

平成 15 年度
国際貿易における EDI 化調査特別委員会報告書

国際貿易分野における EDI の効果的導入に関する調査研究

平成 16 年 6 月

財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会
(ジャストプロ)

はしがき

1. 国際貿易における EDI 化調査特別委員会は、平成 15 年度の事業計画を「国際貿易分野における EDI の効果的導入に関する調査研究」とし、主として、次の 2 つの課題に取り組みました。第 1 は貿易取引の EDI 化に適合した環境整備のため、わが国の貿易関係業界における EDI 化率向上の方法とこれに関連するシステムについての調査研究、及び第 2 は国連 CEFACT/LG の調査研究をフォローすることです。

2. さて、JASTPRO はこれまで国際貿易手続の簡易化および電子商取引の促進を目指して、EDI のための国連 EDIFACT 標準の啓蒙普及およびその実現に向けた提言など数々の活動を行ってきました。輸出入・港湾物流の行政手続（B2G）においては、貿易関係官庁の主導の下で NACCS、港湾 EDI 等の官庁システムにおけるシングルウィンドウ化、CuPES によるペーパーレス化などに向けた取組みが本格化してきています。一方、企業間の貿易関連手続（B2B）においては、貿易金融 EDI(BOLERO、TEDI)、POLINET などがすでに運用を開始しています。

3. けれども、まだ紙ベースの業務も多数存在しており、EDI 化が進んでいない分野も多く、全体の業務量から見た EDI 化率は低いのが現状です。特に中小企業においては、システム関連要員等資源不足の問題もあり、EDI 化への対応が大企業に比べて遅れています。このため大企業や官公庁としても紙と EDI の両方に対応する必要があり、業界全体として EDI 化のメリットを十分に発揮できていないのが実態です。また、このような EDI 導入面での企業間格差の問題、即ち企業間のデジタルデバイド問題も早急に解決し、わが国貿易関係業界の全分野で IT 化のメリットを享受できるようにする必要があります。

4. そこで、本特別委員会の調査研究においては、海運、物流、港湾荷役、金融、損害保険等の貿易関係業界における JASTPRO のこれまでの各種調査研究を踏まえて、かつ、輸出入貨物申告システム、港湾物流情報システム等の最新情報、現在進行中のインターネットによる EDI、ebXML 等の利用可能性に関する情報の提供を含めて、国際貿易分野における EDI の効率的導入の可能性、その方法ならびにそれを実現するための具体的なシステムの在るべき姿について、事例も含めて調査研究を行い、わが国の貿易関連手続の一層の簡素化に向けての提言を行うことを目的としました。併せて、国連 CEFACT で取組んでいる電子ビジネスプロジェクトに関する事業活動をフォローし、国際貿易における EDI 化のソリューションに関する情報提供を通じてわが国貿易関係業界に寄与することを目的の一つに加えました。

5. 上記のような事業計画・目的に沿って、B2G 環境については、① G 7 加盟国の輸出入申告用フォーマットに関する WCO での標準化作業の現状、② 昨年 7 月 23 日に稼動を開始した輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化の現状、③ 税関手続申請システム (CuPES) の稼動状況について調査しました。また、B2B 環境については、① 鹿島誠之助氏（元住友商事・物流保険事業部長、元特別委員会委員）の報告、② 貿易金融 (Bolero.net および TEDI)

の活用事例、③（社）港湾物流情報システム協会の情報化取組みの現状と課題、④港湾物流情報化懇談会の情報プラットフォーム構想、④電子商取引推進協議会（ECOM）による EDI の普及状況の報告、⑤日本マルチペイメントネットワーク推進協議会の取組み状況、⑥横浜港コンテナ貨物情報システムと横浜ポータルサイトの稼動状況、⑦船社から見た電子商取引の課題、⑧損害保険に関わる電子商取引、⑨貿易金融（ボレロ）の現状と活用事例、⑩電子コラボレーションとわが国産業界における XML/EDI 実装動向、⑪港湾物流における EDI の効果的導入、⑫輸出入通関分野における EDI 化の現状、⑬わが国における ADR および ODR の取組み等について調査しました。

6. 国連 CEFAC/LG は、「オンライン ADR（ODR）に関する勧告案」および「ebXML 取引当事者協定書（ebXML TPA）」の開発に取り組んできました。しかし、昨年（2014）の第 9 回総会では、ODR 勧告案が議案書から削除されました。また、ebXML TPA については、LG は RosettaNet、EDIFICE および ESIA の協力を得て、RosettaNet TPA の開発に取り組みました。その最新版が第 9 回総会で承認され、LG の TPA に関する作業計画は一応終了しました。そこで、本特別委員会の事業計画の一環として、勧告第 26 号と RosettaNet TPA の比較検討を本報告書に掲載しました。

7. 電子貿易取引の環境整備が急速に展開する中で、本報告書に収録した調査研究成果が、電子商取引の導入を考慮されている貿易関係業界の参考に少しでも寄与することができれば幸甚であると考えます。終わりになりましたが、日常業務に忙殺されているにも拘らず、本特別委員会の委員、オブザーバーおよび事務局の皆さんが、委員会の運営、資料作成、論文執筆等に献身的にご協力下さいましたことに対して心から感謝申し上げます。

平成 16 年 3 月

（財）日本貿易関係手続簡易化協会
国際貿易における EDI 化調査特別委員会
委員長 朝岡良平

平成 15 年度国際貿易における EDI 化調査特別委員会委員名簿

委員長	早稲田大学名誉教授 商学博士	朝岡 良平
委員	トレーディア（株）情報システム部長	富沢 正道
委員	(株)損害保険ジャパン企業商品業務部海上事務グループリーダー	塩野 和弘
委員	(財)日本情報処理開発協会電子商取引推進協議会主席研究員	溝口 邦雄
委員	(株)UFJ 銀行 国際業務推進部次長	水谷 伸
委員	川崎汽船（株）総務・法務グループ主席監事	早坂 剛
委員	(社)港湾物流情報システム協会 専務理事・事務局長	山内 靖雄
委員	住友商事(株) 金融・物流事業部門 金融・物流総括部 部長付	四方田 章光
オブザーバー	財務省 関税局 業務課 調整係長	神戸 泰
オブザーバー	経済産業省 貿易経済協力局 貿易管理課 業務係長	内野 紀之
オブザーバー	国土交通省 総合政策局 情報管理部 情報企画課 専門官	古賀 弘孝
オブザーバー	(社)日本船主協会 関連事業部 課長	小畑 靖
オブザーバー	(財)日本貿易関係手続簡易化協会 理事	伊東 健治
事務局	(財)日本貿易関係手続簡易化協会 専務理事	治田 彰
事務局	(財)日本貿易関係手続簡易化協会 常務理事	若松 浩
事務局	(財)日本貿易関係手続簡易化協会 業務第二部長	八木 一

平成 15 年度
国際貿易における E D I 化調査特別委員会報告書
「国際貿易分野における E D I の効果的導入に関する調査研究」

目次

はしがき

委員名簿

目次

序論

1 .平成 15 年度国際貿易における E D I 化調査特別委員会の活動 - - - - -	1
1. 第 1 回会議（平成 15 年 7 月 30 日）	
2. 第 2 回会議（平成 15 年 8 月 27 日） - - - - -	2
3. 第 3 回会議（平成 15 年 9 月 30 日）	
4. 第 4 回会議（平成 15 年 10 月 22 日） - - - - -	4
5. 第 5 回会議（平成 15 年 11 月 12 日） - - - - -	5
6. 第 6 回会議（平成 15 年 12 月 17 日） - - - - -	7
7. 第 7 回会議（平成 16 年 1 月 21 日） - - - - -	9
8. 第 8 回会議（平成 16 年 2 月 18 日）	
9. 平成 15 年度 E D I セミナー開催 - - - - -	10
2 .平成 15 年度 CEFAC T/LG の活動 - - - - -	11
1. LG の任務と作業計画	
1. 1. UN/CEFACT の常設作業グループ	
1. 2. LG に課せられた任務	
2. 新規の勧告（案）または成果物の開発 - - - - -	12
2. 1. 勧告第 31 号「電子商取引協定書」の普及	
2. 2. 勧告第 32 号「電子商取引に関する自己規律（行動規範）」の普及	
2. 3. 認証期間と契約する場合のモデル条項	
2. 4. 電子署名のクロスボーダー認証	
2. 5. LG と ITPWG との貿易手続きの法的諸問題に関する 合同プロジェクト - - - - -	13
2. 6. アフリカにおける e-Commerce の準備状況の調査	
2. 7. 法廷外紛争（ADR）およびオンライン紛争処理（ODR）	
2. 8. UN/CEFACT の eBusiness プロジェクトへの協力 - - - - -	14
2. 9. UN/CEFACT の「統一ビジネス協定書および契約書」プロジェクト	

2. 10. 取引当事者協定書	16
3. LG の潜在的作業計画の進捗状況	17
3. 1. 国際私法 (International private law)	
3. 2. データ保護 (Data protection)	
3. 3. 流通性 (Negotiability)	
3. 4. 電子納税 (Electronic tax filing)	
3. 5. 電子請求 (Electronic billing)	
4. 協力、渉外および啓蒙活動	17
4. 1. LG サブグループへの支援活動	
4. 2. UN/CEFACT の他の作業グループおよび他の国際機関との渉外活動	
4. 3. 会議、プレゼンテーション、ウェブサイトなどによる LG の 作業計画の啓蒙活動	
5. UN/CEFACT 第 10 回総会の報告	18

第 1 部 総論

・ 電子商取引当事者協定書 (TPA) への取組み	
勧告 26 号と RosettaNet TPA の比較	21
1. はじめに	
2. ebXML TPA から RosettaNet TPA へ	
3. RosettaNet TPA と勧告第 26 号の比較	24
4. 結び	35
・ 港湾物流における EDI の効果的導入について	37
1. はじめに	
2. 効果的な港湾物流実現には EDI 対応が不可欠	38
3. 港湾物流分野に必要な EDI ネットワークの構築	39
4. 港湾物流分野における EDI の普及拡大に向けた提言	42
・ 電子ビジネスコラボレーションと我が国産業界における XML / EDI 実装動向	44
1. インターネット、電子商取引、EDI の普及状況	
2. ECOM における電子ビジネスコラボレーションの実証推進プロジェクト	54
3. 我が国産業界における ebXML の実装状況	59

第2部 各論

・ ADR及びODRについて	67
1. ADR及びODRの標準化・活性化が叫ばれる主な理由	
2. ADRに関する我国の取組み	68
3. ADRの種類	71
4. ADR発展の為の考察（ADRに求められるもの）	72
5. ODRに就いての考察	77
6. （参考）ECの取組み	79
・ G7申告フォーマットの概要と分析	84
1. G7申告フォーマット標準化・簡素化の経緯	
2. 目的と意義	86
3. G7申告フォーマットの内容と仕様	89
4. G7各国の対応状況	91
5. G7申告フォーマット（プロトタイプ）の分析（私見）	92
6. 課題/問題の提起	93
7. 課題の解決策（糸口）	96
巻末資料（Kyoto Principles; 参考URL）	98
・ 船会社から見た電子商取引の現状と課題	106
1. はじめに	
2. EDI化の現状	
3. 物流業界におけるEDI化阻害要因	116
4. 終りに	119
・ 貿易金融EDI（ボレロ）の現状と活用事例	120
1. はじめに	
2. アジアの国際物流におけるウエイト～海上貨物の動向	
3. 貿易書類からみたアジアの重要性	121
4. グローバル物流の大きな流れ	122
5. 世界の工場～アジアメーカーの望む輸出入サービス	
6. アジア主要国（中国、香港、台湾等）の動き	123
7. アジアにおけるボレロ普及の必要十分条件	128
8. 最近のSwift及び金融機関の動き	
9. 今後の方向性	131

・ 損害保険に関わる電子商取引 - - - - -	132
1. はじめに	
2. 本邦の外航貨物海上保険の概要	
3. 外航貨物海上保険の電子商取引に関わる九つの特徴 - - - - -	135
4. 損害保険業界のこれまでの EDI 化への取り組み状況 - - - - -	138
5. 取り組みへの一考察 - - - - -	142
6. 損害保険業界としての今後の取り組み - - - - -	144
7. 最後に - - - - -	147
・ 港湾物流分野における EDI 普及の現状 - - - - -	150
1. 官民ネットワークの進展と計画概要	
2. 港湾物流情報ネットワーク (POLINET) の概要 - - - - -	153
3. EDI 促進のための課題と改善方策 - - - - -	157
・ 輸出入通関分野における EDI 化の現状 - - - - -	161
1. 輸出入通関分野における EDI 化の経緯	
2. 更改 Sea-NACCS - - - - -	163
3. netNACCS - - - - -	167
4. 税関手続申請システム (CuPES) - - - - -	170
5. NACCS とワンストップサービス - - - - -	173
6. JETRAS (貿易管理オープンネットワークシステム) - - - - -	175
7. 輸入海上貨物 入港から許可までの時間的推移 - - - - -	178
8. NACCS と貿易関連手続民間システムとの連携 - - - - -	180
9. 最後に - - - - -	182

巻末

1. 国連勧告一覧表
2. UNSMS (国連標準メッセージ) 開発経緯一覧表
3. 索引

序論

1. 平成 15 年度国際貿易における EDI 化調査特別委員会の活動

本特別委員会は会議を 8 回開催しました。以下、各会議における主要課題について報告します。なお、詳細については、本報告書に掲載されている報告を参照して下さい。

1. 第 1 回会議（平成 15 年 7 月 30 日）

1.1 平成 15 年度の事業計画について

事務局より、本年度の調査課題を「国際貿易分野における EDI の効果的導入に関する調査研究」とし、事業計画の主要目的が説明されました。

- ① 貿易取引の EDI 化に適合した環境整備のため、当協会のこれまでの各種調査研究をさらに深めること。
- ② 貿易取引全体の業務量から見た EDI 化率の向上のための方法について国際貿易の各分野の事例に即して調査・研究を行うこと。
- ③ 前記②に関連して在るべきシステムの姿について調査・研究を行うこと。
- ④ SMEs（中小企業）を念頭に置いて、国連 CEFAC と OASIS が共同で進めているインターネット EDI（ebXML）の国際標準化などの諸問題の検討状況をフォローし、最新情報を貿易関係業界へ提供すること。

1.2 鹿島誠之助氏「貿易電子化を阻害するもの」

鹿島氏（e コマース研究所長）より下記の論点について説明がなされ、続いて質疑応答が行われました。

- I. 電子化の概要
- II. 停滞の原因と考えられる要素
 - (1) ITバブルの破裂、経済的停滞・不況
 - (2) 費用対効果
 - 1) 貿易電子化の効果
 - 2) 現状分析
 - (3) 多数の参加が得られない理由－貿易特有の問題
 - (4) 日本特有の問題
 - 1) 伝票主義
 - 2) 標準化と日本語
 - 3) ひとの問題
- III. 今後の展望
 - 1) 行政システムとの接続
 - 2) ユーザー拡大の努力

本年度の事業計画を達成するために、本日の討議の中に出てきた EDI 化の現状と問題点を考慮して委員会活動を行うことになりました。

1.3 第 9 回 UN/CEFACT 総会¹および CEFACT/LG の活動に関する報告²

本件に関連して、最近の UN/CEFACT の動向について報告がありました。

2. 第 2 回会議（平成 15 年 8 月 27 日）

2.1 貿易金融 EDI の活用事例：アジアでの Bolero.net

次の点について報告され、その後討議に入りました。

①米国の ACE (Automated Commercial Environment) 導入経緯

②香港、中国における動き、及びボレロ展開モデル（含む日本と韓国）

* 香港－The DTTN(Digital Trade & Transportation Network)構想

TOBI(Tradelink, Otto, Bolero Interface)プラットフォーム

AMS 対応

* 中国－決済を含めた全面電子化移行(2004)を担当している Zoom Commerce

社によるロードマップ、及び関連する法整備に対する懸念

③ボレロの銀行サービス。

2.2 貿易金融 EDI の活用事例：TEDI と NACCS 連携等

TEDI (TEDIANET) を起用したシンガポール向け薄板鉄板輸出が事例として報告され、引き続き CuPES と NACCS の関係、TEDI と NACCS 連携のメリットなどについて意見交換が行われました。

3. 第 3 回会議（平成 15 年 9 月 30 日）

3.1 港湾物流業界の情報化：取り組み現状と課題

(社) 港湾物流情報システム協会（港シ協）より報告がなされ、港シ協が提供している POLINET に関連して意見交換が行われました。

①港湾物流におけるトータルオルガナイザーは港湾運送事業者です。

②トータルオルガナイザーの効率的な業務遂行には情報化対応が不可欠であるにもかかわらず、貿易と物流に携わる全業種・全ネットワークとの連携が系統的に取れないのが現状です。

③新たなインフラ（ネットワーク基盤）の構築が必要で、その構築方策には次の 4 通りの選択肢が考えられます。

¹ 「JASTPRO－貿易手続簡易化のために－」（通巻 300 号）。

² 「平成 14 年度貿易手続簡易化特別委員会報告書」14－17 頁。

- 1) 関係業界が自前で作る。(困難)
 - 2) 既存の官・民ネットワークの何れかに集約する。(困難)
 - 3) 官民・民々間ネットワークの相互連携を推進する。(現状では次善の策)
 - 4) 港湾物流情報プラットフォーム(PF)を構築する。(すぐには困難)
- ④新たなインフラ(ネットワーク基盤)構築検討上考慮すべき要素は下記の通りです。
- a) 事業者が求めるネットワーク機能。
 - b) 港湾物流分野を巡る情報化動向。
- 2005年のネットワーク相互連携実現を目指して5つの動きがあります。
- 1) 日本政府の電子化計画
 - 2) 貿易金融EDIとの連携
 - 3) 港湾物流情報化PF構築構想
 - 4) 各国のテロ防止対策と国際物流情報化対応
 - 5) XML/EDIの導入・普及。
- ⑤港湾物流関連EDIネットワーク相関図と各領域を見ると、ネットワークは相互に重なり合っていますが、いずれのネットワークも輸出入関連業務の全てをカバーしていません。
- ⑥相互連携の選択肢は2通りです。
- POLINET と Sea-NACCS
 - POLINET と 貿易金融EDI。
- ⑦港湾物流情報システム協会が提供しているネットワーク機能。

以上の説明の後意見交換が行われましたが、その中で、次の点が指摘されました。

- ①港湾運送業界は従来の縦割り行政や各業界の縦割り制度や自己都合の弊害を認識しつつも、一本化に向けて関係官庁に対しPOLINETのSea-NACCSの接続を提言している。
- ②港湾物流業界の手続簡易化には痛みを伴う側面が必ず有り、従って抵抗もある。
- ③D/R伝送率の低さを向上させるためには何らかのインセンティブが必要である。
- ④EDIよりも紙で情報を要求するローカルプラクティスが未だ強く存在する。
- ⑤最終的には、法制度の改正による強制的実施しかない。
- ⑥SMEsはEDI化について非常に関心が低いといえる。
- ⑦外船社では特にEDI化への必要性や考え方が異なるケースが多い。日本の船舶代理店は船社の指示に従わざるを得ないし、メリットが無ければ船社へ提言はしないのではないか。

3.2 港湾物流情報化懇談会について

平成 15 年度港湾物流情報化懇談会の「今後の取り組みについて」と題する資料に基づいて討議を行いました。

本懇談会の背景は極東におけるわが国の港湾の地位の低下や競争力の回復対策です。昨年度の懇談会からの継続で、本年度は港湾物流業務の現況分析調査を F C L 対象で行うことになっています。「業務分析作業チーム」が設置され、その実務担当である野村総研が関係者からのヒアリング作業を鋭意行なっています。ヒアリング作業は 10 月中に終えて、12 月 25 日ごろ開催の懇談会にその結果が報告されることになっています。港湾物流情報プラットフォームは昨年度のイメージの通りで新たに構築するというものではなく、使用言語を統一して、昨年度のデータなどをフル活用する予定です。

4 . 第 4 回会議 (平成 15 年 10 月 22 日)

4.1 日本における E D I の普及状況 (中小企業を含めての企業間 E C の普及)

このテーマで、わが国における EDI、インターネット EDI、電子商取引の普及状況、ECOM における電子ビジネスコラボレーションの実証推進プロジェクト、およびわが国の産業界における ebXML の実装状況などについて報告があり、これに基づいて討議が行われました。主要内容は次のとおりです。

4.1.1 E D I , インターネット E D I の普及状況

- ①わが国の企業総数は 166 万社 (1999 年)。内中小企業は全体の 99% (165 万社) です。(個人事業者を除く。)
- ②中小企業を含めてインターネットの接続環境は整っていると想定できます。³
- ③中小企業を含めた日本の企業間取引の導入率は約 8% です。⁴
- ④日本全体の従業員 100 人以上の企業では EDI 利用状況は 33% です。3 年間の平均伸張率は 18% と高い水準にあります。EDI 利用の高い産業は、卸売・小売業・飲食店 (44%)、製造業 (42%)、金融・保険業 (37%) となっています。
- ⑤100 人以上の企業では、インターネット EDI の導入が急拡大しています。LAN を構築している企業は約 9 割 (85%) に達しています。⁵
- ⑥JEDIC (EDI 推進協議会) 傘下の企業の EDI 実施状況は高い水準にあります (78%)。
- ⑦EDI の通信形態として、インターネット EDI の活用が拡大しています。(JEDIC 傘下、5 年間の平均伸張率は 40%。)

³ 平成 14 年版 情報通信白書。

⁴ 平成 13 年版 事業所・企業統計調査。

⁵ 平成 13 年 通信利用動向調査報告書

- ⑧新しいEDI標準フォーマットとして、XML/EDIの導入が進んでいます。(JEDIC傘下の企業のアンケート)2002年11月時点で、導入済みを含めて今後3年以内にXML/EDIの導入を計画している企業は126社(30%)です。⁶
- ⑨インターネットEDIは、インターネットEDI(not XML)、ベーシックXML/EDI、及びコラボレーションXML/EDIに分類できます。
- ⑩EDIの普及の大きな問題点は、「環境の未整備、システム構築が難しい、伝票形式が異なる」です。

4.1.2 ECOMにおける電子ビジネスコラボレーションの実証推進プロジェクト

共通プラットフォームの標準化(ebXML)事業では、ebXMLアジア会議(11カ国、25組織)メンバー間でebMS(Messaging Service)の相互接続実験中です。平成14年度末からは企業間統合基盤整備のため、6業界(8プロジェクト)において雛形の整備(含むトレーサビリティ実験)に取り組んでいます。更に、平成15年度からは流通システム開発センターと連携し、ナショナルリポジトリの構築を実施中です。6業界と関連8プロジェクトは、次のとおりです。

- ・鉄鋼—日韓合同プロジェクト・鋼材トレーサビリティ
- ・電気電子—仕様書交換・カスタム部品
- ・物流—小口混載貨物
- ・住宅設備—受発注
- ・旅行—旅館情報化
- ・書籍—流通トレーサビリティ。

4.1.3 我が国の代表的産業界における ebXML の実装状況及び TEDI と PAA の関係

①流通業界、②旅行業界、③電子情報機器・部品業界(JEITA)、④情報機器・電子部品の民間コンソーシアム(RosettaNet)、⑤建設業界⑥貿易業界(TEDI)、⑦航空宇宙業界、⑧塗料業界、⑨化学業界、⑩繊維業界、⑪港湾物流業界。

5 . 第5回会議(平成15年11月12日)

5.1 G7イニシアチブとシングルウィンドウの稼動状況

5.1.1 G7イニシアチブ

G7(WCOベース)加盟国の輸出入申告用のフォーマットを、共通のデータエレメントを選別し、UN/EDIFACT標準に基づいて共通電子申告フォーマット化する作業が進められています。WCOベースで2001年末にバージョン1.0が出来、今年(2003年)6月

⁶ 国内外のEDI実態調査報告書、2003年版。

にバージョン 1.2 が出来、更に 2005 年にはセキュリティ面を加味した新しいバージョン 2.0 が出来ることになっています。この 2 年間に果たして何処まで協同歩調が取れるかはコストメリットの観点から分かりません。各国事情では、カナダはすでに対応可能とのことで実際のユーザー待ちであり、英国では 2003 年 10 月下旬から 6 か月のトライアルを行い 2007 年には CHIEF に本格的に取り入れることになっています。米国でも段階的实施ですが、ACE の 2007 年の本格稼動に合わせて本格的に実施することです。欧州の他国は不明です。日本は 2005 年を目途に作業をしています。

5.1.2 シングルウィンドウの稼動状況

7 月 23 日に稼動開始した「輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ (SW) 化」の背景は、政府の eJapan 推進委員会へ経団連から出された港湾関係手続のシングルウィンドウ化提案を当時の塩川蔵相が 2001 年に受けた (塩川イニシアチブといわれる) のが発端です。稼動状況は 9 月末時点で全体の 12.7% で、3 ヶ月弱の期間としてはまずまずかと考えられます。NACCS 関係でも 3 割ほどの申し込みがあり、今のところ月を追って利用者は増加傾向にあります。稼動後のフォローアップにも努力をしており、ユーザーの声を聞くように心掛けています。PR が不十分だとか、システムの問題ではなく制度面の問題が残っているとかの意見も聞いています。出来るところから使っていくという船社や代理店の声も聞いています。今後も利用向上のために木目細かな PR に努めたいと考えています。SW の導入前に JETRO が行った海外の SW の実施状況調査では、シンガポール、韓国、台湾のみで実施しているとのことでした。シンガポールについては、都市国家でフリーポートであり、関税がないことも念頭において比較する必要があります。

5.2 税関手続申請システム (CuPES) の稼動状況

CuPES (Customs Procedure Entry System) は 2003 年 3 月 10 日に稼動開始し、5 月 26 日にインターネット接続開始しました。CuPES の対象業務、利用者の登録手続、利用手数料および利用状況は次のとおりです。2004 年度に刷新のためのヒアリングを予定しており、2005 年度には最適化計画が作成される予定であるということです。

5.2.1 CuPES の対象業務：

- ①一般申請等業務：原則として、既に NACCS (通関情報処理システム) の対象手続を除く、書面により行なわれている全ての税関関連の申請・届出等手続で、現在 469 手続業務となっています。手数料等の納入が前提となって許可される手続きについては対応システムが導入されるまで対象外です。
- ②添付書類関連業務：インボイス等の添付書類は電子的に提出が可能。但し指定使

用のフォーマットに適合していること。

5.2.2 利用者の登録手続：

税関 HP から登録手続の情報を入手することができます。NACCS 利用者はインターネット又は NACCS 回線からの接続が可能ですが、NACCS 利用者以外はインターネットからの接続となります。

5.2.3 利用手数料：

無料です。但しインターネット関連の費用は利用者の負担となります。

5.2.4 利用状況：

10 月現在で月間約 3000 件。利用申込みは 600 社、1200 事業所となっています。利用の多い許可申請手続は①指定地外/船陸/船舶間交通許可申請、②免税コンテナ再輸出期間延長承認申請、③内貨船機用品積込承認申請、④指定地外積卸許可申請、⑤船用品の仮陸揚届出、⑥農林漁業用重油等振替承認申請の順となっています。かかる実績の公表は未だ行われていませんが、全体の 2%程度の利用と考えられます。電子インボイスの実績は僅か月間 300 件ほどです。荷主の利用は少なく 50 社程です。

5.3 マルチペイメントネットワーク：概要と取組状況

日本マルチペイメントネットワーク協会より、マルチペイメントネットワーク (MPN) の構想、仕組み、MPN の種類およびその現状について説明があり、意見交換がなされました。MPN は 2004 年 4 月から本格稼動するということです。

6 . 第 6 回会議 (平成 15 年 12 月 17 日)

6.1 インターネット横浜港ポータルサイトの紹介：Y-CON24 (横浜港コンテナ貨物情報紹介) について

横浜港で平成 15 年 10 月 20 日より始まった EDI 化、即ち横浜港コンテナ貨物情報システムについて説明がなされ、質疑応答が行われました。

- ①貨物搬出 (輸入コンテナの搬出、空コンテナのピックアップ) の可否が Web 上で簡単 (登録不要) かつ無料で照会できます。携帯電話 (i-mode, j-sky, ez-web に対応) からの照会も可能です。横浜港海上コンテナ予約搬出入システムが統合されています。
- ②特徴としては、ターミナルオペレータからの情報を提供しているので、Sea-NACCS を利用していない船社のコンテナについても照会が出来ます。Y-CON24 に参加しているターミナル (本牧 D 4 = A P L、大黒 C 4 = 日本郵船、南本牧 C 1, 2 = マー

スク) の情報は全てこの web サイトから照会が可能です。

③管理運営主体は財団法人横浜港埠頭公社です。

6.2 米国向けコンテナへのセンサー取付けの動きについて

6.2.1 “Customs and Border Protection (CBP)”

2001年9月11日の米国多発テロ事件を契機として、米国は国内防衛体制を整えつつあります。即ち“Department of Homeland Security”の設立及びその下部組織としての“Customs and Border Protection (CBP)”の2003年3月1日の立ち上げです。CBPは、旧US Customsの大部分、Immigration Inspector、Border Patrol、Agriculture Border Inspectorの役割を旧来の所管役所から切り離して担うことになったのです。

6.2.2 “C-TPAT (Customs-Trade Partners Against Terrorism)”の狙いと現状

2001年11月に旧US Customsから提案された“C-TPAT”は、その後を受けたCBPによると2003年11月現在で約4700社が締結済みということです。C-TPATは2002年1月17日に提案されたCSI (Container Security Initiative)と相俟って米国のテロ対策構想の根幹をなすものです。C-TPATの狙いは米国輸入貨物の識別にあります。即ち輸入貨物を“high risk”なのか“low risk”なのかの何れかに識別して、後者に対し“green lane”待遇を与え輸入手続の迅速化を図ろうというもので、それ以外の貨物については慎重なチェック体制を目指しているようです。C-TPATは“low risk”貨物の判断基準として重要な意味を持っています。即ち“With C-TPAT shippers sending their goods through CSI Ports, via C-TPAT carriers, to C-TPAT importers in the United States”は“low risk”であるという図式が考えられます。

6.2.3 C-TPATの次のレベル

このような目的に沿って、CBPは、C-TPATをより有意義なものにするために、次のレベルに移行する方針を打ち出しています。

①C-TPAT Validation Programの開始

②Foreign-based ManufacturersへのC-TPAT参加促進

6.2.4 “Smart, Secure C-TPAT Container”導入の動き

“C-TPAT”と“CSI”によりsecurityを確保するとしても、最後に残る問題点は、コンテナが運送途上で好ましからざる手を加えられることです。そこで、“Smart, Secure C-TPAT Container”を使用することが“the essential piece of building the green lane of legitimate commerce into US”としており、その対策として、次の2点が検討されています。①“high security seal”問題と②“smart container”問題

です。“smart container”は次の3点を最低限カバーする必要があるとされていますが、具体像は未だ明らかではありません。①A Sensor inside the Container, ②that CBP can read, and ③that says whether it has been opened. しかし、実証実験は開始された模様です。

7. 第7回会議（平成16年1月21日）

7.1 電子ビジネスコラボレーションと我が国産業界におけるXML/EDI実装動向

本年度委員会報告書用に執筆された資料に基づいて、わが国における電子商取引の普及状況、ECOMにおける電子ビジネスコラボレーションの実証推進プロジェクト、わが国の産業界におけるeXMLの実装状況などについて説明されました。⁷

7.2 ADR及びODRについて

ADRに関するわが国の取組みの現状、新仲裁法の制定と特徴、ADRの種類、ODRなどについて報告がなされました。⁸

7.3 G7申告フォーマットの概要と分析

G7申告フォーマットの標準化・簡素化の経緯、G7加盟国の対応状況などを中心に報告書の概要が説明されました。⁹

7.4 輸出入通関分野におけるEDI化の現状

EDI化の経緯、更改Sea-NACCS、netNACCS、税関手続申請システム（CuPES）、ワンストップサービス、JETRAS、NACCSと貿易関連手続民間システムとの連携などについて説明されました。¹⁰

8. 第8回会議（平成16年2月18日）

8.1 損害保険に関わる電子商取引

わが国の外航貨物海上保険の現状、外航貨物海上保険の電子商取引に関わる特徴、損害保険業界のEDI化への取組みの現状と今後の見通しなどについて報告され、質疑応答が行われました。¹¹

⁷ 第1部総論 III. 電子ビジネスコラボレーションと我が国産業界におけるXML/EDI実装動向（溝口 邦雄氏）

⁸ 第2部各論 IV. ADR及びODRについて（早坂 剛氏）

⁹ 第2部各論 V. G7申告フォーマットの概要と分析（四方田 章光氏）

¹⁰ 第2部各論 X. 輸出入通関分野におけるEDI化の現状（富澤 正道氏）

¹¹ 第2部各論 VIII. 損害保険に関わる電子商取引（塩野 和弘氏）

8.2 貿易金融 EDI (ボレロ) の現状と活用事例

アジアの国際物流におけるウェイト、海上貨物の動向、貿易書類からみたアジアの重要性、グローバル物流の大きな流れ、世界の工場としてのアジアのメーカーが望む輸出入サービス、アジア主要国における輸出入サービスの電子化、電子手続化の推進状況などについて報告され、質疑応答が行われました。¹²

8.3 船会社から見た電子商取引の現状と課題

船会社の社内業務の効率化のためのEDI化、顧客サービスのためのEDI化、米国のテロ対策に関連したEDI化、物流業界におけるEDI阻害要因などについて報告され、質疑応答が行われました。¹³

8.4 港湾物流における EDI の効果的導入について

効率的な港湾物流実現にEDI対応が不可欠であること、港湾物流分野に必要なEDIネットワークの構築、港湾物流分野におけるEDIの普及・拡大に向けた提言などについて報告され、質疑応答が行われました。¹⁴

9 . 平成 15 年度 EDI セミナー開催

平成 15 年度 EDI セミナーは、平成 15 年 10 月 8 日芝パークホテルにおいて開催されました。セミナーの演題および講師は次のとおりです。

- ①「UN/CEFACT が進めるビジネスコラボレーションの世界一次世代 EDI に向けてー」
講師：伊東 健治氏 (国連 CEFACT 副議長、(財)日本貿易関係手続簡易化協会 理事)
- ②「電子商取引の法的側面：電子商取引当事者協定書 (TPA) への取組み」
講師：朝岡 良平氏 (早稲田大学名誉教授)
- ③「電子ビジネスコラボレーションと我が国産業界における XML/EDI 実装動向」
講師：溝口 邦雄氏 (電子商取引推進協議会主席研究員)

(朝岡 良平)

¹² 第 2 部各論 VII. 貿易金融EDI (ボレロ) の現状と活用事例 (水谷 伸氏)

¹³ 第 2 部各論 VI. 船会社から見た電子商取引の現状と課題 (早坂 剛氏)

¹⁴ 第 1 部総論 II. 港湾物流におけるEDIの効果的導入について (山内 靖雄氏)

2 . 平成 15 年度 CEFACT/LG の活動

1 . LG の任務と作業計画

1.1 UN/CEFACT の常設作業グループ

国連CEFACTは、第8回総会（2002年5月）で組織改革を行い、これまで6つあった常設作業グループを①TBG(国際貿易・ビジネスプロセスグループ)、②ICG（情報コンテンツ管理グループ）、③ATG（応用技術グループ）、④TMG（技術・方法論グループ）および⑤LG（法律関係グループ）の5つに再編しました¹⁵。第9回総会（2003年5月12日 - 15日）後に開催されたLGの会議は、第4回（2003年6月4日、Newcastle）、第5回9月29日 - 30日（Geneva）、第6回（12月8日 - 9日、Philadelphia）および第7回（2004年3月8日 - 9日、Bonn）です。本稿では、第5回会議報告書¹⁶および第6回会議報告書¹⁷およびLGの作業計画¹⁸に基づいて、2003年の活動状況を説明します。

1.2 LG に課せられた任務

LG に課せられた主要任務は次のとおりです。

- 法的手順（legal processes）および法律問題（legal issues）の分析、調査および検討
- より効率的な法的手段および手続を阻害する要因の確認
- このような阻害要因を除去するための具体的な提案
- UN/CEFACT 勧告（案）の起草
- 最善の法的実務を支援するガイドラインの開発、公布および普及
- UNCITRAL および ICC のような他の機関が取り組んでいる事業への協力および、必要な場合、積極的な参加
- UN/CEFACT の他の常設作業グループおよび臨時作業グループの取り組んでいる作業に対して、要請がある場合、法的問題に関する助言および協力の提供、ならびに当該作業の法的諸問題の形成への寄与

上記の任務にしたがって進められている LG の作業を絶えず作業計画に記載しています。以下の作業計画は、2004年3月開催のLG第7回会議で承認することになっています。

¹⁵ Proposal for Future Structure and Organisation of the UN/CEFACT Permanent Working Groups (TRADE/CEFACT/2002/8/Rev.1, 27 June 2002).

¹⁶ Report of the Fifth Meeting of the UN/CEFACT Legal Group (CEFACT/LG/12/Rev.2, 26 October 2003).

¹⁷ Report of the Sixth Meeting of the UN/CEFACT Legal Group (CEFACT/LG/16/Rev.1, 6 January 2004).

¹⁸ UN/CEFACT Legal Group(LG), Work Programm (8 December 2003, Philadelphia, USA)

2. 新規の勧告（案）または成果物の開発

2.1 勧告第 31 号「電子商取引協定書」の普及

勧告第 31 号「電子商取引協定書」¹⁹の普及および本勧告の実施を支援するソフトウェアの開発を担当する潜在的当事者に協力します。本作業計画は、勧告第 31 号の支援ソフトウェア用の詳細な仕様を開発し、このソフトウェアの作成を引き受けてくれる企業を探すこと、およびICCと協力して、ユーザーの業界に勧告第 31 号の普及が目的です。本作業計画の開始は 1998 年 3 月、終了予定は 2004 年 5 月となっています。（優先度：M）

2.2 勧告第 32 号「電子商取引に関する自己規律（行動規範）」の普及

勧告第 32 号「電子商取引に関する自己規律（行動規範）」²⁰の普及が本作業計画の目的で、目下進行中です。（優先度：M）

2.3 認証機関と契約する場合のモデル条項

エンドユーザーが認証機関と利用契約を結ぶ際のモデル条項 (Model Certification Authority terms) について、問題点を提起する文書の作成が本作業計画の目的です。最終的に本件に関する勧告（案）の作成を考えています²¹。まず、LGの委員長である Rob van Esch氏が認証機関 (CA) に関する政策、法的根拠、契約条項などの収集について継続して協力し、Klaus Brisch氏が文書を起草する予定です。本件は 2000 年 3 月に作業を開始し、2004 年 6 月に終了する予定です。（優先度：L）

2.4 電子署名のクロスボーダー認証

電子署名のクロスボーダー認証と前記の認証機関は 2000 年に作業計画の一つとして採択されました。この問題は、作業計画として提案された当時には重要とみなされており、勧告案作成が予定されていましたが²²、その後の急速な技術の進歩により、デジタル署名や認証機関が実務上ほとんど必要とされないため、2002 年の作業計画から本件を削除することが提案されました。しかし、結論として、LGの作業計画に残すことになりました。現在、本件の作業を開始するワークショップを 2004 年 6 月にジュネーブで立ち上げる予定です。このワークショップに当該問題の専門家を招いて講演をしてもらう計画が進められています。本ワークショップは、貿易手続簡素化と促進に貢献する側面から取組みが考えられています。また、本件に関連して、UNCITRALの「電子署名に関するモデル法」を参考にすべきであるとの指摘がありました。Britta

¹⁹ TRADE/CEFACT/2000/25.

²⁰ ECE/TRADE/277.

²¹ TRADE/CEFACT/2000/33.

²² TRADE/CEFACT/LG23.

BrischおよびKlaus Brisch夫妻が本件を担当します。LG委員長のRob van Esch氏は、オランダの“Voluntary Accreditation Scheme”の英語版が入手可能ならば、この資料を参考までに配布することを検討しているそうです。(優先度：H)

2.5 LGとITPWGとの貿易手続簡易化の法的諸問題に関する合同プロジェクト

LGは、国際貿易手続作業グループ(ITPWG)と合同で、貿易手続簡易化の法的諸問題に取り組んでいます。Phil Nichols氏が調査と文書作成を担当します。すでに2001年6月に作業に取り掛かっていますが²³、どちらかという、主として発展途上国の貿易手続簡易化の促進に貢献することを目的としています。終了予定は2005年6月です。(優先度：H)

2.6 アフリカにおけるe-Commerceの準備状況の調査

David Marsh氏が電子商取引を実施しているアフリカ諸国の現状について報告書を執筆する予定です。CEFACT事務局およびアフリカ代表の協力により、この作業は2001年6月に開始されており、2004年5月に終了する予定です。(優先度：H)

2.7 法廷外紛争処理(ADR)およびオンライン紛争処理(ODR)

2.7.1 ODRに関する勧告案の作成

本件の作業開始は2000年10月です。すでにJASTPROの委員会報告書で報告しましたが、2002年7月に開催された第1回LG会議にODR勧告案(Rev.7)²⁴、JASTPROのコメント²⁵およびICCのコメント²⁶が資料として配布され、意見交換が行われました。その結果、ODRのB2BとB2Cへの適用の相違に関する説明を追加することになり、同年9月に開催された第2回LG会議にODR勧告案(Rev.8)²⁷が提出されました。この改訂勧告案に対して米国からコメントが提出されています。最新版はODR勧告案(Rev.16)²⁸です。LGは優れたODRシステムの開発に取り組んできました。バーチャル・モデルアグリーメントの実行可能性およびこのようなアグリーメントの強制可能性が問題点として考えられました。LGメンバーから、ODRをB2B紛争に限定して本件を取り扱うべきであるとの提言がありました。また、TMGに対してODR問題の技術的側面に関心があるか否かを打診し、後日その結果を報告することになりました。ODRに関する勧告案を2004年5月のCEFACT総会に提出して、本件は終了する予定です。(優先度：H)

²³ CEFACT/2001/LG06.

²⁴ Draft Recommendation on Online Dispute Resolution (ODR), (CEFACT/2001/LG14/Rev.7).

²⁵ Comments Concerning Draft ODR Recommendation, of Mr. Ryohei Asaoka from JASTPRO (CEFACT/2002/LG04).

²⁶ ICC Comments on the Online Dispute Resolution Draft (CEFACT/2002/LG07).

²⁷ Draft Recommendation on Online Dispute Resolution (ODR) (CEFACT/2001/LG14/Rev.8).

²⁸ Draft Recommendation on Online Alternative Dispute Resolution (ODR) (CEFACT/2001/LG14/Rev.16, 26, February 2003).

2.7.2 仲裁機関との合同によるシンポジュームの開催

オンライン紛争処理（ODR）に関するシンポジュームは、ECE/CTIEの主催で2002年6月にジュネーブで行われたことがあります。LGは、ICC、American Arbitration Association、London Court of International Arbitration、Chartered Institute of ArbitratorsおよびInter-American Commercial Arbitration Commissionのようなトップ仲裁機関と合同シンポジュームを開催する計画を検討しています。まだ開催日時・場所、参加仲裁機関など具体的内容は未定です。

2.8 UN/CEFACTのeBusinessプロジェクトへの協力

LGは、技術・方法論グループ（TMG）との「ebXMLの法律問題に関する合同プロジェクト」（UMAC Project）で、ebXMLの法的諸問題について助言や協力を行っています²⁹。この作業計画は、メタタグ（meta-tag）および電子エージェント（electronic agents）を使用して、契約の等価物（equivalent of contracts）を創るのが目的で、ebXMLによる自動的な契約締結に関する法律上の強制可能性および電子商取引とWebサービスに関する各種標準の複雑性について検討が行われました。このようなeBusinessは、米国、EU諸国、アジア諸国など多くの政府機関によって導入の検討が行われているとのことです。David Marsh氏が、要請に基づいて、UN/CEFACTの“eBusiness Project”に関する提案書を作成しました。（優先度：H）

2.9 UN/CEFACTの「統一ビジネス協定書および契約書」プロジェクト

このプロジェクトにLGとTMGが共同で参加しています。「統一ビジネス協定書および契約書」（Unified Business Agreements and Contracts: : UBAC）について、若干説明します。³⁰

2.9.1 目的（Purpose）

UBACプロジェクトは、ビジネスと技術の両面から、交渉開始、取引条件の取り決め、および取引契約締結の法的諸問題に関する共通の理解によって法律上の強制可能なビジネス関係を締結するというeBusinessルールの開発を目指すもので、UN/CEFACTの重要課題です。

今日の世界のグローバル事業は、様々な種類のビジネスの取り決め、協定、契約な

²⁹ CEFACT/LG04/Rev.1.

³⁰ UN/CEFACT Project Proposal: Unified Business Agreements and Contracts (CEFACT/LG/04/Rev.1, 27 September 2002).

どによって営まれています。また、国際的、地域的および国内の商取引はそれぞれ取引慣行ならびに法律に従って履行されています。この UBAC プロジェクトの目的は、法的に強制可能な商取引契約の基礎をつくるための最善の取引慣行 (practices)、方法(methods)、方法論(methodologies)の開発を行うことです。この UBAC プロジェクトは、法律専門家や企業が合理的であると考え、かつ基本的技術が、UN/CEFACT の eBusiness 関係ルールに従い、その強制可能性をサポートできるものを一般的に定義し、それを例示しようというものです。

2.9.2 範囲 (Scope)

eBusiness 関係 (Planning, Identification, Negotiation, Actualization および Post actualization) に関する ISO Open-edi lifecycle stages の枠組みの中でコンセプトの定義を構築するために、契約の成立、履行および仲裁の法的な手続について統一 (alignment) が必要となります。

最近、スウェーデンその他の国の業界で実施された調査によると、電子的に解釈し (interpretable,)、相互運用性があり (interoperative) かつ法的に強制可能な eBusiness Agreements (資源の制限を考慮して) を緊急に要望する声が高いことを示しています。さらに詳細に分析すると、法律の領域 (legal domains) および管轄権 (jurisdictions) などの専門分野について一貫性 (consistency)、効率性 (efficiency) および順応性 (flexibility) を確実にするために、ビジネスと技術を結合した合意形成の枠組みについて強い要望があることが分かりました。そこで、本プロジェクトは、国際的、地域的および国内のビジネス業界および関連製造業界から各種契約のひな型となるようなコンポーネントや取引慣行を収集して、UN/CEFACT の常設グループの共同研究を提案するものです。

2.9.3 本プロジェクトに関係のある研究成果物

本プロジェクトに関係のある既刊の研究成果物に次のものがあります。もちろんこれらの成果物はプロジェクトチームが利用する参考資料の一部であり、チームメンバーがさらに多くの資料を収集し、また共同研究を積み重ねて前記のような有意義な成果物を生み出すことが期待されています。

- TMWG UN Modeling Methodology (CEFACT.TMWG/N090)
- ISO Open-edi (ISO/IEC JTC 1/SC 32/WG1 N181 – FDIS 15944-1)
- UN Recommendation 31 (UN/CEFACT)
- UN Recommendation 26 (UN/CEFACT)

- Research Report “Business Level Agreement” (Financial Toolsmiths AB)
- BPAWG Reference Model of the International Supply Chain (UN/CEFACT/BPAWG/BP044)
- ebXML Technical Specification – Business Process Specification Schema v1.01
- ebXML Technical Specification – ebXML Technical Architecture Specification v1.04
- ebXML Technical Report – Business Process Analysis Worksheets & Guidelines v1.0
- ebXML Technical Report – E-Commerce Patterns v1.0
- ebXML Technical Report – Catalog of Common Business Processes v1.0
- ebXML Technical Report – Core Component Overview v1.05
- ebXML Technical Report – Business Process and Business Information Analysis Overview v1.0
- ebXML Technical Report – Context and Re-Usability of Core Components v1.04

2.9.4 研究成果物

本プロジェクトの研究成果物として、次のものを考えています。

- Unified Business Agreements and Contracts Technical Specification
- Documented business examples, used as business requirements and test cases, including the UN/CEFACT Modeling Methodology (UMM) (document CEFACT/TMWG/N090) catalog order example
- Documented revisions to the UMM (CEFACT/TMWG/N090) Business Domain View (BDV) such as MOU and Letter of Intent. [Business] Requirements View (BRV) with new business agreement processes and Business Transaction View (BTV) with new Core (Agreement) Components
- New core components, new business processes and patterns of best practice
- Standard, legally understandable descriptions of messages, processes, etc. for use by UN/CEFACT groups

2.10 取引当事者協定書

LGはebXML TPAに関する作業計画を2001年9月に開始し、数回の会議で検討した結果、RosettaNet、EDIFICEおよびESIAと協力して、XML、EDIを含む「取引当事者協定書」(Trading Partner Agreement ; TPA)を開発しました。これは勧告第26号と勧告第31号の原則に一致するものですが、これらの勧告に置き換わるものではないとのこと。この作業計画は優先順位が高く、当初ebXML TPAに関する勧告案の作成を目指し

ていました。昨年5月の第9回CEFACT総会では法律ラポータとLGの合同報告書³¹の包括的承認という形で、この中に記載されていたEDIFICEなどと共同で開発したTPAが承認されました。これをもって、TPAに関する作業計画は終了しました³²。その際に提出された文書は若干修正されています³³。LGは、今後、このTPAの普及活動を継続する予定です。(優先度：H)

3 . LG の潜在的作業計画の進捗状況

LG が追跡している法的問題の現状について担当者から口頭で報告が行われました。

3.1 国際私法 (International private law)

担当者：Ms Anne Troye 追跡調査を継続。(優先度：L)

3.2 データ保護 (Data protection)

担当者：Klaus Brisch 氏および Rob van Esch 氏 追跡調査を継続。(優先度：L)

3.3 流通性 (Negotiability)

担当者：Mahin Faghfoury 氏 追跡調査を継続。(優先度：L)

3.4 電子納税 (Electronic tax filing)

担当者：Klaus Brisch 氏 追跡調査を継続。

3.5 電子請求 (Electronic billing)

担当者：Klaus Brisch 氏 追跡調査を継続。

4 . 協力、渉外および啓蒙活動

4.1 LG サブグループへの支援活動

AFACT LG および N. American LG のメンバーを LG メンバーリストに加えることになりました。David Marsh 氏は、引き続きラテン・アメリカのサブグループの設立を支援するとともに、アフリカにおけるサブグループ設立の可能性を調査します。また、同氏は、LG の中近東サブグループ設立の可能性を打診するために Niels Rasmussen 氏に連絡を取る予定です。この作業は継続して行われます。(優先度：H)

³¹ TRADE/CEFACT/2003/13, 28 March 2003.

³² CEFACT/LG/13, 1 October 2003. 終了した旨の報告が明示されました。

³³ TRADE/CEFACT/2003/19, 27 February 2003.

4.2 UN/CEFACT の他の作業グループおよび他の国際機関との渉外活動

David Marsh 氏と Renaud Sorieul 氏は、運送および物流に関する UNCITRAL の作業の進捗状況を定期的に LG に報告していますが、LG は、今後も CEFACT の他の作業グループ、UNCITRAL、UNCTAD、OECD、ICC などの国際機関との渉外活動を継続します。(優先度：M)

4.3 会議、プレゼンテーション、ウェブサイトなどによる LG の作業計画の啓蒙活動

David Marsh 氏が、勧告第 31 号および第 32 号に関するプレゼンテーションを行う資料（パワーポイント）を準備することになりました。(優先度：H)

5 . UN/CEFACT 第 10 回総会の報告

5.1 第 10 回総会の概要

UN/CEFACT 第 10 回総会は 2004 年 5 月 17 日（月）～19 日（水）の 3 日間、ジュネーブの国連欧州本部で開催されました。前の週に CEFACT の上部組織である ECE/CTIED（貿易・産業・企業拡大委員会）の第 8 回会期（5 月 10 日、13 日および 14 日）および CTIED と CEFACT の共催による「変化する欧州における競争」(Competing in a Changing Europe) と題するフォーラム（5 月 11 日 - 12 日）が開催されたこともあって、CEFACT 総会への参加国は 21 カ国（そのうち欧州域内からの参加は 13 カ国）、20 機関、参加者総数は 72 名と非常に少なかったのが印象的でした。³⁴ 今回の総会の議題は、議題 1（議題の採択）から議題 16（その他の事項）まで全部で 16 項目でしたが、その中で議題 7（政策グループの報告）、議題 8（知的所有権）および議題 9（管理組織）が今回の総会の重要課題でした。

5.2 政策グループの報告

政策グループ（the Policy Group）は、昨年 5 月に開催された第 9 回総会決議に基づいて、貿易簡易化（Trade Facilitation）に関する UN/CEFACT の作業強化策を検討する目的で設置されました。総会は、政策グループの報告³⁵を確認し、少なくとも第 11 回総会に政策グループの結論を提出するよう要請しました。同グループの報告と共に、貿易簡易化の重要性と UN/CEFACT 内での貿易簡易化の役割強化に関する文書が総会に提出されました。³⁶

³⁴ ちなみに、昨年の第 9 回総会の場合、総会に続いて CTIED との共催によるフォーラムが開催されたので、参加国 85 カ国、34 機関、参加者総数 598 名という大規模なものでした。(財) 日本貿易関係手続簡易化協会『JASTPRO』300 号、2003 年 8 月刊、4～5 頁。

³⁵ Report of the Policy Group Meeting, TRADE/CEFACT/2004/29.

³⁶ Report on the Importance of Trade Facilitation, by the Secretariat, TRADE/CEFACT/2004/30. および Strengthening the Roll of Trade Facilitation within UN/CEFACT—A Suggested Approach, by the Chairman of the UN/CEFACT International Trade Procedure Group (TBG 15), TRADE/CEFACT/2004/34.

また、議題7に関連して、UN/CEFACT運営グループ（CSG）のUN/CEFACTのeBusinessビジョン構想とこれに対する事務局のコメントが提出されました。³⁷ 後者の文書で、事務局は、eBusinessビジョン構想に関連して、電子ビジネスと貿易簡易化の間にみられるバランスの欠如、および電子ビジネスの作業の全体的な方向性についての懸念を述べています。特に、eBusinessの作業の方向性について、事務局は、ビジネスコラボレーションフレームワーク（BCF）の目標、目的および実用性を明確にすることを提言し、また、BCFおよびebXMLの相対的な長所について説明する必要性を指摘しています。さらに、BCFイニシアチブの費用および複雑性を考慮すると、UN/CEFACTがこの作業を行うのに適した組織であるか否か疑問であるとし、事務局は、このプロジェクトを実施する前に、UN/CEFACTとOASISとの関係改善を希望しています。

5.3 法律関係グループ（LG）に関連する議題

LGに関連する議題は次の2つでした。

5.3.1 議題4 - 権限を委譲されたグループからの報告

総会はUN/CEFACT常設グループである①TBG、②ICG、③ATG、④TMG、⑤LGの報告、および「全てのグループの委任事項と使命」（Consolidated Mandates and Terms of Reference of UN/CEFACT Groups）に含まれる追加事項を確認しました。LG関係は次の2文書です。

- Consolidated Group Mandate and Terms of Reference: UN/CEFACT Legal Group (LG), TRADE/CEFACT/2004/11/Add.3, 24 February 2004.

LGの委任事項および使命を箇条書きに記載した文書。

- Report of UN/CEFACT Joint Legal Liaison Rapporteur and the Legal Group to the UN/CEFACT Plenary, TRADE/CEFACT/2004/14, 2 April 2004.

David Marsh氏によるLG議長およびリーガル・リエゾン・ラポーターとしての1年間の活動報告です。同氏は弁護士の仕事が忙しいので、議長を辞任されました。この1年間における最も重要な課題は、新しい「知的所有権に関するUN/CEFACTの指針」（Intellectual Property Rights Policy）への取組みであることを強調されました。UN/CEFACTはebXMLイニシアチブを推進してきましたが、eBusinessプロジェクトの一環として、「統一ビジネス協定書及び契約書」（UBAC）の開発に取り組む考えです。将来、この開発に関連して、知的所有権（IPR）が重要な問題になることは明白です。したがって、これに関する基本原則を確立することがUN/CEFACTにとって重要となります。LGは、UN/CEFACTの下で開発されたすべての成果物に関するIPRは“an irrevocable

³⁷ UN/CEFACT's E-Business Vision – Business Driving Technology, by the UN/CEFACT Steering Group (CSG), TRADE/CEFACT/2004/9. および Comments from the Secretariat on UN/CEFACT's Proposed New Strategic Directions and E-Business Vision, TRADE/CEFACT/2004/10.

royalty free perpetual licence”であるとの原則を支持します。「知的所有権に関するUN/CEFACTの指針」(TRADE/CEFACT/2003/6/Rev. 1)を国連法務局(the Office of Legal Affairs; the OLA)に提出して意見を求めています。また the OLA からの回答はありません。第10回総会は、議題8で知的所有権問題を審議しましたが、この原則を支持するとともに、できるだけ速やかにこの指針を完成することを希望し、また、リーガル・リエゾン・ラポーターと事務局に対して the OLA と引き続き本件を協議し、その結果を9月のフォーラム総会に報告するよう要請しました。

5.3.2 議題6 - UN/CEFACT の作業計画

総会は各常設グループの作業計画を採択しました。LG 関連文書は次のものです。

Programme of work of the Legal Group (LG), TRADE/CEFACT/2004/19, 5 April 2004.

この文書は LG 議長が提出したものです。内容は、まず、LG に課せられた任務が述べられており、これに続いて、①新規の勧告または成果物の開発、②LG に関連する潜在的課題の進捗状況の調査、③協力、渉外および啓蒙活動について、作業の名称、内容、関連文書、優先度、期間、担当責任者および摘要が「作業計画表」という形式で纏められています。

5.4 LG 第8回会議

2004年5月17日(月)午前9~12時、ジュネーブの国連欧州本部(F-3会議室)でLG第8回会議が開催されました。冒頭、David Marsh 議長が挨拶の中で、仕事が忙しく以前から議長辞任を申し出ていたが、今回認められたこと、また副議長として引き続きLGの仕事に取り組むことを述べられました。出席者の自己紹介に続いて、仮議案書(CEFACT/LG/2004/05)の採択が行われました。主要議題は、技術・方法論グループ(TMG)とLGの合同プロジェクトに関連して、TMGメンバーがパワーポイントを用いて、UN/CEFACTのeBusinessプロジェクトの技術的枠組みについて説明し、UBAC開発にあたりLGおよび国際機関との協力体制を整える必要性を強調されました。また、UBACプロジェクトのサブグループとして、“Academic Advisory Board”の設置の必要性が議題に載っていました。その他の議題として、ICCの“Hard Law/Soft Law”と題する国際会議(2004年5月27日)とICCの“Commission on Commercial Law and Practice”会議(2004年5月28日)の案内、およびICCが開発を進めている“Draft ICC eTerms 2004”および“Draft ICC Guide to electronic contracting”が紹介されました。

(朝岡 良平)

第1部 総論

．電子商取引当事者協定書（TPA）への取組み

－ 勧告 26 号と RosettaNet TPA の比較 －

1．はじめに

UN/CEFACTは電子商取引の取引当事者協定書（Trading Partner Agreement；TPA）に関する2つの勧告（第26号および第31号）を公布していますが、昨年5月の第9回総会で3番目のTPAを承認しました。この3番目のTPAはRosettaNet TPAと呼ばれているものですが、これはまだ業界標準でないし、またこれが業界標準になるか否かも不確実であるという意見があります。³⁸そこで、CEFACTの法律関係グループ（Legal Group; LG）がRosettaNet、EDIFICEおよびESIAと共同でこのTPAを開発した経緯を述べ、次に、RosettaNet TPAと勧告第26号を比較検討してみたいと思います。

2．ebXML TPA から RosettaNet TPA へ

2.1 ebXML 取引当事者協定書の開発

冒頭に述べたように、UN/CEFACTは「EDI交換協定書の商業的使用に関する勧告」（勧告第26号）³⁹および「モデルEC協定書」（勧告第31号）⁴⁰を公布しています。前者は、UN/TDID（ISO7372）の第3部に編入されて、UN/EDIFACTに関する勧告に含まれており、具体的な把握は困難ですが、EDI取引当事者により広く使用されています。EDI制度手続簡易化特別委員会はこれらの勧告内容を詳細に分析し、EDIセミナーや年次報告書⁴¹で報告してきましたので、わが国でもよく知られていると思います。その後、UN/CEFACTとOASIS(構造化情報標準促進団体)の共同開発による「ebXMLイニシアティブ」に関連して、LGは、2001年9月に「ebXML取引当事者協定書（ebXML Trading Partner Agreement）」（以下、ebXML TPA）に関する作業計画を正式に開始しました。当初、このプロジェクトは優先順位が高く、新しい勧告案の対象になっていました。

2.2 ebXML TPA の基本的性格

LGは、ebXML TPAの基本的性格を次のように説明しています。勧告第26号はモ

³⁸ CEFACT/2002/LG03, 1 February 2002.

³⁹ Recommendation No.26, *Commercial Use of Interchange Agreements for Electronic Data Interchange*, Geneva, March 1995, ECE/TRADE/WP.4/R.1133/Rev.1.

⁴⁰ Recommendation No.31, *Electronic Commerce Agreement*, Geneva, March 2000, TRADE/CEFACT/2000/25.

