

特 集

貿易手続改革の動向と長崎地域港湾の活性化について

西 道彦*

はじめに

本稿ではわが国における貿易手続改革プログラムの内容を検討し、それを踏まえて地方港である長崎地域港湾の現状と課題を明らかにするとともに、長崎地域港湾を活性化させるための方策をヒヤリング調査に基づいて考察することが目的である。

I. 貿易手続改革の動向

まず世界的な取組みについて述べ、それを踏まえてこの問題を考察することにした。WCOが2005年に「国際貿易の安全確保及び円滑化のための基準の枠組み（通称 SAFE フレームワーク）」を採択し149カ国が参加意思を表明している。このSAFEでは「税関相互の協力」と「税関と民間のパートナーシップ」という2本の柱のもとに物流の安全確保と円滑化を両立させるための方策として、(1)電子媒体による事前貨物情報の国際標準化、(2)国際的に整合のとれたハイリスク貨物の選定、(3)輸出国による非破壊検知機器（大型エックス線検査装置など）を使用した貨物検査の実施、(4)一定の基準を満たす民間企業に対する優遇措置の明確化を挙げている。

このような世界的な動きに対応して、輸出入

通関制度を抜本改正し、輸出通関については保税搬入原則の見直し、輸入通関については2段階申告の原則化に向けて具体的な検討を深めるべきであるとの(社)日本経済団体連合会の要望があった。これらの実業界の要請に応えるべく上述のように政府の「アジア・ゲートウェイ戦略会議」では「貿易手続改革プログラム」¹⁾が策定された。

IT化の進展と貨物の安全管理制度の整備により、輸出貨物の生産拠点から船積みまでシームレスな安全管理と追跡が現実となった現状を踏まえ、できる限り貨物の立ち寄り箇所を少なくすることによって、物流全体のリードタイムの短縮、コスト削減を目指して、輸出におけるいわゆる保税搬入原則の適用をはじめ、現行制度等のあり方を見直すことになった。

保税搬入原則については、輸出許可を受けた貨物は外国貨物となることから、保税地域に蔵置することとされているが、必ずしも保税地域で許可する必要はなく、許可後の運送のセキュリティを保つ仕組みさえ確立できていれば問題は生じないと考えられる。

そこで改革の第一として、輸出におけるいわゆる保税搬入原則について、その意義、効果等を再検証し、そのメリット、デメリット等を整理した上で、保税搬入原則をはじめとする今後の現行保税・通関制度全体の改革の方向性とス

*長崎県立大学経済学部教授

スケジュールを具体的に示すこととなった。また特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を2008年末に5割超まで高めていくことを官民の目標とし、その実現に向けて、官についてはコンプライアンスの向上について、官民両者が最大限の努力をすることとなった。

この特定輸出申告制度は、セキュリティ対策の強化と国際物流の高度化に対応した物流促進の両立を図るために、コンプライアンスの優れた者について、貨物を保税地域に入れることなく輸出申告を行い、輸出許可を受けられる制度であり、2006年3月から導入されている。このように税関長の許可を受けた事業者は保税地域に貨物を搬入することなく、自社工場などで輸出申告を行えるようになった²⁾。

一般の輸出手続きでは、貨物をまず保税地域に入れ、その後に輸出申告をして許可を取得する。輸出許可が下りた貨物は外国貨物になるので、別の場所へ移動する場合や国内での運送をする場合は保税運送の承認が必要になる。しかしながら特定輸出申告制度では特定輸出者に対しては保税制度の適用がすべて除外される。すなわち特定輸出者は貨物をどこに置いて申告してもよいことになり、また許可をそこで受けることも可能になった。さらに輸出許可を受けた貨物は外国貨物であるが、特定輸出者は、これをどこに置いてよいし、国内のどこにでも自由に運送することが可能になった。

輸出にかかるリードタイム短縮の観点からも保税搬入の原則を見直すとともに、コンプライアンス優良企業への事後届出制の導入等も含めた制度改革を図るべきである。

第二の改革として、港湾の深夜早朝利用の推進が挙げられる。これは、生産ラインの高度化、消費者ニーズの高度化、国際競争の激化に伴い、急いで輸出入しなければならない貨物の増

加によるものである。また高速道路のETC料金夜間割引による陸上物流の夜間シフトの可能性を踏まえたものである。そこで通常時間外(夜間早朝)における官民の対応で物流が滞留してしまうことのないように、夜間早朝帯の有効活用・ユーザー利便の向上を方針に掲げて、関連する規制、慣行等を見直し、新たな制度設計を行うこととなった。港湾の時間外(夜間早朝帯)の有効活用については、地域のニーズ等に応じて、構造改革特区制度の活用や、期間を限って集中的に試行することも推進することになっている。また改訂プログラムにおいては、港湾のCYゲートの時間外(夜間早朝帯)の有効活用のために、スーパー中樞港湾等の主要ターミナルにおいて、民間事業者、港湾管理者、国等で構成する協議会を設置することとした。

