

港湾関係手続の簡素化・迅速化の取組

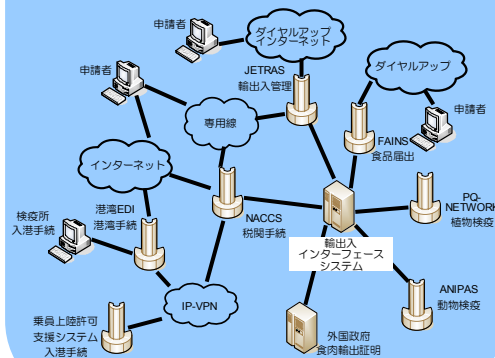
平成19年2月22日

国土交通省 港湾局

輸出入及び港湾関連手続の簡素化・迅速化への取組状況

シングルウィンドウ化 (平成15年7月23日)

平成13年8月の「国際物流改革プラン」(塩川イニシアティブ)を受けて、Sea-NACCS(通関情報処理システム)、港湾EDIシステム等関係6府省7システムを連携・接続し、複数の手続を1回の入力・送信で可能とするシングルウィンドウ化を実現



更なる手続の簡素化・統一化

FAL条約対応 (国際海上交通簡易化条約) (平成17年11月1日)

- 各官庁統一申請様式 (FAL様式) の採用

16種類 → 8種類
- 入港前手続様式の策定

5種類 → 1種類
- 入出港届等の項目を簡素化

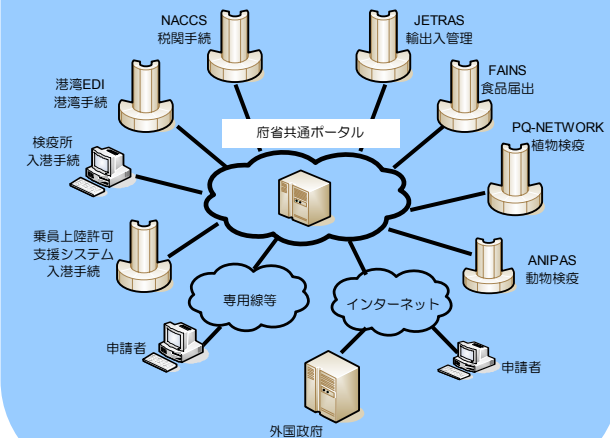
600項目 → 200項目
- システムによる電子申請についても入力項目の簡素化等を実施
- 関税法、港湾法、港則法等の改正
- 申請情報の反復利用 (平成18年3月) 港湾EDIシステム利用者はNACCSに登録された船舶情報の参照が可能

業務・システムの最適化

輸出入及び港湾・空港 関係手続業務の 業務・システム最適化計画 (平成17年12月28日)

関係6府省7システムに係る府省共通ポータルを構築し、次世代シングルウィンドウを実現

次世代シングルウィンドウイメージ図 (平成20年10月予定)



