

2014 年 9 月

わが国の輸出入手続の効率化に向けて (連載第 1 回 はじめに)

平田 義章

国際ロジスティクス アドバイザー

筆者は、2003 年から約 10 年にわたり日本機械輸出組合の国際貿易円滑化委員会でアドバイザーとして、輸出入手続に関する欧米各国の実態調査などを通じ、わが国の国際貿易にかかわる制度や手続の改革について助言を行うなど、委員会の活動に参加してきた。

このたび、同委員会事務局ならびに組合機関誌 JMC Journal のご支援を得て、拙稿を同誌ならびに JMC のホームページに連載で掲載する機会をいただいた。内容は、税関手続の簡素化、AEO 制度とセキュリティ施策を含むわが国の輸出入にかかわる諸案件について、輸出に重点を置き、これまでの経緯とこれから取り組むべき改革課題に焦点をあて実務的見地から解説するものである。

なお、アメリカならびに EU で推進中の貿易円滑化のための新たな手続についても並行して概要を解説することとする。拙稿が国際貿易に携わる各位のさらなる業務改革の一助ともなれば望外の喜びである。

1. はじめに

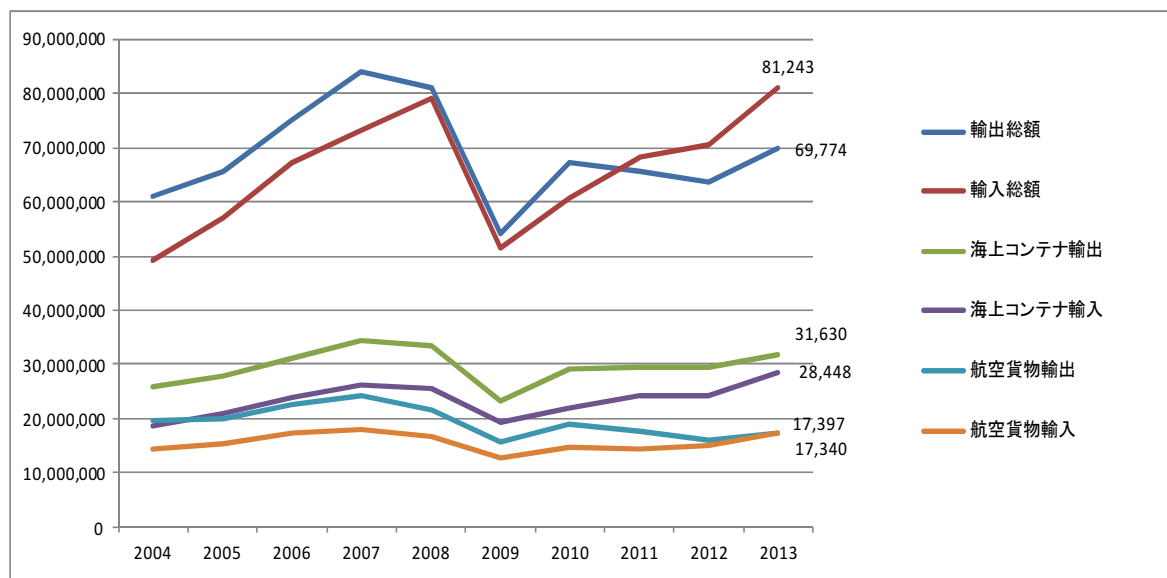
革新船と呼ばれたコンテナ船がわが国に到来したのは 1960 年代の末から 1970 年代の初頭であった。当時のわが国の対応は、海上コンテナという新たな輸送革新の容器を積極的に取り込み物流の改革に利用するというよりも、コンテナをわが国の物流構造に適合しない舶来品として取扱っていたといえるかもしれない。

しかしながら、コンテナリゼーションの進展とともにコンテナに詰めることができる貨物はすべてコンテナ化され、海上コンテナで運ばれる輸出入貨物はわが国の国際貿易のなかで大きなシェアを占めるようになった。財務省貿易統計によると、2013 年の海上コンテナ貨物の輸出実績は 31.6 兆円と同年のわが国の輸出総額 69.8 兆円の 45.3%にあたる。なお、同年の輸出から輸入を引いた差引額をみると、輸出入総額ではマイナス 11.5 兆円、海上コンテナは 3.2 兆円のプラス、航空貨物はマイナス 569 億円となる（図 1-1 参照）。また、2004 年から 2013 年までの 10 年間の差引額の累計をみると、輸出入総額の差引額では後半の輸入の増により 29.8 兆円の増に留まっており、航空も後半の輸出の減により 37.7 兆円と振るわないが、海上コンテナ部門の差引額は 61.9 兆円とわが国の貿易収支に貢献している（図 1-2）。目下、為替レートも円安に推移しているなかで、海外への生産シフトに歯止めをかけ再度わが国からの輸出を増やすための成長戦略の実行が必要となる。わが国への生

