

「改善された特定輸出申告制度 / 簡易申告制度」説明会

講師：財務省関税局業務課課長補佐 郡山 清武 氏

平成 19 年 6 月 21 日（木）14:00～16:00

機械振興会館 地下 2 階ホール

橋本 本日はお忙しいところ、また、暑い中をお集まりいただきありがとうございます。始める前に当組合理事の今村より、一言ごあいさつを申し上げます。

今村 新聞報道等でご案内のとおり、このほど安倍総理によるアジア・ゲートウェイ戦略会議において「貿易手続改革プログラム」が策定されました。ところで、当組合では、貿易手続に関連し、かねてより国際電子商取引円滑化委員会という検討母体があります。そこでは我が国の貿易手続の簡素化と電子化の促進について検討し、随時輸出業者あるいは貿易業者としての意見を内外の政府と関係先に提出してきました。このような経緯もあって、アジア・ゲートウェイ戦略会議の下に設置された官民協議の場である「物流に関する検討会」において貿易手続改革プログラムの取りまとめが行われましたが、当組合もこの検討会に参画いたしました。この貿易手続改革プログラムでは特定輸出申告制度の利用促進、またサプライチェーンセキュリティの確保と貿易円滑化の両立を目的とする日本版 AEO 制度の構築などの大胆な改革案が取りまとめられております。

本日は講師の郡山財務省関税局業務課課長補佐から、「改善された特定輸出申告制度 / 簡易申告制度」あるいは日本版 AEO 制度の構築への方向などについて、皆様方の実務上の関心になうご説明をいただけるものと期待しています。

郡山 ただ今ご紹介にあずかりました財務省関税局業務課の郡山です。本日は、本年 3 月に国会で成立した平成 19 年度関税改正法で、簡易申告制度及び特定輸出申告制度について、どのような改善がされたかという点を中心にお話ししたいと考えています。

1. コンプライアンスに着目した制度の発展

輸出入者の方のコンプライアンスに基づいた通関手続の簡素化策、迅速化策を構築していかなければならないということで、現在私どもが取り組んでいるのが日本版 AEO 制度です。

コンプライアンスに着目した制度には、大きなところでは特定輸出申告制度と簡易申告制度の二つがあります。信頼できる輸出入者に対してはなるべく簡素で迅速化された手続を提供し、他方、税関職員のマンパワーをその他の輸出入者に対して傾注し、重点的に審査や検査をしていくといった取組みを行っております。

パワーポイントに映し出したものは、「コンプライアンスに着目した制度の発展」を示したものです。

最も左側が、かつての輸出入通関です。昔の輸出入申告は、その都度輸出入申告書を書いて税関に提出していただいていた。そこで発揮されるのは税関職員のいわゆる経験や勘で、税関ではこれらに基づいて検査対象貨物を決めていました。これが昔の税関の姿です。

昭和 53 年から NACCS システムが導入されました。リスク判定手法の導入です。最初は航空貨物の輸入だけを対象としていましたが、対象を輸出貨物に広げ、その後、海上貨物にも広げていきました。システムの中にいろいろな情報を組み込み、申告がされたら「この人は大丈夫だ」あるいは「この貨物だったら大丈夫だろう」というものを区分 1 に選定し、申告をしたらすぐに許可があります。特に注意を要するものについては、区分 3 ということで検査扱いになっていました。この仕組みを昭和 53 年から始めており、この NACCS システムがコンプライアンスに着目した税関手続履行の原型になっています。

コンプライアンスに着目した法律上の制度は、平成 12 年度の関税改正により導入されました。輸入についての簡素化策、迅速化策である簡易申告制度が導入されたのが平成 12 年度関税改正、そして、昨年 3 月からは特定輸出申告制度が導入されています。これらの簡易申告制度、特定輸出申告制度は、それぞれ改善されてきましたが、今後はこういったものを土台にして、日本版 AEO 制度を完成させなければならない、と考えています。

簡易申告制度は輸入者の方のコンプライアンスに着目した制度で、

他方、特定輸出申告制度は輸出者の方のコンプライアンスに着目した制度です。しかし、貿易関連事業者には、輸出者、輸入者だけではなくこの他にも、例えば輸出入貨物を国内で運送する国内運送事業者、あるいはそれを一時的に保管する倉庫業者、あるいは税関手続を具体的に行う通関業者などがいらっしゃいます。そして、本来 AEO 制度、AEO プログラムは、貿易関連事業者の方々すべてのコンプライアンスに根ざした制度であるべきであり、また、それが究極の目標です。今回の平成 19 年度改正で、保税地域の被許可者に対する優遇措置も関税法の中に設けておりますが、これにより、先ほど申し上げた輸出者、輸入者以外の貿易関連事業者の中で倉庫業者については、コンプライアンス・プログラムに根ざした制度を今回新たにつくったことになります。残った通関業者に対するコンプライアンス制度は、今後早急につくっていかねばならないと考えており、現在、関税局の中で検討を行っております。

