

# 貿易手続等の 全体最適化 に向けて

平成29年12月11日

内閣官房

日本経済再生総合事務局

# 1. 経緯

---

## 2. 背景

## 3. 論点

# 世界銀行Doing Business「輸出入」分野における我が国とOECD諸国との比較

●ボーダーコンプライアンス所要時間が他国と比べて長い。

※OECD諸国の太宗を占めるEU諸国は陸上運送が評価対象となっており、海上運送が評価対象となっている日本との単純比較は難しい点に注意。

		日本 (28位)	アメリカ (23位)	OECD平均 (イギリスの例：19位)	OECD1位 (デンマークの例)
<b>&lt;輸出&gt;</b>		日本→中国	アメリカ→カナダ	イギリス→アメリカ	デンマーク→ドイツ
ボーダーコンプライアンス	時間	23時間	2時間	24時間	0
	コスト	265USD	175USD	280USD	0
書類審査	時間	2時間	2時間	4時間	1時間
	コスト	60USD	60USD	25USD	0
<b>&lt;輸入&gt;</b>		中国→日本	メキシコ→アメリカ	ドイツ→イギリス	ドイツ→デンマーク
ボーダーコンプライアンス	時間	40時間	2時間	3時間	0
	コスト	299USD	175USD	0	0
書類審査	時間	3時間	8時間	2時間	1時間
	コスト	100USD	100USD	0	0

※ Doing Business 2017参照

1. 経緯

2. 背景

---

3. 論点

## (参考)「未来投資戦略2017」(平成29年6月閣議決定)

- 「未来投資戦略2017」において、貿易手続等に関し、貨物の滞留時間の短縮等に向け、官民で検討を開始することとされた。

### <抜粋>

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。

# 我が国の貿易量の推移①

- 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%)

