

港湾関連手続のワンストップ化の推進

- 港湾EDIシステムに関する検証 -

評価報告書

平成18年3月

国土交通省

目次

・「港湾関連手続のワンストップ化の推進」の政策レビューの趣旨	1
（１）政策レビューの目的	1
（２）国土交通省の政策評価制度	1
（３）政策レビューの進め方	3
・「港湾関連手続のワンストップ化の推進」の背景とその後の動向	6
（１）港湾EDIシステムの開発に至る経緯	6
（２）港湾EDIシステムの拡張の経緯.....	11
・政策レビューの対象とする政策目標・施策および評価指標の設定.....	17
（１）港湾EDIシステムに関するプログラム評価の枠組み	17
（２）プログラム評価の対象とする政策目標	19
（３）政策目標に向けた具体施策	20
（４）評価項目と指標	27
・「港湾関連手続のワンストップ化の推進」の評価	28
（１）港湾EDIシステムの普及率.....	28
（２）経済効果.....	31
（３）利用者の声	37
（４）評価結果.....	58
・評価のまとめと今後の方向性.....	63
（１）課題点の抽出.....	63
（２）今後の対応方針（案）	66

参考資料 我が国の港湾手続とシングルウィンドウシステムの対象業務

参考資料 港湾EDIシステムに関するアンケートの個表

参考資料 輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言

参考資料 有識者の意見と対応

(評価書の要旨)

<p>テーマ名</p>	<p>港湾関連手続のワンストップ化の推進 - 港湾 E D I システムに関する検証 -</p>	<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>港湾局港湾経済課 港湾情報化推進室 (港湾情報化推進室長 斉藤 純)</p>
<p>評価の目的、 必要性</p>	<p>・国民生活や産業社会における I T 化とともに、行政サイドの I T 化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型 I T 社会」の実現が図られるべきという「 I T 革命の推進」が求められる。一方、港湾における諸手続は、複数の行政機関に様々な様式の申請・届出等を行う必要があり、非常に煩雑であった。その課題を解消するため、国土交通省の港湾分野（港湾管理者・港長）における行政手続の電子化・ワンストップサービス化を推進する港湾 E D I システムの普及等により、行政手続を電子的に受け付けることが可能な体制を整備していく必要がある。</p>		
<p>対象政策</p>	<p>・「港湾関連手続のワンストップ化の推進」に関わる施策を評価対象とする。 ・港湾関連手続とはわが国の港湾に出入港する船舶に関わる行政手続の内、港湾管理者、海上保安庁（港長、海上交通センター所長、海上保安官署の長）地方運輸局に関わる申請や届出を指す。なお、検疫所、入国管理局、税関について、船舶に関わる申請や届出も検討対象とするが、評価には含めない。</p>		
<p>政策の目的</p>	<p>・国土交通省の港湾分野（港湾管理者・港長）における行政手続の電子化・ワンストップサービス化を推進する港湾 E D I システムについて、その普及等により、行政手続を電子的に受け付けることが可能な体制を整備し、利用者の効率性を高めていく。</p>		
<p>評価の視点</p>	<p>・港湾 E D I システムの対象手続の簡素化と対象手続の拡大（アウトプット） ・港湾 E D I システムの普及及びそれによる業務の効率化（アウトカム）</p>		
<p>評価手法</p>	<p>・政策形成の背景やデータ等の整理・分析することにより、「港湾関連手続のワンストップ化の推進」の必要性、業績、成果等について評価した。 ・船舶代理店を中心とした利用者のアンケート調査を行い、利用状況や今後の課題を把握した。 ・利用者である船舶代理店及び、申請・届出先である港湾管理者、海上保安庁、運輸局等に対してヒアリングを実施し、現状の問題点や今後の課題を把握した。</p>		
<p>評価結果</p>	<p>(必要性の評価)</p> <p>・国際競争力のある社会実現のために港湾関連手続の電子化が不可欠との指摘があり、港湾に関わる行政手続きの電子化を実施した。さらに経済会からの要望等に対して関連する府省を横断した効率的な電子手続の実現が不可欠となった。</p> <p>(業績の評価)</p> <p>・港則法の特定港及び重要港湾以上の港湾管理者への普及率は 88% となり、港湾 E D I システムの利用への環境は整備されつつある。 ・申請件数、登録者数は順調に増加し、平成 17 年 11 月段階で、申請件数 77,407 件、登録者数 1,238 事業所となった。</p>		

	<ul style="list-style-type: none"> ・項目数の削減や夜間入出港届の廃止等の成果があった。 (成果の評価) ・港湾諸手続に電子化による経済効果はワンストップの実現により毎年約 7.3 億円となっている。 (総合的な評価) ・港湾関連手続のワンストップ化の推進は普及率の向上に資する港湾 E D I システムの改編や各種施策の実施により、港湾関連手続のワンストップ化が推進されたと評価される。 ・経済効果をより高めるために、申請件数をさらに増大させる方策が必要である。
政策への反映の方向	<ol style="list-style-type: none"> 1) 一度入力したデータの徹底的な活用 <ul style="list-style-type: none"> 情報項目の標準化によりデータの再利用の促進 申請者間でのデータが共有できる仕組みの開発 新たな船舶単位のデータベースの構築と共同利用 2) I T に詳しくない利用者にも使いやすい環境整備 <ul style="list-style-type: none"> マニュアルの改善、ブロック別説明会 新規利用者の開拓(出張講習等) 港湾管理者独自システムとのシームレスな連携の検討 3) 府省共通ポータル(窓口)による次世代シングルウィンドウサービスを実現
第三者の知見活用	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾関連手続を初めとする港湾行政に造形の深い以下の有識者に評価報告書を提示し、助言を得てとりまとめた。 金子 彰(東洋大学 大学院 国際地域学研究科・国際地域学専攻 教授) 津守 貴之(岡山大学 経済学部 助教授)
実施時期	平成 17 年度

・「港湾関連手続のワンストップ化の推進」の政策レビューの趣旨

(1) 政策レビューの目的

本政策レビューのテーマは「港湾関連手続のワンストップ化の推進」であり、国土交通省が実施してきた「港湾関連手続のワンストップ化の推進」に関して総合的な評価を行うことを目的とする。

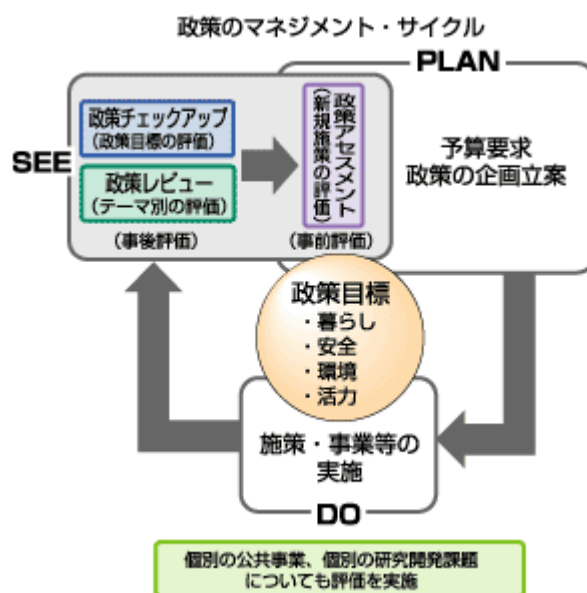
なお、「港湾関連手続のワンストップ化の推進」のために、「港湾EDIシステム」を構築し、効率的な港湾関連手続の実現を目指している。そこで「港湾関連手続のワンストップ化の推進」の評価に当たって、「港湾EDIシステム」に関して検証を実施した。

(2) 国土交通省の政策評価制度

1) 政策評価とは

- ・政策評価とは、国の行政機関が主体となり、政策の効果等に関し、測定または分析し、一定の尺度に照らして客観的な判断を行うことにより、政策の企画立案やそれに基づく実施を的確に行うことに資する情報を提供することである。
- ・政策評価は、企画立案(plan)、実施(do)、評価(see)を主要な要素とする政策の大きなマネジメント・サイクルの中にあって制度化されたシステムとして組み込まれ、実施される。
- ・平成13年1月15日には、各府省が政策評価に関する実施要領を策定するための標準的な指針となる政策評価に関する標準的ガイドラインが決定され、全政府的な政策評価の取り組みが開始されており、平成14年4月1日以降は、政策評価制度の実効性を高め、国民の信頼を一層向上させることを目的として制定された行政機関が行う政策の評価に関する法律に基づいて政策評価が実施されることとなる。

図 政策のマネジメント・サイクル



出所) 国土交通省 HP より転載

2) 政策評価基本計画

平成 13 年に交付された「行政機関が行う政策の評価に関する法律（平成 13 年法律第 86 号）」にもとづき、国土交通省では平成 14 年 3 月に、「国土交通省政策評価基本計画（以下「基本計画」という）を制定し、政策評価の実施に関する方針や評価の観点、評価結果の反映、公表等、省内体制・手続き等を定めた。

基本計画では、事前評価（政策アセスメント）、業績測定（政策チェックアップ）及び政策レビューの 3 つを基本的な政策評価の方式と定めており、ここでは政策レビューの内容を次のように設定している。

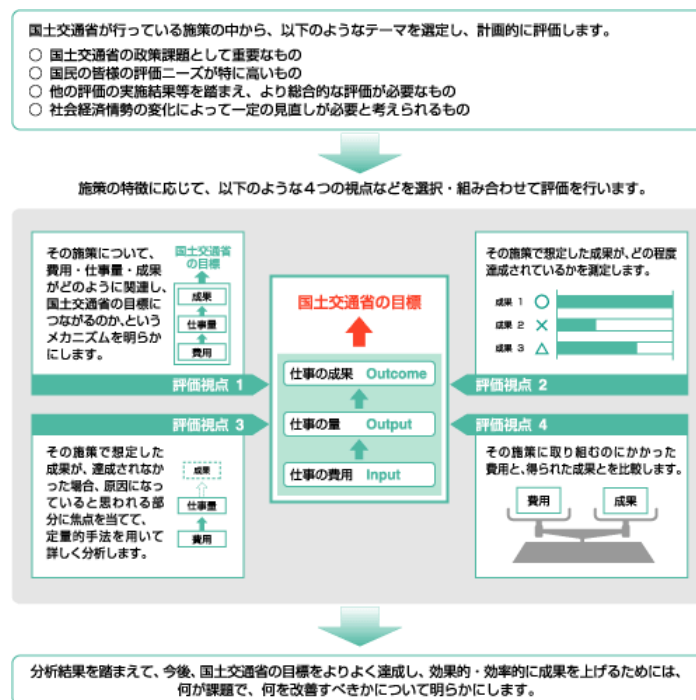
政策レビューは、実施中の施策等を目的や政策課題に応じて一括して対象とし、それらが目的に照らして所期の効果をあげているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見するものである。

政策レビューは、特定のテーマについて掘り下げた分析を行うことにより、関連する政策の企画立案や改善に必要な情報を得ることを目指すものである。

3) 政策レビューとは

- ・社会経済情勢や政策チェックアップの結果などを踏まえてテーマを選定して、総合的に掘り下げた分析・評価を行う手法である。
- ・政策レビューの実施によって、目標の達成状況や、社会経済情勢の状況に応じて、政策の機敏かつ不断の見直しを行う。
- ・政策レビューの実施方法は下図の通り。

図 政策レビューの実施方法



出所) 国土交通省 HP より転載

(3) 政策レビューの進め方

1) 適用する評価手法

基本計画の手順に従い、本政策レビューでは、表に示す評価手法を段階的に適用し、今後の政策課題とその改善方を明らかにするものとする。

表 政策レビューの進め方

基本計画に定める手順	本政策レビューでの適用手順
テーマに即した目的や政策目標を明確に設定し、関連する施策等の範囲を明らかにする。	必要性評価：「港湾関連手続のワンストップ化の推進」に係る政策形成の背景とその後の動向から政策目標と施策体系（プログラム）の関係を把握することにより、政策の必要性・妥当性を評価する。
当該プログラムによる業績を評価し、所期の目的とした成果が適切に達成されているかどうかを検証する。	業績の評価：「港湾関連手続のワンストップ化の推進」のツールとなる「港湾EDIシステム」の導入港湾や対象となる港湾関連手続の効率化や範囲の拡大等の整備状況から業績の達成度を評価する。
	成果の評価：業績の達成が「港湾関連手続のワンストップ化の推進」という成果に適切に結びついているか、成果の達成度を評価する。
それがどのように達成されたか、また効率的な実施のあり方はどのようなものかを分析し、今後の政策への要請を可能な限り明らかにする。	総合的な評価：以上の評価に加えて、港湾関連手続に係る関係者の意見を総合することにより、情報システム整備の内容や管理運営の状況が政策の実施効果とどのような関係があるかを評価し、今後の政策への要請を把握する。
今後、目的や目標をよりよく達成し、効果的・効率的に成果をあげるためには、何が課題で、改善方策として何が考えられるかについて明らかにする。	今後の政策への要請（課題と改善方策）検討：以上の評価結果を総合し、今後の「港湾関連手続のワンストップ化の推進」に係る政策課題とその改善方を検討する。

2) 関係者に対するアンケート調査

アンケートの目的

「港湾EDIシステム」の利用状況や利用に際して課題等を把握するためにアンケート調査を実施した。

2003年7月に検疫所への手続が追加されたこと、通関情報処理システム（NACCS）、港湾EDIシステム及び乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続、連携されたことで、輸出入・港湾関連手続のワンストップ化が推進され、港湾管理者、港長、検疫所、

税関、入国管理局への手続きのシングルウィンドウ化が実現した段階でアンケートが実施されている。

このため本アンケートでは、

港湾EDIシステムの利用状況、利用者の意見・要望等を把握すること、
利用の支障となっている課題や要望事項について、整備局において対応できる事項については対処していただくとともに、本省で解決すべき課題等について報告していただくこと、
の2点を内容としている。

実施要領

a．対象事業者

主要な事業者についての港別の申請先登録状況を整理した「主要な事業者の港別申請先登録状況整理票」を参考に選定した。

b．とりまとめ様式

申請される方々の港別EDIシステムの登録状況を以下～に分けて対応するアンケート用紙に記入してもらっている。

- ・SWのID関連付けを登録（港湾EDIとSea-NACCS及び（又は）乗員上陸許可支援システム）：アンケート用紙1へ
- ・SWのID関連付けを登録（港湾EDIのIDを取得しておらず、Sea-NACCSと乗員上陸許可支援システムのみ）：アンケート用紙2へ
- ・港湾EDIのIDを取得しているが、SWのID関連付けは未登録：アンケート用紙3へ
- ・港湾EDIのIDを取得しておらず、かつ、SWのID関連付けが未登録：アンケート用紙4へ

c．アンケートを実施するにあたっての留意事項

本アンケートは、単に利用者の意見・要望等を把握するにとどめるのではなく、アンケートを通じて利用者が現在抱えている問題を明らかにし、港湾管理者及び港長に関して解決できる問題についてはヒアリング後の対応も含め、アンケートシートの「(対処内容)」の欄に対処した内容を記入してもらっている。

また、本省又はWAVE（港湾EDIシステムの運営委託者）にて対応すべき問題については、その内容を明確にして、上記と同様にアンケートシートの「(対処内容)」の欄に記入してもらっている。

未登録事業者へのヒアリングに際して

- ・定期運行されている船舶の場合（定期貨物船・フェリー・クルーズ船等）港湾管理者によっては、一定期間（例：東京港は一ヶ月間、横浜港は年間）まとめて申請・届出を受け付けている所も多数、事前にこれらを確認してもらい「未登録事業者」へのアンケートは、外航船舶を取り扱っている事業者についてはSWの利用促進のためアン

ケートをお願いし、内航船舶のみを取り扱っている場合は、港長と港湾管理者への申請・届出のみのため、「港湾管理者へは一括申請・港長へはFAXで申請を行っており、現状不便を感じていない」という事業者もいるため、アンケートを受ける意志が特になければ実施していない。

3) 関係者ヒアリング

アンケート調査だけで汲み取れない成果の達成状況や達成の要因、波及効果の実情や今後の政策課題を探るため、港湾EDIシステムの利用者や、関係者へのヒアリングを行った。ヒアリング対象は以下のとおり選定した。

船舶代理店 2社

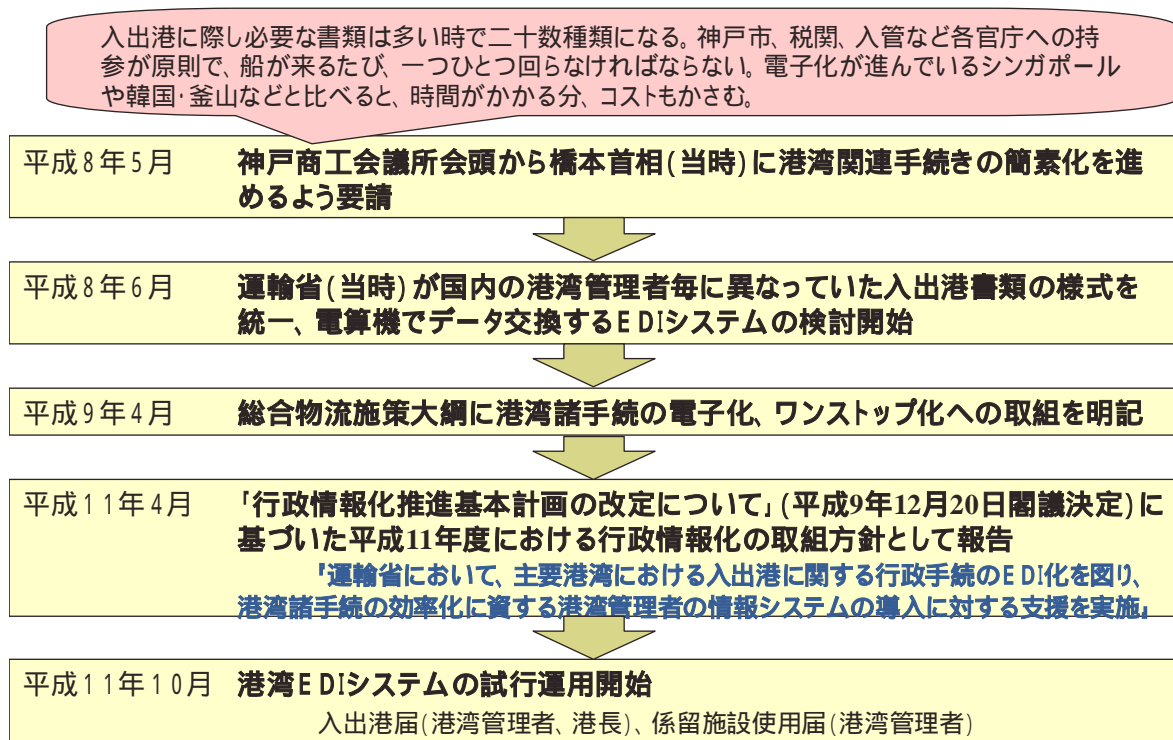
港湾EDIシステムを利用する府省

・「港湾関連手続のワンストップ化の推進」の背景とその後の動向

(1) 港湾EDIシステムの開発に至る経緯

- ・港湾EDIシステムは、下図の通り、平成8年5月の神戸商工会議所会頭（牧氏：当時）から橋本首相（当時）への港湾関連手続の簡素化を進めるべきとの要請に端を発し、平成11年10月に港湾EDIシステムの試行運用開始に至った。

図 港湾EDIシステムの開発に至る経緯



- ・港湾EDIシステムは、平成8年5月に橋本首相（当時）が神戸市を訪問した際に、神戸商工会議所会頭（牧氏：当時）からの港湾関連手続の簡素化を進めるべきとの要請があった。これに応えるために翌6月には運輸省（当時）で、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システムの検討が開始された。
- ・平成9年4月には、総合物流施策大綱が閣議決定され、港湾諸手続の電子化、ワンストップ化への取組が明記された。以下に総合物流施策大綱から港湾EDIシステムに関する部分を抜粋して示す。

総合物流施策大綱

平成9年4月4日閣議決定

第1 基本的考え

- (1) はじめに
- (2) 目標と視点

おおむね平成13年（2001年）を目途に次の3点を実現することを目標として掲げ、総合的な物流施策に取り組む。

アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な物流サービスが提供されるようにすること。

このような物流サービスが、産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供されるようにすること。

物流に係るエネルギー問題、環境問題及び交通の安全等に対応していくこと。

この目標を達成するため、政府は、次の3つの視点に基づき、規制緩和の推進、社会資本の整備及び物流システムの高度化に関する施策を講じる。

相互連携による総合的な取組み

多様化するニーズに対応した選択肢の拡大

競争促進による市場の活性化

第2 横断的な課題への対応

(1) 社会資本等の整備

(社会資本整備のあり方)

(社会資本の効率的利用)

(民間による社会資本整備)

(物流拠点の整備)

(2) 規制緩和の推進

(規制緩和のあり方)

(安全規制のあり方)

(3) 物流システムの高度化

(情報化の推進)

近年の情報通信技術の革新によって、情報の瞬時の伝達、広範な共有及び大量の情報の保管・処理が可能になり、経済活動全般にわたり情報化が進展し、電子商取引が普及し始めている。物流効率化を進めるには、在庫管理、受発注、ピッキング、仕分、集荷、配送、検品、店頭管理などの業務全般においてこうした技術を有効に活用して、情報化に対応していくことが不可欠である。このため、システムの相互運用性・相互接続性を確保して、関係者間の情報の伝達及び共有をできる限り円滑化して、情報化による便益をより広範に享受できるようにしていくことを基本とする。

具体的には、物流分野の電子商取引を推進していくため、必要なソフトウェア開発、実証実験及び商取引データに関するシタックス(電子データ交換(EDI)の構文)、メッセージ(EDIのデータ項目)等ビジネスプロトコル(EDIに使われるデータ項目について名称、属性、内容、桁数等を定めた定義集)の標準化を行う。

中でも、国内陸上貨物取引及び輸送・保管の分野において、複数の端末機の設置等による重複投資、重複入力といった問題を解決しつつ、同業種間のみならず異業種間の企業においても効率的な情報交換を可能にするため、荷主と陸上運送事業者等との間の電子計算機の連携利用に関する指針を平成9年夏までに策定

して、EDIの導入を進める。さらに、陸上貨物輸送分野で利用されている物流EDI標準メッセージの利用分野を拡大させて、倉庫分野の標準メッセージの作成及び中小企業向けソフトウェアの開発を促す。

また、国及び地方公共団体が輸出入、出入港等の行政手続において率先して情報化によるペーパーレス化及びワンストップサービスの実現に取り組む。

- (標準化)
- (新技術の開発と利用)
- (商慣行の改善)

第3 分野別課題への対応

(1) 都市内物流

- (道路交通の円滑化)
- (自営転換)
- (物流拠点の整備等)
- (鉄道貨物及び河川舟運の活用)

(2) 地域間物流

- (内航海運輸送の促進)
- (鉄道貨物輸送の促進)
- (道路及び広域物流拠点の整備)
- (トラック、トレーラー輸送)

(3) 国際物流

国際物流については、手続の簡素化・情報化、規制緩和及び社会資本整備により、近年の輸入増加に対応した国際物流システムを形成して、国際物流に係るコストを低減させつつ、貨物が港湾及び空港の通過に要する時間を減少させていくこと等により物流サービスの水準を国際的に遜色ない水準にする。このことにより、我が国内外価格差の是正及び産業立地競争力の改善に寄与する。

- (ターミナルの整備と運営)
- (港湾運送)
- (手続の情報化・簡素化)

行政手続申請者の負担を軽減し、行政手続上の理由で輸出入貨物が港湾及び空港に滞留しないようにするため、輸出入手続及び港湾諸手続の情報化・簡素化を進める。

具体的には、平成11年度までを目途に、外為法に基づく輸出入許可及び承認の手続と、主要港湾及び国際空港における出入港、検疫等の行政手続をEDI化して、既存の通関情報処理システム等との連携を図ることにより、輸出入及び港湾諸手続のペーパーレス化及びワンストップサービスの実現を目指す。

また、通関情報処理システムのうち海上システムについて、平成11年度までに現行システムを更改し、輸入コンテナ貨物については入港前の予備審査制を活用して貨物の到着確認と同時の許可取得を可能にするとともに、輸出コンテナ貨

物については事前にコンテナ扱いとして申出があった場合には輸出申告における申告項目を簡素化する等、機能強化を図る。

さらに、これらの行政手続の情報化・簡素化の措置と連携して、民間における情報化の取組みを促していく。特に輸入コンテナ貨物については、入港から申告までの所要時間を縮小することにより、コンテナ船が入港してから貨物の搬出までの作業及び手続が、おおむね他の主要先進国並みの迅速さで処理することが可能となることを目指す。

(輸出入貨物の国内陸上輸送)

(輸出入貨物の国内海上輸送)

(国際海上輸送)

(国際航空貨物の利用促進)

(国際物流拠点の整備)

第4 今後の施策実施体制

(1) 関係省庁の連携

(2) 地域毎の連携

(3) 大綱のフォローアップと改定

- ・平成11年3月には、行政情報化推進基本計画の改定に伴い、行政情報化の取組方針が見直されて、『運輸省において、主要港湾における入出港に関する行政手続のEDI化を図り、港湾諸手続の効率化に資する港湾管理者の情報システムの導入に対する支援を実施』が明記された。以下に行政情報化の取組方針から港湾EDIシステムに関する部分を抜粋して示す。

行政情報化の取組方針

平成11年3月31日行政情報システム各省庁連絡会議了承

「行政情報化推進基本計画の改定について」(平成9年12月20日閣議決定)記の第3の5の(1)に基づき、平成11年度(1999年度)における行政情報化の取組方針を以下のとおり定める。

改定後の行政情報化推進基本計画に基づき策定する各省庁別計画は、行政情報化推進共通実施計画(平成10年2月26日行政情報システム各省庁連絡会議了承、平成11年3月31日改定)及びこの取組方針との整合性を図るものとする。

1 社会の情報化の進展に対応した行政情報化の推進

ウ. ワンストップサービスの実施

1. ワンストップサービスについて、整備方針に基づき、平成12年度(2000年度)内目途に総合行政サービスシステム経由による行政手続の案内・教示、申請等様式のオンライン提供の横断的・総合的サービスを開始することとし、各省庁において、インターネット・ホームページへの行政手続の案内情報、様式等必要な情報の掲載を進める。

また、i) 法務省における商業登記制度に基礎を置く電子認証制度に向けたシステム開発、

ii) 通商産業省における汎用電子申請システム開発、 iii) 郵政省における郵便局に設置

したキオスク端末（利用者が操作する公衆情報端末）を活用した実験及び運輸省等とのオンライン申請システム共同研究開発等、申請・届出等手続のオンライン化、さらにはワンストップサービスの基盤となる研究開発等を推進する。

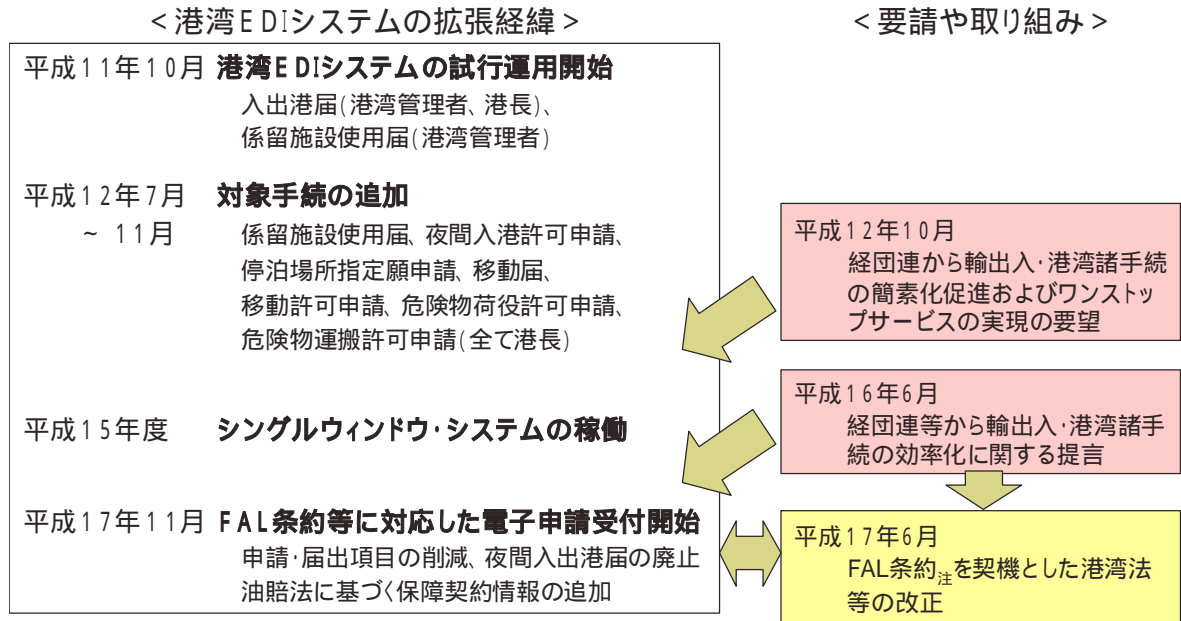
2. 次の分野のワンストップサービスについて、関係省庁間で連携しつつ、その取組を進める。また、整備方針に基づき、部会において、関連手続の一括処理が可能な分野の拡大について、検討を進める。

- i 輸出入及び港湾諸手続について、大蔵省における通関情報処理システムと厚生省及び農林水産省における検疫等行政手続システムとの連携に加え、通商産業省において、「外国為替及び外国貿易法」(昭和24年法律第228号)に基づく輸出入許可及び承認の手続のEDI化のためのシステム開発を進めるとともに、運輸省において、主要港湾における出入港に関する行政手続のEDI化を図り、港湾諸手続の効率化に資する港湾管理者の情報システムの導入に対する支援を行い、あわせて通関情報処理システム等との連携を進め、手続のペーパーレス化、ワンストップサービスの実現を目指す。
- ii 「化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律」(昭和48年法律第117号)に基づく届出手続について、厚生省及び通商産業省が連携して、電子媒体で受理できるシステムを構築し、当該手続を対象とするワンストップサービスの仕組みについても検討を進める。
- iii 自動車保有関係手続のワンストップサービスについて、バーチャル・エージェンシーにおける検討を踏まえ、関係省庁において必要な取組を進める。

(2) 港湾EDIシステムの拡張の経緯

- ・平成11年10月に試行運用を開始した港湾EDIシステムは、下図の通り、利用者や経団連等からの要請を受けて、対象手続の追加やシングルウィンドウ化、FAL条約の批准に向けた変更等を進めてきた。

図 港湾EDIシステムの拡張の経緯



注) FAL条約(1965年の国際海上交通の簡易化に関する条約: Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)では、国際的な港湾手続(船舶の入出港手続、通関手続、入管、検疫・衛生手続等)の簡素化及び画一化による国際海上交通の促進を目的としている。

1) 拡張に至った要請や取り組み

- ・日本経済団体連合会からは平成12年以降、港湾EDIシステムやSea-NACCS等の輸出入・港湾諸手続に関わる多くの要望や提言が提出されている。

規制改革要望

日本経済団体連合会 2000年10月17日

輸出入・港湾諸手続の簡素化促進およびワンストップサービスの実現

各省庁毎のシステム化を促進する観点から、現行の提出書類を徹底的に見直し、他省庁と重複する資料または単なる参考資料として提出を求められている資料については、一元化あるいは廃止等、一層の簡素化を図った上で、EDI化、ペーパーレス化に移行すべきである。そして、Sea-NACCSによる輸入手続と港湾EDIサーバによる船舶の港湾諸手続との接続を図り、真のワンストップサービスを実現すべきである。

さらに、通関手続における現物主義(保税運送申告手続において指定された場所に対象貨が置いてあることを前提とするため、本船入港後に申告を行わなければならない)の廃止等、現状の慣行を含む保税業務全般の抜本的な見直しを図るべきである。

所管官庁：国土交通省、財務省 ほか 担当課等

商流・物流システムの効率化に関する提言

- 高コスト構造是正のための基盤整備に向けて -

(1) 国際的な商品調達に関する事項

輸出入・港湾諸手続の簡素化促進及びワンストップサービスの実現

本年 7 月、NACCS (海上貨物通関情報処理システム)、港湾 E D I 及び乗員上陸許可支援システムなどの各システムを相互に接続し、それらの連携を図るシングルウィンドウシステムの供用が開始され、輸出入・港湾関連諸手続きの効率化に向けた第一歩が踏み出された。しかし、各種申請の見直しや現行の申請書類の徹底した簡素化など、電子化に先立って行うべき輸出入・港湾諸手続全般の BPR (業務改革) については、未だ不十分である。