⁴¹ (財)日本貿易関係手続簡易化協会「平成8年度EDI制度手続簡易化特別委員会報告書」平成9年3月および「平成12年度EDI制度手続簡易化特別委員会報告書」平成13年3月。

デル EDI 交換協定書、コメントリーおよび技術的付属書チェックリストを提供していますが、具体的な技術的付属書の内容を示していません。ebXML TPA は、それ自体が独立した協定書ではなく、EDI 交換協定書の技術的付属書に含まれている情報伝達規約や情報表現規約などの取決めに関するもので、いわゆるプロトコル、仕様書、技術的付属書、メッセージインプリメンテーションガイドライン等の性格を持つ文書です。その意味で、ebXML TPA は、EDI 交換協定書を補完するものです。

2.3 ebXML TPA の草案

LGに初めて提出されたebXML TPA (Draft V1.0)⁴²には、ebXML TPAという表題の下に、「コラボレーションプロトコルプロファイル (CPP) とコラボレーションプロトコルアグリーメント (CPA) に関する要件」という副題がついていました。その概要は次のとおりです。電子メッセージ交換を実施する各当事者の商業・ビジネスの範囲および技術的能力が「取引当事者プロファイル」(Trading-Partner Profile : TPP) と呼ばれるドキュメントに記載されます。当事者間に合意された通信内容は、取引当事者協定書 (Trading-Partner Agreement : TPA) と呼ばれる文書に作成されることがあります。あるいは、コンピュータによって取引当事者のTPPを作成過程で、TPAに相当するものが生成されます。すなわち、これは従来の署名のある書面による協定書の形をとるのではなく、R&Rに登録されたCPPに基づいて、取引当事者のコンピュータ間でメッセージ交換のためのCPAが作成されます。ebXML TPA草案は、それ自体が独立した協定ではなく、CPPおよびCPAに関する仕様書の性格を持つ文書であるということです。

2.4 ebXML TPA の必要性

このebXML TPA (Draft V1.0)の後に出たのが、RosettaNet、EDIFICE、ESIAとCEFACT/LGが共同で開発したTPA (Draft V0.2)⁴³で、2001年9月に発表されました。ebXMLによって電子商取引がインターネット上でオープンにできますので、書面で協定を結ぶ必要がなく、基本的にはCPPおよびCPAを取り決めればよいのです。しかし、電子商取引に関する法的環境がまだ十分に整備されていない現状では、当事者間の法的問題点について確り合意しておくことが望ましいと考えられます。また、EDI交換協定書および電子商取引協定書については、国連勧告第26号および第31号がありますし、その他各国の業界団体の標準EDI協定書があります。けれども、EDIとebXMLが相違するので、後者による電子商取引を行う当事者のために新しいモデルTPAが必要であるとの結論に到達したようです。最初は、少なくともebXML TPAの

⁴² CEFACT/2000/LG020, 5 December 2000.

⁴³ EDIFICE, ESIA, RosettaNet, *Trading Partner Agreement, Draft V0.2*, 20 September 2001.

開発が頭の中にあったようです。

2.5 RosettaNet TPA の承認

この新しいTPAの開発にRosettaNetが中心的役割を果たしましたので、このTPAはRosettaNet TPAと呼ばれており、「電子情報交換協定書」(electronic information exchange agreement)を構成する一組のモデル条項を電子商取引の当事者に提供するものです。これはebXML TPAの基本的性格と全く異なるものです。その1ヵ月後の2001年10月にRosettaNet TPA (V 01.00)⁴⁴が発表されました。これは、TPA (Draft V0.2)に若干修正を加え、「付属書1 ポータルサービス」、「付属書2 XMLサービス」および「付属書3 EDIサービス」にそれぞれ用語解説を追加したものです。さらに修正が加えられて、RosettaNet TPA (V02.00)⁴⁵が02年1月下旬に、そして、RosettaNet TPA (最新版)⁴⁶が昨年5月開催のCEFACT第9回総会に提出されました。総会は、法律ラポーターとLGの合同報告書⁴⁷を確認し、RosettaNet, EDIFICE, ESIA/EECA およびUN/CEFACTが共同開発した「取引当事者協定書」(RosettaNet TPAの最新版)を承認しました。これは勧告第26号および勧告第31号の原則に一致するものであり、これらの勧告に置き換わるものではないということです。

2.6 RosettaNet TPA (最新版)の構成

RosettaNet TPA (最新版)は次の5つから構成されています。

- (1) 取引当事者協定書 — 法的問題に関する一般条項 (GLP)
- (2) 取引当事者協定書 — 非開示協定書(NDA)
- (3) 付属書1 : ポータルサービス用 TPA モジュール
 - 1.1 ポータルビジネス仕様
 - 1.2 ポータル技術仕様
 - 1.3 用語解説
- (4) 付属書2 : XML サービス用 TPA モジュール
 - 1.1 RosettaNet のビジネス仕様
 - 1.2 RosettaNet の技術仕様
 - 1.3 用語解説
- (5) 付属書3 : EDI サービス用 TPA モジュール
 - 1.1 EDI ビジネス仕様

⁴⁴ RosettaNet, *Trading Partner Agreement, nVo1.00*, 18 October 2001.

⁴⁵ (財)日本貿易関係手続簡易化協会「平成14年度貿易手続簡易化特別委員会報告書」平成15年6月、86-144頁参照。

⁴⁶ TRADE/CEFACT/2003/19, 27 February 2003

⁴⁷ TRADE/CEFACT/2003/13, 28 March 2003.

1.2 EDI 技術仕様

1.3 用語解説

3 . RosettaNet TPA と勧告第 26 号の比較

RosettaNet TPA (最新版) の法的問題に関する一般条項 (以下、RosettaNet と略称) の順に従って、勧告第 26 号のモデル EDI 協定書 (以下、勧告第 26 号と略称) と比較して、両者の相違点を検討してみたいと思います。

3.1 発効日 (Effective Date)

勧告第 26 号と基本的に同じで、特に説明する必要はありません。

3.2 当事者 (Parties)

勧告第 26 号の頭書の部分と基本的に同じです。ただし、RosettaNet では、付属書の各モジュールで当事者を「企業 A」および「企業 B」に区別しているため、協定書の頭書でも当事者欄に「企業 A」、「企業 B」を明記しておくことが望ましいと考えます。

3.3 用語の定義 (Definition of Terms)

3.3.1 RosettaNet は、基本文書 (GLP) および 3 つのモジュールで使用する用語の定義を設けています。一般論として、契約中の用語または文言の意味について取引当事者間の誤解を避けるために定義は役立ちます。勧告第 26 号にはこのような用語の定義は設けられていません。しかし、これらの用語の定義が特に RosettaNet に新しい価値を付与するものではありません。しかも、定義は必ずしも明確でないため、かえって誤解を招く恐れがあります。

3.3.2 承諾の確認 (confirmation of acceptance) : 通常、申込 (offer) に対して、その内容に基づいて契約締結に同意することを承諾 (acceptance) といいます。RosettaNet では、「請求のビジネス承諾を確認するために請求者に返信される電子情報」と定義されています。「請求当事者」(a requesting Party) や「ビジネス承諾」(business acceptance) という用語が使われていますが、意味が不明確です。

3.3.3 受信確認 (Confirmation of Receipt) : 「ビジネス請求の受信を確認するために請求当事者に返信される電子情報」として定義されています。RosettaNet の「11 項 処理」の中で、「別段の規定がある場合を除いて、電子情報の受信後、受信側当事者は、適切かつ速やかに受信確認の返信をすることとする」旨を定めています。したがって、この定義はない方がよいと思います。

3.3.4 データログ (Data Log) : 「データログとは、当事者間に交換されたデータの完全な記録である」と定義されています。RosettaNet は、「情報」について、「情報とは、データ、テキスト、画像、サウンド、コード、コンピュータプログラム、ソフトウェア、データベースなどをいう」と定義しています。したがって、データは情報の一部と考えられます。また、データログの定義から、データログであるためには、これが「データの完全な記録」であることが証明されなければなりません。RosettaNet には「データ」や「完全な記録」の定義はありません。

3.3.5 デジタル署名 (Digital Signature) と電子署名 (Electronic Signature) : デジタル署名は電子署名という用語を使用して定義づけられています。この2つの用語は、通常、同義語として使用されているので、一つの用語を定義するのに他の用語を使用するのは混乱の原因となりかねません。「電子署名」の定義には、「ドキュメントに署名することを意図して」という文言が含まれています。「意図」を要件としているので、例えば、電子ドキュメントに電子署名を記さなかった者は、自分が電子ドキュメントを保証する意図がなかったことを主張することができるのでしょうか。

3.3.6 RosettaNet には、「9. 電子署名」および「10. デジタル署名」の条項を設けています。前者の「電子署名」条項では、「各当事者は電子署名を採択し、すべての伝送されるメッセージに添付するか、または含めること」とし、「両当事者は、伝送されたメッセージに添付または含まれた他方の当事者の電子署名を正式な署名とし、その当事者がメッセージの発信元であることを法的に証明するに足るもの」と規定していますが、これは、デジタル署名の定義と同じです。後者の「デジタル署名」条項では、「各当事者は、電子署名としてデジタル署名を使用することが求められているドキュメントには、他方の当事者に伝送する前にデジタル式の署名を施すこと」と規定しており、必ずしも定義に述べられている目的に使用されるものではないようです。

3.4 目的および範囲 (Object and Scope)

3.4.1 RosettaNet の第1パラグラフは、「これらの条項は、採択フォーマットを使用した電子データの送受信によって、情報を交換したり、処理したりすることに関する当事者間の協定の一般取引条件を定めるものである」と規定しており、勧告第26号と同じです。

3.4.2 RosettaNet の第2パラグラフは、「両当事者は、従来の紙ベースの書類の代わりとして電子情報交換を使用することに合意したので、本協定書は、当事者相互の利

益のため、利用可能な電子技術を使用することによって、そのようなトランザクションが法的に無効または強制不能でないことを保証するものである」と規定していますが、これは勧告第 26 号「第 4 章 有効性および強制可能性」の規定と基本的に同じです。

3.4.3 RosettaNet の第 3 パラグラフは、「両当事者は、契約の成立、変更、取消、法的権利または救済の変更を決定するような本協定書のいかなる部分も (a) 適用されないこと、(b) 本協定または両当事者間におけるその他の協定の一部にならないこと、(c) 両当事者間に代理(agency)、組合(partnership)、合弁事業関係(joint venture relationship)その他の取引関係を生じさせるものではないことに合意する」という内容です。これは勧告第 26 号にはありません。協定書を作成する際に、当事者が認めない条項を挿入することは考えられません。次の一般取引条件に述べられているように、「参照することによって」本協定書の一部に組み入れられた付属書などの一般取引条件の中に「契約の成立、変更などの法律問題に関する条項」がある場合、これらの条項を適用除外とすると書き直したほうがよいと思います。例えば、勧告第 26 号に次の規定があります。「**4.3 条 契約の成立** 協定書に基づいて電子データ交換を使用して締結された契約は、申込の承諾として送信されたメッセージが第 3.1 条の規定に従って受信されたとき、成立したものとみなす。」

3.5 一般取引条件 (General Terms and Conditions)

RosettaNet と勧告第 26 号を比較するものではありません。RosettaNet の場合、この TPA に規定されている一般取引条件のほかに、当事者が合意した添付書類および付属書に記載されているすべての一般取引条件を、参照することによって (by reference) 採択し、かつ本 TPA の一部に組み込まれることを規定しています。これに対して、勧告第 26 号の「第 7 章 一般条項」(General Provisions) には、「7.1 準拠法」、「7.2 無効規定の波及切断」、「7.3 解約」、「7.4 完全な合意」、「7.5 見出しおよび小見出し」、「7.6 通知」および「7.7 紛争処理」が含まれています。

3.6 記録および保存 (Recording and Storage)

3.6.1 RosettaNet の規定は次のとおりです。

「すべての電子情報は、すべての当事者が後に参照できるように、記録、保存および正確な復元が可能な形式で伝送されるものとする。

電子的に交換された情報の記録は、各当事者の国で適用される法的要件で定められた期間および仕様に従って、送受信されたとおりすべてのトランザクションの取引データログを維持するために、変更されることなく安全に保存されるものとする。また、

適用される付属書に定められている場合を除いて、常に_____（_____）年間保存されるものとする。

各当事者は、データ保護に関し、それぞれの地域および国の関連法および規制に従うこととする。特に、取引上の係わり合いから取得可能な個人データは、意図した目的以外の目的で保持したり使用したりしないこととする。」

3.6.2 RosettaNet の第1パラグラフは基本的に勧告第26号の第2.6条と同じです。第2、第3パラグラフに相当するものは勧告第26号にはありません。必要な場合にはこれを追加すればよいと考えます。

3.7 秘密保持および第三者 (Confidentiality and Third Party)

秘密性 (confidentiality) に関する条項は、RosettaNet と勧告第26号では規定内容が異なります。前者は、すべての電子情報、電子署名およびデジタル署名を秘密事項とみなす旨の絶対的秘匿性 (absolute confidentiality) を規定していますが、後者では、適用法または技術的付属書に定められている場合を除いて、メッセージに含まれている情報は秘匿性がないと規定しています (5.1条)。RosettaNet の規定は必要以上に厳しく、当事者間の電子情報通信の簡素化を妨げることになりかねません。RosettaNet は、「本協定の下に伝送される電子情報および電子署名とデジタル署名は、すべて発信者側当事者の秘密事項と見なし、両当事者間の非公開協定書の取引条件に含まれ、その対象となるものとする」と規定しています。

3.8 セキュリティ (Security)

3.8.1 RosettaNet の規定は次のとおりです。

「各当事者は、該当する仕様や付属書に記載されているセキュリティ上の手続およびインフラストラクチャーを適切に実行することとする。セキュリティ上の手続が定められていない場合は、すべての情報交換が正式に許可され安全であることを保証し、伝送された情報、取引記録、およびデータを不適切なアクセスや使用、改ざん、虚偽の承認拒否 (false denial)、破壊、もしくは損失から保護するのに十分な安全対策を適切に実施することとする。

適用される仕様および付属書に定められているとおりに暗号化する必要のある電子情報交換については、両当事者は適切に情報を暗号化することとする。

各当事者は、暗号化製品の輸出入および使用に関し、それぞれの国の関連法および国際規則を遵守しなければならない。国によってはこれらの製品を取締まっており、法律によってその使用を厳しく規制しているため、各当事者は、暗号化製品の輸出入および業務使用の許可を得ることを定めた関連法が施行されている国において、これ

らの法を遵守することに合意する。」

3.8.2 勧告第 26 号の「2.5 条セキュリティの手順およびサービス」が上記の規定（第 1 パラグラフ）に相当します。勧告第 26 号は簡潔な内容なので、必要な場合に、第 2、第 3 パラグラフに述べられているような内容を追加すればよいでしょう。

3.9 電子署名 (Electronic Signature)

3.9.1 RosettaNet は次のように規定しています。

「電子情報を交換するため、各当事者は電子署名を採択し、すべての伝送されたメッセージに添付するか、または含めることとする。両当事者は、伝送されたメッセージに添付または含まれた他方の当事者の電子署名を正式な署名とし、その当事者がメッセージの発信元であることを法的に証明するに足るものと見なすこととする。

両当事者は、適用される仕様および付属書に従った情報の交換によって、有効かつ強制可能な義務が生じること、そして、これらの義務が、メッセージの受発信手段以外のあらゆる点において、当事者間に適用される協定書の一般取引条件によって規制されることに合意する。

受信側当事者が発信側当事者に受信確認を通知することが特定の仕様で必要とされている場合、そのような通知は何ら義務を生じさせるものではなく、単なる受信確認に過ぎないこととする。

有効な電子署名の添付によって適切に署名され、かつ本協定書に従って、または本協定書第 1.3 項に規定するトランザクションもしくは他の協定に関連して伝送されたメッセージまたはドキュメントは、書類 (writing) または書面 (in writing) と見なされ、また、当事者間における通常の取引の過程で作成され、保持された電子ファイルや記録から印刷されたときは、それらの印刷物を原本 (original) と見なし、書類の形式で作成され、保持されたその他の取引記録と同様の程度および条件で、管轄権を有する裁判所、仲裁、調停、あるいは行政手続では、両当事者間における証拠能力 (admissible) があるものと見なす。

両当事者は、拘束力を生じさせるために協定書が書面によって作成され、かつ当事者により署名されていることを要件とする適用法の条項の下に、署名されたドキュメントの有効性または強制可能性について異議を唱えないことに合意する。」

3.9.2 上記の第 1 パラグラフは、当事者に対してすべての電子的メッセージに電子署名を添付すること、そして、電子署名を正式の署名とみなし、その当事者がメッセージの発信元であることの法的証明であると規定しています。第 2 パラグラフは、メッセージの有効性および強制可能性を規定しています。第 3 パラグラフは、受信確認は

単にメッセージの受信した旨の通信で、何らの義務を生じるものではないと規定していますが、これはむしろ「11. 処理」で扱われる問題です。第4パラグラフでは、電子署名のあるメッセージは、書類または書面とみなされ、証拠能力があると規定しています。そして、第5パラグラフで、拘束力を生じさせるために合意が署名のある書面によって作成されていることを要件とする適用法の下に、電子メッセージによる合意の有効性および強制可能性について異議を唱えない旨を規定しています。RosettaNetの「電子署名」条項は、第1パラグラフを除いて、勧告第26号の「第4章 有効性および強制可能性」の規定と基本的に同じです。すなわち、勧告第26号の第4.1条は有効性および強制可能性について規定し、第4.2条は証拠能力について規定しています。電子署名の添付を義務づけることは、勧告第26号の技術的付属書に規定することができま

3.10 デジタル署名 (Digital Signature)

3.10.1 RosettaNetは次のように規定しています。

「各当事者は、適用される仕様または付属書に定められており、電子署名としてデジタル署名を使用することが求められているドキュメントには、他方の当事者に伝送する前にデジタル式の署名を施すこととする。各当事者は、他方の当事者から受信したデジタル署名付きドキュメントそれぞれについて、適用される付属書に規定されているデジタル署名のインフラストラクチャーに従って、その真正性および完全性を宣誓する。」

3.10.2 勧告第26号には特にデジタル署名に関する条項がありません。しかし、技術的付属書チェックリストの「UN/EDIFACTにおけるセキュリティ」の項でデジタル署名について詳細に解説しています。

3.11 処理 (Processing)

3.11.1 RosettaNetの第1パラグラフは、「電子的に交換された情報は、該当する付属書に指定された受信コンピュータで受信側当事者がアクセスできるようになるまで適切に受信されたと見なされず、いかなるドキュメントも義務を生じさせないこととする」旨を規定しています。これは勧告第26号の「3.1条 受信」と同じです。勧告第26号では、「ただし、受信されたか否かにかかわらず、適用法によって、メッセージが発信されたときに法的効力が与えられる場合は、この限りでない」旨の「但し書き」を設けています。RosettaNetにも同様の「但し書き」を設けたらよいと思われま

3.11.2 第2パラグラフは、「別段の規定がある場合を除いて、電子情報の受信後、受信側当事者は、適切かつ速やかに受信確認の返信をすることとする。受信確認は、電子情報が適切に受信されたことの確定証拠（conclusive evidence）と解する」旨を規定しています。これに対して、勧告第26号「3.2 受信確認」では反対の規定をしています。まず、技術的付属書に定められている場合を除いて、受信確認は不要であり（同、3.2.1条）、受信確認はメッセージが受信されたことの一応の証拠（prima facie evidence）である（同、3.2.2条）と規定しています。

3.11.3 企業が個別的に使用しているEDI取引当事者協定書では、受信確認を必須とするもの、また、受信確認により「確定証拠」とするものが多く見受けられます。さらに、多くのEDI取引当事者協定書では、返事を求める電子メッセージの場合、当該メッセージの発信者が折り返しその返事を受信するまで、当該メッセージは効力を生じない旨を規定しています。⁴⁸

3.11.4 RosettaNetの第3パラグラフは、受信確認を受信しなかった場合、発信者が相手方にメッセージの無効通知を行って、当該メッセージを無効とすることができることを規定しています。この規定は勧告第26号と同じです（3.2.2条および3.2.3条）。勧告第26号は、「受信確認を要するメッセージの発信者は、受信確認を受信するまで当該メッセージに基づく行動を起こしてはならない」（3.2.2条）と規定しています。

3.11.5 RosettaNetの第4パラグラフは、「適切に受信された電子情報は、当該情報の発信者が適切な受信確認を受信するまで、何ら義務を生じさせない」旨を規定しています。基本的には、勧告第26号と同じことを述べていると思われませんが、「適切に受信された」か否かを発信者はどのようにして知ることができるのか、また、電子情報が適切に受信された場合でも、受信確認を意図的に行わなかったとき、第3パラグラフの規定にもかかわらず、受信者が当該電子情報に対して拒絶の意思表示をしたと解することができます。

3.11.6 第5パラグラフは、誤謬が生じた場合の処理について規定しています。勧告第26号では、受信者に対して、受信したメッセージ内の技術的エラーなどについて

⁴⁸ 多くは米国企業のEDI当事者協定書ですが、次のものがあります。

ACS EDI Gateway Trading Partner Agreement (Florida); Ameren Service Company EDE Trading Partner Agreement (Missouri); BARC Electric Cooperative EDI Trading Partner Agreement (Virginia); Delmarva Power & Light Company EDI Trading Partner Agreement (Maryland); Fairy County EDI Trading Partner Agreement (Virginia); Gundersen Lutheran Health Plan, Inc. EDI Trading Partner Agreement (West Indies); Indiana State Department of Health EDI Trading Partner Agreement (Indiana); Lockheed Martin EDI Trading Partner Agreement (Illinois); Federal Government EDI Trading Partner Agreement.

発信者に通知することを義務づけています（同、3.3 条）。RosettaNet では、一応、受信した情報から発信者が明らかな場合としていますが、受信した情報から発信者が不明のために誤謬の通知ができなかった場合、あるいは受信者が受信した情報の誤謬に気が付かなかった場合でも、発信者の手元にある発信情報の内容の記録が優先すると解するのでしょうか。

3.12 運用上の要件(Operational Requirements)

3.12.1 RosettaNet は次のように規定しています。

「各当事者は、商業上のあらゆる合理的な方法で、(a) 各々の機器、ソフトウェア、セキュリティ対策およびサービスを準備、維持およびテストして、有効、確実、かつ安全に電子情報の受発信を行うとともに、(b) 仕様および付属書に従った両当事者間の相互通信を妨げるようなシステム運用、ハードウェアまたはソフトウェアの変更を他方の当事者に通知することとする。

各当事者は、(a) これらの仕様の実施、維持および使用、ならびに (b) 各当事者が契約したサービスプロバイダーに関わるすべての費用を各々で負担することとする。」

3.12.2 勧告第 26 号「第 6 章 通信および運用」と基本的に同じです。まず、標準として、UN/EDIFACT 標準の使用を義務づけています（第 2.1 条 標準）。これに対して RosettaNet では、特に標準に関する条項はありませんが、付属書 3 の EDI サービスモジュールで、EDI 標準の記入例として、「標準：例、EDIFACT」、「参照：例、UN/EDIFACT ディレクトリー」が示されています。また、EDI の用語解説で、ANSI X12 標準および国際標準である EDIFACT 標準を挙げています。さらに、勧告第 26 号では、システムの運用（第 2.2 条）、システムの変更（第 2.3 条）、通信（第 2.4 条）セキュリティの手順およびサービス（第 2.5 条）について規定しています。これらの条文と注釈を合わせて読むと勧告第 26 号の規定は合理的です。

3.13 責任 (Liability)

3.13.1 RosettaNet の条項は次の 4 項目から成っています。不可抗力（第 1 パラグラフ）、損害賠償の制限（第 2 パラグラフ）、サービスプロバイダーに関する責任（第 3 パラグラフ）、およびサービスプロバイダーに関する費用負担（第 4 パラグラフ）について規定しています。各規定に小見出しを付けるほうが分かりやすいと思います。

「交換されたトランザクションまたは情報に関連した債務の不履行が天災 (act of nature)や当事者の予知しえぬ事由による場合には、いずれの当事者もかかる債務不履行に対する責任を負わないものとする。これらの事由には、情報の電子的な受発信を

妨げる機械上の支障、電子的な支障または通信上の支障が含まれるが、これらに限定されない。

損害の生じる可能性について事前に通知を受けていた場合でも、いずれの当事者も、他方の当事者に対し、本協定に従った電子情報の電子的受発信の遅れ、欠落、またはエラーから生じた間接的損害 (**indirect damage**)、特別損害 (**special damage**)、付随的損害 (**incidental damage**)、懲罰的損害 (**exemplary damage**)、または派生的損害 (**consequential damage**) の責任を負わないものとする。

各当事者は、電子情報の受発信、保存、処理、または当事者のために行う関連行為に関する各々のサービスプロバイダーの作為 (**acts**) および不作為 (**omissions**) による直接的損害について責任を負うものとする。両当事者が同じサービスプロバイダーを使用して電子情報の交換を行う場合、交換された情報に関するサービスプロバイダーの作為または不作為の責任は、発信元の当事者が負うものとする。

付属書に別段の規定がある場合を除いて、いずれの当事者も、契約を結んだサービスプロバイダーの費用について責任を負うものとする。」

3.13.2 不可抗力

勧告第 26 号の「第 6.1 条 不可抗力」が RosettaNet の第 1 パラグラフに相当します。前者には特定の不可抗力事由が示されていません。後者では、不可抗力事由として、天災 (**act of nature**) のほかに、例えば、情報の電子的な受発信を妨げる機械上の支障、電子的な支障または通信上の支障を挙げています。勧告第 26 号の不可抗力条項には、「(b) かかる事態の発生による影響を回避もしくは克服できなかつた場合には、当事者はその責めを負わない」と定めていますが、RosettaNet の不可抗力条項にはこれに該当するものが含まれていません。電子情報通信に関連して考えられる不可抗力自由をできるだけ列挙することが望ましいと考えます。

3.13.3 損害賠償の制限

勧告第 26 号の「6.2 条 損害賠償の制限」は簡潔ですが、RosettaNet の第 2 パラグラフと基本的に同じことを規定しています。前者の「本協定の違反によって発生した間接的損害、特別損害、…」という文言に対して、後者は「本協定に従った電子情報の電子的受発信の遅れ、欠落、またはエラーから生じた間接的損害、特別損害、…」と損害発生の原因が特定されています。一見合理的のようですが、損害発生の原因が特定されているので、適用範囲が狭くなるのではないかと思います。多くの EDI 取引当事者協定書では、勧告第 26 号に類似した文言が使用されています。

3.13.4 プロバイダーに関する責任

勧告第 26 号の「6.3.1 条 プロバイダーに関する責任」は、RosettaNet の第 3 パラグラフと同じです。前者の 6.3.1 条では、さらに、特定のプロバイダーの使用を相手の当事者に指示した当事者の当該プロバイダーに対する責任を定めています。

3.13.5 プロバイダーに関する費用負担

RosettaNet では、第 4 パラグラフにおいて、サービスプロバイダーに関する費用負担について定めています。勧告第 26 号には特に費用負担の規定はありません。

3.14 紛争処理 (Dispute Resolution)

3.14.1 RosettaNet の「法的問題に関する一般条項」(GLP) には紛争処理条項はありません。TPA (Draft V0.2) の GLP には、「非公開協定書」(NDA) と全く同じ文言の紛争処理条項が設けられていましたが、RosettaNet TPA (V01.00) で削除されています。NDA に紛争処理条項 (同 12 条) が含まれていますが、GLP にも紛争処理条項を設ける必要があります。

3.14.2 勧告 26 号の紛争処理条項 (同 7.7 条) は、仲裁条項と裁判条項を規定しています。RosettaNet 「非公開協定書」の「紛争処理条項」も仲裁条項と裁判条項を定めています。RosettaNet の仲裁条項は基本的に勧告第 26 号のそれと同じです。RosettaNet の裁判条項では、前段で「本協定に関連して生じた紛争は... 専属管轄権 (sole jurisdiction) を有する裁判所に付託する」と規定しており、勧告第 26 号の裁判条項と同じですが、後段で「ただし、当事者はさらに相手方の営業所所在地にある裁判所に相手方当事者を告訴する権利を留保する」と述べています。この但し書きは専属管轄権と矛盾すると思われる。

3.15 適用法 (Applicable Law)

勧告 26 号第 7.1 条と RosettaNet の次の条項は基本的に同じです。

「本協定書は、強行法規に従うことを条件として、電子情報の処理、記録、保存、または個人データの秘密保持および保護に関して両当事者に適用される _____ (国/州) の法律に従って解釈されることとする。」

3.16 本協定の終了 (Termination)

次の RosettaNet の規定は、勧告第 26 号第 7.3 条と同じです。

「本協定は、いずれかの当事者により 30 日以上前に書面で解約の通知がなされない限り、有効であることとする。解約の通知には、協定終了の発効日を指定することとする。ただし、協定終了は、解約日までに交換された情報、または本協定および両

当事者間のその他の協定から生じた各当事者の権利・義務に影響を及ぼさないものとする。性質上、義務が継続する条項は協定終了後も存続し、両当事者を拘束することとする。」

3.17 無効規定の波及切断 (Severability)

勧告 26 号第 7.2 条と RosettaNet の次の規定は基本的に同じです。

「本協定の一部の条項が無効または強制不可能と決定された場合、かかる決定の範囲内で無効となるのであり、本協定書の他の条項を無効にしたり、またはその有効性や強制可能性に影響を及ぼすことはないものとする。」

3.18 完全な合意 (Entire Agreement)

3.18.1 RosettaNet は、「完全な合意」について、次のように規定しています。

「本協定書および付属書（_____、第_____版、発効年月日_____；_____

_____、第_____版、発効年月日_____；_____

_____、第_____版、発効年月日_____）は、本協定書に定められた事項に関する両当事者の完全な合意を構成し、口頭または書面の如何を問わず、当該事項に関するこれ以前のすべての意思表示または協定書に優先する。

権限を持つ各当事者の代表者によって紙ベースの書面で作成され、書名された場合を除いて、本協定書の条項のいかなる修正または放棄も当事者を拘束しないものとする。本協定書の作成または受渡しは、トランザクションやさらに契約関係を締結する義務を黙示するものではない。

本協定書は、両当事者ならびにそれぞれの後継者および譲受人のためのものであるから、したがってこれらの者を拘束するものとする。

本協定書は他の言語に翻訳して差し支えないが、正式な原本は英語版とし、その構成や解釈は英語版によることとする。」

3.18.2 第 1 パラグラフから、本協定は「協定書」(GLP) と「付属書」から構成されると考えられます。付属書として 3 つのサービスモジュールが付いていますので、上記のカッコ内に合意したモジュールの名称、バージョン、発効年月日を記入すると思われれます。

3.18.3 「非公開協定書」(NDA) にも「完全な合意」条項が含まれており、次のように規定しています。「本協定は、本協定に基づいて開示される秘密事項に関する完全な合意事項であり、口頭または書面の如何を問わず、そのような秘密情報に関わるこれ以前に、または同時に行われた他の協定、意思表示、通信または理解に優先する。本

協定への追加および変更は書面で行われ、かつ両当事者がこれに署名しなければならない。」この NDA は独立した協定書とみられますが、GLP の「完全な合意」条項のカッコ内に明記することにより GLP の一部になるのか、もし両者が全く別個の協定書である場合、両者の関係をどのように取り扱うのか良く分かりません。勧告第 26 号は、原則として、情報が秘密性をもたないとしているので、秘密事項に関する規定を含んでいません。これに対して、RosettaNet では、原則として、すべての電子情報および電子署名を秘密事項と定めているので、NDA の秘密情報に関連する条項を特約条項として GLP の一部に組入れる方法もあると考えます。

3.18.4 勧告第 26 号第 7.4 条は、基本的に RosettaNet と同じですが、RosettaNet の「完全な合意」条項の第 3 と第 4 パラグラフにある「後継者と譲受人を拘束する旨の規定」および「英語版を原本とする旨の規定」が含まれていません。

4 . 結び

4.1 簡単ですが、RosettaNetTPA と勧告第 26 号の EDI 協定書を比較してみました。受信確認、情報の秘密性など若干の点で両者の相違がありますが、この点だけで前者が優れているとは思われません。また、RosettaNet TPA には用語の定義が設けられており、勧告第 26 号との相違点の一つですが、特に重要な価値を付与するものではありません。そこで、UN/CEFACT 第 9 回総会における TPA (最新版) の承認は、LG の ebXML TPA (本当の意味での ebXML TPA ではありませんが)に関する作業計画が一応終了したことを承認したものであると理解します。

4.2 しかし、RosettaNetTPAには、付属書として、ポータルサービス、XMLサービスおよびEDIサービスのための3つのモジュールが含まれています。これらのモジュールはRosettaNetと勧告第26号との顕著な相違です。冒頭に述べたように、勧告第26号のモデルTPAはEDI協定書と技術的付属書から構成されると定められていますが、技術的付属書の具体的な枠組みを示していません。勧告26号のユーザーは「技術的付属書を作成するために相当な時間を費やしており、また、技術的付属書を作成するガイドラインがないために、勧告26号の導入を断念する者もいる。さらに、技術的付属書の枠組みが示されていないので、当事者がそれぞれ異なる技術的付属書を作成する結果を招くことも考えられる」と指摘する声もあります⁴⁹。これらのモジュールは技術的付属書の標準化に貢献すると思います。したがって、勧告第26号と直接矛盾が生じない技術的付属書となるようにRosettaNetのモジュールを書き直すことが可能であるか否

⁴⁹ CEFACT/2002/LG03, 1 February 2002

かの検討が望ましいと考えます。

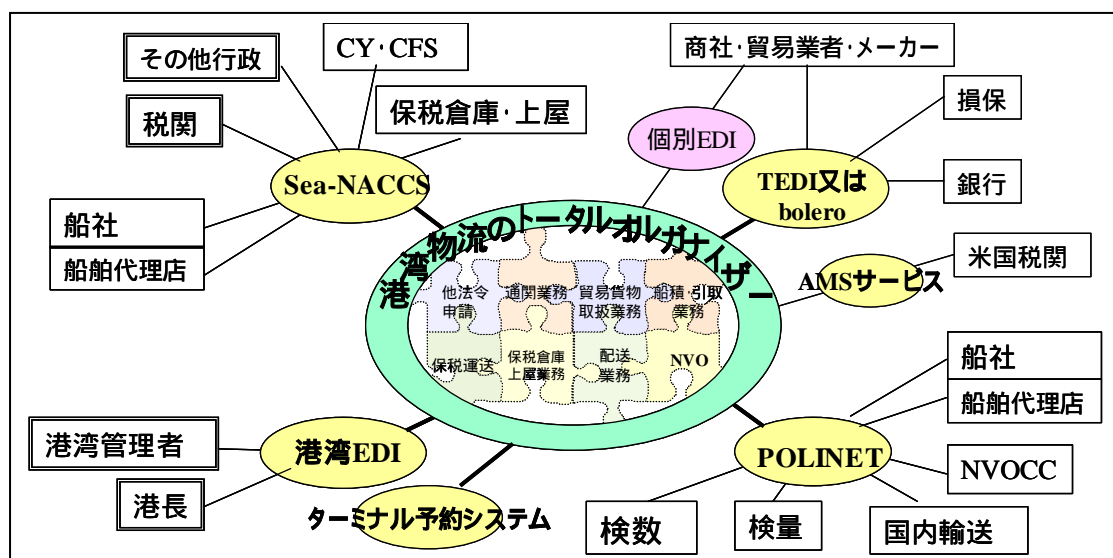
(朝岡 良平)

り処理されています。これは取りも直さず、受取側においてシステムへの再入力作業が発生し、また、これに関連する運賃確認や疑義ある項目の伝達・修正作業等も電話・F a xによる手作業を伴いますので、双方にとってとても効率的な作業は望めません。

そこで、本章においては、港湾物流におけるE D Iの効果的導入について考察し、実施方策について取りまとめました。

2. 効率的な港湾物流実現にはE D I対応が不可欠

冒頭に述べたとおり、国際貿易・港湾物流分野に携わる官公庁、民間業界は多岐に亘ります。港湾物流業務を効率化するためには情報化、E D I化の普及促進が必要不可欠であることは1980年代から総論的に認識されていましたが、実際の情報化、E D I化は、大手、中堅以上のメーカー、商社、船会社、港運事業者を中心に導入されてきました。しかも、社内の部門業務の効率化や主要顧客への情報サービスなど部分最適化に主眼が置かれていましたので、上流から下流へのシームレスな情報連携が分断された状態となり、港湾物流全体の効率向上に繋がる波及には限界がありました。



これを乗り越え、全体最適化を図るには、国際貿易・港湾物流関連の一部の企業だけでなく、すべての関係業界、官公庁が参加するE D Iネットワーク環境とパッケージソフトやA S P⁵¹サービスの提供が望まれます。とりわけ、トータルオルガナイザーの役割を担うフレイトフォワードラーとその取引相手先の情報化、E D I化対応は必要不

⁵¹ ASP (Application Service Provider) : インターネット技術を活用し、ネットワーク経由でアプリケーション (業務) ソフトの機能だけを有償で一定期間に亘り提供するアウトソーシングサービス業者のこと。

不可欠な要素となります。

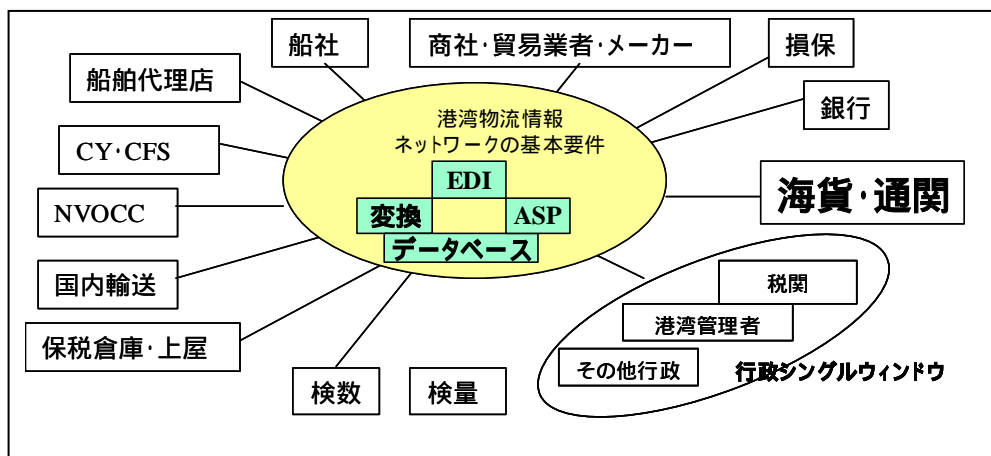
3. 港湾物流分野に必要なEDIネットワークの構築

3.1 EDIネットワークの基本要件

利用者の視点に立ったEDIネットワークとは、まず、接続しやすい、使い勝手のよい、安価な利用コストが求められます。その上で、以下の基本機能が不可欠です。

- ① すべての官民手続業務、民々手続業務を電子的に行えること。
- ② 1つのEDIネットワークチャンネルを経由してすべての取引先や行政とEDIが行えること。
- ③ 中小、零細事業者向けにASPサービスやWeb-EDI⁵²が用意されていること。
- ④ 標準フォーマット変換、相手先指定フォーマット変換機能が利用できること。
- ⑤ 船舶スケジュールほか貿易・物流関連情報のデータベースを利用できること。

これらをイメージ図にすると下図のようになります。さらに、基本機能を実装するまでには、対象業務に係る標準フォーマットの作成、ASPサービス機能、Web-EDI機能、フォーマット変換機能の対象シンタックスと対象業務範囲、データベース対象情報と仕様など細部に亘る検討、設計に加えて、官民、民々ネット



⁵² Web-EDI：中小企業向けにEDIセンターのウェブサーバーによりウェブブラウザを使用した入力画面を提供し、ユーザーが入力完了のボタンを押すとセンターで項目チェックを行い、標準フォーマットに変換して相手先に伝送する簡易EDIのこと。

ワーク間相互接続及び運用ルールの制定が必要となります。

3.2 E D I ネットワーク構築の考え方

前述の基本機能を備えた港湾物流情報ネットワークを構築する方法、考え方にいくつかの選択肢があります。

① 業界が自前のネットワークを構築する。

この方策には大きな初期投資および傘下会員の賛同を必要とします。取引相手となる官公庁、相手業界の了解と共通仕様による相互接続の仕組みが必要であり、合意形成には日時を要するので、実現が難しい方策と思われます。

② 既存の官・民ネットワークのいずれかに集約する。

対象となるネットワークには、NACCS⁵³、POLINET⁵⁴、TEDI⁵⁵またはBolero⁵⁶が考えられます。しかし、いずれを選択しても、すべての民々業務、官民業務を包含したE D I機能提供と全業種参加は現実性のない方策と判断されます。

③ 官民・民々ネットワークの相互接続による連携を推進する。

平成15年10月にNACCSセンターが、NACCSと民間ネットワークとの連携を可能とする相互接続仕様を公表しました。また、国土交通省は、民間ネットワーク同士の相互連携を推進するために、平成15年度調査事業として「E D I ネットワーク間相互接続・連携に関する調査」を通じて実証実験を実施し、その成果が報告書として公表されます。政府のe-Japan重点計画においてもネットワーク同士の相互接続・連携は重要テーマとして早期実現を目指していますので、平成16年度以降に実現されるものと期待されます。

④ 港湾物流情報プラットフォームの構築に期待する。

このプラットフォーム構想は、当初、新規に単一の巨大なネットワークを構築するアイデアであったようですが、巨額の構築費用を要すること、費用分担

⁵³ NACCS (Nippon Automated Cargo Clearance System : 自動通関処理システム) : 独立行政法人「NACCSセンター」によりAir-NACCSおよびSea-NACCSが運営されている。

⁵⁴ POLINET (Port Logistics Information Network : 港湾物流情報ネットワーク) : (社)港湾物流情報システム協会が提供するE D I ネットワークで、VAN-POLINET, Cyber-POLINET, Web-POLINETおよびeForwarder ASPサービスがある。

⁵⁵ TEDI (Trade Electronic Data Interchange : 貿易金融EDI) : TEDI Clubによる民間ネットワーク。

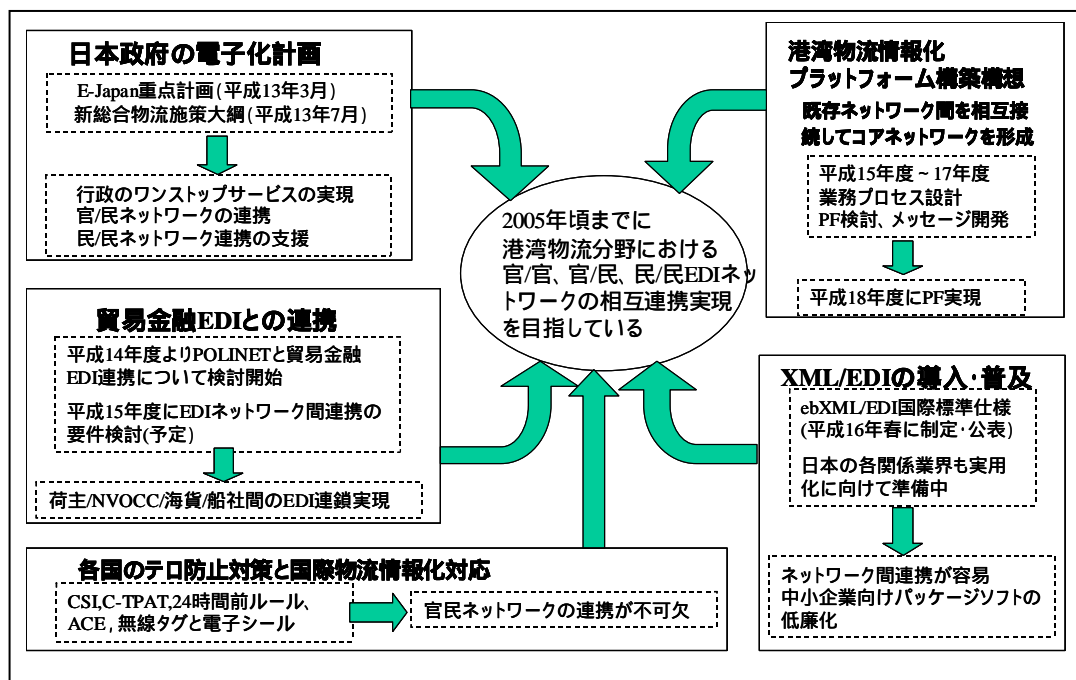
⁵⁶ Bolero (Bill of Lading Electronic Research Organisaion : 貿易金融EDI) : SWIFTおよびTT ClubによるBolero Internationalが提供する国際E D I ネットワーク。

の合意形成が困難なこと、既存のシステム資源が活かされなくなることなどの問題が多いことから、仮想統合ネットワークを目指して「コアネットワーク」部分には官民の既存ネットワークの相互接続を基本としています。

ユーザは、いずれか一つのネットワークに接続すれば、すべての取引先や行政とすべての業務情報や手続を行えるようにする構想です。しかし、ネットワーク間の相互接続仕様の技術的検討や初期費用負担問題、運用ルール、利用コストなどの検討作業はこれからであり、運用開始までには早くても3年を要すると見込まれていますので、現時点においてユーザが導入、参加を決める段階にはないと言えます。

以上のことから、まずは官民、民々間ネットワークの相互連携を早期に実現してユーザの二重入力、二重運用問題の解消など利便性向上を図り、将来方向として、ネットワーク間の相互連携を軸とする港湾物流情報プラットフォームに移行するのが現実的な対応と考えられます。

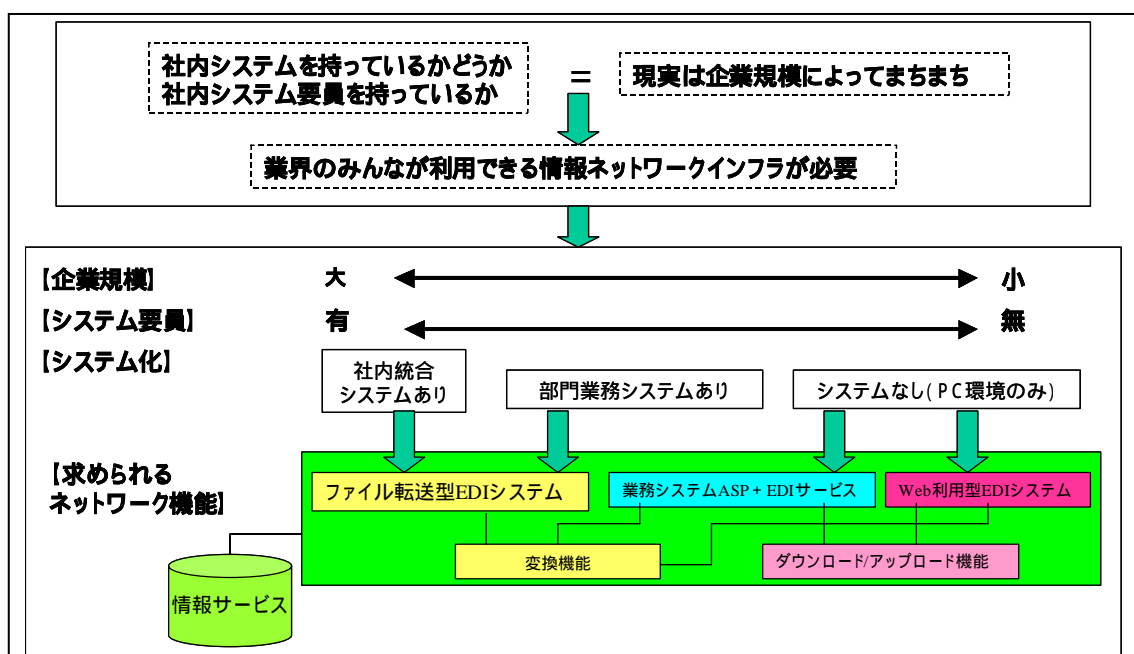
現に、港湾物流分野を巡る情報化の動向を下図に整理してみると、それぞれが「ネットワーク相互連携」を目指していることが見えてきます。



3.3 ユーザが求めるネットワーク機能

ユーザ企業は、企業規模、社内業務システムの環境、システム要員体制など多種多様であり、それぞれのユーザに適応したネットワーク機能を求めている筈です。言い換えれば、各業界のすべてのユーザ企業が利用できる情報ネットワークインフラが必要であるということです。

この関係を下図に示します。すなわち、自社対応可能なユーザ企業は標準的なファイル転送型EDIシステムを求めているのに対し、社内システムを有しないユーザ企業は、アウトソーシングサービスとしての業務システムASPやWeb-EDI機能の提供を求めています。



4. 港湾物流分野におけるEDIの普及拡大に向けた提言

これまでのEDIの普及経過をみると、大多数のユーザ企業は総論としてのEDI導入の必要性和期待効果について認識を持っているが、企業体力や業務量、要員問題、費用対効果の査定など種々の要素が絡み合って全社的なEDI導入に至らないユーザ企業が多いという現実となっています。

アジア近隣諸国におけるEDIネットワークインフラの整備促進とEDI導入普及は目覚しく、今や日本は後塵を拝していると言っても過言ではありません。これが日本の港湾の競争力減退の1要因でもあります。

早急に EDI 普及拡大を図る方策について以下のように提言するとともに、今後、官民一体となった取り組みが求められます。

- (1) 官・民ネットワークは社会的なインフラとして位置づけて、必要なハードウェア、ソフトウェア開発を国家事業として推進する。この中には、ebXML 準拠の XML/EDI や IC タグ・電子シール活用による電子化、省力化も含まれる。そのネットワークの運用は、担当する行政、民間の EDI 推進団体に委ね、運営費用は原則として利用者負担とする。(開発初期費用に対するユーザ負担が軽減されれば、EDI 利用メリットが増大する。)
- (2) 業務プロセスと業務メッセージの標準化についても、前項のインフラと不可分の要素であり、国家事業として推進する。標準化は国際標準規格に精通した専門家に委託し、関係する民間業界は、積極的に標準化作業に人材を派遣し、協力する。(標準化作業に要する経費をユーザ分担で進めようとする、自社に及ぼす標準化の直接メリットが明確に見えないユーザ企業は消極的な対応姿勢となるので、これを回避する狙いがある。)
- (3) 中小、零細企業に対する EDI 業務パッケージソフトの開発と無償配布を前提とした EDI の強制化を図る。さらに、EDI 利用の有無による特典・コスト格差を生じる制度を検討し、実施する。
- (4) 行政ネットワークシステムと民間ネットワークシステムの対象範囲を明確に分担し、その上で、官民ネットワークが共存共栄できるように理想的な官民ネットワークの相互連携を構築する。これにより、行政ネットワークの EDI 普及率と民間ネットワークの EDI 普及率に極端な格差が生じている現状を是正できる。
- (5) EDI 普及拡大には、きめ細かな啓蒙・普及活動やトレーニングが不可欠である。継続的な啓蒙普及活動に対する行政の支援を必要としている。

(山内靖雄)

． 電子ビジネスコラボレーションと我が国産業界における
XML/EDI 実装動向

1. インターネット、電子商取引、EDI の普及状況

日本の電子商取引（Electronic Commerce, EC）は、1990 年代後半から登場し、年平均成長率約 50%で拡大しており（1998 年～2002 年）、その市場規模は 2002 年には、企業間電子商取引（B2B）で 46 兆円、企業消費者間電子商取引（B2C）で 3 兆円に達しています。

2002 年版中小企業白書⁵⁷によれば表 III-1 に示す通り、我が国の企業総数は約 166 万社（1999 年、個人事業者を除く）に上りますが、その内、中小企業は 99%（165 万社）と圧倒的多数を占めており、電子商取引の広がりを一層推進するためには、中小企業の電子商取引の一層の導入が不可欠です。

表 III-1 企業総数と中小企業

	個人事業者	中小企業		うち小規模企業		大企業		企業合計	
		会社数	%	会社数	%	会社数	%	会社数	%
1991 年	3,679,000	1,524,000	98.2	1,065,000	68.6	29,000	1.8	1,553,000	100
1996 年	3,435,000	1,637,000	98.3	1,182,000	71.0	28,000	1.7	1,665,000	100
1999 年	3,192,000	1,645,000	99.2	1,172,000	70.7	13,000	0.8	1,658,000	100

ここで中小企業というのは、常用雇用者 300 人以下（卸売業については 100 人以下、小売業、飲食店、サービス業については 50 人以下）、又は資本金 1 億円以下（卸売業については 3,000 万円以下、小売業、飲食店、サービス業については 1,000 万円以下）の企業を指し、個人事業者は含んでいません。

中小企業のうちでも常用雇用者 20 人以下（卸売業、小売業、飲食店、サービス業については 5 人以下）の小規模企業が全体の 70%以上を占めています。また、個人事業者とは、法人でない自営業、例えば、商店主、工場主、農業主、開業医、弁護士、著述家などを指します。個人事業者における平均従業者数は 2.7 人です。

1.1 我が国におけるインターネットの普及状況

電子商取引推進協議会（ECOM, 会長：張富士夫 トヨタ自動車株式会社社長）では、今(H15)年度「中小企業の電子商取引（EC）に関する実態調査」⁵⁸を実施した結

⁵⁷ 2002 年版中小企業白書（ベースは総務省「事業所・企業統計調査」）

⁵⁸ 中小企業における情報技術(IT)及び電子商取引(EC)に関する実態調査報告書

果、インターネットインフラ整備状況では、インターネット接続がないのは回答企業(837社)のうちわずか3社だけで、ほとんどの企業でインターネット利用環境が整っています。またその中で69.3%の企業でブロードバンド接続となっており大容量のデータ交換が行える環境になってきています。

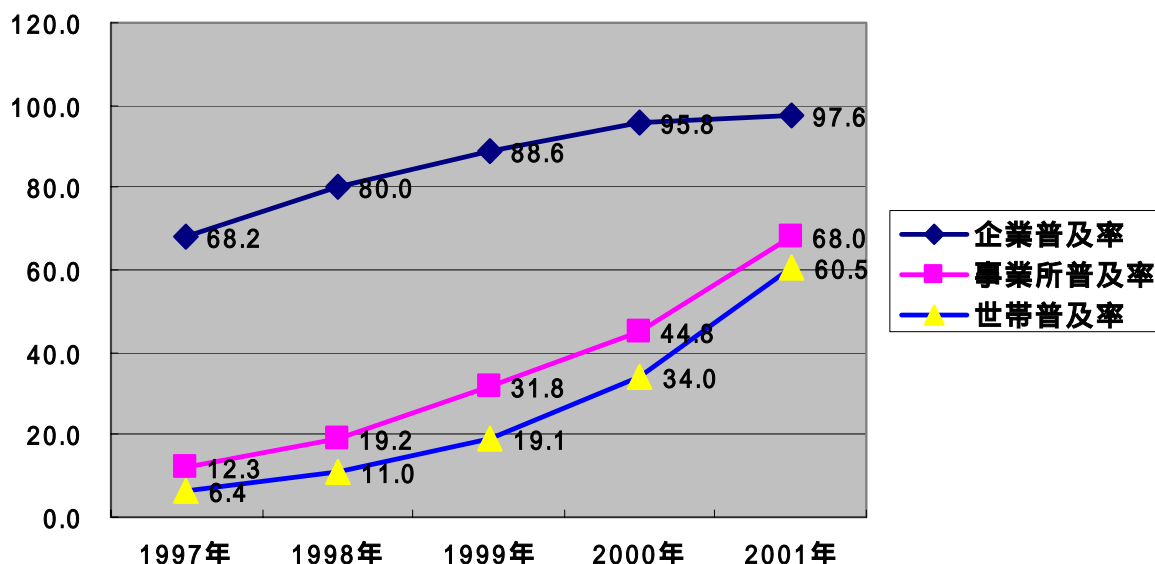


図 III-1 インターネット普及率

「平成14年版情報通信白書」でも、従業者数300人以上の企業（農業、林業、漁業及び鉱業を除く）でのインターネット普及率は、図III-1に示す通り2001年で97.6%に達しており、従業者数5人以上の事業所で見ても68.0%に達しています。

1.2 日本企業の電子商取引の導入率（事業所・企業統計調査）

「平成13年事業所・企業統計調査（総務省統計局）」によれば、中小企業を含めた日本の企業のEDI導入率は約8%（2001年）という数字が出ています。

同調査は、日本全国の全ての事業所と企業を漏れなく調査しており、国や地方公共団体が行う統計調査の基礎資料となるもので、5年毎に実施しています。調査内容は、名称・所在地、規模（資本金、従業員数）、事業の種類、電子商取引の状況などです。

同調査によれば日本全国の事業所・企業数は表III-2の通りで、前述の中小企業白書の数字と符合しています。

表 III-2 日本全国の事業所・企業数

	事業所数		企業数	
	実数	増加率	実数	増加率
1991年	6,754,000	+0.7%	1,561,000	+17.4%

1996年	6,717,000	-0.6%	1,674,000	+7.2%
2001年	6,350,000	-5.5%	1,618,000	-3.4%

同調査における企業には、株式会社，有限会社，合名・合資会社及び相互会社が含まれており、企業の電子商取引の導入率は次の通りです。

(1)電子商取引の導入率は**10.5%**。

(2)企業間取引の導入率は**8.0%**。

取引内容別では、受注：**57%**，発注：**55%**，配送・手配：**18%**，アフターサービス等その他：**22%**です。

(3)一般消費者取引の導入率は**4.0%**。

取引内容別では、受注：**82%**，配送・手配：**19%**，アフターサービス等その他：**27%**です。

ただ、全国平均の中小企業のEC導入率**10.5%**という数字は、ECOMの今(H15)年度「中小企業の電子商取引(EC)に関する実態調査」結果と比較すると非常に低いが、xDSLが昨(H15)年末に**1000**万を突破する等、最近我が国においてもブロードバンドが急角度で普及し、EC導入率も急激に増加したものと思われます。

次に「事業所・企業統計調査⁵⁹」から、電子商取引導入率の高い産業を示したものが表Ⅲ-3で、流通・サービス業の方が製造業より電子商取引導入率が高いことが理解できます。

表Ⅲ-3 電子商取引導入率が高い企業産業中分類（企業総数が**1,000**以上）

企業産業中分類	企業総数	電子商取引導入率
情報サービス・調査業	18,000	32%
各種商品小売業	1,000	28%
自動車・自転車小売業	33,000	28%
電気通信業	3,000	22%
機械器具卸売業	42,000	21%
旅館・その他の宿泊所	19,000	21%
飲料・たばこ・飼料製造業	4,000	20%
家具・じゅう器・家庭用機械器具小売業	35,000	20%
証券業，商品先物取引業	2,000	19%
運輸に附帯するサービス業	10,000	18%
電気機械器具製造業	24,000	18%

⁵⁹ 平成13年事業所・企業統計調査（総務省統計局）

広告業	8,000	17%
出版・印刷・同関連産業	32,000	17%
その他の卸売業	44,000	16%
教育	2,000	16%
保険業	10,000	15%
食料品製造業	26,000	15%

1.3 100人以上の企業のEDI利用状況

「通信利用動向調査⁶⁰」によれば、日本全体で従業員100人以上の企業では、EDI利用状況は33%。3年間の平均伸長率は+18%と高い数字を示しています。

同調査では、日本の事業所と企業に於ける電気通信・放送サービスの利用実態のサンプリング調査を毎年実施しています。平成13年の企業調査では、常雇従業員規模100人以上の企業（農業、林業、漁業及び鉱業を除く）3,000企業に依頼し、1,783企業（59%）から有効回答を得ています。調査内容は、企業通信網とインターネット、EDI、テレワーク、通信ネットワークの安全対策などです。

同調査によれば、EDIの利用状況（%）は図III-2の通りで、EDI利用の高い産業は、卸売・小売業・飲食店（44%）、製造業（42%）、金融・保険業（37%）となっています。

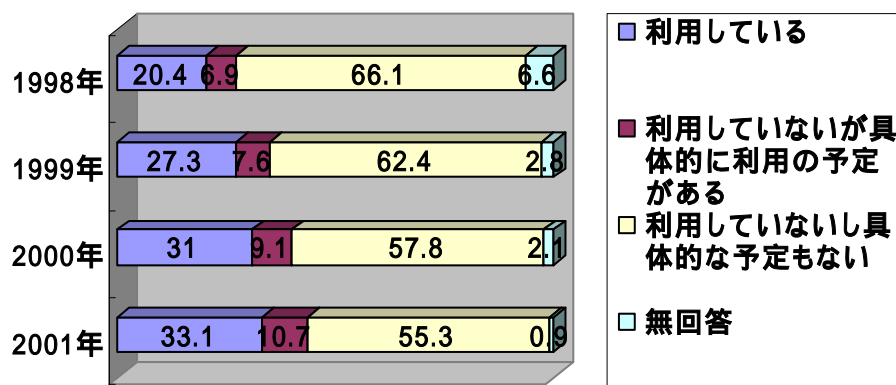


図 III-2 EDI の利用状況 (%)

1.3.1 インターネット EDI, LAN の状況

「通信利用動向調査」によれば、従業員100人以上の企業では、インターネットEDIの導入が急拡大しており、LANを構築している企業は約9割（85%）に達して

⁶⁰ 平成13年通信利用動向調査報告書（総務省情報通信政策局）

います。

インターネット EDI の利用状況 (%) は図 III-3 の通りです。

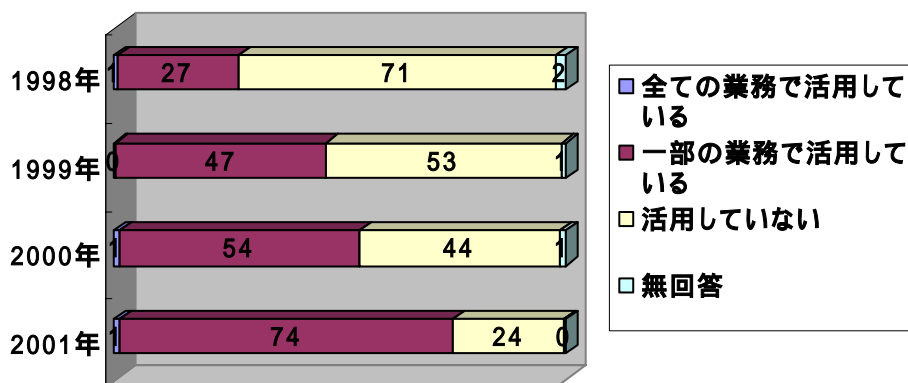


図 III-3 インターネット EDI の利用状況 (%)

次に LAN やイントラネットの構築状況 (%) については図 III-4 の通りです。

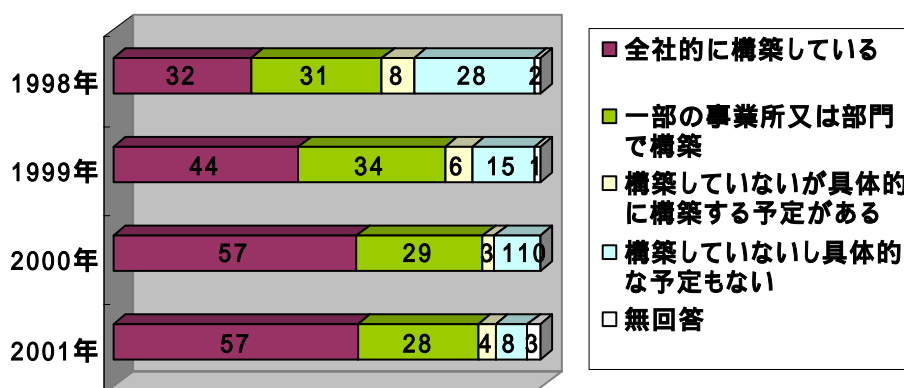


図 III-4 LAN やイントラネットの構築状況 (%)

