

貿易取引のセキュリティの確保と貿易実務

——コンテナによる国際一貫運送における 取引の安全, 簡易, 迅速化——

椿 弘 次

目次

1. はじめに
2. 9.11以後のアメリカの対応
3. 貿易取引業務の効率化とセキュリティのトレード・オフ;
日本におけるコンテナ・セキュリティへの「船積み24時間前ルール」
の導入に関連して
 - 3-1 アメリカの対応が示す教訓
 - 3-2 WCO の「基準の枠組み」と AEO 制度
 - 3-3 日本の「船積み24時間前ルール」への移行の課題
4. おわりに

1. はじめに

海上コンテナによる国際貨物運送が貿易取引に導入されて50年以上経過した。この間の革新的な出来事については, Marc Levinson の “*The Box*”⁽¹⁾に十分に詳述されているが, 多少とも要約すると次のようになるだろう。国際海上

(1) Princeton Univ. Press, 2006, Princeton NJ, 村井章子訳『コンテナ物語』日経 BP, 2007

コンテナの標準規格を確立して、運送単位の統一を図り、荷役の機械化などを通じて海・陸・空をつなぐ一貫運送システムを導入し、ひいては廉価で迅速な運送を実現してきた。このような運送技術の革新は、貿易取引に重要な変化、進化をもたらした。かつては、海上運賃が海運同盟により設定・公表され、契約荷主は運賃協定に拘束されていたが、この海運同盟体制が、複合一貫運送の普及と規制緩和の世界的な影響を受け、今日ほぼ崩壊したことは周知のところである。日本では、これに伴い、海運同盟に対する交渉窓口として機能してきた日本荷主協会は、2009年6月解散した。他方、企業はいわゆる door-to-door の国際複合一貫運送を物流効率の向上のために盛んに利用しているが、運送品の種類、数量などの点検、確認の視点からすると、本船を運航しない公衆運送人（Non-vessel Operating Common Carrier；以下、NVO または NVOCC という）や混載サービス会社などの手を経て、一括的に扱われるためもあり、また、運送効率の観点から大口貨物（Full Container Load Lot=FCL 貨物）を中心とする取り扱いに、船舶を運航する実運送人（actual carrier；海運会社）の運送業務が集約され、コンテナによる一貫運送システムが貨物ないし積荷情報をブラック・ボックス化する結果になった。このため、国際的なテロ行為に敏感にならざるを得ない国々は、コンテナの中身の貨物及びその移動情報の正確、迅速な把握を通じて貿易取引の安全を確保することに神経質になった。アメリカで発生した、いわゆる、9.11事件（2001年）がこの課題の契機になったことは、広く理解されているところである。

他方、実運送人と並んで、契約運送人である NVO の責任も、貿易取引上、検討を加える必要が高まっている。すなわち、運送貨物情報の把握をし易い地位にあり、コンテナの中身の貨物情報を税関および実運送人に対して提供する役割は軽くない。また、NVO の自社 B/L すなわち House B/L が発行される場合における仕向地での荷渡し実務において荷受人を誰にするかは、荷為替取引組銀行にとっては担保確保上、十分留意すべきことである。

各国は、武器、弾薬などの兵器の取引、薬剤、化学品などの危険物の取引、麻薬などの社会悪物品などの国際取引を禁止・規制したり、厳格な貿易管理を実施してきている⁽²⁾。しかし、これらの規制や管理を正確、迅速に行なうことは容易ではない。コンテナに詰められたこれらの物品の貿易取引を、輸出国から出荷される以前に、あるいは輸入国への到着以前に電子的に把握し、出荷差し止めないし陸揚げ禁止を実施することで、自国の安全を守ろうとする体制（the security system in trade）が強化されている。アメリカがこの体制整備に主導権を発揮し、当初は海外の輸出者側の貨物情報の事前把握と出荷禁止に焦点を当て、ついで輸入者側に仕入れ情報および国内流通情報の申告を求めることにより、輸出入の両面から管理する体制を敷いてきている⁽³⁾。これが成功したかどうかの判断は現時点でも難しいだろう。

このような動きは、貿易取引情報の電子化を政府対企業間、政府相互間、輸出入の企業間において促進する効果をもたらしている。とりわけ、政府対企業間の情報交換の電子化を促してきている。さらに波及して、貿易取引の一般的な電子情報化を促している。日本では、国際的な趨勢に合わせて、貿易管理情報の一元化（シングル・ウィンドウ化）が[§]、NACCS（Nippon Automated Cargo and port Consolidated System；Nippon Automated Cargo Clearance System から改称）を窓口として推進されている⁽⁴⁾（アメリカの場合は、ACE = The Automated Commercial Environment が専ら通関手続きを担当し、官庁間のシングル・ウィンドウの機能は、ITDS = International Trade Data Sys-

(2) 日本では、主として関税法第6章第4節「輸出又は輸入してはならない貨物」、外国為替及び外国貿易法並びに輸出貿易管理令および輸入貿易管理令による。

(3) J. Whitlock・牧原秀樹「米国の新しい関税安全保障イニシアティブについて」『貿易と関税』2003年3月号 第51巻3号, pp.44-49, 『JASTPRO 平成18年度報告書』, 第一部総論（朝岡良平稿）, pp.1-38参照。

(4) アメリカの場合は、ACE = The Automated Commercial Environment が専ら通関手続きを担当し、官庁間のシングル・ウィンドウの機能は、ITDS = International Trade Data System が担っている点で日本とやや異なる。

tem が担っている点で日本とやや異なる)。これにより、官民間の物流情報の把握、貿易管理の合理化が図られると思う。したがって、国際的な基準に沿う貿易取引の電子化を日本の官民が回避せず、国際的な貿易の安全性の抜け穴（これを、security hole と呼ぶ）が日本にできないよう十分留意することが重要である。

そこで、本稿では、まずアメリカのコンテナ・セキュリティ対応の経緯をたどり、その影響を受けて世界的に推進されている貿易における事前の電子申告制度および AEO 制度を検討し、日本における貿易の簡素化、手続きの迅速化とセキュリティ確保のバランスのあり方に検討を加えてみたい⁽⁵⁾。

2. 9.11以後のアメリカの対応

コンテナを用いてアメリカに危険な物資を持ち込むことを厳重に取り締まり、テロリズムを防止するため、国土安全保障省（Department of Homeland Security : DHS）を設け、その傘下に関税・国境警備局（Bureau of Customs and Border Protection : CBP）を発足させ、2002年3月に CSI（Container Security Initiative）、2002年4月には C-TPAT（Customs-Trade Partnership Against Terrorism = テロ行為防止のための税関・産業界連携プロジェクト）がそれぞれ相次いで導入された⁽⁶⁾。前者は、アメリカ向けにコンテナ貨物の出荷が多い海外の船積港にアメリカ税関の職員を常駐させ、危険度の高いコンテナのアメリカ向け出荷を抑制・禁止することを狙いとするもので、漸次対象港を広げてきた。後者は試行期間を経て2004年4月から本格実施された「船積み24時間前ルール」と法令順守体制を基準にとって貿易関係企業を区分し危険度の絞り込みを行う2点から成っている⁽⁷⁾。付言すれば、アメリカ政府は税関職

