

## 第3部

### 海外の貿易手続電子化と国際標準化の動き

- アジア周辺国における貿易手続の電子化の実態と  
今後の方向
- 国際的な貿易手続電子化・貿易書類統一化の実態と  
問題点・今後の方向

## 第4章 アジア周辺国における貿易手続きの電子化の実態と今後の方向

### (1) アジア周辺国における貿易手続きの電子化の動き

グローバルなSCMを構築・運営するメーカー等の荷主企業や国際物流サービス事業者のニーズに対応し、海外の行政当局においては、各種申請・届出事務の効率化、更には各手続きの迅速化及びリードタイムの予見可能性向上などに対応していくことを重視している。特に、民間においてネットワークを活用した高度な国際物流サービスが提供される中、海外の行政当局としても、こうした民間ビジネスのニーズに沿ったシステム化の推進や業務プロセスの見直しを行っていくことが重要であると認識している。

とりわけ、シンガポールでは高度な情報インフラストラクチャを整備することにより、産業活動の効率化を図っていくという国家戦略を持っており、IT化の推進によりアジアにおける国際貿易・物流の中核拠点としての地位を確固たるものにしつつある。

海外主要国での国際物流に係る行政手続きのシステム設計等をみると、シンガポール・韓国、香港ではインターネットとの接続がなされるなど、税関関連システム等についてオープン化したシステムが構築され、また利用者にとって高度のワンストップサービスを提供するシングル・ウィンドウ化がなされている。システム化に着手した時期は、シンガポールが1989年、韓国が1992年で日本と比較して10年以上遅れたものの、各省庁が個別に開発する前に、グランドデザインを描き、利用者にとって利便性が高いワンストップサービスを提供している。確かに、一部の国ではインターネットを通じ第三者による個別の貨物情報へのアクセスが可能であるなどセキュリティ対策が不十分な面があるものの、利用者の評価は総じて高い。

本調査ではアジア周辺国及び地域（シンガポール・韓国・香港・台湾）の状況について分析した。その特徴は次の通りである。

### (2) IT化推進における政府の役割

アジア周辺国及び地域においては、各行政当局や民間におけるIT化・EDI化が進展していなかったことから、近年になって税関当局を中心に政府が主導的役割を果たす形で先進的システムを構築しており、システムの運営主体についても政府が出資等の形で関与して設立している。また、IT化推進のため、電子的申告を原則化し、書類申告の禁止や書類申告に対する高額な手数料の徴収などの施策を講じている。

### (3) 各国システムの特徴

各国システムの設計等をみると、シンガポール・韓国・香港ではインターネットとの接続がなされるなど、税関関連システム等についてオープン化したシステムが構築され、また利用者にとって高度のワンストップサービスを提供するシングル・ウィンドウ化がなされている。但し、一部の国ではインターネットを通じ第三者による個別の貨物情報

へのアクセスが可能であるなどセキュリティ対策が不十分な面がある。

#### (4) 各国におけるIT化・EDI化への取組み

各国におけるIT化・EDI化への取組みをみると、次期システムの計画においては、利用者側のニーズを踏まえ、単に各当局のシステムをつないだワンストップ化からより高度なシングル・ウィンドウ化（ワンインプット化）への移行を模索している。また、システムのオープン化については、各国ともセキュリティ対策に留意しつつインターネットとの接続等が可能となるような仕組みを検討してきている。

まず、韓国においては、税関が部内の基準に基づきコンプライアンスが高いと認定した輸入者による申告について、関係書類の提出を免除するなど手続きの簡素・迅速な処理を行っている。但し、優良業者であっても抜打ち検査があり、韓国では三ヶ月ごとに優良輸入者の見直しを実施している。こうした取組みが可能である背景としては、輸入申告全体のうち大口輸入者によるものの割合が高く、取引の相当量について事後調査等を通じて輸入者の属性に関するデータベース化が容易であるといった点が挙げられている。

次に、自由貿易港であるシンガポールでは、現在実行上の関税賦課品目がアルコール飲料4品目しかないこと等から手続きが簡略化・迅速化し易い。また、社会悪物品等の密輸阻止については、検査のほか重い刑罰によりその実効性を確保しており、他の国々と比べやや特殊な状況にあると考えられる。

また、台湾では、『インターネットを介する新国際貿易システム』（New International Trade System over Internet）構想があり、2004年稼働を予定している。

この構想は、シングル・ハブとしての貿易情報オペレーションセンター（Trade Information Operation Center）を設置し、関税局（TRADE-VAN 経由）、民間貿易関係事業者、関係省庁・団体など全ての関係者がこのセンターへ接続してEDIを実施することにより、各種情報を共有化し、業務の合理化・効率化を実現しようとするものである。ネットワークはインターネットを想定しており、ウェブベースとファイル転送ベース（FTP）をサポートする。この構想のなかでは大企業を含むSC（サプライ・チェーン）における個別テストや中小企業向けの実験も考えられている。

#### (5) 今後の方向性

今後の方向性については、増加する貿易量に対応し、社会悪物品の密輸阻止等の観点から貨物の取締まりを確保しつつ、適正な申告を確保するため、輸出入者の内部管理体制の評価・指導等により輸出入者自身のコンプライアンス向上を促進する取組みを進めている。また、制度的にコンプライアンス優良輸出入者に対する迅速通関等の恩恵を与える場合や輸出入者自身の内部管理体制を重視する場合は、非違が発見された場合その

