

# CYカットタイム の 短縮について ～アイデア①・②フロー～

平成30年1月31日

内閣官房

日本経済再生総合事務局

# 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（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</li> </ul>

# 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>

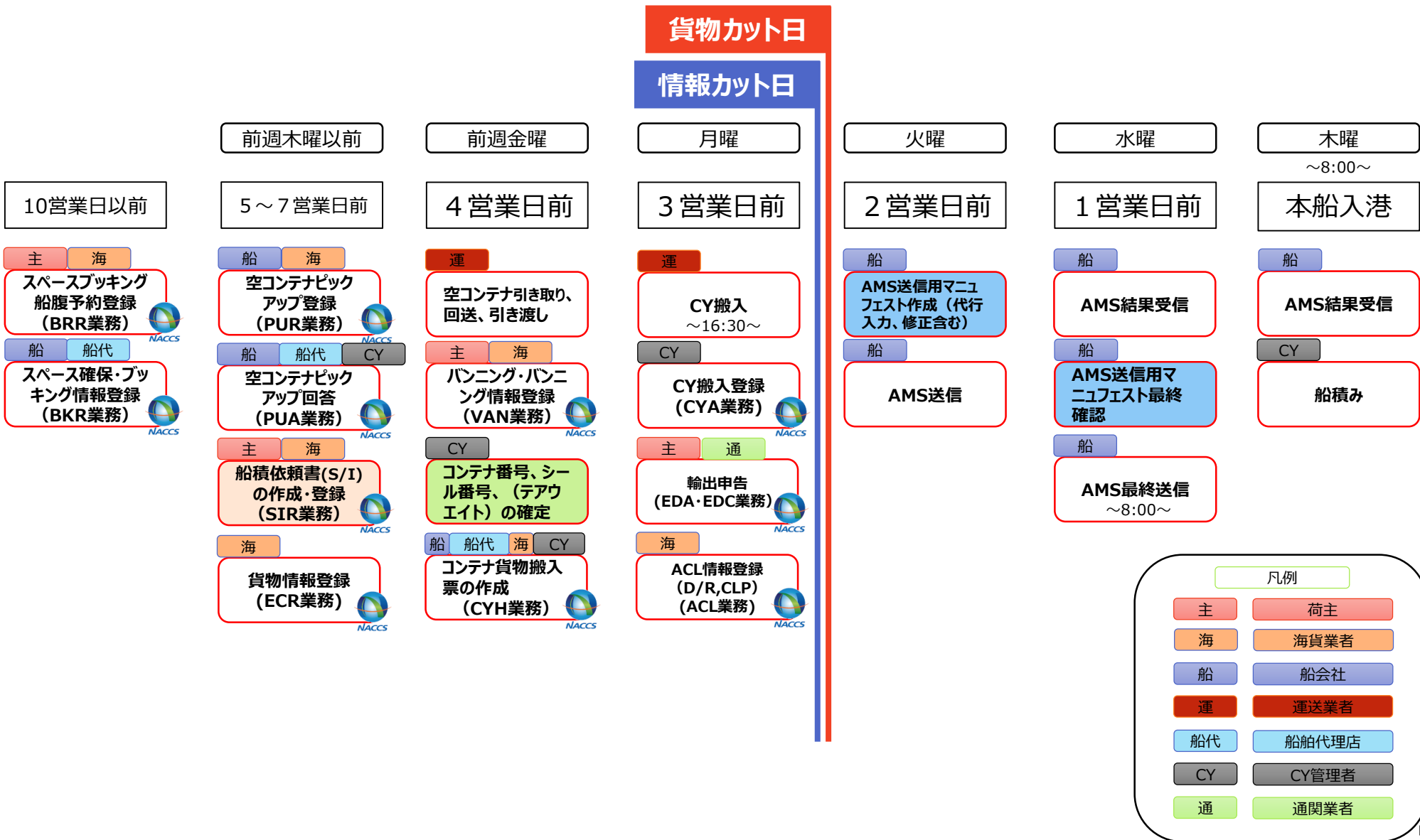
# 米国税関へ送信するデータ

- 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	情報の確定時期	情報の責任主体
1	貨物の正確な説明	船積依頼書(S/I) 作成時	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	空コンピックアップ時	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	AMS送信用マニ フェスト作成時	船社
8	米国向け船舶が出港した最後の港		
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		

