

47—R005

総合貿易情報システム調査報告書

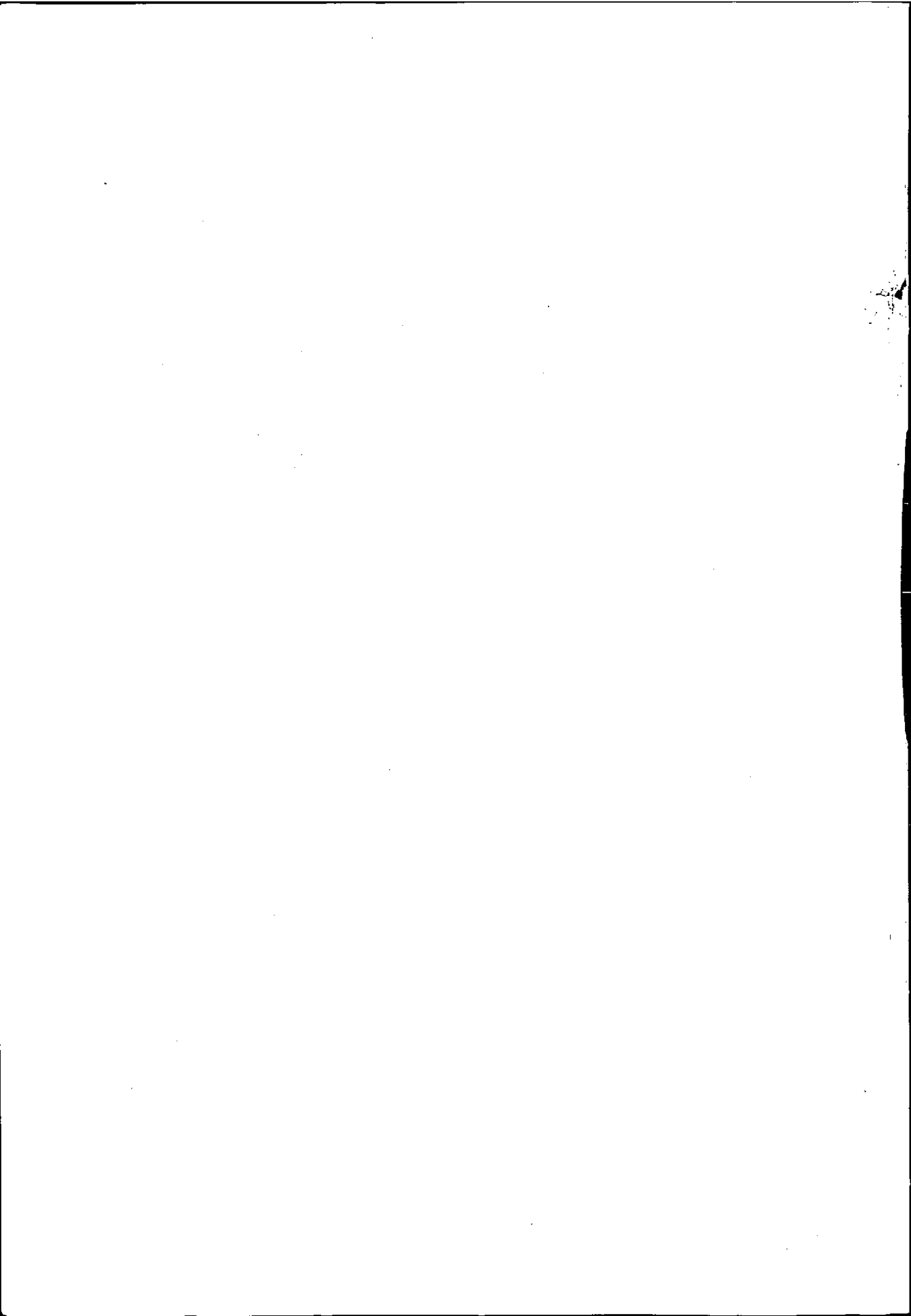
—システム化の方向とその課題—

昭和48年3月



財団法人 日本情報処理開発センター

この報告書は、日本自転車振興会から競輪収益の一部である機械工業振興資金の補助を受けて昭和47年度に実施した「総合貿易情報システムに関する調査研究」の成果を、とりまとめたものであります。



序

近年、国際貿易は拡大の一途をたどっており、それにとりなり業務処理も著しく繁雑化してきております。そのため貿易業務の円滑化、効率化が世界各国で熱心に検討されており、国連欧州経済委員会（E C E）等の国際機関に専門家会議が設けられ貿易文書の簡素化、標準化活動が続けられてきております。最近、このような貿易文書の書式の統一化から記載データおよびコードの標準化、統一化、貿易業務のシステム化、コンピュータ化への進展を図っており、欧米先進国においてはすでにそのための研究に着手しております。

このような状況にかんがみわが国において国際貿易業務の円滑化、効率化を総合的、効果的に推進するためには、個々の業界（商社、船社、保険、銀行など）の個別的なシステムでは部分最適化にとどまる恐れがあり、総合的なシステムの形式を図らなければなりません。

当財団ではこのような見地から官民一体となった「総合貿易情報システム調査委員会」を設け、欧米諸国に調査団を派遣するとともに国内の動向についても調査分析を進める等、総合貿易情報システムの形成のために調査研究を行ないました。

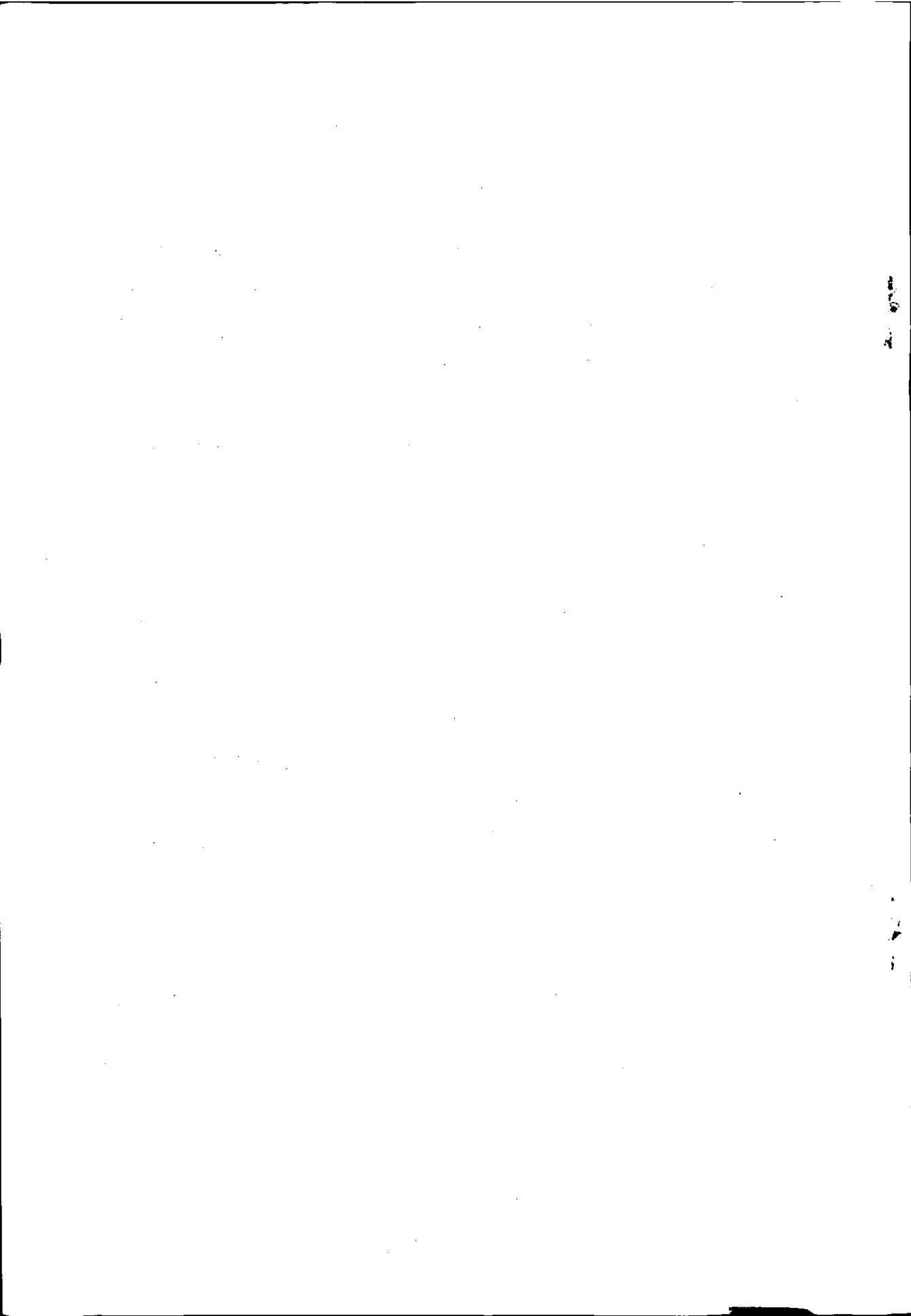
本報告書はこれらの研究成果に基づいて今後わが国の貿易情報システム化のための体制整備とシステム開発について解決すべき諸問題を取りまとめたものです。

ここに本報告書のとりまとめにご尽力下さった委員各位に心より感謝の意を表しますとともに本報告が広く各方面に利用され、わが国の情報処理の発展に資することを念願するしだいです。

昭和48年3月

財団法人 日本情報処理開発センター

会長 難波捷吾



総合貿易情報システム調査委員会構成

(敬称略・五十音順)

	所 属
委員長 鈴木 正 美	日本商工会議所 常務理事
委員	
石 原 尚 久	日本貿易振興会 企画部長
伊 藤 栄 一	情報処理振興事業協会 常務理事
内 田 豊	東京海上火災保険㈱ 貨物業務部次長
片 山 俊 武	外務省経済局 国際貿易課長
功 力 喜 久 男	日本貿易会 企画調査部長
古 賀 憲 介	新日本製鉄(株) 情報システム部長
小 林 永 門	松下電器産業(株) 東京支社次長
小 横 俊 一	三井物産(株) 業務部次長
小 松 彝 三	国際電信電話(株) 国際データ通信開発室長
近 藤 時 彦	日本国際航空貨物輸送業者協会 事務局次長
向 阪 浩	通商産業省重工業局 情報処理振興課長
桜 井 達 郎	三菱商事(株) 情報開発室長
柴 田 益 男	通商産業省貿易振興局 輸出業務課長
白 崎 岩 雄	大蔵省関税局 参事官
高 田 良 一	東京銀行 事務管理部次長
高 橋 澄 夫	日本電信電話公社データ通信本部普及開発部長
高 見 玄 一 郎	港湾経済研究所 所長
中 原 啓 一	富士通(株) 情報処理システム部長
成 田 英 世	日本航空(株) 貨物事業部長付調査役
橋 本 益 太 郎	日本船主協会 常務理事
三 浦 武 雄	(株)日立製作所 システム技術本部コーディネーター
水 野 幸 男	日本電気(株) 情報処理営業管理本部 第1製品部長
村 瀬 晴 男	(株)三菱銀行 外国業務部副部長
若 杉 和 夫	通商産業省通商局 輸入企画課長
吉 田 剛	(財)日本情報処理開発センター 専務理事
事務局	(財)日本情報処理開発センター 総務部調査課

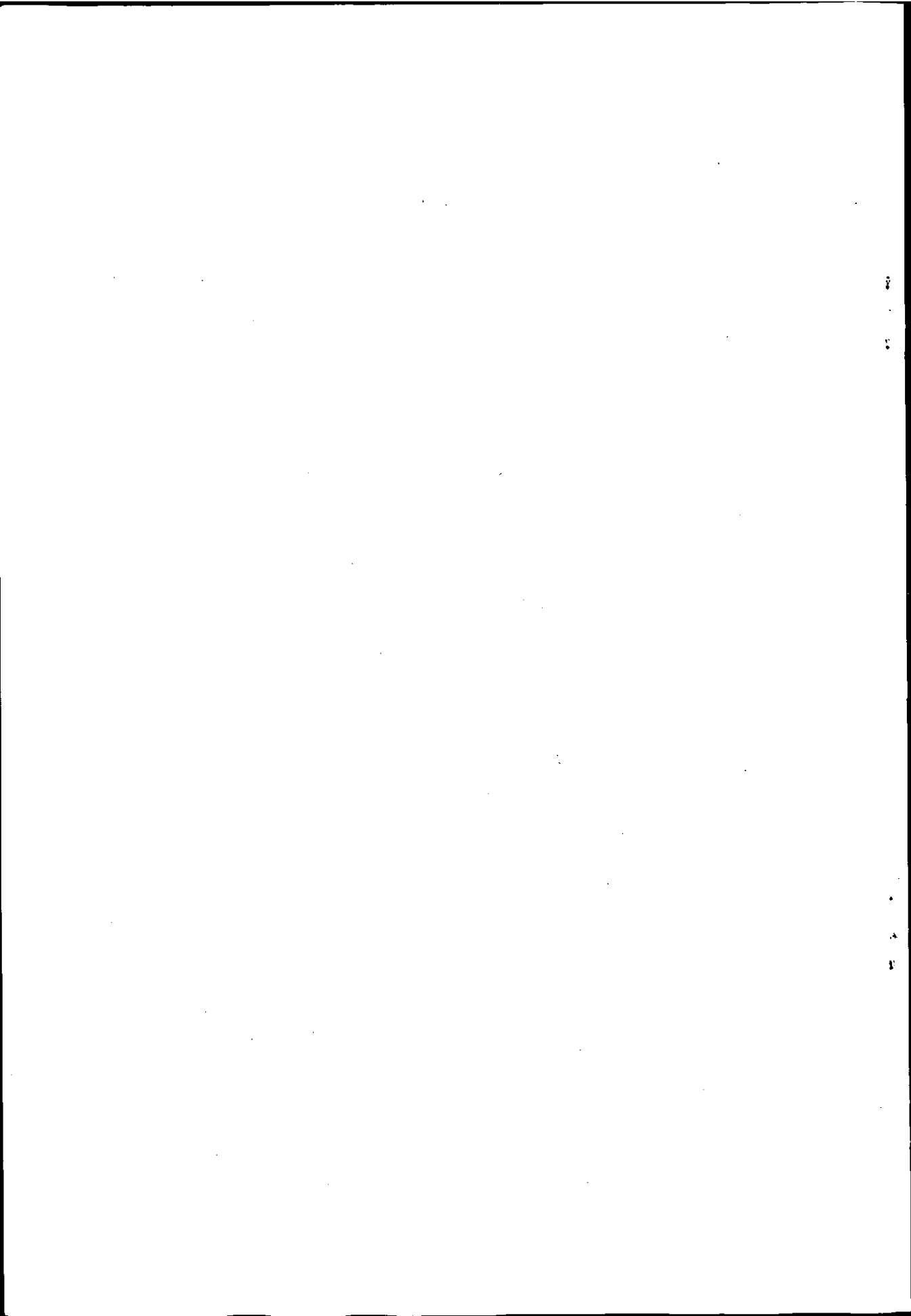
総合貿易情報システム調査専門委員会構成

(敬称略・五十音順)

				所 属
委員長	水野幸男			日本電気(株) 情報処理営業管理本部 第1製品部長
委員	五十嵐明雄			通商産業省通商局 輸入課
	亀井慶紀			三井情報開発(株) 情報技術部プログラム課長
	倉本隆夫			貿易関係書式委員会 事務局次長
	小石雄三			日本航空(株) 貨物事業部長付主任
	斎藤彰夫			東京芝浦電気(株) システムセンター担当課長
	酒井一郎			日本電気(株) 情報処理営業第2本部 産業システム技術部システム課長
	進藤一男			通商産業省貿易振興局 輸出保険課
	鈴木一男			大蔵省関税局 統括調査官
	鈴木秀郎			日本郵船(株) 情報システム室次長
	竹内清一			情報処理振興事業協会 開発振興部企画課長
	塚本昭			国際電信電話(株) データ通信開発室課長補佐
	戸村和民			(株)東京銀行 事務管理部部長代理
	長尾正和			東京海上火災保険(株) システム部業務第1課
	猫本春雄			(株)三菱銀行 外国業務部外国為替 事務合理化グループ調査役
	藤本謹也			(株)日立製作所 コンピュータ第1事業部 官公システム部長代理
	儘田清			通商産業省貿易振興局 輸出業務課
	安井達也			大阪商船三井船舶(株) システム部副部長
	矢吹和夫			富士通(株) 情報システム・ラボラトリ 第1システム部第4システム課長代理
	広瀬勝貞			通商産業省重工業局 情報処理振興課
	足立国功			通商産業省重工業局 情報処理振興課
	市川隆			(財)日本情報処理開発センター 調査課長
	事務局			(財)日本情報処理開発センター 総務部調査課

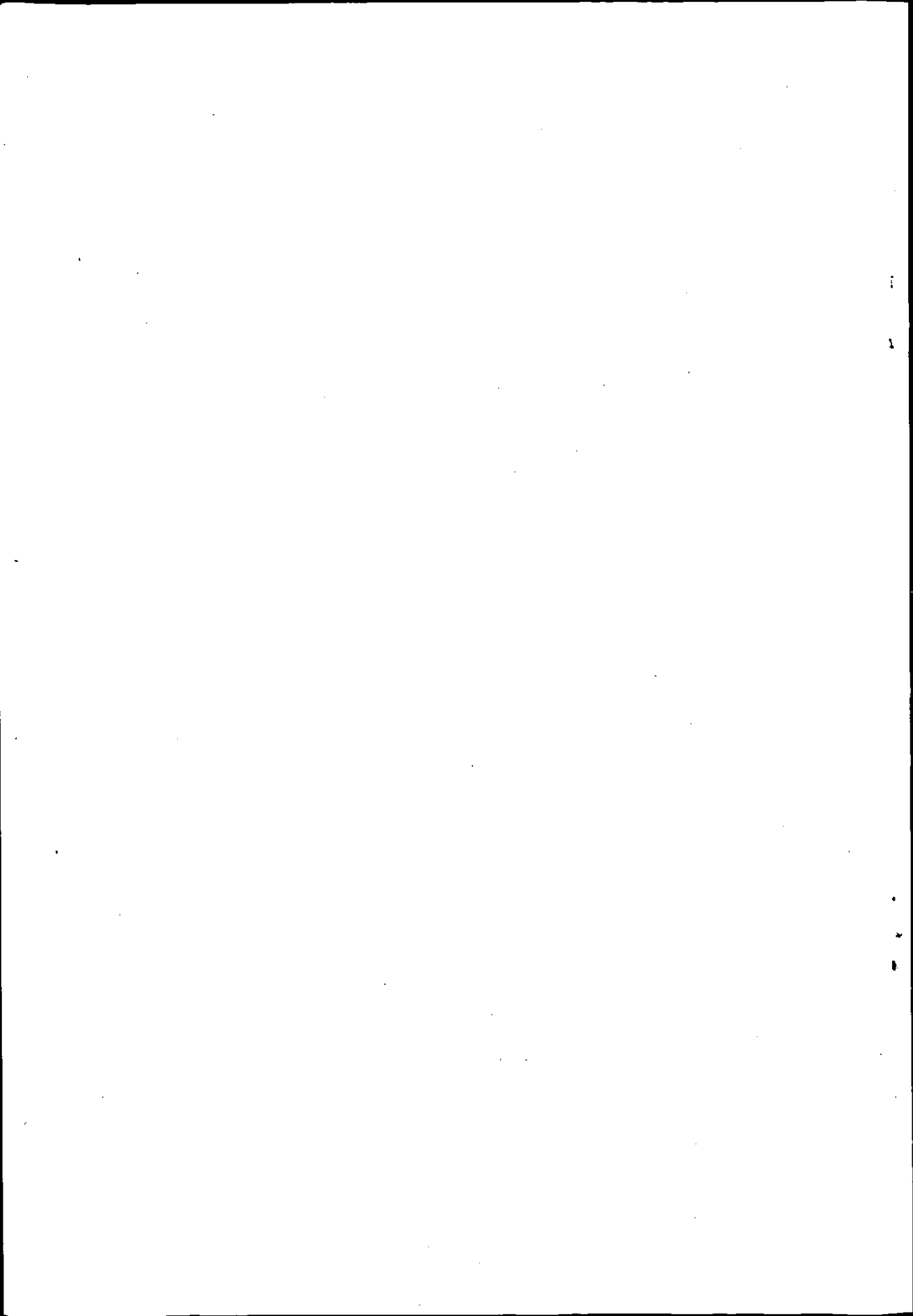
総 目 次

1. 総 論	1
1.1 貿易の概況	1
1.2 貿易流通における円滑化効率化への要請	2
1.3 貿易情報の有効活用	3
1.4 国際機関における貿易情報システム化活動	5
1.5 世界各国の専門機関における活動	8
1.6 世界各国の貿易情報システム開発の動向	13
1.7 貿易情報システム化の方向	14
1.8 日本における貿易情報システム化の課題と対応策	16
2. 総合貿易情報システム化構想	18
2.1 システム化の概要	18
2.2 システム化の効果	19
2.3 総合貿易情報システム開発のアプローチ	21
2.4 総合貿易情報システム開発の手順	26
2.5 第2 貿易情報システム開発	28
資料編	39
1. 国内における貿易情報システム化の動向	39
2. 海外における貿易情報システム化の動向	141
3. 国内の貿易情報フロー及びデータエレメント分析表	283



總

論



1. 総 論

1.1 貿易の概況

国際貿易の進展にともない、貿易量は年々拡大し、過去10年間に3倍以上の伸びを示している。1972年のわが国の貿易は通関ベースでみると、輸出29539百万ドル（一部推定）、輸入24586百万ドル（一部推定）と前年に比し、それぞれ17%、21%の増加をしめし500億ドルの貿易規模を突破し今後もこの傾向の続くことが予想され、貿易にたずさわる関係官庁、企業等の貿易事務処理量も必然的に増大の傾向をたどり、ひいては事務の停滞、経費の増加をまねくこととなろう。

ここに新しい貿易手続、新しい事務の合理化が強く望まれる。

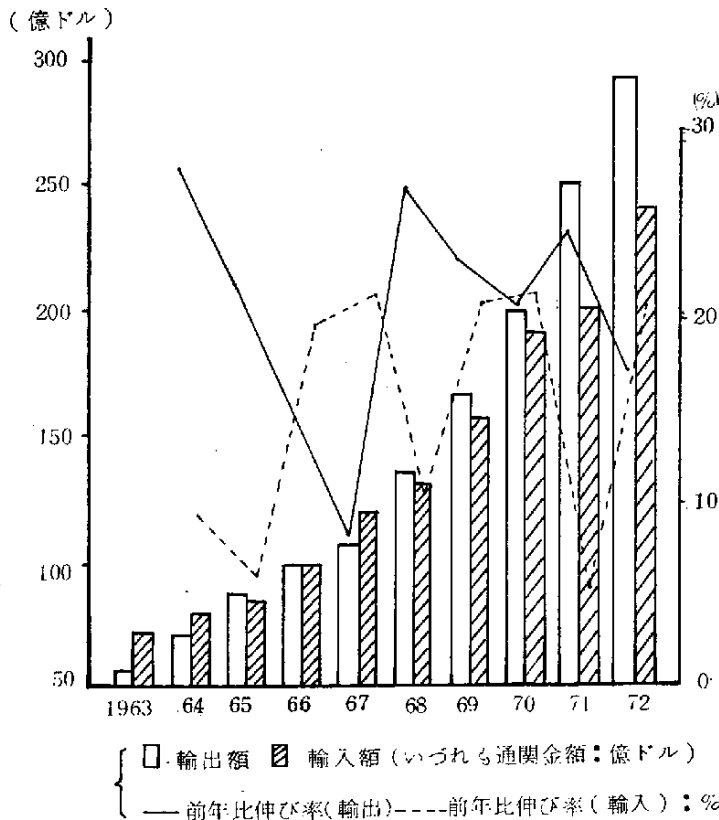


図1-1 日本の貿易量

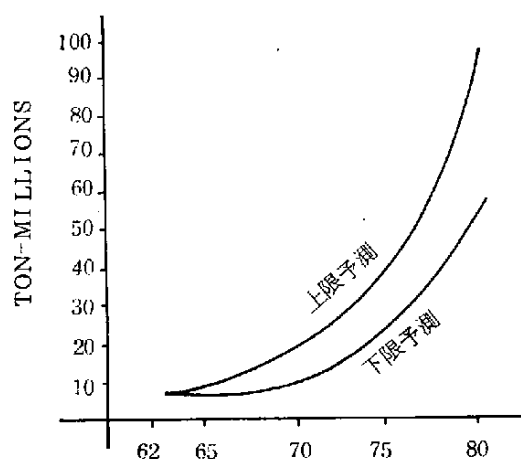
1.2 貿易流通における円滑化効率化への要請

貿易活動を物流面からみると輸送の大型化、高速化等がみられ、物流の時間、距離の短縮は今後一段と進むと考えられる。このこととあいまって貿易情報のシステム化、ADP化への要請はさらに加速されることとなってくる。

また貿易の拡大にともない貿易関連諸施設（人的、物的の両面）の処理能力は限界に達するものと懸念されている。

しかし、わが国の現状からすれば、これらの諸施設を早急に新設、拡張することは困難なことを考えられる。そのため、これらの諸施設の効率的活用を図らなければならない。このことから貿易情報のシステム化・ADP化への要請は緊要なこととなっている。

世界の航空貨物の伸び



世界の航空旅客、貨物収入の伸び

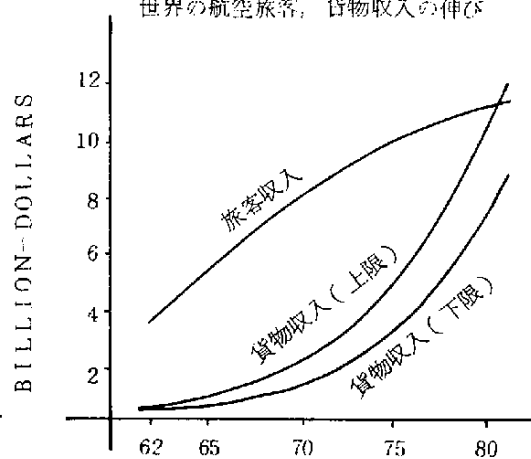


図1-2 世界の航空貨物の伸び

(ICAO資料)

1.3 貿易情報の有効活用

このように貿易量の急増、流通面でのスピード化の波により、貿易関係企業、官庁では事務処理が大きな負担になってきており、貿易貨物の取扱に遅滞を生じさせ、貿易情報処理面での一層の合理化、スピード化が期待される。しかし現在の輸出入面における情報処理面の概要は、図1-3の通りであるが、

- ① 書類が数十種類にのぼり
- ② 同一情報項目を何回も転写する。
- ③ 同一帳票もコピー枚数が多い。
- ④ 帳票のつき合わせチェックに厳重な正確度を要求されるものがある。
- ⑤ 関係諸手続きが非常に複雑である。

など諸経費、時間的浪費が目立ち貿易情報のシステム化、合理化が望まれるわけである。

しかし従来貿易情報のシステム化ADP化は個々の企業や産業界で個別に進められてきたのでは貿易情報の総合的な効率化は求められない。貿易情報システムの最適システム化を図るには各関連業界、官庁が協同してシステム化ADP化を進めることが必要不可欠となる。

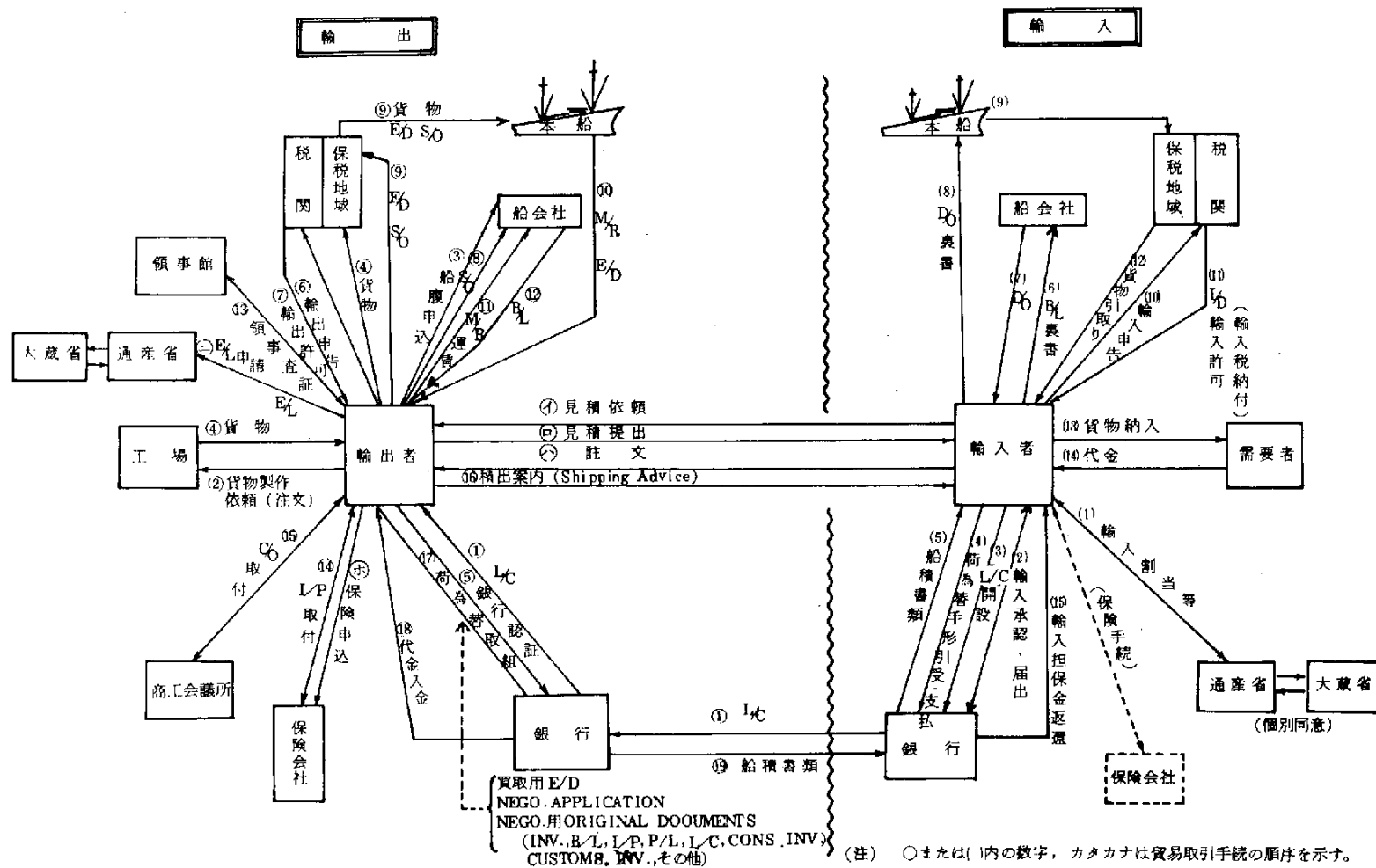


図 1 - 3 輸出輸入関連図

(注：○または□内の数字は貿易取引の手続順序を示す。)

1.4 国際機関における貿易情報システム化活動

貿易手続の簡素化についてはスウェーデンが世界に先駆けて検討をはじめていたが、これが国際的な動きに発展したのは、1961年、国連欧州経済委員会の拡大貿易委員会、専門家グループを設置したことにはじまる。

この専門家グループは2年後には、E C Eレイアウトキー（記載項目配列のひな型）を開発し、その普及活動を続けていたが1970年代になって世界各国に大きな転換期を迎えた。

このような貿易文書の様式の統一は、必然的に記載データの統一を意味し、コンピュータ・テクノロジーの発展もあいまって、貿易業務のシステム化、A D P化段階に進展してくる。貿易拡大委員会では、いち早くこの点に着目し、従来の体制を改組し、A D Pとコーディングのための専門家会議および記載データとドキュメンテーションのための専門家会議を1972年初めに設置した。

A D Pとコーディングのための専門家会議では、主に次の点が検討された。

- 1) 商品記載に関するハーモナイズコードの開発
- 2) 国名コードの開発
- 3) 国際貿易書類へのデータ記入欄
- 4) 国際貿易に使用されるA D Pシステムの標準化

商品ハーモナイズコードの開発には、関税協力理事会（C C C）と協力して問題解決にあたれば、5年以内にシステム開発が可能である、としている。

この他、国名コードは、国際標準化機構（I S O）と連携して進められることとなっているほか、各国の協力を得てA D Pシステムの国際間インターフェイスを進めたいとしている。

また、記載データとドキュメンテーションのための専門家会議では、

- 1) A i r W a y B i l lのE C Eレイアウトキーへの統合
- 2) 国際貿易書類の標準化及び標題の定義
- 3) 国際貿易書類の合理化

4) ユニーク・リファレンス・ナンバーの開発

が検討された。この2つの専門家会議はお互いに連絡をとりつつ、国際貿易情報処理についての標準ADPシステムを開発することとなっている。

このECEの専門家会議の参加国はヨーロッパ諸国だけにとどまらず、米国やソ連、ポーランドなどの共産圏諸国からの参加もあり、域外諸国からの参加をみとめている。

カナダや日本も委員会規約にもとづき検討に参加した。

また国際的機関、関税協力委員会(CCC)、国際航空輸送協会(IATA)、国際標準化機構(ISO)、国際海運会議所(ICS)、国際商工会議所(ICC)等も討議に参加した。

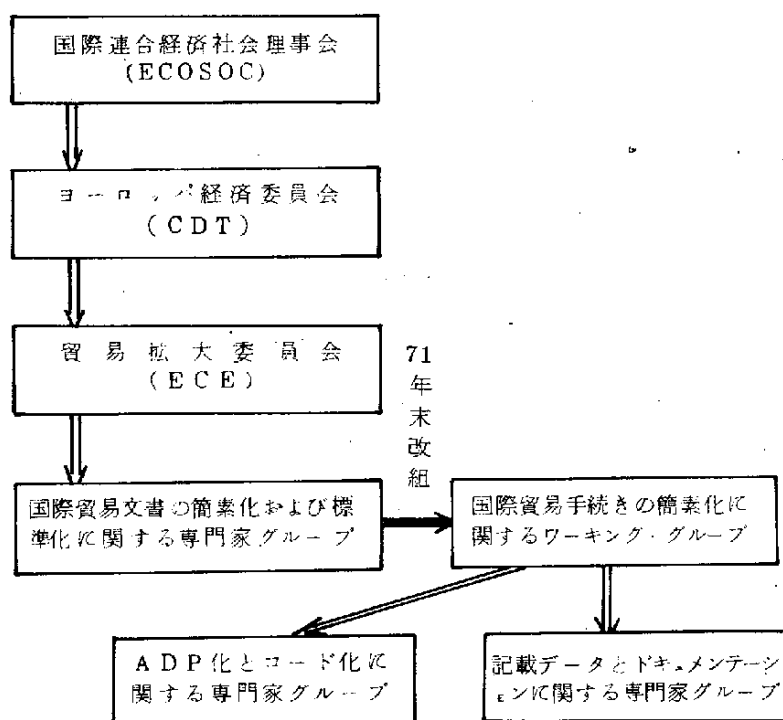


図1-4 ECEにおける国際貿易手続き簡素化活動組織図

貿易情報システム化活動が続けている主な国際機関の活動は次のとおりである。

① U N C T A D (United Nations Conference on Trade and Development)

国際レベルおよび各地域レベルでの意志疎通を密にするためU N C T A Dの
Trade and Development Board のもとに Advisory Services on
Trade Documentation が設けられE C Eと協調体制をとっている。

② E C A F E (Economic Commission for Asia and the Far East)

Transport and Communications Division を設けてE C Eとの協調体制を
とってきたが、1972年1月 Tourism and Facilitation of International
Traffic という分科会を設けてE C Eの活動との関係を強化することとした。

③ C C C (Customs Co-operation Council)

Commodity Code Technical Team を編成して、E D P化を考慮に入れた
国際貿易のための商品コードの体系化を推進している。

④ I C C (International Chamber of Commerce)

1969年1月に Joint Committee on the Simplification and
Standardization of Trade Documents が設置され貿易文書の標準化と簡素
を推進している。

⑤ I A T A (International Air Transport Association)

すでに国際標準のA i r W a y B i l lを完成しており文書、手続の統
一化がなされているが、E C E L a y o u t K e yと調整するためE C E
と協議中である。

⑥ G A T T (General Agreement on Tariffs and Trade)

G A T T 内の工業品貿易委員会における W G II (関税評価等の関税手続に関する第 2 作業グループ) において国際貿易における輸入手続きの合理化をはかべく輸入ドキュメントについて 1972 年 3 月から検討を開始した。

また、この問題は E C E (ヨーロッパ経済委員会)、C C C (関税協力委員会) で早くから検討しているので、今後技術的な問題については E C E、C C C の進捗状況の結果をまつこととしている。

⑦ I S O (International Organization for Standardization)

I S O の銀行手続き技術委員会によって国際的な銀行手続きの簡素化のための標準化について検討しており、この問題は国際貿易の手続の簡素化におおいに関連するため E C E の専門家グループと協力体制をもつこととなった。

また、国際貿易書類におけるデータのコード化に関して E C E の専門家グループと協力体制をもつこととなった。

1.5 世界各国の専門機関における活動

貿易手続の簡素化 (システム化、A D P 化) については E C E の専門家会議やその他国際機関で積極的に検討されていることは前述のとおりであるが、欧米主要国では国内に専門機関をもうけ積極的に検討をはじめている。

イギリス

最も早くから活動が続けている国としてはイギリスがあり、E C E (ヨーロッパ経済委員会) の国際貿易書式標準化・統一化運動に協調し、1962 年英国商務省の指導のもとに J L C D (Joint Liaison Committee on Documents) が発足し、貿易、通関、保険、金融、運輸などの各業種において用いられる書類の書式の標準化・統一化、さらに書類作成の省力化を目的として研究活動を行ない 1965 年、B / L (船荷証券) を中心とした 8 種の貿易文書の書式を標準化し、各書類における必要記載項目を整理統合した 1 枚のマスタードキュメ

ントによって1回の複写(コピー)で8種の書類が作成できる方法-One-Run-Methodを開発した。

- (1) 船荷証券 (Bill of Lading)
- (2) 税関申告書 (Customs Entry Form)
- (3) 為替管理報告書 (Exchange Control Form)
- (4) ロンドン港施設使用計算書
- (5) ロンドン港貨物搬入届
- (6) 埠頭荷役料計算書
- (7) 原産地証明書 (Certificate of Origin)
- (8) 保険承認状 (Certificate of Insurance)

このワンラン・メソッドは、E C Eレイアウト・キーとともに国際貿易書式標準化の基本的パターンとなっている。

1965年秋、英国政府は「輸出貿易書式簡素化法」を制定し、E C Eレイアウト・キーとワンラン・メソッドの普及促進を図った。そして、1968年8月には、貿易手続きの簡素化を推進するため官民合同の機関であるN E D (National Economic Development) に国際貿易手続き簡素化委員会 (S I T P R O - Simplification of International Trade Procedures) という専門機関が設立された。

S I T P R Oでは、国際貿易書式とそれに関する商取引および政府関係の手続きを電子計算機などの利用によって貿易業務の簡素化、省力化を促進させるための研究活動を行ない1970年3月にその成果を「S I T P R O R E P O R T」として公表した。この報告書の刊行を契機として各国の専門機関があいついで設立され、また、活動が活発化してきたのである。

現在、S I T P R Oは、年間予算約6400万円(全額政府予算)で活動しており、活動の中心は、これまでの貿易文書の書式標準化・統一化からA D P化、コード化のための研究活動へと移っており、アメリカと並んで国際的に貿易手続きの簡素化運動のリーダーシップをとっている。

アメリカ

アメリカにおいては、1964年A M M I (America Merchant Marine Institute) が開発したB/L (船荷証券) を中止とした5種類の貿易文書のワンタイプ・システムによって貿易書式の標準化・統一化が展開されてきた。

そして、1967年6月、サンフランシスコ海運取引所の提唱のもとに、全米貿易関連業界の有力者で構成されたN C I T D (National Committee on International Trade Documentation) が設立された。

N C I T Dは、当初、E C Eレイアウト・キーと異なった独自の統一書式を開発し、米国内の標準書式とすべく努力していたが、E C Eとの協調関係をもつべく、1970年6月、E C EとN C I T Dとの間にレイアウト・キーの相互調整を行ない、米国における貿易文書の標準書式は、E C Eレイアウト・キーに準拠することとなった。

このようにN C I T Dが、米国の貿易書式の標準化を推進しているが、他方では、荷主、輸送業者、銀行などにおける共通となるデータ項目のコード化や様式の標準化・統一化を図っている専門機関にT D C C (Transportation Data Coordinating Committee) がある。

T D C Cにおいては、内陸輸送から港湾、船舶輸送に至るまでの間で、各業界、各企業が独自のドキュメントを作成するため、それらの書類の作成による貿易貨物の滞留による損失を防止すべく研究活動しており、コードおよび様式の標準化からさらに進んで電子計算機の利用による情報システム化へと進んでいる。

また、米国運輸省(D O T) が現在進めている「貨物データ・トランスミッション・テスト」(英国のロンドン空港における電子計算機と米国のニューヨーク空港における電子計算機とを通信回線で結び貿易貨物データの作成など具

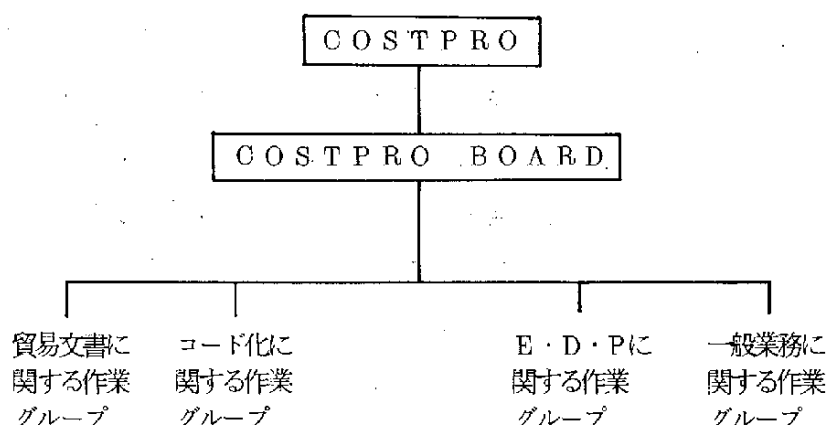
体的な問題について検討している。

カナダ

次に、わが国と同様に、E C E の正式メンバーではないが、貿易手続き簡素化運動が比較的最近推進されてきた国にカナダがある。

1972年2月カナダ政府（商務省、運輸省、税関、調達庁、統計庁）の指導のもとにC O S T P R O (Canadian Organization for the Simplification of Trade P R O cedure)という専門機関が設立された。

カナダC O S T P R O の組織



主要国における専門機関

国名	名称	設 時	立 期	組織形態
英 国 仏 米 国	SITPRO	1968年		官民合同
	SIMPRO-FRANCE	1972年		"
	NCITD	1967年		民間非営利

カナダ	COSTPRO	1972年	官民合同
オランダ	SITPRONETH	1972年	"
スウェーデン	Swedish Committee on Trade Documents	1956年	"
香港	Hongkong Simpler Trade Documents Working Party	1967年	"
ベルギー	SIPROCOM		"

COSTPROにおいては、1972年9月に第1回の会合を開き活動の狙いを貿易書式の簡素化と国際的な調和や最新技術（電子計算機による情報処理技術など）を活用して貿易情報のシステム化を行なうことによって貿易の拡大を図ることとした。

そして、各種の国際会議には積極的に参加し、パンターバー港を中心としたSISPAC（貿易データ・センター構想）の計画・開発、またモントリオール港における通関情報処理システム開発に対して積極的にサポートしている。このように国内外にわたって積極的に活動している。また、カナダがわが国と事情が似ているところから相互に活動状況の報告、情報交換を行なうことは、わが国の貿易情報システム化の推進には、おおいにプラスとなるであろう。

その他諸国

このほかには、専門機関としては非常に歴史が古いスウェーデンの Swedish Committee on Trade Documents が1956年に設立されており、その活動はECEレイアウト・キー作成に大きな影響をおよぼした。

また、フランスのSIMPRO-FRANCE、ベルギーのSIPROCOM、オランダのSITPRONETHや香港、オーストラリアなどでも同様な機関を設けて活動している。さらに共産圏諸国においてもポーランドやチェコスロバキアなどでも同じ様な動向である。

以上のように、世界各国で貿易手続きの簡素化について専門機関を設立し官

民合同で国際協調と国内標準化・統一化を推進している。

今後わが国においても国内における貿易手続きの簡素化（システム化，ADP化）の推進活動を行なううえでも，さらに，国際機関との協調関係を保持するうえでも，特に，E C A F E（アジア極東経済委員会）におけるリーダーシップをとるうえでも，諸外国におけるような専門機関の設立などを含めた体制を整えることが緊要なことと考えられる。

1.6 世界各国の貿易情報システム開発の動向

世界の貿易情報システムの流れは，E C Eの専門家会議をはじめとする国際機関や各国の国内機関での検討段階から，具体的なシステム化の道を歩みつゝあるといつてよいだろう。その代表的なものとして，英国のL A C E S（ロンドン空港貨物ADP化計画）がある。

これは，ヒスロー空港における通関業務の例であり，1966年にプロジェクト計画に着手し，部分的ではあるが，輸入貨物の処理については，すでに稼動しており，今後は輸出貨物も含めたシステムに拡大する計画であるという。このシステムは部分的であるとはいえ，航空会社，税関，代理店と，異業種でとりくみ，完成させた例として意義の深いものであろう。その他，フランスではS O F I Aという通関業務のADPシステムを1975年をめどとして開発推進中である。

アメリカでは，主要港をネットワークで結んだ通関システムを1980年をめどとして開発する計画であり，現在シアトル港を実験計画港として進めている。この他，カナダ，ドイツ，オランダ，オーストラリア等の国々でも，1975～1980年頃をめどとして通関の自動化を推進しようとしている。

また，米国政府は貿易情報のスピーディな処理をめざし，国際間のデータ伝送実験を計画しており，すでに英国とは今年1月に第1次実験を終わり，日本をはじめ世界各国に働きかけている。

また，ドイツのハンブルグ港では，フレートフォアワーダーが中心となり，

船会社の参加を得て、1971年にデータバンクを設立した。このシステムはSHIP I P S と呼ばれるシステムでB / L を自動作成する機能がある。現在このシステムは機能を大巾に拡大しオンラインリアルタイム・システムの実現をするため研究が進められており、この完成したシステムはR A P I D と呼ばれる。

1.7 貿易情報システム開発の動向

貿易情報のシステム化の動きは国際的にはE C E（欧州経済委員会）を中心に諸国際機関によって推進されてきているが、その活動は次の二つに大別される。

- ① E C E レイアウト・キーに基づく貿易関係書式の簡素化・標準化・統一化からそのA D P 化への適用における問題点の抽出とその解決。
- ② 貿易手続きのA D P システム化とそのためのコード及びデータエレメントの標準化・体系化。

このような国際的な動向と歩調をとるため、わが国においても専門の調査研究会があいついで発足した。すなわちE C E レイアウト・キーに基づいてわが国の貿易関係書式の標準化・統一化を図っている貿易関係書式標準化委員会(J C S E T D) と、貿易手続き簡素化をさらに推し進めた国際貿易の情報化・システム化を図っている本調査委員会である総合貿易情報システム調査委員会(C O T I S)である。前者の活動は上記①に該当し、後者の活動は②に該当している。

これらの動向から貿易情報のシステム化は図1-5のような進め方が一の方向として考えられる。具体的には、コード及びデータエレメントの標準化・体系化、E D P システムの標準化と同時併行的に国際貿易の情報化・システム化が進展するものと考えられる。しかし現在貿易関係業界間または関係官庁との間のA D P システムはまだインターフェイスがとられておらず、今後はそのネットワーク・システム化の方向に進むものと考えられる。このことは貿易に関する共通情報はお互いが共同に利用しようということであり、事務処理が単純

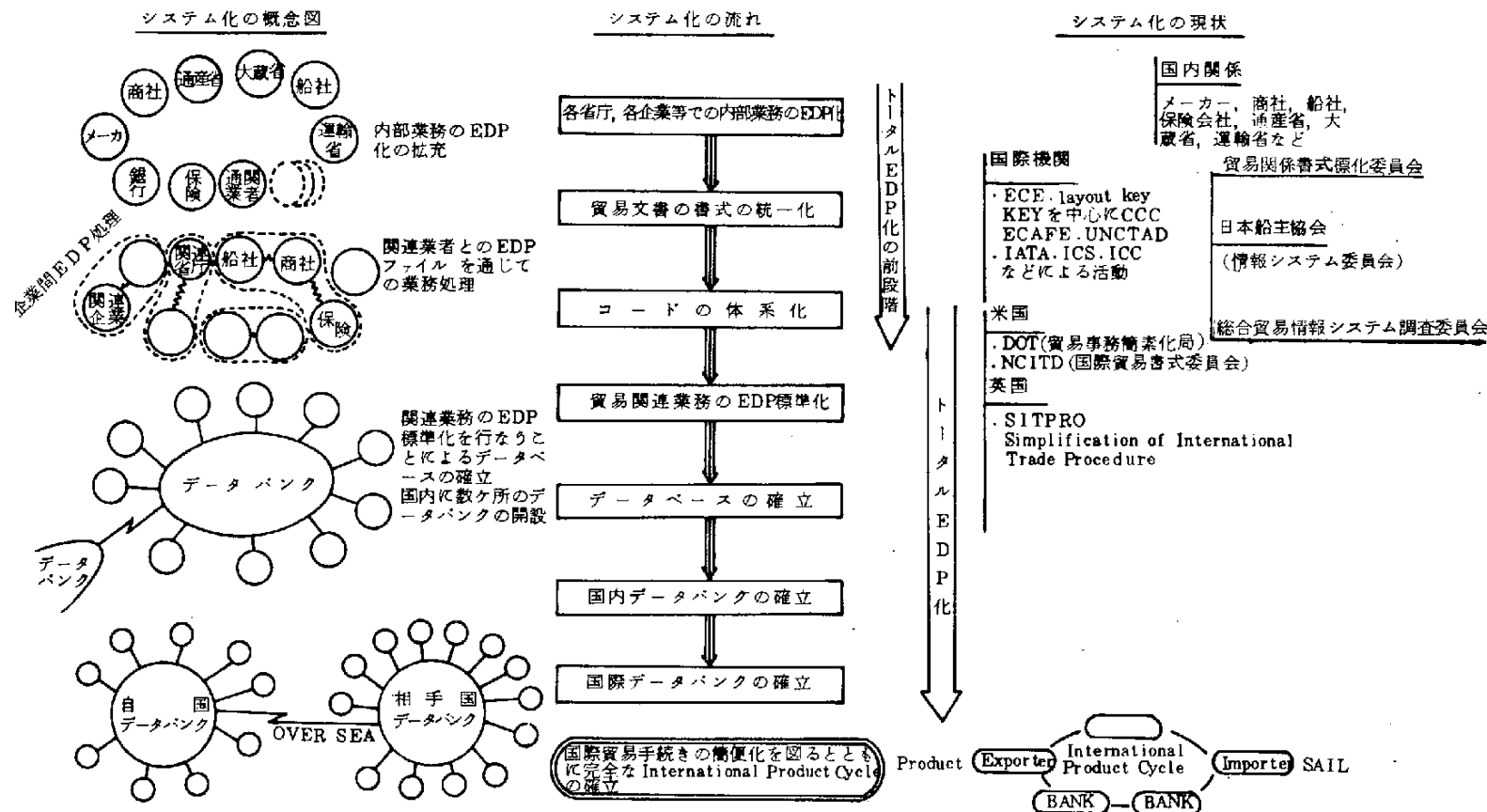


図1-5 総合貿易情報システム化(トータルシステムとしての効率化とその保全)

化し正確性も増すことが考えられる。さらにシステムの共同利用をはかることにより二重投資がさけられ、費用の節減がはかられるわけである。また、処理のスピードアップ化がはかられるなど、そのメリットは非常に大きなものとなる。

このような国内での貿易情報のシステム化は国際的なシステム化の方向へと進むことになる。現在 E C E の専門家会議でもこの間の事情を十分考慮した上で国際的な貿易情報のインターフェイスをとりつゝ協力システムを作りあげべく、積極的な努力を重ねているわけで、わが国としても、このような方向を理解するだけでなく、積極的に取りくむ必要があろう。

1.8 日本における貿易情報システム化の課題と対応策

以上のような内外の貿易情報システム化の流れを考えると、わが国としても、その対応策を講じる必要があるが、次のように2つの面からのアプローチが必要であろう。

まず第1には、貿易情報システム化の基盤の整備を行うことである。日本における貿易情報システム化は前述したように、貿易関係書式の標準化について、日本貿易関係書式標準化委員会 (J C S E T D) が活動をはじめている。さらに、貿易情報システム化については、当委員会 (総合貿易情報システム調査委員会 ; C O T I S) がこれまで基礎的な調査を進めてきており、今後貿易情報のシステム化、A D P 化が進む中では、コード、データ・エレメント、A D P 機器等の標準化が必要であろう。特に国名コードや商品のハーモナイズコードの開発については、E C E の専門家会議や関税協力委員会 (C C C) で積極的に取組まれてきており、また、A D P システムも先進諸国間で整合性のあるシステム開発の研究を進めている。日本としてもこれらの動向に対処できるよう研究を進める必要がある。

また貿易情報のシステム化が進んでくると、従来の手続、慣行についてだけでなく、さらに制度面についても検討が必要となろう。

したがって、諸国際機関と協調をとりつゝ、このような検討を続けるには専門的な能力や事務量も多くなる等物質的にも量的にも充実する必要がある、具体的には専門機関の設置などを含めた体制の整備が必要となろう。

第2には、国際的貿易情報のシステム化の動きをみると、すでに先述したように、LACES、SOFIA等の具体的システムとして、現実に稼動し、または積極的にシステム計画が推進されていることがうかがえる。このようなプロジェクトは、その開発に長期間を要し解決すべき問題も非常に多いといえよう。

日本としても、各事業者ごとに個々に進められているシステム化、ADP化ではその効果が十分に得ることが出来ないのみならず、今後必要とされる相互間インターフェイス（最適システム化）もとりにくくなるのは必至である。このような異業界間を情報化・システム化することは、相互の利害が複雑にからみ、受けるメリットと費用の分担の問題やさらには機密保護の問題等があり、新しい開発体制が必要となる。

日本としても、このような事情を考えるならば、早急にシステム開発を進めなければならない、国際的な動きにおくれをきたしてはならない。

ECBなどにおける国際的な標準ADPシステム開発の検討が進むなかで、商慣習や国情の違いから必ずしもわが国の実情にあったシステム化が進むとは考えられない。具体的なシステム開発において諸先進国は自国の利益となるようにシステム化を推進するのは当然のことで、たとえば自国が有する通信網コンピュータ・ソフトウェアなどフルに活用したシステムの国際的な発展を希求することは十分考えられる。したがって日本としてもこのような国際的な動向を見極めつゝ独自の貿易活動システムに立脚した考え方をとりまとめ、これを国際的な場に提示して広く関係諸国の利益に資する貿易情報システムの実現を図る必要がある。しかしながら、これはわが国における具体的なシステム開発を通じて自国の立場を主張しなければ諸国の受け入れるところとならないからである。

2. 総合貿易情報システム化構想

2.1 システム化の概要

貿易業務は貿易取引契約にはじまり、貿易貨物の輸送そしてそれが換金されるまでと非常に多くの手続を要しその関連する事業体も、貿易商社・銀行・官庁・保険会社船社等多数にわたる。このため貿易情報の流れは複雑で量的にもばう大なものにのぼる。貿易情報のシステム化とは貿易にたずさわる異業種間でA D Pを前提に共通情報を共同で利用しようとする考え方が基本となる。(図2-1) 貿易関連業界において、標準化・コード化が浸透し、なおかつA D P化に適した法的制度が確立した時にはドキュメントレスの貿易情報処理が達成される。

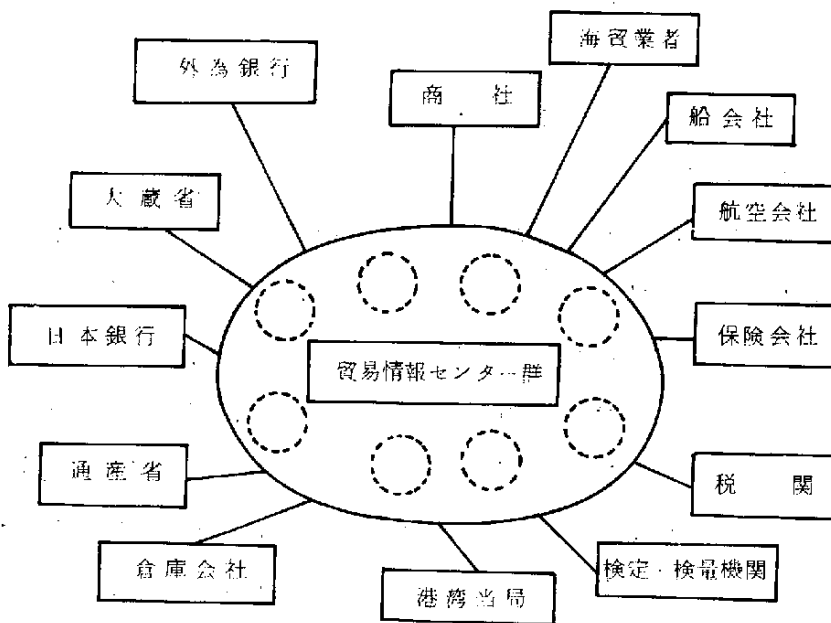


図2-1 貿易情報センター構想図

このシステムに参加する利用者は業務量システム化のレベルにより、

- ① 自社導入のコンピュータと結ぶ。

② 端末機を設置してオンラインで結ぶ。

③ 共同入出力センターを利用する。

の3つの場合が考えられ、貿易情報センターと接続することになる。(図2-2) 貿易業務量、所有コンピュータ能力、貿易情報の利用形態等の違いにより、自社所有コンピュータとセンターコンピュータを直接結ぶ場合、また保有コンピュータとセンターコンピュータを結ぶ一方、出先機関に端末をおいて併行して利用する方法、端末機だけを設置する場合、コンピュータ、端末いずれももたず共同入出力センターを利用する場合が考えられるわけである。

2.2 システム化の効果

貿易情報のシステム化とはこれまで貿易業務において貿易関連企業、企業が相互に書類を通じての情報の処理、交換を行ってきたのに対しADPを前提とした、システムに切換えることによりドキュメンテーションの機械化、インプット作業の一本化をめざすものである。

このADP化の進行状況をドキュメントをベースを主としたシステムから、完全な情報ネットワーク化したシステムへいわゆるドキュメントレスシステムへの移行状況を図示すると図2-3のとおりである。したがってシステム化のメリットとしては、

① 貿易情報の転記が不要となり処理が正確かつ迅速化する。

② 処理能力もあがる。

③ 諸統計の作成が出来、さらにはメッシュの細かくデータも入手出来る。(したがって経済環境の変化にともない対応策をたてるのに必要な資料がすぐ得られる。)

④ 要員の適正活用がはかられ、人件コストの低減につながる。

⑤ システム開発の二重投資がさけられる。

⑥ 情報流通経路が短縮する。

⑦ NIS形成普及の波及効果がある。

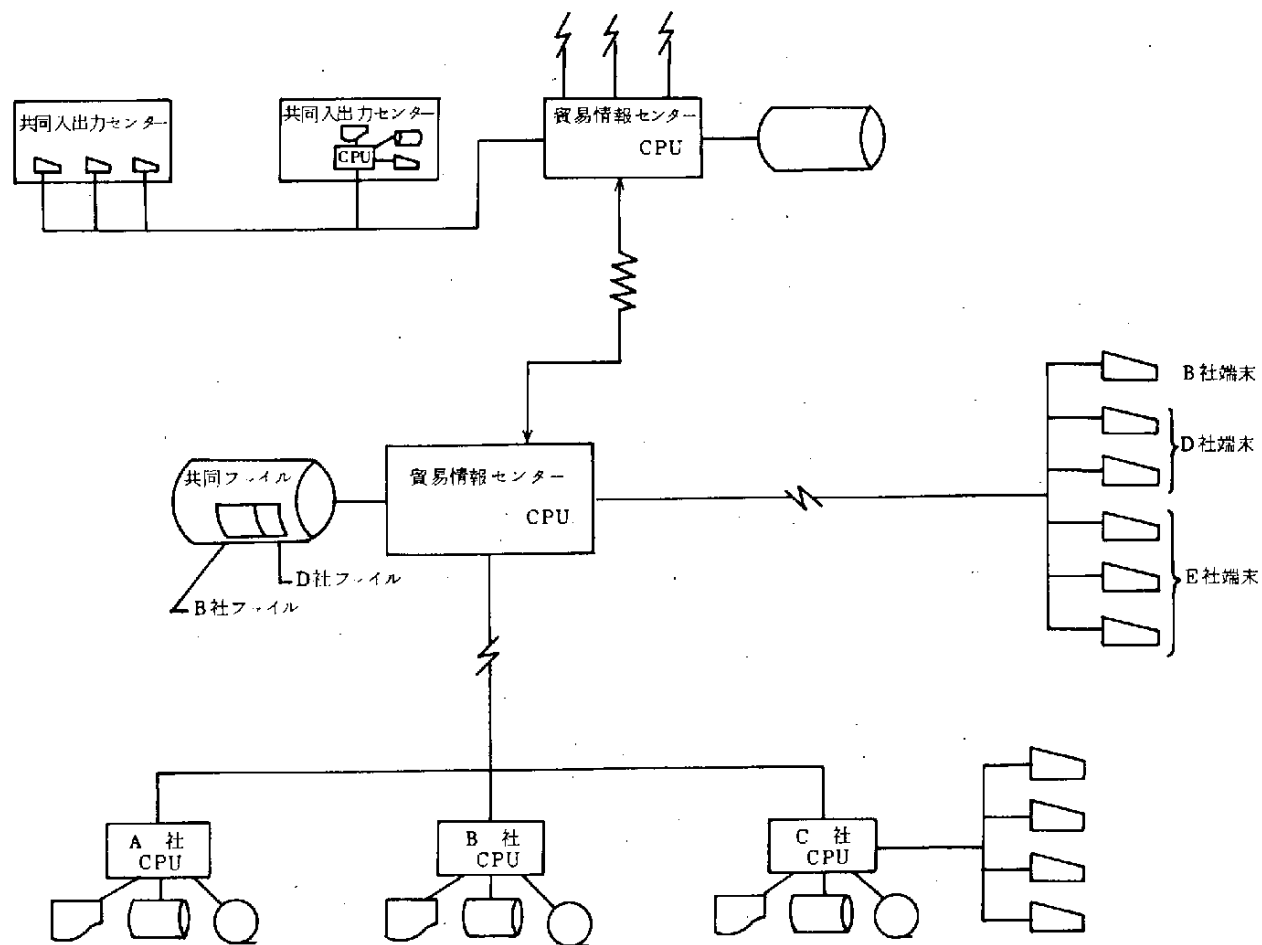


図 2-2 総合システムにおける情報ネットワーク（貿易情報センター間のインターフェイス）の概略図

等々、期待される点が多い。

2.3 総合貿易情報システム開発のアプローチ

貿易情報システムは貿易業務処理の情報システム化にあり、これを進めるには机上での検討、提言のみでは具体的解決にはならない。

このため各業界間（官庁も含む。）を流れる貿易情報の実態を調査しそのデータエレメントを明確にし、情報システム化で最も実現性が高くメリットが大きく、しかも波及効果のある分野について具体的パイロットシステムを開発し、今後の貿易情報システム形成を図ることが緊要である。（前述のような考えから作業を進めた分析内容は別添）。このことによりわが国における望ましい方向を見定め関係業界に対して貿易情報のシステム化の必要性を認識させるのみならず業界間のシステムの意見調整をはかる等ナショナルコンセンサスをとることとなる。

貿易情報システム化にあたってはシステムを幾つかのサブシステムに区分し各互のサブシステムの必要度、難易度システム化の現状などの諸要因を検討し、それにより開発のプライオリティをつけることになる。

ところで日本には貿易商社という外国にはない機能をもった企業があり、諸外国の代理店に比して考えるとき貿易情報の流れ、貿易情報の収集処理において非常に異った側面を有していると考えられる。

このような事情を考慮するときわが国の貿易情報システムは図2-4のように4つのサブシステムに区分出来る。すなわち、第1貿易情報システムは貿易取引、金融、貿易取引管理等の情報システムであり、第2貿易情報システムは貿易取引活動を輸送活動と結びつけたシステムであり、第3貿易情報システムは通関業務を中心としたシステムであり、第4貿易情報システムは港で船積するにあたり諸官庁等への手続を中心とするシステムである。

このようななかで、どのようなシステムから開発するか、次のような諸条件から、第2貿易情報システムを開発すべきであろう。

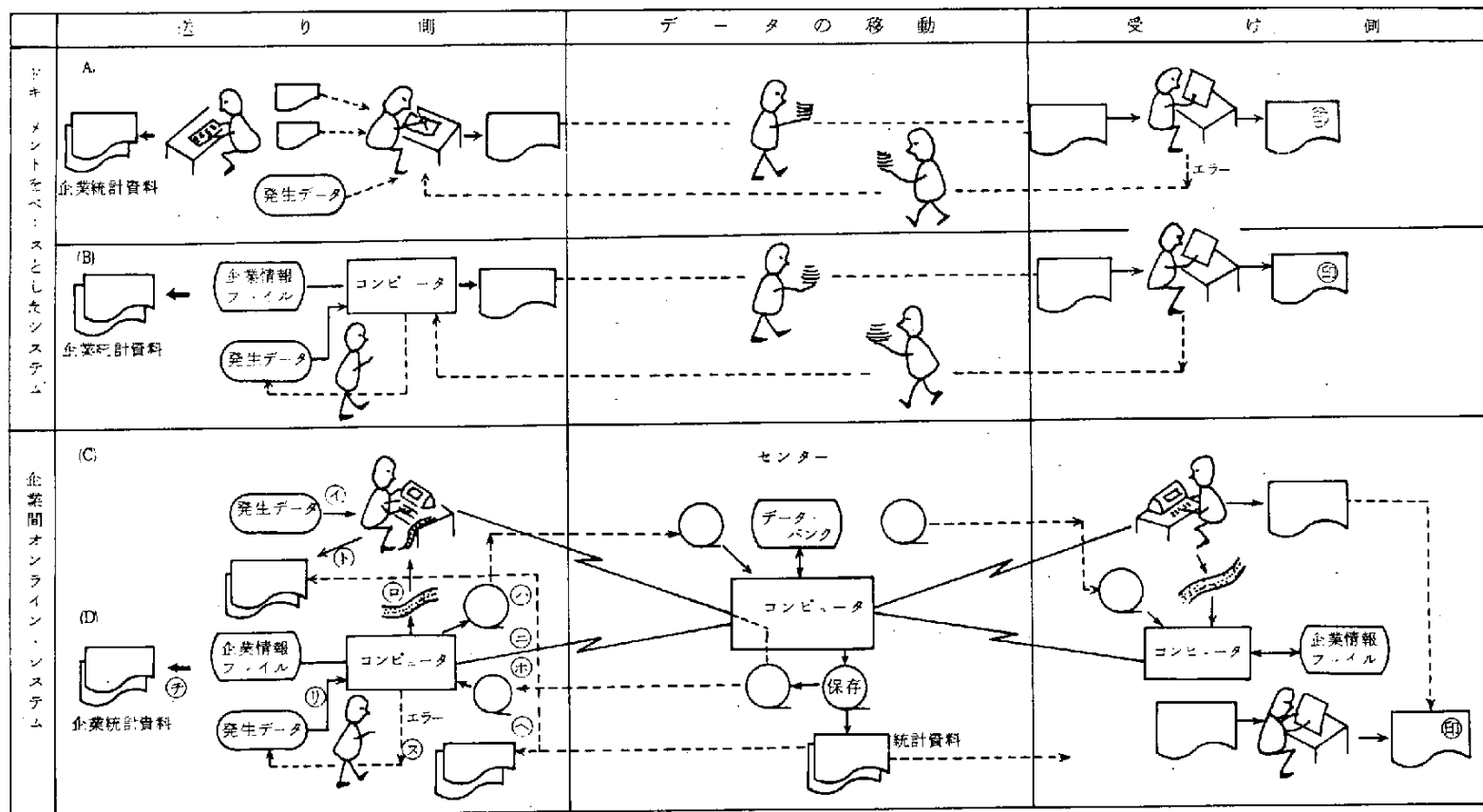
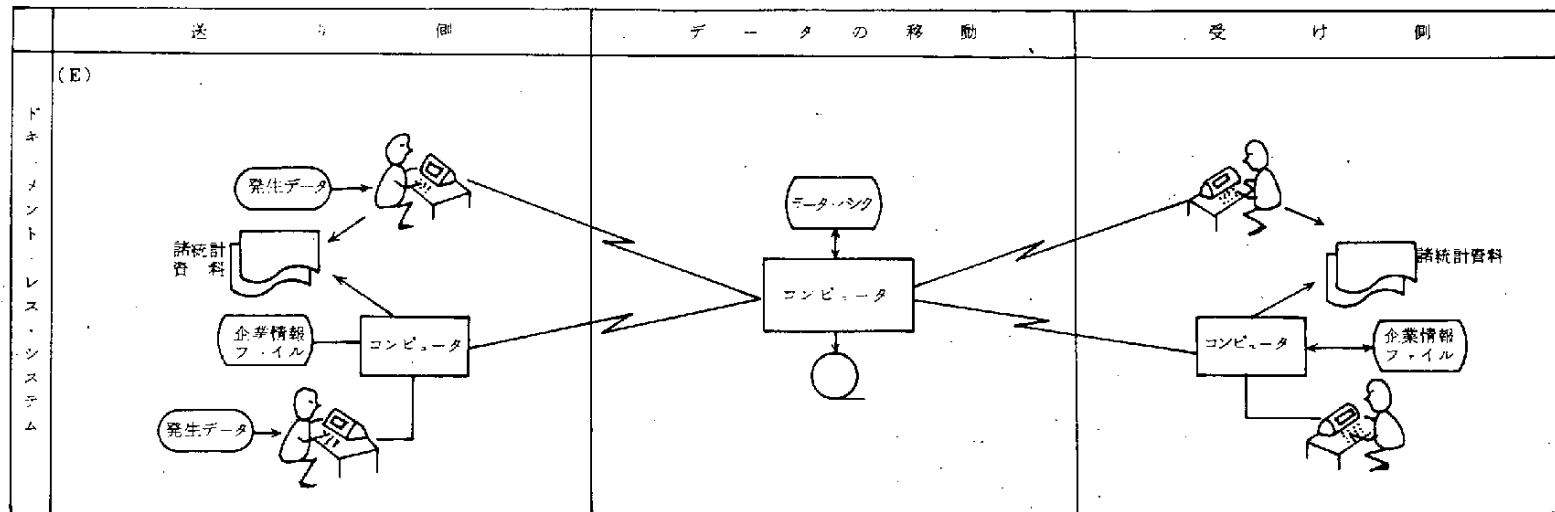


図 2 - 3 総合貿易情報システム データ交換パターン

つづき



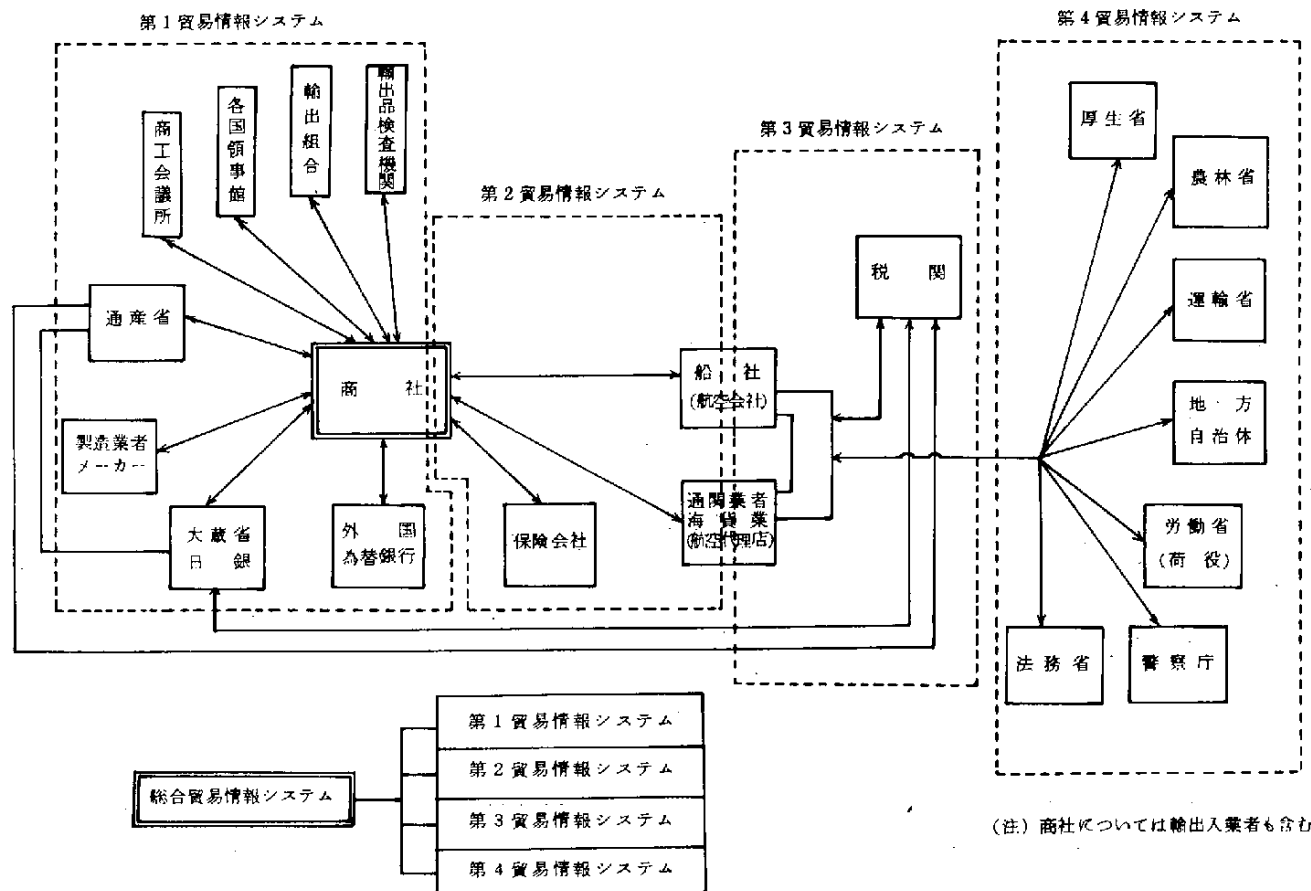


図 2 - 4 総合貿易情報システム構成図

表 2-1 貿易情報システム化一覧表

	貿易情報の範囲	システム化 推進主体	システム化主要 検討状況	システム化目標年	諸外国の動向
第1 貿易情報 システム	貿易取引活動 金融、決済 貿易取引管理等	商社、 外国為替銀行 メーカー、通産省 日銀、商工会議所 輸出組合	商社、外国為替銀行 通産省、の相互連携 までは至っていない	第2、第3貿易情報システ ム化の動きとあわせ海外の 動向も考えて検討を要す。 <u>1975年</u> までは相互の連絡 をとりあい、以後 <u>1980年</u> 頃迄をメドとしてシステム 化の完成をめざす。	貿易情報の基本であり、諸外 国との関係深く末だ個別企業 レベルでしかシステム化推進 は検討されていない。しかし バンキング等を中心に開発の 機運は高まっている。
第2 貿易情報 システム	貿易取引活動と輸 送及び保険関係情 報	商 社 船 会 社 保険会社 海貨業者	商社、船会社、保 険会社は個々の企 業内でのシステム 化は進んでいる。	<u>1973年</u> に着手し、 <u>1975</u> <u>年</u> にはパイロットテストを 行ない、貿易情報システム 化推進の原動力となる事が 必要。	商慣習の違いもあり第2貿易 情報システムにあたるものは 見られない。この為外国のシ ステムでは不合理の面があり 早急に日本独自のシステムを 形成し、諸外国に提示する要 あり。
第3 貿易情報 システム	通関業務活動を中心とした貨物の受 渡し	税 関 船 会 社 航空会社 海貨業者 通関業者 航空代理店	航空貨物の輸入シ ステム等について 検討中。	通関システムは航空貨物を 中心に国際的に最も進んだ 分野であり実現性は高い。 <u>1980年</u> 代迄に実現が期待 され早急に着手する事が望 まれる。	英国・LACES 稼働中 フランス・SOFIA <u>19</u> <u>75年</u> を実現目標として開発中。 アメリカ・AMPS、 <u>1980年</u> に全国ネットをめざしシアトル で実験中。 <u>1975~80</u> カナダ・オーストラ リア西独オランダにて推進中
第4 貿易情報 システム	港湾物流管理及び 物品検査等の情報	港湾当局、運輸省 警察庁、厚生省、 農林省、地方自治 体、労働省	港を中心に検討中。	各港湾のシステム化及びネ ットワーク化が望ましい。	西独・ハンブルグ港RAPID (データバンク)稼働中 英国・ロンドン港IMIS 米国・オークランド オランダ・ロッテルダム) 開発 中

- ① 第2貿易情報システムは、貿易取引とその輸送活動を結ぶシステムであり貿易活動においても中心的役割をはたしている。
- ② 貿易商社は貿易取引活動の中心となりオリジナル情報の大半が商社から発せられる。
- ③ 商社、船社、保険会社とも事務合理化への投資は大きく、A D P化の進展は高く企業間システム化のニーズは非常に強いといえる。
- ④ 第2貿易情報システムは、諸外国と異なった側面をもっており日本としても、日本の貿易活動と立脚したシステムとして早急に開発しておく必要がある。
- ⑤ 第2情報システム以外のサブシステムは、貿易活動を助成ないしは管理する活動でありそのため制度上の問題など検討すべき欠点が多い。

以上のような意味からまず第2貿易情報システム開発を提案するものである。なお貿易情報システム化を各サブシステムに分けて考えると表2-1のようになる。

2.4 総合貿易情報システム開発の手順

総合貿易情報システム開発には、3段階に分けて進める事が出来ると考えられる。総合貿易情報システムの開発は、まず第2貿易情報システムの開発に着手するのが妥当である。第2貿易情報システムはその必要性、情報量、システム化の度合、他の情報システムとの関連性、から考えてみて、その優先度は第一であることは、すでに述べたとおりである。

第1段階

第2貿易情報システムの開発にあたって、まず第1段階は情報センター(中央コンピュータ)に対し端末機により貿易情報をインプットして、関係ドキュメント、統計表、その他確認情報を取り出すシステムである。

