

平成 19 年 8 月 2 日
規制改革会議資料
輸出入通関手続について

日本機械輸出組合
部会・貿易業務グループ

1 . 平成 19 年度関税法等改正項目

国際物流におけるセキュリティの強化と効率化を通じ、我が国の競争力の強化を図るため、コンプライアンスの優れた輸出入者等に係る通関制度の改善として以下のような措置を講じている。(出典：財務省関税局資料)

(1) コンプライアンス・プログラムの簡素化と連携

- 特例輸入者、特定輸出者、特定許可者(保税地域)に対するコンプライアンス・プログラムを統一化し、簡素化(130 項目→40 項目)
- (経済産業省所管)外為法の安全保障貿易管理に係るコンプライアンス・プログラムとの調和化

(2) 特定輸出申告の改善

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できる制度

- 混載貨物を対象とする→航空貨物に適用可能となった
- 輸出申告先官署の弾力化

(3) 簡易申告制度の改善

コンプライアンスの優れた者は、輸入申告と納税申告を分離し、貨物の引取り後に納税申告を行うことができる。

- 貨物の到着前の輸入申告を可能にする(到着前許可ではない)
- 事後の納税申告の一括化を認める

(4) 保税蔵置場等の許可の特例措置

保税蔵置場等の許可は、現在、個々の場所ごとに行っている

- コンプライアンスの優れた者について税関長に届け出ることにより、新たに保税蔵置場等の設置を可能とする。
- コンプライアンスを反映した検査を実施、許可手数料を軽減する

従来の制度的原則をそのままに、特例として種々の改善策を施しているが、改革としては不十分である。世界的な環境変化、我が国の国際競争力の強化の観点から、関税法の抜本的改革により、原則と特例を入れ替えるべき時期である。

2. 輸出通関：保税搬入原則の撤廃か特定輸出申告制度か

- 関税法 67 条の 2 で通関手続きに係る保税搬入を原則化し、67 条の 3～12 で特例としての特定輸出申告制度を規定。
- 特定輸出申告制度での管理要件は、輸出者に、保税の自主管理制度を適用し、保税の蔵主と同等の義務を負わしている。根拠は関税法の保税管理にかかわる規定による。輸出者の責任は、輸出者施設 輸送途上 港頭地区 CY 本船積までとなり輸出通関も含む。荷主施設での通関と引換えに現行の保税管理制度を拡大・延長するものとなっている。
- さらに、「保税蔵置場等の許可の特例措置」によって、わが国全国へ保税管理制度を拡大することになりかねない。
- 輸出貨物に対する保税管理は、わが国固有の制度であり、世界標準ではない。
- コンプライアンス優良と認定されたことのベネフィット（保税地域外輸出通関）は、アメリカや EU では日常行っている業務の運営であり、わが国固有の制度は世界標準から逸脱しており過剰規制であるといえる。
- 貿易手続の簡素化とセキュリティの強化とは切り離して考えるべき。さもなくば、税関手続の円滑化とセキュリティの強化との両立は難しくなる。
- セキュリティ管理は、通関管理ではない。
- 製造者・輸出者・フォワーダー・倉庫管理者・通関業者・輸送人・輸入者まで、サプライチェーンに係る全ての主体が、自己の占有化にある貨物の管理に責任を持つ。その責任の連鎖。A Chain of Custody（EU の AEO ガイドライン）



輸出通関制度の比較

	日本	アメリカ	EU
保税地域搬入原則	あり	なし	なし
自社施設での通関 (資格要件)	あり 特定輸出申告制度 (特定輸出者の承認)	規制はない。何処で も申告ができる (規制なし)	自社施設での簡易申告制度が ある (AEO : 通関簡素化 AEO : セキュリティ管理 AEO : 上記の両方)
船積後申告制度	なし	あり	なし
セキュリティ対策	未策定	なし	AEO 制度
貨物情報の事前通知	なし	本船出航 24 時間前 航空機出発 2 時間前	船積 24 時間前 出発 30 分前

