

平成 16 年 度

港湾手続標準化・簡素化に関する特別委員会報告書
—IMO/FAL 条約の港湾手続標準化・簡素化に関する調査研究—

平成 17 年 3 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. 国連欧州経済委員会（UNECE）の勧告第 18 号「貿易手続簡易化方策」は、貿易取引を従来のように一国における輸出と輸入に分けて考えるのではなく、輸出国（生産国）の生産の段階から輸出、貨物の運送、保険および金融関係の手続を経て、輸入国（消費国）における輸入、販売、消費者に至るまで、複数国の国境を越えた一連の貿易取引、すなわち全体的な一個の有機体の構成として捉えています。このようなトレードチェーン（グローバルサプライチェーン）という見地から、貿易手続簡易化の主たる目的は、①「モノ」と「情報」の流れを円滑・迅速にすること、②誤謬をなくすこと、③手続を取引と輸送の要求により密接に関連付けること、④必要情報を最小限にすること、⑤避けがたい公的な管理その他の干渉による遅延をできるだけ小さくすること、の 5 項目に要約することができます。また、勧告第 18 号は、貿易手続簡易化に関連して、①国際民間航空機関（ICAO）の「国際民間航空に関する条約」（Convention on International Civil Aviation, 1944）〔略称：ICAO 条約、2000 年 8 月 30 日現在、締約国 101 カ国〕、②国際海事機関（IMO）の「国際海上交通の簡易化に関する条約」（Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965）〔略称：FAL 条約、2005 年 1 月現在、締約国 100 カ国〕、および③世界税関機関（WCO）の「コンテナに関する税関条約」（Customs Convention on Containers, 1972）〔略称：CCC 条約、2004 年 8 月 13 日現在、批准国 30 カ国〕が多くの標準規定や勧告規定を設けていることを挙げて、高く評価しています。

2. (財)日本貿易関係手続簡易化協会は昨年 3 月 9 日、「e-Japan 重点計画特命委員会」に「輸出入・港湾手続のワンストップ化について」の意見を提出しましたが、この中で、①「ワンストップサービス・シングルウインドウシステム」を実現するためには、輸出入・港湾諸手続全般を見直し、必要最小限に絞って電子化すべきであり、すべての利用者に対する負担を極力抑えるようにすることが不可欠であること、②わが国の FAL 条約批准を契機に輸出入・港湾手続の申請プロセスを抜本的に見直し、不必要な手続の撤廃や必要な手続についても、申請者の負担軽減方法を検討することにより手続の簡易化、情報の共有化を推進すること、③行政関係手続の電子化に関して、公平な料金問題を検討すること、④全体の電子化率向上のために、「シングルウインドウシステム」への中小企業の参加を促進する方策を検討すること、⑤港湾におけるセキュリティ問題が大きく取り上げられていますが、手続簡易化を疎かにすることなく、また効率的なセキュリティシステムのためにも諸手続のより一層の電子化を図るべきこと、⑥申請の電子化に関して UN/EDIFACT 等の国際規格を使用すること等の提言がなされています。

3. 現在、我々が進めている貿易手続の標準化・簡素化は、いうまでもなくグローバル市場における情報通信技術（ICT）を駆使した最適ビジネスプラクティスを追求する貿易構造改革の推進です。我が国を含めて先進諸国の主要企業はグローバル市場において厳しい競争にさらされてい

ます。特に、近年における貿易量の増大、コンテナ船の大型化、ICTの進歩などを背景に、グローバルサプライチェーンが展開されていますが、このような状況の下に主要港湾の物流拠点（在庫、加工、販売など）としての機能が重要視されています。申告書類など港湾手続の標準化・簡素化を促進することは、港湾物流の効率化のみならず、我が国の港湾の国際競争力の向上に資するものであり、ひいてはグローバルビジネスにおける我が国企業の競争力強化につながるものです。船積書類その他の貿易関係書類の多くは、国連のUN L K (UN Layout Key) に基づいて標準化・簡素化されていますが、我が国の諸港における船舶入出港手続および関連書類を国際標準に合致させることが望ましいので、当特別委員会は、平成16年度の事業計画として、FAL条約が推進している手続・書類の簡素化を我が国へ円滑に導入するために必要な諸条件の調査に取組みました。

4. これまで国際貿易は通信、運送、保険、銀行などの業界に支えられて発展してきましたが、また貿易取引の拡大と貨物量の増大にともなって関連業界も激しい競争の下に合理化を進めながら発展してきました。1970-80年代に入って急激なドル安・円高、欧米における保護貿易主義の台頭、自由貿易地域の拡大などの要因が、主要企業の海外における生産・販売拠点の展開に拍車をかけて、貿易取引は従来の輸出入取引から、グローバルベースの企業内貿易、さらに産業内貿易へと変化しました。近年になってグローバルサプライチェーンに大きな注目を集めている背景には、1990年代における大競争時代の到来による企業間競争の激化と、ICTの飛躍的な進歩があります。現代の大競争時代では、コスト、品質、スピードにおいて過酷なまでの競争に勝ち残らなければならないのです。

5. 大競争時代に入って、多くの産業におけるグローバル競争はグローバル効率化と現地適合理化の同時達成を巡ってますます激化しており、それを実現するシステム間の競争の様相を強めています。このような動きの中で、企業はそのグローバルビジネス拠点の再配置を進めています。近年の一般的傾向としては、川上活動（輸出国または生産国における調達、製造）の標準化に基づくグローバル効率化と川下活動（輸入国または消費国における販売、サービス）のカスタム化を伴う現地適合理化が進められていますが、また、川中活動（最終組立て加工・保管・流通センター機能）の拡充が起きています。グローバルサプライチェーンマネジメント（SCM）は、原則的には国内のSCMと変わりありませんが、多数の国境を越えるので、関係各国の政治的、経済的、文化的な諸要因の影響を受け、実施が難しくなります。現代の競争システムの特徴は、多品種・多仕様・大量生産を実現するシステム間競争です。正確な販売予測と納期短縮の同時追求は、生産部門と販売部門の個別的な対応では難しいので、様々な関連部門間の密接な連携が不可欠になります。このような多次元的競争においては、自社単独または自社グループだけの努力には限界があるので、自社組織内だけでなく、サプライヤー、物流業者、運送業者、販売業者などの外部組織間の密接な連携が要請されます。また、グローバルSCMの場合、自然災害、政変、テロな

どの突発的事件や事故に対して脆弱なシステムとなり易く、9.11 テロ事件がそれを実証した通りです。今後は、少なくとも、中核的な部品、コンポーネンツなどのグローバルサプライチェーンについては、複数の SCM をパラレルに構築することを検討する必要があります。グローバルサプライチェーンの展開では、各国における港湾の役割（保管・流通拠点）、港湾の手続簡素化とセキュリティ強化が重要な課題と考えられます。その意味で、FAL 条約や港湾セキュリティなどによる港湾手続の標準化・簡素化が不可欠になります。

6. 本報告書の第 1 章「海運業（コンテナ船ビジネス）の現状と港湾」および第 2 章「アジア地域の港湾の躍進と我が国港湾の競争力向上を目指して」では、我が国の主要港湾の国際的地位の低下を指摘し、国際貿易における港湾の活性化の可能性とその条件を指摘しています。貿易の拡大、貨物量の増大に伴って船型の大型化が進みました。大型コンテナ船を各航路で多数の港に寄港させることは経済的に不利であるだけでなく、航海日数が延びて競争上も不利になります。そこでハブ港構想が浮上し、大型コンテナ船の寄港地をハブ港に絞り、その他の港はフィーダー船でカバーするという輸送形態が一般化してきました。かつて日本が世界の生産工場であった時代には、世界の海上貨物輸送量の 4 分の 1 は日本の港で積卸しされていましたが、現在は、日本の貨物だけでは大型コンテナ船の直接寄港が正常化できない状況になってきています。しかし、船社によりハブ港として選択されるならば、トランシップ貨物の増大により、自国貨物を上回る貨物量を確保できることになり、港湾の活性化を促進できます。2004 年に主要なハブ港における混雑とその配船に与えた影響から、各船社は一極集中化の危険を実感しているので、日本の諸港が香港、上海その他の主要港をバックアップするハブ港として認知される良い機会と考えられます。船社の選択基準として、①港湾設備の充実、②コスト競争力、③手続の簡素化が考えられますが、日本の場合には、手続簡素化を追求することと、これに関連して料金の引き下げを進めることが必要です。この点において、現在 FAL 条約の批准を進めていることは高く評価できますが、FAL 条約対象の船舶の入出港手続に加えて、それ以外の入港前手続についても簡素化、電子化の努力を継続することが必要です。特に、わが国の港湾業務の電子化達成のための最も有効な方策として、国による制度の義務化を示唆しています。

7. 第 3 章「IMO と FAL 条約」は、FAL 条約の概要説明と我が国における FAL 条約批准後の船舶入出港手続きの簡素化について提言をしています。FAL 条約では、船舶の入港、停泊および出港に関する手続及び書類の簡素化を規定していますが、船舶の入港に際しては、入港前に各種の手続及び書類が必要になります。また FAL 条約に則り、現行手続の見直しが必要となります。これらの手続の見直しに関して、民間業者の視点から改善の要望を述べました。第 4 章「物流インフラの整備（更なる貿易手続の簡素化・標準化）」は、我が国の港湾物流のインフラ整備状況について、①わが国港湾におけるフルオープン化、諸手続の簡素化・電子化などの現状、②輸出入・港湾手続関連業務、③港湾物流プラットフォーム構築、④船積書類の EDI 化、⑤電子タグ／

シール活用による海上コンテナの輸送・管理システムへの取組み、及び⑥国内外のIT化への動きなどの問題を取り上げて詳細に述べています。第5章「我が国の港湾手続き」は外航船舶の入出港手続きを中心に詳細な説明をしています。我が国における外航船舶の入出港時に関わる官庁は、海上保安庁、港湾管理者、検疫所、税関、入国管理事務所であり、港湾諸手続きは法律の規定に基づく手続き、及び諸官庁の業務の円滑な遂行のために要請される手続きがあります。また、入港前、入港時、出港時とで複数の手続きがありますが、これらの問題についても取り扱っています。港湾における手続きの標準化・簡素化に加えて、近年、セキュリティ強化が重要課題になっています。第6章「セキュリティの強化―米国の措置―への対応」では、主として米国税関・国境警備局による①C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)、②マニフェスト情報事前申告制度、③海上コンテナ安全対策 (CSI : container security initiative)、④ACE (Automated Commercial Environment)、⑤スマートコンテナプログラム、および⑥WCOの動向について報告しています。第7章「港湾手続きにおける決済面の簡易化の状況」では、①海上貨物の輸出入通関手続きで求められる決済機能、②関税・消費税の納付、特にマルチペイメントネットワーク (MPN) 及び MPN を使った電子納付業務の流れ、③港湾諸掛の支払についてユニークな提言を行っています。

8. FAL 条約は2005年の第162回通常国会で承認、本年秋頃に発効予定です。この条約に関して、わが国は他の海運先進国に対する約40年の遅れを取り戻さなければなりません。この条約の締結に合わせて、条約に沿った船舶の入出港手続きの標準化・簡素化の作業が進められています。本報告書に収録されている調査研究成果が、貿易・港湾関係業界に些かなりとも寄与することがあれば幸甚です。終わりにになりましたが、日常業務に忙殺されているにもかかわらず、本特別委員会の委員、オブザーバー及び事務局の皆さんが、委員会の運営、資料の作成、報告書の執筆など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17年3月

(財) 日本貿易関係手続き簡易化協会
港湾手続き標準化・簡素化に関する特別委員会
委員長 朝岡 良平

平成16年度 港湾手続標準化・簡素化に関する特別委員会
委員名簿

委員長	朝岡良平	早稲田大学名誉教授
委員	中村一重	日本海運貨物取扱業会 顧問
委員	中垣俊平	日本電気(株) e-Japan 戦略推進部 エキスパート
委員	鬼頭吉雄	(財) 港湾空間高度化環境研究センター 専門部長
委員	佐藤 稔	三井住友銀行 EC 業務部 グローバル EB 商品企画グループ グループ長
委員	石田信夫	川崎汽船(株) コンテナ船事業グループ 会計業務チーム チーム長
委員	伊藤栄二	外航船舶代理店業協会 専務理事
委員	佐野 久	三菱商事(株) 物流サービス本部 物流ソリューション・SCM ユニット 関税担当 主席マネージャー
オブザーバー	岡 健志	財務省 関税局業務課 調整係長
オブザーバー	内野紀之	経済産業省 貿易経済協力局貿易管理課 業務係長
オブザーバー	古賀弘孝	国土交通省 総合政策局情報管理部 情報企画課専門官
オブザーバー	小畑 靖	(社) 日本船主協会 関連業務部 副部長
オブザーバー	伊東健治	(財) 日本貿易関係手続簡易化協会 理事
事務局	治田 彰	(財) 日本貿易関係手続簡易化協会 専務理事
事務局	富永悦夫	(財) 日本貿易関係手続簡易化協会 常務理事
事務局	若松 浩	(財) 日本貿易関係手続簡易化協会 前常務理事
事務局	八木 一	(財) 日本貿易関係手続簡易化協会 業務第二部長
事務局	能勢道治	(財) 日本貿易関係手続簡易化協会 業務第三部長

平成 16 年度
港湾手続標準化・簡素化に関する特別委員会報告書
「IMO/FAL 条約の港湾手続標準化・簡素化に関する調査研究」

目次

はしがき	i
委員名簿	v
目次	vi

第1部 総論

I. 海運業（コンテナ船ビジネス）の現状と港湾	1
1. コンテナ船ビジネスの成長	
2. 貨物オリジンの変化	
3. コンテナ輸送の形態	2
4. ハブ港の発展	3
5. 船社の戦略	4
6. アジアの状況	
7. 国際分業	6
8. 日本のとるべき方向	
9. 不安定要素と期待	7
10. 船社業務の電子化状況	
II. アジア地域の港湾の躍進と我が国港湾の競争力向上を目指して	9
1. アジア地域の港湾の躍進	
2. 我が国港湾の競争力向上に向けて	
資料―世界の港別コンテナ取扱量ランキング	別添資料①
資料―アジアの主要港のコンテナ貨物取扱量の推移	別添資料②
資料―世界の主要港のコンテナ貨物取扱量の推移	別添資料③

第2部 各論

III. IMO と FAL 条約	11
-------------------	----

1. IMO	
2. IMO の目的	
3. FAL 条約の概要	12
3. 1 条約の概要	14
3. 2 付属書	
4. わが国における FAL 条約批准後の船舶入出港手続の簡素化について	16
資料－1 IMO 加盟国・準加盟国および加盟年一覧表	18
資料－2 政府系機関一覧表	21
資料－3 非政府系機関一覧表	23
資料－4 IMO/FAL 条約批准国一覧表	26

IV. 物流インフラの整備（更なる貿易手続の簡素化・標準化） 27

1. 港湾物流における流れ	
1. 1 港湾インフラ環境	
1. 2 フルオープン荷役作業の定着	
1. 3 CY（コンテナヤード）などでの作業 並びにゲートオープンの動き	28
1. 4 日曜日のゲートオープン	
1. 5 行政手続きの時間延長について	29
1. 6 通関に加え動植物検疫所も執務時間を延長	
1. 7 輸入海上コンテナのリードタイム短縮で国土交通省が可能性調査	30
1. 8 財務省がリードタイム調査（輸入手続の所要時間短縮に向けて）	
1. 9 港湾 EDI システム	31
1. 10 <Sea-NACCS> シングルウィンドウのベースに	32
1. 11 <CuPES> NACCS 業務以外の税関関連の申請・届け出を処理	
1. 12 次期税関システムのあり方	
2. 輸出入・港湾手続関係業務	33
2. 1 システム最適化計画実施状況	
2. 2 港湾手続のシングルウィンドウ化	34
3. 港湾物流情報化懇談会の取り組み	
3. 1 港湾物流情報プラットフォーム構築	
4. 船積み書類の EDI 化	35
4. 1 日本船並びに外船・海貨業界の B/L ドラフト情報の EDI 化	36
5. 国際物流の対応	37
5. 1 安全で効率的な国際物流に向けた港湾の対応	

5. 2 電子タグ/シール活用で海上コンテナの輸送・管理システム	
5. 3 電子タグ利用検討委員会〈物流連が連携〉	38
6. 国内外の IT 化への動きと若干の指摘	39

V. 我が国の港湾手続 40

1. 入港前の手続

1. 1 港湾管理者	
1. 1. 1 係留施設使用許可申請	
1. 2 海上保安庁	
1. 2. 1 事前通報	
1. 2. 2 航路通報	
1. 2. 3 船舶保安情報	
1. 2. 4 危険物荷役許可申請	41
1. 2. 5 夜間入港申請	
1. 2. 6 停泊場所指定願	
1. 2. 7 移動許可申請	
1. 2. 8 係留施設使用届	
1. 3 地方運輸局（国土交通省・海事局）	42
1. 3. 1 保障契約情報	
1. 4 検疫所	
1. 4. 1 検疫通報	
1. 5 入国管理局	43
1. 5. 1 入港通報	

2. 入港時

2. 1 港湾管理者	
2. 1. 1 入港届	
2. 2 海上保安庁	
2. 2. 1 入港届	
2. 3 検疫所	
2. 3. 1 明告書兼入港届	
2. 4 入国管理事務所	44
2. 4. 1 入港届	
2. 4. 2 乗員上陸許可申請	
2. 5 税関	
2. 5. 1 入港届	

2. 5. 2	積荷目録提出	
2. 5. 3	船用品目録提出	
2. 5. 4	旅客氏名表提出	
2. 5. 5	乗組員氏名表提出	45
2. 5. 6	とん税等納付	
3.	出港時	
3. 1	港湾管理者	
3. 1. 1	出港届	
3. 2	海上保安庁	
3. 2. 1	出港届	
3. 3	入国管理事務所	
3. 3. 1	出港届	
3. 4	税関	46
3. 4. 1	出港届	
4.	シングルウィンドウ及び電子化状況	
4. 1	電子化された手続き一覧	
4. 2	シングルウィンドウ取得項目一覧	別添資料④

VI. セキュリティの強化—米国の措置—への対応 48

1.	C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)	
2.	マニフェスト情報事前申告制度	51
3.	海上コンテナ安全対策 (CSI (Container Security Initiative))	52
4.	ACE (Automated Commercial Environment)	53
5.	スマートコンテナプログラム	55
6.	民間 (荷主) での対応	
7.	WCO 等の動向	56
8.	最後に	57
	参考図—CBP のセキュリティプログラム	58

VII. 港湾手続における決済面の簡易化の状況 59

1.	海上貨物の輸出入通関手続で求められる決済機能	
2.	関税・消費税の納付	
2. 1	背景	
2. 2	マルチペイメントネットワーク(MPN)	60
2. 3	MPN を使った電子納付	

2. 3. 1	電子納付の開始	
2. 3. 2	業務の流れ	61
2. 4	MPN 納付が可能な金融機関	62
2. 5	制約等	
2. 5. 1	MPN 納付不可時間	
2. 5. 2	MPN、金融機関の休止	63
2. 5. 3	その他の制限等	
2. 6	金融機関の操作画面例	
2. 7	従来の納付方法	
3.	港湾関係費用諸掛の支払	
		67
3. 1	港湾関係費用諸掛の発生	
3. 2	港湾関係費用諸掛の支払	68
3. 3	金融機関の取組への提言	69
4.	最後に	70

資料

1. 世界の港別コンテナ取扱量（本文P10）・・・別添資料①
2. アジアの主要港のコンテナ貨物取扱量の推移（本文P10）・・・別添資料②
3. 世界の主要港のコンテナ貨物取扱量の推移（本文P10）・・・別添資料③
4. シングルウィンドウ取得項目一覧（本文P47）・・・別添資料④
5. IMO/FAL 条約（英文）（出典：IMO）・・・別添資料⑤
6. IMO/FAL 条約（和文）（出典：外務省）・・・別添資料⑥
7. DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND
OF THE COUNCIL（英文）（出典：EU）・・・別添資料⑦
8. DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND
OF THE COUNCIL（和文）（出典：JASTPRO）・・・別添資料⑧

第1部 総論

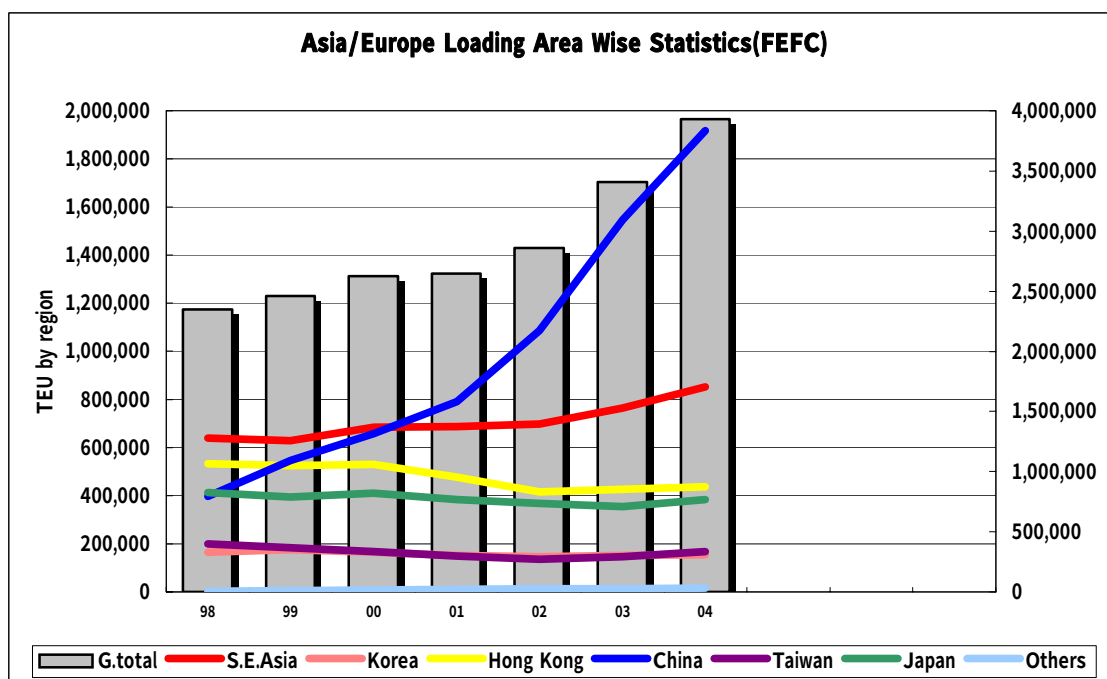
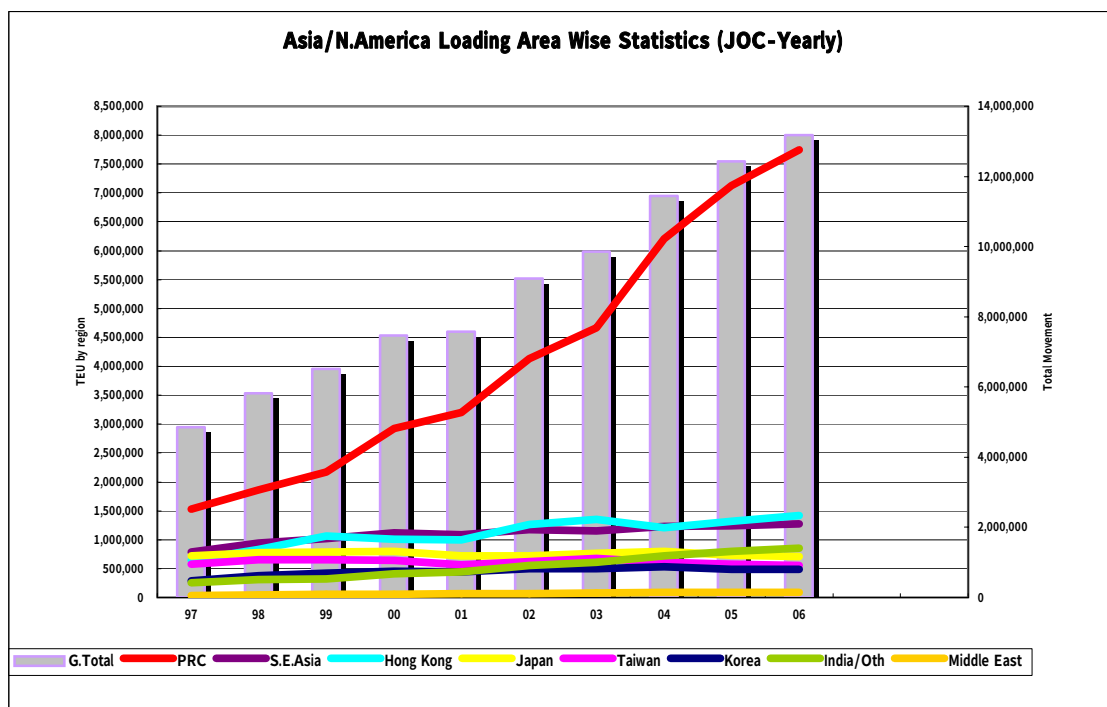
Ⅰ．海運業（コンテナ船ビジネス）の現状と港湾

1. コンテナ船ビジネスの成長

コンテナの物流は増え続けています。世界の経済成長を GNP 成長で図るとすると、GNP の成長率に比べはるかに高い比率で貨物輸送量は増加しており、今後もその傾向は続くものと予測されます。その原因として考えられるのは、消費財生産の中国への集中により、主要消費地である欧米への輸送距離が従来の貨物オリジンである中南米、東欧等からの距離に比し伸びたことが一つ、更には、商品の低価格化により、世界中で買い換え需要が短期間化したことがもう一つの要因と考えられます。

2. 貨物オリジンの変化

コンテナ貨物の増加は継続していますが、その伸びは国、地域により一様ではなく、特に中国出しの貨物の伸びが大きく、各航路において中国出し貨物の比重は高まっています。北米航路にしても欧州航路にしても、かつては日本出し貨物がアジア出し貨物の太宗を占めていましたが、その比率は年々減少し、現在は中国、香港には遥か及ばず、台湾、韓国等と競い合う一つの輸出国となっています。欧米からの輸入においても、日本が長らく保ってきた 1 位の座を中国に奪われ、今後は比率が下がっていくものと思われます。一方、国民所得の増加する中国の輸入は今後、増加のペースを速めるものと予測されます。



3. コンテナ輸送の形態

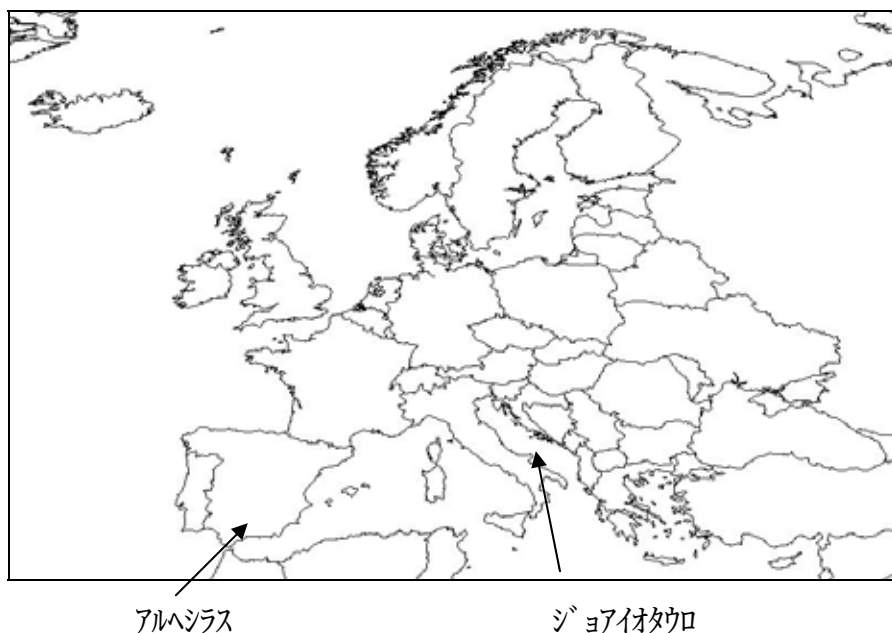
在来船時代は L/C の条項で「積み替え（トランシップ）禁止条項」は一般的であり、コンテナ化以後もしばらくの間は、荷主はトランシップを嫌い、直航船を優先的に利

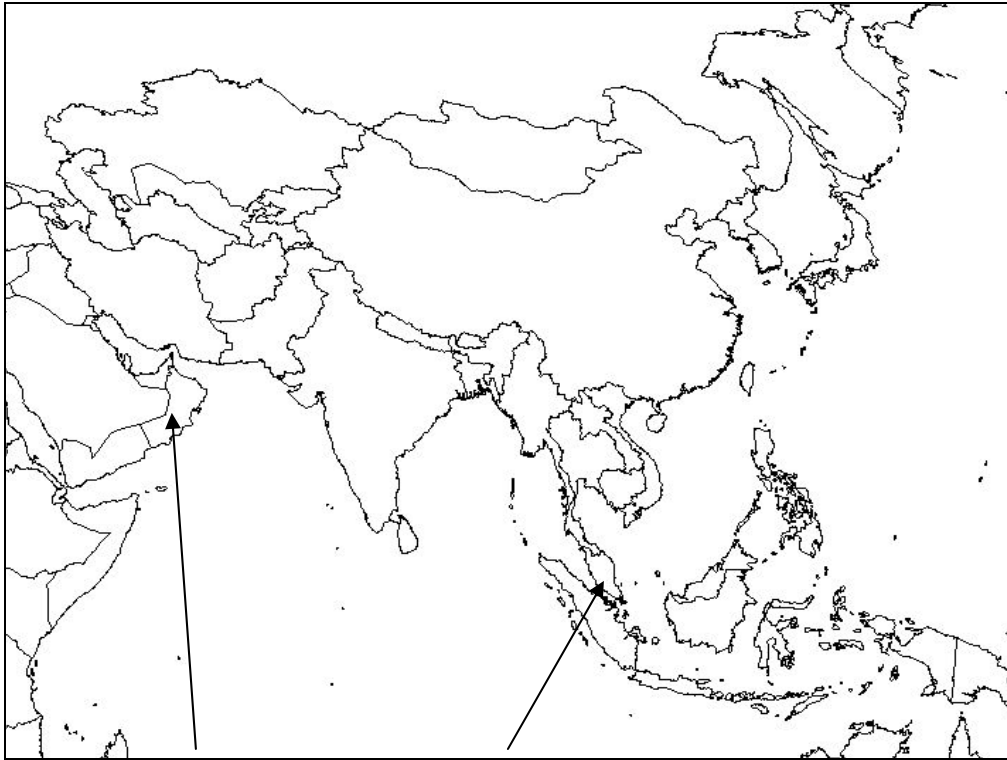
用するという傾向を示していましたが、貨物量の増大と共に、船型の大型化も進んだことにより、この傾向にも変化が起きました。即ち大型コンテナ船を各航路で多数の港に寄港させることは船社にとって経済的に不利であるばかりでなく、航海日数が延び競争上も不利になることとなります。畢竟、ハブポートの考えが出て来る状況となり、直接寄港地は絞り、多数の港は内陸と同様に Feeder Service にてカバーするというサービス形態が一般化してきました。

4. ハブ港の発展

アジアにおいては、香港及びシンガポールがハブ港としての地位を確立、さらに自らの立場をそうしたトランシップ貨物のハブ港と規定して、船社の利便性に資する事、貨物量の増大による需要増にこたえるべく先行投資を行う事によりその地位を、より強固なものとしてきました。

一方、世界の各地域において、トランシップを対象とした戦略的コンテナターミナルが開発されています。その例として、スペインのアルヘシラス、オマーンのサラール、マレーシアのタンジョンペラパス、イタリアのジョアイオタウロ等が挙げられます。これらの港には大型コンテナ船が入港可能で、近隣地域へのフィーダーサービス網が整備され、ハブ港の役割を担う事が期待されています。





サウーラ

タンジョンペラパス

5. 船社の戦略

上述の通り、コンテナ船の大型化の進展と共に、船社経済向上の追求のためにはハブ港を設定するという必要性が世界のメガコンテナキャリアーの中で生まれてきました。大量の貨物を超大型のコンテナ船に積卸しするには、多数の港に寄るのではなく、限られたハブ港にて大量に積卸し、多数のその他港との間はフィーダー船により輸送するという形態が普通のものとなっています。輸送日数さえ問題なければ、荷主もトランシップを嫌うという事はなくなってきました。そこで、船社にとっては各地域でどの港をハブ港にするかという点が大きなポイントとなりますし、港からみれば、ハブ港として選択される事はトランシップ貨物の増大につながり、自国貨物の上限を超える貨物取扱量を確保できる事になります。

6. アジアの状況

アジアにおいては従来から香港、シンガポールがハブ港としての役割を果たしてきており、圧倒的なコンテナ取扱量を誇ってきました。それに高雄、釜山がつづいていましたが、近年はマレーシアのタンジョンペラパス、深圳の3港（塩田、蛇港、赤湾）

及びその他中国の港が、その地位を脅かす存在として浮上してきています。北米航路、欧州航路及びアジア域内航路ともに中国貨物の占める比率の増大と共に、港湾インフラの整備も進み、中国諸港の取扱量が増え、かつて、その多くを香港経由に頼っていたものが、深圳3港や上海その他から直接船積されるようになってきました。

また、一方で、釜山港は、中国諸港や日本の地方港をフィーダーで細かく結び、それら貨物を取り扱うハブ港の地位を築いています。

日本の中核港の貨物取扱量は、日本出し貨物の停滞と共に、低迷し、一部変動はあるものの総体として増加しているとは言えません。近隣諸国発着のトランシップ貨物の取扱が増えるというような現象は殆ど見られないように思われます。かつては中国各港からの貨物を北米向けに日本で積み替えるのが普通でしたが、これらもどんどん中国直航船にシフトしています。

主要港コンテナ取扱数の変化					
1997	千 TEU	変化	2004	千 TEU	増加 年率
1香港	14300	→	1香港	21932	7.6%
2シンガポール	14120	→	2シンガポール	21327	7.3%
3高雄	5693	↗	3上海	14554	68.2%
4ロッテルダム	5340	↗	4深圳	13650	-
5釜山	5258	→	5釜山	11230	16.2%
6ロングビーチ	3505	↘	6高雄	9714	10.1%
7ハンブルグ	3337	↘	7ロッテルダム	8281	7.9%
8アントワープ	2969	↘	8ロサンゼルス	7321	21.0%
9ロサンゼルス	2960	↘	9ハンブルグ	7003	15.7%
10デュバイ	2600	→	10デュバイ	6429	21.0%
11上海	2520	↗	11アントワープ	6064	14.9%
12ニューヨーク	2400	↘	12ロングビーチ	5780	9.3%
13東京	2383	↘	- 寧波	4000	
			-		
			- 東京	3070	4.1%

出典：各港 HP 等

上記に見られるように上海、深圳の躍進を始めとして寧波、広州、厦門等が軒並み 300 万 TEU を超え、上位ランク入りを狙っています。一方、日本主要港で最も伸びている東京港の増加率が上記主要港で最も低く、他の港は更に停滞している状況と言えそう

です。

7. 国際分業

コストの高い場所から低コストの場所へ移動するのは生産工場のみではありません。昨今、米国の金融、サービス業のバックアップセンターとしての機能のインドへの移管が、話題に上る事が多くなりましたが、船社の業務でも、移管できるものは低コストの場所へ移すという動きが定着しています。具体例としては、人手のかかるドキュメンテーション業務等の移管です。欧米や日本などの人件費が高い場所での業務を、中国を始め、東南アジアや南西アジアの低コスト地域に設立したバックオフィスに移管することにより、総体的にコストを下げ、運賃競争力を保とうという動きです。そうしないと先進国（高コスト国）の船社はコスト面の競争力で開発途上国船社に対抗できないという事です。

この流れからすれば、港湾の選定も、当該国関連貨物以外のトランシップを扱う目的のハブ港選定であればコストの低い所が第一の条件となってきます。その他のファクターでコスト差をひっくり返すのは難しいと思われますので、港湾コストの国際比較による低減は、港湾の将来にとって最重要課題になります。もちろん、設備、効率、後背地等、他のファクターの重要性はコスト競争力がある前提で重要な事は間違いありません。

8. 日本の取るべき方向

日本の諸港に従来欠けていたのは、国際競争の視点だと思われます。かつては日本発着貨物の比率も高く、主な配船は全て日本に寄港していた時代もありますし、日本諸港は安泰であったと思いますが、状況は上記のように中国貨物の増大、日本貨物の停滞により変化しています。日本はアジアの一貨物オリジンに過ぎず、直接寄港を止める船社も相次ぎ、今後もその流れはこのままでは止めることは出来ないでしょう。日本の貨物だけでは、全体的な貨物の増大と船舶の大型化により、直接寄港を正当化できない状況になってきているのです。そこで、必要なのは、船社にとって日本の港をハブにできるかという選択肢に乗ることができるかどうかです。ハブ港として選択されれば、日本の貨物のみでなく、中国を始めとする近隣諸国貨物を扱う事によって取扱貨物を増大させる事が可能です。しかし、道のりは平坦ではありません。船社にとって選択の基準としては、1) 設備の充実、2) コスト競争力、3) 手続の簡便さ、を追及する事になり、現状ではアジア他港に比較して優位に無いことは明白です。これを少しでも改善する為には、上記1) は遜色ないことから、3) の手続の簡素化を

追求する事とそれに関連して料金を引き下げる事を進めていく事が必要です。現在 FAL 条約の批准を進めている事は、この視点を持つ為の第一歩として評価できますが、条約の批准のみで終わってしまえば、また差が開く一方となる事になりかねません。また FAL 条約対象の入出港手続に加えそれ以外の入港前手続にも簡素化、電子化の努力を続ける事が必要です。

これらの短期目標を早期に達成し、その上で、港湾管理者及び民間ターミナル事業者、更には国の機関が海外の競争者の状況に目を光らせ、日本の制度、システムを改善しつづけることが重要と考えます。

これには先行したケースとして韓国の例があります。貿易業務自動化促進に関する法律に基き、海洋水産部の KL-Net および関税庁の KTNET の二つのシステムを有機的に運用し、どちらのシステムからも港湾手続、税関手続をはじめその他省庁の手続もできるようになっており、手続自体も徹底した BPR により簡素化されています。また、ペーパーレスを進める為、電子化による申請が実質的に義務付けられているほか 関係機関に PC を設置する等の配慮がなされています。ほかにもシンガポールや台湾の事例もあり、参考にすべき点は多いと思われます。

9. 不安定要素と期待

一方、2004 年に顕在化したメインのハブ港における混雑とその配船に与えた影響から、各船社共に一極集中の危険を実感しています。また、アライアンス単位での配船形態の検討がなされるようになり、各アライアンスの配船ループの寄港地がダブらないように調整されるようになってきています。これは、各ループの寄港地数を絞ることによりポイントからポイントへのトランジットタイムを短縮する目的と共に、総体としての寄港地を増やす効果があります。これがハブ港への過度な集中を呼び、貨物の増量にハードが追いつかないという事態が発生しているのです。この点から見ると、アジアにおける既存のハブ港及び中国諸港への寄港が増大するのは現実としても、日本の諸港がバックアップのハブ港として認知されるチャンスはあり、そのいわばサブハブ港としてのステータスを獲得、維持するためにも先に述べた先進諸港のベンチマーキングの継続は重要で、さらに船社動向の把握も不可欠である事は言うまでもありません。

10. 船社業務の電子化状況

船社業務の内、ベイプランや、B/L データの伝達等内部的な書類は殆ど電子化されている状況ですが、港湾物流の電子化でも注目を浴びているドックレシートの電子化に

関しては、比率が思うように上らず、関係者で電子化向上運動を続けています。港湾関係のプラットフォームとしては Sea-NACCS が最も利用されており、通関業及び海貨業兼業者にとってはなじみの深いシステムである事から、そのメニューの一部である船積情報登録業務を利用しての電子化の向上を図っています。輸出者は輸出貨物明細を電子データで持っているはずですので、これをドックレシート情報に転換できるシステムが利便性良く受け入れられれば、電子化率 100%に近づくのも遠い未来ではないと思います。それには、韓国、台湾等でも見られた国による制度の義務化が最も有効であると思われます。

II. アジア地域の港湾の躍進と我が国港湾の競争力向上を目指して

1. アジア地域の港湾の躍進

アジア諸国の生産と貿易は目を見張るような急増をしており、アジア諸国の貿易額は1991年の1兆3,258億ドルから、10年後の2001年には2兆9,943億ドルと2倍以上の伸びとなっております。この間、世界のコンテナ取扱上位30港に占めるアジアの港湾は同じ時期に12港から18港へと増加しております。このような中で、アジアの主要港のコンテナ取扱量の推移をみると、シンガポール港は1981年106万TEU(6位)から1991年635万TEU(2位)と2001年1,552万TEU(2位)となっており、香港とともにハードとソフトの両面で優れたインフラを生かし、アジア地域におけるハブポートとしての地位を確立しています。

更に、近年著しい成長を遂げている釜山港はその取扱数量が1981年の74万TEU(14位)から1991年の257万TEU(6位)、2001年には791万TEU(3位)へと増加し、取扱数量14位から3位へと躍進しております。これは韓国政府が積み替え貨物の誘致を積極的に行っており、2001年には貨物全体に占める積み替え比率は36.5%に達しております。

上海は中国経済の急成長に後押しされて1991年の57万TEU(36位)から2001年には634万TEU(5位)と世界の主要コンテナ港に成長しました。更に、2004年には1,455万TEUとなっており釜山を上回る3位に、同じく中国の深圳は1,300万TEU程度と推定され第4位となっております。これらの港は自国発着貨物の増加が背景にあり、積み替え比率は低くなっている模様です。

これに対し、我が国の主要港をみると、1991年の神戸263万TEU(5位)、横浜179万TEU(11位)、東京178万TEU(13位)に対し、2001年には東京253万TEU(19位)、横浜230万TEU(22位)、神戸201万TEU(27位)となっており、神戸、横浜は順位を大きく落としています。特に神戸が阪神大震災の影響もあり大きく落ち込んでいます。

2. 我が国港湾の競争力向上に向けて

ハブ港としての地位を確立したシンガポールでは、1981年に国家コンピューター庁NCB(National Computer Board)が大蔵省の中に設置される等アジア太平洋地域を対象としたIT先進基地とすることを目指しています。港湾手続にも早くからEDI化が導入されています。コンテナ貨物の中継基地としての地位を不動のものにすることができたのは、地理的な要因もありますが、他国に先んじてIT化を進めたことも大き

な要因と考えられます。

韓国でも釜山港を国内産業の貿易港としてだけでなく、環太平洋圏の国際海洋物流の中心都市と設定し、北東アジア地域の中心港湾として位置づけて、中継貨物（積み替え貨物）の誘致のため入出港料の減免などのインセンティブを与えています。また、港湾手続の BPR(業務の見直し)を徹底して行い手続の簡素化を図っており、利用者からも高く評価されています。

一方、わが国においては港湾の競争力向上のために港湾の 24 時間フルオープン化に向けた取組やスーパー中枢港湾等の施策を推進していますが、更に手続面でも FAL 条約の批准とともに港湾手続の一層の簡素化・標準化を進める必要があります。

別添資料：

- ①世界の港別コンテナ取扱量ランキング
- ②アジアの主要港のコンテナ貨物取扱量の推移
- ③世界の主要港のコンテナ貨物取扱量の推移

第2部 各論

III. IMO と FAL 条約

1. IMO

IMO (International Maritime Organization : 国際海事機関)は、船舶の航路、交通規則、港の施設等を国際的に統一するために設けられた国連の専門機関の一つで、1948 年条約が採択されたにも拘らず、批准国数不足のためその発効は遅れ 1958 年設立され、本部はロンドンにあります。設立当初は IMCO (International Maritime Cooperative Organization : 政府間国際海事協議機関)と称し、1982 年 5 月に現在の IMO と改称しました。

2003 年 11 月時点の加盟国(Member States)は 163 カ国、準加盟国(Associate members)は 3 カ国です。わが国は、世界の海運大国の一国として 2001 年 11 月に開催された IMO 総会においてカテゴリーA(主要海運国)の理事国に再選されています。このカテゴリーA 理事国は日本のほかに、米国、英国、ギリシャ、イタリア、ノルウェー、中国、ロシア、韓国、パナマの 10 カ国です。

さらに、IMO は WCO(World Customs organization)、EC(Commission of the European Communities)等政府系機関(Inter-Governmental Organization)や、IAPH(International Association of Ports and Harbors)や INTERTANKO (International association of Independent Tanker Owners) 等非政府系機関(Non-Governmental Organization)協力体制を築いています。参考までに 2003 年 7 月現在の IMO 加盟国・準加盟国、IMO と協力体制を構築している 2004 年 6 月現在の政府系機関、2004 年 10 月現在の非政府系機関一覧表、及び 2005 年 1 月現在の IMO/FAL 条約批准国一覧表は添付資料－1、資料－2、資料－3、資料－4 の通りです。