この第1段階においてはすでに完成している企業内システムにはふれること

③ 第3段階開発Sub System

第1貿易情報システム
第3貿易情報システム
第4貿易情報システム

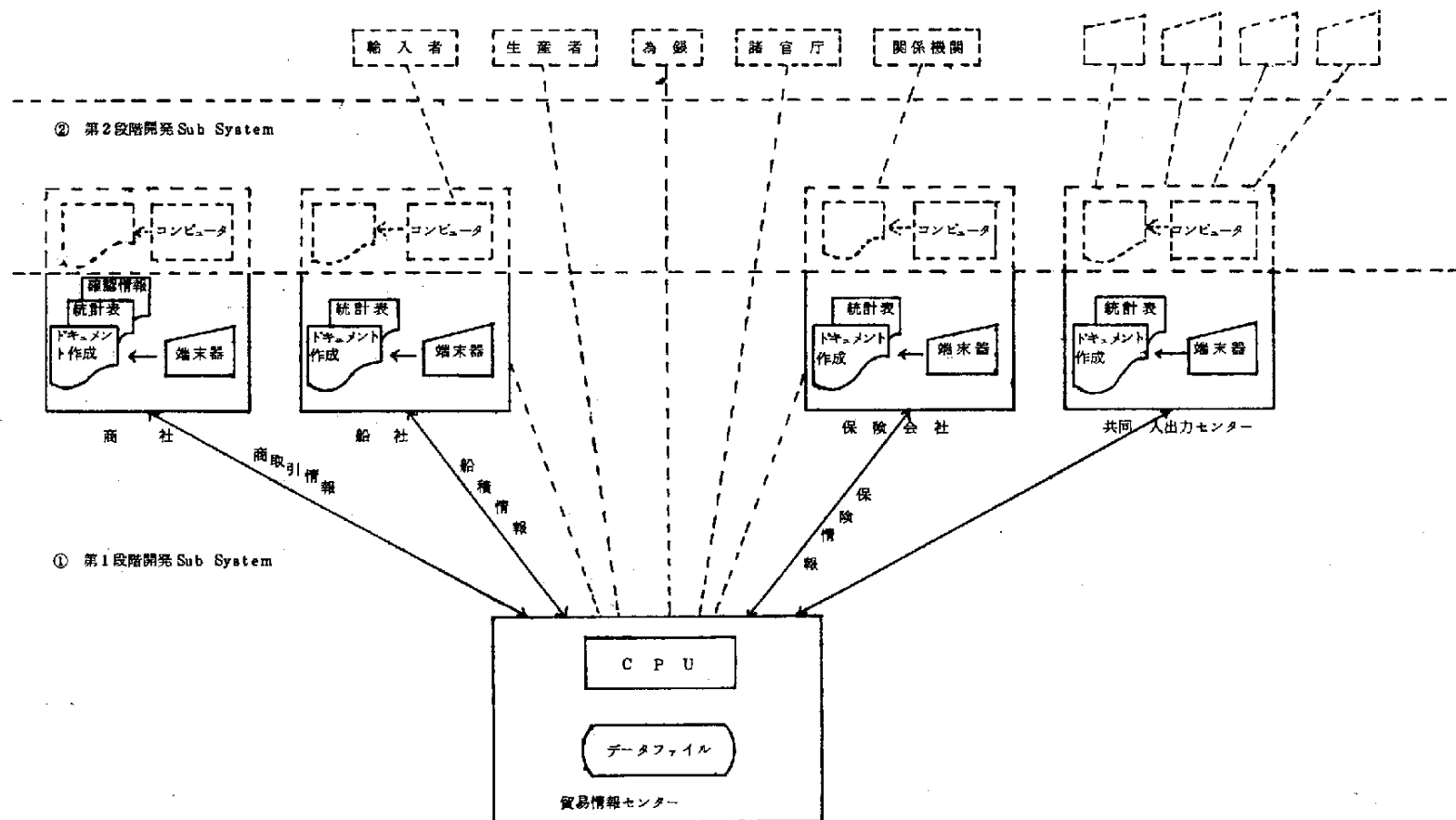


図2-5 第2貿易情報システム パイロット・プロジェクト開発手順図

なく、共有必要情報のみを端末をとおして利用することになる。

第2段階

第2段階は企業の貿易情報システムのファイルと情報センターとを直接結ぶシステムの開発を行なうことになる。第1段階で直接企業個有のファイルを直接結ぶことは、企業側のファイルの変更をとまなう可能性があり、また秘密保護の問題もからみ、一時には困難をとまなうので第1段階は端末機をとおしてのシステムの開発を行ない、第2段階として情報センターと企業ファイルとの間のインターフェイスをとる方向でシステム化をはかることとなる。

第3段階

第2貿易情報システムの開発を優先的に着手することとしたが、このシステムの開発と前後して第1、第3、第4各貿易情報システムが開発されることになる。並行して開発される場合には相互のインターフェイスをとる必要があるわけで第1段階、第2段階においてもその作業が必要になる。

第2貿易情報システムが開発された時、具体的に第1、第3、第4の各貿易情報システムとのネットワーク化が必要であり、そのシステム開発を第3段階で行なうことになる。これを図示すると図2-5のごとくである。

2.5 第2貿易情報システム開発

以上貿易情報のシステム化の背景からみて、貿易情報システム開発の重要性、そして貿易情報システム開発の手順等についてふれてきたが、貿易情報のシステム化、ADP化が進んだ場合、現在の帳票をベースとしたシステムと大きく異なることゝなろう。ところで総合貿易情報システムを完成するには、現行の制度面、商慣習等で解決すべき点も多く、また貿易関係業界からの意見も十分に組入れる必要がある。今後貿易情報システムの形成にはさらに検討を要するが、現状分析によると実現性の高いものはコンテナがあげられ、その情報フローは図2-6のようになる。以上のような総合的なシステム化構想は一度に完

成させるには困難が大きいので、先述のとおり第2貿易情報システムを開発することになるが、その構想図は図2-7のごとく描かれよう。

この場合、全体システムを完成した時ほどメリットはないと見られるが、総合システム完成の第1ステップであり、このシステムの結果いかに総合システム可否のキーポイントである。したがってシステム評価にあたっては、本システムの直接の利用者に限定するだけでなく、

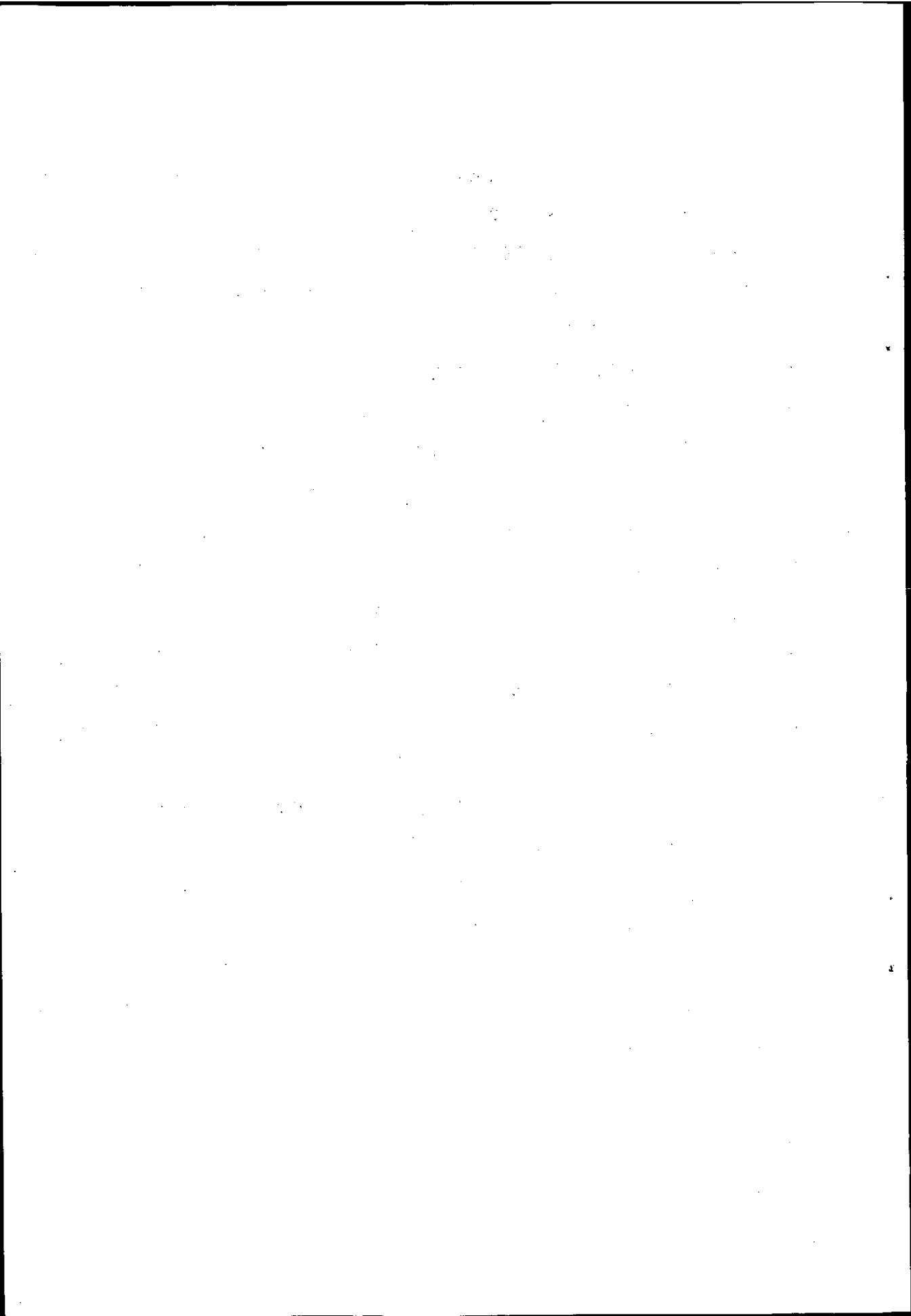
- ① 次のステップに進んだ時点であらわれる効果、
- ② N I S 社会システム開発の波及効果まで含めて考えるべきである。

このようなシステムを考える際、貿易情報センターと企業との第1段階での貿易情報システム機能を図示すれば図2-8にみられる第2貿易情報システムは商社、船社、保険会社のネットワーク・システムであり、端末を通じて中央コンピュータに各業界がデータを入れ、各業界がそれぞれ貿易ドキュメント、諸統計及び確認情報等を取り出すこととなる。この図では、貿易契約情報をインプットし、最終的にはShipping Adviceを出すまでの手続の順序にしたがった各業界のインプット、アウトプットの模様を示したものである。

このような関係ドキュメント作成を基本機能とし、この他に官庁等への提出統計、社内が必要とする関係統計の作成機能も有する。

ところで、このように第2貿易情報システムが完成した場合、総合貿易情報システムが完成した場合を現状システムと対比し、どのような効果が期待できるであろうか。これをL/Cベース・コンテナカーゴについてみると表2

2に掲げたように非常に大きな効果があると考えられるわけで、今後はその実現のためにさらに具体的検討が必要となろう。



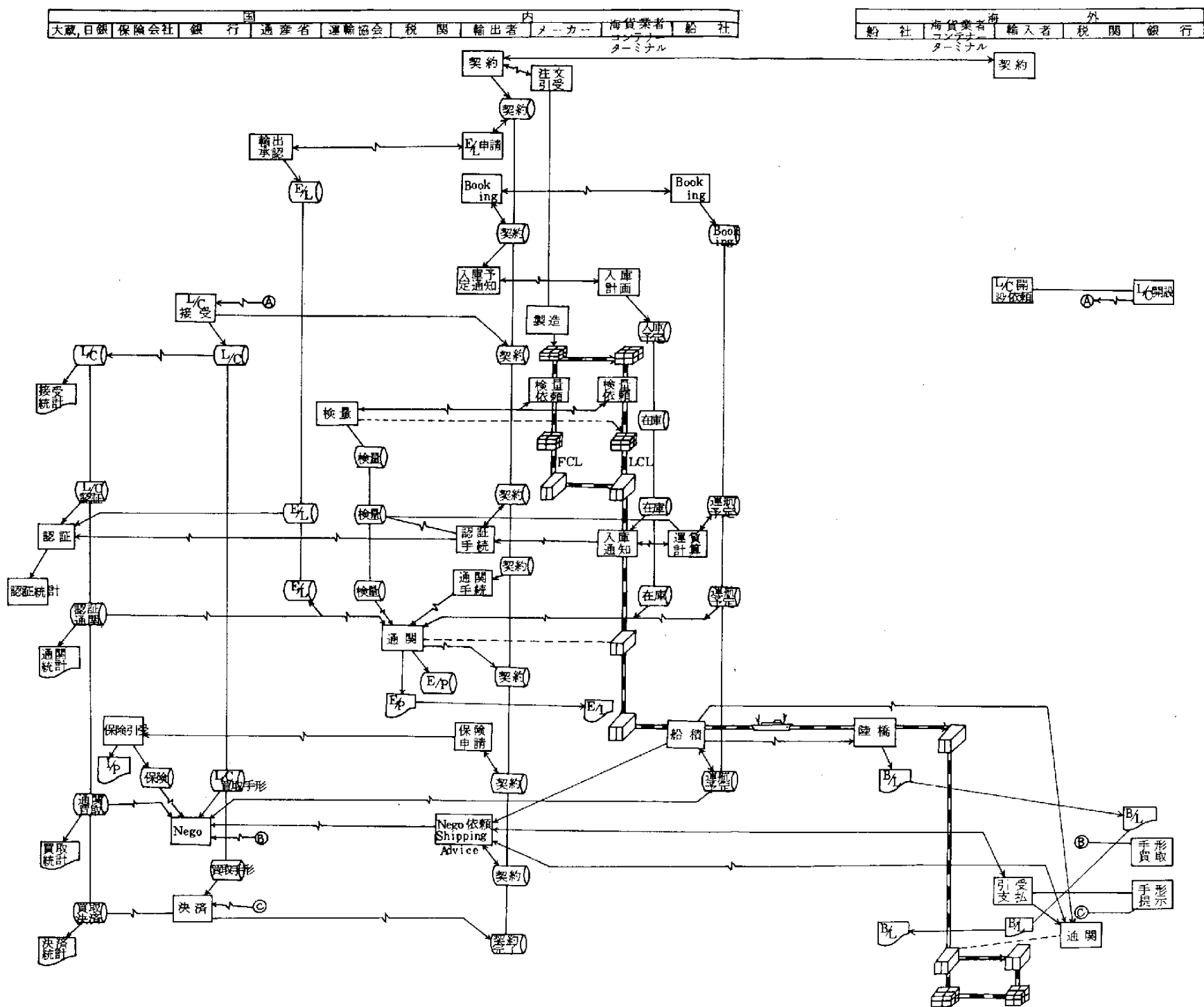


図2-6 総合貿易情報システム構想図

図 2-7 第2貿易情報システム構想図

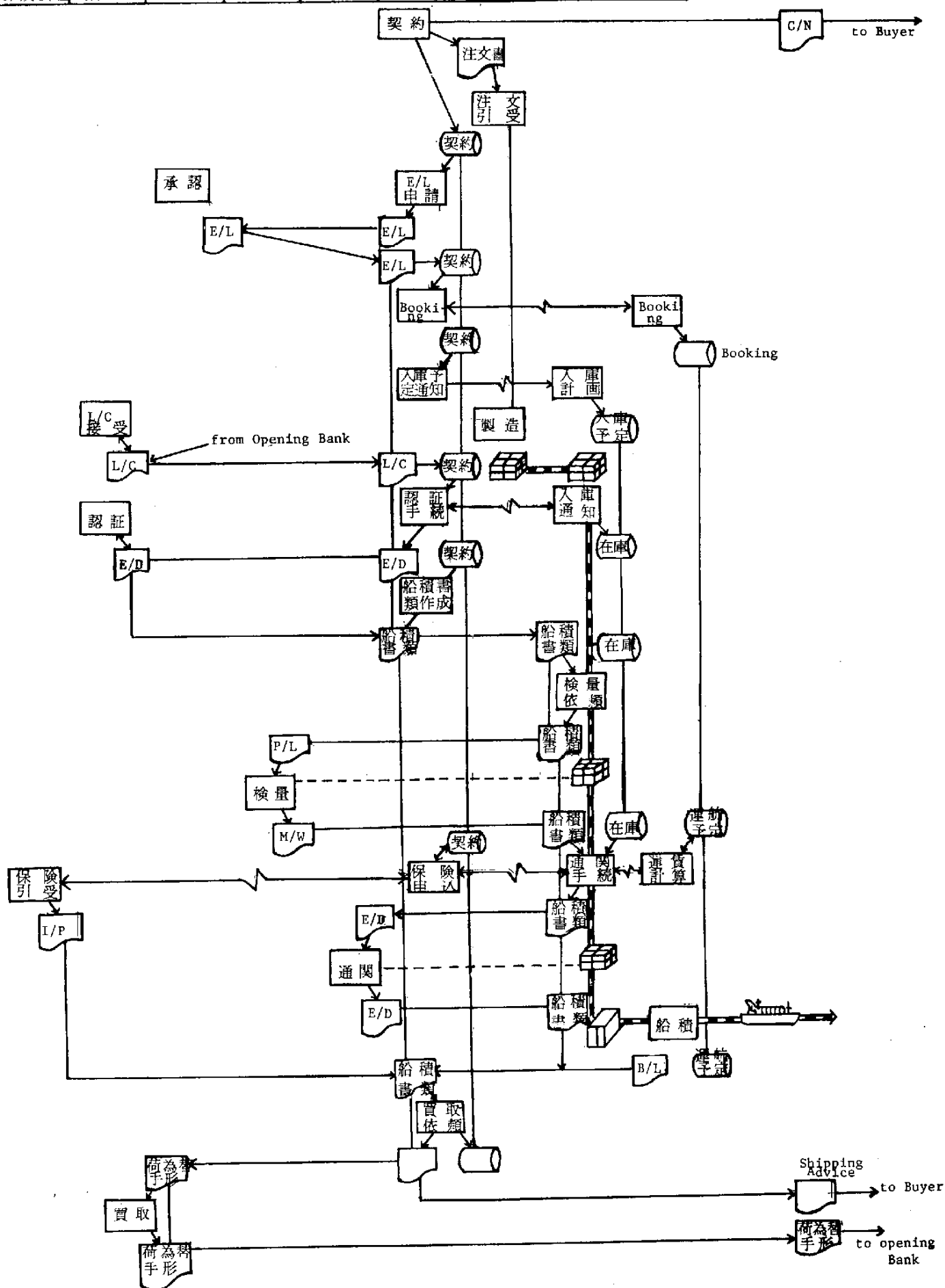
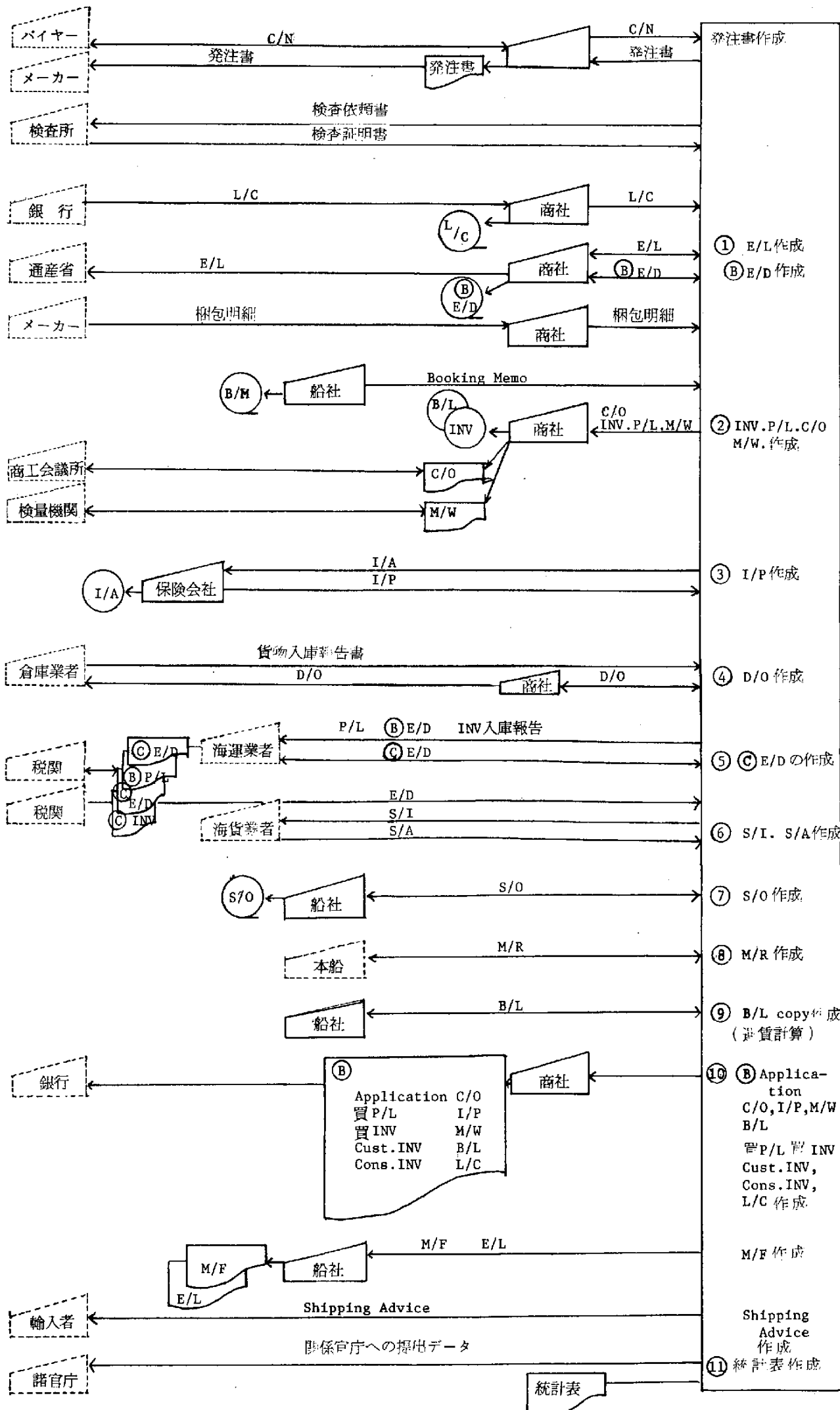


図 2-8 第2貿易情報システム概要図



Application Program

A. Operational System Program

B. Planning System Program

Data Bank

A. Temporary Date

B. Permanent Date

OS

TSS 機能

回線制御プログラム

端末制御プログラム

ファイル管理

プログラム等

表 2-2 システム化効果対比

手 続	現 状 (注1)	第2貿易情報システム	総合貿易情報システム
契 約	輸出者は契約が成立すると、売買の契約書を作成し輸入者及びメーカーにそれぞれの契約書を送付する。	契約データをコンピュータへインプットすれば売買の契約書は自動的に作成される。輸出者はこれらの契約書をそれぞれ輸入者とメーカーに送る。	契約データをコンピュータへインプットすれば売の契約書は自動的に作成され、輸入者に送付する。買のデータはメーカーに直接オンラインで送られ、メーカーはこのデータをもとに生産を開始する。
輸出の承認	輸出者は輸出承認申請書を作成し、外為銀行もしくは通産省に提出してその承認を得る。	輸出承認申請書は契約データより自動的に作成され、これを外為銀行もしくは通産省に提出して承認を受ける。	輸出の承認申請は外為銀行もしくは通産省に対しオンラインで行われ、通産省はまずコンピュータで事前チェックを行い特定の条件に合うものは自動的に承認を行い、輸出承認リストにアウトプットされる。その他のものは承認申請リストが作成され、担当者がこれをチェックし問題がなければ承認の旨インプットする。承認されると承認番号がオンラインで輸出者に通知される。
スペースブッキング	輸出者は貨物を輸送する船舶について、予め船社と電話連絡等により船積の予約(スペースブッキング)を行う。	船社のスペースブッキング手続は、国鉄あるいは航空機の座席予約のごとくコンピュータで行うことが望まれるが、センターからの要求を船社の端末に表示しこれに対し担当者が応答するシステムも考えられる。この手続をどのような形で行うかはそれぞれの利用者のオプションとなる。	スペースブッキングは輸出者と船社のコンピュータの間で自動的に行われ、船社にはブッキングリストがアウトプットされる。

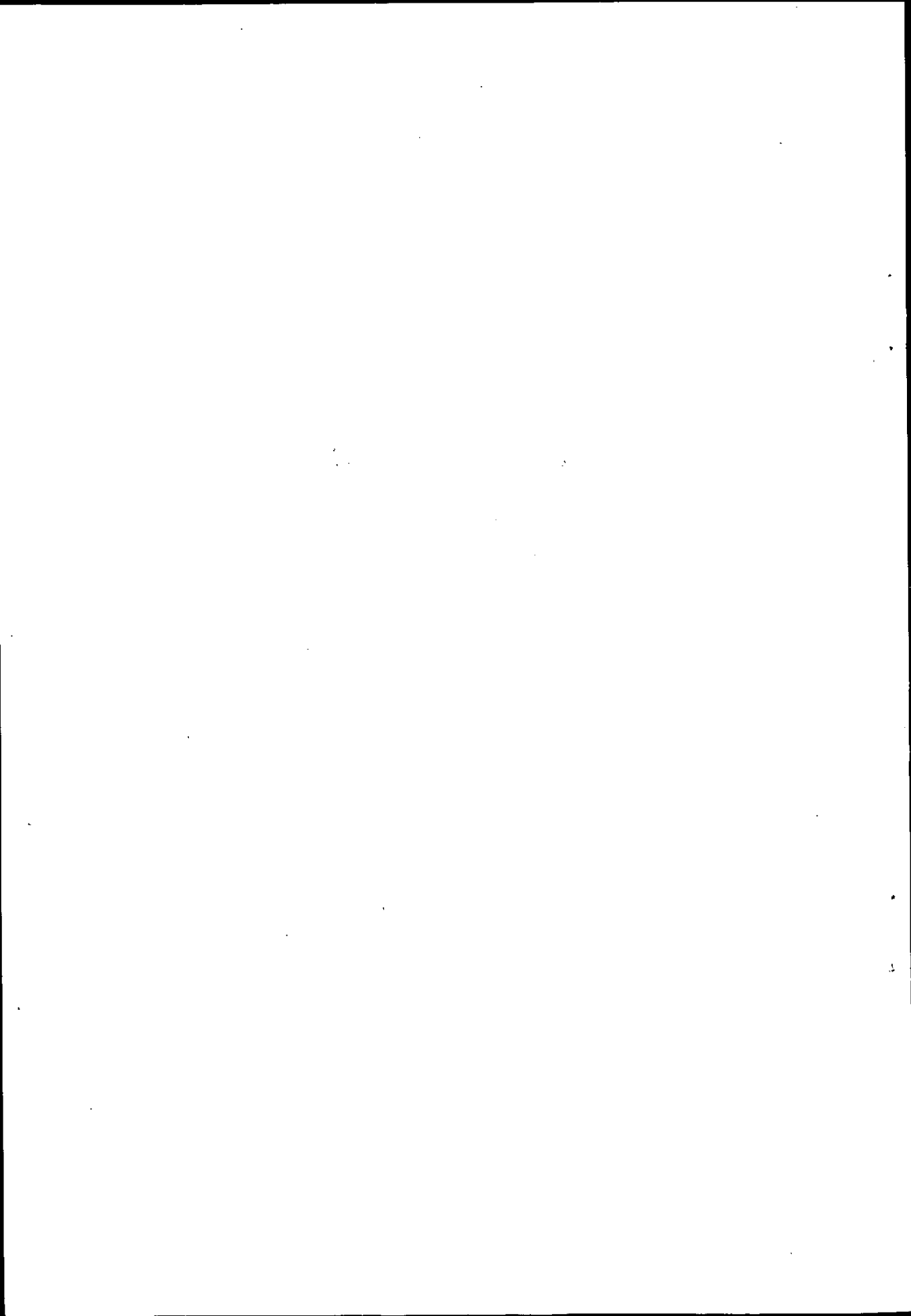
L/Cの 接受	L/Cが開設銀行より電信又は 郵送でL/Cが通知銀行に送ら れる。通知銀行はL/Cの開設 を輸出者に通知する。L/Cの 接受は銀行より日銀に報告され L/C接受統計が作成される。	L/Cの接受は現状と同様。 輸出者はL/Cを受取るとその内容をコンピュ ータにインプットする。	通知銀行はL/Cを接受すると、その内容を コンピュータへインプットする。この情報はオ ンラインで日銀及び輸出者へ転送され、それぞ れのファイルに入れられる。日銀においてはL /C接受統計が自動的に作成される。
銀行認証・ 通関	貨物がコンテナ・ターミナルへ 搬入される前に輸出者は銀行認 証用E/Dを作成し、外国為替 銀行の認証を受け、認証済E/ D、インボイス、S/I等の必 要書類を海貨業者に渡し、通関 船積手続を依頼する。 海貨業者は税関申告用E/Dを 作成し、必要書類を添えて税関 に申告し許可を受ける。	銀行認証用E/Dは自動的に作成され、銀行の 認証を受ける。インボイス、S/I等は自動的 に作成され、輸出者はこれらの書類を海貨業者 に渡し、通関、船積手続を依頼する。 海貨業者はコンピュータにより自動的に作成さ れた税関申告用E/Dに必要書類を添えて、税 関に申告し許可を受ける。	決済方法の認証に必要なデータは直接オンライ ンで日銀に送られ、日銀ではL/Cのファイル と通産省の輸出承認ファイルを参照しながら、 その内容を自動的にチェックし認証番号を輸出 者に与える。 次に通関用データをオンラインで税関に転送及 び所要の入力を行なうと、通産省の輸出承認フ ァイル、日銀の認証ファイルあるいは、検定協 会、コンテナ・ターミナル、船社等のその貨物 に関するデータファイルを参照しながら自動チ ェックを行い、問題がなければ税関の端末に表 示する。表示された申告に対し必要な検査等を へて不許可であれば、あるいは自動チェックの 段階で問題があれば、その理由と共に通関業者 に通知され、許可であればその旨が通関業者に 通知されると、さらにコンテナにつめられた 貨物の通関が完了すれば、コンテナ・ターミナ ルの端末に当該コンテナのアウトプットされる。

船 種	海貨業者は輸出者の指示に基づき D/R その他の船積書類を作成する。貨物がコンテナ・ターミナルに搬入され必要な手続が終ると、ターミナルオペレータは D/R に署名する。これは船社に送られ船社では D/R をもとに B/L を発行し、海貨業者を通じて輸出者に引渡す。	船積書類が自動的に作成される他は、現状のシステムと同様である。(注3)	船積に必要なデータはすべて輸出者よりコンテナターミナルへオンラインで送られ、ターミナルでは税関の許可がありしだい船積を行い、船社及び輸出者に通知する。船社は B/L No. を定め輸出者と揚地の事務所に連絡する。
保 険 契 約	輸出者は輸出する貨物について保険契約申込書を作成し、保険会社に海上保険を申込む。保険会社は保険を引受け、保険証書を発行する。	保険の申込はオンラインで行われ、保険会社で保険証書が自動的に作成され、署名の後、輸出者に引渡される。	保険の申込はオンラインで行われ、保険会社が保険を引受けるとその内容が、コンピュータにファイルされる。
手形買取 決済	輸出者は荷為替手形、買取依頼書を作成し、L/C、B/L、保険証書、インボイスその他 L/C 面上に指定された書類を添えて銀行に買取を依頼、銀行はこれを買取って、L/C 開設銀行に必要書類を送付する。 L/C 開設銀行は輸入者に手形を提示、代金と引換に書類を渡す。輸入者は B/L と引換に貨物を受取り、開設銀行は買取銀行と決済を行い、買取銀行より輸出者に代金回収の連絡がなされる。	買取依頼書はコンピュータにより自動的に作成される。その他の手続は現状システムに同じである。	輸出者は買取依頼をオンラインで行い、同時に輸入者及び揚地の税関に必要なデータを伝送する。買取銀行は保険会社の保険引受ファイル、船社の積荷ファイル等で買取条件を自動チェックし、問題がなければ輸出代金を支払い、L/C 開設銀行に連絡する。揚地船社で発行された B/L は開設銀行に渡され、輸入者が代金を支払うと同時に輸入者に引渡される。銀行間で決済が行われ、輸出者にオンラインで通知される。 (注4)

(注) この表の手続は L/C ベースで、コンテナカーゴの場合のみを取上げている。

(注1) 現状の手続は一樣なものではないが、代表的な場合を取上げた。

資 料 編



目 次

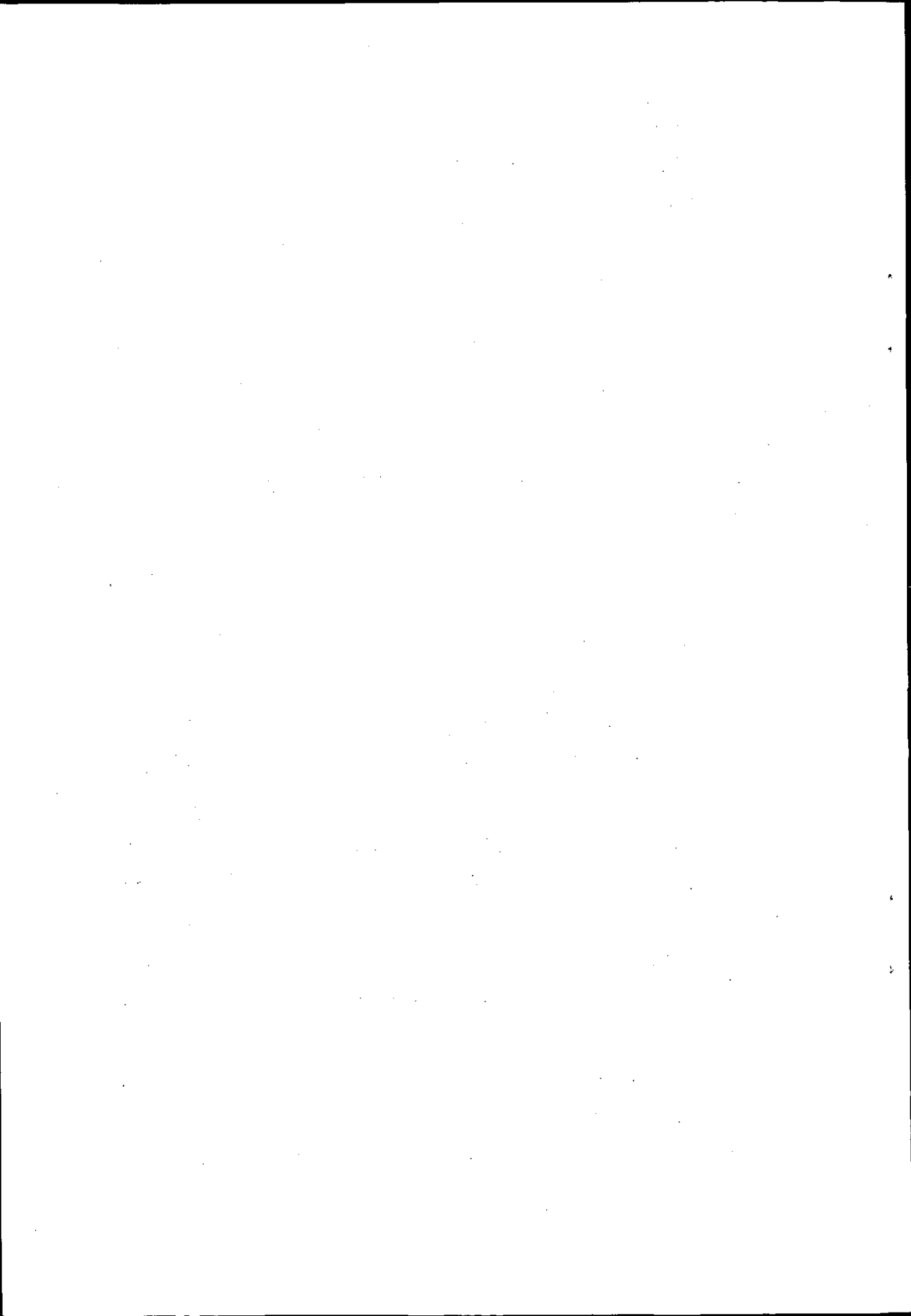
1. 国内の貿易情報システム化の動向	39
1.1 総合商社における貿易情報システム化	39
1.1.1 問題の明確化	39
1.1.2 システム化の現状と対策	44
1.1.3 システム化の問題点	45
1.1.4 総合貿易情報システムの方向について	46
1.2 輸送業界における貿易情報システム化	47
1.2.1 システムの背景	47
1.2.2 現在までのシステム化の対策	50
1.2.3 現状システム	52
1.2.4 今後の計画	55
1.2.5 システム化の問題点	57
1.3 海運業界における情報のシステム化	59
1.3.1 システム化の背景	59
1.3.2 現在までのシステム化の対策	61
1.3.3 現状システムについて	61
1.3.4 今後の計画	65
1.3.5 システム化の問題点	66
1.4 航空貨物に関するシステム化	68
1.4.1 システム化の背景	68
1.4.2 現在までのシステム化の対策	70
1.4.3 現状システムについて	73
1.4.4 今後の計画	76
1.4.5 システム化の問題点	77
1.5 貨物保険業界におけるシステム化	79
1.5.1 システム化の背景	79

1.5.2	現在までのシステム化対策と現状システム	81
1.5.3	今後の計画	84
1.5.4	システム化の問題点	85
1.6	銀行における外国為替業務のシステム化	86
1.6.1	システム化の背景	86
1.6.2	A D P標準化の歴史	86
1.6.3	現在までのシステム化の対策	88
1.6.4	システム化の現状	89
1.6.5	今後の計画	91
1.6.6	システム化の問題点	92
1.7	通関業務電算化の検討について（経緯と現状）	98
1.7.1	概 説	98
1.7.2	報告書作成までの検討経緯	100
1.7.3	電算化構想	101
1.8	輸出保険情報のシステム化	105
1.8.1	システム化の背景	105
1.8.2	現在までのシステム化の対策	106
1.8.3	現状システムについて	108
1.8.4	今後の計画	111
1.8.5	システム化の問題点	115
1.9	わが国輸入管理制度のシステム化	118
1.9.1	輸入貿易管理の関係法体系	119
1.9.2	輸入貿易の管理機構	123
1.9.3	わが国の輸入管理制度	123
1.9.4	輸入担保金制度	127
1.9.5	輸入承認の有効期間	127
1.9.6	輸入代金の支払	127

1.9.7	輸入貿易管理のE D P化	129
1.10	貿易関係書式の標準化について	131
1.10.1	貿易関係書式の標準化の背景と対策	131
1.10.2	今後の計画	136
1.10.3	問題点	137
2.	海外における貿易情報システム化の動向	141
	まえがき	141
2.1	E C E (欧州経済委員会) 貿易拡大委員会, 記載データ及びド キュメンテーションの専門家会議及びA D Pとコーディングの専 門家会議	142
2.1.1	概 要	142
2.1.2	第3回A D Pとコーディングの専門家会議の暫定報告書	145
	序文	145
	日本国代表の参加	146
	議案の採択	146
	作業計画に関する考察	147
	汎用商品分類 (Harmonised Commodity description) につ いて	148
	国際貿易へのA D P適用についての協力システム	150
	国名コードの予備草案	151
	国際貿易書式におけるコード記入欄	155
	ドキュメンテーション用語およびその定義	156
	銀行手続に関するISO技術委員会についての報告	158
2.1.3	第2回記載データとドキュメンテーションのための 専門家会議	158
	エア・ウェイビルのE C E Layout keyとの調和につ	

いて IATA 代表達との臨時会議に関する報告	158
2.1.4 第 2 回記載データとドキュメンテーションのための専門家会 議暫定報告書	162
序文	162
日本国代表の参加	162
議案の採択	162
暫定付託事項に関する考察	162
作業計画草案の検討	163
輸入書式手続きのために税関より要求されるデータ	163
支払い条件の定義	163
銀行手続き問題に関する ISO 技術委員会及び ICC の銀行 問題委員会との連絡	164
用語法の標準化及び各種ヘッディングの定義	164
国際貿易書類の合理化の可能性について	164
エア・ウェイビルの ECE Layout key との統一について	164
関係者リスト	166
書類リスト	167
貿易手続きにおける書類と関係者との相互関係について	168
ヘッディングリスト	168
各々のヘッディングのもとに含まれるべき情報の定義	169
その他の業務について	170
ユニーク・リファレンス・ナンバー（単一関連番号）	171
商業および公機関用インボイスの統一化	174
2.2 各国の専門機関	176
2.2.1 SITPRO	176
2.2.2 NCITD	183
2.2.3 DOT	193

2.2.4	COSTPRO	200
2.3	各国貿易情報システムの開発.....	202
2.3.1	LACES	203
2.3.2	SOFIA	217
2.3.3	AMPS 調査報告	231
2.3.4	カナダのシステム	237
2.3.5	オーストラリア税関の INSPECT システム	239
2.3.6	ハンブルグ港システム調査報告.....	242
2.3.7	シアトル港システム調査報告	257
2.3.8	NPC : National Port Council 調査報告	267
2.3.9	WTC の情報システム調査報告	274
3.	国内の貿易情報フロー、データエレメント分析図表	283
	分析ケースⅠ	
1.	Document I / O 調査表	283
2.	貿易商社を中心とした書式フロー（インプット、アウトプット、社内情報フロー）	284
3.	貿易商社を中心とする帳票一覧	287
4.	貿易商社を中心とした主なデータマトリックス	299
5.	船積手配業務に関わるドキュメントフロー	310
6.	各ドキュメントアイテム調査	311
7.	沿岸業務情報フロー	317
8.	船社の輸出における貨物データの処理例	322
	分析ケースⅡ	
1.	輸出手続経路図（コンテナ）	323
2.	輸出手続経路図（在来船）	324
3.	貿易関係帳票エレメント分析表	325



1. 国内における貿易情報システム化の動向

1.1 総合商社における貿易情報システム化

1.1.1 問題の明確化

社会的背景

- 我国経済拡大に伴い貿易量は年々増大しており、過去10年間に3倍以上の伸びを示している。今後もこの傾向が継続することが予想され、貿易に携わる関係官庁、機関、企業等の貿易処理量も必然的に増大の傾向をたどると見て良いであろう。

これに伴い事務処理量も増加の一途をたどっており、事務の停滞、経費の増加をまねき、貿易手続の簡素化、事務の合理化が望まれる。

- コンテナリゼーション等により港湾荷役作業、海上輸送のスピードアップは昨今躍進しており、今後も物流の時間短縮は更に続き、また地域的にもコンテナリゼーションの波は更に拡大してゆくであろう。

このように物流でのスピード化の波により、現時点で既に通関手続等の関連する情報処理のスピードが追いつかず、各港において商品の渋滞というトラブルも発生せしめており、情報処理面での一層の合理化、スピード化が期待される。

- 国際分業問題、貿易、資本の自由化と保護に関連する問題、通貨問題、国際収支バランス問題など国際的経済環境の変化に伴う諸問題に対応して適切な通商政策を打ち出してゆくことが我国において一段と要請されている。民間企業においても、無計画、安易な方法で貿易活動が続けることは許されず、官民協力してのオーダーリー・マーケティング・システムを確立することは緊要な課題である。これは短時間で組み上げ得るものではなく、多くの金、時間、知識の集積が前提となって始めて可能

となる。これの基礎となるシステムティックな情報処理体系のあり方を研究開発してゆかねばならない。

- 世界の貿易情報システム化の流れは、E C Eの専門家会議を始めとする国際機関や各国の国内専門機関での検討段階だけでなく英国（ロンドン空港貨物ADP化計画）など具体的システム化の道を歩みつつあり、国際的に各国の動きを統一システムの下にいれようとする趨勢がある。このような国際動向をかんがみると、我国においても逸早く対処するため、総合商社に特徴づけられる日本的土壌の上に関係官庁、企業等のコンセンサスをえて、システム・プランニングに着手せねばならない。

- 貿易活動の事務処理面を見ると

- ① 書類が数十種類にのぼり
- ② 同一情報項目を何回も転写する
- ③ 同一帳票もコピー枚数が多い
- ④ 帳票のつき合わせチェックに厳重な正確度を要求されるものがある
- ⑤ 関係諸手続が非常に複雑である。

など諸経費、時間的浪費が目立ち対策が望まれる。

- コンピュータ、コミュニケーション技術の発達は情報化の進展を一段とおしすすめ、高度な企業内情報システムの出現をもたらした。更に現在は公衆回線網の自由化を契機に企業間情報処理システムへと挑戦する時期にきていると言えよう。いわゆる情報産業の根おろし、企業グループの活動の緊密化、業界ぐるみの情報化への対応などはこの傾向の顕著なあらわれと見て良いであろう。更に国際的な立場からの情報化社会への活動が具体化して来ている状態にあり、我国においても国レベルでの情報システムの必要性が国際情勢への対応という側面でも出て来ている。
- このような情報処理高度化の可能性の増大とは逆に貿易に携わる関係官庁機関企業の業務は複雑にからみ合っており、また個別主体の情報化努力により独自でシステム化が進められて来た結果、相互間のインター

フェイスを一層困難にしている面もあり、貿易情報処理のレベルアップに今一つブレーキがかかっているのが現状であろう。

各界における問題意識（総合商社の場合）

各界における貿易情報のシステム化についての個別の問題意識のうち、総合商社における問題意識および現状を図1-1との対応において、更に詳述する。

まず貿易活動における総合商社の位置づけを明確にしておき、総合貿易情報システムへのアプローチにおいて総合商社の問題意識を明確にして研究してゆくことが問題の核心に近づくのに効果的であることを述べたい。

総合商社は日本独特の存在であり、明治以来国内は勿論、世界各地に情報収集の拠点とネットワークを確立し、貿易立国としての我国の発展に大きなかわり合いを持って来た。そして総合商社はマーケティング——海外、国内契約——諸手続——船積、と一連の情報流通（商流）において図1-2のごとく

一環して情報の授受に関連している。

基本となる情報ソース（訂正を含め）の多くをコントロールしている。また物流面においては、最終段階で荷物がまどまるということから船社があるいはその中心的役割を果たしているとも言えるが、メーカー、海貨業者、船社と一貫して関連を持っていることでやはり重要な役割を果たしている。

システム化の背景（図1-1，図1-2参照）として、物流面の合理化は商社にとっても影響があり

- ・メ切時間が早まり、早く申込まねば船積からドロップアウトする。
- ・航行日数が短縮され、荷物が着いても書類がつかぬため品物を引き取れない。

などのトラブルが発生している。

事務処理、手続面の複雑性においても商社は最も影響を受け、最終段階の銀行買取までの短縮、事務経費節減、手続の簡素化が強く望まれている。

国際間貿易システム化推進運動との関連においては総合商社が我国独特の存在であるため、これらの動向にそのまま全面的に制約圧力を受けると一番苦しくなると予想されるのは商社となることである。逸早くシステムプランニングに着手し我国独特の仕組みを各国に理解せしめねばならない。

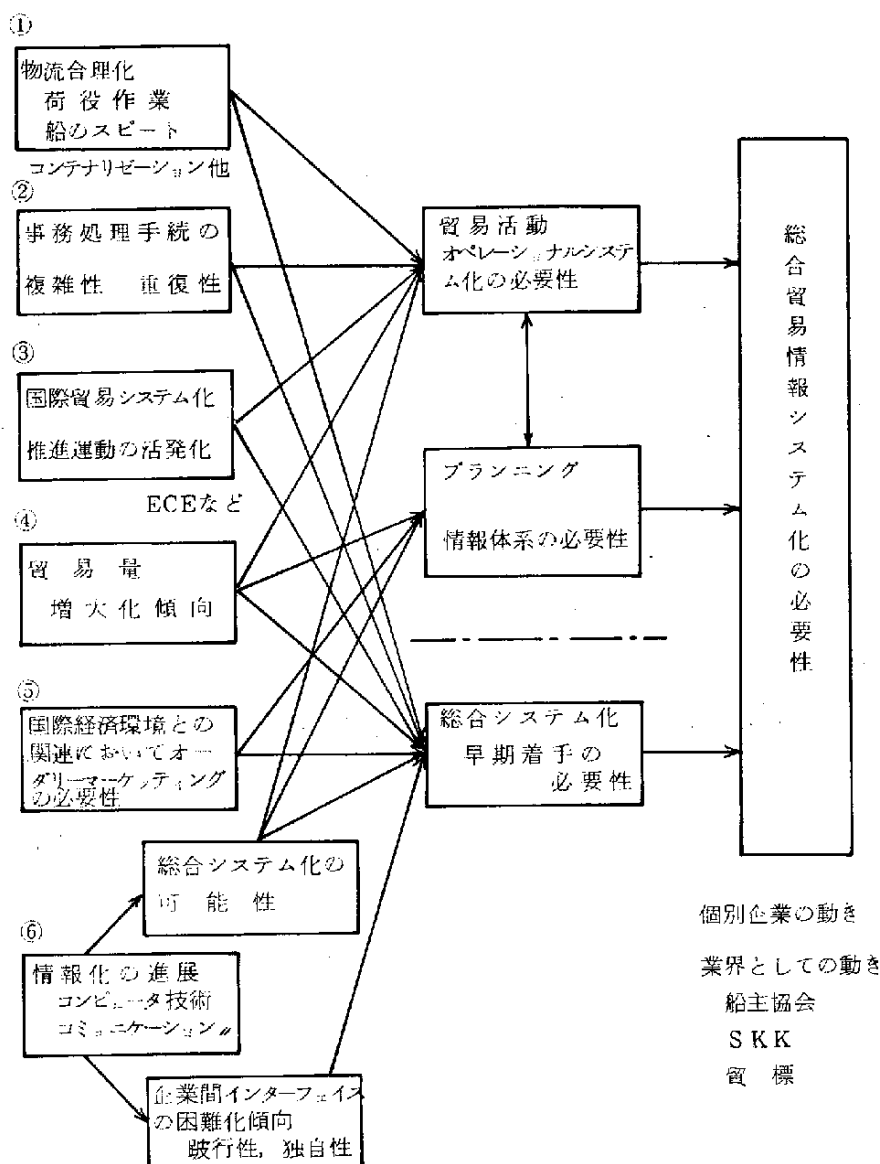


図 1 - 1 問題の明確化（システム化の背景）

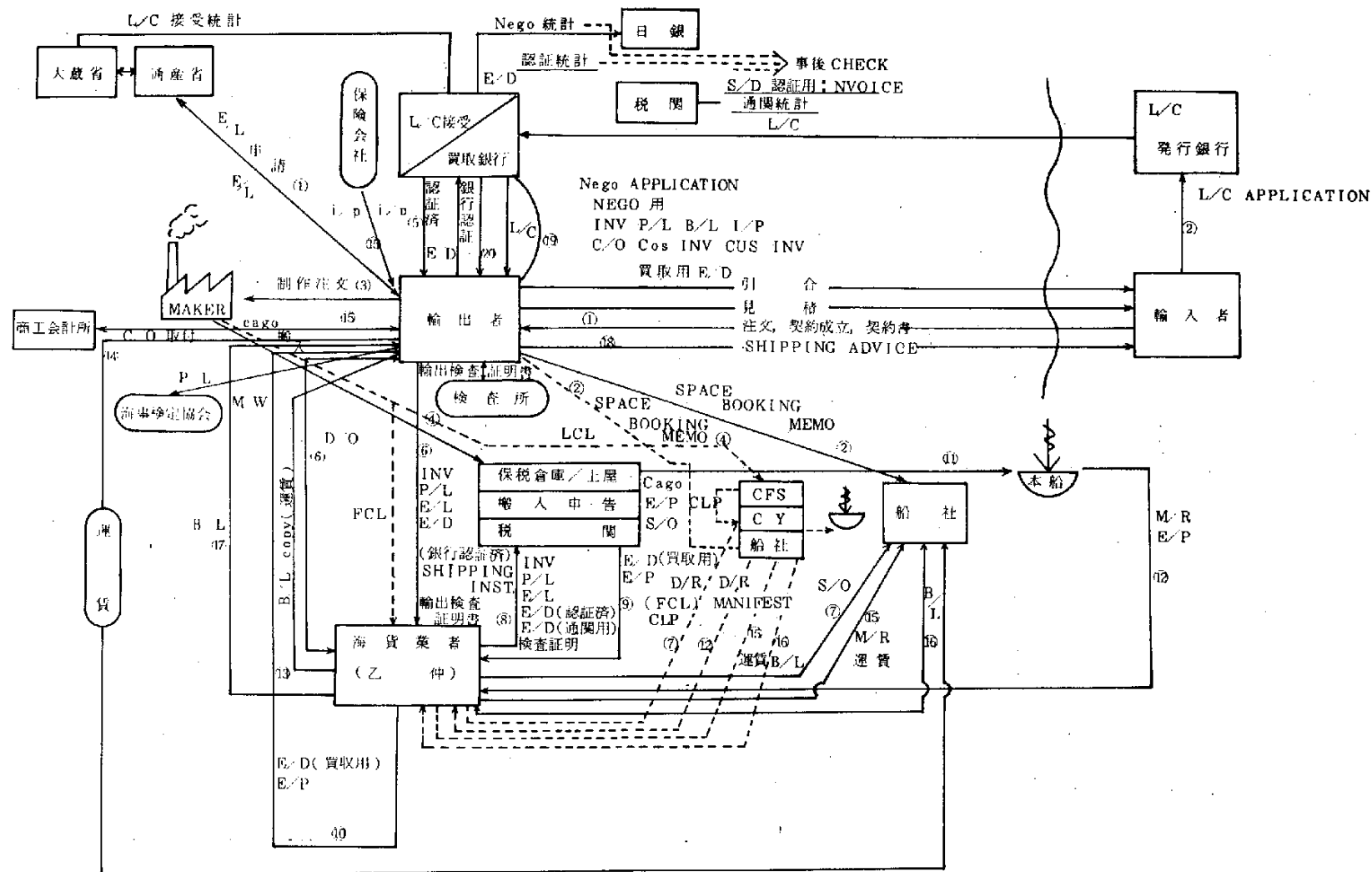


圖 1-2 輸出手続経路

貿易量の増大においても、総合商社上位10社程で貿易量の半分以上を扱っていることからしても当然この影響は大きい。

オーダー・マーケティングの面においても同様、行政指導を受けるばかりでなく自ら種々プランニングして規制してゆかねば商社に対する各国の風当りは強まり、自らの存立を危くすることになりかねない。

総合化システム化においても商社内部の情報の重複性や関連機関企業の広がりなどからみて問題意識は最も強いと言える。

さらに半期売上げ高が兆の大台に乗る商社は数社にのぼり、輸出入の他国内商内も大きなウェイトを占め、あらゆる商品を取扱い、商内形態も多岐にわたり、情報交換面における地域的広がりも大きく、成約——リアライズまでの一貫したばう大な社内処理システムとの関係も含めて、総合システム化へのニーズは極めて高いと言える。

1.1.2 システム化の現状と対策

プランニング面	海外、国内各地間情報ネットワークの強化 大蔵省通関統計磁気テープ等外部諸統計との突合せ
オペレーショナル面	成約から決算までのトータルシステムへのアプローチ（商社により大きく2種のパターンに分けることが出来る）（貿易システムは、トータルの一部） ○タテ型（商品別）→トータルシステム 商社において貿易処理システムに大きな関連を持つ運輸部門は各営業部の1セクションとしての位置づけ ○横型（段階別）→トータルシステム 運輸部門は独立機構としてその中央が各現地セクションをコントロールする。

以上のアプローチの相違はあるが、総合商社のなかには社内ドキュメンテーション・システムを開発している所が数社出来ている。今後は更にこれが企業間システムへと広げていく方向にある。

メーカーとのオーダーエントリーシステムの導入など企業間情報システムの進行

標準化面

子会社との情報処理システムのドッキングなど
S K K貿易業務研究会 } など業会としてインタ
貿易書式標準化委員会 }

ーフェイスをとってゆく核が出来ている。

1.1.3 システム化の問題点

- 前述のように貿易情報のシステム化を推進する際、その情報処理パターンが複雑多岐にわたること。

例えば

- 商品名・長尺物、バラ物、プラント物など 税有
- 契約別・売買契約 代行契約委託販売契約委託加工契約その他
- 手続面、決済面・諸申請の有無（諸機関） L/CベースDPDAベ
ース他 後払延払非指定通貨 月単位包括決済、
相殺勘定
- 計算パターン・単位、種類、変動の有無
- 契約 — 商品・1契約 — 複数商品 1商品 — 複契約
- 船積港、港別・1契約 — 複数港
- 情報 商品の不突合（修正、クレーム）・P/Lとの不突合 税関
での不突合 M/Rと貨物 契約撤回変更（各時
点）
- 付保・予定 — 確定 — 包括

のごとくである。

システム化をはかるにあたっての問題点としてはコンピュータ導入企業以外の所とフェイズを一致出来ない。(中小企業)

これは諸手続をEDP化する際特に問題となる。

コード、帳票の標準化面

前述のように総合商社の商内は複雑多岐にわたっており各企業共独自の思想によりコード帳票体系によりEDPシステムを作り上げており、この面で業界として標準化が特に国内商内処理体系との関係もあり、輸出入のみ独自のコード帳票を設定すると、企業として考えるとトータルロスになる面がある。(企業と業界のトレード・オフ)

現在の社内処理の段階から企業間のシステムにレベルアップした場合当然プライバシーの面で如何なるガードシステムを採り入れるか問題になる。(極端な例では、売買両側の価格を知られたり、相手企業により価格が異なっていることを知られたり、競争相手に自社の売買価格を知られたりする危険性)

手続面での簡素化がシステム化のメリットを大きく左右するにも拘らず、この面での改正は保守的で難かしくまた長期間を要する。

その他用語の不統一、発展途上国に対する国際的な標準化

手続他の問題

信用面

特色

1.1.4 総合貿易情報システムの方向について

目的(最終)と効果

貿易業務においてこれまで関連企業機関が相互に書類を通じてやりとりされていた情報の交換および業務処理について企業間のADPを前提とした処理交換に切りかえること、すなわち

o ドキュメンテーションの機械化、インプット作業の一本化

◦ 企業間データ交換とデータファイルの作成

◦ 管理データの作成

を行なうことにより、社会システムとしてトータルメリットを追求する。メリットとしては次の各側面において期待される。

◦ 処理の迅速化 ◦ 正確性の追求 ◦ 処理能力の増大 ◦ 費用の削減
◦ 情報の多面的活用（データバンク） ◦ 関連企業の効率的意志疎通
◦ 開発における2重投資の回避 ◦ 2重処理の回避 ◦ 情報流通経路の短縮

問題点

推進していくにあたっての問題点としては以下の点があげられる。

◦ 個々の企業のシステムレベルが一致していない。これを如何に調整してゆくか。

方向性の相違

企業格差

- 貿易情報システムと企業内システムのインターフェイスをどうするか。
- 業界間の利害関係をどう調整するか。
- 企業と業界のメリットをどう調整するか
- プライバシーの保護
- システム開発の結果、業界企業の質的变化、存立意義の滅失に関して将来の方向を如何に考えるか。
- 費用分担
- 標準化

1.2 輸送業界における貿易情報システム化

1.2.1 システム化の背景

従来、「流通」という言葉は一般的には商業活動を中心に考えられがちであった。

したがって、国際間の流通活動である貿易システムとは取引活動（商業）と

その助成活動ともいうべき金融、保険、規格、標準化などの活動によって形成されるという狭義の意味に捉われがちであった。

これが、近年「物的流通」問題が大きくクローズ・アップされてくるにつれて、国際流通活動は、商的流通に限らず、運輸・通信の各段階での活動のすべてを対象として包含するものと考えられるようになってきた。

このような広義の流通活動である貿易システムの合理化は、生産面のそれに比べると、これまで大きく立ち遅れていたものである。

しかしながら、経済活動全体の効率化は、生産面だけではなく、流通面の整備とあいまってはじめて完全なものとなる。

「図1-3」は、貿易流通活動の流れを示したものである。

すなわち、貿易流通のシステムは、取引活動、物流活動から成る流通活動と、金融、保険、規格、標準化などの流通助成活動から成り立っており、このシステムの効率化をはかるには、この両者が車の両輪のような役目をはたさねばならない。

このような認識のもとに、最近になって、運輸業界を中心とした物的流通活動の分野において、多くの革新、近代化が推進されてきた。輸送面における港湾、空港などのターミナル施設や保管面における流通倉庫の整備、荷役面における機械化、コンテナ、パレット等によるユニット・ロード方式の急速なる進展、包装面の合理化などその効果は次第に大きく認められてきた。

しかし、この面で推進されてきた流通近代化は、ここへきて大きな障害に遭遇したものである。

これは、商業ベースを中心とした取引活動と、物的流通システムにおける情報流通活動と、それらの助成活動である通関、金融、規格、標準化などの情報流通活動が、それぞれ各業界、各企業ごとにバラバラに進められていて、その関連化、システム化は全くはかられておらず、おのおの分断されたものになっていたからである。

言うまでもなく、貿易流通活動の効率化のためには、この合理化が流通活動

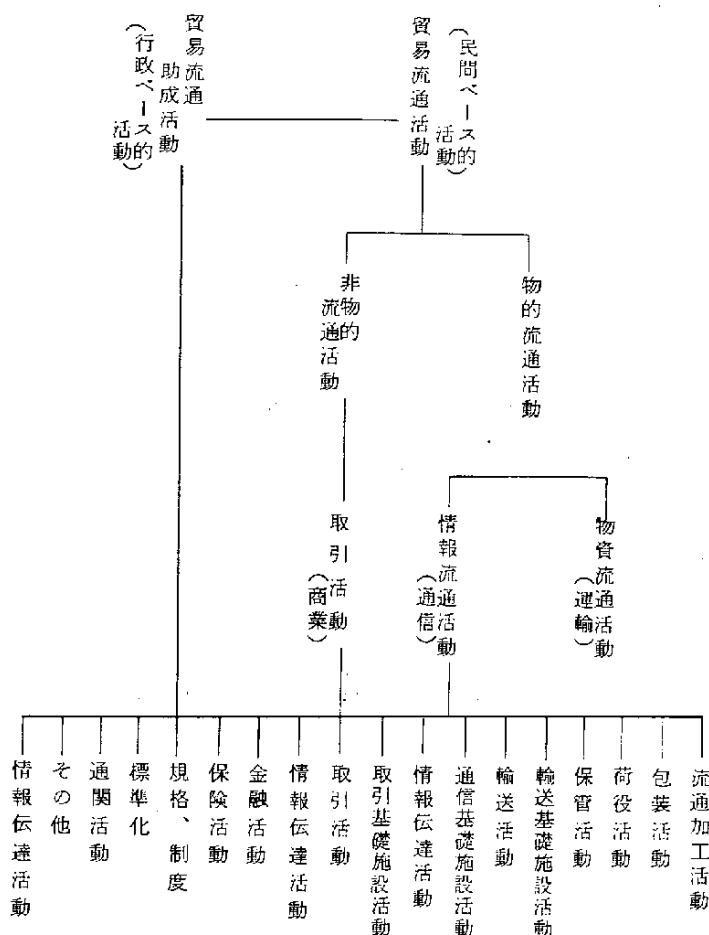


図 1 - 3 貿易流通活動の流れ図

の全般にわたってシステムの的に推進されなくてはならない。

すなわち、各ステップの合理化が相互に有機的にかみ合って、バランスをもって進められ、全体としてひとつのシステムを構成することによってはじめてその効果が十分に期待されるからである。

したがって、民間活動をベースとした流通活動と、政府の施策にまつべき流通助成活動との有機的な関連化、システム化、貿易流通活動の効率化、貿易システムの確立のためにきわめて大きな役割を果たすものである。

このような状況から、輸送業界としては、「貿易情報システムの形成」こそ、貿易関連産業の経営革新による高度化と発展を支える不可欠の機能を果たすものとして、新しい期待をもっているものである。

1.2.2 現在までのシステム化の対策

貿易情報システム化は、関連する各業界、企業ならびに関係官庁のサブ・システムが統一的に結ばれて大規模なシステムが構成されねばならない。

そのため、貿易流通の商品管理を中心として、取引先企業や同業企業との間の情報交換、関係官庁との情報交換、企業活動の効率化のためにN I S的機関よりの情報の入手・交換が必要となる。

具体的には、関係する各企業間、業界と関係官庁との間に、

- ① 商品コード、取引コードの統一化
- ② 商品の荷姿の規格化
- ③ 各種の帳票類の規格化、統一化
- ④ 手続き、制度の標準化、簡素化

などを強力に推進する必要がある、これらは貿易流通活動のシステム化のための必要不可欠な前提となる。

したがって、輸送業界において最も貿易流通に関係の深い海運業界としては、貿易情報システムの確立には、まず、何よりも先に環境設備方策が必要であると判断して、此の対策として「コード、帳票類の統一化」の問題を手がけたのである。

コードの標準化

昭和43年、輸送を中心とした流通のシステム化の先陣として、わが国ではじめてのコンテナ専用船が日本～北米・カリフォルニアの太平洋航路に就航した。

この就航を前に、まず、コードの標準化が取進められたもので、コンテナ・システムに関係する海運中核6社、ジャパンライン、川崎汽船、日本郵船、大阪商船三井船舶、昭和海運、山下新日本汽船にて「6社コード統一委員会」が結成された。

その後、第一中央汽船、三光汽船、新和海運、太洋商船、協成汽船その他が加って、在来定期船、不定期船などすべての船舶を含めたところの、外航船貨

物の計数処理についてコードを統一する目的をもって、「海運コード統一委員会」に改変され、すでに 140 数回も会合をかさねて大いに成果をあげている。

此のコード統一については、運輸省が当初よりオブザーバーとして参加したため、運輸省の海運、港湾統計、大蔵省の通関統計にもすでに一部は使用されており、港湾、港運業界にも使用される予定であり、その成果は期待される。

コンテナ船業務処理においては昭和 43 年 9 月から、全外航船舶には昭和 45 年 4 月から実施されている。

その内容は、貨物の種類（商品名）、荷主名、港名、船名、航路名、船社名、航海次航、往復航区分、輸送区分、通関業者名等々で、その結果、海運各社の業務は、相互の連絡、運賃プールの計算、コード記入作業の排除等々と大巾に合理化されたほか、コンテナのような複合輸送貨物については、今後は、港湾、通関業務などにもかなり省力化が期待でき得るものである。

此の海運コード統一委員会に加入している 11 社だけでも、わが国外航海運の貨物取扱量の 95 パーセントにも達するので、11 社以外の海運会社でも近い将来当コードを使用することになるとみられ、1～2 年後にはわが国海運業界においては、外航部門はすべて同一コードによる情報処理を行なうことになる見通しである。

帳票類の標準化

日本における船積関係書類、その他の諸書式類も統一化の方向にむかっている。

とくに、船社間で改訂を行なえる書式については、昭和 44 年 11 月、日本船主協会内に「船積書類合理化専門委員会」が設立されて、わが国の輸出入貨物に関する船積関係書類についての標準書式制定と、事務処理要領の確立、わが国関連業界との調整、国際機関で検討されている標準書式の研究などを目的とし、海運大手 8 社が中心となって鋭意検討をおこなった。

その結果、コンテナ輸送関係書類を中心として、在来船関係書類を含んだ各種書式が多数標準化された。

さらに、昭和46年2月には、日本貿易会内に「貿易関係書式標準化委員会」が発足し、貿易関連業界と関係官庁が一体となって、貿易関係書式の標準化、簡素化に取り組むことになった。委員会には、日本貿易会、日本船主協会、日本商工会議所、全日本輸出組合協議会、日本損害保険協会、日本海運貨物取扱業会、日本倉庫協会、日本海事検定協会、検定新日本社、日本貨物換数協会、全日本換数協会、日本通関業会連合会等の関係諸団体と、大蔵省、通産省、運輸省などの関係官庁が参加している。

これは、わが国においても先進諸外国と同様に、貿易関連業界が一体となって、貿易実務の能率向上、無駄な書類作成の削減並びに費用の節減をはかることを目的としたものである。

1.2.3 現状システムについて

貿易関係書式標準化委員会は、約2年にわたる貿易関係書式の標準化、簡素化について検討した結果、ECEレイアウトに準拠したマスター・セットとして、

Master Sheet,
Shipping Instruction,
Shipping Application,
Insurance Application,

の4通のキー・ドキュメントによりワンセットとなっているものを使用し、貿易関係書式の作成を、可能な限りタイピング作業を削減して処理出来るワン・メソッドを開発した。

そして、昭和48年2月より、東京、横浜、名古屋、大阪及び神戸積貨物について、輸出関係主要書式の作成やチェック業務を、輸出業者以降の後続業界の実際のルートにのせて、上記のマスター・セットを使用して模擬実験を実施することになった。

このテストの結果から、実務上の問題点を洗い出して、より実用に供し得るものを開発するものである。

唯し、この貿易関係書式の標準化が、近い将来、関係業界との間のオンライン・システムによる情報交換に直ちに結びつくわけではない。

しかし、輸送業界における今後の企業活動および市場活動を行なう際の情報活動について考えてみると、当面の一大目標である複合輸送システム確立のためには、総合的な情報活動が必要であり、効率的な情報処理方法の確立が極めて重要な課題となってくる。

そのため、まず、企業内における情報処理でも、他企業とのオンラインによる情報交換にしても、データを標準化することが前提条件となる。標準化のないところに、コンピュータの有効利用による企業経営の近代化はあり得ないからである。

その意味からも、この貿易書式の標準化は、将来、貿易関係業界をすべて網らしたオンライン・システムによる情報交換、情報処理の“原点”として大きな意義があり、その成果が期待される。

次に、海運業界におけるコードの標準化は、関係官庁との此の面での連携をはかることによって、現在、外航海運会社より毎月運輸省に報告する輸送統計については、それぞれの企業内のルーチンワーク的情報処理より自動的に作成される磁気テープを、そのまま運輸省に提出している結果、両者の合理化がはかられた。また、コンピュータ化の進んでいる大手海運会社では、大蔵省より通関統計を磁気テープのまゝ購入し、外部情報の分析に利用している。

その他、流通部門への進出をはかろうとする総合商社が、物的流通管理のシステム・オーガナイザーとしての役割を果たすべく、まず、鉄の流通過程の合理化と貿易情報システムの確立のために、大手総合商社7社と大手鉄鋼5社が「コード、帳票の統一委員会」をつくって積極的に標準化を進めており、その成果が期待される。また、「海運コード統一委員会」も此れと相互に密接に連携することによって、情報ネットワーク形成が進んでいくものと考ええる。

従来は、同じ商品でも顧客ごとに価格が異なるとか、取引先ごとに納入伝票の様式が異なるという状態では、システム化などはとても無理であったが、最近の

Freight Control(輸出) データー通信システム

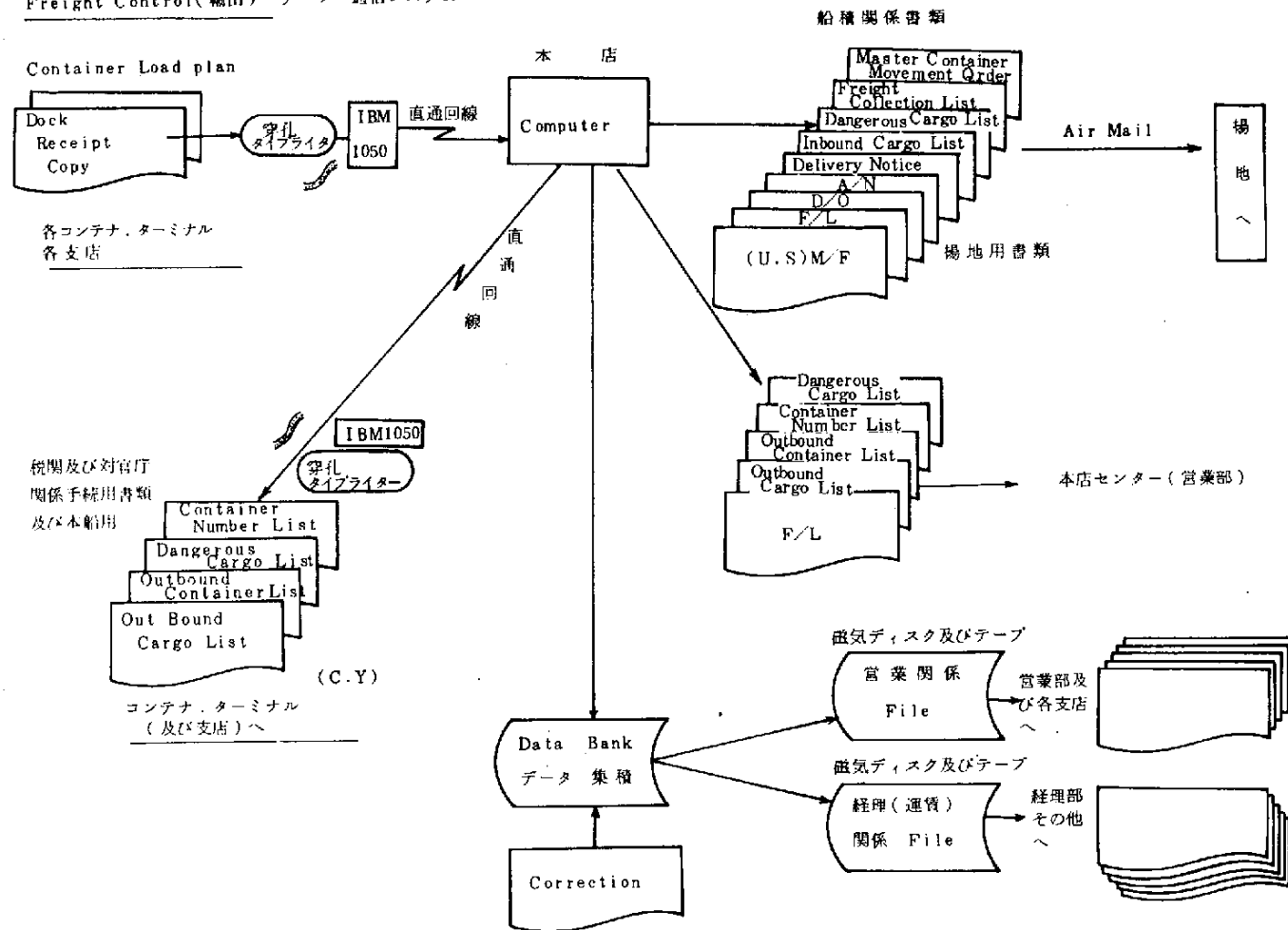


図 1-4 コンテナ輸送に於ける関係書類の一貫処理システム

如く、業界ぐるみで環境整備面での標準化を図ろうとする動きがでてきており、究極的にはN I S形成の方向へとむかっていくことであろう。

最後に、コンピュータ化の進んでいる海運会社の一部では、すでに、コンテナ輸送における船積関係書類は、一貫処理システムで迅速にコンピュータによって作成されている。

すなわち、内外の情報ネットワークを利用して、コンピュータは必要書類を迅速に作成し、現場部門より決算処理に至る書類の流れのオートメーション化がはかられた〔図1-4参照〕

しかし、此れらはすべて企業内情報処理であり、その効率化にはおのずから限界があり、貿易情報システムの形成とあいまって、理想的な企業内貿易情報システムを作成する方向で研究が進められている。

1.2.4 今後の計画

貿易情報システムの確立のためには、輸送業界としては、まず、わが国に独特な業態である商社～船社間を中心とした情報のシステム化を早期に推進することがより最良の方法と考えられる。

その理由は、＜図1-3＞の貿易流通活動の流れ図に示される如く、貿易流通の両輪であるところの非物的流通活動と物的流通活動におけるシステム・オーガナイザーが、現在の時点においては、商社および船社によって、代表されており、実際に運営の中心となっているからである。

たとえば、コンテナ輸送の如き国際一貫輸送では、陸海、空の各種の輸送機関はもとより、倉庫、港湾などの業者をも含め一元とした形が要請されるため、その主軸となる業者は巨額な資本力と大量の貨物を集める力を備えていることが絶対に必要な条件となる。

すなわち、集荷する力と資本力をもって、しかも、一連の関連業者をも含めたシステム産業を運営できる経営力がなければ、効率的なコンテナ輸送会社となれないわけで、この条件を十分に果たしてこそ、顧客に対しても効率的な物的流通サービス（輸送サービス）が行なえるわけである。

現在の日本の現状では、それらの条件を十分に果せる業者は、大手海運会社しか存在しないからである。

次に、この両業界のコンピュータ化が他の業界に比べて進んでおり、システム化の素地が備わっているためである。

貿易情報システムの形成のためには、

- ① 商業ベースを中心とした取引活動を軸とする「非物的流通活動」の流れ
- ② 物的流通システムにおける「情報流通活動」
- ③ 助成活動である通関、金融、保険、規格標準化等の諸活動

の3者の関連化、システム化が問題解決の鍵となるからである。

したがって、商社、船社を中心として、パイロット・モデルとしてのシステムを開発し、今後の世界の貿易情報化が進むなかで、日本としてその立場を主張する上でも有利となる、日本独自のシステムを作成する必要がある。

また、貿易情報システムの作成と相俟って、輸送業界においては、それぞれの企業内のルーチンワーク処理システムと貿易情報システムとの連携化をはかることにより、組織及び事務システムの簡素化と合理化を行ない、より質の高い仕事を行なうと共に、ハンドリング作業などのオートメーション化をはかることが必要である。

その結果、人件費の節減は勿論、生産性の飛躍的向上をはかり、経済性と合理性の徹底的な追求を行なわなければならない。

これらの条件を可能にするよう、人、コンピュータ、端末装置、通信回線を媒体として情報をその発生地点から即時収集する方法を採用し、無駄をなくすると同時に、情報の正確、迅速且つ経済的に把握する必要があり、さらに企業の情報体系を一元化することが大切である。

とくに、コンテナ輸送システムの例にみられる如く、今後は、外部データ、外部情報利用の機会の増大によって、より大きなシステムを構成するようになり、世界の“戸口から戸口まで”の一貫輸送方式は、貿易情報システムとしての一貫データ処理方式を形成させる有機的な機能を果すものとなる。

輸送業界においても1970年代は、データ通信システムとコンピュータ機能の結び合いによって、貿易情報システムの確立が可能になり、より大規模な効率的な組織の編成が可能となってきた。

此の方向は、貿易流通活動の効率化のために、関係業界と官庁が一体となって貿易情報のネットワーク形成につらなっていくものであり、今後の業界ならびに企業の効率的活動の要素となるばかりでなく、業界、企業の将来を決する重大な問題に発展することは疑いもないことである。

此れは共存共栄の思想であり、多くの関連業界・企業が合理的に、お互いに無駄をカバーして結び合い、新しい時代の繁栄へとむかって行くものである。

1.2.5 システム化の問題点

貿易情報のシステム化は、必然的に関係官庁を含めて各企業間にわたる情報ネットワーク形成の方向に進むであろうし、そのネットワークは、ドキュメントの交流、直接のコンピュータの入力媒体であるカード、テープ等の交流によるもの、通信回線を利用したデータ伝送によるものなど、いろいろな方法、手段によって運用されるものと考えられる。

とくに、開放経済体制の進展、国際的な時間距離の一層の短縮等を背景にして、情報ネットワークの広がり、国内社会を越えて国際的な規模にまで及ぼされるであろう。

情報ネットワークの形成は、貿易情報システムの発展の不可欠の要件となるものであるが、わが国の現状は、

- ① 業界、企業が内部情報を外部に提供する社会的慣習の欠如
- ② 政府関係データの提供システムの不備
- ③ 各種標準化の立ち遅れ
- ④ 通信回線利用の制限と高コスト
- ⑤ 情報価値に対する社会認識の低さ

などの欠陥があげられている。

しかし、最も大きな問題となるのは、「企業秘密の保護」であろう。

すなわち、個々の企業の情報処理システムが、企業内のルーチンワーク処理システムから脱皮して 貿易情報システムの如きトータル・システム化の段階になると、情報の秘密保護の問題が次第に大きくクローズアップされてくる。

