

第1部

G to B

- 輸出入・港湾諸制度と手続きの実態、書類の流れ、
貨物の流れと電子化
- 輸出入・港湾関連手続きの電子化の現状とシングルウ
インドゥ計画（財務省、国土交通省、経済産業省の取組み）

第1章 輸出入・港湾諸制度と手続きの実態、書類の流れ、貨物の流れと電子化

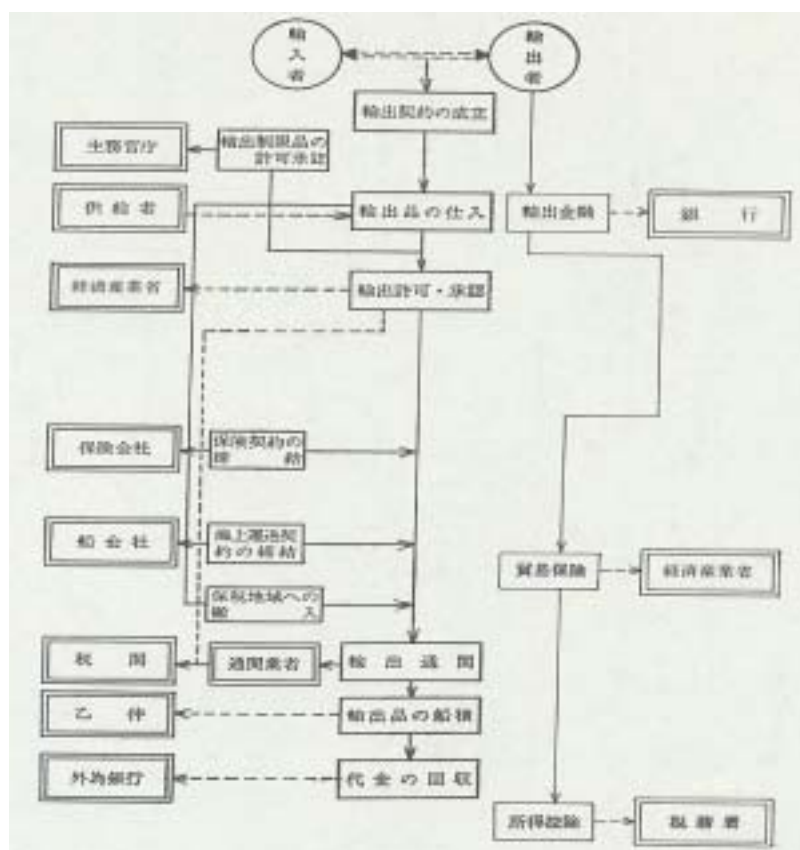
本章では、輸出入に係わる諸手続きのうち、B to Gに係わる手続きの実態、書類の流れ、貨物の流れを輸出入に分けて考察する。

1. 輸出入・港湾諸制度と手続きの実態、書類の流れ、貨物の流れ

(1) 輸出・港湾手続きの現状

輸出に係わるB to G業務は、輸出者と輸入者との間で輸出契約が成立した後、主務官庁に対する輸出制限品の許可承認、経済産業省に対する輸出許可・承認を経て、輸出貨物を保税地域に搬入した後、関係書類を取り揃えて輸出申告書類を当該税関（財務省）に提出することになる。税関では、輸出申告書類を受理した場合には、書類上の審査または確認を行うと共に、必要に応じて貨物の検査を行い、適法のものについて輸出の許可を行う。なお、大手の輸出企業では自社系列の通関業者や外部の通関業者に通関手続きをアウトソーシングしているケースが多いが、自社通関も認められている。

図表 輸出貿易手続きの概観



(出所)通関手続 (日本関税協会)

また、輸出者は輸出申告と平行して、輸出貨物を運搬する陸運事業者の手配、船会社、航空会社の手配を行うことになるが、通常、電機、事務機器などでは主として外貿定期コンテナ船による輸送を行っており、船会社の指定するターミナルへ貨物を搬入し、船会社へ貨物を引き渡し、B/Lの発行を受けた段階で荷主の国内での輸出手続きは完了する。

一方、船会社・代理店・フォワーダーなどでは、輸出貨物の本船積み込みや乗組員上陸許可、港湾施設利用、出港許可など種々の港湾諸手続きが必要となり、法務省、税関、港長、港湾管理者などとの間で、次表に示したB to G業務が発生する。

表 主な輸出手続の実態

主体	貿易手続き	制度、制度以外	関係省庁	書類	電子化の現状と問題点		電子化の将来像
					現状	問題点	
荷主、海貨業者	輸出申請	外国貿易為替管理法に基づく輸出許可申請	経済産業省	輸出許可申請書、バラメータシート	一般案件 JETRASによる申請	利用率が低い。	平成14年度にNACCSとJETRASが接続・連携。平成15年度にシグマID化を予定。
	非該当確認	輸出令5条	財務省関税局		EDI化が予定されていない		
	廃棄物輸出許可	廃棄物処理法に基づく輸出許可	厚生労働省		EDI化が予定されていない		
荷主、通関業者	輸出通関申請	関税法に基づく輸出通関申請	財務省関税局	添付資料(イボ)など	NACCSによる申請	システム使用料が高い(平成14年4月に料金低減化)。BOLERO, TEDI, 企業システムと未接続。オープン系のUNIXへの対応が不十分。	平成14年1月にNACCSと港湾EDIが接続・連携。平成14年度にNACCSとJETRASが接続・連携。平成15年度にシグマID化を予定。
	輸出貨物の容器輸出申告	関税法に基づく輸出通関申請	財務省関税局	輸出貨物の容器輸出申告書	EDI化が予定されていない		
	損傷貨物取り替え申請	関税法に基づく輸出通関申請	財務省関税局	損傷貨物取り替え申請書	EDI化が予定されていない		
	輸出託送品申告	関税法に基づく輸出通関申請	財務省関税局	輸出託送品申告書	EDI化が予定されていない		
船社・代理店	貨物搬入許可	港湾運送法などに基づく搬入許可	港湾管理者	貨物搬入許可書	港湾EDIによる申請		平成14年1月にNACCSと港湾EDIが接続・連携。平成14年度にNACCSとJETRASが接続・連携。平成15年度にシグマID化を予定。
	乗組員上陸許可	出入国管理法に基づく上陸許可	法務省入国管理局	乗組員上陸許可書	平成14年度にEDI化を予定		平成14年度にNACCS、港湾EDIと接続・連携。平成15年度にシグマID化を予定。
	指定地外交通許可	関税法に基づく輸出通関申請	財務省関税局	指定地外交通許可書	EDI化が予定されていない		
	船陸交通許可	関税法に基づく輸出通関申請	財務省関税局	船陸交通許可書	EDI化が予定されていない		
	乗組員氏名表	法令に基づく手続き	税関、入国管理局、検疫所、港税関、入国管理局	乗組員氏名表	EDI化がされていない		平成15年度にシグマID化を予定。
	寄港地リスト	法令に基づく手続き	税関、入国管理局、検疫所	寄港地リスト	EDI化が予定されていない		
	時間外各種申告	法令に基づく手続き		時間外各種申告	執行時間外貨物積卸届はNACCSによる申請	EDI化が予定されていない	平成15年度に港湾EDI端末でも申請可能予定
	航行予定通報	法令に基づく手続き	海上保安庁	航行予定通報	EDI化が予定されていない		
	明告書	法令に基づく手続き	厚生労働省	明告書	EDI化が予定されていない		
	沿岸輸送特許申請書	法令に基づく手続き		沿岸輸送特許申請書	EDI化が予定されていない		
	曳船使用願	通達に基づく手続き	港湾管理者	曳船使用願	EDI化が予定されていない		
	出港許可	関税法などに基づく搬出許可	税関、入国管理局、検疫所、港長、港湾管理者	出港届	港湾EDIによる申請		平成14年1月にNACCSと港湾EDIが連携。平成15年度にシグマID化を予定
	係留施設使用願	法令に基づく手続き	海上保安庁	係留施設使用願	港湾EDIによる申請	EDI化が予定されていない	
	錨地申請	法令に基づく手続き	海上保安庁	錨地申請書	EDI化がされていない		
	夜間出港許可申請書	法令に基づく手続き	海上保安庁	夜間出港許可申請書	EDI化がされていない		平成15年度にシグマID化を予定。
	海外顧客	公共バース申請 入港許可	法令に基づく手続き 相手国の法律に基づく	港湾管理者 海外港湾管理者	公共バース申請書	主要国ではEDI化対応	
海外通関業者	輸入通関申請	相手国の法律に基づく	海外関税当局		主要国ではEDI化対応		

(注) ここでは、主要な輸出手続きを取り上げた。

(2) 輸入・港湾手続の現状

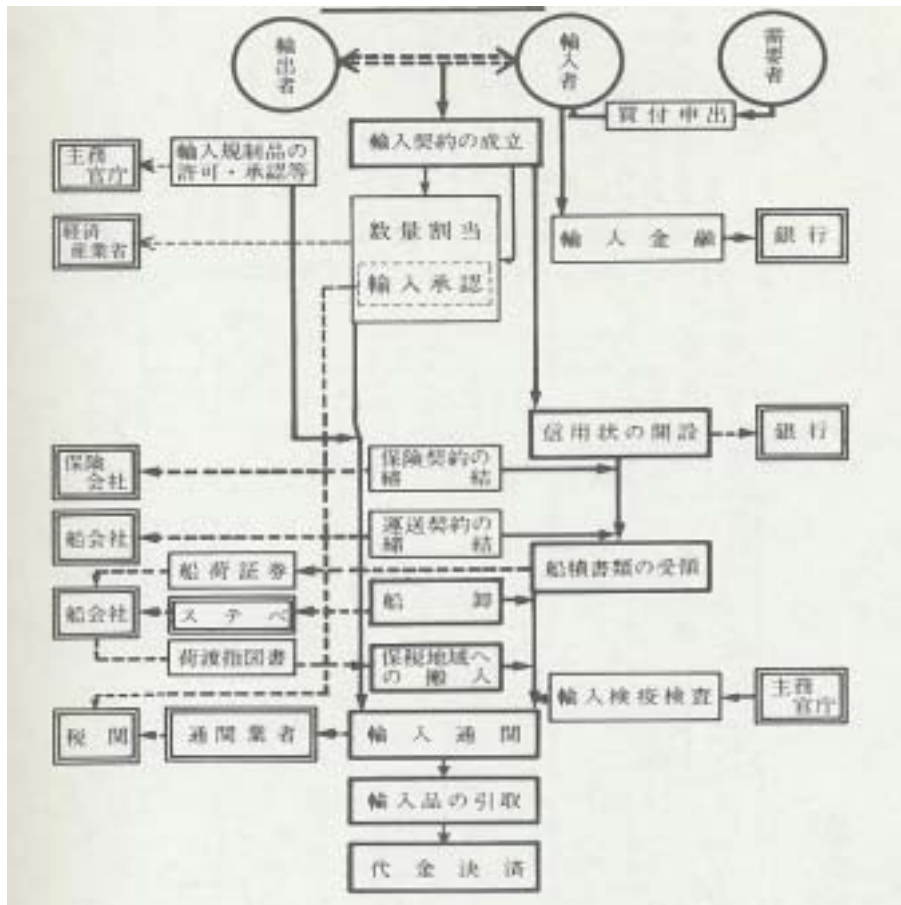
輸入に係わるB to G業務は本船の入港（事前申告の場合は入港前）によりスタートする。

船舶が入港すると、まず、船社・船舶代理店が入港手続を行う。入港手続は、税関（財務省）宛にはNACCS、港長（海上保安庁）・港湾管理者（自治体）宛には港湾EDIシステムなどを利用して申請・届出を行い、それとは別にマニュアルで入国管理局、検疫所への申請・届出を行う。

入港手続が終了すると貨物の輸入手続に移るが、貨物が搬入された後、税関に対する輸入手続とそれに伴う輸入関連他法令手続（食品衛生、動植物検疫、輸入承認等）を行うこととなる。他法令手続の中でも食品衛生、動植物検疫については電子的に手続が行えるようになっており、現在NACCSとの間でインターフェース化されている。それ以外のほとんどの他法令手続については、マニュアルで手続を行う。輸入申告については、通関業者等からNACCS端末を使って税関に申告し、その際、他法令手続を行った上で輸入の許可を受け、貨物が引き取られる。

これら一連の手続の所要時間は、「輸入手続に係る所要時間調査（平成13年3月実施）」によると、入港 搬入 輸入申告 輸入許可まで約73.8時間（約3.1日）要している。これに対して、新総合物流施策大綱（平成13年7月6日閣議決定）の中で、平成17年度までに輸入コンテナ貨物について、入港 コンテナヤード搬出可能となるまでに必要な時間を2日程度にすることを目指すこととされており、現在その実現に向けて取り組んでいる。

図表 輸入貿易手続きの概観



(出所)通関手続(日本関税協会)

一方、船会社・代理店・フォワーダーなどでは、輸出時と同様に、輸入貨物の本船からの搬出や乗組員上陸許可、港湾施設利用、入港許可など種々の港湾諸手続が必要となり、法務省、税関、港長、港湾管理者などとの間で、次表に示したB to G業務が発生する。

表 主な輸入手続の実態

主体	貿易手続	制度、制度以外	関係省庁	書類	電子化の現状と問題点		電子化の将来像
					現状	問題点	
荷主、通関業者	輸入通関申請	関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	添付資料(イボ、原産地証明書など)	EDI化が予定されていない	システム使用料金が低い(平成14年4月に料金低減化)。BOLERO, TEDI, 企業システムと未接続。オープン系のUNIXへの対応が不十分。	平成14年1月にNACCSと港湾EDIが接続・連携。平成14年度にNACCSとJETRASが接続・連携。平成15年度にシグマ/ワイド化を予定。
	輸入貨物の容器輸入申告	関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	輸入貨物の容器輸入申告書	EDI化が予定されていない		
	損傷貨物取り替え申請	関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	損傷貨物取り替え申請書	EDI化が予定されていない		
	輸入託送品申告	関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	輸入託送品申告書	EDI化が予定されていない		
船社・代理店	貨物搬出許可	港湾運送法などに基づく搬出許可	港湾管理者	貨物搬出許可書	港湾EDIによる申請	システム使用料金が低い(平成14年4月に料金低減化)。BOLERO, TEDI, 企業システムと未接続。オープン系のUNIXへの対応が不十分。	平成14年1月にNACCSと港湾EDIが接続・連携。平成14年度にNACCSとJETRASが接続・連携。平成15年度にシグマ/ワイド化を予定。 平成14年1月にNACCSと港湾EDIが接続・連携。平成14年度にNACCSとJETRASが接続・連携。平成15年度にシグマ/ワイド化を予定。
	輸入通関申請	関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	積荷目録	NACCSによる申請		
		関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	とん税納付申請書	NACCSによる申請		
		関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	乗組員携帯品申請書	EDI化が予定されていない		
		関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	船用品目録	EDI化が予定されていない		
		関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局、入国管理局	入港通報	EDI化がされていない		
		関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	指定地外交通許可書	EDI化が予定されていない		
	船陸交通許可	関税法に基づく輸入通関申請	財務省関税局	船陸交通許可書	EDI化が予定されていない		
	乗組員氏名表	法令に基づく手続	税関、入国管理局、検疫所、港	乗組員氏名表	EDI化がされていない		
	寄港地リスト	法令に基づく手続	税関、入国管理局、検疫所	寄港地リスト	EDI化が予定されていない		
	時間外各種申告	法令に基づく手続		時間外各種申告	執行時間外貨物積卸届はNACCSによる申請		
	航行予定通報	法令に基づく手続	海上保安庁	航行予定通報	EDI化がされていない		
	明告書	法令に基づく手続	厚生労働省	明告書	EDI化がされていない		
	沿岸輸送特許申請書	法令に基づく手続		沿岸輸送特許申請書	EDI化が予定されていない		
	曳船使用願	通達に基づく手続	港湾管理者	曳船使用願	EDI化が予定されていない		
	入港許可	関税法などに基づく搬入許可	税関、入国管理局、検疫所、港長、港湾管理者	入港届	港湾EDIによる申請		
	係留施設使用願	法令に基づく手続	海上保安庁	係留施設使用願	港湾EDIによる申請		
	錨地申請	法令に基づく手続	海上保安庁	錨地申請書	EDI化が予定されていない		
	夜間入港許可申請	法令に基づく手続	海上保安庁	夜間入港許可申請書	EDI化がされていない		
	公共バース申請	法令に基づく手続	港湾管理者	公共バース申請書	EDI化が予定されていない		
海外顧客	出港許可	相手国の法律に基づく	海外港湾管理者 海外入国管理局	主要国ではEDI化対応			
海外通関業者	輸出通関申請	相手国の法律に基づく	海外関税当局	主要国ではEDI化対応			

(注)ここでは、主要な輸入手続を取り上げた。

2. 我が国輸出入・港湾関連手続の電子化の現状とシングルウィンドウ計画

(1) 我が国輸出入・港湾関連手続の電子化の現状

わが国の国際貿易・国際物流に関係した当局のこれまでの取組みをみると、まず、税関当局においては、新東京国際空港の開港に合わせ、官民のパートナーシップの下、昭和53年のNACCS（通関情報処理システム）の航空システム導入により手続きのシステム化にいち早く着手し、その後対象地域を順次拡大するとともに、利用者のニーズを踏まえ、システム更改時に取扱業務を見直してきた。海上システムについても平成3年に京浜港に導入し順次対象地域を拡大するとともに、平成11年のシステム更改により、航空システム同様通関手続きだけでなく、それに付随する入港、貨物の船卸しから国内引取りまでの物流業務等についてカバーするなどその対象業務を拡充してきた。この結果、現在、年間2000万件以上を数える輸出入申告手続の9割を処理している。

また、NACCSはその業務上の要請からシステム稼働の安定性や反応の敏捷性等を確保するためクローズ型システムを採用しているが、オープン化等の要請に応えるためのシステムの更改を順次行いつつある。

他の輸出入・港湾手続き関係当局においても、近年手続きのシステム化が進められてきている。平成8年の厚生労働省の食品衛生法手続きに関するシステム（FAINS）に続き、平成9年には農林水産省の動・植物検疫手続きに関するシステム（ANIPAS、PQ-NETWORK）が導入され、それぞれのシステムはNACCSと接続されており、現在ではこれらの手続きの大半はシステム処理がなされている。また、国土交通省（港長）地方公共団体（港湾管理者）の港湾関係諸手続きに関しても平成11年に港湾EDIシステムが導入されたほか、経済産業省における外為法の輸入手続きに関するシステム（JETRAS）も平成11年より導入されている。

また、平成14年1月には国土交通省の港湾EDIとも接続し、更に平成14年度には、NACCSと経済産業省の外国為替及び外国貿易法に基づく輸出入許可・承認手続システム（JETRAS）の間及びNACCS、港湾EDIと法務省の乗員上陸許可支援システム間を、それぞれ相互に接続・連携する予定となっている。

図表 わが国の国際貿易・物流業務に関連するシステム（官民）（１）

システム名	概要
NACCS （通関情報処理ネットワーク）	（Nippon Automated Cargo Clearance System） ・税関、海貨業者、船社及び銀行を結ぶシステム ・輸出入通関業務及び保税輸送業務に関する情報を交換（輸出入申告、保税輸送申告、コンテナ扱い申出等） ・昭和 53 年度から稼働。平成 11 年度に、対象業務の拡大や EDIFACT 準拠等を盛り込んだ新しい Sea-NACCS が稼働（船社が参加）
港湾 EDI システム	・港湾管理者、港長向けの入出港届等の行政手続きを電子化したシステム。現段階では入出港届と係留施設等使用許可申請の電子化をサポートしている。 ・全国で 22 団体に導入済み ・平成 11 年度から稼働。平成 14 年 1 月に Sea-NACCS と接続済み
ANIPAS	（ANimal quarantine Inspection Procedure Automated System） ・動物検疫検査手続電算処理システムのこと、農林水産省の家畜伝染病予防法に基づく手続を行う電算処理システムである（書類手続きもあり） ・Sea-NACCS と接続済み
PQ NETWORK	（Plant Quarantine -NETWORK） ・輸入植物検査手続電算処理システムのこと、農林水産省の植物防疫法に基づく手続を行う電算処理システムである（書類手続きもあり） ・Sea-NACCS と接続済み
FAINS	（Food Automated Import notification and inspection Network System） ・輸入食品監視支援システムこと、厚生労働省の食品衛生法に基づく届出手続を行う電算処理システムである。 ・Sea-NACCS と接続済み
JETRAS	（Japan Electronic open network TRAdE control System） ・貿易管理オープンネットワークシステムのこと、経済産業省の外国為替及び外国貿易法に基づく輸出入の許可及び承認手続を行う電算処理システムである。 ・平成 14 年度中に Sea-NACCS と接続予定

