

---

規制・制度改革  
創業等ワーキンググループ  
ヒアリング資料

2013年5月8日

日本機械輸出組合  
部会・貿易業務グループ

## ① 輸出通関申告先官署の一元化

1. 輸出入申告は、原則として貨物の保税地域等の所在地を所轄する税関官署に申告することになっているが、これを廃し、船積地がいずれであれ、一か所(NACCS)へ申告することによって手続きが完了する手続体制の実現を要望。
2. 少なくとも特定輸出者(輸出者AEO)については輸出申告先の一元化を実現すべき。

### 要望の趣旨

- 全体の約9割を占めると見られる区分1許可貨物(システムによる即時許可)の円滑化。
- ITの最大利用により、税関管理の効率化とセキュリティ確保の両立を図るのが国際的な方向。
- IT(申告システムとデータベース)により、税関管理を集中化し、申告先官署はITに一元化。欧米は長い時間をかけて戦略的に取組み、現在実現に向けて動き出している。
- 貿易・物流業務は実際には通関業者等の物流事業者が担っていることから、物流事業者の活動範囲を拡げ、荷主に対する新たなサービス提案の余地を拡げる。  
例えば、AEO認定通関事業者には全国展開を認めるなど。

## ② 輸出通関申告(電子申告)の国際比較

	システム	申告場所	稼働時間
日本 (一般)	NACCS	輸出の許可を受けるため貨物を入れる保税地域等の所在地を所轄する税関官署に対して行う。	・税関の執務時間とNACCSの稼働時間は連動。
日本 (AEO)	NACCS	貨物を蔵置している場所を所轄する税関、船積予定地を所轄する税関のいずれかの税関に申告する。	・税関の執務時間とNACCSの稼働時間は連動。
米国	AES (Automated Export System)	場所の制限なし	・24時間 ・書類検査・現物検査のみ税関の執務時間内に行われる
英国	CHIEF (Customs Handling of Import Export Freight)	場所の制限なし	・24時間 ・即時許可分については執務時間に係りなく許可が出る。 ・書類検査・現物検査のみ税関の執務時間内に行われる

- ◆ 通関申告に対する審査・許可区分は、概ね次の3種類 ①即時許可、②書類検査、③現物検査
- ◆ 通常 即時許可が9割以上を占めている。
- ◆ 米国・英国の場合、申告先はそれぞれAES、CHIEFというシステムであり、申告場所の制限はない。またシステムの稼働は24時間であるため、①即時許可は24時間出る。
- ◆ ②書類審査、③現物検査は税関の執務時間内に行われる。

## ③米・欧の事例

---

### 1. 米国

#### 輸出通関申告

- 申告は自動輸出システムAESに対して行う。
- 24時間、いつでも、どこからでも申告可能(届出制であるため基本的に許可通知はない)
- 電子申告が義務付けられており、書類での申告は認められない。

### 2. EU

#### (1) イギリス

- 輸出入とも申告システムCHIEFに申告。24時間、いつでも、どこからでも申告可能。イギリス国内において一元管理を行っている。

(イギリスでは、税関申告官署とはすなわちシステムCHIEFを指す←英国関税庁の回答)

#### (2) 欧州委員会

- 新関税法の下で、EU27カ国全体で一元管理を行おうとする取組みを行う。

## ④輸出通関申告先官署の一元化

---

### ◆ 荷主企業:東京の会社の通関申告 名古屋港利用

(輸出)

東京本社が輸出契約約定担当→名古屋港積出しのため、名古屋の保税地域へ搬入→通関許可 →船積。  
通関申告窓口をNACCSに一元化することによって、名古屋積出しであっても東京本社から申告出来るとすれば、物流管理効率性に大きく資することとなる。

国際取引に係る契約の大半は東京本社で行われている(大手商社で、全都道府県に事務所があるものの貿易取引契約の80%は東京本社扱い)。貿易の内容を最も良く知悉しているのは契約約定担当。契約担当に業務を集中すれば大幅な事務効率に繋がると見られる。