1.4 EDI の実施状況 (JEDIC)

JEDIC (EDI 推進協議会) 傘下の企業の EDI 実施状況は高く、図 III-5 の通り 2003 年では 78%を越えています。今(H15)年度「中小企業の電子商取引 (EC) に関する実態調査」では、電子商取引 (EC) の導入率は図 III-6 の通り購入 EC で 35%、販売 EC で 70%となっており、必ずしも現状と掛け離れた数字とは言えないと思われます。

業種別では、卸売業 (85%)、電気機器 (93%)、商社 (90%)、食料品 (100%)、繊維製品 (80%) の EDI 実施状況が高いという調査結果が出ており、「事業所・企業統計調査」等より製造業の導入比率が高いのは、JEDIC が元々製造業中心の組織になっているからです。

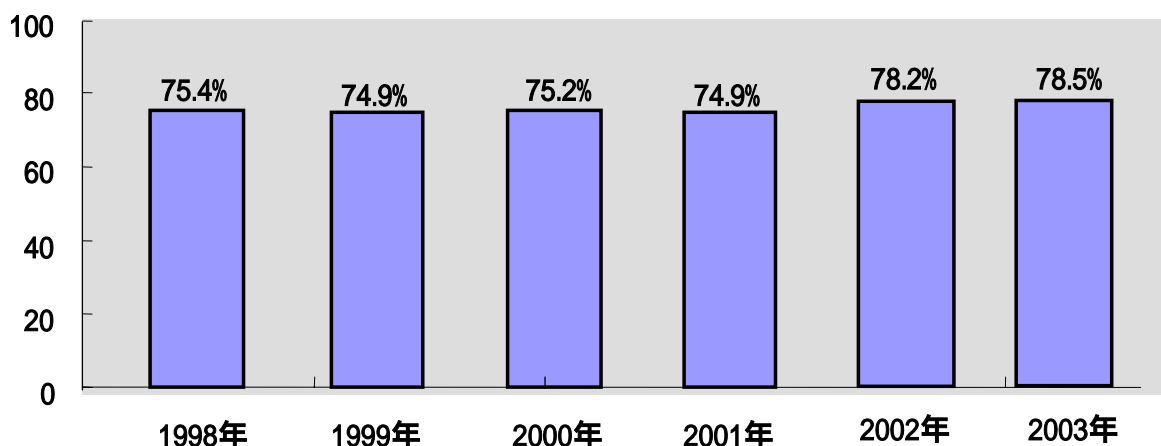
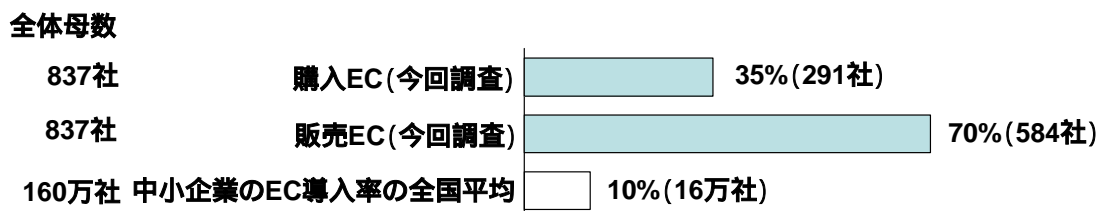


図 III-5 EDIの実施状況 (JEDIC)

JEDIC調査⁶¹でのEDI（電子データ交換）の定義として、取引に必要なデータを他の企業や組織と交換する際、コンピュータ間の通信を利用することとしています。但し、電子メールによる事務連絡、FAXによる受発注を除いています。

図 III-6

電子商取引(EC)の導入率



備考：・中小企業のEC導入率の全国平均は平成13年事業所・企業統計調査による(総務省統計局)

・EC導入率：1社とでもECを実施している企業をEC導入済みと定義し、EC導入済みの企業の全回答企業に対する割合。

⁶¹①本データは、国内外のEDI実態調査報告書-2003年版-(2003年3月, JIPDEC/ECPC, JEDIC)による。

②JEDIC会員63団体・業界所属の約3,000社にアンケート依頼。有効回答は約550。回答率：18%

1.4.1 EDI の通信の接続形態 (JEDIC)

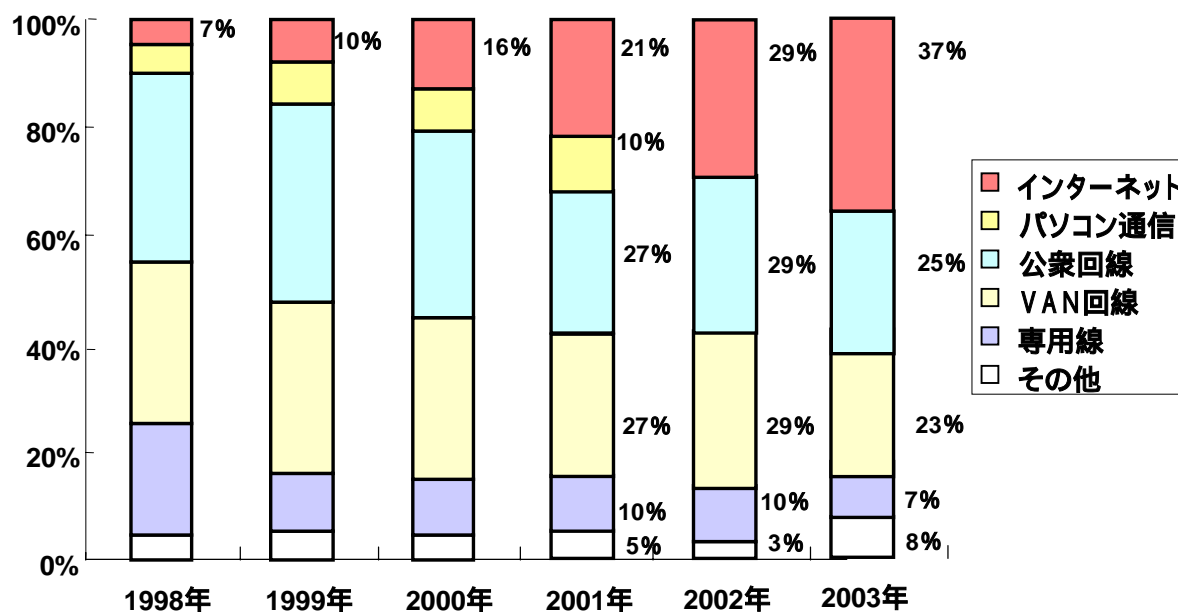


図 III-7 EDI の通信の接続形態 (JEDIC)

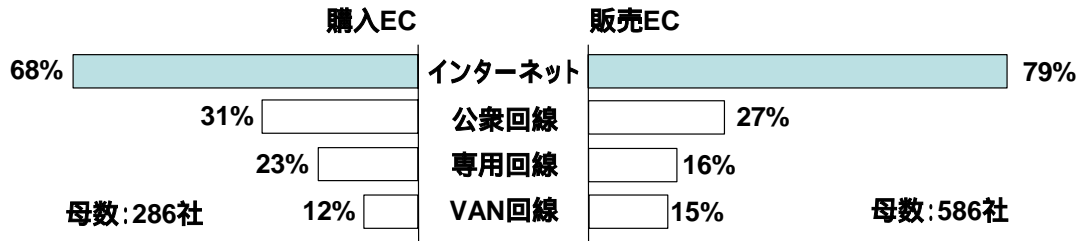
JEDICの「EDIの通信の接続形態」調査⁶²結果に比較して、今(H15)年度「中小企業の電子商取引 (EC) に関する実態調査」結果では、電子商取引で利用しているネットワークは圧倒的にインターネットが多く、図 III-8 の通り、購入ECで 68%の企業が、販売ECでは 79%もの企業がインターネットを利用しています。

⁶² ①本データは、国内外のEDI実態調査報告書-2003年版- (2003年3月, JIPDEC/ECPC, JEDIC) による。(アンケートの配布・回収は、2002年11月に実施。JEDIC会員63団体・業界所属の3,000社にアンケート依頼。有効回答は428社。)

②1社で複数回答可能な延べ回答数の比率 (%)。延べ回答数：1,751件。

図 III-8

電子商取引(EC)のネットワーク(複数回答)



1.4.2 XML/EDI の利用状況 (JEDIC)

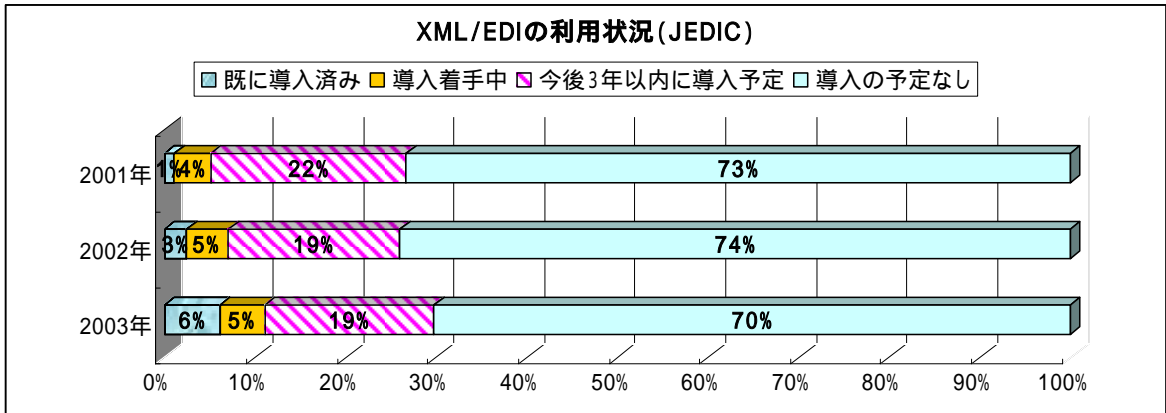
JEDIC傘下企業へのアンケートでも、新しいEDI標準フォーマットとして、XML/EDIの導入が進んでおり、JEDICの調査⁶³では2002年11月時点で、導入済みを含めて今後3年以内にXML/EDIの導入を計画している企業は、表 III-4 及び図 III-9 の通り126社(30%)あります。

表 III-4 XML/EDI の利用状況 (JEDIC)

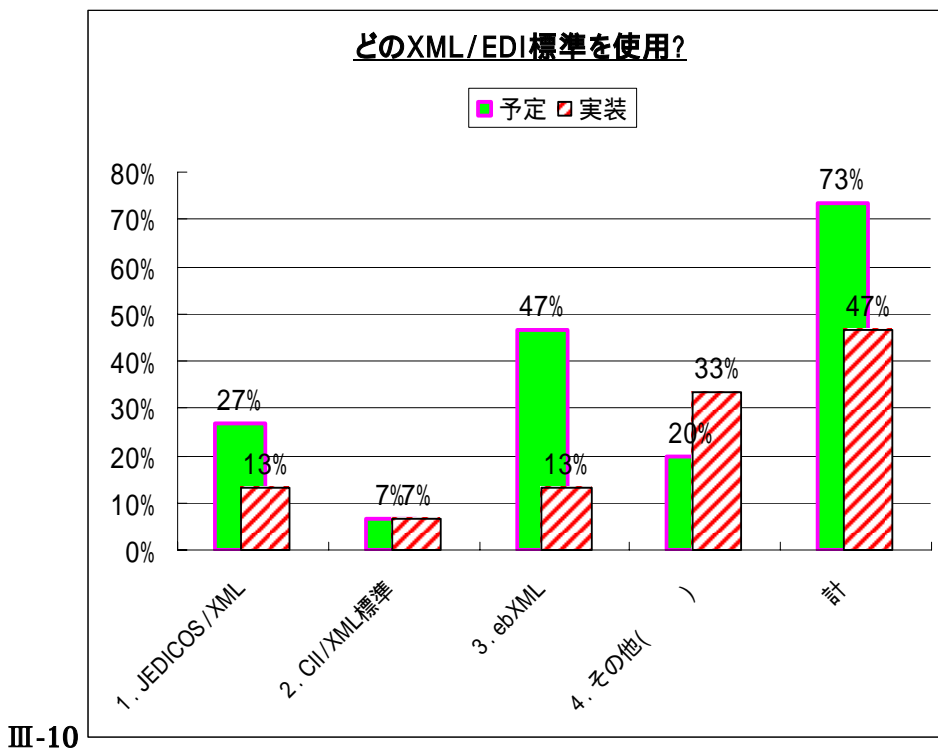
利用状況	2003年		2002年		2001年	
	企業数	構成比	企業数	構成比	企業数	構成比
既に導入済み	26	6.1%	12	2.5%	5	1.2%
導入着手中	21	5.0%	22	4.6%	17	4.0%
今後3年以内に導入予定	79	18.7%	91	19.0%	93	21.6%
導入の予定なし	297	70.2%	355	74.0%	315	73.3%
合計	423	100.0%	480	100.0%	430	100.0%

⁶³ 本データは、国内外のEDI実態調査-2003年版-による。(アンケートの配布・回収は、2002年11月に実施)

図 III-9



XML/EDIの導入予定については、本(H15)年度ECOMでJEDIC加入団体等を対象に「産業界におけるH15 年度XML/EDI実装計画調査」⁶⁴を実施したが、図 III-10 の通り、現在半数近い業界が実装済みであるとともに、4分の3近い業界が今後実装を予定しています。XML/EDIは当事者だけで効率的に実装することは不可能であり、関係業界がコンソーシアムを組み、その中で設定されたXML/EDI標準に基きEDIを実施する必要がありますので、XML/EDI普及のためにはJEITA[(社)電子情報技術産業協会]を見れば明らかなように、業界団体等の意向が大きな影響力を持っています。図



III-10

⁶⁴ H15 年度XML/EDI普及促進調査研究報告書

1.4.4 EDI の普及に対する問題点

「通信利用動向調査」⁶⁵によれば、EDIの普及の大きな問題点として、図 III-11 の通り「環境の未整備、システム構築が難しい、伝票形式が異なる」等が挙げられています。

今(H15)年度「中小企業の電子商取引（EC）に関する実態調査」結果では、電子商取引推進上の大きな課題として、図 III-12 の通り、伝票など電子商取引に関する情報の標準化、電子商取引の導入費・運用費の低価格化、及び簡易システムの提供・教育があげられ、「通信利用動向調査」とは顕著な違いを見られる。

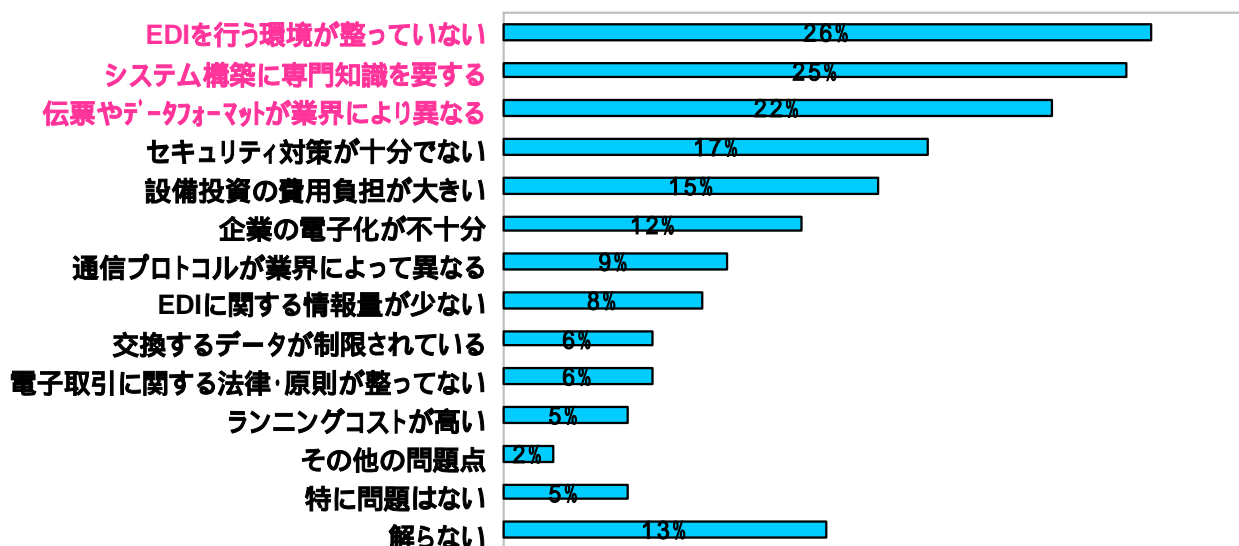
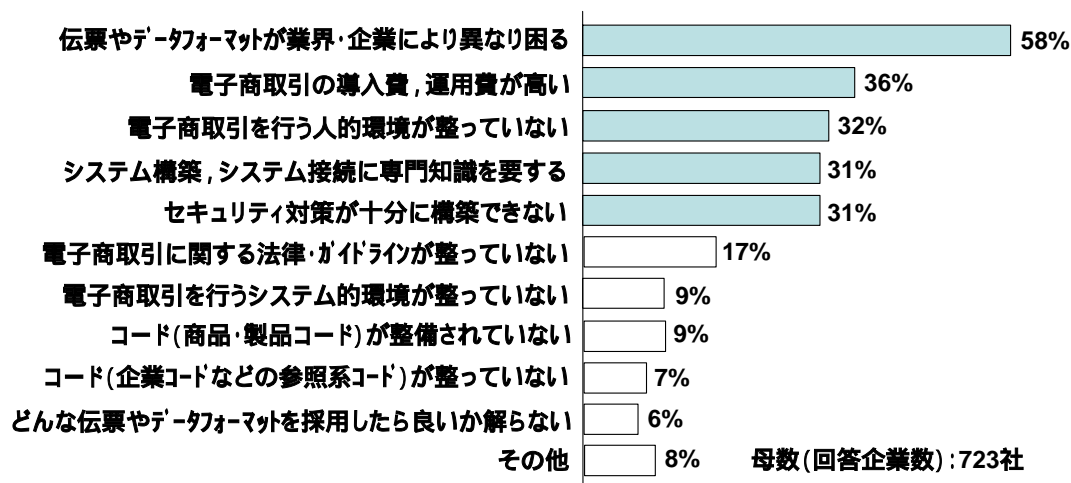


図 III-11 EDI の普及に対する問題点

⁶⁵ 平成 13 年度通信利用動向調査報告書（総務省情報通信政策局，企業編）
 常雇従業員規模 100 人以上の企業（農業，林業，漁業及び鉱業を除く）3,000 企業にアンケート。有効回答数：1,783 企業（59%）

図 III-12

電子商取引(EC)に関する問題点・課題(複数回答)



2. ECOMにおける電子ビジネスコラボレーションの実証推進プロジェクト

2.1 業界プロジェクト一覧

今(H15)年度 ECOM では、我が国産業界への標準 XML/EDI (ebXML) 普及を促進し、企業間統合基盤を整備するため、経済産業省支援の下で、我が国を代表する業界を対象に電子ビジネスコラボレーションの実証推進プロジェクトを発足させました。

2.1.1 ECOM 2003 プロジェクト

業界プロジェクトとして、6 業界 8 プロジェクトを選定し、トレーサビリティ実験を含め業界ひな形整備に取り組みました。業界プロジェクトの成果は図 III-13 に示すように、ebXML 共通プラットフォームの標準化とナショナルリポジトリ構築に活用され、ebXML アジア会議への貢献も期待されています。

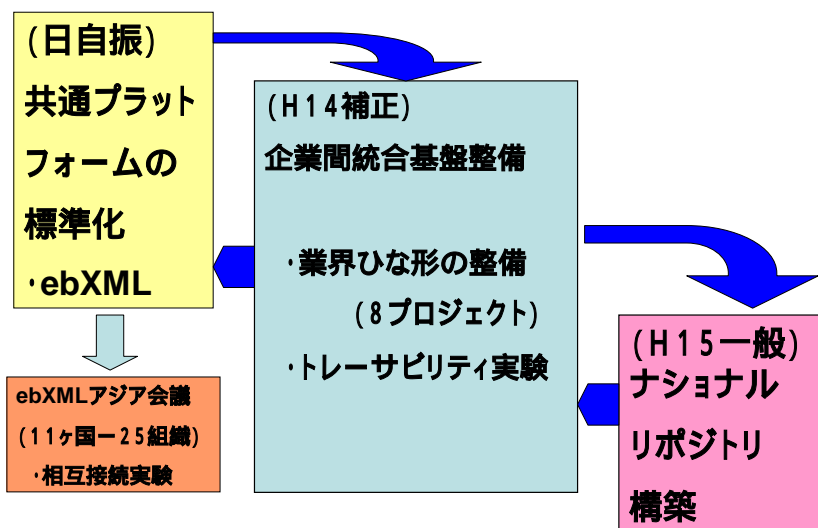


図 III-13 ECOM 2003 プロジェクト

2.1.2 業界プロジェクト一覧

実証推進プロジェクトに選定した業界は、表 III-55 の通り、鉄鋼・電機電子・物流・住宅設備・旅行・及び書籍の 6 業界で、このうち鉄鋼業界は「日韓合同プロジェクト」と「鋼材トレーサビリティ」、電機電子業界は「仕様書交換」と「カスタム部品」の、それぞれ 2 プロジェクトを設立しました。更に、鉄鋼の「日韓合同プロジェクト」と「鋼材トレーサビリティ」、電機電子の「仕様書交換」、及び物流の「小口混載貨物」の 4 プロジェクトについては、実用に即した実証実験を実施しました。

このうち、以降の節で鉄鋼業界の「日韓合同プロジェクト」と「鋼材トレーサビリティ」を紹介します。

表 III-5 業界プロジェクト一覧

業界	プロジェクト	プロジェクト概要
鉄鋼	日韓合同プロジェクト	鉄鋼メーカーよりShipper(商社)を介して需要家に紙ベースで提供されているミルシート(検査成績)情報交換業務を選定し、日韓両業界共同でebXML仕様に基づいたビジネスストラクチャクシヨンモデルを設計し、テスト環境において実装を行なう。
鉄鋼	鋼材トレーサビリティ	KIDSタグを利用した、簡易かつ正確な鋼材トレーサシステム方案を検討・試作し、トレーサビリティ向上策としての有効性を評価する。また、当該KIDSタグを実装し、鋼材サプライチェーンにおける商品トレーサのビジネスプロセスおよび情報モデルを定義し、実証実験を行う。
電機電子	仕様書交換	電子部品メーカーと電子機器メーカーの間にて実施されているエンジニアリングコラボレーションのうち、電子部品の納入仕様書交換モデル業務を選定し、電子機器・部品業界内のビジネスプロセスと、納入仕様のビジネスドキュメント形式である標準XMLスキーマを設計する。ebXMLを用いた納入仕様書交換業務の実証実験にてその有効性を検証する。
電機電子	カスタム部品	電子部品メーカーと電子機器メーカーの間にて実施される電子部品の需要や供給情報の交換を含むカスタム部品調達業務を選定し、ビジネスプロセス、ビジネスドキュメント形式、TPA項目を設計する。
物流	小口混載貨物	運送業務のうち、宅配・特積み等の小口積み合わせ運送におけるビジネスコラボレーションに関わる業務プロセス、ビジネス文書のデータモデルを定義し、検証のための実証実験をおこなう。
住宅設備	受発注	住宅設備機器及び建材の受発注における業務プロセス及び情報を調査し、業務プロセスモデル及び情報モデルを策定する。
旅行	旅館情報化	宿泊施設を対象とした国内外の予約事業者(旅行業者やウェブ旅行業者等)に提供するための最新かつ適切な旅館施設情報と旅館商品情報の整備およびこれを実現するためのビジネスプロセスの開発、および予約事業者からの予約内容の送信を受けて、それを基に旅館側の業務取扱いが簡便に実行できるようにするための情報の整備とビジネスプロセスの開発。
書籍	流通トレーサビリティ	出版業界にRFIDタグを導入することによる、書籍流通コストの削減を図るビジネスプロセスモデルを研究する。また、当該ビジネスプロセスで必要となるRFIDタグの技術的要件と管理の仕組みにつき検討する。

2.2 日韓鉄鋼合同プロジェクト⁶⁶

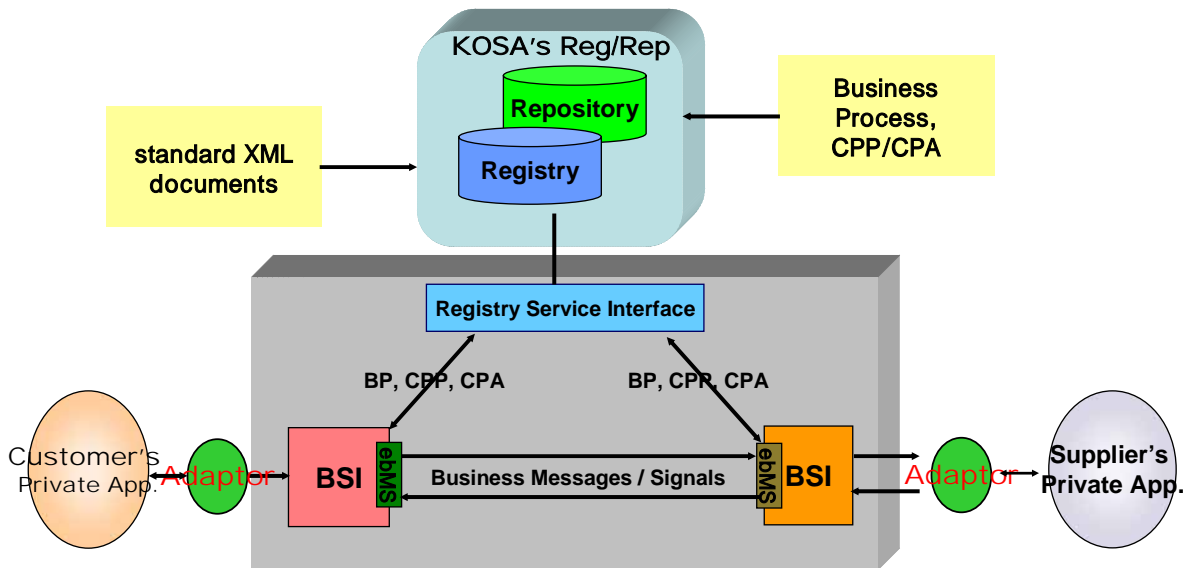


図 III-14 実証実験環境

⁶⁶ 日韓共同鉄鋼検査成績情報交換業務における業務プロセス及び情報モデル調査

日韓鉄鋼合同プロジェクトでは、自動車業界・造船業界等顧客の利便性向上のため、ebXML仕様に基きミルシート(検査証明書データ、UN/EDIFACTではQuality data)の標準化に取り組み、図 III-14 の環境下でデータ交換の実証実験を実施しました。

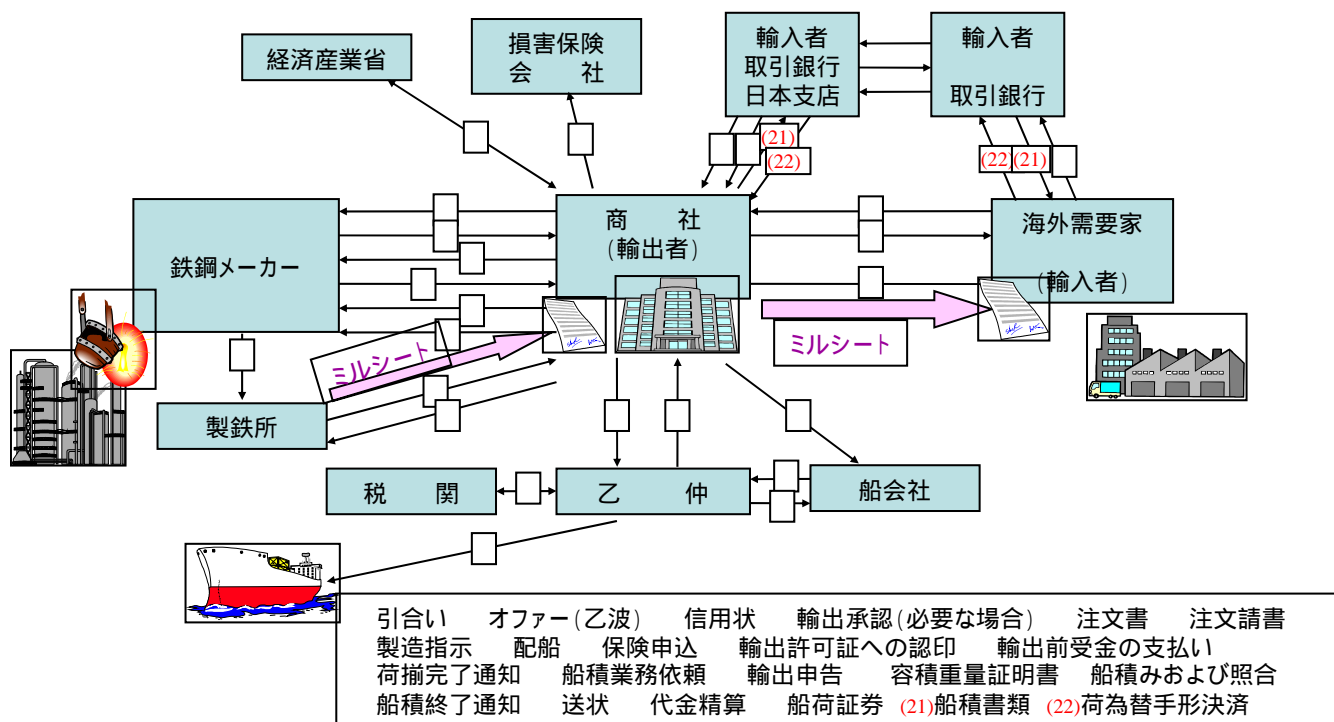


図 III-15 輸出取引の流れ

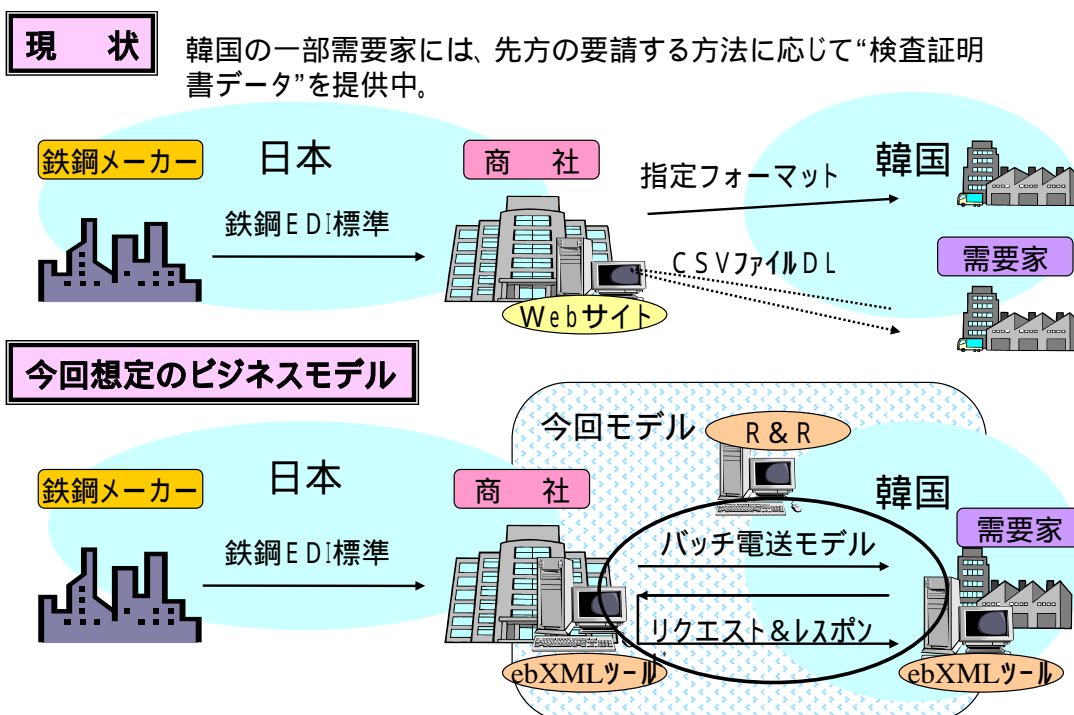


図 III-16 共同研究でのビジネスモデル

輸出取引の流れの中でミルシートを位置づけたものが図Ⅲ - 15 であり、図 Ⅲ-16 では、ミルシートの現状のやり取りと今回想定しているビジネスモデルとを対比して表しています。

2.3 鋼材トレーサビリティプロジェクト⁶⁷

BSE 問題やテロ対策が叫ばれてから数年経過しますが、IC タグ等を活用したトレーサビリティの必要性は年々急角度で増大しており、経済産業省も最重点政策課題の一つとして取組んでいます。こういった背景の下、鋼材トレーサビリティプロジェクトでは IC タグの一種である KIDS TAG を利用し、鋼材トレーサビリティの実証実験を実施しました。

2.3.1 KIDS TAG を利用した運用イメージと期待効果

図 Ⅲ-17 は、サプライヤーでタグを貼り付ける場合の運用イメージと期待効果を示しています。

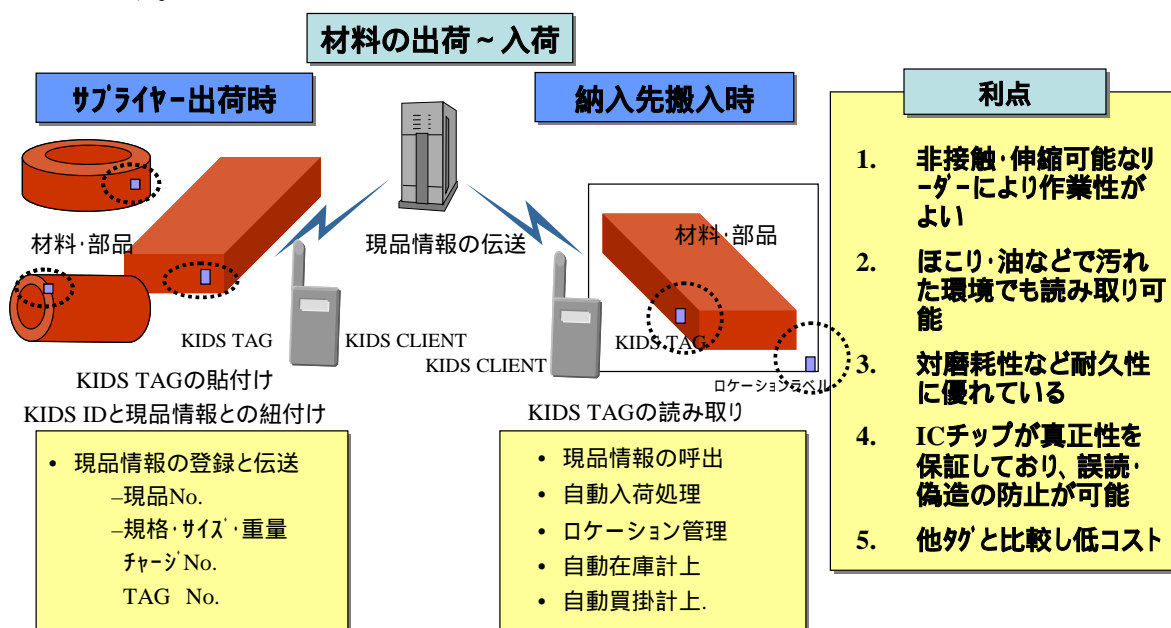


図 Ⅲ-17 サプライヤーでタグを貼り付ける場合

サプライヤー側で KIDS ID を貼り付けない場合は、入荷時に貼り付けと KIDS ID との紐付けを実施することになります。

2.3.2 商品履歴情報のトレース

図 Ⅲ-18 は、現品 A の履歴情報を取得する場合、得られるデータのイメージを示し

⁶⁷ ROM型RFIDを用いた鋼材トレーサビリティ向上の調査研究

ており、商品履歴情報は、取得の方向に依存してデータの構成が変化します。

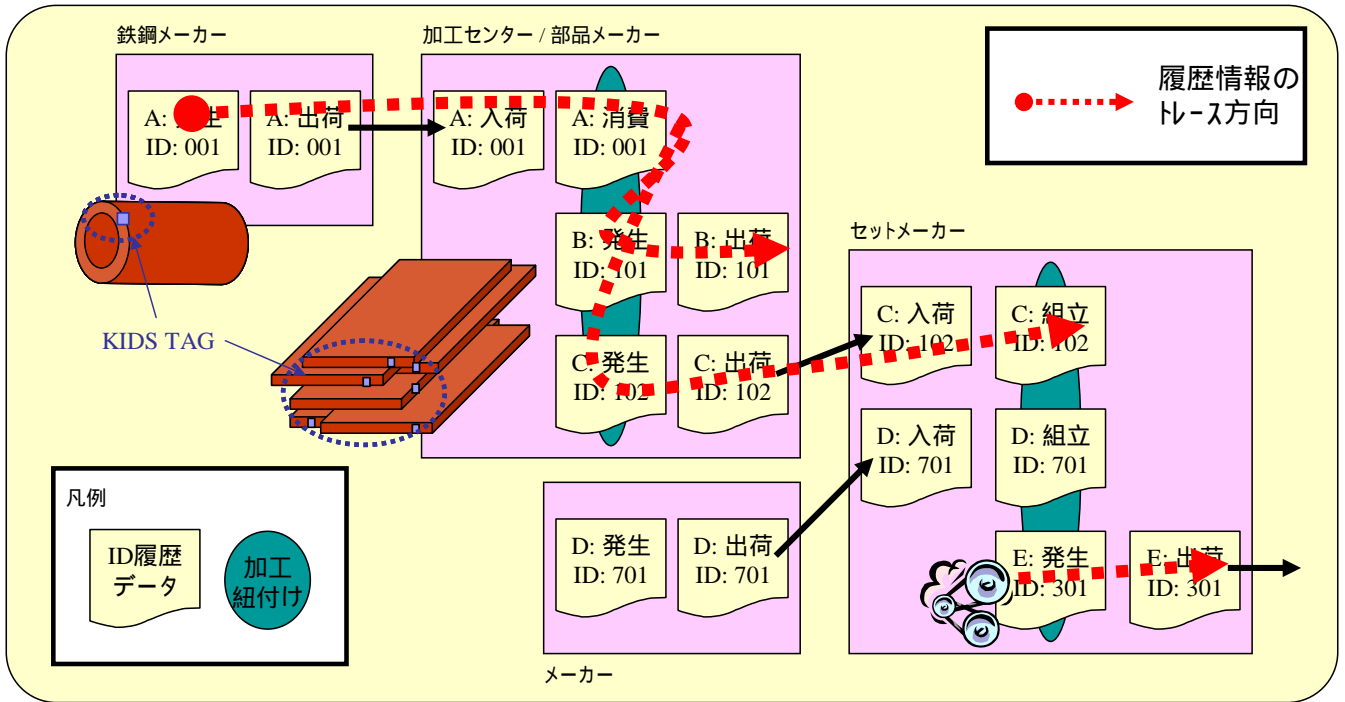


図 III-18

3. 我が国産業界における ebXML の実装状況

3.1 我が国産業界における ebXML 実装への取組み

経済産業省が支援する業界実証プロジェクトが牽引力になり、表 III-6 の通り、今年度は我が国の主要業界において標準 XML/EDI(ebXML)実装が更に進展しています。

表 III-6

流通業界	<p>流通業界標準メッセージ JEDICOS の基本メッセージを XML 化 (JEDICOS-XML)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中小卸・小売業向けの「流通 XML/EDI サブセット」を開発。 ・H14 年度、ebMS(ECOM 相互接続)仕様準拠の流通業向け CPA テンプレートを作成。 ・今(H15)年度は SCM 共通プラットフォームとして流通業 R&R(簡易版)を構築予定。
旅行業界	<p>旅行業界全体で見ると XML の標準化作業が大きく進んでおり、日本旅行業協会が旅行業務の XML 化を目指して委員会が設立されたが、他にも旅館関係業務の XML 化も検討が進められている。旅行電子商取引推進機構では H14 年度末に OTA メンバーになり、ebMS と Web サービスを使用し情報の整備とビジネスプロセスの開発に取り組む中。</p>
電子情報機器、部品業界 (JEITA)	<p>電子情報技術産業協会 (JEITA) は、ECALGA(コラボレティブ EDI)を開発し、実証実験を経て、2002 月 9 月に実用レベルのコラボレティブ EDI 標準を確立。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ebXML 仕様 (ebMS, CPA テンプレート, BPSS) を採用

情報機器,電子, 部品の民間コン ソーシアム (RosettaNet)	<p>・RosettaNetでは、自動受発注や在庫管理を中心とするRosettaNet標準の導入目標を、OMJ-WGの活動として今(H15)年3月までに200社に設定してきたが、H14年12月末ですでに166社が実装された。</p> <p>・現在140あるPIPのXML Schema化による一本化を進めている。またビジネスプロセス及びメッセージ交換の標準化については、PIPからBPSSサブセットへの移行にすでに取り組んでおり、また、RNIFからebMSへの移行も取組中である。</p>
建設業界	<p>国土交通省の電子入札システム、独自仕様で2001年10月からサービスイン</p> <p>・ebXML仕様の採用による電子入札プロセスおよび情報項目の国際協調を計るべく、UN/CEFACTグループとともにUMM準拠の標準モデリング化に移行中。</p>
貿易業界(TEDI)	<p>アジア各地域の税関等の政府システムと設立したPAAフォーマットに基き、H14年度はシガポール・マレーシアとのインボイスデータ交換を実施した。今(H15)年度はebMS標準を使用し韓国とも接続済みであり、国内ではNACCSやCuPESとの連携にも注力していく意向。</p>
航空宇宙業界	<p>(社)日本航空宇宙工業会航空機業界EDIセンターは、フリーソフトを有効活用した航空機業界XML/EDIシステムを開発し、2001年5月から運用開始している。</p>
塗料業界	<p>(社)日本塗料工業会は、業界標準を開発し、これに準拠したXML/EDIソフトウェアを開発した。2002年1月から運用開始した。</p>
化学業界	<p>石油化学工業協会は、日本の化学業界のEDI標準化推進組織として「CEDI (Chemical EDI) 小委員会」を2002年7月に設立した。CEDIは、米国に本拠を置く化学業界XML/EDI国際標準化団体CIDXが策定している「ChemStandards」に基づく利用ガイドの開発・提供など、日本での普及促進を図っている。</p> <p>CIDX標準の実装に際しては、最近日米欧共実装可能なB2BサーバとしてRosettaNetサーバを採用しようという動きがある。</p>
繊維業界	<p>繊維ファッションSCM推進協議会は、JEDICOS-XMLをベースに、新XML/EDI標準メッセージ(FISPA-XML)3種を開発した。今後ebMSを採用する予定。</p>
港湾物流業界	<p>(社)港湾物流情報システム協会は、XML/EDI標準定義書を策定した。対象メッセージはD/R (Dock Receipt) 及びCLP (Container Load Plan) で、今後基本的にはebXML CC仕様とebMS仕様を採用する方向。</p>

このうち、JEITA/コラボレイティブEDI、RosettaNet、及び貿易業界(PAA)を以降の節で紹介します。

3.2 JEITA/コラボレイティブEDI

昨(H15)年12月、JEITA⁶⁸では「企業間コラボレーションを実現する新EC標準(ECALGA=Electronic Commerce Alliance for Global business Activity)」をリリースしました。ECALGAは次世代指向のコラボレイティブEDIと、従来型EDIであるEIAJを継承するベーシックEDIから構成され、両者ともebXMLのFSV仕様に準拠するとともに、モデリング手法についてもJEITAのUMM likeなCBC (Complex Business Collaboration) / BC (Business Collaboration) / BT (Business Transaction)

⁶⁸ JEITA: Japan Electronics and Information Technology Industries Association=(社)電子情報技術産業協会

といった手法を採用しています。今回新たに標準化されたモデルは、ECOM 業界実証プロジェクトで取り組んでいる「納入仕様確定モデル」や「(カスタム部品)所要＋予約協業モデル」等です。また、EIAJ(韓国電子産業振興会)を始め、台湾經濟部工業局や MERCI(欧州部品メーカー等のプロジェクト)と、国際調和活動に取り組んでいます。

3.2.1 JEITA/コラボレイティブ EDI におけるビジネスプロセス共有例

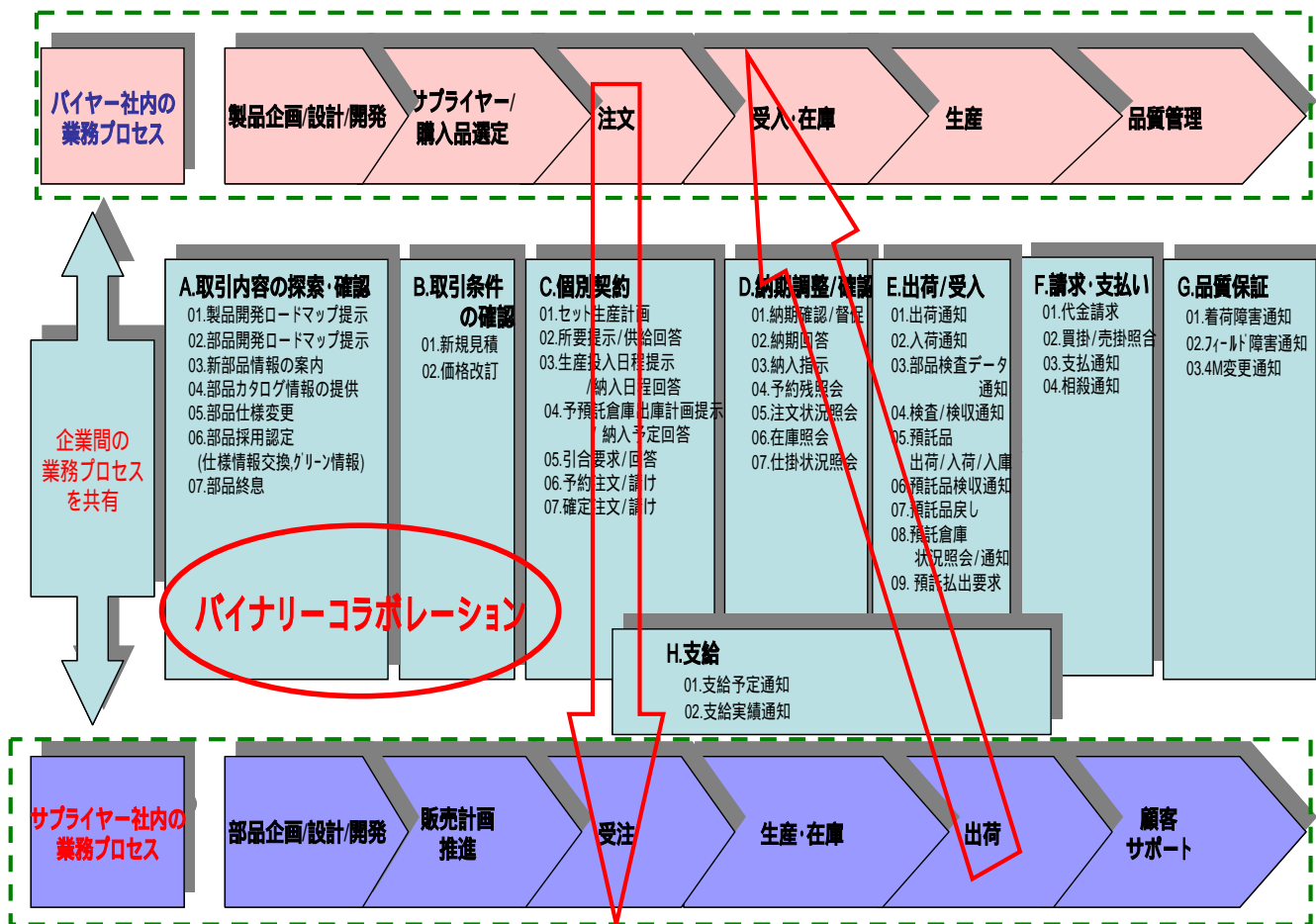


図 III-19

3.2.2 Open-edi (ebXML) に対応した標準化の内容と作業

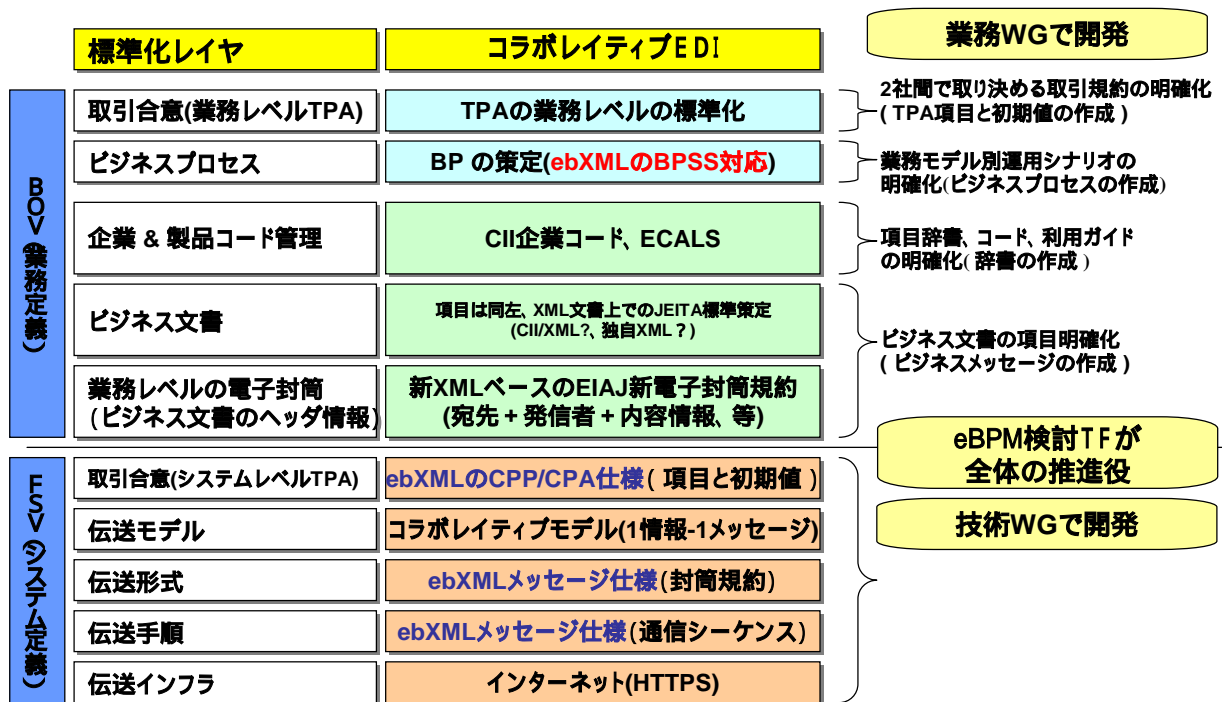


図 III-20

3.3 RosettaNet

3.3.1 RosettaNet のスコープ

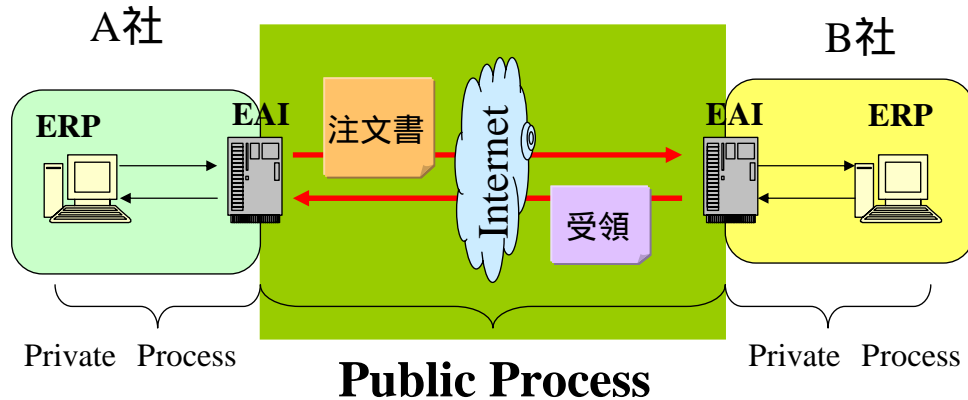


図 III-21

RosettaNet では取引相手間で、ビジネスに関する情報交換を実現するために必要な以下の規約を策定しています。

- (1) PIP=Partner Interface Process: 取引先間で情報を交換するためのワークフロー・個々のフローで交換される“文書”の定義 (Message Guideline) ビジネスランザクション・パターン

(2) Dictionaries

- **Business Dictionary** : 日付、会社名、取引先コード、取引種別などビジネスに共通的に用いられる“用語”を定義
- **Technical Dictionaries** : 製品情報、技術情報など取引に必要な“製品スペック”を定義

(3) **RNIF=RosettaNet Implementation Framework** : 通信プロトコル(HTTP, HTTPS)、デジタル署名、認証などとインターネットを介して、通信を実現するために必要な技術要件を規定

RosettaNet では更なる標準化を図るため、PIP の BPSS サブセットへの移行及び RNIF の ebMS への移行に取り組んでいます。

3.3.2 RosettaNet が対象とする企業間ビジネスプロセス

従来型 EDI の対象領域は受発注管理を中心であったが、図 III-22 に示す通り、RosettaNet では、製品情報・ユーザ管理・マーケティング・サービスサポート・製造等をスコープに入れている。



図 III-22

3.4 JEITA/RosettaNet 標準整合化シナリオ

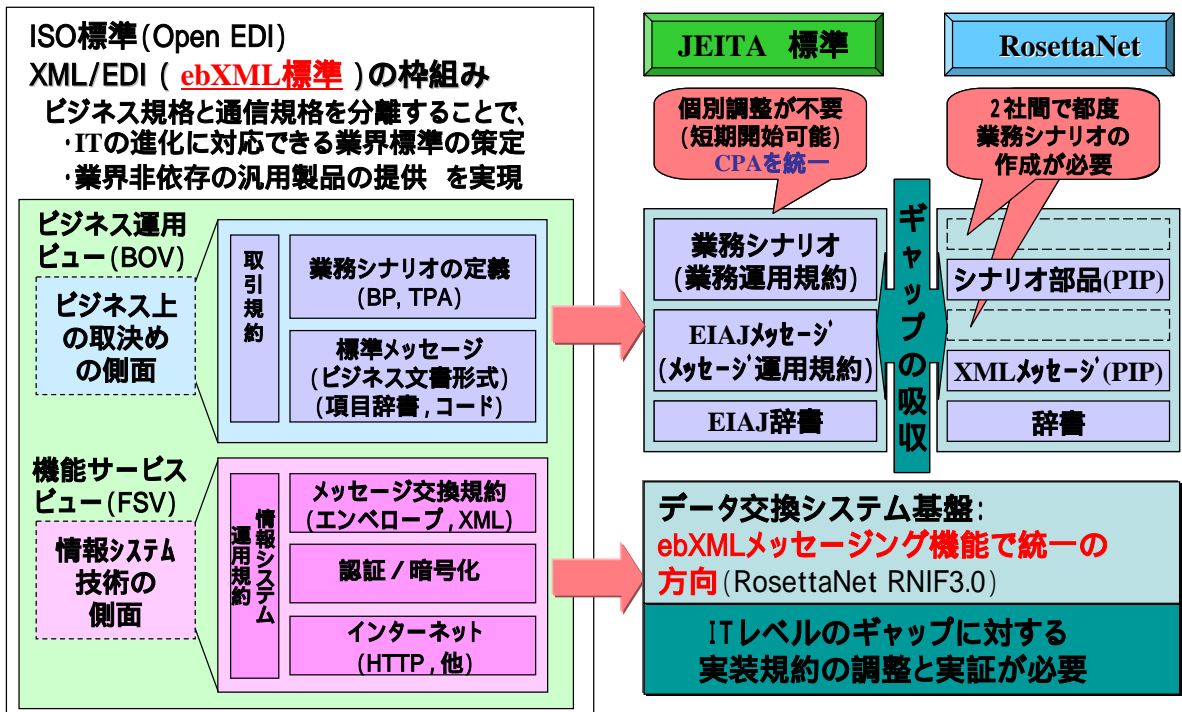


図 III-23

もとより JEITA も RosettaNet も同一業界であることから、同一業界に複数の標準が存在するのは好ましいことではなく、図 III-23 に示すように現在両者間で標準整合化のため調整が行われています。

3.5 貿易業界(PAA)

3.5.1 TEDI と PAA

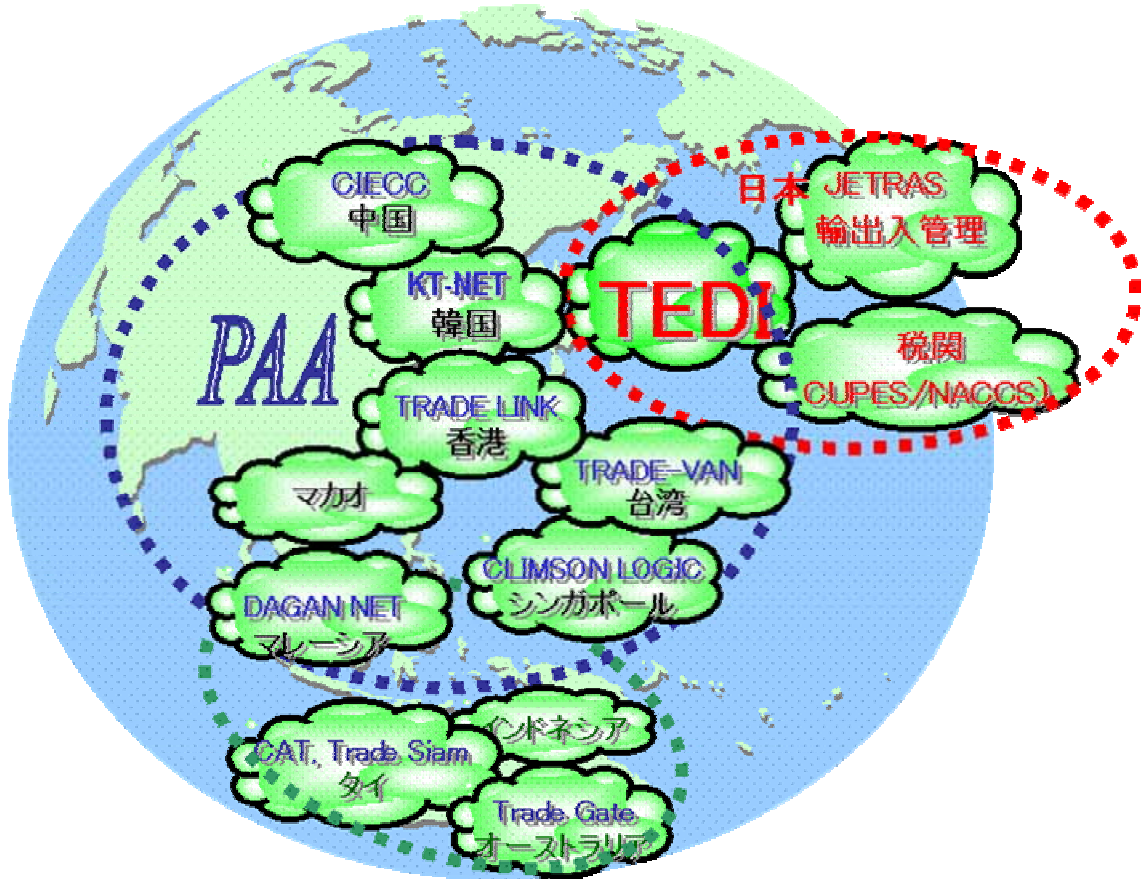


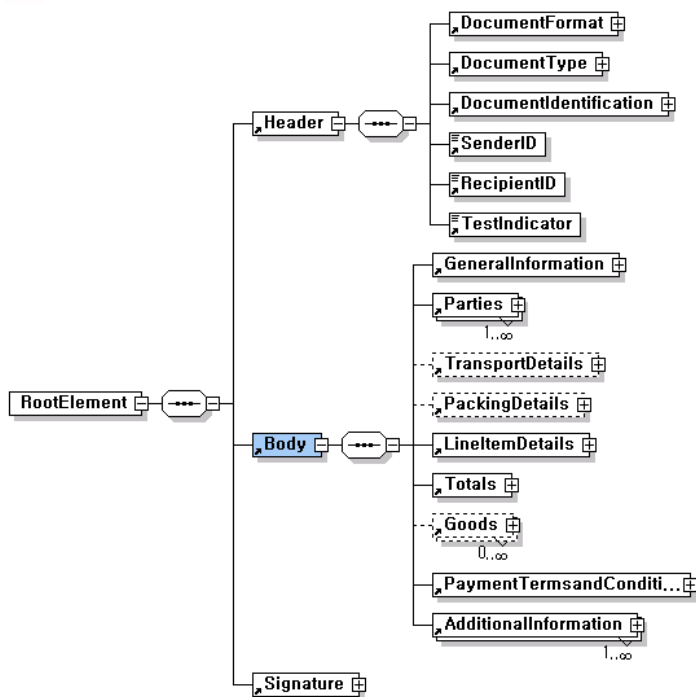
図 III-24

日本からは TEDI が参加している PAA (Pan-Asian E-Commerce Alliance) は、アジア域内貿易の手續簡易化を目指し、図 III-24 に示すように日本・韓国・台湾・中国・香港・マカオ・マレーシア・タイ・シンガポールの貿易窓口のネットワークサービスを相互に接続し、国境を越えた電子ビジネスを実現しようとしています。PAA は、相互運用性の基盤に ebXML を採用し、現在までに通信基盤レベルの相互接続を実現してきました。

3.5.2 PAA s Business Document Format

PAA では、更にビジネス情報レベルおよびビジネスプロセスレベルの相互運用性を実現すべく、XML ベースの PAA 標準メッセージ開発に着手しており、PAA の Purchase Order フォーマットを OASIS のフォーマットと対比したものが図 III-25 です。

PAA's Purchase Order



OASIS UBL's Purchase Order

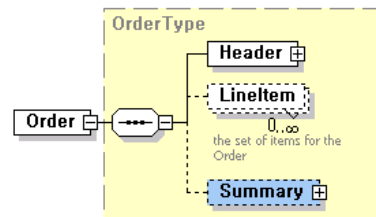


図 III-25

PAA プロジェクトは、アジア各国間の電子ビジネスを推進するモデル事業であり、当該プロジェクトの展開はアジアにおける電子ビジネス推進の牽引となることが期待されます。

ECOM では、今後も e-Japan 重点計画「アジア地域における ebXML の普及」の一環として、ebXML アジア会議を通じて、積極的な技術支援を行うことが望ましいと考えています。

【出典】

- ・ インターネット EDI 促進調査研究報告書
- ・ 中小企業における情報技術（IT）および電子商取引（EC）に関する実態調査報告書
- ・ XML/EDI 普及促進調査研究報告書
- ・ 業際電子取引モデル整備調査研究報告書

（溝口邦雄）

第2部 各論

. ADR 及び ODR について

1 . ADR ・ ODR の拡充 ・ 活性化が叫ばれる主な理由 :

ADR や ODR の拡充 ・ 活性化が強く叫ばれている主な理由は、電子商取引、特に一般消費者の電子商取引参加により、小額な紛争や cross-border な紛争が増加するので、その様な紛争を迅速 ・ 安価 ・ 容易に解決する手段を確保する必要があるからです。

国際的に活動する企業の世界においては、**cross-border** な紛争など決して珍しいことでは無く、従来から裁判制度や仲裁制度等を利用して、活発に処理されて来ました。しかし、一般消費者の場合、法的問題に疎い場合が多く、加えて、クレーム金額が小さく、普通の裁判や仲裁に要する費用を考えると、争うことが **cost-effective** で無い場合も多いので、特別の考慮が必要になります。

電子商取引の結果、紛争が生じた場合に、その紛争を安価 ・ 迅速に解決して呉れる仕組みが無いと、消費者の電子商取引に対する安心感 ・ 信頼感を確保することが困難であり、従って、何らかの仕組みを作り上げることが、電子商取引発展の為には、欠かせないとの判断が有るからだと思われます。

この様な観点は、例えば、**EC** (欧州共同体、以下同様) でも、次の文書に有る様に、繰り返し強調されています。(2000年に作成された「e-Europe 2002」(2000年5月24日付文書、 “COM(2000) 330 final”)の中の” Action Plan” より)

“Boost consumer confidence in e-commerce in partnership with consumer groups industry and Member states. Promote alternative dispute resolution, trust marks and effective codes of conduct by working with stakeholders to develop general principles and by creating appropriate incentives. An ‘online e-confidence forum’ managed by the Commission will engage as many stakeholders as possible in this process. Commission and Member States to further develop EEJ-net ⁶⁹linking alternative dispute resolution systems and launch pilot projects at European level through the IST⁷⁰ programme.”

