

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

① 全米製造業協会 (NAM)

<組織概要>

全米製造業協会 (National Association of Manufacturers : NAM) は、ワシントン DC を拠点とする業界団体であり、同団体のメンバーである製造業者の国際競争力を支援するためのロビー活動を行っている。また、NAM は、米国の経済成長を支える規制環境を整えるため、製造業者が米国の経済と国家安全保障においていかに重要であるかという理解を、政策立案者、メディア、一般社会の間に広く知らしめることも任務としている。

ウェブサイト : <http://www.nam.org/>

<インタビュー協力者>

NAM 最先端技術通商政策部ディレクター (Director of High Technology Trade Policy)、キャサリン・ロビンソン (Catharine Robinson) 氏。同氏は、2008年3月18日、NAM の代表として 10+2 ルールに関するコメント を発表しており、また、全米輸出入者協会 (AAEI) の前国際貿易次長 (International Trade Associate) という経歴ももつ。

<インタビュー概要>

多くの NAM メンバー企業は、近年米国政府によって導入された物流セキュリティ・イニシアチブにより、サプライチェーンに遅れが生じるという悪影響を受けており、10+2 ルール、さらには 100%検査が実施されることになれば、この問題はさらに深刻なものになる。10+2 ルールは、貨物が外国港で船積みされる 24 時間前までに、輸入者が必要情報を入手する必要があるという難点から、サプライチェーンに平均 3 日の遅れをもたらすと予測されている。また、100%検査に関しても、積出港における検査設備、人員不足といった問題により、貨物の検査に多大な遅延が生じることになる。また、中小製造業者にとっては、10+2 ルールのコンプライアンスのための費用負担が増加してしまうため、その費用をまかなうために製品価格に新たな負担分を上乗せせざるを得ない。そうなった場合、海外で製造されたコストの安い製品に対抗できなくなり、最悪の場合、国内の中小製造業者は倒産してしまう可能性がある。

NAM は、セキュリティ強化と貿易促進が適切なバランスを保てるよう、政府に働きかけているが、この点に関してはブッシュ前政権よりも、オバマ新政権の方が理解があるのではないかと期待している。現在 NAM のロビー活動は、10+2 ルールに焦点を当てており、例えば、貨物の出荷が一日遅れるごとに、その貨物の価格の 0.8%が輸入者の損失として計上されるという調査結果を利用して、10+2 ルールが与える経済的影響と、その他のセキュリティ・イニシアチブがもたらす影響の具体的な数値を提示し、NAM の主張を広めようとしている。NAM は 10+2 ルールに関して、連邦政府が世界的なパイロット・テストの実施や外国諸国との緊密な協力関係を築いていないことに失望しているが、NAM のメンバー企業に著しい経済的負担が課されず、なおかつ、セキュリティ強化の目標を達成できるよう、政府に協力し続ける意向である。

<インタビュー詳細>

問 1. 近年施行された物流/コンテナのセキュリティ対策は、NAM の加盟事業者にどのよう

な影響を及ぼしているか。

答 1. NAM としては、国家のセキュリティの強化と正当な貿易促進という 2 つのバランスが維持されるべきであると思っている。だが、ここ数年間、連邦政府はこのバランスを見失っており、どれほどの影響が貿易に及んでいるかということ十分に理解しないまま、セキュリティ強化目標を達成するための規制・政策策定に偏っている点を NAM は危惧している。NAM のメンバー企業は、現在の輸入者に対するセキュリティ対策によりサプライチェーンに遅れが生じており、ジャスト・イン・タイム (JIT) 方式の製造過程に支障をきたしていると訴えている。

問 2. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、連邦議会にはどのような働きかけを行っているか。

答 2. NAM は政府に対し、セキュリティ目標を達成しつつ、業界が経済的負担を負わなくて済むような代替案を考慮するようロビー活動を行っている。10+2 ルールのコンプライアンスにより、最も影響を受けることが予測される部品などを輸入する製造業者の立場から、目下、同ルールに焦点をあてたロビー活動を多く行っている。NAM は、同ルールに対する業界の反応を先導する役割を担っている。

問 3. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、新政権にはどのような期待、希望を持っているか。

答 3. 前ミシガン州知事（共和党）を勤めた NAM の会長兼 CEO のジョン・イングラ（John Engler）¹氏は、新しく就任する国土安全保障省（DHS）長官のジャネット・ナポリターノ（Janet Napolitano）氏（民主党、アリゾナ州）と非常に良い関係を築いている。イングラ氏によると、ナポリターノ氏は特に陸路の輸出入に関して実用的かつ現実的な考えを持っているとのことである。イングラ氏はナポリターノ氏との交流関係とナポリターノ氏がアリゾナ州知事時代に培った通商問題に関する経験を生かし、貿易を促進しつつセキュリティ強化目標を達成できるバランスの取れた政策を促すことを期待している。

問 4. オバマ新政権、改選後の連邦議会、シンクタンクにおいて、物流／コンテナのセキュリティ規制に影響力を持つ他のキーパーソンは誰か。

答 4. オバマ政権の役職は全て確定していないので（2009 年 1 月上旬インタビュー時点）、はっきりしたことはまだ言えない。だが、議会において影響力を持ち続ける人物は、概ね同じだと思われる。例えば、ジョセフ・リーバーマン（Joseph Lieberman）上院議員（民主党、コネチカット州）は、上院国土安全保障委員会の委員長として引き続き強い影響力を持ち続けることは間違いなく、またスーザン・コリンズ（Susan Collins）上院議員（共和党、メイン州）も委員会の少数党有力メンバーとして同じく影響力を持ち続けることになるだろう。さらに、ベニー・トンプソン（Bennie Thompson）下院議員（民主党、ミシシッピ州）も下院国土安全保障委員会の委員長の座にとどまることになっており、少数党有力メンバーのピーター・キング（Peter King）下院議員（共和党、ニューヨーク州）も同様に、影響力を持ち続けるものと思われる。

2008 年に NAM は、初めての試みとして、10+2 ルールとその他のセキュリティ・イニシアチブがもたらす経済的影響力を数値化し、そのデータを上記の 4 議員に提示した。各議員とも、それぞれの出身地域の住民にもたらされる経済的ダメージが具体的な数値で表示されたことにより、セキュリティ政策には、実用的なアプローチが必要であるということを認識したようで

¹ <http://www.nam.org/AboutUs/MemberAndStaffLeadership/MemberAndStaffLeadershipBios/JohnEngler.aspx>

あった。

また、戦略国際問題研究所 (CSIS)²、ケイトー研究所 (Cato Institute)³、ヘリテージ財団 (Heritage Foundation)⁴、ブルッキングス研究所 (Brookings Institution)⁵、ピーターソン国際経済研究所 (Peterson Insusitue for International Economics)⁶などのワシントン DC を拠点とし、国家安全保障あるいは経済を専門とする大手シンクタンクは全て、10+2 ルールのもたらす経済的インパクトに注目している。特に、ケイトー研究所の貿易政策研究センター (Center for Trade Policy Studies) のアソシエイトディレクターを務めるダン・アイケンソン (Dan Ikenson)⁷氏は、10+2 ルールを含む物流セキュリティ規制による経済的影響の研究を続けており、この問題に対する専門家の関心の高さが伺える。

問 5. これまでの経済的影響について、数字の上でどこまで把握しているか。

答 5. 様々なセキュリティ規制強化政策による、サプライチェーンの遅れと、ジャスト・イン・タイム方式の製造過程に関連するコストについて、数多くの学術研究が行われている。パデュー大学⁸の研究によると、サプライチェーンに流れることなく、港で滞っている貨物は、1日遅れるごとに、貨物の価値の 0.8%が損失として輸入者の負担となるとしている。この研究結果をもとに、NAM は、過去の輸出入データを利用して、セキュリティ関連による遅延は実際いくらの損害をもたらすのか算出した⁹。

問 6. 現行の 10+2 ルールで加盟企業が受けている影響と、10+2 ルールの最終規則で予想される影響、さらに NAM のこれまでの対応と今後予想される対応は。

答 6. 10+2 ルールは 2009 年 1 月 26 日から施行されるため、今のところこれといったインパクトは何も感じていないが、この規制は過去 8 年に可決された連邦規制の中で、最も経済的に影響力のある規則であると訴えるメンバーもいる。10+2 ルールはまだ最終版の策定にいたっておらず、2009 年 1 月 26 日の実施から半年後の 6 月まではレビュー期間が設けられている。その期間終了後、政府と業界の相互協力により、問題点がある場合は修正を行うことになっている。

NAM の予測によると、10+2 ルールによりサプライチェーンに平均 3 日の遅れが生じる。これは、NAM のメンバー企業に大きな経済的負担を強いるばかりか、貨物が出荷されるまで外国の港湾での貨物保管期間が長くなり、新たなセキュリティリスクが生じることになる。この先半年間、NAM はメンバー企業からできるだけ詳細な数値データを回収し、経済的インパクトの大きさを測定するつもりである。

² <http://www.csis.org/>

³ <http://www.cato.org/>

⁴ <http://www.heritage.org/>

⁵ <http://www.brookings.edu/>

⁶ <http://www.iie.com/>

⁷ <http://www.freetrade.org/bios/ikenson.html>

⁸ Purdue University. Hummels, David. "Time as a Trade Barrier." July 2001

<http://www.mgmt.purdue.edu/faculty/hummelsd/research/time3b.pdf>

⁹ ただし、具体的な数字については、インタビューの中でロビンソン氏は触れられず、また、NAM のウェブサイトにもそのようなデータ等は公開されていないと見られる。

問 7. CBP の暫定最終規則では、NAM の問題提起に応える十分な譲歩が引き出されたか。

答 7. 2008 年 11 月に発表された 10+2 ルールの暫定最終規則は、国土安全保障省 (DHS)、商務省 (DOC)、財務省 (DOT)、通商代表部 (USTR)、連邦政府の間で、約 1 ヶ月にわたって行われた激しい議論の末の妥協案である。この議論に NAM も密接に関与していたのだが、結局のところ、政府側の意向が強く、NAM のような業界団体の細かい懸案事項は十分に解決されていない。

具体的には、10+2 ルール実施における難しさ、効率の悪さ、そして必要とされる情報の収集にかかる費用に関する NAM の懸念や、その解決策として C-TPAT¹⁰メンバー企業に対してはなんらかの優遇措置を施すことの必要性が未解決となっている。議員の中には、10+2 ルールの実施に関し、C-TPAT であることの利点を生かすべきであるという立場をとる推進派もいる。国家セキュリティの専門家の中でも、10+2 ルールの実施は何か付加価値をもたらすのか、あるいは、このルールの実施は単に政治運動の一つなのか、という疑問を抱いている者もいる。

その他の NAM の懸案事項は、各メンバー企業の所有する重要な企業データの強制的共有に関するセキュリティ問題である。NAM はこの問題に対する解決策をまだ提案していないが、企業の所有する情報は、企業秘密として維持し、公開せずにすむよう政府に働きかけていく予定である。

問 8. 同ルールについて、加盟企業からどのような具体的意見が上がっており、その企業は実際にどんな対応、準備を行っているか。

答 8. NAM のメンバー企業は、現在の改訂版が最終版になりうるという最悪のケースを想定して、それへのコンプライアンスを達成できるような方法を見出そうとしている。メンバー企業は、必要情報を期限までに得られるよう、実質的なサプライチェーンプロセスの変更を試験的に行っている。現時点において、特に、10+2 ルールは実施されるのが 2009 年 1 月 26 日ということもあり、個別メンバー企業からの反応は特に把握していない。

問 9. コンテナの 100%検査が実施されると、加盟企業にどのような影響があると予想されるか。また、どんな対応を予定しているか。

答 9. 100%検査が実施されることになると、コンテナ 1 つにつき、コストが約 100 ドル上昇するという政府の予測は間違いないと思われる。コスト面だけでなく、全てのコンテナを 100%スキャンする許容性がある港は今のところ存在しないため、こう着状態や、遅れが生じるのは回避できない。10+2 ルール同様、NAM では、100%検査に関してもビジネスを円滑に進めることができるような代替策の提案を新政権、新議会に働きかけていく予定である。

問 10. これらの政策に経済的採算性があることを証明するためには、政府はどのようなパイロット・テストを行うべきだと思うか。また、テストが行われる場合、それに当てられる暫定期間は十分だと思うか。

答 10. 10+2 ルールが実際に施行される前に、CBP による何らかのパイロット・テストが行われるべきだと NAM は思っている。CBP はテストを行う代わりに、施行後にレビュー期間を設けることを選択しているが、CBP はこの期間中に企業から得られるフィードバックを基に

¹⁰ Customs-Trade Partnership Against Terrorism の略。CBP 長官により設定されたセキュリティ基準を満たし、セキュリティ上の対策およびサプライチェーンセキュリティの手続きを実施、維持する輸入者が参加できるテロ行為防止のための税関、産業界パートナーシップ。

規則を改訂することになるため、いわば、業界全体を巻き込んだパイロット・プログラムと言えなくもない。同時に NAM は、メンバー企業が、必要な情報を収集することがいかに困難であるかということ独自に調査する予定である。なぜなら、貨物が荷積みされる 24 時間前までに全ての必要情報を得るというのは、現在慣習として行われていないため、情報を事前に得られるようにするためには、既存の業務プロセスを改正する必要があるからである。

問 11. これまでに挙げたセキュリティ対策全般の影響は、NAM に加盟する中小事業者にとって特に厳しくなることが予想されるか。

答 11. 中小企業にとって、10+2 ルールによって要求される情報を集めるというのは非常に困難なことであり、またそれにかかる費用を消費者に上乗せしなければならないという二重の苦しみを味わうことになる。このような状況により、製造業がオフショアに移ってしまうことは、NAM としては回避したいところだが、場合によっては致し方ないだろう。現行の政府による規制によって、米国の企業は、外国の競合企業よりもすでに多くの費用負担をしているのが現状であり、NAM では、米国の製造業の国内、国際競争力を損なう危険性のあるセキュリティ規制の実施には特に懸念を示している。

