

規制改革会議 第2回 国際経済連携タスクフォース(1) 議事概要

1. 日時：平成 19 年 5 月 10 日（木）9:00～10:30

2. 場所：永田町合同庁舎 1 階第 1 共用会議室

3. 議事：貿易関連手続についてのヒアリング

（1）「真に利便性の高い次世代シングルウィンドウの構築」について

4. 出席者：

財務省：

関税局総務課事務管理室長 酒井 義和 氏

関税局関税課税関調査室長 田中 万平 氏

大臣官房文書課企画調整室長 古谷 雅彦 氏

国土交通省：

港湾局港湾経済課長 加藤 由起夫 氏

港湾局計画課長 富田 英治 氏

港湾局港湾経済課港湾情報化推進室長 浦辺 信一 氏

規制改革会議：有富委員、中条委員、深川専門委員

5. 議事概要：

有富主査 それでは、定刻になりましたので「規制改革会議」の第 2 回「国際経済連携タスクフォース」を始めたいと思います。

関係省庁、委員の皆様には、お忙しいところ御足労いただきまして誠にありがとうございます。お礼を申し上げます。

当国際経済連携タスクフォースは、国際間のヒト・モノ・カネ、情報等の移動の円滑化に資する規制改革について、必要な調査審議を行っておりますが、私がこのタスクフォースの主査を担っておりまして、お隣りにいらっしゃいます中条先生が副主査を担当しております。

また、早稲田大学から深川先生、本日は欠席されておりますけれども、関西学院大学の井口先生の御両名に当タスクフォースの専門委員を担当していただいております。

当規制改革会議は、今年 5 月末には、総理の諮問に応じまして、第 1 次答申を公表すべく検討を進めておりますが、本日は、係る答申とりまとめに当たりまして、貿易手続等について、関係省庁さんとの意見交換をさせていただくためにお集まりいただきました。お手元の議事次第にありますように、本日のテーマは 2 つでございます。

1 つ目が、次世代シングルウィンドウ。

2 つ目が、輸出入通関制度でございます。

途中、2 のテーマに入る前に、小休止をしたいと思いますので、おつき合いのほどよろしくお願い申し上げます。

それから、本日の議事録及び配付資料は、いずれも後日、当会議のホームページ上に公

開する取扱いとさせていただきたく存じます。

それでは、議事に入りたいと思いますが、まず、当会議における本件に対する基本的な考え方を少しだけお話しさせていただきたいと思います。

前身の規制改革・民間開放推進会議では、輸出入に関わるリードタイムの短縮を実現すべく輸出入通関制度の在り方全般について、その検討の必要性を問うてきたところでございます。

当会議においても、グローバル化が進展していく中で、我が国経済を一層活性化し、国際競争力を強化するためには、国内のシステムを見直し、開かれた日本としてのシステムを再構築することが重要と考えております。

この観点から、輸出入、港湾手続の改善について、スピードとセキュリティを両立させるような方向で検討を行うことが重要だと考えております。

それでは、まず、初めに財務省さん、国土交通省さんより、それぞれ回答について、10分程度ずつ御説明を頂戴いたしまして、その後、30分程度、質疑応答、意見交換をお願いしたいと思いますが、なお、質問項目が複数ございまして、事前に御回答を書面でいただいておりますので、概要を御説明いただければ幸いです。

その後、質疑応答や意見交換に際しては、深川専門委員にも加わっていただけましたら幸いです。

では、まず、テーマ1の真に利便性の高い、次世代シングルウィンドウの構築につきまして、財務省さん、国土交通省さんの順番で御説明をいただきたいと思います。

よろしく願いいたします。

酒井室長 財務省関税局事務管理室の酒井と申します。よろしく願いいたします。

テーマ1の(1)の次世代シングルウィンドウの開発状況ということで御報告したとおりでございますが、財務省、国土交通省、両方のことでございますので、私の方から御回答をさせていただきます。

平成20年10月、これを稼働目標として開発を進めておりまして、現在、調達作業を行っておりますのでございます。ソフトウェアを先行いたしまして、これは4月6日、国際競争入札という形で調達が終了しております。

そして、ハードウェアにつきましては、今、国際競争入札として入札公告を行い、6月28日の開札予定ということで作業を進めております。

このハード、ソフトのベンダーが決まりますと、開発作業を精力的に行いまして、予定どおり、平成20年10月の稼働に向けて準備をしていく。それに向けては、いろんな開発、試験、そこに図で書いておりますように、接続試験ですとか、統合試験というのは、いろんなシステムが組み合わさっておりますので、システム間接続を行い、きちんと決められた要件が動くかどうかをテストして、本番に持っていきたいと、考えております。

簡単でございますが、以上でございます。

有富主査 では、国交省さん、お願いいたします。

浦辺室長 国土交通省の港湾情報化推進室の浦辺と申します。よろしくお願いいたします。

私どもの資料の1ページ目に書いてあるとおりであります。次世代シングルウィンドウの構築につきましては、このスタートに政務官会合等で、先ほど財務省の方から御説明があったとおりでありますけれども、財務省が代表して全体の仕事を進めていくということで合意しておりますので、回答としては、財務省からお答えしているとおりということでありまして、私どもの国土交通省としましては、合意している全体の方針に従いまして、次世代シングルウィンドウの構築に連携して対応していきたいということでございます。簡単ですが、以上でございます。

有富主査 10分ずつが、大変コンパクトに説明していただいて、ありがとうございます。

それでは、いろいろ議論をしていきたいと思いますが、まず、私から1つ伺いでよろしいでしょうか。

実は、まずシングルウィンドウ、これは財務省さんにお聞きした方がいいのでしょうか、シングルウィンドウのソフトウェアとハードウェアの入札が決まり、平成20年にでき上がる。でき上がった時点では、次世代シングルウィンドウによって、日本の貿易はどう国際競争力が高まるのか、ということについて御説明いただけますでしょうか。

酒井室長 次世代シングルウィンドウシステムというものでございますが、現在、シングルウィンドウサービスと言うか、シングルウィンドウの機能は、既に展開しております。

これは、港湾の手続きを中心に行っておりまして、端的に申しますと、入港届というものが各省庁、それから地方の自治体にも出されておりますが、これを従来でございますと、書面でやる場合は、各省庁、それから地方自治体にそれぞれ1枚ずつ提出をしなければいけなかった。

これを何とかしようということで、1回1つのシステムに入力していただければ、内容はほとんど同じでございますので、それを各省庁で使い回せばいいじゃないかということで、これが民間の申請者の方々からの御要望でございましたので、我々、関係する省庁でフォームを統一いたしまして、その際、F A L条約という国際条約の締結がございましたので、内容の見直し、簡素化も併せて行いまして、統一した簡素化したフォームで、1回入力して、シングルウィンドウのシステムの方に送っていただけたらば、関係する省庁にすべて、言ってみれば、カーボンコピーでございますけれども、情報をコピーをして配付するというので、入力と送信の手間が省ける訳でございます。

それでそれぞれの省庁に書類を持って回る必要もない。こういうようなところでの利便性というのが既にできておりますが、なにぶん先にシステムを開発して、後付けでシングルウィンドウの機能を付けておりますので、税関が作り出したN A C C Sというシステムと、それから国土交通省が作り出した港湾E D Iというシステム、2つ入口を設けております。シングルウィンドウ業務は一体なんですけれども、それぞれ微妙に処理できるも

の、できないものというのが、縦割というよりは、機能がちょっと違っております。

我々は、あくまでも輸出入通関手続を主体に考えたシステムでございまして、そこが、税関手続をやっていただく方には一貫してできる。一方、港湾EDIは、港湾の手続をやっていただく方には一貫してできるというような形で、それぞれ異なる対象を想定して作っておりますので、微妙にシングルウィンドウ業務以外のものところでフォームが違ったり、コードが違ったりとか、そういう細かいところでのユーザーインターフェースというのが統一が取れていない、画面のパターンが違って、NACCSでは右の方に入れるのが、こっちでは左の方に入れるなど見にくいとかわかりづらいということがありましたので、今回、これを一本にいたしまして、入口を1つにし、フォームを共通化し、ユーザーインターフェースを共通化することで、より利便性を高めていくということを考えております。

併せて、NACCS側でございますと、先ほど輸入手続に特化したシステムだというふうに御説明を申し上げましたが、港湾手続以外にも輸入の方では、よく許可条件という形で言っておりますが、ほかの省庁、例えば農水産品でありますと、動植物の検疫手続、それから食品でありますと、これが人間の口に入るものでございますので、食品衛生上問題があるかどうか、そういったチェックが厚生労働省の方から入る。そういうような手続きは農水省、厚生労働省がそれぞれシステムを作っておりますので、それと結んで、統一的な輸入手続がスムーズに行くようなものを構築しております。

これは、これでまた平成3年ぐらいから始まったプロジェクトでございますので、港湾のものと別個にできておりましたが、これをこの機会に統合し、輸出入と港湾手続のユーザーインターフェースをそろえまして、より利便性を高めていきたいと考えております。

これが日本の競争力にどの程度効いてくるかということでございますが、あくまでもユーザーインターフェースのところ为主体となっておりますので、利便性は確実に高まると思っておりますけれども、手続自体は、既に電子化ができているものを集約して、より使いやすくするというところでございますので、そういった意味では、我々はその点、なかなか計り知れないところではあります。

有富主査 国際競争力の向上がどうなるかについては余り考えていない、と受けとめてよろしいですか。

酒井室長 考えていないのではなくて、なかなか手続を受ける側でございますので、申請者の方のビジネス・プロセス・リエンジニアリングというか、それに合わせてやっていただけるかどうか、これはかかってくるというものでございます。

というのは、システムをこちらが変えますと、つないである相手側のシステムも変えていただかないと、これがうまく機能致しません。

例えて申しますと、今、我々はシングルウィンドウ業務を、平成15年7月ぐらいから始めていますけれども、民間の利用者の方々では、まだ自分たちのシステムを、これを変えますと、お金がかかかりますので、変えていただかずに、従来そのままやっていただい

るという例がかなりございます。次の更改まで待とうということだと思っております。

有富主査 途中で遮って大変申し訳ないですが、お聞きしたいのは、財務省も国土交通省もそうだと思いますけれども、政府は日本の国益を高めるために、民間企業と一緒にあって、例えば韓国や中国など外国に対する民間企業の国際競争力を高め、世界から日本に投資が入ってくるような仕組みをつくってもらおうというのが、本来のお仕事だと思うんです。

そこで、次世代シングルウィンドウができると、例えば韓国の自動車部品メーカーと日本の自動車部品メーカーとが、アメリカで競争するときに、どっちが勝つんですか。手続面だけ比べてみたとしても、それは十分競争の武器になりえますか。

酒井室長 韓国とか、そういった国のシステムは、ある程度調べてまいりましたが、韓国のシングルウィンドウシステムと比べると、我々のものの方がはるかに進んでおります。

これは韓国側のシステムについて、APECとか、そういったところでも聞いておりますけれども、韓国のシングルウィンドウシステムは2つのシステムが走っておりまして、港湾と輸出入手続とは全く別なものがつくられております。運営主体もちょっと違うようでございます。

有富主査 お聞きしているのはそういうことではなくて、例えば利用者が輸出をするときに、現在、輸出手続にトータルで何時間かかっているのが、次世代シングルウィンドウが完成すると何時間になり、外国と比べるとどれだけコストが削減され、スピードが早くなるかという数字を交えた具体的な説明をしていただくとわかりやすいんですが。

酒井室長 そういったところで数値的な調査が、我々は輸入の方はよくやっておりますが、輸出についてはしておりません。

有富主査 輸出でも輸入でもどちらでも結構です。

酒井室長 それと、韓国もそういった調査を余りやっておりませんので、実際、各国の比較については、承知しておりません。

有富主査 そうすると、次世代シングルウィンドウというのは、いわゆる民間企業の国際競争力を高めるのではなくて、今まで不便だったものを便利にしてあげたから、これで十分だというふうにお考えなんですか。

酒井室長 そうではなくて、我々は特に税関の方のことで申し上げますと、システムというのは、昭和53年から世界と比べても相当早いタイミングで導入しております。

その際に、最初からでございますが、財務省、税関だけで考えたのではなくて、それをお使いになる利用者の団体の方々を入れまして、どうやったら使い勝手がよくなる、どうやったら皆さん方、利便性が図れるんだということを最初からずっと入っていただいてやっております。それから30年間、システムを変えるごとに、毎年1年、2年かけまして、意見を聞き、調整をしてつくっておりますので、そういう意味では、各国のものとは比べましても、はるかに利便性という高いものができるのと自負はしております。

それと同じ観点で、今回もそういう形で作らせていただいておりますので、各国のシ

シングルウィンドウシステムと比べましても、利便性、そういう意味での競争力というのは高いものができるものと思っております。

有富主査 それでは、国際競争力を比較できる共通の数字というのは、特にないんですか。自分たちで、日本のシステムが世界で一番だといったら、一番なんですか。

中条副主査 ここは、こういうふうにより便利だというようなことは？

有富主査 次世代シングルウィンドウが、今のシングルウィンドウよりもっとよくなるという話はよくわかります。お金をかけるんだらうから、少しはよくならなければおかしいけれども、それだけではなくて、国際競争力を高めるという視点から何かわかりやすい定量的な数字があるといいなと、実は個人的に思っていたものだから、そこをお聞きしたという意味です。

酒井室長 定量的なもので1つ数字がございますが、JETROが、かつて調べたものがございます、我々が一番引き合いに出されるのがシンガポールでございますので、シンガポールと日本の港湾関係の手続で、どれくらい時間がかかっているのかというのを比較したものがございます。それは、時間がかかれば、人件費コストで、どちらが高く付くということでございます、これがFAL条約の前ですと、確かにシンガポールの方が圧倒的に早く、日本の省庁では、一部システムが入っていなかったものもございますので、この時点では我々の方が時間がかかっていたというのは事実でございます。FAL条約締結後の簡素化、平成17年でございますけれども、これはヒアリングで聞き取り調査を以前にJETROが行った企業と同じところに行きまして聞いてまいりましたところ、その際、シンガポールは聞いておりませんので、その時点でシンガポールがアップデートされておりませんが、シンガポールよりも若干早くなるというぐらいのところに来ておりますので、シンガポールが世界で一番進んでいると言われておりますので、そこと比べても遜色のないレベルに追い付いてきたというふうに考えております。

有富主査 揚げ足を取るようで申し訳ないですが、追い付いたレベルですね、追い越しているわけではない。

酒井室長 そこは、我々はシンガポールがどこまで来ているのかというのは、ちょっとわかりません。

中条副主査 すごく基本的なことをお尋ねしたいんですけれども、シングルウィンドウというのは固有名詞と考えていいんですか。

酒井室長 国連とか、そういったところで、今、定義がされておまして、シングルウィンドウというのは、こういうものだということでございまして、世界的に見て固有名詞というよりは、一般名詞化されつつあると、我々は認識しております。

