

貿易手続等に係る官民協議会 取りまとめ

平成 30 年 3 月 27 日
貿易手続等に係る官民協議会

(目次)

第1 はじめに

1. 協議会設置に至る経緯
2. 協議会の検討範囲等

第2 CYカットタイムの短縮

1. 経緯
2. 現状
3. 基本的考え方
4. 輸出貨物のリードタイム削減のための方策
5. 選択肢を増やすことについて
6. 港湾の電子化の推進について
7. 普及策について
8. 周知徹底、早期実施について

第3 港湾における渋滞緩和

1. 現状
2. 渋滞の要因と対処方針
3. 港湾における渋滞緩和まとめ

第4 今後の検討課題

1. 港湾のIT化
2. その他今後の課題

第5 終わりに

第1 はじめに

1. 協議会設置に至る経緯

1) 世界銀行“Doing Business”における評価

「日本再興戦略 -Japan is Back-」（平成 25 年 6 月閣議決定）以降、成長戦略の KPI として「2020 年までに世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、先進国（OECD 加盟 35 か国）で 3 位以内を目指す」と設定している。しかし、同ランキングにおける日本の順位は年々低下しており、OECD 加盟国 35 か国中、2013 年の 15 位から 2018 年は 24 位となった。特に輸出入分野は、2018 年には OECD 加盟国 35 か国中 28 位と低い評価を受けており、KPI 達成のためには何らかの対策が必要である。

2) 貿易手続等に係る官民協議会について

こうした状況を踏まえ、「未来投資戦略 2017」（平成 29 年 6 月閣議決定）において以下のとおりとされた。

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。

この決定を踏まえ、平成 29 年 10 月に「貿易手続等に係る官民協議会」（以下、「協議会」と言う。）を設置し（別紙 1 及び別紙 2 参照）、平成 29 年 10 月から平成 30 年 3 月まで計 6 回の会議を開催した（別紙 3 参照）。

2. 協議会の検討範囲等

1) 検討範囲

貨物の滞留時間の短縮化等を実現するには、「輸出」と「輸入」の手続等で異なる部分があることから、それぞれについて検討することで全体最適化を図ることが必要である。しかし両者を同時並行で議論するには、論点が膨大になることが想定され、十分な議論を行うことができなくなる可能性があることから、約半年間という限られた時間の中で貨物滞留の時間削減等につい

て一定の効果を得るため、我が国製造業等の関心の高い、「輸出」を中心に論点を整理することとした。

また、近年の我が国の貿易量の推移からすると、輸出入総額は 1990 年に比して倍増しており、2016 年現在では約 136 兆円¹を超えるまでに取扱額が増えている。そのうち、海上貿易は貿易額ベースで約 70%を占めている。加えて、海上貿易のうち、約 60%はコンテナ船による取扱である。一方、全世界の港湾におけるコンテナ取扱個数もここ 10 年で約 1.7 倍²に増加していることも踏まえ、海上コンテナに焦点を当てることとした。

2) 協議会における指摘事項

協議会における主な検討対象を海上コンテナ貨物の輸出とした上で、論点となりうる事項について、第 1 回協議会において委員から提起があった。主な指摘事項は以下の通り。

① CY (コンテナヤード) への貨物搬入締切時刻 (以下、「CYカッタタイム」と言う。) の短縮

- CYカッタールールにより、ある企業では 1 日数十億円分の在庫が CY で発生する。
- 諸外国からの欧米向け貨物は 72 時間より短いカッタタイムを適用しているが、諸外国ではできて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、カッタタイムを 48 時間前に設定することも可能ではないか。その際、万が一不積みが発生した場合は、荷主の責任で対応することが適当ではないか。
- むやみに短いカッタ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。書類のカッタタイムは 3 日前のままとし、貨

¹ 財務省貿易統計より算出。別紙 4 図 1 参照。

² 国土交通省港湾局作成資料参照。別紙 4 図 2 参照。

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。

- 現在は船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。

② 港湾の混雑緩和

- 特に東京港での渋滞は海外諸国と比べても著しくひどい。
- 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。

③ 情報伝達・共有の電子化の推進

- 船積みスペース、ブッキングの予約・受付の電子化等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。

これら意見のほか、コンテナ総重量確定の効率化や貨物の入港からCY搬出までの短時間化等についても委員から発言がなされた。

以上を踏まえ、協議会では、北米やEU 向けの輸出において現状一律に3日前とされているCYカットタイムが輸出貨物の大幅な滞留を引き起こしているという意見や、CY周辺における渋滞が非常に深刻であるなどの意見が複数の委員から指摘されたことから、これらの点を中心に議論を進めることとした。

第2 CYカットタイムの短縮

1. 経緯

2001年の米国同時多発テロ等のテロ対策を踏まえた米国等の貿易相手国のセキュリティ対策の強化により、それらの国から船積み24時間前までのマニフェスト情報の提出が義務付けられたことを理由として、従前、船積み1日前に設定されていたCYカットタイムが、現状では2日前倒しされており、著しく物流効率を低下しているという状況がある。この課題を解決するため、主に輸出業務に携わる関係者に求められる作業の合理化やサービスの多様化による競争の促進、また、それらを推進するためのIT技術の活用などについて、本件に関わる官民の関係者が一堂に会して議論できる場を政府として設けてきた。

協議会においては、複数の委員から国内で一律に実施されている北米、EU向け輸出貨物のCYカットタイムの短縮について強い要望（例：コンテナヤードへの貨物搬入の締切を遅らせること、その一方策として、情報（B/L情報等マニフェスト作成に必要な情報。以下同じ。）と貨物の提出締切を分離して管理するなど）が出されたことから、委員間で活発な議論がなされ、北米、EU向け輸出のリードタイムの短縮に直結するCYカットタイムの短縮のための方策について検討が深められてきた。