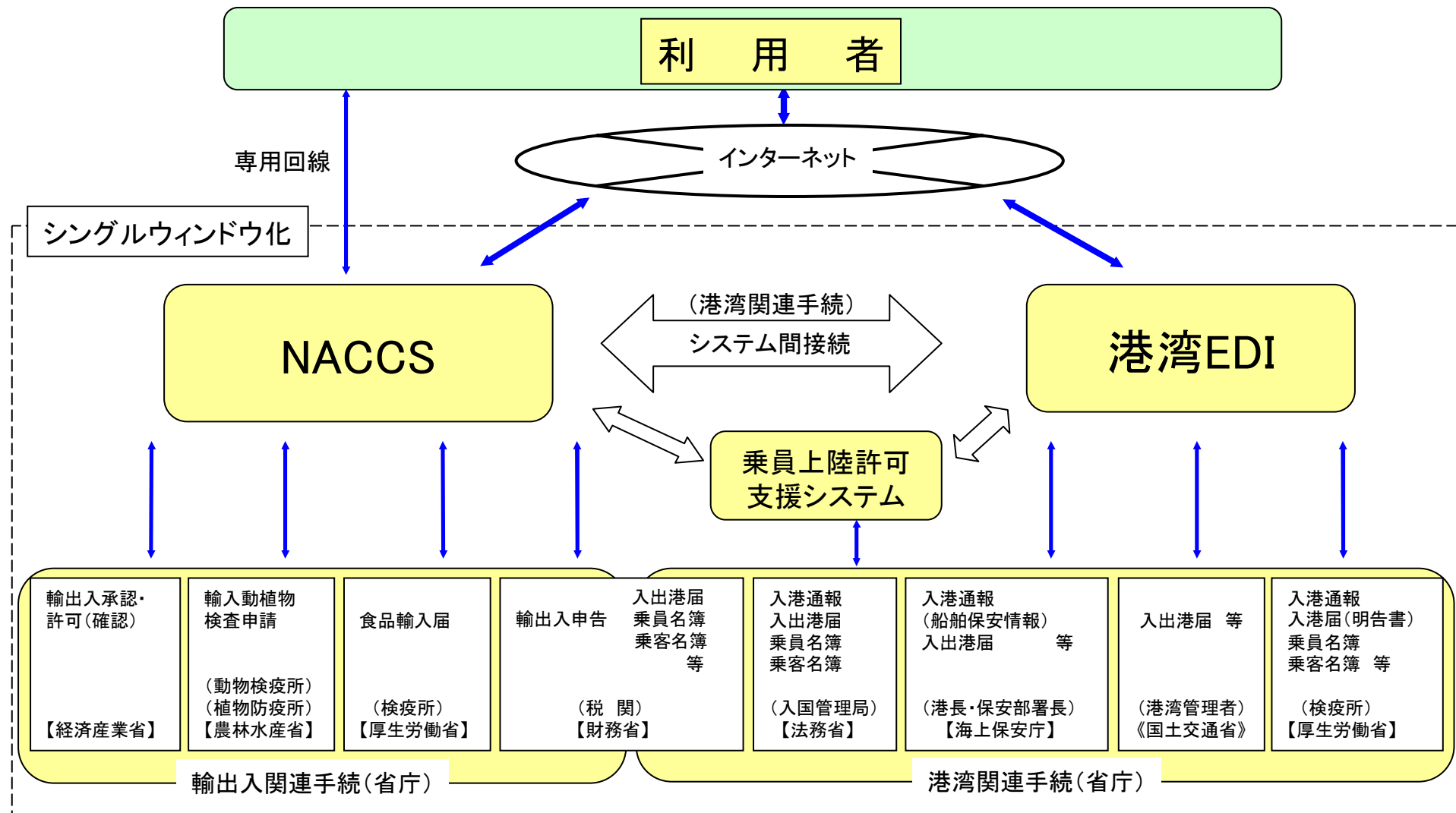
輸出入・港湾関連手続の電子化・簡素化に関する政務官会合
(第一回:平成16年9月7日)

(工程表の管理等)

港湾関連手続の概要

平成15年7月23日

港湾EDIシステム、Sea-NACCS、乗員上陸許可支援システム等を連携・接続し、関係6省の手続をシングルウィンドウ化



FAL条約(国際海上交通簡易化条約)について

(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965)

整備年

IMOにおいて1965年採択、1967年発効。2006年9月時点で107カ国が締結（日本については2005年11月に発効）。

目的

船舶の入出港に関する手続（入出港、通関、入管、検疫、衛生手続等）を標準化し、国際海上交通の簡易化・迅速化を図る。

概要

船舶の入出港に関する申請書類を原則として9種類に限定
FAL条約と異なる手続等を採用する場合は、IMOへ相違通告する義務

【FAL条約で規定されている 9種類の書類】

- ・一般申告書
- ・貨物申告書
- ・船用品申告書
- ・乗組員携帯品申告書
- ・乗組員名簿
- ・旅客名簿
- ・危険物積荷目録
- ・万国郵便条約に基づき郵便物について要求される書類
- ・検疫明告書

