

日本国内、ASEAN各国及び欧州における貿易手続デジタル化対応状況実態調査及び
貿易PF利活用推進に向けた調査・検討会運営業務

調査報告書

公表版

MRI 三菱総合研究所

2025年3月7日

公共コンサルティング本部
海外・貿易物流DX戦略グループ

目次

1. 本調査の背景、目的	6
2. 本調査の実施概要	8
3. 日本国内及びASEAN諸国における貿易手続デジタル化対応状況実態調査	16
3.1 日本国内における貿易手続デジタル化対応実態調査	17
3.2 ASEAN各国における貿易手続デジタル化対応実態調査	87
4. 貿易手続のデジタル化推進に向けた施策の検討に関する調査	168
4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等	169
4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望	191
5. 欧州(英国及びEU)における貿易手続デジタル化対応実態調査	201
5.1 欧州(英国及びEU)における貿易手続デジタル化実態、貿易PFの整備・普及状況に関する調査	202
5.2 「GAIA-X」のプロジェクトに対する官民の対応状況調査	240
6. 総括	272
6.1 貿易手続デジタル化の推進に向けた施策の提案	273
6.2 日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた対応方針の提案	279
6.3 まとめ	285

略語集

項目	正式名称(英文)	和名
ABAC	APEC Business Advisory Council	APECビジネス諮問委員会
ACDD	ASEAN Customs Declaration Document	ASEAN通関申告書類
ACTFA	ASEAN China Free Trade Agreement	中国ASEAN自由貿易協定
ACTS	ASEAN Customs Transit System	ASEAN税関トランジットシステム
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AJCEP	ASEAN Japan Comprehensive Economic Partnership	日ASEAN包括的経済連携協定
APEC	Asia Pacific Economic Cooperation	アジア太平洋経済協力
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	東南アジア国家連合
ASW	ASEAN Single Window	ASEANシングルウィンドウ
ASYCUDA	Automated System for Customs Data	—
ATIGA	ASEAN Trade in Goods Agreement	ASEAN物品貿易協定
B/L	Bill of Lading	船荷証券
CPTPP	Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership	環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定
e-ah	Electronic Animal Health	電子動物保護証明書
EDI	Electronic Data Interchange	電子データ交換
e-fs	Electronic Food Safety	電子食品安全証明書
EPA	Economic Partnership Agreement	経済連携協定

略語集

項目	正式名称(英文)	和名
ePhyto	Electronic Phytosanitary Certificate	電子植物検疫証明書
ESCAP	Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	アジア太平洋経済社会員会
ETDA	Electronic Transactions Development Agency	タイ電子取引開発庁
FJCCIA	Federation of Japanese Chambers of Commerce and Industry in ASEAN	ASEAN日本人商工会議所連合会
FTA	Free Trade Agreement	自由貿易協定
FTAAP	Free Trade Area of the Asia-Pacific	アジア太平洋自由貿易地域
ICC	International Chamber of Commerce	国際商工会議所
IMDA	Infocomn Media Development Authority	情報通信メディア開発庁
IMF	International Monetary Fund	国際通貨基金
JETRO	Japan External Trade Organization	日本貿易振興機構
KTDDE	Key Trade Documents and Data Elements	—
L/C	Letter of Credit	信用状
MLETR	The Model Law on Electronic Transferable Records	電子的移転可能記録のモデル法
NDTP	National Digital Trade Platform	—
NSW	National Single Window	ナショナルシングルウィンドウ
NTP	Networked Trade Platform	—

略語集

項目	正式名称(英文)	和名
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development	経済協力開発機構
PPP	Public-Private Partnership	官民連携
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership	地域的な包括的経済連携
SME	Small Medium Enterprise	中小企業
UN/CEFACT	United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business	国連貿易円滑化電子ビジネスセンター
UNCITRAL	United Nations Commission on International Trade Law	国連国際商事法委員会
UNESCAP	UNESCAP: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific	国連アジア太平洋経済社会委員会
WG	Working Group	ワーキンググループ
WTO	World Trade Organization	世界貿易機関

1. 本調査の背景、目的

1. 本調査の背景、目的

本調査の背景、目的

- 世界貿易は 2021年以降、3年連続で 20兆ドル超を記録するなど、世界経済の屋台骨である一方、貿易手続は未だに紙書類・手作業が残る非効率な状況が続いており、貿易手続のデジタル化は長年に渡る課題となっている。これに加えて、ロシア・ウクライナ戦争、中東情勢の悪化、米中対立といった、地政学的なリスクの高まり等を背景に、グローバルサプライチェーンの脆弱性がこれまで以上に問題視されている状況である。
- こうした状況に際し、貿易手続のデジタル化に寄与する貿易プラットフォーム(以下、「貿易PF」という。)が近年国内外で普及しはじめており、上記課題解決にあたっては、貿易PFを通じた貿易DXの推進が不可欠と考えられる。貿易DXの推進については、2024 年の「経済財政運営と改革の基本方針(※1)」の中で言及されているほか、経済産業省では2024年6月に「貿易手続デジタル化に向けたアクションプラン(※2)」を発表し、貿易PFの導入支援・促進をアクションプランの1つとして盛り込んでいる。
- 経済産業省では、貿易手続のデジタル化に向けた課題を官民で共有し、解決のための方策を具体的に定めていくことを目的に、グローバルに貿易を展開している大手製造業企業、貿易 PF 提供事業者、貿易手続のデジタル化に携わる関係省庁・団体が集まる「貿易プラットフォームの利活用推進に向けた検討会」を開催し、検討会での議論を踏まえ、令和6年3月にとりまとめられた中間報告書では、官民が連携して貿易手続デジタル化を加速化させる必要性と、関係省庁のアクションプランの策定方針が示された。また、同じく令和6年3月に、AMEICC(日アセアン経済産業協力委員会)にてASEAN全体における貿易手続デジタル化の推進に向けたロードマップが示されたところである。
- 本調査では、今年度以降、貿易PFの活用を通じた日ASEAN 間での貿易取引における貿易手続デジタル化の事例を創出していくため、日本、ASEAN双方における貿易手続デジタル化の対応状況についての実態調査や、デジタル化推進ならびに貿易PF 利用促進のための施策案の検討を行う。加えて、国際的なデータ流通基盤構想「GAIA-X」にもとづくデータ連携の取り組みが進む欧州における、貿易手続デジタル化の動向についての調査を行う。

(※1)「経済財政運営と改革の基本方針 2024」

<https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/honebuto/2024/decision0621.html> 2025/03/07閲覧

(※2)「貿易手続デジタル化に向けたアクションプラン」、

https://www.meti.go.jp/shingikai/external_economy/digital_trade_platform/20240625_report.html 2025/03/07閲覧

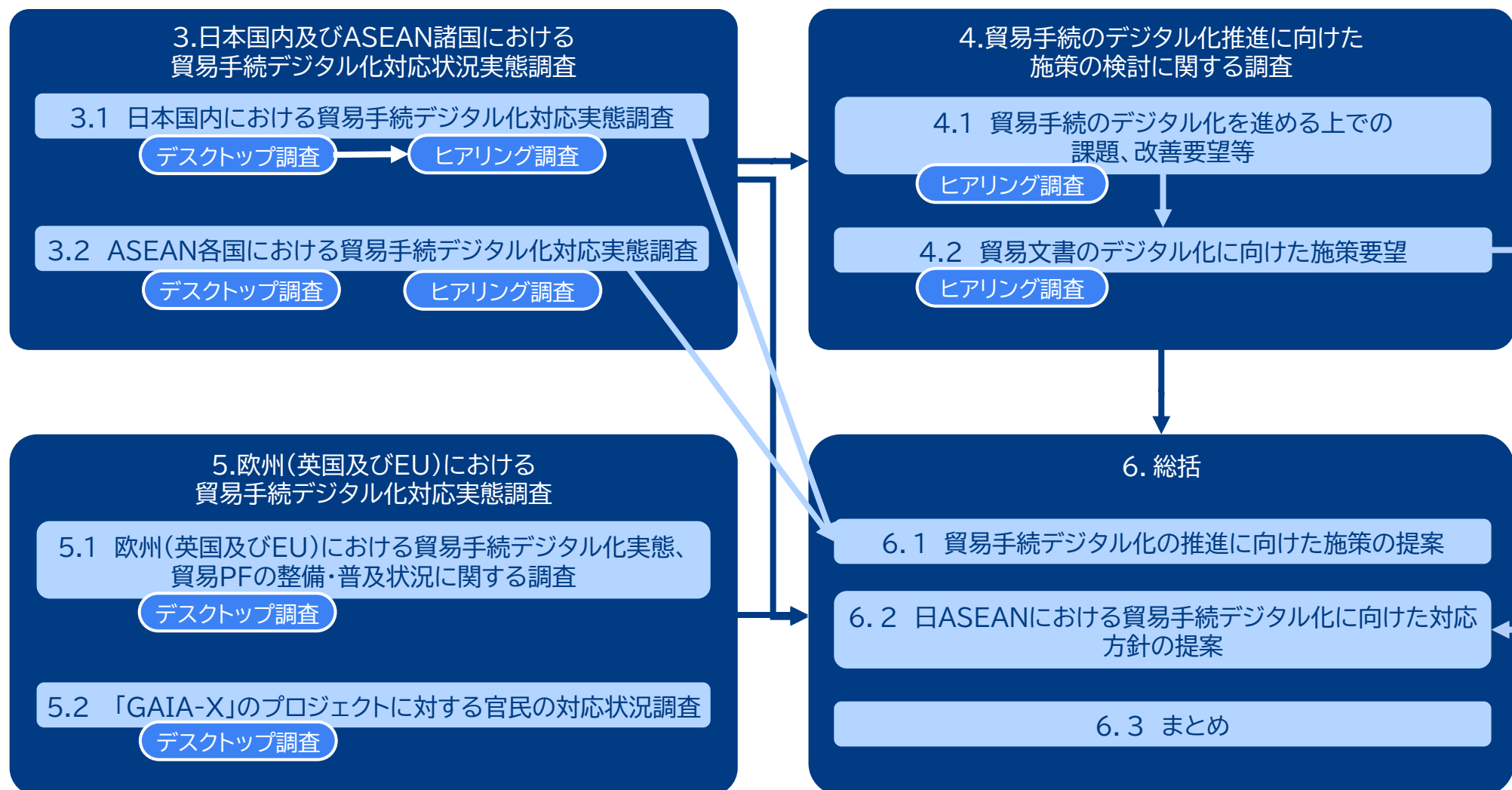
2. 本調査の実施概要

- 2.1 実施フロー
- 2.2 実施内容
- 2.3 実施方法

2. 実施内容、実施方法

2.1 実施フロー

本事業は以下のフローにて実施した。(注:項番は本報告書の目次項番に対応。)



2. 実施内容、実施方法

2.2 実施内容

本事業では、以下に記載する実施内容を実施した。(注:項番は本報告書の目次項番に対応。)

● 3. 日本国内及びASEAN諸国における貿易手続デジタル化対応状況実態調査

デスクトップ調査および事業者へのヒアリングを実施し、日本国内及びASEAN諸国において、法令(制度)上または商慣習(実態)上、デジタル化未対応の貿易関連文書・手続の調査を行った。

● 3.1 日本国内における貿易手続デジタル化対応実態調査

- デスクトップ調査およびヒアリング調査を通じて、日本国内での貿易手続において、法令上または商慣習上、デジタル化未対応の(紙の原本や、スキャンしたPDF文書等の提出が求められる)貿易関連文書を調査した。調査対象とする貿易関連文書については、通関手続、港湾手続、金融機関、商工会議所等において取り扱われるものを想定した。具体的には、WTO 発行Cross-border Paperless Trade Toolkitにてkey trade documentとして紹介されている文書や、関税法または輸出・輸入関係他法令上、提出もしくは提示が求められる文書等の一連の貿易手続において取り扱われている文書を対象とした。

● 3.2 ASEAN各国における貿易手続デジタル化対応実態調査

- デスクトップ調査およびヒアリング調査を通じて、ASEAN各国での貿易手続において、デジタル化未対応の(紙の原本や、スキャンしたPDF文書等の提出が求められる)貿易関連文書を、法令上及び商慣習上の順に調査し、国別にリスト化した。調査対象とする貿易関連文書については、主に現地での通関(輸入申告)時に提出もしくは提示が求められる貿易関連文書を想定した。
- 貿易手続のデジタル化を行う上での基礎インフラとなる、貿易PF及びナショナル・シングルウィンドウの整備状況を調査した。

● 4. 貿易手続のデジタル化推進に向けた施策の検討に関する調査

事業者へのヒアリングを実施し、非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題等や貿易文書のデジタル化に向けた施策への要望を調査した。

● 4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

- ヒアリング調査により、非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題及びその改善に向けた要望を把握した。

● 4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

- ヒアリング調査により貿易手続のデジタル化に向けた施策への要望を把握し、4.1の調査結果も踏まえて、施策案として整理した。

2. 実施内容、実施方法

2.2 実施内容

● 5. 欧州(英国及びEU)における貿易手続デジタル化対応実態調査

欧州における貿易手続デジタル化の、貿易PFの整備・普及状況及び「GAIA-X」のプロジェクトに対する官民の対応状況について、調査を行った。

● 5.1 欧州(英国及びEU)における貿易手続デジタル化実態、貿易PFの整備・普及状況に関する調査

- 英国及びEU の通関、港湾手続およびそれら手続で取り交わされる貿易関連文書のデジタル化対応状況、ナショナル・シングルウィンドウの整備状況について調査した。
- 英国及びEUにおいて貿易手続のデジタル化に関連する政府の施策や法令(デジタルID、船荷証券の電子化、MLETR への対応、国連 CEFACT の定める国際標準の活用等)の整備状況について調査した。
- 英国及びEU 域内において事業展開をしている貿易PFを調査し、商流・金流・物流の中でどの機能が実装されているかを明らかにした上で、貿易PFの分布図を作成した。
- また、各貿易PFの概況(ユーザー数含むサービス利用状況、ナショナル・シングルウィンドウや他の産業プラットフォームとの相互接続状況、5.2 で調査した「GAIA-X」への準拠状況等を含む)を一覧化した。

● 5.2 「GAIA-X」にもとづく貿易分野データ連携の状況、「GAIA-X」への官民の対応状況調査

- 欧州(英国及びEU)における「GAIA-X」に準拠した貿易分野のデータ連携や貿易プラットフォーム立ち上げの見通し、ならびに「GAIA-X」の欧州域外への展開の見通しとそれに対する欧州域外の主要国(米国、中国、ASEAN等)の対応について調査した。
- 上記調査の前提情報として、「GAIA-X」のライトハウスプロジェクト(Catena-X やAgdatahub 等)の進捗状況や各業界への浸透状況、「GAIA-X」に対する英国及び主なEU 加盟国の政府や主要企業の対応状況について調査した。

● 6. 総括

上記3.～5.を総括し、今後のアクションプランの検討に向けて提言を取り纏めた。

● 6.1 貿易手続デジタル化の推進に向けた施策の提案

- 3.1の調査結果を踏まえ、日本国内において、優先的にデジタル化を進めるべき貿易関連文書・手続と、それらのデジタル化を進めるために必要となる施策を提案した。
- 貿易PFの利用促進に繋がるインセンティブのあり方についての検討を行うべく、貿易PF利用対象企業に対してのニーズ調査を行った。2.1の調査対象企業に対する施策に係るヒアリング結果にもとづき、貿易PFサービスに期待される対応を取り纏めた。

● 6.2 日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた対応方針の提案

- 3.2の調査結果を踏まえ、ASEANにおいて、優先的にデジタル化を進めるべき貿易関連文書・手続と、それらのデジタル化を進めるために必要となる対応について提案した。ASEAN各国の貿易手続デジタル化については、ナショナル・シングルウィンドウや貿易PFの整備状況も踏まえデジタル化の実現可能性も考慮した。

2. 実施内容、実施方法

2.2 実施内容

本調査において調査対象とする「非デジタル貿易文書」の定義

- 貿易文書は、「デジタル化」の観点で次表のように分類することができる。
- デジタル貿易文書には様々な観点でのメリットがあるが、特に対ASEAN貿易では迅速化が重要視されることを踏まえ、「オンライン化」をキーに非デジタル文書とデジタル文書の区分を以下のとおりとしている。
- 主に「3. 日本国内及びASEAN諸国における貿易手続デジタル化対応状況実態調査」で調査対象としている「非デジタル貿易文書」は、本調査では、「BtoGまたはBtoBにおいて、紙媒体で授受している貿易文書」としている。

表「非デジタル貿易文書」の定義

【凡例】 ○:可能 △:追加措置等により可能 ×:不可能

非デジタル文書 ↑ デジタル文書	貿易文書の分類	媒体	データ形式	原本性担保	目視判読性	機械判読性／再利用性
	印刷物(コピー)	紙	(現物)	×	○～△	× (OCR等により一部可能)
	印刷物(押印あり)	紙	(現物)	○	○	× (OCR等により一部可能)
	イメージデータ(電子署名、タイムスタンプ、テキストデータなし。印刷物(押印あり)をイメージスキャンしたデータ。)	電子ファイル	PDF等	×	○	× (OCR等により一部可能)
	イメージデータ(テキストデータが埋め込まれたイメージデータ。)	電子ファイル	PDF等	○ (DB上の原本データを確認)	○	△
	イメージデータ(電子署名、タイムスタンプあり)	電子ファイル	PDF等	○ (データ単独で原本性を担保できるため、流通性も高い。)	○	△
	テキストデータ(データ項目定義なし)	電子ファイル	Word、Excel、CSV等	×	○	△
	テキストデータ(データ項目定義あり)	電子ファイル	JSON、XML等	×～△ (データ単独では原本性なし。データのアクセス先のサイトの信頼性をもって担保されるため、流通性はない。)	△～○ (目視判読性確保のためにはGUI等の実装が必要。)	○

2. 実施内容、実施方法

2.3 実施方法

デスクトップ調査(日本国内、ASEAN諸国)

● 根拠法ベースの調査

- 原本(非デジタル書類)の提出又は提示を必要とする貿易書類とその対象品目について、根拠法を調査した。

● 運用実態ベースの調査

- 「Cross-border Paperless Trade Toolkit」の「デジタル化が可能な貿易文書」について、公表資料を基に運用実態を調査した。

表「Cross-border Paperless Trade Toolkit」による「デジタル化が可能な貿易文書」リスト

G to B		文書の分類	文書名(例)	B to B		文書の分類	文書名(例)
貿易管理文書	製品関連文書		特定原産地証明書(C/O)	商業文書	財務と支払い		信用状(L/C)
			非特定原産地証明書(C/O)				商業インボイス(I/V)
			動物検疫証明書				注文書(P/O)
			植物検疫証明書				保険証券書類
			絶滅危惧種のCITES証明書				支払い確認
			有機製品検査証明書				重量／梱包明細(P/L)
			危険物書類				輸出貨物の船積み指示(S/I)
	製品の移動 {輸出、輸入、輸送}		輸出入申告(ID/ED)		運輸・物流		標準配送送り状
			規制対象品／二重使用品、農産物、その他ライセンス制度の対象となる製品の輸出／輸入ライセンス				CIM送り状
			安全とセキュリティ宣言				CMR送り状
		ATAカルネ(トランジット)		海上貨物積荷目録(マニフェスト)			
		TIR(トランジット)		航空貨物積荷目録(マニフェスト)			
関税および物品税に関する書類		ユニオントランジット		AWB			
		共通トランジット		SWB			
		拘束力のある関税情報	通常、金融、支払い、輸送、物流で使用される権利証書(商品の引き渡しや金銭の支払いの権利を含む)		船荷証券(B/L)		
		事前関税裁定			為替手形		
		物品税保証			約束手形		
				船舶の配送指示(D/O)			
				海上保険証券			
				貨物保険証明書			
				倉庫受領書			

出所) World Trade Organization、「Cross-border Paperless Trade Toolkit」、2025/03/07閲覧

2. 実施内容、実施方法

2.3 実施方法

デスクトップ調査(ASEAN諸国)

● 調査対象国

- 日ASEAN間の貿易取引量・額等を考慮し、貿易PFの活用を通じた貿易手続デジタル化を行った場合の便益が大きいと考えられる以下の6カ国を調査対象とした。
 - シンガポール
 - マレーシア
 - タイ
 - フィリピン
 - インドネシア
 - ベトナム

2. 実施内容、実施方法

2.3 実施方法

ヒアリング調査(日本国内)

- 調査対象企業

- 荷主企業:18社
- フォワーダー、港湾・空港物流業者、通関業者:17社

- 主な調査項目

- 貿易文書の取扱い(現状)
- 貿易文書・手続のデジタル化に向けた要望(今後)
- 貿易手続のデジタル化推進・貿易利用促進に向けた施策

- 調査実施期間

- 2024年10月23日～2025年2月3日

- 調査手段

- 対面またはオンライン会議によるヒアリング

ヒアリング調査(ASEAN諸国)

- 調査対象国

- インドネシア:1社(フォワーダー)
- タイ:1社(フォワーダー)
- ベトナム:1社(フォワーダー)

- 主な調査項目

- 貿易文書の取扱い(現状)
- 貿易文書・手続のデジタル化に向けた要望(今後)
- 貿易手続のデジタル化推進・貿易利用促進に向けた施策

- 調査実施期間

- 2025年2月7日～ 2025年2月13日

- 調査手段

- オンライン会議によるヒアリング

3. 日本国内及びASEAN諸国における貿易手続デジタル化対応状況実態調査

- 3.1 日本国内における貿易手続デジタル化対応実態調査
 - 3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書
 - 3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書
- 3.2 ASEAN各国における貿易手続デジタル化対応実態調査
 - 3.2.1 非デジタル貿易文書の特定
 - 3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

3.1 日本国内における貿易手続デジタル化対応実態調査

- 3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書
- 3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

法令上で非デジタル貿易文書の提出が定められている手続

- 日本国内における輸出入通関手続は、他法令手続を含めてその多くがNACCSでの電子申請・許可が可能となっている。原本の確認が必要な手続においても、基本的にはNACCSによる電子申請において原本の写し（PDF ファイル等）を添付することにより提出可能となっているが、一部の手続において、書類の一部またはすべてを原本（紙）で税関窓口等へ提出する必要がある。その一例として、以下が挙げられる。
 - 他法令（注）該当の輸出入申告のうち、当該法令に基づく許可又は承認書
 - CITES証明書やATAカルネ手帳等の国際法に基づき国際間で交換される書類
 - 関税割当証明書等の通関数量の管理が必要な証明書類（証明書等の裏面等を利用して書面により残数量等の数量管理を行っているため。NACCSで裏書業務が可能な輸出入ライセンス等もある。）
 - 輸出入に係る諸税の減免関係書類
- 原本（紙）を税関窓口に出す手続については、以下の2つの観点で次ページに示す4つに分類される。なお、上記のうち事後提出が可能なケースについても、基本的には許可の日の翌日から3営業日以内に当該原本を税関窓口に出す必要がある。
 - 原本（紙）を出すタイミング（通関許可の前／後）
 - 出す対象書類の範囲（当該手続用の申請・許可書類のみ提出／その他の書類や書類以外も併せて提出）
- 紙原本を税関窓口に出す必要がある書類について、次ページ以降に記載する。

（注）「他法令」とは、関税関係以外の法令で、輸出又は輸入に関して許可承認等を定めたものをいう。貨物を輸入または輸出しようとする場合において、関税関係法令以外の法令により輸入または輸出に関して許可、承認等を必要とする場合には、これら他法令の規定に基づいて許可、承認等を受けて、輸入申告又は当該申告に係る審査又は検査の際にその旨を税関に証明して確認を受ける必要がある。

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

法令上で非デジタル貿易文書の提出が定められている手続の分類

- 法令上で紙原本の提出が定められている手続は、紙原本等の提出対象範囲や提出期限等の観点から、以下の4つのグループに分類される。

- (A) **通関許可前**に紙原本を提出する必要がある手続
 - (A-1) 通関許可前に当該申請に係る申請書等を書面(紙)で提出する必要がある手続
 - (A-2) 通関許可前に当該申請に係る申請書等の書面(紙)に加え、**通関書類一式(インボイス(I/V)等を含む)**を書面(紙)で提出する必要がある手続
- (B) **通関許可後**に紙原本の提出が必要な手続
 - (B-1) 通関許可後に当該申請に係る申請書等を書面(紙)で提出する必要がある手続
 - (B-2) 通関許可後に当該申請に係る申請書等や交付用書類の書面(紙)による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)**の提出などが必要な手続

【凡例】  : 非デジタル貿易文書

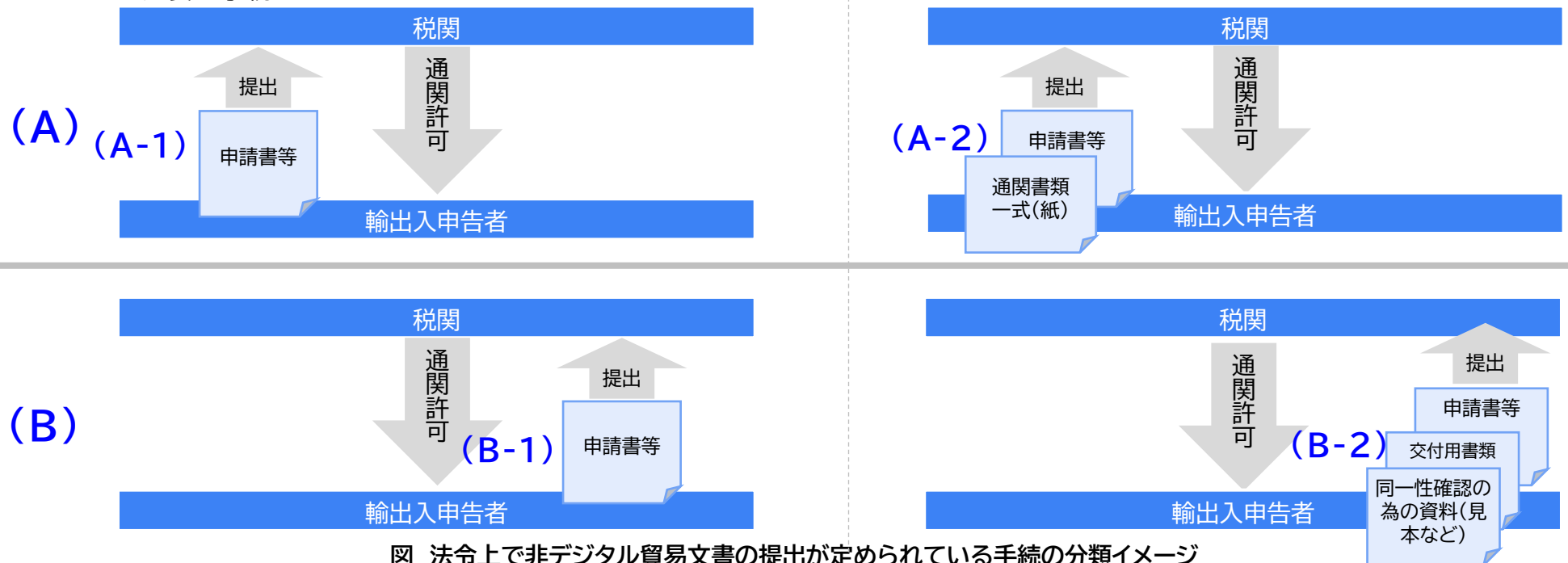


図 法令上で非デジタル貿易文書の提出が定められている手続の分類イメージ

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(A-1)通関許可前に紙原本(当該申請書のみ)の提出が必要な手続

- **通関許可前**に当該申請に係る申請書等を書面(紙)で提出する必要がある手続は、以下に該当する輸出入時の手続である。

表 (A-1)通関許可前に当該申請に係る申請書等を書面(紙)で提出する必要がある手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸出	輸入貿易管理令第3条、ワシントン条約	【附属書II】 CITES輸出許可書 【附属書III】 CITES輸出許可書又は原産地証明書	ワシントン条約附属書Ⅱ～Ⅲに記載の品目 (附属書Iの国際取引は禁止)	
	外国為替及び外国貿易法48条第1項	(輸出令別表第1の該当項番ごとに提出文書が異なるため、以下を参照。) https://www.meti.go.jp/policy/anpo/apply09.html	(対象品目は以下を参照。) https://www.meti.go.jp/policy/anpo/apply09.html	
	道路運送車両法	輸出抹消仮登録証明書及び輸出予定届出証明書	自動車	
輸入	関税定率法第16条第1項第1号、輸徴法第13条第1項第3号	外務大臣官房儀典官からの簡易通関依頼書	外交官用貨物等の免税(大公使館等の公用品、大公使館等の職員の自用品、領事館等の公用品)	
	外国為替及び外国貿易法	キンバリープロセス証明書	7102・10 7102・21 7102・31	
	輸入貿易管理令第3条、ワシントン条約	【附属書II】 CITES輸出許可書 【附属書III】 CITES輸出許可書又は原産地証明書	ワシントン条約附属書Ⅱ～Ⅲに記載の品目 (附属書Iの国際取引は禁止)	
	輸入割当等公表告示三ー8	協定用原産地証明書(第三者証明)	輸入割当等公表告示三ー8に規定する原産地証明書がある貨物(番号2-2を除く)	

出所)東京税関,「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(A-2)通関書類一式(I/V等を含む)の書面による提出が必要な手続

- 通関許可前に当該申請に係る申請書等の書面(紙)に加え、**通関書類一式(インボイス(I/V)等を含む)**を書面(紙)で提出する必要がある手続は、以下に該当する輸出入時の減免税手続である。

(注1) 内容点検確認書、計算書フォーム(Excel 又は PDF ファイルに変換したレシートを含む)、インボイス、パッキングリスト、保険料 明細書、B/L・AWB(社内帳票を含む)、個別評価申告書、他法令関係書類、その他(商品説明書等)

表 (A-2)通関書類一式(I/V等を含む)の書面による提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸出	たばこ税法第15条		たばこ	たばこ税の還付
輸入	MDA協定第6条	「免税物品輸出入申告書」2通 「軍納物品輸出入申告書」3通 「日米相互防衛援助協定に基く揮発油・地方揮発油税免税申請書」 「日米相互防衛協定に基く揮発油・地方揮発油税免税承認書」	協定を適用し、アメリカ合衆国政府が輸入する物品の免税	協定を適用し、アメリカ合衆国政府が輸入する物品の免税
	関税定率法第14条第7号、第8号、輸徴法第13条第1項第1号	「携帯品・別送品申告書」2通	・ 携帯品 引越荷物 (注)対象品目については、「輸徴法第13条第1項第1号(関税定率法第14条第7号又は第8号(無条件免税))に掲げる物品」に記載のとおり。	無条件免税(別送品)
	コンテナ条約第5条1	①輸入時 「コンテナリスト」(輸入税免除の押捺を受ける) 「輸出入貨物の容器輸出入(納税)申告書」 「免税コンテナの修理用部分品免税 明細書」(修理の場合) ②輸出時 「免税コンテナ等の再輸出期間延長承認申請書」(再輸出期間延長の場合) 「コンテナの免税部分品使用届出書」(修理の場合)	条約適用のコンテナ修理用部分の免税	条約適用のコンテナ修理用部分の免税
	輸徴法第16条の3第3項	①輸入時 「再輸出貨物確認申請書」 ②輸出時 「輸入の許可書」 「輸入時と同一状態で再輸出される貨物の関税払戻し(減額)申請書」2通 輸入の際確認を受けた「再輸出貨物確認申請書」 写真、カタログ等の資料(必要に応じて)	(品目の特定なし)	

輸徴法…輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律

MDA協定…日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第6条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-1)通関許可後に紙原本(当該申請書のみ)の提出が必要な手続

- **通関許可後**に当該申請に係る申請書等を書面(紙)で提出する必要がある手続は、以下に該当する輸出入時の手続である。

表 (B-1)通関許可後に紙原本の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸出	外国為替令第6条、第8条、第17条第2項	【第6条第2項】 ＜輸出時＞ 「許可証」(財務大臣又は経済産業大臣発行) 【第8条第2項】 ＜輸入時＞ 「支払手段等の輸入許可証」(財務大臣発行) ＜輸出時＞ 「輸出許可証」(財務大臣又は税関長発行) 【第17条第2項】 ＜輸出時＞ 「特定記録媒体等輸出等許可証」(経済産業大臣発行)	(平成三年通商産業省令第四十九号) 輸出貿易管理令別表第一及び外国為替令別表の規定に基づき貨物又は技術を定める省令	
	文化財保護法	「輸出許可書」(文化庁発行)	重要文化財又は重要美術品 天然記念物 重要有形民俗文化財	
	文化財保護法【非該当】(「古美術品輸出鑑査証明」を提出する場合)	「古美術品輸出鑑査証明書」(文化庁発行)	古美術品	
	輸出貿易管理令(別表第1)	「輸出許可証」(経済産業省発行)	軍用品等	別表第1:外国為替及び外国貿易法第48条第1項に規定する政令で定める特定の地域を仕向地とする特定の種類の貨物の輸出に際して、経済産業省の輸出許可が必要なもの。
	輸出貿易管理令(別表第2)	「輸出承認証」(経済産業省発行)	ダイヤモンド、放射性物質、有害な化学物質、希少野生動植物種、国宝・重要文化財、等	別表第2:貨物の輸出に際して、経済産業大臣の承認が必要なもの。

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-1)通関許可後に紙原本(当該申請書のみ)の提出が必要な手続

- **通関許可後**に紙原本の提出が必要な手続は、以下に該当する輸出入時の手続である。

表 (B-1)通関許可後に紙原本の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	【個別】(外国為替及び外国貿易法関連機能を利用して事前確認番号を取得し、かつ、「冷凍のくろまぐろ、みなみまぐろ、めばちまぐろ又はめかじきを輸入する場合の確認について」(輸入注意事項30第3号)に基づき「漁獲証明書」又は「再輸出証明書」を提出する場合)	「漁獲証明書」又は「再輸出証明書」(経済産業省発行)	冷凍のくろまぐろ、みなみまぐろ、めばちまぐろ又はめかじき	
	外国為替及び外国貿易法【非該当】(「活のかんぱち稚魚の養殖用の確認について」(24水漁第248号 平成24年5月8日)に基づき「確認書」を提出する場合)	確認書(経済産業省発行)	養殖用の活かんぱち稚魚	
	医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律(指定薬物関係)	「医薬品等製造販売業許可証(同製造業許可証又は同製造業登録証)」の写し 「医薬品等製造販売承認書(同認証書又は同届書)」の写し 「輸入指定薬物用途誓約書」(厚生労働省確認)	医薬品	
	特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律	①特定外来生物を輸入しようとする場合 「飼育等許可証」(環境省発行) 「種類名証明書」(輸出国の政府機関等発行) ②未判定外来生物を輸入しようとする場合 環境大臣及び農林水産大臣への届出書 ③種類名証明書の添付が必要な生物を輸入しようとする場合 「種類名証明書」(輸出国の政府機関等発行)	外来生物	

出所)東京税関,「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-1)通関許可後に紙原本(当該申請書のみ)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本の提出が必要な手続は、以下に該当する輸出入時の手続である。

表 (B-1)通関許可後に紙原本の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	銃砲刀剣類所持等取締法	①銃砲等又は拳銃部品である場合 「銃砲所持許可証」(都道府県公安委員会交付) ②刀剣類である場合 「刀剣類所持許可証」(都道府県公安委員会交付) ③火なわ式銃砲等の古式銃砲又は美術品として価値のある刀剣類である場合 「銃砲刀剣類登録証」又は「登録可能証明書」(都道府県教育委員会交付)	銃砲刀剣類	
	郵便切手類模造等取締法	「郵便切手類模造等許可申請書」(総務大臣交付)	郵便切手類	
	印紙等模造取締法	輸入許可書(国税庁発行)	印紙等	
	主要食糧の需給及び価格の安定に関する法律(領収証書等原本)(法第34条、法第45条、令第8条第6項、令第14条)	米穀等輸入納付金納付申出書(兼米穀等輸入納付金納付調書) 米麦等輸入納付金領収証明書 米穀等輸入納付金の納付に係る変更申出書(兼納付金増減額算定調書) 米穀等輸入納付金決定通知書 麦等輸入納付金納付申出書(兼麦等輸入納付金納付調書) 麦等輸入納付金の納付に係る変更申出書(兼納付金増減額算定調書)	米穀等 麦等 ※該当HSコードは「主要食糧の需給及び価格の安定に関する法律に係る米麦等の輸入通関の際における取扱いについて」に記載あり。	
	関税定率法施行令第63条、第64条	「無税証明書」(農林水産省発行)	牛及び豚のうち純粋種の繁殖用のもの 無税を適用する馬	申請受理から20日以内又は家伝法第44条の規定による輸入検疫証明書が交付される日のいずれか遅い日までに交付。
	関税定率法施行令第67条	「野菜栽培用の豆の証明書」(農林水産省発行)	野菜栽培用の豆	

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に当該申請に係る申請書等や交付用書類の書面(紙)による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)**の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸出	たばこ税	・「輸出・廃棄製造たばこのたばこ税及びたばこ特別税還付申請書」 ・「たばこ税及びたばこ特別税輸出免税製造たばこ輸出証明申請書」 ・「輸入許可書」	たばこ	
	関税定率法第11条	・「輸出申告書」(加工又は修繕のため輸出する旨、輸入予定時期、輸入地 等を付記) ・加工又は修繕を証する書類(契約書等) ・「加工・修繕輸出貨物確認申告書」(→「加工・修繕輸出貨物確認書」(税関長交付))		
	関税定率法第14条 第10号	(輸出時点での税関での確認手続は規定されていない。)		
	関税定率法第14条 第11号	①輸出時 ・「輸出申告書」(「個数、記号、番号」欄に、当該容器の規格、材質その他再輸入時における同一性の確認のため必要な事項を記載。) ・上記の記載事項が確認できる資料(容器の見本を含む。) ②輸入時 ②-1 原則として、当該容器の規格、材質等と輸出許可書等に記載されている規格、材質等との対照にて確認。 ②-2 再輸入する容器が通い容器であって、輸出入状況を帳簿等により適切に管理していると認められる場合 ・「輸入(納税)申告書」又は「輸入許可書」(特例申告貨物の場合) ・同一性確認のための資料等(通い容器の種類ごとに、規格、材質、識別表示等に係る資料(写真等))(輸出時に2部提出し、うち1部を交付)	①かん、びん、たる、つぼ、箱又は糸巻 ②シリンダー、コンテナその他これらに類する容器で貨物の運送のため反復して使用されるもの	

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸出	関税定率法第17条第1項第1号令第31条第1号～第3号	・「再輸出貨物減免税明細書」2通(会計検査院に送付する必要がある場合は3通) ・「輸入(納税)申告書」 ・再輸出免税貨物の輸出時の同一性の確認のための写真、カタログ等の資料 (貨物に付された識別記号又は当該貨物に係る仕入書、パッキングリスト等の輸出関係書類の記載内容により、輸入の際にその同一性の確認が可能なものについては、写真、カタログ等の資料の提出は不要であり、当該貨物に係る輸出申告書(許可書用)の税関記入欄に当該識別記号等を記入する等の措置を行う。税関記入欄等への記入に代えて仕入書等に記載された識別記号等により、同一性の確認を行う場合には、その旨を税関記入欄に記載し当該仕入書等の写しを税関に提出し審査印を押印の上返付)	加工される貨物等(陶磁器、精錬等のための繊維品、糸抜等のための繊維品、毛皮、取付け等のための物品、簡単な加工を施すための物品、彫刻等のための製品、等)	
	関税定率法第17条第1項第4号	・品名、数量及び輸入の目的、輸出の予定時期及び予定地並びに使用の場所を記載した書面 ・「輸入申告書」(特例申告貨物の場合、当該貨物について関税の免除を受けようとする旨を付記)	修繕される貨物、学術研究用品、試験品、検査機器、製作のための見本等、競技会等使用物品、巡回興行者等用物品、博覧会等出品物	
	関税定率法第17条第1項第10号令第33条の2第1項	・「一時輸出入のための通関手続書類」(品名、数量及び輸入の目的、輸出の予定時期及び予定地並びに使用の場所を記載した書面) ・「輸入申告書」(特例申告貨物の場合、当該貨物について関税の免除を受けようとする旨を付記)	一時輸入自動車等	
	関税定率法第17条第1項第11号令第33条の3第1号	・品名、数量及び輸入の目的、輸出の予定時期及び予定地並びに使用の場所を記載した書面 ・「輸入申告書」(特例申告貨物の場合、当該貨物について関税の免除を受けようとする旨を付記)	再輸出免税品(条約に該当する商品見本、観光旅行宣伝用資料、船員の厚生用物品、展覧会等に使用される物品、職業用具等)	

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸出	関税定率法第19条第1項令第47条第1項の表第1号、関税定率法施行令第16条第2項	「製造用原料品・輸出貨物製造用原料品製造工場承認申請書」 「製造用原料品・輸出貨物製造用原料品減免税明細書」 「輸出貨物の製造用原料品に係る関税払戻し(減額・控除)申請書」	輸出貨物の製造用原料品(魚介類の缶詰等製造用綿実油、グルタミン酸ソーダ製造用大豆油かす等、精製糖等製造用砂糖、でん粉、カaramel等製造用マニオカでん粉等、リシン製造用糖みつ、精製ぶどう糖製造用マニオカでん粉等、その他の原料品)	
	関税定率法第19条第1項令第47条第2項の表第1号、関税定率法施行令第16条第2項	「製造用原料品・輸出貨物製造用原料品製造工場承認申請書」 「製造用原料品・輸出貨物製造用原料品減免税明細書」 「輸出貨物の製造用原料品に係る関税払戻し(減額・控除)申請書」	輸出貨物の製造用原料品(グルタミン酸ソーダ製造用小麦粉、ビタミンC等製造用マニオカでん粉等、結晶ぶどう糖製造用マニオカでん粉等、エリソルビン酸等製造用マニオカでん粉等、ジャム等製造用砂糖で全重量に対するしよ糖の含有量が98.5度以上に相当するもの)	
	関税定率法第19条の2第1項	○輸出時(輸出申告書に以下を添付) ・原料品の「輸入許可書」 ・「製品検査書」又は「製造終了届」	製造用原料品	
	関税定率法第19条第6項、令第五十四条	○輸出時 ・控除を受けようとする関税の額及びその算出の根拠並びに輸出しようとする当該貨物及びその製造に使用した原料品の品名及び数量を記載した申請書 ・財務省令で定める事項を記載した「貨物製造報告書」又は「貨物製造証明書」	製造用原料品	

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸出	関税定率法第19条の3	①輸入時 「再輸出貨物確認申請書」(→「再輸出貨物確認書」(税関長交付)) ②輸出時 「輸入許可書」 「輸入時と同一状態で再輸出される貨物の関税払戻し(減額)申請書」2通 輸入の際確認を受けた「再輸出貨物確認書」 写真、カタログ等の資料(必要に応じて)	(品目の特定なし)	
	関税暫定措置法第8条	・「加工・修繕輸出貨物確認申告書」2通(1通は、税関が確認後、申請者に交付) ・「修繕に関する契約書」 ・輸出する品物と再輸入する品物との同一性の確認(貨物に付された識別記号又は仕入書、パッキングリスト等の関係書類の記載内容を確認。写真、カタログ等の資料の提出を求める場合もある。)	経済連携協定に基づく加工又は修繕のため輸出された貨物の免税(革製バッグ、革製衣類、革製履物の甲、じゅうたん、ニット製衣類、織物製衣類等)	
	輸徴法第13条第1項	①輸入時 ・「再輸出貨物減免税明細書」 ②輸出後(当該貨物の輸入許可税関官署に提出) ・「再輸出減免税貨物の輸出の届出書」 ・輸入許可書又はこれに代わる税関の証明書に輸出済の記載を受けたもの		
	輸徴法第15条の2	・「加工・修繕・組立製品減免税明細書」 ・「加工・修繕輸出貨物確認申告書」2通		
	輸徴法第16条の3	・「輸入時と同一状態で再輸出される貨物の関税払戻し(減額)申請書」2通 ・輸入許可書(又はこれに代わる税関の証明書) ・輸入地税関で確認を受けた再輸出貨物確認申請書		

出所)東京税関,「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	関税定率法第19条の3、関税定率法施行令第五十四条の十三	①輸入時 ・「再輸出貨物確認申請書(税関様式T-1625)」2通(1通は、税関が確認後、申請者に交付) ②輸出時 ・「輸入許可書」(又はこれに代わる税関の証明書) ・「輸入時と同一状態で再輸出される貨物の関税払戻し(減額)申請書」2通 ・輸入地税関で確認を受けた「再輸出貨物確認申請書」 ・輸入する品物と再輸出する品物との同一性の確認は、品物に付された記号、番号等又はパッキングリスト等の関係書類の記載内容により行うが、写真、カタログ等の資料の提出を求める場合もある。	(品目の特定なし)	
	酒税法第28条の3第1項第1号、第2号	・「未納税引取承認申請書」2通(NACCS申請の場合は1通) ・「未納税引取証明書」(引取先の場所の所轄税務署長の移入証明書)	酒類	
	たばこ税法第13条第1項第1号、第2号	・当該製造たばこが同項各号に掲げる場所に移入されたことについての当該場所の所在地を所轄する税務署長の証明書	たばこ	
	石油ガス税法第13条第1項	当該課税石油ガスが同項に規定する用途に供する場所に移入されたことについての当該場所の所在地の所轄税務署長の証明書	石油ガス(原料用、熱源用)	
	輸徴法第13条第1項	・「輸入申告書」又は「特例申告書」(免除を受けようとする内国消費税の税目及び税率の適用が異なるごとに、当該課税物品の品名及び数量等を付記) (輸徴法施行令第13条)		
	輸徴法第13条第3項	①輸入時 ・「再輸出貨物減免税明細書」 ②輸出後(当該貨物の輸入許可税関官署に提出) ・「再輸出減免税貨物の輸出の届出書」 ・輸入許可書又はこれに代わる税関の証明書に輸出済の記載を受けたもの		

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	輸徴法第15条の2(関税定率法第11条(加工又は修繕のため輸出された貨物の減税))に掲げる物品の消費税	・「加工・修繕輸出貨物確認申告書」 ・「加工・修繕・組立製品減免税明細書」		
	輸徴法第15条の3第1項(定率法第18条(再輸出減税))に掲げる物品の消費税、輸徴法令第十九条の五、関税定率法施行令第四十一条、同令第三十四条第一項	①輸入時 ・「再輸出貨物減免税明細書」 ②輸出後(当該貨物の輸入許可税関官署に提出) ・「再輸出減免税貨物の輸出の届出書」 ・輸入許可書又はこれに代わる税関の証明書に輸出済の記載を受けたもの		
	租税特別措置法第90条の3の3第1項第1号、第2号、租税特別措置法施行令第四十八条の五	・石油石炭税免税引取承認申請書(特定石炭等用) ・(法第九十条の三第一項第一号又は第二号の規定に該当する場合)揮発油を購入しようとする者がこれらの規定に掲げる者に該当すること及び当該揮発油がこれらの規定に定めるものであることを証する書類 ・(法第九十条の三第一項第三号の規定に該当する場合)同号の指定給油所が同項第一号又は第二号に掲げる者にこれらの規定に定める揮発油を販売したことを証する書類	苛性ソーダの製造業を営む者が自ら発電の用に供する石炭、塩事業法第二条第二項に規定する塩製造業者が自ら発電の用に供する石炭	
	租税特別措置法第90条の4第1項第1号～第5号	・「石油石炭税免税引取承認申請書(一般用)」2通	石油化学製品の製造に使用するもの	

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	租税特別措置法第90条の4の2第1項第1号～第3号、租税特別措置法施行令第48条の十	・「石油石炭税免税引取承認申請書(特定石炭等用)」2通 ・引き取ろうとする石炭が特定石炭に該当するものである旨の経済産業大臣の証明書	鉄鋼の製造に使用する石炭、コークスの製造に使用する石炭、セメントの製造に使用する石炭	
	租税特別措置法第90条の4の3第1項、租税特別措置法施行令第48条の十	・「石油石炭税免税引取承認申請書(特定石炭等用)」2通 ・引き取ろうとする同項に規定する天然ガス又は石炭が沖縄発電用特定石炭等に該当するものである旨の経済産業大臣の証明書	沖縄発電用特定石炭等(石炭、天然ガス)	
	揮発油税法第14条の3に規定されてる「未納税引取り」	「当該移出をした日の属する月分の第十条第一項の規定による申告書」 「当該揮発油の移出に関する明細書」 「当該揮発油が前項各号に掲げる揮発油に該当すること及び当該揮発油が当該各号に定める場所に移入されたことを証する書類として政令で定める書類」	揮発油	
	揮発油税法第16条の2に規定されてる「引取りに係る灯油の免税」	・「揮発油税灯油免税引取承認申請書」	揮発油	
	揮発油税法第16条の5に規定されてる「引取りに係る航空機燃料用揮発油の免税」	・「揮発油税航空機燃料用免税揮発油引取承認申請書」 ・「航空機用であることを証明する書類」	揮発油(航空機燃料用)	

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	租税特別措置法第89条の4「特定用途免税」のうち第89条の3第1項に規定する「ゴムの溶剤用」に用いられるもの(平成21年4月1日以降)	・「揮発油税特定用途免税揮発油引取承認申請書」2通(NACCS申請の場合は1通) ・分留試験成績書等その揮発油の規格等を証明する書類 ・「揮発油税特定用途免税引取事前承認揮発油引取届出・移入届出・移入証明書」(引取先の所在地の所轄税務署長交付、後日提出)	揮発油(電気絶縁塗料の製造用、接着剤の製造用、ゴムの溶剤用)	
	租税特別措置法第90条の2の「みなし揮発油の特定用途免税」	・「みなし揮発油試験成績書」 ・「みなし揮発油免税移入証明書」	みなし揮発油(塗料の製造用、ゴムの溶剤用、印刷用インキ製造用、接着剤の製造用、洗浄剤又はプラスチックその他の離型用)	
	租税特別措置法第89条の4「特定用途免税」	・「揮発油税航空機燃料用・特定用途免税揮発油引取承認申請書」2通(NACCS申請の場合は1通) ・分留試験成績書等その揮発油の規格等を証明する書類 ・「揮発油税航空機燃料用・特定用途免税引取事前承認揮発油引取届出・移入届出・移入証明書」(引取先の所在地の所轄税務署長交付、後日提出)	揮発油(電気絶縁塗料の製造用、接着剤の製造用、ゴムの溶剤用)	
	輸徴法第16条第3項	関税の控除を受けようとする原料品を使用して製造した貨物の輸出申告時 ・控除を受けようとする関税の額及びその算出の根拠並びに輸出しようとする当該貨物及びその製造に使用した原料品の品名及び数量を記載した申請書 ・財務省令で定める事項を記載した貨物製造報告書(関税の控除を受けようとする者が第五十三条第一項の承認を受けて当該貨物の製造をした者以外の者であるときは、当該承認を受けてその製造をした者の作成した貨物製造証明書)		

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	関税定率法第11条、令第4条	①輸出時 ・「輸出申告書」(加工又は修繕のため輸出する旨、輸入予定時期、輸入地等を付記) ・加工又は修繕を証する書類(契約書等) ・「加工・修繕輸出貨物確認申告書」(→「加工・修繕輸出貨物確認書」(税関長交付)) ②輸入時 ・「輸出許可書」(又はこれらに代わる税関の証明書) ・「加工・修繕・組立製品減免税明細書」 ・加工又は修繕を証する書類(契約書等) ・「加工・修繕輸出貨物確認書」(輸出時に交付されたもの)		
	関税定率法第14条第10号、関税定率法施行令第16条	・「輸出許可書」 ・輸出時の契約書等 ・「輸入申告書」(関税の免除を受ける旨付記)	再輸出貨物	
	関税定率法第14条第11号	①輸出時 ・「輸出申告書」(「個数、記号、番号」欄に、当該容器の規格、材質その他再輸入時における同一性の確認のため必要な事項を記載。) ・上記の記載事項が確認できる資料(容器の見本を含む。) ②輸入時 ②-1 原則として、当該容器の規格、材質等と輸出許可書等に記載されている規格、材質等との対照にて確認。 ②-2 再輸入する容器が通い容器であって、輸出入状況を帳簿等により適切に管理していると認められる場合 ・「輸入(納税)申告書」又は「輸入許可書」(特例申告貨物の場合) ・同一性確認のための資料等(通い容器の種類ごとに、規格、材質、識別表示等に係る資料(写真等))(輸出時に2部提出し、うち1部を交付)	容器(シリンダー・コンテナ、かん・びん、その他のもの)	

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	関税定率法第14条の2第1号、関税定率法施行令第16条の5	・「輸入申告書」又は「特例申告書」(特例申告貨物の場合)にその免除を受けようとする旨を記載 ・「当該貨物に係る輸出若しくは積戻しの許可書」又はこれに代わる税関の「証明書」 ・当該貨物に係る同条各号に掲げる関税の額についての税関の「証明書」	保税作業による製品、再輸出免税等に係るもの	
	関税定率法第15条第1項第9号、関税定率法施行令第25条	・品名、種類及び数量並びに使用の目的及び主たる使用の場所を記載した申請書 ・当該貨物がその入国前に既にその者又はその家族の使用したものであることを証する書類 ・本邦に住所を移転するため入国するものであることを証する書類	引越自動車、引越船舶又は引越航空機	
	関税定率法第17条第1項第1号、関税定率法施行令第31条第1号～第8号	・「再輸出貨物減免税明細書」2通(会計検査院に送付する必要がある場合は3通) ・「輸入(納税)申告書」 ・再輸出免税貨物の輸出時の同一性の確認のための写真、カタログ等の資料 (貨物に付された識別記号又は当該貨物に係る仕入書、パッキングリスト等の輸出関係書類の記載内容により、輸入の際にその同一性の確認が可能なものについては、写真、カタログ等の資料の提出は不要であり、当該貨物に係る輸出申告書(許可書用)の税関記入欄に当該識別記号等を記入する等の措置を行う。税関記入欄等への記入に代えて仕入書等に記載された識別記号等により、同一性の確認を行う場合には、その旨を税関記入欄に記載し当該仕入書等の写しを税関に提出し審査印を押印の上返付)	加工される貨物等(彫刻等のための製品、陶磁器、精錬等のための繊維品、糸抜等のための繊維品、毛皮、取付け等のための物品、簡単な加工を施すための物品、等)	
	関税定率法第17条第1項第2号～第3号、関税定率法施行令第32条第1号	①輸入時 ・「再輸出貨物減免税明細書」2通(品名、数量、輸入の目的、輸出の予定時期、輸出の予定地等を記入) ②輸出時 ・「輸入許可書」 ・「再輸出免税貨物加工証明書」(輸入の目的が加工の場合) ③輸出後(交付の日から1月以内に輸入地を管轄する税関へ提出) ・輸出済みの旨を記載した「輸入許可書」(税関長交付) ・「再輸出減免税貨物の輸出の届出書」	・シリンダー、コンテナその他これらに類する容器で貨物の運送のために反覆して使用されるもの ・貨物の輸入の際にその容器として使用されている糸巻 ・その他、輸入の際に容器として使用されている物品で財務大臣が指定したもの	

表3.1.1-1～4の出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に作成。

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	関税定率法第17条第1項第4号～第8号	・品名、数量及び輸入の目的、輸出の予定時期及び予定地並びに使用の場所を記載した書面 ・「輸入申告書」(特例申告貨物の場合、当該貨物について関税の免除を受けようとする旨を付記)	修繕される貨物、学術研究用品、試験品、検査機器、製作のための見本等、競技会等使用物品、巡回興行者等用物品	
	関税定率法第17条第1項第9号	・「博覧会等における使用物品免税明細書」 ・「輸入申告書」(特例申告貨物の場合、当該貨物について関税の免除を受けようとする旨を付記)	博覧会等出品物	
	関税定率法第17条第1項第10号、関税定率法施行令第33条の2第1項	・「一時輸出入のための通関手続書類」(品名、数量及び輸入の目的、輸出の予定時期及び予定地並びに使用の場所を記載した書面) ・「輸入申告書」(特例申告貨物の場合、当該貨物について関税の免除を受けようとする旨を付記)	一時輸入自動車等	
	関税定率法第17条第1項第11号、関税定率法施行令第33条の3第1号～第5号	・品名、数量及び輸入の目的、輸出の予定時期及び予定地並びに使用の場所を記載した書面 ・「輸入申告書」(特例申告貨物の場合、当該貨物について関税の免除を受けようとする旨を付記)	再輸出免税品(条約に該当する商品見本、観光旅行宣伝用資料、船員の厚生用物品、展覧会等に使用される物品、職業用具等)	
	関税定率法第19条の2第1項、関税定率法施行令第16条第2項	・「内貨原料品による製品に係る確認申請書」 ・「内貨原料品による製品の輸出に係る免税明細書」		

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

(B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

- 通関許可後に紙原本や交付用書類の書面による提出の他、**同一性確認の為の資料(見本など)の提出などが必要な手続は、以下に該当する輸出入時の減免戻し税関係の手続である。**

表 (B-2)通関許可後に紙原本(見本等を含む)の提出が必要な手続

区分	法令名	書類名	対象品目	備考
輸入	関税定率法第20条の2第1項令第57条第9号	・次に掲げる事項を記載した書面 - 一 当該貨物の品名、規格、数量及び価格並びにその原産地 - 二 当該貨物の用途及び使用場所 - 三 当該貨物から製造される製品の品名及びその予定数量並びにその製造の予定期間 ・次に該当するときは、それぞれ当該各号に定める証明書 - 一 当該貨物が前条第七号に掲げる飼料用に供する種類の調製品であるとき その旨を記載した農林水産大臣の証明書 - 二 当該貨物が前条第九号に掲げる重油及び粗油であるとき その旨を記載した農林水産大臣又は経済産業大臣の証明書	(関税定率法施行令第五十七条)	
	関税暫定措置法第4条令第7条第3号規則第1条の4	・「機械類等免税明細書」2 通(会計検査院に送付する必要がある場合には、3 通) ・「輸入(納税)申告書」又は「特例申告書」 ・「国産困難等の確認書」(税関長交付)	航空機部分品等	
	関税暫定措置法第8条第1項第1号令第20条	・「加工・修繕輸出貨物確認申告書」2通(1通は、税関が確認後、申請者に交付) ・「修繕に関する契約書」 ・輸出する品物と再輸入する品物との同一性の確認(貨物に付された識別記号又は仕入書、パッキングリスト等の関係書類の記載内容を確認。写真、カタログ等の資料の提出を求める場合もある。)	経済連携協定に基づく加工又は修繕のため輸出された貨物の免税(革製バッグ、革製衣類、革製履物の甲、じゅうたん、ニット製衣類、織物製衣類等)	
	関税暫定措置法第9条第1項令第32条第1項第12号	・「軽減税率等適用明細書」2通(会計検査院に送付する必要がある場合は3通) ・「輸入(納税)申告書」又は「特例申告書」 ・「共同利用施設確認書」の写し(税関長が予め確認を行った施設において飼料用に供されるものの場合) ・「委託加工契約書」の写し(コーンフレーク製造用に使用するものについて、コーンフレーク製造者が、ひき割りとうもろこしの製造をひき割りとうもろこし製造業者に委託して行う場合) ・「関税割当証明書」(関税割当制度に該当するものの場合)	バイオマス由来でエチルターシャリーブチルエーテル製造用のエチルアルコール	

出所)東京税関、「原本提出等要否判断のためのNACCSコード一覧表(2024年7月)」を参考に三菱総合研究所作成

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

法令上で非デジタル貿易文書の提出が定められている手続の概要

- 法令上で非デジタル貿易文書の提出が定められている手続のうち以下について、手続の概要を例示する。
 - 例1：再輸入貨物の減免税（無条件減免税）手続
 - 例2：ワシントン条約に基づく手続（CITES輸出許可書）
 - 例3：食品衛生法に基づく手続
 - 例4：関税暫定措置法第8条に基づく手続

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例1:再輸入貨物の減免税(無条件減免税)手続

- 関税は輸入貨物に対して課税される。減免税とはその関税の納税義務の全部または一部を免除(免税、減税、戻し税)する制度であり、無条件減免税、解除条件付減免税(一般的)、解除条件付減免税(制限的)がある。
- 再輸入貨物の減免税(無条件減免税)に該当するケースには以下の3つがある。
 - [1]再輸入免税(定率法第14条第10号)(定率法第14条第11号)【無条件免税】
 - [2]加工又は修繕のため輸出された貨物の減税(定率法第11条)【無条件減税】
 - [3]加工又は組立てのため輸出された貨物を原材料とした製品の減税(暫定法第8条)【無条件減税】

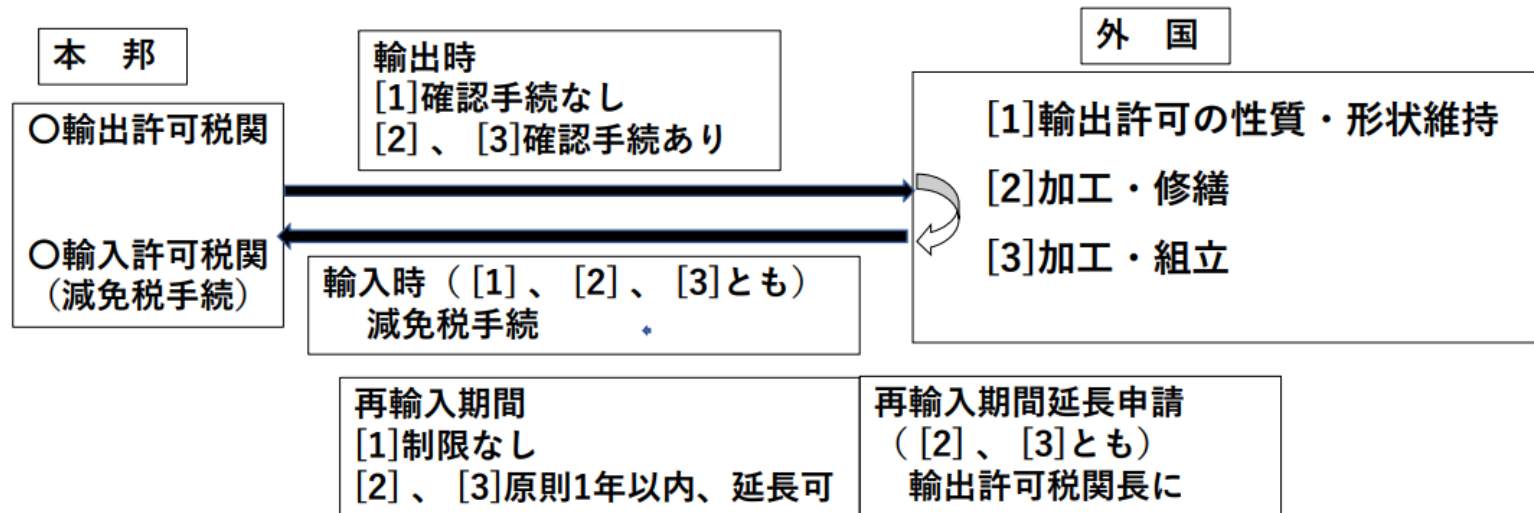


図 再輸入貨物の減免税(無条件減免税)手続に該当する3ケース

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例1:再輸入貨物の減免税(無条件減免税)手続

- 関税定率法に基づく無条件免税を受ける場合には、対象貨物に応じて以下の書類を提出する必要がある。

表 関税定率法に基づく無条件免税を受ける場合の提出書類(対象貨物別)