2. 現状

我が国では、現在、北米、EU向け輸出貨物の書類及びコンテナヤード搬入のカット日が共に3日前と各船社が定めており、いわゆる24時間ルール適用前と比較して貨物のリードタイムが2日伸びた。これは船社が、北米、EU当局へ送信するマニフェスト情報を作成するための時間（情報の正確性を期すために、荷主等へ確認をする時間を含む）を確保するほか、できる限り不積みを減らすため、本船入港の24時間以上前に北米、EU等当局へ情報を送信し、その結果何らかの理由で「Do Not Load」と回答がなされた貨物に対する情報の補正等の作業時間を考慮し、このような一律3日前の運用をしていることに起因する。一方、海外の多くの国では、貨物のカットタイムを2日前に設定する、または情報と貨物のカットタイムを分離して事前に情報を送信し、後から貨物をコンテナヤードに運び込むことを可能することで、情報のカットタイムを3日前と

しつとも貨物の搬入を本船入港の1日前としている。

3. 基本的考え方

現在、北米、EU 向け輸出貨物のCYカットタイムが本船入港3日前とされている理由は、船社が北米、EU 当局へ送信するマニフェスト情報を作成するための時間等を考慮しているものであるが、上記の24時間ルール導入から10年以上の月日が経ち、米国等への情報送信業務が制度的に定着してきたこと、その間のIT技術の飛躍的に進歩したこと、また、海外の多くの国では我が国より短く設定されていること等を考慮するに、現在においても一律にカット日を3日前としなければならない合理的な理由は見当たらないとする意見が大勢を占めた。そして、コンテナヤードでの貨物滞留による我が国の経済的損失を大きく削減すること、サービスの多様化等による競争を促進することを目的として、現行の3日前を締切とする仕組みに加え、荷主が他の方法も選択可能とする案が提示され、それに反対する意見は見られなかった。

4. 輸出貨物のリードタイム削減のための方策

これまでの協議会での議論を踏まえると、輸出貨物のリードタイム削減のために取り得る新たな方策は以下の3つである。

- 1) 方策①～船社が正確な情報の提出が可能と判断する荷主については情報のカットタイムは2日前まで、貨物搬入については1日前までとする～

方策①は、情報と貨物を分離し、船社が正確な情報を提出できると判断する荷主（正確な情報を船社が利用可能なシステムを介して電子的（PDF 等の単なるファイル添付は不可）に船社に提出できる荷主。以下、方策③についても同じ。）については船社への情報提出は本船入港2日前までとし、貨物のコンテナヤード搬入は本船入港1日前までとするものである。現状よりも情報の提出期限を1日後ろ倒すほか、情報と貨物を分離することにより、貨物の搬入は2日間後ろ倒すことが可能となるため、荷主にとっては、バンニングの時期を後ろ倒すことが可能となるほか、コンテナヤードに在庫を蔵置する期間を短くす

ることが可能となる。

ここで、正確な情報を提出できる荷主に限定している理由は、船社への情報送信が1日遅くなることにより、現在、船社が不積みのリスクを最小限とするために行っている情報の訂正作業等に十分な時間を割くことが困難となることから、荷主が自身の責任において正確な情報を船社が利用可能なシステムを介して電子的（PDF 等の単なるファイル添付は不可）に船社に提供する場合にあってのみ、このような運用が可能となるためである。荷主が情報の提出と貨物の搬入を後ろ倒しにすることが可能となるのみならず、船社も、情報の修正等の作業を行う必要がなくなるため、双方の作業の効率化が図れる。ただし、時間的に船社は情報の確認を行えなくなることから、荷主が正確な情報を提出する責任を果たせなかった場合、不積みのリスクは増大することに留意すべきである。

2) 方策②～情報のカットタイムは3日前まで、貨物搬入については1日前までとする～

方策②は、方策①と同様に情報と貨物を分離するが、船社への情報提出は現状と同じく本船入港3日前までとし、貨物のコンテナヤード搬入については本船入港1日前までとするものである。方策①のように情報と貨物を分離することにより、現状よりも貨物の搬入を2日間後ろ倒すことが可能となるため、荷主にとっては、バンニングの時期を後ろ倒すことが可能となるほか、コンテナヤードに在庫を蔵置する期間を短くすることが可能となる。情報については、現状と同様に3日前までに船社へ送信するため、船社において北米、EU等当局送信用のマニフェスト作成のための時間、及び「Do Not Load」と回答がなされた際の情報訂正のための時間が十分に確保され、不積みのリスクを現状レベルに留めることが可能となる。

なお、空コンテナをピックアップする際に判明するコンテナ番号やシール番号は北米、EU等当局への情報送信時に必要なデータであるため、今まで通り、船社へ情報提出する前に荷主は空コンテナをピックアップしておくことが前提となる。

