

JASTPRO 488

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2019-10/11

今月号の内容

- 記事1. 改訂版のIncoterms® 2020 — 特に、複合一貫運送を前提にする定型条件について … 1
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事2. 第34回国連/CEFACT フォーラム参加の報告 … 8
- 記事3. 第34回国連CEFACT フォーラム会議報告 … 16
一般社団法人 サプライチェーン情報基盤研究会 菅又 久直
- 記事4. 第34回国連CEFACTロンドンForumの旅行関連部門(T/T Domain)に出席して… 20
NPO法人観光情報流通機構(JTREC) 専務理事 鈴木 耀夫
- 記事5. 国連CEFACTからのお知らせ … 24

＝JASTPRO広報誌電子版のご案内＝

裏表紙にJASTPRO広報誌電子版のご案内を掲載しておりますので、ご参照下さい。

記事1. 改訂版のIncoterms® 2020 — 特に、複合一貫運送を前提にする定型条件について

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに

貿易取引において、FOB, CIFなどの定型取引条件が使用されていることは、周知のとおりである。しかしながら、その中身について、十分に理解が浸透しているかとなれば、やや、曖昧な点が見られる。例えば、国際コンテナによる一貫運送の時代に、輸出はFCA条件に基づく申告価格、輸入についてはCIP条件に相当する申告価格とすべきであると主張され、それが国際コンテナの使用を前提にするIncoterms®上の正しい条件の普及に資すると考え、関税法改正論を唱える例もみられ¹。

そして、FCA, CPT, CIP, DAPなどの条件が定義され、物品の運送人による受取りが本船への船積み以上に重視され、国際コンテナによる複合一貫運送に適合したものとして、使用が進められているにもかかわらず、依然としてFOB, CFR, CIFの各条件が、しばしば売買契約において使用されることが見られる。その結果、運送ターミナルで物品が運送人に引き渡されているにもかかわらず、本船への積み込みを終え、無故障の船積み船荷証券 (shipped B/L) が発行されるまでは、売主の危険負担の範囲であると議論されることもある。かつて、この課題は、阪神大震災、3.11の東日本大震災、台風来襲による高波などに起因して、埠頭に置かれた実入りコンテナの水没、浸水、潮濡れなどの損害が発生したときに、その負担者は売買当事者のいずれであるかをテーマとして論じられてきた²。

このような事情も踏まえ、この度、来年1月1日を期して個々の国際売買契約に供用され有効な契約条件となりうる改訂版のIncoterms® 2020に明文化された条件の内、個品 (packed goods) の複合一貫運送を前提にする条件、とりわけ前記のFCA以下4条件について概説しておきたい。取引件数の点で、最も多数にのぼるのは、これらの条件に基づく輸出入であり、UN/CEFACTでプロジェクトとして提案されている“Smart Container”とも関連が深いものと考えられるからである³。また、Incoterms® 2010の公表後、3年を経過した時点での35カ国の国際商業会議所国内委員会を通じた調査では、FCAがDAPと並んで、最も頻繁に使用される取引条件であると報告されている⁴。

1. 貿易取引におけるIncoterms® 2020の意義

貿易取引に適用される国際条約は、国連の国際動産売買条約 (CISG, ウィーン条約) で、日本を含む70カ国を超える多数の国々が批准あるいは国内法化され、売買契約法に関する規定に力点が置かれている。他方、Incoterms®は、使用する運送手段別に、「物品の引渡し」、「危険の移転」、「費用の分担」、「運送、保険契約の手配義務」などに焦点を当てて、各条件を10項目に分けて、売買当事者の義務を規定している。1936年の初版以来、版を重ね、近年は10年毎に見直しがなされ、時代の状況変化に対応すべ

1 西口博之『貿易と関税』2019年6月号、No.795, p.52以下参照。

2 新堀 聡『現代貿易売買』同文館、2001、p.87以下では、「誤用問題」として論じられている。

3 UNECE Smart Container Project, [www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/cf_forums/2019_Geneva/T_L_smart container](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/cf_forums/2019_Geneva/T_L_smart%20container).

4 Incoterms® 2020の起草委員の一人であるChristoph M. Radtke氏 (christoph.martin.radtke@lamy-associes.com) による2014年調査の報告参照。

く改訂されている。これにより、規則の有用性と信頼性を高める努力が払われている⁵。

CISGとともに、Incoterms[®]になじみ、理解することは、貿易取引に携わるとき、とても重要なことである。両者とも、売買当事者の関心が強い「所有権の移転」には触れていない。不可抗力、紛議の解決、契約違反に対する救済方法などとともに、その点は個々の契約で対処すべきことになる。したがって、肝心なことは「契約書」を作成することが先で、Incoterms[®]は、その契約書に規定される建値条件、出荷、物理的または費用変動のそれぞれの危険の負担、納期と船積、売買に伴う物品の引渡しにかかる運送契約の手配、運送途上の危険に対処する保険契約の手配などが、契約書の内容 (terms and conditions) になるよう3文字コードで表されるIncoterms[®]の援用が図られる。援用されて初めて、契約内容を構成するものであるのが、Incoterms[®]の性格である。

売買契約書との関係では、前記のCISGの他に、商品ごとの業界標準約款が利用されることもある。さらに、国際貨物運送、国際運送保険の事情も踏まえて、Incoterms[®]を理解しなければならない。

公法分野では、関税法、安全保障規制⁶、危険品の国際規則など多岐にわたる。Incoterms[®]では、これらについて簡素に規定しているが、実際には遵守しなければならない条約、法律などは少なくない。言い換えれば、Incoterms[®]は、物品の引渡しと代金決済を中核にして規定している簡素であるが、貿易契約における基本的に重要な内容を定めている統一規則である。それゆえに、具体的な取引事情を踏まえて、解釈し使用することが肝心でもある。この観点に立てば、(A) いかなる単一または複数の運送手段にも適した規則、および (B) 海上および内陸水路運送のための規則に大別した趣旨は、(B) が伝統的な海上売買条件で、主として不定期運送を想定していることを明らかにするものであり、(A) が (B) 以外の運送手段の利用を伴う売買条件で、陸上、航空、海上の各運送手段の単一または複数の使用による個品を主たる対象とする売買条件で、国際コンテナ運送を利用することが前提とされている。

1990年版以来の、E系、F系、C系、D系の4分類は、取引コードとしての3文字の頭文字をみれば、残されていると思われる。E系は現場渡し、F系は積地渡し (shipment contract)、C系は積地渡しでかつ書類渡し性 (documentary sales)、D系は仕向地渡し (destination contract) として括るもので、売買条件の性格と決済条件の取り合わせとして、この分類は捨てがたい印象を残している。

2. 今回の改訂の注目点

これに関して、注目される次の二点を指摘しておきたい。

- (a) CIFとCIPの間で、売主手配の保険補償の水準(あるいは条件)の差異化
- (b) FCA条件の下での“shipped” B/LもしくはB/L “with on-board notation”の提供

なお、この他に、運送契約の手配に関し、自社の運送手段の使用を認める場合があること、DATがDPUにコードの変更が行われたことが目立つ(邦訳版「まえがき」62項(d) および(e) 参照)。

(a) については、これまで前記の二条件間に差異を設けず、ロンドン約款⁷のC条件を、売主手配の貨物保険契約の保険補償の水準としていた。今回の改訂では、(A) グループに属するCIPについては、い

5 Incoterms[®]2020 (ICC Pub.No.723E)の邦訳出版に対する緒言参照。

6 例えば、積荷情報の事前申告制度、コンテナの総重量の通告など。

7 これは、ロイズ市場協会/ロンドン国際保険業者協会の「協会貨物約款」のことを言う。

いわゆる All Risks 約款に相当する A 条件を保険補償の水準とし、(B) グループに属する CIF については、従来通り C 条件のままとすることになった。

これまで、C 条件を基本としながらも、運送経路、運送品の種類、単価などを考慮して、A 条件ないし B 条件にするか、また付加危険の特約については、当事者間の取り決めに従うとされていた。C 条件より保険補償の水準が高い A 条件もしくは B 条件が選択される場合の保険料の差額は、原則として、買主負担とされる。実際には、工業製品または包装貨物の場合、A 条件もしくは B 条件で保険契約が手配されることが多かったため、それに倣い A 条件を CIP 条件における基本の保険補償の水準とすることとされた。主として不定期の海上運送を想定する場合は、原材料などのバラものの貨物 (cargo in bulk) が運送対象であり、その保険条件は従来から C 条件を基本にしてきたため、これも実務慣行に倣い、C 条件を維持することになった。

