

(社)日本経済団体連合会：<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2004/054.html>

輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言

～ I Tを活用した港湾をめぐる諸手続の効率化とセキュリティの確保に向けて～

2004年6月22日

(社)日本経済団体連合会

(社)日本船主協会

(社)日本貿易会

日本機械輸出組合

(社)日本ロジスティクスシステム協会

外国船舶協会

日本海運貨物取扱業会

(社)日本通関業連合会

(社)全国中小貿易業連盟

高コスト構造の是正を通じた国際競争力の強化を図る観点から、港湾利用コストの低減、利便性の向上は、わが国産業界として喫緊の課題である。そのためには、輸出入・港湾諸手続の簡素化は不可避であり、早急な取組みが求められる。

また、自国のセキュリティ確保と国際的なセキュリティ施策への対応も差し迫った課題であり、わが国として、徹底的な手続の見直しを図った上で、I Tを活用した、コンプライアンスに基づくシステムを構築していくことが、効率化とセキュリティを両立させる最善の方策と考える。

このような観点から、わが国産業界では、予てより輸出入・港湾諸手続の簡素化を訴えてきたが、今般、官民の取組みをさらに加速させるべく、個別手続の改革の方向性について別紙のとおり検討した。

徹底的な業務改革(B P R¹)を前提に、I Tを活用した官民を含めた輸出入・港湾諸手続のシームレスなシステム構築に向けて、下記の通り、政府の早急な対応を要望する。

記

1. 基本的な考え方

(1) 輸出入・港湾諸手続の簡素化

¹ B P R (Business Process Re-engineering)

業務内容や業務の流れ、組織構造を分析、最適化すること。

申請書類・項目の削減・廃止

申請書類・項目を徹底的に見直しの上、利用者の立場から不必要と思われる申請書類・項目は削減・廃止すること。

申請書類・項目の共通化

申請書類・項目を各省庁・港湾管理者間で可能な限り共通化し、データの統一化・標準化を図ること。

F A L条約²の批准

F A L条約を早期に批准し、申請書類・項目の国際標準化を推進すること。

ワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の徹底

一回の入力で全ての申請が終了する、いわゆるワンストップサービス（シングルウィンドウ化）を名実ともに実現すること。

(2) 総ての申請書類の電子化

電子データ申請の原則化

各種申請に付随する添付書類を含め、B P Rを実施した後、必要な総ての書類をデータとして電子化し、これによる申請を原則とすること。その際、必要に応じて、早急な電子化対応が困難な業者への時限的な支援策の導入を検討すること。

データの標準化

データは、相互運用が図れるよう、W C O³、UN/EDIFACT⁴等の標準メ

² F A L条約(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)

国連の機関である国際海事機構(IMO: International Maritime Organization)のもと、50余りある協定の一つ。国ごと、当局ごとに異なる情報を異なるフォーマットで要求されることで海上輸送が複雑化する傾向にあることに対する懸念から、手続の簡易化を統一的に推進していくため、1965年採択。2003年2月現在の批准国は94カ国、1行政区。ほとんどの欧州諸国と米国をはじめ、アジア諸国でも次々に批准されているが、日本は批准していない(米国、シンガポール1967年、中国1995年、香港1997年、韓国2001年)。本文16条と附則(Standard【標準】とRecommended Practice【推奨項目】)からなっており、必ずしも全ての項目の承認が批准の前提ではなく、留保も可能である(韓国は18項目に留保を付しており、IMOが留保理由を審議中)。

³ W C O(World Customs Organization)

各国の関税制度の調和・統一を推進し、国際貿易の発展に貢献することを目的として1952年に設立された国際機関であり、活動上の名称としてW C Oを使用。現在162カ国・地域が参加。関税や税関手続に関する諸条約の作成、見直しを行い、統一見解を示す。また、貿易円滑化や安全対策などに関する様々な国際ガイドラインを作成している。条約上の正式名称は関税協力理事会C C C(Customs Cooperation Council)。

