

第6回 貿易・投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：平成25年12月10日（火）13:29～14:32

2. 場所：中央合同庁舎第4号館4階第2特別会議室

3. 出席者：

（委員）大崎貞和（座長）、松村敏弘（座長代理）、長谷川幸洋

（専門委員）道垣内正人

（政務）稲田内閣府特命担当大臣（規制改革）

（事業者）日本自動車工業会国際委員会海外物流部会吉沢部会長、柏原副部会長、岩本副部会長

（国土交通省）航空局空港安全・保安対策課酒井課長、航空保安対策室成澤室長、坂本課長補佐

（財務省）関税局業務課高見課長、総務課事務管理室徳室長

（事務局）滝本規制改革推進室長、大川規制改革推進室次長、中原参事官、仁林企画官

4. 議題：

輸出入関係制度に係る規制改革要望について

- ・一般社団法人日本自動車工業会からの説明
- ・国土交通省から説明
- ・財務省からの説明

5. 議事概要：

○大川次長 それでは、定刻になりましたので、規制改革会議第6回貿易・投資等ワーキング・グループを開催いたしたいと思います。

皆様方には、御多用中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

まず開会に当たりまして、稲田大臣から御挨拶をいただきたいと思います。稲田大臣、よろしく願いいたします。

○稲田大臣

大崎座長をはじめ、皆様方には日ごろより大変建設的に御議論いただきありがとうございます。

また、本日もお忙しいところ、委員の皆様方、今日は道垣内専門委員、そして一般社団法人日本自動車工業会の皆様方、各省にお集まりをいただきまして、本当にありがとうございます。

本日の貿易・投資等ワーキング・グループでは、輸出入関係制度に係る規制改革要望について御議論をいただくことになっております。

輸出入に関する規制は、国益を守りつつ、国際競争力を高めていくために、事業者に過度の負担が生じることのないよう、常に柔軟な見直しが求められているところでございます。

特に航空貨物は、重要な部品をジャスト・イン・タイムで世界の工場に届けるために利用されており、輸出に関連する事業者の負担を一つずつ取り除くことは、日本経済再興の重要な一助になるかと思っています。

本日が年内最後の貿易・投資等ワーキング・グループでございます。来年のワーキング・グループの議論につながりますよう、委員の皆様方におかれましては、国益に資するという観点で、自由闊達で建設的な御議論をいただきたいと思っております。

どうぞ皆様方、よろしくお願い申し上げます。

○大川次長 どうもありがとうございました。

それでは、報道の皆様には、ここで御退室をお願いいたします。

(報道関係者退室)

○大川次長 それでは、議事に入ります前に、今回から本ワーキング・グループに加わっていただきます早稲田大学法科大学院教授の道垣内正人専門委員から、一言御挨拶をいただきたいと思っております。

道垣内専門委員、よろしくお願い申し上げます。

○道垣内専門委員 道垣内と申します。よろしくお願い申し上げます。

私の本来の専門は、国際私法という私法の分野であり、ここでは主として公法的な規制の話が多いのではないかと思います。国際というところでつながっているのではないかと考えております。よろしくお願い申し上げます。

○大川次長 どうもありがとうございました。

それでは、議事を進めさせていただきたいと思っております。なお、本ワーキング・グループの議事概要は公開することになっておりますので、よろしくお願い申し上げます。

今後の進行は、大崎座長をお願いいたしたく存じます。大崎座長、よろしくお願い申し上げます。

○大崎座長 それでは、議事に入りたいと思っております。

本日は、通関手続の合理化、認定通関業者の簡素化を取り上げたいと存じます。

早速でございますが、「輸出入関係制度に係る規制改革要望について」の議論に入らせていただきます。

要望主体であります一般社団法人日本自動車工業会国際委員会海外物流部会より、吉沢部会長、柏原副部会長、岩本副部会長にお越しいただいております。

また、所管省である国土交通省から、航空局空港安全・保安対策課の酒井課長、成澤航空保安対策室長、坂本課長補佐、財務省から、関税局の高見業務課長、徳事務管理室長に御出席をいただいております。

まず、日本自動車工業会から御説明をお願いいたします。

○日本自動車工業会 今、御紹介いただきました日本自動車工業会の海外物流部会で部長をしております吉沢です。今日は、こういった機会をいただきまして、ありがとうございます。

