

座談会

貿易手続の効率化に向けて

出席者



鹿島 誠之助(かしま せいのみすけ)

㈲イーコマース研究所 代表取締役



佐藤 健一(さとう けんいち)

日本通運㈱ 東京国際輸送支店 通関事業所長



高山 哲郎(たかやま てつろう)

住友商事㈱ 金融・物流総括部 IT開発・推進チーム長



三井 康通(みつい やすみち)

三菱商事㈱ ICT事業本部 貿易・決済基盤開発室長



宮村 隆(みやむら たかし)

日本郵船㈱ 定航国内統轄グループ・情報SS統括部長



司会

稲垣 恒夫(いながき つねお)

(社)日本貿易会 理事・企画グループ担当

1. 特別研究会設立の経緯

稲垣 昨年の11月に宮原会長から日本貿易会として、貿易手続の効率化、簡素化、電子化について検討するようにとのご指示がありました。日本の貿易・港湾諸手続は欧米、一部のアジア諸国に比べ大きく遅れているとの指摘は、すでに経団連、関係団体からなされていますが、官民一体となったシームレスな貿易手続を実現するために、当会として何ができるか検討する必要があるとのご認識です。当会でも物流委員会で貿易手続を取り上げたことはあったものの、突っ込んだ議論をしたことはなく、「貿易手続の効率化」特別研究会を立ち上げ検討することになりました。メンバーとしては、正副会長会社6商社の代表者に加え、外部専門家委員として日本通運と日本郵船からご参加いただくとともに、研究会のとりまとめ役として、商社OBで物流の専門家であるイーコマース研究所の鹿島さんに主査としてご参加いただきました。

本日は、主査の鹿島さん、日本通運の佐藤さん、日本郵船の宮村さん、商社からは、座長の三菱商事の三井さん、副座長の住友商事の高山さんにご出席いただきました。

特別研究会は、昨年12月15日の第1回を皮切りに、本年1月19日、2月2日、2月16日、3月1日と専門家の方を講師をお願いして勉強会を行った後、3月15日、3月22日には報告書のドラフトの検討を行い、最終報告書を4月15日の常任理事会で承認いただきました。

2. 輸出入・港湾諸手続に関する商社業務の実態

稲垣 まず最初に、商社業界はなぜ輸出入・港湾諸手続に関し種々問題があることをあまり認識してこなかったのか。この背景について高山さんからお願いします。

高山 一言で言うと、この背景は、商社自らが通関することがほとんどなく、現場の荷動きは海貨業者に、輸送は船会社に任せているということがあって、商社から見える範囲が非常に限られていることがあったかと思われます。

また、商社の業務はサービス業的なところがあって、多少の無理はしてでもお客様の要望に応えようとする傾向があります。物流部門ではそういった特色が色濃く残っていること、さらには商社自体がさまざまな取引形態を持ち、また取扱商品も多岐にわたることから、メーカーと比較して統一的なシステムを構築しにくく、なかなかIT化と結びつかず、貿易手続の効率化、簡素化、電子化を商社自身の問題として捉えなかった面があると思います。

鹿島 日本貿易会から特別研究会のお話があったとき、ちょうど学会で貿易手続の簡素化をテーマに発表を終えたところでした。その発表の直後に日本貿易会から特別研究会の主査をお願いしたいとのお話をいただき、お引き受けさせていただきました。研究会では、貿易手続の効率化を進める場合に妨げとなる日本特有の問題があること、その問題をどのように克服していけばいいのかといった点について検討を進めました。

3. 日本の貿易・港湾諸手続に関する問題点

稲垣 次に、日本の貿易・港湾諸手続に関する問題点について議論したいと思います。具体的には2003年7月に輸出入・港湾諸手続のワンストップ化、いわゆるシングルウィンドウ化が始まりましたが、その実体、評価について三井さんからお願いします。

三井 今でこそインターネットという安価な

通信システムが普及し、それがさまざまなビジネスに使われるようになっていますが、それ以前はホスト系の大きなコンピュータを使って日本の行政もいろいろなシステムを構築してきました。輸出入・港湾諸手続についても、紙で処理するのは非効率だということで、コンピュータシステムの導入が図られました。

まず、財務省が1978年にAir-NACCS (Air-Nippon Automated Cargo Clearance System : 航空貨物通関情報処理システム) 次いで91年にはSea-NACCS (海上貨物通関情報処理システム)を開始しました。また、2000年4月からは経済産業省が輸出入の許可・承認・確認等の申請から発給に至る過程を電子システム化したJETRAS (Japan Electronic Open Network System) の運用を始め、港湾EDIというインターネットを使ったシステムも登場しました。