⁴ U N / E D I F A C T

U N / E D I F A C Tは、行政、商業および運輸に関する電子データ交換のための国連規則集であり、構造化されたデータの、特に商業やサービスの取引に関する独立したコンピュータ(アプリケーション)間における電子交換のための国際的に合意された規格、ディレクトリおよび指針。

メッセージやインターネットプロトコールにおける ebXML⁵言語などの国際標準に準拠すること。

電子化促進に向けた環境整備

電子申請に対しては、申請手数料の低減などのインセンティブを付与し、電子化の促進に向けた環境整備を図ること。

ITの活用

わが国産業競争力強化の観点から、ICタグ⁶など、世界標準も見据えた最先端ITの活用のための環境整備を図ること。

官民のネットワークシステム（情報基盤）の構築

米国 24 時間ルールなどの国際的なセキュリティ施策に対応する観点から、電子化を官民全ての関係者間で漏れなく展開し、シームレスな情報の連携を図ること。そのために、官民のネットワークシステム（情報基盤）の構築に早急に取り組むこと。

(3) 情報の共有化

関係各省庁・港湾管理者間での情報共有

関係各省庁と港湾管理者は、申請情報の共有化を図ることで、同種手続の反復申請を回避し、利用者の便宜に資すること。

情報共有化法の検討

情報の共有化を実現するため、諸外国の例を参考に、情報共有化法⁷の制定などを検討すること。

(4) セキュリティの確保と物流の効率化を両立する方策

コンプライアンスの活用

自国のセキュリティ強化と物流の効率化を同時に達成する観点から、上記に示した手続の簡素化、共通化、電子化、情報の共有化を図ると

⁵ ebXML

全世界的な B 2 B 電子商取引を可能とするための、スキーマ(データベースの構造)、ボキャブラリなどの世界唯一の標準を提供することを目的としたビジネスプロトコール。

⁶ ICタグ

物体の識別に利用される微小な無線 IC チップ。自身の識別コードなどの情報が記録されており、電波を使って管理システムと情報を送受信する能力をもつ。産業界においてバーコードに代わる商品識別・管理技術として研究が進められてきたが、それに留まらず社会の IT 化・自動化を推進する上での基盤技術として注目が高まっている。

⁷ 情報共有化法

韓国では、1991 年 12 月制定の「貿易業務自動化推進に関する法律」による B P R の明文化、1998 年に行われた「港湾物流 B P R 調査」、および 2001 年 7 月施行した「電子政府具現のための行政業務等の電子化促進に関する法律」の第 11 条において、「行政情報共同利用の原則」を明文化することによって、手続の飛躍的な削減に成功した。

もに、WTO、WCOの場や諸外国における取組み（C-TPAT⁸等）を参考に、コンプライアンスを活用した諸制度の構築を図り、優良事業者に対するインセンティブ措置を導入すること。

物流プロセスの最適化

輸出入・港湾諸手続の効率化を図るとともに、実際の貨物の流れを効率化することが、全体的な物流プロセスを最適化させるとの観点から、貨物の流れを規定する諸制度を見直すべきである。とりわけ保税制度に関しては、その運用実態や諸外国の状況を参考に、見直しを検討すること。

(5) 官民協働体制の構築

省庁の縦割りの弊害ならびに単年度予算の弊害が生じないように、政治の強力なリーダーシップの下、官民によるプロジェクトチームを設置すること。

(6) 国際的な動向への対応

米国で開発されている新システムACE⁹をはじめとして、貿易情報のアカウントマネジメントなどの管理手法に関して、プロジェクトチームなどで、その調査・分析を進めるとともに、わが国としての対応を検討すること。

