

## 온라인日本のシングルウィンドウ化によって通關ワンストップ サービスの展開と課題

한상현\*

### 목 차

- I.はじめに
- II. 싱글윈도우화의利點と環境並びに成功要因
- III. 日本のシングル윈도우화의推進現況と港灣・  
輸出入關聯業務II. 온라인 구전특성과 구전정보
- IV. 日本においてシングル윈도우화의推進の向後課題  
參考文獻  
Abstract

### 1.はじめに

各國の輸出入・港灣關聯手續の電子システムにおいて、全ての手續きが一回の入力で済むシングルウィンドウが實現した例は少なく、多くの國にとって今後の大きな課題となっている。

日本の場合も國際競争力の維持・向上の觀點から、國際物流の効率化等を圖るため、「新總合物流施策大綱<sup>1)</sup>」や「e-Japan重點計劃2002<sup>2)</sup>」等において、輸出入・港灣關聯手續のシングルウィンドウ化の早期實現は重要な施策として位置付けられてきた。

従って日本財務省關稅局では、2001年9月より國土交通省・法務省・農林水産省・厚生勞動省な

どの外國貿易船の入出港から貨物の輸出入及び人の出入國に係る一連の行政手續を所管する各省廳などと連携・協力しつつ検討を進め、一回の入力と送信で複数の行政機關に對する必要な輸出入・港灣關聯手續を行うことを可能としてシングルウィンドウ化を2003年7月23日に實現したところである。

幸い、稼動當初から目立ったトラブルはほとんどなく安全稼動しており稼動以後シングルウィンドウの利用は順調に伸びており、現在電子申請で行われる入出港届等のうち、約30%以上はシングルウィンドウにより手續きが行われている。

しかしこのシステムに對しては、構想の段階で輸出入・港灣關聯手續のワンストップサービス化の實現が大いに企待されていたが、實際に運用を開始されてみると便利性の面や輸出入・港灣關聯手續全體において 未だ改善すべき點が残っているなどの指摘が少なくない。

このように輸出入並びに港灣關聯手續きにおい

\* 南ソウル大學校 國際經營學部 國際通商學專攻 助教授

1) 平成 13年 7月

2) 平成 14年 6月

て日本のシングルウィンドウの強い推進は世界關稅機構(WCO)及びUN等の國際機構が窓口單一化の推進を積極的に勸告してある狀況に、2003年8月通關單一化の構築事業が 政府の東北物流中心ロードマップの7大課題中に主要事業で選定されたことがきっかけで推進に拍車をかけてある韓國にも示唆することが多いと行なうだろう。したがって、本稿ではシングルウィンドウ化の効果と主要國家の推進現況を考察して日本のシングルウィンドウ化の推進現況と港灣・輸出入關聯業務の内容を中心に本システムの主要内容を詳しく分析した後、日本においてシングルウィンドウ化の推進上の問題點と向後課題の分析を通じて韓國にくれる示唆占いを具體的に提示しようとする。

## II. シングルウィンドウ化の利點と環境並びに成功要因

### 2.1. シングルウィンドウ化の定意

現在、シングルウィンドウ化に対する多様な見解がある。先に、英國のSITPROは政府と貿易業體の貿易業務を革新的に簡素化することができるシステムとして、輸出入通關のために政府規定が要求するすべての情報をただ一度に提出できるようにする手段を意味すると定義してある。またUN/ECEは貿易業體が輸出入關連規定によって要求されるすべての情報を一つの單一機關のみ提出するシステムで定義していて、米國のITDSは情報とメッセージの標準化として情報の収集、分析、使用、貯藏をするための装置でこれを定義してある。3)

以上の内容をまとめればシングルウィンドウ化とは貿易取引に従事する貿易業體が輸出入並びに通關荷物關連規定によって要求されるすべての標準化された電子情報を一つの單一機關に提出してワンストップサービスですべての過程が修行されるシステムで定義することができる。

### 2.2. シングルウィンドウを設置する利點

#### 2.2.1. 政府にとっての利點

シングルウィンドウは既存政府システムとプロセスについて効率的な組合を持ってきてくれる同時に政府が企業に對する管理が意思疏通方式を開放的で容易な接近方式で醸し出する。例えば、貿易業體が單一機關を通してすべての要求された情報と書類の提出が可能だからすべての關連政府機關に情報をもっと速やかで正確に確かめて分配することができる。

管理や施行のための危險管理手法も系統的すべてのデータを集めるシングルウィンドウによって強化されて、貿易手續きをもっと安全で効果的なことのできる。それにシングルウィンドウ内の支給システムの施行がよって必要な細管やその他手数料についての政府當局や機關への支給が迅速・正確に成れる。また關稅率とその他法に要求する手續きの手續き要件についての最新情報を提供するシングルウィンドウは失敗を減少させて與えて、貿易業者の法規遵守度(compliance)を向上させる。そして、シングルウィンドウを通する必要情報と貿易文書の収集や調整が成り立つにつれて人的資源や財政的な財源が節約されて、政府は相對的に關心と重要度が高い分野の行政業務に資源を再配置することができる。

3) 大韓民國 關稅廳, 「海外關稅動向」, 第2004-6號, 2004. 3. 22. p.4.