(5) 『JASTPRO 平成20年度報告書』, 「はしがき」(拙稿) も参照されたい。

(6) 前掲注1に同じ。

(7) 浜谷, 実務, 第5編第4節, pp.536-537, 『JASTPRO 平成18年度報告書』, 第一部総論(朝岡良平稿), pp.12-20参照。

員を対米貿易相手国の主要港に駐在させコンテナ運送の安全対策を実行するためには、当然、輸出国側との協力が必要である。日本の主要貿易港（東京、横浜、神戸、名古屋など）に大型 X 線検査装置（コンテナ貨物の非破壊検査が目的）が設けられ、アメリカ向け実入りコンテナの検査が実施されている。これは、潜在的な危険度の高い貨物が詰められたコンテナ（ハイ・リスク コンテナと呼ばれる）を識別することを主たる目的とするものである。C-TPATは、貿易企業の取引経路（Supply Chain）とその管理体制を把握して、貿易管理を厳重にしようとするもの（Supply Chain Security Program）で、見返りに書類審査、現物検査の軽減を意図したもので、AEO と共通する仕組みである。2002年12月からアメリカ向け輸出コンテナの出荷情報（Manifest Data＝積荷情報）を CBP に電子通告システム（Automated Manifest System＝AMS）を介して実運送人に事前申告させる制度が試行され、2003年2月から積荷データの輸出港における「船積み24時間前通告制度」（「24時間前ルール」と称される）が本格実施されている。

通告事項は、以下のとおりである。

B/L 番号、アメリカ向けに出航直前の外国寄航港、
船舶貨物管理番号（Carrier SCAC）、船会社指定の運航番号、
最初のアメリカの港への入港日、アメリカの港での荷揚げ日、
数量および数量単位、海外で最初に荷受が行われた場所、
貨物の種類（アメリカの関税分類番号6桁）、貨物の重量、
船会社名および住所、荷受人の名称および住所、
船舶名および船籍、船舶番号、海外の船積み港、
危険品コード記号、コンテナ番号、コンテナ・シール番号、
外国港出航日および時刻⁽⁸⁾

このように、従来の積荷情報より詳細にわたる。後述の「基準の枠組み」第1の柱(Pillar)基準6の事前電子情報項目のうちISF(Importer Security Filing, 後述)でカバーされる部分を主として除いた形になっているように思われる。

実際には本船積荷データの集約の関係上、「出航24時間前」と解釈される。積荷情報に基づく危険度の判定に少なくとも24時間を要するとされ、判定の結果、「積出し禁止」(Do Not Load=DNL)の指示が実運送人に出される場合には、既に積み込み済となっていたコンテナを船外に取り出すことから生じる出港遅延を抑止する必要もあるが、DNLが出される例は稀であるから⁽⁹⁾、このような期限設定が行われた。これは従来の輸入港到着24時間前の積荷目録の通告制度を強化するものであり、航空貨物および鉄道、トラックによる陸上運送貨物についてはCBPへの貨物情報通告の締切り時間を短縮して2004年3月から適用されている。注目すべき点は、運送形態を問わず、全ての運送人はAMSに参加しなければならず、また、運送人およびAMSに参加する認定されたデータ送信者は、CBPにInternational Carrier Bond(最低5万アメリカ・ドル)を提供することが求められていることである⁽¹⁰⁾。この点は、後述の日本版の「24時間前ルール」を導入する場合におけるNACCSにデータを送信する海外の運送会社に求めるNACCSの費用負担の方法を示唆するものと思われる。

このような措置は、2006年10月に署名された「2006年 全港湾の安全保障および説明責任法(The Security and Accountability for Every Port Act of 2006) (SAFE Port Act of 2006と通称)に法制化され、施行延期が認められ

(8) 「24時間前ルール」と後述の「10+2」ルールにおける通告事項の対比表は、橋本弘二「米国10+2ルールの運用状況等について」『貿易実務ダイジェスト』第50巻第7号、p.6(2010年)から引用した末尾の付表を参照されたい。

(9) 平田義章「世界的な24時間ルールへの対応」(貿易プロセスの改革④)『海運』2010年9月号、No.996、pp.66-69によれば、「明確に疑いのある貨物」でなければ、DNLのメッセージをCBPは出さず、陸揚げ港で疑い残る貨物を精査するとされる(pp.55-67)。

(10) 『JASTPRO 平成20年度報告書』、第1部総論、p.7

ない限り2012年7月までにアメリカ向けコンテナ貨物の原則全量検査（100% スキャンニング）を実施すべきことが盛り込まれている⁽¹¹⁾。このようなアメリカの対応措置は、国際貿易の円滑化・迅速化を損なうとの強い懼れを伴っている。すなわち、コンテナ貨物の埠頭ターミナル搬入締切り期限（日本ではCY Cut Time あるいは Cut Off=カット・タイムと呼ばれる）が、日本の港では従来の出港24時間前から、48時間前に延長され、物流効率の低下をもたらしている⁽¹²⁾。24時間前ルールは、実運送人の貨物情報（Master B/L 情報）管理システムに依存するものであり、実運送人の負担が重く、平田教授の論稿（前掲注9, p.68）によれば、実運送人は、これに対し AMS データ処理費用を B/L 一件当たり US \$25程度を徴収している。また、荷主（shipper）は実運送人発行の船荷証券上の荷送人（船荷証券には、非流通性の記名式船荷証券はもちろん、運送書類という意味で海上運送状=Sea Waybill が含まれるものと思われる）を意味するとされ、NVO がアメリカの AMS に対する直接の情報提供義務の対象外にされていたことも、コンテナ貨物の国際運送の実務にそぐわないように見えた⁽¹³⁾。換言すれば、C-TPAT は国際物流経路の管理を対象としているが、FCL 貨物の国際一貫運送に潜む安全確保のリスクに焦点を当てていたため、NVO は早めに貨物情報を House B/L 単位で取りまとめて実運送人に報告しなければならず、物流上の費用や時間の負担がより重くなる傾向が明らかであったが、C-TPAT による危険の階層化により、検査・調査の軽減を図り、

(11) 実際には、これに対しアメリカの輸入貿易関係者を中心に異論が小さくなく、目標年月（2012年7月）の見直しが主張され、議論になっている。橋本弘二「米国・EU・中国のセキュリティ規制の動向と物流への影響」『海運』No978（2009），pp.38-42, p.40。当面、2年間実施が延期され、2014年7月が目標時期とされている。しかし、実質的な進展は見られていない。

(12) コンテナ船の荷役作業は概ね入港後24時間程度で完了する。したがって、本船の船積み港入港を基準にとれば、「本船入港日3日前」になろう。なお、平田教授は、データの提出期限と実入りコンテナのコンテナ・ヤード搬入を、EUの例に倣って、切り離すべきことを示唆される。平田、前掲注9, pp.67, 69。しかし、これには実運送人とその荷送人との間に船積み情報に関する EDI が機能していることが前提であろうが、この機能を担う NACCS の船積み確認事項登録（ACL）に、実運送人である海運会社でも未だ参加していない企業が少なくない。これらの企業の NACCS メンバー化が課題だろう。「保税搬入原則の廃止」（後述）は、この点で物流の効率に貢献するだろう。

貿易の簡素化でこれに対処しようとするものである⁽¹⁴⁾。

SAFE Port Act of 2006は、輸入者にも税関に対する貨物情報の提供を義務付け、24時間前ルール of 輸入者への適用ルール（「10+2」ルール、ノンマニフェスト・データの通告ルール）の草案をCBPは2008年1月に発表した。その後、業界や各国政府からのコメントを得て、1年の試行期間を経て最終規則が2010年1月26日より完全実施されている。

ここで言う「10+2」の10は、輸入業者に求める電子データに限ったセキュリティ通告（Importer Security Filing；ISF）の10個のデータ項目を意味し、主として商業送り状に記載される項目からなる（商業送り状そのものの電子化ではない）次の10項目である。

- ① および② 運送品の所有者である売主および買主
- ③ 荷受人番号
- ④ 輸入業者番号
- ⑤ 製造業者（またはサプライヤー）の名称及び住所
- ⑥ 国内引取先の名称及び住所
- ⑦ 原産国

