

09-ORA
70F-209AA
3

米国の物流に関する調査報告書

－「10+2ルール」の最新動向、米国産業界の対応を中心に－

2009年7月

日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部

はじめに

2001年9月の同時多発テロ事件を契機として、米国の物流セキュリティ規制が強化される中、新しいセキュリティ規制である「10+2ルール」が産業界、議会との調整を経て、2008年11月25日に暫定最終規則が公表された。「10+2ルール」は、直接的には、輸入者および船社に米国向け貨物の情報提出を求めるものであるが、米国への輸出に関係する多くの日系企業に影響を与えるものである。「10+2ルール」は、すでに2009年1月26日に罰則なしの試行運用が開始されており、2010年1月26日の完全実施に向けて、サプライチェーンを構成する関係者が協力して対応していくことが求められる。

ジェットロ・ロサンゼルスセンターでは、在米日系企業らと共に米国の物流拠点の役割を果たすロサンゼルスにおいて、2007年8月に北米物流研究会を立ち上げ、米国の物流セキュリティ規制、輸入通関制度、ロサンゼルスの港湾事情をはじめとして北米で活動する日系企業にとって重要な課題である物流効率化に向けた諸課題を研究してきた。

本報告書では、同研究会の成果を通し、対米ビジネスに関連する日系企業全体の利益につなげることを目的として、日系企業の活動に大きな影響を与える米国のセキュリティ規制に加えて、その前提となる通関制度やコンプライアンス、北米の物流拠点であるロサンゼルスの港湾を巡る状況についてまとめたものである。

米国の物流セキュリティ規制については、2008年5月にジェットロが公表した『米国物流セキュリティ規制に関する調査報告書』で各規制の概要と日系企業の意見についてまとめた。本報告書では、「10+2ルール」や「100%検査」を含む各セキュリティ規制の最新動向を紹介するとともに、これらの規制への米国産業界の意見・対応を主要業界団体へのインタビューを行いまとめた。日系企業が米国の物流セキュリティ規制に対応する際、また、今後の関連規制の方向性を占う際の参考にしていただきたい。

本報告書が、米国向け輸出に関連する多くの対米輸出に関係する日系企業の参考になれば幸いである。なお、本書の内容は2009年3月末時点のものであることを、あらかじめ申し添える。

最後に、各章の執筆に当たっては、在ロサンゼルス日本国総領事館・金山領事（本編Ⅰ）、在ロサンゼルス／ロングビーチ日本税関・倉本氏（本編Ⅰ）、TEAC America・カナザワ氏（本編Ⅱ）、ロサンゼルス港湾局・森本氏（本編Ⅲ）、International Transportation Service・鳥山氏に特段のご協力をいただいたことに感謝申し上げます。そのほか、本報告書の作成に当たり、北米物流研究会のメンバーの皆様にご心からお礼申し上げます。

2009年7月
日本貿易振興機構（JETRO）
ロサンゼルスセンター

目次

本報告書の要旨	5
本編	9
I 米国の物流セキュリティ規制	10
1. セキュリティ規制の概要と最近の動き	11
2. セキュリティ規制に対する米国産業界の意見・対応	27
II コンプライアンスと税関監査	32
1. 輸入通関制度とコンプライアンス	32
2. 税関監査プログラム	36
III ロサンゼルス港湾を巡る状況	40
1. ロサンゼルス、ロングビーチ港の概要	40
2. ロサンゼルス、ロングビーチ港の環境対策	42
3. 西海岸港湾の労使協議	44
資料編	47
1. 「10+2ルール」暫定最終規則	48
(1) 「10+2ルール」暫定最終規則（仮訳）	48
(2) 「10+2ルール」暫定最終規則（英語原文）	119
2. 米国の主要業界団体のセキュリティ規制に対する意見・対応	179
3. 北米物流研究会－開催概要とメンバー表－	219

本報告書の要旨

I 米国の物流セキュリティ規制

1. コンテナ・セキュリティ・イニシアチブ (CSI)

(1) 内容

2002年3月から実施されたCSIは、米国向け海上コンテナに大量破壊兵器を隠匿し米国内で爆発させる等のテロを未然に防止するため、CBPの職員を海外へ派遣し、外国税関の協力を得て、外国港においてハイリスク・コンテナを識別し、検査するプログラムである。

(2) 現在の状況

現在58の港で実施中であり、米国に向けて出荷されるコンテナ量の86%をカバーしている。日本は2003年3月から相互主義に基づき実施。

2. 24時間ルール

(1) 内容

2002年12月から実施されている24時間ルールは、外国港での船積み24時間前までに、船社などに積荷目録(マニフェスト)情報の提出義務を課す制度。

(2) 現在の状況

事前情報の提出が求められる対象は海上貨物に限定されず、航空・陸上貨物にまで範囲が広がられており、2004年以降段階的に実施されている。10+2ルールの導入により、24時間ルールの積荷目録(マニフェスト)情報と輸入者が提出する10項目の貨物情報が、CBPで船荷証券番号により結び付けられ、照合されることとなった。

(3) 米国産業界の反応

多くの業界団体は、24時間ルールの結果として、サプライチェーンの遅れ、システムの再プログラミング費用を含むコスト増を指摘している。ただ、大企業から構成される業界団体からは、わずかな輸送の遅れを経験したのみであるとしている。

3. C-TPAT (テロ行為防止のための税関・産業界パートナーシップ)

(1) 内容

2002年4月から実施されているC-TPATは、セキュリティ面のコンプライアンスに優れた輸入者等に対し、検査率の減少等の優遇措置を付与する制度。C-TPAT参加企業にとっての利益は、検査率の減少、検査が必要になった場合の優先的実施等が含まれる。

(2) 現在の状況

C-TPATは、約9,000社が参加する2001年9月のテロ事件以降で最も大規模な官民のパートナーシップである。C-TPAT参加メンバーが扱うコンテナ貨物の総数は、米国に入ってくる貨物数の半分に達している。

(3) 米国産業界の反応

輸入者関連の業界団体の多くは、高いコストにもかかわらず得られるメリットは少ないとの不満を表明している。一方、運輸関係の企業からは、サプライチェーンにおける全関係者の参加を目的とするC-TPATを評価する向きもある。

4. 10+2 ルール

(1) 内容

2008年11月に公表された暫定最終規則のもとでは、危険度の高いコンテナの特定作業の改善するため、①輸入者に米国向け貨物に関する10項目の情報、②船社に2項目の情報を事前に提出することとされている。

(2) 現在の状況

暫定最終規則に基づき罰則なしの試行適用が2009年1月26日に開始され、1年間の試行運用期間を経て、2010年1月26日から罰則を含め完全実施されることとなる。

(3) 米国産業界の反応

輸入者関連の業界団体は、10+2ルールによるサプライチェーンの遅れ、要求されるデータを期限内に収集できるか、コンプライアンスのための費用負担を懸念している。今後の対応については、議会・政府に対する働きかけに重点を置く団体とコンプライアンス達成に注力する団体に分かれる。船社、通関・運輸業者の多くは、10+2ルールにすでに対応しており、大きな懸念は示されていない。

5. 100%検査

(1) 内容

2007年に成立した「9.11委員会勧告実施法」により、2012年までに外国港において船積みされる全ての米国向けコンテナがスキャンされることとなった。ただし、国土安全保障省(DHS)長官が一定の要件を満たすと判断した場合は、2年間の適用延期が認められている。

(2) 現在の状況

関係省庁は100%検査の実施には否定的であり、2009年1月の議会に対する報告では、危険度の高いコンテナの出発地または経由地に集中すべきと述べている。また、新政権のナポリターノDHS長官も2012年の実施には懐疑的であることから、すぐには進展しないとの見方が一般的である。

(3) 米国産業界の反応

多くの業界団体は、外国港におけるスキャニング設備と貨物保管スペースの不足に起因する大幅なサプライチェーンの遅れへの懸念から、100%検査に反対の姿勢をとっている。ただ、全米輸出入者協会(AAEI)は、100%実施の責任が企業ではなく、米国政府もしくは米国向け貨物の船積み地である外国政府が負うことになる、として10+2ルールを破棄して100%検査の実施を支持する唯一の立場をとっている。

II コンプライアンスと税関監査

米国では、通関申告のすべての責任は、たとえ通関業者のエラーであっても輸入者自身が負うこととされている。輸入者自身がコンプライアンスに積極的に取り組むことによるメリットは、通関申告での書類審査・貨物検査の低減、社会的に優良企業として評価される等がある。一方、非コンプライアンスのリスクとしては、追徴あるいは関税優遇の損失、通関申告許可の遅れや罰則・罰金、輸入商品の拘留・没収、信用度の損傷、行政の監視強化・貨物検査の増大等が挙げられる。

Ⅲ ロサンゼルスとロングビーチの港湾を巡る状況

ロサンゼルス、ロングビーチの両港は、アジアからの輸入を中心に、全米のコンテナ取扱高の4割以上を占め、北米物流のゲートウェイの役割を担っており、米国全体の経済にとって重要な役割を果たすとともに地域経済にも大きく貢献している。

また、オバマ政権の重要政策の1つに挙げられている環境面でも、両港湾は先進的な環境対策に取り組んでおり、2008年10月から古いディーゼルエンジンを搭載しているトラックの乗り入れを段階的に禁止していくクリーン・トラック・プログラムが開始された。

本 編

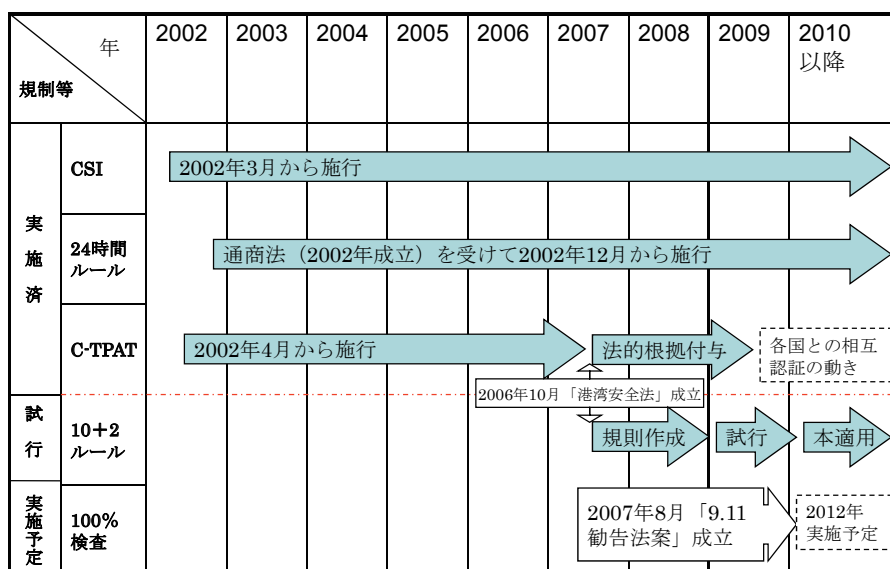
Copyright(C) 2009 JETRO. All rights reserved.