- 3) 方策③～船社が正確な情報の提出が可能と判断する荷主については情報提出、貨物搬入共にカットタイムを2日前までとする～

方策③は、船社が正確な情報を提出可能と判断する荷主について、情報と貨物は分離せず、本船入港2日前までに情報を船社へ提出するとともに、貨物をコンテナヤードに搬入するものである。この場合、方策①と同様に、船社への情報送信が1日遅くなることにより、現在、船社が不積みのリスクを最小限とするために行っている情報の訂正作業等に十分な時間を割くことが困難となることから、荷主が自身の責任において正確な情報を船社が利用可能なシステムを介して電子的（PDF等の単なるファイル添付は不可）に船社に提供する場合にあってのみ、このような運用が可能となる。荷主としては、情報と貨物の搬入を後ろ倒すことが可能となるほか、船社としても、情報の修正等の作業を行う必要がなくなり、作業の効率化が図れる。ただし、方策①と同じく、時間的に船社は情報の確認を行えなくなることから、荷主が正確な情報を提出する責任を果たせなかった場合、不積みのリスクは増大することに留意すべきである。

5. 選択肢を増やすことについて

これまでの協議会での議論を踏まえ、方策①、②、③のいずれかを採用し、一律運用することは、荷主の業務形態とニーズが非常に多岐に渡っていることを考慮すると現実的ではない。また、荷主によっては、情報、貨物ともに3日前カットとする現在の運用を選好する者も存在するなど、その要望は多様である。そこで、現在の運用に加えて、方策①、②、又は③のサービスを提供できる船社とそれらのサービスを選好する荷主が自らの自由な意思に基づいて互いに契約することを可能とすることで、サービスの多様化による競争効果の促進につながることは明らかである。また全ての荷主の事情に配慮したものとなる。

6. 港湾の電子化の推進について

上記5のように選択肢が広がること等によるビジネス上のメリットを、荷主

をはじめ、より多くの港湾関係者が享受可能とするため、貨物等の正確な情報の関係者間での共有を可能とする電子的な仕組みを全体最適化への取組の一環として構築していくことが重要である。関係者の意見を踏まえながら、関係省は、特に電子化が進んでいない関係者に対する支援に優先的に取組む。

7. 普及策について

ある荷主とある船社が契約を結ぼうとするに当たっては、情報と貨物のCYカットタイムの選択は当事者間の自由な調整に委ねるべきであり、そのような仕組みを幅広い関係者間で普及させていくことが必要である。この様に選択肢が広がることのメリットをより多くの関係者が享受可能とするため、関係省は実施状況を定期的に把握し、関係者の意見を踏まえて、新たな方策を加えることなどにより、この取組を充実させていく。

8. 周知徹底、早期実施について

協議会の委員は各位が所属する団体の会員等に対し、本文書を十分に周知する。また、関係省においても、本施策の普及を支援する。また、我が国における貿易に係る事業環境をより競争的なものとしていく観点から各事業者は可能な限り早期に本文書に記載された方策を実施することが強く望まれる。

第3 港湾における渋滞緩和

1. 現状

東京港をはじめとする我が国の港湾における一部のコンテナターミナルでは、トラックがCYゲートに並び始めてからゲートアウトまでに要する時間が平均して1時間を超過している状況にある。協議会においては、委員から、休日前の夕方に混雑する傾向にあり、例年年末、中国の旧正月前、ゴールデンウィーク前、お盆前等においては、6～7時間以上にわたる渋滞が生じるとの指摘があった。また、このような長期休暇前には、貨物量が処理量を大幅に超え、海上コンテナを輸送するトラックを荷主側が十分確保できない状態等が重なり、東京港CYに蔵置された貨物が取り出せない状況が続き、結果、本船の入港を数日間延期せざるを得ない状況が発生したことがあるとの指摘もあった。東京港は日本のファーストポートとなっている場合があり、東京港で貨物を取り出さないと他の港に向けて出発することができず、結果として日本の広域で物流サプライチェーンに影響を与える事態が発生している。

2. 渋滞の要因と対処方針

港湾において渋滞が発生する主な要因としては、次の3つが考えられる。

- 1) ターミナルの処理能力不足
- 2) 貨物の滞留
- 3) ピーク時間の集中

それぞれの概要は以下のとおり。

1) ターミナルの処理能力不足

(要因)

例えば東京港では、外貿コンテナ貨物取扱個数は一貫して増加傾向にあるところ、施設容量340万TEUに対して、平成28年の取扱貨物量が425万TEUとなるなど、施設容量を大きく超えた処理が求められていることが、港湾の混雑の要因となっている。

(対処方針)

施設の処理能力を超えた貨物を滞りなく処理するためには、①コンテナターミナルの拡張・再編や②混雑の少ない他のターミナルの活用が考えられる。

①コンテナターミナルの拡張・再編

現に東京港や横浜港にあっては、新たなコンテナターミナルを整備するとともに、既存ふ頭の再編を実施している。東京港にあっては、中央防波堤外側地区における新ターミナルの整備³により年間 120 万 TEU の貨物取扱量が増えると試算されており、現状の施設容量である 340 万 TEU と合計し、理論上、年間 460 万 TEU の貨物を取り扱うことが可能になるため、現状の取扱量である 425 万 TEU を施設容量の範疇で処理することが可能となると考えられる。

②混雑の少ない他のターミナルの活用

例えば、複数港を一体として捉え、船社が混雑する港で荷下ろしする貨物量を軽減し、その分の貨物を近隣の港へ荷下ろしする方法が考えられる。この場合において、荷主、船社、運送会社等の関係者が密接に連携することが必要である。

2) 貨物の滞留

(要因)

貨物がCYで長期滞留することにより、コンテナの多段積みが発生し、荷役作業が複雑化し、1個当たりの取扱に時間がかかるため、コンテナターミナルが混雑する要因となっている。これは日本の港は諸外国に比べると、非常に狭いため、スペースを有効活用するためにコンテナの多段積みを行っており、何段にも重なったコンテナのうち下方のコンテナを取り出すには、煩雑な荷役作業を繰り返す必要があるため、それに時間を要し、渋滞に繋がって

