

2015年2月

## ＜連載＞わが国の輸出入手続の効率化に向けて

(その5 (最終回) 展望)

平田 義章

国際ロジスティクス アドバイザー

### 5. 展望

これまでわが国で行われてきた一連の関税法ならびに関係法令の改正は、長年にわたり日本経団連の主導のもとで民間諸団体が要請してきた改革の実現であり、その効果的な運用が期待される。特に、わが国経済に大きく寄与する輸出の国際競争力増強のため行政を始め輸出者ならびに関係事業者のさらなる積極的な取り組みが望まれる。わが国が世界市場で引き続き競争力を維持していくためには、製品の品質に加え輸出入にかかわる手続とロジスティクスの効率化が必須である。

世界税関機構 WCO により AEO 制度とその相互承認が推進されているなかで、WTO の貿易円滑化協定 (Agreement on Trade Facilitation) が 2014 年 11 月 27 日に採択され、新たな展開が期待される。WTO の狙いは、基本的に貿易円滑化を主体とする施策の実行にあり、輸出入手続の迅速化にかかわるターゲットを明確化し、特に、途上国の税関手続の改善効果が期待されている。また、WTO の貿易円滑化協定では WCO の AEO に相当する AO (Authorized Operator : 認定事業者) の制度が導入されている。

なお、WTO の円滑化協定のさらなる円滑化に向けて、先進国では、通関の電子化を中心としたシステムの改善は相当進んでおり、通関手続自体のこれ以上の効率化は容易ではない。一層の貿易円滑化の実現には、物流システムなど、通関以外の取り組みが求められる。日本の場合、コンテナターミナルの搬出入ゲートの操業時間の短さも指摘され、世界の主要な国際貿易港が 24 時間体制をとるのに対し、日本は 8~12 時間程度。半日のロスが現代の国際物流では大きいとの指摘がある。<sup>1)</sup>

税関手続簡素化の効果を最大限に実現するためには国際サプライチェーンの最適化が求められ、その一環として国内の輸出入手続ならびにロジスティクスの効率化が必須である。

#### (1) アメリカのセキュリティ施策

貿易手続の円滑化を期待する企業の立場から主要国の施策をみると、まず、アメリカは、2001 年の同時多発テロの被害国としていち早く CSI (Container Security Initiative)、24 時間ルール、10 + 2 ルールや航空貨物の 100%スクリーニングなど、国としてのテロ対策を強力に推進する一方、事件直後の 2001 年 11 月には CBP (米国税関国境警備局) と民間企業でテロ対策プログラム C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) を

立ち上げている。アメリカの AEO である。

アメリカのセキュリティ施策は自国へ輸入する貨物に向けられており、輸出については、最近 C-TPAT に輸出者のための資格要件が制定された。しかし、C-TPAT は基本的にセキュリティ強化のための制度であり税関手続の簡素化には関与しない。これまで、“輸入集中審査 (CEE)” (当連載その 3 参照) や “ACE 貨物引渡し (ACE Cargo Release)” (当連載その 4 参照) などの簡素化手続の導入にあたり、当初は C-TPAT などの参加者であることを簡素化手続利用の要件としていたが、簡素化手続のパイロットテストの拡大にともない C-TPAT などの資格要件を外し誰でも参加できることとしている。セキュリティと手続簡素化は別個に推進している。

## (2) EU の AEO

EU では、従来、各加盟国ごとに認定輸出者 (Authorised Exporter) などの税関簡素化手続が認可されていたが、AEO 制度の導入により資格基準の一元化が行われた。すなわち、AEO の資格要件を満たせば各加盟国の税関から簡素化手続の認可を受けることができることとなる。なお、EU の AEO は、AEOC、AEOS と AEOF の 3 種類に分類されている。AEOC は税関手続簡素化のみ、AEOS はセキュリティのみのベネフィットを、AEOF は税関手続簡素化とセキュリティ双方のベネフィットを受けることができる。それぞれの AEO の認定者数をみると、当連載その 4 で述べたように、欧州企業はセキュリティよりも明らかに税関手続簡素化の方向に向かっている。

