

情報交換の方法や責任分担のあり方に関する
ガイドライン

平成 18 年 3 月

はじめに

平成 17 年 3 月 30 日、関係 7 省庁は、平成 21 年までの 5 年間でやる国際物流の諸施策を掲げた「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」を策定したところであるが、同施策パッケージに基づく諸施策を推進するため、同年 8 月 9 日、関係 7 省庁と 22 経済団体から構成される「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」を発足させ、進捗状況の点検・評価のほか、必要に応じた施策の見直しを行うこととした。

同協議会企画調整委員会の下には、複数のワーキンググループ（WG）が設置され実務者による具体的検討が行われ、「米国等における物流セキュリティ対策への対応検討WG」においては、米国への輸出に際して、荷主、海貨事業者、利用運送事業者等と船会社の間での情報交換の方法や責任分担のあり方に関するガイドラインについて検討を行ってきた。

ここにWGの委員各位、本報告書を策定するにあたりご協力をいただきました関係者各位に対し、心から感謝申し上げますとともに、広く関係者に活用を期待する次第である。

米国等における物流セキュリティ対策への対応検討WG

1. ガイドライン策定の背景

米国側のセキュリティ対策が原因により、対米輸出国側の事業者に大きな負担が生じている。特に、船積 24 時間前までにマニフェストを提出するため、従来、船積 1 日前程度に設定されていたコンテナヤードへのコンテナ搬入締切時刻（コンテナヤード・カット・オフ・タイム：CY カット）が約 48 時間程度前倒しされており、著しく物流効率が低下している状況にあり、今般、ガイドラインを策定するに至ったものである。

2. ガイドラインの目的

24 時間ルール緩和は、当面の間、困難であるという現状を踏まえ、次善の策として、米国への輸出に際して、荷主、海貨事業者、利用運送事業者等と船会社の間での情報交換の方法や責任分担のあり方に関するガイドラインを作成した。

これにより、一定の条件を備えたコンテナについては、十分なセキュリティ対策を実施しつつ、貨物情報の提出時期と分離してコンテナの搬入締切時刻を 2006 年までに概ね入港 2 日前（土日祝祭日を含む）に短縮することを目指す。

3. 本ガイドラインの構成

3. 1 盛り込む内容の概要

国際海上コンテナ輸送に関わる関係者別に、次の項目をガイドラインに盛り込むことを検討する。

- 1) リードタイム短縮に向けた各関係主体別の努力目標
 - (1) 荷主、海貨事業者、利用運送事業者等
 - ・ 貨物情報の電子提出の促進
 - ・ 政府のコンプライアンスプログラムへの参加の促進
 - (2) 外航船舶運航事業者
 - ・ 貨物情報の迅速な処理とする体制整備
 - ・ コンテナの搬入締切時刻と貨物情報の提出締切時刻の分離を可能にする仕組みの構築
- 2) 民間の関係者間での情報交換の方法
 - ・ 関係者間での情報交換を迅速に行う仕組みの構築
 - ・ 電子化促進の方策
- 3) トラブルが発生した場合の関係者間での責任分担のあり方
 - ・ トラブルの類型化と類型別の責任分担のあり方

3. 2 ガイドライン

1 趣旨

国際的にもセキュリティ対策の重要性が認識される中、米国側のセキュリティ対策が原因で、対米輸出国側の事業者には大きな負担が生じている。特に、船積 24 時間前までにマニフェストを提出する必要があるため、従来、船積 1 日前程度に設定されていたコンテナヤードへのコンテナ搬入締切時刻（コンテナヤード・カット・オフ・タイム：CY カット）が約 48 時間程度前倒しされており、著しく物流効率が低下している状況にある。

これに対し、日本政府においては、これまでも、日米規制改革及び競争政策イニシアティブや日米投資イニシアティブなどでの協議の場を通じて、海運貨物の船積 24 時間前マニフェスト（貨物情報）提出義務化が、貨物輸送の遅延及び海運業者の追加費用を発生させているとの懸念を表明するとともに、C-TPAT 参加者に対する 24 時間ルールの柔軟な適用を要請してきた。今後とも、官民連携のもとでリードタイム短縮に向けた米国政府への働きかけが望まれるが、24 時間ルールの緩和は、当面の間、困難な状況である。