それでは、早速、我々が要望している中身について話をさせていただきたいと思います。

1枚めくっていただきまして、本日は、まず、今の日本の自動車産業がどうなっているかということと、輸出入の通関円滑化に向けた提案という2点について話をさせていただき、最後にまとめという形にしたいと思っています。

2ページから、まず日本の自動車産業の現状です。

3ページが、現在の日本の自動車製造業の実態ということで、全就業人口の8.8パーセントは自動車関連産業に就労されています。

4ページは、自動車産業の輸出入を示しており、左側が輸出、右側が輸入を示すグラフです。輸出では総額の20.0パーセントが自動車関連といった現状になっております。

5ページは、今の日本の自動車メーカーが世界でどのように物を作っているかという絵になっております。全世界で約2,600万台弱生産しております。需要のあるところで生産するという考えのもとで、基本的には海外での生産が1,500万台強と随分拡大してきていますが、まだ日本でも1,000万台規模の生産はキープしています。

そのうちの480万台は海外への輸出で、この辺りも日本の就労を賄っていると考えております。

さらには、海外で作る1,500万台強の製造部品や生産用設備等も輸出しているのです。輸出に頼っている部分は結構あるとお考えいただいてもいいと思います。

このような中で我々自工会として、2点ほど提案させていただきます。6ページになりますが、内容としましては、新KS/RA制度とAEO制度の調和という話をさせていただきたいと考えています。

7ページは、新KS/RA制度の概要になっております。もともとKS/RA制度というのは存在してまして、我々事業者は特定荷主という位置付けになります。特定荷主になると、途中検査等を行うことなく、遅滞なく許可が下りて、スムーズに物が運べるという良い制度であります。

これに対して、昨年2012年12月ですけれども、アメリカのテロ対策の一環として、米国に輸入される航空貨物については、全量爆発物検査を義務付ける100パーセントスクリーニング法というものが施行されております。これに伴って、もともとあったKS/RA制度の要件を強化したのが新KS/RA制度というものになっています。

8ページです。新KS/RA制度に替わり、もともとのKS/RA制度において我々はKSになっていたのですが、そのKSの要件に加えて、ここに書いてあります大項目の4点が新たに追加要件となり、この要件を守らないと安全を保障したことになりませんかと言われております。その中でも、特に1の(1)にあります航空貨物を取り扱う職員の保安管理要件の強化がありまして、具体的には空港並みのセキュリティーを荷主側で用意しないと、そのま

ま空港をスルーで荷物を通すわけにはいかないよということです。ここが結構厳しく、この対応に我々は苦勞しているという状況にあります。

9 ページです。新 KS/RA 制度導入までの経緯を申し上げますと、911 委員会の勧告で、2007 年 8 月にスクリーニングするということが決定され、我々が国土交通省より話を聞いたのが、12 年 6 月です。12 年 6 月に、同年 12 月 1 日からスクリーニングが開始されるということで、皆さんの保安体制強化を是非お願いしますという説明を受けました。実際には、一旦、10 月中旬に詳細な要件が発表されたのですが、その後、米国当局によるバリデーションを受けた結果、これでは不十分ということで、更なる要件が付加されました。我々荷主側としても、また機材を導入するのか、あるいは RA という航空代理店に検査を任せるとかの選択など、どう対応するか、非常に限られた時間の中で相当悩みながら対応してきたという実態があります。

10 ページです。今の要望は KS/RA という航空貨物の制度についてですが、税関に対して AEO 制度の中の AEO 事業者というものに我々はなっております。AEO 制度とは、財務省から、あなたの会社はセキュリティーの管理とコンプライアンスがきちんとできているということを確認していただいて、我々自動車業界はほぼ全メーカーに近いところが AEO の認定を受けています。AEO 認定事業者については、セキュリティーについても高い能力を持っていると認められているということで、結果、原則として税関検査なしに通関して輸出することができるというリードタイムの短縮に結びつく良い制度で、事業者としてもメリットを享受させていただいております。

11 ページです。AEO 制度の相互承認の現状となっておりますが、セキュリティーとコンプライアンスに対して、自動車会社、事業者がそう認めていただいていると同時に、AEO 制度自体の相互承認ということで、相手の国のセキュリティーレベルともお互いに合っていますねということで、2 国間の AEO 制度が相互承認されることによって、輸出入の両方に対して円滑化、合理化が図られるという形で、財務省に御意見をいただいて、随分よくなってきているというようになっております。

その中で、日本としても、昨年 12 月より、米国に対しては相互承認が双方向化されるということで、言い替えると、AEO の持っているセキュリティーレベルは、アメリカの求められているものと同等と認められたのではないかと我々としては認識しています。

