

## 6・6 輸出入・港湾諸手続の簡易化・電子化問題

### 6・6・1 シングルウィンドウシステムの実現

わが国は諸外国に比べ輸出入・港湾諸手続が煩雑であるため、利用者は時間的かつ経済的コストを多大に強いられているため、結果として物流の円滑化が阻害されている。現行の港湾諸手続は煩雑かつ膨大な書類や添付する資料が必要であり、また「入／出港届」や「乗員名簿」等のように関係省庁で重複する書類も多い。このため当協会は、従前より電子化を推進するとともに電子化にあたっては現行書類を徹底的に見直し、廃止もしくは簡素化を図るべきであり、その上で諸手続の一括申請を可能ならしめるような、地方自治体を含めた関係官公庁を横断する真のワンストップサービスの実現を図るべきであるとしてきた。

かかる観点から当協会は、日本経団連とともに、輸出入・港湾諸手続に関係する省庁で構成される「輸出入・港湾手続関連府省連絡会議」をはじめ関係官公庁に対して働きかけるとともに、さまざまな機会を捉えて関係者に輸出入・港湾諸手続の簡素化の要望を行った。その結果、平成 13 年（2001 年）7 月に閣議決定された「新総合物流施策大綱」に輸出入・港湾諸手続の電子化ならびにワンストップサービス化を平成 15 年度の出来るだけ早期に実現し、国際港湾物流の効率を大幅に改善することが盛り込まれた。これを受け、国土交通省や財務省等は平成 13 年（2001 年）9 月より輸出入・港湾手続関連府省連絡会議を中心に検討した結果、平成 15 年（2003 年）7 月に、通関情報処理システム（NACCS）、港湾 EDI およ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・連携し、一回の入力・送信で関係府省に対する手続を行うことを可能としたシングルウィンドウシステムを稼働した。（[資料 6-6-1](#) 参照）

しかしながら、これら関係官公庁の取組みは、「平成 15 年度の早い時期までにシングルウィンドウ方式によるワンストップサービスを実現する」ことに主眼が置かれ、現行の諸手続や申請項目そのものについては何ら見直しが行われぬまま作業が進められ、各省庁のシステムを単に接続しただけのものであった。また、同システムの対象となっていない諸手続は従来通り窓口申請を行わなければならないものであったため、シングルウィンドウは利用者の利便性向上に資するものとはならなかった。

当協会および日本経団連は、平成 14 年（2002 年）年 1 月に国土交通省や財務省等が上記シングルウィンドウ構想を発表した際に、真のワンストップサービス実現に向けた意見書を関係省庁に提出したが、このままでは現状の申請書類の見直しは何ら行われず単に各省庁のシステムを繋ぐだけのものになることが懸念されたため、平成 14 年（2002 年）7 月に開催された自民党物流調査会（会長：原田昇左右衆議院議員）や平成 15 年（2003 年）2 月に開催された自民党 e-Japan 重点計画特命委員会（会長：額賀福志朗衆議院議員）において輸出入・港湾諸手続の BPR（業務改革）を進める観点から、諸手続を利用者の立場から見直し、書類の簡素化等申請手続全般にわたる業務見直しを行うこと、国際海事機関（IMO）の「国際海運の簡易化に関する条約（FAL 条約）」の早期批准を行い、港湾毎に異なる申請手続の共通化・簡素化を図ること、全ての手続の電子化を行うとともに各省庁と港湾管理者で情報の共有化を行い、一回の入力・送信で全ての申請ができる真のワンストップサービスを実現するよう意見表明するとともに、内閣府規制改革・民間開放推進

室へも規制緩和要望事項として提出する等あらゆる機会を捉えて要望を行った。

その結果、ようやくわが国政府は、平成 16 年（2003 年）3 月に閣議決定した規制改革・民間開放 3 か年計画において以下のとおりの環境整備を行うことを盛り込んだ。

輸出入・港湾関連手続の簡素化に資する、IMO の FAL 条約（ ）を平成 16 年（2004 年）度中に批准するための措置をする。また、その際、FAL 条約で求められる締約国の遵守すべき規準については、現在、わが国が採用できないとされる標準規定の項目が諸外国と比較し多数存在するが、これらの項目数を先進国並に引き下げよう、関係省庁は連携して着実な対応を図る。

