

規制改革会議
第6回 国際経済連携タスクフォース
議事概要

1. 日時：平成 19 年 8 月 2 日（木）14:20～15:47
2. 場所：永田町合同庁舎 1 階第 3 共用会議室
3. 議事：現行会議の今後の課題に係る有識者ヒアリング
 輸出入通関制度改革の方向性について

4. 出席者：

日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー 橋本 弘二氏
規制改革会議：有富委員、中条委員、深川専門委員

5. 議事概要：

有富主査 それでは、定刻になりましたので「規制改革会議国際経済連携タスクフォース」のヒアリングを始めたいと思います。

橋本様、お忙しいところ御足労いただきまして、ありがとうございます。

私が国際経済連携タスクフォースの主査を担当しておりまして、お隣におります中条先生が副主査でございます。それから、専門委員として、早稲田大学の深川先生にも御参加をいただいております。

本日は、当会議の年末答申に向けた検討を行うに当たりまして、有識者からヒアリングをさせていただくという趣旨でお越しいただいたわけでございます。

橋本様からは、輸出入通関制度に関する課題につき、規制改革の観点から取り組むべき事項について、お考えをお聞かせいただきたく思います。また、併せまして、広く貿易諸制度全般につきまして、当会議への御提言があれば御拝聴したいと存じます。

なお、本日の議事録は、後日、当会議のホームページ上で公開する取扱いとさせていただきたく思います。

それでは、早速でございますけれども、橋本様から 30 分程度で御説明をいただきまして、その後 60 分ぐらい時間を用意しておりますので、質疑応答、意見交換をさせていただきたいと思えます。よろしくお願いたします。

橋本氏 日本機械輸出組合の橋本でございます。本日は、このような場を設けていただきまして、誠にありがとうございます。

お時間も限られておりますので、早速、私の方から説明させていただきたいと思えます。

お手元にお配りいただいているかと思えますが「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」ということで、お配りをさせていただいております。

私ども日本機械輸出組合は、電子製品も含めまして、機械関係製品を輸出している企業のメーカー、商社を含めまして、おおよそ 300 社程度から成り立っている貿易を専らに扱う業界団体でございます。輸出組合という名のとおり、輸出を促進したいと率直に思っております。

この中で、日本の輸出制度、最近では輸入も等しく重要視されておりますけれども、日本の関税法あるいは日本の港湾法等々を含めまして、日本の貿易制度全般を、特にグローバル化が進んでいる現代の時代にあつて、抜本的に改正をしていただかざるを得ない、待ったなしの状況にきているのではないかということ、ここ数年、強く感じておりまして、そのような趣旨での抜本改正を至るところ、あらゆる場を通じて要望してまいりました。

更に申し上げますと、その中で特に何に絞っているかといいますと、輸出入通関に関わる、特に輸出通関につきましては、保税搬入原則の撤廃。輸入通関に関しましては、到着前許可制度の実現。いろいろあるわけですが、まずはその2点を特に重要な、しかも、基本的なテーマとして提言要望申し上げてまいりました。

特に本日の御説明につきましては、その2点につきまして御説明させていただきまして、その後、いろいろ御質問をいただきまして、話が広がるようであれば、私のわかる範囲で御議論に参加をさせていただきたいと思っております。

それでは、お手元の資料を1枚おめくりいただきまして、2ページ目でございますが「1.平成19年度関税法等改正項目」という部分から始めさせていただきます。

今、申し上げましたように、関税法の抜本的な改正、特に輸出につきましては、保税搬入原則の撤廃。輸入につきましては、到着前許可、通関許可ということ、ここ数年、要望してまいりまして、昨年は国際物流競争力パートナーシップ、これは経済産業大臣と国土交通大臣が共同で運営をされておられた会議でございますが、そうした場、あるいは更には昨年暮れから本年ずっと開かれておりました、安倍総理のアジア・ゲートウェイ戦略会議の下に、物流に関する検討会というのが開かれまして、そうしたところでも、今、私どもがお願いをしていますような件を議論いただきました。そういう議論を受けまして、財務省関税局さんには、いろいろ御配慮をいただきまして、平成19年度の関税法関係に関わる改正項目として、今までありました制度の改善が図られているということでございます。

まず最初でございますが「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」ということございまして、これは本年4月から始まっているものですが(1)～(4)までの4項目でございます。

「(1)コンプライアンス・プログラムの簡素化と連携」ということございまして、これは後ほど御説明しますが、特例輸入者、特定輸出者、保税地域の特定許可者ということですが、こうした特定とつくそれぞれの事業者に対するコンプライアンス・プログラムは、従来ばらばらでございましたが、同じ内容に統一化をする。かつ、その内容も130項目から40項目へ簡素化をしているということでございます。

同じく貿易に関わる外為法、外国為替及び貿易管理法の安全保障貿易管理。これは経済産業省が所管している、昔で言うところのココム規制です。今ココムはございませんが、キャッチオール規制等に関わるコンプライアンス・プログラムというものがあつて、経済産業省のコンプライアンスと財務省のコンプライアンスが2本並列になるのは、冗長であるという業界からの不満もござ

いまして、これも調和化を図っていただいたということがございます。

これがまず第1点でございます。

「(2) 特定輸出申告の改善」。これはコンプライアンスの優れた者については、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。これがまさに私どもが要望しております、保税地域に入れることなく輸出通関申告ができることとある意味では非常に類似した制度でございますが、私どもは全く満足をしていない。これについては、これからる御説明申し上げます。

「(3) 簡易申告制度の改善」。これは輸入の面でございます、コンプライアンスの優れ者に対して、輸入申告と納税申告を分離する。すなわち、貨物を動かすということと、その貨物に関わる税金を納めるということは分離をしまして、貨物は早く動かしましょう、2段階に分けましょうという趣旨でございます。貨物を実際に輸入者が引き取った後、一定の時間をおいて、納税申告をしてよろしいということでございます。

今般の改善項目といいますのは、到着前の輸入申告を可能にするということでございますが、許可そのものは船が着かなければ出ないということございまして、微妙ではありますが、私どもが要望しているところにあと一步というところであります。

「(4) 保税蔵置場等の許可の特例措置」。これは物流事業者さんが自社で持っている倉庫等々がありましたら、その倉庫を保税地域として認めていただきたいと税関に申請をいたしまして、許可が得られれば、その倉庫は保税蔵置場になる。この手続が、あり体に申し上げますと、従来は許可であったものが、届出によって、非常に容易に指定を受けることができるようになったということでございます。

