

8 貿易

(1) 輸出入通関制度の見直し

電子申請にて輸出申告を行う事業者に対する、いわゆる「保税搬入原則」適用の見直し【平成 20 年検討・結論】

NACCS（通関情報処理システム）を利用して電子申請にて輸出申告を行う事業者については、その判定が申請後数秒で行われ、特に税関による検査が不要と判定された貨物（区分 1 貨物）については、通常、税関職員による貨物の現品チェックは行われなところ、輸出におけるいわゆる「保税搬入原則」適用の主目的であるセキュリティ確保の観点からは、その搬入の必要性に疑義が生じているのが実態である。

従って、電子申請にて輸出申告を行う、例えば過去の一定期間において関税関係法令違反がない等一定の事業者に対して、保税地域に搬入することなく申告ができる仕組みを検討し、その仕組みが通常のものとして活用される方向にて結論を出す。

（ 運輸ウ ）

輸出入通関申告の完全電子化へ向けた検討【平成 20 年検討】

我が国と同じく貿易立国である韓国は、1994 年に輸出入申告制度を完全に電子化している。

輸出入通関申告が完全に電子化されれば、大きな業務効率化のメリットが見込めるところ、リードタイムの短縮とセキュリティ確保をどのように完全電子化の中で実現しているのか、韓国等の先進他国事例を研究しつつ、我が国においても輸出入通関申告の完全電子化へ向けた検討を行う。（ 運輸ウ ）

臨時開庁申請手続の見直し【平成 19 年度措置済】

税関の執務時間は、全国一律で平日の 8:30～17:00 までとなっており、それ以外の時間帯はすべて臨時開庁扱いとなる。我が国で最も税関への通常執務時間外の申告件数が多いとされる成田空港において、日系航空会社の国際線を例に取ると、終日臨時開庁扱いとなる土日到着の全便だけでなく、平日においても半数を超える便が通常執務時間外に到着するため、臨時開庁申請手続は日常的に早朝 6 時台から深夜 0 時台まで行われる事態となっている。一方、成田を始め関西・中部の 3 空港については、各空港における通関需要に的確に対応するため既に税関職員が 24 時間常駐する勤務体制をとっているところ、臨時開庁申請手続そのものの必要性に疑問が生じている。

従って、税関の臨時開庁申請手続が必要となる時間の設定に際しては、全国一律での時間設定を行わず、各税関が管轄する空港や港湾における固有の需要を勘案して策定した各税関の職員常駐時間に合わせるかたちに見直す。(運輸ウ)

植物防疫・動物検疫・食品検査の需要に合わせた執務時間等の見直し【平成 19 年度以降継続実施】

植物防疫・動物検疫・食品検査のそれぞれの検査については、これまでも需要の増加に合わせて執務時間の延長等の対応がなされてきたところ、今後の検査需要及び要望に対して的確に対応し、物流リードタイムの短縮等に資すべく、適宜見直しを実施する。(運輸ウ)

(2) 「次世代シングルウィンドウ」導入を契機とした貿易手続関連システムの利活用促進

「次世代シングルウィンドウ」利用促進のための講習会開催【平成 20・21 年度集中的に措置】

平成 20 年 10 月から稼働予定の「次世代シングルウィンドウ」(府省共通ポータル) の導入に際し、その利活用の方法について、システム利用率の向上を促し、貿易手続に関する官民双方の業務効率化に資するよう、導入前から積極的に通関業者、船会社、船舶代理店等の貿易手続を行う事業者全般を集めた講習を広く行う。(運輸ウ)

港湾管理者システムと港湾 E D I とで重複する申請・届出の電子申請窓口の港湾 E D I への一元化【平成 20・21 年度集中的に措置】

現在、入港届は、港長及び条例等において提出を求めている港湾管理者の双方への届出が義務付けられている。その届出に当たっては、業務効率性の観点から電子システムの利用が望まれるものの、国の港湾 E D I の利用率は、主要港湾においても 50% 前後に留まっている。その一因として、国の港湾 E D I の稼働以前から港湾管理者独自のシステムを運用している東京港や神戸港等では、予てより独自の港湾手続のシステムを所持し、その運用が継続していることから、港湾手続の届出窓口が港湾 E D I に一元化されていないことが挙げられている。

従って、国の港湾 E D I と港湾管理者システムとの接続に際し、重複する申請・届出情報については、国の港湾 E D I にデータを入力することで一元化されるよう、港湾管理者へ要請する。(運輸ウ)