(13) CBPは、実運送人を電子セキュリティ・システムのentry point、荷主側から見ればaccess pointとみなしていることを意味するだろう。FCL貨物の運送を得意とし、コンテナ運送導入の当初から、積荷情報の電子化に積極的に取り組み、電子船荷証券情報の管理を期待された実運送人の能力に焦点を当てたCBPの制度設計は妥当と思われるが、実運送人発行のMasterB/L上の貨物情報は小口貨物（Less Than Container Load Lot=LCL貨物）の場合には小口混載業者であるNVOから提供されるので、NVOに対する情報管理を実運送人に求めたものとも解される。NVOと実運送人の電子情報システム連携の点でも注目すべき着眼と思われる。

(14) 原則全量検査は、貨物の種類、取り扱い業者、仕出し国などの要因によって左右される危険度を軽視するものであるが、SAFE Port Act of 2006の第203条は、「自動絞込みシステム（Automated Targeting System=ATS）」を設け、国際サプライ・チェーンを通じてアメリカに向けて運送される貨物について、C-TPATにより特に危険度の高い貨物を絞り込むため、貨物関係の情報の電子データによる事前把握の必要性を定めている。『JASTPRO 平成20年度報告書』、第2部 各論 1. 米国CBPの通商戦略（2009-2013会計年度）、pp.36-47も参照。

- ⑧ アメリカの関税率表上の貨物の分類番号（6桁）
- ⑨ 貨物のコンテナ詰め場所
- ⑩ 混載業者の名称と住所

最初の8項目のうち6項目は、従来の輸入通関申告データと重複している。また、①から⑦までは、取引契約関係（商流経路）に関係していることに注目しておきたい。重複している項目を除いて輸出者が独自に提供に協力できるのは、項目的には最後の2項目であろう⁽¹⁵⁾。この2項目については到着24時間前までに速やかに提出することが、Header InformationとしてのB/L番号および実運送人の船荷証券（FCL貨物）ないしNVOのハウスB/L情報（LCL貨物）を輸出者側から輸入者に提供し、輸入者が当局に提出することになろう。House B/Lが発行される場合にはNVOが自らAMS（Automated Manifest System）を用いて通告する必要がある、NVOは相当の負担に耐えられる技術力、資金力が求められる（通告者になるための要件は後述を参照）。この面で、CBPの認定を受けたIT支援業者（Service Provider）が、AMSによる情報ファイルのサービスをNVOに提供することがある。これを従来どおり海運会社に依頼すると、海運会社（実運送人）は自社ルールに従がい、NVOのHouse B/L番号を読み替えてAMSにファイル送信する。この結果、House B/L番号をそのまま使うと、AMS上にHouse B/Lは存在しないことになり、ISF通告ができない仕組みになっている。すなわち、運送業者は、アメリカの運送会社識別コード（SCAC）を持ち、AMS対応の電子通告システムを維持し、AMSへのアクセスに対する保証金（CBP International Carrier Bond）を積んでいないとAMSに貨物情報を通告できない。実運送人は識別コードを持たな

(15) Incoterms 2010の「A10売主の義務」は、売主の協力義務として、買主の依頼、危険および費用により、買主が、物品の輸入のために、および／または、物品の最終仕向地への輸送のために必要とする、安全に関連した情報を含む書類および情報を買主に提供し、または、買主のために取得するに当たり、助力を与えなければならない、と定める。

い NVO のデータをすべて突き合わせて厳格な運用をして CBP に通告しているから、NVO の代行をしている結果になる。したがって、NVO として AMS に貨物情報を直接ファイルすることにより、荷主に対する信用を守る必要があるのであれば、前述の通告資格要件を充足するか IT 支援業者の情報ファイルサービスによることになる⁽¹⁶⁾。

貿易実務上、LCL 貨物の場合と FCL 貨物の場合とで、貨物情報の確定に差異が生じるであろう。FCL 貨物で、大手の荷主詰め (Shipper's Load and Count) の場合には、売買契約上も、EXW や FCA 条件でも対応でき、コンテナ内の貨物の種類および荷送人の名称・住所の両面において、貨物情報の確定は比較的早期に可能であろう。これに対し、NVO などを介した LCL 貨物の取引 (例えば、FCA, CIP, CPT 条件) の場合において、コンテナ単位で B/L 情報が作成され、Master B/L 情報の通告が原則とされるならば、実運送人に対する貨物情報の提供が早期になされないと、船積み24時間前ルールを実運送人が遵守することは容易でない。このため、カット・タイムが、船積み24時間前から48時間前に延長されていることは、前述のとおりである。

NVO 発行のいわゆる House B/L 情報の輸入国税関に対する直接の提供が可能であれば、大口貨物との間における情報提供の差異は残らなくなるだろう。しかし、この場合には、Master B/L と House B/L の間で貨物情報の重複が生じる。そこで、AMS 上では重複情報の対応を「Match Found」で処理し、以後、Master B/L 情報が使用される。すなわち、それぞれの B/L 番号毎に輸入国税関に貨物情報を通告するとすれば、Master B/L には、小口貨物の荷主の名前は消えて、小口貨物混載業者である NVO が荷送人として 1 本化されて記載され、House B/L 上の荷受人は NVO の輸入港における営業所もしくは提携契約企業となる⁽¹⁷⁾。この荷受人は、運送品の所有者ではなから ISF システム上の輸

(16) 『JASTPRO 平成20年度報告書』, p.71, JIFFA 『手引』, pp.12-13 (平田義章稿) 参照。

入業者ではなく、ISF システム上の通告ができない。運送品の所有者である輸入者が、この荷受人の業者番号、輸出地における混載業者の住所・名称、混載場所を含めて ISF の通告を行うことになる。このため、輸出者と輸入者の間での混載貨物情報の速やかなやり取りが重要になる。

前述のとおり、House B/L 番号ベースでアメリカ税関に積荷情報を提供するときには、Master B/L の積荷情報との間の重複チェックが AMS 内で行われる。現実的には、輸出者が協力して輸入者に前述の⑨および⑩の 2 項目を通知し、Master B/L ベースで AMS を用いて実運送業者から「船積み24時間前ルール」で通告されたデータとの突合が行なわれる。本船上に留まる外国港向けの貨物（Foreign Cargo Remaining on Board ; FROB）、保税のままアメリカの港を経由して第三国へ出荷される貨物については運送業者が通告する義務を負担する。いずれの場合であっても承認されている電子データ交換システムである AMS 又は ABI（Automated Broker Interface）を介するが、輸入契約者は日本における場合と同様、大半は通関業者を使用するので ABI によることが多いだろう。

これに対し「2」は、運送業者に「24時間前ルール」で提出を要求されている積荷データに追加される 2 項目（Additional Carrier Requirement と呼ばれる）を指し、具体的には、積付計画書（Bay Plan）とコンテナ・ステータス・メッセージ（CSM）である。後者はコンテナ番号の他に、空コンテナか実入りか、船舶識別情報が含まれる。大型のコンテナ船の場合は特に、共同配船（space charter あるいは slot charter の形をとる）が行われるので、提携船会社間でのコンテナ情報に関する電子データ交換が緊密、正確であることが求められる。

このようにして、「10+2」は「24時間前ルール」による通告データを補完し、

(17) 『JASTPRO 平成20年度報告書』, pp.71-72参照。注意すべきは、NVO は荷主と連携して、当初から door-to-door の運送を担当し、FCL 貨物を扱う例も少なくないことである。