2. 提言の背景と補足

(1) 簡素化に当たっての留意点

FAL条約批准と港湾管理者の問題

わが国の港湾は、地方自治体が管理者となっており、国の関係省庁とは異なる独自の申請書類などを求めている。従って、わが国の複数の港湾に入港する船舶は、その港湾ごとに異なった手続を踏まなければならない。港湾ごとの申請手続きの共通化、国と地方に対する各申請手続き

⁸ C-TPAT (Customs-Trader Partnership Against Terrorism)

個別企業が、米国税関と覚書を交わし、コンプライアンス・プログラムを作成・実行する、米国当局が推奨するボランタリープログラム。輸入者・船社・通関業者・倉庫管理者・製造業者が対象。参加者には、迅速通関・低検査率等のメリットがあるとされていたが、現在までのところ、実質的メリットは付与されていない。

⁹ ACE (Automated Commercial Environment)

米国の現行通関関連手続に代わる次世代手続システム。2006年末以降本格稼働予定であり、開発予算総額は15億ドル（予定）に上る。企業毎に一つのアカウントに纏められ、関税納付、コンプライアンス状況等の情報が集約される。したがって、技術的には全関係者（関係省庁、企業等）が同画面にアクセス可能、但し、アクセス権限は厳重管理するとされている。

の共通化を図らなければ、実質的な簡素化とはならず、F A L 条約批准の障害にもなり兼ねないことから、関係省庁および地方自治体の連携が求められる。

シングルウィンドウシステムの改善

2003年7月に関係各方面の尽力により、シングルウィンドウが稼働開始した。関係省庁の協働という点においては評価できるが、利便性の面で多くの課題が残っている。運用開始されたシステムは、手続の簡素化、国際標準への準拠などの見直しが行われないうまま、N A C C S¹⁰、港湾E D I¹¹等の行政システムのみを単に接続したもので、利用者の利便性・サービスの向上が実現したとはいえない。例えば、共通項目入力画面はあるものの、その他は各省庁ごとの画面それぞれに多くの項目を入力しなければならない。一画面の入力・送信で手続が全て完了するシステムへ改善するなど、利用者サイドに立った抜本的な見直しが必要である。

(2) 完全電子化の必要性

官民手続における完全電子化

通関手続については、N A C C S、C u P E S¹²によって、申請書類が電子化されているが、他法令に基づく電子化されていない書類の添付が義務付けられていることから、実質的な完全電子化は達成されていない。

韓国では既に船周りの手続に関しては、100%電子化されている。さらには、E U、英国、豪州などで次々と全面電子化への動きがある。

電子化により、官民双方にとって、業務の効率化が図られるとともに、ヒューマンエラーの低減や、審査・チェックも効率化される。

また、電子データでの情報保存を認めないと、結果的に電子化の利点

¹⁰ N A C C S (Nippon Automated Cargo Clearance System)

N A C C S (通関情報処理システム)とは、貨物の通関手続きを迅速かつ的確に処理するため、1991年10月に稼働開始した官民共同利用の電算処理システムであり、独立行政法人である通関情報処理センターにより運営されている。海上貨物に係る輸出入通関申告の9割以上が本システムを利用しており、税関手続に密接に関連する民間業務も処理対象としている。

¹¹ 港湾E D I (Electronic Data Interchange)

港湾E D Iとは、港湾管理者、港長に係る申請・届出等の行政手続きの電子情報処理化を推進するため、国土交通省・海上保安庁が港湾管理者と協力して開発した情報通信システム。

¹² C u P E S (Customs Procedure Entry System)

C u P E S (税関手続申請システム)とは、電子化に馴染まない旅客の携帯品等の輸出入申告およびN A C C S業務以外の原則全ての税関関連の申請・届出等を処理するシステム。2003年3月より稼働を開始した。