情報ネットワークは、複数のシステムがそれぞれ互いに関連をもって働くことになるし、また通信回線を介して遠隔地から不特定多数者が利用でき得ようになる。

そこで、蓄積され、処理される情報が、互いに有機的に関連を持つことが可能になるに及んで、当然、秘密保護に関する問題が重要視され、この対策を真剣に考えることが必要となる。

今後は、高性能のコンピュータの出現と、ソフトウェア開発技術の進歩により、各種の情報センター確立を次第に容易ならしめるようになってきた。そして、政府機関および業界、各企業に関する貿易情報に関する一連の情報は、近い将来、組織的に蓄積されて、いろいろな面で有効に使用されることになるであろう。

同時に、秘密の漏洩と悪用の不安にさらされることになる

貿易情報の如きデータ・バンクの設立は、万一運用を誤まると、圧制の道具ともなりかねないことを認識しなければならない。

秘密保護における必要な対策については、未だ日本においても具体的なものは少ない状態であり、今後は、貿易情報システム確立を契機として、政府、民間が共同で此の面についての法的規制の是非と望まれる対策を総合的に体系化するべきである。

最後に最も強調したいことは、貿易情報システムの確立と運営は、主として民間のイニシアティブに委ねるべきであるが、これらの民間活動が円滑に発展するために、政府は現行の各種の制度、体制、慣行等について、積極的に改善措置を講ずるという援助を行なうべきであろう。

また、政府は国際的な情報ネットワークの形成、情報産業の育成などについては、むしろ政府が民間を先導する気構えで、行政の管理体制の高度化を進め

ることが必要である。

その他、システム化についての問題点としては、データの収集と正確性の保持、システム維持のための経費の分担、中小企業の参加問題、各企業において稼働中のシステムとのコンバージョン対策などが考えられ、これらの問題に対しても鋭意検討を行なうべきであろう。

1.3 海運業界における情報のシステム化

海運業界は、その業務の発生が古いだけに、部外との情報流通面におけるシステム化の事例は随分昔に遡ることが出来る。具体例としては、貨物の運送引受に対して部外に発行される船荷証券（Bill of Lading）がそれであり、流通証券として銀行の買取や、現物に代って売買の要件を満足する情報を備えたものである。又カルテルとしての海運同盟におけるメンバーの情報収集についても、情報のシステム化の原形を認めることが出来る。

然し乍ら近代的意味での、乃至は志向的な情報のシステム化は、コンピュータの発達に伴って行われてきていることは他産業と軌を一にしている。

1.3.1 システム化の背景

海運における近代的意味での情報のシステム化は昭和30年代にはじまる。

業界の各社夫々に発展の形態はとったものの、大凡は経理処理面からスタートし、順次各社独自に給与、営業収支資料処理にシステムの展開を行って来た。

海運業、特に国際間の貨物定期船運航の局面については、集貨・運航・代理店・使用施設は各社夫々の支配下に独自に管理を行ってはいるものの、対外との情報の交換面においては大同小異であって、業界としての情報のシステム化についての土壌は充分に存在していたと言えよう。

昭和43年夏に我国はじめてのコンテナ船が日本／米国太平洋岸に運航されることとなったが、コンテナの本格的使用は物的流通面に革新的影響を与えるにとどまらず、その機能を発揮せしめるための諸施設の投資・設営・運営面にも大きな変革をもたらすことになった。

この変革は、情報処理面についてみると、結果的に3つの局面で影響を与えた。

第一は、同業者、異種業者を含めて、社外との情報の交換面

第二は、コンテナの体様変化を把握するためのオンライン処理面

第三は、システムの総合化面

即ちコンテナ輸送のための船舶建造や陸上でのコンテナの保管・取扱・荷扱のためのターミナルの設営には、ソフト面・ハード面双方に巨額の投資を必要とし、当然効率的な運営……特に新規物流についての充分な需要の喚起・開発実現や運営形態の確立するまでは、関係会社が共同して事に当る必要があった。この種の活動は従前から海運同盟等を通じて行われて来たことではあるが、今回は日本の船社が団結して独自の開発・運営に任じたところに意義がある。

その結果、船腹及びターミナルの共同使用が実施されることとなり、情報の収集、伝達に関連する諸対策……情報の交換、流通を前提とした項目の整理と内容の標準化、統一コードの採用・帳票類の標準化が急がれることとなった。

一方コンテナは需要家の庭先まで運ばれて使用に供され、従って従来港から港までの運送管理にとどまっていた海運の管轄範囲を拡げることとなって、内陸部にわたっての情報収集……短時間内に移動しかつ空になったり荷物を収容したりする状態変化の把握、通報……の必要を生じた。殊にコンテナ自体の原価も相当である上に、個数も数万をもって数えることから、営業上から要求される所在状況の正確な把握とそれをベースにした効率的な運営資料に、管財上の必要性が併されてオンライン・リアルタイムによる情報処理への端緒をつくった。コンテナ時代の有無にかかわらず海運業界にもオンラインの導入は時間の問題ではあったが、少なくともコンテナによってその時期が促進されたことは事実であり、これと共にリアルタイム、リモートバッチ等の手法の採用やアウトプット形式の変化等新しいシステム化時代に展開をみせたことも亦事実である。

更にこれが契機となって、データベースの採用、情報処理の効率化、トータルシステムへの志向がおりからのMIS論の環境もあって顕在化することとなった。

1.3.2 現在までのシステム化の対策

帳票とコードの標準化は昭和43年から本格化した。

帳票の標準化には、船社自体で改訂を行いうるもの、我国の私企業間の打合せで取進め可なるもの、我国又は相手国政府官公庁の同意を必要とするもの等各段階があるが、関係先の意向を打診し乍ら、船社相互のものについては船主協会又はコンテナ船運航会社の会合を通じて、異種企業間の調整を要するものについては貿易書式標準化委員会等の場において、官公庁との折衝については内容に応じて上記の機関を通じて、標準化、簡素化、統合化についての施策をすすめた。

これらの帳票については、作成時の省力化・作成資料の多目的使用も考えたワン・ラン方式も検討し、又海運の国際性を念頭にECEのレイアウトキーに準拠して他国のそれとの整合性についての配慮もしている

コードについては、ターミナル或は他船社からの情報に流通性を賦与すべく海運コード統一委員会（当初コンテナ船運航6社……ジャパンライン、川崎汽船、日本郵船、大阪商船三井船舶、昭和海運、山下新日本汽船にて6社コード統一委員会として発足、後に第一中央汽船、協成汽船、三光汽船、新和海運、大洋商船他を加えて海運コード統一委員会と改称）にて桁数の統一や、新規コードの編集、コードブックの発行・訂正及び関係先への周知連絡事務を実施している

1.3.3 現状システムについて

帳票面についてみると、例えば船荷証券(Bill of Lading)はECEレイアウトキーに準拠した標準B/L様式を採用することとなり、コンテナ船については邦船全社、在来船についても殆どの社が使用するに至っている。

その他の船積書式については次表の通りである。

表 1-1 船社統一FORM表

帳 票 名	内 容	使 用 状 況
船社統一FORM	各船社が船社名の入らぬ全く同一のFORMを使用する。用紙の印刷も共同で発注。	
コンテナ貨物搬入票		
DANGEROUS CARGO LIST		
コンテナ危険物明細書		
REEFER CONTAINER LIST		
EXCEPTION LIST(CY)		コンテナ船運航邦船 6
" (CFS)		社及び協調配船の外船
OUTTURN REPORT(CY)		8 社
" (CFS)		
UNDELIVERED CONTAINER LIST UNDELIVERED CARGO LIST		
STOWAGE PLAN		濠州, 北欧船路配船社
船路 GROUP による統一 FORM	航路毎に構成船社が異なるので, 航路別GROUP毎に統一, 共同発注の上使用。	
LOADING REPORT/LOADING SEQUENCE CHECK LIST LANDING REPORT/UNLOADING SEQUENCE CHECK LIST REHANDLING REPORT		濠州船路を除く全コンテナ航路全航路
船社標準 FORM	FORMのLAYOUT, SIZE 等は船社間にて略々統一しているが, 用紙の手配等は各社が独自に行う。	全航路
輸出用船荷証券	日本船主協会標準の ICS FORM	外船も略々このFORM FOLLOW

DOCK RECEIPT	日本内部にて使用分につき。同上	同 上
CONTAINER LOAD PLAN	邦船 6 社標準 FORM。	邦船の大部分が使用。 外船も FOLLOW。
EQUIPMENT RECEIPT (IN)	同 上	
" (OUT)	同 上	外船も FOLLOW
DAMAGE&REPAIR REPORT	WORLD-WIDE に統一的に使用。発注は各社。	邦船 6 社のみの統一 FORM。

表 1-2 統一コードの一覧

コード名	内 容	注	使 用 現 況
商 品 名	4 N 一部 3 N-A	SITC。準拠。収集は SITC 6 桁 処理時一部特定品については運輸用の 3NA の新設コードに転換。	邦船会社。運輸省宛提出 資料に使用。
荷 主 名	5 N	船社独自。13,000 社収容	邦船全社，運輸省，大蔵 省，海貨業者。
通関業者名	5 N	旧大蔵省認可番号使用	邦船全社，海貨業者
港 名	4 N	船社独自。大中分類で地域を区分	同 上。
船 名	4 N A	同 上。	邦船全社。運輸省宛提出 資料に使用
船 主 名	2 N	同 上。(運輸省設定コード)	同 上。
航 路 名	3 N	同 上。(同 上)	同 上。
船 籍 名	3 N	同 上。	同 上。
船 社 名	3 N	同 上。(運輸省設定コード)	同 上。
航海次航	3 N		同 上。
輸送区分	1 N	同 上。輸出，輸入，三国間輸送 の区分	同 上。
経岸，経舁 区 分	1 N	同 上。岸壁又は浮荷役の区分	同 上。

以上の他、ターミナルやCFS (CONTAINER FREIGHT STATION)等共同使用施設にて使用するものは極力統一乃至標準化の方向に進んでいる。又現在統一／標準化の行われていない帳票類についても、純粹に社内処理用に提供のものを除いて、様式・体裁他の変更にあたっては必ず邦船6社間通告した上で変更する慣習となっている。

コード関係について

- ① 海運の特殊性の有無とその附加の要否
- ② コード編さんの要否、編さんコスト所要時間と既成コード利用の可否
- ③ メンテナンス方法とコストについて
- ④ 関連業界・企業との共用の可能性
- ⑤ 国際的に共用の可能性

を併せて検討した結果、現在表1-2のような海運統一コードとして使用されている。

荷主／通関業者名コード・ブック、港名コード・ブックは何れも隔年、同訂正／追加表は毎月海運コード統一委員会によって発行されている。

現在の処、海運各社ないし関連業社相互間を直接オンラインで結ぶ情報の伝達は行われていないが、前述統一又は標準帳票とコードを使用して必要情報の通報がハード・コピーによって実施されている。

各社内においては、内地主要港湾・ターミナル或は都市所在の各社居所と夫々の中央コンピュータを結ぶオンライン回線又はテレックス、テレタイプ回線によってデータ収集、配布を行っている。

各社に収集された以後のデータ処理については、各々独自のシステムによって行われるが、既述帳票記入用データは当然とりきめに従った様式で供給されることは言をまたない。

又海運活動の諸状況については、監督官庁である運輸省に報告を行うが、コンピュータ設置社については、前掲統一コード使用の磁気テープによる報告によってハード・コピー提出の省略が認められている。

尚海運業界のこの種事項の取扱組織は次図の通りである。

官 公 庁	運輸省	運輸情報システム研究会 データ・トランスミッション官民連絡会
	通産省	総合貿易情報システム調査 専門委員会

日 本 船 主 協 会		
業 務 委 員 会		
	船積書類合理化専門委員会	情報システム専門委員会

諸 団 体		
日本貿易会 貿易関係書式標準化委員会	日本生産本部 運輸情報システム研究会	

船積関係書類合理化研究会	海運コード統一委員会
--------------	------------

海 運 各 社

図 1-5 海運業界システム化活動形態

1.3.4 今後の計画

コンピュータ・テクノロジーの進歩，伝送回線の開放，輸送手段の革新とスピードアップ，更に環境の生み出す情報の氾濫，企業の要求する情報の多様性等が相乗的に働いて，今後情報の共用や流通性賦与に対する要求が更に増加するであろうことが見越されている。

又，これを別としても，物資の流通段階において，各経由企業毎に反復収集

・処理される同種データの効果的収集・処理・供給問題は、国民経済的見地から検討がなされなければならない。

この意味で、海運界が独自に意図し乍らもまだ端緒の域を脱し得なかった異種企業間での情報の流通化対策に、今後の力点がおかれる必要がある。このことは、ひとり海運界のみの課題にとどまらず、政府の施策を通じて大局的見地からのシステムの確立も期待したい。

1.3.5 システム化の問題点

海運業の特色は、風俗・習慣・法制・民度の異なる世界各国の港湾から内陸部に亘って、大量の物資を安全・確実、かつ安価に輸送する点にある。

この間にあって、輸送量の大なること……即ち情報量の多いこと、関与する荷主他関係先が多いこと、数多い各国・各港湾・各内陸地点での居所・代理店は企業の規模・従業員数・練度・習慣・利害が多様・多岐であること、等の実情に留意の要がある。これらの諸点は亦情報処理時の問題点としてクローズ・アップされる。日本内地においても、程度の差こそあれ同様のことが指摘されよう。

データの正確性確保

精選された要員、コンピュータに馴知した人員のみによるデータ収集は期待出来ない故、エラーの発生を最少限に押えうる様式の採用・記入項目の制限や、発生エラーの検出方法に工夫を要しよう。又意欲的に、データの正確性確保に努力出来る背景を与えることについても、検討の要がある。

EDP化出来ぬ中・小企業対策

企業の規模、企業のニーズの点から、コンピュータを使用せぬ向も多くあるゆえ、前項と同様データの収集や提供と正確性確保に協力出来る余地・素地を与えることについて検討の要がある。

外船積貨物対策

国際間輸送については、邦船以外の手段によるものも相当あり、情報の収集と処理策について予め対策を要しよう。

経費の分担

システムの分析・設計・確立・機器使用についての経費を如何に分担するか。高すぎではシステムの受け容れや普及にも難点を生ずることも考えられる。

機密保持対策

多数企業がコンピュータを共用し、乃至はデータを一ヶ所に集中処理する場合、当然企業機密の保持対策が充分に行われる必要がある。この件は、相手国における局面をも、我国企業群の、ひいては我国の利益擁護の意味あいから考える要があろう。

システム・コンバージョン対策

各企業・各業界毎に夫々稼動中或は計画中のシステムが考えられるが、これらシステムの修正・変更、或はインターフェイス、システム・コンバージョン等の他移行計画について、時間・費用を含めた配慮を払う必要がある。

官公庁手続・提出書類の削減・簡素化

各国別に、夫々の法的或は慣習上の手続・規制があり、これらについての削減・簡素化・統合・代直・統一・標準化等の対策を行って、労力・時間・費用の合理化・効率化実現が望まれる。本件については、政府ベースでの折衝に努力することによって、より効率的なシステムを期待することが出来よう。

1.4 航空貨物に関するシステム化

1.4.1 システム化の背景

世界の航空貨物は、その質及び量に於て近年著しい発展を続けてきたし、又今後も従来以上の発展を示すものと思われる。

例えば、ICAO（国際民間航空機構）の予測では、世界の航空貨物の伸びは1970年から1980年の間に約6倍、又従来航空会社の収入の約8割が旅客収入で、圧倒的に貨物収入を上廻っていたが、1980年代には、貨物収入が旅客収入を上廻ることが予想されている。一方航空機についても従来航空貨物は主に旅客機のベリーで輸送されてきたが、最近は貨物専用機が盛んになり、将来1980年代では貨物専用機で全体の80%、残り20%を旅客機のベリーで輸送されるであろう。

又、IATA（国際航空輸送協会）事務局とMcDonnell Douglas Aircraft社の予測した世界の航空貨物輸送予測量図1-6をみても、1970年から1980年までの貨物輸送量の成長は総計400億トン・マイル、換言すれば、1980年の貨物輸送量は1970年の500%増だということである。

世界貿易の発展、技術革新による新製品の開発、貿易の自由化、技術交流のラッシュ、情報手段の発達、商品の世界的流動性等その他社会生活の発達に伴い航空貨物輸送量も収入も年々増大の一途を辿っている。

しかし、輸送量及び収入の増大に比例して利益も増大して行くとは必ずしも云えない。優れ

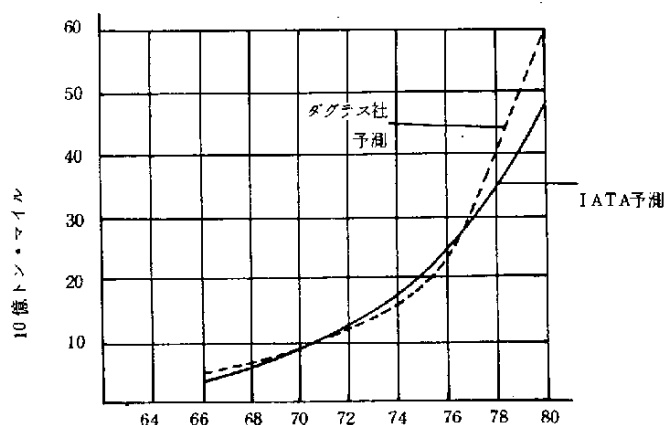


図1-6 世界の航空貨物輸送量

た経済性、運航特性を持ったB-747、L-500等の大型機の出現によっても明らかであるが、貨物を輸送する直接運航コストは航空機メーカーの努力と、最

も進んだ技術の適用によって年々低減されてきたが、一方に於て、航空機を運航するに伴う地上のグラウンド・ハンドリング・コストは増大しておりその増加分は直接運航コストの低下分を上廻り、結果的に、利益を相当圧迫している傾向が強くなってきた。

航空貨物輸送業界が現在抱えている大きな問題として、第1は上述の航空貨物のグラウンド・ハンドリング・コストの低減化、第2は顧客サービス改善である。これら問題点について更に深く述べてみたい。

グラウンド・ハンドリング・コストの増大

航空貨物のグラウンド・ハンドリング・コストは急激な上昇が見うけられる。即ち、1962年を指数100とすると、1967年にはグラウンド・ハンドリング・コストは342に増大しており5年間に242%も増加している。仮にこのコストの増加をそのまま適用したら1972年には947、1977年には指数3044になるであろう。この数値は数年前に算出したものであるが、今日では予測以上の数値を示しているものと思われる。

コスト・アップの原因となるグラウンド・ハンドリング・コストの増加は、荷送人に歓迎されないことは明らかで、その結果、航空貨物の大きな需要が、他の輸送機関に逃げて行くであろう。

一方、コンテナ化によっていくらかでもハンドリング・コストを引き下げ得る可能性があるが、データ処理方法及び貨物取扱方法の面での改善こそが我々が追求している効率とサービス向上に結びつく出発点である。

貧弱な顧客サービス

積荷が今何処に、どのような状態（通関は終わっているのか、損傷はないか等）であるのが、到着は何日かということを確認につかみその情報を顧客にサービスすることがむずかしい。

航空機利用率の低さ

能率的な事前積荷計画、コンテナの上手な利用及び航空機のターンアラウンド時間の縮小等により改善して行かねばならない。

貨物上屋スペースの増大及び空港地域借地料の増大RATINGの複雑さ

航空会社が運送している貨物について、RATING取扱い条件及び品目の表示を100%正しく行っていないことは明らかである。会社はRates、品目及びRoutingの査定等を正しく行なうにはいくら職員をやとって間にも合わないことに気づきはじめている。今後この状態は増々悪くなるであろう。従って、もし収入金を正確に管理し、資金の回収をビジネスとして行なうためには、もっと進んだ方法をみつけ、高度なシステムを展開せねばならない。

旧式なBANKINGとCREDIT

航空会社や代理店は、何千、何百万ドルという額を30日以上に亘る長いクレジットの形でかかえている。更に航空貨物はクレジット審査が行なわれ、最終的に承認されるまでの数日間倉庫に山積みされている。

複雑な申告システム

貨物が到着後、正式な通関手続きが済むまで何日間も上屋に蔵置されている。そのために発生する倉庫料及び人件費等のコストが馬鹿にならず又顧客への引渡しが遅れる。

荷役の物理的限界

倉庫内の大量貨物の荷役処理を効率的に行なうためには、インフォメーションを迅速に且つ正確に処理することによって始めてなし得るものである。

以上、航空会社、混載業者及び代理店等の航空貨物産業（銀行も含めて）及び税関が直面している問題点をそれぞれの団体で、単独に解決することはできない。

従って、航空貨物の物的流通機構全体（即ち、需要発生から輸送、通関、顧客への引渡し及び料金決済まで）を一つのシステムとしてとらえ、総合化することによって始めて解決されるであろうということが、強く認識されてきた。

1.4.2 現在までのシステム化の対策

航空会社間で使われる書類、処理形式及びコード等に関する基本的な原則は、すべてIATAに参加している航空会社の同意にもとづいて決定され又実施されている。

従って、各航空会社は現実に直面している問題点及び将来のシステム化促進のための問題点等について、絶えず研究し、その結果を IATA に提出し、積極的に解決してきた。

現在までに、システム化の前提となる要件及びシステムに直接関連する事項が数多く決定されている。例えば、エア・ウェイビル (Air Way Bill) のフォーマットの統一及びその記載事項の標準化、カーゴ・リザベーション・メッセージのフォーマット及び処理形式の統一、各種のコードの統一等個々の分野での合理化及びシステム化を容易にする統一化、標準化がなされてきた。

しかし 1.4.1 で述べたような大きな問題点に直面し、それを解決するための研究の必要性が IATA メンバーの間で認識された。

特に、現在及び将来に亘って、データの処理と荷役処理とを連けいさせ、且つ経済性、合理性を追求しようとする際に生ずる種々の問題を予測すると、システムはできるだけ広い範囲でとらえ、統合することが最も好ましく、効率的である。即ち、世界中の航空会社、銀行及び政府機関等によるシステムの利用をはかって統合することにより、コスト、サービスの問題を解決できると考えた。

その結果、このような将来のシステムを研究し、計画する組織 (ワーキング・グループ) が IATA の中に設立された。

このワーキング・グループは、当初以下の任務を遂行することになっていた。

- ① 航空会社、荷主、代理店、混載業者及び税関の要求事項を考慮にいたした上で、航空貨物自動統合システム (AIR CARGO AUTOMATED AND INTEGRATED SYSTEMS) の開発のため、貨物処理と荷捌きの将来構想について調査すること。
- ② 関連する IATA COMMITTEES* 及び他のワーキング・グループと緊密に連絡をとりながら基本構想を開発すること。

* 個々の問題を討議し決定するための機関として、それぞれ委員会組織をしており、このメンバーは航空会社の代表によって構成されている。

- ③ IATA 以外の関連グループ (例えば、ATA- 米国航空輸送協会) 及び

政府関連機関（例えば、CCC - 国際関税協力委員会）と絶えず密接な連絡をとること。

- ④ 上部機関の CARGO TRAFFIC PROCEDURES COMMITTEES (CTPC) の指示に従って特別の業務を行うこと。

又 6 ヶ月毎に CTPC に報告をすること。

従って、このワーキング・グループは卒先して、航空会社、政府機関、銀行、代理店及び混載業者と協力して調査を行い、それぞれの業界の NEEDS や計画を明らかにし、航空貨物関連企業の進歩というものを認識させる。更に、具体的には次のことを行う。

- ⑤ 航空会社の貨物のオペレーションの様々の分野に於ける基本的な運営上の原則を設定する。
- ⑥ 航空会社、政府機関、銀行、混載業者及び通信機関がそれぞれの内部システムを設計し、個々のシステムの接合をはかる際に、共通のシステム要件として用いることができるような標準的で且つ推せんできる方式を開発する。
- ⑦ 様式及び取扱い手続き、会計、通信、グラウンド・ハンドリング、施設等に関する他の IATA グループ、ATA グループとこれらの要件の統合を図る。
- ⑧ 政府機関、銀行、混載業者及びメーカーの協会と連けいを保つ。

これらの問題を遂行することによって、得られる利益を最大にする "トータル・システム" の概念確立を目ざしている。

これは又、手作業及び機械化システムを混用して、効果的に運営を行う規模の小さい航空会社と、より総合的な機械化を望む大会社との双方の要求にこたえられるように、小さな単位を組合わせて全体を構成して行くモジュラーシステムを採用する。

以上のような構想のもとに、ワーキング・グループを発足させ、研究を開始し過去 2 年間に亘って研究が続けられた。このメンバーは航空会社の代表によって構成され、必要に応じ招集される。従ってこの研究のための作業に専任でできなかったこと、貨物のシステム化の基本的な問題である商品のコーディング・

システムの開発のむづかしさ及びシステム化以前の問題点が多く、仲々思うような成果が挙げられなかった。

そこで、最近このワーキング・グループを改組し、専任の研究者を3人置いて“航空貨物の自動統合システム”の概念確立のための作業を続けさせている。

1.4.3 現状システムについて

航空貨物の荷送人から荷受人に至るまでの処理をすべて、データ処理装置を使って行うという統合システムは、現在末だどこにも実現されていない。

現状では、各企業内での機能のみを扱ったシステムが実現されているにとどまっている。しかし一部では、SOFIA及びLACESのような通関業務を中心とした共同利用システムが開発され、使用されており他の国々に於ても通関業務を中心とする共同システムの開発が盛んになってきている。

航空会社のシステム化については、前章(2)で述べたように、将来の航空貨物のより効率的なハンドリングや処理のための“処理方式の標準化”及び“推せられるような方式”というものがIATAで積極的に採用され、将来のシステム化を容易にする基盤は着々と築かれていると思われる。

航空会社に於ける貨物処理に必要な機能は次の通りである。

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| ① 貨物の予約 | ④ 貨物のビルト・アップ、プレイク・ダウン |
| ② 貨物及び書類の受付け、引渡し | ⑤ 上屋内の在庫管理 |
| ③ 貨物搭載計画及びマニフェスティング | ⑥ 運賃審査及び会計処理 |

各航空会社は、以上の機能の内いづれかを何らかの形でEDPS化しているが、これらの機能の殆んどすべてをEDPS化しているシステムとしては、AIR FRANCEのSAFOシステム及び日航のJALTOSが挙げられる。いずれもオン・ライン・リアルタイム・プロセッシングで且つ貨物処理のための固有のコンピュータを使用している。

システム内の業務及びデータの流れ及び機能明細については省略するが、システムの規模を知る上で、ここに両システムのハードウェア構成を参考までに示す。(図1-7、図1-8)

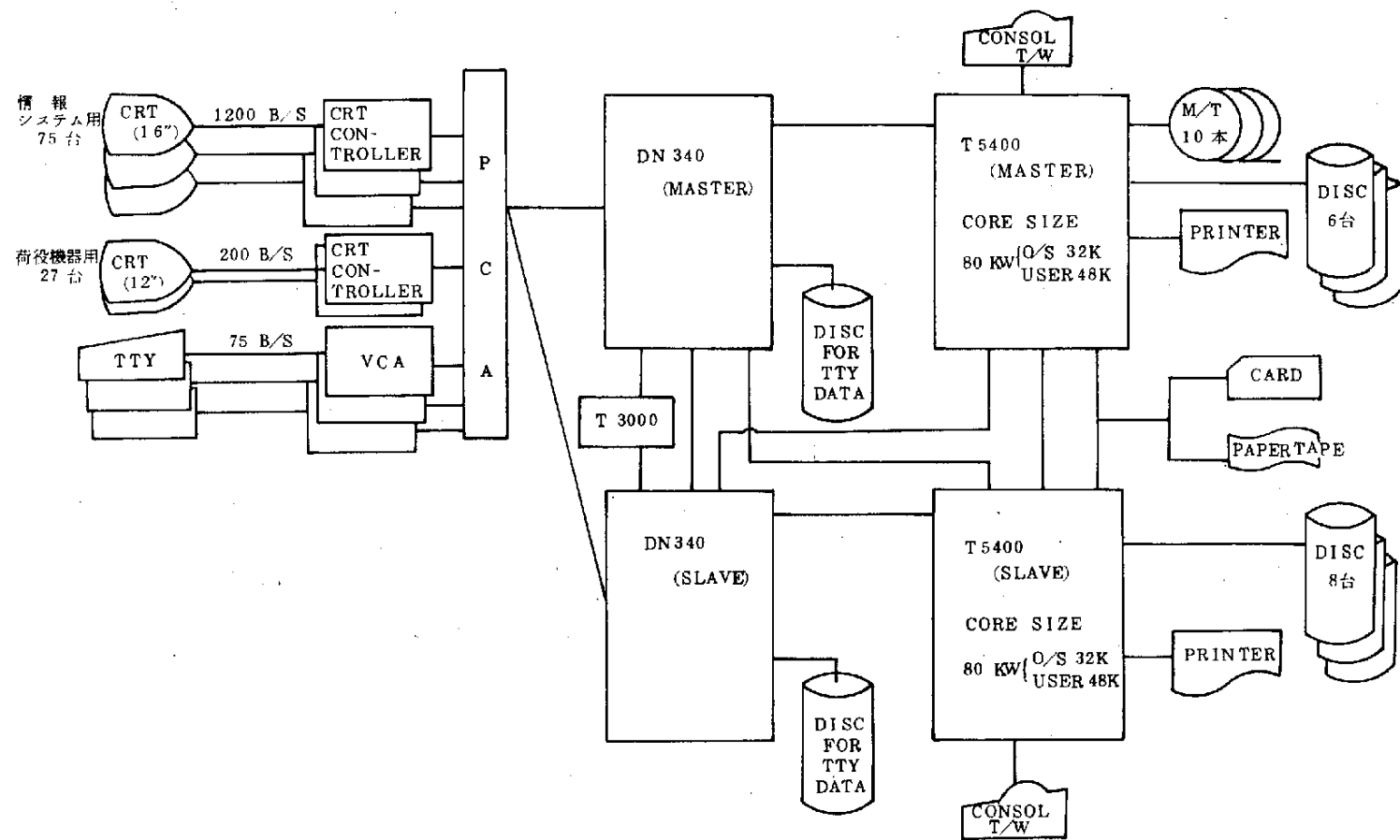


図 1 7 JALTOS HARDWARE 構成図 (JAPAN AIR LINES)

ORLY AIRPORT

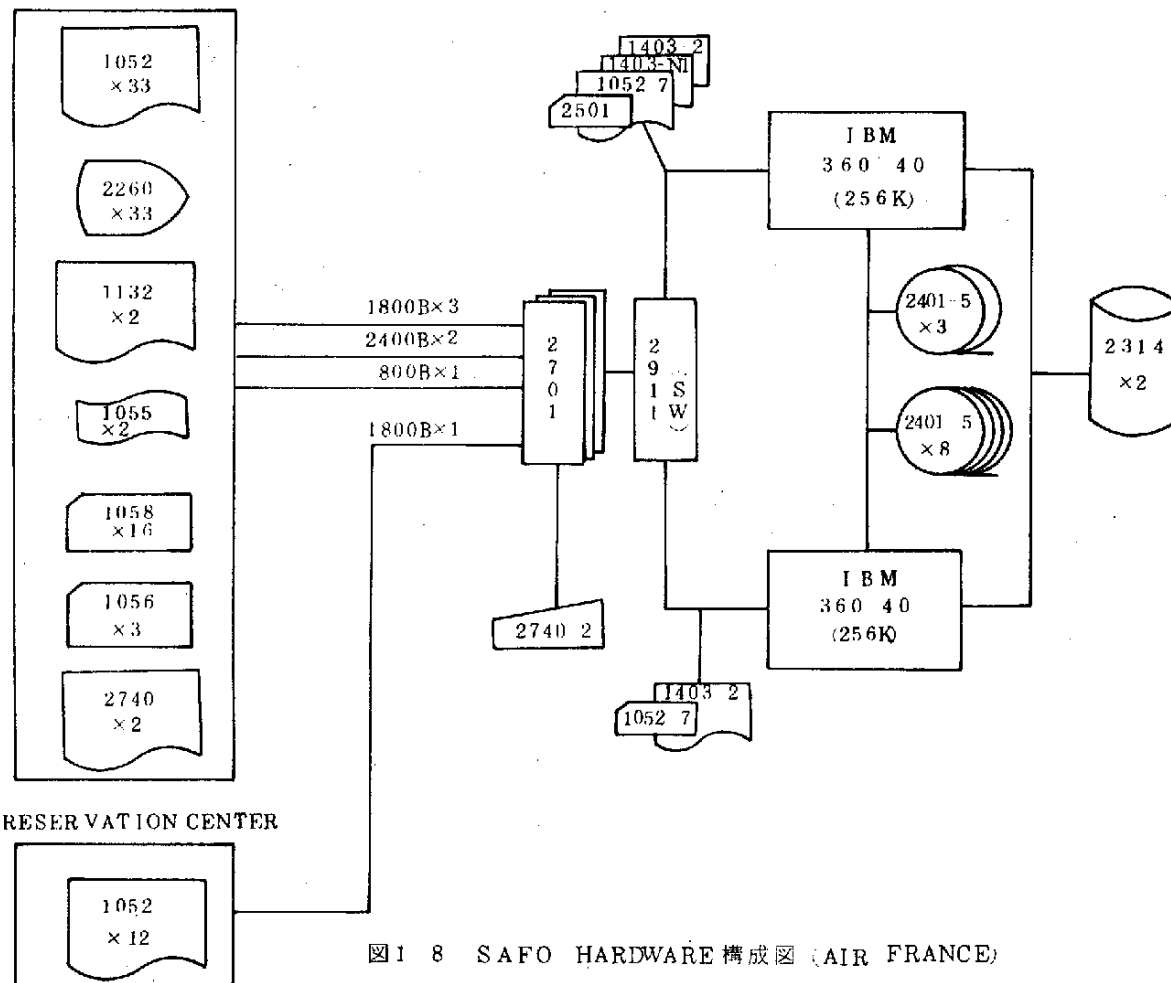


図1 8 SAFO HARDWARE 構成図 (AIR FRANCE)

1.4.4 今後の計画

先に述べたような構想のもとに、将来のあり得べき姿、即ち、航空貨物産業全体のトータル・システムのデザインへのアプローチの一つを紹介してみたい。

荷主が運送したい貨物を搬入したとき、エア・ウェイビル (AWB) に必要なデータを CRT からインプットする。その情報は航空会社又は共同のコンピュータに送られ、そこで品目の正しい運賃率 (rates) と経路 (routing) とを自動的に適用し又必要なデータ・チェックを行い、代理店又は航空会社の端末に AWB をアウトプットし、AWB が作成される。そして同時に運賃精算のための残高チェックと、顧客の銀行口座から航空会社の銀行口座に振込みをするためのデータが自動的に銀行のコンピュータ・システムに送られる。顧客の残高チェックがなされ、資金振込みが終ると輸出通関を得るため、及び適切な輸出貿易データが記録できるように、コンピュータは貨物を税関コンピュータに照会する。“磁気テープ”レコードは、会計業務のために必要に応じ、航空会社が利用できるように保持される。

貨物の発送前又は発送後に、AWB データは高速度通信回線により着地に送られる。貨物が到着地へ空輸されている間に、伝送されたデータは着地で受信される。着地に於ける航空会社又は輸入代理店は、着地のシステムからこれらのデータを CRT 上にディスプレイさせたり、又は輸入申告の詳細事項をインプットさせたりすることが可能となる。

貨物が到着後すぐ引渡されるか、それとも書類又は貨物が詳細検査を受ける必要があるかを“システム”は知らせてくる。

又コンピュータは到着直後かそれ以前に、税関チェックや、関税、租税の計算を行う。

上記のことが完了すると、貨物のインベントリーとステータスのレコードが航会社又は共同のコンピュータに記録される。従って定例的なペーパーワークをすべてデータ処理におきかえ、多くの場合貨物が到着する以前に、あるいは到着直後に引渡し準備がなされているということである。同様に重要なこと

として、作業量を前もって計画しておくことができれば、到着地での上屋の全作業が容易になる。

以上の説明からも解るように、荷送人から荷受人に至るまでの流れをすべて包含する“システム”によって、データの重複が避けられ、正確になり且つ迅速に処理されるため顧客へのサービスが飛躍的に向上し又政府及び企業にとってもコストを下げられる等多大なメリットをもたらすであろう。

1.4.5 システム化の問題点

以上述べて来た将来の共同システムが貨物にたずさわっている官界、業界に対し本当の意味でメリットをもたらすためには、種々の問題を解決しなければならない。特に重要なことは、よりよいシステムを確立するためのアプローチとして、当初よりEDPS利用を前提とするのではなく、なるべくEDPSを使わなくても済む方法を見つけ、できるだけシステムを単純化すべきである。従来の機械化、システム化で見受けられる欠点の一つに、手操作で行われてきた複雑な処理形式をEDPSにそのまま代替させている。その結果データのインプットが複雑且つ多量になり、インプットに費やした労力の割に、アウトプットが余り利用されない。

次にシステム化を促進して行く上での主な問題点を具体的に挙げてみる。

コード等の標準化

特に貨物のシステム化のキー・コードである商品分類コードの確立、でき得れば運賃計算と関税及び消費税算出のためのコードと互換性があることが望ましい。

ドキュメントの統一化及び廃止への努力

異業者間で品物のやりとりがなされる場合授受を証明するためにそこに書類が発生する。従って将来は、EDPSを利用することによって、書類の本来持っている機能をコンピュータ・ファイルに代替させることが可能となる。

誰れが調整者になるか。

官界、業界等多岐に亘る団体間の調整を誰れが行うか。将来の共同システム

を確立して行く上でメリットを享受できるものと、余り享受できないものが出てくるであろう。これをどのような納得させ、解決して行くかが非常に重要なポイントとなる。

COST/MERIT分析

COST/MERITを明らかにするまづ官界、業界を含めたトータル・システムに対するコスト及びメリットをどう明らかにして行くか。次にトータル・コスト/メリットを個々の業界にどう割り振って行くか、最終的にはコストの割には、メリットを多く享受できる業界、逆に、コストが少なくて大きなメリットを受ける業界が出てきた場合のコスト負担への還元をどのようにするか。システム化のメリットを算出する場合、目にみえない潜在メリットをどう評価して行くか、これを正しく評価することなしにシステムの妥当性は論じられなくなるであろう。

1.5 貨物保険業界におけるシステム化

1.5.1 システム化の背景

貨物保険業界における各企業で行なわれる内部事務処理には、一般企業経営に必要なものの他に業界特有のものもあるが、これらを大きく分けるとほぼ次のとおりである。

① 貨物保険証券作成業務

顧客から保険申込書（Insurance Application）を受けとり、それにもとづき①保険証券、②保険料請求書（Debit Note）、③インプットデータ原票（Daily Report）等の書類を印刷するためのマスターシートを作成する業務、および関連業務。

② 各種会計業務

顧客から受取る保険料、支払い保険金に関する計算、伝票計上、徴収、支払い、決済等の業務。

③ 共同保険関係業務

複数保険会社による共同引受物件に関する保険料、保険金の計算、伝票計上、相互通知、決済等の業務。

④ 再保険関係業務

一保険会社によって引受けられた物件の一部を他の保険会社（海外保険会社を含む）に引受けて貰うのが再保険で、売り（出再保）と買い（受再保）の双方がある。これの保険料、保険金に関する計算、伝票計上、相互通知、決済等の業務。

⑤ 貨物保険統計作成業務

貨物保険経営の基礎資料たる貨物保険危険統計作成業務。社内用のみならず日本損害保険協会、日銀等に対する、外部報告用資料も作成する。

当業界におけるコンピュータ・システム化も一般産業界と同様に営業量の増大にともなって徐々に作りあげられたものであるが、発足は1950年代のPCS導入時代である。

当初は上記各種業務をそれぞれ単独のシステムとして、あるいは相互に若干の結合を図りながら機械化を図ってきたが、第3世代のコンピュータ出現にともない一貫処理システム化、トータル・システム化を各社で開発するようになった。

各社でこのようなシステム化をすすめるようになったのは、やはり飛躍的な情報量の増大である。すなわち①顧客からの保険申込件数の増加、②同業者間決済を要する共同保険、再保険取引の件数と種類の増加、③各種輸送手段の革新にともなう保険危険の多様化および所要統計資料の増大等々である。

(注) 内部事務処理の分類方法は種々あり、上記分類はその一例である。従ってシステム化の方法も必ずしも上記分類によって行なわれるのではなく、各社により差がある。

また各社がシステム化がすすむ過程で問題となってきたのは各種異企業間取引に関するインプットの効率的交換である。たとえば顧客からの保険申込み、同業者間取引についての相互通知などの効率的処理といえよう。

このうち同業者間取引、すなわち共同保険、再保険関係業務については、各社共に他社から受けた帳票、あるいは記載データをそのまま自社インプット原票として利用する要請が強くなり、その結果、帳票自体、記載データ、関連コード、などの統一化、標準化の方向にむかうこととなった。

各種コードの統一化、標準化は、この理由の他に貨物保険会社統計資料作成の面からも推進されるようになった。貨物保険統計は上にも述べたように単に一社のもののみならず、全社的なものも作成する必要がある、各種外部報告用統計を各社で作成している。従来各社個別にそれぞれの事情からシステム開発がなされたため、これら統計に使用されるコード体系には差が生じ、統一した基準での統計を得難い場合が発生するようになった。このような問題を排除するため関連コードの統一化、標準化が検討されることとなったものである。

これらはいずれも業界内部の問題であり、利害関係も比較的一致している性質のものであるため統一化、標準化がし易い面があると言えよう。

異企業間取引に関するインプットの効率的処理の点では、今後は次第に顧客との間の取引、いわば同業者間の「ヨコ」の取引に対して「タテ」の取引問題となつてこよう。上記各種内部事務処理のうちもっともシステム化が技術的、コスト的に難かしいのは④の証券作成業務であり、現在この業務の一部分をコンピュータ・システム化しているのはいくつかの会社の部分的な取引だけにすぎず極めて異例である。保険業界各社、および顧客各社の社内システムが確立されるにつれいわゆる「タテ」の取引のシステム化は種々問題となるであろう。

1.5.2 現在までのシステム化対策と現状システム

当初P C Sの導入時代各種業務の単独の機械化、あるいは相互の関連システムの若干の結合を行なったものなどを作ったが、その後新機種導入の都度レベルアップを図ってきている。

現在業界でもっとも多い動きは上記④の証券作成業務を除いた部分のトータル・システム化、一貫処理システム化である。

すなわち上記内部事務処理の多くは保険引受時に得られるデータ（元受データ）、実際には保険証券作成時に作成されるインプット用原票上のデータを基礎データとして利用する。従つて効率的、総合的なシステムという観点から、ファイルの相互利用、重複インプットの排除を考慮したシステム、ひとつの元受データから効率的に多種の業務を処理するシステムを作りあげることが望ましい訳である。

また先にも述べたように証券作成業務については業界全体の中で極めて部分的に行なわれている。

一方、業界内取引に関するインプット媒体の効率的利用という点から行われている帳票、記載データ、コード等の統一化、標準化が行なわれてきたがその方針、あるいはすすめ方は極めて漸進的なものである。すなわち、統一化、標準化はあくまでもそれにより関係各社にメリットが生ずるものでなければならない。従つていままでの作業は必要最少限のものに限り行なわれることとなり、各社のシステムにほとんど大きな影響がないか、あるいはシステム変更を

せまれてもその結果として充分利益がある場合につき実施している。

この結果現在統一化、標準化が実現した帳票、記載データ、コード等には下記がある。

帳 票

① 共同保険相互通知書 (Daily Report で代用する場合が多い)

共同保険は複数保険会社による一危険の引受であるが実務上は幹事会社が代表して保険証券および元受データを記載した本帳票を作成し、本帳票を他の会社へ送付する。他社ではこれをそのままインプット用原票として利用する。

従来から各社で自社システムにあわせた帳票を作成の都度、他社への影響を相互に調整しながらすすめてきたが、今回の貿易書式標準化委員会の活動により、保険申込書、保険証券、保険料請求書等と共に統一化が実現することとなった。ただし今回は記載データとその位置の統一化は行なわれるが、各社システムおよびインプット方法等の違いからコード欄の統一には至っていない。なお大手各社は '73 年 4 月までには、一部の取引を除き本帳票を採用する予定である。

② 共同保険金請求書

本帳票についても上記同様各社相互にインプット用帳票として利用できるよう従来から調整を行なってきたが、業界内部の委員会の作業により、'73 年 4 月分から漸次統一フォームが採用されることとなった。また同時に本帳票についての全社的統一事務処理が作成された。本帳票は様式、記載データそのものおよびその位置について統一化したものであるが、コード体系などの違いから記載データの表現方法などは必ずしも完全な統一化ではない。

③ 再保険計算書 (Monthly Report)

業界内の再保険取引量も多く、最近ではその大部分のものについては定期的に相互通知および決済を行なう。本帳票はその通知用書類である。様

式記載データおよびその位置などほとんど統一化されているので他社では共同保険の場合と同様これをそのままインプット原票として利用できる。統一フォームが採用されたのは'70年からである。また再保険には本帳票を使用しない取引も多く、関係する付属書類もあるがこれらの統一化、標準化はまだ行なわれていない。

コード

① 貨物、引受条件コード

引受貨物および引受条件の組み合わせについての数字3桁のコードである（ただし引受条件コードは一部貨物の特別の条件のみ）。'69年4月にはすでに本コードの前身である数字4桁の標準コードがあったが必ずしも全社には利用されていなかった。'73年4月から全社一斉にこの業界統一コードを利用することとなった。

本統一コードの実現の意義は大きい。たとえば上記の共同保険金請求書上の貨物名引受条件は本コードにより表示可能となるので他社のコードがそのまま自社コードとして利用できる。また貨物保険の全社的統計作成の際整合性のある統計が得やすくなる。

② 外国地名コード

輸出における荷揚港、輸入における積込港の地名をあらわす数字3桁の業界統一コード。主として国名別の分類であるが一部主要港については港名そのもののコードを設定している。'69年から各社で統一コードを使用。

③ 通貨コード

各国通貨をあらわす数字2桁の業界統一コード。

④ 国内保険会社名コード

国内保険会社名をあらわす数字2桁あるいは英字1桁のコード。

⑤ 損害に関する各種コード

共同保険金の決済関係帳票、損害に関する全社的統計作成等に使用され

る保険危険の損害に関係する各種コードである。たとえば、①損害の種類（数字2桁）、②支払損失金の種類（同1桁）等。

1.5.3 今後の計画

各保険会社においては全体として総合的、かつ効率的なシステム化を引続き開発してゆくことになるであろうが、将来もっとも大きな問題となると思われるのが証券作成業務をも含めたシステム化である。

現在では業界内において非常に部分的にしか行なわれていないが、貨物保険は引受内容を定型化できないものが多いため証券作成業務はもともと非常に人海戦術的なやり方により行なわれており、顧客側システムとの有効な結合ができればメリットの生ずるシステムでもあるのでこれからの課題となろう。

しかし、これらのシステム化にあたっての最大の問題は顧客側システムに多種のシステムが存在し、これらにつきそれぞれインターフェイスを確立することが非常に困難であるという点である。特に個々に異なるシステムとの間に各各インターフェイスを確立するには個々の企業ベースでは相当の人と費用が必要となる。このためには個々の企業ベースではなくコード、データ・エレメント、データ・フォーマットなどについての関係者全員による統一的な作業が必要であるとも言えよう。

保険業界内部における帳票、記載データ、コード等の統一化、標準化の進捗状況はすでに述べたとおりであるが、統一化、標準化されたものの中でも問題は、各社システムの相違のために現時点ではどうしても統一化できない部分である。

これまでこれらの統一化、標準化は主として各社システムのユーザーサイド、すなわち貨物保険内部事務処理にたずさわる部門からなる委員会によって行なわれてきたが、これ以上のシステム化を図るには各社のシステム開発にたずさわる部門からなる委員会により行なわなければならないのではないかとと思われる。

1.5.4 システム化についての問題点

これからのシステムは、各企業におけるシステムが確立されつつある段階にあるので、異企業間システムの有機的、効率的結合が問題となろう。あるいは直接その段階に行かないまでも関係者相互の I/O の有効な利用方法がより求められることとなる。

異企業間システムの結合がすすめられるのに問題となるのは、先に述べた多様なインターフェイスの存在の他に、結合システムから両者がどうメリットを得ることができるが、すなわち双方におけるシステムの投資効果、あるいは結合システムにおいて双方の企業秘密を十分まもれるか否か、その対策などがあると考えられる。

1.6 銀行における外国為替業務のシステム化

1.6.1 システム化の背景

我が国の銀行界では、一般的には、内国業務に比較し、外国為替業務の比重が低いため、預金、為替等内国業務のA D P化が先に進められ、外国為替業務のA D P化は遅れているのが現状である。然し乍ら、近年に於ける我が国貿易量の飛躍的な増大、及び、国際化の急速な進展に伴い外国為替業務のA D P化も大きくクローズ・アップされてきており、各行とも本格的にこれに取組み始めている。この点、貿易業務の比重が高い商社や海運業界等とは大きく異っている。

銀行の外国為替業務は内国業務に比し、処理手順が複雑であるばかりでなく、関連する他機関が貿易商社、メーカー、各省庁、日銀、更に、外国銀行と広範に亘り、そのシステム化は極めて難しいと見られるが、上述の貿易量の増大、国際化の進展、加えて、国内業務A D P化との整合性の確保、関連業界に於けるA D P化の普及、外国為替の熟練者等人手不足の面から、このA D Pシステム化は早急に実施していかざるを得ない状況になってきている。

上記事情から、従来、銀行業界を中心にしたA D P標準化案件は内国業務に関するものが圧倒的に多かったが、一昨年頃から外国業務関係の標準化の案件もようやく提起されるようになってきたところである。

1.6.2 A D P標準化の歴史

ここで銀行界に於けるA D P標準化の歩みを辿ってみれば、

昭和37年6月外国為替銀行の外貨準備制度が施行されるに当たり、大蔵省は、その制度の適正な運用を図るため、外為計理の統一化を要望し、甲種為替銀行二水会を通じ各行にその検討を指示した。このため検討会が設置され、ここで検討された基準が外為計理準則となり、昭和39年4月より各行外為計理は一斉に統一処理されることとなった。

国内業務面でのA D P標準化については、昭和43年から配当金振込票の標

準規格の採用検討に入り、同 45 年より実施された。また、昭和 43 年から磁気テープ交換による預金口座振替の取扱基準の検討が行われ、46 年 10 月に基準を設定、以後実施に移されている。更に昭和 44 年からは振込関係の磁気テープ利用の検討に入り、昭和 46 年に至り、磁気テープ仕様取扱手続が定められた。

大型プロジェクトとしては昭和 43 年頃から地方銀行協会の共同テレシステムに都市銀行も加入する方式が検討されたのを契機として、昭和 46 年 6 月に全国銀行データー通信システム設計書が日本電信電話公社によりまとめられた。このシステムは本年より稼働の予定であり、月間処理予測データ量は約 80 万件で、昭和 50 年には約 120 万件と見込まれている。又、昭和 46 年には東京手形交換所において、明治以来の手形交換制度の大改正が行われたが、この改正を前提として、小切手用紙の規格、様式、紙質等の統一、MICR 印字方式の採用、統一金融機関番号の設定が行われた。更に、手形交換合理化準備室を設け、交換センターにおける集中交換制度、及び銀行会館へのコンピュータ設置の具体的検討が行われ、昭和 46 年 7 月、同手形交換所では集中処理方式を導入し、従来の立合交換を廃止する等、ADP 標準化は着実に進められてきている。

一方、外国為替業務の面での標準化の動きは、前述の外為経理準備以来殆んど見るべきものがなかったが、昭和 46 年に至り、漸く日本貿易会の提唱により貿易書式標準化委員会が設置され、金融機関も第 5 部会としてこれに参画し同年 8 月から 47 年 2 月まで 6 回の会合が開かれ、信用状付輸出手形買取依頼書様式の標準化につき検討を行い、その結果を委員会に報告している。然し乍ら、銀行にとっては、為替手形を中心とする会計情報に係るニーズの比重が商品（物の動き等）に関する情報より高いため、船積書類マスターシートの様式をそのまま使用するのは不可能であり、銀行として最小限の情報を盛り込んだ独自の様式案となっている。但し、各行とも既に独自のコード体系ならびに外国為替 ADP 化案をもっているため統一的に採用されるに至っていない。

以上の如く、銀行に於ける外国為替業務面での標準化案件は、内国業務面に於ける標準化の数々の成果に比し極めて遅れていると言わざるを得ず、銀行間の情報交換、標準化の話し合い、協力等は未だ本格化していない実情にある。総合貿易情報システムに対する委員派遣等を機に標準化の気運の盛り上りが期待される次第である。

1.6.3 現在までのシステム化の対策

前章のADP標準化の歴史の中で記した如く外国為替業務については、銀行界全般の協力による標準化の立遅れが強く感じられるが、各行の内部処理に於てはADP化が可成り進んでおり、内国業務のADP化に比すれば遅れは否めないものの、国際的に見れば遙かにその水準を超えているものと見られる。詳しくは銀行間での公的情報交換の場がないため記述し得ないが、その概略は以下の如くである。

イ 昭和35～36年頃より大手外国為替銀行では各々独自に外国為替事務のシステム化、コンピュータ処理の検討を始め順次実施に移してきている。然し、多少の差はあったにしても、その殆んどは主として外国為替関係の取扱実績等統計資料の作成に重点が置かれ所謂、POS方式によるものが多かったと見られている。

ロ 昭和40年頃を境として、次第に増加する外国為替事務に一層本格的に対処するため、各行とも更に抜本的にコンピュータ処理のレベルアップを行ってきた模様であり、それまでの統計を主としたシステムから、外為諸勘定の処理、元帳の作成、顧客ならびにコルレス銀行を始めとする海外銀行に対する授与信管理、外国為替持高の把握、更に外国為替関係の各種伝票、輸入信用状、船積書類送付状、同到着通知状、外国送金小切手、或は送金指示書、為替予約スリップ等を含む自行内のドキュメンテーション等をADP化するに至っている。このシステム化の手法については各行各々独自に開発してきたこと等により、必ずしも同じではないが、各営業店、集中事務処理場所にオフライン端末機として小型コンピュータ、カードリーダー又は紙テー

プリンダ、穿孔装置付タイプライター等を設置し、帳票作成の自動化、換算等計算の自動化、データ抽出の自動化を計り乍ら、カード又は紙テープにデータを穿孔し、これをコンピュータセンターに搬送又は電送し事後の処理をコンピュータで行うという。オフライン・バッチ処理方法がその主流と見られている。

以上の如く現在迄のシステム化に対する対策は銀行間で標準化を計り乍ら立てられたものではなく、専ら各行各々の内部問題の解決という意味で対策が検討され、実施されてきたものと言わざるを得ない。従って、皮肉な表現となるが、A D P標準化も、他銀行、商社、官公庁、日銀等外部関係で繋がる書式、データエレメントを除いた特定銀行の内部で見た場合には、極めて進んでいるとも言えるわけである。

1.6.4 システム化の現状

前第3章で記した如く、外国為替業務のA D P化は各行各々独自に進められてきており、その進め方と進捗度は銀行により異っているが、一般的に分類すれば輸出サブシステム、輸入サブシステム、外国送金サブシステム、為替予約資金サブシステム等数種のサブシステムに大別される。これ等サブシステムを統合し外国為替A D Pシステムとし、更に各種の内国業務システムと共に銀行総合システムに繋いでいる形が多い。然し、この外国為替システムについては内国業務のシステムとは異なり、自行外の外部システムとは全く繋りはなく閉鎖的となっていると見られる。

上記の外国為替システムに対する入力資料及び原帳票作成者は凡そ次の如くである。

① 輸出サブシステム

資料名	作成者
信用状付輸出手形買取依頼書	輸出業者
信用状無輸出手形買取依頼書	輸出業者
輸出手形取立依頼書	輸出業者

小切手等買取依頼書	輸出業者
小切手等取立依頼書	輸出業者

② 輸入サブシステム

資料名	作成者
輸入信用状発行依頼書	輸入業者
輸入信用状条件変更依頼書	輸入業者
輸入船積書類送付状	海外銀行
その他各種輸入金融依頼書等	輸入業者

③ 外国送金サブシステム

資料名	作成者
外国向送金依頼書	顧客
外国被仕向送金支払指図書	海外銀行
外国通貨・旅行小切手売渡依頼書	顧客
外国通貨・旅行小切手買取依頼書	顧客

④ 為替予約・資金サブシステム

資料名	作成者
外国為替売買予約申込書（電話依頼）	顧客
外国為替売買予約内容変更依頼書	顧客
外国為替売買予約取消依頼書	顧客
その他外貨資金売買の借入・貸出等指図書等	内部

これ等の原資料を基礎に抽出されたデータは主としてオフライン・バッチ処理の上、凡そ次のように大別された形で出力されている。

- イ 授与信管理のための各種残高表
- ロ 取扱実績を始めとする各種統計表
- ハ 通貨別外国為替持高等各種資金繰表
- ニ 決算、損益配分等外為計理関係の諸表
- ホ 輸出手形、船積書類の海外発送遅延防止のため、及び決済遅延手形チエ

ックのための各種の事務管理表

へ 各省庁・日銀等外部に提供する各種報告書の基礎資料

ト 其の他内国業務 A D P システムと繋いだ上でのデータベースから得られる各種の経営管理表 (M I S)

以上に列挙した各種情報に加え A D P 化の特筆すべき効果としては、ドキュメンテーション上の省力化と思われる。銀行業務の中でも外国為替業務は最も帳票の種類が多い分野であり、且つ、事務の殆んどが計算を伴い乍らのドキュメンテーションと言っても過言ではない。

尚、A D P 化と直接の関連性があるとは言えないが、為替銀行に於ける外国為替の事務処理は内国業務のそれに比し、事務の集中処理の度合いが高く、一般営業店に於ける入力項目は必要最小限の会計項目に限るか、或は全くなく、外為事務センター・又は、母店制度の採用により、事務を集中するとともに入力データもここで集中的に抽出している銀行が多いのが現状である。

1.6.5 今後の計画

各為替銀行が検討中と思われる今後の計画については推定の域を出ないが、一般的に、これ迄開発されてきたと見られるオフライン・バッチ処理システムのオンライン化への移行、及び預金、為替、貸付等内国関係 A D P システムとの本格的結合、換言すれば、外国、内国業務を含めた銀行業務全体の総合オンライン化を計り、急増する事務に対処し、又、顧客サービスを一層向上充実させるとともに、今後の国際化にも対応し、適確な経営情報を、一層迅速に把握する方向にあると言えよう。

これ等の外国為替業務を含めた各行の総合オンライン化計画の進捗状況、システム化の手法、及び使用機器は銀行により異なっていると見られるが共通して超大型コンピュータを中心とした大型システムになるものと予想される。又、入力データも内部情報に止まらず、外部情報も含め、大きなデータバンクを形成していくものと予想される。

1.6.6 システム化の問題点

問題点にはA D P内部処理体制上のものと対外接点上のものがある。前者の問題としては、大きくは、データの早期収集、外国為替持高の即時把握、手作業による伝票、記入帳、元帳作成の廃止による省力化、各種管理資料、経営情報の充実、内部データバンクの充実等を如何に進めるかという点にあり、これらは現在各行各々に進められている銀行業務の総合オンライン化の進展とともに可成り解決されていくものと思われる。

従ってここでは、後者の対外接点の問題について記述するが、対外的問題もその解決のためには内部システムに撥返るものが多い点充分認識しておくべきであろう。

対外接点の問題はすべて情報の流れにあると見られ、主として、貿易書式の標準化、データエレメントの標準化、手続き、及び法規の標準化、改廃に繋がるものである。

為替銀行の側から見た場合、外部との情報の流れには、対顧客、対官公庁、対他銀行の三つの側面があり、多様な情報の1／0関係を持っている。以下に各側面について考察すれば、

① 対顧客

顧客から銀行に流れる情報は主として、前第4章の①、②、③、④、の各サブシステムにおける資料として記した各種依頼書により提供されるが、此等依頼書の様式は各銀行によりまちまちであり、複数の銀行と取引関係にある顧客はこれ等書式を銀行別に使いわけなければならない。特に取引銀行が数十行に亘る大手貿易商社に於てはその繁雑さに耐えかねて、自社で統一書式を制定しこれを銀行への依頼書として使用している実情にある。これは逆に銀行側に自行書式への転記事務増を招くこととなっており、顧客、銀行双方に満足できる統一標準書式の検討が望まれるところである。然し乍ら、既に述べた如く、各銀行、商社とも各々独自の情報処理システムの関係から早急な解決は難かしく、単なる書式のみ標準化ばかりではなく、併行的に企

業内システムに大きな影響を及ぼすであろう各種コード等データエレメントの標準化、更には一部手続、法規等の改廃をも進める必要があるものと考えられる。

上記各種依頼書の内、外国送金等については依頼書に代り、磁気テープによる依頼も将来考え得るわけで、この場合にはコードの他、磁気テープ仕様についても標準化の問題がでてくるであろう。

一方、銀行から顧客に流れる情報には各種の案内書、計算書、請求書等数十種に及んでいるが、これらの書式についても銀行により、その書式、内容がまちまちとなっている。銀行がこれ等書式により顧客に伝達する情報は、そのソースデータが自行内で発生するものと顧客を除く外部、主として、海外銀行から発生するものがあり、標準化を行うとしても本邦為替銀行のみでの努力では一それのみでも相当の効果が期待されるものの一矢張り限界があるものと予想される。また、案内書、計算書の代りに、一部磁気テープを使用したり、更には通信回線の解放に伴いオンラインを活用することにより情報伝達の迅速化とコスト軽減を計ることも可能となろうが、この際にもテープ仕様、コードの標準化等が前提条件となる。

② 対官公庁

銀行が官公庁より提供を受けている情報には管内及び全国取扱高統計と制度の改廃に係る情報等があり、銀行の取扱高シェア算出、予算、業務計画等に利用しているが、特殊な情報に通産省の輸出手形保険制度に係る「海外商社名簿および格付住所社名変更通知」がある。各銀行とも、これを基礎にブラック・バイヤー・ファイルを作成しているが、磁気テープによる海外商社名簿の銀行協会への貸出し、或は、各行からのオンラインによる情報検索等が望まれている。然し、これも、磁気テープ仕様、或はコンピュータのインターフェイス等の問題、コスト負担の問題、秘密保持、関係法規の簡素化等解決すべき問題が多い。

銀行から官公庁に提供している情報には、輸出認証、輸入承認、輸入届出、

支払承認等の行政委任事務に係る報告、詳細は亘る各種取扱高、外国為替持高等各種残高統計、コルレス契約に係る報告、輸出手形保険に係る報告、その他検査関係の報告等数多いが、なかでも日本銀行に対する報告が多い。これ等の報告の様式は輸出保険関係、輸入承認関係の一部を除き、殆んどがタイプ等手作業によって作成せざるを得ず、A D P出力により直接作成できるものは皆無の状態であり、書式の標準化が望まれるところである。又前述の輸出保険関係、輸入承認等の一部の報告はマーク・カードによるものが多いが、商品、国名、通貫等殆んどのコード体系がそれぞれ異っているため事務の複雑化を招いている。この面では、商社、為替銀行、日本銀行、通産省、大蔵省等関係業界、官公庁間でのコードの標準化が望まれる。また関税を銀行に払込めば証明書により通関できる制度にする等銀行の営業店の活用が期待される他、併せて輸出承認制度の廃止等、貿易手続の簡素化も強く望まれている。

③ 対他銀行

他銀行に対する情報の流れは対本邦内銀行と対海外銀行に大別されるが、この間の情報は外国為替業務の性質上互に深く関連をもっており、更に国内他業界にも繋がっている。本邦外国為替銀行間での情報処理は、1.6.1、1.6.2で記した如く、内国業務に比し、特にA D P標準化が遅れている分野であり、見るべき成果は殆んどない。それだけに問題が山積していると言えよう。主要な問題は矢張り各種書式の標準化、コードの標準化と思われるが、また銀行間の外貨決済の自動化を内国業務に於ける全国銀行データ通信システムの中に含める等外国業務を含めた広い範囲のデータ通信システムが望まれて更に、銀行間で、再割、取立、取継ぎ等各種書類の受け渡しが行われているが、これら書式はまちまちであり統一化されていない。その他受け渡し自体が殆んど個々に使送便で各行の店頭への持ち込みとなっており人手と時間、情報伝達面に支障が現れており、最近漸く在東京主要銀行間で外為関係のメール交換制度の実現が検討されはじめたばかりである。

対外銀行との I/O 情報については、国際的な場で討議して問題を解決せざるを得ないが、一方の銀行の輸出為替は相手国所在銀行の輸入為替であり、又一方の仕向送金は相手方の被仕向送金となることから、最初に行動を起した銀行が相手銀行の事務処理に大きな影響を与えるわけで、場合によってはかなりの部分を最初に行動を起した銀行が代行することも可能となり、国際的な省力化が期待できる。然し乍ら、その前提条件となるのは国際的なコードの統一化、と書式ならびに決済方法等の標準化である。書式の標準化については、近年国際的に意義が高まりつつあり、I C C、外国の銀行協会、或は個別に海外の大銀行から、輸出入信用状、外国送金支払指図書、送金小切手等のフォームについての標準化の提案が見られるが、欧米諸国、或は特定大銀行の事情を反映したフォームになりがちであり、法規や慣習の異なる本邦為替銀行のニーズを充分満し得ない面がある。更に本邦為替銀行はそれぞれ独自の A D P システムを持っており、内部システムとの整合性の点等から欧米諸国の標準化の動きに必ずしも同調しているとは言えない。又特に付記すべき点は、これ等欧米から提案されている標準フォームでは、用紙の左右同一位置に数行に亘り異なる項目をプリントさせるものがあるので、タイピング、プリント動作に難点のある場合がある。これは帳票作成者にフォームの巻戻しをさせることとなり無用の事務負担を課すこととなるからである。ここでも単なるフォーム統一でなく、コード体系、コンピュータへの入力方法の標準化迄進めなければ、その採用についての国際的コンセンサスを得るのは難かしいと思われる。

昨年秋の E C E 総会で銀行に於ける外国為替取引の標準化が問題として採り上げられたことは、上記事情から時宜を得たことであり、我が国でも、早急に、為替銀行間で共通の検討機関を設け、国際協力を進めこの分野に於ける能率化を計りたいものである。

尚、E C E 総会で採り上げられた銀行の外国為替の取引の標準化検討項目は表1-3の通りであるが、これらの諸項目は、国際的機関で決定してしまうと、

各銀行の今後のADP化の具体的な進め方を大きく規制することとなるので、慎重な検討が望まれる。然し外国側でこの問題を大きくとりあげた以上、我が国の銀行界でも、この問題を回避することは許されず、今後本格的にこの問題に取り組む、必要とする調整を申出る等の措置を講ずる必要がある。

表 1 - 3 外国為替に関する標準化検討項目

大項目	中項目	小項目
銀行データ交換	銀行書類の内容，レイアウト，および位置	目による読取り項目 機械による読取り項目
	電 信	入出力機器 手 続
	取引手段	銀行カード 小切手カード I D カード
銀行業務	用語とコード	銀行本支店の名称と住所 通 貨 通信の部門と形式 通信の内容
	文字認識	M I C 認識 C R
	記録の保持	I S との連携 I D
	証券類の保管	証券の標準コード 証券取引通信の標準化

1.7 通関業務電算化の検討について（経緯と現状）

1.7.1 概 説

通関業務の電算化については、①事務量の増加傾向と、これを処理するに足る人員増の困難性に対処するため、さらには、②事務能率を向上させて通関業務の迅速化の要請にこたえる等の必要から、輸入通関事務を対象として、つとに、昭和39年頃から、大蔵省（関税局）及び税関において研究が続けられてきた。（事務量の増加傾向については、表1-4及び表1-5参照）。

この研究結果は、一旦昭和47年3月頃までに「輸入通関事務の電算化に関する基本報告書」（以下「基本報告書」という。）の形でとりまとめられ、電算化するとした場合の通関事務の基本構想が明らかにされた。しかし、この基本構想は、税関事務のみを電算化の対象としたことその他の事情から、開発運営に要する所要見込経費に比較して、その得られるメリット（省力効果、事務処理のスピード化等）の点に、なお十分確心が持てない等の理由から、結局、これを実施に移すべくさらに詳細計画の検討に入ることは、当分の間見合わせる事となった。そして、これに代えて、外国における通関業務の電算化情況等をさらに十分調査するとともに、今後は、従来の検討結果を踏まえて、最近通関の迅速化・省力化の要請が最も強い航空貨物の輸入通関事務の電算化を、主として検討の対象とすることとされた。

この結果、最近では、大蔵省（関税局）においては、すでに発足中のレイセス方式（LACES）等を参考とし、航空会社及び代理店の在庫管理事務、書類事務等と連けいされ、これらと一体となった航空貨物の電算化という方向で部内検討を進めることとしている（開始済み）。

現在検討中の航空輸入貨物の電算化方式については、当然未だその内容を明らかにする段階には至っていないが、報告書作成に至るまでの経緯及び報告書で示された電算化構想について、さらに具体的に述べれば、以下のとおりである。

表 1 - 4 事務量等の伸び (実績)

(単位: 倍)

区 分	輸 入	輸 出
貿 易 額	3.5	4.9
貿 易 量	3.7 (9.4)	2.8 (9.0)
通 関 事 務 量	1.7 (2.8)	2.2 (3.7)

(注) 昭和46年/37年比。かっこ内は、東京・大阪空港における
通関扱貨物。

表 1 - 5 事務量等の伸び (予測)

(単位: 倍)

区 分	昭和53年		昭和58年	
	輸 入	輸 出	輸 入	輸 出
貿 易 量	1.6	2.4	2.1	3.9
通 関 事 務 量	1.8	1.4 (2.4)	2.6 (3.0)	1.6 (3.7)

(注) 対昭和46年比。かっこ内は表1-4と同じ。

1.7.2 報告書作成までの検討経緯

通関事務電算化の検討は、昭和39年に始まり、以来種々の角度から検討がなされた。その結果、上記のように、電算化するとした場合の基本計画が報告書としてまとめられたわけであるが、この報告書作成に至るまでの経過は、おおむね次の4段階に分けられる。

① 第1段階 検討の開始（昭和39～41年）

昭和39年6月、横浜税関において専門委員会（10名で構成）が発足するとともに、日本レミントン・ユニバック及び富士通（株）等のシステムエンジニアの参加を得て現状分析を行い、それぞれのメーカにおいてデモストレーションを行なっている。この段階では、輸入通関事務のうち比較的複雑、かつ、手数を要する部分である輸入税表番号の索引事務（輸入申告貨物の税表分類事務）を電算化する方法（いわゆる「品名キー」の方法。後記②参照）が提案され、このための作業を進めることとなった。

② 第2段階 品名キーによる実験（昭和41～43年）

上記の横浜税関で行なっていた研究は、全国の税関に関連する問題であるので、昭和41年以降は、大蔵省関税局がこれを引き継ぐこととなり、以後は、主として関税局において検討が進められた。まず、準備として品名ファイルの作成が行なわれ、その後その品名ファイル及び東京税関晴海出張所に申告された輸入申告書（控）を使用して、各種の通関処理実験が行なわれた。

品名ファイルの作成は、各種の資料から輸入貨物の品名及びそれに対応する関税率表番号・関税率等を収集して行なうこととし、さらに、このファイルを使用して通関実験を行なった結果、索引できなかった品名をファイルに追加する方法をとった。

この実験の方法は、簡単に言えば、入告した申告品名をキーとしてファイル内の関税率表番号等を索引し、その結果を使用して関税額等の計算を行なって所要事項を出力するバッチ処理である（品名キー方式）。これと同時に、仕入書のデータを入力して課税標準価格の計算を行なっている。

このための入力データは、当初、原資料である輸入申告書（税関統計用）及び計算書（課税標準価格計算の根拠を示すもの）の送付を受け、これをカードせん孔して入力する方法がとられたが、最終的には、さん孔タイプライターにより作成された紙テープをデータ伝送する方法がとられた。この通関処理実験は、合計 5 種類 13 回にわたって行なわれた。

この実験の目的は、主として品名キー方式の可能性を模索することにあった。しかし、実験の結果は、この方式による関税率等の索引率は、プログラムの改良及びファイル品名の逐次追加にかかわらず、全体の、60～70%程にとどまり、それ以上を望むことは困難と判断された。このため、品名キー方式そのものの再転換が必要と考えられるに至った。

③ 第 3 段階 品名方式の再検討（昭和 43～44 年）

品名キー方式の代案としては、申告品名を符号化して入力する方法が考えられた。ところが、この方法では、当初の税表分類事務の自動化というメリットは、全く失われることとなるので、品名キー方式の特徴を生かした他の数種類の方式が考案・検討されたがしかしそのいずれもが実行上適当という結論は得られず、結局品名方式は、当分の間放棄することとなった。

④ 第 4 段階 輸入通関事務全般の電算化検討（昭和 45～47 年）

以上の経緯を経て、昭和 45 年 4 月頃からは、品名の入力に符号化して行なうという原則的考え方に立って、輸入申告から輸入許可までの通関業務全般につき、電算化するとした場合の具体的方法、問題点等が検討された。検討の方法としては、関税局及び税関の職員で構成する検討会を開催して、ここで討議・研究することとなった。検討会は、昭和 47 年 3 月までに計 47 回開催され、その結果が、前記のように「輸入通関事務の電算化に関する基本報告書」としてとりまとめられた。

報告書による電算化計画の概要は、次のとおりである。

1.7.3 電算化構想

① 輸入通関事務の概要

電算化の対象である輸入通関事務の概要は、次のとおりである。

現行の申告納税制度のもとでは、輸入申告者は、輸入申告書に、関税額その他の所要事項を記して、税関に提出することとしている。税関では、審査部門における書類審査－必要があれば現品検査－を経てから輸入申告者に関税額等を通知する。輸入申告者は、それに基づき関税等を銀行に納付し、銀行から返し戻された書類（領収証書）を税関に提示することとなり、その納付が確認されてから、輸入許可が行なわれる。輸入許可後、数日を経て、銀行から税関へ関税額領収の通知があり、これで輸入通関に関する税関手続きは終了する。これらの事務に関連して、税関では、納税額及び輸入貿易に関する諸統計・報告書を作成しており、これらの事務も電算化の対象となる。

昭和45～47年における検討では、以上の事務を、現状を大巾に変更することなく^{*}電算化する方法について検討が行なわれた。

^{*} 電算化のために、必要があれば、現行体制を大巾に変更することも全く考えられなかったわけでは必らずしもないが、そのためには法律改正を含む諸制度の改正が必要であった。しかし、メリットが必らずしも明確でない段階で電算化のためのみの目的で法律改正等を行なうことには疑問があった。このため、当面現状の変更は必要最小限にとどめるという方針が検討された。

② 検討の対象事務

従来からの経緯があり、かつ、輸出事務よりもメリットが多いと考えられる等の理由で、輸入通関事務（輸入申告から許可まで）、収納事務及び輸入統計事務が検討の対象とされたが、保税事務が除かれている。したがって、航空通関・海上通関の区分は考えられていなかった。これは、④航空機・船舶等の運送手段によって税関手続が変わることはない。⑤保税事務は、倉庫業務の密接な関係があり、その電算化は倉庫業務の電算化につながっているので、費用が大きくなる、等の理由によるものである。

③ 構想の概要

この構想は、全国に散在する約30の税関本関・支署・出張所をオンライン化して、事務の90%程度を処理しようとの考え方に基づくもので、所要開発費用は20数億にのぼるものとみられていた。この場合の通関事務の電算処理は、おおむね次図の手順で行なわれることになる。(図1-9参照)

この方法の特徴としては、レイセスと比較してみると、

- ③ 税関内部の事務のみを対象としたこと
- ⑤ 自動許可(人力による審査・検査の省力)の制度を考えなかったこと。
- ⑥ 現行の事務処理に必要な参考事項を出力させたこと。
- ④ OMRを使用することとしたこと。

等である。また、見方を変えていえば、この方式では、添付書類と申告事項との対照、取引関係者及び納税義務者の確認等の電算処理が不可能である判料事務の有力な補助手段として電算機を活用しようとする考え方が強かったことが特徴ということもできる。

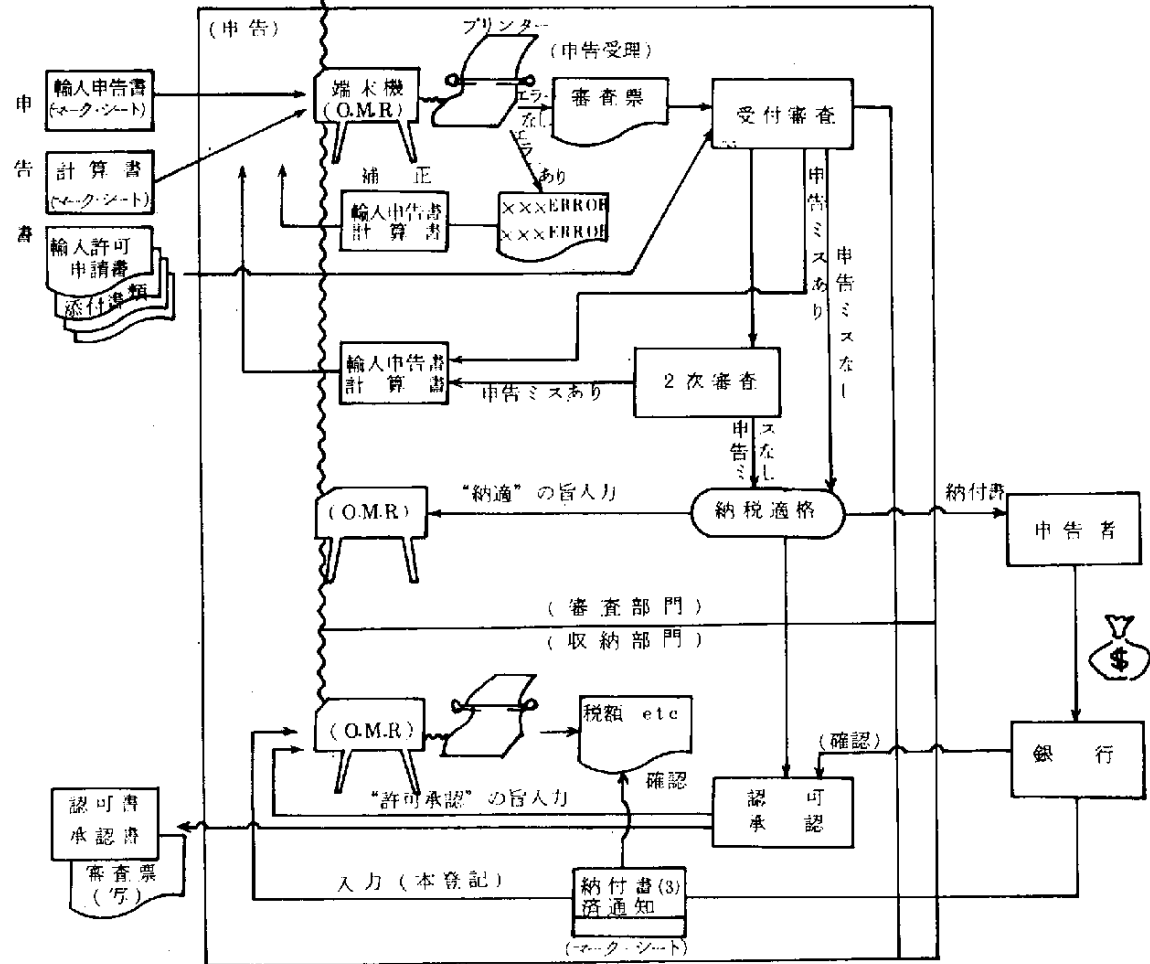


図 1 9 輸入通関事務電算化概略図

1.8 輸出保険情報のシステム化

1.8.1 システム化の背景

通産省においては昭和42年以来、コンピュータを中心とした輸出保険業務のシステム化を進めてきた。さらに、昭和50年度を完成目標に、総合的な輸出保険情報のシステム化の検討を進めている。このシステム化の背景として、2つの主要因があげられる。第一は輸出保険業務の増大であり、第二には輸出保険をとりまく国内外の諸環境が極めて流動的になってきたことである。前者は輸出保険業務の量的な増大であり、ぼう大な情報の迅速かつ正確な処理を必要とし、後者は質的な高度化であり、情報の弾力的な利用を必要としている。このため、輸出保険情報および輸出保険関連情報の迅速かつ正確な処理ならびに情報の弾力的な利用を目的とした情報処理システムの確立が強く望まれている。