第三の改革として、港湾手続の統一化・簡素化が挙げられる。これは、わが国産業の国際競争力強化の観点から輸出入・港湾手続きの効率化が求められていた。その一環としてわが国はFAL条約(国際海上交通簡易化条約)(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)を2005年9月に批准した。このFAL条約は、国連の機関である国際海事機構(IMO: International Maritime Organization)のもと締結された協定の1つである。1965年に採択され、2005年11月1日に発効した³⁾。目的は、国ごと、当局ごとに異なる情報を異なるフォーマットで要求され、海上輸送が複雑化する傾向にあることから、手続の簡素化の統一的な推進を図ることにある。

FAL条約批准や特定輸出申告制度の導入などの改善を通じて、わが国は、アジアでトップクラスに匹敵するIT化・ペーパーレス化の徹底、複数寄港しても最初の入力で済む高い利便性を目指している。そこで主要港や地方港に

よって異なった港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化を進め、次世代シングルウィンドウへの機能追加を図ることになった。

今までは港湾管理者ごとに届出書式が統一されておらず、たとえ各港湾管理者がシステムを有している場合でも、港湾独自のシステムとなっていた。このため申請者は、個別港湾ごとに異なる対応を取らざるを得なかった。その結果ペーパーによる申請がなくなり、業務の効率化を妨げていた。

この港湾手続の統一化・簡素化については、具体的には2つの段階に分けて実施することになった。

第一段階は、緊急対応として2007年度中に実施するものであった。各港共通の手続で、入力情報の利活用の効果が高い手続（入出港届、入港前船舶運航動静等通知、荷役設備その他係留施設の使用許可等）の申請書式の統一を実施する。

第二段階は、2008年10月の次世代シングルウィンドウ稼働後できるだけ早期に実施することになった。申請書式の統一、手続の電子申請窓口について、できる限り次世代シングルウィンドウに一化化する⁴⁾。また事後届出、報告等となり必要性が後退している（使用頻度が低い）申請項目は統合・撤廃等を行い、港湾関連手続の簡素化を実現する。さらに各港湾の申請書式の統一化や所要のシステム改修等の状況を定期的に調査・公表、今後3年間（19～21年度）を集中改革期間と位置づけて達成を目指すことになっていた。なお推進に際しては、次世代シングルウィンドウ稼働から一年程度で一定の成果が得られるような早期実現の工夫を、引き続き検討することになっている。また改訂プログラムにおいては、2009年10月より次世代シングルウィンドウへ申請項目を追加し、船舶関係お

よび港湾施設使用関係手続について電子申請化していくこととなった。

第四の改革として、港湾行政の広域連携の推進が挙げられる。通商戦略上、重要な港湾や空港などの物流インフラは、中長期的観点から、絶えず整備を進め運用を改善していく必要がある。とくに港湾については、戦後その運営・管理を地方自治体に委ねてきた関係上、一体的な港湾の運用が難しいシステムになっていた。そこで港湾の国際競争力強化の観点から、地方自治体ごとに分断されている港湾の運営について、広域的な連携を強化して、一体的な運営を図っていく体制を構築することが求められた。

そこでとくに日本経済にとって重要なスーパー中枢港湾等については、アジアの主要港を凌ぐ世界水準の港湾物流サービスの実現を目指し、国が総力を挙げて取り組むことが重要である。このため複数寄港に伴うコスト増を抑制し、わが国固有の国土事情に伴う港湾の拡張制約という不利も補う必要がある。さらに国際的な流れに対応した、効率性、コスト競争力、迅速性を有した港湾運営を早期に構築するため、港湾行政における広域連携を推進し、一体的・戦略的な運営を図ることとしている。具体的には、重要なスーパー中枢港湾等について、各種手続の申請書式の統一・簡素化や、複数寄港しても広域連携によりとん税、入港料等の負担が軽減されるといった取組みを、地域の積極的な取組みを前提に、必要に応じて構造改革特区も活用し、国としても支援することとした。また改訂プログラムにおいて、国際海上コンテナ輸送への対応、広域的な環境・廃棄物対策や災害・危機管理対策等に係る港湾間連携および複数の港湾による一体的サービスの提供など利用者サービスの向上に向けた港湾間連携を強化していくため、効果的な国としての支援のあり方