輸出入者に対しより厳しい罰金を課す等の制裁を行っている。更に、各国とも、輸入者の履歴管理に関わる高度なリスクマネジメント・システムを構築するなど、ITの活用によるリスクマネジメントの高度化を目指している。

## 海外調査報告資料 要約 (その1)

比較項目	1.韓国	2.シンガポール	3.香港	4.台湾	(参考)日本
1-1 入港手続き・国内引き取りまでの業務上の概要	入港、積卸、保税区域への搬入、保税輸送、通関の5段階で、これら全てが電算化され、EDI化比率は100%である。	船荷情報の申告 入港 積卸・保税地域への搬入 通関申告 納税 通関許可のアクションがある。これら全てが電算化され、EDI化比率はほぼ100%である。	船荷情報の申告 入港 積卸・保税地域への搬入 通関申告 納税 通関許可のアクションがある。これら全てが電算化され、EDI化比率は100%である。	船荷情報の申告 入港 積卸・保税地域への搬入 通関申告 納税 通関許可のアクションがある。これら全てが電算化され、EDI化比率はほぼ100%である。	入港 積卸 保税地域への搬入 保税運送申告 納税 許可のアクションがあるが、全てNACCSによる電子的な手続を可能としている。 NACCSには、航空会社、船社、フォワーダー、通関業者、銀行が参加したトータルシステムとなっている。 また、他省庁が開発している手続システムとの連携も既の実現している。
1-2 電子化により加えられる部分	電子処理はKTNET(税関)とKL-Net(港湾)のいずれからでも申告可能である。 MB/L(船社発行)とHB/L(フォワーダー発行)とマニフェストでみており、電算化はHB/L単位で処理している。	電子処理はTrade Net(税関)とPort Net(港湾)のいずれからでも申告可能である。 Trade Netは、貿易に関する手続を処理するだけでなく、貨物のステイタス情報などの物流情報の提供や、銀行への支払指示などもカバーしている。トレードネット自体は、貿易手続きのワンストップサービスを提供するのが目的だが、それだけでなく、貿易、物流全般がワンストップ上でコントロールできることが特徴である。	電子処理はTrade Linkを通して申告する。 Trade Linkは、貿易に関する手続を処理するだけでなく、貨物のステイタス情報などの物流情報の提供や、銀行への支払指示などもカバーしている。	電子処理はTrade - Vanを通して申告する。 Trade - Vanは、貨物通関のEDIサービス、関税等の税金支払いのEDIサービスをはじめとして、民間を含む各種EDIサービスを提供している。	NACCSでの処理は、輸入の場合、航空会社・船社が貨物情報を登録し、これらの情報を利用して輸入申告が可能となっており、納税手続も当該システムにより完了できる。
1-3 各手続きに要する時間	入港 搬入：2.3日 搬入 申告：6.6日 申告 受理：2h44m 保税輸送の比率が高いこと等単純な比較はできないが、港湾や空港に留まるのは1～2日である。	no control, no permitの貨物(輸入貨物全体の95%に相当)は3分以内に許可されている。また、それ以外の申告は、Control Agencyの審査を経ることとなり、ほとんど全ての申告は提出から30分以内に許可されている。 船舶到着の日の翌日にはほとんど搬出される。	no control, no permitの貨物は3分以内に許可されている。また、それ以外の申告は、Control Agencyの審査を経ることとなり、ほとんど全ての申告は提出から30分以内に許可されている。 船舶到着の日の翌日にはほとんど搬出される。	審査、検査免除貨物は10分以内に許可されている。また、国境到着から貨物引取までの平均的な所要時間は海上貨物6.5日、航空貨物1.96日。 中国本土との間の輸出入貨物は審査・検査が他の相手国と比較して厳しい。	問題のない場合は、貨物の到着とともにリリースすることが可能である。  平成10年調査結果 輸入申告～許可(入港～許可) 航空貨物 0.7時間(1.3日) 海上貨物 5.6時間(3.6日)  (当該調査は、サンプル調査を行ったものである。)

