

貿易手続等に係る官民協議会（第4回） 議事要旨

日時：平成30年1月31日 10:00～11:40

場所：中央合同庁舎8号館8階 特別大会議室

1. 議事

- (1) 事務局説明
- (2) 東京都港湾局説明
- (3) 自由討議

2. 石原座長冒頭挨拶

- 本日は前回の続きである「港湾における渋滞緩和」、「CYカットタイムの短縮」について御議論いただく。

3. 「東京港の渋滞対策について」（資料1）について、東京都港湾局蔵居港湾経営部長及び下羅振興課長より説明。

4. 「港湾の渋滞緩和のために検討すべき論点」（資料2）及び「CYカットタイムの短縮について～アイデア①・②フロー～」（資料3）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。

5. 各委員等からの意見の概要（順不同）

（港湾の混雑緩和）

- 東京都港湾局からの説明について、施設容量が340万TEUということであるが、処理能力という理解でよいのか。また、あと120万TEUが加わり、460万TEUになるということであるが、処理能力が貨物取扱量を上回るという理解でよいのか。
- 東京都港湾局 下羅振興課長
御指摘の1点目については、施設容量340万TEUは標準的な処理能力。2点目については、120万TEU分の貨物処理能力を有するコンテナターミナルを、現在新たに中央防波堤外側に整備中であり、これができると標準的な処理能力が460万TEUになる。一昨年の東京港の外貨コンテナ貨物取扱量が425万TEUであるので、460万TEU分の貨物がどこかに集中しなければ、問題なく処理できるという状況になる。
- 特に東京港を利用している船会社から泣きが入っている状況。年末からさらに輸入貨物が増えており、それに加え、輸入貨物の引き取りが通常よりも遅くなっている。

遅くなっている理由は、やはり運転手がなかなかこちらに回ってこないという問題もあるらしい。青海埠頭の船会社によると、先々週の段階でもう船が入れなくなっている。2日、3日、沖待ちの船も出てきている。全部ではないが、要はターミナルに船が入ってきても作業を止めるような事態になっている。輸入貨物の引き取りが進まないのので置き場がない。船が入っても荷役がもうできない状態になっている。一部の荷主からは、もう東京大井で揚げてほしくない、船会社にほかの港を使ってくれというような声も上がっているという報告を受けている。直近の実態を調査いただいて、できる限り早く対策を御検討いただくようお願いしたい。

- 東京都港湾局 藏居港湾経営部長

例年、年が明けると年末年始のセールで貨物が出た分を補充するという動きで12月に発注されたものが1月に入ってくる。年末年始で売れないとそれがターミナルに滞る。また、旧正月は中国側の輸出が止まるという関係で、その駆け込み需要がまた1月に集中することがあり、ターミナルにヒアリングをしているところではあるが、とにかく貨物のはげが悪い。ドライバー不足ということで、ドレージがないと荷主も引き取れないという、これが重なっていると思う。そうすると、どうしてもターミナルの処理能力を上げることが必要。処理能力は大体コンテナ2.5段積みまでで計算されているので、それが3段、4段になるとクレーンの関係で、もうそれ以上作業ができないので、ターミナルで輸入をお断りするという事態が一部には生じている。今年はそれが例年に増してもひどいという状況で、そういう点をどうしていくかについて、ターミナルの元請や船会社と相談中。

- 東京都港湾局 下羅振興課長

今年の年明けの状況については、東京都でも把握しており、特に青海の公共埠頭については年明け10隻程度の沖待ちが発生している状況であった。ただ、青海の3番、4番埠頭、ターミナルについてはそこまではなかった。抜本的な対策としては、ターミナルの処理能力を向上させるとこと。今、中央防波堤外側に新たなコンテナ埠頭を整備中。特に2番目のバース、Y2バースについては、昨年、韓進海運の経営破綻があり、本来であれば青海埠頭を使っている韓進海運がY2ターミナルに移転するということがあったが、それが頓挫しており、Y2ターミナルの新たな借り受け者の公募に向けた調整を実施中。このY2ターミナルの公募をした結果、仮に青海埠頭の利用者が移転することになれば、そこに種地ができるので、それを利用して青海埠頭の抜本的なターミナルの機能強化を図るということも検討できる。そういった取り組みも急ぎたい。