輸出保険業務の増大

輸出保険業務はわが国海外取引の増大を背景に包括保険制度の拡大等制度の拡充に伴い、急激な増加を続けてきた。

昭和46年度の政府の輸出保険引受状況は、引受件数、約65万件、保険金額で約4兆円に達し、英国を

ぬいて世界第一の規模とな

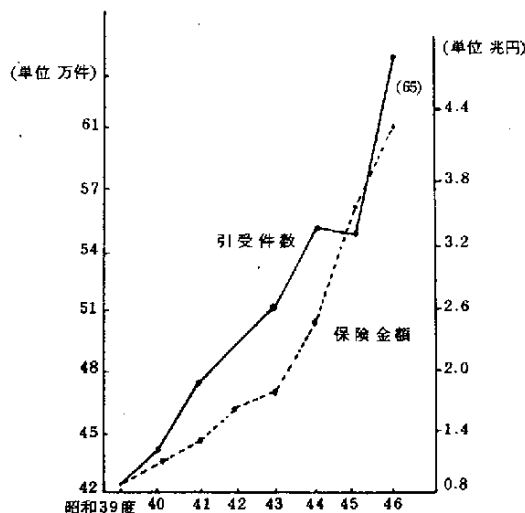


図1-10 保険引受件数および金額の推移

図1-10 保険引受件数および金額の推移
った。しかるに、輸出保険業務に従事する職員の数も英国の10%程度にすぎず、しかも世界第一の規模となった輸出保険業務を遅滞なく処理していくためには、コンピュータを中心とした輸出情報のシステム化が不可欠の要件

となっている。

1.8.2 現在までのシステム化の対策

輸出保険情報のシステム化が着手されたのは昭和42年のコンピュータ導入を契機にしてである。当初は急増する業務に対処するため、特に省力化を目的としたものであった。

その後、わが国経済の急速な発展と輸出保険をとりまく国際環境の激動に伴い、輸出保険制度の健全な運営の維持ならびに保険利用者へのサービスの向上が重要視され、意思決定のための経営情報の収集・サービスがシステム化の大きなねらいとなってきた。このため、今日まで各種の対策が構じられてきたが主な対策はつぎの4項目である。

- 保険制度の変更 ◦ 入出力形式の統一 ◦ コードの標準化
- 情報の整理・体系化

国際環境の流動化

輸出保険をとりまく国内外の諸環境は、国際通貨問題、先進国における保護貿易主義的傾向の強まり、発展途上国における対外債務の累積およびわが国の貿易構造の変化等々にみられるように極めて流動的な情勢にある。

このような時々刻々と変化する事態に対処し、輸出保険制度の健全な運営の維持ならびに保険利用者へのサービスの向上を図ることが急務となっている。このため、昭和47年2月から輸出保険業務を担当している本省内および大阪通商産業局とのオンライン・リアルタイム・システムの第一歩が踏み出された。(第一期システム)。しかしながら、輸出保険業務処理の面からの情報システム化に対するニーズはさらに深く、根強いものがあり、今後のシステム化を進める大きな要因のひとつとなっている。

保険制度の変更

旧保険制度の下ではコンピュータを中心としたシステム化を図るには極めて障害が多く、システム化の成否を決定づけることになりかねない。このため、保険業務の中でも最もデータ量の多い輸出手形保険においては、コンピ

ュータ処理に適した制度の改正を行ない、コンピュータ・オリエンテッドな保険制度の改善を実施したといえる。したがって従来の保険制度に比して、若干不十分な点もあるが、むしろシステム化によるメリットの方が圧倒的に多く、制度変更が至命的でない限り有効であるといえよう。

入出力形式の統一化

各種保険契約の内容の違いから、それぞれ独自の契約書類の形がとられてきたが、47年のオンライン・システムの開始に伴い、主な保険の入出力形式を極力統一化することになった。すなわち、入力形式はできる限り標準化し、しかもコンピュータへの入力媒体は原則的にマーク・シートを採用することとした。

また、出力形式も統一され、保険料請求書等については予め印刷されたフォーマットに従い、コンピュータから出力されるようになった。

コードの標準化

輸出保険情報のシステム化にあたって、特に輸出保険業務処理上の観点から、輸出貨物コード、輸出支向国コード、国内の輸出者名コードおよび海外のバイヤー・コード等の統一が図られた。しかしながら、あくまでも業務処理上という内部的なコードの標準化であり、国内の関連外部機関あるいは海外の保険情報機関とは全く関係なく統一化されているということである。

したがって、統計の比較、あるいはクロス集計等にはほとんど利用しがたい情報となっており、利用価値を著しく減少させていることは否めない。

情報の整理・体系化

輸出保険業務を担当している部署内での情報の体系化という極めてせまい範囲を目的としたものであり、コードの統一と同様、業務処理の観点に立った体系化を行なった。すなわち、各種保険業務の処理に必要な引受関係および事故関係を主体とした個有情報と、各種保険に共通して必要な海外バイヤーの信用情報および輸出者情報を主体とした共有情報の2種類に大別整理した。このような情報の整理・体系化は情報需要に応じた情報の提供への第一

歩であり、今後、省内の関係部署あるいは省外はもちろん海外との情報交換を考えた場合、さらに詳細な情報の大別、整理が要求されることはいうまでもない。

1.8.3 現状システムについて

輸出保険のオンライン・システムは輸出保険情報および輸出保険関連情報の即時性、信頼性の確保ならびに輸出保険業務を実施している部署との情報の弾力的処理を行なうことを目的としている。

第Ⅰ期システムはその第一歩として、コンピュータ・センターと省内および大阪通産局の輸出保険業務担当部署とを結ぶオンライン・ネットワーク・システムである。

システムの構成

本システムは通産省のコンピュータ・センターに中型コンピュータを設置し、本省内および大阪通産局の輸出保険業務処理用端末装置を通信回線で連絡するオンライン・ネットワーク・システムである。本省内および大阪通産局にはそれぞれのマークシート・リーダ端末プリンターおよびディスプレイ装置が配置されている。特に大阪通産局には、ミニ・コンピュータが設置され、各種端末装置のコントロールを行なっている。

対象業務と処理内容

本システムが取扱う業務は、

- ① 普通輸出保険 ② 輸出手形保険 ③ 輸出代金保険 ④ 信用調査業務（海外商社名簿の管理）

の４種類に大別される。

このうち、普通輸出保険、輸出手形保険および輸出代金保険の情報の流れを図式化すると、つぎのようにまとめることができる。

普通輸出保険、輸出手形保険および輸出代金保険の申込書（マーク・シート）は本省および大阪通産局に設置されたマークシート・リーダから随時インプットされ、通信回線により本省のセンターのコンピュータに送信され

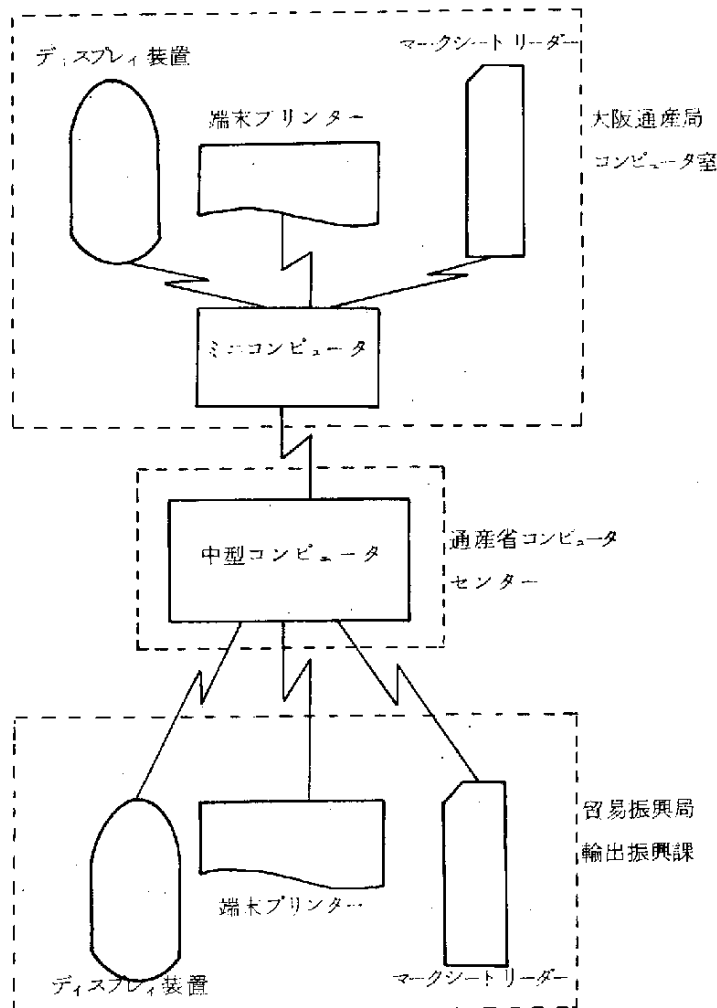


図 1 - 1 1 第 I 期オンライン・システム構成図

る。送信されたデータの一部はリアルタイム処理を可能にするため、ランダム・ファイル（ディスク・バック装置に登録されたデータについては随時、ディスプレイ装置により内容のチェック、修正および変更等の処理を行ない必要な帳票数（保険料請求書、ハード・コピー等）をプリンターに出力することができる。また、信用調査業務については海外商社名簿（海外パイヤー 7700 件についての信用調査ファイル）、輸出者名簿がすべてディスク・バック装置に登録されており、

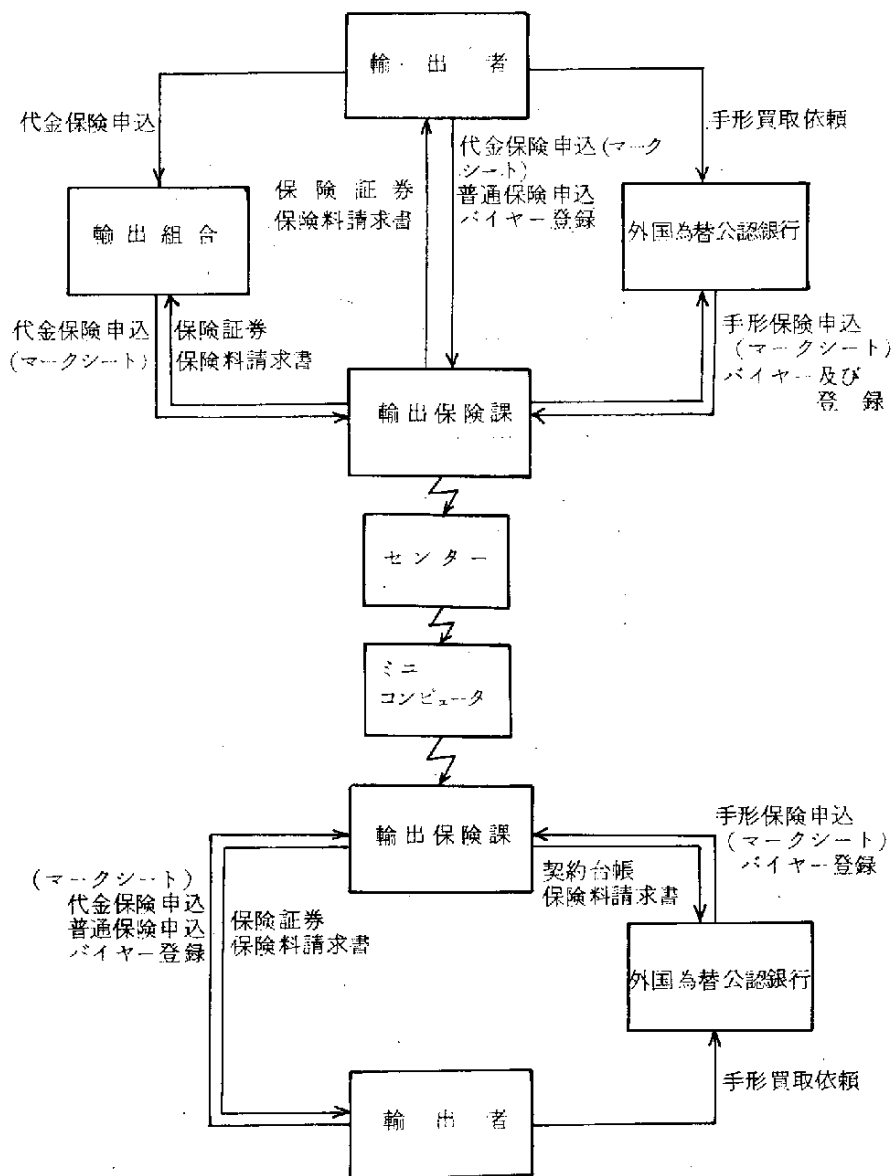


図 1 - 1 2 輸出保険情報の流れ

- ① 新規登録 ② 内容の修正, 変更 ③ F 格付商社 (F バイヤー) の管理 (注)

等々の処理を随時, ディスプレイ装置により行なうことができる。

その他, 輸出代金保険の統計データについては, 延払輸出関係の情報とし

て省内外の需要も高まりつつあり、一部ディスプレイ装置からの照会が可能になっている。

(注) 海外バイヤーにはそれぞれの信用度に応じてAからFまでのグレード(格付け)がつけられている。このグレードは各種輸出保険の引受け、審査等に利用されている。

特に、Fグレードに格付けされたバイヤーについては、保険引受の限度枠を定め、保険引受の制限を行なっている。本システムでは、このFバイヤーの台帳をディスク・パック装置の中に設け、オンライン・リアルタイム・システムによる台帳の管理を行なうのが「Fバイヤーの管理」というものであり、すべてディスプレイ装置により随時、処理されている。

1.8.4 今後の計画

省内および大阪通産局の輸出保険業務担当部署に端末装置を設置し、オンライン処理を開始したのは46年度末であり、これが第Ⅰ期システム(MEIS)である。しかしながら、第Ⅰ期システムにはオンライン化対象業務の範囲あるいはソフトウェアとハードウェアの機能等の面でまだまだ不十分な点が多くみられる。したがって、現在計画中の第Ⅱ期システムでは、輸出保険制度の健全な運営の維持ならびに保険利用者へのサービス向上の強化を図ることをねらいとし、具体的にはつぎの3項目をシステムの目的としている。

- オンライン化対象業務の拡大
- 輸出保険情報および関連情報の集中管理
- オンライン・ネットワークの拡大

システムの目的

(イ) オンライン化対象業務の拡大

第Ⅰ期システムでオンライン化された業務は対象となる輸出保険業務の半数に満たない程度である。そのオンライン化の範囲についても保険引受関係業務が中心であった。このため、第Ⅱ期システムでは、すべての輸出

保険業務をオンライン化の対象とし、しかも保険引受から保険料計算、保険料徴収、保険金支払および回収業務にいたるまでの一貫した業務のオンライン化を検討している。

(ロ) 輸出保険情報および輸出保険関連情報の集中管理

本省、地方通産局、通商事務所および輸出組合等で扱っている輸出保険情報ならびに輸出保険関連情報をすべて本省のセンターで集中管理し、輸出保険制度の健全な運営の維持に必要な情報の作成および省内外へのサービスを行なう。主なサービス情報はつぎのとおりである。

- a, 保険引受実績情報
- b 政府責任残高情報
- c 保険事故情報
- d 海外バイヤー信用情報

特に、海外バイヤーの信用情報に関してはすべてのバイヤーについて、過去3年間における取引実績および事故履歴等を蓄積し、省内の意志決定のため情報サービスならびに保険利用者への情報サービスを行なうものとする。

(ハ) オンライン・ネットワーク先の拡大

第Ⅰ期システムは本省センターと省内および大阪通産局と結ぶオンライン・ネットワークであった。第Ⅱ期計画ではさらにネットワークの範囲を他の通産局および通商事務所をはじめとして、情報の発生源である輸出組合等にまで拡大し、情報の集中管理ならびに輸出保険総会情報処理システムの確立をめざしている。また、輸出保険の中でも代金保険や海外投資保険のような特に重要な輸出保険情報については、省内外からの需要も多いため、省内の関係部署とのオンライン・ネットワーク・システムを形成し、通商産業行政に必要な意志決定情報のサービスを行なうことにしている。

対象業務

第Ⅱ期システムでは通産局におけるすべての輸出保険業務ならびに関連業

務をオンライン化の範囲に含めている。具体的にはつぎのような業務を新たにオンライン化対象業務として検討を進めている。

- a, 普通包括保険 b, 輸出金融保険 c, 海外広告保険
- d, 委託販売輸出保険 e, 建設工事保険 f, 為替変動保険
- g, 仲介貿易保険 h, 経理, 管理事務

業務内容

保険申込書の契約データをすべてマーク・シートに記述し、ネットワーク先に配置した端末装置を利用してインプットする。インプットされたデータを本省のセンターで収集し、オンライン用ディスク・バック装置に登録すると同時に、一定の保険基準に照らし合わせて保険引受の審査を行なう。保険契約データの修正、内容変更および取り消し等の業務はすべてディスプレイ装置あるいはマーク・シート・リーダなどの端末装置によって行なう。また保険料計算の後、保険料請求書などの必要書類についてもリアルタイムで端末プリンターに出力する。

統計業務については輸出保険データ・マネジメント・システムを開発し、多様な需要に応じた情報の収集および提供を行なう。特に需要の多い輸出代金保険および海外投資保険等に関してはオンライン・リアルタイムに重点を置いたデータ・ベースを開発し、輸出保険制度の健全な運営に資するとともに保険利用者に対するサービスの向上に役立たせることにしている。

ネットワーク構成

第Ⅱ期システムのオンライン・ネットワークを生かして、データ発生源とのネットワーク形成を原則とし、具体的にはつぎのような輸出保険業務担当の部署を対象とすることを検討している

- (イ) 東京通産局 (ロ) 名古屋通産局 (ハ) 横浜通商事務所
- (ニ) 清水通商事務所 (ホ) 神戸通商事務所 (ヘ) 各輸出組合等

1.8.5 システム化の問題点

制度上の問題

何かをシステム化するという場合、その対象となるものが大きい程制度の問題がからんでくるのはいうまでもないことである。特に行政情報のシステム化にあっては行政自体が法律に基づいてすべて行なわれる原則になっており、また、まわりを取りまく環境も法律ががんばっている。

輸出保険情報のシステム化においても全く例外ではない。輸出保険業務自体が輸出保険法によって運営されているからである。保険の申込みひとつを例にとってみても、オンライン・システムで端末装置から保険申込書を入力するため、申込書をマーク・シート化したがこのシート自身はコンピュータへの入力手段としては有用であるが、保険契約書としては有効であるか否か極めて法律的な問題である。また、保険料請求書についてもコンピュータで出力した保険料請求書にいちいち人間が一枚一枚に官印を押しているのが現状である。これも予め、官印を印刷しておけば人間が介入することなく、スムーズに書類が流れるはずである。このように、せっかくのオンライン・リアルタイム・システムも法律や制度上の問題により、リアルタイムの効果を半減もしくは全く意味のないものにしてしまう恐れがある。

標準化の問題

標準化についても法律や制度の問題と同じようにシステム化の範囲が広がれば広がる程数多くの問題が生じてくる。輸出保険法のシステム化においては、輸出する貨物コード、輸出先の国名コード、わが国輸出者名コードおよび海外バイヤーコードの標準化が大きな問題となっている。また、輸出保険を申し込んでくる商社および銀行等のコードがまちまちであり、それぞれ自社、自行コードによる保険申し込みがなされている。さらに、保険を申し込んでくる際、必要なドキュメントはおよそ自社および自行内で同類のものが作成されているにもかかわらず、政府へ申し込む際、再び作りなおしている。すなわち、全商社、銀行等のドキュメントの標準化がなされれば自社内

で作成したドキュメントはそのまま政府への申込書となるはずである。

このようにコードの統一ならびにドキュメントの標準化はシステム化を進める際に、どうしても解決しなければならない問題であろう。

費用分担の問題

情報のシステム化の範囲が拡大し、オンラインのネットワーク先が増加すると、どうしてもクローズ・アップされてくるのが費用分担の問題である。特に輸出保険情報のシステム化においては、政府と民間との関係となり、わが国でも例を見ない問題である。海外、特にアメリカにおいては数多くの事例があるようであるが、わが国ではパブリック・セクター（Public-Sector）とプライベート・セクター（Private-Sector）のオンライン・ネットワークの例もなく、また費用分担の考え方も明確になっていない現状である。今後、ますます異業種間あるいは政府と民間といったようなネットワークの形態が多くなってくることが予想されるだけに、費用の分担の問題が改めて問題となつてこよう。

機密保護の問題

情報システム化が進み、オンライン・ネットワークが拡大されてくると、必要なプールが考え出されてくる。つぎは各所で考え出された情報のプールの点在させておくことが効率的であるかあるいは1か所ないし2か所程度にまとめた大きな情報プールを設けるべきかという問題になる。結局は多くの場合、大容量のデータ・バンクを設置するということになり、データ（情報）の共同利用が進められ、必然的に機密の保護の問題が発生してくる。輸出保険情報のシステム化においては本省のセンターで情報の集中管理を行なおうとしており、保険引受状況、事故状況あるいは海外パイヤーの信用状況等の情報を政府および民間が共同利用するということになる。特に各企業（商社）の個有の輸出契約情報等については何なかの機密保護がなされなければならない。今後の重要な課題のひとつである。

情報需要の多様化の問題

わが国経済の高度成長により、経済活動はより拡大し、より複雑化してきている。国際環境も最近の国際通貨問題をはじめ多くの内外の諸問題が相互に関連し合いながら急速に変化している。このような諸環境の変動に対応して、各企業は各種の情報を正確にかつ迅速に収集し経営活動に資するような経営体制の確立をせまられている。このことは行政体にとっても全く同様であり、いかに必要な情報を必要な形で必要な時に入手するかということが極めて重要な問題となっている。

従来は情報の不足ということが固定視されてきたが、最近の国内外の環境の著しい変動により、需要にマッチした情報ということが一層強く要求されるようになってきた。輸出保険情報のシステム化を進めるにあたってもやはり情報需要が多様化してきており、供給サイドの問題として大きくクローズ・アップされてきている。たとえば、輸出保険情報の中でも特に重要視されている輸出代金保険および海外投資保険等の情報は意思決定に必要な政策情報として、省内外からの需要が高まりつつある。また、海外からの需要も多く、特にOECDやベルン・ユニオン（国際輸出信用保険機構）とは、わが国としても国際協調を推進する見地から、密接な情報交換を行なう必要がある。このように、省内外あるいは海外からのそれぞれの固有の情報需要にマッチした情報の提供をすることが今後の情報のシステム化を進める際の重要な問題点となろう。すなわち、情報需要の多様化にマッチした情報の提供ということがオンライン・ネットワークのあり方あるいはデータ・ベースを決定することになるからである。

1.9 わが国輸入管理制度のシステム化

第2次大戦後、貿易が再開された1946年には、わずか3億ドル余に過ぎなかったわが国の輸入額は、昨年（1972年）には234億8千万ドルと遂に200億ドルの大台になった。

戦後、わが国の外貨準備が不十分であり、国際収支の天井を常に意識しなければならなかった時代においては、「外貨の節約、外貨の効率的使用」ということが常に考えられてきた。またこの時代にあつては、わが国産業の大部分は十分な国際競争力がなく、保護、育成が必要とされてきた。したがって、この時期における輸入は、貨物の本邦内への搬入という「物」の移動である輸入行為と、契約の締結から貨物代金の決済という「為替」の両面から厳重な管理の下におかれてきた。

現行の輸入貿易管理の骨子を定めている外国為替及び外国貿易管理法（昭和24年法律第228号）（以下「外為法」という。）の第52条は「外国貿易および国民経済の健全な発展を図るため、貨物を輸入しようとする者は、政令で定めるところにより、輸入の承認を受ける義務を課せられることがある。」と書かれてあるが、この条文の前段の部分は、わが国が1964年4月にIMF（International Monetary Fund）8条国への移行によって、経常的支払いに対する為替制限が撤廃され、外貨予算制度が廃止された時に改正されたもので、以前は「外国為替予算の範囲内で最も有利且つ有効な貨物の輸入を図るため………」と書かれてある。この条文の後段の部分は現行の規定と変わりはないのであるが、この条文全体を流れる考え方は、まったく異質のものであり、当時の輸入管理の考え方を最も端的に現わしているものといえよう。

しかしながら、1960年以降わが国産業の国際競争力の充実、外貨蓄積の進行等により、国内的にも自由化を進め得る体制が整うとともに、海外ではOECD（Organization for Economic Co-operation and Development）加盟先進国の自由化促進によって貿易の自由化は、世界の一大潮流と

なってきた。

このため、わが国も 1960 年 6 月に、「貿易、為替自由化計画大綱」が策定されるにおよび、輸入自由化は急速に進展することになり、当時 41 % にすぎなかった自由化率は、'73 年 2 月現在 97 % 弱にまで達している。

73 年 2 月現在の非自由化品目 84 品目（ブラッセル関税分類；BTN による）のうち、GATT（General Agreement on Tariffs and Trade）規定上自由化義務を免除されているものが武器、麻薬、食糧物質、専売品等 52 品目あるが、このうち 1 品目は分類上の理由から自由化義務のある品目と重複しているので、わが国が自由化義務を負う残存輸入制限品目は表 1 のように、農水産物 24 品目、鉱工業品 9 品目、計 33 品目となっており、フランス（73 品目）、西ドイツ（39 品目）等と比較しても遜色ない状況となっている。

なお、いわゆる「非関税障壁」の整理については、従来から諸外国より NTB（非関税障壁）との批判が強かった AIQ（自動輸入割当）制度品目の整理があり、72 年 2 月から品目数は 0 となっている。

また、原産地、船積地域に係る事前許可品目も 73 年 1 月 16 日に 0 品目とし、大幅な手続の簡素化を行っている。

1.9.1 輸入貿易管理の関係法体系

輸入貿易に関する法令には種々あるが、輸入を規制している主要なものは次のとおりである。（表 1 - 6 参照）（カッコ内は、法令の略称であり以下略称を使用することとする。）

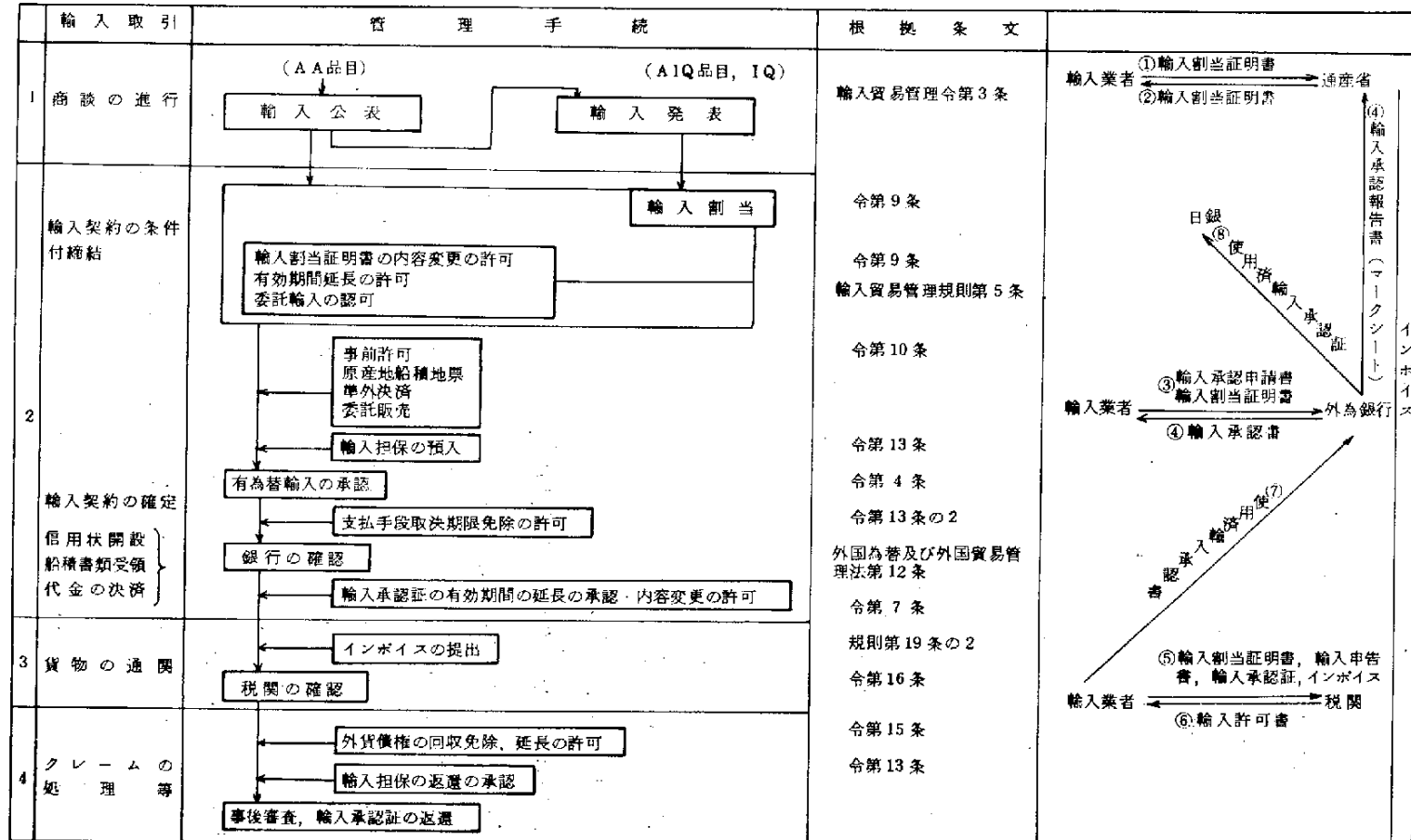
表 1-6 残存輸入制限品目一覧表 (33 品目)

(48 年 2 月現在)

BTN 番号	品 目 名	BTN 番号	品 目 名
02.01	牛 肉	20.06	パイナップルかん詰, フルーツパ
03.01	(生鮮等)		ルフ, いった落花生等
03.02	} 近海魚およびたらこ (塩蔵等)	20.07	果汁およびトマトジュース
03.03	帆立貝, 貝柱およびいか	21.04	トマトケチャップおよびトマトソ
	(生鮮, 塩蔵等)		ースならびに混合調味料
04.01	(生鮮)	21.07	調整食料品 (加糖, ミルク, 海草,
◎04.02	} ミルクおよびクリーム (加工)		小麦等のもの)
04.04	プロセスチーズ	27.01	石 炭
07.05	あずき, そら豆, えんどう等	41.02	牛革および馬革
08.02	オレンジおよびタンジェリン	41.03	染色し, 着色または模様付けし
	(生鮮)		た羊革
08.11	一時的貯蔵のオレンジ, タンジェ	41.04	染色し, 着色または模様付けし
	リン等		たやぎ革
11.01	小麦粉, 米粉等	64.02	革製はき物
11.02	ひき割りした小麦, ひき割りした	84.52	電子計算機械およびその周辺機械
	米等	84.53	} (端末装置および記憶機に限る)
11.07	麦芽	84.55	電子計算機械およびその周辺機械
11.08	でん粉およびイヌリン		の部分品
12.01	落花生 (搾油用を除く)	85.21	素子数 100 以上の集積回路
12.08	食用海草		
14.05	こんにゃくいも, 非食用海草およ		
	び変性デーツ		
16.02	牛肉および豚肉のかん詰等		
17.02	ぶどう糖等		
20.05	フルーツピューレおよびフルーツ		
	ペースト		

注) ◎印は残存および非残存の両品目として数えられるもの。

表 1 7 有為替輸入管理手続関係法令



① 輸入貿易管理法令

- 外国為替及び外国貿易管理法（外為法）
- 輸入貿易管理令（輸入令）
- 輸入貿易管理規則（輸入規則）
- 外国為替管理令（為令）
- 貿易関係貿易外取引の管理に関する省令（貿易関係貿易外取引省令）
- 標準決済方法に関する省令（決済省令）
- 貿易外取引の管理に関する省令（貿易外取引省令）
- 輸出貿易管理令（輸出令）
- 輸出貿易管理規則（輸出規則）
- 外資に関する法律（外資法）
- 関税法
- 関税定率法
- 関税暫定措置法

② 輸入カルテル関係法令

- 輸出入取引法（輸取法）
- 輸出入取引法施行令（輸取法施行令）
- 輸出入取引法に基づく輸入の承認に関する省令（輸入取引省令）

③ その他の国内法

農業基本法，食糧管理法，砂糖の価格安定等に関する法律，麻薬取締法，あへん法，覚せい剤取締法，薬事法，毒物及び劇物取締法，食品衛生法，鳥獣保護及び狩猟に関する法律，植物防疫法，家畜伝染病予防法，狂犬病予防法，塩専売法，たばこ専売法，アルコール専売法，火薬類取締法，高圧ガス取締法，銃砲刀剣類所持等取締法，労働安全法等

④ 条 約

通商航海条約，IMF，GATT等

1.9.2 輸入貿易の管理機構

輸入貿易の管理を担当する機関としては通商産業省、大蔵省、税関、日本銀行および外国為替公認銀行（以下「外為銀行」という。）があるが、それぞれ、通商産業省は、輸入貿易管理の主務官庁として、各種許認可を行なう権限を持っており、大蔵省は、標準決済方法を決定するほか、標準決済許可、仲介貿易契約許可等の際に通商産業省から同意を求められることになっている。また税関は、組織としては大蔵省に所属しているが、通商産業省の指揮監督のもとに、貨物の輸入を実際に確認することになっており、通商産業省から委任された事務も行なうことになっている。日本銀行は、輸入の事後審査等の事務を通商産業省から委任されている。外為銀行は、輸入の承認、届出書の受理等の行政事務を行なっている。

1.9.3 わが国の輸入管理制度

わが国の輸入管理制度は、輸入承認制度、輸入届出制度、特殊の輸入、の3つのカテゴリーに分類されるが以下順に説明していくことにする。

輸入承認制度

輸入令第4条の規定により、外為銀行の輸入承認を必要とする貨物で、次の場合がそれに該当する。

① 輸入割当品目（Import Quota = I Q品目）

I Q品目とは、輸入者が貨物を輸入しようする場合に、あらかじめ通商産業大臣に申請して、輸入割当を受けることを要する（輸入令第9条1項）品目で、この品目は輸入公表として、通商産業大臣告示で、ネガティブ・リスト方式（リストに掲げられた品目がI Q品目であるという発表方式）によって公表されており、割当の方法は、毎年上期と下期に分け割当数量が決定され、これに基づいて、その品目について、またその品目のグループについて、申請期間、申請場所、申請条件、添付書類等を、通産省公報、通商公報に輸入発表という形で掲載することにより、公表され、輸入割当が行なわれている。

わが国は最近数年間において急速に自由化を進めてきており、この結果、残存輸入制限品目の数は、前述のとおりBTN (Brusseele Tariff Nomenclature) 4桁分類で、33品目にまで減少している。この33品目ならびにGAT第17条(国家貿易品目)、第20条(安全衛生上等の理由による制限品目)の規定により、輸入制限を認められている品目とがこのIQ品目に属する。しかしながら全体の品目の数からみれば、このIQ品目は全くの例外に属するものといえる。

② 自動輸入割当品目 (Automatic Import Quota = AIQ品目)

この品目は、輸入割当てが申請に応じて自動的に行われる点、国内産業への急激な衝撃を回避しつつ漸進的に自由化を進めるためのテクニックとして採用されたIQ品目と、AA品目=Automatic Approval (1972年11月の輸入令改正で、現在は輸入届出品目となっている。)との中間的な品目であるが、72年2月1日の輸入公表の一部改正の結果、現在この品目に属する品目は0となっている。

③ 事前許可

貨物を輸入しようとする者は、輸入令第10条の各号の規定により、事前に通商産業大臣に申請して、その許可を受けることを要する場合で、これには次の3つの場合がある。

④ 委託販売貿易契約による貨物の輸入

国際商慣行にそわない契約や、国内の流通秩序に著しい悪影響を及ぼすおそれのあるものをチェックすることを目的とするため、原則として、事前許可を受けなければならないが、当該契約の定めるところに従い、販売された貨物の代金を、貨物の通関後4ヶ月以内に支払う場合は、事前許可を受けることを要しない。したがって、委託販売貿易契約による輸入について、事前許可を要する場合は、同時に決済期間(延払い)の点で標準外決済の許可を受ける必要があるが、実際には、手続上両方の許可を一本化して簡素化を図っている。

⑤ 指定地域からの輸入

輸入公表により指定された貨物の原産地または船積地域から貨物を輸入しようとする時は、輸入承認を受ける前に、通商産業大臣の許可を受けなければならないことは、すでに若干ふれたが、この事前許可を受けべき場合としては、南ローデシアから書籍、定期刊行物以外の貨物を輸入しようとする場合、国際コーヒー協定、国際砂糖協定に加盟していない国から当該品目を輸入する場合、および本邦の区域に属さない海面を船積地域として、魚介類を輸入しようとする場合が指定されている。

⑥ 標準外決済の許可

標準外決済については、別項でのべることとする。

⑦ その他

輸入令第三条一項の規定により、貨物の輸入について必要な事項が公表されている場合で、これには、ウラン解媒の輸入について、内閣総理大臣の許可を受けた者の使用に供するために輸入するものであることについて、科学技術庁長官の確認書を要すると定められているような場合が、これにあたる。

輸入届出制度 (Declaration System)

従来は一部の例外を除いては、原則として外為銀行の輸入の承認を受けなければならないとされていたが、72年11月24日の輸入令の改正により、従来のAA品目に相当するものについては、簡易な様式により、外為銀行に届け出をすることにより、自由に輸入することができることとなったものである。いいかえれば、①の輸入承認を必要とする品目と、次に説明する特殊の輸入以外の場合には、届け出をもって足りることである。しかし届け出の時期については、政令では明示されていないが、外国為替管理令の支払免除規定等との関連および税関における確認との関係で当然、事前に行うべきものと解され、実施に移されている。

特殊の輸入

これまで説明してきた制度は、いずれも外貨の支払を要する有為替輸入についての場合であるが、外貨の支払いを要しない場合には、通商産業大臣に申請し、無為替輸入の承認を受けなければならないことになっている。なお、無為替輸入については、一般的でないので、ここでは説明をはぶき、輸入令第14条の規定による輸入自由品について少し説明を加えておくことにする。

輸入自由品というのは、その貨物の輸入について輸入令上の承認、届出を必要としない貨物であって輸入令別表第1および別表第2に掲げられているもの、および仮に陸揚げされる貨物がこれに相当する。ただし、その貨物が輸入自由品に該当することを判定するために、税関での輸入の確認を受けなければならないことになっている。

別表第1に掲げる貨物には、全部で26項目あるが、ここでその利用度の高いものの1部を紹介すると、

- 総価額（税関のC I F鑑定価格）が30万8千円以下の無償の貨物（輸入承認を必要とする貨物を除く）は、いわゆる「1,000ドル以下の自由品」で、輸入貨物代金の支払いをするときに「支払い報告書」を、外為銀行に提示するだけでよいことになっている。
- 無償の救じゅつ品
総価額（税関のC I F鑑定価格）が、61万6千円以下の無償の宣伝用物品、または商品見本（輸入承認を必要とする貨物を除く）
- 国際郵便によって送付され、かつ、受取人の個人的使用に供される身廻品、家庭用用品、職業用具もしくは商業用具を内容とする小包（いずれも無償の場合に限られる。）
- 個人的使用に供せられ、かつ、売買の対象とならない程度の量のたばこ、薬品、化粧品、衣類または食糧品（いずれも無償の場合に限られる。）などがある。また、別表第2に掲げる貨物とは、日本に入国する外国人および本邦人の携帯品、職業用具等となっている。

1.9.4 輸入担保金制度

外為法第55条の規定によると、輸入担保金は、当該貨物の「輸入の実行を保証」するためのものであるが、外為法自体が前述のとおり、外貨準備、国際収支の不安定なことを前提としているため、思惑輸入の防止等を目的としたものである。しかし、最近における国際収支の状況等にかんがみ、輸入令上のこれらの規定は不要と考えられるほか、現実に1970年5月18日以降その預入れの義務を停止していた事実から、72年11月の輸入令改正時に、輸入令上も担保金に関する規定は、削除されている。

1.9.5 輸入承認の有効期間

輸入承認の有効期間は、原則として承認の日から6ヶ月となっており、期間の計算方法については、民法の原則が適用される。

承認の有効期間は、その期間内に貨物の物理的な輸入を完了しなければ、輸入承認の効果が失われる期間であって、貨物代金の決済期間を拘束するものではない。また、この輸入を行なう日の確認は、輸入申告が税関において正当に受理された日をもって行なわれている。したがって、この有効期間内に輸入申告等が税関に正当に受理されていさえすれば、貨物の税関における輸入許可等が、有効期間経過後であっても差しつかえない。

6ヶ月の原則的な有効期間のほか、通商産業大臣は、必要があると認めるときは、別に有効期間を定めることができることとなっており、また、天災地変等の不可抗力、その他輸入者の責に帰し得ない事情により、輸入を行ない得ることは確実であるが、有効期間内には到着しない場合等には、外為銀行は通商産業大臣の承認を受けて、6ヶ月と異なる有効期間の輸入承認を行い、または有効期間の延長を、行うことができることになっている。

1.9.6 輸入代金の支払

輸入の標準決済方法

貨物の輸入代金を決済する場合は、標準決済方法に関する省令（昭和37年大蔵省令第62号）に定める輸入の標準外決済方法にしたがってしなければならない

い。

輸入貨物代金の決済方法が、この標準決済方法に該当しない場合には、輸入者は銀行に輸入承認を申請する前に、あらかじめ通商産業大臣の許可を受ける必要がある（輸入令 10 条 3 号）。

輸入の標準決済方法についての概要は次のとおりである。

① 前払いの制限

本邦内における船積書類または貨物の受領前に、輸入貨物代金を支払う方法は、標準外決済となる。この前払いの制限には、商慣習等をも考慮して一部例外が認められているが、決済条件の一般的な悪化の防止と思惑的投機的理由からする決済時点の繰上げの防止等を目的としたものである。

② 延払いの制限

延払い方式による決済は、貨物の通関後 4 ヶ月をこえて支払われる場合が、標準外決済となっている。この規制する場合は、主として国内の産業政策および金融政策の観点からのチェックであり、一部に例外が認められている。

③ 貨物代金の範囲についての制限

輸入貨物代金の全部を支払うのが標準決済であり、値引き等により輸入貨物代金の一部のみを支払い、残額については決済しない場合は、標準外決済となる。

支払手段の取極め

輸入の承認を受けた者、または輸入の届け出を受理された者が、その輸入しようとする貨物の代金を支払う場合においては、為令第 11 条の規定による支払いの制限は免除されることとなるが、この制限免除が認められるのは、原則として、支払手段の取極め（信用状の開設、取立手形の決済、または送金）が、輸入の承認を受けた者、輸入の届け出を受理された者自身の名と計算において行なわれる場合に限られている。

1.9.7 輸入貿易管理の EDP 化

EDP 化の現状と問題点

輸入貿易管理規則第 2 条第 4 項の規定によると、輸入の承認を受けた者、あるいは、輸入届出書を受理されたものは、通商産業大臣の定めるところにより、当該承認、届出に係る事項を、直ちに当該承認をした銀行、あるいは当該届出を受理した銀行を通じて、通商産業大臣に報告しなければならないとあるが、実際には、輸入承認申請書、あるいは輸入届出書を外為銀行に提出する際に、輸入承認届出報告書 1 通を提出することになっている。

この輸入承認届出報告書は、マークシートになっており、外為銀行から通商産業省へ送付されてくると、そのまま、電子計算機で処理できるようになっている。この内容は、記号化された、銀行名、輸入制度、承認又は届出受理番号、承認又は届出受理年月日、分類符号、外国為替金額、原産地等であり、これにより、輸入承認、届出統計が作成され、輸入の先行指導として活用されている。

しかし、このマークシートは、

- ① 輸入者がマークすることになっているが、なれないこともあり、マークミスが非常に多いこと。
- ② 銀行から通商産業省への提出は、使送あるいは郵送で行なわれているが、郵送には時間がかかり、使送には人手を必要とし、その人件費だけでも、ばかにならないという 2 つの大きな問題点がある。

輸入貿易管理の EDP 化の方向

- ① 現在行っている輸入承認、届出報告書（マークシート）の EDP 化をもう一歩進め、銀行と通商産業省との間をオンラインでつなぎ、銀行の端末機から直接通商産業者の中央処理装置にインプットする方法が考えられる。
- ② 輸入承認申請書、輸入届出書の書式統一化、簡素化をはかり、最終的には、輸入承認届出報告書も含め一様式に統一することが考えられる。
- ③ 銀行と通商産業省および税関間のオンライン化により I Q 品目の管理等、一元的な輸入貿易管理が考えられる。

輸出手続経路について

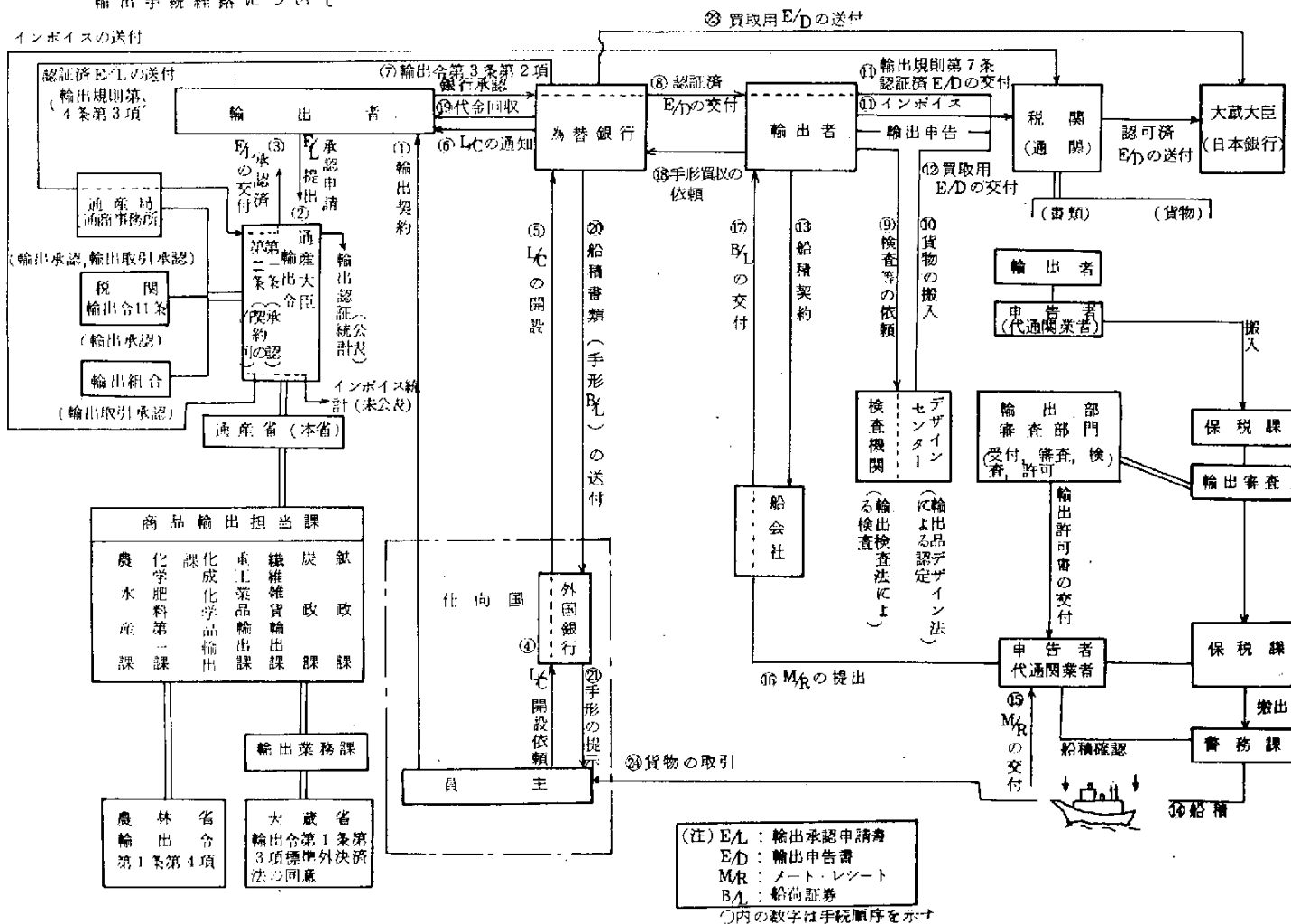


図 1-14 輸出手続経路図

1.10 貿易関係書式の標準化について

1.10.1 貿易関係書式の標準化の背景と対策

わが国の輸出貿易額は、毎年驚異的な伸長が続き、経済企画庁の年頭予測によると、本年度は340億ドルに達するものとみられている。これに附随して、関係官庁、輸出、金融、保険、陸運、倉庫、通関、港運、海運および航空等の各分野が貿易業務に関連して、処理する必要書類の作成、整理、保管、統計、および搬送等の業務量も比例して膨大なものとなりつつある。ちなみに、昨年度の税関の受理した輸出申告書件数は、約300万件以上と推定されているが、この件数によって、輸出取引の成約以降輸出者の手配により船積を経て、相手国買主までの間で使用される書類の種類と、それぞれの必要部数を試算すると、軽く10億枚以上の書類が作成されているものと推測できる。そして、現在各分野で使用されている書類に記載される内容の大半は、共通する項目であるにもかかわらず、書類のサイズおよびレイアウトは無秩序で、同業者間では勿論のこと、甚だしいものは、同一企業内でも連繋が無視されていて、一貫性を欠いたまま部門毎に、タイプ転記を中心とする反復的な処理で書類を作成しているのが通例である。

諸外国においては、既に1960年から、かかる不合理な事実に着目し、各国政府は、国連欧州経済委員会（E C E）、国際商業会議所（I C C）、国際海運会議所（I C S）、および関税協力委員会（C O O）等との協調のもとに、貿易関係書式の標準化と簡素化を図るため、国連をベースにした特別な組織を中心に、それぞれ積極的な活動が続けられている。そこで、わが国でも同じ立場に立って、一昨年（1971年2月）「貿易関係書式標準化委員会」が政府大蔵省、通産省、運輸省の協賛を得て貿易、海運、金融、保険、倉庫、通関、港運、商工会議所等の業種関係15団体（別掲参照）の協調によって設立され、現在後述の活動が続けられている。

書式標準化運動の現状

貿易関係書類の中には、輸出国と輸入国との間で相互に送達され、あるいは

有価証券として国際的に流通するものがあるため、一国内の標準化に止どめず、国際標準化を推し進めることが効果的であることは自明で、先進各国のいずれの標準化運動でも、国際協力の必要を強調している。したがって、この運動を理解するために、諸外国の推移を認識することが重要であるので、まずその概要を紹介する

ECE・レイアウトキー

1956年、スウェーデンが世界に先駆けて、国際貿易書類の作成を簡素化する標準書式を開発し、官民協力して同国内で統一的に採用をはじめた。ついで、近隣のスカンディナヴィア諸国がその利便を認め、相次いでスウェーデンにならって標準書式を採用するに及んだ。

そこで、スウェーデン政府は、標準化運動をさらに国際的に広げるべきであることを国連欧州経済委員会（ECE）に提唱した。その結果、1960年、ヨーロッパ各国にイギリス、アメリカをメンバーに加えた国際書式統一に関するエキスパートによるワーキング・グループがECE内に編成され、作業が開始された。

ここで特筆されることは、関税協力委員会（CCC）がこの時点からワーキング・グループの作業に前向きに関与していることである。

その3年後の1963年、同グループは、国際間で使用する書類の標準サイズに、国際標準規格（ISO）Aサイズ（縦297%×横210%）を採用することを決定した。

また、同時に貿易に関連する全書式の共通性の分析と書類作成の簡素化に重点を置いて研究した結果、書類の作成、照合が合理的、能率的に処理できる記載項目を選定し、その書類上の配列位置を規定したLAYOUT KEY（レイアウト・キー）が制定された。

これが現在、貿易関係書式の国際標準化の基本型として、ECE、レイアウト・キーと呼ばれ、既に多くの国際的機関の制定した標準書式に採用され、関税協力委員会（CCC）でCargo Declaration（税関申告書）、Certificate

of Origin (原産地証明書)等をECEレイアウト・キーに準拠した統一様式にすることを関係国税関に勧告している

ワンラン・メソッド

イギリスでは、早くからECEの国際統一運動に同調し、1962年商務省の指導の下に、「国際運送書式に関する共同連絡委員会」(JLCD)が発足し、貿易、通関、保険、金融、海運等の各分野において使用する書類をECEレイアウト・キーに統一標準化し、同時に書類の作成過程の省力合理化を目的とするシステムの研究を重ね、1965年、船荷証券(B/L)と輸出申告書(E/D)を中心とした8種類の書式を標準化し、それら書式の必要記載項目を相互調整して、1枚のマスター・ドキュメントに組み入れ、1回のタイピングで8種の書類を複写作成するシステムが開発された。この方式は、ワンラン・メソッド(ORM)と呼ばれ、ECE・レイアウト・キーと共に書類合理化運動の基軸として、欧米をはじめ、豪州、ニュージーランド、香港など世界中に普及しているシステムである。

各国の書式標準化委員会と政府の協力関係

先進各国においても、わが国と同様に政府民間が協力して標準化運動を推進する国内委員会が設置されており、イギリスではすでに著名なSITPRO、アメリカのNCITD等をはじめとする26カ国の国内委員会が活躍している。(別掲参照)各委員会は、いずれも自国政府の税関当局と密接な協力関係にあり、スウェーデン以下25カ国の税関輸出申告書(E/D)がECEレイアウト・キーを採用し、それらはいずれもワンラン・メソッド・システムのシリーズに組込まれている。スウェーデン、フランス、ベルギー、西ドイツ、スペイン、ニュージーランドの各国税関はこの運動の主宰者として内外で指導的役割を務めており、特に、スウェーデン政府は、同国税関の書類専門家のG. E. ROOS氏を国連貿易開発会議(UNCTAD)のテクニカル・アドバイザーとしてECE事務局に派遣しており、同氏がECEと欧米各国および各国際機関、団体とを繋ぐキーマンとして活躍している。

さらに、関税協力委員会（CCC）も E C E のワーキング・パーティーのオブザーバーとして、国際会議に毎回代表を送り、情報交換に努めているが、逆に、E C E からは、関税協力委員会（CCC）が現在取組んでいる BTN（関税品目分類コード）と SITC（国際貿易標準商品分類コード）をベースとする統計分類、商品分類、関税分類等の多目的に使用ができる汎用商品コード（ハーモナイズドコモディティコード）の開発に専門家を送って援助するなど、相互の関係は極めて密接である。

質標委の活動

当標準化委員会（通称「質標委」）は、1971年2月発足後「委員会」を最高意志決定機関として、その下に「専門委員会」が審議機関、さらに各業種ごとの検討作業機関として「第一部会」・貿易関係、「第二部会」・海運、「第三部会」・港運、通関、倉庫、「第四部会」・損害保険、「第五部会」・銀行の5つの「部会」がそれぞれ組織されて活動している。発足時に策定された標準化事業として、わが国においてもまず、輸出関係書式の標準化に ECE レイアウト・キーを採用すること、ならびに各国に習ってワンラン・メソッドによる書類作成の省力化システムの開発がはじめられた。

その具体化のために、前述の各部会よりエキスパートを選出して、ワーキング・グループが編成され、その中心メンバーの献身的な作業と関係各省の理解によって、わが国貿易実務に適合する独得のマスターセットによるワンラン・メソッド・システムの第一次試案が去る46年12月に完成発表された。このマスターセットは、貿易関連業務の流れを大別する4種のキー・ドキュメントとして、

- ① Master Sheet（インボイス等の複写印刷に使う輸出者用原紙）
- ② Shipping Instruction（輸出者から通関・船積手配の指図書であるとともに税関用 E/D その他書類の複写印刷原紙として兼用するもの）
- ③ Shipping Application（船会社への船積申込書であるとともに、S/O メートレシート、B/L 等の同じく原紙として兼用するもの）

表 1-8 貿易関係書式標準化委員会参加者

会 員	社団法人	日本貿易会
、 "	社団法人	日本船主協会
"		日本商工会議所
"		全日本輸出組合協議会
"	社団法人	日本損害保険協会
"		全国銀行協会連合会
"		日本通関業会連合会
"		日本海運貨物取扱業会
"	社団法人	日本倉庫協会
"	社団法人	日本海事検定協会
"	社団法人	日本貨物検数協会
"	社団法人	検定新日本社
"	社団法人	全日本検数協会
"		国際商工会議所日本国内委員会
"	社団法人	日本海上コンテナ協会
顧 問		通産省貿易振興局長
"		大蔵省関税局長
"		運輸省官房審議会

④ Insurance Application (貨物保険申告書と保険証券等の同じく原紙として兼用するもの)

4枚の書類をワントイピングで処理できるように作られた。貿標委が考案した特殊のカーボン紙がそれぞれのキー・ドキュメントの間に組込まれ、合計8枚で1組となっている。このマスターセットを使うワンラン・メソッドの効果としては、

- 4) 輸出関係書類の重要な記載項目である貨物の明細、包装個数、荷印、輸送の手段、経路、仕向先等の各書類に共通する情報記入のタイプ作業が1回で済み、書類の作成が迅速化される。

- (ロ) 最初のタイプ作業が正確であれば、各書式のワンランで流れる項目については、チェックの手間が省け、記載内容の正確性が信頼される。
- (ハ) 関係書類間の突合対照業務の能率が向上する。
- (ニ) タイプ作業量の減少による人件費の節減ができる。
- (ホ) 全書類が同一サイズであるから、その取扱い、ファイリング、保管が便利となる。
- (ヘ) 必要とするコピー枚数が容易に作成できる。
- (ト) 将来、貿易情報の通信回線による伝送、光学読取（OCR）によるコンピュータへの入力システム等の国際的協同開発に対応できる。

等々が期待されている。第一次試案は、その後、各方面での実務上の技術的見地からの検討を慎重に続けた結果をワーキング・グループにより可成り弾力的に修正し、第二次試案が昨秋完成した。この第二次試案は、この程、大蔵省関税局をはじめ各方面の協力を得て、税関も含めて実際の貿易実務と並行させる模擬実験を実施することが決定し、実験結果は、4月下旬頃に公表される予定である。

模擬実験は、貿標委標準書式とワンラン・メソッド・システムの実用した場合の功罪を検索する目的で輸出業、海貨・通関業、税関、船会社、保険会社、検収協会、商工会議所、銀行等で、現在、輸出実務に使われている書類と、ワンラン・メソッドの新標準様式の書類を同時並行に、実際の輸出貨物の生データを記載して実務の流れにのせて、2月12日より約2週間に亘って実施する予定である。

そして、模擬実験に参加した全実務担当者からアンケートによって、講評を収集することとなっている。この様な実験は世界ではじめてなので欧米の委員会などが深い関心を示しており、すでにイギリスからは、この実験のデータ提供の申し入れを受けている。

1.10.2 今後の計画

前述のごとく先進諸国では、関連業界の省力化、合理化のために国際貿易書

式の簡素化、標準化を推進すると共に、ECEレイアウト・キーを基にしたフォームを用いたコンピューター利用のために、各記載目の概念の定義付け、使用機材のモジュール化、コンピューター・データの光学読取機（OCR）普及に備えた統一コード欄などの提案が各国から次々とECEに提出されている。それらはすべて着実に検討がはじめられ、レイアウト・キーと同じく、いずれは国際貿易社会の常識として必ず実務の中に定着するであろうから、わが国の立遅れた標準化運動は、まず政府および関係業界が協力し、貿易関係書式のECE・レイアウト・キーによる国際レベルの標準化を早急に達成しなければならない。そこで貿標委は、昭和48年度事業計画の立案に新たに地区連絡会議（仮称）を大阪、神戸、名古屋、横浜および福岡の各市商工会議所内に設けて、標準化運動の全国的浸透をはかることとし、また、わが国政府がECE、CCC、米国DOTなどとともに推進し始めているADPとコーディングに関連するプロジェクトに積極的に取り組む体制として、委員会内に技術専門委員会（仮称）も新設する計画が盛り込まれている。従って、事業規模の拡大に対処する事務局の拡大も同時に検討されている。

1.10.3 問題点

この運動を続ける上での問題点として、①組織と財政基盤の強化、②行政制度と慣行の改革の2点が挙げられる。

①は、前述の如く、貿標委の事業が全国的規模で拡大展開するとともに、顧問3省が開発される各プロジェクト、例えば、通産省の総合貿易情報システム、運輸省の国際貨物輸送情報システム（日米データ・トランスミッション・テスト）、大蔵省のCCC国際商品記述と分類コード（Harmonized Code and Description）の国内検討などに積極的に協力することとなるが、いずれのプロジェクトも相当の長い期間と作業を要することは明白である。果して今後も貿標委のメンバーの作業奉仕と永続的な会費拠出の依存が何時迄持続できるかが大きな問題である。この対策としては、やはり先進国に依って貿標委を特殊法人化して、官民共同で財源を確保することが肝要である。

(2)の概要を述べると ①通関手続の観念の変革、②通産行政手続と関係書類の標準簡素化、③海貨業の貿易情報集約業への脱皮、などが挙げられるが、それぞれを簡単に説明する。

① 通関手続の観念の変革

わが国の通関手続制度は、戦後占領軍による管理貿易の再開によって、戦前のそれと一変して極めて厳しく、また手続が複雑化したと聞いている。特に輸入手続に使用する税関申告書には、貿易管理令、外国為替管理法、など他法令関係の審査とコンピュータ統計のデータ欄などが組込まれ、通関業者による書類記入上に厳しい制約が課されている。これが業者の人件費の嵩増となっておりと共に税関職員の定員の合理化の妨げとなっている様だが、諸外国の実態と比較すると、わが国でもやはり抜本的に観念の切換えを行なうとともに、長期的な視野での機械化を指向すべきであると感じられる。

② 通関行政手続と関係書類の標準簡素化

これは、手近かなものとして挙げれば、輸出入ライセンスの様式、輸出保険申請書などのE O Eレイアウト・キー化の検討である。

英国、豪州などの貿易書式ワンラン・メソッドには、既にこれらを組入れているお手本があるので、貿標委でも近い機会に取り組んでいくものと思われる。

③ 海貨業者の貿易情報集約業への脱皮

最近の輸送革新あるいは流通機構の合理化などの趨勢に押されて、海貨業界の位置づけがいろいろと論議されている昨今である。

この問題の核心は、海貨業は貿易貨物の新しい物流システムの観点から疎外されることにあるが、然しながら貿易情報システムの形成においては、海貨業は不可欠な業種であり、むしろシステムの基軸となる可能性がある。その論拠として、海貨業が商社へ派遣中のドキュメンテーション要員を見て頂きたい。彼等は、商社の社員に代って、商社自身が処理すべきドキュメンテーションを悉くこなしているのが現実である。従って、将来総合貿易シ

システムが開発実用の段階になっても、商社は端末機を自社員に操作させることは絶対にあり得ないと考えられ、やはり現在と同様に海貨業に依存するであろう。ただし、その時点では貿易・海運・税関でもＣＣＣの開発した商品コードを使用する高度なデータ・トランスミッション・システムが稼動している筈であるから、海貨社員の資質向上は要求されるのは当然であるが、問題は現在の海貨業経営者がどれ程この様な激動的な変革に追従してゆけるかであり、仮りにその辺に疑念があるとすれば、商社も船会社も角度を変えて、新しいシステム開発によってこの間隙を埋める方向に変換せざるを得ないであろう。

- アメリカ 1 SUB-COMMITTEE ON TRADE AND SHIPING OF NATIONAL FACILITATION
COMMITTEE (DEPARTMENT OF COMMERCE).
2 NATIONAL COMMITTEE OF INTERNATIONAL TRADE DOCUMENTATION (NCITD).
3 OFFICE OF FACILITATION (DEPARTMENT OF TRANSPORTATION)
- イギリス 1 JOINT LIAISON COMMITTEE ON DOCUMENTATION (JLCD).
2 SIMPLIFICATION OF INTERNATIONAL TRADE PROCEDURE (SITPRO BOARD).
- イスラエル COMMITTEE ON THE STANDARDIZATION OF EXPORT DOCUMENTS.
- イタリ - COMMITTEE TO STUDY THE SIMPLIFICATION AND STANDARDIZATION OF EXPORT
DOCUMENTS.
- オーストラリア DEPARTMENT OF TRADE & INDUSTRY.
- オーストリア COMMITTEE FOR THE STANDARDIZATION OF EXPORT DOCUMENTS.
- オランダ SIMPLIFICATION OF INTERNATIONAL TRADE PROCEDURE NETHERLAND
(SITPRONETH).
- カナダ CANADIAN ORGANIZATION FOR THE SIMPLIFICATION OF TRADE PROCEDURES
(COSTPRO).
- スイス WORKING RARTY TO STUDY THE POSSIBILITIES OF STANDARDIZATION OF
CERTAIN EXPORT DOCUMENTS.
- スウェーデン SWEDISH COMMITTEE ON TRADE DOCUMENTS.
- スペイン INTERDEPARTMENTAL COMMITTEE FOR THE SIMPLIFICATION OF ADMINISTRA-
TIVE REGULATIONS OF THE IMPORT AND EXPORT.
- デンマーク COMMITTEE FOR SIMPLIFICATION OF COMMERCIAL DOCUMENTS.
- トルコ SPECIAL COMMITTEE TO STUDY THE POSSIBILITY OF INTERNATIONAL
STANDARDIZATION OF THE PRINCIPAL EXPORT DOCUMENTS.
- 西ドイツ GERMAN COMMITTEE ON FOREIGN TRADE DOCUMENTS (MINISTRY OF
ECONOMY)
- ニュージーランド CUSTOMS DEPARTMENT.
- ノルウェー NORWEGIAN COMMITTEE ON EXPORT DOCUMENTS.
- ハンガリー SPECIAL COMMITTEE ON THE SIMPLIFICATION AND STANDARDIZATION OF
EXPORT DOCUMENT.
- フィンランド COMMITTEE FOR SIMPLIFICATION OF EXPORT DOCUMENTS.
- フランス MINISTERE DES FINANCES ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES.
- ブルガリア SPECIAL COMMITTEE ON EXPORT DOCUMENTS.
- ベルギー NATIONAL COMMITTEE FOR THE SIMPLIFICATION AND STANDARDIZATION
OF EXPORT DOCUMENTS.
- ポーランド COMMITTEE ON THE STANDARDIZATION OF EXPORT DOCUMENTS.
- ホンコン THE HONGKONG WORKING RARTY FOR SIMPLER TRADE DOCUMENTS.
- ユーゴスラビア COMMITTEE ON EXPORT DOCUMENTS.
- リベリア NATIONAL COMMITTEE
- ルーマニア COLLECTIVE BODY ON STANDARDIZATION OF EXPORT DOCUMENTS
(MINISTRY OF FOREIGN TRADE).

