

平成 17 年 3 月 31 日

財務省 関税局

業務課 御中

日本機械輸出組合
社団法人日本自動車工業会
社団法人日本貿易会
物流委員会貿易手続効率化小委員会

コンプライアンスに着目した通関制度の導入

関税法第 67 条の 3～12(輸出申告の特例)の運用についての意見書

関税・外国為替等審議会答申によって示されたコンプライアンスに着目した通関制度の導入、すなわち、「コンプライアンスの優れた者について、貨物を保税地域に入れることなく輸出申告を行い、輸出の許可を受けることが出来る制度を導入する」との考え方は、セキュリティの強化と物流効率化の両立を実現する画期的なものとして高く評価しております。

現在、輸出者として本新制度をどのように利用し得るものか、自社施設周辺での物流業務及び包括事前審査制度の利用経験に照らして検討しておりますが、コンプライアンスの優れた者について保税地域以外の地域から輸出通関申告が行えるという新制度の利便性を最大限活用できるよう、今後の運用について、以下の通り意見を申し述べます。

1. 新制度の基本的枠組みと問題の本質

関税法第 67 条の 3～12 によって示されている輸出通関制度の基本的枠組みは、申告・許可から船積みまでの間に、施封された状態のまま貨物に対して物理的に一切の変更と外部からの干渉が加えられることがないことを確保することを要件とし、事実上コンテナ詰めされた場合のみを対象とするように考えられます。しかし、輸出者における受注・生産・出荷等物流業務の実体と多様性に照らした場合、保税地域以外の地域のどの時点で申告できるか、どのような貨物輸送形態を認めるか等に係る運用如何で、新制度の利用可能性には大きな差異が生じることになります。

輸出者から見た、適正な輸出通関及びセキュリティ確保の本質は以下の 2 点に要約できると考えます。すなわち、

- 適正輸出通関：申告内容と貨物現品が一致していること。
- セキュリティ：輸送貨物に他者がアクセスし、申告されていない危険物を搭載させることが可能か。また、アクセスがあった場合あるいは危険物を検知できるか。

上記 2 点について、以下順次申し述べます。

申告内容と貨物現品の一致について

後述 (p4 参考 - 1 参照) の通り、輸出者は、既に外為法関連 C/P 及び社内出荷作業マニュアル

¹ 社内出荷管理の内容は、商社、メーカー等の業態、取扱い品目、ビジネスモデル等によってそれぞれ異なる。P4 の参考 - 1 では、量産/量販型企業である電子メーカーの例を取上げた。

ルによる厳格な出荷管理を行い、申告内容と貨物現品の一致の確保に努めております。申告内容と貨物現品の一致は、輸出関連法令の厳格な遵守確保とともに、円滑なグローバル・オペレーションにとっても必須要件です。なぜならば、ビジネスの前提として顧客が注文したものを正しく届けるといのは基本中の基本であり、その信頼性を失えばビジネス機会を喪失することにもなりかねないからです。

輸送貨物のセキュリティについて

施封されたコンテナは、他者のアクセスが難しいと同時に外部からの検知も難しいものです。したがって施封されたコンテナをもって安全という問題ではなく、フォワーダー等物流事業者と緊密に協力しながら対応を図るべき問題であり、申告場所としての保税地域への搬入の特例の判断とは別の問題と考えます（p6 参考 - 2 参照）。

他方、航空貨物のパレット・ULD は、他者のアクセスが容易な輸送形態です。荷主施設で梱包された貨物が、空港の保税地域へ運ばれてパレット・ULD に積替えられるのが一般的な航空貨物の物流業務です。パレット・ULD 化する段階で混載貨物となることもありますが、量販/量産型企業の貨物の場合、自社製品だけで積込まれる専載となる場合が多くなっております。しかし、本質的な問題は混載か専載かではなく、空港において危険物を検知できるかにあります。かかる積替え作業が行われる保税地域が当局の管理下にある以上、輸出者単独で貨物管理責任を全とうできるものではなく、空港保税地域で貨物を取扱う物流事業者と緊密に協力しながら対応を図るべき問題と考えます。