貨物保険の補償の水準は、航路、商品の種類、季節、本船の船型などの諸要因を考慮して、当事者が協議・選択すべきもので、原則と異なる補償水準を取り決めるに際して、保険料率が高くなる分の負担につき、調整の基準にされる性質の規定が、この Incoterms[®] の規定の性格である。

この差異化は実務慣行を反映したもので、あまり異議が出ることはないものと予想される。

(b) については、慎重に検討すべき内容のものである。因みに、Incoterms[®] 2020 の邦訳ならびに FCA の前に置かれた「解説ノート」第 6 項 (FCA 売買における積込済みの付記のある船荷証券) を紹介し、それを基に検討しておきたい。

FCA Las Vegas 条件で売買され、物品が Las Vegas で所定の運送のために運送人により受け取られたと記載し、Los Angeles で船積みされた旨を記載する、積込済みの付記のある船荷証券を必要とする状況に、売主が置かれることがあると例示されている。そのような状況に置かれる典型的な理由は、信用状付きあるいは信用状なしの荷為替決済条件が取り決められ、運送契約締結義務を負う外国の買主が、前述の船荷証券を Las Vegas 所在の売主宛に発行するよう運送人に要請するところにある。これに対し、当然のことながら、運送人はこの指示に従うか否かの選択権を有するとし、運送人の承諾が得られる場合に限って、そのような船荷証券が発行される場合には、売主は買主に当該書類を提供しなければならない。

Las Vegas で運送人に、物品を引き渡した日付けと Los Angeles で本船に積み込んだ日付けは、当然、異なるので、信用状付き決済条件の場合、信用状に記載の納期限をどのように規定するかという別問題が発生するだろう、と Incoterms[®] の起草者たちは懸念している。

そこで、この (b) については、まず、信用状統一規則 (UCP 600) の該当規定を点検しておきたい。B/L が、複合運送書類の様式をとっている場合には、本例の事情では、Las Vegas で受取日 (date of taking in charge)、または発送日 (date of dispatch) が記載されるが、船積日 (date of shipment) は記載できない。したがって、受取式 (received) 船荷証券である⁸。物品が陸上運送されて Los Angeles に到着し、本船に積み込まれて初めて、船積済みの付記 (on board notation) を船荷証券に入れることができる。複合一貫運送書類としての船荷証券ならば、発行された船荷証券全通にこの付記が必要である。Las Vegas で、当初からこの付記を入れた船荷証券を発行することは、事実上反し不実記載ないし虚偽記載になり、運送人としては買主の要請に応えたくはないだろう。Intended to be shipped on board (船

8 UCP 600 Art.19 a項ii.

積予定)と一歩譲っても、信用状条件を充足することはできない。

そこで、次に、買主が契約している運送人が海上運送人で、Las VegasからLos Angelesまでの運送を予備的運送とし、Los Angelesで新たに船荷証券が発行されると仮定すれば、船積船荷証券(shipped B/L,あるいはon-board B/L)は正当に発行されうる。その場合には、売買条件であるFCA Las Vegasと符合しないと思われる。したがって、海上運送人が、船荷証券上の責任、言い換えれば運送証券上の責任をLas Vegasから一貫して引き受けることが、法制上可能でない限り、FCA Las Vegas条件の売買にはならない。複合運送書類を用いる場合、発送地、受取地または船積地および最終仕向地が信用状に示されなければならず⁹、Las Vegasで運送人に対する物品の引渡しがあり、運送書類でその引渡しを証明できれば、FCA Las Vegas売買に該当する。しかるに、船積済みの事実と日付の付記をFCA Las Vegas条件の売買における引渡書類または運送書類に求める理由について、そのような付記を要求する取引実務が実証されていることに、Incoterms[®]の起草者たちはその理由を求めているようである¹⁰。

その理由の背後にある事情を探求してみると、複合一貫運送の場合、物品の受取りから本船積み込み完了までの区間(あるいは時間的隔たり)における運送サービスおよび運送品の安全性に対する不安が、荷為替信用を提供する銀行側において大きいのが重要な要因であるように思われる。荷為替金融を提供する銀行からみれば、担保の安全性に関わる重要な関心に国際海上運送人の信用と財務状態が含まれているように思われる。優れた定評のある運航会社の船級の高い本船に物品が船積されることを、金融機関は重視したいのであろう。言い換えれば、そのような本船への積み込みまでに物品に生じる事故を不安視していると思われる。

他方、国際コンテナ運送の普及は著しく、国際定期海上貨物運送の大部分は国際複合一貫運送システムの下におかれている。航空貨物運送は、元来、利用運送事業が盛んで、terminal-to-terminalの運送が一般的であり、運送状に記載の物品の受取地と引渡地間に責任区間が設定されている。発着空港と物品の受取地ないし引渡地のそれぞれの距離は、概ね郊外空港と都心のターミナル(city air terminal)間のように短いのが通常であろう。したがって、その間の小運送の安全性に不安を抱くことは少ないのだろう。このため、FCA Airの場合には、この種の問題は少ないのかもしれないし、決済条件が信用状付きとされることはないのだろう。

このような背景を受けて、国際海上運送含むFCA売買の普及とその下での荷為替決済条件の需要との両立を図るべく、「somewhat unhappy union=いささかとりあわせの良くない」案を、起草委員会は提示せざるを得なかったようである。日本の実情を念頭に置けば、信用状付き決済は使用比率が相当に下がっていることは周知のところであり、海陸の複合運送の場合における、海港と隣接のコンテナ・ターミナルの間の距離も短いので、このような取りかわせに悩むことは少ないのかもしれない。しかしながら、世界的には未だ信用状付き荷為替決済を国際商取引の標準的なモデルとして、取引実務を仕切っているところも少なくないようである。国際商業会議所の組織としての性格上、可能な限り広く適用できる規則を創出したいとの思いがあったとも推測できる。BSPモデルとこの種の問題の接点に関しても、注目したいところである。ただし、UN/CEFACTが推進するBSPモデルから見れば、FCA条件と船積済みの付記のある船荷証券の提供の組み合わせは、そこにボトルネックが設けられたように見えるかもしれない。

9 UCP 600 Art.19 a項iii.

10 「まえがき」第65項, 邦訳 p.138参照。

また、FCA条件だけにつき、この問題があるように解するのにも不十分である。CPT, CIPの両条件の下でも、同様の問題が見られる。FCA条件とこの二件の条件の相違の一つは、FCA条件においては、買主が運送契約の手配をするのに対して、後者の二条件においては売主に運送契約の手配義務がある。荷為替決済のために求められる船荷証券が、船積船荷証券であれば、荷送人として、直接、売主が運送人に対しその種の船荷証券の発行を求めることができる点がFCA条件の場合と異なる。しかし、コンテナ運送が行われる場合、CPT条件およびCIP条件に基づく物品の引渡しは、船積みではなく、運送人に対する引渡し(CPT A2およびCIP A2により, handing the goods over to the carrierである)で良いから、その時に危険の移転も認められる。そして、受取式(received)船荷証券の提供で用が足りる。にもかかわらず、引渡書類として、代金決済条件により船積船荷証券の提供が要求されるならば、FCA条件におけるものと同様の問題が生まれる。運送人が物品の引渡しを受ける地点(あるいは時点)と物品の本船積込みの時点の間に大きな隔たりがあると、その間に生じる運送事故の結果の負担を巡る問題が浮上するだろう。それを回避したければ、FCA, CPT, CIPの各条件の下では、売買契約上の引渡地点(例、コンテナターミナル)と海上運送の始点となる海港の間の距離を可能な限り短くせざるを得ないのではないか?これを考えれば、決済条件の選択で対処する、言い換えれば、代金決済を荷為替決済条件としないことがより良い対処方法である。

