

## 貿易手続等に係る官民協議会（第3回） 議事要旨

日時：平成29年12月25日 10:00～12:00

場所：中央合同庁舎第8号館 8階 特別大会議室

### 1. 議事

- (1) 事務局説明
- (2) 事業者説明
- (3) 民間委員説明
- (4) 自由討議

2. 「港湾の渋滞緩和」（資料1）については内閣官房日本経済再生総合事務局川村参事官より、「博多港国際コンテナターミナルにおける情報化への取組み」（資料2）については博多港ふ頭株式会社事業企画部中村次長より説明。

3. 「CYカットタイムの短縮について」（資料3）については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. 各委員等からの意見の概要（順不同）

（港湾の渋滞緩和）

- ドレーの予約は、東京港では12月に入った時点でもう1月の第1週も埋まっている。年末年始はドレーが非常に逼迫している。一般道路のアクセスが原因になっているのではないか。
- 石原座長  
年末に来て渋滞がひどくなっているということは、搬出・搬入する本数も増えてきているということか。
- 数字はまだ見ていないが例年になくひどい。もう一つの問題は、12月23日（金）が祝日だったということで、土曜日はヤードが空いているところはあるので、金曜日にとりあえず引っ張って、土曜日に入れ出ししようというバッファ的な時間になっているが、それが使えなかったというのも一つの原因だと理解している。
- 博多港では、「KACGS」というシステムに加え、新たに「HiTS」を導入されたということだが、HiTSの導入後、現状、まだ、紙でのオペレーションが残っているのかどうか。あるいはCY搬入および搬出手続きが全てペーパーレス化されて、完了するよ

うになったのか、そのところを教えてください。

- 博多港ふ頭株式会社中村次長

ヤード管理も紙でやっていたものを電子マップ化したし、さらには、さまざまなオーダー関係についても電子化等をしてきた。紙で残っていたものの中で紙の頻度が一番高かったピックアップオーダーと輸出コンテナの搬入票、こちらの方はHiTSの機能を追加し、電子でのピックアップオーダーと電子での搬入票に変えた。いずれにせよ、無線と紙でやっていた時代に比べると、大幅に作業効率は上がっており、紙も大分減っている。

- このシステムを導入するに当たりどのような課題があったか。また、ユーザーが使用するに当たり、特に問題なくスムーズに導入されたのか、また、これらのシステムを導入するに当たり、港湾局、博多市あるいは福岡県が予算的に補助するとか、何らかの支援策が施された経緯はあるのか、ご教示いただきたい。

- 博多港ふ頭株式会社中村次長

2000年に導入した際は、インターネットは使えば使うだけお金がかかるような状況だったので、費用の面でインターネットを使っただけのサービスということに対する抵抗感というのは非常に高かった。このHiTSというサービスの開発費用をどこが持つのかという話もちろんあった。その中で、導入した頃からどんどんインターネットの利用に関してのハードルが下がっていったというか、定額制や通信環境の改善等が進み出した関係があって、思ったほど費用がかからなかった。

- さらには混雑が劇的に改善しているので、利用者は、それと通信費を比べたときにメリットの方が大きいという形で使っていただけた。ただ、開発費用の話に戻ると、そちらの方は4者で協議した結果、当社で負担することとなった。現在は当社と福岡市の港湾空港局の2者で運営し、ランニングコスト、あるいは新たな機能の開発等を行っている。
- インターネットを使ったHiTSが導入後17年になるが、徐々に環境もよくなって、使っていることに対する便利さもわかっていただけた。平成15年にHiTSを使った受付を開始したが、導入の際にそちらの方も2カ月ほどかけて非常に丁寧にトラック業者に説明した。一緒に新しいものに取り組んでいくという空気づくりを行ったが、それは全て事前に、2000年のHiTS導入で良い結果が出たということも非常に大きく後押ししているのかなと感じている。

- 1つ目は、博多港でこれはうまくいったのだと思うが、ほかの港に比べてうまくいった理由は何だと考えるか。2つ目は、もしそれを進めていく中で何か壁があった

としたら、どんなことがあって、どのように解決してきたかご教示いただきたい。

- 博多港ふ頭株式会社中村次長

結果として博多港ではこのような良い結果が出ているわけだが、1つは、ターミナルオペレーターの6社が渋滞解決に向けて非常に前向きだった、御協力いただけただという部分大きい。また、小さい港でみんな同じシステムを使っていたということ。ほかの港湾の渋滞の話などをいろいろお聞きすると、小さいからこそうまくいったのかなというところがある。やはりターミナルシステムが統一されていて、みんなで一緒のものを使っているということが非常に大きいと考えている。