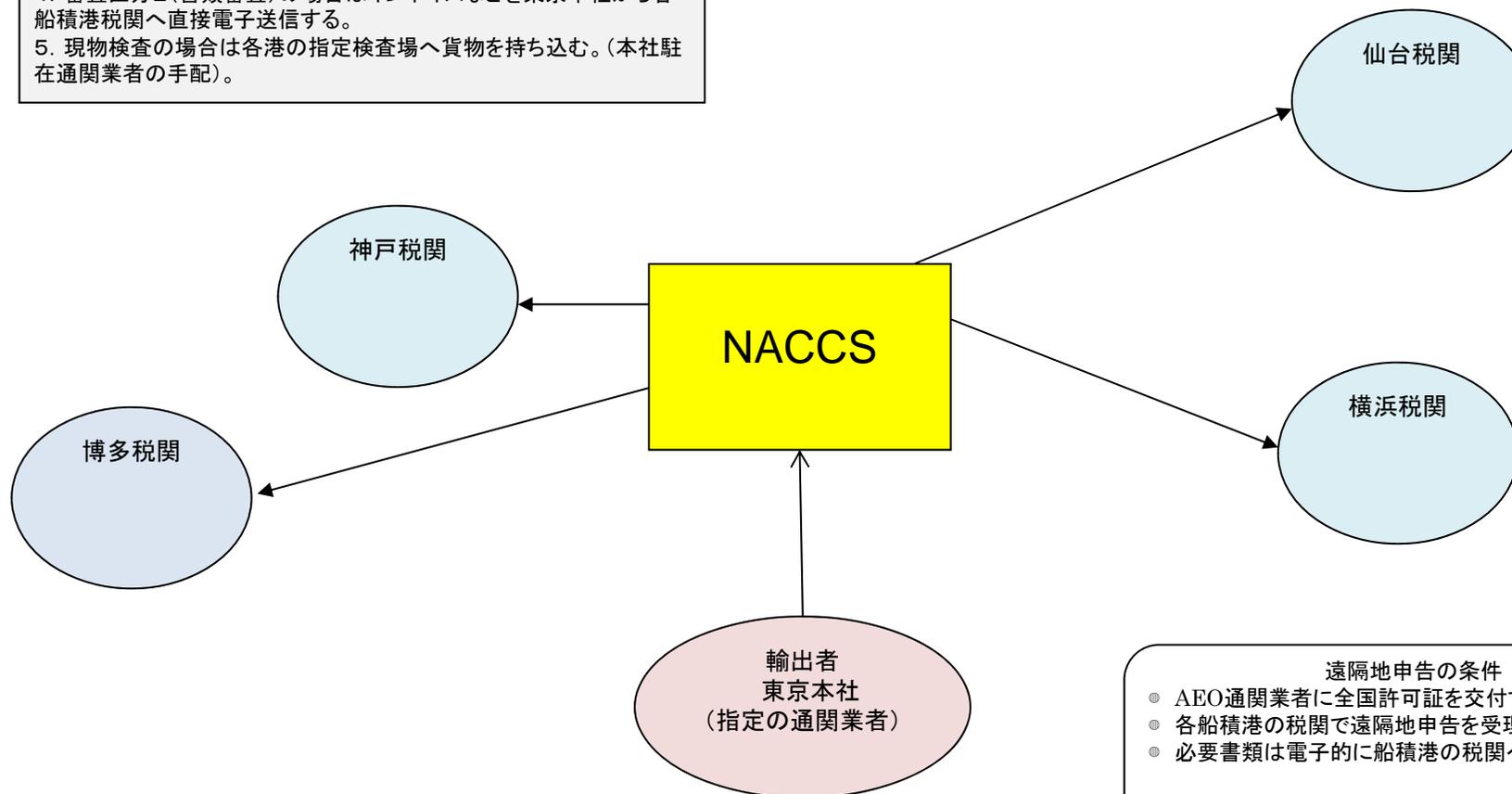
### ◆ 緊急時対応の目的(東日本大震災からの教訓)