おわりに

後掲の資料に明らかなように、FCAからDPUまでの5条件は、複合一貫運送をも念頭においた国際コンテナを使用する貿易取引に適した条件である。EXWおよびDDPは、それらと同列に考えるには、留保すべき点がある。EXWでは、買主である輸入者が、売主の助力を得ることが可能であるとはいえ、輸出地において輸出通関の義務を負担すべき条件である。この対極に位置づけられるDDPにおいては、輸出者である売主が輸入通関の義務を引き受ける条件である。それぞれにおいて、非居住者の地位に留まる当事者が、企業取引において相手国での輸出/輸入の通関義務を履行することは容易ではない。Incoterms[®]の各条件¹¹は、国際的取引と同様に国内取引にも適用できるとされながらも、この両条件は国際的条件としては制約の大きいものである。

したがって、前述の5条件が個品の国際的売買に適用されうる一般的条件となる。しかしながら、FCA条件における「いささか取り合わせの良くない」案に示されている通り、それらの条件が円滑に契約条件として利用されるためには、代金決済方法や企業間提携など当事者がおかれている状況を精査して、各条件の使用に支障のないように配慮ないし注意する必要がある。特に、出荷地と仕向地間の複合運送を規律する運送証券に基づく運送人の責任体制として、実務上の複合運送証券が掲げるCOGSA¹²に基づく責任原則の陸上運送(特に、鉄道運送)への適用の妥当性の問題¹³、FCA Las Vegas条件に例示され

11 それぞれの条件が独立した一組(set)の規則であるとの趣旨で、「規則」とも呼ばれる。

12 ヘグ・ルールズあるいはヘグ・ヴィスビールルールズに基づく各国の国際海上物品運送法の略称。

13 北米・アジア間の国際複合一貫運送に使用される複合運送証券に見られるUS Paramount ClauseおよびHimalaya Clauseの適用により、太平洋を挟んでアメリカ往來の複合一貫運送のアメリカ大陸の鉄道運送区間において生じる事故を連邦海事管轄に含め、その種の証券の責任制限(特に、一包み当たりの責任制限=package limitation)を認めるアメリカの最高裁判例(Norfolk S. Ry Co. v. James Kirby, Pty Ltd. (543 U.S.14; 2004 AMC 2705, Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. v. Regal Beloit Corp. (130 S Ct.2433; 2010 AMC 1521 (2010)))があり、連邦高裁判例としてAmerican Home Assurance Co. v. A.P. MollerMaersk A/S (609 Fed. Appx 662 (2nd Cir, 2015))がある。これに対し、イギリス判例は、契約関係理論を限定的に解して、アメリカ判例に同調していない。

た課題に円滑に対応できる利用運送事業制度（例、NVOCCやHouse Air Waybillを発行する航空運送人）も未だ世界的に広く確立していない状況にある。実運送業者と利用運送業者の事業連携、dry port=inland container terminalという思考に立ち、海港と同等の地位をdry portに制度的に付与すること、内陸ターミナルと海港間のAEO保税運送制度の確立、運送状を使用する場合の荷受人の地位¹⁴がどのような状況にあるかにつき、各国の状況を調査し、それらに十分留意して、5条件のいずれが適切な条件であるかを判断することが、未だ重要な課題として残っている。

このように考えると、Incoterms[®] 2020の邦訳版を求めて、特に前述の5条件についての理解を深められるよう強くお勧めしたい。

以上

14 改正商法第581条は、運送品の全損が生じても荷受人が荷送人と同様の権利を取得することを認める。これは、海上運送状の使用を促し、貿易手続きの簡素化に寄与するだろう。

記事1. 資料 (2010年版と2020年版の対比)

2010年版 (Incoterms® 2010)

2020年版 (Incoterms® 2020)

(A) いかなる単一または複数の運送手段にも適した規則

E系 (現場渡し)

EXW (指定引渡地を記入) 同左

F系 (*出荷地渡し)

FCA (運送人渡し) 同左

FCA (指定引渡地を記入) 同左

*指定地が売主の施設の場合、その他の場合の
二通りがあることに注意。

C系 (*出荷地渡し)

CPT (輸送費込) CPT (輸送費込み)

CPT (指定仕向地を記入) 同左

CIP (輸送費保険料込) CIP (輸送費保険料込み)

CIP (指定仕向地を記入) 同左

D系 (*仕向港または仕向地渡し)

DAP (仕向地持込渡し) DAP (仕向地持込渡し)

DAP (指定仕向地を記入) 同左

DAT (ターミナル持込渡し) DPU (荷卸込持込渡し)

DAT (仕向港または仕向地における
指定ターミナルを記入) DPU (指定仕向地を記入)

DDP (関税込持込渡し) 同左

DDP (指定仕向け地を記入) 同左

(B) 海上および内陸水路運送のための規則 (*いずれも出荷地渡し)

F系 (*現物渡し)

FAS (船側渡し) FAS (船側渡し)

FAS (指定船積港を記入) 同左

FOB (本船渡し) FOB (本船渡し)

FOB (指定船積港を記入) 同左

C系 (*書類渡し)

CFR (運賃込) CFR (運賃込み)

CFR (指定仕向港を記入) 同左

CIF (運賃保険料込) CIF (運賃保険料込み)

CIF (指定仕向港を記入) 同左

*印は、筆者追記。C&FをCFRにしたのは、ISOの条件コード表記が、英文3文字とされたことによる。

記事2. 第34回国連/CEFACT フォーラム参加の報告

英国ロンドンの国際海事機構ビルで行われた第34回国連/CEFACTフォーラムに参加致しましたので内容を報告致します。



今回の会議はBREXIT（英国のEUからの離脱）が予定されていた10月31日を跨ぐ日程だったため、国連/CEFACT事務局からも注意喚起がされた中での開催で空港の混雑などが懸念されていましたが、離脱が延期されたため、帰路の空港は混雑もなくスムーズでした。

1. 国連CEFACT (UN/CEFACT)とは

UNECE（国連の欧州経済委員会）が主催する国連/CEFACTは、各国の専門家が、簡素化を通じて国際貿易を促進するためのグローバルな技術標準、勧告、および枠組み協定の開発に参加するための国際フォーラムです。貿易手続きとプロセスの調和と標準化、及び公的部門の諸管理システムと民間部門のサプライチェーンの両方で紙ベースの情報交換を最終的に廃止することを想定しています。

2. 今回の会議の概要

日 程：10月28日(月) から11月1日(金)

場 所：英国ロンドン 国際海事機構ビル

日本からの参加者(敬称略)：

一般社団法人 サプライチェーン情報基盤研究会 菅又 久直

NTTデータシステム技術株式会社 遠城 秀和

株式会社 ウフル 島野 繁弘

同上 田中 正道

同上 古城 篤

NPO法人 観光情報流通機構 鈴木 耀夫

同上 田中 幹夫

日本電気株式会社 中台 慎二

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会(JASTPRO) 祁答院 包則

3.それぞれの会議の内容

会議はテーマ別にプログラムが分かれ、参加者が自由に参加する形式です。筆者とは別のプログラムに参加した菅又さん(本稿 記事3)と鈴木さん(本稿 記事4) <ご提出順>のご報告もご参照下さい。

(1) 10月28日(月)

(a) AGRI Domain (Agriculture Fisheries and Agrifood)

4日間のAGRIドメインの内、2日目は筆者はSingle WindowのShowcaseに参加したため、1日目と3,4日目に参加しました。1日目は主にドメインコーディネーターのオランダのNiki Dieckmann女史による司会と講演が中心で、参加者も限られていましたが、後述の3,4日目は大盛況でした。

【会議の内容】

Niki Dieckmann女史による講演は以下の通り。

電子データの交換で危険を迅速に遮断していくことが目的。

危険遮断が必要となった具体的な近年の主な欧州での動きをDieckmann女史が紹介。

- ・スペイン産キュウリによってオランダ・ドイツで死者が出た。
- ・オランダ産・鶏卵からバクテリアが発見された。
- ・生きた動物の輸送データの電子交換で疾病の拡散を最小化する研究も進んでいる。

