

貿易の円滑化と税関手続等に関する研究会 【報告書】

平成24年(2012年)11月
公益財団法人 日本関税協会

目次

研究会参加者名簿	iv
検討実績	v
はじめに	vi
第1章 税関手続の概要及びこれまでの制度改革等（論点整理のために）	1
1. 我が国の通関手続等	1
1-1 税関の使命と現下の課題	1
1-2 税関の組織・管轄区域等	2
1-3 関税法の主要構成	2
1-4 輸入通関手続の概要	2
1-4-1 輸入申告前の手続（入港手続・船卸し（取卸し）、保税地域への搬入）	2
1-4-2 輸入申告から輸入許可まで（狭義の輸入通関手続）	3
1-4-3 輸入許可貨物の引取り	3
1-5 輸出通関手続の概要	4
2. 我が国の最近における通関手続の適正化と貿易の円滑化のための制度改革	4
2-1 これまでの通関手続の適正化と迅速化への取組みの概要	4
2-1-1 到着即時輸入許可制度（予備審査制度）	4
2-1-2 簡易申告制度（現、特例輸入申告制度）	4
2-1-3 通関手続に関するAEO制度	5
2-1-4 輸出通関における保税搬入原則の見直し	6
2-2 輸入手続に係る所要時間	7
2-3 輸入関係手続に関連する取組みの現状	7
2-3-1 海上コンテナ貨物に係る積荷情報の事前報告制度	7
2-3-2 通関関連手続の電子化に向けた取組み	8
2-3-3 通関関係書類の簡素化等	8
3. 欧米における通関政策の最近の動向	8
3-1 米国における通関政策の動向	8
3-1-1 貿易の円滑化と現下の課題	8
3-1-2 米国のセキュリティプログラム	9
3-1-3 米国の通関手続の動向	9
3-1-4 米国のImporter Self-Assessment	9
3-2 EUにおける通関政策の動向	10
3-2-1 EU関税法	10
3-2-2 EUの通関手続の動向（新関税法（MCC：Modernized Customs Code））	10
3-3 その他の動き	11

第2章 新たな課題と対応策等	12
1. 貨物の早期引取り等.....	12
1-1 輸入許可済み貨物の時間外の船卸し、搬入手続、搬出手続等.....	12
1-2 輸出の許可のタイミングと搬入手続等.....	12
1-3 ターミナルオペレーション関係.....	13
2. 通関手続.....	13
2-1 輸入通関手続.....	13
2-1-1 輸入貨物の到着前輸入申告、貨物引取り後の納税申告の一般化.....	13
2-1-2 他法令手続の完全なシングルウィンドウ化の可能性.....	15
2-1-3 輸入申告における保全担保.....	15
2-1-4 VMIの活用促進等.....	19
2-2 輸出通関手続.....	21
2-3 AEO制度.....	22
2-3-1 制度の趣旨及び意義等.....	22
2-3-2 認定のための審査要素.....	23
2-3-3 AEO認定事業者の拡充.....	23
3. その他.....	24
3-1 申告官署の自由化.....	24
3-1-1 申告官署の自由化の課題等.....	24
3-1-2 税関の組織との関係.....	25
3-2 通関業制度の拡充.....	26
3-2-1 通関業者に対するAEO取得の拡大策.....	26
3-2-2 通関業者の資質向上.....	26
3-2-3 営業の自由化等.....	27
第3章 結論	28
1. これまでの貿易の円滑化、税関手続の制度改革の推進等.....	28
1-1 従来の慣行を見直すことによって、物流の円滑化が図られると考えられる事項.....	28
1-2 これまでの制度改革の実施を推進することにより、更なる物流の円滑化が図られると考えられる事項.....	28
1-3 NACCSの次期更改等の機会に合わせて考慮が望まれる事項.....	29
1-4 船積み港出港24時間前の積荷情報の提供義務.....	29
2. 中・長期的に見た税関手続の将来像等.....	30
2-1 通関手続.....	31
2-2 申告官署の自由化と組織改編等.....	31
2-3 通関業者の一層の発展・充実.....	32
2-4 AEO制度の一層の充実.....	32

おわりに	33
【参考】保証証券 (surety bond) について	33
資料編	39
税関の管轄区域	41
主要業務量と定員推移／事務取扱件数	42
関税法の構成 (主要規定)	43
輸入通関の流れ (NACCS)	44
予備審査制 (輸入) のフローチャート	45
到着即時輸入許可制度の概要	46
簡易申告制度の概要	47
輸出通関における保税搬入原則の見直し	48
コンプライアンスの優れた者のイメージ	49
コンプライアンス (法令遵守) の優れた者に対する輸出通関制度 (特定輸出申告制度) の概要	50
貿易の円滑化 (これまで税関が実施してきた貿易円滑化の主な取組み)	51
NACCS発展の足取り	52
NACCSと関係省庁システムとの統合	53
AEO (Authorized Economic Operator (認定事業者)) 制度	54
第10回輸入手続所要時間調査集計結果	55
通関関連手続の電子化等に向けた取組み	64
通関関係書類の簡素化	64
免税コンテナの国内運送条件等の緩和	65
我が国の積荷情報の事前報告制度の推移	65
諸外国における水際取締りの強化を目的とした事前報告の早期化及び拡充	66
諸外国における海上コンテナに係る事前報告政度の概要	66
海上コンテナ貨物に係る積荷情報の事前報告制度の早期化、詳細化及び電子化	67
我が国のAEO制度 (H24.6.27研究会講演資料)	68
出港前報告制度にかかる制度説明 (財務省関税局説明会配付資料)	72
主要国の積荷情報の事前提出 (24時間ルール) の比較 (輸出) / (輸入) (平田義章委員作成資料)	78
日本、アメリカとEUの輸出手続 (同上)	80
日本、アメリカとEUの輸入手続 (同上)	81
日本、アメリカとEUのセキュリティ (同上)	82
「貿易円滑化と税関手続に関する研究会」資料 (橋本弘二委員説明資料)	83
TPPにおける「貿易円滑」についての議論の状況 (橋本弘二委員作成資料)	93
アメリカの輸入簡易申告のテスト (平田義章委員作成資料)	101
日本とアメリカの輸入通関制度の比較メモ (税関ボンドに関連して) (同上)	104
アメリカのボンド制度について (同上)	107
米国Surety Bondと日本の税関担保 メモ (橋本弘二委員作成資料)	110
税関ボンド CFR Title19: Customs Duties, Part 113-Customs Bonds (平田義章委員作成資料)	111
CFR Title19: Customs Duties, Part 113-CUSTOMS BONDS 目次	123
我が国のVMIにかかわる法規則 (参考メモ) (平田義章委員作成資料)	125
CFR Title19: Customs Duties, PART 141-ENTRY OF MERCHANDISE 目次	131
CFR Title19: Customs Duties, PART 142-ENTRY PROCESS 目次	132

研究会参加者名簿

委員

- 飯田和紀（丸紅（株）貿易管理部輸入貿易管理室長）
石原伸志（東海大学海洋学部教授）
小野隆義（日本通運（株）海運事業部長）（第4回から）
合田浩之（日本郵船（株）経営企画本部調査グループ総合調査チーム長）
小林二三夫（横浜商科大学商学部教授）
齊藤 誠（前輸出入・港湾関連情報処理センター（株）取締役。現（株）二葉 執行役員）
高田誠一（青山学院大学経済学部講師。元三井物産（株）運輸本部長）
千葉 達（三井倉庫（株）営業統括部門事業調査部長）（第4回から）
（座長）椿 弘次（早稲田大学商学部教授）
寺井克宏（日本通運（株）海運事業部長（当時））（第3回まで）
野澤雅春（一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会常務理事）
橋本弘二（日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー）
平田義章（国際ロジスティクス・アドバイザー）
藤岡 圭（三井倉庫（株）常務取締役（当時））（第3回まで）
宮崎千秋（公益財団法人日本関税協会調査・研究グループ担当部長）（兼事務局）
村上信夫（西日本鉄道（株）国際物流事業本部顧問）

オブザーバー

- 池ノ上功（丸紅（株）貿易管理部担当部長通関管理担当）
伊東恭一（前一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会事務局次長）
小尾正臣（一般社団法人航空貨物運送協会常務理事）
川中祥徳（財務省関税局業務課税関相談官）（第2回）
下村英史（財務省関税局業務課通関業係長（当時））（第1回）
曾根秀夫（西日本鉄道（株）東日本輸入営業部東京輸入統括営業所課長）（第6回）
野上文成（同 監査部AEO担当部長）
平井一海（財団法人日本貿易関係手続簡易化協会常務理事）
松川 淳（財務省関税局税関調査室鑑査専門官（当時））（第1回）
山内大二郎（財団法人日本貿易関係手続簡易化協会常務理事）

（事務局）

- 鎌田泰二（公益財団法人日本関税協会 編集グループ長）
和田雅生（同 調査・研究グループ主任）

（敬称略・五十音順）

検討実績

第1回会合

平成24年3月28日開催
研究会の趣旨及び目的等
欧米の通関政策の動向

第2回会合

平成24年4月27日開催
税関手続の概要（論点整理のため）
米国におけるsurety bond制度

第3回会合

平成24年5月21日開催
通関手続におけるsurety bond制度

第4回会合

平成24年6月6日開催
日本と米国の通関制度の比較（bond、VMIを中心として）

第5回会合

平成24年6月27日開催
AEO制度
これまでの論点の確認と補足議論

第6回会合

平成24年7月27日開催
報告書取り纏め方針及び追加すべき論点

第7回会合

平成24年10月3日開催
報告書（案）の内容

はじめに

日本の貿易を取り巻く状況における変化、進化は目覚ましいものがある。このため、商流、物流などと並んで、通関行政に要求されている諸課題に速やかに取り組む必要がある。このような課題は、貿易手続の「簡素、迅速、情報提供の早期化、安全確保」という互いにやや対立するものである。これを解決する手法として、貿易手続の電子情報化が推進されてきた。NACCSを介しての貿易手続のシングルウィンドウ化は国内的には最終段階にきている。世界に冠たるNACCSであるが、国際的な連携によるシングルウィンドウの進展はこれからの課題でもある。

いわゆる9.11事件を契機に、コンテナ貨物を中心にして、積荷情報の事前報告制度が導入され、官民の協力による対テロ対策が、アメリカの場合にはC-TPATとして推進されたことは周知のところである。「船積み24時間前報告ルール」が、コンテナによる国際運送において、ターミナルへの実入りコンテナのCYへの搬入期限の前倒しとなって表れ、物流の迅速性に影響を与えた。このように、貿易の安全確保と国際物流の迅速化はトレード・オフの関係にある。他方、貿易量は趨勢的に増加し、とりわけ、東アジアの諸国との貿易が日本の貿易に占める割合は高くなり、物流の迅速化に見合った貿易手続の簡素、迅速化が求められている。この課題に応えるために、C-TPATの設計に見られるように、取引当事者の危機管理能力を階層化し、危険度の高いと思われる取引やその業者を中心に安全確保の徹底を図り、危険度が低いと判断される業者には貿易の簡素化のメリットを提供する、危険度分析によるいわゆるRisk Targetingの手法が導入されている。EUと同様に日本でも認定事業者制度（AEO制度）が既に導入されている。これは、官民協力による行政経費の抑制としても、注目されている。

このような背景もあり、平成26年3月に施行予定の「出港前報告制度」（日本版「24時間前ルール」）が関税法に規定され、現在、その具体的な施行規則が検討され広報されている。

このような事情の下で、本研究会では、今後の関税行政の課題が熱心に検討され、主として次のような考え方が妥当であろうとして、本報告書で集約された。

第一に、「出港前報告制度」の導入は、輸出通関時点で提供される積荷情報は、輸入通関においても大部分が共通に使用できるので、輸入側でも業務の一層の電子化を行い、NACCSを介してより簡素で事前の輸入の予備申告制度を整備して推進することが検討されるべきである。これにより、B-to-Gの電子化であるNACCSの国際化を進め利用範囲を広げるとともに、B-to-Bの物流を含むビジネス情報の一層の電子化の契機が高まると期待できる。これに関連して、コンプライアンス目的の輸入通関と財務・経理の管理に密接な関係のある納税申告の分離を考える必要があるとの指摘も行われた。

第二に、AEO制度の普及に伴い、一層の通関士の専門業務の能力の向上が求められるので、「通関実務検定試験」を構想することも検討されるべきである。通関業務の専門性を高め、税関にかかる負荷を軽減する効果も期待される。また、大手の貿易企業は、大手の通関業者と提携し、中小の貿易企業は同じく中小の通関業者と協働する傾向が見られ、大手通関業者が複数の税関管轄下で営業することの難しさも指摘された。今後の検討に委ねるのが望ましいだろう。

第三に、VMIなどの新しいビジネス手法の導入に見られる税法上の課題は、国税と関税に双方にわたり検討すべき点であるとの指摘が行われた。租税条約や納税者番号の付与などもこれに関連があろう。外国で実施されている制度を参考にこのような点に関する貴重な意見が出された。また、無料蔵置期間（free time）の長短のあり方についても、物流上の便益ととらえる見方、埠頭

経営の効率、埠頭周辺の交通事情など多面的に検討すべきことが明らかにされた。このように、国際物流の動向に見合っ、通関行政が柔軟に対応すべきことが指摘されている。

第四に、AEO制度内において、AEO製造業者の認定を受けた者が、本年8月末時点でいないことが注目された。AEOの種類を見直して、EUの例に倣って、通関手続の簡素、迅速化のためのAEOと国際取引の安全のためのAEO、及び両者を兼ねるAEOの3種に集約することを検討することも、制度の趣旨から見て望ましいだろう。

検討し、議論した課題は、これらにとどまらない。現行の関税担保のボンド (bond) のほかに、法令順守も含めたアメリカ型のボンドの導入可能性も真剣に検討された。輸入品と情報の合致を輸入地において点検、重視する税関の機能との関連では今後の課題であろう。アメリカの例に見られるように、輸出国側に求められている積荷情報の通告の早期化とそれに見合った輸入国側での通関情報(「10+2」と称される。)の提供の早期化により取引の安全度の分析力(Risk Analysis)を向上させるのも、輸入通関の迅速化に加え、重要な課題であろう。

ことのほか暑かった夏を中心に、お忙しい中、回数を重ねて、熱心に検討課題を議論して頂いた委員各位に厚くお礼申し上げます。各回に、ゲストとして、課題の説明に努められた関係の方々にも感謝申し上げます。終わりにになりましたが、議事録の作成、資料収集などにきめ細かに配慮して頂きました事務局の担当の皆様は深く謝意を表します。

座長 椿 弘次

第1章 税関手続の概要及びこれまでの制度改革等（論点整理のために）

1. 我が国の通関手続等

1-1 税関の使命と現下の課題

税関は、言うまでもなく、①関税（輸入貨物に対する消費税を含む。）の賦課徴収、②国際貿易の秩序維持、我が国経済の健全な発展に寄与、③社会悪物品等の密輸阻止、他法令規制等の水際でのチェック機能を有する行政機関である。税関では、これらを如何に効率よく実施するか、すなわち、可能な限り物流を妨げることなく、こうした国民からの付託に応えることが最大の使命といえる。

特に、関税法は、貨物を輸出し、又は輸入しようとするときは、信書等一部の郵便物を除き税関長に申告しその許可を得なければならないと規定し、国境においてコントロールされる関税法その他関税関係法令の他、外国為替及び外国貿易法をはじめ各種法令が輸出入貨物に対して課している制限、許可・承認、条件の具備等につき確認の上、許可されることとなっている。通関手続は、この申告・許可制のもと、こうした種々の規制の実効を確保する仕組みとなっていることにも大きな意義があるといえる。