確かに改善の御努力をいただいているのは見てとれますし、恐らく今後多かれ少なかれ企業の利用者は増えていくものだと思っております。これそのものが決して悪いということも申し上げるつもりはありませんが、私どもがかねてから要望しております意味での特例と原則というものが入れ替わっている。旧来の原則は生かされたまま、新しい制度が特例として位置づけられているので、抜本的な改正という本質的な解決にはならないのではないかと感じております。

3ページでございます。「2. 輸出通関：保税搬入原則の撤廃か特定輸出申告制度か」ということで、御説明申し上げます。

私どもは輸出通関貨物につきましては、繰り返しになりますが、指定された保税地域へ搬入後、申告をして許可を得るということをしなくても、いつでも、どこからでも輸出通関申告ができるようにすべきではないかということを要望してございまして、保税搬入原則が規定されていますのが、関税法 67 条の 2 という条項でありまして、これは税官長が指定している保税地域に貨物を搬入した後でなければ、通関申告はできないという大原則が打ち立てられています。これは明治以来、日本の関税法の当初から連綿として続いているものでありまして、すなわち貿易する貨物というのは、外国貨物と国内貨物を厳然と分けなければならない。区分しなければならないという関税法の根幹に関わる部分だからであります。

昨年 3 月から実施されているのが、特定輸出申告制度というものであります。昨年 67 条の 3 ~

12 という条項が追加されまして、この中でコンプライアンスが優良と認定された事業者に対しては、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いうことが規定されました。昨年 3 月から始まりまして、この 1 年間で、昨年 12 月まで約 9 か月間で申請して許可を得た企業は 1 社。今年 1 月から 3 月まで、すなわち、昨年度いっぱいまで大体 6 社。改善策によりまして、ちょっと増えておりまして、昨日、関税局にお伺いしましたら、今は 22 社まできている。したがって、新年度 4 月以降、かなり承認が加速されているということは事実でございます。

特定輸出申告制度で何が問題かといいますと、こういうことです。保税蔵置場というのは、外国貨物と国内貨物を区分して管理しなければならない。したがって、保税蔵置場と認められた倉庫等の場所の管理者は、その中で保税管理をきちっと行える自主管理規定というものを実施しなければなりません。今度コンプライアンスが優良とされた輸出者は、自社施設、すなわち保税地域以外から輸出申告ができるということになりましたが、結局、ふたを開けてみると、保税蔵置場の管理要件を保税地域以外の地域である自分の施設内で実施しなさいということです。私どもがかねてから言っているのは、保税地域搬入の廃止であったんですが、むしろ、保税地域の管理要件が保税地域以外の地域へはみ出してきていると考えられます。

しかも、輸出者が一番川上になるわけですが、外国貿易船に貨物を積み込むまでが輸出者の責任ということになっておりまして、トラックで運ばれる途中の貨物、あるいは倉庫に入った貨物、通関申告をしている段階での貨物、これはすべからず輸出者からしますと、コントロールできない、他の方に委託をしている部分ですが、そこで何かあった場合の責任は輸出者になるということで、正直なところ、責任区分があいまいではないか。責任の取り切れない範囲の責任がかぶさってきていると思っております。

更に先ほど申し上げましたように、保税蔵置場の許可、保税蔵置場の認定を受けるのが非常に容易になった。届出制になったということを申し上げました。ということは、特定輸出者というのは、コンプライアンス要件を満たして、保税地域から輸出申告ができるとともに、保税地域もいろいろなところで容易につくれるわけですから、誇張した言い方では、日本中が保税地域になってしまうのではないかと思います。

輸出貨物に対する保税管理というのは、実は我が国固有の制度であります。全世界を見たわけではありませんが、基本的には、アメリカ、ヨーロッパ、あるいは近隣で言えば、韓国、シンガポール、香港でこのような制度をとっている国はございませんので、世界標準ではないということが言えるかと思います。

したがって、コンプライアンス優良と認定されまして、それによるベネフィットというのが保税地域以外の地域から輸出通関申告が認められるというのは、実はアメリカや EU、あるいは近隣のアジア諸国では当たり前に行っていることであって、コンプライアンス優良と認定する以上のベネフィットとして特筆すべき話ではない。私どもは、まず欧米並みに日本の制度を簡素化すべきではないかと考えております。

昨今、特に 9.11 を契機としまして、サプライチェーンのセキュリティー管理の強化というのが強く叫ばれているわけですが、貿易手続の簡素化とセキュリティーの強化というのは、全

く性質の異なるものでありますので、それらを区分して考えるべきであります。世界的にサプライチェーンセキュリティーを強化するという意味で、コンプライアンス・プログラムの管理要件を設定して、優良な企業についてはベネフィットを与えるという動きにはなっておりますけれども、我が国の場合は、まず欧米並みに一旦簡素化をして、しかる後に国際標準にのっとったセキュリティー管理を行うべきではないかと考えております。

セキュリティー管理は、通関管理ではないということを御理解いただきたいと思います。

資料の3ページの下に、箱が並んだ絵が描かれております。これは欧州連合のAEOガイドライン(Authorized Economic Operator ガイドライン)でございます、サプライチェーンですから、御丁寧に鎖の絵まで描いてあります。

左端が Manufacture、製造者から始まりまして、輸出者・Forwarder・倉庫管理者・通関業者・Carrier、運送人、船社さん、航空会社さん、トラックさん、それから、輸入者までです。すなわち、サプライチェーンに係るすべての主体がここにはっきり描かれており、自己の占有化にある貨物の管理に責任を持つ。今、自分が預かって手にしている貨物について責任を持ちます。そういう責任を事業者間で連鎖をしていく。A Chain of Custody という言い方をしております、日本の現在の特定輸出申告の考え方でいきますと、この絵の左から2番目の輸出者が Forwarder、Warehouse keeper、Customs Agent のところまで責任を持ちなさいというような形になります。私としましては、実効的なセキュリティー管理という観点からしますと、何か精神論的なものを感じております。

日本の通関許可の種類・区分とその許可比率についてご説明します。税関で通関申告をして下される許可の種類は3段階あります。

区分1許可というのは、NACCSという電子申告システムを通じまして、オンライン申告をして、機械的に許可が出ます。数秒で返ってきます。極めてレスポンスが早いものです。人の判断を通しません。

区分2許可は、書類検査です。申告書類、ペーパーを持っていらっしゃい、あるいは添付書類を持っていらっしゃい、それで判断をしましょうということです。

区分3許可というのは、現物検査です。これは文字どおり、貨物を開けてみましょうということです。

この許可区分についての許可比率ですが、輸出と輸入について比率を出しております。実際に現物を開けて見る検査率というのは、海運の輸出で0.7%程度、輸入で1.5%。航空の輸出で0.7%、輸入で1.0%程度と聞いています。