【実例】

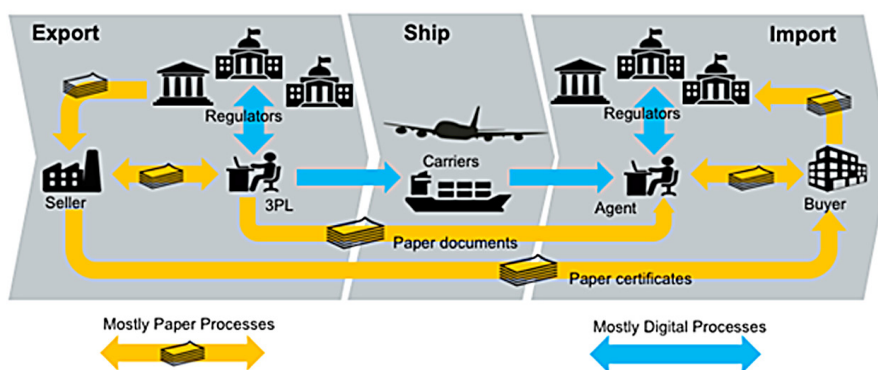
講演者からe原産地証明書について、オーストラリア産ワインの輸出をモデルとした説明がありました。ブラジルからの参加者から、ブラジルにも「eオレンジ」プロジェクトがあり概念は似ているというコメントがありました。

【参加者間の議論】

データの電子伝達は、速度が上がるものの、各国で求められている内容が違うので、統一化は難しいのではないか、という指摘があり、政府間の交渉を含めた今後の課題という位置付けとなりました。

(b) Transparency and Tractability for Suitable Value Chain in Garment and Footwear Industry (衣服と履物産業における適切なバリューチェーンの情報の透明性向上と適切な追跡)

下記のValue Chainの考え方が示されましたが、詳細は10月30日、31日の討議の中で議論されました。



Suitable Value Chainの考え方の基本

(2) 10月29日(火) : Showcasing of Single Window Use Case

(国連/CEFACT(国連貿易促進・電子ビジネスセンター)のSingle Window(シングルウィンドウ)標準を使用して国境を越えた取引を合理化した国の経験を紹介)

【会議の目的】

国連CEFACT事務局がフォーラム開催に先立ち、下記の内容をWeb-siteに掲載しました。

15億米ドル-これは、国連/CEFACT 勧告に基づいて、全国のSingle Windowの設定に750万米ドルを投資した後のタイの物流コストの年間節約額である。

単一のエンリポイントですべての規制情報と商業情報を簡単に入力できるようにするSingle Windowなどのツールを使用して、貿易のための国境通過を高速化することは、長年にわたっての課題。彼らが可能にするコスト削減は、持続可能な開発目標を達成するための行動に資金を供給するために必要な経済成長を促進するのに役立つ。実際、Single Window機能の実装は、WTO貿易円滑化協定に基づく最善の努力義務。

貿易のための単一の窓口は、明確な利点をもたらすが、関連機関のすべてのニーズを1つの合理化された調和のとれたプロセスにまとめる、多大な労力も意味する。それは、これらの機関が協力し、それらの対応を調整し、最終的には単一のエンリポイントを通じての検査が必要とされる。このような施設では、民間部門が品質データを提出する必要がある、データは政府全体で再利用できる。単一ウィンドウの実装は、立法環境とその国の取引の優先順位に応じて、国ごとに大きく異なる。

国連/CEFACTは、ベストプラクティスと課題を共有するために、複数の国にSingle Windowの国内実装を提示するよう呼びかけた。今回のセッションではこれらの機能が実際にどのように機能するかを確認し、実装者に質問する機会である。欧州委員会、カナダ、モロッコ、セネガル、マレーシアなどの実装者が彼らの経験を紹介する。

国連/CEFACTの推奨事項は、WTO、世界税関機構(WCO)などの基準と同様に、国内での実施におけるSingle Windowの範囲の基礎を提供する、Single Windowを成功させるための基礎となる。

【各国のプレゼンテーション】

Showcase ということ各国の工夫した事例を期待しましたが、多くの国の講演者がSingle Windowとは何か、という説明に時間を割いていました。

<EU> ザワニ氏 <<EUのSingle Window実装責任者>>

16の国家が検疫、衛生、貿易の制限などそれぞれが微妙な問題を抱える中で、2020年から5年をかけてまとめていくことが合意された。

通関をデジタル化することで中小企業の参加が容易となり、貿易量が現在の倍になると予想される。スロベニアなどの周辺国にも参加を求めていく方針。

<ロシア> アレクセイ氏 <<国連/CEFACTSingle Windowドメインコーディネーター>>

各国のNational Single Windowの進捗状況を説明した上で、「各国によってSingle Windowの定義がすこしずつ違うのは事実。国連/CEFACT基準で実装することがTrade Facilitationには一番良いのだが、統一化は強制出来ない」見込。ロシアでは40の国家機関がSingle Windowの運営に関わっているため、現行制度を変えるのは難しいのが現状。

<カナダ> フランク・ジュマーノ氏 <<カナダのSingle Window 責任者>>

国連・EDIFACTを使って政府機関がSingle Windowを運営してる。長い国境、広大な国土に対応していることが特徴となっている。

<マレーシア> エバ・チャン女史 <<ASEAN Single Window の運営委員>>

マレーシアでは1989年からShingle Window プログラムを開始した。

2005年から原産地証明も電子化した。

ASEAN Single Windowを展開中。

<ケニア> エモス・ワンゴラ氏 <<ケニアSingle Window 機構の部長>>

2000年からPort Community システムが稼働してる。

コーヒーの輸出には9段階の手続きが必要。

<ジョージア> ギビ氏 <<Single Window の責任者>>

紛争の多いロシアや近隣国との連携が難しいが一応体制はある。

ジョージアの主な輸出品であるワインについては効率を配慮して設計されている。

<コンゴ> キレリ氏 <<Single Window の運営担当者>>

鉱産物の輸出に限らず今後の貿易伸長に対応していく、という趣旨の説明がありました。

Single Window の運営は政府系機関を設立して行われてる。

(説明者が英語を話せず、聴衆の一人がボランティアで通訳しましたが、通訳者がコンゴのシステムに精通している訳ではないので分かりにくい説明となってしまいました。)

(3) 10月30日(水)、10月31日(木):

Transparency and Traceability for Sustainable Value Chains in Garment and Footwear industry (衣類と履物の適切なバリューチェーンによる情報透明性と貨物情報の追跡)

参加者の関心がとても高い議題で、定員40名ほどの会議室に80名が参加したため、事務局は午前の休憩時間に隣の会議室とのパーティションをはずして対応しました。

【2日間の会議の目的】

衣服と履物の製作段階での透明性を保ちながら、より責任と持続可能性があるバリューチェーンを模索する。このためのパイロットプロジェクトを立ち上げるため、2日間に渡り議論する。

【会議の背景】

国連CEFACT事務局がフォーラム開催に先立ち、下記の内容をWeb-siteに掲載しました。

この業界は最も汚染の多い業界の1つであり、年間1.7百万トン以上のCO2排出量、年間90百万トンの廃棄物が発生する。一方衣類の13%は使用後にリサイクルされ、再利用されるが、この数値は改善の余地が十分にある。

健康への影響は言うまでもなく、皮膚疾患の約8%は、化学物質によって引き起こされると報告されている。私たちが着る服と履物。現在の生産と消費の軌跡を正確に把握することが2030年までに求められている。

生産施設が世界中に散在しているグローバルで複雑なバリューチェーン。違法な下請けおよび宣言されていない非公式の仕事の広範な慣行に関する正確な情報を得るのは非常に難しいが、そのような影響がどのように、どこで発生するかについてのバリューチェーンをより持続可能に管理する業界の能力を高めるため、消費者と企業双方は、まずこれらのリスクの性質と大きさを認識する必要がある。

バリューチェーンにおけるトレーサビリティと透明性の両方を改善することを優先しなければならない。

利害関係者間で共通理解を深め、消費者も一般大衆も含めた信頼できるコミュニケーションを構築していかなければならない。2017年には、世界のグローバルファッションブランドの3分の1に相当する100の企業をトレースして公開した。2016年の12%からの大幅な成長である。しかし、情報開示はまだ不十分である。

バリューチェーン全体を通して、最も持続可能性リスクが発生するのは上流部すなわち原材料生産段階である。この部分への監視を強化することで全体の持続可能な消費と生産パターンの管理をより実効的としていく。

今回の議論対象は衣服および履物である。管理プログラムの開発と実装を通じて、国際的な枠組み構想と透明性が追及できる方法を見出していく。管理プログラムの開発と実装の両方を国連/CEFACTで議論を行い、消費者、利害関係者間で国際的に運用が合意された一連の慣行を設け、現在よりもさらに透明性を高めていく。