## 海外調査報告資料 要約 (その2)

比較項目	1.韓国	2.シンガポール	3.香港	4.台湾	(参考)日本
1-4 申告関係書類の提出時期	出港前・入港前・保税区域到着前・保税区域蔵置後の区分で必要な時期に提出可能で、出港前及び入港前は輸入する5日前(航空機の場合は1日前)より提出可能。	海上輸送の場合、輸入する14日前より提出することができる。インボイスの提出は義務づけられていないが、申告内容に疑義がある場合には提出を求めている。この場合以外は、保存義務のみ。保存期間7年間。	出港前及び入港前は輸入する5日前(航空機の場合は1日前)より提出可能。	輸入申告の期限は、輸入日より15日以内とされている。また、海上貨物の場合、船社は船舶入港の5日(コンテナ船の場合は7日)前までに、積荷明細書を税関へ提出しなければならない。	輸入申告等は、基本的には保税地域への搬入後に行われるが、貨物の到着前の11日前から予め税関による審査を受けることが可能(予備審査制度)。その場合、貨物の到着・搬入が確認できれば直ちに輸入許可される。システムを利用した場合には、貨物の到着・搬入と同時に輸入申告が自動的に行われ、直ちに許可されることとなる。インボイス等添付書類については、原則として保存義務は課されていない(簡易申告制度を除く。)
1-5 メッセージ内容(電子的提出が可能な書類情報、申告フォーマット)	原産地証明書以外は貿易関連の書類全てを電子的に提出可能。ただし、Invoiceは申告書に記載することで提出を割愛。34のメッセージ関連メッセージのうち9つがUN/EDIFACTに準拠している。	法的根拠は関税法による。インボイス、B/Lを電子化する時代が来たら完全電子化も可能になる。また、スキャン可能であればそれでも受け付ける。	原産地証明書も含めて貿易関連の書類全てを電子的に提出可能。	通関業者は輸出入申告の際に申告書の添付資料として輸出入許可書の書面を提出しているケースも少なくない。また、積荷目録については、現在のところ関税局と港務局へそれぞれEDIまたは書面による提出を行っている。	入出港届、積荷目録、輸出入申告書等の提出が可能。電子申告書に記載する。入出港届、積荷目録等船会社の行う手続はUN/EDIFACTにも対応している。
1-6 電子的申告(システム接続)が許される業者	あらかじめ、税関に通関事業者としての承認を受ける必要がある。	あらかじめ、税関に通関事業者としての承認を受ける必要がある。	あらかじめ、税関に通関事業者としての承認を受ける必要がある。	あらかじめ、税関に通関事業者としての承認を受ける必要がある。	NACCSを利用するためには、通関情報処理センターと利用契約を締結し、そのための登録を行わなければならない。
1-7 電子申告/書類の割合	電子申告は100%であるが、Paper Less企業以外は書類も提出(例外は旅客の手荷物、原産地証明書)	ほぼ100%	100%	ほぼ100%	輸出91.0% 輸入84.2% (平成11年実績)
1-8 決済方式	銀行窓口への訪問納付とPCやインターネットバンキングを利用した口座振り込み納付の方式	収納銀行の間で電子納付書の交換サーバーが連携されており、口座振り込みを行う。	収納銀行の間で電子納付書の交換サーバーが連携されており、口座振り込みを行う。	同一銀行間では収納銀行の間で電子納付書の交換サーバーが連携されており、口座振り込みを行う。ただし、異銀行間の振替については、銀行間決済のために設立されたFISCが、金融EDIサービスであるFEDIや電子決済サービスなど様々な金融サービスを提供しているが、TRADE-VANとFISCは現在のところ連携していない。	NACCSを利用した場合には、口座引落による納税が可能となっている。これにより、銀行等に赴くことなく納税手続が可能となっている。なお、この場合、NACCS利用者は、予め専用口座を設ける必要がある。

## 海外調査報告資料 要約 (その3)

比較項目	1.韓国	2.シンガポール	3.香港	4.台湾	(参考)日本
2-1 情報システムネットワークの構成・現状	<p>貿易や物流に関わる各種行政手続きの申告や基本的には全て電子化されている。その接続方法としては KTNET (韓国貿易協会 100% 出資) と KL-Net (港湾) のいずれからデータを送信すれば、関連省庁で活用可能となっている。(ワンストップ、ワンインプットが実現)</p> <p>通関等の許可も電子的に実施することは可能であるが、適正通関の観点から情報システムを活用可能な企業を限定している。</p> <p>申告が 100% 電子化していることから、KTNET の保有する DB に貨物のリアルタイムの管理情報があり、関係者はインターネットを介して、HAWB No. か MAWB No. か税関当局の貨物管理番号を入力することで当該貨物のステータスを把握することが可能となっている。(各種申告と連動している)</p>	<p>Trade net では、TDB が窓口となって、税関やその他のコントロールポイントネットワークで結ばれている。</p> <p>また、港湾情報システムである Port net とも結ばれている。</p> <p>システムの運用は SNS が担当している。SNS はシンガポールの先進的な ASP (アプリケーションサービスプロバイダ) であり、1988 年 3 月に設立された。主な株主は、TDB55%, PSA15%, シンガポールテレコム 15%、CAAS15%。</p>	<p>Trade Link では、SilkNet (繊維輸出割当許可業務を対象とした EDI サービス)、ValuNet (一般民間貿易業者向けの貿易手続き EDI サービス)、Transport Sector Services (運輸業者向けの貿易手続き EDI アプリケーション) 等から構成されている。</p> <p>システムの運用は Trade Link 社が担当しており、2003 年まで独占的権利を香港特別行政区政府と締結している。</p>	<p>Trade - Van では、貨物通関サービス、電子商取引サービス、グローバル・ロジスティクス・サービス、電子受領及び支払サービス、保険サービス、土地情報サービス、税申告サービスを提供している。</p>	<p>貿易物流に係る税関手続等のシステム (NACCS) は認可法人 (政府が 2 / 3 出資) である NACCS センターが運営。NACCS は、検疫等の手続等各省庁のシステム (ANIPAS、PQ - NETWORK、JETRAS) 港湾のシステム (港湾 EDI) は、NACCS のネットワークを介し接続されつつあるが、シンガポールのようなプラットフォームとなるネットワークは存在しない。</p>
2-2 ワストップサービス実施時のシステム運営主体に対する事務委任の内容	<p>運営主体である KTNET は「貿易自動化促進に関する法律」で指定事業者の責任と義務を規定。</p> <p>関税庁は、EDI 通関自動化システムをより迅速で効率的に開発・運営し、財源を迅速に調達するために、'92 年に KTNET と基本協定を締結してシステムの構築や運営に必要な費用の一部を KTNET が負担し、関税庁では KTNET が投資した費用を回収する期間 (1992 ~ 2002) の間、EDI 通関自動化システムの独占接続権を認める。</p>	<p>各行政機関の許可・承認権限のシステム運営主体に対する事務委任は行っていない。</p> <p>各々の機関が自分たちの責任範囲で処理する。</p>	<p>各行政機関の許可・承認権限のシステム運営主体に対する事務委任は行っていない。</p> <p>各々の機関が自分たちの責任範囲で処理する。</p>	<p>各行政機関の許可・承認権限のシステム運営主体に対する事務委任は行っていない。</p> <p>各々の機関が自分たちの責任範囲で処理する。</p>	<p>関係各省庁は NACCS センターに対し事務の委任を行っておらず、NACCS は関税法に基づく他法令確認業務についてはシステム上処理できる形式。</p> <p>NACCS 利用者は、NACCS 端末から農林水産省及び厚生労働省所管の手続を行うことができる枠組みとなっている。</p>

