

貿易手続

提出日：平成 17 年 9 月 7 日

提出先：財務省関税局業務課

2005 年 9 月 7 日

財務省関税局業務課 御中

(社) 日本経済団体連合会

(社) 日本貿易会

日本機械輸出組合

(社) 全国中小貿易業連盟

## 「コンプライアンスの優れた者に対する新たな輸出通関制度について」の意見

昨年 6 月、関係 4 団体は連名で、わが国国際競争力の強化とセキュリティ強化の両立を図る観点から「輸出入・港湾諸手続の効率化に対する提言」を取り纏めた<sup>1</sup>。今般、関税法が改正され、コンプライアンス等の要件を満たした輸出者には保税地域以外の地域からの輸出通関申告/許可を認めるとする輸出通関制度（以下新制度という）が来年 3 月より導入されることとなったが、これは、上記提言内容に沿うものであり、財務省当局の英断を高く評価するとともに、誠意ある対応に感謝するものである。

新制度は、国際物流のリードタイム短縮、物流コストの削減を含む物流効率化効果が期待されることから、新制度を利用し得る輸出者が限定されることなく、企業、業種毎の物流業務の多様性に対応して、広く多くの企業が利用できるように運用実施される必要がある。かかる輸出者の観点から、以下の通り意見を申し述べる。

### 1. 『(別紙資料)「コンプライアンスの優れた者に対する新たな輸出通関制度について」』

#### (1) 適用対象貨物について

混載貨物にも新制度を適用されたい。

- 海上コンテナについて、輸出量の多い輸出者にあっても出荷構成から FCL コンテナの比率が極めて低い企業もあり、かかる企業にとって新制度の利用可能性は著しく減じられることになる。
- 集合梱包され SHIPPING MARK が貼付された貨物は他社貨物と明確に識別可能であり、また、顧客に届けられるまで梱包は解かれることもなく荷姿も変更されないことから、新制度の申告単位を SHIPPING MARK が貼付された集合梱包貨物として混載貨物を適用対象としても、特定輸出貨物の管理上支障はない。
- 航空貨物では、「一の ULD を利用して輸出する場合と同程度の効果を有するように梱包し、...輸出許可後外国貿易機に積み込むまでの間に他の貨物と混同し、...荷姿が変更されるおそれのない貨物であって、特定輸出貨物の管理を行う上で支障がないと認められるもの（例えば、貨物を数個単位にまとめてフィルムを掛け、ネット等で覆われている状態で輸出される貨物等...）」として一定の配慮がなされているが、海上貨物についても少なくとも同程度の運用措置を図ら

<sup>1</sup> 2004 年 6 月 22 日付け「輸出入・港湾関連手続の効率化に対する提言」。以下の 9 団体による連名：(社) 日本経済団体連合会、(社) 日本船主協会、(社) 日本貿易会、日本機械輸出組合、(社) 日本ロジスティクスシステム協会、外国船舶協会、日本海運貨物取扱業会、(社) 日本通関業連合会、(社) 全国中小貿易業連盟

りたい。

( 2 ) 申告の時期と場所について

申告の時期について輸出者が柔軟に選択できるよう運用されたい。

- 包括事前審査制度にあっては、輸出貨物を CY に搬入後に申告する。殆どの場合、申告後極めて短時間のうちに区分 1 で許可される。新制度では、自社施設を含め保税地域外からの申告が可能となるが、包括事前審査制度以上の効率性を実現するために、自社施設から CY に至る保税地域外での業務プロセスの中で、輸出者が柔軟に申告の時期を選択できるよう運用されたい。

申告の場所について、積込港を管轄する税関官署へも特定輸出申告が可能となるよう今後検討されたい。

- 貨物が蔵置されている場所を管轄する税関官署に提出することとされているが、各地に点在する事業所の各々に対応する通関拠点を整備・利用・委託等することは業務集約化に反することになり、工数・コスト増加につながる事が予想される。通関地の拡散は、導入当初は輸出者の製品知識や法令準拠のノウハウを持たない業者が通関を行うため、事故リスクが生じることが危惧される。従い、積込港を管轄する税関官署へも特定輸出申告が可能となるよう今後検討されたい。

( 3 ) 外国貿易船等に積込むまでの間の貨物管理業務について

荷主 - 物流事業者の業種毎に貨物管理の義務要件と責任範囲を明確化する。

- 特定輸出者は、外国貿易船に積込むまでの間の貨物管理に関する業務を適正に遂行することが求められている。自社の輸出貨物を責任をもって管理することは輸出者にとって当然のことであるが、特定輸出貨物管理の実効性を高めるためには、荷主、通関業者・輸送業者、倉庫業者等物流業務における役割に応じてコンプライアンス要件を定め、業種毎の義務要件と責任範囲を明確化することが必要。

( 4 ) コンプライアンスプログラム ( 以下 C/P という ) について

- 新制度では、既に社内 C/P を定めている場合には必要項目を追記するのでよいとされている。既に多くの輸出企業は、経済産業省の安全保障貿易管理関連社内 C/P ( 以下輸出管理 C/P ) を整備・実施しているが、企業毎に輸出管理 C/P 体制の内容は様々である。このため、中には新制度に対応するため二重に C/P を整備せざるを得ないとする企業もある。
- 新制度のみならず、国土交通省の特定荷主 / 特定フォワードナー制度 ( Known Shipper/Regulated Agent ) など、セキュリティ強化と物流効率化を両立させるための種々の措置が計画されていることから、C/P 要件が多重にかからないよう、輸出業務に係る C/P の一本化、あるいは荷主から物流事業者までを含めた総合的な管理政策を構築する必要がある。

