

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  
取りまとめ

平成 30 年 11 月

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

## (目次)

### 1. 検討会設置に至る背景・経緯について

- 1－1. 我が国の国際海上輸出コンテナ総重量確定制度の状況
- 1－2. 検討会設置に至る経緯
- 1－3. 安定的な輸送にかかる諸課題についての検討
- 1－4. 意見募集

### 2. 実態調査結果から判明した現状

- 2－1. 届出荷送人・登録確定事業者における現状
- 2－2. コンテナ船社・港湾ターミナルにおける現状

### 3. 今後に向けた方向性

- 3－1. コンテナ総重量確定の品質確保
- 3－2. 国際的に通用する標準的な電子的情報の利活用方策
- 3－3. 海外への情報発信

## 1. 検討会設置に至る背景・経緯について

### 1-1. 我が国の国際海上輸出コンテナ総重量確定制度の状況

「海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約）」は、安全航行のために、貨物情報の一つとしてコンテナ総重量を、荷送人が船舶への積載前に船長に提出することを従前より求めている。しかしながら、コンテナ総重量の誤申告に起因すると思われるコンテナの荷崩れあるいは海難事故が相次いで発生したことから、船積み前に条約で規定された具体的な方法によりコンテナ総重量を確定させること等を新たに義務付ける SOLAS 条約の改正（以下「改正条約」という。）が 2014 年 11 月に開催された国際海事機関 (IMO) 第 94 回海上安全委員会において採択され、同改正条約は 2016 年 7 月 1 日に発効した。

なお、2016 年 5 月に開催された IMO 第 96 回海上安全委員会における審議を踏まえ、発効日から同年 10 月 1 日までの間、PSC 等各国管轄官庁による取扱いについて柔軟な運用を求める IMO サーキュラーが回章されていたが、世界海運協議会 (WSC) 等の報告に基づき、同年 9 月の IMO 第 3 回貨物運送小委員会において当該サーキュラーは予定どおり同年 10 月 1 日以後は失効している。

主要海事国である我が国は、国際約束を適切に履行し、安全かつ円滑な国際海上輸送を確保するため、船舶安全法等の関係法令への取入れ及び各国への働きかけ等を通じて、国際海上輸送の安全確保に務めているところであり、国内においては海上輸出コンテナの総重量を確定する荷送人及び荷送人に代わって総重量の確定を行う者に対し、事前に届出・登録を求める制度（特殊貨物を収納する海上コンテナの質量の確定方法を定める告示（以下「告示」という。）第 2 条第 2 項、第 6 条及び第 7 条）が 2016 年 4 月に施行され（別添 1 参照）、2018 年 4 月末までの届出荷送人・登録確定事業者（以下「確定者等」という。）は 5,148 者にのぼっている。

### 1-2. 検討会設置に至る経緯

我が国の上記コンテナ総重量の確定にかかる確定者等は「 $\pm 5\%$ の誤差範囲（器差）」内で総重量を確定することになっているが（告示第 4 条）、一部の国・地域ではより厳しい基準を設定しているところもある。さらには、これらコンテナ総重量の情報伝達等に関し、電子的手法を前提とするところが大宗となりつつあり、現状我が国において主に用いられている「搬入票」による方法とは異なっているのが実状である。

また、改正条約の発効後、国内制度等を整備・公表している関係国は少なく、制度運用等においても差異が見受けられることから、国際的な単一市場において調和した制度・環境整備を進めていく上で、諸外国との調整・理解促進等も不可欠である。

このような背景を踏まえ、学識経験者・関係業界等関係者と国土交通省が連携し、新たな制度の施行状況及び国際動向等についての情報を共有するとともに、国際海

上輸出コンテナの安定的な輸送に係る諸課題である「品質確保に向けた取組」及び「電子的情報の利活用」等のあり方に関し幅広く検討するため、「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」（以下「本検討会」という。）を設置し（別添 2 参照）、平成 29 年 10 月から平成 30 年 6 月までの期間に同検討会を計 3 回開催した（別添 3 参照）。

### 1-3. 安定的な輸送にかかる諸課題についての検討

「品質確保に向けた取組」及び「電子的情報の利活用」について具体的な検討を進めるため、国際海上輸出コンテナの関係者（確定者等、船会社及び港湾ターミナル）を対象として、改正条約の発効から 1 年以上が経過した 2018 年初時点の取組状況に関する実態調査を実施した。

#### （1）コンテナ総重量確定の品質確保

確定者等に対して、最低限求める事項である①手順書又は規程類の備付け（告示第 6 条第 5 項及び第 10 条）、②計量方法 1・2\*（以下、「方法 1」「方法 2」という。）による確定（特殊貨物船舶運送規則（以下「特貨則」という。）第 1 条の 2 の 3 第 1 項）及び③使用する計量器の精度は±5%以内（告示第 4 条）の 3 点に関する取組の実態を調査し、以下のとおり具体的な検討を進めた。

- ・①に関して、業務管理の実態を調査することで、内外チェック及び職員研修等を把握し、今後の明確な要件化等を検討。
- ・②及び③に関して、方法 1・2 の履行及び計測器の重量精度の把握状態を調査することで、各確定者の取扱コンテナ数量・使用計測器の重量精度を把握することで、申請時の項目化や外形的な公表等を検討。

#### （2）国際的に通用する標準的な電子的情報の利活用方策

我が国では、検証された総重量（Verified Gross Mass。以下「VGM」という。）を含むコンテナ関連情報の伝達にあたり、①荷送人又は代理人、②船社及び③ターミナルオペレーターといった様々な関係者が存在する。そのため、「確定者等において電子的に伝達できる項目」と「船社・ターミナルオペレーターにおける要求項目」を実態調査し、以下のとおり具体的な検討を進めた。

- ・①に関して、情報伝達に関する荷主側の取組状況の把握も兼ねて、現状の情報伝達の方法・ルート確保の実態調査から、電子的情報の利活用の現場と課題等を抽出。

---

\* 方法 1：貨物が入ったコンテナの総重量を適切な計量器で計測する方法

方法 2：適切な計量器で個々の貨物、梱包材等を計測し、それらと空のコンテナ重量を足し合わせることでコンテナの総重量を確定する方法

- ・②及び③に関して、主要港／地方港の分類、搬入票・電子情報の利用割合等を調査することで、現状の情報伝達の方法・ルート、各関係者に伝達されるコンテナ関連情報の項目を実態調査し、電子的情報の利活用の現状把握と課題等を抽出。

#### 1－4．意見募集

本資料は、これまでの本検討会において審議されてきた内容を「取りまとめ」として整理したものである。なお、広く一般からの意見を聴取するため、本資料を公表のうえ、意見募集（パブリックコメント）を実施し、提出された意見等を踏まえ、最終取りまとめを行った。

## 2. 実態調査結果から判明した現状

### 2-1. 届出荷送人・登録確定事業者における現状

#### (1) 回答者概要 (別添 4 参照)

2016年7月1日以前に確定者等としての手続きを終えた者を中心に実態調査票を送付した結果、届出荷送人からは451者(451/2252。約20%)、登録確定事業者からは327者(327/1388。約24%)の回答を得た。その中で、確定者等として手続きを終えた事業者について、主に以下の状況であることが分かった。

- ・事業者の分類を見ると、届出荷送人では90%程度の事業者が製造業、卸売業及び小売業に分類され、登録確定事業者では70%程度の事業者が運輸業・郵便業に分類される。
- ・資本規模を見ると、50%以上の確定者等が中小企業に分類される。

#### (2) 品質確保の取組状況 (別添 5 参照)

品質確保の取組状況については、主に以下の状況であることが分かった。

- ・コンテナ総重量は定められた方法で確定することが求められているため(特貨則第1条の2の3第1項)、重量確定業務を行う者が制度の内容を理解するための教育・訓練等が必要である。実態調査結果では、重量確定業務(制度)に係わる教育・訓練等が未実施の確定者等が、届出荷送人では48%程度、登録確定事業者では38%程度存在した。また、教育・訓練等を実施している確定者等でも、60%程度が人事異動等の不定期なタイミングで実施していた。これは社内での重量確定業務の理解促進というよりも、担当者間での業務の引継ぎという意味合いが強い。
- ・使用できる計量器は、計量法に基づく特定計量器、又は適切に調整・点検され、誤差範囲が $\pm 5\%$ の範囲内である計量器のいずれかと規定されている(告示第4条)。そのため、確定者等は自らが使用している計量器の種類やその誤差範囲を把握する必要がある。実態調査結果では、使用している計量器の種類を把握していない確定者等が届出荷送人の方法1では13%程度<sup>†</sup>、方法2では11%程度<sup>†</sup>、登録確定事業者の方法1では9%程度<sup>†</sup>、方法2では2%程度<sup>†</sup>を占めた。また使用している計量器の種類を把握している確定者等のうち誤差範囲を把握していない確定者等が35%程度存在した。使用している計量器の誤差範囲を把握している確定者等を見ても、95%以上の確定者等が、制度で求めている $\pm 5\%$ 以内の誤差範囲の計量器を使用していたが、残りの確定者等は、制度上の許容誤差範囲である $\pm 5\%$ を超過する誤差範囲の計量器を使用していた。 $\pm 5\%$ 以内の誤差範囲の計量器を使用している確定者等をさらに細かく分類すると、 $\pm 3\sim 5\%$ の

