

APECワークショップ「越境管理・最適越境ロジスティクス」に参加して感じたこと

ERINA 調査研究部主任研究員 新井洋史

ロシアが2012年にAPECのホスト国になることに向けて、ロシア国内では様々な準備が進められている。首脳会議の開催地であるウラジオストクにおけるインフラ整備については、本誌上をはじめ日本国内でもさまざまな場面で紹介されてきた。しかし、当然のことながら、物理的に会議の場を整えるだけでは、準備としては片手落ちである。

どのようなアジェンダ設定をし、議論をどのようにリードしていくのかといった会議内容の準備の方がより重要である。そういった意味でのロシアの準備状況は、あまり見えてきていない。こうした中、2011年10月3日、4日にウラジオストクで開催されたAPECワークショップ「越境管理・最適越境ロジスティクス」は、そうした準備活動の一環で

あると理解できよう。

一般的な認識として、APECはアジア太平洋地域における自由で円滑な貿易を促進するための組織だとみなされている。象徴的なのは、2010年あるいは2020年を目標として貿易と投資の自由化を進めるとした「ボゴール宣言」であり、また、現在、長期的な目標として掲げられているアジア太平洋自由貿易圏（FTAAP）構想である。しかしながらAPECの活動はそれだけにとどまらない。数多くの分野別大臣会合や分野別ワーキンググループの活動を通じた技術協力なども行っている。物流に直接関連するものとしては、交通大臣会合や交通ワーキンググループがある。

APECにおける国際物流の円滑化に関する最近の取組の一つとして、「サプライチェーン連結枠組（Supply Chain Connectivity Framework）」及び「サプライチェーン連結枠組行動計画（Supply Chain Connectivity Framework Action Plan）」がある。2009年のAPEC閣僚会議で、不十分なインフラや非効率的な税関手続きなどサプライチェーンの接続性についての8つの改善点が指摘されたことなどが契機であり、2010年のAPEC閣僚会議で行動計画が定められた。

今回のワークショップは、このサプライチェーン連結枠組行動計画の推進に資することなどを目的として、ロシア連邦運輸省のイニシアチブにより、APECの資金を得て開催された。会議には、21のAPECメンバーのうち10の国・地域から55名の参加があったほか、国連アジア太平洋経済社会委員会からの招へい参加者があった。

会議の第1日目は、主にロシア側からの報告が中心で、2日目にはその他の各国からの報告が行われた。主に、政府の交通政策官庁及び税関庁からの参加が多く、それぞれの国におけるIT技術の適用事例などを紹介した。

会議後に取りまとめられた総括文書においては、次の2点について認識が共有できたと述べられている。

- ① 越境サプライチェーンの主な障害は、各APECメンバー国・地域の域内及び相互間における民間と政府機関との協働の欠如である。
- ② 主な推進力は、新技術（第一義的にはIT技術）を複合越境貨物輸送に広範に活用していくことである。

これらの認識を踏まえ、総括文書では、各国政府等に対して、世界税関機構（WCO）や貿易円滑化と電子ビジネスのための国連センター（UNCEFACT）などが定めた様々な国際ルールに従って越境ロジスティクスの改善を図ることなど9項目を提案している。同時に、APEC交通ワーキンググループに対しても、次の5点を提案した。

- ① プロジェクトとして、あるいは非プロジェクト活動と

して、サプライチェーン連結枠組及び同行動計画の実施を継続すること。

- ② APECビジネス諮問委員会（ABAC）、税関手続小委員会（SCCP）及び電子商取引運営グループ（ECSG）との間で、越境ロジスティクス最適化やサプライチェーン連結枠組及び同行動計画の実施に係る諸問題についての協力及び情報交換を強化すること。
- ③ 税関手続小委員会と協力しつつ、現実の実績データに基づく「引渡時間調査（Time Release Study）」を実施し、ボトルネックを明確にするとともに税関や民間企業、その他の機関等に対して、想定されるソリューションを提示すること。
- ④ 「APEC越境ペーパーレス取引環境戦略・行動計画」の実現に積極的に参画すること。
- ⑤ APECメンバー国・地域のロジスティクス企業を交通ワーキンググループの活動に積極的に取り込むこと。

会議全体の印象としては、各国のカントリーレポートに終始した感が強い。会議後に取りまとめられた文書では、上述の通り、いくつかの提案が提起されているが、これらが会議の中で積極的に議論されたわけでもない。会議を主導したロシア連邦運輸省の意向及び一部の参加者からのコメントが盛り込まれたものと思われる。とはいえ、この文書からは来年に向けてロシア側がどのようなアジェンダ設定をしたいのかが見えてこない。具体的提案と言えるのは、税関手続きに要する時間を実測する「引渡時間調査」程度である。今回の会議をリードすることで、ロシアとしても越境ロジスティクスの重要性を認識しているということは示し得たと思うが、交通ワーキンググループで何を強く訴えたいのかはわからない。

筆者は、そのヒントがこの会議の外にあると思っている。実は、このワークショップと同時並行で、同じホテル内において、ロシア版のGPSシステムである「GLONASS」をメインテーマとしたワークショップが、同じようにAPECの冠を付けて開催されていた。こちらの目的は、まさにGLONASSの売り込みであろう。二つの会議はオープニングセッションが合同であり、その後に分かれるという形態で、会議参加者はもちろん、現地スタッフも混乱していた。単なる調整不足の問題かと思われるが、主催者側に何らかの意図があったのではないかと勘繰ってみたいもなる。

もう一点、ワークショップ参加を機会に強く認識したのは、APECが巨大組織であるという実態である。上述した通り、APECには様々な分野別会合があり、毎年のように各国・地域の担当官僚が会議を行うなどして、そのたびに計画やガイドラインなど様々な文書をまとめている。今回

の会議に参加するに当たり、過去に採択された関連文書をネット上から収集しようとしたが、一人ではとても読みこなせない量であった。約10年前に同様の作業をしたことがあったが、その時とは比べようがないほどである。しかも、それがAPEC全体の中のほんの一部でしかなく、また、筆者が参加したワークショップも数多の同様の会議の一つでしかないという点を考えると、APECがいかに大きい存在であるかが認識される。APECはメンバーを拘束しない緩やかで開かれた国際協力であることを標榜しているが、膨大な数の官僚の積み上げ作業によって成り立っている姿は、一つの巨大な国際官僚機構であると言える。

