

＜連載＞わが国の輸出入手続の効率化に向けて

(その 2 輸出手続の改革目標)

平田 義章

国際ロジスティクス アドバイザー

2、輸出手続の改革目標

わが国でこれまで税関管理の基盤であった「保税搬入原則」の見直しが行われた。すなわち、輸出入の税関申告にあたり、まず貨物を税関が管轄する地域へ入れなければならないとする原則が輸出については免除された。輸出貨物については、AEO 貨物、一般貨物とも、輸出者の自社施設、フォワーダーの内陸倉庫など、貨物がどこに置かれていても、どこからでも申告ができるようになった。さらに、輸出入申告の 24 時間化が実施され、税関申告官署の自由化についても検討されている。

これらの諸改革が実行されると、わが国の輸出にさらに大きな経済効果をもたらすことが期待される。しかし、現実には、長年行われてきた慣行の変革には時間を要する。輸出者自らが輸出プロセスの効率化に向けて積極的な推進をはかることが先ず肝要であり、各運営事業者の協力が求められる。

(1) 特定輸出申告

特定（AEO）輸出者は、貨物が置かれている場所または当該貨物を積込む港（空港）の所在地を所轄する税関長に対して輸出申告をすることができるとしている（関税法第 67 条の 3）。加えて、本年 10 月 1 日から輸出入申告の 24 時間化が実施されたことから、申告官署の自由化が実現すると、AEO 輸出者は貨物の蔵置場所にかかわらず、申告税関を特定し、その税関官署へすべての輸出申告を NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）を通じ集約することが可能となる。

実務的には、AEO 輸出者は、全社的にあるいは事業部門ごとに通関業者を選定し、当該通関業者は、輸出者に代わり通関および船積みを手配する。例えば、委任を受けた通関業者は、必要に応じ駐在員を輸出者の特定事業部門へ派遣し、申告税関への申告と現物検査が必要な場合の手配を行う。なお、使用する通関業者は AEO 通関業者、非 AEO 通関業者のいずれでも可能であり、通関業者の営業区域制限が緩和されれば、AEO 輸出者のオペレーションに最適な対応が可能な通関業者に業務が委託されることとなる。勿論、輸出者自らが輸出申告を含め船積みを手配することもできる。

しかしながら、現実には、多くの大手輸出者は、特定輸出申告制度が導入される以前に利用していた「包括事前審査制度」¹⁾ の手順をそのまま継続し、自社施設で貨物をコンテナ

に詰め CY（コンテナヤード）へ搬入後通関をしている例が多い。すなわち、特定輸出申告制度の導入により自社施設に貨物を置いたまま申告し許可を受けることが可能になったにもかかわらず、これまでと同様、工場バンニング、CY 通関のプロセスをそのまま踏襲している場合が多い。

さらに、工場でスペースがない、あるいはコンテナ詰め作業ができないこと、などを理由に工場バンニングを避け各工場で生産された貨物を自動的にトラックで最寄りの港頭地域の保税蔵置場へ搬入し、そこで仕向地ごとに仕分け、通関の後コンテナに詰め輸出する例も多い。

すなわち、旧来の長年にわたる“貨物を保税地域へ搬入した後”通関をする慣行がなお継続している。さらに、空コンテナの工場への引取りがほとんど港頭地域の CY やデボから行われていることから、工場が遠隔地にある場合は、そのコストが極めて高くなる。加えて、コンテナの道路運行規制が厳しいなどの理由からわが国ではコンテナのドア・ツウ・ドア輸送が必ずしも実現していない。また、鉄道や内航船によるコンテナ輸送が有効利用されるまでに至っていないことから、海上コンテナの内陸輸送については未だにわが国固有の構造的な問題が存続しているといえよう。