<sup>†</sup> 複数回答可の設問となっているため、あくまで目安。

誤差範囲の計量器を使用している確定者等が届出荷送人の方法 1 では 46%程度、方法 2 では 72%程度、登録確定事業者の方法 1 では 64%程度、方法 2 では 76%程度を占めており、そして±1%未満の誤差範囲の計量器を使用している確定者等が届出荷送人の方法 1 では 39%程度、方法 2 では 16%程度、登録確定事業者の方法 1 では 24%程度、方法 2 では 14%程度が存在した。また、適切に調整・点検され、誤差範囲が±5%の範囲内である計量器を使用している確定者等のうち、年間あたりの調整・点検の頻度が不明又は 0 回である確定者等が届出荷送人の方法 1 では 47%程度、方法 2 では 44%程度、登録確定事業者の方法 1 では 27%程度、方法 2 では 25%程度を占めた。そのため、多くの確定者等が法令を遵守しているもののコンテナ総重量確定制度への取組や確定する重量精度はかなり多様である。

- ・ 確定者等は、コンテナ総重量の計測・算出に当たって、他者に計測を委託すること、パッキングリスト等で伝達された情報や過去の実績値を活用すること等の記載がされた手順書等を備えていることにより、自ら計量器を所有・管理していない者でも申請することができる（告示第 5 条）。実態調査結果では、このように自者での計測や毎回の計測を行わない重量確定業務は、届出荷送人の方法 1 で 52%程度<sup>†</sup>、方法 2 で 72%程度<sup>†</sup>、登録確定事業者の方法 1 で 62%程度<sup>†</sup>、方法 2 で 67%程度<sup>†</sup>を占めた。この結果自体に問題はないが、委託先に対して適切な計量器を使用すること及び重量情報が正確であること等を求めている確定者等が届出荷送人では 13%程度、登録確定事業者では 15%程度存在し、さらに現在の重量と実績値に乖離が生じていないかを管理・点検していない届出荷送人が 8%程度存在する。このため、正確な重量情報を提供できない事業者からの情報を基に確定者等が重量を確定した場合には、精度が低下する可能性がある。

### （3）電子的な情報伝達の状況（別添 6 参照）

改正条約では、荷送人が船長又はその代理人にコンテナ総重量を伝達することになっている。実態調査結果では、確定した後のコンテナ重量情報が、代理店や事務代行者、陸送会社・トラックドライバーを介して伝達されるケース、すなわち荷送人から間接的に船長又はその代理人に伝達している確定者等は届出荷送人で 78%程度<sup>†</sup>、登録確定事業者で 52%程度<sup>†</sup>を占めた。また、書類・紙面、FAX の手段を用いて伝達している確定者等については、届出荷送人では 49%程度<sup>†</sup>、登録確定事業者では 64%<sup>†</sup>程度を占めた。さらに確実にコンテナ船社に伝達されているかを確認していない確定者等が 50%程度存在したことから、確定者等といった荷送人と船社との直接の結びつきは必ずしも強くない。

このように、現在は書類・紙面、FAX による情報伝達が多いものの、将来的に電子的な伝達を求められれば対応可とする回答が 80%程度を占める一方、現状維持を志向する意見もあることが分かった。現状維持を志向する理由として挙げられた主な意見は以下のとおりである。

- ・荷送人から船社に伝達するとなった際の、業務の手間が増えるおそれ（現状、代理店やトラックドライバー等に託しており、それが機能しているのではないか）
- ・リードタイム設定や余計な時間を要するおそれ
- ・船社とコミュニケーションを取っていない
- ・NACCS などプロバイダと接続していない

## 2-2. コンテナ船社・港湾ターミナルにおける現状

### (1) 回答者概要

コンテナ船社については、国際海上輸出コンテナを取り扱う船社 19 社に実態調査票を送付し、14 社（約 74%）から回答を得た。また、港湾ターミナルについては、港湾運送事業法が適用される港湾のうち、外航航路を有する主要港 11 港、地方港 40 港のターミナルオペレーターに実態調査票を送付し、全てのターミナルオペレーターから回答を得た。

### (2) 電子的な情報伝達の状況（別添 7 参照）

電子的な情報伝達については、主に以下の状況であることが分かった。

- ・荷送人から港湾ターミナルへ伝達された情報は、事前情報を利用して港湾ターミナルで処理される場合(Web-Entry)も見受けられるが、71%程度の港湾ターミナルがコンテナ搬入時に搬入票を読み取ることで処理している。一方で、港湾ターミナルから船社へは 80%程度の港湾ターミナルが電子的な手法を用いて伝達している。そのため、港湾ターミナルでは重量情報を紙媒体から電子媒体へと入力する作業が生じている。
- ・改正条約で求められている VGM 関連項目は確定者の署名及びコンテナ総重量であるが、各船社や港湾ターミナルが必須又は任意で求めている項目は各事業者により異なる。またコンテナ重量確定方法や確定した日時・場所等の追加的な項目を必須又は任意で求める船社及び港湾ターミナルも存在し、荷送人が船社、港湾ターミナルに提供すべき標準的な項目は定まっていない。
- ・船社、港湾ターミナルとも NACCS センターをはじめ各種プロバイダと接続しているところが 93%程度を占めることから、現時点でも電子的な情報伝達の環境は醸成されつつある。しかし電子的な情報伝達を前提とする体制を構築する上で、「荷送人・代理人の協力」、「業務手順の見直し」、「システムの改修を伴う」などの課題が挙げられており、そのような体制構築には荷送人の理解が得られるかたちで、船社及び港湾ターミナルが現在の取組を変更する必要がある。



### 3. 今後に向けた方向性

本検討会では、国際海上輸出コンテナの関係者（確定者等、船社及び港湾ターミナル）を対象とした実態調査を実施し、「コンテナ総重量確定の品質確保」及び「国際的に通用する標準的な電子的情報の利活用方策」について検討を進めてきた。これを踏まえ、今後の施策の方向性について、以下のとおり取りまとめる。

また今後は、これらの各事項に関し、関係者間の連携を図りつつ不断の取組を継続することが重要であり、今後の国際情勢も含めた状況変化に対しても柔軟に対応することが必要不可欠である。

#### 3-1. コンテナ総重量確定の品質確保

実態調査結果により判明した現状を踏まえ、確定者等におけるコンテナ総重量確定の品質確保のための自助努力を促すため、以下のような施策により制度・手続の改善及び取組等を実施していくべきである。なお、品質確保のため、国土交通省は報告徴収等（告示第6条6項及び第12条）の実施についても検討することが望ましい。

##### （1）届出荷送人の取扱い

届出荷送人は、登録確定事業者とは異なり有効期間が設定されていない代わりに、国際海上輸出コンテナの総重量の確定方法ガイドライン（以下「ガイドライン」という。）2.11に基づき、少なくとも3年毎に点検結果報告書を提出し、業務継続を報告することになっている。また、届出変更の手続の対象は届出荷送人の名称又は所在地（コンテナ総重量を確定させる業務を行う事業所の住所を含む）のみであり（ガイドライン2.10）、連絡先の変更は含まれていない。このため、確実な連絡体制が構築されていない可能性がある。そこで、国土交通省は連絡先の変更も届出変更の手続の対象としたうえで点検結果報告書、届出事項変更の有無を通じた業務継続の報告が提出されない届出荷送人については、電話や電子メール、直接の訪問を含む実態確認等を行った上で、やむを得ない場合にあっては届出荷送人一覧からの削除の実施について検討すべきである。また、届出荷送人の申請に当たっても業務実施手順書を適切に備えているかどうか疑義が生じた場合は、業務実施手順書本体の提出を求める必要がある。

##### （2）手順書・規程類（ひな形）の充実

コンテナ総重量は、定められた方法で確定しなければならないが（特貨則第1条の2の3第1項）、教育・訓練等が未実施の確定者等が存在する。そのため、重量確定業務の担当者及び社内における重量確定業務の理解促進を図るため、「重量確定業務（制度）に関する教育・訓練」の手順書への記載を求めるべきである。

確定者等へ提供された重量情報が不正確である場合には重量確定業務に大きな影

響を及ぼすこととなる。そのため、国土交通省は、自者での計測や毎回の計測を行わずに重量確定する確定者等が重量情報提供元での計測方法及び実績値との乖離を確認するためにチェックすべき項目を示すべきである。

なお、実施に当たっては、国土交通省はホームページで公表している手順書を例に「重量確定業務（制度）に関する教育・訓練」の項目を新設するとともに「自ら計測しない貨物品等の重量に関する事項」にチェックすべき項目を追記することで内容を充実させ、申請者に具体的に示すべきである。