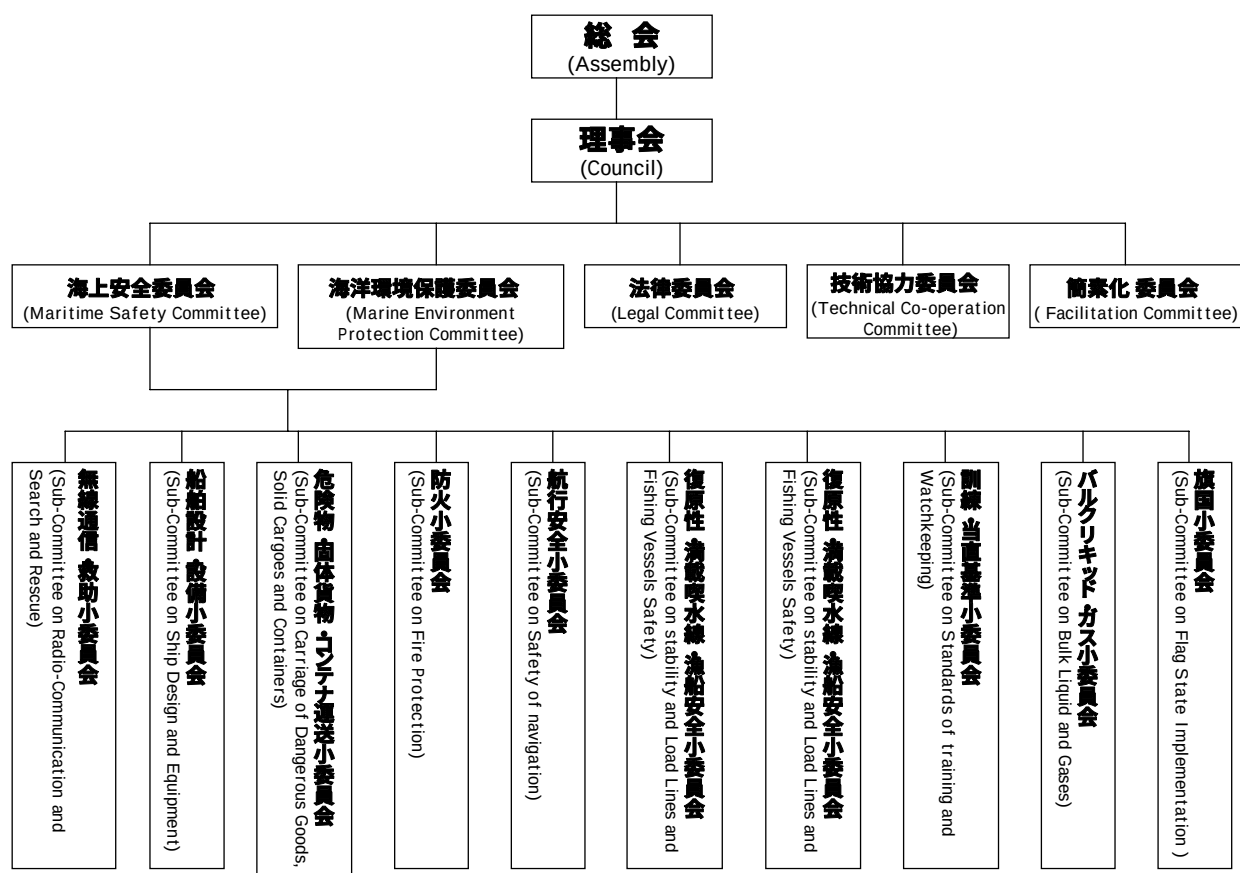
2. IMO の目的

IMO の目的(Mission)は、

- ① 国際海運の安全
- ② 航行の効率化と各種制限の除去
- ③ 海事問題の審議、情報交換、国際条約の作成や勧告を任務としています。

参考までに、IMO の機構図は下記の通りです。

[I M O 機 構 図]



各委員会の中で「船舶入出港手続きの簡素化」を取り扱う委員会は「簡素化委員会(Facilitation Committee：以下 FAL 委員会と言う)」であり、わが国は 2002 年 1 月に開催された第 29 回委員会から正式代表団を派遣し、「FAL 条約(The Convention of the Facilitation of Maritime Traffic：国際海上交通の簡易化に関する条約)」の批准に向けて各種情報の入手に努めてきました。今後、FAL 委員会が「FAL フォーム (FAL 委員会が作成した船舶の入出港間に必要な国際標準書式) の電子化」を検討するに際し、幸いにしてわが国の代表団には「電子化(EDI)」の専門家が参加しており、「電子化のための標準化推進作業」において中心的な役割を担うことが期待されています。

3. FAL 条約の概要

FAL 条約は 1965 年 4 月 9 日に採択され、1967 年 3 月 5 日に発効した国際条約で、

2005 年 1 月現在 100 カ国が批准しています(資料－4 参照)。

残念ながら、わが国は IMO 理事国(カテゴリーA)10 カ国の中で唯一 FAL 条約の未批准国であり、同条約を批准し「FAL 条約に適合した船舶入出港手続きの導入」が急務となっています。なお、1967 年に発効した FAL 条約は、その後下記のような改正が行われ現在に至っています。

- ① 1973 年 11 月改正(1984 年 2 月施行)
 - ・ 条約の改正に関する手順(tacit procedures)
- ② 1986 年 3 月改正(1986 年 10 月施行)
 - ・ 上記に対する修正(tacit acceptance)
- ③ 1987 年 9 月改正(1989 年 1 月施行)
 - ・ 乗組員リストを含む船舶に要求される書類の簡素化
 - ・ 災難に遭遇した船舶の動きに関する簡素化
- ④ 1990 年修正(1991 年 9 月施行)
 - ・ 麻薬の不法取引
 - ・ 年配者と障害者を含む旅客の入出港手続きの簡素化
- ⑤ 1992 年 5 月改正(1993 年 9 月施行)
 - ・ 貨物、旅客・乗員の手荷物の通関
 - ・ 本船の入港・出港時の要件と手順
 - ・ 動植物のための衛生処置を含む公衆衛生と検疫
 - ・ 船主責任の制限
 - ・ 電子データ処理 等
- ⑥ 1993 年 4 月改正(1994 年 9 月施行)
 - ・ 国際航路に就航している船舶乗組員上陸に関する事務簡素化
 - ・ 入出港の諸要件と手続き
 - ・ クルーズ船とその旅客に対する事務簡素化 等
- ⑦ 1996 年 1 月改正(1997 年 5 月施行)
 - ・ 乗客名簿、国内簡素化委員会、承認できない人物、入国に関する事前クリアランス、事前輸入情報 等
- ⑧ 1999 年 9 月改正(2001 年 1 月施行)
 - ・ 不法な麻薬取引追跡に関する修正
 - ・ EDI システム導入
- ⑨ 2002 年 1 月改正(2003 年 5 月施行)
 - ・ 密航者(Stowaway)に関する手順。

FAL 条約は、「国際航海に従事する船舶の入港、停泊、出港に関する手続および

書類の要件を簡素化し、最小限化することにより海上交通を簡素化すること」を目的とした国際条約で、第一条から第十六条までの条約と、入港・停泊・出港時に本船・乗員・旅客・手荷物・積荷に関する手続き・必要書類・手順を記述した付属書（Annex）より構成されています。条約ならびに付属書の構成は下記の通りです。

3. 1 条約の概要

第一条：締結政府の責務

第二条：適用範囲

第三条：手続きおよび書類の画一性

第四条：手続きおよび書類に関する国際協力

第五条：国際海上交通に関する広範な便益の提供

第六条：付属書の標準規定(Standards)と勧告規定(Recommended practices)

第七条： 付属書の改定

第八条：相違通告

第九条：条約改正のための会議召集の要件と議決

第十条：条約の開放

第十一条：条約発効要件

第十二条：条約締結国の条約脱退

第十三条：条約締結国政府の管轄地域に対する条約適用範囲

第十四条：事務局長の通報事項

第十五条：条約および付属文書の取り扱い

第十六条：条約および付属書の言語（英語、フランス語）の
スペイン語、ロシア語への翻訳

3. 2 付属書

付属書は第一節から第七節より構成されています。その構成は以下の通りです。

第一節：定義および一般規定

A：定義

B：一般規定

C：電子データ処理技術

D：薬物の不正取引

第二節：船舶の入港、停泊および出港

A：総則

B：書類の内容および目的

C：入港時の書類

- D：出港時の書類
- E：同一国内の二つ以上の港への連続寄港
- F：書類の記入
- G：書類上の誤りおよびそれに対する制裁
- H：病気や負傷した乗組員、旅客その他の者を緊急に治療するために上陸させる目的で寄港する船舶のための特別な簡易化措置

第三節：人の到着および出発

- A：入港および出港の要件および手続き
- B：貨物、旅客、乗組員および手荷物の入出国手続きを簡素化するための措置
- C：高齢の旅客および身体的障害を有する旅客の海上輸送のための特別便益
- D：周遊船およびその旅客のための簡易化措置
- E：通過中の旅客のための特別な簡易措置
- F：科学的役務に従事する船舶のための簡易化措置
- G：国際航海に従事する船舶の乗組員である外国人のための更なる簡易化措置（上陸許可）

第四節：密航者

- A：一般原則
- B：防止措置
- C：船舶内の密航者の待遇
- D：予定航路の変更
- E：密航者の下船および送還

第五節：貨物その他の物品の到着、滞留および出発

- A：総則
- B：貨物の通関
- C：コンテナおよびパレット
- D：予定された寄航目的地の港で荷揚げされない貨物
- E：船舶所有者の責任限度

第六節：公衆衛生および検疫（動物および貨物に関する衛生上の措置を含む）

第七節：雑則

- A：保証金その他の形式による担保
- B：港における役務
- C：緊急援助
- D：国内の簡易化委員会。

所謂 FAL 様式(Form)に関しては第二節 B - 2.2 で規定されており、以下のフォームと規定しています。

FAL 様式 1 : 一般申告書(General Declaration)

FAL 様式 2 : 貨物申告書(Cargo Declaration)

FAL 様式 3 : 船用品申告書(Ship's Store Declaration)

FAL 様式 4 : 乗組員携行品申告書(Crew's Effects Declaration)

FAL 様式 5 : 乗組員名簿(Crew List)

FAL 様式 6 : 乗客名簿(Passenger List)

FAL 様式 7 : 危険物積荷目録(Dangerous Goods manifest)。

一方、電子データ交換に関しては、第一節 C - 1.4 項において

「締結国政府は、船舶の入出港手続きを簡素化するために電子データ交換技術を導入する場合には公的機関 その他関係当事者が関連する国際連合の標準(行政、商業および運輸のための国際連合電子データ交換標準を含む)に従ってデータ交換を行うことを奨励する。」と規定しています。

更に、第一節 C - 1.6 項において、

「公的機関は、船舶の入出港手続きのために電子データ交換技術を導入する場合には、船舶所有者その他の関係当事者に要求する情報をこの条約が要求するものに限る。」と規定しています。

4. 我が国における FAL 条約批准後の船舶入出港手続きの簡素化について

FAL 条約では、船舶の入港、停泊および出港に関する手続きおよび書類の簡素化を規定しています。が、船舶の入港に際しては入港前に各種の手続きおよび書類が必要となっています(例えば、狭水路航行に関する通報、係留施設使用許可申請等々)。わが国も FAL 条約批准の準備を進めており、FAL 条約に則り現行手続きの見直しが必要となりますが、それに伴い現行港湾 EDI システムや Sea-NACCS システムの改善・改良が大いに期待され、民間事業者の視点より現行港湾 EDI システム改善に関する要望・留意点を下記致します。

① 船舶入港前諸手続きの徹底的な見直し

FAL 条約で規定している「入港・停泊・出港に関する各省庁に跨る諸手続きの簡素化」は言うに及ばず、FAL 条約では規定されていない入港前の諸手続きの見直し・簡素化を期待します。

② UN/EDIFACT メッセージの活用

港湾 EDI システムのホームページ上の WEB 画面を経由して手入力されている

現行方式を FAL 条約でも規定している「UN/EDIFACT メッセージ」導入環境へ構築し直すこと。現行システムにおいても UN/EDIFACT 環境は構築されているものの、要求項目数が多くて民間事業者にとってはかなり難しいものとなっています。業務の見直しによる簡素化（項目数の削減等）が実現すればもっと易しいシステム構築が可能となります。

③ 受信者（官側）でのデータベース構築

港湾EDIシステム又はシングルウィンドウシステム経由で官側は電子データを受信すること出来るものの、電子データを格納するデータベースが無いために諸情報は書類として出力し保存しているのが現状です。本来の電子データ交換（EDI）とは、「当事者同士のコンピュータに保存されているデータを遣り取りする。」ものであり、電子データを書類で保存している現状は論外と言わざるを得ません。2001 年 9 月 11 日に発生したテロ事件以降米国をはじめ各国が「Security 問題」に大きな関心を示し、具体策を施行しています。仮定の問題として、万一不幸な事故が発生した場合、関連情報を迅速に入手してその後の対応策を講ずる必要性が生じます。迅速かつ正確な情報を抽出するためには電子データの保存が不可欠と思われます。

④ 官側に保存された電子データの再活用が可能か？

船舶が港に入出港するたびに書類イメージの電子データを提供しなければならないのが現状です。前港の電子データを次港申請データに再活用することが可能となれば、民間事業者からの申請項目は大幅に減少が期待されます。一方、受信者側にデータベースが構築され、全ての申請が最終的には電子データとしてデータベースに格納されるようになれば、書類での申請が許される限り受信者側で書類データをデータベースへ手入力する必要が生まれ、結果的に受信者側から申請者に対する EDI 化要望が自ずと発生し、申請者が「電子化し易いような手続の見直し」がボトムアップとして湧き上がることが期待されます。

今後、港湾の国際競争力は益々厳しさを増してきます。従来の「ハード(施設)さえ構築すれば顧客(船社)が向こうから来てくれる。」という考え方から完全に脱却し、民間の要望を可能な限り採用する「顧客志向」を採用することは必須条件となります。FAL 条約は 2005 年 1 月に始まる通常国会で批准される予定であり、FAL 条約批准に伴い港湾法等関係法の改正により現在稼働中の港湾EDIシステムをFAL条約の趣旨に沿った形にするシステム改善作業が行われることが期待されます。わが国港湾の国際競争力を向上させるためには、すでに韓国で導入されて 100%電子化がなされている船舶入出港手続き、所謂「Port-MIS (Port-Management Information System)」を凌駕する新港湾EDIシステム構築を期待するものであります。

資料－1 IMO加盟国・準加盟国および加盟年一覧表 2003年7月11日現在

加盟国	年	加盟国	年
Albania	1993	Cyprus	1973
Algeria	1963	Czech Republic	1993
Angola	1977	Democratic People's Republic of Korea	1986
Antigua and Barbuda	1986	Democratic Republic of the Congo	1973
Argentina	1953	Denmark	1959
Australia	1952	Djibouti	1979
Austria	1975	Dominica	1979
Azerbaijan	1995	Dominican Republic	1953
Bahamas	1976	Ecuador	1956
Bahrain	1976	Egypt	1958
Bangladesh	1976	El Salvador	1981
Barbados	1970	Equatorial Guinea	1972
Belgium	1951	Eritrea	1993
Belize	1990	Estonia	1992
Benin	1980	Ethiopia	1975
Bolivia	1987	Fiji	1983
Bosnia and Herzegovina	1993	Finland	1959
Brazil	1963	France	1952
Brunei Darussalam	1984	Gabon	1976
Bulgaria	1960	Gambia	1979
Cambodia	1961	Georgia	1993
Cameroon	1961	Germany	1959
Canada	1948	Ghana	1959
Cape Verde	1976	Greece	1958
Chile	1972	Grenada	1998
China	1973	Guatemala	1983
Colombia	1974	Guinea	1975
Congo	1975	GuineaBissau	1977
Costa Rica	1981	Guyana	1980
Croatia	1992	Haiti	1953
Cote d'Ivoire	1960	Honduras	1954
Cuba	1968	Hungary	1970

Iceland	1960	Myanmar	1951
India	1959	Namibia	1994
Indonesia	1961	Nepal	1979
Iran(Islamic Republic of)	1958	Netherlands	1994
Iraq	1973	New Zealand	1960
Ireland	1951	Nicaragua	1982
Israel	1952	Nigeria	1962
Italy	1957	Norway	1958
Jamaica	1976	Oman	1974
Japan	1958	Pakistan	1958
Jordan	1973	Panama	1958
Kazakhstan	1958	Papua New Guinea	1976
Kenya	1973	Paraguay	1993
Kiribati	1951	Peru	1968
Kuwait	1952	Philippines	1964
Latvia	1957	Poland	1960
Lebanon	1976	Portugal	1976
Liberia	1958	Qatar	1977
Libyan Arab Jamahiriya	1973	Republic of Korea	1962
Lithuania	1994	Republic of Moldova	2001
Luxemburg	1973	Romania	1965
Madagascar	2003	Russian Federation	1958
Malawi	1960	Saint Kitts and Nevis	2001
Malaysia	1971	Saint Lucia	1980
Maldives	1966	Saint Vincent and the Grenadines	1981
Malta	1966	San Marino	2002
Marshall Islands	1998	Samoa	1996
Mauritania	1961	Sao Tome and Principe	1990
Mauritius	1961	Saudi Arabia	1969
Mexico	1954	Senegal	1960
Monaco	1989	Serbia and Montenegro	2000
Mongolia	1996	Seychelles	1978
Morocco	1962	Sierra Leone	1973
Mozambique	1979	Singapore	1966

Slovakia	1993	Trinidad and Tobago	1965
Slovenia	1993	Tunisia	1963
Solomon Islands	1988	Turkey	1958
Somalia	1978	Turkmenistan	1993
South Africa	1995	Tuvalu	2004
Spain	1962	Ukraine	1994
Sri Lanka	1972	Union of Comoros	2001
Sudan	1974	United Arab Emirates	1980
Suriname	1976	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	1949
Sweden	1959	United Republic of Tanzania	1974
Switzerland	1955	United States of America	1950
Syrian Arab Republic	1963	Uruguay	1968
Thailand	1973	Vanuatu	1986
The Former Yugoslav Republic of Macedonia	1993	Venezuela	1975
Togo	1983	Viet Nam	1984
Tonga	2000	Yemen	1979

準加盟国	年
Hong Kong, China	1967
Macao, China	1990
The Faroe Islands, Denmark	2002

機關略名	機關名	年
AALCO	Asian-African Legal Consultative Organisation	1986
AFS	Arab Federation of Shipping	1982
ALADI	Latin American Integration Association	1985
CARICOM	Caribbean Community Secretariat	1985
CD	Danube Commission	
CEPT	European Conference of Postal and Telecommunication Administrations	1995
CL of E	Council of Europe	1974
COCATRAM	Central American Commission on Maritime Transport Executive Secretary	1999
	Commonwealth Secretary	1976
	International Satellite for Search and Rescue	1989
CPPS	Permanent Commission for the South Pacific	1980
EC	Commission of European Communities	1974
ESA	European Space Agency	1974
Helsinki Commission	The Baltic Marine Environment Protection Commission	1982
ICES	International Council for the Exploration of the Sea	1984
ICRC	International Committee of the Red Cross	1989
IHO	International Hydrographic Organization	1963
IMSO	International Telecommunication Satellite Organization	1999
INTELSAT	International Telecommunications Satellite Organization	1976
IOM	International Organization for Migration	1974
IOPC FUNDS	International Oil Pollution Compensation Funds	
ISCOS	Inter-Governmental Standing Committee on Shipping	1980
	LEAGUE OF ARAB STATES	1984
MOWCA	Maritime Organization for West and Central Africa	1982
OAPEC	Organization of Arab Petroleum Exporting Countries	1980
OAS	Organization of American States	1976
OTIF	Center Office of International Railway Transport	1974
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development	1974
OSPAR	Ospar Commission for the Protection of the Marine	1999

	Environment of the North=East Atlantic	
PMAESA	Port Management Association of Eastern and Southern Africa	1992
ROPME	Regional Organization for the Protection of the Marine Environment	1986
SPREP	South Pacific Regional Environment Programme	1999
UNIDROIT	International Institute for the Unification of Private Law	1970
WCO	World Customs Organization	
WTO	World Tourism Organization	1963

資料－3

非政府系機關一覽表

2004 年 10 月 12 日現在

機關略名	機關名	年
ACOPS	Advisory Committee on Protection of the Sea	1983
BIMCO		1969
BIPAR	International Association of Producers of Insurance and Reinsurance	1975
CEFIC	European Chemical Industry Council	1971
CESA	Community of European Shipyard's Association	1979
CIRM	International Radio Maritime Committee	1961
DGAC	Dangerous Goods Advisory Council	1989
CMI	Comite Maritime International	1967
EUROMOT	Association of Europe Manufacturers of Internal Combustion Engines	1993
FOEI	Friends of the Earth International	1973
GREENPEACE	Greenpeace International	1991
IACS	International Association of Classification Societies	1969
IADC	International Association of Drilling Contractors	1975
IAIN	International Association of Institute of Navigation	1975
IAPH	International Association of Ports and Harbors	1967
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities	1961
IBA	International Bar Association	1991
IBTA	International Bulk Terminals Association	2001
ICC	International Chamber of Commerce	1961
ICCL	International Council of Cruise Lines	1993
ICFTU	International Confederation of Free Trade Unions	1961
ICHCA	International Cargo-Handling Co-ordination Association	1969
ICMA	International Christian Maritime Association	2001
ICOMIA	International Council of Maritime Industry	1975
ICS	International Chamber of Shipping Limited	1961
IEC	International Electrotechnical Commission	1961
IFSMA	International Federation of Shipmasters' Association	1975
IHMA	International Harbour Masters' Association	2000
IICL	Institute of International Container Lessors	1975

IIDM	Iberoamerican Institute of Maritime law	1995
ILAMA	International Livesaving Appliances Manufactures' Associations	1975
ILF	International Lifeboat Federation	1985
IMAREST	The Institute of Marine Engine, Science and Technology	1995
IMCA	The International Marine Contractors Association	1999
IMHA	International Maritime Health Association	
IMLA	International Maritime Lecturers Association	1993
IMPA	International Maritime Pilots' Association	1973
	Interferry	
INTERCARGO	International Association of Dry Cargo Shipowners	1993
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners	1979
IOI	International Ocean Institute	1999
IPIECA	International Petroleum Industry Environmental Conservation Association	1994
IPTA	International Parcel Tankers Association	1997
IRU	International Road Transport Union	1987
ISAF	International Sailing Federation	1998
ISF	International Shipping Federation Limited	1961
ISMA	International Ship's Managers' Association	1995
ISO	International Organization of Standardization	1961
ISSA	International Ship Suppliers Association	1989
ISU	International Salvage Union	1975
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation	1981
IUCN	International Union for Conservation of Nature and Natural Resources	1981
IUMI	International Union of Marine Insurance	1961
LASA	Latin American Shipowners' Association	1971
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum	1971
OGP	International Association of Oil and Gas Producers	1975
P&I CLUBS	International Group of P&I Association	1979
PIANC	International Navigation Association	1967
RINA	The Royal Institution of Naval Architects	2001
SIGTTO	Society of International Gas Tanker and Terminal	1983

	Operators Limited	
VOHMA	International Vessel Operators Hazardous Materials Association, Inc.	2001
WNTI	World Nuclear Transport Institute	1999
WWF	World Wide Fund for Nature	1993

資料－4

IMO/ FAL条約批准国一覽表

2005 年 1 月現在

Algeria	Argentina	Australia	Austria
Bahamas	Bangladesh	Barbados	Belgium
Benin	Brazil	Bulgaria	Burundi
Cameroon	Canada	Cape Verde	Chile
China	Colombia	Congo	Cote d'Ivoire
Croatia	Cuba	Cyprus	Czech Republic
Dem. People's Rep. Korea	Denmark	Dominica	Dominican Republic
Ecuador	Egypt	Estonia	Fiji
Finland	France	Gambia	Georgia
Germany	Ghana	Greece	Guinea
Guyana	Hungary	Iceland	India
Indonesia	Iran	Iraq	Ireland
Israel	Italy	Jordan	Latvia
Lebanon	Liberia	Lithuania	Luxemburg
Madagascar	Mali	Malta	Marshall Island
Mauritius	Mexico	Monaco	Netherlands
New Zealand	Nigeria	Norway	Peru
Poland	Portugal	Republic of Korea	Romania
Russian federation	Saint Kitts and Nevis	Saint Lucia	Samoa
Senegal	Serbia&Montenegro	Seychelles	Singapore
Slovakia	Slovenia	Spain	Sri Lanka
Suriname	Sweden	Switzerland	Syrian Arab Rep.
Thailand	Tonga	Trinidad & Tobago	Tunisia
Ukraine	United Kingdom	United States	Uruguay
Vanuatu	Venezuela	Yemen	Zambia

IV.物流インフラの整備（更なる貿易手続きの簡素化・標準化）

1. 港湾物流における流れ

1.1 港湾インフラ環境

通年フルタイム化への道—2001 年秋の港運産別労使協定

元旦を除く港湾の 364 日 24 時間フルオープン化とは、在来バース並びにコンテナターミナルにおける本船荷役、さらにはゲートそのものが全面的にオープンする状態をいいます。

フルオープン化は日本の港湾の国際競争力強化、国際慣行に合わせるという観点から 2001 年以降急速に進みました。フルタイムの常時オープンということに対し労使二面を併せ持つ港運側は、事業者として 3 交代制の導入などによる新たな労働力の確保とそれに見合うコスト面（世間一般にいう時間外割増賃金などを含む）での対応を行い、また労働側としては世間並みの労働システムと条件の獲得並びに維持を産別協定に沿って実行することを基本におき、2001 年秋の港運産別労使協定を経て 6 大港で実施、さらにその後全国 94 港の港運事業法適用港で恒久的なフルオープン化への道を開きました。

1 月 1 日を除き日曜・祝日はもとより年末・年始も含め年間を通じて 24 時間フルで本船荷役作業をすることで産別中央労使（日本港運協会と全国港湾労働組合協議会／全日本港湾運輸労働組合同盟）は合意し、2001 年 11 月 29 日付で協定化し覚書を結びました。基本的には船社からの要請に応じて本船が入れば何時でも作業を行うということになり（年末年始は例外荷役扱いということで原則 1 週間前の要請が必要となる）、この年の年末から「通年フルタイム」化に向けてスタートしました。ただ、労働体制として 24 時間化での 3 交代制導入と、その割増賃金を含めたコスト対策は未だに課題として残っています。

1.2 フルオープン荷役作業の定着

荷役作業時間は平日、日曜、祝日も同一に 08:30～翌 08:30、深夜作業は本船作業開始（21:30）～本船作業終了（08:30）までとして 24 時間体制を規定、さらに内・外航の在来／革新船を問わず実施する旨を明らかにしています。また、時間短縮の細目協定も深夜作業の原則廃止／暫定処置を排除するとともに時間外労働 50 時間以内を 45 時間以内とし、2002 年春闘以降も前年にならって協定化し現在に至っています。

2002 年 12 月 31 日から 2003 年 1 月 4 日までの 年末年始の全国の港湾での本船荷役実績（日港調べ）は前年比 15.6%増の 630 隻で、内訳としてはコンテナ船荷役が

233 隻(6 大港は 195 隻)、その他船舶が 397 隻(6 大港は 89 隻)であり、6 大港での合計は 284 隻でした。2003 年から 2004 年にかけてもほぼ同じ実績で、2004 年から 2005 年にかけても同じ基調が続いています。

1.3 C Y (コンテナヤード) などでの作業並びにゲートオープンの動き

前述の産別協定では平日同様に土・日・祝日も C Y、港頭倉庫、物流センターなどでの作業を 08:00~20:00 まで実施する事を明示しました。合わせて C Yを含むヤード、港頭倉庫、物流センターでの搬出入作業(ゲートオープン)も原則的に 08:00~20:00 までとして時間延長を行いオープン体制を整えています。

中央での産別協定化を受けて各地区でも夫々地区協定が結ばれ、そのもとで個別に船社と港運元請けが縦割りを基本にして対応を図っていますが、現実にはゲートそのもののオープンは限定的なものにとどまっています。

コンテナターミナル(C T)のゲートの 24 時間フルオープンに向けての動きは 2002 年から 2003 年にかけて活発化し、まず主要港で昼休み時間帯と早朝時にオープン化が出始める一方、横浜港南本牧 C T で 24 時間化に向けて国の実証実験(国土交通省海事局の港湾物流化推進委員会関係)が行われました。平日の 8:30~16:30、土曜日は 8:30~12:00(日曜祝日はクローズ)までのゲートオープン時間終了後でも 24 時間引き取りを可能にするために、事前予約を前提に時間内にゲートから最寄りのストックヤードに仮置きされ、トラック事業者は 24 時間いつでも引き取れるようになりました。同時にゲートそのもののオープン時間を 11 月 18 日から試験的に 2003 年 3 月まで平日は 18:00 から 21:00 まで、土曜は 13:00 を 17:00 まで、祝日は 8:30~17:00 までと延長、その後は横浜市港湾局が引き継ぐかたちで 24 時間フルの本格体制を目指して実施、その後大阪、神戸、名古屋など主要港および四日市など準主要港でも検討会などの組織によってトライアルを行い、フルオープン化に取り組んでいます。

1.4 日曜日のゲートオープン

2004 年に東京港で全国主要港に先駆けて実施

東京港では全国の主要港に先駆けて 2004 年 7 月から青海公共コンテナターミナル(C T)、さらに品川公共コンテナターミナルでは 2004 年 12 月から毎日曜日にも午前 9 時から 11 時 30 分までゲートをオープンしています。東京都港湾局が東京港の新アクションプランの一環として毎日曜日に C Yゲートを開きコンテナの搬出入作業を実施、品川公共 C T では冷凍コンテナの搬出にも対応する体制を敷きました。港湾局ではスーパー中枢港湾の指定に向けた目論見書の中でターミナルゲート管理システムの統合を図ることをうたっていました。青海公共 C Tヤードを港湾局から借受けてい

る業者6社により構成されている青海公共CTターミナルオペレーターがゲート業務の統一システムを完成したのを受けて、青海公共CT A1ゲートとA2ゲートを一体的に運用していくことにし、2004年3月29日より青海公共CTでゲート業務の共同化に踏み切りました。ゲート業務共同化によるゲート作業の標準化が進みゲート待ち車両の解消、さらにはコンテナ車両混雑時においては昼休み時間帯のゲートオープンなどの推進、といった効果がもたらされています。これを踏まえて、さらには7月の青海CTのゲートオープンへとつなげましたが、この青海CTだけに限られているほか、荷主などへの周知が十分浸透していない結果として利用が増えないなど、オープンした成果が十分にいかされていない状況に鑑み、12月からは品川公共CTも合わせて実施するようになっていきます（リーファーコンテナの搬出入も含む）。また、ゲートオープン時間の拡大によって貨物の搬出入時間の短縮やコスト削減など、荷主などからの多様なニーズに対応した形で、コンテナターミナルの有効活用、港湾周辺の渋滞緩和などの促進効果が増すとされています。

1.5 行政手続の時間延長について

一方、港運業界（日港協）では港湾での民間サイドのフルオープンに対して、税関や検疫など行政サービスの執務時間の体制が伴わないと本来の意味をなさないとして、当初の港運労使の覚書で年末年始の作業改定は2002年限定とし、行政の対応が進まない場合は、2003年は作業協力はしないことをうたいました。これに対して税関が6大港と博多港のCTで試行として2002年10月15日から元旦を除き平日の夜間は17:00から21:00まで、土日休日は平日並みに8:30～17:00までの時間帯に税関職員を配置し、執務時間外での通関業務を開始（7日間オープン・トライアル）し、2003年3月末まで実施しました。これを評価して日港協と全国港湾の港運産別労使は6大港と博多港でゲートオープンを現行協定の20:00まで（16:30までに予約が必要）から21:00まで1時間延長するほか、年末年始作業も実施することで2002年11月に産別労使で覚書を交わしました。その後2003年春闘協定では21:00までの1時間延長を実績的な判断から取りやめ、従前の20:00に戻しました。税関は政府の構造改革特区特例処置とも合わせて、2003年4月にトライアルから本格実施体制に入り7月からは臨時開庁扱いを含め必要に応じて職員常駐体制を敷いております。臨時開庁手数料も半額化していますが、政府・自民党筋でも国の手数料徴収に異論を唱えるなど撤廃の声が出てきています。

1.6 通関に加え動植物検疫所も執務時間を延長

通関に加えて動植物検疫所も港湾の24時間364日化への対応に向け2004年7月12日から6大港と川崎港・博多港の主要コンテナ港で執務時間を延長しました。

動物検疫所は平日の執務（開庁）時間を 17:00 から 21:00 までに延長、土曜日は 8:30-17:00 の間は開庁となりました。植物防疫所（コンテナ貨物輸入検査業務）では執務時間を当初平日は 17:00 から 21:00 への延長、土曜日は 8:30 から 17:00 まで開庁となり、さらに 10 月 18 日からは土曜日に加え日曜日・祝日も加えて 8:30 から 17:00 まで開庁しており、港湾での手続きがフルオープン化へ少しずつ進んでいます。

1.7 輸入海上コンテナのリードタイム短縮で国土交通省が可能性調査

国土交通省（海事局港運課）は 2003 年秋に実施した海上輸入コンテナのリードタイム短縮可能性検討会の調査結果を 2004 年 4 月にまとめました。これは 2003 年秋に導入の財務省関税局による到着即時輸入許可制度の利用状況を把握し、制度利用によるリードタイム短縮効果を検証するのが狙いです。まず 5 大港の 9 コンテナターミナルを対象に 2003 年 10 月から 11 月の約 1 ヶ月間を第 1 期として実施しました。結果としては、対象コンテナ本数 6 万 6,444 本中、この制度を利用したのは 41 本、個別の搬入利用本数は 678 本、さらに制度利用分で北部九州 2 港を追加し延長した第 2 期（11 月から 12 月の 1 ヶ月間）ではこの制度利用本数が 73 本で、1 期の追加も含め制度を利用した合計数は 124 本でした。国土交通省の調査では、輸入許可からコンテナ搬出までの所要時間が、数時間のものがある一方で 1 週間以上のものもある実態が判明しました。そのなかで船卸し一括搬入の確認前に、この制度および個別搬入を利用して C Y から搬出したコンテナについては、一般のコンテナに比べリードタイムが極めて短くなっています。海貨・通関業者へのアンケートでは新制度をためしに利用したという意見が多くありましたが、この制度利用によって個別搬入と同様に貨物を通常より早く搬出出来たほか、通関手続きが早く終わり業務の効率化が進み、また金曜日入港船のコンテナもこの制度利用により 3 日間のリードタイム短縮が出来た例もありました。リードタイム短縮のニーズは約 4 分の 3 の海貨業者が本船荷役から配送までを優先的に行うホットデリバリーサービス（HDS）が無料なら利用すると回答しており早期搬出によるニーズの高さが確認され、さらに食品や衣料品などを中心に急ぎの貨物は HDS の代価もいとわないとの意見もありました。また短縮には個別搬入による保税運送もしくは新制度利用など手続面以外に C T での早期搬出への取り組みの必要性を改めて浮き彫りにする一方、制度を荷主等に積極的に PR する必要性も課題といえる結果が出てきています。

1.8 財務省がリードタイム調査（輸入手続の所要時間短縮に向けて）

一方、リードタイム関連では財務省が国土交通省、厚生労働省、農水省の各省の協力を得て 2004 年 3 月に実施した輸入手続の所要時間に関する調査結果をみると、海上貨物は本船（コンテナ船）の入港（貨物の日本到着時点）から保税地域への搬入、

税関への輸入申告、輸入許可までの輸入手続全体の平均所要時間は 67.1 時間で 2.8 日でした。3 年前の 2001 年の 73.8 時間 (3.1 日) から比べて約 6.7 時間短縮、スピードアップしています。同調査は 1991 年以来 2, 3 年おきに実施し、2004 年は 3 月の 1 週間に主要税関で受け付けた輸入申告のうち海上通関約 2,700 件を無作為に袖出して調べました。このなかで予備審査制度を利用した申告では、本船入港から輸入許可までの平均所要時間は 51.3 時間 (2.1 日) と 同制度を利用しないもの (73.1 時間/3 日) に比べ明らかに処理が迅速になっています。本船入港から輸入許可の間に土日を含まなかったものについての所要時間は平均 32.4 時間 (1.4 日) となつています。港湾の国際競争力の強化の一環で構造改革特区 (規制緩和特例処置) として 2003 年 4 月から実施中の執務時間外の通関体制を整備・導入した官署で臨時開庁した場合の本船入港から輸入許可までの時間は 24.7 時間 (1 日) と通関業務の迅速化を示したほか、貨物の種類別ではコンテナ貨物の場合が平均所要時間が 54.9 時間 (2.3 日) に対し、その他の貨物は 90.2 時間 (3.8 日) を要し、開きがおおきすぎるようになっていきます。

1.9 港湾 EDI システム

107 港が利用、月間 4 万件を越える港湾管理業務システムの港湾 EDI は入出港届、係留施設等の使用許可申請などを港湾管理者と港長 (海上保安部) に対して行う申請や届け出の行政手続きを電子化したもので 1999 年 10 月にスタートしました。Web および UN/EDIFACT (国連・行政・商業・運輸のための電子データ交換) の 2 方式があります。5 年たった 2004 年中旬には石川県を港湾管理者とする金沢港など 10 港湾がいきに加わり参加港は 50 団体 (港湾管理者) /100 港を突破、さらに 12 月始めに佐賀県の唐津港も港湾 EDI システムに参加・運用を開始し同年 12 月末の時点で全国延べ 52 団体/107 港をかぞえています。利用状況も年月を追って拡大しており、申請ベースで 2004 年 10 月以降は月間 3 万件台を超え 4 万件台に乗せ 12 月には前月比 632 件増の 4 万 2,480 件と過去最高を記録し、利用が定着しています。普及率で見ると 2003 年の 72.4%から 2005 年には 100%に達成する見込みです。管理者以外では海上保安官署 117 部署、検疫所は 116 港・83 カ所 (支所・出張所含む)、登録者総数も 2004 年に 1,000 事業所を突破し 1,042 事業所 (12 月末時点) となつています。登録者数は船舶代理店関係が 12 月末の段階で前月を 8 件上回り 837 件、運航船社は 1 社増の 104 件、係留施設管理者 (バース管理) 75 件の状況にあります。港湾 EDI は Sea-NACCS と接続しており、港湾 EDI 関連でシングルウィンドウシステムの利用 (申請) 件数は当初の 2003 年 7 月の 382 件から 2004 年 12 月末には前月を 2,623 件も上回る 1 万 5,812 件 (港湾 EDI 外数) と確実に増えています。2004 年 3 月には NACCS のワンストップ業務で「とん税等納付申告業務」を港湾 EDI から手続もできるように

なるなど利用しやすくなっています。改正 SOLAS 条約で 2004 年 7 月から日本入港 24 時間前までに所定の海上保安部署への船舶保安情報の通報が必要になりましたが、これも港湾 EDI システムでシングルウィンドウ機能を使って同時申請できるようになっています。

1.10 <Sea-NACCS>シングルウィンドウのベースに

1991 年 10 月に稼働した、海上貨物の通関手続きに関する通関業者との官民共同利用の電算処理システム NACCS は、法律（税関手続特例法）をバックに独立行政法人の通関情報処理センターが運営、海上貨物の輸出入通関申告の 96%がこれを利用し、税関手続きに密接に関連する民間業務も部分的に処理対象にしています。通関事業者、銀行、船会社、フォワーダーが端末機で専用回線によってホストコンピューターと結び、オンライン手続きを行っています。システムライフを終えた 1999 年に更改システムが稼働、船社代理店、保税蔵置場業者、混載業者などに利用が拡大され現在では輸出入申告から保税搬出入、入出港などの他、関連民間業務ともつながれ処理されています。なお、2003 年 3 月にはユーザーの利便性を考慮しインターネットでの申請手続きができるようになっています。

1.11 <CuPES>NACCS 業務以外の税関関連の申請・届け出を処理

2003 年 3 月には税関手続申請システム（CuPES）も稼働、電子化に馴染まない旅客の携帯品などの輸出入申告および NACCS 業務以外の、原則すべての税関関連の申請・届け出を処理しております。

1.12 次期税関システムのあり方

財務省は 2004 年 4 月から NACCS および CuPES、CIS（通関情報総合判定システム）を対象とした次期税関システム刷新可能性調査評価委員会を開催、2005 年春には最終委員会で報告書を取りまとめる予定です。同調査はレガシーシステム（旧システム）見直しのための財務省行動計画（アクションプラン）に基づき 3 つのシステムの刷新の可能性を調査検討するもので、財務省では外部専門家に委託し委員会を設置し、2004 年 10 月 5 日に第 1 回委員会を開催しています。調査は 2004 年度に実施し、その結果を踏まえて 2005 年度末までのできるかぎり早期に業務・システムの最適化計画を策定することになっています。次期税関システムのあり方について官民分離、NACCS と CuPES の棲み分け、Air-NACCS と Sea-NACCS の統合、他の EDI システムとの連携などで議論しています。業界内の見方としては NACCS が大きく変更になることはないのではとの声もあります。重複申請（入力）の排除、データの標準化などを見直し、業務・システムの最適化の一環としてこの NACCS を含む税関シス

テムについて、オープンシステム化などでシステムの信頼性や利用者の利便性を下げずにコストを抑える方法などの検証を NACCS 未利用者も含めてアンケート調査や業界団体へのヒアリングも併せて実施しています。

2. 輸出入・港湾手続関係業務

2.1 システム最適化計画実施状況

財務省は電子政府構築に向けた 21 の業務・システムの最適化計画の一つとして輸出入・港湾手続の迅速・適正化などを目指した「輸出入・港湾手続関連府省連絡会議」と「輸出入および港湾・空港手続関係業務・システムの最適化計画策定部会」による最適化計画の策定（2005 年度末までの出来る限り早期に策定する方針）及び実施状況を 2004 年 12 月に公表しました。連絡会議の最適化計画については財務省を議長に国土交通省を副議長として 9 府省の課長クラスのメンバーで 2004 年に 4 回開いて検討されており、各府省独自で最適化を行う個別の業務・システム計画の方向性で共通の認識を持つため、情報交換や調整を行っています。「計画策定部会」は同様のメンバーで「輸出入・港湾手続関連府省連絡会議」の下部組織として担当課長補佐などで構成し、最適化計画策定に向けてシングルウィンドウ化が可能な業務の洗い出しや、各手続の申請項目見直しなどを具体的に検討中で、2004 年には延べ 12 回開催し作業に取り組んでいます。一方で申請現場キャラバンも 10 月、11 月に空港、港湾関係に輸出入単位で実施しました。これは申請者サイドからみた検討を重視するため、会議も関係業界をも交えて検討しています。

「輸出入・港湾手続関連府省連絡会議」では、最適化計画と合わせて次世代シングルウィンドウを検討しています。ここでは下記の 5 つのコンセプトを打ち出しています。

（1）国際標準への準拠

- －FAL 条約の締結
- －関係法令等（港湾法、関税法等）の改正
- －国際標準 EDI への対応

（2）申請者の視点での検討

- －申請者の視点に立ったシングルウィンドウ化

（3）業務・システム双方の見直し

- －FAL 条約の締結にとどまらない行政手続の徹底的な見直し
- －行政運営面での効率化・迅速化

（4）主な行政手続の原則電子化（電子的に行える行政手続の拡大）

（5）セキュリティ、セーフティとの両立。

2.2 港湾手続きのシングルウィンドウ化

港湾手続のシングルウィンドウ化については、2003 年 7 月に Sea-NACCS と港湾 EDI、乗組員上陸許可支援システムの各システムを相互接続し、連携することで実現しました。一回の入力・送信で複数の行政機関への手続きが完了するという事でシングルウィンドウは順調に利用が伸び、2004 年 12 月には電子申請で行われる入出港届出などのうち約 30%がシングルウィンドウで手続されています。日本経済団体連合会など 9 関係業界でとりまとめた輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言でも、シングルウィンドウで輸出入・港湾諸手続の簡素化（FAL 条約を踏まえて、そこで求めている先進国並みの申請項目削減など）、FAL 条約の推進、国際標準への準拠（UN/EDIFACT、ebXML の標準コードなど）、すべての申請書類の電子化、情報の共有化などの要望が出ています。物流セキュリティの強化など、やむを得ず導入する新規手続は現行の諸手続との連携を十分とつて、セキュリティおよび物流効率化の観点から申請者に過重な負担をかけないことも重要な課題になります。

さらに、ここまで電子化が進んでいるように見えても、利用者にはいまだに不満な点として

- (1) 一回の入力ですべての手続が完了しない
- (2) 寄港地ごとにデータの入力を求められる
- (3) 港湾 EDI と Sea-NACCS の連携機能は活用しにくい
- (4) 関連全手続の電子化義務づけ（ペーパーレス化の推進）の PR 不足
- (5) 電子申請の料金低減ないし無料化の導入
- (6) 申請受付現場レベルへの電子化意義付けの不徹底（現場ごとに要求項目の差異のないよう業務の標準化を徹底）が見られる