では、その AEO に求められる要件は、次の 12 ページになります。特に赤い字で書いてありますように、貨物管理の適切な履行というところで、人の出入りのチェック、あるいは監視カメラ等、セキュリティー管理が特定輸出者に求められる要件ということで、そこに対して我々はしっかりクリアしているというところで行きますと、セキュリティーに関しては、かなりのレベルであると自負させていただいております。

13 ページです。我々の要望としましては、新 KS/RA 制度の要件を AEO 制度の要件水準へと調和することにより、AEO 認定企業については 100 パーセントスクリーニングから適用除外にさせていただけないでしょうかというものです。

この理由としましては、一つには、AEO の認定をとっていると、セキュリティーは、日本政府からそのレベルの認可を受けていると認識しているというところと、米国版の AEO 制度である C-TPAT と日本の AEO 制度が相互承認されているというところからも、セキュリティーに関しては守れているのではないかと考えます。これが 1 点目の要望です。

14 ページです。さらに、言うなれば、空港のセキュリティーの体制の強化ということで、今、KS というのは荷主側で空港のセキュリティーを担保して欲しいという形になっているのですが、他国を見てみますと、EU、韓国、香港などでは、逆に空港側の検査体制が充実しているということで、KS みたいなものを作らなくても、スムーズに通関ができていくという実態があるという認識を持っております。

空港のセキュリティー体制を強化していただければ、荷主側への負担も少なくなるのかなとは考えております。

もう一点は、今は航空貨物の話でしたけれども、海上コンテナについても保安検査が求められるという米国の 911 委員会勧告実施法というものがありますが、これが本格的に適用されてしまいますと、貨物量の多さからいっても、大混乱してしまうということもあり、このコンテナの 100 パーセントスクリーニングに関しては、是非影響が最小になるように交渉を進めていただけないかなと考えております。

15 ページ、2 点目の提案は、AEO 特定輸出申告制度における申告内容の船積後訂正の簡素化です。

16 ページです。特例輸入申告制度というものが、先ほどは輸出の話をしましたけれども、輸入に対しても AEO の事業者が存在しております。

AEO の輸入の事業者になりますと、これも輸入をスムーズに原則として税関検査もなしにうまく許可をさせていただいて、その後、翌月末の納税申告までにしっかりと正しい価格で申告すればいいということで、実際の価格確定、正しい価格になるまでに猶予があるという中身になっています。

17 ページは、一方、輸出の特定輸出申告制度では、基本的には輸出の許可が書類審査等なく、自動的に行われ、スムーズに流れるものの、イレギュラーやエラーが発生したケースに対して、先ほどの特例輸入でいきますと、正しい申告にするためには、NACCS という税関のシステムを利用して数字を直すという手続で簡単に済むのですが、輸出の場合は、一度輸出許可を得た後で、我々が訂正しようとする、システムで直すという手続ではなく、紙を税関に持って行って、1 件 1 件訂正印を押してもらいながら訂正をするという手続になっています。

1 件の間違いでも複数件にまたがるようなときには、結構我々も大変ですし、税関側も大変だろうというところもあります。さらに、そういったところから我々としては、輸入と同様に、輸出についても、もう少し確定までの猶予期間が設定できないかと考えております。

18 ページです。要望としましては、AEO 特定輸出者に対しては、短期間かつ少額であれ

ば、NACCS 上での輸出申告データの訂正を許可していただけるよう配慮願えないかというところ です。

1 つには、どうしても発生するイレギュラーにも、訂正手続に工数がかかるので、そこを簡素化したいということと、輸出申告にかかわる時間・工数の削減といったところが図れるということから、これをお願いしたいと考えています。

ちなみに、米国、韓国、シンガポール等では、船積み後、10 日～15 日までに正しい価格ないしは正しい数量といったものをきちんと確定すればいいということになっておりますので、その辺りについても合せていただければ、国際競争力にもつながるかなと考えております。

最後、まとめとして 20 ページです。我々の要望としましては、大きな視点でいいますと、AEO 事業者のベネフィットの拡大と Level Playing Field の確保ということで、一つには、我々の AEO のベネフィットが拡大することで、より物流の円滑化が促進されるという話と、あとは海外との土俵を同じにするといったところで、日本の国際競争力をより強化していきたいという視点から、この 2 つの提案をさせていただきました。