### （３）登録確定事業者の更更新手続

登録更新の際に登録更新申請書のみを提出した場合は、新しい登録番号とするものの、（２）で追加的に求める項目及び計量器の調整・点検結果の提出等により、国土交通省が一定以上の水準が確保されていることを確認した場合には、登録番号の継続使用を認めるべきである。

### （４）登録確定事業者の重量確定業務に関する情報の把握

登録確定事業者は荷送人からの依頼を受け荷送人に代わりコンテナ総重量を確定させるが、現在、登録確定事業者に関して公表している情報は登録番号や法人名、住所等であり、重量確定業務に関する情報は含まれていない。確定者等の中でコンテナ総重量確定制度への取組は多様であるため、第三者が各者の重量確定業務の内容を把握できるように、国土交通省はホームページに重量確定業務に関する情報として方法1・2の区分、計量器の種類（特定計量器、又は適切に調整・点検され、誤差範囲が±5%の範囲内である計量器）等を公表することも検討すべきである。

### （５）重量確定業務への確定者等の監査体制の把握

確定者等の中でもコンテナ重量確定制度への取組はかなり多様であることから、第三者からでも各者のコンテナ重量確定制度への取組状況を把握できるようにするため、国土交通省は、品質マネジメント、コンプライアンス管理を目的とするプログラムの取得・整備状況を公表することも検討すべきである。

### （６）確定者等への働きかけ

コンテナ重量確定制度立ち上げ当初、国土交通省は関係業界と協力しながら、求めに応じて全国各地でコンテナ総重量に関する届出・登録制度の説明会を開催していたが、現在は定期的な説明会等は開催していない。しかしながら、実態調査により品質確保のための自助努力を促すこと、品質確保が保たれていない事業者に対する底上げ措置が引き続き必要であることが明らかとなったことを受け、国土交通省及び関係業界が協力しながら、定期的な説明会の開催等により確定者等の本制度に対する理解促進に努めるべきである。

### 3-2. 国際的に通用する標準的な電子的情報の利活用方策

国際海上輸出コンテナの関係者（確定者等、船社及び港湾ターミナル）を対象とした川上から川下までの実態調査により、コンテナ関連情報がどのような項目で確定者等から伝達され、船社・港湾ターミナル関係者が受領・利用しているかといった現状における全体像を把握することができた。

電子情報の利活用は、確定者等の荷送人から船社・港湾ターミナル関係者に至るまで様々な主体がメリットを享受しうるものであり、船社・港湾ターミナル関係者においては、NACCS センターをはじめとするサービスプロバイダや Web エントリー・電子メールの活用など電子情報を利活用する環境が醸成されている。しかしながら、現時点では「標準的な情報伝達のルート」及び各者に伝達されるコンテナ関連情報の「標準的な項目」が定まっていないなど、具体的な実施体制が整備されていない。将来的に電子的情報の利活用体制を構築するにあたっては、確定者等は正確な情報を適切なタイミングで伝達し、船社・港湾ターミナルも現在のシステムを基に荷送人が負担とならないシステムを準備する等、お互いの協力が得ることができれば、電子的情報の利活用は促進されるものと見込まれる。

この検討の期間中において、世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画（平成 30 年 6 月 15 日閣議決定）が定められ、同計画において、我が国の更なる貿易促進を見据え、「港湾関連データ連携基盤」を構築することが定められた。このため、今後は実態調査の結果等の本検討会の成果を本検討会の委員及び国土交通省が基盤構築の関係者等に共有することで、コンテナ総重量確定においても国際的に通用する標準的な電子的情報の利活用の検討を進める必要がある。

### 3-3. 海外への情報発信

本検討会の委員及び国土交通省は実態調査結果等の本検討会の成果を IMO 等の国際的な場で情報発信することを通じ、諸外国との調整・理解促進に努める必要がある。

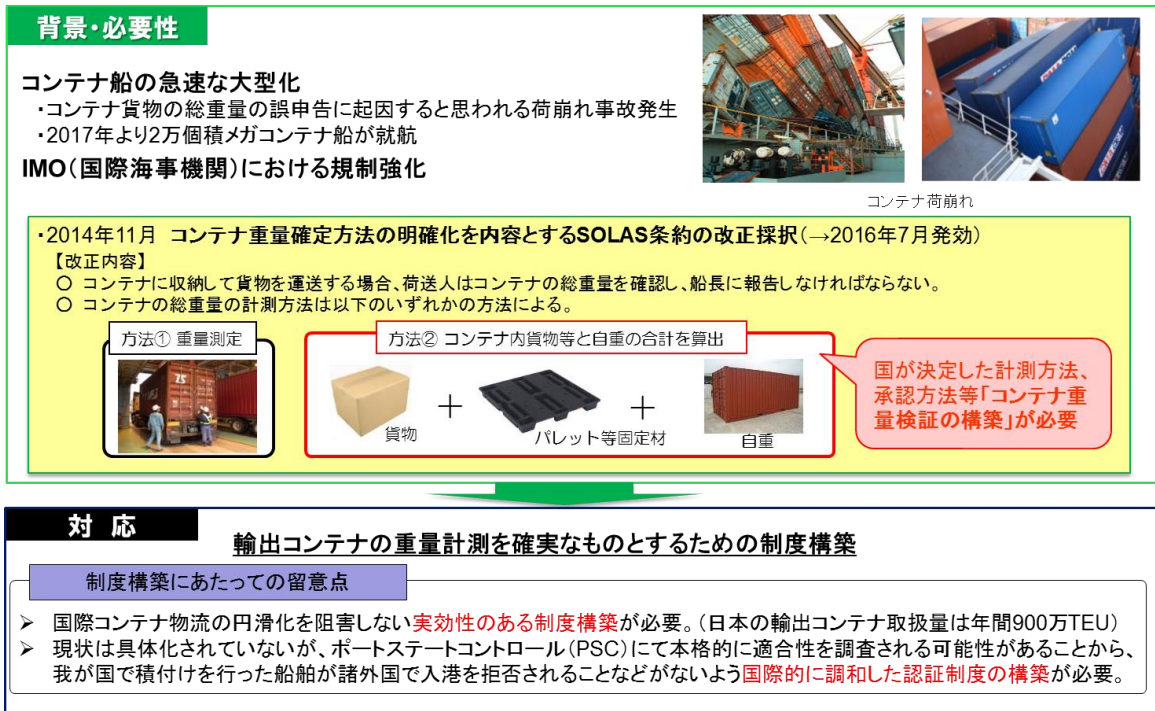
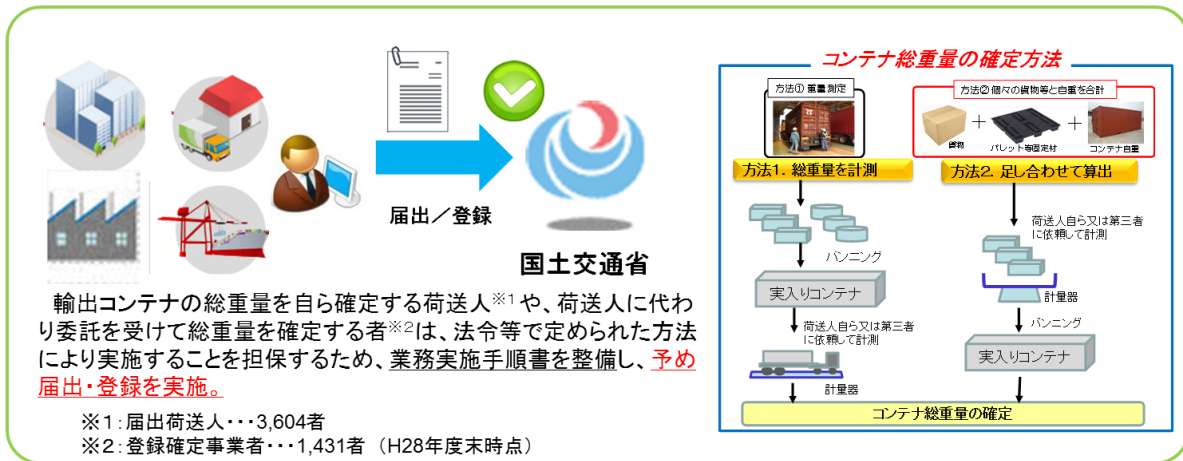


図1 国際海上輸出に係るコンテナ総重量確定の明確化

**【我が国における国内制度(届出・登録制度、確定方法)】**



- ◆ コンテナ貨物の総重量の誤申告等に起因すると見られる荷崩れ事故発生を踏まえ、船積み前のコンテナ重量計測の証明義務化を伴う改正SOLAS条約が2016年7月より発効。日本においても本改正の義務を履行するため、新たな制度を2016年4月に施行し、コンテナ総重量情報の正確性を担保。
- ◆ 輸出コンテナの関係者は日本全国で多岐に亘り、届出・登録の対象者は中小企業・個人事業主を含め、発効から半年経過した2016年12月に**5千件**達成。