## 海外調査報告資料 要約 (その4)

比較項目	1.韓国	2.シンガポール	3.香港	4.台湾	(参考)日本
2-3 輸出入に係わる各手続きのシステム処理率	申告・受理は100%	システム利用率はほぼ100%	システム利用率は100%	システム利用率はほぼ100%	輸出91.0% 輸入84.2% (平成11年実績)
3-1 ネットワークのオープン性	税関のメールボックス運営事業者である KINET を Gateway として接続。インターネットや外部システムとのインターフェースやセキュリティはここで対応。	インターネットを利用したオープン型システムである。Security 対策はシステムの開発、運用を行っている SNS が対応している。ユーザ - ID とパスワードでチェックしている。	Tradelink 社のネットワークサービスは、ISDN ネットワークとインターネットを利用したオープン型システムである。Security 対策はシステムの開発、運用を行っている Tradelink 社が対応している。	Trade - Van のネットワークサービスは、ダイヤルアップまたは専用線によるオンライン方式のシステムである。Security 対策はシステムの開発、運用を行っている Trade - Van 情報サービス社が対応している。	専用線又はダイヤルアップ接続によるクローズ型。ただし、社内ネットワークとの接続可能(航空は13年10月から)。現在インターネットの活用を研究中。
3-2 メッセージフォーマット	34 のメッセージ関連メッセージのうち9つが UN/EDIFACT に準拠している。	UN/EDIFACT を採用している。Standard Message は CUSDEC 等	UN/EDIFACT を採用している。Standard Message は CUSDEC 等	UN/EDIFACT を採用している。Standard Message は CUSDEC 等	船舶関連業務については UN / EDIFACT を採用している。
3-3 システムパフォーマンス	申告は24時間 受理や審査は基本は時間内。自動システムもある。	年間稼働率は非常に高い。ほとんど、システムダウンしない。 1年に4回メンテナンスしている。8時間~12時間/回。日曜日の深夜に行っている。	申告は24時間	申告は24時間	メンテナンス時間を除き、通年稼働。 (メンテナンス時間:航空04:30~06:00、海上02:00~05:00) システム稼働率は航空99.9%、海上100%(平成11年度実績)。
3-4 システム利用コスト	初期投資(インストール用)が約20万W(約1万9千円) メンテナンスが3万W/月(約3千円) 物流 EDI の通信料が370W/KB(約36円) 通関 EDI の手数料が280W / KB(約27円)	ハード・ソフトも含め、Sin \$ 2000 ~ Sin \$ 3000 (約14万円~21万円) 必要。 Trade Net では、1件当たり、Sin \$ 6.5 (約450円)を要しているが、custom は no charge。\$ 4 (約280円)が TDB、\$ 2 (約140円)が SNS のオペレーション費用	初回登録料670香港ドル 年間サービス料810香港ドル。 繊維輸出割当許可申請手数料94.30香港ドル 輸出入申告書の提出手数料12.90香港ドル 生産通知(PN)手数料16.10香港ドル 原産地証明申請(CO)手数料15香港ドル	固定費 メールボックス費ダイヤルアップ625台湾ドル/月、専用線5000台湾ドル/月、定時自動通信費500台湾ドル/月 変動費 送信側 送信費 10分千字毎7.5台湾ドル、配送費 10分千字毎7.5台湾ドル 受信側 受信費 10分千字毎7.5台湾ドル	(航空システム) 端末機1台あたり月額20万円を上限とする4段階制 (海上システム) 月額1万円の固定料金の他、業務に応じた従量料金(輸入申告業務は1件あたり70円)