また、平成24年3月改訂財務省政策目標5-3には、次の3点が掲げられている。

- ① 税関手続の利便性向上による貿易の円滑化に関する課題：「新成長戦略」においては、モノの流れの阻害要因となっている規制を大胆に見直すこと等により、日本へのモノの流れを倍増させることが目標とされている。その中で「貿易関連手続の一層の円滑化」が、目標を達成するための施策の一つとしてあげられており、利用者目線に立ってより積極的に取り組んでいく必要がある。
- ② 水際での取締りに関する課題：社会悪物品や知的財産侵害物品等、社会の安全・安心を脅かす物品の密輸リスクは益々増大している。税関内部はもとより関係機関との連携をより一層強化しつつ、各種情報の分析・活用や審査基準の設定を工夫することにより、検査対象等の的確な絞込みを行いメリハリのある効果的かつ効率的な取締りを行っていく。
- ③ 適正な関税等の賦課・徴収への取組みに関する課題：平成22年度の税関における関税・消費税等の収納額は約5兆円であり、税関は国税収入の約1割を担う重要な徴収機関となっており、引き続き、輸入事後調査や犯則調査等も活用し、適正・公平な課税を確保していく。

こうした中、税関手続の現下の課題は、①適正かつ公平な税の賦課・徴収、②国民の安全・安心の確保（社会悪物品の密輸摘発、他法令による各種規制の水際でのチェック、知的財産侵害物品の輸入差止め）及び③貿易の円滑化（物流の円滑化と安全確保の両立）といえる。

このように、税関行政は、関税の賦課徴収のほか、国民の安全・安心のための、こうした法令による必要最小限の規制、コントロールを確保しつつ、他方で、迅速かつ円滑な物流が求められているところであり、これを如何に実現するかが近年の大きな課題である。このことに関して言えば、例えば輸入申告件数がこの10年間で約1.5倍に増加している中で、限られた税関職員による貨物のチェック機能が、ややもすると難しくなってくる可能性が出てくることにも留意しなければならない。

こうした状況下、2001年の米国における同時多発テロを契機として、税関の国際機関である関税協力理事会（通称World Customs Organization（WCO：世界税関機構））において、国際貿易の

安全確保及び円滑化のためのWCO・SAFE基準枠組み（2005年）が採択された。我が国をはじめ世界各国でこの実現に向けて努力されているところである。こうしたイニシアチブについては、我が国は、EU等とともにAEO（Authorized Economic Operator）制度として実施している。この制度は、貨物のセキュリティ管理及び法令遵守の体制が整っている者として、あらかじめいずれかの税関長から認定を受けた者の貨物の輸出入通関手続については、簡易・迅速な処理をするというものである。この制度の優れている点は、確実に正しい申告が期待される者の輸出入申告については税関の審査・検査のためのマンパワーを削ぐことなく処理し、他方、そうでない貨物については重点的な検査を行うこと（リスクターゲティング）により、全体として適正かつ迅速な通関が図られ、そのメリットは国民全体が受けることとなるということに尽きよう。また、こうした動きが国際的に均霑することによって、国際物流の川上から川下までスムーズな流れが確保されることが期待される。

1-2 税関の組織・管轄区域等

我が国では、関税法等に規定された業務を執行するため、全国を地理的に九つの管轄区域に分けそれぞれに税関長（沖縄は沖縄地区として「沖縄地区税関長」と呼ぶ。）が置かれている。関税法等の執行権限は、各税関長に属する。ただし、多くの手続等に関する権限、例えば、輸出や輸入の許可等の権限は、支署長、出張所長に委任されている。

1-3 関税法の主要構成

関税法は、関税の確定、納付、徴収及び還付並びに貨物の輸出及び輸入についての税関手続の適正な処理を図るために必要な事項を定めたもので、いわば、税法、行政法、関税犯則処分関係法（刑法、刑事訴訟法）的側面を持っている。

広い意味の通関手続に関連する事項としては、貨物の到着前手続、関税法第3章（船舶及び航空機）中、貨物の到着前及び到着後の手続、第6章（通関）中、輸出入通関手続、他法令確認等、第2章（関税の確定、納付、徴収及び還付）中、納税申告の手続、また、第4章（保税地域）中、保税蔵置場への貨物の搬出入手続等がある。

1-4 輸入通関手続の概要

外国から本邦に到着した貨物を国内に引き取る際には、貨物が保管されている保税地域を管轄する税関官署の長に対し輸入（納税）申告を行う。税関は、輸入（納税）申告があると、書類の審査及び必要な検査を行い、原則として輸入者が関税等を納付したことを確認した後、輸入を許可する。この一連の行為が輸入通関手続である。輸入許可を受けた貨物は内国貨物となり、いつでも国内に引き取ることが可能となる。

なお、輸入申告は、貨物を輸入しようとする者が行うことになっているが、多くの場合、通関業者が依頼を受けて行っている。

1-4-1 輸入申告前の手続（入港手続・船卸し（取卸し）、保税地域への搬入）

外国貿易船（外国貿易機）は開港（税関空港）に入港することとされており、不開港には税関長の許可がなければ入港できない。また、原則として、入港前に税関に対し、積荷に関する情報等の提出が求められる。事前の提出がない場合は、入港後直ちに積荷目録を税関に提出しなければ

ばならない。これは本船に積まれている貨物に関する申告であるといえよう。

本船から船卸しされた貨物（外国貨物）は、原則として保税地域に搬入したのち、輸入申告が行われる。

1-4-2 輸入申告から輸入許可まで（狭義の輸入通関手続）

貨物を輸入しようとする者は、当該貨物の所在地を所轄する税関長に対し輸入申告を行い必要な審査・検査を経て許可を受けなければならない（関税法第67条）。この場合、原則として、納税申告（関税法第7条）も同時に行うこととされている（関税法第7条第2項）。

輸入申告は、輸入者による外国貨物を国内に引き取ることの関税法上の意思表示であり、関税の納税義務者、課税物件、適用される法令（例えば税率等）がこの申告によって確定する。

関税関係法令はもちろん、関税関係以外の法令（他法令）の規定により輸入貨物に対して課されている、許可・承認、条件の具備等について、審査・検査により確認し、これらの規定による要件が確認されなければ輸入を許可しないこととなっている（関税法第70条）。

また、輸入申告と同時にされる納税申告により、納付すべき関税の額又はその額がないことが確定することとなる。輸入（納税）申告された貨物については、原則として、当該確定した関税を納付しなければ輸入を許可しない。こうした仕組みにより、関税法及び他法令によって輸入貨物に対し課されている規定が充足されていないものは国内に輸入できない、すなわち、水際での規制が確保される仕組みになっている。これは輸出通関手続に関しても同じで、ここに通関手続において許可制がとられている意義があるといえよう。

輸入が許可された貨物はその時点で内国貨物となり、税関の管理下からリリースされる。

1-4-3 輸入許可貨物の引取り

輸入が許可された貨物は、保税地域から何時でも自由に国内に引き取られることとなる。税関手続は基本的には許可を持って終了するが、貨物の引取りのタイミングについては、税関手続というより、ひとえに蔵置場のオペレーションと荷主の関係である。

例えば、如何に早く輸入通関手続が終了していようとも、荷主がフリータイムを利用して、その期間、保税地域に貨物を置いておくことも可能であるし、また早く引き取りたくとも、夜間にゲートが閉じており、翌朝まで待たなければならないということもある。

我が国のコンテナヤード（以下「CY」という。）においては、例えば到着即時輸入許可制度を利用して許可となった貨物、AEO制度で貨物到着前に輸入許可された貨物についても、事前にターミナルオペレータに依頼し、個別の船卸し・搬入確認手続を取ってもらわない限り、全コンテナが船卸しされたのち、一括搬入届を提出した後でないと貨物を引き取れない。このため、折角の物流円滑化の制度が十分に活かされているとは言えない状況である。

入出港や保税地域搬出入業務について、NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）では24時間受け付けているが、ターミナルオペレータによるNACCSへの送信のタイミングの問題や、特別通関部門を持たないCY官署における夜間の輸出入通関は、開庁時間中に「開庁時間外事務執行の求め」をしておかなければならない等、事実上難しくなっている。

この点に関して、米国、英国等の輸出入通関手続においては、税関職員による審査、検査対象の申告に関しては別として、少なくともEDI化により申告の受理と審査・検査対象外貨物については、問題ない貨物であれば、システムにより、24時間自動的に処理されているところである。

これは本質的にはB-to-Bの問題ではあるが、EDI化を通して税関手続との関連も併せて検討されるべき問題であろう。

1-5 輸出通関手続の概要

我が国では、これまで、輸出通関手続も輸入の場合と同様、輸出しようとする貨物を原則として保税地域に入れた後に輸出申告することとされていた。しかし、平成23年10月1日施行の法令改正により、保税地域に入れなくても輸出申告ができることとなっている。

輸出通関手続においても、他法令による規制についての確認義務を税関に課しており、こうした要件が確認されなければ輸出は許可されない。輸出通関手続に関しての最近の制度改正については、AEO制度に関連して詳述する。

なお、平成21年の特定輸出者（AEO輸出者）制度の導入に併せて、輸出の包括事前審査制度（同一種類の貨物を継続的に輸出する場合は事前に包括審査を受ける制度）は廃止された。このほか、輸出予備審査制度やコンテナに詰め込んだ状態で輸出申告することを可能とする「コンテナ扱い」という制度もあったが、ともに保税地域搬入前に輸出申告が可能となったことから廃止された。

2. 我が国の最近における通関手続の適正化と貿易の円滑化のための制度改正

2-1 これまでの通関手続の適正化と迅速化への取組みの概要

税関手続においては、最初に述べたとおり、適正な通関と迅速な処理という、二律背反の要件を相互に満たすべく累次の施策が講じられてきた。

代表的な手続の簡易化等の施策としては次のようなものがあげられる。

2-1-1 到着即時輸入許可制度（予備審査制度）

通常の手続は、到着した外国貨物を保税地域に入れた後に輸入（納税）申告書が提出されることによって、狭義の通関手続が開始されることとなる。しかし、その前に申告される輸入貨物の内容、情報が入手できれば税関としては、審査が必要か否かなどある程度の判断がつくので、問題がない貨物については貨物の到着・保税地域への搬入と同時に、関税納付又は延納手続により直ちに輸入を許可することが可能となる。

到着即時輸入許可制度は、NACCSの利用を前提とし、輸入申告に係る貨物が本邦に迅速に引き取られる必要があり、かつ、当該輸入貨物の性質その他の事情を勘案して取締り上支障がないと認められる場合に利用できるものである。貨物の到着前に予備的な輸入申告を行い、税関による予備審査が行われ審査が終了しているため、貨物の到着・保税地域への搬入確認が取れ次第、本申告に切り替えられ、輸入許可となるものである。

2-1-2 簡易申告制度（現、特例輸入申告制度）

簡易申告制度は、平成13年、改正京都規約を受諾する際に同規約に定められている簡易申告を実施するため等の目的で法整備がされたものである。

一般の輸入通関手続では、輸入申告と納税申告を同時に行うこととされているが、簡易申告制度は、コンプライアンスの優れた輸入者の貨物であり、かつ、恒常的に輸入される貨物について、輸入申告（国内への貨物の引取申告）と、納税申告を切り離して、後でまとめて納税申告を行い、

当該関税を納付することを可能とするものである。輸入通関に関するAEO制度は、基本的にこの簡易申告制度のコンセプトを引き継ぎ、その上にセキュリティ対策も加え、特例輸入申告制度と改称している。

2-1-3 通関手続に関するAEO制度

AEO制度は、WCO総会で採択された国際物流におけるサプライチェーンのセキュリティの確保と国際物流の円滑化の実施に向けた具体的な取組みの一つの制度である。これは、輸入手続に関していえば、貨物管理、サプライチェーンのセキュリティの確保と法令順守の体制が整った者として、あらかじめいずれかの税関長が承認した者（以下、便宜上「AEOの認定を受けた者」という。）の税関手続については簡易化した手続で処理するというものである。

なお、我が国においては、改正京都規約を受諾し、実施するため導入した輸入の簡易申告制度を更に発展させる形で特例輸入申告制度が導入された。また、特定輸出申告制度、特定保税承認制度、認定通関業者制度、特定保税運送制度及び認定製造者制度の順次導入・改善を行い、AEO制度が整備されてきた。

以下は、通関手続に係る代表例である。

(1) 特例輸入申告制度

AEOの認定を受けた輸入者（特例輸入者）については、輸入申告と納税申告を分離し、納税申告の前に貨物を引き取ることができる制度である。

メリットとして、納税申告の前に貨物を引き取ることが可能となるとともに、貨物が本邦に到着する前に輸入申告を行い、輸入の許可を受けることができることから、輸入貨物の一層の迅速かつ円滑な引取りが可能となり、輸入者のコストが削減される等、その利便性が向上することが期待されている。具体的には、①貨物が本邦に到着する前に通関手続が完了すること、②輸入申告時の申告項目が削減されること、③輸入申告時の納税のための審査・検査が基本的に省略され、その結果、通関に要する時間を計算できることとなり、在庫管理が一層容易となること、④納税申告を後日まとめて行うこと、⑤貨物引取りから納税申告の間の関税保全のため必要と認められる場合を除き、担保の提供は求められないこと等があげられる。

申請手続に関しては、どの税関に行っても差し支えないが、原則として、主たる輸入業務を行っている事業所の所在地を管轄する税関の特例輸入申告制度担当部門に提出することとされている。なお、特例輸入者は、全国いずれの税関官署においても特例申告を行うことができる。

また、自らがAEOの認定を受けていなくても、AEOの認定を受けた通関業者に通関手続を委託する場合も同様である。（特例委託輸入申告制度）

(2) 特定輸出申告制度

特例輸入申告制度と同様に、AEOの認定を受けた輸出者（特定輸出者）については、保税地域等に貨物を搬入することなく、貨物が置かれている場所又は貨物の船積み（積込み）を予定している港（空港）の所在地を管轄する税関長に対して輸出申告をし、輸出の許可を受けることができる制度である。

メリットとして、自社の倉庫等に貨物を置いた状態で輸出申告をすることができ、税関による審査・検査において輸出者のセキュリティ管理とコンプライアンスが反映されることから、ほと

んどの場合保税地域搬入前に輸出が許可され、貨物の迅速かつ円滑な船積み（積込み）が可能となり、リードタイム及び物流コストの削減等が図られるものと考えられている。

(3) 輸出手続に関するAEO制度の拡充

特定輸出申告制度を更に充実させたものとして、特定委託輸出申告制度、特定製造貨物輸出申告制度がある。前者は、輸出者自身はAEOの認定を受けたいいわゆる特定輸出者ではないが、当該輸出者の運送及び通関手続をAEOの認定を受けた通関業者及び同運送業者に委託した場合、保税地域に搬入する前に輸出申告し、許可を得ることができるというものである。また後者は、製造者がAEOの認定を受けた者（認定製造者）である場合、その者の貨物を輸出するに際し、輸出者がAEOの認定を受けていなくても一貫して貨物管理及び手続が認定製造者によって適正かつ確実に行われるものは、同様に、保税地域搬入前に輸出申告・許可が可能となる扱いである。

(4) AEO制度の実施状況等

平成24年7月1日現在におけるAEOとして認定されている事業者の数をそれぞれのプログラム毎に示すと、輸入者83者、輸出者245者、倉庫業者98者、通関業者52者、運送者4者となっている。認定を受けた製造業者はない。

輸出者の認定数が圧倒的に多いのは、特定輸出者（AEO輸出者）制度のメリット等について、多くの輸出者からその利便性が認められたことにもよると思われる。認定を受けた製造者がいないのは、認定を受けようとするメーカー自身が輸出者となっているケースがほとんどとなっていることによると考えられる。

(5) AEO制度の諸外国との相互承認

我が国は、現在、ニュージーランド、米国、EU等6ヶ国との間でAEOの相互承認を締結している。また、現在、世界で14ヶ国が相互承認しているが、我が国は、その相手国の数が最も多く、かつ、米国とEU、双方に対し相互承認している唯一の国となっている。（2012年10月1日現在）