大規模地震によって港湾機能を喪失した場合、輸出企業はサプライチェーンオペレーションを維持するため、緊急に別の港へ変更する必要がある。

こうした事態に柔軟に対応できるよう、申告先がNACCSで一元化されていれば、自然災害等の緊急事態に柔軟に対応でき、BCP強化に資することになる。

## 輸出の通関申告の一元化によって想定できること(1)

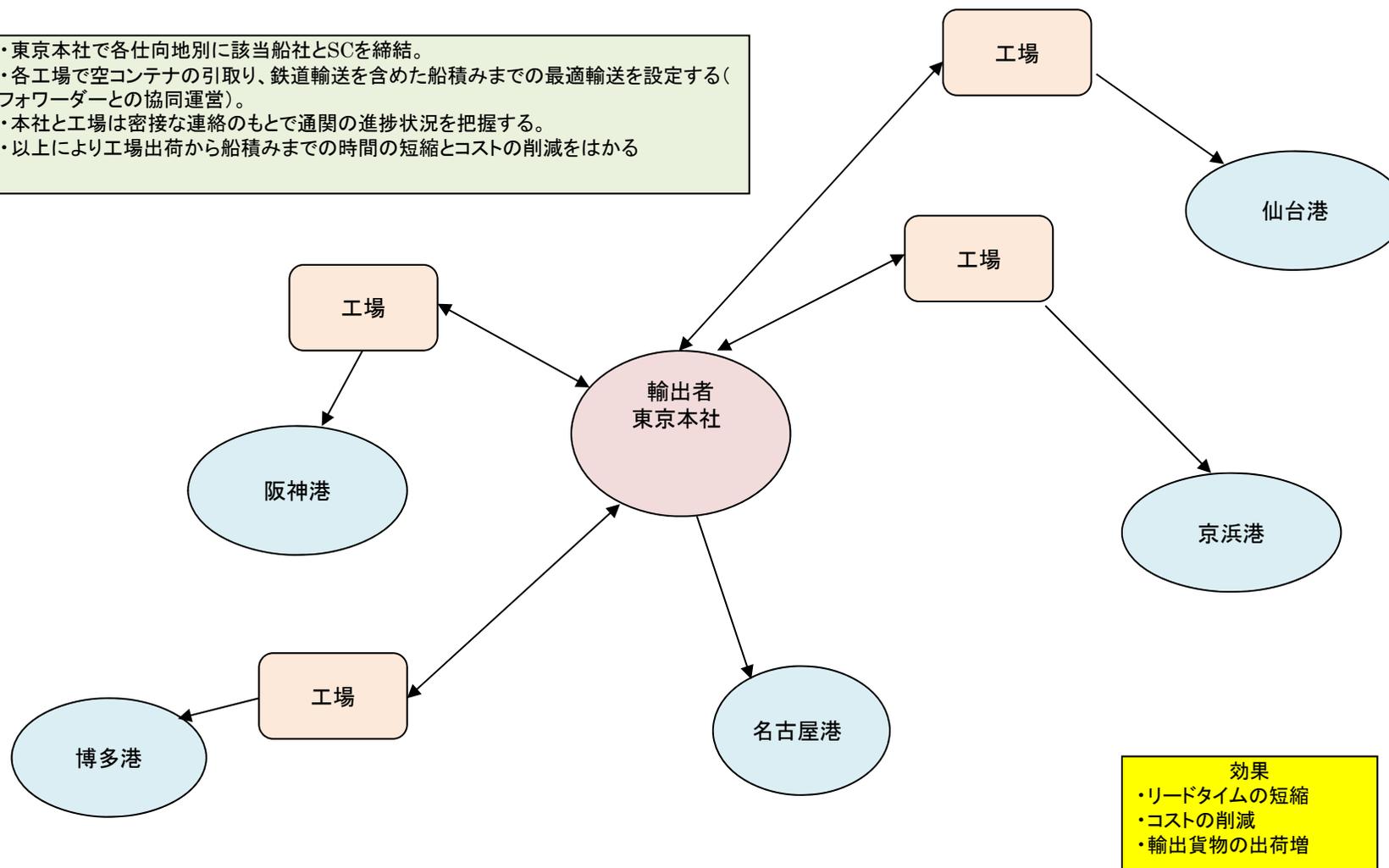
1. 各店の輸出申告書類をすべて東京本社へ集約する。
2. 東京本社、または、東京本社駐在の通関業者を通じNACCSへ輸出申告する。
3. 審査区分1の場合は即時許可→船積みが可能。
4. 審査区分2(書類審査)の場合はインボイスなどを東京本社から各船積港税関へ直接電子送信する。
5. 現物検査の場合は各港の指定検査場へ貨物を持ち込む。(本社駐在通関業者の手配)。



- 遠隔地申告の条件
- AEO通関業者に全国許可証を交付する。
  - 各船積港の税関で遠隔地申告を受理する。
  - 必要書類は電子的に船積港の税関へ送付する。