区分1でほとんど機械的に許可が返ってくるものは、海運の輸出で87%、輸入で85%程度。航空貨物であれば、輸出は95%超、輸入で85.0%と聞いておりますので、ほとんどのものが実は人手を介さずに機械的に許可を出しているとするならば、そうした貨物をいちいち指定された保税地域に搬入をさせて、そこで申告をさせるのではなくて、輸出者の施設にある段階で申告ができるようにしてほしい。あるいはどこからでも申告ができるようにして、検査が必要なものだけは検査場へ持ち込むということで、全く何ら問題がないのではないかと私は考えております。輸出申告前に

指定された保税蔵置場へ強制的に搬入をさせなければならないという合理性は、私はないと思っております。

4ページでございますけれども、雑駁に「輸出通関制度の比較」を日米欧ということでやりました。

保税地域搬入原則は、日本はありますが、アメリカはありません。EUも実務の現場感覚から見るとありません。

自社施設での通関、輸出通関というのは、特定輸出申告制度として日本ではあります。

アメリカではそもそも輸出の通関管理というものを基本的には行っておりませんので、どこからでも何時でもということです。もっと言いますと、オプション4という手続がありまして、それになりますと、船が出て行って5日以内という、事後的に通関、届けを出してよしい。つまり、アメリカの場合は許可もないということです。

EUですが、一応、自社施設での簡易申告制度があります。ここはある意味ではアメリカと日本の中間という言い方ができますが、実務的な運用感覚からしますと、相当アメリカに近い、自由度の高い、コンプライアンスの管理負担の少ない制度であるということが言えると思います。

5ページでございますけれども、今度は「3. 輸入通関：入港前許可か簡易申告制度か」ということでございます。

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ということであります。

これも飛んで誠に申し訳ないんですが、別刷りでホチキスでとまっている資料がお手元にあるかと思いますが、その一番最後のページに横長のパワーポイントのコピーがございます。

これは世界税関機構(WCO)というところで、税関手続の近代化についてのガイドラインを90年代に出してありまして、その中の1つに、納税申告と輸入申告の分離がございます。下の方ですが、書いてあります。90年代のころから、通関の在り方というのは、将来的にこういう方法でいきましょうという基本的な考え方です。

実をいいますと、日本もそういう国際的なガイドラインに沿ってやろうとしているわけですが、結局のところ、関税法の基本を変えずにこういう動きに合わせようとするがために、特例扱いとなって制約条件がいろいろあるがために使い勝手が悪くて利用者が少ない。先ほど申し上げましたように、特定輸出申告制度は、便利であればもっと増えていいはずのものなのに、今のところ、まだ22しかない。

5ページの2行目でございますが、簡易申告制度は、平成13年3月から始まりまして、現在のところ、わずか50社程度ということになっております。

貨物を引き取るための申告と、納税申告を後からするという二段階申告ですが、アメリカではコンプライアンスが優良であろうがなかろうが、到着前の引き取り申告、許可ができる。納税申告は事後に行って、清算はおおよそ1年、330日をかけて輸入関税を清算していくといったような形になっております。勿論、330日という清算期間の長さがいいとは申し上げませんが、そのような柔軟性を持たせているということを申し上げます。

勿論、我が国に入ってくる貨物でありますから、これは輸出と違いまして、税関管轄地域へ搬入・

保管をして、食の安全など検査をする必要は当然ある話だろうと思っています。これは輸出とはまた異なる扱いになると、私どもその辺は理解しておりますが、先ほどの通関許可のデータを見ていただきましても、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の意味はないのでしょうか。すなわち、輸入につきましても、海運ですと約 85%が区分 1 許可が出ている。航空貨物であれば、やはり同様に 85%が区分 1 許可となっている。つまり、人手も介さず自動的に許可が出せるものであるならば、まだ船が海上で走っているうちに通関申告が出て、許可が出て、船が着いたら即貨物がリリースされるという体制をとっても何ら不合理ではないと考えております。

5 ページの一番下の「参考」に、米韓 F T A というものがございます。今年 4 月にアメリカと韓国で合意されました。勿論、国内的にはまだ発効しておりませんが、合意文書の Chapter 7、これは税関管理行政と貿易円滑化という Chapter に当てられておりまして、その 2 の (c) あるいは (d) のところをお読みいただきたいわけです。(b) のところでも結構です。

「(b) 到着即時リリースできるように、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・料金について関税当局が、料金の額を最終決定する前に、つまり、納税額が幾らかを判断する以前に、原則として、原文では without privilege、何らの特権もなしに、だれでも輸入者が関税から貨物を引き取れるようにするということが、実は F T A の中の合意として、明確にこうやって書かれている。こういう体制がとられてよしいのではないかと思います。

ちなみに申し上げますと、韓国の場合もアメリカの場合も、輸出通関の保税地域搬入原則というのは存在しませんので、この合意文書はいかに輸入手続を簡素化するか、迅速化するかということに、米韓 F T A の合意文書では焦点が当てられているように思われます。

6 ページは、簡単に「輸入通関制度の比較」ということで、日本、アメリカ、E U を並べております。

保税地域搬入原則は、日本はありますが、アメリカはありません。E U もありません。ただし、保税管理はある。保税運送、内陸へ運んでいくとか、ある一定の期間は外国貨物と内国貨物を厳密に分けておく必要がありまして、それは事実、制度としてありまして、私どももそれを否定するものではありません。このような制度でございます。

7 ページでございますが、特定輸出申告制度が財務省で検討されている段階ですから、2004 年だったわけですが、財務省関税局からお問い合わせをいただきまして、保税地域以外の地域から、あるいは輸出者が自社の施設から通関申告できるようになると、どんなメリットがあるかというお問い合わせを受けまして、急遽つくりました。当然ながら、数字で表してもらえれば一番インパクトが強いんだということですが、非常に短期間でまとめたものです。

1 の で、リードタイムが少なくとも 1 日短縮されますということを申し上げました。1 日を少ないと見るか、短いと見るかということなんですが、特に大量生産をやっているメーカーからしますと、1 日という数え方をしておりませんので、24 時間という、これは非常に短くなる。

ある携帯電話の製造ラインにいた方がいみじくも言っておられまして、かつては月単位で在庫管理をやっていた。それが日にち単位になり、今や時間単位で在庫管理をするようになる、あるいは