以上が日本自動車工業会からの説明になります。ありがとうございました。

○大崎座長 ありがとうございました。

それでは、ただ今の御要望に対する国土交通省のお考えについて、御説明いただけますでしょうか。

○国土交通省（酒井課長） 国土交通省航空局空港安全・保安対策課長の酒井でございます。

それでは、早速、資料を説明させていただきます。

まず、国際的なテロの動向、航空保安対策の強化が世の中どのようになっているのかということ、2 ページを使って説明させていただきたいと思っております。

皆さん御存じのように、2001 年 9 月にアメリカの同時多発テロという、従来にない自爆テロの手法で起こったということで、ICAO、国際民間航空機関がコックピットドアの強化であったり、あるいは手荷物検査の強化、そういった航空保安対策の抜本的な強化を締約国に課しているところでございます。

その後、2006 年に液体爆発物を機内に持ち込もうとしたテロ未遂事件、さらに 2009 年には化学物質を機内に持ち込み爆発させようとしたテロ未遂事件、2010 年には航空貨物によるテロ未遂事件といったような様々な手口を使った爆発物テロ未遂事件が発生しているところでございます。

こういったことを受けまして、世界的には国際線旅客便への液体物規制、あるいは旅客への接触検査、手荷物の検査など、随時保安対策を強化してきたところでございます。

こうした世界的な流れの中において、我が国ではどのような取り組みをしているかということで、4 ページ目でございます。

ICAO 国際標準に適合した国際民間航空保安プログラムに基づきまして、保安対策を強化

させていただいております。

具体的には、平成 17 年 10 月に航空貨物につきましては、セキュリティーレベルを維持しつつ、物流の円滑化等を図るため、航空貨物に係る保安対策の強化を図ることを目的として、荷主の場所から航空機搭載まで、一貫して航空保安の管理ができていたという状況にするための KS/RA 制度の運用を開始したところでございます。

日本においても、平成 19 年には液体物規制、平成 24 年には旅客に対するランダム接触検査というものも導入しているところでございます。

平成 24 年には、先ほど日本自動車工業会からも御説明がありましたが、米国 9.11 法に対応するため、国際線旅客便に搭載する貨物に対して、新 KS/RA 制度というものを導入するに至っております。

6 ページです。9.11 法にたくさん書いてあるのですけれども、その中で航空関係に特に関係するところだけを抜粋したものを書かせていただいております。

米国乗り入れの旅客便に搭載する航空貨物について、出発空港においてピースレベルでの 100 パーセントスクリーニング（爆発物検査）を実施することが義務付けられたということで、空港以外では何かできないのかということで、米国が自国と同等以上の保安管理を実施しているものと認証した制度、国におきまして出発空港でのスクリーニングを省略することができるという考え方を示しております。

このため、日本では空港以外でも爆発物検査を行うことによって、出発空港での 100 パーセントスクリーニングを省略し、物流の効率化に資する新しい KS/RA 制度を 2012 年 12 月にアメリカから認証を取得したところでございます。

8 ページです。本来であれば、空港で 100 パーセントスクリーニングするわけですが、米国から認証された新 KS/RA 制度に基づき指定されたものであれば、KS あるいは RA において爆発物検査を実施し、以降、保安管理を確保した上で、航空会社に貨物を持ち込めば、空港での爆発検査を省略できる。そのためには、荷主である KS というのは、航空貨物を取り扱う職員の保安管理の強化を含めたガイドライン、これはアメリカが求める保安レベルになるわけですけれども、こういったものを遵守する必要があるということでございます。

こういった新しい制度がどのように適用していくかというスケジュールを示したものが、9 ページになります。アメリカの TSA、これは米国の運輸保安局というところですが、ここを協議した結果、米国向け旅客に搭載する航空貨物につきましては、昨年 12 月から、空港で 100 パーセントスクリーニングするか、あるいは新 KS/RA 制度で対応したもので対応しようということになっております。

また、米国向け以外の国際旅客便に搭載する貨物につきましては、同様の措置を来年の 4 月から適用するというところになっておるところでございます。

具体的に、新 KS/RA 制度と AEO 制度における差異といったものがどういふところにあるのかを示したものが 10 ページでございます。

米国 TSA と協議した中で保安対策の強化が求められたわけですが、既に一定の保安体制がとられております AEO 認定荷主でも、新 KS/RA 制度の荷主となるためには、赤点線で囲った免除される項目がありますが、新たな追加措置というものもあります。