そこで、本稿では、ADR/ODR 一般の事項に加え、上記の観点から、(実は、これが最

⁶⁹ EEJ-net: “European Extra-Judicial network”のこと。(後述 6.1 参照)

⁷⁰ IST: the Information Society Technologyのこと

も厄介な問題なのですが、) 一般消費者保護という視点も加えて、論じます。

2. ADR に関する我国の取り組み：

2.1 ADR 拡充・活性化に関する閣議決定：

我国でも ADR 制度の充実・拡大の必要性が叫ばれ、政府の「司法制度改革推進本部」に「ADR 検討委員会」が設けられ、種々の議論が行われています。

その議論を受けて、ADR に関し、「関係機関等の連携強化の促進」と「共通的な制度基盤の整備」をめざして、下記の様な閣議決定（抜粋）が行われました。

司法制度改革推進計画（平成14年3月19日閣議決定）

8 裁判外の紛争解決手段（ADR）の拡充・活性化

(1) ADR に関する関係機関等の連携強化

ア ADR の拡充・活性化に向けた裁判所や関係機関、関係省庁等の連携を促進するため、平成14年半ばころまでに関係省庁等の連絡会議を設置するとともに、関係機関による連絡協議会の体制が早期に整備されるよう所要の措置を講ずる。

イ 訴訟、ADR を含む紛争解決に関する総合的な相談窓口を充実させるとともに、インターネット上の閲覧窓口である総合窓口サイト（ポータル・サイト）など情報通信技術を活用した関係機関等の連携を図ることにより、手続、機関等に関しいわゆるワンストップでの情報提供を実現するための方策を検討し、平成16年3月までに、所要の措置を講ずる。

(2) ADR に関する共通的な制度基盤の整備

ア 国際的動向を見つつ、仲裁法制（国際商事仲裁を含む。）を整備することとし、所要の法案を提出する。

イ 総合的な ADR の制度基盤を整備する見地から、ADR の利用促進、裁判手続との連携強化のための基本的な枠組みを規定する法律案を提出することも含めて必要な方策を検討し、遅くとも平成16年3月までに、所要の措置を講ずる。

ウ ……隣接法律専門職種など法曹以外の専門家の ADR における活用及び弁護士法第72条の規制対象⁷¹の予測可能性の確保

⁷¹ 弁護士法72条：非弁護士の（仲裁を含む）法律事務の取扱い等を禁止する規定。

について、必要な対応を行う。

2.2 新仲裁法の制定：

2.2.1 上記の閣議決定を踏まえて、「仲裁法」案が、平成15年3月14日に第156回国会に提出され、7月15日可決・成立、同年8月1日に公布されました。本法は、基本的に、UNCITRALのモデル法に沿ったものであり、我国初めての本格的な仲裁に関する法律です。

ODRとの関係で注目すべきは、旧法と異なり、仲裁に関する合意に、書面性を要求し、その点で、「外国仲裁判断の承認及び執行に関する条約」及びモデル法に沿っている一方、「仲裁合意が、その内容を記録した電磁的記録（・・・・・・）によってされたときは、その仲裁合意は、書面によってされたものとする。」（13条4項）という規定を置くことにより、電子メール等による仲裁合意を可能としていることです。

2.2.2 新仲裁法に現れた消費者保護の配慮：

上述した消費者保護の観点から、注目すべきは、新仲裁法においては、消費者や労働者などの弱者に対して、仲裁を押し付けることは、法の保護を奪う結果になるとの懸念から消費者⁷²及び労働者に関する以下の様な暫定措置が採られたことです。

2.2.2.1 暫定措置を設けた経緯：

消費者と事業者とが、新法施行後に締結した仲裁合意及び個別労働関係紛争を対象とした仲裁合意であって、将来において生ずる民事上の紛争を対象とするものについて、暫定的な特則が設けられました。（付則3条、4条）

これは、消費者と事業者、労働者と使用者との間の情報力・交渉力の格差などを考えると、紛争発生前の商品購入などの契約や、労働契約などの締結時に、消費者・労働者が仲裁合意の存在や、その効果を知らないことが多いと思われ、また、たとえ知っていたとしても、消費者・労働者が仲裁合意の内容の変更を求めることは、實際上困難であろうことを配慮したものです。

⁷² 消費者：消費者契約法2条1項に規定する消費者と同義。即ち、（事業として又は事業のために契約の当事者となる場合における場合を除く）個人のこと。

尚、この点に関しては、EC も同様の関心を持っており、6.4.1 に述べる ADR に関する“GREEN PAPER”に対する回答でも、同様の考え方が示されています。

なお、暫定的措置としたのは、仲裁制度の利用が非常に少ない現状を踏まえて、恒久的な措置を講ずる前に、今後の ADR 機関の発展や、仲裁の利用状況の推移を見ながら、消費者契約・個別労働契約関係紛争の特性やその紛争処理のあり方について、更に検討する必要がある為だとされています。

2.2.2.2 消費者と事業者との間に成立した仲裁合意に関する特則：

当分の間、消費者は、消費者と事業者との間の将来において生じる民事上の紛争を対象とする仲裁合意を、原則として、いつでも理由無くして、解除することができます。(付則3条2項)

また、事業者が消費者仲裁合意に基づいて仲裁を申し立てた場合は、仲裁手続における口頭審理を必要なものとし(同3項、4項)、消費者に対する仲裁合意の効力などの説明については、仲裁廷からの書面送付(5項)に加え、審理に先立って仲裁廷が口頭で説明することとし(6項前段)口頭説明を受けた消費者たる当事者が解除権を放棄する旨の意思を明示しない限り、消費者たる当事者が消費者仲裁合意を解除したものとみなすものとして(6項後段)、消費者に紛争解決手段の選択権を保障しています。

2.2.2.3 個別労働関係紛争を対象とする仲裁合意に関する特則：

当分の間、仲裁法施行後に成立した仲裁合意であって、将来において生ずる個別労働関係紛争を対象とするものは、無効とされます。(付則4条)

2.2.3 新仲裁法の付帯決議

新仲裁法の可決成立の過程の議論を踏まえ、次の様な付帯決議が付されました。

付帯決議

「政府は、本法の施行に当たり、次の事項について格段の配慮をすべきである。

- 一 仲裁制度が裁判外紛争解決手段として幅広く利用されるよう、その意義、内容

等について、事業者及び一般国民に十分周知するとともに、仲裁機関等へのアクセスの向上及び仲裁人の確保等体制の整備を図ること。

- ニ 仲裁制度が国際的な民商事紛争への解決に資するよう、今後の国際的動向等を踏まえて必要に応じて所要の見直しを行うとともに、仲裁機関の充実や国際的・専門的知見を備えた仲裁人の育成に努めること。
- 三 多様な ADR の育成・充実を図るため、仲裁制度を含む総合的な ADR の利用促進及び裁判手続との連携強化等を内容とする基本法の整備等を含めた施策について、早急に策定すること。
- 四 消費者仲裁においては、情報・交渉力等に格差がある中で消費者に不利な仲裁合意がなされることがないように、関係法令を含めて適切な措置を講ずるとともに、仲裁廷による消費者への仲裁制度、解除その他の重要事項の説明に当たっては、消費者の十分な理解を得ることが必要であることを仲裁機関に周知徹底すること。
- 五 個別労働関係紛争を対象とする労働仲裁においては、労働者の権利保護の視点から関係法令を含めて所要の整備、見直しを行うこと。

右決議する。」

3. ADR の類型：

以下に示す様に、各種の類型が有り、その中には、既に司法制度に組み込まれているものも有ります。

3.1 (ADR を提供する主体による分類)

- ①司法型（裁判所内で行われるもの）： 民事調停、家事調停
- ②行政型（独立の行政委員会や行政機関等が行うもの）： 公害等調整委員会、都消費者被害救済委員会、建築工事紛争審査会、
- ③行政関与型： 国民生活センター、消費者センター、
- ④民間型（民間組織や弁護士会、業界団体などが運営するもの）：

- a 中立型 : 弁護士会仲裁センター、交通事故紛争処理センター
日本海運集会所、国際商事仲裁協会、
- b 業界団体型 : 企業別・業界別のクレーム処理センター

3.2 (ADR の形態による分類)

調整型 : 紛争の解決を図るため、当事者間の合意を達成しようとするもの。単に、紛争当事者の交渉を助けるだけのものから、解決案を提示するものまで有る様です。(調停・斡旋型)

裁断型 : あらかじめ第三者の審理・判断に従うという合意をし、その下に手続を開始するもの。(裁定・仲裁型)

尚、ドメインネームに関する紛争の様に、arbitration(仲裁)と言いながら、その実、仲裁判断に拘束力が無く、当事者が、不満であれば、更に提訴出来る様な仕組みも有りますが、この様な仕組みは、仲裁の一般的定義から外れた特殊なものであり、本稿では、仲裁の中に含めません。

4. ADR 発展の為の考察 (ADR に求められるもの):

ADR の特徴として、厳格な裁判手続と異なり、利用者の自主性を生かした、プライバシーや営業秘密を保持した非公開での、簡易・迅速・安価な解決が可能で、多様な分野の専門家の知見を活かしながら、法律上の権利義務の存否に止まらない実情に沿った解決が図られることなどが、良く挙げられます。

しかし、それは、理想の姿であり、真の問題は、如何にこれらの特徴を担保し、信頼出来る有効な ADR を発展させるかに有ります。

思いつくままに、ADR の課題を列挙すると、およそ次の様なものになります。しかも、これらの事項の中には、二律背反関係に有るものもあり、それらを調整しながら、如何に、上記の様な特性が生かせる体制を組み上げていくかが今後の課題です。

- アクセスの容易性
- 低廉なコストと迅速な解決
- ADR 提供者 (機関・個人) の独立性と判断の中立・公正性の担保
- ADR 提供者 (調停・仲裁人など) の能力の担保
- 結果の予見可能性
- 実効性の担保
- cross-border 紛争の場合の言語・文化・法律の相違への対応
- on-line・off-line の多様な選択肢の提供
- 訴訟プロセスとの関係
- 個人情報保護

- 時効中断（又は停止）効付与の可否
- 保全処分の可否
- ADR 提供者の責任と賠償責任保険付保の問題
- ADR 提供者の財政的基盤

4.1 アクセスの容易性:

紛争当事者が、ADR サービスを受けたいとき、如何なる種類のサービスがあるのか、そのサービスを受ける為には、どうすれば良いのかが簡単に分る仕組みになっていることが望まれます。

4.1.1 我国の取り組み：

政府の「司法制度改革推進本部」に、「司法アクセス検討会」が設けられ、種々の検討を行っています（含、弁護士報酬の敗訴者負担問題など）。

その結果の1つとして、「リーガルサービスセンター構想」（司法ネット構想）が、実現する見込みです。これは、全国どこに住む人でも簡単に法律サービスが利用出来る様に、運営の中核として独立行政法人「リーガルサービスセンター」（仮称）を設立し、各地に地方事務所を設けてネットワークを作り、スタッフとして弁護士を雇用したり、判事補や検事を派遣したりする構想で、業務としては、

- (1) 法律上のトラブルの相談窓口になって解決への道案内をする
(アクセスポイント⁷³)
- (2) 資力の貧しい人に裁判費用を立て替える（民事法律扶助）
- (3) 容疑者段階から迅速かつ確実に国選弁護人を選任出来る様にする
(公的刑事弁護)
- (4) 弁護士の足りない地域で、法律サービスを提供する。（司法過疎対策）
- (5) 犯罪被害者に必要な支援を行う。

などで、各地の事務所は、インターネットなどを活用して弁護士会や地方自治体の相談窓口と連携するそうです。

この様な組織と ADR 提供諸機関との協同が出来れば、ADR へのアクセスの容易性も、著しく向上すると思われます。

⁷³ アクセスポイント: ECにおける“Clearing House” (脚注 20 参照) は、EC域内におけるcross-border ADR紛争に就いて、同様の機能を果たします。

4.2 低廉なコストと迅速な解決：

裁判の場合、cost の多くが、税金により cover されますが、ADR の場合、必ずしも、そうは行きませんので、紛争当事者が、cost を負担することになるのが原則です。しかも、裁判より低廉・迅速であることが望まれますので、大いに工夫が必要です。消費者紛争の多くは、数万円から数十万円の金額を巡るものが多いと言われていますが、費用的にそれに見合う形で、ADR を行うのは、かなり困難な場合が多いと思われまます。従って、多くの場合、仲裁や調停よりも、単なる negotiation で解決せざるを得ないのが実態ではないでしょうか？

その意味で、無料で相談を受ける行政・民間・企業の相談窓口の役割は、極めて大きいと思われまます。

4.3 ADR 提供者（個人・機関）の独立性と判断の中立・公正性の担保：

ADR 提供機関や、調停人、仲裁人等に信が置けない様では、ADR の発展は望めまません。この点に就いては、一定の要件を満たす機関に” Trustmark” を付与する案などが提示されていまますが、6 以下に示す EC の取り組みも参考になります。

4.4 調停・仲裁人などの能力の担保：

能力的に問題の有る調停・仲裁人に判断される様では、危険極まり有りまません。ADR 提供者の、継続的訓練が必要だと思われまます。EC でも、この点は非常に強く主張されていまます。(6.4.2 参照)

4.5 結果の予見可能性：

ADR（特に、仲裁）に依った場合の結果の予想がある程度可能であることは、それ自体が、紛争予防のための大きな機能を果たしまます。何故なら、無駄な紛争が避けられるという機能が働くからです。その意味で、ADR の結果が、何等かの形で（例えば、当事者名などを伏せて匿名性を高めるなど）公表されることが望まれます。また、ADR 利用者としても、ADR 手続や結果に関する情報がある程度公開されていないと、ADR 提供者の信頼性などの評価・判断が出来まません。

加えて、ADR 提供機関の適格性をチェックする為に、何等かの監査を行う様な仕組みを作るとすると、その場合にも、それらの情報は必要になるでしょう。

しかし、この問題は、confidentiality の問題とするどく衝突する問題ですので、如何にバランスを図るかが課題です。

4.6 実効性の担保：

ADR で、和解や仲裁判断に達しても、自主的に履行されない場合、どうするのかが？ 結

果に執行力を与えるべきか否か？ これも、多角的な検討が必要な問題で、議論が区々に分かれているところです。

尚、これに関しては、消費者保護の観点から、辺面的拘束力の考え方（即ち、ADRの結果に就いて、消費者に対しては拘束力を持たせないが、事業者に対しては、拘束力を持たせる考え方）なども、提起されています。

4.7 言語/文化/法律の相違への対応：

Cross-border 紛争の場合、避けては通れない問題ですが、当事者が消費者の場合、何等かの助力が必要でしょう。その意味で、ECの取り組み（“Clearing House” 脚注 88）の様な例も、参考にする必要が有ります。

4.8 on-line・off-lineの選択肢の拡大：

紛争の形態・争点などによっては、完全に on-line で済む場合も有るでしょうし、一部だけでも off-line で行う必要が有る場合も有るでしょうから、広い選択肢を提供することが望ましいと思います。

4.9 訴訟プロセスとの関係：

紛争が生じた場合、訴訟を提起する前に必ず ADR で解決を試みることを求める ADR 前置主義の考え方や、ADR で上手く解決出来なかった場合の訴訟への移行のありかたなどに就いて、種々の議論が有ります。

前者の「ADR 前置主義」の考え方に就いては、EC が、“ADR Clause” の問題として検討していますが、消費者契約に就いては、否定的です。（6.4.1 参照）

4.10 個人情報の保護：

特に、ODR で交わされる電子的情報は、デジタル化された情報の常として、copy や改竄が容易な為、管理が難しく、対策が必要でしょう。（5.2.3 参照）

4.11 時効中断（又は停止）効果付与の可否：

訴訟の場合、問題を手続に付すことにより権利の時効消滅を防ぐことが出来ますが、他のADRの場合、どう扱うのか？ 仲裁の場合⁷⁴は、一般に、訴訟と同様に扱われる様ですが、他のADRの場合、どうするのかを巡って、種々の議論がなされています。

⁷⁴ 仲裁と時効：我国の新仲裁法は、その第29条第2項に、「仲裁手続における請求は、時効中断の効力を生ずる。ただし、当該仲裁手続が仲裁判断によらずに終了したときは、この限りではない」という規定をおいている。

4.12 保全処分可否：

係争中に保全処分をしておかないと、後で勝っても、実際の満足は得られない場合があります。ADR 付託と保全処分の関係をどう仕組むかも議論されるべき事項です。

因みに、新仲裁法では、

(仲裁合意と裁判所の保全処分)：

仲裁合意の対象となっている民事上の紛争について、仲裁手続の開始前または進行中に、裁判所による保全処分を求めることは妨げないと規定しています。

(15条)

旧法には、この点に関する明文の規定がありませんでしたが、民事保全法上は、認められていました。(民事保全法37条5項) 新仲裁法の上記の規定は、これを明文化したものです。

(仲裁廷⁷⁵による暫定措置・保全措置)：

仲裁廷は、当事者間に別段の合意がない限り、当事者の申立てにより、仲裁廷が必要と認める暫定措置・保全措置を講ずることが出来ると規定されました。

(24条)

但し、この仲裁廷の命令に執行力を付与すべきか否かについては、審議過程で賛否両論が出されましたが、見送られたとのこと。

4.13 ADR 提供者の責任と賠償責任保険の付保：

他人の依頼を受けて、一定の行為をする以上、ADR提供者も民事責任⁷⁶を負う場合があります。責任を負う可能性が有る以上、賠償責任保険を付保することにより、ADR利用者からの損害賠償請求に応じられる資力を担保することが望ましいのは言うまでもありません。

この点は、ECでは、かなり重要視されている様です。(6.4.3 参照)

4.14 ADR 機関の財政基盤：

紛争処理は、時間と労力を要するものであり、ある程度の費用の発生は避けられません。裁判と異なり、ADRの場合は、当事者が負担するのが原則ですから、当事者の負担は重くなります。消費者紛争の場合、事業者側に費用を負担させる考えも有りますが、ADR提供者の独立性を損なう虞が有り、慎重な工夫が必要です。(ECに就き、6.3の”principle of independence”の項参照)

⁷⁵ 仲裁廷：仲裁判断を行う一人の仲裁人又は二人以上の仲裁人の合議体(仲裁法2条2項)

⁷⁶ 仲裁人の民事責任：我国は、仲裁人の民事責任に就いて、特別の規定を置いていませんが、仲裁人の民事責任を軽減する規定を備えている国も有ります。

5. ODR に就いての考察：

5.1 ODR 議論とそれに付き纏う誤解：

5.1.1 ADR/ODR と国家法の問題：

ADR や ODR を利用した場合、裁判と異なり、準拠法の問題や管轄裁判所の問題から完全に自由になれるという幻想に基いた議論が見受けられます。

紛争を“法的に”解決する場合、当該事項に適用すべき実体法⁷⁷の基盤が必要ですから、国家法を度外視し、ODR単独で独自のルールを適用する為には、独自の統一した実体法・紛争処理法を作り上げねばならず、また、執行手続を含む紛争処理過程を指揮する権限を持つ者が必要ですから、とても現実的とは思われません。また、消費者保護の問題にも見られる様に、ADRと言えども、国家法中の各種の強行法規は、避けて通ることは出来ません。

(ECの場合：6.3の” principle of legality” の項 参照)

5.1.2

ODR というと、何もかも総て online で済むと考える向きもありますが、ODR といっても、紛争の種類・争点によっては、必ずしも、総ての手続を online で行えば済むわけではなく、実際には、off-line 手続との混合が必要になる場合が多いでしょう。

5.2 ODR の現状：

5.2.1 ODR の形態：

伝統的な ADR のやり方を、**online technology** を使って行うことは、かなりの程度可能ですし、交渉や調停、仲裁、そしておそらく裁判所における調停手続等にも使えるかも知れません。

インターネットで検索すると、多くの商業的 ODR サイトが見つかります。いろいろな形態がありますが、大きく分ければ、

—自動調停型：完全自動化サイトで、完全に online 化され、主に金銭問題の紛争に関するサービスを提供しています。(当然、cost は、低く押さえることが出来そうですね。)当事者が自由に offer を交換する場を提供するもので、コンピューターが、紛争当事者双方の提示金額を比較し、合意出来る範囲を計算したりする機能を持ち、保険

⁷⁷ 実体法：権利・義務の発生・変更・消滅の要件を定めた法規。契約を巡る争いの場合などにおいても、当事者の能力の問題、代理の問題、意思表示の問題などの基本的な問題に就いての実体法の基盤なしで、契約書だけに基いて判断するのは困難な場合が多い。

関係などの争いで活用されている様で、中にはかなり大きな成功を収めているものも有る様です。但し、この様な形態は、特定の形の紛争にしか役に立たないという限界を持っています。つまり、金銭を巡る紛争で、このサイトを利用する前に、既に話し合いが有り、事実関係・法律関係に就いては合意済みであり、一方の当事者が有責で、残る問題は金額だけである事実に関し合意していることが前提となります。

－中立的人間関与型：人が間に入って on-line で助力するサイト

尚、裁断型の ADR は、以下に述べる様に、弱者保護の問題、手続において当事者が公平・適切に扱われたか否かの問題、裁断結果の執行の問題、強行法規の問題など、難しい課題が多い為か、むしろ調整型が幅を効かせているのが実態です。その意味で、業界団体や消費者センターによる「消費者相談」も、紛争を和解に導く為に活動する場合、一種の ADR の機能を大いに果たしていると言えるでしょう。

5.2.2 ODR の実例：

インターネットから、ODR に関連する例を挙げてみます。

－Arbitration を提供しているものの例：

BBBOnline⁷⁸ , Online Resolution ⁷⁹, Square Trade⁸⁰, WebMediate⁸¹,
The Hong Kong International Arbitration Center⁸²,

－ Mediation を提供しているものの例：

BBBOnline, e-Mediator⁸³, Online Resolution , SquareTrade ,
WebMediate

－ Assisted negotiation を提供している例：

BBBOnline , e-Mediator , Online Resolution , SquareTrade ,
WebMediate

－ Automated negotiation を提供している例：

Allsettle.com⁸⁴, ClickNsettle.com ⁸⁵, Cybersettle⁸⁶ ,
SettlementOnline⁸⁷ , WebMediate

⁷⁸ BBBOnline : <http://www.bbbonline.org/>

⁷⁹ Online Resolution : <http://www.onlinerresolution.com>

⁸⁰ Square Trade : <http://www.squaretrade.com>

⁸¹ WebMediate : <http://www.webmediate.com>

⁸² the Hong Kong Arbitration Center:<http://www.hkiac.org>

⁸³ e-Mediator:<http://www.consensusmediator.com.uk>

⁸⁴ Allsettle.com : <http://www.allsettle.com>

⁸⁵ ClickNsettle : <http://www.clicknsettle.com>

⁸⁶ Cybersettle : <http://www.cybersettle.com>

⁸⁷ SettlementOnline : <http://www.settlementonline.com>

5.2.3 ODR のメリットとデメリット :

調停を on line で行う場合を例に挙げて、そのメリット・デメリットを考えて見ると、

メリット :

- ① 隔地者間の紛争であっても、移動する必要が無いので旅費が掛からず、又、陳述・主張の方法次第で、当事者・調停者の予定に縛られること無く、当事者の便利な時間に対応出来ますので、経済的で便利です。
- ② 面談による調停の場合の様に、調停者が、相手側と話している間の待ち時間のロスが出ない点も有利でしょう。

デメリット :

- ① 調停においては、両当事者が、調停者を信頼する気持になることが、合意形成の為に重要であり、両当事者の感情、挙動、表情、声の調子、などが重要な機能を持つのに、その様な機能が働きにくい。
- ② 多くのサイトは、まだ費用が掛かり過ぎる。
- ③ 面談による調停では、原則として両当事者の言動は記録に残らないが、online 調停では、やりとりの電子的記録が残り、一方の当事者又は調停者が、これを利用出来るので、当事者としても、面談による調停の場合の様に素直になれない可能性が有り、また、その情報を、他の目的に利用される虞も有ります。
- ④ サイトによっては、経済的に立ち行かなくなったせいか、消滅するものも有り、ODR 提供者が紛争付託中に消滅した場合の混乱が予想されます。

6.(参考) EC の取り組み :

6.1 上記1で引用した「e-Europe 2002」中の文書で明らかな様に、ADR・ODRの充実拡大の為に努力しています。また、EC内の cross-border 紛争の解決を促進する為、国別の組織の EC 内 network 立ち上げる目的で、2001年2月1日には、financial service に関する、the FIN-NET を立ち上げ、加えて、同年10月16日には、他の一般的紛争に関する ADR の network として、“the EEJ-NET” の pilot project を開始しています。

6.2 EC 域内の financial service に関わる紛争に就いて：

E-COMMERCE AND FINANCIAL SERVICES (07.02.2001 COM(2001) 66 final)

“target steps to encourage consumer confidence in cross-border redress and internet payment. A Community-wide network of financial services complaints bodies will be established to provide effective and rapid out of court redress on a cross-border basis. Steps will be taken to improve security and provide consumers with legislative safety when making payment on-line within the Union.”

“The Commission has also launched a number of initiatives. They include the EEJ-NET which establishes a network of ADRs notified to the Commission as applying with core principles to guarantee their fairness and effectiveness. The EEJ-Net will provide a communication and support structure made up of national contact points (or “Clearing Houses⁸⁸”) established by each Member State.

If a consumer has a dispute with an enterprise he can then contact his Clearing House for advice and support to assist him in filing a complaint with a notified body where that enterprise is located.

In cross-border disputes the Clearing Houses will address existing barriers to seeking extra-judicial redress such as language differences and lack of information and then pass the complaint through the network to the appropriate body.

For financial services, FIN-NET (Financial Services complaints Network) has recently been launched providing a specific redress network for disputes involving financial services.

It links together the schemes that are responsible for alternative dispute resolution for financial services at national level to form a Community-wide network. Unlike other commercial area, there are structures already in place in every Member State.

Thus FIN-NET builds on an established tradition of providing out-of-court solutions using the knowledge and experience at national level.”

⁸⁸ Clearing House：消費者対企業のcross-border紛争に関し、EC加盟各国のADR機関のnetworkであるEEJ-NETと協働すべく各国に置かれるsingle contact pointで、ADRを求める消費者に対し、情報提供を行い、企業の所在地におけるADR機関に対し、クレイムの提起を支援する窓口。

6.3 推奨されている ADR 機関の遵守すべき 7 つの原則：

1998 年の 3 月の Commission Recommendation により、消費者紛争の ADR を担当する機関が遵守すべき原則として、次のものを挙げています(98/257/EC, OJ L 115, 17.04.1998, p. 31)。 やや、裁定型の ADR に偏重したものである感が有りますが、議論としては興味深いものです。

-principle of independence:

この点を担保する為に、次の様な方法が提示されています。

- ADR を提供する者は、その役割を果たすのに必要な能力・経験・適性を持ち、特に法律分野のそれを備えていなければならない。
- ADR を提供する者は、その行為の独立性を保障するに十分な任期を与えられなければならない。正当な理由無くして、解任されてはならない。ADR を提供する者が、業界団体乃至企業により選任されるか、報酬を与えられる場合には、過去 3 年間、当該業界団体、その構成メンバー或は当該企業の為に働いたことが無いことが必要である。

-principle of transparency:

次の様な情報を、誰にでも提供することが求められています。

- ADR 提供機関が、受け付ける紛争のタイプ、地域並びに紛争額に関する制限に就いての正確な説明
- ADR 提供機関への付託に関するルール
(含、付託者が、初めに満たすべき条件、他の手続上のルール、特に、文書または口頭による手続に関するルール、本人出席に関するルール、手続に使用される言語に関するルール)
- 紛争当事者が負担することになる費用の予想
(含、手続終了時になされる費用に関する裁定に就いてのルール)
ADR 機関の裁定の基礎となるべき規範のタイプ(法規、衡平に関する配慮、行動規範など)
- ADR 機関内における意思決定の方法
- 裁定の持つ法的効力に就いて(事業者に対してのみ拘束力を持つのか、それとも、紛争両当事者に拘束力を持つのか明記されるべきであり、もし裁定が拘束力を持つなら、裁定に応じなかった場合に課されるべきペナルティーも記載されるべき)
- 裁定結果が評価出来、付託された紛争の性格が特定出来る様に、しかるべき団体による裁定結果に関する年報の発行

-adversarial principle: (当事者対抗主義⁸⁹、)

総ての当事者が、自己の意見を ADR 提供者の前で陳述し、相手方の提出する弁論や事実及び専門家の陳述を聴取することが出来る様な手続によるべきであるとされています。

-principle of effectiveness:

次の様な方法で担保することを求められています。

- 消費者は、ADR 付託に際して、弁護士などの代理人を使う義務を負わされないこと
- 手続は、無料か、安価な費用しか掛からないこと
付託から裁決まで、短期間しか掛からないこと
- ADR 提供者は、積極的な役割を与えられ、紛争解決に関わる総ての事項を考慮することが出来ること

-principle of legality:

- 裁定は、ADR 機関が設立された国の法律の強行法規によって与えられた保護を消費者から奪う結果となってはならない。
“cross-border disputes” の場合、裁定は、消費者の居住国法の強行法規によって与えられた保護を奪う結果になってはならない。

-principle of liberty:

- 裁定は、紛争当事者が、裁定が拘束力を持つ事実を事前に告知され、それに明示の合意をした場合にのみ、拘束力を持つことが出来る。消費者は、紛争が発生する前になした約束の結果、ADR 付託を余儀なくされるべきではない。何故なら、その様な約束は、消費者から、提訴する権利を奪うものだからである。

-principle of representation:

- 手続は、当事者が代理を使用したり、第三者の助力を受けたりする権利を奪うものであってはならない。

6.4 “GREEN PAPER on alternative dispute resolution in civil and commercial law “(19. 04. 2002 COM(2002) 196 final) とそれに対する the European Economic and Social Committee からの回答 (2003/C85/02 COM(2002)196 final) :

EC委員会は、ADRを巡る 21 の質問を含むGREEN PAPER⁹⁰を出し、それに対しEC経済社会委員会が回答を寄せています。その中に、参考になる回答が有るので、ここで紹介

⁸⁹ 当事者対抗主義：対立する両当事者が、それぞれ自己に有利な法律上・事実上の主張及び証拠を出し合い、これに基づいて中立の第三者が決定する方法

⁹⁰ Green Paper : 審議や諮問の為の公文書

します。尚、ADR の定義の中には、仲裁が含まれるのが、一般的ですが、この GREEN PAPER においては、決定に執行力を与える仲裁に付随する各種の困難を認識してか、ADR の定義として、「仲裁を除外」していることが注目されます。

6.4.1 ADR CLAUSE⁹¹に就いて：

この様な約款は、弱者にとって危険であるとし、消費者契約には適用されるべきではないと回答しています。

6.4.2 ADR 提供者の訓練に就いて：

ADR提供者には、” recognized qualification⁹²” と交渉技術が必要であるとし、十分な初期の訓練に加え、強制的な継続的訓練が必要であるとし、加えて、しかるべき “a European code of conduct” を作成し、且つ欧州レベルで、“approve” され、ECによって財政的に支援されるべきADR提供者の共同団体を形成する為の措置を採らなければならないとしています。

6.4.3 ADR 提供者の保険に就いて：

ADR 提供者の民事責任に就いて特則を設けるのは、得策でなく、一般的民事責任が適用されるべきだとし、ADR 提供者は、責任賠償保険を付保するべきであり、この点は、“the European code of conduct” に含まれるべきだとしています。

6.4.4 ADR 手続の質の担保を巡って：

上記した7つの原則（6.3 参照）に加え、“the principle of impartiality” , “the principle of fairness” の必要性に言及するとともに、“the principle of confidentiality” の必要性に触れ、ADR 手続で交わされた議論、その他の情報、ADR の結果に就いて、当事者が明示の同意をしない限り、confidential にすべきであるとしています。

この点は、先に述べた “principle of transparency” と衝突する点であり、適切な調整が必要だと思われます。

（早坂 剛）

⁹¹ ADR CLAUSE: 紛争が発生した場合、訴訟を提起する前に必ずADRで解決を試みることを義務付ける約款のことと思われる。

⁹²“recognized qualification” : ADR提供者に対する規律方法が模索されています。

． G7 申告フォ - マットの概要と分析

1 . G7 申告フォーマット標準化・簡素化の経緯

貿易業務において、業界では長年にわたり書面文書レイアウトの標準化、そして、電子化の促進が要望されてきています。ところが、その歩みは必ずしも順調ではなく、普及の度合いもスローペースでしか進んでいないのが実態です。しかし、ともかくも各企業単位から業界へ、そして、国内標準、さらに国際標準へ、という過程をたどり民間の中でなんとか進展させようという当事者の熱意により、少しずつではあるが展開されている、と言えます。

その一方で、貿易手続業務の中で重要な地位を占める通関申告業務については、通関制度、及び、その処理システムが官側の管理下にあるという事情により、民間の標準化の流れとは離れたところに存在していた、というのが歴史的には言えることです。

いわゆる関所としての税関は、単なる業務効率化追及とは別の管理的側面が強く、標準化の指向と相反する性格をもともと備えていました。そして、各国独自固有の管理戦略のもとでの運用により、結果として国を超えた共通化・標準化というものが、長い貿易業務の歴史の中で久しく命題となりえなかったのではないかと考えられます。

しかし、20 世紀の後半におよび、経済成長の加速化、グローバル化に至り、貿易手続自体の効率化が急速にクローズアップしてきました。その中で、ようやく政府レベルでの、通関手続きの効率化追及が各国、とくに先進国にて顕在化してきた、という背景があります。

1.1 リオン・サミット（1996 年）

第二次世界大戦後の 20 世紀後半において、世界の貿易量が拡大していく中で、貿易手続きに要する手間、コストの問題が顕在化していきました。この問題は特に先進国の共通的な問題として、国を超えて解決を図る必要が出てきた状況のもとで、1996 年の先進国首脳会議であるリオン・サミットにおいて、通関申告業務の標準化・簡素化の問題が提起されました。世界の政治・経済のグローバルな問題を討議するトップ会談で、この問題が舞台に上がったことの意義は非常に大きく鮮烈でした。もちろん、当時の世界経済の低迷に対する刺激策として戦術的に取り上げられる要因はあったにせよ、貿易業務を担当する実務者にとり長年の命題が世間に認知されたことは非常にエポックメイキングなものでした。

1.2 「G7 税関専門家会合」

リオン・サミットでの具体策対応は、申告業務において UN/EDIFACT に基づく EDI の標準化及び申告項目の簡素化作業を開始しようということでした。そのため、サミットレベルの合意から、さらに実務レベルに落とし込み具体的骨子を進めることとなり、税関

専門家に対して、税関申告についての実務的作業の指示が出されました。そして、リオン・サミットの翌年である**1997年3月**に第1回**G7税関専門家会合**がキックオフされました。

この**G7税関専門家会合**は回数が重ねられ、リオン・サミット後も、**97年6月**にデンバー・サミット、**98年5月**にバーミンガム・サミット等毎回のサミットで経過報告がなされ、討議が進められました。

日本も**G7**の一員としてこのプロジェクトに参画しており、税関専門家会合の**2000年**の議長国を任され、同年の**5月東京**、**12月京都**で税関専門家会合が開催されました。その結果として、**2000年7月**の九州・沖縄サミットでの蔵相会合において、今後の作業計画等をまとめた税関専門家の報告書が了承されるに至りました。

1.3 WCO移管

今後の作業計画をまとめた以降の実務作業は**WCO**に移管されることになり、**2002年1月**に**WCO**にて作業再スタートとなりました。また、**2002年6月**のカナナスキス・サミットにおいて「交通保安に関する**G8**協調行動」が採択され、可能な場合には**2005年**までに、電子的な税関申告のための共通標準を迅速に実施し、非**G8**諸国が同じ共通標準を実施することを奨励するために**WCO**において作業する旨の方向性が明示されることになりました。

なお、**WCO (World Customs Organization)** は、関税制度及び税関行政に関する唯一の国際機関です。設立は**1952年**で、各国の関税制度の調和・統一、およびそのための技術協力を推進することにより国際貿易の発展に貢献することを目的に設立された国際機関が『**WCO (世界税関機構)**』です。

(正式名称：関税協力理事会)

ベルギーのブラッセルに本部を置き、世界**159**カ国・地域が加盟しています。(2002年2月現在)

1.4 実施のスケジュール(当初)

G7 諸国では、開発したデータセット(申告手続きのためのデータエレメントをリスト化したもの)及び共通申告フォーマットをテストするためのプロトタイプを実施することを当初より掲げています。その実施の具体的スケジュールは、各国の事情のもと独自に立てられています。開発当初の各国の立てたスケジュールは、以下のとおりでした。

- ・ 英国、カナダ 2001年
- ・ 米国 2001年目処
- ・ 日本 2003年度中
- ・ 仏 2003～2004年

- ・ 独 2004 年頃
- ・ 伊 未定。(2003 年～2004 年の模様)

そして、プロトタイプ実施により、必要に応じて修正を加えた後、2005 年までに標準化された申告フォーマットを実施するという基本方針が立てられました。

しかし、その後各国のスケジュール遅れが生じていることは、残念ながら事実です。現状のスケジュールは別途後述しますが、一方、「2005 年までに」という基本方針は G7 全体で明記されているわけで、これが現時点で保持されており、従い、今後のプロトタイプ実施は急務の状況と言えるでしょう。

2. 目的と意義

ここでは原点に立ち戻り、G7 申告フォーマット標準化の動きの目的と意義について述べますが、まずは一般的なデータ交換 (EDI) における標準化の基本的な説明から入ることにします。

2.1 EDI の意義

まず、一般的な意味における EDI 化の意義は、以下の 2 点に集約されるかと思えます。

- ・ スピードアップ

あまりに当然であり、説明を付け加える必要もないものですが、従来の書面文書の手続きでは、記載及び送付において人手による手間と時間がかかっていたものが、コンピュータ処理化により、処理スピードがアップすることを意味しています。

- ・ データの有効利用 (再利用)

従来の書面文書の手続きでは、受領した当事者はその受領文書を参照しながら次の必要書類をあらたに記載・作成する必要があります。これを電子化することにより、受信したデータを、次の手続きのためのデータにそのまま再利用することで、前述のスピードアップに一層効果が得られます。さらに、データ再利用により転記ミスが防止できる、という確実性の向上が果たせます。

2.2 G7 申告フォーマットの意義

前述の EDI の意義を、G7 申告フォーマットにおいても最大限に追及しようという意図があります。そのために具体的な対応として、「標準化」及び「簡素化」の 2 つの命題が追求されることとなります。

2.2.1 「標準化」

前述の EDI における意義の中の、「データの有効利用（再利用）」においてその有効性を一層高めるのが標準化です。データを受け渡す際に、受け渡し方や受け渡し双方の各項目が共通していることにより、スムーズなデータの転記が可能になります。そして、共通化がある程度広い範囲で汎用的に確定しますと、「標準化」されたということになります。一般的な意味でのデータ項目の標準化のメリットはそのとおりですが、ここでは通関申告データに関しての共通化・標準化の意味について考えてみます。

通関申告業務は、本来作業効率化・迅速化とは一面相反するチェック管理機能が重視されるものであり、単純に共通化・標準化が促進される対象分野とは言い難いところがあります。通関業務においては、ただ実務業務処理を拙速に流せばよい、というわけには行かない面があります。通関業務のチェック管理機能の観点からすると、強化しようとする、どうしてもチェック項目の増大、詳細化に進みがちであり、しかも、個別的チェックの要因で項目長が長くなる傾向になり、それは効率化・迅速化とは相反するものと言えます。

ただ、チェック機能の複雑化は、単純部分はコンピュータに任せ、その他の人手で行わなくてはならない部分のみ重点管理する、という作業の切り分けの考え方で、電子化が促進された面もあります。処理効率化とチェック機能重視の、そのさじ加減が微妙である点が、通関業務を電子化する際のひとつの特徴と言えるかも知れません。

また、それぞれ個別に処理されるべき、各国税関申告でのフォーマットを何ゆえに標準化・共通化する必要があるのか、という疑問も通関業務の標準化において出てくる特徴的なことかもしれません。これに対しては、いくつかの観点での回答があると思われます。ひとつは、多国籍企業において、各国の申告に関わっている場合に、各国ばらばらの様式、項目では非常に使いづらい、ということがあります。また、別の観点では、G7 標準フォーマットを採用することにより、各国の税関システムがその標準フォーマット採用のシステムを選択導入しやすくなる、という具体的メリットもありそうです。

しかし、究極の目的は、やはり、輸出申告データがそのまま輸入申告データに利用できる、ということでしょう。それにより、転記ミスといった運用上の処理正確性が向上します。さらに、申告データの故意の改ざん防止が果たせることになります。しかし、そのためにはさらに現実的な業務処理での詳細機能を詰めなければなりませんし、その輸出申告データの輸入申告データへの持ち回りのルートも深く検討しなければならないでしょう。今後の課題を十分検討する必要があると思われます。

2.2.2 「簡素化」

上記の標準化の意義はまさに重要ですが、その以前の問題として、項目自体の数を減らせば間違いなく作業労力の軽減が果たせます。これは、人手による記述でなくても、電子化した項目においても少なくすることにより、コンピュータの負荷は確実に減ります。

また、項目数の増減は、フォーマットの維持管理の手間に大きく影響します。最初一回行えば済む項目設定作業よりも、その後に継続して行わなければならない維持管理作業の方がコスト的には累積してかかるものです。その維持管理作業は項目が少ないほど軽減されるのは自明の理です。

G7 申告フォーマットでも、ここにメスを入れることを大きな意義としています。しかし、後述しますが、策定された G7 フォーマットのプロトタイプにおいて、その簡素化が十分なされたか、については、多少疑問が残ります。通関申告制度自体が、チェック管理機能を重視するものである以上、項目の簡素化に制限があるのも事実と思われます。

2.2.3 サミットからの要求事項

前述の目的・意義をもとに、具体的なサミットでの要求事項として、以下の 3 点が挙げられています。

- ・税関が要求する申告項目（データ・エレメント）の標準化・簡素化
- ・G7 共通電子申告フォーマットの開発（UN/EDIFACT の採用）
- ・税関以外の他の省庁が要求するデータ・エレメントの標準化

特記されるべきは、3 点目にあるように、G7 申告フォーマットにおいては、税関管轄である通関申告業務に限らず、税関以外の諸官庁に提出すべき文書データ項目も対象として意識している点です。これは各国それぞれの個別事情があり、そう簡単ではないことは想像に難くないところですが、ともかくもそれを追求しようとしている点は重要と思われます。

2.2.4 G7 以外の世界各国に普及目標

2002 年 6 月のカナナスキス・サミットにおいては、「交通保安に関する G8 協調行動」という表題項目の中で、「可能な場合には 2005 年までに、電子的な税関申告のための共通標準を迅速に実施し、非 G8 諸国が同じ共通標準を実施することを奨励するために WCO において作業する。」という言明をしています。

このように、この G7 申告フォーマットは、G7 諸国にとどまらず、よりグローバルな範囲を対象としていることが強調されています。貿易という分野を考えた場合に、結局は G7 という世界の一部においてのみの利用では効果が果たせないのはある意味で当然でしょう。また、現実の貿易の状況から見ると、今最も経済的に活気ある地域であるアジア諸

国を除外してのグローバルスタンダードはあり得ない、と言っても過言ではないでしょう。そのためには、アジアの中での唯一の G7 国である日本の、アジアを纏め上げる推進役としての役割は大きいものがあります。

真のグローバルスタンダードになるには、まだ相当に時間もかかるでしょうが、上記のようにロードプランをそれなりに明確にした上のプロジェクト推進というのは非常に意味あるものと言えます。

3 . G7 申告フォーマットの内容と仕様

では、さらに G7 申告フォーマットを具体的に見ていきましょう。フォーマットの特色には、「申告項目の標準化・簡素化」と「フォーマット形式自体の標準化」のふたつの要素があります。

3.1 申告項目（データ・エレメント）の標準化・簡素化

元来各国において、税関での申告項目に必要なものは各国の事情により独自に設定されていました。もちろん、国が違っても申告業務で各国共通的に必要な項目はかなりあるはずですが、それに加えての各国独自の事情による個別的项目が存在し、また時を経るに従い、その項目は増える傾向にあるのが自然のようです。

そこで、G7 各国で実際に使用している申告フォーマットを持ち寄って、実際にお互いの差異を確認し、その上で標準（共通）項目を設定していきました。その結果、リオン・サミット時に G7 各国の申告項目を合計すると 800 項目以上あったものが、標準化作業の結果、2001 年 3 月でのプロトタイプフォーマットにおいては、113 項目まで減ったことが言明されています。

標準化作業の具体的内容としては、まず、各国既存設定の項目の名称の標準化があります。同じ項目内容を示す項目名称が、各国それぞれの呼び名で設定されているものをまずは共通した名称にしていく、という単純なものです。しかし、これはマッピング作業を経験された方のご存知でしょうが、単純作業と言うは易しですが、実際には項目内容を実務業務の意味合いとしてしっかりと把握し、その上で比較する項目と真に合致するか、を検証しながら作業していくことは、かなり地道で神経を使う作業です。そのためには、業務知識を有した専門家がシステムのことをある程度知って作業を進めることが重要です。G7 での作業でもこの部分はかなり苦勞もし、時間もかかったのではないかと推察します。

3.2 フォーマット形式自体の標準化

これは、UN/EDIFACT に準拠した G7 共通電子申告フォーマットの開発を意味しています。UN/EDIFACT については、ここでは多くを説明しませんが、従来の貿易取引において国際標準としての地位が確立しています。民間業務において、少しずつではあります

が実用に供されてきた実績はありますが、リオン・サミット時点では、税関の申告業務においては利用実績がなかったのが実態です。そこで、G7 でのフォーマット標準化の具体策として、国際標準としての UN/EDIFACT の採用を決定しました。これは当然といえば当然ですが、G7 内で申告データに関してのみの勝手な共通化が果たされなかったことは非常によかったと思います。この共通化から標準化の方向というのは、往々にして小さい分野（例えば業界や国内）での下からの積み上げによる拡張化でなされます。これは非常に時間がかかると同時に、個別問題をひきずる形の標準化となり、後々普及の足かせになりやすいものです。申告業務においても、単に官側の都合にのみ考えた独自フォーマットを制定されると、その後の民間業務との連携が非常に困難になる恐れがあります。そこで、当初より大きな枠での標準、つまり、国際標準である UN/EDIFACT を採用したことは非常に意義あるものです。採用された UN/EDIFACT のメッセージタイプは、以下のとおりです。参考までに、両メッセージタイプのコンセプトを UN/EDIFACT 公表のままに掲載しておきます。

・貨物報告関係： CUSCAR (Customs Cargo Report Message)

It is envisaged that the Customs Cargo Inventory Report Message may be initiated by the carrier to report single or multiple consignments to a Customs administration. The message is transmitted upon arrival of the goods, or where national legislation permits, prior to arrival. The data provides Customs with a means of "writing off" or acquitting the cargo report against Goods declarations. It also allows Customs to undertake selectivity processing in order to select high risk shipments requiring examination. The message may be used for reporting:

- (a) onward transit/transshipment;
- (b) short and part shipped goods;
- (c) empty containers;
- (d) import/export cargo;
- (e) house and masterbill relationships

- ・ 申告関係： CUSDEC (Customs Declaration Message)

This message incorporates the necessary transport, statistical and customs information. Provision has also been made for the inclusion of appropriate commercial information which may be accepted by customs in lieu of supporting documentation. The design principles adopted allow for referencing one or more commercial documents pertaining to the same declaration and for the grouping of document lines into a single customs item. A customs item consists of the grouping of those document lines having the same customs characteristics (e.g. tariff number, declared use, etc.). The message correspondingly permits the use of single or multi-packaging concepts and their identification to a customs item.

4 . G7 各国の対応状況

このような標準フォーマット制定方針に対する G7 各国の対応を見てみます。

4.1 海外各国の対応

まず、2005 年までに使用開始する、とのサミットでの合意が前提にありますので、この合意の重みは非常に重要です。各国はそれに応じて、当初のスケジュールを立案しています。順序的に言えば、英国、カナダがまず先陣を切って使用を目指しています。そして、米国が次ぎに続き、その後が日本と位置付けられていました。さらに、欧州の仏、独、伊がその後に続く、という予定が立てられました。

しかし、2001 年以前の段階で、すでに全体のスケジュールが遅れていることが伝わってきました。また、各国の個別フォーマットを寄せ集めての標準化作業が、かなり労力のかかるものであったろうことは疑いありません。結果として、2001 年初めの時点で各国 1～2 年程度後ろにずれるという情報がありました。

さらに、対応スケジュールに重大な影響をおよぼす出来事が勃発しました。2001 年 9 月のニューヨークでのテロ事件です。これにより、あらためてテロ対策のセキュリティ強化の論議が急務となり、どちらかという G7 申告フォーマットの標準化・簡素化とは相反する流れが出現し、G7 フォーマット実用の話が薄く感じられるようになりました。

そのような流れの中、WCO はじめ各国税関の実務担当者はこの G7 申告フォーマット

のプロトタイプの実験を具体化するための努力はなされてきています。そして、英国及びカナダは当初のとおり最初に実験使用をもくろみ、**2003年10月**に開始する情報もありました。しかし、**2003年11月**時点で、英国の税関担当者に直接確認しましたが、残念なことに開始はされていませんでした。そして、技術的問題克服に時間がかかっており、まだ目処が立っていない旨の発言も受けました。

4.2 日本の対応

日本の対応についても、昨年までに得られた情報では、**2005年**までに開始という命題は認識しているものの、具体的な導入スケジュールは公表されていませんでした。しかし、**2004年度**の政府予算で、省庁を横断的に予算編成することの「政策群」が設定されましたが、その中の「安全かつ効率的な国際物流の実現」という政策目標を掲げ、施策のひとつとして、「**WCO 税関データ・モデル(G7 共通電子申告フォーマット)**の導入に向けた事前検証」が明示されました。つまり、**2004年度**の予算年度内において事前検証が実施されることが決定しました。検証の具体的な内容は判明していませんが、日本において**G7**申告フォーマットの実用化への一歩が踏み出せるものと期待しています。

5 . G7 申告フォーマット (プロトタイプ) の分析 (私見)

では、前述のような経緯、概要で進展してきたフォーマットについて、**WCO**のホームページに公表されている資料等を元に分析しての私的な見解を少し述べてみます。

5.1 意義の評価

民間での貿易業務に携わる者の立場からすると、税関申告業務という**BtoG**の部分で標準化された電子化がなされることは、**SCM**の一環としてのシームレスな連携のベースができることとなり、その意義は評価しすぎることはないと考えます。そして、それが国際標準である**UN/EDIFACT**の採用、及び、申告項目を簡素化していこうという姿勢は、まさに貿易業界の待望していたものといえます。

しかし、その意義や姿勢を賞賛することはやぶさかではありませんが、その本質の内容がその意義や姿勢を十分に具現化しているか、否かは、冷静に分析してみなければなりません。また、制定したフォーマットを今後いかに使用、普及させていくのか、また、より改善を果たすための運用はどうなるのか、といった具体策がないと、せっかく描いた標準が、絵に描いた餅に陥ってしまうことも懸念されるどころです。

5.2 標準化・簡素化の程度分析

前述したとおり、本プロジェクト結果、申告項目が**800**以上あったものが、プロトタイプとして**113**項目にまで減少した、つまり簡素化できた、という触れ込みになっています。

この 800 以上あったという項目数というのは、実は G7 各国の個別フォーマットを単純に寄せ集めた総項目数ではないか、と思われまます。その上で、税関専門家レベルでの作業において、各国個別フォーマットで項目の意味する内容が同じで項目名称の異なるものを、共通の項目名称のもとで統一したり、逆に同様の名称がついている項目で、実は各国で使用している意味合いが異なるものの整理を進めていくという作業が行われました。これが共通化作業の内容です。

その観点からすると、非常に申告項目が整理されたことは事実で、各国で使用の項目が横並びによくわかる作業成果物の構成となりました。その結果として、全体で 800 項目以上のものが、全体に大幅激減したものとなりました。

しかし、各国毎で実用の項目数が減ったか、ということ実はそうはなっていません。基本的に各国での税関申告で必要な項目はあまり変わっていない模様です。

6 . 課題 / 問題の提起

さらに現時点での G7 フォーマット及びその進展方法について、課題や問題点を具体的に提起してみたいと思います。なお、ここで掲げた課題や問題点はあくまで筆者の得た情報をもとにしての私見的分析であり、掘り下げの不十分さや課題の挙げ方の漏れがあることは、筆者の未熟な部分としてご容赦頂きたいと思います。

6.1 B P R の不足

一般的に EDI 標準化・簡素化を目指す場合に、前提として **Business Process Re-engineering(BPR)**を十分に行うべきことはまず異論をはさまないところでしょう。税関申告業務に即して言えば、各国において現状での設定項目で、真に必要な項目のみで構成されているか、不要な項目がないか、を第一に徹底してチェックする必要があります。その上で真に必要な項目を各国持ち寄って、さらにグローバルな観点から必要な項目の絞込みを行い、不要な項目をそぎ落とすことに努めるべきものです。

しかし、プロトタイプを分析すると、G7 構成国中の 1~2 カ国しか使用していないセグメント、エレメント、項目がかなり存在しています。これを見る限り、各国既存項目を寄せ集め、それらを尊重する形で標準化したのではないかと想像されます。

確かに通関業務という国の基本的戦略のもとで管理基準が確定される分野において、各国間の調整というのは、非常に骨の折れる作業ではあると思います。作業グループの各国に対する遠慮もあったのかも知れませんが、しかし、世界をリードする立場の G7 においてその内部ですら調整が効かないというのは正直少し残念な思いがします。今後、プロトタイプでの試用期間を通じて、さまざまな現実的修正が加えられるはずですが、そこであらためて BPR を徹底して、さらなる標準化・簡素化をめざして頂きたい、と切に思うところではあります。

6.2 UN/EDIFACT 準拠化の不徹底

G7 申告フォーマットが準拠を標榜している UN/EDIFACT との準拠レベルも疑問ある部分があります。ひとつは、G7 で UN/EDIFACT での項目に、桁数を変更する等のカスタマイズを施したエレメントが少し見られる点です。

また、さらにより困難な問題があります。使用しているコード体系の不統一です。コード体系が異なると、項目の標準化が図られても、結局その内容データが相互に意味が通じなくなり、まったく業務的効率化が損なわれます。そのために、UN/EDIFACT では、ISO 制定の国際コードを積極的に使用していますし、UN/ECE の勧告のコード体系使用を記載しています。これに対して、G7 申告フォーマットのプロトタイプではかなりの項目で「NATIONAL CODE」を許容しています。この点でも、多分作業グループでは苦渋の選択として、現実の実用コード体系を尊重せざるを得なかったのではないかと、思われます。各国固有のコード体系を採るとなると、それまでの間はコード転換テーブルが必要になりますが、その変換テーブルの制定、管理についてはどうするのか、情報を得ていませんので言及できません。

6.3 UN/EDIFACT 準拠について

ここで根本的な問題として、G7 申告フォーマットが UN/EDIFACT 準拠でいいのか、ということを考えてみたいと思います。大胆な問題提起で誤解を招いてはいけませんが、そもそもリオン・サミット以前での問題提起というタイミングでは、貿易に関して準拠すべき国際標準は UN/EDIFACT 以外にとるべき道はありませんでした。これは、そういう意味で正しい選択であったことは間違いありません。

しかし、1996 年リオン・サミットからも、すでに 7 年余が経過しています。Dog Year と呼ばれるシステム技術革新の激しい時代において、7 年はかなり長い年月といえるでしょう。その間に、UN/EDIFACT が真に世界標準として順調に利用普及がなされ、貿易業務は UN/EDIFACT でこと足れりかという、そのようにはなっていない現実があります。(確かに着実に各分野で少しずつの導入はなされており、そのための関係者の努力は非常に賞賛しますが。)

UN/EDIFACT が国際標準とうたわれ、しかしなかなか定着・普及拡大しない点はやはり考えてみる必要があるでしょう。私見的には、汎用的、標準的ということのために、中身が膨大複雑になってしまい、いざ導入しようとする内容把握が非常に困難で、気軽に導入できないという点があるかと思えます。

さらに UN/EDIFACT の問題というのは、今後とも国際標準として普及拡大するか、という点をよく考えてみる必要があります。確かに UN/EDIFACT は国際標準として長い歴史をもち、各分野で準拠されるように利用が実施されている実績があります。しかし、

「標準」は未来永劫に変化しないものでしょうか。時代の変遷とともに別の標準がグローバル化することはないのでしょうか。そして、ここに次世代の国際標準の候補が現れてきました。それが「**ebXML**」です。**UN/EDIFACT**と**ebXML**の根本的な違いは何か？この問いに対する回答は人それぞれあるでしょうが、間違いない事実は、**UN/EDIFACT**はインターネット普及時代の前に考えられたものであり、**ebXML**はその時代の後に出てきたものであり、よりインターネットとの親和性を有しているということでしょう。

現時点では、**ebXML**もすべて仕様確定したものではなく、実用実装できる段階にはありません。人によってはまだ数年かかる、という意見もあります。しかし、着実に仕様が固まりつつあるのは事実で、現時点での絵空事ではありません。むしろ、そのような段階だからこそ、注目してみていく必要のあるものでしょう。**G7**においても、その歴史的経緯から**UN/EDIFACT**準拠は必然のものであり、その導入は正解と思いますが、今後のプロトタイプ試用にはだいぶ時間がかかることを考慮し、その間に抜かりなく**ebXML**準拠の可能性の検討を進めるべきと考えます。

6.4 プロトタイプ実装の位置づけ

京都で**WCO**が宣言した**Kyoto Principles**において、「**G7**税関グループは、各国それぞれのスケジュールに従い、プロトタイプシステムの稼働によりこれらのデータセットと電子フォーマットのテストと評価をする」（筆者翻訳）という実装の形態を述べています。結局、このプロトタイプ実装による評価というのが、前述した各国の使用開始スケジュールに該当すると考えられます。

このプロトタイプ実装及び試用において、種々運用上での課題、問題点が顕在化し、それらの対応をした上で本格的実用が始まるのでしょうか。従い、この本格的実用までには、フォーマット上の業務的問題、技術的問題などが相当に浮かび上がり、その対応までの時間はかなりかかるのではないかと思います。また、各国の政治的問題も惹起されるような国際的な変化や出来事があるかもしれません。順調な利用普及が確定しているわけではなさそうです。そのような政治的な問題は除くとして、やはり、このプロトタイプ実装及び試用において、しっかりとした課題、問題の洗い出しをすることが次ぎの本格使用へのステップで重要なものとなるでしょう。

なお、前述した**Kyoto Principles**の原文及び筆者翻訳文を参考までに末尾に掲載します。

6.5 さらに世界普及へ向けて

この標準化された**G7**申告フォーマットは、単に**G7**各国内のみならず、その後は広く世界に普及を働きかけていこうという方針が明確に出されています。但し、この方針が明確に出ているからと言って、世界中がこのフォーマットを使用して、文字どおりのデファクト・グローバル・スタンダードになるという保証は現時点では何もありません。

通常考えるには、標準フォーマットの導入を検討する当事者にとっては、それが確かに標準フォーマットとして普及している、或いは、確かに普及の目処がついていることの確信があってはじめて踏み込めるものです。その確信がないままに標準フォーマットを採用すると、先行者デメリットを負ってしまう確率が高いというのが経験的に言えます。

では、まだ広まっていない標準フォーマットを当事者に使ってもらうためには、どうしたらいいか？そこを戦略的に考えなければならないでしょう。G7 及び WCO の今後の普及のための方策が非常に興味あるものになります。

7. 課題の解決策（糸口）

前章で G7 フォーマットの課題、問題を列挙しましたが、その解決策も少し考えてみたいと思います。もちろん、すべての課題、問題が非常に大きく重いものなので、筆者の思いつきでそれらを一挙に解決できる秘策など考えられません。あくまで、私見としての解決の糸口、ないしはひとつの観点を述べるにとどまりますが、ともかく検討していきたいと思えます。

7.1 「BPRの不足」に関する対応

これについては、正直あまり拙速な妙薬はないのでは、と思います。要は、いかに各国税関が各国において BPR を果たすか、の実行力にかかっているものでしょう。とくに官側の非常にセキュリティが重視される税関システムが対象ですので、容易でないのは明白です。また、各国とも多かれ少なかれ官庁組織の硬直性がある部分で、民間の思うとおりに、フレキシブルにはならないのが現実です。しかし、BPR を果たすことは本来的には、政府の無駄を省き、より実効性ある行政を推進するための前提必須となるものと思えます。このような真の行政改革の実現のために、是非現状業務の見直し、BPR を推進して頂きたいと期待します。また、G7 内で徹底的に他国との論議をつくり共同歩調をとって各国足並みそろえて実行できれば最高の形になるのではないかと、思います。

7.2 UN/EDFACT 準拠化の不徹底に関する対応

これは作業の徹底の程度の問題あり、作業グループの課程が不明で想像の域をでないのですが、作業グループとしては鋭意努力して各国独自フォーマットでの項目を UN/EDFACT フォーマットに対応作業（マッピング）をしていく中で、どうしても UN/EDFACT に適応できない項目があった結果として、独自カスタマイズを設定したのでしょう。ということは、やはり既存 UN/EDIFACT フォーマットの限界があったということでしょう。そうすると、正しい対応はひとつで、UN/EDIFACT 自体を対応させるべく項目追加・修正設定を行い、それを管理団体である UN/CEFACT に登録申請することが必要と考えられます。それをしないで、便法的に個別カスタマイズを設定してしまうこと

は、その後のフォーマット維持・運用に影響を与えることが懸念されます。確かに UN/CEFACT に対して追加項目設定を提案することは、非常に労力と時間を要する手間のかかることですが、先進国の集合である G7 には、その理念と力があるのですから、是非とも正しい対応を突き進めて頂きたいものです。

7.3 準拠すべき国際標準について

インターネット普及時代の貿易に関する標準フォーマットは UN/EDIFACT がその国際標準の地位にとどまっていられるか、はひとつの大きな課題です。そこに、ebXML という新しい国際標準の有力候補が見えつつあるのが現在の流れではないでしょうか。従い、今がちょうど国際標準の変革期、交代期と言えるのかも知れません。

実は、これから標準導入を検討するユーザーにとってみると、非常に動きにくい時期にあります。現行標準を導入した結果で、先の余命が見えてしまうことになるでしょうし、さりとて新標準の実力の程がはっきりしていないという中で選択を強いられます。そのために、民間では標準のにらみあいがあり、容易には手がだしにくく、結果として標準システム化の促進が阻害されている一面があるのではないかと、思います。

そのような阻害を打破するためにはどうしたらいいでしょうか。私見を言わせていただければ、ある標準候補が真にデファクトスタンダードになるか、否かは、多くの関係者がその標準候補がデファクトスタンダードになる、と信じていることができるか、否かにかかっていると思います。G7 などの上部機関が積極的に啓蒙することにより、標準化の早期普及の可能性はより高くなっていくでしょう。

G7 では、UN/EDIFACT によるプロトタイプ実施する一方で、是非とも来たるべき標準の論議をして頂き、その中で ebXML の導入について積極的姿勢を示してほしいと思います。

7.4 プロトタイプ実装での課題

G7 ではまずは確定させたプロトタイプを実装し、そこでの改善点洗い出しをした上で、必要に応じてプロトタイプを修正していくことを明言しています。そのためには、用意周到なるプロトタイプ試用のプログラムが必要と思われます。私見で勝手なアイデアですが、いくつかの重要な点を挙げてみます。第一には、なるべく多くの分野の多くの業務当事者が参加しての実証実験を行うべきです。汎用性が目指されているのですから、特定業種や特定貨物にての限定的実証ではおさまらないはずのものです。第二に、可能な限り多くの業務担当者の、ユーザーとしての使い勝手の報告を深く聴取する、ということです。ここでユーザーの声が多く、洗い出された問題が多ければ、多いほど、次のステップでの飛躍が可能となると考えられます。

日本での実験においても、財務省関税局主導のもとで、まさに官民が一体になった実証実験プロジェクトが有意義に行われることを期待しています。そのためには、実験参加企

業にはなんらかのインセンティブを与えるなどの積極策も必要ではないか、と思います。

7.5 課題克服の基本姿勢

以上のように、課題克服のための糸口のようなものをいくつか提示しましたが、その上で重要なことは、このような大掛かりのプロジェクトにおいて成功の秘訣は、卓越したリーダーシップが発揮されることではないかと考えます。国を超えての調整は非常に骨の折れる作業ですし、各国事情を尊重し妥協しなければならない場面もあるでしょう。しかし、全体の調整を行い、標準化・簡素化の基本姿勢を貫くためには、妥協や打算に屈しない強い意志を有したリーダーが望まれます。企業内でのシステム化に強いトップダウンの号令が有効なのと同様です。そのリーダーシップの姿勢こそが、各国あるいはユーザー関係者が G7 の目標とする標準化・簡素化の方針に賛同し、支えあい、促進させる原動力になるのではないかと考えます。また、その方向が早く標準化を確定させる効果を生むでしょう。結果として、G7 以外の国々が追従して、早期に広くグローバルスタンダードが形成されるようになることを期待します。

以 上

<巻末資料>

1. Kyoto Principles(Kyoto Customs Data Principles)の原文

(WCO ホームページより)

G7 Initiative on Customs Standardization and Simplification

Plain Language Description

(KYOTO Customs Data Principles)

Please note that the information contained in this web page is supplied directly by G7 and does not necessarily reflect WCO policy.