### 2.2.2. 貿易業者にとっての利点

シングルウィンドウが貿易業界(trade community)に持ってきてくれる主な利点は貿易業体に輸出・輸入・運送手続きと関連してすべての必要な情報や書類を政府機関について一度だけ提出になってはすべての業務が可能になるシングルポイント(Single Point)を提供するということだ。シングルウィンドウ國家によって、政府は提出された情報、文書、料金などをもっとちやんとした処理が可能だから、貿易業者は通関や物品の搬出において迅速化という利点を持つようになって、サプライチェーンをスピードアップすることができる。それに透明性の改善や予測可能性の向上を通して公的部門や民間部門に内在された不正行為の可能性が減少された。シングルウィンドウは最新の貿易ルール、規制、サプライチェーン、要件についての最新情報のための核心として機能するから、貿易去来(トランゼクション)の管理費用が減少されて、貿易業者のサプライチェーン法規遵守度を勵することになる。

ためのオプション、パイロット実装の可能性と性質、様々なシナリオの下での実装リスク、その他必要な人的、技術的などを含んだ財源、潜在的メリットとリスク、タイムフレーム、実装管理戦略を決めるための実施可能性調査を要求し、分析を必要とする。シングルウィンドウ施設を首尾よく実施するためのいちばん大事な前提条件は政府や當該政府機関の政治的意思であり、ビジネスコミュニティの全面的支援と参加である。情報の交換においてプライバシーやセキュリティを提供するプライバシー法やプライバシールールの導入を含む基本的な法的體系も開発されなければいけない。4)

一方、UNの勧告案<sup>5)</sup>にはシングルウィンドウ設置の成功要因として、今までも何回も出てきている① 政治的な強い意志(political will) ② 強力な主導機関(strong lead agency)の必要性、並びに③ 政府と民間の間のパートナーシップ ④ 明確なプロジェクト範囲と目標の設定 ⑤ ユーザの親近性とアクセス(accessibility)の容易性 ⑥ 法的な對

〈表 2-1〉シングルウィンドウ設置の経済的利点

政府にとっての利点	貿易業者にとっての利点
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ もっと効果的で効率的な資源の再配置</li> <li>・ 正確な稅收確保</li> <li>・ 貿易業界の法規遵守向上</li> <li>・ 安全性の提高</li> <li>・ 統合性及び透明性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 延引減少によって費用節減</li> <li>・ 速やかな通關並びに荷物搬出</li> <li>・ 法規定の予測可能した適用と解析</li> <li>・ もっと効果的で効率的な資源の再配置</li> <li>・ 透明性の向上</li> </ul>

資料: UN/CEFACT, Recommendation and guidelines on establishing a single window, Recommendation, NO.33, Geneva, October, 2004, p.5.

### 2.3. シングルウィンドウの環境と成功要因

シングルウィンドウの採用は最初で潜在的範圍、需要のレベルや性質、データやそのほかの情報要件、可能な実施段階を含んだ法的問題、実施の

應(legally-enabling)環境の整備 ⑦ 國際標準と勧告(recommendations)の採用、といった点を重視することと一緒に ⑧ 考えられる障害の識別(iden-

4) 伊東健治, 「UN/CEFACTによるシングルウィンドウの設置に関する勧告とガイドラインの概要」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, pp.42-43.

5) UN/CEFACT, *op. cit.*, 2004, pp.14-16.

tification) ⑨ 開発に所要される豫算上の裏付 ⑩ 決済機能やセキュリティ機能についての配慮 ⑪ プロモーション(promotion)とマーケティングや ⑫ すべての利害関係当事者の意思疎通戦略などについても事前に十分検討する必要があると説いている。

## 2.4 WCO等によってシングルウィンドウの勧告

輸出入取引と関連された行政的過程についてWCO、WTO、ASEM等国際機構は貿易円滑化のために税関申告と統合して輸出入物品にいて法令に決めるからにはよって許可,承認,標示,検疫,その他条件の具備を要求する物品を税関長などにその条件を具備したことだはことを証明することをOne-touchあるいはOne-stop化を行なうことを勧告している。特にWCOは各國家の税関が中心になって、輸入物品が空港と港灣に着いて輸入業者に最終搬出される時まで所要される平均時間を測定して問題点を点検して主導的で解決することを勧告しながらこれの窮極てきな代案がシングルウィンドウシステムの構築だと主張してある。<sup>6)</sup>

## 2.5 シングルウィンドウ化の最も一般的なモデル<sup>7)</sup>

シングルウィンドウ設置には多くの可能性なアプローチがあるが、UN/CEFACT国際貿易手続作業部会(ITPWG/TBG15)は現在使用されてある、または開發されてある多くのシステムの中から三つの基本モデルを次のように紹介してある。

①紙の情報または電子的情報を受け取り、これら情報をすべての政府関連機關に分配して管理、並びに調整して、物流(Logistical)チェーンのあんまりな障害を回避する單一機關(Single Authority)主導のモデルだ。例すれば、スウェーデンのシングルウィンドウでは税関が國境當局(輸入NAT)、統計局(貿易統計)、スウェーデン農業委員會、全國貿易委員會(輸入ライセンス)などに代わって選擇したタスクを実施する。

②國際貿易関連のデータの電子的収集・使用・配布(そして保存)を統合してある。これが公的または私的な情報の収集と配布のための單一の自動化システム(Single Automated System)である。例すれば米國は貿易業者が一度だけ標準データを提出することを認めるプログラムを設置し、システムがデータを處理して、關稅などの收受に關係する機關に配布してある。これがUNが代表的に開發してあるプログラムの事例だ。<sup>8)</sup>

③一回の申請における處理と承認のためにいろいろな機關に電子的貿易申請を貿易業者が提出することができるのが自動化情報處理システム(A n Automated Information System)だ。これの接近方法は、承認は政府機關から貿易業者のコンピューターについて電子的に送信された。このようなシステムはシンガポールとモーリシャスに使ってある。特にシンガポールシステムでは手数料・税・關稅は自動的に計算されて、貿易業者の銀行口座から引出しされた。こんなシステムを設置する際にはすべての關聯處理のために前にもって事前識別さ、事前檢證されている。特定のアイデンティティから構成されるマスターデータセットの使用が檢討される。

6) 朴光洙, Single Window, 「デジタル 韓國稅政新聞」, 2004, 1. 8. 第3565號.

7) 金重勳, 「電子貿易のSingle Windowに関する小考」, 韓國關稅士會, 季刊 關稅士, 2005年 新年號, p.28.

8) 孫炳浩, 「シングルウィンドウで行き道」, 韓國貿易經濟, 2004. 4. p.69.