図2 我が国の制度施行状況

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」設置要綱

平成29年8月7日

国土交通省海事局

1. 設置目的

「海上人命安全条約」(SOLAS条約)は、従前より、国際海上輸出コンテナの総重量を船長に提出することを荷送人に義務づけていたが、総重量の誤申告に起因するとみられるコンテナの荷崩れ等の事故が発生していることを踏まえ、国際海上輸出コンテナ総重量の検証を義務付ける改正 SOLAS 条約が 2016 年 7 月に発効した。

主要海事国である我が国は、国際約束を適切に履行し、安全かつ円滑な国際海上輸送を確保するため、船舶安全法等の関係法令への取入れや各国への働きかけ等を通じて、国際海上輸送の安全確保に務めているところである。

我が国の上記コンテナ総重量の確定にかかる荷送人等の届出・登録者は既に 5,000 者以上(2016 年度末時点)にのぼり、これらの者は「±5%の誤差範囲」内で総重量を確定しているが、一部の国・地域ではより厳しい基準を設定しているところがある。さらには、これらコンテナ総重量の情報伝達等に関し、電子的手法を前提とするところが太宗であり、現状我が国において主に用いられている「搬入票」による方法とは異なることから、持続的に円滑な国際コンテナ輸送を確保するためには、総重量確定に係る品質等の維持・向上や適切な情報伝達等が求められる。このため、対象者における取組状況(重量確定の履行状況、伝達方法等)などを適時把握し、必要に応じて制度の改善や国際的に調和した先進的な取組みへの誘導策を講じていく必要がある。

また、改正条約の発効後、国内制度等を整備・公表している関係国は少なく、制度運用等においても差異が見受けられることから、国際的な単一市場において調和した制度・環境整備を進めていく上で、諸外国との調整・理解促進等も不可欠である。

このような背景を踏まえ、学識経験者・関係業界等関係者と連携し、新たな制度の施行状況や国際動向等について情報共有するとともに、国際海上輸出コンテナの安定的な輸送にかかる諸課題として、「品質確保に向けた取組み」や「電子的情報の利活用」等のあり方について幅広く検討するため、「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」(以下、「本検討会」という。)を設置する。

2. 構成

- (1) 本検討会は、別紙に掲げる者で構成する。
- (2) 必要に応じてオブザーバーの出席を可とする。
- (3) 座長は、必要に応じて、委員以外の者に対し、出席を求めることができる。

3. 座長

- (1) 座長は、委員の互選により選出する。
- (2) 座長は、自らが本検討会に出席できない場合、自らの代理人として、あらかじめ事務局の了解を得た者に代行させることができる。

#### 4. 議事等の公開

会議の頭撮りは可とし、実施後の議事概要や本検討会資料はホームページ上で公開する。但し、特定の事業者・個人に関するもので、公開することにより正当な利益を損なうおそれがあるものについては非公開とする。

#### 5. 事務局

本検討会の事務局は、海事局検査測度課が行う。

#### 6. その他

この要綱に定めるもののほか、本検討会の運営に関し必要な事項は、座長が定める。

「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」構成員名簿

(敬称略、順不同)

氏名	所属・職名等
岡 泰資	国立大学法人横浜国立大学 大学院 環境情報研究院 准教授 (座長)
渡部 大輔	国立大学法人東京海洋大学 学術研究院 流通情報工学部門 准教授
黒川 毅	日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会 委員長 (富士通株式会社マーケティングコミュニケーション本部コミュニケーション企画統括部 専任部長(グローバル渉外担当))
柏原 恭子	(一社)日本自動車工業会 国際委員会 海外物流部会 副部会長 (日産自動車株式会社 アライアンス SCM 本部 部品物流部 部長)
豊福 哲	(一社)日本貿易会 物流委員会ワーキンググループ 副座長 (三井物産株式会社 コーポレート物流部 部長補佐)
小峰 茂昭	(一社)国際フレイトフォワードーズ協会 JIFFFAフォワーディング委員会副委員長 JIFFFA SOLAS合同委員会副委員長(兼務) (タカセ株式会社 国際営業部 AIBA認定貿易アドバイザー)
富田 章裕	(一社)日本港運協会 (三井倉庫株式会社 港運統括部長)
関野 治夫	日本海運貨物取扱業会 理事 業務委員会 業務副委員長 (関野運輸株式会社 専務取締役)
飯田 洋司	(一社)日本船主協会 (NYK Container Line株式会社 統括本部 運航海技部 部長)
鈴鹿 文彦	外国船舶協会 EDI部会担当 (ハパック ロイド ジャパン 株式会社 カスタマーサービス部長)

※氏名・所属・職名等は第3回検討会時点のもの

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  
開催日程

第 1 回（平成 29 年 10 月 11 日開催）

- ・「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」の設置・運営について
- ・平成 28 年度「国際海上輸出コンテナの総重量の確定制度」の概要及び改正条約発効後の状況について
- ・直近の国際動向について
- ・当面の課題への対応について

第 2 回（平成 30 年 4 月 17 日開催）

- ・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について
- ・取りまとめに向けた方向性について

第 3 回（平成 30 年 6 月 26 日開催）

- ・検討の取りまとめ





図 3 実態調査回答者概要（確定者等）

問2 重量確定業務に関する研修・教育等を実施していますか。



問2-2 どのような期間(頻度)で実施していますか。

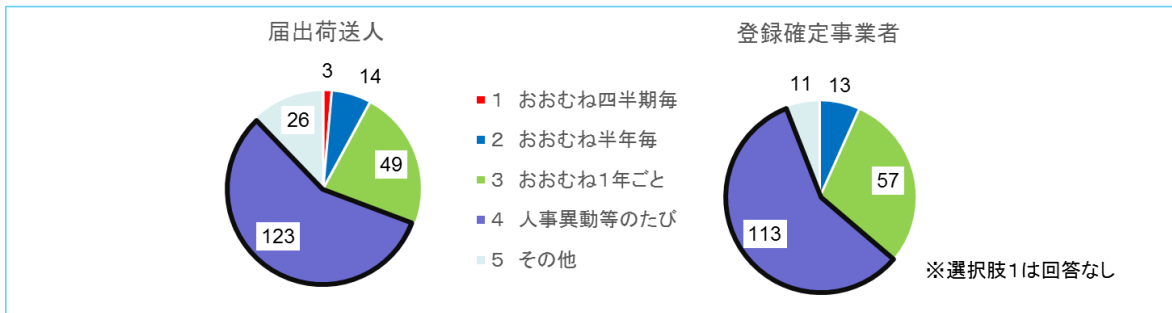


図4 重量確定業務に関する研修・教育等の実施・頻度の割合

問5-1、8-1 計量器はどのような種類を主に使用していますか。(複数選択可)

