

第3回貿易プラットフォームの利活用推進に向けた検討会 議事要旨

- 日時：令和6年3月22日（金）13：30～15：00
- 場所：経済産業省本館 17 階国際会議室・オンライン併用開催（Teams）

■ 議題

- ・ JAFTAS（EPA 原産地証明プラットフォーム）と第一種特定原産地証明書発給システムの連携について（東京共同会計事務所）
- ・ 中間報告書について（事務局）
- ・ 貿易プラットフォームのサービスデモ紹介（(株)トレードワルツ、(株)Shippio、(株)STANDAGE）
- ・ 質疑応答と自由討議

■ 議事概要

<JAFTAS と第一種特定原産地証明書発給システムの連携についての質疑応答>

- ・ パイロット企業として日商-JAFTAS 連携プロジェクトに参加しており、EPA 活用にかかる工数削減を図っている。日商-JAFTAS の連携に基づくスマート EPA は ASEAN と中国向けの EPA が対象と認識しているがその理解で良いか。
- ・ RCEP を含め、関税削減について規定した経済連携協定が 18 協定あり、そのうち日米貿易協定以外の協定において JAFTAS を活用できる。（【補足】日商-JAFTAS の連携は第三者証明制度を採用している協定で活用できる。）
- ・ RCEP のルールが複雑なためシステム上使いにくい部分もあると感じており、ユーザーの立場としてパイロット事業の中で色々と提案させていただきたい。
- ・ 日商-JAFTAS 連携プロジェクトについて、自動車メーカー以外のメーカーにとってのメリットや、プロジェクトへの参加度合いを教えて欲しい。
- ・ 例えば、電機メーカーについては情報技術関連製品の関税撤廃を定めた ITA（情報技術協定）があることを理由に、EPA による関税削減メリットが少ない業界と認識しているが、事業領域が広い電機メーカーの場合は、例えば社内のオートモーティブ事業部門から問い合わせをいただくことなどもあり、一定程度のニーズはあると捉えている。
- ・ アウトーイン（海外から日本への輸入）や、アウトーアウト（海外間での取引）において、海外での原産地証明の取得にこのサービスは活用できるのか。また、似たようなサービスを提供している会社があると思うが、他社と比較してのサービスコストについて教えていただきたい。

- JAFTAS は、自動車メーカーの困りごととして大きいサプライチェーンから如何にして原産地証明を取るかという、国内のトレーサビリティに重きを置いて開発した。海外取引での活用についても要望としてはいただいているものの、現時点では日本からの輸出のケースのみサービスを提供している状況。

＜中間報告書についての自由討議・質疑応答＞

- アクションプラン項目案に記載のある、「貿易 PF を活用した場合の輸出入に関わる一連の行政機関への手続き等の効率化の検討」について、例えば貿易 PF の活用企業に対して、AEO 制度に相当するような措置を提供するなど、貿易手続の簡易化に繋がる具体案があれば教えて欲しい。
- 今この場で具体的な措置として示せるものがあるわけではない。今後、関係省庁と議論しながらアクションプランへの盛り込みを検討したいと考えている。
- 日本だけがデジタル化進んだからといって、世界が動かないと結局はデジタル化が進まない。対海外という観点で今後どのように取り組んでいく想定かお伺いしたい。
- まずは、貿易取引量の多い ASEAN 地域を対象に相手国側の貿易手続のデジタル化に取り組んでいくことを考えている。ASEAN の貿易手続のデジタル化に向けたロードマップが、本日 AMEICC より公表される予定である。
- データの統一化を貿易 PF にどのように落とし込むか、という点が難しいと感じている。対海外の取り組みについて、本検討会の参加者にも随時状況共有いただきたい。
- 原産地証明書の電子化について、原産地証明書のデータ交換（eCO）が実現しているのはインドネシアとの協定のみで、他の協定については未だに紙ないし PDF での提出が求められると認識している。さらに eCO が実現しているインドネシアについても、現地税関で原産地証明書のシリアルナンバーを求められており、この情報は現状データ交換ができていないため、結局書類を PDF で送る必要がある状況にあり残念。早期に輸入国との合意形成が期待される。
- 国の方向性について、紙のデジタル化が政府にお願いしたい一丁目一番地である。ワンストップで全て手続を完結できるような、貿易書類の完全デジタル化に向けたインフラを政府で整備してほしい。
- 令和 10 年度までにデジタル化された貿易取引の割合を 10%とする、という目標について、これは事業者へのヒアリング等にもとづく統計数値があって、その達成に向けてアクションプランを設定して取り組んでいく、ということか。
- ネットワーク効果が発揮され、それ以降は政府の後押しが無くとも自然体で貿易手続のデジタル化が進んでいく閾値はどこか、という議論を行い、10%を 1 つの目標値と

して掲げさせていただき、この達成に向けて取り組んでいきたいと考えている。10%という数値を低く感じられるかもしれないが、現状は0.1%にも満たない状況であり、野心的な目標ととらえている。

- デジタル化された貿易取引の割合を10%とする、とは日本の全貿易取引を対象としているのか。また、デジタル化の定義を教えて欲しい。
- 日本が行っているあらゆる貿易取引を対象としている。デジタル化については、貿易プラットフォームの利用を通じて貿易手続のデジタル化を行うことを想定しているが、企業が自社で貿易手続のデジタル化のシステムを構築しているような場合も、デジタル化された貿易取引と考えている。

<貿易プラットフォームのサービスデモ紹介に対する質疑応答>

- 貨物のトラッキングについて、北米やインドなど、国によっては港についてからの国内の鉄道・トラック輸送のトラッキングまでできないと意味がないと思っているが、そのあたりの対応はどうか。
- 現時点では内陸輸送について、船荷証券（B/L）のカバー範囲であればトラッキングができるようになっている。具体的には、北米なら大半の取引において内陸輸送もカバーできているが、インドの場合はまだ対応できていないケースが多い。
- とある国の船会社からトラッキング情報を開示してもらえないことが多いが、プラットフォームとしてキャリアのカバー率はどうなっているか。また、トラッキングするにあたって、荷主からキー情報を提供しないとトラッキングできないと思うが、コンテナ番号やB/L番号など、どのような情報があればトラッキングができるのか。仮にB/L番号でトラッキングをしている場合、フォワーダーはB/L番号を知り得ないので、フォワーダーを経由した貿易の場合、トラッキングできないことになるのか。
- トラッキングに必要となるキー情報は、マスターB/L番号、コンテナ番号、ブッキング番号のいずれかがわかればほとんどの船便においてトラッキングが可能。仮にそれらの情報が無かったとしても船の便名さえわかれば海上輸送中はトラッキングができる。とある国の船会社も含め、インターネット上に情報がある限りは調べることができる。

以上