このように、インターネットが普及する以前から、おそらくその当時としての最適化を狙

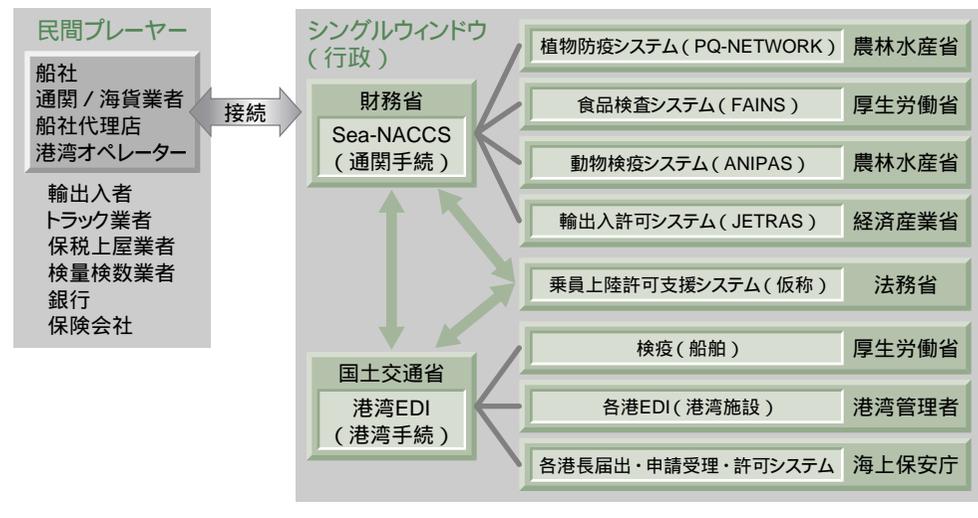
ってさまざまシステムが誕生しました。そうした状況の中で、NACCS、港湾EDI、JETRASなどの輸出入に必要とされる諸手続を、電子化された1回の入力・送信で処理し、所要時間の短縮・業務効率化を図ろうということで出てきたのが2003年7月に運用開始されたシングルウィンドウ化です。

ただ、日本の最大の問題点はシングルウィンドウ化の開始にあたって、各省の既存のシステムを単に接続しただけで、もともと煩雑であった業務や、省庁間で重複した業務の見直しや調整がなされていないため、非常に効率が悪く、利便性の低いシステムになってしまっていることです。

佐藤 通関業界に関係の深い財務省のNACCSのみの評価につきお話しします。91年のSea-NACCSの開始とともに、通関業務のNACCS化が本格的に始まり、99年からは船会社、保稅業者など関係者が参加したNACCSの

図1 日本の輸出入・港湾諸手続の現状

- 各省庁の行政手続の重複する手続・煩雑な手続の簡素化・効率化等がなされていない。
- 各省庁の既存の電子システムを単に接続したにすぎない。
- 文書主義にとらわれ、紙文書が無料、電子データ送信が有料。
- 行政側の利便性は高まったと思われるが、民間の利便性は高まったとは言えない。
- 貿易にたずさわるすべてのプレイヤーが参加しているわけではない。
(貿易取引は200を超えるデータ要素(主に民間が保有)が官民関係者に連鎖的に情報伝達されることにより成り立っている。)



電子化が始まりました。当初、非常にトラブルが多かったのですが、全体的には非常に効率的に動き出していました。

NACCSの評価に関しては、いろいろな見方があるかもしれませんが、現状で言えばインボイス、パッキングリストをはじめとする輸出入通関上必要な書類はすべてペーパーレスで対応可能であるとの規則になっていますし、その基盤はすでにできていると考えます。

研究会では、ペーパーレス化をはじめとする事務の効率化によって約2兆円のコスト削減が可能であるとの試算が出ています。あとは、商社や輸出入業者の皆さんにペーパーレス化をさらに積極的に進めてもらえれば大きな前進になると期待しています。

ただ、シングルウィンドウ化については、まさに三井さんがおっしゃったとおりで、各省の既存のシステムを単につないだ結果、非常に使い勝手の悪いものができあがっています。

そうは言うものの初めて省庁間のシステムがつながったことは評価すべきで、これをベースによりよいものに変えていくことが必要だと考えます。Sea-NACCSは91年に運用が開始されてから13年も経っていますので、今すぐに改良することは難しいかもしれませんが、官民一体となって、どのように動かしていくのか、システムの変更が必要なのかといった点について突っ込んだ議論が必要だと思います。