FAL条約の締結

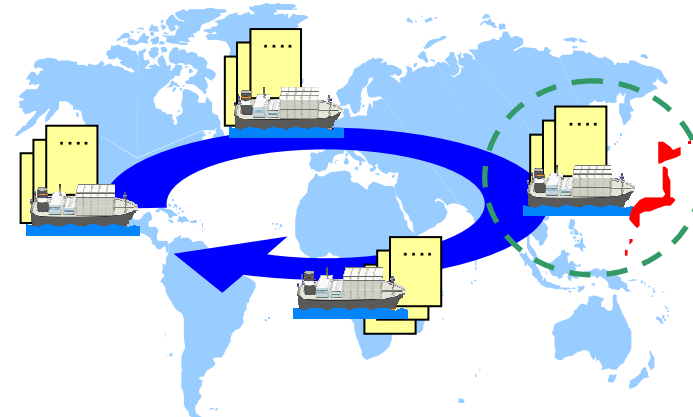
併せて

全体手続の簡素化・画一化

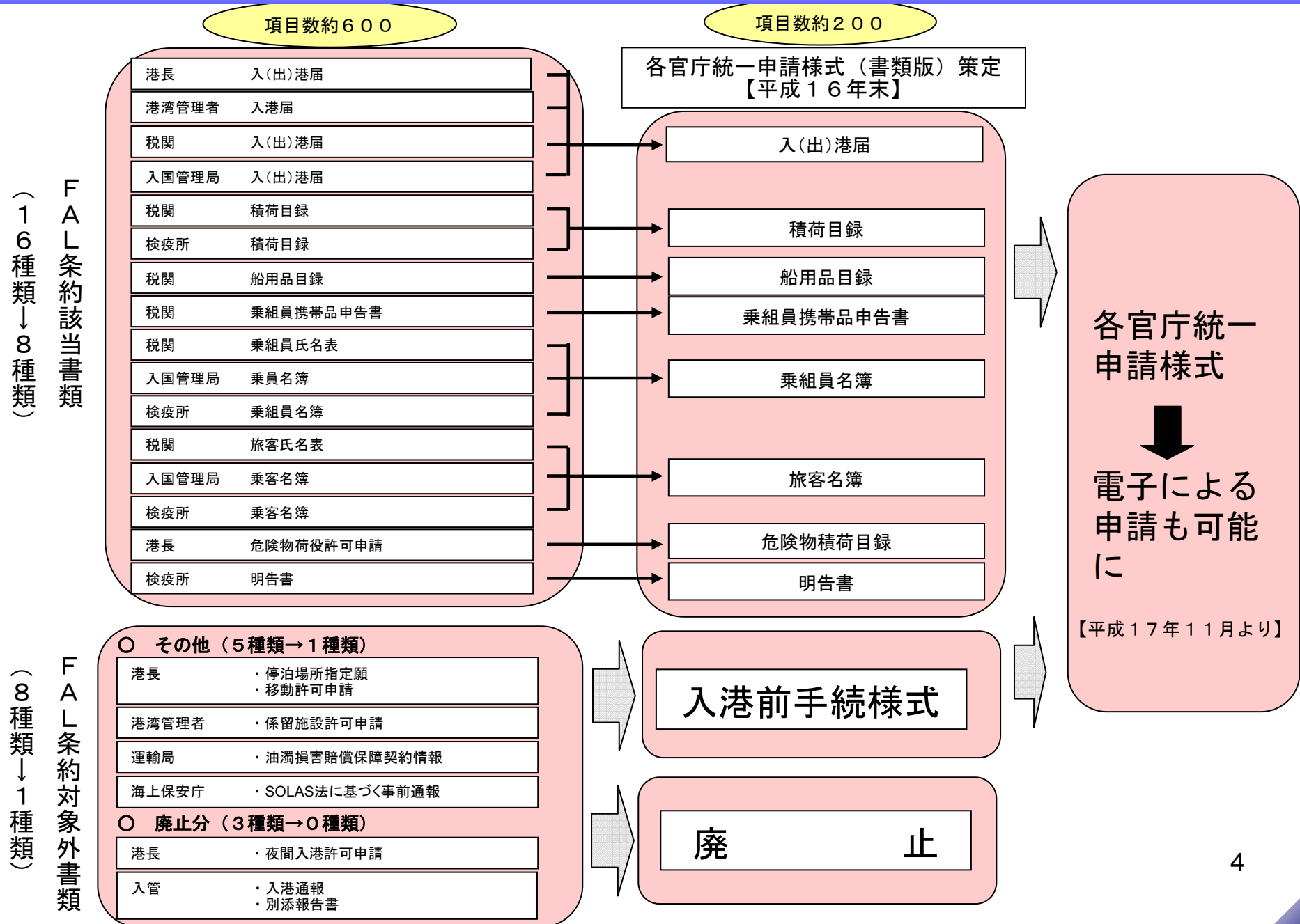
簡易な手続の普及により、国際物流が円滑化する。

→物流コストの削減!!

→国際競争力の強化!!



