

4・3 米国の対応

2001年9月の同時多発テロ事件以降、海事分野においても、船舶や港湾がテロ攻撃の対象とされることや、船舶がテロ攻撃の手段として利用されることを防止するため、IMO や ILO など国際ルールが策定あるいは検討されている（[4・1](#)、[8・3・4](#) 参照）。

一方、米国では、様々な保安対策を実施・検討するなど独自の動きを強めており、国際的な動きとの整合性が懸念されている。

4・3・1 Container Security Initiative (CSI)

米国関税庁はコンテナ貨物積出港での安全検査の強化を目的に、米国向けコンテナ取扱量上位20港（[資料4-3-1](#) 参照）を主な対象としたCSIを2002年1月に考案した。

CSIは、米国と対象港湾を有する国との間で参加合意文書を交わし、米国が各港湾に派遣する関税庁職員と現地当局が連携して以下の対策を行うプログラムである。

- a) 危険度の高いコンテナの特定
- b) 危険度が高いと特定されたコンテナの積出港での内容物検査
- c) 迅速にコンテナ検査を行う技術の導入
- d) 高機能で安全なコンテナの開発と導入

わが国（東京・名古屋・神戸・横浜港）は2002年9月26日に同プログラムの合意文書に署名した。その後2004年8月までに米国向けコンテナ取扱量上位20港中の16港を含む24港が試行を含めCSIの運用を開始（[資料4-3-2](#) 参照）。わが国では横浜港が2003年3月24日、東京港が2004年5月21日、名古屋・神戸両港が2004年8月6日からそれぞれ運用（試行）を開始している。CSIの運用開始後、米国関税庁職員が東京・横浜・名古屋・神戸各港に駐在する一方、わが国の税関職員が米国ロサンゼルス・ロングビーチ港に派遣されている。

〔資料4 - 3 - 1〕

米国 CSI の対象とされている米国向けコンテナ貨物取扱量世界上位 20 港

| CSI* | 順位 | 港名 | CSI* | 順位 | 港名 |
|------|----|---------------|------|----|--------------|
| | 1 | 香港 | | 11 | アントワープ(ベルギー) |
| | 2 | 上海(中国) | | 12 | 名古屋(日本) |
| | 3 | シンガポール | | 13 | ル・アーブル(仏) |
| | 4 | 高雄(台湾) | | 14 | ハンブルク(独) |
| | 5 | ロッテルダム(蘭) | | 15 | ラ・スペツィア(伊) |
| | 6 | 釜山(韓国) | | 16 | フェリックストゥ(英) |
| | 7 | ブレーマーハーフェン(独) | | 17 | アルヘシラス(スペイン) |
| | 8 | 東京(日本) | | 18 | 神戸(日本) |
| | 9 | ジェノバ(伊) | | 19 | 横浜(日本) |
| | 10 | 塩田(中国) | | 20 | ラムチャバン(タイ) |

〔資料4 - 3 - 2〕

米国向けコンテナ貨物取扱量世界上位 20 港以外で CSI に参加を表明している港

| CSI* | 港名 | CSI* | 港名 |
|------|------------------|------|---------------|
| | モントリオール(カナダ) | | ポートケラン(マレーシア) |
| | バンクーバー(カナダ) | | コロンボ(スリランカ) |
| | ハリファクス(カナダ) | | ダーバン(南アフリカ) |
| | イエーテボリ(スウェーデン) | | ピレウス(ギリシャ) |
| | タンジュンペラパス(マレーシア) | | |

* は 2004 年 8 月 6 日までに CSI の運用を開始した港

** () 内は国名

4・3・2 Cargo Manifest 情報 24 時間前提出に関する米国関税庁規則

2002 年 8 月、米国関税庁は CSI の補完を目的として、通商法に基づき、船社及び NVOCC(Non Vessel Operating Common Carrier：非船舶運航業者) に対し、米国向け貨物及び米国経由で輸送される貨物の船積み 24 時間前までの Cargo Manifest 情報提出を義務付ける規則を策定し、2002 年 10 月 31 日に最終規則を発表した。最終規則は、60 日後の 12 月 2 日に施行、さらに 60 日間の猶予期間を経て 2003 年 2 月 2 日に完全施行された。(船協海運年報 2003 p.73 参照)

この間、2002 年 12 月には、当協会の協力のもと、米国税関庁による同規則の説明会が当協会において開催され、当協会会員はじめ関係者が参加した。

最終規則は船社・荷主等関係者に追加の負担を強いているが、2003 年 2 月 2 日の完全施行後、大きな混乱は生じていない。

4・3・3 C-TPAT (Customs-Partnership Against Terrorism)

米国輸入貿易過程における保安対策を民間と連携して徹底することを目的に、米国関税庁は輸入貿易関係者（輸入業者、運送業者、仲立業者、倉庫業者、製造業者）を対象とした Customs-Partnership Against Terrorism（C-TPAT）を2002年4月に発表した。

C-TPAT は、輸入貿易関係者がそれぞれ担当する貿易過程での保安対策の徹底及び向上に関する協定を米国関税庁と締結するプログラムで、C-TPAT 参加者については、通関関連手続きが一部軽減される等の優遇措置が与えられることになっている。（協定内容に違反した場合は、同優遇措置を取り上げられる）

C-TPAT は2002年4月にまず輸入業者の参加申請受け付けが始まり、7月中旬からは船社等の運送業者の申請受付が始まった。但し、本プログラムへの参加はあくまで各業者の自由意志とされている。2004年2月初旬現在 C-TPAT に参加した企業は5,500社（内訳：輸入者3,300、運送事業者800、フォワーダー1,100、ターミナルオペレータ70、海外の製造者30）となっており、邦船定航3社も参加している。

4・3・4 2002年通商法事前申告規則

2002年8月に成立した通商法は、米国全輸出入貨物（航空/トラック/鉄道/海上貨物）通関について、電子データによる事前申告を義務付ける規則の策定を定めている。海上コンテナ貨物については先行して2003年2月から Cargo Manifest 情報の船積24時間前提出に関する米国関税庁規則が施行されているが（[4・3・2](#)参照）、海上ばら積み貨物および他の輸送モードを含めた事前申告規則案が2003年7月に発表された。

その後、2003年12月に発表された最終規則では、海上ばら積貨物は、船舶の米国到着24時間前までに貨物情報をAMS（Automated Manifest System 米国自動マニフェストシステム）によって電子的に方法で米国税関に提出することが義務付けられ、同最終規則は2004年4月から完全実施された。