宮村 日本船主協会でも貿易手続の簡素化、効率化について取り上げてきましたが、本研究会に参加して商社の皆さんもわれわれとほぼ同じ共通認識を持っておられることが分かり、非常に心強く思っています。

シングルウィンドウ化に関して言えば、それが実現したことについては一定の評価をする必要があると思います。ただ、コンピュータシステムとしてはまだまだ不十分で、BPR

が必要だと考えています。今回の報告書にもその点を明記していますが、本報告書を活用してシステムの効率化を関係府省や与党に働きかけていくことが重要だと考えます。

鹿島 佐藤さんのご指摘の事務の効率化によるコスト削減につき補足させていただきます。国連の推計では、貿易における書類管理のコストは貿易総額の5~10%とされています。また電子化によるコスト削減は30%になると言われており、2003年のわが国の貿易額は99兆円ですから、電子化によるコスト削減額は約2兆円になるとの計算です。

稲垣 シングルウィンドウ化の問題以外に、日本の港湾の競争力が落ちている問題があると考えますが、この点について宮村さんいかがですか。

宮村 日本の港湾の取扱量は、毎年数%ずつ増えているので、成長はしているようにみられます。ただ、一方で、アジアの国々は港湾インフラ整備やIT化に多大のお金をかけて、年率で20~40%と2ケタの伸びを実現しており、数%の成長でもって日本の国際競争力が向上しているとはとても言えない状況だと思います。

高山 日本の場合、外港のコンテナを扱う港として主要12港が、その他に46港があり、トータルすると60近い港があって、それぞれ港湾事業者が違います。したがって、港ごとの取り扱いが非常に少なく、当然のことながら取り扱いに対する基本的な投資は高くなり、これが競争力がつかない理由のひとつになっています。上海にしる、シンガポールにしる、釜山にしる競争力強化のために大きな投資をして、1ヵ所に集中してその中でコストを下げる努力をしており、日本もスーパー中樞港の指定といった方向性を打ち出して、競争力の

強化を図っていく必要があると思います。

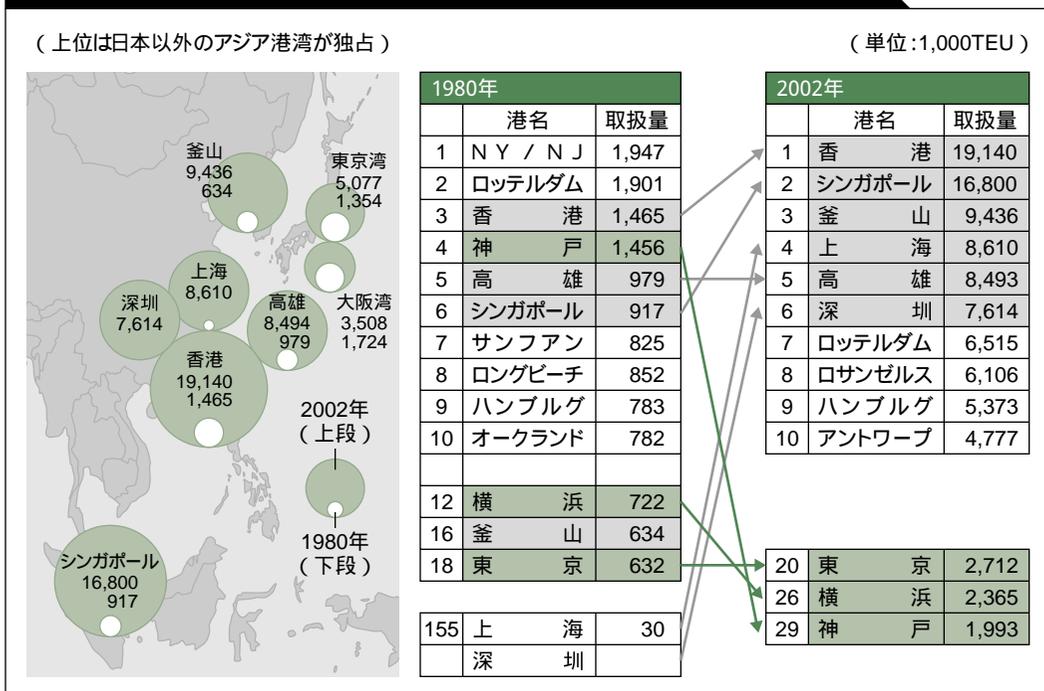
三井 ハブ機能ということだと、このままでは日本の港の競争力はますますなくなって、大きな船は皆、釜山や上海等に行ってしまう、そこから日本には積荷を小分けしてフィーダー船で持ってくるということがますます盛んになってくると思います。