このような状況に鑑み、次善の策として、米国への輸出に際して、荷主、海貨事業者、利用運送事業者等と船会社の間での情報交換の方法や責任分担のあり方に関するガイドラインを作成することにより、一定の条件を備えたコンテナについては、十分なセキュリティ対策を実施しつつ、貨物情報の提出時期と分離してコンテナの搬入締切時刻を 2006 年までに概ね入港 2 日前（土日祝祭日を含む）に短縮することを目指すものとする。

2 リードタイム短縮に向けた各関係主体別の努力目標

(1) 荷主、海貨事業者、利用運送事業者等：

(現状)

- ・ CY カットを短縮するためには、早い段階での輸出貨物の確定と船会社への貨物情報の提出が必要になる。
- ・ 荷主施設で輸出通関を行うことにより、貨物情報の確定を早めることが可能になる。
- ・ 荷主等による貨物情報の電子化は、船会社の入力作業の効率化につながり、リードタイムの大幅な短縮を可能にする。
- ・ 海外の製造業、物流業者への米国の C-TPAT の適用や WCO での米国の C-TPAT の枠組みの採択など、米国の C-TPAT の適用がグローバル化しつつある。

(ガイドライン)

- ・ 現行の米国側のセキュリティ対策のもとで CY カットの短縮を実現するためには、荷主等は船会社との信頼関係を構築し、輸出貨物の確定とその貨物情報の船会社

への提出時期等について事前に十分な取り決めを行うよう努めること。

- ・ コンプライアンスの優れた輸出者を対象とする特定輸出申告制度（2006年3月実施）については、荷主の自社施設等で輸出通関が行われることから、貨物情報の船会社への提出時期等が早まることによってCYカットの短縮が可能になり、結果として貨物の発地から船積開始までのリードタイムの短縮が見込まれるので活用するよう努めること。また、荷主等は、海外現地法人が海外政府のコンプライアンスプログラムへ参加することが望ましい。
- ・ 荷主等は、船会社への貨物情報の提出に当たっては、電子提出を原則化するよう努めること。

（2）外航船舶運航事業者

（現状・問題点）

- ・ CY カットを短縮するためには、荷主等から送付された貨物情報を、社内で迅速に入力、補正、修正し、AMSヘデータ送信する必要がある。
- ・ 北米航路における個別のサービスコントラクトのもとで、特定の荷主等に限ってCYカットを短縮すると作業現場の混乱が生じる恐れがある。

（ガイドライン）

- ・ 迅速かつ柔軟に対応できるように、社内体制、情報システムを整備するよう努めること。
- ・ CY カットの短縮を希望する荷主等への対応により、作業現場の混乱が生じないように、荷主等との間で、輸出貨物の確定とその貨物情報の船会社への提出時期等について事前に十分な取り決めを行うよう努めること。

3 民間の関係者間での情報交換の方法：

（現状・問題点）

- ・ 現状でも大手荷主と大手船会社の間ではブッキングの電子化が実施されているが、中小船会社や船舶代理店の中にはEDIの対応が困難な場合も多い。
- ・ ハウスB/Lは、船会社から混載業者にマスタB/Lが発行された後に、混載業者により輸出者に対して発行されている。

（ガイドライン）

- ・ 荷主等の社内システムとの接続やNACCSの船積確認業務（ACL）の利用促進を始め、関係者間での情報交換を迅速に行うよう努めること。
- ・ 中小船会社や船舶代理店のEDIの対応を促進するための情報ネットワークの普

及に努めること。

- ・ ハウス B/L の早い段階での発行、および受渡しのためにハウス B/L 情報の電子化を促進するよう努めること。

4 トラブルが発生した場合の関係者間での責任分担のあり方：

(現状・問題点)