- 東京都港湾局 藏居港湾経営部長

青海の公共埠頭については、ターミナルの背後にオフドックのバンプールが幾つかあり、その中には実入り貨物を置ける場所もあるので、そこにターミナルから一時的に移すという取り組みをしているターミナルもある。当然空バンもターミナルから出す工夫をしながら、旧正月、この1月、2月頭にかけて混雑を回避しようとしている。

- 石原座長

東京都の御報告の中で、要するにフリータイムが切れても出て行かない貨物が非常に多いという話があった。通常のドライコンテナの場合、1週間で出て行かなければいけないが、フリータイムが切れても置かれているということは、逆に船会社がフリータイムの延長を認めているということだと思う。逆に言うと、船会社として、これは民民の問題になるかもしれないが、もっとフリータイムを厳しく管理する、フリータイムが切れたら発生するデマレッジ（超過料金）をもっと厳しく徴収することは考えられないのか。

- 貨物によって長期滞留、倉庫代わりにターミナルを利用する荷主はいる。貨物の種類にもよるが、フリータイムは契約の交渉の対象になるので、基本的には7日であるが、中には2週間という場合もある。ただ、仮にフリータイムを短くしても、実態としてそんなに変わらないと思う。例えば1週間のフリータイムであっても2週間のフリータイムであっても、場合によっては3週間、1カ月、置きっ放しになる場合もある。この場合、フリータイムが切れたら幾らと決まっているのが、一部の荷主からは回収が難しいが、ほとんどは回収ができています。問題は、そのフリータイムを契約上、予め延ばすという行為。ここをどう是正していくかということが論点。

- 荷主にお願いしたいが、ターミナルを保管、コンテナの倉庫代わりにお使いになるという考え方を改めていただきたい。

- フリータイムについては、やはりデマレッジの回収、一部取れていない部分もある。ただ、当然長期、長い間、2週間、3週間置いているものに関しては、必ず徴収してから貨物を引き出すという取り組みもやっている。しかし、これが100%できているかというと、若干後で入金してもらおうということで結局未収になってしまい、催促作業も発生しているので、改善すべき点は改善が必要。

- 東京港とその他の港湾で分けて議論すべきではないか。東京港以外については、施設容量はオーバーしていないにもかかわらず引き取りに来ないというのは完全に倉庫代わりに利用されているものと思われる。ただ、東京港の場合は、容量が足りな

い上に貨物量が多いということでトラックが回ってこないという事情もあるので、状況が全然違う。東京都からも御紹介があったように、過去のデータで1週間以内に引き取るのが9割というお話もあったが、直近の状況はまた調査する必要があると思う。1カ月を超えるようなものも散見されている。外貿埠頭で1カ月以上滞留するものについては、荷主、若しくは乙仲が税関に延長申請をしているはずであるが、これについて相当な理由があればもちろん許可しているのだと思うし、指導していると思うが、そのあたりについて、何か関わっているところがあれば御紹介いただきたい。現場に聞いてみると、1カ月を超えるときに申請しているというように聞いている。

- ターミナルを運営している立場からすると、今、1カ月以上、指定保税地域に蔵置している貨物がある場合は、税関からターミナル経由、船会社にレポートが上がってくる。これをもって、船会社は荷主に再度追出し、要はいつ出せるかという追出の確認をしている状況。なぜ1カ月間置いているかという理由については、ターミナル、指定保税地域から税関に回答しているという流れになっているという理解。
- 錦織課長（財務省）
指定保税地域については、蔵置期間は原則1カ月。この原則1カ月がどの程度現場で厳しく運用されているのかは今後持ち帰って調べたいと思う。ただ、フリータイム制の濫用という問題が、1カ月を超えたものがメインで問題になっているのか、それとも1週間、2週間のタームで問題になっているのか、そこは実態を見てみると、果たして税関の制度がフリータイム制を許しているのかという議論につながるのかどうか、ここは必ずしも明らかではないということだけ御理解いただきたい。
- 混雑の本質から言うと、ターミナル内でのコンテナ滞留は関係あると思うが、これが大きな理由ではなく、ほかの理由があるのではないかと思う。東京都で実施している施策を聞いて、確かにいろいろなことを行って成果は出ているという話がある一方、混雑がここ数年減ったかという、これも違うと思う。何も手を打っていなかったら混雑はもっと大変なことになっていたと思うが、これまでの施策により問題の本質が改質したかというところでもないと思う。
- 混雑の実態は2つに分けなければいけないと思う。ターミナルのゲート混雑と、ターミナル周辺の道路混雑をきちんと分けて考えたほうがいい。ターミナル周辺の道が混雑するのであれば駐車場や待機場を用意すれば、その効果は大きいと思う。ただ、一方で、トラック事業者がゲートで長時間待機しているのは、駐車場や待機場では解決しないと思う。現在ドレージが不足していると言われるが、ドレージが不