# 我が国の貿易量の推移②

● 輸出総額、輸入総額に占める海上輸出の割合貿易の割合は、それぞれ**約70%**

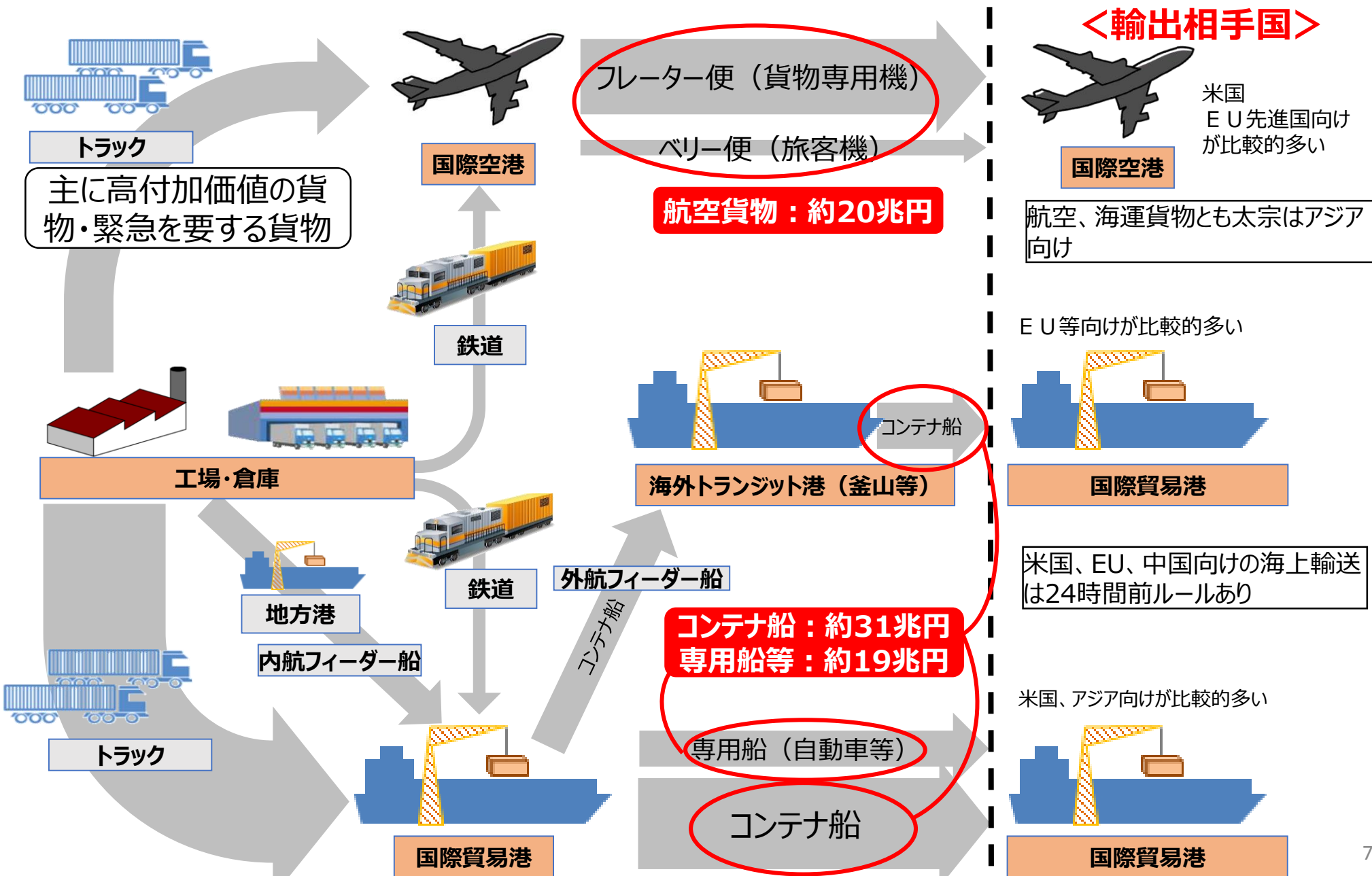
## <金額ベース>

(単位：兆円)

年	輸出	海上輸出	航空輸出
1990	41.5	34.8(84%)	6.7(16%)
1995	41.5	31.4(76%)	10.1(24%)
2000	51.7	33.8(65%)	17.9(35%)
2005	65.7	45.7(70%)	20.0(30%)
2010	67.4	48.4(72%)	19.0(28%)
2015	75.6	54.7(72%)	20.9(28%)
2016	70.0	49.9(71%)	20.1(29%)

年	輸入	海上輸入	航空輸入
1990	33.9	26.1(77%)	7.7(23%)
1995	31.5	23.1(73%)	8.4(27%)
2000	40.9	28.2(69%)	12.7(31%)
2005	56.9	41.5(73%)	15.4(27%)
2010	60.8	46.2(76%)	14.6(24%)
2015	78.4	57.9(74%)	20.5(26%)
2016	66.0	47.2(72%)	18.8(28%)

# 輸出フロー概略



## <輸出相手国>

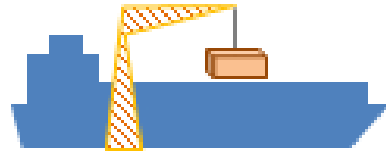


米国  
EU先進国向け  
が比較的多い

### 国際空港

航空、海運貨物とも太宗はアジア  
向け

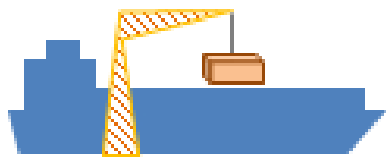
EU等向けが比較的多い



### 国際貿易港

米国、EU、中国向けの海上輸送  
は24時間前ルールあり

米国、アジア向けが比較的多い



### 国際貿易港

フレター便 (貨物専用機)  
ベリー便 (旅客機)

**航空貨物：約20兆円**

コンテナ船

海外トランジット港 (釜山等)

外航フィーダー船

**コンテナ船：約31兆円**  
**専用船等：約19兆円**

専用船 (自動車等)