## (3) 日本の AEO

わが国における AEO 制度とは、国際物流におけるセキュリティ確保と円滑化の両立をはかり、わが国の国際競争力を強化するため、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者に対し、税関手続の緩和・簡素化策を提供する制度としている。すなわち、セキュリティの強化と法令コンプライアンスの要件を満たすことを条件として税関手続を簡素化する制度である。しかし、目下実施されている税関手続の簡素化は保税管理の緩和にあり、輸出、輸入にかかわる新たな簡素化手続の導入が望まれる。

## (4) わが国の輸出入手続の効率化に向けて

わが国では「保税搬入原則」の見直しに基づく一連の法改正<sup>2)</sup>が行われ、輸出入手続の効率化に向けて新たな取り組みが期待されている。以下にわが国の輸出入手続を含めた物流の効率化を促進するための案件を取りまとめた (表 5-1)。

表 5 - 1. 輸出入手続の改革目標と経済効果

改革目標	求められる経済効果
① 輸出入貨物の港頭地域集中化の排除	輸出 — 工場バンニング、工場通関による輸出物流の効率化 輸入 — 貨物の到着前許可と納入先への直送
② 輸出入申告の 24 時間化 輸出入申告官署の自由化	税関の執務時間との連動を排除する輸出入申告・許可手続の 24 時間化 任意の税関官署へ輸出入申告を集中化することによる手続の効率化
③ 輸出入手続のさらなる効率化	輸出 — 船積時に基本データのみ申告、船積後に詳細申告 輸入 — 特定税関による品目別集中審査、出港前報告制度と輸入申告
④ 海上コンテナの内陸輸送費の削減	内陸デポ、鉄道ターミナルなどで空コンテナを保管、海上コンテナの輸入・輸出往復使用によるコスト削減効果、鉄道輸送の拡大、など
⑤ CY ゲートの稼働時間の延長／ CY カットの短縮	予約制の導入、夜間稼働などにより CY ゲートの稼働時間を延長する ／CY カットは世界標準の本船入港の 1 日前とする

出所：筆者作成。

### ① 輸出入貨物の港頭地域集中化の排除

荷主は工場バンニング（工場でのコンテナ詰め）によるコスト削減の効果を認識しており、多くの FCL（Full Container Load：コンテナ単位の貨物）は工場でコンテナに詰められている。しかし、特定（AEO）輸出申告でも、なお、多くのコンテナは CY（コンテナヤード）へ搬入した後 CY で通関している。この CY 通関は、以前工場バンニングを行うために利用していた「包括事前審査制度」の手続をそのまま踏襲してきたことによる。そして、さらに、何故 CY 通関が多くて工場通関が少ないかの理由として、工場通関の場合、輸出の許可通知書ごとにコンテナをまとめて同じ輸送ルートを経由し CY へ搬入しなければならない、などの許可済み外国貨物の保税管理上のわが国固有の問題もある。なお、CY 通関の場合、ターミナルが NACCS へ貨物の CY 搬入を確認しなければ申告が受理されないため、審査区分 1 の貨物であっても CY 搬入即時許可とはならない。

一方、特定輸出申告では、自社施設で申告し直ちに許可を受けることができるため CY 通関に要する待ち時間をセーブできる。工場通関の場合は、時間帯にかかわらず申告即時許可（AEO 輸出者はおおむね審査区分 1）となることから CY 通関のような“待ち時間”はない。さらに、輸出入申告の 24 時間化により税関の執務時間にかかわらず何時でも申告することができることとなった（ただし時間外届けは必要）。すなわち、工場の生産計画に合わせた輸出申告が可能となる。

なお、CY 通関は特定輸出申告のみならず一般輸出申告の場合も内陸地点で申告し、貨物が保税地域である CY へ搬入された時点で最終的に審査を経、許可を受けることから、NACCS への搬入確認の早急な通知が極めて重要である。コンテナの CY 到着を自動的に NACCS に通知する手順を取り決める必要がある。具体的には、名古屋港の NUTS（名古屋港統一ターミナルシステム）のような NACCS への搬入確認を自動化するシステムの導入が望まれる。また、FCL であってもスペースや作業上の問題から輸出者の施設でコンテナに詰めることができない場合もある。さらに、LCL（Less than Container Load：コンテナ 1 本に満たない少量貨物）で出荷される貨物も多い。これらの貨物の輸出申告を含め