2-1-4 輸出通関における保税搬入原則の見直し

これまで述べてきたとおり、従来の保税搬入原則は、輸出手続に関しては平成23年10月から廃止された。この制度の下では、特例輸出貨物が申告された場合は保税地域に入れる前であっても許可になり得るのに対し、一般貨物が申告された場合は、行政目的の実効の確保等の見地から、保税地域搬入時に再度審査検査の要否が判断され、必要に応じ申告内容のチェックが行われる仕組みとなっている。これ自体は、AEO制度の趣旨からも合理的な区別であることは間違いない。ただ、NACCSによる貨物のステイタスを確認するシステムを採用していないターミナルがまだまだあることに鑑みると、こうしたターミナルについては、CYに搬入される時点で、そのコンテナの税関手続上のステイタス（輸出許可済みかどうか）により、CYでの扱いを変えることは難しいと思われる。（CYはゲートでコンテナを受ければそれ以降はどのコンテナも同じ扱いである。）。このような状況では、保税搬入原則が廃止されたにもかかわらず、そのメリットは十分に活かされていないといえよう。また、ターミナルのオペレーションのほか、税関の執務時間と許可業務（特に区分1の簡易審査扱い貨物）との関係等や将来的には通関担当部門等も考える必要があるだろう。

2-2 輸入手続に係る所要時間

今回の通関所要時間調査結果のとおり、累次の通関手続の簡易・迅速化策の効果もあり、申告から許可までの所要時間は順調に減少してきている。ただ、海上貨物にみられるとおり、税関だけの対応では、これ以上時間短縮が望めない状況ははっきりしている。

また、航空貨物の場合、対応官署の変更（東京税関本関でのSP通関スタート）により、平成21年の貨物の到着から申告までの時間が延びる等の影響が出ているが、これは調査の正確性を裏付けるデータである。

2-3 輸入関係手続に関連する取組みの現状

2-3-1 海上コンテナ貨物に係る積荷情報の事前報告制度

例えばAEO制度のもと、又は到着即時輸入許可制度に係わる予備審査制度のもと、貨物到着前に輸入申告（予備申告を含む。）を行う場合、輸入貨物に係る積荷情報が電子情報システム（以下「システム」という。）により提出されていることが条件となっている。

他方、セキュリティ確保の目的から、海上コンテナ貨物に係る積荷情報について、当該貨物の本邦向け本船の出港24時間前までに、システムによる報告を義務付けることとし、平成26年3月から実施されることとなっている。この際に求められる積荷情報の内容、NACCSの仕様等は既にその構想が発表されている。

こうした動きは、既に米国、EUでも実施されている。特に米国では、2002年から実施されている外国の港で船会社及びNVOCC（利用運送事業者）が、米国向けに貨物が船積みされる24時間前にCBP（米国税関）に積荷明細を提出する所謂24時間前ルールに加え、10+2といわれる、輸入者及び船会社からの追加の貨物情報も提供させることとされている（10は輸入者から、2は船会社から）。更には、こうした情報に加えて、3項目の貨物情報を足すことによって輸入申告（納税申告は別）を認める試みもされているところである（輸入簡易申告（ACE Simplified Entry）の場合、15の申告項目のうち、8項目は引取申告、7項目はISF（Importer Security Filing）の10+2から）。EUにおいても、遠距離輸送については船積港で貨物が本船に積み込まれる24時間前までにEntry Summary Declaration（ENS）（輸入貨物の事前申告で基本的にはアメリカの24時間ルールと同様のものである。米国の納税申告にあたるentry summaryとは性質が全く異なる。）を提出させる制度を2011年1月から実施している。輸出貨物の事前申告制度はExit Summary Declaration（EXS）と称し、ENSと同様2011年1月から実施している。

なお、EUでは、認定輸出入者に対して、輸出入時には少数の基本データのみ申告し、船積み／引取り後に詳細データを提出する簡素化手続（Simplified Declaration Procedure）が導入されている。

すなわち、欧米においては、貨物情報の提供と併せて、あるいはそれを活用した輸入申告を認める方向に動いていると言える。このことは、輸入申告情報の早期提出により、貨物到着前に、審査・検査が必要であるかないかの見極めが可能となり、それだけ港頭地区に貨物を留保しておく必要性が少なくなることをも意味している。

我が国においても、24時間前の貨物情報の提供が義務付けられた暁には、船積み情報は船会社からのもので、しかもセキュリティの確保が目的ではあるが、輸入者に対しても、早期の引取りと審査・検査の必要の有無の的確な判断等の為、貨物の到着前に輸入申告をさせるということも視野に入れた検討をすることは意義があるものと考えられる。

2-3-2 通関関連手続の電子化に向けた取組み

通関関連手続の電子化については、既に、NACCSによる、通関及びこれに関連した港湾の一連の手続についてのシステム化が進んでいる。今後は、なるべく多くの関係者がNACCSを利用し、その一連の手続と情報の流れがシステムで行われることが重要であろう。船卸しから輸入通関完了まで途切れることなくNACCSで処理される場合と、途中で例えば、NACCS不参加の蔵置場でマニュアル処理が入る場合の手続の違いについては改めて述べるまでもない。このような場合は、途中でNACCS利用者が手作業で作業終了の入力をしなければならず、手間と入力ミスリスクも発生することとなる。

川上からの情報が正しい限り、最終の川下まで間違えることなく処理が流れるということが、完全にEDI化されたシステムのメリットであり、途中でこれが途切れると、全体としてのEDI化による処理のメリットが損なわれることになりかねない。複数の関係者間での事務処理情報がシステムで繋がっていることは、途中での改ざん等不正の入り込む余地がなくなるといった、コンプライアンスの面でのメリットもあると考えられる。

2-3-3 通関関係書類の簡素化等

NACCSを利用して申告する場合には、申告後に関係書類を提出することとなっていたが、平成24年7月から、NACCSにより申告した場合で、事後に提出を求められていた書類について、区分1（審査・検査を要しない扱い）となったものは、基本的に許可書のみならずインボイスの提出も不要となっている。

なお、インボイスについては、NACCSの電子インボイス業務による提出が認められているが、平成25年10月からはPDF等による提出も認められることとなっている。

3. 欧米における通関政策の最近の動向

3-1 米国における通関政策の動向

3-1-1 貿易の円滑化と現下の課題

貿易の円滑化については、いろいろな捉え方があるが、WCO、WTO、FTA、TPP等の議論をみても「trade facilitation」としており、突き詰めていけば、貿易手続、中でも通関関連手続をターゲットにしていると考えられる。TPP協議のタタキ台となっているP4協定文書にも、貨物到着後48時間以内に貨物をリリースすることが定められているが、これも手続の円滑化である。

物流に即して考えてみると、原料から最終製品までの製造過程の背後には膨大な回数の貿易手続が隠されている。例えば、パソコンの製造についていえば、日本でシリコンのインゴットからウェハーを加工・製造、これを米国で前工程処理、次にマレーシアで後工程（チップ化まで）を行い、米国に送り返して、米国でチェック後、各国のパソコンメーカーに送り、パソコンに組み込む。それぞれに輸出／輸入手続が発生する。これは、それぞれ同様の製造過程を辿る他の部品について同様である。わずかな通関手続の迅速化も、製品一つにとってみれば大きな影響を与えることとなる。

他方、複雑化したサプライチェーンネットワークが長くなるにつれ種々の脆弱性がつきまとう。税関は各国でその対策に直面している。

3-1-2 米国のセキュリティプログラム

米国の例では、24時間前ルールと10+2ルール、自動ターゲティング、コンテナスキャニング、C-TPATの四つが一つの政策パッケージとなっているので、C-TPAT事業者であっても他のルールや措置が緩和されるというものではない。しかし、民間の当事者としては、厳しい自主管理を実施して認定されたにもかかわらず、リードタイムが延びたという感触もあって、釈然としないという思いもある。物流に対して、この受け止め方の差異を官民で埋めるのは容易ではないかも知れない。

3-1-3 米国の通関手続の動向

米国の輸出通関は商務省の管轄である。輸出後10暦日以内の申告（Option 4）の制度があるが、商務省は新規の利用適用者を認めていない。従来からの適用者は約2,900者で、全輸出額の20%を占める。これをやめるようにとの税関当局の要望を受けた商務省は、EAR（Export Administration Regulation）該当のものなどは船積み後申告を利用できないとするなど譲歩を検討したが、民間側から強い反発を受け、船積み後申告制度の廃止を決定するまでには至っていない。実際の手続は、一般貨物はAES（自動輸出システム）により申告、受理された場合、確認のためITN（Internal Transaction Number）を発行する。ITNは本船の出港24時間前に船会社に通知しなければならないこととなっている。さらに武器関連輸出管理品目などは厳しく規制が実施されている。従って、原則として船積み前に申告することが求められている。

また、米国では、輸入通関に関する簡易通関（Simplified Entry）のテストが行われた。これは12データ（+3のオプションデータ）の申告で輸入通関を可能とする、手続簡素化のためのテストである。申告のタイミングは、貨物の米国到着前いつでも可能である。テスト参加資格者は、輸入者はC-TPAT Tier 2認定者以上、通関業者はC-TPAT認定通関業者である。当初はこのテストを海上貨物についても行う予定であったが、航空貨物についてのみ実施した。これは、C-TPAT認定者に対する手続の簡易化のベネフィットとしては初めてのケースである。この方法が実施されれば、ほとんど検査がないということを考えると、例えば、日本のAEO輸出者が米国に輸出する場合は、早い時期に入庫までの物流の予想がつくことが期待される。

更にCustoms Facilitation and Enforcement Reauthorization Act of 2009（S1631）については、法案は流れたが、コンセプトは一部動いているとも言われている。これにより、輸入通関データベースへのアクセスについてCBPと消費者製品安全委員会（CPSC）が合意書に署名し、データの共有化が図られることとなった。

なお、9.11以降、米国はセキュリティ強化対策としてCSI、24時間前ルールを実施してきた。しかし、輸入通関手続そのものについては一切変更されていない。船積み24時間前ルール、10+2ルールなどの早期の積荷情報の申告は、基本的に海外事業者の負担によってセキュリティ確保を図ろうとするものといえる。

3-1-4 米国のImporter Self-Assessment

Importer Self-Assessment（ISA）は、コンプライアンスの信頼がある法人、現C-TPATメンバー等、一定の条件を充足する法人については、取引毎の申告ではなくAudit-Base（事後的な調査ベース）での税関管理を行おうとする動きの一つである。

2011年9月現在で、223社がISAに参加し、認定を受けている。「輸入申告で検査がないので助

かる」とベネフィットを歓迎する法人もあれば、「自己管理等を厳しくしなければならずメリットがないので参加しない」とする法人もある。参加数が223社というのは決して多くはないといえよう。

その他、今後の通関手続に関連する動きについてのある考え方として、米国のSamuel Banks氏（CBPのOB）の個人的なモデルコンセプトではあるが、「通関手続に関して、これまで、申告、選定・検査であったのが、9.11以降、C-TPAT、マニフェスト事前提出、CSI & SFI Ports X-Rayモニター等が導入された。そして将来、これらに加え、輸出は、輸出者事前登録、輸出貨物安全確認、事前製品安全に関するデータの事前提出、輸入は、製品の出発点からの電子的追跡、口座管理によるシングルウィンドウ申告、運送のコントロール等が加わってくると考える」という見方もある。

3-2 EUにおける通関政策の動向

3-2-1 EU関税法

EUは、1992年にEU関税法（Community Customs Code、CCC）を制定した。その後2005年4月、物流のセキュリティを強化する目的でこれを一部改正し、同年5月から実施している。また、2008年6月、MCC（Modernized Customs Code）が発効した。2009年7月には船積み24時間前ルールを導入する予定であったが2011年1月まで本格実施は延期された。このような中、2012年2月、新たにUCC（Union Customs Code）、すなわちMCCの見直し提案が出されている。

共同体関税法を定める2008年4月23日の欧州議会及び理事会規則には、税関の新たな役割、貨物の事前申告と迅速な引渡しを原則とすること、貨物到着前の税関申告の提出、貨物蔵置場所とは別の場所での一元的な申告を認めること、等が謳われており、EU関税法は、貨物情報の早期提供（到着前の申告）による貨物の早期引取り（輸入許可）と、通関官署の一元化等、更なる手続の簡易化を図る狙いがある。

なお、米国のC-TPATがセキュリティを対象としたものであるのに対し、EUのAEO制度は、①AEO通関手続の簡素化、②セキュリティ&セーフティ、③AEO通関手続とセキュリティ&セーフティの3種類である。

3-2-2 EUの通関手続の動向（新関税法（MCC：Modernized Customs Code））

欧州新関税法（MCC）は、EU関税法のオーバーホールを目指すもので、2008年に採択された。同法は、2013年から実施する予定で、現在、具体的実施規則を審議中である。この新関税法に定められている内容の特徴の一例として、「欧州の域内どこで輸出入を行うとしても、1箇所の税関で申告するだけでよい（第106条）、企業のシステムにある申告データに税関がアクセスすることにより申告が受理される（第112条）、輸入／輸出の自己評価等を含め、原則として税関が行うべき業務を企業が行うことが認められ、申告という行為がなくなる、すなわちTransactionベースの管理からAuditベースの管理となり、申告がなくなる。（第116条）」といったことがあげられる。その結果、例えば、EU各地で申告しているあるAEO事業者（18ヶ国でAEO認定を受けている者）は、新関税法（MCC）の下、2013年以降、これらを1箇所で処理できることとなる。（集中通関＝第106条、自己査定＝第116条、申告者の記録による申告＝第107条、第112条）

MCCは以上のような大変野心的なものである一方、その実施に関してはやや直ぐには実現でき

そうでないという見方もある。事実、EUは、MCCの実施は2013年以降にずれ込む見通しである上、実施が難しく、少し後退した内容のUCCを成立させようとしている。これについては、例えば、24時間前ルールについて、最初にEUに到着した港へ提供された積荷のデータは次のEU域内の第二次港以降に回すと言われているが、域内のシステムがまだ完全に整備されておらず繋がっていないという見方もある。MCCは明快かつ野心的であるが、インフラが完全に整っていない状況では実施は大変なのではないかと思われる。

このように、EUは、欧州全域で一元化しようとしているが中々難しいところがあると思われる。しかしながら、MCCは既に成立し、狙いは明確に打ち出されており、その方向は捨てられていないと見るべきであろう。また、各加盟国の中では一元化できており、効率化という観点から、こうした施策については参考にすべき点もあると思われる。

3-3 その他の動き

仮に今後、日本がTPPに参加することを前提に議論を進めるとなると、その前身となっているP4において貿易の円滑化の一つとして規定されている「貨物到着後48時間以内に引き取ることができる」という状況に、日本もなっていないかどうかなどという問題もあろう。

米国の輸入通関手続については、スタンダードとして、貨物到着後15日以内に輸入申告し、輸入の許可後10日以内に納税申告（entry summary）をすることとなっている。しかし、貨物の到着5日前から輸入申告を行うことができる扱いであるし、到着前であっても許可になる。また、簡易申告のトライアルに関しては、輸入申告のタイミングについては貨物到着前に行うということのほか、貨物情報が10+2に3項目加えた程度（12+3）のように少ない情報で申告／リリースできるという点にも特徴がある。

24時間前ルールについては、EUがどの程度厳しくやっているのか正直なところよく分からないが、米国やカナダはきちっと実施している。その厳しさの程度を、例えば不積み命令（Do not load ; DNL）の頻度で考えてみると、米国の場合、24時間前ルールではこのメッセージを受けたという声を聞いたことがあるが、10+2ではまだ不積み命令が出たという実績は確認できていないという程度である。10+2では先に警告（warning letter）が発せられるはずであるし、日本の船会社は、米国にもEUに対しても、きちっと報告しているところである。

EUの24時間前ルールについて、メンバー国の中には2011年12月までに導入するという国もある一方、一部では2011年12月まで実施が間に合わないとする国もあり、それを聞いたEU委員会が激怒したという逸話がある（EU委員会としては2011年7月から全加盟国が24時間前ルール実施を望んでいた）。EU委員会としては、2011年1月から3月まではwarningだけ、それ以降はペナルティを課すという罰則適用の移行期間運用を行うとしていた。24時間前に通報がないものは、通関をやらせないと言っている。しかし、未だペナルティが科せられた実績は確認できていない。

第2章 新たな課題と対応策等

1. 貨物の早期引取り等

1-1 輸入許可済み貨物の時間外の船卸し、搬入手続、搬出手続等

到着した輸入貨物の早期引取りについては、輸入通関手続（申告から許可まで）が完了することが前提となるが、この点については後述することとし、ここでは、輸入許可済み貨物の埠頭からの早期引取りの観点から検討する。

