

第 2 回「国際海上輸出コンテナの安定的な輸送に必要な重量確定・情報伝達等の
あり方に係る検討会」議事録

平成 30 年 4 月 17 日

開会・挨拶

【事務局】

定刻となりましたので、第 2 回国際海上輸出コンテナの安定的な輸送に必要な重量確定・情報伝達等のあり方に係る検討会を開催させていただきます。本日はお忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。当検討会につきましては、情報公開の観点から議事録等を国土交通省のホームページに掲載することとしております。どうぞよろしくお願いいたします。また、携帯電話等をお持ちの方はマナーモードへの切りかえをお願いいたします。議事に入ります前に、検査測度課長より、皆様へ挨拶をさせていただきます。

【検査測度課長】

お忙しい中、第 2 回の検討会にお集まり頂きありがとうございます。第 1 回の検討会は、業務の都合で欠席させていただきましたが、詳細な議事録を確認させて頂き、非常に活発なご意見を頂きありがたく思っているところでございます。第 1 回の検討会を踏まえて、限られた時間ではございますが、アンケート結果等の中身の議論をさせて頂く場として第 2 回を開催させていただきました。検討会名にもあるとおり、重量確定と情報伝達のあり方に係る検討会ということで、多くのご意見があるかと思っておりますし、後ほど、詳細は説明させていただきますが、アンケート調査も 850 を超える、非常に多くの皆様にご協力頂きまして、恐らく、これほどの規模で実施したものは初めてではないかと思っております。中身を非常に充実し、着目すべき点が多く含まれていると思っております。今日は、限られた時間ではございますが、非常に大事な情報交換の場だと思っておりますので、是非、忌憚のないご意見をお願いします。本日は取りまとめの段階ではございませんので、どんどんと意見を言って頂き、今後の組み立て方そのものを議論させて頂ければと思っております。どうぞ、よろしくお願い致します。

【事務局】

本日の議事に先立ちまして、配布資料の確認をさせていただきます。はじめに配席図、議事次第、本日の出席者とありまして、その後、資料 1 に前回の議事録、資料 2、3 にアンケート調査の結果分析の資料、資料 4 に最新の動向、資料 5 に取りまとめに向けた方向性の資料、最後に参考資料とございます。過不足などございましたら、事務局までお知らせください。なお、マスコミの方々の冒頭カメラ撮りはここまでとなりますので、ご退室頂きますようお願いいたします。それでは、これからの議事進行につきましては、委員長にお願いしたいと存じますので、よろしくお願い致します。

議題 1 前回の議事録の確認

【委員長】

それでは、議題 1 に移らせて頂きます。まずは前回の議事録について、事務局から資料 1 の説明をお願いします。

【事務局】

(資料 1 に沿って説明)

【委員長】

ありがとうございました。それでは、ただ今の説明について、ご質問等ありましたら、お願いいたします。

【事務局】

資料の一部に委員の個人名が入っているので、修正して公表させていただきます。

【委員長】

他にご質問等ありますでしょうか。それでは、ご指摘頂いた点を修正頂き、公表させて頂きたいと思いますが、如何でしょうか。

議題 2 国際海上輸出コンテナ総重量確定制度に関するアンケート調査の結果分析

【委員長】

それでは、議題 2 に移らせて頂きます。昨年 of 年末から今年 of 2 月にかけて、皆様からのご協力のもと実施した、国際海上輸出コンテナ総重量確定制度に関するアンケート調査の結果を報告頂きます。まずは、届出荷送人・登録確定事業者の結果分析について、事務局から資料 2 の説明をお願いします。

【事務局】

(資料 2 に沿って説明)

【委員長】

ありがとうございました。それでは、ただ今の説明について、ご質問・ご意見等ありましたら、お願いいたします。

【委員】

p3 のアンケート結果分析のポイントの内容について確認したい。改善が求められるケースとして他者への計測の委託やパッキングリスト等重量情報の活用及び VGM の伝達ルートに関して言及されているが、国交省として、この点は改善しなければならない事項として考えているのか。私の認識では、他者に計測を委託するのは、荷主において物流を担っているグループ会社があれば問題はなく、パッキングリストやパンフレット等の数値を用いて確定することも問題なし、との説明をガイドライン作成当初から受けており、又、情報伝達ルートに関しても荷主から必ずしも直接船社に伝達しなくてもよく、搬入票は物流事業者等が渡してもよしとする旨、ガイドラインに記載されていると理解している。

【事務局】

1点目の他者への計測の委託については、ご指摘のとおり、ガイドラインでは委託してはならないとは記載しておらず、現状、問題ないという形にはなっているが、一方で本制度に品質をしっかりと維持していくために、他者へ委託する場合は漏れないようにチェックシートを作成するだとか、確定業務をフォローできるようなものを用意することで品質を維持できるのではないかと考えております。また、2点目のVGMの伝達の方法・ルートに関しても、ご指摘のとおり現行のガイドラインで荷主から直接船社に渡すことを規定はしておりません。一方で、平成28年度の調査で判明したことだが、基本的に諸外国ではVGM情報に関して荷主から船社に直接伝達する国が多いと認識しております。そういった事を踏まえて、諸外国の伝達方法・ルートに調和するということも1つ課題としてあるのではないかと認識しております。

【委員】

言わんとすることは分かるが、それでは現在のガイドラインに不備があると暗に国が認めているということなのか。そのため、改善が求められるケースが散見されたという書き方をされたのか。もし違うのであれば、資料のこの部分の表現は見直すべきである。そうでなければ、今の制度を全面的に見直す必要があるという大掛かりな議論になってしまう。