対象貨物	提出書類	提出先
在外公館から送還された公用品(免税)	外務省大臣官房在外公館課長の発給した在外公館からの送還品である旨の証明書	外務省、税関
再輸入貨物(免税)	輸入申告時:特別通関手帳の「再輸入(納税)申告書」 輸出申告時:特別通関手帳の「輸出申告書」	税関
再輸入する容器(免税)	(イ) 通い容器の種類ごとに、規格、材質、識別表示等に係る資料(写真等) (ロ) 帳簿の様式等(通い容器の種類ごとに、輸入個数及び輸入年月日、輸出個数及び輸出年月日、在庫個数を管理し、1年ごとに提出する。) (ハ) 通い容器が流通する全ての場所(外国を含む。)を記載した資料	税関
遭難した本邦の船舶又は航空機の解体材料等(免税)	外国駐在の公館又はその地にある税関、その他の官公署の作成した、遭難の事実を確認できる証明書	外国の駐在公館、税関、その他官公庁
米に係る携帯品等(免税)	輸入者が農林水産大臣に提出した「主要食糧の需給及び価格の安定に関する法律」別記様式第5号乙による「米穀の輸入に関する届出書(個人用として輸入する場合)」の写し(税関提出用)	農林水産省、税関
再輸入(免税)	「輸入原料品等の関税の額の証明申出書(2通(原本、証明書用)を提出させ、うち1通(証明書用)に証明する旨記載して交付する。)	税関

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例1:再輸入貨物の減免税(無条件減免税)手続

- 関税定率法に基づく無条件免税または減税を受ける場合には、対象貨物に応じて以下の書類を提出する必要がある。

表 関税定率法に基づく無条件免税または減税を受ける場合の提出書類(対象貨物別)-1

対象貨物	提出書類	提出先
外国で採捕された水産物等(免税)	①輸入貨物が本邦から出漁した本邦の船舶によつて外国で採捕された水産物である場合 (イ) 採捕水域、採捕期間、採捕船舶の名称及び登録番号、採捕船舶の船主並びに運航者の住所及び氏名又は名称、採捕水産物の品名及び数量等を記載した適宜の様式による採捕証明書で、採捕船団の船団長又は採捕船舶の船長が記名したもの (ロ) 本邦の在外公館又は現地の外国の官公署若しくは商業会議所が発給する採捕についての証明書(上記(イ)に規定する採捕証明書を、さらにこれらの機関が確認したもので差し支えない。) (ハ) 農林水産大臣が発給する陸揚げ等の指令書 ②輸入貨物が本邦から出漁した本邦の船舶内において加工され又は製造された製品である場合 ・加工又は製造(以下「加工等」という。)水域、加工等の期間、加工等船舶の名称及び登録番号、加工等船舶の船主及び運航者の住所及び氏名又は名称、加工等の内容、加工等前の水産物の品名及び数量、製品(副産物を含む。)の品名及び数量等を記載した適宜の様式による加工等証明書で、加工等船団の船団長又は加工等船舶の船長が記名したもの	農林水産省、税関
外国で採捕された水産物の加工製品(減税)	①加工又は製造前 ・「水産物加工製品についての承認申請書」2 通(原本、承認書用) 加工又は製造前に、当該承認申請に係る水産物加工製品の輸入申告をする税関官署に提出し、承認したときは、うち 1 通(承認書用)に承認印を押印して申請者に交付する。 ②輸入申告時 ・水産物加工製品についての承認書 ・「水産物加工製品減税明細書」1 通(会計検査院に付する必要がある場合には、会計検査院用として 1 通を加える。) ・加工(又は製造)証明書 ・本邦の在外公館又は現地の外国の官公署若しくは商業会議所によって発給された当該加工又は製造についての証明書(当該証明書を取得することが困難であると認められる場合には、当該水産物の輸入取引に関する契約書その他税関長が適当と認める書類)	税関、商工会議所

出所)税関、<https://www.customs.go.jp/kaisei/zeikantsutatsu/kihon/TU-S47k0101-09~13.pdf> 2025/03/07閲覧

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例1:再輸入貨物の減免税(無条件減免税)手続

- 関税定率法に基づく無条件免税または減税を受ける場合には、対象貨物に応じて以下の書類を提出する必要がある。

表 関税定率法に基づく無条件免税または減税を受ける場合の提出書類(対象貨物別)-2

対象貨物	提出書類	提出先
外国の法人等に用船された本邦籍船舶により採捕された水産物	①外国の漁業基地等に陸揚げされず直接本邦に引き取られるもの及び他 の船舶に直接積み替えられ本邦に引き取られるもの ・船長等の採捕証明書 ・採捕船舶の船長等と運搬船の船長との間の受渡しを証する書類 ②外国の漁業基地等に陸揚げされた後再輸入されるもの ・当該 水産物を採捕した船舶の船長等による採捕を証する電信文等(船主から提出)	税関
標本、参考品、学術研究用品等	・「国等以外の者の経営する施設指定申請書」2 通(原本、税関用)、うち 1 通(原本)を本省あての進達書に添付する。 ・「標本・学術研究用品等・寄贈物品免税明細書」2 通(原本、事後確認用)(会計検査院に送付する必要がある場合には、会計検査院送付用として 1 通を加える。)	税関
学術研究又は教育のための寄贈物品	・「標本・学術研究用品等・寄贈物品免税明細書」2 通(原本、事後確認用)(会計検査院に送付する必要がある場合には、会計検査院送付用として 1 通を加える。) ・「当該物品の寄贈の事実 を証する書類」	税関
慈善又は救いゆつのための寄贈物品	①国、地方公共団体又は社会福祉事業を行う施設等に対して給与品が寄贈された場合 ・当該機関の責任者又は当該施設の管理者の支給計画明細書(支給計画明細書には、支給完了の予定時期を明記) ②給与品の寄贈を受けた社会福祉事業を行う施設の管理者が当該給与品を輸入した後の支給計画に基づきその配分を完了したとき ・都道府県若しくは市町村の長又は監督官庁の主管局長の証明を受けた配分明細報告書 ・管理者が他の社会福祉事業を行う施設に支給したときは、その施設 の管理者の受領書 ・管理者が直接個人に支給したときは、受給者の代表者の受領書 ・管理者が地方公共団体に支給したときは、受給地方公共団体の当該 責任者の受領書	税関

出所)税関、<https://www.customs.go.jp/kaisei/zeikantsutatsu/kihon/TU-S47k0101-09~13.pdf> 2025/03/07閲覧

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例1:再輸入貨物の減免税(無条件減免税)手続

- 関税定率法に基づく無条件免税または減税を受ける場合には、対象貨物に応じて以下の書類を提出する必要がある。

表 関税定率法に基づく無条件免税または減税を受ける場合の提出書類(対象貨物別)-3

対象貨物	提出書類	提出先
国際親善のための寄贈物品	- 標本・学術研究用品等・寄贈物品免税明細書 2 通(原本、事後確認用)(会計検査院に送付する必要がある場合には、会計検査院送付用として1 通を加える。) - 当該物品の寄贈の事実を証する書類 - 輸入(納税)申告書	税関
儀式用又は礼拝用の寄贈物品	- 標本・学術研究用品等・寄贈物品免税明細書 2 通(原本、事後確認用)(会計検査院に送付する必要がある場合には、会計検査院送付用として1 通を加える。) - 当該物品の寄贈の事実を証する書類 - 輸入(納税)申告書	税関
日本赤十字社用の医療機器	- 標本・学術研究用品等・寄贈物品免税明細書 2 通(原本、事後確認用)(会計検査院に送付する必要がある場合には、会計検査院送付用として1 通を加える。) - 当該物品の寄贈の事実を証する書類 - 輸入(納税)申告書	税関
博覧会等において使用される物品	- 博覧会等における使用物品免税明細書 2 通(原本、事後確認用)(会計検査院に送付する必要がある場合には、会計検査院送付用として1 通を加える。) - 輸入(納税)申告書	税関
航空機の発着等に使用する機械等	国産困難等の確認申請書 2 通(原本、確認書用)	税関
引越の際の自動車等	- 自動車等の引越荷物免税申請書 3 通(原本、承認書用、事後確認用)(会計検査院に送付する必要がある場合には、会計検査院送付用として1 通を加える。) - 携帯品・別送品申告書(入国の際税関の確認を受けたもの)1 通 - パスポート(入国者及びその同伴家族のもの)(提示のみ) - 当該自動車の外国における登録書又は登録機関が発行した所有権証書によるほか、当該自動車の保険証書、購入時の領収書又は納税証明書等 - 当該船舶又は航空機の外国における登録証又は登録機関が発行した所有権証書等の公的書類	税関
外交官用貨物	外務省大臣官房儀典総括官からの簡易通関依頼書	

出所) 税関、<https://www.customs.go.jp/kaisei/zeikantsutatsu/kihon/TU-S47k0101-09~13.pdf> 2025/03/07閲覧

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例2:ワシントン条約に基づく手続(CITES輸出許可書)

- ワシントン条約該当貨物(絶滅のおそれのある野生動植物の種の国際取引に関する条約(昭和 55 年8月条約第 25 号、以下「ワシントン条約」という。)附属書Ⅰ、附属書Ⅱ及び附属書Ⅲに掲げる種(日本国が留保を付しているものを除く。)の標本(同条約第 1 条(b)に規定する標本をいう。)に該当する貨物をいう。)を輸入する際には、輸出国のワシントン条約管理当局が発行した輸出を許可する書類(CITES輸出許可書等)及び経済産業省または農林水産省による確認・承認書類を原本提出する必要がある。
 - 届出先:
 - 経済産業省…海からの持ち込みを除く(一般的な輸出入)
 - 農林水産省…海からの持ち込みに限る
 - 対象品目:⇒次ページ参照。
 - 提出書類:⇒次ページ参照。
 - 発給書類:
 - 「CITES輸出許可書等」:輸出国のワシントン条約管理当局が発行した輸出を許可する書類(CITES輸出許可書・再輸出証明書・条約適用前証明書・繁殖証明書・商品見本証明書)
 - 「輸入承認証」:経済産業大臣が附属書Ⅰ該当種の輸入承認申請に対して承認した書類
 - 「事前確認書」:経済産業大臣が附属書Ⅱ、Ⅲ該当種の生きている動物や特定の国からの事前確認申請に対して確認した書類

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例2:ワシントン条約に基づく手続(CITES輸出許可書)

表 ワシントン条約に基づく書類の提出時期

属書	分類	根拠	事前確認	輸入承認、許可	通関時
・附属書Ⅰ 「クジラ目」は別掲。 ・人工的に繁殖させた交配種の「植物」は通関時確認。	学術研究目的※輸出する国又は地域に対して、輸入しようとする動植物等の出所を示す記号が「W」、「F」、「C」、「A」又は「R」であることを確認し、また、当該国又は地域(記号が「C」及び「A」の場合には、当該国又は地域の条約管理当局等)がワシントン条約第3条の手続のために「輸入許可書」の発行を求めていることを確認すること。	輸入公表二の二		○	
	共同保護計画目的※繁殖証明書(又は輸出許可書・再輸出証明書)に記載されている動植物等の出所を示す記号が「C」又は「A」である場合に限る。	輸入公表二の二		○	
	商業取引を目的として繁殖させたもの※輸出許可書・再輸出証明書に記載されている動植物等の出所を示す記号が「D」である場合に限る。	輸入公表二の二		○	
	条約適用前に取得したもの※条約適用前取得証明書(又は輸出許可書・再輸出証明書)に記載されている動植物等の出所を示す記号が「O(オー)」である場合に限る。	輸入公表二の二		○	
	移動展示目的※移動展示証明書(又は輸出許可書・再輸出証明書)に記載されている動植物等の出所を示す記号が「O」、「C」又は「A」であり、かつ、輸出の目的を示す記号が「Q(サーカス及び移動展示)」である場合に限る。	輸入公表二の二		○	
	商品見本証明書(サンプルコレクション)の発行を受けたもの※ATAカルネ手帳により輸入され、再輸出されるもの等々であること。	輸入公表二の二		○	
	輸入貿易管理令に基づく承認を要しない貨物の輸入輸出する国又は地域の条約管理当局等が条約に基づく「輸入許可書」の発行を求めていること(学術研究目的の輸入許可書)	平21・05・11貿易第3号(お知らせ)		○	
・附属書Ⅱ 附属書Ⅰの植物であって交配種を含む。 ・種の保存法施行令別表第一の表二に掲げる動植物等は別掲。 ・留保している種は除く。	輸入承認証の内容変更	輸入注意事項12第21号		○	
	生きている動物	輸入公表三の7の(3)	○		
	特定国原産 該当リスト	輸入公表三の7の(2)	○		
	上記以外	輸入公表三の8の(3)			○
・附属書Ⅲ 種の保存法施行令別表第一の表二に掲げる動植物等は別掲。 クジラ目(附属書Ⅰ及びⅡ) 種の保存法に係る国内希少野生動植物種で種の保存法施行令別表第一の表二の種に掲げるもの(附属書Ⅱ及びⅢにも該当する場合を含む。) 	生きている動物	輸入公表三の7の(3)	○		
	掲載国原産(注)	輸入公表三の7の(2)	○		
	上記以外	輸入公表三の8の(4)			○
	非掲載国原産(注)	輸入公表三の8の(4)			○
			○	○	○
		輸入公表三の7の(4)	○		

出所) 経済産業省、https://www.meti.go.jp/policy/external_economy/trade_control/02_exandim/06_washington/cites_im.html 2025/03/07閲覧

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例2:ワシントン条約に基づく手続(CITES輸出許可書)

- 申請、許可の手続は右図のとおり。

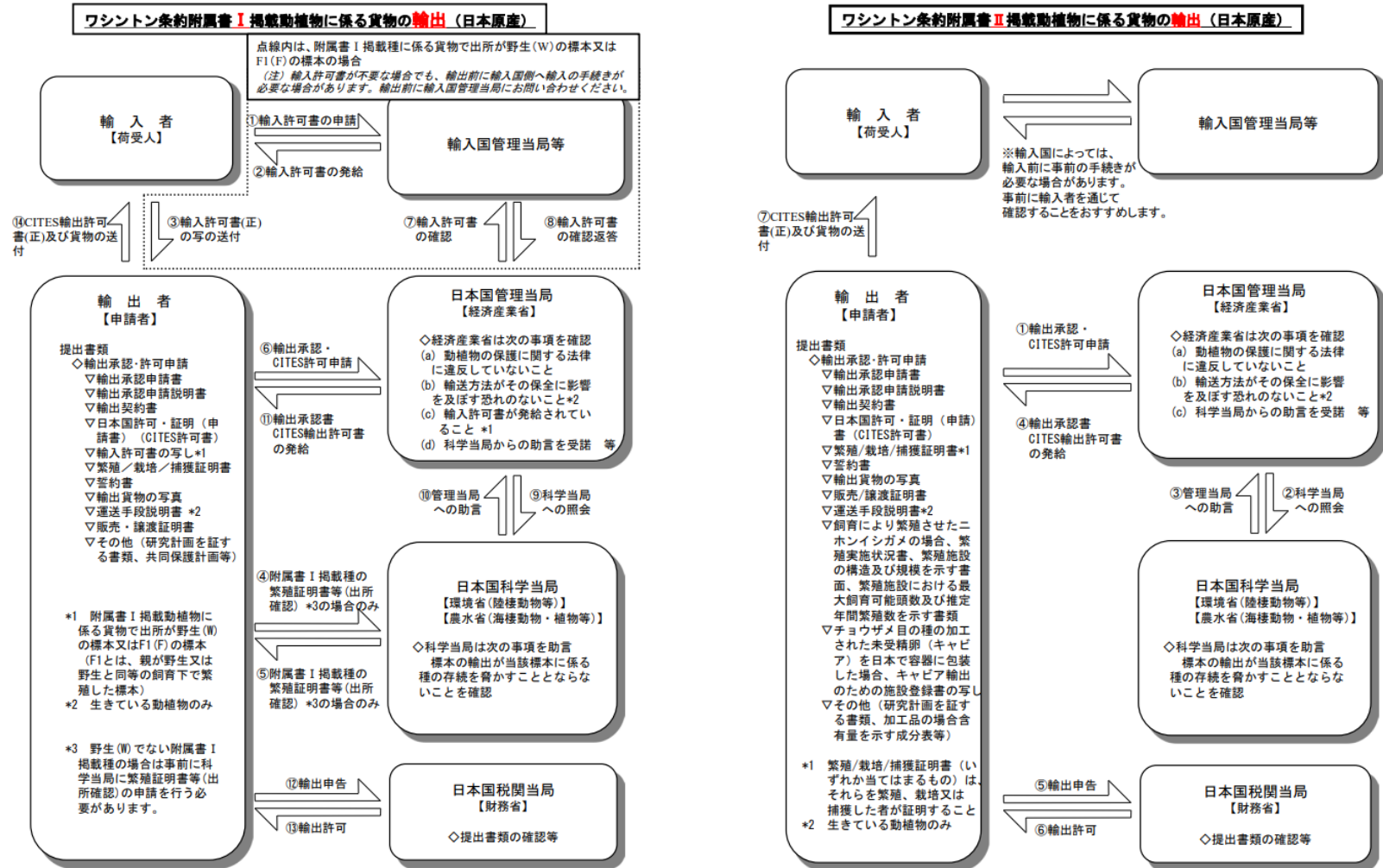


図 ワシントン条約に基づくCITES証明書の申請・発給フロー

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例3：食品衛生法に基づく手続

- 食品等を輸入する場合は、食品衛生法第27条に基づき、輸入者に対して輸入届出の義務が課せられている。

- 届出先：厚生労働省検疫所（輸入した貨物を通関する場所を担当する検疫所）
- 対象品目：食品、食品添加物、器具、容器包装及び乳幼児用のおもちゃ
- 提出書類：
 - 食品等輸入届出書
 - 衛生証明書（食肉、食肉製品、フグ等必要に応じ）
 - 原材料及び製造工程に関する説明書（加工食品等必要に応じ）
 - 試験成績書（個別の規格基準があるもの等必要に応じ）
- 発給書類：
 - 食品等輸入届出済証

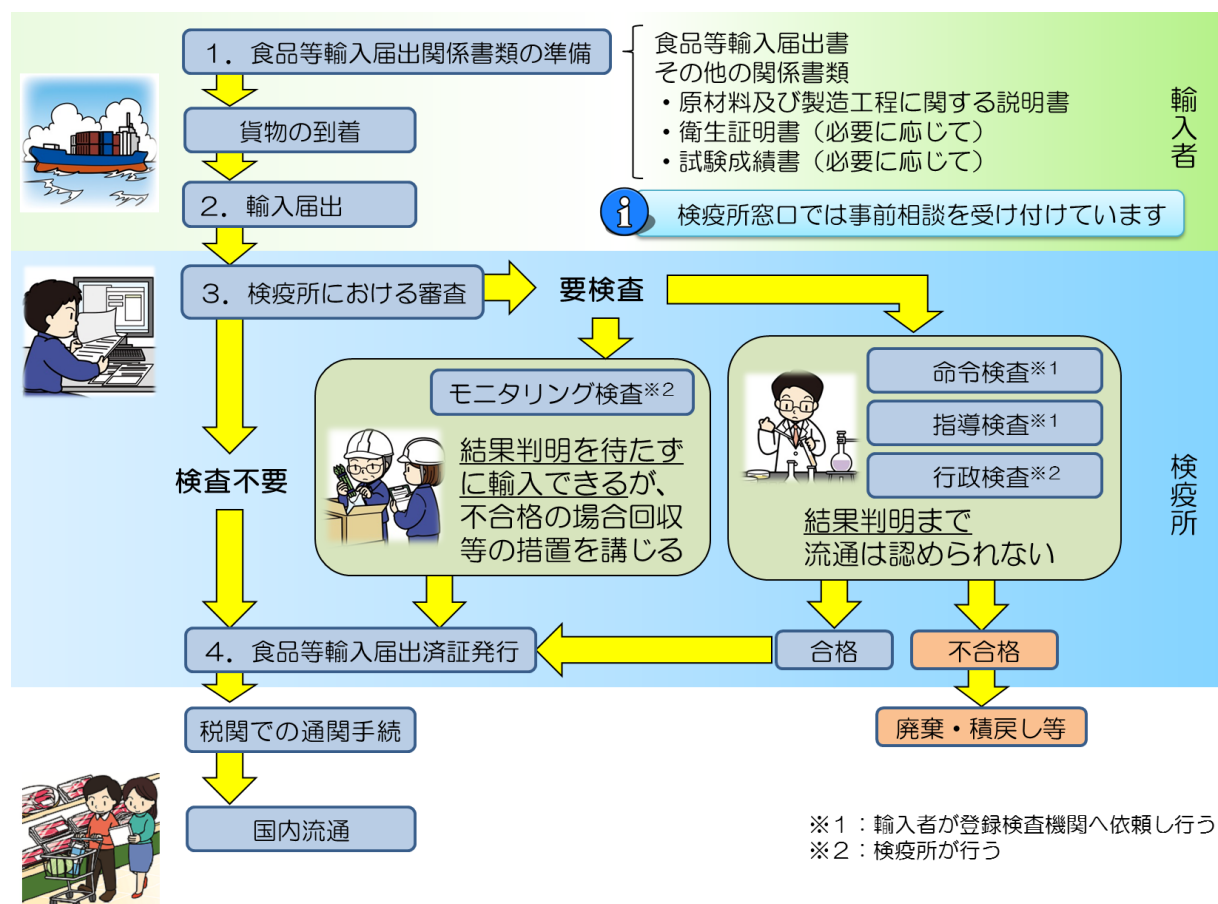


図 食品衛生法に基づく手続のフロー

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例4：関税暫定措置法第8条に基づく手続

- 加工再輸入減税制度は、日本から輸出された特定の原材料が外国で加工又は組み立てられた後、原則として1年以内に特定の製品として輸入される場合、その製品に係る関税のうち原材料相当部分の関税を軽減するもの。
 - 再輸入時の同一性の確認については、原則として、輸出時に提出された加工・組立輸出貨物確認申告書(その添付書類を含む。)で行われる。
 - また、加工・組立輸出貨物確認申告書に同一性の確認に必要な事項(生地規格等)が記載されている場合には、(再輸入確認のための措置として輸出申告の際に提出を求めている)生地見本の提出を省略可能とする手続の簡素化が図られている。
- 提出書類
 - 輸出申告時

ケース	輸出申告時に必要な書類
(a) 委託加工契約の場合	・ 輸出申告書(税関様式C第5010号) ・ 加工・組立輸出貨物確認申告書(税関様式P第7700号)(その添付書類を含む。) ・ 契約書等 ・ 必要に応じて、生地見本等(生地見本(革の見本を含む。以下同じ。)(注1)並びに製品及び副資材のサンプルをいう。以下同じ。)
(b) 加工又は組立ての契約の全部又は一部が行われていない場合	・ 輸出申告書(税関様式C第5010号) ・ 加工又は組立ての契約の全部又は一部が行われておらず、契約書が提出されない場合は下記を提出する。 ✓ 加工・組立輸出貨物確認申告書(税関様式P第7700号)(その添付書類を含む。) ✓ 契約実績表(総括)(税関様式P第7700号-2) ✓ 契約実績表(個別)(税関様式P第7700号-3) ・ 必要に応じて、生地見本等(注1)
(c) NACCSのMSX(申告添付登録)・HYS(汎用申請)業務により関係書類を提出する場合	・ 生地見本等を除く他の提出書類については、MSX業務等により提出が可能であるが、交付(返付)用の書類については、書面による提出が必要である。

(注1) 生地見本等の提出について

- ・ 確認申告書(その添付書類を含む。)を補完するものとして、生地見本等を提出することができる。
- ・ 提出された生地見本等は、施封し審査印を押印のうえ申告番号を記載し、申告者に返付する。

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例4: 関税暫定措置法第8条に基づく手続

● 輸入申告時

ケース	輸出申告時に必要な書類
(a) 委託加工契約の場合	・ 輸入申告書(税関様式C第5020号) ・ 輸出許可書(税関様式C第5010号) ・ 加工・修繕・組立製品減免税明細書(税関様式T第1060号) ・ 附属書(税関様式P第7710号) ・ 加工・組立輸出貨物確認申告書(税関様式P第7700号)(その添付書類を含む。) ・ 契約書等 ・ 加工仕様書・加工指図書 ・ マスターパターンのマーキング仕様書 ・ (輸出時に提出している場合には、)生地見本等
(b) 加工又は組立ての契約の全部又は一部が行われていない場合	・ 輸入申告書(税関様式C第5020号) ・ 輸出許可書(税関様式C第5010号) ・ 加工・修繕・組立製品減免税明細書(税関様式T第1060号) ・ 附属書(税関様式P第7710号) ・ 加工・組立輸出貨物確認申告書関係 ✓ 加工・組立輸出貨物確認申告書(税関様式P第7700号)(その添付書類を含む。) ✓ 契約実績表(総括)(税関様式P第7700号-2) ✓ 契約実績表(個別)(税関様式P第7700号-3) ・ 契約書等 ・ 加工仕様書・加工指図書 ・ マスターパターンのマーキング仕様書 ・ (輸出時に提出している場合には、)生地見本等
(c) NACCSのMSX(申告添付登録)により関係書類を提出する場合	・ 生地見本等を除く他の提出書類については、MSX業務等により提出が可能であるが、輸入時に交付する書類及び裏落しが必要な書類については、書面による提出が必要である。

● 発給書類

● 輸出申告時

- ・ 確認申告書(その添付書類を含む。)の記載事項を確認したときは、2通(原本、交付用)のうち交付用については全ページに審査印を押印又は契印機により一括穿孔処理後、先頭ページの穿孔横に審査印を押印して申告者に交付(交付用)する。

出所)税関、「加工再輸入減税制度マニュアル 令和5年10月」、<https://www.customs.go.jp/tsukan/zanpachi/index.html> 2025/03/07閲覧

3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書

例4：関税暫定措置法第8条に基づく手続

● 対象品目

	本制度が適用される輸出原材料の例	本制度が適用される輸入製品
革製品(関税暫定措置法第8条第1項第1号)	- プラスチック製衣類附属品、ゴム製衣類附属品 - 動物のなめした皮、動物の革 - 絹糸、絹織物、毛織物、綿織物、麻織物 - 編物製衣類及び衣類附属品、織物製衣類及び衣類附属品 - ボタン、ファスナー - 包装用袋	- 旅行用バッグ、リュックサック、ハンドバッグ、財布等 - 革製又はコンポジションレザー製の衣類及び衣類附属品等
繊維製品等(法第8条第1項第2号)	- プラスチック製衣類附属品、ゴム製衣類附属品 - 絹糸、絹織物、毛織物、綿織物、麻織物 - 編物製衣類及び衣類附属品、織物製衣類及び衣類附属品 - ボタン、ファスナー - 包装用袋	- じゅうたん、その他の床用敷物 - 編物製衣類、衣類附属品 - 織物製衣類、衣類附属品 - カーテンその他の繊維製品
革製履物の甲(法第8条第1項第3号)	- 動物の革、なめし又は仕上げた毛皮、人造毛皮及びその製品 - 絹糸、絹織物、毛織物、綿織物、麻織物 糸、ひも、綱又はケーブルの製品、革靴の甲及びその部分品、靴のその他の部分品 - ボタン、ファスナー	革製履物の甲

3.1 日本国内における貿易手続デジタル化対応実態調査

- 3.1.1 法令上の非デジタル貿易文書
- 3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく貿易文書のデジタル化状況(一覧)

- 非デジタル貿易文書の商慣習上の取扱いの現状について、ヒアリング調査で確認した結果は以下の通り。
 - 表中の数字は、国内ヒアリング調査における企業回答数を集計。(注：書類名は類似の書類または同一の手続における文書を含むことと、貿易相手国毎の回答を含むことから、企業数については延べ数。)
 - 「対象手続においてほぼ毎回紙原本を授受している。」と複数の企業から回答のあった書類名(青文字)については、スライド56以降で詳細を記載。

表 ヒアリング調査結果に基づく、紙の原本提出が必要な貿易文書一覧-1

紙原本提出が必要な書類名	対象手続においてほぼ毎回紙原本を授受している。	対象手続において時折紙原本を授受している。	対象手続において紙原本の授受はない。	備考(主な対象国、品目等)
A/N(Arrival Notice)	2	3	4	
ATAカルネ手帳	18	0	0	
B/L(Bill of Lading)	24	7	3	
BOM(Bill Of Materials)	5	0	2	品目：鉄鋼及び鉄鋼製品、対象国：タイ、インドネシア、シンガポール、フィリピン、マレーシア、ベトナム
C/O(Certificate of Origin)	5	5	1	
CITES証明書	8	0	0	品目：化粧品、皮革製品(アパレル、家具等)
D/A(Document against Acceptance)	1	0	0	
D/O(Delivery Order)	5	5	3	
D/R(Dock Receipt)	0	1	0	
HSサマリ	1	0	0	
I/V(Invoice)	18	8	6	
L/C(Letter of Credit)	16	1	2	

出所) 表中の数字は、国内ヒアリング調査における企業回答のべ数(書類名は類似の書類または同一の手続における文書を含む。また、貿易相手国毎の回答を含む。)を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく貿易文書のデジタル化状況(一覧)

表 ヒアリング調査結果に基づく、紙の原本提出が必要な貿易文書一覧-2

原本提出が必要な書類名	対象手続においてほぼ毎回紙原本を授受している。	対象手続において時折紙原本を授受している。	対象手続において紙原本の授受はない。	備考（主な対象国、品目等）
L/G(Letter of Guarantee)	1	0	0	
MDA(Mutual Defense Assistance Agreement)関連書類	1	0	0	
P/L(Packing List)	15	6	4	
P/O(Purchase Order)	4	2	0	
S/A(Shipping Advice:発送書類枚数)	1	0	0	
S/I(Shipping Instruction)	2	0	3	
USDFS(特定用途免税制度)	2	0	0	
W/B(Waybill)	6	6	4	
コンテナ搬出入書類	19	3	1	
バンニングプラン	2	0	1	
関税・消費税の延納申請	3	0	0	
関税割当証明書	1	1	0	
関税暫定措置法8条確認申告書	3	0	0	品目:繊維、衣類
危険物書類	23	2	2	品目:油脂類、化学品類を含むもの(自動車部品、リチウム電池等)

出所)表中の数字は、国内ヒアリング調査における企業回答の件数(書類名は類似の書類または同一の手続における文書を含む。また、貿易相手国毎の回答を含む。)を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく貿易文書のデジタル化状況(一覧)

表 ヒアリング調査結果に基づく、紙の原本提出が必要な貿易文書一覧-3

原本提出が必要な書類名	対象手続においてほぼ毎回紙原本を授受している。	対象手続において時折紙原本を授受している。	対象手続において紙原本の授受はない。	備考(主な対象国、品目等)
寄港地証明書(積送制限)	2	0	0	
検疫証明書	41	5	2	
検査指定票	2	1	0	
高圧ガスの検査証	1	0	0	
査証:パスポートコピー	2	1	0	
支払・請求関連書類	2	4	1	
事前教示照会書	1	0	0	
主要食糧法関連書類	1	0	0	品目:米
酒税免税明細書	1	1	0	
食品等輸入届出書	3	0	1	
船積み書類	1	2	0	
船積み前検査証明書	2	0	0	
倉庫関連書類(倉庫受領書)	0	0	0	
送り状	1	2	0	
中古機械電機製品船積み前予備検査証書	0	0	0	
通関委任状	1	0	0	

出所) 表中の数字は、国内ヒアリング調査における企業回答のべ数(書類名は類似の書類または同一の手続における文書を含む。また、貿易相手国毎の回答を含む。)を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく貿易文書のデジタル化状況(一覧)

表 ヒアリング調査結果に基づく、紙の原本提出が必要な貿易文書一覧-4

原本提出が必要な書類名	対象手続においてほぼ毎回紙原本を授受している。	対象手続において時折紙原本を授受している。	対象手続において紙原本の授受はない。	備考(主な対象国、品目等)
配達作業指示書	1	0	0	
別送品申告書	2	0	0	
保険証券	11	6	1	
未納税引取承認申請書(税関)	2	0	0	
輸出入ライセンス	3	2	0	品目:工作機械、航空機部品等
輸出入申告・許可書	4	6	2	

出所) 表中の数字は、国内ヒアリング調査における企業回答のべ数(書類名は類似の書類または同一の手続における文書を含む。また、貿易相手国毎の回答を含む。)を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

- 国内ヒアリング調査において、紙の原本が取り扱われているケースが複数ある(のべ回答数2件以上)貿易文書として、以下が挙げられた。

<のべ回答件数5件以上>

- ATAカルネ手帳
- B/L(Bill of Lading)
- BOM(Bill Of Materials)
- C/O(Certificate of Origin)
- CITES証明書
- D/O(Delivery Order)
- I/V(Invoice)
- L/C(Letter of Credit)
- P/L(Packing List)
- W/B(Waybill)
- コンテナ搬出入書類
- 危険物書類
- 検疫証明書
- 保険証券
- 輸出入ライセンス

<のべ回答件数2件以上5件未満>

- A/N(Arrival Notice)
- P/O(Purchase Order)
- S/I(Shipping Instruction)
- バンニングプラン
- 関税・消費税の延納申請
- 関税暫定措置法8条確認申告書
- 検査指定票
- 査証
- 支払・請求関連
- 食品等輸入届出書
- 船積み前検査証明書
- 別送品申告書
- 未納税引取承認申請書
- 輸出入申告・許可書

- これらについて、次ページ以降に、文献調査(デスクトップ調査)及びヒアリング調査に基づく、貿易文書毎の取扱状況を記載する。

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

ATAカルネ

文献調査		原本提出が必要な書類名	ATAカルネ
ヒアリング調査		書類の概要	「物品の一時輸入のための通関手帳に関する通関条約(ATA条約)」に基づく国際的制度による通関用書類。展示会やイベントなどで、一時輸入した後一定期間後に輸出する物品や機材が対象となる。 - 手帳の有効期間は1年間であり、加盟国間の輸出入に適用される。
		原本提出の現状	- 紙原本が必要。 - 税関やCYには紙で渡している。 - カルネ手帳に添付されている申告書を税関が取り、カルネ手帳の「許可」の欄に税関がスタンプを押して返却されたものを、次の国で提示をする流れ。輸入国側で使う場合は、輸出した証明印が押されたカルネ手帳を現地に送る必要がある。 - 引取り可能であることを示すエビデンスとして利用しており、提出先が事務所などのPCがある環境であっても、NACCS上で確認するのではなくコピーを出すとスムーズであることから、貨物引取りの際にATAカルネの紙コピーを提示している。
		原本提出が必要な理由	通関条約の定めによる。
		原本提出による問題点、課題	通関手続にカルネ手帳の紙原本が必要なため、輸出国から輸入国へ郵送するためのリードタイムを見込んだ手続が求められる。
		その他	- 各国で合意形成が出来れば電子化は進むのかもしれないが、4、5か国回す運用を考えるとデジタル化するのは難易度が高いと思われる。 - 輸出者のサインが必要なため電子化は難しいと理解している。デジタル化されればベストであるが、偽造や不正を防ぐセキュリティ対策が必要であり、各国が統一的なシステムを使えるのかもポイントとなる。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

B/L(Bill of Lading)

原本提出が必要な書類名		B/L(Bill of Lading)
文献調査	書類の概要	「船荷証券(Bill of Lading)」は、商法(第757条～第769条)に基づく有価証券であり、貨物の引き取りの際にはB/Lの原本を提示する必要がある。 - 輸出者が船会社に貨物を引き渡したことを証明する「貨物受取証」、船会社と荷主の間の「運送契約書」(B/L裏面)、輸入者が貨物の引き取るための「貨物引換証」の役割があり、裏書きによって転売が可能になる「有価証券」でもある。有価証券であることから、紙原本での取扱いとなり、紛失リスクに備え、B/L原本は3部発行される。 - B/Lは、本船出港時に船会社または輸出フォワーダーにより発行され、輸出荷主に渡される。代金支払いにより輸出荷主から輸入荷主へ渡される。本船入港時に輸入フォワーダーがD/Oを発行し、輸入荷主はB/LとD/Oを交換し、港湾でD/Oを差し入れて貨物を引き取る。 - 発行する船会社によって書式は異なるが、記載内容はほぼ共通している。 - 修正は、発行元である輸出地の船会社しか行えないため、記載内容の確認が重要である。
	原本提出の現状	- 国の区別なく、L/Cの条件で求められた場合にB/Lの紙原本が必要となる。 - L/Cで定める場合もあれば、海外の通関事情でオリジナルB/Lを要求される場合もある。 - 原則、紙原本で発行される。一部の船会社ではeB/Lを発行している他、混載業者ではPDFで発行しているケースもある。 - 輸出荷主から輸入荷主へは、B/Lを含む船積書類一式を紙で送付している。 - 原本(紙)を入手した場合、原本(紙)は船会社へ提出し、税関にはNACCS経由でPDFにて提出している。 - 保険求償にあたって、海外監査ではPDFが許容されるが、日本では紙原本が必要となる。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	- B/Lは全体としてはSWBに置き換わってきているが、なかなかL/C決済が無くならないので、L/Cが電子化されない限りはオリジナルB/Lが必要になる。 - 信用リスク等に応じて、B/LとWBが使い分けられている。WBが主流となりつつあるが、L/Cの場合はB/Lが必要となるケースが多い。(L/Cにサレンダー B/Lとの記載があれば紙原本なしで対応可能だが、そのようなケースはほとんどない。)L/C取引は企業により異なるが1割～3割程度。
	原本提出による問題点、課題	- B/Lについては、B/L番号、本船名、積み出し地、着地、シッパー等をすべての書類に転記しなければならない。B/Lを取り扱う通関業者、荷主、冷蔵庫業者等の各社において転記の入力作業が必要になるため、構造化データで受け取るニーズがある。 - 証券関連は税関側でセキュリティや改ざん防止に関して担保出来れば、電子化が進むと思われる。
	その他	- B/Lのデジタル化を進めたい意向は船会社やフォワーダー側にある。 - EPAの検査を受けた際の根拠書類として、荷主側にもB/Lのデジタル化を進めたい意向がある。 - FIATAが今年の秋頃にeB/Lの標準を発表しており、日本ではJIFFAが取り組んでいる。eB/Lでは信用性をどう担保するのか、ブロックチェーン等を活用するのかといった点が気になっている。また証券の譲渡性や決済に関しても一緒に検討する必要がある。データ交換が主流になるとB/Lの存在意義自体も薄れると考えられる。

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

BOM(Bill Of Materials)

原本提出が必要な書類名		BOM(Bill Of Materials)
文 献 調 査	書類の概要	部品表・部品構成表(Bill Of Materials)。製品の製造に必要な部品情報を一覧にし、製品の製造に関する重要な情報について記載した書類。一般的なBOM(部品表)の様式として、以下の2種類がある。 ○サマリ型…製品の製造に必要な部品や材料を並列して記載した一覧表。部品や材料ごとの総数を把握する目的で使用される。 ○ストラクチャ型…材料→部品→製品といった製造手順に基づく階層構造で部品や材料を記載した一覧。製品の完成までの加工順序、予定工数等を把握する目的で使用される。
	原本提出の現状	- 紙に印刷して物理的にまとめて海貨業者へ送付している。 - 鉄鋼業界ではミルシート(鋼材検査証明書)は紙の文化が残っており、L/Cに記載があれば提出が必要になる。通関時もものに依ってはHSコード判定のために必要になる。台湾のL/C決済の場合、銀行とは別に輸入元から紙で送付して欲しいと要望されることがあり、紙の原本を送っている。 - 荷主(メーカー)から発行される。ミルシートは紙出力のうえ郵送している荷主もあれば、PDFをストレージサービスで共有している荷主、PDFをストレージに格納したうえで紙も郵送する荷主など様々である。 - メーカーから複写式のものが届くので、スキャンにも苦労している。5cm程の厚みの封筒で受取り、ホチキスを外してからスキャンするという手順が必要なケースもある。早めに文書が欲しいとの要望があるので、先にPDFを送付してから別途紙原本を送付している。MILL SHEET自体メーカーに依ってはPDFで発行されるが、インドでは紙の原本を求められるので、荷主がPDFで発行したもので紙で送付することもある。メーカーがMILL SHEETを紙でしか発行できない場合は、通関での要否関係なく原本を送付している。 - 部品数が多いなどアイテム数が多い申告をする際は今でも持ち込みが必要。
	原本提出が必要な理由	- PDFで対応可能だが、輸入荷主の要望に応じて原本も送付している。 - 通関手続上の理由と思われる、PDFがオリジナルである場合は、PDFを印刷すればそれで容認される。詳細は不明だがトラブルを避けるためになるべく紙原本を送付している。 - 通関書類など含めると100枚を超えることもあり、容量制限で電子送付出来ない場合があるため、紙原本を提示している。
	原本提出による問題点、課題	- ミルシートはサイズごとに作成されるため、一度の取引量が多い(千トン単位等)と帳票数が大量(段ボール箱1箱等)になる。鉄鋼会社のシステムが旧式で連続用紙に出力される場合もあり、PDF化の際に手作業で切り離す手間も生じている。銀行側も目検でチェックするのであれば大きな負担だと思われる。 - ミルシートは取引する品物次第だが、100行単位で必要なものもある。一部電子化されているが、紙で残っている部分もあり課題であるため電子化が望まれる。ただ、メーカー側の協力や輸出入先の下承も得なければ実現できない。
	その他	- 統一フォーマットはない。同じ企業でも工場に依って書式が異なることもある。証明事項は同じだが、記述方式などはばらばらであり、連続帳票で来ることもある。まず鉄鋼業界のメーカーで電子化が進まなければ、電子化は難しい。 - 輸入荷主に依ってはテキストデータが必要になるだろう。しかし、そもそもPDFデータとしても収集できていない状態である。
ヒアリング調査		

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

C/O(一般)(Certificate of Origin)

原本提出が必要な書類名		C/O(一般)(Certificate of Origin)
文 献 調 査	書類の概要	「一般原産地証明書(Certificate of Origin)」は、貨物の原産地を証明するための書類であり、輸入国の法律・規則に基づく要請、契約や信用状で指定がある場合等に発行される。関税の減免を受ける目的で発行される特定原産地証明書以外を指す。
	原本提出の現状	- 荷主から紙原本を送付している。 - 基本はPDFだが、受渡先の要望により紙で送付することもある。 - 紙原本を受渡している。国に依りコピーで許容される場合がある。 - 紙で発行されたものをPDF化して輸入者へ送るケースが増え、紙原本の送付は減っている。 - 取引先によっては、PDFと紙原本の双方を送付している。 - 紙原本を送付するケースは、インド、アルゼンチン、バングラデシュや中国等である。
	原本提出が必要な理由	- 現地法人から求められるため。紙原本が求められる理由は把握していない。 - 紙原本は相手方の要望で送付しているが、それが法律によるものか商習慣によるものかは把握していない。 - 通常の間接申告であれば原本は不要だが、インドネシア等ではレッドゾーンになると原本が必要となるため、そのような場合を見越して原本送付が求められる。 - 輸入通関の事情で必要な場合もある。その他、現地の通関担当者のノウハウにより通関手続をスムーズにさせるためや、輸入関税について税関担当者に説明する際より優位に働くため(アンチダンピング規制がある場合に日本の一般C/Oを提示すると安い関税で済む等)。
	原本提出による問題点、課題	オンライン申請出来るのであれば、その方が原本郵送の手間がないためリードタイムは短くなる。
	その他	今後電子データが原本になった場合、一部の国を除き受け入れてもらえると考える。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

CITES証明書

原本提出が必要な書類名		CITES証明書
文献調査	書類の概要	- ワシントン条約が規制する動植物等を輸出する際は、事前に経済産業大臣から「輸出承認証」と「CITES輸出許可書」の発給を受ける必要がある。 - その後、輸出申告において、「輸出承認証」と「CITES輸出許可書」を日本税関に提示し、裏書きを得る必要があることから、紙原本の提出が必要である。 - 申請手続はNACCSで電子化されているが、発給書類は紙媒体となる。
	原本提出の現状	- ワシントン条約に関係するものを輸入する場合はCITESに基づく手続が必要となる。 - CITES証明書の原本(紙)を税関に提出する必要があるが、PDFは認められていない。 - どの国でも紙原本が必要。荷主からフォワーダへ郵送、手渡しされる。ASEANへの輸出、日本への輸入とも必要である。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	—
	原本提出による問題点、課題	—
	その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

D/O(Delivery Order)

原本提出が必要な書類名		D/O(Delivery Order)
文献調査	書類の概要	「荷渡し指図書(Delivery Order)」。貨物の引き取り証の役割。 - 船会社から発行されるB/Lを輸出者から輸入者へ送付し、輸入者が船会社へB/Lを提示し、A/Nの請求額を支払うと船会社から輸入者へD/Oが発行される。輸入許可が下りた後にこのD/OをCYや倉庫で提示することで貨物を引き取ることができる。 - 近年では、紙原本ではなくシステム上で処理されるD/Oレス(D/Oの発行元から貨物引換券(ディスパッチ)が電子メール等で送られる)が主流となっている。
	原本提出の現状	- 以前は紙の原本だったが、現在は基本的にデータでやり取りしている(NACCSのD/OR業務)。ただし、一部の船社では紙のやり取りが残っている。 - SWBも現状ではD/O交換をしており、代理店にPDFを印刷して持ち込んで、代理店がまた印刷をしてD/O交換する等の手順をしている。 - CYが求める対査の書類(輸入許可書、D/O)は、一部の港湾で対面での原本確認となる。 - 紙のD/Oはなくなっている。システム上(NACCS)で情報が出ているので、NACCSでカーゴリリースはできるようになっている。NACCS上のステータスをもって、貨物の引き取りは可能となっている。日本の輸入ではD/OはNACCSでできている。 - 現在D/Oレスと呼ばれるパターンが主流である。D/Oを使っている割合は1割弱であり、減少傾向にある。 - 一部D/Oレスになっていないところもある。確実に引取りするために紙が必要。 - 現在はD/Oレスの取引を行っている。 - D/Oレスも進んでいるが、D/OのIDの通知については紙で印刷しているような実態がある。 - 船会社次第ではオリジナルD/Oも若干(1割もない程度)残っているが、基本D/Oレスになっている。 - 紙を受領している。貨物を渡す際には受付カウンターでD/Oと引き換えるのが原理原則。 - ごく一部(東西で1社ずつ)で紙原本D/Oが残っている。 - CFSでは搬出書類としてD/Oが求められており、許可証と紙のD/Oで引き取り可能確認を行っている。CYはNACCSで搬出手続きをすると引渡し番号が返ってくるので、引渡し番号やコンテナ番号を入力すればNACCS上でステータスを確認出来る。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	CFSについても NACCSに機能は使えるはずだが、現状利用はされていないようである。代金の回収と、引き渡し相手の確認の管理が必要だが、CFSでは法人ではなく個人もおりシステムを利用できるとは限らないため、D/O紙原本で確認していると思われる。
	原本提出による問題点、課題	通関業者が許可証やD/Oをもっていき1時間程列で待たされた後、ターミナルオペレータが確認する。
	その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

I/V(Invoice)

原本提出が必要な書類名		I/V(Invoice、インボイス、送り状、請求書)
文献調査	書類の概要	- 輸出入貨物の商品明細書。輸出者が輸入者に対して発行する書類であり、「明細書」、「請求書」、「納品書」の3つの役割を持つ。品名、数量、契約条件、契約価格、代金の支払い方法等が記載される。 - また、税関手続では、関税などの支払い額を確定するための根拠書類となる。特に品名はHSコードとの対応付けが可能な記載が必要になる他、L/C決済の場合は、品名の誤記等もディスクレとなるため、作成時の正確性が重要視される。 - なお、I/Vには、以下の5種類があり、一般にI/Vという場合はCommercial Invoiceを指す。 - Proforma Invoice: 見積書の役割を持つ書類。支払いがL/Cや前払いの場合に発行され、これに基づき、L/C開設や送金が行われる。 - Commercial Invoice: 商業送り状、納品書、請求書、仕入書、通関申告書類の役割を持つ書類。 - Shipping Invoice: 出荷案内や積荷費用の請求をする際に使用される船積み送り状。 - Customs Invoice: 輸入通関用の書類。一般的にはCommercial Invoiceで代用されるが、一部の国ではその国が指定するフォーマットで作成する必要がある。 - Consular Invoice: 領事送り状。輸入国の領事に提出する書類。一部の国ではその国が指定するフォーマットで作成する必要がある。
	原本提出の現状	- 基本はPDFをメールかクラウドサービスで送付しており、輸入荷主の要望により紙をクーリエで送付している。輸入荷主へ構造化データを連携するケースはグループ企業や固定取引先荷主等の一部に限定される。インドネシア、インド、タイでは原本(肉筆署名あり)の送付が指示される。 - 海外からの入手も同様であり、PDFも増えているが、依然として紙原本も多い。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	- 通常の通関申告であれば原本は不要だが、インドネシア等ではレッドゾーンになると原本が必要となるため、そのようなケースを想定して紙原本の送付が求められる。 - L/Cに枚数や肉筆サインなどの要件が記載されていれば紙が必要になる。 - チェックのために紙が必要となる。I/Vの内容をチェックする際に突き合わせる対象は、荷主からのS/IやP/Oのデータである。 - 電子帳簿保存法に対応していなければ紙での保管義務がある。
	原本提出による問題点、課題	- I/Vは明細行が多く、個数、重量は転記する必要がある。I/Vを取り扱う通関業者、荷主、冷蔵庫業者等の各社において転記の入力作業が必要になるため、構造化データで受け取るニーズがある。 - 紙の使用量が多い。1社あたりの例で月15万枚程を使用している。
	その他	I/VだけでもCSVやExcel等のシステムで扱えるデータ形式で取得したい。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

L/C(Letter of Credit)

文献調査		原本提出が必要な書類名	L/C(Letter of Credit)
ヒアリング調査	書類の概要		「信用状(Letter of Credit)」。貿易取引における支払い保証手段の一つ。輸入者と輸出者の決済において、輸入者の銀行が支払いを担保することで、輸出者における決済リスクを軽減するしくみ。L/Cは、輸入者側の銀行が発行し、輸出者側の銀行を介して輸出者に渡される。銀行手数料がかかることや紙原本を扱う手間と時間を要すること等から、通常はリスクのある取引に限定して利用される。
	原本提出の現状		• 輸入のL/Cは銀行が手続を行い、まとまった書類が当社に渡されるが、この銀行から戻ってくる原本の保管が必要になる。 • 銀行の輸出専用サイトに入力すれば電子情報だけで済むが、当社では自社システムと連携して船荷書類を作成しており、銀行サイトに再入力するのが手間なため、自社システムから情報を印刷する運用を行っている。 • 輸入荷主が紙原本を作成している。L/C決済は全体では7%程度。2023年度 輸出実績(申告件数ベース)でASEANは 7,087件、うちL/C決済は172件(2%)である。グループ会社以外や初顧客は必ずL/C決済となるというものでもなく、取引額などに応じてケースバイケースである。 • 紛失に備えてファーストとセカンドの2回、紙原本を現地へ送付している。部品は現地法人、完成品は資本関係のないビジネスパートナーとの取引となり、ビジネスパートナーとはL/C決済も多数ある。 • タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出が必要。メール添付で荷主と授受している。 • ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。 • 紙原本を受渡している。 • L/C買取決済の場合は、銀行に対して、I/V、P/L、B/L、Bill of Exchange、C/O(アジア向けは自己証明)、Certificate等を紙で郵送。Certificateは、L/Cに記載された条件を正しく満たしているか記載した証明書であり、Excelに銀行に登録した自社のサインを付けて提出している(例:保険会社に船積情報を提出した等の証明書、船積情報を荷受人に連絡したという証明書など)。I/V、P/L、Bill of Exchangeは肉筆署名が必要であるが、Certificateはサイン登録しているimageデータを付ける形。特に認証局を介して証明するような類ではない。 • L/Cは輸出入者の要求に従い紙が必要になる。グループ内取引が多いため、L/Cはほとんど利用していないが、パキスタンやアフリカ相手だとL/C取引となる。 • 荷主で紙原本を作成している。 • 紙を銀行に手渡しているが、現状L/C決済はほとんどない。 • LCに付帯する書類は必要だが、決済をしてからでないと銀行から書類を貰えない。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

L/C(Letter of Credit)

L/C(Letter of Credit)	
原本提出が必要な書類名	L/C(Letter of Credit)
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由 ・ L/C決済の割合は2割程度。信用問題だけではなく、従来の取引方法を変えたくないという荷主から要望される場合もある。 ・ 与信管理としての視点でB/Lでの取引としている。 ・ 銀行の要求。
	原本提出による問題点、課題 ・ 保管スペースに困る程度であり、そこまで手間にはなっていない。 ・ B/Lに必要な情報がL/Cに記載されている場合などあるので、項目をコピーするためには構造化データがあった方が良い。現状は項目をS/Iにコピー＆ペーストしたものを乙仲へ送付し、船会社がB/Lを作成している。 ・ 問題ではあるが、現状はその他の課題の方が当社として負荷が高い。
	その他 ・ 銀行サイトと自社システムのAPI連携などは、特に海外銀行と連携しようと思うとハードルが高い。 ・ L/C決済については SWIFTの仕組みはあるが、全体をつなげるための環境整備にまでは至っていない。 ・ L/Cの通知に関しては貿易PFを介してデータを受領し、社内の書類作成に活かしている。通知までであり買取はデータ化出来ていない。 ・ 紙のB/Lで起こりうるトラブルを回避できるのではないかとという点でeB/Lの利用に期待と関心はあるが、その際にはL/Cでの取引自体の見直しも必要と考えている。L/Cでディスクレとなった場合、アジアであると貨物が比較的早く到着するので、現地での貨物引取りが遅れるリスクがある。L/Cが仕向け地で毎年12月頃にリニューアルされる。仕向地の綴りが変わる場合、そこを見逃して提出した書類と不整合がありディスクレとなるケースがある。 ・ eL/Cは色々なプラットフォームで取り組まれているが、大変な領域と理解している。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

P/L(Packing List)

原本提出が必要な書類名		P/L(Packing List、パッキングリスト、梱包明細書)
文献調査	書類の概要	- 輸出入貨物の梱包明細書。輸出者が輸入者に対して発行する書類であり、貨物の個数、包装後の重量、容積、荷印等が記載される。 - I/Vに重量や容積を記載してP/Lの発行を省く場合もある。 - 荷印(ケースマーク、 SHIPPINGマーク)は貨物に貼付されるイメージデータである
	原本提出の現状	- 基本はPDFをメールかクラウドサービスで送付しており、輸入荷主の要望により紙をクーリエで送付している。輸入荷主へ構造化データを連携するケースはグループ企業や固定取引先荷主等の一部に限定される。インドネシア、インド、タイでは原本(肉筆署名あり)の送付が指示される。 - 海外からの入手も同様であり、PDFも増えているが、依然として紙原本も多い。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	- 通常の通関申告であれば原本は不要だが、インドネシア等ではレッドゾーンになると原本が必要となるため、そのようなケースを想定して紙原本の送付が求められる。 - L/Cに枚数や肉筆サインなどの要件が記載されていれば紙が必要になる。 - チェックのために紙が必要となる。
	原本提出による問題点、課題	紙の郵送では受領しているかどうかの確認や紛失のリスクもあるため、電子化が望ましい。
	その他	荷主から構造化データで連携されることが望まれる。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

W/B(Waybill)

文献調査 ヒアリング調査	原本提出が必要な書類名	W/B(Waybill)
	書類の概要	「運送状(Waybill)」、「海上運送状(Sea Waybill)」と「航空運送状(Air Waybill)」を指す。紙原本を必要とするB/Lの代替として利用が進んでいる。SWB(Sea Waybill)はICCの信用状統一規則(UCP600)や商法770条第1項及び第2項に規定される、貨物の受領書と運送引受条件記載書を兼ねた書類。貨物引取り時にSWBを提示する必要はなく、本船入港前にSWBの着荷通知先に送付されるA/Nに荷受人の署名をして提出することで、D/Oの発行を受けて貨物を引き取ることができる。
	原本提出の現状	【AWB】 - AWBは航空会社のレギュレーション次第だが、現状AWBの原本を海外とやり取りするケースも残っている。同じ内容に相当する電子データをシステム間で送付しているため、紙媒体と電子媒体が両方存在しているようなオペレーションになっている。①電子は各空港業務において、システム処理に必要なものであり、後々はNACCSで貨物情報を登録するために必要となる。②紙は輸入の場合、AWBを貨物の到着通知として荷主やフォワーダーに案内するために使っている。AWBには封緘書類が付帯しており貿易文書一式(インボイス、P/L等国内法令に基づく必要文書)が入っている。預かり文書のため空港物流事業者では開封できず、AWBと一緒にカウンターで手渡しし、それらに基づいて税関で輸入申告を行う。 - 航空会社や仕向け地に依ってAWBは電子対応している。海外の航空会社ではeAWB化が進んでおり、日本発であってもPDF又はシステムで授受している。ただし、L/Cの内容次第ではAWBも紙原本提出が必要。 - 相手国との信用関係によって紙原本を使用するか決定する。ASEANでは少ないが、中南米は通関の際に紙原本が必要になる場合がある。 【SWB】 - FCLの場合は荷主でハウスB/Lを発行するが、LCLの場合はフォワーダーに委託しており、PDFである。 - SWBも荷主からメール添付で良いと言われているためメールで送付しており、構造化データではなくSWBのフォームで送っている。 - 輸出荷主からフォワーダーへはメールで授受しており原本ではない。 【AWB、SWB共通】 - 船社等から紙で発行されたものを受領している。PDFが可能な輸入荷主には輸出荷主でスキャンしてPDFで送付している。 - 船社等が紙で発行したものをスキャンして送付してもらうことが多い。一部電子で発行されることもある。 - I/V単位で発行するため、1コンテナあたり100枚程度出力されることもある。本船単位で1枚のケースもあるが、多数発行が必要な場合は、船社から別途B/Lチャージを請求されることもある。複数のコンテナのうち1つに緊急に引き取る必要のある部品が入っている場合等に、そのコンテナを特定する必要があるため、船社からは嫌がられるが、一番細かい単位でB/Lがあった方がよい。帳票の発行単位は重要なポイントとなる。
	原本提出が必要な理由	通関代理店であれば電子的に通知することも可能だが、個人客が輸入するケースや、企業でも個人名義で輸入するケースはシステム連携が出来ないため、紙での通知や便が到着する前に電話で通知するという運用が必要になる。紙を完全に無くすことは現時点では難しい。
	その他	【AWB】 - 通知を電子化出来ないか内部検討を進めているところである。AWBに付帯する封緘された貿易文書の大半が電子化されるのであれば、AWBも電子化出来ると思う。貨物にAWB番号が記載されるが、先進国ではプレプリントされている一方、中国やASEANでは未だに手書きであるなど、航空会社ごとでも電子化の状況は異なる。AWB番号の読み取りは、バーコード(ISOやGS1など標準化機関によって定められたIATAの国際標準規格)の印字があれば自動化が可能である。 - 航空会社独自の方針でeAWBを推進しており、フランスやドイツなど先進国はeAWBに積極的な一方、東南アジアは動きが遅い。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

コンテナ貨物搬入票

原本提出が必要な書類名		コンテナ貨物搬入票
文 献 調 査	書類の概要	- コンテナNo.、コンテナ総重量、コンテナ種類、危険物分類などを記載した書類。 - 改正SOLAS条約(海上人命安全条約)により、国際海上輸出コンテナの総重量を船長に提出することが荷送人に義務づけられており、日本国内では船舶安全法に基づき、コンテナ総重量(VGM)を確定させる荷送人または荷送人に代わりコンテナ総重量を確定する者は、定められた手順によりコンテナの総重量を確定の上、「コンテナ確定重量報告書」を作成することが義務付けられているが、「コンテナ貨物搬入票」と兼用されるケースが多く、その場合は総重量確定者のサインが必要である。
	原本提出の現状	- ターミナルから空のコンテナを動かす際に、コンテナ貨物搬入票とEIRの紙原本とシールを受領し、コンテナへのバンニングが終わった後にコンテナ番号とシール番号を記載した紙原本をヤードに搬入する。 - ドライバーがコンテナを搬入する際、紙原本を渡している。
ヒ ア リ ン グ 調 査	原本提出が必要な理由	- コンテナ自体と紙の搬入票を連動して動かす運用が慣例となっている。 - VGM情報を記載し証明として捺印やサインが必要である。
	原本提出による問題点、課題	- 貨物搬入票は船会社毎にフォームが異なるので煩雑である。フォーマット毎にOCRを作っても、正確に合致しなければ読み込めないためOCRも扱いが難しい。 - コンテナのユニークな情報を入れる必要があり、現場からは、コンテナ番号や船名はアルファベットや数字が組み合わされた長いコードを手で書くため手間である。 - トレーラーの場合は運転席があるヘッダとコンテナの間を切り離し、ドライバーを変えるようなこともある。その際にコンテナ貨物搬入票の紛失や雨天による破損等も年に数件発生してしまう。
	その他	- 搬入のためにヤードへ向かうドライバーが書類を持参するので、電子化の必要性はそれほど高くはないが、ペーパーレスにする場合はコンテナ番号の確認が必要なため、データで事前送付したものをドライバーがタッチパネルで確認する等のフローが想定される。 - CYゲートでのコンテナ番号の自動読み取りは最近増えている。コンテナ番号を設置カメラにて自動で読み取り、読取時間を搬出時間と判断すること等により管理しているCYもある。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

検疫証明書(植物検疫証明書)

原本提出が必要な書類名		植物検疫証明書
文献調査	書類の概要	- 輸出植物検疫証明書は、輸出相手国の植物検疫の条件に適合していることを確認の上、農林水産省から発給される書類。検査申請は「植物等輸出検査申請書」を植物防疫所に提出する。申請書の提出はNACCSで行うことも可能。輸出相手国の「輸入許可書」を取得している場合は添付する。 - 輸入植物検疫は、植物防疫法に基づきすべての植物を対象に行われる。輸出国政府機関が発行する検査証明書(Phytosanitary Certificate)を添付して検査を受ける必要がある。植物防疫法により申請時に添付される植物検疫証明書は原本と規定されているが、植物防疫所では、申請者が入手した電子媒体で発給された植物検疫証明書のコピーに基づき、植物防疫所自ら輸出国の確認システムにより電子発給されていることを確認した場合は当該コピーを原本と同様に有効としている。
	原本提出の現状	- 申請自体は電子だが、証明書は紙を検疫に持ち込んでいる。 - 電子申請であるが、品目に依ってはオリジナルの証明書が必要になる。 - コロナ禍では日本が29か国と協定を結び、紙原本を用いずにPDFで検疫書類のやりとりが可能となった。 - 世界的に紙原本である。一部の植物検疫でeCertが導入されている。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	- 日本側輸入時に、豪州を除いて、原本(紙)の検疫証明書を提出することが「植物検疫法」(農林水産省)で定められている。PDFも認められておらず、原本(紙)を植物防疫所の検疫官に提出する必要がある。1輸入申告ごとに毎回、原本(紙)を輸出元から入手して提出している。 - 植物検疫については、最近になって日本での規制が強化され、むしろ紙の原本の提示を求められるようになった。 https://www.maff.go.jp/j/syouan/syokubo/keneki/genkakuka.html
	原本提出による問題点、課題	- 手続に半日～1日程度時間を要する。 - 手続に手間や時間がかかる。紛失のリスクもある。貿易の障壁になっていると考える。
	その他	国によって紙原本の要否が異なり、QRコードで読み込んで確認する国も増えている。アメリカから輸入する際は全てQRコード化されており、中国でも増えている。従来は紙の証明書が必要であったが、恐らく国同士でQRコードでも許容する取り決めがあると思う。QRコードはPDFをメール送付している。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