平成 15 年（2003 年）7 月に開始したシングルウィンドウは、既存手続の一部電子化、既存システムの相互接続に過ぎないとの指摘があるため、輸出入・港湾関連手続に係る各種申請手続について、関係省庁はあらためて、各種申請書類の削減、申請事項の削減、申請手数料の見直し等、申請手続や申請書類の徹底した省略、簡素化を図り、速やかにワンストップサービスの一層の推進を平成 16 年（2004 年）度以降出来るだけ早期に実施する。また、民間システムとの連携、国際標準等への適合も視野に入れつつ、既存業務・システムに係る最適化計画を平成 17 年度（2005 年度）末までに策定する。

そのため、当協会は、国土交通省や財務省をはじめとした輸出入・港湾手続関連府省連絡会議との意見交換を実施し、民間の視点から意見を発信し、輸出入・港湾諸手続の簡素化に向けた検討が、真に実効性のあるものとなるよう働きかけることとしている。

#### 【FAL 条約の概要】

1. 正式名：Convention on Facilitation of International Maritime Traffic  
（国際海上交通の簡易化に関する条約（仮称））
2. 制定年：IMO（国際海事機関）により昭和 40 年（1965 年）に制定。昭和 42 年（1967 年）に発効。
3. 批准国：2004 年（平成 16 年）10 月現在で、全ての先進国を含む 98 カ国が締結済み。（日本は未批准）

#### 【主な国の批准年】

英国	1966 年	フランス	1967 年
ドイツ	1967 年	米国	1967 年
シンガポール	1967 年	中国	1995 年
韓国	2001 年		

#### 4. 概要：

##### （1）政府が船舶に求める書類

船舶の入出港の際に、船舶に求める書類を以下の 8 種類に限定している。また、諸手続の様式を定め、国際航海に従事する船舶の到着、滞在及び出発に関する手続及び書類の要件を画一化・簡素化することにより、国際海上交通の迅速化・効率化を図ることとしている。

一般申告書（日本の入出港届に相当）

貨物申告書

船用品申告書

乗組員携帯品申告書

乗組員名簿

旅客名簿

万国郵便条約により郵便物について必要な書類

検疫申告書

なお、主な国の相違通告数は、米国が最大で 22、英国が 13、フランスが 11、ドイツが 4、シンガポールが 6 となっている。

#### (2) 相違通告制度

FAL 条約では、締約国政府は、同条約で定める手続きと異なる内容を国内で採用する場合、IMO 事務局長に対してその旨を通告することにより、条約で定められた義務を免れることができる相違通告制度が取り入れられている。しかしながら、その場合、IMO 事務局長はその内容を加盟各国へ周知することとなっているため、わが国政府は相違通告数を先進国並みにすることとしている。

### 6・6・2 FAL 条約批准への対応

国土交通省は、わが国輸出入・港湾諸手続きの簡素化を図るために IMO の FAL 条約の内容や同条約を批准し先進的な国際物流構造改革を推進している諸外国の実態に関する見識を深める必要があるとの観点から、平成 14 年(2002 年)9 月に「FAL 条約等調査研究会」を設置し、FAL 条約の早期批准の必要性や、国際物流構造改革には電子化に先立ち諸手続き業務の改革の必要性等を骨子とする提言を取り纏めた。( [船協海運年報 2003](#) 参照)

同省は、「FAL 条約等調査研究会」での調査結果と ebXML 等国际標準の動向や平成 13 年(2001 年)9 月の米国同時多発テロを受けたコンテナセキュリティの視点に対する認識の高まりから平成 14 年(2002 年)年初以降次々に導入されたコンテナセキュリティ対策プログラムへの対応も含めて、FAL 条約の批准および港湾諸手続きの簡素化に向けた検討をするため、平成 15 年(2003 年)9 月「海上輸送の簡易化に関する調査研究会」を設置した。

当協会は、これら研究会における知見が、真のワンストップサービスを実現するために国土交通省をはじめとした関係者の共通認識を高めることに繋がるとの観点から同研究会に委員として参画し、国際標準に準拠しつつ諸手続きの簡素化を図るためには、FAL 条約の早期批准が必要である旨訴えた。