生産管理をするようになる。生産ラインの効率性というのは、今、更に5分や10分の改善を見せるというような余地はほとんどない。

ところが、一方で、通関のところで議論していると、1日リードタイムが短くなるというのはどうということなんだ。1日を時間で言えば24時間。半日では12時間となる。一般に見たら短いと思うかもしれないけれども、我々の大量生産をしている現場から見ると、12時間短縮できるというのは夢のような話だという感想をいただきました。

非常に単純な計算なんですけど、2003年の日本の総輸出額は大体54兆円強(54兆5484億円)でございまして、私どもの関係する機械関係製品の輸出額というのが39兆9839億円、約7割としての38兆円1839億円。これを365で割りまして、1日リードタイムが短くなるということは、1,046億円が年間の中間在庫として圧縮される。そのときに、低金利時代ではありませんが、日銀が発表しております金利(貸出約定金利)1.8%をかけて在庫金利19億円を出したわけです。しかしながら、更ためて思うのは、在庫が圧縮されるということではなく、リードタイムが1日短くなるということによって1日分の出荷1,046億円が本来なら輸出ができています。つまり日本という国としての販売額が、1日のリードタイム短縮によって1,046億円分自動的に増えるということになる。そういうふうにとらえるべきではないかと思えます。在庫管理に関するコストということで金利負担になってしまうわけですが、そうではなくて、現状では1日よけいにリードタイムが長くなっているの、その分だけ販売額が減っている。あるいは日本の出荷額と申しますか、あるいは生産額が減っているのではないかということでもあります。

7ページ一番下は、これは東工大の圓川先生が当時の『週刊東洋経済』に小論文を寄稿しておられまして、そこからとってまいりました。本当はもっと詳しく書いてあったわけですが、ちょっと引用させていただきました。

注文生産販売を行っているアメリカのデルコンピュータですが、この会社の年間棚卸資産回転率は100回転を超えるということで、当時113回転です。これに対しまして、日本の優良企業であると言われる、ある最大手の自動車メーカーは15回転。あるテレビゲームでおなじみの大手オーディオメーカーは11回転ぐらい。ある大手事務機メーカーはその当時8.9回転と言われておりました。

デルの場合は、勿論完全な受注生産ですから、そういうビジネスモデルの違いはありますが、ここで私が申し上げたいのは、その時、当該企業の方から、我々はデルにそんなに劣っていない。生産ラインレベルではデルより優れているということは確認済みである。あたかもデルに劣るような表現はやめてもらいたいという指摘がありました。ビジネスモデルが違うということは確かにありますが、生産ラインでは優れているのに、たとえビジネスモデルが違うといえども、どうして棚卸の回転率にこれほどの差がついているのかということ、生産以外のもろもろの要素で効率性に差がついているわけでありまして、それこそがまさに物流を検討する価値なのではないかと思ったわけでございます。

最後のページを見ていただきたいわけでございます。現在のグローバル化ということについて、触れさせていただきたいと思えます。

まさに、今、水平分業が進んでおりまして、それをグローバル化、グローバルな展開の中でやっているということでございまして、最も単純な形は、昔で言えば、天然資源を輸入いたしまして、国内が完全な垂直分業の形になっていて、素材からさまざまな加工を経て、最終製品になって、その製品を海外へ輸出するというので、天然資源からさまざまな加工を加えられるたびに、価値が付加されている。つまり、価値が増殖していくというのが生産過程であると理解しております。貿易摩擦や為替レートの変化など、さまざまな要因によって国際分業が進んでいきますから、プロセスごとに貿易が入ることになります。したがって、素材から最終製品に至るまで、加工を経て、価値が付加していくとともに、実は潜在的に貿易手続の回数が増えていくということを申し上げたいと思っております。

例としまして「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」ということですが、この ~ の部分は、MIT、マサチューセッツ工科大学にロジスティクス研究センターというものがありまして、そのセンター長のヨッシュ・シェフィー教授という方がいらっしゃって、 ~ まではその方の著作から引用しております。

例えばインテルのプロセッサですから、要するに半導体なわけです。集積回路、シリコンからつくられます。したがって、シリコンの単結晶からシリコンのインゴットをつかって、半導体ですからウェハーにスライスをする。非常に高度な加工技術を要するところでもありますけれども、ここは日本で行っております。

そのウェハーを日本からアメリカのアリゾナとオレゴンのインテルの工場に送りまして、そこでエッチング等々の前加工を行う。

貿易というのは、1つの国をまたがるごとに、1回またがるたびに輸出の手続と輸入の手続が2回入ります。

アメリカのアリゾナあるいはオレゴンの工場の前工程が終わったウェハーは、そこからマレーシアに送られまして、マレーシアで後工程を行います。すなわち、ウェハーから個々のチップにカットして、テストをして、パッケージングして、更に改めてアメリカのアリゾナ、インテルの工場に送るということで、これだけで実は太平洋を3回往復していますので、貿易手続は2かける3の6回ということになります。

それから、デルコンピュータのアッセンブリープラントは世界中にありますので、送られていくこととなりますが、パソコンというのは、マイクロプロセッサだけではなくて、さまざまな部品、液晶パネル、メモリーチップ、ハードディスクなどからでき上がっておりまして、そうした部品のそれぞれがすべて複数回の貿易手続を経てつくられていることとなりますので、1つの部品で仮に6回の貿易手続が行われていて、500点の部品から成り立っているとすると、500かける6回で、私どもが日常使っているパーソナルコンピュータというのは、実は3,000回の貿易手続を経た後のものを我々は利用している。これは家電製品しかりですし、毎日乗っている自動車となると、何十万回の貿易手続がその背後に隠されているということになります。

これを国際分業でジャストインタイムで各プロセスをシンクロナイズさせながら、効率化していくということですので、そのような意味でいきますと、貿易手続を簡素化していく、あ

るいは多国間の協力で、標準的なルールに基づいて簡素化することによる全体的な経済効果の大きさというのは、はかり知れないものだと考えております。

以上でございます。

有富主査 ありがとうございます。では、御質問があれば、どうぞ。

中条委員 子どものような質問で申し訳ないんですけども「通関許可区分の割合」の中で、海運、航空は80%~90%がNACCSで申告したもので許可されています。申告されたものの中で、審査する側は何を見ているんですか。

橋本氏 区分1というのは、基本的にはマネージメントプログラムが入ってまして、勿論その判定基準は民間にはうかがいしれませんが、それまでのコンプライアンスの履歴で、法令違反がないか、通関事故がないかという実績に基づいて、優良であれば区分1の許可が出ると聞いております。

非常に優良である。今までの実績はきれいで、優良であるという輸出企業に対しても、ある程度の比率で何らかの検査をかけるという事は行っております。ゼロが保証されることはありません。