B/L 番号を介して既に提出されている「24時間前ルール」に基づく通告データとの照合が容易になり、いわばSCM (supply chain management) の起点と終点の双方向からの情報管理となり、コンテナによる輸入貨物情報の正確性が高まるから、CBP にとり安全確保の精度が高まることが期待されている。しかし、余りに厳格に規則を適用すると柔軟性に欠け、輸入者、運送業者双方の業務効率を損なう恐れがあるので、取扱上の柔軟性が維持されることが望ましい。すなわち、製造業者、国内引取先、原産国、貨物の分類番号については、当初の通告時点で入手可能な事実関係に基づく通告が認められ、アメリカ到着24時間前までは通告内容の修正が許されている。また、前述の⑨および⑩の2項目、すなわちコンテナ詰め場所と混載業者に関する情報は、時間差をおいてアメリカの港に到着24時間前までに通告できることになっている。Master B/L 情報で概ね安全性の確認が行なえるので、これらの2項目の通告に余裕を与えたものと思われる。アメリカの業者が海外から自己の管理責任において輸入品を EXW (工場渡し条件) で引き取る場合を除いて、FCA, CPT, CIP 条件によりアメリカの業者が輸入する場合および、DAT, DAP 条件による輸入の場合において、輸出業者と輸入業者が、国際物流に関して互いに電子的に情報交換に協力すべきことを示唆している。それは、貿易取引情報の電子化 (定型化されたデータ・メッセージによる EDI) を促すであろう。

このように、B/L 番号と貨物数量、貨物の正確な分類 (貿易商品に関する関税行政上の国際標準分類である H/S コード 6 桁表示相当)、荷主の名称と住所などが通告事項に含まれることは、コンテナ運送証券に見られる内容不知約款と運送証券上の類似の記載の効力は、減殺されることになる⁽¹⁸⁾。また、荷送人は運送品の種類の運送人に対する通告に H/S コード 6 桁を追記することが求められる。このため、関税定率法別表の商品分類に通じることが必要である。

(18) 浜谷, 『実務』, pp.537-537。

この点を検討しておきたい。コンテナ運送が導入された時から、運送人の責任制度との関係で、船荷証券上に中身の貨物をどのように表示するかが課題とされてきた。現行の日本の国際海上物品運送法第8条によれば、「(運送品の種類、容積もしくは重量または包みもしくは個品の数および運送品の記号については) その事項につき荷送人の書面による通告があったときは、その通告に従って(運送人は) 記載しなければならない」と規定されている。通告が正確であると確認する方法がないときは、その規定の適用を運送人は免れる。

コンテナ運送では、借り受けたコンテナに荷送人が倉庫やコンテナ・フレート・ステーションで運送品を詰込み、封印して実運送人にコンテナを引き渡すことが慣行化しているから、“said to contain”, “shipper’s load and count”などと付加文句を入れて運送品の種類、容積・重量、個数及び記号を記載するのが普通である。この付加文句は、内容不知文言 (contents unknown clause) と解され、信用状取引上も、インコタームズ上も船荷証券を故障付きとするものではないとして扱われてきた⁽¹⁹⁾。しかしながら、「24時間前ルール」が適用されると、この文言が文字通り解されることはなくなる。なぜならば、運送品の正確な分類と数量をアメリカ税関に通告しなければならないから、実運送人としては運送品の正確な分類と数量に関する通告の正確性を契約運送人を含む荷送人に保証 (warrant) してもらわなければならない。契約運送人からのものであれ、実荷主からのものであれ、同じ記載事項は同等に扱われるべきあるから、記載は文言通りに解されて、運送品に損傷が発生した場合、運送人の責任は記載された運送品の種類と数量に基づいて荷受人側から追及され、コンテナを一包みとする責任制限は適用されないだろう。換言すれば、荷送人となるNVOと実運送人の間のMaster B/L上の包みの数を記載する空欄へコンテナの数のみを記載して、運送責任を軽減することを意図したものであっても、そ

(19) 戸田修三・中村真澄編『注解国際海上物品運送法』青林書院、1997年（§8 荷送人の通告〔重田晴生〕, pp.167-177参照。

れは許されなくなるだろう。House B/L の場合でも、実荷主（売買契約上の売主）ないし工場や倉庫で梱包した業者以外の者が、梱包の中身を実見・確認することはないから、NVO も実荷主などの梱包の中身の通告の正確性に依存せざるを得ない。したがって、NVO 対実運送人への間の運送品情報の正確性の担保の問題は、梱包の個数と外観に関する事項を除き、NVO と実荷主などとの間でも同様に扱われる。

貿易実務の観点から、この点を検討すると、FCL 貨物と LCL 貨物との間の運送賃率差に影響を及ぼすことになる。LCL 貨物の場合には、荷主の提供する運送品の種類毎に建てられる運送賃率（commodity rate）が適用されるだろう。これに対し、FCL 貨物の場合には、コンテナが運送賃率の採算単位とされ、それに運送品の種類毎の要素が加味された運送賃率（commodity box rate）が建てられ、実運送人から FCL 貨物の実荷主に適用され、NVO が混載した多種の運送品の場合には、さらにコンテナ単位の運送賃率で中身の運送品の種類を問わない運送賃率（Freight All Kinds=FAK の box rate）が主として適用されるだろう。これに、実運送人は Master B/L 情報の AMS への通告経費（AMS Filing Charges）を B/L 一件毎に上乗せする。

因みに、2009年9月にロッテルダムで署名のために採択されたいわゆる Rotterdam Rules（UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. 未発効）も、第36条第1項において、現行の日本法の第8条と同様の事項につき、荷送人により通告されたすべての情報を運送書類または電子的運送記録上に契約明細（Contract particulars）として記載しなければならないと定める。さらに、第31条において情報の適時の提供と正確性の保証を荷送人に要求し、第29条第1項において、予定された運送に関連して法令などで要求される規制を遵守するために必要な情報、指示及び書類を荷送人は運送人に適時に提供しなければならないと規定しているから、「24時間前ルール」を巡る運送人と荷送人の協力義務は既にもれなく整えられ

ている。

3. 貿易取引業務の効率化とセキュリティのトレード・オフ； 日本におけるコンテナ・セキュリティへの 「船積み24時間前ルール」の導入に関連して

3-1 アメリカの対応が示す教訓

コンテナ運送の高い効率は、FCL 貨物の国際取引において最も良く発揮される。また電子情報技術による貨物の一貫物流の管理が、全体的に、かつ統一的行われることにより効率が高まる。このため、貿易取引情報の電子情報化とそのシステムが企業内外で統一的に接続されることが必須の要件であり、内部監査体制による法令並びに業務規則の遵守と取引情報の正確性、真正性が確保される見返りに業務プロセスの簡易化、迅速化が図られて、貿易取引の効率と取引のセキュリティの間のバランスが図られることになる。アメリカが、9.11以降矢継ぎ早にとり、WCO と EU が後述の AEO を構想して配慮した措置の示唆していることはこの点である。

取引情報と情報システムの全体的かつ統一的管理を、誰が主体となって推進するのが望ましいかという課題は、貿易取引の電子化を推進する上での重要な論点となってきた。政府機関と企業間の貿易管理（G-to-B の関係）においては、政府機関が主導権をとって取引情報を日本の NACCS やアメリカの ITDS（International Trade Data System）のようなシングル・ウィンドウで管理するのが望ましいだろう。

シングル・ウィンドウは、WCO の「基準の枠組み」、21世紀の税関に基づくもので、CEFACT の勧告に具体化されている。日本では、2000年代前半より「府省共通ポータル」として、NACCS を中心にして推進され、2010年2月以降、貿易関連の許認可手続きを含む統合 NACCS となっている。現在、輸出入申告の約98%が NACCS により電子的に処理されている⁽²⁰⁾。

「船積み24時間前ルール」の導入論の背景には、アジア諸国をも視野に入れた国際的なシングル・ウィンドウの創設のデザインがある。

併せて、貿易管理制度およびその電子化について、基準や標準プロセスについて国家間で相互承認が成立することが、貿易取引業務の迅速化および簡素化にぜひとも必要であり、情報の詳細化によるセキュリティ確保手続きに起因する物流の効率、すなわち迅速な物流への負の影響を抑制することにつながる。世界税関機構（World Customs Organization = WCO）、EUなどの国際機関を通じた制度の「基準の枠組み」つくりと制度の相互承認が重要であることは明白である⁽²¹⁾。