問 12. コンテナの追跡や検査に関し、CBP は国際的に通用する基準をもっと導入すべきと考えるか。

答 12. 2005 年、世界税関機構 (WCO) において「国際貿易の安全確保および円滑化のための WCO 『基準の枠組み』」¹¹が採択された。当初米国もこの「基準の枠組み」に署名を行ったのだが、最終的に、この枠組みに合致しない 10+2 ルールの策定を一方向的に進めることになった。WCO 加盟国の中には、10+2 ルールは港湾のセキュリティ問題に取り組む国際努力を無駄にするものであるというコメントを発表した国もあったが、米国の独走を抑えるまでにはいたらなかった。NAM は、CBP が多国間協調路線をとるように促したいが、CBP は独自の政策のみを追求しているようであり、軌道修正が難しい。

¹¹ Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade
<http://www.ifcba.org/UserFiles/File/wcoframeworkfinal.pdf>

②全米輸出入者協会 (AAEI)

<組織概要>

全米輸出入者協会 (American Association of Exporters and Importers : AAEI) は、製造業者、卸売業者、小売業者、サービスプロバイダなどを含む広範囲にわたる経済基盤を代表する組織である。公明な貿易政策の促進を活動の中心とし、国際貿易、サプライチェーン、顧客、国境警備問題に関する法的、技術的、そして政策といった局面における問題解決に取り組んでいる。

ウェブサイト：<http://www.aaei.org/>

<インタビュー協力者>

AAEI の法務顧問兼エグゼクティブ代理、マリアン・ロードン (Marianne Rowden) 氏。同氏の専門分野は、国際貿易および輸送規制コンプライアンスであり、物流セキュリティを含むグローバルサプライチェーンに関する問題について、輸出入業者に助言を行ってきた。シカゴのジョン・マーシャル法学大学院において非常勤講師として教鞭をとっており、様々な業界団体を対象に、関税および国際貿易、運輸に関連する講義を行っている。

<インタビュー概要>

AAEI の加盟企業は、現行の物流セキュリティ政策のコンプライアンスにかかる費用の高騰に直面しており、今後、特に小企業は極めて経済的に厳しい状態を迎えることになると思われる。AAEI は、政策立案者が複雑なセキュリティ・イニシアチブを十分に理解できるよう、彼らに対する教育も行っている。セキュリティと商業問題のバランスを保つことが重要ということに関し、オバマ政権は理解力があるのではと AAEI は楽観視しているが、貿易業界が新政権に対して何らかのガイダンスを提供することは必要だと感じている。幸いにも、オバマ氏のアドバイザーであるステファン・フリン (Stephen Flynn) 氏は、物流セキュリティ分野に影響力のある人物であり、輸出入業者に対するロジスティック、および金銭的負担を大幅に軽減するようなセキュリティ政策の推進者である。

10+2 ルールコンプライアンスのために企業が負担するコストの政府見積もりはあまりにも低すぎるため、ルールが実施された後、その変遷を確認するため、コストに関するデータを収集するよう AAEI は加盟企業に依頼している。AAEI 加盟企業のうち、輸入者のように 10+2 ルールの実施による影響を他の業界以上に危惧している業界もあるが、概して、加盟企業は、どういったデータが必要とされており、それをどのように収集すべきかということを明確に理解することにいそしみ、10+2 ルールの実施に備えようとしている。

10+2 暫定最終ルールには、AAEI の 2 つの懸案事項である C-TPAT と企業データの機密性に関する項目が明記されていない。AAEI は、C-TPAT 参加企業に関して、信頼ある輸出入業者ステータスを獲得した企業として 10+2 ルールの適用外とするといったような優遇措置を与えるべきだ。同規制には CBP に提供する企業の繊細なビジネス情報の機密性が確実に保証されるということが明文化されていないことにも不満がある。さらに、現時点では、CBP が 1 年後に再び輸入記録の提示を輸入者に求めるといったような規則はないが、CBP が輸入者に対して、過去の輸入に関する記録の提出を求めた場合、輸入記録の管理を怠ったためそれらのデータを提出できない企業に対して、CBP が何らかの罰則を与えることになる事態も想定さ

れると AAEI では危惧している。

AAEI は、100%検査の実施がなるべく早く開始されるよう、議会に圧力をかけている。ロジスティックに関する責任のほとんどは政府側にあるから、AAEI は 10+2 ルールよりも 100%検査イニシアチブの方を推している。

<インタビュー詳細>

問 1. 近年施行された物流／コンテナのセキュリティ対策は、AAEI の加盟事業者にどのような影響を及ぼしているか。

答 1. これまでに実施されているセキュリティ・イニシアチブによって発生するコストの大半は、輸入者が負担している。セキュリティ・カメラなど設備を整えることがコンプライアンスに向けての主要コストとみなされているが、実際、企業が負担するコストの大半を占めているのは、規則コンプライアンスのガイダンスを受けるために外部のコンサルタントを雇ったり、コンピュータシステムの再プログラミングなどを行う内部リソースを活用するために生じるコストである。

AAEI の某加盟企業は、現行のセキュリティ・イニシアチブを「複数年持久プログラム」と呼んでいる。というのも、コンプライアンスに必要なのは、初期の段階で必要となるシステムなどの導入経費だけでなく、年次内部監査にかかる多額のコストや、港湾安全法 (SAFE port act)¹²に基づき、3 年ごとに CBP によって実施される海外の製造施設視察に対応するための準備コストも必要となる。つまり、企業は、各種セキュリティ・イニシアチブへのそういったコンプライアンス・コスト、そして、その過程で必要となる改善や調整コストを念頭に入れて、数年間の予算を組まなければならない。こういった経費の一部を政府から企業に対して払い戻しをするよう AAEI は訴えているが、まだ実行されていない。

また、近年増加傾向にある中東との石油以外の物資に関する貿易問題は、あまり議論されていないが、現行の物流セキュリティ・イニシアチブ全般に当てはまる、重要事項の一つである。例えば、ダウ・ケミカル社は、近年、クウェートをはじめとする中東諸国の化学製造業者と契約を締結しているが、中東地域からの化学製品輸送は、高い信頼を得ている米国の企業ですら、CBP の集中的精密検査のターゲットにされてしまうという危険性がある。つまり、輸入者の信頼度というよりは、取引先の地域に CBP の判断が左右されているようである。

問 2. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、連邦議会にはどのような働きかけを行っているか。

答 2. AAEI は、既存の物流セキュリティ・イニシアチブが規定する必要条件を全て網羅した指針 (9/11 後と国家安全保障プログラムに関する米国輸出入業者向けガイド (The American Trader's Guide to Post 9/11 and Homeland Security Programs¹³)) を作成しており、その複雑性と輸入者が負担しなければならない負荷の大きさについて、政策立案者を教育する教育材料として活用している。2008 年 3 月、AAEI がこの指針を上院財務委員会に提出した際、貿易に関する第一司法委員会 (the committee with primary jurisdiction over trade)、そして委員会の議長である、デビー・スタベノウ (Debbie Stabenow) 上院議員 (民主党、ミシガン

¹² 2006 年 10 月に成立。

¹³ [http://www.aaei.org/aaei/files/ccLibraryFiles/Filename/000000003019/TSP%20FINAL%20\(01-16-08\).pdf](http://www.aaei.org/aaei/files/ccLibraryFiles/Filename/000000003019/TSP%20FINAL%20(01-16-08).pdf)

州)は、規制の複雑さを目の当たりにして非常に驚いていた。その際 AAEI は、これらの規制は包括的な調整が全く取れていないということも強調した。

問 3. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、新政権にはどのような期待、希望を持っているか。

答 3. AAEI は、アリゾナ州知事時代に培った貿易問題に対する経験を有するジャネット・ナポリターノ氏が国土安全保障省 (DHS) の長官に就任していることから、オバマ新政権に対して楽観的である。また、AAEI は、企業が物流セキュリティ政策コンプライアンスに投資し続けられるよう、新政権がセキュリティ規制の継続性の再確認を行うことを期待している。サプライチェーンの中断といった最悪の事態が起こらないようにするためにも、セキュリティと商業の問題にはバランスが必要である。

新政権は、バランスの必要性を理論的には理解しているようではあるが、ビジネスの実践的背景というよりは、学術的背景を持ち合わせているスタッフが多いため、このような問題に対応するだけの十分な実践経験があるのかどうか疑問が残るところではある。そのため、AAEI は、サプライチェーンの問題に関して新政権スタッフを熱心に情報提供するつもりである。

また、国外の貿易パートナーは、米国による一方的で輸入者中心のアプローチに辟易し始めているため、米国の輸出者が海外において何らかの問題に直面するようになるのではと予測される。そのため、新政府が簡素で包括的、かつ国際協力的なアプローチを取るよう推進するために、AAEI は現在 (2009 年 1 月)、オバマ政権に対して移行文書 (transition document) を作成中である。

問 4. 新政権、改選後の連邦議会、シンクタンクにおいて、物流／コンテナのセキュリティ規制に影響を持つ他のキーパーソンは。

答 4. 元 DHS の戦略計画副長官 (Assistant Secretary of Strategic Plans) であり、現在は Olive, Edwards & Cooper¹⁴社にて政府担当のパートナーを務めているランディ・バーズワース (Randy Beardsworth) 氏である。同氏は、AAEI の良き理解者であり、AAEI の会議にて講演を行っている人物である。また、AAEI は、外交問題評議会 (CFR) シンクタンクにおいて国家セキュリティ問題研究所 (National Security Studies) のシニア・フェローであり、オバマ政権移行チームのアドバイザーも務め、さらに、国土安全保障委員会のスーザン・コリンズ (Susan Collins) 上院議員 (共和党、メイン州) を含め国会議員とも太い人脈を築いているステファン・フリン (Stephen Flynn) 氏からも協力を得ている。フリン氏は、ペンシルバニア大学ウォートン・スクールにて、物流セキュリティに関する論文を執筆している。この研究論文によると、100%検査の実施後、仮に約 2%かそれ以上のコンテナが追加検査を必要とするならば、港湾における遅延は管理不能なレベルにまで混沌化するという結果に至っている。

フリン氏は、輸出入業者の貨物がターミナル港に入る際、料金を支払い、港にある設備で貨物を検査し、そのデータを政府に送信するという「業界中心の提案」の作成に取り組んでいる。このシステムは、輸出入業者およびターミナル港双方において、コンテナ 1 つにかかる費用を許容範囲内に抑え、必要な情報を政府に適切なタイミングで提出するというインセンティブにつながる。同氏はこのシステムについて、ニューヨーク、ロサンゼルス、そしてロングビーチ

¹⁴ <http://www.olive-edwards.com/About Us/The Principals/Richard B Cooper/Richard B Cooper.html>

といった港の責任者と交渉し続けている。AAEI としては、このシステムを承認する前にもう少し様子を見る姿勢でいる。

一方 CBP には、次の 2 つの組織から、新たな物流セキュリティ対策を策定するよう強い圧力がかけられている。ひとつは、米会計監査院 (GAO) である。GAO は C-TPAT の効率性について批判的な報告書をいくつか発行している。だが、C-TPAT は、他の省庁のどのプログラムよりも活発に企業が参加している成功例だといえるため、GAO の判断は不当だと AAEI は感じている。もうひとつは議会である。議会は、CBP に対してさらなるセキュリティ・イニシアチブを策定するよう強い圧力をかけている。通常ならば陸路輸送や海上輸送関連の問題に関与している運輸省 (DOT) や連邦海事委員会 (FMC) といった組織が、物流そのものの議論においては中心的立場を取るのだが、意外なことに、物流セキュリティに関する意思決定にはあまり関与していない。そのため CBP は、これらの組織に代わり、物流セキュリティ政策に関して、事実上、全ての運輸セクターを再規制しているため、物流セキュリティに関係ある 30 ほどの委員会に対し説明責任がある。

問 5. これまでの経済的影響について、数字の上でどこまで把握しているか。

答 5. 現在、コストに関する具体的な数値については把握していないが、AAEI では 10+2 ルールが実施されると、加盟企業からコストに関するデータを収集することになっている。

問 6. 現行の 10+2 ルールで加盟企業が受けている影響と、10+2 ルールの最終規則で予想される影響、さらに AAEI のこれまでの対応と今後予想される対応は。

答 6. AAEI は加盟企業に対し、10+2 ルールのコンプライアンスに伴うコストを記録するよう要請している。その理由は、政府は実地試験の代わりに、コンサルタントによるコスト分析を行っているため、非現実的に低い見積もりを提示しているからである。平均で 3 日間の遅れが生じるといわれているサプライチェーンの損失額を、政府は的確に算出していないと AAEI は感じている。

自動車、電子機器、化学製品、そして小売業界といった米国の AAEI 加盟企業は、サプライチェーンにかかるコストの上昇の影響を多大に受ける業種である。一般的に、精密機器商品や、化学薬品といった潜在的に危険な商品を大量に取引する企業は、サプライチェーンにかかるコストの影響を受けやすい。

AAEI の加盟企業は、業界、業種別に 10+2 ルールへの対応策を見出そうと勉強している。電子機器関連企業の中にはまだ不安が残っている者もいるようだが、小売業界は対応準備が十分に整っているようである。個別企業の詳細な情報については把握していないが、加盟企業の多くは現在、社内システムの再プログラミングや、暫定最終規制に定められている必要データの解析といったことに鋭意取り組んでいると理解している。10+2 ルールは、現行のビジネス工程や、組織的に発展してきた報告方法と合致しない、非現実的なデータ報告スケジュールの順守を強制することになる。そのため、企業は現行の業務プロセスを根本的に再構築しなければならない。