³ 東京港中央防波堤外側地区 Y2 では、岸壁は H29.11.1 に供用開始しており、コンテナターミナルの早期供用開始に向けて対応中。Y3 は、臨港道路（南北線）を先行して整備したうえで現地着手予定。

いる。

このようにコンテナの多段積みませざるを得ないほどC Yがひっ迫する理由として、上記のとおりC Yが狭いことがあるが、それに加えてC Yゲートの搬入票の処理が紙ベースで実施されているターミナルもあり、ここで搬入票の不備が発覚すると情報の確認及び搬入票の処理に時間を要することになり渋滞の要因となっている。

また、一部の貨物が通常のフリータイム（概ね1週間）を超えてC Yに蔵置されていることも一因と考えられ、荷主の都合で蔵置の延長が繰り返される場合もある。

（対処方針）

貨物の滞留による港湾の渋滞への影響を緩和するためには、①荷役作業の効率化、②C Yゲート搬入票の電子化、③フリータイムの厳守・短縮等が考えられる。

①荷役作業の効率化

博多港では、システムを用いた貨物情報の事前入力を行うことによってターミナル内の荷役作業の効率化を図っているところである。

さらに、近年目覚ましい発展を取り上げているA I、I o T、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル（以下、「A Iターミナル」と言う。）の形成を図るため、A Iを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化を進めていくことが必要である。A Iを活用した効率化により、トラックのC Y内滞在時間の最小化、コンテナ船の荷役時間の最小化、オペレーターの労働環境の改善、荷役機械の燃料節約によるコスト削減等が期待される。

まずは、国土交通省が2018年度まで実施する横浜港南本牧ターミナルにおける実証実験によりその効果を検証し、各港の状況に応じて必要なシステム整備を行うことが期待される。

②C Yゲート搬入票の電子化

現状の紙ベースで行われている搬入票の処理が電子化されることにより、トラック1台当たりのゲート処理時間の短縮が期待される。この際、トラック事業者に大きな負担をかけないようなシステムを構築することが普及の礎となると考えられる。博多港では、システムを用いた貨物情報の事前入力を行うことによってゲート処理の効率化を図っているところである。

まずは、国土交通省が2018年度まで実施する横浜港南本牧ターミナルにおける実証実験によりその効果を検証することとしており、この結果も参考にしつつ、各港の状況に応じて必要なシステム整備を行うことが期待される。

③フリータイムの厳守・短縮

概ね1週間前後とされているフリータイムを荷主等が延長することなく、期限以内にCYから搬出することが必要と考えられる。また、フリータイムを無料サービスとして提供している船社にあっても、繁忙期の荷役作業の効率化等を念頭に置き、時期によってはフリータイムを現状よりも短く設定するなど、CYから貨物の早期搬出に取り組むことが期待される。

3) ピーク時間の集中

(要因)

日本各港のゲートオープン時間が限定的(8:30~16:30)⁴であるところ、荷主の要望に応じて翌日の朝一番で荷主に配送するためには、前日の夕方にCYに蔵置されている貨物を引き取る必要があることから、夕方のCYにトラックが集中して混雑する傾向にある。つまり、①ゲートオープン時間が限定的であること、そして②荷主からの翌朝一番での配送の要望に応えるためにこのような状況が発生しているものと考えられる。また③空コンテナを返却するトラック、輸出貨物を降ろすためのトラック、輸入貨物を引き取るためのトラックが同一のゲートに集中することも渋滞の要因となっていると考えられる。

⁴ 日本の各ターミナルのゲートオープン時間は原則8:30~16:30であるが、ターミナルによっては早朝ゲートオープンや、夜間ゲートオープンを行っている。

(対処方針)

ピーク時間の集中による港湾の渋滞への影響を緩和するためには、①ゲートオープン時間の拡大、②バン・シャーシープールの活用、③ストックヤードの活用、④搬出入予定時間帯の事前登録（予約システム等の活用）が考えられる。

①ゲートオープン時間の拡大

既に一部の港において実施されているが、早朝や夜間にゲートオープンすることで、ピーク時間の分散を図ることが考えられる。この場合、全国一律にゲートオープン時間の延長をするのではなく、CYの混雑の状況に応じて、個別にオープン時間は検討すべきである。

②バン・シャーシープールの活用

輸入通関後に取り急ぎ輸入コンテナをCYとは別の蔵置場所へ移動させる方法と、輸入貨物を搬出した後の空コンテナをCYとは別の蔵置場所へ一か所に集め、集中管理する方法（バンプール）があるものと思われる。前者については、CYでの貨物の滞留減少による貨物搬出入の迅速化に貢献するのみならず、当該貨物をCYに引き取りにくるはずであった分のトラックが同時帯にCYへ集中することが少なくなり、港湾における渋滞緩和に効果があると考えられる。また、後者では、空コンテナの返却場所をCYとは別の蔵置場所とすることで、CYへのトラックの一極集中を緩和できると考えられる。この場合において、バン・シャーシープールの運営コスト、輸送コストの負担の主体等について検討が必要となる。

③ストックヤードの活用

既に東京港で実証が行われているところであるが、ヘッドとシャーシーを切り離し、シャーシーが付いたままのコンテナを、ストックヤードと呼ばれる蔵置場所に一時的に蔵置することにより、蔵置している間、ヘッド部分は別の配送業務に対応することができるようになる。本取組により、CYへの