## 海外調査報告資料 要約 (その5)

比較項目	1.韓国	2.シンガポール	3.香港	4.台湾	(参考)日本
3-5 システム投資負担	92～97年で総310億W(約30億円)。 ・プログラムの開発及び運営費用は82億W(約8億円)、 ・システム関連のハード導入費用は228億W(約22億円) これらの費用は全て国家予算で5年毎の更新。年間の維持費等のため国は40億W程度(約3.9億円)支出。KTNETは通関システムについて利用料によりコスト回収。	Trade netのver2はSNSが、50人/月/仏で10年間かけて開発してきた。政府としては、開発費を出していない。			システムは8年ごとに更改される。料金はシステムの受益度に応じて官民で負担。平成11事業年度の税関の負担分は約62億円。
4-1 システム利用へのプロセーション	導入当初は無料で利用させた。ソフトは現状でも無料。	EDI化を推進するため、利用料金を安く押さえている。サービスセンターで入力代行してくれる。ユーザーに対して使い方はホームページで説明している。	EDI化を推進するため、利用料金を安く押さえている。サービスセンターで入力代行してくれる。	EDI化を推進するため、利用料金を安く押さえている。	センターにおいてシステム改善要望を随時受け付けている。また、システム更改時にセンターが利用方法等の説明会を実施。
4-2 中小企業対策	零細企業(前年度輸出実績が\$80,000以下で、輸出実績の順位50%以下である企業)を支援するため、貿易協会の支部を通した輸出申告代行やPCの無料開放を実施	サービスセンターで入力代行してくれる。このサービスは、SNSやカーゴエージェントでもやっている。料金は、サービスセンターの方が安い。小さい会社はビジネスに集中し、システム対応はカーゴエージェントなどの専門業者に任せるべき。	サービスセンターで入力代行してくれる。	税関では書類による受け取りも認めている。	企業規模によって差異を設けていない。
4-3 時間外料金の存在	申告は24時間可能 受理や審査は夜間や日曜・祝祭日は所定料金を支払って開庁	港湾・空港の稼働時間は24時間稼働。 申告は、24時間受け付けているが、16:30以降の申告については、審査が翌日以降になることが多い。  原則、一般的な運用においては、時間外受理・審査は不可能である。	申告は24時間可能	申告は24時間可能	システムはメンテナンス時間を除き通年稼働。 税関の執務時間は、月曜日から金曜日の08:30から17:00であり、当該時間外に税関に対して臨時の執務を求める場合には、手数料が必要となる。 なお、執務時間外の業務処理については、需要の多い税関官署においては、24時間通関が可能な常駐体制をとっている。ほかの官署においても臨時開庁の申請がある場合には、審査・検査にあたる要員が手当てできれば原則対応している。

## 海外調査報告資料 要約（その6）

比較項目	1.韓国	2.シンガポール	3.香港	4.台湾	(参考)日本
5-1 適正通関の確保への基本政策	利用者の評価を3ヶ月単位で実施 関連する機関間で情報を共有し、それぞれが事後管理を実施	シンガポールの関税賦課品目はアルコール飲料4品目、及び税関が徴収する物品税賦課品目はたばこ、車及びガソリンの非常に簡素な体系となっており、手続きの迅速化を図りやすかった。	香港の関税賦課品目はたばこ、石油、酒、の非常に簡素な体系となっており、手続きの迅速化を図りやすかった。		物流を阻害することなく、麻薬等の社会悪物品やその他規制物品等の不正な輸出入防止や適正な関税等の賦課徴収の実現することが必要。 年々増加する輸出入貨物について、前述を実現するため、過去の通関実績や情報収集・分析を行なうことによりローリスク貨物については基本的に検査を省略するとともに、ハイリスク貨物は重点的な検査を実施。
5-2 リスクマネジメント手法	密輸の可能性の高い貨物を指定し集中管理 輸出入品目や企業の過去データの分析により選別 貿易取引等を事後にも総合的に審査し、企業や品目でリスクを想定し、審査・検査を実施	system で random check している。48時間以内に必要書類を提出するよう、システムのものが入システムにアップロードを行うバックエンドチェック... 変わったものを輸入する場合（原産地や商品単価などが通常の輸入貨物と比較して著しく乖離している、あるいは、これまで取り扱ったことが無い輸入品など）は invoice をチェックする。 税関職員は、貨物検査の権利を有しており、抜き打ち検査が行われている。			予め各種情報を収集・分析することにより、ハイリスク貨物とローリスク貨物の選別的な処理を推進。 この取り組みをより効果的なものとするため、通関情報総合判定システム（税関の保有する輸出入申告情報、審査・検査情報等を一元的かつ系統的に蓄積・管理するデータベースシステム）を導入している。
5-3 インセンティブ	適正な通関を実施している企業は Paper Less を初め信用担保の拡大や輸入検査割合の縮小等メリットがあり、適正な通関を実施していない企業には厳正な制裁を加えている。	違反した場合にはペナルティをかける。ルールを守るためにもペナルティは必要。貨物没収、関税率20倍など。 社会悪物品の所持については重い刑罰を課すことによって、その実効性を担保している。			税関手続は、全ての者が同じルールにより行なう。 犯則があった場合には、法律に基づき処罰される。 平成13年3月には、法令遵守の確保を条件として、引取申告と納税申告を分離し、納税申告前に貨物を引き取ることを可能とする簡易申告制度を導入した。