中条副主査 私の理解では、シングルウィンドウというのは、要するに窓口が1つ、そこから全部いろんな輸出入も港湾の手続もできるものであるという理解でよろしいんですね。

酒井室長 1つの窓口で、そこに1つというよりは、そこに1つ入力を入れますと、必

要なところに全部情報が流れていくものです。

中条副主査 ウィンドウが1個ですね。

酒井室長 ウィンドウが1個というか、1つの入口から複数の手続が1回の入力でできるというような定義が、今、定着しつつあります。

中条副主査 そうすると、それは言わば一般名詞ですね。そういうものをシングルウィンドウと呼ぶのであるということ。

そうすると、N A C C Sと港湾E D Iをくっつけるというのは、これはシングルウィンドウの、要するにワンステップと考えていいんですか。それとも、日本では府省ポータルを1つにするというのをシングルウィンドウと呼んでおられるんですか。単なる言葉の定義の質問なんです。

酒井室長 そういう意味では、先ほど入口が幾つあるか、うちでいいますと、どこから出入りするかというところで、入口が1個あっても、2個あっても多分いいのではないかと、我々は当初考えまして、その分、たくさんあればアクセスが楽になると、そこに線をつないでいた人は、そのまま使える入口ということでありましたので、やっておりました。

それで、どちらから入っても各部屋に入れる、すなわち手続が全部できるということで、最初進めておりましたが、最適化計画というのが、今度はシステムを全体で最適化しなさいということがありますと、やはり入口がたくさんあるよりは、1つの方がうちの構造としては安く上がる。

それから、先ほど申しましたように、ユーザーインターフェースも統一化した方が、やはり利用者の方々にとっても入力の際の利便性というのが上がるということもございまして、今回、入口を1つにするということをしておりますが、入口が2つあってもシングルウィンドウサービスという定義自体は成り立つというふうに考えておりました。

中条副主査 そうすると、N A C C Sと港湾E D Iを統合するということは、でも、それはシングルウィンドウとは言わないということですかね。

酒井室長 シングルウィンドウというよりは、シングルウィンドウの機能を更に利便性を高めていく。それからユーザーインターフェースと統一して使い勝手をよくするという観点からしたものでございます。

もう一つ経済的な観点から、たくさんシステムを持っているよりは、1つに機能的に統合した方が経済的、効率的であるという観点から、今回の最適化計画で協議をいたしまして、そういう形にしようとしたしました。

中条副主査 わかりました。経済産業省さんから、N A C C Sと港湾E D Iの統合というのは、実際、シングルウィンドウでなされるのではないという答えが来たもので、シングルウィンドウというのは、基本的に私の考えでは、ともかく輸出入手続だとか、港湾手続、そういったものを一括して、便利に手続ができるようにするものをシングルウィンドウだと一般的に言うんだらう。

そうであるならば、当然N A C C Sと港湾E D Iを一緒にするという事は、その中の

ステップの一つ。

酒井室長 1つ誤解といたしますが、口幅ったくて恐縮でございますが、まだ、現時点で統合するのは、NACC Sのシングルウィンドウ機能と港湾EDIのシングルウィンドウ機能でございます。港湾EDIは港湾EDIで固有の業務、機能、例えば国土交通省の港長の業務であるとか、海上保安庁の航路安全ですとか、そういった業務を持っておりますので、これがポータルというのをNACC S側で運用管理として作りますが、それにまたつながって、そちらの固有の業務、入出港の管理ですとか、それを船が安全かどうかを見る、航路にちゃんと入ってくるかどうか確認する。

そういったものは、また別途そちらの方で処理していただくという形でありまして、システムを全部一本にしてしまうというのは、シングルウィンドウではなくて、まさしく国のシングルシステムというような形で、国のシステムを全部一本化するということと同じでございます。ちょっとそここのところは、そういったものが効率的であれば、視野に入れて検討はいたしますけれども、今回の最適化では、シングルウィンドウで人が入ってきた情報を各省庁に振り分ける、そういった機能が、今、2つございますので、そこは1つにしましょう。そうした方が費用とベネフィットの関係で、有効であろうというのが、今回の最適化計画に盛り込まれたところでございます。

それと、今度は全体でどういうふうにしていくかというのは、港湾物流のシステムをどういうふうにも再構築するかということの中で、今、いろんな検討をさせていただいているところでございます。

中条副主査 ありがとうございます。

深川専門委員 勿論、使い勝手がよくて便利になるためにやっていなければいけないと思うんですけれども、ここの工程表の中で、当然、シングルウィンドウ化して、広範にコンプライアンスの話も、また違うコンテキストで出てきていると思うんですけれども、情報を常に一元管理するというシステムを持たなければいけないと思うんです。それぞれの情報が自動的に蓄積されて、怪しい業者が自動的に弾かれていくというのが、同時に実現していかなければいけないと思うんです。

そのときに、港湾EDIとか、これは国土交通省さんの方かもしれませんが、今までだと港湾EDIといっても、まだ、結構ばらばらとした、それぞれフォーマットの標準化とか、余り進んでいないという話はよくあったと思います。何しろ、この国の場合、港が全国津々浦々にあるので、全部をいきなりというのは無理なのかもしれませんが、この工程表上、フォーマットその他が全部、きれいにつながって、情報蓄積が可能になるようなイメージというのは、どの時点でとらえればいいんですか。少なくとも、主要港についてはかなりの連結ができると思います。

浦辺室長 まず、全国ばらばらということなんですが、そのばらばらということが、何を指して考えるかということで少し違うんですが、実は港湾EDIは、基本的には個々の貨物の出入りはNACC Sの方が主に扱っていて、私ども港湾EDIの方は個別の船舶の

入出航に関する手続を主に扱うということになっております。

それで船舶の入出港で役所に届出が必要なものについては、実際には、今、全部ばらばらではなくて、全国共通で、既にE D Iで全部取扱いが可能ということになっていまして、ばらばらになっているのは、この質問の中にも入っていますが、港湾管理者の施設利用なんかの手続が、まだそこに入っていないということでありまして。

ですから、港長とか海上保安庁は、全国で統一でそういうものが入手できるような状態に、もう既に港湾E D Iを通じてなっているということでありまして。

むしろ、個別の港でサービスを船舶が受けるときに、必要な申請が、今、まだ足並みがそろっていない。これをどうしようかということが、今、議論になっていると、こういうことかと思えます。

深川専門委員 それは、大体いつごろですか。この工程表でいくと、おおむねどの辺に足並みがそろってくるんですか。

浦辺室長 今、アジア・ゲートウェイの戦略会議の中でもいろいろと議論をさせていただいているんですが、今の議論の方向ですと、平成19、20、21の3年間ぐらいで全国の港湾管理者のいろいろな申請の手続などを、次世代のシングルウィンドウの方に統一していくようなことをやってはどうか。こんな議論が進んでいるということですよ。

中条副主査 それは、港湾管理者は自治体なので、自治体がそれぞれのフォームでつくってしまっている。それをどういうふうにまとめるかという点です。

その点について、しかし、自治体はそれぞれ考え方があろうということと、どうやって整合性を取っていくかという、多分そこら辺のところを苦労されているんだと思うんですけども、ここに入ったら、港湾管理者としてもこれに入ると便利だよというか、得だよということがあると、多分入っていきやすいというか、そういうふうになると思いません。そういうインセンティブは何か検討されていらっしゃるでしょうか。

浦辺室長 手続そのものが、横で統一されても、実は港湾管理者はインセンティブはないので、これはむしろ利用者の側に非常に便利なものになります。これはどうしても要請ベースになりますので、それをどうしていくか、私どもも考えているところではあるんですが、ただ、今、港湾管理者は、実は港湾E D Iに加入していただいている、貿易で重要な、いわゆる港湾法という重要港湾が、今、128ございます。その港湾管理者、地方自治体等が68、そのうちの9割以上は、実は港湾E D Iに加入をしていただいている、先ほどの入出航の手続とか、それから係留施設の利用申請などは、そちらでできるようになっていますので、実はそこのところは、一度平成17年11月のF A L条約のときに、管理者といろいろと議論しまして、基本的には、国全体のことであるので、管理者の方も基本的には協力していただけるような方向で時期をとらえて、そちらの方向に寄っていただけるのではないかと、今、考えております。その議論は、既に一度かなり港湾管理者としたということで、今の港湾E D Iができていくという御理解をしていただいた方がよろしいんではないのかと思えます。

中条副主査 ユーザーの方からすると、そのところが一番ネックになっているという要望を聞くものですから、やはり車だってカーナビを付ければ売れるからというので、自動車会社はカーナビを付けようとするわけで、ですから、港湾管理者の方もユーザーに使いやすい港湾をユーザーに使いやすいシステムにしたら、自分たちも得をするという、何かそういうのがないと、なかなか協力してくれないのではないかと思います。その辺のところを、もう少しインセンティブが付くような方法というのを考えられないだろうかと思うのです。

例えば、主要港湾についてだけは、みんなで集まってこれに入ろうと、システムを同じにしようよとか、そんなことを考えてくれるといいし、それを進めるような何かイニシアティブを国交省さんで取っておやりになるとか、そんな方法というのはあり得るのかなと思うのです。

酒井室長 お手元の方に、今、追加でお配りさせていただいたものでございますが、これまでシングルウィンドウシステムというか、シングルウィンドウを平成 15 年 7 月に実施いたしましたから、どういうふうにして、ここで言うております次世代シングルウィンドウというのをどのように転換し、それを更にどういうふうに進展させるかというのを簡単にまとめたものがお手元の資料でございまして、一番左側に書いてありますのが、とにかくやれることを一番早いタイミングで、我々としては利用者の利便性を最大限に上げる。それが港湾の競争力を高めることだという形でベストを尽くしてまいりまして、まず、シングルウィンドウ化というのをやってまいりました。

そのときは、それぞれ N A C C S というか、港湾 E D I が中核となってシステムを展開しておりましたので、それぞれ入口を 2 つ設けまして、そこで両方をつなぎまして、どちらからでもすべてのシステムに行くようなものをつくりました。これが平成 15 年 7 月でございます。

次に F A L 対応という形で、平成 15 年にはビジネス・プロセス・リエンジニアリング、これは間に合いませんでしたので、それを関係省庁で話し合いつつ、F A L 条約の対応という契機を見計りまして、そこに書いてありますように、書式を更に 16 から 8 に統一し、入港手続が 8 になり、入港前のもの、これを 5 から 1 にして、項目でいうと、600 項目ぐらい入力項目がそれぞればらばらと同じようなものを入れていたものを 200 項目ぐらいにしております。

これで、先ほど申しましたように、これに対応していただいた業者さんで言えば、非常に手早く各省庁の手続が終わるようになり、シンガポールと遜色のないレベルに来たというところでございます。

次のシングルウィンドウでございますが、それでもシステムができ上がったからの後付けでございましたので、まだビジネス・プロセス・リエンジニアリングというか、ハードウェアまで考えたところでの最適化というののでできておりませんので、平成 20 年 10 月でございますが、システム更改というタイミングをとらえまして、もう一度我々の方でフォ

ームの再度の見直し、それから送信のタイミングの見直し、それからデータベースの最大限の活用、そういったものを手当てした上で、更に業務の見直しを行っております。

それから、今、国土交通省から説明がありましたが、地方港湾の接続というもののフォームの統一をやっておりまして、これが残念ながら平成 20 年 10 月には間に合いませんでしたので、これができる後、また追加して、どんどんこの機能を入れていくということを、今、一生懸命やっているところでございます。

中条副主査 これは、財務省さんの資料ですか。

酒井室長 はい、そうです。

深川専門委員 1つ確認させていただきます。

平成 15 年時点の話と平成 20 年時代の話と、いつも私もこれを使って、自分で説明しているのですけれども、ダイヤルアップインターネットとか、インターネットとか、違うインターフェースとかがあったものが、省庁共通ポータルに、この図で言うと、ハブ・アンド・スポーク的になることによって、省庁共通ポータルのところ、かつての図に比べると、情報蓄積が一元化して、相当程度便利になる、そういうふうに理解すればいいんですか。

酒井室長 ポータルの機能でございますが、もし深川先生がおっしゃるようなものができると、本当は一番よろしゅうございますが、最適化のところ、コスト的なものがどうしてもまだ引っかかってまいりますし、各省庁のシステムが、それぞれ情報を蓄積して、分析する機能を持っておりまして、それとの重複、それを持っているのに、更にこれに持たせるということが許される状況ではございませんので、N A C C S で持っている情報と、各省庁が持っている情報は、極力お互いでやりとりをして共有するという形で、ポータル自体は比較的軽いシステムとして、今のところは開発しております。

それで、それぞれの情報というのは、基本的にはそれぞれの省庁が持っているシステムで持たせて、それを必要に応じて情報交換を、ポータルを使ったり、オフラインでやったりする予定です。というのは、セキュリティの観点で、いろいろ出てくるとお思いますので、オフラインの情報交換も必要と、今、設計では考えおります。

深川専門委員 そうすると、各省庁間には、使う方とはにかく輸出入手続というのが流れていけば、それでいいわけですがけれども、省庁間の情報交換というレベルで、何かファイア・ウォール的なものがやはりあるんですか。

酒井室長 ファイア・ウォール的なものというのは、ポータルに 1 つ付けて、そこできちんと付けておきますので、そこで各省庁が付けなくても、重複するよりも 1 個で強力なものをつくっておけばいい。これの方がコストが安く上がるでしょうということで、あとは各省庁のシステムが暴走したときに、ほかの省庁のシステムを引き込まない程度の軽いものは、それぞれお考えいただくというふうにしております。

情報交換について、N A C C S で例を申し上げますと船の基本的な情報、何々丸、コードがありまして、それは何メートルでどれぐらいの大きさのもので、喫水がどうだとか、

そういったデータベースはNACC S側で1つ構築して、それを国土交通省とか、関連するところには提供するというふうにはしておりますが、ポータルには付けませんでした。それはNACC S側でも持っておりますので、これをダブって付けるのは効率的ではない。経済的ではないということで、NACC S側でつくっているものをそのままポータルを通して各省の必要なシステムに提供する。そういうような発想で、今、開発を進めております。

さっきの有富主査の最初の御質問に戻ってしまうのですけれども、ウィンドウが1つになったことによって、利用者としては当然便利になる部分もあるんだと思うのですけれども、しかしながら、一方で、さっきもお話があったように、入口が複数あった方が入りやすいというものもあるわけです。