2. 海外における貿易情報システム化の動向

まえがき

国際貿易の発展にともない貿易関係書類は急激に膨張し、貿易手続の繁雑化が大きな問題となっている。

これに対処するため、わが国には貿易書式標準化委員会がスタートし、貿易文書の簡素化、標準化活動を続けている。この問題にはE C Eを中心に、欧州先進国においてかなり早くから検討されており、最近では貿易文書の標準化から貿易データ処理のA D P化に重点が移りつつあることはすでにのべたとうりである。

当委員会ではこのような海外の動向を把握するため専門委員会委員長水野幸男氏を団長とする調査団（下記）を派遣した。同調査団は10月7日より約1ヶ月にわたりE C E（国連欧州経済委員会）ADPとコーディングの専門家会議にオブザーバーとして参加する外、英、米、仏、独、カナダの各国を訪門し、各国の専門機関及び具体的システム調査を行なった。

以下その時に得た資料にもとづきその動向を紹介する。

調査団構成

<敬称略・順不同>

団 長	水野 幸男	日本電気㈱
団 員	高見玄一郎	港湾経済研究所
"	足立 国功	通商産業省
"	大嶋 正道	情報処理振興事業協会
"	亀井 慶紀	三井情報開発㈱
"	倉本 隆夫	貿易書式標準化委員会
"	酒井 一郎	日本電気㈱
"	塚本 昭	国際電信電話㈱
"	長尾 正和	東京海上火災保険㈱

団 員 藤本 謹也 (株)日立製作所

" 渡辺 征宏 日本航空(株)

" 築地 美憲 当財団

調査先および日程

調査先 米国, 英国, フランス, 西ドイツおよび E C E 参加 (スイス)

日 程 47.10.7 ~ 11.5

調査先

SITPRO(Simplification of International Trade Procedures Board)	ロンドン
NPC(National Port Council)	"
NDPS(National Data Processing Service)	"
Trade Facilitation Conference	"
Ministre de L'economie et des Finances (SOFIA Project)	パ リ
ECE(Economic Commission for Europe)ADPとコーディングの専門家会議	ジュネーブ
Port of Hamburg	ハンブルグ
NCITD(National Committee On International Trade Documentaion)	ニューヨーク
Port of New York, World Trade Center	"
DOT(Documentation and Procedures Division Office of Facili - tation, Office of the Secretary of Transportation)	ワシントン
Port of Seattle	シアトル

2.1 E C E (欧州経済委員会) 貿易拡大委員会

記載データ及びドキュメンテーションの専門家会議及びADPとコーディングの専門家会議

2.1.1 概 要

ADPとコーディングの専門家会議は10月16日から18日まで, ジュネーブにおいて開かれ, また記載データとドキュメンテーションの専門家会議はこのあと10月19日から10月20日にわたり開催された。我々総合貿易情報システム海外調査団はこの会議に出席し, 特に, 通商産業省情報処理振興課, 佐

藤和宏課長と団長の水野幸男委員が委員会規約にもとづき討議に参加し、また他の団員も全員オブザーバーとして参加した。ここにとりまとめたものはその時の主要内容である。

この国際会議は、最初貿易書式の標準化の問題からはじまり E C E レイアウトキーにもとづく船荷証券 (B/L) フォームの国際的統一を契機として外国貿易業務の A D P 化の方向に大きな転換をはかりつつあり、この研究検討体制も新しく組織化をはかっている。その新しい専門家グループの一つである。

A D P とコーディンの専門家会議は 1972 年に設置されることとなり、その第 1 回会議が 1972 年 1 月 1 日から 1 月 21 日にわたって開催され、第 2 回会議は 4 月 11 日に開催されている。今回日本からはじめて参加したのはその第 3 回会議である。

この A D P とコーディングの専門家会議では、

- ① オートマティックデータプロセッシングについて
- ② コーディングについて
- ③ 国際貿易用語について
- ④ 組織問題、他の組織との情報交換、協力

等について検討されることになっている。

第 1 回、第 2 回の会議では上記テーマについて一般的な議論がなされていたが、今回はかなり専門的な意見の交換がなされた。

その主要な検討内容を要約すると次のようである。

商品記載に関するハーモナイズコードの開発については B T N を基礎に SITC との調整を考える方向で意見が一致し、コードは 6 ケタ、最初の 4 ケタを B T N と対応、あとの 2 ケタを調整のための追加情報を盛込ために使用する考えが O C C 代表により明らかにされ、米国側もこれに対する協力を約束している。

また国名コード作成に関しては、2 ケタのアルファベットコードと 3 ケタの数字コードとすることについて種々の意見が出され、この件については ISO がひきつづき検討することとなった。

次に国際貿易に自動データ処理を適用する事による協力システムについては、その最大の目的全体的なインテグレート・システムのもたらす利点の大きさが強調され、国際間のシステム化が緊要であるとの意見が多かった。またこのためにはまず国際間の協力体制および情報交換の必要性について意見が一致した。

この他に国際貿易書類へのコード化されたデータの記入箇所や書類作成における用語の使用方法及びその定義などについて活発な意見交換が行なわれた。

また銀行手続に関しては ISO 技術委員会で検討されはじめており、今後は専門家会議と連絡をとりつつ進められることになった。

以上が今回の会議で主に取上げられた検討事項である。その他について第 1 回、第 2 回の専門家会議でとりあげられた検討事項は、記載データとドキュメンテーションの専門家会議の範囲に含まれるものでありそこでの検討課題に移された。

記載データとドキュメンテーションの専門家会議は、1972 年 7 月に第 1 回会議が開催され、今回調査団が参加したのは第 2 回の会議である。

この第 2 回会議の開始に先だって懸案となっている A W B の問題について、ECE の代表と IATA の代表間で意見交換が行なわれた。

ここでの主要なテーマは IATA の A W B を ECE レイアウトキーに統合させることにあり、そこには法的制約、技術上の問題、その他タリフ構造上の問題などあり、その調和にはかなり困難な問題を含んでおり、今後もひきつづいて協調的検討が進められることとなっている。

この記載データとドキュメンテーションの専門家会議での主要検討事項は、

- 輸入手続のために税関より要求されるデータ
- 語法の標準化及び標題の定義について
- 国際貿易書類の合理化について
- 書類リスト、項目リストについて
- 単一リファレンスナンバーについて

などである。

これらの専門家会議は、まさに着実に一步一步進められており、欧州域内だけでなく、全世界にその活動を広げつつある。

参加国も欧州諸国だけにとどまらず米国やソ連、ポーランドなどの共産圏諸国からの参加もあり、域外諸国の参加もみとめている。また国際的な機関、関税協力委員会（CCC）、国際航空輸送協会（IATA）、国際標準化機構（ISO）、国際海運会議所（ICS）、国際商工会議所（ICC）、政府間海事諮問機関（IMCO）等が討議に参加している。

この資料が関係方面の参考になれば幸である。

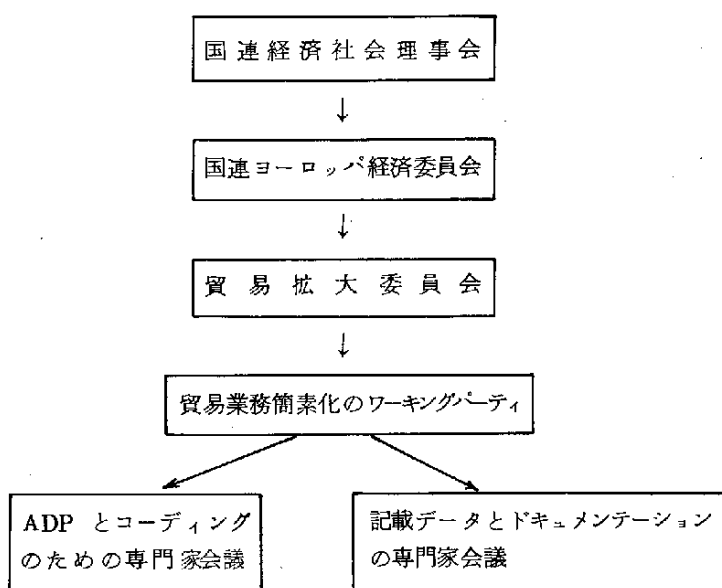


図2-1 ECEにおける貿易業務簡素化活動組織図

2.1.2 第3回ADPとコーディングのための専門家会議の暫定報告書

(1) 序 文

ADPおよびコーディングのための第3回専門家会議は1972年10月16日から18日までジュネーブにおいて開かれた。

同会議には、下記の諸国の代表が参加した。オーストリア、ベルギー、ブルガリア、チェコスロバキア、西独、フランス、ハンガリー、イタリー、

ポーランド、ルーマニア、スウェーデン、英国、米国。カナダ及び日本の代表は、委員会條款第11条の下に、討論参加した。更に同会議には、下記の諸機関の代表が参加した。即ち、特定政府機関として、政府間海事諮問機関（IMCO）、政府間機関として、関税協力委員会（CCC）、及び下記の非政府機関、国際商工会議所（ICC）、国際航空運送協会（IATA）、国際鉄道協会（UIC）、国際標準化機構（ISO）及び国際海運会議所（ICS）。）及び国際フォーワーダー協会（FIATA）。

(2) 日本国代表の参加

議長は、オブザーバーとして専門家会議に参加した日本国代表を歓迎した。議長は、日本代表が、日本において作成された標準貿易書式を事務局に提供したことについて謝意を表明した。更に、専門家会議と日本国代表との間に協力関係が樹立される事を希望した。

(3) 議案の採択

議案の採択の前に、議長は参加者に対し以下の事実を留意されん事を表明した。即ち、貿易書類事務アドバイザーが出席した9月のオスローの会議に、ワーキング・パーティの議長および副議長および、記載データとドキュメンテーションのための専門家会議の議長も出席し、ワーキング・パーティおよび2つの専門家会議の付託事項を改訂増補し、これらの間に重複が無いように、統一提案（uniform presentation）に改めた。又、同会議に於て提案されたる事は、将来専門家会議の副議長も亦会議に出席すべき事、更に実行委員会の主催の下に、殊に重要な問題については、セミナーを開催する事が有益であろうとの提案であった。

上記の最後の点に関し、ICCの代表は、米国の代表の賛同の下に、セミナーは、その用意のために長期の時間が必要となる事、又、同案が了承された場合には、関係機関に対して充分なる予告期間をもって通告が与えられる事が望ましいとの意見が表明された。

ポーランド代表の提案により、暫定議案の中にワーキング・パーティと

2つの専門家会議の付託事項を検討するための項目を含めることが決定された。ただしこの検討作業は、各代表が議長提出のテキストを十分に検討した後に行われる。

西独代表は、エアウェイビルの（E C Eレイアウトキーとの）統一規格化（aligning）および単一関連番号（sole reference number）の問題を、専門家会議において検討すべきことを要求した。同代表は、本件が記催データとドキュメンテーションのための専門家会議の議案となっている事は承知しているが、西独代表団は当該専門家会議のメンバーではないため、彼としては少くとも彼自身の目前で、本件が採択される事を希望した。I C Cの代表は、情報書類「トレード・ファシリテーション・ニュース（貿易簡素化ニュース）」の発行に関する問題が討議されるべきなる事を提案した。西独及びI C Cの代表によって提起された問題は、議案第3項「その他の諸業務」の中で検討されるべきなる事が決定された。

これらの検討の結果、暫定議案が採択された。

(4) 作業計画に関する考案

作業計画を項目毎に検討する前に、貿易書類事務アドバイザーの指摘によれば、本計画に含まれたる項目の多数は、記催データおよびドキュメンテーションのための専門家会議の付託事項の範囲内に含まれるものである。項目の内 1.2.1 から 1.2.4 まで及び 1.2.7 は、当該専門家会議の付託事項に含まれる。このような状況において、A D P及びコーディングのための専門家会議は、今回のセッションにおいて、下記の諸案件の検討を行うべきである。即ち、「国際貿易のA D P処理に対する協力システム」（TRADE/WP.4/GE.1/R.5）これは英国代表により提案されたものである；I S Oにより準備された処の暫定的な国名コード試案（TRADE/WP.4/GE.1/R.13）；C C Cにより口頭にて報告された処の汎用商品分類（harmonised commodity description）の作業の進展状

況；コード化されたデータの記入欄に関する進展状況報告（TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 12）（スウェーデン代表ノート）；ドキュメンテーションの用語および定義に関する事務局ノート（TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 11及びAdd. 1）；及び、銀行手続に関してのISO技術委員会の情報。最後の件に関してICCの代表は、米国代表の賛同を得て、銀行業務は極めて重要な対象であるため本件が明らかにEOEの貿易手続簡易化のためのワーキング・パーティの付託事項となる時点においてISOに付託すべきであるという意見を表明した。これに対して、貿易書類事務アドバイザーは、ISOにより行われている新しい活動状況は、ISOと専門家会議との2つの機関の間の正当なる協力を行う上の必要から、遅滞なく専門家会議に対して報告することが必要である、との説明を行った。

(5) 汎用商品分類（Harmonised Commodity Description）について（項目1.2.8）

英国の代表は、汎用商品分類開発のためのCCCスタディ・グループの議長としての資格において発言し、この研究グループが10月のはじめに、その第6回の会議を行い、最初の2年間に亘るこのグループの活動についての報告書を用意したと述べた。専門家会議の結論によれば、このハーモナイズド・システムは、実現可能であり、また長期的にみた場合、国際貿易を簡素化するために絶対必要である。もし、関係各機関の間の協力体制が作り上げられ、又必要な資金が入手可能であるならば最も早い時期に、おそらく5年間以内に、このシステムが作り上げられるべきである。ここにおける考え方としては、このシステムはBTN及びSITCの基盤の上に作り上げられるべきであり、又更に作業はBTMに対して行われる修正がこの汎用商品分類を作り上げる上において助けとなるように、CCCの項目に関する委員会の作業と調整がとられなければならないということである。ハーモナイズド・コードは、6桁のディジットから成るものであり、この内最初の4桁はBTNコードと対応し、そして5番目及び6番目のデ

イジットはこのハーモナイズド・システムが必要とする追加的な情報を盛り込むためのものである。この作業に必要なコストは将来においては、関係各国の政府によって負担されるということが、了承された。

ここで、もし専門家会議がこの分野においてとり行われる作業を継続することについての価値に関してこの会議の見解を表明することが出来れば有益であろうということが感じられた。

米国の代表の考慮した点は、汎用商品分類を発展させるという目的のために行われる作業は、全世界を通じての貿易業者の間の相互のコミュニケーションの方法をうち建てるという目的のためには、極めて重要な役割を果たすものであるという点である。

同国代表の指摘したところによれば、米国としてはB T Mを採用してはいないが、米国はこの汎用商品分類をうち建てる事については、賛成であり、連邦 (States) 及び各種組織がこの分野におけるC C Cの努力に対して関連を持つであろうことを希望した。

フランス代表もまたC C Cによって行われている汎用商品分類開発の作業に対して、賞賛の意を表明し、新しい段階の開発が、最初の段階と同様に有効に完成されることを希望した。IATAの代表も又ここにおいて提案されているシステムが実現可能なものであり、又貿易情報のコミュニケーションに当って、複雑なシステムを採っている国々及び比較的単純なシステムを採っている国々の相方にとって有益なことであろうと考えた。

IATAの代表は、それにもかかわらず、彼の所属する機関はこの汎用商品分類を作り上げるのに、なお必要とする期間に対する関心を持っていることを表明した。

I C Cの代表も同様に、C C Cによって行われている研究に対する賛成の意を表した、又同時にこの調査は有益であるのみならず、関係当事者の全てによる系統的な相互の相談の後に、正しく準備されたものであるということに対しての賛成の意を表明した。I C Cの代表は、このような努力

が出来得る限り広く一般に知らされるべきであり、特に欧州経済委員会の発行する年4回発行の報告文書においてこれが行われることを希望した。

一般的討論を総括するものとして議長は、CCCの代表に感謝の意を表し、彼に対してこの題目に関する仕事の進展状況を専門家会議に引続き情報提供し続けて欲しいとの要請を行った。

(6) 国際貿易へのADP適用についての協力システム（項目1.1.3）

英国の代表は彼の属する代表团によって提出された文書に関しての説明として、次の如く述べた。即ち、この文書の第一のもっとも重要な目的は、結果として起る技術的及び其他の問題に関して注意を払う必要があるが、統合されたシステム（integrated systems）から得られるところの利益を示すものである。

彼の希望したところは、（英国代表によって）ここに提供されたインフォメーションが他の国々に対して有益であって欲しいということ、又特にこのようなシステムの間における両立性の必要について考慮が払われるべきであるという点である。

日本国代表の質問に対する回答として英国代表は、このシステムにおいて使用されるハードウェアに関しての情報は、この報告書の中に述べられているオーガニゼーションから手に入れることが可能であると述べた。

フランスの代表の述べたところは、SOFIA コンピュータ・システムは、1974年12月31日をもって運転開始可能となり、又このシステムは、オルリー、ル・ブルジェ、及びロワシーアン・フランスの各飛行場に関して、最初の段階の期間の間は適用されるであろうということである。

LACES システムと同様、このシステムは輸入に関し、ストック・アカウンティング及び自動輸入通関に関して適用されるであろう。一方、輸出に関しては、このシステムは出発あるいは出荷の手続き、航空機の座席予約、通関手続き及びVATの自動計算に適用されるであろう。

これは又、コンテナー及び内容物のレベルに関しての情報の処理を行う

であろう。全体として、インプット及びアウトプットターミナルは、可視ターミナルとなるであろう。

但し、例外的にはアウトプット情報がプリントアウト方式をとることがある。

IATAの代表が考察したところによれば、航空会社はLACES及びSOFIA等のようなシステムによって要求されるところのプランニング・オペレーションの段階において相談をされるべきであり、その結果、ADPシステムが確立される以前に手続きが修正されるべきであろうということである。

實際上、当該相談及び有り得べき手続上の修正に対する必要性に関してのレコメンデーションは欧州民間航空委員会（ECAC）により既に行われている。

ISOの代表は、英国代表により準備された文書は第一段階のものであり、この文書が含む情報をアップトデートなものとし、さらに他のシステムについてのインフォメーションが補充されるように希望した。

彼は、この文書が公表されるべきであり、特に年4回発行のインフォメーション・ブレッティンにより発表することを要求した。

(7) 国名コードの予備草案

貿易書類事務アドバイザーは、事務局によって作成された文書に対するコメントとして以下を述べた。即ち現在問題になっている全ての国々の内、全ての組織の必要事項を満足する諸国は、リストAに含まれている。これらの国々は、国際連合あるいは特定政府機関のメンバーである国々であり、又同時に執行権を有する政府のコントロールのもとにある諸国、あるいは地域である。

他方において、リストBは、若干の組織の必要事項を部分的にのみ満足させる国々が示されている。

多くの組織にとっての、この問題の緊急性にかんがみ、ISOとの交渉

が、できるだけ早い機会にはじめられるように、検討されている3つのコーディングシステムの価値について専門家会議がその見解を表明することは有益である。

ポーランド代表の表明したところは、この書類について彼が満足であるということであり、又彼の提案によれば、事務局は、どの国家がリストAに含まれるべきかという点について、決定することが出来る機能を持つ機関に対して申請を行なう様、要請されるべきだと述べた。

コーディングについてはポーランド代表は2キャラクターのアルファベットリスト及び3ディジットの数字リストが採用されるべきであるという見解を示した。

貿易書類事務アドバイザーの指摘したところによれば、リストAはもともと国連によって示された公式の名称にもとづいているもので問題は無い。一方、リストBに対して受け入れられるべき国々に関する受け入れの基準をうちたてることは有益であろう。

ベルギー代表の発言としてリストBに関しては、個別の物質的な実態によって何が意味されるかということ、たとえば島々に関しては、最少限の距離、あるいは島の大きさ、人口等々のような基準があるべきである。

彼は、1国内の異った地域、特に大国内の異った地域にコードを付するべきではないという見解に疑議を提した。

U I Cの代表はベルギーの代表の意見に賛成し、1つの国家の中における地域に対するコードは国名コードに付け加えて作られるべきであると考えた。又彼は国名コードは、通貨名称コードと両立性のあるものでなければならないことを確信した。

イギリスの代表が考えた事は、まず最初に2つの問題が解決されねばならぬという事である。即ち、第一に国名コードを設定する事と、第二には港とか空港などのような、ある特定の場所の名称に対するコードを作り上げるという事である。

これに関連して、ベルギーの代表は都市名称に用いられている郵便コードに言及した。

ICSの代表の考えでは、2文字のアルファベットコードは運送上の必要条件を満たすのに十分であり、このようなコードは場所名称コードの“前置詞”として用いることができる。

彼の信ずる所では、リストBにある多くの名前がリストAに含まれるべきであるという事である。

英国の代表の質問に対する回答として、貿易書類事務アドバイザーは、次のように述べた、即ちISOにおける討論において、その特定の必要条件を強調したのは関係諸政府ではなくして、むしろ諸組織体であったという事である。

各種組織は私的なベースにおいて、特定のコードによって情報を伝達することができる。このコードは、コードの更新を行っている組織にも伝達され、これによって他のパーティも亦利益を得ることができるという点が確認された。

米国の代表は、ICCの代表の指示を得て、次の事を述べた、即ち貿易書類事務アドバイザーは専門家会議のメンバーと、ISOとの間に当って仲介を行う立場において任命されたものであり、又、従って色々なグループは、専門家会議の会議が休会中でも、必要な情報をこの顧問に対して、通知すべきであると述べた。また、各代表は、それぞれの国内での専門的活動の領域内において、ISOの作業に参加している自国代表の意見が、ECEの専門家会議のメンバーと同一であるように努力していただくと、大変助かると述べた。

EEC, CMEAその他の如き、いくつかの国家を含む政治的な機関の名称をコード化することの可能性に関して、IATAの代表の行った質問に対する解答として、貿易書類事務アドバイザーは、次のように述べた、即ち、2文字のアルファベットコードで、原則として625のエントリーをカ

バーするものを用いれば、このような目的に合致するのは、さほど困難ではないという事である。

彼は更に付け加えて、以下の事を述べた、即ち、リスト A に示してあるコードに関する限りは変更は行われ得るという事である。

たとえば、ベルギーは指定されたコードとして B E というものを持ち、東独は D D R、アイボリーコーストは C I、及びその他などの如くに行う。

彼は更に付け加えて、西ベルリン及び東ベルリンを削除する事を提案した。

チェコスロバキアの代表の述べた所は次の通りである、即ち 3 ケタの数字のコードは彼の国において統計上の目的のために用いられており、更に又、このコードは従って、受け入れ可能であろうという事である。また 2 ケタのアルファベットコードも、これ又価値あるもののように思えるが、3 文字のコードは不必要であるように見受けられる。

彼は又、リスト B から、東ベルリンを削除するという貿易書類事務アドバイザーの提案に対して賛成の意を表明した。

西独の代表も又、このアドバイザーの提案を支持した。

コードは、国際貿易のために作られたものである事を考慮すれば、ベルリンを別々にコードの内に取り上げる理由は、何もないからである。

I C S の代表の一番感じた所は、即ち、2 文字のアルファベットコードは、国際貿易の必要条件に合致するものであり、2 文字のアルファベットコード及び 3 ケタの数字コードが原則として採用されるべきであるとの意見を述べた。又、リスト B に含まれている、ある国々をリスト A に含むという点に関し特に貿易書類事務アドバイザーに対して、追加的な情報が、後程、提供されるべきであると提案した。

フランス代表は、原則として、I C S の代表の提案に賛成したが、リスト A に含まれている諸国に関して、後ほど与えられるであろう如何なるコメントもこれを受け入れるということを条件として、賛成した。

スウェーデンの代表は、リストBに含まれている少数の国々を、リストAに追加することに賛成した。

2文字のアルファベットコードは、妥当であると思われるが、一方3文字のコードはそれが解決するよりも多くの問題を更に引き起すであろう。

3ケタの数字コードは、特別な場合においてのみ、考慮されるであろう。

ポーランドの代表及び英国の代表は、次の通りに述べた。即ち、これはフランス代表によっても述べられたのと同じ立場において、彼らとしては、各国のリストに対して直ちに賛成を行う立場にはないという事を表明した。このことは、本国において相談のうえ、政府の見解が事務局に報告されるであろう。

英国代表は米国の代表の提案を支持し、貿易書類事務アドバイザーは、この分野において行われるべき作業の調整役であらねばならぬとの見解を述べた。

UICの代表は、彼の属する機関が異ったアルファベットを使う事によって生じる困難をさけるために、数字のコードを採用したという事を想起せしめた。彼は従って数字の可変コードは維持されるべきであると強調した。

アルファベットコードに関する限り、彼は道路輸送に関する国際協約（International Convention on Road Traffic）が現在用いている国名コードに“X”をつけ加えることを提案した。

結論として貿易書類事務アドバイザーは作業を調整する任務を与えられた。

各国代表者達は、彼に対して書面を持って、考慮の対象となる色々な点についての、彼等の意見を提出することになった。貿易書類事務アドバイザーは、色々なコメントをつけ加えるために、事務局文書は改定されなければならぬであろうと述べた。

(8) 国際貿易書式におけるコード記入欄（項目 1.2.9）

スウェーデンの代表は、同国代表団が提出した報告書に関して、次のような説明を行った。付録に含まれる、コード記入欄に関する提案は多数の貿易書式を長期間に渡って調査した結果であると述べた。

彼が、参加者の注意を喚起した点は、コードのロケーションに関する3つの提案で、これらのものは、書類の確認、フィールドの確認およびコード記入を確実にするよう配慮されている。

UICの代表はコードが文書の余白に記入されるべきであるという提案を支持した。彼は、フィールドコードの位置について同意したが、コード記入欄は、関係当事者の作業を容易にするために、ボックスの下方の右側のコーナーに位置されるべきであると述べた。

ベルギー、ポーランド、米国、チェコスロバキア、ブルガリヤ、ICC及びICSのそれぞれの代表は、スウェーデンの代表に対し、彼が多くの労力を要する作業を遂行したことに対しての感謝の意を表明した。

これらの代表者達が全て等しく感じた所は、スウェーデンの代表が行った提案は、討論の基礎として受け入れられるべきであるという事である。

スウェーデン代表は、本件のコーディネーターとなるべきことが提案され、各国代表は、すべての必要な情報を、討論のベースとして、彼に提供するように勧告された。

スウェーデン代表は、この提案を受け入れ、そして、専門家会議に対し、この会議が彼に対して示した所の信頼に対して感謝の意を表した。彼は、今後さらに詳細に検討する必要があることを述べた。

(9) ドキュメンテーション用語およびその定義

貿易書類事務アドバイザーは、事務局文書のコメントを行っていくつかの用語は手書きの書類に対してのみ使われ、他の用語は、異ったセンターを有する自動データシステムに対して使われると述べた。

定義を準備しなくてはならないということは、このような混乱をさけることを目的としている。事務局はいくつかの定義を用意した後、英国標準協会によって準備された定義を受け取った。この協会の準備した定義は TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 11/Add 1. に再録されている。従って、専門家たちがこの両方のシステムに対して彼らの意見を表明する事が望ましい。

全般的な討論の過程において、フランス、ベルギー、米国、英国、ポーランド、IMCO及びCCCの各々の代表は、貿易書類事務アドバイザーがこの極めて有益な仕事を行ったことに対し、又定義の極めて明確な、提出に対して賞賛の意を表した。

ベルギーの代表は英国標準協会の用意した定義のフランス語訳文は更に改定の余地があるとの意見を表明した。

CCCの代表は、専門家会議に対しCCCが国際税関業務についての用語集を、ただ今準備中であることについて注意を喚起した。

このグループによって準備されている用語集はこの目的のためには極めて有益なものである。IMCOの代表は、定義に関しての同意が得られた場合には、彼の属する機関は、これらを何の困難もなく採用できると述べている。

ポーランドの代表は、貿易書類事務アドバイザーによって用意された文書は、用語集の編集についての良好な出発点となるということを考慮した。彼の指摘した所は、この文書においては、インフォメーションという言葉及び、ターミノロジーという言葉についての定義がなされていないということであった。

彼は、英国標準協会の文書の中にある、データインフォメーションという表現によって、これが何を意味しているのか不明瞭であると述べた。貿易書類事務アドバイザーは、この文書の翻訳は極めて、いそいで行われ、従って単に暫定的な表現のものであることを表明した。

彼は、更につけ加えて、彼の文書は単なる出発点に過ぎず、更に将来いろいろな定議によって補充されねばならないものであると述べた。

一般的な討論の後、定義に関する研究はこれから引続き行われなければならないということ又、この作業の調整を、行わなければならないことが決定された。

00 銀行手続きに関する I S O 技術委員会について

カナダ、ポーランド、米国及び I C C の代表が参加した所の一般討論の過程において、次のことが討論された。即ち、銀行業務に関する分野において I S O によってとり行われている仕事は、専門家会議が行っている仕事に対して、かなりの影響を与えている。それ故に専門家会議の代表を通じて、I S O 技術委員会の仕事に対して、専門家会議が積極的に参加するというアイデアについて、考慮が払われるべきである。

この仕事は、ベルギーのパン・デン・スティーン氏に対して委任されることが提案された。

2.1.3 第2回記載データとドキュメンテーションのための専門家会議

(1972年10月19日～20日)

(1) エヤ・ウェイブルの(ECE Layout Key との)調和について、I A T A 代表者達との臨時会議に関する報告

専門家会議は、その第一回会議においてそのメンバーのうちの幾人かを指名し、米国の運輸省のミスター・H・E・ハリマンをその代表として、国際航空運送事業者協会(I A T A)の代表者との間に行われる、非公式な臨時会議に出席せしめる事に決定した。

ECE 代表者としてのその他のメンバーは下記の通りであった。

即ち、ミスター A・E・ベイリス(NCITD ニューヨーク)、ミスター F・ボルグストローム(スウェーデン貿易手続委員会委員、ユーテボルグ)

ミスターJ・ホリッキー（委員，CECHOFRAC T・ブラーグ），ミスターJ・A・ホーン（書記，SITPRO・ロンドン），ミスターR・C・ミルヌ（マネージャー，マネージャー運輸簡素化局，運輸省，モントリオール）ミスターJ・レイブン（専務理事，英国商工会議所協会，ロンドン）及びミスターG・ローズUNCTAD/ECE，技術顧問。

貨物フォーム及び手続き小委員会の現在の委員長であるミスターD・ダインズによって代表されるところのIATA代表団のメンバーは下記の通りである。

ミスターD・M・アッシュブルック（マネージャー，地上勤務者開発部門，フライング・タイガーライン会社，ロスアンゼルス）ミスターR・ボンホッフ（アシスタント・ディレクター，簡素化部門，IATA，ジュネーブ）ミスターS・B・ティラー（カーゴシステム・プロジェクト監督，BEA 社，ロンドン）及びミスターD・R・ワイズ（アシスタント・ディレクター，貨物運送サービス，IATA，ジュネーブ）。

会議は1972年10月18日，ジュネーブのパレ・デ・ナシオンにおいて行われた。

この臨時会議の目的は，IATAのエア・ウェイビルをECE のレイアウトキーと統一規格化する事に関する困難を指摘する事であり，又これらの困難を克服する為の作業に関するプログラムを設定する事であった。

ECE の代表者達は，上に述べたレイアウトキーが，何故，開発されて来たかに関する理由の説明を行う事により，この会議が開始され，そして最終的には全ての運送方式が単一書類によって総括される様になる為にエア・ウェイビルをこのキーに対して統一規格化する必要性についての説明を行った。

IATAの代表者はECE に対し，この会議を開催するについてのイニシアチブをとってくれた事に対しての歓迎の意を表し又，ECE がこの問題に対し，行っているアプローチの方法に関する，その感謝の意及びIATA

がその発行するエヤ・ウェイビルを調和させようとしている事において IATAが直面している困難について ECE の代表が表現したところの理解に対して感謝の意を表した。

IATA代表は、IATA のエヤ・ウェイビルがコンサインメント・ノートおよび他の数種類のアプリケーション（申込書）すなわち保険および会計書類を代替していることを説明した。

この書類は又、しばしば通関の目的の為に、受理されて居り又、単一関連番号（unique reference number）を持っていることを説明した。

同じエヤ・ウェイビルが一つの運送業務に関して、接続航空輸送業務に用いられている事が説明された。

このエヤ・ウェイビルに含れる、データのうちの多くは、1929年のワルシャワ会議によって決定されたものであり、又いかなる航空会社も極めて危険な結果をまねくというリスクを踏む事なしに、これを無視出来ぬ様な、法的な意義を持っているものである。

又、航空会社が投資を行ったところの、データ処理及びデータ転送設備に関連しての技術的制約及びワン・ラン・エントリーを要求するところのタリフ構造によって引き起される商業上の制約が存在する。

引続き行われた討論において IATA の代表は、このレイアウトキーに対する“第2の世代”或は言葉を変えていうならば、大巾な変更というものを、エヤ・ウェイビルと共通な基盤において発展させる事に関する可能性を繰り返し述べ、このために書類の右の部分を残しておく事についての可能性についてふれたが、しかしながら、ECE の代表は、その提案が行われる毎に、現在のレイアウトキーは、全てのその他の運輸組織および世界的規模での貿易関係者たちとの協力のもとに開催されたものであり、現在これを実質的に改訂するには、あまりにも広い範囲にわたって使用されていると述べ（IATAの提案を）拒否した。

当面する困難を、取りまとめて言うならば、それは、次の通りであろう。

(a)法律上の問題，(b)内部的な技術上の必要，要求事項によるもの及び(c)その他の利害関係にまつわる困難などである。

上に述べた困難のうち，法律上の困難は，40年前の協定にもとづくものであり，ECEの代表は，彼らの影響力を各々の政府に対して行使し，この様な古い協定を現状に合う様なものに変えて行きたいという事を表明した。技術的な困難については，IATAの代表は1973年1月に予定されている次の非公式臨時会議以前に非公式な書類として，ECEの代表に対して提出すべくレコメンデーションを用意するという事になった。

IATA代表のミスター・ワイズ及びECEのミスター・ルースは，緊密な連絡を取り合い，そしてこの二つの機関の連絡係となる事が更に同意された。

ECEの代表は，ECE関係諸国の政府に接触し，エヤ・ウェイビルに関する法的な制約に関してのみでなく，ECEのレイアウトキーに対してのそれぞれの国の航空会社が採る態度を変化せしめるよう，努力する事が勧告され，まず第一に，公式に，このレイアウト・キーがさしあたっては若干の変更があり得るが，将来は不変のものであるというECE各国政府の確固たるステートメントをつくることであること。

第2に各国の政府及び国有航空会社は新しいタリフ構造を検討しこれにより，エヤ・ウェイビルに関しての妥協を受け入れるべく航空会社が説得され得る様にする事が提案された。

IATAの代表は，討論において，何らの決定権を持たない所の事務局を代表しているもののみであり，又事務局提出によるいかなるレコメンデーション或は提案もこれらがIATAの各々のメンバーによって承認されねばならぬものであるという事を強調した。

2.1.4 記載データとドキュメンテーションのための専門家会議暫定報告書

(1) 序 文

記載データ及びドキュメンテーションのための専門家会議は、その第2回会議を1972年10月19日、20日に、ジュネーブにおいてフランスのミスターJ・デュケヌを議長として開催した。

この会議には次の諸国の代表が参加した。オーストリア、ベルギー、チェコスロバキア、西独、フランス、ハンガリー、イタリア、ポーランド、スウェーデン、ソ連、英国及び米国。

カナダ及び日本の代表も委員会の条款第11条のもとに、討論に参加した。この会議は又、以下の諸機関の代表が出席した。

専門機関として、政府間海事諮問機関（IMCO）、政府間機関として関税協力委員会（CCC）及び以下の非政府機関、国際商業会議所（ICC）、国際航空運送協会（IATA）、国際鉄道協会（UIC）、国際標準化機構（ISO）及び国際海運会議所（ICS）。

(2) 日本国代表の参加

議長は日本代表の参加を歓迎し、又専門家会議が日本国代表と協力を行なう事を確約した。

(3) 議案の採択

暫定議案書が採択された。

(4) 暫定付託事項に関する考察

議長は、その第1回目の会議において、専門家会議が付託事項の草案を準備し、それがワーキング・パーティの議長及び副議長によって検討され、更に専門家会議の議長及び貿易書類事務アドバイザーによっても又、1972年9月、オスロに於て行われた会議においてこれが検討された事を述べ、ここにおいて幾つかの変更が行われた事に対して注意を促した。彼はADP及びコーディングのための専門家会議によって提案された修正案

につき、彼に対しての報告が行われた事、そして記載データとドキュメンテーションのための専門家会議がこの一方のグループにより提案された修正案に対して支持を表明したことを述べた。よって、事務局は、専門家会議の新しい付託事項草案を、ワーキングパーティの議長および副議長と相談したうえで発行するよう要請された。

(5) 作業計画草案の検討

この専門家会議（グループ 2）は、その手もとに届けられた、ADP およびコーディングのための専門家会議（グループ 1）の作業計画の各項目を検討した。

(6) 輸入書式手続きのために税関により要求されるデータ

CCC の代表は、以下の事に関して注意を喚起した。即ち、CCC はこの問題を検討するために、一つの調査を行ない、この調査には 24 カ国が参加した。

この常設技術委員会は、最近 62 のヘッディングのリストを作成し、このリストは専門家会議の事務局に対して公式に通告が行えよう。

議長は CCC の代表に対し、CCC が行なったこの作業に対し感謝の意を表した。

(7) 支払い条件の定義

ベルギーの代表が述べた所は、次の通りである。即ち、彼が行なった所の調査は、ICC に対し、原則的に ICC の承認が得られるべく提出された。ICC の代表は、ベルギーの代表のこのようなステートメントを確認し又、このベルギー代表によって提出された調査は、検討されるであろう事を述べた。

彼の希望したところは、この分野において更に進んで作業が行われる事を可能にするが如き何らかの原則が打ち立てられるであろう事又、このような原則は支払い及び通常行われる支払い条件に対して、影響を与えるであろうところの技術的な変更を行うものである事を希望したのである。

(8) 銀行手続問題に関する I S O の技術委員会及び I C C の銀行問題委員会との連絡

ベルギー代表はこの作業は彼に対して、ほんの数日前に与えられたのみである故に、今報告を行うには時期が早過ぎるという事を指摘した。I C C の代表はこの仕事は重要であり又、同時に銀行及び商業関係者との間に緊密な協力関係が樹立されねばならないという必要性を強調した。

専門家会議は、この様な連絡を行うには、特に良好な立場にあったことが報告された。

(9) 用語法の標準化及び各種ヘディングの定義

貿易書類事務アドバイザーは、この作業が事務局によって、とり行なわれておりこれが引続き継続されるであろうという点を指摘した。

(10) 国際貿易書類の合理化の可能性について

米国の代表はこの仕事は極めて一般的なものであり、更に詳細にこの問題を検討して行く目的の為に、本件は幾つかのカテゴリーに分割して行く事が可能であるという事を述べた。

彼は、書類に対する署名とか或は書類の有価証券としての流通性などの様な書類そのものの形式及び内容に関しての法的な問題の多くに対して、考慮が払われるべき事を特に提案し、又ある種の国際運送協定（ワルシャワ規約、ハーグルールその他）なども現在迄、国際貿易において障害となつて来たところの幾つかの条項に対しての修正の提案をおそらく行えるであろうとの観点からこれら協定も又、検討の対象にされるべきであるという事を提案した。

(11) エヤ・ウエイビル（E C E レイアウト・キイとの）統一について

米国の代表は I A T A の専門家達との間に行われた合同会議が極めて良好な雰囲気のうちに行われた事を述べた。

出席両当事者とも解決されるべき大きな問題が今なお存在するにもかかわらず、満足の行く解決を見出す意志を表明した。

彼が更に述べたところは、IATAがADPについて行った調査について深い感銘を受け、又、将来IATAの代表及びワーキング・パーティの代表の間の引き続きの話し合いによって解決が見出されるであろうという希望を述べた。

IATAの代表は、この第1回会合が成功した事を確認した。IATAの代表が指摘したところは、エヤ・ウェイビルは数多くの技術的及び法的な要求事項を満さねばならず、又、その様な状況のもとにおいて直ちに希望されるような解決を見出す事は容易ではない事を指摘した。

彼は専門家会議に対して彼の属する機関において内部的な組織の変更を報告をし、この変更には航空貨物の動きをオートメーション化する為の調査グループが結成された事を含むものであると述べた。

米国の代表はエヤ・ウェイビルをE C Eレイアウト・キイと統一する事についての必要性を説明する為に会議に参加している各々が、各々自国の国営航空会社に連絡をとる事を要望した。

I C Cの代表の考えでは、エヤ・ウェイビルの統一は特に重要であるという事である。何故ならば、この書類は全世界的に用いられているからである。専門家会議はこの点に関して極めて重要な役割を果す事が出来る。何故ならば、多くの航空会社が一つの空港から他の空港への貨物輸送時間の短縮に努力しており、他方専門家会議は貨物の発送地点から仕向け地点までの輸送時間の短縮を検討しているからである。

英国、フランス及びチェコスロバキアのそれぞれの代表が述べたところは、彼等は既に各々の自国の国営航空会社と連絡をとり、又全般的に言って彼等は、IATAとの協力のもとに行われている努力の全てに対して、これを支持すると述べた。西独の代表は、以上述べられた結果に満足の意を表明した。彼は自国の国営航空会社の代表と連絡をし、エヤ・ウェイビル、E C Eレイアウト・キイとの統一に対しての必換性を強調するであろう。

貿易書類事務アドバイザーは、会議参加者の注意を次の点について喚起

した。

新らしく標準化された荷送り人の SHIPPING INSTRUCTIONS について出席者の注意を喚起した。これに関するコメントは貿易書類情報シリーズにおいて発表されよう。

(12) リスト・オブ・パーティズ (関係者リスト)

貿易書類事務アドバイザーは、事務局によるいろいろな文書 (TRADE/WP4/GE1/R6-R10) に関してのコメントを行い、下記の事を述べた。即ち、これらのノートは一般的な討論の基盤としての役目を果たす為の予備的な調査であると述べた。リスト・オブ・パーティズ (関係者リスト) に関しては事務局の信ずる所においては、各々の関係者を識別する為の基準としては、直接貨物を取扱うか否かということが規準となるということである。即ち直接貨物に関与している当事者は、ある段階或はその他の段階において輸送オペレーションの過程において、貨物を取り扱い、一方間接的に関与している当事者は、通常書類のみを取扱うからである。即ち、間接関与当事者は、例外的の場合においてのみ貨物に対する接近をし得るのである。この点についての討論ののち、この様な方法による識別が了承された。

買人と売人に関しては、次の事が指摘された。即ち、ここに述べられた各々異った当事者は常に同じ技能を持つものではないという事である。即ち、オペレーションの主なカテゴリーによって区別を行う方がより好ましいものであらうという事、又、これらのオペレーションのそれぞれに、関係者のリストが与えられ、定義が与えられることが好ましいという決定がなされた。

売人に関しては以下の事が提案された。即ち、この売人の範囲にはサプライヤーも又含まれるべきであらうという事である。フォーワーディング・エージェントの範囲にはカスタムブローカーに関してもおそらく言及されねばならぬであらう。銀行に関しては、発送人の銀行と買人の銀行が区別

されねばならぬであろう。

保険会社に関しては、おそらくセキュリティ及びギャランティに関して言及が行われなければならぬであろう。最後に領事館という概念に関しては、これは色々な異った形の外交的機関を含むべくその意味が広げられねばならぬであろう。

この様な予備的な討論の後、各々の代表は書類を検討し、各々のコメントを書面を持って事務局に提出すべき事が決定された。

(13) 書類リスト

貿易書類事務アドバイザーは、事務局の文書にコメントを行い、この内容に関して数多くの追加及び修正を行い又、この様に分析された書類に関して行われる考察は単に例として行われるに過ぎないものであることを述べた。

この書類は極めて短時間に検討された。第2項及び第3項に関して、次の事が指摘された。即ち、これらに関しては更に一般的な用語が用いられるべきであるという事である。何故ならば、買人或は売人は彼等も又、第4項及び第5項において述べられているが如き書類を発行する事があり得るからである。ここにおいて提案されたことは、コンテナのマニフェストについての言及は行われるべきでないという事である。何故ならば、この様な書類が確実に採用されるかどうかについては、今だに明らかでないからである。又、ユニット・パッキング・リストという用語は、この代りに用いられよう。原産地証明に関しては、このような証明が流通することが好ましいか否かについての討論が行われた。

米国の代表の質問に答え、貿易書類事務アドバイザーは植物検疫証明書のステータスについての細かい説明を行った。

この書類の予備的な検討の終りに当って議長は、各々の代表団の中の専門家によってこの問題は検討されるべきであり、これに関する書面によるコメントが事務局に送られるべきであると述べた。

04) 貿易手続きにおける書類と関係者との間の相互関係について

貿易書類事務アドバイザーは、文書（TRADE/WP4.GE1/R.10）を紹介し、これは関係当事者と書類との間の相互関係を一般的に述べたものであると説明した。彼が強調した点は、この書類は今だ暫定的なものであり、これに対する代表団からのコメントが行われるべきであるという事であった。

仏の代表は彼の本国において各種の団体及び機関に対して草案の書類が既に提出され、これに対し関係団体及び機関はこの仕事に多大の興味を示し、又、これを高く評価したと述べた。

米国及び英国の代表は、この書類が極めて有益である事を認めたが、しかし、現状においては最終的な意見を表現する事は出来なかった。彼等は彼等のコメントを十分な検討を行った後、事務局に提出するであろう。議長は全ての出席代表団に対し、同様の事を行う様、要請した。

(15) ヘッディングリスト

貿易書類事務アドバイザーは、TRADE/WP.4/GE.1/R.8 という文書は国際貿易及び国内レベルでの貿易において用いられる数多くの書類において使われている項目を集録したものであると指摘した。事務局の作業は、項目の数を減らす事を目的とした研究の基礎として、これが役に立つ事を願目として行われたものであり、これらの数多くのヘッディングの殆んどはただ一つの書類にのみ表われるものである。

ここにおいて説明された事は書類においても表われる多くのヘッディングは、国際協定から引用されたものであり、従って簡単に変更されたり或は削除され得ないものであるという事であった。

英国の代表が強調した点は、次の段階は何故、数多くの項目が含まれたかを質問する為に、書類を発行しそして又、これを採用した多くの機関に対して連絡を行うという事実であった。この調査は現在専門家会議に出席している所の各機関に対して開始され得るであろう。

出席している各機関の代表者達は、この方式に賛成した。

ポーランドの代表は、この書類を修正するに対してのコメントと提案を詳細に渡って事務局に提出するであろう。

(10) 各々のヘディングのもとに含れるべき情報の定義

貿易書類事務アドバイザーは次の様に述べた。即ち、文書 TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 9 に含れている項目は厳密にいて定義ではないが先に言及された文書（項目のリスト）において表われるべき情報のまとめであるという事である。

次の段階は、これらの項目の定義であるが、定義に関して国際的な同意が得られていない現状からこの仕事は難しいであろう。

C C C の代表の述べた所は、彼の所属する機関は税関関係の用語に関する用語集を用意し、これが使用され得るであろうという事である。

ポーランドの代表は次の事を要請した。即ち、正確な定義は文書 TRADE/WP. 4/GE1/R9 に述べられている表題に基づいて行われるべきであるという事である。U I C の代表は、混乱を避ける為に表題は情報の " デスクリプション " と変更されるべきであると述べた。

英国の代表は、この段階において完全なる定義を行うべく努力しても、何ら目的の設定には役立たぬであろうと述べた。ここで問題になるのは、ある与えられた項目のもとに各国がいかなる内容を期待しているのかという事を見出すことである。

チェコスロバキアの代表も又、まず色々の項目の内容が最初に定義され、その結果後程これらの項目が再度検討される事が望しいと述べた。

IATA の代表が発表した所によれば、彼の所属する機関は、航空輸送に関する定義を採用しているという事である。これらの定義は各々の項目においていかなる情報が必要とされているかを明確にしている。

ポーランドの代表はただ一つの書類が準備され、その中において定義が行われ、且つ各々の項目がいかなる内容を含むべきかという説明が行われ

るべきであるという見解を示した。

米国の代表の提案に基づき、専門家会議は各々の国がそのコメント及び提案を出来得る限り早い時期に事務局に提出すべきであるという事を決定した。

(17) その他の業務について

CCC の代表によれば、彼の所属する機関の常設技術委員会は既にレイアウトキーに統合した原産地証明書を準備し、これを、経済社会理事会の各国政府に対して、その承認を得るべく提出をされたという事である。

チェコスロバキアの代表によれば、彼の国においては既に銀行関係書類及び保険関係書類の標準化に関する専門家会議が設立されているとの事である。これに加えチェコスロバキアの外国貿易書類において含まれている情報に関する総合的なまとめが行われているという事である。コード化された情報（公式或は私的なコードによる）及びコード化されていない情報は、後者には将来コード化されるべき情報を含むものであるが、これらも考慮の対象となっているという事である。

カナダの代表はCOSTPROに関する幾つかの情報を提供し、又、彼の所属する機関がワーキング・パーティ及び専門家会議と出来得る限り緊密な協力関係を打ち立てたいという希望を持っている点を再確認した。

仏代表の述べた所によれば、貿易手続きを簡素化する為に、既に他の諸国において存在している所の機関に歩調を合せて“SIMPROFRANCE”という名前の機関が1973年の終りには設立されるという決定が既に行われた事を述べた。更に仏の税関申告書は現在再検討されており、ここにおいてはレイアウトキーと統一をはかるという意図のもとに作業が行われているという事である。

日本の代表は専門家会議の作業に参加するという事が出来たという事に対して、満足の意を表明した。彼は更に日本の機関である“COTIS”と有能なるECEの各グループとの間に、緊密なる協力関係が計れる事につ

いての希望を述べた。

米国代表は年4回発行される情報文書についての質問を行い、彼は即ち、発表されるべき情報を得る為にそれに関し特にI C Cの代表に対して事務局が連絡をとる事が出来ないものであろうかという点をたずねた。貿易書類事務アドバイザーがのべた所によれば、厳密に言えばこの問題はワーキング・パーティの取り上げるべき問題であるが、いずれにせよアドバイザーとしてはI C Cの代表がこれに対していかなる意見を持っているかについて調査を行ない、これを知る為の機会を得る事は歓迎するとのべた。

(13) ユニーク・リファレンス・ナンバー (単一関連番号; NUR)

英国代表は、その委任された報告書 (TRADE/WP. 4/GE. 2/R. 6) に注釈を加えつつ、SITPRO は、この問題について、既に予備的研究を行い、それは国際的要望にも応えることのできるものであることを述べた。幾つかの困難、とりわけ、数字のマキシマム・ナンバーについての困難が確認された。この代表はベルギーおよびポーランド代表部に、SITPRO がその研究を立派に果し得るようにし、他の国の代表部にも同じことをするように要求したことを感謝した。

貿易書類事務アドバイザーは、もしもユニーク・リファレンス・ナンバーが貨物発送の段階で用いられるとするならば、購入者が信用状の中にケース・マークを記さなければならないという問題が生じると述べた。書類事務アドバイザーは、この問題は、国際的銀行組織によって解決され得ることを考慮した。彼は、さらにつけ加えて、彼の見解によれば、ユニーク・リファレンス・ナンバーは、国名の指示を含むべきであり、若干の数字によって会社名および仕向地をも含むべきであると述べた。

ベルギー代表は、その委任された報告書 (TRADE/WP. 4/GE. 2/R. 3) に注釈を加えつつ、それが英国代表が提起した問題に対する回答となっていることに注意を向けた。ユニーク・リファレンス・ナンバーは発送の際に、シッパーによって作成されなければならないであろう。主要な困

難は送付または発送の観念を明確にするところにある。この作業はユニーク・リファレンス・ナンバーを作成する人に任されなければならないであろう。何れにせよ発送物は同時に運搬された貨物の全体を含むであろうが、Shipper は全体の貨物として理解されるものを決定しなければならない。

ポーランド代表は、その委任された報告書 (TRADE/WP. 4/GE. 2/R. 4) に注釈を加えつつ、唯一の番号がすべての関係者の要求を満たし得ると考えることが現実的でないことに注意を向けた。主要な部分は輸出業者と輸入業者であり、その他は補助的なものである。ユニーク・リファレンス・ナンバーは契約の成立の時に、輸出業者と輸入業者とで作成されなければならないであろう。契約についての単一番号は国際貿易上の取引を確認するための主要な手段であろう。同一の契約について幾度か発送が行なわれる場合に、付加的な数字が発送を確認するであろう。

アメリカ合衆国代表は、欧州経済委員会事務局および SITPRO に対し送付されることになっている一つの研究がアメリカ合衆国で企てられたと声明した。この研究の目的は、ユニーク・リファレンス・ナンバーを発送人、発送国、発送物を確認し得、また国内の必要に応じた附随的な数字を含み得る諸要素に割り当てることである。ICSの代表は、ユニーク・リファレンス・ナンバーが書類と貨物とを表示することを確かめつつ、ユニーク・リファレンス・ナンバーが輸出業者と輸入業者によって作成されなければならないということを評価した。更に、ユニーク・リファレンス・ナンバーは出来る限り短くなければならない、国と輸出業者、輸入業者および当該発送番号を確認し得るものでなければならない。英国代表は、注文が電話で行なわれ、商品が文書よりも前に輸入国に到着した場合に生じ得る困難について注意を促した。

発送物の定義に関して、IATAの代表は、その機構で採用されている定義を説明した。すなわち、「一つの発送貨物 (コンサインメント) とはShipper の 1 個または 2 個以上のパッキングから成り、運送業者が受け取り、

一定の時、一定のアドレスを持ち、一つのロットとして受け取られ、一つの輸送名目のもとに輸送され、一つの単一のアドレスのもとに、一人の荷受人に対して送られるものである」議長はこの定義はあまり狭すぎると判断した。一方では、運送業者が受取る以前に、考慮に入れるべき商人や発送者による予備的な操作があるし、他方では、発送は運搬の唯一の形態に局限されてはならないのである。貿易書類アドバイザーは、発送物が一緒に運搬され、同一の受取人に差出された数個の貨物と考えるのでは十分ではないのかと尋ねた。

ユニーク・リファレンス・ナンバーが作成される時期に関することとして、議長は、NURの数字が過度に大きくなるのを避けるためには、多数に上るすべての関係者に関与すべきではなく、国際貿易の取引人にのみ関与すべきであることに注意を向けた。ICSの代表はケース・マークの問題に専門家会議の注意を向け、その機構が海洋汚染の防止に関する国際協定の検討を考慮していること。およびその間に、危険物が海に落下した場合、その船舶の船長は、出来る限り短くしなければならないその商品のケース・マークと番号とについての情報を関係当局に報告しなければならないことが決まったことを想起させた。西独代表は、西独では国際貿易を行なう会社は登録されていないので、従って発送物を確認することが困難であることに注意を向けた。この代表は、企業の或る種の情報についての秘密を考慮に入れることが重要になろうということ、この問題を具体化するためにユニーク・リファレンス・ナンバー輸送の各々の形態に即して検討することが必要になろうと考えることを付け加えた。

この討論の結論として、議長は、すべての代表が、ユニーク・リファレンス・ナンバーを出来る限り短くすることを意思表示したこと、および余白は一部の特殊な要求に割り当てるべきであることを確認した。議長は、代表の間に一方では、契約の確認番号に、他方では、特に各々の発送物（コンサインメント）を確認する番号に関するものとして、理解に違いが

存在することを記録した。議長は、英国代表がこの主題についての責任者として企てられた研究を続行すべきであることを想起させ、可能なならば1972年12月31日までに、このリファレンス・アンバーの構成とともに、ユニーク・リファレンス・ナンバーのミニマム・ディジットについて、報告を議長に送ることを求めた。議長は各代表に等しく、発送物（コンサイメント）の定義を提出するように試みることを求めた。

(19) 商業および公機関用インボイスの統一化

ポーランド代表は、その委任された報告書（TRADE/WP.4/GE.2/R.8）に注釈を加えつつ、ベルギー代表によって提出された興味ある研究に尊敬の意をあらわし、仕上げるべき文書の中に含まれる手段の目録を予備的標題のもとに提出することが必要と思われるという点に注意を向けた。これは、ポーランド代表に委任された報告書の主題である。

ベルギー代表は、その委任された報告書（TRADE/WP.4/GE.2/R.5）に注釈を加えつつ、この報告書は一つの研究を構成するものであるにすぎず、如何なる場合にもベルギー政府を拘束することはできないと言明した。この研究の目的と性格とを説明した後、この代表は、批判が、書式に含まれた非常に重要な情報の数字に関するものであろうことを確認した。この数字は多くの必要条件を満たさなければならない事実にもとづくものである。他方ではこの代表は、文書が或る場合には機密情報の保護を多分、不可能にするであろうことに注意を向けた。この解決はこれについて見出されなければならない。この代表は、今後、ポーランド代表に渡され得るように、この文書に関して意見を記して提出するように、各代表に要求した。

アメリカ合衆国代表は、多くの代表達の支持を受けて各代表に、与えられた職務について祝辞を述べた。イタリア代表も内じく、祝辞に賛同したが、それにふさわしく研究することを不可能にした文書の送付の遅延に関しては、祝辞を留保した。

イタリア代表は、CCC が輸入品に関する、税関の最小限の情報について

ての研究を提出しなければならないことを想起させた。

この研究は、ポーランド代表が提出した研究と比較検討されるべきである。同代表はまた、通商と銀行とに関しては類似の研究が I O C に求められていることをも同様に示唆した。

ポーランド代表の要求により、英国、ソ連、アメリカ合衆国、チェコスロヴァキアの代表が、この主題に関する研究グループに参加した。フランス代表は、この研究を進める目的で、ポーランド代表とともに決定されるはずの期日にフランス国において集会するように、この研究グループを招請した。

2.2 各国の専門機関

2.2.1 SITPRO (Simplification of International Trade Procedures)

1968年8月、貿易書式簡素化運動の推進機関として、英国政府経済開発機関のもとに、国際貿易書式簡素化委員会(SITPRO)が設立された。SITPROの構成メンバーは、政府、民間各業界に亘っており、現在、幅広い活動を行っている。

その活動の目的は

電算機の機能を介し、かつ各種の関係する情報の有機的な関連付け、結び合いに重点をおき、B/Lやマニフェスト等の各種書類とそれに関連する多くの手続きを研究し、それに従って国際貿易の円滑な流れをはかることにある。

SITPROは

イギリスの経済開発審議会(The National Economic Development Council)によって、同審議会の事務局内に設けられた政府ベースの委員会である。

現在の仕事の内容としては

- (1) ADPシステム及び情報交換のための情報のインプット、アウトプット用の書類の開発
- (2) データ通信のための情報伝達フォーマットの開発があり、特に
 - ①書類の作成とその費用、②発展する商業上の要請についての調査研究、③入出港関係の書類、④政府の要請事項について、⑤コンピュータとコード、⑥国際協力についての研究があげられる。

SITPRO COTIS合同会議

日時：昭和47年10月9日午前10時開会

場所：ロンドン市内 SITPRO事務所

出席者：SITPROメンバー14名

Mr. A. A. Barber
Export Accountant & Shipping Manager
Ransoms Sims and Jefferies.

Mr. H. V. J. Brooks
Joint Head of Transport Division, Unilever Ltd.

Mr. D. R. Hunter
M.C. Head of Central Distribution Dept. ICI

Mr. J. A. Raven
Director General Association of British Chambers of
Commerce.

Mr. H. J. Thompson Lloyds

Mr. C. W. G. Wilson
Director, National Surface Forwarding Division,
Institute of Freight Forwarders Ltd.

Mr. G. de W. Burgess
U. K. Chamber of Shipping

Mr. D. A. J. Dodd
Ben Line Steamers Ltd.

Mr. W. E. Rudling
Japanese Shipowners Association.

Mr. N. E. Godfrey
H. M. Customs & Excise

Mr. N. S. Despicht
Director, SITPRO Board.

Mr. J. A. Horne
Secretary, SITPRO Board.

Mr. J. S. Humphreys
SITPRO Office.

Mr. D. Trafford
SITPRO Office.

議事 本年10月より、SITPRO事務総長がMr. J. A. RavenよりMr. N. S. Despichtに交代した旨報告があり、本日の会議を同氏が務めることとなった。

又、Mr. RavenはBritish Chamber of CommerceのGeneral Directorに就任早々で多忙のため本日討議に参加できない旨謝辞し、退席。

SITPROを代表してMr. DespichtがStudy Teamの来訪歓迎と、今後の日英両国間の協力関係を深めるためには、人間関係が重要なので、この分野における英国側との接触に際しては、常にSITPROの組織を通すと限らず、必要に応じ各個人と直接交信されて結構との発言があった。

続いて日本側が用意した議題に従って進行。

(1) COTISの紹介

COTIS作成パンフレットをSITPROメンバーに示し簡単なCOTIS紹介と、SITPRO側の歓迎に答礼挨拶を行なった。

この際SITPRO側より、COTISとJCSETD(日本貿易関係書式標準化委員会)の関係について質問があった。

(2) JCSETDの経過報告

JCSETDが用意したProgress Reportの要訳を紹介、さらに添付したJCSETD標準書式第2次試案が来る11月13日より、実用の書類と並行させる模擬実験が、JCSETDメンバーとメンバー外の企業の中から選ばれた会社によって実施されることが報告された。

(3) SITPROでは、我々の調査活動に多大の関心を寄せており我々との意見交換に積極的であった。

SITPROにおける貿易情報のシステム化の基本的考えとしては民間主導型のアプローチを強調しており、その活動はあくまでも先導指標的で教育機関的であるべきであるとのことであった。SITPROの年間活動予算は年間8万ポンド(約64百万円)で全額政府出資である。

額は非常に少ないのであるが、この予算のために政府の介入は全くなく活動はまったく自由に出きる点を強調していたがこのような活動を行なうにあたっては評価されるべきであろう。

SITPRO が E C E レイアウトキーにもとづいて行なった B / L 中心の書式の標準化活動はほぼ一段落しており過去 3 つあった委員会組織も現在は A D P とコーディングのための研究委員会が中心となり他はほとんど活動していない。

この A D P とコーディングのための委員会にはロンドンの L A C E S 開発を担当した N D P S の元マネージャー Mr. トラフオードを迎え活動を続けているとの事であった。

SITPRO との質疑の内容は以下のとおりである。

(4) SITPRO との質疑

J C S E T D の第 2 次試案について SITPRO より質問

Q コンテナ輸送に対しても本フォームの使用をすすめるか。

A そのとおり。ただし、declaration form shipper は、追加書類として必要となる。また、B / L フォーム上に、Container Shipping に要する項目のタイトルがその旨明記されている。

Q コンテナの場合 Cargo Booking は事前になされるか

A ……その通り。

Q 日本では J C S E T D フォームの使用につき法的な規制を与えて実施するつもりであるか。

A 少なくとも民間で十分な機が熟さない以上政府が法規制によって実施を強制できないと思う。現時点での強制はむしろ反発が懸念される。ただし税関申告書などは将来 J C S E T D フォームの使用を法により義務づけることが充分考えられる。

(参考)

これに対し SITPRO 側の考え方としては、英国においてもあくまで商業上の利点をまず与え、それを広げることがもっとも大事である。民

間がJ L C D フォームの利用によって十分な利益を得られるようなものでなければならない点を強調した。たとえばJ L D C フォームは各界の代表各々が当該フォームを充分検討しその使用を承認したものである。

Q 中小業者を11月に実施するJ C S E T Dの実験に含めるか、もしそうであればその結果を是非知りたい。

A 対象に考えている。

J C S E T DからS I T P R Oへの質問

Q J L C D フォームに関連し、J L C D フォームに商業送り状インボイスが入っていない理由について

A J L C Dの検討開始時は非常に混乱状態であり、とりあえずJ L C DがControlできる書類のみを標準化の範囲とし、すなわち物流に関する書類のみ検討した。現時点ではA D Pのデータ・ソースを含む書類としてインボイスは重要であり、含めるべきであろう。

S I T P R Oに対する質問

Q J L C D フォームの使用状況の特に具体的な普及実用の割合はどのようか。

A フォームそのものは非常に広く利用されている。

たとえば非常に楽観的な見方かも知れないがB/Lは99%、あるいは他の書類も同様。ただし、 SHIPPING・ノートは特別様式の存在などであまり利用されていない。

フォームそのものは利用されていても、ワン・ラン・メソッドについての普及状況は非常に悪い。

Q S I T P R Oの政府からの財政的援助の内容について。

A 政府から年間£ 80,000(64百万円)を受けている。使用方法については一切政府が口出ししない。規模として小研究機関なみであるが研究目的について介入されていない点が良い点である。

このうち、ほぼ50%(32百万円)が事務局職員の給与および事務

室関係費用、約30%（約20百万円）が研究開発費、20%（16百万円）が交通費、広報、その他費用。

Q NCITDが勧告しているショート・フォームB/Lの普及状況。

A 米国と違って英国ではショート・フォームB/Lは殆んど使用されていない。

Q NCITD銀行手続委員会が指示している簡易L/Cの受入状況。

A 基本的考え方としてその方向が望ましいと思うが充分追跡研究していないため銀行関係者と調整し、追って回答する。

Q ワーキング・グループC.の活動状況について。

A イ. SITPROのワーキング・グループは現在設けられている。

① 商業手続、書類、規則に関する問題

② ADPに関する問題（グループC）をそれぞれ取扱う。①については一応一段落し、活動は冬眠状態にある。（GLCDフォームの普及をはかる活動が一応一段落した。）

ロ. グループCのメンバーは次のとおり。

① 王室関税局

② ロンドン港湾及び国立港湾研究所

③ 電算機メーカー（ICL, IBM）

④ 航空会社（BOAC, Air France）社

⑤ 郵政省

⑥ 銀行

⑦ 輸出省（ICI FORD社等）

⑧ 代理店業者（海運、航空）

⑨ 海運会議所

英国商工会議所連合

国立電子開発事務所

メンバー構成は弾力的で議長が必要と認めた関係者を参加させる。

ハ 活動内容は、

① コーディング

② ADPのアプリケーションに関する問題の2つに大別される。

①コーディングに関する問題には“商品記述の標準化”および“標準コード”の2点がある。②については、まずひとつはデータ・エレメントについての調査を実施中。

上記①、②いずれも政府がNational Computing Center（国立計算センター）に委託して調査中である。

同センターは、コンサルタント的業務を行なっている。

またもうひとつは、“Unique Consignment Reference Number”（U.C.R.N）の開発を手がけている。

米国のAMPSでもU.C.R.Nを開発しているが、コンピュータによりナンバーを与える方式である。

ただしこれはデータ発生時のナンバーを与えるようなシステムを考えたい。いずれにしろ開発次第ECEに報告し、検討を依頼する。

LACESのレポートについて

……技術研究ではなく、LACESのシステムの効果を再検討し、問題の所在を、他にも参考となるよう作成中である。

これらはいずれもECEに報告する。ECEでは他のADPシステムについての報告と同様にTrade Facilitation Newsに紹介するであろう。

ホ 将来の活動

データの機密保護の検討

ADPが実用化された時点での機械処理される情報の秘密の保持の手段についての研究が必要となるので、検討プログラムが組まれている。

2.2.2 NCITD (米国: The National Comonittce on International Trade Documentation) の概要

(1) 目的及び組織

NCITD (国際貿易書式に関する国内委員会) は、1967年に政府及び業界が国際貿易書式および諸手続の改善、簡素化を目的に設立した会員制による民間非営利団体である。

NCITDは国際貿易書式に関する情報センター又はコーディネータとしての役割をはたすべく当該問題に携わる会員、非会員、企業、政府官公庁及び正式に組織された国内、国外の委員会又は諸団体と連絡をとり共に活動している。貿易手続業務の簡素化は国際貿易に携わる各企業等の経験を組み合わせていく継続的技術開発を通じて、ペーパーワークを減らし書式を簡素化していくわけだが、最終的には、残った必要書式をより完全にシステム化していくことにあるわけで、NCITDはそのコーディネーター役をはたすであろう。

NCITDの組織は事務局(5人)理事会(16人)実行委員会(7人)技術委員会(6人)により構成されていて次の10項目に活動の重点がおかれている。

- ① 標準的で、交換可能、共通の番号登録フォームを開発すること。
- ② 標準商品分類コードを確立すること。
- ③ むだな書類を排除すること。
- ④ 荷為替信用状を簡素化すること及び銀行問題
- ⑤ 領事書式やその他コストのかかる書式を減らすこと。
- ⑥ 標準顧客登録コードを確立する。
- ⑦ コンテナ輸送のフローを円滑にする。
- ⑧ 新しい伝達方式を確立し、貨物移動に於ける責任を明らかにすること。
- ⑨ 一つの代理業者が処理、証明出来る方向に向って書式手続を開発すること。
- ⑩ ペーパーワーク及びそれが創り出す諸問題を解決するために政府、及

び業界と協力すること。

N C I T D 技術委員会の構成は以下のとおりである。

共同委員会議長

G . F . Begnal (International General Electric) G . E

R . J . Porter (Eastman Kodak Company) コダック

Group I

〔一般問題〕 ① 近いうちになくなるべき書式としての Shipper's Export Declarations に関連する手続を簡素化する。

D . E . Akins ② A I D 書式要求事項を減らし最新の A I D フォーム # (Westinghouse 11 の除去を検討する。

International) ③ コンテナ輸送に関連する全てのペーパーワークの分析を完全に行う。

④ シッパー分類の標準コード化を開発する。

⑤ 領事書式を最少限にする。

Group II

〔輸 送〕

議長

J . L . Weller ① 複合通し統一 B / L の確立

(Hayden ② 貨物の標準コード化を開発する。

Stone, Inc) ③ "Shippers-Load - and -count," on board B / L, the destination control clause 等の付滞条項により起る輸送上の障害をとり除くこと。

Group III

〔金融及び保険〕 ① 全ての目的の船積書式の開発に於て, Group II を援助する。

議長 ② 複数の海上 B / L を発行する慣習をなくすこと。

A . V . Silva ③ 信用状に関連する書類の分送慣習をなくすこと。

(F . N . C . Bank) ④ 銀行が書式処理を促進し簡素化出来るような特殊な方

法の開発に関して Group I を援助する。

Group IV ① 各種の公的に必要とされる書式を作成するコストを評価
〔政 府〕 し、書式の数減じコストを安くする方法を開発する。

議長 ② 輸出申告 (E/D), 不必要な AID フォーム及び心然
G.F. Bagnal 性のない新しい書式の導入を排除することに関し、Group
R.J. Porter I を援助する。

③ NCITD 会員の見解を DOP のプログラムに反映させる。

Group V

〔取引所及び協会〕

議長 ① Group II と協力して、一貫、多目的の船積書式を確立す
A.G. Moshkin る。

NCITD の最初の援助者達のリストに多くの会社を加えられ、会員の数は
毎月ふえ続けている。このことは委員会が非常に広範囲で多様な業界から技術
的分析のためのワイドなインプット・データを得るのに役立っている。事実、会
員は各業種間、各産業間、国際的にまたがっている。

会員を4つのグループに大別すれば次のようになる。

- ① 一般企業 (製造業、輸出業、輸入業、フォワーダー)
- ② 運輸関係 (海上、鉄道、航空、自動車、はしけ業者、倉庫、輸出梱包、
乙仲)
- ③ 金融保険関係 (銀行、海上保険会社、保険ブローカー)
- ④ 港湾当局
- ⑤ 取引所、協会関係 (Shipping Exchanger 関係、貿易協会、委員会、そ
の他)

グループ	I	II	III	VI	V	計
会 員 数	63	24	26	7	22	142

NCITD の年間収支(1971年4月～72年3月)は下記のとおりである。

収入	出 資 金 (会 員 よ り)	US \$ 164,950
	DOTからの出資(注)	" 25,000
	その他(利子, パンフレット売上等)	" 5,908
	計	195,858
支出	給 与	U S \$ 90,843
	調 査 費	30,817
	交 通 費	19,133
	印 刷 関 係 費	10,422
	事務室レンタル その他	36,565
	計	187,780

米国NCITD/日本COTIS合同会議議事録

所 : The Traffic Club of New York NEW YORK

日 時 : '72-10-26 (火) 10:00-5:00

参加者 : 後述 AM PM

(1) 初めにNCITD, National Director Mr. Baylis により観迎の辞あり, 同氏よりCOTISの専門委員長, JCSETDの紹介が行なわれた。

JCSETDの説明および設立経緯, 活動目的, 概況等の説明が行なわれた。

以下(2)～(7)はJCSETDから事前に提示されていた質問状にもとづく質疑応答である。

(2) フォワーダー (Forwarder), 税関 (Customs), ブローカー (Brokers) の問題

① Q : Forwarder が利用しているもっとも一般的な米国スタンダードマスター (US Standard master) 用複写印刷機の種類ブランドについて

A : 事務機メーカーが多数あり, ドライタイプ, スピリッド, タイプそれぞれ各種の複写印刷機が開発されており, 使用状況はまったくまちまちである。いずれにしろ現在の機械はコストがかかりすぎる点

が問題点である。ただ昨年中に相当改善（機械のみならず用紙）もしており、状況は急速にかわりつつあるといえよう。

- ② Q : NCITD ワンラン、メリッドシリーズ以外の書類でフォワーダの Documentation に使用されている書類の例について

A : 手もとにないので追って送付する。

- ③ Q : Forwarder の分野における US Standard master 採用状況。

A : 結論的に言って非常に採用が遅れており、50%程度といえる。結局中小 Forwarder が反対しているためである。すなわち標準化は不必要なかつ煩瑣な業務の排除を必要とし標準化そのものがフォワーダ業務の縮少を引起すのではないかとの不安を生じせしめている。今後そうではない旨の P・R および説得活動が重要であり、それに取組む予定である。

一方、“71年6月以後デュポン社、ユニオン・カーバイト社、イーストマン・コダック社等の大企業の船賃については完全に実施されている。また先般、米国における大手フォワーダである。シェンカー社が積極的に加入社となることを連絡してきたのでこの分野における今後の進展が期待できる。いずれにしろ、残りの50%はもしB/Lの標準化につき船会社の足並が揃えば順次実施されるであろう。

- ④ Q : 税関の輸出申告 (Export Customs Declaration) の簡易手続の過程、関係法令規則の資料について

A : 書式については、U.S. スタンダード・マスターによることとし、この使用を今後より促進する。またコンピュータ・システムの開発にともない手続の簡易化をすすめたい。

- ⑤ Q : 申告書内にある統計項目の記入時期あるいは報告時期について

A : 報告は荷積後でよい。月毎に磁気テープ (magnetic tape) で行うことも可。(政府指定のフォーマットにより、事前にテストを要する。)

パンチカードによる報告も認められ前記以外の場合は申告書を船会社を通じ、船積後4日間以内に届ける3通りで実施している。

(3) 保険会社について (Insurers)

① Q : USスタンダードマスターにもとづく Special Cargo Policy フォーム普及状況について

A : Special Cargo Policy の発行は原則として O/P (Open Policy, 抱括保険証券) にもとづき輸出者が自身で行っている。

(O/P にもとづき Special Cargo Policy および Certificate のどちらでも発行する。) 保険会社は輸出者からの要求により US スタンダードマスターにもとづくフォームを提供するが、大手の全保険会社はすでに NCITD フォームを採用済かあるいは近々採用する予定である。

② Q : Special cargo policy に関する事務手続きの流れについて

A : 上記の如くあらかじめ O/P を締結しておきほぼ 100 % 近く輸出者が作成する。

③ Q : Special Cargo Policy フォーム普及のための AIMU の活動について

A : AIMU (全米保険協会) 自身が NCITD の会員となり NCITD を全面的に支持している。会員会社に対してはその都度会報により連絡しており、AIMU 内の足並は良く揃っているといえよう。

国際的には IUMI (international Union of marine Insurance) と連絡を密にし、次回の総会においても米国の事情を紹介する予定。

(4) 銀行問題について

① Q : 簡易 L/C フォームの取扱の詳細、関係者の合意および L/C の現物見本の提供について

A : 一定の条件が整う場合輸出業者 (Exporter) が、輸入業者 (Importer)

ter) に対し直接書類を送付することを勧告したものである。

すでに全米の銀行の90%が受入れを表明してきている。ファスト
ナショナル銀行(F.N.C.B)では取扱量のうち11%程度につ
きすでに簡易L/Cを実施している。

②Q:L/C見本付船積書類のワンセットオリジナル化について

A:NCITDの決定として、従来の船積書類の複数セットをワンセット
にすべきことを提案したものである。最も問題となる銀行側につい
ては目下敬蒙中であるが、同時に保険会社、船会社に対してもそれ
ぞれの書式を一部発行するように動きをかけている。(L/C上に
フルセット(Fullset)と書かれた場合シングルセット(Single
set)でよく、複数セットの必要はない)。

上記①とあわせ、これらを提案した理由は

- a 航空、海上輸送の各々貨物の輸送時間が短縮されたにも拘わらず
書類の動きは依然として遅い。
- b Air mail が非常に確立された輸送手段となり途中での書類の紛
失の問題は殆んどなくなった。
- c 将来、貿易決済はデータ伝送によることとなることは必要であり
いつまでも従来の処理方式にこだわる必要はない。
等による。

③Q:サインの機械処理について

A:いわゆる打刻式書名(Perforated signature)は銀行としてむし
ろ歓迎である。一般のサインより偽造しにくいので確実なもので
ある。(ただし銀行に印を届ける要あり)。またゴム印であっても
確認さえできれば一向に差し支えない。

クレジットカード(Credit Card)にしてもカードナンバーによ
って処理している今日肉筆のナンバーにこだわるつもりはない。

(5) 荷主(Shipper)の問題について

①Q：USスタンダードマスターの企業別普及状況について

A：NCITDの加入者は完全に使用する方向にある。

②Q：標準商業用インボイス(Standard Commercial Invoice)の採用普及状況について

A：インボイスは末だ“提案”の段階であり、始まったばかりといえよう。

EC Eの会議での検討項目は米国としても充分取入れる予定である。

③Q：税関用インボイス(Customs Invoice)の簡素化作業について

A：フォームが完成し、これに関する税関当局との会議が次週に予定されているが、このフォームで決定される見込である。

(6) 海上輸送業者(Ocean Carriers)の問題

①Q：NCITDで勧告したB/Lの採用状況について

A：すでに新B/Lを発行する用意があるが近々実現する会社は全米の船社の90%である。

②Q：税関輸入品明細書(Customs Inward Manifest)について

A：現行のManifestは問題があるので新たなフォームを検討中である。
AMPSとの関連については不明につきワシントンのDOTあたりで確認して欲しい。

(7) 総括的な問題

①Q：米国標準書式(U.S. Standard Format)の摘要欄(Description)について

A：不必要なdataが各種の書類上にすべて記載(複写により)されることとなるが、必要データの内容を各書類間で調整、最少のものにしたいと考えている。ただし、その調整に多くの困難がある。

②Q：US Standard MasterのP.Rについて

A：貿易関係業界の各種会合(年間150回)において、NCITDの内容をP.Rし会員となるよう説得している。

NCITDの基本的な考えは、

- ① 輸送手段の迅速化に対し事務処理が追いついてゆけない、現段階ではコンピュータのデータ交換を前提としたシステムを開発すべきである。
- ② 多機種間のシステムコンバージョンは企業にとって担当のロードとなるので政府エージェンシーが積極的に働きかけてほしいが政府の指導によるのみではなく、関心をもつ民間企業が集まり、出資し作りあげるべきである。
- ③ 中小会社も参加しうるようなオープン制とすべきである。
等を内容とするものである。

またデータ伝送については米国－日本間は貿易量も大であり、開発が急がれるべきである。そして、他国にとってパイオニア的存在となろう、との意見も添えられている。

参加者

Arthur E. Bayles, National Director (Chairman)
National Committee on International Trade Documentation.

William E. Augells
J. D. Smith Inter-Ocean, Inc.

Leonard A. Back
First National City Bank

George F. Begnal Jr.
General Electric Company

Lucien H. Bliss
United States Lines, Inc.

H. L. Collins
Associated Transport, Inc.

Peter L. Conway, Jr.
Association of American Rail-roads.

Cornelius P. Coughlar
National Committee on International Trade Documentation.

James Cox
Westinghouse Electric Corporation

Thomas W. English
Sea-Land Service Inc.

Alexander M. Gregory
Marine Midland Bank-New York

John N. Grose
National Customs Brokers and Forwarders
Association of America Inc.

George G. Handing
E. I. du pont de Nemours & Co.

Robert A. Kellry
IBM World Trade Corporation

Carl E. McDowell
American Institute of Marine Underwriters

Terence C. McGaughey
The Flying Line, Inc.

James E. McGuire
Pbizer Incorporated

Joseph D. Norman
IBM World Trade Corporation

Paul E. Parfrey
AMF Foundation

Eugene M. Reder
Dow Chemical International

Stephen Stark
IBM World Trade Corporation

Fujio Tsutsumi
The Flying Tiger Line Inc.