特に、近隣諸国からのコンテナ貨物については、その貿易量の多さ、航路の短さ、船舶入出港スケジュールの過密さ、CYの面積等の関係から、コンテナの多段積みが余儀なくされ、そのための荷繰りの時間、コストも問題視されている。これを改善するためには、輸入許可となった貨物の早期引取りが必要であるが、CYのフリータイム（例えば7日間）を利用して、その間引き取らずに置いておく（保管料の節約）ことを望む荷主もあろう。

他方、コンテナの搬入確認には、一括搬入と個別搬入があるが、通常は、全コンテナを船卸した後、ヤードオペレータが一括でNACCSにより搬入届を提出するやり方（一括搬入）が一般的であるので、事前申告を行い許可となっているAEO輸入者の貨物であっても、船卸し作業を完全に終えない限りコンテナを引き取ることが出来ないことになる。また、到着即時輸入許可制度に関しても、同様にメリットが得られにくい状況にあると言える。よって、ホットデリバリーサービスで行っているような、個別搬入を拡大すれば改善の余地があるが、CYの運用に委ねられることとなる。個別搬入等については、無線LAN設備や無線ハンディターミナルも安価となり機能も進化しているので、少ない投資で十分対応可能と考えられる。今後、さらに、RFID (Radio Frequency Identification) をコンテナの所定の場所に貼り付けることにより、スムーズな個別搬入が出来ると考えられる。

また、夜間にCYから引き取るためには、ターミナルのゲートが開いていなければならないが、24時間開けていなくとも、早朝、夕方の一定時間帯に開けているCYは一部あることから、この措置を拡大することとすれば、少なくとも、到着前許可済み貨物若しくは搬入時申告で区分1となった貨物は、実質的に到着即時引取りが可能となり、かつ、CYの混雑緩和にも寄与することとなる。

1-2 輸出の許可のタイミングと搬入手続等

輸出貨物については、平成23年10月から、輸出申告を保税地域搬入前に行うことができることとなった。特定輸出申告、特定委託輸出申告及び特定製造貨物輸出申告がされた貨物（以下「特定輸出申告等がされた貨物」という。）の場合は、保税地域搬入前に許可になり得るので、CY到着が夜間であっても、ゲートが開いており搬入できれば、理論的には、船積みが可能となる。

他方、特定輸出申告等がされた貨物以外の場合は、到着確認時点で審査・検査の必要性の有無を判断することとなっている。これらについても以前の予備審査制度と同様に、審査・検査の必要がないと判断されたものは、貨物到着前であっても許可入力しておくことは可能ではないかと考えられる。いずれにしろ、CYのゲート前に到着するまでにかかる両者の時間の差はほとんどないと考えられる。

ただ、実際は、船会社（CYごとに）航路等によって異なる「カット日」（通常、本船入港予定

日の1～3日前)が定められており、この指定時間よりゲート通過が遅れると本船に積めないこととなり、輸出許可がいくら早くとも意味を持たなくなる。24時間前ルールを適用している米国、EU向け貨物の場合であっても、貨物情報の提供期限は本船入港2日ないし3日前であるが、コンテナのCYカット日は本船入港の1日前というのが世界的な趨勢である。これに対し日本の場合、コンテナのCYカット日も3日とされているのは、EDI化が進んでいない荷主等の関係、S/I情報やブッキング情報が不十分であるとの判断があるものと思われる。また、NACCSのドックレシート情報を船会社に送信するACLも利用が増えない状況にある。こうしたことから、例えば、NACCSあるいはこれに代わる電子情報等により貨物情報が船会社にタイムリーに送信できる貨物については、他の国と同じように、CYカット日を本船入港1日前までとするなど、差を付けた取扱いとすることも考えられる。NACCS業務を拡大し、こうしたサービスを提供することも、更に物流を円滑化し、コストを削減するためにも有益であると考えられる。

1-3 ターミナルオペレーション関係

諸外国では当たり前となっている、ターミナルの24時間ゲートオープンについては、かつて神戸港において、夕方のゲートオープン時間の延長及び早朝のオープンのトライアルを行ったが、利用頻度は高くないまま中止となったようである。現在、東京港の一部ターミナルにおいて、早朝7時半(1時間のオープン前倒し)のゲートオープンのトライアルが、国土交通省の補助金等を利用して続けられている。これらをどう評価するかはいろいろな考え方もあろうが、ポイントとしては、コストベネフィットの問題、つまり荷主側とすれば時間外の割増料金とそれによる貨物の早期引取りをどう比較考慮するかということである。貨物を搬出するタイミングと受け取る側のタイミングの問題、例えば、物流の管理システムが夜間の荷受けを前提として組み込まれていないこと等も考えられる。輸入貨物を使用する工場が24時間稼働しているのであれば、港湾も24時間対応でなければ物流の効率化は図られないのではないかとこの考え方もある。

現在、首都圏のターミナル周辺において、ゲート通過のために多数のコンテナトラクタが列をなし、周辺の道路が混雑しているのは事実である。待ち時間が長くトラクタの回転が悪くなり、トラック会社が困るような状況は正常とは言えない。荷主に割増料金を求めることなく、混雑緩和に資するようなゲートオープン時間の延長を、政策的に後押しすべきと考える。

2. 通関手続

2-1 輸入通関手続

2-1-1 輸入貨物の到着前輸入申告、貨物引取り後の納税申告の一般化

米国において、かつて埠頭にあふれる貨物をいち早く埠頭地区から国内に引き取るシステムとして関税法が改正されて以来、基本的にその仕組みは現在も変わっていない。すなわち、貨物が船卸しされたときから15暦日以内(以前は貨物到着から、5業務日以内)に輸入申告(entry)し、貨物引取り後10業務日以内にentry summary(納税のための申告)と同時に推定関税を預託する方式である。また、貨物到着前に輸入申告をすることも可能である。更に納税申告についても、貨物到着前に行い、事前に審査を受けておくことが可能である。この場合、事前提出時には通常求められる推定関税額の預託は不要とされている。こうした動きをみても、なるべく早い段階で必

要な情報を事前に入手し、手続を開始し、処理する方向に動いていることが見て取れる。この手続の特徴的な点は、貨物を輸入する際のチェック機能を確保しつつ、貨物の早期引取りを可能にし、関税等の賦課徴収は、事後、取引内容等を確認することにより処理するということである。

ところで、改正京都規約の一般附属書第3章第32条(3.32)には、引取りの申告を先に行い、納税の申告は後で行う旨の規定が置かれている。この規定は、法令遵守の優れた者ということではあるが、基本的に、法律は守るべきものであるから、全輸入申告に対し、米国のように、先に輸入申告をさせ納税申告はその後に行うこととし、かつ、到着前の輸入申告制を導入すれば、納税に関する申告・審査も事後となり、現状に比べ、貨物の引取りが早くなる（少なくとも、特別の場合を除き、関税分類、あるいは関税評価上の疑義の解明を待つことなく、輸入許可できる）ことが期待される。あるいは、関係者にも、そうしたインセンティブが働くことが考えられる。ただし、そのためには、いくつかの措置が必要である。

税関当局にとって特に大きな問題は、納税申告が貨物の引取り後に行われる、すなわち納付すべき税額の確定はもちろん、関税未納のまま貨物が輸入許可されることに対する関税債権の確保である。このため米国では、輸入申告の際、現金、政府公債又は保証証券を提供することとなっている。

この点に関しては、我が国でも既に、AEO輸入者の特例申告貨物の場合、納税申告（特例申告）は、貨物の輸入許可の属する日の翌月末までとする扱いであり、この場合の関税債権の確保のために、いわゆる保全担保制度も導入されているところである。従って、これをそのまま、一般貨物の手続に敷衍することが可能と考えられる。

他方、貨物到着前輸入申告を義務化することによるメリットもある。一つは、貨物が実際に到着するまで、税関は貨物の検査の要否を判断する時間的余裕ができ、水際でのチェック機能の強化を、可能な限り貨物の流れを止めることなく確保することが可能となるという点である。更には、24時間前に提供される積荷情報とも併せて活用することにより、行政目的達成のための一層の事務の効率化と国民の安全・安心の確保にも寄与することとなることもあげられる。また荷主にとっては、貨物を早期に引き取り、関税納付は、その後となることから、資金のフローの改善にも繋がる。更には、納税申告とのタイミングをどうするかにもよるが、現在のAEO制度と同様にするとした場合は、少なくとも貨物の輸入許可後1ヶ月の余裕があることから、VMIの一層の活用が広がることも考えられる。

また、手続そのものではないが、輸入申告を行い、貨物を輸入し処分した後に納税申告を行い関税を納付する仕組みが確立することにより、輸入者にとってキャッシュフロー上のメリットが生じるだけでなく、通関業者にとっても、立替払いの必要なくなるということも考えられる。

ただ、このような取扱いを実施するには、保全担保についての検討と、AEO制度との関係を整理しておく必要がある。保全担保については、既に述べたとおりAEO輸入者が到着前輸入申告を行う際の制度として導入済みである。その上、平成24年4月から、AEO輸入者については、基本的には、保全担保の提供は求めないこととされている。この担保制度については、別途検討するが、AEO輸入貨物に対する保全担保の提供は基本的に免除することも考えられる。

なお、到着前申告については、関税法第70条の他法令の確認事務と申告のタイミングとの問題がある。現行手続では、他法令の規定による許可・承認等が必要とされている貨物についてはそれらが取得されていることを輸入申告の時に証明しなければならないとされており、これらが求められる貨物については、その手続が済んでいることの証明が確認されなければ申告できないこ

ととなっている。この点については、次項で検討する。

2-1-2 他法令手続の完全なシングルウィンドウ化の可能性

関税法第70条では、輸出入申告の時に、関税法以外の法令（他法令）により許可・承認等が必要な貨物については当該許可・承認等を得ていることを証明しなければならないとされている。更に、検査や条件の具備について、税関による審査・検査の時にその旨確認しなければならないこととされている。他法令の申請手続は、その所轄官庁はもちろん行政目的が異なるため申請・申告内容等がそれぞれに異なっており、同じ輸出入者であってもそれぞれに申請しなければならない。これらの他法令手続のうち比較的該当件数の多い食品衛生、植物防疫、動物検疫及び輸出入の貿易管理令については、NACCSを利用して許可・承認申請から許可等までの手続等が可能となっている。このように、我が国のNACCSは世界で最も進んだ状況にあるが、ただ、貿易管理令のように、NACCS利用率がかなり低いものもある。

今後、現在の他法令システムの利便性や利用率の向上を図るとともに、システム化されずに残っている他法令（例えば薬事法）について、着実にシステム化を進めていけば、通関時間全体の短縮化に繋がると考えられる。さらに、他法令該当貨物の到着前に予めシステムで申告内容が入力されていれば、所管官庁において事前に審査、検査、燻蒸等の要否の判断ができ、効率的な事務処理が期待できる。実際、植物防疫関係等については、到着1週間前までに、輸入予定の報告をさせることとなっている。つまり、貨物の到着前に輸入申告をさせ、同時に植物防疫等他法令手続の申請も行わせることにより、（事前に税関での審査終了を入力しておけば）他法令の許可・承認等と同時にNACCSでの許可が可能となり、通関時間の短縮に寄与できると考えられる。（検査貨物等、検査後に数量の変更等がある場合には、輸入許可前の数量変更等でも対応可能であろう。）

将来的には、NACCSの税関申告書と同一のフォーマットで、他法令関係の申請、許可承認手続等も行えるよう、工夫することも考えられる。こうしたことにより、真のシングルウィンドウが完成し、官民とも、事務の効率化が図られることが期待される。

2-1-3 輸入申告における保全担保

かつて米国は、輸入貨物を混雑する埠頭地区から早期に引き取るため、輸入申告を納税申告及び関税確定の前に行うこととし、当該輸入申告時に担保の提供を義務付けることとした。いわゆる保全担保である。現在、米国で、税関手続で担保として認められているのは、現金、政府債権及び米国内の保険会社の保証証券（surety bond）である。この中で圧倒的に多いのは、surety bondの活用である。また、米国のsurety bondは、関税債務の支払保証のみならず、あらゆる関係法令遵守を保証させるものでもある。

我が国も、前述のとおり、輸入通関手続において輸入申告と納税申告を分けることを原則とする扱いにおいては、全対象貨物について、原則として、保全担保の導入が必要となろう。

現行の関税法において、関税の担保の種類として、国債、地方債、社債その他の有価証券のほか、税関長が確実と認める保証人の保証が認められている。この中には、保険会社による保証証券も含まれる。実際、関税の延納担保として保険会社の保証証券が使われており、また、保全担保という意味では、AEO輸入者の特例申告貨物について、輸入申告時に保全担保の提供が求められていた。（平成24年4月から、このAEO輸入者に対する保全担保は原則として求めない扱いと

なっている。)

ここでは、保証証券の活用について検討する。(surety bondに関しては、巻末参考参照)

(1) surety bondの拡充の意義、メリット等

我が国のsurety bondと米国の制度の大きな違いは、日本の法制度としては請求払い保証ないし単純保証の明文の規定がなく、自分の責任は自分が果たさなければならないので、比較的慎重な手続となっているのに対し、米国のsurety bondは、あくまで輸入者ではなく税関が保護されているので、手続について楽で、簡易な手続で処理できることとなっていることだといえる。

その他、税関手続についてsurety bondの利用が更に拡充することによるメリットとして、次のようなことが考えられる。

① コンプライアンスの一層の向上への寄与

全般的な法令遵守の観点からは、現状では難しいが、例えば当局のデータ等を参考とすることができるようになる等の条件が整い、仮に保証の料率を個々のコンプライアンスの状況に応じて変えることが可能となれば、法令保証制度導入により全ての輸入申告に原則として適用することになった場合には、納税申告に係わる部分のみならず、その他の輸入申告情報の正確性等も含めて、通関手続全般についての法令遵守状況が一層改善されるインセンティブを与える要素も持っているといえる。ひいては、正確な申告による税関行政の効率化というメリットも生じることが期待される。

② 保険会社、輸入者等へのメリット

保険会社としては、制度の拡充により、ビジネスチャンスが広がることとなり、そうすることで輸入者としては、料率が低くなることも期待できる。銀行保証の場合のように預金等の残高を抵当に置いておく必要はなくキャッシュフロー上もメリットが生じる。

他方、コンプライアンス上の問題や、財務状況が良くない輸入者にとっては、保証料が高くなり、あるいは場合によっては法令保証の引受けがされないことも考えられるので、自助努力が自動的に働くこととなる。

③ VMI等への対応のし易さ

グローバル化により国際分業が進んでおり、Just in timeオペレーションによりリードタイムの短縮が厳しく求められている中で、受発注をコンピュータネットワークを利用して行う電子商取引が今後さらに盛んになっていくと思われる。そのため、DDPやDAPなどによる取引も増えていくことになると予想される。こうした非居住者のための輸入手続がし易くなる環境作りとして、米国のように、非居住者の輸入貨物であっても代理人によるsurety bondの提供により手続が可能とされる等、日本の現在の通関手続をより簡便で、活用し易くする道が開けることが期待される。

(2) 検討すべき課題等

surety bondを仮に全輸入通関手続に適用するとした場合、関連する問題点としては次のようなことが考えられる。

① 保証のカバレッジ

現行のsurety bondのカバレッジについては、米国のように、他法令も含めた通関手続に関連する規定の遵守を保証するものとして扱うか、それともあくまで関税等租税の納付を保証する

程度のものとするかという問題がある。

我が国の保証証券が、関税に関するものを除いては、公共工事、品質保証等の保証業務等に限られ、広く一般に普及しているものではないことに鑑みれば、税関手続においては、関税未納の状態での貨物の輸入を許可する手続の実施という意味で、現行の関税保全の必要性が生じる手続（輸入申告及び関連手続、保税関係手続等）に限って導入することとすべきであろう。このことに限定したとしても、保証料率の査定においては、輸入者等の法令遵守状況等により、その料率が変わることが想定されることから、先に述べたとおり、副次的には、輸入申告の適正化が図られることにも繋がると期待されよう。