（２）シングルウィンドウ計画

日本政府は、e-Japan構想のもとでIT革命に対応し国民経済社会にその便益を広くもたらす観点から、高度なネットワーク社会にふさわしいソフト・ハードのIT国家基盤の整備を強力に進めている。そうした基盤の上でITを活用した取引・活動を活性化するための重点施策として電子政府の実現が推進されており、現在、関係各府省が進めているシングルウィンドウシステムは、利用者の利便性を一層高めるため、NACCSと関係各省の輸出入・港湾関連手続システムとの連携を更に高度化し、利用者が一回の送信で複数の手続を同時に行えるようにするものである。

現行のワンストップサービスは複数の手続を一台のNACCS端末で行うことを可能とするものだが、この段階では、あくまでも送信は手続毎にそれぞれの画面を呼び出して、その都度行う必要があるという不便さが残る。

これに対して、シングルウィンドウ計画では、例えば、輸入申告手続に際して、他法令手続として食品衛生と動物検疫の両方の手続を必要とする場合、最初に新規業務である「シングルウィンドウ輸入申告事項登録」で「輸入申告事項登録」業務及び当該輸入申告に係る「食品等輸入届出事項登録」業務、「畜産物輸入検査申請事項登録」業務を同時に行うことができる。入力方法としては、まず、輸入申告、食品衛生、動物検疫の各事項登録に必要とする共通の項目を入力し、次に輸入申告、食品衛生、動物検疫の各事項登録で個別に必要とする項目を入力した上、NACCSに送信すれば当該申告に係る事項登録が行われ、入力者宛に処理結果通知が出力される。その後、新規業務である「シングルウィンドウ輸入申告」を行えば、当該申告に係る全ての手続きは終了することとなる（審査、検査等がない場合）。

また港湾関連手続を入港届の例で言えば、利用者が送信先を指定した上、1つの画面で1回の送信を行えば、入港届の手続が必要とされる複数の関連省庁、すなわち、税関、入国管理局、港長、港湾管理者、検疫所にシステムが自動的に入港届を送信することとなり、利便性が非常に高まることになる。

輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、民間の国際物流関係者からの要望も強く、これにより国際物流の効率化を通じて我が国の国際競争力の維持・向上に資することが期待されていることから、政府部内においても重要な政策として位置付けられ、平成13年9月の「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針（基本方針：平成13年6月閣議決定）」に盛り込まれた内容について、各府省における具体化の方策とタイムテーブルを明らかにした「改革工程表」及びIT国家の実現に向け、特に即効性が高いと考えられる施策をまとめた「e-Japan重点計画、e-Japan2002プログラムの加速・前倒し」、10月の「改革工程表」の中で先行して決定・実施すべき施策をまとめた「改革先行プログラム」などの中でも具体的に取り上げられている。例えば、「改革先行プログラム」においては、「国際物流に係る税関、港湾等の行政手続に関して、NACCS等を活用してシングルウィンドウ化（各種電子申請の窓口一本化）等を推進する」と明記されている。

これらを背景に、平成13年秋以降、関係各府省は、輸出入・港湾関連手続に係るシングルウィンドウシステムの構築について検討体制（「輸出入・港湾関連手続関連府省連絡会議」）を整備し、精力的な検討を行った結果、平成14年1月にシングルウィンドウ化の実現のための基本方針及びシステム構成の骨格を次のようにとりまとめた。

基本的な考え方：

我が国の国際競争力の維持・向上の観点から、国際物流の効率化等を図るため、NACCS、港湾EDI、乗員上陸許可支援システムを相互に接続、連携することにより、平成15年度のできるだけ早い時期までに、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化を実現する。

システム開発の基本概念：

上記の実現に当たっては、利用者にとって使いやすく、運用に当たってコストが低く、国際標準にも配慮し、手続面で簡素なシステムを構築していく。

具体的な方策：

今後は、下記の基本方針に従って具体的なシステム構築を進めていく。

- a) NACCSと港湾EDIをシステム間で接続し、双方向で全ての必要なデータの交換を可能とすることにより、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。
- b) 専用回線に加え、インターネットの利用も同時に可能にしていく。すなわち、NACCSではこれまでは専用回線だけの利用であったが、利用者の選択の幅を拡大するため、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化を実現する際までには、インターネットを通じた利用も可能にすることとしている。
- c) シングルウィンドウ化に当たって、利用者利用料金の追加負担を求めない。

輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)

1 基本的考え方

国際競争力の維持・向上の観点から、国際物流の効率化等を図る。

NACCS、港湾EDI及び乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続、連携。

平成15年度のできるだけ早い時期までに、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化を実現。

2 シングルウィンドウとは

一回の入力・送信で関係府省に対する全ての必要な輸出入・港湾関連手続を行うことが可能。

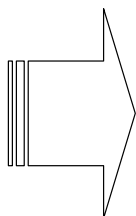
3 システム開発の基本理念

(1) 利用者の利便性の向上

(2) 運用コストの低廉化

(3) 国際標準への配慮

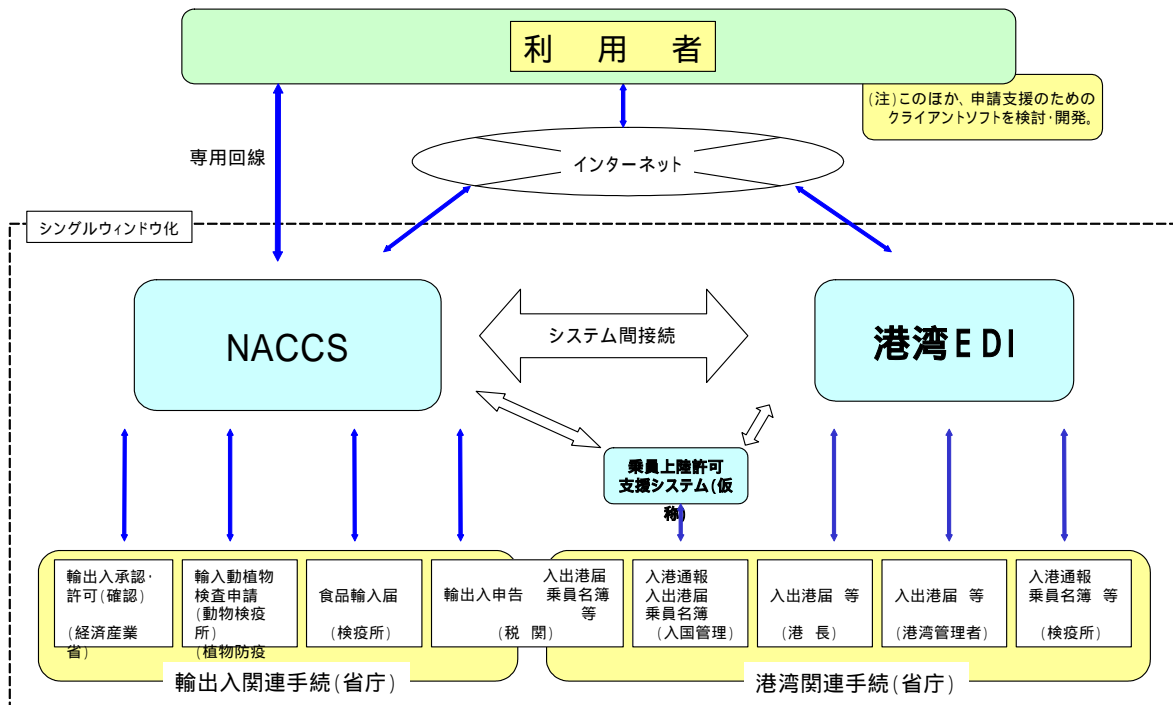
(4) 手続き面でのシステムの簡素化



【 具体的な方策 】

システム間接続により双方向でデータを交換
1回の入力・送信により全ての必要な手続を完了
専用回線に加えインターネットを活用
利用料金の追加的負担なし
申請支援のためのクライアントソフトを検討・開発

輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化（骨格）



（3）シングルウィンドウ化後の課題

このように、シングルウィンドウ化によって、システム面での接続は飛躍的に改善される。しかし、それでもなお、次の点が今後の課題として残る。

その第1は、電子化されない手続きが依然として残り、完全ペーパーレス化とならないことである。

例えば、輸出入者による輸出貨物の容器の輸出申告、輸出託送品申告や船社・代理店による指定地外交通許可、乗組員氏名表、航行予定通報、明告書など電子化されない手続きが依然として残り、書類による関係省庁への申請手続きは依然として行われることになる。

第2は、シングルログインとはなっていないことである。

民間企業は、NACCS 端末や港湾 EDI からの1回の入力・送信で関係府省庁に対する必要な手続きを完全実施することを要望しているが、平成15年夏までにはその実現は困難な状況にある。

第3は、利用料金が高いことである。

各省共通サーバの構築・利用・運用費は国庫負担にするなど、関係機関の努力は認められるものの、B to G に関わるシングルウィンドウシステム利用料を無料化するなどの対応は取られていない。

また、NACCS というメインフレームと専用回線を利用するシステムを中心においているためコスト（開発コスト、維持・運用・更新コスト）が割高になっている。

世界の情勢として、オープンプラットフォームが常識化する中で、諸外国と比較した際のコストの割高感は否めない。関係者の努力によって、2002 年 4 月に平均 3 割の値下げが実施されたものの、依然として、システム利用者の割高感は強く、オープンプラットフォームの採用による料金体系の見直しを検討すべき時期と考えられる。

表 主要国における物流手続きコストの比較

韓国	物流EDI通信料370W/KB(約36円) 通関EDI手数料280W/KB(約27円)
シンガポール	Trade Netは、1件Sin\$6.5(約450円)
香港	年間サービス料810香港ドル(約12500円) 輸出入申告書の提出手数料12.90香港ドル(約200円)
日本	(航空システム) 端末機1台当たり月額20万円を上限とする4段階制 (海上システム) 月額1万円の固定料金その他、業務に応じた従量料金 (輸入申告業務は1件当たり70円) ただし、2002年4月から平均3割値下げされている。

(出所) 韓国、シンガポール、日本は「ITと国際物流に関する懇談会資料」(2001年5月 財務省関税局)
香港は「平成12年度 貿易取引情報化海外実態調査報告書」(2001年3月 日本貿易関係手続簡易化協会)

第4は、制度の簡素化が進んでいないことである。

関係機関へのインタビュー調査によれば、現行の制度を温存したまま省庁毎の既存システムを接続しようとしており、輸入・積荷目録の訂正の簡略化、コンテナの蔵置期間延長申請・許可等の簡略化、コンテナの蔵置期間延長申請・許可等の簡略化、船積完了登録、船積完了変更などの廃止など、シングルウィンドウ化に併せて民間企業が要望していた書類手続きの簡略化、廃止などは期待できない。

表 システムインテグレーションによる平成15年度夏までの主要な対応予定

区分	内容	対応予定
システムの開発体制	官民の検討体制の設立 クライアントソフトの仕様の一般公開 関係省庁横断の組織によるプロジェクトの推進 インターネットを主体とした入力への変更 UNEDIFACT等の標準メッセージやebXML言語への対応	
システム構造、ネットワーク	各省共通サーバ、データベースの設置 民々業務の別扱い化 シングルログイン化 TEDI、BOLERO等の民間社との接続	× × × ×
費用負担、料金	各省共通サーバの構築・利用・運用費の無料化 シングルクライアントシステム利用料の無料化	×
事務手続きの簡素化	EDI化されていない書類の早期EDI化 予備審査制度、搬入前申告制度、簡易申告制度の見直し NACCSとJETRASの接続による書面確認無しでの通関許可 NACCSの運航情報の他のシステムでの活用 船舶の入出港手続きの見直し 危険物荷役、夜間入港、停泊、移動届の見直し 輸入・積荷目録の訂正の簡略化 コンテナの蔵置期間延長申請・許可等の簡略化 船積完了登録、船積完了変更などの廃止 各省庁に必要な共通書類の書式の統一 入港管制申請窓口の一本化 乗員上陸許可支援システムによる上陸許可書の発行	× × × × × × ×
法令の改正等	改善・改革に必要な法令等の改正 全ての官公庁貿易手続きの365日、24時間化	×

(凡例) 対応する、検討中、×対応しない

(出所) 関係機関インタビュー、各種資料より野村総合研究所作成

第一章附録(1): 第一回国際電子商取引円滑化委員会議事概要

日時：平成14年1月31日(木) 13:30~15:30

場所：日本機械輸出組合第1会議室

第一議題：趣旨説明

主査あいさつ要旨

国際電子商取引の進展と問われる「シングルウィンドウ化」の実現

西暦2000を前後して、わが国をはじめ世界的なIT(情報通信技術)ブームが起きており、ITの進展、高度利用によって市場規模のグローバル化、電子商取引(EC)の拡大等、産業および企業を取り巻くビジネス環境は大きく変化しつつある。ITの裾野は年々拡大し、一昔前までは考えられもしなかったユビキタス・コンピューティング時代を迎え、いまや一国の産業や経済活動を大きく変革しつつある。とりわけインターネットの普及はオープン・プラットフォームという国際的なビジネス環境を創出し、ネット上において商談・商取引・決済・貿易手続き等が本格的に行われつつある。

つまり、ECの進展はビジネスのスピード化を促すだけでなく、ペーパーレス化による事務手続きの簡素化・効率化、コストの大幅な削減、さらには新たなビジネスモデルの構築に伴う経営改革や企業競争力の向上等が期待されている。このため、企業のEC取組みはもちろんのこと、各国政府もIT戦略を積極的に推進し競ってネットインフラの再構築、電子政府の実現に取り組み始めている。電子政府への取組みは、すでにシンガポールや韓国等が先行しているが、わが国においても2003年度を目標に実現の運びとなっている。

このたび、国際電子商取引円滑化委員会(以下、本委員会と称す)が発足し、その狙いとして掲げる大きなテーマとしては次の2点が挙げられる。1つは、インターネット時代に対応した国際貿易のあり方、円滑化をどのように推進していくのかということであり、2つには電子政府と直結する問題でもあるが国内での貿易手続きの簡素化、つまり輸出入・港湾関連手続きの「シングルウィンドウ化」実現に向けて民間業者側からの提言をしていくということにある。

1つ目の国際貿易という点に言及すれば、2002年1月24日に財務省が発表した「2001年の貿易統計速報(通関ベース)」で見ると、貿易の黒字幅は3年連続して減少している。6兆6115億円の黒字は、1983年以降、18年ぶりの低水準に落ち込んでおり、当然のことながら企業収益にも反映してきている。ここで問題にしなければならないのは、単に貿易収支の数字ではない。国際的にECが進展していく中で、貿易立国としてのわが国の戦略性、つまり国際競争力の向上をどのように図っていくのかということが問われてきている。

具体的には、2001年12月、中国のWTO(世界貿易機関)への加盟が現実のものとなった。また、ベトナムなども2005年を目途にWTOへの加盟を予定しているようである。ということは、早ければ3~4年後にアジア諸国全体がほとんど自由貿易圏となり、各国のEC推進でネット市場としてのアジア・マーケットプレイスが、提案や構想の域を脱し現実のものとなってくる。同じ貿易であってもこれまでとECベース

とでは貿易システムそのものが大きく違い、事務手続きや関税等をはじめとして、今後は多国間貿易および2国間貿易に関する新たなルール作りや枠組み等が強く求められるようになってくるものと思われる。つまり、わが国においてもこれまでの貿易政策を見直す時期に来ているのではないかということであり、同時に新たな政策が民間業者から支持されることが肝要である。

特に、対中国貿易とのルール作りは緊急を要するといっても過言ではなからう。現在、中国の経済発展はすさまじくGDPで年率7%前後の高成長を遂げており、外貨準備高も急増しはじめており発展途上国から経済大国へ急速に変貌しつつあるといえよう。2008年には北京オリンピックを控え今後数年間はさらに高成長が期待されており、中国市場が拡大しアジアおよび世界の工場としての役割がこれまで以上に強まる傾向にある。中国の製造業は外国資本、とりわけ日本からの資本に大きく依存しており、わが国を代表するトヨタ、ソニーなどの自動車やエレクトロニクス企業をはじめ、家電やプラントメーカーなどが続々と進出し、日本での産業の空洞化問題が懸念されているほどである。中国で製造された安い製品が、今度は日本市場に逆輸入されあらゆる業種で価格破壊を起こしつつあるが、同時にブーメラン効果も考えなければならなくなってきた。同時に、日本企業の国際競争力の強化を考えれば、製造コストの安い中国を生産拠点として日本だけではなく世界の市場へと輸出されるようになってきており、国際貿易のあり方が真剣に問われる時期にきたことである。

中国政府は、1998年にインターネットを普及させるために「情報産業部」を設立し、翌99年には政府機関のオンライン化推進のためのプロジェクトを発足させ、2000年2月には情報産業省がECのガイドラインである「中国電子商務発展戦略」を公布し、「電子商取引認証センター」を設立している。同9月には全国の税関で輸出入許可証のオンライン審査(照合)を開始し、2001年1月には通関申告の電子化(輸出外貨決済システム)を稼働させ、EC推進が中国経済の発展につながると積極的に推進しつつある。これからの課題は日本と中国とのECにおける貿易手続きの新たなルール作りの作成ではなからうか。

2つ目は、2003年度実現を目途にしている電子政府の目玉に、輸出入・港湾手続きの「シングルウィンドウ化」が浮上してきたことである。本格的なEC時代を迎え、複数の関連省庁にまたがる事務手続きの簡素化・効率化につながる「シングルウィンドウ化」の実現は、民間の国際物流業者にとっては長年切望してきたものであり、この機会にどのように実現していくのかをよく見極め研究していく必要がある。できるだけ、民間業者にとって利便性の高いものにしていくためにも本委員会でもよく討議をし、政府および関連省庁に積極的に提言できるインパクトのある報告書をまとめたいと考えておりますので、ご協力、ご検討をよろしく申し上げます。

第二議題 報告「わが国貿易手続電子化の開発の現状と今後の方向」(財務省「ITと国際物流に関する懇談会」での検討に基づいて)

講師：早川 康弘氏

(株)野村総合研究所 社会システムコンサルティング一部長

報告要旨

私が所属しているグループは、最近、国際物流・IT化関連の仕事をいろいろ手がけており、本日は、財務省から受託したプロジェクトの中でご紹介できるいくつかを報告する。調査、コンサルティング活動で得た情報を第三者に漏らすことはできないというクライアントに対する守秘義務の制約があるので、既に公表されている資料を基に報告させていただく。

(1) 関税局・税関における国際物流のIT化への取組みと課題

(平成12年10月26日(木)、大蔵省関税局資料)

これは、私どもが事務局を担当し、平成12年度に行なわれた旧大蔵省の「ITと物流に関する懇談会」の第1回研究会で、関税局の担当官から説明された資料である。

この資料で、昨年度の時点で関税局がこのIT化に対してどのような認識を持っていたかが要約されている。ただ、このITに関わる分野は変化が非常に速いので、この資料の中の記述等も、約1年の間に内容がかなり変わってきているところもあり、あくまでも概観をご理解いただくための資料ということでご承知置きいただきたい。

関税局の場合には、NACCSという電子通関システムがある。昭和53年に成田空港の開港に合わせて輸入航空貨物の通関業務に初めて導入され、その後、概ね8年ごとにシステムの改定が行なわれている。特に海上貨物については平成11年度にシステムの改定が行われたばかりであり、その経緯から言うと次回の改定は2007年度になる筈である。しかし、この平成11年度のシステム改定の直ぐ後に、あえて懇談会を開催したことについては、いくつかの経緯がある。特にポイントは三つあると考えられる。

IT戦略本部・会議の設置 - 平成12年7月7日閣議決定 -

平成12年7月7日の閣議決定で「IT戦略本部会議の設置」が決定された。当時の森内閣でIT革命の推進が政府の非常に大きなテーマになっており、中央官庁の電子化、電子政府化も非常に大きなテーマになっていた。旧大蔵省関税局としても、これに対してはかなり積極的に取り組む姿勢が漲っていた。そのIT戦略会議での具体的な検討課題の中に貿易電子手続きに絡む事項もあり、それぞれの省庁が具体的なアクションプランの策定を要請されていたという時代背景があった。