2. 関税法第 67 条の 3~12(輸出申告の特例)の運用についての要望

コンプライアンスの優れた者について、貨物を保税地域に入れることなく輸出申告を行い許可を受けることが出来る制度の導入は、輸出者としての義務を果たすことに対して、輸出通関の阻害要因を極力排除いただける制度と理解しておりますところ、上記 1. で申し述べました問題の本質に鑑み、柔軟に以下の運用が図られますよう要望いたします。

(1) 輸出申告の時期について

輸出申告は、輸出者施設において貨物が輸送出荷できる状態にあり、申告に必要な情報が揃った段階で輸出申告が行えることが認められるよう運用を図っていただきたい。

最初のロットを出荷する段階で最終ロットの情報が確定しない場合は、最初のロットは港に輸送し最終ロットの情報が確定した時点で申告することが可能となるよう柔軟に運用いただきたい。

1月17日に日本経団連輸送委員会で開催された説明会において、貨物検査はなるべく物流を阻害しないよう申告官署とは別の場所で行うことも検討していると回答されていることから、検査を実施する機会は確保され得ると考えます。

(2) 申告官署について

関税法 67 条の三 第二項では、貨物が置かれている場所の所在地を所轄する税関長に申告することとされていますが、当該申告官署が所轄する地域以外の地域から当該貨物が置かれている場所を所轄する官署へ申告できるよう運用いただきたい。SCM の効率化追求から生産マップやそれに伴う物流マップが絶えず変化する可能性があります。そのため、自社貨物の申告担当窓口（通関業者/物流子会社等）が当該管轄地域にない場合新たに配置する必要があり、戦略展開の制約要因になります（コスト要因）。新たな申告担当窓口を配置しなくても既存担当窓口から貨物の所在する管轄官署に申告することができれば、メリットがあります。

(3) 財務省令に拠る C/P 要件について

財務省令で定められる新たな C/P 要件については、新制度によってもたらされるベネフィット

とのバランスも衡量し、輸出企業にとって過剰な負担とならないよう配慮いただきたい。新制度の利便性が高ければ高いほど、企業にとって社内コンプライアンス管理を高めるための強力なインセンティブとなるものであり、ひいては日本全体として物流セキュリティを強化するとともに国際貿易の効率化をもたらすものになると期待されます。

(4) 実証実験の実施について

新制度施行前に実証実験を実施することを提案いたします。物流効率化やセキュリティ確保に係る効果と実務上の問題点、コンプライアンス要件の妥当性の検証を踏まえた上で運用が図られるのが望ましいと考えます。

(5) 関係業界との協議

新制度実施に先立ち、関係業界と十分に協議する機会を設け、物流業務の実体を踏まえた運用となるよう配慮いただきたい。

(6) 輸出令別表第一該当貨物の取り扱いについて。

輸出令別表第一の一項(武器)以外の別表第一該当貨物も新制度の対象となる運用いただきたい。現在の包括事前審査制度においても輸出令別表第一該当貨物は除かれるとされているものの、輸出令別表第一の一項(武器)以外の貨物については、個別税関の運用により包括事前審査制度を利用できています。新制度においても、輸出令別表第一の一項(武器)以外の別表第一該当品貨物が新制度の対象貨物となるようにしていただきたい。

(7) 臨時開庁制度について

特定輸出者については臨時開庁制度を適用せずに時間外申告できるようにし、区分1許可は時間外であってもNACCSによってシステムの許可をするという運用としていただきたい。

以上

担当連絡先

所属団体・部署：日本機械輸出組合 貿易業務・保険部門 部会業務グループ

氏名：橋本 弘二

住所：東京都港区芝公園3-5-8 機械振興会館 401

電話：03-3431-9800

FAX：03-3431-0509

参考 - 1 . 外為法関連社内管理(C/P)に基づく出荷管理の実施内容

(量産 / 量販型電子メーカーの事例)

経済産業省の輸出関連法規に関する C/P については、通商産業大臣通達²により社内管理体制整備において考慮すべき 9 項目が示され、その中で以下の通り出荷管理も明記されています。

『出荷時に輸出又は提供される規制貨物等が書類に記載された貨物又は技術と同一のものであることを確認するとともに、通関時に事故の発生があった場合には、速やかに社内の輸出管理の統轄部書に報告される体制を整備すること。』

