

■ 調査結果

調査 期間中の対象コンテナ本数 66,444 本中、到着即時輸入許可制度利用本数は 41 本、個別搬入利用本数は 678 本、通常分は 65,725 本であった。

延長した調査 期間中の到着即時輸入許可制度利用本数は 73 本で、期の追加分を含め合計 124 本の到着即時輸入許可制度の利用があった。

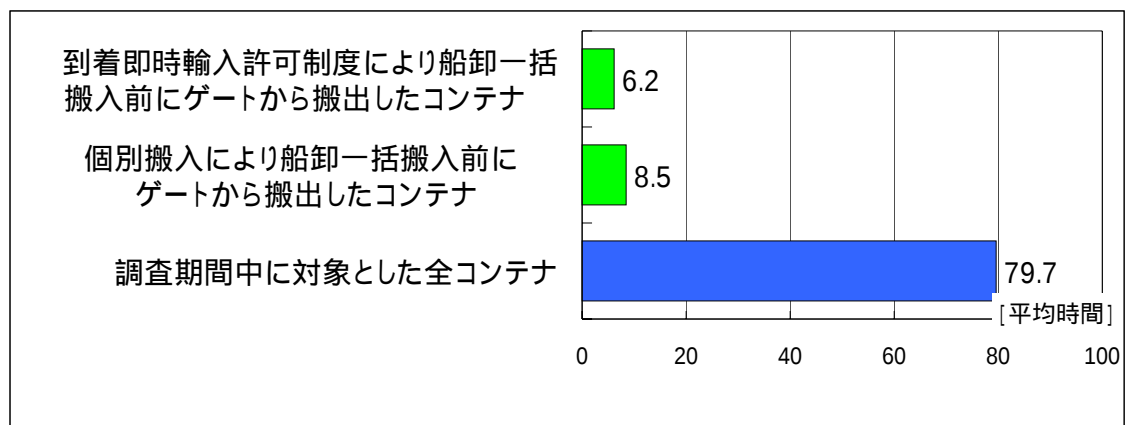
(1) リードタイムと早期搬出の実態

輸入許可からコンテナ搬出までの所要時間は、数時間のものがある一方、1 週間以上のものがあるなど、コンテナ搬出の実態が判明した。

その中で船卸一括搬入の確認前に到着即時輸入許可制度及び個別搬入^{注)}を利用してコンテナヤードから搬出したコンテナについては、一般のコンテナに比べてリードタイムが極めて短くなっている。

注)「個別搬入」は、早期搬出のための特別な通関制度ではないが、現状では、既存の通関・保税制度の中で、コンテナターミナルから当該コンテナを優先的に搬出するために、多く用いられている。

図 1 手続き別にみたリードタイム(本船入港から CY ゲート搬出までの平均所要時間)の比較



（２）到着即時輸入許可制度の利用効果

海貨・通関業者へのアンケートによれば、「新しい制度なので、試しに使ってみた」という意見が多かったが、到着即時輸入許可制度を利用することにより、個別搬入と同様に「貨物を通常より早く搬出できた」、「通関手続きが早く終わり業務の効率化が図れた」とする事業者もいた。