た最も効率的な船積みの手順を検討する必要がある。FCL、LCLとも荷主の所在地に近い内陸地点でのオペレーションが効率的である。

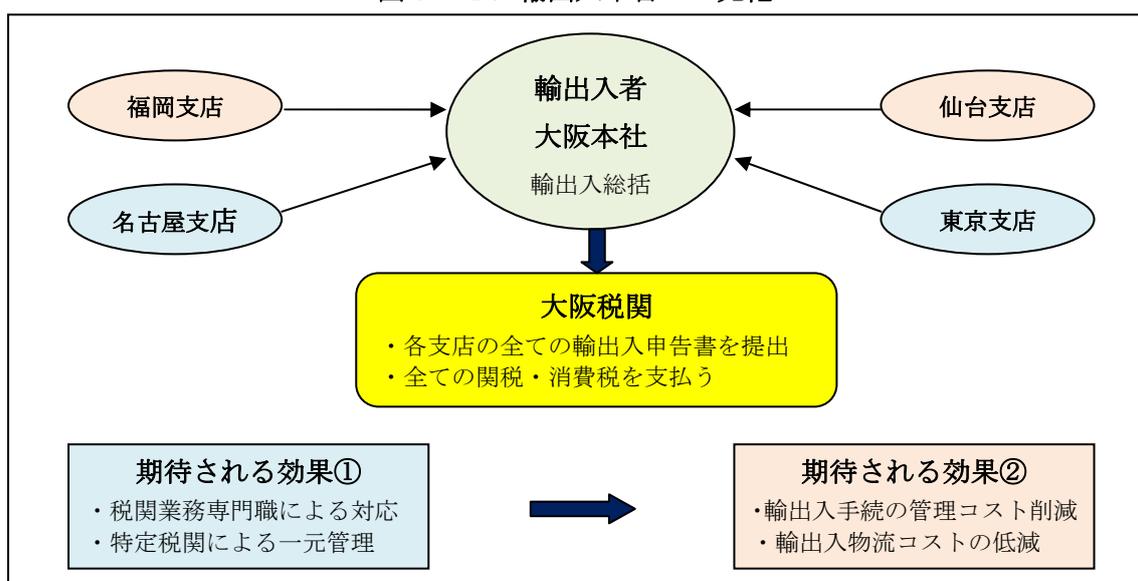
輸入では、特例（AEO）輸入申告の場合は、貨物が到着する前に許可を受けることができ、一般貨物はコンテナがCYへ卸された後CYで通関するが、双方とも、複数の納入先へ仕分・配送する場合を除き、納入先へコンテナのまま直送する例がほとんどである。原料などを工場へ直送する例と製品を販売店などへ配送する形態を含め納入先への配送についてロジスティクスの見地から最適な手配が求められる。

すなわち、わが国でも、輸出入貨物とも従来の港頭地域の保税蔵置場（保税上屋）経由ではなく、欧米の例と同じくCYと荷主施設間の直行輸送に移行している。それにより、少なくとも1日のリードタイムの短縮が可能となり、貨物の重複取扱いを排除することによるコスト削減の効果は明白である。しかし、現実には、さらなる輸送コストの削減について、船社、フォワーダーや鉄道などを含む輸出入貨物の運営者の積極的な取り組みが求められる。

## ② 輸出入申告の24時間化と輸出入申告官署の自由化

輸出入申告の24時間化により、08:30~17:15などの税関の執務時間にかかわらず、輸出メーカーは自らの生産計画に合わせた出荷を手配することができる。輸入の場合も、輸入貨物の納期に合わせ貨物が到着する前に輸入申告を開始することができる。さらに、自社の製品に精通した税関官署に輸出入の通関手続を集中し、自らの指定通関業者（フォワーダー）に通関ならびに輸送業務を委任することにより、さらなる効率的な輸出入の手配が可能となる（図5-1）。これまで、船積みする輸出港や貨物が到着する輸入港を所管する