I 米国のセキュリティ規制

米国向け貨物に関するセキュリティ規制は、2001年9月の同時多発テロ事件以降、急速に強化されており、これらの規制は主に米国税関国境保護局（CBP）によって実施されている。具体的には2002年以降、以下に説明する「コンテナ・セキュリティ・イニシアチブ（CSI）」、「24時間ルール」、「C-TPAT（テロ行為防止のための税関・産業界パートナーシップ）」が相次いで導入された。また、米国の輸入者に10項目、船社に2項目の事前の情報提出を求める「10+2ルール」が、2009年1月26日から試行運用されており、2010年1月26日から罰則を含めた完全実施が予定されている。

さらに、2007年に成立した「9.11委員会勧告実施法」により、2012年までに外国港において船積みされる全ての米国向けコンテナがスキャンされることとなった（100%検査）。ただし、国土安全保障省（DHS）長官が一定の要件を満たすと判断した場合は、2年間の適用延期が認められており、実施に向けた今後の動向は流動的である。

図1：米国の物流セキュリティ規制導入実施スケジュール



1. セキュリティ規制の概要と最近の動き

① CSI (Container Security Initiative)

○ 導入の背景

2001年9月の同時多発テロ事件を受けて、米国関税庁（当時）は米国向け海上貨物に大量破壊兵器、生物兵器等を隠匿し米国内で爆発させる等のテロを未然に防止するため、コンテナ・セキュリティ・イニシアチブ（CSI）を2002年1月に提案した。これは、テロリストあるいは大量破壊兵器の国内流入を阻止するための第一線を、港湾・空港を含む米国国境から、海外の出発・出航地点へと拡張するという米国政府の安全保障政策に基づいている。2002年3月から実施されたCSIはこの種のプログラムとしては米国内で最初に導入されたものであり、CBPの取締り対策の重要な一要素となっている。

○ 内容

CBP職員を海外の主要港へ派遣し、当該国の税関と協力してコンテナ船積み前に危険性の高い貨物の選定を行う。具体的には、24時間ルールで提出された積荷目録（マニフェスト）情報等に基づき、ハイリスク・コンテナを特定し、必要に応じて海外の積出港を出港する段階で可能な限り非破壊検査機器を利用してコンテナ検査を行う。なお、積荷目録（マニフェスト）情報は当該コンテナが米国港に到着した時点で照合される。

○ 実施の状況

CSI実施の第一段階として、まず米国向け海上コンテナの積出し数上位20港を対象にCSIが導入された。その後、CSIは第二段階に移行し、実施港は58港にまで拡大し、米国に向けて出荷される貨物数の86%をカバーしている。

日本の港については、2003年3月から横浜、東京、神戸、名古屋の4港に米国職員が派遣され、米国向けコンテナの検査を実施している。また、相互主義に基づき、日本からも税関職員が米国のロサンゼルス、ロングビーチの2港に派遣され、日本向けコンテナの検査を行っている。

米国から海外へ派遣された海外駐在CSIチームの目標は、米国向け船舶に積載されたコンテナを100%審査することであり、船社から提出された積荷目録情報を利用しCBP職員および内部組織のナショナル・ターゲティング・センター（National Targeting Center : NTC）によりスクリーニングされ、また、出港地税関からの追加的なサポートを受けて、輸出貨物の審査および検査を実施していくこととしている。

② 24 時間ルール（積荷目録 24 時間事前通告規則）

○ 導入の背景

2002 年に成立した通商法（Trade Act of 2002）において、貿易関連業者が輸出入貨物情報を電子的かつ事前に送信することを義務付ける規則を米国関税庁（当時）が定めることとされた。その一部として、2002 年 12 月、米国向け海上貨物を対象とした「積荷目録 24 時間事前通告規則（通称「24 時間ルール」）」が施行された。

○ 内容

米国向け海上貨物について、船社（または委託を受けた非船舶保有海上運送事業者（NVOCC））に対し外国港での船積み 24 時間前までに積荷目録（マニフェスト）情報の提出義務を課すものである。従来の貨物マニフェスト情報に加えて新たな項目を含め、船積み 24 時間前までの申告が求められ、それらは AMS（Automated Manifest System）と呼ばれるシステムを通じて提出される。また、米国経由第三国向け貨物も対象とされる。船社が情報の提出ができない場合や、明白な違反行為が発見された場合、罰金や荷揚げ許可の遅延、もしくは船積み不許可（Do not load）等の罰則が課される。

2004 年 1 月、貨物情報の事前提出を海上貨物以外の輸送形態にも義務付ける「貨物情報の早期かつ電子的提出に関する規則」が施行された。これにより、事前情報の提出が求められる貨物は海上貨物に限定されず、航空・陸上貨物にまで範囲が広げられることとなった。

○ 実施の状況

24 時間ルールの導入の結果、船社は正確な積荷目録情報を送付するために、コンテナの搬入時期の前倒しを行ったことから、港湾で保管せざるを得ない流通在庫が増え、リードタイムが増加するとともに、積荷目録の申告手数料が船社から荷主に請求されることとなりコスト上昇要因となった。24 時間ルールの導入当初は混乱もみられたが、現在は実施から数年が経過しており、すでに米国向け貨物を取り扱う業者の中では定着してきている。さらに、国際的にも、欧州等でも 24 時間ルール導入の動きがある。

2009 年 1 月 26 日より 10+2 ルールの試行運用が開始され、船社が提出する積荷目録（マニフェスト）の情報と輸入者またはその委託者が提出する 10 項目の貨物情報が、CBP で船荷証券番号により結び付けられ、照合されることとなった。

なお、情報の提出のためのシステムが、現在使用されている AMS（Automated Manifest System）から、新システム ACE（Automated Commercial Environment）に段階的に移行される予定であるが、ACE への移行時期は海上は 2009 年春頃から、航空は 2010 年 2 月の予定とされている。

③ C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)

○ 導入の背景

2001年9月のテロ事件を契機に、セキュリティ強化と貿易円滑化の両立を図るための官民共同の自主的な取組みとして、2002年4月に導入された。C-TPATの目的は以下の3つである。

1. 製造の最初の地点から米国内の最終仕向地にまでわたるサプライチェーンの安全性を確保・強化すること
2. テロリストの攻撃を抑止し、阻止すること
3. 合法的な貿易の円滑化を図るとともに C-TPAT の管理・実施にかかわるベスト・プラクティスを参加者間で共有すること

C-TPAT はもともと法規制ではなく、企業の自発的参加を基礎とする CBP 独自の運用プログラムとして開始され、その後、2006年10月に成立した港湾安全法 (SAFE Port Act) により法的な根拠を付与された。企業の任意の参加でコンプライアンスに優れた輸入者に優遇措置を付与する制度の基本的な仕組みに変化はなかったが、新たに以下の内容が加えられた。

- ・ C-TPAT 参加資格の剥奪・中断手続きが策定された
- ・ 違反による C-TPAT ステータス剥奪について官報にて企業名を公表可能とした
- ・ 第三者機関による実地調査のパイロット・テストの実施を規定した
- ・ 再実地調査のルールを策定したこと、少なくとも4年に1回の再実地調査の実施が追加された

○ 内容

セキュリティ面のコンプライアンスに優れた輸入者等に対し、段階的な検査・審査率の減少や有事の際における優先的取扱い等の優遇措置を付与する制度。

参加対象者は米国への輸入貨物に関わる国際的なサプライチェーンの関係者であり、具体的には、米国の輸入者、米国の通関業者、船社、非船舶運行業者 (NVOCC)、港湾管理者、ターミナル・オペレーター、外国 (カナダ、メキシコ) の製造業者を含む。

申請・認定手続は、まず参加を希望する企業が覚書 (MOU : Memorandum of Understanding) と自己評価書 (Security profile) を CBP に提出し、CBP の書類審査を経て認定される (輸入者については、この時点で Tier1 となる)。その後、実地調査がサプライチェーンに対して実施され、輸入者についてはセキュリティに係るコンプライアンスの度合いに応じて、以下の通り三つのレベル (Tier) に分類され、各レベルに応じて優遇措置が認められる。

Tier1 : C-TPAT に参加申請し、認定されたが、CBP による実地調査 (バリデーション) を受けていない。貨物の検査率の軽減。

Tier2 : CBP の実地調査の合格基準を満たしている。貨物の検査率の更なる軽減、検査の際の優先的取扱い、米墨・米加間国境におけるファストレーン (優遇レーン)。

Tier3 : 実地調査に合格し、CBP の要件以上の安全対策を実施している。Tier2 の優遇措置に加え、いかなる警戒レベルのもとにあっても貨物を迅速に引き取れるメリットがある。Tier3 認定業者は約 300 社で、それらは信頼できるパートナー (trusted partner) として全面的に政府が信頼を置く業者と位置付けられている。

海外の対米輸出関係者、フォワーダーにとっては、CBP から実地調査を受けた後に、直接的なメリットを得られる訳ではないが、C-TPAT の基準を満たしていることが自社にとって取引先との信頼関係を強化することにもつながり、また米国内のビジネスパートナーの選択の幅が広がる可能性がある。すなわち、C-TPAT が ISO 規格のような一種の「資格」とみなされ、ビジネスパートナー選定の基準になっているとも言われている。

実地調査は、米国会計監査院（GAO）が関税当局に対して行った「企業が提出した情報の真偽に関して検証しなければならない」という勧告に従い実施されることとなった。さらに、2006 年の港湾安全法により、再実地調査の実施が規則化された。

○ 実施の状況

現在、約 9,000 社のメンバーが参加しており、C-TPAT に参加する企業が扱う貨物の総量は米国輸入量の約半分に相当している。CBP は、2008 年までに 8,149 件の実地調査と 2,218 件の再実地調査を行ってきた。

CBP 年間レポートによると、C-TPAT を巡る 2008 年の動きは以下のとおり CBP。

- ・ 1,448 社が新規に認定され、3,469 件の実地調査・再実地調査を実施
- ・ 121 社の資格停止（うち 49 件は入港時の押収等、72 件は実地調査の結果による）
- ・ 118 社の資格剥奪（うち 62 件が重大なセキュリティ上の問題、56 件は虚偽の申請の提出やプログラム参加の義務違反による）
- ・ カナダとヨルダンとの優良事業者認定制度の相互認証に合意
- ・ 中国当局と初めての共同の実地調査を行い 18 件承認

C-TPAT と各国の優良事業者認定制度との相互認証については、現在、ニュージーランド、カナダ、ヨルダンと相互認証に合意し、日本、欧州連合（EU）、シンガポールと相互認証に向けた協議を実施している。

○ 求められる企業の対応

C-TPAT に参加することにより、米国の輸入者は前述のような優遇措置を享受できるが、そのためにはまず C-TPAT への参加を申請し、その後 CBP 職員、もしくは第三者機関による書類・実地調査を受けなければならない。

実地調査に先立って、参加を申請した企業は調査の社内担当者を指名しておく必要があり、リハーサルを行っておくことが推奨される。企業が配慮すべき要点として、輸入貨物等の情報へのアクセス管理、ビジネスパートナーの財務の健全性に対する評価の正当性など、貨物の安全性を担保する体制が整っているかどうかが挙げられる。最低基準を満たしていない場合には、C-TPAT の参加資格がただちに剥奪されるということではなく、CBP から出される改善計画案に沿って改善を図っていけばよい。

（参考）専門家による再実地調査の注意点

2006 年に再実地調査が導入されて以降、全体に占める再実地調査の割合が高まりつつあり、C-TPAT の導入当初から参加している企業が再実地調査への対応が求められるケースも多い。ここでは、2008 年 8 月 6 日に、この分野の第一人者であるロバート・ピサーニ、マイケル・ロール弁護士を招いてジェットロが開催したセミナーから、C-TPAT 再実地調査の注意点を解説する。

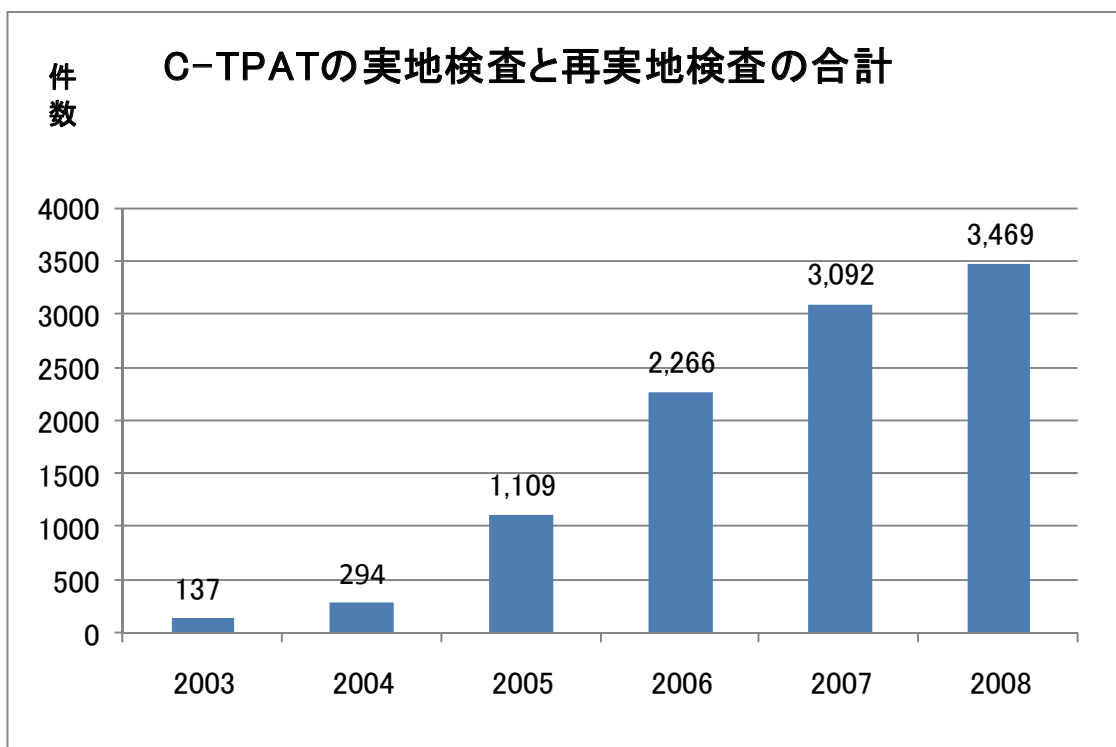
2006 年の港湾安全法を受けて C-TPAT に根拠法令が設けられ、再実地調査の実施が規則化