AAEI は最近、CBP のセキュリティ・ファイリング室のプログラムマネージャーのジョン・ユルグティス (John Jurgutis) 氏と 10+2 ルールについてオンラインセミナー (ウェビナー) でセッションを行った。その後、CBP のウェブサイト上に掲載される予定の 10+2 ルールに関して、頻繁に尋ねられる質問とその回答 (FAQ) をまとめたページで取り上げても

らいたい質問をコルグティス氏に電子メールで送った。AAEI は、10+2 ルールに対する新たなコメントを 2009 年春ごろに CBP に提出する予定である。その際、加盟企業から集めたコスト分析データや、加盟企業が経験した制度面における問題をできる限り報告したいと思っている。

(ロードン氏は) CBP の物流安全イニシアチブ (Secure Freight Initiative) のディレクターであるリチャード・ディヌーチ (Richard DiNucci) 氏と共に、2009 年 1 月 20 日に香港で開催される 10+2 ルールに関するセミナーにて講演する予定である。そのセミナーにて、同ルールに対する網羅的なフィードバックを海外のサプライヤーから得られることを期待している。

問 7. CBP の暫定最終規則では、AAEI の問題提起に応える十分な譲歩が引き出されたか。

答 7. AAEI では、C-TPAT 参加企業への優遇措置を与えるために、リスクマネジメントの原則が適用されていないと危惧している。業界の多くの企業が C-TPAT に参加しており、それらの企業は信頼できる輸出入業者として認められるよう、多くの投資を行っている。そのため、これらの信頼度の高い輸出入業者の貨物を、見ず知らずの輸出入業者の貨物と同じ扱いをするのは、非効率的であると思われる。C-TPAT 参加企業は、すでにかなり多くの情報を CBP と積極的に共有しているため、10+2 ルールのファイリング義務を免除されるべきである。

C-TPAT 参加企業のコンテナ検査率は軽減されると言われているが、それが 10+2 ルールのコンプライアンスにかかる費用を上回る価値があるものかどうかは疑問が残るところである。AAEI が C-TPAT への参加を勧めたにも関わらず、参加条件や参加企業としての利点が明確でないとして、かたくなに参加拒否を続けた AAEI 加盟企業の某通商ディレクターがいた。実際、この企業は C-TPAT に参加しなかったことで、参加企業になるために必要となる社内の業務プロセスの変更に関わるコストを大幅に節約できたという。

ところで、メキシコとの国境におけるトラックによる貨物輸送で苦い経験をしたことがある C-TPAT 参加企業は少なくない。優良輸入者である C-TPAT 参加企業は、米国に輸入される自社貨物の中に違法薬物を発見した場合、自発的に CBP に通報するのだが、一方で CBP は報告を受けると、即座にこういった企業の C-TPAT ステータスを一時停止することになる。このようなケースにより、C-TPAT ステータスを一時停止されたことがある企業は、約 300 社に上るとのことである。

同じ政府の中でも、C-TPAT の参加企業を規制したがる CBP と、100%検査により積荷を規制したがる議会は、お互いの言い分を譲り合わない状態が続いている。そのため、政府が後者の積荷の規制に集中するのであれば、「データ追跡」、つまり、C-TPAT 参加企業のような信頼できる企業が提出するデータも含め、常により多くのデータを様々な関係者から集めるようになるのではないかと、というのが AAEI の懸念である。

問 8. 機密企業データのセキュリティ保証に関して進展は見られたか。

答 8. データセキュリティの保証に関しては、何も進展がない。10+2 ルールや他の規定によって企業が提出する情報は、重要な企業財産であるにも関わらず、こういった企業情報の価値を規制当局は十分に理解していないようである。その証拠に、規制当局は時折、企業情報の一部を、国際市場競争において競合となりうる諸外国と共有することがある。

「2002 年機密情報保護および統計的有効性に関する法律 (Confidential Information

Protection and Statistical Efficiency Act of 2002¹⁵⁾」のように、機密企業情報に対し、政府は深く関与できないという法律が存在している。にもかかわらず、政府は、企業情報は国家セキュリティに関わるため、政府の所有物であると捉えている点が、企業情報は企業財産であると考える AAEI の立場と大きく異なる。AAEI は、「港湾安全法」の中に、国税局長官、国土安全保障省長官、そして USTR に対して、企業から収集したデータにアクセスするいかなる組織と機密保持契約を交渉することを義務付ける条項を含むよう、懸命にロビー活動を行った。だが残念なことに、2006 年 10 月 13 日、大統領が同法律に署名を行う際、この機密情報保守に関する条項は、単にガイドラインに留め、法的拘束力はないものとするとして却下された。

CBP は、ATDI¹⁶⁾パイロット・プログラムの結果に非常に満足しているようであり、その経験に基づいて 10+2 ルールによって提出されるデータを管理することができると自負しているようである。さらに、AAEI などの組織が要求しているパイロットプログラムの導入やその他の譲歩なしで、企業は問題なく 10+2 ルールへのコンプライアンスが可能であると、CBP は考えているようである。とはいえ、CBP は、ルールを施行させるために、企業と密接に取り組み、最初のうちは企業が多少のミスをしたからといって、すぐに罰則を与えるつもりはなく、ルールを順守するよう忠告する程度に留め、罰則は、悪質な違反者にのみ課すつもりであることを AAEI に対してコメントしている。輸出入業者が、健全で協力的な関係を CBP と持ち続けるということは、国際貿易をスムーズに機能させるために非常に重要である。

一方、輸入者が全ての ISF データを保存していない場合、関税法 1508¹⁷⁾のもと記録管理違反として CBP がその企業を厳しく取り締りかねない、と AAEI は危惧している。この記録管理に関しては、北米自由貿易協定 (NAFTA) において問題視されている。このように、今後、10+2 ルールの実施に伴い、輸入者セキュリティファイリング (ISF) データの取り扱いに関する監視が今以上に厳しくなることが懸念される。

10+2 ルールは、誰が、何を、いつ輸出しているのかという情報をより多く、より早く政府が入手するには適しているかもしれないが、今までどおり、優良企業は常に正確な情報を提示し、そうでない企業はうまく逃れる手段を見つけ出すため、これらの情報は思ったほど輸出入業者の意図を明らかにするものではない、つまり極端な話、10+2 ルールを実施しても誰がテロリストなのか簡単に見分けることはできないだろう、AAEI は考えている。

問 9. 同ルールについて、加盟企業からどのような具体的意見が上がっており、その企業は実際にどんな対応/準備を行っているか。

答 9. 現時点 (2009 年 1 月上旬) では、10+2 ルールに対する個別企業の意見は把握していない。

問 10. コンテナの 100%検査が実施されると、加盟企業にどのような影響があると予想されるか。また、どんな対応を予定しているか。

答 10. 議会は 100%検査を近いうちに実施させようと動いているようだが、一方、CBP は、

¹⁵⁾ http://www.ciser.cornell.edu/NYCRDC/helpful_links/CIPSEA.pdf

¹⁶⁾ ATDI (Advanced Trade Data Initiative) とは、輸入者が、受発注情報から通過する港湾の情報、引渡し証明、および米国内の最終目的地などあらゆる情報を CBP に開示し、CBP がその情報を管理する、というプログラム。

¹⁷⁾ http://www4.law.cornell.edu/uscode/uscode19/uscode19_00001508----000-.html

100%検査を効果的に実施できる施設は、今のところ存在しないのではと思っているようである。100%検査には、十分に精密な検査ができる技術があるかどうかということと、サプライチェーンに遅延を生じさせないよう、港湾に十分なスペースがあるかどうかということ、そしてだれがそのコストを負担するのか、という実践上の問題が数多くある。AAEI は、このプログラムの実施により、コンテナ 1 つに対し、検査費が約 100 ドル上昇するという政府の予測には同意している。AAEI としては、政府が 100%検査を実施する代わりに、10+2 ルールを破棄することを期待している。その理由は、100%検査のセキュリティ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からである。

パキスタンとシンガポールにおいて、小規模で行われている 100%検査テストはうまくいっているようであるが、実際の貿易量をスムーズにプロセスできるかどうかは疑問が残ったままである。CBP は、2008 年 6 月に 100%検査のパイロット・プログラムの実施状況報告書¹⁸を発表している。

問 11. これまでに挙げたセキュリティ対策全般の影響は、AAEI に加盟する中小事業者にとって特に厳しくなることが予想されるか。

答 11. 中小企業は、10+2 ルールコンプライアンスのための自社内リソースを保有していない可能性が高いため、通関業者や船社にファイリング機能を委託しなければならない。AAEI は、こういった中小企業を特に支援するようにしている。この不況の中、10+2 ルールコンプライアンス用に追加出費を捻出したため、倒産してしまう小企業が出る可能性は十分にありうる。

¹⁸ http://commerce.senate.gov/public/files/SFIReport_PublicRelease_FINAL_Consolidated.pdf

③米国アパレル・履物協会（AAFA）

<組織概要>

米国アパレル・履物協会（American Apparel & Footwear Association : AAFA）は、アパレル、履物、その他縫製品のメーカーやサプライヤーを代表する米国の業界団体であり、世界市場におけるメンバー企業の競争力、生産性、収益性を高めるための活動を行っている。
ウェブサイト：<http://www.apparelandfootwear.org/>

<インタビュー協力者>

AAFA エグゼクティブバイスプレジデント（Executive Vice President of AAFA）、スティーブ・レイマー（Steve Lamer）氏。同氏は、AAFA の政府関係委員会の委員長を務めており、また、法規制問題の担当者として、国際貿易、関税、経済政策問題において、メンバー企業を代表している。前職では、シンクタンクのジェファーソン・ウォーターマン・インターナショナル（Jefferson Waterman International）¹⁹のシニアバイスプレジデントとして、外国政府や企業顧客に対して、米国における通商規制問題に対するロビー活動戦略に関する助言を与えていた。また、米商務省（DOC）において、米国企業に対してアフリカおよび中東で事業を行うことに関する助言をしてきた経歴ももつ。

<インタビュー概要>

最近の通商セキュリティイニシアチブにおける報告要求は、AAFA メンバー企業に IT コストの増加という負担を負わせることになった。AAFA では、NAM によるコスト分析データを指摘し、企業に対する負担を低減するよう議会を説得している。下院の小企業委員会²⁰および歳入委員会²¹は AAFA の立場を支援しているが、その一方、AAFA はオバマ政権がとるであろう立場については不確かである。

AAFA は、そのメンバー企業から 10+2 ルールに関するインパクトに関するインプットをまだ得ていないが、相当なサプライチェーンの遅延を予期しており、これはコストの追加だけでなく、新たなセキュリティリスクを生み出すと見解している。また、AAFA では、C-TPAT 参加企業には 10+2 ルールの適用が免除され、また、それ以外の企業には、罰金ではなく、「船積み不許可」命令を発することでコンプライアンスを施行することを希望している。

100%検査については、AAFA は、現時点では物理的に導入は不可能と考えている。

<インタビュー詳細>

問 1. 近年施行された物流／コンテナのセキュリティ対策は、AAFA の加盟事業者にどのような影響を及ぼしているか。

答 1. AAFA メンバーは新しいデータベースシステムの調達や、新しい報告要求に適応するためのコンピュータの再プログラミングのためのコンサルタントの起用などによるコスト増加を経験している。

¹⁹ <http://www.jwidc.com/index.htm>

²⁰ <http://www.house.gov/smbiz/>

²¹ <http://waysandmeans.house.gov/>

問 2. 物流/コンテナのセキュリティ規制をめぐり、連邦議会にはどのような働きかけを行っているか。

答 2. AAFA は、企業に対して重い負担を課さない通商セキュリティへのアプローチを推進するために議会、とりわけ、議会内の小規模委員会と話し合ってきている。既存および提案されている通商セキュリティ措置における相当な費用を考慮すると、AAFA では、これらの措置が国家セキュリティを明確に高めていることを確信したいと考えている。

問 3. 物流/コンテナのセキュリティ規制をめぐり、新政権にはどのような期待、希望を持っているか。

答 3. オバマ政権がどのようなアプローチをとるかについて、現時点では AAFA では確信がない。

問 4. 新政権、改選後の連邦議会、シンクタンクにおいて、物流/コンテナのセキュリティ規制に影響を持つ他のキーパーソンは。

答 4. 多様なパーティーが関与している。10+2 ルールに対する輸入者コミュニティの懸念に共鳴する議員も数人いる。例えば、下院小企業委員会の委員長を務めるニディア・ベラスケス (Nydia Velasquez) 議員 (民主党、ニューヨーク州)²²は 2008 年 9 月、CBP が 10+2 ルールが小企業に与えるインパクトを適切に考慮し、代替アプローチを提供するという、「柔軟規制法 (Regulatory Flexibility Act)」で定められた義務を全うしていないことに対する抗議書を CBP に提出している。また、下院歳入委員会の委員長であるチャールズ・ランゲル (Charles Rangel) 議員 (民主党、ニューヨーク州)²³は、は 2008 年 10 月、10+2 ルールを段階的に施行するための暫定期間を設けるべきであると、CBP に書簡を提出している。

問 5. これまでの経済的影響について、数字の上でどこまで把握しているか。

答 5. AAFA は、議会への申し立てを行うために、NAM によるコスト分析データを利用している。

問 6. 現行の 10+2 ルールで加盟企業が受けている影響と、10+2 ルールの最終規則で予想される影響、さらに AAFA のこれまでの対応と今後予想される対応は。