なお、米国から求められる要求レベルを満足するためには、先ほど説明させていただいたような追加措置がどうしても必要になっているということから、AEO 認定企業であれば、100 パーセントスクリーニングを適用除外にして欲しいという要望につきましては、なかなか困難と考えておるところでございます。

ただ、引き続き TSA との調整、あるいは AEO 認定荷主の場合の新 KS/RA 制度への移行の免除項目については、引き続き改善できる余地がないかどうかということを検討してまいりたいと考えております。

以上です。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、引き続き、財務省から御説明をお願いいたします。

○財務省（高見課長） ありがとうございます。

財務省関税局業務課長をしております高見と申します。よろしくをお願いいたします。

お手元に「輸出申告内容の訂正手続について」という資料 1 - 3 をお配りしております。こちらに沿って御説明申し上げたいと思います。

その前に、日本自動車工業会様におかれましては、日ごろから関税・税関行政に対して多大なる御理解と御協力をいただいておりますことを、この場をお借りしてお礼申し上げたいと思います。

また、先ほどのプレゼンテーションの中でも触れていただきました AEO 制度につきましては、自工会加盟の会員各社様が御利用いただいているということに関しましても、この場をお借りしまして、お礼申し上げたいと思います。

それでは、まずスライドの 1 ページ目、輸出申告内容の訂正手続の概要についてでございます。

貨物の輸出者は、ここに書いてありますとおり、関税法の規定に基づきまして、輸出申告について輸出の許可後に船積みされる船名や、実際に船積みされた貨物の数量、価格といった申告内容を変更しようとする場合には、税関に対して当該申告内容の変更を申請することが可能となっております。

具体的には、先ほどもおっしゃっておられました「船名、数量等変更申請書」に当該申請に係る輸出許可書を添付して税関に提出することで、申告内容を変更する手続となっております。

また、輸出入・港湾関連情報システムであります NACCS を使用して、輸出申告内容の変更を行うことも可能となっておりますけれども、このシステムを利用した変更につきましては、一定期間内、すなわち船積情報登録、または出港予定年月日までということで、実際に許可を受けた貨物が船積みされて出港し日本を離れるときまでに行っていただくとい

うことになっておりまして、出港後、直ちにシステムからデータがなくなるというわけではありませんが、割と早いタイミングでシステム上データが訂正できなくなるものでありますから、それ以降については紙で提出していただくということになっておりますが、今回の御要望につきましては、出港予定年月日以降についてもシステムによる訂正を可能として欲しいという御要望だと承っております。

参考までに、全体の輸出申告内容の変更について、約9割は出港までに訂正していただいているということで、システムを利用して行われております。残り約1割については、マニュアルと申しますか、紙で税関に出していただいているところであります。

これに関連する取組として、財務省・税関におきましては、貿易円滑化という観点から、通関関係書類、具体的には、輸出入申告に添付する書類、あるいは関係書類についての電子化、ペーパーレス化というものを進めておりまして、今年の10月からは、これらの添付書類をPDFで提出していただけることにさせていただきました。

こうした関係で、私どもといたしましては、御要望の船積登録情報、または出港予定年月日以降の輸出許可内容の訂正手続についても、利用者の利便性に鑑みまして、NACCSを通じて簡易な手続で行うことが可能になるよう、今後対応したいと考えております。

2ページを御覧いただきたいと思います。NACCSの概要について、御説明させていただきます。

NACCSは輸出入等の関連の業務を行う企業の皆さん、あるいは行政機関をオンラインで結びまして、税関の手続だけではなくて、出入国管理、食品衛生、検疫、貿易管理、空港・港湾の手続を含む輸出入等の関連業務及びこれに関連する民間企業間の業務を処理する官民共同のシステムでございます。

また、税関手続だけではなく、検疫あるいは港湾管理などの手続も1回の入力、送信で済むようにするシングルウィンドウ機能を備えるなど、利便性と信頼性の高いシステムを目指しております。

既に輸出入申告の件数で見ますと、約98パーセントがNACCSを利用しているという状況にありまして、その他の税関関係の手続や民間企業間のドキュメントといったものにも順次拡大してきているところであります。私ども財務省といたしましても、貿易関係者の皆様にとって使い勝手のよいシステムとすべく、NACCSの更なる利便性、信頼性の向上に努めていきたいと考えております。

3ページを御覧いただきたいと思います。これは先ほどのプレゼンテーションの中で触れていただきましたAEO制度の概要でございます。

AEO制度は、国際競争力向上等のための税関手続の簡素化といった円滑化の推進の必要性と、国際物流におけるセキュリティー対策の強化の必要性の双方を背景として、平成18年3月に導入されたものであります。