- その後、どんな問題があるかという、HiTSというものがあって博多港は渋滞しないのが当たり前みたいな話になってくると、それを維持するためにどこまで費用をかけて取り組むのかということがある。このHiTSのみならず、やはり他のターミナルとしてもある話だと思うが、ターミナルのオペレーターの負担をどんどん増して渋滞を緩和するというのは、非常に厳しい。そういった部分でどこまでやるのかというのは、常に博多港の中でも議論している。

- また、新しい機能を入れる際には技術的なことももちろんあるが、こういったサイトで気をつけなければいけないのはセキュリティーの面。インターネットを取巻く環境が非常に高度になってきているので、セキュリティーを維持しながら、発展させていく。このことも港湾空港局と常に協議しながら取り組んでいる。

- 石原座長

これはトラック業者なども、大手だけではなく、例えば、とりにいくときに、それぞれの距離に応じて色が変わると思うが、これはそういったシステム、ソフトを最初に導入しなければいけないのか。

- 博多港ふ頭株式会社中村次長

お持ちのスマートフォンで予約していただく形。思っているのは、トラック業者も結構負担が大きいので、余り負担にならないような渋滞対策を考えている。何かいろいろな情報を入力してもらおうとか、何かを買っていただくとか、そういったことは基本的には考えていない。

- 石原座長

逆に誰でも、中小のトラック業者でも明日からすぐにもHiTSが使えるということか。

- 博多港ふ頭株式会社中村次長  
ID等の登録は必ず必要になる。HiTSの管理運営の中でID登録等をしていただいている。申請に応じてIDなどを発行しているという状態。
- 石原座長  
費用は発生するのか。
- 博多港ふ頭株式会社中村次長  
ID登録では費用は発生しない。
- 石原座長  
ランニングコストはどういった形か。
- 博多港ふ頭株式会社中村次長  
基本的には博多港国際コンテナターミナルのサービスの一環として、当社と福岡市港湾空港局でランニングコストは負担している。収入源はバナー広告ぐらい。
- 石原座長  
海外の12港の港湾状況は誰が入力しているのか。
- 博多港ふ頭株式会社中村次長  
海外のつないでいるような大きな港には、大体ターミナルオペレーションシステム、博多でいうところのKACGSのようなものがある。さらには、それを情報源として開示されているHiTSと同じようなサービスもあるので、そういったサービスとデータ交換している。逆に言えば、そういうシステムがないところとは技術的に結べない。
- やはり名古屋港も同じで、要は統一システムを利用して行っている。統一ゲートなどもつくっているということで、やはり渋滞問題については非常に効果が上がっているし、あとは、データ化、EDI化等も非常に進んでいる。
- 国際戦略港湾である阪神港、京浜港においては、やはり歴史もあるのだろうが、船社、船社系のメガオペレーター、港湾運送事業者、もしくはそれらの共同体というような形で、各社がそれぞれお金をかけてシステム構築しているので、なかなかそれを捨て切れないというか、なかなか統一のコンセンサスがとれないというのが一つあるのではないか。

- 石原座長  
港のオペレーションのやり方が違うということか。オペレーションというか、そのシステムのあり方が違っている。
- 特に博多、名古屋においては、やはり膨大なITコストがかかるので、事業者としては、港湾管理者などでシステムを構築してもらえればコストセーブになるので、乗っかりましょうということはあると思う。
- 阪神、京浜については、歴史的な部分もあり各社で結構な額の投資をしているので、なかなかそこから出ていくのが難しいのかと思う。
- 例えばゲート、今回の博多港さんのプレゼンを拝聴しても、システムという切り口で、例えば搬入票は、国交省さんが所管されているソーラス条約対応でも、正確な重量を伝達するための手段として非常に重要なものなのであるが、これを電子化されているという意味においては非常に画期的だと考える。
- このような形で各港湾が統一したシステムのもと手続ないしは港湾のオペレーションが進められるのであれば、非常に良いのではないかという印象。
- 石原座長  
IT化その他について、博多港と京浜港、阪神港では状況が違うということか。
- 阪神国際港湾株式会社でも、渋滞対策で特に関与して神戸市役所と一緒にお金をかけているみたいなどころがあり、例えば六甲だと、コンテナターミナルの前の渋滞列があまりに長くて、それが学校とか住宅とか、近辺の他施設に影響を与える。そのようなターミナルがあることの外部化したコストをどこが支えるかという問題になっている。
- 名古屋とか博多の場合はそういうコストを内部化できたというか、これからキャッチアップするために、港湾運送事業者を筆頭とした港湾関係の方たちがそういったものを自分たちのものとして受け入れる余地があった。それに対して港湾管理者であるとかふ頭会社が手を差し伸べたという構図が成り立った。
- 伝統のある港ではそれぞれがそれなりの規模もあって、それぞれのターミナルが自分たちのターミナルオペレーションシステムを構築することができた。その結果、問題が外部化したというようなところがあると思う。そういった外部化したものをどうやって捨るかという問題だと思う。
- 石原座長  
それぞれの港のオペレーションの構築の仕方が博多と名古屋、それから、阪神港、