された。最初の実地調査が終了したとしても、C-TPAT への参加を続けるためには、再実地調査がほぼ 100%実施されると考えられる。海外における再実地調査については、最初に調査が入ったサプライヤーなどとは異なる施設に対するバリデーションが行われる可能性が高い。しかし最初に実地調査に入った場所で何か問題が起きた場合は、そこで再実地調査を実施することもある。

海外での再実地調査の準備としては、社内で C-TPAT 専門のチームを組み、サプライヤーなどの責任者を交えて再実地調査に臨むのが理想的である。また、米国の C-TPAT 参加者や最初に実地調査に参加した担当者をチームに入れて、海外での再実地調査に立ち合わせるべきである。

実地調査の準備で強く勧めたいのが、実際の再実地調査を想定して事前に練習することと、再実地調査までにセキュリティに関するベストプラクティスの書面リストを準備することである。

海外での再実地調査で重要視されるポイントは、まずフェンスや警備員を含めたアクセスコントロールである。また、何かが起きた時に報告や連絡がどのように行われるか、コンテナツールがどのように管理・封印されるか、情報管理（ユーザーネームやパスワードがどうなっているか、変際のポリシー、バックアップの安全保管など）、セキュリティに対する従業員の啓発・トレーニングも重要視される。



資料：CBP ウェブサイト

④ 10+2 ルール

○導入の背景

2001年9月の同時多発テロ事件を受けて、2002年には24時間ルールが導入され、外国港での船積み24時間前までに船社などに積荷目録（マニフェスト）情報の提出が求められることとなった。その後、米国会計監査院（GAO）から「24時間ルールで申告される積荷目録（マニフェスト）情報をコンピュータ上でスクリーニングするだけでは、テロに使用される武器や弾薬の輸入を防ぐことはできない」との指摘を受けた。これを受けて、2006年10月に成立した港湾安全法（SAFE Port Act）において、危険度の高いコンテナの特定作業の改善に向けて追加的なデータ項目の提出を求めることが規定され、これに基づいて内容が検討されることとなった。

2007年2月からCBPが事前貨物情報提出ルールを検討し、実施の詳細を定める規則案の作成を開始、官民合同の委員会（COAC）をはじめとする貿易業界とも協議して「10+2ルール」と呼ばれる規則案を作成した。その後、行政管理予算局（OMB）との協議などの政府部内の調整を経て、2008年1月2日に「10+2ルール」公開草案として一般からのコメントを募集する形で公表された。

「10+2ルール」に対する貿易業界、産業界の関心を反映して、3月18日のコメント締切日までに、約200通のコメントレターが提出された。CBPはその中から115項目の論点を特定して規則に一部修正を加えた上で、8月下旬にOMBに提出した。当初、11月4日の大統領選前に最終規則が公表されると予想されていたが、産業界や議会との調整に時間がかかり、規則に柔軟性を持たせる等の修正がなされた上で、11月25日の連邦官報で「暫定」最終規則として公表されることとなった。「暫定」とされているのは、一定の柔軟性が認められることとなった6項目については、試行運用の状況やパブリックコメントを踏まえて修正される可能性があるためであり、6項目以外の部分は「最終」であるとしている。

なお、「10+2ルール」の正式名称は、「輸入者セキュリティ・ファイリングおよび輸送業者に対する追加要求」であるが、輸入者に10項目、船社に2項目の情報提出を求めることから一般に「10+2ルール」と呼ばれている。

暫定最終規則に基づき、「10+2ルール」の罰則なしの試行適用が2009年1月26日に開始され、1年間の試行運用期間を経て、2010年1月26日から完全実施されることとなる。

2006年10月	港湾安全法（SAFE Port Act）成立
2007年 2月	米国税関国境警備局（CBP）が「10+2 ルール」の策定に向けて、官民合同の委員会（COAC）と協議を始める
2008年 1月 2日	「10+2 ルール」公開草案（パブリック・コメントの募集）
2008年 3月 18日	公開草案に対するパブリック・コメント募集締切
2008年 8月	CBPCBP がパブリック・コメント等を受けて修正した規則案を行政予算管理局（OMB）に提出
2008年 11月 6日	最終規則を OMB が承認
2008年 11月 25日	「暫定」最終規則が連邦官報で公表される（同時に柔軟性を認めた 6 項目についてパブリック・コメントの募集）
2009年 1月 26日	試行運用開始（1年間罰則なし）
2009年 6月 1日	柔軟性を認めた 6 項目に対するパブリック・コメント募集締切
2010年 1月 26日	完全実施予定

○内容

<提出が求められる項目の内容>

■輸入者に提出が求められる 10 項目

暫定最終規則のもとでは、①輸入者に米国向け貨物に関する 10 項目の情報、②船社に 2 項目の情報を提出することを要求している。また、荷揚げされずに船上に残る貨物（FROB）や、荷揚げ後に他の港へ保税輸送されてから輸出される貨物に関しては、10 項目に代えて、5 項目の情報が要求される。

輸入者に提出が求められる 10 項目は、①売り主、②買い主、③記録上の輸入者登録番号／FTZ 申請者識別番号、④荷受人番号、⑤製造業者（またはサプライヤー）、⑥配送先、⑦原産国、⑧商品の HTSUS 番号（6 桁レベルで可）、⑨コンテナ詰め込み場所、⑩混載業者（詰め込み業者）となっている。

製造業者について、CBP は輸入者が製造業者を特定することが不可能な状況があることを認識しており、実際の製造業者が不明である場合には、製造業者に代えてサプライヤー情報の提出を認めることとしている。輸入者に提出が求められる 10 項目のうち③輸入者登録番号／FTZ 申請者識別番号、④荷受人番号、⑦原産国、⑧商品の米国 HTS 番号の 4 項目については、米国入国に際しての通関申告の情報と同じものであるため、通関申告で提出している内容を申告すればよい。なお、この 4 項目について、企業の選択により、輸入者自身または委託された通関業者により 10 桁レベルの HS コードで申告する場合には、「10+2 ルール」の情報提出と通関申告を一度の送信で行うことができる。

08 年 11 月の暫定最終規則では、上記の 10 項目に加えて、CBP が積荷目録（マニフェスト）情報と結びつけ貨物を識別するための情報として、船荷証券（B/L）番号（ハウス B/L レベル）の提出が求められることが明確化された。

■船社に提出が求められる 2 項目

暫定最終規則のもとでは、船社に 24 時間ルールで要求される積荷目録（マニフェスト）情報に加えて更に 2 項目の情報を提出することを要求している。この 2 項目は、①船積み計画書と②コンテナ状況メッセージである。船積み計画書では、その船舶と積み込まれたコンテナに関する情報の提出が求められ、コンテナ状況メッセージは、船社が自らのシステム内で管理しているコンテナに関する特定の事象（船腹予約、移動、到着、出港等）の提出が求められる。

■FROB、IE、T&E に関し「輸入者」に提出が求められる 5 項目

FROB（他国向け経由貨物）、IE（即時輸出）、T&E（保税運送後輸出）のいわゆる米国を通過する貨物に関しては、「輸入者」に提出が求められる情報は、一般の米国内で消費される貨物の輸入と性質が異なるため、10 項目に代えて 5 項目の貨物情報の提出が求められている。5 項目の内容は、船腹予約者、外国の積み降ろし港、納入場所、配送先、商品の HTSUS 番号（6 桁）とされている。

【輸入者に提出が求められる情報 10 項目】

* 船積み 24 時間前までに申告必須

- 売り主

- 買い主
- 記録上の輸入者登録番号／外国貿易地帯（FTZ）申請者識別番号
- 荷受人番号

***船積み 24 時間前までに申告必須、ただし米国到着 24 時間前までは修正可**

- 製造業者（またはサプライヤー）
- 配送先
- 原産国
- 商品の HTSUS 番号（6 桁）

***米国到着 24 時間前までにできるだけは早く提出**

- コンテナ詰め込み場所
- 混載業者（詰め込み業者）

【船社に提出が求められる情報 2 項目】

- 船積み計画書
- コンテナ状況メッセージ

【FROB（他国向け経由貨物）、IE（即時輸出）、T&E（保税運送後輸出）に関し輸入者に提出が求められる情報 5 項目】

- 船腹予約者
- 外国の積み降ろし港
- 納入場所
- 配送先
- 商品の HTSUS 番号（6 桁）

※提出項目の詳細については別表参照

<情報提出のタイミング>

■10 項目

08 年 1 月の公開草案では、輸入者に対して輸出港での船積み 24 時間前に 10 項目すべての情報の提出が求められていた。しかし、いくつかの項目については船積み 24 時間前の提出は困難とする産業界の意見を受けて、10 項目のうちの 6 項目について、提出のタイミング、内容について柔軟性を認める修正がなされた。例えば、輸入者が船積み 24 時間前の時点で、①製造業者が通常利用する 3 社のうち 1 社であることを認識している場合、②配送先が決まっていない場合、③原産国が商品の最終段階の生産が行われた国か確信を持って判断できない場合には、その時点で正しいと思われる情報を提出し、到着 24 時間前までのより正確な情報が入手できた時点で、提出済みの情報を修正することができる。なお、暫定最終規則に基づく、各項目の提出の流れは以下のとおりである。

■2 項目

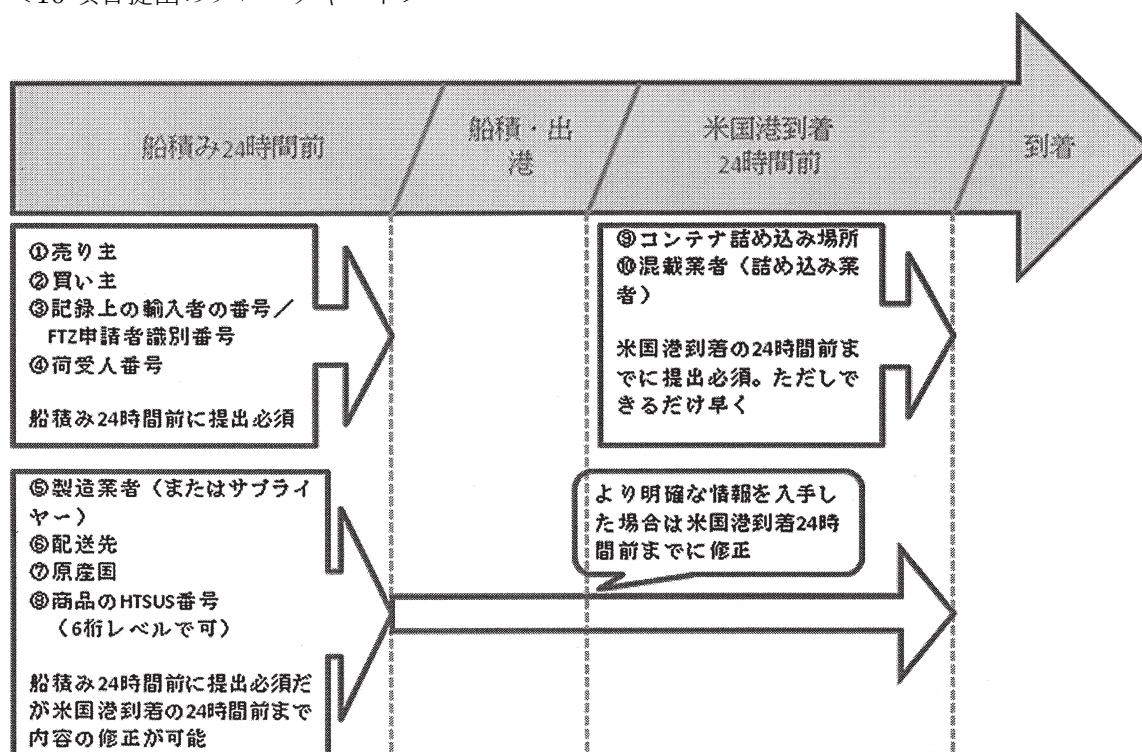
船社が提出する船積み計画書については、外国港を出発してから 48 時間以内に（48 時間未満の航海に関しては、米国到着前までに）送信しなければならない。また、コンテナ状況メッ