## 輸出の通関申告の一元化によって想定できること(2)

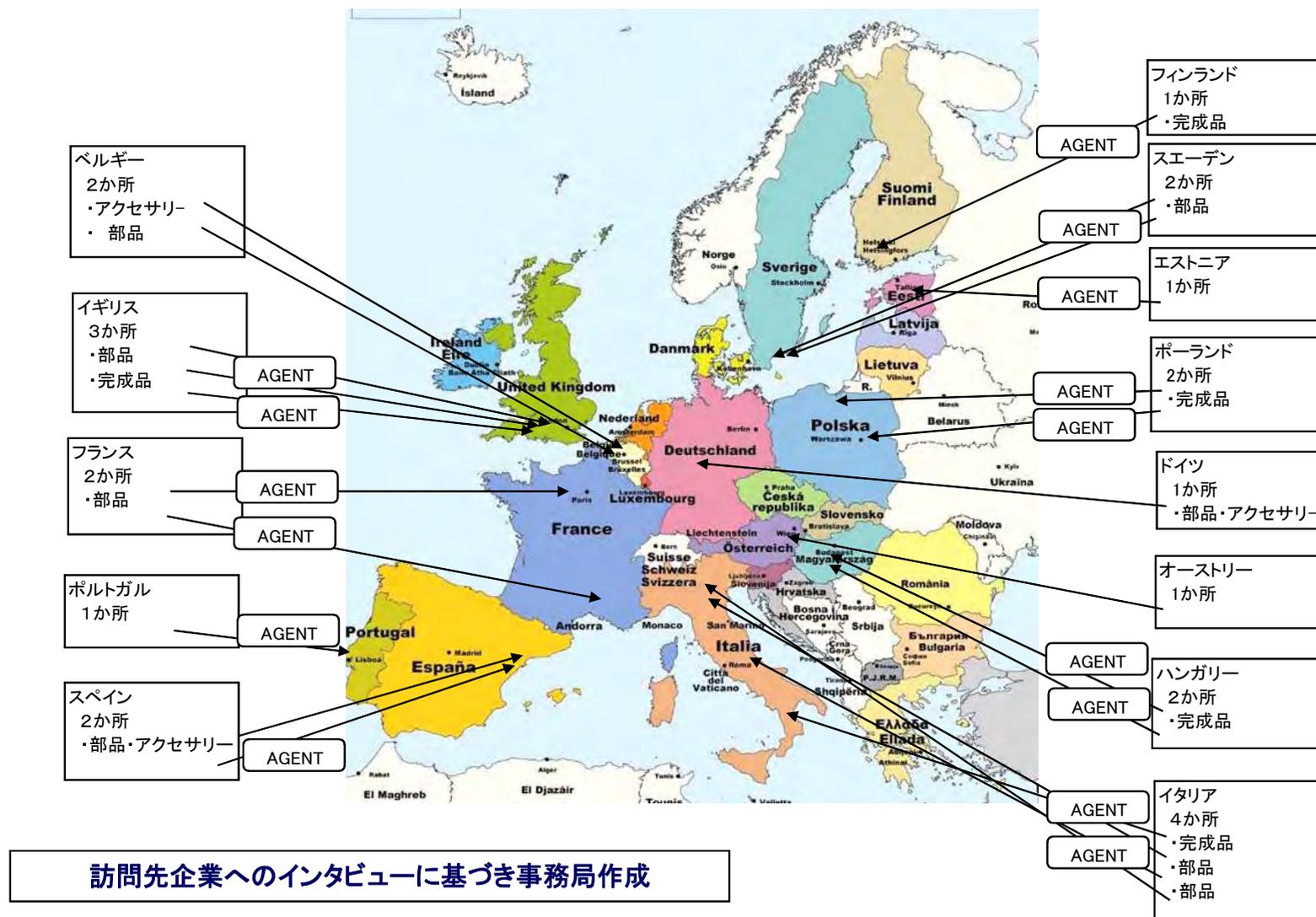
- ・東京本社で各仕向地別に該当船社とSCを締結。
- ・各工場で空コンテナの引取り、鉄道輸送を含めた船積みまでの最適輸送を設定する(フォワーダーとの協同運営)。
- ・本社と工場は密接な連絡のもとで通関の進捗状況を把握する。
- ・以上により工場出荷から船積みまでの時間の短縮とコストの削減をはかる