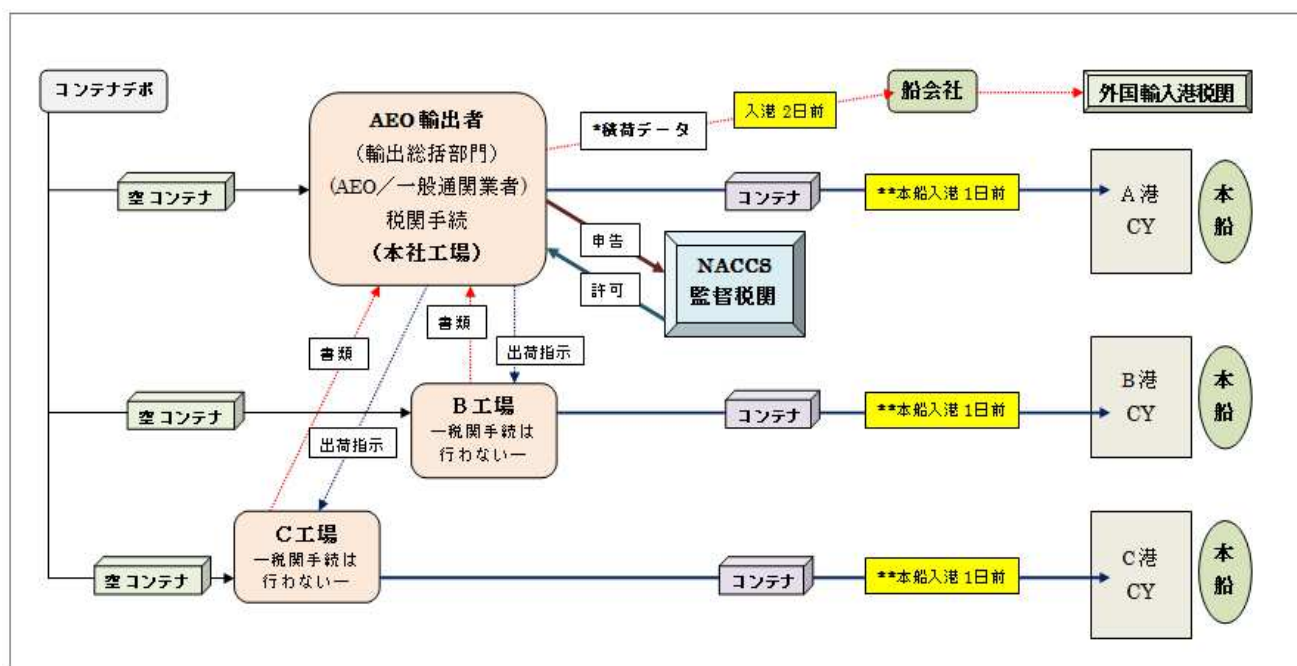
一方、わが国でも自社施設で貨物をコンテナに詰め CY へ直行させることによるリードタイムの短縮とコスト削減の効果が認識され²⁾、多くの輸出者が工場バンニングに切り替えている。平成 25 年度の「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」によると荷主施設でコンテナに詰める割合は、平成 20 年度調査の 39.8%から 44.7%へと増加した³⁾。そして、AEO 輸出者は、本年 10 月 1 日に実施された輸出入申告の 24 時間化や検討中の税関申告官署の自由化などの諸施策を有効活用し、輸出手続の効率運営を最大限実行することにより望まれる効果が期待できる。例えば、改善に向けての案として、以下をあげる：

- 全社あるいは特定部門のすべての輸出申告を特定税関官署に集中する。
- コンテナ単位で船積みできる貨物はすべて工場バンニングとし、税関への申告はコンテナの CY 搬入後ではなく、当該工場に置いたまま開始する。すなわち、船積港の CY へ貨物を搬入した後、ターミナルによる NACCS への CY 搬入の確認を待つのではなく、工場申告し直ちに許可を受けることによりリードタイムのさらなる短縮を可能とする。特定輸出者の申告はほとんどが審査区分 1（簡易審査扱い＝即時許可）となるが、審査区分 2（書類審査扱い）の場合は電子的に必要とされる資料を申告税関官署に輸出者の特定総括部門から直接送付する。AEO 申告では通例区分 3（検査扱い）はほとんどないが、現物検査の指定を受けた場合、通常、港頭地域の税関指定検査場で検査を受ける。その際、委任を受けた通関業者が税関検査を手配する。
- 各工場の製品を仕向地ごとに集約し出荷する必要がある場合には、港頭に限らず内陸地点で最も効率的な作業ができコスト効果がある施設を選定し、そこで各工場の製品をコンテナに混載し出荷する。保税地域外でコンテナに詰める規制（コンテナ扱い）は廃止されたためどこでも貨物をコンテナに詰めることができる。