2．国際競争力強化等のための通関制度の改善

パワーポイント次ページは、今回の平成 19 年度関税改正の具体的な中身になります。簡易申告制度と特定輸出申告制度の改正点については後ほどご説明します。今申し上げた保税業者に対する制度が特定保税許可者制度になります。この制度の法的手当は先の通常国会で成立しており、施行は本年 10 月からです。この特定保税許可者制度についても、後ほど詳しく説明いたします。

一番下の「貨物の事前情報の活用」は、混載貨物情報といった貨物の詳細情報を、その貨物が日本に到着する前に事前に提出してくださいというもので、これは平成 19 年 6 月から義務化されております。

制度の具体的な中身に入る前にご参考までに、国際的な AEO (Authorized Economic Operator) 制度を巡る動きが今どうなっているかをご説明します。AEO については WCO (世界税関機構) の基準の枠組みの中でガイドラインが策定されておりますが、税関当

局あるいは政府に、この人は信頼できると認定された貿易関連事業者には、なるべく簡素で迅速な手続を提供しようというものです。

2001年9月11日の同時多発テロ以降、アメリカはC-TPATを導入し、輸入貨物に対する検査を極めて厳しくしています。国際貿易におけるセキュリティについては、いま各国がどんどん取り組んでいる状況ですが、このなかで、AEOプログラムの実施が国際的な潮流となっています。

3．我が国と米国等とのAEO制度の連携に向けた動き

パワーポイント「我が国と米国とのAEO制度の連携に向けた動き」では、実際に日本と諸外国、特に先進諸国と、AEO制度の連携に向けてどう動いているかをご紹介します。すでに事務レベルで協議を開始したところが対アメリカと対オーストラリアです。アメリカへは既に職員2名がCBP（税関当局）に行き、相互に輸出入者を認証できる仕組みがどうできるかを協議しています。

オーストラリアへも職員を派遣し、具体的な協議を行っております。オーストラリアは、具体的なプログラムを現在策定中です。これが実際に動くのは来年末、再来年初めぐらいだろうと言われております。オーストラリアの関税庁の職員によると、例えば日本から特定輸出者として承認を受けて輸出された貨物については、オーストラリアに入ったときにはオーストラリアでの輸入検査をゼロにするといったことも考えられる、とのことで、このように、オーストラリアとの間では、具体的な議論をしております。

中国と韓国については、これから研究を始めていくということで、先月、日中韓の関税局長・長官会議を開きました。その場でこれからお互いに勉強していきましょうという合意を取り付けた状況です。

4．我が国におけるAEOプログラムの推進

今回の平成19年度関税改正で改正された項目の概要をご説明し

ます。「輸入」については簡易申告制度の改善、「輸出」については特定輸出申告制度の改善を行っております。右側の「保税」は特定保税許可者制度で、今回新設した制度です。では具体的にどういった改善が行われたかについて説明いたします。

(1) 特定輸出申告制度の改善

一般の輸出申告は、まず貨物を保税地域に入れてから輸出申告を行い、輸出の許可を受けなければならないとなっています。代表的な保税地域にはコンテナヤードがあり、通常の場合、輸出者の方の工場や倉庫から内貨のままでコンテナヤードに持って行き、そこでコンテナヤードに入れてから申告をして許可を受けます。この場合に、検査扱いになれば、そこで税関の検査が入ります。申告しなければ検査が行われるのかどうかかわからないので、若干余裕をもってコンテナヤードに入れなければならない、ということになります。

それを特定輸出申告制度ではどう改善したかといいますと、税関長の特定輸出者としての承認を受けた場合には、貨物を保税地域に入れる必要はないということにしました。これがこの制度の最大の特徴です。

輸出の許可を受けた貨物は関税法上、外国貨物として取り扱われるので、当然国内に置く場合には保税地域の中に置いておかなければならない、国内で移動する場合には保税運送の承認を受けなければならない、といった保税制度上の制約を受けます。ところが特定輸出申告により許可を受けた貨物については、そういう保税制度の制約を一切受けずに済みます。輸出の許可を受けたあとでも、どこに置いてもいい、あるいは国内のどこに自由に動かしても良い、これが特定輸出申告制度の最大のメリットとなります。

したがって輸出者の工場、倉庫が保税地域の許可を受けていなくても、そこで輸出申告をして輸出許可を受けることができることになっています。税関手続の中に検査があり、この検査は点線で四角く囲ってあります。この点線の意味は、基本的に検査や審査が省略されるということです。

