

# CYカットタイム の 短縮について

平成29年12月25日

内閣官房

日本経済再生総合事務局

# 前回の御指摘概要①

## CYカットタイムの短縮

### <諸外国の現状>

- 北米、欧州等が24時間をルール導入。
- 北米向け貨物の書類のカット日はタイが3日前、台湾3日前、ベトナム48時間、南中国・香港48時間、韓国48時間（⇔日本は書類、貨物共に3日前）。
- 荷主からもらったデータを船社は再チェックしない。基本的には荷主から送られてきたものをそのまま米国へ送信。データの誤入力があったり、期限通りに送信されてこない場合はドラスティックに不積貨物として置いていく。
- 諸外国に在する日本企業は現地のルールに従っている。

### <日本の現状>

- 日本のCYカットタイムは書類、貨物共に本船入港3日前。
- 荷主が積荷情報をpdfファイルや紙で送ってくる場合は、船社側で代行入力しており、非常に手間。また、積荷情報に不備があるのは、B / L 件数全体の20%。データの代行入力や修正に1日を要する。
- 船社の代行入力は無償サービス。
- 船社のデータチェックは目視。
- 荷主が入力する積荷情報に不備があっても現状のNACCSでは検知する仕組みがない。
- 海外でトランシップされる貨物の場合、日本では24時間ルールが適用されないため、荷主の中にはトータルの輸送日数を短くしたいという理由であえて釜山経由、台湾経由を選ぶ者もいる。

## 前回の御指摘概要②

### CYカットタイムの短縮

#### <御意見>

～貨物搬入カットタイムの短縮（3→2日前）について～

- 2日に短縮することがよいかどうかということではなく、2日にする選択肢もあるということを示すことで色々な工夫が生まれてくるので、現状3日に限っているものをどう緩めていくのか、色々なやり方を議論することが重要。
- 色々なビジネス展開をする上で、何らかのインセンティブを与える必要がある。インセンティブを与えることで関係者も変わってくる。例えば、AEO（特定輸出者）等、正確な情報を提供できる荷主は、2日前でよいことにするなど。
- 実際に物事を変えるには、直ちに変わるものとそうでないものがある。例えばどういう条件であれば、どういう会社であれば（カットタイムを）後ろ倒しできるのか。そうでないのであれば今までどおりやるなど、移行措置についても考えるべき。

# 前回の御指摘概要③

## CYカットタイムの短縮

### <御意見>

～情報と貨物の分離について～

- 米国向け貨物の手続からすると情報と貨物の分離ができないと48時間や24時間に（カットタイムを短縮）することは難しいのではないか。ここはもう分離するしかない。
- 情報と貨物のカット日の分離については理論上可能であるが、コンテナに不備があって交換する場合のコンテナ番号の修正を考慮すると、物を積み終わってから書類を作ると言う現状の運用が現実的ではないか。
- 情報と貨物のカット日の分離については、空コンテナの番号、シール番号を空コンテナのピックアップ前に事前入手する方法について検討が必要。
- 船積データ(ACL等)は入港3日前Cutに提出、現物コンテナは入港前日に搬入する、というケースは名古屋港ではかなりの割合で存在する。実態を調べてみてはどうか。（第2回後にいただいた御意見）

# 前回の御指摘概要④

## C Yカットタイムの短縮

### <御意見>

～ 2 日前に短縮する際の留意事項～

- 例えば、書類のカット日を 2 日前の16:30に設定する場合、①データ提出期限を守る、②データはNACCS、INTTRA、Cargo Smart等のシステムを介して電子データで船社へ送る、③船社で代行入力はしない、④データは全て荷主等が入力する、⑤誤入力、未入力なしの完璧なデータを船社へ送る、⑥これらの条件が遵守されず不積みが発生した場合は船社は一切その責任を負わない、⑦不積みにより発生するターミナルでの追加費用は荷主が負担するという合意が必要。
- 欧州向けに関しては、NVOCC（フォワーダー）としては、船社が対応可能であればカット日は2日前とすることは可能。米国向けに関しては、NVOCC自らハウス B / L を米国へ送信しており、処理時間を考慮すると現状の体制のままカット日を短縮することには難あり。