日本の景気が回復軌道に乗りつつありますが、本当に景気が良くなったときに、大きな船が入りできないとなると、いったんフィーダー船で釜山などのハブ港へ積荷を持って行き、そこから大きな船に積み替えるという形になり、効率も非常に悪く、競争力もなくなります。加えて、日本の港は各地方自治体の管轄で、国が一元的に管理できる状況にはなっていません。これを中央集権にするとと言っても無理なので、少なくとも手続面、システム面の標準化、共通化、簡素化を進めておく必要があると思います。さもないと、日

本の港湾競争力はますます低下してしまいます。そうすると、外国船にしても日本に入ってきたくないというような状況になってしまうのではと危惧しています。そうした意味でも早い段階でスーパー中樞港を指定し、港湾設備の整備、IT化を進めて競争力を強化する必要があると思います。

また、スーパー中樞港と言う以上は、ハードもソフトもそろっている必要があります。例えば、コンテナの効率的なピックアップを考えた場合、本船から岸壁、そして港からコンテナヤードへの搬入、さらにトレーラーによるピックアップまでのコンテナの動きをITを活用してスムーズにコントロールする。また、一般道路からトレーラーが渋滞なしにコンテナヤードに入り、遅滞なくコンテナをピックアップできるような効率的なレイアウトも整備されていないとスーパー中樞港とは言えないと思います。日本の場合、土地が限られているので、効率的なレイアウト設計をする

図2 日本の港湾のアジア諸港に比較した相対的地位(コンテナ取扱量)



(出所) "Containerization International Yearbook"

のは難しいと思いますが、神戸港では埋め立て地に計画的にレイアウトができたので、その辺の問題がクリアできたのだと思います。

鹿島 横浜の場合は、YCON24が相当寄与していると思います。周辺施設の整備もあって、交通渋滞もずいぶん緩和されました。

佐藤 実際にコンテナを扱っている立場から言わせていただきますと、8時なり9時なりまでにきちっとヤードを開けてもらえれば、ひどい渋滞も起こらないということです。それから、われわれもドレージ（コンテナヤードから荷主の指定した場所まで 輸出の場合はこの逆、20フィートや40フィートの大型海上コンテナに貨物を詰めた状態での短距離輸送）を扱いますが、空バンをピックアップするために渋滞が起きています。それに対する対策としては、ヤードの仕切りを取り払うといったことも考えられます。ただ、それはすぐにはできないでしょうから、ヤードが開いている時間を延ばすといった対応が必要なのではないでしょうか。

4. 海外の状況、 貿易手続とセキュリティ

稲垣 次に貿易手続とセキュリティの観点から、海外の状況について話を進めていきたいと思っています。

三井 セキュリティという観点からいち早く手を打ったのは米国です。米国は、古くなった税関システムを全面的に作り直そうということで93年から動いていましたが、スケジュールどおりに進んでいませんでした。それが、2001年9月11日の同時多発テロ以降、予算額にして約15億ドルをかけて、行政組織を集約して国土安全保障省を新設したのをはじめ、税関近代化とセキュリティ強化を目的に、

2007年までにすべての国際貨物の動きをリアルタイムに把握すべくACE（Automated Commercial Environment：次期通関情報処理システム）を構築しつつあります。そのポイントは、米国向けの海上貨物については、運送人に対して船積24時間前までに米国税関に船積目録を電子的に提出することを義務付けているほか、テロ対策の一環で導入されたC-TPAT（Customs-Trade Partnership Against Terrorism：テロ対策のための関税局・産業界パートナーシップ）により、コンプライアンスの高い貿易関係者には優遇措置が与えられ、手続の簡素化が図られる予定となっています。

韓国では、2003年12月に首相を最高責任者にNational e-Trade Promotion Councilを立ち上げ、3年間かけて官民合同で貿易手続の電子化を進めようとして取り組んでいます。

EUも米国のACEと同様、テロ対策とセキュリティ強化を進めています。具体的には、C-TPATにあたるオーソライズド・トレーダー制を設けて、優良な荷主にはスムーズな貿易手続ができるような手立てを考えていこうとしています。