どちらかというところ、ここで一番機能として重要なのは、それぞれ別々の官庁で情報を照合しやすくすることによって、例えばコンプライアンスなんか、そういうものについての手続などです。あるいはコストを小さくする。そちらの方に、むしろ重点があると考えてよろしいのでしょうか。

有富主査 シングルウィンドウができ上がったときに、利用者側のメリットにはどういうものが具体的にあるんですか。

中条副主査 要するに、単にウィンドウが1個になったと、それはそれでいいのかもしれないけれども、3つ、4つあってもいいじゃないかと、さっきもお話にあったように。むしろそのところでどうも利益はあるのではなくて、そうではなくて、情報の照合がしやすくなることによって、結果的にユーザーにとっては、こっちにも書類を出して、許可を得なければいけないようなことを、役所の中で相互に照合をしてくださるから、1個に出したら、それでOKなんだと、それによってコストが下がる、そういう部分にあるのではないだろうかと、私は思っているのですけれども、それを確認したかったんです。

有富主査 それに関連する話なのですけれども、深川先生がちょっと言われたように、例えば今まではセキュリティ管理の意味もあって、保税搬入原則等があって、輸出に時間がかかっているのですが、データベースが構築されていくことによって、例えば、日本のある一定のレベルの企業からの輸出は、どこの港からでも可能であるように優遇されることができるということになると、国内の輸送をショートカットできて、時間が短縮されコストも非常に安くなるなど、そういうところまで考えているんですか、考えていないんですか。

酒井室長 有富主査の御質問で答えますと、それは各省庁のシステム化のところ、そういうニーズにはお応えしていると考えております。

要するに、システムをつくりまして全国で展開する。NACC Sもそうでしたが、成田でつくり、それを当時の伊丹に持っていき、それを全国に展開していくということで、やはり税関というのも官署が200近くございますので、紙でやっておりますと、官署ごとに多少ぶれがあるといいますが、手続の処理の違いがあり、慣行があり、違ってい

る。

港につきましても、港の慣行がそれぞれの歴史を持っておますので違っている。これがシステム化したしますと、これは当然ながら画一化される、均一化される、同じ手続は同じように、すべての税関手続でいいますと、NACC Sが導入されたことでできるようになりました。

そういう意味では、東京でやっていたプロセスが、そのまま九州、北海道でもできるようになり、今までここでやると、ちょっとかかるから、こっちへ持っていこうと、それで時間がかかっても、その方が早いよというようなことは、その時点でなくなっておりますので、その御指摘というのは、シングルウィンドウにしたからということではなくて、システムを全国に展開して、全国で同一のものを均一的にできる、同一のものを提供するというところで、その問題は解消されているんだというふうに私どもは理解しております。

中条副主査 そうすると、やる意味は何ですかという非常にばかみたいな質問で申し訳ないのですけれども、では窓口は1つという点ですかね。

酒井室長 どういう指定ということか、やはりシンプルにこういったものをするので、運用コスト、構築コストということでございまして、そういうことで、我々は官側のコスト、これを構築するコストというのが、それから運営しているコストというのが削減できる。

併せて、これにつなげております民間の利用者にしても、いろんなところにつなげて、いろいろそれにインターフェースを構築するというのは、それぞれコストに直していくと、メンテナンスのときでも関わってまいりますので、それが一本化すれば、その部分のコストも下がる。それが全体のトータルの物流コストにもかかってくる。

更には、システムのこういった手続を統一すること、それから各省間で統一することでございますので、そういったことが民間の物流の手続の簡素化、そういったことで貢献できるのではないかと考えております。

中条副主査 本当に基礎的な質問をして申し訳ないのですけれども、要するに使う方からすると、例えば私が会社の人間で、会社の名前を登録する。会社の名前とか住所とか、そういうのを1回そこで登録したら、それはNACC SにもEDIにも全部について1回打ち込めば、もうそれでいいと、それをいちいちそれぞれのシステムにアクセスするために打ち込んでいたら、コストがかかりますね。それが1回で済みますと、そういうシステムだと考えてよろしいですか。

酒井室長 おっしゃるとおりでございます。そういったものを最大限実現してきたものでございます。

中条副主査 それはそれでコストは、やはりいちいちアクセスして、何度も何度も自分のデータを入れるよりは、そこはいいんじゃないですか。

有富主査 要はワンクリックというものです。うちの会社のコールセンターのシステムは、お客様の電話番号を画面に入力すると、ご登録いただければ会社の名前が出て

きます。

中条副主査 民間はそういうのは利益になるので、そうやれば当然利益になるから、すぐに一生懸命おやりになるわけです。

有富主査 20年位前からやっている。

中条副主査 自治体だとか官庁でおやりになる場合には、それで自分たちが得をするというわけではないから、なかなかそこは皆さんがどれくらい取り組もうという気持ちがあるか、ないかによって変わってくるというところは確かにありますから、そこはまた別の問題として考えなければいけないかもしれない。

ともかく機能としてわかったんですが、是非それだけではなくて、さっきも有富さんは例に出されましたけれども、例えばコンプライアンスの点などでも、データとして優良な事業者というのは、わかっているという場合には、さまざまな規制をウェブできるとか、そういったときの情報の蓄積に使えるということになると、更にこのシステムが使いやすいとか、便利になるんだと思うんです。その辺のところも考えていらっしゃるんだと思いますけれども、是非考えていただきたいと思います。

有富主査 優遇の仕組みは、特定輸出申告制度と言いましたか。

古谷室長 特定輸出申告制度という次のテーマです。

酒井室長 次のテーマで出てきますが、当然システムで蓄えました情報というのをそちらの方に反映させて、我々は制度というのを展開させていただいております。

古谷室長 今のいろいろな御議論いただいている内容は、どうしてもシステムの面に着目した、要するに機械の性能が上がったので、何ができるかという点が強いかと思います。こちらの紙にもありますとおり、特にFAL条約は間に挟んでいるので御理解いただけるとおり、恐らく2つ、システムの向上で政府のシステムが性能が上がるというか、技術の向上で政府のシステムがどれだけ効率化を図れるかという側面と、システムの構造を前提としていかに手続を簡素化していくかという2つの側面であろうかと思っております。

先ほどお話がありましたとおり、機械的に名前を1つ打ち込めば、ほかに行くというのは、まさに左にあるとおりでございますけれども、そういった技術の進展を前提にFAL条約の対応とか、次世代シングルウィンドウ、恐らくその前提は、税関の手続と港湾の手続、法目的は全く異なりますので、ベースとなるものが全く違います。

そうすると、やはり届出の内容もあるいは届出の方も全く違っていた。それを合わせていくというのは、そこはお役所の仕事でということかもしれませんが、やはり、それを統一化していったら、もともと法の目的が違うだけに、なかなか容易ではない。それを技術の進展を利用しながら統一化を図っている。

どれだけメリットがあるのかというお話ですけれども、単にシステムの向上というだけではなくて、それを政府が制度として法改正もしつつ、合理化を図っていく。それによって利用者の利便というのは上がっていくということではないかと思っております。

ですから、ここで黄色みたいなところで強調してありますのは、単にシステムの向上と

いうだけではなくて、それを前提として手続の合理化も図っているということがあるかと思しますので、ちょっと補足の意味で申し上げました。

有富主査 そこはよくわかりますがどうしてもちょっとかみ合わないのは、システムが今よりよくなったとして、それによって本当に国の競争力が高まるのかどうなのかというのが、どうしても腑に落ちません。

古谷室長 恐らく、そこは簡素化、迅速化、先ほどからも出ていますように、セキュリティというお話、主査の方からもございました。後ほどまた御説明をさせていただくことになると思いますが、恐らく非常にスピードとセキュリティのバランスだと思っております。競争力を高めるために、スピードを高めなければいかぬ。しかし、その結果、セキュリティが悪ければ、テロが入りだの何なりあれば、国の信用は落ちますので、そのバランスは、各それぞれの当局は知恵を絞っているところだと思っております。

先ほどシステムの向上と手続の向上という面を申し上げましたけれども、それが簡素化するということによって、事業者の負担は減ると思えますし、それは国際競争力、社会基盤の一つとして、それなりのものがあるのではないかと。

ただ、それがまさに各国それぞれ異なる制度を持っており、例えば貨物の通関の時間という一つの尺度ではかるということではできなくはないと思っております。

ただ、それを国際的に調査するというのは、なかなか容易でもなく、それを今、端的に数字でお示しするのも、なかなか、今、私ども具体的な数字を持っていないということをお願いしたわけです。

有富主査 よくわかりました。具体的な数字を持っていないということは、そういう考えに立っていないということであって、そこはよくわかりました。

古谷室長 必ずしも持っていないというわけではなくて、先ほど申し上げたように、NACSは、もともと設立のときから事業者と一体となって進めてきている。かなりユニークな仕組みだろうと思っておりますし、税関手続というのは、従来から常に御要望を受け、いろいろと制度の改正にも私どもは勤めてきているところでございます。

一方でセキュリティを背負わなければいかぬというのは、非常に大きい問題ですので、そのバランスを取るというのが難しい。

有富主査 バランスではなくて、セキュリティは大前提です。セキュリティを犠牲にする必要はまるきりない。ただ、セキュリティという言葉が大義名分にして何もかもオブラートに包んでしまったら、国際競争などできるわけがないので、セキュリティを確保した上で、貿易関連手続のスピードを上げるための施策をどこまで具体的にやるかということです。

古谷室長 あえて申し上げれば、税関当局は、国際的にそれぞれの税関当局と連携を取っておりますし、その中で意見交換をいろいろしております。税関の手続はどうだろうかということをしておりまして、国際経済への影響というのは、常に意識をしているということは申し上げさせていただきます。

具体的な数字を持っていないからといって、私どもはそういうことを意識していないというわけではございません。

有富主査 税関だけ残って、民間企業が世界の競争に負けてしまったら、どういう状況になりますかね。

中条副主査 そうなると、関税そのものの意義みたいな話になってしまう。

有富主査 ソフトウェアの落札を終わったということは、業者が決まったということですが、もう公表されているんですか。

酒井室長 公表しております。N T Tデータが落札をいたしまして、入札の結果、そのように決まりました。ハードウェアの調達は、これからでございます。

有富主査 アセアン・シングルウィンドウが動いていると聞いているのですけれども、次世代シングルウィンドウとの関係は、具体的にどこにありますか。

酒井室長 御説明申し上げます。論点の3になると思いますが、アセアン・シングルウィンドウ、これはここにも御説明させていただきましたように、2005年12月のアセアンのサミットの経済大臣会議で合意ができて、比較的システム化、技術力の高い国6か国については2008年、それからベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーという後から入ったところについては、12年までに各国それぞれナショナル・シングルウィンドウというものを構築いたしまして、それをアセアンの各国のものを、言ってみればインターネットみたいにつないでいって、アセアン一体としてシングルウィンドウの環境というのを構築しようというものと我々は理解しております。

現在、比較的これが進んでおりますシンガポール、これはナショナル・シングルウィンドウはできましたというようにA P E Cのアンケートを見ますと、書いておりますが、ほかの国、マレーシア、フィリピン、タイ、そういった国も含めまして、まだ、そういったものを開発中、2008年の目標に向けて作業を行っている、現在、最新のところでは聞いております。

深川専門委員 これは、相当後発国も含まれてはいますし、やはり税関の能力にまだまだキャパシティー・ビルディングが必要な国も多いと思います。日系企業は、アセアンにたくさん立地していて、我々にとっては、結構効率上は重要な地域なので、相当に頑張っただけで向こうにやってもらわないと、速度に疑問が残るところがあると思うんです。そこでこういうのは技術協力とか、あるいはフォーマットも彼らの中で標準化していくんでしょうけれども、できれば、当然日系企業にとって使いやすいものをつくってもらいたいというインタレストは当然我々にはあると思うのですけれども、どういう形で要望されているんですか。

酒井室長 今、我々としてもアセアンの各国でどういうニーズがあるかということも含めまして、いろいろ関税局でも出張をやり、何かの会議の機会に、それぞれの各国の当局とお話し合いをさせていただいているところであります。システムの援助で申しますと、ベトナム、カンボジア、その辺りまでは、どちらかという、旧宗主国のEU諸国がかな

り入っております、システムのなところでの具体的に協力要請というのは、今のところ聞いておりません。

どういったところで、我々は協力ができるのか、それからどういったところで協調してやっていけるのかということ、いろいろなチャンネルを通じまして、今、聞いている段階ではございます。

深川専門委員 EUですか。

酒井室長 EUが援助をするとベトナム辺りは聞いております。

深川専門委員 しかし、F T Aも一応やっていることですね。

古谷室長 今、御説明させていただきますけれども、システムの面というのと、あとはそもそもお話しされた税関の手続的な面があるかと思えます。

アセアンの国は、おっしゃるとおり、いろいろ差はありますので、税関手続を高めていただかないといかぬというのは、そのシステムの前提だと我々は思っています。

具体的には、W C Oという国際機関がございましてけれども、相当日本は事務局長を出しているかと思いますが、それなりに貢献をされていて、その場を使ってアセアンに対しての税関手続などの、いわゆる技術協力みたいなことはしております。

それによって、アセアンの税関手続の整備をしていただく。それが結果として、こういったリンクに跳ね返ってくるのだらうと思っております。

中条副主査 別の質問をよろしいですか。空港手続もその中に入れる、この話も、今、聞いていいですか。

有富主査 どうぞ。

中条副主査 入国管理とか検疫というのは人の話ですね。

酒井室長 はい。

中条副主査 それも次世代シングルウィンドウに入ってくるのですか。

酒井室長 海のシステムでは、これはもう既に入っております。人の検疫でございますとか、乗組員のリストの提出ですとか、乗員、乗客、上陸するときの許可、法務省の方のシステムでも入っておりますが、空の方は、まだそういったシステムが関係省庁の方で構築されておられませんので、それができ次第、我々としては海と同じようなサービスを空にも提供していきたいと考えております。

中条副主査 そうすると、どちらかということ、検疫の話は、厚生労働省ですかね。そういうシステムとも全部つなげて、ともかく人にしろ、物にしろ、入ってくるもの、出ていくものについて、全部まとめてしまおうと、そこで情報交換ができるようにしましょう。

酒井室長 入口を1つにして情報を共有化するという事です。

中条副主査 ですから、やはりユーザー、入国管理というのは、別にユーザーからすれば、シングルウィンドウにしなければいけないのかというのは、ちょっとよくわからないのですけれども、でも確かに入国管理の書類を1個書いたら、C I Qは全部OKというのであるならば、それは便利かもしれませんが、どちらかということ、これはそれによってセ

キュリティ等々の対応策にも活用したいということなんでしょうか。

酒井室長 これは、事前に情報を収集するのが世界各国のトレンドで、9・11以降、そういうふうになっておりますが、そういった旅客の情報も含めまして、事前にいただいて、それを事前にスクリーニングといいますか、チェックをいたしまして、それで注意をしなければいけない貨物、人、そういったものに対応していく。これは、各国のトレンドでございます。日本もやっております。

