

# 寄稿 国際物流機能の強化—貿易立国日本がめざすべき姿

## 国際競争力の強化に向けて —グローバル・スタンダードへの対応—



平田 義章 (ひらた よしあき)  
国際ロジスティクス・アドバイザー

確かに2001年9月11日の事件は、体験した者のみが理解できる大きな衝撃であった。救出に駆けつけた数百人の消防隊員が殉死した。ブッシュ大統領は「われわれは戦争に突入する」と叫んでいた。本年8月にそのブッシュ大統領は、コンテナ全量検査法に署名したが、自由貿易を阻害する法律として世界中から多くの反対意見が提起されている。

この9.11事件を契機として、世界の貿易構造が大きく変化したのは事実である。9.11以前の<sup>すうせい</sup>趨勢は、経済規制の大幅な緩和による世界経済の活性化と社会規制の強化による安全確保への方向にあった。しかし、今、米国の自国防衛策の展開に端を発し、24時間ルールなどに見られる世界的なセキュリティ強化への方向が定まってきている。わが国がグローバル市場でさらなる貿易活動の展開を図るためには、どのような方向に焦点を合わせるべきか、今、世界的な動向を注視し、わが国自らが方針を決める時期である。

### 1. 規制改革の潮流

米国議会は、1970年後半に入り、1800年代後半から継続してきた運輸行政の厳格な参入規制や運賃規制を撤廃した。自由競争の促進により、米国経済の活性化を狙った施策である。結果として、フェデラルエクスプレスやユニテッド・パーセル・サービスなどのインテグレーターが誕生し、世界を席卷することとなった。また、新たなビジネス・モデルであるサードパーティ・ロジスティクス（3PL）の誕生も規制改革の産物といえる。

欧州の市場も1990年代の初頭に実現したEUの統合により、域内各加盟国間の通関手続きは廃止され、域内の輸送にかかわる規制は自由化された。その結果、EU域内市場が飛躍的に拡大した。さらに、アジアでは、中国などが急速な経済発展を遂げる中で、ビジネスはグローバル化し、さらなる貿易の拡大を求めて各国間のFTAも増加している。<sup>すうせい</sup>趨勢は自由化による市場競争の激化である。

## 2. 貿易手続きの簡素化

このように世界規模でビジネスが拡大する中で、企業は、リードタイムの短縮とそれによる経済効果を厳しく求めるようになった。多くの国は、従来の関税収入の確保より貿易手続きの簡素化による経済効果を狙う方向へと向かっている。貿易創出の効果は、関税の削減より、港湾インフラの効率化、通関手続きの透明化、通関手続きの簡素化、迅速化といった貿易円滑措置の改善による方が大きいといわれる\*1。

主要国の輸出手続きを見ると、例えば、米国では、輸出貨物は、AES（自動輸出システム）によりどこからでもいつでも申告ができる。保税地域へ搬入後、申告するという規制はなく、臨時開庁の制度もない。米国の輸出貨物の生産から船積みまでの流れは、世界で最も効率的といえる。

EUの場合はどうであろうか。米国と同様、どこからでもいつでも申告が可能である。申告するために保税地域へいったん搬入しなければならないという規制はない。臨時開庁の制度もなく、内陸地点から船積みまでの輸出貨物の流れを拘束する不必要な規制はない。

自国の輸出貨物を最も効率的、迅速かつ低コストで輸出することは、自国の輸出製品の国際競争力の強化を意味する。アジアの諸国では、自由貿易港であるシンガポールや香港は別として、韓国も輸出貨物の保税管理を1998年1月から撤廃している。タイも輸出貨物に保税管理を行っていない\*2。

輸入の場合、米国、EUとも貨物が到着する前に事前申告を行い、貨物が到着次第、速やかに引き取ることができる。輸入貨物についても貨物引き取りの迅速化を図るため、中国などを含め厳密な保税地域搬入後の申告制度は廃止されていく傾向にある。

なお、欧米では、通関処理システムは税関の費用で運営されており、使用者は税関システムとインターフェースしている。使用料を税関に支払う必要はない。今後、通関手続きはさらに自動化が進められ、輸出入とも各地域の税関単位ではなく、中央集中管理が行われる。

## 3. 港湾および空港のオペレーション

慢性的なコンテナヤード（CY）のゲートの混雑を解消するため英国のサウサンプトンやフィーリックストウでは、VBS（Vehicle Booking System）と称する24時間自動車両予約制度が開発された。米国のロサンゼルスロングビーチでは、ピアパスと称する夜間のCY搬入や、引き取りにインセンティブを与える24時間稼働のオペレーションが実施されている。

また、世界の多くの主要港ならびに空港は24時間稼働している。輸出入貨物の発地から着地までの一貫した流れを最も効率的に運営するためには、いかにして港湾あるいは空港地点での滞留を最小化するかにある。今、港や空港の作業に関与する労働組合などの協力を得て、世界の趨勢は24時間稼働の方向にある。固有の体制に固執する港や空港は自ら衰退していくであろう。

表1 欧米の輸出手続き

	米国	EU
申告の場所	どこでも申告ができる	どこでも申告ができる
申告の時期	いつでも申告ができる	いつでも申告ができる
自社施設での通関	どこでも申告ができる	自社施設で簡易申告ができる
船積み後申告制度	あり (AESオプション4)	船積み時少数データ申告後詳細申告
臨時開庁制度・手数料支払い	なし	なし
保税地域許可手数料	なし	なし
セキュリティ・プログラム	輸出には該当しない	AEO制度 (通関簡素化とセキュリティ)
貨物情報の事前通知*	本船出航24時間前 航空機出発2時間前	コンテナ貨物は船積み24時間前 航空機出発30分前
自動通関システム	税関自体の運営、使用料は請求しない	税関自体の運営、使用料は請求しない
CYゲートのオープン	ロサンゼルスロングビーチの24時間稼働	サウサンプトンなどの24時間自動予約制