足しているからコンテナがターミナル内で滞留する一因にもなっており、負の循環に陥っている。一日単位で見れば並んだコンテナは必ずターミナルで処理されているので、ターミナル内での作業はまわっていつているのではないか。ただ、待機しているという行為が問題であり、ドレージ業者の運転手の定着率とかいろいろな問題が引き起こされている。これらを考えたときに、本質は何なのだと例えばターミナル内でのコンテナ滞留時間削減、駐車場を作るという事とは別に、待機時間の削減を何とかしなければいけないということが本筋ではないかと思う。そこらの組み合わせが本当に議論すべきところ。

- 今の御意見についてであるが、スペースが限られて使い回しになれば、当然渋滞が発生し、遅れるはずであるから、両方とも本質だと思う。道路や駐車場の問題も含めて考えるべきと思う。
- 東京都港湾局 藏居港湾経営部長
御指摘のようにターミナルの中の処理を上げていくことは大変重要。抜本的に解決しなければいけないことであるが、中には東京港においても荷役機械を増設したりゲートを増やしたりして、本来だと1ターミナル30万TEUが標準的な取扱量であるところを40万TEUも扱っているターミナルが複数ある。それらでは、荷役機械の増設、ゲートの増設、動線の改良、バンプールを分けるなどの取組を行っている。若しくは本船の作業にかかることで外来のトラックの渋滞が発生してくると、30分の渋滞が起きればターミナルの中で黄色信号を出す、1時間だと赤信号に変えて、本船の荷役を少し減らして外来にシフトするという取り組みをしているターミナルもある。そういう地道な努力が必要。
- 石原座長
CYの中の効率化について、見える化を図るだけではなく、その前の入ってくる段階から、例えばスマホを使った予約システムや、博多港などで導入している事前予約システムを入れて、今、どこにトラックが走っているなど把握できるようなシステムをみんなで作っていくことは可能か。
- 東京都港湾局 藏居港湾経営部長
国交省で既にシステムを開発し、今年横浜で実験をされると伺っている。ただ、そのシステムが利用されることが最大の課題であると思う。実は、15年前に東京港を含む6大港と国交省が一緒になってコンテナ搬出入システムを作ったが、利用者がいなくて、そのシステムは処分せざるを得なかったこともあり、やはり利用を高めないといけない。使いやすいシステムを開発したつもりだったが、そのときは海貨

事業者やトラック事業者、税関とも色々なところと協議をして作ったが、結果、うまくいかなかった。今回は優れたシステムが作られると思うので、利用率を高める取組が必要。特に輸入業者、中小企業に使っていただくという取組みが一番必要ではないか。

- 石原座長

最近システム化も進んできているので、そういう点で関係業界を巻き込んでこういったシステムを検討してもいいと思う。

- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）

特に輸入中小というお話があったが、その特有の課題などがあれば、いただきたい。そこにいかに利用を浸透させるか、そのためのアイデアがあれば、お話をいただきたい。

- 東京都港湾局 下羅振興課長

東京港においても、実は一部で、予約というのは既にやっている。今後、これを拡大していこうとする場合の問題点として考えているのは、処理能力を大幅に超える貨物を取り扱い混雑している現状では、仮に予約を拡大しても、結局必ず大多数のトラックはあぶれるはずで、それらの方々は並ぶことには変わらないということ。むしろ長時間になる可能性もあるので、やはり処理能力の向上を上げることが不可欠である。現状でも既に予約は一部受け付けているが、日によっては予約された車両の半分以上がキャンセル、突然ドタキャンされるというような事態もある。これがあると、かえって混乱する。予約していた方の貨物を優先的に出すということで、恐らくターミナルで事前に荷繰りをし、準備していたものが、当日になってドタキャンされると全てが台なしになって、かえってほかの車両を待たせるということがあるので、その辺をどうするか。あとは予約システムを作るに当たっては、東京港の場合、特に各ターミナルが独自のシステムを既にお持ちになっており、そこと接続させなければいけないので、それぞれのターミナルのシステムについても当然改修をする必要がある。この辺のコストを御負担いただけるのかどうか。こういった課題があるかと認識。