【事務局】

ガイドラインについては取りまとめの方向性の議論の結果にもよるが、改正することも厭わないと考えております。

【検査測度課長】

非常に的を射た質問であり、ご指摘頂きありがとうございます。まず、このアンケート結果分析のポイント中の「改善が求められるケースも散見する」という表現が不適切であったかと思う。冒頭の挨拶でも述べさせて頂きましたが、これほどの大規模なアンケート調査を実施したのは始めてであり、まずは実態把握を把握することが目的であったわけですので、ガイドラインとの関係で、こういう改善が求められるケースも散見されると言い切ってしまうてもよいのかということかと思っておりますので、ガイドラインと矛盾したことを指摘するつもりはなく事実関係を述べさせて頂いたというものであり表現上の問題かと思われまます。

【委員】

そもそもガイドラインを作成したのは国ですから、ガイドラインとアンケート調査の結果判明した実態とそぐわないということは、自己否定を自ら認めるということになりますので、そこだけはよろしく願います。私も事を荒立てたいという意図は全くないが、そもそもアンケートをとって何をしたかったのか、その結果を踏まえた取りまとめの意図が全く分からない。3~5%の範囲内のものが多くて、それ以上だとほとんどが1%未満だということまでは理解できるが、計測を行っていない場合が多いということ

はガイドラインで認めているにも関わらず、これが何故いけないのか、矛盾するところがいっぱい出てきてしまっている。ですから、国として出す文書になるわけですから、この矛盾はいかななものかと思えます。委員からもご指摘がありましたが、日本国の SOLAS 条約に対応するやり方として、搬入プロセスの実態を踏まえると搬入票しかありえないとさんざん言っており、搬入票であるということも泣く泣く認めて頂いたという経緯がございまして、それは商社に限らず多くの業種の企業からそういう声が強かったのかと思えますが、その先の電子化について、実態は紙であるのに 80%は電子化をやりたいと言っているから手段や方法が整っていない中で電子化を進めましょうと言いついてしまうことの是々非々をあるかと思えます。それに加えて、前回は検討会でも申し上げたかと思えますが、実務のプロセスをご理解頂いた上で、電子化が日本の業態・実態から可能なかどうか、そことこのアンケート結果を踏まえて取りまとめを考えて頂かないと、ちょっとあまりにも現実と乖離しすぎてしまうし、伝達方法で諸外国の実態を挙げて頂いたが、諸外国の事例が正しいという調査をされたのか、出来るわけがない。荷主が船会社にコンテナの総重量を事前に申告できるはずがない、というのも、船会社がコンテナの総重量はコンテナの Tare weight（自重）とバンニングしたときの資材等の重量を足しこまない限りはコンテナの総重量は算出できないはずです。それを荷主がさかのぼって船会社に連絡するという事は、荷主と船会社との間に契約等がなければ、ブッキングの時で終わりである。極端なことを言うと、船積みされた後に荷主が船会社と連絡をとるという事はあまり考えられない。B/L（船荷証券）を発行する時とかであれば連絡をとることはあるが、コミュニケーションが必要かと言うと、問題なく通常の業務が流れていった場合、荷主と船会社が連絡を取り合う事が必要ないわけです。各業態、いろいろなやり方があるかと思えますが、一概には言い切れないが、少なくとも商社関連ではそのような形で業務が進んでおりますので、実態をよく理解された上で、日本の国として、どこを目指すのかという視点で取りまとめて頂ければと思う。

【委員長】

逆に言うと、どういう形が理想的なのか。これは業界によって変わるものなのか。取り扱っている荷物によって変わるのか。

【委員】

電子化だけの事と言いますと、搬入票を電子化できるようなシステムを国として作る。どの程度の金額がかかるかは分からないが、国として作ればよいだけの話であり、そのシステムを搬入票と同じタイミングで、搬入票をヤードにハンドオーバーしている人が触れるようなシステムを作れば、搬入票と一緒にだが、それはそれでいいと思う。

【委員】

VGMの問題は非常にシンプルであり、荷主は誰なのか、コンテナの重さがどれくらいなのか、重量を確定したのは誰なのか、という3つの正確な情報を船会社に送ればよいことで、荷主でなくても運送事業者等からの伝達でも問題はない。がなぜなら、情報

が間違っていたら荷主が最終的には責任をとるので、何ら問題はないはず。ただ、電子化含めその仕組みをどうするかだけなのです。現行制度を策定した時には搬入票を使うことが、今の日本のオペレーションの流れの中でスムーズ対応できるという認識だったので、搬入票を活用しましょうということになった。しかし、その時にも指摘したが、搬入票の中にその3点情報が必ずしも記載されていないのが現状。それは、いろいろな事情があつて、そのような項目を追加すると記入する側もオペレーションする側も大変になるので、現状の搬入票のままにして欲しいという声があがったと聞いていますので、それはそれで仕方が無いと思っています。そういった背景も踏まえて今後どうしていくのかという事を考えて欲しい。

【事務局】

頂いたご意見の趣旨は理解させて頂きました。そういった議論は取りまとめの方向性に向けた議論と合わせて、後ほど議論させて頂きたいと思っておりますので、資料5の説明の際に、その点についても補足させて頂ければと考えております。

【委員長】

他にご意見等ありますでしょうか。質問等あれば随時して頂きたいと思いますが、次に、コンテナ船社・港湾ターミナルの結果分析について、事務局から資料3の説明をお願いします。

【事務局】

(資料3に沿って説明)