ここでの出荷管理とは、該非判定、取引審査等の手続が終了していること、外為法等の許可が必要な貨物の場合の許可取得を確認することのみならず、出荷される貨物と出荷書類との記載内容の同一性を確認すること、これら事項について確認できない場合には直ちに出荷停止し、また通関事故発生等の場合には直ちに輸出手続を停止するとともに、社内関係部署と協議し適切な措置を講ずることを意味します³。この出荷管理に関する企業（量販 / 量産型企業）の物流業務と社内 C/P の概要は次の通りとなります。

出荷は、1) 受注生産では試験済（生産完）後即出荷、又は 2) 見込生産は在庫（製品倉庫）引当後出荷が基本となっており、物流部門へのお荷指示以降の業務の概要は、1) 出荷指示書（仮インボイス IV の発行）に基き物（製品 / 部品等）の抽出 / 照合（図番⁴が主キー）、2) 製品倉出し、3) 梱包指示（工場内梱包（製品倉庫）又は工場外製品倉庫（自社倉庫あるいは物流事業者の倉庫））、4) 梱包作業（物と書類（仮 IV）の確認を含む）、5) 梱包完了後パッキングリスト P/L 作成（データ入力）、6) 最終 IV 作成（システム連携）、7) 工場又は製品倉庫から搬出され、通関申告されて船積となります。

スピードに対応して物流を実現するためには税関検査などを受けることの無いよう、手続を含むコンプライアンスは完璧でなければなりません。すなわち、スピーディなグローバル・オペレーションにとってコンプライアンスは当然の前提と認識されており。

このため、以上の一連の業務は社内規範たる C/P に加え出荷作業マニュアルとして整備され、製造、検査、倉出、梱包、出荷・通関・船積に至るまでの基本業務、社内チェック体制、不祥事が生じた場合の対応措置が規定されています。この規定に従って、同一性確認 書類（出荷指示から最終 IV）と物（製品 / 部品等）の一致（図番 / 価格） 誤梱包の防止 現物と P/L の確認・梱包表示の確認、手続書類内容の確認 輸出許可証・通関申告書等手続書類上の記載内容と出荷指示書・最終 IV（=P/L）との一致、等々の管理業務を行い、梱包・運送・通関業者等の委託業者に対しては、委託契約等を通じて書類内容と貨物の一致確認を行うこととともに荷主の輸出管理方針への理解と協力を要請しています。さらに、出荷実績の記録 - 輸出貨物が、いつ、どこから、どこへ出荷されたか等を記録していますが、これは、外為法に係る包括許可の許可条件となっているものです。

最終 IV（= 申告情報）と物（製品 / 部品等）との一致は、輸出関連法令遵守だけでなく、顧客からの信用確保と不良受注残・不健全資産の撲滅のために必須のものとなっております。また、輸出梱包完了後は、海上貨物であれ航空貨物であれ、輸出梱包としての荷姿は客先に届くまで変わることはありません。製品の品質保証のため途中で梱包が解かれることは有り得ないのです⁵。

上記一連の出荷管理業務は、通関も含めすべて最終 IV の情報に基づいて厳格に行われており、既に

² 平成 6 年 6 月 24 日、通商産業省（現経済産業省）「不拡散型輸出管理に関する輸出関連法規の遵守に関する内部規定の策定又は見直しについて（大臣通達）」

³ 平成 15 年 3 月「モデル CP ガイダンス」（財）安全保障貿易情報センター

⁴ 企業によっては「品番」、「仕様書」などの用語が使われる。

⁵ 税関での現物検査の場合を除く。

約 1000 社が出荷管理規定を含めた輸出管理社内 C/P を経済産業省に提出していると言われ、また多くの企業が経済産業省からの実地調査を受けています。さらに、かかる厳格な出荷管理が行われていることにより包括事前審査制度を利用しています。