京浜港は異なるという話が出てきている。そういった中で、ソフト面ということだけではなくて、ハード面という形で見えていくと、今、統一のオープンゲートをつくるとか、時間を開くとか、オフドックをというような話も前回出ている。そういった点から見ていかがか。

- 前に阪神国際港湾株式会社がゲートの時間外オープン、早朝と昼休みの時間帯に搬出入したコンテナに対して1車両当たり2,500円出されると新聞記事になっていた。ある意味、私から見ると非常に画期的だなと思ったが、このようなことをやられて効果はあったか。
- 平成20年か21年ごろに国土交通省の実証試験の一環として開始されたものと理解。時間外の搬入について課金をしようとした。それをチケット化して、トラック業者がそれを持っていれば入港できるというシステムであり、ある意味では、トラック業者とか、基本的には荷主がそういったことをカバーするというか、費用負担をするという印象でやっており、その費用に基づいてターミナル側も所要のコストをカバーするというスキームであったが、なかなかその費用負担がうまく荷主さんに転嫁できなかったという問題があったようだ。
- 一方、実際に実需があるターミナルでは幾つか時間外が定着したということがあるし、なかなか実需がついてこなかったところは、そういった必要がなかったので、結局、立ち消えになるというか、進まなかったという問題がある。
- 問題は2つあり、実際、実需がどのぐらいついてきたかということと、もう一つは、課金される時間外費用をうまく転嫁できるかどうかということ。
- 石原座長  
前回、例えば、オフドックを活用するといったような話が出ていた。これは公共施設としてのオフドックを使うのか。その延長線上にあるのは、よく内陸にインランドコンテナデポ（ICD）があるが、この辺の活用というのはいかがか。
- 渋滞問題で一つの大きな要因として挙げていたのは貨物滞留。リードタイム短縮が叫ばれる中、やはり貨物滞留というのが非常に大きな問題になっていて、東京港がパンクしているというのは、特に東京港が輸入港で、ターミナルを倉庫がわりに使われているというのが現状。
- インランドデポとか、ちょっと離れたところということも考えないといけないが、そうなると、またその輸送費用という意味では非常に高額になるので、要は、受益者負担の原則があらうかと思うが、荷主サイドでそれを負担できるかということ、なかなか難しいのではないか。

- 石原座長  
オフドックという考え方で、1つは、そこをみなしCYとしてみなせるかどうか。船会社の立場からすれば、これは費用が発生することになるので、当然、荷主に返ってくるわけだが、この辺から見てどうか。
- 今、内陸ICDなどでは結構コンテナが置いてあるケースがある。そうしたケースと今申し上げたみなしCYと、当然、費用等の問題は出てくるが、この辺からはいかがか。
- 保税地域でなくても通関済み貨物であれば移設するとか、そういうことがあれば、ある程度、水際のターミナルについては少し楽になるのではないか。
- 荷主の立場で、幾つかコメントすると、内陸にあるICDは場合によっては有効だと思う。現在、栃木や茨城にICDは幾つかあると思うが、それをうまく活用しているかということ、最低限の機能は果たしていると思うが、それが港湾の渋滞を減らす程のボリューム感はないのではないか。もちろんICDを否定はしないが、港湾混雑の大きな改善にはなっていないと感じる。港湾混雑の改善にはどちらかということ、コンテナが集まってくる港の近くを改善するというのが一番効果があるのではないか。
- CYを拡充できる土地があるとか、ICDを公共でやるのか、プライベートでやるのかというのは、いろいろな事情があるので、その辺は見ていかなければいけないと思うが、例えば東京港でいうと、もう全体のキャパがある程度いっぱいだというのなら、最初からCYの外へ出さなければいけないし、そうすると、ICDを内陸でばらばらにするよりは港の近くで空コン用のデポを作る方が良いとか、そういうことになってくると思う。博多とか名古屋とボリュームや状況は違うと思うが、ゲートオープン時間で対応できるのか、あるいはCYゲートでの出入りする量を減らさなければいけないのかとか、その辺をきちんと分析した上で対応するのが一番良いのではないか。ただ、港の近くに空コン用のデポがあれば、輸出にしても輸入にしても、ゲートでの空コンの出入りが減り、その辺だけでも混雑の解決に大きな効果が出るのではないか。
- 東京港は別格。明らかに今の大井も青海もふ頭が狭いという問題があって、キャパシティー自体がやはり足りないのではないか。今後のコンテナターミナルだと、少なくとも奥行きが500メートルとか600メートルあって、ヤード内に十分スペースがないとなかなか回せないと思うが、それに比べると非常に狭いので、根本的な問題が起こっているのではないか。
- もう一つ、オフドック的な保管場所を外に設けて、そこでタイミングを見て搬入するという手があって、これはゲート前の渋滞を緩和する一つの手段として考えられ