図5-1. 輸出入申告の一元化



出所：筆者作成。

税関官署の執務時間に合わせて輸出入手続を行ってきた現状に比較して大きな改善がもたらされる。

### ③ 輸出入手続のさらなる効率化

コンテナ詰めが終了しなければ貨物の明細が確定しない輸出貨物については、少数の基本項目のみを輸出時に申告し詳細を船積み後に申告する 2 段階申告が効果的であり、それにより当該コンテナに最大限の数量を積込むことが可能となる。すなわち、輸出売上増の効果をj得る。

輸入では現在貨物が輸入される各輸入港の税関官署で貨物の審査を受けているが、例えば、大阪税関では衣類関係、東京税関では機械関係などと品目別に審査部門を専門化し、輸入港にかかわらず審査を特定税関の審査部門で行うことが可能となれば、税関、輸入者双方にとって適正かつ効率的な審査を行うことが可能となる（当連載その 3 “輸入集中審査（CEE）” 参照）。すなわち、関税の査定については、現実に同一の品目について異なった税関官署から異なった関税の査定を受けることもあることから、納税申告に際して特定品目ごとに税関官署を指定することが可能となれば、関税の適正査定が行われることとなり税関当局ならびに輸入者にとって手続の改善となる。

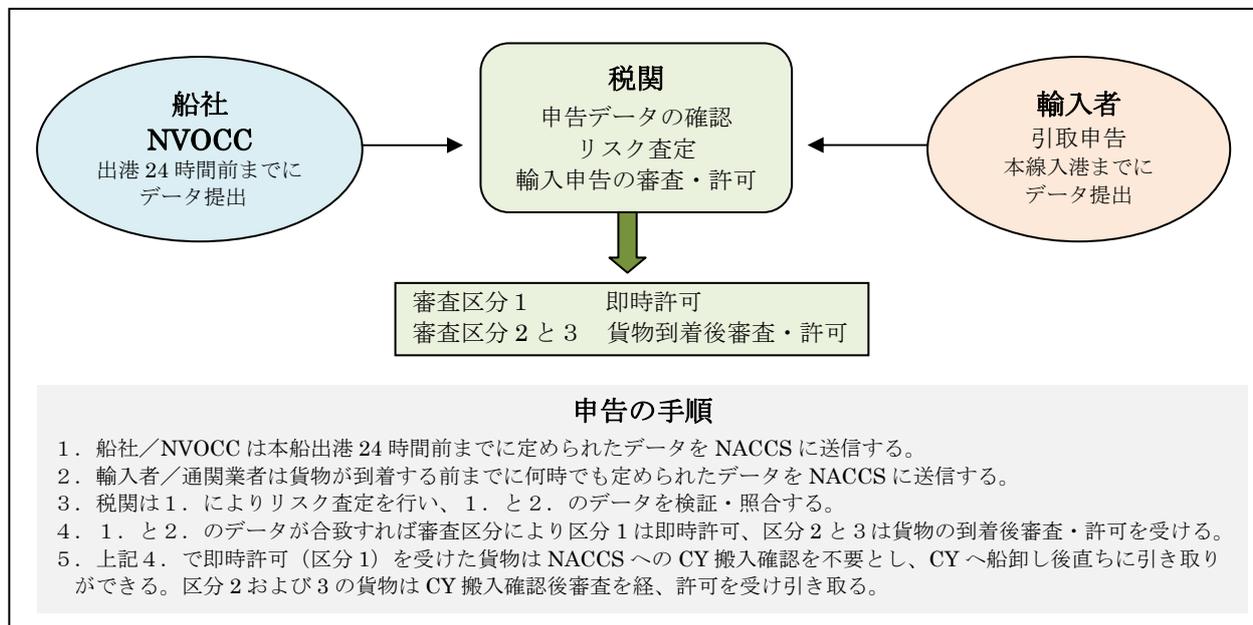
また、「出港前報告制度」（わが国の 24 時間ルール）により提出されたデータを使用し貨物が到着する前の許可手続を迅速化することができる（当連載その 4 “ACE 貨物引渡し（ACE Cargo Release）” 参照）。そのためには、輸入者は貨物情報のみを申告し、キャリアが申告する輸送情報（マニフェスト）の双方のデータがマッチすれば引取申告を許可とする新たな制度の導入を検討する必要がある。それにより「出港前報告制度」の有効活用が可能となる。