他方、取引関係者間（B-to-B）におけるビジネス・モデルや取引情報データ・システムの統一や統合は、需要家、供給者の市場における力関係やSCMに左右され、また、取引規模と業務の範囲の経済により対応力に企業差が大きく、電子取引情報システムの統一を担当する組織を画一的に決めがたいのが実情であり、貿易ビジネス・プロセスの電子モデルとしての Bolero, TEDI, Trade Card などの事例が示唆しているように、取引の柔軟性、多様性を尊重しなければならない市場取引において、画一的な決定や基準設定はとても難しいものである。しかしながら、シングル・ウィンドウへの接続ポイント（entry point）を運営する組織（中立的で信頼のおける組織）やビジネス・モデルの確立を目指す民間の努力は継続されるべきである。

そのような状況において、アメリカが進めている貿易取引のセキュリティ対策への取組は、G-to-Bの局面において日本におけるNACCSによる税関審査区分1（簡易審査扱い）、インボイス、包装明細書、運賃明細書などの通関関係

(20) 藤岡、『分析』、pp.216, 223（資料9-4）参照。

(21) 藤岡、『分析』、第8章「WCOにおける「貿易円滑化」(2)および『JASTPRO 平成18年度報告書』、第一部総論（朝岡良平稿）参照。既に、日本はニュージーランド（2008年）、アメリカ（2009年）、EU（2010年）、カナダ（2010年）、韓国（2011年）、シンガポール（2011年）とAEOの相互承認を取り決めている。

の書類は、許可後3日以内に紙で提出、区分2（書類審査扱い）、3の場合を含め通関関係の書類は書類審査の際に紙で提出、区分3（書類審査の他に現物検査、検査扱い）関税法施行令第三節に基づく。紙での提出が認められているので、NACCSによる完全なペーパーレス化が課題である。政府が主導権を発揮して、取引情報および物流情報の電子的交換および税関への通告・申告に直接的な規制を行なうことにより、国際取引の一層の電子化を促し、それに歩調を合わせる形でB-to-Bの取引情報の電子交換が進展するとの事情を示唆しているものと見ることができる。それは、C-TPAT、ISFに典型的に表れている。

そこで、WCOの「基準の枠組み」（前述、注19参照）の下に推進されているAEO制度とC-TPATを簡単に比較し、日本でも「到着24時間前ルール」から「24時間前ルール」への移行提案⁽²²⁾に伴う課題をシングル・ウィンドウの展開を含め検討しておきたい。

3-2 WCOの「基準の枠組み」とAEO制度

「基準の枠組み」（WCO SAFE Framework of Standards）とは、2007年6月のWCO理事会においてAEOガイドラインを含む形で採択され、公表されている「国際貿易の安全確保および円滑化のための基準の枠組みに関する決議」である。現在、WCO加盟国の9割以上がこの枠組みに参加する旨の意図表明を行っている⁽²³⁾ので、国際条約ではないが、貿易関連企業の税関に対する輸出入申告についての事実上の国際基準設定の意味がある⁽²⁴⁾。

沿革的には、主要国首脳会議の委託を受けてWCOで2004年6月に公表された「CUSTOMS GUIDELINES ON INTEGRATED SUPPLY CHAIN MANAGEMENT」（統合されたSCMに関する税関ガイドライン）を基礎にしながら

(22) 財務省関税局「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、詳細化および電子化」、平成23年11月9日関税・外国為替等審議会関税分科会資料。

(23) 藤岡、『分析』、p.183。

ら、アメリカが2001年11月に導入の C-TPAT も参考にし、2005年の EU の関税法改正の検討において導入された AEO をも踏まえて行われた2005年、2006年のそれぞれにおける総会決議を経て、上記の決議に結実したものである。

認定経済事業者制度 (Authorized Economic Operator ; AEO 制度) を WCO と EU は2006年にガイドラインとして設計している。これは、効率とセキュリティの二つの課題のバランスを図るために、貿易関連の各種の事業や業務について危険度に応じた管理 (risk management) を行うために潜在的リスクの絞込みを行なうことを狙いとしている。

アメリカもこのような絞込みを促すための輸入者側の Incentive Program として対応する階層に属する業者に優遇措置を提供する目的で、C-TPAT 参加者について3つの階層を設けている⁽²⁵⁾。この3つの階層は、第一段階の参加者 (Tier 1 participant) に180日以内に「自動絞込みシステム (ATS)」の便益が提供され、第二段階の参加者 (Tier 2 participant) には、貨物検査の軽減及び貨物の優先的検査の便益がさらに追加され、第3段階の参加者 (Tier 3 participant) は高いセキュリティ基準を達成していることの見返りに、アメリカの港における貨物の迅速引取、貨物検査および優先的検査の更なる軽減が便益として提供される⁽²⁶⁾。したがって、C-TPAT は統合された電子化でシングル・ウィンドウなどを推進することに、AEO は税関手続きの簡素化を推進することに、それぞれ力点をおきながら、共に危険度の測定によるリスクの階層化 (risk

(24) 国際条約ではなく、国際機関の「決議」であるにもかかわらず、それに準拠することが貿易取引の簡素、迅速、安全に関わる行政上の規律としての経済的な誘因が組み込まれているために、強制力はないが、事実上の国際基準 (行為基準) になりつつあることは注目すべきである。ただし、この基準の実現に向け各国が制度の見直しを進めている段階で、4つの中心となる要素 (=Four Core Elements) のすべてが実施されている国は少ない。これらの要素は、(1)事前貨物情報収集の国際標準化、(2)整合性のとれた risk management approach、(3)輸出国における非破壊検知機器を使用した high risk container および貨物への検査、(4)一定の基準を満たす民間企業に対する優遇措置の明確化である。藤岡、『分析』、p.185参照)。

(25) 各段階の参加者に対する通関上のベネフィットについては、JASTPRO 平成18年度報告書、第一部総論 (朝岡良平稿)、pp.18-20参照。C-TPAT と AEO の対比については、平田義章「②セキュリティの強化」(貿易プロセスの改革③)『海運』2010年8月号 (No.995、p.59を参照されたい。

management 手法の適用)を行うことによって貿易取引企業の業務の内部管理の改善向上を促そうとしている⁽²⁷⁾。

EU は、関税法 (Community Customs Code) を改正し、AEO 制度を2008年1月に導入した。ただし、貿易貨物の情報の事前申告 (輸入の Entry Summary Declaration, 輸出の Exit Summary Declaration) は EU 版の24時間前申告ルールであり、輸出については2009年7月1日から実施され、(アメリカの ISF に相当すると思われる) 輸入貨物の場合には加盟国の準備が揃わず、その強制的実施は延期され、2010年末までは暫定実施期間としている。AEO (認定経済事業者) の対象事業は、関税法で「貿易貨物のサプライ・チェーンに関与する全業種」と定められているが、具体的には製造業者、輸出者、輸入者、運送人、通関業者、倉庫業者等である。ただし、AEO の認定は目的別に3種に分類され、(1)税関手続きの簡素化の AEO、(2)セキュリティと取引の安全のための AEO、(3)前2点を統合した税関手続きの簡素化とセキュリティと取引の安全のための AEO である。一般に(3)が貿易手続上より有効な認定と見られ、認定を受けた業者も(3)の AEO が最も多い。このような認定の見返りの利点は、税関手続きの簡素、迅速、検査の軽減などである。すなわち、税関の書類審査、貨物検査が免除され、輸出申告後直ちに輸出が許可され、運送前の時間短縮 (半日から1日程度) に寄与している。これは、日本の税関審査区分と同様である。