3. 輸入通関：入港前許可か簡易申告制度か

- 輸入申告と納税申告を分離し、貨物の動きを早くすることが現在の考え方。
- 平成 13 年 3 月の施行以来の当制度の利用者は 54 社であり、これまでのところ利用が進んでいない。
- アメリカの二段階申告制度には、コンプライアンスなどとの引換条件はない。アメリカでは通関とセキュリティは別管理。EU も税関の簡素化手続の AEO とセキュリティの AEO は分離している。
- 輸入貨物については、関税・消費税の徴収、その他外国貨物の管理上、税関管轄地域へ搬入・保管の必要はある。しかしながら、すべての貨物を物理的に接岸・上陸後申告を開始することに何ら意味はない。必要な貨物のみ審査・検査を行えばよい。
- 実務的には、非現実的な 67 条の 2 を改正し、ターミナルとの折衝により CY 搬出時間の延長が可能になれば、より大幅はリードタイムの短縮が可能となる。臨時開庁制度は当然廃止すべし。無駄なコスト支出であり、輸出入者のコストに反映する。
- リードタイム短縮のためには、トラックや鉄道ターミナルなどの内陸地点での通関も可能とすべきである。
- 具体的に、例えば、コンプライアンスと引換えに「簡易申告制度」を利用する特例輸入者には、引取りに際しては、ごく少数のデータのみ貨物の到着前に申告・許可し、自社施設へ搬入後詳細申告を行うよう制度を改正するの一案。

(参考) 米韓 FTA 合意文書 Chapter 7 Customs Administration and Trade Facilitation、Article 7.2: Release of Goods

1. 効率的な貨物引取のため、簡素化された税関手続を、米韓両国は採用・維持すべき
2. 前項にしたがって、両国は税関当局が以下の手続を採用することを確保すべき、
 - (a) 貨物到着 48 時間以内に貨物リリースできるようにする
 - (b) 到着即時リリースできるよう、貨物到着前に電子的手段で貨物情報を申告する
 - (c) 倉庫・その他の施設に一時的に移転することなく、到着地点で貨物がリリースできる
 - (d) 関税・租税・料金について税関当局が最終決定する前に、原則として、輸入者が税関から貨物を引き取れるようにする

輸入通関制度の比較

	日本	アメリカ	EU
保税地域搬入原則 (搬入後申告)	あり	なし (保税管理はある)	なし (保税管理はある)
自社施設での通関 (資格要件)	あり(納税申告) 簡易申告制度 (特例輸入者の承認)	制度はない (引取申告と納税申告の分離は標準的な制度であり、特別の資格要件はない)	自社施設での簡易申告制度がある (AEO：通関簡素化 AEO：セキュリティ管理 AEO：上記の両方)
貨物到着前通関制度	なし	あり	なし
セキュリティ対策	未策定	C-TPAT (輸出入通関手続とは関連しないテロ対策である)	AEO 制度 (通関手続の簡素化には直接関連しない)
貨物情報の事前通知	本船入港 24 時間前 航空機入港 3 時間前 など	外国の船積港で船積 24 時間前 航空機が米国へ到着 する 4 時間前 など	コンテナ貨物は出発港で船積 24 時間前 長距離フライトは EU の最初の空港へ到着する 4 時間前

参考：保税搬入が撤廃された場合の輸出への効果（2003年の輸出額を基準とする）

1．リードタイムが短縮される

リードタイムが一日短縮される。

事前包括を利用した場合であっても、CY（即ち保税地域）に搬入する時点では未通関貨物であり、CY搬入後通関許可となるため、ヤードは通常のCYカット（入港の前日）より1日早いCYカットを未通関貨物には適用している。つまり、工場出荷段階で、保税に搬入しなくとも通関許可が可能であれば、CYカットは入港の前日となり、確実に一日のリードタイムの短縮が可能となる。