したがいまして、そこで、事前にやることで、今度は到着してからの処理が早くなるというためには、事前の情報を活用する。それも紙ではなく、できるだけ情報でいただければ、その後、コンピュータを駆使して効率的に処理ができるということで日本も含めまして、各国取り組んでおります。

中条副主査 そうだと思っておりますが、そこはよくわかるのですけれども、単一のシステムですべてをやろうとすると、物すごい規模の不経済みたいなものがかかるというのが一般的な原則なので、そここのところは、大丈夫なのかなと、一方で便利にしるとか言っておいて、一方でそういうことを言うのは、ちょっと矛盾するんですが、そこはどうなんでしょうか。

酒井室長 そこで、先ほどお配りした絵にもございますように、システムそのものは、それぞれ各省庁の、それぞれ自分たちの機能に特化したものをつくっていただいております。これを全部1つのシステムにまとめて、巨大なシステムをつくり上げる。大きくなれば、大きくなるほど、コンピュータはコストが上がってきますので、それは避けるべきだと理解しております。先ほど御指摘もあった府省ポータルデータベースとか、いろんな機能をつくるのかということも、これは軽くしておくというのは、まさしくその観点で、それぞれのシステムがそれぞれの機能を持っておりますので、機能ごとに作っていただいて、システムの肥大化、不経済化は避けるべきと考えております。

中条副主査 わかりました。

有富主査 さっきの深川先生の提案は非常に面白いと思うんです。やはり日本のこれからの貿易は、アジアと一体化して競争力を高めていくということが、必要だと思うんです。例えば、チリの銅が中国に運ばれて電線になり、日本へ運ばれて来てワイヤーハーネスになり、カナダへ行って組み立てられて、最後にアメリカで自動車になって売られるとか、一つの製品ができるにしても、原料の段階から世界中を飛び越えて動いているわけです。

だからといって、世界中の通関をチェックなしに全部パスすることは、セキュリティの問題があってできるわけがないので、例えば、アジアの中ならば、日本のデファクトで通じるような仕掛けをつくるというのは、ものすごく戦略的に意味があると思うんです。

港湾問題にしても、なぜ今ごろこういう問題があって、日本は遅れている、遅れていると言われているかということ、やはり戦略的な動きがなかったからだと思うんだけど、ここでこそ、受身の姿勢ではなくて、さっきの話のようにODAなどを使って、こちらで仕組みを用意して提供するような、アジアをリードする仕組みづくりを積極的にやる考え

方を取ったら、仕事も面白くなっていいんじゃないかという気がするんですけども、いかがでしょうか。

古谷室長 税関の方は、先ほど申し上げた、WCOの場でかなり技術協力は進めていますので、今のお話からすれば、少し港湾等についてお話を聞いていただければと思います。

有富主査 税関としては、手を打つ必要はない、大丈夫だと言っているわけですか。

古谷室長 大丈夫というか、先ほど申し上げたとおり、WCOなどの場で使っておりまして、例えばAPECなどでも税関当局者会合とか、使っていますのでね。

有富主査 WCOに下駄を預けて、結果が出ようが出まいが関係ないと聞こえるんですけども、そういうわけではないんですか。

古谷室長 そういうわけではないです。今、できることはしております。

有富主査 国土交通省の方、お願いします。

酒井室長 例えばインドネシアなどでいいますと、今は政権が代わってから途絶えておりますが、前の政権ですと、15年間、5年間タームで、3代ぐらいにわたりまして、税関の手續の近代化という観点で、インドネシアの大蔵大臣の顧問という形で、税関から人を派遣しておりました。主にIT化、システム化の分野で、技術協力という形でやっておりました。

それから、タイにつきましても、今、どちらかということ、もう一つの観点で、麻薬というか、密輸、そういったものの取り締まりの情報交換というのがありますが、専門家を派遣いたしまして、その場でどうやって危ない人・貨物を絞っていくか、ターゲティングとっておりますが、そういったところの技術というのは、日本の方が進んでおりますので、今、そういったところでの意見交換というか、情報提供、そういった技術供与というようなことをやっております。

そういった意味での協力というのは、どちらかということ、2か国間協りに近いものでありますが、地域でのフォーラムというか、ミーティング、説明会ワークショップとか、そういったものもございまして、積極的にそれに対応して啓蒙的なことをやっておりますが、それに加えまして、地に付いたという意味では、かなり積極的に3年、5年のタームで、職員を派遣して技術協力をやってきております。

システムを持っていくということになりますと、なかなかいろいろな意味で制約がございます。持っていくに当たっての著作権とか、そういったものを、なかなかクリアーにできません。もう一つはどうしても国の基幹システムでございますので、各国ともできれば自前で作りたい、自分のものでやりたいという意向があったようでございまして、そういう引き合いというのは、なかなか具体的な話としては出てこなかったというのが実状でございます。

中条副主査 多分技術的なシステムのことではなくて、接続できるような形になっていれば、多分いいのだろうと思うんです。

物事の考え方として、いかにして、システムの考え方を日本主導でデファクトなスタン

ダードをアジアでつくっていくかということだと思っておりますけれども、それをやろうと思ったら、やはり日本がそうやって出ていこうと思ったら、日本をもっとオープンにしないと、多分駄目なんだろうと思います。

ですから、これは人だけではなくて、物も含めて、どんどん日本に入ってくれますよと、それで私たちがどんどん出ていきますよと、アジアは1つですよという基本的な考え方が、多分ないといけないんだと思うので、そうすると、基本的な関税の品目の問題だとか、関税障壁の問題だとか、それから外国の航空会社が日本に入ってくれるか、これないかという問題だとか、そういう話に、多分全部つながっていく話だと思います。

その辺のところは、今、シングルウィンドウの話で余り言っても仕方がないことだと思いますので、これぐらいにしておきます。

有富主査 では、国交省についても少しお考えを聞いておきたいことがあります。コンテナ取扱にかかるコストについて、日本が100だとすると、シンガポールが六十幾つという表があります。そこで、日本としては7割を目指していると聞いています。たしかに3割もコストダウンをするというのはすごいことだと思うんですけれども、それだけでは決して、六十幾つという競争には勝てないんです。そもそも目標設定の段階でおかしいのではないか。相手の水準は、3年、5年と経つと、60台からぐんと進んで、30とか40になっていると思うのだけれども、このままで十分競争できるとお思いですか。

加藤課長 おっしゃるとおり、当時つくったときに、約3割ということで、それを目指して頑張って、それを第1目標としてやって、それですべて終わりというわけでもございませんし、不断の見直しをしてやっていくということでございます。

3割というのは、3割5分とか4割というよりも、そこで約3割ということで意味があるということでございます。3割で終わりというつもりではないんです。

富田課長 基本的には、例えば釜山やシンガポールとお客さんを取り合うとか、そういう構図ではなくて、日本の港が使いづらいことから、日本の企業が海外に出ていってしまうとか、あるいは船がもう寄ってくれなくなってしまうとか、こういう状況を避けなければならぬ。

そのためには、少なくとも、まず、同レベルのところまではもっていかなければならぬいだろうと思います。

その後、本当に企業が日本に立地してくれるとか、あるいは船がどんどん寄るようになるかというのは、そういった港の利便性以外のファクターが大きいわけですから、そういったものを総合的にやっていって、それで日本の貨物は少なくとも、外国の港を頼らなくても世界に出していける。

有富主査 港は絶対に世界ナンバーワンにすると言ってもらえればよいので、よそのことはどうでもいいわけです。

富田課長 港の規模をナンバーワンにしようと思っっているのではなくて、やはりサービスのレベルを、とにかく世界に伍していけるところまで持っていきたい。

有富主査 それが具体的にどういうことかというのがよく見えない。

富田課長 我々は、今、目標として持っておりますのは、所要時間と所要のコストを世界の先進港、世界の一流レベルの港まで持っていくということが第1目標であると考えています。

これは、かなり我々にとっては思い切った目標設定だと思っております、そのレベルに持っていければ、日本はもともとファンダメンタルの経済力はあるわけですから、十分競争していける体制になるだろうというふうに思っております。

中条副主査 ほかの要素で頑張ってくれと、港はとりあえず、ここまでやるからと。

富田課長 そういうことではなくて、港だけがですね。

有富主査 今の話はかなり意味があります。所要時間と所要コストは今まで外国の港湾に負けていたから、この部分はレベルを同じにする、ほかのところはファンダメンタルが強いんだから、トータルでは勝てるだろうと、こういうことですね。確かに今まで問題があったけれども、政府としてこれからやる、これは意味があると思います。

富田課長 釜山ですとか、上海とか、いろんな例を出しますけれども、1つ構造的に我が国と大きく違っているのは、例えば釜山の場合は典型的なんですが、よその国から別に国に行く貨物を一旦そこで引き受ける、いわゆるトランシップメント、中継、これが非常に多いわけなんです。

それによって船を集め、貨物を集めることによって、自分の国の貨物も安く運ぶようになるというメリットもあるわけですし、そういう雇用も生まれるということでやっているわけです。

日本は、それを志向しているかということ、必ずしもそうではないだろうと。むしろ自分たちの貨物をきちんとさばけないような状況が、今、起こってきているので、自分たちの貨物を、きちんと自分たちでさばける。この体制を特に取っていきたいというのが、今の目標だということです。

ですから、現象面で行くと、どんどん向こうの貨物が伸びている、こっちはこれで本当に大丈夫なのかと見えるのですが、そういうことではなくて、我々はあくまで日本の産業が世界に伍してやっていけるための要するに基盤づくり、あるいは条件整備をするんだという考え方でやらせていただきたいと思っております。

中条副主査 ちょっとアナーキーなことを申し上げると、そのために国土交通省さんが何をおやりになるのが適切なのかということ考えたときに、神戸の港が負けてしまったら、それでいいじゃないかという考え方は駄目ですか。

富田課長 特に神戸の港に固執をしているわけではなくてですね。

中条副主査 例えばという話です。例えばヤマト運輸さんが競争で負けてしまったら、それはヤマト運輸さんの責任なので、そんなことを我々が議論をする必要は全くないわけですね。それと同じように、神戸が競争に負けて釜山が勝ったら、それでいいじゃないかと、横浜が負けたらいいじゃないかという考え方はできないですか。

富田課長 例えば仮定の話として、いわゆる欧米の基幹航路が日本に全く寄らなくなってしまう。全部釜山経由で、日本の貨物は輸出も輸入もしなければならなくなる。こういう状況になったときに、何が起こるかという話だろうと思うんです。

極めて常識的に考えれば、同じコンテナを、例えばシアトルに運ぶのに、横浜から直接出すのと、釜山経由で出すのでは、所要時間は当然違います。したがって、早く送りたいときに大変困りますねというのが1つあります。

もう一つはコスト、コストは、非常に複雑な体系の中で動いていますので、積み替えをしたら、直ちにそれが高くなるのかと言えば、今の状況の中で言えば、必ずしもそうは言えないと思います。いろいろな船会社のディスカウントの政策などもあります。

ただ、大局的に見れば、これはどう考えたって、1回積み替えを行うわけですから、その分のコストがかかりますので、日本の輸出入それぞれにかかる物流コストというのは、間違いなく高くなるわけです。

中条副主査 そこはわかるんです。私もそう思いますけれども、私や富田さんが、そんなふうに心配しても、横浜港が改善してくれなければどうしようもないわけですね。

そこが改善してくれれば、横浜港を使う日本のメーカーも当然プラスになるわけですね。ですから、横浜港が自分で改善しなければと思うシステムを考えるということが多分大事な話なのではないかと思うんです。

富田課長 中条さんのおっしゃるとおりだと思います。

それで、実は私どもが、今、やっておりますスーパー中枢港湾政策なるもの、一度御説明させていただいておりますが、これも決して国が押し付けでやっているものではなくて、実はどこで、そういう政策展開をしていくかということを決めるときに、各港湾管理者から提案をさせていただいているんですね。

例えば東京湾であれば、横浜と東京が一緒になって、その競争力を向上させる。こういう施策を取りたいということから自ら提案をさせていただいて、それで委員会をつくって、その中でいろいろ議論をさせていただいた上で、それでは、実現可能性がある3か所で政策展開をしていくことにしましょうという形でやらせていただいております。もう管理者主導で、このプロジェクトが始まっている話なものですから、そういう意味では、勿論、神戸港も横浜港も大いにやる気で、今、やってもらっているということがございますし、ユーザーサイドも非常にそこは期待をさせていただいている向きが大きいというふうに我々は思っております。

中条副主査 私は余りそこは期待できないんじゃないかと思えます。要するに自分のところが駄目になったら、もうつぶれてしまうというシステムにしないと、やはりヤマトさんだって自治体がやっておられて、うまくいかなくなっても、自治体の一般財源で埋めてもらえとか、それから国土交通省さんが補助金を出してくれるとか、それだったら、いいやとお思いになるだろうと、一番言いたいところは、そこなんです。

富田課長 そういう意味では、例えば大阪湾の神戸、大阪の港と東京、横浜というのは、

今はある意味ライバル環境にあって、一方で競争をしているという状況にあります。

といいますのは、コンテナ船にしても非常に、今、大型化してきているものですから、そんなにたくさんの港に寄ってくれなくなってしまっているんです。

そうすると、例えば日本でどこに寄航するのかというときに、東京も名古屋も神戸も3か所、今までは大体寄ってくれていたのですが、そうではない時代が、もうすぐ目の前に来ている。では、どこがそれをつかまえるのかというのは、かなり熾烈な競争になってくるのです。

そのために、各管理者が、今、しのぎを削っているという状況ですので、大変な危機意識を持って、今、皆さんに取り組んでいただいているということでございます。

中条副主査 それが本当であれば、いいんでしょうね。危機意識を持っているのだけでも、最終的につぶれないというところが、一番の問題かなと思います。

富田課長 やはり、そういうふうに港の選別が進んでいきますと、そういう港としての機能が、だんだん果たせなくなってまいります。そうしますと、港湾管理者としても、大変な打撃になりますので、決してのほほんとしていられるような状況ではないと思っておりますので、各港湾管理者さんも、それぞれ独自に、また世界中にポートセールスミッションを出して、一生懸命誘致に励むとか、こんなことを独自に、今、相当程度やっております。それに期待をしているという状況です。

中条副主査 それであれば、いいとは思いますが、私はそれで十分かなと思っております。そういう疑問を持っているということ。そういうふうに危機感があるんだったら、シングルウィンドウのシステムにだって、それぞれの港湾がここに入らなければ、将来アセアンとつながったり、そんな形になるのに、そういうところに入らなければやっていけないと考えるはずなのに、何でもみなくすぐずしていて、国交省さんが声をおかけになってもみんな入らないのか、やはり危機感がないのではないかと。