そこで、今後の取組みとしては、BPR の観点から、イ) 民間事業者からの意見聴取に基づき、必要性の意義が薄れている申請項目を徹底的に洗い出すこと、ロ) 申請書類の中で削除できる項目を可能な限り削除すること、ハ) 各府省間における共通項目を標準化、統一化することなどを強く求めたい。

その上で、全ての手続きを統合し、一度の入力・送信で複数の申請を可能とするシステムを整備すべく、各府省は内閣官房のリーダーシップの下で連携・協議を行う必要がある。また、これらシステムの整備にあたっては、行政情報の目的外利用を可能とするため、輸出入・港湾諸手続等に係る通則法を策定し、行政情報の共有化を通じたワンストップサービスを実現すべきである。

以下に輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言から港湾 E D I システムに関する部分を抜粋して示す。

輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言

～ IT を活用した港湾をめぐる諸手続の効率化とセキュリティの確保に向けて～

高コスト構造の是正を通じた国際競争力の強化を図る観点から、港湾利用コストの低減、利便性の向上は、わが国産業界として喫緊の課題である。そのためには、輸出入・港湾諸手続の簡素化は不可避であり、早急な取組みが求められる。

また、自国のセキュリティ確保と国際的なセキュリティ施策への対応も差し迫った課題であり、わが国として、徹底的な手続の見直しを図った上で、IT を活用した、コンプライアンスに基づくシステムを構築していくことが、効率化とセキュリティを両立させる最善の方策と考える。

このような観点から、日本経団連では、予てより輸出入・港湾諸手続の簡素化を訴えてきたが、今般、官民の取組みをさらに加速させるべく、個別手続の改革の方向性について別紙のとおり検討した。

徹底的な業務改革 (B P R) を前提に、IT を活用した官民を含めた輸出入・港湾諸手続の

シームレスなシステム構築に向けて、下記の通り、政府の早急な対応を要望する。

記

1. 基本的な考え方

(1) 輸出入・港湾諸手続の簡素化

1.申請書類・項目の削減・廃止

申請書類・項目を徹底的に見直しの上、利用者の立場から不必要と思われる申請書類・項目は削減・廃止すること。

2.申請書類・項目の共通化

申請書類・項目を各省庁・港湾管理者間で可能な限り共通化し、データの統一化・標準化を図ること。

3.F A L条約の批准

F A L条約を早期に批准し、申請書類・項目の国際標準化を推進すること。

4.ワンストップサービス(シングルウィンドウ化)の徹底

一回の入力で全ての申請が終了する、いわゆるワンストップサービス(シングルウィンドウ化)を名実ともに実現すること。

(2) 総ての申請書類の電子化

1.電子データ申請の原則化

各種申請に付随する添付書類を含め、B P Rを実施した後、必要な総ての書類をデータとして電子化し、これによる申請を原則とすること。その際、必要に応じて、早急な電子化対応が困難な業者への時限的な支援策の導入を検討すること。

2.データの標準化

データは、相互運用が図れるよう、W C O、UN/EDIFACT等の標準メッセージやインターネットプロトコールにおける ebXML 言語などの国際標準に準拠すること。

3.電子化促進に向けた環境整備

電子申請に対しては、申請手数料の低減などのインセンティブを附与し、電子化の促進に向けた環境整備を図ること。

4. I Tの活用

わが国産業競争力強化の観点から、I Cタグなど、世界標準も見据えた最先端 I Tの活用のための環境整備を図ること。

5.官民のネットワークシステム(情報基盤)の構築

米国 24 時間ルールなどの国際的なセキュリティ施策に対応する観点から、電子化を官民全ての関係者間で漏れなく展開し、シームレスな情報の連携を図ること。そのために、官民のネットワークシステム(情報基盤)の構築に早急に取り組むこと。

(3) 情報の共有化

1.関係各省庁・港湾管理者間での情報共有

関係各省庁と港湾管理者は、申請情報の共有化を図ることで、同種手続の反復申請を回避し、利用者の便宜に資すること。

2.情報共有化法の検討

情報の共有化を実現するため、諸外国の例を参考に、情報共有化法の制定などを検討すること。

(4)セキュリティの確保と物流の効率化を両立する方策

1.コンプライアンスの活用

自国のセキュリティ強化と物流の効率化を同時に達成する観点から、上記に示した手続の簡素化、共通化、電子化、情報の共有化を図るとともに、WTO、WCOの場や諸外国における取組み(C-TPAT等)を参考に、コンプライアンスを活用した諸制度の構築を図り、優良事業者に対するインセンティブ措置を導入すること。

2.物流プロセスの最適化

輸出入・港湾諸手続の効率化を図るとともに、実際の貨物の流れを効率化することが、全体的な物流プロセスを最適化させるとの観点から、貨物の流れを規定する諸制度を見直すべきである。とりわけ保税制度に関しては、その運用実態や諸外国の状況を参考に、見直しを検討すること。

(5)官民協働体制の構築

省庁の縦割りの弊害ならびに単年度予算の弊害が生じないように、政治の強力なリーダーシップの下、官民によるプロジェクトチームを設置すること。

(6)国際的な動向への対応

米国で開発されている新システムACEをはじめとして、貿易情報のアカウントマネジメントなどの管理手法に関して、プロジェクトチームなどで、その調査・分析を進めるとともに、わが国としての対応を検討すること。

2. 提言の背景と補足

以下略(参考資料 参照)

・FAL条約への批准を港湾EDIシステムやSea-NACCS等の輸出入・港湾諸手続に関わる多くの要望や提言が提出されている。

2) FAL条約への批准

・FAL条約とは、Convention on Facilitation for International Maritime Trafficのことで、「国際海運簡素化条約」と訳されている。IMO(International Maritime Organization:国際海事機関)により1965年に制定された条約で、国際物流の円滑化を目的に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・食品検査に関するもの)等の国際標準を定めることで、船舶航行の簡易化・迅速化を図る国際条約である。

条約の作成経緯

- ・各国の公的な機関が国際航海に従事する船舶の入出港に際して要求する手続及び書類については、各国とも、国ごとの個別の又は特殊な事情を反映して、それぞれに異なるものを定めてきた。他方、このことは、船主、貿易業者、旅行者等にとって大きな負担を与えることとなり得るため、政府間海事協議機関（IMCO）¹において、1961年以降、これらの手続の要件を簡素化し、かつ、国際的に統一して、これら船舶関係者の負担を軽減する方法が研究された。
- ・その結果、1965年3月24日から4月9日までロンドンにおいて開催された「1965年の海上旅行及び海上運輸の簡易化に関する国際会議」において、国際海上交通の促進を目的として、国際航海に従事する船舶の入出港手続、人の入出国手続、貨物の通関手続並びに公衆衛生及び検疫手続等の簡素化及び画一化を定めること等を内容とするこの条約が採択された。

条約の主な内容

- ・この条約は、前文、本文16箇条、末文、1の附属書及び3の付録から成り、その概要は、次のとおりである。

本文

- (1) 締約政府は、この条約及びその附属書の規定に従い、国際海上交通を簡易化しかつ迅速化するため、並びに船舶並びにその船舶内の人及び財産に対して生ずる不必要な遅滞を防止するため、すべての適当な措置をとることを約束する（第1条）。
 - (2) 締約政府は、手続及び書類の要件の実行可能な最高度の画一性を、その画一性が国際海上交通を簡易化し、かつ、促進するすべての事項について確保するため協力すること並びに手続及び書類の要件の変更を国内法上の特別な必要に応ずるための最小限のものにとどめることを約束する（第3条）。
 - (3) 「標準規定」とは、締約政府がこの条約に従って画一的に適用することが国際海上交通を簡易化するために必要かつ実行可能である措置をいう。「勧告規定」とは、締約政府が適用することが国際海上交通を簡易化するために望ましい措置をいう（第6条）。
 - (4) この条約の附属書の改正手続について規定している（第7条）。
 - (5) 締約政府は、自国の手続若しくは書類の要件を標準規定に完全に一致させることを不可能と認める場合又は特別な理由のために標準規定と異なる手続若しくは書類の要件を採用することを必要と認める場合には、国際海事機関（IMO）の事務局長に対し、その旨を通報し及び自国の方式と当該標準規定との相違を通告する。締約政府は、実行可能な限り、自国の手続及び書類の要件を勧告規定に一致させるよう要請される（第8条）。
 - (6) 最終規定（第9条から第16条まで）
- ・この条約の本文の改正、締結手続、効力発生、廃棄、事務局長による通報、寄託者、正文

¹ 「政府間海事国際機関（IMCO）」は、1958年3月に発効した政府間海事協議機関（IMCO）条約により設立された国連の専門機関であり、1982年5月以降、機関の名称が「政府間海事協議機関（IMCO）」から「国際海事機関（IMO）」に変更され、現在に至っている。

等について規定している。

この条約を締結する意義

- ・この条約は、国際海上交通を簡易化すること等を目的として、国際航海に従事する船舶の入出港手続を簡易化するための措置等について定めたものである。我が国がこの条約を締結することは、我が国の港湾の国際的な競争力を強化するとの見地から有意義であると認められる。

この条約の実施のための立法措置

- ・この条約の実施のために、「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」(平成17年法律第45号)(港湾法及び港則法の改正を含む。)は既に公布されており、「関税定率法等の一部を改正する法律」(平成17年法律第22号)(関税法の改正を含む。)は既に施行されている。

効力発生

- ・この条約は、少なくとも10の国の政府が、受諾を条件とすることなくこの条約に署名し又は受諾書若しくは加入書をIMOの事務局長に寄託した日の後60日で効力を生ずる。この条約は、その後にこれを受諾し又はこれに加入する政府については、受諾書又は加入書の寄託の日の後60日で効力を生ずる(第11条)。
- ・この条約は、1967年3月5日に効力を生じた。現在の締約国は、102箇国である(平成17年8月3日現在)。
- ・我が国の署名は1965年9月30日。2005年6月15日の国会承認を経て、9月2日に受諾書を寄託。11月1日に発効。

・政策レビューの対象とする政策目標・施策および評価指標の設定

(1) 港湾EDIシステムに関するプログラム評価の枠組み

1) 評価の対象範囲

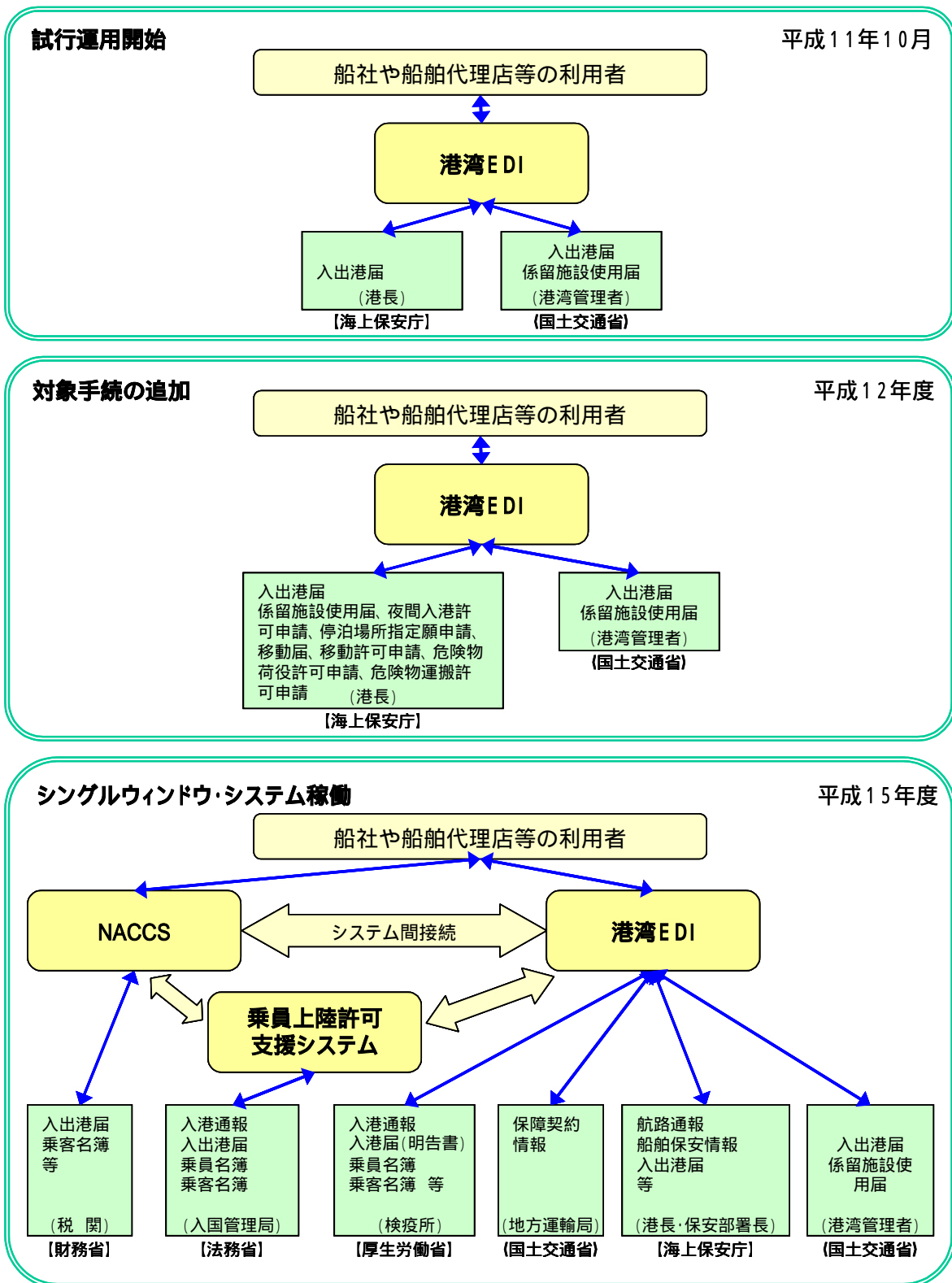
- ・港湾EDIシステムは、わが国に入港する外航・内航船舶の入出港等に関わる船社や船舶代理店等が申請者である港湾関連手続全般を対象として、港湾管理者、海上保安庁（港長、海上交通センター所長、海上保安官署の長）地方運輸局といった国土交通省関連の業務と、厚生労働省の検疫所の業務に直接的に関わっている。さらに、入国管理局と税関とのシステムとも連携している。
- ・以上から政策レビューの評価対象範囲を外航・内航船舶の入出港等に関わる港湾関連手続全般の簡素化及び電子化とする。
- ・港湾EDIシステムは、平成15年度にシングルウィンドウ化したことで、厚生労働省の検疫所や入国管理局、税関と連携している。よって評価の検討は全般的に実施するが、効果検証等の定量化して判断する場合は、他省庁の業務や施策が介在すると正確な検証ができないため、港湾管理者、海上保安庁（港長、海上交通センター所長、海上保安官署の長）地方運輸局の業務を対象とする。なお、具体的な港湾関連手続は以下の通りである。

表 評価の対象範囲

申請者	船社、船舶代理店等					
申請先	港湾管理者	海上保安庁 (港長、海上交通センター所長、海上保安官署の長)	地方運輸局	検疫所	入国管理局	税関
手続名	係留施設 使用許可 申請	航路通報 事前通報 船舶保安情報通報 危険物荷役許可申請 危険物運搬許可申請 夜間入港許可申請 停泊場所指定願 移動許可申請	油濁損害 賠償保障 契約情報 通報	入港通報 検疫通報	入港通報 乗員名簿 乗客名簿	船舶基本情報 船舶運航情報 乗組員情報 旅客情報 船用品情報
入港届	入港届 移動届 係留施設使用届			入港届(明告書) 乗員名簿 乗客名簿	入港届	入港届 とん税納付
出港届	出港届				出港届	出港届

注1) 網掛部は他省庁所管業務のうちシングルウィンドウシステムから申請可能な業務である。
注2) 夜間入港許可申請は平成17年11月から廃止されている。

図 港湾EDIシステムの概略（拡張経緯）



2) 視点

- ・港湾EDIシステムは、船社や船社代理店が港湾管理者、海上保安庁（港長、海上交通センター所長、海上保安官署の長）地方運輸局といった行政に対して、船舶の入出港時に必要な各種行政手続の申請や届出といった情報の送信と、これらに対する行政からの受理/非受理や許可/非許可といった情報の返信を電子的に実施する仕組みである。従来は書類やFAXで実施していた各種行政手続を電子的に実施することで効率化を高めるのが目的である。これらを念頭に政策レビューを実施する上での視点を以下の2点とする。

港湾EDIシステムの対象手続の簡素化と対象手続の拡大（アウトプット）
港湾EDIシステムの普及及びそれによる業務の効率化（アウトカム）

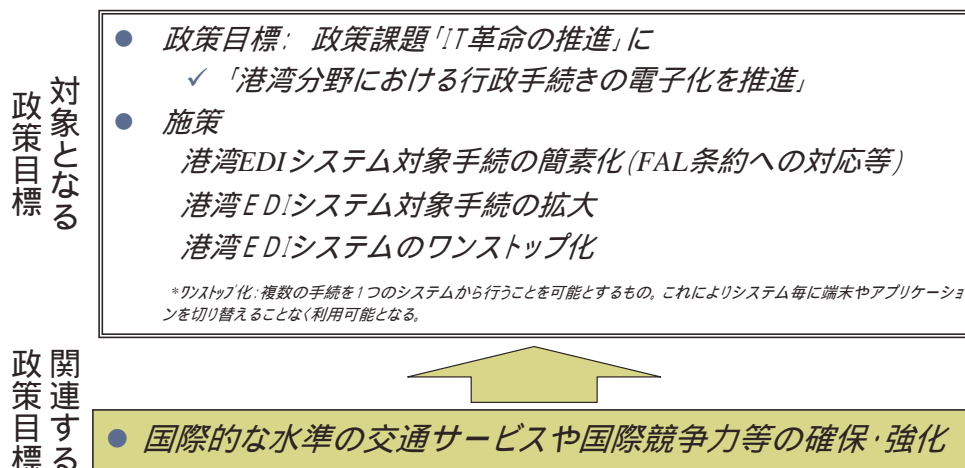
3) 対象期間

- ・港湾EDIシステムは、港湾管理者、港長に係る申請・届出等の行政手続の簡素化を目的として、平成11年10月より一部港で試行的に運用を開始し、平成15年度の港湾法改正から本格稼働を開始した。しかしながら、シングルウィンドウシステムの開発に向けた検討は平成13年度から開始していた。そこで政策レビューで対象とする評価の期間は、平成13年度から平成17年11月までの5年間とする。

(2) プログラム評価の対象とする政策目標

- ・平成17年度には、国土交通省では、9項目の政策目標がプログラム評価の対象となっており、その1つに「港湾分野における行政手続の電子化を推進」が位置づけられている。
- ・「港湾分野における行政手続の電子化を推進」は、国土交通省の共通政策課題「IT革命の推進」の政策目標の1つとして位置づけられている。
- ・なお、「港湾分野における行政手続の電子化を推進」は、国際経済や国際物流のグローバル化が進展する中で政策目標「国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化」とも関連が深く、これも鑑みて、港湾関連手続の簡素化を図った上で、港湾EDIシステムの対象手続の拡大及びワンストップ化を推進した。

図 プログラム評価の対象とする政策目標



(3) 政策目標に向けた具体施策

- ・政策目標の達成に向けて具体的に実施した施策は以下の通りである。

1) 港湾EDIシステム対象手続の簡素化 (FAL 条約への対応等)

(新総合物流施策大綱第2回フォローアップ 平成15年9月)

夜間入出港届の廃止 平成17年11月

- ・FAL 条約の批准を契機に、既存の申請や届出を徹底的に見直し、船社または船舶代理店が夜間の入出港時に港長に提出していた夜間入出港届を廃止することとした。

申請・届出項目の削減 (FAL 様式採用) 平成17年11月

- ・FAL 条約の批准を目標に、既存の申請や届出を徹底的に見直し、不要な申請・届出項目の削減を実施した。具体的には FAL 様式に該当する書類を精査し、一方では FAL 様式に該当しない書類についても精査した。さらに、港湾管理者、海上保安庁 (港長、海上交通センター所長、海上保安官署の長)、地方運輸局といった国土交通省関連の手続はもとより、検疫所、入国管理局税関といった他省庁の手続とも連携し、各官庁統一の申請様式を設定し、電子による申請が可能となるようにした。

2) 港湾EDIシステム対象手続の拡大 (各種手続の電子化)

(新総合物流施策大綱 平成13年7月6日)

油賠法に基づく保障契約情報の追加 平成17年11月

- ・平成14年に茨城県沖で座礁した北朝鮮の貨物船が油汚染を引き起こしたまま放置されたこと等を受け、船の燃料による油濁損害や船体の撤去費を船主が支払うことができるように保険加入を義務付ける改正油濁損害賠償保障法が平成16年成立した。
- ・同法は名称を船舶油濁損害賠償保障法 (油賠法) と変更、平成17年3月1日から施行。保険未加入の船舶は本邦内の港に入港をし、出港をし、又は係留施設を使用してはならないと規定している。改正法は、これまでタンカーに限定していた保険加入の義務付けを、日本の港に入る100トン以上の一般船舶に広げ、燃料による油濁損害や座礁船の撤去費用の支払いを可能にするものである。

対象船舶：2000トンを超える油の輸送に供しているタンカー及びタンカー以外の船舶で総トン数が100トン以上の船舶。

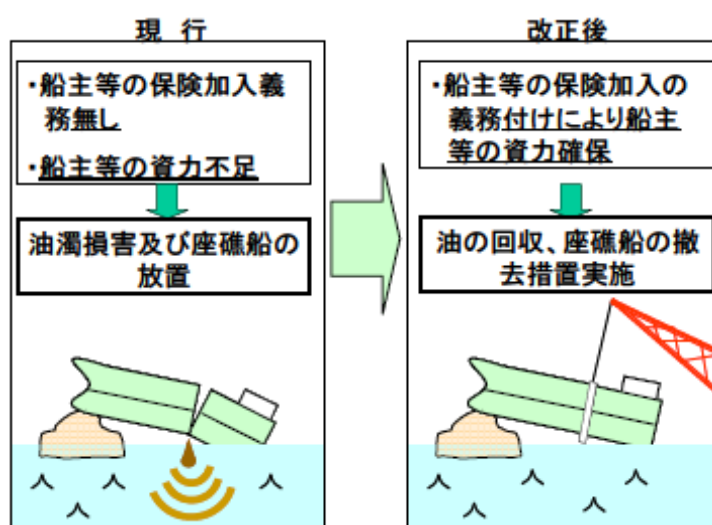
申請先：各地方運輸局(神戸運輸監理部含む)及び沖縄総合事務局(11ヶ所)。

申請者：船長、所有者等もしくはこれらの者の代理人

通報の時期：入港の前日正午まで。

- ・この油賠法を前提とした保険の加入状況の確認手続を平成17年11月1日より港湾EDIシステムで電子的に実施可能とした。

図 船舶油濁損害賠償保障法（油賠法）のイメージ



船舶保安情報通報の追加 平成 17 年 11 月

- 船舶及び港湾施設の保安の確保を目的として、2002年12月に国際海事機関（IMO）において改正された「1974年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）附属書」を担保するために、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」が公布され、平成15年7月1日より施行された。SOLAS通報により、海外の寄港地情報と当該船舶の保安措置状況の報告を行うことが義務づけられた。

対象船舶：外国から日本に入港または特定海域（東京湾、伊勢湾、紀伊水道、豊後水道、関門海峡）に入域しようとするすべての船舶。この通報は、日本に初入港の場合のみ必要です。

通報の時期：入港する場合（特定海域に入域しない場合に限り）は、入港する24時間前まで。特定海域に入域する場合は、入域する24時間前まで。

通報先：海上保安部署。

申請者：船社または、船舶代理店

- このSOLAS通報の義務づけに伴い、船舶保安情報通報の手続を平成17年11月1日より港湾EDIシステムで電子的に実施可能とした。船舶保安情報通報では新たに船名、船種、所有者、総トン数等の25項目の情報を入港する24時間前までまたは、特定海域に入域する24時間前までに海上保安庁に提出するものである。特定海域とは、東京湾、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海等を示している。

3) 港湾EDIシステムのワンストップ化

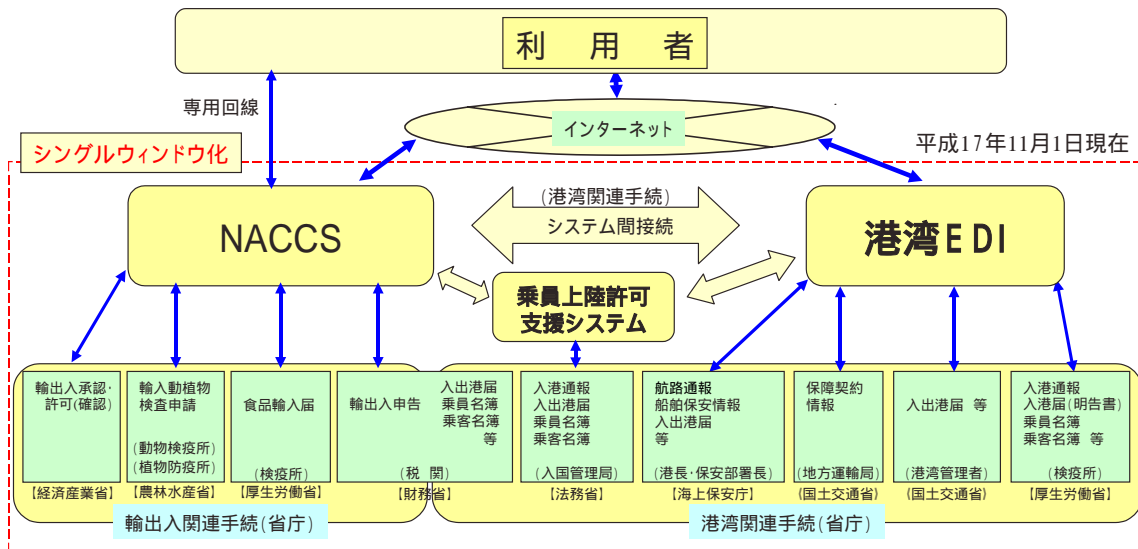
（新総合物流施策大綱 平成13年7月6日）

シングルウィンドウシステムの実現 平成15年7月

- 経済会や新総合物流施策大綱で指摘されていた港湾諸手続のワンストップサービスの実現

に対応し、通関情報処理システム(Sea-NACCS:関税局)と乗員上陸許可支援システム(入国管理局)との接続によるシングルウィンドウシステムの実現した。通関情報処理システム、港湾EDIシステム、乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続・連携することにより、船社や船舶代理店といった申請・届出者にとって一回の入力・送信で複数の行政機関に対する手続が同時に行えることとなり、効率的な港湾関連手続が可能となる。シングルウィンドウシステムは下図の通りである。

図 シングルウィンドウシステム



4) 具体的な施策の位置づけ

新総合物流施策大綱

- ・新総合物流施策大綱は平成13年7月6日に閣議決定されている。以下に新総合物流施策大綱から港湾EDIシステムに関する部分を抜粋して示す。

第一部 基本的考え方

第1 平成9年大綱の評価と新大綱策定の必要性

グローバル化の進展に対応した国際競争力の更なる強化

環境問題の深刻化、循環型社会の構築等社会的課題への対応

情報通信技術の飛躍的進展への対応

情報通信技術(IT)は著しくかつ急速に発展し、大量の情報の収集・加工・流通やネットワークの形成を容易にしている。物流面でも、ITを活用して安全、円滑、快適な道路交通環境を作る高度道路交通システム(ITS)等のインフラの高度利用に資するシステムの導入・開発が進められてきている。また、既に一部の企業では、物流EDI(電子データ交換)の導入が進んでいるほか、サプライチェーンマネジメント(SCM)の考え方を導入・実践し、具体的な成果を得ている等、情報化への対応が企業の競争力に大きな影響を与える状況となっている。しかしながら、物流の全体最適化の観点

からみた場合、個々の企業における IT の導入の遅れや、企業間あるいは輸送モード間での情報共有化・オープンネットワーク化が進んでいない等、IT がもたらす効果が必ずしも十分に発揮されていない。このため、次世代情報通信技術にも積極的に対応しつつ、物流分野における情報化を一層加速化することが求められている。

国民ニーズへの対応と国民生活との調和

第 2 施策の基本的方向性

(1)目標と視点

平成 9 年大綱の目標年次を迎えた今、平成 9 年大綱で示された 3 つの基本的目標の達成に向けて政府として努力を継続することはもちろん、顕在化してきた新たな課題を克服し、21 世紀を迎えた我が国経済社会にふさわしい新たな物流システムの形成を目指していく必要がある。

このため、国際的に遜色のない水準のサービスを目指す姿勢から、新大綱においては、一步踏み込んで、物流分野において、**コストを含めて国際的に競争力のある水準の市場が構築されること**を目標として、総合的な施策を推進する。同時に、環境問題の深刻化を始めとする社会的課題への対応や豊かな国民生活の実現が強く求められていることを踏まえ、物流の利便性及び効率性の向上等に加え、**環境負荷を低減させる物流体系の構築と循環型社会への貢献を目指すこと**とする。これらの目標を、可能な限り早期に、遅くとも平成 17 年（2005 年）までに達成することを目指して、今後の物流施策を講じることとする。

(2)施策の方向性

国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築

(ア)高度かつ全体効率的な物流システムの構築

(イ)国際物流拠点の機能強化

ソフト面では、港湾物流分野について、引き続き、利便性の向上、リードタイムの短縮を推進する。具体的には、港湾荷役の効率化やサービスの向上を図ることに加え、官民両セクターが連携して、24 時間フルオープン化に向けた取組を行う。輸送結節点である港湾・空港においては、輸出入や施設使用に関する多くの行政手続きが必要とされ、また、多くの関係者間で多様な取引が行われることから、情報化の程度が、国際物流の効率性を大きく左右する。このため、輸出入及び港湾所手続に関する電子化（ペーパーレス化）を平成 15 年度までに実施し、引き続き、できる限り早期に、ワンストップサービス化を完了する。

さらに、貿易関連手続については、適正さを確保しつつ、より簡素化・効率化するため、通関手続等の各種行政手続の改善を行うとともに、民間における EDI の導入を促進しつつ、官民間の情報ネットワークの相互接続等に取り組む。

これらの措置により、船舶が入港してから申告までに必要な時間などを短縮し、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 日程度にすることを目指す。

社会的課題に対応した物流システムの構築

国民生活を支える物流システムの構築

(3) 今後の推進体制について

第二部 具体的施策

(1) 国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築

高度かつ全体効率的な物流システムの構築のための施策

国際物流拠点の機能強化等のための施策

(国際物流関連社会資本の重点的整備・機能向上等)

(港湾の24時間フルオープン化等への対応)

(各種手続の電子化、ワンストップサービス化)

規制改革推進3か年計画に基づき、平成13年度中に、輸出入及び港湾諸手続について、関係官庁の中でネットワークを通じた効率的な情報の共有・活用を可能とするための検討体制の整備を図る。その際、統計情報を含め、現行の提出書類を徹底的に見直し、申請手続フォーマットの集約化を検討する。

また、平成13年度中に、通関情報処理システム(NACCS)と港湾EDIシステムの接続を行うことに続き、平成14年度中に、NACCSと外国為替及び外国貿易法に基づく輸出入許可・承認手続システム(JETRAS)の接続及びNACCS、港湾EDIシステムと乗員上陸許可支援システム(仮称)の連携を行う。さらに、航空貨物通関情報処理システム(Air-NACCS)を更改し、機能強化及び地域の拡大を図る。加えて、平成15年度までの実現を予定している輸出入手続の電子化の一環として、民間の公金収納インフラの利活用や各種輸出入手続の申告・申請・受付システムと貿易関連手続の電子化にかかる民間システムとの連携等を検討する。また、国際的な税関手続にかかる申告項目及び電子申告フォーマットの標準化を推進する。

さらに、関係省庁及び港湾管理者への輸出入及び港湾諸手続に関する各電算システムの利便性向上に取り組むとともに、届出項目の整理、調整等を進め、できる限り早期に、ワンストップサービス化を完了する。

このほか、陸上輸送、外航海運、港湾運送等様々な事業者が介在する国際海上貨物輸送分野においては、民間におけるEDIの導入を促進するとともに、UN/EDIFACTとの整合性を確保した形で、EDIデータ項目の定義等を行い、国内物流EDIや民間貿易金融EDI等との連携を支援する。