リードタイムの短縮により在庫圧縮と在庫金利負担が軽減される。

- ・ リードタイムが一日短縮されると余分の在庫一日分を持つ必要が無くなり、またそれに伴う在庫金利負担が軽減される。

圧縮される在庫	: 1046億円 / 年
軽減される在庫金利負担額	: 19億円

2．リードタイム短縮によりSCMオペレーションが効率化される

- ・ SCMの観点から言えば、部品調達から最終市場までのそれぞれのプロセスが相互に関連しあっており、あるプロセスでの効果は他のプロセスへの波及連鎖を伴う。したがって、貿易取引に係るサプライチェーン全体から見れば、通関以外のSCM全プロセスへの波及効果は、通関に係る物流のセグメントを切り出して静学的に試算したリードタイム短縮一日分の在庫関連コスト軽減効果を遥かに凌駕すると考えられる。（SCM全般にわたる連鎖波及効果の算出は時間的制約もあり試算できず）
- ・ 企業がリードタイム短縮に期待するものは、市場の需要動向の急激な変動を吸収できるよう柔軟性を確保することにある。販売が急激に落ち込んだ場合、リードタイムが長いほど予期せぬ在庫を抱えることになり、販売が急増した場合、リードタイムが長いほど販売機会損失が大きくなる。
- ・ 単純化したイメージとして、海外部品メーカーから空輸1日、通関と国内輸送に1日、製造に1日、国内輸送と通関に1日、海外販社への空輸に1日。SCMとは、精度の高い販売見込み計画を立てて、Just・in・Timeで行なわれる調達・生産・出荷での無駄を無くし、トータルのリードタイムを如何に短くするかである。現在、自動車、電気・電子等の量産メーカーでの在庫管理は時間単位で行なわれており、1日（すなわち24時間）のリードタイム短縮は大きな効果を持つ。
- ・ 顧客からの注文に基いて製造・販売を行なっている米国のコンピュータ・メーカー、デル社の年間棚卸資産回転率は100回転を超えている（注2）。ビジネスモデルが異なるためデル社と単純に比較すべきではないものの、わが国機械製造業界の平均的な年間棚卸資産回転率はデル社に遠く追いついていない。わが国企業が国際競争力を維持・向上させるためには、トータルのリードタイムを短縮化することによって、経営を効率化させるとともに市場変動への柔軟性を確保することが不可欠である。

3．業務が効率化されるとともにスケジュールの予見可能性が高まる

（自社工場から申告した後の輸出港までの輸送上の責任は輸送業者にあることを前提）

- 工場から港（空港）まで地方によって数時間～十数時間かかるが、夕方までに工場出荷する場合にはその日に輸出申告をすることができ、書類等審査との許可となっても、それへの対応もその日のうちに可能であるので、臨時開庁を申請することがなくなる。また、金曜日の夕方の場合、従来は臨時開庁を申請して輸出申告するか、または土曜日に休日出勤し申告することになるが、その必要がない。これらの余計な業務時間を使わずに自社工場から港（空港）まで夜間にトラックを走らせることができ、昼間の交通の渋滞を緩和することができる。
- 保税搬入後申告が原則となっているため輸出貨物の港頭集中化が生じている。港頭地区の現在の混雑は搬入の遅れやコンテナ回転率の低下等大きな課題を包含する。東京港を例に採ると、現在水曜日から週末にかけ北米/欧州向け大型コンテナ船のCY CUTが続く。この結果、CY搬入用車両とCY搬出用車両が入り混じり、直ぐに大渋滞になる。CY通関でなく、港倉庫通関/バンニングの時コンテナ回転で作業を行なう関係上大きな影響を受け易い。

参考

- (1) 企業活動におけるグローバル化の進展（調達・生産・販売等の国際分業とそれに伴うサービスの国際化）により、一つの製品（自動車、パソコン、繊維製品等）が最終市場で販売されるまでに行われる貿易手続きの回数はかなりの頻度に上る。このため、貿易制度の国際的な標準化と簡素化に対するニーズが高まっている。
- (2) WTO の前身である GATT（関税一般協定）では、貿易促進を目的として関税引き下げ交渉が行われてきた。しかし今日の企業のグローバルオペレーションの実態の下では、関税引き下げの効果もさることながら、調達・生産・販売までの一連のプロセス（すなわち SCM）の効率性を最大限発揮できるよう、貿易手続きの簡素化・標準化による円滑化の効果を重視する状況になっている。特に日本のような貿易立国では、貿易円滑化から得られる恩恵は大きい。

例：インテルのプロセッサがパソコンメーカー、デルに納入されるまで

日本：シリコンの単結晶からシリコンインゴットを生成し、ウェハースライス。

米国：ウェハースを米国アリゾナ & オレゴンのインテルの工場に送り、エッチング等前工程を行う。

マレーシア：次いでマレーシアのインテルの工場に送り、後工程（ウェハースから個々のチップをカッティングし、テストする）を行う。

米国：出来上がったプロセッサを米国アリゾナのインテルの物流センターに送る。（この時点で既に 3 回太平洋を横断しており、それぞれについて輸出通関手続きと輸入通関手続きが付いて回る）。

米国：インテル物流センターから、米国内（テキサス、テネシー）、アイルランド、ブラジル、インドネシア、中国、台湾のデルの工場に送られる。

パソコンは、他に液晶パネル、ハードディスク、メモリー等電子部品、種々のコネクタ、プラスチック筐体等多くの部品から構成される。これら部品も上記のプロセッサと同様、グローバルなオペレーションを通じて生産されているので、パソコン完成品一台が組み立てられ、消費者の手許に届くまでに行われる貿易手続きの延べ回数はかなりの頻度に上る。自動車ではさらに膨大な回数に上ると考えられる。

仮に一つの部品が製造される過程で 6 回の貿易手続きがあり、部品点数 500 点の最終製品があるとする、当該製品が完成する背後で、3000 回の貿易手続きが行われたことを意味する。