同研究会は、平成 16 年(2004 年)3 月までに計 4 回の会合を開催し、次を骨子とする提言を取り纏めて終了した。

わが国港湾の国際競争力を回復するためには、輸出入・港湾諸手続き業務の徹底した改革を実施する必要があること。

FAL 条約を早期に批准する必要があること。また、同条約批准の際には相違通告数を先進国並に引き下げること。

輸出入・港湾諸手続きに係る諸官庁でデータ共有化することを検討し、申請者の入力に対する負担を最小限とすること。

申請の電子化に際しては、UN/EDIFACT、ebXML 等の国際標準を導入すること。

行政手続きと民間手続きの連携を図ること。

物流セキュリティの強化の際にやむを得ず導入する新規手続きについては、現行の諸手続きとの連携を十分に図り、申請者に過度の負担を生じないようにすること。

以上の提言を実行するため、関係府省、港湾管理者及び関係業界は緊密に連携を図ること。

更に国土交通省は、官民を含めたすべての港湾物流関係者が必要とする情報を共通のシステムで入手できる「港湾物流情報プラットフォーム」の整備について検討を行うため、平成 14 年(2002 年)10 月に「港湾物流情報化懇談会」を設置したが、同懇談会は平成 15 年度も引続き開催し、FCL(Full Container Load Cargo)に関する理想的港湾物流業務プロセスのモデルを輸出と輸入に分けて取り纏めるとともに、同プロセスに必要な業務課題等についても取り纏めた。

国土交通省は、同研究会で取り纏めた成果をもとに、ターミナルへの搬出入予約、搬出可否等の情報を同プラットフォームから得られるシステムを平成 16 年(2004 年)度にも供用することとしている。

### 6・6・3 ACL 業務(船積確認事項登録業務)利用率の促進

近年、港湾における一層の物流効率化の必要性が叫ばれる中、わが国においても平成 15 年(2003 年)7 月より輸出入・港湾諸手続のシングルウィンドウシステムが稼働する等している。しかしながら、平成 13 年(2001 年)9 月に発生した米国同時多発テロに起因して、米国は平成 15 年(2003 年)2 月から船会社に対して米国向けコンテナ貨物について、その輸出港における船積み 24 時間前に米国税関に積荷目録を電子情報で提出することを義務付けており、この制度に十分な対応をするには、輸出貨物に関する行政システムはもちろんのこと、民間システムにおいてもシームレスな電子情報伝達が求められている。

このような状況下、わが国外航コンテナ船社は国際海上輸送の担い手として、早くからシステム化・EDI 化に取り組んでおり、その一環として、Sea-NACCS 参加船社は平成 11 年(1999 年)10 月の更改 NACCS の稼働に際して自社システムを大幅に改編して対応し、これに要する多大な投資を行った上で、輸入の上流業務である積荷目録登録をほぼ完全に実施しているが、輸出の上流業務である EDI 化が著しく低いと、下流業務を行うこととなる船社は B/L 作成のために必要な情報をほとんど電子情報で入手出来ず、未だに紙のドックレシートから入手せざるを得ない状況にある。  
(資料 6-6-2、資料 6-6-3 参照)

〔資料 6 - 6 - 2〕 平成 16 年(2004 年)4 月港別 EDI 化率

	仙台	東京	横浜	清水	名古屋	四日市	大阪	神戸	門司	博多	その他	全国
邦船全体	58.9%	37.1%	18.5%	25.8%	69.1%	43.8%	15.6%	38.9%	5.5%	41.8%	16.8%	39.5%
外船全体	31.1%	33.6%	8.8%	42.3%	45.8%	56.2%	9.2%	20.5%	4.6%	22.2%	10.3%	19.2%
邦外船全体	40.3%	34.7%	11.7%	36.8%	57.4%	50.0%	11.1%	28.1%	5.1%	28.7%	22.0%	27.2%

注 邦船全体とは、日本郵船、商船三井および川崎汽船の 3 社、外船全体とは、エバーグリーン、OOCL、韓進海運、P&O ネドロイド、マースク、APL、ハパグロイドの 7 社で集計平均化した数値。

そのため、当協会は、平成 15 年（2003 年）3 月財務省関税局および通関情報処理センターに対して、積荷目録情報のベースとなる Sea-NACCS が提供している船積確認事項登録業務（ACL 業務）の利用促進を図るための協力を要請した。

これを受け、当協会と通関情報処理センターは共同で、貨物情報のスタートの立場にある海運貨物取扱業者との意見交換会を実施したが、ACL 利用率向上へ向けた効果的活動を行うためには、外国船舶協会をはじめとした関係団体の協力が必要との判断に立ち、関係団体に働きかけた結果、当協会、外国船舶協会、（社）日本通関業連合会および日本海運貨物取扱業会の関係 4 団体で本活動を推進し、財務省関税局および通関情報処理センターがこれに協力することとした。

当協会をはじめとしたこれら 4 団体は財務省関税局および通関情報処理センターと協力して、平成 15 年度（2003 年）に概要以下の活動を実施した。

平成 12 年（2000 年）6 月に（社）日本通関業連合会が策定した ACL01 業務手順書の見直しおよび ACL03 業務手順書の作成および全国の海運貨物取扱事業者への配布。