FAL条約締結を契機とした港湾手続の簡素化・電子化等



第8回輸入手続所要時間調査

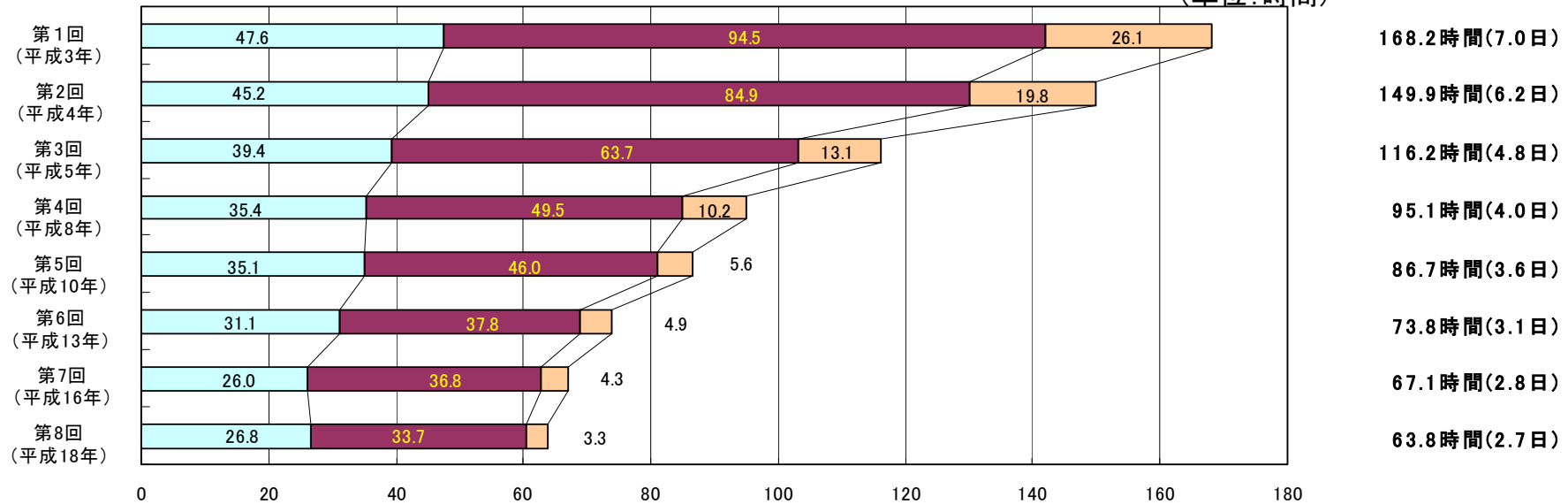
海上貨物

①全貨物

凡例： 入港～搬入 搬入～申告 申告～許可

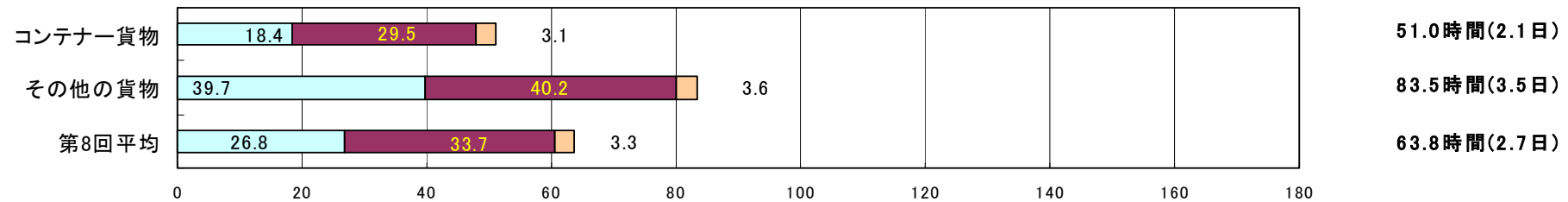
(単位:時間)