について積極的に検討を進めることとなった。

第五の改革として、経済連携協定（EPA）に基づく原産地証明発給手続の簡素化・迅速化が挙げられる。わが国は、通商戦略の一環として経済連携協定の締結を推進している。輸入者は、経済連携協定による特惠関税の適用を受けるためには原産地証明が必要である。ただこの原産地証明書は、国に指定された機関によって発給されているが、発行手数料など証明書発給に伴うコストが諸外国と比べると高い場合がある。また経済連携協定に基づいているために手続が煩雑になっていて、発給手続の事前準備から発給までにかかる時間について予見可能性がない。

このため貿易関係手続の一環として、経済連携協定に基づく原産地証明制度について発給手続の簡素化・迅速化は重要な課題となっていた。そこで原産地証明制度について、引き続き産業界、発給機関および経済産業省が密接に意見交換を行う場を通じて、使い勝手の良い制度・運用に向けて、積極的かつ着実に改善を図っていくことになった。これを受けて、その後原産地判定の有効期間の上限（1年間）の撤廃、インボイス等の原産地証明書申請に際しての提出資料の簡素化等が実施されている。さらにこれまで実施してきた簡素化の検証、原産地証明書の即時発給、原産地証明書の電子化の促進等について、原産地証明制度改革検討会等を通じて、産業界、発給機関および経済産業省での意見交換を行うことが改革プログラムで示されている。また貿易手続の簡素化・効率化を図る観点から、自己証明制度の導入の可能性および同制度を導入するとした場合において、実施に必要な国内制度の整備について、関係省庁・業界とも調整を行いつつ、積極的に検討を進めることが決まった。判定制度の改善や発給申請

段階での簡素化など申請企業にとって利便性の高い原産地規則の確立を目指している。今後、証明書発給に伴うコストの引下げ、手続の簡素化による事前準備の段階をも含めた処理機関の全般的な短縮のために、原産地証明電子化、それによる関係者間での迅速な情報共有化の実現が期待される。

Ⅱ．長崎地域港湾の現状と課題

長崎県における港湾の数は、390港にのぼり、重要港湾（5港）地方港湾（77港）56条港湾（22港）（港湾区域の定めのない港湾で、都道府県知事が水域を公告した港湾）漁港（286港）（水産庁所管）となっており、地形などの地理的な自然条件に恵まれ、全国有数の港湾県となっている。

重要港湾では、物流施設を備え、長崎県の経済活動を支えている。しかしながら、世界同時不況に伴う経済情勢の悪化は長崎県においても重要な課題になっており、長崎地域港湾の活性化が求められている。

そこで本章では、企業のグローバル・サプライチェーン・マネジメント（SCM）構築³や、貿易円滑化・物流効率化の促進という観点から長崎地域港湾の活性化問題を考察する。

まず長崎地域港湾の貿易円滑化・物流効率化さらにはSCMのインフラの基盤となるEDI化の現状について考察する。

長崎地域港湾の港湾EDIシステムについては、船舶代理店等と港湾管理者及び港長（海上保安部）を結ぶ、港湾諸手続のための情報通信システムがある。このシステムは全国共通システム⁶で、インターネットに接続できるコンピュータ端末があれば利用でき、インターネットを利用して港湾管理者および港長に対する申

請・届出を行うことができるようになってきている。これは、わが国の港湾手続の統一化・簡素化の方針に沿って整備されたもので、各港共通の手続で、入力情報の利活用の効果が高い手続（入出港届、入港前船舶運航動静等通知、荷役設備その他係留施設の使用許可等）の申請書式の統一を目的としている。

長崎地域港湾のシングルウィンドウシステムについては、複数の行政機関（港湾管理者、税関、海上保安部等）の窓口で行われている重要項目を含む各々の輸入手続きを連携させ、事務所端末での1回の入力・送信で全ての必要な手続きを行うことが可能となるシステムとなっている。港湾EDIシステムを含め、NACCSシステムや乗員上陸システムを連携したものがシングルウィンドウシステムである。わが国の貿易手続改革プログラムにおいては申請書式の統一、手続の電子申請窓口について、できる限り次世代シングルウィンドウに一本化することになっており、事後届出、報告等となり必要性が後退している（使用頻度が低い）申請項目は統合・撤廃等を行い、港湾関連手続の簡素化を実現することになっている。

ただ長崎地域港湾で港湾EDIシステムを導入している港に限られており、重要港湾（長崎港、厳原港、郷ノ浦港、福江港）ならびに輸出入に係る他の行政手続機関により指定されている地方港湾（松浦港（開港）、松島港（開港）、比田勝港（検疫港））において港湾EDIシステムが導入されているだけである。今後、港湾関連手続の簡素化を実現していくためにも港湾EDIシステムの導入の加速化が求められる。