こうした運用を行うことで、持続可能な価値とトレーサビリティ標準を設け、より現実的でオープンな自己評価バリューチェーン関係者向けのデータ共有手法を提言する。政策提言、透明性の試験的实施およびトレーサビリティプログラムの提供、トレーニングなどを通じ、利害関係者全体で協力してプログラムの開発に取り組む。

【プロジェクトの進め方】

2022年までにSectionを6つに分け、その内容をプロジェクトチームで話し合っていくのが事務局案です。議論は主に国連/CEFACTのWeb-siteで行います。意見を寄せるのはプロジェクトチーム員以外の誰からも可能ですが、Web-siteの一部は閲覧が国連/CEFACTの専門家に限られます。

【グループディスカッション】

① Traceabilityの当事者は誰か(=Stakeholders)

② 政府の関与を得るにはどう働きかけたら良いか

をグループ別に議論しました。

筆者は①のグループです。グループには大学教授、政府関係者、コンピューター関係者、監査法人、スポーツ用品のアディダス社など多様な構成メンバーでした。

Stakeholder (=利害関係者)の理解はそれぞれの参加者に相当の違いが見られ、活発な議論となりました。特に「労働組合」が出て来て、欧州系の人々は皆が頷いていたのが印象的でした。

中国からの参加者が皮革のことを「Organic Skin」と表現した際、イタリアの参加者が声を荒げて「Organicとは何事か」と抗議していました。後で趣旨を確かめたところ、欧米でOrganicとは「健康に良い」という意味が強く、皮革に当てはまることはない、という説明です。

【バリューチェーンについて】

ドイツの政府機関、フランスの衣服会社の創設者、ドイツ政府の繊維関係管理者、中国のバリュー

チェーン関係者が解説しました。

その中で注目されたのは、

- ・透明性の追求と言うが、不透明なところは見えない訳だから、改善と言っても数値化は難しい。
- ・透明にして良い部分は元々隠すものがない。意識の向上で透明性が上がることはあるが、隠したいところを透明にしてもらうことが重要。
- ・情報が公開されても言語や方法が違うことが障害となるため全体に透明になるのではない。
- ・情報公開の費用は同じなので、大企業に有利となる。零細・中小企業はより競争力を失うため、透明化が進みにくいことが懸念される。

などの問題点の指摘でした。

【Key Sustainabilityについてのグループディスカッション】

リサイクルについての議論が中心となりました。

「日本はどうしているか」との質問に対しては「専門家ではないが、ゴミの分別収集の項目に古着がある」と答え、納得してもらいました。

【バリューチェーンの解説】

欧州ではシールシステム (Traceability) が始まったばかりなので、今後の活用に期待したい。今回のプロジェクトでは皮革のTrace以外にも、「生きた動物」をどうするかを話し合いたい、との提案がありました。国境を接する国々と島国の日本では、物流の形態も違うことを感じました。

総合物流会社のGS1社の貨物取扱い量は、中国>北米>南米>欧州であり、GS1スタンダードで画一化した扱いをしていますが、色々なデータモデルに対応出来なくなり、新取扱い規則に移行するとのことで、国連/CEFACTの今回のプロジェクトも一度作ったら終わりにならない、との説明でした。

中国からの参加者から、中国の衣料関係 Traceability 管理モデルについて、Raw Material (原材料) ⇒ Yarn (糸) ⇒ 半製品 ⇒ 製品の過程を管理するのは人手では難しかったが、ガイドラインを作ってデジタルで管理する様になると管理にかかる手間が大幅に改善した事例が紹介されました。

【グループディスカッション】

染料などの化学品の扱いについて、問題は提起されたものの、議論の範囲が広がるのを懸念する声も出ました。

【Pilot Project for Block Chain】

ドイツのコンピューター会社から「Fashion Value Chain」について、現在の展開が説明されました。この中では「中国が木綿を大量に買うため、価格が上昇している。Supply Chainを活用して影響を最小にしたい」とのコメントが注目されました。

(4) 11月1日(金) : Accounting and Audit Reference Data Model

(会計と監査の参照データモデル)

【会議の目的】

会計の世界はDataを取り込んでまとめる作業を効率化していくことが重要であり、現在世界には少なくとも大きな会計システムが5つ存在するので、これをブリッジするプログラムを国連/CEFACT仕様で作り上げる。

【会議の参加者】

監査人、EDIの専門家、会計事務長、会計会社の社長の4名と筆者

【内容】

上記プログラムを2022年までに完成させるためのプロジェクトチームを国連/CEFACT内に立ち上げて、作業をすすめていくこととなりました。

このプロジェクトを推進する上で、独自の仕組みを持つ中国の反対が予想されるが、ISO Standardを理由に実行していこう、と話し合われていました。

会話は専門の会計用語が多用され、内容は難解でした。

後半はプログラミングの勉強会となったので、邪魔にならない様に退席しました。国連/CEFACTの中でもこうした地道な努力が重ねられていることに感謝する会議でした。

4. 新たな取り組み Lunch and Learn

今回から新しい取り組みとして、12時半から14時までの昼休みを利用して、12時45分から1時間の勉強会が3コマ開催されました。Lunch time に行う Learn (勉強会) で、前後の15分で会場ビルのカフェテリアに行って食べて下さい、という忙しいスケジュールでした。実際には事務局から委員会を主催する各プロジェクトリーダーに、午前の講義を早めに終えたり、午後の集合時間などで時間調整したりして欲しいという要請が出たようです。

(1) 10月28日(月) Project Management of CUE by 国連/CEFACT 事務局

CUE (UN/CEFACT Collaboration Environmentの呼び方)とは国連/CEFACTのExpert (専門家) 間で行われている作業(プロジェクト間の議論、勧告の改訂など)の経過を報告するWeb-siteのことです。

内容は誰でも見られる項目から、全ての専門家に限られている項目、勧告の変更など総会で採択されてからではないと正式とならないため、限られた専門家にのみ閲覧が許されている項目などに分かれます。

プロジェクトのファイルから関連の情報にリンクが張られ、簡単に情報を得ることが出来ます。

議論の進展毎にファイルが更新されるので必ずバージョン(日付)を確認して最新のものにアクセスして下さい、という注意喚起がされました。

プロジェクトがPublic View (公開討論)に持ち込まれるまでCUEの上で熱心な討論が行われることから、Public Viewに寄せられる意見はいつも10件に満たないのが普通です。

CUEを活用して国連/CEFACTの活動により深く関わって下さい、との要請です。

(JASTPRO注)

国連/CEFACTのExpertになるには国連事務局に申請して専門家登録が必要です。登録方法につきましてはJASTPROにお問い合わせ下さい。

(2) 10月29日(火) :Digital Container Shipping Association standardization digitalization and interoperability by Digital Container Shipping Association (DCSA)

(講演内容)

DCSAの出席者から以下の内容の講演がありました。

DCSAは、2019年4月に国際的コンテナ海運会社であるAP Moller-Maersk、CMA CGM、Hapag-Lloydの5社によって設立され、5月にMSC、ONE、7月にEvergreen Line、Hyundai Merchant Marine、Yang Ming、ZIMの参加を得た中立非営利団体。世界のコンテナ海運市場の70%を占めている。大手10社の海運会社の内、中国のCOSCO以外の9社が参加している。

DCSAは、デジタル化と標準化を通じてコンテナ輸送業界の相互運用性への道を開くことを使命として設立された。タイミングに正確さを求められるのは、新しいテクノロジーが新しい顧客フレンドリーな機会を生み出すからである。コンテナ輸送業界で相互運用性が重要な理由と、デジタル化と標準化における協力が相互運用性の向上に役立つだろう。私たちには他の業界関係者とのように協力したいのかというアジェンダがある。私たちの考えを共有し、アイデア、要件、連絡先の積極的な交換を行っていく。

この仕組みは海運にとどまらず、トラックなどの輸送にも展開する予定。

(講演の様子)

