信の具体的な手続と貨物、マニフェストについての個々の処理手続を洗い出すことが必要。
- データの確認・入力に時間を要している関係から3日前にC Yカットを設定していると聞いている。貨物と情報を分離して困ることは、米国への送信後に実貨物の数量が変わること。荷主が3日前にバン詰めして数量を確定してくれれば1日前のC Y搬入でも問題はなくなるが、結局は荷主の倉庫で貨物が寝ることになるだけではないか。
- 諸外国では書類（データ）の提出締切と貨物の搬入締切を分けているが、日本は一緒にしていることが多い。書類（データ）だけを3日前締切とすることはできるのではないか。
- データ送信後に不積みとなるケースは、現在は船会社がチェックしているのでほとんどないが、もしチェックなしでやったら一船あたり何十本も出てくるのではないか。誤入力、入力ミスあればブロックされ、（米国に）送信できない。2日前であ

ればチェックできる。(締切を) 2日前の16:30締切とすると、作業を夜にやっても荷主に内容の確認が取れないので不積みのケースが増えるのではないか。

- 欧米向け24時間ルールへの対応は、CYカットが3日前。その他の国向けはCYカットが1日前と聞いているが、例えば、米国以外の国で24時間ルールを適用している場合、誤入力等が発生したら不積みになってしまうのか。欧米だから3日前搬入ルールがあるように思われるが、中国の24時間ルールに対し、1日前搬入で船が回せている理由は何か。欧米向けと中国向けのオペレーションの違いを明らかにすることが必要。
- 違いがあるのはハウスB/L(フォワーダーが小口荷主に別途、発行するB/L)である。米国へ輸出する場合、船会社からのマスターB/L情報とフォワーダーからのハウスB/Lを一緒に送っており、米国税関でマッチ(整合性を確認)しないと船積みの許可が出ない。よくある間違いは、お互いがインプットミスをしてマッチしないで不積みになる場合。一方、中国はハウスB/Lも欲しがっていたが、マスターB/L情報の送信だけで良しとしたため、24時間前搬入でも対応できているという認識。
- 中国ではカット日が短いのは時差がないため。欧米では時差があるため長めにとっている。
- 韓国からの欧米向け貨物のCY搬入は3日前より短いルールが適用されていると聞いている。なぜそういう運用ができるのか理由を知りたい。他国ができていないのか日本はできないのか突き詰める必要がある。

(ターミナルの混雑問題)

- 特に東京港での混雑は日本の他港、海外諸国と比べてもひどい。荷主としては、混雑により、ドレージ業者(運送業者)を拘束することになるので、コスト的なインパクトが非常に大きいほか、環境にもよくない。単純にゲートオープン時間の制約のみの問題ではなく、荷主、運送業者の協力のもと、現実的に解決できる手段を検討していくことが必要。
- 鉄道の活用が重要ではないか。背高コンテナが一部のトンネル通れないというが、貨車のシャシー車高を低くすればよい話。CYまで鉄道を敷くことにより、トラックからの輸送手段の転換を検討することは有効ではないか。
- トラックの渋滞問題が深刻。ルールが守られていないのが原因ではないか。関係者が全て同じルールに則っていれば混雑が起きないはず。リードタイム短縮の流れの中で、貨物を少しでも長くCYにストックしておきたいという荷主もいる。CYには7日間の無料の蔵置サービスがあることが基本。それを10日間、20日間に伸ばしてほしいという要望もある。こういう荷主がたくさんいるとCY内の在庫が増えることも、渋滞を引き起こす一因。

(KS/RS制度、VGM制度)

- 航空貨物の爆発物検査については、テロ対策に起因して始まった制度。一つ一つ検査すると時間とコストかかるため、例えば、AEO事業者については検査を免除する等、負担を減らすことを検討できないか。
- KS/RS制度やVGM（コンテナ重量検査）制度等、規制強化の方向に進む中でどう効率化を担保していくのかについての議論を深めていくことが必要。

(リードタイムの短縮)

- 税関手続のリードタイムは減っているようであるが、貨物が岸壁に着いてから蔵置までの物理的な動きに要する時間については特に大きな変化はない様であった。クレーン等の大型化、運用改善等、インフラを活用して効率化することが必要。
- 早く貨物を出したいとの要望も多々あり、時間外のエクストラチャージをとるという考え方もありえるのではないか。
- リードタイムを短くするのはよいが、(日本の)航路的なロケーションを考えれば、ニューヨークまでかつては21日、今は33日と状況が大きく変わっている。例えば、その間でのつなぎの部分（手続、フォワーディングの部分）を短くすることでリードタイムを短くすることも考えられるのではないか。

(情報伝達の電子化の推進)

- 船積スペースブッキングの予約・受付の電子化、VGMの電子化の推進が必要。スペースの予約の電子化については、日本は諸外国と比べると世界で一番遅れており、10%前後の普及率。海外はほぼ100%の状況で中国でも90%。電子化が迅速化、効率化に繋がる。
- 貿易関係の手続がより早くできるような一貫したプラットフォームの構築に少しでも貢献していきたい。業界の新聞に載っていたが、アフリカのケニアからロッテルダムまで生花を輸出する場合、関係する当局事業者は30、書類は1400を超えるとマースクが報告している。書類をいかに少なく、間違いがないようにするかが大切。
- 官民の御意見を踏まえつつ、コスト意識を持ちながら、貿易円滑化に資するNACC Sの改善、普及に努めることが必要。

7. 石原座長総括

- 直ぐに結論出すには難しい問題。2001年の同時多発テロを端にしたルール。日本と海外諸国で状況は違うものの、引き続き議論していきたい。通関自体のソフト面については短縮が進んでいると理解しているが、船が着いてから申告するまでの時間をどう短くするか、次に貨物を取りに行ったらどうなるか、荷主の勝手な都合によ

るフリータイムの問題、民の問題が残っている。官と民が連携とりながら問題点を洗い出して円滑化をしていきたい。日本のサプライチェーンの競争力強化に努めていきたい。引き続き議論していく。 (以上)