トラックの同時間帯の集中は緩和されるものと考えられる。

④搬出入予定時間帯の事前登録（予約システム等の活用）

博多港において日にち単位で搬出入予定を事前登録する取組が行われているところ、さらに国土交通省が2018年度まで実施する横浜港南本牧ターミナルにおける実証実験ではコンテナ情報の事前登録に際して時間帯単位で搬出入予定を事前登録し混雑状況を予め確認できる機能を付加することを検討している。こうしたシステムを構築することにより、混雑時間帯を避けゲート前の車両流入の平準化を図ることができるようになり、さらに、事前情報に基づく早期の荷繰りにより荷繰りが効率化されることが期待され、より緻密な搬出入管理ができるものと考えられる。時間帯毎に一定の枠を設けて車両の流入を制限する、いわゆる「予約制」については、コンテナターミナルの容量に十分な余裕があることが必要であり、予約制の実効性を担保するための仕組みの検討が必要である。また、予約をとらずにCYへ入ってきた車両の取扱、予約を持つ車両と持たない車両の同一ゲートでの処理、指定時間よりも早く到着した車両、遅く到着した車両の取扱などについても予め検討が必要である。ハンブルク港（ドイツ）では、指定時間までトラックを港湾地域に入れない取組がなされており、渋滞の緩和に一定の効果が出ているところである。このような諸外国の取組も参考にすべきと考えられる。

3. 港湾における渋滞緩和まとめ

CY周辺における渋滞問題は、我が国における輸出入活動及び周辺地域社会に負の経済効果をもたらしていることは明らかであることから、政府・港湾管理者をはじめ、港湾関係者・利用者が一体となって解決へ向けて努力していくことが必要と考えられる。

第4 今後の検討課題

1. 港湾のIT化

上記第2及び第3で示したCYカットタイムの短縮と港湾における渋滞の緩和を推進するに際して、AIターミナル等各港湾の状況に応じた適切なシステムを導入することが期待される。しかし、貿易手続等の全体最適化の視点では、これらの取組だけでは不十分である。近年飛躍的に進歩したIT技術を活用し、貿易手続等に関する情報の電子化と関係者間でのデータ利活用の推進等、手続を含む港湾の全体最適化について検討を深め社会実装につなげることが必要である。

2. その他今後の課題

協議会においては、CYカットタイムの短縮と港湾における渋滞緩和を中心に議論を行ってきたところであるが、コンテナ総重量確定の効率化、貨物の入港からCY搬出までの短時間化、また、渋滞による運送事業者の海上コンテナ離れ等も指摘されており、今後、検討課題としていくことが考えられる。

第5 終わりに

協議会では、主にCYカットタイムの短縮と港湾における渋滞緩和について議論を進めてきた。CYカットタイムの短縮については、これまで一律3日前とされてきた商慣習上のルールに穴を開け、条件に応じて他の選択肢を選択可能とすることで、競争の促進につなげることができた。また、港湾における渋滞緩和については、多様な御意見をいただいた上で、具体的な対応策についていくつか提示することができた。今後は、協議会で取りまとめられた事項等について、実施状況を定期的に把握し、必要に応じて見直し等を図っていくことが必要である。

(別紙1)

貿易手続等に係る官民協議会の開催について

1. 「未来投資戦略 2017」(平成 29 年 6 月 9 日閣議決定)において、「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。」とされた。これを受け、貿易手続等に係る官民協議会(以下「協議会」という。)を開催する。
2. 協議会の構成員は、別紙 2 のとおりとする。ただし、座長は、必要と認めるときは、構成員の追加又は関係者の出席を求めることができる。
3. 協議会の庶務は、内閣官房日本経済再生総合事務局において処理する。
4. 協議会は非公開とし、協議会の終了後、議事要旨及び協議会で配布された資料を速やかに公表する。ただし、座長が必要と認めるときは、議事要旨又は配布資料の全部又は一部を公表しないものとすることができる。
5. 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関する事項その他必要な事項は、座長が定める。

(別紙2)

貿易手続等に係る官民協議会 委員及び関係省庁

(委員)

- 阿久津 聡
一般社団法人 日本船主協会 物流システム幹事長代理
- 石原 伸志【座長】
東海大学海洋学部教授
- 小河原 敦郎
日本貿易会 物流委員会ワーキンググループ委員
- 小野 憲司
阪神国際港湾株式会社 取締役副社長
- 苦瀬 博仁
流通経済大学流通情報学部教授
- 黒川 毅
日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
- 小峰 茂昭
一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会 フォワーディング副委員長
- 竹谷 隆
一般社団法人 日本経済団体連合会 運輸委員会物流部会委員
- 前田 秀昌
株式会社上組 港湾事業本部 港運部 部長
- 村瀬 千里
外国船舶協会 専務理事

(関係省庁)

- 内閣官房日本経済再生総合事務局
- 財務省関税局
- 経済産業省貿易経済協力局
- 経済産業省商務情報政策局商務・サービスグループ
- 国土交通省港湾局

貿易手続等に係る官民協議会<開催日程>

第1回	平成29年10月26日(木) 14:00~16:30 ・輸出入迅速化に向けた取組と今後の課題
第2回	平成29年11月30日(木) 8:30~10:30 ・CYカットタイムの短縮① ・港湾における渋滞緩和①
第3回	平成29年12月25日(月) 10:00~12:00 ・CYカットタイムの短縮② ・港湾における渋滞緩和②
第4回	平成30年1月31日(水) 10:00~12:00 ・CYカットタイムの短縮③ ・港湾における渋滞緩和③
第5回	平成30年3月12日(月) 10:00~12:00 ・CYカットタイムの短縮④ ・港湾における渋滞緩和④
第6回	平成30年3月27日(火) 16:00~18:00 ・取りまとめ