ページについては、船社のシステムに情報が入った 24 時間後までの提出が求められる。

■FROB、IE、T&E に関し「輸入者」に求められる 5 項目

IE（即時輸出）、T&E（保税運送後輸出）については、船積み 24 時間前の提出が求められる。ただし、FROB（他国向け経由貨物）は、船社による出発間際の判断に基づいて積み込まれることが少なくないため、情報の提出は船積み前のいつでもよいとされている。

<10 項目提出のフローチャート>



<情報の申告者>

■10 項目

10+2 ルールの 10 項目を申告する責任があるのは、米国の輸入者であるとされている。ただし、輸入者がビジネス上の判断として 10 項目の申告を代理人に委任することが可能であるとされている。このため、実際には、輸入者が 10 項目の申告を通関業者、フォワーダー等に委任することも多いと考えられる。

■2 項目

10+2 ルールの 2 項目を申告する責任があるのは、船社であるとされている。ただし、船社が申告を代理人（NVOCC 等）に委任することが可能であるとされている。

■5項目

暫定最終規則においては、10+2 ルールにおける輸入者の定義が、「船舶により米国の港湾内に商品を到着させる者」と明確化された。これにより5項目の申告義務のある「輸入者」は、FROB 貨物に関しては船社、IE および T&E の保税貨物については IE、T&E の申請者とされた。

<情報の申告方法>

■10項目

CBP に対する申告の手段は、電子的送信に限られており、紙の書類での申告は認められていない。具体的には、自動マニフェストシステム (AMS) または自動通関申告システム (ABI) により情報を申告することが求められている。将来的には新しいシステムである自動貿易流通システム (ACE) を通じて提出することが想定されるが、現時点ではスケジュールの詳細は明らかでなく、新たなシステムで申告可能となる場合には、改めて CBP より発表されることになっている。

■2項目

CBP に対する船積み計画書の申告の手段は、AMS、セキュア・ファイル転送プロトコル (sFTP)、E メールが認められており、コンテナ状況メッセージは sFTP による申告が求められている。

船社は米国向けのコンテナ情報だけを抜き出して提出することは、時間・費用の負担になるため、全てのコンテナに関わる情報を送ることが許可される。しかしながら、その場合は CBP が米国向けコンテナ以外の情報にアクセスすることを認めなければならない。

<暫定最終規則のその他の内容>

○適用対象

10+2 ルールは、米国向け海上貨物を対象としており、空輸、陸送される貨物は対象とされない。また、バルク貨物 (バラ積み貨物) は適用除外とされ、24 時間ルールの適用除外となっているブレイクバルク貨物 (コンテナ化されず梱包あるいは束ねられた貨物) については、10 項目の提出は米国到着 24 時間前でよいこととされている。また、バルク貨物およびブレイクバルク貨物については、船社に提出が要求される 2 項目の要求の適用除外とされる。

○今後のスケジュール

暫定最終規則によると、10+2 ルールは 09 年 1 月 26 日から罰則なしで適用開始され、1 年間の試行運用期間を経て、2010 年 1 月 26 日から完全実施される予定である。ただし、CBP のシステム変更が必要な場合やその他の理由がある場合には、国土安全保障省 (DHS) の判断で 2010 年 1 月 26 日の完全実施を遅らせることができるとされている。

○罰則・税関担保

輸入者の 10 項目の申告義務違反に対する違約金は、暫定最終規則では違反 1 件当たり 5,000 ドルとされている。また、船社の 2 項目については、船積み計画書が船舶の到着便 1 本当たり 50,000 ドル、コンテナ状況メッセージが違反 1 件当たり 5,000 ドル、最大で船舶の到着便 1 本当たり最高 100,000 ドルとされている。また、CBP は、セキュリティ上の懸念に対応するため「船積み不許可 (Do Not Load)」を出す権利を有している。

また、10+2 ルールの申告に係る税関担保 (ボンド) を準備することが求められている。た

だし、輸入者が包括税関担保を既に持っている場合、もしくは申告を委任する代理人が包括税関担保を持ちその使用に書面で合意する場合には、10 項目の申告に対してこれらの税関担保の使用が認められ、新たに税関担保を準備する必要がない。

09 年 1 月 26 日から 1 年間の試行運用期間は、企業が「10+2 ルール」に対応し、完全なルール遵守を実現するために設けられた期間である。試行運用期間においては、CBP は、輸入者が「10+2 ルール」遵守に向けて誠実な努力を行い着実に進歩している場合には、罰則を適用しないこととしている。このため、試行運用期間中は、「10+2 ルール」の申告義務違反に対する違約金は科されず、「10+2 ルール」に従っていないことだけを理由としての「船積み不許可」は出さない方針である。また、税関担保も求められない。

○求められる企業の対応

「10+2 ルール」は直接的には輸入者に対して 10 項目（および船荷証券番号）、船社に 2 項目の情報提出を求めているため、これらの主体は定められた期限内の情報提出義務を負うことになる。

さらに、輸入者の責任で提出する 10 項目の中には、製造業者（またはサプライヤー）、原産国、コンテナ詰め込み場所など輸出側に関する情報項目が含まれており、輸出企業の情報提供が不可欠である。また、例えば、コンテナ詰め込み場所の情報は、フォワーダーが持っていることが多く、委託業者、取引相手を含むサプライチェーン関係者の協力により、必要な情報を事前に入手できるような情報伝達の方法を確立することが必要となる。

CBP は試行運用期間中の企業のルール遵守に向けた努力を重視しており、このような企業のルール遵守に向けた進歩を、規則の完全実施後の罰則の軽減要因として考慮することとしている。試行運用期間において、CBP はすべての輸入者の 10 項目の申告状況をレポートカードに記録し、輸入者がまったく何も提出していない場合には、その記録が CBP に残ることとなり、完全実施後に「10+2 ルール」への対応努力をしていなかったと見なされ、厳しい罰則が課される可能性がある。また、「10+2 ルール」で申告された情報が CBP の検査職員の貨物のリスク判定に利用されることとなるため、ルール遵守に向けた努力が貨物検査に影響を与えることとなる。このため、仮に不明・未確認項目があってもまず申告することにより、ルール遵守に向けた姿勢を示すことが重要であると考えられる。

10 項目の申告義務は輸入者に課されているが、輸入者はビジネス上の判断で申告を代理人に委託することもできる。実際、通関業者、フォワーダー、ソフトウェア会社など多くの業者が、10 項目の申告をサポートするさまざまな有料サービスを提供している。このため、輸入者が自ら入力するのか、どの業者にどの範囲を委託するのかを費用、リードタイム、信頼性などの面から検討し、誰が実際に申告するのが得策であるかを決定する必要がある。

また、申告者の決定にあたっては、サプライチェーンの複数の関係者が持つ 10 項目の情報を実際の申告者に期限内に伝達する情報伝達手段を検討する必要がある。このためには、サプライチェーンのどこに必要な情報が存在するかを特定し、それをどのような方法（システム改修、ソフトウェア購入、E メール、紙の書類等）で申告者に伝達するのかを考える必要がある。例えば、10 項目のチェックリストを作成し、サプライチェーンの関係者が協力して、各項目について情報入手のタイミングを確認し対応を検討することが考えられる。

その後、自社の関係部門または委託業者と連携しつつ、効率的に情報を入力・伝達することができるような方法を確立し、担当者に対してデータ入力・送信の方法を周知する必要がある。

輸入者に提出が求められる情報（10項目）

***船積み 24 時間前までに申告必須**

① 売り主

商品を販売または販売の合意を行う者として最後に知られていた者の名称および住所。商品が購入以外の目的で輸入される場合は、商品の所有者の名称および住所を提出しなければならない。

② 買い主

商品の購入または購入の合意を行う者として最後に知られていた者の名称および住所。商品が購入以外の目的で輸入される場合は、商品の所有者の名称および住所を提出しなければならない。

③ 記録上の輸入者の番号/外国貿易地帯申請者識別番号

すべての関税を支払う義務と、輸入の結果として発生するすべての制定法上および規則上の要求を満たす責任を負う者の、米国歳入庁（IRS）番号、雇用者識別番号（EIN）、社会保障番号（SSN）、または CBP が割り当てた番号。

④ 荷受人番号

商品出荷の対象である勘定を持つ米国内の個人または会社の、米国歳入庁（IRS）番号、雇用者識別番号（EIN）、社会保障番号（SSN）、または CBP が割り当てた番号。

***船積み 24 時間前の申告必須**

ただし米国到着 24 時間前までは修正可

⑤ 製造業者（またはサプライヤー）

商品を製造、組立、生産、または育成を最後に行った者の名前および住所、あるいは商品が出ていく国で完成品を供給する者の名称および住所。

⑥ 配送先

商品が税関管理からリリースされた後、その商品を物理的に最初に受け取る予定で

ある納入先の名称および住所。

⑦原産国

米国の輸入の法律、規則、および規制にいう意味で、商品が製造、生産、または育成された国。

⑧商品の HTSUS 番号

米国関税率表 (HTSUS) においてその商品が分類される、関税/統計報告番号。HTSUS 番号は、6 ケタまで提出しなければならない。HTSUS 番号は、10 ケタまで提出してもよい。この項目は、記録上の輸入者または免許を持つ通関業者により 10 ケタ以上が提出されている場合のみ、通関申告目的に使用できる。

***米国到着 24 時間前までにできるだけ早く提出**

⑨コンテナ詰め込み場所

商品がコンテナに詰め込まれた物理的な場所の名称および住所。ブレイクバルク貨物に関しては、商品を「輸送可能な状態にした」物理的な場所の名称および住所。

⑩混載業者 (詰め込み業者)。

コンテナへの詰め込みを行った、またはコンテナへの詰め込みを手配した者の名称および住所。ブレイクバルク貨物に関しては、商品を「輸送可能な状態にした」者、または商品を「輸送可能な状態にする」手配をした者の名称および住所。

船社に提出が求められる情報 (2 項目)

① 船積み計画書

船積み計画書には、その船舶と、船舶に積み込まれた各コンテナに関し、船舶名、船舶運行者、航海番号、コンテナオペレータ、積み付け位置、積み込み港、積み降ろし港などの標準情報を含めなければならない。

② コンテナ状況メッセージ

米国の港湾内に船舶により到着する予定の貨物が積み込まれたすべてのコンテナに関連する特定の事象に関し、自社のシステム内で作成または収集する場合、船社は要求される事象が発生した時に提出しなければならない。

FROB（他国向け経由貨物）、IE（即時輸出）、T&E（保税運送後輸出）に関して輸入者に提出が求められる情報（5項目）

① 船腹予約者

出荷のための貨物スペースの予約を開始した者の名称および住所。

② 外国の積み降ろし港

予定される最終仕向地において積み降ろしを行う外国港の港湾コード

③ 納入場所

納入場所の都市コード

④ 配送先

商品が税関管理からリリースされた後、その商品を物理的に最初に受け取る予定である納入先の名称および住所。

⑤ 商品の HTSUS 番号

米国関税率表（HTSUS）においてその商品が分類される、関税／統計報告番号。HTSUS 番号は、6 ケタまで提出しなければならない。HTSUS 番号は、10 ケタまで提出してもよい。

⑤100%検査

○背景・内容

「100%検査」については、2007年8月に上下院で過半数を獲得した民主党主導で成立した「9.11委員会勧告実施法」により、2012年までに全ての米国向けコンテナ貨物について、放射線検知装置およびX線検査装置等の非破壊検査による税関検査（スキャン）が義務化されることになった。ただし、国土安全保障省長官が、スキャン装置の購入・設置が可能でない等の一定の条件を満たすと判断した場合には、施行開始の2年の延期（および2年毎の再延期）が認められている。

その後、2008年6月に上院・通商科学運輸委員会公聴会において、米国税関国境保護局（CBP）から、比較的小規模の港であるサウサンプトン港（英国）、カシム港（パキスタン）、プエルトコルテス港（ホンジュラス）で実施された「100%検査」のパイロットテストの実施状況、成果および今後の方針に関する報告が行われた。CBPからは、①世界中のすべての港湾での「100%検査」の実施は現実的でないこと、②このため、今後リスクベースの評価に基づき、よりリスクの高い港湾に優先的に検査を実施すべきことが報告された。これに対し、上院・通商科学運輸委員会小委員会の議長で民主党のローテンバーグ上院議員は、政府の「100%検査」に対する方針は受け入れられるものではないとしており、また、下院の民主党も、ブッシュ前政権は2012年の「100%検査」実施の目標に向けて前進していないとして、「100%検査」に対する消極的な取組みを批判していた。