## 海外調査報告資料 要約（その7）

比較項目	1.韓国	2.シンガポール	3.香港	4.台湾	(参考)日本
5-4 事後調査手法	3ヶ月毎に 関税の未納実績、 輸出入の誤り、 3年間の税関との取引実績、 現物検査時の摘発の実績等のいくつかの項目について評価。これらの評価も含めて関連機関との情報共有。	事後調査手法については、日本でも研修を受けている。非常に役立っている。法律のもとで、ポリスとの協力している。			輸入貨物についての契約書、仕入書その他の貿易関係帳票、会計帳票等を検査する方法により、納税申告の適否を確認している。また、輸入者に対する調査のほか、輸入の委託者その他の関係者及び取引銀行に対しても必要に応じて調査を行っている。
6-1 空港、港湾情報システムの現状	リアルタイムな貨物トレースを実現し、関係者は貨物の状態をインターネットを介して即座に把握可能	・シンガポール港では、PORTNET という港湾システムを構築し、圧倒的な効率化、ユーザーサービスの向上を実現している。システムの目的はペーパーレス、情報の共有化であり、次の機能を持っている。 書類申請等の電子化 情報提供サービス	リアルタイムな貨物トレースを実現し、関係者は貨物の状態をインターネットを介して即座に把握可能	リアルタイムな貨物トレースを実現し、関係者は貨物の状態をインターネットを介して即座に把握可能	平成 11 年 10 月より、港長及び港湾管理者に対する港湾諸手続を電子情報により処理する港湾 EDI システムが稼働。
6-2 空港、港湾情報システムの高度化の方向	マニフェスト情報の電子化を検討中。			インターネットを介する新国際貿易システムの構想があり、2004 年までの稼働を目標としている。	海上通関情報処理システムと港湾 EDI システムとを、平成 13 年度中に接続予定

## 第5章 国際的な貿易手続き電子化・貿易書類統一化の実態と問題点・今後の方向

ここでは、G7 の関税当局が中心となって現在取り組んでいる輸入申告書類統一化の動き、国際連合が進めている UN/EDIFACT と ebXML との融合、国際的な貿易手続きの簡素化を目的とした FAL 条約について紹介する。

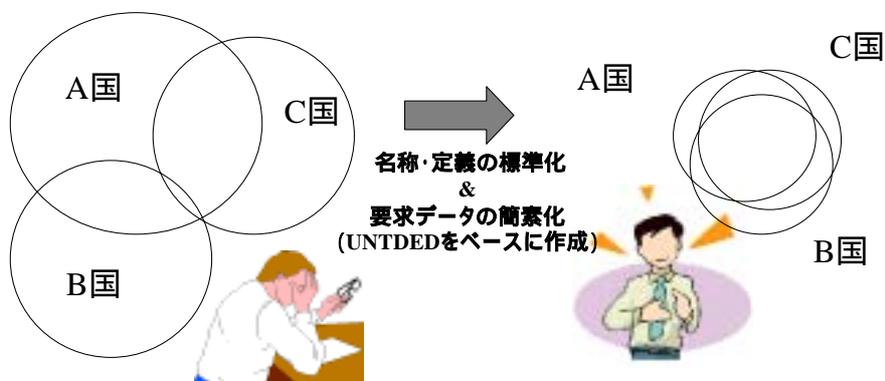
### 1 . G7 の関税当局における取り組み

経済のグローバル化や情報通信技術による産業・社会構造変革が世界規模で進展する中で、国際間でのシームレスな物流の確保を目的とし、G7 各国においては電子的な税関手続（申告）の標準化・簡素化に積極的に取り組んできた。

具体的には、1996 年 6 月のリヨン・サミット経済コミュニケ（首脳）において G7 各国の税関専門家は EDI の標準化を行うための作業を開始するよう指示され、国連において定められた電子的なデータ交換の国際標準となる UN/EDIFACT をベースとし、それに必要な修正を加えることにより G7 方式の EDI 標準を開発する作業に着手した。主たる作業は申告項目（データ・エレメント）の標準化・簡素化及び G7 共通電子申告フォーマットの開発であり、輸入申告に関わる申告項目（データ・エレメント）の標準化・簡素化については、リヨン・サミット時点で 800 項目以上あったものが、113 項目にまで標準化・簡素化されることとなった。G7 税関専門家に与えられたこれらのマンドートについては 2001 年 12 月 31 日を以って完了し、その作業の成果を WCO（世界税関機構）に引き継ぎ、WCO が管理・更新し、各国税関への普及に向けた取り組みを実施している。今後、G7 各国はこれらを用いたプロトタイプ（実証試験）を実施することとなっている。