- 各工場から各船積港までの輸送には、使用船社の協力を得、空コンテナの内陸地点のコンテナデポからの引取りを含め、輸出入コンテナの往復使用、鉄道の有効活用などにより最も低コストでかつ迅速なコンテナの内陸輸送を手配する。
- アメリカ向けおよび欧州直行船の CY カット（CY 搬入の締切り）はわが国の各港で本船入港の 3 日前とされているが、これを世界標準の本船入港の 1 日前に戻す。これは、情報の伝達と貨物の流れを切り離し、必要情報を輸出者から船社あて直接送信することにより可能となる。リードタイム 2 日の延伸は極めて大きい。なお、中国も 24 時間ルールを開始したが、中国向けには 3 日前の CY カットは適用されていない。世界標準の本船入港の 1 日前である。

以下の図 2-1 に標準的な AEO の輸出手続を例示したが、各 AEO 輸出者は自らのオペレーションに最適な税関手続と輸送の手配を自ら選定することが望まれる。

図 2-1. 標準的な AEO 輸出申告



注：*24 時間ルールの積荷データ。**CY 搬入締切時間（カットオフ）の世界標準。24 時間ルールの日本発アメリカ、EU（直行船）向けには依然として本船入港 3 日前の CY カットオフが適用されている。
出所：筆者作成。

(2) 一般（非 AEO）輸出申告

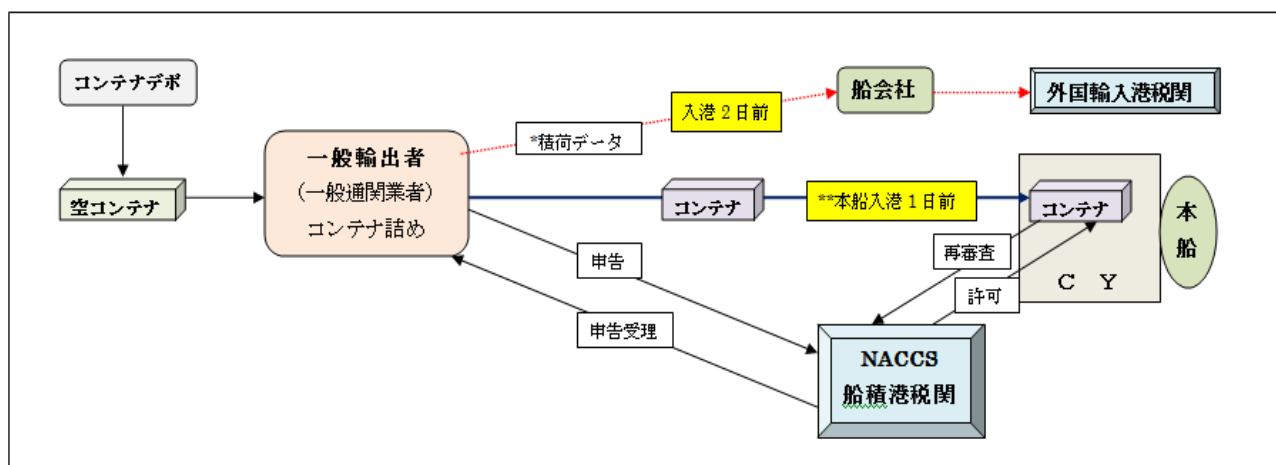
関税法第 67 条の 2 において、「輸出申告又は輸入申告は、輸出又は輸入の許可を受けるためにその申告に係る貨物を入れる保税地域等の所在地を所轄する税関長に対してしなければならない」としている。すなわち、「輸出申告又は輸入申告は、その申告に係る貨物

を保税地域等に入れた後にするものとする」とした改正前の関税法第 67 条の 2 の規定から輸出申告が除外されたものの、船積港を管轄する税関官署が申告書を受理することとなる。