Introduction

The G7 heads of government, in meetings at Lyon and Denver, and the G7 Finance Ministers at the Birmingham and Kyushu-Okinawa Summits, agreed to standardize and simplify customs data requirements of the G7 countries and to standardize the format in which data are to be reported electronically, in order to facilitate international trade, reduce costs for businesses and governments, and promote economic growth. Therefore, the G7 Customs Group has sought to simplify customs data requirements to the minimum consistent with effective administration of customs responsibilities, standardize the data requirements and standardize the format for reporting that data.

The G7 Customs Group has standardized the data and format for the most common customs

procedures. For imports, this includes the Cargo Report (manifest report by the carrier), and the Declarations required for the release of goods and/or the settlement of duties and taxes (reports filed by the importer or his agent). For exports, this includes the carrier's Export Cargo Report and the Declarations.

STATEMENT OF PRINCIPLES

The G7 Customs Group has agreed to establish standard data sets and electronic formats that can be used for most commercial declarations. It is intended that the data sets and the electronic format may always be used by a trader filing electronically to report the information that customs administrations normally require. In many cases (involving goods for which a government does not require additional health, safety or other regulatory information), customs administrations concerned intend to release and fully process goods solely on the basis of the agreed data sets. In other cases (involving goods for which a government does require additional health, safety or other regulatory information), additional data may be required.

Any customs administrations concerned may, of course, demand additional information whenever more information is required for compliance measurement reasons and/or concerns about fraud or noncompliance. More specifically and in addition:

1. Use of Standardized and Simplified Customs Data Elements

The G7 Customs Group has agreed that for ordinary shipments (see definition below), provided that they are transmitted pursuant to the specified electronic format (see [Appendix](#)), customs administrations concerned will require only the data elements they have listed for each customs procedure in the data sets (see [Appendix](#) and the [Eplanatory Note](#)). These self-imposed limits discourage future increases in data requirements and the commensurate burden on traders.

The intent of the G7 Customs Group was agreement to accept, for ordinary shipments, submissions of the data elements listed in the data sets transmitted using the specified electronic format. However, although a trader may initially submit only the data elements required for a particular customs procedure, the G7 Customs Group has agreed that a customs administration concerned may on occasion require additional information (outside the scope of the data sets) and/or physical examination for compliance measurement reasons or concerns about fraud and/or noncompliance.

2. Reduced Customs Data Requirements

A customs administration concerned may always require fewer data elements than it has listed for a particular customs procedure. In other words, a customs administration concerned may require as few data elements as it chooses. Such situations usually occur with particular types of shipments or traders.

3. Transmission of Data

Even though no customs administration concerned requires all of the data elements for any particular customs procedure, the intent of the G7 Customs Group was that the customs administration concerned will accept the relevant portion of the data set for any particular customs procedure provided that all required data elements are received using the specified electronic format. This would allow traders the ability to transmit to any customs administration concerned without resetting their computer format. To reduce the burden on traders the G7 goal was creation of the minimal data set needed to complete customs processing. At this time, however, the goods declaration data sets are too large to implement this objective.

The G7 Customs Group has committed itself to create a paperless environment for the processing of customs declarations.

The G7 Customs Group has agreed that common coding for designating places, parties and procedures be used to the maximum degree possible.

4. Core Data Elements

Some data elements are listed in the data sets as "mandatory" or "conditional". If a data element is listed as "mandatory" by a customs administration, that customs administration concerned may require that data element for any ordinary shipment. Data elements listed as "conditional" by a customs administration concerned will only be required under the circumstances specified (e.g., a data element relevant only for merchandise subject to an antidumping or countervailing duty).

5. Optional Data Elements

Some data elements are listed in the data sets as "optional". These are data elements which a customs administration concerned will not require, but will accept for the convenience of the trader, in order to calculate customs value or provide other services for the trader. Omission or

inclusion of optional data elements will not affect the procedure or time for clearing goods. Traders from all countries concerned will be able to obtain the services that may be provided in connection with the submission of optional data elements.

6. Common Electronic Protocol

The G7 Customs Group has developed message implementation guidelines (see Appendix) based on the UN/EDIFACT standard customs messages.

7. Commercial Invoices and Additional Information

The G7 Customs Group has agreed that customs administrations concerned will not require, for ordinary shipments, commercial invoices or additional information relating to valuation, or pro forma invoices prior to the release of goods.

8. Implementation

The G7 Customs Group has agreed to test and evaluate these data sets and electronic formats by operating prototype systems on their respective schedule.

9. Progress Review

The G7 Customs Administrations have agreed to meet with other concerned parties on, at a minimum, an annual basis to evaluate the progress of participating customs administrations in implementing the data sets and the electronic formats.

10. Amendments and Possible Expansion

The G7 Customs Group encourages other countries and organizations outside the G7 Customs Group to adopt the data sets and the electronic formats for ordinary shipments.

Amendments or additions to the data sets and the electronic formats will take effect upon consensus.

11. Ordinary Shipments

The G7 Customs Group has agreed that these principles will apply to "**ordinary shipments**" transmitted using specified electronic formats. The G7 Customs Group defines **ordinary**

shipments as **commercial shipments of ordinary goods** which are not subject to physical and/or documentary examination for compliance measurement reasons or which raise concerns about fraud and/or noncompliance.

12. Ordinary Goods: Ordinary goods are those goods for which a government does not require additional health, safety or other regulatory information at the time of the declaration. Each government concerned may require, for non-ordinary goods, additional health, safety or other regulatory information.

13. Commercial Shipments: Commercial shipments do not include declarations, reports or procedures of a non-commercial or specialized nature. Such declarations, reports or procedures will not usually be processed using the data sets and common electronic protocol.

2. Kyoto Customs Data Principles (筆者翻訳)

この web page に含まれる情報は、G7 によって直接供給されたものであり、WCO のポリシーを必ずしも反映していない。

<前文>

リオンとデンバーのサミット会議における G7 各国政府の首脳、及び、バーミンガムと九州-沖縄サミットでの G7 外相は、貿易促進、民間/政府のコスト削減、そして、経済成長促進のために、G7 各国の税関データの標準化・簡易化の要件、及び、電子的に報告されるべきフォーマットの標準化について合意した。従い、G7 税関グループは、税関の責務の有効な管理と合致した最小限の税関データ要件の簡易化、及び、データ要件の標準化、そして、そのデータ報告のフォーマットの標準化を追及してきた。

G7 税関グループは、最も一般的な通関手続きのためのデータおよびフォーマットを標準化してきた。輸入については、積荷報告書(運送人による積荷目録)、および、貨物引取りや関税/税金の決済(輸入者あるいは彼の代理人によって提出された報告)を含んでいる。輸出については、運送人の輸出貨物報告と申告を含んでいる。

<Statement of Principles>

G7 税関グループは、ほとんどの商用申告に使用できるような標準データセットと電子フォーマットの確立に合意した。それは、貿易当事者が税関の通常に要求される情報を電子的に申告するのに、データセットと電子フォーマットがいつも使用できるようにすることを目指している。多くのケースで(政府が、特別な健康面、安全面、他の規制情報を要求していないような貨物)、税関は、合意したデータセットにのみ従い、貨物の手続きを完全

に進め、リリースをするつもりである。残りの他のケースでは（政府が特別な健康面、安全面、他の規制情報を要求する貨物）、追加的なデータが要求される。

もちろん、いかなる税関でもコンプライアンス手法の理由や、虚偽やノンコンプライアンスに関連して、さらに情報を要求する場合にはいつでも、追加的な情報を要求することになる。

< 1. 標準化・簡易化された税関データエレメントの使用 >

G7 税関グループは、通常船積(ordinary shipments、下記定義参照)について、特定の電子フォーマット(Appendix 参照)に準拠して送信されていれば、税関は、データセット(Appendix および Explanatory Note 参照)の中で、各々の税関手続きにとってリストアップされたデータエレメントのみ要求する。これらの自制的制限は、データ要求の将来的な増加や、それに伴う貿易当事者の負担を阻止するものである。

G7 税関グループの関心は、通常船積にとって、特定の電子フォーマットを使用して送信されたデータセットにリストアップされたデータエレメントの提案を受け入れることを合意することであった。しかし、貿易当事者が特定の税関手続きに要求されたデータエレメントのみで当初より申告したにもかかわらず、G7 税関グループは当該税関が、時として、追加情報(データセットの範囲外で)の要求や、コンプライアンス手法の理由あるいは虚偽やノンコンプライアンスについての関心のために現物検査の要求をするであろうことに合意している。

< 2. 税関データ要求の削減 >

当該税関は、特定の税関手続きでリストアップされたものより少ないデータエレメントを常に要求するであろう。言葉を変えれば、税関は選択しただけの少ないデータを要求する。このような状況は、特定のタイプの船積や貿易当事者において通常起こるものである。

< 3. データ伝送 >

税関はいかなる特定の税関手続きでデータエレメントのすべてを要求しないにもかかわらず、G7 税関グループの意図は、特定の電子フォーマットを使用してすべての要求したデータエレメントが受信できるなら、税関がいかなる税関手続きのデータセットの相応の部分を受け入れるであろうということである。貿易当事者の負担軽減のために、G7 の目標は税関手続きを完遂させるのに必要最小限のデータセットを形成することである。しかし、現時点では、貨物申告データセットはこの目標を実現するには、あまりに大きいであろう。

< 4. コアデータエレメント >

あるデータエレメントは”**mandatory**”や”**conditional**”としてデータセットにリストアップされている。もし、ある税関によって、あるデータエレメントが”**mandatory**”とリストされていたら、税関はいかなる通常船積でもそのデータエレメントが要求されるであろう。ある税関によって、”**conditional**”とリストされたデータエレメントは、ある特定の状況下でのみ要求されるものである。(e.g.反タンピング関税や相殺関税の対象貨物のみ適用のデータエレメント)

< 5. Optional データエレメント >

あるデータエレメントは”**optional**”としてデータセットにリストアップされている。これらは、税関は要求しない、しかし、税関価額の計算や貿易当事者にとってのサービス提供のために、貿易当事者の便宜のために受け入れるデータエレメントである。Optional データエレメントの排除や受容は、貨物の通関の手続きや時間には影響を与えない。貿易当事者は、Optional データエレメントを申告することによって提供されるサービスをすべての国から受けられる

< 6. 共通電子的プロトコル >

G7 税関グループは、UN/EDIFACT 標準税関メッセージに基づき、メッセージ実装ガイドライン (Appendix 参照) を開発した。

< 7. Commercial Invoice と追加情報 >

G7 税関グループは、通常船積においては、税関は **Commercial Invoice** や評価に関連した塚情報や貨物リリースに先立つ **Proforma Invoice** を要求しないことに合意した。

< 8. 実装 >

G7 税関グループは、各国それぞれのスケジュールに従い、プロトタイプシステムの稼働によりこれらのデータセットと電子フォーマットのテストと評価をすることに合意した。

< 9. プログラム見直し >

G7 税関グループは、最低1年ベースでの、データセットと電子フォーマットを実装して税関が参画するプログラムの評価をすることを、他国の当事者と調整することに合意した。

< 10. 修正と可能な拡張 >

G7 税関グループは、G7 税関グループ以外の他国や他組織に、通常船積のためのデータセ

ットと電子フォーマットの採用することを促進することに合意した。

データセットと電子フォーマットに対する修正や追加は合意の上で有効となる。

< 1 1. 通常船積(Ordinary Shipments) >

G7 税関グループは、これらの原則が、特定の電子フォーマットを使用して伝送された”ordinary shipments”に適用されるであろうことに合意した。G7 税関グループは、コンプライアンス上の理由や虚偽やノンコンプライアンスに関して行われる現物検査や書類審査の適用を受けない通常貨物の商用船積として、通常船積を定義する。

< 1 2. 通常貨物(Ordinary Goods) >

通常貨物は、申告時に、政府が健康面、安全面やその他規制の追加情報を要求しない貨物のことである。各政府は非通常貨物において、健康面、安全面やその他規制の追加情報を要求するであろう。

< 1 3. 商用船積(Commercial Shipments) >

商用船積は、非商用や特別な性質の、申告、報告や手続きを含まない。そのような申告、報告や手続きは、データセットや共通電子プロトコルを使用した処理を通常はしない。

3. 参考ホームページURL

- WCO: <http://www.wcoomd.org>
- Kyoto Principles:
http://www.wcoomd.org/ie/en/topics_issues/facilitationcustomsprocedures/DataModelG7Initiative.html
- WCO 税関データ・モデル導入事前検証についての記述:
(予算案 政策群 10 「安全かつ効率的な交際物流の実現」部分参照)
<http://www.mof.go.jp/genan16/yosan007.pdf>
<http://www.keizai-shimon.go.jp/2003/0902/0902item2.pdf>

(四方田章光)

．船会社から見た電子商取引の現状と課題

1．はじめに：

船会社は、社内業務の効率化の為、又、顧客サービスの為、EDI化に努めて来ており、業界としてのEDI化は、かなり進んでいると自負しています。

しかし、船会社は、サービス業であり、顧客のニーズに対応出来る体制を、予め作っておくことが必要である一方で、顧客をリードして何かを行うことは困難な立場にあります。

従って、EDI化に関しても、顧客のニーズに素早く対応出来る様、内部体制の構築に努めているのですが、折角用意した各種のサービスも、未だ使われる頻度は余り高くないのが現状です。

社内の業務効率化の為の”Closed System”から始まって、グループ間及び特定顧客とのEDI、Shipnet/Polinet, SC/SF NET そしてInternet/webベースのSea-NACCSと、Closed Systemから、OpenなSystemまで、対応出来る様な体制を築いて来ており、引き続き、状況に俊敏に対応する必要性を感じています。以下に、船会社のEDI化の現状及び今後の課題に就き、隣接する業界のことにも少し触れながら述べます。

2．EDI化の現状：

2.1 社内業務の効率化の為のEDI化：

船会社は、内外の代理店網や本船との間で、大量の情報をやりとりしますので、EDIは、極めて便利なツールであり、早くから社内（グループ内）業務のEDI化に努めて来ました。幾つか例を挙げれば、

（本船の動静のEDI化）：世界中の担当者・代理店が、real timeに本船の最新の動静を知ることは、スムーズな運航、荷主サービスに欠かせない重要な事項です。

（コンテナの動静のEDI化）：特定のコンテナの動き、現在地、現在の状況、過去の動静も重要な情報です。

（Dock Receipt⁹³のEDI化）：船荷証券の作成に欠かせないデータですので、早くから、EDI化に取り組んで来ました。

（Container Load Plan⁹⁴のEDI化）：コンテナ内の貨物積付状況を確認する重要な書類です。

⁹³ Dock Receipt: 船社が荷送人からターミナルで貨物を受け取ったことを証明するもの。荷送人は、これを船社に提出し、船荷証券を発行して貰う。

⁹⁴ Container Load Plan: コンテナに積み込まれた貨物の明細を表すもの。

- (Booking 情報の EDI 化) : 運送契約は、booking から始まりますので、その後の書類作成や諸手配の為、重要なデータです。
- (B/L 作成の為の情報の EDI 化) : 船社は、船荷証券作成の為、大量の情報を、迅速に処理する必要があり、加えて、コストの観点から、実際の処理を海外などの遠隔地で行うことも多いので、EDI 化は欠かせない作業です。また、電子船荷証券に対応する為にも欠かせない業務ですので、かなり以前から、EDI 化に取り組んできました。
- (Stowage Plan⁹⁵のEDI化) : 多くの港で、多くの仕向地向けの貨物を積載しますので、安全で効率的な積載を実施する為には、EDI 化は、欠かせない作業です。また、積間違いや揚間違いを避ける為にも、無くてはならない情報です。
- (コンテナ・ターミナル管理の為の EDI 化) : 積み込みの為にターミナルに搬入されたコンテナ、本船から陸揚されたコンテナ、多くの空コンテナの管理などの為には、EDI 化が効果的です。
- (Arrival Notice⁹⁶情報の管理) : 顧客サービスとして行っているArrival Notice 発送の管理にも、EDI化は効果的です。
- (Manifest の EDI 化) : 膨大なデータ処理が必要ですので、米国新通商法により、Manifest の電子化が必要となる以前から、EDI 化に着手しています。
- (Freight List 作成と未収管理の為の EDI 化) : 運賃の收受状況の迅速な把握は、迅速な荷渡と関連しますので、EDI 化は、欠かせません。

2.2 顧客サービスの為の EDI 化 :

2.2.1 特定荷主との間の EDI 化

特定の荷主の要請に応じる形で、荷主との間にEDIシステムを構築し、例えば以下の様なサービスを実施しています。

⁹⁵ Stowage Plan: 本船上で、貨物の積載場所を特定する為の計画書。

⁹⁶ Arrival Notice: 本船の到着を連絡し、速やかな貨物受取を促す為の通知書。

- (Shipping Instructionsの入手) : 荷主より、EDI情報による船腹申込書を
送付して貰い、本船への船積指図書の作成、船荷
証券作成等の作業を、EDI化
- (船舶動静の連絡のEDI化) : 荷主に対する緊密な本船動静連絡に寄与します。
- (船荷証券データの提供) : 荷主が、船荷証券上の情報を容易に参照
出来る様にする為です。
- (Cargo Tracking情報) : 貨物が今どこに有るかを、荷主が簡単に検索
出来る様にするもので、例えば、船荷証券番号、
Booking番号、コンテナ番号のどれによっても
トレースが可能となる様なサービスです。
- (本船のスペース状況の連絡) : 貨物がラッシュして、本船のスペースが
tightになることも有りますので、状況をご連絡す
るサービスです。
- (船荷証券の参照・印刷) : 船荷証券データの参照や、荷主事務所に
おいて船荷証券の印刷を可能にするサービス
です。

2.2.2 ポータルで提供している EDI サービス:

2.2.2.1 自社のポータル :

多くの船社では、次の様な情報を、自社のポータルに掲載し、顧客の便益を図っています。

- －船舶のスケジュール
- －船舶動静と換算レート（運賃は、殆どの場合、ドル建ですので、
換算レートの情報は、有益です。）
- －グローバル・カーゴ・トラッキング
- －諸チャージの情報
- －インターネット・ホームページを通じて、ブッキング申込受付、
運賃の銀行振込、B/L及びWaybillの発行、参照、印刷などのサービス
- －Mailing serviceによる各種情報の提供
- －コンテナ貨物の輸入フリータイム及びDemurrageに関する情報
- －運賃の見積もり
- －米国当局にファイルした船社タリフの検索サービス
- －船荷証券約款の参照

2.2.2.2 船社共同ポータル:

コンテナ船トレードでは、所謂アライアンスが、通常の状態となったことを踏まえ、船社が、共同のポータルサービスサイトを立ち上げて、荷主の便益を図っています。

2.3 米国のテロ対策が、EDI 化に影響を与えるか？

2.3.1 情報の大量処理・分類を得意とする EDI とテロ対策：

9.11の事件以来、テロ対策問題は、物流にとっても、非常に重要な要素となっています。テロ防止の為に大量な情報を迅速に処理し、危険を予防することは、情報のEDI化無くしては、おそらく実行不可能でしょう。

貨物情報のEDI化と、各種の危険情報の組み合わせが有ってこそ、膨大な数の貨物の中から、危険なものを選別出来る可能性が生まれます。

その意味で、特にこの問題に大きなエネルギーを注いでいる米国の動きは、貿易のEDI化を促進する可能性を含んでいるのではないのでしょうか？

2.3.2 24時間ルールの影響：

先にも述べた様に、船社の米国税関に対するマニフェスト情報の電子データ送付は、24時間ルールが実施されるずっと以前から行われていました。

しかし、同ルールの為、時間の余裕が無くなり、且つ必須入力項目が増加した点は、船社の負担増になっています。

その為、船社は、荷主によるB/LドラフトのEDI化を促進する目的で、EDI化した荷主に對し、Custom Data Declaration Chargeを免除するというルールを作ったりしていますが、今のところ、余り効果は上がっていません。日本においても、まだ35%程度しかEDI化されておらず、しかも、この比率は、ここ一二年変化していません。香港、S'poreあたりでは、殆どEDI化されていないのが現状の様です。

但し、後述する様に、今後、米国は、米国以外の荷送人等に対しても、C-TPAT (脚注97 参照)の適用を推進する様ですので、その間接的影響として、EDI化が進むことも考えられます。(参照：2.3.3.2 の b) の ②)

2.3.3 米国のテロ防止の為の施策と“C-TPAT smart container”に就いて：

テロ対策の為の方策は、上述した様に、多量のコンテナ貨物が動く国際貿易の現状を考えると、EDI化無くしては、実行不可能です。従って、今後も、テロ対策の観点から、EDI化の強い力が働くことは、明らかだと思われます。

そこで、米国の貨物の安全性に関する施策の現状及び現在議論されている“C-TPAT smart container”に就いて述べます。

2.3.3.1 米国における”One Face at the Border”体制の確立：

9.11 の事件以降、米国は、今後予想されるテロとの長い困難な戦いに備えて、国内防衛体制を整えつつあり、”Department of Homeland Security”を設立しましたが、その一貫として昨年3月1日には、”One Face at the Border”の合言葉の下に、その下部組織として、”Customs and Border Protection” (以下、CBP)を立ち上げ、”旧 U.S. Customs”の大部分と、”Immigration Inspector”、”Border Patrol”、”Agriculture Border Inspector”を旧来の所管役所から切り離し、CBPの指揮下に置きました。

この新たな役所”CBP”の役割は、”security and facilitation”とされており、米国の安全に寄与することと共に、(出来るだけ) 貿易取引・物流の流れをスムーズにするという、時に相い矛盾する二つの目的を追求することです。

2.3.3.2 ”C-TPAT”の狙いと現状：

”C-TPAT⁹⁷”は、旧U.S.CUSTOMSにより、2001年11月に提案されましたが、”CBP”

⁹⁷ C-TPAT : Customs- Trade Partnership Agreement Against Terrorismの略。テロ防止の為に、米国官憲と荷主、運送人などの間で結ばれる安全配慮の為の措置に付いて協力する合意。

船社の為の書式を例にとると、次の様な22項目に就いて、協力の義務が定められている。

- 1.”Sea Carrier Supply Chain Security Profile Questionnaire”に回答する。
2. 米国第一港に入港する前に、本船内を搜索し、搜索チェックリストを作成し、しかるべく施錠する。
3. 米国税関がコンタクト出来る様に、寄港地に置く連絡要員を指名する。
4. 米国税関がコンタクト出来る様に、本船職員の中から連絡要員を指名する。
5. 運送人が運営する貨物保管場所、貨物取扱施設、本船の為のセキュリティー・システムを確立する。
6. 各本船の為の、次のものを含む、セキュリティー・システムを確立する。
 - a. 入港中の本船への総てのアクセスを管理する。
 - b. 本船に乗船する総ての者に就いて、乗船の正当な理由が有ることの確認
 - c. 必要無い者のアクセス拒否
 - d. 入港中、埠頭及び海側双方を、十分に証明すること。
 - e. 陸上従業員及びサービス提供者の立ち入り場所を、業務に必要な場所に限定すること。
7. 本船にセキュリティー・サービスを提供する業者が、”C-TPAT Security Recommendation”を遵守する様にさせると共に、業者提供のセキュリティーサービスの弱点や潜在的弱点を見付けることが出来る様、定期的に再点検すること。
8. 連邦法、州法、その他の規則によって必要とされる場合は、従業員の身元のチェックを行うこと。
9. 従業員リスト(氏名、生年月日、national identification number, 又は social security number, 及び役職の記載を含む)を保持し、税関より文書で提供を求められた場合は、法が許す限り、提供すること。
10. マニフェスト、船荷証券などの積載貨物に関して提出されるものは、総て完全なものである様にすること。
11. 情報システム、文書、及び書式が、権限無く使用されない様、保護の為の段取り或は手続を確立すること。
12. 税関より依頼された場合、(運送人に、不当な程、重荷にならない限り、) 貨物或はコンテナの動きに関するデータ・情報を提供すること。
13. 総ての実入りコンテナに、”high security seals or locks”を付けること。
14. 空コンテナを、外国港で積載する場合、コンテナの内外を目視検査すること。
15. 米国内外の facilities において、選抜的に行われる joint security survey に参加すること。
16. 税関に要求された場合、本 agreement の各項目を遵守していることを示す証拠書類を提供すること。
17. ”Automated Manifest System”に参加すること。
18. 税関に対し、不審な荷送人・貨物に就いて、通報すること。
19. 会社の政策として、総ての従業員に対し、C-TPAT に関して、税関に全面的に協力する様に求めること。
20. 総ての手順が履行されているか確かめる為に、定期的に、予告無しで、セキュリティー・チェックを行うこと。
21. 安全意識を高める為のプログラムを強化し、従業員に提供すること
そのプログラムには、内部者による謀議を認知すること、貨物を保存すること、許可無きアクセスを確認し対

によれば、既に 2003 年 11 月末現在、船社や米国の荷主を中心に、約 4,700 社程度の当事者と締結しているとのこと。脚注で示した様な規定に就いて、精神的規定に過ぎないとする向きも有りますが、しかし、実は、この協定は、CSI(=Container Security Initiative、2002 年 1 月 17 日提案)と相俟って、米国のテロ対策構想の根幹をなすものです。

船社の多くは、既に”C-TPAT”に参加していると思われませんが、その対応の為に、EDI 化が進んでいないと困る事項も有ります。(脚注 97 の 12,17,18 等)

a) CSI の主たる目標は、主要な外国港に、米国の Inspector を常駐させることにより、米国の防衛線をその実際の国境から、遠い外国の港に敷き、

(i) identifying high-risk containers at foreign ports

(ii) prescreening those containers at the foreign seaports before they are shipped to the United States

(iii) inspecting or pre-screening these high-risk containers using sophisticated “non-intrusive” inspection and radiation detection technology

を実施することですが、2003 年末現在、次の 16 港が、既に CSI に対応しており、間もなく、更に 11 ないし 12 の港が加わる予定とされています。米国に持ち込まれる年間約 7 百万個のコンテナの約 80%がこれにより、cover 出来るとのこと。

横浜、プサン、シンガポール、香港、ロッテルダム、ブレーメンハーベン、ハンブルグ、アントワープ、ルワーブル、フェリクストー、ラ・スペチア、ジェノバ、ゴーテンベルグ、ハリファック、バンクーバー、モントリオール

b) C-TPAT の目的：

上記した BCP の相矛盾する二つの目的（安全寄与・スムーズな物流）を達成する方法として、米国は、輸入貨物を、“high risk”のものと”low risk”のものに分け、

“low risk”のものに就いては、“green lane”待遇を与える

ことにより輸入手続の迅速化を図る一方、それ以外のものに就いては、慎重にチェックする体制を目指している様です。C-TPAT は、その振り分け、つまり、“low risk”判定の基準として重要な意味を持っています。

処することが含まれ、セキュリティー管理に就いて、従業員の積極的な参加を促進するものであること。
22.C-TPAT 及び CSI の推進の為、出来る限り、米国税関、内外の港湾当局、外国の関税当局などに協力すること。

“With C-TPAT shippers sending their goods through CSI ports, via C-TPAT carriers, to C-TPAT importers in the United States “

は、“low risk”貨物であるという図式で、貨物検査の方法に区別を付ける様にする意図が有るからです。

この様な目的に沿って、CBPは、“C-TPAT”を、より意味の有るものにすべく次のレベルに移行する方針を打ち出しています。

① C-TPAT Validation Program の開始 :

“sending CBP teams of C-TPAT Supply Chains Specialist all over the globe to visit with you , your vendors and their plants to verify that these steps (注=C-TPAT への合意によって、約束したもの) have been taken to identify security gaps and to discuss “best practice”.

② Foreign-Based Manufacturers への C-TPAT 参加促進 :

いよいよ、船社や米国内の荷主以外に対しても、参加を呼びかける様です。

“looking to expand C-TPAT to include major manufacturers based in other parts of the world, primarily Asia and Europe.”

2.3.3.3 “Smart ,Secure C-TPAT Container”導入の動き:

上記した様に貨物の流れの始期から終期まで、“C-TPAT”と“CSI”を組み合わせることによって安全をを確保するとしても、最後に残る問題点は、コンテナが、運送途上で開かれて、好ましからざる手を加えられることです。

CBPも、この点を重視し、“Smart, Secure, C-TPAT Container”を使用することが、

“the essential piece of building the “green lane” of legitimate commerce into U.S ”

と評価し、対策としては、

①better secured against intrusion (所謂 “high security seal”問題)

②are capable of telling CBP and you whether they have been tampered with en route to the United States. (所謂“smart container”問題)

の二つを主として、CBP, the Department of Transportation, the Transportation Security Administration, 民間業者などが共に参加する“the Container Working Group”にて、種々検討を行っています。

1) “high security seal”問題について :

コンテナ・シールを強化し、簡単に破られない様にしようというもので、種々の方法が検討されています。

但し、船社・貨物によっては、すでに、十分に丈夫なシールが付されていることも多いのが実情です。

尚、C-TPAT のメンバーは、コンテナに”High Security Seal”を付すことを、一応義務付けられています。(脚注 97 C-TPAT 第 13 項参照)

現在のところ、これを法的に規制する動きは有りませんが、CBP 長官は、”more secure mechanical bolt seal”に就いて、

“In the near future I expect its use will be the “price of admission” for all C-TPAT shipments into the United States.” と言明しています。

(結果として、迅速な荷渡しが求められる貨物関係者・物流関係者に対しては、法で規制するまでもなく、商売上 comply せざるを得なくなる力が、強く働くでしょう)

2) ”smart container”問題に就いて；

“the C-TPAT smart container will meet these three minimum requirements.

- (1) A sensor inside the container,
- (2) That CBP can read , and
- (3) That says whether it’s been opened “

とされています。実証実験が開始されたばかりの様で、その具体像はまだ明らかではありません。巨額の費用が掛かることでもあり、船社としては、現在のところ、模様眺めの状況ですが、smart container に要求される性能如何によっては、更に情報 EDI 化が必要になる可能性が有ると思われます。

特に、荷主がコンテナ詰めの際、貨物に関する情報を処理し、そのデータをコンテナの装置に input する必要が出てきたりすると、荷主サイドの EDI 化を促進する結果を齎すことになるでしょう。

如何なる姿のコンテナが検討がなされているか？

参考として、前述した“the Container Working Group”の下の “Technology subgroup”における 2003 年 4 月付の working paper に現れた検討項目を以下に示します。

極めて、野心的なアイデアが、出されている様子ですが、テロ対策は、緊急を要する事柄ですから、恐らく、多くのアイテムは、割愛され、上記した minimum requirement を満足する方策が、急いで、追及されることになるでしょう。

“Characteristics of the Future Smart Container”

(Sensors capability) :

1. Explosive, 2. Nuclear, 3. Radiological, 4. Chemicals, 5. Biological agents (if feasible)
6. Human presence
7. Intrusion detection
8. Doors open/doors closed
9. Container full/partial load/empty
10. Location
11. Battery condition,
12. Self Condition (of the Container Security Device)

(Choke Points) :

13. Transaction confirmations (such as at gates and lifts)
14. Chain of possession automation
15. Seal confirmation or equivalent
16. Permanent unit ID linked to container number
17. Battery and sensor status,
18. Limited on-unit event history
19. Read/write capability reserved for operational and asset management uses and cargo detail

(Communications) :

20. Dual mode—global and local (choke point) capability
 - a. Near-global communications footprint for mobile wide-area reporting
 - b. Local choke point communication (RFID) is not line-of-sight
 - c. RFID coverage is interoperable among major trading countries.
21. Very small/efficient message size,
22. Capable of being polled
23. Adjustable reporting interval

(Power):

24. Very low drain devices
25. Very low drain location calculation
26. Power design goal is lifetime of container

(Security):

27. Silent reports for container tamper and contraband events
 - a. Mayday reports possible, as for intrusion detection
28. E-seal or equivalent ID integration,
29. Option of integrated barrier(s) to entry
30. Self-tamper detection for Container Security Device
31. “Last gasp mayday” for tempering with CSD itself

(General Characteristics) :

32. Small footprint – MEMS or nanotech sensors
33. Very high reliability/low maintenance in transportation operating environments
34. OEM version built-in at container manufacture
35. Retrofit kit also available

(Commissioning Process)

- 36. Protection against Trojan horse types of tampering at time of installation
(Economics)
- 37. Engineered for very low unit cost in significant volumes
- 38. Competitive sourcing available
- 39. Low cost messaging
(Network Integration)
- 40. Robust network capabilities available concurrent with onboard smart container capabilities
- 41. Immediate parsing of message traffic
 - a. AI ranking of tamper and trouble reports
 - b. Logic to discriminate among events
 - c. Authentication tests
- 42. Very high network security
 - a. Security against false access
 - b. Detailed audit trail of data access
 - c. Security and respect of proprietary information
- 43. Ubiquitous availability of information to authorized users via WWW and other means
- 44. Standard data “hooks” for easy integration into fleet dispatch and management systems.

尚、“Smart container”の使用に関する米国の方針に就いて、最近の CBP 長官の声明によれば、(法的に強制する予定はないが、)

“ I will tell you this- the use of such a smart container will be seen by CBP as companies that go the extra mile to secure their supply chains , and go the extra mile to , in fact , be “low risk”. It will be those companies that receive the full benefits of being C-TPAT members.

And it will be those companies around which we at CBP will build the true “green lane” of commerce into the United States.

In the not-too-distant future , I see two types of shipments entering US- those that are low risk , and that will speed through the “green lane” and everybody else.”

“What will give a shipment “green lane” treatment ?

A shipment will receive “green lane” treatment if it comes from a :

1. foreign vendor that meets C-TPAT security standards at the point of loading or

stuffing , or a C-TPAT importer that has assured its foreign vendors meet C-TPAT security standards at point of stuffing , and

2. uses a C-TPAT smart container, and

3. is shipped through a CSI port , and

4. carried on board a C-TPAT carrier's vessel, and

5. entered by a C-TPAT broker , or in-house by a C-TPAT importer, and

6. for delivery to a C-TPAT importer“

と述べており、ここでも實際上、**comply** せざるを得なくなる力が働くことになるでしょう。

3. 物流業界における EDI 化阻害要因：

3.1 現状：

物流業界全般における EDI 化の程度は、決して満足出来る状況ではありません。荷主、海貨業者、船社、代理店それぞれの EDI 導入の程度がかなり異なります。既に EDI 化されている場合も、個々の企業ベースでシステム開発がなされているので、互換性に欠ける場合が多いですし、殆ど EDI 化が進んでいない企業も混在しているのが実情です。

異なる業態間のやりとりの為の共通の基盤が未発達ですので、各社のシステム間接続にあまりにも手間暇や、コストが掛かりますから、業態を跨ぐ情報伝達は、紙ベースのまま残されている場合も多いのです。

SC/SF NET や POLINET/SHIPNETS の様な業際を EDI で結ぶ動きも有りますが、未だに限定された一部の会社間に止まっていると言えるのではないのでしょうか。

しかし、昨今、パソコン関連機器の低廉化や NET 技術の向上によって、インターネットを利用した商取引の利便性が認識され始めていると思われ、例えば、船社に関するものでも、貨物動静情報の EDI による提供、B/L 内容の照会、EDI による BOOKING 申し込みなどの利用が、徐々にですが、増え始めています。その様な状況を反映してか、従来は船会社はデーターとして持っていなかったインボイス番号を、船荷証券データーに加え、顧客が、船荷証券番号かコンテナ番号でしかトレースできなかった情報を、インボイス番号を使っても検索出来るようにする動きも有ります。

3.2 物流業際の EDI 化に対する障害の分析：

3.2.1 EDI 化に期待されるメリット：

EDI 化には、主に次の様な期待を寄せている企業が、多い様です。

(1) 受注・発注・連絡作業の軽減、人為的ミスの削減などにより、

業務の効率が向上するかもしれない。

(2) 新たな顧客・マーケットを開拓出来るかもしれない。

しかし、この様なメリットが享受出来る為には、或る程度作業量が多く、それを EDI 化することでメリットが生きてくること、及び、商売の形態が、ビジネスの新規開拓が可能なものであることが前提となります。

従って、業態によっては、この様な期待を満足させることは、必ずしも、容易では有りません。

3.2.2 業種別の特徴：

船社： 世界規模で業務システムを導入済みであり、多量の情報を処理するので、入力作業の軽減、B/L 発行の迅速化、照合作業の削減、転記ミスによる B/L 訂正の削減などの効果が挙がりやすい業種です。一部荷主の要望に対しても、個別に対応する能力・資力が有る企業が多いと思われます。逆に、折角、電子船荷証券に対応出来る体制を取ったにも拘わらず、実際には船荷証券の電子化は進まず、反対に、大手メーカー等においては、現地法人との取引に関して紙の **Sea Waybill** が増加したという様な状況が有る程です。

船舶代理店： 中小の企業が多く、業務量、従業員数からみて、EDI 導入による業務効率向上は、余り望めないないケースも多いのではないかと思われます。

海貨業者： 折角自社のシステムを構築しても、荷主からの EDI 情報などが、荷主独自のフォーマットであることが多く、自社の業務システムへ入力するのに、変換機能が必要となることが有る様ですが、変換の為の費用が高額であるため、大口顧客相手でなければ、とてもそんな対応は難しいなどとの声を聞くことが有ります。

また、EDI システムが想定している業務モデルと実際の業務手順が乖離していることも有るとのことです。

加えて、一件でも EDI に対応していない船社・船舶代理店・ターミナルなどがあると、結局担当者が紙の書類を運搬する仕事が発生し、EDI 導入前と作業負荷が変わらない状況となるとの声も聞かれます。

3.2.3 よく聞く EDI 化消極論：

物流業際の主要な EDI 化阻害要因として、しばしば、次の様な事項が挙げられます。

- (1) 取引形態が、極めて多様性に富み、標準化が難しい。
- (2) 現場作業に直結した独自のノウハウは、システム化が難しい。
- (3) 荷主主導の業種であり、荷主のイニシアチブに従い、荷主独自のシステムに参加することが多く、それに縛られて、汎用性の有るシステムを持ってない。
- (4) 小規模の企業が多く、資本的にも技術的にも対応が難しい。

これに就いては、次の様なことが言えるのではないのでしょうか？

(1)について：確かに、多様性に富みますが、上手な業務分析を行えば、標準化は、決して不可能ではありません。

但し、その為に、余り時間と費用が掛かる様では、多くの中小の企業にとって、結局、現実性の無い夢にしか過ぎないこととなります。

(2)について：同上

(3)について：この問題は、確かに大きなファクターであると思います。この問題の解決は、つまるところ、安価で汎用性のあるシステムが、簡単に購入出来るか否かに掛かっていると思われれます。

(4)について：同上

3.2.4 種々の EDI 化消極論と "wait-and-see attitude" :

EDI 化促進に積極的になれない理由として、下に例示した様なものを含む数々の主張を耳にしますが、その結果として、

「EDI 化に就いては、先走らず、後発に徹する方が賢明である。」

という "wait-and-see attitude" が、根強いと思われれます。この様な態度の変更を促したいのであれば、何等かの対策を考える必要が有るでしょう。

- (1) 初期費用のコストが掛かり過ぎて、中小企業を discourage する。
- (2) 仮に着手しても、種々開発費用の増大を招き、投資効果が減少する。
- (3) 取引相手が拡大するたびに、独自のフォーマットと自己のフォーマットとの接続の為、変換ソフトや自社システムの変更に膨大な投資を余儀なくされ「変換地獄」に陥る。
- (4) 利用料金が低い。
- (5) システム運営に関わる人件費負担が高い。
- (6) 社内システムが整備されていないので、外部接続の前提基盤が無い。
手書きの書類作成に比べて、入力項目が多すぎるで手間が掛かる。
- (7) EDI ネットに対応した良質で廉価な市販のパッケージソフトが少ない。
- (8) 異なる EDI ネットワーク間のデータ項目、コードの整合性が取れない。
- (9) 取引先の参加が少ないので、参加しても意味が無い。
- (10) EDI を導入しても、取引先から、併せて書面の提出を要求される。

- (11) 複数の取引先から各々個別対応を要求される。
- (12) EDI 取引基本契約の締結が進まない為、トラブル対応に不安を感じる。
- (13) 新技術・方式が出てきた場合、それに対応する資力に不安を感じる。
- (14) 取引の安全性を、保障してくれる様な信頼のおける third parties が無い。
- (15) 取引モデルの法的有効性を保障してくれる様な、信頼の置ける証明機関が無い。
- (16) システムを開発すると、余計な機能を沢山付けられて、費用ばかり嵩み、肝心の目的が上手く果たせなかったりする。

この様な主張には、誤解に基くものや、対応が可能な問題指摘も有るでしょうが、耳を傾けるべき論点も、決して少なくはありません。

特に作業量が少なく、系列化が強くてビジネスの新規開拓が困難な中小の企業などにとっては、費用対効果を冷静に勘案しても、「EDI化は急ぐ必要は無い」という結論に達することも多い様です。

4. 終りに：

上記の様な各種の主張に十分に対応出来る様になる為には、中小の企業にとって、EDI システムの立ち上げ、**maintenance** などに余り費用・時間・人手・技術が要らない状況になることが必要でしょう。

その為には、結局、安価で且つ操作しやすいパソコン、ソフト、**application service** などが、簡単に手に入る様になることが必要でしょう。

その為にも、取引標準モデルの解析者が、業務実態を、ビジネスの側面・法的側面などの多角的な観点から、もっと知る必要が有り、システム化に際して、効率的で且つ遺漏の無い配慮が行き届いていることが必要だと感じます。

その意味でも、業務標準化の為の情報を収集しやすい立場にある業界団体の果たすべき役割は非常に大きいでしょう。

場合によっては、併せて、そのメンバー企業に対して、**Application Service Provider** としての役割を担うことも必要だと思います。

加えて、荷主を中心とした各関係者が EDI 化を推進せざるを得なくなる様な状況、EDI 化したケースを有利に取り扱う EDI 化誘導施策も必要かも知れません。(その意味で、テロという厳しい現実起因し、大量破壊兵器によるテロの未然防止という反対し難い政策理由に基くものとは言え、米国の対テロ施策が、今後どの様に影響して行くか、注視して行きたいと思います。)

(早坂 剛)

・貿易金融 EDI(ボレロ)の現状と活用事例

1. はじめに

- ・ 結論的に言えば、ボレロの成功の鍵を握るのは国際物流に占めるアジアの大きさから、アジアでの普及如何という事であろうと思われます。他方調達側から見ても、ボレロによる標準化とルールの徹底は、ローカルルールを克服し、簡素化迅速化を促し、従来より問題であったアジアでの沿海部、内陸部の格差障害を克服できる突破口として得られるメリットは大きいものがあるといえます。
- ・ 従って、本稿で概観するアジアにおける貿易手続きの電子化の動向は、ボレロの今後を占う意味でも重要なポイントと言えるのではないのでしょうか。
- ・ また、昨今ボレロと連携する形で検討が開始された **Swift** (金融機関の貿易決済ネットワーク) と主要金融機関を中心とする **TSU (Trade Service Utility: グローバルな貿易金融インフラ)** のプロジェクトについてもご紹介いたします。

2. アジアの国際物流におけるウエイト～海上貨物の動向

- ・ 航空貨物を除いて、海上貨物についてアジアのウエイトを見ますと、例えば2000年の世界のコンテナ荷動き統計 **52,786,000TEU** における主要トレード別輸送量シェアは次の通りです。(商船三井営業調査室編 “定航海運の現状” 2001/2001P54)

【表1 主要トレード別輸送量シェア】

地域	シェア
1. アジア 北米、欧州	38.4%
2. アジア域内 (アジア小計)	10.9% 49.3%
3. 北米 欧州	8.8%
4. 欧州域内 (欧米小計)	9.3% 18.1%
5. その他地域	32.6%
世界計	100%

- ・ 海上貨物の積揚地という視点では、船積量、揚荷量ともにアジア地域が最大となっており、船積量では全荷動量の **40.3%** を占めるに対し、揚地としては **28.3%** に過ぎず輸出依存型の貿易構造をはっきり示しています。(商船三井営業調査室編前掲 P55~56)

【表2 海上貨物の積揚地】

	(千TEU)	
	積地	揚地
東アジア	21,251	14,939
大洋州	1,582	1,425
インド亜大陸	2,105	1,593
中東	982	1,914
中南米	4,226	4,173
欧州	12,657	13,776
北米	8,619	13,041
アフリカ	1,364	1,925
計	52,786	52,786
東アジアウエイト	40.25%	28.3%

3. 貿易書類からみたアジアの重要性

- ・ 貿易書類、なかでも船荷証券の利用状況からみてアジアが一番高く、この事が物流の迅速化、決済の早期化等の障害となっており、アジアでのボレロ化が売主買主双方にとってメリット極大化できる最大の地域と言えます。アジアは、ボレロにとって売上収益双方にとって大票田と言えるのではないのでしょうか。

【表3 B船社の2000年10月から2001年2月までの日本出し貨物の実績】

(2003年5月10日イーコマース研究所代表鹿島誠之助“貿易電子化を阻害するもの”日本貿易学会第43回全国統一論題報告より)

仕向地	船荷証券	海上運送状	計
アフリカ	1,649	104	1,753
アジア	13,953	12,790	26,743
欧州	5,050	3,552	8,602
北米	2,986	8,180	11,166
中南米	3,660	87	3,747
大洋州	1,252	979	2,231
計	28,550	25,692	54,242

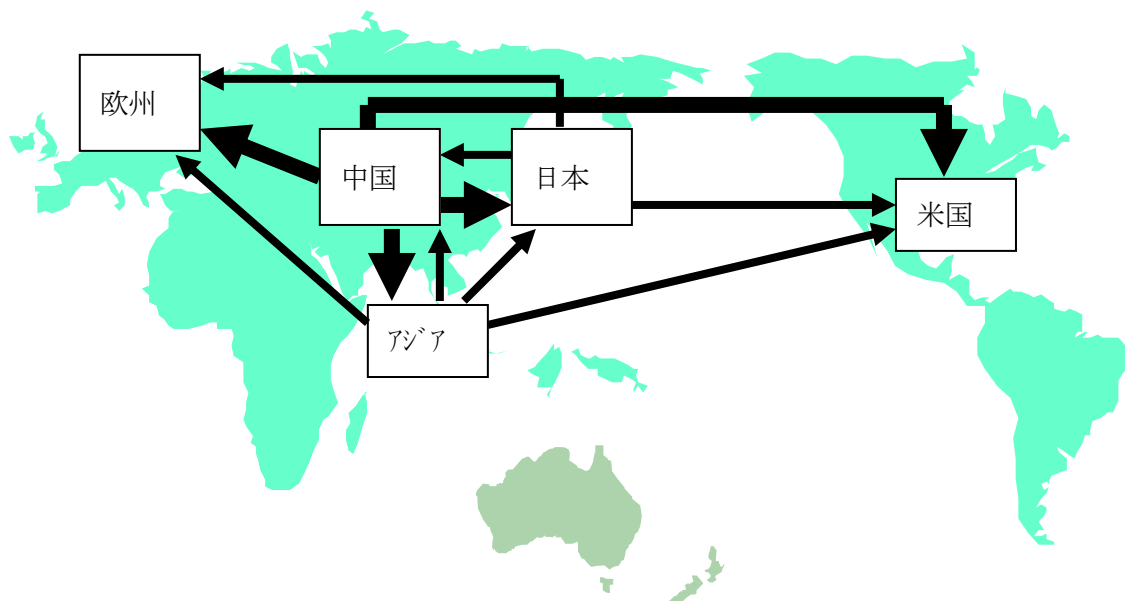
アジアのウエイト: 49.3% (内船荷証券48.9%)

- ・ B/Lの危機の克服⇔電子化⇔アジア発のB/Lの克服と言っても過言ではない位、全世界の半分近く占めるということは、ボレロの中核である船荷証券の中央管理機能サービスのユーザーの太宗はアジアと言えます。以下、ボレロの普及の必要条件であるアジアの現状がどうか見てみます。

4. グローバル物流の大きな流れ

- ・ グローバル物流の大きな流れは、アジア発の巨大な物流が世界を席卷する流れであり、個別には“世界の工場”である中国からの物流は、WTO加盟もあって益々巨大化する一方、日本は空洞化現象に現れている様に縮小する流れにあると思われます。

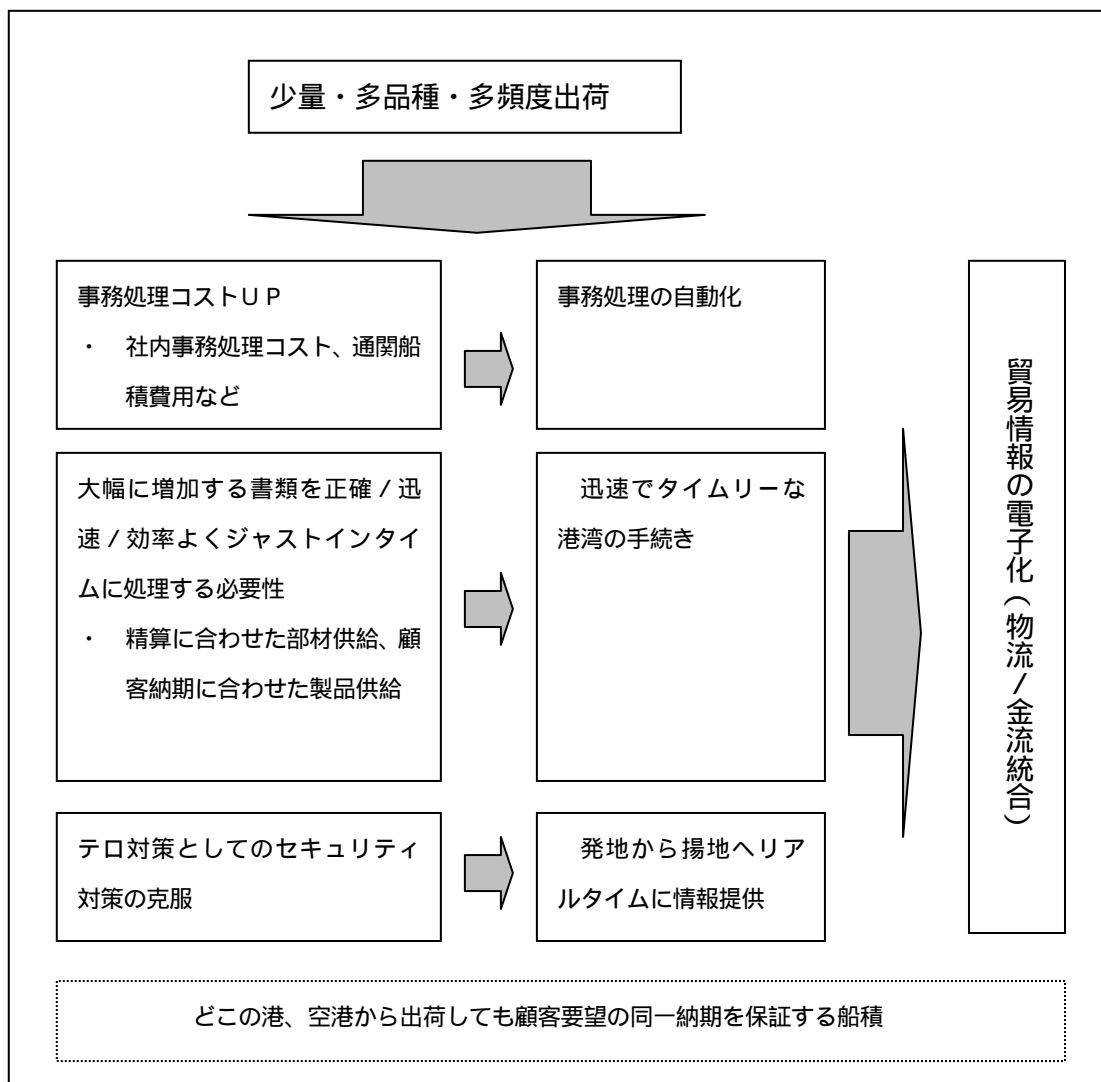
【図1 グローバル物流イメージ】



5. 世界の工場～アジアメーカーの望む輸出入サービス

- ・ 一方、日系メーカーを中心とするアジアメーカー各社は、益々高度化する **SCM** の要求に応えるべく『少量・多品種・多頻度出荷』をいかに低コストで実現するかという命題に取り組んでいます。
- ・ それは、従来からの課題である『事務処理の自動化』や『迅速でタイムリーな港湾手続き』に加えて、昨今では対米輸出において『セキュリティ面での対応』が必要となってくるなど状況は益々厳しいものとなってきております。
- ・ 世界の工場といわれながらも、その担い手であるメーカーにとって個別努力ではなんとも難しいインフラ課題でもあり、『貿易情報の電子化の必要性』は、各国の国家プロジェクトとして取り上げられているところです。

【図2 アジアメーカーのニーズ】



6. アジア主要国（中国、香港、台湾等）の動き

- ・ アジアの主要国はGDPの太宗を貿易に依存しており、貿易の維持成長は最も重要な部分であり、それを支えるメーカーに応えるべく、各国の輸出入サービスの電子化、電子手続化を強力に進めてきました。以下、簡単に各国の状況を見てみます。

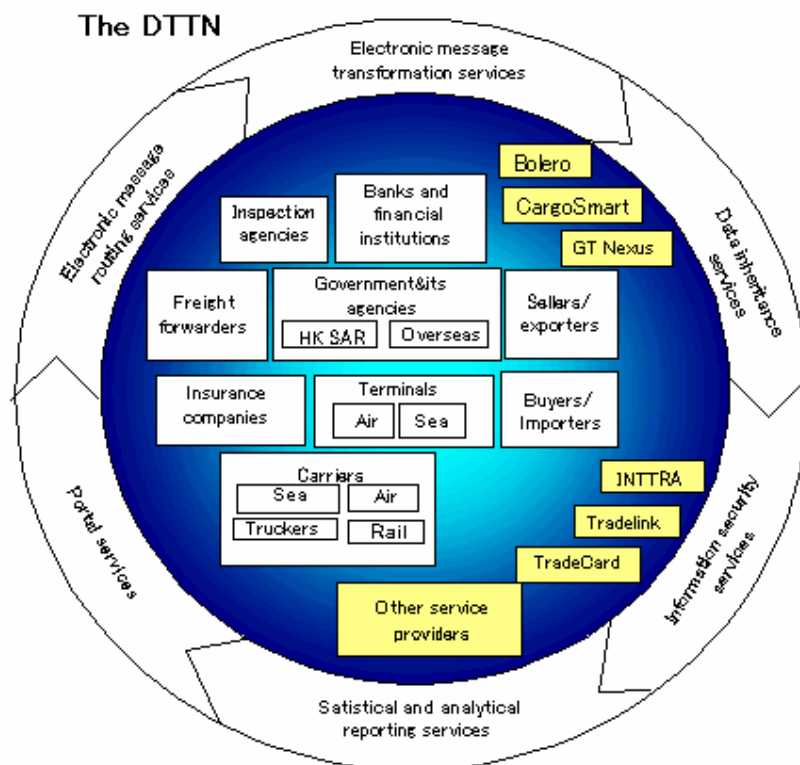
6.1 香港

- ・ 香港のDTTN構想(Digital Trade and Transportation Network)は、Trade Linkが受注いたしました。今後は、新会社設立を含めて拡大されると思われます。DTTN構想が、香港の競争力向上に向けて重視しているポイントは下記の通りと

言われています。

- ① 中立的でオープンな電子書類交換
- ② 香港、珠海デルタのみならず世界と繋がるインテグレーションサービス
- ③ 香港政府内関連省庁が一体となり、中核に位置するものの政府の関与は最低限
- ④ 既存の仕組みと共存、補完関係
- ⑤ サービスは民間が提供する