量販 / 量産型企業にあつては、国際競争で勝ち抜くため、顧客ニーズに即応すべくスピード / コストダウンに最大限の努力を払っており、上記の業務プロセスを通じて効率的に遅滞なく多量の輸出貨物を処理するため、輸出梱包からコンテナに積込まれるまでのプロセスは一樣ではありません。すなわち、海上貨物では、工場で梱包された物がコンテナ積みされるケース、工場で梱包され別の場所にある自社製品倉庫あるいは物流事業者の倉庫で集荷されてコンテナ積みされるケース、複数の工場から梱包された貨物を自社の製品倉庫あるいは物流事業者の倉庫等へ集荷しコンテナ積みするケース等々があります。輸出者の工場をサプライチェーンの起点と考えた場合コンテナ積みみされるまでの経路は様々ですが、いずれの場合も輸出梱包されて以降荷姿が変わることはありません。

また、航空貨物では、輸出梱包された製品（個装梱包）はさらに一定の数量単位で纏められて梱包（集合梱包）されてパレットに搭載され、空港の保税上屋に運ばれて ULD に組まれ航空機に積込まれることとなりますが、そもそも海上コンテナのような施封される輸送容器に積載されるケースは多くありません。ULD に組まれずパレット単位で取り纏められて航空機に搭載されるケースも少なくありません。自社製品だけで ULD を組み立てる / パレットを取り纏める指示を荷主が出すことは可能であり、この場合他者の輸出貨物と混載されるのではなく専載されることとなります。コンテナ貨物よりも他者のアクセスを検知しやすく、管理も行届き易いことからコンテナより問題は少ないと考えられます。航空貨物の場合も海上貨物と同様、輸出梱包として客先に届くまで梱包は解かれることはなく荷姿が変わることはありません。

以上

担当 部会・貿易業務グループ 橋本 Tel 03-3431-9800

参考 - 2 . コンテナ輸送に係るセキュリティ

自社施設で施封されたコンテナは輸送途上で他者の手が入り難いと考えられることから、最も安全な輸送形態と見られますが、例えば米国の規則では全く逆の見方がされています。すなわち、コンテナは一旦施封されてしまうと外部から内容物を目視確認することができません。このため輸送途中に大量破壊兵器等がコンテナに積込まれたとしても発見することが難しいというセキュリティ上の脆弱性を本質的に有しています。施封されているから輸送上の安全が確保されているのではなく、施封されているが故にテロを目的としたコンテナの利用を誘引すると米国当局は見做しています。詰まるところ施封されたコンテナこそが危険であると認識していることから、米国の一連のサプライチェーン・セキュリティ・プログラムは、施封されたコンテナの輸送に関するセキュリティ確保を主眼としており、これは CSI (コンテナ・セキュリティ・イニシアティブ) という名称に端的に現れています。また海上貨物 24 時間ルールでは、コンテナに積載されないパルク貨物 (及び一定の条件と手続を満たしたブレイクパルク貨物) を 24 時間ルールの適用除外としています。

19 CFR Part 4, Vessels in Foreign and Domestic Trades,
§ 4.7 Inward foreign manifest; production on demand; contents
and form, advancing filing of cargo declaration.
(b)(4) Carriers of bulk cargo as specified in paragraph (b)(4)(i) of
this section and carriers of break bulk cargo to the extent
provided in paragraph (b)(4)(ii) of this section are exempt with
respect to that cargo from the requirement set forth in
paragraph (b)(2) of this section that a cargo declaration be filed
with Customs 24 hours before such cargo is laden aboard the
vessel at the foreign port.

このように輸送セキュリティ上の脆弱性を抱えているコンテナ貨物の安全確保を図るため、米国当局は、開封することなく内容確認できるよう X 線検査装置の配備を増やし、さらには輸送途上に他者の干渉が入っていないことを確認できるよう内部センサーと RFID 電子シールを装備したスマート・コンテナの開発を行いつつ、併せて、C-TPAT に見られるように荷主・フォワーダー等物流事業者・キャリア等のそれぞれの業種に対する新たな社内貨物管理ガイドラインを設定し、コンプライアンス優良な事業者でサプライチェーンを繋ぐベスト・プラクティスの確立を図るなど従来に無い対応を講じていますが、他方、貨物情報 (貨物デklarेशन) の事前提出を求めているものの、基本的に従来の通関申告手続等は変更されていません。すなわち、コンテナ貨物セキュリティについて、通常通関申告とは全く異なる管理を適用しています。なお、以上は輸入貨物に関するコンテナセキュリティ管理です。

以上