輸出貨物については、AEO 貨物、一般貨物にかかわらず貨物をいったん保税地域へ搬入することなく、どこからでも申告をすることが可能になった。以前のように港頭地域の保税蔵置場などへ貨物をいったん搬入しなくても申告ができる。ただし、一般貨物の場合は、税関による貨物の検査および許可は CY などの保税地域へ搬入後行われ、そのための審査区分の選定、すなわち、書類審査や検査の要否の判断は、最終的に貨物が保税地域へ搬入された時点で再度行われることとなった。一般貨物も内陸地点などどこでも申告はできるが、区分 1 の場合でも貨物が保税地域へ搬入され搬入の確認が行なわれない限り許可は下りない。なお、コンテナを利用して輸出される貨物をコンテナに詰めたまま輸出申告し、許可を受ける場合の取扱いは、荷主の異なる貨物を同一コンテナに詰められるものでないことを条件としていたが、これを廃止し、荷主の異なる貨物を保税地域外でコンテナ詰めした後に輸出申告ができることとした⁴⁾。

要約すると、AEO ではない一般の輸出者も貨物を自社工場に置いたまま、税関の承認を受けることなくどこでもコンテナに詰め直ちに申告ができる。NVOCC (利用運送事業者) も保税地域ではない内陸地点で CFS (コンテナ・フレイト・ステーション：小口貨物の集約場所) を開設することが可能となった。また、申告官署の自由化が実施されれば、一般輸出者は貨物の蔵置官署である船積港の税関で最終審査の後許可を受けることとなるが、貨物を保税地域へ搬入しなくても任意の通関業者を使用し、どこでも申告することができる (図 2-2)。

図 2-2. 一般 (非 AEO) 輸出申告



注：*24 時間ルール of 積荷データ、**CY 搬入締切時間 (カットオフ) の世界標準。24 時間ルールの日本発アメリカ、EU (直行船) 向けには依然として本船入港 3 日前の CY カットオフが適用されている。

出所：筆者作成。

① 一般通関業者の使用

財務省関税局は、輸出入申告官署の自由化にかかわる基本的な方向として、適正通関の確保の観点から蔵置官署を申告官署とする原則は維持するとしている。したがって、一般輸出者が一般通関業者に輸出通関を委任する場合、通関業者の営業区域制限が緩和されると、一般輸出者は特定の通関業者に複数の港から輸出される貨物の輸出手続を一括委任するか、各港ごとにそれぞれの通関業者に委任するかのいずれかの選択となる。

「保税搬入原則」の見直し（関税法第 67 条の 2 の改正）により一般輸出者は何時でも（ただし、税関の執務時間外の場合は時間外執務要請届の提出が必要となる）どこでも輸出の申告ができることから、「コンテナ扱い」の廃止により保税地域外の自社の工場またはフォワーダーの倉庫で税関の承認を受けることなく貨物をコンテナに詰め、申告をし、コンテナを CY へ搬入の後、NACCS へ貨物の到着が通知され、審査の結果が区分 1 の場合は即時許可となる。

ここでの問題点は、CY へ搬入されたコンテナがいかに早く NACCS に到着情報が伝達されるかにある。例えば、20 時に CY ゲートを通過したコンテナの到着情報が直ちに NACCS に伝達されれば即時許可となるが（ただし、時間外の場合には時間外執務要請届の提出が必要となる）、翌朝 9 時に到着情報が NACCS に伝達されると許可は翌日の 9 時以降となる。

留意すべきは、例えば、港湾システムと NACCS が接続され、コンテナの CY 搬入が自動的に NACCS で確認されれば区分 1 の場合は即時許可となる。現在わが国の主要港では NACCS への通知が手作業で行われているため、NACCS が 24 時間稼働しても対応する処理が迅速に行われない限り改善には至らない。

② 認定（AEO）通関業者の使用

一般輸出者も AEO 通関業者を使用すれば、特定委託輸出申告制度により自社の工場またはフォワーダーの倉庫で輸出の申告をし、審査を経て許可を受けることができる。そして、申告官署が自由化されれば、一般輸出者は AEO 通関業者を使用することにより、どこからでも輸出の申告ができることとなる。