## 2. 抜本的な改革の必要性

新制度は従来の通関制度を大きく超える改正であるが、欧米諸国と比較してみると、わが国制度はなお制約の多いものと言わざるを得ない（次頁（参考）「主要各国の輸出入通関手続きの比較」参照）。このことから、今般の関税法改正を第一歩として、通関制度の抜本的な改革に着手することを望むものである。

### （1）輸出貨物の保税管理について

- そもそも輸出申告に関してなぜ保税地域に貨物を搬入する必要があるのか理由が明らかでない。輸出貨物は関税徴収されることはなく、他法令確認も保税地域へ搬入しなければならない必然性はない。輸出貨物は最終的に港湾、空港等の限定されたエリアへ集められて外国貿易船等へ積載されることになるので、書類審査後に現物検査が必要となっても対応可能である。輸出許可を受けた貨物は外国貨物となるので保税地域に蔵置するとされているが、そのためには保税地域で許可する必要は必ずしも無く、許可後の運送を保税状態に保つ工夫が出来ればよいのではないかと。
- 新制度ではコンプライアンス要件を満たした輸出者にのみ特例として保税地域外からの輸出申告が認められるものであるが、上記の通り、輸出貨物に対する保税管理の合理性（その必要性と責任主体）が不明である以上、保税地域外からの申告を認めるために何故運送以外におけるコンプライアンス要件が必要となるのかその合理性も不明である。
- また、保税管理がどのようにセキュリティ強化に繋がるかその理由も不明である。セキュリティ管理は、現物と書類の一致及び書類の記載事項を確認する従来の通関管理とは異なる新たな課題であり、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である。事実、欧米では、輸出貨物に対する保税管理を行うことなくセキュリティ管理を行っている。

### （2）物流セキュリティについて

- 物流セキュリティの管理については、まず、貨物管理上の問題が何であり、そのために何が必要であるかを整理し、物流セキュリティ確保の政策目標を明らかにする必要がある。例えば、米国輸入セキュリティ政策ではバルク貨物は安全とされて24時間ルールの適用対象外となっている。
- 新制度では、保税地域外で輸出申告を行った後、港・空港等の保税地域に輸送するまでの間の物流セキュリティ管理が、輸出者にとって新たに管理すべき領域となる。しかし、セキュリティ管理責任は輸出者単独で全とうできるものではなく、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、上で述べた通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である。

### （3）抜本的な通関制度改革の必要性

- 国際競争力の維持・向上を目的として、市場動向の変化に迅速・効率的に対応するため、企業は、設計から部材調達 生産 販売に至る各々のプロセスを一連のチェーンとしてグローバルに構築することによって、リードタイムを極力短縮し、在庫等コストの極小化に努めている。こうした状況では、企業間競争とともに、グローバル化時代のニーズに対応するビジネス環境を提供するという意味で国家間競争の時代にあると言える。
- わが国と欧米諸国との通関制度を比較してみると、彼我の制度間格差は歴然として

いる。わが国においても、セキュリティ管理を強化しつつ通関制度を欧米諸国並みに簡素化させることは可能であると考えられる。

- 経済グローバル化時代におけるわが国の国際競争力を向上させるため、今般の関税法改正を第一歩として、通関制度の抜本的改革に着手すべき時期にあると考える。

(参考) 主要各国の輸出入通関手続きの比較

(1) 輸出

	日本	アメリカ	EU	韓国	中国
保税管理*	あり	なし	なし	なし	あり
申告の時期	船積前	船積前	船積前	船積前	船積前
事後申告	できない	できる	できる	できない	できない
自社施設で通関	できない	できる	できる	できる	不明
港頭集中	あり	なし	なし	なし	あり

注：・アメリカでは許可後船積という手順はない。許可済みの確認はない。

- ・韓国の大手財閥企業の輸出入通関はすべて自社施設で行われている。
- ・中国は目下改革中であり、大幅に改善される可能性がある。
- ・アメリカの手続きが最も簡素化されている。保税管理はない。システムの使用料は不要。許可制ではないため臨時開庁料も不要。輸出は、基本的には商務省の管轄である。

\*保税管理とは、税関が指定する地域へ搬入しなければ申告できないことを意味する。

(2) 輸入

	日本	アメリカ	EU	韓国	中国
保税管理*	あり	あり	あり	あり	あり
申告の時期	到着後	到着後	到着後	到着後	到着後
事前申告	到着即許可	できる	できる	できる	できる
自社施設で通関	できない	できない	できる	できる	不明
港頭集中	あり	なし	なし	なし	あり

注：・アメリカでは、内陸地点では、最寄の鉄道、トラックのターミナルで通関後、自社施設へ搬入する。

- ・別途承認を得たEUの輸入者は、自社施設へ搬入、通関し、関税 VAT を後納する。
- ・輸入についてはEU方式が最も有利である。対応する税関は輸入者が所在する地域の税関であり、輸入港の税関ではない。
- ・わが国でも航空貨物については、貨物到着前の事前申告制度を整備すべきである。目下、利用しているのは大手インテグレーターのみである。

\*保税管理とは税関の承認を得た、税関の管轄下にある場所をいう。例えば、アメリカでCFSを運営するためには管轄税関の承認が要る(ただし、輸入貨物のみ)。

以上

担当 部会・貿易業務グループ 橋本 Tel03-3431-9800