- ・ 貨物と情報の分離により、現物の貨物とマニフェストの記載内容の不一致が生じた際の責任分担の議論が不可欠であり、当該不一致に起因して船会社に課される罰金をはじめ、船舶の入港差し止めや遅延が発生した際に船会社が蒙る様々な損失や、当該荷主を始め、その他の荷主に生じる迷惑や損失に係る責任などを負うことは不可能であると認識している船会社も多い。

(ガイドライン)

- ・ 現行の米国側のセキュリティ対策のもとでの CY カット短縮については、原則的には、個々の船会社の自主的な判断に委ねることとするが、船会社は前向きに検討するよう努めること。
- ・ 荷主等の具体的な責任負担の内容については、船荷証券の「裏面約款」等を踏まえて船会社と取り決めることとなるが、船会社側では、内容の不一致により生じるリスクの大きさを荷主等が十分理解できるように、具体的なトラブルの発生事例等の情報開示に努め、発生事例をもとに荷主等の具体的な責任範囲について協議する場を持つこと。
- ・ より多くの荷主等が CY カットの短縮を実現するために、予め、輸出貨物の確定とその貨物情報の船会社への提出時期等について、事前に荷主等と船会社との間で取り決めを行い、その取り決めを CY カットの短縮を希望する荷主等が遵守しないことによって生じたトラブルに対しては、船会社に過失があることが証明されない限りは、CY カットの短縮を希望する荷主等がその責任を負うこと。

(参考) リードタイムの現状と要望 (平成 16 年度のインタビュー調査結果)

<現状>

図表：24 時間前申告ルール実施後の荷主と船会社の作業フロー

3日前		2日前		1日前			
16時半～17時	17時～	午前	午後	午前	午後		
荷主・NVOCC		船会社		船会社		船会社	
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">①コンテナ搬入 ※リーファーコンテナ、 危険物は従来通り1日前 搬入</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">②貨物情報提出</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">・貨物情報の入力、補正、 修正作業</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">・AMSへのデー タ送信完了</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">・AMSからのDo Not Load回答 待ち ※問題がある場合には、データ送信後24 時間以内にDo Not Loadの回答あり</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">・船積開始</div>

※船会社へのアンケート結果の中で「米国税関への申告に要する時間」として1～36時間と幅のある回答結果が得られたが、1時間は貨物情報受理後、AMSへデータ送信するまでの時間を想定した回答であり、36時間はAMSからのDo Not Load回答待ち時間までを含めた時間を想定した回答であった。

<要望>

○荷主・NVOCC

- ・ 「②貨物情報提出」のみ入港3日前で「①コンテナ搬入」は従来どおり入港1日前へ
- ✓ 一般コンテナも従来どおりの入港1日前搬入にしてほしい
- ✓ 荷主施設等での通関申告が貨物情報の確定を早め、「①コンテナ搬入」のカットタイム延期につながる可能性がある

3日前		2日前		1日前			
16時半～17時	17時～	午前	午後	午前	午後		
荷主・NVOCC		船会社		船会社		船会社	
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">①コンテナ搬入 ※リーファーコンテナ、 危険物は従来通り1日前 搬入</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">②貨物情報提出</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">・貨物情報の入力、補正、 修正作業</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">・AMSへのデー タ送信完了</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">・AMSからのDo Not Load回答 待ち ※問題がある場合には、データ送信後24 時間以内にDo Not Loadの回答あり</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">・船積開始</div>

○船会社

- ・ 入港3日前の「①コンテナ搬入」と「②貨物情報提出」
- ✓ バンニング直前の貨物内容変更により貨物情報の変更作業が増加する恐れがあるため、コンテナと貨物情報は同時に提出してほしい
- ・ 電子化の促進
- ✓ 入力作業時間の削減、船会社の情報入力ミスの減少につながるため、電子化を促進してほしい。
- ・ CBPからの回答時間の短縮/積込許可回答の提示/Do Not Loadの理由の提示をしてほしい。