Philip J. Wahl
Union Carbide Corporation

Henry J. Wilarto
Honeywell Information Service

2.2.3 DOT (米国運輸省: Department of transportation Facilitation office) 調査

日 時 10月30日(月) 1972

場 所 DOT 10階 MTG ROOM

出席者

MR. HAROLD E. HARRIMAN
CHIEF DOCUMENTATION & PROCEDURES DIV

MR. MURRAY A. HABER
ASSISTANT CHIEF

MR. EDWARD A. GILBERT
PRESIDENT OF TRANSPORTATION DATA COORDINATING
COMMITTEE
(EX-DIRECTOR OF OFFICE OF FACILITATION DOT)

MR. GERALD C. SCHUTZ
OFFICE OF SYSTEMS DEVELOPMENT & TECH DOT

MR. ROBERT J. PORTER
ADMINISTRATIVE ASSISTANT DISTRIBUTION CENTER
EASTMAN KODAK COMPANY
(NCITD の EXECUTIVE MEMBER として CO-CHAIRMAN OF
MR. BEGNAL 及 LEGAL REP. OF NCITD)

- (1) 調査団は各国貿易情報システムの調査の一つとして米国運輸省 (DOT) を訪問、米国における貿易情報システム開発体制 DOT の考え方等について説明を求めた。
- (2) 米国には、この問題を検討している機関は DOT, NCITD, TDCC がある。

NCITD と TDCC は民間産業を代表する Private および NON-Profit organization (政府が一部出資はしたがまったく民間のセンターである) にいづれも専任者がいてフルタイムで作業している。NCITD は標準書式関係を担当し、TDCC は輸出荷主、輸送業者および銀行によってそれらの間に共通のデータエレメントコードおよびフォーマットを設定するためにつくられた非営利団体である。この作業が終ればコンピュータ化された高速トランスミッションシステムによる情報交換が可能である。DOT はこれらの機関の連絡をとりつつ EC-E, CCC, IMCO, ICAO 等の国際機関との対外的な連絡を密にとりあっている。

- (3) Mr. Harriman によるデータ・トランスミッションについての説明

データ・トランスミッションのテストは、米国 (U.S.) / 英国 (U.K.) 米国、/ 日本間で計画中であり、これが本格化すると世界各地間についてシステム化が進められ、これは非常に意義のあることである。

このため日本英国米国は重要な国となるであろう。この他にフランス、ソ連、豪州、香港が関心をもっている。

只各国の記載されるデータはそれぞれ国情の差があつて調整は大変である。この点極力調整が必要である。

- (4) データ・トランスミッションの概要 (ハーバー氏による)

① データ・トランスミッションを実施するファーストステップとして航空輸送に使用するエアウェイビル (AWB) については IATA で統一しているため問題がないので、航空貨物を初期実験の対象とした。TWA, JAL, PA, 及び シッパ - の GE など Small Shipment, Large Shipment についての AWB, 及びインボイス等 Sample をとり標準化の検討を行った。

NCITD 及びTDCCの協力によりデータエレメントをコード化し交換する準備をしてきた。

AWB,インボイス等出荷にまつわるデータを全部集め125のちがったデータ・エレメントをリスト・アップし、Shipperに必要なもの、Data Bank に集録するものへデータ交換されるべきものと、3つのカテゴリーに分け現在では95%位作業が終了している。

- ② UK(英国)の場合はAWBにプラスして商業用送状のサインが必要であるため、LACESの記入欄フォームに満足させるだけのDataをUKに送信しUK側でLACESにInputするという方式をとることにしたLACESとのDirect Interfaceではない。DirectにLACESに直結した場合はUKの税関の要求する記入事項(Customs Regucreements)の問題が起ってくる。UKにてDataを受けた所で伝送された内容そのままであるという意味で取扱者によるサインを入れるということになり法律の変更が必要になる。

セカンド・ステップのUK(英国) - US(米国) Testでは米国内の輸入に関する記載事項について、未解決の問題を残している。

- ③ とりあえず空港と航空輸送の範囲のみをデータ伝送テストの対象としており、接続内陸輸送部分のdataは対象としていない。

- ・ 将来、米国として中央にDPC: Data Processing Center(データバンク)を設けたいと考えているがとりあえず各地区毎にDPCを設置する方針である。DPCを管理する手段として一定の規則あるいは法令を制定する予定・目下法務当局に成案方依頼中、コンピュータ・システムによりデータ交換する場合各種アウトプットの署名の有無、必要性、あるいはコンピュータ・システムで出されたアウトプットの有効性について問題が生じる。この点も合わせて法務当局に検討依頼済。

I.T.T(International Telephone & Telegraph)による下記のData Processing Centerを将来政府の監督の下に連絡させていくことになる。

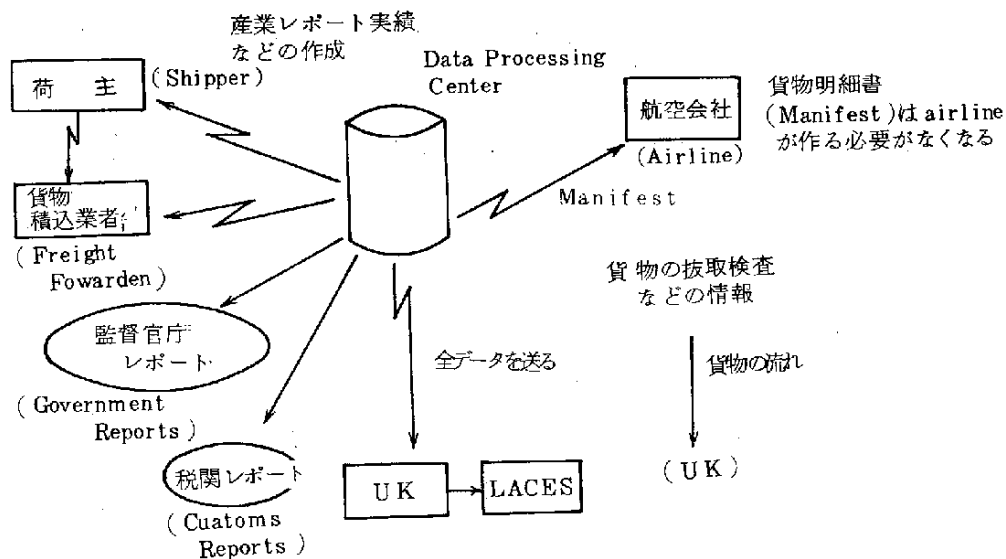


図 2-2 データ伝達構成図

ITT (International Telephone and Telegraph) による下記のデータ・プロセッシング・センターを将来、政府の監督のもとに連絡させていくことになる。

New york	2 ~ 3	D P C
Chicago	1	D P C
Miami	1	D P C

US → UK test は貨物の Sample を 16 例取り上げテストを行う。

(12月の第1週)

PANAN	1	flit (飛行)	5	Shipments (貨物)
TWA	"		5	"
BOAC	"		6	"
計			16	

④ 日米間についてはまだ問題点はあるがかなり近くなってきた。

第一段階 ニューヨーク・東京間の航空輸送

第二 " サンフランシスコ、シアトルー神戸間の海上輸送

73年2月にハリマン氏(米国DOT)等が来日し、その際このテストのやり方詳細について打合せる予定であるが、日米間においてデータ・エレメントの定義が一番の基本的な問題である。

5) データ伝送Testの技術面の問題

① 当システムは次のような可能性をもつものである。

- a、On - line Data Entry (オンラインによるデータ記入)
- b、Up dating Data (データの更新)
- c、Pvduction. of Document (ドキュメント作成)
- d、Pvduction of Export Data (輸出データの作成 政府へ提出)
- e、Data Tvansmission (データ伝送)

テストについてはFAA/AFTN:US:MOTインカナダ、シビルオーガニゼーションズ:UK、にたいし口頭で同意をとった。将来ICAOが加わってくる事は十分予想できるがメンバーの一員とする予定である。

衛生通信の使用も考えられ、1回あたり500キャラクタ6回路でUS-UKの伝送事項は全てカバーできる見込みである。

コンピュータは小型のものハネウエル516を使用し、1-CRT及び6 Terminalを使用する。

② 時期的には12月の第1週目を予定しており、ニューヨークより10時頃行う。あくまでもUS→UKあてであり、UK→USは又将来の問題であり、US-日本間については1973年に実施したい意向である。日本との実施については、シアトルにて航空及び海上いづれでも可能である。シアトルでは高度に複雑なコンピュータを使用中である。

③ 当システムのOperation実施前に法務当局への下記についてのapplicationを行う。

a、サイン記入の問題

書類上のサインの必要性をなくすようにする。

US-UKのデータ・トランスミッションでは受けたUK側にて

"This information is correct at our Knowledge"という意味にてSignをするようにする。

b、E/Lの書類をなくす。

c、費用の分担

d、統計処理

e、銀行関係、貸借勘定面でBillingが不要となるようにする。

f、Insurance（保険）

④ 今回のデータ伝送回線はAFTNを利用し、実行段階では、米国は恐らく商業用回線を使用することになるろう。

・ テストにおける伝送所要時間は次のとおりである。

teletype のスピード 10 ch/sec (A)

1 shipments の character 数 500 ch (B)

1 shipment の伝送時間 50 sec $\{ (B) \div (A) \}$

伝送数 16 shipments

所要時間 800 sec $\div$ 13 min

・ 一般通信回線を利用した場合に伝送できる

時間あたり Shipment 数

伝送能力 9600 bits/sec

1 秒あたり伝送キヤラター数 1200 ch/sec

(8 bits/ch)

すなわち約 2 Shipments/sec = 120

Shipments/min = 7200 Shipments/hour

・ 73年中には米国 日本間でテストしたい。

(6) TDCC "Transportation Data Coordinating Committee"

① 背景貨物の輸送をみた場合トラック輸送→鉄道輸送→トラック輸送→貨物船輸送。これら途中の全ての運送機関、運送会社が各々独自のAWBなるものを作成して運送がなされ引き続がれていく、これらの書類を作るために貨物が滞留される結果となる。

"Don't Hold the Cargo for the Papers" ということが基本となりこれら各々の違った System の連携、銀行での会計手続の重複をな

くすなどを目的に各業界が集まってT D C Cなるものを創り標準化を行ってきた。

② 第1 部門……………コード化 例 荷主名住所を9 ケタとした。

輸送業者 (Carrier) は4 ケタのアルファベットコードとする。

例 P A A □, J A L □ ……

但し航空会社は未だ賛成していない。

第2 部門……………書式レイアウト

第3 部門……………システムデザイン, ある一社のコンピュータから輸送業者 (Carriers) のコンピュータへのインターフェイスを検討する。(総貨物の75%は常時取扱われているもので, 8 ケタコードの使用によって全ての情報を伝送する必要がなくなる)

• テスト予算について

協同開発システムでありテストが軌道にのった段階になればD O T としては, このシステムをN G I T D およびT D C C に委任する形をとり政府としてはExport Control 及び統計入手ができればよい。

初期の段階では政府の援助があるがその後は政府としては手を引くことになる。

• Privacy Protection (秘密保持の問題)

テストプログラムではパスポートナンバーを使うが, 実際のシステムでは磁気カードとパスワードナンバーを使用する。

商業用に使用する場合では1日に3回N B R を変更する方法, 1週に2回カードの変更, 又Voice Print などが実際に考えられるが, 何れもCost 高となるため, シンプルなシステムをとることにする。

2.2.4 COSTPRO (Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures)

日 時 1972年10月30日

場 所 Ministry of Transport of Canada

面接者

Manager, Transport Facilitation Ministry of Transport
Transportation Development Agency

CAPTAIN R. C. MILNE

Vice President R&D, Canada National Railway

JOHN GRATWICK

J. M. EADES

Director, Computer Services Ministry of Transport in Ottawa

(1) COSTPRO の歴史

Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures の設立過程をふりかえってみる。

Milne 氏は運輸省船舶局について IMCO (Inter government maritime Consultative Organization) とその推進委員会 (facilitation committee) の動きを見てみるとこれは政府の手續関係に限定され、港湾のドキュメントに深刻な問題があっても解決されていないことに気がついた。

	ナショナル・ハーバー・ポート (National harbor port)	政 府
カナダの港には	ミニストリー・コントロール・ポート (ministry Control port)	管 轄
	プライベートハーバー (Private harbour)	

の3種あり、ドキュメントの標準化には何の動きもなかった。

1969年計画を開始したが、上役や他の省には賛成しない者が多かった。
そして運輸開発局 Transportation Development Agency を設立し、その

中に推進化 (facilitation) の部門をつくった。

(2) 現在の組織は下記の3人が専従である。

事務局長 1人

職員 1人 (economist)

秘書 1人

尚、コンサルタントを2人頼んでいるが、コンテナ化ニュープロジェクトの関係である。

1972年9月、第1回のCOSTPRO会合を開催、政府代表は5ヶ所から来ている。(運輸省、商務省、税関、調達庁、統計局)それを企業の業界団体からの代表からなっている。

委員長 カナダ国有鉄道研究開発担当副社長

副委員長 カナダ税関 assistant deputy

委員 8名(2名輸入業者と金融筋から追加して10名にしようとしている。)

(3) 商品コード

B T N, S I T Cに変換可能なコード体系を検討する。

(4) 計画中のE D Pプロジェクト

① S I S P A C

プロポーザルをコンサルタントから受けたばかりのところである。

バンクーバー港のトラフィック・コントロールのために商品のフローと季間ごとの輸出入状況をインプットする計画で成功すれば、カナダ貿易データ・センタに育てたいと思っている。その時はロッキーをはさんで、東海岸(オタワ)、西海岸(バンクーバー)に1つずつセンターをもつことになろう。

② 税関情報システム

ハードウェアは単独では未設置だが、モントリオール港における税関情報処理のためプログラミングをした。計算機はオタワにある所得税処

理用のものを利用し、アウトアップは、今のところ税関内にとどまる。

予算関係、運輸省のR & D（研究開発）予算は

1972年 8.5 M\$

1973年 20 M\$

COSTPROだけでは今のところ参加費1000 \$を集めてやっているが本格的にやり始めると、年間100,000 \$（3,000万円）を政府予算にくんでもらう必要がある。

総会 1回/年

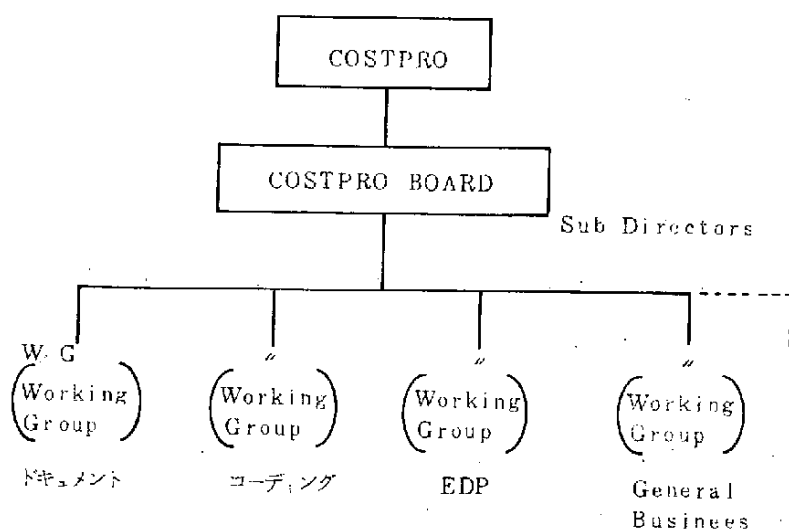


図2-3 COSTPRO組織図

ワーキング・グループのメンバーは、COSTPROのメンバーである必要はなく誰でもよい。

2.3 各国貿易情報システムの開発

国際貿易の拡大スピード化にともない書類手続事務は急増繁雑化し、国際貿易促進の障害となる恐れも出てきている。このような動向に対処するため欧米先進国では通関業務のADP化を中心に空港貨物の自動化について関係業界が検討をはじめ、現在政府レベルでシステム化の推進がはかられている。特に英

国ではヒースロー空港について早くから検討がはじめられ、現在 LACES (London Airport Cargo EDP Scheme) システムとして稼動しており、輸入に関しストックアカウンティング及び輸入通関の自動化が行なわれており、将来はさらにシステムの機能拡大が計画されている。

フランスでは SOFIA (System d'Ordinateur Pour le Fret International Aerien) の計画があり 1974 年末稼動をめざして進められており、オルリー、ルブールジェ、ロワシーの三空港に適用される予定となっている。

米国では 1980 年に全国入国税関港 60 ケ所とナショナルデータセンターを結ぶシステムを計画している。このシステム計画は AMP S (Automatically Merchandise Processing System) と呼ばれ、現在パイロットテスト港としてシアトルを選定。1973 年にはテスト開始する予定である。

カナダにおいても 1973 年 7 月に完成をめざし計画している。

このように先進各国では、税関を主体とする政府機関を中心に開発プロジェクトが組織され、1975～1980 年の稼動をめざして調査、分析、開発作業を推進している。

我国に於ても今後効率的な貿易情報システムを推進してゆくに当って、通関処理の簡素化、ADP 化によるシステム化は、貿易全体システムからみた場合必要不可欠の課題であり、これら欧米諸国のシステム及び開発経緯は統合貿易情報システム化推進の一助になると考えられる。

本調査では、総合貿易情報システム化委員会 (COTIS) が、10 月 7 日～11 月 5 日にわたって調査した各国の通関システムプロジェクトのうち、LACES (英)、SOFIA (仏)、AMP S (米) カナダのシステムを紹介するとともにオーストラリアにおいても同様の計画があるのを資料として入手したのでここに添付する。

2.3.1 LACES (London Airport Cargo EDPS Scheme)

LACES システムはロンドン、ヒースロー空港の英国税関、航空会社、航空貨物代理店に航空貨物インベントリー・コントロールと自動通関処理サービスを

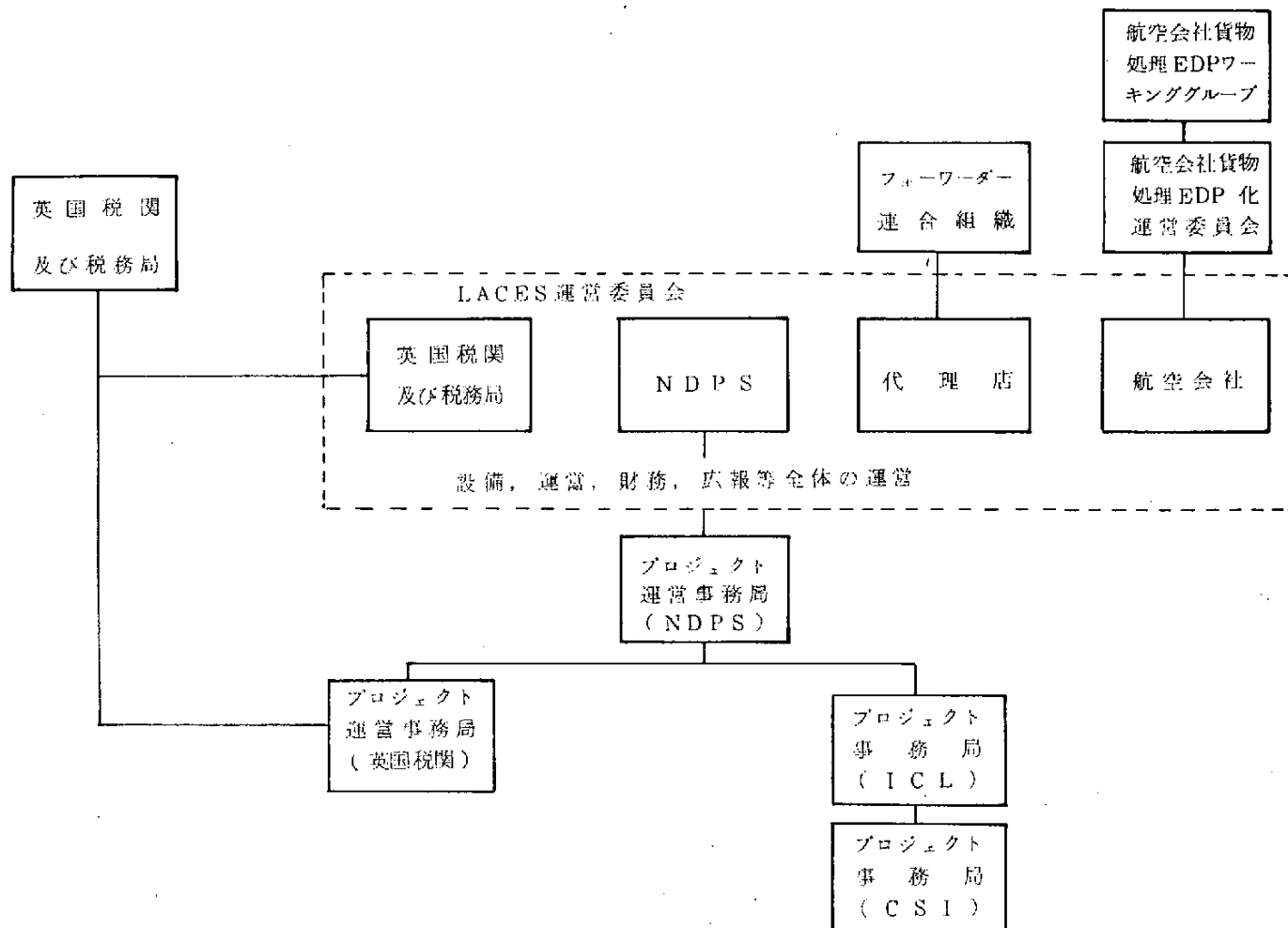


図 2 - 4 L A C E S プロジェクト構成

提供するオンライン・リアルタイム・システムである。

当システムは当初ヒースロー空港の外国航空会社により提案され、1966年から2年間を費やして行なわれた調査には調査プロジェクトのメンバーとして英国税関が加わり、LACES具体化の大きな推進力となっている。

LACESの全体的なプロジェクト管理及びコンピュータサポートは、英国郵政省情報処理サービス局(Post Office Data Processing Service)内の国立情報処理サービス(National Data Processing Service 以下NDPSと略す)がこれに当たっている。

(1) LACESシステムプロジェクト構成

LACES開発に当っては図2-4の様に英国税関、NDPS、航空会社、航空貨物代理店を構成メンバーとする運営委員会が設置された。なお、当委員会の全体的運営及び事務作業全般はNDPSが担当している。

構成メンバーの責任範囲

<NDPS>

- ① 全体計画の作成
- ② デザイン仕様書の作成
- ③ プログラミング
- ④ 全体の完成
- ⑤ その他(ドキュメンテーション管理、手続変更管理、その他諸調整等)

<税関、航空会社、航空貨物代理店>

- ① 自動化する処理手続の決定
- ② 政策的意思決定
- ③ デザイン仕様書の承認

(2) 開発コスト及び稼動コスト

開発コスト

1966年の開発開始から1971年稼動に至るまでの開発コストは、参加者の調査分析費、人件費、コンピュータ及び諸施設費を含めて総額£545万

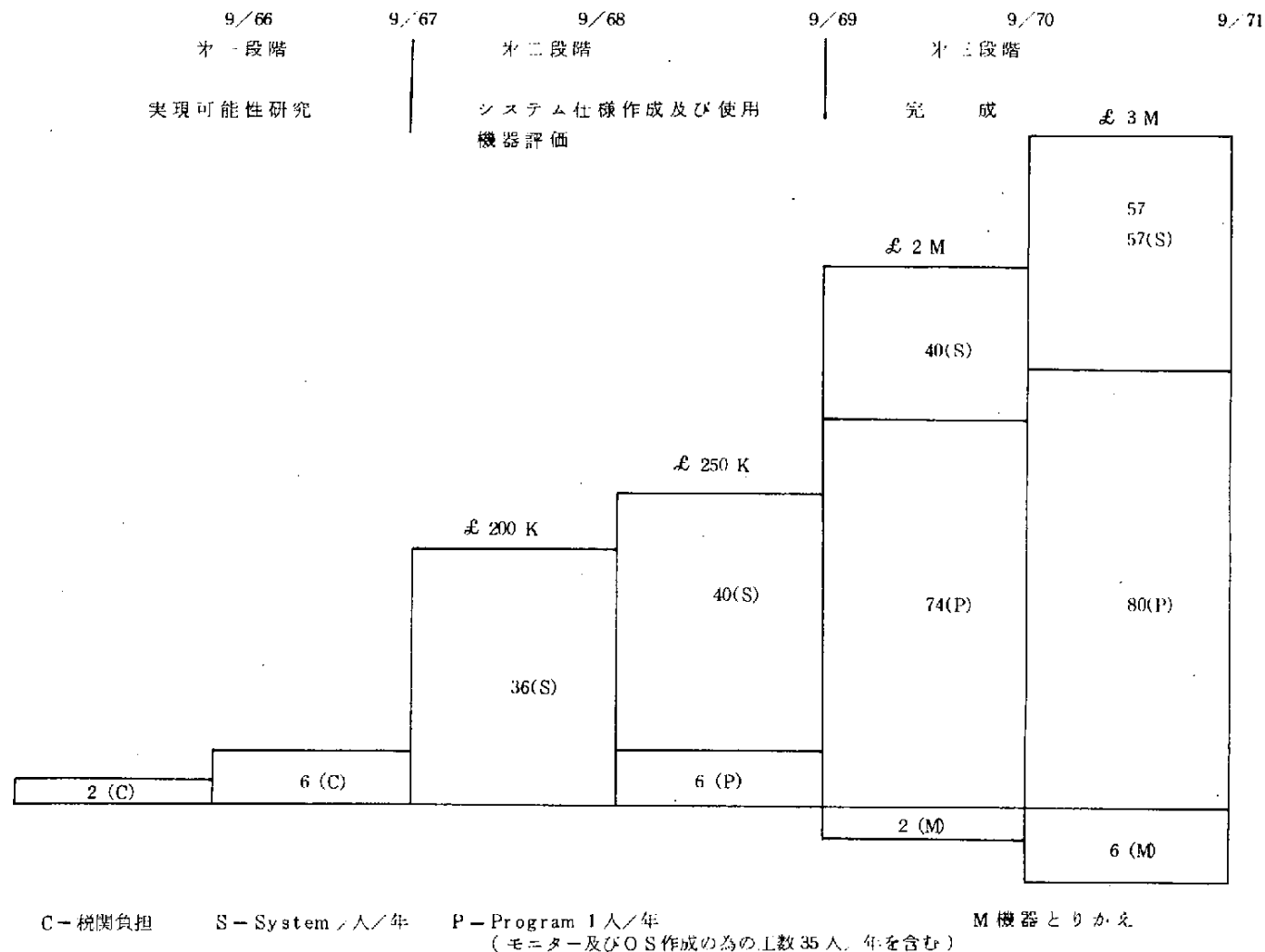
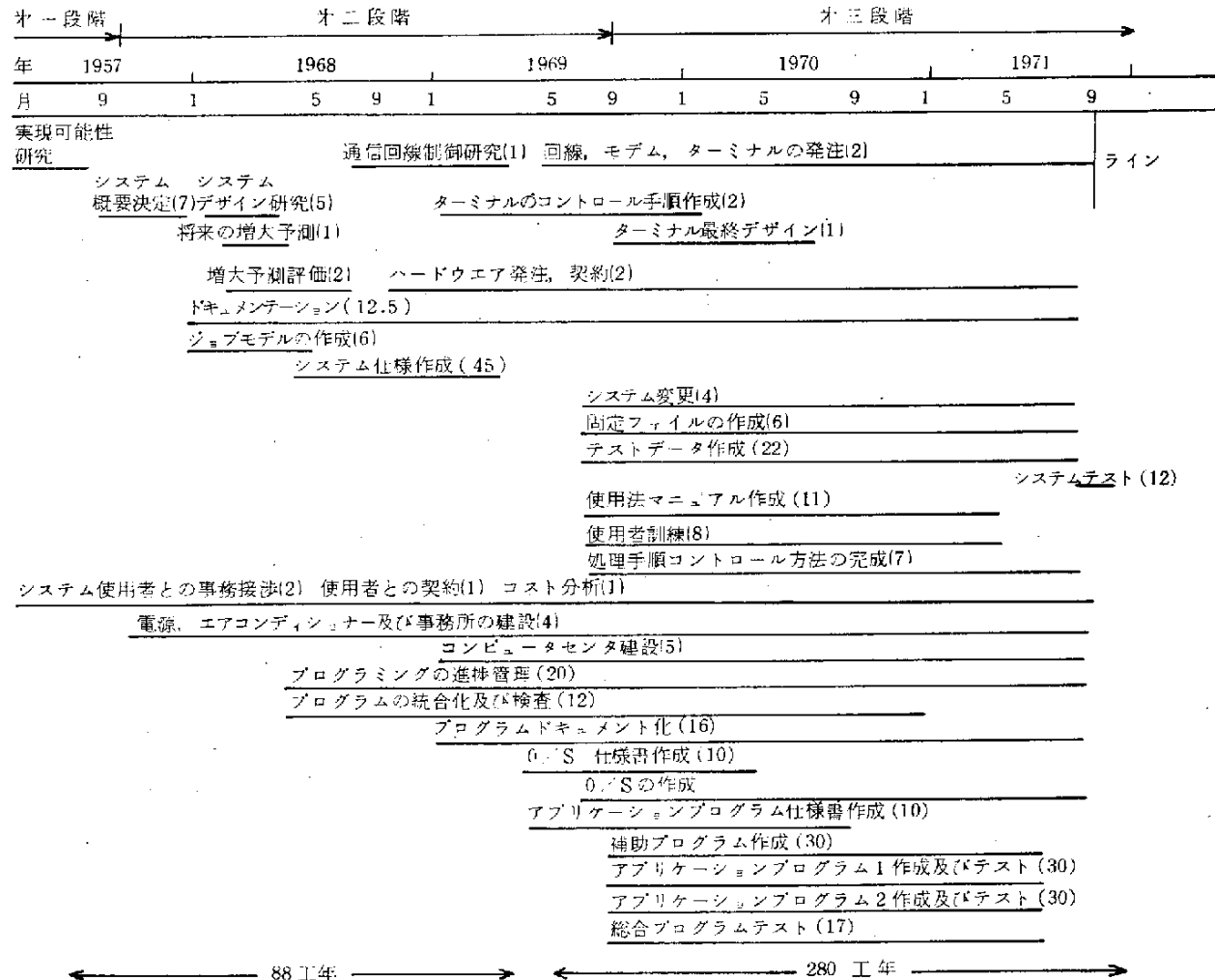


図 2 - 5 RESOURCE UTILIZATION

表 2-1 完成に至るプロセス



にのぼる 図 - 2 - 5 参照

年間稼動コスト

1972 年度の年間稼動コストは £ 165 万で今後 9 年間は年額で £ 210 万と予想される。年間コストは、次の 3 グループで比例配分される。

① 英国税関	40.0 %	£ 66 万
② 航空会社	34.3 %	£ 56.6 万
③ 航空貨物代理店	25.7 %	£ 42.4 万

(3) 開発スケジュール

今までの経過

開発プロジェクトは、1967 年の研究開始から 1971 年の完成に至るまでのプロセスを基本的に 3 つの段階に分けて進められた。

第 1 段階 : システムの目的を明確に打ち出すための、基本的機能分析、現状分析。

第 2 段階 システム仕様分析と機器選択: システムの目的を充足する詳細な機能分析及び使用機器の決定。

第 3 段階 完成: 十分に管理統制されたシステムの完成 (ソフトウェアの完成を含む)

表 2 - 1 にも明らかな様に、NDPS により 1969 年 9 月にデザイン仕様書が完成し、同時にプログラミング着手、1971 年 4 月にはプログラミングが完成し、1971 年 8 月 23 日より本番稼動を開始している。

今後の開発予定

開発、稼動スケジュールは未定であるが、以下の機能を LACES に包含する事を計画中である。

① 輸入クレジット・コントロール及び輸入会計処理

② 輸出貨物コントロール

イ、貨物受取 (Cargo Acceptance)

ロ、インベントリーコントロール (Inventory Control)

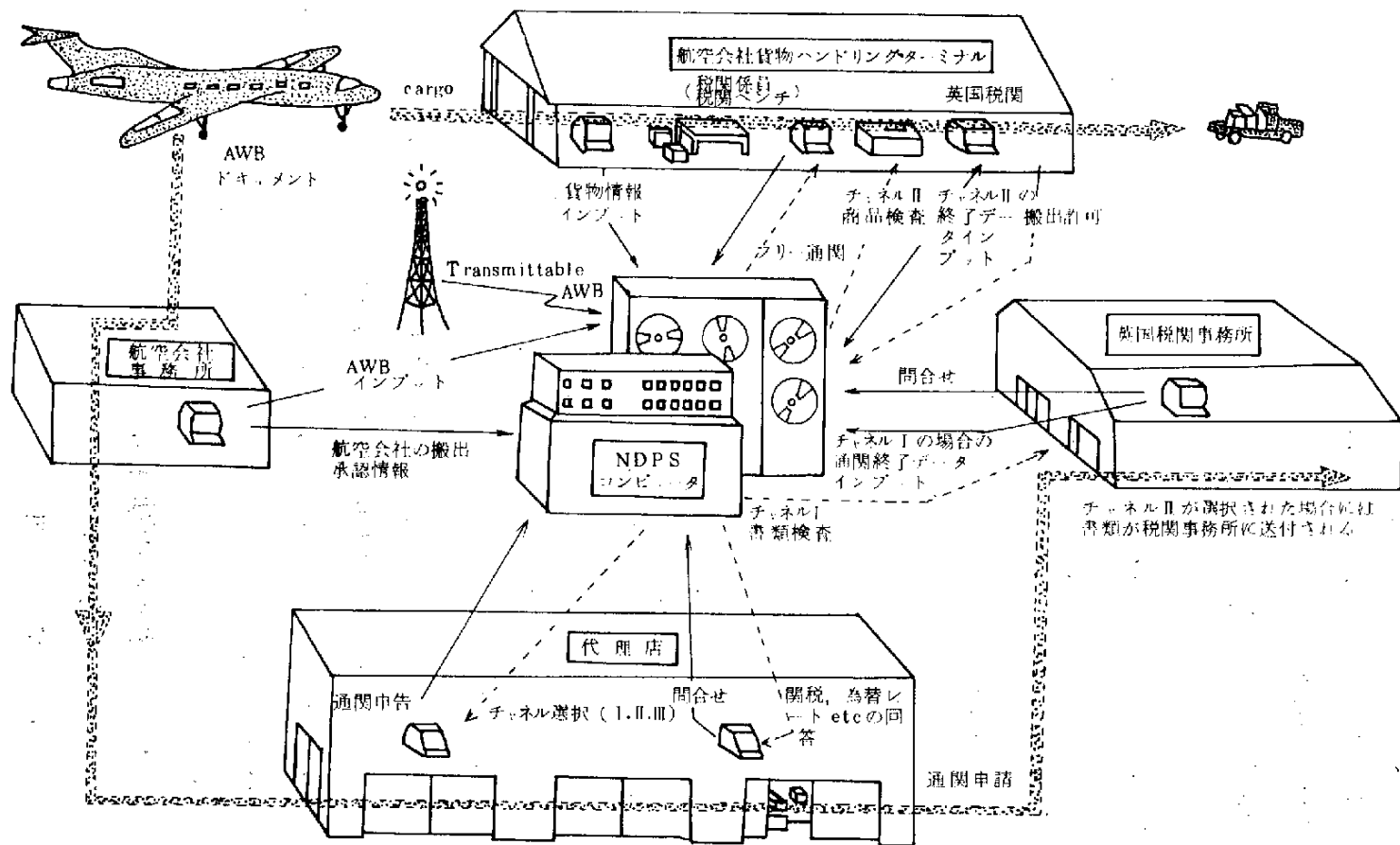


図 2-6 システム概要図

ハ、積込管理 (Load Control)

ニ、通関処理 (Custom Clearance)

システム参加者

英国税関 (9 部門)

航空会社 19 社

航空貨物代理店 174 社

が L A C E S システムに参加している。

ハードウェア

a センターシステム

L A C E S の中央コンピュータは N D P S センターに設置され I C L の SYSTEM 4 - 7 2 (393 K) のデュアルシステムにより構成されている 1 台はリアルタイム用であり、もう 1 台はバッチ処理用である。更にバッチ用のシステムはリアルタイム用システムのバックアップとして作動する。尚、現在バッチ用システムは来年度の英国の E E C 加盟をひかえてプログラム変更作業に使用されている。

又、周辺装置は、I C L スイッチングユニットにより、障害時には 1 台のシステムより他のシステムへの切り換えが即座に可能である。

b ターミナル

センターより約 8 k m 離れた、航空会社の貨物倉庫事務所、航空貨物代理店及び英国税関事務所には合計 190 台の V D U (Visual Display Unit) と 61 台の Character Printer が設置されている。内訳は以下の通り

V D U

- 104 倉庫貨物取扱業者
- 60 貨物代理店
- 30 税 関
- 12 N D P S

キャラクタ・プリンタ

- 35 倉庫貨物取扱業者
- 25 税 関
- 3 N D P S

処理概要

A 航空貨物コントロール

- ① インベントリ・コントロールレコード (BLBR MCBR or HCBRレコードの作成) の作成

インベントリ・コントロールレコードは、

イ) 航空会社事務所からの A W B 詳細情報

ロ) 倉庫 (Shed) からの貨物詳細情報のいずれか一方 (早く入手した情報) のインプットにより作成される。

- ② 作成手順

- a もし、貨物情報が A W B 詳細情報に先行してインプットされた場合には、貨物情報から " Skelton " C B R Record が作成される。
- b 次に A W B ドキュメント情報がインプットされた時点で、" Skelton " C B R レコードは " Full " L B R レコードに更新される。
- c H C B R は M C B R が既にシステム内に作成されている時かあるいは M C B R と同時にインプットされる。
- d B C B R 或いは M C B R + H C B R は他の Input が既になされていない限り作成されない。

- ③ 通関申請レコードの作成

通関申請は A W B の Input が終わってればいつでも受けつけられ、通関申請ファイルにたくわえられる。

- ④ 貨物処理

システムの目的は、航空輸入貨物のステータスを適確に把握する事で

ある。それ故に、貨物移動によって生じた情報はそれぞれのステータスに応じてシステムに迅速にインプットされなければならない。

LACESでは、貨物処理の段階を3つのステータスに区分し、貨物はこれら3ステータスを全て通過しない限り、空港外に搬出することは許されない。

コンピュータは貨物が1つのステータスに到る毎にインジケータをセットし、チェックを行なう。

以下はステータス処理の概要である。

a コントロール・ステイタス1

到着予定貨物₁₆と到着貨物₁₆のチェックを行なう。このチェックは到着貨物情報がインプットされた時か或いは貨物情報が既にインプット済であればAWB情報がインプットされる時に行なわれる。

もし、複数の貨物₁₆が、一定期間内に、全部インプットされない場合には“食い違い報告書”が作成される。

又、逆に到着貨物個数の方が多い場合にも同様の報告書が即座にアウトプットされる。

b コントロールステイタス2：航空会社契約

航空会社と荷受人間に於いて確認されたAWB引渡し条件が満足されれば、ステイタス2は、AWBインプットと同時にセットされる。

積送品に関してはAWBインプット時に所定のコードをキー・インする事により自動的にセットされる。

c コントロール・ステイタス3：通関業務

国内輸送貨物及び積送品に関しては、AWBインプット時にインジケータは自動的にセットされる。

通関申請がインプットされると、システムは当該貨物が検査なしで通関可能なものか、書類検査、実物検査が必要なものかを判定し、フリー通関の場合には即座に、その他検査の必要なものは検査終了メッ

セージのインプットによりステイタス3のインジケータをセットする。

⑤ 貨物の搬出許可

ステイタス1, 2, 3が満たされると、航空会社事務所のキャラクタプリンタにより搬出許可が印刷される。搬出許可には、次の2つのタイプがある。

イ) 積送品の為の搬出明細書 (Transfer Manifest)

ロ) 積送品以外の全貨物用契約書

⑥ 貨物の搬出

搬出許可がプリントアウトされ、実際に貨物を搬出する際、倉庫のオペレータは該当貨物NoをVDUによりインプットし、システムに搬出が終了した事を通知する。

⑦ 関税計算

一日の処理が終了すると、ステイタス1及びステイタス3を通過した貨物の通関申請データが関税計算の為コピーされ、コンピュータセンターで印刷され、翌朝代理店の端末にアウトプットされる。

⑧ レコードの消去

到着貨物レコードは、搬出情報インプット後24時間でファイルより消去される。

通関申請レコードは、関税計算に使用された後48時間後に消去される。

B 通関申請及び通関処理

LACESシステムに対する通関申請は、VDUによりコード化された通関申請アイテムをキー・インする事により行なわれる。

- ① 通関申請は、航空会社よりAWBデータがインプットされていれば、すぐさま実行できる。つまり、貨物が実際に到着していなくても、税関に対する書類が提出され、一定の条件を満たしておれば、通関が可能な事を意味している。

LACESには、通関申請及び通関の為に以下の4つのコーディング・フォームが必要とされる。

a LACES フォーム 1

最も基本的なコーディング・フォームであり、大部分の貨物に適用される。尚、一回の申請に貨物が3個を超える場合にはLACES 5と呼ばれるアタッチシートが必要である。

b LACES フォーム 2

貨物が価格が£50を超えないものに適用される簡易コーディングフォームである。

c LACES フォーム 3

ニュース・フィルム、贈り物etcの通関統計をとる必要のない貨物に対して適用される。

d LACES フォーム 4

LACESシステムにインプットする必要のない貨物及び通関規則により従来通りの通関ドキュメントが必要とされる貨物に対して適用される。この場合インベントリー・コントロールの為に、限られたデータのみがインプットされる。

② フォーム1～4によるインプット

通関申請は、Agent 代理店に設置されたV D Uによりコンピュータにインプットされる。

フォーム3、4に関しては、航空会社或いは代理店に割当てられたバッチ（機密保護のための端末を特殊化するカード）のコントロール下により始めてインプットされる。

しかし、既に一定の関税が支払われ、書類も提出済で税関が了承した場合には、税関用バッチを使用する事により倉庫のV D Uから通関申請を行なう事も許されている。

③ コンピュータの役割

コンピュータに Input された通関申請メッセージは、情報の正確性確保の為多くのエラーチェック、妥当性のチェックを受け、正データについては付加関税の計算が行なわれる。

コンピュータが全てのインプット・メッセージを受ければ、VDUのスクリーンにOKのサインが映し出され、同時に以下の情報がディスプレイされる。

DUTY PAYABLE.....

PURCHASE TAX PAYABLE.....

OTHER CHARGES PAYABLE.....

TOTAL CHARGES PAYABLE.....

CHANNEL SELECTED.....

TIME ENTRY SELECTED.....

a 通関チャネルの選択

LACESでは、申請貨物を、貨物明細と通関規則とのマッチングにより、通関処理を以下の3つのチャネルに自動分類する。

チャネル1 書類審査

チャネル2 書類審査と実物検査

チャネル3 フリー通関

チャネル1, 2が選択された場合には、コンピュータは自動的に税関のキヤラクタ・プリンタよりアウトプットE0/E1を印刷する。

E0 税関より、倉庫内の貨物取扱業者に送付され、貨物が実物検査を必要とする事を通知する。

E1 コンピュータが何故にチャネル1, 2を選択したかという理由(このアウトプットは税関だけに使用される)

チャネル1, 2が選択された場合には、この後、書類審査或いは実物検査を受けた後、税関により“通関”のメッセージをVDUからインプットする。

④ 税関への通関申請受付通知

コンピュータによる通関申請の受付後、サイン済のコーディングフォームはただちに所轄の税関に送らねばならない。

通関申請が Agent により行なわれた場合には、コーディングフォームは代理店通関許可場 (Customs Agents Station Entry Reception Point) に送られ、航空会社が行なった場合には貨物搬出許可場 (Landing Station Entry Reception Point) に送られる。

⑤ 通 関

貨物がコンピュータ或いは税関により通関された後、コンピュータは、通関終了のインプットを受けてステイタス 3 をセットする。

⑥ 関税支払い

会計処理日に、コンピュータはインプット済みのステイタス 1, ステイタス 3, 通過レコードに関して関税計算処理が行なわれる。

つまり、代理店、輸入者順に個々の貨物に関税がアウトプットされる。

参考資料

1. LACESパンフレット
2. CSC REPORT
3. LACES EQUIPMENT CONFIGURATION AND PERFORMANCE
4. SEMINOR: SOME LESSONS FROM LACES 資料
5. その他訪問当日入手資料 (スライド説明の写し)

2.3.2 S O F I A (System d' Ordinateurs Pour Le Fret International Aerien)

当システムはオルリー，ロワシー，ルブールジェ空港の輸入及び輸出貨物を取り扱うオンライン・リアルタイムである。1968年に，フランス税関，航空会社，航空局，運送業者及び銀行を中心として，システム化の研究が開始され，

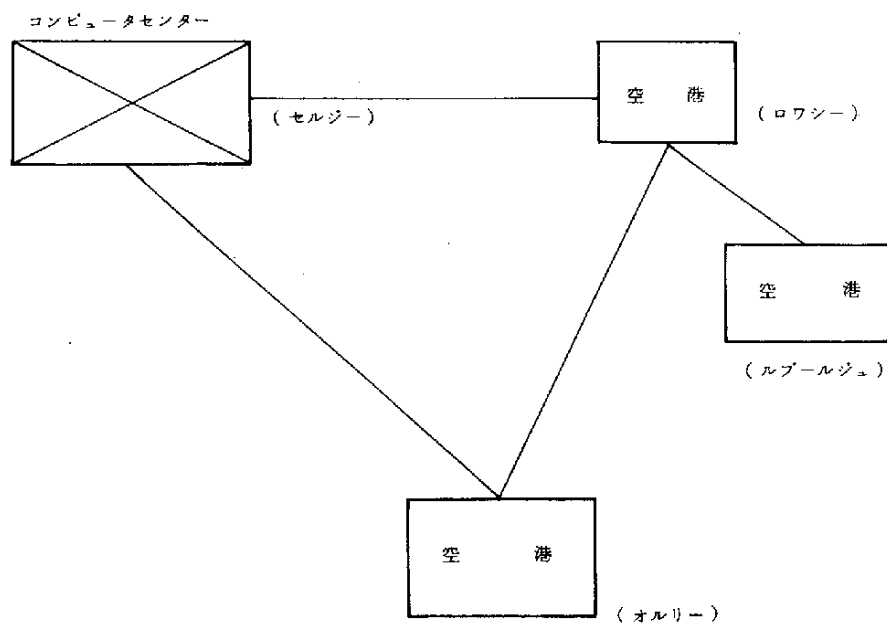


図 2 - 7 S O F I A General Lay Out

1975 年の稼動を目標に，現在鋭意開始中であるが，まだ未定の部分も多く，完成時期も 1 年程度のびるものと予想される。

プロジェクト構成

S O F I A のプロジェクトは，イ) 税関 ロ) 航空会社，ハ) 代理店の三者を中核として形成され，この三委員会統制の下に計画を実行している。

しかし，実際には，当委員会の強制的権限は乏しく三者の話し合いによって問題を解決（従って決定……実行には多少の時間を要する）している模様である。

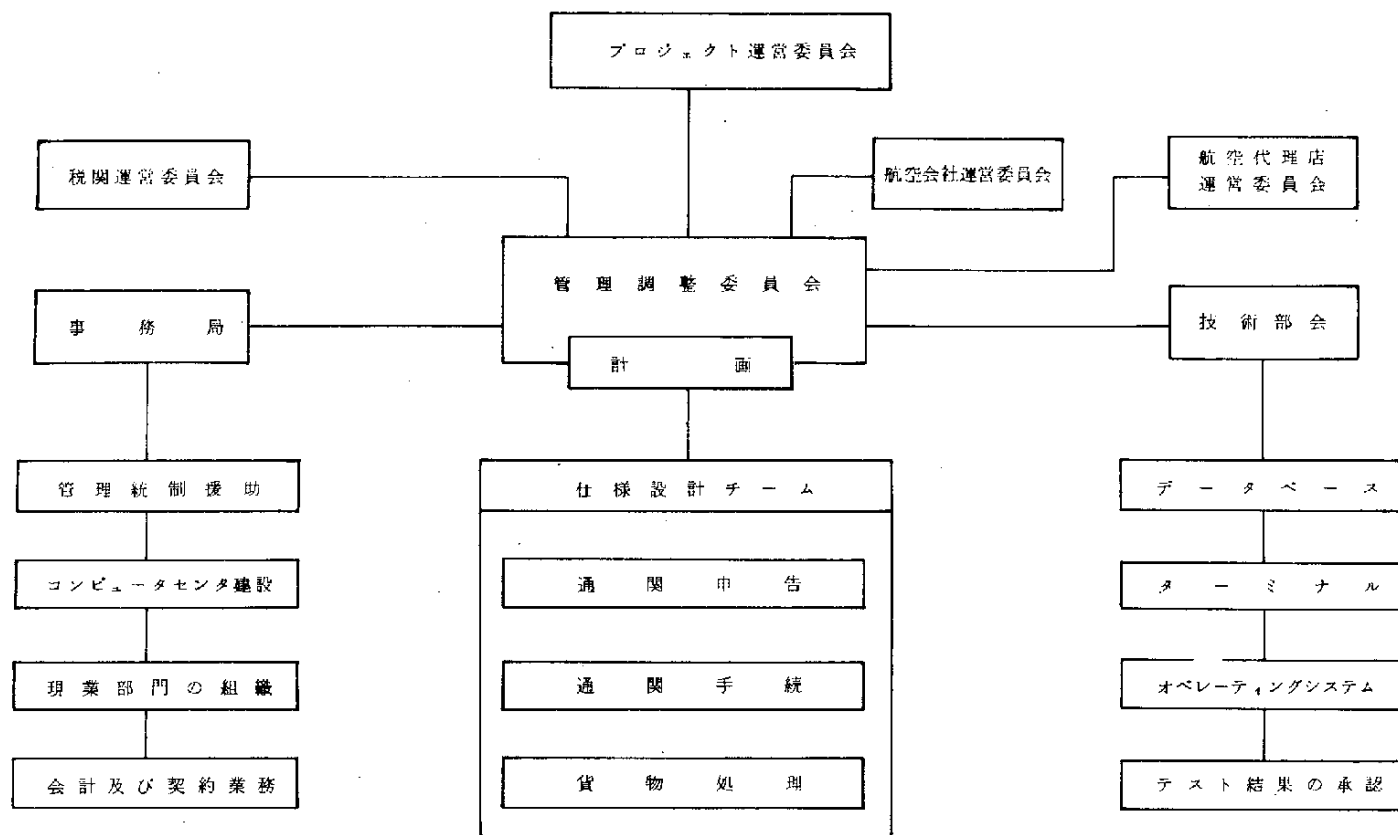


図 2 - 8 プロジェクト構成

(1) 開発コスト

① 投資額

全体の投資額は大幅な追加が予想されるが、現在のところ、98万フラン（約59億円）であり、そのうち6割がハードウェア購入費及びソフトウェア開発費（C S I）2割弱がユーザから派遣された人員の人件費（ただし、これは計算上のことで現金の投入はない）、1割がコンピュータセンターの土地購入費、建設費、その他が空港のエンジニアリング金利等となっている。

表 2-2 投資額

	1969	1970	1971	1972	1973	1974
参加者負担						
人件費	652	1,600	2,133	3,567	3,781	2,016
その他			642	1,171	1,123	411
システム設計						
システム開発			7,400	12,976	35,556	2,200
保守					206	
コンピュータセンター						
土地			200			
建物				7,902	3,928	
空港設備					6,000	
総額	652	1,600	10,375	25,616	50,594	4,627

$\Sigma = 93,464$ (約56億円)

利子： $\frac{4,933}{98,397}$

単位=1,000フラン

② コスト配分

表 2 - 3 コスト配分

利 用 者		機 能				
		通関処理	通関申請	S A F O 注	倉 庫	計
		31.3 %				31.3 %
税 関			32.0 %		4.9 %	36.9 %
代 理 店			4.7 %	10.3 %		15.0 %
エール・フランス					16.8 %	16.8 %
そ の 他 航 空 会 社		31.3 %	36.7 %	10.3 %	21.7 %	100.0 %
総 計						

注：Systeme Automatique du Fret a Orly

エールフランスの貨物自動処理システム

投資額の大半は当初税関が負担し、稼動後、使用料という形で税関が回収する。

(2) 運営コスト

毎年の運営コストは

投資額

毎年 1 9 百万フラン (1 1 億円)

オペレーティング・コスト

1974年

1 2 百万フラン

↓
1980年

↓
1 7 百万フラン

の合計額から成り、その負担は、最初 2 年間は

税 関	3 1 %
代 理 店	3 7 %
エールフランス	1 5 %
他の航空会社	1 7 %

となっている。

尚、エールフランスの負担率が高いのは、SOFIAが同社のオンライン・システムと直結しているため、との事である。

又、2年後には、実績に基づいて（トランザクション、ファイルアクセスの回数による）費用負担を変える予定である。

(3) 開発スケジュール

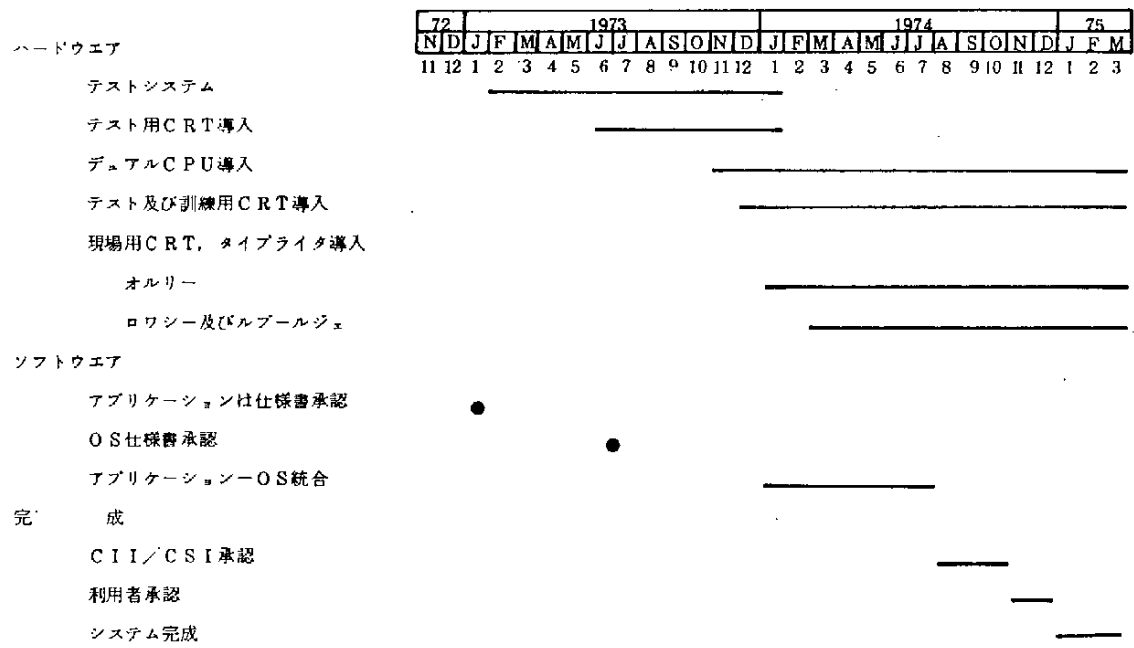
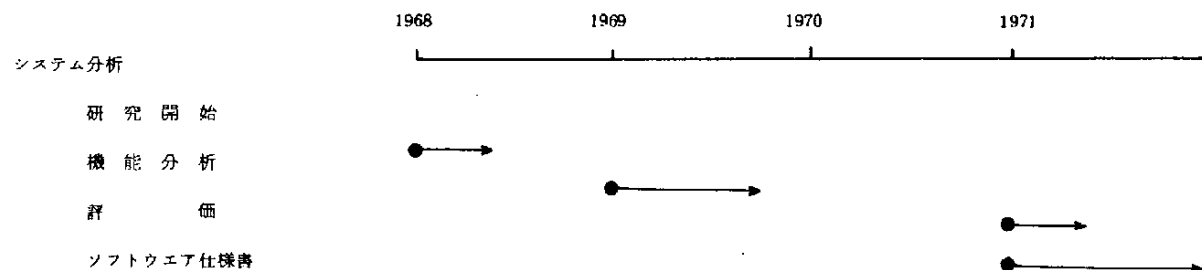


図 2 - 9 開発スケジュール

(4) システムの参加者

① 仏 税 関

② 代 理 店

③ エールフランス

④ その他航空会社 15社(含 JAL)

(5) ハードウェア

① コンピュータセンターはセルジーに設置され、中央演算処理装置は CII社のIRIS 80 (IBM 370-155相当) 2セットを使用する予定である。

記憶装置としては、512KB×2のメモリーユニットの他、5.3Mバイトの高速ディスクを2セット、50M低速ディスクを16セットバッチ処理用のMTI 2台を設置する。

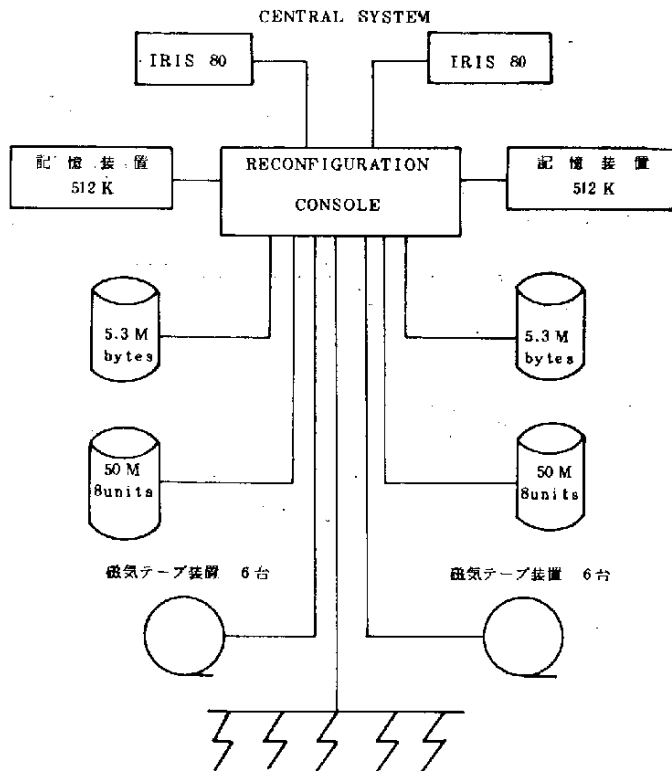


図 2 - 10 ハードウェア構成 1

② ターミナル

空港に於ける入出力は、4.8 KB の回線を使用した CRT ユニット及び 300 b 回線を介したテレプリンタ、及びリモートバッチプリンタを使用する。

尚、リモートバッチ・プリンタ、テレプリンタの使用に際しては、コミュニケーション・コントロールのためにミニコンピュータを使用する。

(1 台のミニコンで 4 台迄コントロール)

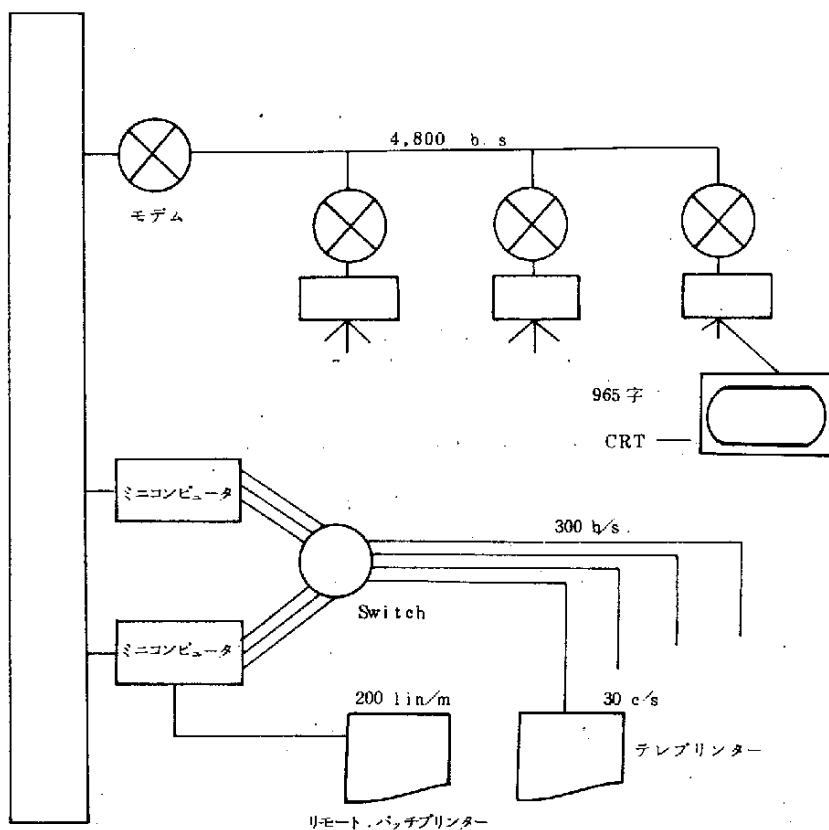


図 2-11 ハードウェア構成 2 (ターミナル)

処 理 概 要

1) 輸入処理

A 全 般

輸入機能は、以下3つの基本的なインプットにより満足される。

- ① 通関申請データ
- ② A W B データ
- ③ 貨物データ

なお、これら3つのデータは、各々独立しており、違った時点に、違ったC R Tよりインプットされる。

到着予定貨物ナンバーと到着済貨物ナンバーが一致すれば、コンピュータは、税関に送るアライバルソーティス (Arrival Notice) を作成する。

又、この時、到着予定貨物ナンバーが通関申請でインプット済の申告貨物ナンバーと一致すれば、次に Triple Equality Point (3 ナンバー一致点) に進む。

Triple Equality Point に於ける処理は以下の通り。

- ① 通関申請で制度上文章 (Legal Character) が付加されているかの確認。
- ② 税関、航空会社により当該貨物が、通関態勢に入る事を許可しているか否かのチェック。
- ③ 当該貨物を、保税倉庫外へ搬出して良いか否かのチェック。

B 通 関

コンピュータによる通関処理には、次の2つのメッセージが必要とされる。

- ① 最初のメッセージは、通関に必要な以下の様な情報のインプットである。

- 荷受人 (コード)
- 税関に申告する商品の価格
- 統計情報

コンピュータは、以上のデータがインプットされると、税関規則に従って、テーブルをサーチし、関税、ブローカー料を計算し、以下の情報を表示する。

—— 支 払 高

—— 税関提出必要書類

又、これらの情報を要求するブローカーに対しては、ターミナルのプリンタで、即座にコピーを印刷する。

- ② 2番目のメッセージは、ブローカーが、支払いを了承したか否かの情報であり、OKであれば、以下の処理を続行する。

コンピュータは、“チャネル選択プログラム”をCallし、貨物が検査なしで通関可能(チャネルⅢ)か、ドキュメント上でのチェックが必要(チャネルⅠ)とされるか、或いは実物チェック(チャネルⅡ)を必要とするかを決定する。

その後、コンピュータはTriple Equality チェック(申告時 $\%$ 、到着時 $\%$ 、到着予定時 $\%$ が一致するか否かのチェック)を行なう。

もし、三つの $\%$ が一致しない場合には、不一致の理由及び、関税の為の口座残高をアウトプットする。

三つの $\%$ が一致し、現金支払い或いは、銀行振込みが終っている場合には、コンピュータは、以下のアイテムを印刷する。

—— 選択されたチャネル(Ⅰ, Ⅱ or Ⅲ)

—— 口座残高

G Air Way Bill (AWB) インプット

AWBデータには、以下の4つのメッセージが含まれる。

—— 輸入貨物の為の在庫管理用ショート・メッセージ

—— AWBの会計処理用ロング・メッセージ

—— オンライン、あるいはオフライン・シップメント用の通過ショート・メッセージ

伝送されるAWBの受領

ロング・メッセージは、船積データが正データの場合にのみ使用される。又、コンピュータは、航空会社への支払いが銀行より保証されているか否かのチェックを行なう。

なお、この支払いに関しては、銀行より、月間の一定信用枠内で顧客毎にS O F I Aシステムに振込まれる。この信用枠は逐次更新され、月末には自動的に初期値が設定される。

もし、信用枠内にあれば、コンピュータは、到着予定、実績チェックを行ない、O Kであれば、Arrival Noticeプログラムを呼び出す。不一致の場合には処理は中断し、未着貨物の到着を待つ。

D 貨物情報インプット

貨物データは、倉庫内のC R Tによりキー・インされる。S O F I Aは、到着予定、実績のくい違いを防ぐために、フライトベース、貨物積込場ベース、タイミングベースのいずれかでチェックを行なっている。

到着予定、実績が一致する場合には、コンピュータはArrival NoticeプログラムをCallし、もし不一致の場合には、先に示した様に処理を中断し、残りの貨物が到着するまで待つ。

E 到着予定、実績、食い違い表リストアップ

到着予定、実績食い違いに関して要求があれば、各々のプリンタでリスト・アップする。

F Delivery Note (貨物引渡証) (一単独貨物)

積荷が税関より、通関終了の承認を受けると、航空会社は、Deliveryを要求するメッセージを作成する。つまり、コンピュータは、倉庫チャージ、C O D (支払い渡し) etcをサーチし、倉庫料を計算し、以下のドキュメントをプリントアウトする。

—— Delivery Note (航空会社のプリンターにて)

—— 貨物の保税地域外搬出を税関、航空会社が了承した事を証明する

B A Eと呼ばれるパンチカード

G Delivery Note (- グループ貨物)

Delivery Note 作成要求に際して使用されるコードが、AWBではなく荷受人独自のコードが使用される点を除き、処理方法は、単独貨物と同様に行なわれる。

荷主コード・ナンバーで照合を行なった場合には、コンピュータは、当該荷主の全ての貨物に対して、Delivery Note と BAE の作成を行なう。

H 貨物の搬出

コンピュータによりアウトプットされたパンチカードは (BAE) は保税地域の出口でカード・リーダーにかけられる。これにより、コンピュータに、貨物が物理的に (実際に) 倉庫の搬出を終った事が通知される。

I 税関へのドキュメント

Customs Entry (通関申請書), Commercial Invoice (商業送り状), Import Licence (輸入証明書), その他のドキュメントが税関に配布される。

—— チャネルⅢの場合 Triple Equality が一致して7日以内に配布

—— チャネルⅠ, Ⅱの場合, 通関検査の為即時に配布

2) 輸 出 処 理

A 全 般

輸出処理は次の二つの基本的なデータがインプットされることにより始まる。

① 通関申請データ

② AWB及び貨物データ

これらのインプットは輸入処理の様に各々が独立してインプットされることは許されない。つまり、通関申請は必らずAWB及び貨物データに先だってキー・インされなければならない。なお、輸出船積OK状態

を示す申告／到着／到着予定ナンバーの一致は必要であるという。

“Sine qua non” サインで表示される。

又、全輸出手続は、Forwarding Reference のキー・インによって行なわれる。

B 通関申告 (Customs Declarations)

輸出申告処理は、輸入申告処理に類似している。

C A W B / 貨物データ

A W B など貨物データは、コンピュータに、シングル・メッセージでインプットされる。

このインプットは、保税地域の入口にある倉庫に設置された C R T により行なわれる。

インプットが行なわれるとコンピュータはメッセージ中の Forwarding Reference (発送表示ナンバー) をテストする。

Forwarding Reference は複数の貨物の集合で表示する。一つのヘッディングナンバーであり、ヘッディング中には発送に関して貨物を区別する為の飛行便行き先、地理的區域及びその他の基準を含んでいる。

この Reference は、航空会社だけに重要性をもつものである。

D A W B / 貨物データに Reference がない場合には、コンピュータは、個々の積荷に対して Reference を割当てる区域欄を Call する。次にコンピュータは Triple Equality のチェックを行ない、A W B / 貨物データを Forwarding Reference 欄に書き込む。

その後、既に通関申請処理で選択されているチャネル情報を航空会社の C R T にディスプレイする。

E Loading List (積荷リスト)

航空会社が Loading の準備を完了すると、オペレータは、Reference 番号を同じくする貨物のリストアップ要求メッセージを入力する。

表 2 - 4 S O F I A , L A C E S の 比 較

	S O F I A	L A C E S
適 用 空 港	3 空 港	1 空 港
輸 入 機 能		
通 関 申 請		
コンピュータによる規則チェック		
支 払 保 障		
Arrival Notice		
到着 / 予定 食の違いの報告		
Delivery Note		
Collect C.O.D. 倉 庫 使 用 料		
税 関 へ の 書 類 提 出	7 日 以 内	即 時
輸 出 機 能		
輸 出 申 告		
コンピュータによる規則チェック		
チ ャ ネ ル 選 択		
全 Loading 機 能		

コンピュータは、上述メッセージにより、同一Referenceの全貨物情報を航空会社のプリンターよりアウトプットさせる。

このリストには、チャネルⅠ，Ⅱ，Ⅲの全情報が含まれる。もし現実 Loading準備OKの貨物に限った要求を入力するならば、チャネルⅢに該当する貨物だけを印刷する。（通関チェックが不要の為、事実上通関済とみなされる為）税関では、このアウトプット後、24時間をおいた時点で、貨物は実際に輸出されたものと判断する。

LACESとの比較

LACESが輸入業務のみを対象としているのに対し、SOFIAは輸出入両方を扱う。

輸入処理に関しては、LACESが通関申請を主体としているのに対し、SOFIAはそれ以外にコンピュータによる規則チェック 関税支払い保証、到着報告、引渡報告、倉庫使用料等、LACESよりも多方面のEDPS化が行なわれている。

2.3.3 AMPS調査報告

(Automated Merchandise Processing System)

日 時 1972年11月1日

場 所 Port of Seattle

面会者 Technical Planning & Evaluation

Automatic Data Processing of

the Department of the Treasury

Bureau of Customs

William R. Flury,

他1名

システムの紹介

(1) システムの目的

- ① 輸入商品の通関事務のより早く効率よい処理を行なう。

- ② 検査官や輸入スペシャリストが受け持つ事務量を大巾に低減する。
- ③ 相異なる通関港に着く輸入品の取扱いを，全国的な通信網を通じて一律にする。すなわち輸入商品の分類，見積りを行なう際の処理に一貫性を持たせる。
- ④ 輸入商品に関するリアルタイムの問合せを可能にする。
 - 貨物の状態
 - 貨物の発地と着地
 - 船荷証券の内容
 - 貨物の入手可能時期 など

(2) システムの概要

① インフォメーション・フロー

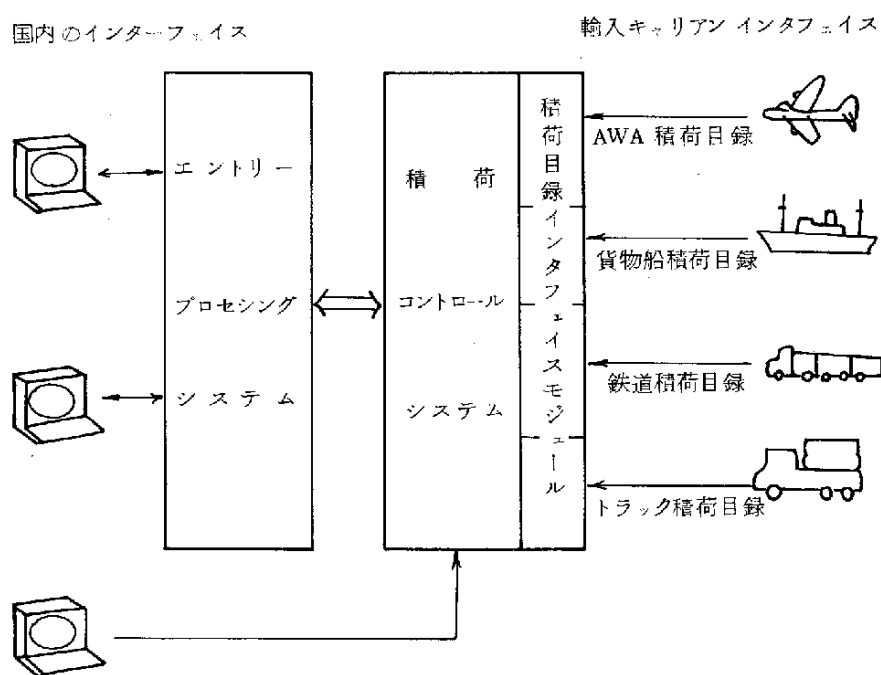


図 2 - 12 インフォメーション・フロー

② 機器構成

ワシントン 200 KB (記憶容量)

シアトル 100 KB //

といわれるが詳細不明

③ 使用コード及びデータエレメント

(3) システムの企業者及び参加者

① システムの企画者 財務省関税局

② AMPプロジェクトの機構

A、AMPプロジェクト構成メンバー

☐ システム・アナリスト

☐ プログラマ

☐ ハードウェア、ソフトウェアの専門家

☐ 通信理論のエキスパート

☐ 関係官庁、民間団体の従業員

☐ 税関の専門官

☐ 検査官

☐ 輸入専門家

☐ 特別代理人

☐ 会計士

☐ 税関法の専門家

B、プロジェクトの機構

a ORD (オペレーショナル・リクワイアメント・ディビジョン)

☐ 法的、統計的遂行目的に対するオペレーションの調査

☐ 税関、民間双方のニーズの把握

☐ 貿易団体、従業者組合、他政府機関とが折衝

b AAD (AMPアプリケーション、ディビジョン)

☐ ORDの要請をコンピュータに適用し、税関役人が望むシステムをデザインする。

c SSD (サポート、システム、ディビジョン)

☐ AMPシステムで使われるべきハードウェアの選択に多大な影響を及ぼすと考えられる税関の要素を研究する。

☐ コスト 利益計算

☐ タイミングのケース・スタディ

☐ 最も望ましいソフトウェアの選択

d TMS (テクニカル・マネジメント・サービス)

☐ プログラムの行政機能をはたす。

☐ プロジェクト・コントロール

☐ 募 集

☐ トレーニング

☐ 文書提示, その他

③ システムの参加者

☐ ブローカー

☐ 輸送業者

☐ 輸入業者

☐ 税関役人

(4) システム処理対象範囲

① 積荷目録コントロール

米国で最初に到着した港で積荷目録を一回だけ作成し, AMP コンピュータにインプットする。

引続いて通る港では到着の表示のみをインプットする。

積荷の一部を卸す通関港では該当する積荷目録の一部をコンピュータからプリントアウトし, 税関役人に渡す。

② 在庫コントロール

全積荷の状態を常にモニタする。

倉庫に入るべき商品の在庫目録をプリントアウトする。

取消しに関する情報をプリントアウトする。

在庫量の自動調節を行なう。

③ 登録インプット

輸入業者やブローカーは, それぞれのオフィスのターミナルを通し

て商品の登録価格、分類番号をAMPシステムに入力するか、税関の代理セクションに提出する。

後者の場合は登録データを税関の登録係が入力する。

④ 登録審査

登録データの正確性の審査	} 予備調査
不完全データ、不確定データ	

の再入力

予備調査の終了した商品について、特別な処置とする品目を明らかにする。

過去において注意深い考査の必要だった登録品目を明らかにする。

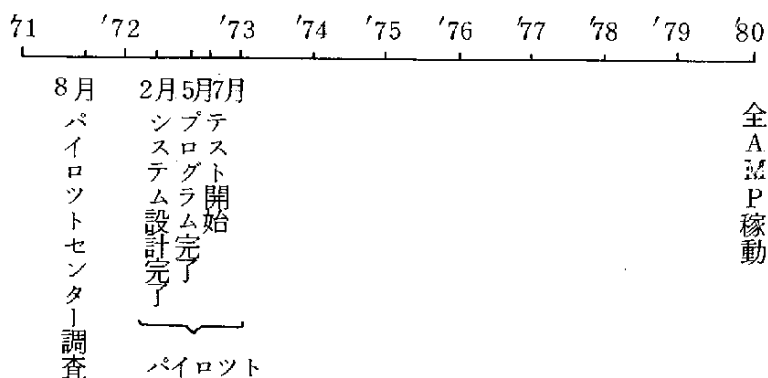
- ⑤ 商品分類と見積価格に関する情報サービス輸入スペシャリストに対し、商品分類や見積価格に関する情報を全国ベースで提供する。

- ⑥ マネージメント用情報及び統計情報の提供税関が政府の他の機関に提出する統計情報や報告書を作成する。

プロジェクト遂行のための人材、設備の計画などの基礎データを提供する。

(5) システム開発実施スケジュール(将来構想)

① 開発実施スケジュール



シアトル港パイロットセンターでのテスト

- a パイロット地区における税関の自動化オペレーションのオペレーション上の評価

- b ユーザ，技術者，オペレータの養成
- c 貿易団体からのシステムへの直接アクセスの経済的操作上の実現性の決定
- d 地方団体，政府機関，税関マネージメントの自動化能力のデモンストラーション

② 将来構想

ワシントン D. C. にナショナル・データ・センタを，全米を4地区にわけ地域データ・センタを各々において，ワシントンを結ぶ。なお，1980年には，全国の入国税関港60カ所とナショナル・データ・センタとのネットワークを確立する。

現在ワシントンには，税関スペシャリスト35人，プログラマー35人，その他35人と105人の開発スタッフがあり，他にインプット専門にワシントン・シアトルに約50人づついるといわれている。

資料の紹介

商品プロセッシングの自動化 大蔵省関税局

—税関将来計画—

アメリカ諸港における情報システムについて 港湾経済研究所

—Port of Seattle Computer System—

A Giant Step in Cargo - Computer System カタログ

The Port's Third - Generation Computer Going Full
System Ahead カタログ

観 察

(1) 動 機

- ① 1970年代には輸入量は年率9%の割合で増加するが，税関職員は増加できない。
- ② 税関の業務は多面的で下記業務も飛躍的に増加する。
 - a 関税の見積り徴収
 - b 密輸の取締り

- c 国内業者，労働者，消費者の保護
- d 州機関の規制の代行
- e 麻薬，危険な薬品の搬入チェックや，犯罪組織，ハイジャックの取締り

2.3.4 カナダのシステム（カナダ，国税，関税，間接税局のEDP化計画：Canadian Department of National Revenue, Customs and Excise EDP Program）スケジュール

調査段階：1971年1月以前

General Design（一般デザイン）段階：1971年1月～1971年10月

Detail Design 段階（詳細デザイン）：1971年11月～1972年7月

プログラミング段階：1972年4月～1973年4月

導 入 ： 1973年7月 （第一地点）

1974年12月 （他の地点）

参加団体

統轄及び主なユーザーとしては，国税関税，間接税局である。Statistics Canada（カナダ統計局）も当プロジェクトに興味を持ち，輸入に関する情報が与えられる。

コストの配分

開発導入コストはすべて国税，関税，間接税局が負担する。

説 明

当システムは，貨物がカナダに到着し，通関手続が完了するまでをとり扱うトータル貨物管理処理システムである。歳入会計処理も当システムでとり扱う。

① 主なインプット書類は：

- a 航空貨物証券，積荷目録（Highway Manifestとrailway manifest；ハイウェイ鉄道輸送上の日録）
- b B3カナダ輸入入関フォーム（B3 Canada Customs Import Entry Coding Form；カナダ税関輸入申告書式）及び付属フォーム

B 3 A, B 3 B

ハイウェー、飛行機、鉄道、船舶による輸入に関するインプットデータは、税関のターミナルよりコンピュータにはいり、積荷在庫管理レコードを作成する。税関のターミナルからはいった情報は、中央で処理される。

② アウトプットとしては、

- a 毎日、輸入業者がブローカに対して、受取り勘定科目が関税額を表示してアウトプットされる。これらは、毎朝始業前にターミナル上にアウトプットされる。
- b 各種内部レポートやメッセージ
- c Statistics Canada 用レポート

③ 積荷（コンサインメント）とは、貨物管理書類上の商品を言う。

④ コンサインメントを照合する番号は、運送業者コード及び運送者自身のコントロールコードによりなされる。

⑤ 荷物は、コンサインメントレコードとチェックされるが、その際、④のコードが使用される。

ハードウェア

税関局はまだハードウェア購入はしていない。その他の所では、すでにこれらのシステムを使用し、又一部のプログラムのテストも行なわれている。

セントラルシステムは、オタワに設置され、ここから34個の高速ターミナルでカナダ内の24の税関局とつながる予定である。

セントラルシステムでは、デュアルシステム(Dual Computer System)でオンラインの要求を満たしてくれる。すなわち、1台は、オンライン用であり、他の1台は、バッチモードで、ファイルのメインテナンス情報検索、プログラム開発テストの目的で使用される。すべての使用周辺器機は両システムに接続可能である。

2.3.5 オーストラリア税関の INSTECT システム

システムの範囲

(1) INSPECT (Integrated National System for Processing Entries from Customs Terminals - 税関端末よりの手続処理のための統合システム) システムはオーストラリア関税および物品税局によると、このシステムの目的は、次のようなものである。

- ① 税関手続き処理の時間最少化
- ② エラー探知と手続チェック処理の一般的強化
- ③ この部門への包括的情報検索システムの供給

(2) 機器構成の広い意味において、連邦首都のキャンベラにコンピュータが設置される。これらに州部や主要空港の税関事務所や小包事務所に設けられた CRT 型端末機が伝送回線を通じて連絡される。概略的には、このシステムは以下のものを含む。

- ① 通関手続きは輸入者やエージェントによって準備されて申告される。
- ② 申告の後、手続によるデータは CRT 装置からコンピュータに入力される。
- ③ コンピュータは情報を編集し、直ちにオペレータへデータ準備のエラーを通知する。

州事務所のプリンタを通じて、以下の情報を含む各々の処理について勧告が作成される。

- a これ以上のチェックが要求される程度
- b 今後の書類チェックの補助となる参考材料
- c 部門別の指図
- d 処理中に発見されたエラー

④ 印刷された勧告は登録とともに現われ、インボイス処理エリアへ転

送される。

- (3) このシステムは税関吏がデータ・ベースに質問し、彼等の要求を直ちに受け取れるように設計してある。

INSPECT システムは、この段階では、“内部”税関システムとみなされ、これは解除する貨物の物理的動きを絶対邪魔しない。

システムの開発

- (1) INSPECT システムの仕様書は1970年に、オーストラリア関税局との協力のもとで実行された可能性研究に従ってコンピュータ・コンサルタント会社が作成したものである。1970年12月に、この当局は全オーストラリアの港湾・空港における支所とキャンベラのその部局の本部とを結んだ“オンライン・リアルタイム・システム”について入札を行なった。入札は1971年3月5日に締切られた。
- (2) コンピュータ・システムを導入するという税関の決定は、疑いなく、この数年にわたってオーストラリアの港に入ってくる貨物の動向は、コンテナリゼーションや空輸が大きな影響を与えつつ、量とともに速度も増加している。税関が考慮した他の要因は、どんどん複雑化するタリフの構造である。

オーストラリアの輸入における通関

- (1) オーストラリアに到着する国際航空貨物は、全ての航空貨物送り状と付属書類が税関と税関管理局で発行された概略船積によって細かく調べられることによって“審査”処理を受ける。直ちに委託者へ渡されるこれらの船荷には、無税品（低価格物等）のように容易に照合される貨物が含まれる。他の全ての貨物は、それが通関する前に輸入者やそのエージェントが通関手続きを申告すべきであり、通関手続に従わねばならない。税関による通関処理には、タリフ、輸入者、エージェントのファイル原産地の照合が必要とされる。通関手続により算定がなされた後、コピーが関係者に配布され、関税支払いの手配が行なわれる。そして貨

物が委託者に引き渡すため解放される。

INSPECTによる通関

- (1) 税関部門コンサルタントの職員の説明によると、INSPECTは年間1,500万の輸入通関を処理し、1982年までの年間4%の成長を扱う能力を持つよう設計されている。
- (2) INSPECTシステムのもとでは、輸入者とそのエージェントは、今までどおり、通関手続きを開始する。税関での申告において、手続きは税関吏によってチェックされ、CRT端末キーボードよりコンピュータ・システムへタイプされる。コンピュータはオペレータが次の手続きをする前に5秒以内に一連のチェックを行なう。
- (3) その部門のコンサルタントの説明によると、コンピュータは、(規定ファイルや省の決定を参照して)支払うべき関税とタリフの額を算定し、通関手続きにより示された額と比較し、ある種の通関手続きにおいては、オペレータに対して輸入者、供給関係者より出された詳細事項や項目、原産国を確認するよう通知する。
- (4) 正確性チェック、参照および探知されたエラーはインボイス検査員によってその後の行動のためにプリント・アウトされる。最後に手続きは会計係に送られ、関税支払が手配され、エージェントや輸入者に解放通知が支給される。

情報検索

コンサルタントの説明によると、INSPECTは輸入通関手続きを処理する機能に加うるに、コンピュータ化した情報検索サービスを供給する。

これは、税関事務のCRT端末を通じて前回の積荷やタリフ基準についての質問に答える。

費用

コンサルタントの考えによると、キャンベラに(1972年までに設置されるべき)中、大型のコンピュータを最初に必要とする。

その後において全オーストラリアの税務事務所にCRTとプリンターの端末がおかれる。全ての装置は買い取りであって、次の10年間に於いて全コストは約1千万ドルと見積られている。

INSPECTと運送業者

INSPECTは空輸または海運によって、オーストラリアに入ってくる貨物をカバーする純粋に内部的税関システムである。

現段階においては、海空の運送業者に導入された自動システムとこのシステムを連結する計画はない。しかしINSPECTは税関と航空システムを究極において連結する(インタフェイスをもつ)可能性をもつ第一段階として考慮されて開発されたものである。貿易業界からの入力を確保するために確立された経路をとうして密接かつ連続的連絡が維持される。

2.3.6 ハンブルグ港システム調査報告

日 時 1972年10月23日, 24日

場 所 Port of Hamburg

面接者

Manfred Weniger (general manager)

Walter Bargsten (EDP担当者)

Clemen Raabe (Container管理者)

Gunther diese (PR担当)

Trank Lunyman (DATEN BANK教育訓練担当)

- (1) ハンブルグ港については、10月23日及び24日と2日間にわたって調査を行なった。10月23日の午前中はHHLAハンブルグ港湾倉庫株式会社をたずね、同協会がコンテナ・ターミナルと結ぶコンピュータシステムについて調査し、午後はデータバンクを訪問した。

24日は、港湾設備およびÜbersee Zentrumを見学した。

- (2) HHLA (Hamburg Hafen - Und Lagerhaus - Aktungeskatf)

ハンブルグ港湾倉庫株式会社

HHLAはハンブルグ市当局の全額出資によって、設立された。

ハンブルグ港での港湾施設、船内荷役の全般に亘ってサービスを提供する純民間企業（株式会社）である。ハンブルグ港には、HHLA以外にも同業の業者が17社あるが、HHLAは全体の約50%のシェアを占めている。これら同業17社のうち、EDPを導入している企業は、現在5～6社あり、この中には共同利用している企業もある模様である。

当、HHLAでは、主に、HHLA本部のコンピュータシステム及び、コンテナターミナルのシステム、ハンブルグ港全体システムの構想等に関して、質問を行なった。HHLA（本部）のコンピュータ・システムは現在HHLA本部には、IBM 370 / 145 が導入され、ジェネラル・カーゴ・コントロールその他一般輸出入業務処理を行なっている。

① 機器構成

CPU IBM - 370 / 145

DISK (IBM - 2370) 27MB

MT × 4 (IBM - 3420)

その他インプット用タイプライタ等

なお、当コンピュータは、1974年には、HHLAコンテナターミナルのコンピュータとオンライン接続を行なう予定である。

2) HHLAコンテナターミナルについて、

コンテナターミナルは、HHLAによって経営され、船会社は、コンテナターミナルの得意先（使用者）ではあるものの、経営には参加していない。

② ターミナル使用者

イ) 船会社

ロ) 陸運会社

ハ) 国鉄

③ コンテナターミナルのコンピュータシステム

コンテナターミナルには現在、HHLA（本部）とは別に、コンピュータシステムが導入され、コンテナ貨物の輸出入コントロールを行なっている。

なお、ジェネラルカーゴのコントロールに関しては、HHLA本部のコンピュータでとり扱われている。

(3) ハンブルグ港全体システムの構想

現在、ハンブルグ港に於ては、上記HHLA以外にも、Hafen Hamburg Daten Bank Überseezentrum 等の種々のシステムが開発され、稼動しているが、今のところ、これら各システム間のインタフェースはとられておらず、今後の大きな課題となっている。この全体のシステム統合化の為に、現段階では、ハンブルグ港で活動する諸企業の協会である Association of Hamburg Port Enterprise が、既に、第一次調査を開始し、IBM、ジーメンス、レミントンetcのコンピュータメーカーに対して全体統合システム提案書の提出を依頼し、その評価機関の設置も終了している。

なお、今の段階では、トータルシステムに如何なるサブシステム（例えば通関システム）機能を包含するかは、決定されておらず、詳細な点是不明である。

(4) HHLAコンテナフレートステーション

説明概要

① HHLAコンテナ・ターミナル建設経過

戦後、西独においても経済復興に伴って、港湾設備の早急な改善が叫ばれ、在来船用の港湾諸施設の復興建設はめざましい勢いで進められた。しかし、この港湾復興の過程で輸送貨物のコンテナ化が急速に進行し、輸送効率の向上を狙ったコンテナ貨物の効率的なハンドリング基地の建設が必要不可欠となった。

HHLAは、このような背景から1967年にコンテナターミナルの建設を決定した。ターミナル建設場所の選定にあたっては、旧港湾整備計画とのかねあいもあり、ハンブルグ港東南の面積160万㎡半島形敷地が選ばれ、1968年に建設を完了し、今日に至っている。

