

I 第20回WGの意見等報告

平成27年12月9日

輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社



1. 第20回WG（通関合同、海上物流等）の意見等報告（1）

項番	議題	項目	意見・要望等	検討内容（回答）
1	資料2	マイナンバー（法人番号）に係る対応（4）	<p>（意見）（関係団体）（海上通関WG委員） 法人番号を入力して事項登録を行った時、入力控上の輸出入者情報（英文）は紐づけされたものが自動補完され表示されたのか、社名等を手入力したものなのかを紙面で解かるマークなどを付けて頂きたい。</p> <p>例：自動補完にて輸出入者名が表示された場合は、名前の右側に（*）が表示され、手入力の場合は（ブランク）になるとか。</p> <p>上記要望の理由は、通関士が輸出入者のチェックをする際に法人番号からの自動補完であれば、入力控に表記された輸出入者名をチェックするだけで正しい会社か判別できますが、手入力にて社名など入力された場合は、入力した法人番号が本当に正しいのか、社名のタイプミスが無いのかの二点を、チェックする必要が生れるため。</p> <p>（意見）（関係団体）（海上通関WG委員） 入力控等に出力された輸出入者名と住所が自動補完されたものなのか、手入力したものなのかを区別できるような表示をしてほしい。 現状では、輸出入者コードがないものは輸出入者名、住所が手入力されたものであることが明確であるが、平成29年10月以降は法人番号が存在しても輸出入者名、住所を手入力するものが存在する為、書類審査をする際に輸出入者名と住所が自動補完されたものか、手入力されたものかが区別できなくなる。</p> <p>（意見）（航空通関WG委員） 法人番号対応について、IIE（輸出入者情報照会）の検索結果に法人番号に関する情報（和名等）が追加されることは歓迎できる。 通関士審査の観点から、社名及び住所の自動補完の無い法人番号を入力した事項登録（IDA/EDA等）の出力情報に法人番号に関する情報（和名等）が出力されているほうが利便性が高い（IIEを併用しないで済む）との意見がありました。 NACCSに登録がない法人番号が少なからず発生する仕組みであるため、検討をお願いします。</p> <p>（意見）（海上物流等WG委員） JASTPROコードが将来的にも存続するのであれば、輸出入者コードをマイナンバー（法人番号）に移行する必要性について疑問を感じます。移行する意義について、ご教授をお願い致します。</p> <p>（WG時の意見）（海上通関WG委員） IDA時に法人名を確認するための手段として、IDAに、例えば、法人番号確認要否欄等を設け“Y”を入力した場合は、法人番号DBにある社名等を紙で出力することは出来ないか。それでチェックを行えば、間違いが減るのではないかと考える。</p> <p>（WG時NACCSセンター事務局回答） ⇒ 確認を行う手段を提供するとすれば、例えば、IDAの入力画面に業務リンクを設けてIIE（輸出入者情報照会）業務にリンクするというのも現実的な対応として考えられる。いずれにせよ、ご要望は承ったので検討をさせて頂きたい。</p>	<p>第21回航空・海上輸出入通関（合同）WGにおいてご回答致します。</p>

1. 第20回WG（通関合同、海上物流等）の意見等報告（2）

項番	議題	項目	意見・要望等	検討内容（回答）
2	資料3	船卸港枝番の入力運用変更に伴う「積荷目録状況照会（IMI）」業務の変更案〈2〉	<p>（意見）（関係団体）（海上物流等WG委員）</p> <p><u>〔WG〕</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・仮に運航船会社航海番号を間違えた場合は後続業務不可のため、船会社側で新たに航海番号の訂正が必要となる。その場合は一件毎にCMF01/02業務を実施することになるが、CMF01/02業務では、一件一件呼び出すため時間がかかる。そのためDMF業務が終了し急遽訂正をする場合に、週末などはPKI業務等までにあまり時間がないので非常に厳しい状況となる可能性がある。 <p><u>〔WG後〕</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・運航船会社航海番号をMFR業務等に必須で追加する事についてはどの船会社でも同じかと思うが、システム内に保持、更新等追加作業が必要なり、負担増となると思われます。現行通りの仕様（各社の航海番号のみ）を希望する。 ・運航船会社の航海番号を自社システムで管理できないため、必須入力項目になると手入力せざるを得ないため、反対します。ほかの代替案（船舶コード+出港日/入港日による関連付けるなど）をご検討いただきたい。 ・弊社では現行のMFR業務等にシステム改変を行うに多大な開発時間とコストがかかるため、できれば現行通りでお願いしたい。 ・航海番号でコントロールするように仕様が変更されても、社内システムの変更を伴わず対応出来るのであれば特に問題は無いと思われる。ただし、船舶情報を入力する者に対しては、間違えられないプレッシャーになるのではないかと？また、他船社にて航海番号変更が発生の場合は、迅速に対応（連絡）してもらえるのかという懸念がある。 ・現在のMFR業務に必須項目を増やす事については賛同できません。弊社の場合は、CYから航海番号が特別指定された場合に対してその都度対応している。言いかえればCYから指定されなければ自社の航海番号で対応できているという事である。航海番号を特別指定しているCYはわずかなため現状維持を希望する。運航船会社航海番号の入力が必須項目であるならば航海番号不一致を防ぐため運航船社による航海番号情報の共有方法を検討することも必要ではないか。 	<p>今回のWG『船卸港枝番の入力運用変更に伴う「積荷目録状況照会（IMI）」業務の変更案〈3〉』において再提案致します。</p>
3	資料4	サブWG検討結果：出港前報告制度〈3〉	<p>（意見）（関係団体）（海上物流等WG委員）</p> <p>要望内容： 日本にてトランシップした場合も、TRANSHIP フラグの“Y”を立てれば、NVOCCは船社の入力に従う措置。</p> <p>要望理由： 1例としてタイ・レムチャパン港からアメリカ・ホノルル港までのマスターBLをA社にて行う場合、日本・横浜港で積み替えが発生した場合は、仮陸揚げ情報を入力するのであれば、その際の保税地域コードなどの正確な情報を発地側のNVOCCが調べてAHRの送信でトランシップに関する情報を入力することは現実的ではない為。</p>	<p>船舶情報変更予定有識別“Y”は、船舶情報の変更に伴う再報告簡素化のため、海外港でのトランシップ等による船舶情報の変更予定があり、変更後の船舶情報が不明な場合で、船会社、船舶代理店が報告するマスターの船舶情報(船舶コード、航海番号、船卸港コード、船卸港枝番)に準ずる場合に、入力していただく識別としております。</p> <p>日本での積み替えが判明した時点で、出港前報告を実施いただく必要があります。</p>