平成 16 年（2004 年）2 月に横浜、東京、名古屋、大阪、神戸および福岡の各地区においてターミナル関係者への説明会・意見交換会の実施。

平成 16 年（2004 年）3 月に横浜、名古屋、大阪、神戸、門司、博多、仙台および清水の各地区において海運貨物取扱事業者への説明会・意見交換会の実施。

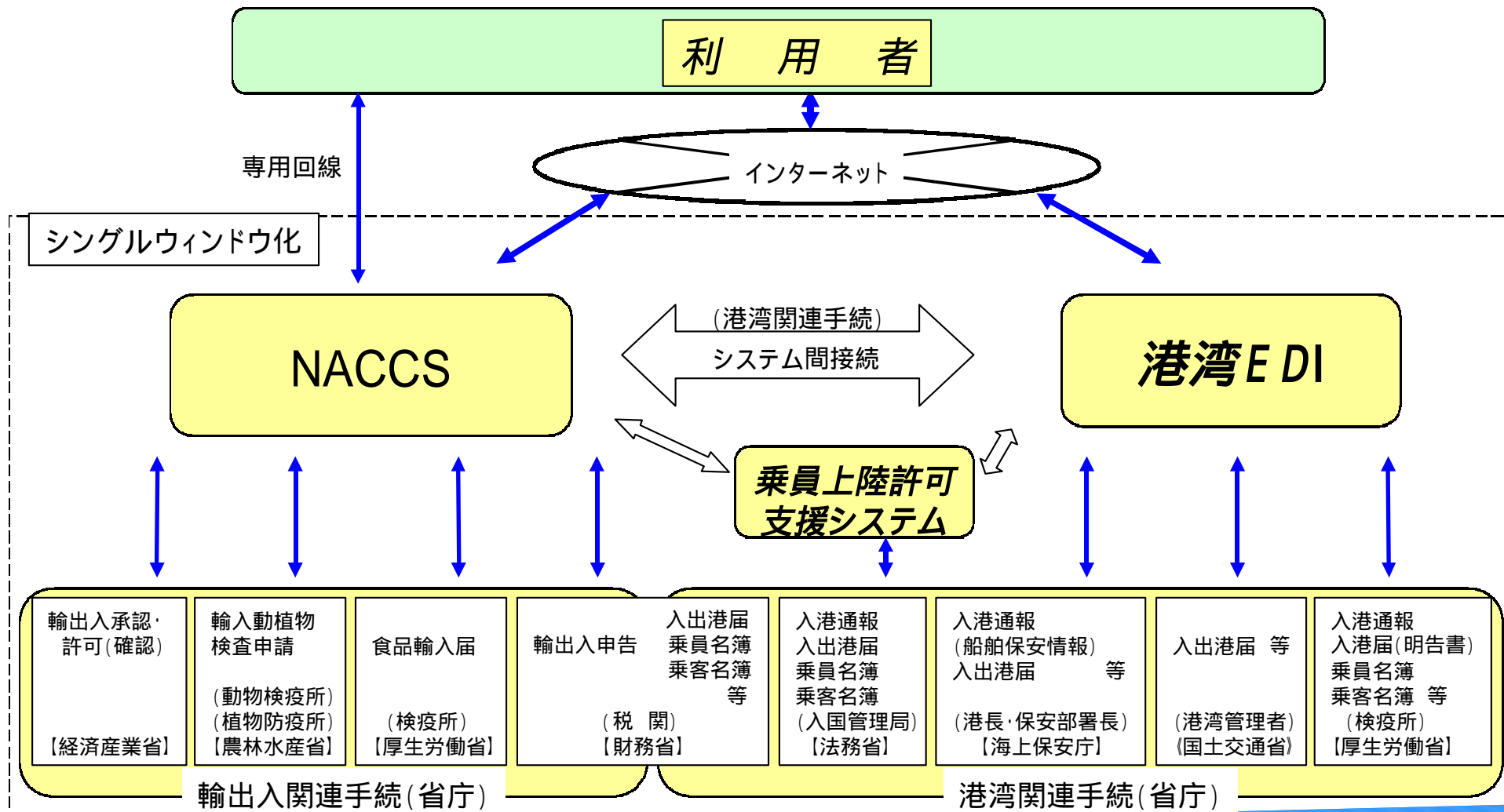
この説明会・意見交換会には、ターミナル関係者が 103 名、海運貨物取扱事業者が 762 名参加し関心の高さが伺えたが、NACCS 未参加の外国船社や蔵置場があるため、ACL 業務を利用するとかえって手間がかかる、NACCS の理解不足により使い方が判らない等の問題点が海運貨物取扱事業者より指摘された。

