

寄稿

ACEによる米国ボーダーセキュリティと 日本企業へのインパクト



石山 聡 (いしやま さとし)

NTTコミュニケーションズ株式会社
経営企画部担当部長

1. はじめに

2001年の同時多発テロ以降の米国ボーダーセキュリティ強化については、最近、一度でも米国に渡航された方は実感されるであろう。

飛行場での入国手続きに並ぶ長い人の列や港で陸揚げされる膨大なコンテナを見るにつけ、米国政府及び米国民は、安全保障のためには、少々不便や出費はいたしかたないと考えているように思われる。

本稿では、米国政府の国際物流セキュリティ対策の基幹システムとして開発が進められているACE (Automated Commercial Environment: 次期通関情報処理システム) と関連する取り組みについて報告するとともに、日本の産業界への影響について述べる。

2. ACEシステムと国家安全保障省

ACEシステムは、米国国境の安全強化、テロ対策と貿易に関わる手続きの効率化を両立するシステムとして15億ドルの予算で2007年完成を目指して開発が進められている。

図1のように、米国への輸出入を行うすべての企業は、すべての取引情報をACEに投入することが求められるようになり、その情報に基づき、国境や税関での検査が行われる。併せて、これらの情報は米国政府の様々な省庁にも流通され、テロ対策や不適切な食品や危険物の流入を防ぐこともねらいとしている。

一方、民間企業にとっては、省庁毎の申請手続きの一本化による事務経費削減や港湾使用料や関税支払いの企業単位での一本化、月次支払いなどのメリットを提案されている。

システム的にはインターネット経由でのアクセス、汎用パソコン利用により、民間企業や政府機関に多大なコスト負担を求めない配慮がなされている。

ACEシステムは国家安全保障省（DHS）により開発、運用されているが、2003年に設立されたDHSは、図2に示すように税関、港湾や国境の統制、海岸警備などボーダーセキュリティに関する政府機能が他省庁より集約され、一元的な政策立案、運用が統合システムによって進められている。

ACEシステムは2003年中頃から41企業の参加による試験運用がスタートし、今年秋には、米国、カナダ/メキシコ国境で、ACEに電子申請されたコンテナを運搬するトラックで米国政府が安全と認めた場合は、RFタグを利用した自動検査が行われるようになる。最終的には空港、港で輸出入されるすべての貨物にも対象を拡大していく計画である。

米国の1日当たりの交易量はコンテナやトラックで5万個、船舶で570隻と膨大な物量であり、莫大なシステム化予算を費やし、省庁

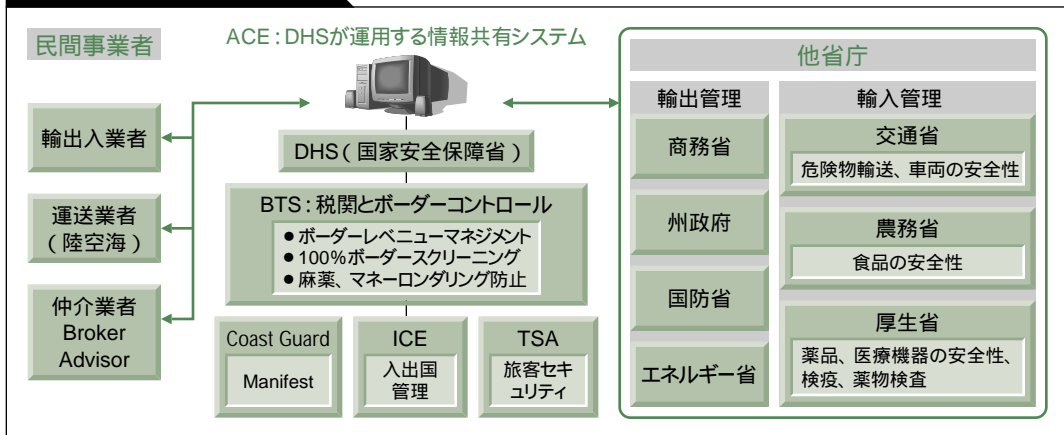
再編を行ってまで推進し、米国政府がセキュリティをいかに重視しているかが、おわかりいただけるであろう。

