

貿易手続

提出日:平成 17 年 3 月 25 日

提出先:(株)三菱総合研究所

16 日機輸総第 292 号

平成 17 年 3 月 25 日

(株)三菱総合研究所  
ビジネスソリューション事業本部  
公共ソリューション事業部  
刷新可能性調査ご担当殿

日本機械輸出組合  
国際電子商取引円滑化委員会  
委員長 福本 正憲

### 税関システム刷新可能性調査報告書(案)意見

今般、御研究所において取り纏められた「税関システム刷新可能性調査報告書(案)」(以下「報告書案」と略称)について以下の通り意見を申し述べます。なお、次の 2 点について予めご了解いただきたい。

「税関システム刷新可能性調査」は、御研究所が財務省より受託し実施したとのことであるが、通関申告という法令手続に係るシステムに関する調査であることから、下記意見には御研究所の受託調査範囲を越える内容も含まれ得ること。

意見募集期間が極めて短期間であり内容検討に十分な時間が得られないことから、以下の意見をもって日本機械輸出組合国際電子商取引円滑化委員会の意見を全て表明しているものではないこと。

### 記

#### (1) 問題設定について

税関システム刷新の目的は、港湾・空港の国際競争力にとどまらず、わが国の輸出入に関わる当事者全体の国際競争力の強化とあることにあると認識している。「税関システム刷新可能性調査」は、「電子政府構築計画」に基づくレガシーシステムの見直しの一環として実施され、輸出入・港湾・空港関連手続の全体最適については平成 17 年度に財務省を中心として策定されることになっているとされているが、かかる認識に照らせば、検討としては順序が逆ではないか。

報告書案 191 ページにおいて、次期税関システムに関する論点整理が行われており、課題としてオープンシステム化、NACCS が提供すべきサービスの範囲、Air-NACCS と Sea-NACCS の機能統合、NACCS と利用者社内システム・貿易関連手続民間システムとの連携等々が挙げられているが、むしろかかる課題について全体最適化策定の中で整理され、それを受けて税関システムの刷新課題として評価検討されるべきではなかったかと考えられる。税関システムの刷新可能性評価が先に来ていることから、逆に全体最適化の検討に制約を課すのではないかと懸念される。

#### (2) シングルウィンドウ・システムについて

平成 15 年 7 月から稼働している輸出入港湾手続のシングルウィンドウ・システムについ

て、報告書案では、サーバーが過剰な性能となっていると指摘され、目下のところシングルウィンドウの利用が進んでいないことを示唆している。

シングルウィンドウ化発表の時点では、NACCSと港湾EDIを接続し、いずれかのシステムに対して1回の入力・送信をすれば、関係府省に対する全ての必要な輸出入・港湾関連手続を行えるようにするとされていた。このため、基本的方向として貿易関連手続は全てシングルウィンドウ・システムを用いて行う方向に収斂していくとのイメージを抱いた民間事業者も多かったのではないかと推量される。上記で述べた全体最適化策定と係る課題であるが、先ず現在のシングルウィンドウ・システムの利用が進んでいない原因を分析し、利用促進を図るとの観点を明示的に刷新可能性調査の課題に挙げるべきであったと考える。

荷主等のユーザの意見を踏まえた次期NACCSシステムのグランドデザインが描かれていない。少なくとも、韓国のe-TradeHub、香港のDTTN等をベンチマークとした評価を加えるべきであると考ええる。

### (3)「税関システム刷新可能性調査評価委員会」(以下「評価委員会」と略称)の構成について

評価委員会の構成は、直接的に通関実務に携わる物流関係事業者に偏っているとの印象を拭えない。国際貿易とは、輸出入許可書・原産地証明・通関申告などの手続書類、信用状・保険証券などの有価証券書類等が、荷主、流通業、金融業、検査機関、わが国および相手国政府機関など多数の間を流通する複雑なプロセスであり、それぞれの業務プロセスは隣接するプロセスと相互に連鎖影響しあうものであることを考えると、貨物の出し手でありグローバル・サプライチェーンを構築してオペレーションを行っている製造メーカーなど商社以外の荷主も含め、直接NACCS関連実務に携わることの少ない貿易関係事業者の評価・意見も検討されるべきであったと考えられる。報告書案で触れられている全体最適、民間システムとの接続、コスト効率性などは、各民間事業者間で認識と期待が一致している保証は無く、報告書案の内容が民間事業者間で同床異夢に陥るのではないかと懸念がある。この点について次の3点を指摘する。

次期システム構成案としてパターン2(官システムと民システムの分離)が掲げられている。しかしながら、そもそもここでどのような業務を指して民システムとしているのか不明瞭である。官業務、民業務、官民共通業務の内容がそれぞれ例示されているものの、それらは全て通関関連業務に係る情報内容であり、荷主からイメージした場合の民業務とは認識に大きな乖離があると思われる。議事概要でも議論されているように、パターン1、パターン2の適否を議論する前に、物流に係る業務プロセスを整理・明確化する必要がある。

現行システムの経済性の検証として導入効果分析が行われており、その中でリードタイム短縮による荷主での輸入在庫削減効果が試算されている。リードタイム短縮は、在庫圧縮によるコスト削減にとどまるのではなく、荷主側でのオペレーションの効率化、市場変動への対応力向上にも資するものであり、この点に係るメリットは極めて重要であると考ええる。次期税関システムに関する利用者ニーズについての調査結果として「荷主としての業務資格でNACCSに参加し、様々な業務を行いたいとのニーズがある」と報告されているものの、次期NACCSについてこの点に踏み込んだ検討を行っていない。荷主のオペレーション効率化の観点から、荷主社内システムとの接続も想定し検討するべきであったと考える。次期税関システムの検討に際しては、川上から川下まで物流の全体を視野に置くべきであり、特に貨物の出し手である荷主の参加は不可欠であると考ええる。

Air-NACCS と Sea-NACCS の機能統合について、現時点では資金管理の共通化、コード等のマスタ管理の共通化、通信機能などの一部の機能を共通化することが妥当であると述べられているが、なにゆえ Air-NACCS と Sea-NACCS の統合が要望されているか、現在の国際物流環境などその背景を踏まえた上での妥当性の議論が必要であったと考える。

(4) 意見募集期間について

今回の意見募集期間は、6稼働日(3連休を挟み3月17日から3月25日)と、389ページに上る報告書内容を吟味・検討するにはあまりにも短期間であり、誠に遺憾である。報告書案の冒頭において、Air-NACCS と Sea-NACCS を合わせた電算処理率は、輸出入合計で98.1%とほぼ100%の実績報告がされている。貿易立国を標榜するわが国においては極めて重要な社会基盤システムであり、広く有意な意見を収集するべきであると考えられるところ、かかる短期間での意見募集の趣旨を測りかねるものである。

以上

担当連絡先

所属団体・部署：日本機械輸出組合 貿易業務・保険部門 部会業務グループ

氏名：橋本 弘二

住所：東京都港区芝公園3-5-8 機械振興会館401

電話：03-3431-9800

FAX：03-3431-0509

Eメール：hashimoto@jmcti.or.jp

担当：部会・貿易業務グループ 橋本 Tel 03-3431-9800