これまで、関係省庁（DHS、CBP）は、「100%検査」の実施に対して、これまで推し進めてきたリスクベースのアプローチと整合的でないことから、一貫して否定的な姿勢を示している。2009年1月にCBPから連邦議会に対して、上記の3港および香港の一部ターミナルで実施されている「100%検査」のパイロットテストの状況をアップデートする報告書を提出した。報告書では、パイロットテストの実施にあたって直面した様々な課題（機器設置の費用負担の問題、労働者の健康への懸念、港湾インフラの制約の問題等）に触れられており、外国政府の政治的コミットメントが重要であるとしている。その上で、DHSは将来の資源および貨物のスキャンに向けた努力を危険度の高いコンテナの出発地または経由地に集中させると述べている。

また、現実論者と評されるDHSのナポリターノ長官は、100%検査は2012年の期限を達成することは困難との見解を示している。また、100%検査を支持する民主党議員もこの見解に理解を示していると伝えられており、新政権においても「100%検査」はすぐには進展しないとの見方が一般的である。さらに、国際的にも、世界税関機構（WCO）が、コンテナ検査はリスクマネジメントに基づくアプローチが好ましいとして否定的な態度をとっており、欧州委員会（EC）も「100%検査」はセキュリティ強化に対する間違ったアプローチであると反対の態度を示している。この点を考えると、DHSが外国政府のコミットメントを得るのは容易でない状況にある。

2. セキュリティ規制に対する米国産業界の意見・対応

2001年9月のテロ事件以降の物流セキュリティ規制強化の動きに対して、米国の各業界はどのような影響を受け、どのように対応しているのであろうか。米国の各業界の規制に対する考え方や対応を理解することは、規制の影響を受ける日本の輸出企業にとって参考になると考えられる。また、今後の米国の物流セキュリティ規制の方向性を展望する上でも、有益な情報であると考えられる。

このため、「10+2ルール」、「100%検査」といった新しい規則を含め、物流セキュリティ規制強化による業界への影響や対応策、議会への働きかけ、新政権への期待などに関して、09年1～2月にかけて、以下9つの米国の業界団体からコメントを収集した。

- ・全米製造業協会 (National Association of Manufacturers : NAM)
- ・全米輸出入者協会 (American Association of Exporters and Importers : AAEI)
- ・米国アパレル・履物協会 (American Apparel & Footwear Association : AAFA)
- ・小売事業者経営者協会 (Retail Industry Leaders Association : RILA)
- ・世界海運評議会 (World Shipping Council : WSC)
- ・全米産業運輸連盟 (The National Industrial Transportation League : NITL)
- ・全米通関業者・運送業者協会 (The National Customs Brokers & Forwarders Association of America, Inc. : NCBFAA)
- ・米国食肉輸入協議会協議会 (Meat Importers Council of America, Inc. : MICA)
- ・全米商工会議所 (The U.S. Chamber of Commerce)

■現行の物流セキュリティ規制による業界への影響

全米製造業協会 (NAM) や米国食肉輸入協議会 (MICA) の加盟企業を含む、輸入者の多くは、国土安全保障省 (DHS) 管轄下の税関国境保護局 (CBP) によって施行されている現行の物流セキュリティ規制、特に、24時間ルールの結果として、サプライチェーンの遅れを経験している。

また、輸入者の中には、全米輸出入者協会 (AAEI)、米国アパレル・履物協会 (AAFA) の加盟企業を含め、システムの再プログラミング費用などを含め、相当程度のコンプライアンス費用が継続的に必要となる点を指摘している。ただ、比較的大企業が加盟している小売事業者経営者協会 (RILA) の加盟企業は、わずかな輸送の遅れを経験したのみで、これらのセキュリティプログラムのコンプライアンスをそれほど懸念していない。

一方、世界海運評議会 (WSC) が代表する船社、全米産業運輸連盟 (NITL) が代表する荷主企業、全米通関業者・運送業者協会 (NCBFAA) が代表する通関業者の間では、たとえば、業務プロセスの一部を変更しなければならない (世界海運評議会<WSC>、全米通関業者・運送業者協会<NCBFAA>)、輸送中に壊れたコンテナセキュリティシール (施錠) の管理問題 (全米産業運輸連盟<NITL>) といった課題はあるものの、現行の物流セキュリティ規制へのコンプライアンスは今のところ重大な問題には至っていない。

中でも、C-TPAT (テロ行為防止のための税関・産業界パートナーシップ) プログラムに関して、輸入者関連の業界団体の多くは、高いコストにも関わらず得られるメリットが少ないと不満を表明している。そのうちの一体体である米国食肉輸入協議会 (MICA) では、加盟企業に対する C-TPAT への参加の奨励を取りやめるほどである。これに対し、世界海運評議会

(WSC) や全米産業運輸連盟 (NITL) の加盟企業は、C-TPAT からの大きなメリットは見出せていないものの、サプライチェーンにおける全関係者の参加を目的とする同プログラムに誠意を持って参加し、楽観的な見通しをもち続けている。

■物流セキュリティ分野におけるキーパーソン

物流セキュリティ規制に関する主要政策の立案者は、やはり国土安全保障に関連する人物である。まず、新政権において DHS 長官として任命を受けたジャネット・ナポリターノ氏は、アリゾナ州知事としてメキシコ国境対策に関わってきた同氏の経験から、物流セキュリティに対して実践的アプローチを取ると期待されている。

議会においては、上下両院の国土安全保障委員会が、物流セキュリティ規制の強化を推進する主な役割を果たしている。中でも、上院国土安全保障・政府問題委員会の委員長を務めるジョセフ・リーバーマン議員（民主党、コネチカット州）、同委員会ランキングメンバーであるスーザン・コリンズ議員（共和党、メイン州）、下院国土安全保障委員会の委員長を務めるベニー・トンプソン議員（民主党、ミシシッピ州）、同委員会ランキングメンバーであるピーター・キング議員（共和党、ニューヨーク州）がキーパーソンとみられる。一方、下院中小企業委員会および下院歳入委員会は、輸入者の立場を支援し、物流セキュリティ規制は、企業にとって厄介なものとなるべきではないと主張している。

■オバマ政権への期待

オバマ政権への期待度は、業界団体によって分かれる。全米製造業協会 (NAM)、全米輸出入者協会 (AAEI)、世界海運評議会 (WSC)、小売事業者経営者協会 (RILA)、米商工会議所は、オバマ政権は、セキュリティ強化と物流円滑化の間のバランスをとり、公平かつ実務的に政策を取り決めるであろうと楽観視している。米外交問題評議会 (Council on Foreign Relations) のシニアフェローであり、オバマ大統領の政権移行チームのアドバイザーを務めたステファン・フリン氏は、物流セキュリティにおけるキーパーソンの一人であり、物流関係者に多大な負荷・コストを大幅に軽減するようなセキュリティ政策の推進論者である。

一方、全米通関業者・運送業者協会 (NCBFAA)、米国食肉輸入協議会 (MICA) は、オバマ政権にあまり期待しておらず、オバマ政権が、CBP のこれまでのアプローチを変更することなく、CBP の 10+2 ルールを強く支持し、議会の提案する 100%検査イニシアチブをあまり支援しない立場をとると予想している。

なお、米国アパレル・履物協会 (AAFA)、全米産業運輸連盟 (NITL) は、新政権の方向性を判断するには時期尚早であるというコメントに留めている。

■議会や政府へのロビー活動

業界団体の中には、「10+2 ルール」を含め、物流セキュリティ規制に関する積極的なロビー活動を行っている団体もある。その例として、全米製造業協会 (NAM) は、「10+2 ルール」に関するロビー活動に集中しており、コンプライアンスへの取り組みによって輸入者に課される経済的負担を例証するために、加盟企業から経済的影響に関するデータの収集を行うことにしている。また、全米製造業協会 (NAM) と米国アパレル・履物協会 (AAFA) は、2001 年 7 月に発表されたパデュー大学の研究「貿易障害となる時間 (Time as a Trade Barrier)」における「商品の発送が 1 日遅れるごとに、輸入者はその商品価値の 0.8%相当のコストを負う」という結果を各団体のロビー活動に引用している。また、全米輸出入者協会 (AAEI) は、

現行の重複する多数の物流セキュリティ規制のため、米国に商品を輸入することがいかに複雑化しているかを示す指針を作成し、政策立案者を教育する取り組みも行っている。一方、米国食肉輸入協議会（MICA）は、議会よりも、CBPに対してロビー活動を行っており、食肉輸入はセキュリティ・リスクが低いことを示すために、食肉輸入に関するセキュリティ分析表を準備している。さらに、全米商工会議所は、最近、サプライチェーン管理ワーキンググループを結成し、物流セキュリティに関する懸念事項を議会や政府とともに解決することを目指している。

一方、世界海運評議会（WCS）や小売事業者経営者協会（RILA）など、物流セキュリティ規制からそれほど大きな影響を受けていない業界団体もまた、議会や政府と密接に取り組んできているが、これらの団体は、「10+2 ルール」やその他の規則へのコンプライアンス達成に注力しており、それらの規則に対して徹底的に異論を申し立てするような活動は行っていない。

■ 「10+2 ルール」の企業への影響

コンプライアンスの費用負担など、「10+2 ルール」から受ける影響は、業界団体ごとにまちまちである。例えば、全米製造業協会（NAM）の加盟企業の一つは、「10+2 ルール」の導入は、平均3日のサプライチェーンの遅れを生じると推測している。この3日という数字は、全米輸出入者協会（AAEI）、米国アパレル・履物協会（AAFA）、小売事業者経営者協会（RILA）も引用している。輸入者にとっての最大の課題は、「10+2 ルール」で要求されるデータ項目を、該当貨物が外国港で船積みされる24時間前までという決められた時間内に収集することである。従来の業務プロセスでは、要求されるデータ項目が、決められたタイミングで入手可能となっていない。また、全米輸出入者協会（AAEI）では、コンプライアンスのための費用負担は、政府が推計している額よりもかなり高額になると予期しており、全米製造業協会（NAM）同様、加盟企業から費用に関するデータを収集し、分析する予定にしている。

一方、米国食肉輸入協議会（MICA）や商工会議所を含め、いくつかの輸入者関係の業界団体では、コンプライアンスに対して、現時点では、成り行きを見守る（Wait and See）アプローチを採っている。なかでも、米国食肉輸入協議会（MICA）加盟企業のように、輸入者が負担する費用はすべて、製品に支払われる価格を引き下げることで海外の生産者側に転嫁するため費用負担に関する懸念はないというケースもある。また、他の輸入者と異なり、小売事業者経営者協会（RILA）の加盟企業の多くは、すでに「10+2 ルール」へのコンプライアンスを達成しており、規定の時間内に輸入者セキュリティ・ファイリング（ISF）データを入手するための若干の問題を報告しているのみである。

そのほか、世界海運評議会（WCS）の加盟企業である大手船社の多くは、すでに「10+2 ルール」へのコンプライアンスをほぼ達成しており、特に10項目と合わせて提出が求められる船荷証券番号を輸入者に早期に提供するために、システムの再プログラミングに関する費用の発生を報告している。具体的な費用負担に関する情報は現時点では入手できないが、いずれにせよ、船社は、大企業であり、それらの費用を吸収することは可能という。また、全米通関業者・運送業者協会（NCBFAA）の加盟企業は、「10+2 ルール」のための申告をすでに行っており、この申告プロセスの効率化を試みている。全米通関業者・運送業者協会（NCBFAA）加盟企業は、輸入者に輸入者セキュリティ・ファイリング（ISF）申告の代行サービスを提供し、そこから収益を得ることができることから、「10+2 ルール」からかなり肯定的な影響を受けているという。

とりわけ小企業への影響に関しては、全米製造業協会（NAM）は、小規模の加盟企業の中には「10+2ルール」へのコンプライアンス費用のため倒産する企業も出てきかねないといった最悪のシナリオを想定しているが、実際の費用については今のところ不明である。一方、全米産業運輸連盟（NITL）では、通関業者が、小企業の申告作業を適度な料金で代理することが可能であることから、たとえ小企業にとっても、コンプライアンスはそれほど大きな障害にはならないと考えている。

インタビューを行ったどの業界団体も、業界内の個別企業の具体的なコンプライアンス対応については、現時点（2008年1～2月）では情報がないとのことであった。この理由としては、加盟企業がまだコンプライアンスへの大きな取り組みを開始していない、または、その取り組みに関するフィードバックを所属業界団体に報告していないことがある。