てきたのだが、なかなかうまくいかない理由は、時間差を稼ぐために一度どこかに置くと、再度ドレーをかけなければいけない。このコストが大きいので、そのコストをどこが持つのかという問題があって、国土交通省の方でもこういったことについて何回か実証試験をされているし、今でも一部続いていると思うが、そのコストの問題がある。

- そういう意味では、名古屋港のように集中管理ゲートがあって、そこで一度こなしから速やかにそれぞれのターミナルにすんなり入れるようにするというのが非常に効果的という印象。
- 1つ目は、歴史的な背景があるとしても、それがあから今後とも何年たってもソフトは共通化できないし、このままで良いのかというところはやはりちょっと気になっていて、そのような方向で可能なかどうか。それが不可能だというのなら不可能だと言った方が良いわけで、この情報化の時代に不可能だと言って良いのかどうか。
- もう一つは、東京港の広さの問題、スペースの問題もあるので、スペースが限られているのはもうわかり切っているわけで、では、どうするのか。次の方向は何なのかという議論が要るのではないか。そういう意味では、東京港の方からお話を聞けたらと思う。
- 石原座長  
東京港の歴史的背景とか、スペース、広さといったこととか、オペレーションシステムの違いを含めて、今後、どうしたら渋滞を緩和できるのか、できないのかといったことについて、前向きな姿勢で検討していかなければいけない。東京港の立場から具体的に現状と将来図、この辺についてお聞きしたいと思うが、いかがか。
- 荷主からすると、渋滞を一番問題視しているのは東京港。ただ、東京港も渋滞問題をそのまま放置されているわけではなく、いろいろな策を打たれていることは重々承知しているが、その対策が根本的な解決になるのか、一度現状の取り組みをこの場で御説明いただくというのがよろしいかと思う。何が課題となっているか、課題解決に向け取り組んでいるけれども、越えられない壁があるとすれば、それをどう取り払うことができるのか。それが東京港だけでできないのであれば、京浜港という枠の中で対応策がとれないかというところまで踏み込んでいかないと、首都圏の港の改善というのは永遠に図れないのではないか。
- 例えば、名古屋港と博多港と比べて京浜港、阪神港の大きな違いというのは、自営ターミナルというところがやはり一番大きなところかなと思う。名古屋港にしても、

博多港にしても、公共ターミナルというところと、京浜港、阪神港では自営ターミナルが多いというところ、やはりここが一番大きな違い。

- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）  
自営ターミナルが多いことによる違いというのは一体何か、ご教示いただきたい。
- 自営ターミナルというのは、それぞれ各港運が決まっている。公共ターミナルは、港の中で何社か港運と共同でやられているというところがまず一つ大きな違い。システムの面においても、自営ターミナルにおいては、統一システムではなくて各社のシステムを使っているというところで、利便性といえば、各社の持ち味が出るといえばそれまでだが、デメリットとしては、当然、統一できないというところ。

#### （CYカットタイムの短縮）

- 名古屋港。現場に確認はしたが、CYカットの現物と書類の分離について、結構な割合で分離がなされていると聞いている。要は3日前に書類だけ入れてくださいと、現物は前日で良いですよというケースが結構あるようだ。神戸港と横浜港においても以前取り扱ったことがあるが、やはり結構な割合で書類だけ3日前に入れて、現物は前日ということがあった。
- 空バンのピックアップのお話もあったのが、強硬な荷主におかれては、それこそドレーが回らないので、お取り置きしておいてくれないかというような依頼もあって、そういうものが非常に多くなるとやはりターミナルの運営に支障をきたすので、お断りしたこともある。
- 石原座長  
コンテナの早期ピックアップは可能かというお話があった。これに対して荷主の立場からはいかがか。
- リードタイムの短縮というのは、貨物が出荷できる状態になってから本船に積載するまでの時間を短くするということ。そういう強靱なSCMを構築するのが荷主であり、全体の利益だと思っている。2日前にバンニングして荷主のところに置いておくというのは、全体のリードタイム短縮にならない。ぎりぎりにつくったものをいかに早く港に入れて出荷するという目的からすると、例えば2日前に空コンをピックアップして荷主の方で留め置いておけないのかというのは、荷主にとって全体のリードタイム短縮にはならず、本質的な問題からいうと違うのではないか。またコンテナだと、例えば、確率は別にして、中に残留物が残っていると、ピックアップした空コンテナが実際には使えないケースというのものもある。事前にコンテナ・ナンバ