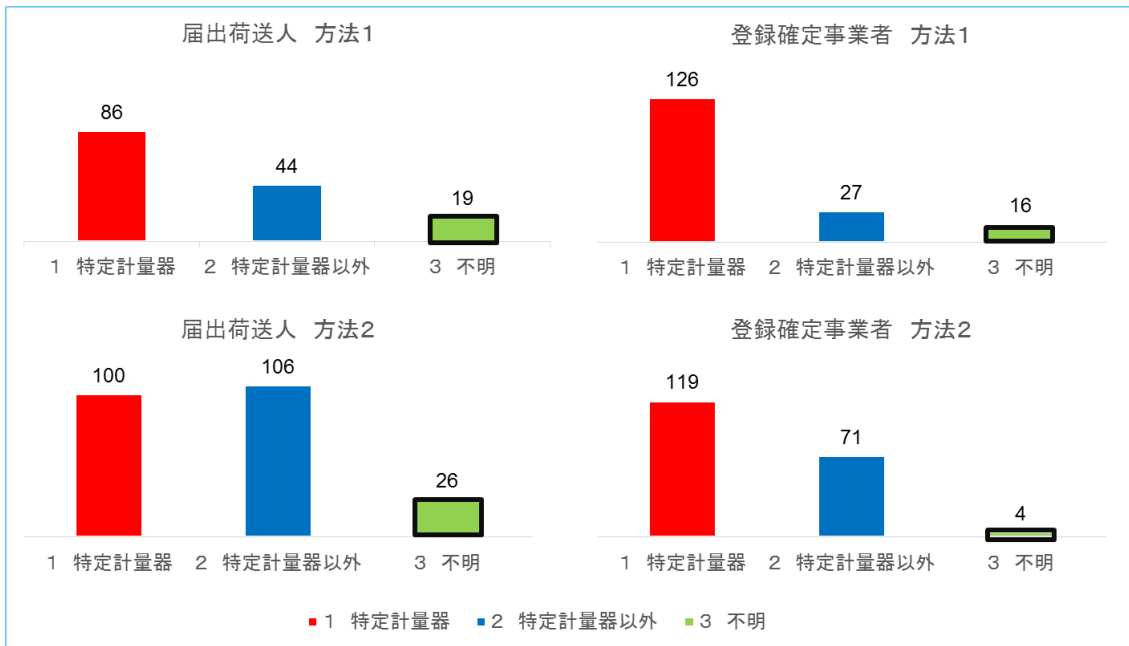


図5 使用する計量器の種類

問6、9 コンテナ総重量の許容誤差や使用する計量器の誤差範囲を把握していますか。

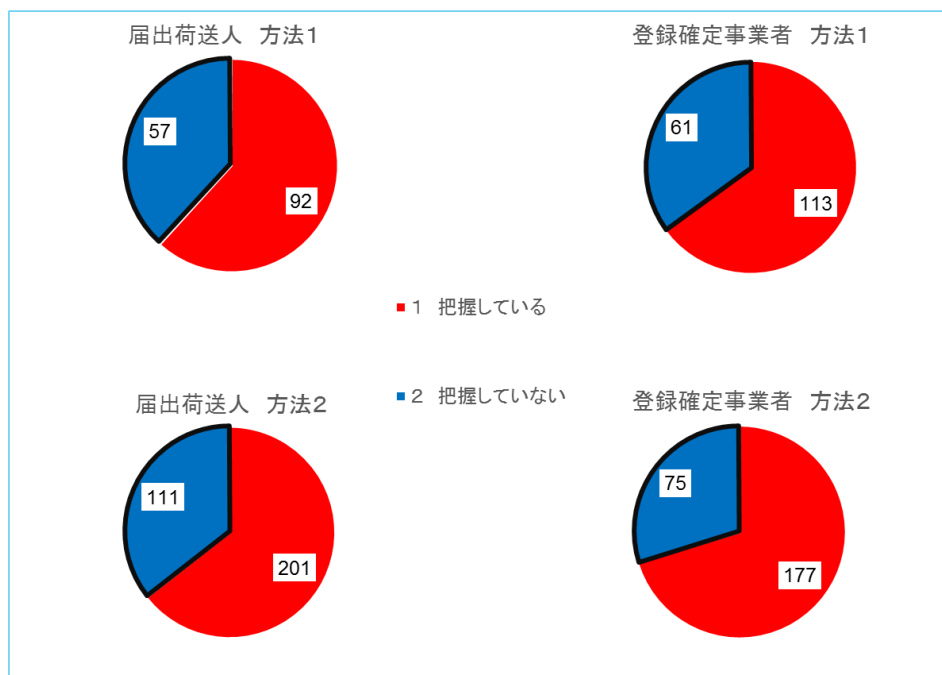


図6 コンテナ総重量の誤差範囲や使用する計量器の誤差範囲の把握割合

問6-1、9-1 把握している許容誤差等の数値をお答えください。

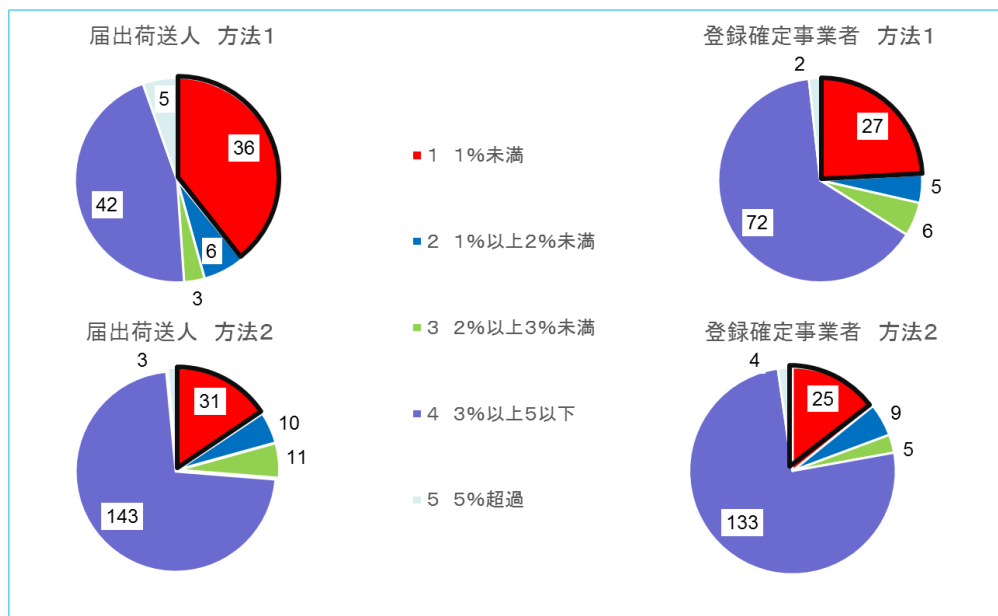


図7 把握している誤差範囲等の数値の割合

問5-1-2、問8-1-2 年間あたりの調整・点検の頻度はどのようになっていますか。

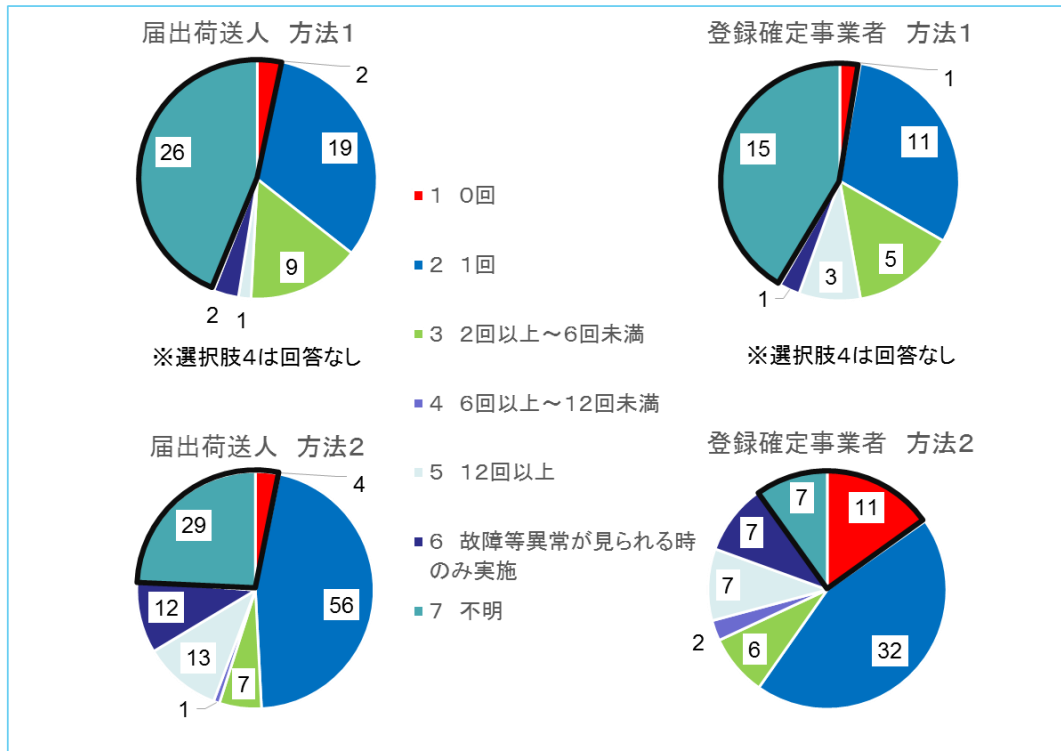


図8 年間あたりの調整・点検の頻度

問5、8 どのようにしてコンテナ総重量の計測・算出を実施していますか。(複数選択可)