我が国の貿易量の推移

- 輸出入総額は1990年に比して**倍増**
- 輸出入総額に占める海上貿易の割合は**約70%**

<金額ベース>

(単位：兆円)

年	輸出	輸入	総額	海上総額	航空総額
1990	41.5	33.9	75.3	60.1(81%)	14.4(19%)
1995	41.5	31.5	73.1	54.5(75%)	18.6(25%)
2000	51.7	40.9	92.6	62.0(67%)	30.6(33%)
2005	65.7	56.9	122.6	87.2(71%)	35.4(29%)
2010	67.4	60.8	128.2	94.6(74%)	33.6(26%)
2015	75.6	78.4	154.0	112.6(73%)	41.4(27%)
2016	70.0	66.0	136.1	97.2(71%)	38.9(29%)

※ 財務省の貿易統計をもとに作成

図 1 我が国の貿易量の推移

コンテナ貨物の輸出入の現況

- 2006年から2016年までの10年間で世界の港湾におけるコンテナ取扱個数は**1.7倍**に増加

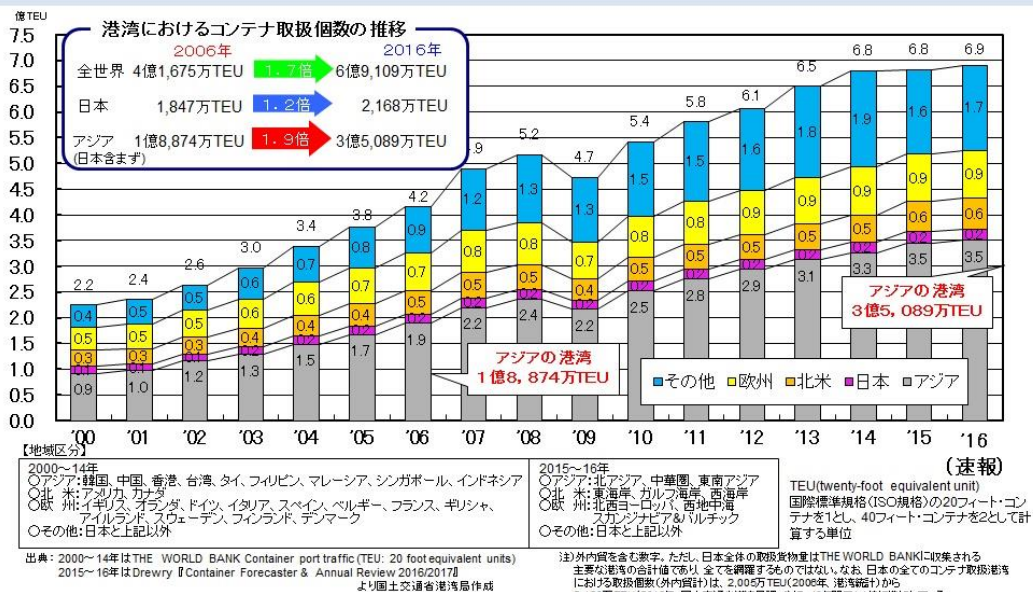


図 2 コンテナ貨物の輸出入の現況

輸出フロー概略

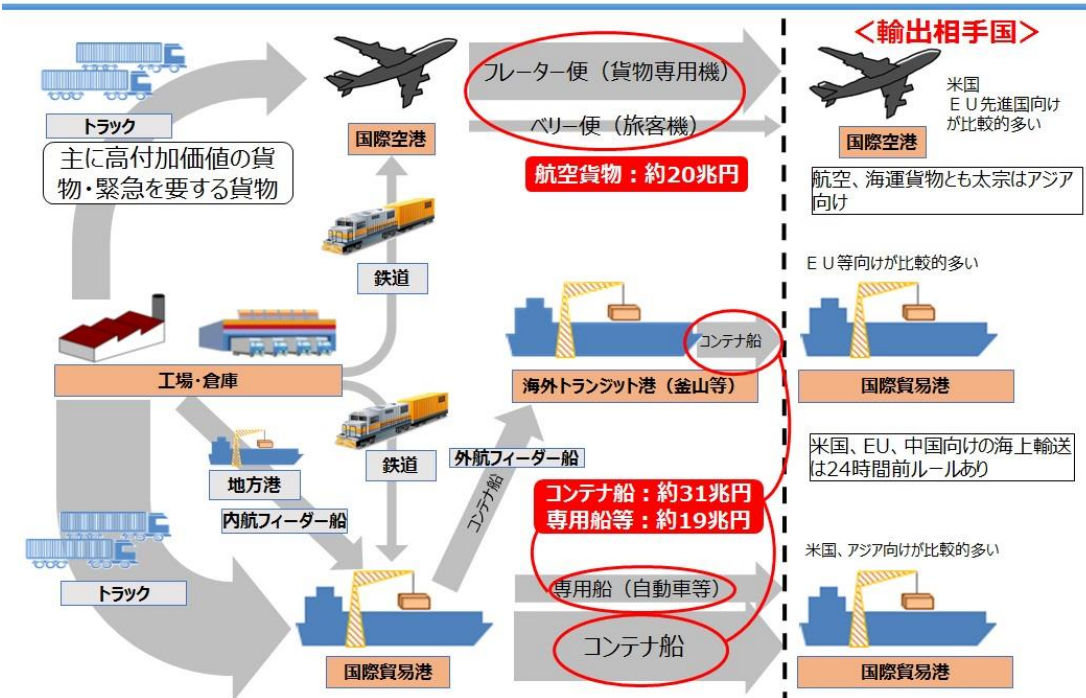


図3 輸出フロー図

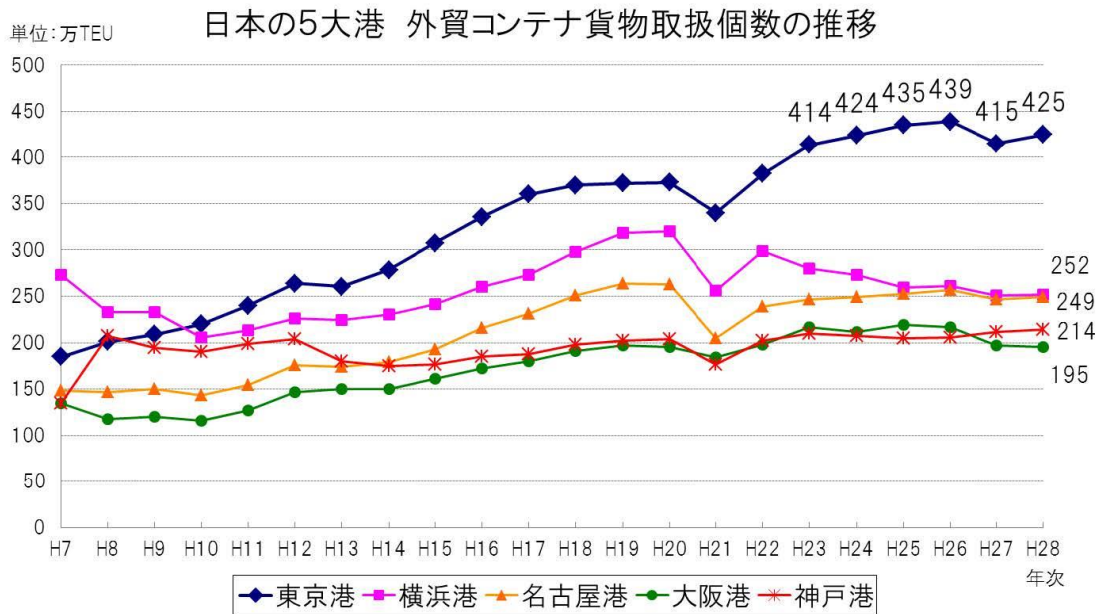



図4 日本の5大港における外資コンテナ取扱個数の推移