一の情報をどうやってとるかというのも問題だと思うが、事前に入手したコンテナが使用できなくなった場合、どのように対応するかということも、検討がもう少し必要ではないか。

- 貨物と書類は同時にやっているのが実状で、現場の判断として貨物の出荷が最終的に確定しないと書類だけ先に作成する運用は厳しい。貨物と書類を分離してもうまくいく荷主だったら、分離する選択肢はあると思う。実際、分離のニーズがどのくらいあるのかということも事前に確認できると思うので、大きい効果が見込まれるのか、あるいはそれが難しいのかを事前に確認することも必要ではないか。
- 情報が3日前で貨物が1日前というのは、コンテナとめ置きが発生してしまうのでいかがか、という意見が多いが、これが1日前、例えば、情報が3日前、現物の貨物搬入は2日前ということであれば、比較的現実味を持って受け入れることができるのではないか。そのことによって、半日程度のリードタイム短縮は十分なし得ると思う。例えば、ドレージが午後4時半までにどうしても並ばなければいけないということではなくて、バンニングで時間をずらして翌日にドレージを回すことも可能になるし、これが渋滞解消にも活性的につながっていくのではないか。
- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）  
コンテナとめ置きと言われたときのとめ置かれる場所は、コンテナヤードをイメージされているのか、それとも荷主側さんの工場をイメージされているのか、どちらの場合が問題なのか、双方問題なのか。
- 早目にコンテナをピックアップできないかという論点は、コンテナ番号とコンテナそのものが使えるかどうかを早目に荷主側で確認して、問題があれば入れかえるとか、実際に積むコンテナとコンテナ番号とシール番号を早目に認識して、積むのはぎりぎりでも良いという発想のもと、事務局側としては提示している。その認識、つまり、持ってきたら即座に積んで運ぶということではなくて、積めるものかどうかは事前に確認して、シール番号とコンテナ番号の確定が早くなり、積むのはぎりぎりでも構わないというアイデアで事務局案としてお話をさせていただいたので、とめ置きの問題は、コンテナヤードに早目に持ってこられるという問題のことを指しているのか、それとも、コンテナそのものが荷主側の工場でとめ置かれると回転しなくなるから難しいとおっしゃっているのか、ご教示いただきたい。
- 1日でも車庫に切り離れたままターミナルに搬入できずに置いている時間はセーブしたいという意味。とめ置くとは、要は、荷主サイドから、コンテナ番号を知りたいがためにそのコンテナをお取り置きしておいてくださいということで、ターミナルの中に空バンを置いているというのが問題だということと、立場が異なる。

- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）  
コンテナの下のドレージというか、それもついたままで置いていくイメージなのか、コンテナだけ置いていくのか。
- シャーシが死んでしまうので、例えば、繁忙期だと1日寝て、ただ、1日程度だとよくあることで、例えば、きょう積んで積み置きして、あすの搬入というのは通常やられているので、その程度であれば許容範囲かと思われる。2日間とめ置いて搬入は明後日にとということであると、シャーシの所有者を含めて、業者的に問題が発生するのではないか。
- 川村参事官（内閣官房日本経済再生総合事務局）  
コンテナとシャーシを切り離してコンテナだけ置いてくるというのは、設備がないから荷主側の工場では難しいという理解でよろしいか。
- できるところもあると思うが、例えば、大型フォークが必要だったり、クレーンが必要だったり設備が必要になってくるので、現実的には難しいのではないか。
- 荷主もいろいろな荷主がいるので、選択制というのが一番よいのではないか。船会社とかターミナルの方でそれができるかどうか検討いただかなければいけないが、例えば、コンテナ番号とコンテナシールの番号をブッキングのときに船会社から通知頂くことはできないか。
- 船会社としては、例外なくこれはまず不可能に近い。コンテナというのは、これは日本だけではないが、中国でもそれは無理。コンテナはもう自転車操業で、その日に入ってきたコンテナを順番にチェックしてどんどん出していく。事前に指定されると、ターミナルあるいはCYの中にそれを置いておかなくてはいけない。
- コンテナが足りないときは、そんなとめ置きもできない。特に日本ではコンテナの回転は自転車操業状態で、そういうオペレーションをすることはまず現場では不可能だし、それをすると余計にゲートが大混雑する。この運用はできない。
- ブッキングのときにコンテナ・ナンバーを指定できないかという話だが、基本的に今、ブッキングいただいているときに、コンテナのタイプ、サイズはそのときに御指定いただいているので、そこで我々船会社がどこのバンプールにどのコンテナがあるか、そこから探し出すので、ブッキングの段階でコンテナ・ナンバー確定というのは非常に難しい。