日本では、2006年から本格的な導入が始まり、現在6種の AEO が認定されている⁽²⁸⁾。貿易手続きの簡素化、迅速化の面から、日本固有の「保税搬入原則」は、前述のとおり、2011年10月1日に撤廃された。また、輸出申告に当たり提

(26) これは、日本の NACCS による税関審査区分1 (簡易審査扱い)、インボイス、包装明細書、運賃明細書などの通関関係の書類は、許可後3日以内に紙で提出、2 (書類審査扱い)、3 の場合を含め通関関係の書類は書類審査の際に紙で提出、3 (書類審査の他に現物検査、検査扱い) 関税法施行令第三節に基づく、に近いものである。

(27) 日本における AEO の現状については、財務省関税局のウェブ・サイト、<http://www.mof.go.jp/zeikan/seido/kaizen/htm> を参照されたい。2011年8月現在約450者が認定されているが、対象業者の数から見れば、認定業者率は未だ低い水準にある。

出する仕入書（invoice）の提出を免除し、社内に保存する義務に置き換えることも検討されているようである。

AEOの相互承認も重要で、各国別に認定を受ける必要性を削減ないし排除して、貿易取引の簡素化、迅速化に資すべきである。このため、制度の整合性が各国間で保たれる必要がある。2011年8月時点で、日本は、ニュージーランド、アメリカ、EU、カナダ、韓国、シンガポールと相互承認を実施し、中国、マレーシアと相互承認について協議している。AEO制度は、貿易のセキュリティに力点があるが、日本のAEOは貿易取引の簡素、迅速に資することが強調されがちで、他方、アメリカなどは取引のセキュリティに力点を置いているなど、制度の趣旨、運用実態、普及状況などを調査し、関係国間で協議して揃える必要が唱えられている⁽²⁹⁾。

3-3 日本の「船積み24時間前ルール」への移行の課題

日本の税関に対する積荷に関する事前報告制度は、入港24時間前ルールとして、2006年度に導入された。報告義務者は本船の船長である（関税法第15条第1項、同施行令第12条第2項、第3項（報告事項は、同項など参照））。これはWCOの「基準の枠組み」に合わせたものである。事前報告を受けた税関では、セキュリティに関して、荷受人などに報告を求めることができる（関税法第15条の2第1、同施行令第13条の2）。この点は、荷受人による報告が義務化されていないけれども、アメリカのISFにも通じるものであり、セキュリティ・リスクの評価が税関当局に課されているものと思われる。すなわち、前記施行令第13条の2により荷受人などが報告を求められる事項は、次のようなものであ

(28) 日本におけるAEO制度については、柴生田敦夫「最近における関税政策・税関行政について」『貿易と関税』2012年1月号、Vol.60 No.1（No.706）、pp.4-23、平田義章「関税法の改正について—輸出貨物にかかわる保税搬入原則の見直し—」『JIFFA News』2011年11月号、No.175、pp.7-13参照。「テロ対策「AEO」で差別化する」『LOGI-BIZ』2011年12月号、pp.40-41も参照。

(29) 柴生田、前掲注27『貿易と関税』、p.19、平田、前掲注24『海運』No.995、p.61。

り、主としていわゆる House B/L 情報に関連している。

- ① 積荷の仕出し地および仕向地
- ② 積荷の記号、番号、品名および数量
- ③ 積荷の荷送人および荷受人の住所または居所、氏名または名称および電話番号

このルールは、到着時輸入許可制度と組み合わせられて、通関手続きの迅速化にも応えるものである。しかし、アメリカの ISF で輸入者が通告を求められる項目に比して物流データに偏り、商流のデータがやや少なくサプライ・チェーンの管理の点で多少見劣りがする。

輸出貨物の情報が確定するのは、輸出申告に基づき輸出許可が下りる時である。「船積み24時間ルール」の実施にあたり、輸出申告が早期に行われ、輸出許可が迅速になされることが重要になる。近隣諸国からの日本向けの輸出に当たり、輸出国での輸出許可が迅速に決定される体制が整っていることが、物流の迅速性を維持するための課題となる。日本で、「保税搬入原則」が2011年10月1日から廃止され「搬入前申告」が可能となったのはこの意味で重要な前進である。これにより、輸出申告前に貨物を保税に搬入する必要がなくなり、輸出申告が先行し、輸出者はどこからでも輸出貨物を保税地域に搬入でき、最終貨物情報がこの時に固まって、適格であれば搬入と同時に輸出許可が下りることになり、輸入国への貨物情報の確定的な申告がより早期に行えるようになる。アメリカからの輸出では、この体制が整っている。日本の輸入に大きな割合を占める韓国、中国、台湾などからの輸出において輸出許可が迅速かつ適正に下されることが、「24時間前ルール」の適用においてこれを「12時間」とするなどの短縮の是非論を左右する一要因だろう⁽³⁰⁾。

現在、アメリカ、カナダ、メキシコ、EU、中国、韓国などが2011年12月現在、船積み24時間前ルールを導入しているが、この通告の早期化、詳細化、さらには諸外国の例に倣い電子的報告の義務化をめざして、「船積み前24時間ルール」

の導入が検討されている⁽³¹⁾。

「船積み24時間前ルール」の実施に当たり、外国の港での本船出港時間の確認を誰が行うか？ 輸入国側税関が、海運会社の航海スケジュールに基づく通告を承認する方法と各国税関間協力による情報交換のいずれかにならざるを得ないだろう。加えて、輸出国である外国の荷主関係者の貿易情報の電子化の度合いが課題であり、さらに、NACCSが国内の閉じられたシステムであることを、通告義務者としての外国の貿易および国際物流事業者が直接 NACCS に接続して情報入力できる体制（日本語入力の他に英語入力もできる）に変えてゆくことも必要である。アメリカが採用している AMS への運送業者による積荷情報通告制度と通告義務者を運送人とし、その者に登録コードを与えて AMS への直接のデータ送信を認め、AMS の利用保証金（CBP International Carrier Bond）を積ませている仕組みも参考になろう。このためにも、日本の税関が貿易取引に関する電子通告情報サービス・プロバイダーを認定し、その者を介して NACCS に情報入力する仕組みも検討されるべきであろう。輸出国側での電子情報提供の遅延は、輸入国側での国際一貫物流の効率を阻害する。輸出入業者間協力により輸入通関の予備審査が行えるようにする必要がある。この意味で、アメリカの ISF の指向する方向は、事前の輸入貨物情報の通告義務化（輸入の予備申告の義務化）により、AEO 輸入業者が享受している到着即引取許可のように、輸入通関の簡素化、迅速化という観点からも、参考にされるべきだろう。日本においては、輸入荷主が直接または通関業者を介して NACCS に

(30) アメリカ向け積荷情報を「船積み24時間前」までに実運送人（Master B/Lを発行者）がアメリカの税関当局に申告するためには、この時限までに輸出許可が下りており、海上運送契約上もドック・レシート（D/R）に最終貨物情報が記載されていることが条件である。この条件を充足するために、日本のコンテナ港湾では、前述のとおり貨物の埠頭搬入期限（カット・タイム）を従前の出港24時間前から「24時間前ルール」の導入に伴い出港48時間前に延長されている。「保税搬入原則の廃止」は、この延長された時間を幾分短縮する可能性がある。

(31) 「輸入海上貨物の“日本版24時間ルール”制度化『荷主と輸送』2011年10月号, No.444, pp.16-19 および「続・“日本版24時間ルール”『荷主と輸送』2011年11月号, No.445, pp.18-21。

データを送れるので、輸出者側のデータとの照合や補充にも輸入荷主の事前申告データは有益であろう。翻って、輸出者が輸入者による事前申告に情報面で協力することも重要になろう。