- 全世界港湾ランキングを見ると、東京港は日本で一番であるが、30位圏外に出たというニュースも出ており、今、中国の報告書でもまとめているのが、例えば深圳港だったら、塩田港と蛇口、2つ合わせて深圳港、広州港だったら3つ合わせて広州港ということで、それを京浜港という立場で見ると、何と720万TEU。ということは、1,000万TEUにもう近いということで、京浜港自体を見たらそれほど劣ったものでは

ないのではないかと思います。その中で、例えば大手荷主の長期滞留貨物が東京と横浜の間の川崎あたりに大分滞留しているという話も聞き、それを目当てに配船している船会社もいると聞いているので、例えば横浜との連携というのは話し合いとか情報交換とか、そこら辺の動きというのはいかがなものか。

- 東京都港湾局 蔵居港湾経営部長

スーパー中枢港湾、戦略港湾時代から京浜3港で取り組もうということで、その1つが入港料の一元化であり、船会社に対して複数寄っても1港分の入港料としているところ。お互いの共通の課題である道路網の整備や、はしけ輸送、港内の物流の円滑化に取り組んでいる。戦略港湾になって横浜が国内のハブとなり大水深バースを作ることにについては、横浜が主体となっている。東京港は輸入をいかに処理していくかという形で役割を分担していこうという考え方で整理しており、引き続き3港の中で色々な課題解決に取り組んでいきたいと思っている。

- 観光客もそうであるが、最初、2,000万と聞いたとき、とても無理だという話が出た中で、今や4,000万近いということを書いており、これからTPPとかFTAが進捗するに従って、京浜港でもあつという間に1,000万TEUを超してしまうのではないかなという懸念もある。20年前、例えばシンガポールでは、世界ナンバーワンだったシンガポールが1,200万個の取り扱いだった。それが今、20年たつと上海港で4,000万を超えており、貿易が倍々ゲームで拡大していくのではないか。それに対応した政策が必要ではないか。

- 東京都港湾局 蔵居港湾経営部長

論点③のオフ・ピークについて、ストックヤードを御紹介させていただいたが、この台数がまだ少ないので、今後、この台数を増やしていきたい。今も利用率が9割近くに上がっているが、一、二年のうちに場所を拡張し、オフ・ピークの分散を進めたい。

- 石原座長

渋滞緩和問題は、港湾局だけではなくて物流業者も船会社も一体になって進めていかなければいけない問題。産業構造の問題があるが、いずれにしろ、少しでも効率よく運営できるような仕組みをこれから考えていくことが必要。

(CYカットタイムの短縮)

- 確認であるが、CYカットタイムの短縮の議論については、米国向けに限定しているのか。

- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）
特に米国向けだけに限定しているわけではない。
- とりまとめに向けて、EU航路もつけ足しておいていただきたい。荷主から提案させていただいているCYカットタイムの短縮に関し、アイデア①、②に反映されているが、どちらかを選択するというルール決めでは無く、荷主と船会社の間で貨物と情報のカット日を自由に決めることができるような立付けにしていきたい。関係企業へのアンケートでも、やはり15年間にも亘りCYカットタイムを一律本船入港3日前とした取決めの影響は非常に大きいことが分かっている。ただ、既にオペレーションが固定してしまっているので、それを変更しようとする、荷主側にとっても大きな作業工数になるが、将来的に見てCYカットタイムを一律3日前とする流れを排除することは、荷主にとって非常に大きなメリットになる。そういう意味で、ルールを決めるというよりも、貨物と情報それぞれのカットタイムはここまですべてお願いしますという形で船会社側からご提示いただくと荷主の選択肢が広がりやすいと思う。その選択肢としてアイデア①、アイデア②に整理されるのであれば、それはそれでよいと思うが、船会社としてどう思うか。
- CYカットを今まで議論してきたが、この短縮はあくまで船会社個別の判断というところが非常に多く、船会社統一でルール化するというのは難しいというように理解をしている。今回、アイデア①、アイデア②が出てきているが、これについては各船会社と荷主が個別にお話をしていただいて、各船会社の判断によるものになると思う。当然、伝送のタイミング、貨物量やデータの入力方法、送信タイミングなどは各社ばらばらになっているので、やはり各社個別の判断と言わざるを得ない。あくまで各社で持ち帰っていただいて荷主とのお話の中で決めさせていただく位置づけになると思う。
- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）
情報の締め2日前、貨物1日前はアイデア①と②を双方適用したケースになり、現状明示的に記載されていないので、究極的な姿としてアイデア①、②に加えることとしたい。
- 元々、米国の24時間ルールへの対応として、荷主側もCYカットタイムを本船入港の3日前とする船社の要請に暫定的に対処してきたのであり、船主協会や外船協で一律に決めたルールではないと理解している。情報提出の締切日は2日前、貨物搬入は1日前を限度とした荷主とのオペレーション上の調整を重ねてお願いしたい。