なお、プロトタイプ終了後、WCO で G7 標準の見直し・修正作業を行い、その後 G7 各国で本格実施を行う予定となっている。

## データエレメントの標準化・簡素化



輸入申告については…

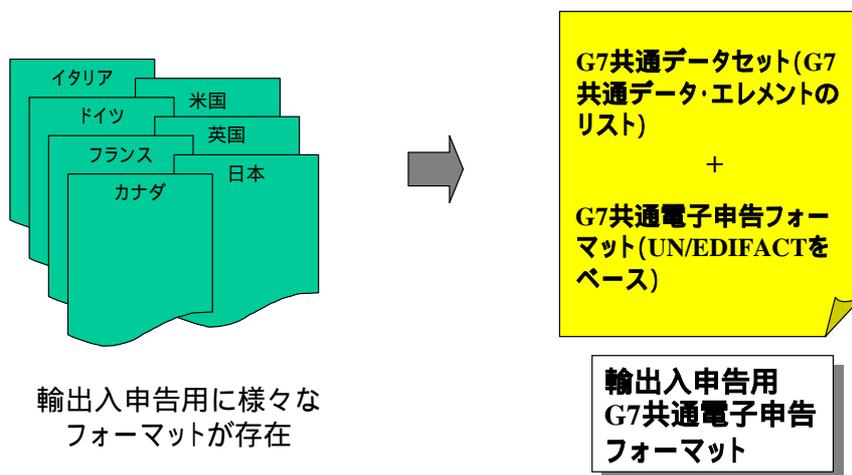
リヨンサミット時点(96年6月)  
800項目以上

結果  
113項目

(注) UNTDED = United Nations Trade Data Element Directory(国連貿易データ・エレメント集)

(出所) 財務省関税局資料

## G7共通電子申告フォーマットの開発



輸出入申告用に様々な  
フォーマットが存在

輸出入申告用  
G7共通電子申告  
フォーマット

注: UN/EDIFACT = United Nations Electronic Data Interchange  
For Administration, Commerce and Transportation  
(行政、商業及び運輸のための電子データ交換 国連規則)

(出所) 財務省関税局資料

## 2 . 国連における UN/EDIFACT と ebXML との融合の取り組み

国連では、国連欧州経済委員会(UN/ECE)のもとに貿易・産業・企業拡大委員会(CTIED)が設置され、さらに、その下部組織として貿易簡素化と電子ビジネスのための国連センター(CEFACT)のもとに CEFACT 運営グループ(CSG)があり、6つのワーキンググループによって構成されている。UN/EDIFACT のワーキンググループ(EWG)はそのうちの1つであり、年2回開催され、グローバルなeビジネスの便宜を図るための各種EDIFACT標準の開発を行っている。

一方、XML ベースのオープンなインフラストラクチャを提供し、互換性のある安全なグローバル環境下で、すべての市場参加者が e ビジネスの情報を利用できるようにする ebXML を普及させていくために、1999年11月から18ヶ月間 ebXML イニシャチブが行われた。

ebXML イニシャチブは、UN/CEFACT および Organization for the Advancement of Structured Information Standards(OASIS)が共同で開始したXMLビジネス仕様を標準化するためのグローバルなプロジェクトであり、すべての e ビジネス・データを安全に交換するためにXMLを効果的に利用する技術的なフレームワークを開発するため、XML仕様を検討している企業グループなどに対してプロジェクトに参加するよう呼びかけて実施したものである。

ebXMLの主な目的は、電子商取引振興のため、特に中小企業や発展途上国などがeビジネスに参入する時の障壁を低くすることであり、ebXML標準の実現で得られる利点として、次の点が指摘されている。

- e ビジネスの豊富な経験に基づいて開発されたオープンなXML規格を利用することができる。

- 単一のグローバルな電子市場が実現され、すべての参加者がその規模に関係なくインターネットによるeビジネスを平等に行うことができる。

- EC/EDIに対する既存の投資を有効に利用して、既存顧客と新規顧客の両方にeビジネスの機会を拡張することができる。

- 現在および将来のXML投資の便宜が図られる。

前述のように、貿易簡素化と電子ビジネスのための国連センター(CEFACT)はeビジネスの促進およびeビジネスに関するグローバルなポリシーや技術仕様の制定を目的として設立された国連の組織であり、これまでに、UN/EDIFACTのワーキンググループ(EWG)でグローバルなeビジネスの便宜を図るための各種EDIFACT標準を開発してきたが、今後はUN/EDIFACTとebXMLとの融合に重きを置いた新しい組織体制作りを予定している。

一方、OASISは非営利の国際コンソーシアムで、IT製品に依存しないデータ/コンテンツ交換手段を専門に研究しており、IT製品間の相互運用性に重点を置きながら、様々な構造化情報標準を開発している。

### 3. FAL 条約の概要と批准状況

国際的な貿易手続きの簡素化を目的とした条約としては、FAL 条約がある。

FAL 条約：FAL Convention (The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)とは、国連の機関である国際海事機構( IMO: International Maritime Organization )の下で、約 50 以上ある協定のうちの 1 つであり、1965 年 4 月に採択され、現在までに 9 回( 1973 年、1986 年、1987 年、1990 年、1992 年、1993 年、1996 年、1999 年、2002 年 )の修正を経ている。