コンテナターミナルの渋滞解消に向けて(ハード面の対策)


コンテナターミナルの拡張・再編

コンテナターミナルの拡張・再編等によるコンテナ蔵置容量の拡大



南本牧ふ頭



※ 横浜港(南本牧ふ頭)において新規コンテナターミナルを整備中



コンテナ立体格納庫(東京港大井ふ頭)

高効率な荷役機械の導入

荷役作業に要する時間が短縮されることにより、コンテナの引渡しが円滑化

コンテナ2個吊りクレーン
写真提供:(一社)港湾荷役機械システム協会


ターミナルゲートの増強

ゲートの増設や集中化によるゲート処理能力の向上


【ゲートの増設】

※H28年度に横浜港(南本牧ふ頭)においてゲートを増設

写真提供:横浜港埠頭(株)



【ゲートの集中化】



集中管理ゲート(名古屋港飛鳥ふ頭)

図5 渋滞解消に向けた対策①

コンテナターミナルの渋滞解消に向けて(ゲート処理の効率化)

- 車両情報及びコンテナ情報等をターミナルのシステムに予め登録することで、車両がゲートに到着した際に、ゲートでの読取情報と事前登録されたコンテナ情報をシステムによって照合し、ゲート処理時間の短縮を図る。
- 事前登録時に、ドライバーが時間帯ごとの予約状況を確認することで、混雑時間のコンテナ引き取りを避けるよう促し、ゲート前の車両流入の平準化を図る。

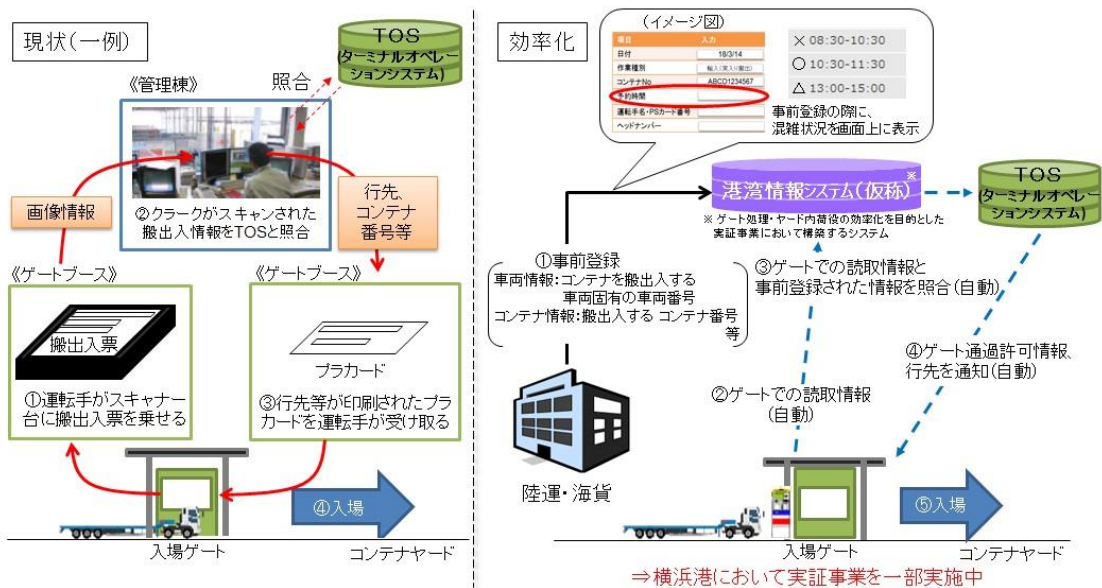


図6 渋滞解消に向けた対策②

コンテナターミナルの渋滞解消に向けて(コンテナ蔵置計画の最適化)

