

輸送保安対策の進展が物流機能に及ぼす影響に関する一考察

パシフィックコンサルタンツ株式会社	正会員	○小野寺 仁
パシフィックコンサルタンツ株式会社	正会員	荒木 大志
パシフィックコンサルタンツ株式会社	非会員	黒川 一志
国土交通省 国土技術政策総合研究所	正会員	安部 智久
国土交通省 国土技術政策総合研究所	非会員	岩瀬 美奈子

1. はじめに

米国を中心としたセキュリティ強化は世界的潮流となっており、各国で輸送保安対策の導入が進められている。例えば、2009 年 7 月には EU、2010 年 1 月には中国で 24 時間ルールの本格運用に向けての準備が進められている。しかし保安対策の強化は、物流の効率化に影響を与える恐れがあり、セキュリティ強化と物流効率化を両立した保安対策の実施が重要な課題となっている。

そこで本稿では、米国輸送保安対策が我が国の物流関係者に与えた影響について各種公開資料・物流関係者へのインタビューを基に整理し、セキュリティ強化と物流効率化の両立における課題について考察する。

2. 米国輸送保安対策による物流への影響

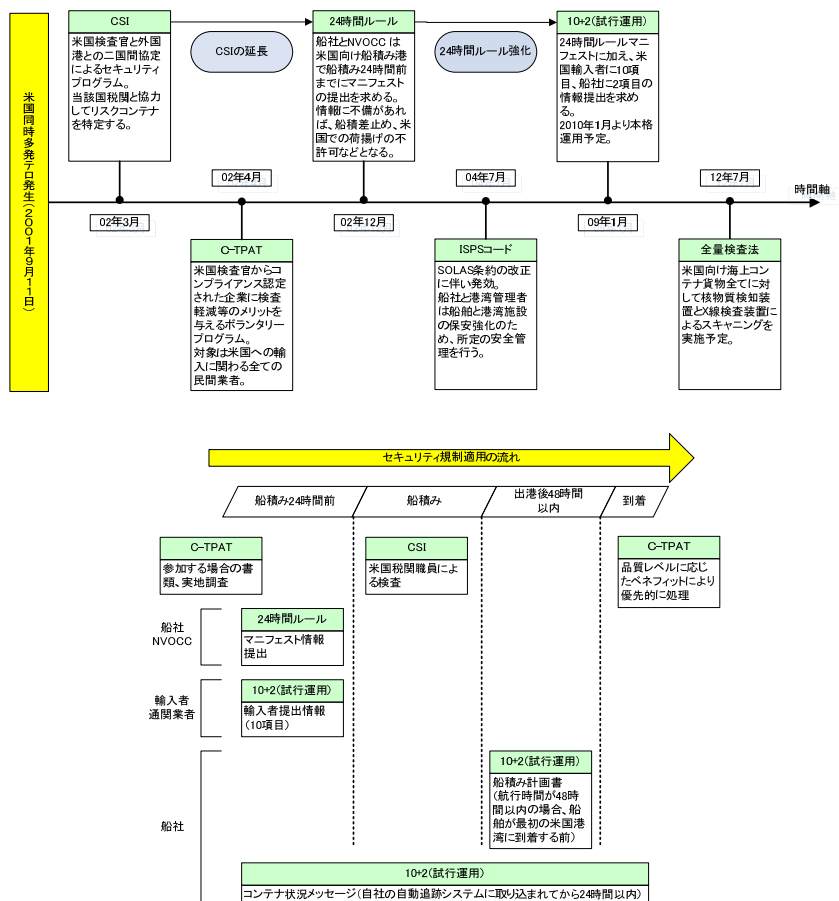
(1) 米国輸送保安対策概要

同時多発テロ事件後、米国は、サプライチェーン全体でセキュリティを確保する輸送保安対策の実施を行っている。(図-1)

米国では、自国に貨物が入る前に 24 時間ルールによって船積み 24 時間前に貨物の概要を明らかにさせ、かつ CSI (Container Security Initiative) により船積港でリスク貨物と判別されるものについては検査を実施する。そして米国へ入国後は、C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) により輸入者や船社、フォワーダーにセキュリティ面のコンプライアンスを徹底させることで、サプライチェーン全体をカバーするような保安体制を構築している。また 2009 年 1 月には、顧客情報や混載貨物のバンニング場所の情報など、これまでにない情報の提出を求める 10+2 (10 plus 2) が試行運用されている。2012 年 7 月には全量検査法も導入予定であり、さらなるセキュリティ強化を目指している。

(2) 物流への影響

表-1 に示すように、24 時間ルール導入によるリードタイム、輸送コストへの影響は大きい。これは船社が輸出通関申告漏れを懸念し、コンテナ搬入の締切りを本船入港の 1 日前から 3 日前としたことが要因である。リードタイムの延長は、生産調達計画見直しへの準備・