そこで申告をして許可を受けるとコンテナヤードまで持っていきます。税関手続はすでに終わっているのです、あとは船積みだけのタイムスケジュールに合わせて持って行っていただければいい、そしてコンテナヤードまで持っていく際、あるいは国内の別の場所に運送する際にも、保税運送の承認等を受けなくてもよいということです。

次に平成 19 年度関税改正の内容についてお話しします。

特定輸出申告制度は、平成 17 年度関税改正で法律的な手当をして 18 年 3 月から実施していますが、特定輸出申告を輸出者の工場である場合には、申告に係る貨物を置いている場所、蔵置場所を管轄する税関に申告してくださいという官署の限定を行っていました。この点が制度を利用しづらくさせている部分だという利用者の声があったものですから、19 年度改正では船積予定地、もしコンテナ船に積み込むとすればコンテナヤードを管轄する港湾の税関官署、あるいはそれが航空貨物だと空港を管轄する税関官署、これらの官署と蔵置場所を管轄する官署とのどちらかに申告をしていただければよいとの改正をしています。

ここでご注目いただきたいのは、「船積予定地を管轄する税関」であり、あくまでも「船積予定地」となっていることです。つまり、予定が立った段階で貨物がどこにあっても、港湾を管轄する税関官署に対して申告することができるのです。工場を出てコンテナヤードに行き着く運送途上の間でも、船積予定地を管轄する税関に対しては申告ができます。

特定輸出申告制度はかなり思い切った制度だと考えています。輸入貨物は輸入の許可を受けるまでは保税地域に置いておかねばならない、あるいは輸出貨物については輸出の許可後、船積みされるまでの間、保税地域に置いておかねばならない、こういった保税制度は、非常に古くからあった制度です。この制度に例外を作ったのが特定輸出申告制度です。また、特定輸出申告は蔵置場所を管轄する税関か、船積予定地を管轄する税関のどちらでもいいとす

ることは、一種の申告先官署の選択制ということになります。

特定輸出申告制度の運用上の改善策として、混載貨物の適用対象化があります。昨年３月から特定輸出申告制度を実施したときには、混載貨物、すなわち１本のコンテナの中に複数の輸出者の方の貨物が積み込まれるものについては、この制度を利用しないでくださいという取扱いになっていました。この取扱いは、通達で措置したのですが、１本のコンテナの中に複数の輸入者の方の貨物が詰め込まれる場合には、貨物管理上、支障があるだろうということでした。

しかしながら、特に航空貨物は、その大部分が混載貨物といってもいいぐらいの状況です。そうすると、こういう制約を設けていたのでは航空貨物に使えないのではないか。そういう御批判もあって、今回、混載貨物についての制約をすべて廃止しました。

今回の１９年度改正で、特定輸出申告制度の改善の大きな点はこの２点です。

特定輸出者の承認要件としては、現在、主に二つの要件があります。一つは過去３年間関税法に違反して、通告処分以上の処罰を受けたことがないこと、また、関税法以外の国内法令については、過去２年間禁錮以上の処罰を受けたことがないこと。このように過去の法令違反歴を問う形となっています。他の一つは、法令遵守規則、コンプライアンス・プログラムを制定してあることです。これらの要件は法律で規定しています。今回それらに併せて電子情報により特定輸出申告等を行えることを承認要件に追加しました。電子情報とは具体的に言うと NACCS システムです。NACCS システムによって、例えば特定輸出申告を行えるような環境を整えていることを承認要件に追加しました。

輸出者、例えばメーカーや商社が、実際にご自分で NACCS システムに参加しているところは少ないのではないかと思います。それでは、この要件をどうやってクリアするかといえば、特定輸出申告などがシステムで行われればいいので、例えば商社やメーカーが通関業務を委託している通関業者がシステムに参加していれば、それ

でよいという取扱いになります。したがって、自身で NACCS システムに加盟する必要はなく、あくまでも委託先の通関業者がシステムを利用して申告ができるようになっていればよいということです。

(2) 簡易申告制度の改善

次に簡易申告制度をご説明します。通常の輸入申告ですと、外国貿易船が日本に入港して貨物が本邦に到着しますと、到着した貨物を保税地域に入れて、この貨物を国内に引き取りたいという輸入申告と、関税や消費税についてはこの貨物についてどのくらい払いますという納税申告を一括して行います。それから税関の審査・検査を受け、具体的に関税、消費税を納めた後でないと、輸入が許可されない仕組みになっていました。

平成 13 年度改正で導入した簡易申告制度は、輸入申告と納税申告を分離して行えるようにしたものです。貨物が到着して保税地域に入った場合には、とりあえず輸入申告をして輸入許可を受けてください、それから貨物を国内に引き取ったあとに、翌月末までに納税申告をして納税をしていただければいいです、というものです。これが簡易申告制度の基本的な流れになります。