検疫証明書（動物検疫証明書）

原本提出が必要な書類名		動物検疫証明書
文 献 調 査	書類の概要	- 畜産物の輸出に当たっては、家畜衛生及び食品衛生の観点で、貿易相手国が日本からの輸入を受け入れているかということを確認する必要があり、農林水産省の検査を受けた上で、動物検疫証明書の発給を受ける必要がある。 - 検査対象品目は、(1)輸入国政府が我が国の検査証明書を必要としているもの、(2)規則第45条の指定検疫物のうち、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律(平成14年法律第88号)に規定される野生動物(いのしし、鹿、かも類等)由来製品、である。 - 申請はNACCSで行うことができ、指定検査場所にて現物検査の後に、書面により輸出検疫証明書が交付される。なお、交付前の合格通知はNACCSから得ることも可能である。
	原本提出の現状	- 申請自体は電子だが、証明書は紙を検疫に持ち込んでいる。 - 一部の国についてはPDFでよく、全体の割合として半分くらいは電子化されている。豪州の動物検疫書は、GtoG(農林水産省)連携により原本は電子データになるため、エビデンスとしてそのPDFを提出すればよい。アメリカの一部の植物検疫書も電子データが原本となっている。 - 食肉の場合、動物検疫証明書の原本(紙)は農水省と厚労省の両方が要求する。原本(紙)は一つしかないので、コピーを取って申請書に付けて提出し、それぞれで順次確認の印をもらっている。受けた役所側も紙ベースの審査になっている。農水省と厚労省に提出しているのは、海外の輸出者から送付される動物検疫証明書で、それが国内の輸入者に届き、輸入者から通関業者に届く。 - 農水省、厚労省に申請後、合格すると合格書が出力される。その情報はNACCSにリンクされている(帳票が届く)。原本(紙)そのものは農水省と厚労省で保管される。合格した(承認された)という情報は系統的にNACCSに連携される。
ヒ ア リ ン グ 調 査	原本提出が必要な理由	「家畜伝染病予防法」(農林水産省)に基づき、動物検疫所での手続が必要。
	原本提出による問題点、課題	- 原本(紙)の発送や受け渡しの手間が発生している。食肉については、届け出の件数で(ヒアリング先企業では)毎月約15,000件～20,000件あり、輸出者は発送のコスト、輸入者は到着確認、トラック、役所も原本(紙)の確認が必要であり、多くの時間とコストがかかっていると考える。 - 個数、重量は転記する必要がある。検疫証明書を取り扱う通関業者、荷主、冷蔵庫業者等の各社において転記の入力作業が必要になるため、構造化データで受け取るニーズがある。
	その他	- オーストラリア以外は、原本(紙)に印が押されたものしか認められておらず、制度もシステムも整備されていない。オンラインでの手続を実行しているのはオーストラリアのみ。米国、他1か国は取り決めのみであり、日本側はシステム化の予算確保ができないため対応できないと聞いている。 - 海外では、動物検疫証明書を電子的にやり取りする取り決めと仕組みができています。海外ではオンラインデータが原本だが、日本側では現状では肉筆印ありの紙のみが原本(紙)とされている。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

検疫証明書(衛生証明書)

原本提出が必要な書類名		衛生証明書(Health Cert.)
文献調査	書類の概要	- 以下の品目については、日本への輸入に際して、輸出国政府機関から衛生証明書を入手し、提出する必要がある。 ✓【食品衛生法第10条第2項に基づき必要なもの】食肉、食肉製品、乳、乳製品 ✓【食品衛生法第11条第2項に基づき必要なもの】生食用のかき、ふぐ - 輸入国側が衛生証明書の提出を求めている場合は、「農林水産物及び食品の輸出証明書の発行等に関する手続規程」(令和2年4月1日財務大臣・厚生労働大臣・農林水産大臣決定)に基づき衛生証明書を取得し、輸出国に提出する必要がある。 - 日本国内での衛生証明書の取得手続は、「一元輸出証明書発給システム」でオンライン申請が可能な他、メールでも申請が可能である。また同システムにて衛生証明書の原本をダウンロードすることも可能であり、ダウンロードしたPDFファイルでの提出が可能な国(メキシコ等)も一部ある。
	原本提出の現状	- 紙原本が必須である。乙仲から動物検疫所に提出され、押印されて、税関へ提出される。先に動物検疫所に原本を提出して、そのコピーに押印したものが返されるので食品届として提出する。衛生証明書のコピーは戻されない。(タイ) - 輸入に際して100%に近い割合で衛生証明書(ヘルスサート)を紙原本で検疫所へ持ち込んでいる。 - 厚労省から情報を取得して税関に連携する。畜肉輸入の場合、まず、動物検疫証明書を提出して農水省から合格をもらう。その後、厚生省の食品監視課に届け出を出して始めて税関申請ができる。食品については野菜や果物の場合も同様に、農水省と厚労省に食品届が必要。(厚労省 動物の輸入届出制度) - MAQIS(Ministry of Agriculture and Food Security)へ紙原本の提出を求められる。(マレーシア)
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	輸入国の政府機関の定めにより、輸出国の政府機関が発行する。
	原本提出による問題点、課題	手続に半日～1日程度時間を要する。
	その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

危険物書類

文献調査		危険物書類
ヒアリング調査	書類の概要	● 危険物申告書…IATA危険物規則書に基づいて荷送人が危険物を輸送する際に作成される書類。危険物申告書は、1荷受人に複数小口貨物を出荷する場合を除き、危険品貨物の梱包毎あるいは1件の出荷につき添付する必要がある。紙面のフォーマットは運送人ごとに指定。 ● 危険物又は有害物事前連絡表…通称「白紙」。港湾荷役事業者が港湾荷役作業を開始する前に危険物又は有害物の有無を確認するための書類。「港湾貨物運送事業労働災害防止規程」（港湾労災防止協会制定）第292条にて、「協会は、荷主、船主、元請事業者等に対し、荷役される荷が危険物又は有害物であるときは、その種類、性状、数量、荷姿、取扱い上の注意事項等を、協会が定める様式『危険物又は有害物事前連絡表』により、荷役作業を行う日の3日前までに通報するよう要請しなければならない。」と定められている。日本語で記載される。 ● 危険物明細書…「危険物明細書（Declaration）」。通称「赤紙」。「荷送人が運送人（船舶所有者又は船長）に対し、危険物が関係法令に適合し運送に適した状態であること証明するための書類。赤色の紙が使用され、英語で記載する。 ● 危険物書類（安全データシート；SDS（Safety Data Sheet））…化管法SDS制度に基づき、「化学物質またはそれを含有する製品」を他社に引き渡す際に必要な書類。SDSにより、当該化学品の特性及び取扱いに関する情報を提供することが義務づけられている。SDSの主な記載項目は、組成・成分情報、輸送上の注意である。通関手続でも提出が必要。国際連合の化学品の分類および表示に関する世界調和システム（GHS）や ISO11014 で標準化されている。
	原本提出の現状	・ 船会社と港湾に提出する。明細書は船社に対して提出している。事前連絡表は明細書に近い情報を搬入先港の災防協に提出する。 ・ 肉筆のサインが必要なため紙原本を提出している。
	原本提出が必要な理由	・ 専用紙を使わなければならないという取り決めになっている。（危険物又は有害物事前連絡表） ・ ターミナルから紙原本を要求されるため。 ・ 直筆サインの他、記載内容を目視で確認するという安全・保安の観点で紙が必要な理解。
	原本提出による問題点、課題	・ 事前連絡表と明細書はコンテナ1本毎に1件書類を作る必要があり、手間である。
	その他	・ 危険品申告書は荷主側で教育を受けた人物がサインする運用のため、電子になった場合どのように担保するのかという課題がある。 ・ 危険品サートは航空会社への送付はPDFが許容されつつあり、最初のデータ入力から電子化しようという動きが進んでいる。アメリカ向けには紙原本は一切不要である。

出所）「書類の概要（文献）」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

保険証券

文献調査		原本提出が必要な書類名	保険証券 (I/P; Insurance Policy)
		書類の概要	保険契約および貨物保険付保を証明するための書類。保険会社に対して「確定申し込み」を行うと保険会社から保険証券が発行され、事故時等で保険金請求を行う際に保険会社に提出する。なお、「保険承認状」または「保険証明書」(Insurance Certificate)は、保険証券の内容を簡略して記載されたものであるが、保険金請求時には保険証券と同等の効力を有する書類である。
ヒアリング調査			・ L/Cに記載があれば紙原本が必要になる。 ・ 保険証券の発給システムでは原本とコピーが1部ずつ印刷されるため、原本をレターパックで輸入者へ送付し、コピーを輸出者で保管している。 ・ 一部の国においては海上保険が付保されている旨を紙原本で確認を取る場合がある。保険代理店が作成した書類を裏書したうえで海外へ郵送している。 ・ インドネシアやバングラデシュでは原本送付が必要となる。 ・ インドネシアに送付する際はPDFで良く、原本自体は取引が終わるまでは保管している。 ・ エアで保険が付帯する場合は、保険会社の専用紙にフォワーダーで入力・印刷し、紙を荷主に送付している。船便で保険が付帯する場合はPDFのみを顧客送付している。 ・ タイやベトナムにおける輸出時、輸入時に紙原本の提出が必要。郵送or手渡しで荷主と授受している。 ・ インドネシアの保険証券はかつて紙原本が必要だったが、今はPDFでも良くなった。そのような運用変更は現地法人から通達がくるためそれに従っている。電子化されていてもPDFがほとんどでありEDI連携できるデータは少ない。
			・ L/Cに「原本」と記載があれば印刷物が必要になる。裏書が必要なケースは紙が必要となる。 ・ 保険証券の原本はインドネシアの税関からの要望。
			・ 保険の発券システムへは、荷主から受け取ったI/VやB/L(いずれも紙もデータもある)を見ながらフォワーダーで転記入力し、裏に約款のかかれた紙に印刷する。 ・ 用紙枚数は1輸送につき1枚であり、附属文書もないため分量は多くないが、頻度が高いため郵送費が負担になっている。包括保険を利用しているが、輸送の都度個別に証券発券を求められるため、原本郵送に費用は年間4万円、工数は年間20時間程度必要になる。
			—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

5件以上回答

輸出入ライセンス

原本提出が必要な書類名		輸出入ライセンス(E/L、I/L)
文献調査	書類の概要	○輸出ライセンス:輸出貿易管理令に基づく経済産業大臣による輸出承認・許可。安全保障貿易管理(軍事転用可能な貨物や技術の輸出に関する規制)等に係わる品目が対象となる。 ○輸入ライセンス:輸入貿易管理令に基づく経済産業大臣による輸出承認・許可。輸入割当(IQ品目)、対象地域(2号承認品目)、武器や軍事転用可能な品目(2の2号承認品目)、その他の公表品目(ワシントン条約対象品目等)が対象となる。 ○電子化状況:外国為替及び外国貿易法に基づく、輸出入許可・承認等の申請から税関への通関申告の際の輸出入許可・承認証等の裏書き処理に至る輸出入手続については、NACCS外為法関連業務(旧:貿易管理サブシステム)により電子化されている。
	原本提出の現状	・ 外為法に該当する場合、荷主がMETIに申請して取得する。外為法の該當時の輸出申告の際は必ず税関に提出が必要である。 ・ 軍用か、民間用かといったライセンスの原本提出が必要である。申請はオンラインだが、書類審査としてI/L(輸入承認証)、Certificate、免税明細書の原本提出が必要になる。船積書類も提出するがコピー(PDF)でも許可される。書類の提出先は通関総括となる。 ・ METIへの申請も許可も紙である。METI安全審査課へ紙原本を持ち込み、対面で許可を得ている。(対象品目:工作機械系(数値制御装置を積んだ機械)など) ・ 医療機器関係は薬事関連でのライセンス取得が必要になるため、厚生労働省に郵送して捺印をもらうことになっている。医薬品等輸入届出書を郵送して、許可書が紙で返ってくるまで1週間ほどかかる。その許可書の原本は輸入申告に提出する必要はなく、PDFでNACCSにアップロードすればよい。 ・ 危険品関連で半導体作成の際に必要な高圧ガスは近年輸入量が増えており、輸入されるCYがある港が所在する県庁の産業保安課に申請するが、高圧ガスの量に応じて必要な手数料を県庁で収入印紙を購入する必要があり、申請は全て紙で実施している。必要書類は輸入検査申請書、高圧ガス明細書など。許可証も県庁から紙で発行される。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	—
	原本提出による問題点、課題	—
	その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

A/N(Arrival Notice)

原本提出が必要な書類名		A/N(Arrival Notice)
文献調査	書類の概要	「貨物到着案内書(Arrival Notice)」。輸入貨物の到着を通知するために、船会社またはフォワーダーから発行される書類。 - 主に海上輸送で使用され、貨物が港に到着する1～2日前に届くことが多い。航空貨物の場合は短時間で貨物が到着するので書類発送では間に合わず、メールや電話で到着案内が行われることが一般的である。 - A/Nとは別に請求書を発行している船会社もあるが、多くの船会社では運賃や港での諸費用などの明細を記載しており請求書を兼ねていることが多い。 - 輸入通関時の税関への申請項目のうち、「輸入地に到着するまでの輸送費」の証明書類となるため、税関への輸入申告にも必要な書類である。 - 貨物を引き取る際には、B/LまたはWB、I/V、P/L、C/O(必要に応じて)と併せてA/Nを提示する必要があり、輸入者からフォワーダーにこれらの書類を渡される。
	原本提出の現状	- A/Nの連絡手段はB/Lの記載に従うが、e-mail、FAX等様々あり、紙で送付されるケースもある。 - 貨物引取りの際に提示するA/Nには、荷主のサインが必要なケースもある。
	原本提出が必要な理由	eA/Nを受け入れるかどうかは船会社と荷主の合意が必要。デジタル化が進まない背景として、船会社や荷主・荷受人のデジタル化対応状況が異なるので、受取条件を統一することが難しいことが挙げられる。
	原本提出による問題点、課題	—
ヒアリング調査	その他	請求書の役割も兼ねているので、今後はデータではなくPDFで対応することになると思われる。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

P/O(Purchase Order)

文献調査		原本提出が必要な書類名	P/O(Purchase Order)
ヒアリング調査		書類の概要	「発注書(Purchase Order)」。注文書、発注書、売買契約書等を指し、輸入者が輸出者に発注する際に取り交わす文書であり、取引のエビデンス書類の一つとなる。 主な記載項目は、輸出者・輸入者の会社名、連絡先、発注日、発注番号、送り先、商品明細(品番、品名、数量、単価、決済方法等。
		原本提出の現状	- 資本関係の無い輸入荷主からはPDFでP/Oが届いている。基本的にPDFで、稀に紙が輸入荷主から送付される。PDFで受領した内容を代理店が受注システムに入力している。現地法人への輸出の場合はEDIで社内の受注システムに直接データ連携される。 - 輸入荷主が作成するP/Oも紙原本である。 - P/Oを出すと輸出側からP/O confirmationが送られる。P/Oは調達部門が仕入先から送られてくるSales Confirmationに対して電子署名をする形でサインバックしてPDF送付をしている。認証局の正式な電子署名は使っていない。輸出荷主によっては、当社からP/O confirmationを送る場合もある。売買当事者間での合意をデータ上で行うためのものであり、P/O confirmationは通関書類にはなっていない。ただし、豚肉は差額関税法の対象であり、契約の交渉段階から最終的な契約までの経緯を含めて税関の確認を受ける必要があることから、P/O confirmationの税関提出が必要。鶏肉、畜産加工品、牛肉は定率なので不要。
		原本提出が必要な理由	基本は電子データで保存されているが、部署に依っては紙で保存しているところもあり、特に理由は無く商習慣と思われる。
		原本提出による問題点、課題	—
		その他	P/Oは荷主の社内システム上に構造化データがあるケースが多いが、データ連携については、セキュリティとコストの懸念から、ほとんどEDI連携を実現していない。顧客ごとにシステムが異なるため、変換システムの開発が必要となるがどの会社も作ることを嫌がる。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

S/I(Shipping Instruction)

原本提出が必要な書類名		S/I(Shipping Instruction)
文 献 調 査	書類の概要	「船積依頼書(Shipping Instruction)」。貨物の輸出を船会社、航空会社、フォワーダーに依頼する際に、輸出者がI/VやP/Lとともに作成して航空会社、フォワーダーへ渡す書類であり、船会社、航空会社、フォワーダーが作成するB/LやW/Bの記載内容の基となる。 また、L/C取引の場合は、L/Cに記載された内容と一致させる必要がある。 主な記載項目は、書類作成日、荷送人、荷受人、着荷通知先、船会社、船名、出港予定日、荷積港、荷揚港、商品明細、支払い方法である。
	原本提出の現状	• I/V、S/I、P/Lを社内システムで作成し、システム画面をPDF化した上で各帳票を1つのPDFにしたものを乙仲へ送付している。 • 荷主で紙原本を作成している。紙で出力のうえクーリエ便等でまとめて郵送している。 • 紙出力してからスキャンのうえPDFでフォワーダーにメール送付している。S/Iを作成する際に必要な船名や個数などの情報は受注システムで荷主から自動連携されるため、データ入力は不要である。
ヒ ア リ ン グ 調 査	原本提出が必要な理由	—
	原本提出による問題点、課題	• システム画面をPDF化したものからは、テキストデータをコピーペーストできるので、乙仲での入力を効率化でき間違いも減る。一方で、PDF化で電子化が達成できているとは言えない。
	その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

バンニングプラン

文献調査		原本提出が必要な書類名	バンニングプラン
		書類の概要	コンテナへの貨物の積み込みに際して作成される、コンテナ内の貨物の配置を記した書類。同一コンテナ内に異なるサイズや荷姿の貨物を積み込む際等に作成されることが多い。
ヒアリング調査	原本提出の現状		・フォワーダーについては、航空ではデジタル化が進んでいるが、海運は進んでいないイメージがある。航空も原本を渡している部分もあるが、例えば港湾で受領するバンニングプランは手書きであったりする。 ・バンサート(コンテナ内の積み付け状況)は紙に印刷して物理的にまとめて海貨業者へ送付している。 ・コンテナNo、コンテナの中のケース配置、ケース数量、総重量等が記載されている。PDFで帳票化したものをEDIでWeb上にアップロードしており、乙仲が当該PDFをWeb上で参照するという運用。
	原本提出が必要な理由		・港湾作業の特性もあるかもしれないが、慣習的なものであり検査協会が手書きでチェックしているような実態がある。
	原本提出による問題点、課題		—
	その他		—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

関税・消費税の延納申請

原本提出が必要な書類名		関税・消費税の延納申請
文献調査	書類の概要	輸入申告時に関税の納期限の延長を税関へ申請するための手続。輸入申告ごとに納期限の延長を申請する「個別申請」と、特定月の前月末日までに、包括的な関税等の納期限延長を申請「包括申請」がある。いずれも、担保額を超えない範囲内で、関税額等の納付期限が、輸入許可日の翌日から3カ月以内に延長される。
	原本提出の現状	- 関税・消費税の延納手続および担保申請は印鑑が必要になるが、年に1回ほどである。 - 税関で担保を変更する際、銀行の担保証を税関に渡すことが必要。 - 関税の延納手続で荷主が担保を差し入れする場合に必要であり、荷主都合で紙が残っている。港湾物流事業者が作成を代行し、荷主に捺印をもらってから紙原本で税関に提出する。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	担保提供書は銀行納付が必要なため、紙で納付書を出しているのかもしれない。申請書自体も紙で税関に出している。
	原本提出による問題点、課題	—
	その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

関税暫定措置法8条確認申告書

文献調査		原本提出が必要な書類名	関税暫定措置法8条確認申告書
ヒアリング調査	書類の概要		- 加工又は修繕のため外国に品物を輸出し、その輸出の日から一年以内に再輸入されるものについて、関税、消費税等の軽減を受けることができる制度。 - 加工又は修繕後、再輸入時に減免税の適用を受けるためには、通常の輸出手続のほか、輸出申告書に修繕のため輸出する旨、輸入の予定時期及び輸入の予定地を付記し、「加工・修繕輸出貨物確認申告書」2通(うち1通は税関が確認後に申請者に交付)及び「修繕に関する契約書」(契約書がない場合には外国の輸出者又は製造者との修理に関する通信文書等)1通(税関が確認後に申請者に返却)を提出する必要がある。
	原本提出の現状		- 荷主と通関業者の間では紙が必要だが、通関業者と税関の間では、オリジナルはほぼ求められない。生地見本等を添付することもある。 - 輸出の際に暫八前提で対応する必要がある。生地、ボタン、タグ、縫い糸、袋、ハンガー等それぞれについてHSコードを分類し、暫八の適応可否を確認したうえで輸出申告する。申告時は暫八と生地等の見本を封筒に入れて税関に提出し、確認の押印をもらう必要がある。輸出後中国で裁断・縫製を行って日本で輸入する際、暫八を併せて申告し、実際の貨物が輸出申告時と同一の素材を使っているかの確認を行い、許可を受ける。場合に依っては、輸入は複数の輸入港で別の通関業者が対応する場合もあり、輸出時作成した暫八原本を当該通関業者に転送する必要がある。AEO事業者の場合は輸入時暫八原本を税関に提出する必要はないが、輸出時には原本が必要であり、またAEO事業者以外が輸入通関する場合は原本を転送する必要がある。転送は紙原本を郵送している。転送先がAEO事業者の場合は、原本ではなくスキャンのうえメール送付(毎月100~200枚)している。 - 生地の輸出を複数回に分けることは日常的にある。4回に分けて輸出する予定だが、2回目の輸出時点で1回目の輸入が始まることもあり、繰り返し輸出入の管理を行う必要がある。1回目の輸入時では800ピース中の200ピースしかなかった場合、200ピースが輸入済みであることを管理する必要がある。こういった管理が出来なければ暫八を利用できない。暫八原本に落とし込み一覧表があり、各通関事業者が落とし込み数量を手書きのうえサインし共有している。
	原本提出が必要な理由		- 通関士に原本が必要であると言われている。RCEPがスタートしてEPA活用ケースがほとんどになった結果、暫八とEPAは併用できるが、暫八のみの場合は区分1で原本不要であったところ、EPA(RCEP)は区分1Yになるので、原本の税関への提出が必要になった。 - 暫八は税関の確認をうけた証や見本を封筒に入れて渡す際封印が必要になるので、確認印を以て交付原本として扱うという理解。税関へは、輸出時はスキャンしたPDFの提出が可能である。見本をPDFで省略した場合は申告後1週間以内に、見本がついている場合には申告後3日以内に、提出が必要である。審査区分2、3の審査や検査の時には、紙一式を税関に届けて許可を得る必要がある。また区分1で即時許可となって、PDF提出したもので後から紙と見本又はPDF(写真、規格書)を紙で提出して税関の押印をもらう必要がある。
	原本提出による問題点、課題		複数の通関業者を得意な航路等に応じて使い分けているため、例えば、材料をまとめて輸出し、週末販売用はエアーで成田着での輸入、平日販売用は船便で福岡着での輸入等となった場合に、暫八確認申告書の原本を成田から福岡へ移動させる必要が生じる。何日にどこで通関を切るかというタイトなスケジュールの中で原本を動かしている。暫八はアパレル業界特有になるが、ペインが大きい。
	その他		- 暫八の評価申告のある商流は、アパレル限定になるので、その機能を貿易PFで開発するというのは難しい。一方で、受発注の部分のデジタル化も含め、「FEDI」(アパレル業界向けデータ統合プラットフォーム)の方で協力していこう等の動きもある。 - 輸出時生地等の見本提出は、荷主に依っては写真と規格書のPDFで提出することが可能であり、一部その運用で実施している。税関に輸出申告した際にPDFで審査してもらうことが可能だが、審査後に確認申告書に税関の押印が必要になるので、結局紙の出力が必要になる。税関行政としてペーパレスを進めているものの、実質電子化は出来ていない。税関側からは基本PDFで申告し、やむを得なければ見本を提出するよう案内されているが、実質そこまで浸透しておらず見本提出する荷主が多い。また写真提出も煩雑であり、生地が30、40種類あると写真を用意するのも手間なため、見本を郵送した方が早い。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

検査指定票

検査指定票	
調査文献	原本提出が必要な書類名
	書類の概要
ヒアリング調査	原本提出の現状
	原本提出が必要な理由
	原本提出による問題点、課題
	その他

- 税関により検査対象貨物に指定された場合に発行される書類。検査貨物を倉庫又はコンテナヤードから税関が指定する検査場所まで運搬し、税関による立会い検査を受けるが、その際の検査貨物の蔵置場所からの搬出や運搬等の手続で使用される。
- 輸出入ともに税関申告で審査区分3になると(区分3になったことはNACCS上で確認できる)、X線検査、開梱検査等を受ける必要がある。検査を受けることが確定すると検査指定票が発行される。CFSの場合はCFS倉庫で対査を受ける。検査のために貨物が必要だが、申告中のステータスであるため基本貨物と一緒に指定票も動く運用となる。税関から受領する検査指定票はプリントアウトされたものにCYで押印(対査印)をもらう必要があるので、紙でドライバーに渡してコンテナと一緒に税関に渡している。税関から借りた旗を立てると、それが検査用途という合図になりコンテナヤードのゲートを優先通過でき、税関検査が終わり次第貨物をコンテナヤードに戻すという運用を行っている。検査指定票には申告番号、申告者情報、簡易的な申告情報、検査の種別、検査の内容等が記載されている。
- 税関検査の貨物搬出及び返却はNACCSから検査指定票を紙で出力のうえ押印して管理している。紙帳票を貨物と一緒に税関窓口を持ち込み、貨物の搬出と返却の確認のために税関が押印している。輸出の場合はないが、輸入の場合、多くて1日で10件、1週間で50件程度ある。
- 税関検査手続において、港湾物流事業者がスマートフォンを持っておらず、紙で手配書を書きFAX送付しているというアナログな状況にある。一方で、これまで電話とFAXでも検査受付していたものをCyberPortへ移行し、多くの通関業者がこれに対応した事例もある。
- 関税法上の記帳義務があり、忘れた場合は減点や営業停止になるリスクがあるためマニュアルで記録をしている。どこの倉庫でもマニュアル台帳があるのが一般的と思われる。
- 記帳義務のうちNACCS上で登録出来る搬出入(外貨貨物を倉庫から搬出するうち、貨物取扱の確認、見本の一時持出しの場合はNACCS上で登録可能)もあるが、税関検査の搬出入についてはNACCS上で登録出来ないためマニュアル管理となる。マニュアル管理の際も検査指定票はNACCSから出力出来る。
- 特に輸出は事前申告をあまりしないため、検査となるとカット日までの余裕がないことが多い。
- ペーパーレス化の必要性は税関側も認識しているようだが、代替案の検討が難しいのではないかと。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

支払・請求関連書類

調査文獻

ヒアリング調査

原本提出が必要な書類名	支払・請求関連書類
書類の概要	貿易手続における売買契約、輸送契約、荷役契約等の様々な契約に基づく請求や、関税、その他の手数料等の支払手続において発行される書類。
原本提出の現状	- 港へのチャージ支払いについて、かつては小切手だったが、コロナ禍以降振り込みが増えている。 - 月次締めの支払い確認としてI/Vを基に一枚に集計し、紙に打ち出して現地法人にPDFで送付している。作成自体は社内受注システムで行い、送付先でデータ入力している。 - 荷主へは社内システムから出力したPDFを送付している。荷主は送付したPDF(テキスト埋め込み)からコピー＆ペースト等でシステム入力していると思われる。 - CyberPortは一部のヤード業務で必要になっているため利用している。例えばCYへの支払い費用について、コンテナ毎にいくら掛かるのかを入力し、費用を振込んだらその旨を入力するだけで引取りが可能になる。CyberPortを利用する場合、かつて必要だったCYから請求書を受領し、送金明細を提出して確認してもらうようなフローは不要になった。 - 大阪港は特殊でコンテナの搬出料(1,300円)が必要なため、現金又は小切手で支払い(現場でランナーが立替払いする)のうえ領収書を受け取る必要があり、バイク便で対応している。支払先窓口はターミナルオペレーターである。 - 倉庫関連や運送用車両メンテナンスの請求書などは紙文書を利用している。 - 荷主の要望に依っては押印した請求書の紙原本が必要なこともある。コロナ禍で大分変わったが、7割は紙原本送付している。請求書のみ紙原本を送っており、関連書類一式を紙で送付するような運用はない。それに付随して請求書のエビデンスとして許可証を紙で送って欲しいとの要望はあり、荷主が紙で保管しているためと思われる。 - 船会社とは銀行決済を行っている。Debit Noteと呼ばれる紙が送られてきて、Confirmationをメールで返す。その後でVAT Invoiceが発行されて、これに基づいて支払いを行う。このVAT Invoiceはサイン入りのものが必要だがPDFで良い。支払を現金で行うケースは一部あり、比較的な小規模なデポでリーファコンテナをピックアップする際にデポジットを現金で払う必要があり、返却時にコンテナにダメージがあった場合は徴収される。小規模な港湾では現金の取扱が中心である。
原本提出が必要な理由	- 紙で印刷するのは社内で経理的な対比確認等のためである。 - 荷主の要望による。
原本提出による問題点、課題	PDFの方が送付の手間が無くなる。
その他	- 貨物の搬入日やカット日等の電話連絡をCYの個社判断で自発的に廃止し、CyberPort上でのやり取りに統一する方針を進めている会社があり、ヤード業務でのCyberPort利用率が上がった。 - NACCSには運送会社は入っていないので、運送会社に指示する際はCyberPortを利用すると便利。CyberPortは現状無償だが、来年から有償になるため、そうなると強制的な利用に反発がある可能性がある。 - ここ数年で事業者ごとに紙を電子化したり、不要な工程を廃止したりといった取り組みが増えている。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

食品等輸入届出書

文 献 調 査	原本提出が必要な書類名	食品等輸入届出書
	書類の概要	食品、食品添加物、食器具、食品容器食品用包装材および一部のおもちゃを営業目的で輸入する際に、食品衛生法第27条に基づき、厚生労働省へ届け出る必要のある書類。食品の品名、数量、重量、輸入者名住所、生産国、製造者名、輸出者名、積込港等を記載する他、製造または加工の方法、原材料、添加物、成分等の情報について、製造者から別途文書で入手した情報の提出も求められる。
ヒ ア リ ン グ 調 査	原本提出の現状	- 申請自体は電子(FAINS)で可能だが、それに付随する委任状やFAINSの設置届は紙原本でやり取りしなければならない。 - 日本側輸入時に、豪州を除いて、原本(紙)の検疫証明書を提出することが法律で定められている。PDFも認められておらず、原本(紙)を検疫官に提出する必要がある。※ただし、包括申請があり、食品原料(コーヒー豆など)は包括申請(事前申請)が認められる。冷凍食品は運送途中で温度帯が変わってしまうと、作ったときに衛生管理が出来ていたとしても、運送途中で環境が変わってしまうため、その都度申請をする必要がある。過去の実績は認められない。そういう場合は、食品等輸入届出書はその都度提出している。ただし、温度帯によって変わらないもの(食品添加物など)については過去の輸入実績(半年間)が認められる事例もある。 - 食品に関しては、FAINSを通じデータで届け出可能であり、ストレスはない。 - 検査用サンプルの提出時に確認願をマニュアル申請している。
	原本提出が必要な理由	「食品衛生法」(厚生労働省)に基づき、厚生労働省検疫所での手続が必要。
	原本提出による問題点、課題	- 手続に手間や時間がかかる。紛失のリスクもある。貿易の障壁になっていると考える。原本(紙)は1部しかなく、農水省も厚生労働省も原本(紙)の提出を求めることから、原本照合という手続が行われている。片方の省庁に原本(紙)と原本のコピーを持ち込み、原本照合印をコピーに押印する。もう片方の省庁には原本照合印を押したコピーを提出する。こういう非効率的なことを行っている。本船が港についてから輸入許可が下りるまでに一番時間がかかるのが他法令(関連省庁の法令(厚生労働省、農水省))の手続である。原本(紙)も提出しなければならない上、食品衛生法に則って自主検査をして保税蔵置所において通関を切っている。税関では、他法令の手続が完了していれば、半日程度で許可が下りる。輸入申告が年間8万件あるが、食品等輸入届出は輸入申告1件に対して1件必要となる。1申告あたり2時間程度を要しており、加えて検査は3～4日間かかることがある。 - 一例として、北海道の検疫所は小樽にしかないため、業者が紙1枚をもって1日かけて小樽まで行って提出し、2、3日後にまた受け取りに来るように指示される。合格書が出来ているかの電話等での問合せには答えないので、小樽に行く必要がある。小樽に行ってみないと分からず、空振りする場合もある。全国で同じことが起きている。確認願のために業者が半日つぶすことになる。
	その他	2025年10月に7次NACCSが更改され、食品等輸入届出の中の「確認願」については、PDFで送信することが実現する見込みである。

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

領事査証

原本提出が必要な書類名		領事査証
文献調査	書類の概要	「領事査証」は、在日領事が当該公文書が日本国外務省により認証されたものであることを証明する書類。輸出対象国によっては、輸出船積書類に関して、大使館もしくは領事館による領事査証(領事認証)の取得が必要となるケースがある。
	原本提出の現状	- 中東は領事査証を求められる場合もある。 - 大使館で窓口対応が必要であり、長時間待機させられるなど非効率である。電子化出来れば簡略化出来る。相手国としては中東が多い。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	—
	原本提出による問題点、課題	—
	その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

船積み前検査証明書

原本提出が必要な書類名		船積み前検査証明書
文献調査	書類の概要	- 船積み前検査(PSI)は、製品の品質確認のために、船積み前に行われる法的要求事項である。中国などの国においては強制検査として実施されており、輸入通関の際に、船積み前検査証明書を提出する必要がある。 - ASEANではインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナムで検査を求められることがある。
	原本提出の現状	- ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。郵送or手渡しで荷主と授受。 - 中古機械を中国へ輸出する際、日本からの輸出手続の際に紙原本の提出が必要。
ヒアリング調査	原本提出が必要な理由	—
	原本提出による問題点、課題	—
	その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

未納税引取承認申請書

原本提出が必要な書類名		未納税引取承認申請書
文 献 調 査	書類の概要	関税等の納付前に貨物の引き取りを行うために、税関長の承認を受けるための申請書類。
	原本提出の現状	- 税金を納める前に貨物の引き取りが必要な場合に証明書として紙が必要になる。未納税取引のケースはそんなにそれほど多くなく、特殊貨物の場合に必要となる。例えば青果貨物についてバナナの専用船があり、関東から関西に向けて流す際には納税する前に申請する必要がある。週に1回程度発生し、各税関で押印処理された原本を基に通関手続を実施する。例えば、東京都、名古屋で分けて通関する場合、1回目の通関が終わった時点で税関からの承認印が必要となる。 - 酒の輸入では、酒税の支払いを保留し、先に関税と輸入消費税だけを支払って引き取る場合があるが、その際税務署に対して未納税引取適格証明申請書の紙を提出し、押印してもらった上で税関に持ち込む必要がある。
ヒ ア リ ン グ 調 査	原本提出が必要な理由	税関側の指定による。
	原本提出による問題点、課題	1回目の通関が終わり次第、次の税関官署宛に送付している。間に合わないときはコピーを送付してから後追いで紙原本を送付する場合もあるが、貨物は船なので大抵郵送の方が早い。
	その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.1.2 ヒアリング調査により確認した非デジタル貿易文書

ヒアリング調査に基づく主要な非デジタル貿易文書の取扱状況

2件以上5件未満回答

輸出入許可通知書

文献調査		原本提出が必要な書類名	輸出入許可通知書
ヒアリング調査		書類の概要	輸出入通関が許可されたことを通知する書類。
		原本提出の現状	- 大阪では対査業務があるため、許可書を持ち込むケースが残っている。 - NACCSで発行される輸出入許可書については、電子帳簿保存法(以下、電子帳簿保存法)に対応していなければ保管義務があるため、別途印刷して原本として保管している。 - NACCSの情報を紙に印刷している。以前はほぼ郵送だったが、現状PDFが主流になっている。荷主によっては印刷して紙媒体で送付する必要がある。 - 社内で保管するために紙印刷している。保管自体はNACCSのDMS機能を使ってNACCS上でスキャンデータを保管しているが、スキャン前のチェックのために紙が必要となる。基本的に文書類はNACCSに一元保管している。 - LCL貨物の場合、NACCS上で許可確認はできるが、商習慣で許可書の紙コピーを提示しなければいけない場合がある。 - 月に1度DVD等の媒体で海貨業者からまとめて受領している。 - 慣習的に輸出入許可書をNACCSから紙で出力し、記載されている貨物のマークと現物とを照合する実務が残っている。 (輸出)紙で発給された場合は紙を使う。
		原本提出が必要な理由	- 荷主がNACCSを利用していないときにPDFで渡すため。NACCSからの許可通知はあるが、許可書自体はデータではないので、PDFで送るしか方法はない。 - マークの照合にあたり紙が必要なためシステム化していないという事情もある。許可情報はコンテナ単位で紐づけされており、コンテナ番号が分かれば許可状況が分かるが、混載貨物のうちいずれが許可済みかを貨物単位で照合する場合は、マークの確認が最適である。貨物の荷姿でも判別できるがマークを目視で確認した方が早い。
		原本提出による問題点、課題	—
		その他	—

出所)「書類の概要(文献)」はデスクトップ調査結果を基に、その他の行はヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2 ASEAN各国における貿易手続デジタル化対応実態調査

- 3.2.1 非デジタル貿易文書の特定
- 3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 ASEAN6カ国

- ヒアリング調査(国内、海外)により把握した、紙原本の提出を求められる貿易文書は以下のとおりである。紙原本の提出を求められる貿易文書は、ASEAN6カ国で概ね共通しており、税関システム等が整備されているものの、様々な理由により実態として紙原本の授受が行われているケースが多い。

【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある 空欄：回答なし

貿易文書名	シンガポール	マレーシア	タイ	フィリピン	インドネシア	ベトナム
A/N(Arrival Notice)			△			
ATAカルネ手帳	○	○	○	○		
B/L(Bill of Lading)	○	○	○	○	○	○
BOM(Bill Of Materials)	○	○	○	○	○	○
C/O(Certificate of Origin)			△	△	△	○
C/O(Certificate of Origin):一般	○	△	△	△	○	○
C/O(Certificate of Origin):特定	△	△	△	○	△	△
CITES証明書						○
D/A(Document against Acceptance)、D/P (Document against Payment)						○
D/O(Delivery Order)			○			
I/V(Invoice)	○	○	△	○	△	○
L/C(Letter of Credit)	○	○	△	△	○	○
P/L(Packing List)	○	○	△	○	△	○
P/O(Purchase Order)	○	○	○	○	○	○

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 ASEAN6カ国

【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある 空欄：回答なし

貿易文書名	シンガポール	マレーシア	タイ	フィリピン	インドネシア	ベトナム
S/I(Shipping Instruction)	○	○	○	○	○	○
USDFS(特定用途免税制度)					○	
W/B(Waybill):AWB(Air Waybill)	○	○	○	○	○	○
W/B(Waybill):SWB(Sea Waybill)	○	○	○	○	○	○
検疫証明書						○
コンテナ搬出入書類		○	△	○		
事前教示照会書			△			
輸出入ライセンス			○			
危険物書類	○	○	○	○	○	○
寄港地証明書(積送制限)					○	
検疫証明書:衛生証明書(Health Cert.)			○			
検疫証明書:植物検疫証明書						○
検疫証明書:食肉衛生証明書		○				
検疫証明書:動物検疫証明書			○	○		○
検疫証明書:輸出検疫証明書		○				
検疫証明書類:熱処理証明書					○	
検疫証明書類:ハラール屠畜証明書		○				
支払・請求関連書類						△
船積み前検査証明書						○
倉庫関連書類			△			
保険証券	○	○	○	○	○	○
輸出入申告・許可書			○			

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

Law on Customs インドネシア



- インドネシアでは1995年にLaw on Customs が制定されているが、具体的な文書単位での提出媒体は規定されていない。

電子化に関連する条項(抜粋)

General 5.

In addition, to increase the effectiveness and efficiency of the customs service in expediting flow of goods, person and documents, this law also regulates, among others:

a. Application of selective examination

b. lodgment of a Customs Declaration via electronic media (inter computer connection)

Article 5

(2) The Customs Declaration shall be lodged to the Customs Official at the Customs Office or another place deemed as the Customs Office in a prescribed form or through an electronic media

Paragraph (2) This paragraph clearly states that the Customs Declaration for the fulfillment of Customs formality may be done in writings or through electronic media such as a diskette or inter computer direct connection

注)インドネシア税関のWebサイトからはリンクが切れておりアクセスが出来ないため、ASEAN PortalのWebサイトより抜粋

出所)インドネシア税関、<https://www.beacukai.go.id/>、2025/03/07閲覧

ASEAN Portal、<https://asean.org/wp-content/uploads/images/2012/Economic/AEM/document/20534-Indonesia.pdf>、2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸入申告に必要な貿易文書の概要 インドネシア



● 輸入申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸入申告書(Pemberitahuan Impor Barang/Import Declaration)	INSWを介して申請。
輸入関税納付書	INSWを介して申請。
インボイス	肉筆署名が必要。提出時はイメージデータ(PDF含む)としてINSWを介して申請。
パッキングリスト	肉筆署名が必要。提出時はイメージデータ(PDF含む)としてINSWを介して申請。
船荷証券	イメージデータ(PDF含む)としてINSWを介して申請。
原産地証明書	日本からの書類はEPAの取り決めに沿って電子データを利用しているが、インドネシア国内の手続で原本が必要となる場合がある。他国のEPAに関しては紙の原本が必要なケースも有。(現地事業者ヒアリングにて取得)
所管官庁による輸入承認、許可証等	肉筆署名が必要。紙原本を所管省庁に提出。

注) 輸入ライセンスの観点では輸入業者認定番号(API)、事業基本番号(NIB)を持つ輸入者のみ、インドネシアに貨物を輸入できる。

出所) Import Custom Clearance (Ministry of Finance Regulation No. 190/PMK.04/2022)

, JETRO, <https://www.jetro.go.jp/world/asia/idn/foods/exportguide/vegetables.html> 等からMRI作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸出申告に必要な貿易文書の概要 インドネシア



● 輸出申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸出申告書(PEB:Pemberitahuan Ekspor Barang/Export Declaration)	INSWを介して申請。
インボイス	イメージデータ(PDF含む)としてINSWを介して申請。
パッキングリスト	イメージデータ(PDF含む)としてINSWを介して申請。
船荷証券	イメージデータ(PDF含む)としてINSWを介して申請。
原産地証明書	日インドネシアの商流では紙の発給を廃止しているためデータ交換。

出所)税関、<https://www.customs.go.jp/roo/procedure/data/news.html>
 JETRO、https://www.jetro.go.jp/world/asia/idn/trade_05.html、Ministry of Finance Regulation No. 155/PMK.04/2022 and Directorate General of Customs and Excise Regulation, No. PER-32/BC/2014, amended by PER-29/BC/2016 and PER-07/BC/2019 等からMRI作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 インドネシア



● 国内・海外事業者へのヒアリング調査に基づく紙原本の提出が必要となる貿易文書(ヒアリング調査)

【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
B/L(Bill of Lading)	○	紙原本が取り扱われている。
BOM(Bill Of Materials)	○	荷主(メーカー)から発行される。ミルシートは紙出力のうえ郵送している荷主もあれば、PDFをストレージサービスで共有している荷主、PDFをストレージに格納したうえで紙も郵送する荷主など様々である。
C/O(Certificate of Origin)	△	紙原本が取り扱われている。 化学品では中東やアジアへ原本送付している。 ディスプレイや電子部材を作っているグループは原本不要と聞いている。
	△	インドネシア向けのみ紙原本が必要であり他国は電子化出来ている。海上輸送のみで送付しており、航空輸送では送っていない。
C/O(Certificate of Origin): 一般	○	紙原本で発給されており、Excelで受領した元データから委託業者に原産地データを作ってもらい、荷主で申請用のフォーマットに打ち込み専用紙に印刷のうえ商工会議所窓口へ発給申請している。発給された紙原本を輸出荷主から輸入荷主へ郵送している。 輸入荷主に依って紙原本が必要なC/Oだけ郵送する場合もあれば、電子のインボイスやP/Lも印刷して一式郵送する場合もある。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 インドネシア



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
C/O(Certificate of Origin):特定	△	データのみで完結せず、念のためPDFを両面カラーで印刷のうえ送付しているケースもある。
	△	①インドネシアのeC/OではPDF化したものをメールでも送る運用としている。 ②申請する前に、事前にCO申請のドラフトを作って輸入者に内容を確認する必要があり、その際はドラフトのPDFでやり取りをしている。
	○	AJCEPやATIGAでオリジナルが求められているため原本提出が必要となる。日本以外とのEPAでは電子又はオリジナル(紙原本)を選択出来る状況のため、オペレーションを変えたくない等の荷主都合によりオリジナルを選択しているケースもある。 日インドネシアEPAでは完全電子化されており、電子データのみで通関まで出来ているが、C/Oの発給番号をキーとして現地システムに入力する必要があるため、その発給番号の連絡をもらうためにPDFを日本から受領している。
I/V(Invoice)	○	荷主で紙原本を作成している。
	△	輸出荷主で作成し、取引先と受渡。乙仲に渡して通関手続を依頼。輸入荷主へ送付することもある。基本はPDFだが、受渡先の要望により紙で送付することもある。インドネシア、インド、タイでは肉筆署名が必要なため原本送付が指示される。
	△	インドネシア向けのみ紙原本が必要であり他国は電子化出来ている。海上輸送のみで送付しており、航空輸送では送っていない。 以前はベトナムも原本を送っていたが、社内で要否を調査したところ不要と判明したため今は原本不要となった。
	○	仕向け地に依っては輸入通関の事情で紙に印刷のうえサインするプロセスが残っている。 インドネシアでは紙が求められる。担当者や港に依って青字サインや紙原本が必要なケースがあるため、念のため全てサイン付きの紙原本を郵送している。
	○	貿易輸出入手続で、インドネシアの場合はサイン付きのI/Vが必要になる。
L/C(Letter of Credit)	○	輸入荷主で紙原本を作成している。L/C決済は全体では7%、ASEANでは2%程度である。 グループ会社以外や初顧客は必ずL/C決済となるというものでもなく、取引額などに応じてケースバイケースである。
L/C関連書類:L/C決済に伴う銀行買取書類	○	荷主で紙原本を作成している。
	○	荷主で紙原本を作成している。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 インドネシア



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
P/L(Packing List)	○	荷主で紙原本を作成している。
P/L(Packing List)	○	荷主(メーカー)から発行される。紙で発行されるため郵送している。
	△	輸出荷主で作成し、乙仲に渡して通関手続を依頼。輸入荷主へ送付することもある。基本はPDFだが、受渡先の要望により紙で送付することもある。インドネシア、インド、タイでは肉筆署名が必要なため原本送付が指示される。
	△	インドネシア向けのみ紙原本が必要であり他国は電子化出来ている。海上輸送のみで送付しており、航空輸送では送っていない。 以前はベトナムも原本を送っていたが、社内で要否を調査したところ不要と判明したため今は原本不要となった。
	○	仕向け地に依っては輸入通関の事情で紙に印刷のうえサインするプロセスが残っている。 インドネシアでは紙が求められる。担当者や港に依って青字サインや紙原本が必要なケースがあるため、念のため全てサイン付きの紙原本を郵送している。過去インドネシアに輸出した際、P/Lに青字サインが抜けていたことがあり、通関が進められないトラブルがあったため、インドネシア向けには注意して紙原本を送付している。
	○	貿易輸出入手続で、インドネシアの場合はサイン付きのP/Lが必要になる。
P/O(Purchase Order)	○	輸出荷主が作成するP/Oも原本である。
	○	荷主で紙原本を作成している。
S/I(Shipping Instruction)	○	荷主で紙原本を作成している。紙で出力のうえクーリエ便等でまとめて郵送している。
USDFS(特定用途免税制度)	○	EPAのeCOとUSDFS申請で、HSコードが一致していることを事前に確認する必要があるため、PDFでeCOの申請内容を輸出先へ送付して確認を求めている。
	○	EPAではC/Oは完全電子化されたにも関わらず、インドネシア内の手続では原本提出が必要なため印刷している。
W/B(Waybill):AWB(Air Waybill)	○	輸出荷主で紙原本を作成している。
W/B(Waybill):SWB(Sea Waybill)	○	輸出荷主で紙原本を作成している。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 インドネシア



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
P/L(Packing List)	○	荷主で紙原本を作成している。
船積み書類	△	基本的に船積書類はPDF。インドネシアでは徐々に変わりつつあるが、原本主義が一定残っており、税務調査や税関事後調査で原本が求められることがある。法的には不要だが、念のために原本を提出するケースが散見される。申告の際にレッドゾーンになると原本が必要になる。現物検査が求められた場合は、紙原本に輸出者にサインしてもらい、日本からクーリエ等で郵送するのが確実である。
危険物書類	○	全ての国に対して紙で送付している。
寄港地証明書(積送制限)	○	インドネシアとのEPAで積み替えをしていないことという条件(積送基準(注1))があるが、それを証明するための書類。B/Lと同様に、船の出港後に発行される。
	○	寄港により特定関税適用外となるリスクを避けるため、基本的に直行便を利用することで対応している。過去には寄港地証明が必要なため特定関税が受けられないような問題があったが、最近は寄港地証明書の必要性が認知されてきたため、どの企業も対応出来ている理解。
検疫証明書類:熱処理証明書	○	紙原本を送付している。肉筆サインが必要。検疫協会が紙で発行したものをスキャンの上、PDFで現地へ送付している。以前は紙で現地へ送っていたが、PDF対応でOKとなった。
	○	コンテナ船で中身を固定する資材が木材の場合に必要な文書。輸入荷主の要望で発行しており本当に必要かどうかまでは確認していない。
保険証券	○	海上保険証券は紙原本が取り扱われている。
	○	インドネシアでは毎回原本が求められる。 保険証券の発給システムでは原本とコピーが1部ずつ印刷されるため、原本をレターパックで輸入者へ送付し、コピーを輸出者で保管している。 ASEANではインドネシアのみ原本送付が必要となる。ASEAN以外ではバングラデシュも同様の対応をしており、当社の取引相手で原本が必要なのはこの2か国である。他の国に対してはPDFで可とされている(現地でPDFを印刷して税関へ提出していると思われる)
保険証券書類	△	基本は包括保険のためI/V単位で発行することはないが、インドネシアについてはI/V単位で発行する必要があるため、保険証券を個別に紙で発行してもらっている。インドネシアに送付する際はPDFで良く、原本自体は取引が終わるまでは保管し最終的に破棄する。
	△	一部の国においては海上保険が付保されている旨を紙原本で確認を取る場合がある。保険代理店が作成した書類を輸出荷主で裏書したうえで海外へ郵送している。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 インドネシア



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
※全般の傾向		原本の取り扱いが多いのはL/C決済の場合や取引相手国固有の通関で求められる書類の提出などである。L/Cは代金回収、新規の取引先、国のリスクがある(ブラジル、インドネシア等)場合である。割合としては取引件数全体のうちの1割くらい。取引先は新興国や途上国の場合である。L/Cに付随するInvoiceなど要求書類は紙になる。特定のプロジェクトでL/Cの指定が入るケースもあり、ODAプロジェクトも決済書類としては紙になる。 日本からの輸出において、ブラジルでは通関書類等に青色のペンでサインを要求される(黒色ではコピーと区別できないため)。また、インドネシアは通関書類に原本が求められている。過去に、インドネシアでは、白黒印刷にすると原本ではないのではと指摘されることがあったことから、Invoiceなどから会社のロゴを外す等の対策をした経緯もある。 輸入荷主の要望でPDFとクーリエ郵送の両方に対応している。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

(注)積送基準では制度上は第三国での積み替えを禁じてはいないが、運用上で、積み替えがある場合に加工等を加えていないことの証明が別途求められることを背景に、積み替えをしていないことの証明書を提示していると考えられる。

その他 海外事業者からのヒアリング結果 インドネシア



- インドネシアでは徐々に変わりつつあるが、原本主義が一定残っており、税務調査や税関事後調査で原本が求められることがある。法的には不要だが、念のために原本を提出するケースが散見している。船積書類は基本的にPDFであり、法令上も紙原本が求められていないと理解している。
- 電子サインに関してはセンシティブであり、政府当局が認証している会社のサービスで発行されたデジタルサインでなければ対外書類に利用出来ない。国外書類については国によって対応状況が異なるため、そのようなルールは適用していないが、担当者に依っては当該デジタルサインを求めるケースがある。
- 特定C/Oのデータ交換では、発給番号を伝えるために輸入者へPDFやメールの送付が必要になる。発給番号をキーに現地システムを参照しており、内容確認のためにPDFを日本から受領している。輸入者からもIDとパスワードでC/O発給システムの情報がWeb等で確認出来るとありがたい。
- ASWの取組については、ASEAN内でもPDFを受領している。eC/Oの活用も可能だが、表示項目が国によって異なるため、結局原本を使わざるを得ないと聞いており、電子データのみで完結しているような実態ではない。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

Customs Act マレーシア



- マレーシアでは1967年にCustoms Act が制定されており、具体的な文書単位での提出媒体は規定されていないが、電子データの交換の定義やその保管方法が記載されている。

電子化に関連する条項(抜粋)

PART I

electronic data interchange means the transfer, from computer to computer, of commercial and administrative transactions using an agreed message standard to structure the data pertaining to a transaction

PART XI

(4) **Where the record is in an electronically readable form, the record shall be kept in such manner** as to enable the record to be readily accessible and convertible into writing.

(5) Where the record is originally in a paper form and is subsequently converted into an electronic form, **the record shall be retained in its original form prior to the conversion.**

PART XVI

Provided that the Director General may, at his discretion and subject to such conditions as he may deem fit to impose, permit any person to use forms which are not so printed or issued as aforesaid, or permit the use of any form submitted through an electronic data interchange.

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸入申告に必要な貿易文書の概要 マレーシア



● 輸入申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸入申告書	eDeclare システムから電子的に申請、フォームに記入後にPDFでのアップロードも可能。
供給業者または輸出業者のインボイス	PDFもしくはハードコピーを提出。
パッキングリスト	記載なし。
航空貨物輸送状(空輸の場合)	記載なし。
輸入ライセンス(フォームJK69など)	PDFもしくはハードコピーをePermit システムから提出。
船荷証券	データにてeManifestシステムから提出し、PDFを添付。
原産地証明書	FTA/EPAを活用する場合はePCOからオンライン申請後に supporting documentとして原産地証明書(PDF)が必要。

出所) Royal Malaysian Customs Department, <https://mysst.customs.gov.my/About>、
<https://www.customs.gov.my/en/cp/Documents/Import/Import%20Procedure/Panduan%20Ringkas%20Prosedur%20Import%202023.pdf>
 2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸出申告に必要な貿易文書の概要 マレーシア



● 輸出申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸入申告書	eDeclare システムから電子的に申請、フォームに記入後にPDFでのアップロードも可能。
供給業者または輸出業者のインボイス	PDFもしくはハードコピー。
パッキングリスト	記載なし。
輸入ライセンス(フォームJK69など)	PDFもしくはハードコピーをePermit システムから提出。
貨物引受証	記載なし。

出所)Royal Malaysian Customs Department, <https://mysst.customs.gov.my/About>
<https://www.customs.gov.my/en/cp/Documents/Import/Import%20Procedure/Panduan%20Ringkas%20Prosedur%20Import%202023.pdf>
 2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 マレーシア



● 国内・海外事業者へのヒアリング調査に基づく紙原本の提出が必要となる貿易文書(ヒアリング調査)

【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
ATAカルネ手帳(トランジット)	○	—
B/L(Bill of Lading)	○	紙原本が取り扱われている。
	△	—
BOM(Bill Of Materials)	○	荷主(メーカー)から発行される。ミルシートは紙出力のうえ郵送している顧客もあれば、PDFをストレージサービスで共有している顧客、PDFをストレージに格納したうえで紙も郵送する顧客など様々である。
C/O(Certificate of Origin):一般	○	紙原本を送付している。
	△	紙原本の提出を求められることがある。
C/O(Certificate of Origin):特定	△	EPAでeC/Oが許可される部分は電子化できており、実態として紙原本が必要になることはない。電子化されている場合はPDFをメールに添付して送付する。
	○	マレーシアへ輸入する際、紙原本の提出を求められる。 マレーシアから種出する際、輸出業者の代わりに申請する場合は、MIDAの承認が必要であり、紙原本の提出を求められることがある。
I/V(Invoice)	○	荷主で紙原本を作成している。
	○	L/Cの内容によっては紙原本が必要である。
L/C(Letter of Credit)	○	紙原本が作成される。L/C決済は全体では7%、ASEANでは2%程度である。 グループ会社以外や初顧客は必ずL/C決済となるというものでもなく、取引額などに応じてケースバイケースである。
L/C(Letter of Credit)	○	L/C買取決済の場合は、銀行に対して、I/V、P/L、B/L、Bill of Exchange、C/O(アジア向けは自己証明)、Certificate等を紙で郵送。Certificateは、L/Cに記載された条件を正しく満たしているか記載した証明書であり、Excellに銀行に登録した自社のサインを付けて提出している(例:保険会社に船積情報を提出した等の証明書、船積情報を荷受人に連絡したという証明書など)。I/V、P/L、Bill of Exchangeは肉筆署名が必要であるが、Certificateはサイン登録しているimageデータを付ける形。特に認証局を介して証明するような類ではない。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 マレーシア



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
L/C関連書類	○	商社で紙原本を作成している。
	○	商社で紙原本を作成している。
P/L(Packing List)	○	商社で紙原本を作成している。
	○	荷主(メーカー)から発行される。紙で発行されるため郵送している。
	○	L/Cの内容によっては紙原本が必要である。
P/O(Purchase Order)	○	輸入荷主が作成するP/Oも原本である。
	○	商社で紙原本を作成している。
S/I(Shipping Instruction)	○	商社で紙原本を作成している。紙で出力のうえクーリエ便等でまとめて郵送している。
W/B(Waybill):AWB(Air Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。
W/B(Waybill):SWB(Sea Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。
コンテナ搬出入書類	○	紙原本が取り扱われている。
危険物書類	○	全ての国に対して紙で送付している。
検疫証明書:食肉衛生証明書	○	MAQIS(Ministry of Agriculture and Food Security)へ紙原本の提出を求められる。
検疫証明書:輸出検疫証明書	○	MAQIS(Ministry of Agriculture and Food Security)へ紙原本の提出を求められる。
検疫証明書類:ハラール屠畜証明書	○	MAQIS(Ministry of Agriculture and Food Security)へ紙原本の提出を求められる。
保険証券書類	○	海上保険証券は紙原本が取り扱われている。
※全般の傾向	○	ほとんどが国に関係なく顧客要望でPDFとクーリエ郵送の両方に対応している。
	○	船積関連では海上コンテナ、自動車専用船、緊急時の航空輸送に係る書類があるが、いずれも紙媒体が多い。紙の文書は大きくは海貨業者側で作成する通関帳票と工場側で作成する包装帳票の種別があり、包装帳票を印刷して海貨業者に送付し、海貨業者が作成したB/Lと併せてセットし現地に発送している。現地側から紙原本を送って欲しいというリクエストは仕向け地を問わずあり、マレーシアなど東南アジアはPDFを先に送り、その後紙でも送っている。現地でも予め受領したPDFで事前にシステム登録をするというような運用が定着している。
		未だに書類を所管省庁へ取りに行ったり、海貨業者へ届けるために紙文書をジェラルミンケースに入れて新幹線やバイク便で運んだりといった運用が残っている。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

Customs Modernization and Tariff Act フィリピン



- フィリピンでは1957年にCustoms Laws(共和国法第1937号)に加え、2016年に制定されたCustoms Modernization and Tariff Act(共和国法第10863号)が存在しており、貿易文書の電子化が認められている。

電子化に関連する条項(Customs Modernization and Tariff Actからの抜粋)

TITLE I Chapter 2. Section109

For purposes of customs procedures, **electronic documents, permits, licenses or certificates shall be acceptable and shall have the legal effect, validity or enforceability as any other document or legal writing**: Provided, That when the prescribed requirements are duly complied with, the Bureau shall:

- (a) Recognize the authenticity and reliability of electronic documents;
- (b) Transmit approval in the form of electronic data messages or electronic documents; and
- (c) Require and/or accept payments and issue receipts acknowledging such payments through systems using electronic data messages or electronic documents.