ただし、工場など貨物が許可を受けた場所から CY までの輸送には特定保税（AEO）運送者を使用しなければならない（関税法第 67 条の 3）とされているが、目下認定を受けた AEO 運送者はごく少数であり、さらに、一般輸出者の貨物の管理について AEO 通関業者に過大な責任を負わせるとして、特定委託輸出申告制度は現実には利用されるまでに至っていない。

AEO 通関業者の使用により一般輸出者も自社の施設に貨物を置いたまま許可を受けることができる特定委託輸出申告制度ではあるが、通関業者はあくまでも輸出者の委任を受け通関業務を代行する者であり、貨物の申告者はあくまでも輸出者である。特定委託輸出申告の利用を推進するためには、AEO 通関業者の通関業者としての責務と、輸出者と AEO 通関業者との関係を明確にする必要がある。

(3) 税関システムの 24 時間化と税関申告官署の自由化

① 輸出入申告の 24 時間化（NACCS の 24 時間稼働）

例えば、アメリカの自動輸出システム AES (Automated Export System) は、運営機関である商務省統計局の執務時間と連動することなく 24 時間稼働している。イギリスの輸出入自動通関システム CHIEF (Customs Handling of Import and Export Freight) も同様英国税関の執務時間と連動していない。

一方、これまで、わが国の税関システム NACCS は税関の執務時間内のみ稼働しており、データは受信しても時間外業務（時間外執務要請届）が申請されない限りシステムは稼働しなかった。例えば、20 時にデータを送信しても税関の開庁時間内に時間外執務の申請をしておかない限り申告の受理は翌朝の税関の執務開始時間以降となった。審査区分 1（即時許可）の場合でも税関の執務時間外には NACCS が稼働しないため即時許可とはならない。例えば、長い待ち時間の後、22 時に CY へコンテナを搬入したとしても、未通関の貨物は、税関の執務時間外となるため開庁時間内に事前に時間外の執務要請届を提出しておかない限り申告は受理されなかった。

しかしながら、本年 10 月 1 日実施の制度改正により区分 1 に限り許可を希望する場合、開庁時間にかかわらず時間外執務要請届を提出することにより、輸出申告を行なった結果、審査区分が区分 1 となった場合には、直ちに許可を行うとしている。なお、書類審査扱い（区分 2）または検査扱い（区分 3）となった場合には、審査・検査は税関官署の翌開庁日以降に行うものとするとしている。すなわち、NACCS はなお税関の執務時間と連動し運営している。区分 1 貨物については、申告の時間にかかわらず時間外開庁の申請を行うことにより当日の許可となるが、区分 2 または 3 については翌日の審査となるため、どうしても当日中に許可を受ける必要がある貨物については、現行の制度を適用し税関の開庁時間内に時間外の執務を要請しなければならない（表 I）。

わが国においても、輸出申告の 9 割以上を占める区分 1 の貨物が、欧米と同様、申告する時間帯にかかわらず申告と同時に即時許可を受けることとなれば、それによるリードタイム短縮の効果が極めて大きいことから、NACCS の 24 時間稼働による輸出入申告の 24 時間化が要請されてきた。区分 1 の申告についてもなお時間外の申請を必要とする今回の改正についてはさらなる改善が望まれる。なお、CY 搬入後通関をする貨物については、NACCS に貨物の到着を通知しない限り申告が受理されないため、実入コンテナが CY に到着次第、時間帯にかかわらず通関手続が開始できるよう、NACCS の 24 時間稼働に加え、港湾システムと NACCS の接続などによる搬入確認の迅速化をはかる必要がある。

② 税関申告官署の自由化

申告官署の自由化が実現すると、AEO 輸出者、AEO 通関業者は貨物が置かれている場所または船積港を所轄する税関官署のみならず任意の非蔵置税関官署へ申告書を提出することができることとなる。例えば、AEO 輸出者の本社や輸出総括部門が所在する地域の税関官署へ当該輸出者の申告書を集約し輸出申告の一元管理を行うことが可能になる。すなわ

ち、各店所で個別に行っている輸出手続を総括管理することによりさらなる効率化が期待できる。

AEO ではない一般輸出者も AEO 通関業者を使用する場合は、上記の AEO 輸出者と同様な手続が可能となる。ただし、一般通関業者を使用する場合は、船積港を所轄する税関官署へ申告することとなるが、貨物を CY などの保税地域へ入れる前にどこからでも申告することができる（ただし、許可は保税地域搬入後となる）。さらに、通関業者の営業区域制限が緩和されると、一般輸出者は、AEO 通関業者、非 AEO 通関業者にかかわらず通関業者の任意な選択が可能となる。