今回、平成 19 年度改正で行った改正について、まず利便性の向上のための改善策からご説明させていただきます。今までは貨物が保税地域に入った後に輸入申告をしなければならなかったのですが、貨物が到着する前であっても、輸入申告を前倒しして行っていただいてもいいことにしました。ただ輸入の許可だけは、貨物が到着してからさせていただきたいと思っています。

それから事後の納税申告は、今までは基本的に輸入の許可 1 件につき納税申告 1 件を行わなければいけないとなっていました。例えば今月 6 月中に 10 回輸入して輸入の許可を 10 件受けた場合には、7 月末までにその 1 件ごとに 10 件の納税申告をしなければいけませんでした。これらの 10 件分を一括してまとめて、1 本でやってもいいというような改正をしております。これが法律上、手当をした利便性の向上策です。

左側の承認要件と制度利用要件ですが、簡易申告制度ができた平成 13 年、平成 12 年度改正のときはアメリカでの同時多発テロも発生していない時期で、それほど貨物のセキュリティが声高に叫ばれていた時代ではありませんでした。このため、簡易申告制度ができたときの承認要件は、あくまでも適正な税の徴収に着目したものになっています。納税申告をあとでしてくださいとしていて、納税申告がされたときに、関税がきちんと払えるような方という条件を付しています。これを、今回の改正で、セキュリティを確保しようという観点から、コンプライアンス・プログラムや法令遵守体制を見ていかなければならないということにしました。そこで、今までは承認要件の中に税に関する法令違反がないことだけを挙げていましたが、税法以外の一般の国内法令についても法令違反がないことを付け加えています。もう一つは法令遵守規則を制定してあることです。

こちらに書いてありませんが、先ほどの特定輸出申告と同様に、NACCS システムを使って申告ができるような環境を整えることとという承認要件を加えています。これによって、特定輸出申告制度と簡易申告制度の承認要件がほぼ同じになっています。逆に言うと特定輸出申告制度のほうで承認を受けられる状況であれば、簡易申告制度の承認も受けられる可能性が高いということになりますので、できれば両方の承認を受けていただきたいと考えています。

もう一つ、制度利用要件があります。今まで継続要件と貨物の指定制を法律上、措置していました。具体的には、過去 1 年間に 6 回以上の輸入実績がある貨物について、税関長の指定を受けた場合にのみ、制度を利用することができました。ですから特例輸入者になっても、税関長の指定を受けた貨物だけにしか簡易申告制度は使えなかったのですが、19 年度改正でこういった要件をすべて撤廃しています。したがって、特例輸入者の承認を受けますと、ご自身が扱っている貨物については、基本的に全ての貨物について簡易申告制度が利用できる形になっております。

ここには出てきていませんが、簡易申告制度を利用する際には納付する予定の関税額に相当する額の担保を提供していただくことになっています。担保の提供につきましては、関税法上、必ず担保を提供しなければならない場合が3とおりあります。一つは簡易申告制度における担保提供、二つ目は納付期限延長制度を利用する場合の担保提供、三つ目は輸入許可前に貨物を引き取る、いわゆる輸入許可前引取承認を受けるときの担保提供です。この三つを必須担保、必要担保などと言っています。

この担保管理を現在N A C C Sシステムで行っているのですが、簡易申告制度の担保については、延納制度や許可前引取制度の担保と別個に管理をしていました。しかしながら、今年10月から、この三つの担保管理を一元化することにしており、今システムの改変作業を行っているところです。

また簡易申告制度の担保制度については、今後、その見直しを検討していく必要があると考えております。

(3) 保税蔵置場等の許可の特例措置

更に、今回の19年度改正で導入したのが保税蔵置場の許可の特例措置です。これは、税関長から承認を受けた保税地域の被許可者の方は、そのあと新たに保税地域をつくるときに、その都度税関長の許可を受けなくてもよいという制度です。例えば、国内に10個の倉庫を持っている方がいて、この10個を保税地域にしたいときには、それぞれの倉庫について保税地域の許可申請をしなければなりませんでした。つまり10個の倉庫がばらばらにあった場合は、10件の許可申請をして10件の許可を受けなければなりませんでした。今でもそういう状況にあります。現に保税地域の許可を受けている方の中でコンプライアンスの優れた方、過去の一定期間に法令違反がないとか、コンプライアンス・プログラムを定めているとか。言ってみれば特定輸出者や特例輸入者の承認要件とほぼ同じで、こういう要件を備えていて税関長の承認を受けた方については、それ以降、例えば11個目の倉庫を造って、そこも保税地域にしたい、