答 6. AAFA では、10+2 ルールの導入によって、商品が米国に向けて出港される前に、必要とされるデータを整理し、報告する作業時間が発生することから、サプライチェーンにおける遅れが生じることを予期している。これまでも同様のデータの提出が義務付けられていたが、コンテナが船積みされ、出港したあとに提出することも可能であったため、データの収集・提出によるコンテナの輸送の遅れを最小限に留めることが可能であった。しかし、10+2 ルールのもと、商品の輸送は平均 3 日遅れ、商品を動かさない期間一日あたり、その商品の価値 0.8%相当が輸入者にとっての損失となる。とくにこの 0.8%という数字は、10+2 ルールのような規制が実際に与えるインパクトを政府に対して例証するのにかなり役立つと考えられる。

AAFA メンバー企業によって報告された不正開封に関するすべての事件は、その積荷が一箇所に止まっている時に起こっているという経験から、サプライチェーンにおける遅れは、新しいセキュリティリスク、とくに、積荷が不正開封されるリスクを生み出すことになる。

²² <http://www.house.gov/velasquez/>

²³ <http://www.house.gov/rangel/>

問 7. CBP の暫定最終規則では、AAFA の問題提起に応える十分な譲歩が引き出されたか。

答 7. 暫定最終規則は、AAFA の懸念を多少改善したものの、すべての問題を解決してはいない。違反者に対する 5,000 ドルの罰金は厳しすぎるものであり、そもそも罰金そのものが実際には不必要である。というのも、AAFA では、CBP が違反者に対して「船積み不許可」命令を発するだけで、効果的なコンプライアンスの施行が可能と確信しているためである。一方、AAFA は、CBP が必要となる輸入データの提出方法に関してやや柔軟に対応したことに対して満足している。

しかし、AAFA では、C-TPAT 参加企業に対するメリットに関しては疑問視している。C-TPAT は積荷プロセスを加速するためのものであるが、必ずしもそのようになっていない。C-TPAT 参加企業は 10+2 ルール要求を免除されるべきであり、それらメンバーの積荷は、非メンバーの積荷と同様に信用されないべきではない。

AAFA では、CBP は、現在の自動貿易流通システム（Automated Commercial Environment : ACE）²⁴を利用して、10+2 ルールのもと収集するデータを処理できることを望んでいる。AAFA では、この目的のための新しいシステムを開発することは非効率であると考えている。

AAFA では、この規則がメンバー企業にとって対応可能であるかどうか判断するためのレビューの最中である。AAFA では、規則施行の前に、CBP は実際的なパイロットプログラムによって 10+2 ルールをテストすべきと要望していた。

問 8. 同ルールについて、加盟企業からどのような具体的意見が上がっており、その企業は実際にどんな対応／準備を行っているか。

答 8. 現時点では、メンバー企業から 10+2 への対応に関するインプットを得ていない。

問 9. コンテナの 100% 検査が実施されると、加盟企業にどのような影響があると予想されるか。また、どんな対応を予定しているか。

答 9. AAFA では、現在提案されている 100% 検査は、実務レベルでは実行不可能であるため、すぐに導入されるとは考えていない。AAFA はこのイニシアチブに反対しているが、いつか政治的圧力によって同イニシアチブが実施されるようになることを懸念している。

問 10. これまでに挙げたセキュリティ対策全般の影響は、AAFA に加盟する中小事業者にとって特に厳しくなることが予想されるか。

答 10. 小規模メンバー企業の中には、10+2 の輸入者のセキュリティファイリングを実施するために、通関業者などの外部関係者からの支援を要する企業もいるかもしれない。

²⁴ <http://CBP.gov/xp/cgov/trade/automated/modernization/>

④小売事業者経営者協会 (RILA)

<組織概要>

小売事業者経営者協会 (Retail Industry Leaders Association : RILA) は、世界最大かつ最も急速な拡大を続ける小売事業者および消費財企業を代表する業界団体である。加盟企業の経営幹部は、RILA が主催する教育フォーラムをはじめ、公共政策擁護活動、そして小売業界の進化を目指す各種活動への参加が認められる。

ウェブサイト：<http://www.retail-leaders.org/latest/>

<インタビュー協力者>

RILA 政府業務担当マネージャー (Manager of Government Affairs)、アンバー・ランディス (Amber Landis) 氏。同氏は以前、米商務省で国際貿易に携わっていた。

<インタビュー概要>

他の業界団体の多くとは対照的に、RILA では最近のサプライチェーン・セキュリティに係るイニシアチブについて、さほど憂慮はしていないと見られる。遅延やデータ申告手続きにやや問題はあっても、一般的に RILA 加盟企業は、わずかに苦痛を経験したのみで、コンプライアンスを達成できている。

10+2 ルールやその他の規制が円滑に導入されることを目指して、RILA は議会や CBP に対して非常に綿密に協力している。中でも RILA は、CBP のセキュア・フレイト・イニシアチブ (Secure Freight Initiative) のディレクター、リチャード・ディヌーチ (Richard DiNucci) 氏と緊密な関係を築いている。新政権については、判断を下すには時期尚早とコメントを断った上で、オバマ新政権はブッシュ前政権よりも、貿易業者の懸念についてやや理解があるという、慎重ながら楽観的な見通しを示している。要求されたデータを期限内に収集することに困難を示している数社の例外を除き、RILA 加盟企業は概ね、他のセキュリティ・プログラムの場合と同様に 10+2 ルールを順守するための準備ができている。10+2 ルールに関する未解決の重要な問題としては、輸入者セキュリティファイリング (ISF) 受領確認の保証、規則違反に対する罰則の撤廃、C-TPAT に参加する価値の明確化などが挙げられる。

100%検査については、それが直ちに施行されるとは考えておらず、10+2 ルールの導入が非常にうまく行った場合は、全く実現しない可能性もある。100%検査が仮に今日導入されると、大規模サプライチェーンに遅延が生じるというのが RILA の見解である。

<インタビュー詳細>

問 1. 近年施行された物流/コンテナのセキュリティ対策は、RILA の加盟事業者にどのような影響を及ぼしているか。

答 1. コンプライアンスに起因する遅延や追加コストの発生が一部でみられるが、一般的に RILA 加盟企業は、最近の物流セキュリティ・イニシアチブにうまく対処している。ただ、CBP が要求するデータについて、CBP が必ずしもその定義を明確に示していないという不満は一部にある。

問 2. 物流/コンテナのセキュリティ規制をめぐり、連邦議会にはどのような働きかけを行っ

ているか。

答 2. 輸送に甚大な遅れを生じることなくセキュリティ上の目的を達成するために、RILA は議会、CBP、DHS との連携に力を入れている。

問 3. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、新政権にはどのような期待、希望を持っているか。

答 3. 現時点では、新政権の柔軟な対応を、警戒しつつも楽観視する一方で、今後の議会委員会の委員交代の成り行きに注目している。新政権に対しては、サプライチェーン・セキュリティに関する優先事項の早期設定を働きかける意向だが、より緊急性の高い課題に時間をとられ、本件についての移行文書を RILA ではまだ作成していない。また、国土安全保障長官に新たに就任したジャネット・ナポリターノ (Janet Napolitano) ²⁵氏に対しては、セキュリティと商業的利益のバランスをとる必要性について理解を求めていく考えである。

問 4. 新政権、改選後の連邦議会、シンクタンクにおいて、物流／コンテナのセキュリティ規制に影響を持つ他のキーパーソンは。

答 4. RILA では、CBP のセキュア・フレイト・イニシアチブのディレクターであるリチャード・ディヌーチ (Richard DiNucci) 氏と非常に緊密な協力関係を築いており、昨年 12 月には加盟企業を対象に、10+2 ルールについて解説するオンラインセミナー (ウェビナー) を同氏を招いて行なった。ディヌーチ氏には、10+2 ルールに対する RILA の立場を明瞭に理解してもらっている。RILA 加盟企業の多くは CBP の貿易サポート・ネットワーク (Trade Support Network) にも参加しており、船社も同席する合同会合や電話会議において、CBP にフィードバックを提供している。このネットワークは複数の委員会から構成され²⁶、RILA 加盟企業はそのうちサプライチェーン・セキュリティ委員会 (Supply Chain Security Committee) で活動している。この委員会の舵取り役を務めるのは、サンドラー・アンド・トラヴィス・トレード・アドバイザー・サービス社 (Sandler & Travis Trade Advisory Services, Inc.) のダイアン・リベルタ (Diane Liberta) 氏、DHS のトッド・オーウェン (Todd Owen) ²⁷ 氏、そしてゼネラル・モーターズ社 (General Motors) の税務担当・通関管理 (Tax Staff Customs Administration) グループ・通関マネージャー (Customs Manager) を務めるジム・フィリップス (Jim Phillips) ²⁸氏である。

RILA は独自のサプライチェーン・セキュリティ委員会も発足しており、セキュリティ規制によって特に影響を受ける企業から構成される。RILA ではこの委員会と年次会合を設けており、それにはいつも CBP から人を招き、話を伺っている。また、RILA は外交問題評議会のシニアフェローのステファン・フリン (Stephen Flynn) ²⁹氏とも良好な関係にあり、これまでに RILA 委員会の複数の会合で講演してもらった。

問 5. これまでの経済的影響について、数字の上でどこまで把握しているか。

²⁵ <http://azgovernor.gov/BioJN.asp>

²⁶

http://www.CBP.gov/linkhandler/cgov/trade/automated/modernization/trade_support_network/comstructure.ctt/comstructure.pdf

²⁷ http://cusli.org/conferences/annual/annual_2008/bios/owen.html

²⁸ <http://events.eyefortransport.com/cargosecurity05/speakersbios.shtml>

²⁹ http://www.cfr.org/bios/3301/stephen_e_flynn.html

答 5. 具体的な財務データについて関知していない。

問 6. 現行の 10+2 ルールで加盟企業が受けている影響と、10+2 ルールの最終規則で予想される影響、さらに RILA のこれまでの対応と今後予想される対応は。

答 6. RILA 加盟企業のうち数社から、現在の業務プロセス下では、10+2 ルールで設けられた 24 時間という時間枠内で、要求される全てのデータを収集するのは不可能であると伺っている。これを受けて RILA では、この状況を CBP と議会に伝えるべく努力を続けている。また、一部の加盟企業は、船社船荷証券番号の収集に難航している。船社船荷証券番号は、10+2 ルールで提出が定められたデータ 10 項目の 11 番目の項目として知られる。

しかし、RILA 加盟企業のほとんどは、10+2 ルールによって求められるデータを提出する体制をすでに万全に整えている。というも、これら企業は常時膨大な量の船荷を扱っており、遅延の発生は致命傷になりかねないからである。加盟企業は 10+2 ルールの試行期間がないことにくらかの懸念を示しているが、暫定期間とコメント提出期限が延期されたことについては喜んでいいる。

一方で、RILA や他の業界団体は、技術面では引き続き多くの質問を持っている。例えば RILA 加盟企業は、CBP によってデータが受信されたことを確認する、輸入者セキュリティファージング (ISF) の受領確認に関心がある。RILA はデータ受領確認の必要性について、ディヌーチ氏と協議を行なっている。

RILA は今後発行を予定する 10+2 ルールに対するコメントについて、それに何を盛り込むかの話し合いを加盟企業と続けている。最も重要なことは、CBP との対話を継続することである。RILA は今年 2 月に年次ロジスティクス会議の開催を予定しており、CBP の代表者がサプライチェーン関連の CBP プログラムについて講演することになっている³⁰。

問 7. CBP の暫定最終規則では、RILA の問題提起に応える十分な譲歩が引き出されたか。

答 7. RILA では、コンプライアンス違反に対して科せられる 5,000 ドルの罰金を撤廃し、「船積み不許可」のみに留めるべきであるという主張を今も変えていない。プログラム初期段階では、CBP は罰金の査定に非常に寛大に対処してくるものと予想されるが、それを過ぎた後に、どの程度厳格化されるかは先が読めない。AAEI は、CBP が輸入者セキュリティファージング (ISF) データの厳格な記録管理を求めてくるものと懸念しており、RILA もそれと同意見である。

CBP は、RILA が懸念していた 10+2 ルールの中で使われる曖昧な用語の定義を明確化することに着手しているが、ランディス氏自身はその詳細については関知していない。RILA の元グローバル・セキュリティ・チェーン政策 (Global Supply Chain Policy) 担当バイスプレジデントであるアレン・トンプソン (Allen Thompson) 氏は、つい最近同職を辞すまで、RILA のサプライチェーン・セキュリティ問題の責任者だった。ランディス氏はリテール・オペレーションズ担当シニアバイスプレジデントのケーシー・コウスト (Casey Chroust)³¹氏と共に、トンプソン氏が去った後を引き継ぎ、活動を軌道に乗せる努力を続けている。

³⁰ インタビューを実施した 2009 年 1 月時点での予定

³¹ <http://www.linkedin.com/in/caseychroust>

RILA 加盟企業はいずれも C-TRAT の Tier3 参加企業であり、同プログラムが約束した迅速な出荷処理 (shipment processing) という優遇措置が施されていないとの批判を表明している。現時点では、貿易業者 (traders) が C-TPAT に参加する価値があるかどうかは疑わしい。一方、プラス面としては、C-TPAT 会員資格取得に伴い多大なコストが発生したという報告は、RILA 加盟企業からはまだないことが挙げられる。

また、RILA では、10+2 ルールによって受け取った新しいデータを、CBP がすべて効率的に処理できるかについてもある程度気にかけている。CBP では何らかの改善が図られている模様だが、これについても詳細を把握していない。

AAEI など他の業界団体と異なり、RILA では CBP による 10+2 ルールのコスト分析の精度について特に関心があるわけではなく、その見積もりが現実的であることを願っている。一方、同ルールによって生じる遅れについては、他団体が算出した平均 3 日という予測に同調している。