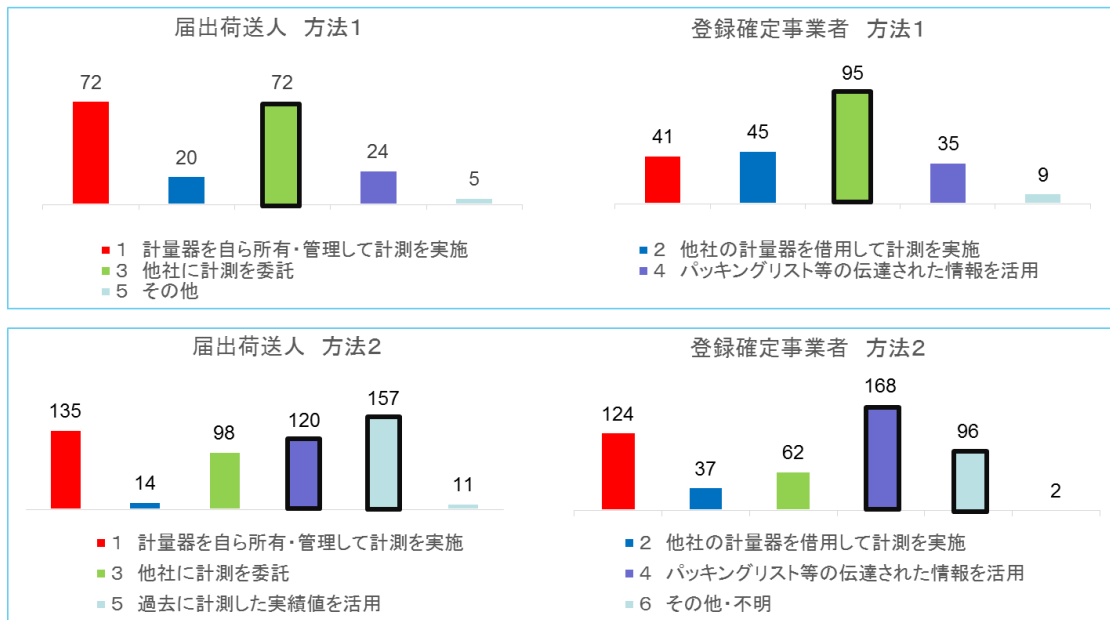
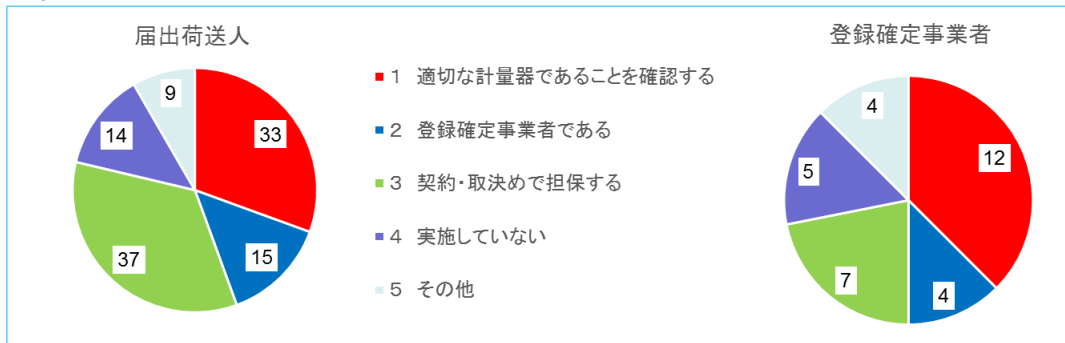


図9 コンテナ総重量の計測・算出方法

問8-2、5-2 重量情報の管理や確からしさをどのように担保されていますか。以下より選択してください。



問8-3 重量情報の管理・点検を行っていますか。以下より選択してください。

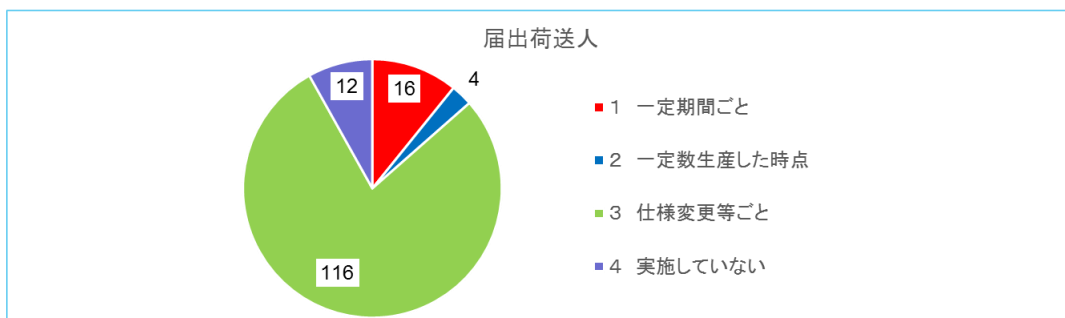


図 10 重量情報の担保方法の割合

問10 貴社(所)から見て、コンテナ貨物の情報(確定した重量情報含む)は、通常誰に伝達していますか。(複数選択可)

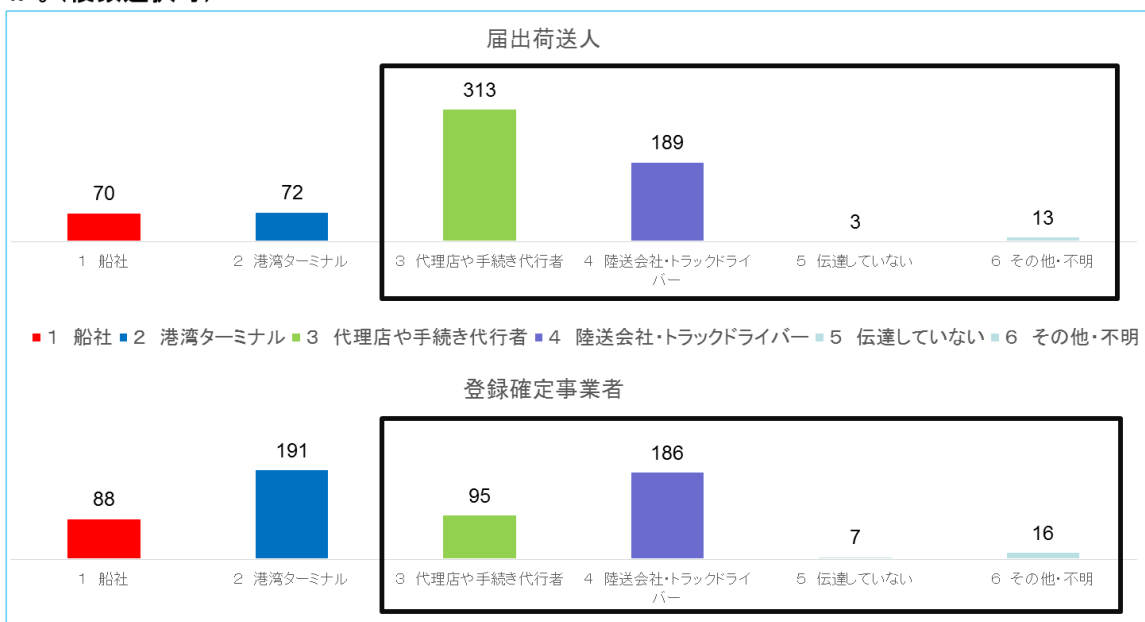


図 11 コンテナ貨物情報の伝達先

問11 貴社(所)から見て、問10の伝達方法はどのようになっていますか。(複数選択可)