総所要時間



②コンテナ貨物

総所要時間

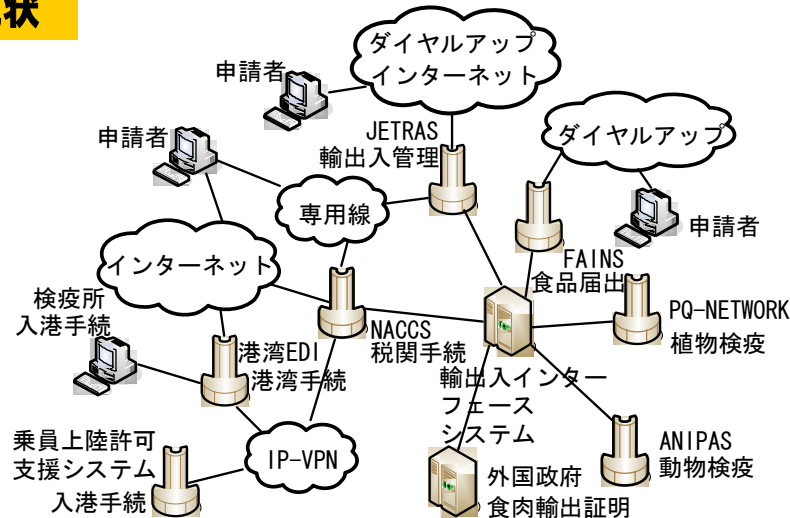


- 【参考】
- 平成13年7月に閣議決定された総合物流施策大綱において「平成17年度までに、輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間を2日程度に短縮する」とされているが、上記②の調査結果を見れば、総所要時間は、2.1日となっており、当該目標は概ね達成されたものと考えられる。
 - 平成17年11月に閣議決定された総合物流施策大綱(2005-2009)においては、「スーパー中樞港湾における船舶入港から貨物引取りが可能となるまでのリードタイムの1日程度への短縮を目標」とするとされている。
 - 税関においては、従来から主要空港等において夜間休日も職員を常駐する体制を整備していたが、港湾の24時間化等の動きを踏まえ、平成14年10月から、コンテナ貨物の取扱いの多い一部の官署(6税関8官署)について、執務時間外の一定の時間帯に職員を配置する通関体制の試行を実施、平成15年7月からは、全国の主要港湾14官署において、執務時間外の通関体制を本格的に実施した。