問 8. 同ルールについて、加盟企業からどのような具体的意見が上がっており、その企業は実際にどんな対応/準備を行っているか。

答 8. RILA は特定の加盟企業についてはコメントしない。ただ、ほとんどの加盟企業が 10+2 ルールの情報提供に対応する準備を完全に終えているということは言及できる。

問 9. コンテナの 100%検査が実施されると、加盟企業にどのような影響があると予想されるか。また、どんな対応を予定しているか。

答 9. このイニチアチブが与える影響については多くの不安があるが、RILA 加盟企業の間には、仮に 10+2 ルールが完全に導入された場合、100%検査に近い将来施行されることはないだろうという共通認識がある。つまり、10+2 ルールの成り行きに、おおいに左右されるということである。現時点では、この種の包括的な検査は、その能力の限界ゆえに港湾での在庫水準の増加を招くという、他業界団体の懸念を RILA も共有している。

問 10. これまでに挙げたセキュリティ対策全般の影響は、RILA に加盟する中小事業者にとって特に厳しくなることが予想されるか。

答 10. RILA はもっぱら大手企業によって構成されており、小企業の問題には注目していない。

問 11. コンテナの追跡や検査に関し、CBP は国際的に通用する基準をもっと導入すべきと考えるか。

答 11. 米国と国際プログラムでは、その報告内容に重複があるかもしれないことは CBP も認識しているが、サプライチェーン・セキュリティ政策に関する CBP の国際協力の欠如について、RILA では特に関心はない。

⑤世界海運評議会（WSC）

<組織概要>

世界海運評議会（World Shipping Council : WSC）は、国際輸送に関心のある業界団体や政策立案者に対し、定期船運送業界の統一見解を知らしめることを目的としている。その活動の大部分は、交易の自由な流れを阻害することなく、海上保全を改善するための新規プログラムの開発に充てられている。

ウェブサイト：<http://www.worldshipping.org/>

<インタビュー協力者>

WSC 関係者（匿名希望）

<インタビュー概要>

貿易セキュリティ・イニシアチブが導入されるたびに、WSC 加盟企業は何らかの対応を迫られてきたが、これまで大きな困難と呼べるようなものはなかった。それでも、24 時間ルールは船積み前にデータ提出義務を課した最初の制度であったことから、特に注意が必要だった。また、C-TPAT については、船社よりも輸入者に格段の利益があると分かったが、WSC 加盟企業はすべて同プログラムに参加している。

WSC は、輸入者関連の団体のように声高に意見するのではなく、議会に対しても、好戦的というよりはより協調的なアプローチをとっている。下院運輸・インフラ委員会³²の委員長であるジェームズ・オバスター（James Oberstar）議員³³（民主党、ミネソタ州）をはじめとする長年の協力者と同様、新政権に対しても、貿易セキュリティについて協力体制を築いていけるものと期待している。

WSC は具体的な数値を把握していないが、加盟企業では、10+2 ルールで定められた情報提出に対応するためのシステムの再構築・修正に伴い、費用が生じている。というのも、加盟企業は全て大企業であり、費用にも対応できているからである。現在、WSC 加盟企業のほとんどは、あと一步で 10+2 ルールを順守できる段階にまできており、WSC では円滑な移行を見込んでいる。CBP はこれまでに、プログラム初年度は問題解決に向けて企業と密接に協力し、違反や過ちにも罰則を科さないことを表明している。

10+2 ルールに対応するに当たって最大の課題は、従来よりも早く船荷証券番号を輸業者に提供するために必要な業務プロセスの変更と、非船舶運行業者（NVOCC）貨物の輸入者セキュリティファイリング（ISF）申告処理である。後者は現在も未解決のままであり、WSC は CBP と協力して解決策を模索している。また、CBP は、船積み計画書（Vessel Stow Plan）は内容を規制されるべきでなく、コンテナ状況メッセージ（Container Status Messages）は義務化されるべきではないという、WSC の立場に賛同している。

コンテナの 100%検査については、現実的な問題と政治的サポートの欠如から、WSC では実現は難しいとみている。

³² <http://transportation.house.gov/>

³³ <http://www.oberstar.house.gov/>

<インタビュー詳細>

問 1. 近年施行された物流／コンテナのセキュリティ対策は、WSC の加盟事業者にどのような影響を及ぼしているか。

答 1. 24 時間ルールへの遵守は WSC 加盟企業にとって難しいことだったが、全体的にはポジティブな経験であった。WSC では CBP との緊密な協力体制の下、プログラムが中央集権的に展開されること、また、通関港湾局 (customs port directorates) と通関区 (customs district) が 24 時間ルールで提出を義務付けられた情報のスクリーニングに関してトレーニングを受けることを確実にするよう取り組んだ。この中央集権的アプローチは「船積み不許可」命令に現在も適用されており、ハイレベルでの承認がない限り、この命令は下されない。

24 時間ルールは、貨物が船舶に積み込まれる前のデータ収集を試みた最初の制度であり、対応には困難を伴った。例えば、船積みには先立ち必要なデータを提供するためには、船社は輸入者に対し、カットオフタイム (受付締切り) を設定しなければならなかった。ただ、規則が一律に適用されたため、一部の船社がカットオフタイムを他社よりずらすなどして、競争上の優位性を得るといったことは防止された。

船社にとって最大の課題は、NVOCC による積荷の取扱いであった。NVOCC、つまり、フォワーダーは自ら船舶を運行しないが、彼らの貨物は各船舶に積載される貨物の平均 30-40% を占める。フォワーダーは各自の貨物に関する申告を CBP に対して別途行う必要があったため、そこで何らかの調整作業が必要だった。

WSC 加盟企業は全て、C-TPAT 発足当初からの参加企業となっている。ただ、輸入者が、C-TPAT に参加することで、貨物の検査率が減少するため、なんらかの利益を確実に享受できるというポジティブな費用対効果分析は見受けられるものの、船社が C-TPAT の参加から得られる具体的な利益はほとんどない。しかし、それでも輸送業者がメンバーになっているのは、本プログラムがサプライチェーンにおける全パーティーの参加を目標としているからである。

船社が C-TPAT 会員資格を取得するに当たっての最大の課題の一つは、国際標準化作業が現在進められている ISO 17712³⁴ 基準のマニュアル・ハイセキュリティ・シールを全てのコンテナに使用することであった。一部の技術系ベンダーは電子シールの使用を推進しているが、現実世界の厳しい環境下で行なわれた試験では、コンテナのうち 2-9% が不正開封されたと誤報されるなど、これまでのところ良い結果が得られていない。誤報も含めて不正開封が指摘されたコンテナを例外なく検査することが義務化された場合、この誤報率の高さは重大な遅延を引き起こす。これを受けて CBP では、「スマート」コンテナ構想を差し当たり撤回している。

問 2. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、連邦議会にはどのような働きかけを行っているか。

答 2. WSC は何らかの要求を提示できるだけのリソースを持たないこともあり、議会に対して、主に受身の姿勢で臨んでいる。それでも、WSC では関心のある規制を細かくモニターしており、議会に対して実質的な問題の伝達を図っている。

問 3. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、新政権にはどのような期待、希望を持つ

³⁴ http://www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=38431

ているか。

答 3. WSC は新政権について楽観視している。一つにはホワイトハウスと議会は同じ政治アジェンダで足並みを揃えることが予想され、その結果、生産性の向上が望めるからである。WSC では、ナポリターノ国土安全保障長官は現実主義者であるという評判を耳にしており、貿易セキュリティについても分別のある判断が下されるものと期待している。

問 4. 新政権、改選後の連邦議会、シンクタンクにおいて、物流/コンテナのセキュリティ規制に影響を持つ他のキーパーソンは。

答 4. セキュリティ問題に関しては、下院国土安全保障委員会、上院国土安全保障政府問題委員会、そして上院商務・科学・運輸委員会³⁵などが主要政府機関として挙げられる。関税問題に関しては、下院歳入委員会と上院財政委員会³⁶が影響力を持ち、海上輸送問題については下院 T&I 委員会がある。WSC は、運輸業界での長い経歴をもつ、先述の下院運輸・インフラ委員会オバスター委員長と緊密な関係を築いている。WSC はベニー・トンプソン下院議員としばしば意見の相違をみているが、和解は可能であると感じている。

問 5. これまでの経済的影響について、数字の上でどこまで把握しているか。

答 5. WSC では具体的な費用見積もりは一切算出していない。

問 6. 現行の 10+2 ルールで加盟企業が受けている影響と、10+2 ルールの最終規則で予想される影響、さらに WSC のこれまでの対応と今後予想される対応は。

答 6. CBP は検査が必要なコンテナを特定するにあたり、リスクベースの計算をしているが、そこで使われるデータの質の改善に、10+2 ルールは重要な役割を果たすと認識している。10+2 ルールによって WSC 加盟企業ではシステムの再構築・修正が必要になり、追加費用も発生しているが、その費用はそれほど巨大なものではないと思われる。それら費用は、輸送業者のシステムがどの程度中央集約化されているかによって異なる。

現時点で、一部の WSC 加盟企業は 10+2 ルールに基づく申告を既に行なっており、大半の企業が 2009 年 1 月 26 日の施行日には申告を開始できる見通しである³⁷。10+2 ルールを順守するためには、すべての輸送会社でシステムの再構築・修正が必要だが、WSC 加盟企業の過半数は現在、その作業の最終段階にある。数社が船積み計画データの申告にトラブルを抱えており、1 月 26 日の開始に間に合わない可能性があるが、いずれも問題解決に向けて CBP と協議を続けている。税関電子システム行動委員会 (Customs Electronic Systems Action Committee : CESAC) ³⁸も、技術的問題を解決するための非常に重要なリソースである。

CBP は 10+2 ルールの施行初年度 (2010 年 1 月 26 日まで) に限り、非常に寛大なアプローチを取ることを表明しており、その企業が要求されたデータを申告しようとしている限り、罰則を科したり貨物の輸送を妨害したりしない。CBP はこの 1 年間の猶予期間を、主に輸入者からのクレームに応じる形で設けている。

この期間中、CBP は申告内容に関するフィードバックを企業に与えると共に、改善余地の

³⁵ <http://commerce.senate.gov/>

³⁶ <http://finance.senate.gov/>

³⁷ インタビューを実施した 2009 年 1 月中旬時点でのコメント

³⁸ http://www.maritimedelriv.com/Ops/files/cesac/Atch_A_CESAC_CHARTER_0205.pdf

ある領域を指摘することになる。また、申告に難航している企業に対しては、問題を CBP に説明するよう求めている。WSC 加盟企業は 10+2 ルールへのコンプライアンスに不安は感じていないようであり、今のところ必要な変更を完了することに集中している。

WSC 加盟企業にとって 10+2 ルールにおける大きな課題といえば、船積み 24 時間前までに輸入者に船荷証券番号を提示することである。ただし、輸入者が大手の場合、それらの大手輸入者に対して、大量の番号を一度に提示することになり、輸入者側で、それらの番号を順に利用していくことになりえる。

WSC は CBP に対し、船社は最後の港を出港後、現在 10+2 ルールによって義務化されている 48 時間以内ではなく、96 時間以内の船積み計画書の提出を認められるべきだと提案したことがある。船社は沿岸警備隊 (Coast Guard) に対し、電子入出港通知 (Electronic Notice of Arrival/Departure : eNOAD)³⁹システムを通じて、出港から 96 時間以内に入港通知を提出することが既に義務付けられている。そのため、2 件の送信を一本にまとめることはより理にかなっており、同時に船社には、船積み計画書と積荷目録 (マニフェスト) 間の一貫性を確認するための時間を余計に与えることにもなる。しかし、CBP は変更をあえて躊躇した。仮に積荷目録 (マニフェスト) との間大きな違いがあった場合のみ、船積み計画書の修正版の提出を要請し、一方、その違いが些細である場合は不問に付す旨を CBP は明らかにしている。

問 7. CBP の暫定最終規則では、WSC の問題提起に応える十分な譲歩が引き出されたか。

答 7. 複数の懸念事項がまだ残されており、とりわけ重大なものとして、荷揚げされずに船上に残る貨物 (FROB)、IE (直輸出) 輸送品、そして T&E (保税運送後輸出) 輸送品に関し、船社に輸入者セキュリティファイリング (ISF) データ 5 項目の提出を求めていることが挙げられる。CBP では、この種の貨物の申告は常に船社の責任であるとしているが、特に当該貨物が NVOCC の場合は困難を伴う。WSC は、そのようなケースでは、船社が必要なデータへのアクセスを持たないため、フォワーダーが貨物の輸入者セキュリティファイリング (ISF) データ申告の責任を負うべきであると考えている。WSC はこの問題を解決するために CBP と協議を続けており、合理的解決策を見出せるものと期待している。WSC はこの問題について、今年 6 月に予定している 10+2 ルールに関する最終コメントの中に盛り込む予定にしている。

CBP はこれまで、WSC 加盟企業が提出を求められている船積み計画書は作業文書であるため、常に正確であるとは限らないという WSC の懸念に理解を示しており、計画書の間違ひには罰則を科さない方針である。CBP は、船舶のマニフェストに記録されていないコンテナを特定するためのリファレンスとしてのみ、それらを利用する意向である。

コンテナ状況メッセージ (CSM) に関しては、CBP は船社に対し、船社がすでに行っているような CSM の送信を求めているに過ぎない、と明示している。よって、船社では、CSM を新しく作成するためにシステムを変更する必要はない。船社の多くは、各自のデータ・システムへのダイレクト・リンクを CBP へ提供して、すべての船社の CSM のグローバル・フィールドを生成することで、CBP が必要な情報を入手できるようになると想定される。