(2) 社会的課題に対応した物流システムの構築

地球温暖化問題への対応のための施策

大気汚染等の環境問題への対応のための施策

循環型社会実現のための静脈物流システムの構築のための施策

事故防止等物流の安全問題への対応のための施策

(3) 国民生活を支える物流活動を確保するための施策

新総合物流施策大綱第2回フォローアップ

- ・新総合物流施策大綱第2回フォローアップは平成15年2月29日に総合物流施策推進会議で決定されている。以下に新総合物流施策大綱第2回フォローアップから港湾EDIシステムに関する部分を抜粋して示す。

・はじめに

・新大綱策定以降の社会情勢と物流施策の動向

国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築
～デフレ経済の進行と国際競争の熾烈化に対応した更なる物流効率化の推進～

(1) 高度かつ全体効率的な物流システムの構築

< 物流の共同化・情報化・標準化の推進 >

< 規制改革、行政手続の簡素化・効率化 >

< 物流関連社会資本の重点的整備・有効活用等 >

(2) 国際物流拠点の機能強化等

< 国際物流関連社会資本の重点的整備・機能向上等 >

< 各種手続の電子化・ワンストップサービス化 >

輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス、シングルウィンドウ化を進めており、平成15年7月にも通関情報処理システム(NACCS)、港湾EDIシステム、乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続、連携することにより、これらの手続のシングルウィンドウ化が実現したところであるが、関係府省では、国際海運の簡易化に関する条約(FAL条約)を始めとする国際標準に沿って、改めて輸出入・港湾に関するすべての手続について徹底した見直しを行い、より信頼度が高くかつ運用経費の低廉な新しいシステム構築について検討することとしている。

社会的課題に対応した物流システムの構築

～「地球温暖化対策推進大綱」等に基づく物流分野における環境対策の促進～

国民生活を支える物流システムの構築

～国民の安全・安心の確保～

9.11 米国同時多発テロの発生以降、アフガン・イラク領戦争等を経て、テロの脅威が高まっている。米国は、輸入貨物のマニフェスト(集荷目録)を船積み24時間前に提出する義務を世界各国の輸出業者や運送事業者に課しており、我が国からの輸出においても、米国向け輸出のリードタイムを大幅に引き上げる結果を招いている。

我が国もテロ等の対策を強化する必要があり、物流分野においても国際水準の保安レベルを確保するための対策が必要あるが、これによる経済活動・物流事業の非効率化等の影響を最小限に抑えなければならない。

また、テロという大きな脅威の陰に隠れてはいるが、我が国船舶が航行することが多い東南アジア海域における海賊被害も沈静化してはいない。この対策として、海上保安庁の巡視船を当該海域へ派遣して公海上の哨戒を実施しているところであり、ま

た、沿岸国同士の連携等を促進し、より効果的な対策を講じていくこととしている。

さらに、災害等の緊急時においても必要な物流機能を確保するため、河川敷の活用等緊急時の代替手段・ルートの確保を図っている。

・施策の進捗

国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築

(ア) 高度かつ全体効率的な物流システムの構築

物流の共同化・情報化・標準化の推進

(イ) 国際物流拠点の機能強化

海上輸送の効率性と船舶航行の安全性の向上

輸出入手続の簡素化

【輸出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でることが可能となるまでに必要な時間】目標：平成 17 年までに 2 日程度

(全貨物) 大綱策定時 3.6 日 平成 13 年 3.1 日

(コンテナ) 平成 13 年 2.4 日

平成 14 年度以降も、リードタイムの短縮を目指し、港湾の 24 時間フルオープン化、輸出入・港湾手続の簡素化に向けた各種の取組が進捗している。

社会的課題に対応した物流システムの構築

国民生活を支える物流システムの構築

・物流施策実施体制

・今後の重要課題等

国際競争力のある社会実現のための高度かつ全体効率的な物流システムの構築に向けて

< グローバル化の一層の進展に対応した物流前提の最適化 ~ アジアにおける国際物流の更なる効率化のための各国との連携強化 ~ >

< 新技術の普及の促進 >

< 3PL ビジネスの促進に向けた支援方策の検討 >

社会的課題に対応した物流システムの構築

< 地球温暖化対策推進大綱の目標の着実な具体化 >

< グローバルな静脈物流システムの構築 >

国民生活を支える物流システムの構築

< コンテナ等物流セキュリティの強化と効率性確保の同時達成 >

。でも述べたように、国際貨物に紛れてテロ等に使用され得る物資が輸送される事態を未然に防止するための取組が国際的に盛んになっていることから、我が国の物流セキュリティを向上させ、国民の安全確保に向けて具体的な動きに入っていく必要がある。このような状況を踏まえ、物流セキュリティの強化を図ると同時に、コスト

を含めて国際的に競争力のある水準の物流市場を構築するため、「安全かつ効率的な国際物流の実現」を関係省庁の連携により推進する。

具体的には、先進諸外国や国際機関等の動向を調査、把握し、海上人命安全条約（SOLAS条約）改正に対応した国内法制度の整備とその適切な実施やFAL条約の早期批准に向けての検討を進め、入出港手続や必要書類の簡易化、統一化を推進する。

また、電子タグ、電子シール（開封を電子的に記録する封印）等を活用したコンテナ貨物等の追跡・管理に関する技術の活用方策等について検討を実施し、国際的な標準に沿った、物流の効率化にも資するシステムを確立することに努める。

<トレーサビリティの確保>

（４）評価項目と指標

- ・政策目標の評価は、港湾EDIシステムの普及率と、港湾EDIシステムの経済効果とする。

表 評価項目と指標

#	評価項目	指標等
1 .	普及率	港則法に基づく特定港湾及び重要港湾のうち港湾EDIシステムが整備された比率
	1-2 申請件数 登録者数	電子申請件数及び電子申請の登録者数
	1-2	項目の削減 申請が必要な項目数
	1-3	業務範囲の拡大 電子申請・届出が可能な業務
2 .	経済効果	港湾EDIシステムによって生み出された経済効果

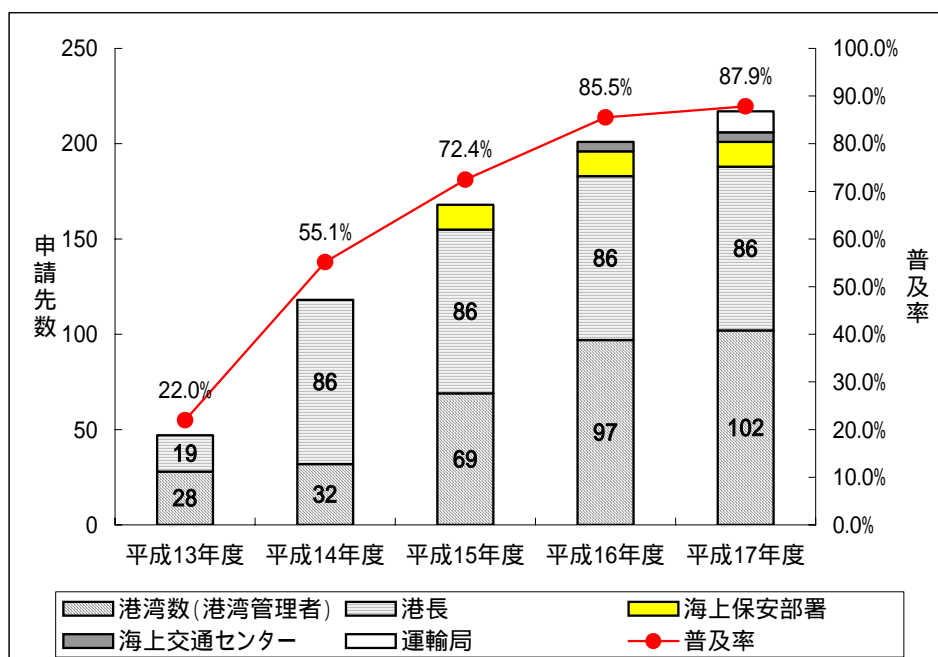
- ・普及率については、利用者が港湾EDIシステムを利用可能な環境を構築することが第一であり、港則法に基づく特定港湾及び重要港湾のうち港湾EDIシステムが整備された比率を指標とする。さらに、実際の利用状況を示す申請件数や登録者数、申請をより簡便に実施可能となるように項目の削減の状況を申請が必要な項目数の変化、を指標として採用して港湾EDIシステムの評価を実施する。なお、利用件数については、全体に占める電子的な利用件数を把握することが望ましいが、現段階では全体の利用件数が把握できないため、今後の課題とする。
- ・経済効果については、港湾EDIシステムによって生み出された利用者の直接効果を算定するとともに、直接効果には含まれない間接効果や定性的な効果についても検討する。

・「港湾関連手続のワンストップ化の推進」の評価

(1) 港湾EDIシステムの普及率

- ・重要港湾以上の港湾管理者の参加は、平成13年度末の28港から平成17年11月1日現在で102港まで拡大した。この普及率は、港湾EDIシステムで行政手続きを実施可能な行政側のいわゆるインフラ整備の状況を示す指標である。
- ・普及率は、港則法に基づく特定港と重要港湾以上の港湾管理者を合わせ、88%の利用可能港湾となった。
- ・港湾管理者の普及率が鈍化しているのは、入出港届を免除している港湾や年間に数件程度の入港しか見込めない港湾があるためである。

図 普及率と申請先数の推移



注1) 申請先数は、各年度末の数字。ただし、平成17年度は11月1日時点。
 注2) 「港湾数」は重要港湾以上の港湾、「港長」は港則法に基づく特定港

- ・なお、韓国では、電子手続きを義務化して、全員が電子的に申告を提出している。我が国では規制強化に繋がる電子提出の義務化は現段階では実施できていない。PC等を保有していない中小企業対策は、各行政窓口は無償端末の設置や入力代行を活用等の対策で対応している。

普及率の算定方法

- ・普及率は以下のように算定している。

$$\text{普及率} = \left[\frac{\text{港湾EDI導入済港湾}}{\text{全体(214港湾)}} \right]$$

港湾EDI導入済港湾 = 港則法に基づく特定港 + 重要港湾以上の港湾
 全体：214港湾 = 港則法に基づく特定港：86港 + 重要港湾以上の港湾：128港

- ・港湾管理者の普及率は、79.7%と増大したが、100%には至っていない。港長の普及率は平成14年度以降、86港湾全てに普及している。また、海上保安部署（13カ所）海上交通センター（5カ所）運輸局（11カ所）については全てに港湾EDIシステムが普及している。

図 港湾管理者の普及率

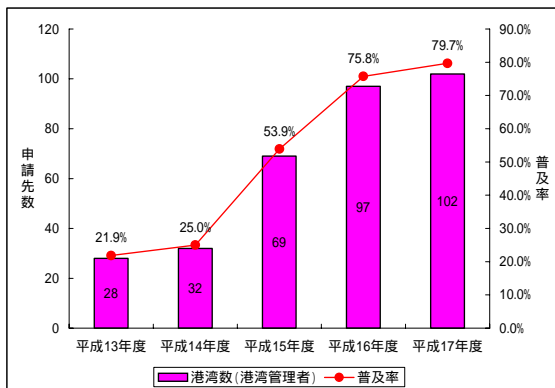
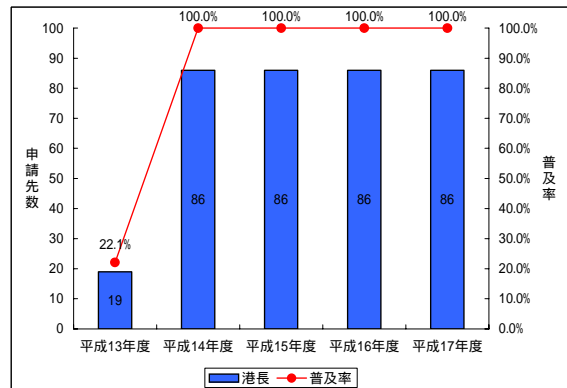


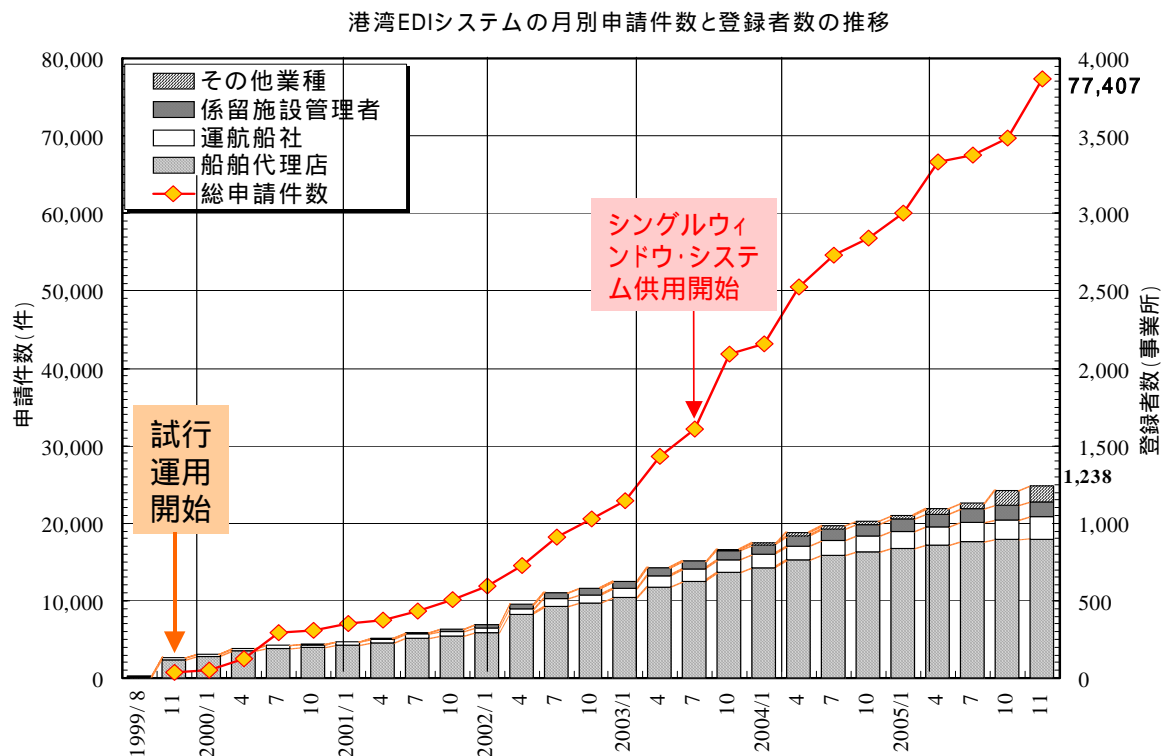
図 港長の普及率



1) 申請件数、登録者数

- ・申請件数、登録者数は順調に増加し、平成17年11月段階で、申請件数77,407件、登録者数1,238事業所となっている。利用件数は堅調に伸びているが、まだ不十分であるといえよう。

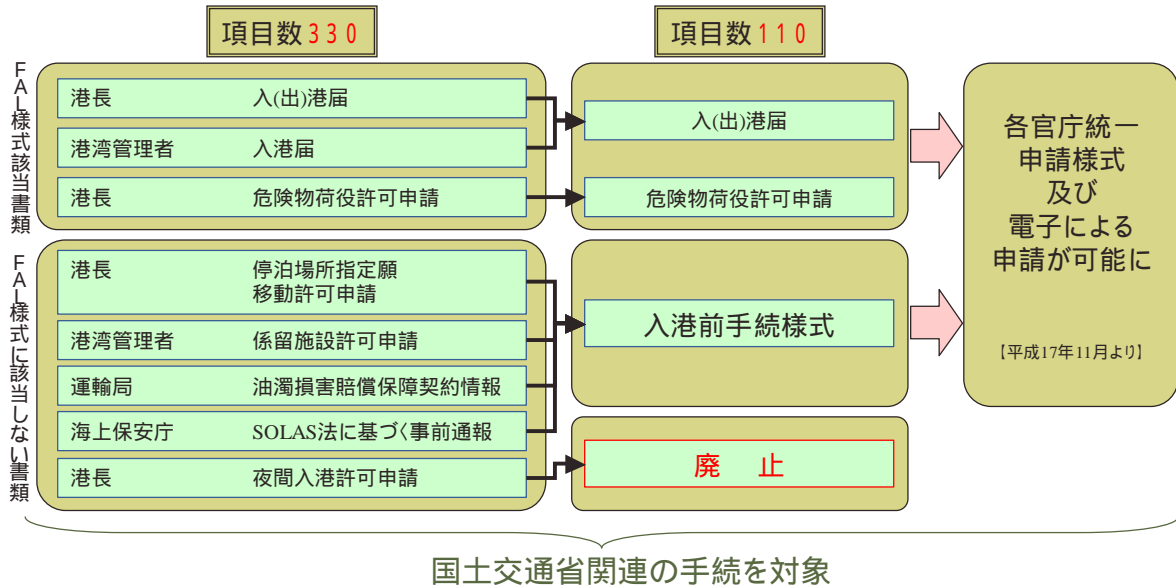
図 港湾EDIシステムの月別申請件数と登録者数の推移



2) 項目の削減

- ・ F A L 条約批准を契機に申請・届出を見直し、夜間入出港届を廃止し、国土交通省関連の申請・届出項目数を 330 → 110 に削減した。

図 項目の削減



3) 業務範囲の拡大

- ・ 船舶保安情報及び保障契約情報を新たに港湾 E D I システムの対象業務として組込んだ。

表 追加した手続

追加した手続の開始時期	追加した手続	根拠法	港湾EDIへの拡大時期
平成16年 7月1日	船舶保安情報を新たに追加	国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律第44条	平成16年 7月1日
平成17年 3月1日	保障契約情報を新たに追加	船舶油濁損害賠償保障法	平成17年 11月1日

新たな手続が増えても効率的に対応可能と申請者より評価

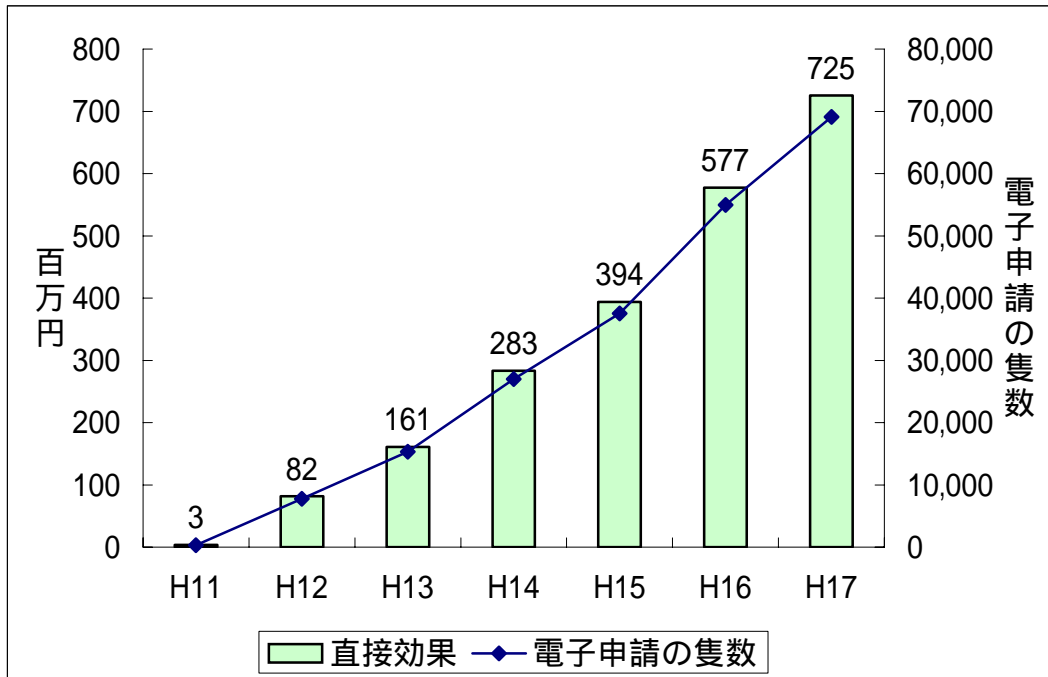
(船舶代理店へのヒアリングより)

(2) 経済効果

1) 直接的な経済効果

- ・港湾EDIシステム導入による船社や船舶代理店等の申請者のコスト削減の効果は、平成17年時点(見込み)で約7.3億円/年となっている。
- ・また、シングルウィンドウ化が実現した平成15年以降の効果は、この内約4.4億円/年である。

表 港湾EDIシステムの経済直接効果



注)平成14年7月の日本貿易振興会発表の「対日アクセス実態調査報告書」より算出

効果の算定方法

- ・港湾EDIシステムの直接的な経済効果は、平成14年7月の日本貿易振興会発表の「対日アクセス実態調査報告書」に示されているマニュアル手続と電子手続の費用と時間について実態調査を実施しており、この中から港湾EDIシステムの主要業務である港長と港湾管理者への届出を抽出して1件当たりの効果原単位を算定している。
- ・電子申請の船舶隻数については、港湾管理者に対して1船当たり3回程度の申請・届出がなされていることから、港湾管理者に対する電子申請数を3で除して電子申請の隻数として算定している。

$$\text{効果(金額)} = \text{単位金額(¥17,500 - ¥7,000)} \times \text{電子申請の隻数(全体電子申請数を1船当たりに換算)}$$

平成17年の電子申請の隻数は見込み値。

表 マニュアル手続と電子手続の費用と時間

港長・港湾管理者への届出(1船当たり)		
マニュアル手続の場合	費用	17,500円
	時間	5時間
電子手続主体の場合	費用	7,000円
	時間	2時間

出所)「対日アクセス実態調査報告書(日本貿易振興会)」平成14年7月

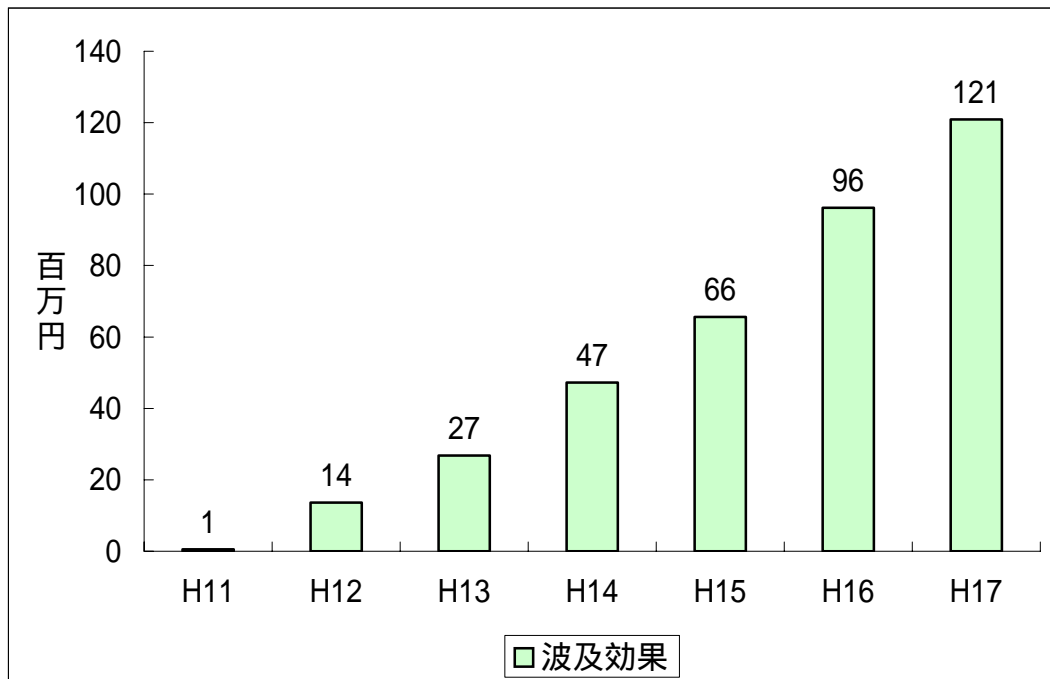
2) 間接的な経済効果

- ・利用者や関係府省からは、マニュアル手続と電子手続の差による費用以外にも、以下の経済効果が見込めると指摘されている。ここでは算定可能な効果は定量化している。

府省の業務軽減(直接的な経済効果の波及効果)

- ・申請者の効果だけでなく、申請先である港湾管理者や府省の業務もマニュアル手続の場合と、電子手続では職員等の労力が軽減される。
- ・1船当たり約30分の業務時間の短縮が可能となり、この結果、直接的な経済効果の算定と同様に3,500円/(人・時間)と想定すると、平成17年時点(見込み)で約1.2億円/年の波及効果が期待できる。

図 港湾EDIシステムの経済波及効果



< 効果算定 >

平成 17 年の波及効果

$$\begin{aligned} \text{波及効果} &= \text{入港隻数} \times \text{削減時間} \times \text{時間当たり単価} \\ 1.2 \text{ 億円/年} &= 69,085 \text{ 隻/年} \times 30 \text{ 分} \times 3,500 \text{ 円/時間} \end{aligned}$$

時間当たり単価は、「対日アクセス実態調査報告書（日本貿易振興会）」（平成 14 年 7 月）で調査された人件費並とした。

車両による書類提出の削減

- ・書類で申請する場合は、各行政手続きの窓口へ持参する必要があり、公共交通手段が少ない港湾地区では車両による移動で持参するのが一般的であり、港湾 E D I システムを活用することで車両による書類提出が削減され、費用はもとより環境にもやさしいと言える。
- ・現段階ではどの程度の申請者が車両を使った書類の提出を実施しているかは不明ではあるが、仮に全体の 50% 程度の申請者が車両を使っていたとすると、34,543 リットル（CO2 換算 79.4 トン）のガソリン消費が削減されることとなり、これは 4 百万円程度の経済効果となる。

< 効果算定 >

$$\begin{aligned} \text{ガソリン消費削減効果} &= \text{入港隻数} \times \text{車両での移動比率} \times \text{走行距離} \times \text{燃費} \\ 34,543 \text{ リットル} &= 69,085 \text{ 隻} \times 50\% \times 10\text{km} \times 10\text{km/l} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{CO2 削減効果} &= \text{CO2 原単位} \times \text{ガソリン消費削減効果} \\ 79.4 \text{ トン} &= 2.3\text{kg/l} \times 34,543 \text{ リットル} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{コスト削減効果} &= \text{ガソリン価格} \times \text{ガソリン消費削減効果} \\ 4,145 \text{ 千円} &= 120 \text{ 円/l} \times 34,543 \text{ リットル} \end{aligned}$$

走行距離と燃費は設定値。ガソリン価格は最近の小売販売額の平均値。

港湾統計データとして利用

- ・横浜港等の一部の港湾管理者では、入出港届の提出を以て先方で港湾統計を集計しており、港湾統計用のデータを再度提出する必要がない。
- ・現段階では入出港届の提出が港湾統計の提出も兼ねている港湾管理者は少ないが、仮に平成 18 年度時点の港湾 E D I システムの登録者 1,238 事業所が毎月提出する港湾統計を電子的に実施すれば、約 1.5 億円の効果が期待される。

< 効果算定 >

効果	=	事業所数	×	年間の提出回数（毎月）	×	コスト削減額
1.5 億円	=	1,238 事業所	×	12 回	×	10,000 円
<p>港湾統計の月 1 回当たり提出に係るコスト削減額は直接的な経済効果で試算した港長と港湾管理者への届出と同程度の約 10,000 円とした。</p>						

その他の定性的な効果

書類保管の削減

- ・基本的に港湾 E D I システムである程度の期間は電子データを保管しているため、従前のように書類ベースで一定期間保管する必要が無くなった。

通信費用の削減

- ・書類で申請する場合は、先述の車両等を使って各行政手続きの窓口へ持参する以外にも FAX で実施可能なケースがある。この場合、港湾 E D I システムを活用することで電話回線費用より安価なインターネット費用で実施可能となる。

3) 費用対効果 (B / C)

- ・費用対効果 (B / C) の算定は、費用と効果について、以下のように定義している。

表 港湾 E D I システムの費用と効果の考え方

費用	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾 E D I システムに対する投資額見合い（各年度の投資額を翌年から 5 年間で回収することを前提に算定。平成 13 年度分から計上） ・港湾 E D I システムの運営経費
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・経済直接効果として、港湾 E D I システム導入による船社や船舶代理店等の申請者のコスト削減の効果（先述の 1）直接的な経済効果 の部分） ・経済波及効果として、港湾 E D I システムを利用することで生じる申請先である府省の業務軽減による波及効果（先述の 2）間接的な経済効果 府省の業務軽減 の部分）

- ・港湾 E D I システムの費用対効果は、平成 17 年度で 2.20 (B / C) と算定される。

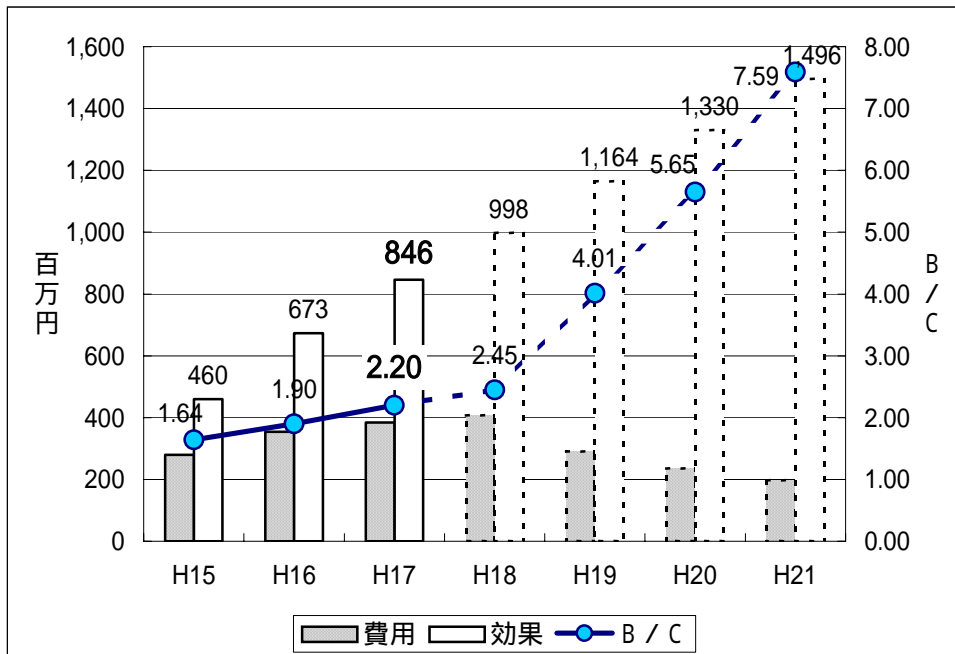
表 港湾E D Iシステムの費用対効果

(単位:百万円)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度
投資額	192	114	116
費用			
投資額見合い	172	210	233
運用経費	108	144	151
合計	280	355	384
効果			
経済直接効果	394	577	725
経済波及効果	66	96	121
合計	460	673	846
B / C	1.64	1.90	2.20

注)平成15年度より前の投資額は、平成13年度586,010千円、平成14年度273,788千円。平成18年度は投資予定なし。平成19年度は未定。

図 港湾E D Iシステムの費用対効果の推移(平成18年度以降は推計値)



注)平成18年度以降の費用には今後の新規投資分を含めていない。また、平成18年度以降の効果は申請件数のトレンド回帰(年次との直線回帰)から算定した推計値。

費用対効果の算定方法

費用の算定

- ・港湾E D Iシステムの費用としては、港湾E D Iシステムに対する投資額見合いと運用経費との合計で算定している。

- ・投資額見合いは、各年度の投資額を翌年から5年間で回収することを前提に算定している。なお、港湾EDIシステムの投資額は平成13年度から計上している。
- ・運営経費は、港湾EDIシステムの管理運営のために支払った価格である。
- ・なお、今後もポータルサイト等の構築のためにシステム開発費(投資)が必要であるが、現段階ではそれは見込んでいない。

効果の算定

- ・港湾EDIシステムの効果としては、前述の港湾EDIシステムの直接効果である船社や船舶代理店等の申請者のコスト削減の直接効果と、港湾EDIシステムを利用することで生じた申請先である官側業務の効率化という波及効果とで算定している。
- ・なお、平成18年度以降の効果は、申請件数を過去からトレンド回帰(年次との直線回帰)から推計して算定している。本来は成長曲線による回帰が望ましいが、短期間であることや、効果が過剰になることをさけるためにトレンド回帰を採用した。