【委員長】

ありがとうございました。それでは、ただ今の説明について、ご質問・ご意見等ありましたら、お願いいたします。

【委員】

事実関係の確認になるが、今回のアンケートで日本港運協会から倉庫業者に対してアンケートを送付した覚えはない。

【事務局】

ご指摘頂きありがとうございます。倉庫等という記載は資料から削除させて頂きます。

【委員】

2ページ目に電子的な環境への懸念は全くないと書かれているが、実際に電子化をするとすると、荷主関係の委員が仰っていたとおり、コンテナの総重量を決めるに当たっては梱包材等の重量も必要になるため、情報がどこに集まっているかという搬入票に集約されており、それをフォワーダーが電子化しようとする場合、結局は搬入票を取り寄せてそれを入力しなければならないという仕事が発生するため、多少の懸念はある。また、電子化が必要だということは、我々の中でも議論したが、船社がどんな項目が欲しいのか分からない、電子化された情報を船社が受け取らないと積み替えの時に上手くいかないのではないかと懸念があつて、船社の要望で電子化を検討されているとい

う風に理解をしている。

【委員長】

ご指摘頂いたが、そもそも、何故このツールを使うのかというところはお指摘のあったところで間違いないのか。何のためにコンテナの重量を測って電子化する必要があるのか、コンテナ番号の重さが分かると積み替えの時に用いる基礎データであるという位置づけであるとかが理由としてあるのか。

【委員】

それは SOLAS 条約にそのように規定されており、それを各国が批准して守っているわけですから、間違いのないところだと思うが、それよりも、最初の荷送人とターミナル側のインターフェイスで電子化が必要という言葉だけが出ているが、何故、電子化が必要なのか、電子化されるとはどのようなことなのか、電子化されたものを別のシステムでわざわざ読み込んで船会社にフィードバックするって、それはすごく初歩的な電子化であるから、きちんと電子化しようとするなら 1 本のパイプを通して皆が何も加工することなく必要な情報を扱えるような環境は構築されない限りは、この SOLAS 条約に関して、それは電子化ではないため、全く無意味な話である。メールで送れば電子化ですかということ、それは違うと思う。電子化という言葉の定義について、皆さんがいろいろなことを考えている中で議論しても実りのあるものにはならないのではないかと懸念している。

【委員長】

そういう課題があるところ、同じ土俵に乗っていないところをこの検討会で洗いざらいにして、それを基に次への最終取りまとめを考えますので、道をつくるための情報源として、今日のこの会議がございまして、いろいろな意見を頂戴したほうが、後々、誤解が生じないように今日は忌憚のない意見を頂ければ思う。

【委員】

これは船会社に聞くことかと思うが、今回のアンケート結果の中に伝達項目に関するマトリックスがある。これを拝見すると基本的に必須となっているものは、コンテナ番号、総重量であり、これは全ての船会社が当然必須としておいるが、それ以下の項目に関して、特に重量確定方法ですとか確定した人といった情報は要らないという船会社が結構多いと感じるが、これは船会社からするとコンテナ番号、総重量だけあれば問題ないということか。

【委員】

ここに記載させて頂いた内容について、我々が提出させて頂いた前提は VGM を送って頂くにあたって、システム上、必須となっている項目を回答させて頂いた。その中には、重量の確定方法を記載するフィールドはあるが、そこはシステムとしては必須になっていない内容で回答させて頂いた。ただし、SOLAS 条約では、方法 1 か 2 により確定した総重量及びその確定者という情報が必要なため、我々の企業単独の話でいえば、

確定した人のサインとしてタイプ頂くという形でフィールドが作られておりますので、それを紹介させていただきます。ただし、VGMで電子的に頂けるように環境を構築している中で、これを使ってやりますということを仰って頂いたお客様に対して、求めている項目は表の上に記載のある4項目がメインであることは事実である。ただし、SOLAS条約で求めるVGMの精度がもう少し国際的に厳しくなった場合は、現在、必須ではない項目も必須としたフィールドも用意させて頂く可能性もある。

【委員】

1点、質問させて頂きたいが、VGMを搬入票で頂いており、このプロセスは改正SOLAS条約の発効前後で変更はないが、各社、これまで総重量という風に記載されていたところが、「これをVGMとして申告します」という一文を加えてフォーマットだけ変えた船会社も存在するが、伺いたいのは、総重量というのは、今まで頂いていた重量に資材等を含んだものに変更頂いたという理解でよろしいか。

【委員】

基本的に、荷主側はそのように対応していると認識している。

【委員】

それは、各社でそのようにして重量を確定しますというように手順書でしておりますから、それは守られているというように理解はしている。手順書の作成はガイドラインにも書かれており、当然そのようにしているという認識でいる。

【委員】

質問させて頂いた意図としては、今回のアンケート結果において品質確保等で社内講習等の指摘があるが、その当たりが気になっており、プロセス自体が変わっていない中で、搬入票を見ますと、荷送人の名前ではなく運転手を書いたと思われるサインや、打ち込まれたサインや手書きのサインがあり、本当にチェックしたものなのかどうかを船会社に確認された際に、はっきりと答えられないため、その確認がしたいというところであった。

【委員】

今の指摘はもっともであると思われ、これは荷主側が言う話ではないかもしれないが、全ての荷送人が先ほど説明頂いた形で業務を行っているかどうかということは、私、荷主の立場からしても疑問がある。これを解決するためには、実際にアンケートをとってできている企業とできていない企業、その間の中間の企業の3つほどのレベルで分類して、中間層、下位層の企業は本当に届出荷送人として資格があるのかといったところを精査していかないといけないと思う。これは、正に品質の確保・向上という話で、一昨年の制度開始段階で雪崩的に申請が行われたこともあり、企業毎に優劣の差違はあると思うので、その精査の仕方をどうするかが一番の課題だと思っている。制度が適切に運用されていない限り、システムがどうのこうのという議論をしても、間違いなく情報の精度が悪いコンテナが出てきて、船会社側が不利益を被るような形になると、日本の信