TITLE II Chapter 1. Section205

For this purpose, **the Bureau shall maintain electronic records of goods declaration and other documents supporting the declaration.**

出所)フィリピン税関、<https://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2023/01/CMTA-RA-10863-2.pdf>、2025/03/07閲覧
vertic, https://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Philippines/PH_Tariff_Customs_Code_1937.pdf ,
2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸入申告に必要な貿易文書の概要 フィリピン



● 輸入申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸入・内国歳入税申告様式	Value-added Service Provider経由でE2Mに申告。
船荷証券	慣習上、輸入申告前に税関への提示が必要。 イメージデータ(PDF含む)。
航空運送状(航空便)	イメージデータ(PDF含む)。
商業インボイス	慣習上、輸入申告前に税関への提示が必要。 イメージデータ(PDF含む)。
パッキングリスト	イメージデータ(PDF含む)。

出所) BOC, CMO No.17-2018, <https://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2023/01/cmo-17-2018-Nationwide-Implementation-of-the-1-Assessment-System-Formerly-known-as-EGDVS.pdf>, 等を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸出申告に必要な貿易文書の概要 フィリピン



● 輸出申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸出申告書	Value-added Service Provider経由でE2Mに申告。
船荷証券	イメージデータ(PDF含む)。
商業インボイス	イメージデータ(PDF含む)。
パッキングリスト	イメージデータ(PDF含む)。
原産地証明書	イメージデータ(PDF含む)。

出所)JETRO, https://www.jetro.go.jp/world/asia/ph/trade_05.html, BOC, CMO No.19-2019, CMO 26-2019 https://customs.gov.ph/wp-content/uploads/2023/01/cmo-17-2018_Nationwide_Implementation_of_the_1-Assessment_System_Formerly_known_as_EGDVS.pdf, 2025/1/9 等を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 フィリピン



● 国内・海外事業者へのヒアリング調査に基づく紙原本の提出が必要となる貿易文書(ヒアリング調査)

【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある ×：紙原本を求められることはない

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
ATAカルネ手帳(トランジット)	○	紙原本が取り扱われており、郵送または手渡ししている。
B/L(Bill of Lading)	○	紙原本が取り扱われている。
	○	フィリピンでの輸入時に紙原本の提出が必要。
BOM(Bill Of Materials)	○	荷主(メーカー)から発行される。ミルシートは紙出力のうえ郵送している顧客もあれば、PDFをストレージサービスで共有している顧客、PDFをストレージに格納したうえで紙も郵送する顧客など様々である。
C/O(Certificate of Origin)	○	eC/Oを除いてC/O紙原本が求められる。
	△	当社で作成。顧客へ送付することもある。 セラミックでは、フィリピン、中東、中国はC/Oを原本送付している。 化学品では中東やアジアへ原本送付している。 ディスプレイや電子部材を作っているグループは原本不要と聞いている。
C/O(Certificate of Origin) ：一般	○	紙原本が取り扱われている。
	△	フィリピンへの輸入時、紙原本の提出を求められることがある。電子版の場合は不要。
C/O(Certificate of Origin) ：特定	○	まだ紙でやり取りしている。
	△	EPAでeC/Oが許可される部分は電子化できており、実態として紙原本が必要になることはない。電子化されている場合はPDFをメールに添付して送付する。
	○→×	セラミックではEPAのC/Oについてフィリピン以外は電子化された。
	△	フィリピンへの輸入時、紙原本の提出を求められることがある。電子版の場合は不要。
	○	オンライン発給が認められていないメキシコ、フィリピン、ペルーについて出荷の都度窓口申請している。
I/V(Invoice)	○	商社で紙原本を作成している。
	○	フィリピンでの輸出時、輸入時に紙原本の提出が必要。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 フィリピン



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある ×：紙原本を求められることはない

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
L/C(Letter of Credit)	○	紙原本が取り扱われている。L/C決済は全体では7%、ASEANでは2%程度である。グループ会社以外や初顧客は必ずL/C決済となるというものでもなく、取引額などに応じてケースバイケースである。
	×	荷主からフォワーダーへメールでコピーが送られる。
	○	L/C買取決済の場合は、銀行に対して、I/V、P/L、B/L、Bill of Exchange、C/O(アジア向けは自己証明)、Certificate等を紙で郵送。Certificateは、L/Cに記載された条件を正しく満たしているか記載した証明書であり、Excelに銀行に登録した自社のサインを付けて提出している(例：保険会社に船積情報を提出した等の証明書、船積情報を荷受人に連絡したという証明書など)。I/V、P/L、Bill of Exchangeは肉筆署名が必要であるが、Certificateはサイン登録しているimageデータを付ける形。特に認証局を介して証明するような類ではない。
L/C関連書類：L/C決済に伴う銀行買取書類	○	商社で紙原本を作成している。
	○	商社で紙原本を作成している。
	○	商社で紙原本を作成している。
P/L(Packing List)	○	荷主(メーカー)から発行される。紙で発行されるため郵送している。
	○	フィリピンでの輸出時、輸入時に紙原本の提出が必要。
P/O(Purchase Order)	○	輸入荷主が作成するP/Oも紙原本である。
	○	商社で紙原本を作成している。
S/I(Shipping Instruction)	○	商社で紙原本を作成している。紙で出力のうえクーリエ等まとめて郵送している。
W/B(Waybill)：AWB(Air Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。
W/B(Waybill)：SWB(Sea Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 フィリピン



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
コンテナ搬出入書類	○	フィリピンでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。
危険物書類	○	全ての国に対して紙で送付している。
	○	フィリピンからの輸出時、紙原本の提出が必要。
検疫証明書：動物検疫証明書	○	検疫所で原本を作成し、フォワーダー経由で現地へ郵送している。フィリピンでは通関上の理由から毎回原本が求められる。 シートのトリムカバーなどの革製品が該当する。フィリピン以外では革製品に対する動物検疫が不要である。フィリピン以外では検疫対象外のため、海上輸送を対象とした検疫所では証明書発給に対応してもらえなかった。成田の検疫所では事情を説明のうえ発給対応可能とのことだったため、海上輸送分を含めて申請していた。申請は紙をフォワーダーに渡して依頼している。
保険証券	○	海上保険証券は紙原本が取り扱われている。
※全般の傾向	○	輸入荷主の要望でPDFとクーリエ郵送の両方に対応している。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

Customs Act シンガポール



- シンガポールでは1960年にCustoms Actが制定され、第12部 雑則 86項computer serviceでは、電子的な申請の取り扱いを以下の通りに定義している。

電子化に関連する条項(Customs Actからの抜粋)

PART 12 MISCELLANEOUS PROVISIONS

Computer Service 86

6. For the purposes of this Act, an electronic notice or a copy thereof is not inadmissible in evidence merely on the basis that it was transmitted **without the making or delivery of any equivalent document or counterpart in paper form.**

7. **Despite any other written law, in any proceedings under this Act, an electronic notice or a copy thereof (including a print-out of that notice or copy) or any database report (including a print-out of that report) relating to that notice —**(a)certified by the Director-General to contain all or any information transmitted in accordance with this section; and (b)duly authenticated in the manner specified in subsection (8) or is otherwise duly authenticated by showing that there is no material discrepancy between the electronic notice or copy thereof certified by the Director-General and the copy of the same electronic notice kept by an independent record keeper appointed under any regulations made under subsection (13),

9. Where an electronic notice or a copy thereof is admissible under subsection (7), **it is presumed, until the contrary is proved, that the contents of the electronic notice or copy thereof have been accurately transmitted.**

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

Electronic Transaction Act シンガポール



- シンガポールでは1960年に制定されたCustoms Actに加え、2010年にElectronic Transaction Actが制定されているが、この法律はMLETRに準拠するために2021年に改定されており、貿易文書の電子化に求められる要件が詳細に定義されている。

電子化に関連する条項(Electronic Transaction Actからの抜粋)

PART 2

Retention of electronic records

9.—(1) Where a rule of law requires any document, record or information to be retained, or provides for certain consequences if it is not, that requirement is satisfied by retaining the document, record or information in the form of an electronic record if the following conditions are satisfied:

- a. the information contained therein remains accessible so as to be usable for subsequent reference;
- b. the electronic record is retained in the format in which it was originally generated, sent or received, or in a format which can be demonstrated to represent accurately the information originally generated, sent or received;

PART 2A

Retention of electronic records

electronic transferable record means an electronic record that complies with all the requirements of section 16H;

出所) Singapore Statutes Online、<https://sso.agc.gov.sg/act/eta2010>、2025/03/07閲覧

IMDA、<https://www.imda.gov.sg/regulations-and-licensing-listing/electronic-transactions-act-and-regulations#:~:text=In%202021%2C%20the%20ETA%20was,trade%2C%20including%20digital%20payment%20processes.>、2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸入申告に必要な貿易文書の概要 シンガポール



● 輸入申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
インボイス	PDFをTradeNetにアップロード。
パッキングリスト	PDFをTradeNetにアップロード。
船荷証券	PDFをTradeNetにアップロード。
原産地証明書	PDFをTradeNetにアップロード。
所管省庁による輸出承認・許可書類	一部省庁ではNTP経由でオンラインで申請・提出が可能。
輸入許可証	Value-added serviceを経由してオンラインでTradeNetに申請。

注) 海上輸入の際はハードコピーの提出は不要だが、航空輸送の場合は税関窓口にてハードコピーの提出が必要

出所) Singapore Customs、<https://www.customs.gov.sg/businesses/importing-goods/import-procedures/retaining-trade-documents/>、
2025/03/07閲覧

林野庁、https://www.rinya.maff.go.jp/j/riyou/yusyutu/attach/pdf/mokuzai_yusyutu_seido-8.pdf、2025/03/07閲覧

Singapore Customs、<https://www.customs.gov.sg/businesses/importing-goods/import-procedures/documents-for-clearance-of-goods/>、
2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸出申告に必要な貿易文書の概要 シンガポール



● 輸出申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
インボイス	PDFをTradeNetにアップロードだが、書類提出の可否は輸出許可条件に依存。
パッキングリスト	PDFをTradeNetにアップロードだが、書類提出の可否は輸出許可条件に依存。
船荷証券	PDFをTradeNetにアップロードだが、書類提出の可否は輸出許可条件に依存。
原産地証明書	PDFをTradeNetにアップロードだが、書類提出の可否は輸出許可条件に依存。
所管省庁による輸出承認・許可書類	一部省庁ではNTP経由でオンラインで申請・提出が可能。
輸出許可証	Value-added serviceを経由してオンラインでTradeNetに申請。

注)コンテナ貨物を輸出する際は輸出許可条件に依存し、シンガポール・チャンギ国際空港から輸出する場合は税関窓口にてハードコピーの提出が必要

出所) Singapore Customs、<https://www.customs.gov.sg/businesses/importing-goods/import-procedures/retaining-trade-documents/>、
2025/03/07閲覧
林野庁、https://www.rinya.maff.go.jp/j/riyou/yusyutu/attach/pdf/mokuzai_yusyutu_seido-8.pdf、2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 シンガポール



● 国内・海外事業者へのヒアリング調査に基づく紙原本の提出が必要となる貿易文書(ヒアリング調査)

【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
ATAカルネ手帳	○	紙原本が取り扱われている。
B/L(Bill of Lading)	○	紙原本が取り扱われている。
BOM(Bill Of Materials)	○	荷主(メーカー)から発行される。ミルシートは紙出力のうえ郵送している顧客もあれば、PDFをストレージサービスで共有している顧客、PDFをストレージに格納したうえで紙も郵送する顧客など様々である。
C/O(Certificate of Origin):一般	○	紙原本で発給されており、Excelで受領した元データから委託業者に原産地データを作ってもらい、輸出荷主で申請用のフォーマットに打ち込み専用紙に印刷のうえ商工会議所窓口へ発給申請している。発給された紙原本を輸出荷主から輸入荷主へ郵送している。 顧客に依って紙原本が必要なC/Oだけ郵送する場合もあれば、電子のインボイスやP/Lも印刷して一式郵送する場合もある。
C/O(Certificate of Origin):特定	△	EPAでeC/Oが許可される部分は電子化できており、実態として紙原本が必要になることはない。電子化されている場合はPDFをメールに添付して送付する。
I/V(Invoice)	○	荷主で紙原本を作成している。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 シンガポール



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
L/C(Letter of Credit)	○	輸入荷主で紙原本を作成している。L/C決済は全体では7%、ASEANでは2%程度である。グループ会社以外や初顧客は必ずL/C決済となるというものでもなく、取引額などに応じてケースバイケースである。
	○	L/C買取決済の場合は、銀行に対して、I/V、P/L、B/L、Bill of Exchange、C/O(アジア向けは自己証明)、Certificate等を紙で郵送。Certificateは、L/Cに記載された条件を正しく満たしているか記載した証明書であり、Excelに銀行に登録した自社のサインを付けて提出している(例：保険会社に船積情報を提出した等の証明書、船積情報を荷受人に連絡したという証明書など)。I/V、P/L、Bill of Exchangeは肉筆署名が必要であるが、Certificateはサイン登録しているimageデータを付ける形。特に認証局を介して証明するような類ではない。
L/C関連書類：L/C決済に伴う銀行買取書類	○	荷主で紙原本を作成している。
L/C関連書類：為替手形	○	荷主で紙原本を作成している。
P/L(Packing List)	○	荷主で紙原本を作成している。
	○	荷主(メーカー)から発行される。紙で発行されるため郵送している。
P/O(Purchase Order)	○	輸出荷主が作成するP/Oも原本である。
	○	荷主で紙原本を作成している。
S/I(Shipping Instruction)	○	荷主で紙原本を作成している。紙で出力のうえクーリエ便等でまとめて郵送している。
W/B(Waybill)：AWB(Air Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。
W/B(Waybill)：SWB(Sea Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。
危険物書類	○	全ての国に対して紙で送付している。
保険証券	○	海上保険証券は紙原本が取り扱われている。
※全般の傾向	○	輸入荷主の要望でPDFとクーリエ郵送の両方に対応している。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

Customs Act タイ



- タイでは1926年に制定されたCustoms Act 2469を改正する形で、2017年に新たなCustoms Act 2560が制定され、貿易文書の電子化に関して定義されている。また税関だけでなく、電子取引開発庁 (Electronic Transactions Development Agency) が、貿易文書のデジタル化に向けた法整備を行っている。

電子化に関連する条項(Customs Act 2560からの抜粋)

Chapter1 Section11

A Customs-related proceeding conducted in an electronic data format shall be deemed as legitimate as that conducted in a document format. A use of an electronic data in a customs-related proceeding shall be in accordance with the law on electronic transaction.

Chapter1 Section12

Any proceeding conducted in a document format which this Act defines as an offence with a penalty; if such proceeding is conducted in an electronic data format, it shall also be deemed an offence with an equivalent penalty as that conducted in the document format

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸入申告に必要な貿易文書の概要 タイ



● 輸入申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸入申告書	税関システムに入力しつつ、紙もプリントアウトして提出が必要(現地事業者ヒアリングにて取得)。
インボイス	ハードコピーを税関に提出(現地事業者ヒアリングにて取得)。
パッキングリスト	ハードコピーを税関に提出(現地事業者ヒアリングにて取得)。
船荷証券もしくは航空貨物運送状	紙の原本が必要(現地事業者ヒアリングにて取得)。
貨物受渡し書	ハードコピーの提出が必要。
保険料請求書	不明。
行政関連機関の発行する輸入承認書	輸入管理品目または輸入許可品目の場合、NSW経由で申請・発給を実施。ただし申請結果を印刷して持参する必要がある。
原産地証明書	制度上はPDFが許容されているが、税関の現場では紙が要求されるため印刷して提出。ATIGAの取り決めでは、一部のやり取りが電子データで交換されている。(現地事業者ヒアリングにて取得)
輸入品(貨物)の税関用説明資料	カタログなど必要に応じて紙媒体で準備。

注) 輸入通関に関する税関のWebサイトは最終更新が2017年であることに留意

出所) Thai Customs、

https://www.customs.go.th/content_with_menu1.php?ini_menu=menu_business_160421_02&ini_content=business_160426_02_160914_01_160914_01&lang=th&root_left_menu=menu_business_160421_02_160421_01&left_menu=menu_business_160421_02_160421_01_160914_02、2025/03/07閲覧

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会、<https://www.jastpro.org/files/libs/1870/202306191152089434.pdf>、2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸出申告に必要な貿易文書の概要 タイ



● 輸出申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸出申告書	税関システムに入力しつつ、紙もプリントアウトして提出が必要(ヒアリング)。
インボイス	ハードコピーを税関に提出(現地事業者ヒアリングにて取得)。
パッキングリスト	ハードコピーを税関に提出(現地事業者ヒアリングにて取得)。
輸出承認書	輸入管理品目または輸入許可品目の場合、NSW経由で申請・発給を実施。
船荷証券	紙の原本が必要(現地事業者ヒアリングにて取得)。
輸入品(貨物)の税関用説明資料	カタログなど必要に応じて紙媒体で準備。

注) 輸出通関に関する税関のWebサイトは最終更新が2016年であることに留意

出所) Thai Customs、

https://www.customs.go.th/content_with_menu1.php?ini_menu=menu_business_160421_02&ini_content=business_160426_02_160914_01_160914_01&lang=th&root_left_menu=menu_business_160421_02_160421_01&left_menu=menu_business_160421_02_160421_01_160914_02、2025/03/07閲覧

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会、<https://www.jastpro.org/files/libs/1870/202306191152089434.pdf>、2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 タイ



● 国内・海外事業者へのヒアリング調査に基づく紙原本の提出が必要となる貿易文書(ヒアリング調査)

【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある ×：紙原本を求められることはない

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
A/N(Arrival Notice)	△	貨物が港湾に到着する前に、船会社よりA/Nが送られる。A/Nは到着案内兼諸経費(国内でターミナルハンドリングチャージ等)の請求書である。データで受領するが、船会社によりメールやFAXで送られる。A/Nを乙仲に渡し、立替支払いをしてもらい、まとめて当社から支払う。 SWB、サレンダーB/Lの場合は、A/Nを船会社から受領した後、荷主でA/Nへサインをしてから貨物の引き取りをしている。A/Nに肉質サインが必要であるが、PDF上に肉質サインのイメージデータを貼り付けたものでよい。船会社によっては、オリジナルB/LとA/Nの両方にサインを求められることもある。
	○→×	税関への提出が、以前は原本が必要だったが、電子交換可能になった。民取ではPDFをメールで送付している。PDFで送付している文書も、現地では結局プリントアウトしている。タイはオンラインで通関出来るが、完全にデータ化している国は多くない。
ATAカルネ手帳(トランジット)	○	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出が必要。
B/L(Bill of Lading)	○	紙原本が取り扱われている。
	○	オリジナルB/Lの場合は、基本は紙原本が必須だが、船会社の定めによる。 検疫所と税関にもB/Lを提示しているが、オリジナルB/L、SWB、サレンダーB/Lがあり、原本必須なのはオリジナルB/Lのみになるが、タイからの輸入ではほとんどがオリジナルB/Lである。B/Lの利用は、ブラジルではほとんどがオリジナルB/Lであり、米国、カナダ、欧州はSWBが大半だが、輸入荷主によってはオリジナルB/Lと言われている。オリジナルB/LについてはSWBで電子化したいと考えており、輸出荷主から申し入れているが、変えてもらえる輸入荷主と変えて貰えない輸入荷主がある。オリジナルB/Lを利用する場合、数年に1回紛失が起こる。郵送したのに届いていないということがどうしても起こる。輸出荷主も郵送履歴を厳密にトラッキング、履歴を残しているわけではない。SWBやサレンダーB/Lはメールで送られるのでこういったトラブルも少なくなる。 オリジナルB/Lは船会社から3部発行される。輸出者により3部とも輸入者へ送られることも1部だけ送られることもある。3部の場合は乙仲に1部を渡して2部は手元に残り、しばらくは保管しておくが最終的には廃棄する。1部のときは手元に残らない。貨物引取り時に船会社へB/Lを差し入れた後、動物検疫所にオリジナルB/Lを差し入れて押印され戻されるので、次に税関へ提出している。差し入れたオリジナルB/Lは戻ってこない。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 タイ



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
B/L(Bill of Lading)	△	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出を求められることがある。バイク便or手渡しで荷主と授受している。
	○	B/Lは輸入の際は船会社に提出のうえD/Oと交換する運用があるため紙で提出している。
BOM(Bill Of Materials)	○	荷主(メーカー)から発行される。ミルシートは紙出力のうえ郵送している顧客もあれば、PDFをストレージサービスで共有している顧客、PDFをストレージに格納したうえで紙も郵送する顧客など様々である。
C/O(Certificate of Origin)	△	輸出荷主で作成。顧客へ送付することもある。 セラミックでは、フィリピン、中東、中国はC/Oを原本送付している。 化学品では中東やアジアへ原本送付している。 ディスプレイや電子部材を作っているグループは原本不要と聞いている。
C/O(Certificate of Origin):一般	△	輸出者から紙原本が送られてくるが、税関へはカラーコピーでよい。
	○	輸入の場合は全ての品目において紙をタイ税関に提出している。輸出の場合も紙を求められており、恐らく日本顧客からの要望だと推察される。 輸入では制度上はPDFが許容されているため、日本からはPDFのみを受領しているが、税関の現場では紙が要求されるため印刷のうえタイ税関へ提出している。
	○	紙原本で発給されており、Excelで受領した元データから委託業者に原産地データを作ってもらい、輸出者で申請用のフォーマットに打ち込み専用紙に印刷のうえ商工会議所窓口へ発給申請している。発給された紙原本を輸出者から輸入者へ郵送している。 輸入者に依って紙原本が必要なC/Oだけ郵送する場合もあれば、電子のインボイスやP/Lも印刷して一式郵送する場合もある。特にインドではインボイス等のハードコピーが必要なことが多い。
C/O(Certificate of Origin):特定	△	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出を求められることがある。Form E(中国)は紙原本が必須。Form DはeCOも可能。タイでの輸出時は、Form DはeCOを導入しており紙原本は不要。
	○	輸入の場合は全ての品目において紙をタイ税関に提出している。輸出の場合も紙を求められており、恐らく日本顧客からの要望だと推察される。 JTEPAではPDFが許容されているため、日本からはPDFのみを受領しているが、税関の現場では紙が要求されるため印刷のうえタイ税関へ提出している。 (ATIGAでは一部のやり取りは電子データで実現出来ており、その場合は電子データのみで通関可能なためC/Oの紙提出は不要である。)
	△	EPAでeC/Oが許可される部分は電子化できており、実態として紙原本が必要になることはない。電子化されている場合はPDFをメールに添付して送付する。
	△	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出を求められることがある。タイでの輸入時は、Form E(中国)は紙原本が必須、Form DはeCOも可能。タイでの輸出時は、Form DはeCOを導入しており紙原本は不要。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 タイ



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
D/O(Delivery Order)	○	港湾ターミナルと紙原本を授受している。
I/V(Invoice)	○	荷主で紙原本を作成している。
	△	輸出荷主で作成し、乙仲に渡して通関手続きを依頼。輸入荷主へ送付することもある。基本はPDFだが、受渡先の要望により紙で送付することもある。インドネシア、インド、タイでは肉筆署名が必要なため原本送付が指示される。
	○	P/O confirmationの後にPDFでInvoiceがメールで送られるので、メール受領後に送金する。送金処理の後、紙原本書類がDHLで届く。
	○	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出が必要。LC取引の場合に郵送or手渡しで荷主と授受している。
	○	輸出入共にタイ税関の要求に従い紙提出が必要。
L/C(Letter of Credit)	○	紙原本が取り扱われている。L/C決済は全体では7%、ASEANでは2%程度である。グループ会社以外や初顧客は必ずL/C決済となるというものでもなく、取引額などに応じてケースバイケースである。
	○	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出が必要。メール添付で荷主と授受している。
	○	L/C買取決済の場合は、銀行に対して、I/V、P/L、B/L、Bill of Exchange、C/O(アジア向けは自己証明)、Certificate等を紙で郵送。Certificateは、L/Cに記載された条件を正しく満たしているか記載した証明書であり、Excelに銀行に登録した自社のサインを付けて提出している(例:保険会社に船積情報を提出した等の証明書、船積情報を荷受人に連絡したという証明書など)。I/V、P/L、Bill of Exchangeは肉筆署名が必要であるが、Certificateはサイン登録しているimageデータを付ける形。特に認証局を介して証明するような類ではない。
	○	L/Cは輸出入者の要求に従い紙が必要になる。グループ内取引が多いため、L/Cはほとんど利用していないが、パキスタンやアフリカ相手だとL/C取引となる。
L/C関連書類	○	荷主で紙原本を作成している。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 タイ



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
P/L(Packing List)	○	荷主で紙原本を作成している。
	○	荷主(メーカー)から発行される。紙で発行されるため郵送している。
	△	輸出荷主で作成し、乙仲に渡して通関手続きを依頼。輸入荷主へ送付することもある。基本はPDFだが、受渡先の要望により紙で送付することもある。インドネシア、インド、タイでは肉筆署名が必要なため原本送付が指示される。
	○	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出が必要。LC取引の場合に郵送or手渡しで荷主と授受している。
	○	輸出入共にタイ税関の要求に従い紙提出が必要。
P/O(Purchase Order)	○	輸入荷主が作成するP/Oも紙原本である。
	○	P/Oを出すと輸出側からP/O confirmationが送られる。 P/Oは調達部門が仕入先から送られてくるSales Confirmationに対して電子署名をする形でサインバックしてPDF送付をしている。認証局の正式な電子署名は使っていない。 売買当事者間での合意をデータ上で行うためのものであり、P/O confirmationは通関書類にはなっていない。ただし、豚肉は差額関税法の対象であり、契約の交渉段階から最終的な契約までの経緯を含めて税関の確認を受ける必要があることから、P/O confirmationの税関提出が必要。鶏肉、畜産加工品、牛肉は定率なので不要。
	△	毎回ではないが通関時に紙提出が求められることがある。
	○	荷主で紙原本を作成している。
S/I(Shipping Instruction)	○	荷主で紙原本を作成している。紙で出力のうえクーリエ等でまとめて郵送している。
W/B(Waybill):AWB(Air Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。
	○	輸入の場合は紙原本を税関へ提出している。輸出の場合も顧客の求めに応じて紙が必要となる。
W/B(Waybill):SWB(Sea Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。
	○	輸入の場合は紙原本を税関へ提出している。輸出の場合も顧客の求めに応じて紙が必要となる。
コンテナ搬出入書類	△	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出を求められることがある。
	○	EIRは港が紙で発行したものを受領している。EIRは電子化されておらず、港のゲートもアナログな仕組みになっており、ターミナルやCYの現場ではシステムが使われていない。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 タイ



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
事前教示照会書: Advance Ruling	△	必須ではないが、自社で必要と判断した場合に提出している。
倉庫関連書類: 倉庫受領書 (Good receipt at warehouse)	○	倉庫受領書はフォワーダーにて紙で作成し、倉庫に渡してサインをしてもらう運用がある。
保険証券: Marine Insurance	○	クレームがあった際に紙原本の提示が必要になる。
輸出入ライセンス	○	ライセンス(Export License 及び Import License)の申告はタイの税関システムで申告可能だが、その内容を印刷する必要がある。ライセンスはタイの工業、食品、薬品などそれぞれの所管省庁に対して申請する。税関申告時はライセンス番号を税関システムへ入力しており、それとは別にライセンス番号、ライセンス証、申請承認画面といった何らかの画面を紙で印刷のうえ提出している。
危険物書類	○	全ての国に対して紙で送付している。
	△	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出を求められることがある。
	○	危険物申告書は国際輸送上必要になるため、物流会社が紙原本を作成して船会社へ提出している。
検疫証明書: 衛生証明書 (Health Cert.)	○	紙原本が必須である。 乙仲から動物検疫所に提出され、押印されて、税関へ提出される。先に動物検疫所に原本を提出して、そのコピーに押印したものが返されるので食品届として提出する。衛生証明書のコピーは戻されない。
検疫証明書: 動物検疫証明書	○	乙仲が原本を提出し、輸入者としては、すべてPDFで保管している。原本は関係省庁へ提出しているので、原本は手元に残らず控えをPDFにして保存している。担当者により2、3か月は紙で保管している。
その他の他法令関係書類	○	タイでの輸出時、輸入時に、以下の行政機関への紙原本の提出が必要。 • DLD(Department of Livestock Development、農業協同組合省畜産振興局) • DOA(Department of Agriculture、農業協同組合省農業局) • DOF(Department of Fisheries、農業同組合省水産局) • FDA(Thai Food and Drug Administration、保健省食品医薬品局)

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 タイ



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
倉庫関連書類：入庫依頼書	△	入庫依頼を作成して入庫先の冷蔵倉庫会社にPDFで送る。冷蔵倉庫会社で入庫を確認し、通関が切られた後に荷渡しをする。 冷蔵倉庫への入庫では、入庫依頼と、ラベル貼りの注文書等を冷蔵倉庫業者へ送る。資本金3億円未満の企業に対しては、下請法に準拠した書類のやり取りが必要であり、注文書や注文書受領印の確認を行っているが、これらは紙とデータが混在している。
	△	B/LとA/Nで貨物を受け取ることができるので、乙仲がドレージを手配し、事前に入庫依頼していた冷蔵倉庫に入庫されると、入庫報告書が注文書への返送という形でメールまたはFAXで送られる。 冷蔵倉庫とのデータ連携はない。冷蔵庫から荷主への連絡はFAXが8割。荷主からの名義変更の連絡は、基本はメールだが、1～2割はFAX。冷蔵倉庫側で紙でのフローができてしまっているものと思われる。
保険証券	○	海上保険証券は紙原本が取り扱われている。
保険証券書類	○	タイでの輸出時、輸入時に紙原本の提出が必要。郵送or手渡しで荷主と授受している。
輸出入申告・許可書：輸出入申告書	○	輸出入申告(Import Declaration (ID) 及び Export Declaration (ED))は全ての品目についてタイの税関システムにも入力しているが、入力内容を紙で印刷のうえ提出している。
※その他全般の傾向(特定の書類に限定せず)	○	輸入荷主の要望でPDFとクーリエ郵送の両方に対応している。
		輸出者から送付される書類は、I/V、P/L、C/O、衛生証明書(Health Cert.)、B/L、の5つである。輸出者にもよるが、通常はまずこの5つがメールにPDF添付で送られる。通関許可で紙原本が必要な衛生証明書(Health Cert.)、B/Lの2つは後日郵送される。 紙原本書類を受領後に、乙仲にI/V、P/L、衛生証明書(Health Cert.)、C/O、B/Lを渡す。I/V、P/Lはコピーでよいが、セットにして紙で渡す場合もある。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

その他 海外事業者からのヒアリング結果 タイ



- 危険物申告書は国際輸送上必要になるため、物流会社が紙で作成して船会社へ提出する。輸出入申告は全ての品目についてタイの税関システムにも入力しているが、入力内容を紙で印刷のうえ提出している。輸出入ライセンスも同様にタイ税関へ紙を提出している。
- グループ内取引が多いため、L/Cはほとんど利用していない。パキスタンやアフリカ相手だとL/C取引となるが、件数は多くない。
- タイでは銀行業界を中心に、船会社も何社か加わって2度eB/Lの実証実験を行っている。実証実験そのものはスムーズで、若干プラットフォームの不具合が発生した程度と聞いているが、実際にeB/Lを導入した事例は把握していない。タイ政府やタイ税関の上層部は電子化を掲げているが、現場では紙中心のオペレーションのまま変わらないという課題がある。
- 海上保険証券はクレームの際に紙が必要となる。また倉庫受領書は当社にて紙で作成し、倉庫に渡してサインをしてもらう運用がある。
- 税関ではペーパーレスのスローガン自体は掲げているものの、実際に税関の上層部と対面する場面等で相談をすると、流されてしまうようなところがあり、どの程度本気なのかは分からない。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

Law Customs ベトナム



- ベトナムではVietnam Law Customs(54_2014_QH13)によって貿易文書の電子化が定義されているが、法律内では貿易文書の取扱が厳密に定められていない。

電子化に関連する条項

Chapter I Article 8

(中略)1. Entities involved in import and export are responsible for participating in developing and performing electronic transactions and electronic customs formalities.

2. The system of technical standards for communication of electronic data and legal validity of electronic legitimate documents when following electronic customs formalities shall comply with the law on electronic transactions.

Chapter I Article 24

2. Documents in customs documents may be paper or electronic documents. Electronic documents must ensure the integrity and format prescribed in regulations of law on e-transactions.

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸入申告に必要な貿易文書の概要 ベトナム



● 輸入申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸入申告書(Form1)	VNACCS経由で電子データで申告(電子通関申告を行わない場合は原本の提出が必要)。
インボイス	イメージデータ(PDF含む)をVNACCSにアップロード。
原産地証明書	イメージデータ(PDF含む)をVNACCSにアップロード(現地事業者ヒアリングにて取得)。
船荷証券	イメージデータ(PDF含む)をVNACCSにアップロード。
パッキングリスト	イメージデータ(PDF含む)をVNACCSにアップロード。
当局が発効する輸出ライセンスもしくは輸出許可証	VNSWを通じて電子発行した場合は提出不要だが、特殊な法令に関わる通関は紙媒体が必要(現地事業者ヒアリングにて取得)。
検査証明書等	VNSWを通じて電子発行した場合は提出不要。ただし、特殊な法令に関わる通関は紙媒体が必要。

注) 輸出入通関には通達38/2015/TT-BTC、通達39/2018/TT-BTC、通達60/2019/TT-BTCおよび2021年1月22付通達06/2021/TT-BTCに規定されている各種書類が求められる。なお、新税関法の施行により、原則電子通関が義務付けられている。

出所) Vietnam Customs, <https://www.customs.gov.vn/index.jsp?pageId=2281&aid=206305&cid=4123>, 2025/03/07閲覧
JETRO, https://www.jetro.go.jp/world/asia/vn/trade_05.html, 2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

輸出申告に必要な貿易文書の概要 ベトナム



● 輸出申告必要書類(デスクトップ調査)

貿易文書	デジタル化の状況
輸出申告書	VNACCS経由で電子データで申告(電子通関申告を行わない場合は原本の提出が必要)。
インボイス	イメージデータ(PDF含む)をVNACCSにアップロード。
原産地証明書	イメージデータ(PDF含む)をVNACCSにアップロード(現地事業者ヒアリングにて取得)。
当局が発効する輸出ライセンスもしくは輸出許可証	VNSWを通じて電子発行した場合は提出不要だが、特殊な法令に関わる通関は紙媒体が必要(現地事業者ヒアリングにて取得)。
検査証明書	VSNWを通じて電子発行した場合は提出不要。
輸入適格があることを証明する書類	初回のみ提出。 ナショナルシングルウィンドウを通じて電子発行した場合は提出不要。

出所) Vietnam Customs, <https://www.customs.gov.vn/index.jsp?pageId=2281&aid=206305&cid=4123>, 2025/03/07閲覧
JETRO, https://www.jetro.go.jp/world/asia/vn/trade_05.html, 2025/03/07閲覧

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 ベトナム



● 国内・海外事業者へのヒアリング調査に基づく紙原本の提出が必要となる貿易文書(ヒアリング調査)

【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
B/L(Bill of Lading)	○	紙原本が取り扱われている。
	○	ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。メール(コピー)で荷主と授受。
BOM(Bill Of Materials):ミルシート(MILL SHEET、鋼材検査証明書)	○	荷主(メーカー)から発行される。ミルシートは紙出力のうえ郵送している顧客もあれば、PDFをストレージサービスで共有している顧客、PDFをストレージに格納したうえで紙も郵送する顧客など様々である。
C/O(Certificate of Origin)	○	C/Oはコロナ禍で申請手続のオンライン化も一部されたが、今では海貨業者が紙を窓口に取りに行く運用に戻っている。 EPAやFTAがある国は複雑なオペレーションになっており、例えばベトナムでは書類に些細な間違いがあると税関から指摘を受けるようなこともある。関税優遇を受ける場合はミスがあると遡及請求を受けるため、特にC/Oは慎重に対応している。
	○	貿易輸出入手続ではC/Oは紙原本が必要とされる。
C/O(Certificate of Origin):一般	○	紙原本を送付している。
C/O(Certificate of Origin):特定	△	EPAでeC/Oが許可される部分は電子化できており、実態として紙原本が必要になることはない。電子化されている場合はPDFをメールに添付して送付する。
CITES証明書	○	
D/A(Document against Acceptance)	○	ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。
D/P(Document against Payment)	○	ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。
I/V(Invoice)	○	荷主で紙原本を作成している。

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 ベトナム



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
L/C(Letter of Credit)	○	紙原本が取り扱われている。L/C決済は全体では7%程度。 2023年度 輸出実績(申告件数ベース)でASEANは 7,087件、うちL/C決済は172件(2%)である。 内訳はVIET NAM 10% グループ会社以外や初顧客は必ずL/C決済となるというものでもなく、取引額などに応じてケースバイケースである。
	○	ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。
	○	L/C買取決済の場合は、銀行に対して、I/V、P/L、B/L、Bill of Exchange、C/O(アジア向けは自己証明)、Certificate等を紙で郵送。 Certificateは、L/Cに記載された条件を正しく満たしているか記載した証明書であり、Excelに銀行に登録した自社のサインを付けて提出している(例:保険会社に船積情報を提出した等の証明書、船積情報を荷受人に連絡したという証明書など)。I/V、P/L、Bill of Exchangeは肉筆署名が必要であるが、Certificateはサイン登録しているimageデータを付ける形。特に認証局を介して証明するような類ではない。
L/C関連書類:L/C決済に伴う銀行買取書類	○	荷主で紙原本を作成している。
P/L(Packing List)	○	荷主で紙原本を作成している。
	○	荷主(メーカー)から発行される。紙で発行されるため郵送している。
P/O(Purchase Order)	○	輸入荷主が作成するP/Oも紙原本である。
	○	荷主で紙原本を作成している。
S/I(Shipping Instruction)	○	荷主で紙原本を作成している。紙で出力のうえクーリエ便等でまとめて郵送している。
W/B(Waybill):AWB(Air Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。
W/B(Waybill):SWB(Sea Waybill)	○	紙原本が取り扱われている。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

ヒアリング調査に基づく紙原本の提出を求められる貿易文書 ベトナム



【凡例】○：ほぼ毎回紙原本の提出を求められる △：時折紙原本の提出を求められることがある

紙原本提出が必要な書類名	紙原本要否	紙原本提出の現状
検疫証明書	○	動植物検疫証など他法令に関わる通関は紙原本が必要となる。
危険物書類	○	全ての国に対して紙で送付している。
検疫証明書：植物検疫証明書	○	申請自体は電子だが、証明書は紙を検疫に持ち込んでいる。
	○	ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。郵送or手渡しで荷主と授受。
検疫証明書：動物検疫証明書	○	申請自体は電子だが、証明書は紙を検疫に持ち込んでいる。
	○	ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。郵送or手渡しで荷主と授受。
支払・請求関連：請求書(Debit Note、VAT Invoice)	△	船会社とは銀行決済を行っている。Debit Noteと呼ばれる紙が送られてきて、Confirmationをメールで返す。その後でVAT Invoiceが発行されて、これに基づいて支払いを行う。このVAT Invoiceはサイン入りのものが必要だがPDFで良い。支払を現金で行うケースは一部あり、比較的な小規模なデポでリーファコンテナをピックアップする際にデポジットを現金で払う必要があり、返却時にコンテナにダメージがあった場合は徴収される。小規模な港湾では現金の取扱が中心である。
船積み前検査証明書	○	ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。郵送or手渡しで荷主と授受。
保険証券	○	海上保険証券は紙原本が取り扱われている。
保険証券書類	○	ベトナムでの輸入時、輸出時に紙原本の提出が必要。郵送or手渡しで荷主と授受。
※その他全般の傾向(特定の書類に限定せず)	○	輸入荷主の要望でPDFとクーリエ郵送の両方に対応している。

3.2.1 非デジタル貿易文書の特定

その他 海外事業者からのヒアリング結果 ベトナム



- VNACCS自体は税関システムの総称であり、物流・通関業者等はE-Cusというサードパーティーサービスを日々利用している。
- 動植物検疫証など特殊な法令に関わる通関は紙原本が必要となる。
- 顧客とのI/V、P/Lとのやりとりは基本的にメールで行っている。
- 船会社との連携に関して、基本的に各船社のシステム上でそれぞれのサービスを使っている。輸出通関の際はデポに行って初めてコンテナ番号が分かり、船会社が提供するシステムにコンテナ番号をアップロードしている。主要な船会社とはシステム連携を行っている。
- VNACCSは基本的にPDFをアップロードする形で利用している。PDFファイルに求められる要件などは特にない。

3.2 ASEAN各国における貿易手続デジタル化対応実態調査

- 3.2.1 非デジタル貿易文書の特定
- 3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

各国の貿易PFとNSWの一覧

- 調査対象国のNSWと貿易プラットフォームの一覧を下表に示す。

国	ナショナルシングルウィンドウ	貿易PF
インドネシア	INSW	Andalin, HAKOVO
マレーシア	NSW	TradeSwift, DAGANGNET
フィリピン	TradeNet	—
シンガポール	TradeNet	NTP, SGTraDex, RYTE TFAP
タイ	TNSW	NDTP
ベトナム	VNSW	TradeFlat

出所)一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会 <https://www.jastpro.org/files/libs/1870/202306191152089434.pdf>、2025/03/07閲覧 を参考に三菱総合研究所作成

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PFの定義

- デジタル貿易プラットフォームは明確な定義は存在しないが、以下の3点の特徴を有しているものとし、税関システムやNSWへの入力を行うサービスを主に事業を行っているプラットフォームは対象外とした。

1	BtoB機能	民間事業者間の貿易手続の電子化(契約、船積、支払等)、サプライチェーン管理等の機能を有している。
2	クロスボーダー	対外的な接続、特に貿易相手国も含めた貿易手続の電子化を実現している。
3	業界横断	特定の業界だけでなく、荷主、フォワーダー、銀行等を含めた貿易手続全般をカバーする。

国	貿易プラットフォーム構築の動き
インドネシア	政府主導でのインドネシア貿易省及びナショナルシングルウィンドウ運営機関が関心。民間企業(Andalin)の取組も存在。
マレーシア	政府としての動きは見られないが、民間の動きやBtoBの貿易デジタル化に関心はあり。長年、ナショナルシングウウィンドウの開発・運用を行ってきたDagang Net社が貿易プラットフォームの開発を行った。
フィリピン	フィリピン貿易産業省はインドネシアのAndalinとBtoBの貿易手続の推進に向けてMOUを締結したが、具体的な貿易プラットフォームの動きはない。
シンガポール	政府主導であり、シンガポール税関が運用するNTP、IMDAと民間が共同で開発したSGTraDexなどの動きがみられる。
タイ	民間主導で、NDTPのコンセプトの元で貿易プラットフォーム構築を開発中。BtoB取引を主に取り扱う貿易プラットフォームというコンセプトであり、民間主導のもと業界横断的に導入を検討中。直近では業界(金融、荷主)ごとにプラットフォームを細分化して連携する動きがある。
ベトナム	政府としては貿易手続の電子化を推進しており、民側では特定業界のプラットフォーム構築の動きがみられる。

出所)各種資料を参考に三菱総合研究所作成

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

NSW インドネシア



- ナショナルシングルウィンドウはINSWであり、取引プロセスのための11のサブモジュール(各省庁の申請許可、を持ち、またASWを含め国際および国内の貿易・物流関連システムのゲートウェイ機能を果たしている。

概要

項目	内容
名称	INSW (Indonesian National Single Window)
稼働開始	2008年にINSWのシステム開発の強化に伴い、2008年大統領規則第10号(Presidential Decree No.10 -2008)発行。、2010年にINSFを利用したの輸入手続が義務化され、その後の輸出の手続双方に拡充した。
主管省庁/組織	LEMBAGA National Single Window(LNSW)
サービスプロバイダ	LEMBAGA National Single Window(LNSW)
参加者数・規模	➤ 15の政府機関がINSWの輸出入手続を行う。(Presidential Decree No.44 -2018) ➤ ASEAN Single Windowのゲートウェイ機能を果たし、FormD、ACDD、e-Phyto等の電子的交換ができる。
関連システム	➤ CEISA(税関システム)、Inaportnet(入出港申請・許可)、INATRADE(輸出入ライセンス取得)等

出所)Indonesia National Single Window Agency(July 2021), <https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/INSW%20for%20Cross%20Border%20Digitalization%20%28300621%29.pdf>, <https://www.insw.go.id/berita/detail-berita/951> 等を参考に三菱総合研究所作成

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

輸入通関申告の概要 インドネシア



- 輸入申告についてはINSWを経由して行う。
- Electronic Data Interchange Indonesia(EDII)等ソリューションサービスプロバイダ経由での申告も可能となっている。

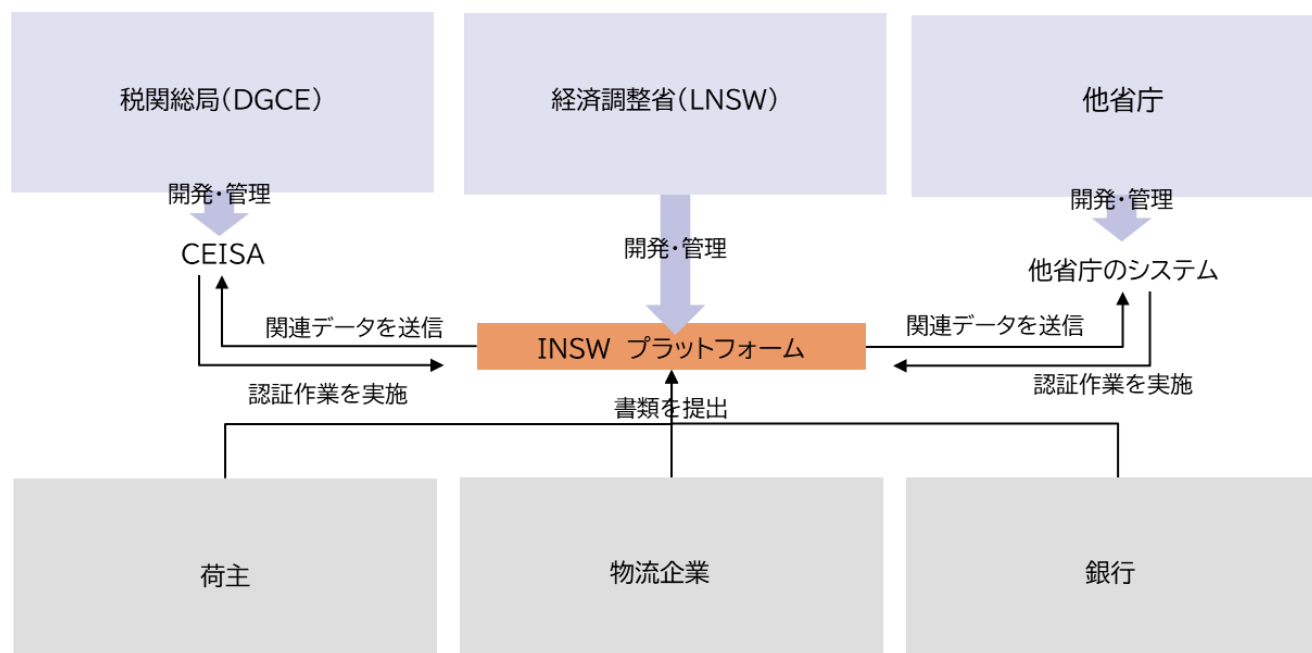


図 インドネシアの輸入通関申告の概要

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PF Andalin インドネシア



- 2016年にPT Eximku Logistik Indonesia社はデジタルプラットフォームビジネスで創業しており、2022年4月にはワンストップソリューションであるAndalin Tradeを立ち上げた。

概要

項目		内容
事業主体		PT Eximku Logistik Indonesia
設立年		2016
地域		ASEANを中心に展開中
利用者数		150以上の港湾、200以上の都市、70,000トン以上の貨物を取扱
ブロックチェーンの有無		不明
機能	商流	➤ 輸送に関する書類の一元管理 ➤ 税関申告に関するサービスも展開
	物流	➤ リアルタイムでの貨物の追跡サービス
	金流	➤ 見積取得及び輸送コストの把握
直近の動向		➤ 2022年8月にフィリピンの貿易産業省とMOUを締結 ➤ 2022年4月に行われたG20サミットにおいてシンガポール、ベトナム、タイとMOUを締結した。
NSWとの接続		無

出所) Andalin、<https://andalin.com/> 2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PF HAKOVO インドネシア



- HAKOVOは2016年にシンガポールを拠点に立ち上げられた貿易書類の電子化などのソリューションを取り扱うプラットフォームである。ソリューションにAIを用いていることが特徴であり、創業者は日本人である。

概要

項目		内容
事業主体		Hakovo Pte Ltd
設立年		2016
地域		ASEANが中心
利用者数		不明
ブロックチェーンの有無		無
機能	商流	➤ インボイスやパッキングリストを格納し、税関申告等へ活用が可能
	物流	➤ コンテナおよび税関申告の状況の追跡が可能(IHI社と協業) ➤ AIを活用した到着時間の予測機能
	金流	➤ AIを活用して貨物の明細からHSコードのレコメンドおよびタリフの計算が可能
直近の動向		➤ 2023年9月にトレードフルツ社とMOUを締結 ➤ 2024年12月に日本-インドネシア間におけるデジタルプラットフォームの統合プロジェクトを完了
NSWとの接続		有

出所) HAKOVO、<https://www.hakovo.com/new-global-expansion>、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

NSW マレーシア



- マレーシアではDagang Net社がNSWの開発・運用を担っており、ユーザがNSWに入力するためのシステムであるmyTRADELINKもDagang Net社が開発・運用を行っている。

概要

項目	内容
名称	National Single Window
稼働開始	2009年
主管省庁	財務省
サービスプロバイダ	Dagang Net Technologies Sdn Bhd
参加者数・規模	36の許認可発行機関、45,000人以上のユーザで年間1億件以上の取引件数
関連システム	myTRADELINK: NSWに入力するためのポータルWebサイト SMK: 旧型の税関システム
直近の動向	➤ 2024年8月にDagang Net Technologies Sdn Bhd社がシステム運用に関する契約延長を締結 ➤ ASWでのe-Phytoの交換に関してテストを行っており、インドネシア、フィリピン、タイに加わる形で2025年2Qでのローンチを目指している

出所) DNeX、<https://www.dnex.com.my/newsroom/dnex-receives-contract-extension-for-national-single-window-for-trade-facilitation-2>、2025/03/07閲覧

Vntr、<https://vntr.moit.gov.vn/news/status-of-asean-single-window-implementation-and-possibility-of-upgrading-to-new-generation-asean-single-window?page=1>、2025/03/07閲覧

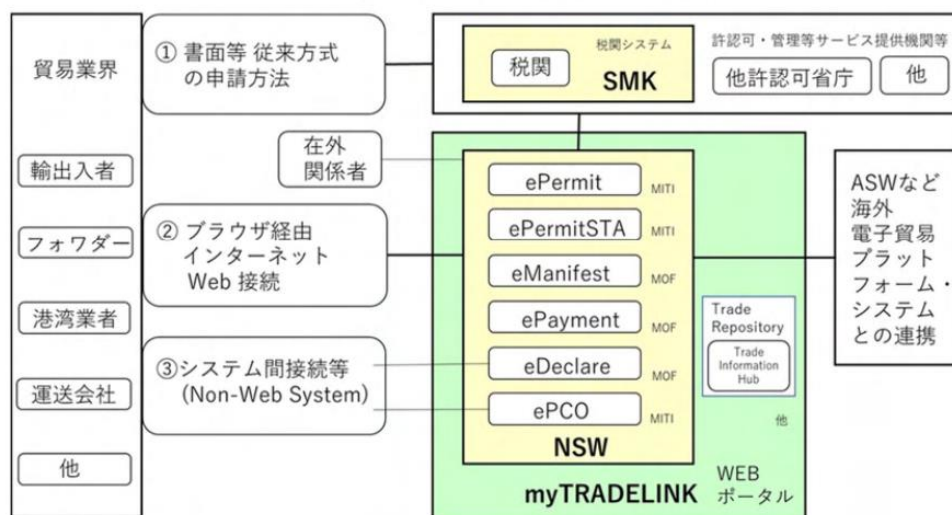
3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

輸入通関申告の概要 マレーシア



- 輸入者はNSWに直接アクセスするのではなくフロントエンドに存在するmyTRADELINKと呼ばれるポータルWebサイトにアクセスし、許認可申請、輸出入通関申告等の手続を実施することが可能であり、その情報はバックエンドで税関システムであるSMKに連携される。

シングルウィンドウの仕組み



- ✓ 輸入通関の際は、直接eDeclareにアクセスしてデータを入力するか、入力フォームをダウンロードして入力するか、システム間接続でデータを伝送する方法がある。
- ✓ myTRADELINKはASWにおけるマレーシア側のゲートウェイ機能を具備しており、原産地証明や通関情報の収受を行う。
- ✓ 従前、myTRADELINKとSMKを統合してuCustomsという新しいシステムを開発する構想もあったが、現在プロジェクトは凍結している。
- ✓ Dagang Net社はNSWの機能を補完する形でTradeSwift DAGANGNETというプラットフォームも開発している。

図 マレーシアの輸入通関申告の概要

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PF TradeSwift DAGANGNET マレーシア



- 2023年10月9日にDagang NeXchange Berhad(以下「DNeX」)は、完全子会社のDagang Net Technologies Sdn Bhd(以下「Dagang Net」)を通じて、オールインワンの取引円滑化スーパーアプリであるTradeSwift DAGANGNETをローンチした。

概要

項目		内容
事業主体		Dagang NeXchange Berhad社
設立年		2023年
地域		マレーシア
利用者数		不明
ブロックチェーンの有無		無
機能	商流	➤ 無
	物流	➤ Booking Management機能が今後実装される見込
	金流	➤ Tariffの計算機能が実装予定
直近の動向		2023年ローンチ後の動向に関する情報はなし
NSWとの接続		一部連携有(NSWのトランザクションステータスのトラッキングが可能)

出所)DagangNet、<https://www.dagangnet.com/trade-facilitation/tradeswift-dagangnet/>、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PF TradeSwift DAGANGNET マレーシア



- 月額利用料は28RMであり、今後も機能拡充が予定されている

TradeSwift DAGANGNET 機能

機能名	内容
Track & Trace	NSWのトランザクションステータスを確認できる
Automated Alerts Notification & Announcement	運用上の支払遅延や支払期限の通知
Trade References Enquiry	許認可とコスト分析の妥当性、ロケーションコード、タリフコード、梱包/計測コードなどの参照・質問機能
Integrated Payment	(説明なし)

今後追加予定の機能

- Tariff Intelligence
- Booking Management,
- Business Analytics,
- Dashboard Reporting,
- Authority Appointment,
- Advance Track & Trace,
- Warehouse Insights

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

NSW フィリピン



- ナショナルシングルウィンドウは、TradeNetだが、機能は限定的であり、輸出入に関わる許可証の取得、及び ASEAN Single Window(ASW)のATIGA-Form Dの交換のみであり、他システムの接続や利用省庁の増加が必要な状況。

概要

項目	内容
名称	TradeNet
稼働開始	2019年(ASWとの接続完了時) *2017年にNSW SC Resolution No.01-2017で開発着手)
主管省庁/組織	TradeNet Secretariat
サービスプロバイダ	不明(フィリピン情報通信技術省: DICTが主導)
参加者数・規模	➤ 86の貿易関連機関のうち、2022年時点で21の機関が接続しているが、4機関が完全に利用可能な状況となっているが、それ以外の機関は開発環境の利用の段階。 ➤ 3機関(PDEA, BMB, NTA)のみがアクティブに利用している状況。
関連システム	➤ なし
直近の動向	➤ 2022年にASWに接続するACDD管理ポータルを立ち上げ、ACDDの交換コンポーネントを整備したが、それ以降のアップデートはない。

出所) ESCAP, National Feasibility Study on Cross-border Electronic Exchange of Trade-related Data and Documents: The Philippines, <https://repository.unescap.org/handle/20.500.12870/7408>, 2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

輸入通関申告の概要 フィリピン(1/2)



- 輸入通関の全体像について、税関総局(BOC)はマニフェストと申告データを電子的に受領し、税関システム(E2M)で処理を行う。

IMPORT CLEARANCE OVERVIEW

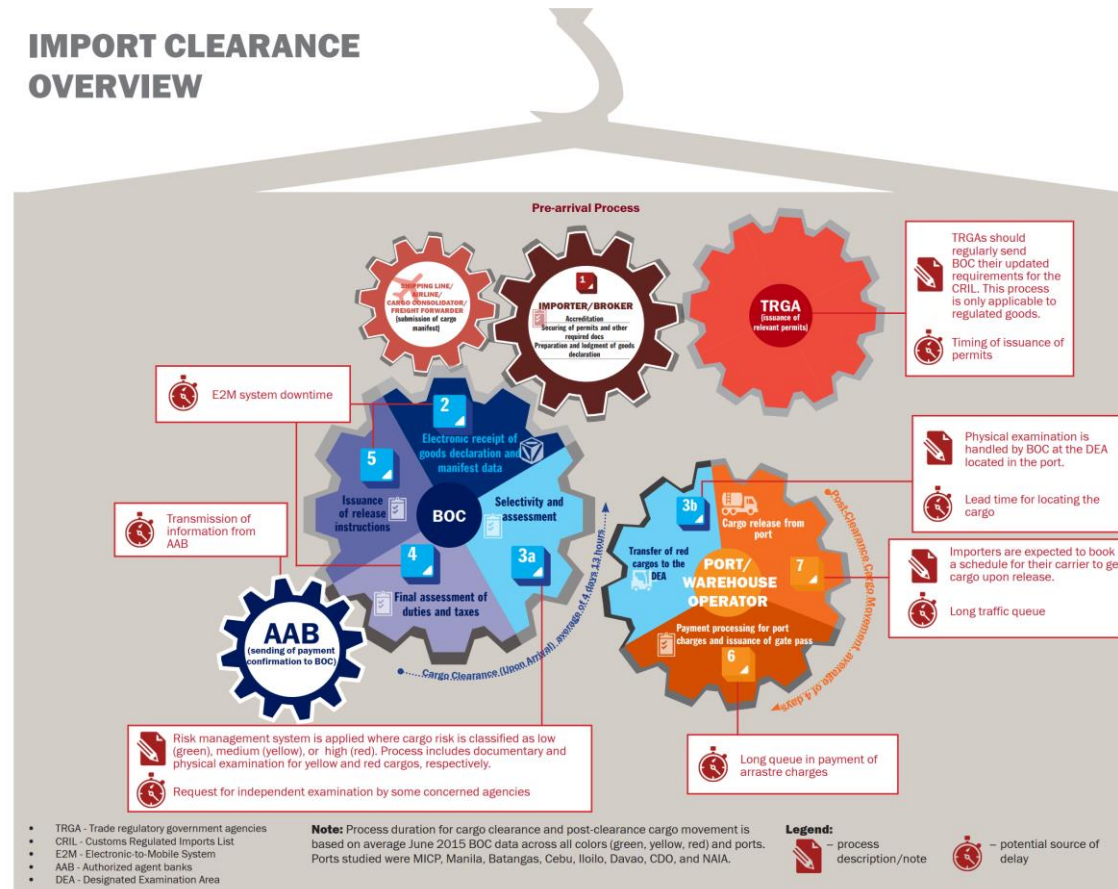


図 フィリピンの輸入通関申告の概要

出所)BOC, <https://customs.gov.ph/philippine-customs-modernization-program/>, 2025/03/07閲覧

輸入通関申告の概要 フィリピン(2/2)



- **E2M(Electronic-to-Mobile)**

- フィリピンの税関システムはAsycuda World++を基盤として、Electronic to Mobile(E2M)の税関手続システムを構築。基盤が老朽化し、NSW等との連携はなく、実態上はシングルウィンドウ化が実現できていない状況。
- 現在世界銀行の税関近代化プロジェクト(PCMP)でシステムの刷新を検討中。

- **Value Added Service Providers(VASPs)**

- 税関申告はValue Added Service Providers(VASPs)経由で申告をする。
- VASPsは、Cargo Data Exchange Center、E-Konek Pilipinas、InterCommerce Network Services, Inc. の3社が存在。
- フィリピンの貿易プラットフォームは存在しないが、ソリューションサービスプロバイダがBtoBの貿易取引の電子化に関心を持っている。

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

輸入時の特徴 フィリピン



- 国際連合アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)は2024年9月にフィリピンにおけるクロスボーダーの貿易データ交換に関わる調査を実施。フィリピンへの輸入時での特徴は以下の通り。

貿易文書	課題の概要
貿易関係省庁 (TRGAs)	• 全体のプロセスの40%がデジタル化されている。医薬品の輸入にあたりDangerous Drugs BoardはOACEISという個別システムを通じて、免税、証明書の発行を行う。 • 関税や取引手数料の支払いは、Land BankのLinkBizポータルを利用。
輸出入事業者	• 全体の50%以上の手続きがデジタル化されている。 • 税関申告はデジタル化されている。 • National Single Windowと税関のシステムは別のシステムとなっている(連携がない) • 許可証、各種証明証等、税関が輸入申告時の補助資料として要求する資料は、別の税関ポータルやシステムを経由して提出しなければならない。 • 信用状はマニュアル手続である。

出所) ESCAP, National Feasibility Study on Cross-border Electronic Exchange of Trade-related Data and Documents: The Philippines, <https://repository.unescap.org/handle/20.500.12870/7408>, 2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

NSW シンガポール



- シンガポールでは、TradeNet をシングルウィンドウと位置付けているが、B2Bの取引やASWなど他国との連携に関してはNetworked Trade Platform(NTP)にて行われている。

概要

項目	内容
名称	TradeNet
稼働開始	1989年
主管省庁	税関
サービスプロバイダ	CrimsonLogic社が指定管理者(appointed TradeNet administrator)
参加者数・規模	関税・物品税局、港湾局、民間航空局など35省庁・局
関連システム	➢ TradeXchange(NTP構築前のB2B手続を行うプラットフォーム) ➢ Networked Trade Platform(B2B手続やASWなど海外PFとの連携を行うシステム)
直近の動向	➢ 2022年6月に開催されたバーゼル条約第15回会議の決定に基づいて、危険廃棄物の輸出入は国境を越える移動の前にTradeNet上で申告する義務が課せられた。 ➢ 2023年はTradeNetを介して、558万件の輸入許可、および299万件の輸出許可が行われた。

出所) 一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会 <https://www.jastpro.org/files/libs/1870/202306191152089434.pdf>、2025/03/07閲覧
 Singapore Customs、<https://www.customs.gov.sg/files/news-and-media/tradefacilitationstatsfy19fy23.pdf>、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

輸入通関申告の概要 シンガポール



- TradeNetがナショナルシングルウィンドウとして主にバックエンドで機能しており、ユーザはフロントエンドのNTP等やサービスプロバイダの入力によって輸出入の手続を実施する。

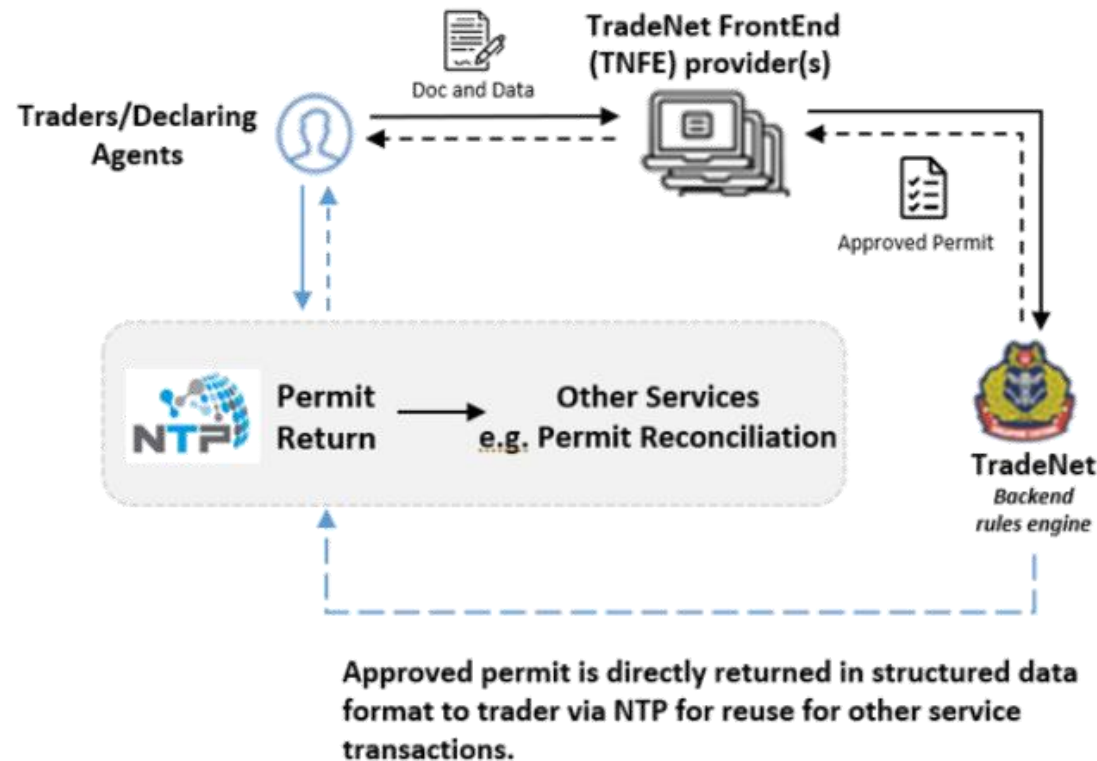


図 シンガポールの輸入通関申告の概要

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

輸入通関申告の流れ シンガポール



- TradeNetを利用する際には、利用者登録を実施した後にサービスプロバイダ（Front-end solution providers）を経由して、TradeNetにアクセスすることが必要である。

サービスプロバイダー一覧

No.	企業名
1	Blujay Solutions Pte Ltd
2	Cargo Community Network Pte Ltd
3	Computer Lord Industrial Training Centre
4	GeTS Asia Pte Ltd
5	Innosys Pte Ltd
6	KT Tech Pte Ltd
7	Tradenet Services Pte Ltd
8	vCargo Cloud Pte Ltd
9	WiseTech Global Singapore
10	Government Front-end Application

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PF NTP シンガポール



- NTPは主に税関が主導するB2B手続を含めた、幅広い機能を有する貿易プラットフォームであり、日本のトレードワルツ社を含めた他国連携にも積極的に取り組んでいる。

概要

項目		内容
事業主体		ACCENTURE社および税関、GovTech
設立年		2018年
地域		シンガポール(中国など他国連携の実績有)
利用者数		不明
ブロックチェーンの有無		無し(ただし2017年にMUFGおよびNTTデータとブロックチェーンを活用した実証実験を実施)
機能	商流	➤ ASWのACDDやPCOなどの手続が可能
	物流	➤ 中国(上海の洋山深水港や広西の欽州港)とシンガポールの間ではコンテナ動静のトラッキングが可能
	金流	➤ Mastercard社などValue Added Serviceとしてトレードファイナンスのサービスを提供している企業がいる
直近の動向		➤ 2022年に日本、タイ、シンガポール、オーストラリア、ニュージーランドの5か国間での貿易PFの連携に関する実証実験を実施した。
NSWとの接続		有(TradeNetとの接続)

出所) Singapore Customs、<https://www.customs.gov.sg/businesses/national-single-window/networked-trade-platform/>、<https://www.customs.gov.sg/news-and-media/media-releases/2018-09-26-mediarelease-factsheet.pdf>、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

NTP 基本情報



- NTPで実施できる機能やサービスについては以下の通りであり、証明書類の授受やG2Gサービスを中心に展開されている。



図 NTPの機能概要

出所)APEC、https://mddb.apec.org/Documents/2022/CTI/WKSP9/22_cti_wksp9_005.pdf、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PF SGTraDex シンガポール



- SGTraDexは情報通信メディア開発庁(IMDA)と10の民間企業が協業して発足した貿易プラットフォームである。貿易手続を一気通貫でデジタル化するのではなく、ユースケースごとに機能を提供していることが特徴である。