トレンド回帰モデル

$$Y = a(13,553) \times x + b(-2.71 \times 10^7) \quad r = 0.9959$$

Y : 申請件数(年間)

x : 年度

a : 13,553

b : -2.71×10^7

(3) 利用者の声

1) アンケート結果

アンケートの対象

a. アンケートの回答数

表 全国整備局回答数

	整備局 ヒアリング分	物流連 ヒアリング分	合計
合計	622	358	980

b. 回答者注の内貿・外貿の区分

回答を行った事業者の内、内貿船舶のみか主に内貿船舶を扱っている事業者と、外貿船舶のみか外貿船舶を扱っている事業者数を集計した。この結果を以下に示す。

表 回答者中の内貿と外貿の割合

分類	合計	
	回答数	割合(%)
内貿船舶	634	65.0%
外貿船舶	341	35.0%
合計	975	100.0%

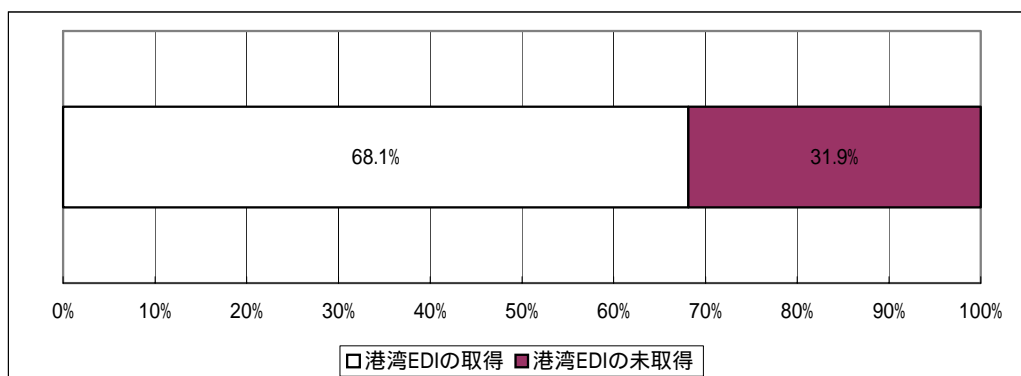
管内港湾における情報システムの現状の把握

a. 港湾EDIのID取得者数

港湾EDIの企業側の利用状況として、港湾EDIのID取得者数を以下に示す。これらの表や図の中での割合は、アンケート総回答数における該当する回答の割合であり、全企業に対する数値ではないため、注意が必要である。

全国における港湾EDIのID取得者数は全体の68.1%となっている。

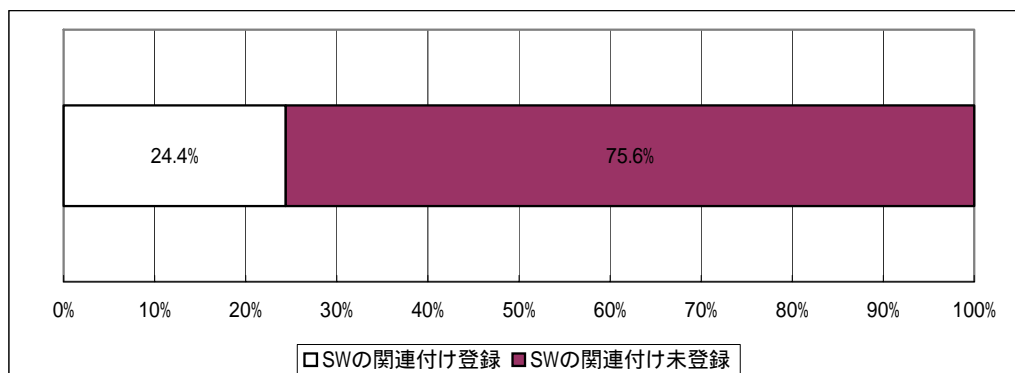
図 全国におけるヒアリング回答者における港湾EDIのID取得者一覧図



b. SWのID関連付け登録者数一覧

SWの登録者数（それぞれのシステムのID関連付け済み登録者数）を以下に示す。
全国におけるSWのID関連付け登録者数は全体の24.4%となっている。

図 全国におけるヒアリング回答者数におけるSWの登録者数の割合の一覧図

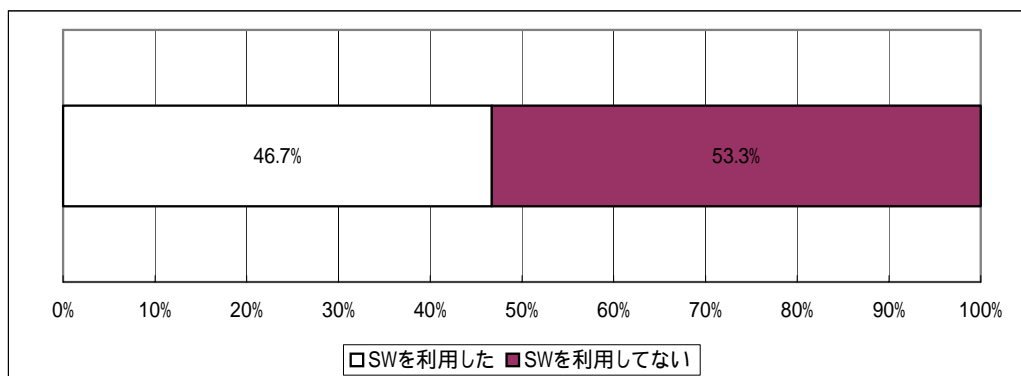


c. SWの利用状況

SWへのID関連付け登録している回答者へSWの利用経験を質問した結果を利用率で示したものを以下に示す。

全国におけるSWの利用状況は全体の46.7%となっている。

図 全国におけるSWの利用状況一覧



d. 電子申請の利用状況〔港湾管理者〕

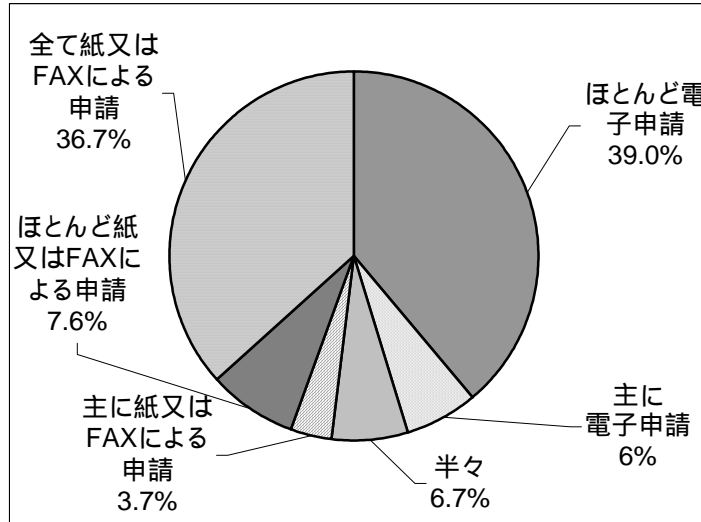
ア) 重要港湾以上

アンケートでは以下のように通常行っている業務の内、電子申請での利用頻度をほとんど電子申請、主に電子申請、半々、主に紙による電子申請、ほとんど紙又はFAXによる申請、紙又はFAXによる申請の6段階で質問している。ここでは、港湾管理者の利用状況を示す。

電子申請利用状況を以下に示す。全国におけるこれらの回答者数の割合をグラフにしたものを以下に示す。

港湾管理者向けの電子申請の利用状況は、「ほとんど電子申請」が39.0%と最も多く、次いで「全て紙又はFAXによる申請」が36.7%となっている。

図 全国における港湾管理者への電子申請利用状況



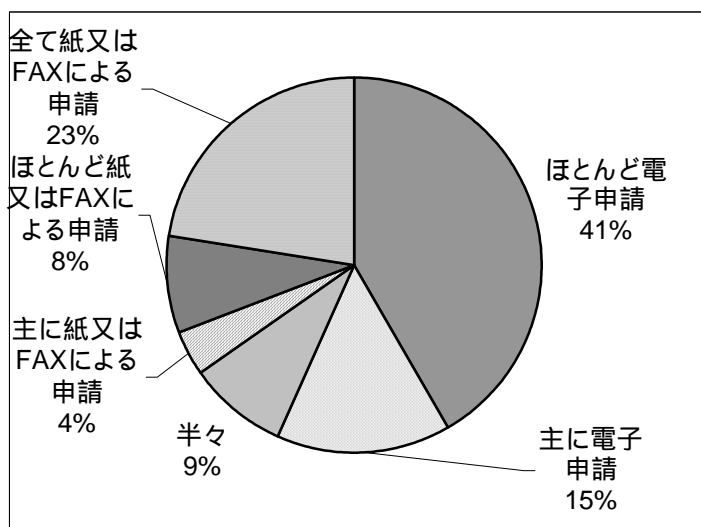
e. 電子申請の利用状況（港長）

ア) 重要港湾以上

港長への各電子申請利用状況を以下に示す。

港長向けの電子申請の利用状況は、「ほとんど電子申請」が41%と最も多く、次いで「全て紙又はFAXによる申請」が23%となっている。

図 全国における港長への電子申請利用状況



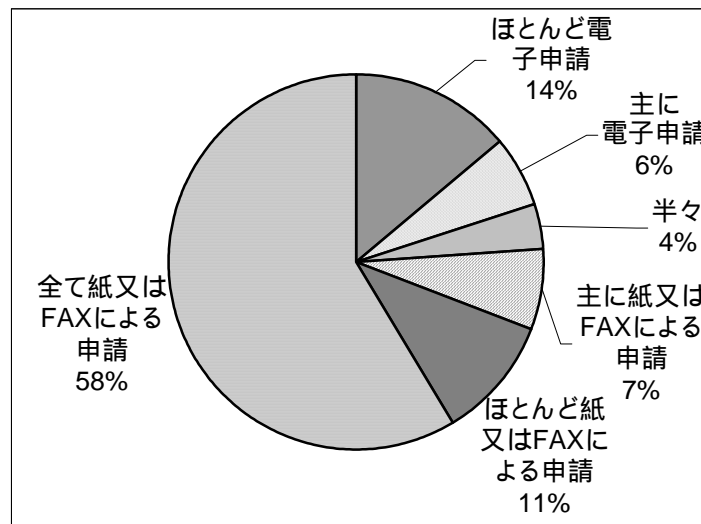
f . 電子申請の利用状況（検疫所）

ア) 重要港湾以上

検疫所への各電子申請利用状況を以下に示す。全国におけるこれらの回答者数の割合をグラフにしたものを以下に示す

検疫所向けの電子申請の利用状況は、「全て紙又はFAXによる申請」が58%と最も多く、次いで「ほとんど電子申請」が14%となっている。

図 全国における検疫所への電子申請の利用状況



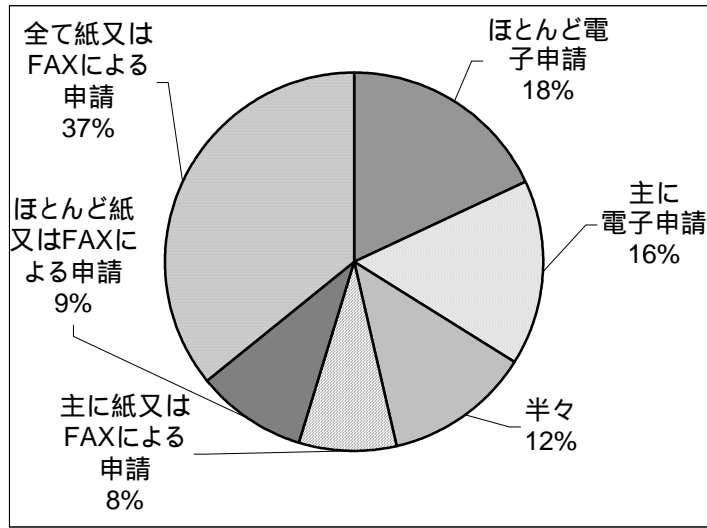
g . 電子申請の利用状況（税関）

ア) 重要港湾以上

税関への各電子申請利用状況を以下に示す。全国におけるこれらの回答者数の割合をグラフにしたものを以下に示す。

税関向けの電子申請の利用状況は、「全て紙又はFAX」が37%と最も多く、次いで「ほとんど電子申請」が18%となっている。

図 全国における税関への電子申請利用状況



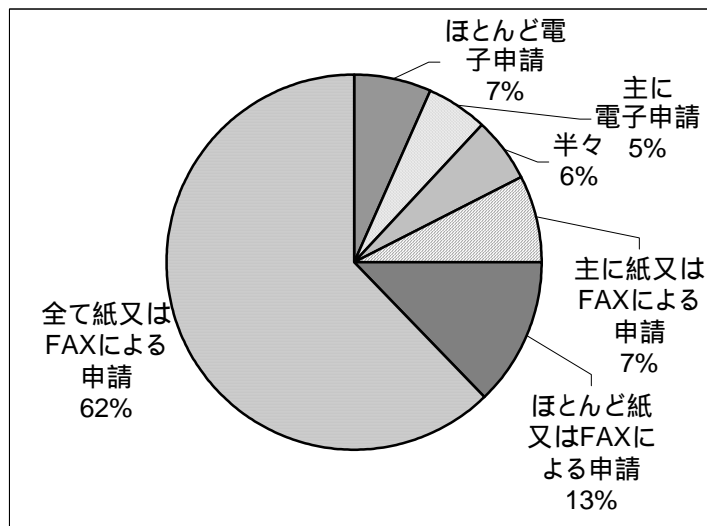
h. 電子申請の利用状況（入国管理局）

ア) 重要港湾以上

入国管理局への各電子申請利用状況を以下に示す。全国におけるこれらの回答者数の割合をグラフにしたものを以下に示す。

入国管理局向けの電子申請の利用状況は、「全て紙又はFAXによる申請」が62%と最も多く、次いで「ほとんど紙又はFAXによる申請」が13%となっている。

図 全国における入国管理局への電子申請利用状況

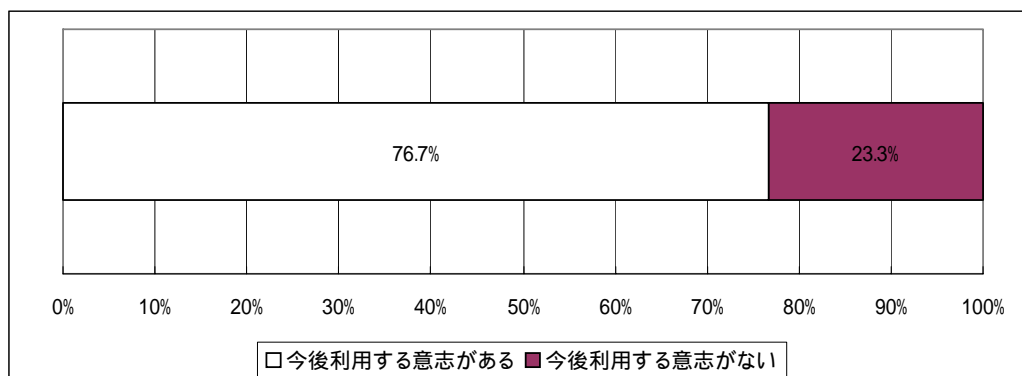


i. ワンストップサービスの利用意志

港湾EDIのIDを取得していなくSWのID関連付けをしていないシート4-2回答者へ、今後のワンストップサービス（港湾EDIを含めた、電子申請全体）の利用意志があるかどうかの質問を行っている。

全国におけるワンストップサービスの利用意志は全体の 76.7%となっている。

図 全国でのワンストップサービスの利用意志図



j . 情報化への取り組み現状や課題

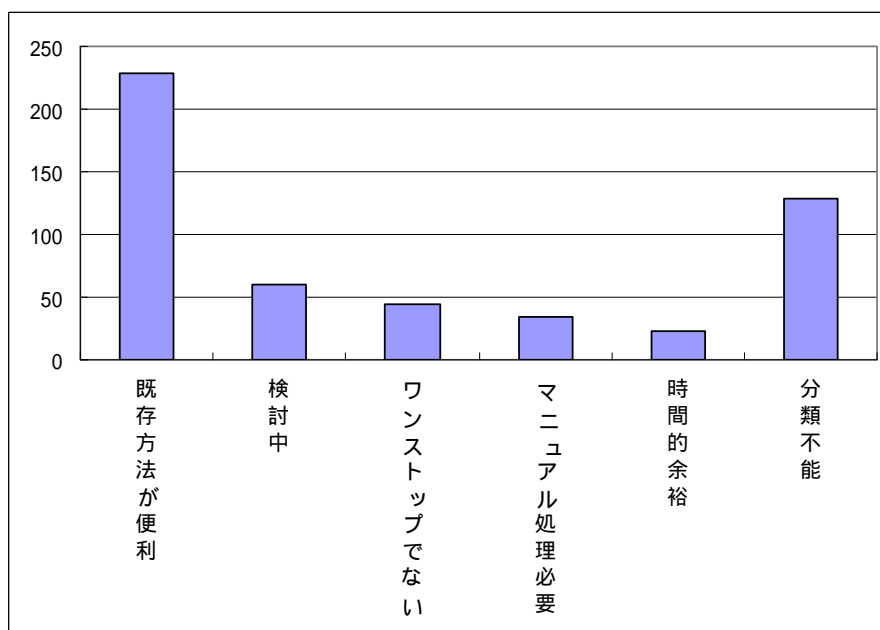
ア) 港湾管理者

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み(シート1)の回答者と、SWのID関連付けが未登録(シート3-1、3-2)の回答者の中で、港湾管理者に対する電子申請が半々、主に紙又はFAX、ほとんど紙又はFAX、全て紙又はFAXによる申請と返答した回答者に対し以下の質問を行った。

港湾管理者への電子申請を行わない理由を以下に示す。

港湾管理者への電子申請を行わない理由は、「既存方法が便利」が最も多くなっている。既存方法が便利理由としては、窓口に行くことが手間でない(合同庁舎等が近接)その場で申請や届出の回答をもらえる、担当官とのコミュニケーションがあげられている。

図 全国における電子申請を港湾管理者へ行わない理由

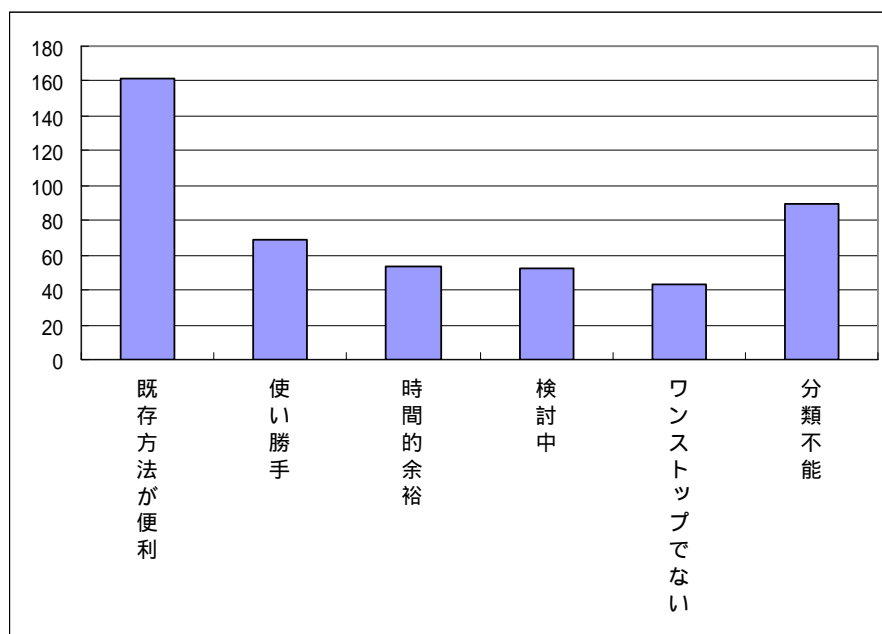


イ) 港長

港湾EDIのIDを取得しSWのID関連付け登録済み(シート1)の回答者と、SWのID関連付けが未登録(シート3-1、3-2)の回答者の中で、港長に対する電子申請が半々、主に紙又はFAX、ほとんど紙又はFAX、全て紙又はFAXによる申請と返答した回答者に対し、電信申請を港長へ行わない理由の質問を行った。これらの回答の要約を以下に示す。

港長への電子申請を行わない理由は、「既存方法が便利」が最も多くなっている。既存方法が便利な理由としては、窓口に行くことが手間でない(合同庁舎等が近接)、その場で申請や届出の回答をもらえる、担当官とのコミュニケーションがあげられている。

図 全国における電子申請を港長へ行わない理由



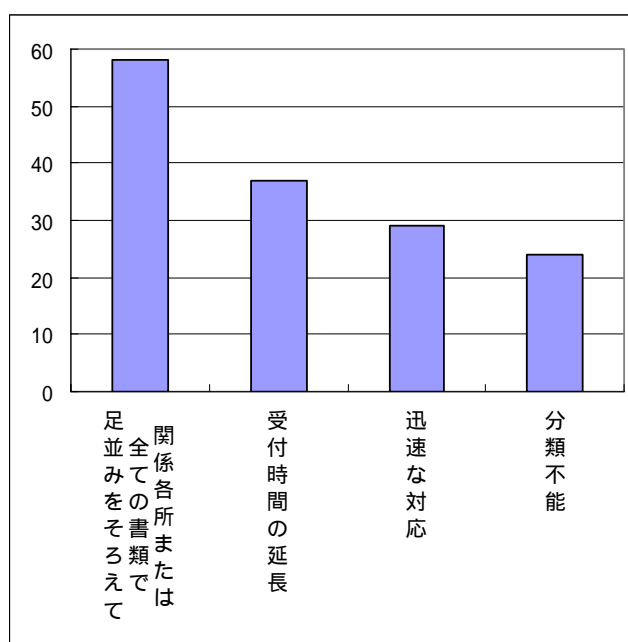
ウ) 港湾管理者および港長の行政手続きの改善点など

外貿を行っていて港湾EDIのIDを取得しているが、SWのID関連付けが未登録(シート3-2)の回答者と、内貿を行っていて港湾EDIのID未取得(シート4-1)の回答者へ、港湾管理者および港長の行政手続きの改善点や要望を以下の様に質問した。

港湾管理者および港長の行政手続きの改善点として上げられた意見の要約を以下に示す。

港湾管理者および港長の行政手続きの改善点として上げられた意見は、「関係各所または全ての書類で足並みをそろえて」が最も多くなっている。

図 全国における港湾管理者及び港長の行政手続きの改善点

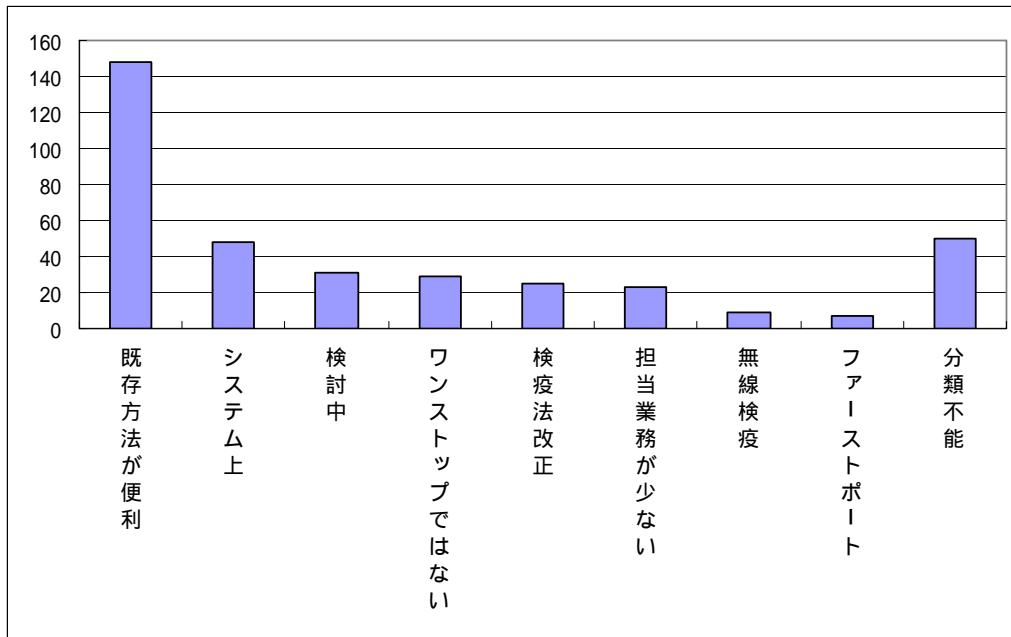


エ) 検疫所

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み(シート1)の回答者と、SWのID関連付け登録済みであり港湾EDIのIDを取得していない(シート2)の回答者と、外貿を行っていてSWのID関連付けが未登録(シート3-2)の中で、検疫所に対する電子申請が半々、主に紙又はFAX、ほとんど紙又はFAX、全て紙又はFAXによる申請と返答した回答者に対し検疫所への電子申請を行わない理由を質問した。

検疫所への電子申請を行わない理由は、「既存方法が便利」が最も多くなっている。既存方法が便利な理由としては、窓口に行くことが手間でない(合同庁舎等が近接)、その場で申請や届出の回答をもらえる、担当官とのコミュニケーションがあげられている。

図 全国における電子申請を検疫所へ行わない理由

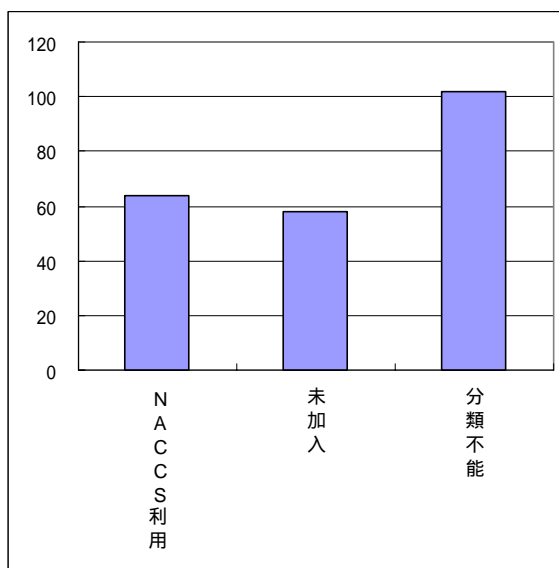


オ) 税関

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済(シート1)の回答者と、SWのID関連付け登録済みであり港湾EDIのIDを取得していない(シート2)の回答者と、外貿を行っていてSWのID関連付けが未登録(シート3-2)の回答者と、外貿を行っていて港湾EDIのID未取得(シート4-2)の回答者の中で、税関に対する電子申請が半々、主に紙又はFAX、ほとんど紙又はFAX、全て紙又はFAXによる申請と返答した回答者に対し、税関への電子申請を行わない理由を、取り扱いコンテナか一般貨物貨で分けて質問した。コンテナの回答の要約を以下に示す。

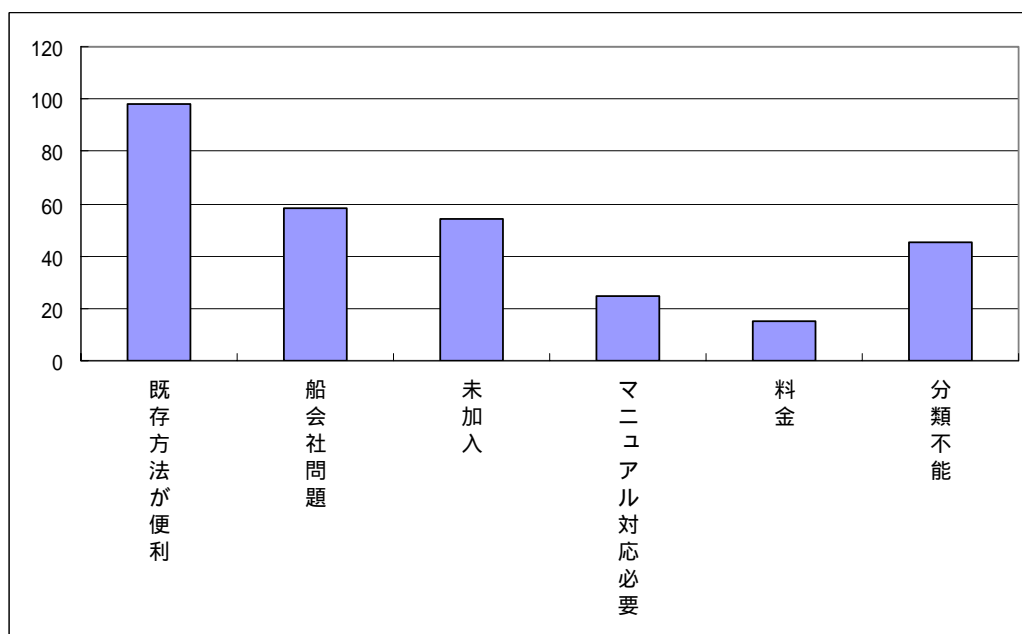
税関(コンテナ)への電子申請を行わない理由は、「NACCS利用」が最も多くなっている。

図 全国における電子申請を税関（コンテナ）へ行わない理由の要約



税関（一般貨物）への電子申請を行わない理由は、「既存方法が便利」が最も多くなっている。既存方法が便利な理由としては、窓口に行くことが手間でない（合同庁舎等が近接）、その場で申請や届出の回答をもらえる、担当官とのコミュニケーションがあげられている。

図 全国における電子申請を税関（一般貨物）へ行わない理由の要約



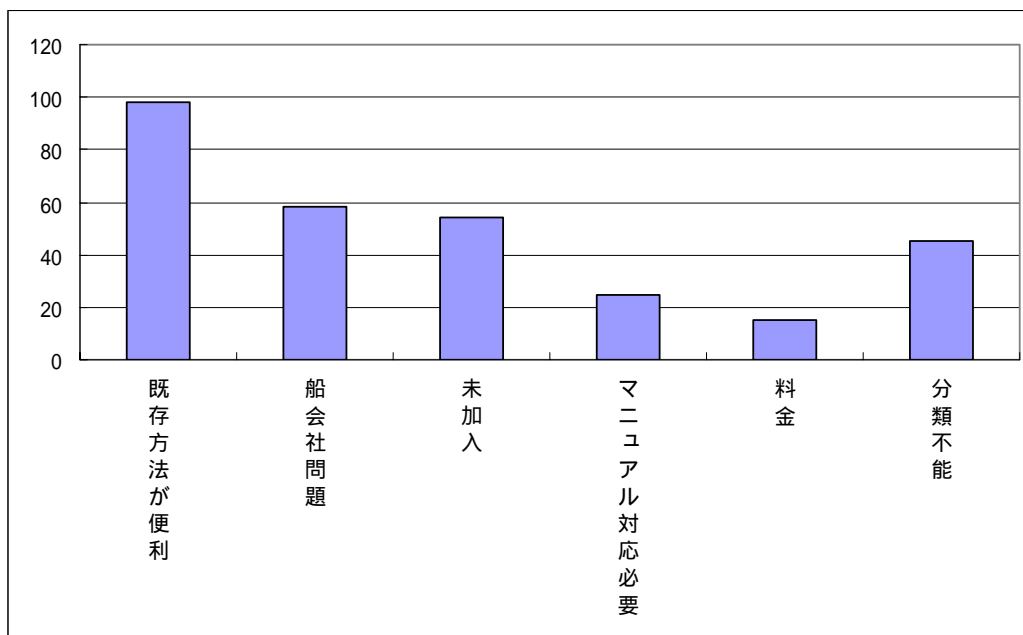
カ) 入国管理局

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み（シート1）の回答者と、

SWのID関連付け登録済みであり港湾EDIのIDを取得してない(シート2)の回答者と、外貨を行っていてSWのID関連付けが未登録(シート3-2)の回答者と、外貨を行っていて港湾EDIのID未取得(シート4-2)の回答者の中で、入国管理局に対する電子申請が半々、主に紙又はFAX、ほとんど紙又はFAX、全て紙又はFAXによる申請と返答した回答者に対し、入国管理局への電子申請を行わない理由を聞いている。この回答の要約を以下に示す。

入国管理局への電子申請を行わない理由は、「既存方法が便利」が最も多くなっている。既存方法が便利な理由としては、窓口に行くことが手間でない(合同庁舎等が近接)その場で申請や届出の回答をもらえる、担当官とのコミュニケーションがあげられている。