現行の特例輸入申告制度による貨物の到着前の申告制度は、積荷明細を本船入港の 24 時間前など（航空機の入港 3 時間前など）に報告することを条件としているが、入港 24 時間前や 3 時間前では必ずしも到着前申告による税関ならびに輸入者のニーズを満たしているとはいえない。セキュリティ強化の対策として制定したわが国の 24 時間ルール「出港前報告制度」の申告データを引取申告に利用することにより、セキュリティ強化と貨物引取りの迅速化の双方の要件に合致する手続の導入が可能となる。

現在、到着前申告の制度は、AEO 輸入者ならびに AEO 通関業者のみに適用されているが、「出国前報告制度」の引取申告への利用については、AEO 輸入者や AEO 通関業者を使用する輸入者のみならずすべての輸入者の参加を可能とすることにより国としてのセキュリティ強化と輸入手続の効率化に資すると考えられる。輸入者は、自らが申告可能な少数のデータを申告し、税関が「出港前報告制度」によるデータと照合するプロセスは、セキュリティの強化と手続効率化を並行し推進する手法となる。なお、AEO 輸入者の貨物については、ほとんどが審査区分 1 となり即時許可を受けるが、非 AEO 輸入者の貨物で書類審査（区分 2）や現物検査（区分 3）となった場合は、貨物が CY へ到着し最終審査を経て許

可を受けた後引き取ることとなる（図 5-2）。

図 5-2. 出港前報告制度（24 時間ルール）と輸入（引取）申告



出所：筆者作成。

一方、わが国としても 24 時間ルールを導入した以上、単に情報を早期収集するに留まらず、徹底的なリスク査定を行うことが求められる。わが国の AEO 制度は国際物流におけるセキュリティ確保と円滑化の両立をはかるとしているが、AEO 制度がセキュリティの強化と手続の円滑化をはかることは事実であるとしても、国としてのセキュリティ対策と輸出入手続を含めた国際物流における円滑化の施策は、AEO のみならず一般の輸出入者およびサービス提供者を含めた総合的な見地から策定し実施することが望まれる。

#### ④ 海上コンテナの内陸輸送費の削減

輸出では、工場バンニングのため空コンテナを CY やデポから引取り、コンテナに貨物を詰めた後実入コンテナを指定の CY へ搬入する。輸入の場合は、CY で通関の後実入コンテナを工場へ搬入し、貨物を取り出した後空コンテナを CY やデポに返却する。すなわち、コンテナのドレージ（輸送）には空コンテナの輸送を含めた往復運賃を支払うことが一般的に行われている。

しかし、トラックによるドレージは高コストとなるため、最近、特定船社による内陸デポの開設や輸入コンテナを輸出へ往復使用するなど、コスト削減のための試みが顕著である。今後、輸出入コンテナの内陸輸送にかかわるコストを低減するため、内陸デポの設置を含め、鉄道や内航輸送の利用を積極的に推進する必要がある。地方港への貨物の分散化を排除し国際コンテナ戦略港湾へ輸出入貨物を集中する効果が期待できる。

戦略港湾にコンテナを集中し、輸出入貨物の国内輸送を効率化しコストを削減するためには、鉄道による海上コンテナの取扱いの拡大が必須である。しかしながら、現実にはコンテナ輸送にかかわる唯一の鉄道である JR 貨物の主力は 12 フィートの 5 トンコンテナにあり海上コンテナではない。とりわけ 40 フィートコンテナの輸送は取扱いが限定されており、45 フィートについては特定地域を除き目下国内輸送が禁止されている。これはわが国の道路整備の不備によるもので、わが国は、世界各国で進められている輸送機材の大型化による輸送の効率化の流れに対応しきれていない。国は単に道路運行規制を強化するのではなく、国内輸送にかかわるインフラの整備に重点投資する必要がある。

具体的な改善策としては、鉄道の主要内陸ターミナルと戦略港湾の CY を直結するサービス体制の確立が必須であり、鉄道による海上コンテナの取扱い体制が確立されない限り戦略港湾への集貨は期待できない。その他、CY ゲートの 24 時間稼働、主要港のターミナルシステムやコンテナ物流情報サービス Colins と NACCS の接続などを含め、平成 26 年 1 月に公表された国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の最終取りまとめで確認された諸改善項目の実現が期待される。