米国物流セキュリティ規制に関する調査報告書より作成

図-1 米国輸送保安対策と規制適用の流れ

キーワード 輸送保安対策、サプライチェーンセキュリティ、物流効率化、AEO 制度

連絡先 〒206-8550 東京都多摩市関戸 1-7-5 パシフィックコンサルタンツ株式会社

Tel. 042-372-6177、E-mail : daishi.araki@ss.pacific.co.jp

対応を余儀なくし、新たなコスト増を招いている。

船社は規則を順守するために、必要な情報処理、システム開発によるコストを一部荷主へ転嫁している。加えて荷主はコンテナ搬入前倒しによる在庫金利の増加等の影響を受けている。また香港やシンガポールなど大部分のアジア港湾では、出港後の事後申告が可能であり、コンテナ搬入の前倒しは発生しないことから、日本の国際競争力低下が懸念される。

一方で、保安対策によるメリットも確認できる。C-TPAT への参加者は検査率の低下・検査時間の短縮・有事の際の貨物搬出の優遇措置が与えられる。その効果を実感できている参加企業は少ないが、サプライチェーンセキュリティの重要性が高まる昨今においては、取引先との信頼関係の強化、他社との差別化など新たなビジネス機会の創出につながると考える企業も実在する。

3. セキュリティ強化と物流効率化の課題

現在輸送保安対策は、大きな問題なく運用されている。欧米では、自国防衛のために官民協力して推進しなければならないというコンセンサスが確立しており、日本でも危機管理上、輸送保安対策の導入を容認できるとする企業が多いためであろう。しかし、今後はさらに各国で輸送保安対策が導入され、その内容もより多様化すると考えられる。カナダで運用されている 24 時間ルールは、米国の同ルールと提出すべきマニフェストの記載内容が異なる。カナダ向け貨物の多くは米国経由となっており、それぞれの国に対応したマニフェストの提出が求められる。24 時間ルールは中国、EU でも導入予定であり、米国と同様な物流への影響が懸念される。港湾での影響を考えると、米国 24 時間ルールの事例から、コンテナ搬入の前倒しによる、コンテナヤードの混雑が予想される。対応策として、コンテナヤード拡張などのハード対策、保安対策の規制緩和などのソフト対策など挙げられるが、背後地に余裕のない日本港湾においては、ソフト面の対策がより有効であろう。

例えば、日本の AEO 制度では、税関から認定を受けた事業者に対して、検査率の軽減と通関手続きの簡素化といった優遇措置を与えている。図-2 に示すように、日本の通関法では輸出入申告を行う際、貨物を保税地域に搬入する必要があるが、認定事業者はこれから除外される（特定輸出申告制度）。輸出者は自社施設や輸送途上、輸入者は貨物到着前の申告が可能となる。そのため、船積みまでの予見性が高まり、在庫貨物の圧縮を図ることが可能となる。AEO 制度は世界的に導入が行われており、現在各国間で相互認証が進んでいる。既に米国と EU は C-TPAT と AEO の相互認証に向けた取り組みを開始しており、重複した認定作業で発生するコストの削減も可能になると考えられる。このように通関手続きの簡素化は、セキュリティ強化と物流効率化の両立において検討・実施すべき項目である。

4. おわりに

輸送保安対策が我が国物流関係者に及ぼした影響について整理し、セキュリティ強化と物流効率化の両立における課題について考察を行った。AEO 制度による通関手続きの簡素化・相互認証はリードタイム、輸送コスト面で非常に有効な手段であり、今後も通関手続きの簡素化を進展させるべきである。リードタイムの延長は近距離航路ほど影響が大きく、我が国にとって中国の 24 時間ルールの導入は輸送モードを変化（国際フェリー・国際 RORO 船の利用増加等）させるかもしれない。輸送保安対策の進展に対応するためにも、物流関係者は重複して申請するデータを効率的に利用するなどのシステム構築を行う必要がある。

表-1 米国輸送保安対策に伴う物流への主な影響

影響	保安対策	24時間ルール	C-TPAT
リードタイム		・リードタイム2日延長(荷主) ・生産調達計画の見直し(荷主) ・SCを構成する企業間での納期厳守の相互責任の再認識	・検査率低下 ・検査時間短縮 ・有事の際のファストレーンの使用 ・検査必要時の優先的実施
輸送コスト		・在庫金利負担増大(荷主) ・ルール対応のための準備(システム開発等)に関するコスト大	・C-TPAT取得のための費用、及び継続するためのメンテナンス料が発生 (日本の企業は比較的条件を満足しており、あまり投資は必要ない)

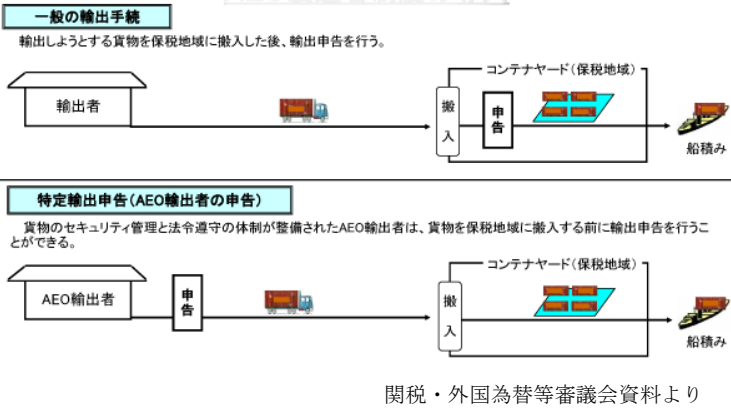


図-2 特定輸出申告制度概要