頼が失墜するということになる。まずは、届出荷送人をどうやって精査するのかというところが荷主側の1つ大きな課題と認識している。なので、船社側が先ほどのような質問をされることは正しいと思う。

【事務局】

後ほど説明させていただきますが、先ほど指摘頂いた点は問題として認識しており、そういった意味で適切に確定業務が行われているかを確認するために、追加的に情報の提出を求めたり、提出頂いた情報を追加的に公表したりすることで、自助努力を促していき品質を確保していくということは、まさにこの検討会の目的の1つであると認識しております。

【委員長】

それぞれ立場が違う企業に対して、同じような質問内容でアンケートを実施したわけだが、極めて違うところなどはあったか。

【事務局】

ギャップという意味で言いますと、資料3の4ページ目の結果を確認すると、港湾ターミナル側から船社へどのようにして情報を伝達するのか質問したところ、主要港ではEDIであり、地方港では電子メールが大宗を占めており、サンプル数は少ないが、荷主から伝達される場合はwebアクセスということで、先ほどの電子メールが電子化に含まれるのかという指摘もございましたが、電子メールも電子化に含めるとすると、現時点で電子的な情報伝達が活用されているという印象を受ける一方で、資料3の3ページ目にあるように、搬入した際のターミナル側の手続きを確認すると、事前に情報をお伝えしているケースもありますが搬入票ということで紙媒体が使われているというところでギャップを感じたところです。

【委員】

気にして頂きたいのは、搬入票を読み取った後にデータ化するというのでそれはいいが、システムが多数存在しているということをご理解頂きたい、そうしないと違った議論になってしまう。ターミナルから船社への伝達は個社のシステムで流せ、その個社が多数存在しているため、別々のシステムでそれぞれ皆さんがターミナルから船社へやっている。そこもシステムということで考えたときに電子化をしようとする、また大変なことになることも認識しておいて欲しい。

【事務局】

今のご指摘というのは、ターミナルから船社に伝達する時はシステムを使う訳だが、システムといっても港湾ターミナル毎に違うものであり、かつ、そのシステムというのはフォワーダーなり物流事業者とは共有化されていないということでしょうか。

【委員】

それもありますけれども、ターミナルA、B、C、D、Eとあった時に、それぞれでシステムを作っているという実態であるということをご理解頂きたいということです。わざ

わざ、読み取って他の紙に転記して入力していると書いてあるが、読み取ってすぐに入力できないという事情もある。そういうわけで、全体の業務の問題がどうしても出てきてしまうわけですから、それは、今の一番重要な喫緊の課題という訳ではないけれども、そういうことを理解頂きながら議論を詰めていかないと何も解決しないなということが気になった。

【委員】

先ほど委員からも発言されたように港湾ターミナルに入る前にもいろいろなシステムが存在していますし、まして、港湾ターミナルからその先になると、またいろいろなシステムがターミナル毎に存在する。後、必要な情報にしても必須項目と任意項目があるとなるとばらばらな入力項目になってしまう。そうならないためにも、統一的な項目を定めていかないと、いろいろなシステムが混在しますので、入力する海貨業者の立場からするとものすごい負担になるので、そこら辺も考慮する必要がある。

【委員】

それを検討した場合に、各社がそれぞれ荷主、海貨、フォワーダー、船会社、港湾ターミナルで各々が業務システムを既に所有しているから、NACCS を使えば全ての業務がなされるわけではなく、各社が業務システムを使わない限り、必ず生産系の業務に連動するので、その部分の処理ができなくなる。ですから、1つのシステムを作れば、それで仕事が合理的・効率的になるということは正しくないということも理解頂いて、総合的に何がいいのかという議論になるかと思うが、その前に委員が発言されたように、そもそも SOLAS 条約で何が必要なのか、SOLAS 条約で決めている項目以外に入れなくてもいいことを入れるようにしていることが世界の流れのように感じるけれども、何故、そのようなことが必要なのか、本質的な議論をしていかないといけないと思いますし、日本の場合は諸外国と港湾に係る事情が異なるから、その辺も理解した上で、何が日本にとって最適なのかという議論になると思う。

【委員】

情報化の話があったが、そういった意味では、確かに EDI とか電子メール等の媒体もあるが、やはり入力項目や伝達の媒体の標準化ということは重要かと思う。先ほどの船社によって求められる項目がばらばらであるという話もあったが、そういう中でも必要な情報については、フォーマット化するといったことも一つの手段化と思う。EDI については、後ほど説明させて頂くが、SMDG という国際グループにおいて標準化ということで UN EDIFACT という形でメッセージが開発されておりますので、基本的には、そういったところを活用するという一方で、電子メールや web アクセスといったものには標準がないので、これは各社がそれぞれ開発しているというのが現状かと思う。そういったところをどこまで統一できるかが大事であり、そういう意味で EDI というものはワンインプット、ワンサブミッションであり、そういったところで情報共有するような事が重要な点と思う。

議題3 取りまとめに向けた方向性

【委員長】

それでは、議題3に移らせて頂きます。国際海上輸出コンテナの情報伝達におけるメッセージ形式の検討に関する第71回SMDG会合がパリで4月11～13日の日程で開催され、委員に出張頂いたことから、口頭で会合の結果概要の説明をお願いします。コンテナ総重量確定といった貿易手続きに関する最新の動向として、内閣官房日本経済再生総合事務局が事務局となり、貿易手続等に係る官民連携協議会が開催されております。現時点での取りまとめ案の内容についてと、次回の検討会では取りまとめを行うことから、アンケート調査の結果分析を踏まえた取りまとめの方向性について事務局から資料4、5の説明をお願いします。なお、質疑の時間は、資料5の説明後とさせていただきます。

【委員】

(第71回SMDG会合の結果概要を口頭で説明)

【事務局】

(資料4に沿って説明)