【図3 The DTTN】

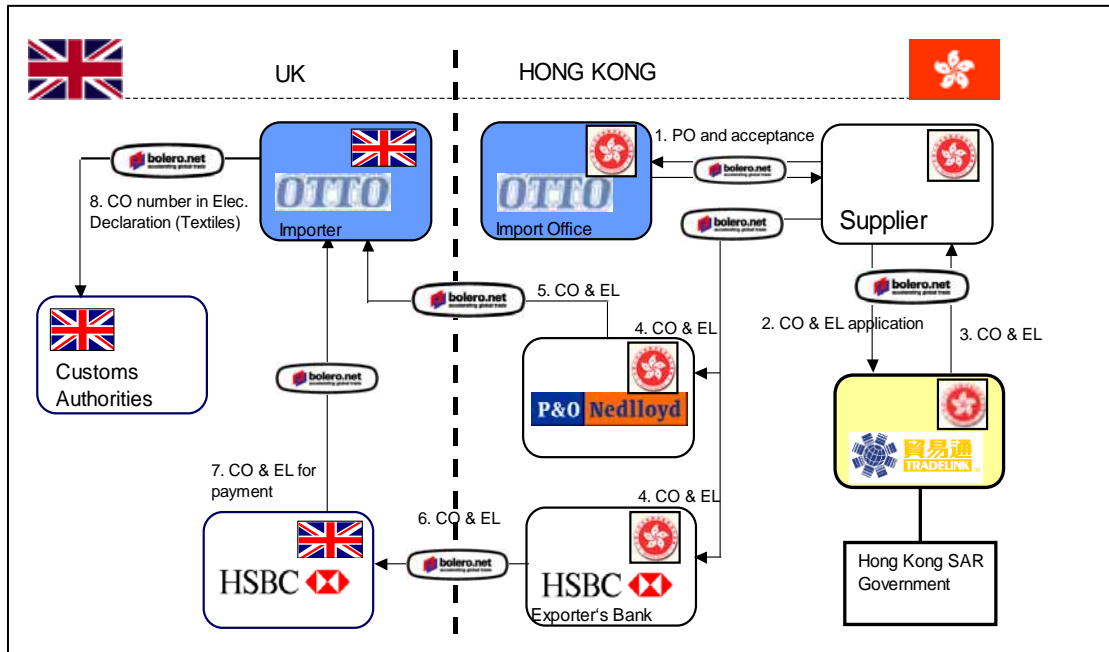


【図 4 Trade Link】



- ボレロは、この Trade Link と戦略的な提携を実施していますが、その中核はドイツに本社をおく Otto 社のアジア調達に深く関係しています。
- Otto 社は、香港から英国への通販製品の輸出入に関わる貿易書類を電子化するために、ボレロと Trade Link と協同で EDI システムを開発し、Trade Link に連動させました。このシステムは TOBI(Trade Link, Otto, Bolero Interface)プラットフォームと命名されており、Otto 社以外の貿易事業者も利用できる共通プラットフォームを目指しています。
- ボレロは、このシステムにより注文書 (Purchase Order)、 SHIPPING・インストラクション (Shipping Instruction)、商業インボイス (Invoice)、パッキング・リスト (Packing List) などの民間貿易書類だけでなく、香港において発行される輸出許可証、原産地証明書も電子化しようとするものです。
- 現在のところ、英国の関税・消費税庁は、輸出許可証、原産地証明書の電子的な保存、提出を認めていませんが、今回この Otto 社のボレロを利用した SCM に関しては試行的に認めています。

【図5 OTTO 社 SCM】

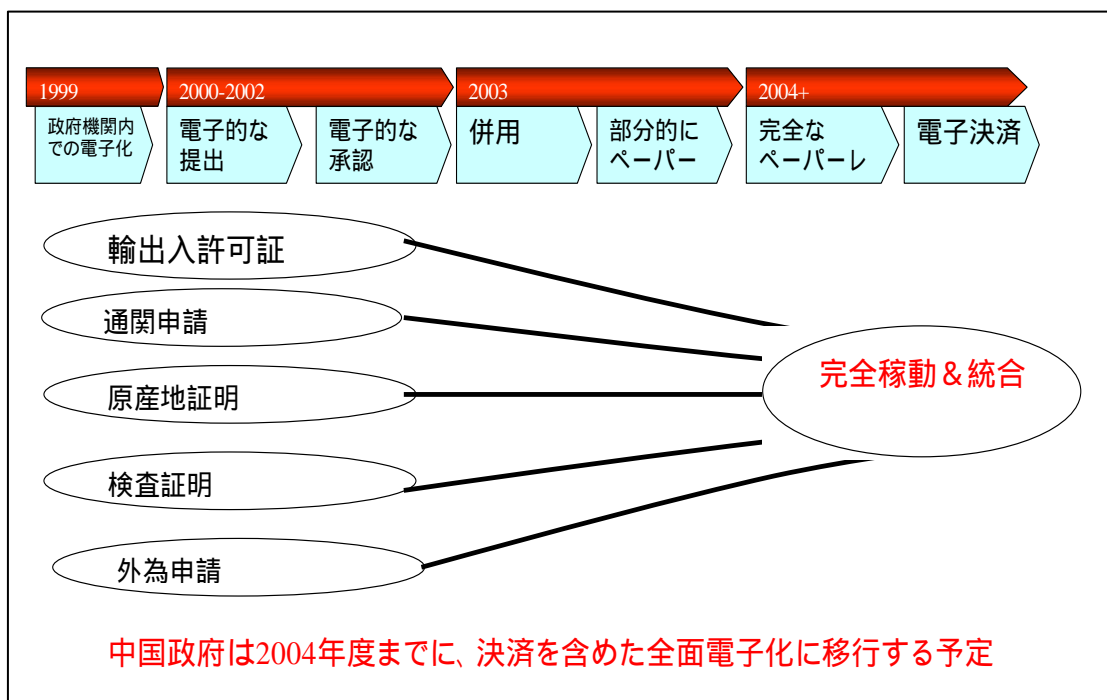


6.2 中国

- 中国政府は、電子化を推進すべく、電子通関に積極的に対応する企業に対しては有利な通関政策を提供しています。多くの優良企業に対して既に電子と紙の併用通関を実施しており、実務は電子的に即時通関可能で書類は後日提出する形となっています。書類の提出は電子データを法的に認める法制が未だ実現していないための経過措置であり、**2004**年にも予定されている法制整備が完了した段階で全面的に電子化に移行する予定です。既に多くの企業が優良企業として併用通関を認められており、米国を代表するパソコンメーカーの例では通関システムとの直接接続が実現、同社の高度なERP及び貿易システムとシームレスなデータ連携がなされ、SCMの改善に大きな効果を発揮しているとのことです。
- 中国でも各省庁のシステムは個別に開発されており、またその導入時期・方法が地域によって異なるため、中国全体としては非常に理解し難い状況となっているため一律な対応は困難と思われませんが、地域や各省庁システムの進展具合を把握した上で、欧米企業が既に得ているような便益を確保する戦略も必要とされています。
- また、中国では**2004**年度末までに決済を含めた全面電子化に移行する予定であり、

今後の動きが注目されます。

【図6 中国の電子化】



6.3 台湾

- 輸出入通関手続きに関する付加価値サービスとしては、ロジスティクス、通関、貿易関連手続きの電子化を全て同じプラットフォームで行うことを志向しています。
- 今後の方向性としては、
 - ① バリアフリー（シームレス）通関の実現
これについては、貨物の到着から引き取りまで、全てのプロセス情報をフォワーダーが入手できるようにすること。
 - ② 貿易の簡素化
各政府機関の持つ輸出入許可システムを **Trade-Van** に統合すること
 - ③ グローバルロジスティクス
自由貿易構想に合わせた各国貿易・物流システムとの連携。
- 特に①及び②については、国際貿易局傘下の経済建設委員会が **2005** 年を目途にワンストップ・サービスを立ち上げるべく積極的に取り組んでいます。

7. アジアにおけるボレロ普及の必要十分条件

- ・ アジア各国の貿易プラットフォームとの連携を必要条件としながらも、下記のおりの課題が存在します。
 - ① 貿易書類の標準化
 - ② 荷主・運送事業者参加
大半の情報を握る荷主情報のフル活用
運送事業者への迅速な情報伝達がキー
 - ③ I Tの特性を活かした情報化
伝達の同時性、双方向性、世界標準E D I
マニュアル方式排除の自動マッチング
 - ④ 安価な情報化
- ・ 更に、アジア調達の相手側という観点では、欧米企業の参画採用が大きな意味をもつと思われます。特に欧州のOTTO社によるアジア調達に見られるように、グローバル大企業の動向が注目されます。当初ボレロテストに参加した米国のグローバル企業（ロッキード、GM、フォード等）など調達大手の動向が、アジア各国の貿易電子化の動きと相乗効果を発揮するものと推察されます。

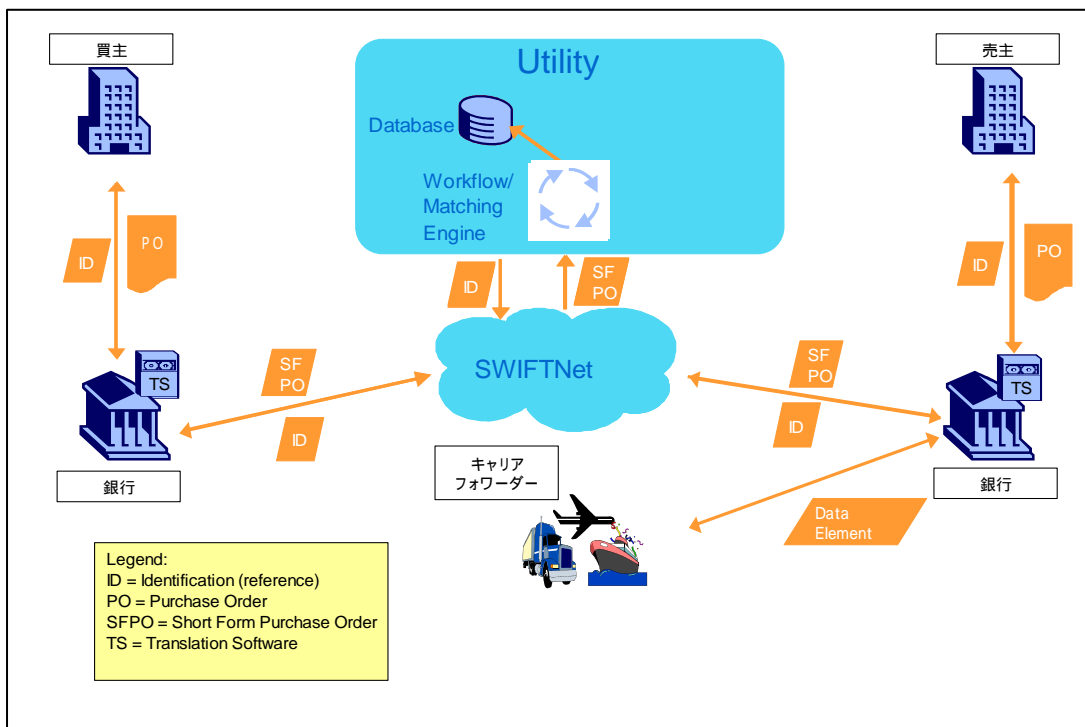
8. 最近のSwift 及び金融機関の動き

- ・ 最後に最近のボレロに関する動きについて、概観いたします。
- ・ ボレロは、昨年の CEO 交代など新体制で大きくそのビジネスモデルを強化する方向で動き出しています。その第一弾が、Swift との関係です。
- ・ Swift は、ご存知のとおり全世界の金融機関 7000 行の参加するネットワークインフラですが、企業取引の電子化が進展する中、益々 S C Mの形態のような貿易が拡大することを念頭に新しい貿易金融サービスインフラの検討を進めております。
- ・ 具体的には、TSAG(Trade Service Advisory Group)という見直しの為の組織を立ち上げ、主要金融機関の意見を聴取した結果、昨年の 10 月にシンガポールで開催された Sibos(Swift 年次総会)でその検討状況が公表されました。
- ・ その内容は、
 - ① Swift 参加銀行が共通に使える Trade Service Utility(TSU)を構築する。
 - ② 現在全金融機関が切替えを実施中である新ネットワーク(SwiftNet)とボレロの機能を活用する。
- ・ というものです。現在そのパイロット実験を計画中であり、今年の 10 月にアトランタで開催される Sibos でその結果が公表されることが期待されています。
- ・ では、簡単に TSU とは何か、何故 TSU が必要なのか、ボレロとの関係はどうなる

のか等について簡単に解説いたします。

- TSU は、商品の受発注と決済を連動させる為に必要な最低限のキーデータエレメントを関係銀行間で情報共有する為の仕組みです。銀行は、受発注データの中で決済と連動させる為に最低限必要となる約 20 のデータ項目を抽出し、関係する相手国の銀行での煩雑な消し込み業務を自動化することができる事で、銀行にとっては業務効率化に直結します。
- 図 7 では、買主と売主の商取引が S C M などでオープンアカウント決済方式を取る場合など、新しい貿易金融スキームとして P O (Purchase Order) Finance を実施する場合の流れを示しています。この場合、銀行が顧客から貿易金融サービスを実施する場合、所定のキーデータエレメントの情報を受け取ることで決済やファイナンスを実施することが可能となります。

【図 7 TSU を利用したデータの流れ】

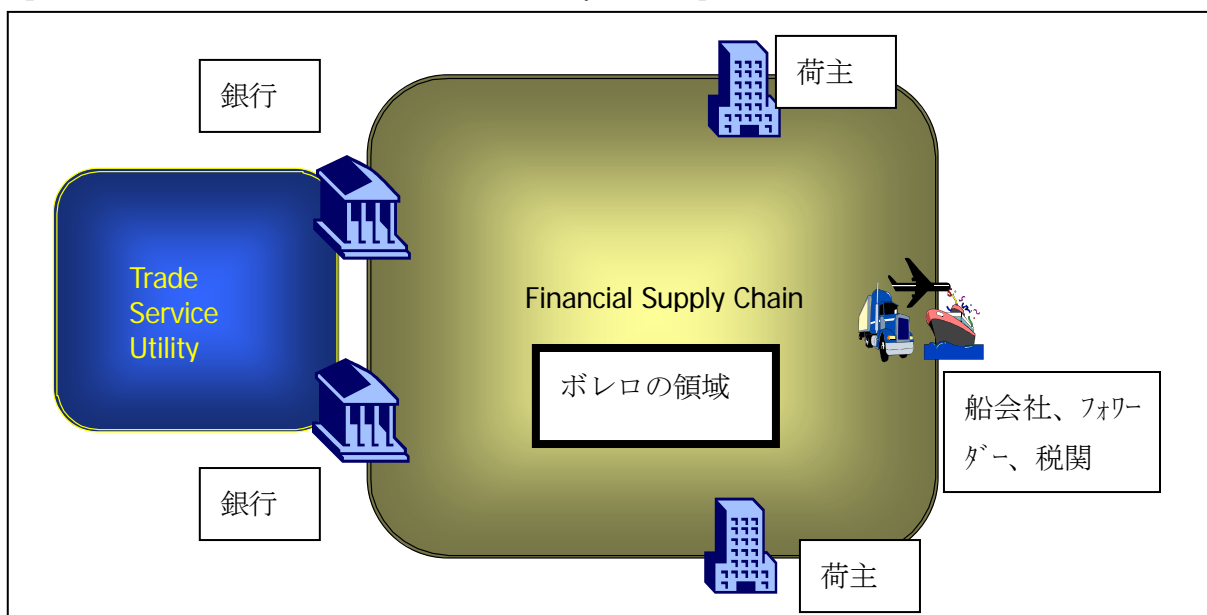


- TSU という共通基盤ができることで、どのレベルの銀行でも最低限の貿易決済イン

フラを持つことができ、その結果各銀行は、TSU をベースに各行独自の付加価値サービスを構築できるようになります。

- TSU は、あくまでも Swift 参加銀行間だけのサービスであり、また受発注データの中から TSU に必要なデータ項目の抽出業務は各銀行で行う必要があります。従って、ボレロを使って荷主と銀行も電子化しそこから自動的に抽出業務を行う銀行もあれば、受発注データの中から必要な項目を手で入力する銀行もありえます。その部分は、各銀行が自由に展開する部分ですので TSU の領域外となります。ボレロが作成する TSU との関係図は次の通りです。

【図8 ボレロと TSU(Trade Service Utility)の関係】



- 従って、完全に電子化を目指す銀行は、荷主と銀行間の電子書類交換については、ボレロを使用するか、それ以外のサービスや独自のサービスを構築して使うことになります。
- また、貿易決済に関連する様々なサービスについても各行が自由に競争する分野であり、ここでも独自サービスを構築する銀行もあれば、ボレロ等が提供する各種サービスを提供する銀行もあります。ボレロでは、この部分については各銀行がそれぞれ開発する手間を省く為の標準的なツールを開発・提供する予定にしています。

【図9 TSUと連携する上でボレロの計画する決済ソリューション】

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① Bolero Settlement (Open Account)<ul style="list-style-type: none">1. Order Collaboration2. Document Prep and Presentation3. Order Reconciliation4. Payment Management5. Financing6. Order Fulfillment Tracking② Borero Settlement (Credit)<ul style="list-style-type: none">1. L/C Collaboration2. Document Prep and Presentation3. Compliance Checking4. Credit Management Order Fulfillment Tracking |
|---|

- ・ これら TSU、ボレロ Settlement (Open Account/Credit) 等は、ボレロが昨年来開発し、実証実験を進めてきた SURF (Settlement utility for Risk Management and Finance) を活用するものです。

9. 今後の方向性

- ・ 貿易金融EDI (ボレロ) の新しい動きは、この様に『アジア貿易の電子化』と『Swift/TSU』というキーワード無しに語ることはできません。
- ・ 今年は、そのインフラ整備に注力されるなど商用化の広がり、限定的ではあるものの着実に進展するものと思われます。
- ・ その基盤が充実してくる来年にかけて、日本の大手メーカーや欧米主要企業による電子化の動きがそのメリットを享受することで加速するならば、一気に普及促進が図られる素地をもっているものと考えられます。

(水谷 伸)

・損害保険に関わる電子商取引

1. はじめに

ここでの損害保険（業界）とは、貿易金融 EDI における損害保険（業界）ということで、外航貨物海上保険のことに限定して記述しています。貿易金融において、損害保険はその円滑な遂行上において不可欠な一定の役割・機能を果たしていますが、こと EDI 化という面においては、本邦での港湾関連手続や船荷証券における取り組みと比較すると目立った動きありません。

各国の貿易金融 EDI 化の進展においても、それらの状況報告書等からは、外航貨物海上保険契約に関する EDI 化についてふれられるものはほとんどなく、表舞台に出てきているようには思えません。そのような状況で、世界的にみても、外航貨物海上保険契約に関する EDI 化の進展が進んでいるといった情報はありませんので、殊更本邦での対応が遅れているというわけではありません。

従って、なかなか進まない、あるいはなかなか進まないと思われる状況もしくはその障害と考えられるものは、きっと、世界共通の問題と考えてもよいのではないのでしょうか。外航貨物海上保険そのものが持っている特徴・性質、機能・役割、そして、そのおかれた環境によるものと考えることができるのではないのでしょうか。

本年度の報告は、最初に外航貨物海上保険のマーケットの概況を紹介します。まずは、規模等全体像を理解していただきます。そして、外航貨物海上保険の特徴・性質を再度整理しました。この特徴・性質が、損害保険業界のこれまでの電子商取引の取り組みに影響していると考えられるからです。そしてこれまでの取り組みと現状についての考えをまとめ、最後に今後の展望について述べています。

外航貨物海上保険の特徴・性質については、一部、昨年度の報告内容を再度整理した部分がありますが、これまでの取り組みやなかなか進まない、もしくは進まないと思われる EDI 化の状況、そして今後の展望についてを理解していただくために、敢えて再度整理して記載しています。

本年度の報告は、以上のようにまとめましたので、直近3年間の総括的なものにもなっています。

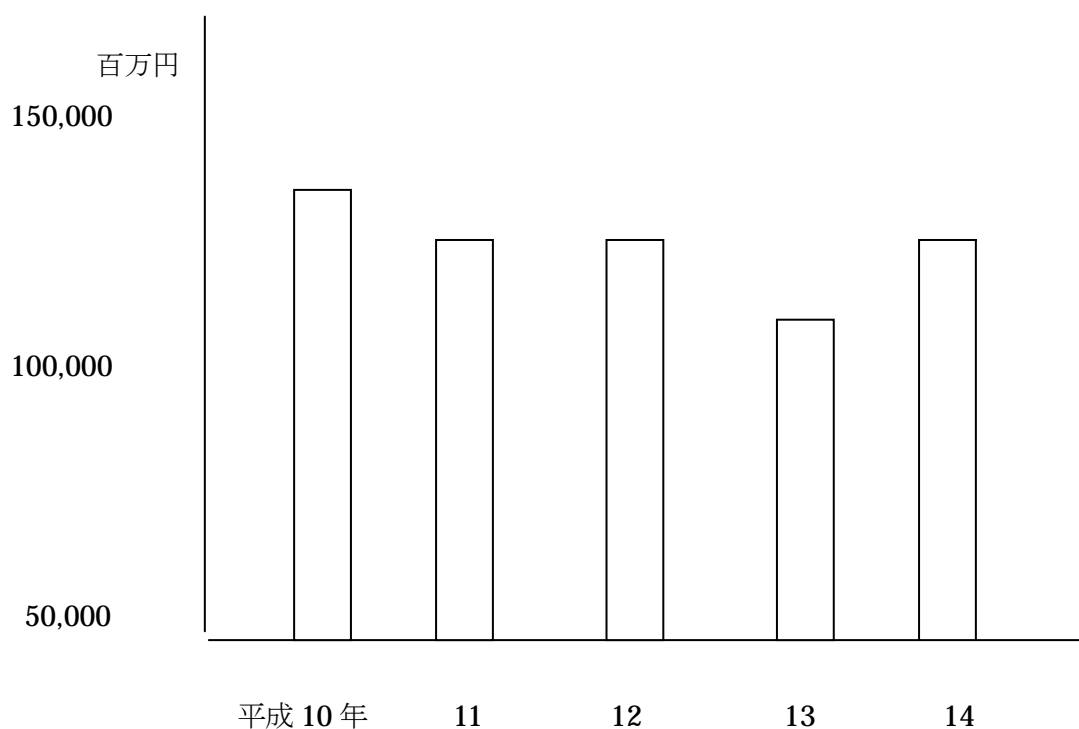
2. 本邦の外航貨物海上保険の概要

マーケットの規模について、貿易金融関連の他の業界と比べて、その規模を大きいと見るか小さいと見るか、見方によって評価は分かれるでしょうが、少なくとも、損害保険業

界としては、このマーケット規模のなかで、**EDI**化に取り組んでいるわけです。この中で如何に効率化をはかり、標準化し、**EDI**化していくかであり、そこに於けるメリット・デメリットの比較が必要になり、そしてそれにどれだけ投資出来るかが問題となるわけです。

これらについての検討を理解するために、先ず、マーケット規模を認識することから始めることにします。

2. 1 国内マーケット収入保険料の規模と推移



単位：百万円

	国内全社保険料	大手 6~9 社保険料	その他社保険料	大手社割合(%)
平成 14 年度	131,648	125,046 (6 社)	6,602	95.0
平成 13 年度	118,049	111,935 (7 社)	6,114	94.8
平成 12 年度	121,208	113,521 (9 社)	7,687	93.7
平成 11 年度	127,905	119,805 (9 社)	8,100	93.7
平成 10 年度	138,540	129,496 (9 社)	9,044	93.5

上記グラフ・表は、公表されている本邦各社の国内元受けの積荷の正味保険料から作成

しています。この積荷の保険料には外航貨物海上保険（外航）だけでなく、内航貨物海上保険（内航）の保険料も含まれていますが、外航だけの数字は一般に公表されていないこと、また、内航は数字的に僅かであることから、上記数字は十分マーケット規模の参考になります。

上記グラフ・表から次のことが分かります。

① マーケット（保険料即ち売り上げ）は長期的には縮小傾向が続いていますが、大きな変化ではなく、安定化傾向にあります。マーケットを左右する第一の要因は、貿易量、貿易金額、為替換算率です。但し、縮小傾向の大きな要因は、別の第二の要因で、輸送方法や梱包の改善等により損害率が低下していることによる保険料の低減。第三の要因は、業界内の競争激化による保険料の低減です。

② いずれにしてももともと大手社によるマーケットに占める割合が多かったのですが、特にここ何年かの業界再編成により、外航貨物海上保険においては、現在、6社によって引き受けられる契約がほとんどを占めています。

（本邦において、6社に契約の引受が集中していることは、一般に考えると標準化やEDI化において、業界の足並みはそろい易い環境にあると言えます。）

2.2 世界マーケットの規模と推移

IUMI (International Union of Marine Insurance) Report

Name of association	2001	2002
France (FFSA-Fed. Francaise des Societes d'Ass Transports)	463,388 7.1%	598,520 8.4%
Germany (Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.)	920,609 14.0%	1,097,121 15.3%
Italy (ANIA-Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici)	380,124 5.8%	457,657 6.4%
Japan (The Marine and Fire Insurance Association of Japan. Inc.)	1,318,548 20.1%	1,412,622 19.8%
United Kingdom (Int'l Underwriting Association of London-IUA)	143,548 2.9%	170,797 2.4

United Kingdom (Lloyd's Underwriters' Association)	412,598 6.3%	245,171 3.4%
U.S.A. (American Institute of Marine Underwriters)	639,105 9.7%	656,563 9.2%
Other Countries	2,287,016 34.8%	2,508,198 35.1%
Total sum	6,564,936 100%	7,148,649 100%

Report on marine insurance premiums Accounting year 2001,2002 (in USD 1,000)

(注意) IUMI の Report の保険料数字は、Association 毎の集計数字となっています。また、日本以外の国々の保険料には、inland transportation (日本で言う運送保険) の保険料数字も含まれています。通常日本のように引受を分けていないので、ocean marine (外航貨物海上保険) だけの数字は掴めません。

統計の取り方の違いで、本邦の数字において、1 の国内全社保険料とやや誤差がありますが、参考にはすることができます。

①この表から、本邦のマーケットが世界的に如何に大きいかわかることができます。特に、他の国々には、inland transportation の保険料が含まれていることを考えると、外航貨物海上保険においては、日本が世界の中で注目してよいほど大きなシェアを占めていることが推定されます。前項で、日本のマーケットが大きいと考えた方には、逆に、外航貨物海上保険は世界的にはそれほど大きなマーケットではないとも言えることが出来ます。

②平成 14 年 (2002 年) は、平成 13 年 (2001 年) に比べ、日本の保険料が 11.5%伸びていますが、IUMI の統計も 8.9%増となっており、同じような傾向を示しています。また、マーケットに占める割合も大きいので、日本の傾向は世界の傾向を示すことにもなります。

3. 外航貨物海上保険の電子商取引に関わる九つの特徴

次に、電子商取引に関連する外航貨物海上保険の特徴や性質について、次の通り整理します。これは、これまでの年次の報告における保険証券の EDI 化についての現状や問題点のなかで、説明してきたことと重複いたしますが、損害保険業界のこれまでの取組や現

状について理解し、今後の展望を検討するためには重要です。

特徴① 輸出の場合、保険を手配していても、すべての貿易取引において保険証券が必要というわけではありません

グローバル化が進んだ現在では、大手の貿易においては、現地法人とあるいは現地法人間との取引が多くなり、その割合は、輸出額の7割、輸入額の5割を占めるほどになっています。このような現地法人との貿易取引の場合は信用状取引の仕組みを必要としないため、個々の船積み貨物に対して発行される保険証券そのものは、実務上必ずしも必要とされていません。かなりな割合を占める現法間の取引では、証券を不要とする場合も多いです。

特徴② 輸入の場合、自分が保険を手配するなら、保険証券は必要ありません。

そもそも保険証券が必ず必要かという問題があり、輸入の場合は、当事者間での保険契約であり、証券は必要ありません。即ち流通性は問題とはなりません。輸入通関時に必要とされるのは、保険会社による当該輸入貨物の保険料の証明です。

輸入者（荷主）は、保険会社名、保険証券番号、保険に付されている貨物と保険料を、税関に証明することができればよいわけです。保険証券に記載されている他の内容（データ）は、当事者間個別の問題にしか過ぎません。

特徴③ 基本的に官の介入はありません。銀行の介入はありますが。

保険関係の書類としては、輸入通関時に、税関へ保険料の証明として使用されるだけですので、官の手續に関連するのはその時だけとなります。

特徴④ 保険会社は保険証券を発行省略できます。

包括保険契約を締結して引き受けることが原則であり、個別の保険証券は必ずしも必要ではありません。商法上においても「保険契約者ノ請求ニ因リ保険証券ヲ交付スルコトヲ要す」（商法第649条）として発行は義務づけられてはいません。

特徴⑤ 保険証券は有価証券ではありません。

保険証券は流通性が不可欠ですが、それには、「損害保険会社が発行していること、

船荷証券の記載貨物に保険が付保されていることが確認できること、その保険条件が記載されていること、保険証券の正当な所持人に保険証券で認められている権利（損害の請求権）を与えることが満たされ」（平成15年度報告）ていることで、機能を果たせます。保険証券は、有価証券ではなく、保険の目的を譲渡した場合は、それに従って、保険証券上の権利も同時に譲渡されます。

従って、EDI化において、保険証券の譲渡に特別な対応（Title Registryの対応）を取る必要はありません。

保険証券の役割機能は、最終的な目的は保険金の二重払いを防止するために過ぎないと言っても良いでしょう。通信手段やデータ管理の進歩の中で、その果たす役割は小さくなってきています。

特徴⑥ EDI化の進展の中で、保険証券は主役にはなりません。

上記の特徴①～④から、貿易金融取引の中で保険証券は主役ではないと言えます。電子保険証券は貿易に係わる中での売買に関連する他の書類のEDI化の進展の中で、ニーズに合わせて、一般化・実用化すると考えられます。

特徴⑦ 保険証券のEDI化のニーズは今のところできていません。

船荷証券のような複雑な検討課題はありませんので、実用化自体の技術的問題は少ないのですから円滑に進むはずなのですが、一向に進まないのは、今のところ保険契約者にニーズがないからとしか言いようがありません。なぜなら、顧客の保険契約の申し込みから保険契約はスタートするので、電子証券が必要な顧客はまず、申し込みからEDI化されてくると考えられるからです。既に、データを伝送し保険を申し込んでいる顧客は大手では一般的ですので、電子証券化しやすい環境にあると考えますが、それが実用化しないのは、電子証券を受け取っても、その先の需要がないのではないのでしょうか。

特徴⑧ EDI化に関する保険会社の関心は、事務処理コストの削減です。

損害保険における貿易金融EDIの効果、直接効果として事務コストの低減、事務処理のスピードアップ、書類保管コストの圧縮が期待できるものの間接的効果は期待できません。

特徴⑨ 標準化、EDI化を進めるにあたって、業界としての環境は整っています。

外航の書類は本邦の保険会社においては、もともとロイズフォームに従って作成されてきた歴史があるため、基本的に似通っていますので、標準化し易いといえます。更に、6社でマーケットシェアの95%を占めていますので、一層標準化し易い状況です。

4. 損害保険業界のこれまでの EDI 化への取り組み状況

これまでの損害保険業界における EDI 化の取り組みについての概要は次のとおりです。前項2. のマーケットの規模や、3. の外航貨物海上保険の特徴を考えながら、理解しましょう。

4. 1 EDI 化への業界の近年の取り組みと現状

損害保険業界では、次に述べる対外接続という保険契約の申し込みデータや保険料のデータの伝送の仕組みを、契約者との間で早くから構築してきました。電子証券という EDI 化への取り組みは、1999 年から始まりました。

1999 年当時、貿易金融 EDI の動きが関連業界で高まってきましたが、外航貨物海上保険に関しては、それらの動きからは全く抜けていた状態でありました。すぐにでも、すべての書類の EDI 化が実用化される、一般化されるのではないかと考え、損害保険業界として、小委員会（プロジェクト）を設置して、検討を開始しました。

そして同年 11 月に、貿易金融 EDI の現状と、外航貨物海上保険に関わる標準フォーマットとデータレイアウト及び IFTMCA(International Freight and Transport Message for Consignment Advice)マッピング定義書（案）についてを作成し、その検討結果をまとめています。

検討結果内容について、参考までに、当時の報告書の一部を次のとおりそのまま紹介いたします。

「(1) 各書類のデータレイアウト作成

標準フォーマット検討にあたり、PT 参加 5 社の保険申込書（確定通知書）、保険証券（保険承認状）、保険料請求書（保険料明細書）の各項目を整理し、一覧表（データレイアウト）を作成した。本データレイアウトは、EDI 化にあたっての参考資料として今後全社で使用可能である。

(2) IFTMCA の内容

上記データレイアウトをもとに各項目を IFTMCA にマッピングしたところ、いずれの書類についても、IFTMCA をフォーマットとして使用しうることを確認

した。尚、このマッピング資料は、IFTMCA のユーザーガイドの骨格をなすものである。

(3) ユーザーガイドについて

XML/EDI についても最近標準化の動きがあり、将来的にはこれが UN/EDIFACT にかわりスタンダードとなる可能性がある。また、IFTMCA の精緻なユーザーガイドを完成させる切迫した必要性は現時点では特にはない。よってユーザーガイド作成作業については、骨格を作成した現段階で終了する。なお、XML/EDI の標準化・普及の状況については、今後とも引き続き情報を収集していく。」

1999 年当時は TEDI の動き等もあり、損保業界も遅れてはいけなと熱い状況であったわけではあります、上記報告書にも記載されているとおり、まだ、「切迫した必要性は現時点では特にはない。」状況でもありました。

電子化は契約者との個別の伝送手段、即ち保険申し込み内容の通知や保険料等の損害保険会社の計上情報に関する伝送手段としては発達してきましたが、いわゆる流通性のある電子証券化のような EDI 化についての実用化は実現していません。TEDI や BOLERO にも関与しながら継続的には少しずつですが取り組んできました。しかしながら、最近 5 年間に於いては、大きな動きはないと言ってもいいでしょう。

4. 2 対外接続への取り組み

損害保険業界における EDI 化は、契約者の中でも保険申し込み件数の多い大手商社や大手メーカーを中心として、保険申し込みデータや保険料請求データを相互のホストコンピュータ間で送受信することから始まりました。現在では、システム環境の変化に伴い、その送受信媒体においてインターネットを利用する方法に切り替えたりする場合もあります。

この電子化を従来から対外接続と呼んでいますが、あくまでも契約データと請求データの伝送であり、業務の中で紙すなわち保険証券やその他の書類を省略するというものではありません。つまり、もともと電子証券化を意図したものではありません。

この対外接続は、送受信相手のコンピュータおよびその機能によって、それぞれ個別に仕組まれた伝送方法で行われています。基本的には契約者のシステムに合わせた形で各保険会社のシステムは仕組まれています。つまり、各保険会社とも契約者毎に異なる対外接続のシステムが存在しています。全く標準化されていません。

従って、コスト高になりますので、すべての契約者があるいは保険会社が対応出来るわけではありません。申込件数の多い契約者だけしか採用されていませんので、仕組みを構築できる場合は限られてはきますが、保険会社にとっては多種多様の対外接続の仕組みを保守管理するには効率的ではありません。昨今、システムの寿命が短くなってきていますの

で、契約者の社内システムが変わるとそれに合わせて、変更しなければならないので、苦慮しています。

4. 3 インターネット WEB への取り組み

電子証券はまだ完成していませんが、WEB を利用した申し込みと保険証券の印刷が実用化されていることは、前々年度に報告しました。これは紙を出力しますので、電子化というよりは、正確には、データをインターネットを利用して伝送して、それを再利用することによって、入力やチェックを省略し、作業工程を簡略化するなどして、事務処理の簡素化を図るとともに、申し込みから保険証券が契約者の手元に届くまでの時間の大幅な短縮を実現したものとと言えます。

この方法を採用する契約者を増やそうと保険会社によっては力を入れていると思われます。また、徐々に採用する契約者は増えてきていますが、まだ、全体的には、限られた範囲での採用となっていると言わざるを得ません。その原因の一つに、作業スピードにおいて、インターネットの環境が大きく影響することがあります。そのため一気に広げにくいといった事情がありますが、光ファイバーが一般化するなど環境が改善すれば、この採用は飛躍的に伸びるのではと期待しています。

この方法は、紙を省略する発想とは別ですが、EDI 化への環境づくりには繋がるのではと考えます。

4. 4 電子証券への取り組み

外航貨物海上保険証券の電子保険証券（以下は電子証券）の作成作業は始まっていますと昨年紹介しましたが、その後の一年の取り組みはほとんど進んではいません。現在も、データ項目や項目の内容を確定する作業やどのようにして社内外のデータを受信し、送信するか接続仕組み作りの構想を練ったりといった状況はあまり変わっていません。まだ実用化できる段階には至っていません。

これまでの作業は、連携を取りながらといっても個別に各社が取り組んでおり、業界としてまとまって作業を行っているわけでもありませんが、「6. 損害保険業界としての今後の取り組み」で紹介するように業界としての EDI 化対応を模索し始めています。

4. 5 BOLERO と TEDI への取り組み

BOLERO や TEDI で使用することを目指して、電子保険証券の作成の開発を始めましたが、どちらを利用するにしても開発作業としては、まずは、基本的に同様の考え方で作業を進めてきています。損害保険会社にとっては、これら BOLERO や TEDI との接続の仕組みについてはそれぞれ異なることが予想されますが、電子保険証券そのものは同じようなものになると考えて作業しています。

Boleroに参加している損害保険会社によって、外航貨物海上保険証券用フォーマットの作成を行いました。データ項目の内容について **Bolero** と相互に確認中の段階で本年度は終わりそうです。

Bolero は、会員制を取っており、会員は、**Bolero Rulebook** に拘束される仕組みとなっていますので、標準化を考えると損害保険業界にとっても、この仕組みは有利のように理解されます。しかしながら、**Bolero** に加入していない者が一連の取引の中に介在してくると、その取引は手続きが複雑化してきて、不便になってくるように思えます。しかしながら、世界各国の事情や IT 環境が異なる中で、どうしても、全てが一貫して電子化された商取引をのぞむことは難しいと考えられますので、この問題、途中で紙に戻す場合の“確認”の問題があります。これを解決していかないと、全体を電子化しない限りスピーディな普及は進まないように思えます。

損害保険会社は事故が発生した当時の正当な所持人に保険金を支払わなければなりません。紙の船荷証券がなくなった場合、電子船荷証券上で正当な貨物引き渡し請求権者（もしくはその代理人）がすべて売買、輸送契約の場合に分かるかという解決が難しい問題が発生します。これは損害保険会社にとっては大変深刻な問題です。

TEDI は、ユーザー相互間の **EDI** 協定書、**RSP** 約款、**CA** 約款の3つで構成される約款群が一体となって、電子商取引の安全性を高めるツールとしていますが、各企業の社内事情に合わせたカスタマイズが可能である点や既存認証機関の認証書の使用が可能である点は、ユーザーにとってメリットと考えます。

カスタマイズが容易にできることは、一方では標準化を妨げる一因にもなる可能性があります。データ項目は増大したり、システムが複雑化したりすることにもなりかねないのが心配です。

現在、損害保険会社にとって、**Bolero** と **TEDI** どちらも一般的とは言えず、紙ベースの業務が主体です。どちらがより普及していくのかは判断に迷うところです。多分その他の業界の企業にとっても同じ状況かと思われそうですが、この辺りがはっきりしてくると、取り組みやすくなるのではないのでしょうか。コストも集中的に投下できるにこしたことはありません。

TEDI にしろ **Bolero** にしろ実用が一般化することにたいしては、現状では厳しいと感じますし、はっきりした展望が掴みきれませんので、損害保険業界各社とも様子見といったところです。

5. 取り組みへの一考察

貿易金融各業界での進展はみられますが、損害保険業界においては、1999年当時と状況も環境もそれほど大きく変わっていません。しかし、大きな変化が見られないのは、本邦だけの話ではありません。世界的にも同じような状況となっています。

一方、他の業界のEDI化の進展状況に置いては、当初の見込み通りに展開していません。当初の貿易金融におけるEDI化の方向性は、全体をEDI化しようと目指していたはずですが、今ではその方向性に変化が起きているように思われます。現在では、個々の取引においてEDI化が実用化しているものもありますが、その商売に関わる貿易金融全体ではなく、まだその一部分に限られています。むしろ、当面は部分的なEDI化がこの先も進んでいくように見えます。

BOLEROにしてもその基盤のみを利用する動きも見えますし、銀行におけるEDI化も顧客との間だけの実用化を指向したりしています。結局は、全体の流れの中のどこかで紙を必要としているなど、全体を完全にEDI化できるような仕組みはなかなか出来上がってきません。

損害保険業界としては、このような他業界の進捗状況の中で、ニーズに迫られているとは感じていません。そのような環境下での取り組みについて説明しました。他の業界程ではありませんが、何故進まないのでしょうか、その障害はいったい何なのでしょう、本当に顧客にニーズはないのでしょうかと考えてしまいます。

損害保険業界では、確かに他の業界に比べるとEDI化への取り組みが進んでいませんが、業界において、特に遅れて困っているとの認識はありません。顧客との個別の対応は十分出来ており、伝送による申し込み、保険料（請求）データの伝送等は進んでいます。現状は、まだ、電子証券が必要とされていないと判断しています。なぜなら、基本的に損害保険会社は、顧客には弱いものですから、商売であればどの業界も当然ですが、需要がありさえすれば、コストバランスを考えながらも、もう既に使われていても不思議ではないからです。

このように考えると、損害保険業界は他業界と比較すると、一見遅れているかのように見えますが、決して遅れているとは言えないのではないのでしょうか。歴史的に古くから対外接続に取り組んできましたし、WEBを活用した申し込み方法や証券発券システムの開発といった、顧客のニーズに従った取り組みは着実に進展しています。これまでも顧客のニーズに答えてきたようにEDI化のニーズがでてくれば、十分それに対応できることは疑いありません。

それならば、損害保険における EDI 化はすごく簡単そうに思うのですが、実際はそう上手くいくでしょうか。簡単に結論できないところが頭の痛いところです。次のような実態も考えてみましょう。

損保業界において標準化が進まない原因の中には、契約者との力関係（契約者に合わせざるを得ない事務処理・システム）、共同保険制度に絡む独占禁止法（の恐怖）、商売の規模に応じた各社の事務処理・システムの効率性の違いがあると考えています。システムへの投資額は、利益および売上高に比例せざるを得ません。従って、損害保険会社においても、契約者においても、それに適した事務処理やシステムにならざるを得ません。

つまり、会社規模が違う複数の会社が、各社それぞれ同じ機能のシステムを作成し、契約者に同じサービスを提供することは、会社経営上は不可能となってしまいます。各業界で再編成（大規模化）が行われている理由の一つはこのようなわけにあります。従って、損害保険業界においても大規模化による効率化が進んでいます。

もちろん、業務内容によって、その会社の適正規模が異なるわけで、必ずしも大きければよいと言うわけではないのですが、少なくとも損害保険業界では、規模は大きいにこしたことに間違はないと言えます。

なぜなら、製造業や流通業とは異なり、会社経営上、事務処理・システムに係わる経費の割合が大きいからです。また、システムに関しては、一兆円の売り上げを上げようが、二兆円の売り上げを上げようが、その投入コストはあまり変わらないので、売り上げ規模のメリットを享受出来ます。

そういう意味では、業界再編成の結果、いずれにしても損保業界も EDI 化にとっての好環境のひとつが整いつつあると言えます。（一部には、まだ再編成は終わっていないとの声も聞こえてきますが。）

これまでは、業界として先ず標準化を推進して、EDI 化コストを下げ、EDI 化を推進していこうという考え方であったように思いますが、実はそうではなく、業界の各社が、事務・システムに同じようなコスト負担が出来るようになって始めて標準化が出来るのではないかと考えています。

企業の本質は、基本は投入コストとそこから導き出せる効果（利益）なので、当然と考えられますが、もっとこの点を重要視してはどうでしょうか。そう考えれば、各業界、各社バラバラに行われていた事務をそのままシステム化してきたようなこれまでの状況の中では、事務・システムの標準化は進むはずがなかったのではないかと結論も下せます。

さらに発展して考えると、国際間の標準化も難しいということになります。総論賛成とは言いながら、進まないのは何故かの答えがここにあるように思えてなりません。

6. 損害保険業界としての今後の取り組み

前項のとおり、他業界に比べれば、損害保険に関しては EDI 化対応が進んでいないのではという認識を業界各社とも持っているものの、いまだに、EDI 化対応が差し迫っている状況にはないと考えています。とは言え、外航貨物海上保険の国内マーケットシェアにおいて太宗を占める大手損害保険会社 6 社により、業界としてどのような EDI 化対応を進めていくべきかの検討を開始しています。

6. 1. ニーズの確認から

外航貨物海上保険関連の書類(保険申込書、保険証券、保険料請求書等)における Format を業界として標準化したものを作成することは十分可能と考えていますし、このことは、顧客に置いても十分メリットになると認識しています。しかしながら、保険分野においては、本邦だけでなく世界各国においても、標準 Format らしきものは現れてきていません。

TEDI や BOLERO においても貿易全般を電子化するイメージが薄れてきている状況の中で、損害保険の電子化がどのような形で必要なのか、必要であれば、どのような需要に応えられるものが要求されているのか、必要としている当事者は誰なのか、このニーズの内容を再度整理することから検討を始めることが肝要です。

3. で整理した損害保険の特徴からは、標準化、EDI 化に対するハードルは高いとは考えられません。損害保険へのニーズをしっかりと確認して、あるべき姿を描く、将来の方向性を定めることが大切です。

6. 2 周辺との関係

貿易は関係者が多だけでなく、国をまたがった関係者が複数存在し、しかもその中に官も入っています。また、船荷証券(有価証券)が国境を越えるため、有価証券法理の違い、差が生じ、それが EDI 化と馴染むかどうかの検証が必要になってきます。電子承認という仕組みを活用することによって、このハードルを越えようとしていますが、新たにコストを負担しなければなりません。この点は、損害保険も同様です。

貿易の仕組み上、官民一体になった対応が必要となることは明らかですので、国のリーダーシップの発揮が不可欠です。標準化も、法整備等でバックアップすることが推進の大きな力となります。幸いに損害保険については、官との関係が薄いので、民間主導で取り

組むことが出来ます。

また、EDI化を促進するためには、標準化が大いに役に立つわけですが、貿易は各国をまたがるわけですので、国毎ではなく、多国間で標準化が行われなければなりません。しかしながら、国毎に税関手続が異なる状況で、標準化ができるのでしょうか。これが出来なければEDI化はお題目になってしまうのではないかと危惧してしまいます。損害保険に関しては、この点に関する影響はほとんど考える必要はありません。

シンガポールばかりが、シングルウインドウ化が進んでいるのは、関税がないからかとの声も聞きますが、こう考えると税関の手続は、特に解決しなければならない重要な阻害要因のひとつのようです。

6. 3. 電子インボイス実用化への期待

本邦において、「電子政府」を推進していく中で、貿易および港湾関連手続においても「貿易シングルウインドウ化」が2003年7月23日に実施されましたが、利用率がどこまで上がるか注目されています。

平成15年3月10日に稼働開始した「税関手続申請システム（CuPES：Customs Procedure Entry System）」は、5月26日には、インターネット接続を開始しましたが、平均利用率は現時点ではまだまだ小さいと言わなければなりません。平成15年10月現在では、月間3,000件、利用申し込みは600社、1,200事業所となっており、利用率は全体の2%程度とのことですが、今後の推移を期待したいものです。

特に、CuPESの稼働状況における電子インボイスはほとんど利用されていない実態にあります。大手企業は情報の流し込みが困難ということで利用することは少なく、電子インボイスの実績は、僅か月間300件ほどに過ぎません。月間何十万件の通関数を考えると、まだまだこれからという段階でしょうか。

インボイスと保険証券は密接な関係にあります。保険証券の記載内容は、保険約款とか保険会社や契約者が個別に必要とするデータを除き、他の記載項目はインボイス記載事項と同じだからです。このことを考えると、インボイスの電子化が保険証券の電子化を促進する鍵になるのではと考えます。従って、是非、CuPESの電子インボイスの利用が進むことを期待しています。

6. 4. 民間主体の開発

国連CEFACTの国際貿易手続に関する作業グループでは、「技術的」アプローチとは相対的な「政策的」アプローチの必要性を指摘しています。（JASTPRO 299）

- ・貿易簡易化の政治的側面、マクロ経済的側面に高度な焦点をおくこと
- ・貿易簡易化の促進・実施の強化

- ・貿易簡易化への、世界的に調整の図られたアプローチ
- ・データ要件の標準化とデータセット標準の採用
- ・税関の改革、近代化、協調
- ・実施支援に向けた、技術援助の準備措置

技術的問題は急速に技術が進歩している現在においては次々と解決されるでしょうが、政治的な問題は、各国間の経済状況、経済発展と競争、政治体制の違いにより、解決は大変難しいと言わざるを得ません。

損害保険についての官との接点は、輸入通関時の損害保険料の証明に関することだけであり、幸いにも官が絡む度合いは小さい。しかも国内だけの問題であり、上記のような直接政策的な問題が少ないように思われるので、EDI化の推進へのハードルは高くありません。従って、民間主体で推進していくことが可能です。

6. 5. SMEs と大企業に分けて対応

保険会社は各契約者と個別に對外接続している。ファイル形式はまちまちであり、常に別々の対応を迫られています。このような状況は、コスト高につながりますが、大口契約者（データ件数の多い契約者）であれば、コストの点からも可能であっても、データ件数（申し込み件数）の少ない契約者に個別に対応することはできません。

であれば、データ件数の少ない契約者については、EDI化への参入は不可能となってしまいます。データ件数の少ない契約者についても、EDI化を可能とするためには、保険会社としてもコストを低減する方法を工夫しなければならず、そのためには業界として標準化したものを作成していくことが肝要となります。

仕組みを作っても参加者が増えない、そのためにコストが高い、コストが高いから参加者が増えない、といった悪循環を起こさないためにも是非損害保険業界標準版を作成したいものです。

SMEs（中小企業）においては、EDI化への対応が大企業に比べて遅れているといわれていますが、インターネットの普及そのものは遅れているわけではないので、EDI化も環境の変化によっては、SMEs（中小企業）の方が却って小回りが利くだけ、早く取り入れられることも期待できると考えます。

損害保険においては、大手損害保険会社による一般利用可能の標準版の作成が、環境作りの一つとなるのではないのでしょうか。データの標準化は、特に中小企業にとって利益をもたらすものであり、積極的に業界として動きたいものです。

損害保険のEDI化は、大口契約者における、契約者毎それぞれに対応するものと、SMEs（中小企業）における、業界標準版によるものの二本立てで、当面は進んでいくと思われ

ます。国内外の標準化が進み、それに従って、いずれは、一本化していくことになれることが、損害保険業界としては期待したい。

6. 6. 検討のポイント

輸入通関する際、保険会社による保険料の証明が必要とされていますが、輸出に関しては、必要はありません。貿易においては、基本的に損害保険に関しては官の介在はありません。行政との接点は、企業経理上の問題（納税、決算書類等）や特定の業界特有かもしれませんが、金融庁等の外部監査への対応です。これらはどの業界においても同じように残される問題であることは同じですが、この問題は、電子政府の進展と合わせていくしかありません。

従って、それ以外に関していえば、EDI化のためには、かなりの部分を損害保険業界内部で詰めていくことが可能です。また、保険証券は必ずしも必要とされませんので、不要の場合を前提とすると、EDI化のポイントは、次の項目となるのではないかと考えています。

- (A) 契約内容を照会できる権限の付与と制限方法
- (B) 契約内容を照会できる権限者の本人確認方法
- (C) 保険金請求者が保険に付された貨物の正当な所持人である確認方法
- (D) 電子的保険金請求手続きの方法
- (E) 保険金請求を処理する世界各国のクレームエージェントの電子的対応方法
- (F) 税関での保険料証明確認方法

7. 最後に

EDI化がなかなか思うように進まないのは何故か、原因は何か、問題点は何か、阻害要因は何か。これらの疑問はEDI化に関わる人が常々感じるところですが、この点に少しふれてこの報告を締めくくります。損害保険業界に身を置く立場で考えていますが、他の業界にも参考になると思います。

EDI化が進まないことへの疑問がこれまでにいくつも挙げられています。例えば、つぎのような疑問です。

- ・EDI化へのコストとそれから得られるプロフィットのバランスがとれないからでしょうか。EDI化にコストがかかるだけで、それを上回るプロフィットが得られないからではないのでしょうか。EDI化することによるメリットがあるのでしょうか。
- ・すべてがEDI化しないと採用はされないのでしょうか。すべてが一斉にEDI化しないとメリットがでない。だからEDI化されない。ではすべてが一斉にEDI化するような

環境が整うのでしょうか。そのようなことは現実的なのでしょうか。現実的でないなら結局採用はされないのでしょうか。

- EDI 化の前に標準化することが先に必要ではないのでしょうか。標準化しないで、今の業務をそのまま EDI 化しても、EDI 化に手間ばかりかかるので、メリットが得られないのではないのでしょうか。
- 標準化が必要なのに、何故、それができないのでしょうか。その理由はどこにあるのでしょうか。標準化のために、現状を変えることが出来ないのは何故なのでしょうか。
- 事務処理にオリジナルを求めるのは何故なのでしょうか。それはノウハウなのでしょうか。それが効率的なのでしょうか。かえって効率性を排除することにならないのでしょうか。企業が淘汰されれば標準化が進むのでしょうか。
- 縦割り行政が原因なので進まないのでしょうか。
- 会計基準が統一になったら、帳票も同じになるのでしょうか。国別にこれが異なれば、国際標準化は難しく、結局は、国際間の EDI 化は進まないのではないのでしょうか。
- データ項目の統一化が何故出来ないのでしょうか。各国毎に、会社毎に、何故こうも違わないと、業務がうまくまわらないのでしょうか。
- 社内システムと他社システムの接続の負荷が問題となって、EDI 化が進めなくなったところで、はじめて標準化や EDI 化が必要と理解できるようになるのでしょうか。

様々な疑問がいつも堂々巡りしています。そしていつも首を傾げて終わってしまいます。EDI 化が本当に必要と考えるようになったら、企業は黙っていても EDI 化に取り組むのではないのでしょうか。他の国々、他の企業、それぞれの市場において、このままでは遅れをとり、それが我が国の経済に、企業の存続に致命傷になるのかが明確になれば、あつと言う間に、EDI 化が一般化してしまうかもしれません。

技術さえ備わっていれば、あつと言う間に EDI 化することも不可能ではないかもしれません。企業は時代に合わせる変革力がなければ生き残れないものであるとするなら、その時期がくれば、自然と EDI 化に動き出すことになるのではないのでしょうか。そのように考えれば、現状をいたずらにやきもきする程のことではないのかもしれませんが。我が国の企業の力を信用するなら、準備・環境さえ整えておけば良いわけで、投資費用とそれから得られる効果がはっきりさえすれば、黙っていても企業が動き出すし、そうすることによって、政府の動きもスピードを増すし、すべてが動くようになるのではないかと思います。それでは遅いのでしょうか、如何でしょう。

日本においては、政府と民間との目指す方向性、青写真を一致させ、政府の役割と民間の役割を明確にして、それぞれが取り組むことが望ましいのではないのでしょうか。政府主導型でも民間主導型でもなく、一体として取り組むこと、そのためには、最低限先ずは両者の方向性を一致させておくことが肝要です。

世界にはいろいろな国があります。国によっては、これ以上のスピード化、省力化が、そのために必要となるコストと見合わない場合もあるかもしれません。また、本当に今 EDI 化する必要はあるのかと疑問を持つ国々があってもおかしくありません。EDI 化そのもので企業の売り上げが増大するケースばかりではありません。投資効果を考えると、必ずしも利益が図れるとは限らない場合もあります。各国は、人件費の問題、雇用の問題、いろいろな問題を抱えているのも事実です。

それぞれの事情は様々です。焦ることなく、進歩を続ける技術を見据えながら、それぞれの業務・手続を、見直しをして、新しいビジネスの仕組み作っていくことの継続がやがて実を結ぶことになると考えます。EDI 化はきっと大きな革命に違いありません。しかれば、きっと一朝一夕に成就するものではないのかもしれませんが。

(塩野和弘)

・ 港湾物流分野における EDI 普及の現状

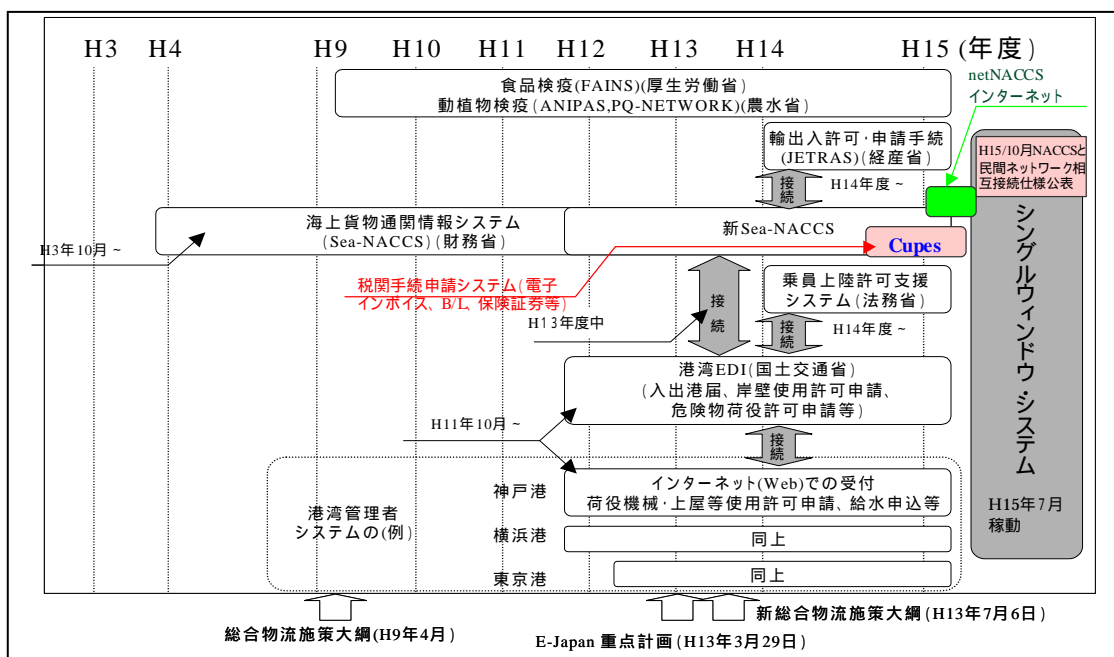
1. 官民ネットワークの進展と計画概要

1.1 行政ネットワークと行政手続電子化の動向

図表1は、港湾物流分野における行政手続電子化の進展と計画の概要を示したものです。通関情報処理システム（NACCS）の進展及び税関手続申請システム（CuPES）については、後節「X. 輸出入通関分野における EDI 化の現状」に詳しく述べられているのでそちらをご参照ください。

最近1年間の進展をみると、平成15年4月にオープン・インターネットを導入したnetNACCSが運用を開始したこと、さらに、行政システム同士が連携した「輸出入ワンストップサービス（シングルウィンドウシステム）が同年7月より稼働開始したことが挙げられます。

加えて、同年10月に改組した独立行政法人通関情報処理センターより、NACCSと貿易関連手続に係る民間システムとのEDI相互接続仕様が公開されたことは画期的な進展であり、これからPOLINETや貿易金融EDI（Bolero.net及びTEDI）等との相互連携が進められ、関係業界ユーザー企業の利便性とより一層の省力化、効率化が図られるものと期待されます。



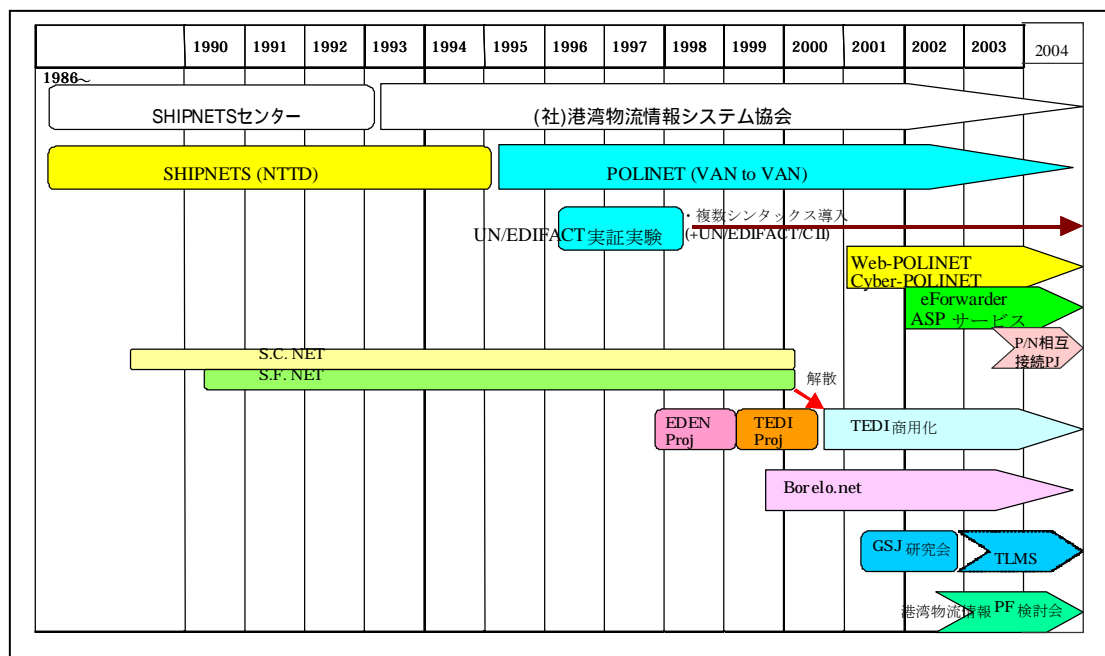
図表-1 行政手続電子化の進展と計画概要

これら行政手続電子化のバックボーンとなっているのは、平成13年に公布されたeJapan重点計画であり、それを受けて同年7月に交付された新総合物流施策大綱です。両方とも、ワンストップサービス実現の次に『2003年度までの輸出入手続の電子化の一環として、民間の各種輸出入手続の申告・申請・受付システムと、それから貿易関連手続の電子化にかかわる民間システムとの連携等を検討する』と明示しています。