AEO制度に参加していただく事業者の方には、その事業者が関与する物流において、税関手続等に関する法令を順守する、いわゆるコンプライアンスの遵守と貨物取扱いの安全

を確保していること、すなわちセキュリティー管理について、税関があらかじめ確認させていただき、AEO 事業者として認定を受けた事業者様に対して、簡素化、迅速化された税関手続を提供しているというものでございます。

AEO 事業者の具体的な認定要件につきましては、例えば税関手続に関する知識及び経験が十分である等の高い業務遂行能力を有していること、税関手続を適正に履行するための体制及び手順が規則による社内で整備されている等の法令順守規則を定めていること、関税法等の法令違反が一定期間ないこと等が関税法上の要件でございます。

資料では 517 者となっておりますが、本日現在では 519 者が AEO 事業者として認定されております。自工会関連企業の皆様におかれても、AEO 輸出者あるいは AEO 輸入者に多数の企業が参加されているところであります。

財務省としましては、AEO 制度の推進を図ると同時に、AEO 制度が AEO 事業者の皆様にも過度な負担にならないように、AEO 事業者の利便性向上のための AEO 制度の改善に随時取り組んでいるところであります。

AEO 制度のベネフィット拡大という御要望がございましたけれども、一方で、これから東京オリンピックの開催でありますとか、あるいは観光客の増加を目指していく上で、セキュリティー対策の強化は必要になるであろうと考えているところであります。やはり AEO 制度に参加していただくことで、十分ベネフィットを感じていただけるような運用ということもありますけれども、AEO 制度の改善にも積極的に取り組んでいきたいと考えております。

AEO 制度の相互承認については、先ほども御紹介いただいたように、既に 6 組の相互承認を実施しておりますが、現在マレーシア、スイスについても協議中ということで、拡大を目指していきたいと思っております。

規制改革の関係で、先ほど自工会様から、Level Playing Field というお話もいただきました。財務省としましては、昨年末に規制改革会議において検討され、閣議決定されました「電子輸出申告の 24 時間化」あるいは「輸出通関申告官署の自由化」について、現在検討を進めているところであります。「電子輸出申告の 24 時間化」については、NACCS を利用した輸出入申告について、夜間や休日の税関官署の閉庁時においても申告ができるようにし、税関による審査、検査が必要のない申告については、夜間、休日であっても即時許可が出るような検討を、現在進めているところであります。

また、「輸出通関申告官署の自由化」につきましても、本年 5 月に、規制改革会議の創業等ワーキング・グループにおいて国際先端テストの対象とされたところでありまして、現在、輸出通関申告官署の自由化の検討にとどまらず、通関手続や通関業制度の在り方も含めて、幅広く検討させていただいております。また、この検討結果について御報告できるようになりましたら、改めて御報告したいと思っておりますが、現在は鋭意検討中ということで、御理解いただきたいと思っております。

以上でございます。ありがとうございました。

○大崎座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明について議論をしたいと思います。

私から最初に感想を申し上げたいと思うのですが、自工会の皆さんがいろいろ御苦労されているのは分かるのですが、他方、変な言い方ですが、今やっぺらっしやるのは、国交省として言わば勝手に厳しいことを要求しているというよりは、アメリカがバリデーションでちゃんと NCSP ということで承認してくれるかどうか。そのためにやっぺらっしやるのと私は理解しましたので、国土交通省としておっしやるように、もし緩められたとしても、そうすると今度は、NCSP 承認が取れないということになると、これは一層厄介なことになるだけではないかというのが私の第1点に関する感想でございます。

第2点については確認なのですが、財務省としても、船が出た後の申告内容の訂正については、システム対応はある程度していただけるということですのでよろしいですね。

○財務省（高見課長） 2点目の財務省の輸出申告内容の訂正手続きにつきましては、検討いたします。

○大崎座長 検討というか、その方向でもうやりたいということですか。

○財務省（高見課長） そうする方向です。

○大崎座長 それでは、委員の皆様、いかがでございましょうか。

道垣内専門委員、どうぞ。

○道垣内専門委員 前半のことについて伺いたいと思います。

日本自動車工業会さんの資料で、自動車の輸出の円滑化という話から始まったわけですが、これは航空貨物に係る問題が主なのでしょうか。アメリカから言われ、日本で実施しているのだと。