コンテナ船

主に高付加価値の貨物・緊急を要する貨物

工場・倉庫

地方港

内航フィーダー船

鉄道

鉄道

国際貿易港

トラック

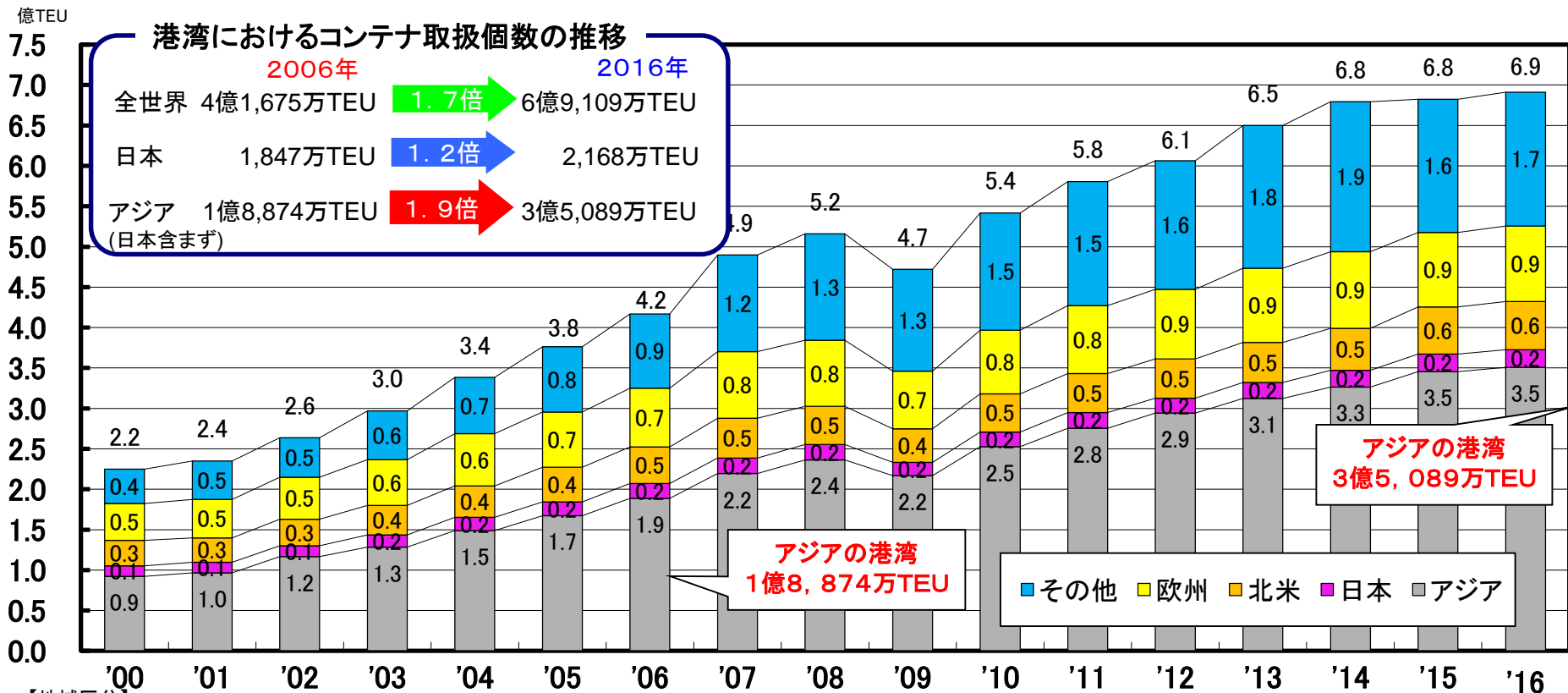
トラック

※ 数字については、財務省の貿易統計 (2016) をもとに作成



# コンテナ貨物の輸出入の現況①

● 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



【地域区分】

2000～14年

- アジア：韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
- 北米：アメリカ、カナダ
- 欧州：イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
- その他：日本と上記以外

2015～16年

- アジア：北アジア、中華圏、東南アジア
- 北米：東海岸、ガルフ海岸、西海岸
- 欧州：北西ヨーロッパ、西地中海
- その他：スカンジナビア&バルチック
- その他：日本と上記以外

(速報)

TEU(twenty-foot equivalent unit)  
国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