2002 年 6 月 30 日現在、国連加盟国中 92 カ国が批准しており、先進国で批准していない国は日本のみである。

また、その概要は以下の通りである。

#### ( 1 ) 基本目的

海運における不必要な遅延を回避し、  
諸国間の協力を支援し、  
形式及びその他手続きにおける統一性を実行可能な範囲で最大限確保する。  
とりわけ、公的機関によって求められ得る報告 ( Declarations ) の数を 8 つまで減らすこと。

#### ( 2 ) 標準化と手続き方法に関する勧告

FAL 条約の別添 ( Annex ) では、船舶の到着、停泊、出航時に際して、船舶それ自身、乗員、乗客、及び積荷・貨物に対して適用されるべき形式、文書要件及び手続きに関する標準と方法に関する勧告が記載されている。

#### ( 3 ) FAL 条約は以下について定義している。

国際海運の円滑化のための、  
必要で実行可能な措置として国際的に合意された標準化、  
望ましい申請手続き措置として勧告された手続き規定。

#### ( 4 ) FAL 条約と自国規定の差異に対する対応

標準化措置との差異への対応

いかなる締約国も、FAL 条約で合意された標準化措置を遵守できない、あるいは標準と異なった手続き規定を採用する必要がある場合、IMO の事務総長に、自国の規定と標準との差異について IMO 事務局長に報告しなければならない

勧告された手続き規定との差異への対応

勧告された手続き規定との差異への対応については、締約国は、自国の法規を勧告された手続きに整合させるよう望まれるものの、自国の形式、文書化要件及び手続きが完全に協定に一致したときに IMO 事務局長に通知することが求められているだけである。

#### ( 5 ) 標準フォーマットと EDI

IMO は、人員と貨物の到着と出航をカバーする標準フォームを開発してきており、また、港湾と船舶の間でこの標準フォームを送受信するため、EDI のグローバルな利用を促進している。

FAL 条約の標準 2 . 1 は、公的機関が船舶に求めることができる文書をリストアップしており、また最大情報量およびコピーの部数について勧告している。さらに、IMO はこれらの文書のうち下記のとおり 6 つの標準フォームを開発している。

- **IMO General Declaration**
- **Cargo Declaration**
- **Ship's Stores Declaration**
- **Crew's Effects Declaration**
- **Crew List ・ Passenger List**
- **Dangerous Goods**

FAL 条約批准国リスト

2002年6月30日現在

Algeria	Liberia
Argentina	Lithuania
Australia	Luxembourg
Austria	Madagascar
Bahamas	Marshall Islands
Bangladesh	Mauritius
Barbados	Mexico
Belgium	Monaco
Benin	Netherlands
Brazil	New Zealand
Bulgaria	Nigeria
Burundi	Norway
Cameroon	Peru
Canada	Poland
Cape Verde	Portugal
Chile	Republic of Korea
China	Romania
Colombia	Russian Federation
Cote d'Ivoire	Senegal
Croatia	Seychelles
Cuba	Singapore
Czech Republic	Slovakia
Dem. People's Rep. Korea	Slovenia
Denmark	Spain
Dominica	Sri Lanka
Dominican Republic	Suriname
Ecuador	Sweden
Egypt	Switzerland
Estonia	Syrian Arab Republic
Fiji	Thailand
Finland	Trinidad & Tobago
France	Tunisia
Gambia	Ukraine
Georgia	United Kingdom
Germany	United States
Ghana	Uruguay
Greece	Vanuatu
Guinea	Venezuela
Guyana	Yemen
Hong Kong, China (Associate Member)	Yugoslavia
Hungary	Zambia
Iceland	
India	
Iran (Islamic Republic of)	
Iraq	
Ireland	
Israel	
Italy	
Jordan	
Latvia	
Lebanon	

FAL条約、未批准国リスト

2002年6月30日現在

<p>Afghanistan Albania Andorra Angola Antigua &amp; Barbuda Armenia Azerbaijan Bahra in Belarus Belize Bhutan Bolivia Bosnia &amp; Herzegovina Botswana Brunei Darussalam Burkina Faso Cambodia Central African Republic Chad Comoros Congo Cook Islands Costa Rica Cyprus Dem. Rep. of the Congo Djibouti El Salvador Equatorial Guinea Eritrea Ethiopia Gabon Grenada Guatemala Guinea-Bissau Haiti Holy See Honduras Indonesia Jamaica Japan(日本) Kazakhstan Kenya Kiribati Kuwait Kyrgyzstan Lao People's Dem. Rep. Lesotho Libyan Arab Jamahiriya Liechtenstein Malawi Malaysia</p>	<p>Maldives Mali Malta Mauritania Micronesia (Fed. States of) Mongolia Morocco Mozambique Myanmar Namibia Nauru Nepal Nicaragua Niger Oman Pakistan Palau Panama Papua New Guinea Paraguay Philippines Qatar Republic of Moldova Rwanda Saint Kitts and Nevis Saint Lucia Samoa San Marino Sao Tome &amp; Principe Saudi Arabia Sierra Leone Solomon Islands Somalia South Africa St. Vincent &amp; Grenadines Sudan Swaziland Tajikistan the former Yugoslav Republic of Macedonia Togo Tonga Turkey Turkmenistan Tuvalu Uganda United Arab Emirates United Rep. of Tanzania Uzbekistan Viet Nam Zimbabwe</p>
---	--