データ交換の基準に国連/CEFACTを標準とすることを詳しく説明していました。

海運会社特有の業界用語の略語が交ざるため、コンピューターの専門家から質問が出て、時折講演が止まるシーンもありましたが、参加者の熱意が伝わってきました。

データ交換で一番モデルケースにしやすい海上輸送なので、参加者は熱心に議論に加わり、講演会場を別のプロジェクトに渡さなければならない時間になっても質問が相次いだため、事務局が強制終了をしなければならぬほどでした。

(3) 10月30日(水)

3日目のLunch & Learn UNCTAD's RMT 2019 に出席予定でしたが、午前中から始まったTransparency and Tractability for Suitable Value Chain in Garment and Footwear Industryのセッションが昼休みに大幅に食い込み、筆者は参加出来ませんでした。



グリニッジ天文台(東半球側)からロンドン市街(西半球)を臨む。



帆船カティーク号。ウイスキーではなく紅茶を運んでいたそうです。

以上

記事3. 第34回 国連CEFACTフォーラム会議報告

2019年10月27日～11月3日

ロンドン(英国)

一般社団法人 サプライチェーン情報基盤研究会 菅又 久直

1. 会議日程：

- 10月27日(日) 東京発 ロンドン着
- 10月28日(月)～11月1日(金) 国連CEFACTフォーラム
- 11月2日(土) ロンドン発
- 11月3日(日) 東京着

2. 会議参加の目的：

国連CEFACTは、貿易手続の簡易化と電子ビジネスの促進、およびそれらに関するグローバルなポリシーや技術仕様の制定を目的として設立された国連組織である。

小生は、国連CEFACT組織の中で、手法技術分野およびサプライチェーン分野の開発に貢献するとともに、新たな技術環境（Web API、IoT、Block Chain）における電子ビジネス国連標準の推進方策を見通すことを目的に、一般財団法人日本貿易関係手続簡易化協会の依頼により、ロンドンの国際海事機関（IMO）で開催された第34回国連CEFACTフォーラムに参加した。

本報告は、国連CEFACTフォーラムの内、小生が主に参画した審議を中心にまとめたものである。

3. 第34回国連CEFACTフォーラム：

国連加盟国及び多数の国際機関（UNECE, WTO, WCO, IMO, UNCTAD など）より、登録ベースで約315名（内113名は新規）が参加した。アジア・太平洋地域からは少なくとも6カ国（日本、マレーシア、中国、インド、シンガポール、オーストラリア）が参加、日本からは次の9名が参加した。

- 祁答院包則(日本貿易関係手続簡易化協会)
- 鈴木 耀夫(NPO 法人観光情報流通機構)
- 田中 幹夫(NPO 法人観光情報流通機構)
- 遠城 秀和(NTTデータシステム技術株式会社)
- 島野 繁広(株式会社ウフル)
- 田中 正道(株式会社ウフル)
- 古城 篤 (株式会社ウフル)
- 中台 慎二(産業技術総合研究所)
- 菅又 久直(国連CEFACT日本委員会・サプライチェーン情報基盤研究会)

4. 国連CEFACTフォーラム審議報告：

フォーラムでは、PDA (Program Domain Area) 及びProjectごとに会議が進められる。小生は手法・技術PDA(M&T)のメッセージ構築ガイドProject(日本より提案)、国際サプライチェーンPDAのオーケストレーションFocal Point (ISCO) および電子政府ドメイン(eGov)のIoT白書プロジェクトを中心に参加した。

4.1 M&T：メッセージ構築ガイドProject

国連CEFACTのebXML関連標準は、コア構成要素技術仕様(CCTS)とXMLメッセージ設計規則(NDR)を中心に整備されている。それら標準技術仕様は、国連CEFACT標準メッセージの設計規則であり、それらに基づくXML標準メッセージが策定され、国連CEFACTのWEBページから公開される。

しかしながら、国連CEFACT標準メッセージは、汎用性を重視して、それぞれのメッセージがコア構成要素ライブラリ(CCL)の全てのビジネス情報項目(Reusable ABIE)モジュールと汎用のコード表を装着(Import)しており、アプリケーションへの組み込みに余分な負荷(実際に使うBIEの判別や適用するコード値の選定)がかかる。

すなわち、ユーザー・アプリケーションへの適用については、コア構成要素ビジネス文書構築法(CCBDA)により、標準メッセージのサブセットを定義する必要がある。ただし、現状のCCTS、NDRおよびCCBDAだけでは、適用上不確かな事項もあり、実装において相互運用性を損ねかねない。

日本から提案したメッセージ構築ガイドライン(Message Construction Guideline)プロジェクトは、現状の不確か事項を洗い出し、国連CEFACT標準準拠のメッセージ・サブセットを定義するためのガイドラインを策定することが目的である。

本プロジェクトは、本年3月に発足し、7月までに次の12件の要件リストを洗い出した。

- 課題1：メッセージBIE(MBIE)設定におけるBIE適用制限規則
- 課題2：メッセージ(MA)とメッセージBIE(MBIE)の識別子の決め方
- 課題3：MBIEで組み立てる内部スキーマの設計規則
- 課題4：標準コードリストの制限付き使用法
- 課題5：メッセージ(MA)の公開規則
- 課題6：MBIE用の要求仕様マッピング(CCBDAテンプレート)作成法
- 課題7：メッセージ構築技術仕様の見直し
- 課題8：メッセージ設計プロセスのガイド
- 課題9：MBIEの使用制限の指定
- 課題10：Business Term, Usage Rule, Context Categoryの活用
- 課題11：ユーザーシステム間の相互運用性
- 課題12：ユーザーシステム間でのメッセージ構築情報交換の仕組み

今回のフォーラムでは、中間電話会議で未決着の4項につき集中的に審議を行った。

(1)メッセージ構築法の分類

メッセージ構築法につき、次の3種類に分類してガイドをまとめて行くこととした。

- Standard Message Schema(仮題)：現時点で国連CEFACTの標準XMLスキーマとしてWEBサイトに公開されているメッセージ類であり、CCLに登録された全てのABIEをReusable ABIEとしてインポートしているメッセージで、制限付きBIEを使用していない。
- RDM Schema：特定のドメインで使用する制限付きBIE(MBIE)を集めたドメイン・コンテキストCCL(国連CEFACT CCLのサブセット)を設定し、それをReusable ABIEとしてインポートする。ドメイン固有のメッセージ構成(Domain Context Master)に従ってMBIEによるメッセージを構築する。

- Domain Centric Message : 特定のドメインや地域グループごとに、特定のメッセージ(見積、注文、出荷、請求など)ごとに、必要な情報項目だけによるMBIEを使ってメッセージを構築する。メッセージの構成は、内部スキーマ(ルートスキーマ内の Internal Schema)として定義する。

(2) 参照データモデル(RDM)メッセージ構築法の課題

参照データモデル(RDM)メッセージ構築法についてのガイド案が提案された。その中で、新しい用語(概念)が使われており、それらについての明確な定義を行うこととした。

- Context reference BIE
- Domain Context CCL
- Domain Context Master

(3) XMLメッセージ規則に関わる課題

現状のXMLメッセージ規則(NDR)についての分析ペーパーが提出され、内部スキーマ(ルートスキーマ内の Internal Schema)をモジュール化して扱う必要性につき議論された。内部スキーマの Name Spaceはルートスキーマと同じであり、独立したモジュールとして管理する必要性はないとの主張である。

今後、Domain Centric Messageの構築法を定義する中で、その必要性につき再度検討することとした。

(4) ユーザーシステム間でのメッセージ構築情報交換の仕組み

当件については、ユーザーシステムがある程度自動的に相手システムの要求に応える機能をも考慮する必要があり、今回のガイドラインの範疇からは除外することとした。

今後、11月末までに課題解決をプロジェクトメンバーで分担してドラフト化を進め、年内には「メッセージ構築ガイドライン」の全容をまとめ、2020年年初には公開レビューに進めたい。

4.2 ISCO : 国連CEFACT 標準のAPI化

国連CEFACTで整備してきた意味情報辞書であるCCLをベースに、メッセージ交換をRESTfulアーキテクチャ・フレームワーク(RESTおよびJSON-LD)によるAPI環境への移行を試みるプロジェクトが、本年7月から開始されている。

プロジェクトは、「RDM2API」と「APITownPlan」とよばれる。

(1) RDM2API

現在進められている参照データモデル(RDM)メッセージ(SCMメッセージ参照モデル及びMMT(Multi-Modal Transport)メッセージ参照モデル)の整備をベースに、そのセマンティックを表現するJSON-LDとインタフェースを定義するOpen API 3.0の試作と実装テストを行い、API設計ガイドをまとめようとするプロジェクトである。2020年7月の公開を目標に進められている。