### Ⅲ. 日本のシングルウィンドウ化の推進現況と輸出入・港灣關聯業務

#### 3.1. 日本においてシングルウィンドウ化の意義と利用現況

##### 3.1.1. 日本においてシングルウィンドウ化の意味

シングルウィンドウは複数の手続きを一回の入力と送信で行うことを可能とすることで、それによって共通入力項目の重複入力を排除することを可能させるシステムを言う。<sup>9)</sup> つまり日本においてシングルウィンドウ化とは、通關情報処理システム(NACCS)と關係各省廳の輸出入・港灣關連手續システムとの連携を更に高度化し利用者の便利性を一層高めるため、利用者が一度の入力と送信で關係省廳に對する必要な輸出入・港灣關連手續を行えるようにするものである。

これまでもNACCSと他省廳が所管する輸出入・港灣關連手續處理システムの連携・接続(One-stop service)に向けに取組みが進められていたが、この段階では複数の手續を一つの端末機で行えたものの、送信は手續毎にそれぞれの畫面を呼び出して、その都度行わなければならないという不便さが残っていた。

そこで今般NACCS、港灣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・連携を行うことにより、各手續に共通する情報の重複入力を軽減し、複数の行政機關への申請を一つの窓口(システム上一つの畫面)から一度のデータ送信で、一括して行えるようにしたもので

ある。一方、シングルウィンドウ化という用語はOne-Stop Serviceと同じような意味でも使われている。しかし日本の輸出入と港灣の制度開發にこのシングルウィンドウは一度の入力・一度の送信で複数の行政機關に一括手續きが成ることを意味してOne-Stop Serviceは一度の入力と一度の送信で複数手續きはできないが、端末機から行政機關に個別に遂行されることを意味するからこれは區別されなければならない。<sup>10)</sup>

##### 3.1.2. シングルウィンドウ化の経緯

輸出入・港灣關連手續のシングルウィンドウ化は政府の輸出入並びに港灣手續關聯政府省連絡會議が2001年9月から検討を進めてきた。對象システムは港灣EDIシステム、NACCS、乗員上陸許可支援システムの三システムだ。その中で乗員上陸許可支援システムは今回のシングルウィンドウ化の開始に合わせて稼動開始したが、Sea-NACCSと港灣EDIシステムは個別に開發され、運用されてきたものである。

シングルウィンドウに向けて大きく動き出したのは1001年8月に日本の財務相が閣議提案した“國際物流トータル改革プラン”がそのきっかけとなつた。同年6月の第5回IT戰略本部で經團聯から寄せられた要望に<sup>11)</sup>應えたもので、2003年度を目標に行政手續きのシングルウィンドウ化とシステム化の促進、民間における貿易關聯業務のシステム化並びに標準化の促進を内容としたものである。その後の調整を経て2002年1月の第9回IT戰略本部で、貨物はSea-NACCS、船舶は港灣EDIシステム

9) 徳正芳, 「輸出入及び港灣・空港手續關聯業務に係る業務・システムの最適化について」, イェナソス, 2005, 4, p.32.

10) 池ノ上功, 「輸出入・港灣連手續のシングルウィンドウ化その後」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, 2004, 9, pp.2-3.

11) これらは全ての輸出入並びに港灣手續を統合して、1回の入力と1回の送信で複数の申請を可能とするシステムを構築するよう提案をした(ボレロドットネット株式会社、輸出入並びに港灣手續ウィンドウ化、日本國內でも本格始動へ, bolero update Vol.9, 2002, p.1).

をそれぞれ中核的なシステムと位置付けて2003年度の早期にシングルウィンドウ化を提供開始することが報告された。<sup>12)</sup>

### 3.1.3. シングルウィンドウ化の利用現状

シングルウィンドウ化については、稼働後におけるトラブルはほとんどなく安全稼働しており、利用率も港湾關聯シングルウィンドウ業務について見ると、稼働当初の平成15年8月の8.8%から平成16年4月には30.6%と順調に上昇している。

## 3.2 日本においてシングルウィンドウ化を支援する各システム

輸出入・港湾關聯手續のワンストップサービス(シングルウィンドウ化)の實現に際しましては、利用者にとって使いやすく、運用に当たってコストが低く、國際標準にも配慮し、手續面で簡素なシステムを構築してまいりました。

具体的には、港湾EDIシステム、通關情報處理システム(NACCS)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續、連携することにより、一回の入力・送信で、關係府省に對する全ての必要な手續きを完了することが可能になります。<sup>13)</sup> シングルウィンドウを利用するためには、港湾EDI、NACCS<sup>14)</sup>、乗員上陸許可支援システムの各システム全てにユーザー登録をし、各ユーザーIDを關連付ける必要があります。シングルウィンドウ化を支援する各システムの詳しい内容は、次のよう。

### 3.2.1. 通關情報處理システム(NACCS)

#### 1) 通關情報處理システムの概念

通關情報處理システム(NACCS)は輸入にあっては航空機や船舶の入港から貨物の取御し、輸入申告・許可・國內への引取まで、輸出にあっては貨物の保税地域への搬入から輸出申告、許可、航空機への搭載又は船舶への船積み、出港まで、の國際運送貨物にかかる一連の税關手續き並びに關聯民間手續をオンラインで處理するための電算システムである。<sup>15)</sup>

つまり、NACCSは、國際物流の上流から下流に至る様々な分野で業務を行う官民の利用者が、それぞれの業務に応じ適時適切にシステムを活用して情報を入出力することにより、利用者全体の業務處理の迅速化、効率化が図られ、以ってシステム處理の効果が發揮され、國際物流の迅速化、効率化等のメリットを全利用者が享受できるオンラインシステムであり<sup>16)</sup>、單獨行政法人通關情報處理センター(NACCSセンター)が管理・運營している。

#### 2) 通關情報處理システムの類型

NACCSは、税關と關連民間業界をオンラインで結び、國際貨物業務を迅速に處理します。システムは、航空貨物を處理しているAir-NACCSと海上貨物を處理しているSea-NACCSの2つのシステムがあります。

12) 伊東健治, 「UN/CEFACTによるシングルウィンドウの設置に関する勧告とガイドラインの概要」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, pp.42-43.

13) 關稅局稅關調查室, 輸出入・港湾關聯手續のシングルウィンドウ化の實現について(//www.customs.go.jp/tetsuzuki/sw/besshi1.pdf).