産回帰である。そのためには、製品の高付加価値化と生産コストの徹底削減に加え輸出入プロセスの構造的な改革が求められる。

図 1－1．わが国の輸出入額の推移（2004～2013）

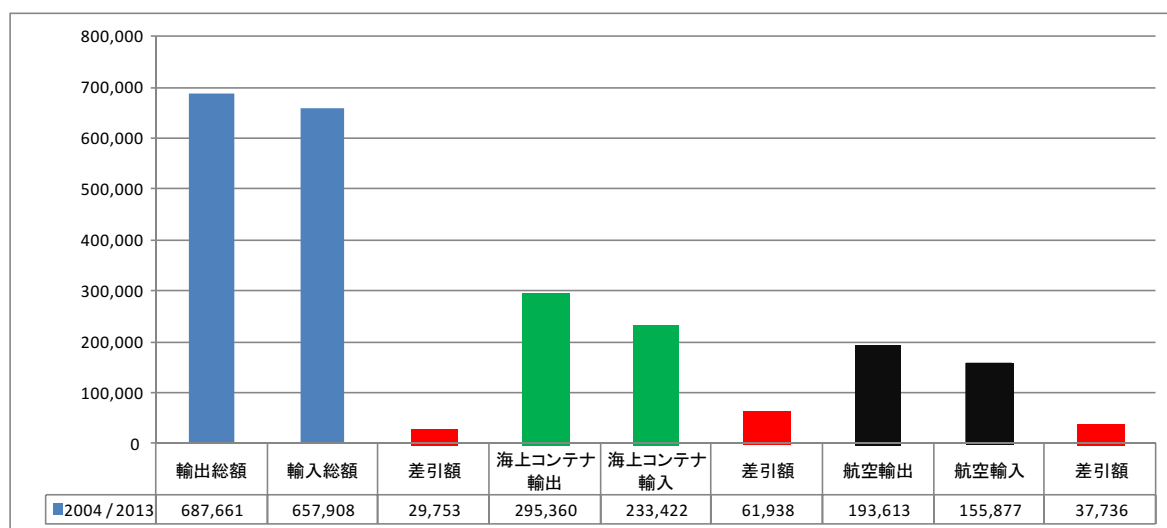
（単位：10 億円、2013 年実績）



出所：財務省貿易統計より作成。

図 1－2．わが国の過去 10 年間（2004～2013）の輸出入ならびに差引額

（単位：10 億円）



出所：財務省貿易統計より作成。

(1) わが国のコンテナ化と税関手続

わが国ではコンテナ船が入港するいずれの港湾にも鉄道の側線が敷設されておらず、貨

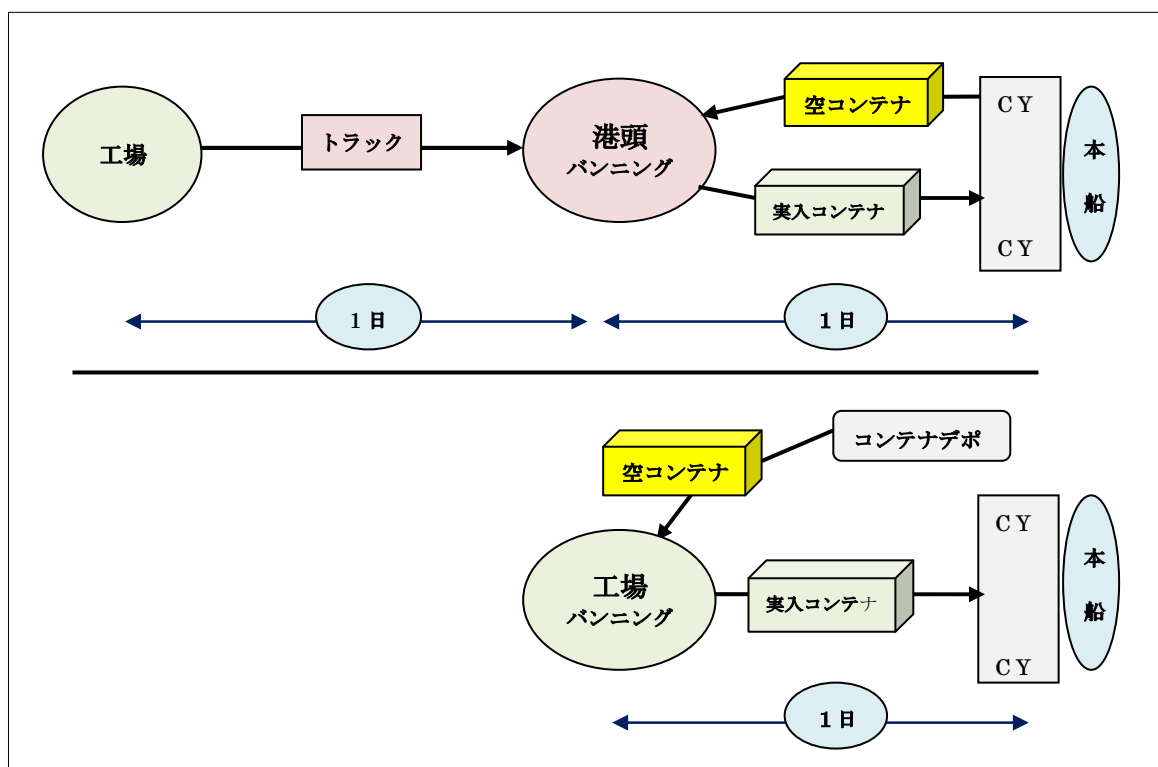
物鉄道は未だに海上コンテナに適応した運行体制を整備していない。わが国の鉄道が取扱うコンテナは国内用 12 フィートの 5 トンコンテナで海上コンテナは主流ではない。また、トラックによるコンテナの運行規制も厳しく、45 フィートのコンテナも ISO 規格化されたが、日本では特定区域を除き国内運行ができない。