G7蔵相から首脳への報告(2000年7月8日福岡)

2番目の大きなポイントとして、G7における税関当局の電子申請の標準化・簡素化が積極的に図られていたという経緯がある。その具体的な内容は、国連のEDIFACTをベースにした共通電子申告フォーマットをG7の中で各国合意の下に作っていくというものである。

米国テロの影響等もあって、スケジュールは少し遅れが出ているようだが、G7の中で、たとえば英国は2002年春からG7フォーマットを用いた電子申告の具体的なテストを行なっていくことが予定されている。日本政府においても、英国等各国の状況を見ながら

実施時期をこれから検討していくことになっている。いずれにしても、各国が概ね2005年をメドに実用化に向けて動き出すという大きな流れがある。

従来のNACCSの更改時期からややはずれた時期にこのような検討を行なうのは、以上に示した世界的な背景があると、私どもは考えている。

基本的には、まずG7各国が合意したスケジュールに基づいて、各国で独自に実証実験を行ない、2005年までに具体的な問題点を洗い出してスタートさせる。

さらにG7の中だけで閉じた話ではなく、その後、これを広く世界に普及させていくというスケジュールになっており、G7が主導的に通関電子申告に係わる国際的な標準を作り上げていくという、非常に大きなミッションを持った動きになっている。

特に日本はアジアで唯一G7加盟国であることから、日本の今後の貢献として主導的な役割が要請されているといった意味でも、日本政府としてこれからは前向きに取り組んでいこうとしている。

国内的な方針及び国際間での合意といった二つの大きな潮流のもとで、関税当局の中で具体的な動きとなって現われてきている。

さらに三つ目のポイントとして、平成11年のSea-NACCSの改定が挙げられる。すなわち、通常の通関業務のほかに、入港貨物の荷卸のトラッキングなどがNACCSでカバーされるようになった。

通常は、あくまで税関申告の部分だけに当局が責任を持つというのが各国の基本的な考え方であるが、NACCSの場合は、平成11年の時点で物流の範囲に踏み出した形でシステムの利用がなされている。その意味で、各国以上に広く通関及びそれを取り巻く物流も含めて関税当局が掌握するといった環境にあった。また、逆に利用者の立場から言えば、NACCSが物流業務にまで一部踏み出すような形になっているので、当局へのさらなる期待があった。こういった背景もポイントとしてあろうかと思われる。いずれにしても、このような動きを背景に「ITと国際物流に関する懇談会」がスタートしたわけである。

既に平成12年の10月の時点で、旧通産省のJETRASへの接続等がスケジュールに載っていたので、NACCSで提供できる範囲がこれから広がっていくといったことも、懇談会で紹介されていた。こう言った意味で、大蔵省の関税当局は、ある種の方向性、およびそのフレームワークを持っていたが、もう一つ、急激なインターネット技術の進展の中で、財務省関税当局が今考えている青写真を越えた、もっと大きな急激な変化がここ数年に起こり得るのではないかといった意識があった。

そういったなかで、海上NACCSの更改が8年毎であれば次の更改は2007年になるが、それまでの間に起こり得るインターネット技術を中心とした変化についても事前に勉強しておきたいという認識が、関税局のご担当にかなりあったと考えている。

いずれにしても、民間から自由に発言してもらい、それを中長期的に施策に生かしていくというスタンスから、あくまでも懇談会という形でスタートした。

インターネット技術を早晚NACCSにも反映させていくことがイメージされる中で、

平成13年度、今年度の港湾EDIとの接続・連携や平成14年度の旧通産省のJETRA Sとの連携が考えられていた。ただ、具体的な詰めの内容は、この時点ではあまり明確ではなかった。

このような背景があって、懇談会は、平成13年の6月まで計10回開催された。当時の関税局長、審議官、主要課長の方々が殆ど毎回出席された。懇談会という形ではあっても、当局幹部の方々にとって非常にご関心の高いテーマであり、きわめて前向きに参加されていた。

(2) ITと国際物流に関する懇談会報告書 - 国際物流システムの変化への対応 -

懇談会は、各回、懇談会メンバーのうちから二人が30分ずつプレゼンテーションするという形で進められ、最後に私ども事務局と関税局担当で最終報告書を取りまとめた。

なお、それぞれの会議で用いた資料や議事録は、現在でも財務省のホームページに掲載されているので、関心のある方はご参照されたい。

報告書は、IT革命と企業活動のグローバル化に伴う国際物流の変化、わが国の貿易取引・国際物流におけるIT化を中心とした現状と課題、これまでの税関等関係当局のIT化への取り組み、諸外国における取組み、今後のわが国の行政当局の取組みについてという5章から構成されている。

当初、懇談会は、関税局の幹部の方々の勉強会的な色彩が強かったが、毎回の議事録や資料が財務省のホームページに掲載され、かなり大きな反響があり、メールなどで意見や要望もいろいろ出ていたようである。懇談会を進めるにあたって、日本国内の動きやこれまでの関税行政といった枠にとらわれることなく、広く海外の情勢を見つつ、これからのインターネットを中心とした技術の変化について関心を持っている当局の姿勢が、毎回の議事録のなかでもかなり具体的に生々しく記載されているといった状況がホームページからも伝わり、一般の方々の関心が非常に高まったわけである。

報告書の最終的な取りまとめに際して、政府などへの具体的な提言をメンバーのコンセンサスを得て纏めるというスタイルは、懇談会の性格上、基本的に難しい面もあったが、他方、プレゼンテーションの内容だけを取り纏めたのでは面白みが無いということもあり、報告書第5章「今後のわが国の行政当局の取組みについて」で、具体的な提案というのではなく、懇談会の議論で、どのような方向性に対して意見が出たのか、どのような個別具体的意見が出たのか、そういったところをピックアップする形で取り纏めた。

その後、報告書の内容が、財務省当局の中でも貿易手続きのIT化を進めるためのコンセンサスを得る上での参考資料としてかなり注目され、また、幹部の方も再認識され、関係省庁の方々もこのホームページを見ることによって、一体的な取組みに対する姿勢をさらに確かなものにしていかれた、という話を聞いている。

それでは具体的に何を提言したのかと言うと、その概要は次ぎの通りである。

全体最適な国際物流の実現に向けたグランドデザインの策定

それぞれの省庁ごとの最適、企業ごとの最適といった部分最適ではなく、全体としての最適をまず優先的に考えるべきというSCMの発想が強く出ている。そのためにも、省庁横断的な、あるいは官民を含めたグランドデザインを早急に作るべきであるとうたっている。

IT化、EDI化に向けた具体的取組みについて

財務省の取り纏めということもあり、NACCSの一層の活用、投資余力の少ない中小・中堅の民間企業を、電子化のなかに組み込むための施策の必要性、といったこともうたっている。

手続き迅速化を進める中での適正通関の確保について

懇談会のなかでの議論で、IT化慎重論の意見の一つとして、リスク・マネジメントをどうするかという意見があった。社会悪物品の流入、盗難車の不正輸出などが社会問題化するなかで、IT化による迅速な通関処理によって、増大するリスクをどこまで回避することができるかが、かなり重要なテーマの一つになっていた。これについては、たとえばIT活用による高度なリスク・マネジメント・システムの構築、あるいは輸出入業者のコンプライアンスを向上させるための施策について海外当局の施策の事例に基づきながら検討していく、社会悪物品に対してはこれまで以上の取締り・罰則規定の強化をするべきなどの意見があり、通常の貿易と社会悪物品等の問題とをうまく切り分ける仕組みを考える必要があるのではないかということで、整理を行なっている。

その他の国際物流を巡る課題について

国際物流・貿易の迅速化は、IT化に合わせて、ハード・ソフトのインフラ整備、民間における取引慣行等についての見直しを行なっていく必要があるということ付記し、全体の取りまとめとした。

(3) 国際物流改革プラン(塩川イニシアティブ)

以上のような形で報告書を纏め懇談会は終了したが、その間の1年間に、当初予想していた以上に大きな変化が生じた。その一つが「国際物流改革プラン(塩川イニシアティブ)」である。

関税局としてはNACCSの改定が8年毎なので、その間にはあまり大きな予算要求を行なわないということが関税局でのこれまでの慣例だったようだが、懇談会の内容を具体的な施策に反映させるというような動きが省内のコンセンサスとしてでき上がったということもあり、それを平成14年度の当初予算に「国際物流改革プラン(塩川イニシアティブ)」という形で要求した。

内容的には必ずしもITに絡むところだけでなく、「(1)「現在システム化されている国際物流に係る行政手段(NACCSと輸出入・港湾関連手続き処理システム)のシングル・ウィンドー化の早期実現(15年度を目標)」のための予算、(2)「24時間物流時代に向けた対応」ということで、その受入態勢整備のための予算、あるいはまた、すでに横浜港には導入されている、コンテナのなかに積み込まれている盗難車の不正輸出の発見でかな

り実績をあげている大型X線検査装置を他の港にも配備することによって迅速通関に資するための予算などの予算が認められている。

さらに、平成13年度の第1次補正予算で、一部前倒しする形で予算化が認められたということもあり、今年度から具体的にこの国際物流改革プランの事業が着手されている。

(4) 民間側の動き

財務省での検討とは別に、私どもが参加している民間側の動きとして、経団連の産業本部で「輸出入港湾手続きのワンストップ・サービス打ち合わせ会」という会議が昨年4月からスタートし、民間企業の団体として、この政府のワンストップ・サービス化に対して意見を提言する動きが始まっている。経団連の動きとして、これまでも規制改革に対する要望等での活動があったが、いま国レベルでのいろいろな動きがあるなかで、再度、民間団体としての意向を強く政府に提言していく必要があるということである。

その中での一つの動きとして、昨年6月26日のIT戦略本部の第5回の会議の場で、経団連の岸副会長（東京三菱銀行会長）から「輸出入港湾諸手続きのワンストップ・サービスの実現に向けた提案」が出された。提案では、各省庁の関連システムを今後接続していくうえで、グランドデザインを欠いたまま独自に進められては困るということ、各省庁のシステムにアクセスするたびに入力・送信をするということでは、本当の意味のIT化にはならないこと、つまり、目指すものはあくまでもシンガポール、韓国並みの、ワンインプットで複数の省庁の要求する申請項目の送信ができるシステムの整備を要望しており、さらに、2003年度までには、入港から輸入許可までを最短24時間以内でできるようにしてほしい、等々の要求を行なった。また、現在、システム化に向けて省庁横断的に検討が進められているが、その中に、民間の意見も反映させるよう合わせて要望している。

(5) 全体的な動き

貿易手続電子化に対するこの1～2年の動きは、これまでのわが国の動きと比較しても非常に速いと思われる。この行政側での動きは、まさにドッグイヤーと呼べるほどのスピードで検討が進められていると思う。逆に言えば、この1～2年である程度の青写真が決まるということでもあり、ここで利用者側の要望がどれだけ反映されたシステムになるかが一番大きなポイントだろう。

また、現時点では各中央省庁のなかで調整が進められているが、官民の接続、民の接続という形での広がりを持ってはじめて全体最適という形になるわけである。したがって、本日のテーマでもある最適と言う場合、いかにグローバルなレベルでの最適化に持っていくかということが、まさにこれからの重要な課題であろう。

特にここ1～2年痛感しているのが、標準化について、どこまでコンセンサスが得られるのかということの重要性である。この点については、懇談会を通じてメンバーの方々からいろいろと話があった。各官庁が標準化されていないという問題提起はあるが、翻って見ると、民の中でもやはり個々の企業ごとにバラバラであり、場合によっては、一つの企

業のなかでも部署ごとにバラバラだと、多くのメンバーの方が認めている。

特に国際貿易について、ある大手メーカーがいみじくも次ぎのように言われました。「確かに自社内に国際貿易システムを既に作っている。ただし、あくまでも日本本社と海外の現地法人との間のネットワーク・システムである。しかし、たとえばシンガポールのヘッドクォーターが東南アジアや中国のサプライヤーから資材を調達するのがE D I化されているかと言えば、企業グループの枠のそとにいるサプライヤーとの間は、依然としてメール、電話、ファクスでのやり取りをしている」と。

E D I化の範囲として、どこまでの最適化を考えるのか。これについては、まだ明確なゴールが見えていないのが現実であり、理想論を言えば、UN / E D I F A C Tのような国際標準フォーマットを使って、系列外企業との取引、それも日本企業だけではなくて、アジアや欧米のサプライヤーとの取引も、すべて国際標準フォーマットを使って行なうことが真の電子商取引だと認識しているが、さりとて、それが本当にすぐにできるのか。当時の懇談会のメンバー企業の方々のご発言によれば、まだそこまでは進め切れていないということだった。

このように考えると、ここ1～2年目覚ましく進みつつある電子取引、特に中央省庁間の申請の電子化は間違いなく平成15年までに一つの成果として完成することは、確信をもって言い得ると思うが、その次の段階として、それを受ける個々の民間企業ベースでどこまで電子商取引の枠を広げていけるかが、まさに非常に大きな課題であろう。

標準化についてもう一つ言えば、同じ政府間であっても、海外の政府と日本政府との間でどこまで標準化を進めていくかという問題が残るのではないか。冒頭に、G7各国の申告フォーマットの標準化をご紹介したが、実際には、現実問題として各国共通の項目と、各国固有の項目という違いが最後には残ってしまうという問題があるようである。そうしたとき、各国間で完全な標準化が本当にできるのかどうか。これは確かに大きな課題であり、関税だけではなく、ほかの分野についても大きな課題だろう。先ほどF A L条約の話も出たが、国際条約に絡む問題でもあり、また、各国の商慣行の違い、行政手続きの違いをどこまで考慮するのかというのも、大きな課題であろう。

そういった意味では、まだまだこれから「全体最適化」という大命題に向かって、理想的な環境をつくるには、いくつもの大きな課題が山積しているということである。

(意見交換)

委員1：電子化というのは、我々から見れば一つの手段である。これを目標と間違えないようにして欲しい。何でもかんでも電子化をしたら解決するんだ、というような幻想をいただくべきではないのではないかと。電子化をしなくても解決できる問題点がいくつもある。例を挙げると、経済産業省であれば、以前から「許可申請を郵送で行なえな

いか」と唱えてきた。窓口での相対の行政のシステムというのが、日本の昔からの行政手法として続けられてきた。この郵送の問題は、ここ、1～2年前に認められるようになってきたと思う。そういう問題は、電子化云々というレベルの問題ではなくて、行政手法の問題ではないか、と。それから、財務省の方では、企業として電子化しても、最後の税関の所では、インボイスに署名するといった紙のレベルになっているのも一つの典型であろう。これは政令に書かれている。通達ではいくつかの除外的な措置が書かれているけれども、少なくとも政令は内閣から出たものだから、いかに内閣が電子化の号令をかけていても、とにかく政令には「手書きで署名しろ」とある。

また、一般包括許可を税関で使うときには原則としては原本を出す。一般包括許可というのは、基本的に輸出者すべてに共通のものだし、100社か200社ぐらいの話だから、NACCSのなかで企業名を登録すれば済む話であり、これも昔から言っているのだが、JETRASとNACCSとが繋がらないとできないと言われる。誰かオペレーターが1日インプットすればできる話なのに、電子化でなければならないと言っている。これはちょっとはき違えているところがあるのではないか。

率直に言って、今回、電子化のお話で委員会を設立されるということですが、私自身は電子化そのものには、もう本質的にあんまり関心がありません。電子化にあたって、電子化を妨げている従来の行政手法、行政そのものの方を見直すきっかけにしたいだけなのであれば、面白いと思う。

これもJETRASの話であるが、最近は変わっているかも知れません。昔聞いた話では、個別許可の申請をした場合、その申請を許可しても差し支えないという心証を審査官が持つまでは、実際には受理されていない。許可しないという心証を持った場合、申請を取り下げさせられる。その辺のところ、行政として問題があるんだと昔から思っている。不許可という処分がない。あるいは、不受理という処分がない。やるときには、取下げ申請をしるという行政指導を受けて、申請を取り下げる。「まさか、電子化になってそういう手法をそのまま電子化するんじゃないでしょうね」と冗談で言っていたら、少なくとも以前に私が聞いた限りでは、そのまま電子化されているという。そういうことを見直すのが本来、電子化にあたっての大前提ではないか。もしそうならないとすれば、先ほど言ったように、手段と目標選定とが本末転倒になっているという感じがする。

国土交通省：ワンストップ・サービスということになると、国土交通省にも当然に同じ問題があると思っているので、ひと言申し上げたい。

今回、ワンストップ・サービスを実現する際、その理念として、電子化はあくまでも手段だと考えている。何のために電子化をするのか。やはりコストダウンに結びつかないと意味がない。実際に物流関係の手続きとして行政関係にかかるコストが下がるためにどうしたらいいか、という問題意識で捉えている。したがって、国土交通省

内に手続き簡素化の検討会を設けたのは、まさにそういう意味からであり、電子化だけではできないことも含めて対応していきたいと思っているからである。ただ、抽象的理念はともかくとして、具体的にどこを直すのか。たとえば電子画面だったらどこをどう直すのか。手続きだったらどれを無くしたらいいのか。そういうレベルの話になると、必ずしも具体的な話が包括的に出てこない。

しかも、各省にまたがる手続きというのが分野によって違う。たとえば輸出入の許可手続き、ワシントン条約や安全保障関係の外為法に関わるような分野ということになると、財務省と経済産業省との間のところで、実際に（申請などの）手続業務を行っているのは商社とか通関代理店ということになる。一方、船のほうで、入港と上陸許可ということになると、役所側は法務省、国土交通省、さらに自治体。手続をおこなっているのは必ずしも船主だけではない。したがって包括的に見ている人というのがいない。しかし、お互いに少しずつ絡み合っている。そういうことで、複雑系のマネジメントと言えるような構造になっていて、誰も全体像を把握していないのが問題なのではないかと思う。

したがって、パブリック・コメントを通じて、なるべく多くの方から意見をいただければ、いろいろな角度から見ることができ、制度上の問題をぜひ直していきたいと思う。

それから、今回の合意のなかに「すべての手続きが電子的にできる」というのを盛り込んだ。たとえばインボイスに署名を求めるために紙で出せというのは、原則あり得ない、と。電子的にやれるものは全部電子的にやる。それができていなかったら、「何で？」というコメントを、システムができたときに出していただくとありがたいと思ってる。例を一つあげます。乗員リストが複数のところから求められている。たとえばNACCSだと英語しか使えないから英語で書く。ところが、法務省は日本人・中国人・韓国人は漢字で書けという要求がある。そうすると、法務省から入れたデータがNACCSに通らないという話が出てくるので、法務省で規則を変えていただいて、全部英語で受ける、と。そういうことも合わせて検討した。

こういうささいなことなのだけれども、そういったささいなことやらないと、結局、事務コストが高くなって、日本の手続きが高くなる。そういうことがあるので、ぜひ多くの方からご指摘をいただければ、国土交通省としても是正するように、最大の努力をしたいと考えている。

主査コメント：今の委員からの意見には重要なところが二つある。電子化のシステムはあくまでもツールでしかない。これを進めていったときに、いちばん困ってくるのはどこか。二つある。一つは、行政の今までのシステムでいいのか、といった問題に必ずぶち当たること。そうした電子化を妨げている省庁間での問題点。もう一つは、その

ような形で進めていったときに、手続きの問題に関連して省令なり法律なりをいくつか変えなければいけないということに必ずぶつかってくる。

したがって、われわれ自身がやっていくことは、そうしたことを浮きぼりにすることではないか。業界が実際の実務をやっているなかで、行政的にも手続き的にもこういう問題点があるから、このようにして欲しいという形を作っていく限りは、行政側としてもなかなか分からないのではないか。

もう一点は、やはり行政手法の問題です。電子化とか言うことよりも、やはりグランドデザインという観点から、省庁間にまたがっているものを全体として見て、どうしたらいいのかというのが、二つ目の問題だろうと思う。

委員 2：わが社も輸出・入では、シンガポールや米国にある現地法人との間の取引になっていて、社内のグローバル・ネットのなかで、基本的には電子的なインボイス・ベースで、これから議論するような部分のところについては、一応電子化されている。社内で意見をヒヤリングしたところでは、いま指摘がされたような点、実際にお役所が絡むところで、紙ベースの書類を出さなくてはいけないというところがある。そのところを改善していただくのが、今回のいちばんのポイントではないか。