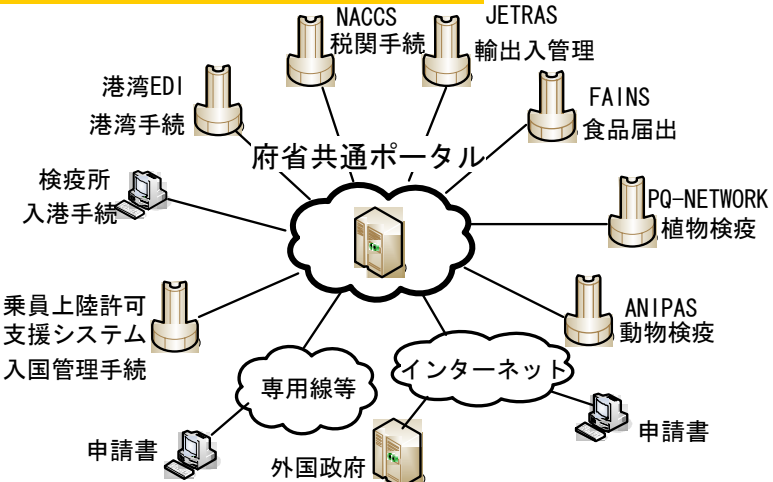
次世代シングルウィンドウの概要

基本方針 輸出入・港湾手続等に係る窓口の完全一本化

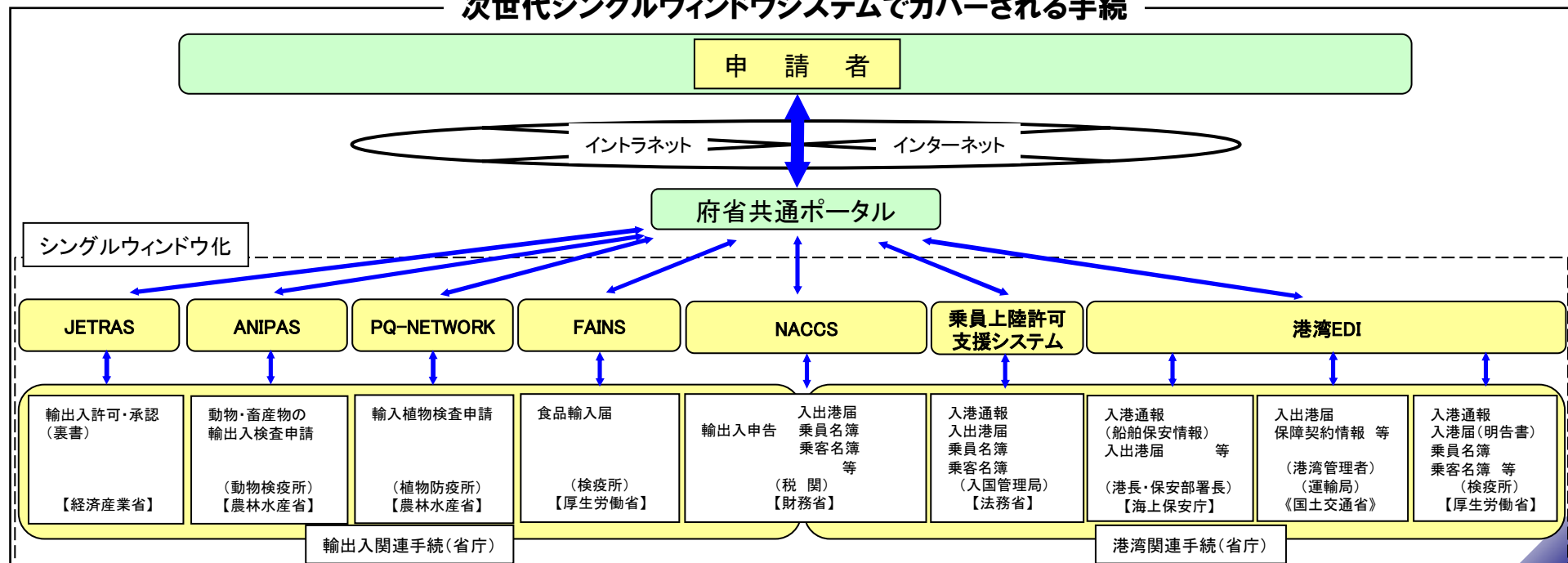
現状



将来(平成20年10月稼働予定)



次世代シングルウィンドウシステムでカバーされる手続



次世代シングルウィンドウによる利便性の向上

現行シングルウィンドウの課題

- × 申請窓口が複数存在
- × 各府省毎に申請者のID・パスワードを設定
- × 各府省毎に申請者へ情報提供
- × 各府省に類似業務が存在(入港前の業務:7業務など)
- × 各府省毎に入力項目や入力コード等を設定
- × 各府省毎にデータ送信時期を設定

改善

各府省の壁を越えた一元化・共通化

次世代シングルウィンドウで実現

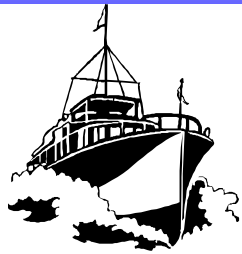
- 申請窓口を一元化
- 申請者のID・パスワードを統一
- 情報提供窓口を一元化
- 類似業務を統合(入港前の業務:1業務など)
- 入力項目名や入力コード等の共通化
- データ送信時期を統一

- 申請窓口の明確化
- 入力業務の負担軽減
- 反復申請の回避 7

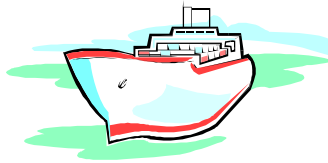
関係システムの更新スケジュール

年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年～
輸出入手続 インターフェースシステム		平成19年10月以降 府省共通ポータル 開発・試験	平成20年10月 府省共通ポータル稼動 (次世代シングルウィンドウ)		
Sea-NACCS		平成19年4月以降 更改Sea-NACCS開発・試験	平成20年10月以降 更改Sea-NACCS稼動		
Air-NACCS			平成20年4月以降 更改Air-NACCS開発・試験	平成21年10月以降 更改Air-NACCS稼動	
FAINS			平成20年4月以降 更改FAINS開発・試験	平成22年1月以降 更改FAINS稼動	
ANIPAS	平成18年4月以降 更改ANIPAS開発・試験	平成19年9月以降 更改ANIPAS稼動		平成21年4月以降 新機能追加ANIPAS稼動	
PQ-NETWORK	平成18年4月以降 更改PQ-NETWORK開発・試験	平成19年9月以降 更改PQ-NETWORK稼動		平成21年4月以降 最適化植物防疫所総合システム(仮称)稼動	
JETRAS	平成18年度以降 更改JETRAS開発・試験			平成19年度以降 更改JETRAS稼動	
港湾EDI			平成20年4月以降 港湾EDI開発・試験	平成20年10月以降 新機能追加港湾EDI稼動	
乗員上陸許可 支援システム		平成18年度以降 新機能開発・試験		平成19年10月以降 新機能追加乗員上陸許可システム稼動	

港湾関連手続(港湾EDI)の概要



入港前



入港



出港

係留施設使用許可申請(港湾管理者)

入港通報(入管・検疫)

危険物荷役許可申請等(港長)

航路通報(海上交通センター)

船舶保安情報(保安部署)

保障契約情報(地方運輸局)

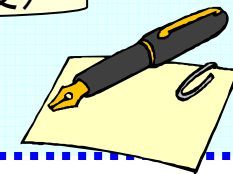
入港前に必要な手続



入港届(税関・入管・港長・港湾管理者)・明告書(検疫)