【事務局】

(資料5に沿って説明)

【委員長】

ありがとうございました。それでは、ただ今の説明について、ご質問・ご意見等ありましたら、お願いいたします。

【委員】

6ページに記載のとおり、どのようにして伝達するのかということでExcelファイル及びwebアクセスに限定するという記載があり、推奨という形で説明頂いたが、これ以外に電子的な手法としてポータルサイト等もあるが、これらも含まれていると理解してよろしいか。

【事務局】

ポータルサイト等も電子的な情報伝達の手段として含まれると認識頂いて異論はございません。

【委員】

Excelファイルのところだが、誤解は生じるかもしれないので補足するが、私どもでVGMに関する電子的な入力方法は2つあり、1つはwebで入力頂く方法であり、それはINTTRAがVGMに関して展開しているフォームでも受け入れられる形になっている。もう1つはExcelなどを使うやり方であり、これがVGM Excelと呼んでおり、これは当社のシステムにアクセスするために分かりやすく作成したものであり、資料の内容を確認するとそれ専用のExcelフォームを作成するように見えたが、これを単純にExcelシートというように書いてしまうと、任意の各社が必須項目について縦のフォー

マットを作成したり、横のフォーマットを作成したりして、これはまた違う話になってくる。要するに電子的に互換性のあるものするという趣旨と理解してよろしいか。

【事務局】

質問に対してはその通りであるが、ここで書かせて頂いた内容は電子的な手法を用いることによってスムーズな情報伝達を促すという趣旨ですので、実際にどのような様式なりで伝達されているのかを踏まえつつ、どこまで細かくガイドラインに記載するのは今後も議論する必要があるのではないかと考えております。その辺もご意見を頂きつつ調整させて頂ければと思います。

【委員】

国交省として取りまとめる資料に 1 つの会社しか使えない方法を記載しても意味がないのではないか。このページに書いてあることは全く意味をなしておらず、理解できない。電子メールで送られても受け取った人が直接入力する訳だから、電子メールは電子化ではないとさせて頂いたと思うが、そういった事も踏まえて、どういうコンセプトで物事を進めていくのかということをもう一度練り直してから書面にしないと誤った方向に物事が進んでいきそうな気がする。

【オブザーバー】

元々、SOLAS 条約自身が船舶の安全運航のためのものであるため、事前に正確な情報をくださいということで、その正確な情報を伝達して IMO のガイドライン等でも、先ほど説明のあった SMDG という船社と港湾ターミナルのグローバルなユーザーグループが電子的な手段を国際標準メッセージである UN EDIFACT をベースに作っているという話も記載されているし、それに伴って SMDG は国連に対して標準メッセージや標準ユーザーマニュアルを作って、荷主と書いてあるから他の委員より指摘を頂いたと理解しているが、フレイトフォワードラーを含めたいわゆる荷主側から船社、港湾ターミナルという順の情報の流れを世界各国で導入し順調にきている。一部、イタリア等では問題等も起きてはいるが、少なくとも、SMDG のメンバーである、世界の BIG 3 や BIG 5 の全ての船社や世界の BIG 5 のターミナルオペレーターも全然問題無いと言っているところで、現状はそれほど大きな変更等もなく、それに関する議論もしてこなかった。そういう意味で、少なくとも、どのようにして伝達するとかは国際標準である UN EDIFACT を最初にもってきて、基本的に言えば EDIFACT を専門にやってきた人間からすると Excel シートは EDI とは言えないと理解しており、基本的にコンピューターが自動的にプロセスフルできるようなフォーマットじゃないという事で、世界各国を見ても荷主側から港湾ターミナル、それから船社という流れは SMDG で私が聞く限りは日本しかないです。なので、IMO のガイドラインでも荷主に Shipper という単語を使っているが、私はフレイトフォワードラーまで拡大解釈した荷主側から船社、ターミナルでもよいと思っており、そのためにも当事者間で標準メッセージ又は標準ユーザーマニュアルを作成することが大事なところであり、これがないと勝手に解釈されてしまうか

ら、実際にデータを交換するためのユーザーマニュアルを SMDG が作って、それを世界のビッグキャリアやビッグターミナルが使っているというのが実態である。この話は搬入票の話とも絡んでくるが、今の搬入票の総重量のところを VGM に代替して使っているとのことだが、例えば、これを電子的に荷主から船社、ターミナルの順に情報を流した時に、搬入票の扱いについて VGM を総重量に戻すのかどうするのか、今のままでやるのか、それともそれぞれに並行して流すのか、一致した数値であればよいが、齟齬があった場合にはどうするのかという問題もある。日本のターミナルオペレーターは紙で相当数の業務処理をしているが、世界のビッグターミナル・船社はペーパーレスである。EDI のメッセージは既に作ってあるものなので基本的には業務も問題ないし、伝達するタイミング重要な点だが、これについてもスタッフィング（貨物をコンテナに詰め込む作業）した後でしか総重量は分からない訳であり、それは現在の搬入票と全く同じであることから、電子化しようがしまいがタイミングが遅くなるということはない訳です。とにかく、スタッフィングが完了した段階で何らかの形で決められたフォームでビジネスパートナーにコンテナ情報を送るということで、今回の検討会については、SMDG のメンバーも気にしていますし、日本はどうするのだ、相も変わらず紙でやっているのかというような問合せもあるから、やはり、最優先で UN EDIFACT や SMDG のユーザーマニュアルを使うということ、先ほど説明のあった INTTRA も SMDG のユーザーマニュアルを使って作っているということで、INTTRA や他のポータルサイトからの情報をもろうということは EDIFACT を前提にしているということを理解頂ければと思う。