CBP では WSC やその他の業界団体からの質問を基に詳細な FAQ を作成し、CBP のウェブサ

³⁹ <http://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/default.aspx>

イト上で公開する予定である。その FAQ において、WSC がその不明瞭さを指摘した幾つかの 10+2 ルールの用語についてもその意味の明確化が図られる見通しである。

問 8. 同ルールについて、加盟企業からどのような具体的意見が上がっており、その企業は実際にどんな対応／準備を行っているか。

答 8. CSM と船積み計画データを提示するパイロット・プログラムに、WSC 加盟 3 社が自発的に参加している。今のところ、プログラムは概ね円滑に進んでいる。

問 9. コンテナの 100%検査が実施されると、加盟企業にどのような影響があると予想されるか。また、どんな対応を予定しているか。

答 9. WSC は 100%検査案を、現実世界のニーズに応えるものではなくて、政治的動き以外の何物でもないと認識している。100%検査はそもそも 2006 年のドバイ港湾スキャンダル⁴⁰を受けて提案されたものである。当時、米国 6 港湾の管理がドバイ拠点企業へ移行されかねない事態となり、米国内でコンテナのセキュリティに対する脅威が広がっていた。100%検査案については、現実的に実行不可能であることが理解されておらず、コンテナを 100%物理的に検査するために必要な費用、そして CBP のリスク・スコアリングシステム(ATS)に対する信頼の欠如といった問題があった。100%検査を可能にする非破壊型検査装置 (NII) も、現在世界で使われているものだけでは数が足りない。主要積み替えハブであるシンガポールにおいて、かつて導入が試されたことがあるが、失敗に終わっている。全てのボックスを並べるだけのスペースがなく、また、スキャン機械の処理速度は十分でない。

WSC では、100%検査が施行される可能性は低い、あるいは少なくとも、貨物の大部分はナポリターノ長官によって検査を免除されることになるとみている。トンプソン下院議員は 100%検査案の強力な支持者であるが、WSC は最近になって、当初の支持を翻した複数の議会職員の意見を聞いている。トンプソン議員が新政権下でも支持を執拗に続けた場合、同氏が所属する民主党に悪い影響を与える可能性がある。いずれにせよ、WSC は本提案の問題について議会に訴え続けていく意向である。

問 10. これまでに挙げたセキュリティ対策全般の影響は、WSC に加盟する中小事業者にとって特に厳しくなることが予想されるか。

答 10. WSC 加盟企業は全て大手企業であり、これらセキュリティ・プログラムによって深刻な影響を受ける可能性は低い。

⁴⁰ <http://www.cnn.com/2006/POLITICS/03/08/port.security/index.html>

⑥全米産業運輸連盟 (NITL)

<組織概要>

全米産業運輸連盟 (The National Industrial Transportation League : NITL) は全米の荷主企業をはじめ、陸海空の輸送業者、業界団体で構成される荷主団体である。最近では輸送業者、荷主、中間業者など、物流事業者間での重複作業が増えており、事業者同士の協力関係が進んでいる。NITL は効率的で信頼性の高い輸送が業界全体の最大の関心事であり、輸送業界のみならず経済全体に影響を与える問題であると考えている。

ウェブサイト: <http://www.nitl.org/>

<インタビュー協力者>

NITL エグゼクティブバイスプレジデント (Executive Vice President)、Peter Gatti 氏。同氏は現職を 19 年間務めており、国際政策の副議長をはじめ、様々な任務に携わっている。主に NITL の国際輸送を担当しており、その中でも海上輸送を専門としている。また、国際商工会議所 (International Chamber of Commerce : ICC) 海事委員会の副議長も務めている。

<インタビュー概要>

破損したセキュリティコンテナシールに関する情報を適切に記録することに関する課題は残っているが、NITL の加盟企業は今日の物流セキュリティ対策に上手く対処している。また、NITL の加盟企業は C-TPAT に対して前向きな意見を示しているものの、十分な利点をまだ見出していない。

NITL は新政権が物流セキュリティに対してどのような方針を採るのかは不明と述べているが、連邦議会において民主党議員が強く支持するコンテナの 100%検査については、非現実的で非効率的な案であるとして懸念を示している。

また、10+2 ルールに関して、その必要性については理解を示しているが、コンプライアンスがどれほど難しくなるのかという点については不安を感じている。輸入者セキュリティファイリング (ISF) の受理確認メッセージの問題、輸入者セキュリティファイリング (ISF) 情報の修正の必要性、積荷に関する機密情報の取り扱い、コンプライアンス違反の頻度などが懸念材料として挙げられている。

一方で、10+2 ルールが小規模な企業に与える影響については特に不安はないとしている。というのも、10+2 ルールに対応する余裕のない小規模な企業に対しては、通関業者のような第三者機関がセキュリティファイリングを付加サービスとして提供するためである。

<インタビュー詳細>

問 1. 近年施行された物流/コンテナのセキュリティ対策は、NITL の加盟事業者にどのような影響を及ぼしているか。

答 1. 加盟企業における物流コストの増加や、輸送の遅れが発生しているのは事実であるが、時間と共に、加盟企業のサプライチェーンが調整されてきたため、これまでのところ効率面におけるマイナスはそれほど大きくない。例えば、24 時間ルールは当初の予想に反して、とても容易に適用された。

NITL が実施したアンケートの結果によると、NITL 加盟企業の多くが C-TPAT への参加には価値があると感じているが、C-TPAT から得られる効率面での利点を明確に理解するのは難しいと考えている。

また、セキュリティコンテナシール（施錠）は輸送途中、とりわけ国境を越える際に検査等により破損する事があり、この破損状況がいつも正確に記録されるわけではない。このようないつどこでどのようにコンテナシールが破損したのかに関する記録の不在はセキュリティ問題の一つとなっている。

問 2. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、連邦議会にはどのような働きかけを行っているか。

答 2. 10+2 ルールについては、NITL では主に CBP に意見書を提出することで対応している。

問 3. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、新政権にはどのような期待、希望を持っているか。

答 3. 新政権が物流セキュリティをどのように強化するかについて話をするのは時期尚早だ。NITL は近年連邦議会で民主党議員が強く支持している全てのコンテナを検査するという 100%検査に対して懸念を抱いている。NITL では、セキュリティ当局が 9.11 同時多発テロ以降実施している階層的ハイリスク貨物アプローチの方が 100%検査よりも効率的で、より輸送上の危険を減らすと考えている。というのも、最初のアプローチで疑わしい貨物情報を見逃したとしても、第二、第三の段階で発見する事が可能であるためだ。

問 4. 新政権、改選後の連邦議会、シンクタンクにおいて、物流／コンテナのセキュリティ規制に影響を持つ他のキーパーソンは。

答 4. 下院国土安全保障委員会のベニー・トンプソン (Benny Thompson) 議員 (民主党、ミシシッピ州) や上院商業委員のジェイ・ロックフェラー (Jay Rockefeller)⁴¹ 議員 (民主党、ウェストバージニア州)、上院国土安全保障委員会のジョセフ・リーバーマン (Joseph Lieberman) 上院議員 (民主党系無所属、コネチカット州) などが挙げられる。

問 5. これまでの経済的影響について、数字の上でどこまで把握しているか。

答 5. NITL としては現時点でコストに関する分析は行っていない。

問 6. 現行の 10+2 ルールで加盟企業が受けている影響と、10+2 ルールの最終規則で予想される影響、さらに NITL のこれまでの対応と今後予想される対応は。

答 6. NITL 加盟企業は、「港湾安全法」に基づき、10+2 ルールに求められる情報が必要とされることを容認している。加盟企業が懸念しているのは、10+2 ルールのもと収集された情報が、彼らのビジネスをなんらかの形で不合理に妨げることにならないかという事だけだ。「10+2 ルール」は、荷主が、米国政府に重要な取引情報を直接提出することになる最初の規則となることもあり、NITL は 2009 年 1 月 16 日に CBP 関係者と WEB セミナーを行い、加盟企業に対し「10+2 ルール」の勉強会を実施することになっている。

ISF のためのデータ形式に関して言えば、完成が大幅に遅れている自動貿易流通システム

⁴¹ <http://rockefeller.senate.gov/>

(ACE) が完全に利用可能となるまで、AMS (Automated Manifest System⁴²) と呼ばれる自動マニフェストシステムが利用される予定だ。CBP は輸入者セキュリティファイリング (ISF) の提出を ACE の完成を待たずに実施する事を明言している。

輸入者セキュリティファイリング (ISF) の提出が適切に完了したことをサプライチェーン上のステークホルダーに知らせるために極めて重要な「ISF 受理」の確認メッセージに関して、NITL は、輸入者セキュリティファイリング (ISF) が受理されたことの確認作業をステークホルダーの間で容易に行うために、輸入者セキュリティファイリング (ISF) の受理連絡のメッセージに固有のコードを含めるよう提案しているが、CBP がその案を採択するかどうかは不明である。

問 7. CBP の暫定最終規則では、NITL の問題提起に応える十分な譲歩が引き出されたか。

答 7. NITL の加盟企業は、1 年間の試行期間が終了した後に施行される予定になっているコンプライアンス違反に対するペナルティに関して提案された度合いおよび頻度について懸念している。特に、不慮のエラーや、突然の取引内容の変更によって急遽輸入者セキュリティファイリング (ISF) データを修正しなければならない場合に罰金が課されることを危惧している。罰金の代わりに、「船積み不許可」命令が適用される可能性が挙げられるが、現時点では CBP はそのようなオプションを示していない。仮に、船積み不許可が適用されたとしても、そこで生じたコンテナの遅延が顧客企業との関係を悪化させる原因となり、最終的に取引の利益を越える支出が発生する、いわば、重い「罰金」を受けることになる。

それでも、NITL が最初の意見書の中で要求したとおり、CBP は暫定最終規則の適用後 6 ヶ月、企業がコメントを提出できる期間を設けたことに喜んでいる。これによって、10+2 ルール要件に関する問題がその期間中に浮上した場合、NITL はその問題を解決する機会を得ることになる。

NITL は、ISF データの修正が必要とされる環境とは一体どのような環境であるのかに関して CBP が明示するのを待っており、暫定期間中に明らかになることを期待している。また NITL 加盟企業が CBP への提出を義務付けられる取引上の機密情報が正しく保護され、ライバル企業に漏れることがないかどうかということも NITL にとっての懸念事項として残っている。

問 8. 同ルールについて、加盟企業からどのような具体的意見が上がっており、その企業は実際にどんな対応／準備を行っているか。

答 8. そのような特定の企業の取り組みについては把握していない。

問 9. コンテナの 100%検査が実施されると、加盟企業にどのような影響があると予想されるか。また、どんな対応を予定しているか。

答 9. このプログラムは、導入されれば多くの問題を引き起こすだろう。まず、外国港において船積みされる米国向けのコンテナすべてをエックス線検査装置でスキャンできるほどの検査装置の数が揃っていない。その上、米国がこのようなプログラムを適用することで、逆に、諸外国から、米国の港においても、それらの国に輸出される貨物をすべて検査するよう要求される可能性もある。

⁴² http://www.CBP.gov/xp/cgov/trade/automated/automated_systems/acs/acs_ams.xml

問 10.これまでに挙げたセキュリティ対策全般の影響は、NITL に加盟する中小事業者にとって特に厳しくなることが予想されるか。

答 10. 小企業はコンテナの輸入工程すべてに関与するケースは少なく、通関業者などの第三者機関に積荷情報の最終化を任せていることが多い。10+2 ルール遵守のための情報申告に関しても、これら第三者機関が小企業への追加サービスとして提供していく事になるだろう。NITL は CBP と共に、小企業が 10+2 ルールに遵守するための最善方法に関して追跡調査を行うつもりだ。

⑦全米通関業者・運送業者協会（NCBFAA）

<組織概要>

全米通関業者・運送業者協会（The National Customs Brokers & Forwarders Association of America, Inc. : NCBFAA）は、米国の大手貨物輸送業者、通関業者、海上輸送仲介業者（OTI）⁴³、非船舶運行業者（NVOCC）、航空貨物代理店が加盟する団体で、これらの業種に関連する法規制の動向を詳細にモニターしている。800社近い NCBFAA の加盟事業者のサービスを利用する輸出入者の総数は 25 万を超える。

ウェブサイト：<http://www.ncbfaa.org/>

<インタビュー協力者>

NCBFAA 教育研究所（NEI）ディレクター、シンシア・アレン（Cynthia Allen）氏。NEI は、NCBFAA 会員を対象に重要な問題やスキルに関する教育活動を行う部門。同氏は、NCBFAA 通関委員会の自動化小委員会（Customs Committee's Automation Subcommittee）の議長も兼任。同小委員会は、自動商業システム（Automated Commercial Environment system : ACS）、10+2 ルールへのコンプライアンスなど、自動化に関する問題で米国税関国境保護局（CBP）との主要な連絡窓口となっている。同氏自身も通関業者の免許を有し、デトロイトに本社を持つ貨物輸送業者アージェンツ・エア・エクスプレス社（Argents Air Express）で、国際通関担当副社長とコンプライアンス部長の役職を務めた経歴を持つ。

<インタビュー概要>

これまでのところ、カナダ国境でトラック輸送の通関を扱う業者の事例を除き、NCBFAA 加盟各社がセキュリティ対応に関して重大なコンプライアンス問題に遭遇した例はない。NCBFAA としては、セキュリティ対策が効率的に実施されることだけを希望しており、そのために CBP と密接な協力を行っている。

NCBFAA はオバマ政権の発足を好意的に受け止めているが、これによって CBP の従来の方向性が大きく変わることは予想していない。すなわち、10+2 ルールへの支持が優勢で、コンテナ 100%検査を推進しようとする動きはおそらく小さいと考えている。