中国は、電子決済を含む貿易手続の完全電子化の2004年度中の実現に向けて、相当大きな取り組みをしています。なかんずく、香港ではDTTN（Digital Trade and Transportation Network：デジタル貿易・輸送ネットワーク）と呼ばれる、中国本土へのe-Logistics Hubとなるべく物流も含めた貿易手続の包括的電子化を進めています。日本の場合、このような包括的な取り組みが全然なされていないのが実情です。実は、APECの中にペーパーレス・トレーディングを進めようという部会があり、この4年間その実現に向けて種々検討を重ねています。その中で出ている議論はPPP（Public-Private Partnership）要するに、官民協同で取り組むことが大事で、官側がリーダーシップを取っていくべきだということです。

貿易手続は官民双方にわたる手続であり、まさに国のインフラとも言うべきものですから、当然官側のリーダーシップが必要であると同時に、資金的支援も欠かせません。一方、民側も、メリットを享受するものには受益者負担の原則で、当然お金を出す。官民双方が協力して推進していくべきであるというのがAPECの中でのコンセンサスになっています。そういう意味で、日本も官民を挙げた取り組みをやっていかないと、ますます他の国と比較して競争力が落ちていくのではないかと危惧しています。

稲垣 鹿島さん、貿易手続の効率化とセキュリティの関係について分かりやすく解説してください。

鹿島 貿易手続の効率化とセキュリティの強化とは二律背反で、セキュリティを高めれば当然、検査は厳しくなり、時間もコストもかかることになります。それでは、貿易そのものに大きな足かせになりますし、後ほどお話しする貿易手続の効率化を定めたFAL条約にももたすことになります。これを両立させようというのが、米国のACEをはじめとする取

り組みで、要するにインテリジェンスを高めることによってセキュリティを強化しようという考え方です。

もう少し具体的に言うと、貨物単位のトレース・チェックはなかなか難しいので、例えばICタグを使ってインテリジェンスを高めていく、そして少しでも怪しげなものがあればX線による物理的なチェックを厳しくしていく一方で、信頼のおけるオーソライズド・トレーダーに対しては手続を簡素化し、セキュリティの強化と物流の迅速化を同時に実現していこうということです。

佐藤 東京税関でも、カーゴからカンパニーということを言い出しています。何十万件の貨物（カーゴ）をチェックするのは難しいので、輸入業者、通関業者といった業者（カンパニー）ごとにトータルな形で管理し、信用ある輸出入者および通関業者については手続を緩和し、それ以外のところについては厳しくするとの方向性を打ち出してきており、近く通関業者にもコンプライアンスプログラムを導入する計画があると聞いています。

三井 米国のACEでも、輸出入業者まで含め

表1 米国の取り組み

国際物流効率化と国家安全保障の同時解決		
水際作戦の3本柱		
体制整備	制度整備	情報システムの見直し
<p>国土安全保障省（DHS）の設立</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 2001.9.11 同時多発テロ ● 2001.10.8 本土安全保障会議（HSC）、本土安全保障局（OHS）設置 ● 2002.2.26 連邦下院議院で公聴会実施 ● 2002.6.6 ブッシュ大統領 新省設置をテレビ演説 ● 2003.1.24 国土安全保障省設立 約17万人の人員、約370億ドルの予算、1947年の国防総省の創設以来、最大の省庁再編 	<p>制度整備</p> <p>CSI：リスク基準を策定、事前チェック、技術開発、税関係官の派遣</p> <p>C-TPAT：輸入関連企業のコンプライアンスプログラム</p> <p>迅速な輸入通関、低い貨物抜き検査率</p> <p>関税法改正（24時間前ルール）</p> <p>CSIの具体化</p> <p>Operation Safe Commerce</p> <p>輸入関連企業サプライチェーンにおける脆弱性の原因究明と対策</p>	<p>情報システムの更新</p> <p>情報システムの更新</p> <p>ACEの導入目的</p> <p>密輸防止率の向上</p> <p>テロ防止</p> <p>利用者の輸入手続の大幅な簡素化</p> <p>政府の人員・予算の据え置き</p> <p>開発予算総額 15億ドル、2006～2007年冬本格稼働</p>