14) Nippon Automated Cargo Clearance Systemの略.

15) 菅原純, 「税關電算システムの現況について」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, 2003, 7, p.2.

16) 日本の貿易關聯事業者へのアンケート調査によると通關手續におけるNACCS利用の効果として「通關手續に要する時間が短縮された」が81.6%, 「通關業務が効率化した」が72.4%となっており業務の迅速化並びに効率化が圖られた實態がうかがわれる(貿易振興會, 貿易・港湾關聯手續のシングルウィンドウ化, 對日アクセス實態調査報告書, 平成14年7月, p.11).

### (1) Sea-NACCS(海上貨物通関情報処理システム)

Sea-NACCSは平成3年10月、海上運送貨物に係る輸出入通関業務等の税関手続を処理するために稼働を開始した電算処理システムです。本システムは稼働後システムの対象地域を順次拡大されてきましたが、平成11年のシステム更改により、その対象地域は全国へと展開されました。またシステム更改により、輸入にあつては船舶の入港から海上貨物の船卸し、輸入申告・許可、国内への引き取りまでまた、輸出にあつては、海上貨物の保税地域への搬入から、輸出申告・許可、船舶への船積み、出港までの一連の税関手続及び関連民間業務をオンラインで処理するシステムとなっています。

また日本における海上貨物の総輸出入許可件数のうち、約97%が当システムで処理されています。なおSea-NACCSは企業内システム等との電子データ交換(EDI)処理方式を基本とするシステムが構築されており、一部業務においては国際EDI標準であるEDIFACTによる情報交換が可能です(対象地域)。Sea-NACCSは全国の地域を対象としています。

### (2) Air-NACCS(航空貨物通関情報処理システム)

Air-NACCSは昭和53年8月、輸入航空運送貨物に係る一連の税関手続及び関連民間業務を処理するために稼働を開始した電算処理システムです。本システムの稼働当初は成田空港に到着する航空貨物に係る輸入業務に限定されていましたが、昭和60年には輸出業務も対象となりました。その後平成5年、平成13年と機能の一層の向上を図るためシステム更改が行われ、また、システム対象地域も順次拡大されており現在では輸入にあつては航空機の入港から航空貨物の取卸し、輸入申告・許可、国内引き取りまでまた、輸出にあつては

航空貨物の保税地域への搬入から、輸出申告・許可、航空機への搭載、出港までの一連の税関手続及び関連民間業務をオンラインで処理するシステムとなっています。

また、日本における航空貨物の総輸出入許可件数のうち、約99%が当システムにより処理されています。なお、Air-NACCSは企業内システム等との電子データ交換(EDI)処理方式を基本とするシステムが構築されています(対象地域)。Air-NACCSは成田、関西、新千歳、仙台、羽田、中部、小松、広島、岡山及び福岡の10空港を含む44地区を対象としています。

### 3) 通関情報処理システムの特徴

NACCSの大きな特徴は一つ目の特徴は航空會社・船舶會社または船舶代理店の入出港節次、積荷目録の提出、通関業者が行なう通関手続きをNACCSによって処理されて用上から用下の情報を有機的に連結させるということだ。二つ目の特徴は輸出入申告で区分一、区分二、区分三と選別するところである。二つ目の特徴はNACCSで手続きできる手続きは税関手続きだけではなく、たとえば農林水産省の動植物検疫、厚生労働省の食品検疫の手続きもNACCSを使って行うことができる。平成九年からインターフェース化が順次実施されている。<sup>17)</sup>

#### 3.2.2. 港湾EDIシステム

##### 1) 港湾EDIシステムの概念

港湾EDIとは、従来の港湾EDIシステム(平成11年10月供用)とシングルウィンドウシステム(平成15年7月23日供用)を総称した名称です。従来の港湾EDIシステムとは港湾管理者<sup>18)</sup>、港長<sup>19)</sup>に係

17) 福田誠、「関税行政の課題～適正・迅速セキュリティの更なる確保～」, 日本関税協会, 貿易實務ダイジェスト, 2004, 11. p.13.

〈表 3-1〉 通關情報處理システムの概要(平成17年3月31日現在)

	Air-NACCS	Sea-NACCS
導入時期	・輸入航空貨物：昭和53年8月 ・輸出航空貨物：昭和60年1月	輸出入海上貨物：平成3年10月
対象地域	・東京税関：成田地区等 9個 ・横浜税関：仙台地区等 8個 ・神戸税関：松仙地区等 5個 ・大阪税関：小松空港等 7個 ・名古屋税関：中部空港等 9個 ・門司税関：大地分區等 3個 ・函館税関：大船渡地区等 2個 (平成17年3月31日現在)	外郵出張所、航空システム單獨官署及び通關を行わない監視署を制く全ての官署
利用者	・税関：東京税関等 計54官署 ・民間：航空會社等 計270社(1,160事務所)	・税関：東京税関等 計196官署 ・民間：航空會社等 計1,985社(4,847事務所)
対象業務	・輸出業務 ・輸入業務	・輸出業務 ・輸入業務
運営體	・單獨行政法人通關情報處理センター	・同左
システム處理率	・輸出入許可件数：98.5%	・輸出入許可件数：96.5%

資料：山村武史,「税関電算システムの見直しについて」,日本關稅協會,貿易實務ダイジェスト,2003,7. p.3.