そうだとすると、少し話が合わない感じがするのですが、海の港での検査も同じような要件が要求されているのですか。

○日本自動車工業会 要件的には、航空貨物が厳しいです。

船便は、我々が自分で爆発物がないということを見ながら、コンテナに荷物を詰めたら、そのままずっと物が運べるというルールになっています。

○道垣内専門委員 日本自動車工業会として、航空貨物の円滑化はどれぐらいのインパクトがある問題なのかがよく分からないのですが、重たいものを輸出されることが多いのではないかと思うものですから。

○日本自動車工業会 自動車会社でいきますと、先ほども言いましたように、海外に工場を持っています。そのための自動車用部品を、現地側でトラブルが起きたりすると、急遽日本から送らなければいけないというケースがままあります。その自動車用部品が着かないと、現地での生産ラインが止まる。ラインが止まるということは、自動車業界にとってはとてつもなくまずいことですので、そういう意味では緊急性と重要性が高い。量としては少ないのですが、そういう位置付けです。

○道垣内専門委員 もう少し分からない点があるのですが、この新KS/RA制度とAEO

制度は、所管が違うということは分かりました。今度は所管省に伺いたいのですけれども、一部目的が重なっているところがあり、そこのすり合わせといいますか、ハーモナイゼーションにどれぐらい努力されているのかということと、それぞれ違わなければいけない理由がもしあれば、教えていただきたい。

○国土交通省（酒井課長） 荷主を新 KS/RA 制度の KS として特定する際に AEO と調整が図られる項目につきましては免除しております。

しかしながら、一部の項目については AEO のほうでは、そこまではやっていないということで、こういった項目については、我々の確認行為としてはどうしても必要だということです。

整合のとれるところ、調整のとれるところは、もう既にある程度調整しております。これ以外全くないのかというと、日本自動車工業会さんを始め、KS の方々の意見を踏まえながら、また財務省、アメリカとも調整しながら、そこは調整しなければいけないわけですが、こういった項目について、我々としては、ある程度の整理はできているのかなと考えておるところです。

○道垣内専門委員 違いは分かりましたけれども、その違い、むしろ AEO のほうがなぜこれをチェックしなくていいのかというのが分からないのです。これはアメリカ側でも、この制度を作っている役所が違うのですね。

○財務省（高見課長） 財務省でございます。

アメリカでも税関に当たる CBP（Customs and Border Protection）という役所と TSA というのは違う役所でありまして、C-TPAT は CBP が所管しているということでもあります。

先ほど国土交通省の方からお話のあった項目ですけれども、AEO 制度ではそこまでは求めておりませんが、その点については CBP にも、実際に実地検査もしてもらって、その上で相互承認ということで認めてもらっているところでございます。なお、TSA からは、直接私どもの AEO 制度について、問い合わせは特にないところでございます。

○大崎座長 恐らく TSA は航空保安ということに非常に特化しているから、見る角度が違うということなのですかね。そのような感じがしました。

他にいかがでしょうか。

長谷川委員、どうぞ。

○長谷川委員 もしも緩和を要望して、緩和が認められて緩和した結果、アメリカが NCSP の承認を取り消すということになった場合、アメリカは 100 パーセントスクリーニングをしようと言っているわけですが、日本自動車工業会としては、それでもいいと思っているわけですか。

○日本自動車工業会 我々としては、荷主側でセキュリティーを管理するよりは、本当は空港側で遅滞なく物が流れるということが保障できているのであれば、そのまま空港で検査をしたいのです。

ただ、今の環境でいきますと、来年の 4 月には全航空路線に対しての旅客便に対してス

クリーニングをかけますといった中で、恐らくですけれども、成田空港で航空貨物が滞留することが想定されておりますので、何とか我々はセキュリティーのレベルを確保しようとして動いている状況です。

できれば、海外と同様に、空港に荷物を持って行ったら、すぐに検査をして持って行ってくれますよという形になれば、それが多分一番望ましい姿だと思います。

○長谷川委員 私の質問はそうではなくて、アメリカが NCSP の承認について、日本側が緩和してしまった結果、NCSP は日本に対して承認しませんと。そういう場合を想定した場合、アメリカは、成田ではなくて自分の空港で 100 パーセントスクリーニングをしますよということなのではないですか。それでもいいのかという質問です。

○国土交通省（成澤室長） これはあくまで出発空港でということですよ。

○長谷川委員 では、出発空港で 100 パーセントスクリーニングでもいいということなのですか。

○日本自動車工業会 もともと成田空港での 100 パーセントスクリーニングで構わないかといえば、構わないのです。ただ、物がとどまることなく流れればということだけなのです。