【港湾経済課長】

資料では非常に意欲的な案を出されたと思うが、この検討会で何をどこまで議論するのかということを絞ったほうがよいのではないかと皆様からの意見を聞き思いました。先ほどの発言があったように、そもそも一番のポイントというのは本船の安全だと思えます。そこを確保するために必要な事をしっかりとやる、これが大切な事かと思えます。他方で、もう一つの電子化や情報化というものを議論して 6 月の取りまとめまでに結論を出せるのかどうかというところ、特に電子化、情報化に関して申し上げますと、資料でも紹介頂いた官民連携協議会というもので、関連する議論がいろいろとあって参加して勉強になったところもあったのですけれども、具体的にどういうふうに進めるかについては、その協議会の先で関係省庁が連携して、そもそも搬入票を電子化するのか等を含めて議論する流れもあるようです。恐らく、電子化、情報化の件について、VGM だけを切り離して議論してもあまり実りはないのではないのでしょうか、寧ろ、全体的な貿易手続きの電子化の議論の中に預けてしまうということも、この検討会の方向性としてあってもいいのではないのでしょうか。情報伝達の流れについても、諸外国の事情等もあるかと思えますけど、日本には日本のやり方もありますので、早急に 6 月までにひっくり返すのも難しいと思えますし、そういった点も踏まえて何を一番議論しないといけ

ないのか。例えば、今日、紹介頂いた資料の中で誤差範囲を把握されていない事業者が結構いらっしゃることは結構問題なのではないかという風に思っております。例えば、そういう点に絞って議論するというのも今後の進め方としてはあってもいいのではないかと思います。

【委員】

フレイトフォワードの立場について先ほどお話しがあり、Shipper 側ということですが、すけれども、商社とフレイトフォワード、船社の関係ということで、大手商社はしっかりとした体制ができていますので、例えば船会社に対して S/I（船積指示書）を出す際に、当社を荷送人として船社に届けてくださいというものがあるけれども、実際に重量を把握しているのはフレイトフォワードや海貨業者でして、最初の制度策定時から疑問に思っていたが、そもそも委任関係をどのようにするか、例えば、工場でバンニングしてフレイトフォワードが船会社に対して Shipper として手続きをするが、重量を決めているのは工場側のため、工場に委託したというのですけれども、委任というのをどういうふうに整理するのかということが、制度が始まった時からどのように処理するのが課題になってくると考えていた。資料を確認すると、あまりにも具体的な内容が記載されており、驚愕しているところではあるが、フレイトフォワードとしては厳しい内容である。新しい業務が 1 つ増えることになり、船社はこのことで VGM fee をとるかと思うが、間に入ったところは費用をそのまま転嫁できないところもあるので、そういった懸念もある。IT を検討する中で、NACCS というのが税関における 1 つのデファクトスタンダードになっており、その中に ACL（船積確認事項登録）ということで船会社とつながるものがある中で、搬入票システムというものもあるが、あまり使われていないということで、そこら辺を上手く活用できないのかということも中期的には 1 つの課題になると思う。

【オブザーバー】

ご指摘のとおりシステムとしては存在しているが、出来るだけ使って頂こうということにはしているが、全体の中ではあまり使ってもらえず、すぐにこれを使うということにはなかなか難しいため、将来に期待されたほうがよいのではないかということになる。

【委員長】

世界標準と日本の既存の方法との間で溝がありそうだという感じではありますが、そこをどう詰められるのかを時間をかけてやっていくしかなさそうだが、いずれにしてもあまり適切ではなさそうな事業者には日本の品質確保のためにも今の確定業務方法を見直して頂くことも必要ではないかと個人的には思うところではある。

【検査測度課長】

冒頭でも挨拶させて頂いたが、たくさんの意見を頂戴しありがとうございます。1 つ誤解の無いように説明させて頂くと、検討会の設置要綱を確認すると誤差の話と電子的な手法の話が 2 つの目的として記載されておりますが、一方で先ほどから発言にも出て

きている SOLAS 条約等の国際的な動きに調和しなくてはならないということを誰も否定しないものだと思うが、改正条約が発効してから、国内制度等を整備・公表している関係国は少ない故に、制度の運用面で差異があるところであり、そういう意味で諸外国との調整・理解促進も必要であるということを目的の中にも言及していたところがございます。先ほど、港湾経済課長からもご指摘がございましたが、去年の 10 月に第 1 回検討会を開催しアンケートを実施して、今日、第 2 回検討会を開催したところで、6、7 月に何ができるのかというところもあり、当然、慎重にやらないといけないと思っております。それで、少なくとも誤解の無いように言わせて頂くと、決して慌てているわけではございません。来年の登録確定事業者の更新があるからというわけではないのと、日本の制度が国際的に劣後しているとも思っていないが、別の国際的な流れがあるのも事実であり、良い例かどうかは分からないが、去年 10 月に中国のアモイに出張に行く機会があり、飛行場で顔写真を撮られた後に街を歩くとすごく写真を撮られるのを感じるので、何かというと顔認証であり、そういった国も近くにあるような世界情勢の中で、日本としてどうあるべきかという議論は避けては通れないと思っております。ですので、決して慌ててはいませんが、少しでも建設的な議論をさせて頂ければと思います。欲張っている訳ではありませんので、的を絞って方向性の議論をしていきたいと思っております。

【事務局】

検査測度課長のほうからも説明がございましたが、1 点補足させていただきますと、先ほどのとりまとめの方向性の説明で、第 3 回検討会については、6～7 月に行うとことで目標とさせて頂いたところですが、性急に結論を出さないといけないというのではなく、今日頂いた意見も踏まえつつ調整にも時間をかけた上で結論を出したいと思っておりますので、第 3 回の開催時期については調整の結果を踏まえつつ判断していきたいと思っております。