といったことに対する改善の要望が根強くあります。したがって、これらは今後のシングルウィンドウ化に際して採り入れていかざるを得ないとみられます。

3. 港湾物流情報化懇談会の取り組み

3.1 港湾物流情報プラットフォーム構築

電子化促進へ向けての推進母体

港湾物流情報プラットフォームの構築に向けた国土交通省主宰の関係官民 23 団体・機関で構成する「港湾物流情報化懇談会」は 2003 年度から課題に取り組んでおり、業務分析作業チームで FCL 貨物を対象とした理想的な港湾物流業務モデルづくりを進めました。高度化する港湾物流ニーズに対応可能な業務モデルを検討し、国際標準（UN/EDIFACT）への準拠、電子業務の実施上必要十分なものという前提条件に沿って

検証、輸出入別・代表的なパターン別に業務プロセスを構成する業務ユニット、またそれを構成する作業ユニットを定義付けて理想的な業務モデルをアウトプットし、港湾の競争力向上のためのニーズを取り出し、これらに対応可能な理想的なモデルを検討・検証ののち、輸出入別・代表的なパターン別に業務プロセスを構成する業務ユニットをそれぞれ定義付け、2004年度にはFCL業務モデルに対応した全体のメッセージの検討し、利用者向けガイドラインの検討を進めています。また、引き続きFCL業務を念頭に船社CFS利用を含めたLCL輸出入貨物のブッキングからB/L引渡しまでの業務を範囲として、理想的な港湾物流業務モデル〈業務プロセス／情報の流れ〉を2004年度に構築して京浜港利用のNVOCCおよび海貨業者を対象に業務プロセスの現況などをヒアリング調査し、さらに経済産業省のGEDISプロジェクトの成果モデルなどをベースに検討しています。一方で、電子化促進方策として港湾管理者と国土交通省によるコンテナ搬出入業務の交換・共有化が可能なシステムづくりを検討しております。港湾物流業務は「全体の最適のために決められたルールに従った電子情報交換」を基本として、低コスト化や効果の明確化、さらには海貨・通関業者、ターミナルオペレーターによるNACCSとの連携、現存ネットワークや業務システム並びにパッケージソフトなどとの整合をとりあげました。そのなかで、広い範囲を一気にシステム化やネットワーク化せず、実現性の高い分野から段階的に導入する考え方から、港湾管理者ベースの港湾物流情報IT化推進委員会と国土交通省が共同で横浜港のY-CON24などを活用しターミナル事業者、海貨事業者、陸運事業者間でのコンテナ搬出入情報の交換・共有化が可能なシステム構築の検討をはじめております。これが2004年から2005年にかけてのJCL-netです。さらには2004年から2005年に港湾物流プラットフォームの実現に向けた促進方策として国の支援のもとに中立的な「推進母体〈仮称〉」の立ち上げに向けて検討を進め、委員の意見も踏まえ内部調整と整理を進めています。電子化促進によるプラットフォーム構築に関しては、いかに利用者にメリットのある共通ルールを築き合意していくかと言う事を探ることを狙いとして、標準・理想的な業務プロセスから標準メッセージ構築の際の利用者の意見を集約し、また標準・理想的なメッセージやそれに準拠するシステムが、実際の業務で採用されるための共通ルールのメリットを理解し採用を働きかける必要性を指摘し、これらの取り組みに向けて中立的な推進母体を必要としています。こうした推進母体立ち上げに必要な項目として推進母体のミッションの明確化や意見集約の手法、運営スキーム、組織構成も検討しています。

4. 船積み書類のEDI化

4.1 日本船並びに外船・海貨業界の B/L ドラフト情報の EDI 化

Sea-NACCS・ACL 業務などの利用の働きかけ

船積み関係手続の EDI 化に関連して 2004 年春から日本船主協会、外国船舶協会、日本海運貨物取扱業会、日本通関業連合会が連携して Sea-NACCS の ACL 業務（船積確認事項登録業務）などを利用した B/L 作成情報の EDI 化促進に積極的に取り組んでいます。2004 年 9 月から 12 月にかけて全国平均で日本船と外船 10 社分の EDI 化率がそれまでの 20%台から 30%台まで上昇していますが、このあたりから大きく踏み出せません。2004 年度早々の 4 月から公表されている船会社（NACCS に加入し ACL 業務を利用する日本船と外船 12 社）の EDI 化率は全国 12 ヶ所（苫小牧、仙台、東京、横浜、清水、名古屋、大阪、神戸、広島、松山、北九州、博多の各港）でほぼ毎月 27%台と低位で大きな進展はありません。日本船社（3 社）は 39%ですが、外船社は 23%～24%程度で、港湾によっては名古屋港のように 70%台もあれば横浜港と大阪港は 10%台と大きな開きがあります。こうした点も含めて NACCS センターの協力のもとに荷主をはじめ NVOCC への協力要請とともに NACCS に未加入で ACL 業務未利用の外船社と代理店、ターミナルの保税蔵置場業者、さらに海貨・通関業者自体への浸透を図りつつあります。地域単位でのレベルアップを通じてさしあたり 50%になれば、横並びで一気に進む可能性が強くなります。マーケットシェアの大きい中国船社をはじめ中小外船社〈代理店〉の NACCS 参加および ACL 利用といった EDI 化への対応の遅れ、海貨・通関業者へのさらなる徹底など、まだ課題も多くあります。2005 年に入って FAL 条約の国会での批推と関連国内法改正といった動きが強まっていますが、これがどう作用するかは不透明ながらここ 1、2 年を視野に海運関連の手続簡易化、船積書類の実質 100%EDI 化は避けられないともいわれています。すでに、2005 年 1 月以降、一部外船社では自社 EDI 導入やペーパーでの D/R の廃止あるいはマニュアル（電話・FAX など）方法でのブッキングや D/R 受付には B/L 1 件について幾らかのマニュアル・ブッキング・サーチャージを導入、あるいはドキュメントフィの導入に動いています。これは EDI 化を促すための実行手段としての対応であり、一部船会社のこうした取り組みに対し海貨事業者じたいが逆に EDI と D/R ペーパー作成の併存は不合理ということで他の EDI 未対応船社に今後一定の猶予期間（船社・海貨ともにシステム対応が必要）を経て期限を切って D/R は打たない EDI 一本でいくという姿勢を明確にすることも含めて、海貨並びに船会社は Sea-NACCS の ACL 業務とともに港湾物流情報システム協会の POLINET のいずれでも利用可能な、EDI 対応体制を整える必要があります。さらに、その一方で鍵を握るのは e-Japan を唱える政府・行政側のそれらに対する EDI 化支援体制です。究極は諸外国のように行政レベルでの指示を含めて D/R 廃止の徹底などの処置で EDI の義務付けも必要との声もありますが、

行政がシングルウィンドウ化・ワンストップ化、さらにはプラットフォーム構築をすすめるなかで船積み書類 EDI 化も必然のはずですから、行政のリード、バックアップは是非とも必要だと考えられます。

5．国際物流の対応

5.1 安全で効率的な国際物流に向けた港湾の対応

テロ対策として 2004 年には改正 SOLAS 条約が 7 月に発効したのに合わせて港湾保安対策が国際港湾ターミナルで実施され、港湾ターミナルなどでのフェンスや監視カメラ設置などの検分が一斉に行われました。さらに国土交通省など関係省庁合同で「安全かつ効率的な国際コンテナ物流の実現」について取り組みを始め、物流セキュリティに連動した電子タグ活用など物流効率化の実現への連携事業としてビジネスモデル導入方策を検討し、安全対策関連で高規格コンテナターミナルなどでの保安と物流効率性の両立を確保するため、出入り管理の高度化を狙ったシステムと施設整備が検討課題です。現状では複数のターミナルや、港湾間で共通化され身分証明による出入り管理の統一ルールや基準がないため共通化・EDI 化された個人認証身分証明による出入り管理の高度化が図れません。このため、港湾での共通の身分証明の統一ルールを作り出入り管理の支援を行うということで、これに対応したゲート施設の整備とともに ID の個人認証身分証明の発効などを行う ID 管理施設の整備を必要としており、2005 年春には結論がでます。

5.2 電子タグ/シール活用で海上コンテナの輸送・管理システム

物流セキュリティ強化と、それに連動した物流効率化の実現では、電子タグなどの IT 関連技術を活用し官民連携で実証実験を行います。これは国際物流に関する政策群〈国土交通省や経済産業省など 7 省庁〉に基づき 2004 年度策定の施策パッケージの有効性の検証、官民一体の電子タグによる海上コンテナの管理・輸送システムの導入方策の確立、対米輸出の円滑化として国内セキュリティ強化を狙ったものです。

主な実証項目

- (1) コンテナ開閉状況管理技術〈電子シールなど〉
 - (2) コンテナ内監視技術〈電子タグ、各種の検査機器、センサーなど〉
 - (3) コンテナ積載貨物の管理技術〈電子タグ〉
 - (4) コンテナ追跡技術〈電子タグ GPS など〉
 - (5) 物流効率化〈情報伝達の円滑化〉、手法の検証
 - (6) 実運送の現場における情報伝達手法〈海上コンテナの安全輸送問題への対処〉
- の各項が予定されています。

5.3 電子タグ利用検討委員会〈物流連が連携〉

日本物流団体連合会は、国土交通省などと政策群の取り組みで連携し、事務局支援の立場で三菱総合研究所が全体の取りまとめ役になり、物流効率化委員会のもとに設けた電子タグ利用検討委員会で検討・実施段階に入っています。国内のスーパー中樞港湾および海外では香港の Modern Terminals、HIT Terminal 7(パース10)、中国・大連 International Container Service、米国 LA/LB APL Terminal、欧州はベルギー・アントワープ港を対象に、①大連→東京、②神戸→アントワープ、③横浜→香港、④名古屋→ロスアンゼルス、⑤香港→東京の計5つのトレードレーンでの実証実験計画をまとめ、各拠点とも2004年末にかけてのUHF帯実験局免許の取得に合せて実証実験に取り組むを見せています。委員会では実証実験の全体のイメージをもとに、電子タグの適用可能性をとりあげ、輸出入に関する適用の可能性と各業務での適用イメージおよび電子タグ・電子シール活用上の課題と解決の方向性を検討しています。

この適用イメージは

(1) 検品作業の効率化 (2) コンテナシールによる不正開封検知 (3) 輸送貨物のモニタリング (4) コンテナターミナルでのゲートイン・アウトの自動・迅速化 (5) 不審貨物のスクリーニング (6) コンテナターミナルでの本船積卸し時の情報伝達、(7) ビジビリティの向上 の7項目をあげています。電子タグ利用検討委員会のなかには実証実験グループ〈各トレードゾーンの実証実験計画作成〉があります。このWGは三井物産、ソニーサプライチェーン・ソリューション、富士ゼロックス、バンダイロジパルの各個別レーンと、NIRO(新産業創造研究機構)の電子タグ・電子シール研究会が三協運輸、日蝕物流、三菱重工業、そして船社並びにターミナルオペレーターで組織した取り組みが係わり合うかたちで作業が進行しています。検討委員会には一方で情報共有基盤等標準化ワーキンググループがあり、さらに同WGのもとで情報共有基盤〈共通システム〉ベンダーグループがベンダー会議を設けて三井物産戦略研究所のもと日本ユニシスや凸版印刷、ILJ/IUテクノロジー、米Saviがそれぞれ開発プロジェクトマネージングに携わっています。

以上のように複雑に絡んだ格好ながら物流セキュリティおよびこれに連動した物流効率化のための電子タグ／シール使用の実証実験とシステム構築への取り組みが進んでいます。国土交通省で2005年度予算案のなかで、国際物流に関する政策群に基づく施策パッケージ(2004年度策定)の有効性の検証や官民が電子タグなどを活用したコンテナの管理システム導入方策の確立および対米輸出の円滑化等、国内のセキュリティとセーフティ強化を目的に、そうした調査研究を盛り込んでいます。そこではコンテナターミナル内での実証実験、関連技術の実用性、物流セキュリティ面および効

率性向上での有効性の検証や安全かつ効率的な国際物流の実現のためにビジネスモデル導入方策の立案まで考えています。とりわけコンテナ開閉状況やコンテナ積載貨物のそれぞれ管理技術、物流効率化手法の検証で成果を期待しています。

6. 国内外の IT 化への動きと若干の指摘

国内外の港湾における貿易物流のシステム環境は、セキュリティ=テロ対策に関連し 2003 年から CSI (Container Security Initiative) と呼び 2005 年に 40 港を目標とした世界主要港で危険性の高いコンテナの特定を米国と相手国港湾の税関間〈日本は現時点で横浜、東京、名古屋、神戸港〉で協力しチェックする手法の実施のほか、対米輸出貨物の積み地側からの 24 時間前マニフェスト事前提出ルールが発効、また個別企業が米国税関と覚書を交わしてコンプライアンスプログラムを策定し、米国当局推奨のボランタリープログラムの C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) が輸入者、船社、通関、倉庫管理者、メーカー、輸出者を対象に実施しています。ACE (Automated Commercial Environment) は米国の現行の通関関連手続に代わる次世代手続システムを指し、2006 年末以降に本格稼動する予定で、15 億ドル以上の開発費用を投じ、企業ごとに一つのアカウントにまとめられ、関税納付やコンプライアンス状況などの情報は集約され、技術的には関係省庁や企業などすべての関係者が同一画面にアクセスを可能にするものだと思います (アクセス権限管理は厳格化)。いずれにしてもわが国の港湾物流における IT 化は、行政システムでの官民手続きで届出項目の整理と各省庁、港湾管理者間の共通化とデータ統一・標準化のもとに全面的な電子化が必要なほか、民手続も現状では 100%にほど遠い状況にあるため、それらの完全な電子化を唱える必要があると思われます。

V．我が国の港湾手続

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

1．入港前の手続

1． 1 港湾管理者

1． 1． 1 係留施設使用許可申請

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

1． 2 海上保安庁

1． 2． 1 事前通報

港則法に基づく通報をいい、各港毎に定められている総トン数以上の管制船舶は航路等入航予定日の前日正午までに港長（各海上交通センター又は信号所等）に通報を行う。また、法定対象船舶以外の指導対象船舶については、各港毎に定められている通報時期に通報を行う。

1． 2． 2 航路通報

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

1． 2． 3 船舶保安情報

船舶及び港湾施設の保安の確保を目的として、2002年12月に国際海事機関(IMO)において改正された「1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)附属書」を担保するために、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」が公布され、平成16年7月1日より施行された。本邦以外の地域の港から本邦の港に入港をしようとする国際航海船舶の船長は、本邦の港に入港をする24時間前までに、当該国際航海船舶の名称、国際海事機関船舶識別番号、所有者の氏名又は名称及び住所、本邦の港に入港をする直前の寄港までの過去十回の寄港地に関する事項等船舶保安情報を海上保安庁に通報する。

対象船舶：本邦以外の地域の港から本邦の港に入港または特定海域（東京湾、伊勢湾、紀伊水道、豊後水道、関門海峡）に入域しようとするすべての船舶。

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

通報先：入港する港を管轄する海上保安部署。

申請者：船長のほか、所有者又は船長若しくは所有者の代理人。

1. 2. 4 危険物荷役許可申請

港則法により、危険物積載船舶は、特定港において危険物の積み込み、積み替えまたは荷卸しする場合、船長のほか、所有者又は船長若しくは所有者の代理人から港長に対し、危険物の種類、数量、作業方法等の申請を行う。

1. 2. 5 夜間入港申請¹

港則法により、対象船舶（総トン数 500 トン以上（関門港若松区においては、総トン数 300 トン以上）の船舶）が夜間に入港する場合、船長のほか、所有者又は船長若しくは所有者の代理人から港長に対し、入港時まで申請を行う。

対象港湾：函館港、京浜港、大阪港、神戸港、関門港、長崎港および佐世保港。

1. 2. 6 停泊場所指定願

港則法により、対象船舶（総トン数 500 トン以上（関門港若松区においては、総トン数 300 トン以上）の船舶、および危険物積載船舶）が特定港内に停泊する場合、船長のほか、所有者又は船長若しくは所有者の代理人から港長に対し、入港時まで申請を行う。

対象港湾：函館港、京浜港、大阪港、神戸港、関門港、長崎港および佐世保港。

1. 2. 7 移動許可申請

港則法により、対象船舶（雑種船以外の船舶）が停泊した一定の区域外に移動し、又は港長から指定された錨地から移動する場合、船長のほか、所有者又は船長若しくは所有者の代理人から港長に対し、移動時まで申請を行う。

1. 2. 8 係留施設使用届

港則法により、港湾管理者（公共バース）または係留施設管理者（私用バース）は当該施設を船舶の係留の用に供する場合港長に対し、届を行う。

¹平成 17 年 2 月現在の情報によると、平成 17 年度内に港則法の改正により当該手続が廃止される予定。

1. 3 地方運輸局（国土交通省・海事局）

1. 3. 1 保障契約情報²

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

同法は名称を船舶油濁損害賠償保障法と変更、平成 17 年 3 月 1 日から施行。保険未加入の船舶は本邦内の港に入港し、出港をし、又は係留施設を使用してはならないと規定している。改正法は、これまでタンカーに限定していた保険加入の義務付けを、日本の港に入る 100 トン以上の一般船舶に広げ、燃料による油濁損害や座礁船の撤去費用の支払いを可能にするもの。

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

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

申請者：船長、所有者等もしくはこれらの者の代理人。

通報の時期：入港の前日正午まで。

1. 4 検疫所

1. 4. 1 検疫通報

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

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

通報の時期：入港する 36 時間前から 24 時間前まで。

通報先：検疫所。

申請者：船社または、船舶代理店。

²平成 17 年 3 月 1 日より施行。（電子的申請は、平成 17 年度中を予定。）

1. 5 入国管理局

1. 5. 1 入港通報

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

通報の時期：入港予定時間の 24 時間前まで。

通報先：入国管理局。

申請者：船社または、船舶代理店。

2. 入港時

2. 1 港湾管理者

2. 1. 1 入港届

本船入港後 24 時間以内に、入港届けを提出すること。入港料の計算基準になる。

各港湾管理者が所属する地方自治体の条例等による。

申請先：港湾管理者。

申請者：船社または、船舶代理店。

2. 2 海上保安庁

2. 2. 1 入港届

港則法により、特定港に入港したときは、遅滞無く、入港届を提出すること。

申請先：港長。

申請者：船長のほか、所有者又は船長若しくは所有者の代理人。

2. 3 検疫所

2. 3. 1 明告書兼入港届

検疫法により、検疫通報（1. 3. 1 項）提出後、無線検疫審査検査結果通知書を受理した船舶が入港する場合、遅滞なく届けること。添付資料として、日本国内における連絡先確認できる乗員名簿（乗員情報）または、乗客が搭乗している場合は乗客名簿（乗客情報）を添付する。

通報先：検疫所。

申請者：船社または、船舶代理店。

2. 4 入国管理事務所

2. 4. 1 入港届

入国管理法により、入港後速やかに、入港届けを提出すること。

通報先：入国管理局。

申請者：船社または、船舶代理店。

2. 4. 2 乗員上陸許可申請

入国管理法により、乗員の上陸許可証(ショアパス)を取得する為に入港通報(1. 5. 1)を基に、上陸許可申請を行う。本申請は、電子的(乗員上陸許可支援システム(独立システム))にも申請可能。本申請後、許可されると入国管理局で上陸許可証(ショアパス)取得できる。申請時期の規定無し。(入港後速やかに乗員の上陸を可能にするためには、入港後遅滞なく申請すべきである。)

通報先：入国管理局。

申請者：船社または、船舶代理店。

2. 5 税関

2. 5. 1 入港届

関税法により、入港後 24 時間以内に、入港届を提出すること。

申請先：税関。

申請者：船長、船社または、船舶代理店。

2. 5. 2 積荷目録提出

関税法により、入港後 24 時間以内に積荷目録を税関へ提出すること。

積荷目録は、揚荷と通過に分けて提出。

申請先：税関。

申請者：船長、船社または、船舶代理店。

2. 5. 3 船用品目録提出

関税法により、入港後 24 時間以内に船用品目録を税関へ提出すること。

申請先：税関。

申請者：船長、船社または、船舶代理店。

2. 5. 4 旅客氏名表提出(旅客が乗船の場合)

関税法により、入港後 24 時間以内に旅客氏名表を税関へ提出すること。

申請先：税関。

申請者：船長、船社または、船舶代理店。

2. 5. 5 乗組員氏名表提出

関税法により、入港後 24 時間以内に旅客氏名表を税関へ提出すること。

申請先：税関。

申請者：船長、船社または、船舶代理店。

2. 5. 6 とん税等納付

とん税法及び特別とん税法により、純トン数に応じたとん税及び特別とん税を納付する。

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

納付先：税関。

納付人：船長、船社または、船舶代理店。

納付時期：出港の時まで（入港後 5 日以内）。

3. 出港時

3. 1 港湾管理者

3. 1. 1 出港届

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

申請先：港湾管理者

申請者：船社または、船舶代理店。

3. 2 海上保安庁

3. 2. 1 出港届

港則法により、特定港を出港しようとするときは、出港届を提出すること。

申請先：港長

申請者：船長のほか、所有者又は船長若しくは所有者の代理人。

3. 3 入国管理事務所

3. 3. 1 出港届

入国管理法により、出港届の提出とショアパスの返却により、出港許可がでる。

申請先：**入国管理事務所。**

申請者：船社または、船舶代理店。

3. 4 税関

3. 4. 1 出港届

関税法により、とん税及び特別とん税が納付済みであれば出港届により、出港許可ができる。

申請先：税関。

申請者：船長、船社または、船舶代理店。

4. シングルウィンドウ及び電子化状況

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

4. 1 電子化された手続一覧

手続名	システム種別
港湾管理者	
係留施設使用許可申請	◎
入港届	◎
出港届	◎
海上保安庁	
航路通報	△
S O L A S 通報 (船舶保安情報通報)	△
危険物荷役許可申請	○
夜間入港申請	○
停泊場所指定願	○
移動許可申請	○
入港届	◎
移動届	○
係留場所使用届	○
出港届	◎
検疫所	
検疫通報	◎

明告書兼入港届	◎
乗員情報	◎
乗客情報	◎
入国管理事務所	
入港通報	◎
乗員情報	◎
乗客情報	◎
入港届	◎
乗員上陸許可申請	△
出港届	◎
税関	
入港通報（運行情報）	◎
移動申請	○
船用品情報	○
乗員情報	◎
乗客情報	◎
入港届	◎
とん税納付	○
積荷目録提出	△
出港届	◎

凡例：

◎：シングルウィンドウ対応手続き

○：NACCS と港湾 EDI 間相互で入力可能

△：単独システム

4. 2 シングルウィンドウ取得項目一覧
別添資料④をご参照下さい。

VI. セキュリティーの強化-米国の措置-への対応

2001 年 9 月 11 日の同時多発テロを契機に米国は、セキュリティー強化の必要性を唱え、2003 年 3 月には、職員数 17 万人を有す国土保全省（Department of Homeland Security）を創設、税関組織は従来の財務省管轄から、移民局、沿岸警備局、動植物検査局とともに国土保全省の税関・国境警備局（Customs and Border Protection、以下 CBP）に組織統合されるに至りました。CBP は、国土保全省人員の四分の一を占めるテロ対策を立案する所轄組織として、種々テロ対策を実施に移しています。

CBP としては、テロ組織による大量破壊兵器の侵入が現実的なものとなっているとして、テロ対策を優先課題に取り組むことになり、テロ対策が国際物流の阻害要因にならぬよう効率物流との両立を図ることを目指すとして、米国への輸入サプライチェーンの安全確保策の策定、2002 年通商法の海上輸送の安全に関する法律改正による積荷情報の事前通知規則策定、二国間協力協定により危険度の高い貨物を探知して事前検査を実施する海上コンテナ安全対策等を実施に移しています。

また、CBP は、安全対策をより効果的なものにするため、次世代通関システムといわれる電子システム ACE (Automated Commercial Environment)の開発を急いでいる状況にあります。

米国が実施している具体的措置については以下のとおりです。

1. C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)

C-TPAT は、CBP と民間企業の協力によりサプライチェーン全体及び国境の安全を強化するための安全管理制度（本制度への参加は任意）として、2002 年 4 月に導入されています。

安全確保のためには、水際取締のみでは不十分であり輸入者、輸送業者、通関業者、倉庫業者及び製造業者との緊密な連携を行うことが不可欠として、CBP は民間企業に対し、グローバルサプライチェーンの開示、サプライチェーンの安全確保のためのガイドラインの策定を求めることとし、本プログラムへの自主的参加を民間企業に呼びかけており、現在、約 40%の輸入者が本プログラム参加者となっていますが、CBP はこれを 60%の水準にまで高めることを目標としています。

サプライチェーンの安全管理体制、潜在リスクにより荷主の差別化を図り、サプライチェーンが安全との認定を受けたメンバー（C-TPAT certified member）には、貨物検査比率を引き下げる等の便宜が図られることにより迅速物流が保証されるとしています。また、現在、関税、税関手数料等については貨物引取後 10 営業日以内に納付されなければなりません。後述の ACE を利用することにより月単位で一括して納税することを認める一括納税制度、トラック輸送の国境通関を迅速に受けられる FAST (free and secure trade) 制度への参加等は、C-TPAT に参加していることが条件になっていましたが、この条件を撤廃し ACE 利用者の拡大を目指すことになっています。

CBP は、2005 年の政策課題として、“C-TPAT Plus” プログラムの導入を掲げています。つまり安全強化対策を実施することと引き換えに low risk importer には green lane 扱いとして貨物検査を省略し、到着即時引取を認めるもので、一部にある恩典が少ないとの批判に答えるものともいえます。

この C-TPAT certified member としての認定を受けるためには、まず、本プログラムへの参加に関し、CBP と覚書を締結し、サプライチェーンの安全管理ガイドラインを策定・提出、CBP の審査を経て最終的に安全管理上問題ないとの判断がなされれば、正式に certified member としての認定を受けることになります。CBP の審査が終了するまでには 1、2 ヶ月(場合によっては更に数ヶ月)要することになります。この認定を受けた企業には実地調査を行い、安全対策面での確認、評価がなされることになります。

当初、米国企業に留まらず C-TPAT を外国企業にも拡大することが予定されていましたが、現在、メキシコ マキラドーラ企業のみ本制度に参加できることになっています。

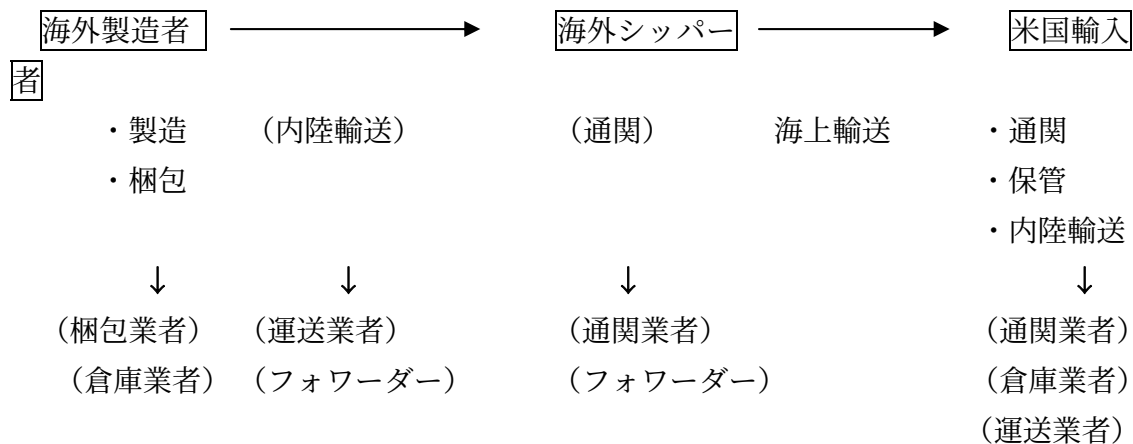
C-TPAT参加者の総数³

輸入者	3,500
通関業者/混載物流業者	2,300
輸送業者	1,000
倉庫業者	120

計	6,920 社

³ 2004 年 7 月現在の CBP と覚書を締結した参加者総数で、認定を受けた総数ではない。

【SCM セキュリティーガイドラインの徹底】



手続と物流の信頼性向上と効率化

- CBP により認定されたコンプライアンス度（信頼性）の高い企業による申告
⇒申告情報に虚偽はないとの前提
- 事前申告等で CBP は予め申告内容を確認できる。
- アカウントマネジメント（申告元）毎に通関業務と切り離されてリスク管理実施
- 申告情報通りに貨物が輸送されることを担保できれば SCM の完全性、統一性が確保される。



セキュリティと物流効率性の同時達成

【貨物検査の影響】

C-TPAT 参加者（CBP と覚書締結をした）の貨物検査比率は 0.2%、参加していない企業は 8%とも言われていますが、一部地域の極端な例では、貨物検査のための順番待ちだけで 7 日を要した例もあり、貨物検査の頻度が高ければそれだけ通関遅延のリスクは高くなるといえます。

通関遅延は、納期確保を図るため国内輸送方法を陸送から空輸に切り替えることを余儀なくされたり、在庫積み増しの必要性に迫られる等のコストアップ要因にも繋が

り、SCM 効果の阻害、最悪の場合には SCM 効果の消滅に繋がることにもなりかねず、任意の制度ではあるものの、制度に参加しないことによる迅速物流への影響がより大きいともいえます。

一方、米国荷主協会の貿易業界に対するアンケートでは、最近のセキュリティー強化策に伴い、貨物検査の頻度も高まり、貨物引き取り遅延を生じている等何らかの影響を受けているとする企業が多い、との調査結果になっています。必ずしも C-TPAT の恩典である貨物検査頻度の減少に繋がっていないと感じる輸入者も多い等荷主によって温度差があることも事実のようです。

2. マニフェスト情報事前申告制度

本船積み込みの 24 時間前に積荷情報（マニフェスト情報）を CBP に電子ファイルすることを義務付ける制度で 2002 年 12 月、通商法事前申告規則が制定されましたが、細則の改定、移行期間を経て、2004 年 1 月より最終規則が施行されています。本規則は、全ての輸出入貨物につき、事前に貨物情報を申告することを義務付けるものですが、輸入貨物については、危険貨物の本土への流入阻止を図るため、船社に対しては貨物情報を船積み 24 時間前に電子ファイリングすることを求め、条件不備の場合には、船積拒否（no load order）も可能とし、違反に対しては、荷卸し拒否、罰則金賦課等の罰則措置が盛られています。

この制度により対米輸出者にとっては、リードタイムの延長、在庫増等による金利負担等 SCM への影響も避けられない状況にありますが、米国輸入者にとっても同様の影響が避けられない状況にあります。

事前申告のタイムフレームは、輸送手段にもより異なりますが、本規則では次の図の如く、定められています。

【事前申告タイムフレーム】

輸送モード	輸入	輸出	申告責任者
船舶	・ 外国港での積込み 24 時間前 ・ AMS (automated manifest system)による申告	・ 貨物積込み港 出港 24 時間前 ・ AES (automated export system) による申告	(輸入) ・ ocean carrier ・ NVOCC (輸出) ・ 輸出者
鉄道	・ 米国国境到着の 2 時間前 ・ rail AMS による申告	・ 列車が機関車に 接続される 2 時間前 ・ AES による申告	(輸入) ・ rail carrier (輸出) ・ 輸出者
航空	・ 赤道以北の米州国 離陸時点までに申告 ・ 上記以外の地域 米国到着の 4 時間前 ・ Air AMS による申告 (AMS 稼動空港から順次)	・ 離陸の 2 時間前 ・ AES による申告	(輸入) ・ air carrier ・ 輸入者又は通関業者 ・ フォワーダー ・ 国際宅配便業者 (輸出) ・ 輸出者
トラック	・ FAST(free and secure trade)参加者：米国 到着の 30 分前 ・ FAST 非参加者：米国到着 の 1 時間前	・ 国境地点へ到着する 1 時間前 ・ AES による申告	(輸入) ・ 運送業者 ・ 輸入者 ・ 通関業者 (輸出) ・ 輸出者

3. 海上コンテナ安全対策 CSI (Container Security Initiative)

大量破壊兵器、社会悪物品等の発見を目的に海上コンテナ貨物が船積みされる海外の港に CBP 職員を派遣、当該国の税関と協力して危険の高いコンテナを特定化し、船積みされる前に貨物検査を実施する制度で 2002 年に導入されていますが、既述の積荷情報事前申告制度は CSI を補強する制度ともいえます。

2002 年 1 月から phase 1 として、先ず米国向け海上コンテナ約 380 万本の 7 割を扱う世界のメガポート 20 港と税関間協力協定を締結し、相互に職員を派遣の上、危険性の高い貨物の選定を行なうもので、税関間協力協定は、メガポート以外にも拡大され、2005 年 1 月現在、34 港が CSI 港として稼動しています。

CBP は、2005 年中にも 40 港に拡大、2006 年には 50 港まで拡大することを目指すとしていますが、50 港まで拡大された場合、輸入貨物の 95%は米国到着前に一定の事前検査を受け、輸入されることになります。

【米国向け海上コンテナ扱い上位 20 港】

- ①香港（中国）、②上海（中国）⁴、③シンガポール、④高雄（台湾）、
- ⑤ロッテルダム（オランダ）、⑥釜山（韓国）、⑦ブレーメンハーフェン（ドイツ）、⑧東京、⑨ジェノア（イタリア）、⑩塩田（中国）、⑪アントワープ（ベルギー）、⑫名古屋、⑬ルアーブル（フランス）、⑭ハンブルク（ドイツ）、
- ⑮ラスペチア（イタリア）、⑯フェリクストー（イギリス）、
- ⑰アルヘシラス（スペイン）、⑱神戸、⑲横浜、⑳レムチャバン（タイ）

4. ACE (Automated Commercial Environment)

1993 年税関近代化法では、税関手続の電子化による省力化、ペーパーレス化を推進することが志向されました。近代化法制定当時、輸入件数は 1200 万件、10 年後には倍増すると予想され(2004 年は 3000 万件)、既存の通関システム ACS (Automated Commercial System：1984 年に導入されたレガシーシステム) ではシステム能力に限界あったことから ACS の代替システムとして、1998 年に ACE はリリースされ、効率性の改善、税関手続の近代化を目指し、2001 年より着手の関係省庁システム ITDS (International Trade Data System)⁵ と併せ、開発が進められてきました

⁴下線港は、2005 年 1 月現在、CSI に参加していない。

⁵ ACE とともに構築が進められている ITDS は、関係省庁が電子的に貿易関連情報を収集、処理、利用、配分、蓄積するための統合システムで、一度の送信により関係省庁に必要なデータが送信されるシングルウィンドウとして機能するシステム。

が、同時多発テロを契機にその性格も安全対策への活用へと変貌している側面があります。

然し乍ら、米国輸出入手続には、輸出で 17 政府機関が、また、輸入では、25 機関が関与するともいわれ、ACE、ITDS 構築によりペーパーレス、シングルプロセッシングを目指すものであることには変りないものといえます。

2003 年年初 C-TPAT 参加企業 40 社を対象に Phase 1 の試行を開始、順次 Phase 4 まで 4 段階⁶の開発段階を踏み、最終的に 2007 年の完成を目指していますが、開発費用総額 15 億ドルといわれる予算措置の問題もあり、完成時期は流動的といえます。(2004 年 6 月 30 日議会報告では、2010 年～2012 年完成と報告されている。)

CBP は、ACE の開発を前提に 1999 年通関手続改定計画を発表しました。それによりますと、①申告項目の削減による簡素化、②申告単位での納税を月単位での一括納税方式とし、月単位での納税額、還付額の集計を行い、納税通知を発行するクレジットカード方式への変更、③従来のマニュアルでの修正申告を電子申告に変更、④ACS では、価格に関する修正しかできませんが、これを分類、減免税、NAFTA 申告等の修正を可能とする、⑤修正期間を申告後 18 ヶ月まで可能とする、等により通関手続の合理化を図ることを目指す内容になっています。

この改定計画については、その後産業界との議論の結果、改正がなされ一部手続について C-TPAT 参加者を対象に試行に移されて来ましたが、CBP は、one stop processing により、①税関・貿易業界、旅行業界等民間業務の効率性の改善、②国際間取引情報、輸出入者・service provider の情報を統合し、single screen で管理、③省庁間にまたがる情報管理、情報共有、④リスク事前判定により安全、迅速かつ法令に則った貿易が可能となり、安全対策強化と物流効率化に対応できるシステム、としています。ACE の特徴は、下記のとおり整理されますが、関係省庁間での情報共有化による国境安全対策、データ処理容量の拡大を始めとして、紙ベースでの手続減、60 種以上の情報検索が可能となる等 輸出入者にとってもコストを含め、手続のための負担減が利便性の一つであり、ACE 利用者の拡大が課題となっていました。

⁶ 4 段階の開発段階とは、Phase 1：陸上、海上、航空等全ての輸送に対する統一マニフェストシステムの開発、新納税方式に適用するシステム開発、Phase 2：他法令の許可、承認、証明の自動管理、Phase 3：ダンピング関税賦課等の自動処理、Phase 4：AES 機能の追加、保税運送追跡機能の導入、新納税機能の完全実施、となっている。

これまで ACE テストの試行参加は、C-TPAT 参加を要件として来ましたが、CBP は、2005 年 2 月よりこの要件を撤廃しました。輸入手続の迅速化のため全ての輸入者に ACE を開放し利用者の一層の拡大を目指すとしていますが、この要件撤廃により決して C-TPAT の恩典がなくなるわけではないと釘をさしています。

【ACE の特徴】

■ポータル

ユニバーサルなシングルスクリーン⁷

CBP、関連省庁、企業全てが共通スクリーンを使用

■アカウントマネジメント

企業単位でひとつのアカウントに纏められ、関税納付、コンプライアンスの状況等 全ての情報が集約、把握される。

■貨物プロセッシング

事前申告、end to end のトラッキング、トランスポンダー・スマートカード等の通信デバイスに対応する危険貨物の事前判定、他省庁との連携による情報管理。

5. スマートコンテナプログラム

スマートコンテナの導入には、コスト面から産業界が反対する姿勢にありましたが、CBP は、2005 年にも輸送中の貨物履歴管理を可能とするシステム導入を図るとしています。コスト負担問題も絡み、導入には紆余曲折が予想されますが、本プログラムは、C-TPAT 同様強制力がなく、当面は、C-TPAT 参加船社を対象に導入が働き掛けられるものと思われます。

6. 民間(荷主)での対応

我が国でもコンプライアンスに着目した通関制度が導入される見込みとなっていますが、既述の 1993 年税関近代化法では省力化、ペーパーレス化を推進するための概念として、shared responsibility、informed compliance、つまり、CBP、民間が責任を共有した法令順守ともいうべき考え方が基本にあります。

CBP は、法令順守の状況によって荷主のランク付を行ない、リスクの低い荷主として認定した企業には通関審査の迅速化、audit の手法等において恩典を付与する等の施策を実施してきましたが、C-TPAT 参加を条件に ISA(importer self-assessment)

⁷ ACE、ITDSともシングルスクリーンを提供、ペーパーレス化、シングルのウィンドウ化に繋げる。

と呼ばれる新たな監査制度を採り入れる等の施策を講じています。

本制度は、2002 年 6 月に導入されていますが、自己監査を CBP 監査に代え、CBP 監査を免除するもので、ISA の資格を付与された場合には SCM の安全管理、コンプライアンス面において問題ないことを意味し、輸入通関も無審査となる等企業にとっては、コスト削減、効率化に繋がるもので 2004 年現在、85 社が申請中で 18 社が承認を受けている状況です。

産業界は、2001 年 9 月以降、CBP のサプライチェーン安全対策に呼応するかたちで安全対策に最優先に取り組んできましたが、2005 年以降は、安全、効率的かつ効果的な通関手続の試金石ともなる ACE の実施に最優先に取り組まなければならないとして協力姿勢を示しています。

一方で ACE 推進にあたっては、輸出入者が期待するタイムリーかつ効果的な情報伝達機能に対する考え方に米国税関と乖離が生じないように産業界としても引き続き共同で ACE の本来の目的達成のため対応を図っていくという考え方にあります。

7. WCO 等の動向

2002 年総会では、国際貿易の安全確保及び円滑化のための決議がなされていますが、これを受け、2003 年総会では、①ハイリスク貨物選別のためのデータエレメントリストの採択、②データモデルの改訂、③UN/EDIFACT、ISO(TC154)への登録、④UCR(unique consignment reference number)の採択、⑤貨物事前情報の電子送信のための法的手続、税関・民間間の協力関係に関するガイドライン等について決議がなされています。

米国テロ直後の WCO 決議を経て、2004 年 6 月総会では、国際的なテロ、組織犯罪の増大する脅威に対し効果的かつ先進的な税関管理手法の活用、税関間及び官民協力により国際貿易の円滑化を維持しつつ安全確保を達成することを目的とするとして、WCO 加盟税関向けのサプライチェーンに関するガイドライン ISCM(Customs Guidelines on Integrated Supply Chain Management)が採択され、各国税関間で貨物の安全対策の合意がなされています。

ガイドラインの主要素としては、①電子的手段による貨物情報の事前申告を輸出入者、輸送業者に求める、②サプライチェーンがコンプライアンスの高い企業によって構成されている場合には、簡素化された税関手続を適用する、となっており、

CBP が実施している安全対策に呼応するものとなっているともいえます。

また、2005 年総会では、国際貿易の安全確保及び円滑化のための WCO 基準の枠組みの策定を目指すことが採択され、データモデルの改訂が決議される見込みになっています。WCO 基準の主要素としては、①事前電子マニフェスト情報の国際標準化、②統合的なリスク管理アプローチの使用、③受入国の妥当な要請により非破壊検知機器を使用したハイリスクコンテナの検査を実施、④サプライチェーン安全管理基準に適合する民間に供与する恩典の明確化、等となっています。

8. 最後に

我が国政府は、政策群 10「安全かつ効率的な国際物流の実現」の中で、物流セキュリティの強化と物流効率化の両立を政策目標に掲げています。

具体的には、セキュリティを確保する一方で規制改革により国際標準を考慮した情報伝達の電子化等を促進するとしていますが、関係省庁としては、既に決定された規制改革・制度改革（FAL 条約批准、ワンストップサービスの一層の推進）を確実なものにすべく港湾手続を見直されていると考えますが、重複する手続、不必要な手続があるとすれば廃止する等 真の簡素化、標準化を実現することが競争力回復には不可欠であり、徹底的な見直しをお願いしたいと考えます。

米国 ACE 計画では、安全対策を追求する一方で、シングルプロセッシングを実現し、行政、民間双方の合理化を実現するとしています。

我が国でも IT 戦略、シングルウィンドウの議論がなされてきており、目指すところは米国 ACE 計画と変わるものではないといえますが、行政、民間双方の効率化が十分実現しているとはいえず、政府が目指す政策目標をスピード感をもって実現することが喫緊の課題といえます。

参照資料：

CBP ホームページ www.cbp.gov、

CBP 冊子 Trade resource guide、

ALERT American Association of Exporters and Importers 週間機関紙、

財務省ホームページ www.mof.go.jp、同省資料、

日本機械輸出組合国際電子取引円滑化委員会資料、

米国 TEAC 社資料

CBP (Customs and Border Protection)のセキュリティープログラム

1. 実施中のプログラム

2001 年 9・11 テロ (通商法改正)



1. CSI (Container Security Initiative) 2002 年 1 月
2. C-TPAT (Customs - Trade Partnership Against Terrorism) 2002 年 4 月
3. submission of cargo data in advance 24-hour prior to loading 2002 年 12 月

2. プログラム間の関係

輸出者側	⇔	輸入者側
• <u>CSI</u> 2 国間政府協定 • <u>24 時間ルール</u> 外国の荷主・船社に対する義務的規則 (注) <u>WCOの動き</u> 各国税関間での貨物安全対策		• <u>C-TPAT</u> 任意制度

3. プログラムの内容

1. CSI

メガポート 20 港と 2 国間協定を結び、ハイリスクコンテナの pre-screening を実施。
(相互に税関職員を派遣) 順次メガポート以外にも拡大。

2. C-TPAT

CBP と MOU を締結、supply chain security program の策定、提出、審査の手順を踏み、安全管理上問題ないと判断される場合、C-TPAT member として認定する制度で、参加、不参加は輸入者が判断。(貨物検査の頻度を減らす。)