入港届・係留施設使用届の電子申請促進のためのインセンティブ付与等の検討

【平成 20 年検討】

貿易手続において電子申請比率が向上すれば、申請者及び官に業務効率化のメリットがあるところ、官として享受する業務効率化のメリットを勘案し、港湾管理者及び申請者へ電子申請促進のインセンティブ付与等の利用促進策を検討することは、十分に検討に値することといえる。

従って、特に電子化の比率が 50%程度となっている入港届及び係留施設使用届については、上述の の施策を含め、その電子申請促進のためのインセンティブ付与等の利用促進策を検討する。(運輸ウ)

JETRAS (貿易管理オープンネットワークシステム) と NACCS (通関情報処理システム) のシステム統合等の検討【平成 20 年結論、平成 21 年度末までに措置】

「次世代シングルウィンドウ」の実現によって、申請情報の反復申請回避、基礎情報項目の反復利用、情報項目の共通化等の業務プロセス改善が図られる。

貿易手続関連システムの更なる利便性の向上を図るため、外国為替及び外国貿易法に基づく輸出手続を電子化したシステムである JETRAS と、「次世代シングルウィンドウ」の基幹をなす NACCS について、統合のための具体策を検討し、平成 21 年度末までに統合を実現する。(運輸ウ)

(3) 特恵原産地規則・特恵原産地証明発給制度の再設計

自己証明制度の整備【平成 20 年結論】

今後の E P A 交渉においては、我が国としても多様な自己証明制度 (国がコンプライアンスに優れた輸出者を認定し、認定された輸出者に対しては自己による原産地証明を認める「認定輸出者制度」、全ての輸出者が自己証明にて原産地を証明する「完全自己証明制度」) に対応する制度を持つことが重要となる。

従って、自己証明制度の導入を含む E P A の締結に際し、必要な法令を整備又は改正し、我が国側の国内制度上の不備によって、今後想定される多様な自己証明制度をもった各国との E P A / F T A 交渉に支障が出ることをないよう準備する。(運輸ウ 22)

(4) 我が国港湾の国際競争力強化

スーパー中枢港湾プロジェクトにおける港湾コスト低減目標に関する工程表の作成ならびにそのフォロー【工程表については平成 19 年度措置、フォローは平成

20年度以降22年度まで実施】

スーパー中枢港湾プロジェクトにおいては、港湾コスト低減の目標として平成22年度までに、港湾コストを釜山港、高雄港並みを目指し、約3割低減することを謳っているものの、その実現へ向けた具体的工程については明示されていない。港湾コストの3割低減は、リードタイムの短縮と並ぶスーパー中枢港湾プロジェクトにおける2大実現目標のひとつであるところ、その実現に向け、具体的工程表の整備と、それに基づく進捗のフォロー体制の早急なる構築が求められる。

従って、各選定港湾別に、具体的港湾施設整備施策とそれに係るコスト、施策による入港船舶数並びに取扱い貨物量の増加目標、これら要素の組合せとしてのコスト低減目標等、必要な指標を整理し、平成22年度の最終目標達成へ向けた毎年度の工程表を作成する。また、最終目標の実現のため、上述の工程表に従い、進捗状況を平成22年度まで毎年度フォローする。(運輸ウ23)

スーパー中枢港湾プロジェクトにおけるリードタイム短縮目標に関する工程表の作成ならびにそのフォロー【工程表については平成19年度措置、フォローは平成20年度以降22年度まで実施】

スーパー中枢港湾プロジェクトにおいては、平成22年度までに、輸入貨物について、船舶の着岸から貨物がコンテナターミナルから引き取り可能となるまでのリードタイムを24時間以内とすることを謳っているものの、その実現へ向けた具体的工程については明示されていない。リードタイムの短縮は、港湾コストの3割低減と並ぶスーパー中枢港湾プロジェクトにおける2大実現目標のひとつであるところ、その実現に向け、具体的工程表の整備と、それに基づく進捗のフォロー体制の早急なる構築が求められる。

従って、各選定港湾別に、具体的施策、並びにそれぞれの施策実現によるリードタイム短縮の目標を整理し、輸出入関連手続を所管する省庁とも連携しながら、平成22年度の最終目標達成へ向けた毎年度の工程表を作成する。また、上述の工程表に従い、進捗状況を関係省庁で共有し、最終目標達成に向け平成22年度まで毎年度フォローする。(運輸ウ24)