NCBFAA 加盟各社は、すでに 10+2 ルールのデータ申告に対応しているが、まだプロセスに改善の余地がある企業も多く残っている。申告データの誤りに対して通関業者が受ける罰則や、コンテナの船積みと輸入者セキュリティファイリング（ISF）の手続きが問題なく完了したかどうかを確認できる通知がないことなどに関して、CBP の対応が遅れていることへの懸念もいくつも残されている。

全般に、10+2 をはじめとする物流セキュリティ対策は、従来もこれからも NCBFAA 加盟各社にとってプラスの作用をもたらすと考える。というのも、新たな届出義務が加わったということは、顧客である輸入者に有償で提供するサービスが増えることを意味するからである。

⁴³ http://www.fmc.gov/home/faq/index.asp?F_CATEGORY_ID=10&PRINT=Y#55

<インタビュー詳細>

問 1. 近年施行された物流／コンテナのセキュリティ対策は、NCBFAA の加盟事業者にどのような影響を及ぼしているか。

答 1. 24 時間ルールは、AMS⁴⁴情報が 24 時間以内に CBP に送信されるよう業務プロセスを変更することが必要になったため、NVOCC 各社にとって大きな変更だった。船社に送信を任せられることも検討されたが、情報の機密保持という点で懸念があったため却下された。NCBFAA は CBP との密接な協力の下、AMS 情報の提供プロセスを改善し、NVOCC 各社の業務負担が軽減されるようにした。この措置は、CBP 側にプログラミングの大きな修正を必要とした。全体的に、このルールに伴って NVOCC に大きな問題は起こっていない。

カナダ国境の通関業者は、24 時間ルールの実施に伴い、トラックの積荷目録（マニフェスト）のデータ送信に業務プロセスを対応させるため、多くの費用がかかる大規模な修正を余儀なくされた。通関業者と輸送業者がそれぞれにデータ送信を義務づけられているにもかかわらず、両者間の連携が取られていないことで問題が生じる懸念もあるため、NCBFAA は現在も CBP との協議を続けている。

問 2. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、連邦議会にはどのような働きかけを行っているか。

答 2. 規制の導入をめぐる諸問題について、NCBFAA は CBP と緊密な協力を行っている。通関業者は、CBP のセキュリティ対策がどれも有効であり、効率的に導入されており、安全保障面で意義があるという確証を求めている。通関業者は、NCBFAA 加盟各社の顧客である輸入者の声も代弁して、法的責任、情報の機密性、コンプライアンス費用の問題について、CBP と協議している。

しかし、通関業者の役割とは、定められた法律に従って輸入者のために CBP への申告データを収集・送信するということにほかならない。従って NCBFAA としては、CBP の各種施策に対して強く賛成や反対を表明することはしていない。NCBFAA は、連邦議会とも接触しているが、CBP の施策について特に不満を訴えるということはない。

問 3. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、新政権にはどのような期待、希望を持っているか。

答 3. NCBFAA は新政権誕生を好意的に受け止めており、すでにオバマ大統領の政権準備チームとも多少の話し合いを持ったが、NCBFAA は、物流セキュリティに対する新政権のアプローチがブッシュ政権時代と比べて大きく変わることは予想していない。NCBFAA では、新政権も 10+2 ルールを支持すると見ている。とりわけ、CBP の新長官が決定するまでの移行期間中に現長官の留任を決めたことは、CBP の方向性に対する信認の表れと見ている。

問 4. 新政権、改選後の連邦議会、シンクタンクにおいて、物流／コンテナのセキュリティ規制に影響力を持つ他のキーパーソンは。

答 4. この質問への回答は差し控える。

問 5. これまでの経済的影響について、数字の上でどこまで把握しているか。

⁴⁴ http://CBP.gov/xp/cgov/trade/automated/automated_systems/acs/acs_ams.xml

答 5. 独占禁止法の関係により、NCBFAA では加盟業者との具体的なコストの金額に関する話し合いが禁じられている。

問 6. 現行の 10+2 ルールで加盟企業が受けている影響と、10+2 ルールの最終規則で予想される影響、さらに NCBFAA のこれまでの対応と今後予想される対応は。

答 6. ルールの実施を受けて、NCBFAA 加盟各社には自動化や解釈の面で多少の問題が生じているが、CBP もこうした事態を想定しており、初年度の移行期間中は誤りがあっても罰則を適用するのではなく、各社が対応を整えられるよう支援する方針であると NCBFAA では見ている。大多数の加盟企業は、すでに必要なソフトウェアの修正を終えている模様である。ISF 申告に特化したソフトウェアを提供する企業も数社登場しているが、加盟企業はこれまでと同じベンダーに対応を依頼するケースが多い。現時点で、ほぼすべての加盟企業が、少なくとも必要なデータ送信を試みる段階にまでは達している。ただし、データが十分でなかったり送信に時間がかかったりするケースも多い。

NCBFAA 加盟各社にとって、より重要なことは、10+2 ルールが大きなビジネスチャンスにつながるという事実だ。輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告は、新たなサービスとして大口の得意先に提供できる。NCBFAA の経験に基づいて言うなら、加盟各社が取引している輸入者は、大手であっても輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告に通関業者の助けを必要とする。通関業者はすでに輸入者の税関申告⁴⁵を扱っている。米国に輸入される物品への通関許可を得るためには、所定の通関書類を提出しなければならない。

輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告は、10+2 ルールで規定する「通関ビジネス」の定義には該当しないため、輸入者を代行して通関業者が行った ISF 申告に重大な誤りがあった場合、CBP が通関業者にどこまで罰則を適用するのが明確になっておらず、このことが一つの懸念材料となっている。今のところ、通関業者への処罰について明確に認めるガイドラインは存在していない。

NCBFAA の加盟各社と輸入者にとって大きな問題の一つは、コンテナが船積みされるタイミングが事前に明確にわからないということで、これに伴い、輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告を行うべきタイミングの判断も難しくなっている。これを受けて NCBFAA では、CBP が船社に対して追加的なコンテナ状況メッセージ (CSM) の提供を義務づけ、船積みのタイミングを明確にすることを望んでいる。

問 7. CBP の暫定最終規則では、NCBFAA の問題提起に応える十分な譲歩が引き出されたか。

答 7. 確実にいえるのは、NCBFAA が指摘してきた問題がすべて解決されたわけではないということ。例えば NCBFAA からは、取り締まりを容易にするため、輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告の対象を米国市民と米国で認可を受けた法人のみに限定するよう要請していたが、CBP はこれを却下した。もう一つ、質問機能を追加して、輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告が問題なく完了したかどうかを船社や NVOCC などサプライチェーンのすべての関係者が簡単に確認できるようにすることを NCBFAA から要請していたが、CBP は関心を示していない。

CBP が明確にしたポイントは次の通り。

⁴⁵ <http://www.customs-review.com/chapter2.html>

1. 輸入者セキュリティファイリング (ISF) の修正が必要となった場合、その責任は輸入者から提供されたデータに基づいて申告を行う通関業者ではなく輸入者に帰せられる。
2. 「船積み不許可」命令は、輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告を怠った場合には出されないが、CBP のリスク分析で輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告のデータに問題が見つかった場合には発令されることがある。
3. 船社からは反対の声が挙がっているが、他国向け経由貨物 (Foreign Remaining On Board : FROB) の ISF 申告を行う責任は、NVOCC が輸送にあたる場合でも船社に帰せられる。

NCBFAA では、10+2 ルールの完全実施が米国の安全保障を本当に大きく高めることになるのか、依然として確証を得ていない。

問 8. 同ルールについて、加盟企業からどのような具体的意見が上がっており、その企業は実際にどんな対応／準備を行っているか。

答 8. この質問への回答は差し控える。

問 9. コンテナの 100%検査が実施されると、加盟企業にどのような影響があると予想されるか。また、どんな対応を予定しているか。

答 9. NCBFAA では、100%検査が実施されることはないとしている。仮に実施されるとすると、サプライチェーンのすべての関係者に甚大な経済的影響が予想される。国外の港湾には、100%検査を効率的に実行できる施設が存在しない。

問 10. これまでに挙げたセキュリティ対策全般の影響は、NCBFAA に加盟する中小事業者にとって特に厳しくなることが予想されるか。

答 10. 新たな申告義務が導入されるたびに、NCBFAA の加盟各社は追加のサービス料金を顧客から徴収できるため、これらの対策の全般的な影響は、すべての NCBFAA 加盟企業にとって好ましいものと考えられる。

⑧米国食肉輸入協議会 (MICA)

<組織概要>

米国食肉輸入協議会 (Meat Importers Council of America, Inc. : MICA) は、生肉、冷凍肉、食肉加工品、食肉缶詰の輸出入に携わる事業者の通商振興と利害保護のための活動を行っている自主組織。具体的には、違法または負担の重い手数料や規制の軽減、食肉の輸出入に関わる業務の統一性と確実性の維持、加盟事業者や社会への正確な情報提供をめざす活動を展開している。MICA の加盟企業は、北米、南米、オーストラリア、ニュージーランドの各地域にわたっている。

ウェブサイト：<http://www.micausa.org/>

<インタビュー協力者>

MICA エグゼクティブ・ディレクター、ローリー・ブライアント (Laurie Bryant) 氏。ニュージーランド食肉委員会 (New Zealand Meat Board) の北米および欧州事務所で管理職に携わった経歴を持つ。

<インタビュー概要>

すでにいくつもの厳しい衛生検査の対象となっている食肉輸入者は、CBP の施策でサプライチェーンの遅延がさらに増せば大きな影響を受ける。24 時間ルールの実施により、MICA 加盟各社は必要なデータを制限時間内に収集することに苦慮しており、CBP から「船積み不許可」命令が出た場合、サプライチェーンの停止が深刻な問題となることも懸念される。MICA は、現時点で C-TPAT プログラムに加盟企業へのメリットがなくなっていると判断し、プログラムの推奨をとりやめた。

MICA は、CBP の各種施策に対する懸念の大部分を国土安全保障省に伝え、食肉製品のセキュリティ・プロファイルをまとめてセキュリティ上のリスクが低いことを訴えるといった働きかけを行ってきた。輸出入のセキュリティに関するオバマ政権の方針について、MICA はまだ明確な感触を得ていないが、ブッシュ政権と比べて協力的になることは期待していない。

MICA では、10+2 ルールの届出義務が 24 時間ルールと同様に輸入者にとって対応がきわめて困難な問題になると見ており、とりわけ、誤りがあった場合に「船積み不許可」命令が適用されることを懸念している。ただし、追加的なコスト負担は海外の生産者側に転嫁できると考えている。現時点では、ほとんどの MICA 加盟事業者が規制への対応を完了していないと考えられるが、10+2 対応の実態についてまだ加盟各社に聴取を行っていないため、詳しいことはわからない。

MICA では、コンテナの 100%検査プログラムが最終的には実施されることを予想しているが、外国政府がどれだけプログラムに参加するかは不透明である。

<インタビュー詳細>

問 1. 近年施行された物流/コンテナのセキュリティ対策は、MICA の加盟事業者にどのような影響を及ぼしているか。

答 1. CBP が最近打ち出した物流セキュリティ対策を抜きにしても、食肉製品はほとんどが厳

しい検査の対象となっている。農務省の食品安全検査局（Food Safety and Inspection Service：FSIS）⁴⁶が実施している食肉検査はきわめて厳重で、カナダからの輸入品を除き、輸入肉はすべてのカートンについて目視検査を受け、検査官のスタンプを受けなければならない⁴⁷。カートンによって、X線検査されるものと開梱検査を受けるものがある。従って、輸入される食肉のセキュリティは現状でも全体にきわめて高い。

一例を挙げると、農作物に有害なリンゴマイマイの混入を調べるため、2006年からフィラデルフィア港でオーストラリアの特定の積出港から輸出される食肉コンテナの100%検査が開始された⁴⁸。その結果、検査のために頻繁な遅れが生じることとなり、オーストラリア産ラム肉をコストコ社に納入していた輸入者が契約を打ち切られた。

24時間ルールでは、米国向け船舶に貨物が船積みされる3～4日前に輸送業者に貨物データを提供することが必要となったため、輸入者は対応に苦慮している。規則に従ってデータ申告を適切に行わないと、CBPから「船積み不許可」命令が出る場合もあり⁴⁹、サプライチェーンが大幅に滞る結果につながる。遅延が生じると、船積み待ち貨物の保管コストが嵩むほか、顧客への納品が適切に履行できない恐れもあり、さらには顧客から契約を打ち切られることさえ懸念される。

MICAでは、10+2ルールのような一律かつ強制的な届出義務が課されたことで、加盟企業がC-TPATプログラムに参加するメリットはほぼなくなったと見て、参加の呼びかけをとりやめた。また、C-TPATへの参加にあたって必要となる外国生産者からの協力確保も困難である。このため、MICA加盟企業の中にはC-TPATへの参加を打ち切ったところもある。MICAとしては、C-TPAT参加企業を対象に10+2の申告義務が免除されることを望んでいたが、この案はCBPによって却下された。

問 2. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、連邦議会にはどのような働きかけを行っているか。

答 2. MICAは、物流セキュリティ政策の分野で連邦議会が果たす役割はあまり重要ではなく、懸念事項は国土安全保障省に伝える方がはるかに有益と考えている。しかしながら、国家の安全を脅かそうとしているという印象を与えるわけにはいかないため、国土安全保障省の施策に対する反対運動を展開することは政治的に難しい。

C-TPATが開始された時、MICAでは食肉製品のセキュリティ・プロファイルをまとめ、すでに食肉を対象に行われているすべての検査を挙げて、これらの製品のセキュリティリスクが低いことを訴えた。