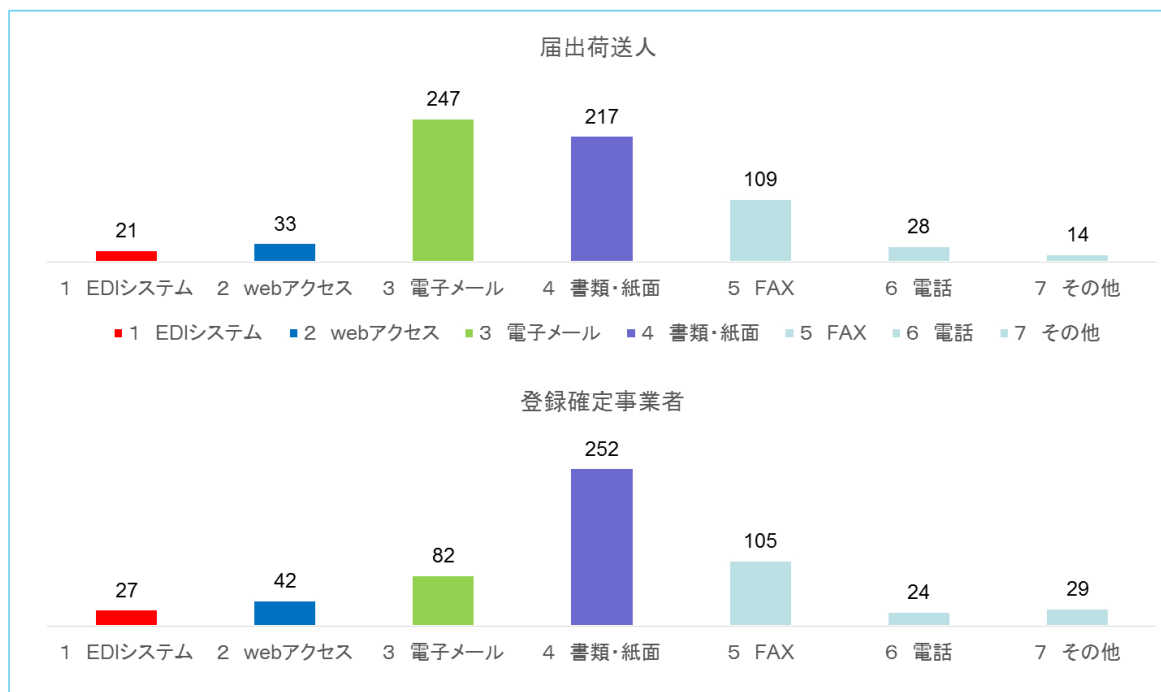


図 12 コンテナ貨物情報の伝達方法

問10-1 確実にコンテナ船社に当該情報が伝達されているかを確認していますか。

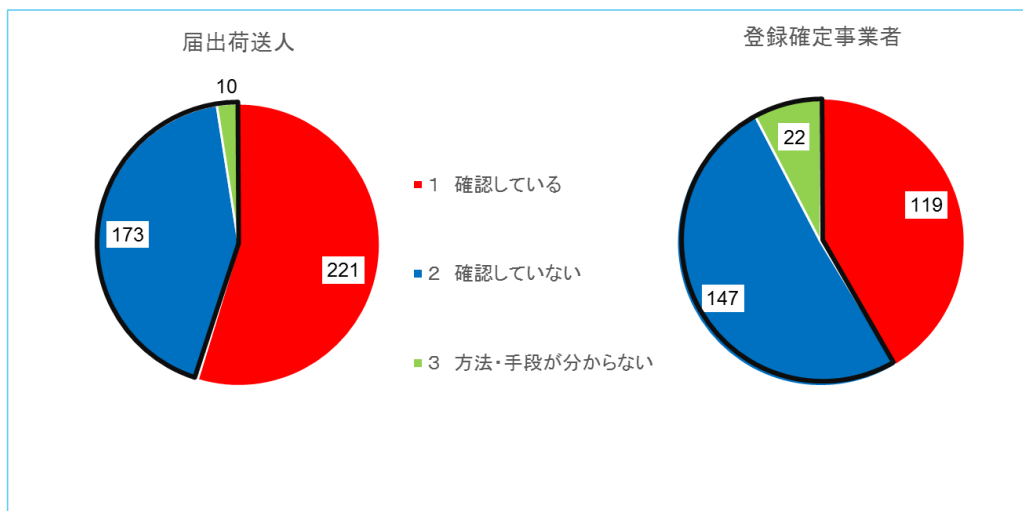


図13 コンテナ船社への情報伝達確認の割合

問11-5 将来的に電子的な伝達を求められた場合に対応できますか。



問11-4 電子的に伝達しない理由をご記入ください。(自由記述)

- 荷送人から船社に伝達するとなった際、業務の手間が増えるおそれ  
(現状、代理店やトラックドライバー等に託しており、それが機能しているのではないか)
- リードタイム設定や余計な時間を要するおそれ
- 船社とコミュニケーションを取っていない
- NACCSなどプロバイダと接続していない、等

図14 電子的な伝達による対応可否の割合

問1 コンテナの搬入を行うターミナルゲートにおける処理・手続きについてお答えください。

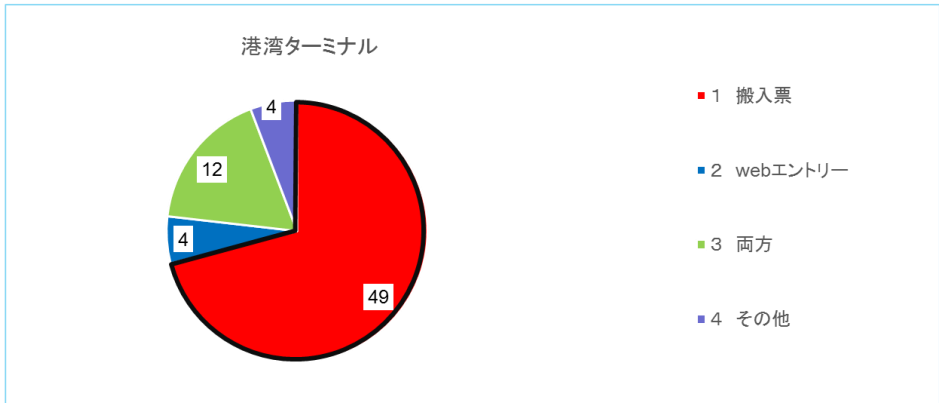
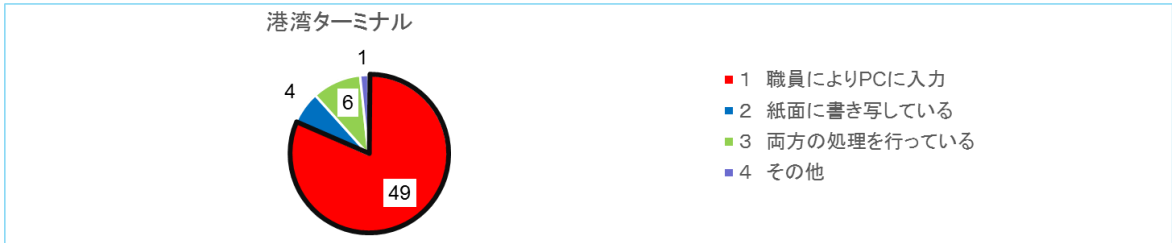


図 15 港湾ターミナルにおける処理・手続きの割合

問1-1 読み取った情報について、どのようにして取り扱っていますか。



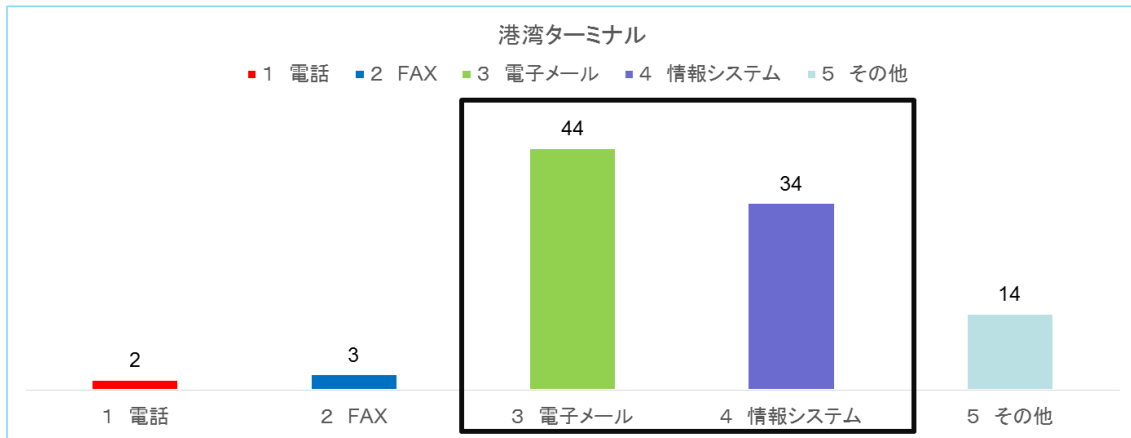
問1-4 どのようにして問1の主体から船社へ伝達していますか。



図 16 国内外の主要船社・港湾の各種業務・オペレーションの割合



問3 どのようにしてターミナル側から「日本からコンテナを輸出するコンテナ船社」や「外航航路のある主要港」へ伝達されていますか。(複数選択可)



※本問における各選択肢は情報伝達の手段としてどのようなものを利用しているかをお尋ねしているため、例えば「電子メール」においては、書類等をPDFスキャンしたものを添付ファイルとして送信する場合やEDIシステム等で利用されるCSVデータファイルを送信している場合も含まれている。

図 17 ターミナルからの情報伝達手段

船社名	A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社	H社	I社	J社	K社	L社	M社	N社
Booking番号、B/L番号	M	X	M	M	M	M	M	M	M		M	M	M	M
積み地港	M	X	M	O	M	M	M	X	O	M	M	M	M	M
コンテナ番号	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
コンテナ総重量	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
荷送人に関する情報														
氏名	O	O	O	O	M	M	O	M	M		M	M	M	X
責任者の氏名	M	O	O	M	M	X	M	M	O		M	M	O	X
住所	O	O	O	M	O	O	O	X	O		O	M	O	X
メールアドレス	O	O	O	O	O	M	X	O	O		O	X	O	X
電話番号	O	O	O	M	O	O	O	O	O		M	O	O	X
重量確定者(届出荷送人・登録確定事業者)に関する情報														
企業名	M	O	O	M	M	M	M	O	M		O	O	M	X
住所	O	O	O	M	O	O	M	X	O		O	O	O	X
国籍	O	O	O	X	O	M	O	X	X		O	O	X	X
電話番号	M	O	O	M	O	O	M	O	O		O	O	O	X
その他														
コンテナサイズ・種類	M	O	M	M	M	X	M	O	O	M	M	M	M	M
重量確定方法	O	O	M	O	M	M	X	O	O		O	O	M	X
(コンテナ総重量を確定した)届出荷送人/登録確定事業者のシリアルナンバー	O	O	O	M	O	X	X	O	O		O	O	O	X
重量確定日・時間	O	O	O	X	O	O	X	O	O		O	O	O	X
重量を確定した場所	O	O	O	X	O	X	X	O	O		O	O	O	X

※未回答・不明なものは空欄としている。

必須:M 任意:O 不要:X

図 18 VGM 関連情報の伝達項目 (コンテナ船社)