データをシームレスにストレートスルーに流すということが、ITをツールとして使ったときの全体のコストダウンにいちばんつながるということだった。

お役所間の調整など、多々あるかと思うが、その辺の意見を取りまとめて上申できれば良いのではないかと考えております。

主査コメント：国際貿易のための社内システムでの手続きの中で、一番困るようなことはどのようなことなのか？

委員 2：社内で企業グループの中でやっている分には、基本的にB/Lを使わないで取引しているが、グループ外であれグループ内であれ、キャッシュフロー・マネジメントが行なわれており、現地法人を通して一旦資金が滞留してしまうということがあるので、資金繰りをもう少しスピードアップする必要があるという意見が、貿易実務部署とは別に、財務部門の方にある。

社内のシステムとしては現地法人を使った方が銀行の手数料などもいちばん安くできるような形で精緻なネットワークができている。しかし、実際の取引の場合、現地法人を通じて、その国のなかの製造会社や需要者に納品する。キャッシュフローを改善するためには、本当はそのところまで手をつけなければいけないのではないかと議論が、輸出営業や国際調達部門とは別のところから出てきている。

現在、社内に「e化プロジェクト」というのがあり、検討すべき議題として上がっているが、まだ全社的な議論としては結論を見ていない。社内の調整がけっこう多いということである。

委員 3：輸出入手続を含め、社内でグローバルに同じ仕組みでやりたいということで社内で一つのシステムにするということで取組もうとしているがなかなかできない。なぜかと言うと、シンガポール、ホンコン等と日本の輸出入手続の仕組は全く違う。日本はまったく遅れている。これほどガンジがらめに輸出の手続きをやらないといけないという国は日本しかない。本当にIT化を進めていこうとするならば、制度そのものを徹底的に見直して簡素化しなくてはならない。

10月に予備申告制度が導入されたけれども、まったく使っていない。なぜならば制約があるからである。これはIATAのルールなのかもしれないが、航空ラベルを貼らなければいけない。予備申告制度を適用するにあたって航空輸送についてはエア・フレイト・ナンバーをを付記しないとイケない。こんなおかしなことは無い。そもそも保税上屋で申告しなければいけないということ自体が遅れている。そういうものを徹底的に見直しをして、本当にIT化を進めないといけない。そういう形でやっていると、うまくいかないだろうと思う。

主査コメント：貿易手続の中で日本が非常に遅れていると思われたり、感じている点は具体的にどのようなことなのか？

委員 3：制約である。日本の外為法では貿易は原則自由になっている。しかし、今言ったように、シンガポール、ホンコンであれば届出良いが、日本では貨物を保税上屋へ入れて搬入登録をしなければならぬ。これはおかしいと思う。

これは民と官との仕組みをよく見ないとイケないと思うが、やはり海外のそのような面を日本も取り入れていかなければならぬ。

国土交通省コメント：包括的に説明すると難しいと思うので、われわれの理解するところで説明すると、こういうことではないか。

日本は役所毎に手続が定められている。これに対して、FAL フォームなどは目的によって定められている。すなわち横割であり、何のためにこの書類を出すのかというのが決まっている。これに対して日本では役所が欲しいと思うものを全部取っているのではないか。つまり役所が持っている機能と、本来横割で作られているものとの間での違和感がかなり出てきているのではないか。

役所のシステムは、IT の世界の言葉で言えばシリアルである。一つの作業・手続があって、それが終わると確認ができて、次ぎの手続に進む、といつように一連の作業が全部シリアルであつてパラレルには処理できない。根拠となる法の発想がそのようになっているのでパラレルに処理できない。国際物流の問題は、金とドキュメント(情報)と物そのものの、この三つの流れをできるだけ速い回転で同時

に流さないと結局は投下資本の回転率が上がらない。行政側の発想がシリアルなので、貨物の流れの所で滞りが生じる。この三つを平行に流そうとすると、どうしても同期をとらなければならない。この委員会では、これだけの荷主が集まっているのだから、この「同期を取る」ということに何等かの仕組みを提案できれば画期的だと思う。

(文責 事務局)

以上

第一章附録(2): 第2回「国際電子商取引円滑化委員会」議事概要

日時：平成14年2月19日 13:30～15:30

場所：機械振興会館 研修-2号 会議室

第一議題 報告 国土交通省における輸出入・港湾諸手続の電子化、制度改正の現状について」

(1) 輸出入・港湾諸手続のワンストップ化について

講師：泉田 裕彦氏

国土交通省貨物物流システム高度化推進調整官

小泉首相が本部長となっているIT戦略本部へ報告された内容をまとめて、輸出入・港湾手続のワンストップ化に関する経緯、及び現状どこまで議論が進んでいるかについてお話しさせていただきます。

- 港湾の24時間フルオープン化を進め、国際港湾物流の効率を大幅に改善する。

日本の国際競争力強化上避けて通れない課題と認識している。物流総合施策大綱で一応固めており、平成17年までに、船舶が入港してから貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまで(許可が降りるまで)に必要な時間を48時間に短縮するという目標を掲げている。

中継貿易港と大消費地港とでは、港の性格が異なっているので必ずしも一律には議論できないものの、日本と状況が同じ米国、英国、オランダ、ドイツ、フランスの港と比較すると、日本は、昨年3月の時点での調査で73.8時間を要している。

したがって、大綱の目標である2日への短縮をどのように実現するかというと、当然、手続の簡素化とか規制緩和等も必要になってくるが、まずは電子化の対応も必要との認識を持っている。(注：当日配布資料中「輸出入手続の商用時間調査(財務省関税局)」、入港から許可までの所用時間は平成3年2月時点で168.2時間。平成13年3月調査で73.8時間)

- 港湾EDIシステムの利用状況と加入状況

国土交通省の港湾EDIは、船舶の入港関係、港湾管理者との接続等を処理する事務手続を電子化したものであり、利用状況は1999年10月から2002年1月まで順調に伸びている。加入状況は、1998年8月から2002年1月までで利用者が約345事業所と、やはり順調に伸びてきている。近年の時間の短縮には、電子化の成果も出てきていると認識している。

- 輸出入・港湾手続きの現状の課題

ただ電子化をすればいいと言うのではなく、以下のような現在の問題がある。

複数の府省に同じような書類を提出させられる。：船回りの関係で言うと、乗員名簿も複数の官庁への届け出が必要になっている。貨物リストも、ビジネス関係も含めて、複数の提出先がある。これを何とかしなければならない。

完全電子化が済んでいないため、紙での提出が求められる手続がある（紙と電子の併存）。：たとえば夜間荷役の許可の申請書は電子化されているけれども、そのリストは紙で出すことを求められる。結局、電子的に送ることができるのは申請書1枚だけなので電子申請を利用するメリットが無い。リストを紙で持つていくのだったら、申請書を1枚ポンとその上に付けて持参するほうが手取り早いということになってしまう。完全電子化を進めることが、コストを下げるのにいちばん重要なファクターではないか。経団連との意見交換でも、一番指摘されたのは、電子化をすることが終局の目的ではなくて、電子化をすることによってコストが下がることが重要なのだということだった。国土交通省としてもその辺の事情も勘案しながら、コストダウンができるような形での電子化を考えたい。

システムの連携が取れておらず、入力が煩雑である。：今年3月から、港湾EDIがNACCSと連携を始めるのだが、NACCSの専用端末に港湾EDIのソフトウェアをインストールすると、社内システムと繋がるLANシステムを作っているところは問題ないが、そうでない場合、船が入ってくるたびに港湾EDIを立ち上げて手続をし、ログ・アウトをして、あらためてNACCSにログインして、また手続をする。その時に、乗員名簿を2回に入力するというのは最悪ということになる。システムの連携をどうとっていくかが課題になっている。

国際標準に対応していないシステムがある。：EDIでデータ交換をしたい時に、UNEDIFACTを使用するということになると思う。国際標準に対応しないで、日本で作り込んでしまったが故にできてしまった規格、NACCS標準というのがあるが、そういう国際標準に対応しないシステムの場合、たとえば住所と名前といったデータをそのままUNEDIFACTに準拠しているデータベースに入力しようとすると、住所というところに字がダブって打たれる。スペース、スペースと打って入力しなければならない。住所を打つときに、列が2段下がっている時に、エンター、エンターと押して、2列下がって、正しく印字ができるようにしなければいけないとか、機械の方に人が合わせることになる。メッセージ形式の問題になるが、この統一が完全にとれていないと、機械に人件費を使って合わせるということが起きてしまう。人を雇えば当然それに伴ってコストが発生することになるので、コストを下げる意味でも、どのようなシステムにしたらいいのかという課題を抱えている。

現在の取り組み

1月31日までの取り組み

インターネットでつながるシステム、例えば経済産業省の JETRAS、国土交通省の港湾 EDI、今後整備される法務省の乗員上陸許可支援システム（仮称）はインターネットで利用できるが、他方 NACCS は専用回線である。さらにこうしたシステム間の接続では、以下の通りである。

- JETRAS と Sea-NACCS の接続：JETRAS にログインをすると Sea-NACCS の手続きができるのではなく、NACCS では、経済産業省から輸出入許可が取得されているかどうかの確認をするだけという接続になる。
- 港湾 EDI と Sea-NACCS の接続：当初案では、ソフトウェアの共有、回線の共有にとどまっており、不十分なシステム間の連携にとどまっていたのではないかと懸念されている。

このような現状に対してどうするかというと、通関業者であろうと、代理店であろうと、シングルウィンドウ、一つのシステムでアクセスをして、全ての機関に手続きが行くようになるれば便利というワンストップ化で、電子的にはシングルウィンドウシステムというものを、現在、構築しようとしている。

参考までに現状をまとめると（当日資料、港湾諸手続の電子化の推進状況参照：港長から入国管理事務所までの間で、二重の四角で囲まれている部分が既に電子化されている部分、点線で囲まれている手続についてはペーパーで行う部分）半分ていど電子化されているが、それ以外は電子化が完全に普及していないという状況であり、これを改めていく必要がある。

FAL 条約

これは改めるということに関して参考になるのが韓国の FAL 条約批准である。まだ調査中で、確認が取れていない話だが、韓国が昨年 FAL 条約に加入した。FAL とはファシリティの略で、港湾の手続の簡素化に関する条約である。これは通関手続も含めて様式を国際的に統一するという条約で 1965 年に出来たが、日本はこのときに FAL 条約を批准せず、現在に至るまで批准しないで来ている。韓国の場合は、アジア通貨危機によって国がつぶれるのではないかとこのほどの危機に立たされて、FAL 条約を批准するという契機となったが、FAL 条約批准によって手続項目が 150 ぐらいあったのが 40 台に落ちたという説があり、今これを検証しようと考えている。

韓国の法制度はきわめて日本によく似ているが、その韓国で FAL 条約に入ったところ手続の数がぐんと減ったということは、日本も多いのではないかとこの疑いはある。

電子化をするに当たって、今後の課題は、手続の簡素化を視野に入れながら、電子化を推進していかなければならないと考えている。

塩川イニシアティブとシンガポール型

このような課題を解決するには、一つは今使われている最大の情報処理システムである NACCS をハブにして手続の一元化を図る。これは塩川大臣が提唱したところから、塩川イニシアティブと言われている。これに対するシンガポール型とは、インターネットを活用して、ポートネットとトレードネットを二分するというイメージであるが、分散処理型のシステムを構築するというものである。この二つの型を巡って、昨年の秋から今年の正月にかけて財務省と国土交通省で調整をした。

当初の財務省案は、NACCS に輸入申告関係情報だけではなく、船舶関連情報も含めて全てを NACCS に入れる、農水省から港湾管理者まで、全て NACCS がデータ配信をしてあげましようというものであった。これは高速回線を使って、早く手続をしたい人には便利になるので一歩前進だということになるが、問題がないわけではない。

NACCS の問題点

NACCS は専用線を主体としていることから汎用性に欠け、専用の端末を置かなければならない上に、維持費が高い。加入業者数は昨年段階の数字で、899 になっています。韓国の 3 万社に比べていかにも少ない。899 の加入業者数で、収入は約 70 億円 / 年を集めており、単純に割ると一加入者当たり年間 800 万円の通信費を負担しなければならないことになる。紙で行えば無料の手続が、電子的に行くと有料になるという構造になっている。グループ内で計算した場合、年間 1 億を超える事業者も存在するというので、通信料にしてはあまりにも高いのではないかという問題点がある。

NACCS は 20 年前の基本設計に基づいたメインフレームで運用されている。こうしたシステムは世界的に見れば毎年 3 割から 4 割で需要が落ちている。オープンプラットフォーム、例えば UNIX とかウィンドウズで構築されたシステムに比べ、同じことをやらせるにもどうしても割高になる。

NACCS のシステムは NACCS 特例法という法律により業務を独占している。したがって競争原理が働かない。NACCS を使わざるを得ないということになっているので、画面をご覧になった方は分かると思いますが、作りこみが悪いでき具合になっている。サービス水準が高いとは言えず、自分のデータベースに輸出入の許可が出たかどうか見に行っても料金を取られる。諸外国では、手数料はだんだん下がっていきませんが、日本の場合は競争原理が働かなかったせいか、コストは下がらない。10 億円で始めて、現在 130 億円ぐらいの収入があり、110 億円をシステムの運用にまわしている。コスト全体が膨張している。何らかの競争原理を入れないと、コストを引き下げるのは難しいのではないか。また、NACCS の場合、特定事業者と随意契約をやっているという不透明さが残り、競争原理が働きにくい状況となっている。政府の特殊法人見直しの一環で、随意契約を減らささいという指摘がある。今度のワンストップ化、シングルウィンドウ化にあたっては、ぜひ競争入札を行って欲しいと思っている。

NACCS の存在が、代理店業の非効率性につながっている可能性があるのではないか。例では、JTB、日本旅行などの旅行代理店が、従前航空券を定額でしか売らなかった。高い券しか売っていなかった。それが、HIS とか格安業者が出てきて、さらにインターネットで、個人で予約できるようになったら、格安チケットから超豪華なハネムーンパックまで売っている。サービス水準が向上したことになる。NACCS が代理店しか使えない状況はほぼそれに近い。例えば、500 円で処理できるものを 1 万円請求されても、これでは処理できなければ 1 万円払わざるを得ないという構造になっている。全ての業者が参加できるようにと財務省に言ったが、依然として NACCS センターの業務方法書には、何業と業で書かれていて、全ての業種が参加できると言いながら、現場では業種制限があって誰でも入れるわけではない。代理店業の通関とか船舶代理店の収益源になっている部分があると思われる。

物流の効率性を上げるためには競争原理を政府の仕組みの中に入れていく必要があるのではないか。

例えば、税関本体業務は国の直接事業として、システムの設計運用とかは民間の委託で行う。格安なシステムができる可能性があるのではないか。少なくとも、国が行う行政手続について、紙で申請すると無料のものは、電子的にも無料にすべきであり、これは一度検討してもらっている。

民間ネットワークとの接続も重要である。単純に官民手続だけで、民間のデータのやり取りができなければ、入力のために別途人を雇わなければならないということになるので、そうした負担を無くすためにも、民間事業者との接続を認めてもらう必要がある。

自民党の港湾特別委員会（委員長：三塚博議員）で、三つの原則で港湾諸手続の改革を実施するようとの決議がなされました。すなわち、インターネットの活用で誰もが最小限のコストで利用できるシステムにする、国際標準に準拠したシステムにする、申請手続きを大幅に簡素化する。これは国土交通省の基本スタンスであり制度全体の基本スタンスであるが、利用者の利便性を最優先に考えるべきであり、国際条約に準拠し、申請手続きの簡素化もするという事で改革を進めていった。

シンガポールでは、船社、荷主はインターネットを通じて手続が出来るが、Port Net と Trade Net に大きくネットが二つに分かれている。Port Net は港湾管理で、Trade Net は輸出入、通関、検疫、出入国管理を行うことができる。Port Net と Trade Net は相互接続されていて、Port Net に入った人は、Trade Net の手続も取れる。一方 Trade Net に入った人は Port Net の手続も取れる。利用率もほぼ 100%になっている。

シンガポール型のイメージ（Port Net と Trade Net の相互接続）に沿って、サーバーは NACCS と他の手続き申請システムとを相互接続して全ての手続をとれるようにし、さらに、何度も入力することを省くための申請者のクライアントシステム用に、今は JETRAS パック、NACCS パック、港湾 E D I パックと別れているが、輸出入港湾手続パックを作って、

その中で自動テンキーを押してボタンを押せば必要な所に届くという仕組みも考えられるので、申請新システム自体も良いものになる。

特に港湾EDIのほうはゲートウェイ接続の方法もあるので、社内LANとの接続もした上で使えるソフトウェアバックがあると便利である。

こういう議論の結果、政府全体として合意に達した基本的考え方は(当日資料、輸出入・港湾手続のシングルウィンドウ化 イメージ図参照)、国際競争力の維持向上をはかるために物流の効率化をやる。NACCS、港湾EDI、乗員上陸許可支援システムを相互に接続連携する。平成15年度のできるだけ早い時期までに、輸出入港湾手続のシングルウィンドウ化の実現化を進める。

NACCS料金を引き下げるという点については、平成15年度に、付加サービスなしで電子的に無料で受け付ける手続システムを構築するということが財務省から意見表明されている。

シングルウィンドウシステムは原則論で合意しても、現場でシステムを作りこんでいく過程でいろいろなことが生じるので整理をしておく。1回の入力送信で、関係府省に対するすべての必要な輸出入港湾手続を行うことが可能なものを言う。当初、全ての輸出入関連手続を行うことが可能だと書こうとしたが、「全ての必要な」になっている。時系列的に同時に出来ない手続があるためである。すなわち、輸入許可手続をとる人が同時に入港手続きをとることはない。それぞれの時点で行う手続を一発で行えるということは必要だが、同時に全ての手続と言ってもありえないという議論があったので、それぞれ申請手続きをするときに必要な手続を全て1回でできるようにするのがシングルウィンドウと定義している。

システム開発は、運用コストの低廉化というのを目指す。

インターネットを利用するか専用線を利用するかは利用者が選択する。NACCSにログインした人は、港湾EDIや、乗員上陸許可申請支援システムを含めて全ての手続をすることができる。港湾EDIにログインした人も、システム間接続を経由して、全ての手続をとることができる。両方ハブになる。ポイントは、NACCSは専用線を用いており有料である。港湾EDIから入った場合は原則無料で、NACCSの手続としてNACCSを利用した場合には利用料金がかかる。シングルログインであるが、一つのIDで入って、NACCS関連の手続をすると、NACCSの料金が課金される。

平成15年度までにNACCSは付加サービスとして民手続もやっているのだから、官民手続は無料にする。港湾EDIからNACCSをかすめて、官民手続ができるルートを財務省は別途用意する。NACCSでは税率の計算をしているので料金をかけていますが、その場合に経由するアプリケーションサービスプロバイダで、税率計算をしてくれるようなアプリケーションサービスプロバイダが出てくることも許容しなければならないと思っている。そうでなければ、自社内のシステムで税率を計算して、様式にあわせて全部埋め込んだ上で、デー

タを流さないと完全無料化にはならない。

今後の課題は、手続も簡素化しないといけない。国土交通省は先月（1月）指定職レベルの人を集めて、手続を簡素化しようという検討会を立ち上げた。必要があるものについては、法改正もターゲットに入れて手続の簡素化を進めていきたいと思う。最も手っ取り早いのは FAL 条約を批准して、EU が強制的に採用する FAL フォームに日本も準拠するような形で使い始めることだが、今まで条約を批准してこなかったのが、状況がどのように変わったから批准するのかという理屈が立たないので難しい。

完全電子化も必要である。民間ネットワークの接続も求めていかなければならない。2001 年の 2 月、当時宮沢大蔵大臣が、野田聖子議員から民間ネットワークと接続しないのかと質問されて、前向きに検討すると回答しており、全く実現不可能ではないのではないかと。

米国と日本の通関システムで決定的に違う点として、日本からの輸出の場合、強制保税地域搬入制度によって必ず一回保税地域に持っていかなければいけない。もう少し EU なみに簡素化できないのか。事前申告制度を使えば、船が走っている間に、通関の手続を始めることができると財務省は言っているが、実際に現場の声を聞くと、手続が煩雑な上に高いので使われていない。貨物が入ってから初めて紙で申告するという原則になっているが、紙を持ってきたらあれが足りない、これが足りないと言うのではなくて、海上に貨物があるうちに必要な手続が始められるのであればスピードアップになる。原則を変えることが必要であろう。