○コンテナの荷繰り等の非効率な作業を削減するため、コンテナ車両の位置情報をリアルタイムで把握することによるコンテナの事前荷繰り、さらにはAIを活用した荷繰りの少ないコンテナ蔵置計画の提案により、コンテナターミナル作業の効率化を図る。

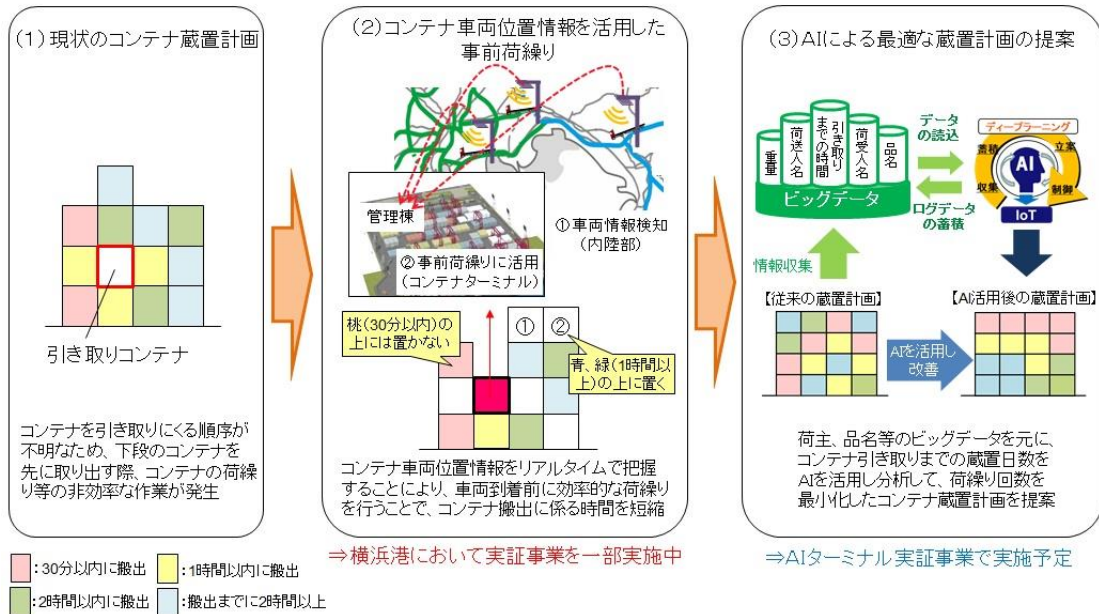
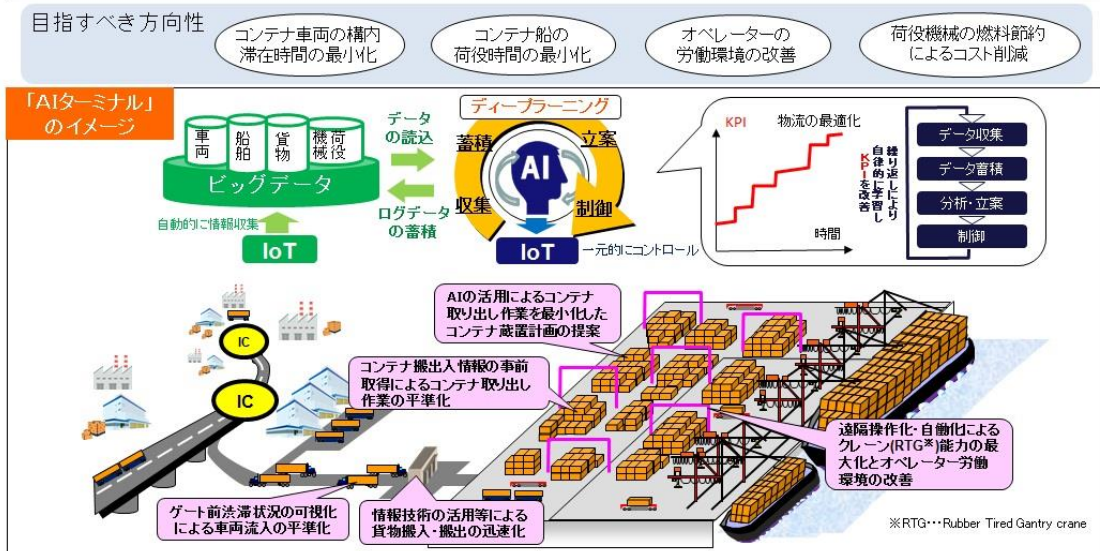


図 7 渋滞解消に向けた対策③

AI等を活用した港湾物流全体の効率化の推進

○近年、目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル(「AIターミナル」)の形成を図るため、AIを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等を行う。



○「AIターミナル」の技術とインフラ整備をパッケージ化し、特定港湾運営会社と日本企業により海外展開
○世界の膨大なインフラ需要を取り込むことにより、我が国の民間投資を喚起し、力強い経済成長を実現

図 8 渋滞解消に向けた対策④