3. 24 時間ルール

本船積み込み 24 時間前に CBP に積荷情報を届出。

4. ACE (Automated Commercial Environment)

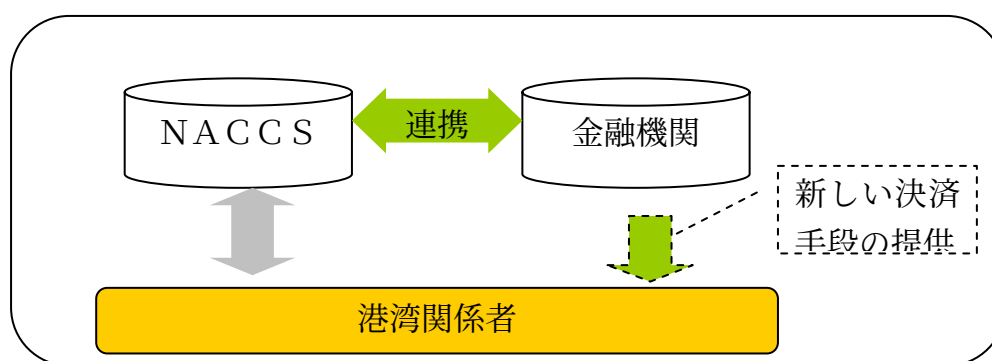
1. IT を活用した security の確保と free flow of trade の両立
2. 通関手続の電子処理化の促進、一部、開発が完了し、運用の試行中 (関税一括支払い)。

VII. 港湾手続における決済面の簡易化の状況

1. 海上貨物の輸出入通関手続で求められる決済機能

海上貨物の輸出入通関手続で主に行われる決済業務は、関税や消費税等の納付、および港湾内の諸手数料の決済があります。

これらの決済業務の簡易化・効率化を目指し、最近の貨物通関情報処理システム（以下、「NACCS」といいます）や金融機関の取組状況を説明します。



2. 関税・消費税の納付

2.1 背景

平成 13 年 3 月 29 日に高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT 戦略本部）において取りまとめられた「e-JAPAN 重点計画」において、歳入金及び国税等について 2003 年度までにインターネット等を利用した納税等を可能とするためのシステム整備、運用を開始すること、とされました。また、平成 14 年 9 月 3 日に財務省行政情報化推進委員会です承された「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」においても、同様の内容が記載されております。

これらを受け、平成 14 年 12 月には「行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」（平成 14 年法律第 152 号）が成立し、国税等の電子納付を可能とするために関係法律の規定の整備が行われました。

関税法についても第 9 条の 4（納付の手続）の規定が改定され、「財務省令で定めるところによりあらかじめ税関長に届け出た場合に財務省令で定める方法により納付すること」ができることとされました。

以上をうけ、関税・消費税等（輸入貨物に係る関税及び消費税等の内国消費税並びにとん税及び特別とん税のこと）の納付については、マルチペイメントネットワーク（MPN:後記）に接続して電子的に納付できるような対応が、平成 16 年 3 月より開始されました。

2.2 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(MPN)」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するものです。

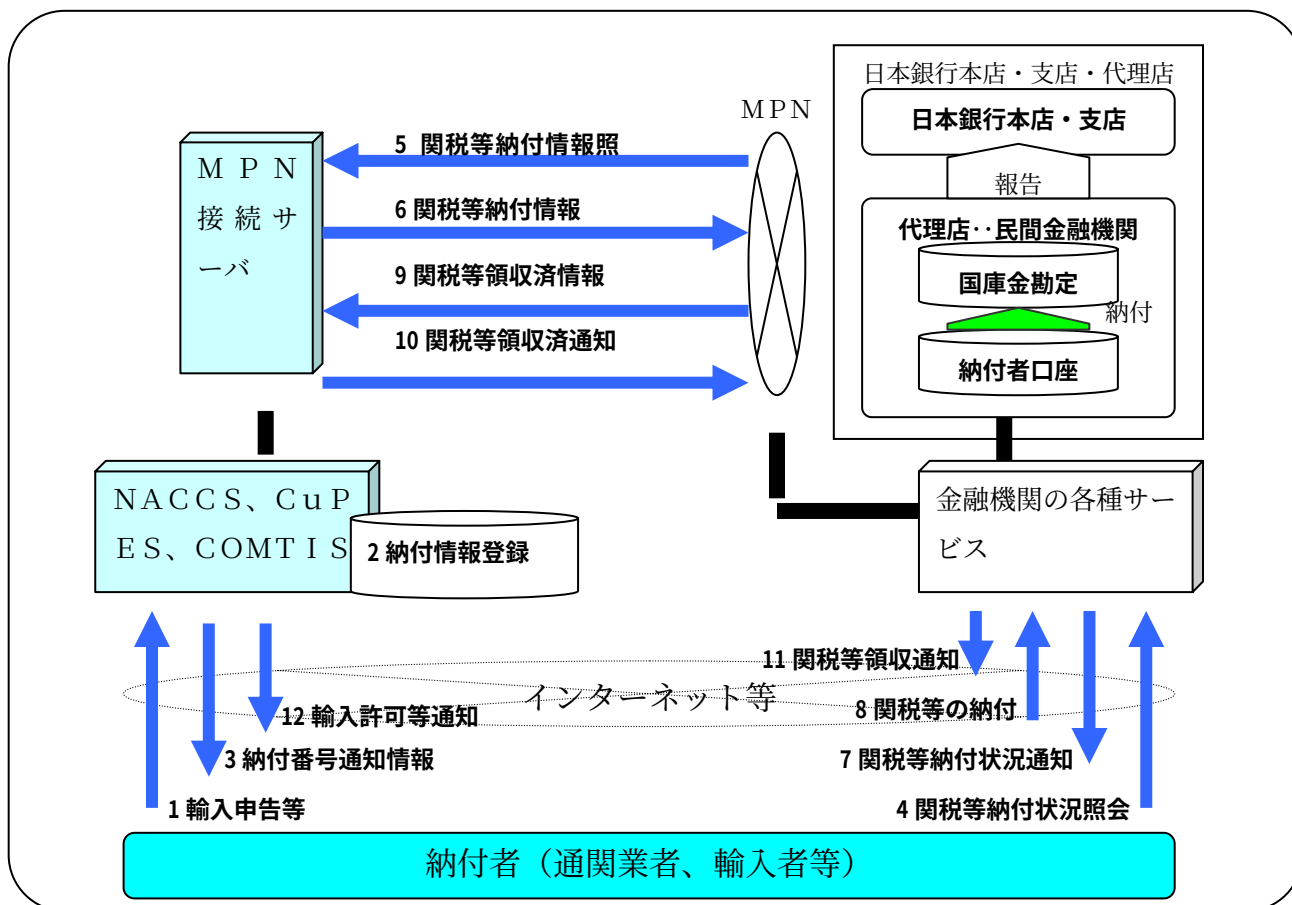
日本銀行や官公庁及び金融機関等が参加している「日本マルチペイメントネットワーク推進協議会」により仕様が検討され、「日本マルチペイメントネットワーク運営機構」により平成 13 年 10 月から運用が開始されています。

2.3 MPN を使った電子納付

2.3.1 電子納付の開始

NACCS については、NACCS を利用した申告に係る関税・消費税等の納付を金融機関におけるインターネットバンキング等の各種サービスを利用して電子的に納付できるよう、平成 16 年 3 月より対応がなされています。これにより納付者（輸入者等）は、当該 MPN を利用して金融機関にある自分の口座から資金を引落とし、その資金を国に納付できるようになりました。

電子納付の全体像



2.3.2 業務の流れ

NACCS で MPN を利用する際の基本的な業務処理の流れは次のようなものです。分かりやすい例として、即納扱いを金融機関がインターネットで提供するサービスを使い、通関業者が申告を行い荷主（納付者）が納付する場合の処理の流れを示します。

（NACCS と金融機関のインターネットバンキングが画面のみ連携している場合）

①	通関業者は、輸入申告事項登録の際に口座番号欄に「MPN」を入力する（上図の 1、2）
②	輸入申告を行い、簡易審査扱いの場合は直ちに、また、書類審査扱い及び検査扱いの場合、税関による審査終了後、現行の納付書に代えて、納付番号及び確認番号等が記載された「納付番号通知情報」が輸入申告を行った通関業者へ出力される（上図の 3）

③	通関業者は、納付者へ「納付番号通知情報」に記載された「納付番号」及び「確認番号」等をファクシミリ、電子メール、電話等により通知する
④	納付者は、「収納機関番号（00110）」と通関業者から通知された「納付番号」及び「確認番号」等を、金融機関が提供するインターネットバンキング等を利用し入力する（上図の 8）
⑤	納付者が意思確認等の必要手続を完了すると、納付者の口座から関税等の額が引き落とされ、領収済情報（消込情報）が金融機関から NACCS へ送信される（上図の 9）
⑥	金融機関からの領収済情報に基づき、NACCS で領収、収納等の処理を行い、輸入許可通知書を通関業者へ出力する（上図の 12）

2.4 MPN 納付が可能な金融機関

MPN 納付ができる金融機関は、MPN に接続している必要があります。金融機関によって提供されるチャネル（インターネットや電話、ATM 等）や提供時間等のサービスレベルが異なっています。なお、多くの場合、インターネットチャネルの対応に留まっているようです。また、金融機関によっては、納付者が個人と法人の場合で提供要領が異なる場合があります。

以上から、実際に MPN 納付を開始しようとする前に、取引先の金融機関にサービス取扱状況や提供要領、運用時間等を確認していただく必要があります。

なお、NACCS の口座扱いで使用する「NACCS 専用口座」を使つての本 MPN 納付は、利用できません。

2.5 制約等

2.5.1 MPN 納付不可時間

MPN を使って関税・消費税等を納付する場合、NACCS のオンライン停止時間や MPN の休止日、時間及び各金融機関の MPN 対応時間により納付できない「日」または「時間」があります。

具体的に、MPN 納付ができない時間帯は次の通りです。これは、MPN 照会業務実施日と引落日が同一日になるようにする措置や、システムの突合処理に要する時間の確保、また NACCS のシステムオンライン運転停止時間帯の存在、の理由からです。

区分	MPN 納付不可時間帯（毎日）	
Air-NACCS	2 3 : 4 5 ~ 2 4 : 0 0	0 3 : 0 0 ~ 0 5 : 0 0
Sea-NACCS	2 3 : 4 5 ~ 2 4 : 0 0	0 2 : 0 0 ~ 0 5 : 0 0

2.5.2 MPN、金融機関の休止

MPN にはシステムメンテナンス等の目的のため、あらかじめ休止日が定められています。この休止日においては MPN 納付が行えません。現時点の休止日は次の通りで、この日を除いた日・時が利用可能になります。

また、各金融機関により、MPN 納付の対応時間が異なっています。都市銀行におけるインターネットバンキングは 24 時間対応となっている場合が多いものの、各金融機関によって年末年始、ゴールデンウィークによる停止時間が別途設定されています。

区分	期間又は時間
サービス停止日	1 月 1 ~ 3 日、5 月 3 ~ 5 日
サービス停止時間	3、6、9、1 2 月の第 3 日曜日の 0 ~ 5 時半

2.5.3 その他の制限等

NACCS を利用し MPN 納付を行うためには、NACCS が提供するパッケージソフト及び netNACCS 用ソフトをインストールしたパソコンであることが必要です。更に、パッケージソフト等の利用にあたっては、稼動前にパッケージソフトのバージョンアップが必要です。自社システムで MPN 申告を行う場合、自社システムのプログラム改修が必要です。

なお、NACCS 利用者が MPN 納付を行う場合、事前申込や追加届等の手続は不要です。また、MPN 納付を行う場合、NACCS 利用契約は不要です。

2.6 金融機関の操作画面例

納付者が法人で、あらかじめ金融機関のインターネットバンキング契約済みの場合を例に、画面推移を使って利用のイメージを説明します。

特に最新の利用要領では、単なる画面の連携ではなく、NACCS で保有する情報も金融機関のインターネットバンキングへ引継を行い、納付者の操作利便性の向上を図っています。

①まず、関税・消費税等の納付者は NACCS の専用納付画面を開きます。

当該画面に、出金する金融機関の一覧が表示されますので、その中から出金口座保有の金融機関を指定します。すると、指定した金融機関のインターネットバンキングの画面が表示されます。

②表示されたインターネットバンキングの画面で、納付者が個人法人の別を指定します。



③次に、インターネットバンキングを開始するのに必要な本人確認を行います。

これは、納付者が本人かどうかを金融機関が確認するためのもので、本人確認手続は金融機関により異なりますが、事前の申込により納付者が保有する I D やパスワード等の入力が求められます。



④出金口座を指定します。

金融機関によっては、事前の申込により金融機関に届け出た出金口座から選択する方法等の工夫がなされています。

⑤金融機関のインターネットバンキングを開始する際に、NACCS から収納機関番号や納付番号、確認番号がインターネットバンキングに引き継がれます。

このため引き継がれた各種情報が画面に表示されますので、その内容で問題ないかの確認を行います。

払込先	金額	支払日
お客様番号	12345678901234567890	
お名前	〒100-0001 東京都千代田区千代田 1-1-1	
払込内容	お支払い金	
払込金額	10,000,000.000円	
手数料	10,000,000.000円	
合計支払金額	10,000,000.000円	
支払日	2000年4月12日	

⑥内容に問題なければ、納付の実行手続を行います。

手続が完了すれば納付結果が画面表示されますので、完了の確認とします。

以上の通り、現在では納付時の負担もほとんどなく、関税・消費税等の納付が金融機関のインターネットバンキング等を入り口にして完了するようになりました。

2.7 従来の納付方法

上記に述べた MPN の対応が始まる前の、金融機関における、関税・消費税等に対する取組は、次のようにまとめることができます。

納付方法		内容
直 納	即納	○利用要領 個別の納付書を使い、銀行窓口で支払うもの この際の領収書を税関に提示し、納付の確認を受けると輸入許可される 時間外の場合には、現金等による税関への直接納付も可 ○利用時間 銀行営業時間（9～15 時）
	納期限 延長	○納期限延長制度の内容 税関に担保（銀行の保証書等）を提供することを条件に、3 ヶ月以内（特例申告に係る納期限延長については 2 ヶ月以内）で納期限の延長を認めるもの 特定月における複数申告分を包括し納期限の延長を認める包括納期限延長制度もある ○利用要領 申告ごとの納付書又は特定月における複数申告分をまとめた一括納付書により、銀行の窓口で支払う 関税・消費税等（とん税及び特別とん税を除く。）を納付しなくても、審査終了後すぐに許可される 金融機関が別途定める所要の手数料等の支払いが必要 ○利用時間 365 日可能（NACCS を利用する場合にあっては、NACCS 利用可能時間内） ※納期限延長制度を利用する場合にも MPN 納付が可能

NACCS 専用口座利 用	○NACCS 専用口座の内容 科目は、普通預金 関税・消費税等の納付以外の出金はできない キャッシュカードの発行はされない 港または空港につき1口座の開設が必要 ○利用要領 納付者は、事前に専用口座宛に納税資金を入金しておく その日の残高を基準に、翌銀行営業日に NACCS から口座振替 により引落しを行うもの ○利用時間 365 日可能 海上貨物 8：30～21：00 航空貨物 6：00～21：00
---------------------	--

3. 港湾関係費用諸掛の支払

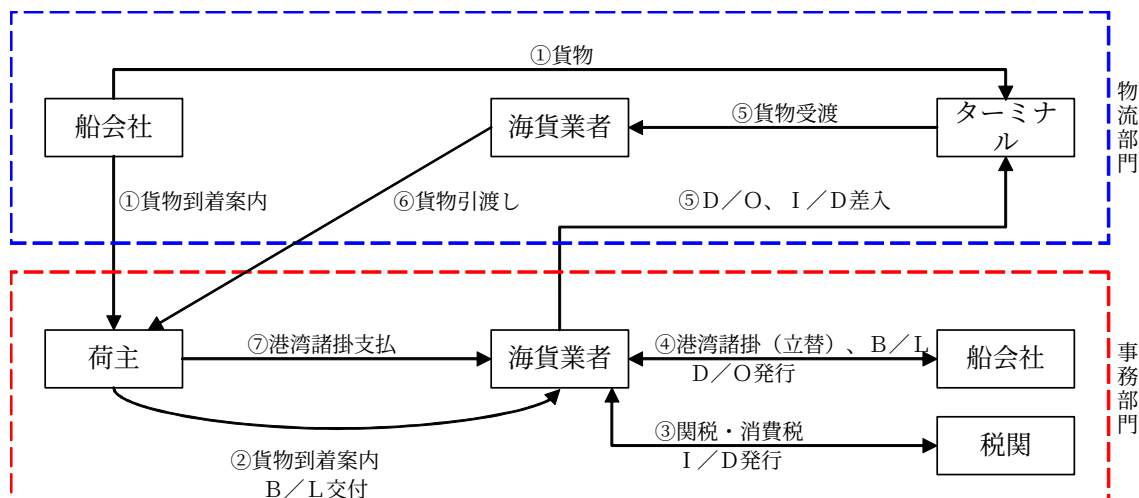
3.1 港湾関係費用諸掛の発生

現在、輸入取引を例にとると、荷主、海貨業者、船会社の三社の間では、最終的に荷主が貨物を引き取るまでに、各種手数料の支払が発生しています。

基本的には、荷主は船会社や海貨業者に対して、運賃やその他の料金（以下、これらを「港湾諸掛」とよびます）を、税関に対しては関税・消費税を支払う必要があります。

荷主と船会社の間に普通は海貨業者が入り、海貨業者が荷主に代わり運賃などや関税・消費税を立替え、自己の手配で貨物を荷主に引き渡し、後日、荷主宛に港湾諸掛、関税・消費税を請求する流れが、一般的になっています。

＜港湾における貨物の流れと決済の流れ＞



- ① 船会社は荷主に貨物の到着を通知します。併せて、運賃などを請求します。
- ② 荷主は海貨業者に貨物到着と、運賃などの請求金額を伝え、銀行から受領、または海外から直送された B/L（船荷証券）を海貨業者に引き渡します。
- ③ 海貨業者は荷主に代わって、税関に関税・消費税を納付し、税関から I/D（輸入許可書）を入手します。
- ④ 海貨業者は船会社に運賃などを支払い、船会社から D/O（荷渡指図書）を入手します。
- ⑤ 海貨業者はターミナルで、D/O、I/D を差入れし、貨物を引取ります。
- ⑥ 海貨業者は荷主に貨物を引き渡します。
- ⑦ 海貨業者は、後日、運賃その他の港湾諸掛をまとめて、荷主に請求します。
請求に従い、荷主は海貨業者に費用を支払います。

3.2 港湾関係費用諸掛の支払

現在、港湾諸掛の支払には、小切手や現金がよく利用されています。通常の商取引では銀行振込が多いにもかかわらず、このような状況になっているのは、主に次の理由によるものと思われます。

- ① 銀行振込では、振込後口座入金までリアルタイムに行われず、入金確認に時間が掛かるため
- ② 午後 3 時以降の銀行営業時間以外での取引も多く、当該の時間での振込となると入金確認が翌日になり、さらに入金確認に時間を要してしまうこと

すなわち、キャッシュオンデリバリーを原則とする運賃などの決済には、現在の銀

行振込の方法では不十分であると言えます。

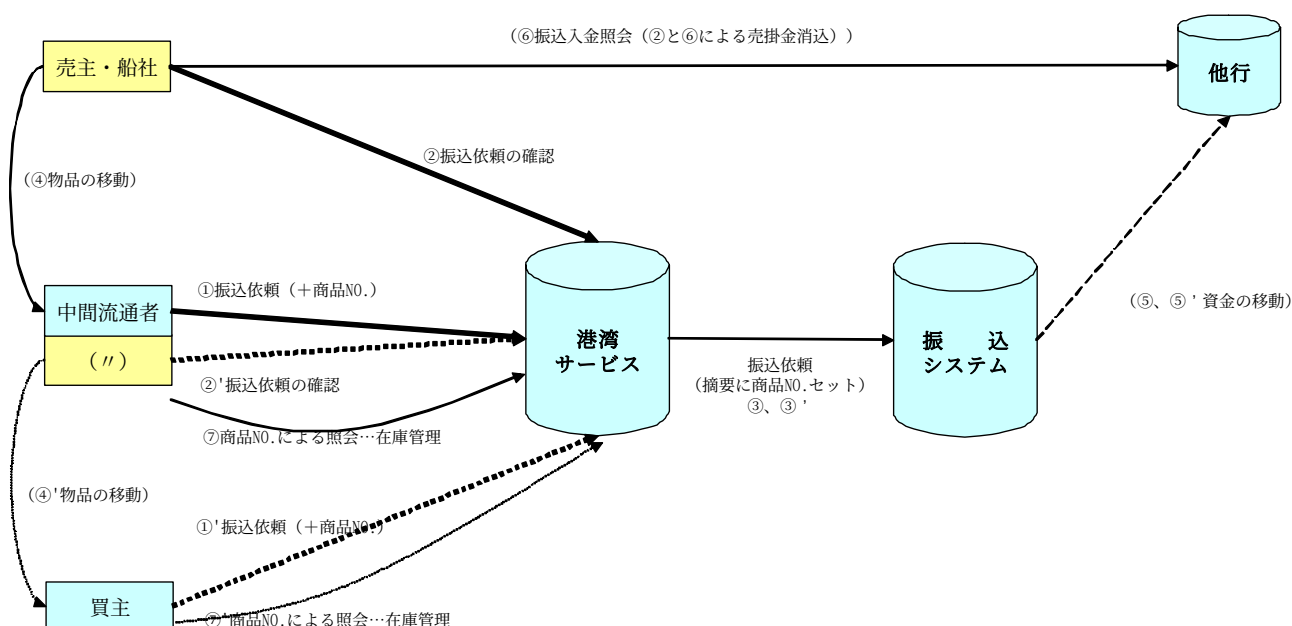
また、海貨業者は本来荷主が支払うべき運賃ほか港湾諸掛を多くの場合立て替えており、これら立替金を後日回収するという実情もあります。この荷主と海貨業者間の立替取引はキャッシュオンデリバリーの原則と大きく乖離し、時として立替が回収不能となるリスクを抱えています。

3.3 金融機関の取組への提言

現在の小切手や現金による支払では、小切手発行等の事務負担、小切手受領に基づく債権管理負担、盗難リスクの存在、等があり、多くの商取引同様に、銀行振込に移行することのほうが望ましいと考えられます。

しかしながら、上記に記載の銀行振込での問題点の解消を図る必要があります。このため、次のような港湾関係費用諸掛専用システムの用意を、銀行振込に移行するのに先立ち、金融機関が行うべきと考えます。

また、海貨業者による港湾関係費用諸掛の立替解消もさることながら、上記機能に加え、効率的な立替金請求機能や、立替金回収の管理機能も必要と考えます。



①港湾関係費用諸掛の請求を受けたもの（貨物受領者）が、金融機関に対して振込依頼を行う

②港湾関係費用諸掛の請求者（貨物引渡し者）は、貨物受領者の行った振込依頼を金融機関に対して確認する ⇒これにより、従来の振込入金確認が不要になる

- ③貨物引渡し者はこの確認により、実際に貨物の引渡しを行う
- ④上記取扱は、24 時間実施できるものとする。

4. 最後に

港湾手続については、国際海事機関（IMO）による「国際海運の簡易化に関する条約」（FAL 条約、1965 年採択・1967 年発効）があり、2004 年現在、主要な海運国が加盟している一方でわが国は未加盟の状態です。

FAL 条約は、外航船舶の入港・停泊・出航に関連した諸手続及び申請書類を簡素化し、最小限に止め、海上輸送を簡易化することを主な目標としています。さらに本条約を批准すれば、港湾物流の効率化に寄与するばかりではなく、わが国港湾の国際競争力の向上にも資するものになることでしょう。

このように FAL 条約の検討を通して港湾物流の効率化の検討は深まることと思いますが、一方で物流に資金決済はつきものであり、この決済周りの効率化も同時並行的に検討を深めていく必要を感じています。

港湾内での資金決済は、まだまだ十分に効率的な運営がなされているとはいえない状況です。まだまだ金融機関の取組は歩が遅いと言わざるをえませんが、本港湾物流の簡易化に併せて取組んでいくことで、更に港湾手続の簡易化が進展するものと考えます。

世界の港別コンテナ取扱量ランキング

	1981		1986		1991		1996		2001	
順位	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU	港名	千TEU
1	ロッテルダム	2,049	ロッテルダム	2,869	シンガポール	6,354	香港	13,460	香港	17,900
2	NY/NJ	1,860	香港	2,774	香港	6,161	シンガポール	12,943	シンガポール	15,520
3	神戸	1,576	高雄	2,482	高雄	3,913	高雄	5,063	釜山	8,072
4	香港	1,559	NY/NJ	2,340	ロッテルダム	3,782	ロッテルダム	4,971	高雄	7,540
5	高雄	1,124	シンガポール	2,203	神戸	2,635	釜山	4,725	上海	6,340
6	シンガポール	1,064	神戸	1,884	釜山	2,570	NY/NJ	3,517	ロッテルダム	6,102
7	ハンブルグ	906	基隆	1,587	ハンブルグ	2,188	ハンブルグ	3,054	ロスアンゼルス	5,183
8	サンファン	841	釜山	1,532	ロスアンゼルス	2,038	ロングビーチ	3,007	深圳	5,076
9	横浜	812	ロングビーチ	1,394	基隆	2,007	ロスアンゼルス	2,683	ハンブルグ	4,688
10	ブレーメン	811	ロスアンゼルス	1,324	NY/NJ	1,865	アントワープ	2,653	ロングビーチ	4,462
11	シアトル	805	アントワープ	1,313	横浜	1,796	横浜	2,347	アントワープ	4,218
12	アントワープ	794	横浜	1,310	東京	1,783	東京	2,311	ポートケラン	3,759
13	オークランド	775	ハンブルグ	1,245	ロングビーチ	1,767	ドバイ	2,247	ドバイ	3,501
14	釜山	743	東京	1,082	アントワープ	1,761	神戸	2,229	NY/NJ	3,316
15	東京	695	ブレーメン	1,000	サンファン	1,584	基隆	2,108	ブレーメン	2,972
16	基隆	655	サンファン	963	フェリックスストゥ	1,433	フェリックスストゥ	2,042	フェリックスストゥ	2,800
17	ロスアンゼルス	620	オークランド	925	ブレーメン	1,277	マニラ	1,971	塩田	2,700
18	ジェッタ	618	フェリックスストゥ	895	ドバイ	1,255	上海	1,930	青島	2,640
19	ルアーブル	612	シアトル	850	オークランド	1,194	サンファン	1,600	東京	2,535
20	ボルティモア	556	タコマ	666	バンコク	1,170	ブレーメン	1,543	ジャイヤタウロ	2,488

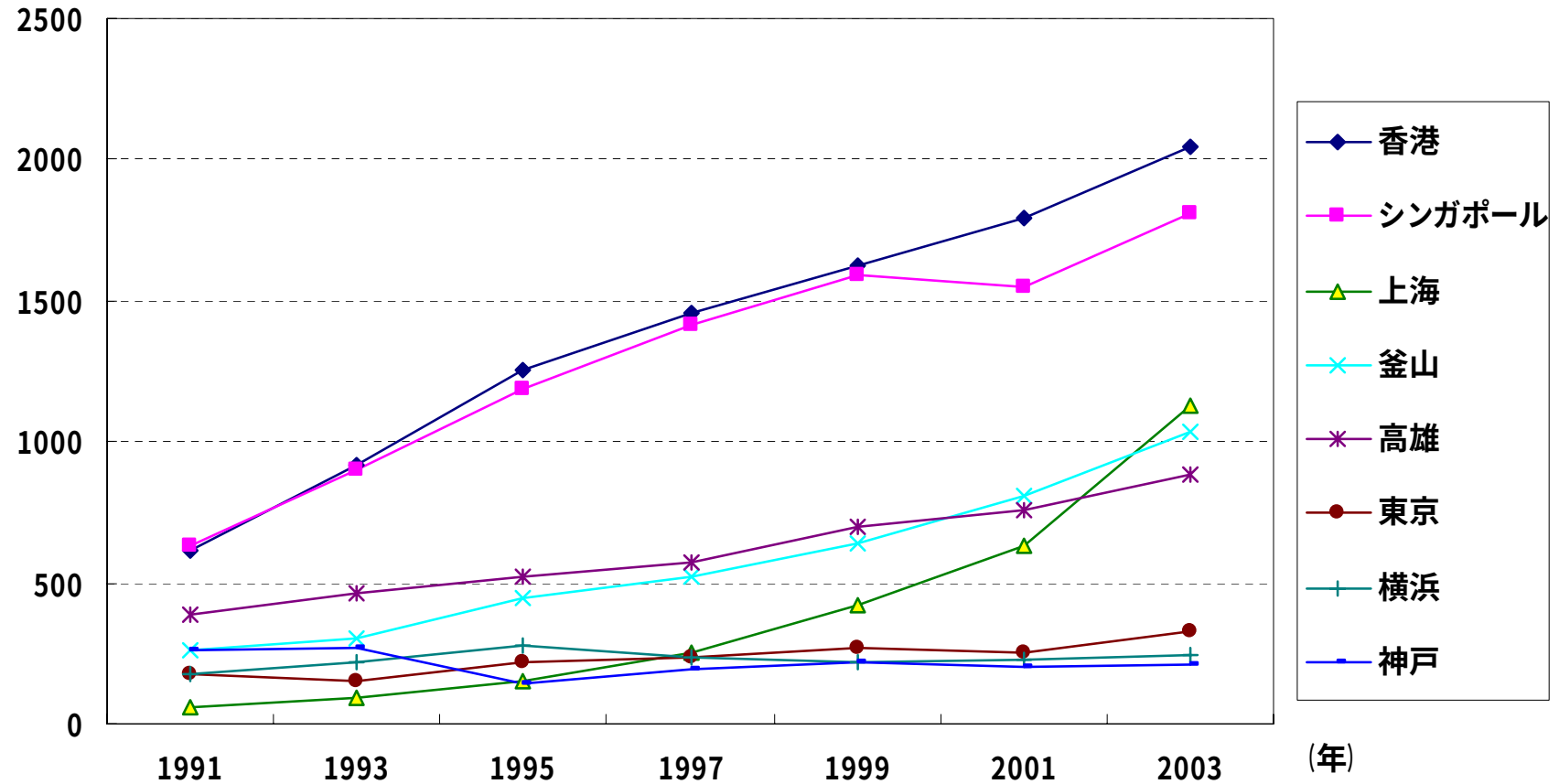
(22) 横浜 2,303
(27) 神戸 2,010

出典: Containerization International Yearbook

|

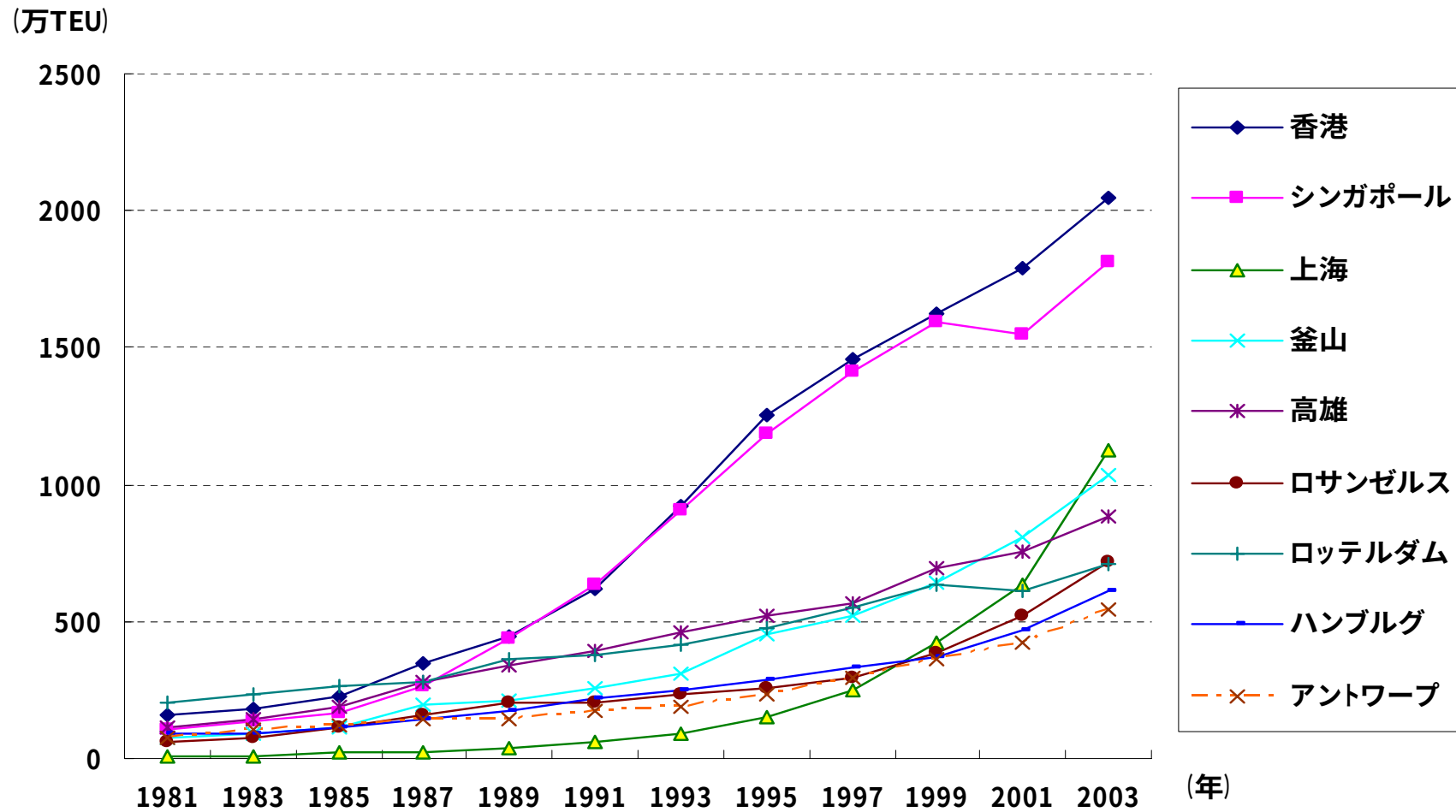
アジア主要港のコンテナ貨物取扱量の推移

(万TEU)



出典： Containerization International Yearbook

世界の主要港のコンテナ貨物取扱量の推移



出典： Containerization International Yearbook

シングルウィンドウ項目一覧

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者			港長等											管理				検疫				乗員上陸許可支援システム(J)				
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿(出港届)
10	船舶コード(N)(E) コールサイン(J)(K)	an9	(1) 当該船舶の船舶コードを入力 (2) 左詰めで入力 コード：コールサイン	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			○	○			○		
20	船舶名(N) 船名(E)(K) 船舶名称(J)	an30	(1) 当該船舶の名称を入力 (2) 先頭がスペースでないこと	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			○		
30	船舶種別コード(N) 船種コード(E) 船種(J)(K)	an3	(1) 当該船舶の種別をコードで入力 コード：国連ディレクトリ バージョン98B 8 1 7 9 エレメントのコード	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			○				○	○			○		
40	船舶国籍コード(N) 船籍国コード(E) 船籍国(J) 国籍(K)	an2	(1) 当該船舶の国籍をコードで入力 コード：ISO3166 a2コード	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○			○		
50	船籍港コード(N)(E) 船籍港(J)	an5	(1) 当該船舶の船籍港をコードで入力 コード：国連LOCODE	○	○	○			○	○	○	○							○										○			○		
51	船籍港名称(E)	an20	(1) 船籍港名称を入力 (2) 左詰めで入力	○					○	○	○	○																				○		
60	総トン数(1)(N) 国際総トン数(E)(J) 総トン数(K)	n9(6.2)	(1) 船舶国籍証書等に記載されている船舶の総トン数を入力 (2) 小数点以下第2位まで入力可(整数部6桁、小数部2桁) (3) 総トン数が複数ある船舶の場合は、いずれかの一方の総トン数を入力 (4) 右詰めで入力	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			○			○	○			○		
70	総トン数(E)(J)	n9(6.2)	(1) 以下のいずれかを記入 ①国際総トン数から換算したトン数(新総トン数) ②国際トン数証書に記載されているトン数 ③その他、入港料等の徴収の基礎となるトン数 (2) 小数点以下第2位まで入力可(整数部6桁、小数部2桁) (3) 右詰めで入力	○					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○								○	○			○		

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)													
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者														乗員上陸許可支援システム(J)													
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿(出港届)	乗客名簿(出港届)
80	重量トン (D n9(6.2) WT) (E)		(1) 当該船舶の重量トン数を入力 (2) 小数点以下第2位まで入力可 (整数部6桁、小数部2桁) (3) 右詰めで入力 (4) 単位はトンで固定	○					○					○	○	○	○	○	○	○	○														
90	純トン数 (1 n9(6.2)) (N) 純トン数(K)		(1) 当該船舶の純トン数を入力 (整数部6桁、小数部2桁) (2) 右詰めで入力	○	○	○			○													○			○										
100	純トン数 (2 n9) (N)		(1) 当該船舶の純トン数が複数ある場合に、当該船舶の純トン数を入力 (整数部6桁、小数部2桁) (2) 純トン数 (1) ≠ 純トン数 (2) であること (3) 右詰めで入力	○					○																										
110	航行速力 (N)(E)	n4(2.1)	(1) 当該船舶の最大航行速力をノット単位で入力 (整数部2桁、小数部1桁) (2) 右詰めで入力	○	○	○			○	○	○	○								○															
120	船の全長 (N)(E)	n6(3.2)	(1) 当該船舶の船の全長をメートル単位で入力 (整数部3桁、小数部2桁) (2) 右詰めで入力	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○														
130	BTB(E)	n6(3.2)	(1) 当該船舶のBTBをメートル単位で入力 (整数部3桁、小数部2桁) (2) 右詰めで入力	○					○											○	○														
140	船幅(E)	n6(3.2)	(1) 当該船舶の船幅をメートル単位で入力 (整数部3桁、小数部2桁) (2) 右詰めで入力	○					○											○	○														
150	船の高さ(E)	n6(3.2)	(1) 当該船舶の船の高さをメートル単位で入力 (整数部3桁、小数部2桁) (2) 右詰めで入力	○					○											○	○														
160	船舶所有者コード(N)(E)	an4	(1) 当該船舶所有者をコードで入力 (2) 左詰めで入力 コード：船会社コード (SCAC)	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○															
170	船舶所有者名 (N)(E)(J)	an70	(1) システムに登録されていない船舶所有者の場合は、船舶所有者の名称を必須入力 (2) システムに登録されている船舶所有者の場合は、入力不可	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○									○	○			○			

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)																	乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				船舶基本情報として送受信する項目	港長・管理者			港長等							管理							検疫						入国審査官					
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表		旅客氏名表	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）	乗客名簿（出港届）		
180	船舶所有者住所(N) 船舶所有者住所 (町名以下) (E)(J)	an105	(1) 船舶所有者住所を入力 (2) 左詰めで入力	○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○											○			○						
191	船舶所有者郵便番号(E)(J)	an9	(1) 船舶所有者の郵便番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○	○	○	○	○	○											○			○						
192	船舶所有者国コード(E)(J)	an2	(1) 船舶所有者の国コードを入力 コード：ISO3166 a2コード							○	○	○	○	○	○	○	○											○			○						
200	船舶所有者担当者名(E)(J)	an35	(1) 船舶所有者の担当者名を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○	○	○	○	○	○											○			○						
210	船舶所有者電話番号(E)(J)	an20	(1) 船舶所有者の電話番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○	○	○	○	○	○											○			○						
220	船舶所有者FAX番号(E)(J)	an20	(1) 船舶所有者のFAX番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○	○	○	○	○	○											○			○						
230	船舶運航者コード(N) 運航者コード(E)	an4	(1) 当該船舶運航者をコードで入力 (2) 左詰めで入力 コード：船会社コード（SCAC）	○	○	○			○	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○																
240	船舶運航者住所(N) 運航者住所 (町名以下) (E)(J)	an105	(1) 船舶運航者住所を入力 (2) 左詰めで入力	○	○	○			○	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○							○			○						
260	船舶運航者名称(E)(J)	an70	(1) 船舶運航者の名称を入力 (2) 左詰めで入力	○					○	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○	○						○			○						
270	船舶運航者郵便番号(E)(J)	an9	(1) 船舶運航者の郵便番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○						○			○						
280	船舶運航者国コード(E)(J)	an2	(1) 船舶運航者の国コードを入力 コード：ISO3166 a2コード							○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○						○			○						
290	船舶運航者担当者名(E)(J)	an35	(1) 船舶運航者の担当者名を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○						○			○						
300	船舶運航者電話番号(E)(J)	an20	(1) 船舶運航者の電話番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○						○			○						

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)															乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者															乗員上陸許可支援システム(J)												
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）	乗客名簿（出港届）
310	船舶運航者 FAX番号 (E)(J)	an20	(1) 船舶運航者のFAX番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○								○			○			
320	記事欄(1)(N)	an10	(1) 記事欄(1)を入力																																
330	記事欄(2)(N)	an6	(1) 記事欄(2)を入力																																
340	記事欄(3)(N)	an5	(1) 記事欄(3)を入力																																
350	記事欄(4)(N)	an5	(1) 記事欄(4)を入力																																
360	ロイズコード (E)	an9	(1) 当該船舶のロイズコードを入力 (2) 左詰めで入力 コード：ロイズコード	○					○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○														
370	運航ファイル 番号(N)	an3	(1) 運航ファイル番号を入力 ただし、入力されない場合は、「000」 が入力されたものとみなす (2) 左詰めで入力		○	○																													
380	航海番号 (1)(N)	an10	(1) 当該船舶の本航海の航海番号を入力 (2) 左詰めで入力		○	○																													
390	航海番号 (2)(N)	an10	(1) 当該船舶の本航海の航海番号を入力 (2) 航海番号が複数ある場合に入力 (3) 左詰めで入力		○	○																													
400	航路コード (N) 定期不定期別 (E)(J)	an3	(1) 航路をコードで入力 コード：共通コードとして以下のコードを 使用。 DLN：外航定期 DTR：外航不定期		○	○				○	○	○								○									○			○			
410	仕出港コード (N)(E) 仕出港(J)(K)	an5	(1) 仕出港をコードで入力 「仕出港」の定義：「VOYAGE MEMOの最初 の港」（本航海の最初の港） コード：国連LOCODE		○					○	○		○	○						○	○							○	○			○			
420	仕出港名 (N)(E)(J)(K)	an20	(1) コード登録されていない仕出港の場 合は、名称を必須入力 (2) 左詰めで入力		○					○	○		○	○						○	○							○	○			○			
430	仕出港出港年 月日 (N)(E)(J) (K)	n8	(1) 仕出港の出港年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式		○					○	○										○							○	○			○			

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)													
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長等														入国審査官													
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	港長・管理者	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届
470	※項番480～510は、0～10回まで繰返し可能とする。(N)		(1) 本邦入港前外国の寄港地をすべて入力																																
480	本邦入港前、外国の寄港地コード(N) 外国最終寄港地(港)(J) 到着前21日間に寄港した外国の寄港地コード(K)	an5	(1) 本邦入港前、外国の寄港地をコードで入力 コード：国連LOCODE		○																	○							○	○					
490	本邦入港前、外国の寄港地名(N) 到着前21日間に寄港した外国の寄港地地名(K) 外国最終寄港地(港)名(J)	an20	(1) コード登録されていない本邦入港前、外国の寄港地名の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めで入力		○																	○							○	○					
500	本邦入港前、外国の寄港地入港年月日(N) 外国最終寄港入港年月日(J)	n8	(1) 本邦入港前、外国の寄港地入港年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式		○																								○	○					
510	本邦入港前、外国の寄港地出港年月日(N) 到着前21日間に寄港した外国の寄港地出港年月日(K) 外国最終寄港出港年月日(J)	n8	(1) 本邦入港前、外国の寄港地出港年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式		○																	○							○	○					

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者														乗員上陸許可支援システム(J)												
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿(出港届)
520	本邦出港後、最初の外国の寄港地コード(N) 外国最初寄港予定地(J) 外国の最初の寄港地予定地コード(K)	an5	(1) 本邦出港後、最初の外国の寄港地をコードで入力 (2) 本邦出港後、最初の外国の寄港地が不明またはない場合は、「ZZZZZ」を入力 コード：国連LOCODE		○	○															○		○	○				○	○			○		
530	本邦出港後、最初の外国の寄港地名(N) 外国最初寄港予定地名(J) 外国の最初の寄港地予定地名(K)	an20	(1) コード登録されていない本邦出港後、最初の外国の寄港地の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めで入力		○	○															○		○	○				○	○			○		
540	最終仕向地コード(N) 最終仕向港コード(E) 最終仕向港(J)	an5	(1) 最終仕向地をコードで入力 (2) 仕向地が不明な場合は、「ZZZZZ」を入力 コード：国連LOCODE		○	○				○	○	○									○								○			○		
550	最終仕向地名(N) 最終仕向港名(E)(J)	an20	(1) コード登録されていない最終仕向地の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めで入力		○	○				○	○	○									○								○			○		
570	※項番570～1040は、1～9回まで繰返し可能とする。(N) 項番590のみ9回繰返し可能とする。(入力欄を9用意)(J)		(1) 本邦における寄港地ごとの情報を入力																															
580	本邦寄港順序(N)	an1	(1) 本邦における寄港順序を入力 (2) 寄港順序の番号は1 から連続した番号であること																															