～デジタル化～

- 手続のデジタル化をすべき。他の国がやっているから日本がやるのではなく、他の国の上をやらないと日本の競争力が確保できないのではないか。
- 全ての荷主（のカットタイム）を 2 日前にするのではなく、デジタル化が進まない荷主に対するインセンティブも考えていくべき。
- （カットタイムを短縮するためには） NACCS、Cargo Smart等の船会社が指定するシステムを使用して必要な項目を全てを入力してほしい。

### C Yカットタイムの短縮

#### <御意見>

#### ～国際戦略港湾政策～

- 韓国経由のトランシップの方が輸送機関が短くなるのであれば、日本をハブ港にするという議論を国交省が盛んにしている状況に逆らっている話。少しでも早く運びたいというのは分かるので、そのあたりも含めて議論を深めるべき。貨物滞留時間の短縮と貨物を日本に戻そうとしている動きとマッチングさせることが必要。

# (参考) 第1回の御指摘概要

## 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。

# C Y カットタイムの現状と論点①

## 現状

- ・日本ではC Yカトルール（貨物、情報共に本船入港の3日前）により、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。
- ・また、船社においては、米国へ送信するデータの代行入力等を行う作業が発生するようになった。
- ・C Yで貨物が2日蔵置される場合の経済的損失は著しい。
- ・諸外国では、情報と貨物のカットタイムを分離している。（書類のカットは4日～48時間前、貨物のカットは1日前）



## アイデア①

情報提出と貨物搬入のカットタイムを分離することで、貨物のC Y搬入カットタイムを後ろ倒し（1日前に）することはできないか。

## アイデア②

正確な情報が提供できる荷主については、情報提出貨物搬入ともども書類のカットタイムを後ろ倒し（2日前）にすることはできないか。

※ アイデア①、アイデア②又はその両方を併存する場合が考えられるか。

# C Y カットタイムの現状と論点②

## 現状

## アイデア①

	情報提出、貨物搬入共に3日前	情報は3日前、貨物搬入は1日前
情報と貨物の分離	分離不要	分離が必要
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>本船入港の3日前に情報と貨物を一緒にC Yへ搬入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報については本船入港3日前、貨物については1日前に搬入</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>船社が代行入力などを実施（荷主）</li> <li>船社、フォワーダーが米国への情報送信前にデータをチェックする十分な時間が確保できる（荷主、船社、フォワーダー）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物の搬入（バンニングの時期）を現状よりも後ろ倒しできる（荷主）</li> <li>船社が代行入力などを実施（荷主）</li> <li>米国への情報送信に関しては船社、フォワーダーの業務に影響なし（船社、フォワーダー）</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>C Yに2日間貨物が滞留（荷主）</li> <li>代行入力などが必要（船社）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>引き続き代行入力などが必要（船社）</li> </ul>
問題点（案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>船社による代行入力等の作業がサービスとなっているのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ番号、シール番号の事前取得が障害となるのではないかと（船社、フォワーダー）</li> <li>船社による代行入力等の作業がサービスとなっているのではないかと</li> </ul>

# 米国税関へ送信するデータ

- 船社から米国税関へ送信する貨物のマニフェスト情報は大きく14項目。

## 貨物マニフェスト情報 (船社→米国税関)

	情報名	情報の責任主体
1	貨物の正確な説明	荷主
2	キャリアのBL番号と記載数量	
3	荷主の名前、住所またはID番号	
4	荷受人の名前、住所またはID番号	
5	国際的に認識された危険品コード	
6	コンテナ番号	港湾運送事業者 (又はフォワーダー)
7	コンテナに使用されている全てのシール番号	
8	米国向け船舶が出港した最後の港	船社
9	キャリア・コード	
10	キャリアに付与された航海番号	
11	最初の米国寄港地への予定到着日	
12	船名、旗国および公式航海番号(IMO番号)	
13	キャリアが米国向け貨物を最初に積んだ外国の港	
14	貨物が船積された外国の港	