■「10+2ルール」改善の要望

「10+2ルール」に対する要望として、業界団体の中でいくつか共通する項目が挙げられている。それらは、①信頼できる企業として証明されたC-TPAT参加企業に対して優遇処置を与える、または適用除外にすること、②「10+2ルール」で収集される機密企業情報が、外国政府など第三者に開示されないことをCBPが保証すること、③CBPが「10+2ルール」の導入が確実に国家セキュリティを改善することを実証すること、④輸入者が各企業の積荷の状態を明らかに把握できるように、CBPが輸入者に対して輸入者セキュリティ・ファイリング（ISF）受領確認メッセージを提供すること、などである。

また、コンプライアンス違反に対する罰金については、全米産業運輸連盟（NITL）、全米通関業者・運送業者協会（NCBFAA）は、申告義務違反があった場合の罰金が科される状況の明確化をCBPに求める一方で、米国アパレル・履物協会（AAFA）、小売事業者経営者協会（RILA）は、これらの罰金を完全に排除し、代わりに、コンプライアンス違反のコンテナに対しては、CBPが「船積み不許可（Do not load）」命令のみに留めるべきと考えている。そのほか、輸入者セキュリティファイリング（ISF）の修正が必要な場合の状況を明確にしてほしい（例、全米産業運輸連盟（NITL））、また、コンテナが船積みされたとき、船社からコンテナ状況メッセージ（CSM）を受けたい（例、全米通関業者・運送業者協会<NCBFAA>）といった要望もある。

さらに、「10+2ルール」に限ったことではないが、全米製造業協会（NAM）や商工会議所からは、輸入者が市場ごとに異なる多様なセキュリティの要求に対処する必要がないよう、CBPが世界税関機構（WCO）とより密接に協働し、輸入貨物のデータ収集に関する世界基準を策定することを希望している。

■「100%検査」の潜在的影響

主要外国港の多くにおいて、現在スキャニング設備と貨物保管スペースが不足していることから、全米製造業協会（NAM）や小売事業者経営者協会（RILA）は、「100%検査」の導入は、大幅なサプライチェーンの遅れを生じることを懸念している。また、米国アパレル・履物協会（AAFA）や商工会議所が明らかに同プログラムに対する反対の姿勢を示すのに対し、全米輸出入者協会（AAEI）は、「100%検査」の場合、その手続きにおける責任は企業ではなく政府が負うことになることから、「10+2ルール」を破棄して「100%検査」の実施を支援するという唯一の立場を取っている。

■ 「100%検査」導入の可能性

多くの業界団体は現時点での導入は施設不足のため不可能ということで意見が一致しているが、将来の方向性については意見が分かれる。全米輸出入者協会（AAEI）、全米産業運輸連盟（NITL）、米国食肉輸入協議会（MICA）は、議会が近い将来「100%検査」を導入するよう引き続き強引に推し進めることになると見込んでいる。しかし、小売事業者経営者協会（RILA）は、すぐには導入されることはなく、また、「10+2ルール」がセキュリティ上の目標を達成することに成功すれば、「100%検査」導入の必要がなくなる可能性もあると考えている。一方、世界海運評議会（WCS）は、「100%検査」は実践することが難しく、なおかつ、民主党政権と民主党主導の議会にとっての政治的モチベーションにも欠けるため、「100%検査」の実施はありえないと確信している。

Ⅱ コンプライアンスと税関監査

第1章では、2001年9月のテロ事件を契機に強化されてきている米国の物流セキュリティ規制を中心に概観してきたが、日本と米国では、前提となる輸入通関制度やコンプライアンスの概念が大きく異なっている。本章では、輸入通関制度、コンプライアンス、さらに税関監査について説明する。

1. 輸入通関制度とコンプライアンス

① 税関近代化法

■背景

米国の輸入通関は、1993年に導入された税関近代化法（Customs Modernized Act）が基本となっている。税関近代化法は、経済の動脈である物流を阻害することなく、増え続ける通関申告を効率よく処理することを目的として制定された。当初、米国税関（当時）は、従来以上に通関コンプライアンスの責任を輸入者に課すことで増え続ける通関申告に対応することを検討した。しかしながら、米国議会において一方的に輸入者に責任を押し付けるのはいかがなものかとの議論があり、その結果、税関と輸入者の両方で責任を分担させる税関近代化法が1993年12月に施行されることとなった。税関近代化法では、税関と輸入者はコンプライアンス確保の共同責任（Shared Responsibility）があることが謳われている。

税関近代化法は、米国税関国境保護局（CBP）に対して、「インフォームド・コンプライアンス」（Informed Compliance）として、輸入者が適切な通関申告できるよう情報の提供および指導する責任を課している。一方、輸入者に対して、「適切な注意」（Reasonable Care）と「記録管理」（Recordkeeping）として、輸入企業自身による適切な対応と通関に係る書類の管理の責任を課している。

■CBPの責任

CBPに課されている「インフォームド・コンプライアンス」として、米国HSコード（HTSUS）、税関規則（CFR19）、税関の決定（Customs Rulings、Bulletins）、関係する米国貿易裁判所の判例をウェブサイト上にて全て公開している。また、貿易に関連する業界への指導として、税関セミナーを開催し、積極的に貿易関連業界との交流を図る等のコミュニケーションを重視している。さらに、次世代通関システム（ACE）を貿易関連業界へ無償で提供しており、各社による自社の通関データの閲覧を可能としている。

■輸入者の責任

輸入者に課された「適切な注意」と「記録管理」により、各企業は前向きにコンプライアンスに取り組まなければならない。まず、輸入者に課されている「適切な注意」は、以下の項目を含み、非常に広範囲にわたる。

- ・正しいHSコードが適用されているか
- ・通関申告評価が適切であるか
- ・輸入する商品の個数、重量が適切に申告されているか
- ・輸入申告される商品の原産国は正しいか
- ・商品の原産国表示が正しいか
- ・知的所有権を侵していないか
- ・特惠関税、FTAの関税減免プログラムが適切に対応されているか
- ・不当廉売や相殺関税への対応は適切か

- ・輸出者へ支払われる金額と輸入通関申告額が正しいか
- ・輸入商品の安全性に問題がないか
- ・禁輸物の不正取引（資金洗浄）として利用されていないか
- ・担当者に税関講習会を定期的に受講させているか（主催者名、内容、参加者等を記録することが重要）

また、「記録管理」として、通関申告にかかわった書類や取引録などは通関申告日より5年間保管する義務が課されている。税関近代化法により、電子申告へ移行されてからCBPは通関書類を入手していないことが多く、輸入者はCBPより通関に関わった書類提出を求められたときには、速やかに書類を提出する責任がある。書類未提出の場合は、最高で10万ドルの罰金が科せられる。

② 米国の輸入通関の流れ

米国の輸入通関は、一般的に二段階申告制度で、即引取申告と納税申告、つまり貨物引取と関税納付の手続きが分かれていることが特徴である。米国の輸入通関の一般的な流れは、概ね以下のとおりである。

米国の輸入者と外国の輸出者の間で価格、納期、引渡条件等を交渉
↓
商品の出荷準備の段階で輸出者はコマーシャル・インボイスを作成し、出荷後に輸入者に船積み書類を送付
↓
輸入者は送付されてきた船積み書類が適切であるか点検後、委託した通関業者に転送
↓
通関業者は送られてきた船積み書類の内容に従って通関申告（船便の場合は本船入港日5日前、航空便の場合は自動マニフェストシステム（AMS）に情報送信後に通関申告可能）
↓
CBPが即引取許可か書類審査か貨物検査かを決定
↓
CBPによる貨物の即引取許可後、貨物の引取が可能に（ただし税関担保が必要）
↓
通関業者が見積り関税を納付し申告書を提出（本船到着日から第10営業日まで）
↓
CBPが申告書をレビューし、通関申告日より314日目までに関税額を確定（例外あり）

③ CBPの取り締まり

CBPは、いかなる理由においても全ての輸入貨物を審査、検査、拘束する強制執行の権限を有している。また、通関法規に違反する輸入貨物を没収する権限を有している。さらに通関申告違反者には罰金、罰則を科す権限があり、過去に数千万ドル単位の巨額の罰金が科されたケースもある。さらなる制裁措置として、通関申告拒否、貨物検査の徹底、税関監査、即引取特典停止、税関担保増額などが採られる可能性もある。

通関申告時、CBPの判断として、①即引取許可、②書類審査、③貨物検査のどれかを決定する。書類審査の場合は、その結果として、即引取許可か貨物検査かが決定されることになる。

貨物検査となった場合は、通関申告された情報と実際の貨物が適合しているか調査され、適合していれば引取可能となる。不適合であれば、さらなる調査や問い合わせがあり、最悪の場合は貨物が拘束や没収されることとなる。このほか、通関申告時に、食品医薬品局（FDA）などの他法令に適合しているかも確認される。

CBPの取り締まり重点分野としては、以下の分野が挙げられる。

- ・知的所有権
- ・繊維製品の迂回輸入
- ・虚偽の原産国
- ・不正貿易取引（マネーロンダリング等）
- ・輸入貨物の安全性
- ・農産物の輸入
- ・関税・税徴収（99%の関税徴収がCBPの目標）
- ・不当廉売関税・相殺関税

④ 輸入者の責任

米国関税法規により、通関申告のすべての責任は、たとえ通関業者のエラーであっても輸入者自身が負うこととされており、多くの企業では通関の専門家である通関士や弁護士を社内で雇い、コンプライアンスのみならず、新製品の企画の段階で関税の低減や回避策の戦略立案している。一般的に外部の通関業者へ委任状を与え、通関申告の代行を委託しているが、この場合でも輸入者自身が正しく通関申告されているか監視する必要がある。

具体的には、輸入者は、真実かつ正確なインボイス、パッキングリスト、積載明細書、通関申告書、その他の情報をCBPに提出ことが求められている。このため輸出者には、正確で明確なインボイスを作成することが求められることとなる。

⑤ 通関申告の注意点

■ コマーシャル・インボイス

輸入通関申告に使われるコマーシャル・インボイスは、輸入者、通関業者、税関との意思疎通として大変重要な書類である。しかし、一般的にコマーシャル・インボイスに書かれている商品説明は不十分な傾向がある。通関業者は記載されている商品説明の内容が不十分なために商品内容が分からず、通関士が商品の分類に困ることになる。商品説明が不十分であれば、通関士は何が輸出されている判断できず、やみくもに適当な米国のHS番号（HTSUS番号）を適用することとなるため、通関申告エラー発生の原因となりかねない。

■ 原産国表示

すべての輸入される商品には正しい原産地表示が義務付けられている。例えば、類似の商品で日本製と中国製があった場合、消費者は日本製であれば品質がよいと判断され価格が多少高くてもやむを得ないと判断する傾向がある。このため、適切な原産国の表示のないものは輸入不許可となり、サプライチェーンの障害となる。原産国表示違反の場合、差し戻し命令、違約金、拘束・没収等の措置ほか、最悪の場合、刑事罰が適用される可能性もある。

⑥ コンプライアンス

■ コンプライアンスのメリット

輸入者自身が、コンプライアンスに積極的に取り組むことによるメリットは以下の点が挙げられる。

- ・経費節約（関税分類の間違いによる余分な関税払い過ぎ回避、正しい関税分類により罰金の減額が可能、最恵国待遇や貿易協定による関税の減免が可能）
- ・CBPは各輸入者のコンプライアンス率を定期的に評価しており、優良コンプライアンス輸入者には通関申告での書類審査、貨物検査が低減され、サプライチェーンの予測と効率アップが可能
- ・社会的に優良企業として評価される
- ・通関申告での遅れが回避され顧客との良好な信頼関係構築が可能

■非コンプライアンスのリスク

非コンプライアンスによるリスクは以下の点が挙げられる。

- ・追徴あるいは関税優遇の損失
- ・国境での通関申告許可の遅れ、罰則、罰金
- ・輸入商品の拘留、没収
- ・世評（信用度）の損傷
- ・顧客・取引業者との信頼関係損傷
- ・刑事責任への発展
- ・行政の監視強化・貨物検査の増大
- ・違反に対して最大の罰金が適用される可能性
- ・通関申告においてすぐに貨物を引き取る特典の拒否
- ・税関担保の増額

CBPは全輸入者のコンプライアンス率を管理しており、コンプライアンス率が90%以下の場合、その輸入者を「リスク輸入者」と判断し、頻繁に書類審査、貨物検査を実施することとなる。

2. 税関監査プログラム (Regulatory Audit Program)

○背景

税関による監査プログラムは、CBP が米国への輸入者や輸入貨物にかかわるすべての物流事業者に対して、監査を実施する制度であり、1973年6月に導入された。税関監査においては、米国に商品を輸入するにあたっての正確な申請、書類の完備、システム整備を含む項目について、CBP が輸入者等に対して監査を実施している。監査の実施により、関税をはじめとする追加の収益を回収、合法的な貿易を促進するとともに、貿易業界への情報提供、コンプライアンス強化を図り、将来における違反を抑止することになる。