一方、通関業者としては、大手企業、中小企業ともこれまでの自らの営業区域を超える営業拡大が期待でき、また、通関店所の適正配置により経営の合理化をはかることも可能となる。

表 1. 輸出入申告の 24 時間化（2014 年 10 月 1 日実施）

	届出種別コード	時間外執務要請届	輸出入申告の取扱い
現状	A 通関 ・輸出入申告が受理された後、開庁時間外に許可を希望する場合	開庁時間内のみ提出可能 （本日中にどうしても許可を受けなければならない場合、予め本届を提出しておく）	● 区分 1 となった場合 — 直ちに許可 ● 区分 2 または 3 となった場合 — 執務時間外に審査・検査
新規	E 通関 ・輸出入申告が受理された後、区分 1 に限り許可を希望する場合	開庁時間にかかわらず提出可能 （開庁時間終了後時間外執務届を提出し申告しても区分 2 または 3 となった場合にはその日に許可にならない）	● 区分 1 となった場合 — 直ちに許可 ● 区分 2 または 3 となった場合 — 翌開庁日以降に審査・検査
参考	諸外国の事例		
	・アメリカでは自動輸出システム AES、輸入自動通関 ABI により輸出入手続が運営されている。両自動システムは 1 日 24 時間／週 7 日稼働、書類の提出が要求された場合にはそれぞれの自動システムを通じ送信する。現物検査は貨物を税関指定検査場などへ持ち込み検査を受ける。輸出入とも所轄税関官署へ時間外執務を要請する臨時開庁（時間外執務要請届）の制度はない。緊急の場合は状況に応じ処理される。 ・イギリスでは税関輸出入自動システム CHIEF が導入されている。CHIEF は 1 日 24 時間／週 7 日稼働、書類の提出が要求された場合には CHIEF を通じ送信する。現物検査は、港の検査場で税関の手配（キャリアが貨物を配送）で行われる。輸出入とも所轄税関官署へ時間外執務を要請する臨時開庁（時間外執務要請届）の制度はない。緊急の場合は状況に応じ処理される。		

出所：輸出入・港湾関連情報処理システムを使用して行う税関関連業務の取扱いについて（平成 22 年 2 月 12 日財関第 142 号（新旧対照表、別紙 7）。輸出入申告の 24 時間化、東京税関業務部資料（平成 26 年 9 月）などより作成。

(4) わが国の港湾および内陸輸送体制の整備

1995年に米国連邦海事委員会 FMC (Federal Maritime Commission) は、当時の米国籍船社 Sea-land と APL の日本港湾における外国船社への不平等慣行に対する訴えに基づきわが国の運輸省に対し改善を要求、対抗措置として日本船社の米国港への入港拒否と罰金の支払いを命じたが、示談により決着、日本政府は改善を約束した。しかし、爾来、必ずしも根本的な解決には至っていない。その後両米船社が外国船社に売却されたこと、わが国の対米貨物の減少などにより 2011 年に FMC は訴状を取り下げたが、現実になおわが国港湾では独自の慣行が存続し近代化の阻害要因となっている。

荷主にとって港湾作業の近代化は貨物のリードタイム短縮のため必須であり、CY ゲートの 24 時間オープンまたは柔軟な運営は極めて効果的である。特に最近のドライバー不足に鑑み CY ゲートの混雑解消は世界的な課題となっているが、わが国では旧来の慣行にとらわれ抜本的な改善策が実行に移されていない。この問題はターミナル運営者のみならず船社、行政そして荷主の関与により解決すべき喫緊の課題である。また、遠距離内陸地点へのトラックによるコンテナのラウンド（往復）輸送は高コストとなるため、改善措置として鉄道や内航輸送の拡充が求められている。空コンテナを保管するためのインランド・デポの設置も効果的である。