【委員】

取りまとめの方向性に落としどころと発言されていたが、どこまでのものを書き物とするのか。今の案として頂いている資料 5 のうち、4 ページ目までは国側が求める事を具体化して頂いた訳だからこれで全く違和感はなく、いい加減な事をやっている事業者に対して制度に基づいて規制していかないといけない訳だから、それは将来的には実施される可能性があるということで、ちゃんとしていない方々に対してアピールもできると思う。しかし、5 ページ目以降については、ここまで詳細にいろいろな事を記載されている一方で実態が一切伴っていないため、皆さんが発言されていたように、今、紙で行われているものを紙以外で進めましょうということは未来投資戦略 2017 で言及され、官民連携協議会でいろいろな貿易手続きをどうするか議論されている中で、その中の 1 つのプロセスに当然ビルドインされる訳であるから、それはそれで国交省として、担当省庁がどこになるかは分からないが、そこでこういう課題があると言ってくれば、そ

れで終わりではないかと思う。ここで、具体的にどういう電子化かということは EDIFACT や SMDG のスタンダードを当然踏襲すべきですよという方向性は理解するが、それに決まっているわけではないわけであり、世界中がそういう方向性動いているが、日本のナショナルフラッグキャリアはどうしているのか等、いろいろな事があるわけだから、つまり何が言いたいかという、日本は紙で行われている訳だから、その世界のスタンダードが日本のスタンダードになるとは決定していない。そういう事を踏まえると、ここまで詳細に資料に書かれてしまうとみんな驚愕すると思う。ですから、制度の向上のために電子化は必須であるから、それに向けて貿易手続き全体の最適化を検討する他の官民連携協議会で一緒に検討するだとか、そういったことのほうが、いつまでも紙で手続きしてられないなど皆さんもスムーズに理解できると思う。そういったふうに工夫して頂ければということと、先ほどから制度に関して SOLAS 条約に元々、荷主が誰で、荷主が総重量について責任をもつと記載されており、そのとおりである。本船の運航が安全に担保されるために間違っていない総重量を全部のコンテナに対して、船へ伝達されればよい。そうすると、コンテナの総重量はこれで、総重量を言っているのは誰ですということだけが分かれば本質的には問題ないわけである。その制度が現在、5%の誤差が許容されているわけだが、この精度を高めることで何が変わるのかということ、IMO の場で発言して欲しいわけである。その精度を 1%や 0.5%にすることで何が変わるのか、20 トンの 5%ってどれだけですかと、F1 のレースをするわけではないのだから時速何キロ出るのが問題というわけではない。本船が安全に運航できればいいわけである。それにイタリアの例が出ていたが、1%なんてありえるのだろうか。他国の精度に振り回される必要は全然ないと思う。先ほども述べたがイタリアが 1%で EDI を用いて伝達されているということは、何が元々の背景とあって 1%なのかを追求しないと理解できない。日本が国際会議の場で発言し、それを持ち帰って本当にそれができるならどういった点なら出来るのか、何故、日本では出来ないかということ、1つの港に多くのヤードがあるという日本固有の状況であり、そこで実質で重量を計測する人と計算値で出している人といろいろな人がいるから、そこでどういシステムプロセスでどういシステムを構築すると 1%に近づくと分かるか解決策も浮かんでくると思うが、今のままだとあまりにも多様なファクターがありすぎるため、何を指すのか 6月なのか 7月なのか、どこまでの事を書き物としてアピールする必要があるのか出来るのか、電子化のシステム構築は絶対に出来ないから、それは取りまとめに書いても意味がない。そういった方向で検討したいということであれば、全然違和感はない。

【事務局】

誤差の話が出てきておりますが、誤解の無いように繰り返し説明させて頂くと、今回の取りまとめは 1%にするとか、そういった方向を目指すという制度そのものを変えるということは位置づけにするつもりはなく、先ほどの説明でも申し上げましたけれども、一般論になってしまいますが精度も悪いよりは良いほうがいいということで、がんばれ

る企業は頑張ってもらい、それを評価してあげることに問題はないと思い、あくまで、意欲的に取り組んで頂いた者への自助努力を促していく、そういう位置づけであり、そこを目指したいというものを、重量制度の品質の確保に対する本取りまとめの方向性として考えております。

【委員長】

もう少し具体的なところで双方向のやり取りが足りないのかなという気がしました。目指しているところと現状との間にどれほどのハードルがあるのかということと双方向が議論して、どこまでお互いが歩み寄れるか、それが国際的にどのような位置づけになるのかを少し長い目で探していくのかなというところである。

【委員】

本件に関して、多分、一番の当事者は船社だと思うが、船社の方で今のオペレーションでどれだけ苦労されているか、海外からいろいろ言われて追加費用の発生が現実問題として起こっているのか。荷主やフォワーダーに関しては、全くと言っていいほどこの1年半、何も問題なく過ごしていると思う。勿論、品質面で改善しなければならない荷主がないわけではないが、荷主からするとなんで6月までに急いで取りまとめる必要があるのか分からない。この制度による荷主側としての負荷が高かったり追加費用が発生していたりとかオペレーションの生産性が上がらないということならば、我々としても前向きに検討するところではあるが、実際はそうではないということである。ただ、システム化に関しては、港湾経済課長や委員が述べられたように、VGMだけではなく貿易手続き全体の情報化の一環として検討すべきであり、今、VGMのシステム化を単独で詰める必要性を感じない。