保税蔵置場にしたい場合には、個別に許可申請をしていただく必要はなく、税関長に届け出ることにより保税蔵置場の設置が可能になりますという制度です。

その他に、このような被許可者については、保税地域の許可手数料を軽減します。保税蔵置場や保税工場の許可を受けると、その面積に応じて月ごとに許可手数料を払っていただいています。この許可手数料を、特定保税許可者として承認を受けた方に対しては、軽減いたします。今具体的な軽減率等々を検討しているところです。以上ご説明したのは 19 年度改正の具体的な内容です。

5．コンプライアンス・プログラムの簡素化と連携

財務省に関連するコンプライアンス・プログラムとしては、関税法上、特定輸出者、特例輸入者、特定保税許可者の 3 本があります。その他にも、例えば、経済産業省からは「安全保障貿易管理に係る輸出管理社内規程」、いわゆる輸出管理に係るコンプライアンス・プログラムの制定を懇請しておりますし、国土交通省では、航空貨物利用運送事業者、いわゆるフォワーダーの方々に「航空保安に係る航空貨物保安計画」の策定を懇請しております。

貿易関連事業者の方は、対部分の方々がこれらの対象に含まれますので、財務省がこれを作れ、経産省がこれを作れ、国交省がこれを作れということで、どこか 1 本にして欲しいという声が当然上がります。そこで経産省、財務省と国交省とで話し合い、そこに経団連の事務局の方にも入っていただいて、なるべくこれらを一本化できるようにしようという話し合いが持たれました。今年 4 月から経産省、財務省、国交省それぞれで、通達あるいは案内を出して一本化に向けた施策を実施しています。

ここで 1 点ご注意頂きたいのは、財務省の特定輸出申告に係るコンプライアンス・プログラムと、経産省の輸出管理プログラムは同じ輸出という枠内ですから重なる部分が出てきます。これは非常に一本化しやすく、実際に既に承認を受けているメーカーの中ではこれを一本化して、経産省と税関にそれぞれ提出しているところもあ

ります。具体的に経産省からも輸出者の方にご案内を出していますし、財務省からは、関税局長通達の中に一本化が可能であるなら一本化して、それをコンプライアンス・プログラムとして取り扱うこととする旨の通達を出しています。

一方、国交省の航空保安マニュアルは、財務省や経産省のコンプライアンス・プログラムと一本化が中々できない部分があります。かつ、財務省と経産省はあくまでも輸出者を対象としていますが、国交省はフォワーダーを対象としているので、この点でも一本化が難しいと考えています。しかしながら、国交省からも、特定フォワーダーと荷主との業務上の連携が図れるように働きかけを行っており、それぞれの省庁が出しているコンプライアンス・プログラムの連携が図れるよう努力しております。

また、19 年度改正を受けて、財務省ではコンプライアンス・プログラムを簡素化しました。配布した資料集の中に通達を添付しておきましたので、ご覧下さい。資料集 4 ページは基本通達です。今ご案内した国交省と経産省とのコンプライアンス・プログラムの一本化は資料集 6 ページ、4 の（2）に記載されています。具体的に、経産省の安全保障貿易管理に係る輸出管理社内規程、国交省の航空貨物保安計画と一本化しても差し支えありませんと 6 ページ、4 の（2）に記載しています。

7 ページ以降に、「法令遵守規則の記載内容及び内部体制等に関する審査事項一覧表」を添付しております。審査事項は、昨年 3 月、特定輸出申告制度を導入したときよりも簡素化しており、約 130 項目から約 40 項目まで大幅に削っています。

13 ページには「法令遵守規則の記載内容等に関するチェックシート」があります。これは、特例輸入者あるいは特定輸出者の承認申請があった場合には、税関ではこういうところを審査しますという点をリスト形式にしたものです。承認申請をする前に、税関の窓口にご相談にいらっしゃって、自己チェックをして頂きたいと思えます。今回の 19 年度改正に合わせてなるべく申請がしやすいような

施策をとっていますので、ぜひ承認申請をご検討頂きたいと考えています。

6．コンプライアンス・プログラム（ＣＰ）のポイント

コンプライアンス・プログラムのポイントは通達を見ていただければわかりますし、概ね、この表にまとめた内容であると思います。

7．特定輸出申告制度と包括事前審査制度の比較表

包括事前審査制度、いわゆるマル包が、今はかなりの方に利用していただいています。ただマル包は昭和 54 年にできた極めて古い制度です。利用されている方には利便性の高い制度ではあるかと思いますが、今マル包を使っておられる方には、ぜひ特定輸出申告制度に切り替えていただきたいということで、今回マル包につきましては来年 12 月末をもって廃止するという決定をいたしました。