中条委員 輸入の場合に規制をかける理由というのは、一応納得ができるんですけども、輸出の場合に関税当局は何の目的で検査をするのですか。

橋本氏 輸出では関税がかかりませんので私ども本当のところは、その辺も非常に不可解がございますが、セキュリティーの確保あるいは、輸出が規制されている貨物が不正に海外に流出しないように管理するという理由が1つ、また輸出については消費税が還付されますので、多く申告をして、消費税をうそで還付してもらおうというごまかしが出ないように、そのために、保税管理を行っているという説明を伺ったことがあります。

したがって、特定輸出者については、自社施設から通関申告ができることになっておりますが、自社施設の中の貨物を輸出のために蔵置している場所で、そのための在庫管理を下さいという管理要件がありますが、そんな在庫管理とセキュリティーが一体何の関係があるのかという思いがあります。勿論、税の逸脱があってはならないというのは私もわかりますが、そこでカバーされる消費税の逸失を守るために、何か別の工夫があっても良いのではないかと思います。

有富主査 例えば違反をしたら、消費税のごまかしどころではないぐらいの非常に大きなペナルティーがあれば、多分規制できるのではないかと思います。

橋本氏 そうですね。

有富主査 そうだとしたら、そのペナルティーはどうなっているんですか。

橋本氏 一般的に、日本の場合、諸外国に比べて、ペナルティーは軽いです。

有富主査 だったら、そのペナルティーを高くしてはどうか。例えば、消費税の還付をごまかして見つかったときには、その千倍、一万倍の罰金を取られる。さっきのお話だと実物検査は500分の1から1,000分の1ぐらいチェックされてしまうんだから、この比率の10倍ぐらいでやっておけばいいんです。

中条委員 昔は、要するに、日本製品の質が悪かったところに、質が悪いものを輸出してはいけないとか、そのために輸出組合をつくったりとか、そういうことがあったけれども、今やそういう理

由で輸出するものを検査する必要は全くない話ですよ。だから、この制度自体が不要になってきている。大きく考えると、そういうふうに見てよろしいですか。

橋本氏 私はそう思っております。

有富主査 深川先生、何かございますか。

深川専門委員 これは外為法の安保貿易管理とのコンプラのプログラムとは、余り調和できていなかったわけですか。

橋本氏 全く別個の問題です。

深川専門委員 保税に対してチェックするもの、保税はそれを理由としていたけれども、実はそれとは別に新設していますね。

橋本氏 はい。そこの管理の関わりで申し上げますと、輸出貿易管理令の第5条で、税関の水際チェックとして、外為法で経済産業省から許可を取っているならば、許可を取っていることを確認しなければならないというのが1つあります。次の後段が少々釈然としないところなんですけど、税官長の義務として、許可を要しないことを確認する。そうしますと、例えば私がこの時計をもって、これは既製品でも何でもありませんからと言うと、これは許可が要らない品物ですということを税官長さんは確認する権限をお持ちでして、時として実務的結構手間暇がかかることがあります。許可を要しないことを証明するというのは骨の折れることございまして、現場の実務として非常に煩雑になることがある部分です。

中条委員 許可を要しないという意味は、どういう意味で許可を要しないんですか。

橋本氏 輸出規制の規定に該当しない非該当品ということですよ。非該当品の場合は無許可で輸出できます。

中条委員 国外に持ち出してはいけないということなんですか。

橋本氏 許可を要しないですから、自由に持ち出していいんですよ。無許可で輸出できるわけですが、本当に無許可で輸出できるものかを確認するということです。

深川専門委員 それはN A C C Sみたいなものでつながってきたときに、手続上、経産省のチェックで通っていれば、単に確認も必要なく通すということとはできないんですか。

橋本氏 多分、それはちょっと難しいと思います。製品がどんどん変わっていきましょ、規制の中身が変わっていて、かつて許可が要らなかったものが許可になっているとか、そういう変動がありますので、それに対するメンテナンス対応というのは非常に大変です。

深川専門委員 でも、それこそITが一番強い。だから、変わった瞬間にプログラムを変えて、全部はじくようにしてしまえばいいのではないですか。

橋本氏 個々のハイテクメーカーでは社内管理としてはそれを行っていますけれども、外部データベースで公表していくのは、個々の企業にとって難しいものがあると思います。

基本的には、まず最初に電子的な申告データの送信があって、税関の人がそれを見て、検査が必要なものかどうか見ていくわけですから、むしろ、早い段階からデータを出してもらって。申告してもらった方が、確認をきちっとするという意味でも、それから、不要であることが早い段階でわかれば、何もする必要がないわけですから、その方がよほど管理を効率化、強化するという意味で

も、合理的ではないかと思っております。

有富主査 私から1点ございます。橋本さんから御説明していただいたお話の中で、重要なものは多分2つあると思います。1つは、関税法の67条の2というところを変えるべきであるということですが、基本的にまず保税場所に入れるという原則を変えて、問題のありそうなものだけを特別にくくり出してチェックすればいいということですね。しかし今のところ、原則を変えないで、特定輸出申告制度を設けて、コンプライアンスの優良な事業者だけ特別扱いすると言っている点がおかしいということですね。そのお話は今お伺いしてよく分かったんですが、なぜ税関、財務省はそういう動きをしないんですか。私ができるくらいだから、その話は彼らも分かりますよね。分からないんですか。

橋本氏 趣旨は重々おわかりだと思います。

有富主査 そうですよ。

橋本氏 それは長い歴史の中で制度が確固として確立され、それに伴って民間同士の業務慣行も含めて、我が国の中で固定化されてしまった制度的な問題があると思います。

有富主査 民間を慮っているんでしょうかね。

深川専門委員 発想が多分違うのではないですか。アメリカは、出ていく分には人間もノーチェックですよ。入るときだけがめちゃくちゃうるさいですけども、勝手に行けば、ということで、出るときのパスポートコントロールはないですよ。

橋本氏 アメリカの場合は、人もそうですし、物については、例えば輸出に税金/料金を取ってはならないと憲法に書き込むような国でして、輸出について何か制約をかけるということは、絶えず憲法論争になりかねない。入るものについては、どうしてそんなにおびえるのというぐらい神経質です。

深川専門委員 アメリカにとってはアメリカほどすばらしい国はなく、神の国なんです。どうしてこんなに魅力的な国から出て行くのか。行きたければどうぞ。でも入りたい人はいっぱいいるから、ここは厳しく、変人が来ないようにやらなければみたいな、そういうところはあると思います。