富田課長 そういうことではなくて、基本的には、皆さんはそう思っております。

今、いろいろつまずいてというか、小さな問題が生じているのは、ある意味で、かなりテクニカルな部分の話だろうと思っております。それは、皆さん、考え方は同じです。

ただ、1つ難しいのは、もう既に自分たちがシステムを構築して、これはよくある話で、部分最適ができ上がっているわけです。

ところが、日本全国を見たときに、全体最適になっていない。そこをどういうふうに折り合いを付けていくかという極めてよくある問題が生じているということなのです。

そうしますと、個々の管理者にしてみれば、おれのところにとっては、これが一番最高のモデルだなんて思っている、やはり全国標準でやりましょうというときには、少し変えていただかなければいけない部分があるわけです。

そこを全体のために我慢をしていただくということがどうしても出てまいりますので、その調整に少し時間がかかっていたということだと御理解いただきます。基本的な方向

は皆さんと同じです。

深川専門委員 でも、やはり規模が大きければすべていいというわけでもないので、ダウンサイジングしても効率が上がるということが一番重要だと思うんです。

何しろ、この国は人口が減るんですから、産業構造上は製造業は限りなくマージナライズ、今もされているわけですね。やはり、知識基盤型でやっていくしか、もうやりようがない、賃金が下がらないですし、中国がいるわけですからね。

ですから、そういうふうに大きなビックピクチャーで考えたときに、ダウンサイジングしても、効率で戦っていけるように持っていきしかなくて、それは港湾だけ考えても駄目で、やはり道路とか輸送とか、全部のトータルな物流の観点からやらないと、駄目でしょう。今のアジアの国際港湾の主流というのは、後ろに物凄く大きい物流整理団地を作っているわけですね。釜山だって、日本の商社は、大きい倉庫手当をされていますけれども、そういう国際比較優位は常に変わるという話がありますよね。

釜山新港に物流関係者と一緒に視察に行ったことがあるのですが、10年は多分釜山で相当やれるから、私たちは投資して倉庫を買っていますけれども、10年先はわかりません。よくなったときは、また次のところに行きますと、こういうふうに業者というのは対応していかなざるを得ないので、やはり余り硬直的に考えたらいけないと思うんです。その中ではやはり人口は減る、物量的にはかなり減る方が現実的だと思います。設備投資の工場が増えていないわけですから、輸出貨物は減るかもしれませんが、工場は外に出ていますから多分輸入は増えてくると思うんです。そういう市場の変化にやはりついて行くような、10年前に立てた計画はこれだから、必ずこれをやらなければいけないと思うんだと、マーケットはその間に変わってってしまうので、後はのりしろとして、割とハードに比べて変更余地の大きい、それこそシングルウィンドウもそうだと思いますけれども、ソフトのところののりしろを大きくしておいて、ここの効率のところ、やはり相当程度調整していかないと、アジアと競争できないと思うんです。

今、アジアのポートというのは、すごい競争世界になっています。あの強烈な労組の韓国でさえ、港湾の労働組合というのは、実質スト禁止にしましたし、最悪の場合は、そこに全部外国人の低賃金労働を入れて物流作業はその人たちにさせると、そこまで腹をくくってやっているわけですから、このまま行ったらそのトランスシップは勝てるわけがないですね。ですから、そこは住み分けを考えていって、いかにこの国の効率を持たせるかというふうに、だから余り規模とかで競争してもしようがないかなと思うんです。

富田課長 私どもが御説明すると、どうしても港湾の大規模な施設をつくるようなイメージで御説明をしてしまうことが多いものですから、深川先生と一緒に、そう理解されてしまうことが多いんですけれども、私どもが進めておりますスーパー中樞港湾政策というのは、ハードの整備というのも確かに物理的に大型船が入らないのでは話にならないので、その最低限の条件整備をする。これはやらなければいけないと思っております。むしろ、それに付随して、例えば港運関係の規制の緩和でありますとか、いろんなソフト施策を、

むしろ重点的に進めてきている。そのための法改正を毎年のようにやってきておりますし、ですから、まさに先生がおっしゃったように、ソフトの中で、いかに柔軟性を持って対応するかというところを、今、力を入れてやっているわけでございます。

あと、ダウンサイジングというのが、港のダウンサイジングのことなのか、経済のダウンサイジングということでおっしゃっているのか、分からなかったんですけども、港もそういう意味では非常に投資の箇所も絞って、限定的にそういう整備を進めていくという方針で、今、やらせていただいております。

中条副主査 多分、今まで釣り堀をつくり過ぎてしまったので、それでそのイメージがどうしても強いので、やはりこれからはもう少し、今、まさにやっておられるところですけども、集中的にやっていかなければいけない。全体をダウンサイジングしていきながら、集中的なところには、きちんと投資をするという選択的なやり方ですね。それをもっとドラスティックにやってもいいんじゃないか。もっとドラスティックにやらせるためには、それぞれの港湾に自分の足で立たせるということが大事ではないかと、私はそういう考えなんです。

富田課長 先生がおっしゃるとおりだと思いますし、それをダウンサイジングと呼ぶかどうかというのは別として、こういう投資の集中化ですとか、機能の集中化というのは、今、猛烈な勢いで進めております。

港湾は自分の足で立つようにするというのは、おっしゃるとおりだと思っております、ご存じのように、港湾というのは、もともとの生い立ちが相当地方が自主的に設置し、運営するということをベースにしている世界でございますので、自分で立っていただくのは大前提だと思っております。

中条副主査 その割には、随分できてしまったなという感じがしますけれどもね。

有富主査 予定時間となりました。引きつづきテーマ2がありますので、このあたりにさせていただきたいと思えます。事務局側から何かありますか。よろしいですか。

萬谷企画官 はい。

有富主査 よろしいですか。やや議論がかみ合わなかった部分が残念ですが、いいですね。

では、予定どおり第1セッションはこれで終了させていただきまして、次の議論に入りたいと思えます。

どうもありがとうございました。また、よろしく申し上げます。

(財務省、国土交通省関係者退室)

(休憩)

規制改革会議 第2回 国際経済連携タスクフォース(2) 議事概要

1. 日時：平成 19 年 5 月 10 日（木）10:40～11:53

2. 場所：永田町合同庁舎 1 階第 1 共用会議室

3. 議事：貿易関連手続についてのヒアリング

（2）「スピードとセキュリティが両立した国際的に優れた輸出入通関制度の確立」について

4. 出席者：

財務省：

関税局業務課長 上斗米 明 氏

関税局関税課税関調査室長 田中 万平 氏

大臣官房文書課企画調整室長 古谷 雅彦 氏

経済産業省：

貿易経済協力局安全保障貿易検査官室長 村上 博之 氏

商務流通グループ流通・物流政策室室長補佐 水野 良彦 氏

国土交通省：

政策統括官付政策調整官 尾澤 克之 氏

規制改革会議：有富委員、中条委員、深川専門委員

5. 議事概要：

（財務省、経済産業省、国土交通省関係者入室）

有富主査 それでは、続きましてテーマ2「『スピードとセキュリティが両立した国際的に優れた輸出入通関制度の確立』について」という内容で議論を進めたいと思います。

こう書いていますけれども、大体、スピードとセキュリティを両立させようと思ったら無理があるんだと思うんです。ですから、多分、こういうスピードとセキュリティの両立という書き方自体は、官庁的な言い方みたいですね。よけいな話なんですけれど。

中条副主査 これは、こちらが書いたんでしょう。

有富主査 はい、こちらが書いたんです。

セキュリティは大事です。これは絶対やらなければいけない。その条件の中で、いかに世の中が変わってきているかを認識して、貿易というのは、日本をこれから成長させなければいけないんだと思うんです。人口は減少し、高齢化が進む中で成長を続けるためにどうするかというと、やはり貿易の仕組みが過去のままではなくて、SCMのつながりをスムーズにするような仕掛けづくりが必要です。セキュリティ第一としながら、スピードをどれだけ、その条件の中で工夫できるか、どうすべきかということだと思うんです。

そこに対して、今ある規制というのは過去に作られた規制だから、過去の規制を変えてこうするべきだということ、我々と官庁でともに考えてつくっていかなければいけない。敵対とかではなくて、一緒にどうやってつくっていくか。そうでないと、将来の日本の子孫が多分苦労するように

なると思うんです。中国や韓国が我が世の春を謳歌して、日本だけが取り残されてしまうのではないか。

そういうスタンスでいろいろお考えをお聞きして、我々は、アジア・ゲートウェイ戦略会議の考え方もあり、それから、経団連はじめ民間からのいろんな要望もあり、それらをまとめて、規制改革会議として問題提起するというスタンスでございます。こうした我々の問題意識を踏まえて、是非、お考えをお聞かせいただきたいということでございます。

それでは、できましたら 10 分ぐらいずつ御説明をしていただきたいと思います。財務省さん、経済産業省さん、国土交通省さんの順番でお願いをしたいと思います。よろしく申し上げます。

上斗米課長 それでは、財務省の方から。私、関税局業務課長の上斗米と申します。よろしくお願いいいたします。

それでは、御説明させていただきます。今、有富主査の方からお話がありましたように、まさにセキュリティとスピードと、英語ですと、セキュリティとむしろトレード・ファシリテーションという言葉を使うことが多いので、日本語では円滑化という概念にするときが非常に多いところでございます。

そして、今回、御質問としていただいているコンプライアンス・プログラムの関係についても、これはアメリカで 2001 年 9 月にテロがあって、そして、アメリカはテロ対策として、実は私、2 月にアメリカに実際に行ってきて、向こうの税関の幹部と意見交換をしてきたのですが、9 月 11 日直後に、テロ対策のために検査の率を 4 倍に引き上げたんだそうです。そうしますと、結局、空港と港湾に、それから、アメリカとカナダ、メキシコの国境沿いにトラックが物すごい列で並ぶということになった。

それで、どういうふうにして対処すればいいかということを考えた際に、結局、今、有富主査からお話があったように、輸入者に自分のサプライチェーンのセキュリティをすべてチェックしてもらおう。それをちゃんとチェックできているかどうかということを税関が認定する。そして、認定をした輸入者に対しては 4 分の 1 まで検査率を下げる。つまり、逆に言うと、テロ事件以前まで戻す。逆に認定ができないような、自分でサプライチェーンを管理できないような者については 4 倍に引き上げた厳しい検査をやっていくというスキーム、これを C - T P A T といいますけれども、そのプログラムを官と民で始めたということでございます。

そして、それが国際的な流れになって、W C O、世界税関機構という国際機関がありますが、アメリカだけではなくて世界的にもそういうものを進めようではないかという提案をしまして、それを踏まえて W C O で議論をしてきて、実は昨年 6 月末の総会で C - T P A T から、W C O の世界で A E O、Authorized Economic Operators、コンプライアンスについて認定された事業者という概念ですけれども、そういうガイドラインを採択したところでございます。

今回、我々の方で、関税法の世界で進めている特定輸出申告制度にしても、輸入に関します簡易申告に係る特例輸入者制度にしても、その A E O ガイドラインに準拠した形で、制度に入れた形でございます。コンプライアンス・プログラムについても、今回、御質問がありました経済産業省のプログラムとの関係、国土交通省とのプログラムの関係ですが、まず、関税法の枠内でコンプライ

アンス・プログラム、輸入と輸出、2つあるものですから、それをまず統一しようという作業を行いました。

今回、御用意させていただいた資料の別添の横表、2ページのところでございますが、まず財務省における特例輸入者・特定輸出者について、輸入と輸出に係る、それぞれ独自の手続の部分を別にすれば、すべてについて、まず統一化を行おうという作業を行いました。かつ、それまでは輸出についてのみでありまして、通達で公表しているものに加えて、実は我々が審査するに当たってのチェック項目というものがございました。それが前回、これまで130項目ありましたものが今回簡素化ということで、40項目にまとめ直した。

かつ、アメリカのやり方もそうなのですが、まず事業者自らが自分の状態について審査して、それを提出して、それを受けて税関が審査するという形を取っているのですが、日本も同じ形で、このチェックシート自身を公表する。これはホームページの方にもアップしてありますけれども、これを輸入者・輸出者の方に自らの業務プロセスで税関が示す要件にかなっているということを審査してもらう。それを税関に提出してもらう。そして、税関は実際にそのとおりになっているのかどうかをチェックするという形で、1か月で審査を終えるということを原則とするような形にしております。

そして、財務省の関税法におけるコンプライアンス・プログラムの統一化・簡素化に加えまして、まず右側にあります、経済産業省の安全保障貿易管理に係る輸出管理社内規程との関係でございませうけれども、これにつきましては、まず調和化を行うということで、右下にございませうように、コンプライアンス・プログラムを行う場合、いわゆるインターナルコントロール、内部統制の部分も含めて、社内の牽制の在り方といった体制の整備、あるいは内部の監査、研修・教育、懲罰等につきましては、関税法におけるプログラムにおいても、経産省の安全保障に係るプログラムにおいても同じだというふうにしておりますので、その共通部分について共通化をする。

そして、輸出に係る独自の手続の部分に関税法の我々のプログラムの下でぶら下げて、経産省の輸出管理に独自の部分、輸出管理の安全保障については、そもそも製品の開発段階からすべて関わってくるというふう聞いておりますので、そういった部分について経産省自らぶらさげていただく。そういった形の調整を、実は昨年12月の関税法の改正についての審議が本格化した時期から、経団連に入らせていただきまして、3省も加わる形で検討を重ねてまいりました。それを踏まえて、今回、4月に施行しました、財務省の方のコンプライアンス・プログラムを策定したという経緯でございませう。

そして、左側にございませう、国土交通省の航空保安に係る航空貨物保安計画、いわゆる特定フォワード制度という制度でございませうけれども、これはまさに、航空に係る荷物を運ぶ業者についてのプログラムということでございませう、我々がやっております輸入者・輸出者に係るプログラムとは違うわけでございませうけれども、当然、我々のプログラムの中でサプライチェーンを管理するに当たってはそういった業者を使っていただくことになっておりますので、我々のプログラムを判断する際に、国土交通省のプログラムで優良と認定された者をできるだけ使いなさい。そういった形を入れてございませう。それによって、国土交通省との間の連携を図った。そういう意味で、調

和と連携を図ったという形で作業を進めさせていただいたところでございます。

本文の方に戻させていただきますけれども、当然、海外との関係につきましては、最初に申し上げましたように、WCOのAEOガイドラインに準拠した形で作っておりますので、ほかの国のプログラム、実はアメリカ以外の国で明確な形でプログラムが入った国はまだございません。