港湾諸料金は、神戸と香港とロサンゼルスとを比べると大差がない状況になっていますが、内訳で見て、東京は高い、港湾労働者の賃金も高いという状況です。この議論をすると、外国人船員の内航船の分野での受け入れという話もあるが、入管政策にまともに関係してくる。国の労働力をどう考えるのかを解決しないと、外国人船員の内航船の分野での受け入れという話にはなっていないという状況である。

最後のまとめです。輸出入・港湾手続の役割の抜本的な見直しを、物流の効率化を導き、それが経済の活性化につながり、特定事業者の利益ではなく、国全体で、消費者余剰が増大する形にする役割が必要だと思う。

（2）港湾関係業務の問題点について

講師：下司 弘之氏

国土交通省港湾局環境・技術課 課長補佐（当時）

シングルウィンドウ推進室長（現在）

日本の国際競争力を強化するのに何をしたらいいか。

アジアの主だった港のコンテナの取扱量を 20 年前と 2000 年のデータを比較すると、20

年前の、東京湾と大阪湾の貨物量と香港、シンガポール、マカオ、釜山は、だいたい同レベルであった。たった 20 年の間にシンガポールは 20 倍に伸び、香港は 15 倍程度、高雄、釜山についても約 10 倍程度増加している。対して、日本の港のコンテナ貨物量は約 3 倍にしかっていない。昨年 2000 年のデータでは、日本の全部の貨物合わせてもシンガポール、香港にはるかに足りない。20 年前、神戸は世界先端の港だったが、2000 年には 20 位以下のランクに落ちてしまったという状況になっている。

2000 年の上位ランクでは、アジアの先進港といわれているところが軒並み 1 位から 4 位、ロッテルダムも入りますが、6 位に上海ということで、世界のアジアの港が際立って元気な活動をしている。欧米の港は日本にとって商売相手だから良いのだが、アジアの港は競争相手となるので、こうしたアジアの港に勝たなければならないが、今までの制度にこだわっていたのでは勝ち目がない。

アジアと北米を結ぶ航路、あるいはアジアと欧州、アジア域内のコンテナ貨物の移動を国ごとに整理すると、中国が際立ってどの航路についてもシェアを伸ばしているのがわかる。WTO に加盟したことから、さらにこの動きは大きくなってくるだろうと思われる。そういう中で日本はどの航路をとっても半減している。10 年前と比べて半減している。

例えば自動車を取り上げると、85 年から 15 年間の日本の自動車メーカー生産台数のうち、海外の生産台数と輸出の台数を比べると、94 年に海外生産台数と輸出台数が逆転した。現在のところ、日本の自動車メーカー生産量のうち、海外生産率は 4 割に迫る勢いとなっている。

これは自動車メーカーに限らず電機メーカーをはじめとして、いろいろなメーカーが海外に進出している。日本のメーカーが海外に生産拠点を設けた件数で、2000 年について中国が北米を抜いて第 2 位になっている。おそらく 3~4 年のうちには、アセアンを抜いて中国がトップに踊り出るのではないか。中国への産業拠点の立地が盛んであるということを受け、アメリカの統計を基に作ったデータで、東向きの航路と、アメリカからアジア向きの西側航路について対象国の分類をしてみると、特にアメリカ向けの中国・香港の貨物が、この 5 年ほどの間に尋常でない伸びを示している。これから見ても中国の貨物を誰が取るかが、港の世界で言えば、この 10 年ぐらいの最大のテーマになっている。

港の場合、単にその国で発生した貨物をその国の港から出す。あるいはその港から輸入するというだけでなく、積み替え貨物のウエイトが非常に重くなってきている。高雄と釜山で、この 5 年ほどの間に急激にトランシップ貨物の量を伸ばしている。台湾、韓国とも、高雄もしくは釜山で積み替える中国発の貨物を狙っている。日本は地べたを這っている。世界中のトランシップ港湾の主だった貨物量を整理してみると、シンガポールが圧倒的で、シンガポールでは全貨物量の 8 割ぐらいが積み替え貨物になっている。高雄、釜山は中国貨物の関係で大きく伸びている。香港は 3 分の 1 が積み替え貨物である。ここは後ろに中国という大消費、大生産拠点が控えているので、シンガポールのように積み替えだけという状況にはならない。

欧州航路の最終寄港地が釜山になるのか、日本になるのか、我が国には大問題である。日本の基幹航路寄港便数はどうなっているかを見ると、日本の主要港、日本だけがこの 10 年間に寄港便数を減らしている。釜山、香港、シンガポールは倍増である。

5000TEU 以上という大型のコンテナ船の寄港について日本は多く、平成 11 年に世界一位だったのが、12 年には中国に抜かれて第二位に落ちている。

日本の港がフィード港化したらどうなるのかということ、欧州航路が全て韓国を最終港にしまった場合、日本には欧州航路は寄港しないという前提で、当然ながら輸入価格は上昇する。輸出価格も上昇して、トータル輸出の減額が 3 兆か 4 兆くらいになるのではないか。これは経済専門家による精査が必要であるが、当然何らかの影響が出る。

そこで港湾局の取り組みであるが、国際競争力強化に向けて、小泉内閣の中で 7 月に総合物流大綱を閣議決定していただき、8 月に閣僚懇で財務大臣から国際物流改革プランについて発言があった。引き続いて、都市再生プロジェクトで、国際港湾の機能を強化するという方針を打ち出していただいた。

目下の懸案である、手続のシングルウインドウ化については、泉田さんからご報告いただいた通りで、それだけではなくて、もっと大事な問題がまだまだ控えている。それについて簡単に触れる。

国際港湾の機能強化として都市再生プロジェクトの中で位置づけたテーマが 6 つある。

まず港のフルオープン化、湾内のノンストップ化、ワンストップサービス、国際的に遜色のない高規格のものを作る、道路と港の連結、北九州での P S A が優先して具体的な検討に入った。これをトータルで進めていくという取り組みをしています。

フルオープン化：

昨年 11 月 29 日の労使協定に基づいてようやく日本の港運も前向きに舵を切り始めた。荷役作業については、1 月 1 日を除いてフルオープン対応が可能になった。ゲートも 8 時までという制約があるが、現場の声を聴くと、荷主の要請があれば臨機に対応しているターミナルが多いようである。これはあくまで民間のオペレータの対応であるが、役所も当然それに応じてフルオープン化が必要であるが、これについては後ほど述べたい。

次は、トランシップ貨物ですが、なぜこだわるかということ規模の経済という効果があるからである。10 万個のトランシップ貨物が入ってきたらどうなるか。トランシップ貨物は入りと出で 2 回荷役するので合計 40 万トンという計算になる。1 個あたりのターミナル運営の固定費は数が増えても増えない要素があるので、一個あたりのターミナルコストを下げられる要素がある。先ほど価格・コストの問題にを触れたが、平成 11 年と 12 年にヒアリングしたところでは傾向は変わっていない。東京港を例にすると、東京より高いのはホンコンとロサンゼルスで、為替レートの問題もあり簡単に比較はできないが、香港とロサンゼルスは競争相手がいないので高めの料金設定になる。我々が競争しなければならぬの

は、高雄、釜山、シンガポールだが半分以下の料金設定になっている。ヨーロッパでは東京の70%ぐらいの料金となっている。日本で一番取り扱いの多い20万TEUを扱っているターミナルで、コンテナ1個あたりのターミナルコストを100として、仮にそれが40万、つまり10万個のトランシップ貨物が扱えるようになった場合、1個当たりどの程度のコストになるか計算すると、65%ぐらいに下げられるだろうということである。中国の貨物を引っ張ってくることによって、ロッテルダムと同レベルまではコスト低減は実現可能ではないかということである。さらに競争相手のアジアの港湾と比べると50%ぐらいコスト差がある。ここは企業努力、役所の公的支援、規制緩和で補っていかないと競争できる状況にはならない。

料金低廉化で取り組んでいる内容だが、1番目は、日本のコンテナ法は埠頭公社方式で、借金で作り、利用料金で償還していくというしくみになっている。1%あたり10数億の年間使用料を払っている。高くならざるを得ない状況にある。平成12年から取り組んでいるのだが、岸壁については、政府が公共でやり、上物については従来の埠頭公社方式でやっていくことで相当下げられるだろうと考えている。

2番目として、神戸が震災復興の関係で料金特別措置をやっているが、こういう取り組みを広げていかなければならない。

3番目として、競争効果についても、主だった港は相当取り組んでいる。ダンピングといってもいいぐらいの料金設定になっているところもあるが、港は競争であるので、当然こうした取り組みがもっと広がっていかないとおかしい。

4番目は、管理者の取り組みの具体例として、内航シージャパン貨物に特別に免除している。

港湾のオペレーションについて世界を見渡すと、世界中のコンテナ貨物の3割弱は、フェイマス5といわれているパッキンソンであるとか、BSAという世界的なオペレータが運営をしているターミナルで扱われている。それ以外に船会社系、つまりマースクとかエバグリーンなどは、ターミナルオペレータとしても活動しているが、この貨物が20%ぐらい。つまり世界を股にかけた大手企業がオペレーションをしている。こういう制度を日本でも考えていかないといけない。平成15年には、北九州のひびきでPSAがメインの会社となるターミナルオペレーションの会社が設立され、世界レベルの運営がようやく日本にも実現する。

まとめ

ランダムにご説明してきたが整理する。国際競争力強化の観点から輸出入、港湾管理制度は何をやらないといけないか。まずはタイムを探っていく、コストを下げる、リーダーサービスを充実させる。この3点に要約できる。

リードタイムは、大きく4つあり、行政手続ワンストップサービス、ターミナルオペレ

ーションのオープン化、3点目は行政の制度の問題。通関制度はかなり改善をしていただかなければならない。具体的には、事前通関を認めるべきである。日本以外、主だった国はすべて事前通関の仕組みである。アメリカは入港の5日前までに、通関手続、通関申請をして下さいという仕組みになっている。それができないのは、予備審査制度をやっている、事前に登録をして事前に審査を受けられるものの、許可が出るのは、保税地域に搬入されたことが確認されたあとである。ここにいらっしゃる企業の貨物であれば、おそらく予備審査を登録しておけば、搬入確認が取れ次第1秒で回答が返ってくるであろう。だが税関が空いている時間にならないと回答が返ってこないの、予備審査をやってもあまりメリットはない。こうした一連の問題は保税地域及び一括搬入の問題である。保税輸送、外港貨物を日本に上げて、東京から北海道に輸送する内航貨物の取り扱いの問題と保税地域の問題を一緒に考えていかなければならない。これを見直さないと競争にならない。

通関情報総合判定システムはNACCSの中に組み込まれているしくみだが、自動的に過去のデータベースで、通していい貨物と通してはいけない貨物を判別している。区分1から区分3までであるが、区分1でおよそ9割がNACCSのシステムでオーケーが出ている。そうした区分1にあたる貨物については事前通関で、船から下ろしたらそのまま内陸に持っていけるというようにするのが筋だろうと思う。

当然残りの10%は、書類審査にするのか、あるいは臨検と言いまして実際に蓋をあけて税関職員に検査してもらうのか。ブラックカード、ホワイトカードによりますが、拳銃とか麻薬が入っていても困りますので、しっかり検査しないといけないものは徹底的にやっていただくとして、コンプライアンスが取れている企業にいちいち税関が開く時間を待っていただく必要はないだろうと思う。

通関業務のフルオープン化は、港湾荷役が24時間、364日行うので、当然CIQも対応した態勢を取らないといけないが、注意願いたいのは通関業務のフルオープン化であって、税関のフルオープン化ではないのです。フルオープンにする、事前通関をやっておけば、水曜か木曜に予め通関申告をやっておけば、土曜、日曜に税関が休んでも、区分1の貨物であれば、当然スムーズに出来ます。何が何でも人を3倍はり付けて、フルオープン体制を組んでくれということではなくて、工夫すれば十分フルオープン対応ができるだろうと考えています。

コストの低廉化は、PFIなどの仕組みを使いながら、日本のオペレータにも世界と競争できるような企業に育ててもらいたいと考えている。そのきっかけとして、ひびきの取り組みは非常にいいチャンスになると思われる。

ポートサービスは、パイロット、タグボートとあるが、世界レベルではない。例えば、強制水先制度。所管は国土交通省だが、日本の水先人は、外航の船長さんの、再就職の場に

なっている。相撲の年寄り格のような制度があり、水先人になるには高いお金を出して、株を買って、水先人として活動している間に初期に投資したものを回収するというしくみになっているようである。こんな閉鎖的なシステムは世界と競争していく上で、障害以外の何物にもならないだろうと思われる。アメリカは、学校を卒業した若い人を当初から水先人として、プロとして養成する。ここで水先人と書いているのはそういう意味で、一線を退いた方の第二の余生ということではなくて、当初からプロ意識をもった若い人を育てていく。そこに複数の企業による競争原理が働くような仕組みに変えていかないと、例えば横浜港に船が入る場合、東京湾港を案内するパイロットと、横浜港に入るための案内のパイロットと2人必要となる。一回寄港するのに4人雇うことになるが、一人20数万円かかる。一回の寄港で100万近く水先人に払う。これはいくらなんでも高すぎるだろうと思う。

インフラ費用の負担の見直しは、港湾局の所管です。制度を抜本的に見直していく。コスト低廉化のために公的なテコ入れもやっていきたい。これについてはもっと皆さんから、ご指摘をいただければどんどん前向きに考えていきたいと思います。

フィーダサービスは、内航海運は国土交通省の所管です。内航海運は旧態依然とした産業で、国土交通省・旧運輸省のスタンスとして、調整機能からの撤退は公表しているが、船舶調整事業という、事実上調整と違わない事業が依然として残っている。内航海運に従事している人からすると、船を新しくして競争力を高めるという場合には、船舶調整事業というのは機能を持つわけですが、全く新しくこの産業に入ろうと、積替え貨物がないくらい日本の各地に運びますという意欲のある人の参入を考えると、船を作るときに、それ以外に上乘せの負担金があります。これは当然新規参入の障壁になっているといわれても仕方がない。

国土交通省全体としてこういう点に取り組むべきだと考えているが、どこまで国土交通省全体のことになるかご期待をいただきたい。

質疑応答（意見交換）

質問 1：よく解らないことがたくさんあります。また誤解している点もあるかもしれない。まずこれが全てなのですか。例えば、海上では、貨物を搬入するときに、許可済みB Bなのか。CLTなのか。貨物と一緒にペーパーで届け出を提出しないといけないが、ここで全部をEDIでペーパーレスにするということになると、シングルウィンドウ化の図のどこに当たるのかが書かれていないので解らない。

また、たとえば港湾に携わる業者はたくさんある。そうした業者と輸出入者との間でいろいろなやりとりを行っている。それに船会社、関係官庁などが絡んでいる。これら全体がパッケージ化されて情報のやり取りをやっておかないと本当の手の簡素

化、コストの簡素化にならないと思うが、これについて伺いたい。

回答 1：今回のシングルウインドウ化は、基本的に電子制度をどう作るかという話である。ご指摘のように、民民の含んだ部分は入っていない。官民を主体にして作った。では民民はどうするのかということになるが、これはいろいろ議論をさせていただきたいと思う。

国がやるべきなのだろうか。国がやるということになると、他省庁にまたがる特殊法人をもう一個作れというようにも聞こる。NACCS センターがあり、港湾 EDI があり、さらにその他にも民間業務を取り込んだ形で特殊法人を作って独占させるとどういうことになるのか。おそらく、またそれに必要なコスト負担、利用者負担ということになる。さらに NACCS センターの例でも明らかだが、特殊法人を作ると天下りの温床になって非効率である。官民手続をしっかりシングルウインドウ化して、そこに民間ネットワークを作ることではないかと思う。それが、TEDI になるのか、ボレロなのか POLINET なのかわかりませんが、国際標準に繋いでいくという方がいいのかもしれないと思う。

さらに時代がもう一步進むと、3～5・6年だと思うが、XML がもう少し実用的になる。XML の技術はタグがあれば、データ長、プロトコルにかかわらずデータの交換がそのままできるので、そういう時代に合わせて、見直していくということが必要ではないか。逆に言うと、民間の情報共有は難しい話ではなくなるだろうと思っている。それを官に頼るとということになると、必ず利用者負担でコストが増えるので、民間ネットワークを迂回ネットワークに接続すると考えたほうがいい。

質問 2-1：トランシップ貨物、特に中国の貨物を日本に持ってくることで航路の活性化をするということが目的で、我々のコストを低減していくということだったが。

回答 2-1：おっしゃるとおり、先ほども 20 万トンを扱っているコンテナ貨物が日本で一番多いと申し上げたが、20 万 TEU のトランシップ貨物が入ってくると、全体としてコンテナ一個あたりの単価が 3 割強下げられる。当然、日本発着の貨物、荷主さんの貨物のポートコストについても同様に下がるので、日本に産業拠点を構えている方のコストも下げられる。港は港だけを商売に生きていける。今は 4% ぐらいしかトランシップ貨物はないが、それを最低 3 割くらいはトランシップ貨物を扱えるようになりたい。そのネタがすぐ隣の国に転がっているわけで、もう無尽蔵に中国貨物が出てくる。指をくわえて待っているよりは、取りに行こうという発想です。

質問 2-2：この事態は、10 年以上前に予測されたと思う。例えば、阪神大震災で神戸港の貨物にはわかに減り、現在に至っても戻っていないと聞いている。これは震災が原因ではなく、もともと日本の港湾の高コスト体質、規制、制約がある。関空が開港したが、関空が存続するためには、東南アジアのハブ空港でないと成り立っていかない。しかし、

コストが割高である。韓国に新空港ができる。貨物はおそらくそちらに入れていくだろう。例えば韓国キャリアは、日本の主要空港に飛行機を入れて、いつもでも韓国の荷物を持っていける形にしている。

日本政府は、考えが甘かったのではないか。今、本当にトランジット貨物を取り戻すためには、もしくはこれから発生するだろう荷物を取るためには、何が問題で、今何をしなければならないのかということ調べて進めていかなければならない

例えば、日本の場合、港湾のコストだけでなく、海上輸送は、日本での国際港は50ぐらいあるわけだが、東京や神戸、大阪に持って来ずにその地方港から海外に持っていくほうが、内陸のコストも合わせて考えると割安である。港湾だけではなく内陸の輸送コストが何故高いのか。根本的に対策を打たないと、海外の荷物を取るというよりも日本の貨物ですら地方港から海外に出て行ってしまいうだろう。我々荷主としては、とにかく安く、競争力はコストで対抗しなければ、ただでさえ中国メーカー等と競争していけないわけなので頭の痛い問題である。運送コストそのものの見直しをしないといけないと思うが、その点は如何か。

回答 2-2：問題意識は共通じゃないかと思う。自分なりに、こういう取り組みをやるべきではないかと思う点を紹介した。今の質問と自分の理解とでずれているところをお答えしたい。

神戸の貨物は確かに2割ぐらいでまだ回復していない。実際に貨物は離れて行っている。どこへ移ったかという韓国へ移っている。そこは全く同じである。内訳では、北陸、日本海側の貨物が神戸から離れて、直接日本海側の港から釜山に運ばれている。高麗海運さんとか、韓国の中小で、非常に安いコストで、外航料金で輸送されている。これはハッピーな点とアンハッピーな点の両面ある。例えば長野の有名なディスプレイ会社は、敦賀と直江津から出しており、コストは下がっている。今まで陸送で神戸に持っていったが、それが高麗海運シフトして、外航料金で、フィーダー込みの料金で安く運んでいる。これは電機メーカーからするとコストダウンになってウェルカムである。そういう声が各地方の工場からすると非常にありがたいという声もあるが、他方、日本のハブ港になるべき港がこのままではいけない。日本発の荷物についても集約して、ハブ港は日本で1港か2港でいいという議論も港湾局の中でも出ている。そういう体制に持っていくためには、日本海側から釜山に行く貨物に分散してもらっては困るというのも一理あって、私の中では結論が出ていない。

質問 2-3：北陸の工場は、敦賀港をフィーダーポートとして釜山に持って行くほうが、北陸工場から神戸に持って行くより安いのです。ということは、ハブ港は、釜山のほうがいいということになる。結局日本の内航線、国内の輸送コストが高いから外に出て行く。神戸港や横浜港をハブにしようと思ったら、日本の荷物でさえ利用しないわけだから、コストを安くしなければ日本の荷物さえ立ち直ってこない。そんな状態でどうして外航