る申請・届出等の行政手続きの電子情報処理化を推進するため国土交通省・海上保安廳が港湾管理者と協力して開発した情報通信システムです。港湾EDIサーバーに申請・届出者と行政側(港湾管理者,港長)のメールボックスを設置することにより,申請・届出者は,本システムに接続している港湾管理者,港長に對する行政手続きを,本システムを介して實施する事が可能になります。

## 2) 港湾EDIシステムとシングルウィンドウ化との相違点

### (1) 対象業務の違い

従來の港湾EDIシステムとシングルウィンドウシステムとで申請可能な業務が異なります。最も大きな相違点は申請可能な申請先が以下の通り異なっている点です。従來の港湾EDIシステムは港長・港湾管理者・シングルウィンドウシステムは港長,港湾管理者,檢疫所,税関,入國管理局,保安部

署が申請先になる。

### (2) 入力畫面の違い

港湾EDIシステムでは,申請入力畫面が縦に長い1畫面であったのに對し,シングルウィンドウシステムでは,情報毎に分割したタブで區切った畫面構成に変更しております

### (3) 入力可能な文字

シングルウィンドウシステムにて入力可能な文字は,半角英數字(英字は大文字のみ)に限ります。

### (4) 入力可能な文字申請情報の一時保存(登録)を廢止しました

シングルウィンドウシステムでは,サーバに予め申請書類を作成・保存する事が出来ません。申請者バックでは,一時保存を行う事が出来ます。港湾EDIシステムでは,これまで通り,申請書

18) 港湾管理者に係る手続きには入港届,出港届,入出港届,係留施設等使用許可申請,荷役機械使用許可申請(一部の港)などがある。

19) 船長に係る手続きには入出港届・入港届・出港届,係留施設使用届,停泊場所指定願,夜間入港許可申請,移動許可申請,移動届,危險物荷役許可申請,危險物運搬許可申請などがある。



類の一時保存を行う事が出来ます。

**(5) 無通信時間の監視**

シングルウィンドウシステムにログイン後は、セッションタイマーにより無通信時間を監視します。従って、長時間放置すると、無通信タイムアウトとなり、申請書類の入力途中であっても入力データが破棄されます。再度、シングルウィンドウシステムをご利用になる場合、新たにログインして頂く必要があります。

**(6) 申請書類の保存日数**

シングルウィンドウシステムの申請書類のサーバでの保存日数は30日間です。しかし、当面は従来の港湾EDIシステムと同様に保存日数90日間て運用します。<sup>20)</sup>

**(7) 港コードの変更**

シングルウィンドウシステム供用後、従来の港湾EDIシステム及びシングルウィンドウシステムでは、港コードとして、基本的には國連コード(UN/LOCODE)のみ使用する事とし、これまで使用していたNACCS独自コードについては一部を除き、港湾EDIシステムでは使用しない事としそれに対応した國連コードを使用する事と致します。

**3.2.3. 乗員上陸許可支援システム**

乗員上陸許可支援システム(以下「乗員システム」という)は海港における乗員の上陸審査業務に関わる一連の手続きをインターネットを通じて行うことができるシステムです。

乗員システムは港湾業務を管理する国土交通省の港湾EDI(厚生労働省の検疫システム含)及び

通関業務を管理する財務省のSea-NACCSと連携し、シングルウィンドウを提供いたします。シングルウィンドウは現行関係省廳(港長・港湾管理者・税関・検疫・入管)にそれぞれ別々に提出していた「入港通報」,「入港届」及び「出港届」を一度の入力で関係省廳に提出できる仕組みです。入港通報・入港届及び出港届は,港湾EDI又はSea-NACCSをご利用頂き, 地方局等へ提出して頂きます。なお乗員上陸許可申請などを行う場合は, 乗員システムのホームページ<sup>21)</sup>から行います。提出された乗員上陸許可申請は, 地方局等において内容の確認・審査を行った上で乗員上陸許可書を交付します。申請者は, 乗員システムのホームページにアクセスすることで, 港湾EDI又はSea-NACCSを経由して提出した入港通報, 入港届及び出港届の現在の状態(受理, 審査中等)の確認並びに乗員上陸許可申請及び数次乗員上陸許可申請を行うことができます。<sup>22)</sup>

**3.3. 輸出入と港湾關聯シングルウィンドウの業務**

輸出入と港湾關聯手続きは大きく分ければ輸出入者のグループと船舶會社のグループと二つの手続きがいる。<sup>23)</sup>

**3.3.1. 輸出入關聯シングルウィンドウの業務**

**1) シングルウィンドウ化の以前**

輸出入申告,食品等輸入届等の輸出入關聯手續について、シングルウィンドウ化以前は、NACCS

20) [http://www.wave.or.jp/PortEDI\\_main.html](http://www.wave.or.jp/PortEDI_main.html)

21) <http://www.cps.immi-moj.go.jp>

22) 日本法務省入國管理局總務課出入國情報管理室,「乗員上陸許可支援システムの概要について」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, 2-4, 11. pp.31-37参照.

23) 關稅局稅關調查室,「輸出入・港湾關聯手續のシングルウィンドウ化について」, 日本財務省公報, ファイナンス 2004. 6. pp.17-19.

〈表 3-2〉

	手續名	提出先	システム名
輸入關聯手續	輸入申告	財務省税関	NACCS
	食品等輸入届出	厚生労働省検査所	FAINS
	畜産物輸入検査申請	農林水産省動物検査所	ANIPAS
	植物等輸入検査申請	農林水産省植物検査所	PQ-NETWORK
	輸入承認(確認)	経済産業省	JETRAS
輸出關聯手續	輸出申告	財務省税関	NACCS
	輸出許可・承認(確認)	経済産業省	JETRAS

と厚生労働省所管の輸入食品監視支援システム(F AINS<sup>24)</sup>、農林水産省所管の動物検査検査手續電算處理システム(ANIPAS<sup>25)</sup>、輸入植物検査手續電算處理システム(PQ-NETWORK<sup>26)</sup>、及経済産業省所管の貿易管理オープンネットワークシステム(JETRAS<sup>27)</sup>のインターフェース化によるワンストップサービスとして、NACCS端末から輸入申告と食品等輸入届出等の複数の手續を行うことが可能ではあったものの、パソコン上で展開する畫面が各各違っており、また、人力と送信は手續毎に行わなければならないという不便さが残っていた。

## 2) シングルウィンドウ化の以後

これをシングルウィンドウ化により、NACCS

24) Food Automated Import notification and inspection Networkの略語だ。1996年より稼働なこのシステムは、輸入食品情報の迅速な把握による水際検査の強化はもとより、他官廳と情報を共有すること等により輸入手續きを迅速かつ的確に處理しています。横浜検査所においては、このシステムの心臓部にあたるホストコンピューターの保守管理を行うとともに、食品等の輸入実績・検査・違反状況等についての全国統計を作成しています。