国際的な動向に合わせるのは、国際競争力の基盤の平準化並びに制度の相互認証による貿易の簡素化のためにも必要なことである。このため、電子通関申告、申告時期 (timing)、添付すべき書類などに関して異論があるようだが、「基準の枠組み」の下での国際的な統一性を尊重し、「船積み24時間前ルール」への移行に積極的に取り組むべきであろう。そうしないと、電子情報ネットワークの経済的な便益が損なわれる恐れが大きい。他方、税関はNACCSと連携して通告者とその取扱いの運送品およびサプライ・チェーンに関する危険情報を蓄積し、高いリスクの運送品を絞り込むシステムを確立することが急務である。さらに、高いリスクが認定される場合に「積出し禁止」(Do Not Load)のメッセージを即時に応答できなければならない。これは、「基準の枠組み」の第1の柱(Pillar1)基準4(Risk Management System)および基準5(High Risk Cargo or Container)の充足に当たる³²⁾。

しかしながら、日本の貿易の過半は近隣のアジア諸国との貿易によって占められている。コンテナ貨物に限定するとこの比率は6割を超えると推定される。「船積み24時間前ルール」が導入されると、実運送準備のためにコンテナ貨物のCY搬入期限が現行の船積み24時間間前からさらに24時間延長されている対米輸出の例に倣うことが懸念されている。例えば、代表的な日韓航路である釜山・下関港間の現在の航海時間は、待機時間を含め12時間となっている。その前の運送品の準備に要している時間(リードタイム)は、運送品の種類によるが、魚介類、生鮮食品や切り花の場合には韓国側の通関事務などもあり、14時間程度であるといわれる。したがって、運送品情報が船積み24時間前に確

³²⁾ それぞれの基準の詳細は、藤岡、『分析』, pp.187-188, 『JASTPRO 平成18年度報告書』, 第1部 総論(朝岡良平稿), p.24-26参照)。

定していなければならないとなると、商流業務の前倒し、換言すれば、商談を早め運送品を含めた運送情報をより早期に決定しなければならない。併せて韓国税関の執務体制の調整も必要だろう。

「船積み前24時間ルール」の導入により予想される物流への影響を抑えるためには、日本の輸入通関における手続きの簡素化で部分的に対応することもあるだろう。既に、NACCSにおける「区分1の輸入審査扱い」の場合、申告即輸入許可となる運用が行われている。インボイスを含む輸入通関関係の書類は、輸入許可後3日以内に税関に提出し、必要に応じて事後的に書類の適正性が審査されることになっている。この提出義務を免除し、電磁的記録および書類を含む記録保管義務に切り替えることも検討されているようである³³⁾。「24時間前ルール」により輸出者側での時間ロスに対する代償的措置として、輸入者側での「通関の簡素化」を図ることも有益と思われる。前にも言及したように、アメリカのISFにならって、輸入における事前申告を電子申告による義務とし、AEO制度の適用にみられる輸入品の到着即時許可・引取を通常の実務にして、申告と輸入品の到着を切り離し、輸入品の引取後の納税を支払保証制度の下に一般的に認めることが望ましいだろう。

継続的に輸入される商品の輸入者が、税関長に申請して納税申告前に輸入品の引取りを認めてもらう簡易申告制度の適用を2001年3月から受けることができるようになり、その輸入者は特例輸入者と称された。特定輸入者（AEO輸入者）制度に引き継がれているが、この種のAEO認定の申請を積極的に行うべきであろう。

近隣諸国からの輸入については、「船積み24時間前ルール」に例外を認め（日本からのこれら諸国への輸出を含め）相互に12時間前とするか、AEO制度を

33) 「平成24年度関税改正に関する論点整理」、平成23年11月21日関税・外国為替審議会関税分科会資料、pp.6-7参照）。この趣旨は、「関税定率法等の一部を改正する法律案要綱」にまとめられ、開会中の2011-2012国会に上程が予定されている。

適用してサプライ・チェーン全体のビジネス・プロセス・モデルを対象にして、輸出包装・検査段階から本邦到着までの業務参加者を AEO 制度上の一括認定ビジネスとすることを構想するかのいずれかではなかろうか。もちろん、後者の場合には、輸出者側及び輸入者側の双方がコンプライアンスに優れ貿易取引の電子情報システムを備えていることが前提要件であり、AEO 制度の輸出入国間での速やかな相互承認が必要である。

情報技術を用いた貿易取引のセキュリティの確保は、情報技術の性質上、全体的かつ集権的管理の方向に進みがちであるが、極めて多様な業界が貿易取引に参加、関与する中で、国際的な調和や統一が AEO と C-TPAT の調和を通じて達成されるかどうかが課題である。出発点は、取引危険の階層化と絞り込み、とりわけ、貿易管理上の規制（輸出および輸入の貿易管理令や日本の関税法でいう「他法令」）の遵守の審査および判定にあり、危険判定の基礎は取引当事者の法令順守と当事者間の取引情報システムの整備など業務遂行能力（関税法第67条の4参照）におかれている。したがって、AEO 制度や C-TPAT による危険判定が要になることは明らかである。その上で、「船積み24時間前ルール」の運用の柔軟性が求められるといえよう。

4. おわりに

商業送り状の電子化は、基になる情報やレイアウトが業者によりまちまちで、とてもフォーマットとして容易に標準化できないようである。したがって、電子データ交換において商業送り状も買い注文書（Purchase Order）も標準フォーマットを確立するのは容易でなく、データ項目をグループ化する方法にならざるを得ないことを、アメリカの C-TPAT および「10+2」は示しているように思われる⁽³⁴⁾。この「船積み24時間前ルール」と「10+2」は、貿易取引の安全性をそれぞれ物流（輸出側）、商流（輸入側）の二面で管理し（換言すれば、物流は運送の起点でとらえ、商流はその終点側で把握する）、マネーロ

ング規制で金融面から危機管理を強化することにより、包括的な G-to-B の体系となっているから、これをモデルに貿易取引のセキュリティ制度の相互承認を進めて制度の統一性を図り、貿易手続きの迅速化、簡素化を推進し、並行して B-to-B の取引情報の電子データ交換を間接的に促すことが課題であろう。日本の関税法に基づく対応は、セキュリティ強化を目的とするアメリカの C-TPAT、EU の AEO 制度に比して、注24において平田義章教授が指摘されているように、税関手続きのコンプライアンスと簡素化に偏っているように見られる。すなわち、結果としての税関手続き上の便益が求められ、出発点としての貿易のセキュリティ強化が十分に意識されていなかったといわれる。しかし、危険情報の蓄積や分析に十分な準備と経験が整っていなかったように思われるので、輸入通関手続きの簡素化、迅速化に焦点が当てられたのは、自然の成り行きであろう。また、NACCS の継続的な改善・改良の歴史が示すように、きめ細かくかつ着実な対応に努めることをもって、アメリカ的な改革に対処する日本の貿易実務・通関行政の特色とすべきであろう。

他方、アメリカが、CBP を設けて中長期の計画を立て、行動計画を公開して強力なリーダーシップの下に貿易取引のセキュリティ対策を推進している点は、貿易取引の電子化がさまざまな要因で進捗が優れないとされる日本にとり参考になるので、今後とも注視したい。アメリカ向けコンテナの全量検査や「船積み24時間前ルール」の電子情報項目数に見られる「徹底性」をどの程度まで導入すべきかは、AEO 制度の運用と便益のバランスを見ながら、慎重な判断を要する。アメリカのように貿易取引に関与するすべての業者を対象として、すべての国（ただし、NAFTA 加盟国を除く）に様の制度を設計し実施することは容易でない。また、セキュリティ強化に対応して導入すべき電子取引

84) TSU (Trade Services Utility) モデル (日本経済新聞2011年9月29日付け朝刊1面参照) もデータ項目のグループ化の手法をとり、標準フォーマットの採用による電子化を回避している。この点、電子化の方法として注目される。なお、通関時にインボイスを提出することは、平成24年度の関税法改正が承認されれば、義務でなくなる。これは、貿易手続きの簡素化に大きく資するであろう。