概要

項目		内容
事業主体		シンガポール情報通信メディア開発庁(IMDA)とPSAをはじめとする民間企業10社
設立年		2021
地域		シンガポール
利用者数		70社以上(2022年時点)
ブロックチェーンの有無		無
機能	商流	➤ TradeTrustと呼ばれるミドルウェアで真正性を担保したeB/Lの交換機能
	物流	➤ コンテナ追跡機能、滞留解消を目指したコンテナフローの可視化
	金流	➤ より環境に優しいグリーン&サステナブル トレードファイナンスの意思決定支援
直近の動向		➤ 2024年11月にBB Energy社と戦略的パートナーシップを更新 ➤ 2024年6月にPortcast社とトレードファイナンスの強化に向けたパートナーシップを締結
NSWとの接続		無

出所) SGTraDex, <https://sgtradex.com/> 2025/03/07閲覧

SGTraDex, <https://sgtradex.com/media-and-resources.php#news-releases>、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PF RYTE TFAP シンガポール



- RYTE TFAPはGUUD社が提供する貿易金融ポータルプラットフォームであり、ASEAN初のマルチバンクポータルとしてシンガポールの大手貿易金融機関11行と統合する形で2019年に誕生した。

概要

項目		内容
事業主体		GUUD Pte Ltd
設立年		2019年(CamelONE Trade Financeとして発足)
地域		ASEANを中心に日本や中国が参加
利用者数		不明
ブロックチェーンの有無		無
機能	商流	➤ TradeTrustと呼ばれるミドルウェアで真正性を担保したeB/Lの交換機能
	物流	➤ 無し
	金流	➤ トレードファイナンスのポータルアプリケーションをホワイトレーベルで提供 ➤ オンライン取引に活用可能なeWalletサービスの提供
直近の動向		➤ 2024年11月にBB Energy社と戦略的パートナーシップを更新 ➤ 2024年6月にPortcast社とトレードファイナンスの強化に向けたパートナーシップを締結
NSWとの接続		TradeNetとの連携はないが、NTP上でサービスを提供している

出所)JCCI, https://www.jcci.org.sg/wp-content/uploads/2023/04/7_GUUD.pdf 2025/03/07閲覧

GUUD, <https://guud.company/ryte-tfap-clinches-3rd-place-in-the-shanghai-pudong-bank-global-innovation-jam/>、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

NSW タイ



- ナショナルシングルウィンドウは、TNSWであるが、ASWの連携や他国との接続に関してはNational Digital Trade Platformも存在感を増している。

概要

項目	内容
名称	Thai National Single Window
稼働開始	2008年
主管省庁	財務省 税関
サービスプロバイダ	National Telecom社
参加者数・規模	34の省庁および局
関連システム	Interbank Transaction Management and Exchange(銀行等各種決済期間を接続するシステム) National Digital Trade Platform(B2Bのデータ連携を行う貿易プラットフォーム)
直近の動向	➢ 2023年9月に日本のトレードフルツ社とMOUを締結した。 ➢ 2022年1月から日タイ経済連携協定(JTEPA)が発効することを受けて、2022年4月からNSW上のアップロード・サポーティング・システム上で原産地証明書をPDFで提出することが可能になった。

出所)一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会 <https://www.jastpro.org/files/libs/1870/202306191152089434.pdf>、2025/03/07閲覧
JETRO、

<https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/12/9304ec0de358ce4b.html?previewDate=null&previewToken=&revision=0&viewForce=1&media=pc>、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

輸入通関申告の概要 タイ



- 輸出入申告については基本的にTNSW上で一元的に実施可能であり、また行政関連機関から許認可を取得する場合においてもTNSW上でワンストップで申告・申請・発給が可能である。

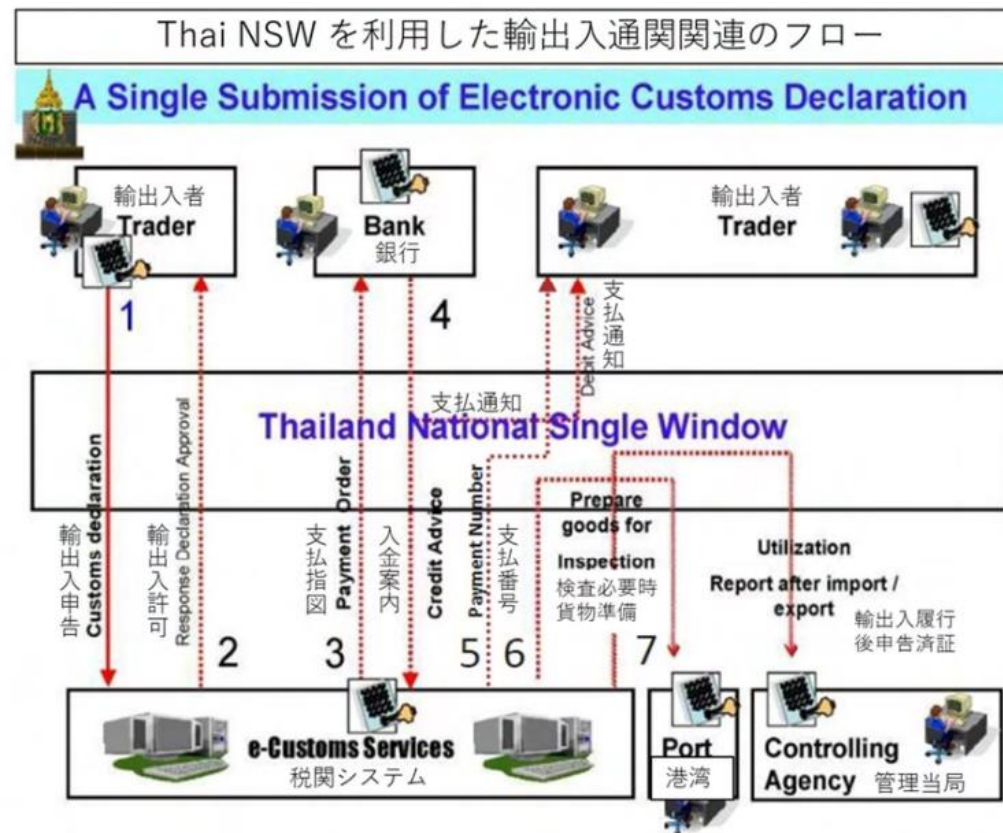


図 タイの輸入通関申告の概要

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PF NDTP タイ



- NDTPはタイ商業・工業・銀行合同常設委員会(JSCCIB)が主導する貿易プラットフォームの取組である。現在はNDTP Ecologyという構想を打ち出して機能ごとにシステムを細分化しており、貿易円滑化に向けたプロジェクトの一つにPromptTradeというイニシアチブがある。

概要

項目		内容
事業主体		タイ商業・工業・銀行合同常設委員会(JSCCIB)
設立年		2019
地域		タイ
利用者数		不明
ブロックチェーンの有無		無
機能	商流	➤ PO、IV、P/Lなどの電子化(パイロットにて実証)
	物流	➤ 物流事業者と接続する構想だが詳細は不明
	金流	➤ 銀行と接続して貿易文書の真正性を担保(パイロットにて実証)
直近の動向		➤ 2022年にシンガポール、日本とともに電子化された貿易文書の相互互換性に関するパイロットを実施した。
NSWとの接続		PromptTradeを介してNSWに接続している模様だが詳細は不明

出所) UNESCAP、https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/2_UNESCAP%20CrossBorder%20Paperless%20Trade%20Thailand%20Experience%20-%20NDTP%20-%20June%205%202024.pdf、2025/03/07閲覧

UNCITRAL、https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/pages/RCAP/day_1_biz_track_1_mr._phattharaphon_ratanasuvan.pdf、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

NSW ベトナム



- ナショナルシングルウィンドウは、VNSWである。通達によるとNSWは統合情報システムであり、税関の通関システム(VNACCS/VCIS)とその他の省庁のシステム、ASWの接続のハブとなる統合情報システムとされている。

概要

項目	内容
名称	Vinetham National Single Window(VNSW)
稼働開始	2014年に稼働、根拠法は関税法2014(Customs Law 2014)、Decree 08/2015/ND-CP.
主管省庁/組織	ベトナム財務省(税関総局)
サービスプロバイダ	不明
参加者数・規模	➤ 13省庁が接続(2024年) ➤ 76,200の利用企業(2024年)
関連システム	➤ VNACCS、VCIS、他の省庁のシステム
直近の動向	➤ 2015年にASEAN Single Windowとの接続。 ➤ 2018年の首相指示により対象とする手続数が148手続まで拡大し、2024年には250の行政手続を取り扱う。

出所)一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会、2022年度調査研究報告書アセアン各国シングル・ウィンドウ現状及び活用状況、JETRO
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/05/0214694cc0d13cb9.html>, VIETNAM.VN <https://www.vietnam.vn/kim-ngach-xuat-nhap-khau-nam-2024-cau-nhat-tu-truoc-den-nay>を基に三菱総合研究所作成

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

輸入通関申告の概要 ベトナム



- 電子通関申告手続は、財務省発行2015年3月25日付通達38/2015/TT-BTCにより実施された。電子申告が可能な申告・申請の種類は31種類あり、2018年4月20日付通達39/2018/TT-BTCの付属書1に記載されている。
- 輸入通関申告はVNACCSを経由して行われる。申告された貨物の輸出入管理については税関がVCISを利用する。2020年時点で既に全税関で導入されており、輸出入取引高の99.3%がVNACCS/VCIS経由で通関しており、輸出入書類の99.6%がVNACCS/VCIS経由で処理されている。
- VNACCSについてはパッケージソフトウェアを経由して申告が可能。主要なパッケージソフトウェアはThaison technology development companyの提供するECUS等。

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易PF TradeFlat ベトナム



- TradeFlat(旧称eTradeVN)はベトナムの大手IT企業であるFPTグループが提供している貿易金融プラットフォームである。

概要

項目		内容
事業主体		FPT Information System
設立年		2022
地域		ベトナム(日本との接続に関する実証実験実施済)
利用者数		不明
ブロックチェーンの有無		無
機能	商流	➤ 無し
	物流	➤ 無し
	金流	➤ プラットフォーム上でのL/Cの電子申請、発行、通知
直近の動向		➤ 2024年1月にL/C等の貿易書類データの連携実証を実施 ➤ 2023年12月に開催された日越経済フォーラムにて、トレードワルツ社とMOUを締結
NSWとの接続		無(ただしサードパーティのシステムを介して間接的に接続)

出所) FPT-IS、<https://fpt-is.com/en/fpt-enters-into-cooperation-with-a-japanese-digital-commerce-giant/>、2025/03/07閲覧
 みずほ銀行、https://www.mizuhobank.co.jp/release/pdf/20240228release_jp.pdf、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

各国のNSW 輸入関連機能 サマリ

- 各国のNSWの輸入に関する機能一覧を下表に示す。

●・・・機能具備

▲・・・一部機能具備

国	名称	他行政機関への許可/輸出申告	入港手続	CY・保税搬入	輸入通関	関税徴収	その他 BtoB機能
		他法令(植物・動物検疫、危険物、外為関連等)	入港手続、積載手続	搬入手続 保税運送申告	搬入、混載仕分け、 輸入申告、 許可情報の配信	関税徴収	その他、民間ステークホルダーへの情報提供等
インドネシア	INSW	●	▲ Inaport Net		●		▲ Trade Net
マレーシア	NSW (myTRADELINK, uCustoms)	▲ myTRADELINK	▲ eManifest		●	●	▲ Data Exchange hub
フィリピン	TradeNet	▲ InterCommerce Network Service	▲		● InterCommerce Network Service連携	● InterCommerce Network Service連携	
シンガポール	TradeNet	●	● Portnet		●	●	▲ NTP
タイ	TNSW	●			●	● ITMX	
ベトナム	VNSW	●	▲	▲	● VNACCS	▲	

出所)一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会 <https://www.jastpro.org/files/libs/1870/202306191152089434.pdf>、各国税関のWebサイトを参考に三菱総合研究所作成

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

各国のNSW 輸出関連機能 サマリ

- 各国のNSWの輸出に関する機能一覧を下表に示す。

●・・・機能具備

▲・・・一部機能具備

国	名称	出荷	輸出通関	保税蔵置場 輸送・CY搬入	他行政機関への 許可/輸出申告	出港手続	関税徴収	その他 BtoB機能
		インボイス情報、 S/I情報登録	輸出申告、許可情 報の配信	保税蔵置場への輸 送、CY搬入	他法令(植物・動 物検疫、危険物、 外為関連等)	出港手続、 積載手続	関税徴収	その他、民間ステー クホルダーへの情 報提供等
インドネシア	INSW		●	●	●	▲ Inaport Net		▲ Trade Net
マレーシア	NSW (myTRADELINK, uCustoms)		●		▲ myTRADELINK	▲ eManifest	●	▲ Data Exchange hub
フィリピン	TradeNet		● InterCommerce Network Service連携		● InterCommerce Network Service連携	▲	● InterCommerce Network Service連携	
シンガポール	TradeNet		●		●	● Portnet	●	▲ NTP
タイ	TNSW		●		●		● ITMX	▲ 付保等
ベトナム	VNSW(VNACCS)	●	●		●			

出所)一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会 <https://www.jastpro.org/files/libs/1870/202306191152089434.pdf>、各国税関のWebサイトを参考に三菱総合研究所作成

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

貿易プラットフォーム サマリ

- 貿易プラットフォームのサマリを下表に示す。

国	プラットフォーム名	事業主体	設立年	地域	利用者数	ブロックチェーンの有無	機能			NSWとの接続
							商流	物流	金流	
インドネシア	Andalin	PT Eximku Logistik Indonesia	2016	ASEANを中心	150以上の港湾	不明	●	●	●	無
インドネシア	HAKOVO	Hakovo Pte Ltd	2016	ASEANを中心	不明	無	●	●	●	有
マレーシア	TradeSwift DAGANGNET	Dagang Net社	2023	マレーシア	不明	無		●	●	一部有
シンガポール	NTP	ACCENTURE社 他	2018	シンガポール	不明	無	●	●	●	有
シンガポール	SGTraDex	IMDAと民間企業	2021	シンガポール	70社以上	無	●	●	●	無
シンガポール	RYTE TFAP	GUUD Pte Ltd	2019	ASEANを中心	不明	無	●		●	無(NTP上でサービス提供)
タイ	NDTP	JSCCIB	2019	タイ	不明	無	●	●	●	不明
ベトナム	TradeFlat	FPT Information System	2022	ベトナム	不明	無			●	無(間接的に接続)

出所) Webサイトを基に三菱総合研究所にて作成

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

(参考)ASEAN Single Window 概要

- 貿易取引の円滑化に向けてASEAN Single Window(ASW)が導入された。2020年にはASEAN各国のNational Single Window(NSW)との接続を完了している。

背景

- ASWは、各ASEAN加盟国(AMS)のナショナル・シングル・ウィンドウ(NSW)を接続・統合し、ASEAN税関申告書(ACDD)、e-Phyto証明書などの交換を取り扱う。2003年のASEAN首脳会議で導入が決定され、AWSSCが推進。
- 2018年、一部のASEAN加盟国(AMS)間で電子原産地証明書(ATIGA e-Form D)の交換が開始された。
- 2019年末には10カ国すべてのAMSがASWに加盟した。
- 2021年、AMS間でASEAN通関申告書類(ACDD)の交換が開始された。

導入効果

- コスト削減効果は40億ドル(2023年4月までの累積)
- 輸送期間は、平均で4日間削減

出所)APEC (ASEAN Secretariat), ASEAN Single Window (2021), http://mddb.apec.org/Documents/2021/CTI/TF-WKSP3/21_cti_tf_wksp3_006.pdf, 2025/03/07閲覧

U.S. Mission to ASEAN, ASEAN Single Window Symposium (Press Release on April 5, 2023), Targets Expanded Trade, Learning from Trader Survey Findings, <https://asean.usmission.gov/press-release-asean-single-window-symposium/>, 2024/12/3閲覧 ASEAN Single Window, <https://asean.org/our-communities/economic-community/asean-single-window/>, 2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

(参考)ASEAN Single Window 概要

- 各国のNSWはASWのゲートウェイを介して、ASWに接続を行いネットワーク上で対象となる書類の送受信を行う。

e-ATIGA Form Dの例

- e-ATIGA Form Dとは、ASEAN物品貿易協定における原産地証明書を指しており、各国のNSWからASW GWを介してASWに接続し、この文書を電子的に取り扱っている。
- 電子フォームを用いて取引を行った輸入業者は輸入関税優遇を受けることができる。

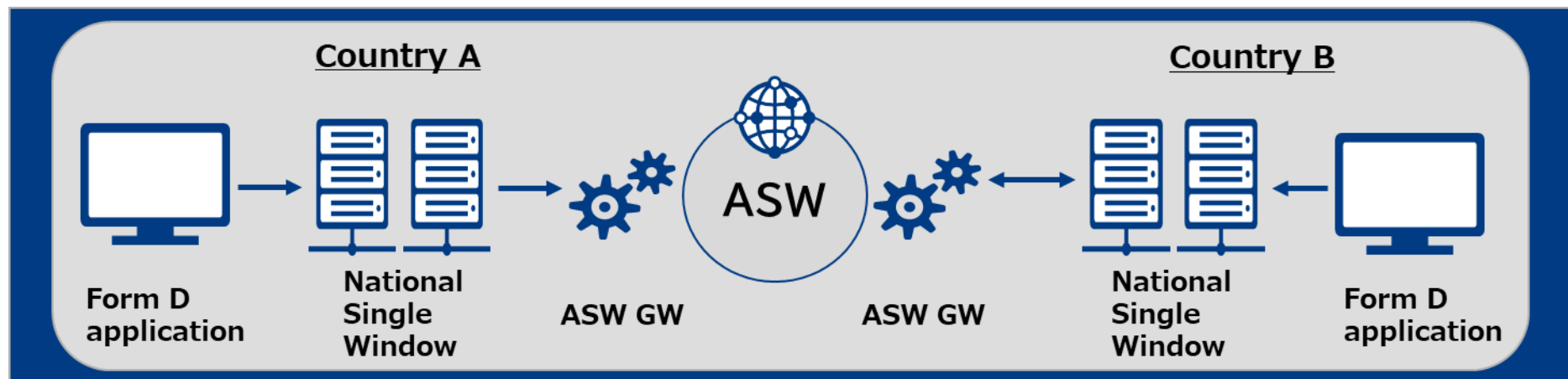


図 ASW概要

出所)シンガポール税関、<https://www.customs.gov.sg/files/businesses/asw-infographic-myanmar-lao.pdf>、2025/03/07閲覧
USAID、<https://asean.usmission.gov/press-release-asean-single-window-symposium/>、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

(参考)ASEAN Single Window 概要

● ASWで取り扱われる文書の概要を示す。

文書名(和名)	文書名(英名)	内容
電子原産地証明書	e-ATIGA Form D	- ASEAN物品貿易協定(ATIGA)に基づき、ASEAN自由貿易地域(ASEAN Free Trade Area:AFTA)で特恵関税を享受するために利用する原産地証明書(Form-D)のことを指す。 2020年1月から9か国で導入、遅れていたラオスも2020年8月に正式に導入し、10か国による運用が開始した。
ASEAN通関申告書類	ASEAN Customs Declaration Document(ACDD)	- ASEAN 加盟国(AMS)の間で、輸入国税関のリスク管理、スムーズな輸入通関申告の審査、その結果としての迅速な通関許可発給を可能にするために、輸出申告内容から特定の15項目を、輸出入関係者の承諾の下に、輸出国税関からの輸入国税関に先行情報として連絡する制度。 2023年8月のAEM会合で、ラオスを除くASEAN9か国がこの取組を導入したことが確認された。
電子植物検疫証明書	Electronic Phytosanitary Certificate(ePhyto)	- 植物検疫証明書(Phyto)は、農作物の輸出時に、病虫害の付着がないことなど、輸入国が求める事項を満たしていることを証明するために、輸出国の植物検疫当局が発給する書類。 2021年1月には、e-Phytoの証明書のデータ構造が最新の国際標準と合致させることを目的にワークショップを実施。
電子動物保護証明書	Electronic Animal Health (e-AH)	動物と動物製品の貿易に用いられる証明書。導入検討中。
電子食品安全証明書	Electronic Food Safety(e-FS)	食品の貿易に用いられる証明書。導入検討中。

出所)ASEAN Single Window、<https://asean.org/our-communities/economic-community/asean-single-window/>、2025/03/07閲覧

3.2.2 貿易PF・NSWの整備状況

(参考)ASEAN域内における電子化対応状況(ASW)

- 調査対象国であるインドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム、において、ASEAN域内取引における主要文書の電子化の状況を示す。

【凡例】

○：システム整備済、既存サービスあり

△：一部システム整備済みまたは準備中

×：システム未整備、既存サービスなし

表 ASWの電子化対応状況

	原産地証明書	ASEAN通関申告書類	電子植物検疫証明書	電子動物保護証明書	電子食品安全証明書
	E-ATIGA Form D	ASEAN Customs Declaration Documents	Electronic Phytosanitary Certificate	Electronic Animal Health	Electronic Food Safety
インドネシア	○	○	○	—	—
マレーシア	○	○	○	—	—
フィリピン	○	○	○	—	—
シンガポール	○	○	△ (e-SPSとして運用中 ASWとの接続状況は 不明)	—	—
タイ	○	○	○	—	—
ベトナム	○	○	—	—	—

出所) 一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会、<https://www.jastpro.org/files/libs/1870/202306191152089434.pdf>、2025/03/07閲覧
 Singapore Customs、https://www.customs.gov.sg/files/Circular_07_2023_1.pdf、2025/03/07閲覧

4. 貿易手続のデジタル化推進に向けた施策の検討に関する調査

- 4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等
- 4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

- ヒアリング調査に基づく、非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等の主な項目は、以下の通り。次ページ以降に項目別のヒアリング調査結果を記載する。

貿易文書のデジタル化	貿易文書について、紙媒体での授受をオンラインでのデータ交換に置き換える。または、貿易文書のデータ交換において、PDF等のイメージデータから構造化データに置き換える。
貿易手続の簡素化	貿易文書について、構造化データの入力必須データ項目や紙帳票の記入欄を削減する。または、貿易手続の手順等を合理化する。
貿易文書の標準化	貿易文書が紙媒体やイメージデータの場合は、記載欄のレイアウトを統一化する。構造化データの場合は、データ項目(データ項目名、データ型、桁数、記述方法等)を統一化する。また、第三者機関が貿易文書を作成、発給する場合は、発給申請手続等を統一化する。
データ連携強化	複数ある貿易PF間、あるいは貿易PFとユーザ企業の自社システム等とのデータ連携を促進する。
貿易PFの機能強化・普及	デジタル貿易文書の利用やその標準仕様の採用を促進する。または、貿易プラットフォーム(貿易PF)の機能を拡張し、貿易PFの利用を促進する。

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易文書の デジタル化

貿易文書について、紙媒体での授受をオンラインでのデータ交換に置き換える。または、貿易文書のデータ交換において、PDF等のイメージデータから構造化データに置き換える。

荷主

<B/L>

- 船荷証券は現状紙が原本だが、eB/Lについて国内法の整備が進んでいる理解。普及という観点ではインセンティブや仕組みが必要になる。
- 他の付随する文書・手続なども構造化データで電子的に取り扱えるようになる場合や、貨物のリリースが早くなるなど便利になれば、Way Billを止めてeB/Lでという話になるかもしれない。
- 迅速化が望まれるのはB/L発行までの一連の流れである。荷主としてS/Iを作成後、後続で海貨業者がS/O、船会社がB/Lを作成するが、それぞれの段階で照合チェックが必要なので、B/Lまでつなげて作成できると楽である。B/Lが紙出力であったとしても、その前段まではテキストデータになっていれば効率化につながる。現在はS/IはPDFで海貨業者に送っており、ある程度情報のコピーはできていると思うが、手作業は発生しているのでデータとして連携されると良い。出荷明細データ(P/L)についてもメーカーから連絡しており、この情報のテキストデータ化が望まれる。
- コンテナ船の場合はメガキャリアが毎度決まった船会社代理店を使い入出港やB/Lの発行・回収を管理するため、eB/Lを導入しやすい。在来船だと船会社代理店が複数の船と契約を結ぶため、オーナーの意向などで昔ながらの運用を変えることに抵抗を持たれるなど、eB/Lを活用するような環境となっていない。相手の国の事情もあるため、何らかの推進のきっかけが必要となる。
- eB/Lの活用は進んで欲しい。フレイトフォワードーズ協会では自社でeB/Lを発行しているフォワーダーもあり、利用が促進されると良い。B/Lの裏面に約款があると両面スキャンが必要になり手間なので、業者に対しeB/LやW/Bの利用を提案したことがあった。
- eB/Lになれば非常に助かる。台湾から豚肉は3～4日で到着するのでB/Lの到着が遅れることがあったため、eB/Lはかなり有効である。タイでも入港と同時くらいにオリジナルB/Lが届くのが通常である。タイから東京まで10日ほどかかるが、貨物が積まれる前に送金したくないので、L/Cの場合入金してからB/L発行となると、タイから2～3日でB/Lが郵送され、乙仲に渡すスケジュールではかなりタイトになる。B/Lがないとコンテナが引けないが、入港当日にB/Lが届くことが通常であり、コンテナの引き取りが入港翌日になってしまうこともある。元々、オリジナルB/LをSWBやサレンダーB/Lに替えたい理由も原本の郵送時間が理由であるため、eB/Lが利用できるようになるのであれば、オリジナルB/Lは無くなりeB/Lへ移行すると思われる。

10社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易文書の
デジタル化

貿易文書について、紙媒体での授受をオンラインでのデータ交換に置き換える。または、貿易文書のデータ交換において、PDF等のイメージデータから構造化データに置き換える。

荷主

<C/O>

- C/Oについて紙が残っている部分は電子化を進めて欲しい。
- 日本商工会議所で特定原産地証明書を発給する際の署名は業界全体で電子署名が認められており、それ以外は肉筆でサインをしている。商工会議所はもともと電子署名の仕組みが導入されており、登録されたサインが特定原産地証明書に記載される。業界全体でコンセンサスをとらない限り、電子署名を利用することは難しい。
- 原産地証明や衛生証明書、検疫証明書はテキストデータで再利用できる形でなくても、PDFで問題ない。

<L/C>

- L/CもまずはPDFでもよく、PDFでL/C買取が問題なければ、構造化データへ段階的に移行することも考えられる。PDFの受領であっても取扱いとしては改善される。L/Cのデータの抽出については、マッピング等を研究しているが、入力がゼロになるということはないかと思う。L/Cに必要な書類も関連省庁、船会社のプレイヤーが要求書類を作り上げてくるので、それらのプレイヤーがテキストデータで交換が可能になれば完全データ化はできるが、そこは難しいと思うので、段階的にはPDFでもよいと思う。銀行側が、PDFでも受取ができるのであれば。

<貿易書類全般>

- 利便性でいうと、B/Lだけ電子化されても窓口へ行く業務が残るので、衛生証明書関係も併せて電子化されれば効果は非常に大きい。
- 全ての取引先や貿易文書でデジタル化に対応できないと二重の運用となり必ずしも効率化にはつながらない。
- 船積書類は現状書面だが、シッパーやコンサイニーとデータ前提で情報交換が出来れば良い。
- 包括保険の保険証券はPDFファイルで許容されるようにしていただきたい。現地税関からの要求のため、自社ではデジタル化の検討が出来ない。効果としては輸入通関までのリードタイム縮小や輸送コスト削減が考えられる。
- 画像データではなく構造化データでやり取りする仕組みが必要。現状PDFでやり取りしている書類は多いが、結局現地でPDFを見ながら手入力する作業が発生している。
- 週次の船に載せるためのスケジュールがタイトな状況が発生してしまい、予定変更などがあると期限が近づいてから危険品書類の作成に入ることもある。荷主としてはなるべく製品をつくる猶予を長くとりたいが、乙仲からすると検数ボリュームを考えると後ろに倒せないため、荷物の準備期間を長くするためにはデジタル化は助かる。

10社

(注)表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易文書の デジタル化

貿易文書について、紙媒体での授受をオンラインでのデータ交換に置き換える。または、貿易文書のデータ交換において、PDF等のイメージデータから構造化データに置き換える。

物流事業者
(フォワーダー、
空港・港湾物流
事業者、通関
業者等)

<B/L>

- B/L紙原本に関しては、NVOCCがランナーを手配し、そこからシッパー、コンサイニー、現地代理店に受け渡していくフローの各所で手間が生じている。eB/Lは2030年までに導入するという動きが進んでいるが、早期実現が望まれる。一方で実務上では検討が進んでおらず、eB/Lを社内システムでどう実現するのか、eB/Lの作成方法など全く分からない状況である。
- ペーパーレスの実現は在宅勤務が可能になる等、現場の人手不足解消にもつながるため重要な課題である。現状eAWBは外部サービスを利用しているが、利用システムの統一化は望まれる。
- 紙のB/Lは偽造も多いため早期の電子化が望まれる。一方、電子署名や収入印紙を電子でどう扱うかというような懸念もある。原本性担保については一番ネックになっている認識。
- 輸出の際、B/L作成はシステム入力したデータをJIFFAの書式に出力している。情報の基になるのはS/IやNACCS上のACL業務(ドック・レシート)だが、企業によってはFAXで連絡が来る場合があり、文字がつぶれていて判読不可であったり再入力が必要であったりするため、データで流し込めるようになると良い。
- 税関への提出を考えると紙で受領しても申告時にPDF化する手間が生じるため、B/L等はPDFで受領できるとありがたい。裏書など法整備が追いついていないこともあり紙媒体が必要となるが、eB/Lが導入されればメリットは大きい。税額計算をする際は、テキストデータを使えば単価や通貨など必要情報を取り込んだ上で正確な情報が作れるので、テキストデータの提出を顧客に依頼をしている。
- 輸出時のB/Lの内容が輸入時にArrival Noticeとして書き換えられるだけなので、文書名が異なるだけでデータ項目は同じであり、データ化されれば再利用可能。
- 年間8万件の輸入申告があり、1件あたり2時間程度を要している。輸入に関しては川上から情報(構造化データ)を取得できれば省力化される。少なくとも先進国であるアメリカからくる貨物のインボイス、B/Lの電子化が実現されてほしい。B/L番号等で検索することになると思われるが、輸入申告画面を開けば、B/L情報やインボイス情報が構造化データとして見られるようにしてほしい。PDFの各種情報を見ながらNACCSに転記しているがそれがなくなれば、本来業務である、税率、税番の入力作業に集中できる。

<L/C>

- L/C買取に必要な書類は、電子化によりリードタイム短縮や現地への郵送費用削減につながる。電子化はPDFファイルなどのイメージデータで充足する。郵送費用削減という点ではPDFだけでもメリットになる。構造化データにできれば後工程での二重入力の廃止や、L/Cについてビットコインで支払いが出来るなど可能ならデジタル化のメリットは大きい。当社としてはPDF化だけでも十分な効果が出る。デジタル化の効果としては、郵送費削減を期待している。

<I/V>

- インボイスも電子化が進んでおり、国や航空会社に依って紙原本が必要等対応が異なると現場は混乱する。

12社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易文書の
デジタル化

貿易文書について、紙媒体での授受をオンラインでのデータ交換に置き換える。または、貿易文書のデータ交換において、PDF等のイメージデータから構造化データに置き換える。

物流事業者
(フォワーダー、
空港・港湾物流
事業者、通関
業者等)

<国際法関連書類>

- ・ CITES証明書は毎回通関時に紙原本が求められるため電子化が望まれる。
- ・ ATAカルネやCITESは、多国間での取り決めとなるため、条約締結国の統一システムがないと運用が難しく、一概にシステム化が難しいと考えているが、将来的に電子化されるとメリットは大きい。

<C/O>

- ・ C/O(特定)は電子化されると良い。減税を受けようとしても、原産地証明書は手間や時間がかかるので、使わないというケースもある。手続に時間を要することがネックであり、あえて減税を受けないこともある。
- ・ EPAやFTAなど貿易手続が複雑化しており、不正輸出禁止等の規制も強化されているのでできる限りデジタル化を推進したい。デジタル化の先に新しい働き方があると期待している。

<検疫証明書>

- ・ 検疫証明書は電子化されれば大変助かる。省庁を跨って利用する書類は電子化して欲しい。同様の理由でIQも電子化して欲しい。顧客要望で、結局最後は紙に捺印されているものを一式でまとめたいということもあり、苦労している。
- ・ 厚労省の手続について、原本(紙)の提出を必要としないようにしてほしい。

<CY関連書類>

- ・ コンテナ搬入票等の手書きの書類は、どこかで入力を行う人がいるので無駄な作業が発生している。
- ・ デジタル化で期待するところは、CYの渋滞解消である。現状CYゲートで2～3時間並ぶ必要があり、港湾のクレーンや誘導も全て人が対応しており時間がかかる。海外の港では無人で全自動化されスピードが遥かに速い。予約システムがあっても渋滞が解消されるわけではなく、デジタル化の取組としてはPFを活用して業務自体を変えていくことが必要だと思われる。
- ・ EIRは、紛失リスクを無くすためにデジタル化が望ましい。
- ・ 危険品申告書を電子化出来ればリードタイム短縮につながる。
- ・ 送り状や倉庫受領書は、大手クーリエの様にアプリ上でサインする運用に出来ないかと顧客から問い合わせを受けることがあるが、個別システムで対応するのは大変であり、国内や国際的にアプリでの運用へ統一されると良い。アプリ上で配送状況をリアルタイムで把握できるという点もメリットとなる。

<他法令関連書類>

- ・ 他法令部分で省庁間に電子化の進みについて多少差異があるため、すべからく電子化を進めて欲しい。通関業者では遠隔申告が増えてきており、例えば東京から地方での申告も行っている。他法令部分が電子化されていないと、遠隔申告の妨げになってしまう。また、特に支払い部分がネックになりそうなので、省庁共通の支払いシステムがあれば良い。

<税関の許可書情報>

- ・ 欧米顧客からはまた、税関の許可証情報をPDFでなくデータで欲しいとのニーズもある。構造化データによりKPI設定やデータ分析に活用したいというニーズと思われる。

12社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易文書の
デジタル化

貿易文書について、紙媒体での授受をオンラインでのデータ交換に置き換える。または、貿易文書のデータ交換において、PDF等のイメージデータから構造化データに置き換える。

物流事業者
(フォワー
ダー、空港・
港湾物流事
業者、通関業
者等)

<貿易文書全般>

- ・ 輸入では証明書が届かないために、輸入通関が待たされるケースがある。こちらも原本ではなくデータであればスムーズになる可能性はある。
- ・ 貿易文書は輸出者や荷主から依頼を受けたものは保存が必要なため、関連文書を一式紙で保存している。社内書類と顧客書類があるため膨大であり、データになれば効率化できる。
- ・ 手入力はヒューマンエラーが発生する可能性があり、データ連携できればミスの軽減や照合チェックの効率化が期待できる。
- ・ 一部紙が残っていると紙の保存になる。スキャンの外注はコストに見合わないの、全て電子化出来れば効率化につながる。
- ・ 原本の紙質もまちまちであり、スキャンするとレイアウトが崩れたり、偽装防止のため複合機でスキャンするとCOPYの文字が印字されたりするため、OCRの活用は難しい。
- ・ PDFでもEDIでもオンラインで早くやりとりができればメリットがある。B/LをEDIでやりとりすることは難しく、PDFをベースに電子署名が使われると良い。
- ・ コロナ禍を機に照合チェックをペーパーレスで実施するように検討したが、やはり紙で見比べた方が正確性は高い。AI-OCRは一部試用しており、今後本格活用を検討している。
- ・ 紙原本書類の受け渡しは、いつ受領、発送したかを記録する等、付帯業務の負荷も高いためデジタル化を進めてほしい。
- ・ 最近はPDFもデータ扱いになっているが、電帳法対応のため改ざん防止のための電子署名やパスワード等の仕組みを作成することや原本性の担保手段を講じることが手間になっている。その観点でPDFではなく構造化データ化出来ると良い。
- ・ CyberPort上に貨物搬入票の統一フォーマットを用意し、入力した情報をCY等関係者がPF上で確認出来るようになると良い。フォーム統一というよりもPF化してペーパーレスを実現した方が良い。日本だけが電子化されていないとも聞いている。
- ・ 人手不足により在宅勤務のニーズは高く、ペーパーレスが望まれる。
- ・ PDFで受領しても問題はないが、PDFでも読み取り可能なファイルと読み取り不可なファイルが存在し、テキストデータを読み取り可能なPDFであると、申告手続は格段に効率化される。インボイスに関しては、明細行が多い場合はExcelで受領できると、品目やHSコードで分類する作業が楽になる。顧客と個別交渉しながらデジタル化への対応を進めているところ。IV、P/Lは構造化データがよいが、その他の貿易文書はPDFで問題ない。
- ・ 以前は、数量やHSコードを手作業で入力してExcelで並び替えなどを行っていたが、手入力によるミスが発生する。正確なデータが受領できれば業務の効率化は可能になる。申告の誤りがあれば訂正にも時間を要してしまう。
- ・ 顧客からデジタルデータを受領できれば、データを如何に活用するか、ITの仕組みの検討に繋がる。
- ・ フォワーダーは構造化データの方がありがたいが、輸入者にリクエストしても輸出者から送られてくる大元のインボイス等がPDFなので現状PDFでやり取りしている。海外のサプライヤーがデータで提供するようにして欲しい。
- ・ 貿易業務は文書が多く、慣例の観点や倉庫や物流企業の収益性が低いといった背景からシステム投資が遅れていると認識している。本取組のようなデジタル化推進は大変有難く引き続き取り組んでいただきたい。
- ・ 今は一明細毎に金額をチェックしているが、上流から正確なデータが入ってくれば金額の総額チェックのみでよくなる。

12社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易文書の標準化

貿易文書が紙媒体やイメージデータの場合は、記載欄のレイアウトを統一化する。構造化データの場合は、データ項目(データ項目名、データ型、桁数、記述方法等)を統一化する。また、第三者機関が貿易文書を作成、発給する場合は、発給申請手続等を統一化する。

荷主

- ・ 利用される機能を一つのシステムに統一することは難しいので、EDIやAPIの連携方式の標準化は進めてほしい。独自のAPI連携は汎用性がないので難しい。APIの標準化は国際標準に準じる形で統一してほしい。
- ・ インボイスの様式を統一し、明細部分はアタッチできるようなシステムだと良い。
- ・ 汎用的なAPIの接続先があってもコストも低ければ検討余地はあるが、それぞれ全て自社で対応するとなるとデータ連携は難しい。
- ・ インボイス、P/L、B/Lもスタンダードがあり電子的に送付出来るようになると良い。
- ・ 米国など主要な取引先については専用のシステムが組まれており(10+2ルール関連は事前にデータ出力できるように社内システム対応)、手間ではない。取引がさほど多くない取引先(ASEAN、中国、ブラジル)は都度対応しており手間である。
- ・ 民間の貿易PFやCyberPortも存在しているが、共通化されているか良く分からず、様々な乙仲、銀行、港とやり取りできるような世界共通のPFが出来て欲しい。一方、セキュリティ面は懸念となる。
- ・ 船積書類でも書面のイメージをなくしデータ交換を前提にすると共通化しやすい。書面だとサイズはA4でどこに何を書くかというフォーマットがあるが、それをなくし該当の情報を構造化データでやり取りできると良い。IV等は各社形式が異なるが、一方でNACCSは統一フォーマットである点で利用価値がある。
- ・ 関係各社で統一フォームがあるとよい。RPA等の取組で、フォーマットが多すぎて対応できない問題がある。全ての船会社、フォワーダーでフォーマットを統一化できれば、RPAやシステムへの落とし込みが非常に効率化される。システム同士の互換性がないので、テキストデータの連携を進めるよりは、汎用性があることが重要。全体の書類の8、9割でフォーマットが統一化されると効率化される。
- ・ 税関官署や日商事務所ごとに対応が異なり煩雑であるため、法令根拠のある事項のみ要求するよう対応を統一して欲しい。(例えばC/O発給にあたって日商に申請する際、事務所に依って追加の記載項目を要求されるといったことがある。税関官署の通関手続では、法令上省略可能な項目についても担当者が事務処理する都合上、記載を求められることがある。)
- ・ 貿易機能の標準仕様があれば、社内基幹システムとも接続しやすくなるうえ、経理や在庫管理に向けてもデータが取込み易くなる。PFとの接続以前に標準仕様の整理が必要。

8社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易文書の標準化

貿易文書が紙媒体やイメージデータの場合は、記載欄のレイアウトを統一化する。構造化データの場合は、データ項目(データ項目名、データ型、桁数、記述方法等)を統一化する。また、第三者機関が貿易文書を作成、発給する場合は、発給申請手続等を統一化する。

物流事業者
(フォワーダー、空港・港湾物流事業者、通関業者等)

<全般>

- 物流の観点では特殊なデータが個社で必要になることはないため、データ項目は統一しようと思っている。
- 荷主に依って統一性がなくレイアウトや項目が異なるので、統一化出来ればRPA等で読み込みできる。
- メタデータで受領出来れば、必要な形でデータ取り込みが出来るので、加工しやすい。Excelであっても各社フォーマットがあり、それぞれ合わせる必要が出てくるので、それよりは統一規格のメタデータがあった方がよい。
- 船積書類等は件数が多い荷主に対してはExcelにマクロを組んでおり、自動でデータを引き抜いて申告書の前段階にあたる書類が作成出来るような仕組みを作っているが、荷主によってフォーマットが異なるためフォーマット毎にマクロを組む必要があり手間がかかっている。
- デジタル化に向けたデータ標準(統一)を加速化して欲しい。
- インボイスやP/L作成以外にもデータ入力するような場面はあり、国際的にデータフォーマットを統一した方が通関業務は飛躍的に効率化される。B/L作成、輸出入申告、動物・植物検疫へのデータ活用や、銀行との決済業務においてはデータ化されると脱税阻止にもつながる。フォーマットが統一されていればAI-OCRもセットしやすい。NVOCCの立場では、各会社のフォーマットに沿った貨物を予約し、確定情報を自社システムにコピー&ペーストで入力する手間があり、これがデータ化されて自動入力可能になればコストカットにつながる。人手不足解消のため二重入力は機械に任せていきたい。将来的には顧客を巻き込み、荷主が直接PFにインボイス等の貿易文書をアップロードしてもらえるようにしていきたい。
- 顧客からメール、FAX、紙、電話など多様な媒体で連絡がくるため、標準的で使い勝手が良いフローがあると良い。貿易の一連の情報が包括的に管理できるようなサービスがあれば、自然と利用が広がっていくのではないかと。
- 大手の顧客とはEDI接続しており、その他の顧客もテキストデータの受領を依頼しているが、フォーマットは取引先ごとに異なるため、取引先ごとに必要な情報を抽出、加工して利用している。
- 顧客から受領するデータのフォーマットがバラバラなので、統一化されれば、チェックはし易くなる。
- システム連携部分は一番コストが掛かるため、連携先ごとに異なる接続口があると対応が難しい。

<船積書類>

- I/V、P/L、B/Lはフォーマットが統一されるとよい。自動化を考えると、現状では輸出入者でフォーマットがバラバラである。紙ではなくデータで、ということであれば、国同士ではなく、統一されたフォーマットで扱えるとよい。また、PDFをOCRで読み取ることを考えると、印刷のフォーマットも統一されているとよい。
- I/V、P/Lについては、記載内容は概ね同じ(売手、買い手、品名、数量等)だがフォーマットが各社で異なる。通関業者にとっては、フォーマットの差異は課題なのでPFでデジタル化されると、輸出入申告にも活用でき、手続が非常にスムーズになる。OCRを使うにしてもフォーマットは統一される必要がある。
- 顧客のS/Iやインボイスをデータで欲しい。荷主から情報を受け取る際、PDFやExcelの場合でも手入力の手間なくフォワーダーやNACCSに直接流せるようなデータ連携が出来ないかを考えているが、数千の顧客があり、顧客毎に管理項目やインボイスの作成方法も全く異なるので、難易度が高い。
- 各社の会計システムが接続しているため、フォーマットの統一は難しいが、I/VやP/Lのフォーマットが統合される仕組みがあればよい。
- AWBIは航空会社によってルールが異なるため、ルールを統一して欲しい。

(注) 表右列はヒアリング回答社数

12社

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易文書の標準化

貿易文書が紙媒体やイメージデータの場合は、記載欄のレイアウトを統一化する。構造化データの場合は、データ項目(データ項目名、データ型、桁数、記述方法等)を統一化する。また、第三者機関が貿易文書を作成、発給する場合は、発給申請手続等を統一化する。

物流事業者 (フォワーダー、空港・ 港湾物流事業者、通関 業者等)

<コンテナ搬入票>

- 港湾によってコンテナ搬入票のフォーマットが異なっているため、フォーマットが統一されることが望ましい。また手書きの書類は、どこかで入力を行う人がいるので無駄な作業が発生している。
- 危険品関連は手間がかかっている。船会社毎に明細の行数や、アタッチにして欲しいなどルールが異なるうえ、出港前報告制度により24時間以内に報告する必要がある項目等、入力項目は次第に増えており手間になっている。特に出港前報告制度のために入力項目が増えており、項目が足りないケースも増えてきている。シッパー欄も現状5行しかないが、実態は8、9行必要なこともあり、ディスクリプション欄等の項目に入力したり、アタッチとして申請とは別にExcelやPDFをメール送付したりといった対応が増えている。
- 申告でネックになるのが、CYに依ってルールが共通化されていない点である。搬出申請もNACCSではなく自社システムでないと受け付けないところがある。CYのルールを都度確認するのは手間であり、業務委託してしまった方が楽という判断になり、貿易促進の妨げになっていると感じる。

<NACCSへの準拠化>

- NVOCCや船会社間でデータ項目が異なる等の事情でデータ化しきれていない。項目の統一や整備が追い付かなければ全て貿易PFで連携することは難しい。各社の要望に応えるとデータ項目が膨大になるため、標準化していく必要がある。社内システムと貿易PFのデータ項目の桁数が異なり、通関申告にあたりデータの桁数や形式を合わせるのに苦労している。NACCSも含め、将来的にはデータを1つにしていこう的な動きも検討すべき。
- 貿易PFで構造化データを社内システムと連携し、そのまま書類作成出来るような仕組みがあれば効率化出来ると思われる。NACCSにはインボイスのフォームが用意されているが普及しておらず、荷主に依っては自社システムから直接インボイスが出力できるようにしており、荷主のフォーマットとNACCSのフォーマットが合わないケースもある。
- NACCSフォームを日本標準として発布してもらえると、効率化出来る。S/I、インボイス、輸入荷捌書(輸入指図書)はSIR、IIR、IVAなどNACCSの業務コードが振られており、NACCSにフォームも存在している。これまでNACCSフォームをMETIや税関から日本標準様式として発布して欲しいと要望しているが、現状そうっていない。NACCSであればExcelで受領した際にnetNACCSやSimGateで取り込む標準機能があるため、受領データをそのままNACCSへ流し込むことが出来る。現状インボイス等のフォームは担当者分だけ種類があり、AI-OCRで読み込もうとしても対応が難しい。
- 日本では全ての貿易データはNACCSへ登録するため、NACCSで日本標準を固めた上で国際標準を検討していけば良い。貿易に必要なデータは世界共通のはずだが、レイアウトの違いはある。NACCSは国際標準準拠のコードも使っており、NACCSを基準とすると国際標準への対応も容易ではないか。NACCSはシンガポールを参考としており、また、ベトナムやミャンマーではNACCSをベースに税関システムが作られているなど、東南アジアではフォーマット統一のハードルは高くないと感じている。貿易情報が構造化データになれば一気に効率化が進む。自社システムが無くExcelで作業しているような企業であれば、システム知見のある若手人材により作業自動化の機運が高まるはずである。

<標準化の推進体制>

- 航空業界にはIATA(国際航空運送協会)が推奨するCCS(Cargo Community System)がありAWBのデータ受渡しなど進めている理解だが、海運業界にはリーダーシップのある業界団体が無い。

12社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

出所) 本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易手続の
簡素化

貿易文書について、構造化データの入力必須データ項目や紙帳票の記入欄を削減する。または、貿易手続の手順等を合理化する。

荷主

- ワンストップで手続ができないのもったいないと感じている。ワンストップの申請とした場合は安全保障の観点で課題があると聞いているが、重複している情報はなるべく簡素化してほしい。シンガポールは、マニフェストの提出だけで申告やインボイスの提出も不要等、手続を簡素化していると聞いている。そもそもその書類を提出する必要があるかから見直してほしい。
- NACCS上の入力項目削減を検討してほしい。NACCSは入力項目が多いため、入力項目が多い複雑なシステムの導入に消極的な意見が多い。具体的にNACCSで不要と考える項目については、業界に依って多様な項目がある。また、従来の項目が残っているため、実態に合わせて項目の見直しが必要なものがある。(例えばインボイスが原本かコピーか選択するコード欄など、税の徴収においては不要と思われるような項目がある。以前は税関に持ち込む運用もあったが、現状はNACCSで申請する企業も多いため原本を選択する企業は少ないと考えている。)
- 危険品の積載に関する申請を毎回行い、船会社から承認を得るまでに日数かかる実態がある。過去の船積実績と同じ内容品であれば、過去の承認結果を踏まえて審査を短縮できるような制度があれば有難い。

3社

物流事業者
(フォワーダー、
空港・港湾物流
事業者、通関業
者等)

- 項目が多数あるので、必須項目とカスタマイズ項目を分けてシンプルな構成として欲しい。
- 航空輸送の申告では荷姿は不要であり個数だけでよいが、海上輸送の場合、荷姿(個数単位(包装種類)コード)の申告が必要であり、クレート、ケース、カートン、スキッド、パレット等を記入する必要がある。もし、輸入申告でカートンと記入したものを倉庫でデバンした際にケースであった場合は、許可後であってもNACCS上の情報と許可証の情報を一致させないと作業できないと倉庫から言われてしまい、一致させるための修正作業が必要になる。貿易統計に関係のない情報であり、非常に手間なので申告不要として欲しい。許可後訂正を行うため誤謬となる。航空輸送と同様に、個数単位の申告のみでよいのではないか。
- 明細が多いと場合に依っては申告書類の作成に何日もかかる。輸出申告書類の提出を後日に回せる又は簡易的な申告で済むなどあればメリットになる。
- データ入力の項目が多く増える一方で項目が減ることはない。入力しなくて良い項目がないかを検討すべき。(例えば輸入申告や他法令関連で法人番号を入力する際、住所や電話番号等を入力する必要があるが、法人番号があれば入力不要ではないか。入力が1項目減るだけでも労力が削減でき、本業に注力出来る。)

3社

(注)表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

データ連携強化

複数ある貿易PF間、あるいは貿易PFとユーザ企業の自社システム等とのデータ連携を促進する。

荷主

<事業者間データ連携>

- データを共有できる環境にあるのは主に国内、特にフォワーダーや商社だけであり、直接やり取りを行う海外取引先とはデータ連携などはできていない。一気通貫で海外の取引先も含めてデータ連携できれば、現地通関のスピードなどリードタイムでメリットがある。
- 物理的にデータ連携出来るかという話とは別に、個々でシステムライフサイクルが異なるなか一括で実現できるかという課題がある。対応可能なところから順繰りに接続しても効率化にはつながりにくい。
- システムを利用しても、システム間が分断されていると、結局、打ち込んだデータをアウトプットして連絡し、それをまた打ち込み直すことになるため、非常に非効率になる。統一的なPFを利用する方が全体効率性はよい。
- 一気通貫で利用できるようなPFがあると荷主としては有難い。(荷主の立場ではCyberPortは港湾に特化しすぎていて荷主は使いづらい。)
- 取引相手国であるアメリカ、トルコ、エジプト、オーストラリア等との連携が出来るようになると良い。1つの貿易PFでコンサイニー、フォワーダー、船会社、銀行が海外を含め使えると良い。
- グローバルでいうとERPとしてSAPを利用し、プラスで個別システムを利用するという形態が多いように思うが、SAPは日本にとって使いやすいものではない。10年後くらいにオールインワンのプラットフォームができればよい。荷主側が上流のデータを入力するだけで完了し、あとは物流側で必要な情報があれば適宜アウトプットしてもらう形にしたい。一方で、そうなると有用な反面、セキュリティが課題となる。一連の情報が窃取される等のリスクがある。
- 今はPFが3つも4つもあるような状況。現状のPFを見ると、取引先ごとに異なるPFを利用しており、いずれもフォーマットが異なるので、業務の煩雑性は解決されない。

<官民間データ連携>

- 民間のシステムと官庁のシステムの連携は、通関業者も要望していること。通関業者も既にシステムを持っており、これを置き換えることは難しいので、NACCS、CyberPort、原産地証明の発給システム等の国のシステムとの連携は重要なテーマである。いまは動静管理など要所要所のデジタル化の検討となっているので、国内手続を俯瞰した上で、データ連携の絵姿ができるとよい。
- 省庁が縦割りになっていることを課題に感じている。特に財務省のNACCSと国交省のCyberPortに関しては、蓄積されているデータや情報が重複しており、現状、二重入力が発生しているので、ワンストップでの取引が可能にならないか検討してほしい。

10社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

データ連携強化

複数ある貿易PF間、あるいは貿易PFとユーザ企業の自社システム等とのデータ連携を促進する。

荷主

<官民間データ連携(つづき)>

- PFについては、各国の通関システムとの連携を望む。船積のトレース機能があるPF等はあるが、現状各国の通関システムと連携したPFは多くない理解である。特にアジアでPFと税関システムがデータ連携出来れば外貨管理や法人税納税等、貿易以外の手続にも効果的。少なくともASEANにおいては社内データを通関データへ連携出来ている国はない。中国の一部拠点(保税區)については社内データを中国のシステムとExcelベースで連携出来ており汎用性が高い。
- EDI接続は初期投資コストが大きい。NACCSともEDI接続しているが、5年毎のNACCS改修に対応するためにもコストがかかる。貿易全体の全体最適を目指すプラットフォームであれば繋ぐメリットがある。
- NACCSとは連携していない。以前、特定の通関事業者で試したが、社内システムを改修しなければならない上、一部データを4割程度しか連携できなかったため利用には至らなかった。システム運用がデジタルと非デジタルで混在するとかえって煩雑となる。
- CyberPortや業界毎の民間PFなど全員が共通のものを利用するよい。

<業務間データ連携>

- プラットフォーム利用を検討している理由は、事業が広すぎるために全容を把握できないケースがあるため。輸出入の情報を生産計画やバンニングなどの情報とつなげて見ることができず、社内情報とつなげて見るための手順が必要となる。
- PF利用を検討している理由は、事業が広すぎるために全容を把握できないケースがあるため。輸出入の情報を生産計画やバンニングなどの情報とつなげて見ることができず、社内情報とつなげて見るための手順が必要となる。

<貿易文書毎のデータ連携>

- L/C決済については SWIFTの仕組みはあるが、全体をつなげるための環境整備にまでは至っていない。
- A/Nについては、船会社からの連絡が当社の担当者以外の別部署に連絡が入ることがあり、担当者が入港日を知らされないまま、デマレージ費用が余計にかかるというケースがあり問題となっている。担当者がB/L番号等で確認できるとよいが、船社は囲い込みのため各社で個別にシステムを構築している。船会社とプラットフォーム間で連携ができればプラットフォームから一元的に情報を取得できる。他のプラットフォームやシステム(例えばNACCSの24時間前のマニフェストの登録、CyberPortで機能があれば)からでも入港日の情報はわかるはずなので、そこから情報提供されればありがたい。A/Nには請求書的な情報も含まれるので船社からの連絡になるが、A/Nと切り離して入港日時だけでも入港3日前には把握したい。物流の2024年問題の中でドレージの確保も難しい。

10社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

データ連携強化

複数ある貿易PF間、あるいは貿易PFとユーザ企業の自社システム等とのデータ連携を促進する。

物流事業者
(フォワーダー、
空港・港湾物流事
業者、通関業者
等)

＜官民間データ連携＞

- 海外現地や税関に自動でデータが流れる仕組みがなければ、単に物流会社にデータが流れる程度ではあまりメリットを感じないかもしれない。データ入力の手間が省けるので、その分利用料を下げる等は考えられる。海外のグループ企業間では既に情報連携出来ていることが多い。そこに税関システムとの連携も加わるのであればPFを使うメリットはあるが、そうすると通関業者の意義も薄れてしまうので、通関業者からは反発があるかもしれない。特に中小の通関業者では危機感があるのではないかな。
- CyberPortは港湾周りに特化したPFになっているため、参画企業が港湾、乙仲、通関業者に限定されており、荷主の参画企業が増えない。そのため、上流の情報が電子化されず、デジタル化が進まない。IV、P/Lのスタートである荷主と港湾を貿易PFが繋いで、一気通貫で取引が進むと良い。
- CyberPortの入庫情報とACLデータの整合性が担保出来るのであれば、システム連携を検討したい。
- 民間PFを使って船積書類をデータ交換するような可能性については、メリットがなければ積極的な検討はしづらく、I/Vデータを申告書作成時に有用に取り出せるか、データをそのままNACCSに流し込めるかといった機能の有無次第となる。
- NACCS、民間の貿易PFやCyberPortも同じような機能があり、自社の物流基幹システムをどれに繋がれば一番有用なのかが見極められない。CyberPortもNACCSとの連携を開始するなど複雑なため、ワンストップ・シングルウィンドウで全てを内包したものを望む。インタフェース改修は手間なので、どのPFにつなぐかは慎重になっている。
- 民間の貿易PFとNACCSがつながることを期待していたが、これも実現されていない。民間の貿易PFのデータはテキストデータであるが、NACCSはコード化されたデータを扱う。誰かがテキストデータからコードに変換しないとNACCSに受信できない。民間の貿易PFのテキストデータをNACCSのコードに変換する業者は出てこないと考える。であれば、NACCSがテキストデータを受け付けるようにすればよいと考える。NACCS自体が変わるべきだと考える。日本の物流の社会システムにおいては、NACCSの存在は大きいので、そこを変えなければ、DXやデジタル化は進まない。
- 海外から情報が送られて来るが、我々としては、構造化データでいただきたい。また直接NACCSに入力していただきたい。NACCSがそれを受け入れていただきたい。NACCSはコードのみでの入力であるが、テキストでも受け入れるようにしてほしい。
- 通関業者としてはNACCSをメインで業務を行っている。民間の貿易PFを介することを考えた場合でも、データはPDFでは意味はなく、NACCSに入力して使える形の構造化データとしていただきたい。インボイスが複数品目の場合は税番ごとに線を引く作業も必要となり、誰がどう対応するかも考える必要がある。
- 貿易PFとNACCSが連携すれば、転記の手間も減る。
- 港湾はCyberPort、商流は民間の貿易PFといった使い分けが必要になると、ターミナルの検査料やデマレージを振り込む際の突合せが大変になる。民間の貿易PFの料金形態にも依るが、電子決済や入金情報のシステム登録が可能になるのであれば連携するメリットがある。B/L番号やブッキング番号などキーとなる項目はあるので紐づけることは難しくないと思われる。
- NACCSは更改が多いことがネックであり、PFも乱立しているため統一されたPFがあれば使いやすい。

14社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

データ連携強化

複数ある貿易PF間、あるいは貿易PFとユーザ企業の自社システム等とのデータ連携を促進する。

物流事業者
(フォワーダー、
空港・港湾物流事
業者、通関業者
等)

<省庁間のデータ連携>

- 各省庁の連携が強靱となっておらず、デジタル化が進んでいかない様子を見受けるため、横の連携を深めて欲しい。
- インボイスは顧客ごとに異なるフォーマットであるため、PFで共通化され、NACCSとも連携できれば、NACCSの既往品申告機能等も使いつつ、関税計算や確認などが行い易くなる。インボイスの内容と、他法令やCOの品番や価格などが同じ記載になっているかを確認する必要がある。PDF同士でも確認できるが、いずれかまたは両方を紙で出力して、照合確認した箇所を手作業で消し込む等している。これらの作業がPFで行えるようになるとよい。動植物検疫証の番号は申告時に手入力を行っているため、入力時にミスがないかどうか確認する必要がある。自動でシステム間の情報が突合されるとよい。NACCSから出力された検査手配票がCyberPortに連携される仕組みになっていないため、CyberPortへの打ち直しが必要になる点は手間である。
- PFとして長く使われているのはNACCSなので、諸々の行政手続がNACCSと連携されるとよい。動物検疫、食品衛生、税関申告それぞれにB/L番号が必要。B/L番号にインボイスなどの必要な情報が全て紐づけられてNACCSに反映されるといい。スピードアップにもつながる。

<事業者間のデータ連携>

- データ連携性向上に向けた施策が重要だと考える。荷主目線から見てもデジタルPFが多数あり、荷主から航路により異なるPFの使い分けを求められる状況が生まれている。一つのPFで業界横断の処理が出来るようになると良い。
- PF同士がしっかり連携出来るようにして欲しい。現状も構想上はPF同士が連携出来るようになっているが、実態はそうっておらず、また海外との連携もまだなく、海外とどう接続するのかがポイントである。
- 貿易PFも様々あるため、荷主ごとで利用するPFが異なると、どのPFに合わせるべきかフォワーダーも混乱すると思われる。どう連携していくかは荷主、フォワーダー、乙仲を含めた課題になる。様々なフォワーダーと取引しているが、それぞれ別のシステムを利用しているため連携方法は課題。異なるPF同士でも連携出来るような規格があれば良い。
- 中小規模の企業に対しては標準的なPFがあった方がよい。一般的な通関手続がスムーズに流れるような仕組みの統一的なPFがあるとよい。
- プラットフォームについては複数が乱立するのではなく、国として統一されると利用率は上がってくるのではないかと。

<データ連携手法>

- 一部の荷主とはEDI連携しているが、数時間ごとのバッチ処理でCSVを取り込むようなものであるが、リアルタイム連携出来るとう良い。
- NACCSや船会社とAPIで連携し、B/L単位で貨物の搬出入スケジュール、輸出入許可状況、ETA、フリータイム、他法令関連の申請状況等を一元管理出来るサービスがあれば活用する企業もあると思う。荷主からニーズがあるのはこのような一元管理であり、フォワーダーとしてもステータスの問合せ電話を無くせる。

<データ連携コスト>

- データ連携については顧客優先ではあるが顧客ごとにデータ連携するときがない。一方でPFでの連携も方針が見えておらず、PFが利用できない顧客もいる中でどうしていくべきか、というのはフォワーダー全ての悩みだと思われる。PFも様々あり、データ連携には数億円規模の投資が必要となるが改修中に法改正などあるリスクもあり、どのような受け皿を用意すべきかというのは各社気にしている。

(注) 表右列はヒアリング回答社数

14社

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易PFの機能強化・普及

デジタル貿易文書の利用やその標準仕様の採用を促進する。または、貿易プラットフォーム(貿易PF)の機能を拡張し、貿易PFの利用を促進する。

荷主

<PFサービスへの要望機能(検索)>

- ・インボイス等をPDFにすると、キーワード検索できるようになる。そうすると税関検査があった場合に許可証番号で検索し該当するインボイスが分かる。一取引に関する書類がNACCS上で全て紐づけられると良いと思う。
- ・帳票の発行単位は重要なポイントとなる。複数のコンテナの1つに緊急に引き取る必要のある部品が入っている場合等に、そのコンテナを特定する必要があるため、細かい単位でB/Lがあった方がよい。生産管理のロット、売買管理のロット、貿易管理のロットを紐づけて管理できると良い。
- ・船積書類を作成できる形でデータを取り出せ、かつ、それを必要な時にスマートフォン上で見られるようなPFがあれば利用価値がある。少ない操作で必要な情報を見られるUIが現場では求められる。必要な情報をAIに学習させて個社ごとにチューニングできると良い。
- ・オペレーション自体は全体で一括して電子化されているが、船会社やフォワーダーから送られてくるメールの分別や整理が煩雑になることが課題である。Shipping Adviceのメールを見逃すと貨物の引き取りが遅れ、保管料が発生してしまうケースがあるため貨物が滞留しないような仕組みがあるとよい。