25) ANIPAS電子申請サブシステムは、動物検査に係る業務の一部をオンラインで實施可能とするシステムです。利用者は、動物検査所からアカウントを取得することにより、インターネットを通じてANIPAS電子申請サブシステムに接続し、業務を行うことができます。細い内容は、酒井一彰、シングルウィンドウ後の輸出入關聯システムの動向、日本關稅協會、貿易實務ダイジェスト、2004、3、pp. 46-63参照。

26) ANIPASともに1999年より稼働。

27) JETRAS(Japan Electronic open network TRAdE control System)とは輸出入許可・承認の申請から税関における輸出入許可・承認証の確認に至るまで、外國爲替および外國貿易法に基づき輸入手續を電子化したシステムです。

のシングルウィンドウ業務として、一つの畫面上で一回の入力と送信により複数の省廳に對する必要な手續が同時に行えるようにし、利用者の利便性向上を圖ったところである(表参照)。

また輸入關聯手續の實態として食品等輸入届出・動物等輸入検査申請及び畜産物輸入検査申請における届出・申請のタイミングが輸入申告と異なる場合があるが、シングルウィンドウ業務を効果的に使用することにより端末誤作の手数が軽減され事務の省力化を圖ることができるものである。

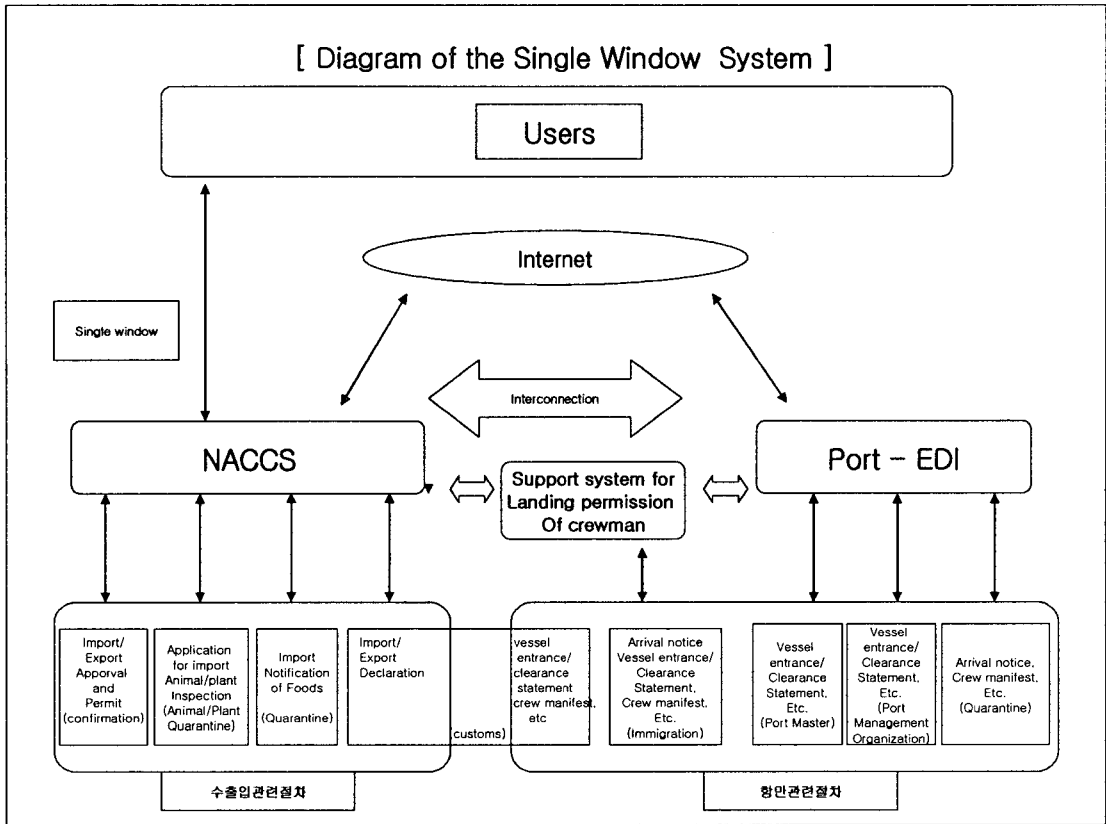
## 3.3.2. 港灣關聯シングルウィンドウ業務

### 1) 概要

外國貿易船の入港届等の港灣關聯手續についてシングルウィンドウ以前は電子申請が可能な税関に對してはNACCS、船長・港灣管理者に對しては港灣EDIシステムを利用して手續を行い、検査所及び入國管理局に對しては書面による提出を行っており、システムとマニュアル處理が混在した状態であった。

これらの手續をシングルウィンドウ化の取組みに際して、検査所が港灣EDIシステムの利用者となり、入國管理局が乗員上陸許可支援システムを新たに導入することにより、港灣關聯手續に關する全省廳の手續において電子申請を可能とするとともに、各システムを相互に接続・連携することにより、例えば入港届については、利用者が一つの畫面上で一回の入力と送信を行うだけで、入港

〈表 3-2〉 輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化の骨格



届を必要とする複数の関連省廳に一括送信できるようになった(圖表参照)。

また、利用者にとって使いやすいシステムを構築するとの観点から、シングルウィンドウ化の實現に併せて港湾EDIシステムの対象業務であって税關に對する業務(手続)ではない係留施設使用届、係留施設使用許可申請等について、NACCSから行えるようになっただけでなく、港湾EDIシステムからも船舶會社・船舶代理店等の申請者が利用する可能性の高いNACCS業務(税關手續業務)のうち11座振替方式によるとん税等納付について、2004年3月から港湾EDIシステムから行えるようになった。