図 全国における電子申請を入国管理局へ行わない理由



キ) SWの課題

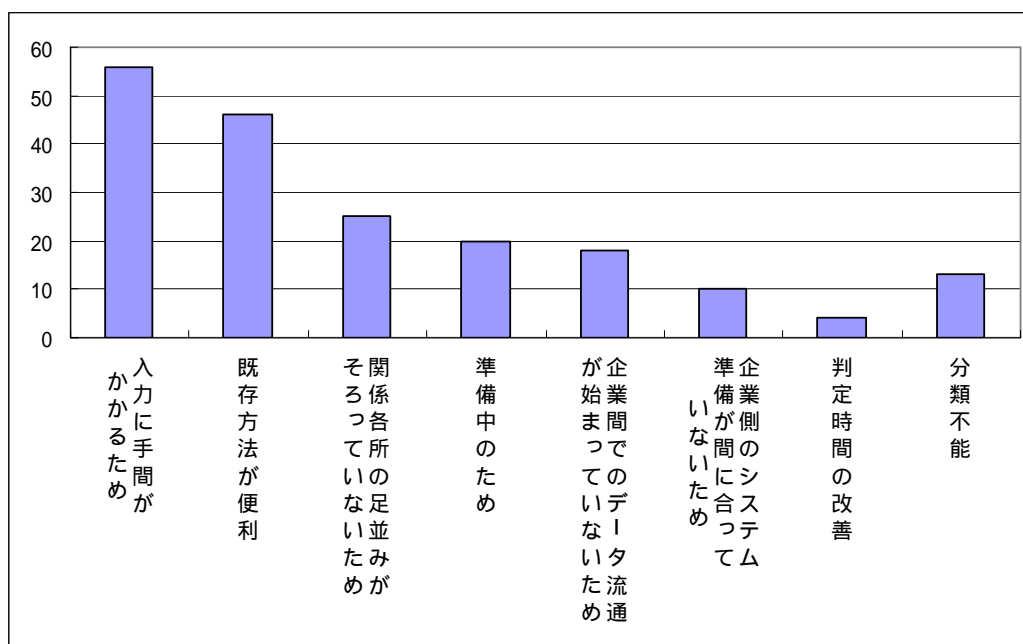
・SWを利用していない理由

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み(シート1)の回答者の中で、実際にSWを利用していないと回答した回答者に、その理由を以下の様に質問した。

SWを利用していない理由の要約を以下に示す。

最も多いのが「入力に手間がかかるため」で、次いで「既存方法が便利」となっている。既存方法が便利な理由としては、窓口に行くことが手間でない(合同庁舎等が近接)その場で申請や届出の回答をもらえる、担当官とのコミュニケーションがあげられている。

図 全国におけるSWを利用していない理由

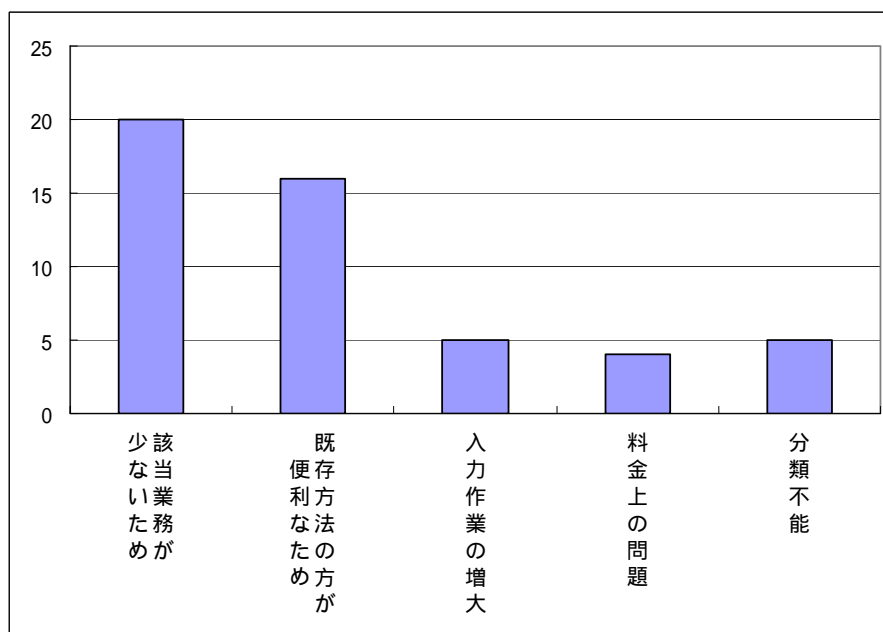


・ SWのID関連付けの必要性を感じない理由

外貿を行っていてSWのID関連付けが未登録（シート3 - 2）の回答者へ、以下の質問を行った。

最も多いのが「該当業務が少ないため」で、次いで「既存方法の方が便利のため」となっている。

図 全国におけるSWのID関連付けの必要性を感じない理由



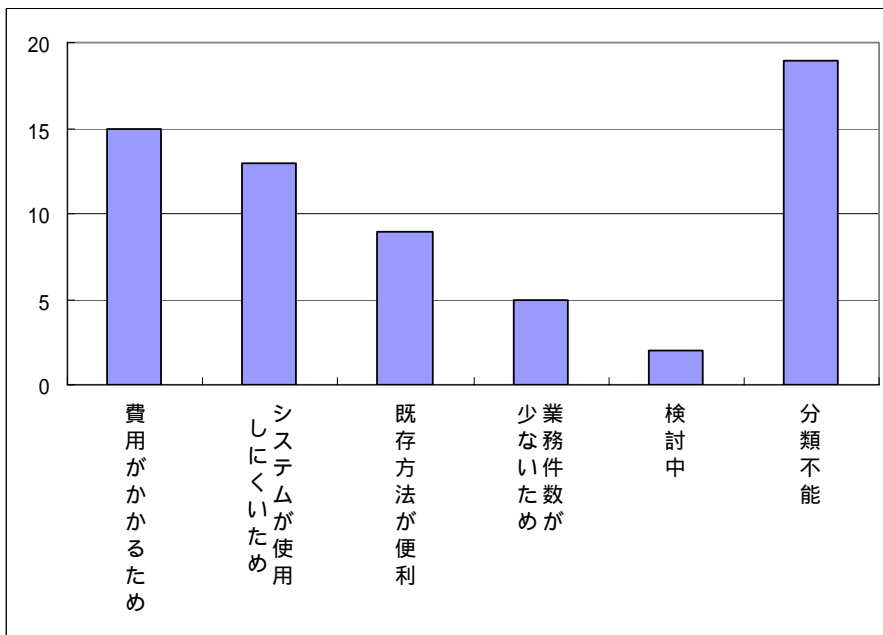
・ SWのNACC S登録をしていない理由

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み(シート1)の回答者の中で、Sea-NACC SへID登録が無く、税関への電子申請を多く使用している回答者へSWのNACC S登録をしていない理由を以下のように質問した。

SWのNACC S登録をしていない理由の要約を以下に示す。

最も多いのが「費用がかかるため」で、次いで「システムが利用しにくい」「分類不能」となっている。

図 全国におけるSWのNACC S登録をしていない理由



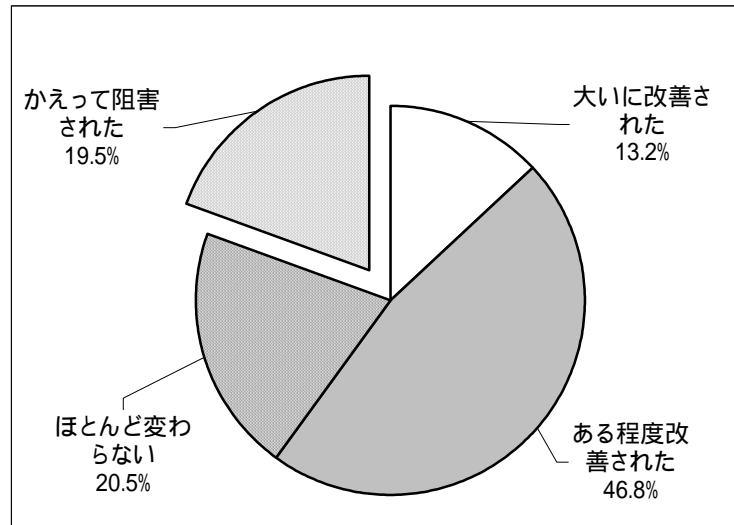
・ SWによる業務の改善・省力化の有無

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み(シート1)の回答者と、外貿を行っていてSWのID関連付けが未登録(シート3-2)の回答者へ、SWによる業務の改善・省力化があったかどうかを以下の様に質問した。

SWによる業務の改善・省力化の有無の回答を以下に示し、グラフを以下に示す。

SWによる業務の改善・省力化の有無は、「ある程度改善された」が46.8%と最も多く、次いで「ほとんど変わらない」が20.5%となっている。

図 全国におけるSWを使用して業務改善、省力化の有無



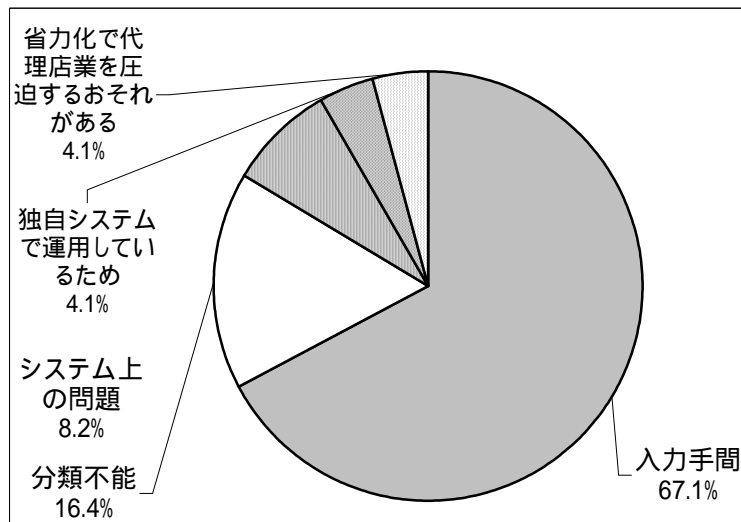
・ SWによる業務の改善・省力化の阻害理由

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み(シート1)の回答者と、外貿を行っていてSWのID関連付けが未登録(シート3-2)の回答者の中から、SWを使用してかえって業務改善、省力化が阻害されたと答えた回答者へ以下の質問を行った。

SWを使用してかえって業務改善、省力化が阻害された回答の要約を以下に示す。

SWの業務改善、省力化の阻害理由は、「入力手間」が67.1%と最も多く、次いで「分類不能」が16.4%となっている。

図 全国におけるSWによる業務の改善・省力化の阻害理由の要約



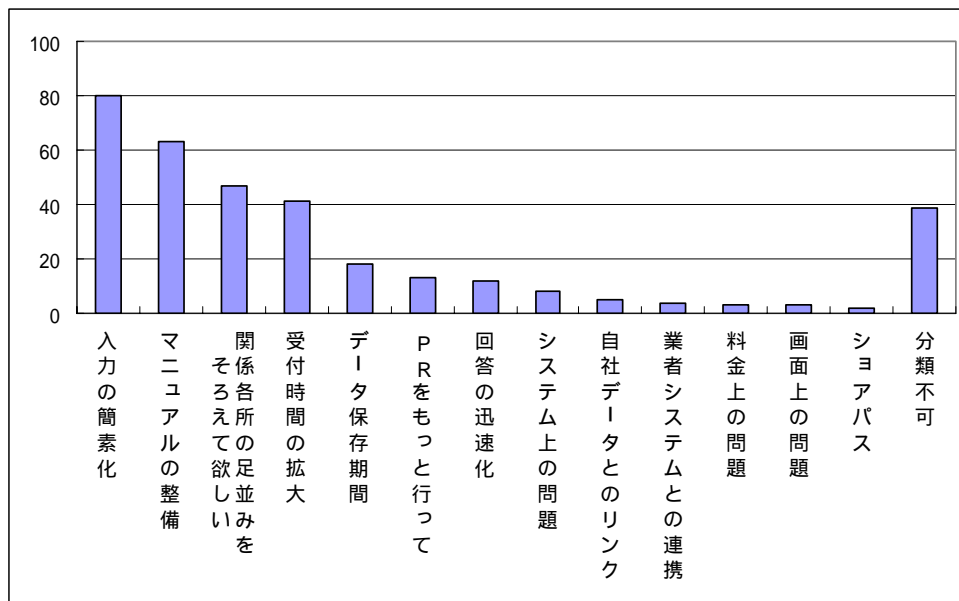
・ SW対象業務に対する要望等

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み(シート1)の回答者と、SWのID関連付け登録済みであり港湾EDIのIDを取得してない(シート2)の回答

者と、内貿を行っていてSWのID関連付けが未登録（シート3 - 1）の回答者と、外貿を行っていて港湾EDIのID未取得（シート4 - 2）の回答者へSW対象業務に対する要望等を以下の様に質問した。

最も多いのが「入力の簡素化」で、次いで「マニュアルの整備」、「関係各所の足並みをそろえて欲しい」、「受付時間の拡大」となっている。

図 全国におけるSW化対象業務に対する要望



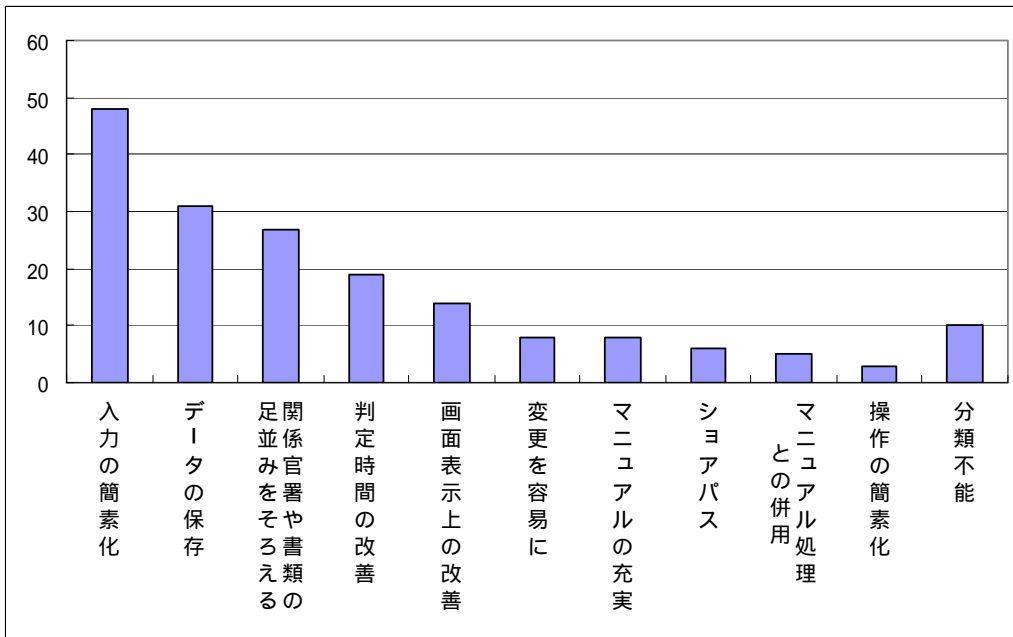
・SWシステムの改善点

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み（シート1）の回答者と、外貿を行っていてSWのID関連付けが未登録（シート3 - 2）の回答者へ、SWシステムの改善点を以下の様に質問した。

SWシステムの改善点を以下に示す。

最も多いのが「入力の簡素化」で、次いで「データの保存」、「関係官署や書類の足並みをそろえる」、「判定時間の改善」となっている。

図 全国におけるSWシステムの改善点等の要約



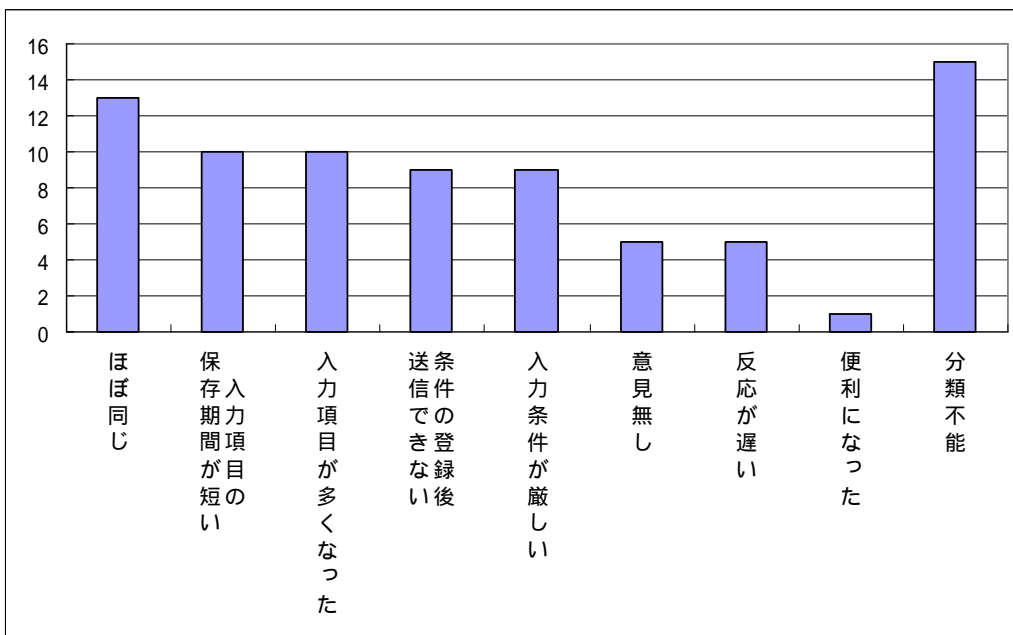
・SWと港湾EDIとの比較意見

港湾EDIのIDを取得しかつSWのID関連付け登録済み(シート1)の回答者へSWと港湾EDIとの比較意見として以下の質問を行った。

SWと港湾EDIとの比較意見の要約を以下に示す。

最も多いのが「ほぼ同じ」で、次いで「入力項目の保存期間が短い」、「入力項目が多くなった」、「分類不能」となっている。

図 全国におけるSWと港湾EDIとの比較意見の要約



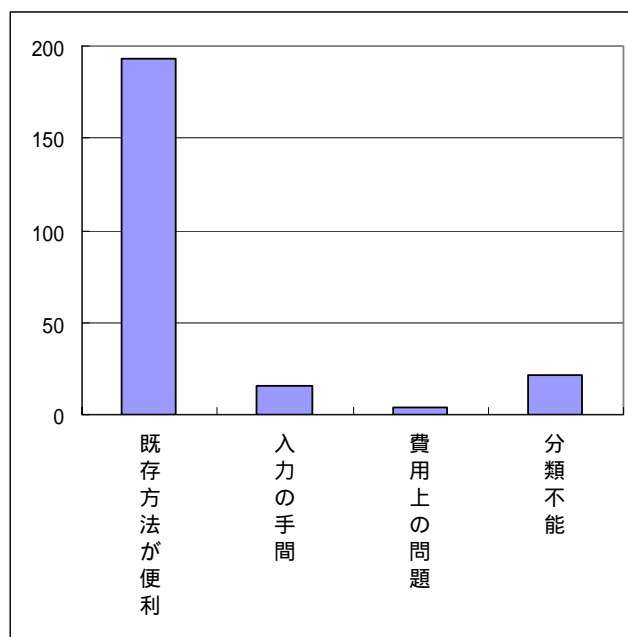
k . 港湾 E D I の利用の必要性を感じない理由

S W の I D 関連付け登録済みであり港湾 E D I の I D を取得していない (シート 2) の回答者と、港湾 E D I の I D 未取得 (シート 4 - 1、4 - 2) の回答者の中で港湾 E D I の必要性を感じないと答えた回答者へ、以下の様な質問を行った。

港湾 E D I 利用の必要性を感じない理由の要約を以下に示す。

港湾 E D I 利用の必要性を感じない理由は、「既存方法が便利」が最も多くなっている。

図 全国における港湾 E D I 利用の必要性を感じない理由



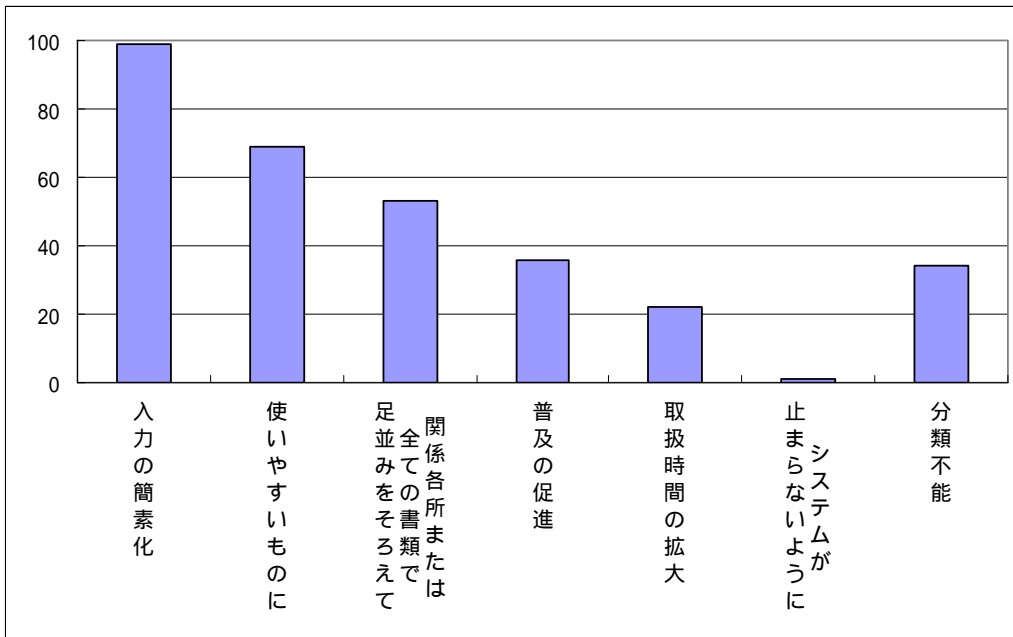
1 . 港湾 E D I 利用に期待するもの

S W の I D 関連付け登録済みであり港湾 E D I の I D を取得していない (シート 2) の回答者と、港湾 E D I の I D 未取得 (シート 4 - 1、4 - 2) の回答者の中で、今後港湾 E D I システムを利用する意志があると答えた企業へ以下の様な質問を行った。

港湾 E D I 利用に期待するものの意見の要約を以下に示す。

最も多いのが「入力の簡素化」で、次いで「使いやすいものに」、「関係各所または全ての書類で足並みをそろえて」となっている。

図 全国における港湾EDI利用に期待するもの



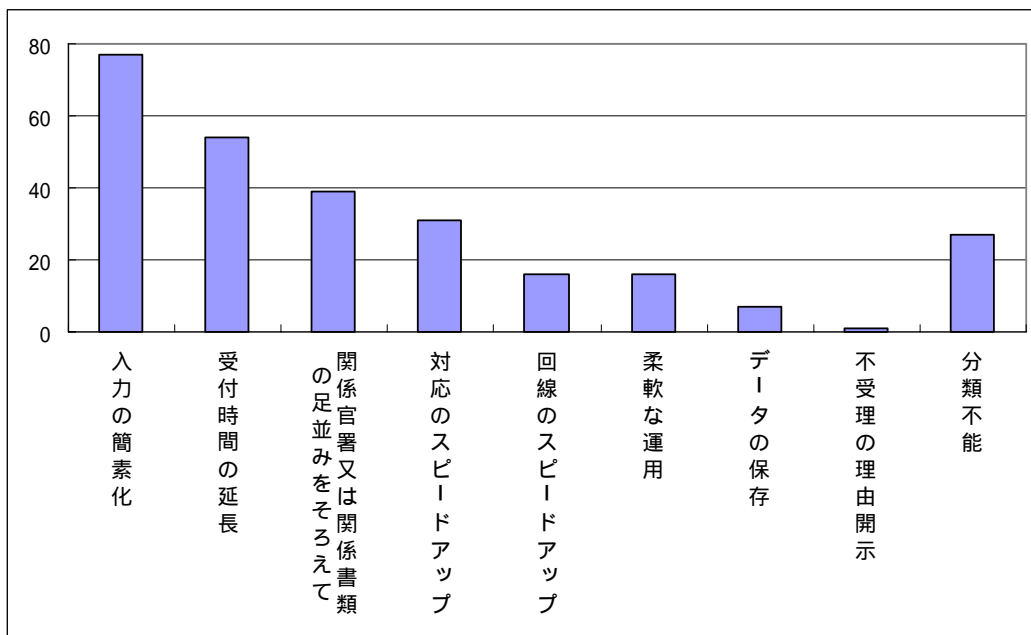
m. 港湾EDIシステムの改善点など

内貿を行っていてSWの関連付けが未登録(シート3-1)の回答者へ、港湾EDIシステムの改善点を以下の様に質問した。

港湾EDIシステムの改善点の要約を以下に示す。

最も多いのが「入力の簡素化」で、次いで「受付時間の延長」、「関係官署又は関係書類の足並みをそろえて」となっている。

図 全国における港湾EDIシステムの改善点の要約



n. ワンストップサービスの課題

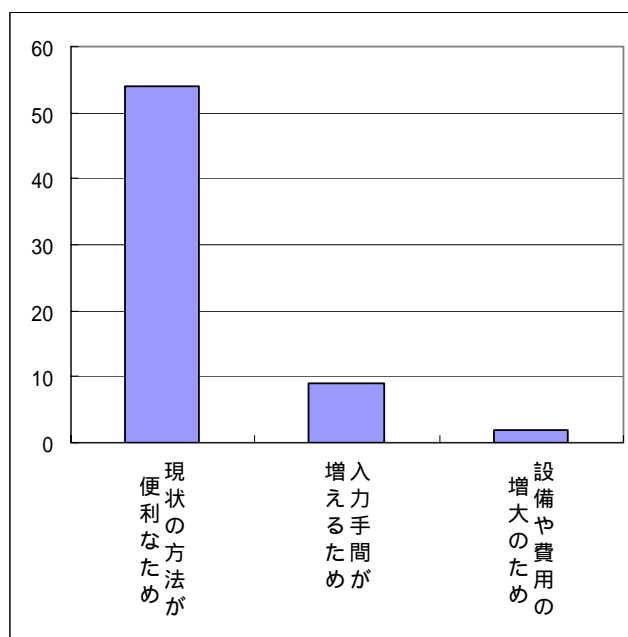
ア) ワンストップサービスの必要性を感じない理由

外貿を行っているが港湾EDIのID未取得(シート4-2)の回答者の中で、ワンストップサービスの必要性を感じないと答えた回答者へ以下の質問を行った。

ワンストップサービスの必要性を感じない理由の要約を以下に示す。

ワンストップサービスの必要性を感じない理由は、「現状の方法が便利のため」が最も多くなっている。

図 全国におけるワンストップサービスの必要性を感じない理由



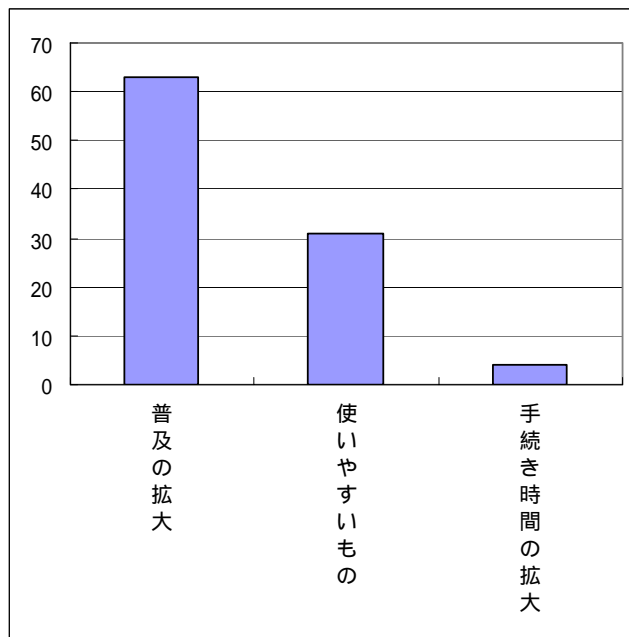
イ) ワンストップサービスに期待するもの

外貿を行っているが港湾EDIのID未取得(シート4-2)の回答者の中で、今後ワンストップサービスを利用する意志がある回答者へ以下の様な質問を行った。

ワンストップサービスに期待する意見の要約を以下に示す。

ワンストップサービスに期待する意見の要約は、「普及の拡大」が最も多くなっている。

図 全国におけるワンストップサービスに期待するものの要約



2) ヒアリング結果

利用者ヒアリング

- ・利用者である船舶代理店（2社）に対して実施したヒアリング結果をとりまとめる。

a. 港湾EDIシステムの使い勝手（問題点）

- ・船舶代理店に対するヒアリングから港湾EDIシステムの使い勝手について、以下の指摘がされている。

ア. 標準化、共通化

- ・2005年11/1からのシングルウィンドウシステムは対象業務や項目（省庁で運用が変わったケースもある）が増えた面があり、それらの項目をどのように使うかを省庁で見解が異なると見受けられる。例えば海上保安庁では不受理＝再申請で、当初の申請は却下されているが、運輸局では不受理＝申請変更という解釈であり、海上保安庁の例に倣って再申請すると運輸局から「申請が2つありますが？」と問い合わせがくる。また、寄港地についてもラスト10ポートの入力では保安庁が日本を含む港の記載を求めると、関税局は日本以外の港の記載を求めると解釈が違う面がある。また、前港、仕出港等の表現もあれば、直入港、中間港といった表現もあり混乱する。また、シングルウィンドウシステムから新たに運行者の電話番号を入力する等新たな対策も求められる。特に必須の項目にズレがあるのはかなり面倒である。

b. コード体系の標準化

- ・港湾EDIシステムとSea-NACCSではサポートしていない業務がある。例えば港湾EDIシステムでは内航船も対象であるが、Sea-NACCSでは外航船のみである。よって、Sea-NACCSでは内航船に関わるコードは準備されていない

い。

- ・港湾EDIシステムではSea-NACCSにないコードが多々あるのも問題である。例えば港長では千葉県の「木更津」というコードがあっても、税関は「千葉」だけである。入力欄は同じだが、省庁で使われ方が異なるわけである。省庁でコード等の統一を図ることが理想であるが、少なくとも省庁で共通でないコードは港湾EDIシステム上でわかるようにしてもらいたい。

c . 更なる利便性向上（迅速な受付・回答）

- ・データを送信時即座に結果を知ることができない。NACCSのINTERACTIVE方式の採用検討ができないのか。

d . 府省共通ポータルへの検討

- ・シングルウィンドウは各省庁の手続窓口を一つにただけであり、個別手続きは個々に実施しなければならない。本来、一つの場所に入力すれば、各省庁に必要なデータを抽出するのが本来のシングルウィンドウシステムではないのか。

e . その他

- ・民間は短期決戦で今日明日の議論をしているが、港湾EDIシステムはいつまでたっても中途半端である。EDIFACTとWEBのサーバーが別管理となり、相互間のデータリユースができない。社内システムも両方を前提に統一するつもりであったが、できない。また、船社毎に対応が異なることも問題である。
- ・全てが電子化できていないので、何等かの理由で申請先に訪問するなら、全て紙でやるという発想になっている。
- ・代理店として港湾EDIシステムを利用するメリットは感じない。特に船社はノータッチ。一方、通関は通関業者と荷主がメリットを感じている。港湾EDIシステムは船舶代理店を満足させる仕組みになって行くべきである。

b . 今後、期待する付加機能

- ・船舶代理店に対するヒアリングから港湾EDIシステムに今後、期待する付加機能について、以下の指摘がされている。

a . 標準化、共通化

- ・各省庁が求められるデータが本当に利用されているのか、各省庁の横の連携も含めて項目の再検討も図るべきではないか。

b . 更なる利便性向上（迅速な受付・回答）

- ・初めて入港する船の情報が欲しい。特に先方が基本情報を持っていると、船長がコンマ1違いますといった指摘を受けるが、そのような基本情報があれば、申請者も活用したい。