#### ⑤ CY ゲートの稼働時間の延長／CY カットオフ（締切時間）の短縮

わが国では CY ゲートの稼働時間をおおむね 08:30 から 16:30 までとしており、コンテナの CY 搬入、搬出にあたりトラック業者に多大の待ち時間を強要している。諸外国では予約制の実施や夜間の搬出入を可能とするなど CY ゲートでの待ち時間軽減の措置を講じているが、わが国としてもこの CY ゲートの渋滞を構造改革の課題として取り上げ重点対処する必要がある。

また、米国 CBP が 2002 年 12 月に 24 時間ルールを導入して以来、わが国船社は、当ルールに対応するとして CY カットオフ（締切時間）を本船入港の 3 日前に定めている。コンテナの CY カットオフの世界標準は本船入港の 1 日前である。船社は、これまで長年にわたり 2 日間のリードタイムの延伸を荷主に強制してきたが、早急に世界標準に戻すべきである。

一部の輸出者はこの CY カットオフの 2 日の前倒しを米国税関の強制規則として容認してきた。実態はわが国の船積手続の自動化の遅れにも起因するが、基本的には船社の当ルールに対する取り組み姿勢による。一方、荷主としては、荷主協会が解散し目下荷主団体として船社側と折衝する窓口がないため、本件について強力に折衝するまでに至らず個別にネゴベースで対処している状況にある。しかし、このリードタイムの延伸にとまなうコストをどのように考えるのか。

なお、同じ 24 時間ルールを適用している中国諸港向け貨物の CY カットオフは、本船入港の 1 日前であり、わが国固有の本船入港 3 日前の CY カットオフは適用されていない。

## (5) まとめ

以上これまで10年間に取り組んできた輸出入手続の効率化にかかわる経緯を重点的に概観した。輸出入通関手続の改革については行政の理解と協力を得て大きな進展をみた。これらの改革の効果を具体的に確保するためにはリードタイムの短縮と運営コストの削減をどのようにして実現するかにある。リードタイムの1日の短縮は輸出額の1-1.5%に相当するとする学説がある<sup>3)</sup>。荷主企業は、船積みまでの時間が1日短縮されるとどれだけ売上が増えるか容易に把握できる。財務省貿易統計によると、海上コンテナ貨物の2014年累計の輸出実績は32.9兆円であり、リードタイムが1日短縮されると、その1.5%は年間約4,935億円となる。すなわち、わが国の輸出手続と物流構造の改善により年間約5,000億円の輸出増の効果がもたらされると推定される。また、同年の海上コンテナによるアメリカ向け輸出は6.0兆円であることから、CYカットの2日間の前倒しによるマイナス効果は上記理論によると年間約1,800億円となる。いま、世界で求められる改革のターゲットは、やはり生産から納入までの時間、リードタイムの短縮である。リードタイムの短縮により製品に価値が加わる。

輸出入手続の改革は、荷主自らが取り組むべき課題であり早急な実現が期待される。課題には港湾オペレーションや輸送にかかわる改革も含まれ、船社やフォワーダーなどの積極的な介入と支援が必要となるが、今後、新たな視点から荷主各位のさらなる取り組みに期待したい。わが国メーカーの自国生産回帰の機を捉え、わが国製品の輸出復帰を狙い、そして、わが国の国際競争力強化のため、これまで推進してきた諸改革の実現に向けて諸施策の実行が求められる。

## 注

- 1) AREA REPORTS、「貿易円滑化」で貿易コスト削減」、ジェトロセンサー、2014年5月号、65頁。
- 2) 「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日の施行となった。爾来、特定輸出申告、特例輸入申告などのAEO制度が導入され現在に至っている。なお、「輸出入申告の24時間化」については2014年10月1日から実施されており、「輸出入申告官署の自由化」については平成29年度のNACCS更改時までの実施に向けて検討が進められている。
- 3) 代表的な例として ”Time as a trade barrier” David Hummels, Purdue University, July 2001 を引用する。“Estimates indicate that each additional day in ocean transit reduces the probability that a country will export to the U.S. by 1 percent (all goods) to 1.5 percent (manufactured goods).”