他法令手続等についての法令遵守に関する保証についても将来的には視野に入れることも考えられる。しかしながら、通関時に他法令の許可・承認、あるいは検査、防疫措置等の条件の具備等の必要な確認が行われなかった場合でも、surety bondがリコールを保証しているとして、リリースが行われるようなことが発生すると、一旦流通過程に入った貨物についてその規制の実効を期すことがほとんど困難な状況になることから、実質的に行政目的は達せられないこととなろう。また、他法令の場合、税関で確認することなくリリースするのでなければ、高い保証料を支払っても実質的に保証の意味がないということもいえる。

こうしたことから、保証証券でカバーする範囲については、例えば他法令の確認まで広げるのは疑問があり、こうした保証証券による担保制度が日本国内の他の分野においても多用され、制度が充実するまでは、当面他法令関係については、対象外としておくべきであろう。

② 保全担保と延納担保

原則として、全ての輸入貨物について輸入申告と納税申告を分けることとなれば、前述のとおり、全輸入申告について、保全担保の提供を求めることとなる。その保全担保の保証期間は、我が国の制度の下では、現行の特例申告貨物の輸入申告の例を踏襲すれば、輸入許可の属する月の翌月末までとなる。

surety bondについて、関税に関する担保という観点のみから考えると、米国の場合、預託関税額がほとんどそのままliquidationされることからすれば、輸入許可の日から予測関税が預託される10業務日までの関税保全という意味合いが強い。他方、日本のAEO制度の下での関税保全対象期間は、期限内申告されることを前提にすれば、2ヶ月未満ということとなる。

またこれとは別に、日本の場合、納期限延長制度がある。このため、関税の徴収に係る期間は、全体として最長輸入許可日から4か月未満となる。もっとも、保全担保は関税額が確定していない状態での関税であるが、納期限の延長に係るものは、確定した関税の徴収に係るものであるから、その性格は異なるものと考えられる。この納期限延長制度の利用頻度については、仮に全ての輸入申告について保全担保の提供を求めた場合、納税申告期限の設定いかんにより、大きく変わってくる可能性がある。例えば米国式に、納税申告を輸入許可の日から10業務日以内とすれば、納期限を最長3ヶ月近く延長できる制度はこれまでどおりメリットがあるが、もし、納税申告のタイミングを現行の特例申告貨物の場合と同様にした場合には、包括的な扱いをすれば輸入許可の日の属する月の翌月の末日まで（個別扱いとしても輸入許可の日から1月以内）に納税申告し関税納付ということになるので、納期限延長のメリットは幾分小さくなると思われる。また、納期限延長の場合には更に担保が求められることとなると、納期限延長の利用頻度は少なくなることも考えられる。

このような場合、輸入者の利便性を考えると、輸入許可から納税申告までのいわゆる保全担

保と、延納担保を一括して提供することも考えられる。

③ 担保の一部免除の可能性について

我が国の特例輸入申告制度のもとでは、当該特例輸入申告に係る保全担保（納税申告までの間の担保）については、原則としてその提供を求めないこととされている。その理由として、①AEO認定を通じて企業情報を税関が把握していること、②社内コンプライアンス管理、コンプライアンス履歴、財務状況について審査を受け認定されているのでリスクが低いこと等の考え方があり。すなわち、担保の提供は、非居住者、信用度が比較的低い個人・企業等に限定するという考え方である。

これは、制度として全輸入者に対し保全担保を提供させた上で輸入申告をさせ、貨物の輸入許可を与えるということであるので、法的には除外規定を置くことなく、運用面での取扱いを定める方が現実的であろう。

この場合、AEO者に対しては、現状と同様、特例輸入申告についての保全担保の提供は求めない扱いとすることも考えられる。しかしながら、AEO者以外は保全担保の提供を求められることとなるが、その中でも例えば、財務状況が良くない輸入者については、保険会社から保証証券の発行を断られることもあり得るかも知れない。この場合、他の方法による担保（銀行保証等）によることとなるが、それでは、保証証券の利用が少なくなってしまう。さらに、保険会社の立場からすれば、保証の顧客は主としてAEO者以外の者ということとなると、運用面でも、また経費面でも料率が高くならざるを得なく、メリットがなくなることも考慮しなければならない。

保証証券による担保の利便性を考えると、資金力との関係、あるいは非居住者貨物に係る輸入申告についてもその利用が拡大することとなるような扱いとなるよう配慮すべきであると考えられるので、当面、二段階方式とした場合の輸入申告に係る保全担保は、AEO者に対しても求めることとし、その料率については、保険会社が考慮する方法が受け入れられやすいかも知れない。

更に、現状の関税・消費税の包括延納制度の担保、石油石炭税・酒税等に係る同様の担保についても、AEO者等、税関当局によりコンプライアンスが一定のレベル以上であると認められた輸入者に対しての担保提供撤廃を検討すべきとの意見も聞かれる。この点に関しては、制度の仕込み方如何によっては、延納制度のあり方が変わってくる可能性もあることにも留意すべきであろう。

なお、米国の輸入通関手続においては、関税の延納制度はなく（定期的月次支払い（ACE Periodic Monthly Statement）による翌月一括支払いが可能。延納分を追加保証する追加のbondの提出は不要となり、C-TPATの参加者である必要もなくなった。）、また担保提供免除も基本的にはない。その料率については保険会社と各輸入者の間では、両者の関係において多少の差が生じることは十分考えられるところである。（米国の輸入通関手続は、9.11以降、米国はセキュリティ強化対策としてCSI、船積み24時間前ルールを実施してきたが、輸入通関手続そのものについては一切変更されていない。）

また、欧州MCCの実施規則案（MCCIP案）では、AEOC（税関手続簡素化のためのAEO資格）認定事業者には一括担保（Comprehensive Guarantee）の50%、70%、全額免除が提案されている。

④ その他

現在、日本の外資系保険会社の保証証券業務への参入があまり多くない理由としては、銀行保証に比べるとこうした法令保証証券の利用場数が少ないことが考えられる。保証証券には、デリバティブ保証等の契約保証と輸入貨物に係わる納税保証の法令保証があるが、後者は関税の延納制度の利用がほとんどであり、規模的に小さい。そのため保証した場合の管理費が高くなるために、保証料率も銀行保証の場合に比べると高めとなるといわれている。ある聴取り調査によると、例えば関税の納期限延長の場合の料率で、銀行保証の場合0.1%程度であるが保険会社の場合0.3%から最も高いケースとしては1%を超えるものがある。

現実問題として、保険会社では、これらは保証業務の中で、自動車保険等と同じ損害保険の中で収益性の高い方のビジネスに重きを置いて、全体としての収益性を上げるという考え方の中で法令保証業務の料率も決まっていくということがある。

また、手数料などの面で大手企業にとって、自己資金で対処した方が有利かどうかについては、よく分からない。関税関係についての保証証券の利用は、現在ほとんどが延納制度のみという利用状況であって、同法令保証証券業務は、同一グループの中で0.05%程度と低いものとなっている。

細かい分析が必要ではあろうが、自己資金による延納担保の場合、3ヶ月間の自己資金のキャッシュフロー、金利及び保証料をどう見るかによって対応はまちまちであろう。日本の場合、資金の貯蓄意識が高く、資金的に余裕があるので、米国のような保証証券の利用ケースに比べれば、その利用率は低いと思われるが、全輸入貨物についての担保の提供を義務化すると、利用率も増え、従って保証料率も低くなることも考えられる。当然のことであるが、保全担保の導入により保証証券の取扱業務の裾野は確実に広がることは間違いないであろう。

2-1-4 VMIの活用促進等

VMI (Vender managed inventory) は、非居住者であるベンダーが、本邦内において貨物を保管し、必要な都度、国内の需要者にタイムリーに届けることが出来るような物流管理を実現しようとするものであるといえよう。

現在VMIの制度をあまり利用することなく、従来から、保税制度を利用し外国貨物のまま、ベンダーの資産として保税蔵置しておき、本邦において売買契約が成立した場合、転得者の名前で輸入申告するという物流管理も実際に行われているところである。ベルギーにおいては、代理人がベンダーの名で通関し、内貨で保管しておく場合と保税で代理人が管理しておき、買手が決まったところで保税転売して通関するケースとが併用されている。前者の場合、我が国では外国貨物としての蔵置期間が3ヶ月の蔵置期間と蔵入れして2年間であるが、ベルギーではこの制限がないところが違っている。保税転売で処理する場合には、この蔵置期間の制限を例えばAEO者の場合には、緩和するといったことも検討に値しよう。

しかしながら、昨今の調達物流の要求は厳しく、Just in time (JIT) の物流（例えば数時間以内の工場持込み）等が要求されるような例もある。これに対応するには、到着した貨物を保税地域に入れ、注文（保税転売）を受けた後、転得者の名前で輸入申告をするのでは、納期に間に合わないことが考えられる。従って、DDP取引やVMI手法を活用し、海外の売手の資産として、輸入貨物は通関手続を済ませ内貨として蔵置しておく必要がある。これは、製造メーカー、部品メーカー等の海外移転が進み、当該現地法人と国内企業（同一資本系統の会社間とは限らない。）と

の間の取引の増加に伴い、今後益々こうした傾向が増加するものと思われる。

こうした中で、VMIの活用促進策として、現行の制度の他、本邦における代理人に対し保証証券（前述のsurety bond）による保全担保を提供させることにより輸入申告を認め内貨としたのち、一定期間（納税申告期限）以内に納税申告させることとすれば、こうした調達物流の円滑化にも貢献できると考えられる。関税評価についても当該貨物の国内販売価格からの逆算も容易である。またこの場合も、保全担保については、AEO者の特例扱いとすることも考えられる。

なお、これは保証証券業務の国際化といえるであろうが、対象としては、VMI貨物の代理通関をする通関業者に対する法令保証ということから始めるというのが現実的な取扱いであろう。

英国における非居住者通関の例であるが、2003年頃から、日本及びアジア発英国向け物流（VMI）でDDPのケースが増えてきた。主に自動車関連パーツの一貫輸送で、納入先の英国工場JIT渡しの条件に照らして、サプライヤーが自ら英国での輸入者として輸入通関を行う必要が出てきた。サプライヤーの多くは、ビジネスの将来展望が未知数であることを理由に、投資リスクを避けるため敢えて現地法人を設立せず、非居住者として負担の軽い方法で対応しようとする傾向が強かった。そのニーズに沿うべく、フォワーダー（通関業者）が輸入者の代理人として、代行通関・代行納入を実施できる仕組みがあり、便利に活用されていた。この場合、輸入代理人として、まずしなければならないことは実輸入者のVATナンバーを取得すること＝実輸入者名（本邦の輸出者名）で会社登録を行うことであり、しかる後は、通関業者は、自分の名前を「on behalf of」（＝代理で）として実輸入者名義でVAT登録を行い、自分の関税支払口座からその都度関税、輸入VAT、その後の国内配送時に発生する内国消費税（国内輸送サービスに掛かるVAT）としてのVATの請求（納入先生産会社宛）、入金、VATオフィスとの還付等決済手続の全てを行い、定期的なVATオフィスによる監査も含めて対応することになる。

当然、税関にリスクが及ぶことはなく、通関業者は、Defermentという名の輸入関税・輸入VAT支払い用の銀行口座に2カ月分の関税・VAT相当額の額を常に預託しておき、関税等発生の際その額が税関へ自動的に支払われる。関税等のsettlementについては、通関業者が全ての責任を課されることにはなるが、この切り口を「Fiscal Representative」（DUTY/VAT等の会計処理代行）サービス、略してFiscal Rep.と称し、通関免許を有するフォワーダーが実践的な業務獲得手法として活用していた。

英国の例は、米国のbond方式とはやり方が違うが、非居住者通関の際に実輸入者とフォワーダー（通関業者）双方にとってメリットとなる手法であると考えられる。また、米国のようなbond制度が活用できれば、我が国においても、こうしたビジネスが発展する可能性もでてこよう。

なお、英国の例で、日本の輸出者の法人登録、VAT登録は、通関手続のためというより、むしろ英国内での契約、売買、納品等全ての商取引を日本の輸出者の名前でを行うための税務上の手続といえる。

米国のようなbondの活用にしる、上記英国の例にしる、形は異なるが関税、消費税の賦課徴収は、VMIの場合にも、歳入欠陥を防止する仕組みが工夫されているところである。

日本の場合の税関事務取扱人制度は、国税の実務に類似する仕組みであるが、関税は、輸入貨物に対し、その都度発生する税である。一般の国税の所得税、法人税のように年ごとの利益など、場合によっては、後に確定申告が必要になってくるような租税、課税方式とは異なるものである。

貿易の円滑化の観点から考えると、英、米、いずれの方法が良いかは別にして、税関に対する輸入申告時の関税納付について担保するsurety bondの適用は、現行の税関事務取扱人制度のもと、

売手の代理人として通関手続、貨物の保管、配送、需要者（最終輸入者等）との取引を行うに当たって、少なくとも納税に関する保証を付ける形となり、代理業者としても責任の度合いが軽くなるなどの効果とも相まって、VMIを活用したDDP取引等が増加し、一層の物流の円滑化が図られることが期待されよう。

なお、VMIが進展しない理由として、下請代金支払遅延等防止法との関係もあるかも知れない。また、海貨業者、通関業者等が非居住者であるベンダーの代理店としての業務を行った場合は、permanent establishmentと判断されれば、法人税の対象となるとされており、その可能性は高いということがあるかも知れない。しかしながら、実際問題として、本邦の物流業者等が、国内でVMIのため外国のベンダーの代理として、到着貨物の受取り、通関、保管、販売、配送、引渡しなど一切の業務を行った場合、例えばその輸入貨物の販売収益に対する課税は、日本の国税当局が海外のベンダーに対して課税する（代理人が一時的に立替払い）か、ベンダーの収益としてベンダーの所在する国の税として課税されるかは、租税条約が締結されているかどうか、その内容がどうなっているかによっても異なってくる。ただし、仮に日本の代理人の業務に関連して日本国内で課税された場合であっても、代理業そのものに対する課税は別として、代理人とベンダーとの間の取決め次第であるが、常識的には当該ベンダーと需要者との取引により生じる収益について納税した額はもちろん、その他諸経費等全てベンダーから回収するということも考えられる。

2-2 輸出通関手続

輸出通関手続に関しては、既に他の項目の中で述べてきた。ここではこれらを少し簡単に纏めておくこととする。

一つは、申告と許可のタイミングについてであるが、これは、現在、保税地域搬入前であっても輸出申告が可能となった。しかしながら、そこでの審査が終了し、NACCSにより区分1となった場合には、その時点で許可とするか、あるいは、最終的に積出地の保税地域に搬入された時点で搬入時間に関わりなく、たとえ税関の執務時間外であってもCY側が受け取った時点で輸出許可されるような仕組みを取ることができるよう検討されるべきであろう。これは、コンテナ貨物であれば、夜間のゲートが開いていることが前提ではあるが、こうすることにより、昼間の混雑緩和にも役立つと考えられる。

また、外国の輸出手続のように、例えば、事後届出制にすべきとの考え方もあろうが、先にも述べたとおり、通関手続における許可制の意義を考えると、届出制では、いざというときの規制のチェックが確保できないという可能性があることにも留意する必要がある。米国の制度で、自国への輸入貨物情報の事前入手について、相当に神経を使っていると思われるのは、相手国の輸出手続が米国自身と同様、事後の報告程度の内容であるとの認識の上に立っているからだという見方もできよう。理想的な国際物流の円滑化の観点からすれば、輸出地での申告内容が輸入地で尊重されるということが、理想の姿であろう。なぜなら、輸出貨物についての情報、すなわち輸出申告書の作成に必要な情報の入手には、当該貨物は輸出国内にあるわけであるので、輸出国において準備するに十分な時間的余裕があるはずである。そこで正確な貨物情報が記載された申告がなされ、輸出国の税関が輸出を許可したものは、輸入地において到着前であっても、納税申告は別にして、輸入申告を用意できる程のものであるはずと考えられる。すなわち早期の輸出申告、輸出許可によって、輸入地においても円滑な物流・手続が確保されるというのが理想的であろう。