貨物が来るというのでしょうか。

回答 2-3：趣旨は解っている。ただ、トラックで北陸から神戸に運ぶ料金と、フィーダー船で北陸から釜山に運ぶ料金と比べて、何の制約もなく競走したとして、釜山行きの船のコストが安いのは十分考えられる。日本のトラック料金は既に相当ダンピング料金になっているので、そこをたたきましようというのが得策であるというのは難しい。

結論は同じで、結局内航海運をもっと競争力のあるものにしなければ、もしくはサボタージュを認めるところまでいかなければ、日本の地方発の貨物は相当外に流れる可能性はあると思う。ただそれを、基幹航路の積み替え貨物と同じ土俵で議論するのは乱暴かなという気がする。

基幹航路は、台北航路に始まって、基幹航路を通らないといけないと決まっている。そこから少し離れた航路に寄るだけで、船会社の運行コストは高くなる。日本海側から釜山に寄って行くローカルライン貨物と、基幹航路のハブで勝てるかどうか、別の考え方をしないと、一緒に議論するとおかしなことになる。

質問 2-4：結局、荷物が集まって来なかったということなのか、前提となるもっと大きな問題があるのではないかということを書いたかった。

回答 2-4：ご指摘の点は、内陸輸送コストが割高であるということと、内航フィーダーを使うよりも海外の近くのハブを使ったほうがいいよという2つだと思う。内陸輸送が割高だというのは、小泉改革でやっているように高速道路が高いからである。トラック業界に何が起きているかという、高速道路使用禁止令が出ている会社がある。高速道路を使うと利益がなくなるということだからである。この国の資金配分で、高速道路を公共事業でやるのか、利用者負担で行くのかという所にメスを入れないと、トラック事業者で解決するのも限界があるのではないか。

陸送費が割高になる原因の一つは、日本はいろんな道路の規格をミニチュアで作った。海上輸送の40フィートコンテナがそのまま通れない道や重さが耐えられない道が沢山ある。そういう中で、小口に分けて配送すれば割高になる。国自身が割高の構造を作ったということもある。国家百年の計をどうするのか、まじめに公共事業を考えていくということも必要だと思う。他人への責任転換をしているようだが、そういう部分があると思う。

内航運賃については、国土交通省つまり旧運輸省だが、船員行政と内航業界の行政と同じ役所がやっている。通産省と労働省がくっついているという役所で、要は船員対策をやるのは内航海運業対策をやることによってやってきた。普通に考えれば、内航海運業の競争力をつけるためには、外国人労働者を使うということである。ただ、これは船員法でできないことになっている。労働対策をやる役所と、業対策をやる役所が一緒だと意志決定できなくなるという典型例だと思う。そういうことでは、内航海運自身が沈んでいく可能性があると思う。内航総連で議論しているとしてくるのは、

これから内航もIT化しないといけない。ITの講習費用を国費で面倒見てくれという要望が出るのだが、ほかに行き場のない人がいくらIT講習をやっても使えるようにならないわけで、それなら中国から10分の1で雇える優秀なIT技術者を雇ってくれば、当然IT化は進むという発想が出て来ない。船を一隻しか持っていない一杯船主がいっぱいいいて、船舶調整事業によって船を売ると退職金代わりのお金が入るという話が、ちょうどLPGの世界のように残っている。競争制限的な体質や構造が残っている限り内航運賃は下がらないと思う。内航運賃が下がらなければ、日本の港がハブになれなくて、他に持っていかれる。入管政策を考えるか、この制度全体で考えないと、高コスト問題に対応は出来ないと考えている。

質問3：確かにIT化によってワンストップで手続きができるようになるのは理想的だが、果たしてそれによって、今まで釜山に行っていた貨物が日本に戻ってくるか。必ずしもそうということはないと思うが、それにしてもどんどん進めていただかないと部分的にもコストが下がらず取り残されていく。こういうシステムは進めていただいて、なおかつコストを下げ、利用化していくのが必要であり、一つでも進めていただきたい。

質問4-1：もともとBtoBというのがあって、BtoBの中から輸出なり輸入なり、そういうことでBtoBという話が出てくる。BtoBの連携を、積極的に進めていただきたい。この中では民間から申請で一方通行的なやり方になると思う。民間から見ると、手続はどうなったかということを知りたい。こうした情報は、電話、FAXなどによって人の手を経て来る。それが電子的に許可情報が瞬時に流れてくる。そうした情報提供もぜひ考慮していただきたい。それによって民の意見を十分に取り入れた上でのBtoBを作っていただきたい。

主査：国際物流の中で、BtoBとBtoGがありますが、そういうなかで手続上の問題で課題になっているのはなんですか。

主査の質問について：私の部署は物流で、一番問題になっているのは通関のところである。業者のところまでデータベースが伴っていないといったところが問題になっている。一方、SCMなどがあるので、そういった中で、申告したデータ等の情報をいち早く使って、実際のオーダーに繋がって、そのオーダーはどうなっているかということが分かるような形を必要としている。

回答4-1：おそらくNACCSの仕組みを念頭にお話いただいたと思うが、許可情報を見に行くものは、官民なのか、民民なのか。本人が見に行けば当然官民手続の一環であり、取引先にデータを流すというのは、財務省はサービスでやっているという立場であり、それは民民であるという意識に立っている。したがって黙っていれば、NACCSを経由して許可情報を第三者に流す仕組みは課金対象になる。本来、民民で情報を共有しなければい

けないものを全部官に頼ってしまうと高いものになってしまう。したがって民間ネットワークと NACCS を接続して、誰にどういうお金を払うのかということ为民の側でも、経済原理が働くと結論は出てくると思うが、安くできる仕組み、独占にならないで平行で処理できる仕組みを作っていただきたい。それは実務をやっている人でないと分からない。フレームワークは、今回財務省と合意しましたが、中身の細かい所は、この手続はどうだというのはわからないので、パブリックコメントで具体的手続の意見を出していただきたい。役所にお任せという進歩しないで現場で使いにくいものになる可能性がある。これからより細かいパブリックコメントが出てくると思うが、現場で端末操作していただくレベルの意見をぶつけていく。まだパブリックコメントはかかっていないが、財務省では画面レベルでの設計仕様を作っているの、いずれ NACCS の画面レベルのものをパブリックコメントにかけていくことになる。シングルウインドウシステムの NACCS から入った場合の画面がどうなるのか。その他のシステムから入った場合どうなっていくかというのを見ていただいて、コメントを出していただければと思う。

主査：今のシステムの面から、ビジネスソリューションの観点あるいは NACCS などワンストップのシステム化についてシステム面からご意見を聞かせてください。

委員コメント：ワンストップ化に関して言えば、実務の現場では、実際にはいろいろなシステムの中にデータを持っているので、そこからデータを取り込んでくるということになる。社内のシステムで、既存のシステムからデータを取り込んでくる。例えば、ワンストップサービスの端末機で、みなさんできますよというふうに考えられてしまうとそれはそうもいかない部分もある。

端末を誰が作るというよりも、データのフォーマットを共通化して、それを実際に作るのが一番ベーシックな方式ではないか。データについても社内でいろいろあり、同じようできて中身はかなり違いがあることが多い。何か一つのものができるというような幻想的な対策は大間違いになってしまう可能性もある。共通化できる部分とできない部分に分けていくと、共通の仕様はしたが現実には、カテゴリー、いろいろな業界、それも国によってもまた業界の中の標準も違ってくるということである。そういうのが現実なので、省庁で横割に使う部分とそれぞれの省庁で使用するもの、あるいは業界で使用するものは、データの仕分けが必要だと思う。

質問 5-1：輸出入港湾手続のシングルウインドウ化のイメージで、一番上の業者というところが、単純に業者とだけしか書いてない。インターネットでできるようになると、制度の問題として、利用者には具体的にどのような業者がイメージされているのか。

回答 5-1：NACCS の利用者は業務規定で限定されている。通関業から始まって、倉庫業等が限定列挙されているので、例えば、どの会社が使えないという制約があって不便であり、

使えるようにして欲しいと財務省に申し入れをした。返ってきた回答は、業とは書いてあるが誰でも申し込むことが出来るという回答になっている。それならば業務規定を変えて、明確に参加資格がないのならないと書いて欲しいという要望を出したほうが良いと思う。

政府部内で了解したのに参加資格を限定するというのではない。誰でもできる。荷主が自分の荷物を出すときは別に通関業に頼らなくても直接できるということになるはずである。確認を求めていかないと途中で捻じ曲がる可能性があるので、監視していく必要があると思う。

質問 5-2：それは誰が監視するのか。

回答 5-2：一つはパブリックコメントを通じてやる。政府内の横の連絡組織として関係省庁連絡会議があるので、その場で、我々もチェックをしていきたいと思う。

以上

第一章附録(3): 第三回国際電子商取引円滑化委員会議事概要

日時：平成14年5月10日(金) 12:00~14:00

場所：日本機械輸出組合第1会議室

第一議題 報告「経済産業省における貿易円滑化に関する取組み」

講師：福田 雅樹氏

経済産業省貿易経済協力局貿易振興課課長補佐

報告要旨

1. 経済産業省における貿易手続の円滑化に関する基本的認識。

貿易手続の円滑化は、民 - 民手続の円滑化と行政手続の円滑化の2つの側面があり、また合わせてそれぞれの円滑化が全体として調和のとれたものになるべきである。

(1) 民 - 民手続の円滑化

経済産業省では、民 - 民手続の円滑化について大きく3つの取組を進めている。

TEDIの開発と共通基盤化等に対する支援。

アジアにおける貿易円滑化に向け、ASEAN+3(日、中、韓)での貿易円滑化に向けた一連の提案。

APEC、WTO等の場で貿易円滑化が議論される際に一定の貢献をする。

(2) 行政手続の円滑化

税関手続、外為法に関わる手続等があり、その簡素化、標準化が進められている。また簡素化、標準化と軌を一にして電子化を可能にするための取組が行われており、ワンストップとなることが全体として効率的になると考えられている。こうした取組はそれぞれの関係当局が取組んでいる。貿易振興課では、荷主を中心とした貿易の当事者の立場から、そういった規制に伴う手続が効率的なものになるよう適宜、意見具申しており、財務省、国土交通省とも密接に連携している。

2. 貿易手続の中の民 - 民手続の円滑化に向けた取組みについて詳しくご説明する。

2-1. TEDIの支援

TEDIの定義：貿易に伴う企業間、BtoBの手続の用に供する船荷証券、インボイス等の文書の中に記載されている情報を電子化し、インターネットによって伝送するためのシステムのための一連の法的、技術的枠組みらなるもの。

ここで「システムの枠組み」としているのは、特定の事業者が運営する特定のシステムを意味するものではないとこ言うことである。一定の法的、技術的枠組みに準拠する

事業者が国内外それぞれにおいて複数出てくることを想定しており、準拠する枠組みのことを「TEDI」と称している。

現在まで 36 の文書が標準化されている。文書の標準化では、UNEDIFACT 等いわゆる国際標準に準拠しており、これまで企業が作成してきた文書と調和のとれたものとなっている。メッセージ・シンタックスは XML を採用しており、これも、国際標準の流れと軌を一にするものである。

2-2 . TEDI の枠組み。

(1)

- 中小企業の場合：TEDI の一連のシステムを自ら保有する負担が重い中小企業の場合、ASP (Application Service Provider) にインターネットを通じてウェブ・ベースで接続し、ASP が提供するサービスを利用することによって TEDI を利用することができる。
- 大企業の場合：自社のシステムに TEDI に関連する一連のソフトをインストールすることによって TEDI を利用することができる。

(2) 登録機関 RSP (Repository Service Provider) : TEDI が船荷証券に相当するものを取り扱うことから、貨物の二重譲渡等の問題に対応すべく、貨物の権利移転について誰が、何時、誰に、どのような物を送ったのか等々の一連の情報を管理することにより、貨物の権利の移転に関する法的関係の明確化・安定化等を目的とする、所謂トラステッド・サードパーティの考え方に立つものである。

(3) 電子認証：認証機関は既存の任意の認証機関を使ってよいとする枠組みを採用している。国際貿易では、国によっては電子認証に強制法規を採用している国もあるので、そういったことにも柔軟に対応できるように既存の任意の認証機関を利用できるようにしている。

2-3 . TEDI に関する経緯

- 平成 11 年 4 月～平成 12 年 8 月：TEDI プロジェクトによる開発。三菱商事が主査となり、約 30 社が参加した。荷主、金融機関、運送業者等々それぞれの観点からの意見を収集して開発を行った。
- 平成 12 年 11 月：TEDI に関する一連の標準、規約等を管理する任意団体 TEDI クラブが発足。現在約 90 社の会員を有する。
- 平成 13 年 5 月：RSP の第 1 号が発足
- 平成 13 年 8 月：ASP の第 1 号が発足
- 平成 13 年 11 月：実際の貿易に初めて TEDI が利用された(日本・コロンビア間の貿易)。この他、韓国、台湾との間で利用された事例がある。マレーシアとの間でも貿易に TEDI を利用する方向で検討が進んでいる。
- TEDI 開発の前段階として EDEN プロジェクト、「貿易金融 EDI 実施ガイドライン策定プロジェクト」があり、これらによる成果を TEDI プロジェクトに活用

した。

3. 今後の取組

3-1. TEDI と国内行政手続システムとの連携支援。

NACCS 等行政手続システムとの連携支援が経済産業省による TEDI に関する支援のうち最も重要なものの一つである。e - Japan 重点計画でも NACCS 等と民間システムとの連携を検討することになっているが、経済産業省でこうした一連の考え方を受け、平成 14 年度で TEDI と NACCS を含む行政手続システムとの連携に関する法的、技術的問題を調査研究するための予算を取っている。調査研究を通じて TEDI と NACCS 等との連携のあり方を明かにしていき、平成 15 年度に実際に連携する。

3-2. TEDI と他の BtoB システムとの連携。

物流 EDI システム JTRN との連携が検討されている。平成 14 年度では、e - マーケットプレイス、SCM との連携に必要なソフトウェアの開発の支援の予算が新規予算として設けられている。

3-3. 海外関係の取組

NACCS 等、e - マーケットプレイスとの連携は国内向けの取組であるが、日本政府としては、TEDI をアジアの共通基盤とすることを目指している。

- (1) TEDI は基本的に民 - 民手続システムであるため、行政手続システムと連携しなければならないのは国内での NACCS 等との連携の必要性と同じである。そこで行政手続の電子化が比較的進展している韓国及び台湾については、平成 13 年度予算により、それぞれの国の税関システムとの連携に必要なソフトウェア開発を支援してきた。平成 14 年度においても同様に 2 カ国の行政手続のシステムと TEDI の連携を支援していくことになっている。
- (2) 資金協力、技術協力について ODA を含むさまざまな制度があるが、こうした制度を用いて途上国における TEDI に準拠したシステムを提供する事業者の設立等について支援し、ユーザーに対する普及、啓蒙をしていくことにしている。
- (3) ASEAN+3、APEC 等の場を通じて、閣僚レベルにおいて共通基盤化を提案しているところ。就中、AEAN+3 では昨年 7 月に e-ASEAN+3 ワーキンググループを皮切りに TEDI イニシアティブを提唱している。

- TEDI イニシアティブ

- 民 - 民手続における TEDI の共通基盤化。

- 貿易における行政手続の電子化。

- 民 - 民手続、行政手続双方に関連する一連の制度の見直し。

この 3 つを三位一体として進めていく。途上国に対して必要であるならば ODA 等の既存の支援ツールを活用することを念頭に置いている。

現在このイニシアティブについては、マレーシア、タイ、シンガポール、ミヤ

ンマー等が賛同の意を表しており、こうしたことを受け、わが国とマレーシアとの間で先ずパイロットプログラムを行うことに向けて関係者で取組が進められている。

- (4) TEDI 以外についても、貿易に関する一連の法制度について APEC、WTO 等において議論されており、経済産業省においても、例えば APEC に於いては APEC 内の貿易円滑化原則(平成 13 年度 6 月、貿易担当大臣会合で採択)の策定に一定の貢献をした。わが国の提案により、パブリックコメントのスキームを各国においても設けるべきことについての記述も盛り込まれた。また、平成 13 年 10 月、財務省等関係省庁とともに APEC 貿易円滑化イニシアティブというものをわが国から提案したが、その中でも貿易に伴う手続の電子化に関する一連の提案をしている。

質問 1-1 . TEDI は特定の企業のサービスを指しているのではなく、こうした仕組みの枠組みを TEDI と称しているということだが、そうした枠組みの中で BOLERO という会社が既にサービスを開始しているということか。

回答 1-1 . BOLERO については先行事例として参考にしたが、TEDI の法的枠組み、技術的枠組みとも BOLERO に一致していない。BOLERO は英国にある BOLERO インターナショナルという事業者が提供する一社集中型のシステムである。BOLERO の法的枠組みもそのことを前提にして出来上がっている。それに対して TEDI では、法的枠組みにおいても複数の事業者が競争的に国内外でサービスを提供するということを前提にしているので、法的枠組みもそれに応じた分散型のものとなっている。

技術的枠組みでも違いがある。例えば、電子認証も、BOLERO インターナショナルが自ら提供するもの、または指定された特定の社のものを使うということになっているが、TEDI では一定の基準を満たす認証機関であれば、どれを使ってもよいとしている。貿易に関わる民 - 民手続を電子化するという点では同じであるが、TEDI が採用している法的枠組み、技術的枠組みは BOLERO とは異なるものである。

質問 1-2 . 平たく言えば、同じような目的を達成するための枠組みが 2 つあるという理解でよいのか。貿易を行っている企業は、両方の枠組みにインターフェースできるものを構築しなければならないという必要があるので、その辺りの整理にも注力してもらえると利用者側の混乱が避けられると思う。

回答 1-2 . TEDI の基本的プリンシプルはオープンということであり、他のシステムが存在することを前提としている。既存のシステムを使っていた人が相互に、

TEDI を媒介させることによって貿易手続を電子的に行えるようにするという枠組みであり、その意味で、BOLERO もゲートウェイを介して接続されるべきシステムの1つと考えている。TEDI と BOLERO の連携にどのような取組が考えられるかという点、TEDI、BOLERO それぞれの事業者間で、TEDI に準拠したシステムを提供する事業会社において BOLERO と繋ぐことにメリットを感じる事業者が出てくれば自ずとビジネスベースで協力が出てくるだろう。経済産業省としては、そういう取組が出てくれば歓迎する。

質問 1-3 . 民間のサービス・プロバイダーレベルで、TEDI にも BOLERO にも入れるプロバイダーが出てくれば良いなあということか。

回答 1-3 . そうしたサービスを提供するプロバイダーが出てくるとすれば、それはその事業者の事業判断によるものであり、経済産業省として尊重する。また違う形での連携、TEDI を提供する事業者自体と BOLERO インタナショナルが相互に協力しあって接続をすることがあっても良いと思う。いろいろな連携について、いろいろな事業者、ユーザーの意向を反映しつつ、市場の中で行われていくものと考えている。

質問 2-1 . TEDI と NACCS との連携を平成 14 年度においても調査研究するということになっているが、それに他の民間のシステムも入らないのか。経済産業省として BOLERO をどのように位置付けていくのか。

回答 2-1 . BOLERO の名前は Bill of Lading for Europe の頭文字から取ったものであり、これからわかる通り、欧州連合を中心として開発され、BOLERO インターナショナルという一つの事業会社が運営している一つのサービスである。BOLERO を利用する人がいれば、それはそれぞれのユーザーの意向によるものであり、それは尊重する。

質問 3-1 . 当社ではインターネットを利用した引合処理のペーパーレス化に取り組始めているが、システムの的に未完成な部分が多くあり、また相手先の問題もあり所期の期待通りに運用できていない。例えば一つの引合で相手が 10 社あった場合、そのうちの 2 ~ 3 社が対応できても 7 社が対応できないという実務的トラブルが多発しており、結局、郵送したり e メールで対応するという手段を講じているのが現状である。

こういうシステムの理念は素晴らしいものであるが、いつから完璧に実現できるのかを考えていかないと、いつまでもこうした実務上のトラブルを抱えていくことになりかねない。各社の意向を尊重するという考えはよくわかるが、ある程度囲い込むような動きをしていかないと、日本国内、海外も含めて一定のシステムになっていくのだろうかという思いがある。個人的な感想であるが。

回答 3-1 . 貿易に関係する当事者が全て一定の電子的枠組みを採用しないと、結果として当事者に関連する貿易を全体として電子化することは不可能になるという懸念には同感であり、その意味で各社が電子的に対応することが期待されているところである。TEDI 開発にあたって、RSP、ASP 等の事業者が競争的な環境でサービスを提供できるという枠組みを作ったのはそうした点を踏まえたからである。企業が電子化することにメリットを感じずようなサービス面、料金面での魅力的なサービスの提供は、市場競争を通じて実現されるというのが一番望ましいところであり、それゆえに市場において競争できるような枠組みを開発した。したがって TEDI に準拠するサービスを提供する事業者がそれぞれ市場の中で競争することによってユーザーにそのメリットを感じさせるようなサービス、料金体系を提供していく中で実現されていくことになるのではないかと。

質問 4-1 .

