



平成29年11月30日  
一般社団法人フレイトフォワーダーズ協会

## 貿易手続等に係る官民協議会（第2回）資料

### 港湾の渋滞緩和について

JIFFAの立場はあくまでも利用運送事業者を代表するものであり、国際複合一貫輸送を主宰する過程で港湾運送を手配する場合には、自社内海貨部門、もしくは別海貨会社へ外注することになる。港湾運送業者たる海貨業としての意見は、日本海貨同業会に主席を譲りたいと考えるが、NVOCCを含む国際一貫輸送を手配するフォワーダーとして以下述べて頂く。

#### 《CY搬入に対するフォワーダーの考え方》

#### 1. コンテナドレー手配の流れ

##### 1) 指示形態について

- 【通常】 荷主 → 海貨業者 → ドレー会社(又は社内部門)
- 【一貫輸送】 荷主 → NVOCC → 海貨業者(又は社内同部門) → ドレー会社(又は社内同部門)
- 【混載】 NVOCC → CFSオペレーター → ドレー会社(又は社内同部門)

- ・時間帯は受入れ側(荷主)倉庫事情により指定が入るケースが殆どである。
- ・Port to Port の場合、輸出はBooking 後コンテナのCY受け以降の海上輸送。輸入はD/O(Delivery Order)の発行までが守備範囲。輸出のCY搬入以前、輸入のCY引取り以降は、荷主と海貨業者にて手配される。
- ・一貫輸送(輸出はEXW、輸入はDDP)の場合、フォワーダー(NVOCC)がドレー手配

##### 2) 渋滞原因の意見

##### ① 渋滞原因について

- ・稼働時間の短さ(8時半ゲートオープン、16時30分最終並びで受付打ち切り)
- ・時間帯集中(ゲートオープンにターミナルに入るために、早朝より並ぶ。また、16時30分最終受付終了前に集中)

##### ② 意見

- a) ターミナルはサプライチェーンの結末点であり、渋滞を原因とする長期滞留は発生していないものの、ドレイを手配する上で、これがボトルネックとなっている。ドライバー不足や労働環境からトラック会社(部門)の経営環境も悪化しており、早急な対策が喫緊の課題と認識している。
- b) 下記の対応策が考えられるが、実施に関しては関係者間の速やかなる調整が必要と考える。
  - ・空コンテナの分離、別管理
  - ・ゲートオープン時間の延長
  - ・引取り、搬入の事前予約システム導入。予約システムの運用に際しては公平な運用が必要とされる。(予約があれば、優先レーンから、並ばずに入れることとする。予約でいっぱい時間帯は、いくら並んでも受付してもらえないので、ゲートに並ぶことは無くなる。予約が多く、オーバーブッキングが発生し、作業時間内に処理できない場合は、時間延長を導入し時間外の予約を受付、オーバー分を処理する。ターミナルは、予約システムにより作業の平準化と作業計画の策定が可能となる。)