在来船時代の輸出貨物の標準的な流れは、工場で生産終了後製品を梱包工場へ移送し、そこで輸出梱包をして港頭地域の海貨業者の保税上屋（現在の保税蔵置場で貨物をいったん仮置きする倉庫）へ搬入する方法が輸出貨物の船積みの一般的な形態であった。

そして、コンテナ時代になっても輸出貨物をそのままトラックで港頭地域の保税蔵置場へ搬入し、そこへ空コンテナを引取り、通関の後貨物をコンテナに詰め実入りコンテナを CY（コンテナヤード）へ搬入するという在来船時代と同じ貨物の流れを踏襲してきた。

輸入貨物も CY へコンテナを荷卸ししそこで通関をするのではなく、いったん保税蔵置場へ実入りコンテナを搬入した後そこでコンテナから貨物を取り出し、通関後トラックで国内配送をするのが当時の通常の流れであった。すなわち、ほとんどの一般貨物の輸送がコンテナ化され、海上輸送を含めたコンテナによるドア・ツウ・ドアの輸送が世界の標準的な形態になったにもかかわらず、わが国では、海上コンテナの国内運行制限、それと、輸出入貨物をいったんトラックで港頭の保税地域へ搬入する「保税搬入原則」¹⁾により、コンテナによる一貫輸送が阻止され、リードタイムを延伸させてきた（図 1 - 3）。