- ・明かな申請者のミス（ケアレスミス：実は不受理のほとんどがこれ）を、即時に返信する仕組みが欲しい。例えば日付が2005年とすべきところを2050年としたようなケースは申請者がみて判断するのではなく、港湾EDIシステムが即時に判断してエラーを返してくれれば効率的である。港長等で不受理の中でもケアレスミスの部分を分析すれば、港長再度の審査も効率的になると思う。また、現状のエラー回答の意味がよくわからないことも課題である。ちなみにSea-NACCSのエラーは10個あれば、10個共に表示されるが、港湾EDIシステム経由でSea-NACCSに申請した場合、エラーは港湾EDIシステムで1個ずつしか表示されないのが面倒である。
- ・油濁補償は前日の昼までに提出で、土日・休日が休みなので、金曜の対応等が非常に煩雑となる。
- ・Ver.Upへの対応も重要であり、会社システムも港湾EDIシステムの都合でVer.upする余裕は当社の場合ない。
- ・NACCSはボタン1つであっという間に通関が切れるところまで来ている。港湾EDIシステムでもこのスピード感が欲しい。

c．府省共通ポータルへの検討

- ・今の仕組みはダブルウィンドウであり、NACCSが港湾EDIシステムに歩み寄ることでもう少し効率的ななると考える。

d．その他

- ・提出期限の柔軟化が必要である。港長業務は原則入港の前日までに提出すべきとなっているが、午前入港であれば理解できるが、翌日の23時に入港であっても、前日の港長対応時間までの提出が求められる。もう少し柔軟に時間をずらして設定してもらいたい。
- ・事務効率向上のためには社内システムとの同期化が必須であるが、EDIシステム変更の度に社内システムを変更するには無理がある。社内システムを包含するソフトの提供を期待したい。
- ・通常、情報システムは便利だから利用するが、港湾EDIは便利な面がない。事務効率化等ができないと船舶代理店としては使う気になれない。
- ・専門家でなくとも使える仕組みにすべき。港湾手続きの船舶代理店が競争している場合ではない。

申請先ヒアリング

- ・港湾管理者（5港湾）、海上保安庁（港長及び海上交通センター）、運輸局（2運輸局）、検疫所に対して実施したヒアリング結果をとりまとめる。

a．港湾EDIシステムの使い勝手（問題点）

- ・港湾EDIシステムは汎用システムであるから、特定業務に特化したシステムを仮定し

- た場合と比べ、使い勝手の面で劣ることが考えられる。〔海上交通センター〕
- ・岸壁コード等の変更が端末毎に必要であり、面倒である。また、変更の頻度、反映までのタイムラグも大きい。コード管理等は省庁が一括で実施するような体制が必要である。〔海上交通センター〕
 - ・電子化の最たる重要事項である処理能力のスピードアップを図れるような港湾管理者パックが必要と考える。〔港湾管理者〕
 - ・港湾利用者が入力しているデータのうち、港湾管理者が必要とするデータを利用（受信）することができない。〔港湾管理者〕
 - ・紙ベース申請との共用となるため、バース調整を行う手間が増える。〔港湾管理者〕
 - ・現在、登録されている船舶基本情報には、総トン数・全長等データの誤りが多く信頼性に欠ける。内航船については「内航船舶明細書」（日本海運集会所発行）のデータを取り込む等の方法を検討願いたい。新造船・船名を変更した船舶等、「内航船舶明細書」で対応できない船舶についてのみ、現状の「船舶基本情報登録依頼書」による方法にすればよいのではないか。〔港湾管理者〕
 - ・船舶基本情報のデータが正確であれば、入港料・係船料等の料金徴収にもデータを有効活用できる。（入港料・係船料等は、総トン数に対して1トン当たり何円で、ほとんど規定されていると思われる。）〔港湾管理者〕
 - ・すべてのシステムに言える事ですが、サーバーやシステムがダウンした場合は、処理が全く出来ない。〔港湾管理者〕
 - ・申請者が同日に、同じ岸壁を希望した場合等、EDIからの申請はタイムラグが生じ、管理者が何らかの事情で申請の取り込みを行えなかった場合の対応に苦慮している。〔港湾管理者〕
 - ・不定期に発生する電子申請に対して、常に取り込み画面をチェックする訳には行かず、対応が遅れてしまう。〔港湾管理者〕
 - ・通報不受理時、通報者に対する詳細連絡がシステム上できない（電話連絡が必要となる）〔運輸局〕
 - ・関係機関に対する通知が現段階においてはシステムの出来ない（FAX通信を要する）〔運輸局〕
 - ・関連データベースとの同一画面での事務処理ができない〔運輸局〕
 - ・係留施設等のコードの検索が面倒である。名称だけでOKとならないか。・内航船舶は国際トン数を知らない。500トン以下はどちらでもよいのだが、国際トン数として認知されていない。
 - ・着岸予定時間が拾えない。立ち入り検査を想定した場合に欲しい。〔海上保安庁〕
 - ・通報時期や通報内容等が他の府省と異なる。府省間のルール構築が必要である。〔海上保安庁〕
 - ・データを送信した場所の緯度経度の入力が必要であるが、かなり前に港の場合、船舶代理店が把握できていない。緯度経度まで入力しているので港名まで欲しい。〔海上保安庁〕
 - ・15分以上、30分以上というタイミングでウィンドウが閉じることがある。（アナログ回線はPCの性能の問題の可能性有り）〔海上保安庁〕

- ・本船の入港 36 時間前に入港通報として EDI 受理した場合、入港 36 時間内に検閲通報として EDI を受理することになる。この場合、月報には入港通報時の「当該船舶通報日時」が反映されるので、検疫通報時の「当該船舶通報日時」へと変更すべき。〔検疫所〕
- ・入港通報がなされた場合、着信音や音声での告知機能があれば、確認作業の手間が省ける。〔検疫所〕
- ・祝日の設定を手入力で入力しなければならないので、メインサーバーの方で一括に処理して頂きたい。〔検疫所〕
- ・地名等において、現在、港名コードによるアルファベット順に配列されており、港名コードがわからない港を探す作業に時間が掛かる。よって、港のアルファベット順に配列するよう変更を望む。〔検疫所〕
- ・二港を管轄する場合、港別の集計ができるようにする。・エージェント実施の時間が、多少長く感じることもある。〔検疫所〕
- ・システムに登録されていない地名等があるので、データ登録を早期に実施してほしい。
- ・入港通報が月末に申請され、検疫通報が翌月に申請され審査した場合、前月分として集計されるため、結果通知書送信日を基準にして計算するようにしてほしい。〔検疫所〕
- ・汚染地域から来航する船舶を審査する場合、発航月日に潜伏期間を単純に 5 日・6 日等と加算しているだけであり、本来検疫済証交付であっても、汚染地域来航船舶となってしまう。このため、潜伏期間の計算は日数ではなく、時間で計算するようにしてほしい。〔検疫所〕
- ・仮検疫証の有効期間について、自動計算するようにし、仮検疫済証の有効期間を自動表示してほしい。〔検疫所〕
- ・一度登録した審査結果等の内容が代理店側から修正できない箇所がある。〔検疫所〕
- ・寄港地 28 日間の記入欄が 10 箇所しかない。〔検疫所〕

b . 今後、期待する付加機能

- ・今後予想される通報事項の変更等に安価且つ迅速に対応可能とされたい。〔海上交通センター〕
- ・指示内容等の Byte 数の上限が厳しいので増やして欲しい。〔海上交通センター〕
- ・システムの機能として Web 申請方式の中で、以前の港湾 EDI での機能のように一時保存(登録)機能を追加すること。 24 時間対応の自動応答システムの構築〔港湾管理者〕
- ・電子申請化率の向上策として紙申請から電子申請(EDI)への具体的な誘導策を策定し、実施に移すこと喫緊の課題であると考え。〔港湾管理者〕
- ・基本は申請者にとって利用しやすいシステムであるべき、申請者である船舶代理店等の EDI ユーザーからの要望等に応じていくことにより、刷新されることを望む。利用しやすければ、EDI ユーザーや EDI による利用率、利用件数が増加し、電子申請による業務効率化を図ることが可能である。〔港湾管理者〕
- ・港湾 EDI システム自体ではないが、港湾 EDI システムで保有している船舶基本情報を国内港湾管理者から手軽に照会・閲覧できることを望む。国際総トン数、課金対象トン数等については、特に、料金に関係しているため、「船舶国籍証書」、「国際トン数証書」、

及び「換算したトン数の計算書」の証明書関係も電子媒体化し、同様に手軽に照会・閲覧できるものを望む。〔港湾管理者〕

- ・独自システムを構築している自治体では、新たな港湾管理者パックをインストールするときは、システムの開発者等へ委託する必要がある。また、新パックのバージョンアップ内容によっては、独自システムの改修を要する場合がある。改修時には、その必要性、メリット、効果等を明確にして、自治体への情報提供等をお願いしたい。〔港湾管理者〕
- ・図面等関係書類の添付（PDF 等の活用）〔港湾管理者〕
- ・各都道府県並びに民間が管理している港湾施設に関して統合した情報のやり取りが出来るよう期待したい。〔港湾管理者〕
- ・不受理理由の自由記入〔運輸局〕
- ・データのメール転送（保安庁向け）〔運輸局〕
- ・参考資料のファイルの添付（保険証書等）〔運輸局〕
- ・利用者拡大による申請者の負担軽減と行政事務の効率化〔運輸局〕
- ・船舶保安情報を港湾 EDI で受信した際、受信したことを音で知らせる機能を付加して欲しい。〔海上保安庁〕
- ・検疫所毎での EDI 処理ではなく、地域ブロック拠点を設けて一括に処理し、必要に応じて臨船検疫などのモニタリングを指示する。〔検疫所〕
- ・審査の完全自動化・港湾 EDI システムは、現在無線審査が主なシステムであります。今後としては、本システムが検疫台帳としても機能し、月報等から各調査報告に対しても対応可能なシステムとなることを期待する。また、本システムから電子メールで月報等の送信が可能となるよう期待する。〔検疫所〕
- ・博多港では毎日運航されている客船等において、1 隻あたり数百名にのぼる乗客名簿を EDI 入力することは不可能に近いため代理店は本システムを使用しない。よって、「添付ファイル」をもって処理できるようなシステムを望む。〔検疫所〕
- ・当初管内の港では船舶代理店が導入に意欲的でなく、また、代理店の手続が現在より煩雑化することが明確であるので、当所職員も強く勧めにくいのが現状である。お互いにとってより利便性の高いシステムとなることを期待する。〔検疫所〕
- ・今回の「平成 16 年における国別入国者の調査について」等の調査依頼の任意のデータが、簡単に抽出できるデータベースの作成。〔検疫所〕
- ・集計データを基にして作成した検疫実績報告書等をネット上で送信できるようにする。〔検疫所〕

(4) 評価結果

- ・これまでの評価から「港湾関連手続のワンストップ化の推進 港湾EDIシステムに関する検証」の評価は以下のようにまとめられる。

港則法の特定港及び重要港湾以上の港湾管理者への普及率は88%となり、港湾EDIシステムの利用への環境は整備されつつある。

業務範囲の拡大や申請・届出項目の削減、他システムとの接続によって、申請件数や登録者数は順調に増加している。

港湾諸手続に電子化による経済効果は直接効果と間接効果の合計でワンストップの実現により毎年約8.5億円となっている。

経済効果をより高めるために、申請件数をさらに増大させる方策が必要である。

- ・特に利用者の声をまとめると以下の通りである。

SWの導入により改善されたという意見が60%であり一定の評価を得ている。

阻害要因の分析と合わせ、入力の手軽化やマニュアルの整備、関係各所の足並みの統一、受付時間の拡大等が要望されている。

申請先や届出先が近接していることや、行政窓口への訪問が多いこと、窓口への提出であれば結果がすぐわかること等から現状のマニュアル処理が便利である。

・評価のまとめと今後の方向性

(1) 課題点の抽出

- ・これまでの評価結果から「港湾関連手続のワンストップ化の推進 港湾EDIシステムに関する検証」の課題を抽出する。課題の抽出の時には 制度の問題、システム自体の問題、ユーザーとの関係の問題に分けて整理している。

1) 標準化、共通化(システム自体の問題)

コードの共通化

- ・現状、入力欄は同じであるが省庁により使われ方が異なる等、府省間で異なるコードが一部存在する。今後、府省間で協調し、定義の明確化を図ると共に可能な限り各府省でコードの共通化を行う。
- ・コードの標準化によって、データの再利用や入力内容の簡便化を図ることが可能となる。また、主要コードのみの申請でデータベースから名称等のデータを取得可能とすることで申請の効率化を図る必要がある。
- ・コードは、システムの中で作るコードと、ユーザーが入出力時に使うコードとは異なるため、これらを意識した共通化が必要となる。

情報項目の標準化

- ・現在の港湾手続の中には、同じ項目名であるがその内容が主体によって異なる場合や、同じ内容であるが項目名が異なっている場合があり、システムの情報項目については、「輸出入及び港湾・空港手続関係業務の業務・システムの最適化計画」における情報項目の国際標準(UN/TDID: United Nation Trade Data Information Directory)を用いた定義の明確化等を踏まえ、省庁横断的に統一する。
- ・情報項目の標準化を図ることで、府省や手続毎に定義の異なる情報項目も再利用が可能とすべきである。

2) 保守・運用レベルの向上(システム自体の問題)

コードの体系の維持・更新

- ・コードの標準化と併せて、コードの維持管理についても一元的に行う必要がある。現在はコードの維持管理を各府省にて行っているため、コードの変更がシステムに反映されるまでのタイムラグが大きい。また府省により反映されるタイミングが異なる。関連するシステムにおいてコード変更のタイミングがずれることなく即時に反映される保守・運用が行える仕組みを整える必要がある。
- ・このため、府省共通のコードについては府省共通システムにて一元管理し、個別システム毎の更新作業を不要とすることで、コードの不一致等の発生に伴う個々の更新作業の削減を可能とする。

港湾EDIシステムの育成

- ・港湾EDIシステムをより使いやすいシステムにし、利用者を増大させるには、港湾EDI

Iシステムの育成が不可欠である。利用者の意見を踏まえた、システムの改編や更新を積極的に実施する必要がある。

3) 更なる利便性向上 (ユーザーとの関係の問題)

新たな船舶単位のリポジトリの構築と共同利用

- ・ 港湾EDIシステムでは過去90日間の申請データをデータベースに保有し、申請者や各府省が自由に活用できる仕組みを保有している。これは90日以前の情報が欠落する一方で東アジア内の外航定期船や内航定期船のように同じ船舶の申請データを何件も保有していることとなる。IMO (国際海事機関) コードに付随する船舶の名称、船舶の長さ、船幅、最大喫水、国際総トン数、運航者等の船舶単位のリポジトリをデータベース化し、申請者や各府省において、共同利用することでデータの更なる再利用を可能とすべきである。
- ・ 船舶単位の申請が基本となる港湾手続関係業務で、特定船舶で特定可能な船舶の名称や船舶の長さ、船幅、最大喫水、運航者等のデータの入力を不要とすることで、申請者の利便性向上を図る必要がある。

受付・回答の迅速化

- ・ 現段階では、申請から受理、審査、許可といったプロセスの短縮化が利用者からの要望として把握されており、技術的には自動応答システム等を構築することで対応可能ではあるが、届出であっても例えば入港届のように受理情報だけを返信する場合でも、利用する係留施設の他船との重複の確認といった行政判断を実施しているものもある。このため、今後、行政判断に基づく処理を要さない届出等の手続を対象に、費用対効果を十分考慮した上で自動回答可能な手続の選定、自動応答の実現を図る必要がある。これにより、受付・回答を迅速化し、利用者の電子申請の比率向上、行政側の業務効率化も図ることが可能となる。
- ・ 「あいまい」なユーザーの入力に対応できるように、「あいまい」な入力に対して港湾EDIシステムから自動的に問い返すような機能を付加する等の対応有効である。

申請者間でのデータ共有

- ・ 現状のシングルウィンドウシステムでは、申請した人以外はその申請データを閲覧することができない。即ち、同一船に関する申請であっても、別の港において異なる申請者が申請する場合には前港の申請データを共有、参照できない。このため、更なる情報共有、参照を可能とする仕組みを構築する。
- ・ 申請者間で申請したデータを再利用可能な環境を整えることで、入港頻度が低いために港湾EDIシステムの利用率が低い港における港湾EDIシステムの利用促進を図る。

利用者ニーズ等に合致したシステム変更

- ・ 港湾EDIシステムを利用者に継続的に利用してもらうには、昨今のテロ対策といった社会環境の変化への対応や、ITの発展に応じたソフト等のバージョンアップへの対応、利用者ニーズへの対応等、頻繁に手直しが必要となる。これらに合致した対応を短期間で実施

することが望まれる。

- ・そのためには、利用者のニーズや現状では港湾EDIシステムを利用していない非利用者の意向を把握することが重要であり、今後は定常的に利用者や非利用者の意向を把握し、港湾EDIシステムの改善に取り組む必要がある。

関係府省システムとの連携による申請情報の反復利用

- ・現状のシングルウィンドウシステムからは、NACCSに登録された情報を呼び出し、参照することが出来ない。NACCSに登録されている情報の参照を可能することでデータの更なる再利用を実現する。
- ・これにより、港湾EDIシステムに登録されたデータのみならず、NACCSに登録されたデータについても活用を可能とすることで、申請の効率化を図る。

4) 府省共通ポータルへの検討(ユーザーとの関係の問題・制度の問題)

- ・関連省庁も含めた真の港湾関連手続のワンストップ化を実現するためには、府省共通ポータルを構築する必要がある。その中で港湾EDIシステムとの接続方法・処理方法、申請機能の共通化、機器の共同利用、現状の港湾EDIシステムとSea-NACCSの2つのシングルウィンドウのポータルへの統合、ネットワークの統合等について関係府省で引き続き検討を行い、次世代シングルウィンドウサービスを実現する必要がある。また、現在各府省にて個々に開発されている業務用アプリケーションを府省共通システムとして共通化し、さらに現在個別に利用しているネットワークを共有化、機器運用管理を統合すること等で運営経費のコスト削減を図る必要がある。また、府省共通システムと各個別システムとの役割分担、運用形態、契約方法等、関係府省による検討を実施し、申請業務機能を府省共通システムへの移行、審査・回答業務機能をシングルウィンドウシステムに移行する等の措置を行い、港湾EDIシステムのシングルウィンドウシステムへの集約について検討する必要がある。

(2) 今後の対応方針(案)

- 普及率を高めるためには、申請件数や登録者数の増大を図る施策を今後も推進する必要がある。そのために、申請者のさらなる利便性向上が必要であり、下図のような施策を平成18年度から平成20年度にかけて実施していく。

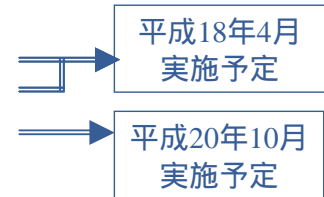
図 今後の対応方針

申請者のさらなる利便性向上が必要

▲ 一度入力したデータの徹底的な活用

入力の簡素化

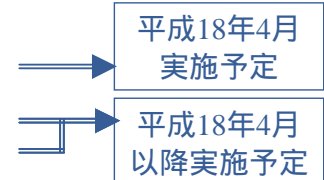
- ▲ 情報項目の標準化によりデータの再利用の促進
- ▲ 申請者間でのデータが共有できる仕組みの開発
- ▲ 新たな船舶単位のデータベースの構築と共同利用



▲ ITに詳しくない利用者にも使いやすい環境整備

利用者への普及啓蒙活動の推進

- ▲ マニュアルの改善、ブロック別説明会
- ▲ 新規利用者の開拓(出張講習等)
- ▲ 港湾管理者独自システムとのシームレスな連携の検討



▲ 府省共通ポータル(窓口)による次世代シングルウィンドウサービスを実現

関係府省手続の一本化



▲ その他の長期的な課題

- ▲ 全国ネットワークのメリットの活用
- ▲ 海外のシステムとの連携
- ▲ 貨物情報との融合

1) 一度入力したデータの徹底的な活用

- 情報システムの効果をより高めるためには、入力したデータを徹底的に活用することが重要である。一度入力したデータを自由に活用することで、入力の簡素化が図れることとなり、利用者の利便性が向上する。具体的には以下の3点に対応する必要がある。

情報項目の標準化によりデータの再利用の促進

- データを再利用するためには、現状では定義の異なるデータ項目の標準化を実施し、より再利用がし易い環境を構築する必要がある。利用者からは同じデータ項目名であっても府省での定義の違いから再利用ができないとの指摘がある。

申請者間でのデータが共有できる仕組みの開発

- データの再利用が项目的には可能であっても、実際に共有する仕組みがなければ再入力を余儀なくされる。申請者や府省間でデータが共有できる仕組みを設ける必要がある。

新たな船舶単位のデータベースの構築と共同利用

- 港湾関連手続は、船舶に着岸した各種手続を実施しており、外航コンテナ船やフェリー

等は定期的に同じ港湾に同じ船舶が入港している。船舶に関わる諸データのうち、IMO（国際海事機関）コードに付随する船舶の名称、船舶の長さ、船幅、最大喫水、国際総トン数、運航者等の船舶単位のデータは一定しており、データベース化し、共同利用することで再入力が必要となる。

2) ITに詳しくない利用者にも使いやすい環境整備

- ・船舶代理店を中心とした申請者は、中小企業が多く、ITに通じていないために、マニュアル手続を実施しているケースが多く見受けられる。このようなITに詳しくない利用者に対しても港湾EDIシステム等を活用してもらうために、利用者への普及啓蒙活動を積極的に推進する必要がある。

マニュアルの改善、ブロック別説明会

- ・港湾EDIシステムはインターネットを使える環境にあれば、誰でも利用することが可能な仕組みである。今後は、利用者に対する説明会を実施するとともに、ITに詳しくない利用者にもわかりやすいマニュアルを構築し、利用者の普及率の向上を図る必要がある。

新規利用者の開拓（出張講習等）

- ・利用者をさらに高めるためには、上述の「マニュアルの改善、ブロック別説明会」だけでなく、利用者の実際の職場に訪問し、港湾EDIシステム等の活用を普及・啓蒙する必要がある。出張講習等を通じて広く新規利用者の開拓を実施する必要がある。

入力ミスの確認等チェック機能の向上

- ・ITに詳しくない利用者にも活用してもらうためには、ユーザーのケアレスミス等にも、申請先が応えるのではなく、港湾EDIシステムの機能としてわかりやすく返信することが有効である。

港湾管理者独自システムとのシームレスな連携の検討

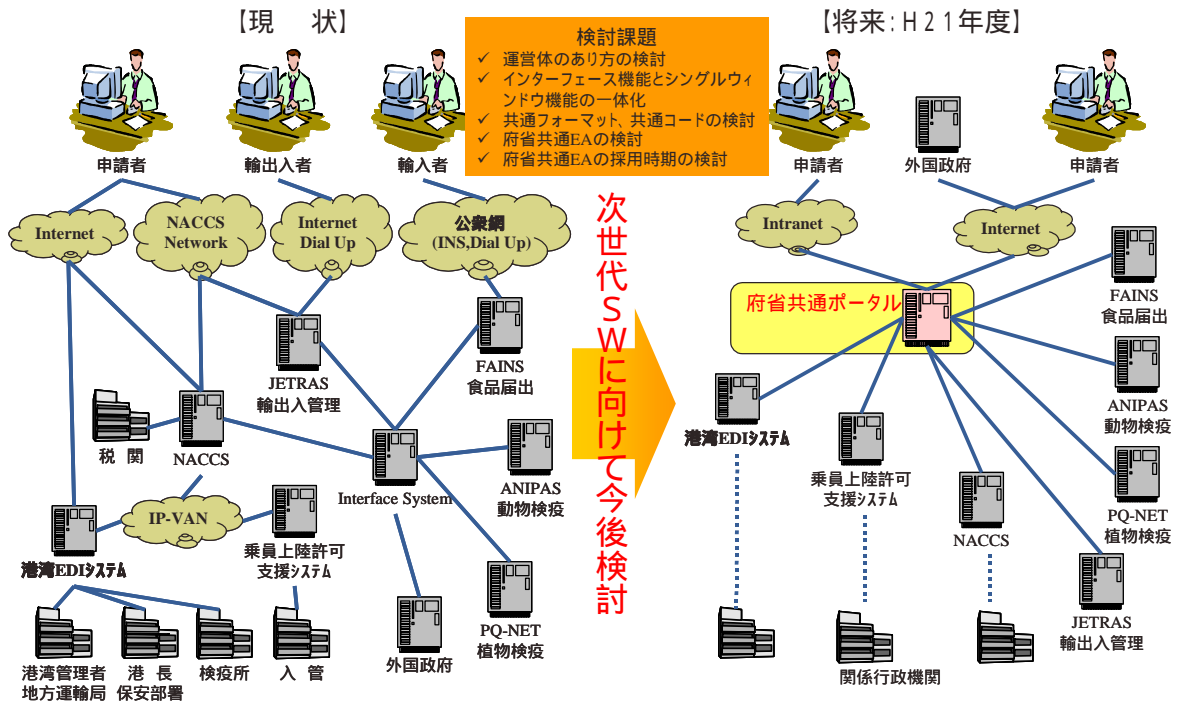
- ・港湾管理者の中には独自システムを形成し、港湾EDIシステムでサポートしていない港湾管理者の業務に関わる申請や届出を実施しているケースがある。利用者からは港湾管理者の独自システムと港湾EDIシステムとの2つのシステムが存在することになり、非効率である。今後は、港湾管理者独自システムと港湾EDIシステムとのシームレスな連携についても検討する必要がある。特に港湾統計の入港船舶の部分は、港湾EDIシステムのデータを活用することによって、電子的な情報収集が可能となる。これによって、港湾管理者等の行政の業務効率の向上にも対応することが可能である。

3) 府省共通ポータル（窓口）による次世代シングルウィンドウサービスを実現

- ・NACS等、他の情報システムとの積極的な融合をはかるべきである。
- ・港湾EDIシステムでサポートしている港湾管理者、海上保安庁（港長、海上交通センター所長、海上保安官署の長）地方運輸局、検疫所については、シングルウィンドウサービスが実現しているが、入国管理局や税関を含めると、利用者からみた場合、未だ複数の手法で申請・届出を実施しているのが実情である。関係府省手続の一本化を図り、府省共通ポータルを構築することで、真のシングルウィンドウサービスを実現する必要がある。

- ・ 今後は、 運営体のあり方の検討、 インターフェース機能とシングルウィンドウ機能の一体化、 共通フォーマット、共通コードの検討、 府省共通 EA の検討、 府省共通 EA の採用時期の検討といった検討を進めて、次世代シングルウィンドウサービスを早期に実現する必要がある。

次世代シングルウィンドウサービスのイメージ



4) その他の長期的な課題

全国ネットワークのメリットの活用

- ・港湾EDIシステムは、全国の港湾を網羅したものであり、港湾毎の対応では実施できないものに対応することが可能である。例えば、日本で最初に入港する港湾に情報を申請することで残りの港湾にもデータが転送されるようなことも可能であろう。(ただし、変更がある場合は、再提出が必要である。)

海外のシステムとの連携

- ・国内での電子化がある程度進展すれば、次のステップは海外他港との連携が求められる。日本への入出港の前後は東アジア諸港が多く、これらの国々とネットワークを介して各種情報のやり取りが実施できることは効果的である。

貨物情報との融合

- ・荷主のSCMを実現するためには、港湾EDIシステムでサポートとしている船舶だけでなく、貨物情報も必要であり、港湾EDIシステムと貨物情報の連携についてその有効性や妥当性等を検証していく。

参考資料

我が国の港湾緒手続と シングルウィンドウシステムの対象業務

目次

1 .	入港前の手続き	1
(1)	港湾管理者	1
(2)	海上保安庁	1
(3)	地方運輸局 (国土交通省・海事局)	2
(4)	検疫所	3
(5)	入国管理局	3
(6)	税関	3
2 .	入港時	5
(1)	港湾管理者	5
(2)	海上保安庁	5
(3)	検疫所	5
(4)	入国管理事務所	5
(5)	税関	6
3 .	出港時	7
(1)	港湾管理者	7
(2)	海上保安庁	7
(3)	入国管理事務所	7
(4)	税関	7
4 .	シングルウィンドウ及び電子化状況	8
(1)	電子化された手続き一覧	8
(2)	シングルウィンドウ取得項目一覧	8

我が国の港湾緒手続とシングルウィンドウシステムの対象業務

日本における外航船舶の入出港時に関わる官庁は、海上保安庁、港湾管理者、検疫所、税関、入国管理事務所であり、港湾諸手続は法律の規定に基づき提出の義務がある手続きと諸官庁の業務のスムーズな遂行を行う為に提出を要請されている手続きがある。入港前、入港時、出港時とそれぞれの場面で複数の手続きが存在する。紙による手続きと電子化された申請の比較も併せて提示する。

1. 入港前の手続き

(1) 港湾管理者

1) 係留施設使用許可申請

船社または、船舶代理店から港湾管理者に対し、港湾管理者が管理している岸壁（バース）の利用予約を行う。この手続は、調整後に申請されることが多い。また、港湾管理者毎に書式が異なることがある。各港湾管理者が所属する地方自治体の条例等により。

(2) 海上保安庁

1) 航路通報

航路通報は、事前通報と航路通報の2種類があり、通報を行う時間がそれぞれ規定されている。対象船舶は、巨大船、危険物積載船、長大物件えい航船等であり、対象航路は、東京湾、名古屋港、伊勢湾、大阪湾、備讃瀬戸および関門海峡である。

通報先は、航路を管理する各海上交通センター（東京湾、名古屋港、伊勢湾、大阪湾、備讃瀬戸および関門海峡）である。通報元は、船社、船舶代理店または船長。

2) 事前通報

港則法で定められている通報をいい、対象船舶は航路等入航予定日の前日正午までに通報を行う。また、関門海峡においては、法定対象船舶以外の指導対象船舶は、最初に通過する位置通報ライン通過予定時刻の3時間前までに通報を行う。

3) 航路通報

海上交通安全法に基づく「巨大船等の航行に関する通報」をいい、巨大船、長大えい航船等及び大型の危険物積載船については航路入航日の前日正午までに、小型の危険物積載船については航路入航の3時間前までに、それぞれ通報を行う。

4) SOLAS通報（船舶保安情報通報）

船舶及び港湾施設の保安の確保を目的として、2002年12月に国際海事機関（IMO）において改正された「1974年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）附属書」を担保するために、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」が公布され、平成15年7月1日より施行された。SOLAS通報により、海外の寄港地情報と当該船舶の保安措置状況の報告を行う。

対象船舶：外国から日本に入港または特定海域（東京湾、伊勢湾、紀伊水道、豊後水道、関門海峡）に入域しようとするすべての船舶。この通報は、日本に初入港の場合のみ必要です。

通報の時期：入港する場合（特定海域に入域しない場合に限りです。）は、入港する24時間前まで。特定海域に入域する場合は、入域する24時間前まで。

通報先：海上保安部署。

申請者：船社または、船舶代理店。

5) 危険物荷役許可申請

港則法により、港内にて、危険物（IMOにて規定された物質および一部海上保安庁の指定物質）の積込、積替または荷卸する場合、港湾施設および船舶の安全性確保を目的に、船社または、船舶代理店から港長に対し、入港時までに申請を行う。

申請内容：一般岸壁では、取り扱う危険物が許容量範囲であること、また、危険物専用岸壁では、取り扱う危険物が当該岸壁の取り扱い承認範囲にあること。

特別に、荷役許容量基準をこえる場合または核分裂性物質を荷役する場合等には、別途荷役計画書が必要。

6) 夜間入港申請

港則法により、夜間に入港する場合、船社または、船舶代理店から港長に対し、入港時までに申請を行う。

対象船舶：総トン数500トン以上の船舶。

対象港湾：函館港、京浜港、大阪港、神戸港、関門港、長崎港および佐世保港。

注)平成17年11月1日より廃止。

7) 停泊場所指定願

港則法により、港内に錨泊する場合、船社または、船舶代理店から港長に対し、入港時までに申請を行う。

対象船舶：総トン数500トン以上の船舶、および危険物積載船舶。

対象港湾：函館港、京浜港、大阪港、神戸港、関門港、長崎港および佐世保港。

8) 移動許可申請

港則法により、停泊した一定の区域外に移動し、又は港長から指定された錨地から移動し、港内の別の区域または錨地に停泊する場合、船社または、船舶代理店から港長に対し、移動時までに申請を行う。

対象船舶：雑種船以外の船舶。

(3) 地方運輸局（国土交通省・海事局）

1) 保障契約情報*

平成14年に茨城県沖で座礁した北朝鮮の貨物船が油汚染を引き起こしたまま放置されたこと等を受け、船の燃料による油濁損害や船体の撤去費を船主が支払うことができるように保険加入を義務付ける改正油濁損害賠償保障法が平成16年成立した。