て同様の手法をアカウントマネジメントという形で導入しようとしています。日本でもこのACEと同様の方向性は必要になってくるでしょう。

高山 Sea-NACCSが提供しているACL業務（船積確認事項登録業務）を皆さんが使うようになれば、24時間前の手続についても非常にスムーズになり、効率化とセキュリティの強化が両立することになると考えます。ただ、日本版C-TPATなどを含めて考えると、荷主のインボイスなり、 SHIPPING・インストラクション上の情報は通関にもACL業務にも使われていくことになるので、対象を従来の通関のテリトリーである通関業者、船会社等から、荷主やさらには運送業者などにも広めるべきで、そうすれば効率性とセキュリティの強化をさらに促進できるものになるはずです。

鹿島 輸出入・港湾諸手続に使われる情報データ要素は200以上あると言われていますが、その8割方は、主に荷主など民間が電子的に保有している貨物などに関するデータです。これに許認可情報、品番コード、船名、貨物の位置（倉庫等）情報などが加わり、輸出入・港湾諸手続の必要データがそろうこととなります。一番データを持っている荷主が参加しないシステムでは効率性に欠けることとなります。

貿易とは本来それらのデータ要素が、官民の多くの関係者間に連鎖的に情報伝達されることによってなされるものです。例えば、荷主が作成する多くの情報を含んだ送り状（インボイス）は、通関のために通関業者経由で税関に提出されるのみならず、代金回収や保険付保のために銀行や保険会社に送付されます。貿易取引に関係する行政および民間の業務の効率化のためには、データ要素が電子的に伝達され、複写や再入力などの非効率な業務を排除することが必要です。シームレスな

貿易手続とはこのことを指します。

三井 もう一つ重要なポイントは、貿易に関係する情報に関しては、行政間だけではなく官民間でもその共有が必要であることです。そうでないと、効率性やセキュリティ強化の実現が図れないこととなります。

米国では、テロ対策、セキュリティ強化の目的であれば情報共有が可能になっています。韓国も2001年に同様の法律を制定しており、日本も早く同様の法律を制定して、官民間、官民間の情報共有ができるようなシステムを確立する必要があると思います。

佐藤 通関業者のコンプライアンスの議論の中で一番中心となっているのが、電子データで届いた荷主の情報を紙で印刷した場合に、最終的にごみ処理場で焼却されるのを前提に処理されていることです。これは、セキュリティの面で非常に問題があることなので、やはり電子化と同時に、紙を出さないことによってセキュリティを上げていく必要があるかと思っています。

5 . FAL条約と諸手続BPR

高山 FAL条約（The Convention on Facilitation for International Maritime Traffic）はIMO（国際海事機関）によって1965年に制定、67年に施行されました。2003年時点で94カ国が批准済みですが、わが国では約40年間、批准されないまま放置されています。2002年7月に開催された自民党の物流調査会において輸出入・港湾関係手続のワンストップ化と簡素化について関係団体からヒアリングが行われ、FALの問題が提起されました。その結果やっと批准に向けた動きが具体化しました。政府は、2003年8月に発表した「e-Japan重点計画 - 2003」において、2003年12月までに規制改革等の措置を講じるとし、条約批准に向

けた目標設定をしましたが、スケジュールどおり実現できていません。その後2004年2月に発表した「e-Japan戦略 加速化パッケージ」において、早期締結に向けた検討を加速すると批准に向けた動きはありますが、思うように進んでいません。

FAL条約は、船舶の入出港に付随する手続（港湾管理、航行安全管理、輸出入手続、入出国管理、動植物・食品検疫に関するもの）等の国際標準を定めることで、船舶航行の簡易化、迅速化を図ることを目的としており、申告文書の数を8つの文書に極力近づけることを求めています。ただ、日本の場合、港湾管理者は各地方自治体であり、港湾手続の総数は、100以上あるとも言われており、それを集約して条約の批准に持っていくのはなかなか難しいのが現状です。