# 参考 欧州の新関税法

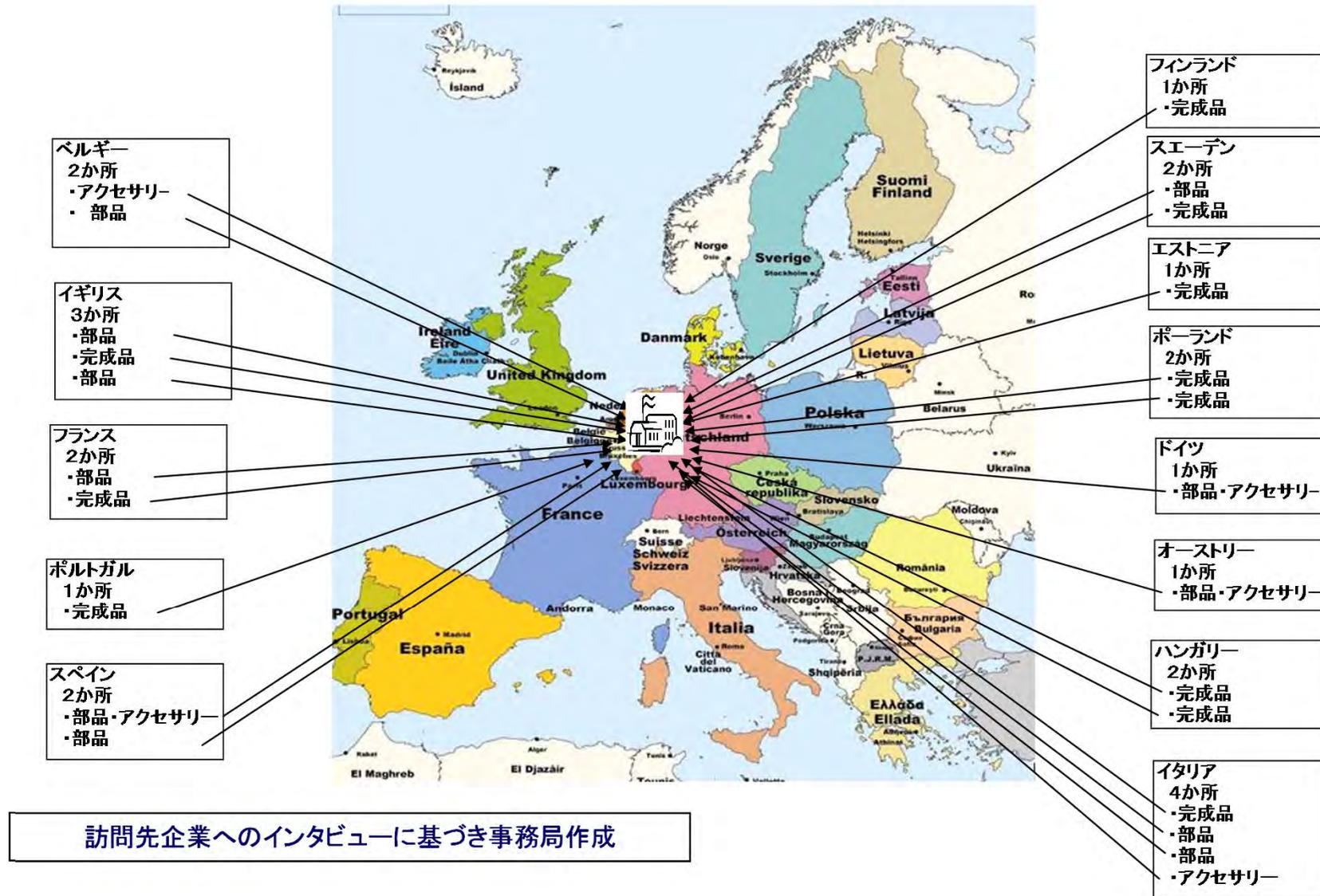
## Modernized Customs Code

# MCCと欧州企業のプランー現在



訪問先企業へのインタビューに基づき事務局作成

# MCCと欧州企業のプラン一元化2013年以降



# EUの新関税法：再改正案 UCC

- ① EUの新関税法MCC (Modernized Customs Code)は、現在の関税法CCC (CCC: Community Customs Code)を完全に改めるもので、一部改正ではない。MCCが施行される際には、CCCは廃棄される予定。
- ② 現在、MCCの実施規則 (Implementing Provision)を検討中で、まだ合意されていない。しかしながら、実施規則が合意されるか否かにかかわらず、2013年6月24日まではMCCを実施させる予定であった。
- ③ しかし、2012年2月さらにMCCの改正案となるUCC (Union Customs Code)案が発表され検討に入っている。2013年6月までにUCCが採択されれば、MCCは施行されることなくUCCに置きかえられることになる。
- ④ UCCにおいても、前頁の改革案の方向性は維持されている。