おわりに

一定の条件を備えたコンテナについては、十分なセキュリティ対策を実施しつつ、貨物情報の提出時期と分離してコンテナの搬入締切時刻を短縮することを目指すためには、WG関係者を始め、関係団体、関係事業者等が、本ガイドライン確実に普及させるという意識を共有するとともに、関係事業者が、本ガイドラインに自主的に取り組むことが必要である。

また、実施状況を広く関係者に知らせるため、本ガイドラインの実施状況を定期的に把握し、関係者の意見を踏まえガイドラインの見直し等を図っていくことが必要である。

なお、本ガイドラインの実効性を一層高めるためには、以下の課題についても今後検討していくことが重要である。

【課題1】国際物流に係る業界団体間での連携強化

本ガイドラインでは、米国への輸出に際して、荷主、海貨事業者、利用運送事業者等と船会社の間での情報交換の方法や責任分担のあり方に関して取りまとめを行った。

一方、リードタイム短縮に向けては、ターミナル・オペレーターや倉庫事業者、貨物自動車運送事業者等の協力も必要不可欠となることから、今後、これら業界にも本ガイドラインの周知徹底を図り、連携を強化していく必要がある。

【課題2】個々の事業者への「米国等における物流セキュリティ対策への対応に関するガイドライン」の普及啓発

個々の事業者への「米国等における物流セキュリティ対策への対応に関するガイドライン」の周知徹底を図るために、各々の業界団体を中心になって、ホームページへの掲載や研修会の開催、資料配布など具体的な普及啓発活動の方法を検討していく必要がある。

参考資料

1. 用語解説

【か行】

海貨業者

：海運貨物取扱業者のこと。港湾運送事業法に規定する一般港湾運送事業（一種）のうち「港湾において、荷主の委託を受けて行う個品貨物の沿岸荷役及びはしけ輸送を一貫して行う」事業をいう。また、荷主だけでなく、船社の委託も受けられるのが新海貨業で、通常、これもあわせて海貨業と称している。

【は行】

ハウス B/L(House B/L)

：NVOCC 業者の発行する B/L。船社 B/L(Master B/L)は港～港までしか発行されないが、House B/L は港～現地指定場所まで発行できる。

包括事前審査制度

：輸出者が同一種類の貨物を継続して輸出する場合、税関においてあらかじめ事前に審査を受けておくことにより、迅速に輸出通関手続を終えることができる制度。

【ま行】

マスターB/L(Master B/L)

：貨物の船積を証明するために船会社が荷送人に発行する作成する有価証券。

マニフェスト (manifest)

：本船の積載貨物を積み地、揚げ地、船荷証券番号別に、貨物明細、受け荷主等を記載した積み荷の一覧表の目録である。通関上の必要書類で、各国揚げ地税関は本船入港の際に、船長署名入りマニフェストの提出を求め、貨物の取り締まり及び課税を行う。

【ら行】

利用運送事業

：運送事業者の行う運送（実運送に係るものに限る。）を利用して貨物を運送すること。

【アルファベット】

ACL

：Sea-NACCS の船積確認事項登録。ACL は、輸出関連手続きに際し、D/R (Dock Receipt) の書類提出が不要となり、また、EDI 情報から B/L (Bill of Lading) を作成することができるなどのメリットがある。

AMS (Automated Manifest System)

: 米国通関システム。

Booking

: 船腹予約（船積予約）。船会社、航空会社に貨物の運送依頼の予約をすること。通常、ある特定の航路に就航する船舶又は航空機について、ある仕向地までのスペースを確保する意味で用いられる。

CBP (Customs & Border Protection)

: 米国税関国境保護局。

C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)

: 官民が協力して、サプライ・チェーン及び国境での安全を強化するための官民共同イニシアティブ。

CYカット

: コンテナヤードへのコンテナ搬入締切時間。

EDI (Electronic Data Interchange)

: 電子データ交換。異なる利用者間で事務処理や商取引等にかかわるデータを広く合意された標準的な規約のもとにコンピュータ間で直接交換すること。

FCL (Full Container Load)