大きなところでEUですけれども、昨年の末にEUの関税法がAEOプログラムというものを入れまして、それを発効しました。ところが、実際は加盟国の国内法の手続が必要なものですから、それで国内法の手続が終わり次第、来年1月から始めていくということでございますので、来年1月以降、EUにおいてはAEOが生まれるということでございます。

したがって、EUとの間でも協議を始めておりますけれども、まず向こうの制度の進捗状況に合わせてやるということでございますが、日本にとって最も重要な輸出市場であるアメリカとの関係につきましては、既に我々が認定した優良業者をアメリカのC-TPATプログラムにおいても認定していただく、実際、輸入に当たって考慮していただくということで、4月、既に協議を開始することについては合意しております。先ほどの連休中に総理が訪米された際に、当方の関税局長も随行という形でアメリカに参りまして、先方のCBPの長官とバイの会談を行っておりまして、そこで日本もこういう制度が整っている。したがって、今後、相互協議に向けてやりたいということをお願いしまして、先方の方からも、それについてやっていきましょうということで話がまとまっておりますので、今後、更に実務的に進めていきたいと思っております。

オーストラリアも比較的、AEOプログラムに先行している国でございますので、これについては実務家レベルの協議を既に開始しているところでございます。

また、日本にとって貿易が大きい中国・韓国については、残念ながら彼らはAEOのプログラムがまだ入っておりません。やはりまだ途上国ということで、これから検討ということでございますけれども、4月に日中韓の関税局長・長官会議というものを行ったわけですが、そこで今後研究をやっていきましょうということになりましたので、今後、日本はプログラムが先行していますので、先方が制度設計をするのであれば日本から働きかけをし、当然、参考にするように行っていきたいと思っております、その過程において中国・韓国とも協議ができればと考えているところでございます。

次に、2つ目の御質問でございますけれども、特定輸出申告制度、簡易申告制度につきまして、ユーザーの意見も聞きつつ、制度の利用拡大、制度の運用の改善等が必要であるということ。それから、現在、輸出に係ります包括事前審査制度を利用されている方々にとって、円滑に新しい制度に移行していくように配慮が必要ではないか。そういった趣旨の御質問だと思っております。

これにつきましては、今回の平成19年度改正におきまして、特定輸出申告制度、簡易申告制度については、経団連も含めました利用者からの要望等も踏まえまして、利便性の向上を図る改善措置を行っているところでございます。また、それに併せて、先ほど申し上げましたように、コンプライアンス・プログラムの簡素化を行うとともに、チェックリストを公表するなど、手続の透明化を図りまして、かつ1か月以内に審査をするということで、迅速化のための手続も取ったところでございます。

今後についてですが、実は一昨日、昨日と全国、神戸、大阪、名古屋、東京と 500 社程度の社に参加していただきまして説明会を開催いたしまして、直接、関税局の方から新しい制度の内容を説明いたしまして、移行していただくということと呼びかける会議をやってきたところでございます。私自身も神戸、大阪、名古屋に行って、合計 250 社程度の方々、500 人程度御参加いただきましてやってきたところでございます。あと、昨日、東京で 170 社に集まっていただきまして説明会をやったというところでございます。

いずれにしても、この包括事前審査制度につきましては、実は昭和 54 年にできたという古い制度でございます。かつ法改正を伴うものではない、通達による運用で行っているものでございます。これはどういった制度かといいますと、継続的に輸入する貨物については、ある社がこのものをいつも輸出するということです。そういったものについては事前に、場合によっては物も持ってきていただいて、税関が、こういうものが来るんだねということで、この場合は関税分類がどうであるとか、こういうところでもいいですねということを含括的に審査する制度でございます。基本的には輸出者のコンプライアンスのレベルを見る制度ではございません。そういう意味で、あくまで貨物の「物」を見るという制度でございます。

したがって、先ほど御説明しましたように、アメリカ等との相互認証を進めるに当たって、税関として包括事前審査制度を使っているからといって、輸出者のコンプライアンスレベルが高いというふうに認定できるものではない。かつ、新しくできました WCO のガイドラインに沿ってやっているものでもありませんので、この制度では国際競争力の向上という観点から役に立つ制度ではないと我々は考えておりますので、十分な移行期間を確保して、現在、平成 20 年 12 月末という、あと 1 年 7 か月強の移行期間を設けておりますけれども、その間に特定輸出申告制度、新しい制度の方に移行するということを個々の企業に対して説明会等、あるいは税関の個々の働きかけを通してやっていきたい。そういうふうに考えているところでございます。

3 点目でございますけれども、保税搬入原則の特例措置である特定輸出申告制度等につきまして、その利用が今のところ増えていない。その原因はどういったところにあるのかということについての御質問でございます。

これにつきまして、まず輸出の方の特定輸出申告制度ですが、これは平成 18 年 3 月に入ったばかりでございます。実は 1 年間経ったところでは利用者は 8 社でございます。個別の企業の名前はなかなか守秘義務の関係があって挙げられないわけでございますけれども、いわゆる日本を代表するような企業のみでございます。現在 11 社まで増えたところでございます。

その際、平成 19 年度改正でも要望が出たところでございますけれども、1 つはコンテナに入れる際に、この特定輸出者の 1 社がすべて入っているコンテナについては制度利用を認めるけれども、企業の場合、アウトソーシングが相当行われておりまして、コンテナ積みをする際に、ある自動車会社であれば、その系列会社のものも一緒に物を積める、積める場所は一緒というようなことがあるわけで、混載貨物というわけでございますけれども、そういった混載貨物も対象にしてみたい。

つまり、混載貨物になった場合、一人が特定輸出者で、もう一人が特定輸出者でなければ、もう

一人の特定輸出者の方は申告ができないわけなのでリードタイムは短くならないわけですが、それだけでも、双方とも、子会社も特定輸出者としてちゃんと入って2つとも入れてしまえば、それは関係なく、この制度に乗ることができますので、そういった混載貨物の取扱いもやってほしいという要望がございましたので、これについては今回の改正に合わせて取扱いを改めるというようなことをやって利用拡大をしたい。そうすると、一つの大きな自動車会社が特定輸出者になれば、その関連会社につきましても特定輸出申告制度を使っていこうというインセンティブとしてどんどん働いていこうということができます。

また、先ほど御説明しましたように、承認・申請手続について、簡素化とともに透明化を行う。それによって、利用者にとってどういったものを出せば承認が得られるかということについて予見可能性が、これまではチェックリストを出しておりませんでしたので、余り十分ではなかった。チェックリストを公表することによって、ここまで体制を整えれば、まず承認が得られるだろうということがわかるようになった。そういった手続面の改正を行ったところでございます。今回の改正に当たりましては、そういった見直しというものを行って、特定輸出者について利用の拡大を進めていくという施策を取っているわけでございます。

一方、輸入の方の簡易申告制度につきましては、特例輸入者は51社ということでございましたけれども、今回は、先ほど言いましたように、輸出と輸入のコンプライアンス・プログラムを統一するということですので、輸出で社内体制を整えた方は輸入についてもほぼ同じ形で承認を求められることができる形になりますので、併せて輸入の方にも入っていただくということになります。

それから、実は簡易申告制度は一定の貨物を指定するという、そういう意味で、人のコンプライアンスだけではなくて、物の部分を見るという残滓が残っておりました。今回の制度改正で、物についての制限は一切外す、原則自由化するという形を取りましたので、今後はその人さえコンプライアンスレベルが高ければ、こちらの制度も利用できるということになりましたので、そうした形を通して、制度の普及の拡大ということを図っていきたいと思っております。

4点目でございますけれども、特定輸出申告制度と、輸出における保税搬入原則との関係でございますけれども、輸出の保税搬入原則はちょっとわかりにくございますので、2枚めくっていただきまして、そもそも保税搬入原則というのは何かということ横表にしたものがございまして、「概要」「目的」「国際的な環境」「特定輸出申告制度」という形で流れる形の横表があると思っております、7ページになります。恐縮でございます。

まず、これは何かといいますと、輸出者は、貨物を保税地域に搬入した後、そこで輸出申告を行っていただく。そして、税関による審査検査の上、許可が出て、その後、船積み、あるいは飛行機に積むということを行っていくということでございます。

そして、今、ここにありますように、許可する場所というのは港や空港に限らず、内陸にある保税蔵置場として、税関の許可を得たところであればそれでもよろしいわけですので、そこで申告を行って許可を得た後は、これはもう日本の中にある貨物ではなくて外にある貨物というふうに取り扱われますので、運送するに当たっても中にある貨物とは混ざらないように分別管理した上で、税関の承認を得て、保税運送されて、港なり空港に運ばれていって輸出するという制度でございます。

「目的」としては、大きく言うと2点ございます。

左下にありますように、まず保税地域に貨物が置かれていることから、税関は必要に応じて、ここで現物の検査を行うことができる。ある場所が特定されているわけですので、税関職員は必要があれば、直ちにそこに出向いて、そこでチェックを行う。大量破壊兵器であるとか、産業廃棄物等。最近タイとのEPA交渉がありましたけれども、最後までめめましたのは、実は産業廃棄物を日本が輸出しているということでしたが、そこは国際条約で禁止されているわけなのでございますけれども、そのチェックが十分ではないということで、バイのEPAの協定にも書き込みということが大きく問題になったところがございます。そうしたもののチェックを行う体制が確保されているということ。

2点目。同様の制度を取っておりますのは、実は日本とEU、それから、途上国、が大きなところでございます。EUにおきましては、消費税率が20%程度ということで非常に高いものですから、輸出の免税を悪用した租税回避事案というものが実は大きな問題になっております。こうした管理を明確に行うことによって、内国の貨物と輸出される貨物を明確に分別管理して、それをモニターできる体制を整えるということによって租税回避を防止するといったことがございます。日本におきましては、まだ消費税率は5%ですので、現状、それほど大きな問題にはなっておりませんが、今後、将来にかけて、もし上がるようなことがあれば、EU同様、やはりこの問題は大きくなっていくと認識しております。

3つ目としまして、保税地域に搬入されますと、そこを管理している方がそのものを記帳しているものですから、輸出者・輸入者の荷物には第三者の目がどんどん入っていく。それが記録として、文書として残されているということによって管理がしっかりなされるという副次的な効果があるんだと思っております。従いまして、この保税搬入原則を適用しない場合におきましては、特定輸出申告制度のように自社管理がしっかりできるだけのコンプライアンスの体制を持っている方にやっていただきたいというのが我々の考え方でございます。

保税搬入原則が同様に入っておりますEU、ヨーロッパにおきましては余りそれが意識されていないという状態になっている。それは、日本の企業の方々は非常にコンプライアンスが高いものですから、EUにおいては日本と同様な形で、一定の承認を得た者には、この保税搬入原則の適用を免れることができるというプログラムがありますので、我が国におきまして、それと同様な形を取っていただいて、特定輸出申告制度というものが入っておりますので、これをどんどん拡大していくことによって、日本の輸出の大部分は、この原則がかからない形にしていきたい。そういった形に官民合同で取り組んでいきたいと考えているところです。

とりあえず、我々としては、できれば金額ベースで、非常に相当程度高いところまではこの原則がかからない形になればいい。そのような考えで取り組んでいるところでございます。

私の方からの説明は以上とさせていただきます。

有富主査 今のお話は、先ほどのセキュリティの問題に関わりますが、AEOをある会社に認定したら、特定輸出申告制度も一緒に利用できるようになる、こんなイメージでよろしいですか。

上斗米課長 そのとおりで結構です。つまり、輸入も輸出も、基本的なコンプライアンス体制の

整備は同じです。

有富主査 真面目にやった会社にはきちんとメリットがあり、その代わり、悪いことをしたら許さないということですね。

上斗米課長 おっしゃるとおりです。我々としては、そういった方々が自社管理をやっていただけるので、その分、税関の人手は余裕が出てまいりますので、本来、手が回っていないところにそういった人手を振り分けるという形で、めり張りのついた取締りというものをやっていきたい。そういう考え方でございます。

有富主査 お考えはわかりました。

それでは、経産省お願いします。

村上室長 経済産業省の安全保障貿易検査官室の村上でございます。よろしくをお願いします。

まず最初に、私どものこの輸出入管理社内規程というものが書いてあるのでございますけれども、この関係で、制度の簡単な御紹介をまずさせていただきたいと思っております。

御承知だと思っておりますけれども、この規程は外為法の安全保障に係る規制の法令遵守を守っていただくために、企業側に自主的に作っていただくということを目的に始めまして、1987年の東芝機械事件で、相当ひどい事件があったわけでございますが、それを教訓として、そのころから、このプログラムの導入を推進してきたという経緯でございます。

この外為法の安全保障でございますけれども、面白いのは貨物だけでなく、技術の提供も規制の対象としておりますので、貨物、技術の提供、両方を、このコンプライアンス・プログラムの中で法令遵守していただくということになっております。そこが変わっております。

それで、この制度自体、今、順調に推移してまいりまして、1,300社ほどの会社が保有してまいりまして、当省に届出がございまして、

この制度は、もともと行政指導ということで始めたのでございますけれども、この2年ほど前から明確な論点を明確にするために、このコンプライアンス・プログラムを持っていけば、私どもの輸出許可の方で包括許可を取得できるということと結合させまして、保有していれば包括許可が取れるという形での便宜を図っているということでございます。

そういったプログラムでございますけれども、これがちょうど財務省さんの関税法のプログラムと中身的に共通するところもあるということもございまして、先ほど上斗米課長からお話がありましたとおり、昨年12月から話し合いをさせていただきまして、そして、今年の3月30日に、共通する部分についてはお互いに簡略な審査で終わらせる、そのまま使うということで公表させていただきまして、調和化を図ったという経緯でございます。

そういったことで、私ども、この統一化・調和化については進んだと思っておりますので、私ども、企業の集まり、特に輸出管理に携わる方々の集まりではこういった制度の調和については紹介をして、まさしくこういうことができたので、どんどん御利用くださいというPRに努めております。

あと、国際的な相互認証のところでございますけれども、その観点も、課長からも御説明ありましたとおり、どちらかというと、税関サイドのお話というのがかなり中心になるかと思っております。

ますので、私どもは、このコンプライアンスの関係がございますので、そういった議論が進む中で適宜サポートしてまいりたいと考えております。

以上でございます。

有富主査 それでは、国交省お願いします。

尾澤政策調整官 国土交通省の提出資料のこの部分は、6ページでございます。

先ほども関税局さん、あるいは経産省さんから御説明があったわけですが、国土交通省で特定航空貨物利用運送事業者制度、これは特定荷主・特定フォワーダー制度みたいな感じで言われておるんですが、言わばI C A Oの国際標準などに従って、航空貨物を、通常の場合はこれを航空機内に持ち込む場合にはエックス線検査などをやって爆発物が入らないようにということをやっておりますが、特定航空貨物利用運送事業者、つまり、国土交通省が認定した、やはりいろんなコンプライアンスの基準を満たしている方については、その方がこの種の荷物はOKだということにすれば、そこはエックス線の検査とかそういうものを省略できるという制度でございます。