また、金曜日に入港した船舶のコンテナについて、本制度を利用することにより３日間もリードタイムを短縮した例もみられた。

図２ 到着即時輸入許可制度を利用した理由（制度利用 16 社；複数回答）

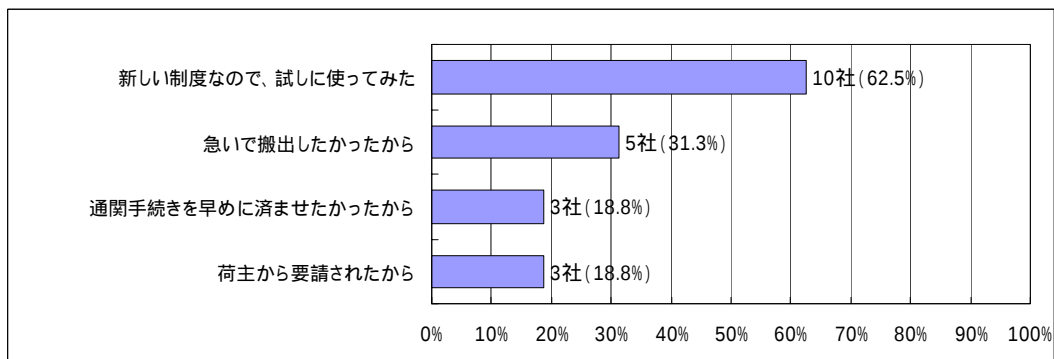
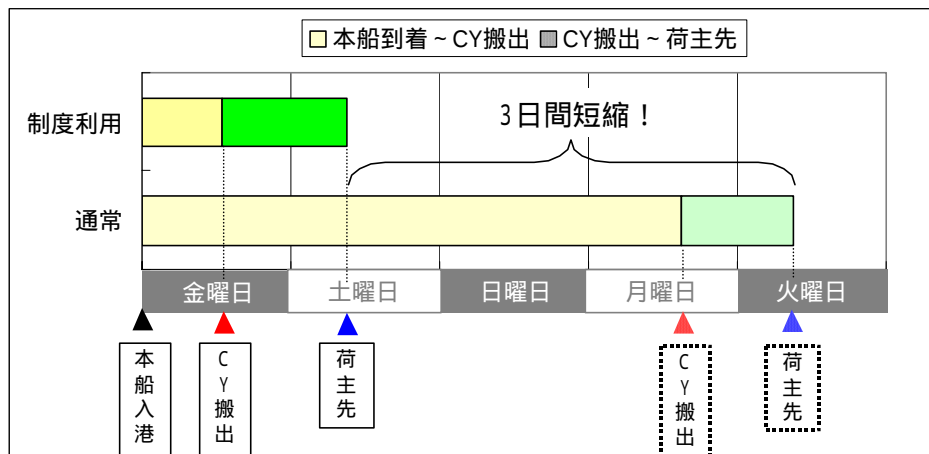


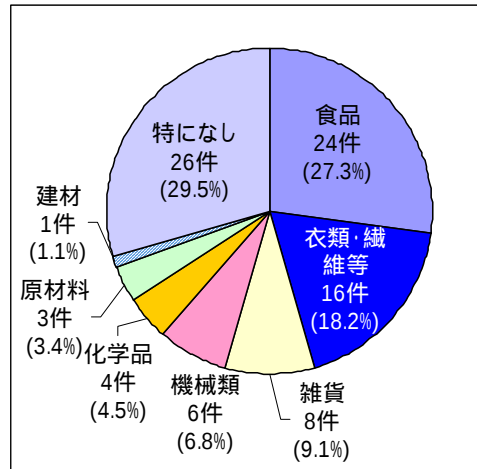
図３ リードタイムの比較



（３）リードタイム短縮のニーズ

リードタイム短縮のニーズについては、約３／４の海貨・通関業者が、本船積み～荷役～配送までを優先的に行うホットデリバリーサービスが無料であれば、利用すると回答しており（海貨・通関業者へのアンケート結果）、早期搬出によるリードタイム短縮のニーズが高いことが確認された。また、食品や衣料品等を中心とした「急ぐ貨物」については、ホットデリバリーの代価も厭わない、という意見が少なからずあることも明らかになった。

図4 ホットデリバリーサービスを望む品目



(4) リードタイム短縮のための課題

リードタイム短縮を図るために、個別搬入による保税運送、若しくは到着即時輸入許可制度利用等、手続き面のみならずコンテナターミナル内での早期搬出のための取り組みが必要となることが改めて明らかになった。