同法は名称を船舶油濁損害賠償保障法と変更、平成17年3月1日から施行。保険未加入の

船舶は本邦内の港に入港をし、出港をし、又は係留施設を使用してはならないと規定している。改正法は、これまでタンカーに限定していた保険加入の義務付けを、日本の港に入る100トン以上の一般船舶に広げ、燃料による油濁損害や座礁船の撤去費用の支払いを可能にするもの。

対象船舶：2000トンを超える油の輸送に供しているタンカー及びタンカー以外の船舶で総トン数が100トン以上の船舶。

申請先：各地方運輸局(神戸運輸監理部含む)及び沖縄総合事務局(11ヶ所)。

申請者：船長、所有者等もしくはこれらの者の代理人

通報の時期：入港の前日正午まで。

注：平成17年3月1日より施行。(電子的申請は、平成17年11月1日より開始。)

(4) 検疫所

1) 検疫通報

検疫法は、国内に常在しない感染症の病原体が船舶を介して国内に侵入することを防止するとともに、船舶に関してその他の感染症の予防に必要な措置を講ずることを目的とする。検疫感染症(WHO(国際保健機構)の規程)による汚染の有無を明らかにするため、入港予定日より過去28日間の寄港地情報と検疫感染症の患者又は死者の有無、ネズミ族の駆除証明等の内容を検疫所宛に通報し、汚染が無いと認められた場合は、無線検疫審査検査結果通知書を受理。汚染の疑いがある場合は、別途臨検による検査が行われる。

対象船舶：外国から日本に入港しようとするすべての船舶。この通報は、日本に初入港の場合のみ必要です。

通報の時期：入港する36時間前から24時間前まで。

通報先：検疫所。

申請者：船社または、船舶代理店。

(5) 入国管理局

1) 入港通報

外国から日本に入港しようとする船舶に対し、外国籍の乗組員または乗客が日本国内に上陸する場合に、上陸許可証の取得をスムーズに行うために、事前に通報を行う。また、船員手帳(旅券)情報を記入した乗員名簿(乗員情報)または、乗客が搭乗している場合は旅券情報を記入した乗客名簿(乗客情報)を添付する。

通報の時期：入港予定時間の24時間前まで。

通報先：入国管理局。

申請者：船社または、船舶代理店。

(6) 税関

1) 入港予定船通報(NACCSを使用しない場合に適用)

NACCSを利用しない場合でかつ、外国から日本に入港しようとする船舶に対し、日本国内最初の港のみ必要。

通報先：税関。

通報の時期：入港予定の3日前まで。

申請者：船社または、船舶代理店。

2) 入港通報（運行情報）

外国から日本に入港しようとする船舶に対し、入港後の税関による業務をスムーズに行うために、事前通報が求められている。また電子入力（NACC S利用時）時は、運行情報を入力しないと他の申請が出来ない仕組みになっている。

通報先：税関。

通報の時期：入港時。

入港通報申請時に以下の申請も行うが、NACC S利用時（運行情報登録業務）では、運行情報入力時に同時に以下の情報の入力・申請を行う。

3) 移動申請

港内で、別の区域または錨地に停泊する場合、船社または、船舶代理店から税関署長に対し、移動時まで申請を行う。一般に、入港通報時または、運行情報にて同時に申請を行う。

4) 船用品情報

関税法により、船舶に搭載されかつ、船舶の運用に供する品物の一覧。

5) 乗員情報

関税法により、船員手帳（旅券）情報を記入した乗員情報一覧。

6) 乗客情報

関税法により、乗客が搭乗している場合は旅券情報を記入した乗客情報一覧。

2. 入港時

(1) 港湾管理者

1) 入港届

本船入港後24時間以内に、入港届けを提出すること。入港料の計算基準になる。
各港湾管理者が所属する地方自治体の条例等による。

申請先：港湾管理者

申請者：船社または、船舶代理店。

(2) 海上保安庁

1) 入港届

港則法により、入港後速やかに、入港届けを提出すること。

申請先：港長。

申請者：船社または、船舶代理店。

2) 移動届

港則法により、移動許可を申請した後、移動実施し遅滞なく移動届を提出すること。

申請先：港長。

申請者：船社または、船舶代理店。

3) 係留場所使用届

港則法により、係留施設管理者は当該施設を船舶の係留の用に供した場合に、届ける。

申請先：港長。

申請者：港湾管理者（公共バース）または、係留施設管理者（私用バース）。

(3) 検疫所

1) 明告書兼入港届

検疫法により、検疫通報（1.3.1項）提出後、無線検疫審査検査結果通知書を受理した船舶が入港する場合、遅滞なく届けること。添付資料として、日本国内における連絡先確認できるが乗員名簿（乗員情報）または、乗客が搭乗している場合は乗客名簿（乗客情報）を添付する。

通報先：検疫所。

申請者：船社または、船舶代理店。

(4) 入国管理事務所

1) 入港届

入国管理法により、入港後速やかに、入港届けを提出すること。

通報先：入国管理局。

申請者：船社または、船舶代理店。

2) 乗員上陸許可申請

入国管理法により、乗員の上陸許可証（ショアパス）を取得する為に入港通報を基に、上陸許可申請を行う。本申請は、電子的（乗員上陸許可支援システム（独立システム））にも申請可能。本申請後、許可されると入国管理局で上陸許可証（ショアパス）取得できる。申請時期の規定無し。（入港後速やかに乗員の上陸を可能にするためには、入港後遅滞なく申請すべきである。）

通報先：入国管理局。

申請者：船社または、船舶代理店。

(5) 税関

1) 入港届

関税法により、入港後速やかに、入港届けを提出すること。

申請先：税関署。

申請者：船社または、船舶代理店。

2) とん税納付

とん税法により、国際証書に記載されている純トン数に応じたとん税を税関に納付し、納付証明書を受領する。

とん税には、都度払いと、年間払いがあり、入港頻度に応じて選択することになる。

納付先：税関署。

納付人：船社または、船舶代理店。

納付時期：入港後5日以内。

3) 積荷目録提出

関税法により、入港後速やかに積荷目録を税関へ提出しなければならない。積み荷目録は、揚げ荷と通過に分けて提出。

申請先：税関署。

申請者：船社または、船舶代理店。

3 . 出港時

(1) 港湾管理者

1) 出港届

出港後速やかに、出港届けを提出すること。各港湾管理者が所属する地方自治体の条例等による。

申請先：港湾管理者

申請者：船社または、船舶代理店。

(2) 海上保安庁

1) 出港届

港則法により、出港後速やかに、出港届けを提出すること。

申請先：港長

申請者：船社または、船舶代理店。

(3) 入国管理事務所

1) 出港届

入国管理法により、出港届けの提出とショアパスの返却により、出港許可ができる。

申請先：入国管理事務所。

申請者：船社または、船舶代理店。

(4) 税関

1) 出港届

税関法による、とん税納付証と出港届けにより、出港許可ができる。

申請先：税関署。

申請者：船社または、船舶代理店。

4. シングルウィンドウ及び電子化状況

電子的に申請可能な手続きおよび、シングルウィンドウサービスとして申請可能な手続きを以下の表に表す。

(1) 電子化された手続き一覧

電子的な申請が可能な届出や申請は下表の通りである。

表 電子化された手続き一覧

手続名	システム種別	手続名	システム種別
港湾管理者		入国管理事務所	
係留施設使用許可申請		入港通報	
入港届		乗員情報	
出港届		乗客情報	
		入港届	
海上保安庁		乗員上陸許可申請	
航路通報		出港届	
SOLAS通報 (船舶保安情報通報)			
危険物荷役許可申請		税関	
夜間入港申請		入港通報(運行情報)	
停泊場所指定願		移動申請	
移動許可申請		船用品情報	
入港届		乗員情報	
移動届		乗客情報	
係留場所使用届		入港届	
出港届		とん税納付	
		積荷目録提出	
検疫所		出港届	
検疫通報			
明告書兼入港届			
乗員情報			
乗客情報			

凡例：
 : シングルウィンドウ対応手続き
 : NACCSと港湾EDI間相互で入力可能
 : 単独システム

(2) シングルウィンドウ取得項目一覧

シングルウィンドウ項目の次頁以降の表の通りである。

表 シングルウィンドウ取得項目一覧（その2）

項目	項目名	桁数属性	定義整理	Sea-NACCs(N)				海運E01システム(E)											乗員1級許可受検システム(J)		
				税関		旅客氏名表		乗長・管理系											入国審査官		
				入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	乗船手続情報として送付する項目	乗長・管理系	乗員名簿	乗務員名簿	乗客名簿	乗客名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(出港届)	乗客名簿(出港届)					
260	船舶運航者名称(E)(J)	an70	(1) 船舶運航者の名称を入力 (2) 左詰めを入力	●				●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
270	船舶運航者郵便番号(E)(J)	an9	(1) 船舶運航者の郵便番号を入力 (2) 左詰めを入力						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
280	船舶運航者国コード(E)(J)	an2	(1) 船舶運航者の国コードを入力 コード: ISO3166 a2コード						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
290	船舶運航者担当番名(E)(J)	an35	(1) 船舶運航者の担当番名を入力 (2) 左詰めを入力						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
300	船舶運航者電話番号(E)(J)	an20	(1) 船舶運航者の電話番号を入力 (2) 左詰めを入力						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
310	船舶運航者FAX番号(E)(J)	an20	(1) 船舶運航者のFAX番号を入力 (2) 左詰めを入力						○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
320	記事欄(1)(N)	an10	(1) 記事欄(1)を入力																		
330	記事欄(2)(N)	an6	(1) 記事欄(2)を入力																		
340	記事欄(3)(N)	an5	(1) 記事欄(3)を入力																		
350	記事欄(4)(N)	an5	(1) 記事欄(4)を入力																		
360	ロイズコード(E)	an9	(1) 当船舶のロイズコードを入力 (2) 左詰めを入力 コード: ロイズコード	●				●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
370	運航ファイル番号(N)	an3	(1) 運航ファイル番号を入力 ただし、入力されない場合は、「000」 が入力されたものとみなす (2) 左詰めを入力		○	○															
380	航海番号(1)(N)	an10	(1) 当船舶の航海番号を入力 (2) 左詰めを入力		○	○															
390	航海番号(2)(N)	an10	(1) 当船舶の航海番号を入力 (2) 航海番号が複数ある場合に入力 (3) 左詰めを入力		○	○															
400	航路コード(N)(E)(J)	an3	(1) 航路をコードで入力 コード: 共通コードとして以下のコードを使用。 DLN: 外航定期 DIR: 外航不定期		○	○			○	○	○										
410	仕出港コード(N)(E)	an5	(1) 仕出港コードを入力 「仕出港」の空欄: VOYAGE ME#0の最初の 港(本航海の最初の港) コード: 国連LOCODE		○																
420	仕出港名(N)(E)(J)(K)	an20	(1) コード登録されていない仕出港の場合 は、名称を必須入力 (2) 左詰めを入力		○																
430	仕出港出港年月日(N)(E)(J)	n8	(1) 仕出港の出港年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式		○				○	○											
470	本邦入港前・外国の寄港地をすべて入力 510 は、0 ～ 10 回まで繰返 し可能とする。 (N)		(1) 本邦入港前・外国の寄港地をすべて入力																		
480	本邦入港前・外国の寄港地をコードで 入力 コード(N) 外国船積寄港 地(港)名(J) 到着前21日間 に寄港した外 国の寄港地 コード(K)	an5	(1) 本邦入港前・外国の寄港地をコードで 入力 コード: 国連LOCODE		○																
490	本邦入港前・外国の寄港地名(N) 到着前21日間 に寄港した外 国の寄港地名(K) 外国船積寄港 地(港)名(J)	an20	(1) コード登録されていない本邦入港前・ 外国の寄港地名の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めを入力		○																
500	本邦入港前・外国の寄港地入港年月日(N) 外国船積寄港 入港年月日(J)	n8	(1) 本邦入港前・外国の寄港地入港年月日 を入力 (2) CCYYMMDD形式		○																
510	本邦入港前・外国の寄港地出港年月日(N) 到着前21日間 に寄港した外 国の寄港地出 港年月日(K) 外国船積寄港 出港年月日(J)	n8	(1) 本邦入港前・外国の寄港地出港年月日 を入力 (2) CCYYMMDD形式		○																
520	本邦出港後・最初の外国の寄港地コード(N) 外国船積寄港 予定地(J) 外国の最初の 寄港地予定地 コード(K)	an5	(1) 本邦出港後、最初の外国の寄港地を コードで入力 (2) 本邦出港後、最初の外国の寄港地が不 明またはない場合は、「ZZZZZ」を入力 コード: 国連LOCODE		○	○															
530	本邦出港後・最初の外国の寄港地名(N) 外国船積寄港 予定地名(J) 外国の最初の 寄港地予定地名(K)	an20	(1) コード登録されていない本邦出港後、 最初の外国の寄港地の場合は、名称を必須入 力 (2) 左詰めを入力		○	○															

表 シングルウィンドウ取得項目一覧(その3)

項目	項目名	桁数属性	定義整理	Sea-MACCS(N)		港湾EODシステム(E)													乗員上陸許可受検システム(J)										
				船籍	税関	船長・管理者	危険物	乗組員氏名表	監督氏名表	船籍	入港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定欄	低留届設置使用届	危険物荷役許可申請	移動許可申請	移動届	低留届設置等	管理	入港届	接役届	乗員名簿	乗客名簿	乗客名簿(入港届)	乗客名簿(出港届)	乗客名簿(入港届・入港届)		
540	最終仕向地 コード(N) 最終仕向港 コード(E) 最終仕向港(J)	an5	(1) 最終仕向地をコードで入力 (2) 仕向地が不明な場合は、「ZZZZ」を入力 コード：国連LOCODE																										
550	最終仕向地名 (N) 最終仕向港名 (E)(J)	an20	(1) コード登録されていない最終仕向地の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めを入力																										
570	※項目570～ 1040は、1～9 回まで繰返し 可能とする。 (N) 項目590のみ9 回繰返し可能 とする。(入 力欄を9用 意)(J)		(1) 本邦における寄港地ごとの情報を入力																										
580	本邦寄港順序 (N)	an1	(1) 本邦における寄港順序を入力 (2) 寄港順序の番号は1から連続した番号であること																										
590	本邦寄港地 コード(N) 寄港地コード (J)	an5	(1) 本邦寄港地をコードで入力 コード：国連LOCODE																										
600	本邦寄港地名 (N) 寄港地名(J) 寄港地名(寄港 経路)(K)	an20	(1) コード登録されていない本邦寄港地の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めを入力																										
610	本邦の最終寄 港地コード(J)	an5	(1) 本邦寄港地をコードで入力 コード：国連LOCODE ※繰り返しは不要																										
620	本邦の最終寄 港地名(J)	an20	(1) コード登録されていない本邦寄港地の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めを入力 ※繰り返しは不要																										
650	入港埠泊場所 コード(N) 埠泊場所 (E)(J) 入港積揚(予 定)場所(K) 係留(予定)場 所(K)	an5	(1) 入港時の埠泊場所をコードで入力 コード：バースコード((N)使用)、施設 コード((E)使用)の統一コード																										
653	入港埠泊場所 名(J)	an..20	(1) 項目650の名称を転写し設定																										
655	入港積揚予 定場所(J)	an100	(1) 入港積揚予定場所を入力 (2) 左詰めを入力																										
700	入港目的コー ド(1)(N)	an3	(1) 当経港への入港目的をコードで入力 コード：入港目的コード((N)使用コード)																										
705	入港目的コー ド(2)(J)	an3	(1) 当経港への入港目的をコードで入力 コード：入港目的コード((E)使用コード)																										
当経港での船舶代理店																													
710	当経港での代 理店コード(N)	an5	(1) 当経港での代理店をコードで入力 (2) システムに登録されている代理店の場合 は、運航会社との業務の委託関係がシ ステムに登録されていること (3) システムに登録されていない代理店の場合 は、「999999」を入力 コード：利用種コード																										
720	当経港での代 理店名(N) 代理店(名 称)(E) 船舶代理店の 名称(K)(J)	an50	(1) コード登録されていない代理店の場合 は、名称を必須入力 (2) 左詰めを入力																										
730	当経港での代 理店住所(N)	an74	(1) 代理店住所を入力 (2) 左詰めを入力																										
750	代理店の担当 者氏名(K)(J)	an35	(1) 代理店の担当者氏名を入力 (2) 左詰めを入力																										
760	船舶代理店電 話番号(E) 船舶代理店の 電話番号 (K)(J)	an20	(1) 代理店の電話番号を入力 (2) 左詰めを入力																										
790	入港積揚予 定年月日(N)(J) 入港(予定) 日時(寄港地入 港年月日)(E) 入港積揚予 定日(K)	n8	(1) 当経港への入港積揚予定年月日を入力 (2) ファーストポートの場合は下記の範囲 内のみ入力可 入港積揚予定年月日システム日付+90日 (3) CCYYMMDD形式																										
800	入港積揚年月 日(N)(K) 入港の日時(E) 入港日時(J)	n8	(1) 入港積揚年月日を入力 (2) 下記の範囲内のみ入力可 入港積揚年月日システム年月日 (3) 船舶積揚ファイルに入港積揚年月日・ 時刻または入港積揚年月日・時刻が登録され ていない場合は、項目800または項目840の いずれかを必須入力 (4) CCYYMMDD形式																										
810	入港積揚予 定時刻(N) 入港(予定) 日時(E) 入港積揚予 定時刻(K)(J)	n4	(1) 当経港への入港積揚予定時刻を入力 (2) HHMM形式																										
820	入港積揚時刻 (N)(K) 入港の日時 (E)(J)	n4	(1) 入港積揚時刻を入力 (2) 下記の範囲内のみ入力可 入港積揚年月日・時刻<システム年月日・時 刻>(3) HHMM形式																										

表 シングルウィンドウ取得項目一覧（その8）

項目	項目名	属性	定義整理	Sea-MARCS(N)				海運Eのシステム(E)										乗員上陸許可支種システム(J)													
				乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表	乗組員氏名表											
1980	乗組員国籍コード(N) 国籍(J)(K)	an2	(1) 乗組員の国籍をコードで入力 コード: IS00166 a2コード		○													○				○									
1990	身分証明書等識別(N) (J)	an3	(1) 乗組員の所持する身分証明書等をコードで入力 (2) 左詰めで入力 ◎ : 船員手帳 ◎ : パスポート OTH : その他		○																		○								
2000	身分証明書等番号(N) 乗員手帳番号(J)	an20	(1) 乗組員の身分証明書等番号を入力 (2) 左詰めで入力		○																		○								
2010	乗船港コード(N)	an5	(1) 乗組員の乗船港をコードで入力 (2) 「入港届(転籍届)」業務前までに必須入力 コード: 国運L0CODE		○																										
2020	乗船年月日(N)	n8	(1) 乗組員の乗船年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式		○																										
2030	下船港コード(N)	an5	(1) 乗組員の下船港をコードで入力 (2) 国内での下船港が決まっている場合は必須入力 コード: 国運L0CODE		○																										
2040	下船年月日(N)	n8	(1) 乗組員の下船年月日を入力 (2) CCYYMMDD入力		○																										
2041	下船者の行先地(N)	an20	(1) 日本で最終下船する乗組員の行き先地の郵便番号と乗組員番号を入力する。 (2) 左詰めで入力 日本で最終下船する乗組員の場合のみ入力																				○								
2060	航次乗員上陸許可番号の年(J)	an4	(1) 航次乗員上陸許可番号の西暦年YYYY形式を入力																					○					○		
2070	航次乗員上陸許可番号の書類種別(J)	an3	(1) 航次乗員上陸許可番号の書類種別コード(8桁)を入力 (2) 項目2060の入力があった場合は必須																						○				○		
2080	航次乗員上陸許可番号の管理番号(J)	an6	(1) 航次乗員上陸許可番号の管理番号コード(6桁)を入力 (2) 項目2060の入力があった場合は必須																						○				○		
2090	航次乗員上陸許可番号の通番(J)	an7	(1) 航次乗員上陸許可番号の通番(7桁)を入力 (2) 項目2060の入力があった場合は必須																							○			○		
2095	航次乗員上陸許可番号の検査(J)	n4	(1) 航次乗員上陸許可番号の検査(3桁)を入力 (2) 項目2060の入力があった場合は必須																						○				○		
2100	航次乗員上陸許可日(J)	an8	(1) 航次乗員上陸許可日を入力 (2) 項目2060の入力があった場合は必須 (3) YYYYMMDD形式																							○			○		
2105	備考(J)	an20	(1) 備考を入力																							○			○		
2130	戻船しない乗員・乗客(J)	an1	(1) 戻船しない乗員・乗客の有無を入力 (2) 項目1805別添報告書提出事項有無が「なし」の場合は0																								○		○		
2140	出国確認を受けない乗客(J)	an1	(1) 出国確認を受けない乗客の有無を入力 (2) 項目1805別添報告書提出事項有無が「なし」の場合は0																									○			
2150	当港で新たに乗り込んだ乗員・乗客又は下船した乗員(J)	an1	(1) 当港で新たに乗り込んだ乗員・乗客又は下船した乗員の有無を入力 (2) 項目1805別添報告書提出事項有無が「なし」の場合は0																								○		○		
2160	不法上陸し戻船しない乗員・乗客(J)	an1	(1) 不法上陸し戻船しない乗員・乗客の有無を入力 (2) 項目1805別添報告書提出事項有無が「なし」の場合は0																								○		○		
2170	出国時に迅速できない許可書(J)	an1	(1) 出国時に迅速できない許可の有無を入力 (2) 項目1805別添報告書提出事項有無が「なし」の場合は0																								○		○		
2180	戻船しない理由(J)	an2	(1) 項目2130戻船しない乗員・乗客が「あり」の場合、戻船しない理由をコードで入力 コード: 乗客 (2) 項目1805別添報告書提出事項有無が「なし」の場合は空白																									○		○	
2185	戻船しない理由詳細(J)	an30	(1) 戻船しない理由に「その他」コードが入力された場合、理由の詳細を入力する (2) 左詰めで入力 (3) 項目1805別添報告書提出事項有無が「なし」の場合は空白																										○		○
2190	旅客証状(N) 現在乗船している乗客の数(E) 乗客数(K) 乗客証状(J)	n4	(1) 旅客証状を入力 (2) 「入港届(転籍届)」及び「出港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○	○	○		○	○	○													○			○		○		
2200	通過旅客数(N)(E) 通過者(J)	n4	(1) 当該港を通過する旅客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」及び「出港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○	○			○	○	○														○			○			
2210	当港最終下船旅客数(N)(E) 当港最終下船者(J)	n4	(1) 当該港で最終下船港となる旅客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」及び「出港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○	○			○	○	○														○			○			
2220	当港で乗船した旅客数(N)(E) 当港乗船乗客(J) 乗客下船者数(K)	n4	(1) 当該港で乗船した旅客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」及び「出港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○				○	○	○													○				○			

表 シングルウィンドウ取得項目一覧（その9）

項目	項目名	桁数属性	定義整理	Sea-NACCs(N)		港湾E D システム(E)												乗員上陸許可支様システム(J)				
				税関		港長・管理者		港長等			管理			検疫			入国審査官					
				入港届	出港届	入港届	出港届	移住届	危険物運搬	危険物輸送許可申請	滞留届	滞留届使用届	滞留届指定届	滞留届許可申請	滞留届等	滞留届	入港届(明書等含む)	乗員名簿	乗客名簿	乗員名簿(入港届)	乗客名簿(入港届)	乗員名簿(出港届)
2230	当港で下船し他港で乗船する予定の旅客数(N)	n4	(1) 当港で下船し他港で乗船する予定の旅客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」及び「出港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めを入力	○	○			○	○	○									○			○
2240	他港で下船し当港で乗船した旅客数(N)	n4	(1) 他港で下船し当港で乗船した旅客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」及び「出港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めを入力		○			○	○	○									○			○
2250	国内乗客数(N)	n4	(1) 国内乗客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」及び「出港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めを入力	○	○														○			○
2260	乗客数(N)	n4	(1) 乗客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めを入力		○														○			○
2270	乗客不所持旅客数(N)(J)	n4	(1) 有効な乗客を所持しない旅客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めを入力		○														○			○
2280	上陸不可乗客数(N)(J)	n4	(1) 日本の他の港で上陸を許可されなかった乗客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めを入力		○														○			○
2290	日本の他の港で乗客数(N)(J)	n4	(1) 日本の他の港で乗客数を入力 (2) 「入港届(転籍届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めを入力		○														○			○
2300	NAACCsでの乗客数2688人(座)とする。乗客E D Iでの乗客数9999人とする。乗客一人に対しての情報 は、項番2310～2415及び2130～2185とするが、項番2130～2185については出港時にのみ入力する。																					
2310	乗客氏名(N)	an70	(1) 乗客の氏名を入力 (2) 左詰めを入力 システム間でデータ送受信を行う際には、Last name、First name、Middle nameの順とし、区切りとしてカンマを入れることとする		○															○		○
2320	乗客性別識別(N)	an1	(1) 乗客の性別をコードを入力 (2) 左詰めを入力 M：男性の場合 F：女性の場合		○														○		○	○
2330	乗客生年月日(N)	n8	(1) 乗客の生年月日を入力 (2) C C Y Y M M D D形式		○														○		○	○
2340	乗客国籍コード(N)	an2	(1) 乗客の国籍をコードを入力 コード：1S03166 a2コード		○														○		○	○
2350	乗客職業コード(N)	an3	(1) 乗客の職業をコードを入力 コード：職種コード		○														○		○	○
2360	身分証明書識別(N)	an3	(1) 乗客の所持する身分証明書をコードを入力 (2) 左詰めを入力 39：パスポート OTH：その他(国内乗客の場合)		○														○		○	○
2370	身分証明書番号(N)	an20	(1) 乗客の身分証明書番号を入力 (2) 国内乗客の場合は、国内乗客包括番号を入力 (3) 左詰めを入力		○														○		○	○
2380	乗船港コード(N)	an5	(1) 乗客の乗船港をコードを入力 コード：国連L O C C O D E		○														○		○	○
2390	乗船年度(N)	an20	(1) 乗客の乗船年を入力 (2) C C Y Y M M D D形式		○														○		○	○
2400	下船港コード(N)	an5	(1) 乗客の下船港をコードを入力 コード：国連L O C C O D E		○														○		○	○
2405	下船港(N)	an20	(1) 項番2400下船港コードの名称		○														○		○	○
2410	下船年月日(N)	n8	(1) 乗客の下船年月日を入力 (2) C C Y Y M M D D形式		○														○		○	○
2415	下船者の行先(N)	an50	(1) 日本で最終下船する乗客の行き先地の郵便番号と電話番号を入力する。 (2) 左詰めを入力 日本で最終下船する乗客の場合のみ入力																○		○	○
2415	備考(J)	an50	(1) 備考を入力																○		○	○

参考資料

港湾EDIシステムに関するアンケートの個表

目次

アンケートシート1	4
アンケートシート2	8
アンケートシート3	11
アンケートシート3 - 1	12
アンケートシート3 - 2	14
アンケートシート4	18
アンケートシート4 - 1	19
アンケートシート4 - 2	21

平成15年11月20日

環境・技術課 港湾情報化推進室

港湾EDIシステムに関するアンケート及び利用促進要請の実施について

1. アンケートの目的

港湾EDIシステムは、港湾管理者、港長に係る申請・届出等の行政手続きの簡素化を目的として、平成11年10月より一部港で試行的に運用を開始し、平成15年度の港湾法改正から本格稼働を開始しました。平成15年10月1日現在で、29港湾管理者（重要港湾以上44港・地方港湾6港）及び86港長（全ての特定港）において利用が可能となっており、今後とも港湾管理者の参加港の更なる拡大を図るとともに、港長においては、順次手続きの拡大に努めていくこととしております。

また、本年7月には、検疫所への手続きを追加するとともに、通関情報処理システム（NACCS）、港湾EDIシステム及び乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続、連携することで、輸出入・港湾関連手続きのワンストップ化を推進し、港湾管理者、港長、検疫所、税関、入国管理局への手続きのシングルウィンドウ化を実現したところであります。

港湾EDIシステムの利用状況については、月別申請件数で見ると本年10月実績では41,000件を突破し、前月比で見た場合、順調な伸びを示していると言えます。しかしながら、申請手続全体で見た場合その電子化率は未だ20%程度であり、行政手続きの簡素化・港湾物流の効率化のため更なる普及が必要であると考えております。

このため本アンケートは、

港湾EDIシステムの利用状況、利用者の意見・要望等を把握すること、

利用の支障となっている課題や要望事項について、整備局において対応できる事項については対処していただくとともに、本省で解決すべき課題等について報告していただくこと、

の2点を内容としており、もって電子化率の向上を図りたいと考えております。

以上、本アンケートの目的をご理解いただきご協力いただきますよう、宜しくお願い申し上げます。

2. 実施要領

1) 対象事業者

主要な事業者についての港別の申請先登録状況を整理した別紙「主要な事業者の港別申請先登録状況整理票」を参考

2) とりまとめ様式

申請される方々の港別EDIシステムの登録状況を以下～に分けております。各々対応するアンケートシートをもとにアンケートを行い、記入して下さい。

- . SWのID関連付けを登録（港湾EDIとSea-NACCS及び（又は）乗員上陸許可支援システム）: アンケートシート1へ
- . SWのID関連付けを登録（港湾EDIのIDを取得しておらず、Sea-NACCSと乗員上陸許可支援システムのみ）: アンケートシート2へ
- . 港湾EDIのIDを取得しているが、SWのID関連付けは未登録:
アンケートシート3へ
- . 港湾EDIのIDを取得しておらず、かつ、SWのID関連付けが未登録:
アンケートシート4へ

3) アンケートを実施するにあたっての留意事項

本アンケートは、単に利用者の意見・要望等を把握するにとどめるのではなく、アンケートを通じて利用者が現在抱えている問題を明らかにし、港湾管理者及び港長に関して解決できる問題についてはアンケート後の対応も含め、アンケートシートの「(対処内容)」の欄に対処した内容を記入しご報告願います。(手書で結構です。)

また、本省又はWAVEにて対応すべき問題については、その内容を明確にして、上記と同様にアンケートシートの「(対処内容)」の欄に記入しご報告願います。(手書で結構です。)

未登録事業者へのアンケートに際して

定期運行されている船舶の場合（定期貨物船・フェリー・クルーズ船等）、港湾管理者によっては、一定期間（例：東京港は一ヶ月間、横浜港は年間）まとめて申請・届出を受け付けている所も多数ありますので、事前にこれらを確認してください。上記の場合での「未登録時業者」へのアンケートは、外航船舶を取り扱っている事業者についてはSWの利用促進のためアンケートをお願いしますが、内航船舶のみを取り扱っている場合は、港長と港湾管理者への申請・届出のみのため、「港湾管理者へは一括申請・港長へはFAXで申請を行っており、現状不便を感じていない」という事業者もいますので、アンケートを受ける意志が特になければ実施する必要はありません。

4) 提出期限

平成16年3月末日

3. 本アンケートにおいて対象とする手続き

提出先	港長等	港湾管理者	検疫所	税関	入国管理局
システム名	港湾EDIシステム			Sea-NACCS	乗員上陸許可支援システム
手続名	入港届	入港届	入港情報 申告書 (乗員名簿、乗客名簿)	入港届(乗組員氏名表、 旅客氏名表、船用品目録)	入港情報(乗員構成、旅客情報) 入港届(乗員構成、旅客情報)
	入出港届	入出港届			
	出港届	出港届	乗員名簿 乗客名簿	出港届	出港届(乗員構成、旅客情報)
	係留施設使用届 停泊場所指定届 夜間入港許可申請 移動許可申請 移動届 危険物荷役許可申請	係留施設等使用許可申請	検疫通報	NACCS事前登録業務 船舶基本情報登録 船舶運行情報登録 乗組員情報登録 旅客情報登録 船用品情報登録 シフト情報登録 注2	

注1 についてはシングルウィンドウ化対象手続です。

注2 行政手続ではありませんが、税関手続に必要な事前の業務です。

住 所	
会 社 名	
担 当 者 名	
連 絡 先	

〔アンケートシート1〕

1. 貴事業所で取り扱われている業務について、当てはまるもの全てに「 」を付けて下さい。

船舶代理店業 船会社 通関業
ターミナルオペレータ 海貨 その他()