問 3. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、新政権にはどのような期待、希望を持っているか。

答 3. 輸出入規制に関する新政権の方針は、業界にとってさらに冷淡なものになるのではない

⁴⁶ <http://www.fsis.usda.gov/>

⁴⁷ <http://www.afdo.org/Conferences/upload/070616-Food-0815%20-%20Stanley.ppt>

⁴⁸ <http://www.wineaustralia.com/Australia/Portals/2/Alerts/USAExportInfo.pdf>

⁴⁹

http://www.CBP.gov/xp/cgov/newsroom/news_releases/archives/CBP_press_releases/012003/01302003.xml

かと見ている。これは単に、民主党政権が全体的に貿易振興をあまり重視しない傾向があるという理由による。ただし、貿易には米国が不況を脱する助けとなることも期待できることから、現政権がもっと同情的になることもあるかもしれない。

問 4. 新政権、改選後の連邦議会、シンクタンクにおいて、物流／コンテナのセキュリティ規制に影響力を持つ他のキーパーソンは。

答 4. この質問への回答は差し控える。

問 5. これまでの経済的影響について、数字の上でどこまで把握しているか。

答 5. コストの概算については特に情報がない。

問 6. 現行の 10+2 ルールで加盟企業が受けている影響と、10+2 ルールの最終規則で予想される影響、さらに MICA のこれまでの対応と今後予想される対応は。

答 6. MICA では、10+2 ルールが食肉輸入者に及ぼす影響は大きいと予想している。2 月 12 日には、MICA に加盟する通関ブローカーのジョン・A・ステア・カンパニー社 (John A. Steer Company)⁵⁰が、加盟各社に対して 10+2 ルールの規定を説明するとともに、各社の懸念に答えるオンラインセミナーの開催を予定している。このセミナーが実施されるまでは、MICA の加盟各社が 10+2 ルールについて抱えている問題について明確に把握できないことから、国土安全保障省との話し合いはそれ以後まで延期することになっている。おそらく MICA としては、ISF データの申告方法についてさらなる柔軟性を持たせるよう要請するとともに、コンテナの出港後に ISF 申告を訂正する手続について詳しい説明を求めることになるだろう。ただし、MICA が 10+2 ルールへの反対運動に踏み切るのか、それとも加盟企業のコンプライアンスを容易にすることだけに注力することになるのかは、現段階でははっきりしていない。

現時点では、大多数の加盟企業で 10+2 ルールへの対応が完了していないと MICA では見ており、特に、ISF 申告のためのデータを制限時間内に収集することが困難となっている。通関業者は、輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告を効率化するための電子システム開発や改良を進めている。24 時間ルールと同様、CBP が輸入者セキュリティファイリング (ISF) 申告エラーに対して「船積み不許可」命令を出したりコンテナの検査率を引き上げたりした場合には、サプライチェーンが滞る恐れもある。

もう一つの問題は、貨物がコンテナに積載される場所を示す「コンテナ積載地」の報告で、ほぼ同種の食肉製品がしばしば輸送途上でまとめられて別のコンテナに移されることから、積載地が複数になってしまう問題が生じている。

最近の不況によって、米国に輸入されるコンテナの量も大幅に減っているため、輸入量が通常レベルに戻るまでの間、10+2 ルールがサプライチェーンにどの程度ブレーキをかけるのかは明確に予測できない。

問 7. 同ルールについて、加盟企業からどのような具体的意見が上がっており、その企業は実際にどんな対応/準備を行っているか。

答 7. MICA はまだ加盟各社と具体的事例について話し合っていない。

⁵⁰ <http://www.jasteer.com/>

問 8. コンテナの 100%検査が実施されると、加盟企業にどのような影響があると予想されるか。また、どんな対応を予定しているか。

答 8. MICA では、コンテナの 100%検査プログラムがゆくゆくは実施されると予想しているが、海外の港湾には 100%検査が適切に実施できる施設が存在しないため、近い将来の実施はないと考えている。実際の導入規模は、諸外国の政府が参加を決めるかどうかにかかってくるだろう。

問 9. これまでに挙げたセキュリティ対策全般の影響は、MICA に加盟する中小事業者にとって特に厳しくなることが予想されるか。

答 9. 輸入者が負担するコストはすべて、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されるため、そのような問題はない。

⑨全米商工会議所

<組織概要>

全米商工会議所 (The U.S. Chamber of Commerce) は、世界最大のビジネス団体で、あらゆる規模、業種、地域にわたって計 300 万社以上の米国企業が加盟している。活動の主眼は、連邦議会、ホワイトハウス、監督官庁、裁判所、一般世論、諸外国政府に対して、米国企業の立場を支援することにある。

ウェブサイト：<http://www.uschamber.com/default>

<インタビュー協力者>

全米商工会議所国土安全保障部 (Homeland Security Department) シニアマネージャー、アダム・サレルノ (Adam Salerno) 氏。前職は、国土安全保障省民間セクター局 (Private Sector Office) の渉外担当。

<インタビュー概要>

全米商工会議所 (以下「会議所」) に移籍して、まだおよそ 2 ヶ月と日が浅いため、これまでに政府が導入したすべての物流セキュリティ政策について加盟企業の声を聞いているわけではないが、C-TPAT に対して各社が「コストばかり嵩んでほとんどメリットがない」という不満を抱いていることは明らかである。

会議所は最近、政府と共に物流セキュリティ関連の諸問題に対応するサプライチェーン管理ワーキンググループを立ち上げた。会議所としては、民主党の新政権が物流セキュリティ分野で現実的なアプローチにシフトし、連邦議会が CBP に業界との連携強化を指示することを希望している。

10+2 ルールについては、加盟企業の大半が、現在の暫定期間中にどのような展開があるか静観したいとの意向から同ルールへの対応に手をつけていないため、まだ不透明な点が多い。

100%検査については、最終的に実施の運びとなるのかどうか会議所としても見通しがついていないものの、輸出入に深刻な悪影響を及ぼす恐れがあることから、実施に強く反対している。さらに、米国がこの種の一方向的なセキュリティ政策を実施すれば、諸外国政府もそれぞれ独自の政策を打ち出すことにつながり、グローバルな通商活動を展開する企業の物流体制が大きな困難に直面することも懸念している。

<インタビュー詳細>

問 1. 近年施行された物流/コンテナのセキュリティ対策は、会議所の加盟事業者にどのような影響を及ぼしているか。

答 1. 個人的に会議所の現職に着任してまだ日が浅いため、24 時間ルールなどの物流セキュリティ政策の影響について深く理解するまでには至っていない。加盟各社にフィードバックの要請は行っているが、今の段階ではまだ情報が寄せられていない。

会議所は、CBP が C-TPAT で示した協動的でリスク本位のアプローチには賛同しているが、C-TPAT の監査に合格するために必要となる初期コストの大きさについては危惧している。中

小企業の間では、C-TPAT に参加に値するメリットがないという意見が多い。中小企業も若干の輸出入を行っているが、サプライチェーン全体の業務プロセスを C-TPAT の参加要件に応じて調整するために必要となる数十万ドル規模の費用を回収するほどには取引の規模が大きくない。参加のメリットをコストと相殺するとあまりにも小さくなってしまったため、今年 2 月 3 日に加盟企業との会合で C-TPAT のメリットについて質問したところ、複数の参加者から笑い声が上がったほどだ。

C-TPAT のもう一つの問題は、違反行為に対して必罰主義で臨む方針にある。例えば、たった 1 名のドライバーが麻薬の密輸を試みただけで、たとえ雇用主がその行為について一切関知していなくても C-TPAT への参加資格を剥奪される。これでは、企業が C-TPAT の参加要件を満たすために行う多額の投資が無駄になってしまう。

この懸念は、会議所に加盟する自動車部品輸入者が遭遇した事例で現実のものとなった。この企業は、セキュリティが高く効率的なサプライチェーンを整備して遅延を最小限に抑えたいとする納入先自動車メーカーから、C-TPAT への参加を指示されていた。この企業の従業員のうちのたった 1 名の不心得者が国境を越えて禁輸品を持ち込もうとしたとたん、同社には CBP から即刻連絡が入り、同社の C-TPAT 参加資格を剥奪したこと、かつ、この件について CBP が同社のすべての納入先に周知したことを通告された。それから 1 時間もしないうちに、当該企業には納入先自動車メーカーから C-TPAT への参加資格を失ったことを理由として契約を破棄する旨のファクスが届いた。小規模なこの企業にとって、このメーカーとの間で結んでいた数百万ドル単位の契約を打ち切られる損失は大きく、会社の存続が危ぶまれた。幸いにして、この企業はこの自動車メーカーと後日新たな合意を結び、取引を再開するに至っている。

問 2. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、連邦議会にはどのような働きかけを行っているか。

答 2. 会議所では、10+2 ルールや 100% 検査を含めて輸出入の効率に影響するさまざまな問題を議会ならびに CBP とともに検討するため、サプライチェーン管理ワーキンググループの設置準備を進めている。同ワーキンググループは、各種の物流セキュリティ政策が会議所の加盟企業に及ぼす経済的影響についてのデータ収集を行うことになっている。

問 3. 物流／コンテナのセキュリティ規制をめぐり、新政権にはどのような期待、希望を持っているか。

答 3. 物流セキュリティに関する新政権の方針については、まだ時期尚早で判断することはできないが、これまでに立案された物流セキュリティ政策、特にコンテナの 100% 検査のような政策は、民主党主導の議会が現実的な要因によらない政治的理由のために提案したものと考えられることから、政権が民主党に移行した現在、物流セキュリティ政策も実際的なアプローチに近付いていく可能性がある。

問 4. 新政権、改選後の連邦議会、シンクタンクにおいて、物流／コンテナのセキュリティ規制に影響力を持つ他のキーパーソンは。

答 4. 下院国土安全保障委員会の委員長であるベニー・トンプソン (Bennie Thompson) 議員は、今年 2 月 4 日、「国土安全保障省と CBP の各種事業、とりわけ『港湾安全法』の再承認法案を年内に可決する必要がある」と述べている。会議所では、これらの再承認法案審議を機に、CBP と産業界が双方で納得できる物流セキュリティのアプローチ作りに協力し合えるよ

うな柔軟性が生まれることを願っている。議会を通じて、協力関係の強化が指示されれば理想的だ。これがさらに、C-TPATプログラムの改善につながることを会議所では期待している。

この他、影響力のある人物としては、スーザン・コリンズ (Susan Collins) 上院議員 (共和党、メイン州)、ジョセフ・リーバーマン (Joseph Lieberman) 上院議員 (民主党系無所属、コネチカット州)、ジャネット・ナポリターノ (Janet Napolitano) 国土安全保障長官、そしてもちろん、今後任命されることになる CBP の次期長官が挙げられる。

問 5. これまでの経済的影響について、数字の上でどこまで把握しているか。

答 5. 具体的な金額については、データを持っていない。

問 6. 現行の 10+2 ルールで加盟企業が受けている影響と、10+2 ルールの最終規則で予想される影響、さらに会議所のこれまでの対応と今後予想される対応は。

答 6. 10+2 ルールの影響は、大多数の加盟企業がまだ対応を開始していないため依然として未知数である。ほとんどが、現在の暫定期間中にどのような展開があるか静観している段階だ。会議所では、10+2 ルールに関するパブリックコメントの受付期限である 6 月が近づけば、加盟企業から多数のコメントが寄せられると見ているが、現在、このコメント受付期間を延長できないか、CBP に申し入れを行っている。

問 7. 同ルールについて、加盟企業からどのような具体的意見が上がっており、その企業は実際にどんな対応/準備を行っているか。

答 7. 各社の対応努力について、現時点で会議所が把握している情報はない。

問 8. コンテナの 100%検査が実施されると、加盟企業にどのような影響があると予想されるか。また、どんな対応を予定しているか。

答 8. 会議所では、100%検査が今の段階では現実的に実施不可能と考えているが、将来的には実施される可能性も残っていると見ている。実施されればサプライチェーンに深刻な遅延が引き起こされると見られることから、会議所は実施に強く反対している。さらに、C-TPAT 参加企業に関しては、すでに信頼性の高い輸出入者であることが証明されていることから、同政策の適用を免除することが望ましい。他にも、米国として諸外国政府の参加を強制することはできないため、不参加を選ぶ国も出てくるのが懸念される。

会議所としては、CBP が 100%検査よりも企業側の対応が容易な代案として 10+2 ルールを立案したとの解釈に立ち、この方針を支持している。しかし CBP は、将来にわたって 100%検査に踏み切ることにはないと確約するまでには至っておらず、仮に 100%検査が実施の運びとなれば、加盟各社が 10+2 ルールに対応するために行ってきた投資が無駄になるのではないかと会議所では懸念している。

問 9. これまでに挙げたセキュリティ対策全般の影響は、会議所に加盟する中小事業者にとって特に厳しくなることが予想されるか。

答 9. 10+2 ルールへの対応コストについては、まだ実態が明らかになっていないが、C-TPAT を通じて明白になった事実は、包括的なサプライチェーンのセキュリティ対策にまとまった初期投資を行うことが、とりわけ効率化メリットが限られている場合、中小企業にとって困難になるということだ。

問 10. コンテナの追跡や検査に関し、CBP は国際的に通用する基準をもっと導入すべきと考えるか。

答 10. その通り。国際間での緊密な協力はきわめて重要だ。CBP がこれからも一方的な物流セキュリティ政策を推し進めるなら、多くの諸外国政府がそれぞれ独自のセキュリティ政策を導入するようになり、企業が国ごとにまちまちな規制のパッチワークに直面するリスクがきわめて高くなる。そうなれば、グローバルな企業にとって物流面で極めて深刻で不経済な問題となるだろう。