図 1 - 3. 港頭バンニングと工場バンニングのリードタイムの比較

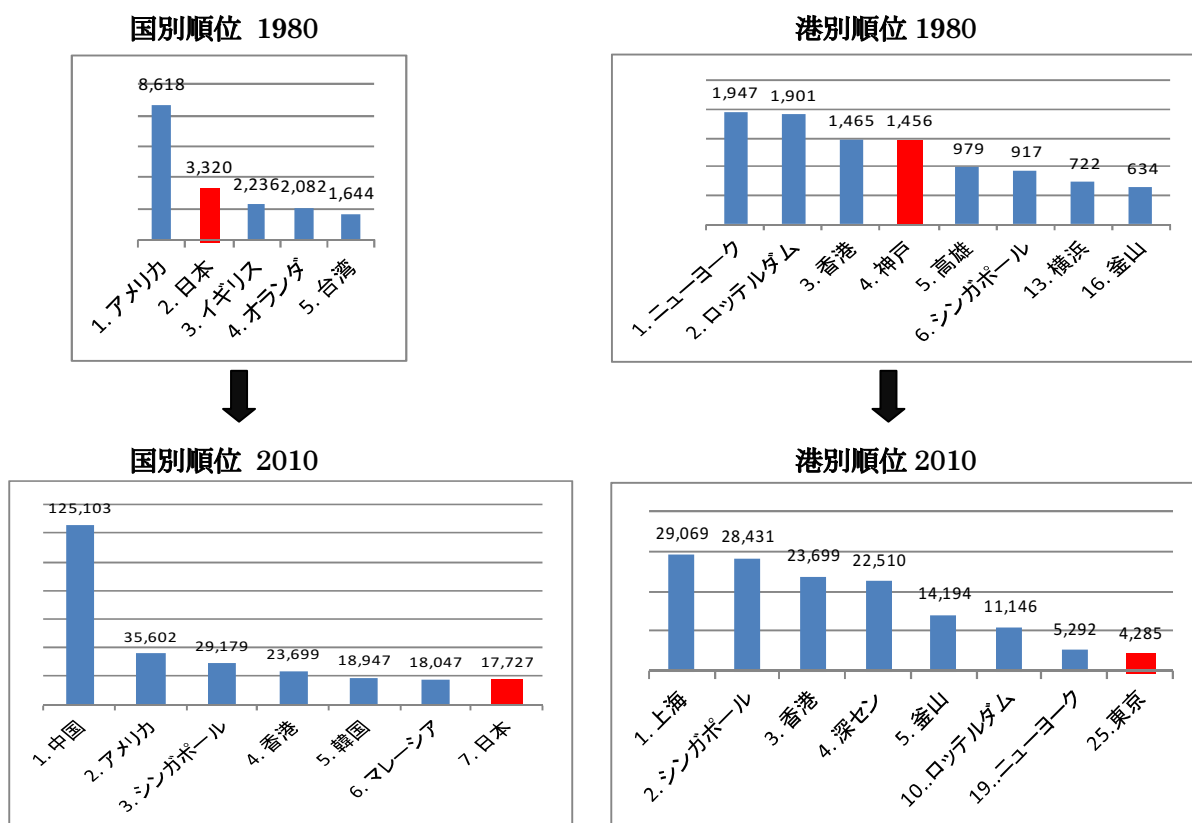


出所：筆者作成。

さらに、日本列島の地理的形態や国内産業の分布状況に鑑み、コンテナポートを各地方港単位に建設するという当時の国のコンテナ化に向けた施策に基づき 60 余のコンテナポートが全国に分散設置された。なお、コンテナターミナルの緊急整備のため 1967 年に京浜と阪神に外貿埠頭公団が設立されたが、それらの公団は 1982 年に解散され地方自治体の管理に移管されている。そのような施策決定がわが国の特定コンテナ港のシェアを大きく減少させてきたといえよう。

数字をあげると、まず国別の取扱実績では 1980 年に日本はアメリカに続き 2 位であったが、2010 年には韓国、マレーシアにも抜かれ 7 位となっている。また、1980 年にはコンテナの港別取扱いで神戸がニューヨーク、ロッテルダム、香港に次いで 4 位であったが、2010 年にはわが国のトップ東京港が 25 位と順位を大幅に落としている。中国などアジア諸国の貿易拡大により上海が 1 位になるなどコンテナ港の取扱順位は大きく変わったが、シンガポール（2 位）、香港（3 位）、釜山（5 位）などのトランシップ港がなお上位を占めている。²⁾ わが国のトップ諸港のランキングが国単位の順位に比例せず港別ではさらにシェアを落とした理由としては、国内では競争港を乱立させ、横浜や神戸などで外国貨物を中継することに積極的ではなかったことによるといえる（図 1－4）。

図 1－4．世界の国別、港別コンテナ取扱いの推移



単位：1000 TEU 出所：Containerisation Yearbook 1982 および 2010.

(2) 改革への動き

わが国でコンテナリゼーションへ戦略的な対応が行われていないなかで、中国を始めとするアジア諸国が国際ビジネスのシェアを拡大しコンテナ貨物の主流はアジアへと移行した。そして、わが国経済の地盤沈下をもたらす国際競争力の低下に対処するため、欧米諸国の税関手続を含めた輸出入プロセスとわが国の制度を比較し、改善を要望する声が産業界で高まった。手続の改善とリードタイムの短縮によるコストの削減が狙いであった。

そのような背景のもとで、わが国産業界では、国際競争力強化の観点から、輸出入にかかわる手続と物流構造の改革の必要性についての認識が荷主企業を中心とする経営トップレベルで高まり、2004年6月22日に日本経済団体連合会が、日本貿易会、日本機械輸出組合など8団体を代表して「輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言」を提出した。