② コンテナターミナル規模

総面積 160万㎡ 入港船舶最大6万トン（コンテナ3,000個積載）

人員 265人（50人）

（1972）（1968）

取扱コンテナ貨物

170万t（1972）

18万t（1968）

参加企業

船社 18社

コンテナターミナルは港湾の東南側半島に位置しており、内陸地からはフェリーボートで渡ねばならないという問題はあるものの、将来の発展に対しては、地理的拡大が出来るという点で、非常に柔軟性がある。

当コンテナターミナルの特徴としては、欧州の他の港湾が、平均取扱貨物形態がPier to Pier 貨物（LCL貨物）10% FCL貨物90%であるのに対し、当ターミナルではPier to Pier が30%を占め、LCLの取扱いが非常に多いことがあげられる。

このため、コンテナターミナルの機能としてLCL貨物取扱いのためのスペースが必要となり、ターミナル内には、広面積の2つのフレートステーションを有している。（最近は徐々にLCL貨物が減少しており、1972年度の実績では全体の15～18%に迄下げている。）

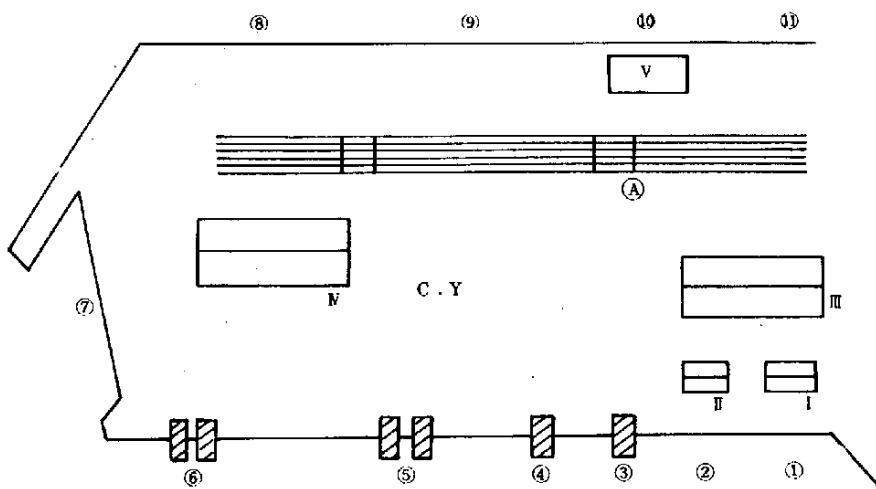


図 2 - 13 コンテナヤード設備

- ①, ② セミコンテナ船及び在来船用バース
- ③ 米国東岸用フルコンテナ船バース
- ④ 米国西岸, ハワイコンテナ船バース
- ⑤ オーストラリア //
- ⑥ 東 亜 //
- ⑦ ロールオン, ロールオフ, リフトオン, リフトオフ, 用バース (在来船の船積卸も可能)
- ⑧~⑩ 計画中
- ⑪, ⑫ LCL貨物のためのコンテナ・フレートステーション
- ⑬ 1200万個の貨物処理が可能なパニング, デパニング倉庫, 当設備の使用頻度は, 全体にLCL貨物が減少しているため, 徐々に少なくなっている。
- ⑭ 面積 2600 m² 80人がコンテナハンドリングに従事するフレート・ステーション
- ⑮ ⑧~⑫のためのバースで現在計画中 (面積約 3000 m²)
- ⑯ レール長 1280 m, 3線 (将来は6線にする予定) の規模を誇るコンテナ専用貨物駅, コンテナ行き先順に積込まれる。

(5) コンテナ・ターミナルの組織

当HHLAのコンテナターミナルには当初設備面の拡充を中心に力が注がれたため、組織面では、かなり固定的な、変化に対する適応力に欠ける面が多かったとの事である。

しかし最近になって各部独立採算制を採用するなど、組織面の強化に力が注がれる様になってきた。

① トラッキングシステム部

トラック22台を使用

ターミナルから荷主迄の

サービス

荷主からターミナルの

サービス

を行なう。

② 法律関係部

一斉の法律的控制及びコンテナインターチェンジに関するコンテナ状態、シャーン検査、コンテナ計量等を行ない、コンピュータにより Inter-Change Report を作成する。

③ 国鉄関係部

利用者と国鉄間との調査を主として行なう。

④ コンテナのシャーン修理部

コンテナ保全に関する一斉の責任及びシャーン、コンテナのインベントリ、コントロール、修理状況のモニタリングをコンピュータで行なっている。

⑤ コンテナインフォメーション部

現在はテレプロセシングの研究を行なっている。当コンテナターミナルでは年間約320万枚のドキュメント授受を行なっているが、当部では、このドキュメント作成処理にコンピュータの大部分を使用している。

⑥ パッケージステーション部

輸入コンテナのデバニング，輸出コンテナのバニングを行なう。

⑦ コントロール部

ターミナル内の貨物，コンテナのステータス・コントロール，及びマージヤードのスペース・コントロールを行なう。

⑧ 計 画 部

コンテナ・インフォメーション部とは別に，自部でミニ・コンピュータを使用して各部から提供されたデータにより，船舶の安定性，合理的船積方法を決定している。その際，磁気テープにインプットされた全入出港情報を，シミュレートする方法を用いている。

このコンピュータの利用により，従来は手作業で数時間計算が必要とされていたところ，数分間で船の安定性，最適船積計画を立案する事が可能になった。

(6) H A F E N D A T E N B A N K

日 時 1 0 月 2 2 日 午後

場 所 H A F E N D A T E N B A N K O F F I C E

説明者 m r . F r a n k L ü n z m a n (D A T E N B A N K の教育訓練担当)

ハンブルグ港におけるデータバンク設立の動きは，1968年にフレートフォワードが中心となって，港湾輸出入業務に対するコンピュータ利用研究を開始した事に始まる。当初は，研究会の参加者が，フレートフォワード，数社に限られていたため，協同のデータ，処理センターの設立推進も思う様にはかどらなかったが，徐々に参加者が増え，その後，船会社の参加を得るに到り，ようやく実現の運びとなった。

開発段階に於いて，まず第一ステップとして，輸出用データ処理が可能か否かの評価のために，約1カ月半のテストを行なった。この結果，非常に効果の多いことが判明し，実用データバンク設立に踏み切った。

当データバンクは，1971年に稼動し，第一次システムには S H I P S (S e a p o r t H u m b u r g I n f o r m a t i o n P r o c e s s i n g S y s t e m) とい

う名称がつけられている。現在は、更に第二次システムとしてRAPID
(Realtime Application for Port Consignment Information and
Documentation export System) を研究、開発中である。

SHIPSシステム化の第一段階 (フォワーダー領域のシステム化)
全体システムを形成する当プロジェクトに於いてフォワーダー領域シ
ステム化に対して何故に特に重点を付したかは、以下の理由による。

- ① 管理可能な領域でシステム化を行う事による経験の積上げを行い且つ
複雑多岐に渡るプロジェクトに於いて、技術的な処理面での理解を進め
るために一定の枠組を設定する必要がある為、
- ② 当プロジェクトの最終段階に於いては出来るだけ多くの荷主(出来得
れば全ての)がシステムに積荷情報をインプットする事により、初めて
当初の目的が可能となる訳であるが、(荷主よりのインプットが少なけ
れば少ないほど港湾荷役業者、船会社代理店の手作業処理が多くなる。)
この点、フォワーダーには現状に於いても荷主に代わる諸情報が集中し
ており、必要情報は、充分満たせると推測された為。

以上の理由から第一段階としてフォワーダー領域に対するシステム化が決
定された訳であるが、現在30のフォワーダーに計35のターミナルが設置
され、コンピュータセンターに接続されている。

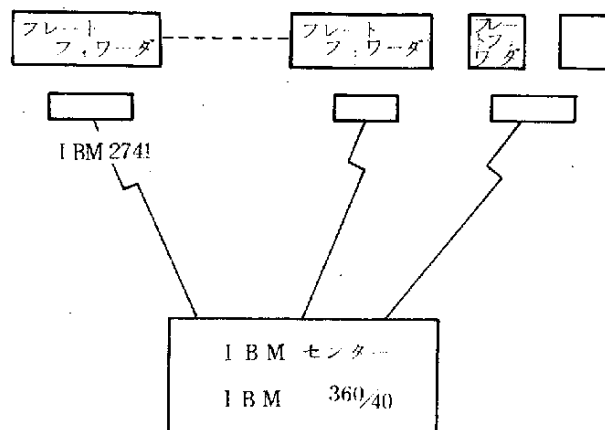


図 2 - 14 SHIPS の概要図

SHIPSの概要

1) システムの参加者

ハンブルグ港におけるフォワーダーの内、大手一社を除く30社が参加し、端末設備台数は合計35台である。これら30社のうち、端末を共同利用しているケースは一つだけある。

② システムの機能

積荷情報は情報発生、入手の都度、ターミナルのキーボードタイプにより、インプットされ、コードにより自由に検索可能であり、インプットエラーは即座に修正できる。

現在は一日に一度船積情報が蓄積され、満たされた段階でフォワーダーに対して SHIPPING・ノート B/L 等が一定の命令によりアウトプットされる。

現在、上記の様な処理形態でコンピュータセンターは月間 20,000 ~ 25,000 件の船積処理を行っている。

しかし、昨今のコンテナ化の進展とコンピュータの処理能力の向上によりターンアラウンドタイムが2時間以内のシステム（高速度処理能力ターミナルを設置すれば、リアルタイムも可能）も可能となり、現在検討中（RAPIDシステム）である。

また、ハンブルグ港システムのデータ・ベースは、以上の様なテクニカル面の業務に加えて、参加者の教育訓練業務も含まれている。

参加者の教育訓練は、システムを効率的に運営する上で非常に重要な問題であるが、現在はまだ行っておらず、計画中である。

③ 教育訓練計画

- | | |
|--------------|--------------------|
| イ) 情報処理入門コース | { 初級
中級
上級 } |
| ロ) ターミナルの操作法 | |
| ハ) システム運営コース | |

これら教育訓練には、各々初級、中級、上級のステップを計画している。

④ 処理形態

処理手順

- ① フォワーダーが荷主より情報入手する。
- ② フォワーダは、入手情報を Instruction (Dispoblatt) に記入する。
- ③ Dispoblatt がターミナルのタイピストに渡され、タイピストはターミナルよりインプットする。
(インプット用紙：原票の54行までキー・インする)。
- ④ タイピストに Forwarder Master Stencil / Matrix (original Input) が渡される。
- ⑤ タイピストは Dock Receipt 用の Additional Data を50行から69行までインプットする。
- ⑥ 続けて B/L 用データを69行から84行までインプットする。
- ⑦ ドキュメントのデータエレメントがセンターの磁気ディスクに蓄積される。

これらの船積データのインプットが、フォワーダの端末からインプットされると、センター側では当日夜、一括処理を行ない、B/L をアウトプットする。

なお、磁気ディスクに蓄積されたデータは、出港後3日経過した段階で自動的に磁気ディスクから磁気テープにはじき出される。

処理能力

○インプット

インプット開始→センター Disk Store

に要する時間 6分 / shipment

○アウトプット

B/L アウトプット(センターにて 4分 / shipment)

○船積処理数

現在ハンブルグ港では、月間約10万～20万件の船積があるが、当データバンクでは、そのうち20%～25%のEDPが処理を行な

っている。

処理対象

現在のところ、SHIPSの処理対象は、ハンブルグ港にけるフォワードの遂行する輸出船積業務だけであるが、来年度から輸入手続簡素化のための事後報告制度が採用される見通しであり、輸入処理プログラムを現在研究中である。

④ I/O及び使用コード・インプット・フォーマット

- ① Instruction (Dispoblatt)
- ② Forwarders Master Matrix

アウトプット・フォーマット

- ① Single B/L
- ② Groupage B/L
- ③ Ships sheet
- ④ Custom, Government 用統計

なお、現在使用しているB/LはICSの標準フォームを採用しているが、将来は、国際スタンダード・フォームに従うつもりである。

エラーチェック

インプットに際し、チェック・ディジット、アンマッチ・チェックによってエラーチェックを行なう他は、センター側でプループリストをアウトプットし、自動検査を行なっている。

機密性の保持

各参加、フォワードには、3桁のパスワードが付与され、インプットを行なう際、システムはターミナルとパスワードのアイデンティファイを行ないチェックする。

⑤ データ・バンク (SHIPS) の運営

データ・バンクは経済的、資金的に独立しており、資金面ではフォワードが当初参加する際に出資した参加賞 (7000 マルク) 及び、毎月の処理

船積回数，に応じた支払いによって運営されている。

☆ SHIPS システムのコスト

約 50,000 マルク

☆ 使用料

5 ^{マルク} / hour

⑥ P A P I D の概要

PAPIDシステムは，SHIPSの機能を大巾に拡大したオンラインリアルタイムシステムであり，現在，研究，分析段階にある。既にIBMジューメンス等のコンピュータメーカーからはプロポーザルの提出も終り比較，検討中である。

全体プロジェクト計画

当ネットワークの構造は，計画として全ての輸送情報処理を対象とする。参加企業とセントラルコンピュータは，電話回線を介してターミナルにより，インプット，アウトプットサービスを享授することができる。

各輸出トランザクション情報はセンターで蓄積され，輸送ステータスに応じて並行的に逐次アップデートされる。それ故，参加企業は最新の輸送情報を欲する時に入手する事が可能となっている。

この様に各企業が必要とする情報が一カ所に集約一元化される事によって，各企業は欲する情報，ドキュメントを即座に入手可能になると同時に，同一情報に対する重複作成，転記作業が回避でき，作業はより合理的に，迅速に且つ便利に進める事が可能となり，エラーも目に見えて減少しよう。

以上のように，当システムのもつ高速処理大容量性により各参加者間に，インプット情報の即時編集インプットエラーの自動チェック等多大のメリットをもたらす。

又，データベース化によって，例えば新しい流通チャネル創出計画の為の商品フローの分析，新港湾建設計画，政府への統計情報の提供

といった第三者の要求する情報も容易に検索、提供する事が可能となる。

システムの参加者

- イ) フォワーダ
- ロ) 港湾荷役業者
- ハ) 船会社代理店
- ニ) 港湾局事務所

○ フレートフォワーダ

フレートフォワーダは、一連の港湾輸送経路の出発点に位置し、予め通知されている全ての船積情報のインプットを行なう。

又、さらに、住所、商品明細及びその他の流動情報が、フレートフォワーダによりインプットされ、システムに蓄積される。これらの情報はコード化により検索が可能である。

インプットに当っては、センターと電話回線により接続されたターミナルが使用される。インプットエラーは、メッセージとしてフォワーダのターミナル側に通知される。

- 港湾荷役業者はターミナルから、フォワーダによりインプットされた諸データを SHIPPING ノートのフォームにプリントアウトさせることが可能である。中小の荷役業者は、グループで1台のターミナルを共同利用する事もできる。

船積情報の大部分は、フレートフォワーダーによりインプットされるが、港湾作業で特に重要な情報は、タリーマン (Tally man : 貨物、検数人) により提供される。特にシステム化の第一段階では、全てのフォワーダー・代理店が参加するとは限らないため、タリーマンからの情報が大部分を占める。

タリーマンからの主要情報

- 貨物寸法

- 重量商品および長大貨物運賃算出情報
- 損傷貨物チェック
- 梱包明細
- 積込状況明細

タリーマンは、ターミナルを通じて以下の情報を入手する。

- 計量明細
- 計数明細
- 船倉位置指図
- 危険貨物特別リスト
- 重量貨物、カギ付き商品など
- 損傷貨物報告書

船会社代理店

船会社代理店領域の概要は以下のとおりである。

船積開始前に、諸情報は代理店に送られ、代理店は、運賃の仮計算及び該当貨物に関して、ブッキングが済んでいるか否かのチェックを行なう。

船積段階では、運賃計算の為に、計量情報、損害報告、積込み場所リポート及びその他の情報を検索入手する。

このように、順次、B/L作成の為の情報が蓄積、入手され、船積完了時にはターミナルよりB/Lセットがアウトプットされる。

この様に代理店では、自社にコンピュータを導入している、いなくともB/L作成業務をターミナルを通じて行なうことができる。

その他

以上のような各企業間のネットワークに加えて本計画では、港湾局 (harbour office) その他政府監督官庁も、システムに参加し、統計情報、申請、許可業務等をシステム化する予定である。

＜フロッピー＞

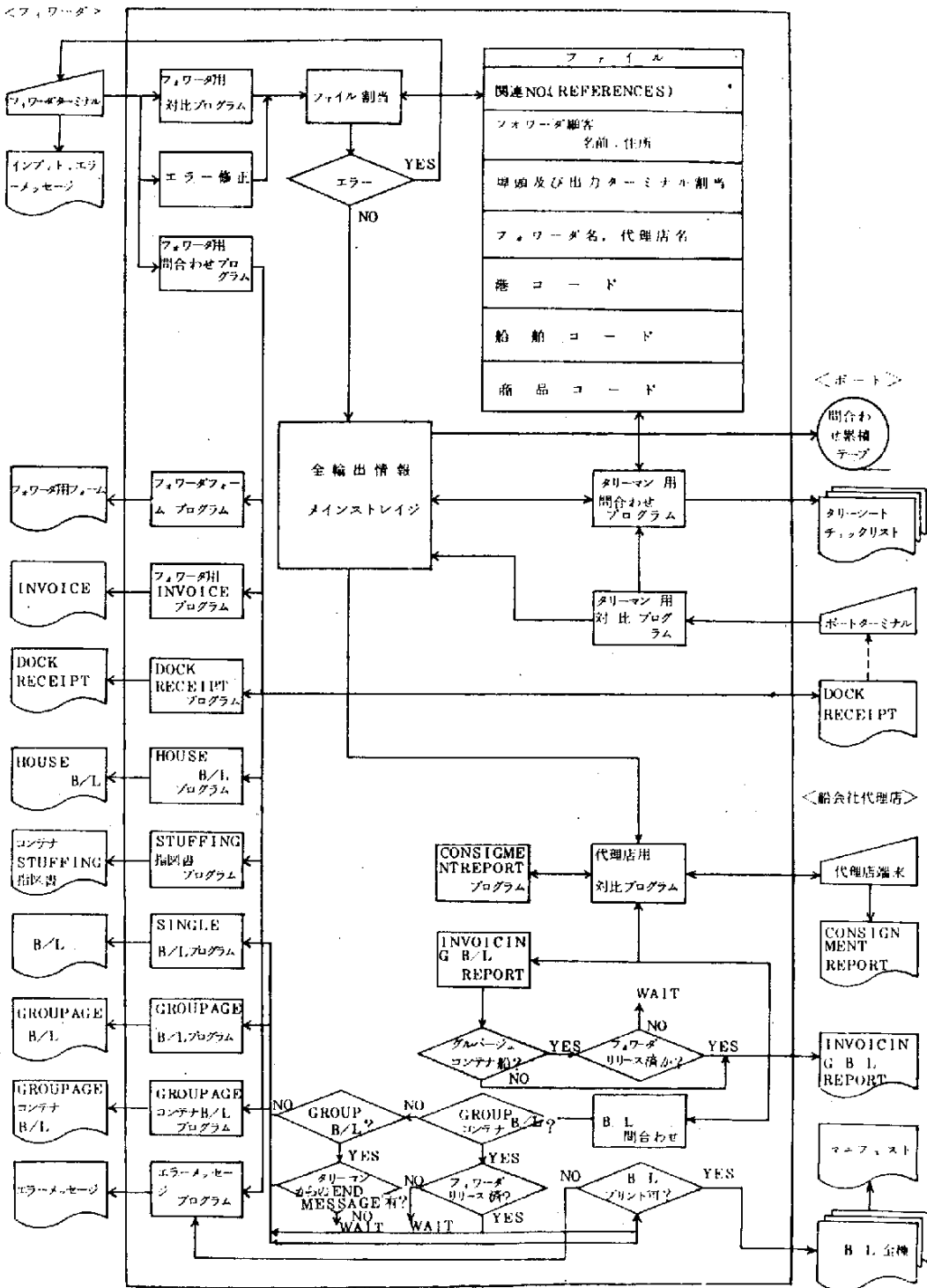


図 2 - 15 RAPID SYSTEM の概要

参考資料

① H H L A 紹介パンフレット

② R A P I D 紹介資料

③ S H I P S

インプット	}	サンプル各1セット
アウトプット		

使用コード一覧表

2. 3. 7 シアトル港システム調査報告

日 時 1972年11月1日

場 所 Port of Seattle

面会者 General Manager

J. Eldon Opheim

Manager of the System

& Data Processing Dept.

Cliff Muller

Assistant Manager

Glenn Eades

シアトル港の現状

(1) シアトル港の立地上の特質

○ シアトル港はアメリカ北西部に位置し、極東地域からは大圏コース上最短距離の位置にある。

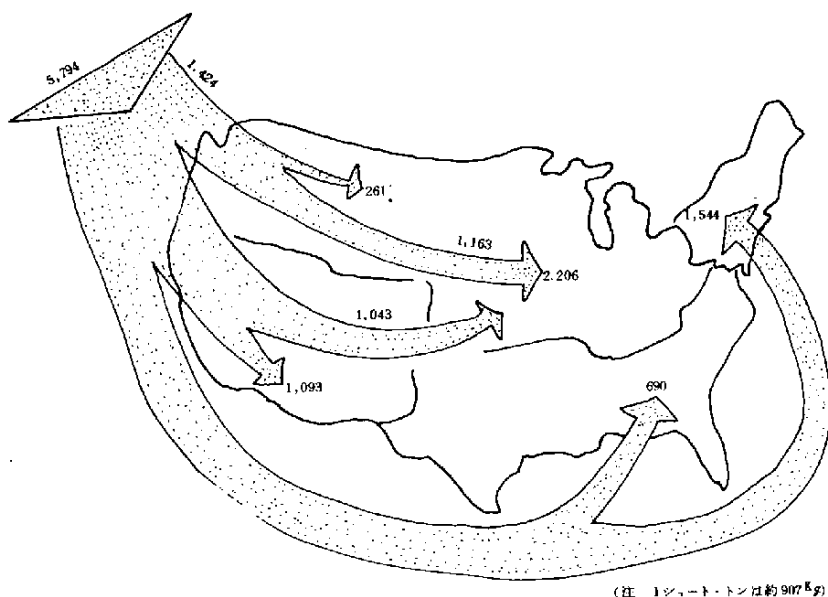
○ アラスカを含む太平洋北西部内の大規模市場を後背地として有している。

○ 貨物の流れの特徴は、東海岸メキシコ湾沿岸、西海岸の南半分、北西部の貨物の大部分が、最終的に中西部に流れる。(図2-16参照)

以上の立地条件をふまえ、シアトル港はコンテナリゼーションを推進することによって北西部経由で中西部に貨物を送るような流れを開発することに努力

した。

このことが、シアトル港における業務の標準化、シアトル港貿易開発部を中心とした各業界間の協調あるいは業務処理のEDP化に大きく貢献したものと思われる。



(単位：1000 ショート・トン)

図2-16 合衆国への極東地域北部からのコンテナ海上貨物の輸入
(2) シアトル港の規模
1975年の予想

シアトル管区の通関港：24

このうち半数は海港で、残りは道路港と空港(タコマ国際空港)

貨物取扱高

1965 会計年度 4,500 万ドル

1970 " 8,000 万ドル

タコマ空港の乗客数 : 450 万人/年

シアトル港の取扱い船舶数 : 900 隻/年

取扱いトラック数 : 23,000 台/年

取扱い貨車数 : 26,000 台/年

税関へのエントリー数

公式エントリー : 85,000 件以上

非公式エントリー : 30,000 件以上

以上は、通関処理の観点からとらえた規模である。

(3) 現状システム

システムのサービス対象

一般貨物

作業情報

コンテナ貨物

ポート・システム

倉庫システム

貨物の移転システム

特殊貨物取扱システム

施設の貸与システム

空港システム

カーゴ・システム

輸入貨物システム

倉庫システム

コンテナ取扱いシステム

輸出貨物システム

このうちカーゴ・システムについては、1969年9月から本番稼動している。

輸入貨物サブシステムの概要

- ① 本船から入手するマニフェスト情報をタイプライタよりオンライン入力する。
- ② 上記情報にもとづきEDP作業カードを作成し各埠頭における労働者の作業指示に使用する。

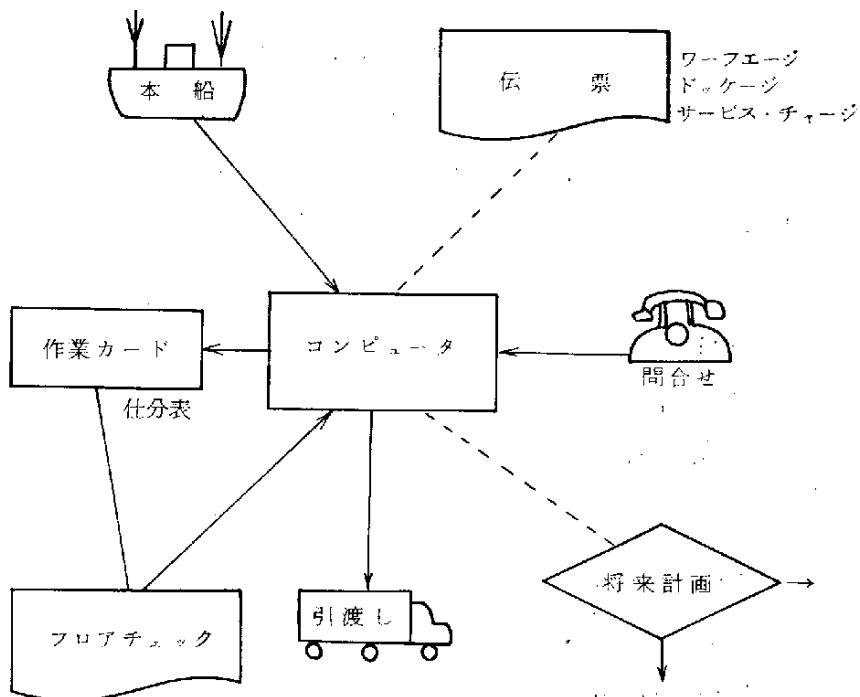


図2-17 輸入貨物サブシステムレイアウト

また、積荷揚貨の仕分表を作成し、インベントリーに使用する。

- ③ チェッカーはフロアチェックレポートに全貨物に関する貨物の種類、ダメージの状況、貨物の在庫位置をコンピュータに入力する。
- ④ フロアチェックレポートにもとづき、ポートオーソリティー（港湾当局：Port-Authority）は、貨物のオーバーシヨート、ダメージ、貨物の状態を代理店、ブローカ、船会社等に報告する。
- ⑤ 埠頭使用料、ドック使用料あるいはサービスチャージに関する請求書を発行する。

(4) シアトル港湾情報システム

システムの目的

第1にシアトルではPort Authorityが自ら運営しながら賃貸をし、それ故にImporter（輸入業者）とConsignee（荷受人）と密接に関係してくる。そのお客に対して、サービスをすることが目的である。

第2に一般貨物やコンテナを大量に取扱うため作業コントロールが必要。たとえば、どこに貨物やコンテナがあるかの問合せに、正確に、即座に回答することや、Cargo 移動をタイミングよく実行することは大事な機能である。

第3に過去においてどういうことがあったか、今はどういう状態か、将来はどうかという統計データに基づく状況報告が必要である。

第4に、シアトル港は発展しつつあるから増大するデータを人手を増加させずタイムリーに処理する必要がある。

システム概要

下記4つのフィールドについてコンピュータが使われている。

- ① 経営管理 会計情報
- ② 輸 送 海運ターミナル
- ③ 科 学 エンジニアリングと研究
- ④ プロセス・センタ 空港の飛行機および施設のコントロール

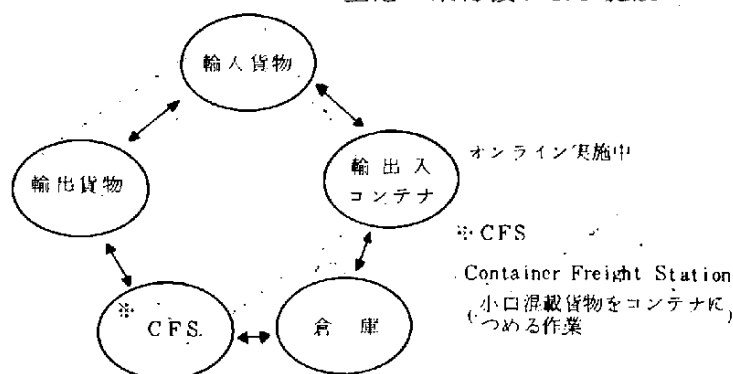


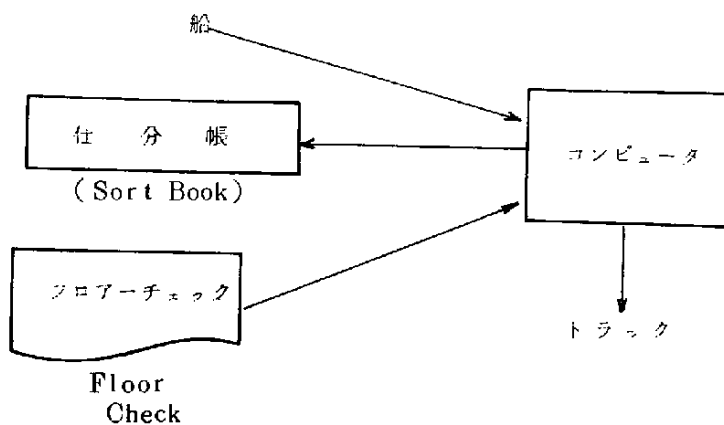
図2-18 海運ターミナル・システム (Marine Terminal System) の概略図)

入出力機能

貨物管制システム (Cargo Management System)

船が入る前に Manifest (積荷目録) や貨物データをオン・ラインでインプットする。

アウトプットされる Sort Book には、商品の状態や荷おろしの方法が記載されている。



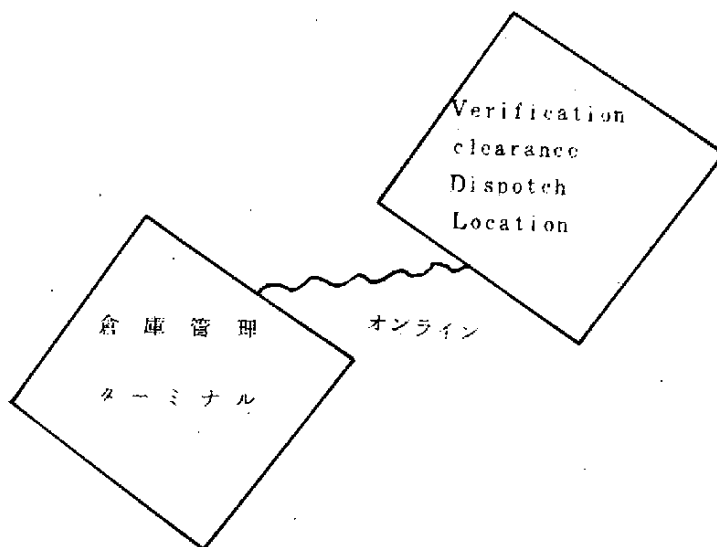
タイプライタ，CRTディスプレイで問い合わせができる。

遠隔地におけるミニコンで配送情報が処理される。

荷おろししたら，仲仕が調べてコンピュータにインプットする。

(一般貨物については，BOLが重要)

② コンテナヤード (Container Yard)における活動



尚，コンテナ情報は，下記の8項目が含まれている。

a, Quantity (数量)

b, Location (位置)

- c. Condition (コンテナの状態)
- d. Owner Ship (貨物取扱者)
- e. Status (状況)
- f. Disposition (処理方法)
- g. Revenue (収入)
- h. Cost (費用)

問い合わせは、例えば「どこにコンテナがあるか (Location Inquiry)」は大量、高速移動の場面で重要になる。この機能の活用により、1つも失われたコンテナはない。

次に「どんな動きをしたか (Activity Inquiry)」のトレーシング能力もオンラインのできるもので有効である。これらの問い合わせは、25種で組み合わせられる。

質 疑

- ① データはディスクの中へ45日だけストアされその期間が過ぎると、MTにダンプされて保管される。このMTは、各種の用途に年1,000回以上も使用される。
- ② 不配達貨物リストは、残っている貨物の処理に役立つ。
- ③ オンラインによる即時性は、輸送情報システムにおけるタイミングの重要性から大きな役割を果たす。

商品コード

米国には3種のコードがあるが、シアトルで使っているのは米国陸軍工兵隊のコードである。

現在は、港内システムで外とのインターフェイスをとってないので、統一されたコードを使う必要はない。米国で陸海空軍商品コードの統一が成功したら、それを使う予定である。

開発体制

- ① 港湾研究チーム (Port Study Team)

実施検閲評議会 (Executive Review Board) 3 人

重 役 級

部門長研究会 (Department Head Studad Committee) 7 人

部 長 級

システム、データ処理分析員 (Systems & Data Processing Analysis) 4 人

② 運営コーサルタント (Management Consultants) 2 ～ 3 人

米国でも有数の人々、初期の計画に参加

僅かの期間で Port Authority の人々だけで System 開発をやること

ができるまで成長した。

コスト

開 発 費 1969 ～ 1972 全 シ ス テ ム	運 営 費 トータル・システムとデータ プロセッシング予算
630 千ドル	700 千ドル

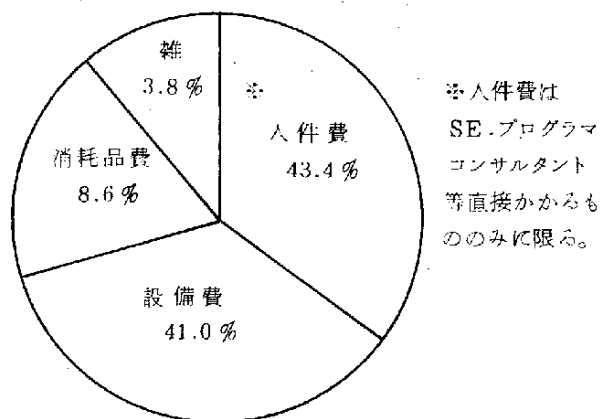


図 2 - 19 コスト内訳

シアトル港の予算は年間2,200万ドルであり、その5%にのぼる情報費用は相当な比重である。

開発スケジュール

1960-66年 カードベース

会計情報

67年 IBM 1401.407
フィージビリティ・スタディ

輸送情報システム

68年 組織改革と新規スタッフ
の獲得

{ 概略システムのつめと目的
の明確化
システム分析

69年 コンピュータ導入

{ システム設計
プログラム実施

メーカーのSEは最初の2～3年、2～3人が、コンバージョンやBASICのオンライン・プログラミングを手伝っただけである。費用は全てシアトル港湾当局が負担した。

ニューヨーク港はハードウェアでは、大型コンピュータを持っているが、港湾における運送情報システムについては他に先がけて実施したので、先進的アプリケーションと思う。

システムの成功度

最初の目的はよりよいサービスをすることによってシアトル港の貿易活動を活発にし、取扱量を増やすことであつたが、これは成功した。

第2次の目的は多数あるが下記の各項目でそれぞれ進歩がみられるといえよう。

運営管理

状況分析

システム改善

{ 標準化
書類の削減
経営情報システム

特 長 化	{ 報告の迅速，正確性 柔軟性
データ処理	{ 会 計 マリン，ターミナル 貿易情報 エンジニアリング

開発上のりこえて来た問題点

- ① 長い間行なわれてきた人手による複雑なシステムをまず充分理解する
必要があった。これには，1967～1968の1年間にかけて全部洗い出し
ドキュメント化とフローチャート化を行った。
- ② 現場で業務をやっている人々の参加が不可欠であった。
- ③ 最初のシステムを開発するまで1967～1969年7月まで2年間半かか
ったが，上層部には非常に長い期間と感じられ，急がされたことが度々
であった。
- ④ システムを完成させるにはしかるべき人物のアサインが必要だが，こ
れはなかなか難しい問題であった。

将来の計画

- ① 現在のシステムを維持，拡大する。
- ② 輸送情報システムは終了。非輸送関係の新システムの開発を行なう。
- ③ マネジメント・インフォメーション，システムへのインターフェイス
システムの開発。

機器構成

バロース 3500 (近々4700 にグレードアップされる予定)

記憶容量 300 KB

ディスク 2.5 MB

磁気テープ

端末 { リモート・コンピュータ端末 $\begin{smallmatrix} 24 \\ \text{C500} \\ 6 \end{smallmatrix}$ } (40端末追加される)
CRT

2.3.8 NPC: National Port Council 調査報告

A 72 年 10 月 10 日

NPC 側参加

Mr. Sinclare

Mr. Sympton

Mrs. Phais

PLA (Port of London Authority)

Mr. Taylor

議事内容

歓迎のあいさつ

COTIS の紹介

Cowpound System に対する Questionare の回答 (NPC)

NPC は英国 Port Body (Port Authority) のアドバイザー機関として設立され、1967 年より、英国港湾に於ける輸出入業務に対する ADP 適用の調査、研究を重ねてきた。

この調査の結果、NPC は 1968 年に "Cargo Management in the 1970's" と題したレポートの第 1 弾を発表し、ここで複合システム (Compound System) の概念を打ち出している。

而後、システム実現の為の費用便益調査を中心に 1969 年から 71 年まで合計 4 回の提案、発表を行なっている。

Compound System の過去の調査、提案経過は、入手済みの各レポート及び当日配布された資料 (NPC: Using Computer for Cargo Information) によって触れられており、当日の会議は、最近の Compound System の動向を中心に話が進められた。

Compound System: 最近の動向

Compound System の第一段階として、1971 年の前半に於ては共同の貨物情報処理システム (CODIS: Vehicle Co-operate Data

Input System)を計画していたが、1971年後半に修正が加えられ、現在NPCは2つのプロジェクトを推進している。

① コンピュータによるブッキングシステム—輸送予約システム (Vehicle Booking System)

港に入る貨物の情報を、VDUによりインプットし、センターのコンピュータに集中するオンライン・リアルタイム・システムである。

このプロジェクトは現在リバプール港において適用可能性の検討段階にあり、近々ロンドンでも検討を行なう予定である。NPCは当パッケージに対して、多くの需要を見込んでいる。

② 積荷ブローカーパッケージ (Loading Broker Package)

当Packageは、既に機能仕様書 (Functional Specification) もできあがっている。

1971年前半に於ては共同のインプット・システムを検討し、統計及び貨物オペレーションパッケージの初期システムデザインも完成していたが中核となるべきローディングブローカーの受けるメリットが非常に少ないという点でローディングブローカーの支持を得ることができず、急ぎよ、コマシャルベースのローディングブローカーの開発を行なった。

当パッケージの開発には、NPCとICLが共同であたり、政府からICLに対して、£2000の資金援助がでている。なお、NPCに対しては政府からの資金援助はない模様である。

当システムの参加者は、勿論ローディングブローカーが当初は中心となるが、将来は、フォワード、英国税関、NPC、PLAが加わることが望ましいとしている。

これら、各参加者の為のパッケージ、つまりローディングブローカー、貨物オペレーション統計の3つのパッケージが完全されて、初めて一つの複合システムが形成される。

積荷ブローカーパッケージの概要

a システムの参加者

ローディングブローカーの為に作られたコマーシャルパッケージであるため、ローディングブローカー及び SHIPPING エージェントがこれを使用する。

b システムの入力・出力

積荷ブローカー (Loading Broker) は最初に仮の B/L を入力し、その後、ドック・リターンを入力することにより、サイン済み B/L, マニフェスト, 運賃計算書を出力させる。

c 使用コード

積荷ブローカーパッケージでは、以下のアイテムをコード化している。

- ・ 積送品参照 %
- ・ Ship Protation % (5桁)
- ・ 行き先港 %
- ・ 貨物 %, B/L % (1桁)
- ・ 積送品ブロック %

輸送予約システム (Vehicle Booking System)

a システムの特徴

Vehicle Booking System は VDU により Originaj Data を入力する為、入力にはドキュメントを一斉使用せず陸運業者からの電話によりシステムへの入力を行なっている。

また、当システムは Booking のみを行なうものであり、最終的な詳細船積情報を対象とするまでには至っていない。

b 情報の流れ

最初の電話から、チェック確認までに必要とされる時間は 2 時間半ほどである。

積送品参照ナンバーに関して、現在どの業者 (Shipper, Broker,

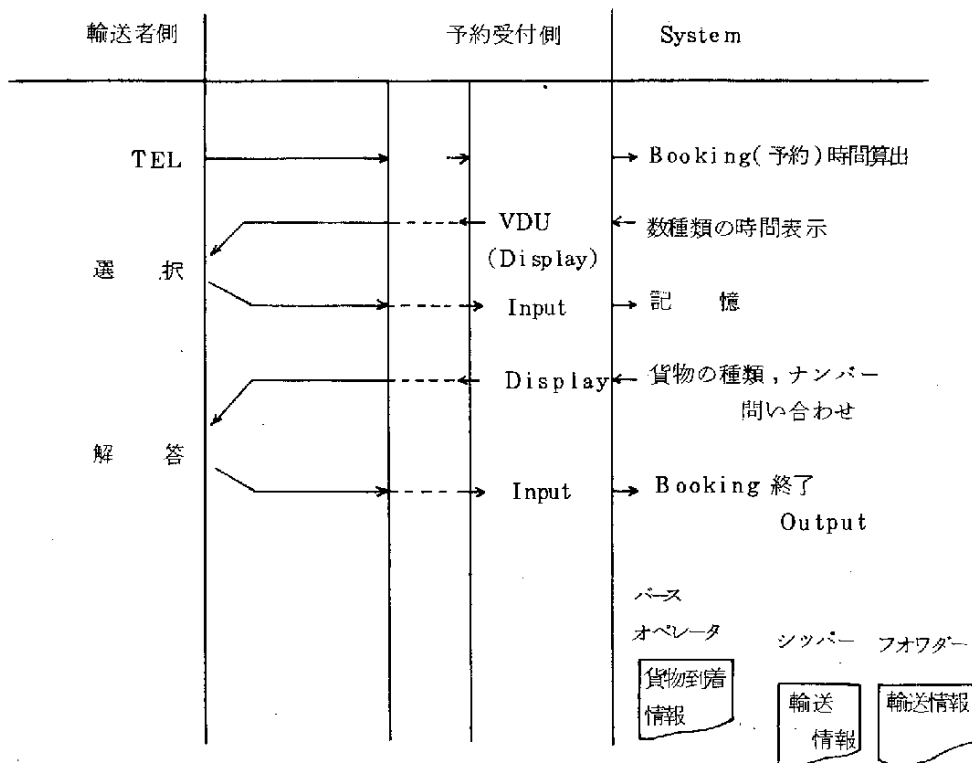


図 2 - 20 情報の流れ

Shipping.co)のナンバーの採用が望ましいか、各方面で問題になっている。この問題についてはSITPRO協力を得たいとしている。

なお、上記2つのシステムは、いずれもすでに機能仕様書まで出来上ってはいるが、現在まだ実際には稼動していない。

以下に機能仕様書を挙げる。

1 Export Vehicle Booking System

— Functional Specifications —

2 Continuous of Appendix

3 Containers Booking System

— Functional Specifications —

4 Merchant - Haulier Information System

— Functional Specifications —

質疑応答

① A D P 関連

② Compound System (複合システム) に於けるデータバンクの運営主体はいずれになるか。

④ 当初は、P L A 単独の運営で進められるであろうが、将来はローディング・ブローカーも運営に参加しよう。しかし、中央のコンピュータは、あくまでP L A が所有するはずである。

③ ロンドン港に於けるローディングブローカー (Loading Broker) の業者数とA D P 導入のパーセンテージについて

④ ローディングブローカー数は、現在船会社を含めて80社ある。そのうち、A D P 導入企業は船会社、コンテナ会社を除いて2~3社にすぎない。

③ ローディングブローカーのパッケージに対する姿勢について

④ 非常に好意的であり、パッケージが完成すれば、導入したいという声が強い。

既導入のローディングブローカーについては、一社は非常に協力的であるが、他の一社はパッケージ開発の過程上非協力的である。

② ドキュメント関係について

③ 現在使用しているドキュメントはECEレイアウトキーに準じているか？

④ 現在は、税関ドキュメントとして輸送予約関係のドキュメントだけS I T P R O の提唱するJ L C D マスター・ドキュメントに準じて使用しているが将来は全てのドキュメントをECEレイアウトキーに従ったものにする予定である。

③ ワン・ライティング・ドキュメントは普及するであろうか。

④ 輸入国 (相手国) が必ずしもコンピュータを保有するとは限らないのでドキュメントによるデータ・トランスマッションはなくなるであろう。しかし、国際貿易にたずさわる業者数は非常に多く、事務作業も膨大なものにのぼっているのでA D P の適用は不可欠であろう。

③ Compound System にはJ L C D フォーム以外のデータエレメントを入れているか。

- ④ Compound System には、税関ドキュメントに必要なエレメント及び輸送予約については、個有のエレメントが含まれている。

なお、ドキュメントの標準化に関して、2年前に一度、PLAは、全ての輸出貨物に標準書類を添付し、添付されていない場合は、チャージをとるという実験的制度を採用したが、強い反対にあい、失敗に終わった経験がある。

③ 全般的質問

- ① SITPROのグループCとNPCとの関連は、どのようになっているか。

- ④ SITPRO、NPCとも港湾に関する問題に携わっているが、SITPRO 設立以前からCompound System の構想は存在していた。今後は、積送品参照ナンバーのようなコードの標準化、ドキュメントの統一化作業をSITPROに依頼し、作業の分担を進めるつもりである。

- ② 法律面、制度面の問題をどのように解決したか。または、解決しようとしているのか？

- ④ 政府の政策で改正しようとするのであれば、同意しようが、英国では政府が干渉しないのを原則としているので、民間業者間で合意を得るよう相互に働きかけている。

- ② ロンドン港に於いて貨物のオペレーションを行なう主体はどこか。

- ④ 数年前までは、貨物のオペレーションは、多くの専門業者によって行なわれ、港湾業務が非常に複雑であったが、最近に於いてはオペレーションの主体はPLAに移行しつつある。

このPLAの努力、及び最近のコンテナリゼーションによって、港湾業務は簡素化される傾向にある。

④ NPCからCOTISに対する質問

- ② 我々NPCはローディングブローカーといった一つの小さなサブシステムから計画を実行に移していったが、日本では、どのような方法をとるのか？

- ④ システム設計段階では、関係者の意志をとり入れたトータルなシステムから考えていくべきであるが、実行段階では、効果の多い実現性のあるサブシステムからとりかかるべきである。しかし、その際、サブシステム間のインタフェースを充分考慮することは云うまでもない。
- ⑤ COTISに於けるSITPRO的な役割はどうなっているのか。
- ⑥ 我々の活動はSITPROのワーキング・グループCに非常に類似したものである。

参考資料

1. Cargo Management in the 1970's
Volume I General
Volume II Technical
(March 1968)
2. Cargo Management Information Implementation on the
Compound System
Volume III System Design
(Aug. 1969)
3. Compound Information System in the Container ERA
(April 1970)
4. National Ports Council
A Development in Co-Operative Cargo Information Handling
(July, 1971)
5. Using Computer for Cargo Information
(July, 1971)

(今回入手資料)

2.3.9 WTC (World Trade Center) の情報システム調査報告

調査日時 1972年10月27日 午前

場 所 World Trade Center New York

面 接 者 Mr. C. Woltz Trade Information

Consultant World

Information Center

ニューヨークWTCは、Port of New York Authority (ニューヨーク港湾局、以下港湾局と記す)に所属する施設(機構)の一つである。

港湾局は、ハドソン河をはさんだニューヨーク、ニュージャージー両州によって、1921年に設立された公共企業体であって、両州の協定によって、ニューヨーク港地区のターミナル、輸送関係施設、通商関係施設の計画、建設、運営を、独立採算制によって行っている。その施設は、埠頭、空航(ケネディ空港を含む)、橋、トンネルなど25ヶ所に及び資産は30億ドルに達しているとのことであった。

ニューヨークWTCは、そのうちの一つとして、貿易に関係する各種の政府機関と民間企業を一堂に集めるべく、1962年に建設計画が立てられ、1966年、ビルの建設に着手した。地上110階、1,350フィートの2つのタワービルは、完成間近とも伝えられていたが、我々が訪問したときは、まだ建物の上層部が工事中で、各種に建築資材や作業員が往来し、完工は1973年中とのことであった。また、現地での噂によれば、テナントの入居状況が必ずしもかんばしくなく、その募集に苦慮している模様であった。

この、WTCには、港湾局の貿易振興部(Department of Trade Facilitation)に属する世界貿易情報センタ(World Trade Information Center)があり、ビルのテナントや来訪者に対して「貿易と輸送に関する一切の情報を提供する」といわれていた。とくに本年6月ロッテルダムで開かれた世界各地のWTCの連絡会議(WTC Association General Assembly)においては「INTER-FILE」システムと称して、国際間を結ぶオンライン

の商品，市場情報検索サービスのデモンストレーションが華々しく行われたとの報を得ていた。そこで，この“INTER-FILE”を中心として，情報サービスの現状内容と，同，将来計画，ならびにその考え方について，あらかじめ数ヶ条の質問事項を用意し，調査した。主として，情報センター，トレード・インフォメーションコンサルタントのクロード・ウォルツ両氏の説明を受けた。

(1) “INTER-FILE”システムについて

①サービスの概要

国，商品，機能（主題）の3点を指定することによって，貿易に関する情報を引出すサービスであって，出力情報は，資料の抜すい “ABSTRACT” という形で提供される。すなわち，質問者に対して彼が知りたいと思う情報は，どういう資料，出版物，本などを見ればよいか，その入手方法を教えるサービスである。

物理システム，すなわち，センタ設備と通信網とはGEのTSSサービスを利用している。また，ソフトウェアとデータベースの作成は，港湾局の下で，GE，およびACT（Advanced Computer Techniques Co.）が担当したとのことである。

このサービスは，WTC協会（WTC Association—世界各地のWTC，および同類組織の連絡機関で，1968年結成された）に所属する次の各層会員を加入者（Participants）としており，

正会員 世界各都市のWTC

（Regular Member）

準会員 WTCクラブ等，WTC関連機関

（Associate Member）

賛助会員 商工会議所，および同類組織

（Affiliate Member）

目下，71加入，23ヶ国に及んでいるとのことであった。

すなわち、ニューヨーク W T C は、各地の W T C とならず、
このサービスの一加入者であると同時に W T C 協会の事務局と
して、センタの運営、管理にあたっている。

加入の具体的方法は、現在

- a オンラインで、G E 網に直接アクセス
- b M T ベース、ニューヨークのセンタから、M T の提供を受ける。
- c カードベースニューヨークのセンタから、パンチカードの提供を受ける。
- d 郵便等により、ニューヨーク・センターに連絡する。

の各方法がとられている。(a)のオンライン加入は、米国内、およびカナダに限られている模様であった。

② サービスの現状

サービスの具体的内容

入 力

次の 3 項目のキーによる

- a 機能 (主題) コード

港湾局が設定した 5 桁 (数字) のコード

— 貿易統計、貿易関係法令、市場、広告、バンキング……など、35 種の大分類の下に、約 250 項目。

- b 国コード

国連の国コードによる、5 桁、約 250 項目

- c 商品コード

S I T C による 約 1,300 項目

出 力

(1) の入力に対する応答として、次の “ ABSTRACT ” 1 件以上 (通常複数件) が出力される。

(a) 資料 出版物等の標題，内容の概略および発行日

(又は発行週期)

b (同上資料の) 使用言語(英，仏，独……等別)

c (") 単 価

(d) 入手方法 資料発行者の名称，住所

サービスの規模，稼動状況

記憶されたABSTRACTの件数 約 5,000 Item

今年中に 10,000

1973年中に 20,000

にする予定

稼動状況 現在，インクワイヤリ度数は1日7~8件で件意外と少ないのは

。StoreされたABSTRACTがまだ少く，現状ではサービスとして
完全とはいえない。

。したがって，とくにサービスの宣伝広告をやっていない。

故であると説明された。

コストについて

加入組織(Participants)が負担する経費として，次のとおり説明があった。

初期経費 2,000 ドル

年間経費 正 会 員 400 ドル／月

準 会 員 100 ドル／月

賛助会員 50 "

オンライン加入の場合，GE，TSSの端末使用料として，端末の種類
に応じて，70~200ドル／月このほかに

データの更新の費用として，150~200ドル／月程度を要する。

さらに，これらの使用料のほかにも，港湾局の経費が支出されていると
説明があり，このことから，必ずしも，まだ安定した採算ベースにのって
いないことがうかがえる。

また、海外の加入者の負担は「G E 網の海外での使用料が異なるため、当然、その国々によって異なる」とのことであった。

ニューヨーク情報センターの模様

北タワービルの、33階の一角に、世界貿易情報センター(World Trade Information Center)があり、ここで、サービスの実演を見学した。

端末機として、キーボードプリンタ「Terminalnet-300」1台があり、係員は、来訪者から質問に対して手もとのコードブックを引くことにより、前述の3項目のキーコードを求めて、これをキーインする。

レスポンスタイムは数秒程度であった。

Information Centerは、かなり広い、ゆったりしたスペースと、コンサルティングルームとしての調度が調えられており、2～3人の係員が、来訪者に対して、上記IMTER-FILEに限らず、各種の情報案内コンサルトサービスを行っているように見受けられた。

③ 将来計画及びそのフィロソフィー

サービス規模の拡張計画

前述のとおり、蓄積データ量や、インクワイヤリ度数の面で、まだ規模が小さく、試行的段階であるとも考えられるので、今後の拡張スケジュールについて質問したが「蓄積データ量には制限はない」という一般論的な返答以外得られなかった。

また、機能面では、現在、カードベースによる加入が多いが、逐次MTベースに変えつつあるとのことであった。

情報配布

このサービスは、上述のように、資料、出版物等のインデックスを与えるものであるが、過去に、W T C 協会の会合等で配布された資料等には、サービスの第2の側面として、“資料”自体の収集、蓄積、および配布の機械化、システム化(すなわち、COMやSDIなど)の計画が言及されており、概念的であるがこれら区含む総合的オンライン・データバンクの必要性と可能性とがう

たわれていたので、この面の実行スケジュールについて質問した。

これに対して、この種の情報検索はオフライン・バッチベースで行うのが経済的であるという一般論的な説明があり、このことから、オンライン的データバンクの具体的実行計画は進捗していないことが推察された。

通信網計画

何故GE、TSSに依存したのか？将来、独立専用システムとするつもりはあるか？との質問に対しては「GEの完備した通信網（米国内はもとより、海外に対しても）に着目した故である」との説明があった。

そして、その通信網は、本年、または来年早々には日本に（電通社を介したGE TSSの日本上陸計画はすでに知られているとおりである）。

1973年には、ニュージーランドにまで拡張される点を強調していた。

国際間データ交流、および国際間情報システムの結びつけについて

「国際間データコミュニケーションの形態と、予想されるトラフィック量」の質問に対して「GEシステムは、オンライン、オフラインの双方が可能である」と一般的に説明された。

また、「世界貿易情報として、各国、各地区の情報を一ヶ所に集中すること」のフィロソフィをただしたのに対して「たとえば米、欧、日本、各一ヶ所づつに情報センターを配置することもある」との答えがあった。

輸送、通関システムとの結びつけについて

このINTER-FILEシステムは市場情報が中心であり、今のところ輸送、通関システムを含む、あるいは関連づけた総合システムとしての具体的構想はとくにない模様であった。WTCとしては、マイクロフィルム、ビデオ、ファクシミリ等のビル内各種サービスが、テナントであるフレイトフォワード等々に利便をもたらすであろうとのことであった。

なお、港湾局としては、別に、港湾における貨物の流れの円滑化を狙いとするカーゴシステム“PISCES”を構想中である。

W T C Association に関連して

最近、W T C Association に 4 つの委員会が設けられたとの情報に接していたので、その一つ「情報通信委員会」の活動状況について質問した。これに対しては、

- トーマス・カーニイー氏を委員長として活動を開始した。
- 各国の貿易情報の両立性と統一化を計り相互の情報交流を可能とするため、近く、各地（国）の W T C に対して、質問を用意している。
- ニューヨーク W T C は、他にさきがけて、この種の情報システムを開発し、そのためのコストを負担しているのです、このことについて港湾局がイニシアティブをとることが妥当である。
- ロンドンとブラッセルに G E の T S S ターミナルを置く予定がある。（現在は、カードベースにより、月毎又は隔月毎にアップデートしている）
- 国際間オンライン検索については、さる 6 月にロッテルダムでデモンストレーションがあり、すでに実用化されているとの報もあったが、未実施であることがわかった。

(2) その他の情報、通信システムについて

本年 6 月の W T C A 総会において、ニューヨーク W T C は「電話、コンピュータ、マイクロフィルム、ビデオ等の最新の設備によって国際ビジネスマンに奉仕すべく、総合情報通信システムを目指している」と宣伝されていたので、この計画の具体的進捗状況について質した。

① 電子イエローページ、サービス

来訪者のために、テナントの業種別案内をするサービスである。

北タワービルのロビーに円形のカウンターが置かれ、来訪者の求めに応じて受付嬢が業種（たとえば“銀行”“輸出業”といった）を指定するダイヤルを操作すると、相当するテナントの社名、ビル内居所、電話番号、およびホットライン番号が、高速プリンタに打出される。傍にはホットライン電話器があり、所望の相手を呼ぶことができる。

設備は、A T Tのデータホン用磁気テープリーダーと、テレタイプコーポレーションのインクジェット・プリンタ（T T Y, Inktronic Terminal 1,200 w/m）を組合わせたローカルのなもので、電算機等を用いたものではなく、構内電話施設提供者 New York Telenhone Co.の付带的サービスといった感であった。

（“イエローページ”とは、米国の電話帳の職業別欄が黄色であることからその俗称）

② その他のサービス

マイクロフィルム関係として、年間125ドルで98ページのドキュメントの蓄積、検索ができる（マイクロフィッシュ）、その他、マイクロフィルム→ビデオテープ、ファクシミリなどの施設があると説明された。

(3) まとめおよび所見

ニューヨークW T Cは、多くの組織、企業にまたがる複雑な貿易業務の円滑化、迅速化をはかるため、貿易に関する政府、民間のあらゆる機関を一堂にあつめることを理想として構想されたものと考えられる。

このことから「情報と通信」が重要なファクターとして強調され“あらゆる貿易情報が即座に得られる”という、うたい文句が、終始、パンフレットなどで宣伝されていた。

しかし今回の調査でその中心となるべき“INTER-FILE”システムは公共的（共用的）データバンクとしては、それほどの規模、特色はなく、その稼動状況もインクワイヤリ度数にて7～8度/日と、ささやかなものであることがわかった。

W T Cを一つの貸ビル業者としてとらえるならば、この種の情報サービスも、光熱や電話などと同類のテナントサービスの一つであり、したがって、そのサービスレベルや、宣伝ぶりも、コストとユーザー負担能力から推して妥当なものとしてうなづくことができる。

また、将来計画やそのフィロソフィについても、一部に伝えられていたこと

はうらはらに、抽象的、または一般論的な答が大部分であったが、WTCが「公共企業体」であること、すなわち公的サービス機関であると同時に「独立採算制」に拘束されることを考えれば、先導的、あるいは実験的システムは手がけにくいこともまた当然と思われる。伝えられるテナント募集難が、この種のサービス計画はもとよりビルの建設スケジュールすらも後退させているだろうことは想像に難くない。

しかしながら、世界の貿易情報を同時的なものとし、より円滑な情報の交流をはかることは時代の要請であろう。WTC協会、情報通信委員会の動きにみられるように各国のWTCの連携はこの可能性を高め、今後、徐々にではあっても進捗してゆくであろう。このことに関して、港湾局の役割りと実績とは、それなりに評価されるべきものと思われる。

一方、貿易関係システムの他の側面として、貨物輸送と港湾管理を目的とする港湾局のシステム“PISCES”は、本年8月にその構想が打出されたばかりであるが、この中では、将来、米国関税局が構想中の“AMP”システムとの関連づけがうたわれている。

貿易関係の総合システムとしては、「市場情報を中心とするデータバンク」と「貨物輸送システム」とのこの二つのアプローチが暫時並行的に進められるものと考えられる。

3. 国内の貿易情報フロー，データエレメント分析図表

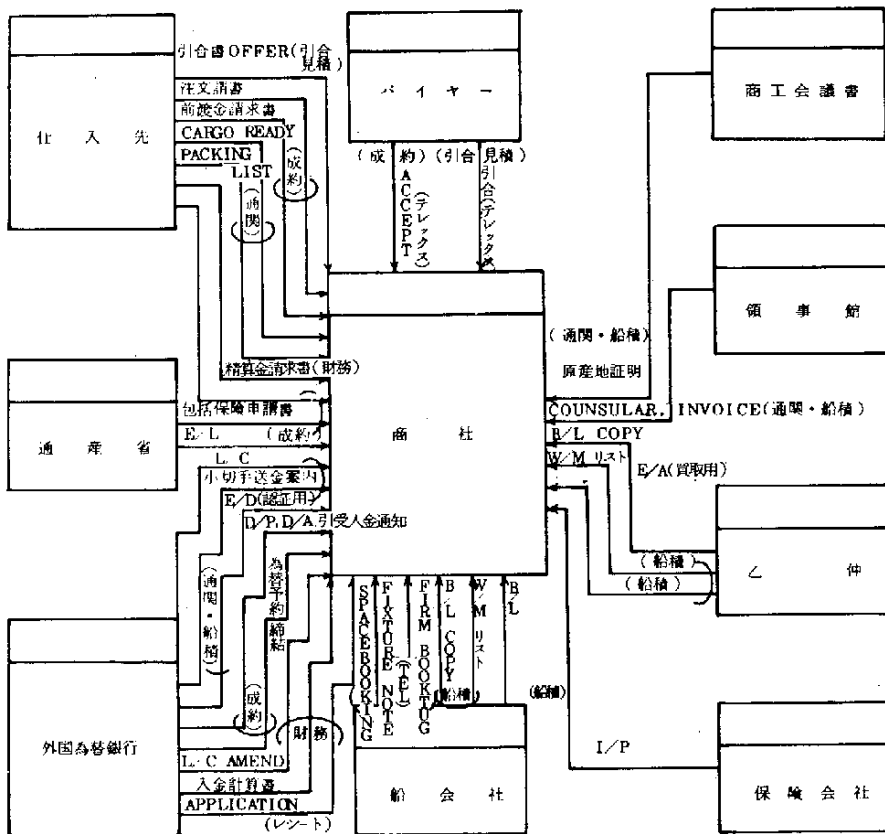
分析ケースⅠ

1. DOCUMENTS の I/O 調査（輸出）

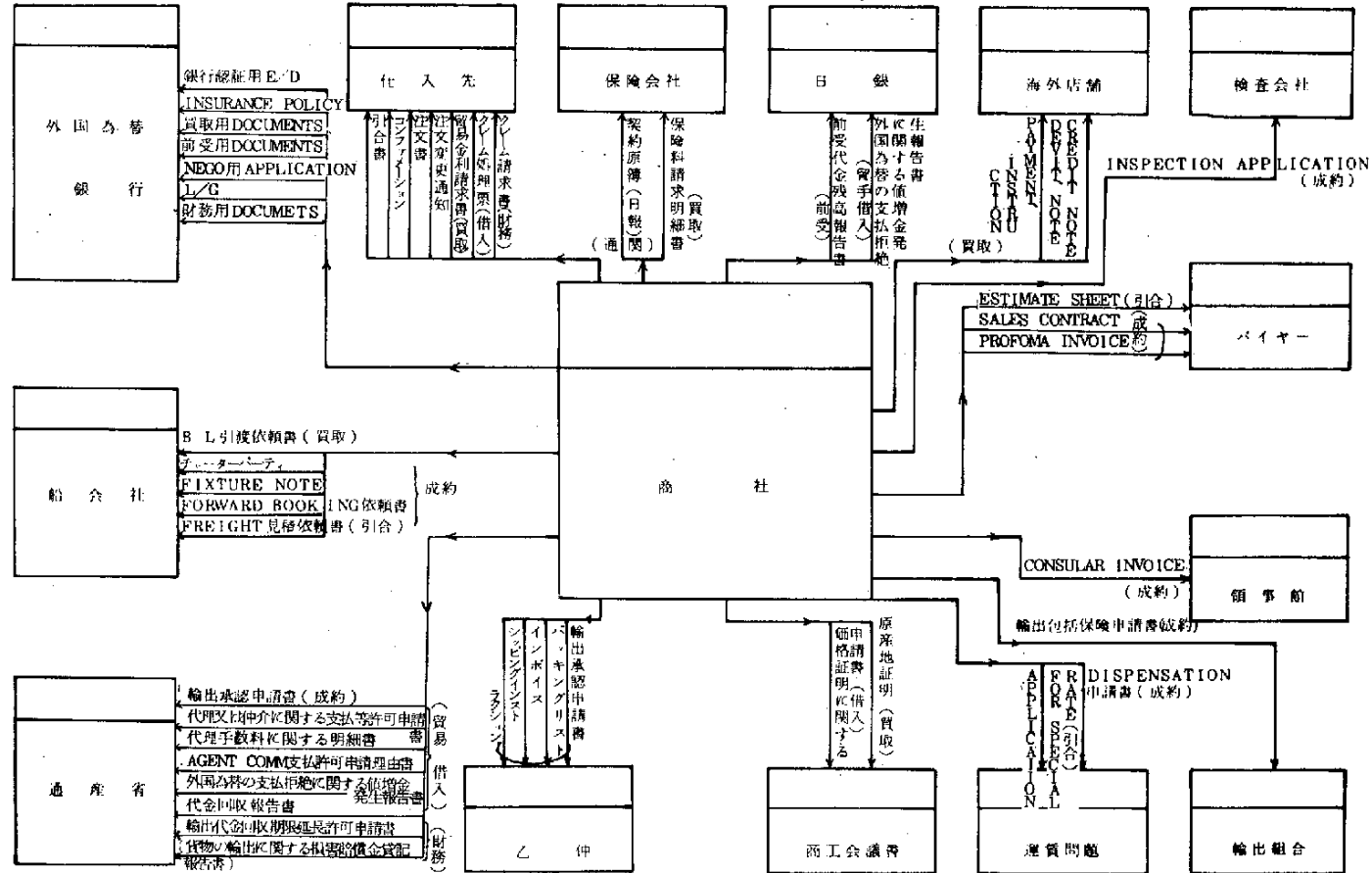
受 発(1)	商社	銀行	保険	海貨	税関 (日本)	船会社	税関 (輸出国)	本船
商社		認証用 E/D	INSURANCE APPLICATION	③ INV ④ P/L S/I 認証済 E/D		COMMERCIAL INV) * 問題による		
銀行	認証済 E/D							
保険	INSURANCE POLICY							
海貨	E/L ORIGINAL (原注より) B/L COPY ④ E/D (税関用)				④ E/D ④ INV ④ P/L 認証済 E/D	S/O, B/L S/A D/R, Cl-P		S/O M/R
税関 (日本)				④ E/D ④ E/D				
船会社	(S/O) R/L			S/O S/O COPY M/R B/L (船社へ)	S/O LIST D/R COPY CLP COPY		H/T or B/L COPY	
税関 (輸出国)								
本船				M/R (SIGNED)				

2. 貿易商社を中心とした書式フロー

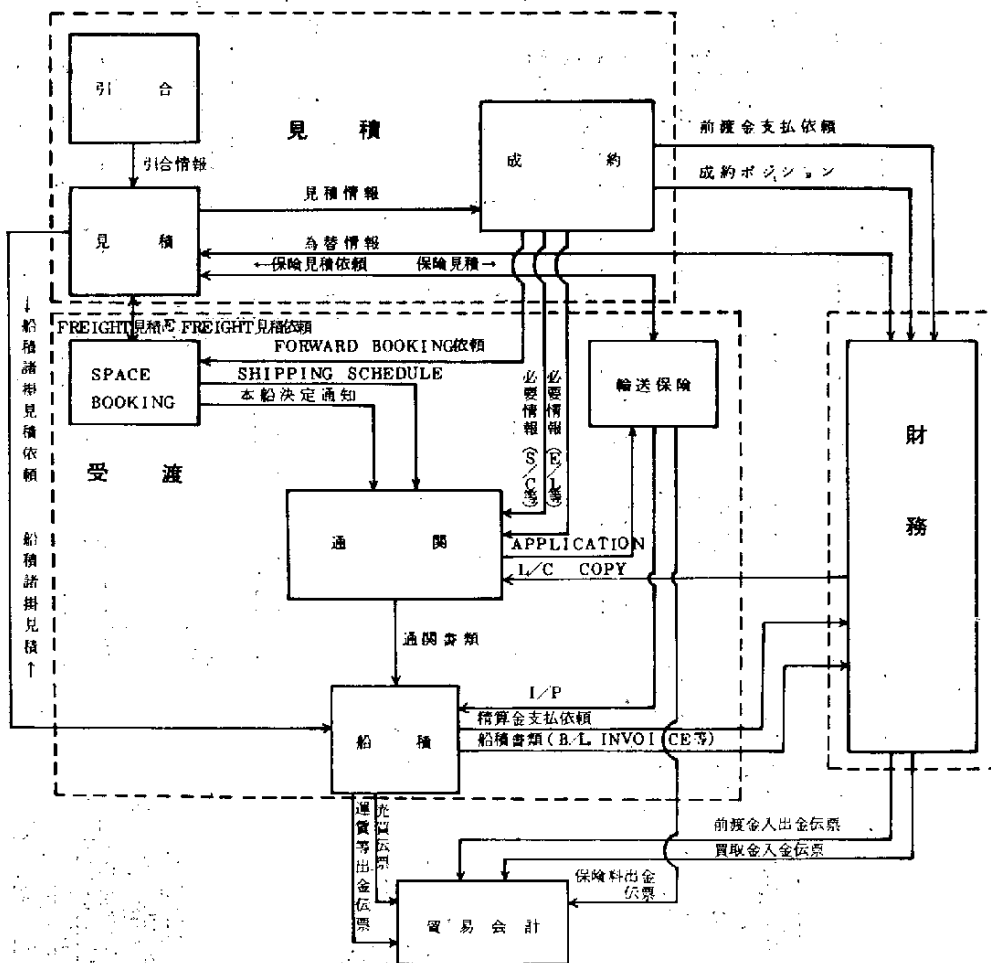
① 貿易書式フロー（商社へのInput）



② 貿易書式フロー（商社からのOutput）



(一) 貿易商社 社内情報 7 口 -



① 商社 (INPUT)

機 能	DOCUMENT 名 称	入 手 部 門	入 手 サイクル	外部入手先 名 称	備 考	利 用 目 的	件 数
引合見積	引 合 (テレックス)	営業	※ D	バイヤー	テレックス	相手国バイヤーよりの引合情報。 引合を受けると、営業部門では、取引先チェック、引合内容チェックを行ない、OKであれば、見積作業に移る。	
	引 合 書 OFFER	〃	〃	仕 入 先	テレックス or TEL	仕入先よりの見積情報。 仕入先に対して出された引合情報の解答である。Base 単価、諸見積額等の情報で、バイヤーに対する見積情報の基礎となる。	
成 約	ACCEPT (テレックス)	〃	〃	バイヤー	テレックス or メール	予めバイヤーに対して出された見積の確認情報である。 この情報により、先の見積情報から、Sales Contract Forward Booking依頼、包括保険申請等の成約処理が行なわれる。	
	E/L	〃	W	〃	当社作成承認 後戻り	戦略物資の輸出、特殊な貿易協定による輸出、標準外決済による輸出を行なう場合、銀行の認証を得る際に必要とされる書式である。	
	L/C	外為	D	為 銀		船積書類作成、とりそろえ決済等、商社に於ける輸出業務の中心的情報となる。	
	小切手送金 案 内	〃	〃	〃		外為からの、小切手、入金連絡 この情報より、Application 前受証明書、貿易外受取報告書が作成される。	
	注文 請書	営業	〃	仕 入 先		注文書に対する請書、保管。	

※入手サイクルのD,WはそれぞれDay(日単位)、Week(週単位)を表わす。

機 能		DOCUMENT 名 称	入 手 部 門	入 手 サイクル	外部入手先 名 称	備 考	利 用 目 的	件数
		前 渡 金 請 求 書	営業	D	仕 入 先		仕入先からの前渡金支払請求書。 この情報をもとに、貸手借入申込が行なわれる。	
受 渡	Space Booking	Fixture Note Space Booking	運輸	"	船 会 社 (ブローカー)		・ Forward Booking 依頼に対する船社からの確認情報	
		Firm Booing (TEL)	"	"	"		・ 船社からの Firm Booking 確認情報のこれにより、最終的に本船 が決定し、必要書類の手配、Shipping Advice等の船積準備行為 が行なわれる。	
	通 関 ・ 船 積	Cargo Ready	"	"	仕 入 先		・ 仕入先よりの、該当荷物ぞろい通知。 P/Lとともに、船積数量把握情報となる。	
		B/L Copy	営業	"	船 会 社 or 乙 仲		船積完了データとして、インボイスマスター Consular Invoice 等の基礎データとして利用される。	
		W/M リスト	"	"	"		この証明書は運賃支払いのさい船会社に提出され、また通常船積書 類として荷為替手形に添付して輸入者に送付される。	
		原産地証明 C/O	"	"	商工会議所	証認済戻り	原産地証明済み書類であり、船積書類の一部を構成する。	
		Consular Invoice	"	"	領 事 館	"	買取用船積書類の一部	

機能		DOCUMENT 名称	入手 部門	入手 サイクル	外部入手先 名称	備考	利用 目的	件数
		B/L Original	営業	D	船会社		船積完了を証明する証券の原紙	
		E/D (認証用)	運輸	"	為銀	認証済戻り	既に認証済みの銀行認証用 E/D で、通関上の必要書類	
		E/D (買取用)	"	"	乙仲		税関でチェック済みの E/D	
	運送 保険	I/P	保険	"	保険会社		保険会社にて発行された、海上貨物保険証券で、買取用船積書類の一部を構成する。	
財務		精算金 請求書	外為	"	仕入先		仕入金額より前渡金額を除いた金額の請求書。	
		D/PD/A 引受、入金 通知	"	"	為銀		D/P, D/A 手形に関する銀行よりの引受通知、入金通知である。 商社内部の D/P, D/A 管理インプット情報	
		為替予約 締結	"	"	"		為替予約の確認情報	
		L/C Amend	"		"		L/C の修正情報	
		入金計算書	"		"		船積書類買取り時に、銀行から提出される額面金額の計算書 社内の入金処理のインプット情報となる。	
		Appliation (レシート)	"		"		外為銀行に対する買取依頼 (Application) のレシート	

② 商社 (OUTPUT)

機 能	DOCUMENT 名 称	作 成 部 門	外部提出先 名 称	作 成 目 的	件 数
引 合	引 合 書	営 業	仕 入 先	買付引合入手により引合内容検討 (製品, SPEC, Size 明細, 数量, 積み時期その他チェック), 仕入先決定, 引合書原稿作成を行い仕入先との商談に入る。	
	Freight 見積依頼書	運 輸	船 会 社 ブローカー	Freight 見積依頼書作成し (SPECIAL RATE 申請も含む) 船腹に提出。	
	Application for Special Rate	運 輸	運 賃 同 盟		
	Estimate Sheet	営 業	B u y e r	対 Buyer への見積書	
	Confirmation Sheet	営 業	仕 入 先		
成 約	Forward Book ing 依頼書	運 輸	船 会 社	成約時点に於る Forward Booking の依頼書 (船腹予約)	
	Sales Contract	営 業	B u y e r	対 Buyer との売買契約書, 質手借入, 銀行認証時の必要書類 (D/A D/P)	
	Proforma Invoice	営 業	B u y e r	試算インボイス (Pro-Forma Invoice) は価格の見積りを依頼された場合に使用するインボイスをいう。輸出商は, 見積りの依頼を受け	

機 能	DOCUMENT 名 称	作 成 部 門	外部提出先 名 称	作 成 目 的	件 数
		営 業	Buyer	たさい、見積書 (Estimate) の代りにインボイスを送付することがある。この場合のインボイスは商品を送ることを仮定して作成するので、商品が買主の手にはいるまでの計算が買主にわかるため、買主に購買心を誘発することもある。このためにインボイスを送付することも行なわれ、この目的で使用されるのが試算インボイスである。	
	Fixture Note	運 輸	船 会 社	INPUT の項	
	Charter Party	運 輸	船 会 社	用船契約によって貨物を輸送する場合には、基本的事項について取決めをすると、船会社は用船契約書 (Charter Party) 2通を発行するので、船主と用船者 (船会社と荷主) が署名して双方が保管する。	
	Dispensation 申請書	運 輸	運 賃 同 盟		
	輸出包括保険申 込書	営 業	輸 出 組 合	包括保険は業種別の組合員がその組合員のために包括的に保険契約を結ぶもので申請書は輸出組合を通して通産省へ提出される。	
	輸出承認申請書	営 業	通 産 省	INPUTの項で説明	
	注 文 書	営 業	仕 入 先	仕入先への発注の為の注文書、(仕入先との売買契約書)	
	注文書変更通知書	営 業	仕 入 先		

機 能	DOCUMENT 名 称	作 成 部 門	外部提出先 名 称	作 成 目 的	件 数
	Inspection Application	営 業	検 査 機 関	検査機関に対する依頼書	
通 関	銀行認証用 E / D	運 輸	銀 行 乙 仲	銀行認証用の輸出申告書で買取用E / Dとなる。	
	Shipping Instruction	運 輸	乙 仲	乙仲に対する通関、船積指示書	
	Invoice	運 輸	乙 仲	輸出者が輸入者にあてて作成する積荷の明細書であると同時に、請求書の性格をもつもの、輸入者から見れば輸入貨物の仕入書であり、原簿である。 輸出入通関を行なう場合にも、申告書類の一部として税関宛に提出する。	
	Packing List	運 輸	乙 仲	荷為替取組み時には、特に要求のない限り必要はないが、買手又は税関が積荷を照合する場合に、商業送り状の補足書類として要求する場合が多い。これには、注文番号、荷印、各梱抱の箱番号、各箱毎の内容明細正味重量総重量才数等が記載される。	
	Insurance Policy	運 輸	銀 行	買取必要書類である保険証券	
買 取	船積完了報告書	運 輸	銀 行		

機 能	DOCUMENT 名 称	作 成 部 門	外部提出先 名 称	作 成 目 的	件 数
	Commercial Invoice	運 輸	銀 行	上記 説明	
	Packing List	運 輸	銀 行	上記 説明	
	Customs Invoice	運 輸	銀 行	米国, カナダ, 豪州, ニュージーランド, 南ア等の諸国へ輸出する場合に領事送り状に代わる書類として要求される。これは輸入地の税関用に輸出者が作成するもので, 輸入地の税関が輸入貨物に対する適正な課税価格を決定する場合の資料となる。	
	原産地証明	運 輸	商工会議所 銀 行	荷為替手形の付属書類の1つで輸出貨物とその輸出国に於いて確かに生産又は製造されたものであることを説明した公文書である。	
	Consular Invoice	運 輸	領 事 館 銀 行	領事送り状が要求されるのは主として中南米, 東南アジア諸国への輸出の場合である。これらの輸入地への関税取締りを徹底させるにも必要。	
	B/L 引 渡 依 頼 書	運 輸	船 会 社	INPUTの項で説明	
	保険料請求明細		保 險		
	貿易金利請求書	営 業	仕 入 先		