(2) APITownPlan

現在、世界中で多数のAPIが作られ公開されている。当プロジェクトでは、国連CEFACTで定義するAPIの公開・参照やメンテナンス手順を整備し、安定したライブラリ化を目指す。2020年2月には、ライブラリのアーキテクチャを設定し、先行2つのSCMメッセージ参照モデルとMMTメッセージ参照モデルのAPIを公開する目標で進められている。

4.3 電子政府ドメインIoT白書プロジェクト

IoT白書は、「UN/CEFACT standards used in IoT」と「IoT and Trade Facilitation」の2部構成とする。

(1)「UN/CEFACT standards used in IoT」は次の4章と結論でまとめる。

- データ標準 (CCL)
- プロセス標準 (BRS/RSM)
- メッセージ標準 (EDIFACT、XML)
- サイバー・セキュリティ課題

(2)「IoT and Trade Facilitation」は次の2点でまとめる。

- IoTの要素
- IoTとブロックチェーン

更に、農業分野、医療分野、エネルギー分野と行政サービスをカバーする。

なお、IoT白書ドラフトの公開レビューは11月15日開始を目標とする。

以上



会議場(国際海事機関(IMO))テラスから見えるロンドン

記事4. 第34回国連CEFACTロンドンForumの旅行関連部門 (T/T Domain)に出席して

NPO法人観光情報流通機構(JTREC) 専務理事 鈴木 耀夫

第34回国連CEFACTフォーラムLondon会議(2019年10月28日(月)～11月1日(金))が、国際海事機関(IMO)にて開催され、この時にT/T Domainの会合に出席をしたので、その概要を以下に報告をする。なお、本部門には日本から田中幹夫氏(JTREC顧問)と参加をした。



写真1. 全体会議の風景(JTREC田中氏撮影)

1. London Forumの概要

英国での開催は、1995年9月のOxford JRT会議以来のしばらく振りで多くの参加者が集まった。本部門の会合にも今回初めて中国からの参加者が複数人あった。全体(合同を含む)の会合が開催された日時を除いて本部門の会合が期間中開催された。この会合には電話会議が併設されたことで、これによりインド、台湾、日本からの更なる参加者があった。大きな時間差がある日本からは、午後の遅い時間帯を除いて連日今福氏(JTREC理事)の参加を得た。

2. T/T Domainでの検討

本部門での今回の主たる検討テーマは、本年5月にBureauの正式なプロジェクトに認定された a. Business Standards for Sustainable Tourism Project (STプロジェクト)(リーダー:T. Tai氏, AFACT Expert)と、同じく9月に正式なプロジェクトになった b. Experience Programs Technical Artefacts Project (EPsプロジェクト)(リーダー:S. Mehta氏, インド Expert)である。これらの進捗状況を以下に示す。

(1) STプロジェクトの検討と進捗

本プロジェクトでは、持続可能な観光 (Sustainable Tourism) というテーマに対して、UN/SDGs (持続可能な開発目標) を受けて、同じ国連組織としてのCEFACTの部門として、どのような業務標準を開発して提唱していくべきかという事が大事な検討課題となる。

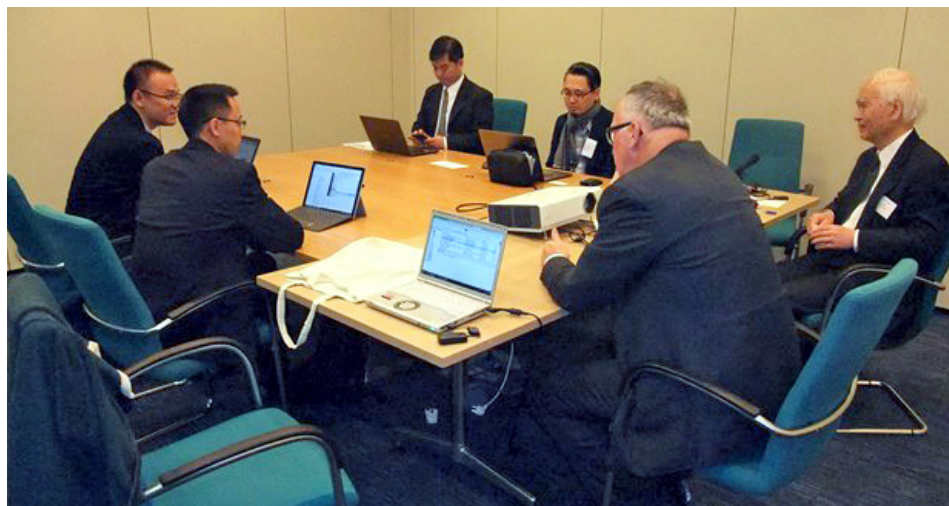


写真2. プロジェクトでの検討風景 (JTREC 田中氏撮影)

本プロジェクトが正式に承認された直後の6月に、台北で開催された本部門の中間会議 (参照: JASTPRO 484号の報告) では、その在り方をGSTC (Global Sustainable Tourism Council) のまとめたSustainable Tourismの標準 (CriteriaとIndicators) を参考として検討をした。これらの検討を受けて今回のLondon会議では、新たな視点でのまとめ方の提案がリーダーからあり、この内容を図1に提案概要として示す。これを基に今後の活動の大筋の方向を決めるための検討が行われた。

ここでは、縦軸にUN/SDGsの各Goalに対して、STとして評価すべき事項を、それぞれのGoal毎にある一定数を定めて作成し、横軸に評価対象のT/T Domainの業務区分 (ホテル、交通等に加えて観光地域と行政分野も入れたもの) を配置してその区分毎に評価を行うというものであった。この検討では各Goalに対して一定数の評価項目の設定することに意味があるか、業務区分のとらえ方は妥当であるか、旅行者の視点の扱いが必要ではないか、そして国連CEFACTの立場での評価の明確化をする等の検討課題が指摘された。

これらの課題を更に検討してまとめて行くために、リーダーがこの原案を基に、作成すべき内容をTemplate化して分かり易くすることとした。その作成結果をたたき台として今後の検討を各国で行っていくことになった。

STの業務標準に対する提案原案

業務 SDGs	観光旅行分野の業務区分+行政
UN/SDGs の 17 Goals	各Goalに対して Sustainable Tourismに必要な check項目をある一定数作成

図1 提示された検討原案の概念

(2) EPsプロジェクトの検討と進捗

このプロジェクトは、本年4月の国連CEFACT総会（Plenary）に成果物としてGreen Paperが報告された体験プログラム商品（Sustainable Tourism Experience Programs）対応のプロジェクトのその後の活動に位置付けされるものである。Experience Programs Technical Artefacts（体験プログラム商品の技術標準開発）Projectとして、本年9月に、日本、ギリシャ、ロシアの3か国の賛同（Letter of Support）を受けて、Bureauから正式に承認された。Experience Programs (EPs) という多様性のある複合商品を国際流通にのせるための標準化作業プロジェクトである。しかし、この種の予解約を中心としたTechnical Artefacts Projectは、一般的な感覚では既に開発済みのプロトコルの活用で利用可能になるという認識が存在したために、その必要性を説明するのに時間が若干必要であった。

この推進に当たっては、本部門としても全く新たな成果物を開発するものではなく、これまでのT/T Domainの活動成果であるSLH（Small scaled Lodging House Project—各国にある地域的、歴史的かつ文化的な宿泊施設）を対象とした成果物があるので、これを活用して更に発展させた利用をすることで推進することとした。このことで、SLH商品の予解約や照会、清算の業務とEPs商品のそれらが融合された扱いが成果物となり、更に展望的には旅行観光関連の幅広い商品群を対象とした扱いに転換していくことが想定される。

この検討では、現実の世界で動いている巨大な予解約のシステムであるBooking.com, Expedia, TripAdvisor, C-Trip等に対してどのような位置づけになるのか、という事が大きな関心事項となる。そしてその時に扱うEPs商品をどのようにとらえるべきかという事を明示することが議論となった。前者では様々な利用局面が考えられるが、基本的には独自のプロトコルで機能する上記巨大システム群に対して、これらを流通経路としてEPs商品を消費者に提供するために必要となる集約システムの位置付けを意識して、諸条件を整備して開発していくものとして、図2に示すように位置付けた取り組みである。

