

## 貿易手続等に係る官民協議会（第2回） 議事要旨

日時：平成29年11月30日（木） 8:30～10:30

場所：中央合同庁舎8号館5階共用会議室A

### 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

- 本日も活発な議論をお願いする。

### 3. 「協議会第1回の御指摘事項概要」（資料1）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。

### 4. 「CYカットタイムの短縮」（資料2）については竹谷委員より、「SI CUTに関する御提案」（資料3）については村瀬委員より、「CYカット3日前と伝送の現状（北米航路）」（資料4）については阿久津委員より、「CYカットタイムの短縮」（資料5）については小峰委員より説明。

### 5. 「国内主要港における渋滞状況と横浜港での取組について」（資料6）については国土交通省港湾局江原港湾経済課長より、「港湾の渋滞緩和」（資料7）については竹谷委員より、「港湾の渋滞緩和について」（資料8）については小峰委員より説明。

### 6. 各委員等からの意見の概要（順不同）

#### （CYカットタイムの短縮）

- これまでの説明から、正しいデータが荷主ないしフォワーダーから船会社へダイレクトに送られればC/Yカット日を短縮することは可能であるとの認識。正しいデータを送るためのシステム、データ形式はどのように考えられているか教えてほしい。
- 諸外国では荷主からもらったデータを船社は再チェックしない。基本的には荷主から送られてきたものをそのまま米国へ送信。データの誤入力があり、期限通りに送信されてこない場合はドラスティックに不積貨物として置いていく。
- 荷主が入力する（米国へ送信するための）積荷情報に不備があっても現状のNACCSでは検知する仕組みがない。

- 船社としてはデータ入力して米国へ送信するためのデータ入力作業をする時間が2日しかないということを御理解いただきたい。
- 以前に財務省の懇談会でもお話をさせていただいて、このCYカットを短く、1日前倒しに何とかできないかという議論がずっとある。船会社としては、現状、データ入力をして送信をかける時間の猶予を考えると、もう一日後ろ倒しまで進めないのが現状。貨物を運ぶ使命があるので、お客様からお預かりした荷物を正確に運ぶというところで、この状態を崩すことができない。やはり行政に入っていただかないと、これはなかなか突破できないというのが実情。コンテナ貨物に関して言うと、NACCSの通関手続は99%処理されており、日本国の税関で輸出許可を出した貨物を船積みして海外に持って行くので、何とかそのデータを有効的にアメリカ税関に送れないかという御提案をしたことがある。
- 海外でトランシップされる貨物の場合、日本では24時間ルールが適用されないため、荷主の中にはトータルの輸送日数を短くしたいという理由であえて釜山経由、台湾経由を選ぶ者もいる。。
- 2日に短縮することがよいかどうかということではなく、2日にする選択肢もあるということを示すことで色々な工夫が生まれてくるので、現状3日に限っているものをどう緩めていくのか、色々なやり方を議論することが重要。
- 実際に物事を変えるには、直ちに変わるものとそうでないものがある。例えばどういう条件であれば、どういう会社であれば(カットタイムを)後ろ倒しできるのか。そうでないのであれば今までどおりやるなど、移行措置についても考えるべき。
- 無理やりCYカットを短縮化することで、何百本の不積みが起きることになってしまうと、逆に効率化を妨げてしまうような話にもなりかねない。
- 米国向け貨物の手続からすると情報と貨物の分離ができないとC/Yカットタイムを48時間や24時間に短縮することは難しいのではないかと。分離を前提に考えた場合、他国ができて我が国ができないのは何故か、という点を突き詰めていく必要がある。
- 情報と貨物のカット日の分離については理論上可能であるが、コンテナに不備があってコンテナを交換する場合のコンテナ番号情報の修正などを考慮すると、貨物を積み終わってから書類を作る運用のほうが現実的ではないか。
- 情報と貨物のカット日の分離については、空コンテナの番号、シール番号を空コンテナのピックアップ前に事前入手する方法について検討が必要。
- 例えば、書類のカット日を2日前の16:30に設定する場合、①データ提出期限を守る、②データはNACCS、INTTRA、Cargo Smart等のシステムを介して電子データで船社へ送る、③船社で代行入力ほしない、④データは全て荷主等が入力する、⑤誤入力、未入力なしの完璧なデータを船社へ送る、⑥これらの条件が遵守されず不積みが発生した場合は船社は一切その責任を負わない、⑦不積みにより発生するターミナルでの追加費用は荷主が負担するという合意が必要。