を十分活用できないことから、電子帳簿法その他の電子データ保存に関する規制を見直し、緩和することも検討すべきである。

さらに、輸出入の円滑化を図る観点から、船荷証券及び原産地証明書などについても、例外なく電子化を進めるべきである。

民衆手続における完全電子化

民衆における電子化も未だ 100%には程遠い状況にある。このため米国 24 時間前マニフェスト提出ルール¹³への対応などに時間がかかっている。また、米国と同様に貨物情報の事前提供を義務付ける動きが欧州などにも出てきており、わが国がマニフェストの事前提出を求められる貿易相手国が増加していく可能性が高い。したがって、民衆の手続においても電子化を促進させるべく、努力しなければならない。そのためには、参加者がインターネットを通して手続ができ、省庁や参加企業の固有システムとの連携が容易にできる仕組みを構築し、荷主を始め、貿易・港湾諸手続に関係する官民全ての当事者が参加できるネットワークシステムを目指すべきである。

また全面電子化を前提に、電子申告の導入を促進するため料金面等におけるインセンティブを付与すべきである。未電子化の中小零細企業への対応としては、入力代行サービスセンターの設置や設備投資面での補助など、期限を限って支援策を講ずるべきであり、また、その後の対応としてサービスプロバイダーを活用した電子申請の環境を整備すべきである。

(3) 情報の共有化の必要性

情報の共有が無ければ、利用者は各申請先に同種の申請を複数回しなければならない。そうした手間を回避するには、諸手続の簡素化と電子化を前提とし、データとして必要最小限の情報を関係各省庁・港湾管理者の間で共有する方策が必要である。例えば、共有データベースの構築や電子データをもって公式な情報文書とする制度設計などが模索されるべきである。一方、行政としては、「取得情報の目的外使用の禁止」ということが問題となろうが、この点、輸出入・港湾諸手続に限定し、申請者の同意を条件とした上で、共有化を図るといった検討も必要であり、諸外国の例を参考に、情報共有化法の制定なども視野に入れて取り組むべきである。

(4) セキュリティの確保と効率化を両立する制度的な手当て

¹³ 米国 24 時間前マニフェスト事前提出ルール

2003 年 2 月より外国港において、対米輸出貨物を積み込む 24 時間前迄に、貨物情報を米国税関に事前申告することを義務付ける制度。米国外の荷主、運送人に対する規則で、14 項目に及ぶ詳細な貨物情報を申告する必要がある。

コンプライアンス・プログラムの実施

産業界として、セキュリティ確保の必要性については十分理解しており、各種施策に対しても、できる限り協調して取り組んでいく方針である。しかしながら、一方で、わが国の企業がグローバル競争を勝ち抜いていくためには、港湾物流の利便性確保を通じた国際競争力の強化も必要である。こうした一見相反する要求を両立させる方法は、ITの活用とコンプライアンスを活かしたシステム構築にある。具体的には、情報をデータという形で電子化し、そのデータを関係機関で共有するとともに、WCOの場におけるオーソライズドトレーダーコンセプト¹⁴などのコンプライアンス尊重の考え方を導入したシステム構築を検討する必要がある。

物流全体の効率化

輸出入や貿易に関わる業務や手続の流れにおいて、部分的な効率化をいくら図ってみても、その効果は限定的である。したがって、諸手続の効率化を真に意義あるものとするためには、全体的な物流プロセスを最適化する観点から、物理的な貨物の流れ自体の効率化も同時に図っていく必要がある。その点で、とりわけ保税制度に関しては、保税搬入から申告までの時間的なロスが大きいこと、大半の貨物は検査不要となるため保税地域への搬入後通関申告させる実際上の意義が乏しいことから、運用実態や諸外国の制度を参考にしながら、コンプライアンス・プログラムの充実を図りつつ、見直しを検討すべきである。例えば、()輸出については、自社施設での通関を可能にし、輸入については、貨物の到着前通関を可能にすることで、現物検査を必要とする貨物のみを保税搬入する、()貨物の検査についても、セキュリティ対策、社会悪物品の流入阻止等水際管理目的による検査と、関税・消費税等納税関連検査の区別を今まで以上に徹底し、検査の効率性を上げる、などの検討が必要である。