システムおよび法令順守の管理体制の整備に掛かる費用に比べ、見返りの利点が十分対応していない（いわゆるコスト・ベネフィットのバランスが取れていない）との批判がある³⁵⁾。この批判に応えることも重要な課題であろうが、貿易取引のセキュリティは、取引ネットワークの全体的な安定・安全に係る基盤（インフラ）の課題であって、経済的な費用対効果（便益）問題ににわかにはなじまないから、この課題の解決には相当の時間を要する。また、官民の協調（partnership）が必要であり、官民協調による行政経費の節減を強調するイギリス型の New Public Management にも関心を払うべきであると思う。

海上コンテナによる一貫運送は、物流事業の統合を促し、ネットワーク化を推進したが、さらに SCM に代表される企業の調達、製造、流通、販売などの事業活動を情報技術でつなぐ迅速で効率的なネットワークに進化させることになった。しかし、ネットワーク型のビジネスは、情報を束ね管理する組織に大きな負荷が加わるから、メンバー間で広く費用負担を平準化し、かつ情報による危険度の測定（risk targeting）を緻密に実施し、貿易取引の場合には国際協力・協調に努めないと、取引の安全性、安定性が損なわれ易いことを、「24時間前ルール」は示唆していると言える³⁶⁾。

主要参考文献

郡山清武「我が国の AEO 制度の現状等について」『貿易実務ダイジェスト』（日本関税協会）第49巻 第9号，pp.2-23（2009）

35) 平田，前掲注24『海運』，No.995，p.60。この点に関して、トレード・タームズを選択を取引当事者の SCM 対応の度合いに応じて、出荷地集中型（EXW，FCA，CIP）にするか仕向地集中型（DAT，DAP）のいずれかを選択して，CFR，CPT 条件のように運送と保険の情報管理を分けるのは，必ずしも効率的でないだろう。

36) この点で，すべての海運会社が NACCS に参加し，積荷情報が一層一貫して電子化され，迅速かつ効率の良い情報交換が行われることが重要である（未だ，70%程度の参加である）。アジア・カーゴ・ハイウェイ構想（佐藤正之「アジアにおける貿易円滑化の展望」『ファイナンス』2011年12月号，pp.45-50参照）において，日本が主導権をとって，税関間の協力，AEO 制度の相互承認，国別のシングル・ウィンドウから ASEAN シングル・ウィンドウを目指すことな（な）どは，国際的にも通関手続き時間及び費用の削減を狙いとし，それを日本が主導すべきことを示唆している。この一環で，NACCS システム・ベースをベトナムに導入することが二国間で決められた。

- 柴生田敦夫「最近における関税政策・税関行政について」『貿易と関税』2012年1月号, Vol.60 No.1 (No.706), pp.4-23
- 日本インターナショナルフレイトフォワーダーズ協会 (JIFFA) 編『国際複合輸送業務の手引』(第7版), JIFFA, 2011 (本文中では, JIFFA『手引』として引用)
- 日本貿易関係手続簡易化協会 (JASTPRO) 編『平成18年度 セキュリティ強化の環境下における貿易手続簡易化特別委員会報告書—グローバル貿易におけるセキュリティ強化と円滑化に関する調査研究』JASTPRO (2007) (本文中では, 『JASTPRO 平成18年度報告書』として引用)
- 日本貿易関係手続簡易化協会 (JASTPRO) 編『平成20年度 「Safe Port Act of 2006」 以後のセキュリティ対策に関する調査特別委員会報告書—米国における「10+2」(ノンマニフェストデータ)の提出が物流に及ぼす影響等』JASTPRO (2009年) (本文中では, 『JASTPRO 平成20年度報告書』として引用)
- 橋本弘二「米国10+2ルールの運用状況等について」『貿易実務ダイジェスト』(日本関税協会) 第50巻第7号, pp.2-22 (2010)
- 浜谷源蔵『最新貿易実務』(補訂増補版) 同文館, 2008 (本文中では, 浜谷, 『実務』として引用)
- 平田義章「②セキュリティの強化」(貿易プロセスの改革③)『海運』No.995 (2010年8月号), pp.57-61
- 藤岡 博『貿易の円滑化と関税政策の新たな展開—WTO体制とWCO体制の国際行政法的分析』日本関税協会, 2011 (本文中では, 藤岡『分析』として引用)
- 米山徹明「我が国のAEO制度への取り組み」『貿易と関税』(日本関税協会), 2011年8月号(通巻第701号), pp.27-34
- World Customs Council, *WCO Data Model — cross-border transactions on the fast track*, WCO (Brussels, Belgium), 2009
- ECE/UN/CEFACT, *Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window*, Recommendation No.33, United Nations (Geneva, Swiss), 2005

本稿の基になったのは, 財団法人貿易奨励会第9回(2009年度)貿易研究会編『新時代の貿易取引を考える会(第5回)研究報告書』財団法人貿易奨励会(2010年)に寄稿した拙稿「貿易取引のセキュリティの確保と課題」である。しかし, 内容面では, 日本の「船積み24時間前ルール」の導入論などを踏まえ, 大幅に加筆, 補正を加えて新たにしたものであることをご理解願いたい。

また, 本稿は産業経営研究所の2009-10年度部会研究(2009-8)「貿易取引のセキュリティ・システムの研究」の成果の一部をなすものでもある。

(2012年1月31日脱稿)

付表 データ項目（比較）

貨物マニフェスト
(24時間ルール)のデータ

貨物証券番号

- ・米国向け出航直前の外国寄航港
- ・船舶貨物管理番号 (Carrier SCAC)
- ・船社指定の運行番号
- ・最初の米国港入港日
- ・米国港での積み下ろし日
- ・数量
- ・数量単位
- ・海外で最初に荷受けが行われた場所
- ・貨物の内容 (内容物／HTS-6)
- ・貨物の重量
- ・荷主名
- ・荷主住所
- ・荷受人の名前
- ・荷受人の住所
- ・船舶名
- ・船舶の国籍
- ・船舶番号
- ・海外の船積み港
- ・有害物番号 (Hazmat Code)
- ・コンテナ番号
- ・シール番号
- ・外国港出航日
- ・外国港出航時刻

輸入者10+2データ

船積み24時間前までに申告
必須

- ・販売者(所有者)の名前／住所
- ・購入者(所有者)名前／住所
- ・記録上の輸入業者番号
- ・荷受人番号

船積み24時間前の提出必須。
ただし米国到着24時間前
までは修正可

- ・製造者（サプライヤー）の
名前／住所
- ・送り先の名前／住所
- ・原産国
- ・貨物のHTS番号－上6桁

米国到着24時間前までにで
きるだけ早く提出

- ・コンテナ詰め場所
- ・混載業者の名前／住所

船社10+2申告データ

- ・積み付け計画書
- ・コンテナステータスメッセージデータ (CSM)

FROB, IE, TE
10+2申告データ

- ・予約した団体の名前／住所
- ・積下しを行う外国港－コード
- ・配送の場所－コード
- ・出荷先の名前／住所
- ・貨物のHTS番号－6桁

輸入通関申告データ項目

- ・申告番号 & タイプ
- ・申告した地域 & 申告した港
- ・申告コード ・製造者ID
- ・輸入者記録 ・最終荷受人
- ・ボンド会社番号
- ・バンドタイプ
- ・申告日時 ・納税申告日時
- ・輸入船社 ・船舶名
- ・BL番号
- ・原産国
- ・輸出国
- ・HSUSA番号（10桁）
- ・重量 ・個数 ・関税額
- ・外国の船積み港
- ・到着予定日
- ・通関評価額