- 情報は3日前に出して、1日前にコンテナをヤードに搬入しているという事例が既にあるのであれば、リードタイムの問題はさておき、それでオペレーションが回っていることから、それはそれで受け入れるということではよろしいのではないか。
- その部分のコストを誰が負担するかという課題は当然あるが、船積み間近まで製造リードタイムを設定することが可能な生産方式や物流の仕組みを持つ荷主がいるのであれば、その荷主はそういうスタイルを選択するばよろしいかと。これまで10数年間、このCYカット3日前搬入になれてきてしまったがゆえに、今、工場もそういう生産体制になってしまっている。サプライチェーン自体も、それに合わせたサプライチェーンを組んでしまっているため、前倒しするという改善策を考え切れないのが現状。改めて荷主が改善策を考え、こういう形の方がベストだということであれば、それを選択肢として受け入れてもらいたい。情報3日前、貨物1日前という結論に達する荷主もいると思うので、CYの方も船社の方も受け入れをお願いしたい。
- 船社協会の方で現状を1回当たっていただけないかなと思うが、いかがか。
- 船会社の方で当たるというのはどういうことか。
- いわゆる貨物のおくれ搬入。この北米航路に関して、3日前に書類を入れれば現物は1日前でよいという割合がどの程度あるのか。
- 細かいデータはとってきていないが、実態として3日前書類、貨物は1日前の搬入を受けているのは、全体のせいぜい10%もっていない。かなりまれなケース。
- 石原座長  
コンテナをとりに行かないと、シール・ナンバーとコンテナ・ナンバーがわからないと先ほどから出ている。そうすると、3日前に情報を送れるということは、取りに行ったからわかっているのだから、逆に言うと、貨物を1日前ということは、ターミナルの外に2日間コンテナを置いていることになる。
- 個別の状況による。例えば、工場の方に大きなドックがあってコンテナを10数本並べられて、順番に詰めて、コンテナ・ドレーも、空バンを持って行って詰めたものを持って帰るというシステムができているのであれば、もちろん十分対応可能かと思う。例えば、一般の中小の荷主の場合だと、それがトラック業者のヤードで寝なければいけないということになるので、あくまでそれは海貨業者と実際のシッパー

との間の個々の状況、個別の構想によるのではないか。

- 石原座長  
書類を分離した場合、そうすると、1つは、やはり通関との問題が出てくると思うが、今、貨物を前日に入れるということは、通関申告は前日か。
- 貨物を前日に入れる。最近、習慣的には、税関の方が大分リードタイムを短くしてくれたので、当日コンテナヤードに内貨で入れて、当日申告をかけるというのが結構常態に行われている。万が一、貨物がヤードに入っていれば、許可が切れなくとも翌日まで待ってくれると我々は踏んでいる。
- 石原座長  
輸出申告するときに、一般通関の場合、輸出申告と許可というのは別になっている。要するに、申告は先にできるのか。申告時にコンテナ・ナンバーというのは要らないのか。
- 錦織課長（財務省）  
手続面の時間のところで、輸出のコンテナ貨物について、コンテナ番号を輸出申告で求めているかどうかだが、コンテナ1本分を全部申告する場合にはコンテナ番号を求めているが、混載業者が使う等いろいろな申告貨物が入っている場合には、不要。
- 阪神国際港湾などのいわゆる戦略港湾の場合、特に瀬戸内海の集荷を一生懸命やっており、全部が海上輸送。4日前にバンニングをして3日前にCYに持ち込むのだが、例えば、4日前は四国かどこかでバンニングをしている。どこかで寝るのではなく、その一晚は船に乗って、神戸港に着いて、翌朝、到着したものをその日のうちに持ち込むということをやっている。時々ヤード前の渋滞などがあるので、シーズンによってはこれを1日早めたりしている。
- 結局1日は船の上で寝るので、実質、4日前にドキュメントは送ることができる。繁忙期に余裕を持つと実は5日前に入れているので、5日前には送れるという状態なので、物とドキュメンテーションを切り離していただけると、その分、荷主としては実は楽になるのではないかと思う。今、そういう発想がないということが問題。
- 今まで議論にあったように、そういうところの工夫の余地をつくる意味では、ドキュメントと現物のCYカットを切り離すということをスタンダードに入れていただくのはメリットがある。特に戦略港湾のように瀬戸内海でフィーダー貨物で集めてい