特定輸出申告制度との比較表がありますが、そもそもなぜマル包を廃止しなければいけないのか。実はこれから先どんどん進んでいく諸外国の AEO プログラムとの調和化、連携のためには、マル包の承認要件、利用要件では足りない部分が多々あるからです。例えばコンプライアンス・プログラムの作成という要件もないし、法令違反歴を問うところでも、関税関係法令のみの違反歴を問うことにしていたりと、AEO 制度としては非常に緩いものとなっています。このため、マル包だけではアメリカ、オーストラリアなどの諸外国と、AEO 制度の相互認証を持ちかけるときに受け入れてもらえないのではないかという懸念が強いことが一番の理由です。そこで特定輸出申告制度ですと諸外国とほぼ同等のレベルの要件を備えていると考えられますので、これで外国の相互認証に取り組んでいきたいという考えで、マル包を来年末で廃止したいと考えています。ぜひ今マル包を利用されている方々は、なるべく早く特定輸出申告制度の利用をご検討頂きたいと考えています。

8．質疑応答

質問 1（ 商社 ）

簡易申告制度の改善のところで質問が2点あります。

まず1点は、承認要件が変更になって法令遵守規則の制定等が定められました。このことによって今までも既に特例輸入者になっている人に対しても、この新しい承認要件が適用されてコンプライアンス・プログラムを提出しなければならないようになるのかどうかということ。

2点目は簡易申告制度の改善で、我々はいま予備審査制度や延納制度を使ってすでに迅速な輸入申告の手続を全部享受しています。簡易申告制度を新たに改善して適用するということで、今まで使っていた便利な制度が廃止されます。例えば特定輸出者制度を入れることによってマル包を廃止するのと同じようなことを、輸入のほうでも何か考えておられるのかどうかということ。

回答1

まず1点目は、3月31日以前に承認を受けている特例輸入者の方が51社いらっしゃいます。この方々については、各税関からコンプライアンス・プログラムを制定していただくようお願いしております。できれば早急にコンプライアンス・プログラムを作っていただきたいと考えております。

2点目は、実際に予備審査制や、輸入では到着即時輸入許可制度がありますが、このあり方を今後考えていかなければならないと考えています。

ただ、予備審査制などは、むしろ輸入者の方よりもフォワーダーの方、通関業者の方がこれを利用している場合が多いという現状があります。仮に簡易申告制度があるという理由で予備審査制を廃止するとなった場合、予備審査制の廃止は輸入者の方にとっては影響のないことであっても、通関業者の方は特例輸入者になることができないため、通関業者の方にとっては困ったことになります。この点については、現在、AEO制度の枠内で通関業者の方が使えるような特例措置を検討していこうと考えており、既存の予備審査制をどうしていくかについては、その中で検討していきたいと考えてい

ます。

質問 2 - 1 (事務局)

現時点でおよそ何社ぐらいが特定輸出申告者になっているのでしょうか。

回答 2 - 1

現時点で、18 社の方が特定輸出者の承認を受けています。申請中の方も 2 ～ 3 社いらっしゃいます。

質問 2 - 2 (事務局)

本年の 3 月末までは 6 社、8 社と伺っておりましたから、急に承認が加速化されているような気がします、いかがでしょうか。

回答 2 - 2

加速化しております。具体的に今年 3 月の 19 年度改正のときに、標準処理期間と言いますか、今までは、申請から 2 か月以内に承認の可否を判断することとしていたものを、今般 1 か月に短縮しています。簡易申告制度については、今までは 3 か月であったものを、同様に 1 か月に短縮しています。ですから、承認申請があれば、基本的には 1 か月以内に承認の可否が判断されるということです。

質問 3 - 1 (メーカー)

2 点お願いします。1 点は、特定輸出の許可の対象となる貨物というのには何か制限があるのかどうかということ。もう 1 点は、この制度では許可が下りてから 7 日のうちに輸出しなければならないという制限は残るのでしょうか。

回答 3 - 1

1 点目は、基本的に制限はありません。例外が二つあります。一つは、関税法でいわゆる懸念 3 カ国（イラン、イラク、北朝鮮）に向けて輸出される貨物と輸出令の別表第 1 の第 1 項にある武器については、この制度を利用することができないという制限が設けられている点。もう一つは輸出戻税に関わるものです。例えば輸出して、それが再輸入される。その再輸入のときに、免税を受けたいということをも前提にして輸出するような税の戻税や免税が適用される貨物

については、これは基本的に輸出の際に貨物の形状、性質などを確認する必要があります。そこで、これも制度の利用からは外しています。これら以外には、基本的に制限はありません。

2点目の7日以内の輸出というのは、ご質問の内容がよく分からないのですが、おそらく関税法、税関での制限ではないと思います。少なくとも関税法、税関の取扱いでは、許可を受けてからいつまでに輸出しなさいという制限は設けていません。

質問3 - 3 (メーカー)

経済産業省の輸出許可を必要とする貨物も特定輸出で出してよるしいのか。

回答3 - 3

他法令の規制がある貨物でも特定輸出申告ができます。

質問4 (メーカー)