TEDI はアジアでの共通基盤化にむけて努力されておられるようであるが、今後 PKI が大きな問題となるように思う。国がきちんと認証しないと通関できない国もあるやに聞いているが、TEDI では RSP が設置されているが、これが本当にアジアの国で PKI として認められれば良いが、政治的な要素もあり難しいのではないかと。

アジアでの共通基盤化について賛同できるが、中国という問題がある。中国が今後世界の製造拠点になっていき輸出も増えていくと予想されるが、その場合中国がその PKI を使わないと言うことになりはしないか。PKI のグローバルな認知というのが大きな問題になるのではないかと。システムの部分ではかなり効率的なものができると思うが、システム以外の権利移転の問題、国際法との関係をどうするのか、そうしたものの整備をどうするのかというのが重要な課題ではないかと。

完全なペーパーレスにならないとどうしようもない。NACCS、JETRAS、港湾 DEI 等との完全なペーパーレス化を図らないと、どこかでペーパーが残るようでは、企業として結局非効率なものになってしまう。是非完全なペーパーレス化を実現できるようお願いしたい。

回答 4-1 .

PKI について、RSP は PKI を提供する機関ではない。TEDI においては既存のどの認証機関を使ってもよいとしており、貿易の相手国政府が当局によって認定した認証機関の認証に限っている場合にはその認証を使うことが可能であるし、そうでない場合は別の認証機関を利用してもよいという柔軟な対応が可能にな

るようにしている。

RSP は二重譲渡の防止等貨物の権利移転に関する情報を管理するトラステッドサードパーティで、PKI と直接関係するものではない。

中国との関係について、

経済産業省では中国の対外貿易経済合作部と定期協議を行っており、今年 3 月に次官級協議を行った際、日本側より TEDI の共通基盤化について日中間の協力に向けての専門家の意見交換の場を設けるよう提案したところ、中国側の副部長（日本で言えば次官に相当）から大いに賛同され、5 月の末または 6 月の上旬にも経済産業省及び TEDI の関係者が中国に赴き、中国の政府当局、関係機関と協議する予定になっている。

完全なペーパーレス化について

APEC において電子商取引に関するブループリントというものが 1998 年に制定され、その APEC の先進エコノミー（域内先進国）では 2005 年までに、途上エコノミー（域内途上国）においては 2010 年までに貿易の完全なペーパーレス化を実施することが目標として定められている。これを受けてわが国でも、e-Japan 重点計画等において平成 15 年度中に輸入手続及び港湾関連手続をペーパーレス化するという目標が掲げられている。そういった流れの中で貿易に伴う行政手続全般がペーパーレスになっていくものと期待している。TEDI との関係では、それぞれの行政手続がペーパーレス化していく中で添付書類をどうするかという問題が出てくるが、TEDI によって作成された書類をそれぞれの行政当局がどう扱うかについての在り方について、法的及び技術的観点の双方から検討すべく、平成 14 年度中に調査研究を行うことになっている。

質問 5-1 . e - マーケットプレイス、SCM、電子決済等のシステムとの連携支援などかなり意欲的に平成 14 年度も進められることになっているが、こうした e - マーケットプレイス、SCM 等に TEDI による書類の電子化を入れ込んでいくという形になるのか、その支援の内容をもう少し具体的に聞かせていただきたい。また、ASEAN+3、APEC で共通基盤の採用という話があったが、貿易手続の書類の電子化等、手順、管理等にできるだけ TEDI が使われるように入れ込んでいくということになるのか。

回答 5-1 . e - マーケットプレイス、SCM、電子決済等のシステムとの連携支援
平成 14 年度においては 1.2 億円の予算を以って、e - マーケットプレイス、SCM など、どれを対象にするかは具体的に決まっていなかったが、何等かの電子商取引の用に供するシステムと TEDI との接続に必要なソフトウェアの開発、及び関連する法的な問題の検討を行うこととしている。TEDI と繋ぐ対象を何にするかについては種々意見があるところであるが、今現在、具体的

にこれというものが在るわけではない。例えば、現在経済産業省と韓国の産業資源部との間で e - アジア・マーケットプレースの開発が進められているところであるが、これは e - マーケットプレースのアジアでの共通基盤とすることを念頭に置いているものである。また別の意見では、ASEAN に WE - ASEAN というものがあり、これは ASEAN での e - マーケットプレースの共通基盤となることを目指して、シンガポール、マレーシア等が中心となって進めているものであるが、それと TEDI との接続を行うべきである等、いろいろな意見がある。こうした意見を踏まえつつ、電子商取引に関するシステムの中でより汎用性の高いシステムと TEDI との接続を行うことにより、全体としてより汎用的なものとし機能を高めていくことを目指している。ASEAN+3 について。

今、日本側から ASEAN+3 で提案している内容は、TEDI イニシアティブと題する三位一体の取組である。

三位一体の一つ目として TEDI 共通基盤化。

TEDI とは枠組みであるが、具体的には、貿易はそれぞれの国において取り組み方が異なるので、それぞれの状況に応じたサービス提供が期待されるところである。TEDI に関するサービス提供の事業者が日本にしか存在しないという状況は望ましくないということから、アジア各国において TEDI に準拠するサービスを提供する事業者が登場することを期待している。そこで、アジア各国において TEDI に準拠するサービスを提供する事業者の設立に関する資金的支援、TEDI に準拠するシステムの運用に関する技術的支援等も考えられる。また共通基盤化との関係では、事業者が出てくるということだけでなく、多くのユーザーに対する普及啓蒙の一環としてセミナーの開催、金融機関に代表されるように多くの貿易に関係する重要な当事者に重点的にセミナーを行うことも考えられるところである。

三位一体の 2 つ目として行政手続の電子化にも 2 つの側面がある。

- すでに接続を実現している韓国・台湾のように、行政手続の電子化が進展している国に於いてはその国の税関システムと TEDI との接続をするというスタンスで臨むというものである。平成 14 年度についてもアジアの中に 2 カ国を対象とし、その 2 カ国のシステムと TEDI と繋ぐとすることを狙っている。
- 税関手続等の電子化等が進んでいない国、またはそこそこ進んでいてもシステムが旧式化していることから更新したいと望んでいる国については、ODA を活用して TEDI のサーバーを丸ごと税関の文書交換のサーバーとして導入することにより、その時点で自動的に BtoB の部分と BtoG の部分のインターオペラビリティを確立した形で税関

を電子化することも考えられる。それぞれの国の状況が異なっている
ので一般的にこうだと言えないが、ODA の活用も視野に入れている。
三位一体の 3 点目として制度の見直し。

民-民手続の電子化、行政手続の電子化をそれぞれ妨げるような制度がそれぞ
れの国にあれば、TEDI のサーバーが幾らあったところで使えないことにな
る。そこで、TEDI のサーバーにより行政手続の電子化をしようとする国を
対象として、認証法、電子署名法等の関連する法制度、商慣行について調査
を行い、必要な制度の見直しを提言していくことも考えられる。

質問 6-1 . アジアという観点、商流という観点、金融決済という観点、それぞれ総合し
た取組が必要だと感じており、基盤という観点ではアジア PKI という形で
いろいろな取組があり、商流という観点では e アジア・マーケットプレイス
等という取組があり、決済についてもスイフト等の取組があるが、それぞ
れが単体で活動しているという不効率性が見うけられるのではないかと感じ
ている。そういった意味で是非、PAA (Pan Asian e-Commerce Alliance)
のようなアジアで共通の話題をいろいろな切り口から総合的に構築するよ
うなコミッティーが必要ではないかと感じている。

回答 6-1 . 今の意見について 2 点説明させていただく。

アジアにおける基盤を共通的なものにするべきであるとの点について
は指摘の通りであるが、これまでのところ TEDI についてややもすると日本
だけ、場合によっては経済産業省だけが一人で共通基盤にすべきと言ってい
るかのような雰囲気もあった。ところが、これまでの取組が一つ功を奏した
ものとして、ASEAN 内に e アセアン・タスクフォースというのがある。こ
れは ASEAN における種々の電子化の進展に関する官民合同のハイレベルの
会合であるが、そこで ASEAN・TEDI というものを e アセアン・タスクフ
ォースのパイロットプロジェクトにすると今年の 4 月に決定されたと聞いて
いる。これは、ASEAN にとっての貿易に伴う手続において、TEDI を共通
基盤にするということに向けて ASEAN 自身で取組を始めることを内容とす
るものであると聞いている。詳細についてはまだ詳らかにされていないが、
ASEAN・TEDI というプロジェクトを e アセアン・タスクフォースで進め
ていくことが決定されたということ報告しておく。

PAA について：現在 TEDI に関する標準、規約等の管理をしている
TEDI Club は昨年 1 月からオブザーバーとして参画しており、さらに今年正
式な会員となった。PAA の日本以外のメンバー国 (韓国、台湾、香港、シン
ガポール、中国) において税関手続を提供している半官半民の事業者と TEDI
Club との間でアジアにおける貿易手続の電子化について意見交換が行われ
ているところである。

第一議題 終

第二議題 報告「JETRAS の概要と今後の NACCS との接続概要」

1. JETRAS の概要

講師：柳原 聡子氏

経済産業省貿易経済協力局貿易管理部貿易管理化システム開発企画係長

2. 今後の NACCS との接続概要

講師：堀坂 和秀氏

経済産業省貿易経済協力局貿易管理部貿易管理化システム管理 1 係長

1. JETRAS (貿易管理オープンネットワークシステム) の概要

- 平成 12 年 4 月からスタート。
- JETRAS で扱う手続は外為法に基づいた貿易・規制(条約・国連決議、安全保障、人名・公德の維持に資するもの、国内の需給関係の混乱防止のためのもの)に係わる手続。TEDI が貿易の川上から川下まで一連の流れを対象とするならば、JETRAS は川下に近い中間の所を対象とする。
- NACCS は税関手続システムであり、年間 1000 万～2000 万件を扱っているが、JETRAS は 4 万～5 万件である。数としては NACCS より少ないが電子化することは重要であり、日本機械輸出組合の会員企業では戦略物資を多く扱っているため、是非利用して欲しい。
- 平成 12 年 4 月にスタートしたが、当時のパソコンの性能レベルを意識したシステムであるので、現在のパソコンであれば快適に JETRAS を利用できる。
- JETRAS の業務の流れ

(1) 従来

紙ベースで申請書を作成し、本省または経済産業局(戦略物資の多くは本省受付)の受付窓口まで持参する。受付窓口では形式審査であるので、足りない資料等がある場合は後から郵送で提出してもらっている。

(2) 現在の JETRAS

輸出・入契約が決まると、売買依頼データを基に輸出入許可・承認申請、役務取引許可申請を電子的に行う。経済産業省ではそのデータを基に審査し、輸出入許可・承認、役務取引許可を行う。

電子的に申請するものの、提携している通関業者が JETRAS に参加していない場合は、許可はペーパーで出す。JETRAS に接続できる一部の通関業者は、JETRAS が保管管理する電子許可証に直接アクセスして、裏書を行い、データのアウトプットを税関に提出して通関する。この通関業者との連携は以下のようなものとなっている。

電子申請をし、許可が降りた場合、申請者へ許可・承認内容と許可・承認番号、及び当該許可・承認にユニークなパスワードを電子的に通知する。

次いで、申請者から通関業者へ当該許可番号とパスワードを知らせる。通関業者は JETRAS に接続することができるので、許可数量に関する裏書をできる。通関業者は NACCS から通関申告する際に、裏書情報の入力に電子的に行うが、現在は控えをプリントアウトしそれを税関に提出している。

今年度中に JETRAS と NACCS が接続されるので、これにより経済産業省と税関との間でデータの遣り取りができるようになる。通関業者は紙にプリントすることなく通関申告にさいして JETRAS のデータを引用できるようになる。

- JETRAS は、インターネット接続とダイヤルアップ接続を用意している。インターネット接続にはセキュア通信というプロトコルを採用して本人確認を行い、データには暗号をかけ、経済産業省への一連の手続について部外者が勝手に覗くことがないようにセキュリティを確保している。
- JETRAS 利用の申込は個人も含め約 300 社あり、定期的に利用しているのは 70 社程度である。利用しているところは継続的に利用しており、したがって利便性は認識されていると思われる。

2. 今後の NACCS との接続概要

- 今年度の秋頃に JETRAS と NACCS を連携し、電子的に発行した許可を税関から照会できるシステムを開発し運用する予定である。
- 連携によるメリット：

紙の部分が無くなるので、今まで輸出入業者が通関業者に許可証を渡すという運送のロスが無くなる。

電子的に内容を税関でチェックできるので、審査のスピードアップが図れる。新たなシステムを導入するのではなく既存の NACCS 端末から通関に関する処理を行える。

- 業務の流れ

輸出入業者が JETRAS 用の端末から輸出許可申請を行う。

審査を経て経済産業省から許可が降りると、許可通知を申請者（輸出入業者）に送る

輸出入業者は通関業者に許可番号、パスワードを連絡する。

通関業者は NACCS 端末で申告事項登録を行う。申告事項登録をすると、申告内容が自動的に JETRAS に送られ、JETRAS のデータベースに格納される。

個別許可の場合、残数の引落し裏書の登録を NACCS 端末を用いて行う。裏書は JETRAS ので行うので JETRAS へ繋ぎに来るが、申告事項登録を裏書に必要な事項にコピーすることになる。申告事項登録で入力した品目名、数量といったデータは裏書登録時に 1 度画面に出てくる形、つまり、一から登録するのではなく、申告事項登録されたデータから必要なデータがコピーされて裏書登録でき

る形になる。1度入されたデータは再度入力しなくとも良い動きになっている。
裏書が終わると通常の申告を行う。

申告を行うと、裏書データをチェックし、問題がなければそのまま通関許可が出る。問題があっても許可証の内容と合うかどうかを、税関担当者が税関の端末で見ることができるので、そのシステムを使って通関を行う。

このシステムによって、経済産業省が発行した許可証を移送する必要がなく、その意味ではペーパーレス化が図られる。

- 包括許可にも対応している。包括には残数引落しはない。申告事項登録をすると、申告内容に書かれている許可証番号から、税関担当者が JETRAS へ許可内容を照会しに来て、許可証との突合せを目視で行って通関許可を下ろす。したがって包括許可証の移送も無くなる。
 - 運用時間：午前 6 時～午前 3 時。3～6AM はメンテナンスのため休止している。
 - 今後のスケジュール
7月から NACCS との接続試験を開始し 10 月頃を稼働の目標にしている。
-

質問 1-1 . 通関業者も JETRAS に加入する必要があるのか

回答 1-1 . 現在でも通関業者には利用届を提出してもらっている。今後も同じく JETRAS を利用したいとの届を提出してもらおう。

質問 2-1 . 包括許可を使用する場合、税関は目視で確認するということであるが、現在、包括を使う輸出者は区分 1 で通関許可が出ている。それが全て区分 1 として通関許可が出なくなるということになるのか。

回答 2-1 . 申告事項登録に入っている許可番号の有無を先ず JETRAS で確認するので、全てが区分 1 になるとは限らないが、従前通りの運用であると認識している。

質問 3-1 . 個別許可でも許可条件がついているものがあり、条件の履行報告をしなければならない。これをシステムでできるようにならないか。あらゆる申告データが NACCS に入っているのだから、そこからデータを引き出せばよい。一般包括の使用実績も引き出せるならば、わざわざペーパーで報告するという手間も無くなると思うが。

回答 3-1 . 履行報告について現在はできるようになっていない。今後、電子的に報告を受けるといようなシステム作りをしていきたいと思う。

包括の使用実績報告については、経済産業省が必要とするデータが、NACCS のデータの中に入っていないものがある。その欠けたデータについては NACCS 側に入力するシステムを作ってもらわなければならない。今後

NACCS 側との協議ということになる。

質問 3-2 . 現在 NACCS へは、外為法に関係しているかどうか、許可番号、商品情報、価格情報等は入力していないので、こうした情報を入力しなければならない。しかし個別許可と異なって、包括許可はその種の情報は入力しなくてもよいという事になっている。もし入力するのであれば、全ての情報がカバーされるので、そこから引っ張り出せばいいのではと思うのだが。

回答 3-2 . 技術的な話になるが、経済産業省で必要とする情報と NACCS の申告情報との関連性ができていない部分がある。この申告した商品の一つに対してこの別一項番が該当しているという形で NACCS に入力されていけばいいのだが、この申告に対してこの項番に引っかかる商品があるという形で、個別の商品毎ではなく申告全体に入ってしまうので、どの商品がその項番に当たるかはデータから判断できない。データの入れ方の整備を NACCS 側でもしてもらわなければ、これはなかなか難しい。

質問 4-1 . 今は JETRAS に加入していないが、本当にペーパーレスになるのか。契約書等添付書類を携えて窓口に出向いて 1 時間くらい説明しなければ対応できない案件が多い。実際のところどうなのか。

回答 4-1 . 分厚い添付資料については郵送の方が審査官にとって有り難いと聞いている。添付書類については、pdf、jpg ファイルなど 5MB の容量まで添付できるようになっている。

申請のみを電子で行い、添付資料については量の多いものは郵送で提出するという事も可能であり、許可を電子的に出すことによって NACCS との連携のメリットを受けるといったことが 10 月以降可能になるので、そういった事も含めて検討いただきたい。

質問 5-1 . 許可情報を税関の方から JETRAS のデータベースに確認に行くということになっているが、全国どこの税関官署からでも確認できるということか。例えば包括許可証を 40 通ほど分割発給してもらっているが、それは不要になるのか。

回答 5-1 . 全国どこの税関からでも確認できる。仮に同じ許可証で 2 品目あっても別々の港から同時に出すことは可能である。今後、許可証の分割は不要となる。

質問 6-1 . JETRAS ではインターネット接続とダイヤルアップ接続の 2 種類があるが、どちらの回線利用率が高いのか

回答 6-1 . 最近では 1 対 2 でインターネットの利用率が高い。後発のユーザーほどインタ

ーネット接続の利用率が高い。

質問 7-1 . 添付書類について、経済産業省ではこうした添付書類を審査したという情報も税関から照会できるのか。

回答 7-1 . 税関から照会できる許可情報は、これまでの紙の許可証にあった内容と同じものが照会されるということになる。したがって添付資料については税関から照会できない。

第二議題 終

以上

第一章附録(4): セミナー「国際物流改革プランについて」講演録

(日本機械輸出組合会報“JMCジャーナル” 2002年7/8月合併号)

当組合では、平成14年4月24日、財務省関税局税関調査室課長補佐、郷田 昭仁氏、同局業務課税関相談官、松田 誠司氏を講師に迎え、現在財務省が推進している国際物流改革プランについて講演いただいた。以下に講演の概要を報告する。

1. 「国際物流改革プラン」(塩川イニシアティブ)の基本的考え方、具体的施策、効果

近年、経済のグローバル化の進展に伴い、国内・国外を一体とした調達・生産・販売活動が広範に展開されており、国際物流分野におけるコスト削減・輸出入に要する時間の短縮等が喫緊の課題とされている。他方、麻薬等社会悪物品、盗難車両等の水際阻止への社会的要請も強くなっている。これらの要請に応えるため、政府一丸、官民一体となって取り組む必要があることから、国際物流改革プランが提案された。

国際物流改革プランの具体的施策は、大きく次の3つの柱からなる。

(1) 国際物流トータルIT化プラン

現在システム化されている国際物流に係る行政手続(NACCS(通関情報処理システム)と輸出入・港湾関連手続処理システム)のシングルウィンドウ化の早期実現(平成15年度を目標)