【委員】

誤解のないように伝えると、ここにVGMの電子化の話が出ており、先ほど当社の取組も少し説明させて頂いたが、具体的なExcelシート等に話をさせて頂いたが、使って欲しいのはやまやまであり、お客様にお願いしていた時期もあるが、今は正直やっておらず、この資料に我々がやって欲しい内容は記載されているが、これを是非取り上げて欲しいということをお願いしたこともないということをお誤解なきように理解して頂ければと思う。たまたま、資料に記載されている内容が、当初、我々がVGMを始める時にやりたかった内容に非常に近いものが出ており、そのような検討会がありますということで参加させて頂いたところである。実際の業務的には1年間半やってきているので、別にこれが6月、7月という期限に対して国交省に特別にアプローチしているというわけではないので、そこの所はご理解頂きたい。

【委員】

日本船主協会とすると、4月1日に大きなコンテナ会社ONEが出来まして、今、日本船主協会からONEが離れてしまい、我々としてもコントロールできていないという状況である。シンガポールに会社移ってしまったため、NYK、MOL、K-Lineが居な

くなってしまった状況のため、我々のコントロールから ONE が離れているということです。

【委員】

それでは、我が国の VGM 等港周りの話は今後外国船舶協会を中心に話をしたほうが良いということになりますね。

【委員】

そういうことですので、我々としても国交省に急いでやってくれという依頼はしていないので、誤解のないようにお願いしたい。

【委員】

考えとしては先ほどから指摘があったように、VGM 単体ではあまり意味がないように思える。別途、立ち上げられている港湾全体の EDI 化等については連携した形で、その中に盛り込むということが非常にスムーズな意見かと思う。

【委員】

誤解がないように聞いて頂きたいが、当初は港周りで検討できないかという話もあったかと思うが、スペースの問題等で我が国ではなかなか難しい中で、荷主各社が積み上げ方式で±5%を遵守することは結構負荷は大きいかと思う。本来、検量だけであれば、最後 CY（コンテナヤード）に入れるところで検量できれば一番良い話で、それもコストが殆どかからず、例えば渋滞待ちの間に検量ができるとかももう少し発想を変えてみるのも良いのではと思う。確かにエリアは狭いかもしれないが、港湾の AI ターミナルとかの取組みも聞いてはいるので、その構想の中でレーンを作って、そのレーンを通して自動的にコンテナの総重量が計測されて、コンテナ番号と共に船会社へ伝達されるような仕組みを考えていくのも 1 つの方策かと思う。各社で個別の取組みを行ったりチェックシートを使ったりとなるとそれだけ管理作業が増え、生産性も悪くなる。単純にコンテナの総重量だけを正確に調べ、それでもって船会社の航行の安全を図るということだけに着目するのであれば、もう少しやり方はあるのではないかと思う。是非、全体最適という観点での検討をお願いしたい。

【委員】

その部分に関連して言うと、SOLAS 導入の説明会が開催された当初から言っているが、是非、シンガポールの輸出物流関連の IT 化がどれほど進んでいるかということも勉強して頂きたい、シンガポールでは 20 年 30 年前から、ゲートに実入りコンテナを持って行った段階で、コンテナ番号や荷主、といった全ての情報から、そこで重量も計測されて、それがすべて電子情報としてとんでいくというシステムであり、日本の場合は、先ほども述べたとおり、1 つの港にヤードが複数存在するという状況もあるから、やはり、道路のどこかをつぶし見なしゲートにようにしてそういう仕組みを作るというのは頭で考えると簡単ではあるが、いろいろなしがらみやコストの問題、手間ひまや物理的なスペースを考えると、それを出来るのは国しかないと思う。それは 1 つのオペレ

一ターがどうのこうのという問題ではないと思う。抜本的にいろいろな事を変えていかないといけないということもあり、長い年月をかけながら、構築できればいいのではないか。それは、航空貨物のKS/RA（セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。）の爆発物検査の時にも皆さん、同じことを思っているわけです。そういう建設的な発言を皆さんがされるが、それはできないですということで空中分解になり、官民会合をするたびに、そういう会合だったのかという印象を持って帰られるのだと思う。SOLAS条約のほうが規模も大きいので、本当に船舶の航行の安全のために、こういう制度をIMOが設けて日本を含めた各国が批准し、一昨年7月に施行したわけだが、短い期間でできたのは日本だからことと思うかもしれないが、その後続の手立てとして何をしていくべきなのか、制度をしっかりとするために、国側がレギュレートする体制を強化するために4ページまではすごくいいと思うが、その次のシステム化という点、ここまで一足飛びに飛ばずに、プロセスがこうだよなとか、日本の港湾がおかれた物理的状況等を踏まえて、どうあるのが一番良いのかということを検討することであれば、皆さん、前向きに参加するのではないだろうか。

【事務局】

ご指摘頂いた方向性の話については、ご指摘のとおりVGMだけを電子的に伝達するのではなくて、貿易手続き全体的な動きの中でしっかりとやっていくということが必要なのではないかと考えておりますので、そういった方向で取りまとめさせて頂こうかなと思います。細かい内容については、後日、調整させて頂きたいと思っております。

【委員長】

今日、頂いたご意見をもとにいろいろと検討して取りまとめをさせて頂くということで進めさせて頂きたいと思っております。

閉会

【事務局】

本日はお忙しい中ご出席いただくとともに、有意義なご発言等も賜り、誠にありがとうございました。本日の議事でもご説明させて頂いたとおり、次回の検討会では取りまとめについて審議させて頂くため、その間に必要に応じ実務者間の打合せ等も行いながら調整をさせて頂きたいと存じます。なお、第3回検討会は、6月ないし7月頃に開催させて頂くことを予定しておりましたが、皆様からの意見等について取りまとめの調整の進み次第で決めていきたいと思っております。事務局からは以上でございます。

【委員長】

ありがとうございました。それでは「第2回国際海上輸出コンテナの安定的な輸送に必要な重量確定・情報伝達等のあり方に係る検討会」を終了します。本日はありがとうございました。

以上