図5 到着即時輸入許可制度を利用しない理由（計188社；複数回答）

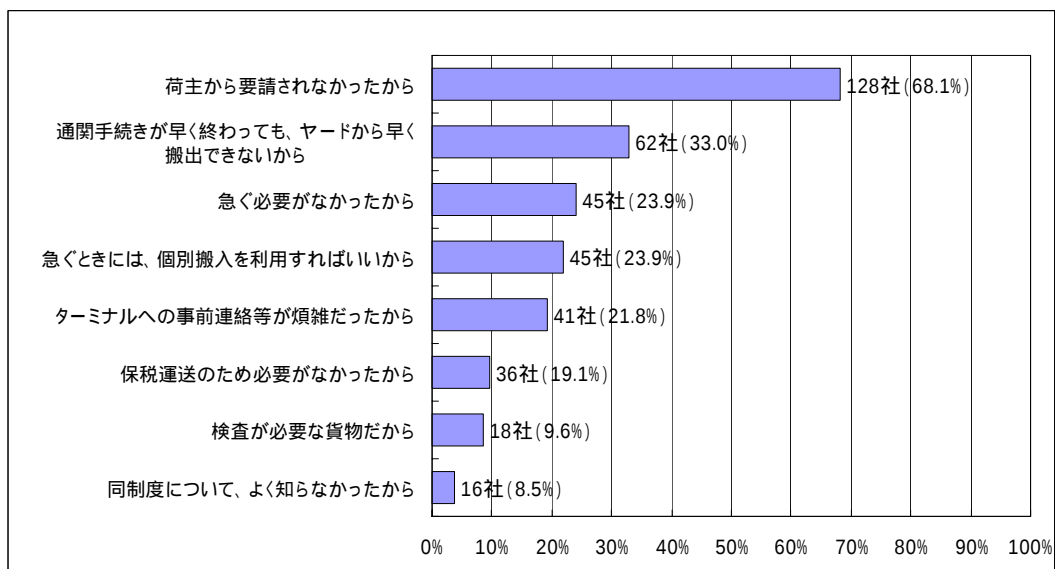
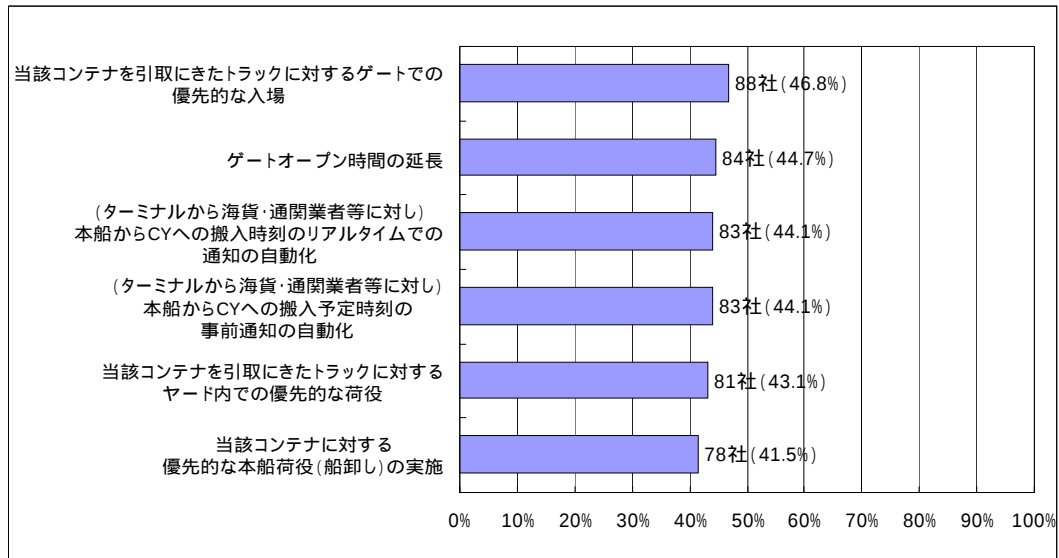


図6 到着即時輸入許可制度を活用したリードタイム短縮にあたっての要望（計188社；複数回答）



(5) 主な問題点の整理及び対応策

関係者のヒアリング調査等に基づく到着即時輸入許可制度を活用したリードタイム短縮に向けた問題点の整理及び考えられる対策は、以下のとおりである。

1. ニーズ

●問題点

- ・早期搬出貨物の多くは、現在、個別搬入を利用しており、未だ到着即時輸入許可制度の利用は少ない。
- ・本制度に対する荷主の認知度が低い。
一方、船社が有料で行うホットデリバリーサービスは、本船入港後2時間程度で荷主へ引き渡す例もあり、その利用は急増している。

対応策

本制度は本船到着時に輸入許可が可能になるなど、個別搬入より更に早期に通関手続きが可能となるだけでなく、コンテナ単位で搬出することが可能（個別搬入はB/L単位）であり、その利便性は高い。

引き続き本制度の積極的なPRを実施し、ニーズの拡大を図っていくことが必要である。特に、早期搬出のニーズが高い「食品、衣料・繊維等」の業界を中心にPRをしていくことが考えられる。