<PFサービスへの要望機能(ステータス)>

- ・輸入側として輸出側の貨物や通関のステータスが随時確認出来るとメリットがある。全てを確認する必要はなく、急ぎのものをピックアップのうえインボイスの内容や到着予定が分かると良い。
- ・トラッキングやトレースもサービスが多数できているが、今まで人海戦術で実施していたものを可視化する程度であり、重要な経営判断等につながるわけではない。商社とは異なり当社(メーカー)では売り先が決まっているので、配送遅延を一日早く知るだ明けであれば有償で利用する意義はない。データベース化し統計をとっても明確な用途に使うといった事例は把握していない。何がメリットであるかわからない。
- ・ここ数年は運河での安全確保などトレースへのニーズが高まっている。
- ・サプライチェーン全体で、荷受人までのプロセス、オーダーの進捗状況を一元管理できるのがベストである。社内での梱包の状況、船積みの状況から輸出した後もステータスが取れるようなものがあれば利便性は高い。出荷から先の船積の情報、現地到着までの情報の一元管理ができるとよい。
- ・船の動静やカット日等が分かるとブッキングがしやすくなり有用である。
- ・ETDとETAの確認が簡素化されると有難い。プラットフォームを利用する理由の一つに、スケジュールと連動してカット日の変更が自動連携されることがある。
- ・洋上期間が長いものについては特に、貨物の位置や船舶動静の情報に関するニーズはある。例えば、スエズ運河やパナマ運河の動乱があった場合に、サプライチェーンの乱れをいち早く情報が入手できるとありがたい。例えば、機械学習によって船会社の到着予定日が分かるとよい。全ての貨物をトレースするのではなく、必要な時に情報が得られるとよい。導入の可否は費用対効果に依存する。大手の船会社からの情報共有はあるが、フォーマットが異なる。

13社

(注)表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易PFの機能強化・普及

デジタル貿易文書の利用やその標準仕様の採用を促進する。または、貿易プラットフォーム(貿易PF)の機能を拡張し、貿易PFの利用を促進する。

荷主

<PFサービスへの要望機能(eB/L)>

- 貿易PFにeB/Lの発行機能を持たせるなどとなるのではないかと。船社や代理店が参画し、D/O交換等も含めて電子的にできるとよい。リスクと利便性を図りにかけてSea Way Billとしているのであり、紙の改ざんリスクや改ざんされた書類で船積みして代金支払う等の詐欺のリスクがなくなったわけではないので、eB/Lの利便性が向上すればeB/Lに戻すことはあり得る。
- 民間のeB/Lサービスを使ってよいかという問い合わせは来ており関心は高い。eB/Lの利用を希望する取引先が増えてくれば利用を検討する。eB/Lは銀行や代理店が入って流通されているのが理想であり、複数の関連の取引先などが参画してメリットが出てくる手続であることから、プラットフォームへの期待につながっている。

<PFサービスへの要望機能(情報提供)>

- 荷主にとっての使いやすさや情報収集のしやすさが付加価値になるのではないかと。例えば海外のスト情報が載っていると業務に活用できる。単独ではそのようなサービスはあるが、METIやJETROなどの貿易関係の情報がまとめて見られると良い。フォワーダーから入手するよりも省庁から発信された情報の方が信用性も高い。

<PFサービスへの要望機能(PF間連携)>

- プラットフォームの機能実装が追いついていないという点については、立ち上げから数年経った今でも開発されていないことに疑問を感じつつ、開発に向けて参入企業を増やすために利用体系や料金を見直すなど対応中ではあるとみている。既存のシステムがある場合にはプラットフォームとの連携が必要になり、以前貿易PFからはAPI連携部分は個社で対応してくださいと言われ、利用するに至らなかった。API連携部分はプラットフォーム側に用意してもらった方がユーザー数は増えるであろう。
- 中小企業にメリットがあるように、例えば簡単にインボイスを作れる標準サイトがあるとよい。大手は既に標準があるが、中小企業の中にはインボイスの作成方法も分からない顧客もいるので、記入ガイド等もあると良い。中小企業の方が数も多くバリエーションもあるため、利用効果は大きい。

13社

(注)表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易PFの機能強化・普及

デジタル貿易文書の利用やその標準仕様の採用を促進する。または、貿易プラットフォーム(貿易PF)の機能を拡張し、貿易PFの利用を促進する。

荷主

<PFサービスへの要望機能(その他)>

- 貿易PF内で船社の運賃比較を行う機能や、蓄積データを使ってデータ分析が出来れば良い。
- 船積管理だけではなく、通関後の国内輸送や請求業務までを一気通貫で管理出来るPFがあれば有用。現時点では一気通貫のサービスは全く無く、費用支払いについて、フォワーダーがA/Nに記載のチャージ金額を見ながらシステムに手入力している。
- 制度的な変化や最新の技術進展を反映した標準的な仕組みがあれば利用した方が自社での更新などが不要になる。
- PFサービスに期待することは、チェック・確認作業が不要になることと、書類を統合して種類を減らすこと。電子化されれば転記も不要になるので、チェック作業は大分減ると思う。インボイス、P/L、B/Lに記載されている情報をeC/O申請に活用したり、システム連携しているとはいえフォワーダーの手作業は残っているので、データを連携することで文書が自動作成されると良い。一方で、輸入と輸出それぞれの情報は、HSコードでも見解が代わることもあるため簡単につながれるとは限らず難しいところもある。
- CyberPortでは、船会社にブッキングした後に複数の関係者に共有できる仕組みはあるが、ターミナルへ空バンのピックアップ⇒EIR発行等、全ての参加者に対して一気通貫でやりとりできる仕組みではない。
- 貿易手続はコンプライアンス違反にならないように正しく処理することが大前提なので、間違いが起きないようにガイドやサポートがあると良い。

<利用者の拡大>

- 過渡的には、従来のメール利用と貿易PF利用が混在しており煩雑であるが、より多くの事業者が参画し、すべての取引が貿易PF経由になれば利便性が高くなる。輸入では、サプライヤーを巻き込む必要があり、通関事業者がデータを受領できれば、船積、通関、請求等のデータに利用できるのではないかと。
- 関係フォワーダーが全て利用しなければPFとして機能しないため、貿易PFの導入は控えている。公的なNACCSと異なり民間サービスであるので、取引先全員が利用しているわけではないため、接続コスト等もかかることから繋げる判断に至りにくい。
- PFで処理できる業務が半数を超えると話は変わる気はする。複数連携すると煩雑のため、今後デファクトになっていくことが期待されるものとして貿易PFを選択した。

13社

(注)表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易PFの機能強化・普及

デジタル貿易文書の利用やその標準仕様の採用を促進する。または、貿易プラットフォーム(貿易PF)の機能を拡張し、貿易PFの利用を促進する。

荷主

<利用料>

- やはりコストがネックとなる。電子化することで税関事後調査が楽になったり、書庫の保管費用が無くなったといった程度は説明している。自動車事業ではExcelで作成していたインボイス、P/L、S/Iを自動作成できるように、貿易PFにデータを流すような構想を検討している。そのような業務を全て乙仲に依頼しているような事業であれば、作業削減に伴い、プラットフォーム利用料に見合うだけのコストダウンを乙仲にしていただけるのかを調整することになる。
- 大口の取引先だけではないので、小規模企業も巻き込むのであれば、貿易PFの価格設定は重要なポイント。従量制ではなく定額料金制の場合、案件数が少ない企業は1件あたりの費用が割高になってしまう。
- 国がプラットフォームを用意する場合、現状電帳法対応のためセキュリティ担保を荷主に求めていると思うが、当該セキュリティ対応への投資金額も抑えられる。

<PFサービスを利用しない理由>

- 現状の貿易PFは貿易手続のデジタル化のプロセスの一部しかカバーしていないので、それらが実装されてから参画するという企業も多い。
- 自社システムでフォワーダー、通関業者と既に連携しており、フォワーダー、通関業者から利用料をとっていないが、民間の貿易PFは、フォワーダー、通関業者からも利用料はとらざると得ない。自社システムの方が業務に特化した機能があり利便性が高いため、民間の貿易PFを介しての取引は、6社に声がけし、当初3~4社が利用していたが、現在は1社のみの利用である。当社としては通関業者以外にも金融機関などとのデータ交換もあるので、将来的には民間の貿易PFを利用することを見据えていた。一方で、民間の貿易PFもフォワーダー向けの機能をアップデートしていると聞いており、期待している。
- B/LからeB/Lになったところで手続が簡略化されない、特定のプラットフォームを利用しなければ使えない等の制約があると、Way BillのようにPDF 1枚で済ませることができる方が利便性は高いかもしれない。

13社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易PFの機能強化・普及

デジタル貿易文書の利用やその標準仕様の採用を促進する。または、貿易プラットフォーム(貿易PF)の機能を拡張し、貿易PFの利用を促進する。

物流事業者
(フォワーダー、
空港・港湾物流
事業者、通関業
者等)

<セキュリティ対策>

- ・ 輸出国側からの提供情報がデータ化されないのは、例えばExcelで送付すると、インボイスの金額等が改ざんされるリスクがあるためである。
- ・ ブロックチェーンは暫八との親和性が高いと考えている。ブロックチェーンを使えばPDFではなく構造化データのままで活用できる。
- ・ 特に鉄鋼業界ではミルシートをどこまで電子化出来るのかがポイントとなる。メーカーはPFにデータ提供して情報が取り出しやすくなることに抵抗があるので、秘匿性を担保する必要がある。ミルシートの電子化には、公開先を指定して絞る等のセキュリティの担保が必要となる。
- ・ <PFサービスへの要望機能(その他)>
- ・ 暫八以外はPDFやExcelでやり取り出来ており、一見電子化されているように見えるが、HSコードを分類する等のアナログ対応が必要になる。実務が根本的に変えられないと、実質的にはデジタル化出来ていないと考えている。HSコードの分類には非常に細かな規定があり自動分類が難しい。
- ・ 貿易PFで品名、数量、重量等の基本情報を入力すれば貿易文書が出来るような機能があるとよい。HSコード入力やNACCSへの連携も構造化データで対応できるサービスがあれば、手入力ではなく外部ファイルの取り込みなどの検討が進む。
- ・ EDI連携は複数のメーカーと実施しているが、セキュリティが厳しい荷主もいるため、PCやプリンタ等の環境を荷主から払い出してもらい専用回線で接続しているケースもある。セキュリティと守秘義務が担保されるのであれば、プラットフォームも利用可能性はある。

<PFサービスへの要望機能(ステータス)>

- ・ トラッキングは、海上は船社ごとにサイトで確認しているが、スケジュール更新も船社に依ってまちまちであり、把握が難しい。一部港側で入港情報が集約されていることもあるが、それでも手間である。一番はNACCSで入港日や動静が確認出来ると良い。NACCSであれば荷主も確認出来るため、フォワーダーへの問合せも減る。

<PFサービスへの要望機能(PF間連携)>

- ・ 必要な機能がどこかにありAPI等でアクセスできるような仕組みになっていればよいが、現状個社に対応を任されており紙の利用になってしまう。

<PFサービスへの要望機能(その他)>

- ・ 通関業者や荷主とのやり取りで1番困っているのがコミュニケーションである。イベントが起こるたびにメールでやり取りしており、書類も添付しているため煩雑である。またメールでは1対1での共有になってしまい、その先の関係者への連絡が必要になるため、複数関係会社間で進捗状況の共有等がスムーズに出来ると良い。

17社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易PFの機能強化・普及

デジタル貿易文書の利用やその標準仕様の採用を促進する。または、貿易プラットフォーム(貿易PF)の機能を拡張し、貿易PFの利用を促進する。

物流事業者
(フォワーダー、
空港・港湾物流
事業者、通関業
者等)

<利用者の拡大>

- 貿易PFを使っているが、貿易PFを利用しているのは1、2社の少数であり、PDFのやりとりのみなので、余計な手間が発生している。荷主側もPDFのやり取りにより負担が増えていると聞いている。貿易PFにとらわれないが、荷主とは一つのPFに集約できると理想的である。
- 貿易PFはフォワーダーと荷主双方が参加しなければ意味がないため、そこが障壁になる。荷主に利用を呼び掛けてもコスト面や、現行で特に不自由していないという理由で断られた。貿易PFに興味がある荷主は大手にはいるかもしれないが、全体としては浸透していない。貿易PFは様々な機能が詰め込まれすぎており、構想は良いが、過剰との声もある。ミニマムの機能かつ比較的手を出しやすい価格のPFサービスは、使ってみようとする企業が増えている印象。ただし、将来性は懸念である。貿易PFに出資銀行が利用開始すれば同じPFを利用せざるを得ないと考える荷主もいる。特定のステークホルダーだけがメリットを享受するようなものであれば、PFを利用せず従来どおりフォワーダーに委託すれば良いと考えるのが荷主のため、どんなメリットがあるか打ち出せると良い。コストメリットよりは、より密接につながることで付加価値を出せるようなのだと良い。ユーザ目線からすると、どのPFが残るのかを注視している。貿易PFは様々あり、自社でPFを作るというよりはどこかを選択して使いたい。
- 荷主を増やさないと難しいだろう。ユーザ数を増やすためには中小企業のフォローが必要である。中小企業に向けては貿易PFは高スペック過ぎると見ている。NACCSでは官業務が無料な点を踏まえると貿易PFの10万円～は利用料のギャップも大きく、例えば無料の機能と有償の機能で分けると良いかもしれない。船の動静確認はオプションにする、といったことである。また、利用者に銀行が加われば大手企業も参加するであろう。
- 上流データがどの程度入力してもらえるかが重要であり、多くの荷主にPFに参加してもらわないと意味が無い。荷主の参加を重視して検討する必要がある。
- 荷主が参入しないと、通関業者としては貿易PFの利用メリットがない。(大手商社やメーカーの基幹システムにデータを手作業で入力し、インボイスやB/Lを作成していたような物流子会社では、データ連携により文書の自動作成が可能になると企業の存在意義が薄れるため、反発が起こることが想定される。一方で別の物流子会社では業務効率化出来るなら導入したいとの反応もあり、反応は二分される。実荷物を扱っておらず、所謂貿易事務のみをやっているような物流子会社にとっては将来的に会社自体が無くなるほどのインパクトがある。)
- 国内法令に基づく手続であればNACCSを中心とすれば問題ないが、それ以外の民手続では海外航空会社を巻き込むのが難しい印象である。海外の輸出者や航空会社が日本のPFを利用するという点はハードルを感じる。航空会社とのデータ連携では、CCS(Cargo Community System)をPFとして利用しているケースもある。今は民手続の電子化に着手しているが、官民又は海外の官との連携については個社で検討するのは難しい。

17社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.1 貿易手続のデジタル化を進める上での課題、改善要望等

非デジタル貿易文書の運用による問題点、課題、改善要望等

貿易PFの機能強化・普及

デジタル貿易文書の利用やその標準仕様の採用を促進する。または、貿易プラットフォーム(貿易PF)の機能を拡張し、貿易PFの利用を促進する。

物流事業者
(フォワーダー、
空港・港湾物流
事業者、通関業
者等)

<利用料>

- PFを通じて貿易手続で必要となる情報を完全に電子化(構造化データ化)でき、乙仲もそのPFから必要なデータを出し入れできるのであれば、ある程度利用料は支払ってでも利用すると思う。
- PFの利用については、フォワーダーとしてコストメリットを出すのは難しいが、荷主が使う場合は使わざるを得ない。ブロックチェーンがうまく機能すれば貿易PFの利用メリットはでてくると思うが、価格的な問題はある。また、直接、構造化データがデータベースに入れられて、後続プロセスに活用できるとメールとの差別化ができる。
- デジタル化推進を検討するうえでは囲い込みという手法は適切ではないのかもしれないが、自社が損してまでデジタル化したいと考える企業は少ない。METIのような中立的な立場が有用なPFへ誘導していき、参加企業がコストを痛み分けるような方法であれば導入が進むのかもしれない。
- 貿易PFは、利用料を考慮すると費用対効果がそれほどなく、現状利用するまでに至っていない。荷主や乙仲とデータ共有する構想で検討していたが、取引先の一部しか加入しておらず、貿易手続の一部しか電子化できないことから十分な費用対効果が得られず、利用に至らない。
- 貿易PFは顧客要望により、複数のPFサービスが使われている。貿易PFとしては良いサービスであっても利用料金が高いと使われない。基本はPDFやExcelを受渡に使っているが、これではメールのやり取りと大きく変わらずメリットが薄い。将来的な展望を考えると貿易PFを使わなければとは感じる。

<CyberPort>

- CyberPortの利用により港湾関連がペーパーレスになるのであれば、十分メリットになる。一部ターミナルの指定でデマレージの入金で強制的にCyberPortを利用しているところもある。
- CyberPortはユーザーが増えればコンテナ予約などに活用出来る。
- CyberPortを使わず従来の方法を踏襲しているCYが大半であるが、実際CyberPortを利用してみると時間のロスが無くなり効率化を実感したため、官主導で全社導入いただけると良い。
- CyberPortは接続出来れば便利だが、既に荷主や海貨で独自にシステム化されている場合には新規導入が難しく、システム化されていない中小企業向けには有益と思われる。混載業者は中小企業が多く、フォワーダーの上流データをCyberPortでデータ化し連携していけば利用メリットがあると思っているが、機能不足や認知度の問題がありどの程度普及していくのかは不透明。

<PFサービスを利用しない理由>

- 民間の貿易PFやCyber Portを導入しない理由は、金融や保険など当社と関係のない領域も内包しているため、かえって使いにくくメリットが薄いからである。物流、商流、金流とサービスの階層を分け、専門業務に特化したようなPFであれば、自社で開発するよりもコストが掛らないため導入を検討しやすい。

17社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

- ヒアリング調査に基づく、貿易文書のデジタル化に向けた施策に対する主な提案項目は、以下の通り。次ページ以降に項目別のヒアリング結果を記載する。

表4.2-1 ヒアリング調査に基づく貿易文書のデジタル化に向けた施策に対する主な提案項目

補助金交付	企業におけるデジタル貿易文書の導入への取組を資金面から支援するため、補助金を交付する。	15社
ルール形成・強化(国際・二国間、国内)	デジタル貿易文書の利用を推進するために、国際あるいは国内で共通の運用ルール等の整備や規制強化等を推進する。	13社
優遇措置	貿易PFの活用等を通じてデジタル貿易文書を導入する企業に対して優遇措置を行う。	8社
認証制度	ユーザ企業における貿易PFの選定に資するため、標準規格への準拠、外部PFとの連携有無、セキュリティ対策等の観点から貿易PFを評価した情報を公表する。	4社
人材育成	デジタル貿易文書の導入に向けた個々の企業における取組をIT知見等の人材面から支援する。	4社
情報提供	日本国内及び貿易相手国におけるデジタル貿易文書の利用可否等の正確な情報を取得し易くするとともに、デジタル貿易文書の導入事例紹介や各貿易PFサービスの比較データ等により、導入効果を把握し易くする。	4社
表彰制度	企業におけるデジタル貿易文書の導入への取組意欲を高めるため、貿易文書のデジタル化に先進的に取り組む企業を表彰する制度を創設する。	3社
ルール緩和	デジタル貿易文書の利用を推進するために、国際あるいは国内で共通の運用ルール等の整備や規制強化等を推進する。	2社

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

補助金交付

企業におけるデジタル貿易文書の導入への取組を資金面から支援するため、補助金を交付する。

荷主

- 利用コストが掛かるうえ、取引先の一部しか民間の貿易プラットフォームを使っていないような状況ではメリットが見えにくい。ユーザー数が増えるまでの間だけでも金銭的補助があれば話が進めやすい。
- 金銭的なインセンティブは大きい。補助金は幅広い企業に寄与する。
- 補助金の公募期間が短く、提案書の準備が間に合わずにあきらめるケースもある。
- 自社だけでは効率化できないため、プラットフォームに参入できない。そもそもシステムを利用していないような状態であればプラットフォームで電子化すれば良いと思うが、既にある程度システム化している場合は難しい。イニシアチブを取れる会社が参入し、関係者を巻き込むことが必要。補助金というきっかけもあり取組んでみたところである。データ連携のコストは数千万円規模となりネックなので、引続き補助金制度は検討いただきたい。ビジネス上の関係者が一緒にプラットフォームに参入することがメリットになる。仕掛けとしてパートナーとして取組んで検証させるなどあれば、当社も関係会社に声もかけやすい。上手くいけばそこからまたパートナーを呼び込んでいくことができる。
- プラットフォームは自前作業の工数が減らなければ、利用料を支払うことは難しい。またExcelを利用しているような企業では書類の電子化は難しいため、利用料やデータ連携の仕組みの改修費用について補助金支援があると良い。
- 民間の貿易プラットフォームの利用について、検討段階にすら入らない企業もあると思うので、手厚い補助があれば検討に前向きな企業も増えるのではないかな。

7社

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

補助金交付

企業におけるデジタル貿易文書の導入への取組を資金面から支援するため、補助金を交付する。

物流事業者
(フォワーダー、
空港・港湾物流
事業者、通関
業者等)

- データを最初に入力する荷主側の効果はあまりなく、効果があるのは乙仲側である。荷主においても紙書類がPDFに置き換わるという点で多少は手間が減り、乙仲の書類作成が速くなるためリードタイム短縮にもつながる。フォワーダーは荷主がプラットフォームに参加すれば効果があると主張するが、荷主としてはフォワーダーが料金を下げないとメリットがないという主張がぶつかり、なかなか難しい。民間の貿易プラットフォームは荷主側の利用料が高いため、例えば輸出の通関料が下がる等利用料に見合うような仕組みがあれば良い。そのため補助金は荷主にもフォワーダーにもデジタル化を推進していくうえで必要。
- 重要と考えているのは、補助金を含む利用料のフリー化など費用補填の施策である。民間の貿易プラットフォームは利用料が高いため、それに見合った効果を十分見出すことに難航するため、継続的な補助金支援があれば良い。
- 補助金の申請にあたり申請材料の準備や日報作成等に工数を要している実態があるので、補助金の申請手順を簡素化出来ると良い。また、補助金は新規導入しか対象にならないため、導入済みのものも新規の半分で良いので補助金対象になると良い。
- 民間のプラットフォーム利用を推進していくためには補助金又はデータ化に依る書類の簡略化(=人件費の削減)が施策として有効。補助金については開発コストだけでなくランニングコストに対しての補助があれば良い。社内決裁にも時間がかかるため期間が短いと申請が難しい。前もって準備出来るように物流業者向けの広報に注力すれば利用者も増えるのではないかな。
- プラットフォームはフォワーダーからも料金を取る構造になっており、連携する手間も費用もかかってしまう。広く普及させるという観点で、フォワーダーの利用料はフリーに出来るようなインセンティブや施策があると良い。
- PFについては、まずはユーザを増やすために利用料補助が必要と考える。CyberPortは利用料フリーであり、東京港のCY支払い業務では強制的に利用する必要がある。民間の貿易プラットフォームも同じように利用料フリーにすると、この手続は民間の貿易プラットフォームを使わないとできない、とったものがあればユーザ数が増えるのではないかな。
- 補助金の有無で社内決裁の通やすさや費用対効果が変わってくる。
- インセンティブ制度の導入(プラットフォームを利用する企業に対して、取引手数料の割引やポイント制度の導入、また初回利用者向けの特典の設定)初回利用時の費用割引などがあるとよい。使用のハードルを下げられるとよい。

7社

【反対意見】

- 補助金を出しても進まないと考える。(参考:システム連携用のインターフェース開発費用は、NACCSで新しい業務を連携しようとした場合、データ連携だけであれば、2、3百万円、データの連携だけでなく、基幹システム側に画面を作ろうとすると4、5百万円程度かかる。)

1社

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

ルール形成・強化 (国際・二国間、 国内)

デジタル貿易文書の利用を推進するために、国際あるいは国内で共通の運用ルール等の整備や規制強化等を推進する。

荷主

- 多くの会社がメール等で送付するのが主流であれば、当社としてもプラットフォームを使うのは逆に面倒である。船会社や乙仲が全てプラットフォームを利用している形でない当社としても利用しにくい。貿易手続というものはプラットフォームの利用が前提である、という打ち出しの方が良い。
- 電子帳簿保存法に対応するうえで、一部紙が残っていると運用が煩雑なため不要な原本を廃止しようと紙が残っている書類の調査を全社的に実施した経緯がある。電子帳簿保存法のように法令で定めてもらえると内部に展開し易くなる。また期間が短いと対応しきれないため、一定の確認期間は必要。文書の保管はなるべく電子に統一していきたい。原本含め全てスキャンのうえ電子保管しており、検査対応のため、インボイスナンバー(当社固有の番号だが、輸出入許可書に当該番号を記載)、金額や申告日で検索できるよう管理している。取引先との間では、受注番号がユニークなキーとして機能している。
- eB/Lに対応できないフォワーダーが残ると運用が分かれてしまい煩雑になる。選択の自由が認められると運用が分かれてしまうため、強制力があつた方が足並みを揃えやすい。
- 紙を廃止するというグローバルスタンダードが出来ない限り、廃止は難しいのではないかな。
- 輸出は相手国の事情があるため、輸入の方が日本で制御しやすいのではないかな。例えば輸入に関しては何年までには電子化を完遂するというようにドライブをかけていき、輸入が電子化された企業は追従して輸出にも目が向いていくように思う。輸出は当社から船会社や通関事業者に実証を依頼すると、相手先にもコストが必要になるので難しいため、輸入の方が対応しやすい。輸入で電子化された通関事業者であれば輸出も対応できるはず。
- 日本国内でPDFが認められている文書でも、結局現地で印刷する必要があるれば郵送が必要になってしまう。そのため相手国でもデータで受領可能なルールづくりが必要。
- eB/Lを検討するよりは、そもそもB/Lを不要にできるような検討をした方が有意義。

5社

物流事業者 (フォワーダー、 空港・港湾物流 事業者、通関業 者等)

- 日本は紙文化がまだ残っている。中小企業はその傾向は多い。大手企業も紙での保管を基本としているところもある。財務省・税関の事後調査のために保管しているという理由もある。紙の保管は禁止してもらうなど、思い切ったことをやってほしい。
- 通関業者はデータを受け入れる立場であるため、荷主(輸入者)がデジタル化を前向きに進めてもらわないといけない。当社だけで進めるわけにはいかない。デジタル化をしないと手続が進まないぐらいの強制力をもたせないといけない。制度の見直しなど、貿易の上流においてもNACCSのように進められるとよい。
- データの統一規格が欲しい。強制的に統一規格を作れば、それを使わざるを得なくなり使いやすい。

8社

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

ルール形成・強化 (国際・二国間、 国内)

デジタル貿易文書の利用を推進するために、国際あるいは国内で共通の運用ルール等の整備や規制強化等を推進する。

物流事業者 (フォワーダー、 空港・港湾物流 事業者、通関 業者等)

- デジタル化が進まない要因は、法令化されていないためではないか。システム投資出来ない顧客がほとんどであり、電子申告を強制するなどが必要ではないか。
- CyberPortも川上の荷主が入っていないため、荷主のS/Iから入力して欲しいが、海貨のPUO部分から必要項目を虫食いで入力しており、後続のシステムに引き継ぐことが出来ない。荷主があえてCyberPortの書式に合わせてS/I、I/V、P/L等を作成するとは思えず、強制力がないと参画は難しい。
- 貿易PFは荷主が参加しなければ全く意味がない。その為には参加せざるを得ない環境が必要。
 - 政府が発注しているもの ODAの入札条件にブロックチェーンを活用した貿易PFを利用することを必須にする。
 - 高いセキュリティレベルが要求される防衛装備品は貿易PFの利用を必須にする。
 - 商工会議所に申し込む原産地証明書は貿易PF経由することが必須or割引がある。
 - 経産省が発行するライセンスの取得条件としてブロックチェーンを活用することを義務付ける。
 - 海外PFとの接続を早急に実施する。どこか一国でよいのでまずは貿易PF間の接続を実施して運用を固める。この国との貿易は必ず貿易PFを利用することが必須であるようにする。貿易PFの海外との連携先としてベトナムが適切ではないか。NACCSとの親和性も高く、また中国の代わりとしてベトナムが生産拠点として増えており、荷主からの需要が増えていくと予想される。
- 貿易文書の原本性担保技術の普及に向けた施策。電子署名やブロックチェーンが普及しない理由は必須性がどこにあるかわからないから。スタート時はある特定のもの(ODA、防衛装備品等)で貿易PFを必須とする。通常の貿易取引が行われているもので原本性が求められている書類が必要なのは経産省のライセンスぐらいかと思われる。このライセンスにかかわるものはブロックチェーン技術を活用する運用とすべきではないか。
- PF導入活用にあたり、FWD側へのインセンティブ(アメ)の検討も多少必要だが、それよりも、移行期限(ムチ)を決めてトップダウンで半強制的に使いわせる仕組みとした方がよい。※ 移行しないとコストアップになる。
- eB/Lは法整備が進んでいるものの、実運用の方針が決まっていない。eB/Lに対応した新たなプラットフォームが出現するのか、既存システムで対応するのか等を気にかけている。国は法整備だけでなく運用方針を示して欲しい。
- FIATAが今年の秋頃にeB/Lの標準を発表しており、日本ではJIFFAが取り組んでいる。eB/Lでは信用性をどう担保するのか、ブロックチェーン等を活用するのかといった点が気になっている。また証券の譲渡性や決済に関しても一緒に検討する必要がある。データ交換が主流になるとB/Lの存在意義自体も薄れると考えられる。

8社

出所) 本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

(注) 表右列はヒアリング回答社数

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

優遇措置

貿易PFの活用等を通じてデジタル貿易文書を導入する企業に対して優遇措置を行う。

荷主

- 貿易プラットフォームを利用することでAEOがとりやすくなる等があるとよい。また、AEOのメリットももう少し出してほしい。AEO荷主だからできることを増やしてもらえるとよい。例えば、複数のConsigneeの場合はCYでデバンしてから申告する流れになるが、2以上のAEO事業者による輸入のケースでは、コンテナのまま輸入通関ができるとされている。CO2削減等への取組に関心が高まる中、これは大きなメリットである。
- AEO事業者は事後調査ではなく監査になる。事後調査で整える書類は非常に多いので、監査で済むと手間が簡素化される。プラットフォームを利用することにより、証跡が残り、検査の手間が減ることも期待される。デジタル化推進のためには輸入の事後調査が簡便化されると良いかもしれない。プラットフォーム利用していればAEOの区分1に該当するなどして関税・消費税の納税の猶予期間ができるなどすると事業者のメリットもあるのではないかと。即納している輸入者には延納制度(担保利用)等もメリットがあるかもしれない。対象は中堅企業になる。
- AEOでは税率(輸入関税)が低くなるということが直接的なメリットとして要望されている。
- デジタル化推進に向けては、データ入力を行う企業のモチベーションにつなげるため、PFへのデータ入力を行った企業に税制優遇等の金銭的インセンティブが必要。例えば荷主が作ったデータを基に船積書類を作成する場合、荷主であれフォワーダーであれ、実際にPFへのデータ入力を行った企業に対して優遇する。データ入力は手間であるが、後続手続において恩恵を受けるため、データ入力の労力を割いた企業を優遇するという意図。
- 自社システムで海貨と連絡しており、あえてCyberPortに情報を入れる必要がない。CyberPortのUIにNACCSの申告画面が設けられているが、自社システムでNACCSと連携しており同様に申告が可能なのでわざわざCyberPortから入力する必要がない。AEOの申告が簡素化される等のメリットがあればありがたい。
- PF利用により税制優遇になるなど、金銭的メリットを得られることが大事である。自動車事業ではPFの利用検討を進めているが、採算が厳しい事業についてはメリットとの比較になり、現状でも貿易手続の流れがある程度形作られているため、導入メリットを感じにくい。特に輸出入の割合が大きい会社だと導入メリットが薄くなる。一方で、そのような事業も巻き込んでいかなければPFを利用する意義がないので、金銭面はケアいただきたい。

6社

物流事業者 (フォワーダー、 空港・港湾物流 事業者、通関 業者等)

- AEOのような手続の簡素化などの優遇措置はメリットがあるかもしれないが、海外を巻き込まなければ国内制度だけでは限界があるだろう。
- 手続簡素化等の優遇措置については、AEOのメリットもあまり享受できていない。税関検査の省略などの頻度を高めるなど、メリットを増やしてほしい。デジタル化されたことにより、海外から輸入品の検査においてデータを安全性判断の基準として使えるのであればよい。
- 税制の優遇措置が望ましい(法人税の税制優遇など)。実施できる企業は、資金力、人材があるということが前提になるので、大手企業からになると考える。

2社

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

認証制度	ユーザ企業における貿易PFの選定に資するため、標準規格への準拠、外部PFとの連携有無、セキュリティ対策等の観点から貿易PFを評価した情報を公表する。	
荷主	- 企業によってはプラットフォームの利用タイミングを見計らっているところもあり、どのプラットフォームにつなげていくべきかという指標があると良いかもしれない。 - プラットフォームが将来のスタンダードになるかどうか見極めが必要。	2社
物流事業者 (フォワーダー、 空港・港湾物流 事業者、通関 業者等)	- 情報の流出やミルシートの偽装などはメーカーが警戒しているため、プラットフォームが秘匿性の高いシステムであることをメーカーに理解してもらう必要がある。 - 日本の中心となるプラットフォームが分からない。民間の貿易プラットフォームやCyberPortがあり、連携するとされているが、お客様もどれを選択していいか分からない。電子化が進まない原因となっている。	2社
人材育成	デジタル貿易文書の導入に向けた個々の企業における取組をIT知見等の人材面から支援する。	
荷主	- デジタル化すると何が良くなるのか、例えばブロックチェーンのメリットとは何かを理解できる人が社内で少ない。動画など分かりやすく情報発信したり、デジタルスキル標準などの最低限知っておくべき知識を整理したりといった取組みが有用ではないか。事業者の表彰制度や成功事例紹介は一段階上の情報提供となり、理解が深まるので率先して対応されると良いだろう。特に成功事例は何をすればどこまで達成できるのかといったゴール設定に役立てられる。 - 現場の人間だけでなく、経営層にもわかるような分かりやすい資料や動画があると良い。経営層は貿易手続がどれだけ煩雑でアナログであるかといった実態を把握できておらず、なぜデジタル化が必要なのかの説明が難しい。また、投資の優先度設定において、社員の人件費削減の視点も検討しているが、投資イコール売上ではないということをアピールすることが難しい。 - 人材育成について、デジタル化の教育ツールがあれば提供して欲しい。	2社
物流事業者 (フォワーダー、 空港・港湾物流 事業者、通関 業者等)	- 教育・研修プログラムの実施(貿易プラットフォームの利用方法やメリットを理解するためのセミナーやワークショップの開催) - システム投資の失敗例はどの企業でもあるため、社内決裁に苦勞すると耳にする。経営層がシステムに明るい訳でもないため、デジタル人材の育成や補助金により、国が注目しているCyberPortと連携出来る、といった優位性を打ち出せると進めやすい。	2社

出所)本調査事業におけるヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

(注)表右列はヒアリング回答社数

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

情報提供

日本国内及び貿易相手国におけるデジタル貿易文書の利用可否等の正確な情報を取得し易くするとともに、デジタル貿易文書の導入事例紹介や各貿易PFサービスの比較データ等により、導入効果を把握し易くする。

荷主

- 法制度として紙原本が必要かどうかの情報の取り方が分からない。日本ではJETROのサイトで通関に必要な書類名は掲載されているが、紙原本が必要かは記載されていない。国によっては情報が不足しており、現地スタッフに確認しても良く分からず、関税法を見ても分かりにくい。競争領域ではないので、JETROのサイトを充実させるなど共有するためのポータルがあると良い。
- 法制度として紙原本が必要かどうかの情報については、船会社が情報を入手することもあるが、根拠が分かっているわけではなく、船会社の立場から安全策をとるためのものであり、船会社同士で主張が異なることもある。根拠が明確に分かる形式で確認できると良い。

1社

物流事業者 (フォワーダー、 空港・港湾物流 事業者、通関 業者等)

- 成功事例の共有とネットワーキングイベントの開催
- 貿易プラットフォームの定義が曖昧であり、また各プラットフォームの導入メリットが分かりにくいいため、プラットフォームごとの特色・メリットが一覧化されていると選定しやすい。
- トップダウンでの意思決定が重要であり、METIからも企業の経営層に働きかけて欲しい。

4社

4.2 貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

貿易文書のデジタル化に向けた施策要望

表彰制度	企業におけるデジタル貿易文書の導入への取組意欲を高めるため、貿易文書のデジタル化に先進的に取り組む企業を表彰する制度を創設する。		
荷主	- IRへの関心が高い大企業が中心になると思われる。 - 社内幹部は非常に興味があると思う。他業界からの評判や企業のプレゼンスにもつながる。 - 金銭的なメリットの方が社内での訴求力が高い。表彰制度や認定制度については、福利厚生やホワイト企業認定などは企業イメージ向上に結び付きやすいが、デジタル化に関しては少々指向が異なり、貿易デジタル化の推進を表彰されることで何かメリットがあるかと考えると中々難しい。		3社
ルール緩和	デジタル貿易文書の利用を推進するためにルールを緩和する。		
荷主	輸出入の貿易書類で紙の印刷が必要になっている。電子帳簿保存法対応は検討されているが、要件として検索機能やタイムスタンプ等があるため実際に電子化するためのハードルが高い。また、既に印刷された書類が存在するので、それらを全てPDF化するのは難しい。要件がもう少し緩和されていくとありがたい。		1社
物流事業者 (フォワーダー、 空港・港湾物流 事業者、通関 業者等)	文書保管のデジタル化について、政府としては緩和施策として電子保管を認めているのであろうと考えるが、電子保管ではタイムスタンプへの対応が必要になるなど、逆に厳しくなっていることもある。実態として電子帳簿保存法を緩和するようにしてほしい。		1社

5. 欧州(英国及びEU)における貿易手続デジタル化対応実態調査

- 5.1 欧州(英国及びEU)における貿易手続デジタル化実態、貿易PFの整備・普及状況に関する調査
 - 5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況
 - 5.1.2 デジタル化関連施策・政策
 - 5.1.3 貿易プラットフォームの概況
- 5.2 「GAIA-X」にもとづく貿易分野データ連携の状況、「GAIA-X」への官民の対応状況調査
 - 5.2.1 Gaia-Xの概要
 - 5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況
 - 5.2.3 各国の対応状況

5.1 欧州(英国及びEU)における貿易手続デジタル化実態、貿易PFの整備・普及状況に関する調査

- 5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況
- 5.1.2 貿易プラットフォームの概況
- 5.1.3 デジタル化関連施策・政策

欧州における貿易手続の概要



- EUでは、域外の第三国との物品取引に適用されるルールや手続、基本的な規定などを関税法典(関税基本法)にまとめている。現行法の欧州議会・理事会規則952/2013 が定める「欧州連合関税法典(UCC: Union Customs Code)」は、EU と域外の第三国との間で取引される物品に適用される関税手続および一般規則を、単一かつ一貫した法体系の中に組み込んでいる。
- 加盟国間の商品の移動には、物品税が課される製品、武器、文化財など一部の商品を除き、いかなる書類も必要ないため、欧州加盟国のいずれかの国に輸入されれば基本的には国境を意識することなく貨物の移動が可能である。
- 輸出入申告にはSingle Administrative Document(SAD)と呼ばれる共通文書が使用されることがUCCに定義されており、原則3部のハードコピーが用いられる。1部は通関申告を行った加盟国で保管され、1部は貨物の最終目的地となる加盟国の統計取得の用途で保管され、もう1部は税関当局から捺印された書類を荷受人に返却する。
- 2020年を期限として、通関システムの電子化および中央一括通関システムの導入を進めていたが一部の国のシステム導入が間に合わなかったため、導入期限が2025年に延長された。
- 英国では、旧システムから切り替える形で、2023年に税関申告サービス(CDS)が導入された。これにより基本的な税関申告手続はオンラインで実施できることとなった。

出所) European Commission, https://taxation-customs.ec.europa.eu/union-customs-code-ucc-introduction_en, 2025/03/07閲覧
European Commission, <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/customs-clearance-documents-and-procedures>, 2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

輸入申告に必要な貿易文書の概要 EU



● 輸入申告必要書類

貿易文書	デジタル化の状況
輸入申告書(SADフォーム)	3部のハードコピーを税関当局に持参 ただし国によってはオンライン通関システムを構築済。
インボイス	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし)
パッキングリスト	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし)
検査証明書や輸入ライセンス(Health, Veterinary, Plant Health certificates)	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし)
船荷証券	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし)
原産地証明書	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし)

出所) European Commission、<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/customs-clearance-documents-and-procedures>、
2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

輸出申告に必要な貿易文書の概要 EU



● 輸出申告必要書類

貿易文書	デジタル化の状況
輸出申告書(SADフォーム)	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし) ただし国によってはオンライン通関システムを構築済。
インボイス	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし)
パッキングリスト	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし)
検査証明書や輸出ライセンス(Health, Veterinary, Plant Health certificates)	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし)
原産地証明書	ハードコピーを持参(原本の要否は記載なし)

出所) European Commission、<https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/customs-clearance-documents-and-procedures>、
2025/03/07閲覧

欧州各国のMLETR 対応状況



MLETR概要

- 電子的転送可能記録のためのモデル法(Model law on Electronic Transferable Records)とは、各国の立法者が、自国の国内法の一部として制定するために、UNCITRAL(United Nations Commission on International TRAdE Law)が推奨する立法テキストである。

関連する条項

番号	カテゴリ	内容
7条	電子的転送可能記録(ETR)の法的認定	・ 電子だから法的効力がないとはいけない。 ・ 電子的に転送・譲渡可能な記録は、それが電子的形式であるという理由のみで、法的効力、妥当性または、執行可能性を否定してはならない。
9条	署名	・ 電子的な署名でデジタルデータの完全性を担保すべし。 ・ 実体法が署名を求めている場合はもちろん、署名が要件にない(暗黙の使用要件)場合も、電子的な署名(電子署名、e-Seal、タイムスタンプなど)がされているものだけが電子的に転送・譲渡可能である。
12条	信頼性標準	・ この条項で信頼性を評価するうえでの重要な要素を例示することで、法的確実性を高めることを目指している。
13条	電子的転送可能記録(ETR)の時間と場所の表示	・ 譲渡可能な書類や装置に時間と場所が示されていることは法的に大きな影響がある。 ・ 例えば、債務者の行動や債務者の順序を確立するためには、保証の時期を記録することが必要

出所)ERP NAVI by 大塚商会、<https://www.otsuka-shokai.co.jp/erpnavi/topics/column/digital-evidence/uncitralmleter.html>、2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

欧州各国のMLETR 対応状況



- 2023年には英国、2024年にはフランスとドイツでMLETRに準拠した法律制定が完了しているが、検討を開始している国は少数である。

欧州の対応状況

ステージ (※1)	カテゴリ (※1)	該当国
8	ENTRY INTO FORCE(発効)	英国、フランス、ドイツ
7	PASSAGE OF LEGISLATION(法案の可決)	(該当国なし)
6	LEGISLATIVE DRAFTING(立法起草)	(該当国なし)
5	STAKEHOLDER CONSULTATION(関係者協議)	スペイン
4	READINESS ASSESSMENT(即応性評価)	スウェーデン
3	DOMESTIC ANALYSIS(国内分析)	フィンランド
2	POLITICAL SUPPORT(政治的支援)	ノルウェー、イタリア、アルバニア、北マケドニア、ウクライナ
1	MLETR SOCIALISATION(問題認識)	その他の国

(※1)ICCのMLETR Trackerの定義

出所)UNCITRAL、https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records/status、2025/03/07閲覧
ICC、<https://www.digitalizetrade.org/mletr?type=regional>、2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

EU Single Window Environment for Custom (EU SWE-C) 概要



- 約10年間のパイロットプロジェクトと約4年間の準備と交渉を経て、2022年12月にEU Single Window Environment for Customsを確立する規則が2022年にEU法に盛り込まれた。3つのコンポーネントから成り、2025年までに第一フェーズを施行することを目指している。
- 域内貿易に関しては一部の商品を除き、書類が不要なため、税関以外の関連省庁が発行する証明書などの書類を主眼に置いている点がASEANと異なる。

EU Single Window Environment for Customの概要

項目	内容
目的	EU域内における手続のデジタル化を推進すること。特に、税関とそれ以外の関連省庁間の、証明書や許可書などの書類を電子的に交換すること。
主要コンポーネント(詳細は後述)	1. Union non-customs systems 2. EU Customs Single Window Certificate Exchange System(EU CSW-CERTEX) 3. National single window environments for customs
運用状況(2024年11月時点)	第一フェーズの実装中であり、本番運用は行われていない。(※ただしEU CSW-CERTEXは2017年のパイロットから順次拡大中)
導入による便益	・ 相互互換性に関するフレームワーク構築 ・ データ利用の一貫性の確保 ・ EU法のコンプライアンスの確保 ・ コストと管理負荷の軽減 ・ 詐欺や誤りの削減 ・ 事業者側のプロセスの整備

出所)European Commission, https://taxation-customs.ec.europa.eu/eu-single-window-environment-customs_en, 2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

EU SWE-C 開発経緯と今後の展望



- 1968年のEU Customs Unionの発足以来、域内で包括的な税関手続のデジタル化に向けた取組が進められてきた。

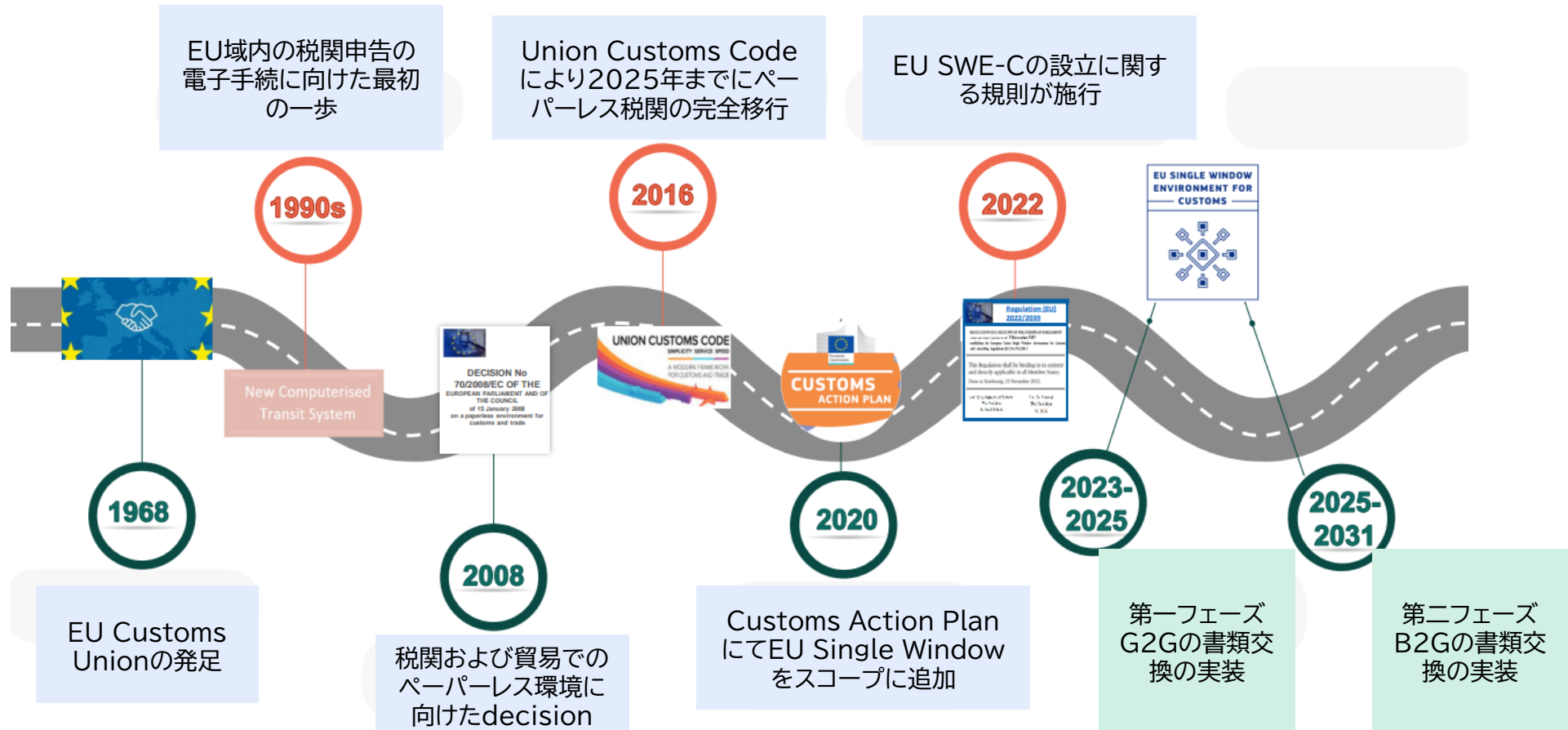


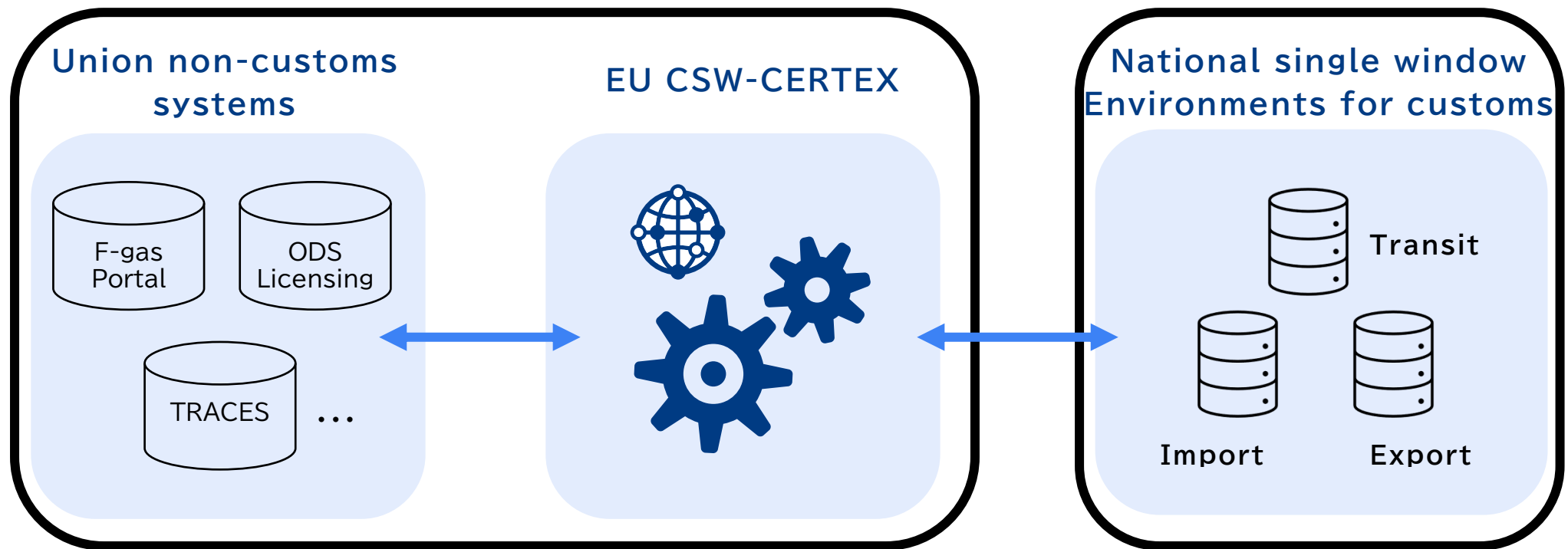
図 EU SWE-Cの開発経緯と今後の展望

出所) UNECE, https://unece.org/sites/default/files/2024-02/1.2%20Saadaoui%20EU%20Customs%20Single%20Window%20-%20COM%20DG%20TAXUD%20Z.%20SAADAUI%20v1.0_3.pdf、等を基にMRI作成 2025/03/07閲覧

EU SWE-C 主要コンポーネント



- EU SWE-Cは3つの主要コンポーネントから成り、特にEU CSW-CERTEXは、EU加盟国のNational Single Windowシステムと、税関以外の関連省庁とのシステム接続を行うという点で中心的な役割を担う。
- National single window Environments for customsについては、EU各国にて整備・構築が進められている。



欧州委員会による開発

各国による開発

出所) European Commission, https://taxation-customs.ec.europa.eu/eu-single-window-environment-customs_en, 2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

EU SWE-C 取扱情報



- 2025年までにG2G手続で用いられる12の文書を実装し、その後2026年から2028年までに更に12の文書を実装する計画で進められている。その後2031年からは、EU域内および域外の貿易に関するB2Gの手続に拡大する想定である。

2025年までに実装される証明書類

No.	取扱情報(英名)	取扱情報(和名) ※直訳
1	CHED-A Animals	共通衛生入域文書(動物)
2	CHED-D Food and feed	共通衛生入域文書(食品と飼料)
3	CHED-PP Plant health	共通衛生入域文書(植物の健康)
4	CHED-P Animal products	共通衛生入域文書(動物製品)
5	FLEGT Timber	木材
6	COI Organic products	有機製品
7	FGAS Greenhouse gases	温室効果ガス
8	DUES Dual-use goods	デュアルユース商品
9	EU CITES Flora & fauna	動植物
10	ODS Ozone depleters	オゾン層破壊物質
11	ICG Import of cultural goods	文化財の輸入
12	ICSMS Product compliance	製品コンプライアンス

2026年から2028年までに実装される証明書類

No.	取扱情報(英名)	取扱情報(和名) ※直訳
1	CBAM Carbon Border Adjustment	炭素国境調整
2	EU IUU CATCH illegal fisheries	違法漁業
3	NCA Notification of arrival	到着通知
4	ELAN Agricultural licences	農業ライセンス
5	DPP Digital Product Passport	デジタル製品パスポート
6	Waste shipment & packaging	廃棄物の出荷と梱包
7	Toys safety	玩具の安全性
8	Forced labour	強制労働
9	Battery regulation	電池規制
10	Cosmetics	化粧品
11	Firearms	銃器
12	Drug Precursors	麻薬前駆物質

出所) UNECE、https://unece.org/sites/default/files/2024-02/1.2%20Saadaoui%20EU%20Customs%20Single%20Window%20-%20COM%20DG%20TAXUD%20Z.%20SAADAUI%20v1.0_3.pdf、2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

EU SWE-C 利用イメージ(G2G)



- 2025年までに実現予定のG2Gでの利用について、事業者は税関以外の省庁から発行される共通衛生入域文書(CHED)などの公的文書の発行を申請すると自動的に、EU CSW-CERTEXへ情報が連携され、提出先のNational Single Windowへと情報が共有されるため、基本的に紙の文書は使用しない想定である。

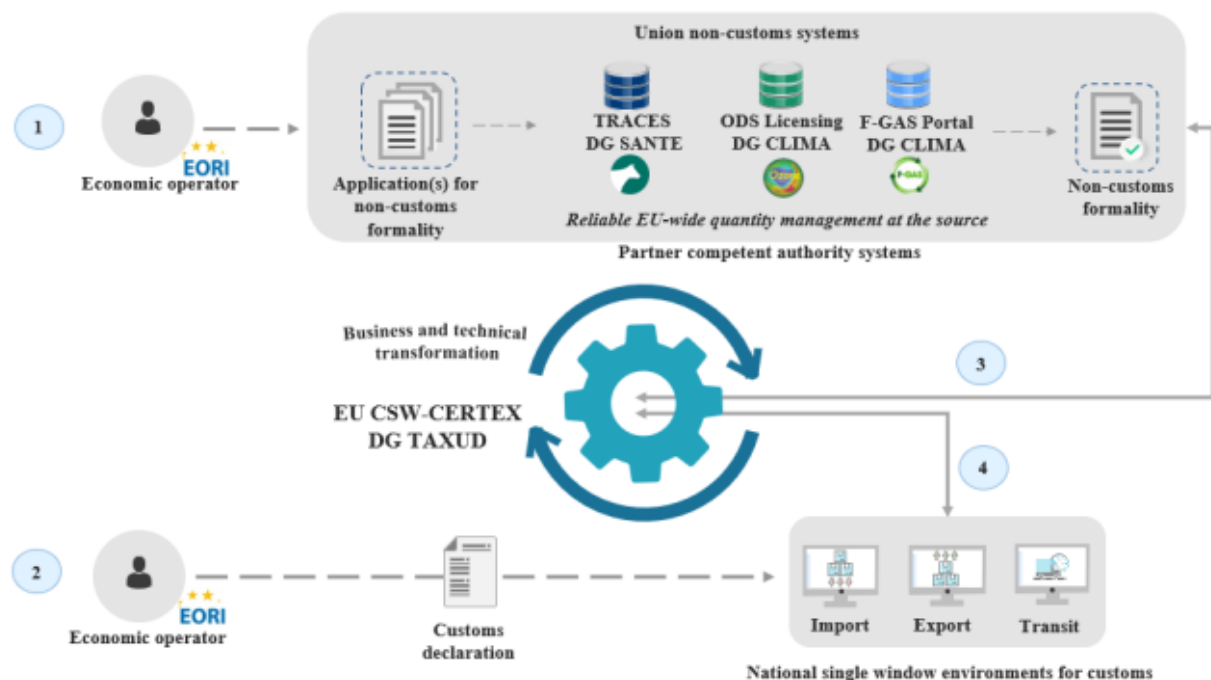


図 EU SWE-C 利用イメージ(G2G)

(※)EORIはEconomic Operator Registration and Identificationの略であり事業者の認証IDを示す。

出所)European Commission, https://taxation-customs.ec.europa.eu/eu-single-window-environment-customs_en, 2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

EU SWE-C 利用イメージ(B2G)



- 2031年に実現予定のB2Gでの利用について、税関における通関手続及び税関以外の省庁から発行される共通衛生入域文書(CHED)などの公的文書の発行をシングルウィンドウで実施可能になる想定である。

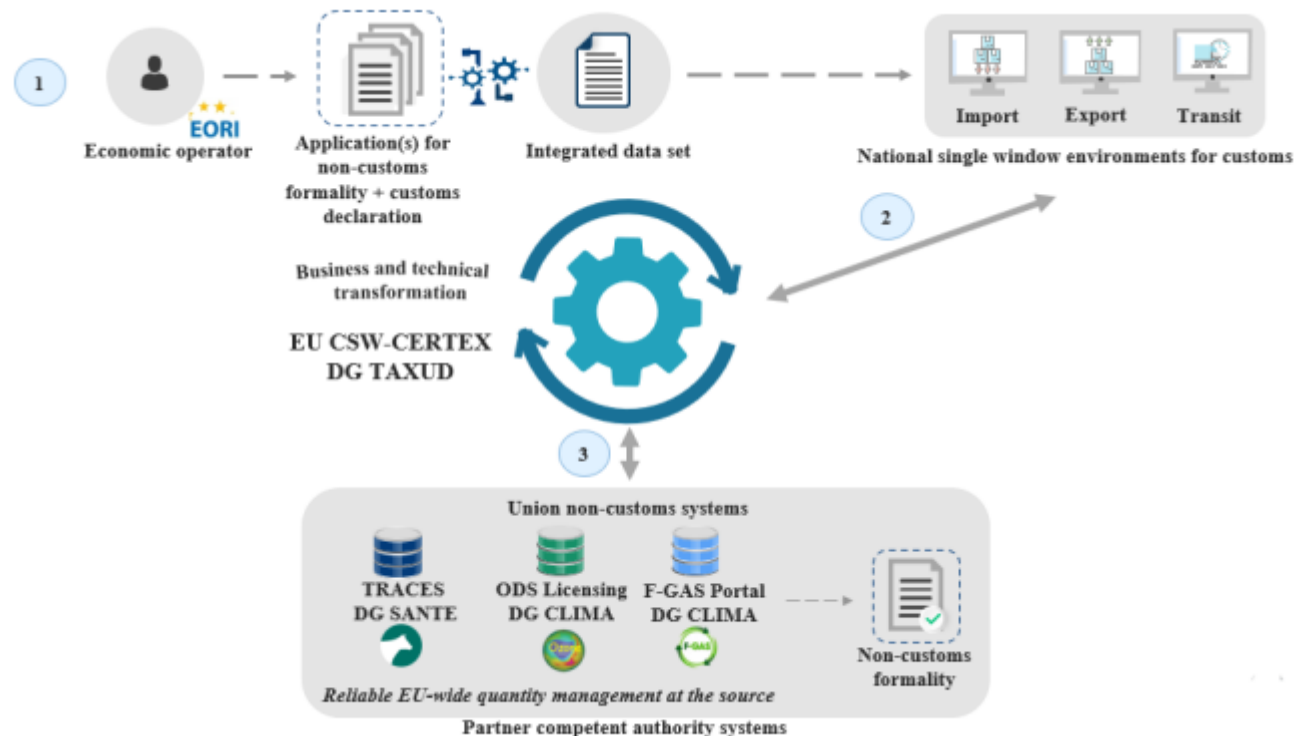


図 EU SWE-C 利用イメージ(B2G)

(※)EORIはEconomic Operator Registration and Identificationの略であり事業者の認証IDを示す。

出所)European Commission, https://taxation-customs.ec.europa.eu/eu-single-window-environment-customs_en, 2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

EU 主要国のNational Single Windowの整備状況



- EU主要国におけるNational single window の整備状況は差があり、当初EU SWE-Cの利用開始目標としていた2020年には間に合わず、2025年に延期した。

国	状況
ベルギー	・ ナショナルシングルウィンドウは構築済み ・ EUにおけるシングルウィンドウのパイロットプロジェクトにも参加
フランス	・ ナショナルシングルウィンドウは構築済
ドイツ	・ システム構築に向けて取り組んでいるが、EU域内全体で使用するナショナルシングルウィンドウは未実装
イタリア	・ ナショナルシングルウィンドウは構築済み
ギリシャ	・ ICS2は実装済だが、ナショナルシングルウィンドウは未実装
ハンガリー	・ ナショナルシングルウィンドウは未実装だが、EU CDS System(Customs Authorisation Management System)は導入当初から仕様。
ポーランド	・ ナショナルシングルウィンドウとして明記はされていないが、通関申告手続は輸出入ともにデジタル化されている。 ・ Automatic Import System(AIS), Automatic Export System(AES), New Computerized Transit System(NCTS2)を導入済
スペイン	・ ナショナルシングルウィンドウを構築済、他の欧州諸国と相互互換性の確保に向けた協業を進めている。 ・ 禁止事項や制限事項に関する手続も、シングルウィンドウで実施できるよう開発中。

出所) European Parliament、[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2022/734002/IPOL_STU\(2022\)734002_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2022/734002/IPOL_STU(2022)734002_EN.pdf)、2025/03/07閲覧
 WTO Trade Facilitation Agreement Database、<https://www.tfadatabase.org/en/members/belgium/article-10-4-3>、2025/03/07閲覧
 UNECE、https://unece.org/DAM/cefact/single_window/sw_cases/Download/2019/Italy_Eng.pdf、2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

EU 非税関システム(Non-customs systems) 一覧



- 現在開発中のシステムも含めて7つのシステムがEU SWE-Cに接続する予定であり、EU横断的なシステムとして書類の発行や管理等を行う。

No.	省庁(英名)	省庁(和名)	システム名	内容
1	DG SANTE	保健・食品安全総局	TRACES	動植物製品等の検疫証明書を電子的に発行
2	DG AGRI	農業・農村開発総局	COI – module in TRACES	オーガニック食品であることを示す検査証明書(COI)を発行
3	DG TAXUD	税制・関税同盟総局	ICG system – module in TRACES	芸術作品など文化的に価値が高い製品の証明書類の監視・管理を行う。
4	DG CLIMA	気候行動総局	ODS 2 Licensing System F-gas portal & HFC Licensing System	ODS2:オゾン層破壊物質の輸入許可書の管理。ライセンスの有効性の確認 F-gas:フッ素化温室効果ガスの輸入/輸出管理、輸入量報告
5	DG GROW	域内市場・産業・宇宙・起業・中小企業総局	ICSMS	製品の安全基準の観点での市場監視システム
6	DG TRADE	通商総局	DuES e-Licensing System	武器や兵器などに転用される危険がある製品の輸出入管理
7	DG ENV	環境総局	FLEGIT EU CITES	FLEGIT:木材製品の証明書発行 EU CITES:CITESにもとづく証明書のデジタル発行