2. 貴事業所で取り扱われている船舶の種類についてお聞きます。

1) 内貿船舶と外貿船舶の別を以下の何れかでお答え下さい。

内貿船舶を主に取り扱いっており、外貿船舶も一部取り扱っている。

外貿船舶を主に取り扱いっており、内貿船舶も一部取り扱っている。

外貿船舶のみを取り扱っている。

2) 外貿船舶の内訳を以下の何れかでお答え下さい。

外貿コンテナ船を主に取り扱っている。

外貿一般貨物を主に取り扱っている。

外貿コンテナ船と外貿一般貨物の両方。

3. 貴事業所で取り扱われている主な港名を以下にご記入下さい。(複数港ございましたら列記願います。)

なお、主な港とは、1港の場合はその港名、又は、複数港の場合は概ね年間取り扱い隻数10隻程度以上を目安としてください。

--

4. 各官署別に申請先への電子申請の利用状況を以下にお答え下さい。

1) 電子申請での利用状況について、以下の表の該当する個所に「 」をご記入ください。

	該当官署への申請を取扱っている	ほとんど電子申請	主に電子申請	半々	主に紙又はFAXによる申請	ほとんど紙又はFAXによる申請	全て紙又はFAXによる申請
港湾管理者							
港長							
検疫所							
税関							
入国管理局							

注)「ほとんど」とは、90%以上を目安としてください。

「主に」とは、70~90%を目安としてください。

「半々」とは、40~60%を目安としてください

- 2) 上表で「 」、「 」、「 」又は「 」とお答えいただいた方にお聞きします。
電子申請をあまりご利用いただいていない理由を各官署別に以下にご記入下さい。

【港湾管理者】

(対処内容)

【港長】

(対処内容)

【検疫所】

(対処内容)

【税関】

コンテナ :
一般貨物 :
(対処内容)

【入国管理局】

(対処内容)

5. ID関連付け登録状況についてお聞きします。

- 1) ID関連付け登録をされているシステムは以下の何れかお答え下さい。
 港湾EDIシステム・Sea-NACCS・乗員上陸許可支援システムの全て
 港湾EDIシステムとSea-NACCS
 港湾EDIシステムと乗員上陸許可支援システム

- 2) 上記で「 港湾EDIシステムと乗員上陸許可支援システム」かつ、上記4.1)で
税関への申請を「 」又は「 」とお答えいただいた方にお聞きします。

Sea-NACCS の I D 関連付け登録をされない理由を以下にご記入下さい。

(対処内容)

6 . 貴社は I D 関連付けに登録いただいておりますが、実際の業務においてシングルウィンドウシステムを利用されていますか。

利用した

利用していない

7 . 上記 6 . で「 利用した」とお答えいただいた方にお聞きします。シングルウィンドウシステム（シングルウィンドウ化対象業務において国土交通省がご提供しているシステム）に対するご意見をお伺いします。

1) シングルウィンドウシステムをお使いいただいて、業務の改善・省力化につながりましたか。

大いに業務が改善された。

ある程度業務が改善された。

ほとんど変わらない。

かえって業務の改善・省力化が阻害された。

2) 上記で「 かえって業務の改善・省力化が阻害された」とお答えいただいた方にお聞きします。どのような点が阻害要因となったのか以下にご記入下さい。

(対処内容)

3) シングルウィンドウシステムをお使いいただいて、従来の港湾 E D I システムと比べてのご意見がございましたら以下にご記入下さい。

(対処内容)

- 4) その他、シングルウィンドウシステムをお使いいただき、改善してほしい点など、ご要望がございましたら以下にご記入下さい。

(対応内容)

8. 上記6.で「 利用していない」とお答えいただいた方にお聞きします。シングルウィンドウシステムをご利用いただけない理由を以下にご記入下さい。

(対応内容)

9. シングルウィンドウ化対象業務（他省庁への意見も含め全般）に対するご意見をお伺いいたします。

- 1) 改善してほしい点や何か気のついた点など、ご要望がございましたら以下にご記入下さい。

(対応内容)

住 所	
会 社 名	
担 当 者 名	
連 絡 先	

〔アンケートシート2〕

1. 貴事業所で取り扱われている業務について、当てはまるもの全てに「 」を付けて下さい。

船舶代理店業 船会社 通関業
ターミナルオペレータ 海貨 その他()

2. 貴事業所で取り扱われている船舶の種類についてお聞きします。

1) 内貿船舶と外貿船舶の別を以下の何れかでお答え下さい。

内貿船舶を主に取り扱いっており、外貿船舶も一部取り扱っている。

外貿船舶を主に取り扱いっており、内貿船舶も一部取り扱っている。

外貿船舶のみを取り扱っている。

2) 外貿船舶の内訳を以下の何れかでお答え下さい。

外貿コンテナ船を主に取り扱っている。

外貿一般貨物を主に取り扱っている。

外貿コンテナ船と外貿一般貨物の両方。

3. 貴事業所で取り扱われている主な港名を以下にご記入下さい。(複数港ございましたら列記願います。)

なお、主な港とは、1港の場合はその港名、又は、複数港の場合は概ね年間取り扱い隻数10隻程度以上を目安としてください。

--

4. 各官署別に申請先への電子申請の利用状況を以下にお答え下さい。

1) 電子申請での利用状況について、以下の表の該当する個所に「 」をご記入ください。

	該当官署への申請を取扱っている	ほとんど電子申請	主に電子申請	半々	主に紙又はFAXによる申請	ほとんど紙又はFAXによる申請	全て紙又はFAXによる申請
港湾管理者							
港長							
検疫所							
税関							
入国管理局							

注)「ほとんど」とは、90%以上を目安としてください。

「主に」とは、70~90%を目安としてください。

「半々」とは、40~60%を目安としてください

- 2) 上表で「 」、「 」、「 」又は「 」とお答えいただいた方にお聞きします。
電子申請をあまりご利用いただいていない理由を各官署別に以下にご記入下さい。

【検疫所】

(対処内容)

【税関】

コンテナ：
一般貨物：
(対処内容)

【入国管理局】

(対処内容)

5. 港湾EDIシステムに対するご意見をお伺いいたします。

- 1) 通常のインターネットの通信料は自己で負担していただくこととなりますが、港湾EDIシステムは登録と利用の何れも無料でご提供させていただいており、パソコンをお持ちであればどなたでも利用できます。IDを取得されていない理由をお聞かせ下さい。

港湾EDIシステム存在を知らなかった。

今のところ、港湾EDIシステムの必要性を感じない。

特に理由はないが、何となくまだIDを取得していない。

その他 ()

- 2) 上記で「 必要性を感じない」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、以下に必要性を感じない理由をお書き下さい。

(対処内容)

- 3) 今後港湾EDIシステムをご利用いただける意志はございますでしょうか。

ある

ない

- 4) 上記で「ある」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、以下に港湾EDIシステムに期待することをお書き下さい。

(対処内容)

6. シングルウィンドウ化対象業務(他省庁への意見も含め全般)に対するご意見をお伺いします。

- 1) 改善してほしい点や何か気をついた点など、ご要望がございましたら以下にご記入下さい。

(対処内容)

住 所	
会 社 名	
担 当 者 名	
連 絡 先	

〔アンケートシート3〕

1. 貴事業所で取り扱われている業務について、当てはまるもの全てに「 」を付けて下さい。

船舶代理店業 船会社 通関業
ターミナルオペレータ 海貨 その他()

2. 貴事業所で取り扱われている船舶の種類についてお聞きします。

内貿船舶のみを取り扱っている。

内貿船舶を主に取り扱っており、外貿船舶も一部取り扱っている。

外貿船舶を主に取り扱っており、内貿船舶も一部取り扱っている。

外貿船舶のみを取り扱っている。

3. 貴事業所で取り扱われている主な港名を以下にご記入下さい。(複数港ございましたら列記願います。)

なお、主な港とは、1港の場合はその港名、又は、複数港の場合は概ね年間取り扱い隻数10隻程度以上を目安としてください。

--

4. 上記2.で「内貿船舶のみを取り扱っている。」又は、「内貿船舶を主に取り扱っており、外貿船舶も一部取り扱っている。」とお答えいただいた方は〔アンケートシート3-1〕へ、「外貿船舶を主に取り扱っており、内貿船舶も一部取り扱っている。」又は、「外貿船舶のみを取り扱っている。」とお答えいただいた方は〔アンケートシート3-2〕へお進み下さい。

〔アンケートシート3 - 1〕

1. 港湾管理者及び港長別に港湾EDIシステムの利用状況について以下にお答え下さい。

1) 港湾EDIシステムの利用状況について、以下の表の該当する個所に「 」をご記入ください。

	該当官署への申請を取扱っている	ほとんど電子申請	主に電子申請	半々	主に紙又はFAXによる申請	ほとんど紙又はFAXによる申請	全て紙又はFAXによる申請
港湾管理者							
港長							

注)「ほとんど」とは、90%以上を目安としてください。

「主に」とは、70～90%を目安としてください。

「半々」とは、40～60%を目安としてください

2) 上表で「 」、「 」、「 」又は「 」とお答えいただいた方にお聞きします。

電子申請をあまりご利用いただいていない理由を各官署別に以下にご記入下さい。

【港湾管理者】

(対処内容)

【港長】

(対処内容)

2. 港湾EDIシステムに対するご意見をお伺いいたします。

1) 港湾EDIシステムをお使いいただいて、業務の改善・省力化につながりましたか。

大いに業務が改善された。

ある程度業務が改善された。

ほとんど変わらない。

かえって業務の改善・省力化が阻害された。

2) 上記で「かえって業務の改善・省力化が阻害された」とお答えいただいた方にお聞きします。どのような点が阻害要因となったのか以下にご記入下さい。

(対応内容)

- 3) 港湾EDIシステムをお使いいただき、改善してほしい点など、ご要望がございましたら以下にご記入下さい。

(対応内容)

- 3 . 港湾管理者及び港長の行政手続き業務に対するご意見をお伺いいたします。

- 1) 改善してほしい点や何か気のついた点など、ご要望がございましたら以下にご記入下さい。

(対応内容)

〔アンケートシート3 - 2〕

1. 対象とする外貿船舶の種類は以下の何れかお答え下さい。

外貿コンテナ船を主に取り扱っている。

外貿一般貨物を主に取り扱っている。

外貿コンテナ船と外貿一般貨物の両方。

2. 各官署別に申請先への電子申請の利用状況を以下にお答え下さい。

1) Sea-NACCS 及び乗員上陸許可支援システムのID取得状況をお聞かせ下さい。

〔Sea-NACCSのID取得状況〕

取得している

取得していない

〔乗員上陸許可支援システムのID取得状況〕

取得している

取得していない

2) 電子申請での利用状況について、以下の表の該当する個所に「 」をご記入ください。

	該当官署 への申請 を取扱っ ている	ほとん ど電子申 請	主に電 子申請	半々	主に紙 又はFAX による申 請	ほとん ど紙又は FAXによ る申請	全て紙 又はFAX による申 請
港湾管理者							
港長							
検疫所							
税関							
入国管理局							

注)「ほとんど」とは、90%以上を目安としてください。

「主に」とは、70~90%を目安としてください。

「半々」とは、40~60%を目安としてください

3) 上表で「 」 「 」 「 」又は「 」とお答えいただいた方にお聞きします。

電子申請をあまりご利用いただいていない理由を各官署別に以下にご記入下さい。

【港湾管理者】

(対処内容)

【港長】

--

(対応内容)

【検疫所】

(対応内容)

【税関】

コンテナ :
一般貨物 :
(対応内容)

【港湾管理者】

(対応内容)

3 . 港湾EDIシステムに対するご意見をお伺いいたします。

1) シングルウィンドウシステムをお使いいただいて、業務の改善・省力化につながりましたか。

大いに業務が改善された。

ある程度業務が改善された。

ほとんど変わらない。

かえって業務の改善・省力化が阻害された。

2) 上記で「かえって業務の改善・省力化が阻害された」とお答えいただいた方にお聞きします。どのような点が阻害要因となったのか以下にご記入下さい。

(対応内容)

3) 港湾EDIシステムをお使いいただいて、改善してほしい点など、ご要望がございましたら

たら以下にご記入下さい。

(対処内容)

4 . 港湾管理者及び港長の行政手続き業務に対するご意見をお伺いいたします。

1) 改善してほしい点や何か気のついた点など、ご要望がございましたら以下にご記入下さい。

(対処内容)

5 . シングルウィンドウシステム (シングルウィンドウ化対象業務 (2 ページ目の 3 . 本アンケートにおいて対象とする手続) 参照) において国土交通省がご提供しているシステム) に対するご意見をお伺いいたします。

1) シングルウィンドウシステムは、入・出港関連の手続について、港湾管理者・港長・検疫所・税関・入国管理局に対し、一度の入力・送信で完了することが可能であり、従来の港湾 E D I システムと同様に無料でご提供させていただいております。 I D 関連付け登録をされていない理由をお聞かせ下さい。

シングルウィンドウシステムの存在を知らなかった。

今のところ関連付け登録の必要性を感じない。

Sea-NACCS と乗員上陸許可支援システムのみ I D 関連付けを登録している。

何となくまだ I D 関連付け登録をしていない。

その他 ()

2) 上記 1) で「今のところ I D 関連付け登録の必要性を感じない」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、以下に必要性を感じない理由をお書き下さい。

(対処内容)

- 3) 上記1)で「Sea-NACCSと乗員上陸許可支援システムのみID関連付けを登録している」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、以下にその理由をお書き下さい。

(対処内容)

- 4) 今後ID関連付け登録をされる意志はございますでしょうか。

ある

ない

- 5) 上記で「ある」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、シングルウィンドウシステムに期待することがございましたら以下にお書き下さい。

(対処内容)

6. シングルウィンドウ化対象業務(他省庁への意見も含め全般)に対するご意見をお伺いいたします。

- 1) 改善してほしい点や何か気のついた点など、ご要望がございましたら以下にご記入下さい。

(対処内容)

住 所	
会 社 名	
担 当 者 名	
連 絡 先	

〔アンケートシート4〕

1. 貴事業所で取り扱われている業務について、当てはまるもの全てに「 」を付けて下さい。

船舶代理店業 船会社 通関業
ターミナルオペレータ 海貨 その他()

2. 貴事業所で取り扱われている船舶の種類についてお聞きます。

内貿船舶のみを取り扱っている。

内貿船舶を主に取り扱っており、外貿船舶も一部取り扱っている。

外貿船舶を主に取り扱っており、内貿船舶も一部取り扱っている。

外貿船舶のみを取り扱っている。

3. 貴事業所で取り扱われている主な港名を以下にご記入下さい。(複数港ございましたら列記願います。)

なお、主な港とは、1港の場合はその港名、又は、複数港の場合は概ね年間取り扱い隻数10隻程度以上を目安としてください。

--

4. 上記2.で「内貿船舶のみを取り扱っている。」又は、「内貿船舶を主に取り扱っており、外貿船舶も一部取り扱っている。」とお答えいただいた方は〔アンケートシート4-1〕へ、「外貿船舶を主に取り扱っており、内貿船舶も一部取り扱っている。」又は、「外貿船舶のみを取り扱っている。」とお答えいただいた方は〔アンケートシート4-2〕へお進み下さい。

〔アンケートシート4 - 1〕

1. 港湾EDIシステムに対するご意見をお伺いいたします。

1) 通常のインターネットの通信料は自己で負担していただくこととなりますが、港湾EDIシステムは登録と利用の何れも無料でご提供させていただいており、パソコンをお持ちであればどなたでも利用できます。IDを取得されていない理由をお聞かせ下さい。

港湾EDIシステムの存在を知らなかった。

パソコンがない、またはインターネットにつなげていない。

今のところ、港湾EDIシステムの必要性を感じない。

特に理由はないが、何となくまだIDを取得していない。

その他()

2) 上表で「 必要性を感じない」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、以下に必要性を感じない理由をお書き下さい。

(対処内容)

3) 今後港湾EDIシステムをご利用いただける意志はございますでしょうか。

ある

ない

4) 上記で「 あり」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、以下に港湾EDIシステムに期待することをお書き下さい。

(対処内容)

2. 港湾管理者及び港長の行政手続業務に対するご意見をお伺いいたします。

1) 改善してほしい点や何か気のついた点など、ご要望がございましたら以下にご記入下さい。

--

(対処内容)

〔アンケートシート4 - 2〕

1. 対象とする外貿船舶の種類は以下の何れかお答え下さい。

外貿コンテナ船を主に取り扱っている。

外貿一般貨物を主に取り扱っている。

外貿コンテナ船と外貿一般貨物の両方。

2. 税関の行政手続き業務に対する電子申請のご利用状況を以下にお答え下さい。

1) Sea-NACCS 及び乗員上陸許可支援システムのID取得状況をお聞かせ下さい。

〔Sea-NACCSのID取得状況〕

取得している

取得していない

〔乗員上陸許可支援システムのID取得状況〕

取得している

取得していない

2) 電子申請での利用状況について、以下の表の該当する個所に「 」をご記入ください。

	該当官署 への申請 を取扱っ ている	ほとん ど電子申 請	主に電 子申請	半々	主に紙 又はFAX による申 請	ほとん ど紙又は FAXによ る申請	全て紙 又はFAX による申 請
港湾管理者							
港長							
検疫所							
税関							
入国管理局							

注)「ほとんど」とは、90%以上を目安としてください。

「主に」とは、70~90%を目安としてください。

「半々」とは、40~60%を目安としてください

3) 上表で「 」 「 」 「 」又は「 」とお答えいただいた方にお聞きします。

電子申請をあまりご利用いただいていない理由を以下にご記入下さい。

【税関】

	コンテナ：
一般貨物：	
(対処内容)	

【入国管理局】

(対処内容)

3 . 港湾 E D I システムに対するご意見をお伺いいたします。

1) 通常のインターネットの通信料は自己で負担していただくこととなりますが、港湾 E D I システムは登録と利用の何れも無料でご提供させていただいており、パソコンをお持ちであればどなたでも利用できます。 I D を取得されていない理由をお聞かせ下さい。

港湾 E D I システムの存在を知らなかった。

パソコンがない、またはインターネットにつなげていない。

今のところ、港湾 E D I システムの必要性を感じない。

特に理由はないが、何となくまだ I D を取得していない。

その他 ()

2) 上記で「 必要性を感じない」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、以下に必要性を感じない理由をお書き下さい。

(対処内容)

3) 今後港湾 E D I システムをご利用いただける意志はございますでしょうか。

ある

ない

4) 上記で「 ある」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、以下に港湾 E D I システムに期待することをお書き下さい。

(対処内容)

4 . 輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)に対するご意見をお伺いいたします。

1) 輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)は、行政手続

きの簡素化を目的として、本年7月に実現しました。これにより入・出港関連の手続について、港湾管理者・港長・検疫所・税関・入国管理局に対し、一度の入力・送信で完了することが可能となり、行政手続に関する業務の改善につながるものと考えております。本サービスをご利用頂けていない理由をお聞かせ下さい。

本サービスの存在を知らなかった。

今のところ本サービスの必要性を感じない。

何となくまだ利用していない。

その他()

- 2) 上記で「今のところ本サービスの必要性を感じない」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、以下に必要性を感じない理由をお書き下さい。

(対処内容)

- 3) 今後本サービスをご利用をされる意志はございますでしょうか。

ある

ない

- 4) 上記で「ある」とお答えいただいた方にお聞きします。

ご面倒ですが、本サービスに期待することがございましたら以下にお書き下さい。

(対処内容)

5. シングルウィンドウ化対象業務(他省庁への意見も含め全般)「2ページ目の3.本アンケートにおいて対象とする手続」参照)に対するご意見をお伺いします。

- 1) 改善してほしい点や何か気のついた点など、ご要望がございましたら以下にご記入下さい。

--

(对処内容)

参考資料

輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言

日本経済団体連合会

目次

1 .	基本的な考え方	1
(1)	輸出入・港湾諸手続の簡素化.....	1
(2)	総ての申請書類の電子化.....	1
(3)	情報の共有化.....	2
(4)	セキュリティの確保と物流の効率化を両立する方策.....	2
(5)	官民協働体制の構築.....	2
(6)	国際的な動向への対応	2
2 .	提言の背景と補足.....	2
(1)	簡素化に当たっての留意点.....	2
(2)	完全電子化の必要性.....	3
(3)	情報の共有化の必要性	4
(4)	セキュリティの確保と効率化を両立する制度的な手当て.....	4
(5)	関係各省庁間と官民の協調.....	4
(6)	国際的な動向への対応	5

輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言

～ I Tを活用した港湾をめぐる諸手続の効率化とセキュリティの確保に向けて～

高コスト構造の是正を通じた国際競争力の強化を図る観点から、港湾利用コストの低減、利便性の向上は、わが国産業界として喫緊の課題である。そのためには、輸出入・港湾諸手続の簡素化は不可避であり、早急な取組みが求められる。

また、自国のセキュリティ確保と国際的なセキュリティ施策への対応も差し迫った課題であり、わが国として、徹底的な手続の見直しを図った上で、I Tを活用した、コンプライアンスに基づくシステムを構築していくことが、効率化とセキュリティを両立させる最善の方策と考える。

このような観点から、日本経団連では、予てより輸出入・港湾諸手続の簡素化を訴えてきたが、今般、官民の取組みをさらに加速させるべく、個別手続の改革の方向性について別紙のとおり検討した。

徹底的な業務改革（B P R）を前提に、I Tを活用した官民を含めた輸出入・港湾諸手続のシームレスなシステム構築に向けて、下記の通り、政府の早急な対応を要望する。

記

1. 基本的な考え方

(1) 輸出入・港湾諸手続の簡素化

1. 申請書類・項目の削減・廃止

申請書類・項目を徹底的に見直しの上、利用者の立場から不必要と思われる申請書類・項目は削減・廃止すること。

2. 申請書類・項目の共通化

申請書類・項目を各省庁・港湾管理者間で可能な限り共通化し、データの統一化・標準化を図ること。

3. F A L条約の批准

F A L条約を早期に批准し、申請書類・項目の国際標準化を推進すること。

4. ワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の徹底

一回の入力で全ての申請が終了する、いわゆるワンストップサービス（シングルウィンドウ化）を名実ともに実現すること。

(2) 総ての申請書類の電子化

1. 電子データ申請の原則化

各種申請に付随する添付書類を含め、B P Rを実施した後、必要な総ての書類をデータとして電子化し、これによる申請を原則とすること。その際、必要に応じて、早急な電子化対応が困難な業者への時限的な支援策の導入を検討すること。

2. データの標準化

データは、相互運用が図れるよう、W C O、UN/E D I FACT 等の標準メッセージやインターネットプロトコールにおける ebXML 言語などの国際標準に準拠すること。

3. 電子化促進に向けた環境整備

電子申請に対しては、申請手数料の低減などのインセンティブを附与し、電子化の促進に向

けた環境整備を図ること。

4. ITの活用

わが国産業競争力強化の観点から、ICTタグなど、世界標準も見据えた最先端ITの活用のための環境整備を図ること。

5. 官民のネットワークシステム（情報基盤）の構築

米国24時間ルールなどの国際的なセキュリティ施策に対応する観点から、電子化を官民全ての関係者間で漏れなく展開し、シームレスな情報の連携を図ること。そのために、官民のネットワークシステム（情報基盤）の構築に早急に取り組むこと。

（3）情報の共有化

1. 関係各省庁・港湾管理者間での情報共有

関係各省庁と港湾管理者は、申請情報の共有化を図ることで、同種手続の反復申請を回避し、利用者の便宜に資すること。

2. 情報共有化法の検討

情報の共有化を実現するため、諸外国の例を参考に、情報共有化法の制定などを検討すること。

（4）セキュリティの確保と物流の効率化を両立する方策

1. コンプライアンスの活用

自国のセキュリティ強化と物流の効率化を同時に達成する観点から、上記に示した手続の簡素化、共通化、電子化、情報の共有化を図るとともに、WTO、WCOの場や諸外国における取組み（C-TPAT等）を参考に、コンプライアンスを活用した諸制度の構築を図り、優良事業者に対するインセンティブ措置を導入すること。

2. 物流プロセスの最適化

輸出入・港湾諸手続の効率化を図るとともに、実際の貨物の流れを効率化することが、全体的な物流プロセスを最適化させるとの観点から、貨物の流れを規定する諸制度を見直すべきである。とりわけ保税制度に関しては、その運用実態や諸外国の状況を参考に、見直しを検討すること。

（5）官民協働体制の構築

省庁の縦割りの弊害ならびに単年度予算の弊害が生じないよう、政治の強力なリーダーシップの下、官民によるプロジェクトチームを設置すること。

（6）国際的な動向への対応

米国で開発されている新システムACEをはじめとして、貿易情報のアカウントマネジメントなどの管理手法に関して、プロジェクトチームなどで、その調査・分析を進めるとともに、わが国としての対応を検討すること。

2. 提言の背景と補足

（1）簡素化に当たっての留意点

1. FAL条約批准と港湾管理者の問題

わが国の港湾は、地方自治体が管理者となっており、国の関係省庁とは異なる独自の申請書類などを求めている。従って、わが国の複数の港湾に入港する船舶は、その港湾ごとに異なった手

続を踏まなければならない。港湾ごとの申請手続きの共通化、国と地方に対する各申請手続きの共通化を図らなければ、実質的な簡素化とはならず、FAL条約批准の障害にもなり兼ねないことから、関係省庁および地方自治体の連携が求められる。

2. シングルウィンドウシステムの改善

2003年7月に関係各方面の尽力により、シングルウィンドウが稼働開始した。関係省庁の協働という点においては評価できるが、利便性の面で多くの課題が残っている。運用開始されたシステムは、手続きの簡素化、国際標準への準拠などの見直しが行われないうまま、NACCS、港湾EDI等の行政システムのみを単に接続したもので、利用者の利便性・サービスの向上が実現したとはいえない。例えば、共通項目入力画面はあるものの、その他は各省庁ごとの画面それぞれに多くの項目を入力しなければならない。一画面の入力・送信で手続きが全て完了するシステムへ改善するなど、利用者サイドに立った抜本的な見直しが必要である。

(2) 完全電子化の必要性

1. 官民手続における完全電子化

通関手続については、NACCS、CUPESによって、申請書類が電子化されているが、他法令に基づく電子化されていない書類の添付が義務付けられていることから、実質的な完全電子化は達成されていない。

韓国では既に船周りの手続に関しては、100%電子化されている。さらには、EU、英国、豪州などで次々と全面電子化への動きがある。

電子化により、官民双方にとって、業務の効率化が図られるとともに、ヒューマンエラーの低減や、審査・チェックも効率化される。

また、電子データでの情報保存を認めないと、結果的に電子化の利点を十分活用できないことから、電子帳簿法その他の電子データ保存に関する規制を見直し、緩和することも検討すべきである。

さらに、輸出入の円滑化を図る観点から、船荷証券及び原産地証明書などについても、例外なく電子化を進めるべきである。

2. 民手続における完全電子化

民手続における電子化も未だ100%には程遠い状況にある。このため米国24時間前マニフェスト提出ルールへの対応などに時間がかかっている。また、米国と同様に貨物情報の事前提供を義務付ける動きが欧州などにも出てきており、わが国がマニフェストの事前提出を求められる貿易相手国が増加していく可能性が高い。したがって、民手続においても電子化を促進させるべく、努力しなければならない。そのためには、参加者がインターネットを通して手続きができ、省庁や参加企業の固有システムとの連携が容易にできる仕組みを構築し、荷主を始め、貿易・港湾諸手続に係る官民全ての当事者が参加できるネットワークシステムを目指すべきである。

また全面電子化を前提に、電子申告の導入を促進するため料金面等におけるインセンティブを付与すべきである。未電子化の中小零細企業への対応としては、入力代行サービスセンターの設置や設備投資面での補助など、期限を限って支援策を講ずるべきであり、また、その後の対応としてサービスプロバイダーを活用した電子申請の環境を整備すべきである。

(3) 情報の共有化の必要性

情報の共有が無ければ、利用者は各申請先に同種の申請を複数回しなければならない。そうした手間を回避するには、諸手続の簡素化と電子化を前提とし、データとして必要最小限の情報を関係各省庁・港湾管理者の間で共有する方策が必要である。例えば、共有データベースの構築や電子データをもって公式な情報文書とする制度設計などが模索されるべきである。一方、行政としては、「取得情報の目的外使用の禁止」ということが問題となろうが、この点、輸出入・港湾諸手続に限定し、申請者の同意を条件とした上で、共有化を図るといった検討も必要であり、諸外国の例を参考に、情報共有化法の制定なども視野に入れて取り組むべきである。

(4) セキュリティの確保と効率化を両立する制度的な手当て

1. コンプライアンス・プログラムの実施

産業界として、セキュリティ確保の必要性については十分理解しており、各種施策に対しても、できる限り協調して取り組んでいく方針である。しかしながら、一方で、わが国の企業がグローバル競争を勝ち抜いていくためには、港湾物流の利便性確保を通じた国際競争力の強化も必要である。こうした一見相反する要求を両立させる方法は、ITの活用とコンプライアンスを活かしたシステム構築にある。具体的には、情報をデータという形で電子化し、そのデータを関係機関で共有するとともに、WCOの場におけるオーソライズドトレーダーコンセプトなどのコンプライアンス尊重の考え方を導入したシステム構築を検討する必要がある。

2. 物流全体の効率化

輸出入や貿易に関わる業務や手続の流れにおいて、部分的な効率化をいくら図ってみても、その効果は限定的である。したがって、諸手続の効率化を真に意義あるものとするためには、全体的な物流プロセスを最適化する観点から、物理的な貨物の流れ自体の効率化も同時に図っていく必要がある。その点で、とりわけ保税制度に関しては、保税搬入から申告までの時間的なロスが大きいこと、大半の貨物は検査不要となるため保税地域への搬入後通関申告させる実際上の意義が乏しいことから、運用実態や諸外国の制度を参考にしながら、コンプライアンス・プログラムの充実を図りつつ、見直しを検討すべきである。例えば、(i)輸出については、自社施設での通関を可能にし、輸入については、貨物の到着前通関を可能にすることで、現物検査を必要とする貨物のみを保税搬入する、(ii)貨物の検査についても、セキュリティ対策、社会悪物品の流入阻止等水際管理目的による検査と、関税・消費税等納税関連検査の区別を今まで以上に徹底し、検査の効率性を上げる、などの検討が必要である。

また、制度面とともに、夜間荷役の充実、ゲートの24時間オープン、ターミナルでの引き取り時間を円滑にトラック業者に通知する情報ネットワークの構築などの取組みも求められる。

さらに、これまで物流の効率化を促進する観点から講じられてきた各種施策に関して、その利用実態を把握した上で、使い勝手を改善し、一層の利用促進を図るべく見直しを行っていく必要がある。

(5) 関係各省庁間と官民の協調

米国は国土保安省(Department of Homeland Security)を発足させるなど関係当局を改組し、セキュリティ確保と貿易手続の効率化に取り組んでいる。わが国も産業競争力の維持・強化を実現し、持続的なIT貿易立国として存続出来るよう、より信頼度が高くかつ運用コストの低廉な新たなシステムを官民一体となって構築する必要がある。輸出入・港湾諸手続は、関係省庁・自治

体および民間側の関係者も多数に上ることから非常に複雑な案件であり、政治のリーダーシップの下、関係各省庁間および官民が強力な連携を図り、一丸となって取り組む必要がある。

(6) 国際的な動向への対応

各国は国際競争力およびセキュリティ強化の観点から、相当の国家予算を投じて、新たな電子貿易手続のシステム構築に着手している。例えば、米国では、全貿易手続に関する情報基盤となる新システムACEの整備、韓国では、輸出競争力強化を目的とした「電子貿易促進3か年計画」の策定、など国家戦略として取り組んでいる。わが国もこのような各国の動向を踏まえ、官民双方の努力により、情報化の一層の促進に取り組む必要がある。

特に、米国ACEに関しては、アカウントマネジメント機能などを検討していく必要がある。アカウントマネジメントとは、コンプライアンスを確保する観点から、輸出入者の情報をアカウントごとに蓄積・管理し、その情報を必要な税関職員等に必要なタイミングと場所で提供する機能、と紹介されているが、これは裏を返せば、関連会社も含めた一企業・グループに関する全ての取引情報を（然るべきファイアーウォールがあるといっても）瞬時に把握することが原理上・技術上可能となることを意味する。こうしたことが米国に輸出や進出をしているわが国企業の事業活動に何らかの影響を与える恐れは否定できない。国際競争力の強化およびセキュリティ施策の観点からも、わが国としては、関係各省庁・港湾管理者・民間の実務レベルからなるタスクチームを立ち上げるなど、本腰を入れて貿易手続の情報化に取り組んでいく必要がある。