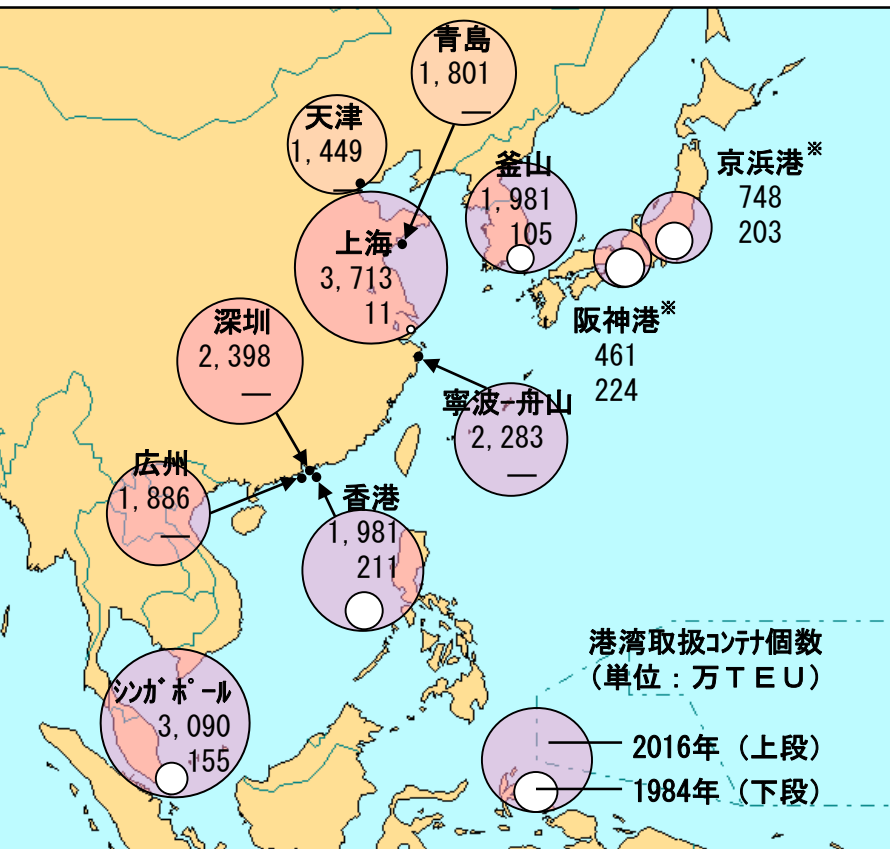
出典：2000～14年はTHE WORLD BANK Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)  
2015～16年はDrewry『Container Forecaster & Annual Review 2016/2017』  
より国土交通省港湾局作成

注) 外内貨を含む数字。ただし、日本全体の取扱貨物量はTHE WORLD BANKに収集される主要な港湾の合計値であり、全てを網羅するものではない。なお、日本の全てのコンテナ取扱港湾における取扱個数(外内貨計)は、2,005万TEU(2006年、港湾統計)から2,168万TEU(2016年、国土交通省港湾局調べ)に、10年間で1.1倍に増加している。

# コンテナ貨物の輸出入の現況②

- 各港における取扱コンテナ個数は大幅に増加。
- 特にアジア諸国におけるコンテナ取扱量は大幅に増加。

【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】(単位: 万TEU)

1984年			2016年(速報値)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1(1)	上海(中国)	3,713
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,090
3	香港	211	3(3)	深圳(中国)	2,398
4	神戸	183	4(4)	寧波-舟山(中国)	2,283
5	高雄	178	5(6)	釜山(韓国)	1,985
6	シンガポール	155	6(5)	香港(中国)	1,981
7	アントワープ	125	7(7)	広州(中国)	1,886
8	基隆	123	8(8)	青島(中国)	1,801
9	ロングビーチ	114	9(9)	ドバイ	1,477
10	横浜	110	10(10)	天津(中国)	1,449
...	...	...	...	...	...
12	釜山	105	31(29)	東京	470
...	...	...	...	...	...
15	東京	92	55(57)	神戸	280
...	...	...	...	...	...
31	大阪	42	57(54)	横浜	278
...	...	...	...	...	...
			59(58)	名古屋	266
			...	...	...
			83(72)	大阪	195

TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の 20 フィート・コンテナを1とし、40 フィート・コンテナを2として計算する単位。

※京浜港は東京港・横浜港、阪神港は大阪港・神戸港。数値はいずれも外内貿を含む。ランキングにおける( )内は2015年の順位。

[出典]CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1987及びLloyd's List資料を基に国土交通省港湾局作成

