

海上コンテナに係る積荷情報の事前報告制度の早期化、詳細化及び電子化に関する意見

財務省関税局では、テロ対策等国際的な物流セキュリティ強化の観点から、輸入港税関において、より早い段階で海上コンテナ貨物に関する情報を入手することにより、これまで以上に水際における取締りを強化する方策として、外国貿易船の運航者及び荷送人（利用運送事業者）に対し、当該外国貿易船に積み込まれているコンテナ貨物に関する情報について、早期に、詳細な情報を電子的に報告することを新たに義務化することを検討しており、「海上コンテナ貨物に係る積荷情報の事前報告制度の早期化、詳細化及び電子化の概要」が2011年11月9日付で公表された。

当会物流委員会では11月30日に、上記概要に対する意見を取りまとめ、財務省関税局監視課に提出した。

海上コンテナに係る積荷情報の事前報告制度の早期化、詳細化及び電子化に関する意見

平成23年11月30日
社団法人 日本貿易会 物流委員会

1 導入によるデメリット・懸念点等	納期面のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出のリードタイムが長くなる(米国での24時間ルール導入時、輸出のリードタイムが2日延びた)。 ・提供するデータ項目によって、船積み前では確実な情報が得られず、情報提供の遅れによって、船積みが遅れる可能性がある。 ・近隣諸国からの輸出等は、受荷主(輸入者)側でリードタイムを十分考慮しないと円滑・適正に運営できない。 ・税関による海外からの積荷情報確認や船卸しの禁止等の確認作業によって一般貨物のデリバリー(本船からの船卸し、コンテナヤードからの搬出)に影響が出る懸念がある。
	コスト面のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・データ申告に係わる費用が発生し、貿易コスト増となる。 ・スピードが必要なので人件費等のコストアップ、カットに間に合わないため、逸失利益が生ずる可能性が大きい。 ・コンテナに複数荷主の貨物を混載している場合(LCL貨物)、一部荷主の貨物が船積禁止と判断した際はその他荷主に迷惑がかかり、納期問題、デバン等の追加費用精算に発展する懸念がある。 ・納期遅延、本件を実施することによるコスト上昇の一義的な負担者は受け荷主となりやすい。船会社などは、独禁法適用除外の特権を利用し今回の法改正を理由にした新たな課徴金を開始することが懸念される。
	その他懸念点	<ul style="list-style-type: none"> ・本邦輸入の場合において、本制度の円滑なる運用のために、結果的に荷受人に情報提供の肩代わりをさせるなど、輸入者に負担がかからないようにしていただきたい。 ・船積・船卸禁止になった場合は輸入者側には、正確かつ迅速に通知が届く心配である。 ・本邦企業は、日本と近距離にある中国、アセアン諸国との輸出入比率が高く、同地域とのサプライチェーンでの納期面及びコスト面のデメリットが欧米で導入された24時間ルールと比べ更に大きく表面化しやすい状況にある。
2 導入により期待されること・考慮すべきこと	早期化によるメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・船積み情報の早期提出義務化によって、貿易情報の電子化を進める要因になることが期待できる。 ・仕向け先の情報を入手するタイミングが現行より前倒しになる。 ・現行のNACCSの仕様では、積荷情報は荷主に開放されておらず、荷主からの通関指図と海貨業者が入手した積荷情報が予め有機的に結びついていない。積荷情報を早期入手できることによって、荷主からの指図に利用できる様、NACCSを改訂して頂きたい。
	アジア等の近海航路について配慮すべきこと	<ul style="list-style-type: none"> ・中国・韓国・台湾・香港等の近海航路については、情報提出期限の24時間を12時間等に短縮するなど、配慮をする。