稲垣 日本船主協会では、かなり前からFAL条約の批准を訴えてこられていますね。

宮村 自民党の物流調査会での論議では、あくまでも貿易手続の効率化が最終的な目的で、そのための手段としてFAL条約の批准という

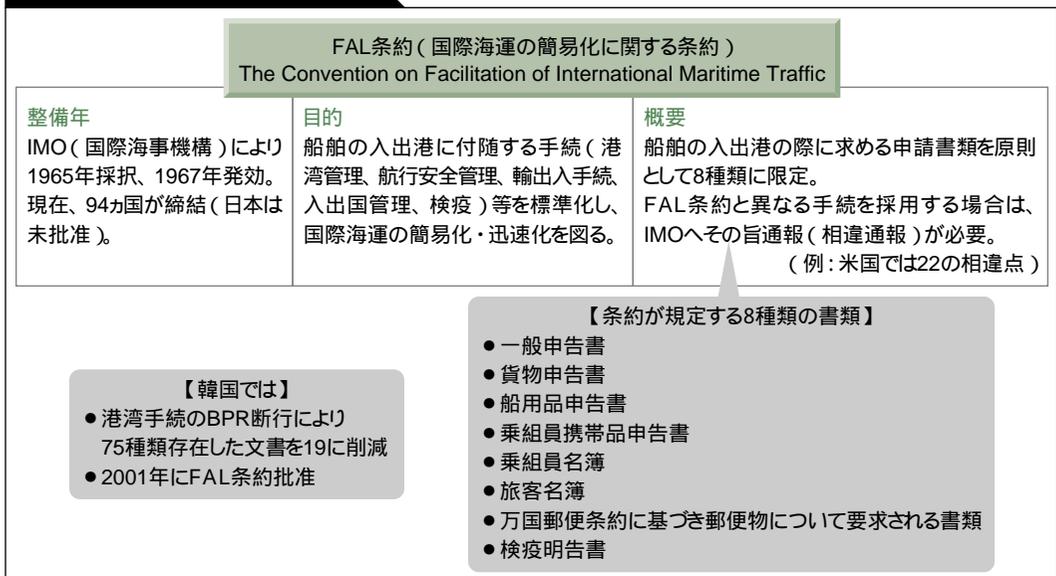
ことがあったわけです。条約の批准は今年度中にと聞いていますが、その一方で条約を批准しても例外を認めるのだという極めて日本的な話もあり、そうした中途半端なことにならないよう注視していく必要があると考えています。

三井 FAL条約は批准したが、相変わらずある手続は必要だとして、その種類が劇的に減らないようでは全く意味がありません。韓国では2001年にFAL条約を批准し、75あった手続が19まで減っています。日本の場合もすぐに8つに減らすのは無理でしょうから、まずは韓国並みに20くらいにまで減らす方向で取り組むことが必要だと思います。

鹿島 そのためには、政府内にFAL条約批准のための推進本部を作って取り組む必要があると考えます。

高山 港湾についてお話しすると、日本の港湾は互いに競争関係にあるので、少しでもいいサービスを提供しようと差別化を進めた結果、仕組みが個別化、独自化し、それがかえ

図3 FAL条約の批准の放置



ってユーザーにとっては不便な、複雑なシステムになってしまっています。それではいけないということで、今、十大港が集まって協調して効率化に向けた取り組みを開始しています。

佐藤 貿易手続に係る書類の簡素化は、法令の改正が必要なものもあるので、難しい問題があります。そのためにも、FAL条約を先に批准して、大枠を固めた後で、いろいろな問題を解決していくことも必要なのではないのでしょうか。

三井 これは、まさに縦割行政の弊害だと思います。外務省、財務省、国土交通省、法務省、農林水産省と複数の省が絡んでいるため、責任を持って推進する母体がないように思います。関係する複数省を超えた中立的な第三者的機関を作って取り組むことが必要かもしれません。