ターミナル名	A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社	H社	I社	J社	K社
Booking番号、B/L番号	M	M	M	M	X	M	M	M	M	M	M
積み地港	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
コンテナ番号	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
コンテナ総重量	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
荷送人に関する情報											
氏名	O	O	M	X	X	O	X	M	X	M	M
責任者の氏名	O	O	M	X	X	O	X	M	X	X	O
住所	O	O	M	X	X	O	X	O	X	M	O
メールアドレス	O	O	O	X	X	X	X	O	X	X	O
電話番号	O	O	M	X	X	O	X	M	X	M	M
重量確定者(届出荷送人・登録確定事業者)に関する情報											
企業名	O	O	M	X	X	O	X	M	X	M	M
住所	O	O	M	X	X	O	X	O	X	X	O
国籍	O	O	O	X	X	O	X	O	X	X	O
電話番号	O	O	M	X	X	O	X	O	X	X	M
その他											
コンテナサイズ・種類	M	O	M	M	M	M	M	M	M	M	M
重量確定方法	X	X	M	X	O	O	X	O	X	O	M
(コンテナ総重量を確定した)届出荷送人/登録確定事業者のシリアルナンバー	O	X	O	X	X	O	X	O	X	O	X
重量確定日・時間	O	X	M	X	X	O	X	O	X	X	X
重量を確定した場所	O	X	M	X	X	O	X	O	X	X	X

※未回答・不明なものは空欄としている。

必須:M 任意:O 不要:X

図 19 VGM 関連情報の伝達項目 (主要港)

ターミナル名	A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社	H社	I社	J社	K社	L社	M社	N社	O社	P社	Q社
Booking番号、B/L番号	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	X
積み地港	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
コンテナ番号	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
コンテナ総重量	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
荷送人に関する情報																	
氏名	O	O	O	M	M	M	X	O	M	M	M	M	M	O	M	M	X
責任者の氏名	O	O	O	M	X	M	X	X	M	X	O	O	O	O	M	X	X
住所	X	O	O	M	M	X	X	M	M	X	M	O	M	M	M	X	X
メールアドレス	X	O	O	O	O	X	X	X	M	X	O	O	O	O	M	X	X
電話番号	O	O	O	M	O	X	X	O	M	X	O	O	O	M	M	X	X
重量確定者(届出荷送人・登録確定事業者)に関する情報																	
企業名	M	O	M	M	M	M	M	O	M	M	M	M	M	M	O	X	X
住所	X	O	M	M	X	X	M	O	X	X	X	M	X	O	O	X	X
国籍	X	X	M	M	X	X	O	O	X	X	X	M	X	O	O	X	X
電話番号	O	O	M	M	X	X	M	O	X	X	X	M	X	X	O	X	X
その他																	
コンテナサイズ・種類	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	X
重量確定方法	M	X	M	M	M	X	X	O	M	X	M	M	O	X	O	M	X
(コンテナ総重量を確定した)届出荷送人/登録確定事業者のシリアルナンバー	X	X	M	M	X	M	X	O	X	M	X	M	M	O	O	X	X
重量確定日・時間	X	X	X	X	X	X	X	O	M	X	M	O	X	X	O	M	X
重量を確定した場所	X	X	X	O	X	X	X	O	X	X	X	M	X	X	O	X	X

※未回答・不明なものは空欄としている。

必須:M 任意:O 不要:X

図 20 VGM 関連情報の伝達項目 (地方港 1)

ターミナル名	R社	S社	T社	U社	V社	W社	X社	Y社	Z社	AA社	AB社	AC社	AD社	AE社	AF社	AG社
Booking番号、B/L番号	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
積み地港	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
コンテナ番号	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
コンテナ総重量	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
荷送人に関する情報																
氏名	M	X	X	M	M	X	M		X	M	O	X	M	O	M	M
責任者の氏名	O	X	X	M	O	X	O		X	M	O	X	M	O	O	X
住所	O	X	X	O	O	X	M		X	M	X	X	M	O	X	X
メールアドレス	X	X	X	O	X	X	O		X	M	X	X	O	O	M	X
電話番号	O	X	X	O	O	X	O		X	M	O	X	M	O	X	X
重量確定者(届出荷送人・登録確定事業者)に関する情報																
企業名	M	X	X	M	M	X	M	M	X	M	O	X	M	O	X	M
住所	M	X	X	O	O	X	O	M	X	M	O	X	M	O	X	X
国籍	X	X	X	O	X	X	X	O	X	M	X	X	O	O	X	X
電話番号	O	X	X	X	O	X	O	M	X	M	O	X	M	O	X	X
その他																
コンテナサイズ・種類	M	X	M	M	M	X	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
重量確定方法	X	X	X	O	X	X	M	X	X	O	O	X	M	O	X	X
(コンテナ総重量を確定した)届出荷送人/登録確定事業者のシリアルナンバー	M	X	X	O	M	X	M	X	X	O	O	X	M	O	X	M
重量確定日・時間	X	X	X	O	X	X	X	X	X	O	O	M	O	X	X	O
重量を確定した場所	X	X	X	O	X	X	X	X	X	O	O	X	O	O	X	O

※未回答・不明なものは空欄としている。

必須:M 任意:O 不要:X

図 21 VGM 関連情報の伝達項目 (地方港 2)

問7、6 NACCSセンターや各種サービスプロバイダ(INTRA社など)と接続されていますか。

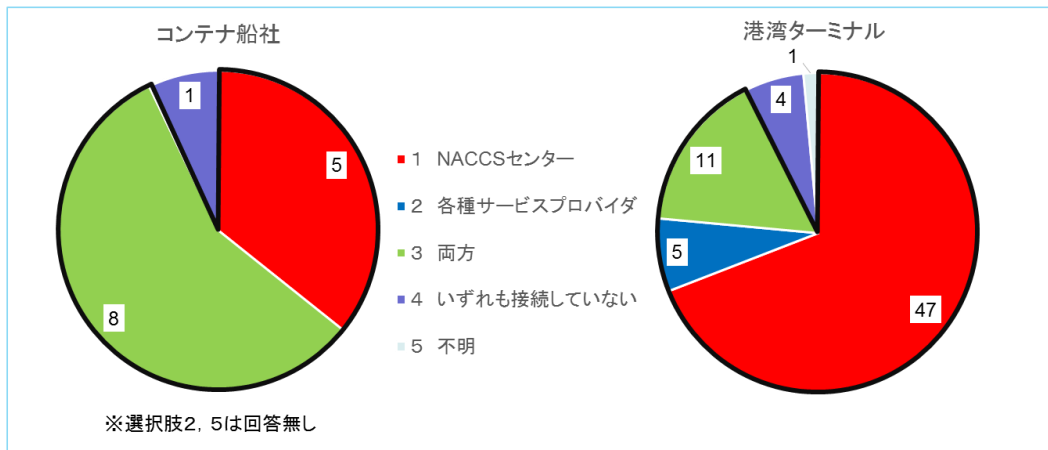


図 22 NACCS センター等との接続割合

問6、5 VGM情報について、事前に正確な情報が伝達されることは、船積みプランや港湾ターミナルの蔵置・荷役等の調整における効率化に資するものと見込まれます。荷送人等側から事前に貴社へ直接伝達される場合と港湾ターミナル搬入時に伝達される場合とにおいて、一般的には前者の方が早い段階で入手できると見込まれますが、そのような体制となる上で、課題・問題はありますか。(複数選択可)

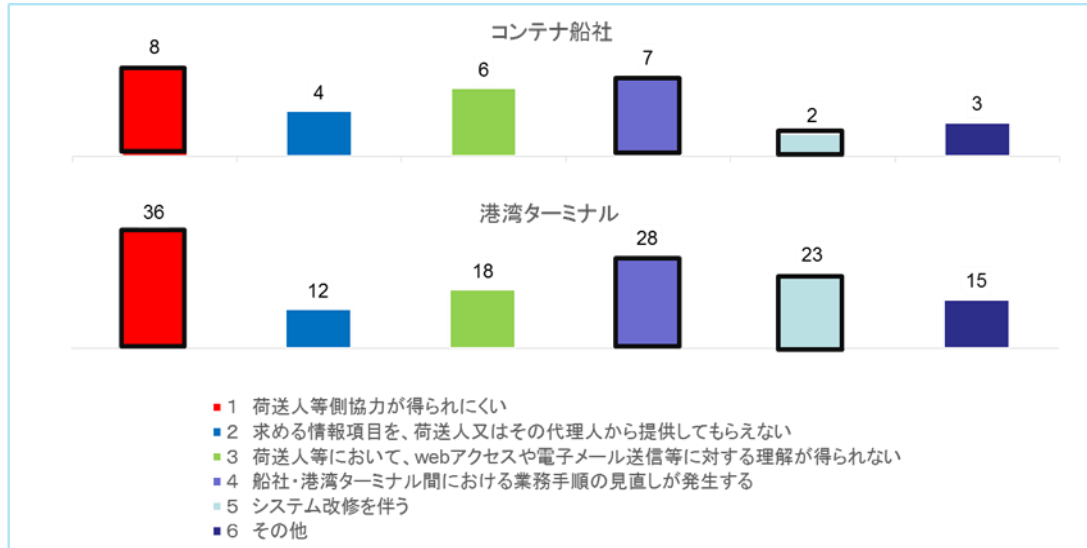


図 23 VGM 情報を電子的手法により伝達する上での課題・問題