○内容

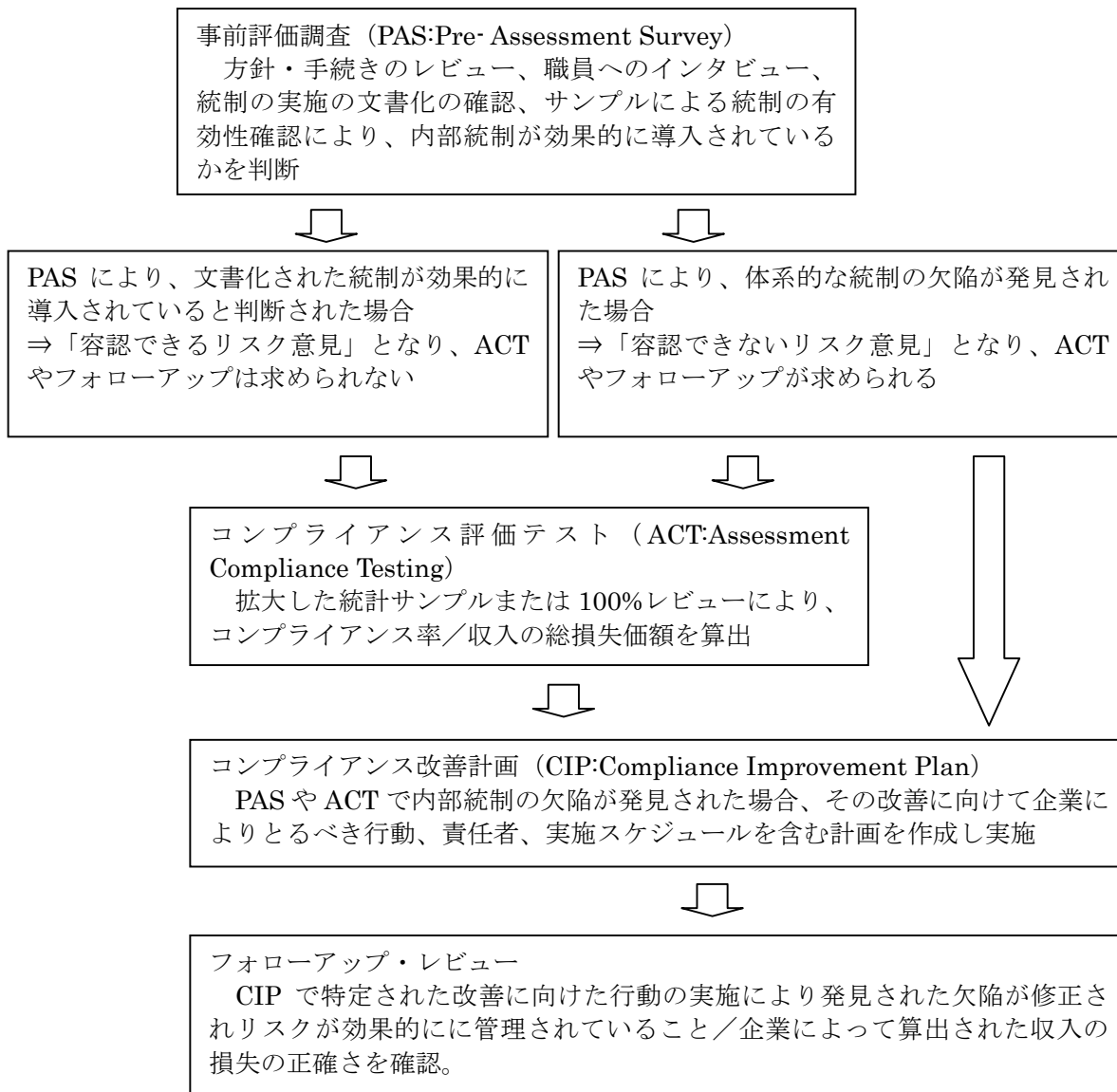
税関監査は、輸入者をはじめとする関係者の貿易面でのコンプライアンスをチェックするものであるが、コンプライアンスの達成にはそれぞれの関係者の内部統制が最も重要になるため、税関監査では、各主体の内部統制のチェック・改善に重点が置かれている。

税関監査の実施方法については、税関当局の限られた人員で効果的・効率的に実施する観点から、これまで改善が加えられてきた。現行の税関監査プログラムは、①集中査定 (FA)、②クイック・レスポンス監査 (QRA)、③使用料、④輸入者自己査定 (ISA) の4種類で構成される。ここでは、輸送業者の料金の適正性をチェックする③使用料以外の、輸入者に関係の深い3種類のプログラムについて説明する。

■集中査定 (FA: Focused Assessment)

輸入者に対して税関分野に関する内部統制のレビューを実施し、非コンプライアンスのリスクを判定するための監査。レビュー対象として、常に申告した商品の価額と分類が含まれるほか、自由貿易協定 (FTA) の活用などの輸入者の活動に応じて他の分野も含まれる。また、新しい対象分野として、C-TPAT に参加していない輸入者に対するサプライチェーン・セキュリティへのコンプライアンスがレビュー対象となる。

○集中査定（FA）実施の基本的な流れ



○企業に共通する内部統制の欠陥

集中評価（FA）で発見される企業に共通する内部統制の欠陥は以下のようなものが挙げられる。

- ・企業上層部の前向きなコンプライアンス取組みのコミットがない
- ・方針や手続きの文書化の問題（非文書化、文書化が規則の記述にとどまり一般的、実際の統制手続きの非文書化、通関業者への指示ややり取りの非文書化）
- ・通関業者の業務の監視や確認がなされていない
- ・商品分類のデータベースの管理やアップデートがなされていない
- ・新しい問題や複雑な問題に対して CBP の援助・アドバイスを求めている
- ・他の部署から CBP に関連する情報が輸入担当部署に伝達されていない
- ・価格、数量の相違を把握していないか、CBP へ報告していない
- ・特別な貿易プログラムの資格証明書を取得、管理していない
- ・知識または専門的トレーニングの不足
- ・CBP 参考資料が従業員により利用可能でないか、使用されていない
- ・通関申告の正確性がテストされていない
- ・内部統制手続きの定期的なレビューや修正がなされていない

■クイック・レスポンス監査（Quick Response Audits）

2006年1月に導入された特定のリスク分野に焦点を当ててレビューを行う制度。特定のリスク分野の例としては、知的財産権、反ダンピング、数量制限回避のための繊維製品の積み替え、製品の安全性がある。対象となる企業については、CBPの機関からの報告を受けて、審査の上 QRA により監査すべきかが判断される。

FA と QRA の主な相違は以下の表のとおりである。

クイック・レスポンス監査（QRA）	集中査定（FA）
<p>限定的なレビュー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特定の質問に対する迅速な回答という考え方 ・通常は、知的財産権侵害といった一つの問題 ・リスク分野は報告する CBP の機関により特定される 	<p>内部統制の包括的な監査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CBP に対するリスクを特定し内部統制が十分かを評価することで、統制が十分であるか、リスクが容認できるものかを判断する ・コンプライアンスを評価し損失収入を決定するため、取引テストが実施される ・企業は、コンプライアンス改善計画の実施が要求される

■輸入者自己査定（ISA: Importer Self Assessment）

輸入者自己査定（ISA）は、貿易面のコンプライアンスに関する CBP と輸入者の任意のパートナーシップ・プログラムである。参加者は、税関法律・規制の遵守を約束したコンプライアンスに特に優れた輸入者である。参加にあたっては、まず CBP の監査官による十分な統制が実施されているかのレビューが実施され、その後も自身のコンプライアンスを適切に管理するとともに、エラーを CBP に報告することが求められる。ISA 参加のメリットには、集中査定（FA）の免除、貨物検査の減少等が含まれる。

ISA への参加は、セキュリティに関するパートナーシップ・プログラムである C-TPAT に

参加していることが要件であることから、ISA参加者はセキュリティと貿易面のコンプライアンスの両方に優れた輸入者であり、全体として非常に高いコンプライアンス率（99.4%）を誇っている。

Ⅲ ロサンゼルス港の港を巡る状況

ロサンゼルス、ロングビーチの両港は、アジアからの輸入を中心に、全米のコンテナ取扱高の4割以上を占め、北米物流のゲートウェイの役割を担っており、米国全体の経済にとって重要な役割を果たすとともに地域経済にも大きく貢献している。また、新政権の重要政策の1つに挙げられている環境面でも、両港湾は先進的な環境対策に取り組んでいる。本章では、ロサンゼルス、ロングビーチ港の概要、環境対策、労使協議について、最近の動向を踏まえ説明する。

1. ロサンゼルス港、ロングビーチ港の概要

○港湾の運営

米国の港は、さまざまな主体により運営されており、州や郡が運営している港もあるが、ロサンゼルス港はロサンゼルス市、ロングビーチ港はロングビーチ市の管轄である。また、運営形態についても、港湾の土地を貸して賃料を得る形態と港湾自身でオペレーションを行う2種類があるが、ロサンゼルス港、ロングビーチ港は前者の運営形態を取っており、ターミナル・オペレーターと呼ばれる企業（船社の子会社であることが多い）が実際に荷物を扱うオペレーションを行い、港湾に賃料を支払っている。ロサンゼルス港、ロングビーチ港の運営は、連邦、州、市からの補助金ではなく、自らの賃料収入により運営されている。

○位置

ロサンゼルス港、ロングビーチ港は、ロサンゼルス市のダウンタウンから南に約40kmのサンペドロ湾に位置する隣接する2つの大規模な港である。世界の主要な船社は、ロサンゼルス港かロングビーチ港のどちらかに子会社のターミナル・オペレーターを持っている。両港は運営主体の違い（ロサンゼルス市、ロングビーチ市）から2つの港に区分されているが、実質的には1つの大きな港として機能している。

○港湾の規模

ロサンゼルス港は、全体で7,500エーカー（陸地部分で4,300エーカー）の面積を誇り、カーゴ・ターミナルが27、バース数が270、クレーンが76基（うち超大型クレーンは20基）、メインチャンネルの水深は約15メートルであり世界最大級の船（1.3万TEU）にも対応できる。2008年のコンテナ取扱量は約780万TEU（Twenty-foot Equivalent Unit: 20フィートコンテナ換算）に達する。

一方、ロングビーチ港は、陸地部分で3,200エーカーの面積を誇り、バース数が80、超大型クレーン（Post-Panamax）が71基、2008年のコンテナ取扱量は約650万TEUに達する。

○コンテナ取扱量

ロサンゼルス港、ロングビーチ港は、北米ではそれぞれ第1位、第2位のコンテナ取扱量となっている。世界的な港湾と比較可能な2007年のコンテナ取扱量をみると、ロサンゼルス港とロングビーチ港を合わせると約1,570万TEUとなり、シンガポール、上海、香港、深圳に次いで世界5位に相当している。港湾には大きく分けて輸入、輸出、積み換えの3機能があり、シンガポール、香港は主に積み換え港湾、上海、深圳は輸出、ロサンゼルス、ロングビーチは輸入貨物を扱う港湾として世界最大とすることができる。全米のコンテナ取扱量を西海岸と東

海岸に分けると、西海岸 57.2 パーセント、東海岸は 42.8 パーセント（2007 年データ）となっており、特にアジアからの米国への輸入に関しては西海岸が米国の物流の圧倒的な地位を占めている。ロサンゼルス港、ロングビーチ港のコンテナ取扱量を合計すると米国西海岸全体の 70 パーセントを超えており（2008 年：75 パーセント）、この数字は過去からほとんど変わっていない。一般的に船社は大きな船を使用する傾向が強いので、大規模なロサンゼルス港、ロングビーチ港で荷揚げするケースが多いと考えられる。

世界貿易港コンテナ取扱量 TOP10

1 位	シンガポール港	27,900TEU
2 位	上海港	26,150TEU
3 位	香港港	23,880TEU
4 位	深圳港	21,100TEU
	(LA、LB 港合計	15,700TEU)
5 位	釜山港	13,270TEU
6 位	ロッテルダム港	10,790TEU
7 位	ドバイ港	10,650TEU
8 位	高雄港	10,260TEU
9 位	ハンブルグ港	9,900TEU
10 位	青島港	9,460TEU

*2007 年資料、単位 TEUs (s=000)

出典：Containerisation Int.