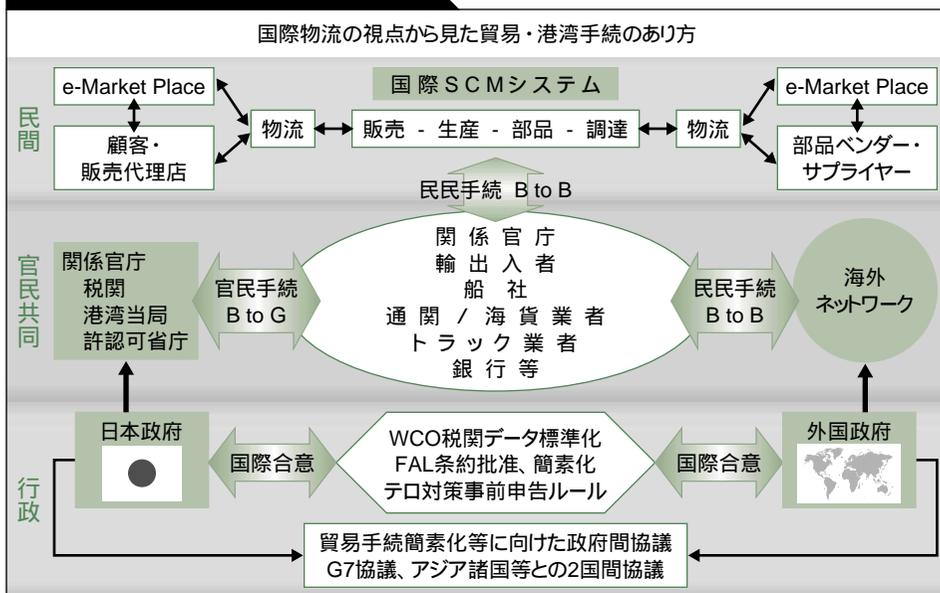
稲垣 民間の貿易手続の電子化についての現状はいかがですか。

高山 鹿島さんが現役時代の88年ころリーダーシップをとって進めていただいた貿易手続に関するS.C./S.F.ネットワーク（Shipper-Carrier/Shipper-Forwarder Information Network）は、商社が初めて関与したプロジェクトで、貿易手続のIT化という面では当時として先進的なシステムでした。ただ、守備範囲が非常に限られており、取引相手である海貨業者や船会社にとどまっているのが実態でした。

鹿島 S.C./S.F.ネットワークの事業は経済産業省が支援するTEDIに引き継がれています。TEDIのガイドライン制定は88年秋から翌年3月まで行われ、99年初夏から実証実験プロジェクトが公募され、準備段階を経て2000年に実験が行われました。

三井 TEDIの実証実験、その後の実運用によりノウハウは蓄積されましたが、やはり官のシステムと直接結びついていない問題が残っています。

図4 e-Trade 2007イメージ図



6. 今後の対応策

稲垣 最後に貿易手続の効率化にあたり、今後こういった対応策があるか、三井さんからお願します。

三井 これについては、4つの大きな項目を挙げました。具体的には、電子手続を円滑に行うために法制度・環境の整備を行う、輸出入・港湾諸手続の簡素化、合理化を図るとともにFAL条約を速やかに批准する、貿易・港湾諸手続に関わる統一システム（e-Trade2007）を2006年度中に構築する、上記目的を実現するために、官民共同の推進体制を構築する、ことです。

もう少し詳しく言いますと、については、アジアのIT先進諸国では、原則として、紙による手続は認めず、電子手続を優先させるとの方針を打ち出し、一挙に電子手続をテイク・オフさせています。日本の場合は、電子手続を奨励するインセンティブなり、法的規制がありませんので、依然として紙の書類が優先されている傾向があります。例えば、輸出入申告手続はNACCSを利用して、現在ではおおむね95%以上電子化が進んでいますが、通関の部分は依然として紙による手続が主体になっています。こういう部分を一挙に電子手続に置き換えることができるよう法的な整備・環境整備をしてもらいたいということです。

いまひとつは、大手企業は資金的な余裕もあるので、独自にシステム化を相当進めています。自己資金での電子化対応が難しい中小企業に対しては、電子手続代行サービスセンターのようなものを作る必要があると思います。また、先ほどの話の繰り返しになりますが、電子化を進めるにあたっては当然情報の共有ができないと意味がないので、そのた

めの法的整備が必要になります。さらに言えば、すべての手続を電子で完了するためには、少しでも紙が残っているとかえって非効率になります。そういう点からすれば、例えば、原産地証明書や船荷証券などが電子的に処理できるようになれば、貿易手続の効率化も一挙に進むのではないのでしょうか。

FAL条約については、先ほどもお話が出たように、早期批准の実現に向けて強力な牽引力を持った責任部局を決めて、港湾手続の簡素化、標準化を可及的速やかに進めてほしいと考えています。

それから突き詰めて言えば、既存のシステムを単に接続するシングルウィンドウではなくて、日本の官民双方を含めた貿易に関わるすべての関係者が、インターネットを通じて容易に電子手続処理できるような共通プラットフォームを構築する必要があると考えています。そうしたシステムを構築するには、一時的に相当規模の資金が必要となるかもしれませんが、その後の保守・運用費用を考えると、その方が長い目で見てかなりのコストセーブを実現できると思います。

稲垣 今後の進め方についてはいかがですか。

三井 宮原会長のご指摘どおり、貿易手続の効率化を早期に実現するには、日本経団連とも密接に連携をとりながら、貿易に関わるすべての関係団体を包含し、民側の総意として、政府・行政に対してアピールしていく必要があるとともに、以上、述べた対応策を早期に実現させるために、可及的速やかに政府内に官民によるタスクフォースを組成して取り組むべきだと考えています。

稲垣 本日はお忙しいところありがとうございました。

（5月14日、日本貿易会会議室にて開催）