長崎地域港湾の国際コンテナ航路の現状については、国際コンテナ港は長崎港1港だけであり、1999年7月2日に韓国の釜山港までの国際コンテナ航路が開設され、週1便就航している。

この国際コンテナ航路は、長崎地域の経済や産業を支える国際物流の拠点港となっている。就航している船舶は、3,999トンとコンテナ船としては小型船であり、342TEU積載可能である。コースは、釜山（日）熊本・八代（月）長崎港（火）釜山（水）境港（木）金沢（土）釜山（日）となっており、長崎港から釜山まで1日で到着できる。しかしながら便数が少ないことが、利用者にとっては不便と感じられ、利用者数や貨物取扱量の増大に繋がらない要因の1つになっているものと考えられる。

コンテナ船の係船に関しては、岸壁水深が最深で12mと浅く、延長270mで、1バースとなっており、大型コンテナ船に対応できない状況である。その他に岸壁水深10m（2バース）、7.5m（2バース）、5.5m（2バース）があり、現在老朽化している岸壁を更新中である。既存のコンテナヤードは、1.2haであり、2007年度より長崎港小ヶ倉柳埠頭を現在拡張整備中であり、整備後はコンテナヤード2.1haにまで拡張される計画である。今後、国際競争力を確保していくためには、水深15m以上で大型コンテナ船が就航できるコンテナヤードの整備が必要であると考えられる。

また前章で述べたように、わが国では貿易手続改革プログラムで特定輸出申告制度がセキュリティ対策の強化と国際物流の高度化に対応した物流促進の両立を図るために推奨されている。コンプライアンスの優れた者について、貨物を保税地域に入れることなく輸出申告を行い、輸出許可を受けられる制度であり、2006年3月から導入されている。しかしながらこの制度があまり利用されていない。今後、長崎地域港湾においても、SCMの観点からこの制度の利用を通してリードタイム、コストの削減を実

現していく必要性があろう。

Ⅲ．長崎地域港湾活性化の方策の検討

国土交通省は、2010年8月、103ある重要港湾を43に絞り込みを行ない港湾投資の重点化政策を展開している。長崎県では長崎港（貨物取扱量310万トン）が選ばれたが、佐世保港（270万トン）は選ばれておらず、厳しい投資環境となっている。さらに国土交通省は、国際コンテナ戦略港湾を阪神、京浜の両港として、博多・北九州の両港からなる北部九州港湾を外す裁定を下している。

このような現在の日本経済状況を反映した厳しい投資環境の中で、どのような長崎地域港湾活性化の方策が考えられるのか、検討していきたい。

まず第1に、長崎地域港湾を利用する国内外の船会社、貿易事業者、荷主企業などに対するポートセールス⁷事業を積極的に行う必要がある。現在、長崎港では輸出貨物として利用する荷主企業に輸出コンテナ助成制度が設けられている。1TEUにつき、3,000円の助成となっており、助成対象は長崎港において2007年4月1日から2008年3月31日までの間に輸出を行った荷主企業となっている。また初めて利用する荷主企業に対して、トライアル助成制度が設けられている。助成金は、船荷証券（B/L）1件当たり、輸出40,000円、輸入20,000円（欧米方面は上積み有）で、輸出入それぞれ3回を上限としている。助成対象は、平成15年4月1日から平成19年3月31日までの間に、長崎港を利用したことがない荷主企業となっている。当該助成金交付回数が2回以下の企業は、輸出入それぞれ3回までの利用が可能となっている。今後このような助成制度の拡充等が求められよう。

第2に、国際物流特区等の経済特区の認定を受けて、通関の24時間化や電力供給などの規制を緩和することが考えられる。通関・検疫業務の24時間体制化、法人税の優遇、一部関税の撤廃、リサイクル施設の誘致等を実施し、国際物流において特に東アジア市場を視野に入れた取り組みが必要であらう⁸。

第3に、長崎市、佐世保市への企業立地の促進と雇用の創出・拡大を図ると同時に、コンテナターミナルの整備を行い、貨物取扱量の拡大を図ることが必要である。コンテナターミナル整備については、今後大型国際コンテナ船対応のために水深15m以上の岸壁、バース数の増加などが求められる⁹。

第4に、国際コンテナ航路については、現在韓国の釜山港までの国際コンテナ航路が開設され、週1便就航しているが、今後貨物取扱量の増大を図るために東アジアのハブ港となっている上海港までの国際コンテナ航路開設を検討する必要がある¹⁰。