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者				港長等						検疫				入国審査官												
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等	入港通報	検疫通報	入港届	入港届 (明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿 (入港通報・入港届)	乗客名簿 (入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿 (出港届)	乗客名簿 (出港届)
590	本邦寄港地コード(N) 寄港地コード(J)	an5	(1) 本邦寄港地をコードで入力 コード：国連LOCODE		○	○														○			○					○	○			○		
600	本邦寄港地名(N) 寄港地名(J) 寄港地名(8港程度)(K)	an20	(1) コード登録されていない本邦寄港地の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めで入力		○	○														○			○					○	○			○		
610	本邦の最終寄港地コード(J)	an5	(1) 本邦寄港地をコードで入力 コード：国連LOCODE ※繰り返しは不要																									○						
620	本邦の最終寄港地名(J)	an20	(1) コード登録されていない本邦寄港地の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めで入力 ※繰り返しは不要																									○						
650	入港停泊場所コード(N) 停泊場所(E)(J) 入港投錨(予定)場所(K) 係留(予定)場所(K)	an5	(1) 入港時の停泊場所をコードで入力 コード：パスコード((N)使用)、施設コード((E)使用)の統一コード		○				○	○		○	○	○	○			○	○	○			○					○	○					
653	入港停泊場所名(J)	an..20	(1) 項番650の名称を取得し設定																									○	○					
655	入港投錨予定場所(J)	an100	(1) 入港投錨予定場所を入力 (2) 左詰めで入力																									○						
700	入港目的コード(1)(N)	an3	(1) 当該港への入港目的をコードで入力 コード：入港目的コード((N)使用コード)		○																													
705	入港目的コード(2)(E)(J)	an3	(1) 当該港への入港目的をコードで入力 コード：入港目的コード((E)使用コード)						○	○		○	○															○	○					
当該港での船舶代理店																																		

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)													
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者														乗員上陸許可支援システム(J)													
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿(出港届)	乗客名簿(出港届)
710	当該港での代理店コード(N)	an5	(1) 当該港での代理店をコードで入力 (2) システムに登録されている代理店の場合は、運航船会社との業務の受委託関係がシステムに登録されていること (3) システムに登録されていない代理店の場合は、「99999」を入力 コード：利用者コード		○	○																													
720	当該港での代理店名(N) 代理店(名称)(E) 船舶代理店の名称(K)(J)	an50	(1) コード登録されていない代理店の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めで入力		○	○				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○							○	○			○		
730	当該港での代理店住所(N)	an74	(1) 代理店住所を入力 (2) 左詰めで入力		○	○										○																			
750	代理店の担当者氏名(K)(J)	an35	(1) 代理店の担当者氏名を入力 (2) 左詰めで入力														○					○						○							
760	船舶代理店電話番号(E) 船舶代理店の電話番号(K)(J)	an20	(1) 代理店の電話番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○								○	○			○		
790	入港投錨予定年月日(N)(J) 入港(予定)日時(寄港地入港年月日)(E) 入港投錨予定日(K)	n8	(1) 当該港への入港投錨予定年月日を入力 (2) ファーストポートの場合は下記の範囲内のみ入力可 入港投錨予定年月日 ≤ システム日付 + 90日 (3) C C Y Y M M D D形式										○	○							○	○						○							
800	入港投錨年月日(N)(K) 入港の日時(E) 入港日時(J)	n8	(1) 入港投錨年月日を入力 (2) 下記の範囲内のみ入力可 入港投錨年月日 ≤ システム年月日 (3) 船舶運航ファイルに入港投錨年月日・時刻または入港接岸年月日・時刻が登録されていない場合は、項番800 または項番840 のいずれかを必須入力 (4) C C Y Y M M D D形式		○					○	○														○				○						

			Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)													
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者														乗員上陸許可支援システム(J)												
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿(出港届)
810	入港投錨予定時刻(N) 入港(予定)日時(E) 入港投錨予定時刻(K)(J)	n4	(1) 当該港への入港投錨予定時刻を入力 (2) HHMM形式																															
820	入港投錨時刻(N)(K) 入港の日時(E)(J)	n4	(1) 入港投錨時刻を入力 (2) 下記の範囲内のみ入力可 入港投錨年月日・時刻<システム年月日・時刻 (3) HHMM形式																															
830	入港接岸予定年月日(N) 入港(予定)日時(寄港地入港年月日)(E) 係留予定年月日(K)(J)	n8	(1) 当該港への入港接岸予定年月日を入力 (2) ファーストポートの場合は下記の範囲内のみ入力可 入港投錨予定年月日≤システム日付+90日 (3) CYYMMDD形式																															
840	入港接岸年月日(N) 入港の日時(E)(J) 係留年月日(K)	n8	(1) 入港接岸年月日を入力 (2) 下記の範囲内のみ入力可 入港接岸年月日≤システム年月日 (3) 船舶運航ファイルに入港投錨年月日・時刻または入港接岸年月日・時刻が登録されていない場合は、項番800 または項番840 のいずれかを必須入力 (4) CYYMMDD形式																															
850	入港接岸予定時刻(N) 入港(予定)日時(E) 係留予定時刻(K)(J)	n4	(1) 当該港への入港接岸予定時刻を入力 (2) HHMM形式																															
860	入港接岸時刻(N) 入港の日時(E)(J) 係留時刻(K)	n4	(1) 入港接岸時刻を入力 (2) 下記の範囲内のみ入力可 入港接岸年月日・時刻<システム年月日・時刻 (3) HHMM形式																															
870	喫水(船首)(N)(E)	n5	(1) 当該港入港時の喫水(船首)をメートル単位で入力 (整数部2桁、小数部2桁) (2) 右詰めで入力																															

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者				港長等										検疫						入国審査官						
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等 使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届 (明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿 (入港通報・入港届)	乗客名簿 (入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿 (出港届)	乗客名簿 (出港届)
880	喫水（船尾） (N)(E)	n5	(1) 当該港入港時の喫水（船尾）をメートル単位で入力 (整数部2桁、小数部2桁) (2) 右詰めで入力		○	○				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○															
890	離岸（予定） 日時(E)	n12	(1) 離岸（予定）日時を入力 (2) CCYYMMDDHHMM形式											○	○	○	○		○	○														
910	離岸時喫水 （船首）(E)	n5(2.2)	(1) 離岸喫水（船首）をメートル単位で 入力 (整数部2桁、小数部2桁) (2) 右詰めで入力																○															
920	離岸時喫水 （船尾）(E)	n5(2.2)	(1) 離岸喫水（船尾）をメートル単位で 入力 (整数部2桁、小数部2桁) (2) 右詰めで入力																○															
930	シフト予定バ ースコード (N)(E)	an8	(1) シフト予定のバースをコードで入力 コード：バースコード（(N)使用）、施設 コード（(E)使用）の統一コード																○															
940	シフト予定年 月日(N)(E)	n8	(1) シフト予定年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式																○															
950	シフト予定時 刻(N)(E)	n4	(1) シフト予定時刻を入力 (2) HHMM形式																○															
960	停泊場所コー ド(N) 停泊場所 (E)(J)	an5	(1) 出港時の停泊場所をコードで入力 コード：バースコード（(N)使用）、施設 コード（(E)使用）の統一コード			○					○								○													○		
965	出港停泊場所 名(J)	an..20	(1) 項番960の名称を取得し設定																													○		
970	出港予定年月 日(N)(K)(J) 出港の日時 (寄港地出港 年月日)(E)	n8	(1) 当該港からの出港予定年月日を入力 (2) 下記の範囲内のみ入力可 入港投錨予定年月日≦出港予定年月日 入港接岸予定年月日≦出港予定年月日 (3) CCYYMMDD形式							○										○			○				○							
975	出港予定時刻 (N)(K)(J)	n4	(1) 当該港からの出港予定時刻を入力 (2) 下記の範囲内のみ入力可 入港投錨予定年月日・時刻<出港予定年月 日・時刻 入港接岸予定年月日・時刻<出港予定年月 日・時刻 (3) HHMM形式							○													○				○							

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者				港長等				管理		検疫				入国審査官												
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）
980	出港予定年月日(N) 出港の日時(E) 出港日時(J)	n8	(1) 出港予定年月日を入力 (2) 下記の範囲のみ入力可 出港予定年月日≧システム年月日 (3) C C Y Y M M D D形式		○						○																				○			
990	出港予定時刻(N)(J)(E)	n4	(1) 出港予定時刻を入力 (2) 下記の範囲のみ入力可 出港予定年月日・時刻>システム年月日・時刻 (3) H H M M形式		○						○																				○			
1000	積載貨物有無識別(N)	an3	(1) 積載貨物の有無をコードで入力 (2) 左詰めで入力 4 8 : 積載貨物有り 5 7 : 積載貨物無し		○																													
1010	携帯品・託送品識別(N)	an3	(1) 携帯品及び託送品の通関の有無をコードで入力 (2) 左詰めで入力 Y N Y : 託送品通関有り N : 託送品通関無し Y : 携帯品通関有り N : 携帯品通関無し		○																													
1020	参考事項(N)(E)(J)(K)	an70	(1) 参考事項がある場合に入力		○					○	○	○								○								○	○			○		
1030	備考(E)	an140											○	○	○	○	○	○	○	○			○											
1037	※項番1040は0～20回まで繰返し可能とする。(N)																																	
1040	利用船会社コード(N)	an4	(1) 共同運航船の場合に、積荷目録提出を行う利用船会社をコードで入力 (2) 左詰めで入力 コード：船会社コード（S C A C）		○																													
1070	請求先コード(E)	an11	(1) 利用者ID(8桁)+申請先から付与された3桁以内のコードを入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○								○														
1080	請求先名称(E)	an70	(1) 請求先の名称を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○								○														

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)														
				税関				港長・管理者														検疫														
項番	項目名	桁数属性	定義整理	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）	乗客名簿（出港届）	
1090	請求先住所 (E)	an105	(1) 請求先の住所を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○										○														
1120	請求先郵便番 号(E)	an9	(1) 請求先の郵便番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○										○														
1130	請求先国コード (E)	an2	(1) 請求先の国コードを入力 (2) 左詰めで入力 コード：ISO3166 a2コード							○	○	○										○														
1140	請求先担当者 名(E)	an35	(1) 請求先の担当者名を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○										○														
1150	請求先電話番 号(E)	an20	(1) 請求先の電話番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○										○														
1160	請求先FAX番 号(E)	an20	(1) 請求先のFAX番号を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○										○														
1170	着岸舷側(E)	an3	(1) 着岸舷側を入力 コード：VSP:左舷 VSS:右舷 VOT:その他																			○														
1175	積載貨物総重 量(K)	n10(7.2)	(1) 積載貨物総重量を入力 (2) 小数点以下第2位まで入力可（整数 部7桁、小数部2桁） (3) 右詰めで入力 (4) 単位はトンで固定																						○											
1180	※項番1190- 1210まで最大 3回繰り返し返 し可能(E)	—																																		
1190	積載貨物形態 コード(E)	an3	(1) 積載貨物形態コードを入力 コード：UN/GDSコード 貨物がある場合のみ必須入力							○	○	○																								
1200	積載貨物品名 (E) 主要積載貨物 (J)(K)	an70	(1) 積載貨物品名を入力 (2) 左詰めで入力 貨物がある場合のみ必須入力							○	○	○										○			○				○							

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者				港長等										検疫				入国審査官								
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等 使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）	乗客名簿（出港届）
1210	積載貨物数量（または重量）（E）	n10(7.2)	（１）積載貨物数量（または重量）を入力 （２）小数点以下第２位まで入力可（整数部７桁、小数部２桁） （３）右詰めで入力 （４）重量の場合の単位はトン 貨物がある場合のみ必須入力							○	○	○																						
1220	※項番1230-1250まで最大3回繰り返し可能(E)	—																																
1230	陸揚貨物形態コード（E）	an3	（１）陸揚貨物形態コードを入力 コード：UN/GDSコード 貨物がある場合のみ必須入力							○	○	○				○				○														
1240	陸揚貨物品名（E）	an70	（１）陸揚貨物品名を入力 （２）左詰めで入力 貨物がある場合のみ必須入力							○	○	○				○				○														
1250	陸揚貨物数量（または重量）（E）	n10(7.2)	（１）陸揚貨物数量（または重量）を入力 （２）小数点以下第２位まで入力可（整数部７桁、小数部２桁） （３）右詰めで入力 （４）重量の場合の単位はトン 貨物がある場合のみ必須入力							○	○	○				○				○														
1260	※項番1270-1290まで最大3回繰り返し可能(E)	—																																
1270	船積貨物形態コード（E）	an3	（１）船積貨物形態コードを入力 コード：UN/GDSコード 貨物がある場合のみ必須入力							○	○	○				○				○														
1280	船積貨物品名（E）	an70	（１）船積貨物品名を入力 （２）左詰めで入力 貨物がある場合のみ必須入力							○	○	○				○				○														
1290	船積貨物数量（または重量）（E）	n10(7.2)	（１）船積貨物数量（または重量）を入力 （２）小数点以下第２位まで入力可（整数部７桁、小数部２桁） （３）右詰めで入力 （４）重量の場合の単位はトン 貨物がある場合のみ必須入力							○	○	○				○				○														

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者				港長等						管理				検疫				入国審査官								
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿(出港届)
1300	貨物内の危険品の有無(E)	an3	(1) 貨物内の危険品の有無を入力 (2) 左詰めで入力 コード：0:なし A:レベルA B:レベルB C:レベルC																	○														
1310	使用形態区分(E)	an3	(1) 使用形態区分を入力 申請する当該船が優先指定船であるか接舷船であるか使用される区分が指定される。 (2) 左詰めで入力 コード：0:優先指定船でなく接舷船でもない場合 1:優先指定船である場合 2:接舷船である場合 3:優先指定船でかつ接舷船の場合																	○														
1320	水先人の有無(E)	an5	(1) 当該港入港時の水先人の有無を入力 (2) 左詰めで入力 コード：1:水先人有											○	○					○														
1330	曳船の数(E)	n2(2.0)	(1) 曳船の隻数を入力 (2) 右詰めで入力											○	○																			
1430	法第17条第2の通報である旨(K)	an1	(1) 法第17条第2の通報である旨を入力 コード：Y：RPM																	○														
1460	ねずみ族の駆除に関する証明書の種別(K)	an1	(1) ねずみ族の駆除に関する証明書の種別を入力 コード：D:Deratting(駆除) E:Deratting Exemption(駆除免除) 0:証明書なし																	○														
1465	ねずみ族の駆除に関する証明書発給コード(K)	an5	(1) ねずみ族の駆除に関する証明書発給港コードを入力 コード：国連LOCODE																	○														

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
				税関				港長・管理者														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理係留施設等	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）	乗客名簿（出港届）
1470	ねずみ族の駆除に関する証明書発給港名(K)	an20	(1) ねずみ族の駆除に関する証明書発給港名を入力 コード：国連LOCODE																			○												
1480	ねずみ族の駆除に関する証明書発給年月日(K)	n8	(1) ねずみ族の駆除に関する証明書発給年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式																			○												
1490	到着前21日間における洋上での他船からの人又は物の移動の有無(K)	an1	(1) 到着前21日間における洋上での他船からの人又は物の移動の有無を入力 コード：0:無し 1:有り																			○												
1500	// がある場合はその詳細(K)	an70	(1) 到着前21日間における洋上での他船からの人又は物の移動がある場合はその詳細を入力 以下の情報を入力する。 ①相手の船名 ②相手船の仕出港及び寄港地並びに出港年月日 ③相手船からの人又はものの移動が行われた年月日及び人数又はものの名称																			○												
1510	到着前21日間における患者の有無(K)	an1	(1) 到着前21日間における患者の有無を入力 コード：0:無し 1:有り																			○												
1520	// がある場合はその詳細(K)	an70	(1) 到着前21日間における患者がある場合はその詳細を入力 以下の情報を入力する。 ①患者氏名 ②症状 ③検疫感染症又はその疑いの有無 ④検疫感染症以外の感染症又はその疑いの有無																			○												
1521	患者の有無（到着前36時間以内の状況）(K)	an1	(1) 患者の有無（到着前36時間以内の状況）を入力 コード：0:無し 1:有り																				○											

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者														入国審査官												
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）
1522	// がある場合はその詳細(K)	an70	(1) 到着前36時間以内の状況において患者がある場合はその詳細を入力以下の情報を入力する。 ①患者氏名 ②症状 ③検疫感染症又はその疑いの有無 ④検疫感染症以外の感染症又はその疑いの有無																			○												
1523	到着時における患者の有無(K)	an1	(1) 到着時における患者の有無を入力 コード：0:無し 1:有り																					○										
1524	// がある場合はその詳細(K)	an70	(1) 到着時における患者がある場合はその詳細を入力以下の情報を入力する。 ①患者氏名 ②症状 ③検疫感染症又はその疑いの有無 ④検疫感染症以外の感染症又はその疑いの有無																					○										
1530	到着前21日間における事故以外の死者の有無(K)	an1	(1) 到着前21日間における事故以外の死者の有無を入力 コード：0:無し 1:有り																			○												
1540	// がある場合はその詳細(K)	an70	(1) 到着前21日間における事故以外の死者がある場合はその詳細を入力以下の情報を入力する。 ①死者の氏名 ②年令 ③死亡年月日 ④病名又は呈した症状																			○												
1541	事故以外の死者の有無（到着前36時間以内の状況）(K)	an1	(1) 事故以外の死者の有無（到着前36時間以内の状況）を入力 コード：0:無し 1:有り																				○											
1542	// がある場合はその詳細(K)	an70	(1) 到着前36時間以内の状況において事故以外の死者がある場合はその詳細を入力以下の情報を入力する。 ①死者の氏名 ②年令 ③死亡年月日 ④病名又は呈した症状																				○											

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者														入国審査官												
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等 使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）	乗客名簿（出港届）
1543	到着時における事故以外の死者の有無(K)	an1	(1) 到着時における事故以外の死者の有無を入力 コード：0:無し 1:有り																					○										
1544	// がある場合はその詳細(K)	an70	(1) 到着時における事故以外の死者がある場合はその詳細を入力 以下の情報を入力する。 ①死者の氏名 ②年令 ③死亡年月日 ④病名又は呈した症状																					○										
1560	疾病の感染又は感染の拡大の原因となるものの有無(K)	an1	(1) 疾病の感染又は感染の拡大の原因となるものの有無を入力 コード：0:無し 1:有り																	○			○											
1570	船医の有無(K)	an1	(1) 船医の有無を入力 コード：0:無し 1:有り																	○														
1571	船医の氏名(K)	an70	(1) 船医が有りの場合には、船医の氏名を必須入力 (2) 左詰めで入力																	○														
1590	航海中におけるベスト又はその疑いのあるねずみ族の有無、ねずみ族間の異常の有無(K)	an1	(1) 航海中におけるベスト又はその疑いのあるねずみ族の有無、ねずみ族間の異常の有無を入力 コード：0:無し 1:有り																	○	○		○											
1690	入港実績(J)	an1	(1) 入港実績を入力 コード：0:無し 1:有り																								○							
1700	主要積卸貨物品名(J)	an70	(1) 主要積卸貨物品名を入力 (2) 左詰めで入力																								○							
1710	日本人乗組員数(J)	n4	(1) 日本人乗組員数を入力 (2) 右詰めで入力																								○							
1720	外国人乗組員数(J)	n4	(1) 外国人乗組員数を入力 (2) 右詰めで入力																								○							

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者														乗員上陸許可支援システム(J)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等 使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）	乗客名簿（出港届）																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
1730	外国人乗客数(J)	n4	(1) 外国人乗客数を入力 (2) 右詰めで入力																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)													
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長等														入国審査官													
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	港長・管理者	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿(出港届)
1890	下船予定乗組員数(N) 当港下船予定乗員(J) 乗組員下船者数(K)	n4	(1) 項番1840 が「38」の場合に当港で下船予定乗組員数を入力 (2) 「入港届(転錨届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力 (N)		○																			○					○						
1900	船長氏名(N)(E) 船長の氏名(K) 船長名(J)	an70	(1) 船長の氏名を入力 (2) 左詰めで入力		○	○	○	○		○	○	○	○	○		○	○	○	○			○							○	○			○		
1905	別添報告書届出事項有無(J)	an1	(1) 別添報告書の有無を入力 コード：0:無し 1:有り																													○			
1910	NACCSでの乗組員対象人数1300人(仮)とする。 港湾EDIでの乗組員対象人数9999人とする。 乗組員一人に対する情報は、項番1920～2185(除く2140))とするが、項番2130～2185については、出港時にのみ入力する。																																		
1920	乗組員氏名(N) 氏名L(J) 氏名(K)	an70	(1) 乗組員の氏名を入力 (2) 左詰めで入力 システム間でデータ送受信を行う際には、Last name、First name、Middle nameの順とし、区切りとしてカンマを入れることとする				○																			○				○			○		
1950	乗組員職名コード(N) 職業(J) 職名(K)	an3	(1) 乗組員の職名をコードで入力 コード：職名コード				○																			○				○			○		

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)														
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長等														入国審査官														
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	港長・管理者	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）
1960	乗組員性別識別(N) 性別(J)(K)	an1	(1) 乗組員の性別をコードで入力 (2) 左詰めで入力 M : 男性の場合 F : 女性の場合				○																				○				○					
1970	乗組員生年月日(N) 生年月日(J)(K)	n8	(1) 乗組員の生年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式				○																				○				○					
1980	乗組員国籍コード(N) 国籍(J)(K)	an2	(1) 乗組員の国籍をコードで入力 コード: ISO3166 a2コード				○																				○				○					
1990	身分証明書等識別(N)(J)	an3	(1) 乗組員の所持する身分証明書等をコードで入力 (2) 左詰めで入力 36 : 船員手帳 39 : パスポート OTH : その他				○																							○		○				
2000	身分証明書等番号(N) 乗員手帳番号(J)	an20	(1) 乗組員の身分証明書等番号を入力 (2) 左詰めで入力				○																							○			○			
2010	乗船港コード(N)	an5	(1) 乗組員の乗船港をコードで入力 (2) 「入港届（転錨届）」業務前までに必須入力 コード: 国連LOCODE				○																													
2020	乗船年月日(N)	n8	(1) 乗組員の乗船年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式				○																													
2030	下船港コード(N)	an5	(1) 乗組員の下船港をコードで入力 (2) 国内での下船港が決まっている場合は必須入力 コード: 国連LOCODE				○																													
2040	下船年月日(N)	n8	(1) 乗組員の下船年月日を入力 (2) CCYYMMDD入力				○																													
2041	下船者の行先地(K)	an20	(1) 日本で最終下船する乗組員の行き先の郵便番号と電話番号を入力する。 (2) 左詰めで入力 日本で最終下船する乗組員の場合のみ入力																								○									

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)										
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長等														入国審査官										
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	港長・管理者 入港届 入出港届 出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等 使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届 (明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿 (入港通報・入港届)	乗客名簿 (入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿 (出港届)	乗客名簿 (出港届)
2060	数次乗員上陸許可番号の年(J)	an4	(1) 数次乗員上陸許可番号の西暦年YYYY形式で入力																								○			○		
2070	数次乗員上陸許可番号の書類種別(J)	an3	(1) 数次乗員上陸許可番号の書類種別コード(3桁)を入力 (2) 項番2060の入力があった場合は必須																								○			○		
2080	数次乗員上陸許可番号の管轄官署(J)	an6	(1) 数次乗員上陸許可番号の管轄官署コード(6桁)を入力 (2) 項番2060の入力があった場合は必須																								○			○		
2090	数次乗員上陸許可番号の通番(J)	an7	(1) 数次乗員上陸許可番号の通番(7桁)を左詰で入力 (2) 項番2060の入力があった場合は必須																								○			○		
2095	数次乗員上陸許可番号の枝番(J)	n4	(1) 数次乗員上陸許可番号の枝番(3桁)を左詰で入力 (2) 項番2060の入力があった場合は必須																								○			○		
2100	数次乗員上陸許可日(J)	an8	(1) 数次乗員上陸許可日を入力 (2) 項番2060の入力があった場合は必須 (3) YYYYMMDD形式																								○			○		
2105	備考(J)	an20	(1) 備考を入力																								○			○		
2130	復船しない乗員・乗客(J)	an1	(1) 復船しない乗員・乗客の有無を入力 (2) 項番1905別添報告書の有無が無い場合は0																											○		○
2140	出国確認を受けない乗客(J)	an1	(1) 出国確認を受けない乗客の有無を入力 (2) 項番1905別添報告書届出事項有無が「なし」の場合は0																													○
2150	当港で新たに乗り込んだ乗員・乗客又は下船した乗員(J)	an1	(1) 当港で新たに乗り込んだ乗員・乗客又は下船した乗員の有無を入力 (2) 項番1905別添報告書届出事項有無が「なし」の場合は0																											○		○
2160	不法上陸し帰船しない乗員・乗客(J)	an1	(1) 不法上陸し帰船しない乗員・乗客の有無を入力 (2) 項番1905別添報告書届出事項有無が「なし」の場合は0																											○		○
2170	出国時に返還できない許可書(J)	an1	(1) 出国時に返還できない許可書の有無を入力 (2) 項番1905別添報告書届出事項有無が「なし」の場合は0																											○		○

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)													
				税関				港長等														入国審査官													
項番	項目名	桁数属性	定義整理	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	港長・管理者 入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等 使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）	乗客名簿（出港届）	
2180	復船しない理由(J)	an2	(1) 項番2130復船しない乗員・乗客が「あり」の場合、復船しない理由をコードで入力 コード：未定 (2) 項番1905別添報告書届出事項有無が「あり」の場合は空白																														○	○	
2185	復船しない理由詳細(J)	an30	(1) 復船しない理由に「その他」コードが入力された場合、理由の詳細を入力する (2) 左詰めで入力 (3) 項番1905別添報告書届出事項有無が「なし」の場合は空白																														○	○	
2190	旅客総数(N) 現に乗船している乗客の数(E) 乗客数(K) 乗客総数(J)	n4	(1) 旅客総数を入力 (2) 「入港届（転錨届）」及び「出港届（転錨届）」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○	○		○		○	○	○											○			○					○				
2200	通過旅客数(N)(E) 通過者(J)	n4	(1) 当該港を通過する旅客数を入力 (2) 「入港届（転錨届）」及び「出港届（転錨届）」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○	○				○	○	○																	○	○			○		
2210	当港最終下船旅客数(N)(E) 当港最終下船者(J)	n4	(1) 当該港が最終下船港となる旅客数を入力 (2) 「入港届（転錨届）」及び「出港届（転錨届）」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○	○				○	○	○																		○			○		
2220	当港で乗船した旅客数(N)(E) 当港乗船乗客(J) 乗客下船者数(K)	n4	(1) 当該港で乗船した旅客数を入力 (2) 「入港届（転錨届）」及び「出港届（転錨届）」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力			○				○	○	○													○				○			○			
2230	当港で下船し他港で復船する予定の旅客数(N) 当港で下船し他港復船する予定者数(E)(J)	n4	(1) 当港で下船し他港で復船する予定の旅客数を入力 (2) 「入港届（転錨届）」及び「出港届（転錨届）」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○	○				○	○	○																	○			○			

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)															乗員上陸許可支援システム(J)										
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関		乗組員氏名表	旅客氏名表	港長・管理者			港長等										管理		検疫			入国審査官							
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届			出港届	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届
2240	他港で下船し当港で復船した旅客数(N) 他港で下船し当港で復船した乗客数(E) 当港下復船乗客数(J)	n4	(1) 他港で下船し当該港で復船した旅客数を入力 (2) 「入港届(転锚届)」及び「出港届(転锚届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力			○			○	○	○																	○			○		
2250	国内便乗旅客数(N) 国内便乗者(J)	n4	(1) 国内便乗した旅客数を入力 (2) 「入港届(転锚届)」及び「出港届(転锚届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○	○																					○			○			
2260	密航者数(N) 密航者(J) 密航者の数(K)	n4	(1) 密航者数を入力 (2) 「入港届(転锚届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○																	○					○						
2270	旅券不所持旅客数(N)(J)	n4	(1) 有効な旅券を所持しない旅客数を入力 (2) 「入港届(転锚届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○																						○						
2280	上陸不許可旅客数(N)(J)	n4	(1) 日本の他の港で上陸を許可されなかった旅客数を入力 (2) 「入港届(転锚届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○																						○						
2290	日本の他の港で乗り遅れた旅客数(N)(J)	n4	(1) 日本の他の港で乗り遅れた旅客数を入力 (2) 「入港届(転锚届)」業務前までに必須入力 (3) 右詰めで入力		○																						○						

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)											
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者														検疫											
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届
2300	NACCSでの旅客対象人数2600人(仮)とする。 港湾EDIでの旅客対象人数9999人とする。 旅客一人に対する情報は、項番2310～2415及び2130～2185)とするが、項番2130～2185については出港時のみ入力する。																																
2310	旅客氏名(N) 氏名L(J) 氏名(K)	an70	(1) 旅客の氏名を入力 (2) 左詰めで入力 システム間でデータ送受信を行う際には、Last name、First name、Middle nameの順とし、区切りとしてカンマを入れることとする					○																						○			○
2320	旅客性別識別(N) 性別(K) (J)	an1	(1) 旅客の性別をコードで入力 (2) 左詰めで入力 M : 男性の場合 F : 女性の場合					○																						○			○
2330	旅客生年月日(N) 生年月日(K) (J)	n8	(1) 旅客の生年月日を入力 (2) C C Y Y M M D D形式					○																						○			○
2340	旅客国籍コード(N) 国籍(K) (J)	an2	(1) 旅客の国籍をコードで入力 コード : ISO3166 a2コード					○																						○			○
2350	旅客職業コード(N)	an3	(1) 旅客の職業をコードで入力 コード : 職種コード					○																									

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)											
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長等														入国審査官											
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	港長・管理者	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)
2360	身分証明書等識別(N)(J)	an3	(1) 旅客の所持する身分証明書等をコードで入力 (2) 左詰めで入力 39 : パスポート OTH : その他(国内便乗の場合)					○																						○			○
2370	身分証明書等番号(N) 旅客番号(J)	an20	(1) 旅客の身分証明書等番号を入力 (2) 国内便乗者の場合は、国内便乗包括番号を入力 (3) 左詰めで入力					○																						○			○
2380	乗船港コード(N)(K)(J)	an5	(1) 旅客の乗船港をコードで入力 コード: 国連LOCODE					○																				○				○	
2385	乗船港名(J)	an20	(1) 項番2380乗船港コードの名称																											○			○
2390	乗船年月日(N)	n8	(1) 旅客の乗船年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式					○																									
2400	下船港コード(N)(J)	an5	(1) 旅客の下船港をコードで入力 コード: 国連LOCODE					○																						○			○
2405	下船港名(J)	an20	(1) 項番2400下船港コードの名称																											○			○
2410	下船年月日(N)	n8	(1) 旅客の下船年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式					○																									
2411	下船者の行先地(K)	an20	(1) 日本で最終下船する乗客の行き先地の郵便番号と電話番号を入力する。 (2) 左詰めで入力 日本で最終下船する乗客の場合のみ入力																								○						
2415	備考(J)	an20	(1) 備考を入力																											○			○
2420	書類提出先官署コード(N)	an2	(1) 書類提出先官署をコードで入力 コード: 税関官署コード		○	○																											
2425	管轄官署(J)	an3	(1) 管轄官署をコードで入力 コード: 入管官署コード																									○	○			○	
2426	検疫官署(K)	an3	(1) 管轄官署をコードで入力 コード: 検疫官署コード																			○	○		○	○	○						
2428	海上保安庁官署(E)	an8	(1) 管轄官署をコードで入力							○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○													
2429	港湾管理者官署(E)	an8	(1) 管轄官署をコードで入力							○	○	○									○												

			Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)													
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者				港長等				管理		検疫				入国審査官												
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）
2440	入港港コード (N) 停泊場所（港コード）(E) 港コード(J) 入港地名(K)	an5	(1) 入港港をコードで入力 コード：国連LOCODE		○					○	○		○	○		○	○		○	○				○					○					
2445	入港港名(J)	an20	(1) 項番2440入港港コードの名称																										○					
2460	出港港コード (N) 停泊場所（港コード）(E) 港コード(J)	an5	(1) 出港港をコードで入力 コード：国連LOCODE			○					○																				○			
2465	出港港名(J)	an20	(1) 項番2460出港港コードの名称																												○			
2470	本邦卸貨物トン数(N)	n6	(1) 本邦内で船卸しする予定の貨物の重量をトン単位で入力 (2) ファーストポートの入港届の場合は、必須入力 (3) 上記以外は入力不要 (4) 小数点以下入力不可 (5) 右詰めで入力		○																													
2660	当該船舶が通報を行った年月日(K)	n8	(1) 当該船舶が情報を発信した年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式																	○	○													
2661	当該船舶が通報を行った時刻(K)	n4	(1) 当該船舶が情報を発信した時刻を入力 (2) HHMM形式																	○	○													
2750	次の仕向港コード(J)	n5	(1) 次に寄港する港の港コードを入力 外国の港、国内の港いずれの場合もあり得る コード：国連LOCODE																										○			○		
2760	次の仕向港名(J)	n20	(1) コード登録されていない本邦入港前、外国の寄港地名の場合は、名称を必須入力 (2) 左詰めで入力																										○			○		
2770	寄港地入港年月日(J)	an8	(1) 寄港地入港年月日を入力 (2) YYYYMMDD形式																											○				
2780	寄港地出発年月日(J)	an8	(1) 寄港地出発年月日を入力 (2) YYYYMMDD形式																											○				

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長等														乗員上陸許可支援システム(J)												
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	港長・管理者	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等 使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届（明告書含む）	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿（入港通報・入港届）	乗客名簿（入港通報・入港届）	出港届	乗員名簿（出港届）
2880	本邦積貨物トン数(N)	n6	(1) 本邦内で船積みした貨物の重量をトン単位で入力 (2) ラストポートの出港届の場合は、必須入力 (3) 上記以外は入力不要 (4) 小数点以下入力不可 (5) 右詰めで入力			○																												
2890	税関出力要表示(N)	an1	(1) 出港許可（転錨届受理）通知情報を書類提出先官署に出力する場合に「Y」を入力			○																												
2920	シフト前バース施設コード(E)	an5	(1) シフト前バース施設コードを入力 コード：バースコード（(N)使用）、施設コード（(E)使用）の統一コード																		○													
2930	シフト前バース施設名称(E)	an70	(1) シフト前のバース施設名を入力 (2) 左詰めで入力																		○													
2940	シフト後バース施設コード(E)	an5	(1) シフト後バース施設コードを入力 コード：バースコード（(N)使用）、施設コード（(E)使用）の統一コード																		○													
2950	シフト後バース施設名称(E)	an70	(1) シフト後バース施設名を入力 (2) 左詰めで入力																		○													
2960	移動前停泊場所施設コード(E)	an5	(1) 移動前停泊場所施設コードを入力 コード：バースコード（(N)使用）、施設コード（(E)使用）の統一コード															○	○	○														
2970	移動前停泊場所施設名称(E)	an70	(1) 移動前停泊場所施設名を入力 (2) 左詰めで入力															○	○	○														
2980	移動後停泊場所施設コード(E)	an5	(1) 移動後停泊場所施設コードを入力 コード：バースコード（(N)使用）、施設コード（(E)使用）の統一コード															○	○	○														
2990	移動後停泊場所施設名称(E)	an70	(1) 移動後停泊場所施設名を入力 (2) 左詰めで入力															○	○	○														
3000	移動目的目的コード(E)	an3	(1) 移動目的目的コードを入力 コード：目的コード															○	○															
3002	移動年月日(E)	n8	(1) 移動年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式															○	○															

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)													乗員上陸許可支援システム(J)														
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長等													入国審査官														
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	港長・管理者	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿(出港届)
3004	移動時刻(E)	n4	(1) 移動時刻を入力 (2) HHMM形式															○	○																
3010	前港港コード(E)	an5	(1) 前港港コードを入力 コード：国連LOCODE							○	○		○	○							○														
3020	前港名称(E)	an70	(1) 前港名称を入力 (2) 左詰めで入力							○	○		○	○							○														
3022	前港入港年月日(E)	n8	(1) 前港入港年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式							○	○																								
3024	前港出港年月日(E)	n8	(1) 前港出港年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式							○	○																								
3030	次港港コード(E)	an5	(1) 次港港コードを入力 コード：国連LOCODE							○	○	○									○														
3040	次港名称(E)	an70	(1) 次港名称を入力 (2) 左詰めで入力							○	○	○									○														
3050	運航区分(E)	an3	(1) 運航区分をコードで入力 (2) 左詰めで入力 コード：I：入港 O：出港(航路通報，航路通報 （マーチス）のみ) S：移動																	○	○														
3060	港内シフト予定の有無(E)	an1	(1) 港内シフト予定の有無を入力 コード：0：無し 1：有り																		○														
3070	※項番3080～3190は最大999回繰り返し可能(E)																																		
3080	危険物の作業種別(E)	an3	(1) 危険物の作業種別をコードで入力 (2) 左詰めで入力 コード：LDI：荷卸 LLO：積込 T：通過(その他) RES：荷繰										○	○		○	○	○	○																
3090	危険物の品名(E)	an70	(1) 危険物の品名を入力 (2) 左詰めで入力										○	○		○	○	○	○																

			Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)												
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者				港長等						検疫				入国審査官											
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理係留施設等	使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届
3100	危険物のMSコード(E)	n4	(1) 危険物のMSコードを入力 コード: MSコード																														
3110	危険物のIMDGクラス(E)	an4	(1) 危険物のIMDGクラスを入力																														
3120	危険物のUNNO(E)	n4	(2) 危険物のUNNOを入力																														
3130	危険物の引火点(E)	n4(2.1)	(1) 危険物の引火点を入力 (2) 小数点以下第1位まで入力可(整数部2桁、小数部1桁) (2) 単位は摂氏で固定																														
3140	危険物の数量の値(E)	n9(6.2)	(1) 危険物の数量を入力 (2) 小数点以下第2位まで入力可(整数部6桁、小数部2桁)																														
3150	危険物の数量の単位コード(E)	an17	(1) 危険物の数量の単位(荷姿)をコードで入力 コード: UN/ECE Recommendation 21																														
3160	危険物の正味重量の値(E)	n10(7.2)	(1) 危険物の正味重量を入力 (2) 小数点以下第2位まで入力可(整数部7桁、小数部2桁)																														
3170	危険物の正味重量の単位コード(E)	an3	(1) 危険物の正味重量の単位コードを入力 コード: KGM: キログラム TNE: トン																														
3180	危険物の船内積付場所(E)	an25	(1) 危険物の船内での積付場所を入力 (2) 左詰めで入力																														
3190	危険物の開放/非開放の別(E)	an3	(1) 危険物の開放/非開放の別を入力 コード: CLS: 非開放 OPN: 開放																														
(強制) 水先(区)及び航路航行に関する情報																																	
3330	航路コード(E)	an5	(1) 航路コードを入力 コード: 施設コード																														
3340	航路名(E)	an70	(1) 航路名を入力																														
3350	航路入航予定年月日(E)	n8	(1) 航路入航予定年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式																														
3360	航路入航予定時刻(E)	n4	(1) 航路入航予定時刻を入力 (2) HHMM形式																														

				Sea-NACCS(N)				港湾EDIシステム(E)														乗員上陸許可支援システム(J)											
項番	項目名	桁数属性	定義整理	税関				港長・管理者														乗員上陸許可支援システム(J)											
				船舶基本情報として送受信する項目	入港届	出港届	乗組員氏名表	旅客氏名表	船舶基本情報として送受信する項目	入港届	入出港届	出港届	夜間入港許可申請	停泊場所指定願	係留施設使用届	危険物荷役許可申請	危険物運搬	移動許可申請	移動届	航路通報	管理 係留施設等 使用許可申請	入港通報	検疫通報	入港届	入港届(明告書含む)	乗員名簿	乗客名簿	入港通報	入港届	乗員名簿(入港通報・入港届)	乗客名簿(入港通報・入港届)	出港届	乗員名簿(出港届)
3370	航路出航予定年月日(E)	n8	(1) 航路出航予定年月日を入力 (2) CCYYMMDD形式																○														
3380	航路出航予定時刻(E)	n4	(1) 航路出航予定時刻を入力 (2) HHMM形式																○														
3390	喫水船首(E)	n5(2.2)	(1) 当該航路入航時の喫水船首をメートル単位(整数部2桁、小数部2桁)で入力																														
3400	喫水船尾(E)	n5(2.2)	(1) 当該航路入航時の喫水船尾をメートル単位(整数部2桁、小数部2桁)で入力																														
3410	水先人の有無(E)	an1	(1) 当該航路入航時の水先人の有無を入力 コード:1:水先人有り																														
3420	特別消防設備船の待機配置の手配の有無(E)	an1	(1) 特別消防設備船の待機配置の手配の有無を入力 コード:1:手配有り																														
3430	警戒船の有無(E)	an1	(1) 警戒船の有無を入力 コード:1:警戒船有り																														
3440	積載している危険物の種類・量(E)	an140	(1) 積載している危険物の種類・量を入力																														
3450	入港予定港(J)	an5																										○					
3455	入港予定港名(J)	an20	(1) 項番3450入港予定港の名称																									○					
3460	出入国区分(J)	an1	(1) 出入国区分を以下のコードに従い設定 コード:1:直入港(本邦最初の港) 2:中間港 3:直出港(本邦最後の港) ※ユーザ入力項目ではなく、システムで判定・設定される項目																									○	○			○	
3470	数次乗員上陸許可者数(J)	n4	(1) 数次乗員上陸許可番号が設定されている乗員の数																									○					
3480	乗客数(J)	n4	(1) 乗客数を設定 (2) 右詰めで編集 (3) ZZZ9形式にあわせて編集																									○					

千九百六十五年の国際海上交通の簡易化に関する条約

千九百六十五年の国際海上交通の簡易化に関する条約

締約国政府は、

国際航海に従事する船舶の到着、滞在及び出発に際し、手続及び書類に係る要件を簡易化し、及び最小限のものとする事により海上交通を簡易化することを希望して、

次のとおり協定した。

第一条

締約国政府は、この条約及びその附属書の規定に従い、国際海上交通を簡易化し、かつ、迅速化するため、並びに船舶並びに船舶内の人及び財産に対して不必要な遅滞が生ずることを防止するため、すべての適当な措置をとることを約束する。

第二条

(1) 締約国政府は、この条約の規定に従い、船舶の到着、滞在及び出発を簡易化するための措置を定め、及び適用することについて協力することを約束する。これらの措置は、実行可能な限り、他の国際輸送手段

について適用される措置よりも不利でないものとする。ただし、これらの措置は、特別な必要により異なるものとすることができる。

(2) この条約及びその附属書に規定する国際海上交通の簡易化のための措置は、その政府がこの条約の締約国政府である沿岸国及び非沿岸国の船舶についてひとしく適用する。

(3) この条約は、軍艦又は遊覧ヨットについては、適用しない。

第三条

締約国政府は、手続及び書類に係る要件について実行可能な最高度の画一性を確保するものとし、その画一性が国際海上交通を簡易化し、かつ、促進するすべての事項について機能するよう協力すること並びに手続及び書類に係る要件の変更を国内上の特別な必要に応ずるための最小限のものにとどめることを約束する。

第四条

締約国政府は、前三条に定める目的を達成するため、手続及び書類に係る要件に関する事項並びに手続及び書類に係る要件の国際海上交通への適用に関する事項について相互に又は政府間海事協議機関（以下「機

関」という。)を通じて協力することを約束する。

第五条

(1) この条約又はその附属書のいかなる規定も、締約国政府が自国の国内法若しくは他の国際協定に基づき現在与え、又は将来与えることがある国際海上交通に関する一層広範な便益の供与を妨げるものと解してはならない。

(2) この条約又はその附属書のいかなる規定も、締約国政府が、公衆道德、公の秩序及び公安を維持するため、又は公衆衛生、動物若しくは植物に影響を及ぼす疾病若しくは有害動植物の侵入若しくはまん延を防止するために必要と認める一時的な措置を適用することを妨げるものと解してはならない。

(3) この条約に明文の規定がない事項については、締約国政府の法令に従う。

第六条

この条約及びその附属書の適用上、

(a) 「標準規定」とは、締約国政府がこの条約に従って画一的に適用することが国際海上交通を簡易化するため必要かつ実行可能である措置について定めるものをいう。

- (b) 「勧告規定」とは、締約国政府が適用することが国際海上交通を簡易化するために望ましい措置について定めるものをいう。

第七条

- (1) この条約の附属書は、いずれかの締約国政府の提案又は附属書の改正のために招集される会議により締約国政府が改正することができる。
- (2) 締約国政府は、機関の事務局長（以下「事務局長」という。）に改正案を送付することにより附属書の改正を提案することができる。
 - (a) この(2)の規定に従い提案された改正案は、機関の簡易化委員会が審議する。ただし、当該改正案が同委員会の会合の少なくとも三箇月前までに配布されていることを条件とする。事務局長は、同委員会において出席し、かつ、投票する締約国政府の三分の二により当該改正案が採択された場合には、これをすべての締約国政府に送付する。
 - (b) この(2)の規定に基づく附属書の改正は、事務局長がこれをすべての締約国政府に送付した後十二箇月以内に締約国政府の三分の一以上が当該改正を受諾しない旨の書面による通告を事務局長に対して行っ