その基本的な考え方として、輸出入・港湾諸手続の簡素化、総ての申請書類の電子化、情報の共有化に加えてコンプライアンスの活用と物流プロセスの最適化を具体的な推進目標とする“セキュリティの確保と物流の効率化を両立する方策”が取り上げられ、その推進には、官民協働体制の構築と国際的な動向への対応が必要とされた。³⁾

この日本経団連による輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言にもとづき、特定輸出申告、特例輸入申告や特定委託輸出申告、特例委託輸入申告制度などのAEO制度が導入され、さらに「国際物流競争力パートナーシップ会議」などの官民間の協議や内閣官房主宰の「貿易手続改革プログラムフォローアップ会合」の場を通じ具体的な改革への討議が行われてきた。その結果、「関税定率法等の一部を改正する法律」が平成23年3月31日に成立し、税関手続の改善については同年10月1日に施行された。すなわち、この法改正により、貨物を保税地域へ入れた後に行うとされていた輸出の申告が貨物を保税地域へ入れることなく行うことができるようになった。また、従来保税地域外で貨物をコンテナに詰めるにあたり事前の承認を必要としたが、同改正により荷主の異なる貨物を同一コンテナに詰める場合を含めどこでも貨物をコンテナに詰めることが可能となった。そして、これから、税関手続のさらなる改善に向けてNACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）の24時間稼働、さらに、どこからでも、どこへでも税関申告ができるようにするため税関申告官署の自由化などの諸施策が実施されることになり、また通関業者の営業区域制限を含む通関業法の改正なども検討されている。

一方、2004年7月に京浜港、伊勢湾、阪神港がスーパー中枢港湾に指定されたことに続き、国土交通省では2010年8月に新たに国際コンテナ戦略港湾として阪神港および京浜港を選定した。そして、戦略港湾においては、内航・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策を推進するとともに、その運営に当たっては、民間企業が出資する「港湾運営会社」を設立し、民の視点による戦略的な一体運営の実現により、国際競争力の強化をはかるとしている。そして、狙いはアジア主要港並みのサービスの実現であり、日本発着貨物のトランシップ率を現行の半分に縮減し、アジア発着貨物の国際コンテナ戦略港湾におけるトランシップを促進し、東アジア主要港として選択される港湾を目指す

している。

その具体的施策として、コンテナターミナルの 24 時間オープン、内陸フィーダーサービスの充実、鉄道による内陸へのコンテナ輸送の充実、インランドポートを活用した空コンテナ輸送の効率化、電子タグを活用した港湾物流情報化推進などのコンテナ物流の総合的集中改革プログラムの基本理念の実行が大きく期待される。これらの施策の一層の推進が国としての競争力強化のため必須である。

わが国の輸出貨物に対する保税制度の厳密な適用、すなわち、輸出申告をするためには貨物をまず港頭地域の保税蔵置場へ搬入しなければならない、また、貨物を荷主の施設を含め保税地域以外の場所で海上コンテナに詰めるためには税関の事前承認を必要とするなどの制度は欧米諸国では見られないわが国固有の規制であった。わが国の輸出入申告手続の簡素化については、先進各国の制度と比較しこれまで多くの企業が改善を要請してきた懸案課題であったが、このたびようやく実現の運びとなった。しかし、わが国の輸出入貨物に対する税関の管理体制の根幹はなお保税制度にあり、輸出入者を含めた AEO 事業者に対するベネフィットの多くは保税管理の適用除外にある。しかし、保税規制を免除することだけが税関手続を簡素化することとはならない。さらに、自国の輸出貨物については輸入貨物と同等な規制を課すべきではなく、今後のわが国への生産回帰を支援する意味からもさらなる簡素化手続の導入が要請される。なお、港湾改革ならびに輸出入手続の改正とも現実的に目に見える改善が実行されているわけではない。特に輸出入手続については、簡素化に向けて関税法が改正されたにもかかわらず実務的な改善には至っていない。依然として多くの改正前の輸出入プロセスが継続しており改革の趣旨が必ずしも徹底されているとはいえない。