出所)European Commission, https://taxation-customs.ec.europa.eu/eu-single-window-environment-customs_en, 2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

EU 輸入管理システム ICS2 概要



- EUに入国する全ての貨物について、到着前にデータを収集するために輸入管理システム(Import Control System2)が開発された。事業者は、事前搬入略式申告にて事前に貨物データを申告する必要がある。
- 当初の予定から遅延があったが、2024年6月にフェーズ3がリリースされ、稼働を開始している。



図 ICS2概要

出所) European Commission, https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2020-11/201027_factsheet_taxud_ics2_jp_0.pdf、
2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

EU 輸入管理システム ICS2 実施項目



- ICS2の導入により、日本を含む他国からの貿易事業者は、EU向け本船の積み地入港24時間前までに追加情報の提出が必要となっている。

追加申告項目

- SHIPPER, CONSIGNEE, NOTIFY PARTY の正確な名称・住所・TEL No.
- CONSIGNEE の EORI 番号
- 6 桁の Harmonized Commodity(HS)コード
- 具体的かつ正確な貨物説明 (※1)
- 化学品輸送のための ECICS CUS コード

※1曖昧な表記は避け、6 桁の HS CODEに基づいた具体的な品名の記載



図 ICS2 対象事業者

出所) European Commission、https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2020-11/201027_factsheet_taxud_ics2_jp_0.pdf、
2025/03/07閲覧
セイノーロジックス株式会社、<https://www.logix.co.jp/information/20241122>、2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

輸入申告に必要な貿易文書の概要 英国



● 輸入申告必要書類

貿易文書	デジタル化の状況
輸入申告書	税関システム(CDS)経由でハードコピー(PDFファイル)を提出
インボイス	税関システム(CDS)経由でハードコピー(PDFファイル)を提出
パッキングリスト	税関システム(CDS)経由でハードコピー(PDFファイル)を提出
検査証明書や輸入ライセンス	税関システム(CDS)経由で、必要に応じてハードコピー(PDFファイル)を提出。

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

輸出申告に必要な貿易文書の概要 英国



● 輸出申告必要書類

貿易文書	デジタル化の状況
輸出申告書	税関システム(CDS)経由でハードコピー(PDFファイル)を提出
インボイス	税関システム(CDS)経由でハードコピー(PDFファイル)を提出
パッキングリスト	税関システム(CDS)経由でハードコピー(PDFファイル)を提出
検査証明書や輸出ライセンス	税関システム(CDS)経由で、必要に応じてハードコピー(PDFファイル)を提出。

出所) Gov UK、<https://www.gov.uk/government/collections/uk-trade-tariff-volume-3-for-cds--2>、2025/03/07閲覧

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

英国 National Maritime Single Windowについて

- 英国ではNational Maritime Single Window(NMSW)を構築し、2016年1月からパイロット運用を開始している状況であるが、複数の申請システムが存在している。
- NMSWはEU指令 2010/65/EU(The Reporting Formalities Directive, or RED)に従い構築されており、FAL条約によって定められた港湾関連行政手続の一部の手続をデジタル化している。

項目		シングルウィンドウの状況
名称		National Maritime Single Window
設置の背景		EU指定
構築・運営主体		Border Force(国境管理庁)
関連システムの設置状況	港湾関連行政手続	CBP(Collaborative Business Portal), Port Community System, Port Authority system, SafeSeaNet等
	通関等行政手続	CDS(2022年よりCHIEFより移行)及び、Port Community System
NMSWと通関システムの連携		2019年時点では連携計画なし
電子申請率		港湾関連行政手続については100%(電子申請は義務)

出所)英国における港湾関連行政手続システムの試行的構築・運用の分析と考察(2019)、Department for Transport UK National Maritime Single Window(Pilot), <https://www.ics.org.uk/media/302308/160128%20dft%20nmsw%20guidelines.pdf>, 2025/03/07 閲覧 等を参考にMRI作成

5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況

英国 National Single Windowの進展状況



- 2025年までのBorder Strategyに沿って、歳入関税庁(HMRC)主体でNational Single Trade Windowの構想を検討中であったが、2024年に一時検討停止。2025年に情報更新予定。

項目	シングルウィンドウの状況	概要
名称	UK Single Trade Window	HMRCが中心となり、シングルウィンドウ構想を定義。
関連法令	The Single Trade Window (Establishment, Operation and Information) Regulations 2024	2024年5月1日に発効。 HMRCが、輸出入やトランジット貨物の手続を一元的に管理するSingle Trade Windowを構築し、運用する予定としている。

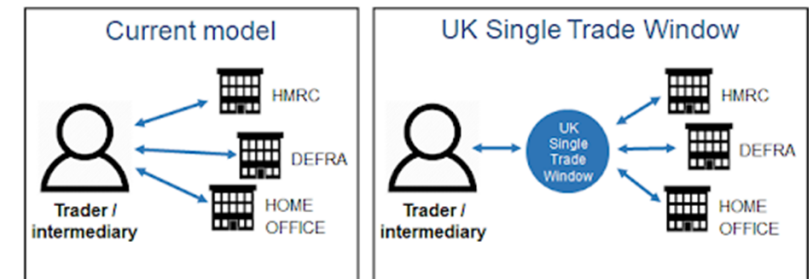


図 英国のNSWの概要

出所)HM Goernment(2020), 2025 UK Border Strategy

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5fdb2bcdd3bf7f40d85bcfd0/2025_UK_Border_Strategy.pdf, 2025/03/07閲覧

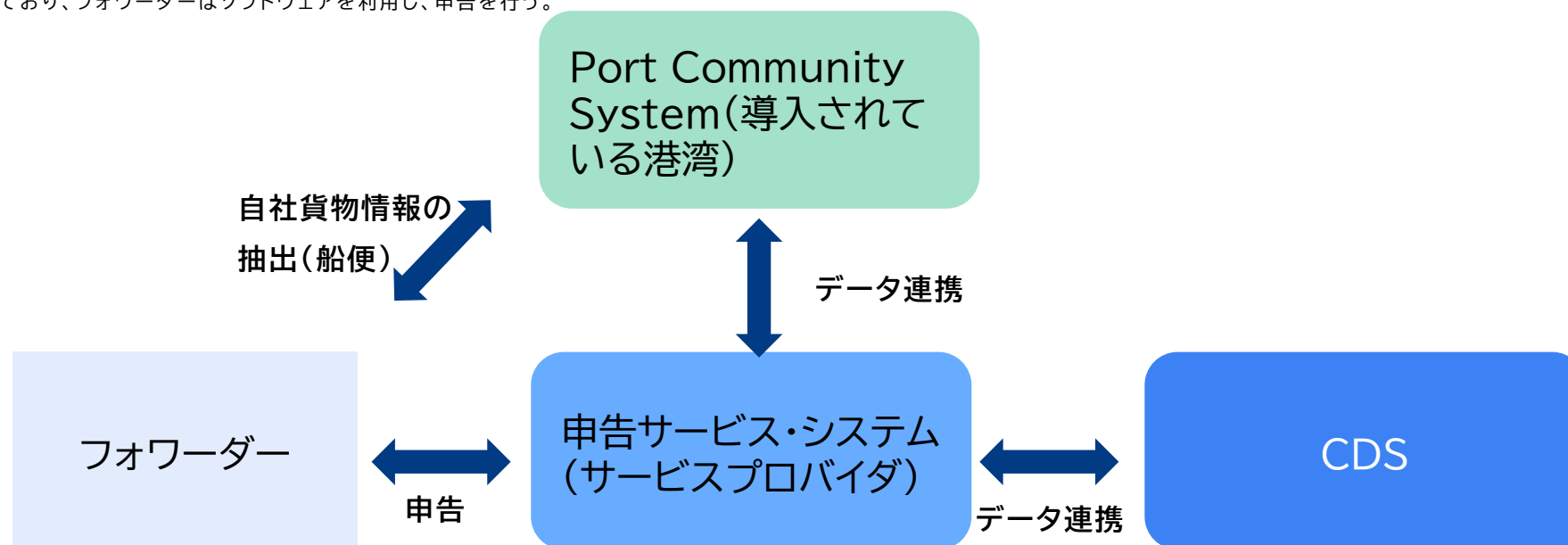
<https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2024/285/made>, <https://www.gov.uk/government/publications/uk-single-trade-window-discussion-paper/uk-single-trade-window-policy-discussion-paper> 2025/03/07閲覧

英国 税関申告システムについて



- CHEIF(Customs Handling of Import and Export Freight)は1994年に構築されたが、2023年3月に税関申告サービス(CDS)に切り替え。
- CDSは通関事業者が民間サービスプロバイダが利用する通関申告用のソフトウェアを利用し、通関申告する。
- Port Community Systemは各港湾に導入されており、積荷目録情報の取り扱い等を行う。通関申請用のソフトウェアとも連動している。

※民間サービスプロバイダは輸出入の申告のソフトウェアをSEQUOIA(Agency Sector Management (UK)Ltd-ASM社)など数10社のサービスがHMRCのウェブサイトにて公表されており、フォワーダーはソフトウェアを利用し、申告を行う。



出所) 英国における港湾関連行政手続システムの試行的構築・運用の分析と考察(2019)やHMRC(<https://www.gov.uk/guidance/list-of-software-developers-providing-customs-declaration-support>、2025/03/07 等を参考に三菱総合研究所作成

5.1 欧州(英国及びEU)における貿易手続デジタル化実態、貿易PFの整備・普及状況に関する調査

- 5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況
- 5.1.2 貿易プラットフォームの概況
- 5.1.3 デジタル化関連施策・政策

5.1.2 貿易プラットフォームの概況

貿易プラットフォーム 一覧

- 本調査で対象とする貿易プラットフォームを下表に示す。なお、2022年頃から貿易プラットフォームの閉業が散見されており、これらは調査対象外とした。

調査対象の貿易プラットフォーム

プラット フォーム名	事業主体	設立年	利用者数	ブロックチェーン の有無	機能			NSWと の接続
					商流	物流	金流	
Vakt	Vakt Global Ltd.(銀行、商社等12社の合弁会社)	2018	不明	Quorum	○	○	○	無
ICE Digital Trade	ICE Digital Trade Management Ltd.	2005	70,000社超	Hyperledger	○	○	○	無
Bolero	Bolero International Ltd.	1998	70以上の銀行グループと接続、200以上の運送業者	Corda	○		○	無
Insurwave	Insurwave Ltd.	2018	全世界の海上貨物の8%	無(サービス当初は有)	○	○	○	無
E2open	E2open,LLC.	2000	48万社以上の製造業者	不明	○	○	○	無
CargoX	CargoX Ltd.	2018	13万5千社以上の企業	Ethereum	○	○	○	有
Komgo	Komgo SA(銀行、商社等15社による合弁会社)	2018	300以上の企業と金融機関	Quorum(Ethereum)	○		○	無

出所)各種情報を基に三菱総合研究所作成

5.1.2 貿易プラットフォームの概況

(参考)閉業済の貿易プラットフォーム

- 貿易プラットフォームはサステナブルなビジネスモデルを構築することが課題であり、これまでに多くのプラットフォームが資金調達を理由に閉業している。

閉業した貿易プラットフォームの一覧

貿易プラットフォーム名	概要	閉業した年	閉業した理由
Marco Polo	欧州を中心としたブロックチェーン技術を活用した貿易金融プラットフォーム	2022	✓ 債務超過
B3i	保険業界を対象としたブロックチェーン技術を活用したプラットフォーム	2022	✓ 資金調達が困難になったため
We.Trade	欧州を中心としたブロックチェーンベースの貿易金融プラットフォーム	2022	✓ 資金調達が困難になったため
TradeLenz	IBMとMaersk社が立ち上げたブロックチェーン技術を活用した貿易プラットフォーム	2022	✓ 商用的な利用が普及せず採算性が不十分であったため
Contour	複数の銀行が協業して立ち上げた貿易金融プラットフォーム	2023	✓ ステークホルダーからの資金調達が困難になったため

出所) Trade Finance Global https://www.tradefinanceglobal.com/posts/marco-polo-network-runs-insolvent/?utm_source=chatgpt.com 等を参考に三菱総合研究所作成

5.1.2 貿易プラットフォームの概況

Vakt

- Vakt社は2018年に石油会社やトレードファイナンスサービス事業者らによって立ち上げられた石油業界に特化した貿易プラットフォームである。vSure、vLogistics、vActualsと呼ばれる3つのソリューションを提供している。

項目		内容
事業主体		VAKT Global Ltd.（銀行、石油会社等12社による合併会社）
設立年		2018
地域		欧州(Komgo及びessDocsとの協業有)
利用者数		不明(欧州北西部のバージ船の取引の内70%がこのVaktのプラットフォームで行われている。)
ブロックチェーンの有無		➤ 有(Quorum)
機能	商流	➤ 契約締結支援機能(vSure)
	物流	➤ ターミナル、インスペクターのノミネーション機能(vLogistics)
	金流	➤ ブロックチェーン技術を用いた不正取引の防止(vActuals)
直近の動向		➤ 2025年1月にvSureとvLogisticsについて、グローバル展開を目指すことを公表。2025年夏ごろのローンチを目指す
NSWとの接続		無

出所) VAKT、<https://www.vakt.com/press/vakt-expands-into-global-markets-launch-of-global-vessels-on-the-platform-in-2025>、
2025/03/07閲覧

5.1.2 貿易プラットフォームの概況

ICE Digital Trade (IEssDOCS)

- essDOCSとして2013年に発足したペーパーレス貿易プラットフォームは米国によるIntercontinental Exchange社の買収を経て、ICE Digital Trade (IDT)としてエネルギー業界および金属業界を中心にサービスを提供している。

項目		内容
事業主体		ICE Digital Trade Management Limited (essDOCS Exchange Limited社が2022年にIntercontinental Exchange社に買収されて誕生)
設立年		2005 (essDOCS Exchange Limited社の設立年、PFの設立は2013)
地域		190か国(テスト、導入準備を含む)
利用者数		70,000社以上、60の銀行
ブロックチェーンの有無		Hyperledger
機能	商流	➤ 貿易文書の授受および管理(eB/L、Warehouse Warrant含む)
	物流	➤ リアルタイムで貨物状況、船舶動静の可視化
	金流	➤ 電子船荷証券を取り扱う際の保険付保
直近の動向		➤ 2023年にICE CargoDocs Local Law eB/Lというソリューションが国際P&I club(荷主責任相互保険組合)からの承認を得た。
NSWとの接続		無

出所)ICE、<https://www.essdocs.com/solutions/ice-cargodocs>、2025/03/07閲覧
 国際通貨研究所、<https://www.iima.or.jp/docs/gaibukikou/2022/gk2022.12.pdf>、2025/03/07閲覧

5.1.2 貿易プラットフォームの概況

Bolero

- Boleroは古くから金融セクターにおける貿易デジタル化に取り組んでいるプラットフォームの一つである。2020年にはGalileoと呼ばれるマルチバンクトレードファイナンスのソリューションをローンチした。

項目		内容
事業主体		Bolero International Ltd, SWIFT
設立年		1998
地域		5大陸
利用者数		70以上の銀行グループとパートナーシップを締結、200以上の運送業者と接続
ブロックチェーンの有無		有(Corda)
機能	商流	➤ 貿易文書の授受および管理(eB/L)
	物流	➤ 無
	金流	➤ マルチバンクトレードファイナンス(信用状の開設、保証、書類管理含む) ➤ ホワイトレーベルのトレードファイナンスポータルサイトを銀行向けに提供
直近の動向		➤ 2023年にBoleroが国際P&I club(荷主責任相互保険組合)からの承認を得た。
NSWとの接続		無

出所) Bolero、https://8112310.fs1.hubspotusercontent-na1.net/hubfs/8112310/Hyperledger/Webinar_Slides/SIG%20for%20Andrea.pdf、
2025/03/07閲覧

5.1.2 貿易プラットフォームの概況

Insurwave

- Insurwaveは「ブロックチェーン・プラットフォームを利用し、海上保険業務の変革をサポートする」という共同宣言のもと設立された、保険に特化したプラットフォームである。当初ブロックチェーンを活用していたが、長期的な成長やスケーラビリティの観点から2023年にSaaSモデルへビジネスモデルを転換した。また保険に付随する位置情報提供サービスなども行っている。

項目		内容
事業主体		Insurwave Limited (EY、Guardtime社、および保険会社による合同会社)
設立年		2018
地域		欧州、ロシア、北米、ブラジル、南アフリカ共和国、日本、中国、インド、ASEAN
利用者数		全世界の海上貨物の8%で利用
ブロックチェーンの有無		➤ 無(サービス当初は有)
機能	商流	➤ 保険業界のステークホルダーとのデータ共有機能
	物流	➤ リアルタイムの船舶および貨物トラッキングおよび予測分析
	金流	➤ 海上貨物保険を中心に保険の手配、データ分析、見積、データ共有
直近の動向		➤ 2019年にブロックチェーンの利用を再検討し、2023年に新たなビジネスモデルとしてSaaSでの展開を開始した。
NSWとの接続		無

出所) Insurwave、<https://insurwave.com/blog/stories/blockchain-to-saas-why-insurwave-made-the-technology-switch>、2025/03/07閲覧
 EY、https://www.ey.com/ja_jp/newsroom/2018/06/ey-japan-press-release-2018-06-01、2025/03/07閲覧

5.1.2 貿易プラットフォームの概況

E2open

- E2openはBoleroと並んで、過去数十年にわたって貿易デジタル化に取り組んでいるプラットフォームの一つである。買収を経て規模を拡大し、現在はconnected supply chain platformとして複数のサービスを提供している。

項目		内容
事業主体		E2open,LLC.(IBM、日立製作所などが立ち上げに参画)
設立年		2000
地域		米国、欧州(英国、ドイツ、デンマーク、フランス)、アジア(中国、マレーシア、インド)
利用者数		48万社以上の製造業者、物流事業者で年間150億件のトランザクション
ブロックチェーンの有無		不明
機能	商流	➤ 購買管理、調達プロセスの自動化、税関申告時の書類管理
	物流	➤ 貨物の位置情報共有、輸出入の通関プロセスの管理、配送チャネルの最適化、
	金流	➤ インボイス発行および支払、L/C管理(パートナー企業)、サプライチェーン上の購買管理
直近の動向		➤ 2024にSupply Network Discoveryと呼ばれるアプリケーションを発表 ➤ 2018年にINTTRA社を買収
NSWとの接続		無(230以上の国の輸出規制に準拠している)

出所)E2open、https://cdn.brandfolder.io/IDKCKNW5/at/7nk3b39crq49kscfhnmsw9/e2open_Export_Management_Data_Sheet.pdf、
2025/03/07閲覧

E2open、https://cdn.brandfolder.io/IDKCKNW5/at/7kp8tzr4m8xgbtn6prpspcm/E2open_Brief_Case_EnhancingEfficiencyInParcelDelivery.pdf、
2025/03/07閲覧

5.1.2 貿易プラットフォームの概況

CargoX

- CargoXはオンラインでのBlockchain document Transaction System(BDTS)を提供するシステムであり、暗号化された文書の発行、交換、署名サービスを中心に提供するプラットフォームである。26以上の政府と協業実績がある。

項目		内容
事業主体		CargoX Ltd.
設立年		2018
地域		欧州、香港
利用者数		13万5千社以上の企業と接続、26以上の政府と協業、800万以上の貿易文書进行处理
ブロックチェーンの有無		Ethereum
機能	商流	➤ 貿易文書の授受および作成、ワークフロー管理(eB/L等)
	物流	➤ 税関に対する貨物情報の事前通知
	金流	➤ ICCの基準に準拠したL/Cの発行、及び関係者間の共有
直近の動向		➤ 2024年韓国最大のコンテナ輸送会社HMMと戦略的パートナーシップを締結 ➤ 2023年STANDAGE社と提携し、eB/Lを用いた貿易決済システムの構築に向けた実用化を目指す。
NSWとの接続		エジプト、ウガンダ、UAE、アブダビとの連携実績有

出所)日本船主責任相互保険組合、<https://www.piclub.or.jp/ja/news/30734>、2025/03/07閲覧

5.1.2 貿易プラットフォームの概況

Komgo

- Komgoは2018年に銀行、石油メジャーなど15社の株主によって設立された業界横断型の貿易金融プラットフォームであり、日本の金融機関の利用実績がある。

項目		内容
事業主体		Komgo SA(銀行、商社、石油メジャー等15社による合併企業)
設立年		2018
地域		欧州、アジア(日本、シンガポール)、オーストラリア、米国
利用者数		300以上の企業と金融機関が参加、3,000以上の企業間のコネクション
ブロックチェーンの有無		有(Quorum, Ethereum)
機能	商流	➤ ビジネスパートナーの検索、過去の価格情報などの分析、インテリジェンス機能
	物流	➤ 無
	金流	➤ マルチバンクでのLCやGuaranteeの発行、管理、トラッキング ➤ KYCの管理
直近の動向		➤ 2022年にスイスのGlobal Trade Corporationを買収した。 ➤ 2019年に2020年に株式会社三井住友銀行がユーザとして利用開始。
NSWとの接続		無

出所)Komgo、<https://www.komgo.io/>、2025/03/07閲覧

5.1 欧州(英国及びEU)における貿易手続デジタル化実態、貿易PFの整備・普及状況に関する調査

- 5.1.1 貿易関連文書のデジタル化対応状況およびナショナルシングルウィンドウの整備状況
- 5.1.2 貿易プラットフォームの概況
- 5.1.3 デジタル化関連施策・政策

5.1.3 デジタル化関連施策・政策

デジタルID 概要

- 2024年5月に「欧州デジタルID枠組みの構築に関する規則＜(EU)第910/2014号を改正する欧州議会及び理事会規則＞(欧州デジタルID枠組み規則)」が発効された。この規則では、欧州デジタルIDウォレット(EUDIW)を通じて、全てのEU市民、居住者、企業が利用できる欧州デジタルIDの枠組みが定義されている。
- これにより、EU各国は希望する市民に対して、国が発効するデジタルIDや公的書類(運転免許証等)を電子的に補完、使用することが可能なEUDIWを提供することが義務付けられた。

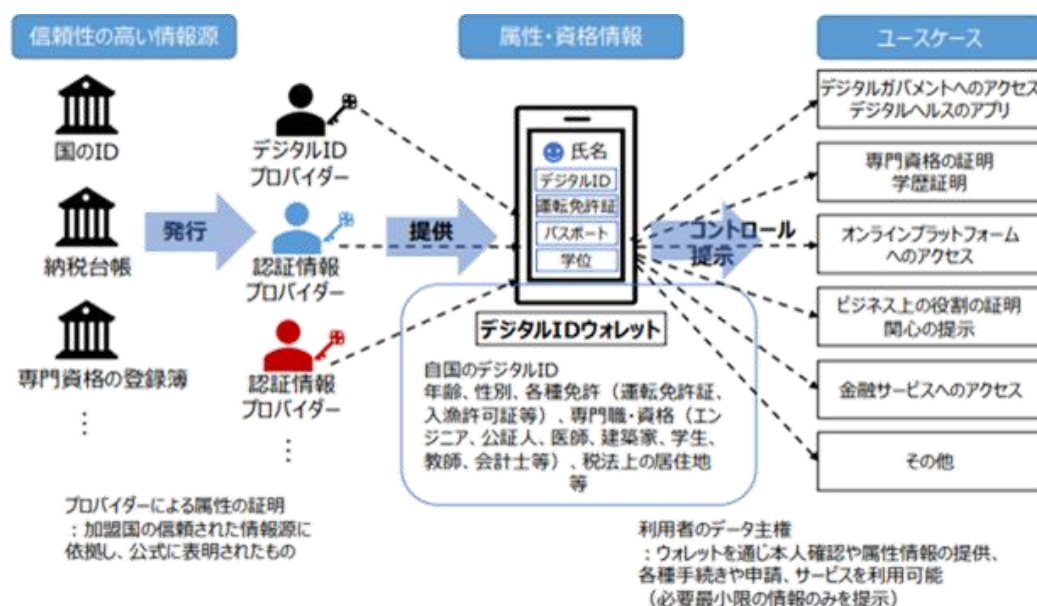


図 EUDIWの概要

出所) SBI金融経済研究所、https://sbiferi.co.jp/assets/pdf/review/review_vol06_04_202408.pdf?utm_source=chatgpt.com、2025/03/07閲覧
 NEC、<https://wisdom.nec.com/ja/feature/web3/2024103101/index.html>、2025/03/07閲覧

5.1.3 デジタル化関連施策・政策

デジタルID パイロットプロジェクト

- 先述の欧州デジタルID枠組み規則を検討する際、2023年に大規模なパイロットプロジェクトが開始された。これらのパイロットには、26の加盟国、360の団体が参加しており4つのユースケースにおいて実証実験が行われている。
- これらの取組は2025年まで実施される予定であり、2026年には全ての加盟国で利用可能となることを目指している。

パイロットプロジェクト

No.	名称	カテゴリ	状況
1	EU Digital Identity Wallet	旅行 域内移動	旅行社が域内を旅行する際に、認証情報を加盟国全体で共有する取組 その他、チケットやパスポート、就労資格などの証明書もEUDIWで取り扱う
2	POTENTIAL	行政 ヘルスケア	行政サービス、銀行、通信、運転免許証、電子署名、ヘルスケアの6つのセクターにおけるイノベーションを目指す
3	NOBID	決済	北欧およびバルト諸国の集合体で、イタリアおよびドイツとともに、製品やサービスの支払承認を行う
4	DC4EU	教育 社会保障	デジタルサービスインフラストラクチャを展開し、教育および社会保障セクターの公共および民間部門に具体的なサポートを提供する。

出所) European Commission、<https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/eudi-wallet-implementation>、2025/03/07閲覧
 日本総研、<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/researchfocus/pdf/14989.pdf>、2025/03/07閲覧

5.1.3 デジタル化関連施策・政策

事業者登録・識別番号(EORI)

- 事業者登録・識別番号(Economic Operators Registration and Identification)は欧州域内の通関手続に必要とされる番号であり、2009年に導入された。

事業者登録・識別番号(EORI) 概要

項目	内容
目的	EU内の事業者(法人および個人)に固有の番号を与えることで、通関手続やAEO制度の申請手続を効率化すること。
対象	EUの関税地域に事業所を持つ事業者はEORIの取得が必要。 EU域外の国の事業者も、EUでの通関手続を行う際にはEORIの取得が必要。
取得方法	EU加盟国は、域内の加盟国内の税関当局のWebサイトから登録が必要。 EU域外の国で、EU域内に恒久的施設を有しない場合は、最初に通関申告を行う加盟国の税関当局で登録申請を行うか、税務代理人を任命する必要がある。
番号の形式	事業設立地を示す2文字のアルファベットからなる国番号とそれに続く14桁あるいは15桁の数字とアルファベット
英国の参加状況	英国の税関当局が付与したEUのEORI(a universal European EORI)は、2021年1月以降無効となったため、英国が新たに発行したEORIの取得が必要となった。
準拠	欧州連合関税法典(UCC)第1部「一般規定」の第2章「関税法に関する人の権利と義務」第9条で規定 EORIの電子システムについては、UCC実施規則の第7条に、EORIナンバーの申請者や承認に関する詳細なルールはUCC委任規則の第3～7条に記載

出所) JETRO、https://www.jetro.go.jp/ext/images/jfile/country/eu/trade_03/pdfs/eu_p15_3I010.pdf、2025/03/07閲覧
European Commission、https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/eori_home.jsp?Lang=en、2025/03/07閲覧

5.1.3 デジタル化関連施策・政策

デジタル製品パスポート(DPP)

- デジタル製品パスポート(Digital Product Passport)とは、欧州グリーンディール(特に欧州委員会の持続可能な繊維製品戦略および持続可能な製品のためのエコデザイン規制(ESPR)に基づいている)中で、EUの市場に出る全ての製品や原材料に対対応を義務づけるものである。

デジタル製品パスポート 概要

項目	内容
目的	製品ライフサイクルのあらゆる段階(設計、製造、使用、廃棄)で、製品の修理やリサイクル、製品中の懸念物質の追跡といった製品の環境影響に関する情報を消費者等が容易に取得できるようにするため
対象	新エコデザイン規則案(ESPR)で対称となる製品は原則全てDPPの対象となる。
利用方法	- 開示されるデータは、そのデータを保有する事業者等がそれぞれ管理・保有する - 消費者はQRコード等を通じて直接データにアクセスする - 欧州委員会はDPPLレジストリの運営などを行い、税関や行政当局の情報へのアクセスを可能にする
導入事例	バッテリーパスポート



図 DPPのコンセプト

開示が必要な情報

- ✓ 耐久性
- ✓ 信頼性
- ✓ エネルギー効率性
- ✓ リサイクル可能性
- ✓ 原材料におけるリサイクル物資の利用の有無
- ✓ カーボンフットプリント等

出所)GS1 Japan、<https://www.gs1jp.org/standard/industry/dpp/>、2025/03/07閲覧

日欧産業協力センター、<https://cdnw8.eu-japan.eu/sites/default/files/publications/docs/EU-Digital-Policy6.pdf>、2025/03/07閲覧

5.1.3 デジタル化関連施策・政策

バッテリーパスポート

- 2020年12月にバッテリーパスポートの考え方が公表され、2022年12月に欧州議会・EU理事会・欧州委員会において合意された。この取組は、欧州電池規則に基づき、異なる産業セクターを連結して、規則対応のために必要なバッテリーに関する情報を統合することを目的としている。
- バッテリーパスポートの取組には、ドイツを中心とした11組織が参加する欧州のコンソーシアム(コンソーシアム名もBattery Pass)が主導している。

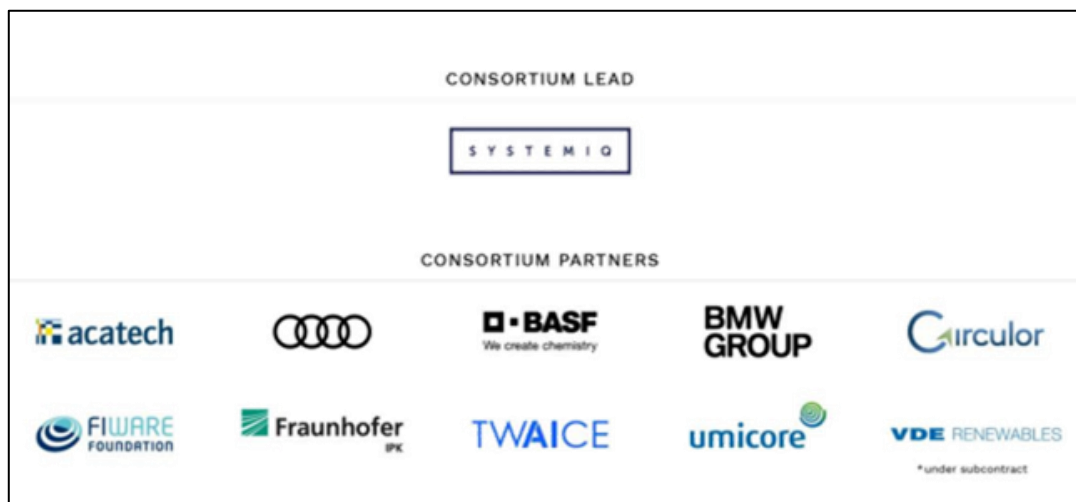


図 コンソーシアム参加企業

欧州電池規則 施行スケジュール

年	スケジュール
2025	✓ カーボンフットプリントの開示 ✓ サプライチェーンのデュー・ディリジェンスの開示
2026	✓ 性能クラス区分の設定 ✓ 自動車産業でのエコデザイン規制案の発効
2027	✓ バッテリーパスポートの記載
2028	✓ カーボンフットプリントの最大閾値の設定 ✓ リサイクル材料利用率の記載
2030	✓ 織物産業でのエコデザイン規制案の発効
2031	✓ リサイクル材料利用率の順守

出所)JETRO、<https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/04/d7f460abcf1f6ab5.html>、2025/03/07閲覧

日欧産業協力センター、<https://cdnw8.eu-japan.eu/sites/default/files/publications/docs/EU-Digital-Policy6.pdf>、2025/03/07閲覧

デンソー、https://www.denso.com/jp/ja/driven-base/project/gr-traceability/?utm_source=chatgpt.com、2025/03/07閲覧

5.1.3 デジタル化関連施策・政策

バッテリーパスポート 参画企業

- コンソーシアムの他にパートナー制度が設けられており、日系企業も支援パートナー(Supporting Partners)として参画している。

The Battery Pass partner network

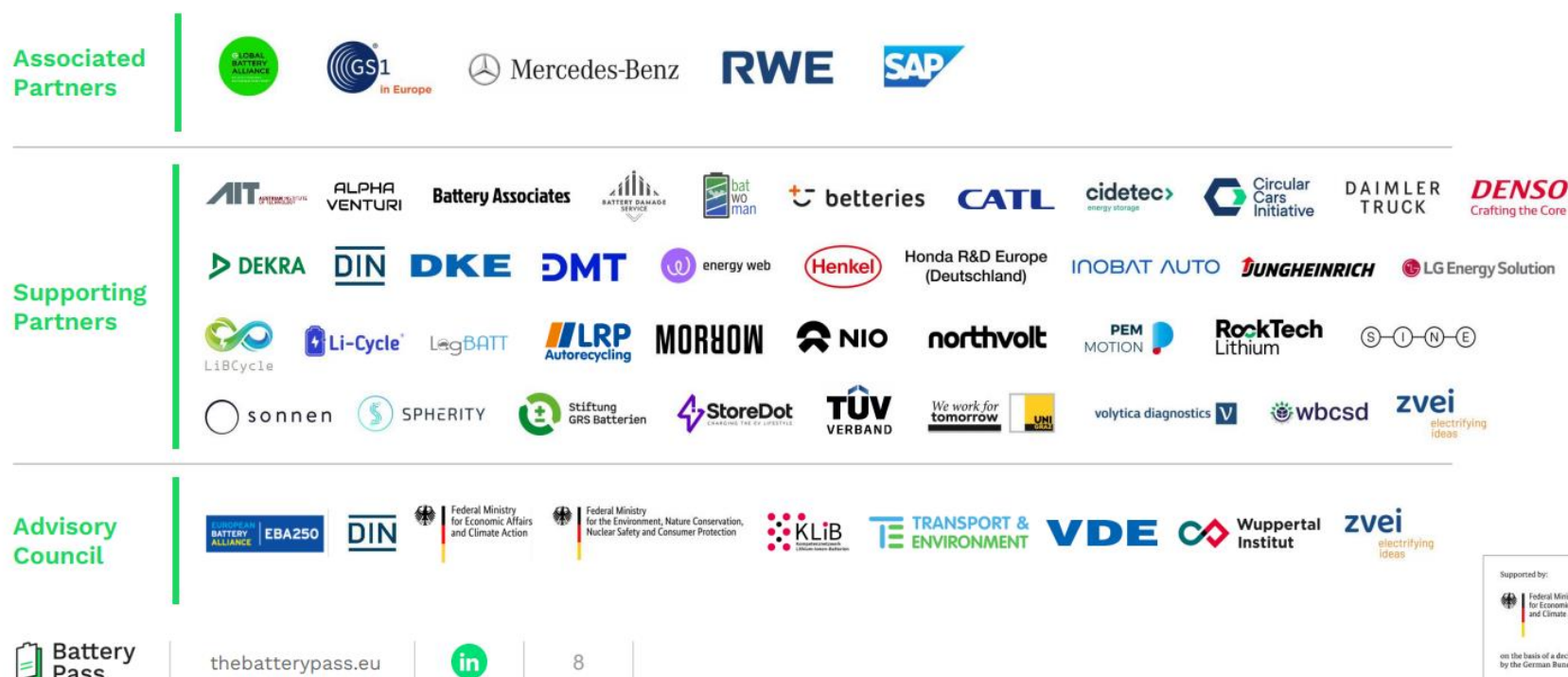


図 バッテリーパスポート参画企業

出所) Batterypass、https://thebatterypass.eu/assets/images/content-guidance/pdf/2023_Battery_Passport_Content_Guidance_Executive_Summary.pdf、2025/03/07閲覧

5.2 「GAIA-X」のプロジェクトに対する官民の対応状況調査

- 5.2.1 Gaia-Xの概要
- 5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況
- 5.2.3 各国の対応状況

5.2.1 Gaia-Xの概要

Gaia-Xとは

- Gaia-Xとは、欧州域内のデータ連携を適切に推進する目的で、2019年にドイツとフランスが中心となって立ち上げられた仕組みである。その背景には、米国や中国の大手ITプラットフォーム企業に対してデータ管理の面で規制を厳格化する意図があると言われている。
- GaiaA-XはGaia-X European Association for Data and Cloud AISBLと呼ばれる国際的な非営利団体によって運営されている。
- 2019年の発足当初は会員企業数はドイツとフランスの22社だけであったが、2024年3月時点で320社以上の企業が参加している。

Gaia-Xの概要

項目	内容
Goal	信頼できる環境でデータが共有・利用されるエコシステムを形成すること
Vision	信頼性のある分散型のデジタルエコシステムを実現すること
Mission	一連の仕様、規則、政策、認証の枠組みを開発することで、信頼性が高いデータおよびインフラストラクチャを相互運用するためのデファクトスタンダードを構築すること

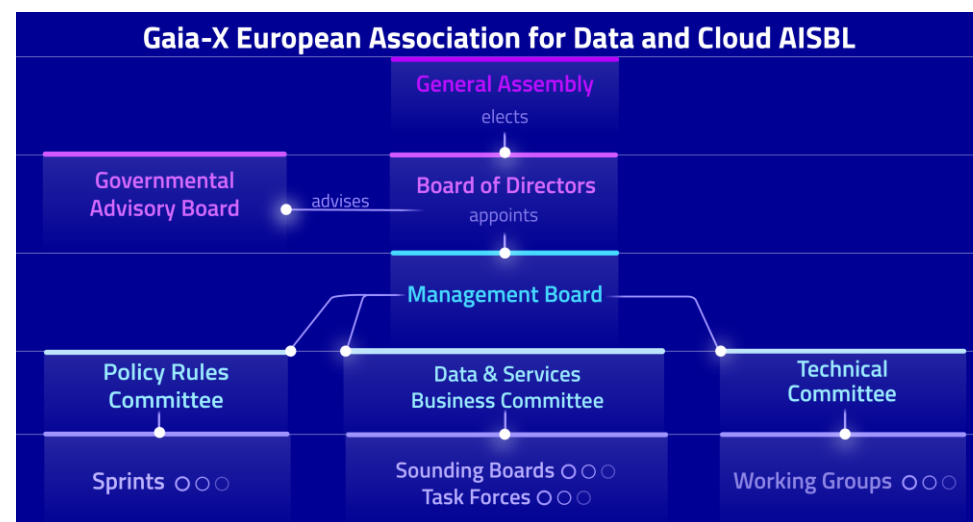


図 Gaia-X European Association for Data and Cloud AISBL

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/about/>、2025/03/07閲覧

EU-Japan Center、<https://www.eu-japan.eu/ja/events/rieuteshitaruhatonashitsufuuehina-euribenshijiewojikugaia-x-catenax-toribennotetazhane> 2025/03/07閲覧

5.2.1 Gaia-Xの概要

Gaia-Xのエコシステム

- Gaia-Xではデータエコシステムとインフラストラクチャエコシステムを構築することを提案しており、その2つが相互補完し合うことを目指している。

Gaia-X エコシステムの特徴

- ✓ Gaia-Xは異なるアクター間でのデータ連携を行う際の原理を定義し、データ主権が確保された状態でのデータ連携を促す
- ✓ リファレンスアーキテクチャを定義することで、これに準拠する個別のエコシステムの開発を促進している。(例:自動車業界ではCatena-Xと呼ばれるエコシステムが構築)
- ✓ リファレンスアーキテクチャは以下の3つを定義しており、加盟プロジェクトはこれらの情報を参照して仕様を決定する。

1. Conceptual Model
2. Operational Model
3. Federation Services(Gaia-X Trust Framework)

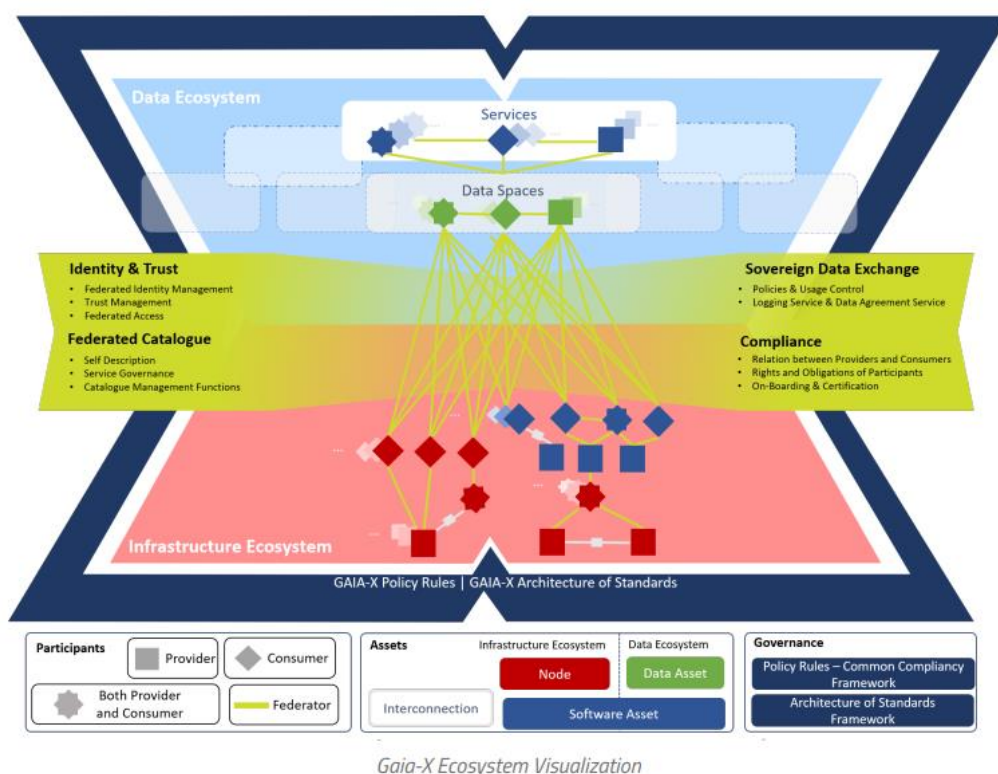


図 Gaia-Xのエコシステム概要

データエコシステム: データプロバイダ、データ利用者(Data Consumer)、データオーナーによるデータ交換のスペースやサービスを指す。

インフラストラクチャエコシステム: データを流通、蓄積するために必要なインフラ層であり、クラウドサービスプロバイダが提供する技術ならびにクラウドサービス等を指す。

リファレンスアーキテクチャ: データプロバイダがソフトウェアを提供する際の参照データモデルを指す。

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/about/>、2025/03/07閲覧

5.2.1 Gaia-Xの概要

Endorsement project 概要

- Gaia-Xはプロジェクトの承認制度を採用しており、基準とベネフィットの観点から4種類のEndorsement Projectに分類されている。

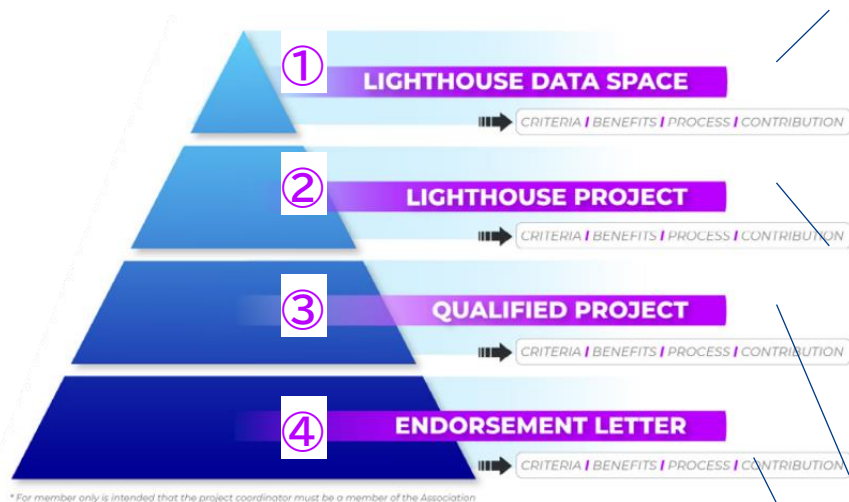


図 Endorsement projectの分類

#	定義	プロジェクト数	プロジェクト例
①	Gaia-Xの原則と基準に最も合致しており、デジタル主権と欧州の価値創造を推進するための卓越したコミットメントを意味する。 Gaia-Xライトハウスプロジェクトのみが、ライトハウスデータスペースの承認申請が可能。 認定を受けるためには、プロジェクトはGaia-X準拠サービスのための明確なロードマップの提供、拡張性の可能性の実証、データの相互運用性と可搬性の促進など、一連の基準の遵守が必要。Gaia-Xのポリシーとルールを採用し、技術要件とGaia-Xトラストフレームワークとの整合性を確保しているプロジェクト。	2	Agdatahub Catena-X
②	透明性、信頼性、オープン性に基づいたデータ交換プラットフォーム。 対象は、農業、モビリティ、製造業など複数の業界であり、首尾一貫したデータ・インフラ・エコシステムを構築する。本プロジェクトは初期ビジネスケースとして位置付けられ、Gaia-Xフレームワークを実装するフロントランナーである。	17	EONA-X SCSN
③	Gaia-X Qualified Projectの認定は、プロジェクトがGaia-Xの原則と技術基準に確実に適合していることを示し、Gaia-Xエコシステム内での地位を高める。 プロジェクト・コーディネーターとして活動するGaia-Xメンバーのみがこの認定を受ける資格があり、デジタル主権と欧州の価値創造を育成するというコミットメントを強調することができる。	2	Digital-ter 2050 FAIR Data Spaces
④	Gaia-Xの原則と技術要件に合致していることを示す。 Gaia-X会員は、プロジェクトの詳細を提供し、Gaia-Xの基準に従うことを約束することで、このレターを要請することができる。	記載なし	記載なし

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/community/lighthouse-projects/>
<https://gaia-x.eu/who-we-are/lighthouse-data-spaces/> 2025/03/07閲覧

5.2.1 Gaia-Xの概要

Endorsement project 詳細

- 認定基準と、認定によって得られるベネフィットが各プロジェクトで定義されている。

内容	Endorsement Letter	Qualified Project	Lighthouse project	Lighthouse data spaces
Criteria(基準)				
Gaia-X会員であること	✓	✓	✓	✓
Gaia-X準拠サービスを提供するコミットメント	✓	✓	✓	✓
Gaia-Xアーキテクチャ文書に基づく相互運用性の確保		✓	✓	✓
明確なユースケースが定義されていること		✓	✓	✓
Gaia-X準拠サービスを提供するための明確なロードマップを持つこと			✓	✓
1つ以上のデータスペースの作成または拡張を促進すること			✓	✓
過去にLighthouseプロジェクトだったこと				✓
再利用可能かつオープンソースのコンポーネントを作成すること				✓
拡張性の可能性があること				✓
Benefit(ベネフィット)				
Gaia-Xエコシステムの一員となり、目標や優先事項の定義に貢献できる	✓	✓	✓	✓
他のプロジェクトとのベストプラクティスの共有の恩恵を受けられる	✓	✓	✓	✓
プロジェクトがGaia-Xの仕様とコンプライアンスに準拠していることを保証される	✓	✓	✓	✓
Gaia-Xのソーシャルメディアでプロモーションされる	✓	✓	✓	✓
月次会議や対面会議を通じて認定プロジェクトコミュニティの一員となる		✓	✓	✓
仕様や要件の定義に貢献してGaia-Xフレームワークを形成する		✓	✓	✓
GXCDHサービスやビジネスチャンスについて早期に学ぶ		✓	✓	✓
Gaia-X市場の声を代表する		✓	✓	✓
Gaia-Xウェブサイトでプロモーションされる		✓	✓	✓
Gaia-Xマガジンやポッドキャストでプロモーションされる			✓	✓
年1回のイベントでGaia-X Cレベルの代表を務める				✓
年1回の主要Gaia-Xイベントでのメインステージ枠を得る				✓
「powered by」ロゴを使用する				✓

出所) Gaia-X、https://gaia-x.eu/wp-content/uploads/2024/02/Endorsement-Programme_Criteria-Benefits_One-Pager.pdf、2025/03/07閲覧

5.2 「GAIA-X」のプロジェクトに対する官民の対応状況調査

- 5.2.1 Gaia-Xの概要
- 5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況
- 5.2.3 各国の対応状況

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Lighthouse Data Spaces 一覧

- 最も多くの基準を満たしたプロジェクトのみが承認されるLighthouse data spacesに2つの取組が登録されているが、agdatahubはランニングコストの課題があり頓挫している（後述）

インダストリ	名称 ()は発足年	概要	参加企業数	日本企業の参加
農業	Agdatahub (2020)	✓ 農業に特化したデータ交換プラットフォーム。フランスとヨーロッパにおける農業データの流通を主導しており、現在および将来の食糧と環境に関する課題に対応する。 ✓ 農業関連データが、イノベーションと消費者情報のために、適切に使用されることを保証するために設計されている。 ✓ 資金確保が難航したことを背景に、プロジェクトは2024年11月にパリ裁判所の保護下に置かれることとなった。	不明 (2024年にEUの1千万の農場と50万のパートナーと相互接続する目標)	2024年2月時点ではヨーロッパの農家向けにフォーカスしており、EU域外への進出は検討していない。
自動車サプライチェーン	Catena-X (2021)	✓ Gaia-Xの最初のLighthouse Projectのひとつ。 ✓ 自動車のバリューチェーン全体において、OEM、第一次産業、中小企業に至るまで、幅広いビジネス向けに安全で標準化されたデータベースのエコシステムを構築することを目的としている。 ✓ Gaia-Xとの共同タスクフォースは2021年11月に終了し、その結果、提案されたCatena-XアーキテクチャはGaia-Xの原則に技術的に完全に適合した。	193 (2024年11月時点)	旭化成ヨーロッパ、デンソー、富士通、NTT Communicationsなどが参加している。

出所) IPA、データ活用事例集

<https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.ipa.go.jp%2Fdigital%2Fdata%2Fjod03a000000a82y-att%2Fdata-jirei.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>、2025/03/07閲覧

Catena-X、https://catena-x.net/fileadmin/user_upload/06_Ueber_uns/Catena-X_List_of_Members_02.pdf 2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Agdatahub 概要

- Agdatahubとは、農業と農産物のデータスペースプロジェクトであり、フランスをはじめとして欧州で稼働している。ステークホルダーの多さが特徴であり、2024年にEUの1千万の農場と50万のパートナーと相互接続することを目標としている。

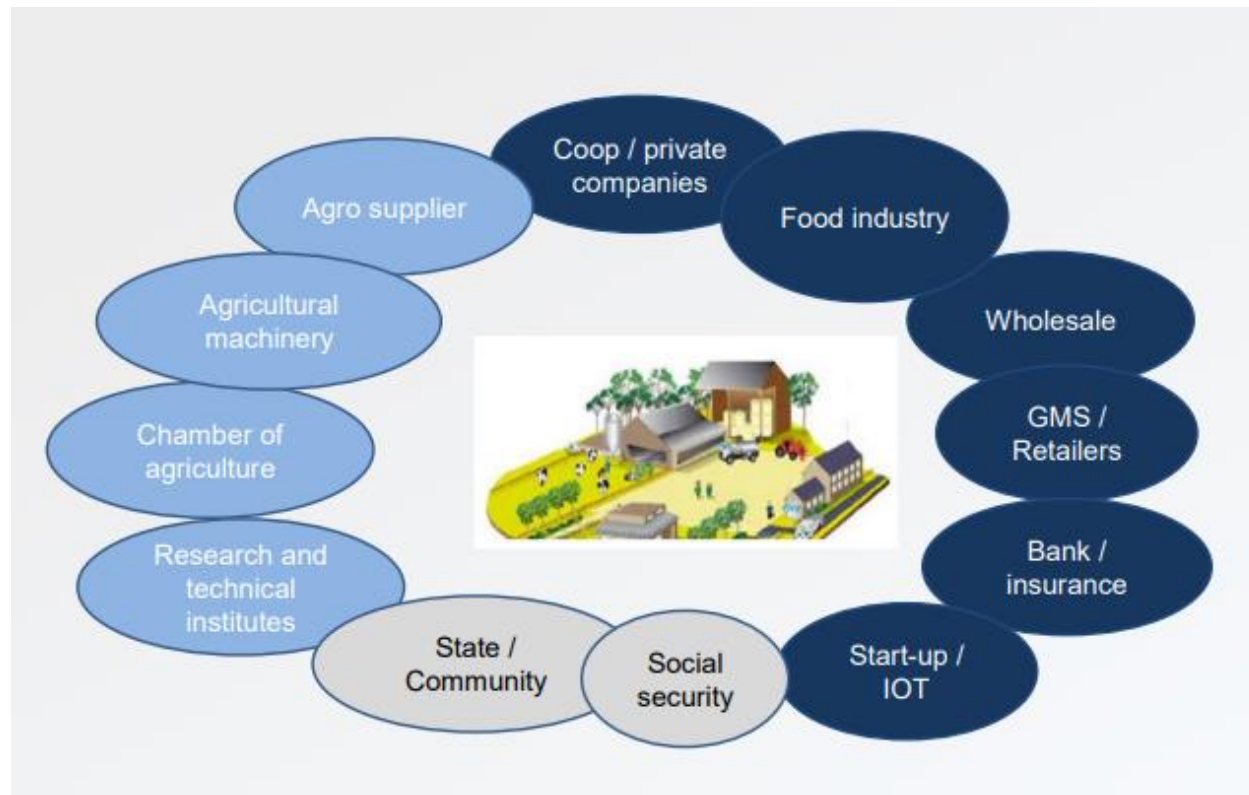


図 Agdatahubのステークホルダー

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/summit-2023/wp-content/uploads/2023/11/1.2-The-Gaia-X-Journey-Strategy-2025.pdf>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Agdatahub ユースケース

- Agdatahubは農業セクターにおけるデータスペースとして複数のユースケースで活用されている。

カテゴリ	ユースケース	ステークホルダー	ベネフィット
データアクセス	牛の特性と栄養要件に関するデータにアクセスし、牛の成長段階に適応した飼料開発を行う	- 飼料メーカー - 牛の飼育者 - 農業研究機関 - 繁殖組織	✓ 牛の成長段階に合わせた精密な飼料の開発 ✓ 効率性および収益性の向上 ✓ 飼料の生産コストの削減
	農場管理ツールを用いて、生育期に備えた農家のプラクティスを共有	- 協同組合 - 農場管理システム - 農業会議所	✓ 信頼できる農業データへのアクセスによるパフォーマンス向上 ✓ 先進的な意思決定ツールへのアクセス ✓ 運用・技術的なコストを削減
データ流通	フランス産大豆のトレーサビリティの確保	- 協同組合 - 食品メーカー - 飼料メーカー - 畜産農家	✓ 市場競争力の向上 ✓ 農家による価格交渉の正当化と、大豆栽培に関する森林破壊の防止
	機械工と農家間における、欧州規制に対応したスプレーデータの相互運用性向上	- 農業機械メーカー - 農場管理システムベンダ - 公的機関、行政	✓ 噴霧作業の最適化 ✓ 機器群の監視環境の改善 ✓ 現場ソフトウェアとの相互運用性確保
技術支援	穀物セクターにおける物流改善(経済的および環境的パフォーマンス向上)に向けたデータ交換	- 穀物セクター - 協同組合 - 穀物加工業者	✓ 物流インフラの重要拠点の可視化 ✓ 機密性を保持したままフローデータを利用 ✓ データランザクションとインフラ情報を相互参照する。

出所) Agdatahub、<https://agdatahub.eu/en/?>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Agdatahubの現状

- Agdatahubは10月末に破産宣言が行われ、2024年11月14日にAgdatahubは司法精算の開始を求める請願書の一部として、同社をパリ裁判所の保護下に置くことを全会一致で可決した。

背景

- ✓ 農業セクターのニーズを満たすように設計されており、開発当初は農業セクターのプレイヤーとフランス政府から資金援助を獲得した。
- ✓ 発足から4年間、業界関係者が脱炭素問題などのパイロットプロジェクトの支援に投資を行ってきたが、情報システムの構造的な変更が必要になることが多く、予想以上に時間を要した。

原因

- ✓ 公的技術事業者の支援があつたにもかかわらず、投資が重なった結果、ビジネスモデルが持続可能ではなくなり技術の普及に必要な期間のランニングコストが負担できなくなった。
- ✓ 2024年初めから政府に働きかけて、経済的困難な状況を説明し、公的資金を獲得したものの、民間債権者との間で永続的な解決策を見出すことが出来なかった。

今後

- ✓ Agdatahubのプレスリリースでは「手続の簡素化と農家の所得向上という課題に鑑み、農業データの安全かつ円滑な流通を可能にする買収解決策またはサービスの継続が見出され、それによってこれらの課題に対応するデジタル・ソリューションの開発が促進されることが期待される。」と述べている。

出所) Agdatahub、<https://agdatahub.eu/en/agdatahub-procedure-collective-liquidation/>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Catena-X 概要

- Catena-Xは自動車業界におけるデータスペースの構想であり、2024年11月時点で欧州内外含めて193の企業が参加している。主にドイツが中心となり、政府の支援も受けながら4つの目標を掲げて活動を行っている。



図 Catena-Xの目的

出所)NTTコミュニケーションズ株式会社、https://jp.opcfoundation.org/wp-content/uploads/sites/2/2023/12/2-1_Catena-X-Manufacturing-X.pdf、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Catena-X ユースケース

- Catena-Xにおける具体的なユースケースは7つのサブカテゴリに分類されており、主にB2Bでのサプライチェーンにおけるデータ交換に主眼が置かれている。

No.	サブカテゴリ(英名)	ユースケース例
1	Traceability	✓ 生産からリサイクルに至るまでのハードウェアとソフトウェアのアプリケーションの追跡。 ✓ Catena-X エコシステム内の他の数多くのユースケースの基礎
2	Quality Management	✓ バリューチェーン全体における包括的な品質管理による早期警告システムとタイムリーな対策
3	Product Carbon Footprint	✓ 企業間ネットワークでバリューチェーンを連結することによる、CO2排出量の削減
4	ESG-Monitoring(LkSG)	✓ Tractus-Xと呼ばれるオープンソースプロジェクトにより、CO2排出量など関連データの可視化
5	Circular Economy / Product Pass	✓ 自動車業界における循環型経済の実現
6	Business Partner Data Management (BPDM)	✓ 異なるソースからのビジネスパートナー、住所等に関する同一のデータを識別、リンク、および調和させる機能、重複が削除され、データセット内の品質が向上し、欠落している情報が補足される分散自己決定型の ID 管理
7	Demand & Capacity Management(DCM)	✓ 製造需要とキャパシティのデータを安全に交換し、原材料サプライヤから n 層サプライヤ、自動車メーカーまで、自動車ネットワークに関与するすべてのパートナー間の協力を実現

出所) Catena-X、<https://catena-x.academy/tour/use-cases/> 2025/03/07閲覧
 経済産業省、<https://www.meti.go.jp/medi/lib/report/2023FY/000198.pdf>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Catena-X 開発主体

- Catena-Xエコシステムにおける公式オープンソースプロジェクトとして、Eclipse Tractus-Xが存在しており、レポジトリやコンポーネントの仕様が、参考実装として記載されている。

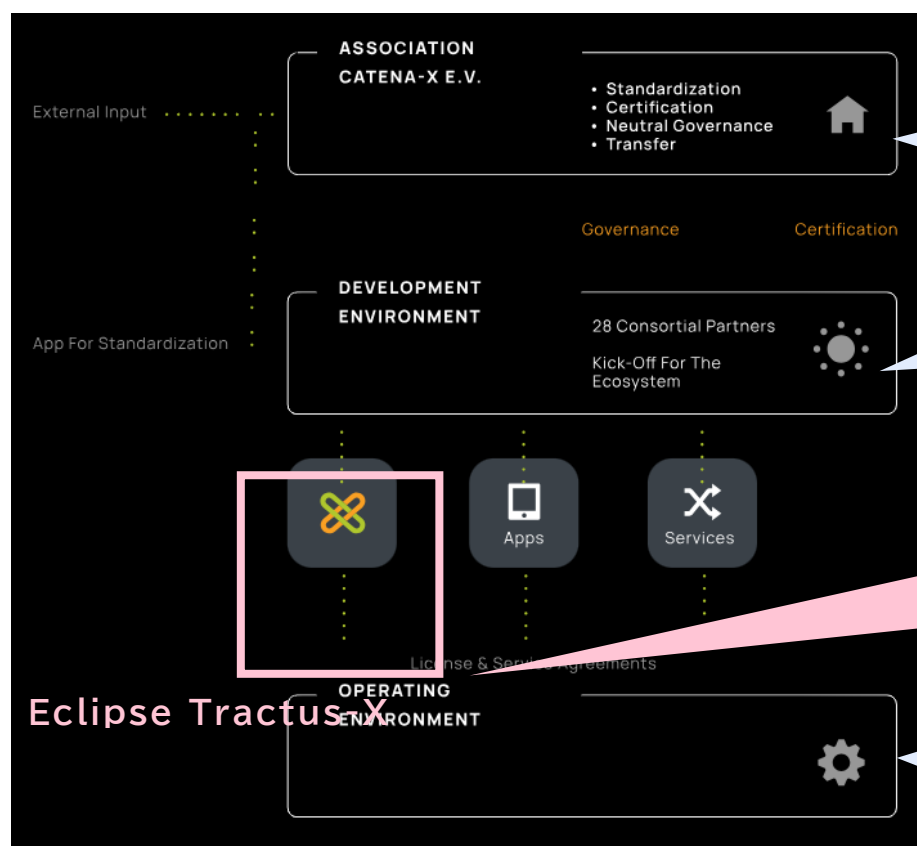


図 Eclipse Tractus-Xの概要

Catena-Xエコシステムの標準化、認証、ガバナンスを担当し、Eclipse Tractus-Xプロジェクトを管理している。アソシエーションのメンバーはワーキンググループに参加し、Catena-Xエコシステムを積極的に形成することができる。

コアサービスとイネーブリングサービスの初期リファレンス実装の開発を担う。リファレンス実装はTractus-Xのリポジトリで管理され、ソースコード、技術文書、導入手順などが含まれる。

開発者がサービス/アプリケーションの開発と運用を加速し、エコシステムの迅速なスケーリングに大きく貢献できるようサポートする。そのためTractus-Xは、相互運用可能で革新的なアプリケーションの開発とCatena-Xエコシステムへのオンボーディングを加速するために、コアサービスとイネーブリングサービスのリファレンス実装とKITを提供する。

オープンソースのリファレンス実装は、コア・サービス・プロバイダー(例: マーケットプレイス)、イネーブルメント・サービス・プロバイダー(例: Eclipse Dataspace Connector)、ビジネス・アプリケーション・プロバイダー(例: トレーサビリティ・アプリケーション)など、プロバイダーが自由に使用、変更、運用することができる。

出所) Eclipse Tractus-X、<https://eclipse-tractusx.github.io/>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Catena-X 運用推進主体

- 2023年に自動車業界全体で、Catena-Xのユースケースの運用・採用を促進する目的でCofinity-Xと呼ばれるジョイントベンチャーが設立された。

Cofinity-X 参加企業

No.	カテゴリ	企業名
1	自動車メーカー	BMWグループ
2		メルセデス・ベンツ
3		フォルクスワーゲン
4	自動車部品メーカー	ZF
5		シエフラー
6	化学メーカー	BASF
7		ヘンケル
8	IT	SAP
9		T-Systems
10	電気・電子	シーメンス