さらに、積荷目録提出、積荷コンテナリスト提出等のNACCS業務(税關手續業務)についても港湾EDIシステムから行えるよう検討が進められているところである。

## 2) NACCSと港湾EDIシステムとの關係

港湾関連シングルウィンドウ業務についてはNACCS又は港湾EDIシステムどちらからでも利用できるが、一方のシステムを推奨するということではなく、どちらかのシステムを利用することにより港湾関連手續全體の電子化が進むことを期待しているところである。

## Ⅳ. 日本においてシングルウィンドウ化の推進の向後課題

### 4.1. 日本においてシングルウィンドウ化の推進上の問題点

輸出入・港灣關聯手續のシングルウィンドウ化の構想の段階で、輸出入・港灣關聯手續のワンストップ化の實現が大いに期待されていたが、實際に運用が開始されてみると利用性の面では、未だ改善すべき点が残っていると指摘が少なくない。例えば 實際はシングルウィンドウではなく、畫面を切り換えて入力するダブルウィンドウになっているため入力作業に手間がかかるシングルウィンドウにはなっているものの、その個別システムの稼働時間が違うために、シングルウィンドウとして使用できる業務が限られている、シングルウィンドウシステムに利用できる業務が限られている、などである。

またシングルウィンドウシステムを含め輸出入・港灣諸手續全體においてシステムに先立って行われるべきBPRが徹底されていないため手續の簡素化が不十分であり、申請書類、入力項目は諸外國に比しても依然多いと言わざるを得ない。それに申請書類や項目について電子化が不完全であり、書類での申請と電子申請が混在する中述末端な電子化に止まっている。<sup>28)</sup>

### 4.2. 日本においてシングルウィンドウ化の推進上の向後課題

#### 4.2.1. 課題の綜合

向後の具體的な推進課題については以下でこまごま指摘してあるが、一言で言うなら“民官協調により、徹底したBPRを斷行したうえで、コンプライアンス概念に基づいた諸制度を活用し、情報の共有化”を圖りながら完全電子化へ移行していくこと”ではないだろうか。

#### 4.2.2. 向後の具體的な推進課題

##### 1) 徹底な諸手續の簡素化(BPR)

紙による申請においても手續きがシンプルで、申請事項や申請書類が少ないにこしたことはない。この点は電子申請においても同様である。

従って政府はFAL條約(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)の早期批准を調べて、現在の輸出入状況や船舶の出入港事項を十分の把握の上、大幅にBPRを斷行し、必要最小限の諸手續とすべきである。また關係各省廳と港灣管理者の縦割りから生じる同種の申請書類についてはできる限り共通化、統一化を圖り、利用者の便宜を圖るべきである。

##### 2) BPRを前提とした諸手續の電子化の促進

現在日本での電子化は各省廳ごとに一定した進展を見えている。しかし、これからの電子化には大きな問題点がある。それは結局のところ、各省廳ごとのシステムの中であくまで部分最適に終始してしまっている点である。つまり、他システムとの提携が十分に考慮されていないため、データ交換が可能な形での電子化がなされていない場合が少なくない。電子化の効果が最大限に發揮されるのは、申請と關連されたすべての關係当事者が

28) 立花廣, 「輸出入・港灣諸手續の一層の効率化に向けて」, 日本貿易會月報, 2004, 6, No.615, p.17.

遅滞なく電子化に対応することができる環境が整備されて、シームレスな情報の流通と交換が可能となるときである。そうでなければ結局、業務の流れにおけるどこかの地点で、再申請や再入力などの労働力の浪費と余計な時間を費やすことになる。従って日本としては官官間・民官間・民間を結ぶ情報基盤の実現が急務であり、そのために電子申請の原則化やそれを前提としたインセンティブの附與、未電子化業者に對する支援策の時限的な導入、といった環境整備が重要である。

### 3) 情報の共有化

情報の共有化については、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廳および港灣管理者の間で共有すべきである。情報の共有化により、複数回申請している同種の書類・項目の反復を回避し、利用者の便宜に資すべきである。この点、行政としては“取得情報の目的外”使用の禁止”という点が問題となるが、例えば、輸出入・港灣關聯諸手續に限定し、申請者の同意を條件とした上で、共有化を圖るといった検討も必要ではないだろうか。いずれにしても、諸外國の例を参考に、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) コンプライアンス概念を活用した諸制度の構築と運用

日本においても自國の保安確保および貿易相手國が講ずる保安施策への對應は不可避の課題である。産業界としては、こうした動きについて、異を唱えるつもりはなく、むしろできる限り協調をしなければならぬ。日本經濟を支えていく上で、産業の國際競争力を強化していくこともまた重要であり、物流を阻害することなく、物流と兩立した形で保安を確保していく方策が求められる。こ

のように一見相反するような要請を解決する手段は、結局のところ、IT技術の積極的な利用とコンプライアンス概念の活用ではないだろうか。前者については記述したが、後者については、全ての事業者に對し一律に検査を軽減ないし免除すべきということではなく、保安優良企業にはインセンティブ措置として、それ相應の取扱をお願いしたいということである。

### 5) 民官協調體系の構築

以上の取り組みには眞正な意味で民官の協調が不可欠である。とりわけ、輸出入・港灣關聯手續は、關係省廳・自治体および民間側の關係者も多数に上ることから、非常に複雑な課題であることは間違いない。關係各省廳および官民が強力な連携を圖り、一丸となって取り組む必要がある。

## V. おわりに ～ 示唆占いとわが國の課題～

以上では 日本の輸出入・港灣手續のシングルウィンドウ化の推進現況と課題を具體的に探った。日本のシングルウィンドウ化の推進は向後韓國にも示唆する内容が多いと判断された。

韓國において通関ワンストップサービス化の推進背景を大きく仕分ければ優先的ではWCOその他國際機構の單一窓口推進の勸告だ。つまり、改正京都協約ではいろいろな政府機關が關連された輸入物品の検査。検査など通關の場合、税關に調停者の役割をするように規定してある。次では東北アジア物流中心ロードマップの7代課題で通関ワンストップサービス化の推進が選定されたことだ(2003年 8月)。また次では過去に構築された電算網