た場合を除くほか、送付の後十五箇月で効力を生ずる。

(c) 事務局長は、(b)の規定により受領する通告及び改正の効力発生の日をすべての締約国政府に通報する。

(d) 改正を受諾しない締約国政府は、当該改正によって拘束されないが、次条に定める手続に従う。

(3) 附属書の改正を審議するための締約国政府の会議は、締約国政府の三分の一以上の要請により事務局長が招集する。その会議において出席し、かつ、投票する締約国政府の三分の二以上の多数による議決で採択された改正は、事務局長がその採択された改正を締約国政府に通報する日の後六箇月で効力を生ずる。

(4) 事務局長は、この条の規定に基づく改正の採択及び効力発生をすべての署名国政府に速やかに通報する。

第八条

(1) 締約国政府は、自国の手続若しくは書類に係る要件を標準規定に完全に一致させることを不可能と認める場合又は特別な理由のために標準規定と異なる手続若しくは書類に係る要件を採用することを必要と認める場合には、事務局長に対し、その旨を通報し、及び自国の方式と当該標準規定との相違を通告する。

この通告は、この条約が当該締約国政府について効力を生じた後又は当該標準規定と異なる手続若しくは書類に係る要件の採用の後できる限り速やかに行う。

- (2) 標準規定の改正又は新たな標準規定の採択の場合における締約国政府による前記の相違の通告は、改正され、若しくは新たに採択された標準規定の効力発生の後又は当該標準規定と異なる手続若しくは書類に係る要件の採用の後できる限り速やかに事務局長に対して行う。その通告には、改正され、又は新たに採択された標準規定と異なる手続又は書類に係る要件を当該標準規定に完全に一致させるためにとろうとする措置についての記述を含めることができる。

- (3) 締約国政府は、実行可能な限り、自国の手続及び書類に係る要件を勧告規定に一致させるよう要請される。締約国政府は、自国の手続又は書類に係る要件をいずれかの勧告規定に一致させた場合には、事務局長に対して速やかにその旨を通告する。

- (4) 事務局長は、(1)から(3)までの規定に従って自己に対して行われたすべての通告を締約国政府に通報する。

第九条

事務局長は、締約国政府の三分の一以上の要請がある場合には、この条約の改正のための締約国政府の会議を招集する。改正は、会議の三分の二以上の多数による議決で採択され、その後、事務局長は、これを証し、かつ、すべての締約国政府に対し受諾のために送付する。改正は、締約国政府の三分の二が受諾した後一年で、改正を受諾しない旨の宣言をその改正の効力発生前に行った締約国政府以外のすべての締約国政府について効力を生ずる。会議は、改正の採択の時に、その改正が、前記の宣言を行い、かつ、その改正の効力発生の後一年以内にその改正を受諾しない締約国政府がその期間の満了の時にこの条約の締約国政府でなくなる性格のものであることを、三分の二以上の多数による議決で決定することができる。

第十条

- (1) この条約は、本日から六箇月間署名のため開放され、その後は、加入のため開放されるものとする。
- (2) 国際連合、その専門機関若しくは国際原子力機関の加盟国の政府又は国際司法裁判所規程の当事国の政府は、次のいずれかの方法により、この条約の締約国政府となることができる。
 - (a) 受諾を条件とすることなく署名すること。
 - (b) 受諾を条件として署名した後、受諾すること。

(c) 加入すること。

受諾又は加入は、事務局長に受諾書又は加入書を寄託することによって行う。

- (3) (2)の規定に基づいて締約国政府となる資格を有しない国の政府は、締約国政府となることを事務局長を通じて申請することができるとし、(2)の規定に従って締約国政府として認められる。ただし、その申請が、機関の加盟国（準加盟国を除く。）の三分の二により承認されることを条件とする。

第十一条

この条約は、少なくとも十の国の政府が、受諾を条件とすることなく署名し、又は受諾書若しくは加入書を寄託した日の後六十日で効力を生ずる。この条約は、その後これを受諾し、又はこれに加入する政府については、受諾書又は加入書の寄託の日の後六十日で効力を生ずる。

第十二条

締約国政府は、自国についてこの条約が効力を生じた後三年を経過したときは、事務局長にあてた書面による通告により、この条約を廃棄することができる。事務局長は、その通告の内容及び受領の日をすべての締約国政府に通報する。廃棄は、事務局長による廃棄の通告の受領の後一年で、又は当該通告に明記するこ

れよりも長い期間の後に、効力を生ずる。

第十三条

(1) (a) いずれかの地域の施政権者としての国際連合又はいずれかの地域の国際関係について責任を有する締約国政府は、この条約を当該地域について適用するため、できる限り速やかに当該地域と協議するものとし、また、事務局長に対する書面による通告により、いつでも、この条約を当該地域について適用する旨を宣言することができる。

(b) この条約は、(a)の通告の受領の日又は当該通告に明記する他の日から、当該通告において特定する地域について適用する。

(c) 第八条の規定は、この条の規定に従ってこの条約が適用されるいずれの地域についても適用する。このため、「自国の手続又は書類に係る要件」には、その地域において適用されている手続又は書類に係る要件を含む。

(d) この条約は、いずれかの地域についてこの条約の適用を終止する旨の通告を事務局長が受領した後一年で、又は当該通告に明記するこれよりも遅い日に、当該地域について適用を終止する。

- (2) 事務局長は、(1)の規定に基づくこの条約のいずれかの地域への適用を、この条約が適用される日をそれぞれの場合に明示して、すべての締約国政府に通報する。

第十四条

事務局長は、すべての署名国政府及び締約国政府並びに機関のすべての加盟国に次の事項を通報する。

- (a) この条約への署名及びその署名の日
- (b) 受諾書又は加入書の寄託及びその寄託の日
- (c) 第十一条の規定に従いこの条約が効力を生ずる日
- (d) 前二条の規定に従い受領した通告並びにそれらの通告の受領の日
- (e) 第七条又は第九条の規定に基づく会議の招集

第十五条

この条約及びその附属書は、事務局長に寄託する。事務局長は、この条約及びその附属書の認証謄本を署名国政府及び加入国政府に送付する。事務局長は、この条約が効力を生じたときは、国際連合憲章第二百二条の規定に従い、速やかにこの条約を登録する。

第十六条

この条約及びその附属書は、ひとしく正文である英語及びフランス語により作成する。公定訳文は、ロシア語及びスペイン語により作成の上、署名済みの原本と共に寄託する。

以上の証拠として、下名は、各自の政府から正当に委任を受けてこの条約に署名した。

千九百六十五年四月九日にロンドンで作成した。

附属書

第一節 定義及び一般規定

A 定義

この附属書の適用上、次の用語は、それぞれ次に定める意味を有する。

「密航未遂者」とは、船舶所有者又は船長若しくは他の責任を有する者の同意を得ることなく、船舶内に隠れ、又は船舶に積み込まれる予定の貨物の中に隠れていた者であつて、当該船舶の出港前に当該船舶内で発見されたものをいう。

「貨物」とは、船舶によつて輸送されるすべての種類の物品（郵便物、船用品、船舶の予備部品、船舶の装備品、乗組員の携帯品及び旅客の携帯品を除く。）をいう。

「乗組員の携帯品」とは、衣類、日用品その他の物品（通貨を含めることができる。）であつて、乗組員が所有し、かつ、船舶によつて輸送されるものをいう。

「乗組員」とは、船舶の運航又は役務のため航海中の船舶内における任務に現に従事しており、かつ、乗

組員名簿に記載されている者をいう。

「周遊船」とは、予定された観光のため一又は二以上の異なる港を一時的に訪問する目的で、集団のための計画に参加し、及び乗船している旅客を輸送する国際航海に従事する船舶であつて、原則として、航海中に次のことを行わないものをいう。

(a) 他の旅客の乗船又は下船

(b) 貨物の積込み又は積卸し

「書類」とは、情報が記載された情報記録媒体をいう。

「情報記録媒体」とは、記載された情報を記録するための媒体をいう。

「郵便物」とは、郵政当局から引き渡され、かつ、他の郵政当局への引渡しが予定される通信文その他の物として送付される物をいう。

「通過中の旅客」とは、船舶その他の輸送手段によって外国への旅行を継続する目的で外国から船舶で到着する旅客をいう。

「旅客の携帯品」とは、旅客が個人的に所有するものであるか否かを問わず、旅客の乗船する船舶と同一

の船舶で当該旅客のために輸送される財産（通貨を含めることができる。）をいう。ただし、運送契約その他類似の合意に基づいて輸送されるものでないことを条件とする。

「港」とは、積込み、積卸し並びに船舶の修繕及び投びょうのために通常使用されている港、係留施設、沖合の係留施設、造船所、修繕のための場所若しくは停泊地又は船舶が立ち寄ることができるその他の場所をいう。

「公的機関」とは、国内の機関又は公務員であつて、この附属書に定める標準規定及び勧告規定のいずれかに関連を有するその国の法令の適用及び実施について責任を有するものをいう。

「安全上の措置」とは、船舶内の旅客及び乗組員に対する不法な行為を防止することを目的として、船舶内及び港の区域の安全を向上させるために国際的に合意された措置をいう。（注）

注 千九百八十八年の海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約及び千九百八十六年九月二十六日の海上安

全委員会回章第四百四十三号の船舶内の旅客及び乗組員に対する不法な行為を防止するための措置を参照すること。

「船舶所有者」とは、船舶を所有し、又は運航する者（人、会社その他の法律上の主体のいずれであるかを問わない。）及び船舶の所有者又は運航者のために行動する者をいう。

「船舶の装備品」とは、船舶内で使用するために当該船舶内にある物品（船舶の予備部品を除く。）であつて、取り外し可能であるが消耗品としての性質を有しないもの（救命艇、救命装置、家具、船舶の装備用具、これらに類する物その他船舶に附属する物品を含む。）をいう。

「船舶の予備部品」とは、修繕又は交換のために船舶に取り付ける物品であつて、当該船舶に積載されているものをいう。

「船用品」とは、船舶内で使用するための物品（消耗品、旅客及び乗組員に販売するために積載される物品並びに燃料及び潤滑油を含み、船舶の装備品及び船舶の予備部品を除く。）をいう。

「上陸許可」とは、港における船舶の停泊中に乗組員が上陸するための許可（公的機関が地理的又は時間的な制限を決定する場合には、その制限の範囲内のもの）をいう。

「密航者」とは、船舶所有者又は船長若しくは他の責任を有する者の同意を得ることなく、船舶内に隠れ、又は船舶に積み込まれる予定の貨物の中に隠れていた者であつて、当該船舶の出港後に当該船舶内で発見され、又は到着港における貨物の積卸しの際に当該貨物の中から発見され、船長により密航者として適当な当局に通報されたものをいう。

「到着時刻」とは、びよう泊する場合であるか着岸する場合であるかを問わず、船舶が港において最初に停止する時をいう。

「運送書類」とは、船舶所有者と荷送人との間の運送契約を証明する書類（海上運送状、船荷証券又は複合運送書類等）をいう。

B 一般規定

この附属書の規定は、第五条(2)の規定に関連して、公的機関が、詐欺の疑いがある場合に必要な適当な措置（追加の情報を要求することを含む。）又は公の秩序、公安若しくは公衆衛生に対して重大な危険となる特別な問題（例えば、海上交通の安全に対する不法な行為並びに麻薬及び向精神薬の不正取引）に対処するため若しくは動物若しくは植物に影響を及ぼす疾病若しくは有害動植物の侵入若しくはまん延を防止するための適当な措置（追加の情報を要求することを含む。）をとることを妨げるものではない。

1.1 標準規定

公的機関は、いかなる場合にも、不可欠な情報のみの提出を要求し、及び情報の項目の数を最少限にとどめる。

公的機関は、この附属書に記載事項が具体的に掲げられている場合には、それらの記載事項のうち不可欠であると認められないものの提出を要求してはならない。

1.1.1 勧告規定

公的機関は、自動データ処理技術及び自動データ伝送技術の導入から生ずる簡易化の意味を考慮し、これらの技術を船舶所有者その他の利害関係を有するすべての者と協力して検討すべきである。

既存の要求される情報及び管理のための手続については、簡易化されるべきであり、また、他の関連する情報の体系との互換性を得ることが望ましいことに考慮が払われるべきである。

1.2 勧告規定

公的機関は、この附属書において一定の目的のための書類がそれぞれ別個に規定され、かつ、要求されている場合においても、その書類に記入することを要求される者の利益及びその書類を使用する目的に留意して、実行可能であり、かつ、相当の簡易化がもたらされるときは、二以上の書類の一の書類への統合について定めるべきである。

1.3 勧告規定

安全及び麻薬統制の目的のために締約国政府がとる措置及び手続は、効果的なものとすべきであり、可能な場合には、自動データ処理（ADP）を含む進歩した技術を利用すべきである。そのような措置及び手続については、船舶及び船舶内の人又は財産に対する妨げを最小限のものとし、かつ、それらに対して不必要な遅滞が生ずることを防止するような方法で実施すべきである。

C 電子データ処理技術

1.4 標準規定

締約国政府は、船舶の入出港手続を簡易化するために電子データ交換（EDI）技術を導入する場合に、公的機関その他関係当事者（船舶所有者、貨物取扱会社、海港、貨物代理店等）が、関連する国際連合の標準（行政、商業及び運輸のための国際連合電子データ交換（UN/EDIFACT）標準を含む。）に従ってデータの交換を行うことを奨励する。

1.5 標準規定

公的機関は、船舶の入出港手続のために要求する書類が無地の紙にデータ処理技術によって作成されたものである場合には、その書類を受理する。ただし、当該書類は、判読が可能であり、この条約の書類の

様式に適合し、かつ、要求される情報を含むことを条件とする。

1.6 標準規定

公的機関は、船舶の入出港手続のために電子データ交換（EDI）技術を導入する場合には、船舶所有者その他の関係当事者に要求する情報をこの条約が要求するものに限る。

1.7 勧告規定

公的機関は、船舶の入出港手続のために電子データ交換（EDI）技術の計画作成、導入又は変更を行う場合には、次のことを行うべきである。

- (a) 利害関係を有するすべての者に対して最初から協議のための機会を与えること。
- (b) 既存の手続を評価し、不必要なものを廃止すること。
- (c) コンピュータで処理する手続を決定すること。
- (d) 実行可能な限り、国際連合（UN）勧告及び関連する国際標準化機構（ISO）規格を利用すること。
- (e) これらの技術を複数の申請に適合させること。

- (f) 船舶の運航者その他の民間の関係者がこれらの技術を実施するための費用を最小にするための適当な措置をとること。

1.8 標準規定

公的機関は、船舶の入出港手続を支援するために電子データ交換（EDI）技術を導入する場合には、船舶の運航者その他の関係当事者による当該技術の利用を奨励する。ただし、公的機関は、当該技術を利用しない船舶の運航者に対して利用可能な役務の水準を低下させてはならない。

D 薬物の不正取引

1.9 勧告規定

公的機関は、一層広範な簡易化のための措置を提供しつつ、薬物の密輸と戦う能力を向上させるため、船舶所有者その他の関係当事者との協力のための措置を定めるべきである。当該措置は、関税協力理事会（注）の了解覚書及び関連する指針に基づくことができる。

注 千九百九十四年以降、世界税関機構と称する。

1.10 標準規定

公的機関、船舶所有者その他の関係当事者が、協力のための措置の一部として機微に係る商業上その他の情報を取得する機会を与えられる場合には、その情報は、秘密のものとして取り扱われる。

1.11 勧告規定

公的機関は、薬物の不正な移動に対処する能力を向上させるため、危険度の分析を行い、これにより、適法な人及び物品の流れを簡易化すべきである。

第二節 船舶の到着、滞在及び出発

この節の規定は、船舶の到着、滞在及び出発の際に公的機関が船舶所有者に要求する手続について定める。ただし、この節の規定は、船舶が有する証書その他の文書であって、当該船舶の登録、測度、安全、乗組員の配乗その他関連する事項に関するものを適当な当局が検査のために提出するよう要求することを妨げるものと解してはならない。

A 総則

2.1 標準規定

公的機関は、この条約が適用される船舶の到着又は出発の際に、この節の規定の対象となる書類以外の

いかなる書類も自己の保有のために要求してはならない。

この節の規定の対象となる書類とは、次のものをいう。

一般申告書

貨物申告書

船用品申告書

乗組員携帯品申告書

乗組員名簿

旅客名簿

万国郵便条約に基づき郵便物について要求される書類

検疫申告書

注釈 付録一に示す次のFAL様式が作成された。

一般申告書（FAL様式一）

貨物申告書（FAL様式二）

船用品申告書（F A L様式三）

乗組員携帯品申告書（F A L様式四）

乗組員名簿（F A L様式五）

旅客名簿（F A L様式六）

危険物積荷目録（F A L様式七）

2.1.1 標準規定

締約国政府は、船舶の入出港のための書類に関して領事館における手続、課徴金又は手数料を要求してはならない。

B 書類の内容及び目的

2.2 標準規定

一般申告書は、船舶の到着及び出発の際に公的機関が船舶に関して要求する情報を提供する基本的な書類とする。

2.2.1 勧告規定

2.2.2

船舶の到着及び出発のため、同一の様式の一般申告書が受理されるべきである。
勸告規定

公的機関は、一般申告書について次の情報以外の情報を要求すべきでない。

船舶の名称及び船舶に関する記述

船舶の国籍

登録に関する細目

トン数に関する細目

船長の氏名

船舶の代理人の氏名又は名称及び住所

貨物に関する簡潔な記述

乗組員の数

旅客の数

航海に関する簡潔な細目

到着の日時又は出発の日

到着港又は出発港

港における船舶の位置

2.2.3 標準規定

公的機関は、船長、船舶の代理人若しくは船長から正当に委任を受けた他の者が日付を付し、かつ、署名した一般申告書又は関係する公的機関が認める方法により認証された一般申告書を受理する。

2.3 標準規定

貨物申告書は、船舶の到着及び出発の際に公的機関が貨物に関して要求する情報を提供する基本的な書類とする。ただし、危険な貨物の細目については、別途提出するよう要求することができる。

2.3.1 勧告規定

公的機関は、貨物申告書について次の情報以外の情報を要求すべきでない。

(a) 到着時

船舶の名称及び国籍

船長の氏名

直前の港

申告を行う港

コンテナーの識別（適当な場合には、記号及び番号、こん包の数及び種類又は物品の量及び品名）

申告を行う港で積み卸される貨物の運送書類の番号

船舶に引き続き積載されている貨物が積み卸される予定の港

複合運送書類又は通し船荷証券に基づいて輸送される物品についての最初の船積港

(b) 出発時

船舶の名称及び国籍

船長の氏名

次の目的港

申告を行う港で積み込まれる物品についてのコンテナーの識別（適当な場合には、記号及び番号）

号、こん包の数及び種類又は物品の量及び品名)

申告を行う港で積み込まれる貨物の運送書類の番号

注釈 船舶所有者その他の関係当事者は、貨物申告書にこん包の数及び種類を適切に記述するため、物品の外面こん包単位を用いることを確保すべきである。物品がパレット上にある場合には、パレット上のこん包の数及び種類を記載すべきである。パレット上の物品がこん包されていない場合には、パレット上の物品の量及び品名を用いるべきである。

2.3.2 標準規定

公的機関は、船舶に引き続き積載されている貨物について、提出すべき情報の最低限不可欠な項目の簡潔な細目のみを要求する。

2.3.3 標準規定

公的機関は、船長、船舶の代理人若しくは船長から正当に委任を受けた他の者が日付を付し、かつ、署名した貨物申告書又は関係する公的機関が認める方法により認証された貨物申告書を受理する。

2.3.4 標準規定

公的機関は、貨物申告書に代えて、船舶の積荷目録の写しを受理する。ただし、当該船舶の積荷目録の写しは、少なくとも勧告規定^{2.3.1}及び標準規定^{2.3.2}に従って要求される情報を含み、並びに標準規定^{2.3.3}に従って署名され、又は認証され、かつ、日付が付されているものでなければならない。

2.3.4.1 勧告規定

公的機関は、標準規定^{2.3.4}を適用する代わりに、標準規定^{2.3.3}に従って署名され、若しくは認証された運送書類の写し又は真正な写しとして認証された運送書類の写しを受理することができる。ただし、貨物の性質及び量に照らしてこのような代替が実行可能であり、並びに勧告規定^{2.3.1}及び標準規定^{2.3.2}に基づく情報であって運送書類に記載されていないものが別途提出され、かつ、正当な認証を受けていることを条件とする。

2.3.5

標準規定

公的機関は、船長が所持する荷物であって積荷目録に記載されていないものを貨物申告書に記載しないことを認める。ただし、その荷物の細目が別途提出されることを条件とする。

注釈 積荷目録に記載されていない荷物の細目は、別の様式で提出され、原則として、貨物申告書に記

載される情報の関連部分を含むべきである。国際海事機関（IMO）の貨物申告書の様式は、例えば、「積荷目録に記載されていない荷物の目録」と表題を改めて用いることができる。

2.4 標準規定

船用品申告書は、船舶の到着及び出発の際に公的機関が船用品に関して要求する情報を提供する基本的な書類とする。

2.4.1 標準規定

公的機関は、船長若しくは船舶の他の職員であって船長から正当に委任を受け、かつ、船用品に関して知識を有するものが日付を付し、かつ、署名した船用品申告書又は関係する公的機関が認める方法により認証された船用品申告書を受理する。

2.5 標準規定

乗組員携帯品申告書は、公的機関が乗組員の携帯品に関して要求する情報を提供する基本的な書類とする。この申告書については、船舶の出発の際には、要求してはならない。

2.5.1 標準規定

公的機関は、船長若しくは船舶の他の職員であつて船長から正当に委任を受けたものが日付を付し、かつ、署名した乗組員携帯品申告書又は関係する公的機関が認める方法により認証された乗組員携帯品申告書を受理する。また、公的機関は、各乗組員に対し、自己の携帯品に関して乗組員携帯品申告書に署名すること又は署名することができないときは乗組員の記号を記載することを要求することができる。

2.5.2 勸告規定

公的機関は、原則として、乗組員の携帯品であつて、関税及び租税の免除が認められないもの又は禁止若しくは制限の対象となるもののみの細目を要求すべきである。

2.6 標準規定

乗組員名簿は、船舶の到着及び出発の際に乗組員の数及び構成に関する情報を公的機関に提供する基本的な書類とする。

2.6.1 標準規定

公的機関は、乗組員名簿について次の情報以外の情報を要求してはならない。

船舶の名称及び国籍

姓

名

国籍

地位又は等級

生年月日及び出生地

身分証明書の種類及び番号

到着港及び到着の日付

直前の港

2.6.2 標準規定

公的機関は、船長若しくは船舶の他の職員であつて船長から正当に委任を受けたものが日付を付し、かつ、署名した乗組員名簿又は関係する公的機関が認める方法により認証された乗組員名簿を受理する。

2.6.3 標準規定

公的機関は、予定された計画に従って航行している船舶が十四日以内に少なくとも一回同一の港に再び寄港する場合であつて、乗組員に変更がないときは、原則として、各寄港ごとに乗組員名簿の提出を要求してはならない。この場合において、当該船舶は、関係する公的機関が認める方法により変更がない旨の報告を提出する。

2.6.4 勧告規定

標準規定 2.6.3 に規定する状況の下で乗組員に軽微な変更があつた場合には、公的機関は、原則として、

新たに完全な乗組員名簿の提出を要求すべきでなく、変更を明記した既存の乗組員名簿を受理すべきである。

2.7 標準規定

2.7.1 旅客名簿は、船舶の到着及び出発の際に旅客に関する情報を公的機関に提供する基本的な書類とする。 勧告規定

公的機関は、隣国との間の短距離の航路又は船舶及び鉄道による複合的な業務について旅客名簿を要

求すべきでない。

2.7.2 勧告規定

公的機関は、旅客名簿に氏名が記載されている旅客に対して、当該名簿のほかに、乗船票又は下船票を要求すべきでない。もっとも、公的機関が公衆衛生にとって重大な危険となる特別な問題を有している場合には、国際航海に従事する船舶内の者に対して、到着の際に目的地の住所を書面により示すことを要求することができる。

2.7.3 勧告規定

公的機関は、旅客名簿について次の情報以外の情報を要求すべきでない。

船舶の名称及び国籍

姓

名

国籍

生年月日

出生地

乗船港

下船港

船舶の到着港及び到着の日付

2.7.4 勧告規定

船舶所有者が自己の使用のために作成した名簿は、少なくとも勧告規定^{2.7.3}に従って要求される情報を

含み、及び標準規定^{2.7.5}に従って日付が付され、かつ、署名され、又は認証されていることを条件として、旅客名簿に代えて受理されるべきである。

2.7.5 標準規定

公的機関は、船長、船舶の代理人若しくは船長から正当に委任を受けた他の者が日付を付し、かつ、署名した旅客名簿又は関係する公的機関が認める方法により認証された旅客名簿を受理する。

2.8 標準規定

危険物積荷目録は、危険物に関する情報を公的機関に提供する基本的な書類とする。

2.8.1

標準規定

公的機関は、危険物積荷目録について次の情報以外の情報を要求してはならない。

船舶の名称

国際海事機関船舶識別番号

船舶の国籍

船長の氏名

航海番号

船積港

積卸港

船舶会社代理人

予約番号又は参照番号

記号及び番号

コンテナ識別番号

車両登録番号

こん包の数及び種類

正規の品名

等級

国際連合番号

容器等級

副次的な危険

引火点（密閉容器試験により測定される摂氏）

海洋汚染物質

質量（キログラム） 総重量又は正味重量

危険物を輸送する船舶のための緊急時における対応のための手続（E m S）

船舶内の積付け位置

2.9 標準規定

公的機関は、船舶の到着又は出発の際に万国郵便条約に規定する申告以外の郵便物に関する書面による申告を要求してはならない。

2.10 標準規定

検疫申告書は、船舶の航海中及び港への到着の際の船舶内の衛生状態に関して港の衛生当局が要求する情報を提供する基本的な書類とする。

C 到着の際の書類

2.11 標準規定

公的機関は、船舶の港への到着に関し、各書類について次の部数を超える部数を要求してはならない。

一般申告書 五部

貨物申告書 四部

船用品申告書 四部

乗組員携帯品申告書 二部

乗組員名簿 四部

旅客名簿 四部

危険物積荷目録 一部

検疫明告書 一部

D 出発の際の書類

2.12 標準規定

公的機関は、船舶の出港に関し、各書類について次の部数を超える部数を要求してはならない。

一般申告書 五部

貨物申告書 四部

船用品申告書 三部

乗組員名簿 二部

旅客名簿 二部

危険物積荷目録 一部

2.12.1 標準規定

船舶の港への到着の際に申告の対象となった貨物であつて、当該船舶に引き続き積載されているものについては、当該船舶の出港の際に新たな貨物申告書を要求してはならない。

2.12.2 勸告規定

船舶の港への到着の際に申告の対象となった船用品及びその港において積み込まれた船用品であつて、その港で提出された他の税関書類の対象となつたものについては、当該船舶の出港の際に新たに船用品申告書を要求すべきでない。

2.12.3 標準規定

公的機関は、船舶の出港の際に乗組員に関する情報を要求する場合には、当該船舶がその港へ到着する際に提出された乗組員名簿の写しを受理する。ただし、当該名簿が、再び署名されていること及び乗組員の数若しくは構成の変更を示すため又はこのような変更が生じなかつたことを示すために裏書されていることを条件とする。

2.13 (注)

注
2.13で始まる一連の番号は、将来の使用のために保留する。

E 同じ国の二以上の港への連続する寄港

2.14 勧告規定

船舶が一の国の領域内の寄港地に到着した後、途中で他の国の港に寄港することなく、当該一の国の別の港に寄港する場合には、当該一の国の別の港の公的機関が要求する手続及び書類は、当該一の国の最初の寄港地に到着した際に行われた手続を考慮して、最小限にとどめるべきである。

F 書類への記入

2.15 勧告規定

公的機関は、要求する情報が提供される言語のいかなを問わず、この附属書に規定する書類（標準規定3.7に関するものを除く。）を可能な限り受理すべきである。ただし、公的機関は、必要と認めるときは、

自国又は機関のいずれかの公用語への書面による翻訳又は口頭による通訳を要求することができる。

2.16 標準規定

公的機関は、判読が可能であり、かつ、理解し易い媒体によって提出される情報（インキ又は消えない鉛筆で手書きした書類又は自動データ処理技術で作成した書類を含む。）を受理する。

2.16.1 標準規定

公的機関は、署名を要求する場合には、国内法令に抵触しない限り、手書き、ファクシミリ、せん孔、スタンプ、記号又は他の機械的若しくは電子的手段による署名を認める。書面以外の媒体で提出される情報の認証は、関係する公的機関が認める方法により行う。

2.17 標準規定

船舶の到着、荷揚げ又は通過が予定される港が属する国の公的機関は、船舶又はその貨物、船用品、旅客若しくは乗組員に関するいずれかの書類であつてこの節に規定するものが当該国の在外における代表によつて認証され、確認され、証明され、又は事前に取り扱われることを要求してはならない。このことは、査証又は同様の目的のために旅客又は乗組員の旅券その他の身分証明書の提示を要求することを妨げるものとみなしてはならない。

2.18 標準規定 G 書類上の誤り及びそれに対する制裁

公的機関は、この附属書に規定する書類上の誤りが不注意によるものであり、かつ、重大なものではな

く、繰り返しの不注意によるものではなく、及び法令に違反する意図をもって行われたものではないことを確認した場合には、船舶を遅滞させることなく、当該書類上の誤りを訂正することを認める。ただし、書類の審査が終了する前に当該書類上の誤りが発見され、及び訂正が遅滞なく行われることを条件とする。

2.19 標準規定

公的機関は、この附属書に規定する書類であつて、船舶所有者若しくは船長により、又はそれらの名において署名され、又は認証されたものに誤りが発見された場合には、当該書類上の誤りが不注意によるものであり、かつ、重大なものではなく、繰り返しの不注意によるものではなく、及び法令に違反する意図をもって行われたものではないことを確認するための機会を与えるまでは、制裁を課してはならない。

H 傷病を負った乗組員、旅客その他の者を緊急の治療のために上陸させる目的で寄港する船舶のための特別な簡易化措置

2.20 標準規定

公的機関は、船舶が傷病を負った乗組員、旅客その他の者を緊急の治療のために上陸させることのみを

目的として寄港しようとする場合には、船長が当該公的機関に対し、その傷病について並びに傷病者の身元関係事項及び地位について可能な最大限度の詳細を付して、寄港の意図を可能な限り通報することを確保するため、船舶所有者の協力を求める。

2.21 標準規定

公的機関は、傷病者を迅速に上陸させ、かつ、船舶を遅滞なく出発させるために必要な書類及び手続について、船舶の到着の前に、可能な限り無線通信により、いかなる場合にも利用可能な最も速い手段により、船長に通報する。

2.22 標準規定

公的機関は、傷病者を緊急の治療のために上陸させる目的で寄港し、直ちに出発する意図を有する船舶について、病者の状態又は海面の状態により停泊地又は港への進入路において安全な下船が確保されないときは、当該船舶の着岸を優先する。

2.23 標準規定

公的機関は、傷病者を緊急の治療のために上陸させる目的で寄港し、直ちに出発する意図を有する船舶

に対し、検疫明告書及び不可欠である場合には一般申告書を除くほか、原則として、標準規定2.1に規定する書類を要求してはならない。

2.24 標準規定

公的機関が一般申告書を要求する場合には、当該一般申告書には、勧告規定2.2.2に規定する情報以外の情報を含めないものとし、可能な限り、当該一般申告書に含める情報を少なくする。

2.25 標準規定

公的機関が傷病者の上陸の前に船舶の到着に関する管理のための措置を適用する場合には、緊急の治療及び公衆の健康を保護するための措置は、船舶の到着に関する管理のための措置に優先する。

2.26 標準規定

傷病者の治療又は将来の移送若しくは帰還の費用について保証又は約束を要求する場合には、これらの保証又は約束が得られるまでの間、緊急の治療を保留し、又は遅滞させてはならない。

2.27 標準規定

緊急の治療及び公衆の健康を保護するための措置は、傷病者の上陸に関して公的機関が適用する管理の

ための措置に優先する。

第三節 人の到着及び出発

この節の規定は、船舶の到着又は出発の際に公的機関が乗組員及び旅客に要求する手続について定める。

A 到着及び出発に関する要件及び手続

3.1 標準規定

有効な旅券は、船舶の到着又は出発の際に個々の旅客に関する情報を公的機関に提供する基本的な書類とする。

3.1.1 勧告規定

締約国政府は、旅券に代えて公的な身分証明書を受け入れることを二国間又は多数国間の協定により可能な限り合意すべきである。

3.2 標準規定

公的機関は、船舶の旅客の旅券又は旅券に代えて受け入れる公的な身分証明書について、出入国管理当局が到着の時及び出発の時のそれぞれについて一回のみ検査すれば足りるよう措置をとる。また、公的機

関は、到着及び出発の際に、税関手続その他の手続に関する検査又は識別のため、これらの旅券又は公的な身分証明書の提示を要求することができる。

3.3 標準規定

公的機関は、旅券又は旅券に代えて受け入れる公的な身分証明書が個々に提示され、及びその書類を審査した後、その書類を追加的に管理するために保留することなく直ちに返却する。ただし、自国の領域への旅客の入国許可について何らかの障害がある場合は、この限りでない。

3.3.1 標準規定

締約国政府は、入国が認められない者の不正な又は偽造された旅行証明書を公的機関が差し押さえることを確保する。当該旅行証明書については、流通しないよう差し押さえ、実行可能な場合には、適当な当局に返還する。当該旅行証明書を差し押さえた国は、その旅行証明書に代えて説明書（注）を発行し、可能な場合には、偽造された旅行証明書の写しその他重要な情報を添付する。説明書及び添付された書類については、入国が認められない者の移送について責任を有する船舶の運航者に手交する。説明書及び添付された書類は、通過地点及び最初の乗船地点の当局に情報を提供するために役立つものである。

る。

注 説明書として受け入れられる様式は、付録二に定める。

注釈 この標準規定は、不正な書類の所持自体がその国への入国の拒否及びその国の領域からの速やかな退去の根拠となるか否かを個々の事例に応じて決定する締約国政府の公的機関の権利に優先するものと解してはならない。この標準規定は、難民の追放又は送還の禁止に関する千九百五十一年七月二十八日の難民の地位に関する国際連合条約及び千九百六十七年一月三十一日の難民の地位に関する国際連合議定書の規定と矛盾するものと解してはならない。

3.3.2

標準規定

締約国政府は、自国の領域内で乗船し、かつ、下船地点において入国が認められなかった者が当該下船地点から送還された場合には、その者を審査のために受け入れる。締約国政府は、その者を以前に入国が認められなかった国に送還してはならない。

注釈 1 この規定は、入国が認められずに送還された者について、公的機関が自国に最終的に受入可能であるか否かを決定するため又はその者の国籍国若しくはその者の受入れが可能な国への移送、

送還又は退去強制の措置をとるため、更に審査を行うことを妨げることを意図するものではない。締約国政府は、他の締約国において入国が認められなかった者が旅行証明書を亡失し、又は著しく損傷した場合には、当該旅行証明書に代えて、その者の入国を認めなかった締約国政府の公的機関が発行した乗船及び到着の状況を証明する書類を受け入れる。

注釈² この標準規定及び注釈¹は、難民の追放又は送還の禁止に関する千九百五十一年七月二十八日の難民の地位に関する国際連合条約及び千九百六十七年一月三十一日の難民の地位に関する国際連合議定書の規定と矛盾するものと解してはならない。

3.3.3 標準規定

船舶所有者は、旅客及び乗組員の入国審査が開始されるまでの間、これらの者の管理及び保護について責任を負う。

3.3.4 勧告規定

公的機関は、旅客及び乗組員の入国審査を開始した後においては、条件の有無を問わず、これらの者が公的機関の物理的な管理の下にある場合には、これらの者の入国を認めるか否かを決定するまでの

間、これらの者の管理及び保護について責任を負うべきである。

3.3.5 標準規定

一の国の領域外へ人を輸送する船舶所有者の義務は、輸送される者が当該一の国への入国を明確に認められた時に終了する。

3.3.6 標準規定

公的機関は、いずれかの者の入国を認めない場合には、不当に遅滞することなく、船舶所有者に通報し、及びその者の移送のための措置について船舶所有者と協議する。船舶所有者は、入国が認められなかった者の移送のための費用について責任を負うものとし、また、その者が船舶所有者の管理下に戻された場合には、その者を次の場所に迅速に移送することについて責任を負う。

乗船国

その者が入国を認められる他の場所

3.3.7 標準規定

締約国政府及び船舶所有者は、実行可能な場合には、旅券及び査証が有効かつ真正なものであること

を確認するために協力する。

3.4 勧告規定

公的機関は、乗船し、若しくは下船する旅客に対し、又は旅客の代わりに船舶所有者に対し、旅券若しくは公的な身分証明書によって既に提供された情報を補足する情報又は当該既に提供された情報と重複する情報であつて、書面によるもの（この附属書に規定するいずれかの書類に記入するために必要なものを除く。）の提出を要求すべきでない。

3.5 勧告規定

公的機関は、乗船し、又は下船する旅客に対して補足的な情報（この附属書に規定する書類に記入するために必要なものを除く。）を書面により提出することを要求する場合には、旅客の更なる識別のための要件を勧告規定3.6（乗船票又は下船票）に掲げる項目に限定すべきである。公的機関は、乗船票又は下船票が旅客によって記入された場合には、これを受理すべきであり、乗船票又は下船票が船舶所有者によって記入され、又は検査されることを要求すべきでない。乗船票又は下船票については、その様式が活字体による記入を定めている場合を除くほか、判読が可能な手書きの文字による記入を認めるべきである。旅

客に対しては、乗船票又は下船票の写し（一部又は二部以上の同時に作成される写しであって、カーボン紙によるものを含むことができる。）一部のみを要求すべきである。

3.6 勧告規定

公的機関は、乗船票又は下船票について次の情報以外の情報を要求すべきでない。

姓

名

国籍

旅券その他の公的な身分証明書の番号

生年月日

出生地

職業

乗船港又は下船港

性別

目的地の住所

署名

3.7 標準規定

公的機関は、船舶内の者に対して黄熱から保護されていることについての証拠を要求する場合には、国際保健規則に規定された様式による国際予防接種証明書又は国際再予防接種証明書を受け入れる。

3.8 勧告規定

船舶内の者又は下船する者の健康検査については、原則として、検疫の対象となる疾病がまん延している地域からその疾病の潜伏期間（国際保健規則において規定するもの）内に到着する者に限定して行うべきである。ただし、国際保健規則に従い追加的な健康検査を要求することができる。

3.9 勧告規定

公的機関は、入国する旅客の携帯品の税関検査を、原則として、無作為に抽出する方法又は選択的な方法で行うべきである。旅客の携帯品に関する書面による申告については、可能な限り省略すべきである。

3.9.1 勧告規定

公的機関は、適当な安全上の措置を講ずる必要があり得ることに十分な考慮を払いつつ、可能な限り、出発する旅客の携帯品の検査を免除すべきである。

3.9.2 勧告規定

出発する旅客の携帯品の検査を完全に免除することができない場合には、その検査は、原則として、無作為に抽出する方法又は選択的な方法で行われるべきである。

3.10 標準規定

有効な船員身分証明書又は旅券は、船舶の到着又は出発の際に個々の乗組員に関する情報を公的機関に提供する基本的な書類とする。

3.10.1 標準規定

公的機関は、船員身分証明書について次の情報以外の情報を要求してはならない。

姓

名

生年月日及び出生地

国籍

身体的特徴

写真（認証されたもの）

署名

有効期間の満了の日（有効期間がある場合）

発給した公的機関

標準規定

3.10.2

公的機関は、次の目的のために何らかの輸送手段により旅客として自国に入国し、又は自国から出国することが船員にとって必要である場合において、当該船員の有効な船員身分証明書が当該船員身分証明書を発給した国への再入国を保証するときは、当該船員から旅券に代えて当該船員身分証明書を受け入れる。

- (a) 当該船員が、自己が乗組員である船舶に乗り組むこと又は他の船舶に移乗すること。
- (b) 当該船員が、他国において自己が乗組員である船舶に乗り組むため、帰国するため、又は自国の当

局が承認したその他の目的のために自国を通過すること。

3.10.3

勧告規定

公的機関は、原則として、個人の身分証明書の提示又は船員身分証明書を乗組員について補足する情報であつて、乗組員名簿により提供されるもの以外の情報の提出を要求すべきでない。

B 貨物及び手荷物の通関手続並びに旅客及び乗組員の出入国手続を簡易化するための措置

3.11

勧告規定

公的機関は、船舶所有者及び港湾当局の協力を得て、特に、手荷物の積込み、積卸し及び輸送の手配（機械化された方法の利用を含む。）について並びに旅客の遅滞が頻繁に生ずる地点について特別の考慮を払いつつ、旅客及び乗組員の出入国手続並びに手荷物の通関手続が迅速に行われるように港湾交通の良好な流れを提供するための適当な措置をとり、十分な要員を提供し、並びに適切な設備が提供されることを確保すべきである。必要な場合には、船舶と旅客及び乗組員の審査が行われる地点との間の通路を悪天候から保護するための措置をとるべきである。これらの措置及び設備は、脅威がより増大した状況において拡充された安全上の措置をとることができるよう柔軟な、かつ、拡大が可能なものとすべきである。

3.11.1

勸告規定

公的機関は、次のことを行うべきである。

- (a) 船舶所有者及び港湾当局の協力を得て、次のような適当な措置を導入すること。
 - (i) 旅客及び手荷物の取扱いに関する個別的かつ連続的な方法
 - (ii) 旅客が、託送手荷物が受取場所に置かれた後、速やかにその託送手荷物を容易に識別し、及び受け取ることができる方法

- (iii) 高年齢の旅客及び身体的な障害を有する旅客の必要を満たすための施設及び役務の提供の確保
- (b) 港湾当局が次のことを行うためにすべての必要な措置をとることを確保すること。

- (i) 旅客及びその手荷物に対し、現地の輸送機関との間の容易かつ迅速なアクセスを提供すること。
- (ii) 乗組員に対して行政上の目的のため政府の施設に報告することを要求する場合には、それらの施設は、容易に利用することができ、かつ、実行可能な限り相互に近接していること。

勸告規定

3.11.2

公的機関は、迅速な出入国手続及び通関手続を確保するための手段として、旅客の出入国手続並びに

旅客の手荷物及び自家用自動車の通関手続のために経路選択システム（注）の導入を検討すべきである。

注 京都規約の個別附属書F第三章の勧告規定11及び付表Ⅱを参照すること。

3.12 標準規定

公的機関は、船舶所有者に対し、船舶の職員が旅客及び乗組員の迅速な到着手続を支援するためのすべての適当な措置をとることを確保することを要求する。これらの措置には、次のことを含めることができる。

(a) 関係する公的機関に対し、最善の予測に基づいた到着予定時刻（その後に時刻の変更がある場合には当該変更に関する情報）及び航海の経路が検査の要件に影響を及ぼす可能性がある場合には当該経路を事前に提供すること。

(b) 船舶の書類を迅速に審査することができるようにしておくこと。

(c) 船舶が着岸又は投びようする場所に向かっている間、はしごその他乗船するための設備を取り付けるために準備すること。

(d) 船舶内の者を、検査のため、必要な書類を携帯させた上で迅速に、かつ、整然と集合させること（こ

3.13 の目的のため、乗組員の機関室その他の場所における重要な任務を免除するための措置を考慮する。）。
勧告規定

旅客及び乗組員の書類に氏名を記入する方法については、最初に姓を記入すべきである。父の姓及び母の姓の双方が使用されている場合には、最初に父の姓を記入すべきである。既婚の女性について夫の父の姓及び自己の父の姓の双方が使用されている場合には、最初に夫の父の姓を記入すべきである。

3.14 標準規定

公的機関は、不当に遅滞することなく、船舶内の者の入国を認めるか否かを審査するために、その者を受け入れる。

3.15 標準規定

公的機関は、旅客が所持する審査の対象となる書類が不適當であると認める場合又はこの理由により旅客の入国を認めない場合であっても、船舶所有者に対していかなる制裁も課してはならない。

3.15.1 標準規定

公的機関は、船舶所有者に対して、審査の対象となる書類であって受入国又は通過国が定めるものを

旅客が所持することを確保するため、乗船地点において予防措置をとることを奨励する。

3.15.2 標準規定

船舶所有者は、いずれかの者が入国を認められず、その国の領域から移送される場合には、その者の入国が認められなかったことに起因する費用をその者から回収することを妨げられない。

