

# 協議会第1回 の 御指摘事項概要

平成29年11月30日

内閣官房

日本経済再生総合事務局

# 前回の御指摘項目

## I. 海上貨物輸送

1. CYカットタイムの短縮
2. 港湾の混雑緩和
3. 情報伝達・共有の電子化の推進
4. VGM制度（コンテナ総重量検査）
5. その他港湾内での物理的な貨物移動の所要時間短縮等

## II. 航空貨物輸送

1. KS/RS制度（航空貨物の爆発物検査）

# 【I. 海上貨物輸送】 前回の御指摘概要①

## 1. CYカットタイムの短縮

＜短縮は必要又は可能＞

- CYカットルールにより、ある企業では1日で約50億円、2日で約100億円分の在庫が寝ているとの声もある。ヤード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のではないか。
- 諸外国からの欧米向け貨物は72時間より短いルールを適用しているが、諸外国ではできなぜ日本はできないのか突き詰める必要があるのではないか。
- 荷主が正確な積荷データを送信することにより、船社側でデータの修正を行うことなく、相手国税関に積荷データを送信することが可能であれば、カットタイムを48時間に設定することも可能ではないか。その際、万が一不積が発生した場合も、荷主の責任で対応することが適当ではないか。

＜短縮については慎重な検討を＞

- CYカットタイムの極端な緩和は、CY、倉庫、荷主に大きな混乱をきたす可能性があるのではないか。
- 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。
- 船会社で送信前データをチェックしているため、データ送信後に不積みとなるケースはほとんどないが、もしチェックなしになったら一船あたり何十本も不積みが出てくるのではないか。

# 【I. 海上貨物輸送】 前回の御指摘概要②

## 2. 港湾の混雑緩和

### <東京港>

- 特に東京港での混雑は海外諸国と比べても著しくひどい。

### <関係者間における合意のとれた対策を>

- 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ではないか。
- 鉄道の活用等、トラックからの輸送手段の転換を検討することも有効ではないか。
- 関係者が全て同じルールにのっとっていないから混雑が起きているのではないか。

## 3. 情報伝達・共有の電子化の推進

### <電子化の推進を>

- 船積みスペース、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ではないか。
- 貿易に係る関係者間での業務・情報の連携強化のために一貫した情報プラットフォームの構築が必要ではないか。書類をいかに少なく、間違いがないようにするかが大切。

# 【I. 海上貨物輸送】 前回の御指摘概要③

## 4. VGM制度（コンテナ総重量検査）

＜規制強化と効率化のバランスを＞

- VGM（コンテナ総重量検査）制度等、規制強化の方向に進む中でどう効率化していくか。

## 5. その他港湾内での物理的な貨物移動の所要時間短縮等

＜物理的なモノの動きの効率化を＞

- 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なので、効率化が必要ではないか。
- C Yから貨物を早く出したいとの要望も多々あり、時間外の搬出入についてはエクストラチャージをとることも考えるのではないか。

## 【Ⅱ．航空貨物輸送】 前回の御指摘概要

### 1. KS/RS制度（航空貨物の爆発物検査）

＜航空貨物の爆発物検査について＞

- 航空貨物の爆発物検査について、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。

## (参考)「未来投資戦略2017」(平成29年6月閣議決定)

- 「未来投資戦略2017」において、貿易手続等に関し、貨物の滞留時間の短縮等に向け、官民で検討を開始することとされた。

### <抜粋>

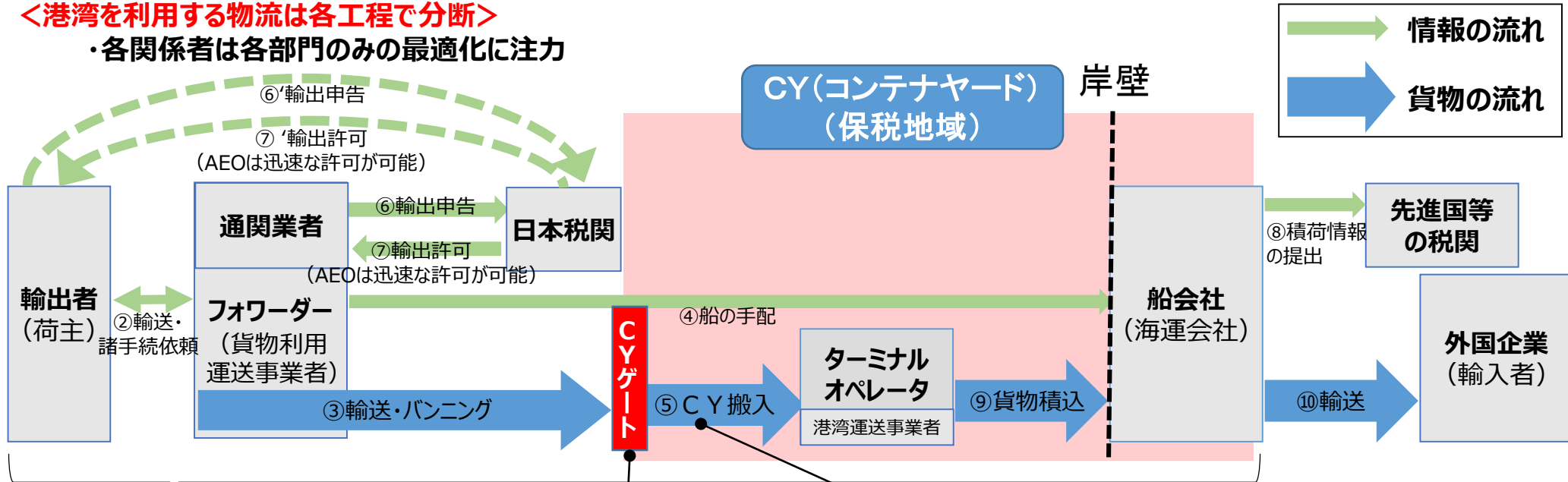
貿易手続に関し、貨物の滞留時間の短縮化等を実現するための全体最適化について、官公庁や民間事業者が一堂に会して制度面や技術面など総合的な観点から検討する官民協議体を今夏までに立ち上げ、速やかに検討を開始し、本年度中に結論を得る。

# 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

(参考)第1回資料

## <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？