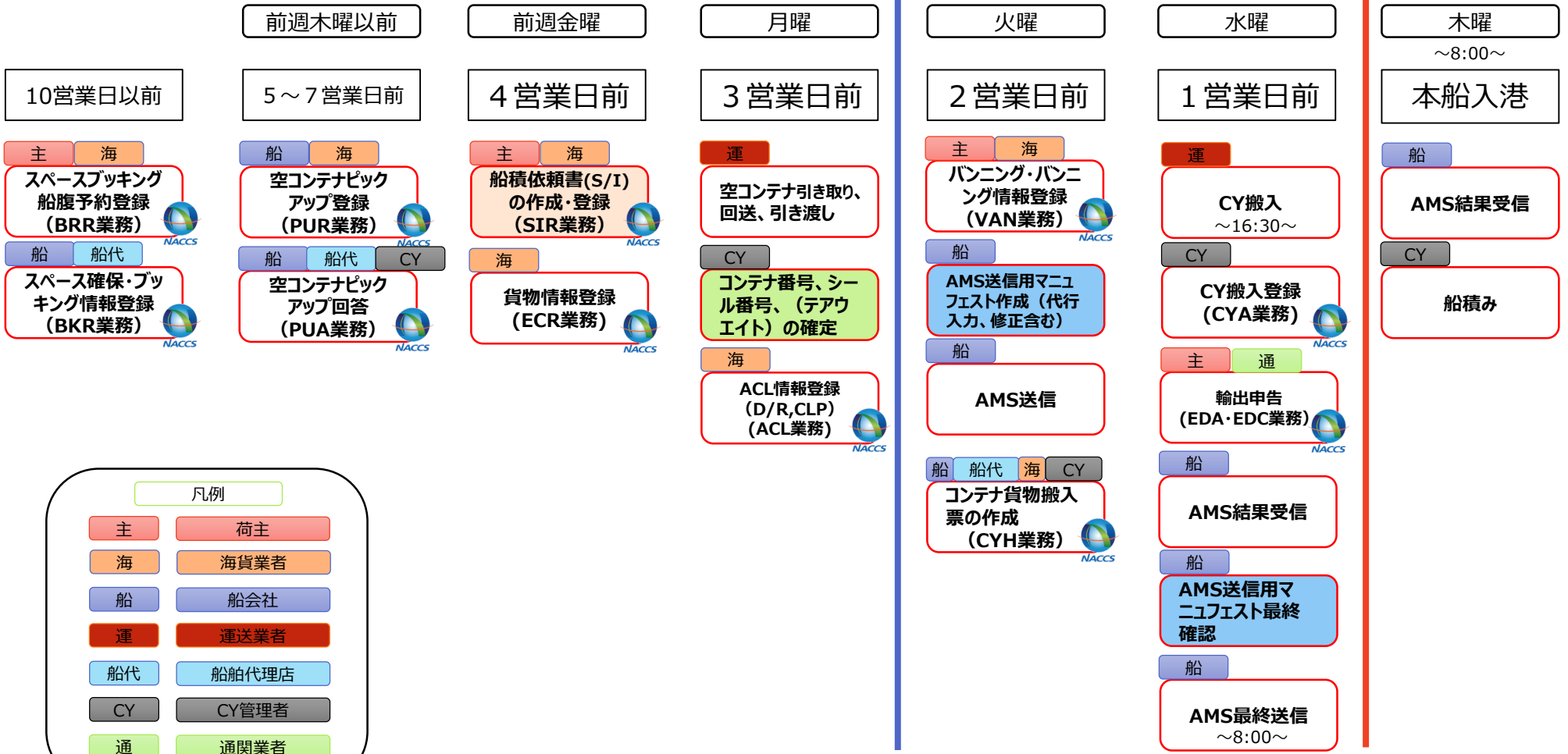
## 荷主施設でバンニングのケース例 ～本船入港 木曜8:00の場合～



## 荷主施設でバンニングのケース例 ～本船入港 木曜8:00の場合～

### 貨物カット日

### 情報カット日

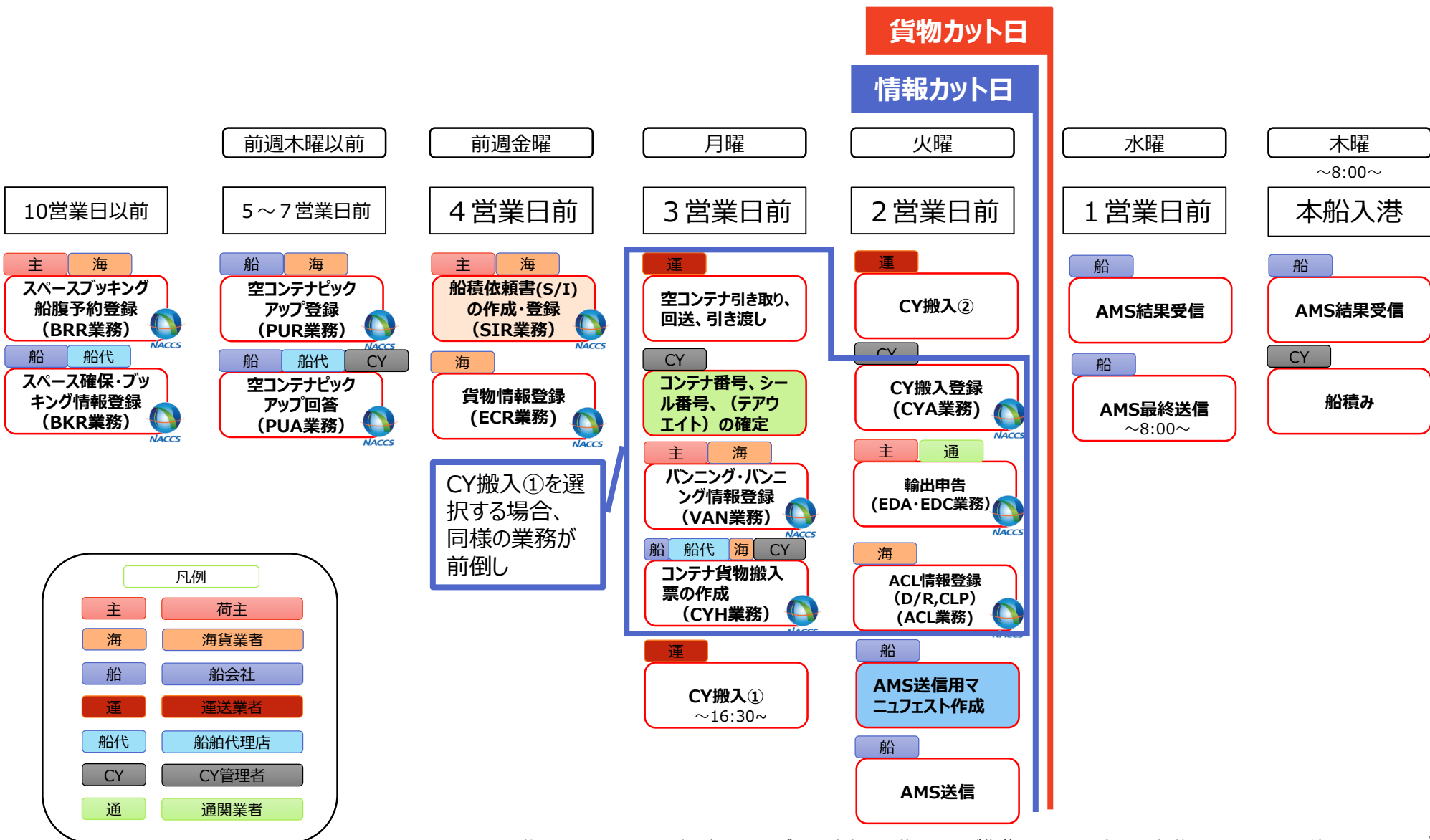


凡例

主	荷主
海	海貨業者
船	船会社
運	運送業者
船代	船舶代理店
CY	CY管理者
通	通関業者



荷主施設でバンニングのケース例 ～本船入港 木曜8:00の場合～



※CY搬入については、早朝ゲートオープンに対応した港であれば貨物のカット日当日の朝搬入することも可能。