: コンテナ1個分を満たした貨物のこと。

LCL (Less than Container Load)

: コンテナ1個分を満たすには足りない小口貨物のこと。

NACCS (Nippon Automated Cargo Clearance System)

: 通関情報処理システム。国際運送貨物に係る税関手続き、その他の国際貨物業務を、迅速かつ的確に処理するための電算処理システムのこと。本システムの運営・管理の業務を行う運営体である独立行政法人通関情報処理センター（NACCSセンター）のホストコンピュータと、税関、通関業者、船会社、その他利用者事務所の端末コンピュータを接続し、国際貨物業務等をオンラインで処理する。航空貨物と海上貨物を扱う2つのシステムがあり、それぞれ Air-NACCS および Sea-NACCS と称される。

NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier)

: 自らは船舶を運航しないが、運送責任を負い利用運送を行う業者のこと。国際複合一貫輸送の業者等、複数の運送手段を組み合わせで一貫輸送を行う場合等、荷主に対して運送責任を負い、それぞれのキャリア（船社等）に対しては自らが荷主となる。

WCO (World Customs Organization)

: 世界税関機構。各国の関税制度の調和・簡易化と関税行政の国際協力を推進する国際機関で、本部はベルギーのブリュッセルに置かれており、2003年4月現在、162カ国・地域が加盟している。

2. WGで出された主な意見

	区分	荷主	船会社
(1)	24 時間ルールによる情報提出の枠組みの変更	C-TPAT 参加者に対する適用を免除して欲しい。 国際間の税関システムの接続によるデータ送信を要望する。 海上輸送貨物の到着前基準への変更を要望する。	CY カットの前倒しは 24 時間ルールによる情報提出の枠組みの変更が前提である。
(2)	関係者間の電子化の促進	荷主→フォワーダー→船会社間の電子化促進が必要である。	荷主→フォワーダー→船会社間の電子化促進が必要である。
(3)	貨物と情報の分離	<p>船会社への情報提出は 3 日前（可能であれば 2 日前）、貨物の搬入は 1 日前にして欲しい。</p> <p>FCL 貨物と LCL 貨物で異なる。FCL 貨物については貨物と情報の分離は可能である。</p> <p>貨物と情報の流れを切り離すことによって、利便性が高まる。問題が発生しペナルティが課せられる場合は荷主の責任のはずであるが、それを回りに押し付けているところに問題がある。</p>	<p>貨物と情報の分離により、内容の不一致が生じた際の責任分担の議論が不可欠である。</p> <p>船会社としては当該不一致に起因する罰金をはじめ、船舶の入港差し止めや遅延が生じた時に、他の荷主に生じる迷惑や損失に係る責任まで負うことは不可能である。</p> <p>信頼の高い荷主との間には弾力的な運用が可能となっているが、そうでない荷主との間では難しい。</p> <p>荷主側からの貨物情報の正確さと、その貨物が積載されるべきコンテナの情報の内容を保証してもらえるのであれば、その荷主と船会社の間での前倒しは可能になる。</p>

米国等における物流セキュリティ対策への対応検討WG 名簿

【WGメンバー】

(敬称略)

佐野 勝俊	日本海運貨物取扱業会	常務理事
関根 康	外国船舶協会	専務理事
富島 正和	(社) 日本荷主協会	情報通信部会長
平井 進	日本機械輸出組合	
増山 正己	(社) 日本船主協会	
水田 嘉憲	(社) 日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会	理事長
村田 恭	(社) 日本貿易会	
吉本 隆一	(社) 日本ロジスティクスシステム協会	JILS 総合研究所 主幹研究員

(以上 五十音順)

【関係行政機関】

財務省関税局税関調査室
財務省関税局事務管理室
財務省関税局監視課
財務省関税局業務課
経済産業省貿易経済協力局貿易振興課
国土交通省総合政策局複合貨物流通課
国土交通省海事局外航課
国土交通省港湾局総務課港湾保安対策室
国土交通省港湾局港湾経済課
国土交通省政策統括官付政策調整官付