# 各国の港湾ターミナルの現況

● 単位面接当たりのコンテナ取扱量は、上海、シンガポールが突出して高い中、次いで釜山、東京、ハンブルグが高い。シンガポールや釜山はトランシップによく使用されるため、単純な比較はできないが、上海、東京港、ハンブルク港は、ターミナルの大きさに比して、多くの貨物を取り扱っている状況。

港名	2016コンテナ取扱量（万TEU）			コンテナターミナル全面積（ha）	単位面積当たりのコンテナ取扱量（万TEU/ha）	ターミナル数	トランシップ率
	合計	輸出	輸入				
上海	3,713	-	-	884	4.20	5	12%
シンガポール	3,090	-	-	772	4.00	1	85%
釜山	1,946	974	972	707	2.75	10	51%
ロッテルダム	1,239	594	645	704	1.76	6	31%
ハンブルク	891	430	461	440	2.03	4	37%
ロサンゼルス	886	419	467	688	1.29	7	-
東京	425	198	227	153	2.78	8	-
横浜	252	133	119	179	1.41	7	1%
名古屋	249	130	119	158	1.58	5	-
神戸	214	115	99	160	1.34	7	1%
大阪	195	89	106	124	1.57	8	-

※ 国土交通省港湾局作成資料をもとに作成

# 港湾におけるトラックの渋滞

- 東京港におけるトラックの渋滞は慢性的であり、列に並び始めてからゲートアウトまでに要する時間は平均で 1 時間以上。
- 荷主ニーズに起因する入出荷時間の集中、C Yゲートのオープン時間及びゲート入口での書類確認等により、渋滞が発生している状況。



1. 経緯

2. 背景

**3. 論点**

---





- **輸出入（航空、海運）の課題はどこにあるか？**
- **とりわけ取扱額の多いコンテナ貨物に関する課題はどこにあるか？**
- **コンテナを取扱う諸外国及び国内の港ではどのような先進的な取組がなされているか？また、当該取組が進められた理由は何か？**
- **当該取組を国内の各港に導入するメリットはあるか？**
- **導入に際しては、何が課題となるか？当該課題をどのように解決できるか（情報システムの活用等）？**

# 協議会での御指摘項目

## I. 海上貨物輸送

1. CYカットタイムの短縮
2. 港湾の混雑緩和
3. 情報伝達・共有の電子化の推進
4. VGM制度（コンテナ総重量検査）
5. その他港湾内での物理的な貨物移動の所要時間短縮等

## II. 航空貨物輸送

1. KS/RS制度（航空貨物の爆発物検査）



# 【I. 海上貨物輸送】 御指摘概要①

## 1. 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。

# 【I. 海上貨物輸送】 御指摘概要②

## 2. 港湾の混雑緩和

### <東京港>

- 特に東京港での混雑は海外諸国と比べても著しくひどい。

### <関係者間における合意のとれた対策を>

- 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。
- 関係者が全て同じルールにのっとっていないから混雑が起きているのではないか。

## 3. 情報伝達・共有の電子化の推進

### <電子化の推進を>

- 船積みスペース、ブッキングの予約・受付の電子化、VGMの電子化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。

# 【I. 海上貨物輸送】 御指摘概要③

## 4. VGM制度（コンテナ総重量検査）

＜規制強化と効率化のバランスを＞

- VGM（コンテナ総重量検査）制度等、規制強化の方向に進む中でどう効率化していくか。

## 5. その他港湾内での物理的な貨物移動の所要時間短縮等

＜物理的なモノの動きの効率化を＞

- 税関手続のリードタイムは減っているようであるが、貨物が岸壁に着いてから蔵置までの物理的な動きに要する時間については特に大きな変化はない様なので、効率化が必要ではないか。
- C Yから貨物を早く出したいとの要望も多々あり、時間外の搬出入についてはエクストラチャージをとることも考えるのではないか。

### 1. KS/RS制度（航空貨物の爆発物検査）

＜航空貨物の爆発物検査について＞

- 航空貨物の爆発物検査について、AEO事業者については検査を免除する等、負担を減らすことを検討できないか。