図2で見るように①及び②の役割で機能するものとする。またEPs商品の対象は、Green Paperでも示されているように、ツアー商品として位置付けた商品群全般を指すこととするが、EPsとして新たに旅行会社以外が開発する多様なツアー商品が存在することを意図している。

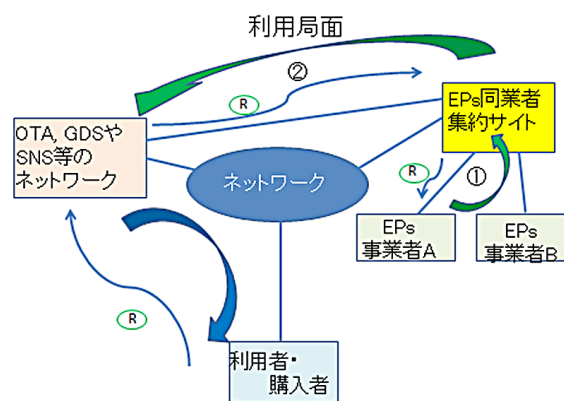


図2 利用局面の案

(3) T/T Domainでの個人情報の扱い

旅行関連業務では、個人情報を多用するが、昨今の個人情報の扱いではEUのGDPR（General Data Protection Regulation）の定めや、日本を含めた各国の個人情報保護法の下での扱い方があり、厳しくなっている状況にある。この中で参加Expertから、世界経済フォーラムが主導するKTDI（Known Traveller Digital Identity）プロジェクトが紹介された。この紹介は、本部門としても将来的に個人情報の扱いに関しての何らかの検討が必要になるのではという事で行われたものである。KTDIプロジェクトは、オランダ、カナダ両国の政府と関係航空会社及び空港等が参加した官民共同プロジェクトで、電子パスポートの利用を基本として一連の入出国関連の業務をペーパーレス化するものである。生態認証

とBlockchain技術を併用するもので、本年5月から開始され年内の実証実験の成果で2020年前半からの実用を意図していることが紹介された。これに加えてAPI(Advanced Passenger Information)の取り組みも行われるなど、旅行者の個人情報を使用する動きには注目していく必要があり、本部門も将来的に検討を意識することとした。

(4) T/T Domainの推進体制

2020年の5月にはCoordinator全体の改選期に当たるが、T/T Domainとしても、このための新しい体制を準備していく必要がある。また現在推進中のプロジェクトについても、リーダーを補助する体制を整備する必要があり検討を行った。今後備えてこの件は引き続きの検討課題とした。

3. API Conferenceの参加

国連CEFACTでのAPI(Application Programming Interface)の推進は、ISCO(International Supply Chain Orchestration) Domainが担当して推進中である。APIの利用に関心を持つDomainやExpertが多く、今回はこれに集中した会議が特別に開催され、私達も参加をした。この会議では検討途中の活動内容が報告され概ね順調に推移しているとのことであった。なお、この活動には、本部門としても将来の利用環境を意識してメンバーとして参加をしている。

この会議では下記の2つのプロジェクトの活動が報告された。

(1) API Town Plan Project

国連CEFACTの活動で生成されるAPI標準が、混乱や重複が生じないように整理する(Governance)プロジェクトで、開発されたAPIを管理して維持するためのものである。プロジェクトの開始は2019年7月、完了は2020年2月予定で推進中とのこと。

(2) RDM2API Project

国連CEFACTのCCL(RDM)をAPI標準に基づいて変換(Open API SpecificationとJSON-LDによる)し、API標準として使用できるようにConformanceするプロジェクトである。このプロジェクトの開始は2019年5月、完了は2020年7月予定で推進中。

4. その他

今回のLondonフォーラムに出席をして、特に以下の点に強く感じる場所があった。

(1) 中国の参加

本部門の会合には、これまで直接的に中国からの参加が無かったが、今回はT/T Domainに関係する分野からの参加があった。中国でのICT技術の進展を考えると、このことは当然に歓迎すべきことであるが、今後の本部門の活動推進に当たっては、参加者に対して大事に配慮しながら進めていく必要があると認識をした。

(2) 英語での議論

特にSTプロジェクトの検討を始めて、より多くの言葉の使用と意見交換が必要になってきた。プロジェクトの進行は直接的には当該プロジェクトのリーダーの役割になるが、本部門のExpertには、英語を母国語にしていない人が多くいるために、参加者が同じ理解になるように確認が必要があると、Coordinatorとしては改めて強く感じた。

以上

記事5. 国連CEFACTからのお知らせ

1 12 November 2019:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the project Cross Border Management Reference Data Model (CBM-RDM). This project shall aim to link trader information to regulatory requirements, providing seamless semantic connections for electronic data exchange. This builds upon the existing reference data models for Supply Chain and for Multi-Modal Transport and will consider all regulatory data which is publicly available. If you would like more information, please contact the project lead: Zissis Palaskas.

2 1 November 2019:

This is to announce a 60-day Public Review concerning the Revision of Recommendation 5 – Abbreviations of INCOTERMS. If you would like to submit comments, please use the appropriate template provided on the Public Review page and send to the Project Leader, Tomas Malik before 31 December 2019.

3 24 October 2019:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the project “Digital ID for Trade Facilitation.” This project aims, within the context of UN/CEFACT’s mandate to create a whitepaper that focuses on studying existing digital ID systems and presenting best practices for existing systems that can act as a guide for future implementation. This will include examining how Digital ID systems could be used to facilitate trade and related processes as well as how existing UN/CEFACT deliverables could be used by Digital ID systems. If you would like more information, please contact the project lead: Mr. Vijay Kumar

4 4 October 2019:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the project "Experience Programs Technical Artefacts". As outlined in the UN/CEFACT Green Paper on the subject, experience programs are offered increasingly around the world. This project will identify and define the data which can be exchanged to support this emerging trend. If you would like more information, please contact the project lead: Mr. Sachin Mehta.

5 4 October 2019:

UN/CEFACT is pleased to launch a call for participation for the project Revision of Recommendation 5. This project will modernize and update the Recommendation 5 and its annex based on Incoterms® 2020 published by International Chamber of Commerce (ICC). The First conference call will be held on Friday 11 October, if you would like more information, please contact the project lead: Tomas Malik

以上

— 協会ホームページのリンク集のご案内 —

<http://www.jastpro.org/link/index.html>

当協会のホームページのリンク集には、当協会の活動にご興味を持たれる方や日本輸出入者コードの利用者の方々のご参考として関係諸組織・団体ホームページへのリンクを下記の分類で掲載しておりますのでご活用下さい。

- ▶ 当協会に關係する我国の官公庁・公的機関(独立行政法人を含む)
- ▶ 輸出入關係手続きに關係する業界団体等
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(国内)
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(海外)
- ▶ 貿易振興・簡易化や電子商取引の標準化に關係する国際機関
- ▶ 日本財団、公益財団法人JKA

JASTPRO 第45巻 第6号 通巻第488号

・禁無断転載

令和元年11月29日発行 JASTPRO刊19-06

発行所 (一財)日本貿易関係手続簡易化協会
東京都中央区八丁堀2丁目29番11号
八重洲第五長岡ビル4階
電話 03-3555-6031(代)
ファクシミリ 03-3555-6032
<http://www.jastpro.org>

編集人 菊川正博

— JASTPRO広報誌電子版のご案内 —

電子版は、当協会ウェブページのお知らせ欄にてご覧いただけます。

<http://www.jastpro.org/topics/index.html>

掲載通知をご希望の皆様には、メールにてその旨ご案内申し上げますので、ご希望の方は毎月20日までに次の内容を下記のE-mailアドレスにお知らせくださいますようお願いいたします。

- ▶ ご所属の組織名称
- ▶ 所属されている部署
- ▶ 申込者氏名
- ▶ 連絡先電話番号
- ▶ 送達をご希望のメールアドレス

【ご連絡窓口】

(一財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務部 業務一部長 祁答院(けどういん) 包則

E-mail address: gyomu_dept@jastpro.or.jp

Japan
Association for
Simplification of
Trade
PROcedures