- 実際のオペレーションにおいてこれまでの議論の中で船社業界から、提出情報の不備や抜けがある等、様々なご指摘をいただいた。電子化の推進は荷主も対応していかなければならないため、どういう情報が必要なのかという統一したガイドラインを作成いただけないか。それから、電子化の一環として現在NACCSのACL業務を使って船会社へデータ伝送を行うケースが増えていると聞いているが、前回か前々回の協議会の中で、ACLを使った際、データが抜けた状態で船会社側に送られてくるケースがあるとの報告があった。ACL業務自体が24時間ルールでのデータ伝送手段として機能的に十分なのかはわからないが、既に伝送基盤の1つとして活用されているのであれば、NACCS側でシステム仕様を一度見直していただくよう、お願いしたい。
- 石原座長
まだNACCSということに決まったわけではないが、要するに電子化という形の中で、どういうシステムであろうとも電子的に送ってくれという話。
- 要は船会社指定のシステムを通して、それはNACCSとかいろいろ入っているが、電子的データで送信をしていただきたいということ。
- こういった項目が必要といったことを予め開示、公開する。それは今でもしているのか。
- 今でも北米向け、特に内個数が必要などのルールはあるので、必要な項目については、船会社からお客様、海貨業者をお願いしている。随時やっているかと言えば、そこら辺が目立ってきたときにホームページ等で周知してお願いをしているが、やはり100%全てがきれいな形での情報提出がされてはないというのは実情がある。船会社としても、当然、不備があれば海貨業者等に確認をする作業が発生するので、きれいな形で情報提供していただくための活動を再度徹底はしていきたい。
- 情報の電子伝達化については、NACCSのACLが想定されるが、内個数等の必ず入れないといけないものであっても、そのまま通ってしまうなど、要するに人為的に気をつけなければいけない部分が残っている。
- NACCSのACLの業務の仕様について、個別にNACCSとはお話ししているが、内個数に関して今のシステムを変えることはかなり困難であるとのことであった。もともとアメリカ税関用仕様にデザインしたシステムではないので、そこを変えるとほかの業務に支障が出るとのことであった。
- 電子化に関しては、NACCSの対応ということよりも、不積みのリスクがあるといった

ときに不積みとなったコンテナの運賃支払いを例えば10本で300万とか100本で3,000万とか、そういう金額を誰が負担するのかという話があり、なかなか話が進まない。ただ、NACCS上で入力データが未入力になっている欄があることで不積みになるリスクが発生することをおる程度船会社で分かっているのであれば、それを事前になくすように電子化をやるということはあると思う。NACCSに入力する際にチェックをかけるのか、船会社から送信する前にそういうチェックをかけるのか、いろいろなやり方があると思う。ただ、上流でやっておけば投資が1つで済むとか、みんなが使えるものになるという考えもある。極力不積みになるリスクを少なくするような仕掛けを電子的にやるのが一番合理的。

- 荷主からすれば、情報を完全に入れれば送れることが分かるので助かるという話であり、船会社からすれば、正確なデータを下さいねという話だと思う。なので、それはシステム上で解決できるものと思う。

6. 石原座長総括

- 渋滞緩和については、様々な御意見をいただいた。東京港における渋滞緩和等についても具体的なお話をお聞きして、理解を深めることができた。また、CYカットについても活発な御意見をいただいたが、本日、お示しさせていただいたアイデアをベースに議論を進めたい。引き続きよろしく願います。

(以上)