連係を基礎とする業務プロセスの改善が畫期的に必要な。つまり検査、檢疫機關の要件承認並びに税關通關手續き移行による二重申告で通關延引並びに物流費用の負擔が加重されて類似申告項目の統廢合によって申告項目の縮小並びに一括處理が必要になったことだ。このような背景に韓國において通關ワンストップサービスのその間の推進課程を考察して思えば次のよう。① 要件確認比率が2%以上である食品醫藥品安全廳などの8個の要件確認機關(要件確認の比重の92%)選定(2004.8) ② 輸入要件確認書類の申告項目の標準化のための實務T/Fチームの構成(2004.8) ③ 税關輸入申告書並びに要件確認申告項目の比べと検討(2004.9-12) ④ 2005. 1月 以後 要件確認機關との實務調整會議の開催 (7回) ⑤ 通關單一窓口システムのための電算開發の依頼(2005.3) ⑥ 構築方案の工面並びにシステムの開發範圍協議のための要件確認機關とのわーくしょっぷ並びに會議(2005.4-5) ⑦ 各機關に當たる法令の改正の検討會議 ⑧ 該當副署に關連法令並びに考試検討並びに改正の要請(2005.8) ⑨ ソウル税關にプレビュー會開催(2005.10)。

日本が進めてある輸出入と港灣手續のシングルウィンドウ化の推進を通して韓國において通關シングルウィンドウ化の向後の推進課題を提示すれば次と同じようだ。つまり、韓國において通關シングルウィンドウ化は包括的な民官協調體系の構築と徹底したBPRを斷行しなければならない。そしてコンプライアンス概念に基づいた諸制度を活用しなければならない必要がいて、情報の共有化と機關間の業務プロセスの調整が明確しなければならない。また通關シングルウィンドウ化の推進は關稅局を主導機關とする強い推進する必要がいて8個の要件確認機關と合同で申告項目標準化の調整作業が早く完了されなければならない。そして申告書式と申告人などについての關連法令などの

主要事項について改正作業も早く完了されなければならない。これとあわせて次世代 シングルウィンドウの推進計畫も樹立されなければならない。

## 參考文獻

- 關稅局税關調査室, 「輸出入・港灣關聯手續のシングルウィンドウ化について」, 日本財務省公報, ファイナンス 2004. 6.
- 關稅局税關調査室, 「輸出入・港灣關聯手續のシングルウィンドウ化の實現について」(//www.customs.go.jp/tetsuzuki/sw/besshi1.pdf).
- 菅原純, 「税關電算システムの現況について」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, 2003. 7.
- 金重勤, 「電子貿易のSingle Windowに關する小考」, 韓國關稅士會, 季刊 關稅士, 2005年 新年號.
- 大韓民國 關稅廳, 「海外關稅動向」, 第2004-6號, 2004. 3. 22.
- 徳正芳, 「輸出入及び港灣・空港手續關聯業務に係る業務・システムの最適化について」, イァナンス, 2005. 4.
- 貿易振興會, 「貿易・港灣關聯手續のシングルウィンドウ化」, 對日アクセス實態調査報告書, 平成14年7月.
- 朴光洙, 「Single Window, デジタル 韓國稅政新聞」, 2004. 1. 8, 第3565號.
- 福田誠, 「關稅行政の課題～適正・迅速セキュリティの更なる確保～」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, 2004. 11.
- 山村武史, 「税關電算システムの見直しについて」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, 2003, 7.
- 孫炳造, 「シングルウィンドウで行き道」, 韓國貿易經濟, 2004. 4, p.69.

伊東健治, 「UN/CEFACTによるシングルウィンドウの設置に関する勧告とガイドラインの概要」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, 日本法務省入國管理局總務課出入國情報管理室, 「乗員上陸許可支援システムの概要について」, 日本關

稅協會, 「貿易實務ダイジェスト」, 2-4, 11.

立花廣, 「輸出入・港灣諸手續の一層の効率化に向けて」, 日本貿易會月報, 2004, 6. No.615.

(株)ボレロドットネット, 「輸出入並びに港灣諸手續ウィンドウ化, 日本國內でも本格始動へ」, bolero update Vol.9, 2002.

酒井一彰, 「シングルウィンドウ後の輸出入關聯システムの動向」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, 2004, 3.

池ノ上功, 「輸出入・港灣連手續のシングルウィンドウ化その後に」, 日本關稅協會, 貿易實務ダイジェスト, 2004, 9.

UN/CEFACT, *Recommendation and Guidelines on establishing a single window*, Recommendation NO.33, Geneva, October, 2004, p.5.

[http://www.wave.or.jp/PortEDI\\_main.html](http://www.wave.or.jp/PortEDI_main.html)

<http://www.cps.immi-moj.go.jp>

## Situations and its Prospect of Single Window System for Customs One-Stop Service in Japan

Sang-Hyun, Han\*

### Abstract

The purpose of the paper is to analyze situations and its prospect of Single Window System for custom's one-stop service in Japan and to suggest effective application ways to improve of in Korea's Customs systems.

In response to the growing demand for lower trading costs and shorter and more predictable lead times with the advancement of the international trade supply chain, the Single Window System for import/export and port-related procedures was launched on 23 July 2003 in Japan. The concept of the Single Window System is to establish a comprehensive computer interface system that enables users to complete all import/export and port-related procedures required under different laws and regulations in a single input and single transmission. To realize the concept, the data elements and submission times of the various systems were harmonized, and manual procedures, such as quarantine and immigration, were computerized. Then, all the necessary systems, such as NACCS, Port EDI System, and Crew Landing Permit Support System, were interconnected as a Single Window System. Close cooperation among other governmental organizations and the private sector was a key factor in the successful development and smooth utilization of the System so that it fully met all parties' needs. It is anticipated that operating costs will be greatly reduced and trade facilitation will be enhanced as a result of the simplification of procedures. Korea Customs advocates the Single Window System as a best practice at ASEAN and WCO to contribute to the development of regional and international capacity building.

Key Words: single window system, custom's one-stop service, NACCS, port EDI system

---

\* Professor, School of Global Business, Namseoul University