特定輸出申告制度で法令違反がないことという要件のところで、関税法関連の法令のところでは3年以内に何々以上の違反歴がないこと、それから他法令の場合は2年以内に〇〇以上の違反歴がないこと。そのへんをもう一度お願いいたします。

回答4

資料集 30 ページ、関税法第 67 条の 4 をご覧ください。67 条の 1 号のイ「この法律若しくは関税定率法その他関税に関する法律」で、「刑に処せられ、又は通告処分を受け、その刑の執行を終わり、若しくは執行を受けることがなくなった日又はその通告の旨を履行した日から三年を経過していない者」となります。関税法に違反して税関長から通告処分を受けるか、あるいは刑事手続に入って罰金刑、懲役刑を受けるといったものがすべてこの中の対象になります。

口が輸出に関する他法令に関する違反です。この中では2年以内に刑に処せられ、となっていました。この刑の中には罰金刑も入ります。

関税関係法令と他法令以外の一般の国内法令ですと八に移ります。これは2年以内に禁錮以上の刑になりますので、もし罰金刑を受け

ても八には該当しないことになります。

質問5 (メーカー)

特定輸出申告ですが、例えば倉庫に置いておいて税関手続を行っているとなりますと、倉庫での管理体制等はまだハードルが高いと思っています。これを例えば CY 通関、コンテナヤードのほうに貨物を搬入して、そこに特化したものとしてこの制度を利用することは可能でしょうか。

回答5

貨物の管理や通関手続については、例えばコンテナヤードとか倉庫業者の方にかなり管理業務委託をしていたり、あるいは通関手続を通関業者の方に委託している場合が普通だと思います。そこで我々の考えとしましては、業務委託をした場合には、例えば委託先がきちんと貨物管理がされている、あるいは通関手続がきちんと履行されるのを輸出者の方に確認していただいて、何かあったときに輸出者の方に責任をとっていただく。そういう連携体制、管理体制ができていれば、それはそれできちんと貨物管理ができると見たいと考えています。

質問6 (メーカー)

「特定輸出申告制度の改善」の絵のところ、トラックがコンプライアンスの優れた輸出者の工場、倉庫等で税関手続の許可を得ています。そうすると、ここで外貨になります。そうであれば、その後の空港までのトラック運賃に消費税が乗るか、乗らないかという問題が出てきます。外貨だから乗らないのではないかという話も出てくることです。

回答6

消費税の取扱いについては、特定輸出申告をして外貨になったものに係る荷役についての消費税については、基本的に今の輸出免税の対象から外しています。ただし、消費税は多段階課税ですので、前段階控除を受けることにより、税負担は今までと変わらないということになります。ただ、その手続は必要にはなりません。

質問 7 (メーカー)

説明の中で、コンプライアンス・プログラムの簡素化と連携とありました。財務省の法令遵守規則と経済産業省の輸出管理社内規程が統一、調和化した法令遵守規則でもいいということですが、結局、実際はマル特関係の法令、規則を作らないといけなくなるわけですね。今まで輸出管理に関しての社内規則があります。それに対して今回マル特を使う場合に、その一本化という意味がよくわかりません。

回答 7

例えば、今経産省のコンプライアンス・プログラムを作っておられる方が仮に特定輸出申告を使う場合には、今あるコンプライアンス・プログラムの中に必要な部分を書いていただいて、それを税関に持ってきていただければよいということです。

質問 8 (メーカー)

経済産業省も時々監査は入るのですが、こういった形で法令遵守をやっているかという実地監査が入るタイミングなど、決まっていれば教えていただきたい。

回答 8

特定輸出が去年 3 月から始まったばかりですので、実際に事後的な監査はまだ行っていません。承認申請のときに法令遵守体制を税関で審査しますが、申請があって審査をする際に実際に現場に行って、その体制、手順を見せていただくという段階で、承認を受けたあとの事後監査はまだ具体的に動いていません。

質問 9 (商社)

AEO 制度の連携に向けた動きについてお伺いしたい。今現在、日本と米国に関しては、米国の C-TPAT の導入ということで日本版も制定しようとする動きがあります。一方では中国、ASEAN 地域では、アジアゲートウェイ構想があります。各世界に共通の取組みではなく、日本と米国、あるいは日本と ASEAN という形で、ばらばらな二国間の協定という形で動いているように見受けられます。

二国間で動いた場合、共通化されない弊害は今後出てくる見込みがあるのでしょうか。日本と米国での二国間、日本と中国との二国間ということではばらばらで共通化が図れないのではないかという感じがしています。

回答 9

率直に申し上げますと、諸外国との相互認証については、まさに動き出したばかりで、これは相手のある話なので、共通化が具体的にできるか、できないか。もちろん我々としてはできるように、二国間で相互認証に向けた動き、仕事はこれから加速的にやっていかないとはいけませんが、将来こうなるといったところを申し上げる段階までには至っておりません。