他方、最終市場での需要変動に対してできるだけ迅速に生産、調達などサプライチェーンを構

成する各部門のオペレーションを同期化させて最適効率を達成しようとする、所謂Just in timeオペレーションを実践している企業にとっては、輸出リードタイムができるだけ短い輸出環境が望ましいものである。また、契約から納品までの間に頻繁に設計仕様の変更を求められることや、納品までの間に市場価格が変動し、輸出価格が決まらないという交渉過程を経ることも珍しくはない。企業の輸出オペレーションにとって最も効率的な手続として事後届出制が望まれている背景には、こうした理由がある。従って、企業の輸出競争力を向上させる観点から、事後に修正する事後届出制の下でのセキュリティやコンプライアンス確保のあり方について、種々可能性の検討を続けることが必要とする意見がある。

また、貨物が輸出された後、それをリコールすることはほとんど不可能であり、場合によっては、他の組織の出動を要請しなければならないなど、大変な行政コストを伴うこととなる。逆に、なるべく早く、貨物情報を提供して申告内容の審査が済んでおれば、何時でも許可されるという方が、結果として、効率的に行政目的が達成され、かつコストもかからないということになる。米国も、事後届出制から、事前の申告制に変更されてきている。

尤も、AEO制度の下その認定を受けた貨物については、正確な申告が行われることを条件として、包括的な輸出事前審査・許可を行う制度の導入も検討すべきであろう。

2-3 AEO制度

2-3-1 制度の趣旨及び意義等

AEO制度は、通関手続面では、従来からリスク分析を行って処理してきた重点的な水際チェックを、関係者自らの法令遵守体制の整備と実績等により、税関長から認定を受けたAEO者により、簡易な手続で処理されることを法的に明確に定めたものととらえることができる。今後、同制度の定着によって、水際での行政がスムーズにかつ効率的に執行されることが期待される。また、こうしたイニシアチブは、結果として、行政コストの引下げと適正かつ迅速な通関が実現され、結局全体としてのコストの低減という国民全体の利益に繋がっていくものと考えられる。

貿易の円滑化は、サプライチェーン全体を通して貿易関連手続に必要な正確な情報のEDIによる前広な伝達と処理の確立とともに、全体を通してのセキュリティの確保が重要である。特に、税関手続の観点から見れば、手続の簡素化、迅速な処理に注目されがちであるが、その前提として、正確な申告と物理的なセキュリティの確保が相まって初めて、迅速な物流の効果が得られることは言うまでもない。

膨大な、かつ、増大する輸出入貿易とそれに関連して求められる各種手続、すなわち国民の安全・安心、国際的な約束等を遵守するための最低限の規制の実効の確保等を、限りある行政資源（マンパワー、財政的事項等）で処理するには自ずと限界がある。これを解決する鍵は、WCOの「国際物流の安全確保と貿易の円滑化のための基準枠組み」にある。EUを中心として発展してきたAEO制度も、また、米国のイニシアチブであるC-TPATも基本コンセプトはこの基準枠組みと同じである。

輸出入申告手続を適正に行うこと（法令遵守）は当然であり、自社の扱う貨物についてのセキュリティを確保すること、自己防衛はなおさらである。ただ、理論的にはそのとおりであっても、実際問題としては、関係法令について全知識を関係者全ての者が熟知しているというわけではないであろうし、セキュリティに関しても、関係する業者が如何に万全を期していても、狙われ、あるいはトラブルに巻き込まれるということは実際に起こっていることである。また、どれかが

狙われれば、その物流全体に甚大な被害をもたらすことになる。

国際物流のサプライチェーン全体としてのセキュリティの確保は、9.11以降の世界において重要な課題であると同時に、円滑な国際物流も世界経済の成長と安定に関して等しく重要な課題である。安全なサプライチェーンなくしては円滑な企業活動はあり得ないが、しかしながら、セキュリティ確保に偏れば時として円滑な貿易を損なうこととなり、セキュリティの確保と貿易の円滑化を如何に高い次元で両立させるかが、まさに今日求められる喫緊の課題である。AEO制度は、個々の企業、関係者が、国際サプライチェーンのセキュリティ確保に貢献しつつ、同時に円滑な貿易業務を実行できるようにするための制度と捉えることができる。

他方、貿易の円滑化についての手続面に関しては、関係者間の正確な情報の伝達や関連知識の涵養等に基づく適正な手続によって、迅速な処理が確保される。すなわち、通関手続関係のAEO制度は、物理的な貨物のセキュリティの確保の面と、適正な申告を確保する面を持っており、結果、全体として物流、貿易の円滑化が図られる仕組みとなっているといえることができる。

2-3-2 認定のための審査要素

前述のような観点から、AEOの認定を受ける場合の審査要素としては、法令遵守体制の整備については共通項目であるが、その他の要素については、必ずしも全く同一ということではないといえる。改めてAEOの中身を見ると、大きく分けて、国際物流の貨物のサプライチェーン全体としてのセキュリティの確保と、申告等手続の適正性の確保との二つの要素があるといえよう。これらの二つの要素はいずれも重要であるが、その両者のウエイトはその関係する業種によって必ずしも同じではないと考えられる。EUのAEO制度の運用は3種類のAEOであるが、要素は、国際物流貨物のセキュリティに関するものと通関手続に関するものの2種類である。ちなみに2012年8月現在のEUのAEO認定者数はAEOC（税関手続簡素化）4,844者、AEOS（セキュリティ+セーフティ）302者、AEOF（双方）5,290者である。

こうした状況に鑑み、通関業者のAEO認定については、セキュリティもさることながら通関手続についての適正な処理能力等を重視した基準を適用することなども意味のあることであると考えられる。

法令遵守体制の整備は当然として、通関手続はほとんどの場合、通関業者が行い、申告に必要な情報元は輸出入者（メーカーが荷主の場合も含む。）であることを考えると、これらの者には、通関手続に関する関係法令の知識、社内教育の充実度、EDI化等の実態などを重要な判断基準とすることが考えられる。他方、物流の貨物セキュリティ関係者については、他の観点、例えば盗難防止策、貨物へのアクセス防止策等、物理的な措置状況等に重点を置いた判断基準となろう。従って、AEO認定の運用に当たっては、主としてこの2種類、さらには両者を併せた3種類のEU式の運用方法を採用することも、AEO制度の進展に繋がるものと考えられる。

2-3-3 AEO認定事業者の拡充

AEO者の数は前章で述べたとおりである。AEO製造者はまだないが、前述のとおり、実際には、製造者が輸出者として認定を受けている。このため、例えば安全保障貨物の輸出に関しては、貨物の詳細なスペックと輸出相手先の情報が必要であるが、こうした場合、メーカー自身が輸出者となるのが、この点に関して言えば合理的であるといえよう。

また、輸入者の数が伸び悩んでいるのは、従来担保を必要としたからであるが、その必要もな

くなり、さらに、通い容器の簡易手続（AEO輸出入者は、通い容器の自主管理が認められる）が認められたことにより、増加することが見込まれる。

業界の中には、AEOの認定を受けたいとの希望はあるがハードルが高いとの印象を持つ者もいるといわれている。これに対処する一つの方法として、例えば、審査要素として前述の二つの主要な要素に分け、よりメリハリを付けた運用をすることも考えられよう。

更に、一部には、認定を受けるハードルが高い割には、認定事業者としてのメリットがないという情報が、既認定事業者から未認定事業者に流れているという噂もあるようである。しかしながら、この点に関しては、上述の制度の意義及び趣旨からすれば、貨物セキュリティに関しては未然防止のためのコストであり、手続に関しては、適正な申告によって迅速な処理が確保されるということであり、メリットとしては、事故が起こらず、トラブルに巻き込まれないということがあげられよう。また、迅速な通関により物流コスト、行政コストが低減するということがメリットであると認識することも必要かも知れない。更に、具体的なメリットとしては、検査率の低減、保全担保の不要があげられる。また、今後は、例えば、AEO者に対する包括輸出申告・許可制度の導入、さらには、輸入申告と納税申告を分けた場合の保全担保が不要とされるなどが考えられよう。

また、他国との間の相互承認によるメリットも、今後各国がAEOを実施することにより、増えてくることが考えられる。この場合、諸外国から、AEOの認定基準が甘いと判断されると相互承認が成立しなくなることから、内容は厳しく認定は受け易い環境を作ることが肝要で、その意味では、外国にも示せる一定の明確な判定基準を持つておくことも重要であろう。

いずれにしても、国際的な相互承認の動きが高まる中で、多くの者が認定を受けられることが望まれる。

なお、消費税上の扱いではあるが、特例輸出貨物の場合、輸出許可の時点が保税地域ではない場合、実質保税運送であるにもかかわらず、当該運送サービスに関しては消費税課税対象とされることについて、課税実務上の問題もあろうが、釈然としないという感情も生じるとの意見もある。例えば、単独で特例輸出貨物を運送する場合等の消費税の扱いについて検討することも考えられる。

3. その他

3-1 申告官署の自由化

3-1-1 申告官署の自由化の課題等

申告官署の自由化については、行政組織と処理権限の関係があり、他国の例が直ちに参考になるものではない。しかしながら既に述べたとおり、欧米においてもEU域内企業の申告先の一本化の動きや米国のリモート申告等の実績がある。また通関業者、荷主等の立場からは、書類送付経費、税関協議等のための時間及びその他の所要経費の削減等の観点から、申告官署の自由化についての要望もある。こうした状況下、例えばどのようなことが考えられるか検討しておくことは意義があると考えられる。

申告官署の自由化に関し、例えば主たる事務所の最寄の税関官署での全国ベースの申告を受理することを、EDI化の進展を見据えた将来の手続電子化に向け並行して検討すべき等の意見があ

る。しかしながら、輸入許可、輸出許可の行政行為は各税関長の権限とされていることを考えると、完全な自由化は、現行の国家行政組織法のもとでは現実的ではないと思われる。

例えば、税関の地域管理はそのままにして、EUのMCCに述べられている構想のように、荷主が所在する地域の所轄税関が特定荷主の総括管理を行うことについては、将来、情報システムが充実した暁には可能かも知れない。システムの最大活用の結果として、バーチャル税関ということも考えられよう（例えば英国式）。しかしながら、EUの各メンバー国の税関の機能は、自国の内国・消費税的な役割が大きくなってきており、輸入貨物を含め取締りは基本的に警察で行うという傾向がみられるところである。日本のように水際での貨物の輸出入の国境調整機能も重要な税関の役割の一つである国とは、自ずと手続のあり方が異なってくることも当然にあり得ることである。英国式の税関官署不要といった事務処理は、結果として、税の賦課徴収のみならず、国民の安全安心を確保する機能としては国内に入った貨物を後で追跡する方式の取締りは行政の非効率性や実効性についても疑義が生じることにも留意する必要がある。

しかしながら、ある程度の自由化の在り方としては、検討する余地がある。すなわち、先ほど述べた、輸入申告と納税申告を分けることとした上で、米国の通関手続のように、輸入申告はInspector（監視部門）が置かれているport of entry（開港）で、納税申告はImport specialist（輸入専門官部門）が置かれている本関（又は支署）において処理するということになれば、その税関管内においては、どの港においても輸出又は輸入の申告からその許可までの処理を可能とすることについての検討は現実味をおびてくるものと考えられる。

なお、EUの場合、貨物の現物管理は貨物が輸出入される港の税関が行う。また、当該企業の税関手続の一元管理は、各港の税関との連携のもと輸出入者の本部が所在する地域の税関が行うこととなっている。

そこで、ソフトな申告官署の自由化、すなわち現行法の下で、とりあえず各税関長の権限の範囲内、すなわち各税関の管轄区域内における委任関係を再整理し、その範囲内での申告官署の自由化の可能性等について検討してみることにする。

3-1-2 税関の組織との関係

上記米国式の処理については、現在の日本の税関内の組織と各部の所掌事務について、若干の見直しの検討が必要となろう。

具体的には、例えば、通関に関する手続としては、輸入申告については時として水際における即物的な確認が必要であるが、これは監視部門が保税業務とともに申告の受理、必要な貨物検査を行い、許可行為を担当することが考えられる。この方法のメリットとしては、貨物の到着前の情報の提出先、船舶の船卸し及び保税関係についての税関手続及び貨物の管理を監視担当職員が行っていることから、その延長線上で、同一部門で一元的に一貫して貨物管理することとなるので、貨物の管理に関する適正な処理と早期引取りが可能となることがあげられる。また、納税申告に関しては、輸入許可後、関税分類、関税評価等を、輸入専門官部門が担当するなどにより、関税の賦課徴収等に関する事務が、貨物の引取りを妨げることはないので、必要な場合には時間を掛けた処理も可能となる。

更に、輸入申告と同様、輸出申告・許可についても監視部門で処理することにより、将来、当直勤務者が置かれている官署の管轄内にあつては、24時間体制で処理することも考えられる。

加えて、輸出及び輸入の申告に関しては、前記の申告官署の自由化（各税関管内における自由

化)にも対応可能となろう。

3-2 通関業制度の拡充

3-2-1 通関業者に対するAEO取得の拡大策

迅速な通関手続は、その行政目的から、適正な処理が前提である。適正さを欠いた迅速な処理では意味がない。限られた行政のマンパワーによりその目的を達成するためには、適正な申告がされることが重要であり、税関と通関業者は適正、迅速な通関のための車の両輪であると言っても過言ではない。そこで、適正な申告等手続を確保するためには、通関業者の資質の向上と、荷主からの適切な貨物情報等申告に必要な取引情報の入手がポイントといえる。逆に荷主から見れば、通関業務を委託する通関業者の選定に当たっては、その資質についての情報を得ておくことは重要であろう。そのためにも、なるべく多くの通関業者がAEOの認定を受けるべく取り組むことが求められよう。

また、通関業の許可に当たっての基準をAEO取得レベルに合わせる等の検討も通関業者の資質向上にも有益であると考えられる。

更に、例えば、税関が通関業者の信用度ランク、格付け、違反実績等の情報を保有しており、それを可能な範囲内で公開することなども可能となれば、荷主による適切な通関業者の選定や起用がしやすくなり、一層の通関手続の適正化が進み、その結果迅速な通関処理に貢献することとなると期待される。

他方、AEO認定の促進策としては、可能であれば、例えば貨物セキュリティ管理について、不特定の商品取扱いや多様な貨物デリバリー形態のある商社等における具体的な管理手法レベル等を周知するようであればAEO者が増えることが期待される。

また、実際の通関手続は、通関業者が代理して行うので、前記2-3-2で述べたとおり貨物のセキュリティもさることながら、通関手続に関する関係法令の知識、社内教育の充実度、EDI化等の実態などに重点を置いた判断基準として運用することも通関業者が認定を受け易くなることに繋がると考えられる。

3-2-2 通関業者の資質向上

国際貿易が拡大し、膨大な輸出入申告件数とその内容の複雑化が進む中で、限られた行政資源により、これらを適正に処理することは困難な状況であることは容易に想像できる。水際で適正、かつ、迅速な通関手続を確保するためには、適正な申告が大前提となる。このことは、日々の通関書類の作成を行う通関業務従事者及びその審査を行う通関士の資質にかかっているといっても過言ではないであろう。通関士の負担及び責任の重大さについて、改めて認識すべき状況であるといえる。

このような観点から、通関士を増やすことの必要性も当然であるが、申告書の審査にあたる通関士の資質向上策についても検討することは意義があると考えられる。例えば、通関士試験合格者が、直ちに、どのような申告書も誤りなく審査できるかという問題である。複雑に変化する実務に精通し、適正な処理を行うには、日々の業務を通じて、あるいは独自の自己研鑽等が必要となってくる。通関士等、通関実務担当者は、こうしたことに日々努力していることが容易に想像される。また、こうした通関士等のレベルアップのための努力に加え、通関士のステイタスの向

上にも配慮することが、結果として、優れたベテラン通関士を育成し、ひいては適正かつ迅速な通関手続が確保されることとなると考えられる。

こうした考えのもと、例えば、通関実務検定試験（仮称）により、客観的にその執務処理能力のレベルを測定し、実力のランク付け（例えば、1級～3級）を示すことも考えられる。

また、例えば通関実務検定試験1級レベルの通関士が置かれている通関営業所については、AEO認定に考慮するなど具体的なメリットの付与等も考えられよう。

3-2-3 営業の自由化等

通関業法においては、税関の管轄区域とリンクした、通関業者、営業所の設置基準が定められている。これは、申告官署の自由化と同様の考え方に立てば、便利のよい営業所を利用しての通関手続をさせることも考えられる。