乗員上陸許可申請(入管)

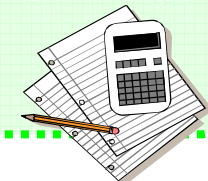
入港時に必要な手続



とん税及び特別とん税納付申告(税関)

出港届(税関・入管・港長・港湾管理者)

出港時(前)に必要な手続



港湾関連手続の簡素化・電子化に対する港湾局の取り組み

入出港に際し必要な書類は多い時で二十数種類になる。港湾管理者、税関、入管など各官庁への持参が原則で、船が来るたび、一つ一つ回らなければならない。電子化が進んでいるシンガポールや韓国・釜山などと比べると、時間がかかる分、コストもかさむ。

平成8年6月 運輸省(当時)が国内の港湾管理者毎に異なっていた入出港書類の様式を統一、電算機でデータ交換するEDIシステムの検討開始

← 港湾管理者毎に異なる様式の簡素化・統一化

平成11年度 港湾EDIシステムの試行的運用開始
港湾EDIシステムにより一部の港湾管理者への手続が電子化

← 15年5月 電子情報処理組織として法制化(港湾法第50条の2)
システム間接続に向けた関係省庁との調整

平成15年度 港湾関連手続のシングルウィンドウシステムの稼働

← 経済界、政界より手続の更なる簡素化・FAL条約の批准の要請
港湾法の改正(管理者の入出港届様式を法規定し、FAL様式義務付け)

平成17年11月 FAL条約等に対応した電子申請受付開始

← 更に利便性の高いシングルウィンドウ化推進の要請
関係府省による最適化計画の策定

平成20年10月 次世代シングルウィンドウシステム(府省ポータル)の稼働開始

シングルウィンドウおよび港湾EDIへの要望事項

輸出入および港湾関連手続に関する提言(2006. 11)

(日本経済団体連合会)

1. 輸出入通関制度(財務省)

- 「日本版C-TPAT」の導入
 - ・ITの徹底活用と輸出者のコンプライアンスの優劣を反映したメリットの付与
 - 輸出入通関制度の抜本的見直し
 - ・「保税搬入原則」の見直し
 - ・「二段階申告」の原則化
- 平成19年改正予定だが部分的見直しでは不十分

2. 特定原産地証明(経済産業省)

- 事前準備の段階も含めた処理期間の短縮を図るべき、また料金体系も見直すべき
- コンプライアンスの優良な事業者に対し、「自己証明」を認めるべき

3. 港湾行政(国土交通省)

- 近接する港湾間の広域的な連携を強化し、一体的・効率的な運営を図るべき
- 主要港湾については、国のリーダーシップにより、「ポートオーソリティ」を実現すべき
- 届出書式の統一、ペーパーレス化を実現すべき
 - ・港湾管理者ごとに、申請項目、媒体(電子システム・紙)が異なっている

4. 省庁間の連携強化(関係省庁)

- 内閣に調整本部を設置し、通商戦略の司令塔として担当大臣を任命の上、推進すべき
- コンプライアンス基準の整理・統合を図るべき
 - ・各省ごとに個別の「コンプライアンスプログラム」が設定されている
- 一回、一箇所に入力するだけで手続が全て完了する「真のシングルウィンドウシステム」を実現すべき
 - ・現行の「シングルウィンドウシステム」は、各省庁の既存のシステムを単に接続した状態

(原因)

現行シングルウィンドウは平成15年に既存の各府省のシステムをとりあえず接続したもの

(対応方針)

関係省庁で連携した様式の統一化・申請窓口の一本化による次世代シングルウィンドウの実現(既定方針)

港湾管理者手続は地方自治体毎に決定されており、国の手続に比べると統一が困難である

統一モデル様式の策定と港湾EDI化による次世代シングルウィンドウへの機能追加

要望に対するシングルウィンドウおよび港湾EDIの取組

様式の統一化・申請窓口の一本化

- 入出港に必須の手続
(入出港届・係留施設使用
許可申請)

様式の統一化、港湾
EDI化(電子申請)対応
済(平成17年11月)