従いまして、通関の制度であります、航空保安という面が強いわけですが、経団連さんの方から、先ほど財務省さんからも御説明がありましたように、これらのコンプライアンス・プログラムの調和化ということを図っていただきたいということで、そこにつきましては、先ほど申しましたように、航空保安の計画を持っているようなフォワーダーさんについては、税関さんの特定輸出制度の中でそういう法令遵守を点検・確認していくといったような格好で調和化を図っているということでございます。

それから、海外のプログラムとの調和でございますが、これにつきましては私ども、経産省さんと基本的には同じスタンスで、税関のマスターが非常に多いと思うのですけれども、我々も適宜、そういうことについてサポートしていきたいと思っております。

以上です。

有富主査 それでは、私からまず1つ質問させていただきたいと思いますが、ご説明がテーマ1より非常にわかりやすかったという印象をもちました。

特定輸出申告制度の利用社数、認定社数が8社とか11社とかいうレベルでは、これは制度とは言えないと思います。そこで、たったそれだけしか利用者がいなければ、当然日本の貿易に占める割合もほんのちょっとに過ぎないわけです。それを説明会に500社集めて、新しい仕組みについてきちんと基準を表示して透明性を高めてやるということは、物凄くすばらしいことだと思いますが、その目標はどのくらいなんですか。

対象は、フォワーダーは別にして、まずいわゆる日本の実際の輸出者・輸入者の合計というのはどのくらいあるものですか。できたら教えていただけますか。

上斗米課長 輸出者の総数は、実は18万社でございます。要するに、1人1件というような小さな輸出者がありまして、かつ、この18万社のうち、継続的に輸出するためにJUSTPROという民間の団体が発行して、番号を税関に登録している方がいるんですが、番号を登録されている方が5万社、残りの13万社は実は番号も登録していなくて、こういった方は、基本的には輸出の場合、98%程度はシステム的に電子的に申告がなされているんですが、残りの紙で出されるような

方々の世界になってまいります。

有富主査 わかりました。5万社ですね。

上斗米課長 ただし、これが実際、大きくなってくると、年間に輸出の件数をやられる方は、1,000件以上ある社ですと1,500社ぐらいになってきます。

そういう意味で、我々、政策評価の中で、昨年末の段階は8社だったものですから、今年1年間の目標という形を財務省の政策評価で明示しておりまして、それは50社ということをと、りあえず8から50ですから、6倍ぐらいは行きたいと思っるところでございます。

有富主査 その発想自体が大体おかしくて、5万社中のたった50社です。

上斗米課長 今、実は包括事前審査制度を利用されている方が300社強でございます。そういう意味で、その中にも実は大企業の方も中小企業の方もあるわけですので、今回、説明会を開いて500社程度集めたというふうに申し上げましたけれども、そういった、今、それを利用されている方々を中心にお声をかけて、そういった人数が集まっておりますので、このうちの社の多くの部分が、包括事前審査制度を平成20年12月末に廃止を予定しておりますので、その間に移行していただきたいと考えているところでございます。

ただ、どうしても内部の管理体制を取りますので、そういう企業にとっては間接コストというのが当然かかってくるわけでございます。

有富主査 メリットがあれば、内部の管理体制などはアウトソーシングでつくるところも出てくる可能性もあるし、余り御心配いただくなくてもいいのではないかと思います。

上斗米課長 その部分は、つまり大企業の方々は比較的、吸収が容易だと思うのですが、実は私も不勉強で驚いたんですが、昨日、名古屋に行ったら、3人しか社員がいらないような方も入っておりますので、そういった方々が十分な管理体制をつくることができるのかどうかという部分はございますので、そういう意味でついていけない社というのは、どの程度あるかわかりませんが、あるのではないかと考えております。

有富主査 例えば、フォワーダーが物流のアウトソーシングを受けて、そして、いろんな会社の共通のポータルをつくっておき、そこを通して一括して貨物を受けるといったような商売も出てきますね。

中条副主査 それは当然、OKなんです。

上斗米課長 そういったコンサルティングをやっていただくということはよろしいと思っておりますけれども、ただ最終的に、輸出申告を行って、そこに法令違反があった場合、咎められることになるのは輸出者自身ですので、輸出者自身が管理をするのに、当然、業務委託先の規定要件も入っておりますけれども、どこまで委託していいのかということを実内的にしっかり見ていきたい。

そして、委託先に対して税関が求める要件を委託先がちゃんとこなしているかどうか。そこをしっかりとチェックしろといった形で入っておりますので、それはそれぞれの会社のビジネスモデルに応じてやっていただければいいと思っておりますけれども、基本的な管理がちゃんとできる体制にあるかどうか。その部分はどうしても残ってしまうということになると思っております。

有富主査 わかりました。ちょっと細部に入り過ぎたようです。

目標は何社でしたか。50社でしたか。

上斗米課長 政策目標では、今回50社という社数を挙げております。

有富主査 わかりました。

達成期限は、いつまでですか。今年度ですか。

上斗米課長 政策目標は、今年度で50社としております。

したがって、平成20年3月末ですので、包括事前審査制度を廃止する予定の20年12月末までにはまだ時間がありますので、更に2年間かけて大きく増やしたいと思っております。

有富主査 大きくというのは、具体的に言うとどのくらいの数字ですか。

上斗米課長 まだ、具体的な数字の議論までは残念ながら行っておりません。

有富主査 目標の数字を高くしておく、達成を目指す過程で制度のどこを直せばいいかということが分かってきます。その追跡を一緒にやりましょう。

要は、当面の問題ではなくて、やはり目標は過半数の輸出者が使うぐらいにおいて、少なくとも3年後1,500社ぐらいの目標を決めるといいと思います。極論すると、制度を使わないということは制度の使い勝手が悪いわけで、いずれ規制改革の俎上に上がってくるでしょう。あいづちがないけれども、制度への不満があればそうなるといことで、うんと言わなくてもいいですけども、そう思っています。その時は、一緒に取り組みましょう。

冒頭申し上げたように、セキュリティは大事なもので、セキュリティを放棄したり我慢しろなど言うつもりは絶対ありません。けれども、今後もっと制度を改良したら、よりよい制度になるのではないかということについて柔軟に対応してもらいたい。

上斗米課長 そこは、主査がおっしゃるように、先ほどアメリカ市場を念頭に置いて相互認証してもらおうという形を我々は考えていますので、柔軟に緩めていくという形になると、その対象にならないという問題があります。そういう意味で、WCOで定めたガイドラインに従ってつくっているものですから、その部分を我々としてはどうしても、この制度自身がそういう意味で国際的なグローバルスタンダードからドロップする形になってしまいますので、そこは難しいと考えております。

ただ、当然、企業の方々の輸出の頻度であるとか、内部の管理コストをどうやって吸収するか。そのコストと、現状の制度を使った場合に、多少リードタイムが遅くなった場合と、内部のコストをかけるのとどちらが得かというのは、個々の御判断をさせていただくことだと思っておりますので、我々としては、先ほどありましたように、運用上できることはできる限り透明化するか、1か月で承認するかしないかを決めるとか、その辺はやっていくつもりはあるんですが、基本的に要件自身を変えてしまいますと、国際的スタンダードから外れてしまう。そここのところは御理解いただきたいと思っております。

有富主査 相互認証という要件があることは、よくわかりました。

深川専門委員 これは、もし混載を柔軟に入れていくとしたらば、8社なら8社でお取引先がいっぱいあって、その人たちが調達してきたものも、私は自信を持って、SCM上、大丈夫ですと言って信用度が高ければ、一応、間接的ではありますがけれども、例えば中小企業でコンプライアンス

会社にほとんどの製品を納めているというところも、実際には、その恩恵を享受するということになるんですか。

上斗米課長 結局、混載する貨物というのは複数の輸出者のものが入っているということになりますから、輸出申告というものは1つのコンテナに対しまして複数なされる形になるんです。そうしますと、特定輸出者として認定されて保税制度の網がかからない方は、どのタイミングでも申告ができる形になるわけですがけれども、そのコンテナ自身についてコンプライアンスに係る認定を受けていない方は、やはり申告するタイミングが限られてくるということになりますので、同じコンテナでありながら申告するタイミングがそれぞれ異なることになってくるわけです。それに伴って、タイミングとしては、いつでも申告できる方のリードタイム、物流の流れが影響が出るか出ないかということだと思います。

深川専門委員 私が思ったのは、今、8社とかと言われてはいますが、実際に優良企業が調達しているもので、既を買ってしまえば、それで一緒に出すものというものは、その会社の輸出だから、間接的ではあっても、小さい会社も全部の取引がそこであれば、だから、これは8社といっても、実際にはプラスの会社になる可能性はあるわけですね。

上斗米課長 おっしゃるとおりで、そういった部分は、むしろ金額の部分に、社数であるとか、申告の件数というよりも、この特定輸出によってカバーされる金額の部分に実は入ってくるんだと思います。つまり、自動車会社が今まで下の部品会社に輸出させたものを自分が買い取る形でやっていくということになりますと、輸出の申告の金額が上がってくる形になるわけですので、そういう意味で、金額の多寡という形で制度の利用というものは、今、深川専門委員の方から御指摘のあった点は顕在化してくるということだと思います。

そういう意味で、我々としては、先ほど目標をどうするかというところがありましたけれども、金額面についても見ていきたいと考えております。

有富主査 わかりました。社数ではなく金額だという主旨は、そういうことですね。

中条副主査 フォワーダーにとっては、ビジネスチャンスですね。それで、要するに、ある意味で委託というか、そういう役割を持てるようになるわけだから、小さいところはそこで頼むということでしょうか。

これは、混載という前提でなくていいんですね。混載でなくてもいいわけでしょう。

上斗米課長 これは、混載である必要はございません。

私、アメリカに行ってきたときに聞いてみますと、アメリカでは輸入者は実際に水際での検査の頻度が低減するというメリットがあるんですが、それ以外の方々もC-TPATプログラム、まさにフォワーダーの方々も結構入ってしまっていて、どうしてそういうメリットもないのに入りますかという質問をしてきたのですが、結局、そのプログラムに入らないと、輸入者に使ってもらえない。安全性が確認されていない業者を使っているということで、輸入者のそういう意味で税関による評価が下がってしまう。そういう意味で、自分のビジネスを守るために、取引関係を守るために、あるいは新たな顧客の開拓のために入っていかざるを得ないんだ。こういったような説明をしたのが印象的でございました。

中条副主査 また基礎的な質問で申し訳ないんですけども、何でこれは航空だけなんですか。
上斗米課長 これはむしろ、国土交通省さんの方にお願ひしたいと思ひます。

尾澤政策調整官 航空の方については、特定フォワーダーについての国際的な、国によってこういう制度をつくっているということなのです。したがって、海の方について、まだ特段、こういう制度があるというわけではございません。

中条副主査 そのやらない理由というのは、どこにあるんでしょうかということですか。

尾澤政策調整官 やらない理由というのは、航空ほどの強い、ぼんと爆発するようなあれだとか、やはりセキュリティーの問題について関税局さんから御説明がございましたけれども、特定輸出者が承認する際などに管理委託する相手方についてもチェックをするという体制になっていますので、あえてそこについて制度をつくるということにはなっていないということだと思います。

中条副主査 要するに、混載が余りないという前提なんですか。輸出業者自身が海運の方は自分で対応できるだろうということですか。

尾澤政策調整官 そうです。

中条副主査 コンテナ貨物はいっぱいありますね。

有富主査 コンテナ貨物ではNVOCCといって、混載はいっぱいあります。

中条副主査 しかし、とはいえ、ロットが大きいので、輸出業者が自分でやるでしょうという前提ですか。航空の混載の方はロットが小さいから、そんなものをいちいち輸出業者がやっていたら大変なので、フォワーダーを対象にするということですか。

尾澤政策調整官 フォワーダーの方も、要するに、今、コンプライアンスの調和化の問題で、最終的には関税局の輸出者の方が特定輸出者の承認を取るわけです。その際に、この特定保安計画に入っていれば、その部分については、そういう方については、こういう人は大丈夫かなという扱いをする。つまり、最終的には輸出者が関税法上、貨物についての責任を持つということなんです。

中条副主査 そこはわかっているので、だから輸出者が最終的な責任を持つとしても、フォワーダーの方が、これはいい子ですというのをもらっていれば、最終輸出業者の方がOKになるということになるわけですね。そう考えてよろしいですね。

上斗米課長 混載する貨物については、特定輸出者として承認を取ればすべてOKにしようというふうには思っています。

ただ、先ほど申し上げましたように、実態問題としてOKを取っていない方の荷物が一緒に入っていますとメリットは削がれるものですから、そこに入れる方々は、みんな特定輸出者としての認定を受けている者は増えるというふうには思っています。

あるいは、先ほど深川専門委員から御指摘があったように、実際、自分で買ってしまっただけの方がいいという形で、その場合は混載という形を取らないというケースも増えてくるのではないかと考えられます。

中条副主査 だけれども、フォワーダーがある程度、そこで扱う荷物については責任を持つから、そうすると、輸出する方はしやすくなるというわけではないんですか。

上斗米課長 結局、フォワーダーの方々が責任を持ってセキュリティをチェックするのと、貨物管理について、しっかり輸出者に対してフィードバックするような形を常にやってもらう。フィードバックして、輸出者が常に管理する体制があるかどうかというのを我々は輸出者について見たいわけです。それを、要するにフォワーダーの方々がやったとしても、輸出者の方はフォワーダー任せで、実は何も知らなかったというような方はコンプライアンスが高い優良者としては認定されないという形になってくるわけでございます。

中条副主査 話を元に戻すと、なぜ、それは海運ではやらないのか。

有富主査 海運も航空も両方OKにできそうですけれど。

中条副主査 これは航空貨物利用運送事業者でしょう。

尾澤政策調整官 はい。これは航空保安計画というのは、要するに航空の貨物についての制度だけでございます。

中条副主査 別に責めているわけではなくて、何で航空はOKで海運はだめだという、まず単純な理由を教えてくださいということなんです。

尾澤政策調整官 航空については、さっき申し上げましたように、国際民間航空条約、ICAOの方でそういうものを作りましょうという話になって、国際的な枠組みとしてそういうものがございます。

中条副主査 それをとりあえず持ってきましたということですね。

尾澤政策調整官 それを持たないとまずいということなんです。

中条副主査 海の方について、特にそういう話題と申しますかね、要求が出ていないということですか。

尾澤政策調整官 そういうものはなくて、WCOの文面の中でも、最終的に輸出者がありますから、税関がそういうものについてもチェックしていく。そういう枠組みになっていると思います。