- 欧州向けに関しては、NVOCC（フォワーダー）としては、船社が対応可能であればカット日は2日前とすることは可能。米国向けに関しては、NVOCC自らハウスB/Lを米国へ送信しており、処理時間を考慮すると現状の体制のままカット日を短縮することには難あり。
- 手続のデジタル化をすべき。他の国がやっているから日本がやるのではなく、他の国の上をやらないと日本の競争力が確保できないのではないか。
- （カットタイムを短縮するためには）NACCS、Cargo Smart等の船会社が指定するシステムを使用して必要な項目を全てを入力してほしい。  
韓国や台湾でトランシップすることで輸送期間が短くなるのであれば、日本をハブ港化するという国交省が目指している方針に逆行している話。少しでも早く運びたいという荷主の心理は分かるので、そのあたりも含めて議論を深めるべき。貨物滞留時間の短縮と貨物を日本に戻そうとしている動きとマッチングさせることも重要。

（港湾の混雑緩和）

- 渋滞発生の要因は、①営業開始直後、昼休み直後、ゲートクローズ前の搬出入集中、②ターミナルオペレーターが本船荷役を優先することによる入場制限、③輸出貨物の早期搬入、輸入貨物の長期滞留による蔵置場の不足の3つに分類されるのではないか。
- 1ターミナルあたり、1日で2～3千本の出し入れ。これをゲートオープン時間の7時間で処理。問題のない受渡しは1、2分で終了するが、不備がある受渡しに時間がかかるので、平均待ち時間を押し上げている。
- 渋滞原因については、ゲートの稼働時間の長さによる影響が大きいのではないか。
- 渋滞解消案としては公共オフドックデポの整備が有効ではないか。例えば、輸出貨物で7日以前の早期搬入の場合、輸入貨物で14日以上滞留する場合はオフドックデポに搬入。費用は受益者負担。渋滞解消、トラックの稼働率向上、ターミナルの効率運営によるコスト低下、国際競争力強化に有効。問題としては、長期滞留貨物は運賃負担力の低い荷主が多く、デポコストの負担が困難。船社、ターミナルの足並みをそろえるのが困難など。
- 現状港湾に近いところに倉庫を設置していても、通常5分で着く距離のところを渋滞によって1～2時間かかっており、1日2回転程度しかできない。物流コストは待機時間も考慮すると内陸拠点からの輸送とそれ程変わらないのではないか。荷主はバンニング・デバンニング時間を伝えるのみであり、コンテナをいつCYから搬出し、いつCYに搬入するかはドレイジ会社の判断。ターミナル会社とドレイジ会社間の問題がメインではないか。
- ゲートオープン時間の延長については、24時間は現実的でないにしろ、せめて夜の8時半や9時まで延長してはどうか。

## 7. 石原座長総括

- いただいた御意見を踏まえて、CYカットタイムの合意事項について次回検討していきたいと思う。アメリカ向けについてはまだ検討を必要とする余地が若干残っているが、ヨーロッパ向けについてはなんとかいけるのではないかと。今後荷主、フォワーダー、船社、役所側からも解決に向けた具体的な提案をいただきながら進めていきたい。本日の議論で、CYカットの短縮について、サービスについてきちんと対価を払うというスタンス、求めるスタンスが必要。また、システムその他についての問題もあるので、デジタル化の流れの中で次回以降の課題として取り扱ってきたい。

(以上)