3.15.3 勧告規定

公的機関は、国際海上交通を簡易化し、かつ、迅速化するため、機関が他の適当な国際機関と協力して作成し、若しくは採用している標準化された国際的な標識及び記号であつて、できる限りすべての輸送手段に共通のものを海上の係留施設及び船舶内で使用し、又はその使用について当該公的機関が権限を有しない場合には責任を有する国内の当事者に対してその使用を勧告すべきである。

C 高年齢の旅客及び身体的障害を有する旅客の海上輸送のための特別な便益

3.16 勧告規定

聴覚又は視覚に障害を有する旅客が輸送及び安全に関するすべての必要な情報を容易に利用することができるような措置をとるべきである。

3.17 勧告規定

高年齢の旅客及び身体的障害を有する旅客の乗船又は下船のために係留施設の建物に確保される地点は、その建物の主入口のできる限り近くに設置すべきである。これらの地点は、適当な標識により明確に表示されるべきである。これらの地点へのアクセスのための経路には、障害物がないようにすべきである。

3.18 勧告規定

公的業務が行われている場所へのアクセスが容易でない場合には、現行の業務及び導入が計画されている業務を移動に関して障害を有する旅客に適合させ、又はそれらの者のために特別な措置を講ずることにより、利用しやすく、かつ、合理的な価格の公共の輸送サービスを提供するためのあらゆる努力を払うべきである。

3.19 勧告規定

高年齢の旅客及び身体的障害を有する旅客の安全な乗船又は下船を可能にするため、適当な場合には、係留施設及び船舶において適当な便益を提供すべきである。

D 周遊船及びその旅客のための簡易化措置

3.20 標準規定

公的機関は、周遊船の到着が予定される港の衛生当局が、当該周遊船からその到着の前に受領した情報に基づき、当該周遊船の到着が検疫の対象となる疾病の侵入又はまん延を引き起こさないと認める場合には、港の衛生当局が当該周遊船に対して無線通信により検疫入港許可を与えることを認める。

3.21 標準規定

周遊船の一般申告書、旅客名簿及び乗組員名簿については、航海の状況に変更がないことを条件として、一の国の最初の到着港及び最後の出発港においてのみ要求する。

3.22 標準規定

周遊船の船用品申告書及び乗組員携帯品申告書については、一の国の最初の到着港においてのみ要求する。

3.23 標準規定

旅券その他の公的な身分証明書については、周遊船の旅客が常に所持する。

3.24 勧告規定

周遊船が一の港に七十二時間未満停泊する場合には、その旅客は、関係する公的機関が定める特別な状況を除くほか、査証を所持していることを要しない。

注釈 この勧告規定は、各締約国政府が、自国の領域への入国許可を示す何らかの書面を、周遊船の旅客に発給し、又は周遊船の旅客の到着の際にその旅客から受け入れることができることを意図するものである。

3.25 標準規定

周遊船の旅客については、公的機関がとる管理のための措置によって不当に遅滞させてはならない。

3.26 標準規定

周遊船の旅客については、安全上の目的があり、かつ、身元関係事項を特定し、及び入国を認めるか否かを確認する目的がある場合を除くほか、原則として、入国管理について責任を有する公的機関による個別の審査の対象としてはならない。

3.27 標準規定

周遊船が同じ国の二以上の港に連続して寄港する場合には、旅客は、原則として、最初の到着港及び最後の出発港においてのみ公的機関による審査を受ける。

3.28 勧告規定

周遊船の旅客の入国管理については、旅客の迅速な下船を促進するため、実行可能な場合には、下船地への到着の前に船舶内で行うべきである。

3.29 勧告規定

一の港で周遊船から下船し、同じ国の他の港で再び同じ周遊船に乗船する旅客は、一の港で周遊船から下船し、同一の港で再び同じ周遊船に乗船する旅客と同一の便益を享受すべきである。

3.30 勧告規定

検疫明告書は、周遊船の旅客の衛生管理に必要な唯一の書類とすべきである。

3.31 標準規定

船用品の免税は、周遊船が港に停泊している間、船舶内でその旅客に対して認められる。

3.32 標準規定

周遊船の旅客に対しては、原則として、自己の携帯品について書面による申告を行うことを要求してはならない。ただし、高額の間税並びに他の租税及び課徴金の対象となる物品の場合には、書面による申告及び担保を要求されることがある。

3.33 勧告規定

周遊船の旅客については、為替管理の対象とすべきでない。

3.34 標準規定

周遊船の旅客に対しては、乗船票又は下船票を要求してはならない。

3.35 勧告規定

公的機関は、旅客の管理を旅客名簿のみに基づいて行う場合を除くほか、旅客名簿への次の細目の記入を要求すべきでない。

国籍（欄6）

生年月日及び出生地（欄7）

乗船港（欄8）

下船港（欄9）

E 通過中の旅客のための特別な簡易化措置

3.36 標準規定

船舶の到着から出発までの間その船舶内にとどまる通過中の旅客は、安全上の目的を除くほか、原則として、公的機関による通常の間接管理を受けない。

3.37 勧告規定

通過中の旅客に対しては、自己の旅券その他の身分証明書の保持を認めるべきである。

3.38 勧告規定

通過中の旅客に対しては、乗船票又は下船票への記入を要求すべきでない。

3.39 勧告規定

同一の港から同一の船舶で旅行を継続する通過中の旅客に対しては、原則として、その旅客が希望する場合には、港における当該船舶の停泊中に上陸するための一時的な許可を与えるべきである。

3.40 勧告規定

同一の港から同一の船舶で旅行を継続する通過中の旅客に対しては、関係する公的機関が定める特別な状況を除くほか、査証を所持することを要求すべきでない。

3.41 勧告規定

同一の港から同一の船舶で旅行を継続する通過中の旅客に対しては、原則として、税関申告書の提出を要求すべきでない。

3.42 勧告規定

一の港で下船し、同じ国の異なる港で同じ船舶に乗船する通過中の旅客は、一の港に到着し、同一の港から同じ船舶で出発する旅客と同一の便益を享受すべきである。

F 科学的業務に従事する船舶のための簡易化措置

3.43 勧告規定

科学的業務に従事する船舶は、航海の科学的な目的のためにその船舶内で業務に従事する必要がある要員を輸送する。当該要員に対しては、その船舶の乗組員に与える便益と少なくとも同等に有利な便益を与えるべきである。

G 国際航海に従事する船舶の乗組員である外国人のための追加的な簡易化措置（上陸許可）

3.44 標準規定

公的機関は、船舶の到着の際の手續が完了していること及び公衆衛生、公共の安全又は公の秩序のために上陸を拒否する理由がないことを条件として、外国人の乗組員が到着した際に乗船していた船舶が港にある間、当該乗組員の上陸を許可する。

3.45 標準規定

乗組員に対しては、上陸許可のために査証を所持することを要求してはならない。

3.46 勧告規定

乗組員については、原則として、上陸する前又は再び船舶に乗船する前に個別の審査を行うべきでない。

3.47 標準規定

乗組員に対しては、上陸のために特別な許可（例えば、上陸許可証）を得ていることを要求してはならない。

3.48 勧告規定

乗組員に対して上陸中に身分証明書の携帯を要求する場合には、その身分証明書については、標準規定3.10に規定するものに限定すべきである。

3.49 勧告規定

公的機関は、定期的に自国の港に寄港する船舶の乗組員が一時的な上陸許可のための事前の承認を得ることができるよう、その到着の前に出入国手続を行う制度を定めるべきである。公的機関は、船舶がその乗組員について出入国管理上の望ましくない記録を有しておらず、かつ、現地において船舶所有者又は船舶所有者の信頼できる代理人がその船舶を代表している場合には、原則として、その船舶の到着の前に要求する細目を十分に検討した後、その船舶が着岸位置まで直接航行することを許可し、及び、公的機関が要求する場合を除くほか、船舶がその乗組員について新たに通常の出入国管理手続の対象とならないことを認めるべきである。

第四節 密航者

A 一般原則

4.1 標準規定

この節の規定は、千九百五十一年七月二十八日の難民の地位に関する国際連合条約、千九百六十七年一月三十一日の難民の地位に関する国際連合議定書等の国際文書及び関連する国内法令に規定する国際的保護の原則に従って適用する。(注)

注 公的機関は、更に、国際連合難民高等弁務官事務所の密航者である庇護希望者に関する執行委員会による拘束力を有しない結論(千九百八十八年、第五十三号(三十九))を考慮することができる。

4.2 標準規定

公的機関、港湾当局、船舶所有者及びその代表者並びに船長は、密航事件を防止し、及び迅速に解決するため可能な限り協力し、並びに密航者の早期の帰還又は送還が行われることを確保する。密航者が無期限に船舶内にとどまらなければならない状況を避けるため、すべての適当な措置をとる。

B 防止措置

4.3 船舶及び港における防止措置

4.3.1 港湾当局及び係留施設の当局

4.3.1.1 標準規定

締約国政府は、船舶での密航を企図する者による港の施設及び船舶へのアクセスを防止するため、港の規模及びその港から輸送される貨物の種類を考慮に入れた上で、自国のすべての港について必要な基盤が整備され、並びに運用上及び安全上の措置がとられることを確保する。締約国政府は、これらのことを確保するに当たり、個々の港における密航事件の発生を防止するため、関連する公的機関、船舶所有者及び陸上の主体と密接に協力すべきである。

4.3.1.2 勧告規定

運用上の措置又は安全上の計画は、適当な場合には、次の事項を取り扱うべきである。

- (a) 港の区域の定期的な巡視
- (b) 密航者がアクセスする危険性が高い貨物のための特別な保管施設の設置並びに当該保管施設が設置されている区域に入る人及び貨物の継続的な監視
- (c) 倉庫及び貨物保管区域の検査
- (d) 密航者の存在が明らかな貨物がある場合には、その貨物の検査

(e) 運用上の措置を策定するに当たっての公的機関、船舶所有者、船長及び関連する陸上の主体の間の協力

(f) 港湾当局と他の関連する当局（例えば、警察当局、税関当局、出入国管理当局）との間の協力であって、人を密入国させることを防止するためのもの

(g) 港湾労働者その他の陸上の主体との取決めであって、国内の港で業務を行う陸上の主体が認めた者のみが船舶への積込み及び船舶からの積卸し又は船舶の港における停泊に関するその他の業務に参加することを確保するためのものの策定及び実施

(h) 港湾労働者その他の陸上の主体との取決めであって、船舶にアクセスする陸上の主体の要員が容易に特定され、及び陸上の主体が業務を行う間に乗船する必要があると思われる者の名簿が提供されることを確保するためのものの策定及び実施

(i) 港湾労働者その他港の区域で労働する者が、明らかに当該区域に立ち入ることが認められていない者の当該区域における存在を港湾当局に報告することの奨励

4.3.2

船舶所有者及び船長

4.3.2.1

標準規定

締約国政府は、船舶所有者及び港におけるその代理人、船長並びに他の責任を有する者に対し、密航しようとする者の乗船を実行可能な限り防止するため、又はこれを防止することができなかった場合には船舶が出港する前にそのような者を実行可能な限り発見するための安全上の措置をとることを要求する。

4.3.2.2

勧告規定

寄港する時及び港における停泊中に密航者が乗船するおそれがある場合には、安全上の措置には、少なくとも次の防止措置を含めるべきである。

船舶の港における停泊中に使用しないすべての戸、ハッチ及び船倉又は貯蔵品室への出入設備を施錠すること。

船舶への出入りのための場所を最少限にとどめ、かつ、適切に保護すること。

船舶の海側の区域を適切に保護すること。

甲板部における適切な当直を維持すること。

可能な場合には、船舶の乗組員が、又は船長との合意により他の者が乗船及び下船について照合すること。

適切な通信手段を維持すること。

夜間には、船舶内に及び船体に沿って適切な照明を維持すること。

4.3.2.3

標準規定

締約国政府は、旅客船以外の自国を旗国とする船舶に対し、その船舶の出港に際して、密航者が乗船しているおそれがある場合には、特定の計画又は予定に従い、及び密航者が隠れている可能性がある場所を優先しつつ、十分な搜索が行われたことを要求する。隠れている密航者を害するおそれのある搜索方法は、用いてはならない。

4.3.2.4

標準規定

締約国政府は、くん蒸又は密閉が行われる区域に密航者がいないことを確認するためのできる限り十分な搜索が行われるまでは、自国を旗国とする船舶のくん蒸又は密閉が行われないことを要求する。

4.3.3 国内における制裁

4.3.3.1 標準規定

締約国政府は、適当な場合には、自国の法令に従い、密航者、密航未遂者及び密航者の船舶へのアクセスをほう助する者を訴追する。

C 船舶内の密航者の取扱い

4.4 一般原則 人道的取扱い

4.4.1 標準規定

密航事件については、人道上の原則（標準規定4.1に規定するものを含む。）に従って取り扱う。船舶の運航上の安全並びに密航者の安全及び福祉に対しては、常に妥当な考慮が払われなければならない。

4.4.2 標準規定

締約国政府は、自国を旗国とする船舶を運航する船長に対し、密航者が船舶内にいる間、当該密航者の安全、一般的な健康及び福祉を確保するために適当な措置（十分な食料、居住設備、適切な医療及び衛生設備の提供を含む。）をとることを要求する。

4.5 船舶内における労働

4.5.1 標準規定

密航者に対しては、船舶内で労働に従事することを要求してはならない。ただし、緊急の場合又は船舶内の密航者の居住設備との関連がある場合は、この限りでない。

4.6 船長による質問及び通報

4.6.1 標準規定

締約国政府は、船長に対し、密航者の身元関係事項（国籍又は市民権及び乗船港を含む。）を特定するためにあらゆる努力を払うこと及び密航者の存在を関連事項と共に最初に寄港が予定されている港の公的機関に通報することを要求する。この情報は、船舶所有者、密航者が乗船した港の公的機関、船舶の旗国及び適当な場合にはその後の寄港地にも提供される。

4.6.2 勧告規定

船長は、通報のために関連事項を収集する場合には、付録三に定める様式を利用すべきである。

4.6.3 標準規定

締約国政府は、自国を旗国とする船舶を運航する船長に対し、密航者が自己を難民であると宣言する場合には、この情報を密航者の安全のために必要な範囲内で秘密のものとして取り扱うよう指導する。

4.7 国際海事機関への通報

4.7.1 勧告規定

公的機関は、すべての密航事件を国際海事機関の事務局長に通報すべきである。

D 航海計画の変更

4.8 標準規定

公的機関は、自国を旗国とする船舶を運航するすべての船舶所有者に対し、密航者が乗船した国の領水から船舶が離れた後にその船舶内で発見された当該密航者を下船させるために、航海計画を変更しないよう船長を指導することを要請する。ただし、次の場合は、この限りでない。

船舶が航海計画を変更して向かう港の属する国の公的機関が密航者の下船を許可している場合

他の場所への密航者の送還が下船のための十分な書類及び許可と共に手配されている場合

斟酌^{しん}すべき安全上若しくは健康上の事情又は同情し得る事情がある場合

E 密航者の下船及び送還

4.9 航海計画による最初の寄港地の属する国

4.9.1 標準規定

密航者の発見後に船舶が最初に寄港を予定している国の公的機関は、自国の法令に従って当該密航者の入国を認めるか否かを決定する。

4.9.2 標準規定

密航者の発見後に船舶が最初に寄港を予定している国の公的機関は、当該密航者が帰還のための有効な旅行証明書を所持している場合であって、当該密航者の送還のための時宜を得た措置がとられ、又はとられること及び通過のためのすべての条件が満たされていることを確認したときは、当該密航者の下船を認める。

4.9.3 標準規定

密航者の発見後に船舶が最初に寄港を予定している国の公的機関は、適当な場合には、自国の法令に従い、自己又は船舶所有者が有効な旅行証明書を入手し、当該密航者の送還のための時宜を得た措置を

とり、及び通過のためのすべての条件を満たしていることを確認したときは、当該密航者の下船を認める。また、公的機関は、到着する船舶内の密航者を下船させることができない場合又は船舶内に密航者の下船を妨げる他の要因が存在する場合にも、密航者の下船を認めることを好意的に検討する。そのような場合として次の場合を含めることができるが、これらに限定されない。

船舶の出航の時に事案が解決されていない場合

船舶内における密航者の存在が船舶の安全な運航及び乗組員又は当該密航者の健康を損なうおそれがある場合

4.10 その後の寄港地

4.10.1 標準規定

密航者の発見後に最初に寄港を予定していた港において当該密航者を下船させることができなかった場合には、その後の寄港地の公的機関は、当該密航者を標準規定 4.9.1 から 4.9.3 までに従って下船させるために審査する。

4.11 国籍国又は居住の権利を有する国

4.11.1 標準規定

公的機関は、国際法に従って、自国の国籍若しくは市民権について完全な地位を有している密航者又は自国の法令に従い自国に居住する権利を有している密航者の帰還を受け入れる。

4.11.2 標準規定

公的機関は、可能な場合には、自国の国民であること又は自国に居住する権利を有していることを主張する密航者の身元関係事項及び国籍又は市民権の特定を支援する。

4.12 乗船国

4.12.1 標準規定

公的機関は、自国の港において密航者が乗船したことが十分に立証された場合には、入国が認められなかった下船地点から送還された当該密航者を審査のために受け入れる。密航者が乗船した国の公的機関は、当該密航者を以前に入国が認められなかった国に送還してはならない。

4.12.2 標準規定

公的機関は、自国の港において密航未遂者が乗船したことが十分に立証された場合には、当該密航未

遂者の下船を認め、及び自国の領水内にある船舶又は適当な場合には自国の国内法令に従って自国の出入国管理上の管轄の下にある区域内の船舶において発見された密航者の下船を認める。密航者の留置又は移送のための費用に関して、船舶所有者に対して制裁又は課徴金を課してはならない。

4.12.3 標準規定

密航未遂者を乗船した港で下船させることができなかった場合には、当該密航未遂者は、この節の規則に従って密航者として取り扱われる。

4.13 旗国

4.13.1 標準規定

船舶の旗国の公的機関は、次のことについて、船長若しくは船舶所有者又は寄港地の適当な公的機関を支援し、及びこれらの者と協力する。

密航者及びその国籍を特定すること。

関係する公的機関に対して密航者を船舶から下船させることが可能な最初の機会に下船させるための支援を申し入れること。

密航者の移送又は送還のための措置をとること。

4.14 密航者の送還

4.14.1 勧告規定

公的機関は、密航者が有する書類が不適當な場合には、実行可能なときはいつでも、かつ、自国の法令及び安全上の要件と両立する限り、当該密航者の写真その他の重要な情報を付した説明書を発行すべきである。説明書は、当該密航者の出身国又は適當な場合には当該密航者が旅行を開始した地点への送還（輸送手段のいかんを問わない。）を認め、かつ、当該公的機関が課する他の条件を明示するものであり、また、当該密航者の移送に係る船舶の運航者に手交されるべきである。説明書には、通過地点又は下船地点の公的機関が要求する情報を含める。

4.14.2 勧告規定

密航者が下船した国の公的機関は、当該密航者の送還中の通過地点の關係する公的機関に対して、当該密航者の地位を通報すべきである。密航者の送還中の通過地点の公的機関は、通常の査証の要件に従うこと及び国家安全保障上の懸念が存在しないことを条件として、当該密航者が下船した港の属する国

の公的機関による退去命令に従って移動している当該密航者が、自国の港及び空港を通過することを認めるべきである。

4.14.3 勧告規定

寄港国が密航者の下船を拒否した場合には、当該寄港国は、不当に遅滞することなく、当該密航者を輸送する船舶の旗国に対して下船を拒否した理由を通報すべきである。

4.15

密航者の送還及び処遇に要する費用

4.15.1 勧告規定

密航者が下船した国の公的機関は、当該密航者が発見された船舶の船舶所有者が当該密航者の留置及び送還に係る費用を負担すべき場合には、原則として、実行可能な限り当該船舶所有者又はその代理人に対し、当該費用を通報すべきであり、また、当該費用については、実行可能な限り、かつ、自国の法令に従って、最小限にとどめるべきである。

4.15.2 勧告規定

密航者が下船した国の公的機関による当該密航者の処遇に要する費用を船舶所有者が負担する期間に

ついては、最小限にとどめるべきである。

4.15.3 標準規定

公的機関は、船舶の船長が到着港の適当な当局に対して密航者の存在を適切に通報し、及び密航者が当該船舶にアクセスすることを防ぐための妥当なすべての防止措置をとっていたことを示す場合には、自国の法令に従い、当該船舶に対する制裁を軽減することを検討する。

4.15.4 勧告規定

公的機関は、船舶所有者が密航者の輸送を防止するための措置について管理当局と十分協力した場合には、自国の法令に従い、適用され得る他の課徴金を軽減することを検討すべきである。

第五節 貨物その他の物品の搬入、蔵置及び搬出

A 総則

5.1 勧告規定

公的機関は、船舶所有者及び港湾当局の協力を得て、港における停泊時間を最小限にとどめるための適当な措置をとり、港湾交通の良好な流れを提供し、並びに船舶の到着及び出発に関するすべての手続（乗

船及び下船、積込み及び積卸し、整備その他これらに類するものに関する措置並びにこれらに伴う安全上の措置を含む。）について頻繁に見直しを行うべきである。また、公的機関は、貨物船の入出港手続及びその積荷の通関手続を実行可能な限り船舶についての作業区域で行うための措置をとるべきである。

5.2 勧告規定

公的機関は、船舶所有者及び港湾当局の協力を得て、貨物の取扱い及び通関手続が円滑に行われ、かつ、複雑なものとならないように港湾交通の良好な流れを提供するための適当な措置をとるべきである。これらの措置は、積卸し及び公的機関による通関手続のため、並びに必要な場合には貨物の倉入れ及び転送のために船舶が着岸する時からすべての段階を対象とすべきである。貨物倉庫と公的機関による通関手続が行われる区域との間は、容易に、かつ、直接に通じているべきであり、また、貨物倉庫及び公的機関による通関手続が行われる区域は、着岸区域に近接して設置され、可能な場合には、機械による輸送手段が利用可能であるべきである。

5.3 勧告規定

公的機関は、海上運送貨物受入施設の所有者又は運営者に対し、適当な場合には、特別な貨物（例え

ば、貴重品、腐敗しやすい貨物、人間の遺体、放射性の物品その他危険な物品、生きている動物）のための保管施設を備えることを奨励すべきである。一般的な及び特別の貨物並びに郵便物を海上輸送前に蔵置する海上運送貨物受入施設の区域は、権限のない者によるアクセスから常に保護されるべきである。

5.4 標準規定

特定の種類の物品について輸出、輸入及び積替えのための承認又は許可を引き続き要求する締約国政府は、当該承認又は許可の速やかな取得及び更新を可能にする簡易な手続を定める。

5.5 勧告規定

締約国政府は、貨物の性質が通関に係る異なる機関（例えば、税関当局及び動物防疫上又は衛生上の規制を行う機関）の注意を喚起する場合には、通関に関する権限を税関当局若しくは他のいずれか一の機関に委任し、又は委任することができない場合には通関が一の場所において同時に、かつ、できる限り遅滞なく行われることを確保するためにすべての必要な措置をとるべきである。

5.6 勧告規定

公的機関は、個人的な贈与のためのこん包及び貿易のための見本であって、一定の価額又は数量（当該

価額又は数量については、可能な限り高い水準を定めるべきである。）を超えないものについて、迅速な通関を行うための簡易化された手続を定めるべきである。

B 貨物の通関

5.7 標準規定

公的機関は、国内の禁止又は制限に従うこと及び港の安全のため又は麻薬統制のために要求される措置に従うことを条件として、生きている動物、腐敗しやすい物品その他緊急性を有する貨物の優先的な通関を認める。

5.8 勧告規定

締約国政府は、貨物の積込み、積卸し及び取扱いのために寄港地の陸上で使用される特殊な貨物取扱装置であつて、到着する船舶内に積載されているものの一時輸入を簡易化すべきである。

5.9 勧告規定

公的機関は、税関申告の処理を簡易化し、及び貨物の到着前の通関を許可するため、貨物の到着前に提供される情報を利用するための手続を作成すべきである。

5.10 勧告規定

公的機関は、税関手続の簡易化及び調和に関する国際規約（京都規約）の関連規定及び関連する指針に基づき、貨物の通関のための手続を定めるべきである。

5.11 標準規定

公的機関は、検査の対象となる貨物を特定するため、危険性の評価を利用することにより、物理的な妨げを法令の遵守を確保するために必要な最小限のものとする。

5.12 勧告規定

公的機関は、確かな根拠に裏付けられた要請に基づき、必要な場合には、利用可能な手段の範囲内で貨物の物理的な検査を行うべきである。当該検査は、貨物がその輸送手段に船積みされた地点で行い、及び船積みが行われている間は船舶の着岸場所の近辺で、又は一体化された貨物の場合にはコンテナに積み込まれ、かつ、コンテナが封印される場所で行うべきである。

5.13 標準規定

公的機関は、統計の収集のための要求が海上貿易の効率を著しく低下させないことを確保する。

5.14 勧告規定

公的機関は、通関手続を速やかに行い、かつ、簡易化するため、情報の入手に当たり電子データ交換（EDI）技術を利用すべきである。

C コンテナ及びパレット

5.15 標準規定

公的機関は、その規則に従うことを条件として、関税並びに他の租税及び課徴金を課することなくコンテナ及びパレットの一時輸入を許可し、並びに海上交通におけるそれらの使用を促進する。

5.16 勧告規定

公的機関は、標準規定5.15に規定する規則において、一時輸入されるコンテナ及びパレットが関係国が定める期間内に再輸出されるための簡素な申告を受理することを定めるべきである。

5.17 標準規定

公的機関は、標準規定5.15に基づいて一の国の領域に入るコンテナ及びパレットが、簡易化された管理手続に基づき及び最小限の書類により、輸入貨物の通関又は輸出貨物の積込みのため、到着港の区域を離

れることを許可する。

5.18
標準規定

締約国政府は、標準規定 5.15 に基づいて既に一時輸入が認められたコンテナの修理のためにその部分品が必要とされる場合には、関税並びに他の租税及び課徴金を課することなく、当該部分品の一時輸入を許可する。

D 予定された目的港で積み卸されない貨物
5.19
標準規定

公的機関は、貨物申告書に記載された貨物が予定された目的港で積み卸されない場合において、当該貨物が実際には船舶に積み込まなかったこと又は積み込まれたが他の港で積み卸されたことを確認したときは、貨物申告書の修正を許可する。公的機関は、そのような場合には、制裁を課してはならない。

5.20
標準規定

公的機関は、貨物が過失又は他の正当な理由により予定された目的港以外の港に積み卸される場合には、当該貨物のその予定された目的港への転送を簡易化する。この規定は、危険な貨物又は禁止され、若

しくは制限された貨物については、適用しない。

E 船舶所有者の責任の限度

5.21 標準規定

公的機関は、船舶所有者に対し、運送書類又はその写しに当該公的機関が使用するための特別な情報を付することを要求してはならない。ただし、船舶所有者が、輸入者若しくは輸出者である場合又はこれらの者を代理している場合は、この限りでない。

5.22 標準規定

公的機関は、貨物の通関に関連して輸入者又は輸出者に対して要求する書類の提出又は当該書類の正確性について船舶所有者に責任を負わせてはならない。ただし、船舶所有者が、輸入者若しくは輸出者である場合又はこれらの者を代理している場合は、この限りでない。

第六節 公衆衛生及び検疫（動物及び植物に関する衛生上の措置を含む。）

6.1 標準規定

国際保健規則の当事国でない国の公的機関は、当該規則の関連規定を国際海運に適用するよう努力す

る。

6.2 勧告規定

衛生上の条件並びに地理的、社会的及び経済的な条件により特定の共通の利害関係を有する締約国政府は、国際保健規則第八十五条の規定に基づく特別な取決めが国際保健規則の適用を促進する場合には、そのような取決めを締結すべきである。

6.3 勧告規定

特定の動物若しくは植物又はこれらを原料とする産品の輸送に関して検疫証明書又は類似の書類を要求する場合には、これらの証明書及び書類を簡素なものとし、かつ、広く公表すべきであり、また、締約国政府は、これらの証明書及び書類についての要求を標準化するために協力すべきである。

6.4 勧告規定

公的機関は、船舶の到着が予定される港の衛生当局が当該船舶の到着の前に当該船舶から受領した情報に基づき当該船舶の到着が検疫の対象となる疾病の侵入又はまん延を引き起こさないと認める場合には、実行可能な限りいつでも、当該船舶に対して無線通信により検疫入港許可を与えることを認めるべきであ

る。衛生当局は、実行可能な限り、船舶の入港に先立ち、当該船舶に乗り込むことを認められるべきである。

6.4.1 標準規定

公的機関は、船舶の到着の際の衛生上の手続に必要な特別の医療要員及び装備の提供を促進するため、船舶内の疾病を当該船舶の目的港の衛生当局に対して無線通信により速やかに報告することが遵守されるよう船舶所有者の協力を求める。

6.5 標準規定

公的機関は、すべての旅行代理店その他の関係者が旅客に対して、関係国の公的機関が要求する予防接種の一覧表及び国際保健規則に合致する予防接種証明書の様式を旅客の出発前に十分な余裕をもって提供することを可能とするための措置をとる。公的機関は、広範な受入れを確保するため、予防接種を行う医師が国際予防接種証明書又は国際再予防接種証明書を使用するようすべての可能な措置をとる。

6.6 勧告規定

公的機関は、国際予防接種証明書又は国際再予防接種証明書への記入のための施設及び予防接種のため

の施設をできる限り多くの港において提供すべきである。

6.7 標準規定

公的機関は、衛生上の措置及び手続が直ちに開始され、遅滞なく完了し、及び差別なく適用されることを確保する。

6.8 勧告規定

公的機関は、公衆衛生に係る措置並びに動物及び農業に係る検疫措置を実施するための適切な施設をできる限り多くの港において維持すべきである。

6.9 標準規定

乗組員及び旅客の応急手当のための合理的かつ実地的な医療施設については、容易に利用し得るよう国内のできる限り多くの港において維持する。

6.10 標準規定

港の衛生当局は、公衆衛生にとって重大な危険となる緊急の場合を除くほか、検疫の対象となる疾病によって汚染されていない船舶又は汚染の疑いのない船舶について、他のいずれかの伝染病を理由として、

貨物若しくは船用品の積卸し若しくは積込み又は燃料若しくは水の補給を妨げてはならない。

6.11 勧告規定

動物、動物性の原材料、粗の動物性生産品、動物性の食料品及び検疫の対象となる植物性生産品の輸送は、特別な状況において、関係国が合意した様式による検疫証明書が添付されている場合には、認めらるべきである。

第七節 雑則

A 保証金その他の形式による担保

7.1 勧告規定

公的機関は、税関、出入国管理、公衆衛生又は農業に係る検疫に関する国内法令その他これらに類する国内法令に基づく責任を担保するために船舶所有者に対して保証金その他の形式による担保を要求する場合には、可能な限り、単一の包括的な保証金その他の形式による担保の利用を認めるべきである。

B 港における役務

7.2 勧告規定

港における公的機関の通常の役務は、通常の執務時間中には無料で提供すべきである。公的機関は、港における役務のための通常の執務時間を通常相当な作業量が生ずる時間に合致するように設定すべきである。

7.3 標準規定

締約国政府は、船舶の到着後又は船舶が出発の準備を完了した時に不必要な遅滞を避け、かつ、手続を終えるまでの時間が最小限のものとなるように港における公的機関の通常の役務が提供されるため、すべての実行可能な措置をとる。ただし、船舶の到着予定時刻又は出発予定時刻に関する十分な通報が公的機関に対して行われる場合に限る。

7.4 標準規定

衛生当局は、審査を受ける者の健康状態を確認するために必要な場合には昼夜いかなる時に行われる健康検査又は追加的な検査（細菌学的検査であるか否かを問わない。）についても、検疫を目的とした船舶への訪問及び船舶の検査（ねずみ族駆除証明書又はねずみ族駆除免除証明書の発給のための検査を除く。）についても、並びに船舶により到着する者の予防接種について又は予防接種証明書の発給についても、課

徴金を課してはならない。ただし、これらの措置以外の措置が船舶又はその旅客若しくは乗組員に関して必要であり、かつ、そのために衛生当局が課徴金を課する場合には、当該課徴金は、関係する領域において一律に適用される単一の料金表に従い、及び関係する者の国籍、住所若しくは居所又は船舶の国籍、旗、登録若しくは所有者により差別することなく課する。

7.5 勧告規定

公的機関の役務を勧告規定7.2に規定する通常の執務時間以外の時間に提供する場合には、当該役務は、妥当な、かつ、提供される役務の実際の費用を超えない条件で提供すべきである。

7.6 標準規定

公的機関は、港における交通量により適当と認める場合には、貨物及び手荷物に係る手続がそれらの価額又は種類にかかわりなく行われるように役務の提供を確保する。

7.7 勧告規定

締約国政府は、他の締約国における船舶の到着の際の入出港手続を簡易化することとなる場合には、航海の前又は航海中に他の締約国政府が船舶、旅客、乗組員、手荷物又は貨物を検査し、並びに税関、出入

国管理、公衆衛生又は動物及び植物の検疫に関する書類を検査するための特定の便宜を当該他の締約国政府に対して認めるような措置をとるよう努力すべきである。

C 緊急の援助

7.8 標準規定

公的機関は、災害救助活動、海洋汚染への対処若しくはその防止又は海上における安全、住民の安全若しくは海洋環境の保護を確保するために必要な他の緊急の活動に従事する船舶の到着及び出発を簡易化する。

7.9 標準規定

公的機関は、標準規定7.8に規定する状況に対処するために必要な人員の入国並びに貨物、資材及び設備の通関を最大限可能な限り簡易化する。

7.10 標準規定

公的機関は、安全上の措置を実施するために必要な特別の設備の迅速な通関を行う。

D 国内の簡易化委員会

7.11 勧告規定

締約国政府は、必要かつ適当と認める場合には、この附属書に定める簡易化の要件に基づき海上輸送に関する国の簡易化計画を作成すべきであり、並びに当該簡易化計画が不必要な障害及び遅滞を除去することにより船舶、貨物、乗組員、旅客、郵便物及び船用品の移動を簡易化するためのすべての実際的な措置をとることを目的とするものとなるよう確保すべきである。

7.12 勧告規定

締約国政府は、簡易化のための措置を採択し、及び実施することを奨励するため、国際海上交通の諸分野に関係し、又はこれら諸分野について責任を有する政府の官庁その他の機関、港湾当局及び船舶所有者の間で海上輸送に関する国内の簡易化委員会又は類似の国内の調整機関を設置すべきである。

注釈 締約国政府は、海上輸送に関する国内の簡易化委員会又は類似の国内の調整機関の設置に当たり、

FAL五回章第二号に定める指針を考慮するよう要請される。

付録 1

国際海事機関一般申告書

国際海事機関
FAL様式 1

		☐ 到着	☐ 出発
1 船舶の名称及び船舶に関する記述		2 到着港又は出発港	3 到着の日時又は出発の日
4 船舶の国籍	5 船長の氏名	6 直前の港又は次の目的港	
7 登録証書（港、日付及び番号）		8 船舶の代理人の氏名又は名称及び住所	
9 総トン数	10 純トン数		
11 港における船舶の位置（着岸位置又は停泊地）			
12 航海に関する簡潔な細目（以前及び以後の寄港地。積載されたままの貨物が積み卸される予定の港に下線を付するものとする。）			
13 貨物に関する簡潔な記述			
14 乗組員の数 （船長を含む。）	15 旅客の数	16 備考	
添付書類 （部数を示す。）			
17 貨物申告書	18 船用品申告書		
19 乗組員名簿	20 旅客名簿	21 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名	
22 乗組員携帯品申告書（注）	23 検疫明告書（注）		

当局記入欄

注 到着時のみ記入する。

国際海事機関貨物申告書

国際海事機関
FAL様式2

船荷証券
番号
(注)

		☐ 到着	☐ 出発	ページ番号	
1 船舶の名称		2 申告を行う港			
3 船舶の国籍	4 船長の氏名	5 船積港又は積卸港			
6 記号及び 番号	7 こん包の数及び種類又は物品 の品名	8 総重量	9 寸法		

10 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名

注 運送書類の番号
複合運送書類又は通し船荷証券に基づいて輸送される物品についての
最初の船積港も記載すること。

国際海事機関船用品申告書

国際海事機関
FAL様式3

[illegible]

12 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名

国際海事機関乗組員携帯品申告書

国際海事機関
FAL様式 4

ページ番号

1 船舶の名称			2 関税及び租税の免除 が認められない携帯 品又は禁止若しくは 制限の対象となる携 帯品 (注)			
3 船舶の国籍						
4 番号	5 姓及び名	6 地位 又は等 級				7 署名

8 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名

注 例えば、ぶどう酒、蒸留酒、紙巻たばこ、たばこ等

国際海事機関乗組員名簿

国際海事機関
FAL様式 5

		☐ 到着	☐ 出発	ページ番号	
1 船舶の名称		2 到着港又は出 発港		3 到着日又は出発 日	
4 船舶の国籍		5 直前の港		6 身分証 明書（海 員の旅券） の種類及 び番号	
7 番号 8 姓及び名	9 地位又は 等級	10 国籍	11 生年月日及 び出生地		

12 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名

国際海事機関旅客名簿

国際海事機関
FAL様式6

[illegible]

10 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名

危険物積荷目録

国際海事機関
FAL様式7

ページ番号 (例えば、7 ページ中 5 ページ目)

(1974年の海上における人命の安全のための国際条約附属書第7章第5規則5、1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約)に関する1978年の議定書によって修正された同条約附属書Ⅲ第4規則(3)及び国際海上危険物規程5.4章の5.4.3.1の規定により要求される。)

船舶の名称 国際海事機関船舶識別番号 船舶の氏名
航海番号 船積港 積卸港 船舶会社代理人

予約番号 又は参照 番号	記号及び番号 コシネン 識別番号 車両登録番 号	こん包の 数及び種 類	正規の品名	等 級	国際連 合番号	容 器 級	副次的 な危険	引火点 試験 (密閉容器 により測定 される氏)	海洋汚 染物質	質量(キ ログラム) 総重又は重 量正味重量	EmS	船舶内の積 付け位置

代理人の署名 船長の署名
場所及び日付 場所及び日付

付録 2

標準規定 3.3.1 に規定する説明書の様式

差出元

入国管理当局又は適当な当局

[名称]

港又は空港 [名称]

国 [名称]

電話

テレックス

ファクシミリ

あて先

出入国管理当局又は適当な当局

[名称]

港又は空港 [名称]

国 [名称]

不正な又は偽造された旅券又は身分証明書の写しを同封する。

書類の番号

当該書類の発行国としてその名称が用いられている国

当該書類を用いた者は、次のことを主張する。

姓

名

生年月日

出生地

国籍

居住地

可能な場合には、写真

当該者は、[日付] に [国名及び都市名] から出発した船舶で [日付] に [名称] の港に到着した。[航海番号...]

当該書類の所持者は、[国名] への入国を拒否され、責任を有する船舶所有者が、[日時] に [空港又は港の名称] から出発する [航海番号又は飛行便の番号] の船舶又は飛行機で当該者を当該国の領域から移送するよう指示された。

前記の書類は、当該所持者の訴追の際に証拠として要求されるため押収された。当該書類は、発行国としてその名称が用いられている国の所有に係るものであるため、当該所持者の訴追の後、...の適当な当局に返還される。

改正された1965年の国際海上交通の簡易化に関する条約に従い、一の者が事前に滞在し、かつ、直近の旅行を開始した最後の国は、当該者が他の国で入国を拒否された場合には、当該者を再審査のために受け入れるよう要請される。

日付

職員の氏名及び署名

官職

出入国管理当局又は適当な当局の名称

(注意 この説明書は、身分証明書ではない。)

付録 3

勸告規定 4.6.2 に規定する密航者の細目に関する様式

船舶の細目 船舶の名称 国際海事機関船舶識別番号 船舶の旗国 船舶会社 船舶会社の所在地 次の港における代理店 代理店の所在地 国際無線通信呼出符号 インマルサット番号 船籍港 船長の氏名	身分証明書の種類 例えば、旅券の番号、身分証明書の番号又は海員手帳の番号 所持している場合には、 発行日 発行地 有効期限 発行機関 密航者の写真
密航者の細目 船舶において発見された日時 乗船した場所 乗船した国 乗船した日時 意図していた最終目的地 供述した乗船の理由（注） 姓 名 通称 性別 生年月日 出生地 主張する国籍 自宅の住所 居住国	密航者の身体的特徴に関する概要 母語 口述 読解 筆記 その他の言語 口述 読解 筆記

注 密航者が自己を難民又は庇護希望者であると宣言した場合には、この情報を密航者の安全のために必要な範囲内で秘密のものとして取り扱う。

その他の細目

- 1) 乗船の方法（他の関係する者（例えば、乗組員、港湾労働者等）を含む。）及び密航者が貨物若しくはコンテナ又は船舶内に隠れていたか否か。
- 2) 密航者の所持品の目録
- 3) 密航者による供述
- 4) 船長による供述（密航者により提供された情報の信頼性に関する意見を含む。）

面談の日付

密航者の署名

日付

船長の署名

日付

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 07.02.2001
COM(2001) 46 final
2001/0026 (COD)

Proposal for a **DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on reporting formalities for ships arriving in and departing from Community ports**

(presented by the Commission)

EXPLANATORY MEMORANDUM

1. THE PROBLEM: DIVERSITY OF DOCUMENT FORMATS

Public authorities frequently require, for their retention on arrival and/or departure of a ship, documents and information relating, *inter alia*, to the ship, its stores, its crew's effects, its crew and passengers. These requirements are formalities that ships have to fulfil when calling at ports.

Commission Communication COM(1999) 317 final on short sea shipping¹ recognised that the formats of the documents to be submitted for the provision of such information differed considerably between Member States.

The use of different formats of documents for the same or similar purposes creates complexity for maritime transport and, in particular, short sea shipping. Therefore, the Commission recommended in Communication COM(1999) 317 final that "EU Member States should consider accepting a uniform set of ship arrival and departure forms based on IMO FAL forms 1, 3, 4 and 5 when those forms are applicable" (point 9.2.3 of the Communication and Recommendation No. 12 in Annex I to it).

The Transport Council, in its Resolution of 14 February 2000 on the promotion of short sea shipping², invited the Commission to present proposals as regards uniform application of IMO FAL forms in the Community (Council Resolution, point 12b).

¹ The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain - Second Two-yearly Progress Report, COM(1999) 317 final, 29.6.1999.

² OJ C 56, 29.2.2000, p. 3.

Furthermore, the European Parliament, in its Resolution of 7 July 2000³ on Commission Communication COM(1999) 317 final, stated that it is particularly important to simplify and streamline administrative formalities and documents.

2. THE SOLUTION: RECOGNITION OF STANDARD SHIP'S ARRIVAL AND DEPARTURE FORMS IN THE COMMUNITY

2.1. Facilitation of Maritime Traffic within the framework of the International Maritime Organisation

The International Maritime Organisation's Convention on Facilitation of Maritime Traffic (IMO FAL Convention) was signed on 9 April 1965 and came into force on 5 March 1967.

The Convention has been signed by most Member States. It has been amended several times and will most probably be reviewed again in the future.

As it stands, the Convention recommends, *inter alia*, the use by national authorities of six standardised forms to be filled in for ships to report when arriving in port and departing from port:

- (1) IMO General Declaration (Form No. 1),
- (2) IMO Cargo Declaration (Form No. 2),
- (3) IMO Ship's Stores Declaration (Form No. 3),
- (4) IMO Crew's Effects Declaration (Form No. 4),
- (5) IMO Crew List (Form No. 5), and
- (6) IMO Passenger List (Form No. 6).

2.2. Implementation of IMO FAL Forms in the Member States

According to information available⁴:

- 2 Member States accept the IMO General Declaration Form without modifications,
- 7 Member States accept the IMO Cargo Declaration Form without modifications,
- 5 Member States accept the IMO Ship's Stores Declaration Form without modifications,
- 6 Member States accept the IMO Crew's Effects Declaration Form without modifications,
- 9 Member States accept the IMO Crew List Form without modifications.

A number of Member States do not accept all the IMO FAL Forms but require national forms, sometimes similar to FAL, to be completed.

³ Not yet published in the Official Journal.

⁴ Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport ('CODISSART'), November 1998, Maritime Research Centre, Southampton Institute, the United Kingdom.

Table 1: Implementation of FAL Standard forms by Member States:

COUNTRY	GENERAL DECLARATION	CARGO DECLARATION	SHIP'S STORES DECLARATION	CREW'S EFFECTS DECLARATION	CREW LIST
Belgium	3	*	4	1	2
Denmark	5*	5*	5*	1	
Finland	3	2	2	2	
France	1	2	2	2	2
Germany	2	2	5	5	2
Greece	1	5	2	2	2
Ireland	2/3	2/3	2/3	2/3	2
Italy	5	5	1*	1*	2
Netherlands	3	*	5	2	3/2
Portugal	No data				
Spain		2*		1	1
Sweden	3	2	2*	2*	2
UK	3	2*	3	5	2

Source: CODISSART / IMO 1998b, Annex

Code 1 No documentary requirement

2 IMO FAL Form acceptable without modification

3 National form based on IMO FAL Form adopted

4 IMO FAL Form not yet acceptable, adoption under consideration

5 IMO FAL Form unacceptable, national form remains in use

* Indicates qualification to IMO FAL Form.