また、制度面とともに、夜間荷役の充実、ゲートの24時間オープン、ターミナルでの引き取り時間を円滑にトラック業者に通知する情報ネットワークの構築などの取組みも求められる。

さらに、これまで物流の効率化を促進する観点から講じられてきた各種施策に関して、その利用実態を把握した上で、使い勝手を改善し、一層の利用促進を図るべく見直しを行っていく必要がある。

(5) 関係各省庁間と官民の協調

¹⁴ オーソライズドトレーダーコンセプト(Authorized Trader Concept)

WCOにおける改正京都規約で規定されている考え方で、税関が認定したコンプライアンスの高い優良な貿易関連業者には簡素化された税関手続を適用する制度運用概念。

米国は国土保安省(Department of Homeland Security)を発足させるなど関係当局を改組し、セキュリティ確保と貿易手続の効率化に取り組んでいる。わが国も産業競争力の維持・強化を実現し、持続的なIT貿易立国として存続出来るよう、より信頼度が高くかつ運用コストの低廉な新たなシステムを官民一体となって構築する必要がある。輸出入・港湾諸手続は、関係省庁・自治体および民間側の関係者も多数に上ることから非常に複雑な案件であり、政治のリーダーシップの下、関係各省庁間および官民が強力な連携を図り、一丸となって取り組む必要がある。

(6) 国際的な動向への対応

各国は国際競争力およびセキュリティ強化の観点から、相当の国家予算を投じて、新たな電子貿易手続のシステム構築に着手している。例えば、米国では、全貿易手続に関する情報基盤となる新システムACEの整備、韓国では、輸出競争力強化を目的とした「電子貿易促進3か年計画¹⁵」の策定、など国家戦略として取り組んでいる。わが国もこのような各国の動向を踏まえ、官民双方の努力により、情報化の一層の促進に取り組む必要がある。

特に、米国ACEに関しては、アカウントマネジメント機能などを検討していく必要がある。アカウントマネジメントとは、コンプライアンスを確保する観点から、輸出入者の情報をアカウントごとに蓄積・管理し、その情報を必要な税関職員等に必要なタイミングと場所で提供する機能、と紹介されているが、これは裏を返せば、関連会社も含めた一企業・グループに関する全ての取引情報を(然るべきファイアーウォールがあるとしても)瞬時に把握することが原理上・技術上可能となることを意味する。こうしたことが米国に輸出や進出をしているわが国企業の事業活動に何らかの影響を与える恐れは否定できない。国際競争力の強化およびセキュリティ施策の観点からも、わが国としては、関係各省庁・港湾管理者・民間の実務レベルからなるタスクチームを立ち上げるなど、本腰を入れて貿易手続の情報化に取り組んでいく必要がある。

¹⁵ 電子貿易促進3か年計画

2003年12月に韓国の関係部局が合同で策定した、2004年～2006年までの電子貿易促進3か年計画。主な内容は次の通り。全ての企業が、いつでもどこでもインターネットを活用して、全世界を対象に、最も経済的で効果的な方法で貿易を行なうことを目指す(輸出競争力の強化)。既存の貿易制度・慣行や手続の根本的改善(BPRの実行)を図る。東北アジアにおける、電子貿易のハブを目指す。これまで個々の機関が構築してきたシステムを、インターネットを活用して機能的・技術的に連携させる(物理的な単一システムの構築ではない)情報プラットフォームを構築させる。紙の書類を前提としている貿易関連法規および制度の見直し、改正を進める。国務総理を委員長、政府委員(関係閣僚12名)、民間委員(全経連会長等5名)から成る国家電子貿易委員会が施策を推進する。

以 上

「別紙」はここをクリックして下さい。

担当:部会・貿易業務グループ 橋本 Tel.03-3431-9800、03-3431-9630