いま、世界の税関管理の趨勢は、輸出入貨物そのものの管理から輸出入を取扱う企業を管理する方向へ向かっている。EU の改正関税法（**Union Customs Code**）では、AEO 事業者に対するベネフィットとして税関による審査・検査の軽減のみならず、税関システムと企業のシステムを直結させる申告手続、企業のどこの店所からどこの税関官署へでも申告し許可を受けることができる集中通関方式などの新たな簡素化手続が導入されることとなる。税関の責務はこれまでの関税収入の確保と不正輸出入の管理を含め、セキュリティの強化に加え貿易コンプライアンスの分野へ拡大されている。当面先進諸国が向かう方向はセキュリティ強化のための施策を継続・推進し、かつ貿易円滑化による効果をどのように追求していくかにある。

そのような背景のもとで、世界的にも AEO のベネフィットの拡充と相互に効果をもたらす AEO の相互承認の拡大が期待されている。国のセキュリティ施策である 24 時間ルールをわが国も導入した。これまでアメリカの諸々の施策はセキュリティー辺倒であったといわれるが、いま、官民共同のテロ対策 C-TPAT と輸入者自己評価プログラム ISA を統合し **Trusted Trader**（信頼できる貿易事業者）制度を設立することによりセキュリティの強化と貿易の効率化を高めるとしている。AEO とその相互承認の効果的な運営が世界的に求め

られているなかで、わが国としても輸出入手続全般にわたり簡素化手続を導入するとともに、AEO 荷主ならびに AEO サービス提供者のそれぞれの資格要件とベネフィットについてさらなる検討を加える必要がある。

(3) 本連載の趣旨

2004 年の経団連の改革提言をベースとして多くの改革が検討され実行されてきた。そのうちこれまで改革・改善された分野は、全面的ではないが税関の執務時間外規制の廃止、保税搬入原則の一部見直し、コンテナ詰めの規制廃止や NACCS の 24 時間稼働などである。そして、目下推進中の改革課題として税関申告官署の自由化などがある。

さらに、このような輸出入手続の簡素化・効率化によるリードタイムの短縮＝コストの削減を実行するためにはわが国におけるコンテナ物流の効率化が必須である。国の主導による戦略港湾体制の確立が欠かせない。

したがって、本連載では今一度原点に立ち返り、改革すべき下記の諸案件について確認し今後の改革へ向かうべき方向を示唆することとする。

- 輸出入手続の改革目標
- AEO のベネフィットと相互承認
- 24 時間ルールなどのセキュリティ施策

現実的な課題は、制定された改革の道筋がいかにして実行に移されるかにある。関与するすべての当事者がその趣旨を理解しない限り改革は実現しない。

注

1) 関税法研究会とりまとめ、平成 18 年 6 月、42 - 43 ページに「関税法においては、外国貨物の蔵置等ができる場所として保税地域を定め、我が国に輸入しようとする貨物、外国へ輸出しようとする貨物について、原則として、保税地域に搬入した後に輸出入手続を行わなければならない旨規定している。」とあるが、この保税制度が現在でもわが国の輸出入手続の根幹となっている。いわゆる「保税搬入原則」である。なお、現在の関税法の規定は以下のとおりであり、輸出申告には“貨物を保税地域等に入れた後にする”規定が外された。また、特例輸入申告または特例委託輸入申告の場合は、マニフェストが提出され次第申告することができる。

(輸出申告又は輸入申告の手続)

第六十七条の二 輸出申告又は輸入申告は、輸出又は輸入の許可を受けるためにその申告に係る貨物を入れる保税地域等の所在地を所轄する税関長に対してしなければならない。

2 輸入申告は、その申告に係る貨物を保税地域等に入れた後にするものとする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

- 一 当該貨物を保税地域等に入れないで申告をすることにつき、政令で定めるところにより、税関長の承認を受けた場合
- 二 当該貨物につき、特例輸入者又は特例委託輸入者が政令で定めるところにより輸入申告を行う場合

3 前項各号のいずれかに該当する場合における輸入申告は、当該貨物に係る第十五条第一項若しくは第十項（入港手続）の規定による積荷に関する事項が税関に報告され、又は同条第二項若しくは第十一項若しくは第十八条第四項（入出港の簡易手続）の規定による積荷に関する事項を記載した書面が税関に提出された後にするものとする。

2) Containerisation International Yearbook 1982 および 2012.

3) 輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言、日本経済団体連合会、2004 年 6 月 22 日。なお、物流プロセスの最適化については、「輸出入・港湾諸手続の効率化を図るとともに、実際の貨物の流れを効率化することが、全体的な物流プロセスを最適化させるとの観点から、貨物の流れを規定する諸制度を見直すべきである。とりわけ保税制度に関しては、その運用実態や諸外国の状況を参考に、見直しを検討すること。」としている。