2. コスト

●問題点

- ・本制度導入にあたって、人手による確認・連絡など手間、夜間時におけるトラックの手配などによる費用負担増となり、それに見合った手数料の収受ができない。

対応策

利用者である荷主に対し、本制度のメリットの周知を行い、利用拡大を図るとともに、ターミナルオペレーターをはじめとする関係者の管理体制やシステムを構築することにより、手間、コストの削減を図ることが必要である。

3. NACCS の訂正手続

●問題点

- ・本制度利用における NACCS 操作において、入力ミス等がある場合、その訂正に手間がかかり、利用を控えている。

対応策

本制度は本船入港確認後、輸入申告が可能となり、現物確認なしに輸入許可がされ、コンテナヤードから搬出が可能となるため、訂正手続が厳格となっている。

海貨・通関業者の NACCS 操作の習熟を通じ、訂正手続の減少を図ることが必要である。

なお、現在、当該入力操作に一部関連した NACCS プログラム（卸しコンテナの訂正）の改変も検討されている。

4. 他法令貨物の対応

●問題点

- ・植物検疫、動物検疫等の他法令に係わる輸入関連手続きが終了していなければ税関手続きを開始できない事になっているのではないかと。

対応策

植物検疫等に係る輸入手続については、1994 年 9 月より、予備審査制の利用の有無に係わらず、税関手続き（審査）と同時並行処理が可能となっている。

5. 事前通知システム

●問題点

- ・本制度利用貨物のコンテナヤードへの引き取りにあたって、電話連絡により確認していることが多い。
- ・本制度利用貨物のコンテナヤードへの搬入予定時刻、コンテナヤードからの搬出予定時刻等を海貨・通関業者、荷主へ通知する仕組み、システムが必要である。

対応策

現在、船社、ターミナルオペレーター、トラック事業者、海貨・通関業者、荷主が共通に必要な情報を得られるシステム（港湾情報プラットフォーム）の検討が進められている。その中で本制度に係わる情報も対象としたターミナルシステムの構築を進めていくことが考えられる。

（参考）

本制度導入にかかるターミナルシステムの改修状況

「船卸しコンテナ確認」(2 社)

当該コンテナの船卸し確認は、従来、マニュアル操作で NACCS へ送信されていたが、当該コンテナを抽出し、自動的に NACCS へ送信できるようターミナルシステムの改修がなされた。

「輸入許可情報の自動更新」(3 社)

NACCS から送信される輸入許可情報について、従来、海貨・通関業者とターミナルシステムに自動送信されていたが、当該コンテナの輸入許可情報は、通常の輸入許可とデータの分類が異なり、自動的にターミナルシステムに取り込むことが出来なため、当該コンテナの輸入許可情報も自動的に取り込むシステムに改修がなされた。

「船卸しコンテナの状況照会」(1 社)

ターミナルシステムにおいて、自動的にコンテナ番号単位で船卸し予定時刻が照会できるようにシステムの改修中である。

6 . 制度利用貨物の優先荷役

● 問題点

- ・ 本制度利用貨物であっても、早期搬出が可能となる船積み位置、優先的な荷卸しがされなければ、早期搬出が実現しない。

対応策

本制度を利用した貨物は、積み港において、本船の上部等に積載させるなど、迅速に荷卸しが可能となるような取り組みが必要である。
また、混雑の著しいコンテナヤードにおいては、混雑の解消策をとるとともに、当該コンテナの優先荷役、特定の場所への仮置き、さらに引き取りに来たトラックの優先的なゲートインを可能とする取り組みが必要である。

7. コンテナヤードのゲート混雑への対応

●問題点

- ・コンテナヤードのゲートが混雑していると、実質的に早く搬出できない。

対応策

ゲート混雑の対策として、道路、待機レーン等のハード面の対策、ゲートオープン時間の延長、予約搬出入方式の導入による混雑の平準化等の取り組みが行われており、これらの取り組みを一層、推進する必要がある。また、本制度利用貨物の搬出について、優先的なゲートイン等の取り組みが必要である。

(6) まとめ

本調査においては、到着即時輸入許可制度の導入、利用に係わる関係者の取り組み、意向を把握することにより、コンテナ貨物の入港からCYゲート搬出までのリードタイムの短縮についての問題点を整理した。

主な問題点として荷主等へのPR等、リードタイム短縮のためには、引き続き関係者による積極的な取り組みが必要とされている。