○拡張計画

2002 年の労使協議により港湾機能が停止したイメージが強く、ロサンゼルス港、ロングビーチ港は労働力が不足しており船が混雑しているといった誤解が一部にあるが、現在は全く船の混雑の問題はない。

米国の住宅投資の落ち込みやサブプライムローン問題を契機とした世界経済の落ち込みを反映して、ロサンゼルス港、ロングビーチ港のコンテナ取扱高は 2007 年、2008 年と減少を続けているが、長期的な傾向としては増加していくことが予想されている。

このため、将来に向けて各ターミナルでは拡張計画があり、実現するとロサンゼルス港だけで年間 2,000 万 TEU のコンテナの取扱いが可能になる。また面積当たりの効率性については、ロサンゼルス港、ロングビーチ港は 1 エーカー当たり 5,000TEU で全米平均を大きく上回っているが、東京は 1 万 TEU、釜山は 2 万 TEU と言われている。面積当たりの効率性を上げるためにはコンテナをターミナルから早く出す必要があり、鉄道をターミナルに乗り入れるオンドック、まず近くに運んでそこから鉄道で出荷するニアドック等を増やす投資を行っている。

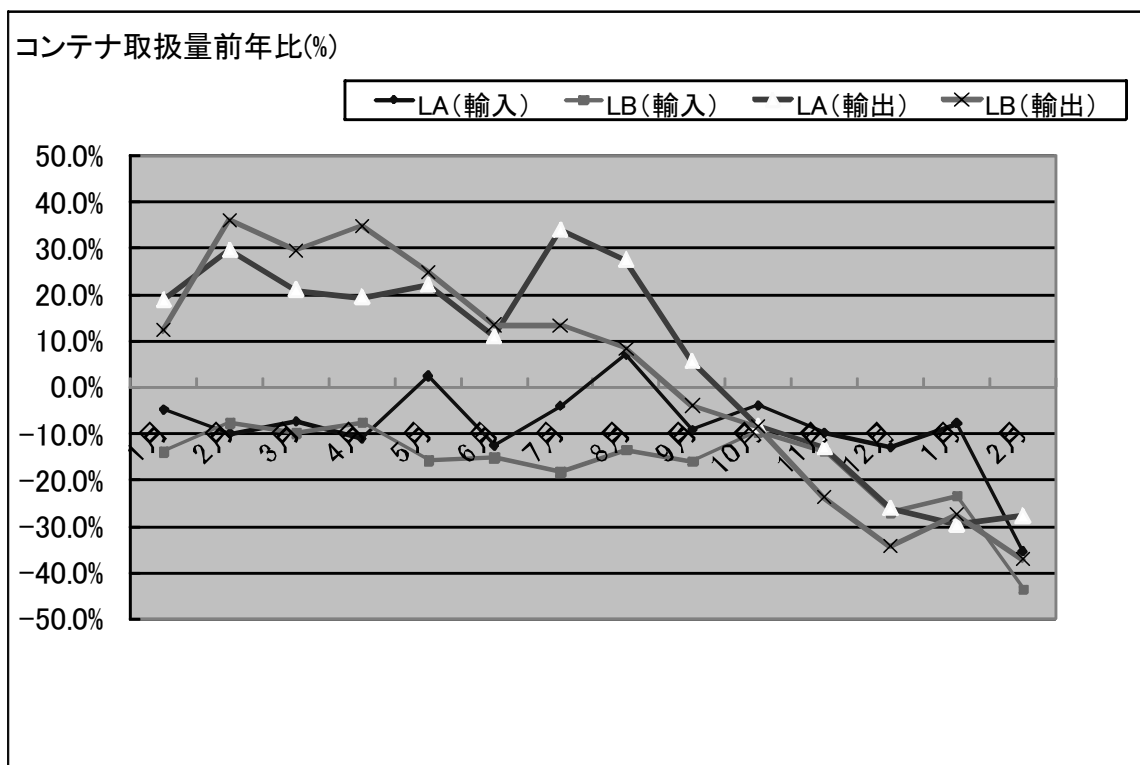
○貿易動向

ロサンゼルス港の国別貿易をみると、中国（香港含む）がトップで、日本、台湾、韓国、タイ、と続いている。ロングビーチ港は、中国（香港含む）、日本、韓国、台湾、マレーシア、と続き、東アジアとの貿易が全体の 90% を占める。

ロサンゼルス港の輸入コンテナを品目別にみると、輸入は家具、アパレル、自動車部品、電気製品、玩具が上位を占めている。家具については、住宅関連の落ち込みを受けて、2007年以降大幅に落ち込んでいる。輸出コンテナの品目は、古紙、スクラップ金属等が上位を占める。特徴的な動きとして、2008年夏ごろまでブレイクバルク船の運賃が急騰したため、コンテナ船の方が安くなり、大豆輸出にコンテナ船が使われ輸出コンテナに占める農産物の割合が大幅に増加したが、ブレイクバルク船の運賃の急低下を受けてコンテナ船での農産物の輸出が大幅に減少した。既述のとおりロサンゼルス港は、アジアからの輸入拠点であるため、輸入量が輸出量を大きく上回っており、米国発は空コンテナが過半を占めることが特徴である。

2008年のロサンゼルス港、ロングビーチ港のコンテナ取扱量の前年比増減をみると、夏ごろまではドル安傾向を反映して、アジアを中心とした輸入が落ち込む一方、輸出が大幅に増加していた。しかし、秋以降は世界経済の落ち込みを反映して輸出も減少に転じ、2008年後半以降は輸出入ともに低迷している。

(図) ロサンゼルス、ロングビーチ港の2008、2009年の輸出入の推移



出所：ジャーナル・オブ・コマース、各港湾局資料を基にジェトロ作成

2. ロサンゼルス、ロングビーチ港の環境対策

北米の物流拠点であるロサンゼルス港、ロングビーチ港は、他港に先駆けて環境対策に積極

的に取り組んできており、連邦の環境保護庁（EPA）やカリフォルニア州大気資源委員会（CARB）等の関係者と話し合い、2006年11月に「サンペドロ湾ポート大気浄化活動計画」を策定した。この活動計画では、汚染物質の排出源を船舶、ターミナル、ターミナルに出入りするトラックおよび鉄道の3種類に分けて、それぞれに対策を示しており、ディーゼル排出量を2012年までに80%削減するという目標が示されている。

船舶については、港湾への出入り時の減速、低硫黄燃料の使用に加え、停泊時にエンジンを止め陸から電気を供給する（陸電）ことにより、大気汚染を抑制する対策が採られている。ターミナルについては、電気、CNG、LNGなどディーゼルエンジン以外の運搬車両の導入、RTG（タイヤ式門型クレーン）の電化、ハイブリッド機関車の導入等の対策が採られてきている。

ターミナルに出入りするトラックについて、どのようにして大気汚染を抑制するかが課題だったが、これに対応するためクリーン・トラック・プログラム（CTP）が導入された。CTPは、両港湾に出入りする環境基準を満たさないトラックを段階的に規制していくことで、基準を満たす新しいトラックへの更新を促進し、港湾に出入りするトラックによる汚染物質を削減することを目的としている。CTPは、①古い年式のトラックの港湾への乗り入れ規制、②トラックの更新費用の補助（およびその財源としてのフィーの徴収）の2つから成り立っている。

トラックの乗り入れ規制は、大気汚染の一番の原因である古いディーゼルエンジンを搭載しているトラックの乗り入れを段階的に禁止していくのが狙いである。これに従い、2008年10月から1988年以前に製造されたエンジンのトラックの港湾への乗り入れが禁止された。今後、2010年1月から1993年以前に製造されたエンジンのトラック及び1994～2003年に製造されたエンジンで排出抑制装置を付けていないトラック、2012年1月から2007年のEPA排出基準を満たさないすべてのトラックの港湾への乗り入れが禁止される予定である。2008年10月から港湾への乗り入れが禁止されたトラックは、ロサンゼルス、ロングビーチ港で活動する1万6,000～1万7,000台のトラックのうち、約2,000台であった。

CTPには、プログラムを長期的に継続していく観点から、トラックの更新費用の補助とその財源を確保するためのフィー（クリーン・トラック・フィー）の徴収が含まれている。CTPでは、2012年までに2007年のEPA環境基準を適合しないすべてのトラックを処分し新しいトラックに更新する必要があるため、事業者には大きな費用負担を強いることになる。このため、両港では、2007年の環境基準を適合しないトラックに積載されるコンテナに対して、20フィート型コンテナには35ドル、40フィート以上のコンテナには70ドルをクリーン・トラック・フィーとして徴収し、トラックの更新費用を補助する財源とすることを決めた。このフィーの徴収により、1日に約100万ドル、3年間で約10億ドルの資金調達を見込んでいる。

フィーの徴収は、当初トラック乗り入れ規制と併せて2008年10月に実施される予定であったが、フィーの徴収に関する電子認証装置の準備の遅れもあり、11月に延期された。さらに、CTPは競争を阻害し不当な輸送コストの増加を招くとする連邦海事委員会（FMC）による2度にわたり45日間のレビューを行ったため、2009年2月18日まで実施がずれ込んだ。フィーの徴収は2月18日に開始されたが、連邦海事委員会（FMC）はフィーをCTPに関して港湾と事業者が結ぶ契約書の内容を問題視しており、今後の実施方法について流動的な側面が残されている。

<クリーン・トラック・フィーの対象と金額>

トラックの種類	クリーン・トラック・フィー
1988年以前に製造されたエンジンのトラック	2008年10月1日より乗り入れ禁止
1989-2006年に製造されたエンジンのトラック	\$ 35/20フィート型コンテナ \$ 70/40フィート型コンテナ
2007年の環境保護庁(EPA) 排出基準を満たさないエンジンのトラック	\$ 35/20フィート型コンテナ \$ 70/40フィート型コンテナ
2007年のEPA排出基準外の液化天然ガスを使用するエンジンのトラック	\$ 0
2007年のEPA排出基準を満たすディーゼルを使用するエンジンのトラック(自費で購入)	\$ 0
2007年のEPA排出基準を満たす液化天然ガスを使用するエンジンのトラック(自費で購入)	\$ 0
2007年のEPA排出基準を満たすディーゼルを使用するエンジンのトラック(港湾の補助を受けて購入)	\$ 35/20フィート型コンテナ \$ 70/40フィート型コンテナ
2007年のEPA排出基準を満たす液化天然ガスを使用するエンジンのトラック(港湾の補助を受けて購入)	\$ 0

3. 西海岸港湾の労使協議

2008年は、2002年以来6年ぶりとなる西海岸港湾の労使協議の激しい年であった。2002年の労使協議が港湾閉鎖にまで発展したこともあり、2008年の西海岸の労使協議には全米の関係者の注目が集まった。

前回2002年の労使協議は、港湾業務のIT化が組合の職域との関係で大きな論点となり、最終的に西海岸港湾の閉鎖にまで発展し、米国経済に大きな影響を与えた。2002年5月に始まった前回の協議は、6月末の協約期限を迎えても妥結せず、労働者側の団体であるILWU (International Longshore and Warehouse Union) 側が業務を低減したことに対し、使用者側の団体であるPMA (Pacific Maritime Association) は2002年9月27日にロックアウト(労働者の港湾からの締め出し)を執行した。これが、西海岸だけでなく全米の経済に大きな影響を与える事態に発展。最終的に事態收拾のため、連邦政府が介入し、11日間にわたる港湾閉鎖が解除された。2003年1月ようやく、労働者側は年金の拡充と安定的な賃金上昇を獲得することで合意した。PMAは11日間の港湾閉鎖による全米経済の損失は約150億ドルと推定している。

2008年のILWUとPMAの労使協議は、2002年の労使協議後に合意された6年間の協約期限が2008年7月1日となっているため、2008年3月より開始された。PMAによると、西海岸の港湾労働者は平均年収が13万6千ドルを超えるなど全米で最も高所得のブルーカラー層であり、福利厚生面でも待遇が良いとして知られている。また、米国経済の減速を受けた労使協議をとりまく環境は、2002年とは大きく異なっており、今回の交渉の早期妥結を予想する向きもあった。しかしながら、7月1日の協約期限を過ぎても合意に至らず、労働者側は業務

の低減の動きを見せるなど、労使間の緊張は徐々に高まった。

このような状況の中、2008年7月28日、PMAとILWUは西海岸29港湾の2万5,000人に上る労働者に適用される6年間の新協約について暫定合意したと発表、10月4日に2014年6月30日までの6年間の労使協約の締結が合意された。2008年の西海岸の労使協議については、日系企業を含む多くの企業がその動向を懸念していたが、今回の合意により米国経済の減速という経済状況の中でのストライキ、ロックアウトといった事態は回避された。