る場合は、それが一つの売りになる。

- 石原座長  
先ほどから出ているシール・ナンバーとコンテナ・ナンバーの問題はまだ解決されていないが。
- コンテナ番号、シール番号は3日前にはわかっているということなので、我々の立場としては、情報が3日前に来るのであれば問題ない。あとは船社次第。
- 石原座長  
前回からもずっと出ているように、情報の誤りを打ち変えているとか、直しているとか、そういうことをやっているという。逆に言うと、ある意味では、これは船会社のサービス行為である一方、これはNVOCCも同じことやっていると思うがどうか。
- 日本では確認をしてあげるといふ議論で、外国では間違っていたら置いていけば良いという話だと思ふが。
- フォワーダーについても、現状、AMSへの情報登録はフォワーダーと船社が双方向、両方でやられて、その情報のアンマッチというのがまた問題になっているとも伺った。そのフローとそれにかかるロード、それから、我々はどちらかというとな海貨業者経由で情報を伝達しているが、一体どういうところに問題があるのかももう少しはっきりわかる必要があるのではないか。
- 誤解があつてはいけないので申し上げますと、情報を提供するの荷主。船社の責任は送信するだけ。荷主からいただいた情報を送信するのが我々の責任であつて、訂正したり代行入力する義務も責任もない。これはあくまでも我々の自由意思でやっているだけ。
- 2種類あつて、1つは、House B/LのNon automated NVOCCの代行入力。あとは、これはNVO以外の荷主でもあるが、PDFやエクセルで書類を送ってこられる顧客もいる。
- 今、電子データで送ってきているのは、B/L件数の80~85%で、残りの15~20%のB/Lは紙で送ってきている。これはフォワーダーだけではない。フォワーダー以外でも、PDFなりで送ってきて、それを代行して入力している。
- あるいはNACCSを介して送ってきてても、画面を開くと、例えば、ケースマーク、コモディティ、この辺が「As per attachment」と書いてあつて、同時にメールでPDFを送ってくる。つまり、ここは面倒なので船会社で入れてくださいという意味なのか

どうかは知らないが、やはり莫大な量とのこと。PDFで2～3枚ぐらいを全部入力しなければならぬ。これも代行入力という意味で申し上げている。

- 石原座長

少し整理しなければいけない。本来、この情報をアメリカに送るというのは、荷主が送らなければいけない。それを船会社が送信する。船会社の義務だが、要するに、元情報は荷主が提供しなければいけないということか。

- 本来であれば、きちんとした電子データで船会社に送ってきて、船会社はそれをアメリカに送るとというのが本来の筋なのではないか。

- 荷主の送る電子データだけでは完結しない。

- 石原座長

それに船会社は情報を入れて送るということか。本来であれば、荷主が電子データで送ってくるべきところを、船会社に代行で入力をお願いしているということか。

- 逆に言えば、やはりこれは電子データできちんと送ってきている荷主とマニュアルでしか送ってこない荷主、これが同じように扱われていること自体に問題があるのではないか。

- データの間違いだとか代行入力の話があるが、個人的には、それは今回の本質ではないと思う。というのは、間違ったり、手入力前提の荷主は、リードタイムを短縮してくれなんて言わないと思う。

- 3日と2日の議論において、一荷主の例外に引きずられて2日にならないのであれば、その荷主をどうするかという議論はあると思うが、2日と3日が並列するのであれば、ここでそういう細かい議論をするというよりも、3日が必要な荷主はこれまで同様3日で、2日に対応可能な荷主に対してはどうすれば短縮できるかを検討するというのが前向きな議論であり、二通りあって良いと思う。

- 末節とは言わないが、小さな例外にとらわれているような気がする。電子化されている方とされていない方の比率はわからないが、データがきちんとできている荷主の手番をまず短縮して、そのうえで、マニュアルで対応している荷主の底上げをすれば良いのではないか。

- きちんとしたデータでやれるのなら2日で良いのではないかと。だけれども、今までどおりのことをやりたいのなら3日前、という考え方はある。

- 結局、情報と貨物の双方がCYに入ったとき、それを正として受けている。最終的に

船会社はそれを受けてAMSでアメリカに送信していると思うが、そうではなく、あくまでもAMSに流す情報が船会社に送信できればよく、CY経由で送る必要性はないと思っている。