橋本氏 別刷りでホチキスどめでお配りした資料の頭に付いているのは、昨日『日刊工業新聞』の隅っこに載っているのをたまたま見つけまして、私はそういう会社を存じ上げていないんですが、今日お訪ねするのに足しになるような記事ではないかと思っております。

それをめくっていただきまして「書評」でございますが、これは『日経ビジネス』の書評に出たもので、実は今年2月に『コンテナ物語』という本がアメリカから出されました。コンテナの歴史、コンテナという鉄の箱の輸送道具ができることによって、輸送コストが下がって、劇的に物流の様相が変わったという現代史を叙述している本です。コンテナ化は物流の大幅な効率化をもたらしたのですが、それに伴うさまざまな問題にどう直面し、対応してきたかについても記述されています。やはりそれぞれの国で、それなりの事情を抱え取組んで来ている。

有富主査 橋本さんは日本機械輸出組合ですね。ですから、こうして輸出についていろいろお話をいただいているだけけれども、輸入に関する組合みたいなものもあるんですか。

橋本氏 日本機械輸入協会というものが数年前までありましたが解散になってしまいました。

有富主査 機械以外ではどこかありませんか。要は、何が言いたいかという、輸出のサプライチェーンにばかり議論が偏重すると、今お話を頂いている保税搬入原則の廃止にしても、本来日本の国際競争力向上のために必要な改革であることには間違いないのですが、どうしても製造業を中心に、物流コストを下げるという、企業の利益追求の手段に思われてしまうんです。本当はそんなことはないんだけども。

逆に、輸入がスムーズになり、倉庫をいくつも経由しないで船からまっすぐ工場に行けば、安い費用で良い物が入ってくる。これは、率直に考えて国民にとってプラスだと感じます。その辺りについてはいかがですか。

橋本氏 正直申し上げて、私どもは機械関係業界以外の方々とお付き合いがないものですから、意見交換をすることはめったにないんですが、ふと考えましたら、貿易をたくさんやっているというのは、私どもの会員企業だけではなくて、輸入ということになりますと、例えばアパレル業界、洗剤のような家庭製品、あるいは大手スーパー・チェーンといった業界は、非常に活発に貿易をおこなっています。

特にアパレルですと、そもそも日本は四季がありますから、4つの季節に合わせて仕入れ製品を取り替えていかなければならない。シーズンごとにその年の流行というものがありまして、それに対応させていかなければならない。流行に外れてしまって、売れ筋が悪くなったから、今年はあきらめるかというわけにいきませんで、これはすぐに取り替えることが必要で、そのような意味で、私どもはつい量産メーカーの自動車や電機、電子を見てしましますが、輸入面でそれこそ本当のサプライチェーンマネジメント、ジャストインタイムが必要な企業というのは、実はたくさんあるのではないかという気はしております。

有富主査 そちらからのアプローチですね。機械輸出組合のメンバーには、商社もありますか。商社というのは、両方やっているわけですから。

橋本氏 両方やっています。以前、会員の大手商社の方にお伺いしましたら、繊維製品部門だけで年間2万件輸入申告をやっているということで、大変な数量、回数、金額です。

有富主査 やはり国民が身近に実感できる議論をした方がいいね。この辺りは、中条先生いかがですか。

中条委員 そういう食料品や日用品というのは、説明するときにはいいと思います。けれども、家電製品でも同じですよ。みんな中国でつくっているわけだから、どれでもいいのかなと思います。確かにわかりやすいかもしれないですね。

橋本氏 アメリカがどうだ、ヨーロッパがどうだ、時代遅れだと、輸出で稼いでいる特定業界団体である私どものようなものが言うと、主査がおっしゃるように世間から確かに歓迎されないかもしれません。

有富主査 それでは、日本の国が本当におかしくなってしまう。

橋本氏 そう思います。

深川専門委員 単純な質問なんですけど、アメリカのC - T P A TのところはA E O制度が特に言及がないんですけども、アメリカはA E O制度ないんですか。

橋本氏 アメリカにとっての AEO とは C - T P A T です。C - T P A T は通関ではなくて、セキュリティだけです。

深川専門委員 216 社ぐらい A E O で認められているものがあるという説明を、いつも財務省から受けているんですけどもね。

橋本氏 アメリカの C - T P A T というのは、トータルでいうと、今約 7,000 社が認められていて、7,000 認められているうち、インセンティブプログラムですから、ベネフィットをくれるわけです。そのベネフィットのレベルでティア 1、2、3 というものがありまして、3 という最上位のベネフィットをもらえる企業が、二百十幾つということなんです。

有富主査 橋本さんのお話をまとめると、一つ目は原則と特例を逆にすべきだ。よって、保税原則を廃止すべきだ。67 条の 2 を変えるべきだというのが一つ。

もう一つは、輸出関係の申告といわゆるセキュリティ管理の関係をごっちゃにするから分からなくなってしまうのであって、両方をきちんと明確に分けること。保税搬入原則を廃止して申告の方を簡素化して、一方でセキュリティはセキュリティで別途しっかりやればいい。これは非常に重要な指摘です。

そこで、その辺りをもうちょっと補足してお話していただきたいと思います。

橋本氏 セキュリティと一口に言いましても、経済産業省がやっている安全保障貿易管理というものがありまして、これは今 C - T P A T とかいろいろ言われているものではありません。

有富主査 昔のココムですね。

橋本氏 そうです。それと、今、言われているサプライチェーンセキュリティというのは、全く性質が違うものですから、安全保障という枠組みでは 1 つになりますけれども、そこは余り混同されない方がいい。

今、急に出てきた問題としてありますのは、サプライチェーンのセキュリティを国際間で協力をしながらやっていきましょう。特にサプライチェーンですから、我が国 1 か国では収まらない。よその国 1 か国では収まらなくて、連携をしていく必要がある。チェーンになっている流れを全体としてつかまえようということでもあります。

それから、サプライチェーンセキュリティにとって、1 つの管理手法としての要素でテクノロジーを使う。つまり、IT を活用して、貨物が今どこにあるか、だれの保管にあるのかというスケジュールを含めて、全部見ていこうというのが、実は行き着くところの管理の目的であります。

流行りの言い方をしますと、サプライチェーンのレジリエンスを高める。可視化というものです。それは物流の円滑化、効率化から絶えず模索されていた手法でありまして、テロ事件によってアメリカ側はしゃかりきになって技術開発を進めたために、物流の可視化についての議論はジェネレーションが進んだかなという気がします。つまり、円滑化とセキュリティが相反するものではなくて、コインの両面のように扱えるような方向に向かいつつあるのではないかという感じがしてございます。