○大崎座長 ただ、そこだけとおっしゃるのですけれども、それは大きな違いなのではないですか。要は、こういう問題は誰かが何かを負担しなければいけないので、誰も検査をしないという話は多分あり得ないと思うので、そうすると日本自動車工業会さんとしては、成田でスクリーニングをするのでいいというように要望されているという理解でよろしいのですか。

○日本自動車工業会 自工会海外物流部会副部会長の岩本と申します。

そういうことではありません。先ほど吉沢が申し上げましたように、航空貨物の一番大事なものはスピードですので、それによって空港で止まるのであれば、まずは早く流れることが優先ですので、今回お願いしているのは、そうはいつでも、AEO のリクワイアメントと新 KS/RA のリクワイアメントがほぼ類似している、あるいは包含しているということで、そこを認めていただけませんかということです。それが逆にアメリカから駄目になってしまうのであれば、あるいは成田空港が今、キャパシティー的に準備が残念ながらできていないということで、成田空港で止まるのであれば、むしろ今のほうがいいと思います。

勝手なことを申しますと、他の国は空港をきちんと整備して、さかのぼって、メーカーで負担するということがない状態でやっていただいている、一番望ましいのはそれなのですけれども、空港がどうしても整備ができないということであれば、メーカー側でやって、スムーズに流すほうが大切です。

答えになっていますか。

○大崎座長 ということは、これは規制の問題というよりも、成田空港会社にもっと頑張れという話なのですか。

○日本自動車工業会 ある面、そういうところはあるかもしれないです。

○長谷川委員 つまり、ちょっと確認したいのですけれども、新 KS/RA というのは、日米交渉の結果、決まっている話なのでしょう。そうですね。だとすれば、今さら交渉をやり直して、やめますということにはならないですね。

だから、そこだけ勘案してくれといったって、それは日本政府がどうこうできる話ではないのでしょうか。

○国土交通省（酒井課長） おっしゃるとおりでございます。

アメリカが我々の要求に応じてくれない限りは、変えることはできないというのが現状でございます。

○長谷川委員 そういうことを受けて、日本自動車工業会さんとしては、何を要望されるのですか。政府ではできないと言っているのですよ。アメリカ次第だと言っているのです。要するに、国土交通省さんとしては、これはアメリカとの交渉の結果決まっている話なので、日本政府として全部裁量権があるわけではない話なのだということを受けて、日本自動車工業会さんとしては、言わば敵は国土交通省ではないのだという話であると理解するのですけれども、そういう事態の中でどういうことを要望されるのですか。

つまり、当事者に全部の決定権限がない人間に対して、こういうことを決定しろと言っているように聞こえるのですけれども、そこはどうでしょうか。

○日本自動車工業会 交渉の余地があるのではないかと考え、提案いたしました。

○国土交通省（坂本補佐） 新 KS/RA 制度の基準は、極めて厳しい要件だということは、我々も理解しておりますので、アメリカとは今後も、交渉自体は継続していきたいと考えておりますし、また、KS の団体のほうには、これからも意見交換会を開いて、情報公開をしながら進めていきたいと考えておりますので、そこはよろしくお願いします。

○長谷川委員 もう一点。

今の事態を受けて、もしこの制度のまま何も改善されずに物事が動いた場合、皆様方産業界としては、どのぐらいのコスト負担になるのでしょうか。

○日本自動車工業会 具体的に幾らというところではないのですけれども、例えば我々の会社ですと、20 カ所ぐらいの施設がありますのでかなり人員を増やさなければいけませんという話が出てきてしまうというのが、簡単なところでいくと、そのようなレベルの話です。

○大崎座長 なかなか他にも気になる点がおありかもしれませんが、そろそろ時間も来ておりますので、今日はこんなところでよろしいでしょうか。

すみません、では、皆様お忙しいところ、誠にありがとうございました。

本件については、また今後、事務局とも相談しながら、検討を続けていきたいと思えます。最後に、事務局から何か御連絡事項がありましたらお願いします。

○大川次長 次回のワーキング・ワーキンググループにつきましては、恐らく年明けになるろうかと思えますけれども、また事務局から御連絡を差し上げます。

○大崎座長 それでは、これで会議を終了いたします。

今日プレゼンに来ていただきました皆様におかれましては、誠にありがとうございました。