これらの措置は国交省の主導により進められているが、必ずしも期待される成果があげられているとはいえない。一貫輸送の運営者である船社、フォワーダーの主導のもとで鉄道や内航会社の協力を得、効率的かつ低コストの海上コンテナの内陸輸送ルートを構築する必要がある。そのためには、自らのコスト削減のため、国際貿易に関与する荷主の本課題への積極的な取り組みが欠かせない。国により設定された国際コンテナ戦略港湾構想の実現は、わが国の輸出入貿易貨物のリードタイムの短縮と輸出入にかかわる国内物流の効率化に大きく寄与するものであり、荷主を含め運営関係者の支援が求められる。

(5) 参考となる海外事例

以下にわが国の輸出プロセスの改革に向けて参考になる海外事例について要旨を述べる。

① アメリカの船積後申告

アメリカの輸出申告手続は税関ではなく商務省統計局の管轄下にあり、自動輸出システム AES (Automated Export System) により運営されている。AES にはキャリアの出発前申告と出発後申告の 2 種類の申告方法（オプション）がある。そして、オプション 4 と称する出発（船積）後の申告は、船積時にデータが揃わない輸出者に認められたアメリカ固有の申告方法であり、セキュリティ強化の観点から廃止が要請されてきたが、輸出者の強い要望によりこれまで存続させてきた。ただし、統計局と CBP（米国税関国境警備局）間の合意により 2003 年 8 月 15 日から当制度の新たな認可申請は停止されている。

AES への申告は、貨物の蔵置場所にかかわらず、どこからでも、何時でも（1 日 24 時間 週 7 日）可能であり保税搬入原則はない。申告が受理され次第 ITN (Internal Transaction Number) が返信される。申告が拒否された場合は、修正のうえ再度申告し ITN を取得し

なければならない。なお、本船出港の 24 時間前（航空機出発の 2 時間前）までに ITN をキャリアに通知しなければ輸出することはできない。また、軍需物資や規制品目は別途厳しく規制されている。罰則規定の適用は厳しい。

2014 年 4 月 1 日まで参加申請が受理された AEI（Advanced Export Information（事前輸出情報））⁵⁾ のパイロットプログラムは、現在の AES の出発後申告の代替を意図している。すなわち、この AEI は、アメリカで長年にわたり多くの輸出者に有効活用されてきた船積後の申告制度を廃止し、セキュリティ対策のため一部の必須データ（10 項目＋条件付 2 項目のデータ）を輸出時に申告し、全データは船積後 5 暦日以内に提出する 2 段階申告へ移行させることを意味する。しかし、この 2 段階申告は、1999 年に AES の開始にあたりオプション 3 として導入されたが、使用者が少ないため 2003 年 10 月に廃止されていることから、今回の AEI のパイロットテストの結果が注目される。なお、この AEI の詳細については下記の日本機械輸出組合のホームページに掲載されている。

http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/2014/data139/Advanced_Export_Information.pdf

② EU の簡素化手続

EU の代表的な簡素化手続には簡易申告手続（Simplified Declaration Procedure (SDP)）と内陸通関手続（Local Clearance Procedure (LCP)）がある。EU の輸出の簡素化手続は各加盟国により異なるが以下にその代表例について述べる。

● イギリスの簡素化手続

すべての輸出申告は、税関輸出入自動システム CHIEF (Customs Handling of Import and Export Freight) により強制実施されている。簡易申告手続 SDP の場合は、船積時に少数のデータのみ申告し、貨物の出発後 14 日以内に全データを申告しなければならない。

内陸通関手続 LCP とは輸出者の自社施設またはフォワーダーの施設など貨物を置いたまま申告し、許可を受けた後船積港へ輸送、船積港に到着が確認された後船積みされる手続をいう。精密機械などの輸出者が検査の指定を受けた場合、自らの施設で対応する必要がある貨物に利用される。フォワーダーが特定荷主の代行者として LCP の認可を受けることも可能である。なお、LCP の申告でも 2 段階申告 SDP を使用することができる。

EU では、各加盟国の税関が SDP や LCP を認可することから、輸出者が税関手続簡素化の AEO の認定（AEOC または AEOF）を受けたとしても、各加盟国で直ちに簡素化手続を使用できることとはならない。