アメリカ、オーストラリア、中国、韓国、ASEAN 諸国あるいは EU と、できれば世界的な認証基準みたいなものが作ればいいなとは考えていますが、まさに緒に就いたばかりで将来的な確固としたイメージはつかめてないのが現状です。

事務局から補足

今のご質問の件に関して事務局から申し上げます。

WCO(世界税関機構)の件に関しては先ほど講師のご説明にもありましたが、基準の枠組みで AEO ガイドライン、いわゆる国際的な標準ガイドラインを決めようという話し合いの場が設けられており、私もそこに参加させていただいております。WCOでは、昨年3月頃に第1回の民間協議グループを立ち上げましたが、その当時は国際間で相互認証の話はほとんど聞いたことがありませんでした。ところが、この1年間で相互認証に関わる協議はいろいろなところで行われています。日本もアメリカ、オーストラリア、韓国、中国と協議を始めたというご報告もいただきましたが、この1年間でずいぶん早い動きだなと個人的に思っています。

そういう協議を始めたという話はいろいろお聞きしますが、逆に言えば実現したもの、実例があるかということ、まだそこに至っている国は一つもないというところですよ。ご説明にありましたように、

まさに今緒に就いたばかりということです。準拠すべき国際標準ガイドラインも一応は話し合っていて決められていますが、それ自身がリビングドキュメントということでまだまだ変更も加えられていく状況にあります。

質問 10（メーカー）

やることの中に教育、研修をやりなさいとあります。私は安全保障輸出管理、外為法の部門でこれを定期的にやっていますが、これを兼ねるということで構わないのでしょうか。特別にそのための講習会を開くのか、それとも輸出管理上の講習会を兼ねて構わないのか。また、その具体的な内容として、どういうところを押さえればよいのかを教えていただきたい。

回答 10

輸出管理の方と兼ねていただいて構いません。税関手続や輸出貨物管理について、従業員の方々の認識を高めていただきたいというのが目的です。具体的にこういった項目を研修させるとか、そういったものは特に定めておりません。

質問 11（商社）

昨年、最初にこれを見たときに一番びっくりしたのは、資料 7 ページ以降にある「体制整備等に関する基本的事項」です。本当にこんなことができるのかなというのが最初の印象でした。このへんの内容が変わるのではないかと期待していたのですが、今回の説明でもこの内容が変わっていません。というのは、かなりメーカー的な内容の基本事項になっていて、基本事項ですから割愛したらまずいわけです。例えば倉庫などを備えているところの条件とか、例えば外為法に基づく基本事項の中に、関係会社を持っていなければそういうことは書かなくてもいいよとか。ほかの規程では補足というかアドバイスがありますが、こちらにはそういうことが一切書いていない。なおかつ他法令に対してすごくあいまいな書き方になっていますが、ここらへんももう一つよくわからない書き方になっています。そのあたりをもう一度検討して修正されるのかという期待があ

りましたが、それはどうかということが一つです。

二つ目は、先ほど違反の話がほかの方から出ていましたが、違反の範囲は企業単位で申請しますという範疇です。そうしますと申請の流れの中に、当然フォワーダーとかいろいろな形が入ってくると思います。そちらの違反に対してはどう引責されるところがあるのか、もしわかりましたらこの制度に鑑みて説明していただければと思います。

回答 1 1

確かに、若干メーカーを念頭に置いたコンプライアンス・プログラムになっていると思います。ただ、これはできれば税関に具体的にご相談いただきたいと思いますが、体制については、総括的に管理するところと監査体制が重要になります。内部監査と総括的なものがどこかでできれば、こちらの中にもありますが、一つの部門なりが複数の業務を兼ねていても構わないつもりでつくっています。どうしてもこういう体制をきちんとつくれということではございません。繰り返しになりますが、そこはそれぞれの企業の内部体制や経営体制によって変わってきますので、具体的に税関のほうにご相談をいただければと考えています。

2 点目の法令違反ですが、あくまでも私どもが承認要件として見ているのは申請者の方の法令違反歴です。ですから業務委託先、つまり業務委託をしている通関業者の法令違反歴までは基本的には見ないことになります。

ただ、例えば、しょっちゅう関税法違反を繰り返しているような通関業者に業務委託をされていると、委託先の監督、指導と言う点で大丈夫かなということになります。

事務局

長時間ご説明、またたくさんの質問にご丁寧にご回答をいただきました講師に、お礼の意味も込めまして拍手をお送りしたいと思います。どうもありがとうございました。(拍手)

郡山

是非是非申請のほうをご検討いただきたいと思います。よろしく
お願いいたします。どうもありがとうございました。(拍手)

以上