未だシステム化されていない国際物流に係る行政手続の完全IT化(ペーパーレス化)

民間における貿易関連事務のシステム化及びその標準化の促進

(2) 24時間物流時代に向けた対応

港湾の国際競争力強化に向けた取組の促進(昨年4月に港湾の労使間協定が合意されたことを踏まえつつ、港湾の24時間フルオープン化の早期実現に向けた取組の促進、中枢・中核港湾の整備等国際物流拠点の機能強化)

行政の受入態勢の整備(行政手続における取扱時間の延長等、通関情報総合判定システムの24時間オンライン化)

(3) ITを活用した迅速・適正通関の確保等

大型X線検査装置、監視取締支援情報通信システムの配備を促進

迅速通関に資する予備審査及び簡易申告制度の周知・利用促進等

以上の施策により、以下のような効果が期待できる。

我が国の国際物流の効率化の進展、国際競争力の強化

関連事業者の収益機会の拡大、IT関連機器等に対する需要の拡大などの経済効果

2. 国際物流改革プランに関する補足説明

(1) 輸入・港湾手続の現状

皆様には既にご存知のことと思うが、輸入・港湾手続の流れが現在どうなっているかということから説明を始めたい。

船舶が入港すると、まず、船社・船舶代理店が入港手続を行う。入港手続は、税関（財務省）宛にはNACCS、港長（海上保安庁）・港湾管理者（自治体）宛には港湾EDIシステムを利用して申請・届出を行い、それとは別にマニュアルで入国管理局、検疫所への申請・届出を行う。

入港手続が終了すると貨物の輸入手続に移るが、貨物が搬入された後、税関に対する輸入手続とそれに伴う輸入関連他法令手続（食品衛生、動植物検疫、輸入承認等）を行うこととなる。他法令手続の中でも食品衛生、動植物検疫については電子的に手続が行えるようになっており、現在NACCSとの間でインターフェース化されている。それ以外のほとんどの他法令手続については、マニュアルで手続を行わなければならない。輸入申告については、通関業者等からNACCS端末を使って税関に申告し、その際、他法令手続を行った上で輸入の許可を受け、貨物が引き取られる。

これら一連の手続の所要時間は、「輸入手続に係る所要時間調査（平成13年3月実施）」によると、入港 搬入 輸入申告 輸入許可まで約73.8時間（約3.1日）要している。これに対して、新総合物流施策大綱（平成13年7月6日閣議決定）の中で、平成17年度までに輸入コンテナ貨物について、入港 コンテナヤード搬出可能となるまでに必要な時間を2日程度にすることを目指すこととされており、現在その実現に向けて取り組んでいるところである。

（２）港湾の24時間オープン化

平成13年4月5日の港湾労使間合意により、日曜・祝日荷役の恒久的実施やゲートオープン時間が延長され、さらに平成13年11月29日の港湾労使間合意により、荷役作業については元旦を除いて24時間可能となり、ゲートオープン時間は元旦を除いて8：30～20：00（月～土・祝日の16：30以降は要予約。日曜については前日土曜日の15：00までに要予約）の間になった。

（３）大型X線検査装置

これまでコンテナをその都度トレーラーから降ろして貨物をコンテナから取出して検査し、再度積み込むという作業に約2時間要していたが、大型X線検査装置、即ち、コンテナをトレーラーに搭載したまま透視することにより、ITを活用して貨物全体を解析できる装置の配備をすれば、分析を含め10分程度に検査時間を短縮できるようになる。この検査装置の配備を推進していくことにより、税関の審査・検査時間の短縮等に取り組んでいるところである。

3．輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化

（１）我が国輸出入・港湾関連手続の電子化の現状

シングルウィンドウ化について説明する前に、我が国の輸出入・港湾関連手続の電

子化の状況について説明したい。

NACCSは昭和53年から稼動しており、国際物流の中で一体不可分に進行する税関手続（例：輸出入手続）や民間業務（例：貨物の倉庫への搬出入管理）を相互に密接に関連させながら並行処理することで、迅速な国際物流を実現する情報管理システムであり、現在、年間2000万件以上を数える輸出入申告手続の9割を処理している。

そのような中で、国際物流に係わる行政手続のシステム化の方針として、複数手続を一台の端末で可能とする所謂ワンストップサービスの推進がある。これまでも、NACCSと他省庁が所管する輸出入・港湾関連手続処理システムの連携・接続（ワンストップサービス）に向けた取組が進められてきており、税関手続と動植物検疫、食品衛生との間では、既に平成9年からワンストップサービスを提供してきている。また、本年1月には国土交通省の港湾EDIとも接続し、更に本年度には、NACCSと経済産業省の外国為替及び外国貿易法に基づく輸出入許可・承認手続システム（JETRAS）の間及びNACCS、港湾EDIと法務省の乗員上陸許可支援システム間を、それぞれ相互に接続・連携する予定となっている。

（２）シングルウィンドウとは

今回のシングルウィンドウシステムは、利用者の利便性を一層高めるため、NACCSと関係各省の輸出入・港湾関連手続システムとの連携を更に高度化し、利用者が一回の送信で複数の手続を同時に行えるようにするものである。

より具体的には、現行のワンストップサービスは複数の手続を一台のNACCS端末で行うことを可能とするものだが、この段階では、あくまでも送信は手続毎にそれぞれの画面を呼び出して、その都度行う必要があるという不便さが残る。例えば、ある貨物の輸入申告で食品衛生、動物検疫の複数の他法令手続を伴う場合、一つの端末を通じて輸入申告、食品衛生、動物検疫の複数の手続を行わなければならない、それぞれの手続毎に入力や送信を繰り返さなければならないという不便さが残っているわけである。

これに対して、シングルウィンドウは、利用者がシステム上の一つの画面を通じ一度のデータ送信で、関連法令により求められている申請・申告を一括して行うことを可能にするというものである。例えば、先程のワンストップサービスでの具体例で申し上げたように、輸入申告手続に際して、他法令手続として食品衛生と動物検疫の両方の手続を必要とする場合、最初に新規業務である「シングルウィンドウ輸入申告事項登録」で「輸入申告事項登録」業務及び当該輸入申告に係る「食品等輸入届出事項登録」業務、「畜産物輸入検査申請事項登録」業務を同時に行うことができる。入力方法としては、まず、輸入申告、食品衛生、動物検疫の各事項登録に必要とする共通の項目を入力し、次に輸入申告、食品衛生、動物検疫の各事項登録で個別に必要とする項目を入力した上、NACCSに送信すれば当該申告に係る事項登録が行われ、入力者宛に処理結果通知が出力される。その後、新規業務である「シングルウィンドウ輸入申告」を行えば、当該申告に係る全ての手続は終了することとなる（審査、検査等がない場合）。

また港湾関連手続を入港届の例で言えば、利用者が送信先を指定した上、1つの画面で1回の送信を行えば、入港届の手続が必要とされる複数の関連省庁、すなわち、税関、入国管理局、港長、港湾管理者、検疫所にシステムが自動的に入港届を送信することとなり、利便性が非常に高まることになる。

輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化については、民間の国際物流関係者からの要望も強く、これにより国際物流の効率化を通じて我が国の国際競争力の維持・向上に資することが期待されていることから、政府部内においても重要な政策として位置付けられ、昨年9月の「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針（基本方針：昨年6月閣議決定）」に盛り込まれた内容について、各府省における具体化の方策とタイムテーブルを明らかにした「改革工程表」及びIT国家の実現に向け、特に即効性が高いと考えられる施策をまとめた「e-Japan重点計画、e-Japan2002プログラムの加速・前倒し」、10月の「改革工程表」の中で先行して決定・実施すべき施策をまとめた「改革先行プログラム」などの中でも具体的に取り上げられている。例えば、「改革先行プログラム」においては、「国際物流に係る税関、港湾等の行政手続に関して、NACCS等を活用してシングルウィンドウ化（各種電子申請の窓口一本化）等を推進する」と明記されている。

（3）シングルウィンドウ化に係わる経緯。

これらを背景に、昨年秋以降、関係各府省は、輸出入・港湾関連手続に係るシングルウィンドウシステムの構築について検討体制（「輸出入・港湾関連手続関連府省連絡会議」）を整備し、精力的な検討を行った結果、本年1月にシングルウィンドウ化の実現のための基本方針及びシステム構成の骨格をとりまとめたところである。

（4）輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の推進について

基本的な考え方：

我が国の国際競争力の維持・向上の観点から、国際物流の効率化等を図るため、NACCS、港湾EDI、乗員上陸許可支援システムを相互に接続、連携することにより、平成15年度のできるだけ早い時期までに、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化を実現する。

システム開発の基本概念：

上記の実現に当たっては、利用者にとって使いやすく、運用に当たってコストが低く、国際標準にも配慮し、手続面で簡素なシステムを構築していく。

具体的な方策：

今後は、下記の基本方針に従って具体的なシステム構築を進めていく。

- a) NACCSと港湾EDIをシステム間で接続し、双方向で全ての必要なデータの交換を可能とすることにより、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。

b) 専用回線に加え、インターネットの利用も同時に可能にしていく。すなわち、NACCSではこれまでは専用回線だけの利用であったが、利用者の選択の幅を拡大するため、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化を実現する際までには、インターネットを通じた利用も可能にすることとしている。

c) シングルウィンドウ化に当たって、利用者に利用料金の追加負担を求めない。
なお、NACCSセンターは、こういった基本方針とは別に、より一層利用者の負担軽減を図るため、本年4月より海上NACCSの料金を大幅に引き下げるとともに、動植物検疫等の税関以外の諸手続をNACCS経由で行う場合であっても料金を課さないことを決定している。

(5) シングルウィンドウ化の骨格

利用者は専用回線かインターネットのどちらを利用しても輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウの手続を行うことができる。入港届を例に取り上げると、利用者が専用回線を利用する場合、NACCSからの手続ということになり、インターネットであれば、NACCS又は港湾EDIのどちらからでも手続が行えることとなる。

NACCSを窓口としてシングルウィンドウの手続をする場合、利用者は、入港届の提出に必要な項目を入力して、その情報をNACCSに送信すると、税関、港長、港湾管理者等が入港届に必要とする入力項目に振り分けられた後、それぞれの官署宛に送信される。それぞれ相手側のシステムがそのデータの内容を受信し、その内容に問題がなければ、回答通知がNACCSに返信され、利用者は送信先の省庁に対する手続が終了したということが認識できる。

シングルウィンドウ化による手続は、輸出入関連手続と港湾関連手続に大別できるが、NACCSであればその両方ともに入力窓口として手続が行える。

(6) シングルウィンドウ化の対象業務

具体的にどのような業務がシングルウィンドウ化されるのかを示したものが別紙1である。ここでは、NACCSを窓口とした場合のシングルウィンドウ化の対象業務を示しており、1. 輸出入関連手続、2. 港湾関連手続、3. NACCS端末で行うことが可能となる港湾EDI業務と、大きく3つに分類している。

一番目の輸出入関連手続では、海上貨物に加え航空貨物をも対象にしている。輸出入関連手続については、現行のインターフェース機能を利用しシングルウィンドウ化したものであり、入力項目の定義、属性等に変更は生じないが、輸入関連手続を行おうとする場合、シングルウィンドウ化によって先程説明したような利用者の入力負担の軽減という効果がある。

2番目の港湾関連手続であるが、先程説明したように港湾EDIからも入力可能である。

3番目のNACCS端末で行うことが可能となる港湾EDI業務とは、税関に対して行う手続ではないが、NACCS端末からも港長や港湾管理者に対して行うことが可能となる手続である。なお、注書きにあるように、船名、トン数等事前にNACCSの船舶基本情報

又は船舶運航情報に一度登録しておけば、そうしたデータを活用することにより、利用者の入力負担が大幅に軽減されるような仕組みを考えている。

最後に、参考として港湾EDI端末で行うことも可能となるNACCS業務ということで、これらの業務は主に船社・船舶代理店業務に関わるNACCS関連業務であるが、港湾EDI端末からも業務が可能になるように考えており、国土交通省においてシステム開発が行われている。

4．今後のスケジュール

前年度から利用者の方々より意見を募集しており、本年2月には財務省関税局のホームページに掲載し、意見募集したところであり、今後も引き続き利用者の方々からの意見を聞きつつプログラムの開発、試験、各省システム及び利用者等との接続試験を順次行い、平成15年度のできるだけ早い時期にシングルウィンドウシステムの供用を開始する予定である。

以上のように、現在、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化のための具体的な作業を進めているところであるが、こうしたシステムの実現により、国際物流改革が一層進展すると期待している。これにより、世界最先端の国際物流が実現すれば、我が国企業の国際競争力を高め、ひいては我が国の経済構造改革の推進に資するものとなる。今後とも、関係府省と協力しつつ、シングルウィンドウ化の早期実現に努めて参りたい。

5．質疑応答

質問1．インターネットによるアクセスで港湾EDIから入ると、輸出入関連手続はできないようであるが、一回の入力で輸出入・港湾関連手続が出来るのは、NACCSからだけなのか。

回答1．輸出入関連手続に対するシングルウィンドウ化はNACCSからしかできない。NACCSからは港湾関連手続のシングルウィンドウ業務も可能である。専用回線又はインターネットを通じて利用者からNACCSに対して手続に必要なデータが流れて行く。例えば、輸入申告に併せて食品衛生届の手続を行おうとする利用者は、輸入申告事項登録のときにNACCSの画面上で申請・届出先欄に税関と食品衛生をチェックする。その入力画面には全ての省庁で共通項目が入力できるようになっており、その画面に必要なデータを入力し、その後、税関、食品衛生の個別手続で必要とする項目をこの画面に付属するそれぞれの入力画面に入力する。こうした項目を入力し終了した後NACCSに送信すると事項登録が完了することになる。次に輸入申告手続では、輸入申告番号や食品等輸入届出受付番号が事項登録段階で符されているので、その番号を入力すれば、輸入申告と食品等輸入届出の手続を一度に行うことができる。

また、入港届を例に挙げると、NACCSの方に税関、港長、港湾管理者、入国管

理局、検疫所に必要な項目を入力・送信すれば、それぞれの官庁に必要な情報を振り分けて、港長・港湾管理者・検疫所については港湾EDIを通じて、入国管理局へは乗員上陸許可支援システムを通じてデータが送信される。また、相手方システムへの送信結果等がNACCSを通じて利用者に通知される。

コメント：基本的には今関係省庁連絡会議を作って議論して進めているところなので、意見があればどんどん出して欲しい。

質問2 . インターネットや専用回線からNACCSに入れるということは、通関業者ではないメーカーでも、NACCSに接続し輸出入申告を行うことができるのか。

回答2 . NACCSの開発当初は専用端末のみ利用であったことなどから通関業者だけが接続できたが、前回のNACCSの更改（平成11年）以降は、専用端末を不要としたので荷主も利用できるようになっている。したがって輸出入業者はあらかじめ所定の登録手続きをすれば、直接NACCSの利用者になれる。実際、既に数社は直接接続している。通関業者を使わず直接輸出入申告したいということであれば、NACCSセンターへ利用者登録の手続きをしてもらえばよい。

質問3 . 通関士を通さなくとも良いということか。

回答3 . 荷主が直接輸出入申告する場合には、通関士を通す必要はない。ただ、第三者に委託するのならば通関士の審査が必要である。

質問4 . 国際物流改革はコスト削減が目的である。輸出申告から許可まではゼロ分であっても、輸出申告するまでに時間がかかる。それは保税倉庫に入れないと申告できないからで、シンガポールなどのように航空会社の倉庫などからできないと時間は縮まらない。

回答4 . 輸出申告に際して必要な貨物の検査ができるよう保税地域へ搬入してもらわなければならないが、コンテナヤードなど貨物の輸出に際して、その物流上もともと通過しなくてはならない場所が保税地域となっている。

質問5 . 港湾が24時間オープンでも輸出入通関手続が24時間でなければ意味が無い。

回答5 . 税関には臨時開庁制度があり、いまでも事前に連絡をいただければ何時でも必要な職員を配置して対応している。また、主要空港では常時それなりの需要があることから、予め職員を配置し事前の連絡がなくても24時間対応できるようにしている。今後、海港でも具体的な需要が出てくるようであれば、同様な対応を考えていくことになる。

質問6 . 大阪本社から東京税関へ輸出申告できないか。

回答6 . 荷主が直接申告するならば可能である。ただし、通関業者を通じる場合は、通関業者の許可は税関長ごとに受ける必要があるため、その税関管内でなければならない。

質問7 . コンテナの本船からヤードへの搬入は、一括搬入しかできないが、個別に搬入できないか。

回答7 . 今でも個別に搬入できるが、あまり利用されていないようだ。民間業者が協力しなければできないようだ。

質問8 . 輸出入申告に際して経済産業大臣の輸出入許可・承認証を紙で税関への提示することはなくなるのか。TQはどうか。

回答8 . 現在、経済産業省と進めているJETRASとNACCSの連携、接続ができれば、税関への紙の提示は要らなくなる。TQは経済産業省に聞いて欲しい。

質問9 . CuPES（税関手続申請システム）とシングルウィンドウ化の関係は。

回答9 . CuPESは、電子政府の推進のなかで、国に対する申請・届出手続の電子化の一環として国際貨物業務との関連が比較的薄い税関手続を中心に電子化を進めているものであり、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化の前から検討、開発してきたものである。このため、シングルウィンドウとは直接関係していない。CuPESは残された税関手続のペーパーレス化を段階的に進めようとするものであり、先ず、第一弾にはインボイスの電子提出なども含まれている。

質問10 . CuPESデータをNACCSで使えないか

回答10 . インボイスについては、CuPESに入れたデータをCuPESの中でNACCS用に加工することができ、これを取寄せばそのままNACCSに流し込めるようにする予定である。

質問11 . 輸出を許可制ではなく、届出制にするという方向は無いか。

回答11 . 輸出は届出制でも良いのではないかという声もあるが、キャッチオール制度の導入にみられるような武器・大量破壊兵器などの輸出規制、テロ対策や廃棄物の不正輸出対策、盗難自動車対策などがあり届出制は困難である。

以上

シングルウィンドウ化等対象業務（NACCS を窓口とした場合）

1. 輸出入関連業務（航空・海上貨物を対象）

手 続 名		提 出 先
輸入関連手続	輸入申告	税関
	輸入動物検査申請	動物検疫所
	輸入植物検査申請	植物防疫所
	食品輸入届	検疫所
	輸入承認（確認）	経済産業省
輸出関連手続	輸出申告	税関
	輸出承認・許可（確認）	経済産業省

（注）現行インターフェース機能を利用しシングルウィンドウ化したものであり、入力項目の定義、属性等について変更はない。

2. 港湾関連手続（港湾 EDI 端末からも入力可能）

手 続 名		提 出 先
入港通報		検疫所、入国管理局
入港届関連	入港届	税関、港長、港湾管理者、検疫所、入国管理局
	明告書	検疫所
入出港届		港長、港湾管理者
出港届		税関、港長、港湾管理者、入国管理局
乗組員氏名表（乗員名簿）		税関、検疫所、入国管理局
旅客氏名表（乗客名簿）		税関、検疫所、入国管理局

（注）検疫所に対する明告書に係る手続については、入港届にあわせて行うことが可能となる。

3. NACCS 端末で行うことが可能となる港湾 EDI 業務

提 出 先	手 続 名
港長	【入港前】 係留施設使用届、航路通報、巨大船等航行予定通報、停泊場所指定願、夜間入港許可申請
	【入港後】 移動許可申請、移動届、危険物荷役許可申請
港湾管理者	係留施設等使用許可申請
検疫所	検疫通報（仮称）

（注）船名、トン数等事前に NACCS の船舶基本情報又は船舶運航情報に登録したデータを活用することにより、利用者の入力負担が軽減される。

(参考) 港湾 EDI 端末で行うことも可能となる NACCS 業務 (船社、船舶代理店業務)

手 続 等	業 務 名
船舶入出港関係手 続	船舶基本情報登録、船舶基本情報訂正、 船舶運航情報登録、船舶運航情報訂正 等
貨物積卸等関係手 続	積荷目録情報登録、積荷目録情報訂正、積荷目録提出、 卸コンテナ情報登録、積コンテナ情報登録 等
時間外関係手続	執務時間外貨物積卸届
照会関係	積荷目録情報照会、船積コンテナ情報照会 等
その他	再出力

以上