第5に、近距離の国際物流（日中韓）において利用が増加しつつある多頻度・小ロット輸送に対応した輸送方式を研究する必要がある。1つの検討対象として高速RORO船の採用が挙げられる。このRO-RO船は、貨物を積んだトラックなどが自走でランプ・ウェーから乗船して車体ごと輸送できる貨物船であり、利点としては①岸壁とトレーラーヘッドさえあればクレーンが未整備の小港湾でも荷役が可能である②コンテナよりさらに迅速な荷役が可能である③コンテナ船寄港地から仕向地までの国際貨物の末端輸送手段として有用であることが挙げられている。SCMの観点からもこの輸送方式は、高付加価値製品や速達性が要求される商品などに対しては、新しい高速多量輸送サービスを提供でき、検討する必要がある。また2つ目の

検討対象として、JR輸送と国際海上輸送との連結を目指した12フィートコンテナ（JRコンテナ）による国際一貫輸送システム（フラット・ラック方式）の活用である¹⁾。これは12フィートコンテナ3個を専用で積むことができるフラット・ラックと組み合わせることで、中国からの海上輸送時には40フィートコンテナとして取扱い、日本に陸揚げ後は個々の12フィートコンテナ単位で消費地近くの配送センターへ鉄道輸送を行うものである。

おわりに

貿易手続改革プログラムに示されたわが国の今後の貿易改革プロセスを分析し、長崎地域港湾としてもその改革の推進・実現に努めると同時に、長崎地域港湾の特性に即した活性化を行うことが重要である。

従来は受け入れ時間の限られていた関税業務を24時間営業とすることで、国際的な物流をノンストップで受け入れられるようにしなければならない。

また経済特区の認定を受け、法規制を緩和し、効率良く経済活動が行えるように便宜を図って、企業や物流拠点としての地位を築く必要がある。グローバル化の流れの中で大型船に対応できる国際コンテナ港としてのコンテナターミナルの整備を図ると同時に、長崎港湾の現状に即した多頻度・小ロット輸送に対応した輸送方式の研究を提言したが、今後さらに長崎地域港湾においてSCMの観点からの環境配慮型の物流体系を構築していくことが求められる。

注

1) 貿易手続改革プログラムフォローアップ会合編

- 『貿易手続改革プログラム改訂版』2008年8月1日。
 高橋信博著「貿易手続改革プログラムの取組み状況」『港湾』日本港湾協会、2008年11月号、P.26。
 2) 平田義章著「輸出手続きと貨物の流れ」『海運』日本海運集会所、2010年6月号、p.39。
 3) 豊岡大人著「港湾管理者手続について」『港湾』日本港湾協会、2008年11月号、P.14。
 4) 小山真人著「次世代シングルウィンドウの稼動と輸出入・港湾関連情報処理センターの設立について」『港湾』日本港湾協会、2008年11月号、P.28。
 5) 平田義章著「SCMを阻害する保税搬入原則」『CONTAINER AGE』コンテナエージ社、2009年7月号、P.35。
 6) 小山真人、前掲論文、P.30。
 7) 財団法人九州経済調査協会『九州の地域政策2009』2009年8月、P.43。
 8) 長崎県内貿易関係業者に対してヒヤリング調査を実施した（2010年9月27日）
 9) 同上。
 10) 同上。
 11) 国土交通省「平成16年度環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」（三菱電機ホーム機器株式会社資料）2004年。

参考文献

- 小山真人著「次世代シングルウィンドウの稼動と輸出入・港湾関連情報処理センターの設立について」『港湾』日本港湾協会、2008年11月号。
 蔵和弥著「セキュリティと貿易取引の振興」『海運』日本海運集会所、2010年2月号。
 国土交通省「平成16年度環境負荷の小さい物流体系の構築を目指す実証実験」三菱電機ホーム機器株式会社資料。
 財団法人九州経済調査協会『九州の地域政策2009』2009年8月。
 高橋信博著「貿易手続改革プログラムの取組み状況」『港湾』日本港湾協会、2008年11月号。
 長崎県土木港湾課資料。
 豊岡大人著「港湾管理者手続について」『港湾』日本港湾協会、2008年11月号。
 平田義章著「SCMを阻害する保税搬入原則」『CONTAINER AGE』コンテナエージ社、2009

年7月号.

藤岡博著「貿易の円滑化と関税政策の新たな展開」『貿易と関税』日本関税協会、2010年9月号.

貿易手続改革プログラムフォローアップ会合編『貿易手続改革プログラム改訂版』2008年8月1日