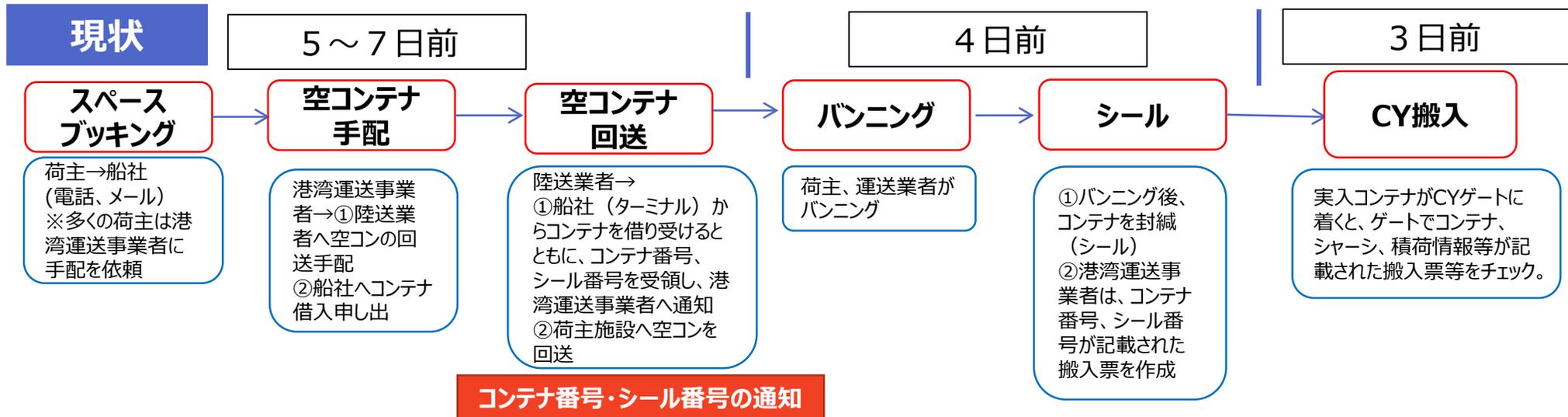
船社がサービスによって  
修正・代行入力

# 問題点と仮説①

## 問題点①

- コンテナ番号、シール番号の事前取得が障害となるのではないか。

## 荷主施設でのバンニングのケース例



## ■ コンテナ番号、シール番号の通知

コンテナ番号、シール番号は船社で管理。船社 (ターミナル) は空コンテナをピックに来たトラック (ドレイジ会社) にコンテナ番号、シール番号を渡し、ドレイジ会社は港湾運送事業者 (又はフォワーダー) に通知する。ただし、船社から一定数量、シールをストックとして持っている港湾運送事業者 (又はフォワーダー) もあるとのこと。(物流会社情報)

## 仮説①

コンテナ番号及びシール番号は、空コンテナピックアップ時に船社から通知されるため、仮に情報のみを本船入港3日前に船社に送信するとしても、それ以前に空コンテナのピックアップが行われていれば、特段問題は生じないのではないか。

# C Y カットタイムの現状と論点③

## 現状

## アイデア②

	情報提出、貨物搬入共に3日前	正確な情報の提出ができる荷主については情報提出、貨物搬入共に2日前
情報と貨物の分離	分離不要	分離不要
概要	・本船入港の3日前に情報と貨物を一緒にC Yへ搬入	・本船入港の2日前に情報と貨物を一緒にC Yへ搬入
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船社が代行入力などを実施（荷主）</li> <li>・船社、フォワーダーが米国への情報送信前にデータをチェックする十分な時間が確保できる（荷主、船社、フォワーダー）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・情報の送信及び貨物搬入とも現状よりも後ろ倒しできる（正確な情報を提供できる荷主）</li> <li>・代行入力などを行う必要がなくなる（船社）</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・C Yに2日間貨物が滞留（荷主）</li> <li>・代行入力などが必要（船社）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船社は代行入力などを行わない（正確な情報を提供できない荷主）</li> <li>・不積みとなるリスクあり（正確な情報を提供できない荷主）</li> </ul>
問題点（案）	・船社による代行入力等の作業がサービスとなっているのではないか	<ul style="list-style-type: none"> <li>・正確な積荷情報を提出できる荷主の線引きを如何に決めるか（荷主、船社）</li> <li>・自力で正確な情報を提出できない荷主への支援等を検討することが必要</li> </ul>

# 問題点と仮説②、③

## 問題点②

- 正確な積荷情報を提出できる荷主の線引きを如何に決めるか。

## 仮説②

- 例えばAEO（特定輸出者）等を正確な情報を提出できる荷主と見なすことも一案か。

## 問題点③

- 自力で正確な情報を提出できない荷主への支援等を検討することが必要。

## 仮説③

- 行政が自力で正確な情報を提出できない荷主を支援することも一案か。