また、通関士については、国家試験に合格した者であっても、営業所を開設し、通関業を営もうとその許可申請をしても、1人の通関士では、「1人以上の専任の通関士を置かなければならない」とする規定の解釈上、その実現は不可能に近い。まして、例えば、韓国の税関士制度にあるような、1人で税関手続全般に関するコンサルタント業的なサービスと通関代理業を併せて行うことは難しい状況にある。

しかしながら、現実問題として、通関手続の代理と、通関実務等、貿易実務のうち税関手続に関するコンサルタント業務は、荷主に対する通関手続に係る知識等の涵養にも有益であり、結果として、正確な知識が通関手続の場面で活かされることとなる等メリットは少なくないものと思われ、こうしたことも視野に入れた制度ないし運用に関する見直しも検討の余地があろう。

第3章 結論

1. これまでの貿易の円滑化、税関手続の制度改革の推進等

1-1 従来の慣行を見直すことによって、物流の円滑化が図られると考えられる事項

通関手続の迅速な処理については、申告から許可までの所要時間は、これまで見てきたとおり、平均的にみて、これ以上早くする必要がないほど、迅速に処理されている。

しかしながら、他方、例えば貨物の到着から申告まで、あるいは輸入許可から貨物の国内引取りまでは、必ずしも早期化・迅速化が図られているとは言い切れない面もある。こうしたことに鑑み、物流全体の迅速化のためのポイントとして、次の3点があげられる。

① 輸入貨物の引取りの早期化・迅速化

これは、通関手続というより、CYのオペレーションとの関係である。すなわち、例えば、輸入される貨物が到着前に許可となったとしても迅速に引き取れない理由として、ヤードオペレータによる一括搬入、コンテナのドレーの不足、あるいは夜間にゲートが開いていないこと等があげられる。本来、輸入が許可された貨物であれば、到着、荷卸し次第国内に引き取ることは可能である。CYのオペレーションシステムに、RFIDを利用するなど自動的に船卸し、搬入確認、あるいはゲート出時に到着確認データを入れられるようになれば問題が解決するのではないか。

② コンテナヤードの搬出入の混雑緩和

特に近海航路の場合、夜間荷役（卸し）はあるが、上記理由で引き取れない。コンテナの5段6段積み余儀なくされ、荷繰りもコストがかかる。またフリータイムもあって、必ずしも早期に引取りを望まないケースもある。夜間ゲートを開けても、コスト及び受取り側の都合もあり、夜間に引き取ることを想定した物流管理となっていないこともあり得る。対策としては、上記輸入貨物の引取りの迅速化のほか、輸出貨物についても搬入即時許可となり、夜間でも船積みが可能となれば、混雑緩和にも効果をもたらす可能性がある。

なお、この点に関しては、単に通関手続だけでなく、港湾関連業界のみならず荷主、関係する行政全てを含めた国としての更なる改革、それに伴う物理的運営にかかわる構造改革が必須といえよう。

③ VMIの活用策（DDP条件による取引等の増加）

VMIに関しては、貨物到着後に保税転売し、転得者が輸入（納税）申告をして、内貨で引き続き保管しておき、必要な都度、納品する方法が採られているケースがある。しかしながら、複数、不特定多数の需要者がタイムリーに納品を要求する場合には、引合いが確定し、転得者が決まった後輸入（納税）申告をしたのでは間に合わないケースもある。こういった場合には、外国のベンターあるいはベンダーの本邦における代理人が、常時内国貨物として在庫しておき、必要な時に何時でも供給できる体勢で準備しておくことが求められることとなる。こうしたことに対応するためには、DDP条件による取引やVMIを活用し易い環境作りが望まれる。

1-2 これまでの制度改革の実施を推進することにより、更なる物流の円滑化が図られると考えられる事項

これまでの制度改革の実施を推進することにより、更なる物流の円滑化が図られると考えられ

る事項として、例えば次のような点が考えられる。

① 出港前報告制度の実施に伴うに貨物情報の早期提供化・一層の電子化

今後の実施を待っての事項ではあるが、予め、NACCSを通じた情報の提供方法、提供すべき情報の内容等については、これを輸入申告等に活用できる仕組みを構築しておくことにより、通関の迅速化・適正化にも貢献できると考えられる。

また、輸出港での出港前での積荷情報の報告となるため、プロバイダ等、海外から安価で容易にインターフェースできるシステムと利用規則になるよう配慮する必要がある。

② AEO制度の活用

AEO制度の一層の活用の進展が望まれる。平成24年度から保全担保の提供について緩和措置が講じられ、到着前申告が進展し、到着即時引取りが期待される場所であるが、上記1-1のターミナルや港湾のオペレーションの関係も同時に解決することにより、更にその効果と利用の増加が期待できる。

なお、この点に関しては、AEOのみならず今後の課題として、一般貨物の輸入申告の早期提出（事前提出）についても検討すべきである。

1-3 NACCSの次期更改等の機会に合わせて考慮が望まれる事項

現在、我が国のNACCSは世界で最も進んだシステムであると言っても過言ではない状況にあるが、平成29年度に予定されているNACCSの次期更改に向けての作業内容によって、更なる手続の改善策等を含めた一層のEDI化の進展による、簡易な手続の実現が期待される。

これらには、他法令の許可承認手続と輸出入申告手続のシンクロ化の更なる充実、出港前報告制度によって提供された貨物情報の輸入申告等への活用等が含まれる。

また、通関手続というよりターミナルのオペレーションの関係であるが、税関手続では特例申告貨物で到着前に許可済み（内貨）となっているものでも、NACCS処理との関係で、システムによる船卸確認登録などの手続が必要となっている。この点についてだけでもNACCS処理方法が改善されることが望まれる。

更に、CYの活用においても、NACCS情報により、船卸し作業と連動し、輸入許可済みの貨物と未許可貨物を区別して蔵置することや、輸出貨物許可済みのものと未許可のものを分けて蔵置するよう工夫することにより、物流の円滑化に繋がると考えられる。

NACCSは、国際貿易が拡大する中で、申告手続や通関処理等の業務を効率的に行うためのツールであるといえる。しかしながら、例えば、NACCSのような電子的手段があってはじめて24時間前積荷情報の報告といった制度が可能になっていることに見られるように、こうしたコンピュータ通信技術の進歩は、従来の時間的・距離的制約を大きく縮減するものであり、申告手続や管理業務に関する制度設計などに大きな可能性を提供する潜在力を持っている。すなわち、ツールが新たな貿易管理業務の領域を拓く可能性があることを、常に意識しておく必要がある。

1-4 船積み港出港24時間前の積荷情報の提供義務

平成26年3月から実施されることが決まっている、こうした貨物情報については、極力、輸入申告、審査等にも有効に活用されるように工夫すべきであることは既に述べたとおりである。

また、こうした、電子情報による貨物情報等の提供システムが多用されることにより、一層の物流関係の情報の交換が電子的方法により行われるようになることが期待される。

なお、本制度の導入に際しては、日本への輸出国側の情報が正確に送信されてくる必要があり、その前提として、輸出国側への本制度の趣旨、実際の手続等について啓蒙し、理解を得ておくことが最も重要で、そのための具体的な措置を講じる必要がある。

また、例えば外国から日本への輸出サイドのNVOCCの場合、その輸出国における正しい情報がどの程度正確に提供できるか、特に近海からの24時間前ルールを守らせる場合、問題ないのかといった点にも留意する必要がある。

他方、セキュリティ管理の為の本制度導入については、利用者に対し少なからず経済的負担を強いることとなり、研究会委員から以下のような指摘もあった。

- ・制度運用に関する適切な対応が取られるべきではないか。
- ・提供される情報の有効活用（行政機関や物流関連企業等との必要情報の共有化）を図るべき。
また、そうした対応を実施する者に対する迅速、簡便な手続の提供が図られるべきではないか。
- ・可能な限りの輸入申告等への情報への転用等が図られるべきではないか。
- ・24時間前ルールを導入済みの他国において、どの程度セキュリティ強化に繋がっているのか（制度導入に当たっての費用対効果等）について評価をすべきではないか。
- ・導入済みの他国において、制度導入後、当局担当者が実効性についてどのような印象を持っているか確認してみることも意味があるのではないか。
- ・新制度に沿ったネットワーク導入、人件費等が、即物流コストアップにつながらないよう、工夫されるべきではないか。
- ・制度運用において、本船のスケジュール遅延等により日本の客先への納期遅延に繋がらないような仕組みを検討すべき。例えば、期限につき柔軟な対応とdo not loadの不適用等。
- ・輸出者・輸送業者側によるデータ入力ミス等が、輸入者側の手続違反とみなされないよう、また、物流遅延に繋がらないよう、制度を検討すべき。併せて、諸外国からの照会に対し適切に対応するための「help desk」を早期に設置すべきではないか。
- ・我が国の関税法等改正の影響が諸外国の企業に及ぶ場合、その概要を確定次第早期に、海外アタッチェ等を活用し諸外国において公表する等対応を検討すべきではないか。
- ・海外からの送信は、サービスプロバイダを通して行われることとなるが、情報管理等は十分信頼できるのか。
- ・米国、EUの場合と同様、NACCSへの直接送信を可能とするようにできないか。

なお、本制度の具体的な運用等に関しては既に検討が進められ、逐次その内容が公表されてきているところである（例えば、「出港前報告制度に係る制度説明（平成24年9月財務省関税局）」等）。

この関係から上記の意見の内容についても、一部措置済みのものもあろうが、それ以外のものについては、今後検討に加えられることが期待される。

2. 中・長期的に見た税関手続の将来像等

第2章において、貿易の一層の円滑化に資するため、通関手続の将来的な姿としてどのようなものが考えられるかを意識して検討してきた。その結果、例えば、次のようなことが考えられ、今後更に検討することが望まれる。

2-1 通関手続

- ① 輸入貨物到着前の貨物情報（申告情報）によりセキュリティを一層確保しつつ適正な手続の確保と貨物の早期引取りを可能とすること。

そのため、EDI化によって正確な早期情報の提供が確保されるものとそうでないものとの取扱いの差を設けることは必然と考える。

- ② 輸入通関手続は、輸入申告と納税申告との分離を原則とすること

現在AEO者に認められている制度であるが、全輸入貨物について事前に申告情報を入手し、確度の高いターゲティングを行うことが目的である。これは、前章で述べたとおり、貨物到着前に、貨物情報、輸入者情報を正規の輸入申告手続として当局が入手することで、リスク判定、ターゲティングの為の時間的余裕が生まれ、より効率的な水際処理が期待される。輸入者にとっても納税申告が貨物引取り後となれば、キャッシュフロー面でもメリットが生じる。特にAEO者は、到着前に輸入許可となり、到着即時引取りが可能となる率が、他の輸入者と比べて高くなるという具体的メリットが生じる。許可のタイミング等については、例えば入港24時間前のマニフェスト情報の事前提出制度は存続するので、その提出を条件とし、本船入港情報の入力をキーとして、搬入確認を待つことなく、輸入許可とすることにより、スムーズにCYから搬出することが可能となることが期待される。

これまで述べたとおり、この制度の導入のためには保全担保が必要であるが、保険会社による現在の保証証券（surety bond）の役割も多少大きくなるかも知れない。

なお、この場合、米国の場合のように法令手続等全ての法令遵守を保証することも考えられるが、仮にそうした場合であっても、その実務のあり方については、慎重に検討すべきである。例えば、保証証券によって、他法令による許可・承認、条件の具備等が求められるものについてまで、未確認のまま輸入を認めるというような措置はすべきでないと考えられる。当面、関税、消費税等に関する保全担保としての役割で良いと考えられる。（これまで、保全担保はAEO輸入者の特例輸入の場合のみであり、多くは、大企業であることもあり、銀行の保証を利用するケースも多いが、今後不特定多数の輸入者に求められることとなり、保証証券による担保提供も徐々に充実してこよう。現に、延納包括担保については、保証証券が使われている例も多い。）

なお、AEO輸入者に対する保全担保については、その提供を原則として求めないこととする現行の扱いを踏襲することも考えられる。ただし、保険会社との関係も考慮して慎重に対応する必要がある。

- ③ 輸出通関手続に関する包括申告・許可制の導入

AEO者等、一定の要件を充足する者の貨物については、他法令の確認済み、あるいは他法令手続について包括処理が行われている貨物等、一定の条件を充足するものに対して包括的な申告、許可をすることが考えられる。

2-2 申告官署の自由化と組織改編等

申告官署の自由化については、AEO通関業者が対応する場合等は、申告官署が選択できるなど、実質的に進んでいると考えられる。今後、物流の迅速化が更に求められるケースを想定し、一層の行政の効率化、利用者の利便性の向上の観点から考えると、納税申告は別として、輸入申告、更には輸出申告も監視取締職員が処理することとすれば、制度上セキュリティと通関手続の貨物管理について、24時間体制で対応できることとなる。これによりCYのオペレーション中、輸入・

輸出許可となった貨物は何時でも引取り、船積みが可能となると考えられる。

他方、納税申告等、税法関連処理は、輸入専門官部門が処理することにより、一層の処理の一元化が図られる。併せて、輸出・輸入申告については、各税関の本関又は支署管内別に、監視取締職員が常駐する官署に対して行うことができることとし、納税申告は当該本関又は支署において処理することができるようにするなど、申告官署の一部自由化も検討されるべきと考えられる。

将来的には、情報システムが充実した暁には、システムの最大活用として、申告者の便宜と申告の一元化による効率化の観点から、米国・EUの遠隔申告（米国：Remote Location Filing、EU：Centralized Clearance）のような制度の導入も考えられる。

2-3 通関業者の一層の発展・充実

通関の簡易、迅速化の推進は、適正な申告によって実現するものであることから、更なる通関業者の資質の向上、AEO認定の推進等が望まれる。

そのための施策として、現行の通関手続の枠内であっても、例えば、通関実務検定試験の実施・活用等も視野に入れた通関士、通関業者の格付けやAEO者等に関しては、営業所の管轄のある程度の自由化、更には、個人通関士による通関代理業等について検討することも意味があろう。

2-4 AEO制度の一層の充実

貿易の円滑化は、サプライチェーン全体を通して貿易関連手続に必要で正確な情報のEDIによる前広な伝達と処理の確立とともに、これらに基づく適正な貿易関連手続（通関手続に限れば正確な申告と適正な処理）がされることによって、その目的が達成される。

通関手続に着目すれば、国際物流の増大化が進む中で、当局から認定された者とそうでない者の扱う貨物については、審査・検査等の中で差を設けて処理することが当然であり、一層のAEOの認定者が増えることが望まれる。

AEO認定に関しては、例えば、通関手続に関する関係法令の知識、社内教育の充実度、EDI化等の実態などを重要な判断基準としたAEOと、物流の貨物セキュリティ関係、例えば盗難防止策等物理的な措置状況等に重点を置いた判断基準としたAEOとし、その認定に当たってはEU式の運用方法について検討することも、AEO制度を更に発展させることに繋がるものと考えられる。

また、AEOの国際的な相互承認により、川上から川下までの一貫した国際物流の安全の確保と適正、かつ、迅速な通関手続がなされることが、結局は、全体としてのコストダウンにも繋がるということも強調されるべきと考える。

おわりに

本研究会においては、貿易の円滑化との観点から、通関手続を中心に税関手続及びその周辺の手続について、将来的な望ましい姿を探るための検討を行ってきた。

貿易の円滑化を通関手続の迅速化と直結するのは短絡的かも知れないが、一つの大きな要因であることには間違いないであろう。通関手続を狭義に申告から許可までと捉えた場合、日本の手続は相当迅速化が進み、その所要時間はこれ以上短くできない程になっているというのが研究会委員の一致した見方である。また、貿易の円滑化、ことに迅速な通関手続は、適正な処理が確保された上でなければ意味がないという点についても異論はない。

これらを満足するためのポイントとして、①申告情報の早期入手、特に貨物到着前の輸入申告、②適正な申告の確保、特により資質の高い通関士を多く育成すること、③AEO制度の進展と関係諸国との相互承認の拡大、④NACCSを中心とした、官民含めた一層のIT化の進展等について強調した。