さらに、新総合物流施策大綱は、『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共に、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』と明示しています。

1.2 民間EDIネットワークの動向

図表2は、民間EDIネットワークの進展経過と計画概要について纏めたものです。(社)港湾物流情報システム協会(以下「港シ協」という)は、もともと民間の任意団体「SHIPNETSセンター」として発足したが、1993年に現在の社団法人に改組している。この間、港湾貨物情報ネットワーク「SHIPNETS」を1986年から1995年まで提供し、1995年からVAN to VAN、いわゆるVAN間接続のPOLINETを構築、運営しています。



図表-2 民間ネットワークの進展と計画概要

その後、2001年2月からインターネットを導入したWeb-POLINETとCyber-POLINETを稼働させ、2002年4月から海貨業務システム(eForwarder)ASPサービス、つまりアウトソーシングサービスを開始しています。

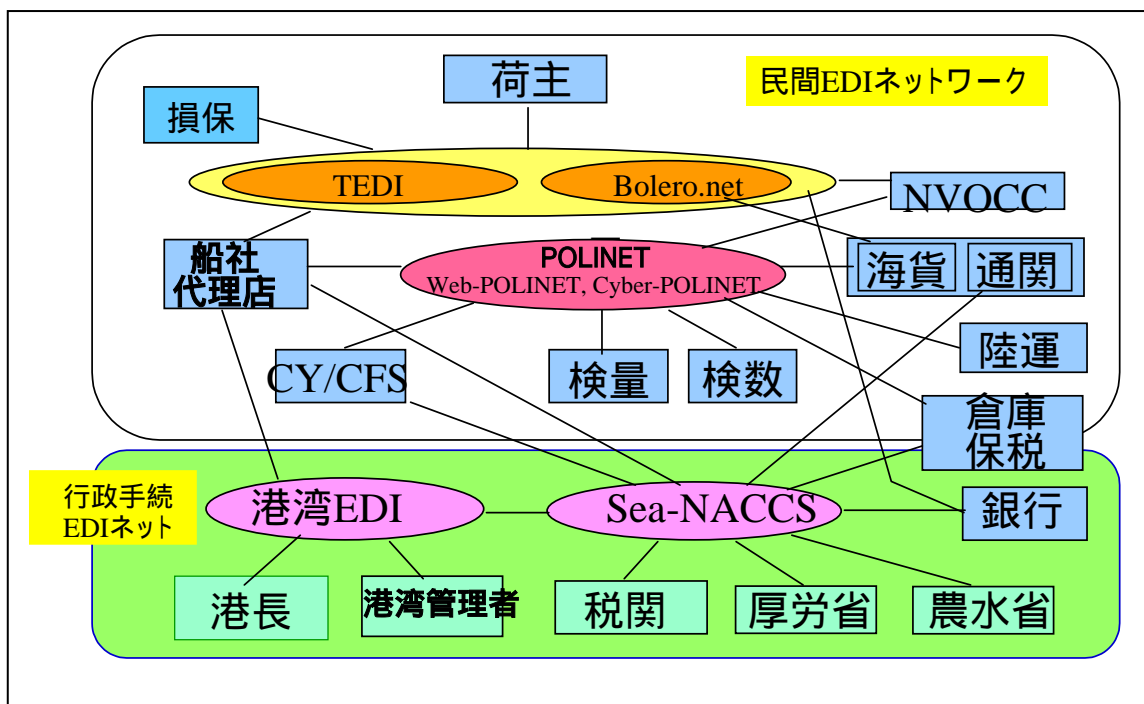
船荷証券（B/L）の電子化、貿易決済の電子化を主目的とした貿易金融 EDI としては、1999 年から Bolero.net が日本、アジアでサービスを開始し、2000 年から TEDI が稼働開始しています。詳細は、「VII. 貿易金融 EDI（ボレロ）の現状と活用事例」をご参照ください。

GSJ（グローバル・サプライチェーン・システム・ジャパン）研究会は 2001 年に設立されましたが、2003 年に改組して TLMS（貿易物流メッセージングサービス）をスタートさせています。

それから、港湾物流情報プラットフォーム構築に向けた検討組織が、2002 年秋に発足して、2003 年度において業務フロー及びビジネスプロセス標準化作業が進められています。2004 年度に標準仕様の制定、開発に取り組み、2005 年度より段階的に運用を開始するとされています。

1.3 官民ネットワークの相関関係

図表-3 に示す通り、現在、民間の各業界は POLINET や TEDI、あるいは Bolero など複数のネットワークにつなげています。理由は、各ネットワーク同士の相互接続



図表 - 3 官民ネットワークの相関関係図

が実現していないからです。各業界の事業者は、利用目的毎にネットワークの選別をして、それぞれ接続して利用していかなければシームレスな電子商取引ができません。

例えば船会社は、TEDI や Bolero に接続すると同時に、POLINET あるいは行政の

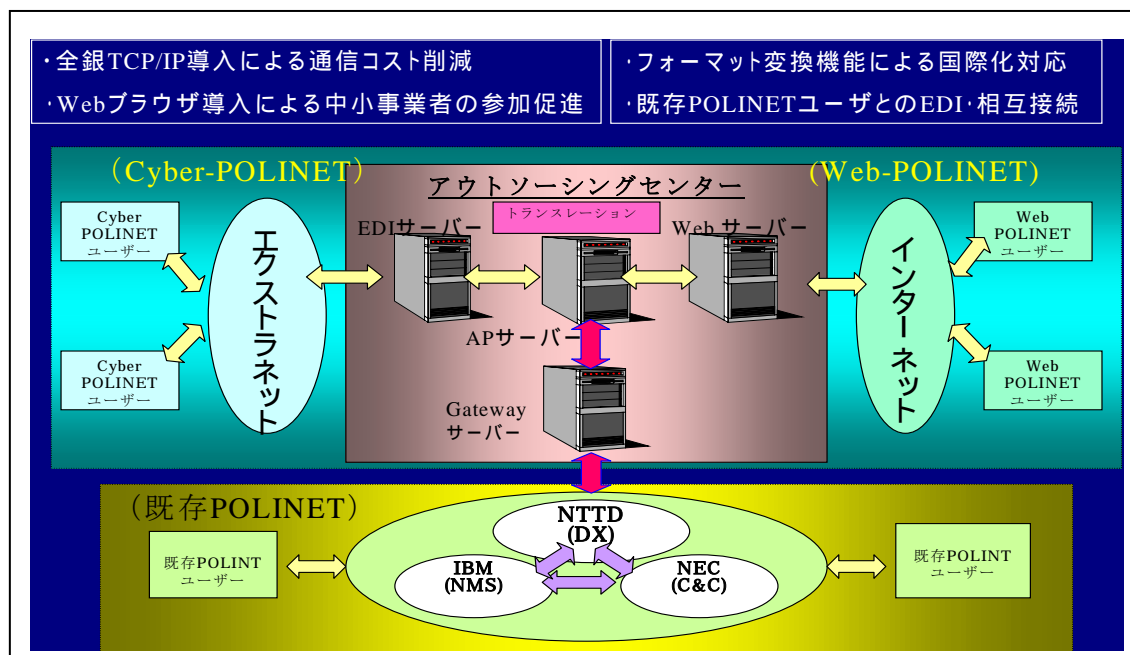
NACCS、そして港湾 EDI システムといった複数のネットワークと接続することを要します。また、海貨や通関業者についても似たようなもので、荷主とのデータ交換には TEDI か Bolero、それから船社との間では POLINET ないしは Sea-NACCS を経由してやり取りする必要があります。

この問題解決には、ネットワーク間の相互接続・連携を実現させる必要があります。POLINET、TEDI 及び Bolero.net の民間ネットワークは、NACCS との相互接続仕様に基づいて相互接続の検討を進めており、2004 年度に実現される見通しです。また、これらの民間ネットワーク同士を結ぶ相互接続・連携の調査研究が国土交通省海事局支援のもと 2003 年度委託事業として実施され、実証実験でその利便性、運用面の検証が行われたので、2004 年度以降の実現が期待されています。

2 港湾物流情報ネットワーク (POLINET) の概要

2.1 インターネットを導入した Web-POLINET、Cyber-POLINET

港シ協が運営しているインターネット EDI について概観してみます。



図表 - 4 インターネット利用の新 POLINET

Web-POLINET、Cyber-POLINET の導入の狙いは4つあります。

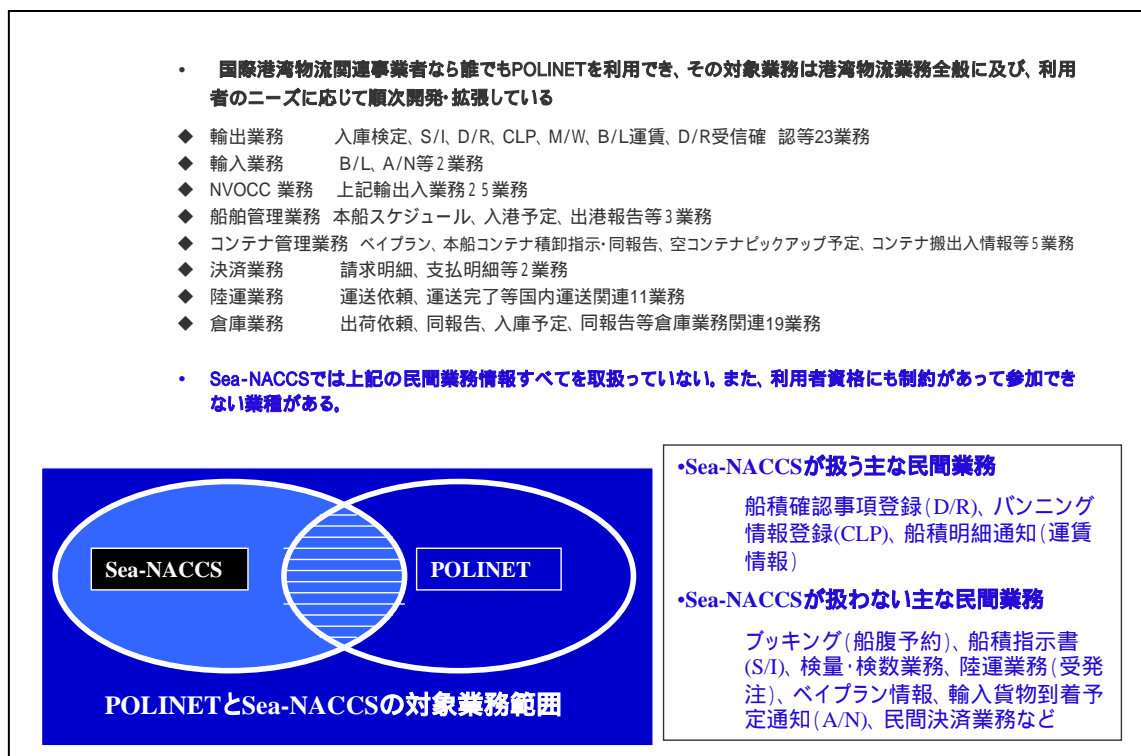
- ①通信コストを削減すること。
- ②Web のブラウザを利用することによって中小事業者の EDI 参加促進を図ること。
- ③EDI センターにフォーマット変換機能を組み込み、いわゆる国際標準 UN/EDIFACT メ

ッセージのやり取りができるようにすること。

- ④VAN to VAN POLINET の既存ユーザーと新しいインターネット EDI のユーザーが相互接続して双方向の EDI を可能にすること。

Web-POLINET はオープン・インターネットを使っており、Cyber-POLINET はファイル転送型、つまり VAN to VAN の POLINET と同じ電子データ交換方式ですが、エクストラネットという、いわば閉じた IT ネットを使ってセキュリティを高め、通信コストを安く上げるといった目的を持っています。センターには、それぞれの EDI 通信を制御するサーバを置き、中間に AP (アプリケーション) サーバを置いて宛先振分処理、あるいは異なるフォーマットのトランスレーションを行う機能が組込まれています。

2.2 POLINET と Sea-NACCS の競合



図表 - 5 POLINET の対象業務範囲と Se-NACCS との競合

POLINET の対象業務範囲は図表 - 5 に示す通り港湾物流業務全般をカバーしており、国際港湾物流関連の事業者であれば誰でも POLINET を利用できます。対象となる主要業務メッセージは SHIPNETS 業界標準、UN/EDIFACT 世界標準、Web フォーマットおよび CII 国内物流統一標準として用意されています。

特徴的なことは、Sea-NACCS が民間業務の一部を取り扱っていることから、POLINET

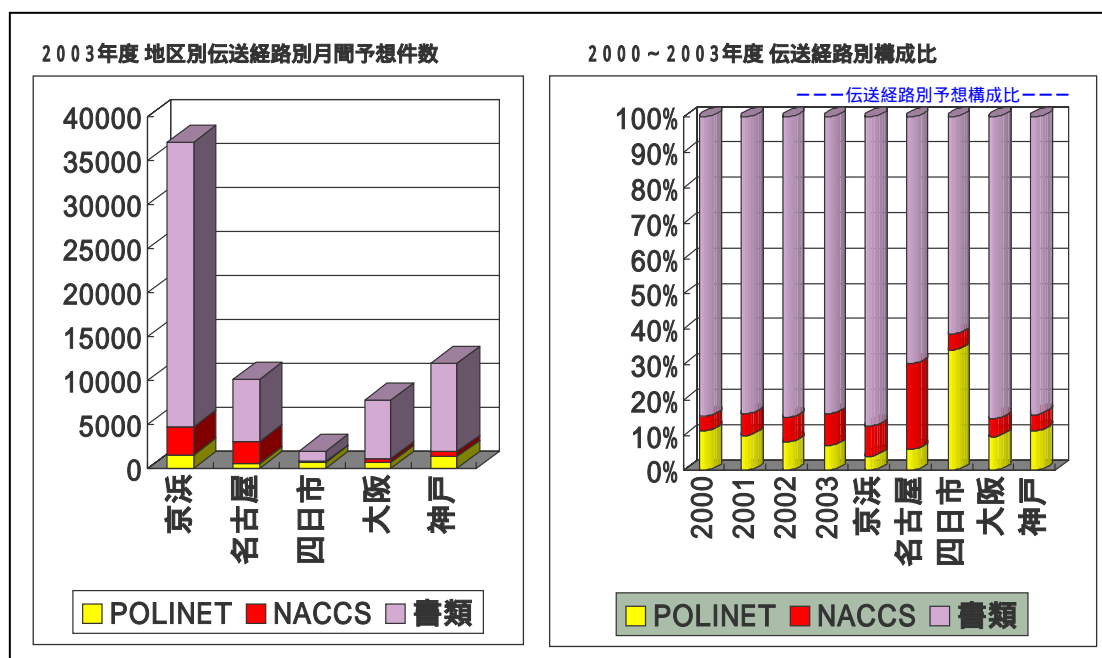
と競合していることです。その競合している部分は、船積確認事項登録（POLINET の D/R（ドックレシート）に相当）、バンニング情報登録（同 CLP（コンテナ・ロード・プラン）に相当）及び船積明細通知（同、確定運賃情報（B/L ナンバー情報）に相当）があります。

Sea-NACCS が扱わない民間業務を挙げてみると、船腹予約（ブッキング情報）、船積指図書（S/I）、検量や検数業務、陸運業務関連、コンテナ船のベイプラン情報、あるいは輸入貨物の到着予定通知（A/N）、民間の決済業務などがあります。

このように対象業務範囲が大きく異なっていますから、国際港湾物流分野の完全電子化を目指す場合には、この違いを考慮して対応する必要があります。

2.3 港湾物流業務の EDI 普及状況

港シ協は、毎年、会員海貨事業者を対象に「EDI 伝送経路」に関するアンケート調査を実施しています。2000 年～2003 年における推移を図表 - 6 右側のグラフに示します。これによると、徐々に NACCS 経由の EDI 比率が増加しており、2003 年には



図表 6 海貨事業者の EDI 伝送率の現況

Sea-NACCS 経由 9%に対し POLINET 経由 7%が見込まれています。POLINET の主要ユーザーが Sea-NACCS 利用へ移行した後ではアンケート調査対象から外れますから、実勢としては Sea-NACCS 比率は 13～15%程度と POLINET の 2 倍に達しているものと予想されます。とはいえ、POLINET と Sea-NACCS の合計値は 20%程度であり、残りの 80%の業務情報は書類ベースでやり取りされている実態です。

地域別にみると、若干地域的な特色が出ていますが、総じて西側に行くほど、Sea-NACCS よりも POLINET 経由の方が多くは変わりません。

2.4 海貨業者および船社・代理店等の EDI 事情

海貨業界における情報化の歴史的な経過からみると、社内各部門の業務システムをバラバラに構築してきた事業者が多いため、全社的な情報共有システムを有する事業者が少ない状況にあります。部門別独立システムによる弊害も出てきています。例えば、海貨業務システムには S/I に始まる輸出船積データが入力、蓄積されていますが通関業務システムとの連携がないため、ACL や VAN 業務のデータ再入力負荷の問題があります。海貨業界で POLINET と Sea-NACCS の併用では二重入力が避けられないという話は、この辺に原因があるようです。

そういう状況ですから、Sea-NACCS 利用者である海貨・通関業者は、通関手続き関係業務を優先的に取り扱い、余力があれば ACL や VAN 業務のデータ再入力、伝送を行うため、Sea-NACCS 経由船社向け EDI 比率が伸び悩んでいます。船社グループがいくら Sea-NACCS 利用による ACL、VAN の伝送を要請しても、根本的な問題を解決しない限り EDI 率は高まらないでしょう。

他方、船社・船舶代理店においては B/L の元データとなる D/R 情報の EDI 比率が多いところでも 3割から 4割程度しかなく、大部分は Sea-NACCS を含めても 2割程度ということですから、残りの 8割は書類授受になり、船社側でデータ入力している状況です。大手船社は、海外のベトナムやフィリピンなど経費の安い国にファックスで D/R を送って、そこで入力させ電子ファイルを日本に再度伝送させてコンピュータ B/L を作るシステムを導入しています。

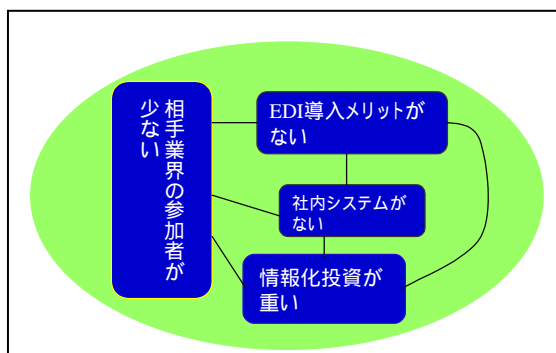
問題は船舶代理店で EDI は殆ど未対応の状況です。その最大の理由は経済的な理由だと言われています。つまり、代理店のコミッション収入の範囲内で大手船社並のコンピュータ B/L 作成システムを導入するという事は難しい状況です。これを解決する方策としては、海貨業務システム ASP サービスと同じように、船舶代理店向け代理店業務システム ASP サービスの提供が効果的と考えられます。

3 EDI 促進のための課題と改善方策

3.1 EDI 促進方策

EDI の阻害要因は、一つではなく複数の要因が互いに関連、影響しあっています。EDI 利用を阻害する要因として「相手業界の参加者が少ない」ということが常に言われています。これを掘り下げてみると、

EDI の導入メリットがない、EDI を導入しようにも社内業務システム基盤がない、あるいは社内業務システムを作ろうにも、情報化投資負担が重い、等いろいろなことが関連、影響しています。



参加者を増やすには、中小事業者を支援する方策が必要です。それには簡易 EDI である Web-EDI の導入があり、また、本格的な EDI を支援するためには、Web を利用した業務システム ASP サービス（アウトソーシングサービス）の提供が効果的です。さらには社内業務システムはあるが、標準フォーマット変換システムを含む EDI インターフェースが困難とする企業向けには、トランスレーション ASP サービスの提供が必要です。これらの ASP サービスは、eXML を導入できる環境が整えられれば、もっとコストパフォーマンスの良いサービスが提供できるようになるものと期待されます。

また、メリットの創出というのは、要するにコストの問題ですから、廉価な EDI ネットワークシステムを作り、また関連ソフトを提供する環境を整える、さらには対象業務範囲や機能の拡充も必要です。情報化投資負担の軽減についても、良質で廉価な市販ソフト、そして ASP サービスの提供等により解決が可能でし、ネットワーク利用料もインターネットを導入すれば廉価に提供できるようになります。

3.2 官民、民々間情報ネットワークの相互連携促進

これまでに EDI 普及の現状を眺めてきましたが、これを整理すると以下の通りです。

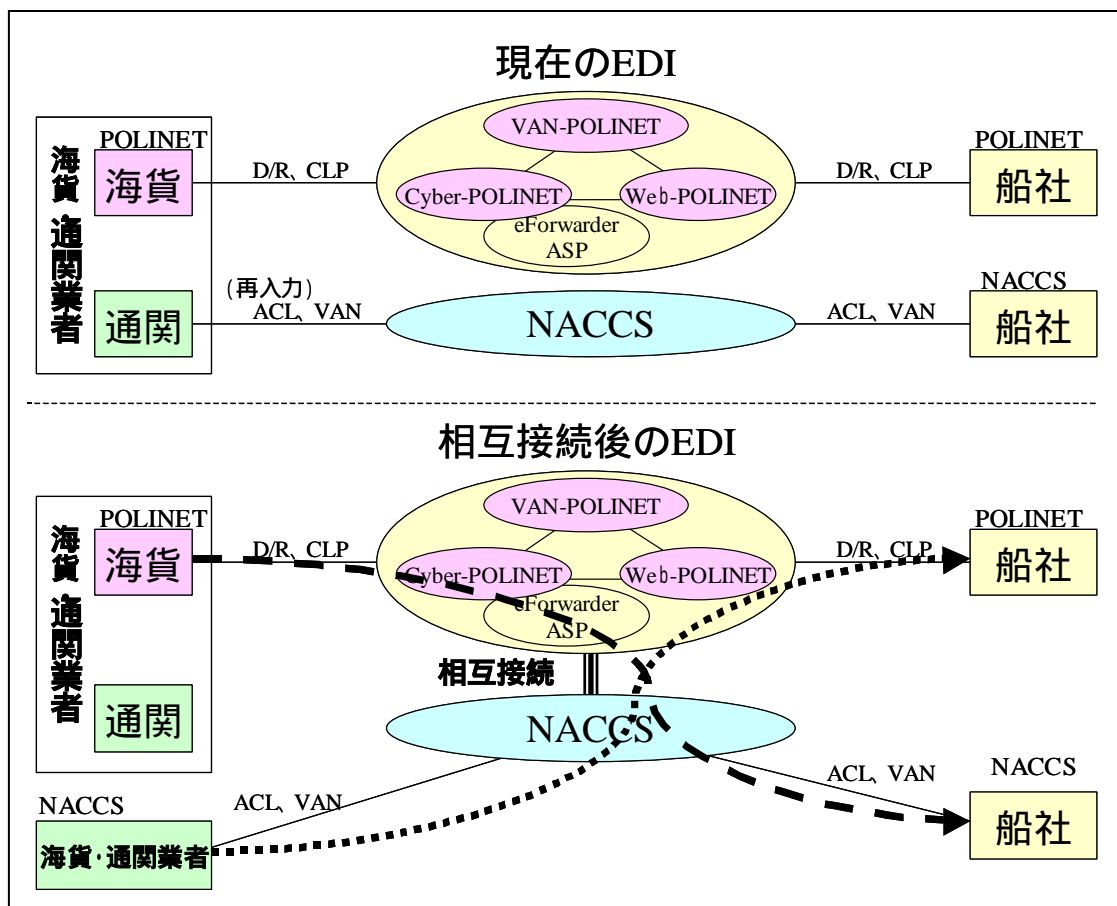
- ・ 参加ユーザー数が少ない。
- ・ 各ネットワークのサービス範囲、機能がまちまちである。
- ・ 物流業務情報化には、複数ネット接続を要し、二重入力負担がかかる。
- ・ EDI 対応、ネットワーク利用コスト負担が重い。

上記問題の解決には、ネットワーク間の相互連携促進が効果的です。

3.2.1 POLINET/Sea-NACCS 相互接続計画

港シ協は、平成 15 年 11 月に公表された NACCS センターの EDI 相互接続仕様に基づいて、平成 16 年度に POLINET と Sea-NACCS の相互接続を実用化すべく検討を進めており、平成 16 年 3 月にその相互接続概要がホームページで公表されました。図表 7 は相互接続の全体イメージを示します。

これまでの海貨 / 船社間 EDI は、当事者双方が POLINET または Sea-NACCS のユーザーでなければなりませんでした。相互接続が実現すると EDI の相手先は POLINET または Sea-NACCS のいずれかのユーザーであればよく、POLINET 側で Sea-NACCS フォーマット変換を行って伝送しますから、EDI の対象範囲が広がっていることが分かります。



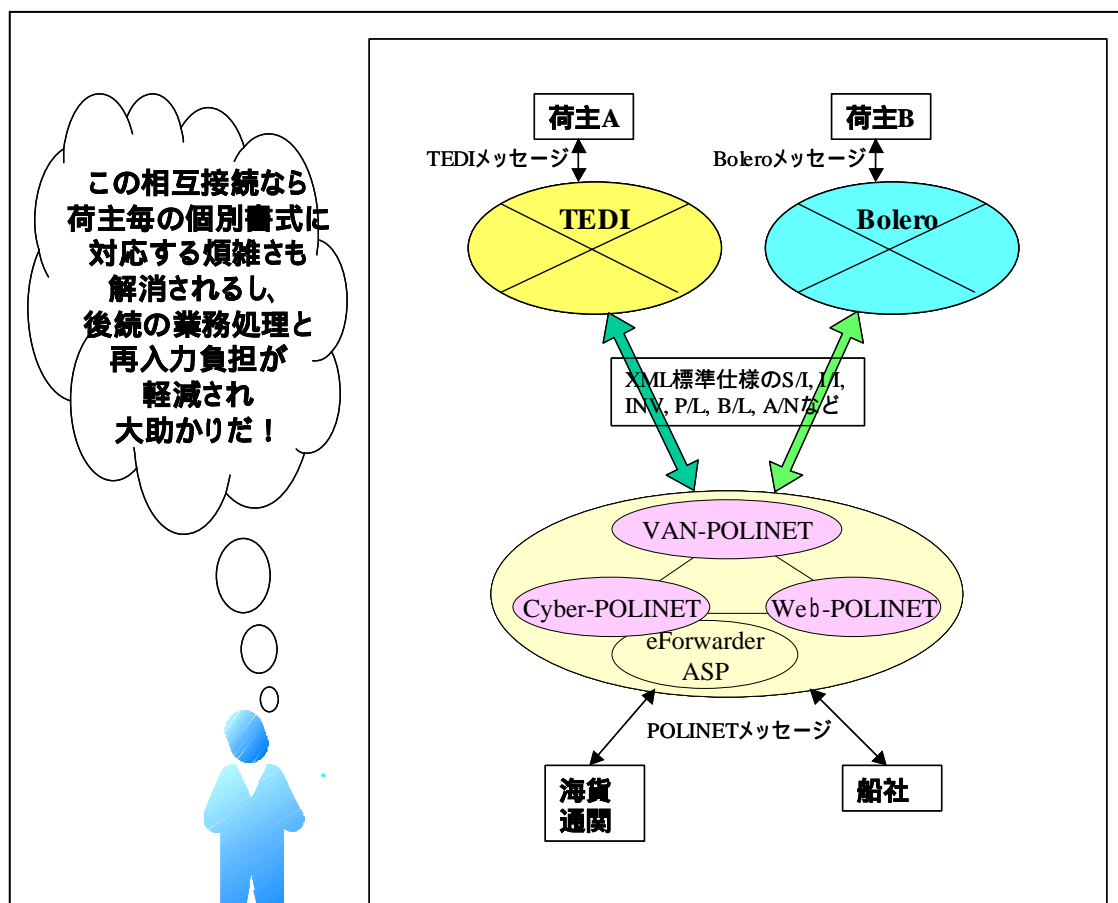
図表 7 POLINET と Sea-NACCS 相互接続の全体イメージ

3.2.2 POLINET と貿易金融 EDI との相互接続計画

港シ協は、国土交通省の平成 15 年度委託調査として国際標準「ebXML」に準拠した「EDI ネットワーク間相互接続・連携ガイドライン」を作成し、実証実験による有効性検証も行いました。このガイドラインに沿って出来るだけ早期に相互接続・連携が実現して荷主(輸出入者)と海貨業者、

船社間の EDI が標準電子書式により円滑に行われ、再入力省力化、効率向上に繋がることが期待されています。

このような相互接続・連携の概念は、現在、検討が進められている「港湾物流情報プラットフォーム」にも利活用できるので、更なる電子化、効率向上が図られるでしょう。



図表-8 POLINET と貿易金融 EDI ネットワーク間相互接続イメージ

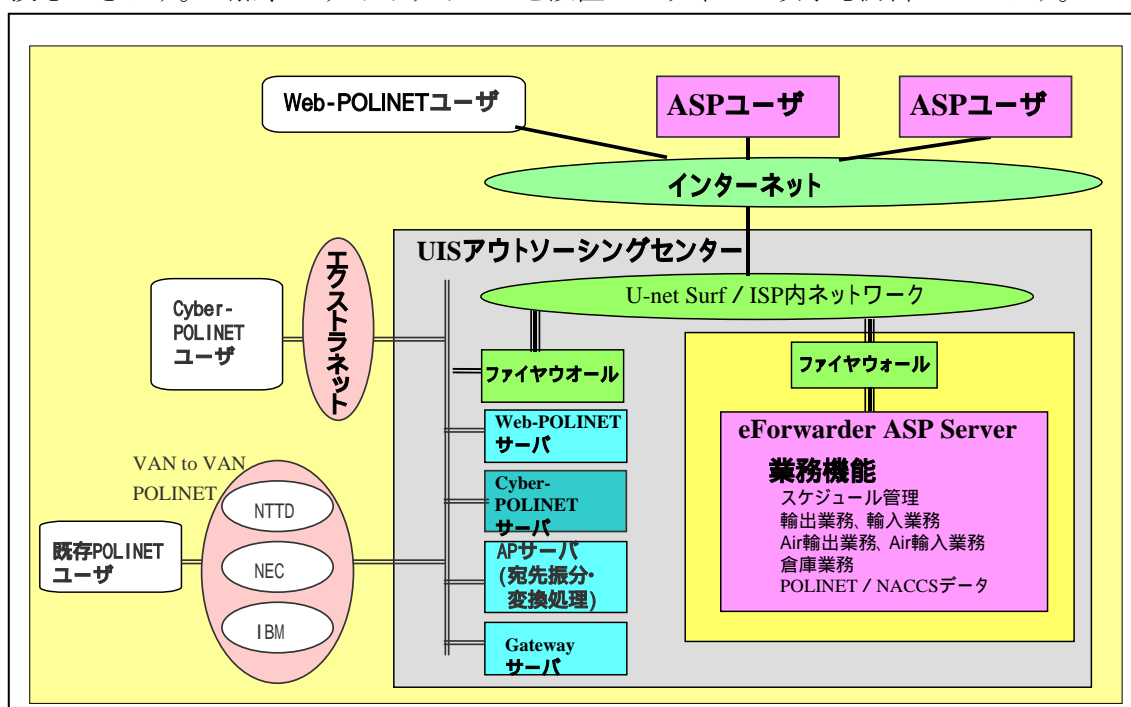
3.3 中小事業者向け業務システム ASP サービスの導入・普及

港湾物流分野には中小事業者の占める割合が大きく、社内に機能的な業務システム及び EDI システムを構築するのが困難な事業者が多いのが特徴です。

このため、港シ協は、中小事業者の EDI 促進を支援する目的で、海貨業務システム ASP サービス（以下、eForwarder ASP という。）を開発、2002 年 4 月より運用を開始しました。

図表-9 のイメージ図に示す通り、アウトソーシングセンターの ASP サーバに必要な業務機能やユーザーごとの情報が格納されているので、ユーザーはオープン・インターネット経由でその機能を自社システムのごとく利用することができます。また、インターネッ

ト EDI の Cyber-POLINET と連携が可能ですので、これらの EDI ユーザーとのデータ交換もできます。当然、ファイアウォールを設置してウィルス攻撃も防御しています。



図表-9 海貨業務システム ASP(eForwarder)と POLINET イメージ図

eForwarder は、基本業務機能とオプション業務機能で構成されています。基本業務機能にはスケジュール管理があり、メディアの膨大な船舶スケジュール情報を eForwarder に取り込み、毎日更新の上、ユーザーに提供しています。その他、輸出、輸入の海貨基本業務、諸々の雑作業も、処理できます。また、下払や立替、請求、そして経理の伝票作成、実績・統計管理もできます。オプション業務機能には、Air の輸出・輸入、倉庫関係の業務で構成されています。

基本業務には、EDI 機能として Cyber-POLINET を介して他社とデータ交換ができます。さらに、Sea-NACCS 用 EDI データ生成もできるようになっており、NACCS との相互接続実現により ASP センターから直接 NACCS センターに送信できるようになります。

eForwarder 導入の利点は、すぐ利用できること、初期投資がいないこと、利用コストが格段に安いこと、システムの保守が要らないこと、自社開発に比べるとおよそ4分の1以下の費用で利用できることなどが挙げられます。

今後は、中小の船舶代理店向け業務システム ASP や NVOCC 向け米国 AMS 対応 ASP のサービスなど拡充して EDI 普及を図っていく必要があります。

(山内靖雄)

X. 「輸出入通関分野におけるEDI化の現状」

はじめに

日本における輸出入通関という分野において、NACCS (Nippon Automated Cargo Clearance System) の存在が必要不可欠となっており輸出入の95%以上がNACCSを経由して処理されております。当初、航空貨物を対象にしてシステム構築がなされ、発展的に海上貨物の分野にまでシステム化されました。航空貨物を処理するAir-NACCSと海上貨物を処理するSea-NACCSとに分かれておりましたがいまや両方を統合してNACCSに一本化されました。本章においてはNACCSを中心に輸出入通関分野におけるEDI化の現状につき報告してゆきます。

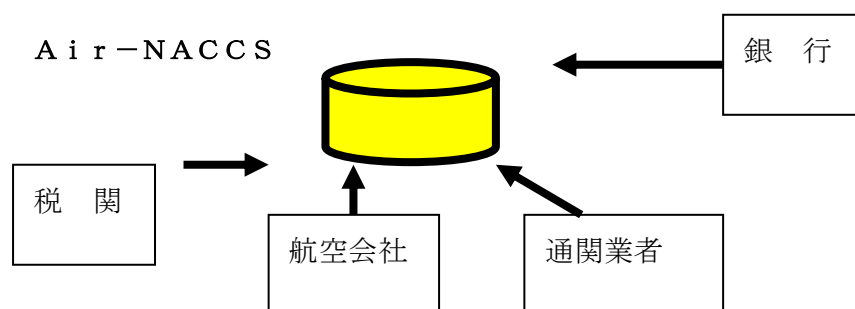
1. 輸出入通関分野におけるEDI化の経緯

1977(S52)年5月	航空運送貨物の税関手続の特例等に関する法律(特例法)
1978(S53)年8月	AIR-NACCS稼動開始
1988(S63)年9月	海上貨物通関システム開発協議会発足
1991(H3)年3月	電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律(特例法改正)
1991(H3)年4月	海上輸入予備審査制の導入
1991(H3)年10月	SEA-NACCS稼動開始 東京 横浜 川崎
1992(H4)年10月	— “ — 神戸 大阪 堺 名古屋
1993(H5)年10月	— “ — 清水 四日市
1995(H7)年2月	— “ — 関門 博多 千葉 木更津
1996(H8)年4月	航空輸入貨物に係る到着即時許可制度の導入
1996(H8)年10月	Sea-NACCS稼動開始 19地区稼動開始
1997(H9)年2月	輸入食品監視支援システムとインターフェイス開始
1997(H9)年4月	輸入植物検査手続電算処理システムとインターフェイス開始
1997(H9)年4月	総合物流施策大綱 (閣議決定)
1997(H9)年4月	動物検疫検査手続電算処理システムとインターフェイス開始
1999(H11)年10月	更改Sea-NACCS稼動開始
1999(H11)年12月	ミレニアム・プロジェクト決定
2000(H12)年3月	申請・届出等の電子化推進のための基本的枠組み
2000(H12)年4月	JETRAS運用開始

2000(H12)年9月	大蔵省申請・届出等手続の電子化推進アクションプラン
2001(H13)年3月	規制改革推進3ヶ年計画 (閣議決定)
2001(H13)年3月	e-Japan 重点計画 (IT戦略本部)
2001(H13)年4月	航空輸出予備審査制の導入
2001(H13)年7月	新総合物流施策大綱 (閣議決定)
2001(H13)年10月	更改 Air-NACCS稼動開始
2002(H14)年1月	輸出入港湾関連手続関連府省連絡会議開催
2002(H14)年11月	JETRAS 税関における電子許可・承認申請等の照会・ 確認サービス開始
2003(H15)年3月	net-NACCS稼動開始
2003(H15)年3月	「関税定率法等の一部改正する法」成立
2003(H15)年7月	輸出入港湾ワンストップサービス開始
2003(H15)年8月	e-Japan 重点計画-2003 (IT戦略本部)
2003(H15)年9月	海上輸入到着即時輸入許可制度スタート

A i r - N A C C S

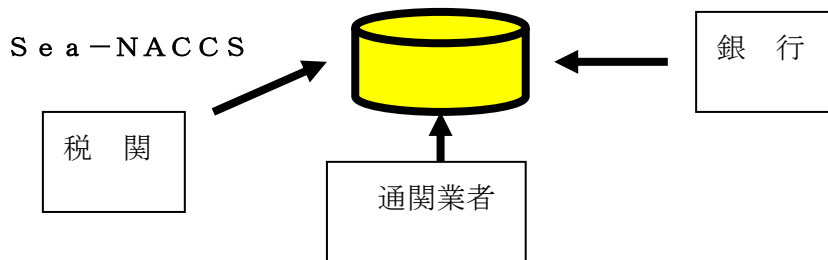
1978年8月に稼動開始されたA i r - N A C C Sは官民共同システムということで、税関、航空会社、通関業者及び銀行が利用者として参加。



大型電算機 2台 参加店社 212社 端末機 1349台
(1996年10月現在)

Sea-NACCS

Air-NACCSと同じく官民共同システムとして税関、通関業者及び銀行が利用者として参加。1991年10月 東京 横浜 川崎 から稼働開始 翌年から中京及び関西地区に発展して全国展開をはかる。



大型電算機 2台 参加店社 479社 端末機 1640台
(1996年10月現在)

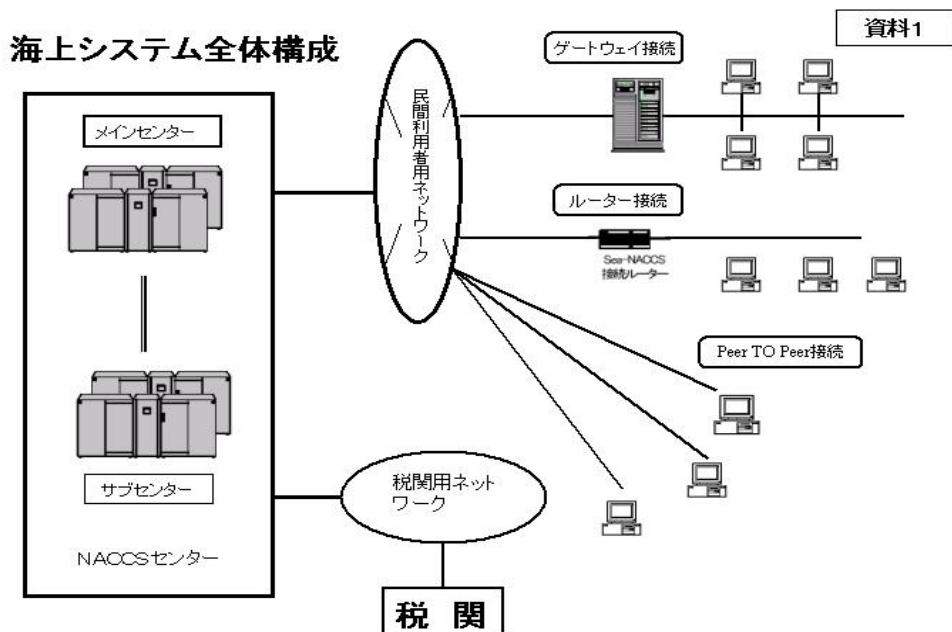
オンライン対象業務としては 輸出 32業務 輸入 63業務

システム稼働後8年を経過した時点においてSea-NACCSが大幅にシステム再構築が行われ99年より更改Sea-NACCSとして稼働を開始しました。

2. 更改Sea-NACCS

1999年10月から全国一斉に更改Sea-NACCSが本番稼働を向かえました。先のSea-NACCSは関東地区から立ち上げ順次他地区へ広めていきましたが、更改Sea-NACCSは全国同時に一斉本稼働というのは過去に例がない規模での稼働となりました。このようなことがなされたのもIT(情報技術)の発展が大きく寄与していると思います。パソコンの普及及びOSと通信プロトコルの発展が全国一斉本稼働できた要因でしょう。更改Sea-NACCSでは通信プロトコルとしてTCP/IPを採用したファイル転送(メール)処理方式を基本としております。日本独自の通信手順を採用することなくTCP/IPを通信プロトコルとしたことに当時としては大きな意義があったと思われまます。また、すべてファイル(メール)転送処理方式では運用が難しい業務があるということでインタラクティブ(会話型)処理方式も採用されております。

次期海上システムの全体構成としては資料1のようになります。



2.1 接続形態

海上システムセンターと各利用者を接続する方法として、資料1のごとく次の三点が用意されています。

- 1) ゲートウェイ接続 NACCSセンターのホストコンピュータとユーザーのホストコンピュータを直接専用回線で結び常時接続を確立。
- 2) ルーター接続 NACCSセンターのホストコンピュータとユーザー端末をルーター経由して専用線で常時接続を確立。
- 3) Peer to Peer 接続
 ユーザーの端末側からシステム処理を実行するときに、都度NACCSセンターにダイヤルアップして接続を確立（ダイヤルアップ接続）。または専用回線で接続し、常時接続を確立（専用線接続）。

上記の三点の接続方式から、利用者は自社システムに適した接続形態を選択する。

2.2 ネットワーク構成

- 1) 伝送品質に優れ、送受信が確実な回線であること。
- 2) コストパフォーマンス、セキュリティ及び障害対策を考慮する。
- 3) 地域料金格差を最小限にとどめる。
- 4) 民間利用者用ネットワーク基幹網を構築する。

メインセンター及びサブセンターは、基幹網に対し専用線で接続し、さらに二重

化する。利用者は基幹網に設置されたアクセスポイントに対して接続を行う。基幹網は海上システム専用ネットワーク（論理的に閉域）であり、海上システム利用者のデータしか流れない。アクセスポイントへは海上システムの利用者しか接続できない。

更改Sea-NACCSにおいては、利用者にとって接続の選択肢は増えましたが専用線での接続という制限は存在しております。

2.3 IPアドレスについて

更改Sea-NACCSにおいてはプライベートIPアドレスが採用されており、NACCSセンターにて一元的に管理されております。

- 1) 海上システムはネットワークとして論理的に閉域なネットワーク。
- 2) 利用者以外の不正アクセスを防止する。
- 3) グローバルIPアドレスの枯渇に束縛されない。
- 4) 海上システムは法令手続きシステムであることから、海上システムに接続する全ての端末を特定するため、IPアドレスは通関情報が一意に決定し、管理する。
- 5) IPアドレスの変換を禁止する。

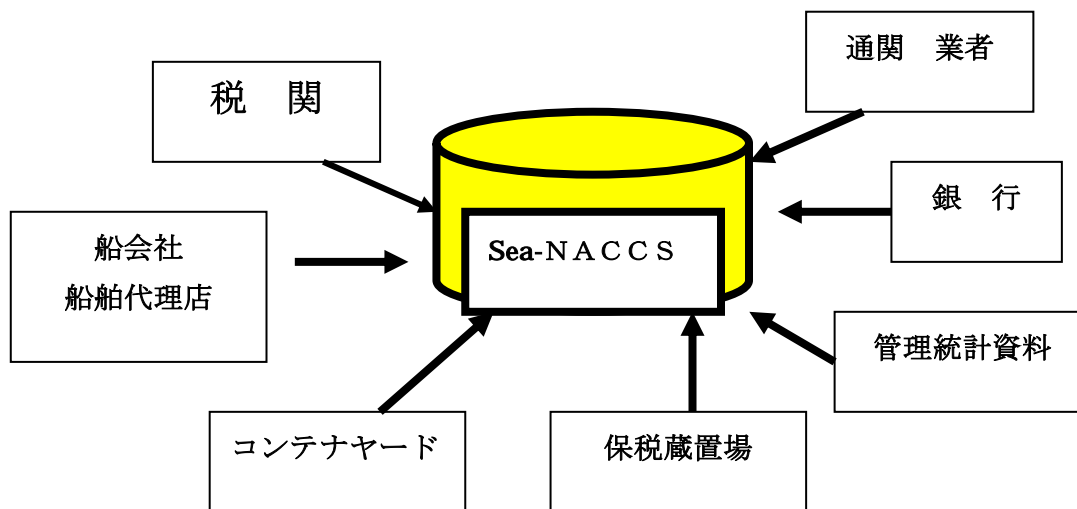
2.4 利用者

海上システムの民間利用者は、船会社（新規参加） 船舶代理店（新規参加）
コンテナヤード（新規参加） 保税蔵置場（新規参加） 通関業者 銀行

2003年9月30日現在の民間利用者数は

船会社	32	利用者数	96	事業所数
船舶代理店	200	利用者数	412	事業者数
コンテナヤード	286	利用者数	818	事業者数
保税蔵置場	522	利用者数	1,554	事業者数
通関業者	702	利用者数	1,526	事業者数
銀行	49	利用者数	55	事業者数

*通関情報処理センターホームページより



税関	輸出入申告の受理 許可・承認の通知 手数料の徴収
船会社・船舶代理店	入出港についての税関手続 とん税等納付申告 積荷目録提出 船積確認についての税関手続
コンテナヤード	コンテナ積卸についての税関手続 コンテナ搬出入についての税関手続
保税蔵置場	貨物搬出入についての税関手続 保税貨物在庫管理
通関業者	輸出入通関のための税関手続 取扱手数料等の請求書作成等
銀行	関税等の口座振替による領収
管理統計資料	各種の管理資料作成・提供

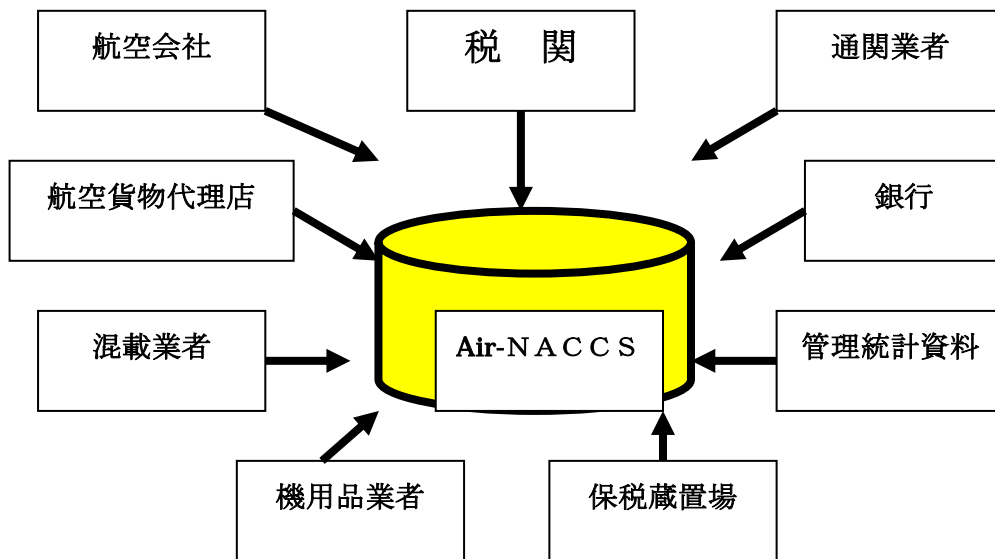
2.5 AIR NACCS

利用者 航空貨物の利用者としては、航空会社 保税蔵置場 混載業者
航空貨物代理店 通関業者 機用品 銀行

平成15年9月30日現在の参加者数は

航空会社	15	利用者数	55	事業所数
保税蔵置場	95	利用者数	215	事業所数
混載業者	127	利用者数	364	事業所数
航空貨物代理店	115	利用者数	396	事業所数
通関業者	150	利用者数	398	事業所数
機用品	13	利用者数	16	事業所数
銀行	21	利用者数	26	事業所数

* 通関情報処理センターホームページより



税関	輸出入申告の受理 許可・承認の通知 手数料の徴収
航空会社	入出港についての税関手続 航空貨物についての税関手続 着払貨物の運賃情報管理
航空貨物代理店	保税蔵置場に対する搬入伝票の作成
混載業者	混載貨物についての税関手続 混載業務の情報管理 着払貨物の運賃情報管理
機用品業者	貨物の搬出入についての税関手続 機用品の在庫管理
通関業者	輸出入通関のための税関手続 取扱手数料等の請求書作成等 保税蔵置場に対する搬出の予約等
保税蔵置場	貨物搬出入についての税関手続 貨物在庫管理 貨物保管料等の計算
銀行	関税等の口座振替による領収
管理統計資料	各種の管理資料作成・提供

3.netNACCS

前章で述べておりますように1999年システム更改されたSea-NACCSはセンターと各利用者間は専用線で接続されており論理的に閉域的な仕組みとなっております。然しながら平成14年6月18日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定におけるe-Japan重点計画のもとインターネット活用がうたわれてnetNACCSが誕生しました。netNACCS説明会資料にその経緯がうたわれておりますので、抜粋させていただきます。

＜＜現在、政府において世界最先端のIT国家を目指すことを目標とする「e-Japan 重点計画」「e-Japan 2002プログラム」を掲げ、行政手続きの電子化について「国民等と行政との間の実質的にすべての申請・届出等手続を、2003年度までのできる限り早期にインターネット等で行えるようにする」との方針を示し、いわゆる電子政府の実現に向けてインターネットの積極的な利用を推進しています。また、インターネットは近年、急速な勢いで技術革新が進められており、インターネットバンキングの実現に見られるように性能面・セキュリティ面も飛躍的に向上しています。

更に、これらを背景として、最近では低廉な料金で常時接続できるようなインターネット網の整備が急速に進められ、インターネット普及率も着実に増加しています。

このような社会的・技術的な背景、また、NACCSご利用者からのNACCS専用線網の他にインターネット接続をNACCSにおいても実現すべきとの要望等に応えるため、今般、NACCSセンターでは、NACCSへのインターネット接続によるサービスの提供を開始することといたしました。なお、NACCSセンターでは、インターネット接続によるサービスの提供を開始することにより、ご利用者における利便性向上が図れるとともに、NACCSへのより参加しやすい環境が実現するものと考えています。＞＞

とうたわれており、従来のNACCSが専用線接続だけに限定されていたのをインターネットも利用できるとしたのは利用者にとればより使いやすいことになったと思います。

3.1 netNACCSの概要

利用契約 利用者はあらかじめNACCSセンターに対してnetNACCS利用申し込みを行う。

対象業務 現行NACCSが民間利用者に対して提供している業務（管理統計資料を含む）。

端末用ソフト 利用者用端末ソフトとしてNACCSセンターより提供。

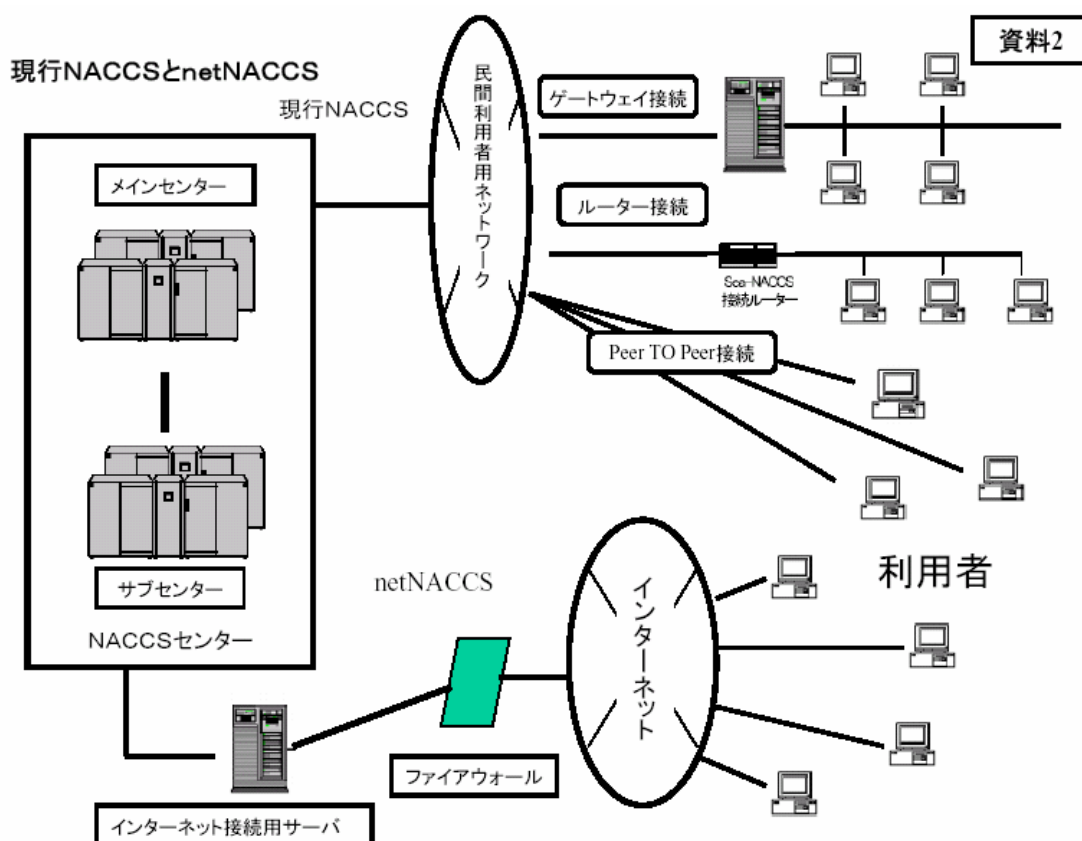
端末及び回線 NACCSセンターが提示する推奨仕様を充足するパソコン。

インターネット接続可能な回線を利用者が用意して、ISP（インターネット・サービス・プロバイダー）と契約をかわしておくこと。

データ送受信処理方式 「netNACCS処理方式」を採用。

セキュリティ対策 netNACCSでは、セキュリティ対策として通信の暗号化（SSL Ver. 3.0 以上）、ファイアウォールの構築及びセンター側クライアント

側認証としてデジタル証明書を採用することとしています。
 デジタル証明書についてはNACCSセンターより発行されます。
 利用契約が結ばれるとID・パスワードがNACCSセンターより発行されます。
 業務処理の資格チェックに使われます。現行NACCSとnetNACCSの関連図は資料2のようになります。

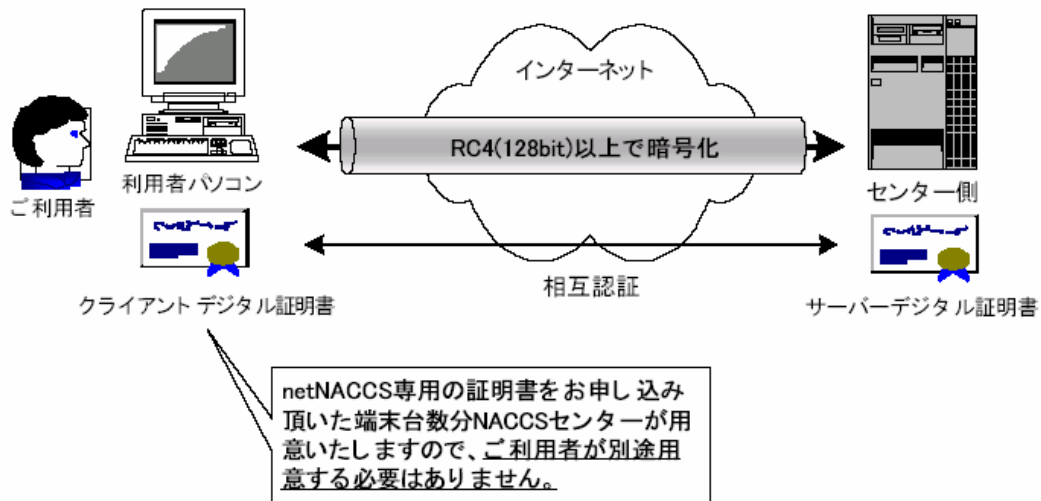


インターネットというオープンな世界において気にかかるのがセキュリティについてです。セキュリティについては下記のように記載されております。

- (1) センター側のセキュリティ対策としては、ファイアウォールや不正アクセス検出装置等を設置し、これらの設定および運用において現時点で想定されうる最善の対策を講じています。
- (2) 通信のセキュリティ対策等 netNACCSでは、盗聴・改ざん・なりすまし等への対策として、HTTPの暗号化においてデファクトスタンダードとなっているSSL (Ver. 3.0以上)を採用しています。

<<SSLとはSecure Socket Layerの略で、米国Netscape Communications Corporationが開発した、インターネットで安全に通信を行うための暗号化通信プロトコルです。SSLは暗号化に関する複数の構成要素から成り立っています。>>

netNACCSで採用する通信の暗号化等の概要は次の図のとおりとなります。



* netNACCS 説明会資料より

さらにnetNACCSでは、現行のNACCSと同様、NACCSセンターが発給・管理を行う利用者コード、識別番号、利用者パスワードを用いて、ご利用者が業務処理を行う資格があるかどうかのチェックを行います。

また、帳票ボックスへのアクセス資格については、帳票ボックスID、帳票ボックスパスワードを入力することにより行います。

(3) 利用者側のセキュリティ対策についても下記条件を求めています。

A. 管理責任者の設置 B. ID パスワードの管理 C. ウィルス対策
特に、セキュリティについてはウィルス問題も含め、利用する利用者側も十分な対応が必要です。知らないうちに被害者がいつ加害者になってしまうかも知れません。十分なセキュリティが構築されたうえにおいて成り立つシステムだということを認識する必要があります。

4. 税関手続申請システム (C u P E S)

平成12年3月31日行政情報システム各省庁連絡会議にて「申請・届出等手続の電子化推進のための基本的枠組み」が了承されました。基本的枠組みに基づき平成12年9月29日に大蔵省行政情報化推進委員会にて「大蔵省申請・届出等手続の電子化推進アクション・プラン」が定められました。

電子化推進アクション・プランに基づき、税関関連の申請・届出等手続についての電子化を実現するため、税関手続申請システム (C u s t o m s P r o c e d u r

e Entry System) = CuPES (カペス) が開発されました。
平成15年3月10日より稼動を開始しております。

CuPES対象業務

一般申請等業務 NACCSにより処理されている申請業務等を除き、
原則として全ての申請・届出等を対象としている。

監視関係手続 28手続 業務関係手続 22手続

調査保税関係手続 83手続 共通手続 2手続

合計 135手続

インボイス関連業務

輸出入通関分野におけるEDI化としてはNACCSが中心でした。然しながら、CuPESの稼動により、従来輸出入申告においてインボイス等の関係書類が全て紙による提出が義務付けられておりましたのが電子データにても受け付けてもらえることになり、EDI化の進展をみております。但し、条件として輸出入者間でインボイス等が電子化されており電子データとしてやりとりされている電子データとするとなっております。この電子データを指定されたフォーマット形式に変換してデータ送信しなければなりません。指定されたフォーマットの一部を下記に掲載します。

税関手続申請システム 電子インボイスデータ項目表

Header(ヘッダー)				CuPESの概要 参考資料				
No.	項目名	Invoice Data Element (ISO7372)	条件	属性	桁数	ISO7372における定義	備考	
1	受理番号	Document/Message Number	1004	C	A	14	書類に付与される照合番号	システムから払い出される。インボイス情報登録時は、スペースを入力すること。
2	申告番号	Goods declaration Number (Customs)	1426	C	A	11	申告貨物の類別のため税関により付与もしくは受理された番号	インボイス情報登録時は、スペースを入力すること。
3	申告年月			C	N	6		インボイス情報登録時は、スペースを入力すること。
4	輸出入区分	Document/Message Name Code	1001	M	A	1	書類種別を英数字でコード化したもの	輸入インボイスは「I」、輸出インボイスは「E」を半角英数字で入力。
5	輸出入者番号	Importer/Exporter Code	3021/303	C	A	8	輸出入者名を英数字でコード化したもの	輸出入者番号 (JASTPRO番号) を半角英数字で入力。符号を省略していない場合は、「99999」を入力。
6	通関業者コード	Agent Code		C	A	5		通関を依頼する通関業者コード (当システムのユーザーIDの先頭5桁) を半角英数字により入力。指定された通関業者のみが情報の更新権限を得る。プランク送信が可能とし、指定がない場合は、最初に情報を更新した通関業者が更新権限を得る。
7	インボイス番号	Invoice Number	1334	M	A	17	発主が商業インボイスに付与する照合番号	半角英数字により入力。
8	インボイス作成年月日	Invoice Date Code	2377	M	N	8	商業インボイスが発行された日付を英数字でコード化したもの	半角英数字により西暦4桁、月2桁、日2桁で入力。
9	インボイス作成地	Invoice Issuer	3026	M	A	35	インボイスの発行当事者の所在地	半角英数字により、インボイスを作成した国名及び都市名を入力。国連LOCODEによる入力も登録する。
10	契約番号	Contract Number	1296	C	A	17	買主と売主の間で締結される契約の照合番号	半角英数字により入力。
11	契約年月日	Contract Date Code	2327	C	N	8	契約が締結された日付を英数字でコード化したもの	半角英数字により西暦4桁、月2桁、日2桁で入力。
12 (1)	伝票番号	Transport Document Number	1188	C	A	20	運送人又はその代理人が運送書類に対し付与する照合番号	半角英数字により入力。
13 (2)				C	A	20		
14 (3)				C	A	20		
15 (4)				C	A	20		
16 (5)				C	A	20		
17	支払方法	Payment Means	4460	C	A	30	支払方法。必要があれば保証を含む。	L/C (C No.), TT REMITTANCEの別及びD/P AT SIGHT等を半角英数字により入力。
18	信用状番号	Documentary Credit Number	1172	C	A	17	発行銀行が信用状に付与する照合番号	半角英数字により入力。
19	信用状発行年月日	Documentary Credit Issue Date Code	2237	C	N	8	信用状発行日付を英数字でコード化したもの	半角英数字により西暦4桁、月2桁、日2桁で入力。
20	輸出者名	Exporter	3030	M	A	70	輸出インボイスの場合、通関業者又は他の認定業者に輸出申告をさせる当事者の名称。場合により、当該当事者には貨物の生産者、売主、その他も含む。 輸入インボイスの場合、貨物の荷送人各。	半角英数字により入力。
21	住所	Exporter	3030	M	A	105	輸出インボイスの場合、通関業者又は他の認定業者に輸出申告をさせる当事者の所在地。場合により、当該当事者には貨物の生産者、売主、その他も含む。 輸入インボイスの場合、貨物の荷送人の所在地。	半角英数字により国名まで入力。
22	電話番号	Exporter	3030	C	A	14	輸出インボイスの場合、通関業者又は他の認定業者に輸出申告をさせる当事者の電話番号。場合により、当該当事者には貨物の生産者、売主、その他も含む。 輸入インボイスの場合、貨物の荷送人の電話番号。	半角英数字により入力。