- 関連手続システム全体の
申請窓口の統一

港湾管理者、税関、入管
等の手続システムについ
て平成20年10月までに
申請窓口統一



次世代シングル
ウィンドウの実
現

次世代シングルウィンドウへの機能追加

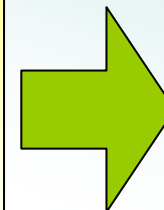
統一モデル様式の策定

- 船舶の入出港及び荷役の
手続に係る国による統一モ
デル様式の策定



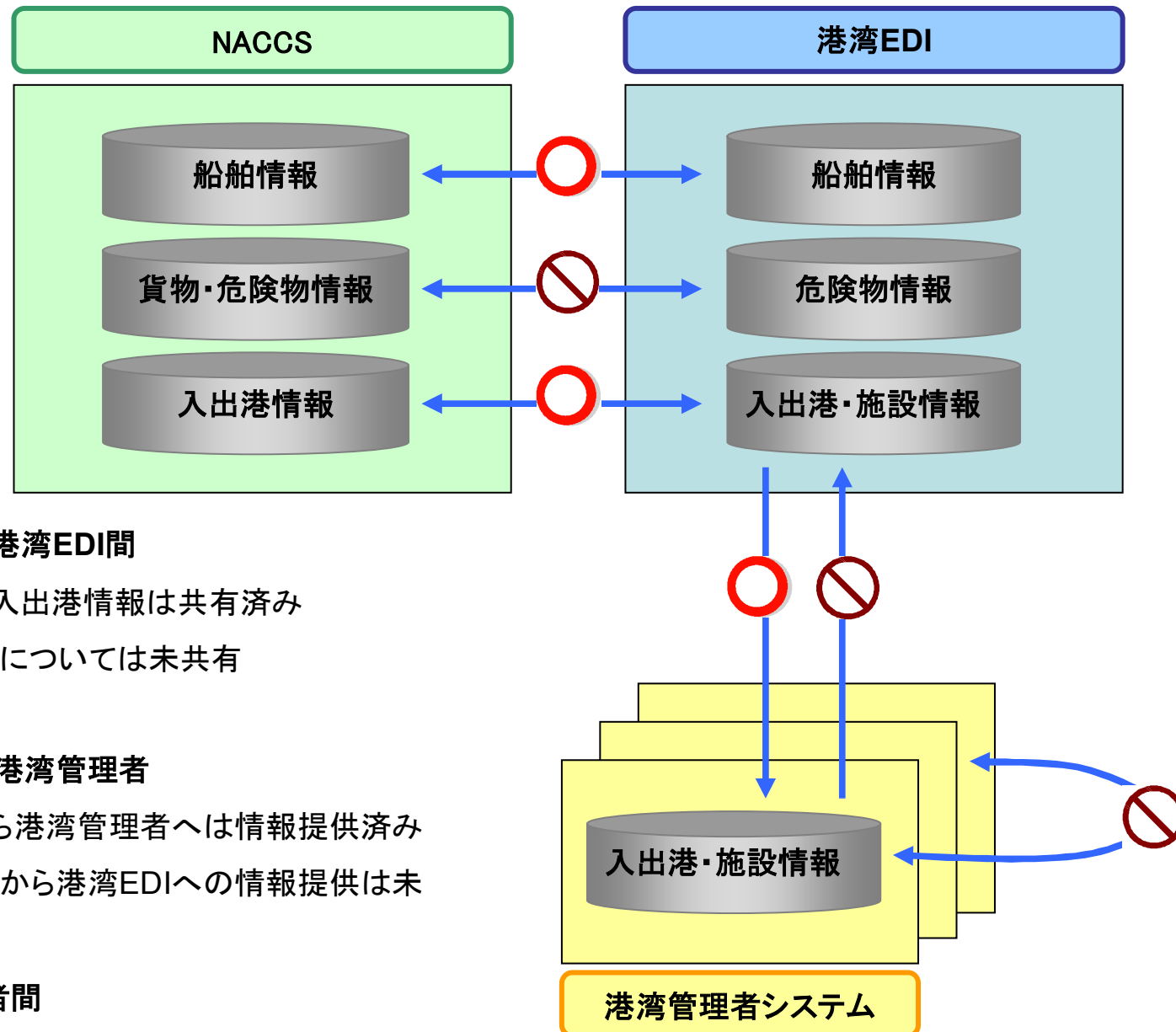
港湾管理者への要請

- 統一モデル様式の採択
- 使用頻度の低い手続の整
理統合
- 港湾EDI電子申請事項への
追加



次世代シングル
ウィンドウへの
機能追加

各システム間の情報共有の現状



■ NACCSと港湾EDI間

船舶情報、入出港情報は共有済み
危険物情報については未共有

■ 港湾EDIと港湾管理者

港湾EDIから港湾管理者へは情報提供済み
港湾管理者から港湾EDIへの情報提供は未

■ 港湾管理者間

港湾管理者間での情報共有は未