そういう意味からも、サプライチェーンのセキュリティというのは、国際標準的な考え方に合わせて、輸出者、製造者あるいはトラックの人、それぞれが国際的な標準のスタンダードに基づい

た管理基準で、自社の管理責任を連携していくという方向になっていくべきであると思います。

しかも、昨年からWCOで始まったんですが、結局、国際標準ルールでセキュリティー管理をやっていきましょうという動きもありますから、しかる後には、同じ標準だったら、優良な企業を相互に認証し合えます。相互認証ということで、急に議論が出てまいりまして、その勢いで、何も日本企業だけではなくて、アメリカ企業もヨーロッパ企業も、民間企業は相互認証を早く実現してほしいと、今、大合唱をしているところです。日本の場合は、そこにまではまだ至っていませんけれども、アメリカとニュージーランドは、この前、相互認証協定に合意したとの発表がありました。

そういうような形で、水際管理というのは、それぞれの国の安全に対する考え方ですとか、安全というのはセキュリティー、食の安全も含めて、固有のルールを適用して、自国の安全を図りたいというのは当然あるとは思いますが。

その一方で、経済活動がクロスオーバーで混ざっていますので、どうしても国際標準に基づいてやるということがありますから、その辺を調和させるのは、ある意味では、非常に難しい部分があるかと思いますが、今はまだ日本がこれで大きく遅れているとはとても思えません。進んでもいいかもしれませんが、決して遅れてはいない。こういうことを契機に、まず国内の対応を考え直して、国内の制度を簡素化させて、むしろ、諸外国との標準的なセキュリティー対策に対応できるように、すっきりさせた方がいいのではないかと考えております。

有富主査 そのこのところで、規制について、例えば窓口である経産省に、セキュリティーに関してここが問題だからこうするべきだといふなにか具体的な問題はございますか。

橋本氏 多分ここで一番厄介なところは、サプライチェーンというとすべて絡んでくるということです。特定のこの省が窓口だということで全部カバーし切れないという心配があります。

例えばこの図でございませけれども、Manufacture、Exporter、Forwarder がありまして、Warehouse keeper あるいは Customs Agent の辺は財務省なんですが、Carrier となると国土交通省になります。この辺も併せた形で、サプライチェーンセキュリティー管理をするような何かのプログラムを打ち出さないと、国際的にバランスがとれなくなるというのは明白だと思います。

深川専門委員 そのために、何年かかるか知りませんが、そのポータルに全部ぶら下がるように、一応する方向でたしかお考えなんですよ。

橋本氏 そうだと思います。

深川専門委員 そこに全部ぶら下がっていただければ、どういう規制が行われているかの申請も、とにかく全部ぶら下がる。一応それを目指している様子なんです。

橋本氏 アメリカの方では、ACE、Automated Commercial Environment という莫大な予算をかけたようなコンピュータシステムを構築中でありまして、一部は稼働しております。これは関係省庁間で全部データベースを共有するという方向で開発が進んでおります。余りにもシステムが大きくて、最初見たときはびっくりしました。

中条委員 1つ教えてください。実際に保税搬入された貨物は、開けて見るんですか。見ないですよ。

橋本氏 保税搬入をされた貨物ですか。

中条委員 はい。

橋本氏 先ほど申し上げましたように、八十何%については瞬時に許可がきてしまいますから、開けるということはありません。

中条委員 ないですよ。だから、何のためにそこに入れているのか。

橋本氏 合理性が理解できないんです。

中条委員 そこから問題があるものだけ探し出してきて、中を見るということなんですか。

橋本氏 はい。まずは申告されたものから、80数%は区分1許可になりますので、これについて開けることは先ずありません。残りの10数%のうち、書類で審査するという区分2許可、実際に現品を見なければならぬという区分3。区分3になったら、その貨物は検査場へ持ち込ませるか、あるいは保税の蔵置場に置いたまま見るか、いずれにせよ、それで初めてふたを開ける。この比率が0.7%か1%ぐらいということです。

有富主査 0.7%、1.5%、0.7%、1.0%という、ここですね。

橋本氏 はい。最も原則的な手続を言いますと、ある工場があります。製品が生み出されると、そこで一応コンテナあるいはトラックに積むわけです。そこから保税蔵置場へ持って行きまして、いったん貨物を積み下ろします。そこで輸出する貨物が確定されます。それで輸出通関申告をして、許可を得て、改めてコンテナに積み替えて初めて船に乗せられるわけです。

そうではなくて、ここでコンテナに詰め込んでしまって、ここで申告をして許可を得てしまえば、ここから後のスケジュールのフレキシビリティが全然違いますので、この差を制度改正において埋めていただきたい。

例えば韓国のことになると、深川先生がお詳しいいんでしょうが、韓国はかなり戦略的な物流改革に取り組んでまいりまして、80年代の終わりごろからです。これから中国が勃興してくるといのはほぼ確実で、すぐ隣の日本は経済規模の非常に大きな国で、今でもサンドイッチコリアなどよく韓国では議論されているようですが、その中にあった韓国がどうやって生き残っていくか。釜山港を極東貿易のハブにするということを明確に戦略として描きまして、今のこのような複雑な通関手続でいいんですか。こんなにたくさんの書類を残して、あなた方はこれから20倍貨物を取り扱うことになった場合、それで耐えられるつもりですかということ、本当にこれは迫ったらしいです。大統領の指導で、説得に説得を重ねまして、簡素化改革に成功したということなんです。貿易手続の電子化と貿易制度のBPR(制度改正)で、コンピュータ化そのものについては、余り反対はなかったんですが、やはり制度改正の簡素化については、かなり根強く反対があったと聞いています。

結果的に韓国の釜山港というのは非常に大きく成長しまして、その意味で、パイが大きくなったおかげで、皆さんが一番幸せなケースかと思いますが、ただ、その韓国にしても、今、非常に悲観的になっていまして、中国があれば出てきたので、韓国、釜山港は極東アジアのハブを維持できないのではないかという悲観論を言う人がかなり韓国の人でいます。

有富主査 もう少し時間があります。輸入における接岸主義というところもおっしゃるとおりだと思いますが、これはそんなに難しいことなんですか。ほとんど今の話と同じことですか。

橋本氏 基本的には同じことだと思えます。それは裏返しであってね。

有富主査 コンテナを降ろして、そのままずっと行ってしまうことになってしまいませんか。

橋本氏 文字通りとなるためには、通関だけでなくさまざまな要因も係ってきます。

有富主査 今は降ろしてから通関ですね。

橋本氏 そうです。原則的な部分でいきますと、降ろして、保税地域の中で輸入貨物を確定しまして、通関申告をして、納税支払証明を出して初めて引き取れる。

有富主査 そうすると、船が着いて、ガントリークレーンで降ろして、トレーラーに乗せて。降ろしたら、トレーラーを待っているわけですか。

橋本氏 どんどん積んでいくわけです。トレーラーを待っていません。降ろす端から積んで、横持ちといたしますけれども、それをコンテナヤードの方に置きにいく。ピストンで動かしています。