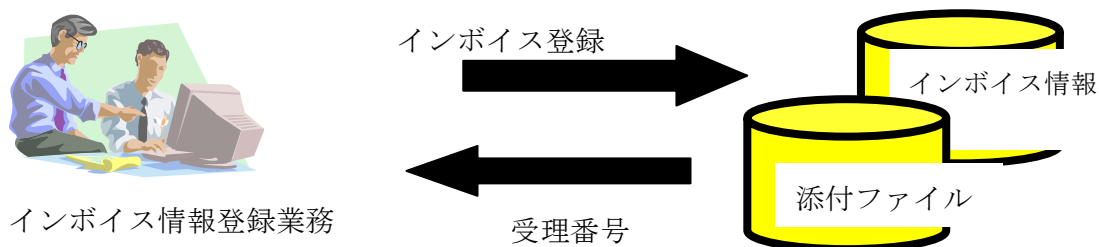
通関業者は、CuPESに登録されたインボイスデータを使用して連結処理、仕分処理を行うことにより、計算書情報又は内取情報をもとにNACCSの申告事項登録用データを作成することが可能となります。ここで作成された申告事項登録用データを利用してNACCSの事項登録が可能となりました。

輸出入申告とインボイス関連業務との関係について

NACCSで行われる輸出入申告とCuPESで行われるインボイス関連業務との関係は、次のとおりとなります。

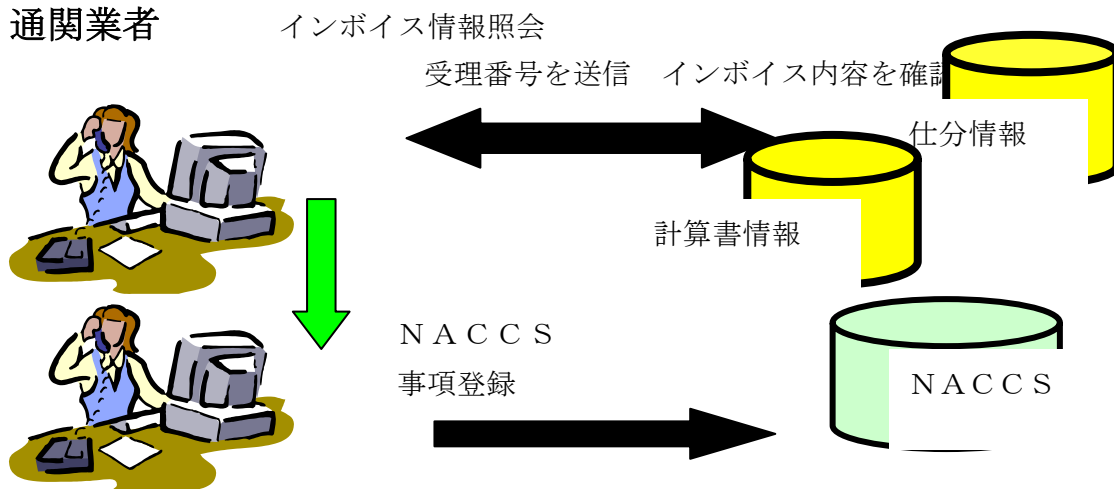
① インボイス情報の登録は、輸出入者間で電子データによりやり取りされているインボイス情報を発行する又は受領する本人である輸出入者のみが行える業務です。

輸出入者



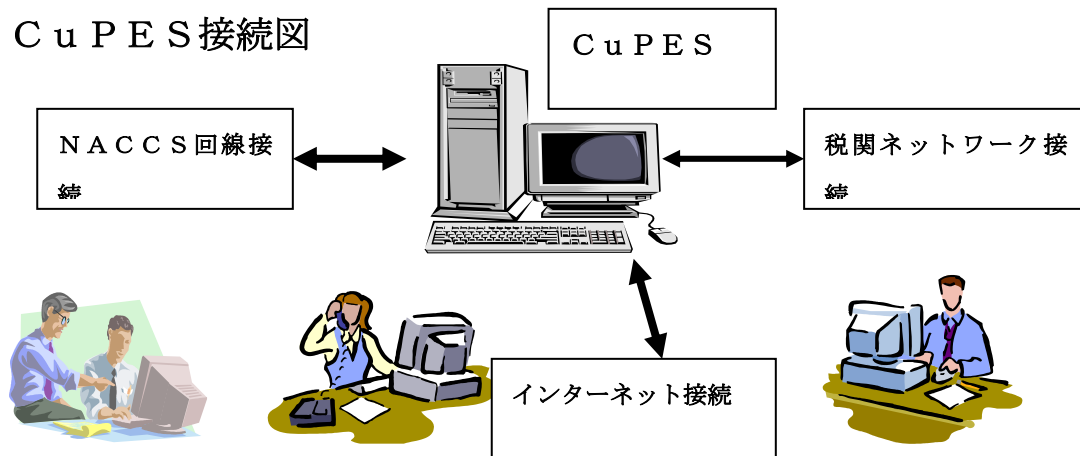
② 輸出入者から連絡を受けた通関業者は、「インボイス情報照会」業務を利用して輸出入者から連絡を受けたインボイス情報の受理番号をCuPESに送信することにより、インボイス情報の内容を確認することができます。

通関業者



なお、セキュリティ上の観点から輸出入者が「インボイス情報登録」業務で通関業者を指定することにより、指定された通関業者以外は当該インボイス情報に係るインボイス関連業務は行えないようになっています。

CuPES接続図



5. NACCSとワンストップサービス

平成9年においてNACCSは輸入食品監視システムとの連携を図り、その後動植物検疫手続との連携という具合に進んできておりますが、平成14年9月3日「財務省行政手続等の電子化推進に関するアクションプラン」が策定されて、ワンストップ・サービス（シングルウィンドウ化）の推進がはかられております。

NACCSと他省庁のワンストップ・サービスについては、

FAINS 平成9年2月稼動 厚生労働省の所管する食品衛生法に係るシステム
「厚生省輸入食品監視支援システム」

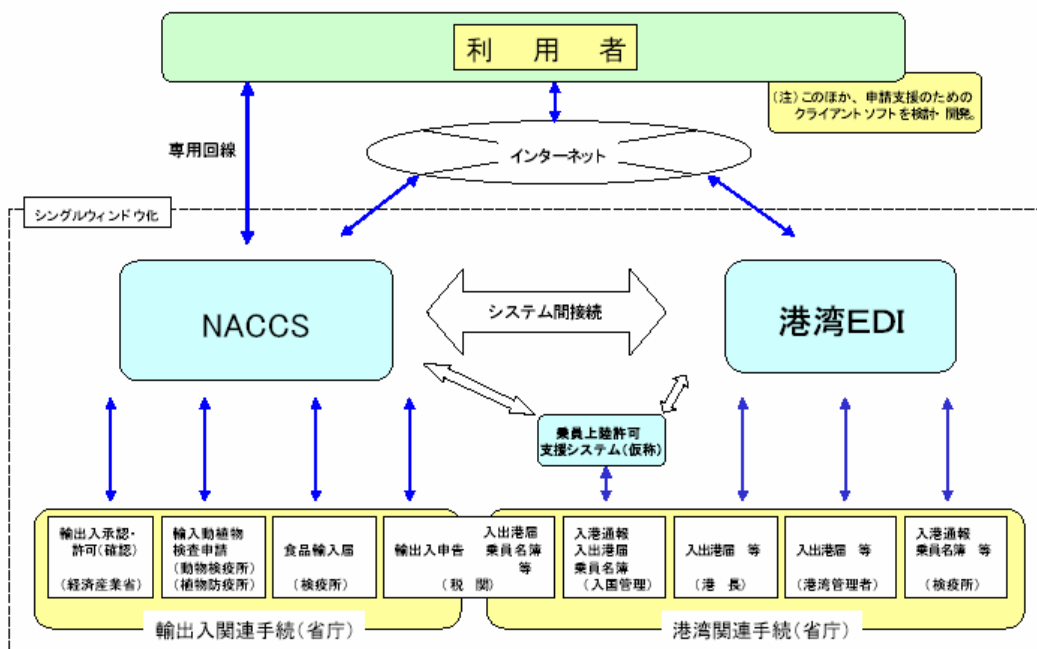
ANIPAS 平成9年4月稼動 農水省が所管する家畜伝染病予防法に係る
システム「農水省動物検疫検査手続電算処理システム」

PQ-Netw ork 平成9年4月稼動 農水省が所管する植物防疫法に係る
システム 「農水省輸入植物検査手続き電算処理システム」

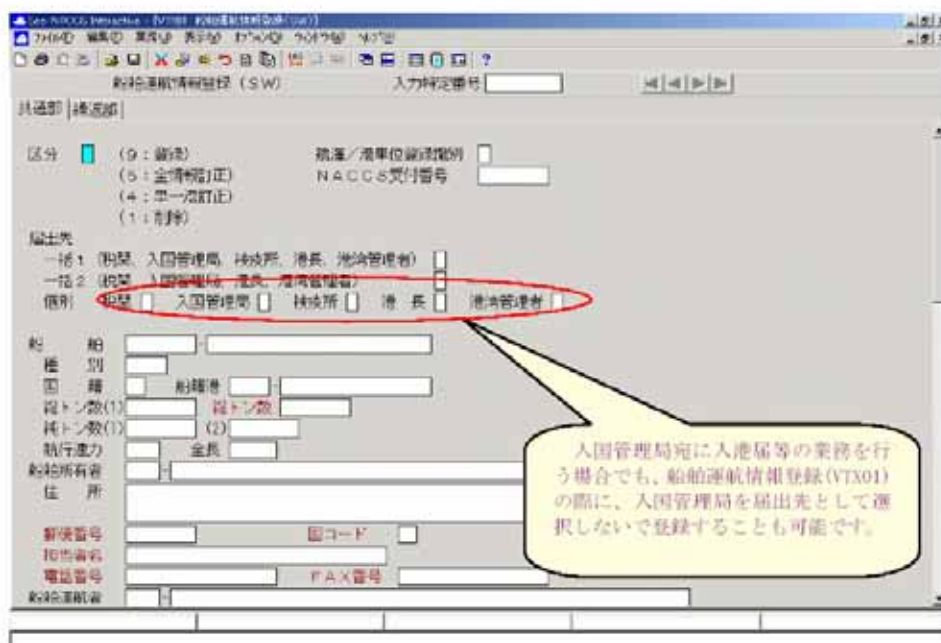
港湾EDIシステム 平成11年10月稼動 国土交通省、海上保安庁と港湾管理者
が開発した、港湾管理者ならびに港長（海上保安庁）に対する
入出港届等のオンラインシステム

輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化（骨格）

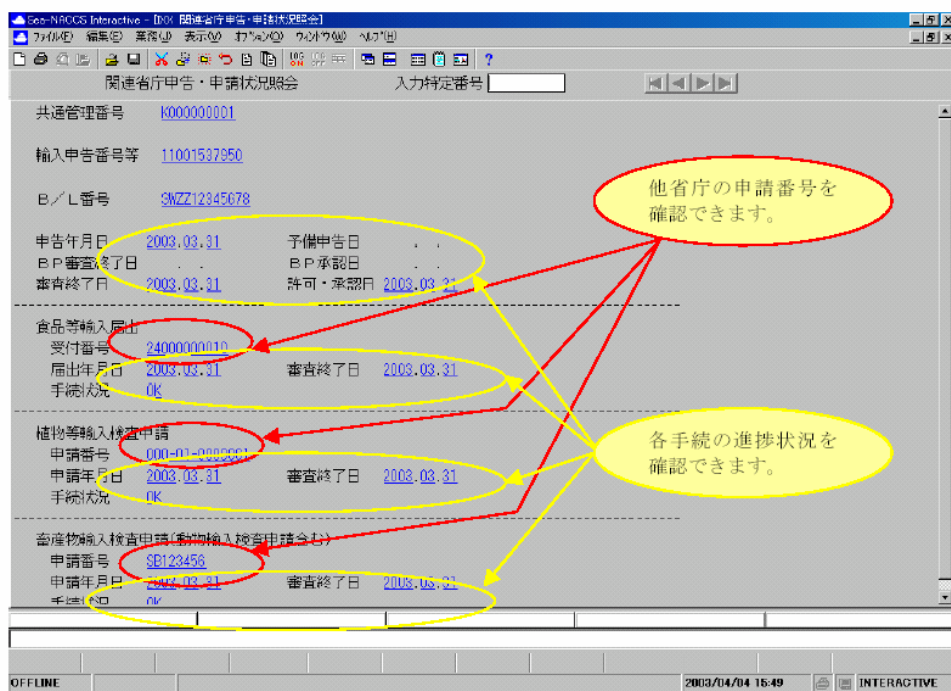
(参考)



NACCSのシングルウィンドウ画面にて他省庁との連動が実感できます。



他省庁の申請番号 各手続の進捗状況が確認できる。



6. J E T R A S (貿易管理オープンネットワークシステム)

次に輸出入通関手続きと深いかわりをもつ経済産業省のシステム J E T R A S についてふれてみたいと思います。経済産業省貿易経済協力局では外国為替及び外国貿易法（外為法）に基づく輸出入許可・承認等手続のペーパーレス化、ワンストップサービス化を図るため、貿易管理オープンネットワークシステム（J E T R A S : J a p a n E l e c t r o n i c o p e n n e t w o r k T R A d e c o n t r o l S y s t e m）を開発し、平成12年4月から運用を開始しました。

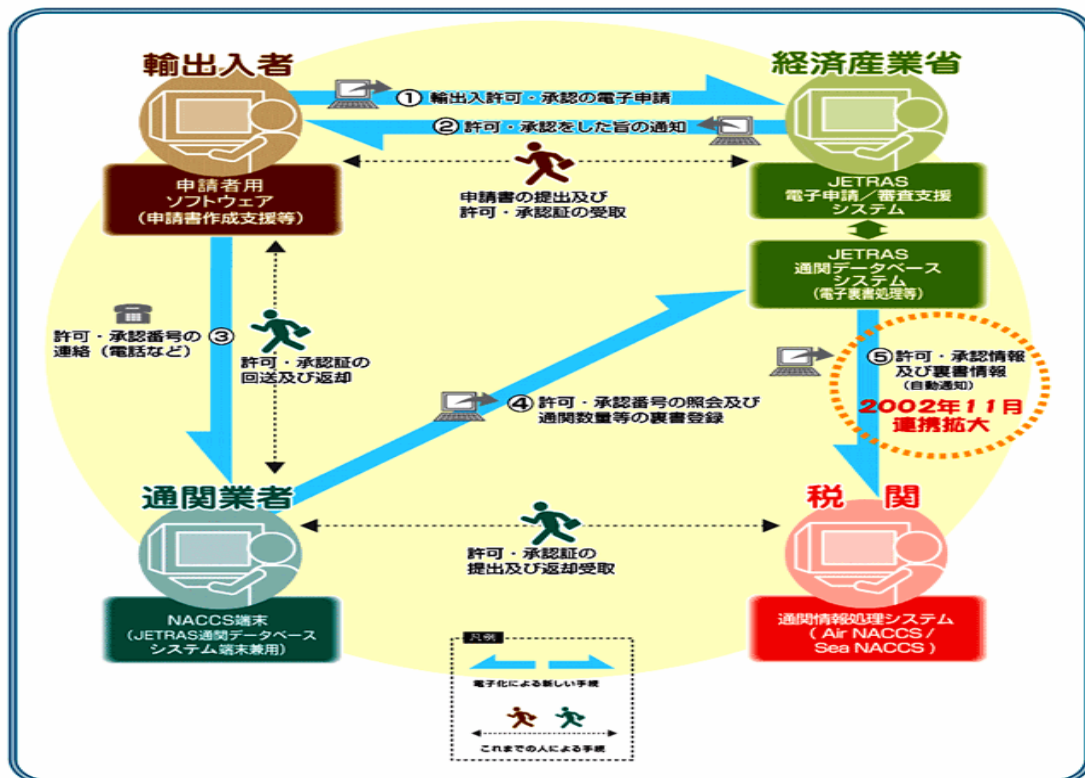
外国為替及び外国貿易法(外為法)に基づく全ての輸出入手続を対象としております。

- 輸出関連 輸出許可申請、役務取引許可申請、包括輸出許可申請、包括役務取引許可申請、輸出承認申請
- 輸入関連 輸入割当申請（先着順割当、新規割当を除く）、輸入承認申請、輸入割当・承認申請、輸入2号承認申請、輸入事前申請

利用効果

- ① インターネット等を介して輸出入許可・承認申請ができる。
- ② 船積数量等の裏書情報と通関申告情報との自動突合チェックが可能となるため、通関時における一連の手続が効率化される。
- ③ 許可・承認情報及び裏書情報がNACCSへ電子的に送信され税関端末から参照・確認が可能となるため、輸出入許可・承認証を持参する必要がない。

- ④ 輸出入許可・承認証は経済産業省が保管するため、輸出入許可・承認証の煩雑な管理や通関後の返却が不要。
- ⑤ 通関直後に通関数量等の実績が税関からリアルタイムにフィードバックされるため、輸出入者のパソコンから数量残等をタイムリに参照することが可能。



安全性・信頼性

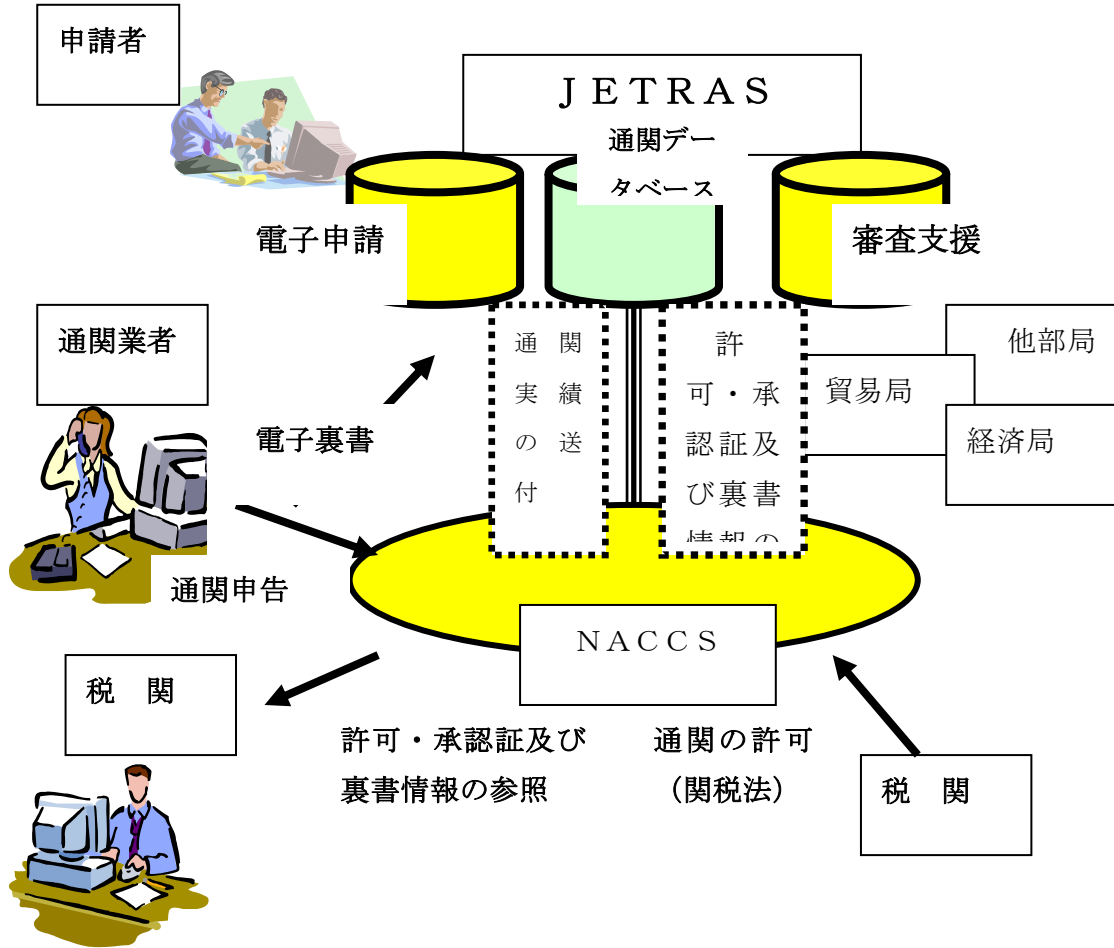
●暗号技術の活用によりセキュリティを確保

インターネット上の盗聴・なりすまし・改竄等に対するセキュリティの確保
担当審査官ごとにID・パスワード及び担当審査グループの設定により、担当審査グループ以外の第三者による当該申請案件への誤アクセス等を防止

●到着情報等の適時照会により、電子申請の受け付けや審査開始状況等の確認が可能。
インターネット等による電子申請が経済産業省に到着次第、直ちに到着情報や訂正すべき必須項目等を申請者に通知する。申請案件の審査開始等の進捗状況や審査官からの申請内容の問い合わせメッセージ等を適時照会。

J E T R A S と N A C C S の接続図は下記の図のようになります。

J E T R A S と N A C C S の接続

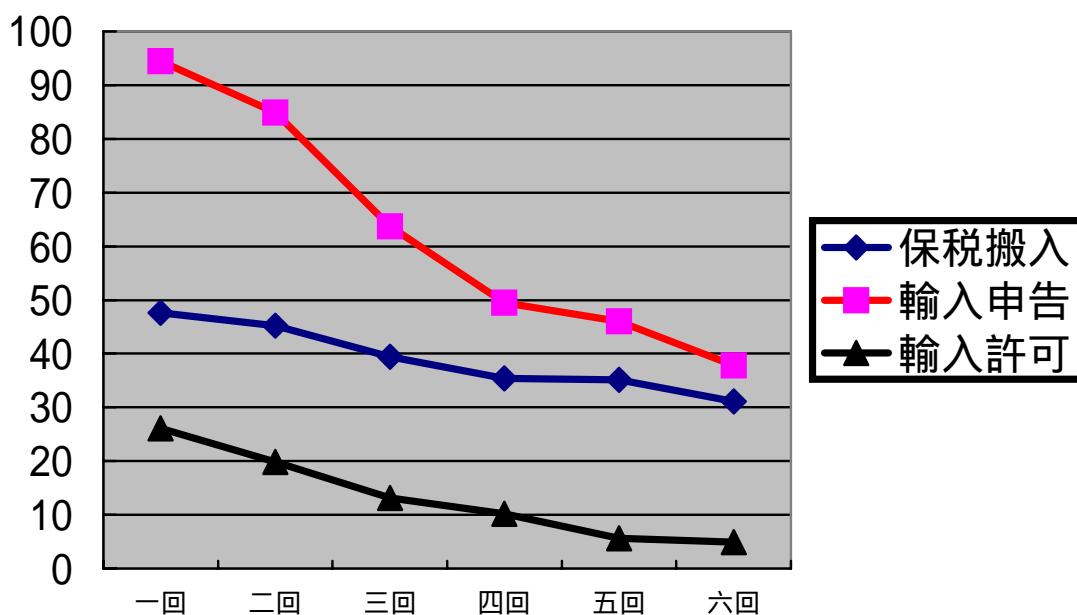


7. 輸入海上貨物 入港から許可までの時間的推移

NACCSの稼動によりシステム化される前とその後の状況について時間を追跡した調査がおこなわれているので、どのように推移しているか見てゆきます。その結果、電子化されることによるメリットが理解されると思われまます。

日時	入港から保税地域搬入まで	保税地域搬入から輸入申告まで	輸入申告から輸入許可まで	合計時間
1991(H3)年2月 第一回調査	47.6時間	94.5時間	26.1時間	168.2時間
1991(H3)年10月	SEA-NACCS稼動開始 東京 横浜 川崎			
1992(H4)年2月 第二回調査	45.2時間	84.9時間	19.8時間	149.9時間
1992(H4)年10月	SEA-NACCS稼動開始 神戸 大阪 堺 名古屋			
1993(H5)年3月 第三回調査	39.4時間	63.7時間	13.1時間	116.2時間
1995(H7)年2月	SEA-NACCS稼動開始 関門 博多 千葉 木更津			
1993(H8)年3月 第四回調査	35.4時間	49.5時間	10.2時間	95.1時間
1996(H8)年10月	SEA-NACCS稼動開始 19地区稼動開始			
1998(H10)年3月 第五回調査	35.1時間	46.0時間	5.6時間	86.7時間
1999(H11)年10月	更改 SEA-NACCS稼動開始			
2000(H12)年3月 第六回調査	31.1時間	37.8時間	4.9時間	73.8時間
2000(H12)年9月	大蔵省申請・届出等手続の電子化推進アクションプラン			
2002(H14)年11月	JETRAS 税関における電子許可・承認申請等の照会・確認			
2003(H15)年3月	netNACCS稼動開始			
2003(H15)年7月	輸出入港湾ワンストップサービス開始			
2003(H15)年8月	e-Japan 重点計画-2003 (IT戦略本部)			
2003(H15)年9月	海上輸入到着即時輸入許可制度スタート			

第一回から第六回までの時間的推移を下記にグラフ化しました。NACCSが稼動する前と稼動後では特に輸入申告にかかる時間が大幅に短縮されております。輸入許可においても同様なことがいえます。

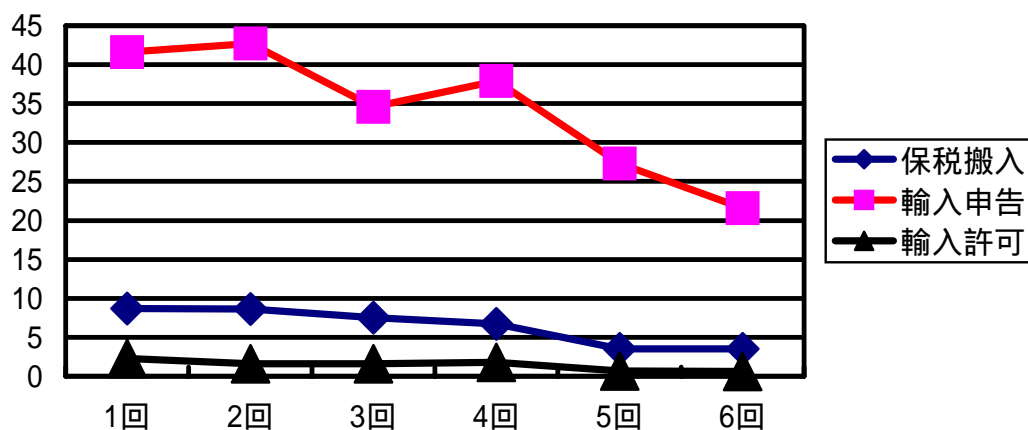


財務省では国際競争力強化に向けた取組として、リードタイムの短縮を図る制度として2003年（平成15年）3月28日に「関税定率法等の一部を改正する法」を成立させました。NACCSを利用して予備申告をし、検査不要貨物に対しては、貨物到着と同時に輸入申告がなされれば即時通関が可能となる「到着即時輸入許可制度」が平成15年9月1日から開始されております。

国交省の「海上輸入コンテナのリードタイム短縮可能性調査検討会」の報告によると到着時即時輸入許可制度を利用した場合、通常手続きのリードタイムが87時間

（3.6日）に対し、事前連絡の上、「到着即時輸入許可制度」を利用した場合のリードタイムは43時間（1.8日）で、事前連絡がない場合は、77時間という結果が報告されております。

航空貨物についても同様な調査が行われております。海上と同様に時間的推移をグラフにしてみました。



海上貨物と比較すると貨物構成が違うという点もありますが、やはり輸入申告にかかる時間がEDI化により短縮されているのがわかります。NACCSを使い電子通関をしますと審査区分=1 即許可 審査区分=2 書類審査 審査区分=3 現品検査 という具合に即結果が返ってきます。この結果により通関業者・海貨業者における作業工程が大きくかわり電子化前の紙による申請から比較すると無駄な作業がなくなりました。特に電子通関をすることにより申告データがデータベース化されることにより、審査区分=1の比率が大きく向上していることが全体的な時間短縮につながっていると思われます。

8. NACCSと貿易関連手続民間システムとの連携

航空貨物通関情報処理システム(Air-NACCS)の稼動にあわせ昭和52年認可法人として「通関情報処理センター」(NACCSセンター)が設立されました。海上貨物通関システム(Sea-NACCS)を稼動させ航空と海上を一元的に管理運営してきておりましたが、平成15年10月1日より、「独立行政法人通関情報処理センター」として新たに発足しました。

平成14年6月18日 IT戦略本部決定の「e-Japan 重点計画2002」において、「通関情報処理システム(NACCS)と貿易関連手続の電子化に係る民間システムとの連携等を推進する」との政府方針が出されました。

この方針にもとづきNACCSセンターは、中期計画として「貿易関連手続の電子化に係る民間システムとの連携方法等を策定する」を掲げました。この指針により、NACCSと民間システムとして現在稼動している、貿易金融EDIシステムであるTEDI(注1)／BORELO(注2)や港湾物流情報としてのPOLINET(注

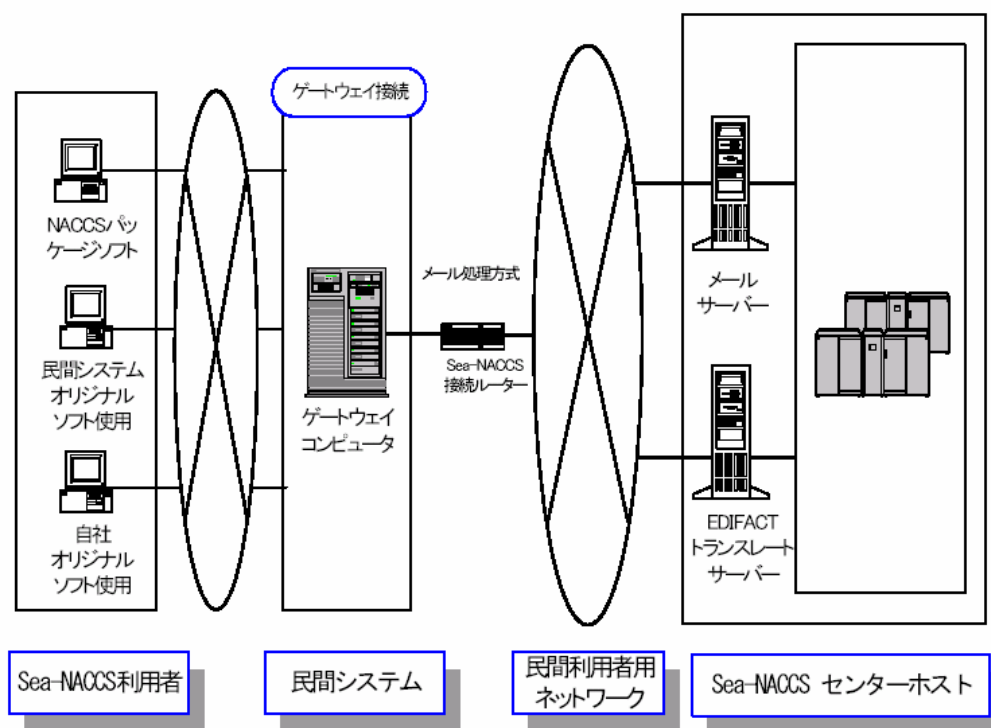
3) 等の連携により国際物流におけるEDIが進展すると考えられます。

注1 TEDI (Trade Electronic Data Interchange) 貿易金融EDIシステム

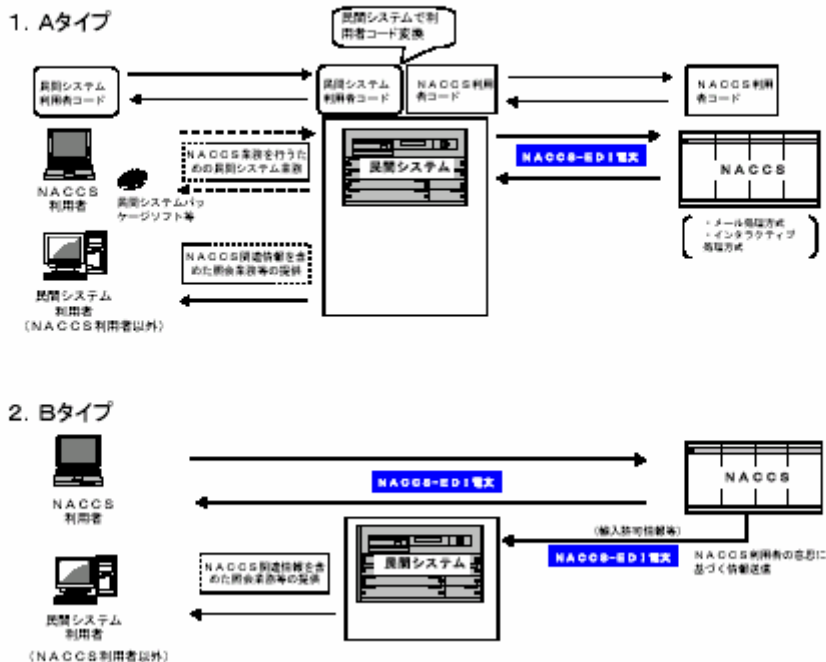
注2 BOLERO (Bill of Lading Electronic Registry Organization)
国際的な貿易金融に関する手続書類を電子化するためのインターネットを利用した、企業間電子データ通信サービスです。

注3 POLINET (Port Logistic Information Network) 船社/海貨/検量/検査業者による港湾EDI

図 1-1 Sea-NACCS と民間システムとの接続イメージ図



NACCSと貿易関連手続の電子化に係る民間システムとの連携概念図



9. 最後に

2003年（平成15年）7月17日に各府省情報化統括責任者（CIO）連絡会議が開催され、「電子政府構築計画」として決定されました。そのなかにおいて、具体的な施策の取組としての一つに「輸出入・港湾手続きのワンストップ・サービスについて、最適化を図るとともに、手続きの簡素化に関する国際条約の締結について早急に検討し、」とうたわれている。インターネットの出現によりEDIの世界も大きく様変わりをはじめております。輸出入通関分野においても、過去は閉域的なネットワーク構成であったNACCSがインターネット接続も可能となり、JETRASやCuPESにおいてもインターネット利用が可となっております。今後の問題としてはやはりセキュリティ対策だと思います。インターネットの特性を生かしセキュリティを万全にし、安心して使いやすいシステムが構築されることにより尚一層輸出入通関分野におけるEDI化が進展してゆくと思います。NACCSを利用した関税・消費税等の納付についてもインターネット等を利用して電子的に納付できるようにと、NACCSとマルチペイメントネットワーク（注）接続が検討されております。

電子政府の構築にとともないますます輸出入通関分野におけるEDI化は進展してゆくでしょう。我々、国際物流に携わるものにとっては避けて通れない問題を含んでおります。これからの動向に注目してゆきたいと思います。

(注) マルチペイメントネットワーク

「マルチペイメントネットワーク」とは、官公庁、地方公共団体及び民間企業等の収納機関と金融機関等を通信回線で結び、公共料金等（電話・ガス等の料金や税金）がインターネット等を通じてパソコン、携帯電話、ATM等の各種チャネルを利用することにより金融機関に納付された時に当該納付情報が金融機関から収納機関に通知されるサービスを提供しているものであり、日本銀行、官公庁及び金融機関等が参加している「日本マルチペイメントネットワーク推進協議会」により仕様が検討され、「日本マルチペイメントネットワーク運営機構」により平成13年10月から運用が開始されている。

参考資料

- * 海上運送貨物電算関係税関関連業務事務取扱要領（日本関税協会発行）
- * EDIFACTによるEDIシステムの導入（港湾物流情報システム協会）
- * 次期海上システムEDI基本仕様（海上システム開発推進協議会）
- * 電子政府の総合窓口（<http://e-gov.go.jp/>）
- * 独立行政法人通関情報処理センター（<http://www.naccs.go.jp/>）
- * 貿易管理オープンネットワーク（JETRAS）
（<http://www.meti.go.jp/policy/jetras/ejetraaj.html>）
- * 税関手続申請システム（CUPES）（<http://www.cupes.jp/>）
- * 港湾EDIシステム（http://www.wave.or.jp/PortEDI_main.html）
- * 税関ホームページ（<http://www.customs.go.jp/>）
- * netNACCS説明会資料

（富澤正道）

UN/CEFACT 勧告一覧表

Rec.No.	Name	Name (in Japanese)	Doc.No. (Issued Date)
1・2	United Nations Layout Key for Trade Documents	貿易書類のための国連レイアウトキー	TRADE/WP.4/137 (March, 1981)
3	ISO Country Code for Representation of Names of Countries	ISO 国名コード	ECE/TRADE/201 (January, 1996)
4	National Trade Facilitation Organs; Arrangements at the national level to coordinate work on facilitation of trade procedures	各国貿易手続簡易化機関—貿易手続簡易化作業調整のための国レベル組織の設立	TRADE/WP.4/INF.33;TD/B/FAL/INF.33 (September, 1974)
5 改訂版	Abbreviations of INCOTERMS; Alphabetic code for Incoterms 2000	インコタームズ：貿易条件略号	TRADE/CEFACT/2000/10 (March, 2000)
6	Aligned Invoice Layout Key for International Trade	貿易のための統一インボイスレイアウトキー (第2版)	ECE/TRADE/148 (September, 1983)
7	Numerical Representation of Dates, Time and Periods of Time	日付・時間・期間の数字表記法	TRADE/WP.4/INF.108;TD/B/FAL/INF.108 (October, 1988)
8	Unique Identification Code Methodology (UNIC)	単一識別コード	TRADE/WP.4/INF.119;TD/B/FAL/INF.119 (January, 1992)
9	Alphabetic Code for the Representation of Currencies	通貨表示のための英字コード	ECE/TRADE/202 (January, 1996)
10	Codes for Ships' Names	船名コード	TRADE/WP.4/INF.52;TD/B/FAL/INF.52 (February, 1978)
11	Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods	危険物の国際輸送書類の問題	ECE/TRADE/204 (January, 1996)
12	Measures to Facilitate Maritime Transport Documents Procedures	海上運送証券の手続簡易化策	TRADE/WP.4/INF.123 (June, 1993)

1 3	Facilitation of Identified Legal Problems in Import Clearance Procedures	輸入通関手続上の法律問題の簡易化	TRADE/WP.4/INF.62;T D/B/FAL/INF.62 (March, 1979)
1 4	Authentication of Trade Documents by Means other than Signature	署名以外の方法による貿易書類の認証	TRADE/WP.4/INF.63;T D/B/FAL/INF.63 (March, 1979)
1 5	Simpler Shipping Marks	簡易化荷印 (第2版)	TRADE/WP.4/INF.119 (May, 1992)
1 6 改訂版	Code for Ports and Other Locations (UN/LOCODE)	港・地名コード	ECE/TRADE/205 (January, 1996)
1 7	PAYTERMS : Abbreviations for Terms of Payment	支払条件の略号	ECE/TRADE/142 (March, 1982)
1 8 改訂版	Facilitation Measures related to International Trade Procedures	貿易手続簡易化方策 (第2版)	TRADE/CEFACT/2001 /18 (March, 2001-A)
1 9 改訂版	Code for Modes of Transport	輸送モードコード	TRADE/CEFACT/2001 /19 (March, 2001-A)
2 0 改訂版	Codes for Units of Measurement used in International Trade	貿易に使用される数量単位コード	TRADE/CEFACT/2001 /20 (March, 2001-A)
2 1 改訂版	Codes for Passengers, Types of Cargo, Packages and Packing Materials with Complementary Codes for Package Names	船客、貨物形態/荷姿/包装材料コード	TRADE/CEFACT/2001 /21 (March, 2001-Noted)
2 2	Layout Key for Standard Consignment Instructions	標準輸送指図書のためのレイアウトキー	ECE/TRADE/198 (March, 1989)
2 3	Freight Cost Code	輸送費諸掛コード	ECE/TRADE/170 (March, 1990)
2 4 改訂版	Harmonization of Transport Status Codes	輸送ステータスコードの統一	TRADE/CEFACT/2001 /22 (March, 2001-Noted)
2 5	Use of the UN/EDIFACT	UN/EDIFACT の使用	TRADE/WP.4/R.1079/R ev.1 (September, 1995)
2 6	The Commercial Use of Interchange Agreements for Electronic Data Interchange	電子データ交換に関する交換協定書の商的使用	TRADE/WP.4/R.1133/R ev.1 (March, 1995)

27	Pre-Shipment Inspection	船積前検査の廃止	ECE/TRADE/237 (June, 1999) 99年3月採択
28 新勧告	Codes for Types of Means of Transport	輸送手段のタイプコード	TRADE/CEFACT/2001/23 (15 January, 2001-A)
29			
30 未採択	Harmonized Commodity Description and Coding System for the Coding of Goods and Commodities	物品と商品のコーディングに関する商品の説明及びコード化統一規則	TRADE/CEFACT/2000/12 (March, 2000)
31	Electronic Commerce Agreement	電子商取引協定書	TRADE/CEFACT/2000/25 (March, 2000)
32 新勧告	E-Commerce Self-Regulatory Instruments (Codes of Conduct)	電子商取引のための行動規範	TRADE/CEFACT/2001/14 (March, 2001)

UNSMs (国連標準メッセージ) 開発経緯一覧表

Msg. Type	Message Name Directory Number	D.01B	D.01C	D.02A	D.02B	D.03A	D.03B
	Status	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
	Issued Year-Month	01.09	01.11	02.08	03.02	03.06	04.01
APERAK	Application error and acknowledgement Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
AUTHOR	Authorisation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
AVLREQ	Availability request - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
AVLRSP	Availability response Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
BALANC	Balance Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
BANSTA *	Banking Status Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
BAPLIE	Bayplan/Stowage plan occupied and empty location Msg	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
BAPLTE x	Bayplan/Stowage plan total numbers Message	UNSM x	UNSM x	UNSM x	UNSM x	UNSM x	UNSM x
BERMAN	Berth management Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
BMISRM	Bulk marine inspection summary report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

BOPBNK	Bank transaction & portfolio transaction report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
BOPCUS	Balance of payment customer transaction report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
BOPDIR	Direct Balance of Payment Declaration Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
BOPINF	Balance of Payment Information from Customer Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
BUSCRD	Business Credit Report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CALINF	Vessel Call Information Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CASINT	Request for legal administration action in civil proceedings Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CASRES	Legal administration response in civil proceedings Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CHACCO	Chart of Accounts Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CHAMAP	Chart of Mapping Message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD

CLASET	Classification Information Set Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CNTCND	Contractual Conditions Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COACSU	Commercial Account Summary Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COARRI	Container discharge/loading report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CODECO	Container gate-in/gate-out report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CODENO	Permit expiration/clearance ready notice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COEDOR *	Transport equipment stock and profile report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COHAOR	Container special handling order Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COLADV	Advice of a Documentary Collection Message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
COLREQ	Request for a documentary collection Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COMDIS	Commercial Dispute Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONAPW	Advice on Pending Works Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

CONDPV	Direct Payment Valuation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONDRA	Drawing Administration Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONDRO	Drawing Organization Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONEST	Establishment of Contract Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONITT	Invitation to Tender Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONPVA	Payment Valuation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONQVA	Quantity Valuation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONRPW	Response on Pending Works Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONTEN	Tender Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CONWQD	Work Item Quantity Determination Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COPARN	Container Announcement Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COPAYM	Contributions for payment Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COPINO	Container Pre-notification Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COPRAR	Container Discharge/Loading Order Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

COREOR	Container Release Order Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COSTCO	Container Stuffing/Stripping Confirmation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
COSTOR	Container Stuffing/Stripping Order Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CREADV *	Credit advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CREEXT *	Extended credit advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CREMUL *	Multiple Credit Advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CURRAC	Current Account Message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
CUSCAR	Customs cargo report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CUSDEC	Customs declaration Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CUSEXP	Customs Express Consignment Declaration Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CUSPED	Periodic Customs Declaration Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CUSREP	Customs conveyance report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
CUSRES	Customs response Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DATRAK	Data tracking message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD

DEBADV *	Debit advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DEBMUL *	Multiple Debit Advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DEBREC	Debts Recovery Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DELFOR *	Delivery Schedule Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DELJIT *	Delivery Just-in-time Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DESADV *	Despatch advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DESTIM *	Equipment Damage & Repair Estimate Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DGRECA	Dangerous goods recapitulation message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DIRDEB *	Direct Debit Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DIRDEF	Directory Definition Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DMRDEF	Data Maintenance Request Definition Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DMSTAT	Data Maintenance Status Report/Query Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCADV	Documentary Credit Advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

DOCAMA	Advice of an Amendment of a Documentary Credit Msg.	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCAMI	Documentary Credit Amendment Information Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCAMR	Request for an Amendment of a Documentary Credit Msg.	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCAPP	Documentary Credit Application Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCARE	Response to an Amendment of a Documentary Credit Msg	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCINF	Documentary Credit Issuance Information Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
ENTREC	Accounting Entries Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
FINCAN	Financial Cancellation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
FINPAY *	Multiple interbank funds transfer message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
FINSTA	Financial Statement of an account message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
GENRAL	General purpose message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

GESMES	Generic Statistical Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
HANMOV	Cargo/Goods handling and movement Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
ICASRP 	Insurance Claim assessment and reporting message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
ICASRQ	Loss Assessment Request Message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
ICNOMO	Insurance claims notification message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
ICSOLI *	Insurance claim solicitor's instruction message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFCSUM	Forwarding and Consolidation Summary Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTCCA	Forwarding and transport shipment charge calculation Msg	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTDGN	Dangerous Goods Notification Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTFCC	International transport freight costs & other charges Msg.	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTIAG x	Dangerous Goods List Message	UNSM x	UNSM x	UNSM x	UNSM x	UNSM x	UNSM x

IFTICL	Cargo insurance claims message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMAN	Arrival Notice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMBC	Booking confirmation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMBF	Firm booking Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMBP	Provisional booking Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMCA	Consignment Advice message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMCS	Instruction contract status message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMIN	Instructions Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTRIN	Forwarding and transport rate information Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTSAI *	Forwarding and transport schedule & availability Info Msg	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTSTA	International Multimodal Status Report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTSTQ	International Multimodal Status Request Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

IHCEBI	Health insurance eligibility & benefits inquiry & response - Interactive	UNSM +	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IHCLME	Healthcare claim or encounter request & response - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IMPDEF	EDI implementation guideline definition message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INFCON	Infrastructure condition message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INFENT	Enterprise accounting information Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INSDDES	Instruction to despatch message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INSPRE	Insurance Premium Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INSREQ	Inspection Request message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INSRPT	Inspection Report message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INVOIC	Invoice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INVRPT	Inventory Report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IPPOAD	Insurance policy administration message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IPPOMO	Motor Insurance Policy Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

ISENDS *	Intermediary system enablement or disablement message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
ITRGRP	In-transit Groupage	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
ITRRPT *	In-transit Report Detail Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
JAPRES	Job Application Result Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
JIBILL	Joint Interest Billing Report	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
JINFDE	Job Information Demand Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
JOBAPP	Job Application Proposal Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
JOBCON	Job Order Confirmation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
JOBMOD	Job Order Modification Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
JOBOFF	Job Order Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
JUPREQ *	Justified payment request message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
LEDGER	Ledger message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
LREACT	Life reinsurance activity message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
LRECLM	Life reinsurance claims Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

MEDADR	Medical adverse drug reaction message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
MEDAUT	Medical pre-authorisation message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
MEDPID	Person identification Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
MEDPRE	Medical Prescription Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
MEDREQ	Medical Service Request Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
MEDRPT	Medical Service Report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
MEDRUC	Medical Resource Usage & Cost Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
MEQPOS	Means of transport and equipment position message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
MIGRPT	Message implementation guide (MIG) report	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
MOVINS	Stowage Instruction Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
MSCONS	Metered services consumption report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
ORDCHG	Purchase Order Change Request Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

ORDERS *	Purchase Order Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
ORDRSP *	Purchase Order Response Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
OSTENQ	Order Status Enquiry Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
OSTRPT	Order status report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PARTIN	Party Information message (Trading partner profile data)	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PASREQ	TT&L, Product Application Status Request - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PASRSP	TT&L, Product Application Status Response - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PAXLST	Passenger List Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PAYDUC	Payroll Deduction Advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PAYEXT *	Extended payment order Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PAYMUL *	Multiple payment order Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PAYORD *	Payment order Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PCPRDR	Property and Casualty Property Damage Report	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD

PRICAT	Price/sales catalogue Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PRIHIS	Pricing history Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PROCST	Project Cost Reporting Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PRODAT 	Product data message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PRODEX	Product Exchange Reconciliation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PROINQ	Product Inquiry Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PROSRV	Product service message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PROTAP	Project Tasks Planning Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
PRPAID	Insurance Premium Payment Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
QUALITY *	Quality data Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
QUOTES	Quote Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RDRMES	Raw Data Reporting Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
REBORD	Reinsurance Bordereau message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RECADV *	Receiving Advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RECALC	Reinsurance Calculation message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RECECO	Credit Risk Cover Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RECLAM	Reinsurance Claims Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

RECORD	Reinsurance core data message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
REGENT	Registration of enterprise Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
REINAC	Reinsurance account	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
RELIST	Reinsured objects list message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
REMADV	Remittance advice message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
REPREM	Reinsurance Premium message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
REQDOC	Request for Document Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
REQOTE	Request for quote Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RESETT	Reinsurance Settlement Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RESMSG	Reservation Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RESREQ	Reservation Request - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RESRSP	Reservation Response - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RETACC	Reinsurance Technical Account Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RETANN*	Announcement for return message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RETINS	Instruction for returns message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
RPCALL	Repair call message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

SAFHAZ	Safety and Hazard Data Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SANCRT	Int'l movement of goods governmental regulatory Msg.	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SKDACK	Schedule acknowledgement - interactive message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
SKDREQ	Schedule request - interactive message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SKDUPD	Schedule update - interactive message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SLSFCT	Sales Forecast Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SLSRPT	Sales Data Report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SOCADE	Social Administrative Declaration Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SSCLDE	Social Security Claim Decision	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
SSDREQ	Social Security Data Request	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
SSIMOD	Modification of Identity Details Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SSRECH	Worker's Insurance History Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

SSREGW	Notification of Registration of a Worker Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
STATAC	Statement of account Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
STLRPT	Settlement transaction reporting message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SUPCOT	Superannuation Contributions Advice Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SUPMAN	Superannuation Maintenance Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
SUPRES	Supplier Response Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
TANSTA	Tank Status Report Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
TAXCON	Tax Control Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
TESTEX	Test message explicit mode	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
TESTIM	Test message implicit mode	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
TINREQ	Tourism information request message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD

TINRSP	Tourism information response message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
TIQREQ	TT&L, Information Inquiry Request - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
TIQRSP	TT&L, Information Inquiry Response - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
TPFREP	Terminal performance message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
TRADES	Traffic or Travel Description Definition	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
TRADIN	Traffic or Travel details of individual traveller	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
TRAILS	Traffic or Travel Route Guidance & Planning message	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
TRALOC	Traffic or Travel Location Definition	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
TRAREQ	Traffic or Travel Information Request	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
TRAVAK	Traffic or Travel information acknowledgment	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD

TRAVIN	Traffic or Travel Situation Information	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD	MiD
TSDUPD	Timetable static data update - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
TUPREQ	TT&L, Data update request message Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
TUPRSP	TT&L, Data update response message - Interactive	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
UTILMD	Utilities master data message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
UTILTS	Utilities time series message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
VATDEC	Value Added Tax Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
VESDEP	Vessel Departure Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
WASDIS	Waste Disposal Information message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
WKGRDC	Work Grant Decision Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
WKGRE	Work Grant Request Message	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
	Numbers of Messages in the Directory	207	207	207	207	207	207
	Directory Number/Version	D.01B	D.01C	D.02A	D.02B	D.03A	D.03B

	UNSM:United Nations Standard Message (newly added)	+1					
	MiD :Message in Development	27	27	27	27	27	27
	UNSN Messages marked for deletion	2	2				

変更指示符号：

プラス符号 (+) 追加

アスタリスク (*) 構造の変更

縦棒 (|) 説明、注釈、機能に関するテキストの変更

文字 x (x) 削除記号

文字R® 構造が完全に組み替えられたメッセージ

索引

A	
Academic Advisory Board	20
ACE (Automated Commercial Environment)	2
ADR	9
ADR 提供者の責任	73
ADR 前置主義	75
AFACT LG	17
ANSI X12 標準	31
application service	119
B	
Bolero.net	2
C	
Commission on Commercial Law and Practice	20
cross-border な紛争	67
CSI (Container Security Initiative)	8
C-TPAT	109
C-TPAT (Customs-Trade Partners Against Terrorism)	8
C-TPAT Validation Program	8
CuPES (Customs Procedure Entry System)	6
Customs and Border Protection (CBP)	8, 110
D	
Department of Homeland Security	8
Draft ICC eTerms 2004	20
Draft ICC Guide to electronic contracting	20
DTTN (Digital Trade & Transportation Network) 構想	2
E	
ebMS (Messaging Service)	5
eBusiness ビジョン 構想	19
eBusiness プロジェクトの技術的枠組み	20
ebXML	16
ebXML TPA (Draft V1.0)	22
ebXML イニシアティブ	21

ebXML 取引当事者協定書 (ebXML Trading Partner Agreement)	21
ebXML の実装状況	5
EC (欧州共同体)	67
ECE/CTIED(貿易・産業・企業拡大委員会)	18
ECOM プロジェクト	4, 5
EDIFICE	16, 21
EDI 交換協定書の商業的使用に関する勧告(勧告第26号)	21
EDI サービス用 TPA モジュール	23
EDI セミナー	10
eJapan 推進委員会	6
ESIA	16
	G
G7 イニシアチブ	5
G7 申告フォーマットの標準化	9
green lane	8
	H
Hard Law/Soft Law	20
high security seal	112
	I
ICC	18
	J
JEDIC (EDI 推進協議会)	4
JEITA	5
JETRAS	9
	L
LG 第8回会議	20
LG に課せられた任務	11
	M
Manifact	107
	N
N. American LG	17
netNACCS	9
	O
OASIS (構造化情報標準促進団体)	21

ODR	9
ODR 勧告案 (Rev.7)	13
ODR 勧告案 (Rev.8)	13
ODR 勧告案 (Rev.16)	13
OECD	18
P	
POLINET	3
R	
RosettaNet	5, 16
RosettaNet TPA	21
RosettaNet TPA (V01.00)	23
RosettaNet TPA (V02.00)	23
RosettaNet TPA (最新版)	23
S	
smart container	109, 112
Smart, Secure C-TPAT Container	8
SMEs (中小企業)	1
T	
TEDI (TEDIANET)	2
TEDI と NACCS 連携	2
TOBI (Tradelink, Otto, Bolero Interface) プラットフォーム	2
TPA (Draft V0.2)	22
U	
UBAC: Unified Business Agreements and Contracts	14, 19
UN/CEFACT の「統一ビジネス協定書および契約書」プロジェクト	14
UN/CEFACT の eBusiness プロジェクト	14
UN/CEFACT の作業計画	20
UN/EDIFACT	21, 84
UN/EDIFACT 標準	5, 31
UN/TDID	21
UNCITRAL	18
UNCITRAL の「電子署名に関するモデル法」	12
UNCTAD	18
W	
wait-and-see attitude	118
WCO	5

	X	
XML/EDI		3, 5
XML サービス用 TPA モジュール		23
	い	
一応の証拠 (prima facie evidence)		30
一般消費者の電子商取引参加		67
一般消費者保護		68
一般取引条件 (General Terms and Conditions)		26
インターネット EDI		4
インターネット EDI (ebXML)		1
インターネット横浜港ポータルサイト		7
	う	
運用上の要件 (Operational Requirement)		31
	お	
オンライン紛争処理 (ODR)		13
	か	
確定証拠 (conclusive evidence)		30
間接的損害 (indirect damage)		32
管理組織		18
	き	
強行法規		82
共通電子申告フォーマット		5
記録および保存 (Recording and Storage)		26
	け	
契約の等価物		14
原本 (original)		28
	こ	
更改 Sea-NACCS		9
港湾物流業界		2
港湾物流情報化 PF 構築構想		3
港湾物流情報化懇談会		4

港湾物流情報システム協会	2
港湾物流情報プラットフォーム	3
港湾物流における EDI の効果的導入について	10
国際私法(International private law)	17
国連勧告26号	16
国連勧告31号「電子商取引協定書」	12, 15
国連勧告32号「行動規範」	12
国連法務局(OLA)	20
コラボレーション XML/EDI	5
コラボレーションプロトコルアグリーメント (CPA)	22
コラボレーションプロトコルプロファイル (CPP)	22
さ	
サービスプロバイダーに関する責任	31
サービスプロバイダーに関する費用負担	31, 33
裁断型	72
し	
塩川イニシアチブ	6
自動調停型	77
受信確認 (confirmation of Receipt)	24, 29
小額な紛争	67
証拠能力 (admissible)	28
承諾の確認 (confirmation of acceptance)	24
商売上 comply	113
消費者保護	69
書面 (in writing)	28
書面性	69
処理 (Processing)	29
書類 (writing)	28
シングルウィンドウの稼働状況	6
新仲裁法の制定	9
せ	
税関手続申請システム (CuPES)	9
政策グループの報告	18
責任 (Liability)	31
セキュリティ (Security)	27
絶対的秘匿性 (absolute confidentiality)	27

専属管轄権 (sole jurisdiction)	33
そ	
総合窓口サイト(ポータルサイト)	68
損害賠償の制限	31
損害保険業界の EDI 化への取り組み	9
ち	
知的所有権	18, 19
知的所有権に関する UN/CEFACT の指針	19
仲裁機関との合同によるシンポジュームの開催	14
仲裁機関等へのアクセスの向上	71
仲裁機関の充実	71
仲裁人の育成	71
仲裁人の確保	71
調整型	72
懲罰的損害 (exemplary damage)	32
て	
データ保護(Data protection)	17
データログ (Data Log)	25
適用法 (Applicable Law)	33
デジタル署名 (Digital Signature)	25, 29
電子エージェント	14
電子情報交換協定書(electronic information exchange agreement)	23
電子署名 (Electronic Signature)	25, 28
電子署名のクロスボーダー	12
電子請求(Electronic billing)	17
電子納税(Electronic tax filing)	17
電子ビジネスコラボレーション	9
電子メール等による仲裁合意	69
と	
当事者 (Parties)	24
特別損害 (special damage)	32
取引当事者協定書 (Trading Partner Agreement: TPA)	21
取引当事者プロフィール (Trading Partner Profile: TPP)	22
取引標準モデル	119
な	
ナショナルリポジトリ	5

	に	
日本政府の電子化計画		3
認証機関と契約する場合のモデル条項		12
	は	
バーチャル・モデルアグリーメント		13
賠償責任保険付保		73
派生的損害 (consequential damage)		32
発効日 (Effective Date)		24
	ひ	
非開示協定書 (NDA)		23
ビジネスコラボレーションフレームワーク (BCF)		19
秘密保持および第三者 (Confidentiality and Third Party)		27
	ふ	
不可抗力		32
付随的損害 (incidental damage)		32
船会社から見た EDI の現状と課題		10
プロバイダーに関する責任		32
紛争処理 (Dispute Resolution)		33
	へ	
米国新通商法		107
ベーシック XML/EDI		5
	ほ	
貿易簡易化(Trade Facilitation)		18
貿易金融(ボレロ)の現状		10
貿易金融 EDI		3
貿易金融 EDI の活用事例		2
法廷外紛争処理(ADR)		13
法的問題に関する一般条項 (GLP)		23
ポータルサービス用 TPA モジュール		23
本協定の終了 (Termination)		33
	ま	
マルチペイメントネットワーク		7
	む	

無効規程の波及切断 (Severability)	34
め	
メタタグ	14
も	
目的と範囲 (Object and Scope)	25
モデル EC 協定書 (勧告第31号)	21
よ	
用語の定義 (Definition of Terms)	24
横浜港コンテナ貨物情報システム	7
横浜港埠頭公社	8
り	
流通性(Negotiability)	17
わ	
ワンストップサービス	9

本協会の事業は、経済産業省、日本自転車振興会、日本財団、日本貿易振興機構からの資金援助、関係業界からの寄付金および賛助会費ならびにコード事業収入によって行われています。

本書は日本財団の補助金により作成したものです。

禁 無 断 転 載

平成 15 年度 国際貿易における EDI 化調査特別委員会報告書
—国際貿易分野における EDI の効果的導入に関する調査研究—

平成 16 年 6 月 JASTPRO 刊 03-18

発行所 財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会
(ジャストプロ)

東京都中央区八丁堀 2 丁目 29 番 11 号

八重洲第五長岡ビル 4 階

TEL : 03 (3555) 6031

E-mail: jastpro@jastpro.or.jp