3. 関連する米国政府の取り組み

次に、ACEに関連するいくつかの米国政府施策を紹介しよう。

米国政府はACE利用企業にC-TPAT（Customs-Trade Partnership Against Terroism：テロ対策のための関税局・産業界パートナーシップ）への参加を求めている。これは企業や港湾施設等のオペレーターが自らサプライチェーン管理や物流施設のセキュリティ対策を自発的に行い政府に保証するかわり、検査は簡略化しましょうという仕組みである。すでに、5,300の企業が参加しており、この中には70の米国外の製造業も含まれる。

図1 米国ACEシステム



(注) ICE : Immigration and Customs Enforcement
TSA : Transportation Security Administration

図2 DHSに他省庁から移管された機能(ACE関連組織)

Agency / Office	Department / Origin	DHS Directorate
Customs Service	Treasury	BTSとして統合
APHIS (part)	Agriculture	
TSA	Transportation	
Coast Guard	Transportation	DHS内の独立組織
Immigration & Naturalization Services (part)	Justice	BTSとの協調で執行

(注) APHIS : Animal and Plant Health Inspection Service
BTS : Border and Transportation Security

さらに、米国に輸入される貨物は輸出側には職員を派遣し、検査してしまおうという施策がCSI (Container Security Initiative: コンテナ安全確保対策) である。米国政府は交易量の多い海外主要港を対象に1億ドルの予算規模で整備する計画である。日本でも東京、横浜等主要5港は対象になる予定である。これらの施策と24時間前マニフェストを組み合わせ米国流入貨物の事前スクリーニングを行い、安全と認定された貨物は簡略化検査が行われる。この仕組みは米国、カナダ国境においてFAST (Free and Secure Trade) プログラムとして実施される。これらの相関を図3に示すが、ACEとこれらの施策、さらにRFID(Radio Frequency Identification: 無線ICタグ) を利用したコンテナトラッキングが組み合わされてポーターセキュリティシステムが完成する。

4. 日本の輸出企業への影響

このような米国のポーターセキュリティ強化の動きは、日本の産業界のシステム化対応や物流プロセスに様々な影響が発生するものと思われる。

もちろんACEはセキュリティ強化、物流効率化の両立をねらっているが、民間企業のシステム対応が遅れ、日本政府への申請業務との整合が図られないと、むしろリードタイム

長期化、米国での検査のコスト増をきたす恐れもある。すでに、24時間マニフェストでは、このような悪影響が発生しているようだ。

ACEの初期トライアル41社には日本企業も2社参加しているが、早急な対処策の立案が望まれる。

5. 日本の貿易、物流システムへの影響と対処すべき課題

米国政府の動きは、既に各国政府にも波及し始めており、EU、英国、豪州では類似のシステム開発やACEと自国システムとの連結検討が開始されている。

国際物流関係の組織をセキュリティ強化のため統合した米国と違い、わが国は財務省、国土交通省、経済産業省等に機能が分散し、システムも個別に導入されている。輸出入や物流を担う民間企業の立場から見た場合、ACE対応と自国政府のシステム対応がばらばらに行われると申請手続きの複雑化やリードタイムの増大等の恐れがある。筆者は、日本版ACEシステムの開発が必ずしも必要とは思えないが、技術的には申請フォーマットやコードの統合を進め、別々にシステム投入しなくても情報が流通する仕組みの確立が必要であろう。

6. おわりに

以上、米国ACEシステムの現状とわが国への影響について述べた。政府も経済財政諮問会議で政策群のひとつとして取り上げセキュリティと効率化の両立を政策目標として掲げている。わが国政府のシステムのみならず、関連民間企業にとっても物流システムへのインパクトが大きくなると想定され、官民合同での対策が急務と考える。

図3 ACEと関連システム/プロジェクト