中条副主査 それでは、一応、そちらは余りニーズがないと見ておられるということなんですね。

尾澤政策調整官 そうです。

中条副主査 そうかなという感じはするんですけども、そこは一応わかりました。

上斗米課長 アメリカの制度は、実はボランティアな枠組みですので、税関がすべてのそういったフォワーダー等についての認定ができる形になっているわけでございますけれども、日本でそれを仕組む場合は、税関の場合は関税法に基づいてやっていますから、関税法として見ていけるのは輸入者と輸出者と、それから、保税蔵置所という倉庫をやっている方々と、通関業者だけですので、この部分に直接的に法律から見ていくということはできませんけれども、それ以外の部分につきましては、それぞれの法律に基づいて関係当局においてやっていただいて、それをできるだけ税関としては活用していきたい。そういう考え方に立っているわけでございます。

中条副主査 今、アメリカの場合はフォワーダーとおっしゃったのは、そのフォワーダーという意味は、航空の方のフォワーダーだけですか。

上斗米課長 アメリカは、税関のプログラムは航空も海運もすごく、極端なことを言うと、成田空港株式会社とか、あるいは港湾を管理しているのは自治体であるわけですが、横浜市も

民間として入りなさいという、非常に網羅的なプログラムになっています。

中条副主査 それは、アメリカの横浜市での話ですね。

上斗米課長 アメリカの横浜市なので、おっしゃるとおりです。

それから、恐縮ですが、1点追加させていただきたいんですが、アメリカのプログラムで当然入って、これらのセキュリティをやると金がかかるものですから、バージニア大学が今年の4月にアメリカ税関の委託を受けて、どのくらい民間事業者に金がかかるようになりましたかという調査をやっています。

平均値で言いますと、輸入者はC - T P A Tが入る前、つまり、2001年以前にサプライチェーンの安全にかけるために年間平均2万5,000ドルを使っていた。それが、2005年には5万4,000ドル使うようになった。つまり、3万ドル弱、日本円に直して350万円程度、よけいに企業の負担がかかるようになったという調査結果を出しております。

逆に言うと、これだけ金をかけても見合うだけのベネフィットがあるかどうかということアメリカ企業は判断してやられたということでございますので、日本において、アメリカほど厳格ではないかもしれませんが、やはり、ある程度はコストというのは当然かかってくることになるんだと思います。

中条副主査 これは年間の1社平均ですか。

上斗米課長 1社平均です。

有富主査 企業の規模は、大小混ぜてということですね。

上斗米課長 はい。C - T P A Tのプログラムに参加している企業ですので、企業にアンケートを出して取った計算になっていますので、参加しているところは大きいところが比較的多いと思われるので、そういう意味では恐らく大企業が多いんだと思います。

有富主査 日本も、新制度への対応に、差額の3万ドル以上かかるような企業は今までどおりの体勢で、テンポラリーでやった方がトータルで得だと言える。そこが分岐点になりそうだから、数はなかなか目標としては難しいという話ですね。

上斗米課長 おっしゃるとおりで、そういう意味では我々もどうしても、そういったコストを吸収しても、なお、ベネフィットの方が大きい、金額ベースで輸出量が多いような企業の利用が増えるのではないかと。そういうふうに予想しております。

深川専門委員 アメリカとの間で、輸出に関わる相互認証というお話があったと思うんですけども、これはとりあえず日米のパイのお話だけで、要するにパイの間では双方ですね。だから、アメリカが自分のところが優良であると認めているところは日本も認めるという話ですか。

上斗米課長 アメリカは、自分が出す方についての認定というものはやっておりません。

深川専門委員 要するに、アメリカに輸出したい人ということですね。だから、自分はやらないんですね。

上斗米課長 はい。ただし、それでもアメリカのマーケットというのは各国にとって最も大きく、かつ開かれたマーケットですので、今まで輸出について余りそういったことに関心がなかったシンガポールのような国ですら、急に輸出者の認定制度を入れるというような発表をしまして、各国と

も、アメリカ市場に対して自国の企業の輸出競争力が上がるように認定をして、それをアメリカに認めてもらいたいということで、この相互認証の話はほとんど、ほかの国々からアメリカに申入れが殺到しているというのが現状でございます。

そういう意味で、我が国も乗り遅れないようにしなければ、我が国の国際競争力の観点から大きな問題があると考えておりますので、局長を旗頭にして頑張っているところでございます。

深川専門委員 まあ、力関係上、しょうがないから巨大な購買力で何でもそういうふうになってしまうと思うんですけども、多分、それは経産省さんの世界かもしれませんが、アメリカからすると、これでふるっていくと、あとはやはり安全保障上のいろんな、例えば日米間での情報交換みたいなものがあるって、そのうち、あなたのところはしっかりしていないから、知らないうちに某国に何とか輸出していたでしょう？、とかということまでかぶってくる可能性はないのですか。

村上室長 それは、そういう議論にはなっていないので、それぞれが国際レジームに基づいて規制をかけてやっていますので、そのような議論にならないとは思いますが、アメリカで一方的に日本が責められるとか、そういうことにはならないと思います。

深川専門委員 例えば、優良会社に認定してもらって山ほどアメリカに輸出していたが、そのミスが、知らなかったで済むかわかりませんが、知らないうちに戦略物資を某国に輸出していて、それを理由として優良資格というものが取り消されてしまうというような第三国を交えた話にはならないんですね。

日米間でパイでそれが守られていれば、今のところはいいんですか。アメリカはああいう国ですから、疑心暗鬼になるとすごいことを言うてくる可能性はやはりあるかなと思うんです。

上斗米課長 今回の点について、我々として優良として認定する際は、関税関係の法令のみならず、他法令でも法令違反があった場合については認定しないということになっておりますので、経産省の安全保障の関係で、あるいは外為法違反を犯した企業については、我々がコンプライアンス優良として認定する企業からは外れるということになっているところでございます。

そういう意味で、日本企業がアメリカに優良と認めてもらったとしても、日本を積み出し港として行く場合のみであって、中国から入ってくるものについては、先ほど申し上げたように、アメリカは依然として厳しいチェックを続けていくということになるのではないかと考えています。

有富主査 細かい話で申し訳ないんですが、外国のインテグレーターと言われているUPSやフェデックスが、例えば日本郵政公社比べると、通関制度がまったく違う。要は、その差はおかしいと主張しているんですけども、それは今度、日本郵政公社が完全民営化されるとどういうふうになるのですか。

上斗米課長 今回の関税法の改正で、そういった要望、あるいは国際基準ということを我々は考えまして、設置したところです。今、小包も含めて国際郵便が入ってきますと、通常の民間事業者が運ぶものについては、実際は委託を受けたエクスプレス業者が行っているわけですけども、輸入者が自ら申告をして、税関の許可が出て関税を納めるという通常の流れになる一方、郵便は特殊でございまして、つまり、もともとが始まった際に、郵便のスキームは差出人が一方的に相手に対して送るということを前提としているビジネスモデルであろうということで、受け取った人間が輸

入者ですから申告義務があるんですが、申告することができないだろうということがあったもの
すから、輸入者は何もアクションを取らずに、税関が実際、中身をチェックして、これは関税額が
幾らになりますということで金額を決めて、支払だけ受取人からやってもらうということをやっ
ていて、そこに差があったということでございます。

ただし、やはりビジネスモデルがだんだん変わってきますので、郵便を使って輸入者が商業的な
貨物を輸入するということが増えてきたものですから、ほとんどの国において、一定の金額以上の
ものについてはエクスプレス業者等、民間事業者が運ぶ場合と同じように、輸入者に申告してもら
うという制度が入っています。ちなみに、アメリカは、郵便物については、2,000 ドル以上は、通
常の手続きを取ってくださいということになっているわけでございます。

我々も、そうした諸外国の例も参考にしまして、20 万円以上の貨物については民間の事業者が運
ぶものと同様の手続きを取ってもらうということを今回の制度改正で入れました。ただ、実施時期に
ついては、どうしても新しくできる郵便事業会社のシステムをいじる必要があるというふうに現在の
の郵政公社側から聞いておりますので、そのシステムの準備期間というものがやはり必要であろう
ということで、民営化が本年の 10 月になされますけれども、それから 1 年から 1 年半の間に実施
する。そういう形で、具体的な政省令を整備するという形で、法改正自身は既に済んでいるところ
でございます。

有富主査 それは、税関での取扱いを民間と一緒にするという意味ですね。

上斗米課長 はい。20 万円以上のものについては一緒にするということになってまいります。

有富主査 法改正もやったということですね。

上斗米課長 やっております。施行の時期だけは政令で後ほど定めるとい形になっているとい
うことで、3 月末に法律自身は通っております。

有富主査 わかりました。

先日、経団連と話し合いの機会があったのですが、その中である人がしきりに言っていたことが
あります。アメリカの 9.11 テロ以降、日本の港に船積み前に 24 時間コンテナを置いておかなけれ
ばいけないということを、アメリカ側の一方的な要求を直接民間側がどんと受けて、それに対応せ
ざるを得なくなってしまうている。しかしそこは政府が間に立って、国同士でしっかりと交渉して
もらいたいと思っている、という話でした。この辺の現在の状況を教えていただけますか。

上斗米課長 アメリカの 9.11 以降、今、私が申し上げた C - T P A T プログラムのほかに、船
会社に対して事前にマニフェストを、要するに積んである貨物の情報をマニフェスト情報というん
ですが、それを提出しろということ義務付けているわけでございます。日本も法改正を行って入
れたんですが、アメリカとの決定的な違いは、日本は貨物が日本の港に着く 24 時間前までに船会
社に出してくださいというのに対し、アメリカは船に積む 24 時間前に、日本にあるうちに出して
くださいとなっています。これがリードタイムの面から見て、非常に企業にとって負担になってい
るというお話なんだと思います。

これについて、我々の審議官レベルでも先方当局とたびたびやっておりますし、あるいは外務省
を筆頭として日本政府でやったところでも問題提起をしているわけでございますけれども、実はこ

こは非常にアメリカはかたいというふう聞いております。というのは、アメリカで今、下院で可決されている法律などでは、海上貨物についてもすべてエックス線のスキャンをしる。スキャンしたものの以外は入れるなどが、航空貨物については一つひとつ空港にある機械を通せ。実は、そんなような内容の法律が下院では既に可決されておりまして、上院では別の形で通っているものですから、その間の調整によってどういうものが最初にでき上がるかわからないのですが、セキュリティの強化についてはむしろ強化する方向になっておりますので、日本政府からのいろいろなレベルについて働きかけをやっておりますけれども、残念ながら、方向は反対の方向に行くばかりというのが現状でございます。

有富主査 ご説明はわかりました。

深川専門委員 技術的な問題として、スキャンをする。それで、混載貨物のコンテナもスキャンできる機械があるやにお話を伺いましたけれども、あれは精度的には結構、アメリカはそう言っているらしいですけれども、相当程度わかるわけですか。

上斗米課長 日本でも、例えば横浜のような主要な港には大型エックス線の装置というものがありまして、そこにトラックがこうやってすうっと進入して行って、がちょっとロックされて、エックス線を流して、こうやってすうっと通っていくというのがあるんですが、それを見ると、麻薬などはなかなか見つかりにくいんですが、かなりの程度、見えるのは事実です。

ただ、結局、そこにいちいち運び込んで、その手間をかけるということは、日本の税関でもごく限られた貨物にしか行っていませんので、それですべてにできるというようなものではないということになりますので、すべてにやろうとすれば、むしろ、より簡便な形の装置を車か何かに積んで走らせて港の中を巡回するとか、港のゲートに悉皆的に置いて、ただ、そのときも列ができる形になりまして、うまくできるかどうかわかりませんが、そういった簡便な装置になればなるほどラフな形でしか映像は見えない形になってまいりますので、アメリカができると言っているのは、実は相当ラフなものになるのではないのかと思っております。

つまり、特定の放射線を発するような物質をチェックするだけとかという形になりまして、今、混載の中に具体的に何が入っているかというようなところを見極めるには、やはり相当程度の装置がある施設が必要になりますので、我々から見ると、現実的なのだろうかと言わざるを得ないお話だと思います。

中条副主査 随分と言葉の添削を後藤さんという課長補佐の方にさせていただいて、いつも学生の文章を添削している身からすると添削されるとき気分というのはこんなものなのかという、学生に対して反省をして、もう少し丁寧な言葉遣いをした方がいいと思ったりもしたんですけれども、お陰様で大分勉強になりました。

それで、保税搬入原則というのは法律にはそんな言葉はないんだということなのですから、それでは、今、これは法律に基づかないでやっているんですか。

上斗米課長 保税地域に搬入した後に申告をするとか、そこで許可を得た後は保税運送をするために手続を取るとか、そういう条文で幾つか入っておりまして、保税搬入原則という言葉自身とか、保税原則の定義は何かとか、そういうような言葉が入っているわけではありません。

中条副主査 それでは、そういう関連するものを総称して、あのことを保税搬入原則と呼んでいる。

上斗米課長 おっしゃるとおりです。それで私、わかりにくいので、先ほど横表で御説明申し上げたわけです。

ただ、あくまでこれは輸出の話でございますので、輸入については、まず港に着いたらコンテナヤードに降ろさざるを得ませんので、そこはすべて、まさに保税地域なので、保税搬入原則はすべてかかっている。かかっていない国というのはございませんので、そこは、この議論はあくまでも輸出だけということですので、それで我々の方から修文を出す際に「輸出における」とかそういう言葉が入っているということを御理解賜りたいと思います。

中条副主査 わかりました。

もう一つは、これも言葉で、植物は防疫で、動物は検疫なんですか。これも初めてで、これは陣田さんという補佐の方が書いてくださっているんです。

上斗米課長 法律にこういった書き方があります。

中条副主査 法律はそうなんですか。

上斗米課長 はい。古い法律ですので、当時の日本語の経緯までは私も実はわからないんです。

有富主査 それでは、今日のところはこのあたりでよろしいですか。

(「はい」と声あり)

有富主査 事務局の方から何かありますか。

萬谷企画官 質問させていただいてもよろしいですか。ちょっと細かいのですが、特定輸出の中で8社なり11社なりという話がありましたけれども、これは例えば金額ベースで見た場合に、仮に全体の中の半分とかそういう場合には何社であるとか、そういった金額ベースのデータというものがもしお持ちであれば、後でも結構ですので、教えていただければと思います。

上斗米課長 わかりました。後ほどお答えします。

有富主査 それでは、時間が予定より早いですが、本日の意見交換はこれで終了とさせていただきます。各省の皆様、委員の皆様におかれましては、本日、貴重なお話を聞かせていただきまして、本当に勉強になりました。ありがとうございました。