機 能	DO CUMENT 名 称	作 成 部 門	外部提出先 名 称	作 成 目 的	件 数
	Payment Instruction	財 務	海 外 店 舗	Debit Note は保険料請求書であり、保険料証明書の代りに税関提出 用にも使用される。	
	Debit Note Credit Note	財 務	海 外 店 舗		
	Application	財 務	銀 行		
	貿易外支払報告 書	財 務	銀 行		
前 受 関 係	輸出貨物代金 前受証明書	営 業	為 銀 経 由 日 銀	被仕向送金換金の際の必要書類 前受金の残高把握	
	貿易外受取りに 関する報告書	営 業	"		
	前受代金残高 報告書	営 業	日 銀		
貿 易 借 入 関 係	質手借入依頼書	営 業	銀 行	買取時の銀行持込必要書類	
	Draft (約手)	営 業	銀 行		

機 能	DOCUMENT 名 称	作 成 部 門	外部提出先 名 称	作 成 目 的	件 数
	代理又は仲介に 関する支払等許 可申請書	営 業	通 産 省		
	代理手数料等 に関する明細書	//	//		
	Agent Comm 支払許可申請書 理由書	//	//		
	外国為替の支払 拒絶に関する値 増金の発生報告 書	//	通 産 省 日 銀		
	代金回収報告書	//	通 産 省		
	価格証明に 関する申請書	//	商工会議所		
	輸出代金回収期 限延長許可申請 書	//	通 産 省		

機 能	DOCUMENT 名 称	作 成 部 門	外部提出先 名 称	作 成 目 的	件 数
	クレーム処理票	営 業	仕 入 先		
	クレーム請求書	//	//		
	貨物の輸出に関する損害賠償金 貸記報告書	//	通 産 省		
	保証金積立依頼 書	財 務	為 銀		
	保証金解除依頼 書	//	//		
	輸入信用条項変 更依頼書	//	//		
	Application for Amendment Guarantee	//	//		
	Application for Negotiation	//	//	信用状付手形は銀行が買い取るので、銀行の買取りによって、輸出者が荷為替手形で代金を回収することを荷為替の取組み (Negotiation) と呼ぶ。	

機 能	DOCUMENT 名 稱	作 成 部 門	外部提出先 名 稱	作 成 目 的	件 數
	認證用 L / G	財 務	為 銀		
	買取用 L / G	"	"		
	Application for Cable Negotiation	"	"		
	Draft (荷替 為手形)	"	"		
	Receipt	"	"		
	直送用 Cover letter		"		
	割引用 Instruction Form		"		
	荷為替手形		"		
	Trace (確認依頼)		"		

機 能	DOCUMENT 名 称	作 成 部 門	外部提出先 名 称	作 成 目 的	件 数
	Buyer 登 録 F格付保証粹取 得 輸出手形保険申請 書		為 銀 為 銀 → 通 産 省 為 銀 → 日 銀		

4. 貿易商社を中心とした主なデータマトリックス

略語説明

S/C	SALES CONTRACT (契約書)
E/L	EXPORT LICENSE (輸出承認証)
L/C	LETTER OF CREDIT(信用状)
④ INV	INVOICE (仕入書)
I/A	INSURANCE APPLICATION
⑤ E/D	BANK EXPORT DECLARATION (銀行認証用輸出申告書)
S/I	SHIPPING INSTRUCTION
C/O	CERTIFICATE OF ORIGIN (原産地証明書)
P/L	PACKING LIST
⑥ E/D	輸出申告書 (FOR CUSTOMS)
B/A	BANK APPLICATION
⑦ INV	INVOICE(FOR CUSTOMS)

記号説明

G	概算発生
K	決 定
F	最終決定
T	転 記
⑧	転記(担し コード変換)
P	優先決定(事前に決定していてもこの内容が優先する)

第2情報システムの輸出業務 で使われる商社を中心とした 主な Documents の Data Matrix			Documents Name		001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	011	012	013	014	015	016	017
					フレイム積依頼書	S/C	BOOKING FORWARD E	E/L	L/C	④ INV	I/A	③ E/D	S/I	C/O	P/L	① INV	B/L	I/P	D/M	② E/D	B/A
No.	Data Element	桁数	発生 A/n x/j	月 間 Volume																	
001	店 部 課				T	T	T		T												
002	契 約 No.				G	T	T		T	T	T	T	T	T	T	T		T	T		T
003	品 名				T	T	T	T		T		T		T	T	T					
004	規 格					F	T	T		T			T	T	T	T					
005	サ イ ズ				T	F	T	T		T			T	T	T	T					
006	数 量				T	T	T	T		T	T	T	T	T	T	T		T			
007	仕入単価															T					
008	仕入金額																				
009	仕 向 地				T	T		T	P	T	T	T	T	T	T	T		T	T		T
010	積 港				T	T	T		P	T	T		T	T	T	T		T	T		
011	揚 港				T	T	T	T	P	T	T		T	T	T	T		T	T		
012	船積予定日				T	T	T														
013	仕 入 先											T	T	T		T					
014	対メーカーWORK No.									T			T		T						
015	船 会 社									T			T								

016	船 名				T	T T	T T	T T	T
017	本船入港日				T T	T		T T	
018	本船出港日					T			
019	BUYER			T T					
020	最終使用者				T	T			
021	対 BUYER 決済手段			T T	T				
022	建 値			T T	P T	T	T		
023	決 済 通 貨			T T					
024	先 単 価			T T	T T		T		
025	船積金額 (外資)			T T T	T T	T	T		T
026	サイズ トレランス			T T					
027	輸 出 者				P T	T T			
028	対仕入先支払方法						T	T T	T
029	乙 仲 名					T			
030	海上運賃 (外貨)						F		
031	海上運賃 (円貨)						F		
032	保 險 料 (外貨)					F	T	T	
033	保 險 料 (円貨)					F		T	
034	保 險 料 率			T		F		T	
035	附 保 条 件			T	P	T		T T	
037	荷姿 1 梱包数			T	T T	T T T	T T	T T	
038	梱 包 明 細					T	T		

039	個 数				T	T T T	T T T		
040	対仕入先受渡条件					T T			
041	統計品目番号					T T			
042	荷姿／梱包数（英字）					F F			
043	検査機関		G	P					
044	DELIVERY ALLOWANCE		F	F					
045	TRANSE SHIPMENT可否		F	P					
046	分割船積可否		F	P					
047	E/L No.			F T	T T T	T T			
048	E/DNo.（銀行認証）			T	F	T T			T
049	承認区分（輸出形態）			F	T				
050	E/D 金額				F				
051	B/L 指図			F		T			
052	NOTIFY			F		T			
053	海上運賃支払形態			F		T			
054	海上運賃支払表示			F		T			
055	B/L 発行地					F			
056	B/L DATE				T	T G	T T T	F	T
057	E/L 有効期限			F					
058	保険会社			F				T T	
059	L/C No.			F T	T T T	T T			
060	L/C Shipping Date			F		T			

061	L/C Expiry Data				F	T	T			T
062	L/C 発行日				F	T	T	T	T	
063	L/C 接受日				F		T			
064	L/C 発行銀行				F	T	T	T	T	
065	L/C USANCE				F		T			T
066	C/R (入庫口)			G			T			
067	ACCOUNTTEE				F	T	T	T	T	T
068	S/I 添付資料							F		
069	S/I 必要書類				F			T		
070	原 産 国							T	T	
073	M' ment					T		T		
074	E/D(本免状) No.						F			F
075	FREIGHT TON								F	
076	契 約 日(売)			F				T		
077	B/LNo.								F	
078	書類受授部数				F					
079	国内市場価格(円)							T		
080	輸出国輸出市場価格							T		
081	保険証券No.						F		T	T
082	PAYABLE BY						F		T	T
083	保 険 金 額						F		T	T
084	買注文No.			F		T	T	T	T	
085	L/C AMOUN						T			
086	L/C 商品名					T	T	T	T	T
087	仕入金額(円)(FOB外資額)			F					T	T

㊦ 航空会社を中心とするデータマトリックス

略語説明

- ㊦ E/D 航空貨物簡易輸出申告書
 LDR LOCAL DELIVERY RECEIPT
 S/C SALES CONTRACT (契約書)
 E/L EXPORT LICENSE (輸出承認証)
 L/C LETTER OF CREDIT (信用状)
 INV INVOICE (仕入書)
 I/A INSURANCE APPLICATION
 ㊢ E/D 銀行認証用輸出申告書
 S/I SHIPPING INSTRUCTION
 C/O CERTIFICATE OF ORIGIN (原産地証明書)
 P/L PACKING LIST
 ㊣ E/D 輸出申告書
 B/A BANK APPLICATION

記号説明

- G 概算発生
 K 決 定
 F 最終決定
 T 転 記
 ㊦ 転記(但し コード変換)
 P 優先決定(事前に決定していてもこの内容が優先する)

		DOCUMENT NAME																		
DATA ELEMENT		桁数	④ E / D	A W B	L D R	M F T	仮 陸 場 届	S / C	E / L	L / C	I N V	I / A	⑧ E / D	S / I	C / O	P / L	POLICY	③ E / D	B / A	REMARKS
1	申告番号 (④ E / D)	8×	F										F					F		申告者No(3N)
2	年月日		F	F	F	F	F	F										F		申告SEQ. No (4N)
3	AWB No		T	F	T	T	T											T		
4	仕向地 (FINAL DSTN)		T	T	T	T	T	T	T	P	T	T	T	T	T	T	T	T	T	申告月(1A)
5	個数 (NUMBER OF PACKAGE)		T	T	T	T	T				T	T		T	T	T		T		
6	数量		T					T	T		T	T	T	T	T	T	T	T		
7	包装 or 容器の種類		T	T							T	T		T	T	T	T	T		
8	重量		T	T	T	T	T				T						T	T		
9	品目		T	T		T	T	T	T		T	T	T	T	T	T	T	T	T	
10	輸出承認証番号 (E / L No)		T					F			T	T	T	T	T	T		T		
11	契約許可証番号		T															T		
12	生産地、製造地		T											T				T		
13	FOB 価格 (申告価格)		T					F	T		T	T	F					T		
14	輸出令別表番号		F																	
15	輸出者氏名 (Shipper's Name & Address)		T	T	T					P		T	T	T			T	T	T	
16	保税運送先(塔載地Airport of Origin)		T	T	T	T		T		P	T	T	T	T	T	T	T	T		
17	保税運送機関		T															T		
18	申告者住所、氏名 (印)		T	T	T													T		
19	航空会社名			T	T	T	T						T					T		

20	Ship No		F						
21	搭載便 (FLT No / Date)		T T T						
22	特殊貨物 3 Letter Code		F						
23	取卸地	T	T	T T	P T T	T T	T T		
24	假陸揚屈番号		T F						
25	作成者 (Prepared By)	F	F F						
26	Page No		F						
27	Received By(A/L Employee's)		F						
28	Routing	T							
29	Consignee's Name & Address	T		T T					
30	Shpr's Account No								
31	Cn's Account No								
32	Issuing Carrier's Agent Account No	①							
33	Agent IATA Code	①							
34	Charges Prepaid / Collect	T			F	T			
35	All Other Charges - PP/CC	T							
36	Currency	T							
37	Declared Value for Carriage	T							
38	Declared Value for Customs	T							
39	Amount of Insurance	T			F	T			
40	Accounting Information	T							
41	RCP(Rate Construction Point)	F							
42	重量單位 (KGorLB)	T	T T						
43	Commodity Item No	①							
44	Chargeable Weight	F							
45	Rate / Charge	T							

46	Total Chakge	T							
47	Dimension or Volume	T							
48	Prepaid Wt Charge								
49	Valuation Charge								
50	Route Charge								
51	TTL Other A/L Charge								
52	" " Due Carrier								
53	Total Prepaid								
54	Collect WT Charge								
55	Valuation Charge								
56	Rout Charge								
57	TTL Other A/L Charge								
58	" " due Carrier								
59	COD Amount								
60	Total Collect								
61	Other Charges	T			F T	T	T		
62	Handling Information (Notify)	T							
63	Signature of Issuing Carrier / Agent	F							
64	Signature of Shpr	F							
65	Uld No		F					T	
66	Split Sign		F						
67	Transfer 先		T						
68	到着便 (FG No/Date)		T						
69	実務担当者印		F						
70	契約番号			T	T T T	T T T	T T	T	
71	規格			F T	T	T T	T		

72	Size			F	T	T	T	T		
73	对 Buyer 決済手段			T	T					
74	建値			T	T	P	T	T	T	
75	決済通貨			T	T					
76	売単価			T	T		T	T		
77	Size Tolerance			T	T					
78	保険料率			T			T			
79	付保条件			T		P	T		T	
80	検査機関			G		P				
81	Delivery Allowance			F		P				
82	Trawshipment 可否			F		P				
83	分割搭載可否			F		P				
84	買注文 No.			F			T	T	T	
85	承認区分 輸出形態				F			T		
86	E / L 有効期限				F					
87	B / L 指図					F		T		
88	保険会社名					F			T	
89	L / C No.					F	T	T	T	
90	L / C Shipping Date					F		T		
91	L / C Expiry Date					F		T	T	T
92	L / C 発行銀行					F	T	T		
93	L / C Usance					F		T		T
94	Accountee					F	T	T	T	T
95	Instruction 必要書類					F		F	T	T
96	書類授受部数					F				
97	仕入先						T	T	T	

98	对メーカー-WORK No				T	T	T		
99	CASE MARK				T	T	T	T	
100	(B) E/D No				T	F	T	T	T
101	SHIPPING DATE			T	T	T	G	T	T
102	L/C 接受日				F	T	T	T	T
103	对仕入先受渡条件					T	T	T	
104	保険証券番号					F	T	T	
105	PAYABLE BY					F	T	T	
106	L/C AMOUNT					T			
107	AWB 発行地					F			
108	為替手形支払人								T
109	統計品目番号					F		T	
110	L/C 発行日				F	T	T	T	
111	蔵置場所							T	

6. 各ドキュメントアイテム調査

CODE	CODE												REMARKS M: 必要項目 O: Option項目
	DOCUMENTS DATA ELEMENTS	S /A	D /R	B /L	通関用 E/D	銀行証 E/D	I /A	INV. S/I	CLP	*S /O		* US M/F	
	S/I No							/M					
	Shipper	M	M	M	M	M		M/M		M			
	Shipping Company							M/M					
	Consignee	M	M	M	M	M		M/M		M			
	代理人名住所				M								
	Notify Party	M	M	M	M	M		M/M					
	Precarriaged By	M	M	M			M	M/M					
	Ocean Yessel	M	M	M	M		M	M/M		M			
	Place of Receipt		M				M	M/M					
	Port of Loading	M	M	M	M		M	M/M		M			
	Port of Discharge	M	M	M	M		M	M/M		M			
	Transhipment At	M	M	M			M	M/M		M			
	Place of Delivery	M	M	M			O	M/M		M			
	Final Destination	O	M/O	O	M	M	O	M/M		O			

Date of Shipment					O	M/M				
Service Type On Receive		M	O			M/M				
Service Type On Delivery		M	O			M/M				
Cargo Type	O	O	O			O/O		O		
Forwarding Agents	M	M	M	M		M/M		M		
Voy No / LEG	M/O	M/O	M/O			M/O	M/M	M/O		
Marks & Nos.	M	M	M	M	M	M	M/M	M		
No&Kind of Package	M	M	M	M	M	M	M/M	M		
Description of Goods	M	M	M	M	M	M	M/M	M		
Weight	M	M	M	M	M	M	*M/M	M		
Measurement	M	M	M	*M	M	M	*M/M	M		
单 位				M						
統計品目番号	O	O	O	M	M		O/O			
Freight & Charge	*M	*M	M							
Revenue Tons	*M	*M	M							
Rate Per	*M	*M	M							
Freight Amounts	*M	*M	M							
Prepaid / Collect	*M/M	*M/M	M/M							
Prepaid At	*M	*M	M							
Payable At	*M	*M	M							
B/L Place of Issue	*M	*M	M							

No of Original(B/L)			M								
Date of Issue			M								
Exchange Rate	*M	*M	M			M					
On Board The Vessel Date			M								
B/L No.(D/R No.)	M	M	M					M			
S/O No									M		
Booking No	*M	*M				/M		M			
Container No	M	M	M					M			
Seal No	*M	*M	*M					M			
Container Size								M			
Container Type								M			
Vanning Place								M			
Reefer Temp.	M	M	M					M			
Packaged_By								M			
Inland Carrier(受)		*M						M			
" (渡)		*M						M			
Weight in Ctnr								M			
Measure in Ctnr								M			
Ctnr Tare Weight								M			
Ctnr Gross Weight								M			
Dangerous Class/label	*M	*M	*M								

Invoice No				M		M	M/M					
Inv. Place & Date				*M			M/M					
申告年月日				M								
蔵置場所				M			M/M					
積込年月日				M								
保税運送 区分/期間				M								
許可印				M								
許可年月日				M								
出港予定年月日				M								
価額 単価				M								
" 総額				M								
輸出者符号				M								
船籍符号				M								
*積込港符号				(M)								
*仕向国符号				(M)								
貿易形態別符号				M								
* (調査用符号)				(M)								
申告番号				M								
数量 (kg)				M								
申告価格 (FOB)				M								
取扱区分				M								

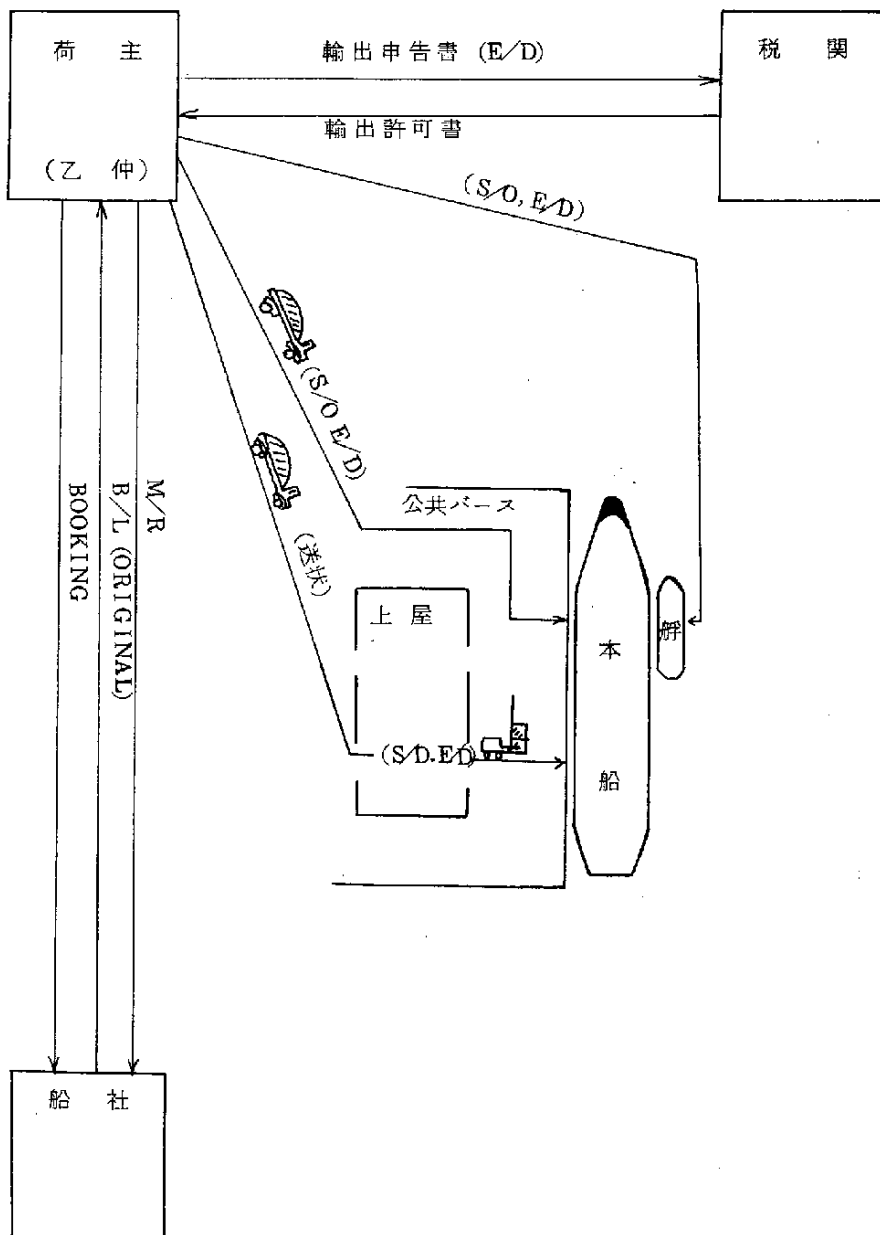
銀行承認OFF許可関係 (No その他)			M	M							
未使用残高				M							
接受年月日				M							
L/C No				M							
L/C Data開設年月日				M							
Expiry Data有効期限				M							
Issuing Bank				M							
Terms / Method of Payt				M							
Reference No				M		M/M					
外国為替種類				M							
" 手形期限				M							
建値及び総価額計				M							
U S \$換算額計				M							
認証銀行名				M							
外国為替決済日付				M							
" 決済受領通貨金額				M							
決済銀行名				M							
税関輸出許可年月日			M	M							
" 許可番号			M	M							
Assured					M						
Amount Insured					M						

Claim if any Payable at						M						
Conditions						M						
I/P Place & Date of Issue						M						
No of Policy/Certificate						M						

7. 沿岸業務情報フロー

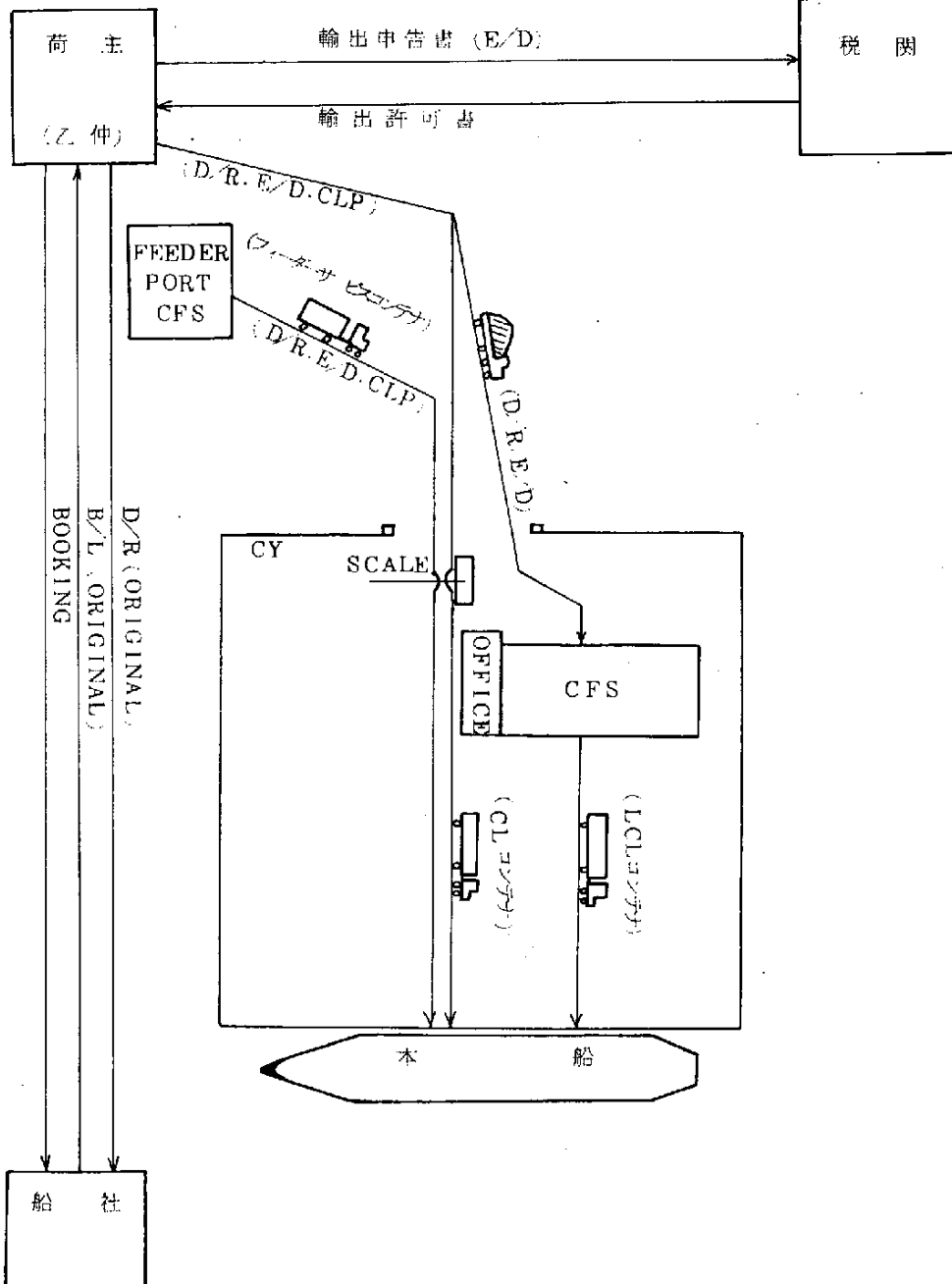
在 来 船 業 務 (輸出)

- ① 積付に関するプランニング業務
- ② 純貨物の検数業務
- ③ 書類と現品確認業務



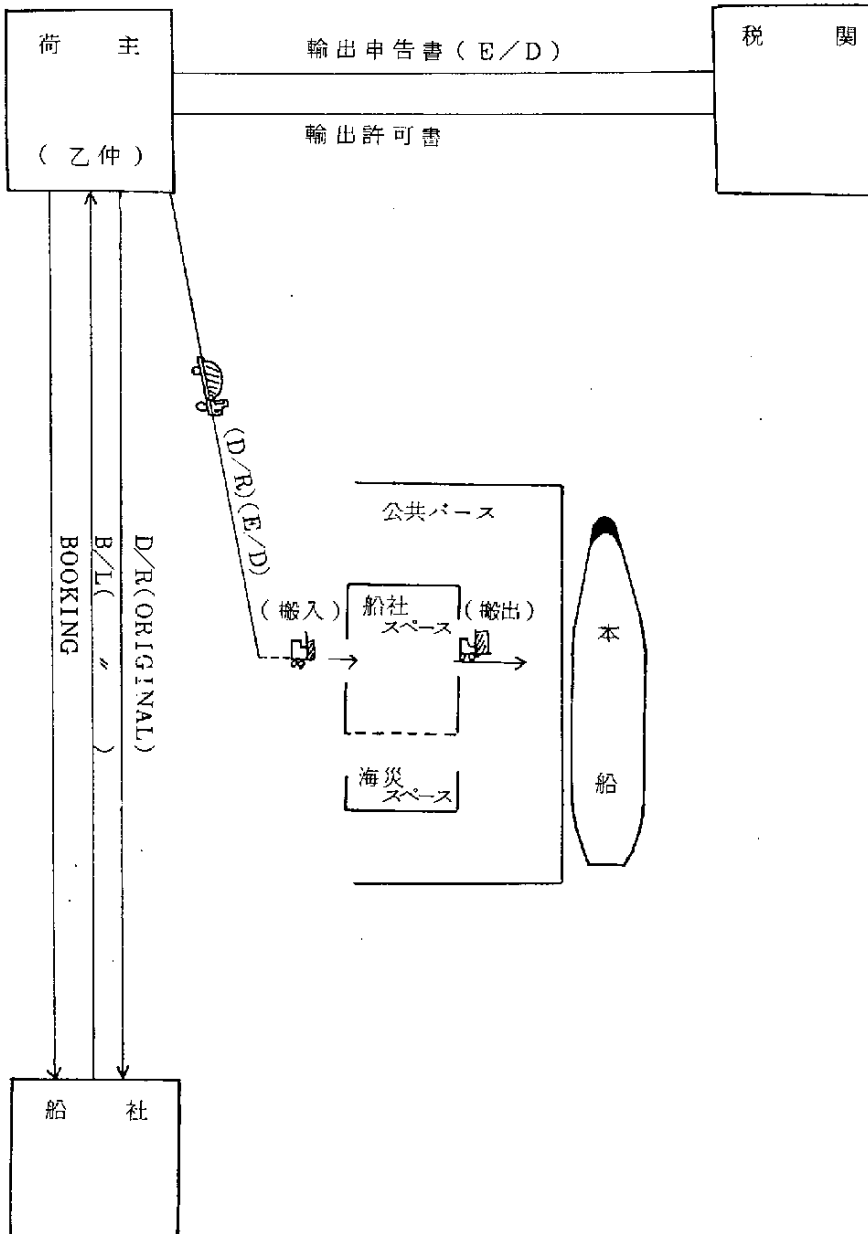
コンテナ業務（輸出）

- ① コンテナ搬出入ゲイト業務
- ② 書類、貨物受業務
- ③ 積付業務



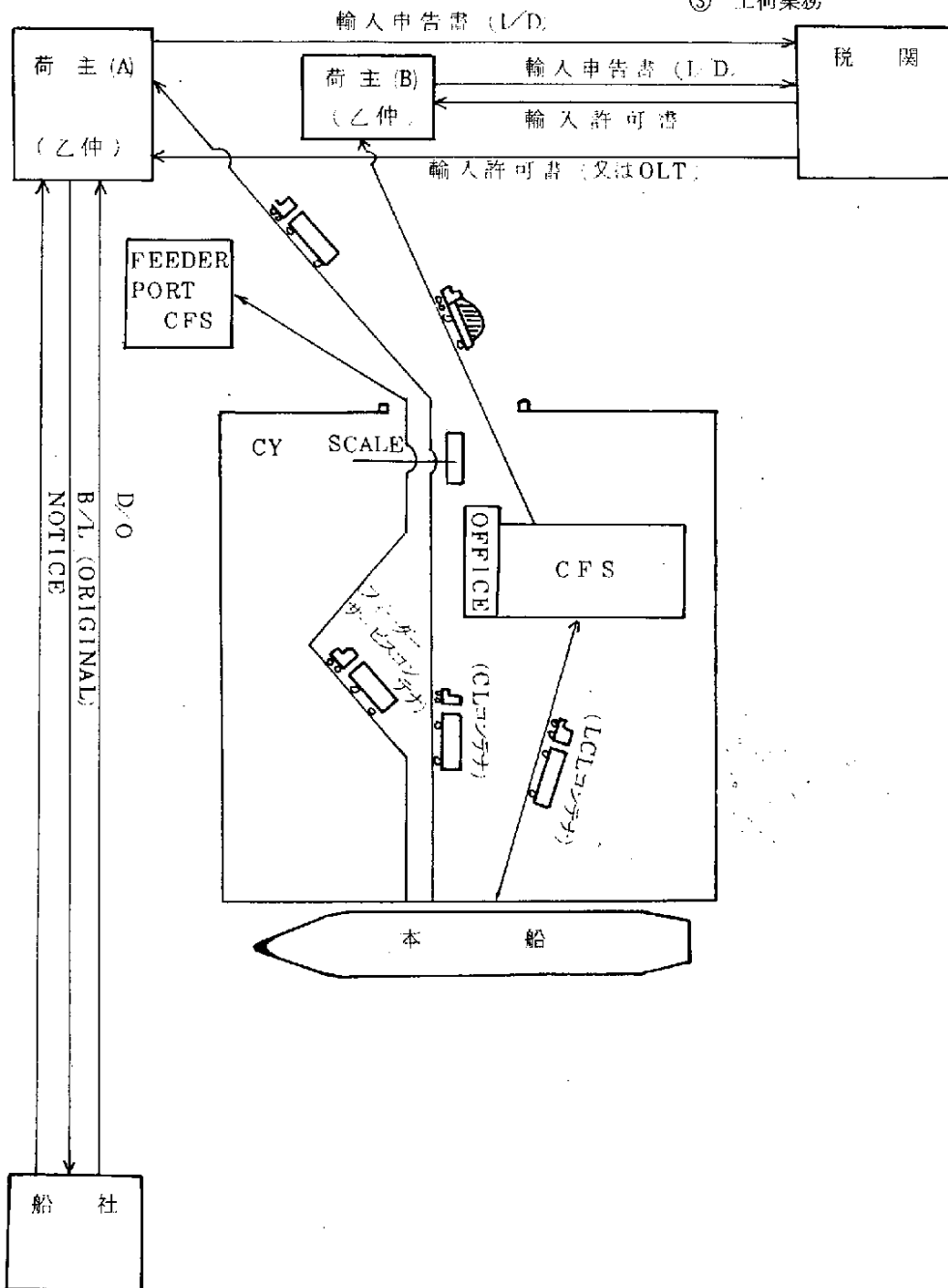
前受業務 (輸出)

- ① 搬入時の業務
- ② 庫内ロケーション
- ③ 搬出本船積業務



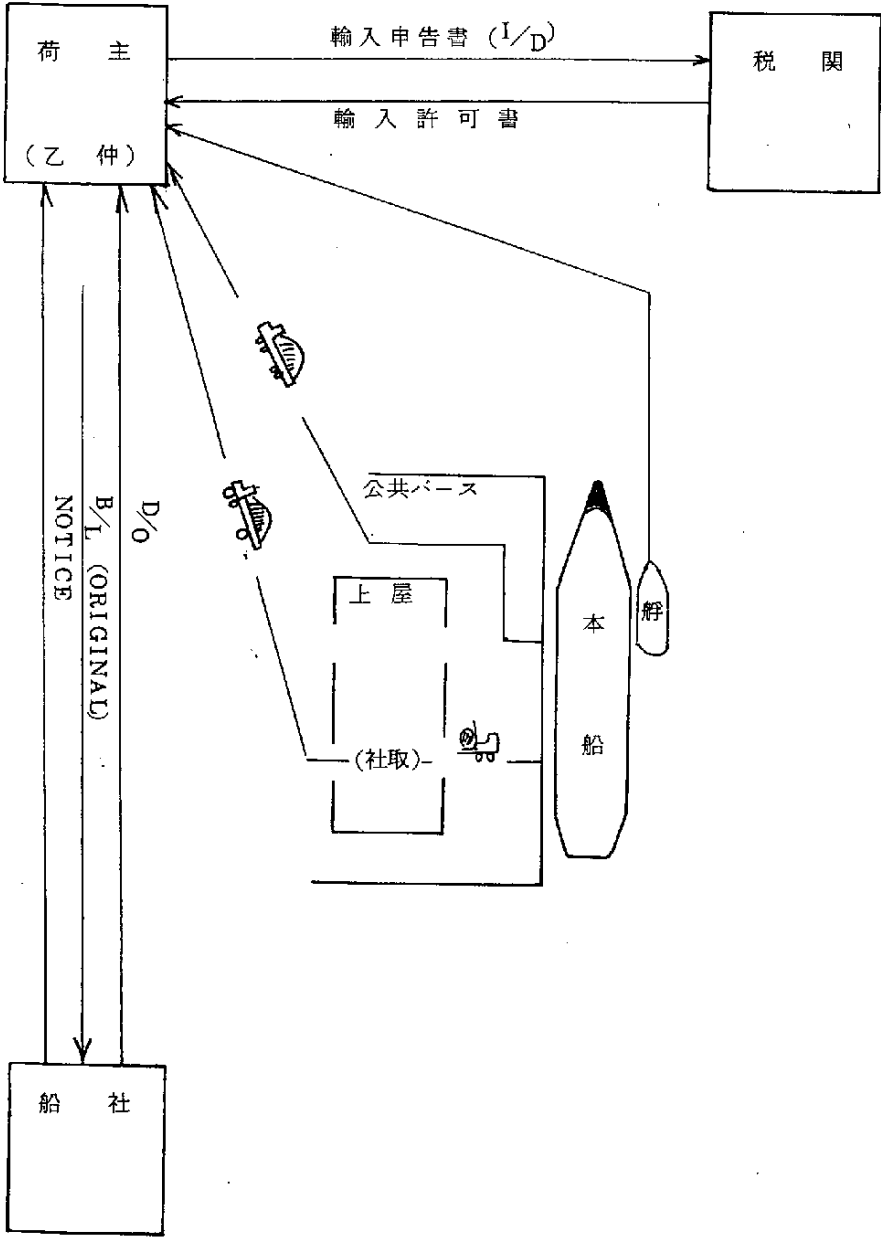
コンテナ業務（輸入）

- ① ゲイトにおけるコンテナ搬出入業務
- ② 書類貨物受渡業務
- ③ 上荷業務

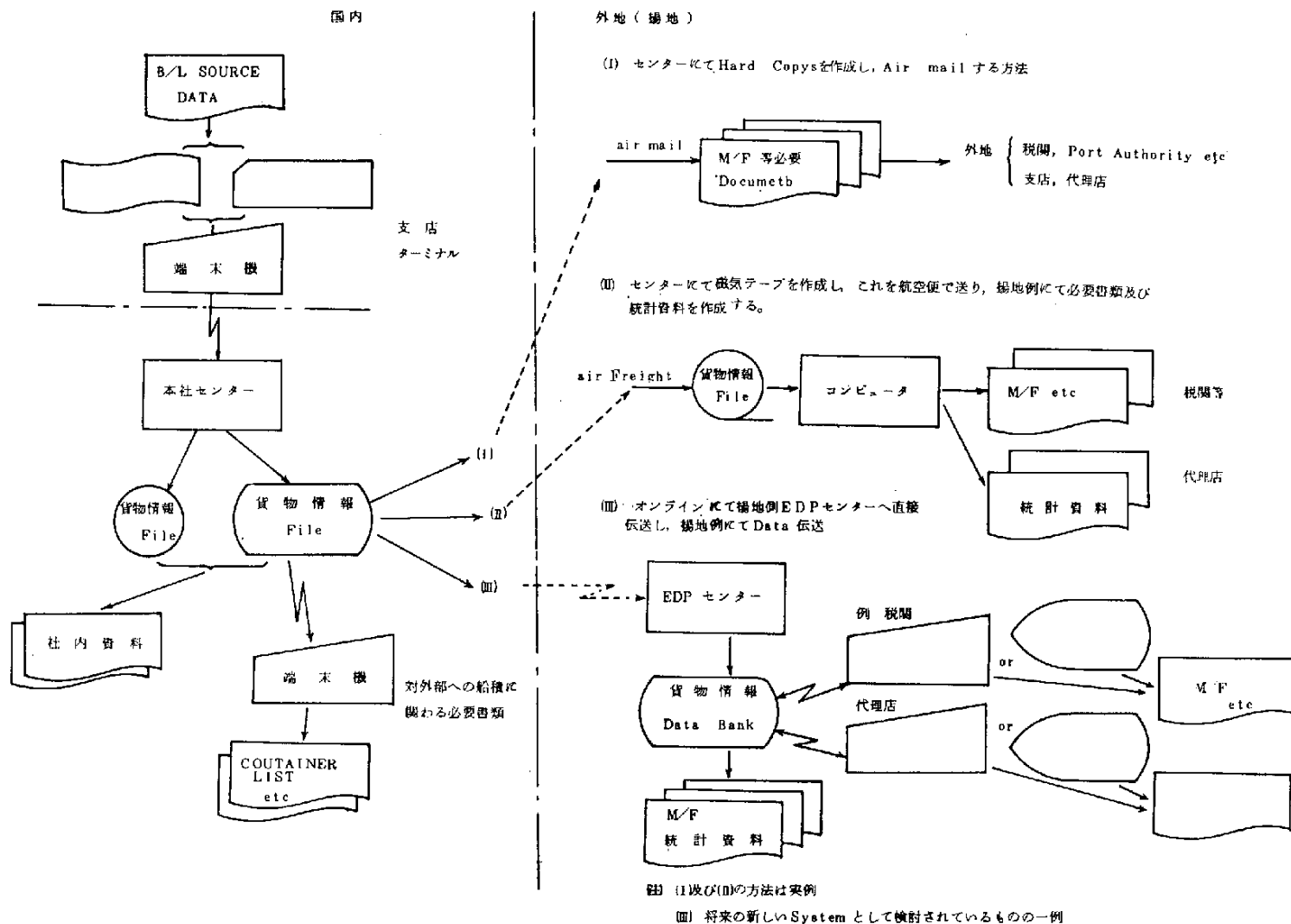


在 来 船 業 務 （ 輸 入 ）

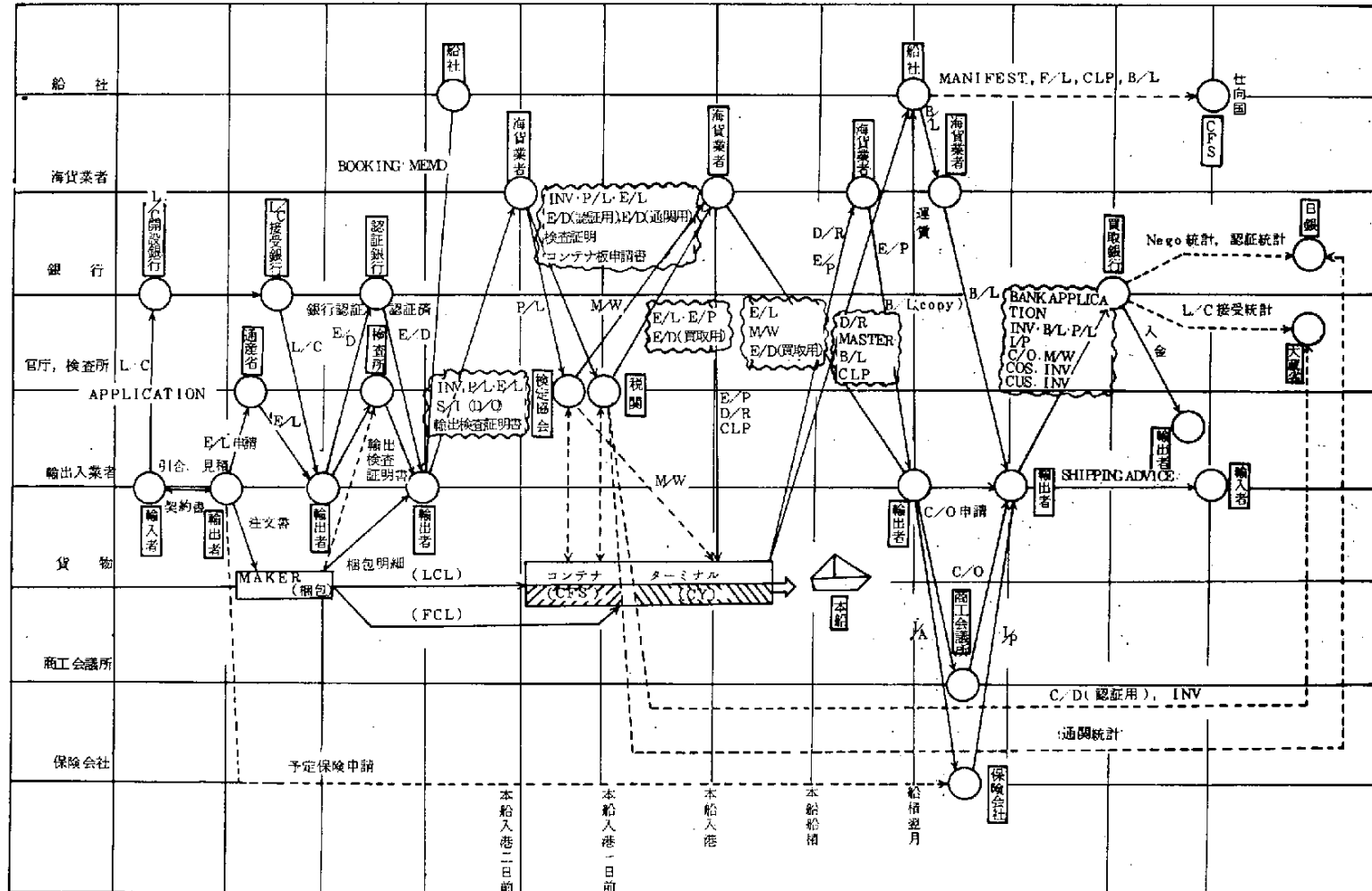
- ① 上荷に関する書類手続業務
- ② 現品書類チェック業務



8. 船社の輸出における貨物Data 処理例



1. 輸出手続経路図 (コンテナ)



3. 貿易関係帳票エレメント分析表

Original : Seller → Buyer
 Seller → Buyer → Seller
 COPY : Seller

帳票名 : CONTRACT NOTE(売) 契約書 (C/N)

発行条件	成 約											
系 路	1 Seller	2 Buyer	3 Seller	4	5	6	7	8	9	10	11	12
項 目 名	内 容			記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考			
発 行 日 時				1		13			JAN. 19.1973 47.12.31 → 8桁			
発 行 場 所				1		-			都市, 国			
Contract No	契 約 番 号			1		10 (3 · 5 · 2)	1					
Messrs	契 約 先			1	注文してきた 電信又は手紙	70 × 3	1		F01 NAME F03 FOR A/C F02 ADDRESS OF~			
Refer to your telegrams letters	本契約に関する書類, 電信			1	〃	-						
Refer to our telegrams letters	〃			1	〃	-						
Commodity	商 品			1	〃	40 × 4	1		SPECは別			
Quality	品 質			1	〃	70 × 5	1		= SPEC			
Quantity	量			1	〃	数-10 (整 数) 契約数量単位-10	1					
Price	価 格			1	〃	整数部10 少数部5 単位5	1		少数部は2桁で充分			
Payment	支 払 方 法			1	〃	-	1		コード化可能			
Shipment	船 積 期 限			1	〃	-	1		年, 月, 以前 (以降) コード化可能			
Destination	仕 向 地			1	〃	-	1		(港) 国, EX, USA (PORT (S)) 經由地を記入することがある			
Packing	包 装			1	(〃)		1					
Manufacturer	工 場			1	(〃)		1		特記事項に相当			

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考
Insurance	保 險	1	注文してきた 電信又は手紙		1		金額, 条件, 被保険者 etc
Inspection	検 査	1	(/)		1		
Marking	荷 印	1	(/)	35 × 13	1		契約時点で決るとはかぎらない
Special Terms & Conditions	特記事項あるいは条件	1	(/)		1		
Seller の署名		1					
Buyer の署名		2					Buyer, Shipper & Maker が指定する
							Marking は工場又は私設倉庫にて行う
							公共上屋に於ては認められない 標準化C/O NoとのMatchingを考慮すること

帳票名：註 文 書 (買) 契 約 書

発行条件	成 約											
系 路	1 Shipper	2 Maker	3 Shipper	4	5	6	7	8	9	10	11	12
項 目 名	内 容			記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考			
契 約 番 号				1		10	2		売買引Noを使用する			
発 行 日 付				1			2					
発 行 者				1		-	2					
あ て 先				1			2					
引 合 先				1		70 × 3	2		普通の場合不用。但し売先が契約上制限される時は必要となることあり			
代 金				1		10	2		円価 桁数は要検討			
受 渡 期 限				1		13	2					

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考
代 金 支 払		1		-			船積後〇〇日払方法(現金)パターン化 分割 すること
受 渡 場 所		1		-			パターン化可能?個有名称を用いることに問題
受 渡 条 件		1		-			パターン化可能
特 約 条 項		1		-			
品 名 数 量 そ の 他 の 明 細		1		-			検討事項アタッチシートで逃げられる(?)

帳 票 名 : LETTER OF CREDIT 信 用 状 (L/C)

発行条件												
系 路	1 L/C開設銀行	2 確認銀行	3 通知銀行	4 受 益 者	5 認証銀行	6 Shipper	7 買 取 銀 行	8	9	10	11	12
項 目 名	内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考				
信 用 状 の 種 類			1	L/C Application								
発 行 銀 行 名			1									
発 行 地			1									
確 認 又 は 取 次 銀 行 名			1									
番 号			1									
発 行 日 付			1									
受 益 者			1	L/C Application								
発 行 依 頼 人			1	"								
金 額			1	"								
有 効 期 限			1	"								

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考
手 形 振 出 入		1	L/C Application				
手 形 名 宛 入		"	"				
手 形 期 限		"	"				
手 形 金 額		"	"				
添 付 書 類 と 必 要 枚 数		"	"				B/L, I/P, C/inv, etc.
品 名		"	"				
数 量		"	"				
単 価		"	"				
船 積 地		"	"				
仕 向 地		"	"				
陸 揚 港		"	"				
船 積 期 限		"	"				
分 割 船 積		"	"				
積 換 許 容		"	"				
そ の 他 の 指 図 注 意		"	"				
通 知 銀 行		"					
M B K No.		4					

帳票名：輸出承認申請書

EXPORT LICENCE (E/L)

発行条件	契 約 成 立											
系 路	1 Shipper	2 Miti/Customs	3 Shipper	4 認証銀行	5 Shipper	6 海貨業者	7 CUSTOMS	8	9	10	11	12
項 目 名	内 容		記入名	原 帳 票	桁 数	利 用 者	展開帳票	備 考				
あ て 先			1									
承 認 番 号			2							Shippers Cord より自動承認を考える		
有 効 期 限			2							標準化を考慮する		
申 請 者 氏 名			1	(C / N)								
申 請 者 住 所			1	(C / N)								
申 請 者 電 話 番 号			1	(C / N)								
申 請 月 日			1									
買 主 名			1	(C / N)								
買 主 住 所			1	(C / N)								
仕 向 地			1	C / N								
経 由 地			1	(C / N)						{ DIRECT BY..... } 重要項目		
商 品 名			1	C / N								
型 及 び 等 級			1	C / N								
単 位			1	(C / N)								
数 量			1	C / N								
単 価			1	C / N								
総 額			1	C / N								
数量及び総額増加見込			1									

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考
代 金 決 済 方 法		1	C/N				
通 貨		1	C/N				
承 認 ・ 不 承 認		2					
承 認 条 件		2					
大 蔵 大 臣 の 同 意		2					
通産大臣or税関長の記名押印		2					

帳 票 名 : (銀行認証用) 輸 出 申 告 書 EXPORT DECLARATION (E/D)

発行条件										
系 路	¹ Shipper	² Bank	³ Shipper	⁴ 海貨業者	⁵ 税 関	⁶ 海貨業者	⁷ Shipper	⁸ 買取銀行		
項 目 名	内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考		
輸 出 者 記 名 押 印			1	(C / N)				要登録		
輸 出 者 住 所			1	(C / N)						
承 認 or 許 可 の 種 類			1							
承 認 or 許 可 番 号			1	E / L etc						
銀 行 認 証 年 月 日 及 び 番 号			2					XX(999)-99-99999(標準化する)		
商 品 明 細			1	(C / N)				Inv. と一致		
統 計 品 目 番 号			1		3			SITCコードの上 3桁		
数 量			1	C/N, L/C				売 数 値		
建 値 及 び 総 価 額			1	C/N, L/C				決 済 金 額		

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考
U S \$ 換 算 額		1	(E/C)				
仕 向 地		1	C/N, L/C				(流通)国名
買 主 名		1	C/N, L/C				Accountee
買 主 住 所		1	(C/N, L/C)				
決 済 方 法 の 種 類		1	(C/N, L/C)				L/C, P/P, D/A, etc.
手 形 期 限		1	(C/N, L/C)				
L/C 未 使 用 残		1	(L/C)				
接 受 年 月 日		1	L/C				
有 効 期 限		1	L/C				
参 考 事 項	OPENING BANK	1	L/C	14×2			送金証明 or 入金No.
	L/C No.	1	L/C				
	C/N	1	C/N				
	Z/V No.	1	1/V				
統 計 用 コ ー ド 欄 ①	統 計 品 目 番 号	8					
②	建 値 価 格	8					
③	仕 向 地	8					
④	外 国 為 替	8					
⑤	信 用 状 内 容	8					
⑥	外 為 決 済 の 証 明	8					
⑦	〃	8					
⑧	決 済 銀 行	8					

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考
認 証 銀 行		2					
外 国 為 替 決 済 の 証 明	日 付	8					
	受領通貨金額 } × { 信用状 } { その他	8					
備 考		8					前受の場合はShipperにて記入
決 済 銀 行		8					
税関輸出許可年月日及び番号		5					

帳 票 名 : (Commercial) INVOICE (INV)

* 必要項目

発行条件								
系 路	¹ Shipper	² 海貨業者	³ CUSTOMS/	⁴ 買取銀行/	⁵ Buyer			
項 目 名	内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考
INVOICE No.	I / V No.		1		7			*
	作 成 地		1					*
	作 成 日 付		1					*
Sales Section Code	部 課 コ ー ド		1		5			
	部 商 品 コ ー ド		1		10			
Contract No.			1	C/N				EM台帳Noと共通
Date			1	C/N				
MBK No.			1	L/C	6			MBKでL/Cに付与した番号
L/C No.			1	L/C	20			*

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考
Issuing Bank	L/C開設銀行	1	L/C	70			* L/C以外の時決済条件記入
Consigned to	荷受人名、住所	1	L/C、C/N	70 × 3			*
Shipped in good Order and Coditionper	船 名	1	R/O	35			(※)
Sailing on or about	出 帆 予 定 日	1	L/C、 C/N、B/O				(※) L/C Date 前
From	積 込 港	1		17			
To	荷 卸 港	1		46			*
Quantity	数 量	1	メーカーP/L	20			(※)
Shipping Marks & NOS		1	" P/O	35 × 13			* P/O: Packing Order
Description	品 名	1	L/C				* L/C と同じ
GRADE	Spec.	1	(L/C)				*
	注 記	1	-				L/C 指定, etc.
No		1	-				
GRADE	Spec.	1	-				
	個 数	1	-				
	単 位 重 量	1	-				
	総 重 量	1	-				*
Unit Price	単価、諸費用、手数料	1	L/C、C/N				*
Amount	価 格	1	(L/C、C/N)				* 計算結果により算出
	輸 出 者 署 名	1					*
	信用状指定項目	1	-				*

帳票名： CERTIFICATE OF ORIGIN (C/O)

発行条件									
系 路	¹ Shipper	² 商工会議所	³ Shipper	⁴ 買取銀行					
項 目 名	内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考	
Invoice No.			1					}	
	作 成 地		1						
	作 成 日 付		1						
Sales Section Code			1						
	部 品 品 コ ー ド		1					}	
Contract No.			1						
Contract Date			1						
MBK No.			1						
L/C No.			1					Invoice と同じ	
Issuing Bank			1						
Consigned to			1						
Shipped per			1						
Sailing on or about			1						
From :			1						
To :			1						
Quantity			1					Unit Price & Amount はL/C	
Shipping Marks & Nos			1					に指定ないかぎり省略	
Description			1						

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考
Placed Production or Manufacture	原 産 国 名	1					
Signed in Yokohama on the	日 付	1					
Firm Name	商 社 名	1					
Signature	署 名	1					
Signed in Yokohama on the	発 行 日	2					
	発 行 者	2					
	署 名	2					
Secretary C. No	C/O No	2		不 定			

帳 票 名 : PACKING LIST (P/L)

発行条件										
系 路	¹ Shipper	² 海貨業者	³ 検定協会 /	⁴ 税 関 /	⁵ Shipper	⁶ 買取銀行				
項 目 名	内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考		
Invoice No			1					} Invoiceに同じ		
	作 成 地		1							
	作 成 日 付		1							
Sales Section Code			1							
	部 商 品 コ ー ド		1							
Contract No			1							
Contract Date			1							

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考
MBK No.		1					
L/C No.		1					
Issuing Bank		1					
Consigned to		1					
Shipped per		1					
Sailing on		1					Invoice と同じ
From		1					
To		1					
Quantity		1					
Shipping Marks & Nos		1					
Description		1					
Net Weight	正 味 重 量	5	M/W				
Gross Weight	総 重 量	5	M/W				
Meas 't	容 積	5	M/W				

帳票名： SHIPPING INSTRUCTION

発行条件	INVOICE, E/D (Bank) その他 Shipper 側で用意する DOCUMENTS									
系 路	¹ Shipper	² F. A	³ Shipper							
項 目 名	内 容			記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考	
Messrs	海 貨 業 者 名			1						
	依頼会社名・部課名			1						
	担当者 Tel. No.			1						
Invoice No.	送 り 状 番 号			1	Inv.	7				
Contract No.	契 約 番 号			1	Inv.	5			複数となることもある	
Date	発 行 日 付			1						
Name of Vessel	本 船 名			1	Booking memo					
Shipping Company	船 社 名			1					船名より調べる	
諸 掛 請 求 先				1	(買) 台 帳				Makes FOB/Ex-godown	
Name of Warehouse	倉 庫 名			1	入庫報告書				注文書には入っていない(挿入が望ましい)	
入 庫 No.				1	入庫報告書				複数も有	
Shipper	荷 主			1	台 帳					
Consignee	荷 受 入			1	L/C, C/N					
Notify Party	若 荷 通 知 先			1	L/C, C/N				複数のこともある。	
B/L to be issued at	B/L 発行指定地			1	-				船積地が原則	
B/L Date	B/L 発行口付			1	-				Sailing date/その他 通常は出帆日、期末あるいは月末に指定することもある	
B/L Original: Copy:	B/L 発行枚数			1	- (L/C)	2×2			通常3通、Copy は指定+15	
B/L Separation	B/L の 分 割			1	- (L/C)					

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考
B/L Combination	B/L の 併 合	1	- (L/C)				
W/M List Original: Copy:	W/M 発 行 数	1	- (L/C)	2 × 2			
Freight 支払条件		1	Inv. L/C, C/N				先払、後払
Freight Rate		1	タ リ フ				本来は Shipper が書きこむが現在は乙仲代行
Conventional Vessel		1					Transshipment の場合で荷物の受取サービス とその請求先
Container Vessel		1					Container "
Special Instruction		1					
通関申告番号 / SO No.		2	E/D, S/O				

帳 票 名 : DELIVERY ORDER

荷 渡 指 図 書

発行条件		消費者以外の倉庫に品物がある時							
系	路	¹ Shipper	² 海貨業者	³ 倉庫					
項 目 名		内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考
倉 庫 会 社 名				1	注文書、入庫報告書				} 貨物受取書 (Invoice と one Writing)
入 庫 No.				1	入庫報告書				
荷 印				1	入庫報告書、P/L Inv.				
品 名				1	Inv.				
個 数				1	〃				
数 量				1	〃				
寄託者氏名、登録印				1					
荷 渡 先				1	台 帳				乙 仲
保管料計算基準期日指定				1	〃				担当者の判断
入 出 庫 料 負 担 先				1	〃				〃
有 効 期 限				1					

帳票名：INSURANCE APPLICATION (1/A)

発行条件									
系 路	¹ Shipper	² Insurer							
項 目 名	内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考	
No.	証 券 No.		1(2)	(Inv.)	10			3桁……被保険者 7桁…… Inv. No. 原則は保険会社記入	
Prov. No.	予 定 保 険 No.		1	予定保険引受符					
Amount Insured	保 険 金 額		2	" (L/C)				少数以下切上Dutyの金額は別に表示 U/P率指定とAmount指定有	
Name(s) of Assured(s), etc.	被 保 険 者		1	/	25				
Assureds Code	被 保 険 者 コード		1	/	10			後2桁は商品を現わす (保険会社により異なる)	
Ship or Vessel Called the	船 名		1	(B/O)				具体的名称を入れる必要はなく航空か船かの別でもよい	
Sailing on or about	出 帆 予 定 日		1	Inv. (B/O)				Inv. に同じ	
at and from	船 積 港		1	L/C, C/N				船積以前も保証するときは補足する	
arrived at	陸 上 港		1	"				陸上以降も "	
Goods and Merchandises	品 名		1	Inv.					
	注 記		1	/				L/C 指 定	
Quantity	数 量		1	Inv.					
Invoice No.			1	"					
Place and Date Signed in	Policy発行地, 日付		2	/					
Policies issued	Policy発行枚数		1	/				L/C 指定 Original & Dup copyは10	
Conditions	付 保 条 件		2	L/C, C/N				保険会社記入	
Claim, if any Payable at	保 険 金 支 払 地		1	"					
by	保 険 金 支 払 人		1	/					

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考
Date	発 行 日	1					
Rate	保 険 料 率	1					
Premium	保 険 料	1					
	円 換 算	1					
Exch @	換 算 率	1					

帳票名： 貨物入庫報告書

発行条件	貨 物 の 入 庫								
系 路	1 倉 庫	2 荷 主							
項 目 名	内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考	
あ て 先	荷 主 名		1	梱包明細		2			
No			1			2			
台 帳 (B) #			1			2		台帳より転記	
発 行 日			1			2			
課 a/c			1			2			

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展開帳票	備 考
第 回 分		1			2		
倉 庫 名 印		1			2	E/D (通因用)	新規記入
品 名		1	梱包明細		2		
買 約 井		1			2		
売 約 井		1			2		
買入先(入庫先)		1	梱包明細		2		
摘 要		1			2		
入 庫 月 日		1			2		新規記入
個 数		1	梱包明細		2		
入 数		1	梱包明細		2		
荷 受 総 数		1	梱包明細		2		
運 送 機 関		1			2		新規記入
入 荷 場 所		1			2		"
重 量 才 数		1			2		"
荷 姿		1			2		"
入 庫 No.		1			2		"
庫 No.		1			2		"
Shippig Mark		1	梱包明細		2		"

帳票名： 輸 出 申 告 書（税関用）

発行条件	貨物入庫S/Iが海貨業者に依頼された時点で発行											
系 路	1 海貨業者	2 税関(1部 ファイル)	3 大蔵省 (統計)	4 海貨業者 (許可)	5 本 船 (積込check)	6 海貨業者	7 輸 出 者 (ファイル)	8	9	10	11	12
項 目 名	内 容		記 入 者		原 帳 票		桁 数	利用 者	展開帳票	備 考		
あ て 先	税 関 庁 長 名		1									
輸 出 老 住 所 氏 名 印			1									
代 理 人 住 所 氏 名 印			1									
申 告 年 月 日			1									
積 込 港			1		invoice							
積 込 船 (機) 名			1		invoice							
出 港 予 定 年 月 日			1		invoice							
仕 向 地 (都 市) (国)			1		invoice							
申告番号			1				8	3	D/R			
積込港符号			1				3	3				
船 (機) 籍符号			1				1	3				
貿易形態別符号			1				3	3				
仕向国(地)符号			1				3	3				
輸出者符号			1				5	3				
調査用符号			2									
蔵 置 場 所			1		入庫報告書							
品 名			1		invoice							
統計品目番号			1				6	3	S/A	xxx - xxx		

項 目 名	内 容	記 入 者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展開帳票	備 考
単 位		1	P/L				
数 量		1	P/L		3		
申告価格 (F.O.B)		1	invoice		3		F.O.B 価格を円建て記載、千円単位で統計用
調 査 欄		3					
個数記号、番号、外国産品のときは生産地		1	invoice				
輸出承認又は契約許可番号、銀行証番号		1	E/L				
添 付 書 類		1					
申 告 書 枚 欄		1					申告書、枚数、行数
許 可 印 年 月 日		3					
税 関 用 記 入 欄 1. 検査場検査 2. 現場検査		3					
異 税 運 送 * 承 認		2 and 3					
積 込 年 月 日		3		荷 主			
受 理		3					
審 査		3					
通 関 士 記 名 押 印		2					

帳票名： CERTIFICATE AND LIST OF MEASUREMENT AND/OR WEIGHT (M/W)

発行条件	P/LによりCargoを計り発行する									
系 路	1 検定協会	2 船社(運賃)	3 海貨業者	4 輸 出 者	5 買取銀行					
項 目 名	内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考		
No			1					(xxx)No. xxx-xxx-xxxx/xx		
Sheet No.			1					検査員の登録No. 乙仲コード 課 一連No.		
積 出 港 日 付			1	P/L				検量所の場所 リスト枚数		
海 貨 業 者 名			1	"						
Mark & Number	荷 印		1	"						
Number of Packages	包装個数		1	"						
{ Ft.	{ フィート		1			2, 3		} 短い順に書く (本来のたて, よこ, たかさではない)		
{ In.	{ インチ		1			"				
{ Ft.	{ フィート		1			"				
{ In.	{ インチ		1			"				
{ Ft.	{ フィート		1			"				
{ In.	{ インチ		1			"				
Cft Per P'kg Ft.	1個才量		1			"	P/L			
In.			1			"	P/L			
Total Cft Ft.	合計才量		1			"	P/L, S/A, D/R	B/L, MANIFEST		
In.			1			"	P/L, S/A, D/R	B/L, MANIFEST		
Weight per Package	1個重量		1			"	P/L			
Total Weight	合計重量		1			"	P/L, S/A, D/R	B/L, MANIFEST		

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考
Shippers	荷送人	1	P/L				
Vessel From to	船名, 積出港, 荷卸港	1	"				
Attended	出帆日	1	"				
District	地 区	1	"				
Description	貨物の明細	1	"				

帳 票 名 : SHIPPING APPLICATION

発行条件	Roeking MEMO が交されていること								
系 路	¹ 海貨業者	² 船 社							
項 目 名			内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考
Forwarding Agents			海貨業者	1	/			S/O, N/R, B/L	
B/L No.			B/L No.	2	/		1, 2	〃	船社によって異なる
Shippers Reference No.				1	S/1			〃	invoice No.
Shipper			荷送人	1	〃			〃	
Consignee			荷受人	1	〃			〃	
Notify Party			着荷通知先	1	〃			〃	複数のこともある
Local Vessel			第一船名	1	〃			〃	} 現在未使用
From			第一船積港	1	〃			〃	
Ocean Vessel			船 名	1	〃			〃	
Voy. No.			航 海 No.	1	/			〃	

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考
Port of loading	積込港	1	S / I			S/O, M/R, B/L	
Port of discharge	荷卸港 (積替港)	1	"			"	
For transshipment to	最終荷卸港	1	"			"	
Final destination (for the shippers reference only)	最終目的地	1	"			"	
Marks and Numbers	荷印 & 番号	1	"			"	
No of Pkgs. or units	包装 / 単位の個数	1	"			"	
Kind of packages description of goods	包装の種類, 貨物の明細	1	"			"	
Gross Weight	総重量	1	M / W			"	
Measurement	才 数	1	M / W			"	
Total number of packages or units	包装 / 単位の総数	1	S / I			"	
Freight and Charges	運賃及び諸掛	1	S / I			"	
Revenue Tons	運賃計算屯数	1	運賃料金表			B / L	特別に取決められた場合 Booking memo から取る。
Rate	運賃率	1	M / W			"	
Per	建 屯	1	S / I			"	
Prepaid	前払金額	1	"			"	
Collect	後払金額	1	"			"	at Destination
Prepaid at	前払地	1	"			"	
Payable at	後払地	1	"			"	
Place and Date of issue	発行地及び日付	1	"		1	"	
Total Prepaid in Local Currency	前払円金額	1				"	
No of Original B(s)/L	B/L 必要枚数	1	S / I			"	

項 目 名	内 容	記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考
Ex. Rate	交換比率	1	/			B/L	
海 貨 業 者		1	S/I		1	B/L	
他 貨 品 目		1	S/I		1	B/L	
S/O Number		2	/		1	S/O, B/L	
海 貨 コード		1	/	4		"	
荷 送 入 コード		1	/	5		"	
ア ロ ン グ サ イ ド 条 件		1	/	1		"	
品 目 コード		1	/	6		"	
B/L 作成地 (最終荷受地)		1	S/I		1	B/L	

帳 票 名 : BILL OF LADING

発行条件	Shipper より運賃が支払われた時点								
系 路	1 海貨業者	2 船 社	3 海貨業者	4 輸 出 者	5 買取銀行				
項 目 名	内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考	
Forwarding Agents	海貨業者		1	S/I					
B/L No.	B/L No.		2	/			F/L, MANIFEST	船社によって異なる	
Shippers Reference No.			1	S/I				INVOICE No.	
Shipper	荷送人		1	"					
Consignee	荷受人		1	"			F/L, MANIFEST		
Notify Party	着荷通知先		1	"			"		

項 目 名	内 容	記 入 者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展 開 帳 票	備 考
Local Vessel	第一船名(国名)	1	S/I			F/L, MANIFEST	
From	船積港	1	"			"	
Ocean Vessel	船 名	1	"			"	
Voy No.	航海 No.	1	/			"	
Port of loading	積込港	1	S/I			"	
Port of discharge	荷卸港(積替地)	1	"			"	
Place of delivery	荷捌き場所	1	"			"	
Final destination for the Merchants reference	最終目的地	1	"			"	
Container No.	コンテナNo.	FCLの時 1 LCLの時 2	/			"	
Seal No Marks and Numbers	シールNo., 荷卸	FCLの時 1 LCLの時 2	/			"	
No. of Containers or pkgs	包装/単位の個数	1	S/I			"	
Kind of packages; Description of goods	包装の種類, 商品名	1	"			"	
Gross Weight	総 重 量	1	"			"	
Measurement	才 数	1	"			"	
Total number of packages or units	包装/単位の総数	1	"				
Freight and Charges	運賃及び諸料	1	"				
Revenue Tons	運賃計算吨数	1	"				
Rate	運賃率	1	"			F/L, MANIFEST	
Per	建 屯	1	"			"	
Prepaid	前払金額	1	"			"	
Collect	後払金額	1	"			"	

項 目 名	内 容	記 入 者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展 開 帳 票	備 考
Exchange Rate	交換比率	1	S/I				
Prepaid at	前払地	1	"				
Payable at	後払地	1	"				
Place and Date of issue	発行地及び日付	発行地 1 日 付 2	"				
Total prepaid in Yen	前払円金額	1	"				
No. of original B(S)/L	B/L 必要枚数	1	"				
Laden on Board the Vessel		2					
Date		2					
Signature		2					

帳 票 名 : DOCK RECEIPT

発行条件	BOOKING MEMOが交されているもの（S/A、S/Oに交るもの コンテナのみ必要）									
系 路	1 海貨業者	2ターミナルオペレータ （船 社）	3 海貨業者							
項 目 名			内 容		記入者	原帳票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考
Forwarding Agent			海貨業者		1				B/L	船社によってまちまち
D/R No.（B/L No.）			B/L No.		2				〃	
Shipper			荷送人		1	S/I			〃	
Consignee			荷受人		1	〃			〃	
Notify Party			荷荷通知先		1	〃			〃	
Precarriage by			（未使用）		1	〃			〃	

項 目 名	内 容	記 入 者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展 開 帳 票	備 考
Place of receipt	(未使用)	1	S/I			B/L	
Ocean Vessel	船名	1	S/I			"	
Voyage No.	航海No.	1	/			"	
Port of loading	積込港	1	S/I			"	
Port of discharge	荷卸港(積替地)	1	"			"	
Place of delivery	荷捌き場所	1	"			"	
Final destination	最終目的地	1	"			"	
Container No.	コンテナNo.	FCL 1 LCL 2	S/I			"	例 xxx x xxx xxx
Seal No.	シールNo.	FCL 1 LCL 2	S/I			"	船社 コンテナ コンテナ ランニング タイプ 材質 No.
Marks & Numbers	荷 印	1	S/I			"	
No. of Containers or pkgs	包装/単位の個数	1	"			"	
Kind of packages; Description of goods	商品名	1	"			"	
Gross Weight	総重量	1	M/W			"	
Measurement	才 数	1	M/W			"	
Containers Total number of packages or units	包装/単位の総数	1	S/I			"	
Freight & Charges	運賃及び諸掛	1	S/I			"	
Revenue Tons	運賃計算屯数	1	/			"	
Rate	運賃率	1	S/I			"	
Per	建 屯	1	"			"	
Prepaid	前払金額	1	"			"	
Collect	後払金額	1	"			"	

項 目 名	内 容	記 入 者	原 帳 票	倍 数	利 用 者	展 開 帳 票	備 考
Exchange Rate	交換比率	1	/			B/L	
Prepaid at	前払地	1	S/I			"	
Payable at	後払地	1	S/I			"	
Place of Issue	発行地及日付	1, 日付は2	/			"	
Total Prepaid in Yen	前払円金額	1	S/I			"	
No. of Original B(S)/L	B/L 必要枚数	1	"			"	
B/L 作成地 (最終荷主地)		1	"				ローカル B/L 作成地必要
海 貨 業 者		1	"				
他 貨 品 目		1	"				
Export Declaration No.	輸出申告 No.	1	E/D				
Service Type or Receiving	積地サービスの形態	1	S/I			CLP	CY, CFS, DOOR 荷受場所
Service Type or Delivery	揚地サービスの形態	1	"			CLP	CY, CFS, DOOR 荷捌場所
Inland Carrier's name at Port of Discharge	揚地側の国内輸送業者名	1	"				ほとんど指定しない
Type of Goods	貨物の情報	1	"				
Reefer Temperature Required	冷凍貨物の必要温度	1	"			CLP	
Dangerous Label Classification	危険品貨物の法令に定め られたラベルと分類	1	"			CLP	国際規格できまっている
Australian Department of Health	オーストラリア植物検疫 のための申告欄	1	"			CLP	
海貨業者コード		1	コードブック			CLP	
荷 送 入		1	コードブック				
品 目 コ ー ド		1	E/D				

帳票名： SHIPPING ORDER

発行条件		Shipping Application をもとに発行 (S/AとSet)							
系 路	1 海貨業者	2 船 社	3 海貨業者	4 本船(ファイル)					
項 目 名		内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考
Forwarding Agents		海貨業者		1	S/I		4	M/R	
Shipper		荷送人		1	"		4	"	
Consignee		荷受人		1	"		4	"	
Notify Party		着荷通知先		1	"		4	"	
Local Vessel		第一船名		1	"		4	"	
From		第一船積港		1	"		4	"	
Ocean Vessel		船 名		1	"		4	"	
Voy No.		航海No.		1	"		4	"	
Port of Loading		積入港		1	"		4	"	
Port of Discharge		荷卸港 (積替港)		1	"		4	"	
For Transhipment to		最終荷卸港		1	"		4	"	
Final Destination (for the Shippers only)		最終目的地		1	"		4	"	
Marks and Numbers		荷印&番号		1	"		4	"	
Kind of Packages Description of goods		包装の種類, 商品名		1	"		4	"	
Gross Weight		総重量		1	M/W		4	"	
Measurement		才 数		1	M/W		4	"	
Total Number of packages of units		包装/単位の総数		1	S/I		4	"	
Exceptions		REMARK		検数業者			4	"	
Hatch No.		ハッチNo.		"			4	"	
Received in All				"			4	"	
Dated				"			4	"	
S/O Number		Shipping Order No.		2					

帳票名: MATE'S RECEIPT

発行条件		S/Oと貨物確認後本船で発行									
系 路	1 海貨業者	2 船 社	3 海貨業者	4 本 船	5 船 社						
項 目 名			内 容		記入者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考	
Forwarding Agents			海貨業者		1	S/I		4			
Shipper			荷送人		1	"		4			
Consignee			荷受人		1	"		4			
Notify Party			着荷通知先		1	"		4			
Local Vessel			第一船名		1	"		4			
From			第一船積港		1	"		4			
Ocean Vessel			船 名		1	"		4			
Voy No.			航海No.		1	"		4			
Port of Loading			積込港		1	"		4			
Port of Discharge			荷卸港(積替港)		1	"		4			
For Transhipment to			最終荷卸港		1	"		4			
Final Destination (for the Shippers only)			最終目的地		1	"		4			
Marks and Numbers			荷印&番号		1	"		4			
Kind of Packages Description of goods			包装の種類、商品名		1	"		4			
Gross Weight			総重量		1	M/W		4			
Measurement			オ 数		1	M/W		4			
Total Number of Package of Units			包装/単位の数		1	S/I		4			
Exceptions			Remark		検数業者	/		4			
Hatch No.			ハッチNo.		"	/		4			
Received in All					"	/		4			
Dated					"	/		4			
S/O Number			Shipping Order No.		2	S/O		4	B/L		

帳票名 : CONTAINER LOAD PLAN (CLP)

発行条件	貨物、S/O、P/L が揃って作成								
系 路	1. 海貨業者	2. ターミナルオペレータ (船 社)	3. 揚地エージェント	4. (揚地税関)					
項 目 名	内 容		記 入 者	原 帳 票	桁 数	利用 者	展 開 帳 票	備 考	
Container No.	コンテナ番号		1, 2	/		3, 4			
Size/Type of Container	コンテナのサイズとその番号		"	/		"			
Seal No.	封印番号		"	/		"		封印を2カ所以上行なった時は全ての番号	
Temperature Required	冷凍貨物の必要温度		1	/		"			
Ocean Vessel / Voyage No.	船名及び航海番号		1, 2	/		"			
Place of Receipt	貨物を引受ける場所		"	D/R		"		CY, CFS, DOOR	
Port of Loading	船積港		"	"		"			
Port of Discharge	陸揚港		"	"		"			
Place of Delivery	貨物を荷受人に引渡す場所		"	"		"		CY, CFS, DOOR	
E/D No.	輸出申告書番号		"	"	6	"			
B/L No.	B/L No.		2	"		"			
Shipper / Consignee	荷送人及び荷受人の名称		1, 2	"		"		単位も記入	
Marks & Numbers	荷 印		"	"		"		単位も記入	
No. & Kind of Packages	荷物の個数, 荷姿		"	"		"			
Description of Goods	荷物の品名		"	"		"			
SITC Code	輸出統計品目番号		"	"		"			
Weight	重 量		"	"		"			
Measurement	才 数		"	"		"			

項 目 名	内 容	記 入 者	原 帳 票	桁 数	利用者	展 開 帳 票	備 考
Remarks	備 考	1, 2	D/R		3, 4		
New Seal No.	封印をやり直した場合 新しい封印番号	1, 2			"		
Reason For Breaking Seal	封印を開いた理由	2			"		
Date of Vanning	貨物をコンテナ積した日付	1, 2			"		
Total Pkgs.	貨物の総個数	"			"		
Place of Vanning	貨物をコンテナ積した場所	"					
Tare Weight	コンテナ自重	"			3, 4		
Total Weight	貨物の総重量	"			"		
Total Meas't	貨物の総容積	"			"		
In Case of Dangerous Goods, Please Enter the Label (Classification of Good)	危険物の法令に定められ たラベルと分類	"	D/R		"		
Australia Department of Health Quarantine Declaration (Australia Trade only)	オーストラリア 植物検疫申告書	"	D/R		"		
Gross Weight Lbs	貨物入コンテナの総重量 (ポンド)	"			"		
Gross Weight Kgs	貨物入コンテナの総重量 (キロ)	"			"		
責任者 日付 署名							VANNING の責任者
オペレーター署名		2					FCLの場合

帳票名 : FREIGHT LIST OR MANIFEST

発行条件	D/R, B/Lより作成									
系 路	¹ 船 社	² 本 船	³ 揚地エージェント	⁴ 揚地税関						
項 目 名	内 容		記 入 者	原 帳 票	荷 数	利 用 者	展 開 帳 票	備 考		
Page No.	ページ No.		1	/		3, 4				
M/S Maru Voy. No.	船名、航海No.		1	B/L, D/R		"				
Captain	船長名		1	/		"				
Sailed From	積込港		1	B/L, D/R		"				
For	揚 地		1	B/L, D/R		"				
On	出港月日		1	/		"				
Container No.	コンテナNo.		1	B/L, D/R		"				
Seal No.	シールNo.		1	"		"				
B/L No.	B/L No.		1	"		"				
Marks & Nos.	荷印&番号		1	"		"				
Description	品 名		1	"		"				
No. of Packages	包装/単位の個数		1	"		"				
Shippers	荷送人		1	"		"				
Consignees(Notify Party)	荷受人		1	"		"		実際の荷受人が書かれる		
Weight	重 量		1	"		"				
Meas 't	才 数		1	"		"				
Rate	運賃率		1	"		"				
Freight Prepaid	運賃先払		1	"		"				
Freight Collect	運賃後払		1	"		"				
Remarks	備 考		1	"		"		寄港地ごとにTotalをとる		

——禁無断転載——

昭和48年3月発行

発行所 財団法人 日本情報処理開発センター

東京都港区芝公園3-5-8

機械振興会館内

TEL (434) 8211

印刷所 有限会社 三恵プリント

東京都世田谷区北烏山3-13

TEL (308) 5066