- コンテナ貨物は、当然、船会社もCYに入ったという情報は必要かと思うが、CYはコンテナを受け入れて、どこのヤードに持っていくか等わかれば良い話なのではないか。そういう意味だと、情報と貨物というのは、最終的に船会社は両方の情報を必要とするが、ルートは分離できると思う。
- なぜか情報と貨物を一体化してオペレーションしているので、CYへの搬入が、最終的に正規データとして取り扱われる。それを3日前にしなさい、分離はできませんとおっしゃられているような気がしてならないので、情報の流れと貨物の流れを1回切り離して、誰がそれを必要なのか精査する必要がある。CYへは、本当に3日前に貨物を搬入しなければ受け入れられないのか。多分1日前に貨物を持ってきても、CYはあまり問題ないかもしれないと思っている。
- フォワーダーの方よりCYの方に確認してもらった。彼らは別に3日前だろうが、2日前だろうが、1日前だろうが、貨物を持ってきてくれれば、それを受け入れて必要なところに置くだけ。AMS情報は関係ないと。
- もう少し根本的なところをきちんと議論しないと、この話は進まない。それは別に統ルールにしなくてもよくて、対応できるところはやる、対応できないところは今までどおりでよいのでは。ただし、新しい対応ができないことにより、業者を不条理に選別するのはよくないので、その辺の問題点は併せて検討する必要がある。
- 船会社のオペレーション上、これはターミナルもそうだが、いつでも、1日前でもコンテナは受けられる。私の知る限りでは、私どもの会員の船社の中で1社だけできないところがある。ここはシステムの問題で、コンテナが入らないと書類が作成できないというシステムを持っているが、ここは例外。多分それ以外は基本的には物理的には問題ないはず。我々はいつ分離されても結構なわけだし、実際、もう分離されている顧客もいらっしゃるの、その点は我々の立場からいうと問題ない。荷主の立場ではコンテナ・ナンバー云々の問題はあと思うが、ここは一つだけまずクリアにしたい。
- 石原座長  
10%か15%かわからないが、どうも議論が枝葉の方に引っ張られてしまっていて、さもそれが全体であるがごとく、できないということになっていると思う。やはり幾つかのケースに分けて考えなければいけないと思うが、総論的にやって、いま一つは、荷主指導もしていかなければいけないし、ITを使えるところはきちんとITを

使っていくということもしないと、いつまでたってもこの問題はわずかな荷主のためにはできる、できないという議論になってしまっている。

- 何も全てを2日前にするということで検討する必要はなくて、例えばイニシアチブをとるとか、書類と貨物を分離するとか、幾つかの方法というのはあるのではないか。
- その一方で、では、紙でもって送ってきている荷主をどうするのか。そういったことに対する指導、それから、実際にやってみて不積みがどのぐらい出るのか。積みなくなったらどう対応するのか。これは今度は船会社と荷主との新たな問題になるのかもしれないが、物流業者をひっくるめて、そういったことを考えていかなければ、この場で解決しないような気がするが、いかがか。
- 私が15～20%と申し上げたのは、マニュアルの書類で入ってくる件数。逆に80～85%は、ほとんどNACCSのシステムを通して電子データで入ってくる。ただし、電子データの中でも、不備があるということ。なので、それを入れるともっと大きな数になる。
- その不備を訂正しなければいけないというのは、例えばピースカウントだが、「カートン」で入れなければいけないのに「パレット」で入れてくる。こういう顧客は結構いる。これは私は非常にマイナーな問題だと思う。荷主の方で調べていただければきちんとした個数が拾えるわけで、これも恐らく少し協力いただければ改善できる問題。
- どうしても改善できない問題、NACCSを使っていない顧客。フォワーダーの場合はNVOがいるので、アメリカに登録して許可をとるのに何百万円というお金がかかるとか、いろいろコストの問題もあるらしくて、だから、これはちょっと難しい問題。それ以外、NACCSを通じて送ってこられない荷主には、ぜひNACCSの方からも宣伝していただいて、我々もどんどん利用者をふやしていただくというお願いをしなければいけないのではないか。

## 7. 石原座長 総括

- 港湾の渋滞緩和についても皆様から御意見をいただいた。東京港における渋滞問題が非常に深刻であるということで、少しでも渋滞緩和につながるような施策を本協議会でもお示しできれば。委員の方から東京都から話を聞きたいという意見もあったので、次回会合において東京都から御報告いただけるよう、事務局に改めて御調整いただくようお願いする。
- CYカットについても、必ずしも一本でいく必要はなくて、2つ、3つの選択肢を設けても良いのだと思う。

(以上)