イギリスの一般的な輸出手続は、貨物の蔵置場所にかかわらず、どこからでも、何時でも（1 日 24 時間週 7 日）CHIEF に申告し、貨物が船積港に到着次第直ちに申告書が正式に受理され、審査のうえ許可を受け船積みされる。現物検査に指定された場合は船社が貨物を検査場へ配送し、荷主や通関業者が立ち会う必要はない。ただし、費用は荷主負担となる。

コストの最小化とリードタイムの最短化をはかるため、アメリカならびに EU 各国では、

空コンテナ引取りの最短化、貨物の蔵置場所でのコンテナ詰め、CY ゲートでの待ち時間の短縮、そして、それらの輸出貨物の最適なフローを阻止しない税関手続が望まれている。

アメリカの AES は、特定の輸出者に対して差別化することなく、すべての輸出者に対して貨物の迅速な流れを阻止する手続上の規制を強制していない。貨物の停滞が限界を超えた Los Angeles / Long Beach 港では、ターミナル・オペレーターなど関係者の協力により非営利団体 Pier Pass を設立しコンテナ・ターミナルの 24 時間化（CY ゲートの 24 時間オープン）を実施している。

EU でもイギリスでは、Southampton などのコンテナポートでコンテナの搬出入に予約制（Vehicle Booking System (VBS)）が導入されている。CY 搬入は土曜の午後、日曜日を除き 1 日 24 時間予約により何時でも可能となる。

ドイツの Hamburg 港の CY ゲートの開閉時間はターミナルにより異なるが、わが国のように一律 08:30~16:30 ではなく、ターミナルにより 06:00~22:30 や 07:00~19:00 などと柔軟に対応している。

わが国の輸出にかかわる税関手続と関連する制度の改革に大きな進展がみられるものの、これらの制度を見直し、さらなる効率化に向けて改善に着手する必要がある。そして、そのような制度の改善に加え、わが国の輸出貨物の流れを停滞させている大きな要因は、空コンテナの引取りとそのコストならびに実入りコンテナの CY までの輸送費、および CY 搬入に要する待時間などを含む海上コンテナの内陸輸送と港湾に関連するオペレーションにあることから、まずはこれらの主要な構造課題に的を絞り解決に向けて重点対処を行うことが必須である。

注

1) 包括事前審査制度（平成 12 年 3 月 31 日蔵関第 245 号）は平成 20 年 12 月 31 日をもって廃止された。包括事前審査制度とは、輸出者が同一種類の貨物を継続して輸出する場合、あらかじめ包括的に審査を行うことにより、輸出通関の迅速化を図ることを目的とする。包括事前審査済輸出申告については、関税法基本通達 67・1・20（輸出貨物のコンテナ扱い）に規定する手続を省略しても差し支えないとした。当制度の趣旨は工場バンニングの承認を包括的に取得することにより、通関手続はあくまでもコンテナが CY へ搬入された後行われる。一方、特定輸出申告制度は、工場バンニングを行い輸出の許可も同時に自社施設で受けることができる。

2) 平田義章、「関税法改正による輸出手続の簡素化」日本貿易学会誌『JAFTAB Journal』第 49 号、2012 年 7 月、38 頁。港頭バンニングと工場バンニングのコストを実勢料金で比較すると、港頭バンニングの方が TEU（20 フィートコンテナ換算）あたり約 42,000 円のコスト増となる。なお、この数字は全国ベースのデータをもとに算出したもので、各企業は自らのデータに基づき所要コストの差を算出することが望まれる。なお、港頭バンニングと工場バンニングの比較にはリードタイムの差（工場バンニングの方が約 1 日短縮される）と、それにともなう売上増の効果を算出する必要がある。

3) 国土交通省港湾局他「平成 25 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査業務」報告書、75 頁。

- 4) 関税法基本通達（昭和 47 年 3 月 1 日蔵関第 100 号）67-1-20 の廃止（平成 23 年 10 月 1 日実施）。
- 5) 5330 Federal Register / Vol. 79, No. 21 / Friday, January 31, 2014 / Proposed Rules, 15 CFR Part 30, Foreign Trade Regulations (FTR): Advanced Export Information (AEI) Pilot Program, Bureau of the Census, Commerce Department.