(出所) \*Section 343, Trade Act of 2002 (米国)、Commission Regulation (EC) No. 1875/2006, Article 592b. (EU) (2009年7月実施)、および実態調査

表2 欧米の輸入手続き

	米国	EU
申告の時期と場所	貨物の到着前申告ができる	貨物の到着前申告ができる
自社施設での通関	引き取り申告許可後引き取る	少数データで申告、自社施設へ引き取り後、詳細申告
臨時開庁制度・手数料支払い	なし	なし
保税地域許可手数料	なし	なし
セキュリティ・プログラム	C-TPAT (輸入通関手続とは関連しない。セキュリティ対策のみ)	AEO制度 (通関簡素化とセキュリティ) 輸出入貨物のセキュリティ対策が主体
貨物情報の事前通知*	外国の船積港で船積み24時間前 航空機の米国到着4時間前	コンテナ貨物は出発港で船積み24時間前 長距離フライトはEUの最初の空港へ到着する4時間前
自動通関システム	税関自体の運営、使用料は請求しない	税関自体の運営、使用料は請求しない
CYゲートのオープン	ロサンゼルスロングビーチの24時間稼働	サウサンプトンなどの24時間自動予約制

(出所) \*Section 343, Trade Act of 2002 (米国)、Commission Regulation (EC) No. 1875/2006, Article 184a. (EU) (2009年7月実施)、および実態調査

#### 4. セキュリティー

米国のセキュリティ・プログラムC-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) は、米国税関 (CBP) と民間の任意プログラムで2001年11月に開始した。輸入貨物に対するテロ対策であり、対象企業は輸入者、キャリア、通関業者などである。現在、約10,000社以上がC-TPATに申請している。ベネフィットとしては、税関検査を減らす、優先的に検査を受けることができるなどが挙げられているが、輸入通関と直接的関連はない。

EUは、米国のC-TPATとの連携が求められ、EU関税法ならびに施行規則を改正し、AEO (Authorised Economic Operators) の制度を導入した。AEOの対象企業は、サプライチェーンを構成するキャリア、輸出入者、フォワーダーなどである。AEOの認定証は、①税関手続きの簡素化、②セキュリティと安全、③税関手続き簡素化とセキュリティと安全の3種類に分かれる。AEOの資格申請は2008年1月から開始され、実際の運用は2009年7月からとなる。ベネフィットとしては事前提出デー

タの削減、現物検査や書類審査の軽減などとされている。上記手続きの骨子を表1および表2にまとめた。

このEUのセキュリティ対策が実施されると、現在、米国が世界に強制している貨物情報の船積み24時間前提出ルールに加え、EUの24時間ルールも実施される。国際貿易にかかわるリードタイムが増加し、結果的には、世界の消費者にコスト増を強要することとなる。一部の国は、C-TPATへ参加し、相互協定により自国に有利な条件を獲得しようとしている。ここで、留意すべき点は、米国のC-TPATやEUのAEO制度は、基本的にテロ対策プログラムである。テロ対策であれば、一層の専門的かつ効果的な手法を導入すべきという意見が米国にもある。国際的な相互協定が締結された場合、情報の相互交換により、通関処理自体の時間短縮は期待できるとしても、当該国自体の制度が国際標準に適合しないかぎり、国際的なサプライチェーンの最適化は望めない。

## 5. 展望

わが国の場合、国際市場でビジネスを拡大していくためには、国際競争上、有利な戦略的施策を策定し、実施することが必須である。すなわち、わが国の実情にあった的確なセキュリティ対策を実施し、競争上優位に立つ制度や慣行の抜本的な改革に着手する。現実には、今、港湾の運営などに新たな改革が検討されているが、まずは、旧来の伝統的な貿易手続きにかかわる制度と港湾慣行などの構造改革に焦点を当て、空港インフラの拡充や海上コンテナの鉄道輸送にも中・長期的な視野の下で新たな企画を導入していくべきであろう。海外との運賃の内外価格差もわが国の方がおしなべて安くなってきており、他国ハブポート経由の貨物もサービス重視のために、わが国の主要港経由へと戻る傾向がある。

ここで、わが国の貿易貨物の流れを国際標準に近づけるためには、部分部分を担当する各関係者のそれぞれの主張を超えた国としての観点から、決断を下す必要がある。そのためには、世界の動向と標準的な基準を十分認識し、それらを凌駕するわが国独自の効率的な制度を構築しなければならない。今、官民協力の下で早急な方針の決定が求められている。特に国際業務に精通した各商社が、グローバルな見地から新たな局面に対処するため、積極的な提言を行い、具体的に改革を実現していくことを期待する。

(注) \*1. 通商白書2006 (関税削減以上の貿易創出効果をもつ貿易円滑化措置の改善) p.177~178、各項目がそれぞれ1%改善 (関税率については1%削減) された場合に、貿易量に与える影響を相対的に示したものの。関税削減による貿易創出効果が40%と最も大きいのが、①港湾インフラの効率化 (29%)、②通関手続きの透明化 (10%)、③通関手続きの簡素化・迅速化 (17%) といった貿易円滑化措置の改善の合計は56%と関税削減の効果をしのぐ

\*2. 経済産業省委託、平成17年度アジア産業基盤強化等事業「貿易円滑化に係る各国調査」報告書、新日本アーンストアンドヤング税理士法人、2006年3月、p.4

(参考文献) 日本物流団体連合会「物流サービスに係る内外価格差調査」報告書、2007年3月