Cofinity-X 役割

- ✓ 欧州市場を対象に、オープンなアプリケーションのマーケットプレイスの運営
- ✓ エコシステムの全参加者間での効率的かつセキュアなデータ交換を可能にする製品・サービスの供給を目指す
- ✓ バリューチェーン全体での材料の流れを追跡するエンドツーエンドのデータチェーンの運用化及び構築を大きく促進

Catena-Xはルールメイキングに注力する一方、Cofinity-Xは実サービスの立ち上げや運用に注力する役割分担となっている

出所)シエフラージャパン、

https://www.schaeffler.co.jp/ja/%E3%83%8B%E3%83%A5%E3%83%BC%E3%82%B9%E3%82%BC%E3%82%A1%E3%83%87%E3%82%A3%E3%82%A2/%E3%83%97%E3%83%AC%E3%82%B9%E3%83%AA%E3%83%AA%E3%83%BC%E3%82%B9/press_releases_detail.jsp?id=87896384、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

(参考)Catena-X 組織図

- 主にCatena-Xが標準策定, Cofinity-Xが運用推進, Tractus-Xが開発を担う整理となっており、Catena-Xは各国でCofinity-Xにあたる運用主体を設立することを呼び掛けている。

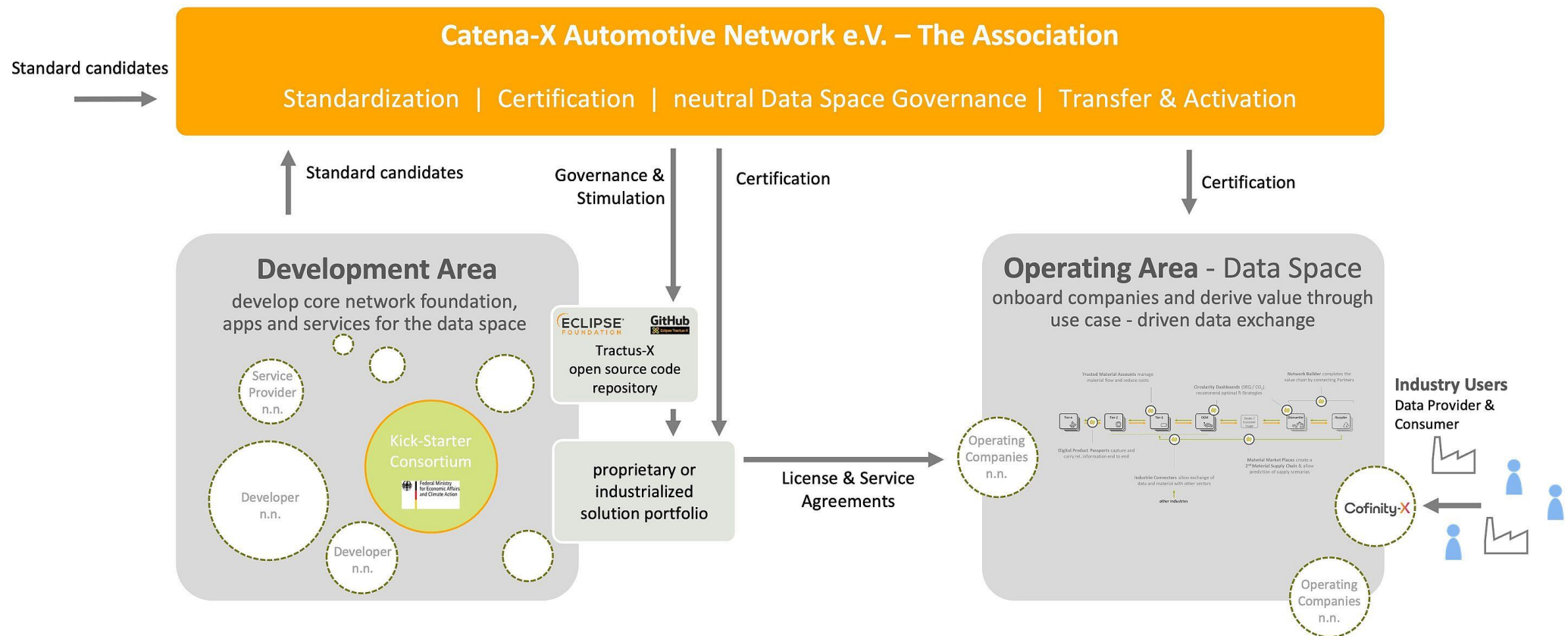


図 Catena-Xの組織図

出所) Catena-X、<https://catena-x.net/en/1/about-us>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Catena-X 日本企業の対応

- 2024年10月に株式会社野村総合研究所は、日本で初めてCatena-Xの認証を取得した。その背景には、データスペース上で用いられるEDCコネクタがCatena-Xの仕様を満たして正しく実装されたことが評価されたと見られている。

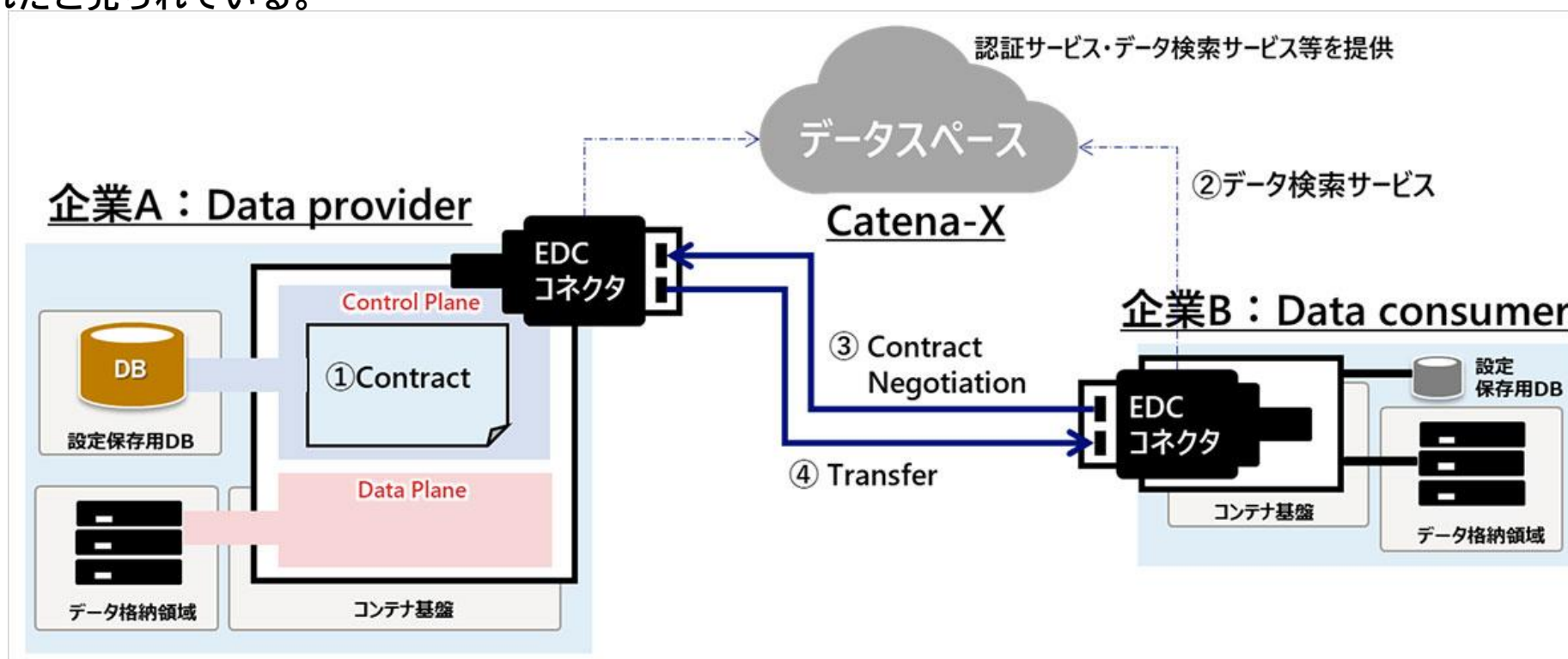


図 EDCコネクタの概要

注) EDCコネクタとは、Eclipse Data Spaceコネクタのことであり、Gaia-Xの原則に従って異なるアプリケーション間のデータ連携を担保するコンポーネントである。

出所) 野村総合研究所、https://www.nri.com/jp/news/info/20241016_1.html、
https://www.nri.com/jp/media/column/technical_engineer/20240329_1.html、2025/03/07閲覧
 Catena-X、<https://catena-x.net/en/1/catena-x-introduce-implement/certification>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Lighthouse Projects 一覧

- Lighthouse Projectsの概要を示す。Boot-Xという取組は中国のHuaweiが中心に推進しているが、参加企業の状況は不明である。

インダストリ	名称	推進主体 ()は発足年	概要	参加企業数
製造	Accurate	ドイツ オーストリア (2023)	持続可能性、業績の安定性、回復力、不測の事態への対処能力を向上させることにより、欧州の製造企業やバリューチェーンの競争力を高めることを目的としている。革新的なアプローチを開発し、欧州の複数の主要産業部門とバリューネットワーク(航空宇宙、自動車、バイオテクノロジー、エネルギー、医療、モビリティ)を網羅する3つの重要なユースケースで検証を行う。	パートナー企業は10社
インフラ&テクノロジー	Boot-X	中国 (不明)	Boot-Xプロジェクトは、HuaweiのExchange Data Space(EDS)の一部であり、完全なデータスペース環境または既存のデータスペースに参加するために必要なすべてのコンポーネントを準備するための基盤となるインフラストラクチャと技術スタックに取り組んでいる。EDSの目標に貢献するため、Boot-XはGaia-XトラストフレームワークとIDSAのDSPへの準拠を保証する。	不明
宇宙	Cooperants	ドイツ (2020)	COOPERANTS(Collaborative Processes and Services for Aeronautics and Space)は、航空・宇宙分野の産業界、中小企業、研究機関の世界唯一の共同アライアンスであり、Gaia-Xを利用した共通のデータ空間を構築することで、喫緊のデジタル・コラボレーションの問題を解決する。この国家コンソーシアムの目的は、宇宙船や航空機のライフサイクル全体にわたる将来の作業方法やプロセスについて、より効率的で分散化された形態を開発することである。COOPERANTSは、個々のシステムからの異なる種類のデータを容易に交換し、また新しい協調的なスマートサービスを運用するために、Gaia-Xを搭載したデジタルサービスインフラを開発・運用している。	ドイツを中心としたコンソーシアムに16社が参加

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/community/lighthouse-projects/>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Lighthouse Projects 一覧

- Lighthouse Projectsの概要を示す。

インダストリ	名称	推進主体 ()は発足年	概要	参加企業数
製造, インダストリ4.0	Data4 Industry-X	フランス (2024)	Data4Industry-Xは、信頼性が高く、安全で、コンプライアンスに準拠した、主権を有する産業用データ交換ソリューションであり、世界の主要な産業組織の競争力を向上させ、カーボンフットプリントを削減する。 Data4Industry-Xは当初、自動車産業と発電産業の課題に取り組み、産業のデジタルトランスフォーメーションをサポートし、持続可能な目標を後押しし、産業データの高い可能性を活用するための強力なレスポンスを提供する。	アライアンスを形成(企業数は不明)
都市データ利用	ELINOR-X	スイス (2024)	公共部門、企業、市民が保有するデータを安全かつ構造化された方法で共有し、その効果的な利用と可視化を目指すプラットフォームの構築、およびスマートシティの推進プロジェクト。スイス初の公式なGaia-Xライトハウスプロジェクトとして、都市データの所有者と利用者を結びつけ、データの安全な交換を可能にする。	不明
モビリティ、輸送、観光	EONA-X	フランス (2022)	データセットの制約を解除し、モビリティ、輸送、観光のユースケースを促進するための信頼できる環境を提供することを目的としている。主な焦点は、EUモビリティ戦略によって定義されたゼロ・エミッション目標の達成に貢献するための複合移動の最適化である。航空・鉄道業界の実際の生産システムから得られるリアルタイム・データを基に、強力なデモンストレーターが提供された。	22社

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/community/lighthouse-projects/>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Lighthouse Projects 一覧

- Lighthouse Projectsの概要を示す。

インダストリ	名称	推進主体 ()は発足年	概要	参加企業数
エネルギー	Energy data-X	ドイツ (2022)	Energy data-Xは、Gaia-Xにドイツのエネルギー産業共通のデータ空間を作ることを目的としている。データはデータ所有者に分散されたままであるが、開発されたコンプライアンス・ルールに従い、主権を保った方法で提供・交換することができる。これによって、エネルギー産業のプロセスを改善し、新しい革新的なデータ駆動型のアプリケーションやビジネスモデルの基盤が構築され、ドイツと欧州のエネルギー・気候目標達成への大きな貢献が期待される。	コンソーシアムは16社
製造, インダストリ4.0	EuProGigant	ドイツ オーストリア (2021)	このプロジェクトは、バリューチェーンと学習エコシステムの災害回避のためのプロジェクトであり、製造業におけるデータのスマートかつ主権を保った利用に関連する中心的な問題に取り組んでいる。2022年後半に予定されているこのプロジェクトは、Gaia-X準拠のエッジ・アーキテクチャを用いたマシン接続とマシン指向のデータ処理を実現し、価値創造エコシステムにおけるレジリエンスを創出することを目指している。	16
ファイナンス	EuroDaT	ドイツ (2022)	EuroDaTは、Gaia-XとEUデータガバナンス法に従って運営される中立的なデータ受託者の法的・技術的枠組みの確立を目指す国際コンソーシアムである。EuroDaTは、データトランザクションという独自の原則に基づいており、あらゆる関係者間で安全かつ合法的なデータ交換を保証し、共有データの独立した分析を可能にする。	不明

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/community/lighthouse-projects/>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Lighthouse Projects 一覧

- Lighthouse Projectsの概要を示す。

インダストリ	名称	推進主体 ()は発足年	概要	参加企業数
モビリティ & 輸送	GAIA-X4 Future Mobility	ドイツ (2022)	ドイツの連邦経済・気候保護証が6つのプロジェクトに資金提供しており、Gaia-Xをベースとした将来のモビリティ・アプリケーションの実装にある。アプリケーションは製品に近い、メーカー、サプライヤー、サービスプロバイダ、ユーザとのデータベースのネットワーキングが特に重要である。GAIA-X4フューチャー・モビリティには、モビリティ、特に情報通信技術に関するあらゆるアプリケーション、研究、話題の分野から約80のプレーヤーが参加している。	約80社
ヘルスケア	Health-X dataLOFT TEAM-X	ドイツ (2021)	HEALTH-X dataLOFTとTEAM-X(Trusted Ecosystem of Applied Medical Data eXchange)は共に、データ所有者が自身のデータに対して最大限の主権を持つことができる、信頼できる安全な医療データ空間のソリューションに取り組んでいる。両プロジェクトには多くの共通点があり、HEALTH-X dataLOFTとTEAM-Xの動機も似ている。従って、両プロジェクトのコーディネーターは、密接に協力し、相乗効果を可能な限り利用して、ヘルスケア領域でGXFS/XFSCを実装し、Gaia-Xを通じてデータ共有の未来を形作るために、ヨーロッパのGaia-Xの価値観にしっかりとコミットして、市民がデータ共有を担当するGaia-X健康データ空間を展開することを決定した。	19社

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/community/lighthouse-projects/>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Lighthouse Projects 一覧

- Lighthouse Projectsの概要を示す。

インダストリ	名称	推進主体 ()は発足年	概要	参加企業数
モビリティ	Mobility Data Space (MDS)	ドイツ (2022)	モビリティ・データ・スペース(MDS)は、モビリティとロジスティクスのデータ交換を促進するマーケットプレイスとして機能し、企業間(B2B)と企業政府間(B2G)の両方の交流に対応している。さらにデータシートは、例えばモビリティ分野とエネルギー、気象、都市計画などを相互リンクさせる、セクターを包括するユースケースも開発している。ドイツ国立科学技術アカデミー(acatech)は、モビリティ・データ・スペースの運営会社であるDRM Datenraum Mobilität GmbHの設立者であり、株主でもある。	136社
エネルギー	Omega-X	EU全体 (2022)	欧州データエコノミーを後押しするエネルギーデータ空間には、連携インフラ、データマーケットプレイス、サービスマーケットプレイスが含まれ、さまざまな利害関係者間のデータ共有に関与し、スケーラビリティと他のデータスペース・イニシアチブとの相互運用性を保証しながら、具体的なエネルギー利用ケースに対する価値を実証する。	11の国から29のパートナーがコンソーシアムに参加
教育	Prometheus-X	フランス (2023)	このプロジェクトは、サービスとデータを接続できる教育・技能のためのクラウド・トゥ・エッジ・インフラストラクチャを開発・展開し、このデータ空間のエコシステムを誰もが利用できるようにすることを目的としている。現在、6つのユースケース(1つは教育・技能分野以外)と、同意管理から技能の相互運用性、分散型AIトレーニング、クラウドタギングシステムなど21のブロックを提供している。	36社

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/community/lighthouse-projects/>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Lighthouse Projects 一覧

- Lighthouse Projectsの概要を示す。SCSNでは検討初期段階でFujitsu Glovia社が参画していた。

インダストリ	名称	推進主体 ()は発足年	概要	参加企業数
エレクトロニクスサプライチェーン	SCSN	オランダ (2021)	Gaia-Xの流れを汲むオープンデータのエコシステムであり、製造環境でのデータ共有を可能にし、ハイテク・サプライチェーン内での迅速、安全、セキュアで効率的なデータ交換を実現する。ブレインポート・インダストリーズ社は、このプロジェクトの主要パートナーのひとつである。プロジェクト・スコープの一環として、チームはSCSN内の新しいアプリケーション・クラスターを促進し、コンテンツの観点からSCSNをさまざまな産業に向けてスケールアップしていく。	製造メーカーは数百社 サービスプロバイダとして富士通
クラウド	Structura-X	EU全体 (2021)	欧州のクラウドインフラのためのこのプロジェクトは、既存のクラウドサービス・インフラストラクチャ・プロバイダー(CSP)のデータとインフラサービスをGaia-Xで認証できるようにすることを目指している。目標は、分散型台帳技術(DLT)に基づくフェデレーション認証とラベリングサービスの共有レイヤーによって編成された、独立したCSPのエコシステムを構築することである。その成功は、Gaia-Xまたは委任された認証機関によって認証された、異なるCSP間で完全に移転可能で相互運用可能な一連の最小限の利用可能製品(MVP)を通じて評価される。	10の国から28団体

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/community/lighthouse-projects/>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

Qualified Projects 一覧

- Qualified Projectsの概要を示す。いずれも実証などのフェーズであり、日本企業の参画は確認されていない。

インダストリ	名称	推進主体 ()は発足年	概要	参加企業数
クラウド	Digital-ter 2050	フランス (2024)	Digital-ter 2050は、欧州の規制に準拠したデジタルフレームワークを提供する。調達を合理化し、プラットフォーム・プロバイダー間のコラボレーションを促進し、クラウド・コンプライアンスを確保するためのオープンソースの仕様とサービスを提供する。オープンソースのベストプラクティスによって管理され、利害関係者の参加を通じて透明性とイノベーションを促進し、持続可能なデジタルトランスフォーメーションを推進する。	企業11社に加えてフィンランド、ポルトガル、フランスのGaia-X Hubが参加
クラウド	FAIR Data Spaces	ドイツ (2021)	FAIRデータスペース・プロジェクトは、産業界と科学界が研究データを自己決定的に共有するための共通のクラウドベースのデータスペースを構築する。中心的な成果として、科学やビジネス分野のさまざまな分野でFAIR原則に沿った研究データを提供・利用するための、共通の技術基盤とGaia-X技術の利用に関する実証実験がある。このプロジェクトは連邦教育研究省(BMBF)の資金援助を受けている。	13の大学(企業数は不明)

出所) Gaia-X、<https://gaia-x.eu/community/lighthouse-projects/>、2025/03/07閲覧

5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況

EU域外のGaia-X 会員

- EU域外の国からもGaia-Xの会員となっている企業・組織が複数存在しており、日本からは3つの企業・組織が会員となっている。

国	会員組織数	会員組織・企業
日本	3	• NEC Corporation • NTT Communications Corporation • Robot Revolution & Industrial IoT initiative
米国	3	• DXC Technology • Elemica • Snowflake Inc.
中国	4	• China Academy of Information and Communications Technology • Haier COSMO IoT Technology Co., Ltd. • MUST – International Institute of Next Generation Internet of Macau University of Science and Technology • Shenzhen Shuxin Technology Co., Ltd
韓国	3	• ABH, Inc. • AHNIST • Korea Smart Manufacturing Office KOSMO
ASEAN	1	• Alibaba Cloud(Singapore) Private Limited (シンガポール)

出所)Gaia-X members directory、<https://gaia-x.eu/community/members-directory/>、2025/03/07閲覧

5.2 「GAIA-X」のプロジェクトに対する官民の対応状況調査

- 5.2.1 Gaia-Xの概要
- 5.2.2 個別プロジェクトの進捗状況
- 5.2.3 各国の対応状況

5.2.3 各国の対応状況

欧州域外への影響

- Gaia-Xの取組を国際的に広げるためのEU域外の拠点としてGaia-X Hubが存在する。Gaia-X HubはGaia-X協会の主体ではないが、EU域外におけるデータスペースの構築およびGaia-Xへの参入を支援する。

Gaia-x Hubの目的

- ✓ Gaia-Xのローカルアンバサダーとして活動する
- ✓ 地域固有のニーズと優先度の高いデータスペースを特定する
- ✓ 他のハブと協力し、ヨーロッパ共通のデータスペースを開発する。
- ✓ Gaia-Xを現実のものとし、市場におけるプロジェクトを特定し、Gaia-Xサービスを創出する。
- ✓ 地方自治体がGaia-Xのソリューションを採用することで、最も効果的な方法で復興・強靱化ファシリティを実施できるよう支援する。
- ✓ 新規会員の協会への参加促進を行う
- ✓ Gaia-Xフレームワークで実装されるべき特定のニーズや要件に関するフィードバックを提供する

Gaia-x Hubの拠点

17
EU

オーストリア、ベルギー、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロバキア、スロベニア、スペイン

6
Non-EU

韓国、スイス、日本、米国(テキサス、カリフォルニア、ワシントン DC)

5.2.3 各国の対応状況

米国の対応状況

- 2023年6月に、テキサス州オースティンにおいてCatena-Xの米国での開設に向けたイベントを実施した。その後2024年10月に、Automotive Industry Action Group(AIAG)は、Catena-Xの北米Hubとして機能する覚書(MOU)に署名した。

米国の関連動向

- ・ 2024年のConsumer Electronics Show(CES)において、Ford-FlexはT-Systems International(TSI)とIBMと協業し自動車業界における最初のProduct Carbon Footprint(PCF)のトラッキングに関するパイロットを実施した。
- ・ PCFはCatena-xに準拠しており、データ主権を保ったままデータ共有を促進する手法が実演された。
- ・ このパイロットでは、Ford社が主要なサプライチェーン情報やスコープ3の排出量に関する情報を、Flex社(Tier-1のサプライヤ)と交換することに成功した。

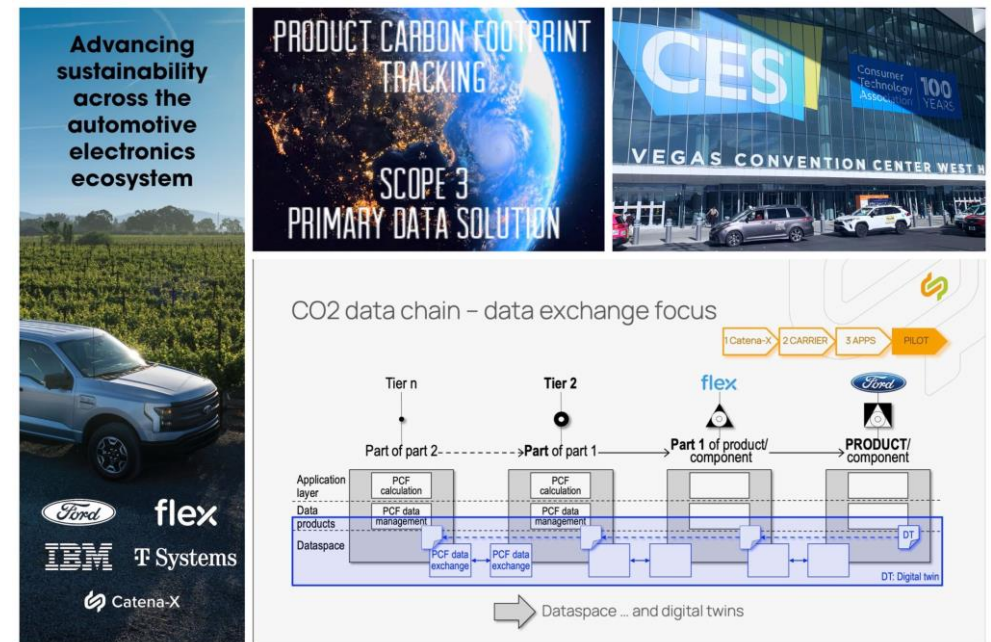


図 CESでの報告内容

出所)Catena-X、<https://catena-x.net/en/1/offers-standards/catena-x-goes-north-america>、2025/03/07閲覧

Catena-X、<https://catena-x.net/en/1/news-dates/artikel/automotive-industry-action-group-named-north-american-hub-for-catena-x-to-help-standardize-data-exchange>、2025/03/07閲覧

T、<https://dih.telekom.com/en/ces-2024-pcf-pilot-with-catena-x-technology>、2025/03/07閲覧

5.2.3 各国の対応状況

中国の対応状況

- Boot-xと呼ばれるライトハウスプロジェクトは、Huaweiが主導するGaia-X/IDSAコンプライアンスに対応したデータスペースの取組である。この取組では、国境を越えたデータコネクタの実装や、中国と欧州間のデータ交換に関する国際標準の作成を行っている。

Boot-xの自動車サプライチェーンにおけるユースケース

トップレベル

- ・ 関連文書(Declaration of principles:DoP)をスキャンすることでデジタル化する。

ミドルレベル

- ・ DoPの文書を付加しながら下流の部品製造工程を進めることで、上流から下流までデジタル化された情報共有を行う。

チェーンの終点

- ・ 顧客は例えばQRコードを介して、製造文書の有効性を検証し、選択した製品が規格に準拠していることを確認できる。

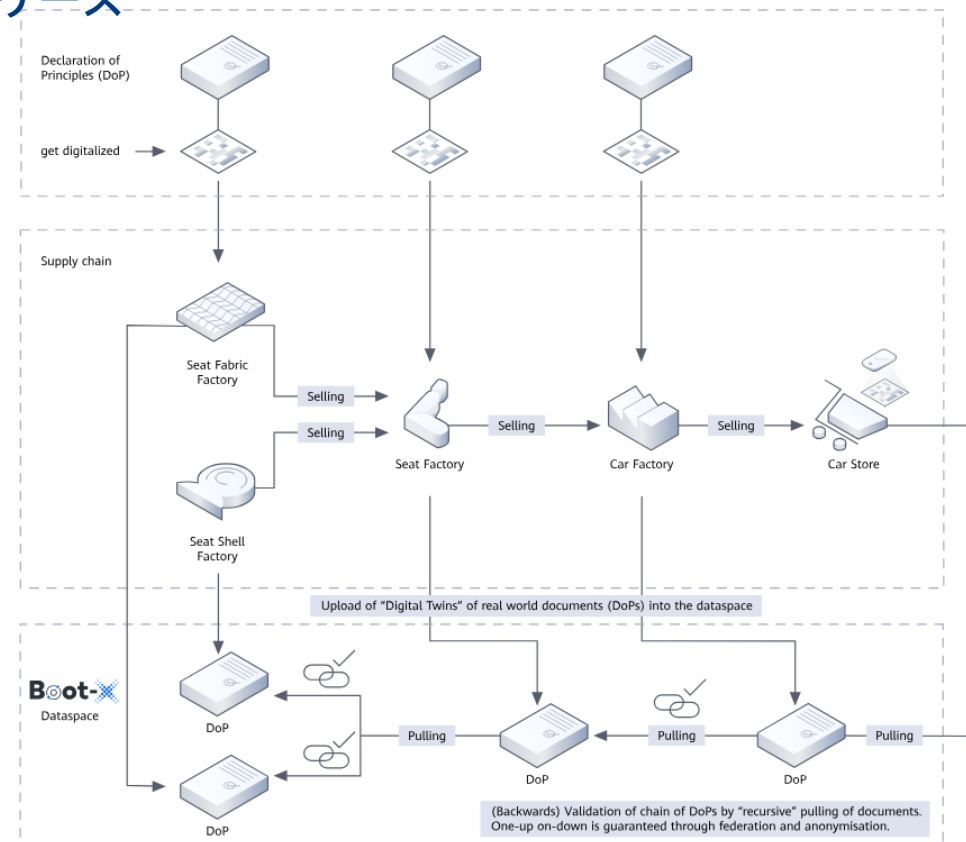


図 Boot-Xの概要

出所) Boot-x、<https://www.boot-x.eu/>、2025/03/07閲覧

5.2.3 各国の対応状況

韓国の対応状況

- 2024年10月に行われたKorea-EU Forum for Global Data Collaborationにおいて、科学技術情報通信部のSong Sang-hoon氏は、将来的な協業の機会のためにGaia-X Hubの設立計画を発表した。
- フランスが主導しているPrometheus-Xと呼ばれるデータスペースの取組において、Solideo Systemsと呼ばれる韓国のIT企業は、ジョブマッチングのユースケースの実証を行った。

Prometheus-Xでの実証の概要

項目	内容
背景	● 韓国の求職者は欧州域内における就労機会の情報取得が難航していた
実証内容	● EUデータスペースのエコシステムと接続することで、韓国の求職者に対して、適切な情報提供を行う。 ● 包括的かつ最新の求人情報、および必要な資格要件や応募条件にアクセスすることで情報共有を円滑化する。 ● 韓国の求職者と欧州の企業間での交流機会を創出することで文化および教育交流を活性化する。

出所) Gaia-x、<https://gaia-x.eu/news-press/gaia-x-participates-in-korea-eu-forum-advancing-global-data-collaboration/>、2025/03/07閲覧
 Prometheus-X、https://gaia-x.eu/wp-content/uploads/2024/10/Use-Case_French-Korean-Professional-Mobility-Tool.pdf、2025/03/07閲覧

5.2.3 各国の対応状況

ASEANの対応状況

- 欧州はindustry4.0の取組において、主にシンガポールとの連携を強化してきた。2017年11月にシンガポール経済開発庁(EDB)はSmart Industry Readiness Indexを発表しており、3つの基本的構成要素としてプロセス、テクノロジー、組織を定義し、評価マトリクスを作成した。
- Gaia-Xの会員企業はシンガポールから1企業のみであり、その他にASEAN諸国の関与は見られない。

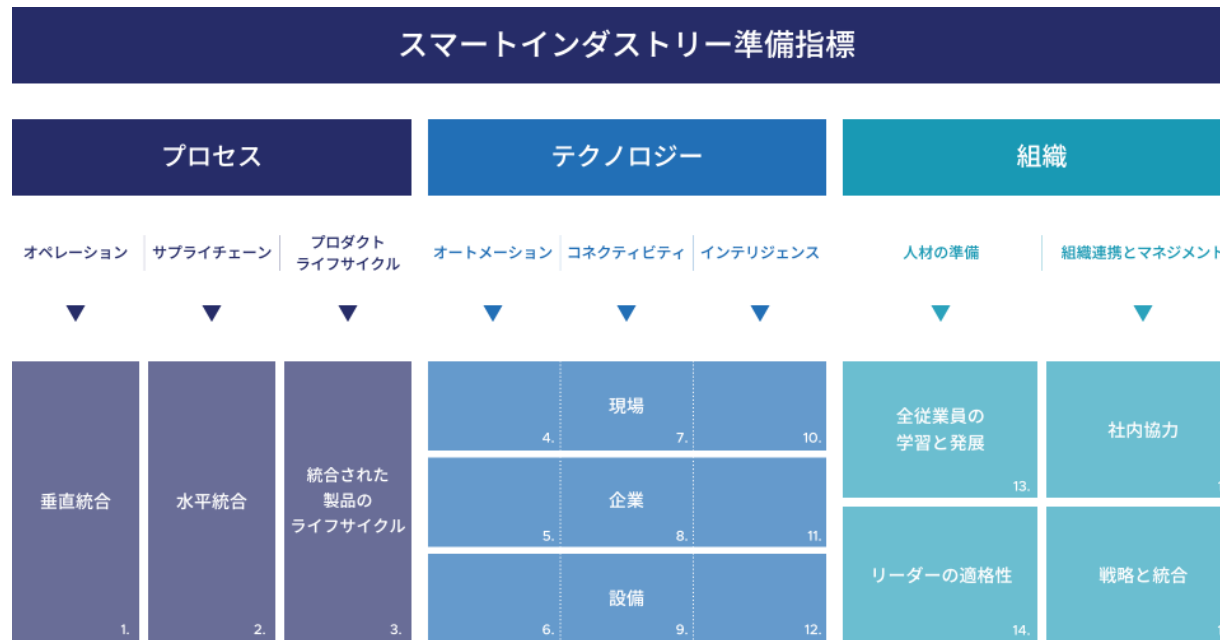


図 評価マトリクス

出所) 経済産業省、https://www.meti.go.jp/shingikai/external_economy/global_supply_chain/supply_chain_data/pdf/001_05_00.pdf、
2025/03/07閲覧
EDB、<https://www.edb.gov.sg/ja/key-activities/advanced-manufacturing/the-singapore-smart-industry-readiness-index.html>、
2025/03/07閲覧

5.2.3 各国の対応状況

Gaia-Xに基づく貿易分野データ連携の状況

- 先行事例であるCatena-Xやagdatahubでの取組で見られるように、現在導入が進められているデータスペースの取組はサプライチェーンにおけるB2Bでのデータ連携にフォーカスしており、貿易文書・手続のデジタル化という観点とは方向性が異なる。現時点ではGaia-Xに基づく貿易手続のデジタル化に向けた取組は存在しない。
- 中長期的な視点では、Gaia-Xを準拠としたプラットフォームがデファクトスタンダードとなった場合に、貿易手続に関する情報交換も当該プラットフォームを介して行われる可能性がある。

目的

対象データ例

Gaia-X

- ✓ サプライチェーンで用いられるデータの主権やセキュリティ確保をした上でのデータ連携
- ✓ 脱炭素、環境保護、人権問題などサプライチェーンの課題のためのデータの可視化

貿易手続 デジタル化

- ✓ 貿易手続における手続の簡略化・円滑化を通じた業務効率性向上およびコスト削減

- ✓ 製品加工時のCO2排出量
- ✓ 製品の製造年月日
- ✓ 加工工場の場所
- ✓ 品質管理情報

- ✓ 船荷証券番号
- ✓ 貨物明細
- ✓ 梱包明細
- ✓ 請求書

競争優位性を獲得したプラットフォームの機能拡張により、Gaia-Xと貿易手続のデジタル化の両者がカバーされたデファクトスタンダードが形成される可能性がある。

出所)三菱総合研究所作成

5.2.3 各国の対応状況

Gaia-Xの影響と日本企業に求められる対応

- 欧州域外の国は個別プロジェクトに対する対応を一部で開始しており、将来的にはこれらのプロジェクトが市場のデファクトスタンダードとなる可能性がある。一方でagdatahubが資金繰りに窮して閉業するなど、現時点で国際市場での進捗状況は芳しくなく、この点では早急な対応が必要ではないと思われることから、攻めと守りの両面での対応が肝要になると考えられる。

Gaia-Xに関して貿易デジタル化の観点から日本企業に求められる対応

- ✓ 特定業界におけるGaia-Xに準拠したデータスペースや取引手段を構築し、**新たな市場の取込を目指す(攻め)**
- ✓ 日本が強みを有する業界(自動車、精密機器、等)において、Gaia-Xに準拠したプロジェクトのルールメイキングに参画し、**日本の裨益を踏まえた制度設計を行う(攻め)**
- ✓ デファクトスタンダードになりうるデータスペースおよびプラットフォームの見極めを行い、**参加すべきプロジェクトやプラットフォームを適切に取捨選択する(守り)**
- ✓ ASEANやアフリカなど成長が見込まれる地域での対応状況、および中国など主要国の対応状況をトラッキングすることでトレンドを抑え、**情勢が変わった際に機敏に対応できるよう備える。(守り)**

6. 総括

- 6.1 貿易手続デジタル化の推進に向けた施策の提案
- 6.2 日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた対応方針の提案
- 6.3 まとめ

6.1 貿易手続デジタル化の推進に向けた施策の提案

6.1 貿易手続デジタル化の推進に向けた施策の提案

主要な貿易文書別のデジタル化阻害要因

- 本調査の結果を踏まえ、制度上あるいは運用上で紙原本を求められる主要な貿易書類におけるデジタル化阻害要因を以下の4つの観点で整理した。

表 主要な貿易文書におけるデジタル化阻害要因-1

【凡例】○：阻害要因なし △：場合により阻害要因あり ×：阻害要因あり

観点	B/L		L/C	
法制度	×	B/Lは有価証券であることから法制度根拠が不可欠となるが、シンガポール、英国等の一部の国を除き、日本を含む多くの国において、B/Lは法制度上で紙で発行された書類のみが原本とされている。	○	L/Cは民間の取引当事者同士の取り決めに従う書類であり、法制度による定めはない。
技術	×	デジタルデータの原本性担保の技術的手段(電子署名、タイムスタンプ、ブロックチェーン等)が十分に普及・確立・国際標準化されていない。このため、eB/Lは船会社等が提供する単一サービス上でしか機能していない。	×	電子データの原本性担保の技術的手段(電子署名、タイムスタンプ、ブロックチェーン等)が十分に普及・確立・国際標準化されていない。
システム環境	△	一部の船会社ではeB/Lを発行しているが、船会社等が提供する単一サービス上でしか原本性を担保できないことから、輸出者と輸入者を含むすべての関係者が当該サービスを利用する必要があるなどの条件があり普及していない。	△	輸出国銀行と輸入国銀行の間では、SWIFT(銀行間の標準データ交換サービス)があるが、銀行以外の取引関係者全体をつなげるシステム環境整備には至っていない。eL/Cについては、複数のプラットフォームで取り組まれているが、銀行と輸出入者のデータ連携については、SWIFTが銀行特有のデータフォーマットであること等を理由に連携が困難である。
慣習	×	SWB、AWB等への切り替えが進みつつあるが、L/C決済の場合は信頼性担保の観点からオリジナルB/Lを要求されることが多い。	×	長年にわたる紙ベースでの業務慣習に加え、L/Cは銀行、輸出入者、物流事業者等、ステークホルダが多いことから、電子化への移行が進みにくい。

出所)三菱総合研究所

6.1 貿易手続デジタル化の推進に向けた施策の提案

主要な貿易文書別のデジタル化阻害要因

表 主要な貿易文書におけるデジタル化阻害要因-2

【凡例】○：阻害要因なし △：場合により阻害要因あり ×：阻害要因あり

観点	動物検疫証明書	植物検疫証明書
法制度	× 一部先進国を除き、日本を含む多くの国において、輸出国の政府機関により発行された衛生証明書の紙原本提出が必要である。 動物検疫証明書の電子化が可能な主な国は以下の通り。 ①米国：2012年から電子検査証明書の発行が可能。 USDA-APHIS(アメリカ農務省動物植物検疫局)が電子証明書を発行。 ②カナダ：2015年から電子検査証明書の発行が可能。 カナダ食品検査局(CFIA)が電子証明書を発行。 ③EU諸国：2017年からEUの一部の加盟国で電子検査証明書の発行が可能。 EU各国の政府機関が電子証明書を発行。 ④豪州：2018年から電子検査証明書の発行が可能。 オーストラリア農業・水資源省が電子証明書を発行。	× 輸出国政府機関が発行する検査証明書(Phytosanitary Certificate)を添付して検査を受ける必要があり、日本国内においては植物防疫法により申請時に添付される植物検疫証明書は原本と規定されている。
技術	× NACCSの電子証明書はNACCS内のみ有効であり、国際的に通用しない。 国際的に認証された電子署名は普及していない。	○ 植物防疫所では、申請者が入手した電子媒体で発給された植物検疫証明書のコピーに基づき、植物防疫所自ら輸出国の確認システムにより電子発給されていることを確認した場合は当該コピーを原本と同様に有効としている。
システム環境	× 申請・発給に係るシステムが未整備である。 2020年に農林水産省が電子化に向けた検討を開始しているが、具体的な導入時期は未定である。 書面による輸出検疫証明書の交付前に、NACCSによる合格通知を行うことができるようにはなっている。	○ 2023年4月より、日本国内の植物防疫所が発行する植物検疫証明書がデジタル化された。また、輸出国の政府機関が発行した電子証明書を日本の検疫所で受け付けられるようになった。(米国、カナダ、豪州等、20カ国以上が対象国。)
慣習	× 紙原本が取り扱われている。	× 多くのケースで紙原本が取り扱われている。

出所)三菱総合研究所

6.1 貿易手続デジタル化の推進に向けた施策の提案

主要な貿易文書別のデジタル化阻害要因

表 主要な貿易文書におけるデジタル化阻害要因-3

【凡例】○：阻害要因なし △：場合により阻害要因あり ×：阻害要因あり

観点	C/O	I/V、P/L等、貿易書類全般
法制度	○ EPA等の協定より、インドネシアとの間では構造化データでのC/Oの交換が可能である他、ASEANをはじめとする多くの国とイメージデータ(PDF等)でのC/O交換が可能となっているが、デジタルデータと紙原本の併用を認めているケースが大部分である。	○ 日本国内ではMDA協定やコンテナ条約等の一部の手続きを除き、I/V、P/L等の紙原本の提出は求められていない。
技術	○ デジタルデータの原本性担保の技術的手段(電子署名、タイムスタンプ、ブロックチェーン等)が十分に普及・確立・国際標準化されていない。このため、C/Oの原本性確認は、税関が貿易相手国のシステム上で発給履歴を確認する等の方法がとられている。	△ I/V、P/L等については、B/LやL/C等のような高い原本性は求められないが、データの再利用ニーズが高く、明細行も多いことから、構造化データでの取得が望まれている。現状はイメージデータ(PDF等)での授受が主流のため、OCR等によるテキストデータの取得が多くの企業で試みられているが、精度が十分でなく実用化に至っていない。
システム環境	○ eC/Oを導入している国では、C/Oの申請・発給機能、並びに、貿易相手国税関からの照会機能が提供されている。C/Oの発給機関である各国の商工会議所等では、eC/Oの国際的な民間PFサービスを利用するケースも多く、利用料の適正化等も図られている。	△ ファイル授受には主にメールが、一部でクラウドサービスやEDI等が利用されている。メールはシステム構築費がかからないが、データ管理に人手を要している。クラウドサービスやEDIは特定の取引先との限定利用に留まっている。また、EDIでは構造化データを取得できるメリットがあるが、データ連携機能の実装コスト負担が大きく、これを最小化するためにも標準フォーマットの整備・普及が望まれる。
慣習	△ 法制度上はeC/Oによる手続が認められているにもかかわらず、輸出先国の税関で紙原本の提出を求められるケースが多い。理由として、法制度の未周知や、税関職員の照合作業等利便性から、従来どおりの紙原本の提出を求めていること等が考えられる。 ヒアリング調査においても、日本からの輸出時にはeC/Oを送付しているケースが多いが、ASEANでの輸入時には紙媒体に出力して提出している実態が把握されている。	△ 国内のヒアリング調査では、I/V、P/L等はデジタルデータで授受されるケースが増えている状況が把握されている。一方で、以下のような理由により、紙媒体での取扱いも残存している。 ・ 社内の照合確認において紙媒体の利便性が高い。 ・ 輸入者より紙媒体の送付を求められている、あるいは、紙媒体の要否を確認していないが従来通り紙媒体を送付している。 ・ 輸入国税関より、紙媒体での提出を求められている、あるいは、貨物検査等が生じた際に紙媒体の提示が必要になるため、手続迅速化の目的で予め紙媒体を送付している。

6.1 貿易手続デジタル化の推進に向けた施策の提案

貿易PFサービスに期待される対応①

- 一部の大手民間企業では、自社サービスの差別化等の目的で、貿易関連データを取り扱うシステムを独自に構築する取組が見られるものの、中小企業を含む多くの企業においては莫大なシステム投資を必要とするデジタル貿易文書の導入は進みにくい状況にある。このため、今後のデジタル貿易文書の利用促進に向けては、貿易PFサービスの活用が現実的かつ効果的な取組の一つと考えられる。
- 一方で、貿易PFサービスに対しては、費用対効果や相互連携に対する懸念を課題に挙げた企業が多く、機能改良や料金改定等を含むビジネスモデルの見直しが必要な可能性等も考えられる。
 - 具体的には貿易PFサービスに対して、トラッキング情報提供や金流データの取扱い等の機能拡張の他、ユーザ企業における費用対効果に見合った適切な価格設定を求める声も多く、荷主とフォワーダーの双方が受益者となるよう取扱い対象データ範囲を適切に設定すること等も重視する必要があると考えられる。
- その他、連携性向上の観点からは標準化を含めたデジタル化が必要であり、国内におけるある程度の規制強化や、貿易相手国も含めたルール形成等により、標準デジタル貿易文書の利用を促進する取組も必要と考えられる。

	対策(案)	実施主体	期待効果
貿易PF活用促進	- PFサービスに対して連携用IFの国際標準化を促す。 - すべての他省庁手続(検疫、食品衛生等)をシステム化(NACCSとの連携機能を含む)する。 - 企業規模、利用頻度、デジタル化の取組進度等に応じた多様なサービスレベルとこれに応じたPF利用料の設定をPFサービスに促す。 - 荷主に対して価値のある情報の提供(スケジュールに影響を及ぼす事象の通知等)をPFサービスに実装を促す。	- 国…他法令関係手続(検疫、食品衛生等)をシステム化(NACCSとの連携機能を含む)する。また、補助金制度等を介して、PFサービスに対して連携用IFの国際標準化等を促す。 - 貿易PFサービスベンダー…ユーザの特性に応じた適切な価格設定や、ユーザが求める機能の実装等により、ユーザ拡大に注力する。	- PFの利用者の業種及び企業数の拡大により、貿易手続を一貫して利用できるようになる。(紙文書とデジタル文書の併用による非効率を解消し、デジタル化の導入効果を高める。) - 特に貿易文書データの作成元である荷主のPF利用を拡大する。(データ再入力を最小化し、デジタル化の導入効果を高める。) - 紙原本を完全廃止することにより、紙文書とデジタル文書の併用を不要とすることで、デジタル化へ移行し易くなる。

6.1 貿易手続デジタル化の推進に向けた施策の提案

貿易PFサービスに期待される対応②

表 ヒアリング調査で把握した貿易PFに対する主な要望および対策案(ヒアリング調査結果より抜粋)

	対応方針案	本調査で把握した貿易PFに対する主な要望および対策案
利用者	● 荷主、フォワーダー、銀行の参加 ● 中小企業の参加	● 貿易PFは、取引先の一部、貿易手続の一部しか電子化できないと十分な費用対効果が得られず、利用に至らない。 ● 貿易PFはフォワーダーと荷主双方が参加しなければ利用メリットがない。 ● 利用者に銀行が加われば大手企業も参加するであろう。 ● ユーザ数を増やすためには中小企業への対応が必要である。
機能	● 構造化データによるデータ交換 ● データ連携機能の強化 ● 手続、貨物、船舶のトラッキングデータ提供 ● 中小企業向けの提供機能のコンパクト化 ● 中小企業向けの手続サポート機能 ● データ交換の省力化以外の付加価値提供	● 貿易PFを利用しても、PDFのやりとりのみでは効率化しない。 ● 貿易PFも様々あるため、荷主ごとで利用するPFが異なると顧客ごとにデータ連携IFの開発が必要になり、きりが無い。PF同士がしっかり連携出来るようにして欲しい。 ● 中小企業に向けては貿易PFはミニマムなスペックにすべき。ミニマムの機能かつ比較的手を出しやすい価格のPFサービスは、使ってみようとする企業が増えている。 ● ETDとETAの確認が簡素化されると有難い。プラットフォームを利用する理由の一つに、スケジュールと連動してカット日の変更が自動連携されることがある。 ● 洋上期間が長いものについては特に、貨物の位置や船舶動静の情報に関するニーズはある。 ● 貿易手続はコンプライアンス違反にならないように正しく処理することができ、間違いが起きないようなガイドやサポートがあると良い。 ● 通関業者や荷主とのやり取りで1番困っているのがコミュニケーションであり、複数関係会社間で進捗状況の共有等がスムーズに出来ると良い。 ● コストメリットよりは、より密接につながることで付加価値を出せるようなものだと良い。
利用料	● 利用者の事業規模に応じた料金体系化	● 貿易PFとしては良いサービスであっても利用料金が低いと使われない。参入企業を増やすために利用体系や料金を見直すなどが必要。 ● 中小企業等の案件数が少ない企業向けには、定額料金制より従量制の方が適当。
その他	● NACCSとの連携強化	● 貿易PFとNACCSが連携すれば、転記の手間も減る。 ● PFとして長く使われているのはNACCSなので、諸々の行政手続がNACCSと連携されるとよい。動物検疫、食品衛生、税関申告それぞれにB/L番号が必要。B/L番号にインボイスなどの必要な情報が貿易PFを介して全て紐づけられてNACCSに反映されると、スピードアップにもつながり、よい。

出所)ヒアリング調査結果を基に三菱総合研究所作成

6.2 日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた対応方針の提案

日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた対応方針の提案

- 日本国内では、既に普及しているNACCSの他、CyberPort等の新たな貿易PFも普及が進みつつある。これにより、構造化データ連携についてはコスト等の問題があり進んでいない実態があるものの、イメージデータを活用したペーパーレス化は進んでおり、概して、国内における貿易文書のデジタル化は進展しつつあると言える。
- また、ASEANでは、主にBtoG貿易文書に関して、ASEAN域内でのeCOやePhyto、ID／ED等の導入が進められており、ASEAN域外との間にも拡大されつつある。一方で、手続きの運用上、一部でデジタル貿易文書の利用が浸透していない現状も把握されている。
- さらに、BtoBにおけるデジタル貿易文書の利用は、法制度、システム環境、商慣習等の様々の要因により進んでいない実態がある。特に国横断で利用可能な貿易PFサービスは未だ事例が少ない状況であり、その事例創出が今後の貿易手続デジタル化の推進に大きく貢献することが期待されている。
- 本節では、本調査で把握した日本国内及びASEANにおけるデジタル貿易文書の利用実態等を踏まえ、日ASEAN間の貿易取引を対象に貿易手続デジタル化に向けて必要な取組を提案する。

6.2 日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた対応方針の提案

ASEAN6ヶ国における貿易手続関連システムの整備状況

- 本調査で把握したASEANにおける貿易手続に係るシステム整備状況は以下の通り。

【凡例】

○：システム整備済、既存サービスあり

△：一部システム整備済みまたは準備中

×：システム未整備、既存サービスなし

表 ASEAN6カ国における貿易手続関連システムの整備、運用状況の一覧

	シンガポール	マレーシア	タイ	フィリピン	インドネシア	ベトナム
概況	ASEANでの先進国の位置付けであり、デジタル化及び他国連携も積極的に実施。	通関システムの更改で課題があったものの、貿易PFが立ち上がるなど、デジタル化への関心は有。	シンガポールとともにデジタル化及び国際連携を推進しているが進捗は停滞気味。	貿易PFサービスが存在しておらず、対象国内ではやや遅れをとる。	システム整備は進んでいるが、運用整備と国際連携が課題。	財閥系のIT企業が主導しており、官民ともにシステム整備は進んでいるが、運用整備と国際連携が課題。
BtoG(通関システム)	○	○	○	○	○	○
BtoG(他省庁手続システム)	△	△	×	△	△	△
BtoG(官民システムの連携サービス)	○	○	○	○	○	○
BtoB(貿易PFサービス)	○	○	○	×	○	○

- 通関システムに関しては、網羅範囲の差はあれどNSWという形で全ての国で整備がされている。一方、他省庁のライセンス申請・発行に関しては、デスクトップ調査にて他省庁の接続事例が見られたものの、ヒアリング結果を通じて実態上、依然紙媒体での証明書や許可証が要求されるケースが散見された。また、官民システムの連携サービス(通関システムへの接続のための入力インターフェース)に関しては、対象国全てで事業者による整備が行われている。貿易プラットフォームについてはフィリピンを除いて、全ての対象国で整備がされており、デスクトップ調査にてその存在を確認した。

出所) 本調査結果に基づき三菱総合研究所作成

6.2 日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた対応方針の提案

ASEAN6ヶ国における貿易文書のデジタル化状況

● 本調査で把握したASEAN6カ国における貿易手続のデジタル化状況は以下の通り。

- なお、次表はデスクトップ調査結果に基づく制度上のデジタル化状況を記載しているが、特にC/Oに関しては、制度上はeC/Oによる手続が認められているにもかかわらず、ヒアリング調査では日本からの輸出時にはeC/Oを送付している場合も、ASEANでの輸入時には紙媒体に出力して提出している実態が把握されている。その背景として、法制度の未周知や、税関職員の照合作業等利便性から従来どおりの紙原本の提出を求めていること等が考えられる。

表 ASEAN6カ国における主要な貿易文書別のデジタル化状況の一覧

【凡例】○：デジタル化済、△：デジタル化準備中、×：非デジタル、－：情報なし

	シンガポール	マレーシア	タイ	フィリピン	インドネシア	ベトナム
C/O(対日EPA)	○(PDF) (注2)	○(PDF)	○(PDF)	－	○(データ交換方式) (注1)	○(PDF)
C/O(E-ATIGA Form D)	○	○	○	○	○	○
I/D、E/D	○	○	○	○	○	○
検疫証明書(植物)	△(ASW接続不明)	△(2023年導入)	○	○	○	－
B/L	△ eB/Lを法制度化済 み。運用は不明。	×	×	×	×	×
L/C	×	×	×	×	×	×
I/V、P/L	×	×	×	×	×	×
P/O	×	×	×	×	×	×
S/I	×	×	×	×	×	×
危険物書類	×	×	×	×	×	×

(注1) 日インドネシア経済連携協定に基づくEPA税率の適用においては、インドネシアにおける紙の原産地証明書の発給を廃止済みであり、令和6年2月5日よりeCOに一本化された。

(注2) 日シンガポール協定については、協定上指定特段の規定は無く、発給対応は各地の商工会議所に委ねられ、シンガポール側は各地の商工会議所発給COのどの媒体でも受け入れられている

出所) 本調査結果に基づき三菱総合研究所作成

6.2 日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた対応方針の提案

日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた取組案①

- ASEANにおける貿易手続に係るシステム整備状況及びデジタル化状況を踏まえ、貿易手続デジタル化の実現に向けた対応案として、以下に取り組むことが望まれる。

表 貿易手続デジタル化の実現に向けた対応案

	取組対象	貿易手続デジタル化事例創出に向けた対応案	期待効果
B to G貿易文書	検疫証明書のデジタル化	- 植物検疫証明書については、デジタル文書で発給している国が複数あり、発給国のWebサイト上で発給実績を確認することで原本性を担保している。 - 日本でも同様にデジタル文書の発給システムを構築し、貿易相手国での運用変更を依頼する。	検疫証明書関係では植物、動物、食品等の複数省庁での窓口手続が必要になっており、申請者の負担となっているが、これらをオンライン化できれば、リードタイムとコストの削減につながる。
	原本性担保手段としての電子署名の国間利用の実現	- インドネシアではASEANで唯一、認証局発行の電子署名を導入していることから、電子署名を用いた検疫証明書のデジタル化の可能性について、調査、検討する。 - 日インドネシアで植物検疫証明書のオンライン交換(電子署名付きのPDF)を実証する。	- 原本性担保手段としての電子署名の国間での利用を実証することで、横展開を図る。 - 国間で個別に連携システムを構築する場合は高コストとなるが、電子署名の国間利用により低コストでデジタル貿易文書の交換を実現できる。
B to B貿易文書	eB/Lの実運用化	- ASEANで唯一、eB/Lを法制度化済みであることから、シンガポールにおける運用ルールの策定状況、民間システムでの実装状況、運用の実態等を調査する。 - 日本及び貿易相手国でのeB/Lの法制度化スケジュールも考慮しつつ、eB/Lのデータ交換を実証し、運用上及び実装上の課題を整理する。	- 日本におけるeB/Lの法制度化を見据えて、シンガポールの事例を、日本国内での運用ルールの整備や普及促進等の活動に反映する。 - eB/Lのデータ交換における問題点、課題を検証し、事前に対策を講じることで、スムーズな実用化を促す。
	L/Cのデジタル化	L/Cは輸出者、輸入者、銀行等の多くの関係者が係わることや、支払いを担保する書類であり特に改ざん防止等のセキュリティ対策が求められることから、ブロックチェーン技術を備えた貿易PF上でのデータ交換を実証し、運用上及び実装上の課題を整理する。	- L/CとB/Lは併せてデジタル化することで、現場におけるL/C取引のペーパーレス化につながる。 - 銀行が貿易PFに参加することで、紙媒体の取扱いが多い業務の一つである請求処理等ともデータ連携が促進される可能性が高まる。
	I/V、P/L、P/O、S/Iのデジタル化	- 国際標準規格に基づくデータ項目によるオンライン交換を実証する。 - 複数取引先とのデータ変換コストにおける、一対一変換と標準を介した変換の比較により、標準フォーマットの有用性を実証する。	I/V、P/LはBtoB、GtoGともに必須の貿易文書であること、明細行が多くデジタル化によるデータ転記作業等の削減効果が大きいこと、等から早期のデジタル化実現が望まれる。
	危険物書類のデジタル化	- 空港・港湾ターミナルにおける運用実態調査を踏まえて、デジタル化の可能性やデジタル化方法を検討する。 - TOS(ターミナルオペレーションシステム)等とのデータ連携を実証し、運用上の課題や効果等を整理する。	危険物書類をデジタル化し、TOSに取り込むことで、ターミナルにおける物流業務指示を危険情報を含めて一元化でき、業務効率化と安全性向上の実現が期待される。

6.2 日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた対応方針の提案

日ASEANにおける貿易手続デジタル化に向けた取組案②

- ASEANにおける貿易手続に係るシステム整備状況及びデジタル化状況を踏まえ、貿易手続デジタル化の実現に向けた対応案の実施対象国案として以下が想定される。
 - 「検疫証明書のデジタル化」については、タイ及びインドネシアではデジタル植物検疫証明書の発給を実運用化していることから、日本側でも同様に発給実績の照会サイトを含むしくみを構築し、相互運用を試行することが考えられる。
 - 発給実績の照会サイトは、システム構築のコスト負担や税関職員が審査の都度各国のサイトを照会する手間等が生じることから、原本性担保の手段としてより汎用性の高い電子署名について、国内で電子署名の利用が比較的普及しているインドネシアとの間での相互利用を試行することが考えられる。
 - eB/Lについては、法制度化が前提となるため、法制度化済みのシンガポールとの間で試行することが考えられる。
 - その他、L/C、I/V、P/L、P/O、S/I、危険物書類については、いずれの国も前提条件等の大きな違いはないと考えられるが、以下の理由から、ベトナムが有力候補国になると考えられる。
 - ベトナムの税関システム(VNACCS)は、日本の税関システム(NACCS)をベースに開発されており、NACCSとのデータ連携性が高いと考えられる。
 - 日本企業の海外生産拠点として、現地法人数では、中国の割合が減少する一方で、ASEAN10か国の割合は12年連続で増加しており、ASEAN10か国内ではベトナムはタイに次いで第2位である。
 - 法制度と異なる運用実態があることに関しては、貿易相手国に対する周知徹底等を申し入れる等の取組が考えられる。

表 貿易手続デジタル化の実現に向けた対応案の実施対象国案

【凡例】○：現時点で試行が可能と考えられる、△：数年内に試行が可能と考えられる、－：当面は試行の対象外と考えられる

	取組対象	シンガポール	マレーシア	タイ	フィリピン	インドネシア	ベトナム
貿易文書 B to G	検疫証明書のデジタル化	△	△	○	△	○	－
	原本性担保手段としての電子署名の国間利用の実現	－	－	－	－	○	－
貿易文書 B to B	eB/Lの実運用化	○	－	－	－	－	－
	L/Cのデジタル化	○	○	○	○	○	○
	I/V、P/L、P/O、S/Iのデジタル化	○	○	○	○	○	○
	危険物書類のデジタル化	○	○	○	○	○	○

6.3 まとめ

6.3 まとめ

まとめ

- 本調査により、非デジタル貿易文書の取扱いの現状について、以下の実態が把握された。
 - 貿易文書は、国内、ASEANともにデジタル化が進みつつあるが、法的効力や責任所在等の理由により紙原本を必要とする書類（B/L、検疫証明書等）が残存している。
 - 貿易文書のデジタル化手段については、PDFに代表されるイメージデータが主流であり、文書授受の時間短縮の観点では利点があるものの、データの再利用性が低いことから転記や照合確認等の作業負荷軽減にはつながっていない。
 - これらの作業負荷軽減には、EDIやAPI連携等による貿易文書データ交換を自動化するしくみが有用であるが、その導入に伴うシステム構築コストが概して高額であり費用対効果を得られにくいことから、企業での導入が進まない実態がある。
- 上記の実態を踏まえて、貿易文書のデジタル化に向けては、以下に留意して取り組む必要があると考えられる。
 - 法的効力や責任所在等の理由により紙原本を必要とする書類（B/L、検疫証明書等）に関しては、法制度整備、運用ルール整備、データの改ざん防止や認証等の要素技術の普及、これらの国際間連携、等の環境整備から取り組む必要がある。
 - 貿易文書交換をテキストデータを用いて自動化するしくみの導入を低コスト化するために、データフォーマットの標準化、標準フォーマットデータを適用した貿易PFサービスの普及、貿易PFサービス事業の活性化による競争市場化等に取り組むことが効果的と考えられる。一方で、事業化が難しい非競争領域（貿易文書の基本的な交換機能等が想定される）については、公的機関が主導して整備すること等の検討も必要と考えられる。
- 貿易文書のデジタル化により、以下の効果が期待される。
 - 貿易手続の迅速化、省力化が促進され、より付加価値の高い業務への人材配置や、これによる物流サービスの向上に繋がる。
 - 貿易データの収集、管理、分析が容易になり、貿易手続に加えて、手続進捗管理や物流リスク管理等の物流サプライチェーンの全体最適化が可能になる。
 - 将来的には、GAIA-X等のデータ共有の構想等も踏まえて、原材料調達から廃棄・リサイクルに至るサプライチェーン上のデータの収集、管理、分析が容易になり、事業の全体最適化や、CSRの取組強化等による企業価値向上が期待される。

未来を問い続け、変革を先駆ける

MRI 三菱総合研究所

二次利用未承諾リスト

報告書の題名：調査報告書

委託事業名：日本国内、ASEAN各国及び
欧州における貿易手続デジタル化対応
状況実態調査及び・貿易PF利活用推進に
向けた調査・検討会運営業務

受注事業者名：株式会社三菱総合研究所

頁	図表番号	タイトル
141		マレーシアの輸入通関申告の概要
145		フィリピンの輸入通関申告の概要
149		シンガポールの輸入通関申告の概要
152		NTPの機能概要
156		タイの輸入通関申告の概要
209		EU SWE-Cの開発経緯と今後の展望
212		EU SWE-C 利用イメージ (G2G)
213		EU SWE-C 利用イメージ (B2G)
216		ICS2概要
217		ICS2対象事業者
221		英国のNSWの概要
234		EUDIWの概要
237		DPPのコンセプト
238		コンソーシアム参加企業
239		バッテリーパスポート参画企業
241		Gaia-X European Association for Data and Cloud AISBL
242		Gaia-Xのエコシステム概要
243		Endorsement projectの分類
247		Agdatahubのステークホルダー
250		Catena-Xの目的
252		Eclipse Tractus-Xの概要
254		Catena-Xの組織図
255		EDCコネクタの概要
266		CESでの報告内容
267		Boot-Xの概要
269		評価マトリクス