有富主査 そのまま工場や倉庫に持って行けばよいものを、わざわざ1回降ろして、そこで輸入手続をして、もう一回積んで行っている、こういう形なんですね。

橋本氏 船が接岸して、ガントリークレーンで降ろしたところも、当然ながら保税地域ではありませんが、しかし、そこですぐ引き取れるということではないんです。

先ほどおっしゃっておられた身近な商品ということではありますと、今年1月か2月か忘れたんですけれども、NHKの日曜日の特集番組で中国のブーツメーカーに、アメリカのJC Penneyというスーパーマーケットのチェーンがありますけれども、そこがブーツをつくらせて輸入をしている。それをずっと描いているドキュメント番組でしたが、非常に面白く見ました。

こういう場面があったんです。流行が変わりまして、短いブーツから長いブーツへ発注が変わる。それを何日までに収めなさい。中国で慌てて増産に入って香港に持ってきて船が出ている。その船会社はたまたま日本の船会社でございました。ところが、途中台風遭遇しまして、船のスピードが落ちて、予定日に船が入ってこない。JC Penneyの輸入者側というのは、バーゲンセールを組んでいまして、それに間に合わないとうそをついたことになりますから、時間勝負ということになったわけです。テキサスの方のJC Penneyの本社で何を言っているかということ、間に合いそうになりから、とにかく先に税関に行って、輸入許可だけもらってしまいたいしょうと、上司と担当者が話し合っている場面が出てくるわけです。船はまだ動いている。

したがって、恐らく本来であれば船が着いて降ろしてから輸入申告許可をもらって、鉄道で運ぶつもりだったんですが、台風で遅れたがために船が来る前に許可をもらっておきましょう。それから、鉄道から輸送コストが高いのを承知でトラック輸送に切り替えまして、ぎりぎりバーゲンには間に合わせたという内容でした。

そういうサプライチェーンのオペレーションが今の日本でできるのだろうか。多分できないと思います。まず日本の国の中で港に鉄道はほとんど入っていません。輸送手段の選択肢は限定されていて、切り替えができないということがありまして、やはり港に着いてからでないといふ許可は出ませんし、いろんな意味でダイナミズムがないわけです。

そうなりますと、そうした急激な変動への対応のリスクを見込んでいるということ、どうしても中間在庫は買い手側、あるいはどこかでリスクをしょっていかねばいけないんだということがあ

ります。

有富主査 接岸主義というのは、法律的に関税法に基づくものなんですか。

橋本氏 港に着いてからという行為は、関税法だけではなくて、港湾法など他の法規でも貿易のところで、水際に関わるものは貫徹をしていると思っています。つまり、船が着きもしない段階で、何かデータを出しても、輸入者は責任を持てるんですか、確認できるんですか。ちゃんと着いて、手元にあって初めて申告数量が正しいとか確認できますねという話なんです。

有富主査 しかし、この八十何%は貨物の中身を見てないにも関わらず、見る前提の理屈を言っているわけですね。

橋本氏 はい。

深川専門委員 米韓 F T A の Chapter 7 で現行に比しているアドバンテージは、どこの部分になるんですか。Chapter 7 に a、b、c、d とありますね。このほかにも港湾何とか手数料がただとか、幾つかあったような記憶があるんですけども、この a、b、c、d のうち、今、日本の企業がやっているような制度に比べて、彼らが特別に利益を得るような部分というのは、どこになりますか。

橋本氏 まず貨物到着 48 時間以内に貨物リリースをできるようにする。これも明確に数字を出して約束をしている。

深川専門委員 48 時間というコミットは、ほかの国にはないんですか。

橋本氏 知る限りないと思います。これはアメリカと韓国の 2 国間だからできる話かもしれませんが、こういうコミットをしている。

「(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」。電子的手段で貨物到着前に貨物情報を申告するというのは、ようやく日本が始めました。

深川専門委員 一部ですね。

橋本氏 はい。

「(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」。これはありません。

ともかく今日御説明するために日本に比べて、日本の輸出業界としてこうなったらいいなと思うところを並べてただけですから、全部有利と言えれば有利になります。

d については、延納制度がありますから、ここは日本でね。

深川専門委員 韓国もわざわざ北朝鮮でつくったものの原産地証明を認めるという項目をしつこくプッシュしているがために、これに C - T P A T をかぶせられると、墓穴を掘っている部分があって、今の状況であり得ないですよ。

結局、開城でつくられたものかどうかを必ず C - T P A T でチェックしなければいけない。まだテロ指定国ですからね。そんなの絶対に例外扱いできるわけがない。そうすると、韓国から出る荷物を全部かぶせられたら、ティア 3 は絶対に取れなくなってしまおうし、あの交渉は非常に大変ではないかと思いました。

深川専門委員 韓国は米韓 FTA 交渉の原産地証明要件で、別に北朝鮮企業がつくっているわけ

ではないんですが、北朝鮮の労働者を利用して韓国企業が北朝鮮の自由貿易地域でつくっているものがあり、それを Made in South Korea として認定してくれ、という要求をしてきました。でもそれに C - T P A T がかぶってきたときに、ほかの人たちが受けるメリットが全部キャンセルアウトされてしまう可能性はあるかなと思います。

有富主査 大部分の人のデメリットになってしまうわけですか。

深川専門委員 ただ、幸いなことに、容易に認定してあげるとはさすがにアメリカも言わないので、しつこく最後まで言っていたんですけども、結局これは今後検討の項目になりました。

橋本氏 この部分に書いてはありますが、1つ私自身が個人的に注目しているのは、リスクターゲティングシステム、リスクターゲティングマネジメントといいまして、この貨物は危ない、いいとか、それを判別する基準を両国で共通化しましょうという一項が通関の中に入っていて、リスクを判別するクライテリアを諸外国間で共通化しましょうと大っぴらにうたっているのは、多分初めてのケースかなと思います。

有富主査 さて、皆さん大体よろしいですか。それでは、時間もまいりましたので、本日のヒアリングを終了させていただきたいと思います。橋本様におかれましては、本日は貴重なお話をお聞かせいただきまして、ありがとうございました。以上で本日の予定議事がすべて終了しましたので、散会したいと思います。皆様どうもありがとうございました。