そのため、当協会をはじめとした関係 4 団体は、海運貨物取扱事業者への説明会を今後も継続して実施するとともに、NACCS 未参加船社や倉庫業者への説明会の開催等、ACL 業務利用率向上のための活動を実施して行くこととしている。

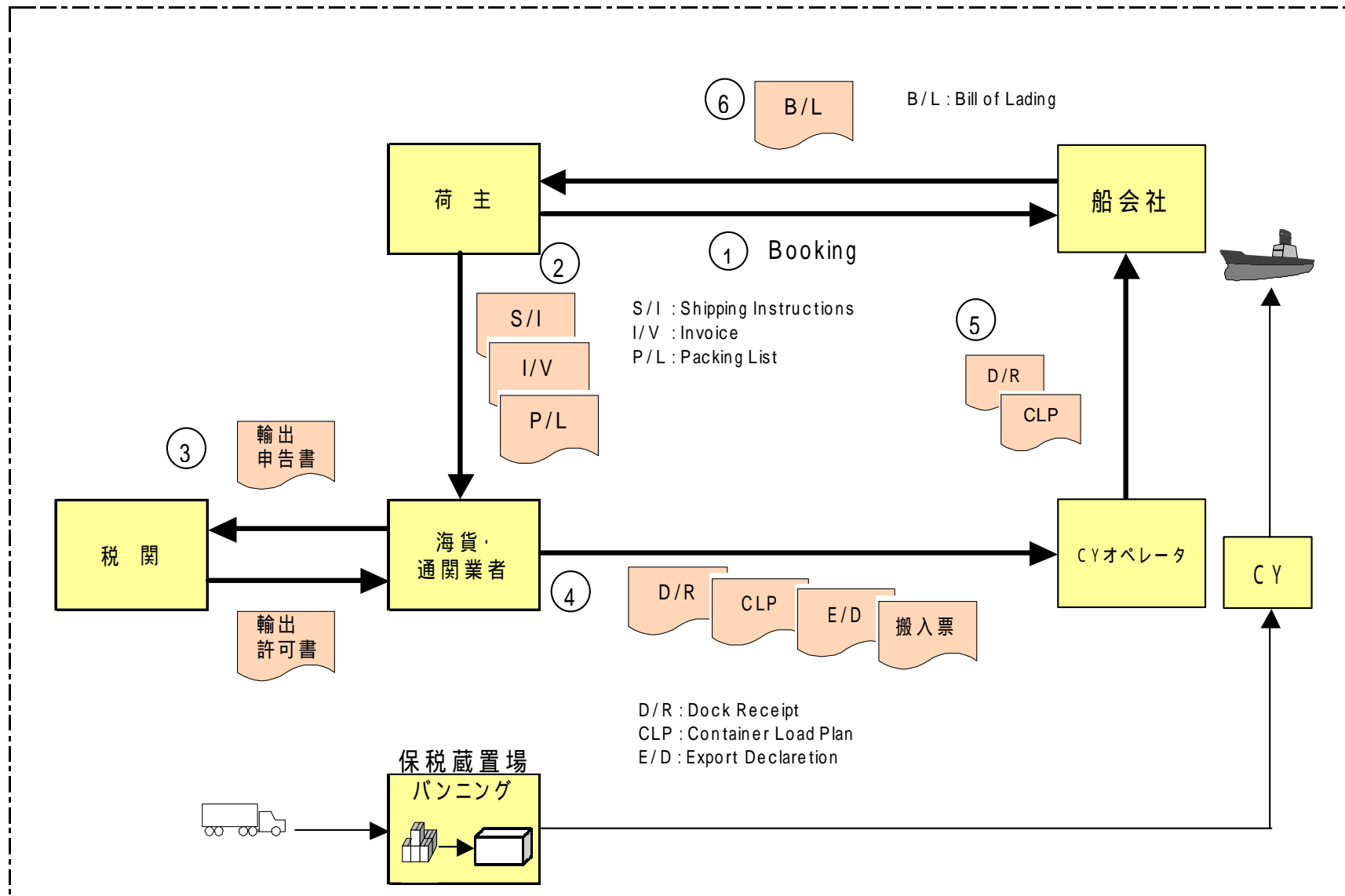
# 輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化

平成15年7月23日

港湾EDIシステム、Sea-NACCS、乗員上陸許可支援システム等を連携・接続し、関係6省の手続きをシングルウィンドウ化



[資料6 - 6 - 3] コンテナ貨物輸出手続の流れ(マニュアル処理)



# コンテナ貨物輸出手続の流れ(システム処理)