2.3. Recognition of Standardised IMO FAL Forms in the Community

The Commission has decided to use the IMO FAL Forms as the basis for its proposal. The proposal reflects the relevant existing IMO model FAL Forms in detail because the Commission considers that it would not be opportune to establish a separate set of documents for the Community for the same purpose as IMO FAL Forms are used world-wide.

Community support to the FAL Forms could also encourage wider application of them in their model format and, consequently, lead to facilitation of documentary procedures world-wide.

The proposal provides that the Member States are to accept a set of common standardized IMO FAL Forms when they require any or all the information contained in those forms as part of the reporting formalities for a ship to arrive in and/or depart from a Community port.

The FAL Forms are intended to fulfil the purpose of providing that reporting information in documentary form and to be sufficient for ships to report on arrival and departure. The proposal provides for IMO FAL Forms Nos. 1, 3, 4 and 5 for all ships **and No. 6 for cargo ships to be sufficient for the particular formalities they cover:**

- Provision of information relating to the ship (General Declaration, Form No. 1);
- Provision of information relating to ship's stores (Ship's Stores Declaration, Form No. 3);
- Provision of information relating to crew's effects (Crew's Effects Declaration, Form No. 4);
- Provision of the information relating to the number and composition of the crew (Crew List, Form No. 5);
- For ships certified to carry 12 passengers or fewer (cargo ships), provision of information relating to passengers (Passenger List, Form No. 6).

The Member States will not be able to require other categories of information than those on the relevant IMO FAL Forms or require any other documents or formats to satisfy the particular formalities for which the FAL forms covered by the proposal are intended. The Member States would also have to accept the Forms signed by the signatories stipulated in the IMO FAL Convention.

In respect of the IMO FAL Forms concerned, there does not seem to be any justification for restricting the uniform recognition to short sea trades or to Community flags. The purpose of the documents to be submitted in Community ports is the same for any trade or flag.

Also, the IMO FAL Convention does not distinguish between trades or flags. Consequently, the Commission proposes that the Directive should apply to all ships arriving in or departing from Community ports, irrespective of flag or trade.

The proposal does not make it compulsory for the Member States to introduce any formalities they do not currently require to be fulfilled. Nor would they be obliged to require the submission of all the information that may be provided for in the IMO FAL Forms. However, they cannot require the submission of more information for the formalities concerned.

Member States remain free to ask for information relating to other topics and formalities in other formats (subject to other Community and/or international rules), including information pertaining to registry, measurement, safety, manning, cargo carried and customs procedures, as long as those topics and formalities are not covered by the IMO FAL Forms concerned.

Certain Member States have notified to IMO differences between national practices and standards and recommended practices of the IMO FAL Convention. Those notifications of national practices that are incompatible with the scope of this Directive should be withdrawn because they are rendered superfluous by this Directive.

The proposal does not make it compulsory for the Member States to sign or accept the IMO FAL Convention.

If the IMO FAL Forms concerned were transmitted electronically, the proportions of their electronic end-format on the end-user screen and when printed would have to follow the proportions of the standardised model forms. The proposal does not aim to harmonise the interconnection tools or types of electronic messaging used to transfer the data itself.

2.3.1. Note on IMO FAL Forms Nos. 2 and 6

2.3.1.1. Cargo Declaration

The Commission does not propose uniformity in relation to IMO FAL Form No. 2 (Cargo Declaration) because that document is commonly replaced by cargo manifests which serve both commercial and authority purposes. There would be a danger that including that Form in the proposal would actually introduce a new document and add to administrative complexity in shipping instead of facilitating it. In other words, for the provision of cargo information, an IMO FAL Form would be required in addition to manifests often accepted in their commercial format today. Further, a manifest can include more detailed information than IMO FAL Form No. 2 does.

2.3.1.2. Passenger List

No indications have been received that passenger lists (IMO FAL Form No. 6) would generally create problems. Established standard practices exist in Europe at least for regular services. In addition, the IMO FAL Form does not include all information required, *inter alia*, by Council Directive 98/41/EC⁵ (in particular, as to sex and special care or assistance). **However, for the sake of consistency, the Commission proposes recognition of IMO FAL Passenger Lists for ships not covered by Directive 98/41/EC (that is, cargo ships with 12 passengers or fewer).**

* * * * *

⁵ Council Directive 98/41/EC of 18 June 1998 on the registration of persons sailing on board passenger ships operating to or from ports of the Member States of the Community, OJ L 188, 2.7.1998, p. 35.

2001/0026 (COD)

Proposal for a
DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
on reporting formalities for ships arriving in and departing from Community ports
(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,
Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 80(2) thereof, Having regard to the proposal from the Commission¹, Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee², Having regard to the opinion of the Committee of the Regions³, Acting in accordance with the procedure laid down in Article 251 of the Treaty⁴, Whereas:

- (1) The Community has an established policy to encourage sustainable transport, such as shipping, and, in particular, to promote short sea shipping.
- (2) Facilitation of maritime transport is an essential objective for the Community to further strengthen the position of shipping in the transport system as an alternative and complement to other transport modes in a door-to-door transport chain.
- (3) The documentary procedures required in maritime transport have caused concern and have been considered to hamper the development of the mode to its full potential.
- (4) The International Maritime Organisation's Convention on the Facilitation of Maritime Traffic adopted by the International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport on 9 April 1965, as subsequently amended (hereinafter "the IMO FAL Convention"), has provided a set of models for standardised Facilitation Forms for ships to fulfil certain reporting formalities when they arrive in or depart from a port.
- (5) Most Member States use these Facilitation Forms but do not apply the models provided under the auspices of the IMO in a uniform manner.
- (6) Uniformity in the format of the forms required for a ship arriving in and departing from a port should facilitate the documentary procedures for port calls and be beneficial to the development of Community shipping.

¹ OJ C

² OJ C

³ OJ C

⁴ OJ C

(7) Consequently, it is opportune to introduce the recognition of the IMO Facilitation Forms (hereinafter “IMO FAL Forms”) at Community level. The Member States should recognise the IMO FAL Forms and the categories of information in them as sufficient proof that a ship has fulfilled the reporting formalities these Forms are intended for.

(8) The recognition of certain IMO FAL Forms, in particular the Cargo Declaration and - for passenger ships - the Passenger List, would add to the complexity of reporting formalities either because those forms cannot contain all necessary information or because well-established facilitation practices already exist. Consequently, obligatory recognition of those forms should not be introduced.

(9) Maritime transport is a global activity and the introduction of the IMO FAL Forms in the Community could pave the way towards their intensified application around the world.

(10) In accordance with the principles of subsidiarity and proportionality as set out in Article 5 of the Treaty, the objectives of the proposed action, namely to facilitate maritime transport, cannot be sufficiently achieved by the Member States and can therefore, by reason of the scale of the action, be better achieved by the Community. This Directive confines itself to the minimum required in order to achieve those objectives and does not go beyond what is necessary for that purpose.

(11) Since the measures necessary for the implementation of this Directive are measures of general scope within the meaning of Article 2 of Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission⁵, they should be adopted by use of the regulatory procedure provided for in Article 5 of that Decision,

HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1 - Subject matter

The purpose of this Directive is to facilitate maritime transport, in particular that between ports situated in the Member States, by providing for standardisation of reporting formalities.

Article 2 - Scope

This Directive shall apply to the reporting formalities set out in Annex I, Part A, relating to a ship, its stores, its crew's effects, its crew list and, in the case of a ship certified to carry 12 passengers or fewer, its passenger list.

Article 3 - Definitions

For the purposes of this Directive, the following definitions shall apply:

(a) 'IMO FAL Convention' means the International Maritime Organisation's Convention on

⁵ OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

the Facilitation of Maritime Traffic adopted by the International Conference on Facilitation of Maritime Travel and Transport on 9 April 1965;

(b) 'IMO FAL Forms' means A4-size Standardised IMO Model Facilitation Forms provided for under the IMO FAL Convention;

(c) 'reporting formality' means the information that, when required by a Member State, must be provided for administrative and procedural purposes when a ship arrives in or departs from a port;

(d) 'ship' means a seagoing vessel of any type operating in the marine environment;

(e) 'ship's stores' means goods for use in the ship, including consumable goods, goods carried for sale to passengers and crew members, fuel and lubricants, but excluding ship's equipment and spare parts;

(f) 'ship's equipment' means articles other than ship's spare parts which are on board a ship for use thereon and are removable but not of a consumable nature, including accessories, such as lifeboats, life-saving devices, furniture, ship's apparel and similar items;

(g) 'ship's spare parts' means articles of a repair or replacement nature for incorporation into the ship in which they are carried;

(h) 'crew's effects' means clothing, items in everyday use and other articles, which may include currency, belonging to the crew and carried on the ship;

(i) 'crew member' means any person actually employed for duties on board during a voyage in the working or service of a ship and included in the crew list;

(j) 'passenger' means any person on a ship other than crew members and children under one year of age.

Article 4 - Acceptance of Forms

Member States shall accept that the reporting formalities referred to in Article 2 are satisfied by information, which is submitted in accordance with:

(a) the respective specifications set out in Annex I, Parts B and C, and

(b) the corresponding model forms set out in Annex II with their categories of data.

Article 5 - Amendment procedure

Any amendments of the Annexes and references to IMO instruments in order to bring them into line with Community or IMO measures which have entered into force shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 6(2).

Article 6 - Committee

1. The Commission shall be assisted by the committee instituted by Article 12(1) of Council Directive 93/75/EEC⁶.
2. Where reference is made to this paragraph, the regulatory procedure laid down in Article 5 of Decision 1999/468/EC shall apply, in compliance with Article 7 and Article 8 thereof.
3. The period provided for in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be three months.

Article 7 - Implementation

Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 30 June 2002 at the latest. They shall forthwith inform the Commission thereof.

When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication.

Member States shall determine how such reference is to be made.

Article 8 - Entry into Force

This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the ***Official Journal of the European Communities***.

Article 9 - Addressees

This Directive is addressed to the Member States.
Done at Brussels,

For the European Parliament
The President

For the Council
The President

⁶ OJ L 247, 5.10.1993, p. 19. Directive as last amended by Commission Directive 98/74/EC (OJ L 276, 13.10.1998, p. 7).

ANNEX I

Part A

List of Reporting Formalities Referred to in Article 2 in respect of Ships Arriving in and Departing from Community Ports

1. IMO FAL Form 1, General Declaration

The General Declaration shall be the basic document on arrival and departure providing information required by the authorities of a Member State relating to the ship.

2. IMO FAL Form 3, Ship's Stores Declaration

The Ship's Stores Declaration shall be the basic document on arrival and departure providing information required by authorities of a Member State relating to ship's stores.

3. IMO FAL Form 4, Crew's Effects Declaration

The Crew's Effects Declaration shall be the basic document providing information required by the authorities of a Member State relating to crew's effects. It shall not be required on departure.

4. IMO FAL Form 5, Crew List

The Crew List shall be the basic document providing the authorities of a Member State with the information relating to the number and composition of the crew on the arrival and departure of a ship. Where the authorities require information about the crew of a ship on its departure, a copy of the Crew List, presented on arrival, shall be accepted on departure if signed again and endorsed to indicate any change in the number or composition of the crew or to indicate that no such change has occurred.

5. IMO FAL Form 6, Passenger List

For ships certified to carry 12 passengers or fewer, the Passenger List shall be the basic document providing the authorities of a Member State with information relating to passengers on the arrival and departure of a ship.

Part B ***Signatories***

1. IMO FAL Form 1, General Declaration

The authorities of the Member State shall accept a General Declaration either dated and signed by the master, the ship's agent or some other person duly authorised by the master, or authenticated in a manner acceptable to the authority concerned.

2. IMO FAL Form 3, Ship's Stores Declaration

The authorities of the Member State shall accept a Ship's Stores Declaration either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorised by the master and

having personal knowledge of the facts regarding the ship's stores, or authenticated in a manner acceptable to the authority concerned.

3. IMO FAL Form 4, Crew's Effects Declaration

The authorities of the Member State shall accept a Crew's Effects Declaration either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorised by the master, or authenticated in a manner acceptable to the authority concerned. The authorities of the Member State may also require each crewmember to place his signature, or, if he is unable to do so, his mark, against the declaration relating to his effects.

4. IMO FAL Form 5, Crew List

The authorities of a Member State shall accept a Crew List either dated and signed by the master or by some other ship's officer duly authorised by the master, or authenticated in a manner acceptable to the authority concerned.

5. IMO FAL Form 6, Passenger List

For ships certified to carry 12 passengers or fewer, the authorities of a Member State shall accept a Passenger List either dated and signed by the master, the ship's agent or some other person duly authorised by the master, or authenticated in a manner acceptable to the authority concerned.

Part C

Technical Specifications

1. The formats of the IMO FAL Forms shall follow the proportions of the models shown in Annex II as closely as technically possible. They shall be printed on separate A4 size paper sheets (210x297 mm) with portrait orientation. At least 1/3 of the verso side of the Forms shall be reserved for official use by the authorities of the Member States. For the purposes of the recognition of IMO FAL Forms, the formats and layouts of the Standardised Facilitation Forms recommended and reproduced by the IMO based on the IMO FAL Convention as in force on 1 May 1997 shall be considered equivalent to the formats reproduced in Annex II.

2. The authorities of the Member State shall accept information conveyed by any legible and understandable medium, including forms filled in ink or indelible pencil or produced by automatic data-processing techniques.

3. Without prejudice to methods of transmitting data through electronic means, when a Member State accepts the provision of ship's reporting information in electronic form, the format of the outcome on the end-user screen and when printed shall follow the models in Annex II.

In case of electronic transmission of a Form, the image on the end-user screen can differ from the actual A4-size but has to follow its proportions.

* * * * *

ANNEX II

Models of IMO FAL Forms referred to in Article 4 and Annex I

For reasons of reproduction, the models in this Annex are shown on the scale of 4:5 in relation to an A4-size sheet.

IMPACT ASSESSMENT FORM

THE IMPACT OF THE PROPOSAL ON BUSINESS WITH SPECIAL REFERENCE TO SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES(SMEs)

TITLE OF PROPOSAL

Proposal for Directive 2000/.../EC of the European Parliament and of the Council concerning reporting formalities for ships arriving in and departing from Community ports.

DOCUMENT REFERENCE NUMBER

COM(...).final of

THE PROPOSAL

1. Taking account of the principle of subsidiarity, why is Community legislation necessary in this area and what are its main aims?

The Treaty provides for the establishment of a common transport policy and the measures to implement such a policy include measures aimed to enhance maritime transport, employment in the maritime sector and sustainable mobility.

The Community has an interest in making shipping more attractive to transport users and also promoting it as an alternative and complement to congested land transport.

The Commission has in fact advocated a comprehensive approach to make, in particular, short sea shipping a real door-to-door concept with one-stop shops. The Commission Communication on short sea shipping (COM(1999) 317 final) identified areas that hamper the development of shipping from reaching its full potential. Documentary and administrative burden, and, in particular, the diversity of administrative documents required by different Member States for the same purpose was identified as such an obstacle. The Communication recognised that facilitation measures, such as increased uniformity in the formats of documents, should be pursued. Even though the Communication concerned short sea shipping, there does not seem to be any justification to exclude deep sea shipping from the scope of

facilitation.

Most Member States already now base several of the documents required for ships to arrive in or depart from ports on model forms elaborated under the auspices of the IMO at global level. However, the applications of those standardised models differ to an extent necessary to address. Some Member States accept the IMO Facilitation documents in their model form but not for all purposes. And certain Member States require national forms or applied IMO FAL forms to be used. Community action is necessary to introduce uniformity to the situation.

THE IMPACT ON BUSINESS

2. Who will be affected by the proposal?

- which sectors of business
- which sizes of business (what is the concentration of small and medium-sized firms)
- are there particular geographical areas of the Community where these businesses are found

The business sectors affected by the proposal are all shipping companies operating maritime transport services to/from/between Community ports. In addition, companies working in sectors ancillary to shipping operations, such as shipping agents, shippers and forwarders will be affected.

The proposal affects large as well as small and medium-sized companies because there is no justification to exclude any of them from the facilitation proposed. The number of EU controlled fleet was in 1999 about 8400 ships with a total of 240 million dwt. The employment in the EU sea transport has been directly around 146.000 people.

The proposal does not make a distinction between trade or flag. Therefore, it affects all companies, whatever their nationality or place of establishment, operating within European or in ocean trade to/from Europe. Short sea shipping services in the Mediterranean, Baltic Sea and the Black Sea will also be affected.

3. What will business have to do to comply with the proposal?

The proposal does not imply any requirements for businesses. All requirements are directed towards Member States.

4. What economic effects is the proposal likely to have?

- on employment
- on investment and the creation of new businesses
- on the competitiveness of businesses

The proposal is expected to have beneficial effects on employment, especially in the short sea sector, since it aims to facilitate the procedures in shipping and, thereby, increase its attractiveness. It can be noted that growth of shipping should also have beneficial effects on other ancillary activities such as shipbuilding.

Making short sea shipping more attractive to customers should increase its market share and create new investment opportunities and businesses. Facilitation can also be considered beneficial to the competitiveness of shipping in comparison with other transport modes and to the competitiveness of Europe in relation to the global markets.

5. Does the proposal contain measures to take account of the specific situation of small and medium-sized firms (reduced or different requirements etc)?

No specific measures are foreseen to take account of the specific situation of small and medium-sized firms because facilitation covers them all and no requirements are put on firms of any size.

CONSULTATION

6. List the organisations which have been consulted about the proposal and outline their main views.

- Maritime Industries Forum (including shipowners, shippers, ports etc.);
- Short Sea Shipping Focal Points (representatives of national maritime authorities responsible for promoting short sea shipping) in their capacity of Focal Points and not government representatives.

The industry has for a long time asked for facilitation of documents and administration in shipping. The proposal meets part of their request and benefits a positive response.

From the point of view of promoting short sea shipping, the Focal Points have also considered facilitation appropriate. As to the general framework of the proposal, they have expressed themselves in a positive manner.

In addition to the organisations and persons specifically consulted, the Transport Council invited in its Resolution of 14 February 2000 on the promotion of short sea shipping the Commission to present proposals as regards uniform application of IMO FAL forms in the Community. Also the European Parliament in its Resolution, adopted on 7 July 2000, on the Commission Communication believes it to be particularly important to simplify and streamline administrative formalities and documents.

* * * * *

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 07.02.2001
COM(2001) 46 final
2001/0026 (COD)

Proposal for a
DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
on reporting formalities for ships arriving in and departing from Community ports

(presented by the Commission)

EXPLANATORY MEMORANDUM

欧州共同体委員会

2001 年 2 月 7 日、ブリュッセル
COM(2001) 46 final
2001/0026 (COD)

提案
欧州議会および理事会指令
共同体内の港湾を出入りする船舶の報告手続き

(委員会提出)

説明覚書

1. 問題点: 文書形式の多様性

国家諸機関は、船舶の入出港に関する情報を保持するため、とりわけ船舶、備品、乗員の私物、乗員、そして乗客に関する文書並びに情報を要求する場合が多々ある。これらの要求は、寄港の際、船舶が履行しなければならない手続きである。

短距離海上輸送に関する委員会伝達 COM(1999) 317 final¹ では、かかる情報を提供するために提出される文書の形式が加盟国によって大幅に異なることが認識されている。

同一もしくは類似した目的のために複数の形式の文書を使用することは、海上輸送、とりわけ短距離海上輸送に複雑さを生じさせる。従って委員会は、委員会伝達 COM(1999) 317 final において、「EU 加盟国は、IMO FAL 様式 1、3、4、および 5 が適用できる際は、これらに基づく、統一した船舶入港および出港様式一式を承認することを検討すべきである」との勧告を行った (委員会伝達および勧告第 12、付録 I、第 9.2.3 項)。

運輸審議会は、短距離海上輸送の振興に関する 2000 年 2 月 14 日の決議² で、共同体内における IMO FAL 様式の一律使用に関して提案を行うよう委員会に求めた (審議会決第 12b)。

さらに欧州議会は、委員会伝達 COM(1999) 317 final に関する 2000 年 7 月 7 日の決議³ において、管理上の手続きおよび文書を簡略化し、合理化することが特に重要であることを明言した。

2. 解決策: 共同体における標準的な船舶入出港様式の認知

2.1. 国際海事機関の枠組み内での海上輸送の簡易化

国際海事機関の国際海運の簡易化に関する条約 (IMO FAL 条約) は 1965 年 4 月 9 日に調印され、1967 年 3 月 5 日に発効した。

この条約にはほとんどの加盟国が調印している。この条約は過去数回修正されており、将来、再び見直されるであろうことはほぼ間違いない。

現在のところ、条約は、入出港の際に船舶が記入して報告を行う様式として、とりわけ標準化された以下の 6 つの様式を使用するよう各国の当局に提言している。

- (1) IMO 一般申告書 (第 1 号様式)
- (2) IMO 貨物申告書 (第 2 号様式)
- (3) IMO 船舶用品申告書 (第 3 号様式)
- (4) IMO 乗員私物申告書 (第 4 号様式)

¹ The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain - Second Two-yearly Progress Report, COM(1999) 317 final, 1999 年 6 月 29 日.

² OJ C 56, 2000 年 2 月 29 日, p. 3.

³ まだ官報で発行されていない。

(5) IMO 乗員名簿 (第 5 号様式)

(6) IMO 乗客名簿 (第 6 号様式)

2.2. 加盟国における IMO FAL 様式の実施

入手可能な情報によると、IMO FAL 様式の実施状況は以下のとおりである。⁴

- 加盟国中 2 カ国は手を加えることなく IMO 一般申告様式を容認。
- 加盟国中 7 カ国は手を加えることなく IMO 貨物申告様式を容認。
- 加盟国中 5 カ国は手を加えることなく IMO 船舶用品申告様式を容認。
- 加盟国中 6 カ国は手を加えることなく IMO 乗員私物申告様式を容認。
- 加盟国中 9 カ国は手を加えることなく IMO 乗員名簿様式を容認。

多くの加盟国は IMO FAL 様式を一切受理せず、FAL に類似していることのある各国の様式に記入するよう求めている。

表 1: 加盟国による FAL 標準様式の実施

国	一般申告書	貨物申告書	船舶用品申告書	乗員私物申告書	乗員名簿
ベルギー	3	*	4	1	2
デンマーク	5*	5*	5*	1	
フィンランド	3	2	2	2	
フランス	1	2	2	2	2
ドイツ	2	2	5	5	2
ギリシャ	1	5	2	2	2
アイルランド	2/3	2/3	2/3	2/3	2
イタリア	5	5	1*	1*	2
オランダ	3	*	5	2	3/2
ポルトガル	データなし				
スペイン		2*		1	1
スウェーデン	3	2	2*	2*	2
英国	3	2*	3	5	2

出典: CODISSART / IMO 1998b、付録

コード 1 文書条件なし

2 変更なしで IMO FAL 様式を受理

3 採択された IMO FAL 様式に基づく国内様式

4 IMO FAL はまだ受理されないものの、採択を検討中

5 IMO FAL は受理されず、引き続き国内様式を使用

* IMO FAL 様式の制限を示す。

2.3. 共同体における IMO FAL 標準様式の認知

⁴ Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport ('CODISSART'), 1998 年 11 月, サウザンプトン大学海洋調査センター, 英国.

委員会は、その提案の基礎として IMO FAL 様式を使用することを決定した。IMO FAL 様式は世界中で使用されており、同じ目的のために共同体用の文書一式を定めるのは適当でないと委員会は考えているため、提案には、現存する適切な IMO モデルの FAL 様式が詳細に反映される。

また、共同体の FAL 様式サポートによって、そのモデル形式におけるそれらのより広範な使用が奨励され、結果的に文書手続きの世界的な簡略化につながる。

本提案は、共同体内の港湾を出入りする船舶の報告手続きの一部として、共通の IMO FAL 標準様式に含まれる情報の一部またはすべてを求める際、加盟国がそれらの様式一式を受理するよう規定している。

FAL 様式は、その情報を文書の形式で提供するという目的を満たすとともに、入出港時の船舶の報告条件を満たすよう意図されている。本提案は、**特定の手続きが満たされるように**、IMO FAL 様式第 1、3、4、および 5 号をすべての船舶に、**そして第 6 号様式を貨物船に対して**条件付けている。

- 船舶に関係した情報の提供 (一般申告書、第 1 号様式)
- 船舶用品に関係した情報の提供 (船舶用品申告書、第 3 号様式)
- 乗員の私物に関係した情報の提供 (乗員私物申告書、第 4 号様式)
- 乗員の人数および構成に関係した情報の提供 (乗員名簿、第 5 号様式)
- **12 名以下の乗客を輸送することが認められた船舶 (貨物船) には、乗客に関係した情報の提供 (乗客名簿、第 6 号様式)**

加盟国は、本提案に網羅された FAL 様式で意図されている特定の手続きを満たすために、該当する IMO FAL 様式以外の情報カテゴリを要求したり、他の文書や書式を要求したりすることはできない。また、加盟国は、IMO FAL 条約に明記されている調印国が署名した様式を受理しなければならない。

関係する IMO FAL 様式については、短距離貿易船または共同体に籍を置く船舶の一律の認知を制約する正当な理由は存在しないように思われる。コミュニティ内の港湾に提出される文書の目的は、貿易または国籍の別を問わず同じである。

また、IMO FAL 条約では貿易や国籍は区別されない。従って、委員会は、国籍や貿易の別を問わず、コミュニティ内の港湾を出入りするすべての船舶に指令を適用することを提案する。

本提案は、現在履行を求めているない手続きの導入を加盟国に強制するものではない。また、IMO FAL 様式で提供可能なすべての情報の提出を要求するよう義務付ける

ものでもない。しかし、手続きに関する限り、それ以上の情報の提出を求めることはできない。

加盟国は、関係する IMO FAL 様式に含まれていない限り、(共同体や国際的な規則に従って) その他の題目または手続きに関連した情報を他の形式でこれまでどおり自由に要求して差し支えない。これには、レジストリ、計測、安全、人員配置、輸送貨物、そして通関手続きに関連した情報が含まれる。

一部の加盟国は、国内の慣行および標準と推奨される IMO FAL 条約の実務との差異を IMO に通知している。この指令の意図に抵触する国内慣行の通知は、この指令において不要とみなされるため、取り下げる必要がある。

本提案は、加盟国に対して IMO FAL 条約の調印または承認を強制するものではない。

関係する IMO FAL 様式が電子的に送信される場合、エンドユーザーの画面およびプリントした際の電子的なエンドフォーマットの比率は、標準的なモデル様式の比率に準じていなければならない。本提案は、データ自体の転送に使用される電子メッセージングの相互接続ツールまたは種類を一致させることを目的としたものではない。

2.3.1. IMO FAL 様式第 2 号および 6 号に関する注意

2.3.1.1. 貨物申告書

委員会は、IMO FAL 第 2 号様式 (貨物申告書) については統一することを提案しない。これは、商業上および行政上の双方の目的にかなう積荷目録が、一般的に貨物申告書に取って代わるためである。この様式を提案に含めることにより、実際には新たな文書が導入され、輸送を簡略化する代わりに、かえって管理上の複雑さを増大させてしまう恐れがある。つまり、貨物情報を提供するのに、現在商業的な書式で受理されることの多い積荷目録に加え、IMO FAL 様式が必要になってしまうのである。さらに、積荷目録には、IMO FAL 第 2 号様式よりも詳細な情報を含めることが可能である。

2.3.1.2. 乗客名簿

一般に乗客名簿 (IMO FAL 第 6 号様式) が問題を引き起こすという指摘は今のところ無い。少なくとも通常のサービスに関しては、ヨーロッパには確立された標準的な慣行がある。加えて、IMO FAL 様式には、とりわけ (特に、性別および特別

な注意または補助に関する) 理事会指令 98/41/EC⁵ で必要とされるすべての情報が含まれていない。しかし、委員会は、一貫性を目的として、指令 98/41/EC の対象とならない船舶 (つまり、12 名以下の乗客を輸送する貨物船) には IMO FAL 乗客名簿を承認することを提案する。

* * * * *

⁵ 共同体加盟国の港湾を運航する旅客船の乗客に関する、1998 年 6 月 18 日付理事会指令 98/41/EC, OJ L 188, 2.7.1998, p. 35.

2001/0026 (COD)

提案
欧州議会および理事会指令
共同体内の港湾を出入りする船舶の報告手続き

(EEA 関連の本文)

欧州議会および欧州連合理事会は、欧州共同体を創設する条約、とりわけその第 80(2) 項、委員会の提案¹、経済社会理事会の意見²、地域委員会の意見³ を考慮し、条約第 251 条⁴ に定められた手続きに従い、以下の理由から、この指令を採択する。

(1) 共同体には、例えば海運などの持続可能な輸送を奨励する方針、とりわけ短距離海上輸送を促進するための確立されたポリシーがある。

(2) 戸口直送の輸送チェーンにおける他の輸送形態の代替および補完モードとして、海運の地位を輸送システムにおいてさらに強化するため、海上輸送の簡易化は、共同体の重要な目標となっている。

(3) 海上輸送で必要とされる文書手続きは、懸念を生じさせ、この輸送形態の潜在能力を十分に実現させることを妨げていると考えられている。

(4) 1965 年 4 月 9 日に船舶による旅行および輸送に関する国際会議によって採択され、後に修正された海上輸送の簡易化に関する国際海事機関の条約 (以下、「IMO FAL 条約」という) は、入出港の際、船舶が特定の報告手続きを履行するための標準化された簡易様式のモデル一式を提供する。

(5) ほとんどの加盟国はこれらの簡易様式を使用しているが、IMO のもとで提供されるモデルを一定の方法で適用してはいない。

(6) 入港および出港する船舶に必要な様式の形式の統一は、寄港のための文書手続きを簡略化するとともに、共同体内の船舶輸送の進展に役立つはずである。

(7) 従って、共同体レベルでの IMO 簡易様式 (以下、「IMO FAL 様式」という) の

¹ OJ C

² OJ C

³ OJ C

⁴ OJ C

承認を提起するのが適切である。加盟国は、これらの様式で意図された報告手続きを船舶が履行したことの十分な証拠として、IMO FAL 様式およびその情報のカテゴリを承認すべきである。

(8) 特定の IMO FAL 様式、特に貨物申告書、そして客船については乗客名簿の承認は、報告手続きの複雑さを増大させる。これは、必要なすべての情報をこれらの様式に含めることができないか、あるいは十分に確立した簡略化の方法がすでに存在するためである。従って、これらの様式の強制的な承認は提起すべきでない。

(9) 海上輸送は世界規模の活動であり、共同体における IMO FAL 様式の導入は、世界中でそれらの使用を増大させるための道を開く可能性がある。

(10) 条約の第 5 条に定められた補完性および比例性の原則に従い、提案されている行動の目的、すなわち海上輸送の簡易化は、加盟国によっては十分に達成され得ず、この行動の規模故に、この目的は共同体の方がよりうまく達成し得る。本指令は、それらの目的を達成するために必要な最低限度に制限され、その目的に必要なとされる範囲を超えるものではない。

(11) 本指令の実施に必要な措置は、委員会に与えられる実施権限を行使するための手続きを定めた、1999 年 6 月 28 日の理事会決定 1999/468/EC 第 2 項⁵ の意義における一般的範囲の措置であるため、前述の決定の第 5 項に規定された規制手続きによって採択されるべきである。

第 1 条 - 主題

本指令は、報告手続きの標準化を規定することにより、海上輸送、特に加盟国が定めた港湾間の海上輸送を簡易化することを目的とする。

第 2 条 - 範囲

本指令は、船舶、船舶用品、乗員私物、乗員名簿、そして 12 名以下の乗客の輸送が認められた船舶においては、その乗客名簿に関連する、付録 I、パート A に定められた報告手続きに適用することとする。

第 3 条 - 定義

本指令においては、以下の定義を適用することとする。

(a) 「IMO FAL 条約」とは、1965 年 4 月 9 日に船舶による旅行および輸送に関する国際会議によって採択された、海上輸送の簡易化に関する国際海事機関の条約を意味する。

⁵ OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (b) 「IMO FAL 様式」とは、IMO FAL 条約で規定された、A4 版の標準 IMO モデル簡易様式を意味する。
- (c) 「報告手続き」とは、加盟国の求めに応じて、入出港の際、管理および手続き上の目的で提供しなければならない情報を意味する。
- (d) 「船舶」とは、海上を運航するあらゆる種類の航洋船を意味する。
- (e) 「船舶用品」とは船内で使用する物品を意味する。これには、消耗品、乗客および乗員に販売する商品、燃料、および滑剤が含まれるが、船舶機材および予備部品は除かれる。
- (f) 「船舶機材」とは、船上で使用するために積み込まれた、取り外し可能であるものの、消費される性質のものではない、船舶の予備部品以外の品物を意味する。これには、救命ボート、救命具、什器、船舶の装備用具のようなアクセサリが含まれる。
- (g) 「船舶予備部品」とは、携行される船に組み入れられる修理または交換用の品物を意味する。
- (h) 「乗員私物」とは、船舶に積み込まれた乗員所有の衣服、日用品、およびその他の品々を意味する。これには通貨も含まれる。
- (i) 「乗員」とは、航海中の船の運転または点検修理のために実際に雇われた、乗員名簿に含まれている人を意味する。
- (j) 「乗客」とは、乗員および 1 歳未満の子供を除く、乗船している人を意味する。

第 4 条 - 様式の承認

加盟国は、第 2 条で言及された報告手続きが以下に従って提出された情報で満たされることを承認することとする。

- (a) 付録 I、パート B および C で定められている各仕様
- (b) データのカテゴリとともに付録 II で定められている、対応するモデル様式

第 5 条 - 修正手続き

付録および IMO 法律文書への参照の修正は、発効した共同体または IMO の施策と一致させるため、第 6(2) 条に示された手続きに従って採択されなければならない。

第 6 条 - 委員会

1. 委員会は、理事会指令 93/75/EEC⁶ 第 12(1) 条によって設けられた委員会の支援を受けることとする。
2. この項が参照されている箇所においては、1999/468/EC 決定の第 7 条および第 8 条に従い、その第 5 条で定められた規制手続きを適用することとする。
3. 1999/468/EC 決定の第 5(6) 条で規定された期間は 3 ヶ月とする。

第 7 条 - 実施

加盟国は、遅くとも 2002 年 6 月 30 日までに本指令に準拠するのに必要な法律、規則、および行政上の規定を施行し、それを直ちに委員会に報告することとする。

加盟国は、それらの規定を採択する際、公式発刊に際して本指令への参照を含めるか、もしくはかかる参照を添付することとする。

加盟国はかかる参照を行う方法を決定することとする。

第 8 条 - 発効

本指令は、**EC 官報**での公告から 20 日目に発効することとする。

第 9 条 - 受信者

本指令は加盟国に向けたものである。
ブリュッセルにて

欧州議会
議長

理事会
委員長

⁶ OJ L 247, 5.10.1993, p. 19. 委員会指令 98/74/EC (OJ L 276, 13.10.1998, p. 7) で最終的に修正されたとおり。

付録 I

パート A

第 2 条で言及された共同体内の港湾を出入りする船舶に関する 報告手続きのリスト

1. IMO FAL 様式 1、一般申告書

一般申告書は、加盟国当局が要求する船舶についての情報を提供する、入出港時の基本文書となる。

2. IMO FAL 様式 3、船舶用品申告書

船舶用品申告書は、加盟国当局が要求する船舶用品についての情報を提供する、入出港時の基本文書となる。

3. IMO FAL 様式 4、乗員私物申告書

乗員私物申告書は、加盟国当局が要求する乗員の私物についての情報を提供する基本文書となる。出港時は要求されない。

4. IMO FAL 様式 5、乗員名簿

乗員名簿は、乗員の人数および構成に関する情報を加盟国当局に提供する、入出港時の基本文書となる。出港時に乗員についての情報を当局に求められた場合、再度署名し、乗員の人数および構成の変更を示すか、あるいはそのような変更がないことを示して保証すれば、入港時に提示した乗員名簿のコピーが出港時にも認められる。

5. IMO FAL 様式 6、乗客名簿

12 名以下の乗客を輸送することが認められた船舶では、乗客名簿が、入出港時に乗客に関する情報を加盟国当局に提供する基本文書となる。

パート B

署名者

1. IMO FAL 様式 1、一般申告書

加盟国の当局は、船長、船会社代理人、または船長が正式に認定した他の人によって、日付と署名が記されるか、あるいは関係当局が容認し得る方法で証明された一般申告書を承認することとする。

2. IMO FAL 様式3、船舶用品申告書

加盟国の当局は、船長、または船長によって正式に認定され、船舶の用品に関して

直接の認識を有する他の高級船員によって、日付と署名が記されるか、あるいは関係当局が容認し得る方法で証明された船舶用品申告書を承認することとする。

3. IMO FAL 様式 4、乗員私物申告書

加盟国の当局は、船長、または船長によって正式に認定された他の高級船員によって、日付と署名が記されるか、あるいは関係当局が容認し得る方法で証明された乗員私物申告書を承認することとする。また、加盟国の当局は、各々の私物に関する申告に対して、乗組員それぞれに署名を求めるか、もしそれが不可能ならば、各自の印しを求めることができる。

4. IMO FAL 様式 5、乗員名簿

加盟国の当局は、船長、または船長によって正式に認定された他の高級船員によって、日付と署名が記されるか、あるいは関係当局が容認し得る方法で証明された乗員名簿を承認することとする。

5. IMO FAL 様式 6、乗客名簿

12 名以下の乗客の輸送が認められた船舶について、加盟国の当局は、船長、船会社代理人、または船長が正式に認定した他の人によって、日付と署名が記されるか、あるいは関係当局が容認し得る方法で証明された乗客名簿を承認することとする。

パート C 技術仕様

1. IMO FAL 様式のフォーマットは、技術的に可能な限り、付録 II に示されるモデルの比率に近くなければならず、A4 サイズ (210x297 mm) の用紙に縦方向で印刷されることとする。様式の左側の少なくとも 1/3 は、加盟国当局の使用欄として残しておくこととする。IMO FAL 様式の認知のため、1997 年 5 月 1 日施行の IMO FAL 条約に基づき、IMO が推奨および複製している標準簡易様式のフォーマットおよびレイアウトは、付録 II で再現されているフォーマットと同等と見なすこととする。

2. 加盟国の当局は、判読および理解可能な手段で伝達された情報を承認することとする。これには、インクまたは消えない鉛筆で記載された様式、あるいは自動データ処理技術で作成された様式が含まれる。

3. 電子的方法によるデータ送信方法の実施を害することなく、船舶が電子形式で情報を提供することを加盟国が承認した場合、エンドユーザーの画面の出力フォーマットおよび印刷時の出力フォーマットは、付録 II のモデルに従っていなければならない。

様式を電送する場合、エンドユーザー画面の画像は実際の A4 サイズと違ってても差し支えないが、その比率は保たれていなければならない。

* * * * *

付録 II

第 4 条および付録 I で言及された IMO FAL 様式のモデル

複製のため、本付録のモデルは A4 サイズの用紙に対して 4:5 の縮尺で示されている。

影響評価様式

特に中小企業 (SME) に関係する、本提案の業務への影響

提案のタイトル

共同体の港湾を出入りする船舶の報告手続きに関する欧州議会および理事会指令案 2000/.../EC

文書参照番号

COM(...).final of

提案

1. 補完性の原則を考慮し、なぜこの分野で共同体の法律制定が必要なのか、またのその主な目的は何なのか?

本条約は共通の輸送ポリシーを確立することを定めるものであり、そのようなポリシーを実施する手段には、海上輸送、海運セクターの雇用、そして持続可能な移動性を強化することを目的とした方策が含まれる。

共同体は、運輸利用者にとって海上輸送をより魅力あるものにするとともに、混雑する陸上輸送に代わる方法およびこれを補う方法として、海上輸送を促進することに関心を抱いている。

委員会は、事実、特に短距離海上輸送をワンストップ ショップによる現実のドア ツー ドアの概念に仕立てるための包括的な取り組みを支持している。短距離海上輸送に関する委員会伝達 (COM(1999) 317 final) では、海上輸送がその潜在能力を十分に発揮することを妨げている領域が識別されている。文書および管理上の負担、そして特に加盟国によって同じ目的のためにさまざまな管理上の文書が要求されていることが、そのような障害として明らかにされている。

る。この伝達においては、文書フォーマットの統一の強化といった簡易化の方策が追求されるべきであることが認識されている。この伝達は短距離海上輸送に関係したものであるが、簡易化の範囲から長距離海上輸送を除く正当な理由は無いためと思われる。

ほとんどの加盟国では、現在すでに、入出港する船舶に求められるいくつかの文書が、IMO のもと、世界的なレベルで精緻化された様式をベースとしたものになっている。しかしながら、それらの標準モデルの適用の度合いは、対処が必要なほどに異なっている。加盟国の中には、すべての目的ではないにせよ、IMO 簡易文書をモデル様式として認めている国もある。また、一部の加盟国では、国内の様式または IMO FAL 様式を応用した様式の使用が求められる。このような状況に統一をもたらすには、共同体の措置が必要である。

業務への影響

2. 本提案の影響を受けるのは誰か？

- ビジネスのセクター
- ビジネスの規模 (中小企業の集中度)
- これらのビジネスが見受けられる共同体内の特定の地理的領域の有無

本提案の影響を受けるビジネス セクターは、コミュニティ内の港湾において海上輸送サービスの活動を行うすべての船会社である。加えて、船会社代理店、船荷主、そして海運貨物取扱業者といった海運業務を補助するセクターの企業も影響を受けることになる。

本提案は、提案されている簡易化から除外する正当な理由が無いことから、中小企業同様、大企業にも影響を及ぼす。EU が管理する船隊数は、1999 年にはおよそ 8400 隻、合計 2 億 4,000 万重量トンであった。EU の海上輸送従事者は、ほぼ 146,000 名に上っている。

本提案では、業界または国籍は区別されない。従って本提案は、国籍や設立の場所を問わず、欧州内もしくは欧州との大洋貿易で運航するすべての企業に影響を及ぼす。地中海、バルト海、および黒海における短距離海上輸送サービスも影響を受けることとなる。

3. 本提案に従うために企業がしなければならないことは？

本提案は、企業の条件となるものではない。条件は、すべて加盟国を対象としたものである。

4. 本提案にはどのような経済的影響が考えられるか?

- 雇用への影響
- 投資および新規ビジネス創出への影響
- ビジネスの競合への影響

本提案は、手続きを簡略化することによって、船舶輸送の魅力を増大させることを目的としているため、とりわけ近距離海上輸送のセクターにおける雇用に有益な効果が見込まれる。また船舶輸送の成長は、造船など、その他の付随的な活動にも有益な効果を及ぼす可能性がある。

近距離海上輸送を顧客にとってより魅力的なものとするにより、そのマーケットシェアは増大し、新たな投資の機会やビジネスが創出されるはずである。また、簡易化は、他の輸送形態と比較した船舶輸送の競争力、そして世界の市場に対するヨーロッパの競争力にとっても有益であると考えられる。

5. 本提案には、中小企業の個別の状況を考慮に入れた方策が含まれているか (条件の緩和または異なる条件等)?

簡易化はすべての企業が対象であり、その規模を問わず、企業には一切条件が課されないため、中小企業の個別の状況を勘案する具体的な方策は想定されていない。

協議

6. 本提案について助言を求めた組織の一覧を示すとともに、それらの主な見解の要点をまとめよ。

- 海運業界フォーラム (船主、船荷主、港湾など)
- 政府の代表ではなく、フォーカルポイントとしての立場での近距離海上輸送フォーカルポイント (近距離海上輸送を促進する責任を負った国家管海官庁の代表)

業界は、長い間、海上輸送における文書および管理の簡略化を求めてきた。本提案は、その要求の一部を満たすとともに、積極的な対応を得るのに役立つ。

近距離海上輸送の促進という観点から、フォーカルポイントも適切な簡易化を検討しており、本提案の大筋について、前向きな意見を述べている。

具体的に助言が求められた組織および人々に加え、運輸審議会は、短距離海上輸送の促進に関する 2000 年 2 月 14 日の決議中、共同体における IMO

FAL 様式の統一使用について提案を行うよう委員会に求めた。また、欧州議会は、2000 年 7 月 7 日に採択された委員会伝達に関する決議において、管理上の手続きおよび文書を簡略化し、合理化することが特に重要であるとの考えを示している。

* * * * *

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 16 年度 港湾手続標準化・簡素化に関する特別委員会報告書
—IMO/FAL 条約の港湾手続標準化・簡素化に関する調査研究—

平成 17 年 3 月 JASTPRO 刊 04-15

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 2 9 番 1 1 号

八重洲第五長岡ビル 4 階

TEL : 03 (3555) 6031 代

E-mail: jastpro@jastpro.or.jp