	詳細化として考慮すべき項目	<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナの国内安全輸送の観点から、国交省などとの情報共有により「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を満足させるよう、コンテナ毎の重量を項目に追加し、関係省庁とも連携を図りながら受け荷主と運送業者とも情報共有を可能としていただきたい。 ・データ項目について、日本独自のものとせず、できる限り米国・EUなど既に船積み前情報の取得を実施している各国と共通のものとし、輸出者側の負担にならないような配慮も必要である。これによって、データ申告に関わる費用増を極力抑えることが可能と思われる。 ・輸出入国側で現行の安全保障管理制度や当該国の貿易管理制度があり、ある程度貨物のセキュリティは確保されているので税関側の船積禁止、船卸禁止をするガイドラインをある程度開示いただきたい。 ・マニフェストの事前提出がセキュリティ確保に有効であることを明確かつ具体的な説明がなされていないので、その有効性には疑問が残る。我が国におけるデータの取扱、管理手法を明確にいただきたい。
	電子化に期待されること	<ul style="list-style-type: none"> ・船積み前に入手できない情報は、到着マニフェスト情報提出時までにカバーすることとし、入港24時間前の到着マニフェスト情報提出の電子提出義務化も併せて進める必要がある。 ・NACCSに向けてデータを提出することになると思われるが、インターネット等、簡単にデータが送信できるソフトを無償で配布するとともにその電送仕様を公開していただきたい。
3 制度導入の可否について	AEOとの関連として考慮すべき点	<ul style="list-style-type: none"> ・AEOのメリットを明確にすべく、以下の様な特例を検討して頂きたい。 ①AEO輸出者や特例輸入者の取引において、データ申告タイミングを入港前にする。 ②AEO輸出入者にはデータ申告項目を減らす(本船情報+AEO番号等)。 ③AEO輸出入者に対し、船積み遅れの原因とならないよう、データ受信後、一定時間以内に「OK・DNL」の回答を返信していただきたい。 本邦への船積の可否と船積情報を通知、輸入者側は先に通関申告準備を進め、入港時には通関許可が下りるようなシームレスなデータ連携を進めて頂きたい。 ④AEO認定事業者については、相互承認国以外からの輸入についてもメリットが享受されるような仕組みの構築を希望する。 具体的には、本件の簡易申請及び輸入側でも通関業務を円滑に行えるよう取り計らっていただきたい。 ただし、相互承認のメリットを明確にする為には、日本の積荷情報事前申告制度を欧米等他国と共通化する必要ある。 ⑤AEO相互承認国間での同一品の繰り返しであれば、一定期間を定め事後一括報告にする。 ・WCOにおける本件へのガイドライン内には、税関によるAEO事業者への「簡易手続き」の提供が提唱されているが、本件実施の対象になっていない受け荷主におけるAEO事業者への簡易化とはどのようなものがあるのか、明確化願いたい。 ・グローバル化する国際物流の中にあって、我が国のセキュリティの強化はMUSTで、それに伴うデメリットはセキュリティ強化の対価である。一方、セキュリティ強化を全ての貨物に対して行うことは、税関当局の限られた人的資源では不可能であろう。したがって、輸出者・輸入者の選別を行い、優良事業者へのチェックを軽減していただきたい。そうすることで、AEO取得のモチベーションにつながり、セキュリティ強化のデメリットを軽減することとなる。
	制度導入の可否について	<ul style="list-style-type: none"> 本制度の導入・推進に賛成である。ただし、下記の点に留意願いたい。 ・我が国のセキュリティ強化の為に、また他国から遅れを取らないためには、本件の推進が必要であると考えられるが、それのみならず、この機会に貿易情報の電子化・ステークホルダー間でのデータ共有化が促進されることを期待したい。また、制度実施に当たっては民間としても前向きに協力したい。一方、AEO制度とも密接に関連させ、その特例輸出入者に明確な恩恵がもたらされるように、貿易手続全体を見渡して、二度手間や非効率な仕組みにならないように考慮して頂きたい。こうしたことも含めて、今後とも貿易会を含めた荷主企業の意見を十分汲み取って頂き、偏った受益者による部分最適とならないように慎重に検討して頂きたい。また、貿易円滑化や貿易の発展/拡大と両立させることが重要である。 ・船会社や利用運送事業者からの追加費用発生が懸念されるが、本報告事項は、現行法令での報告事項と重複もしくは運送人によって知りうる項目であることから、この新制度を理由にした費用負担を荷主に強いることはやめていただくようご指導いただきたい。