今後、我が国の通関手続及び関連手続が国際的なベストプラクティスとして認められ、他国の模範となるよう一層進化することを期待するものである。本報告書は、細かな具体策を検討するまで至ってはいないが、今後10年先を見据えた税関手続等のあるべき姿を検討する上での一助となれば幸いである。

【参考】保証証券（surety bond）について

(1) surety bond

保証のうち、保証人が銀行、長期信用銀行、農林中央金庫、商工組合中央金庫、信用金庫等金融機関、生命保険会社の「保証書」の場合、民法あるいは商法上の保証又は商法上の保険であるのに対し、surety bondはこれらとは異なり、生命保険会社、損害保険会社による法令保証証券であって、保険業法上、損害保険業による保険の引受けとみなされている。

なお、保証証券には、デリバティブ保証等の契約保証と法令保証があり、輸入貨物に係わる納税保証等は、後者の法令保証とされている。

この制度は、損害保険会社が債務者又は債務者（保証委託者）から保証の委託を受け（保証委託契約の締結）、債権者又は権利者に対して保証証券（bond）を発行・交付すること（保証契約の締結）により、保証委託者（輸入者）の各種の契約上の債務又は法令に基づく債務を確実に履行することを、債権者又は権利者に対し保証するものである。

現行制度の下、保険会社としての我が国における関税bond（法令保証）の捉え方は、一例であるが次のような状況である。

保険会社が締結する保証証券業務は、他の自動車保険等の損害保険と一括で管理しており、その費用は他の損害保険による収支とのバランスを見ながら全体として捉えているので、法令保証のみ単独で収支等を管理しているわけではない。

保証料率は、金融関係の保証料に比べれば現状は少し高めかも知れない。銀行が0.1%～0.2%とすれば、0.3%～0.7%、場合によっては更に高い（1%を超える）ケースもあり得る。ただし、付従性がある銀行保証と違って、抵当などの金銭的な裏付けなどが必要ない場合もあるなど、キャッシュフローでは確実に有利であり、保険会社を利用する場合のメリットはある。

法令保証の引受けに当たっては、依頼者の資質、特に財務状況に着目して評価しているところである。

現在は、恒常的に輸入する者の据え置き担保等についてであるので、大手輸入者等が顧客であるが、全輸入者を対象に、貨物の早期引取りと併せて保証を求めるとすると、保証を求めてくる会社によっては損害保険会社が引受けを拒否しなければならない場合も出てくると思われる。しかしながら、この制度を導入した場合には、確実にビジネスの裾野は広がると予想される。

また、この制度を関税以外の法令の規定の履行状況まで保証の対象とすると、評価方法が確定しておらず、料率の設定等も複雑となって管理が大変であり、実際は現状どおり財務諸表からの審査が主体となり、現状ではそれ以外まで要素を広げることにはかなり難しいかも知れない。

外資系の損害保険会社あまり乗り気ではないのは、こうした保険業務は同じように一体として捉えており、生命保険、損害保険等の事業割合が多く、関税の延納に係る担保業務はさほどビジネスチャンスとしては規模が大きいとは考えていないことが考えられる。

(2) 米国の制度

米国のsurety bondについての概要は以下のとおりである。

まず、surety bondの受益の主体は税関で、税関がbondを提出させ、それを承認する権限を持っている。bondは、principal、surety、それと税関のthree partiesが関係するものである。申告手続をする当事者、すなわち輸入者は、米国在住者はもちろん、米国にいなくても、輸入者として登録すればsurety bondでprincipalになり得る。surety会社は税関が認定した者でしかかなり得ない。一般的には大手の保険会社等がある。

bondには、1回限りの輸入について適用されるsingle entry bondと経常的に輸入するものに対して求められる継続bond (continuous bond) の2種類がある。通関手続をするブローカーもビジネスをするためにbondを持っているが、通常、彼らは自分の持っているbondは使わない。自分が使うと自分がprincipalになるのでやらない。委任状を輸入者から貰って、輸入者の持っているbondを提供して輸入通関手続をする。

single entry bondの料金は、最低27.00ドルで、bond金額の1,000.00ドル当たり3.00ドルである。継続bondの最低料金は、年間350.00ドル (50,000.00ドルの最低bondに対する料金) であり、継続bondの料金は、bond金額の1,000.00ドル当たり5.50ドルである。また、実際の料金は保険会社により異なるし、これよりも低い可能性もある。

surety会社は、税関に対し自社に関する財務報告書を提出し、認可を受ける必要がある。また、CBPによるbondの承認は10日程度を要するとされている。bondの料金は保険会社により異なる。また、厳密には、年間輸入総額 (実績) と、その根拠とされたbondの額と異なることとなるが、それは構わない。税関が査定をして額を決めれば、多くても少なくとも問題はない。また、料金も保険会社によって異なる。実際はこの額より低いと思われる。

CFR113.62には、基本的な輸入とentry bondの条件 (Basic importation and entry bond conditions) が規定されているが、内容は、関税、税金と諸掛を支払う合意、entryすること (輸入申告すること) についての合意、輸入者は本章の149節に定めた規則に規定された方法と期限に基づきセキュリティの申告情報をCBPに提供する全てのimporters security filing (輸入者のセキュリティ申告 (ISF)) の要件を遵守することの合意、電子申告及び事前貨物情報の申告遵守についての合意等がある。

このように、bondは、あくまで税関を保護するためのものである。surety bondが提供されているからといって、保険会社が輸入者を救済するというものではない。救済されるのはあくまで税関である。関税を税関に支払うのは輸入者であって、保険会社が代わりに支払うものではない。

bondの申請に必要な情報としては、輸入する商品の概要、申請時の前歴年に輸入者により輸入された全ての商品に課税された通常の関税（関税とみなされる税金を含む）の総額、及び税関により徴収される商品に対するその他の税金の予想額、また申請の前年度に輸入がなかった場合は本年度の予想関税及び税額の見積書を提出しなければならないこととなっている。bondの最低金額は100ドルを下回ってはならないとされている。また、①輸入者が税関手続に関し関税、税金及び諸掛を期限内に支払った記録、②輸入者が税関の要求に従って貨物を回収した記録、未検査貨物をそのままインタクトで保管する義務その他税関及び関連法規の施行にかかわる要件遵守の記録、③保全すべき手続に関与する商品の価格と性質、④手続に関し税関が行使する監督の程度と種類、⑤輸入者の損害賠償額の支払いを含むbond条件の遵守の記録等をつまびらかにすることが求められる。

税関手続上、ブローカーのbondを使うか、シングルbondを使わなければ輸入できない。single entry bondは、①商品価格（FOB価格又は課税価格）＋関税＋料金を1,000ドル単位で計算する。②他法令貨物など規制品目の場合は、商品価格×3。継続bondは、①前歴年に支払った関税、税金、料金の10%、又は今後12ヵ月間の関税、税金、料金の10%。あるいは、②前年度に実績がない場合は本歴年に支払うべき全ての関税、税金、料金の10%、③bondの最低金額は50,000ドルである。輸入者は、これを保険会社に財務報告書とともに提出し、保険会社はこれらをチェックしてbondの料金を決める。最終的には税関が審査し承認する。

以上述べたとおり、米国のsurety bondは税関手続を保全することが基本目的とし、関税等納付に加え、法令遵守等カバレッジが広い。関税については、輸入申告、納税申告、関税預託、関税確定、清算（原則1年）、さらに、他法令手続を含む各種法令の遵守事項等が含まれている。

これに対し、日本の税関担保は関税等（関税、消費税、地方消費税等）の徴収を確保するためのものであるため、輸入申告関係、保税関係、運送関係等の手続にかかるものが中心である。

米国のsurety bondが魅力的に見えるのは、前年実績に基づいて預託額を算定するので、事務負担が少ないためである。bond預託のためのキャッシュ負担が少ない等の理由もあろう。基本的には、保険会社とすれば全輸入申告においてビジネスの機会があり、かつ保証期間は、法的には、関税が確定し清算されるまで（最長1年）であるが、実質、輸入許可の日から輸入者が概算関税を預託するまでの間（10業務日）であるし、現実問題として輸入者の債務不履行で保険会社がカバーしなければならないケースはほとんどないであろう。

他方、他法令の規制等を遵守することなく、国内に引き取られるケースは米国においては、必ずしも皆無とは言えない。この場合、再度チェックするため、あるいは廃棄するためリコールすることとなり、守られないケースもあるが、この場合、先ず輸入者に対するペナルティが科せられるので、輸入者がこれを履行する限り保険会社にペナルティが及ぶことはほとんどない。

参考文献等

- ・『サプライチェーン・セキュリティ・プログラムの国際比較』平成17年度国際電子商取引円滑化委員会報告書（平成18年6月）日本機械輸出組合
- ・平成23年度『日本版船積み24時間ルールに関する調査委員会報告書』（平成24年3月）（財）日本貿易関係手続簡易化協会
- ・『EU新関税法』日英対訳（平成21年9月）（財）日本関税協会
- ・藤岡博『貿易円滑化と関税政策の新たな展開』（2011年9月）（公財）日本関税協会
- ・青山幸恭編著『変革期の関税制度』（平成21年1月）（財）日本関税協会
- ・『関税制度の新たな展開』関税法研究会とりまとめ（平成19年3月）（財）日本関税協会
- ・「国際物流と貿易取引に関する研究会」（平成18年6月）財務省
(http://www.mof.go.jp/about_mof/councils/international_distribution/index.html)
- ・「貿易円滑化と関税行政に関する懇談会」（平成22年6月）財務省
(http://www.mof.go.jp/about_mof/councils/trade_facilitation/index.html)
- ・「貿易円滑化ワーキンググループ座長とりまとめ」（関税・外国為替等審議会関税分科会企画部会）（平成23年10月）財務省
(http://www.mof.go.jp/about_mof/councils/customs_foreign_exchange/sub-of-customs/proceedings_plan/material/kana231014.htm)
- ・「貿易手続へのXML/EDI導入調査研究特別委員会報告書」（財）日本貿易手続簡易化協会 簡素化委員会
- ・『Code of Federal Regulations』 Title19 Part 113 Customs Bond。例えば、
http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?c=ecfr&tpl=/ecfrbrowse/Title19/19tab_02.tpl
http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?c=ecfr&SID=10061fa147b5a8e651864586b865bf69&tpl=/ecfrbrowse/Title19/19cfr141_main_02.tpl
<http://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=1&SID=ebac6e4976878217672645986b61ec17&ty=HTML&h=L&n=19y1.0.1.1.17&r=PART>
- ・『Code of Federal Regulations』 Title19 Part 141 13 Entry of Merchandise。例えば、
<http://www.gpo.gov/fdsys/granule/CFR-2012-title19-vol2/CFR-2012-title19-vol2-sec141-18/content-detail.html>
http://www.ecfr.gov/cgi-bin/searchECFR?gp=36&ob=r&ECFRqueryRule=%28%29+AND+%28TITLENUMBER%3D19%29®ion=&ECFRtemplate=multidb_results.joel.html&h=L&SID=5e95197d45a3ae5acb6d7b54e972f9be&Submit.=Submit&ECFRmaxHits=50&wt=ECFR_wrapper.html
- ・『Code of Federal Regulations』 Title19 Part 142 Entry Process。例えば、
<http://www.ecfr.gov/cgi-bin/retrieveECFR?gp=37&SID=5e95197d45a3ae5acb6d7b54e972f9be&ty=HTML&h=L&n=19y2.0.1.1.2&r=PART>
- ・『Importing in to the United States—A Guide for Commercial Importers—』 CBP Publication No. 0000-0504 Revised November 2006（US Customs and Border Protection）
(<http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/newsroom/publications/trade/iius.ctt/iius.pdf>)
- ・米国税関ホームページ（ISF等に関する紹介）
http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/diduknow.xml

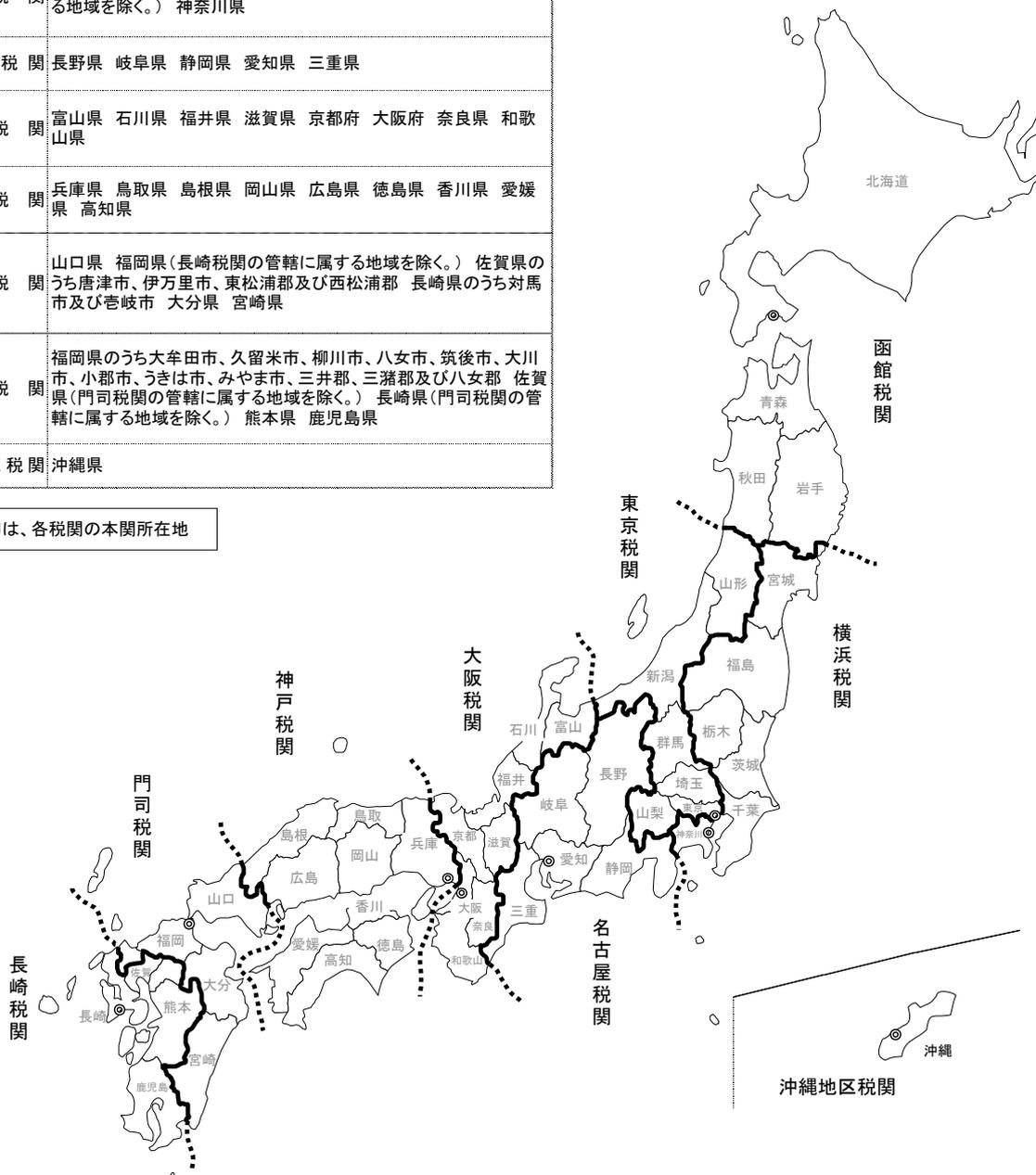
- ・財務省・税関ホームページ。例えば、
AEO制度関係：<http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/kaizen.htm>
出港前報告制度関係：http://www.customs.go.jp/news/news/advance3_j/annex08.pdf
通関所要時間調査関係等：http://www.mof.go.jp/customs_tariff/trade/facilitation/ka20120921.htm
関税レポート（事務取扱件数等）：<http://www.customs.go.jp/zeikan/pamphlet/report/index.htm>
予備審査制度関係：http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imtsukan/1108-2_jr.htm
- ・NACCS関係ホームページ。例えば、
<http://www.naccs.jp/aboutnaccs/aboutnaccs.html>
<http://www.nacccenter.com/keijiban/air/common/etcdoc/etcdoc4.html> 等

【資料編】

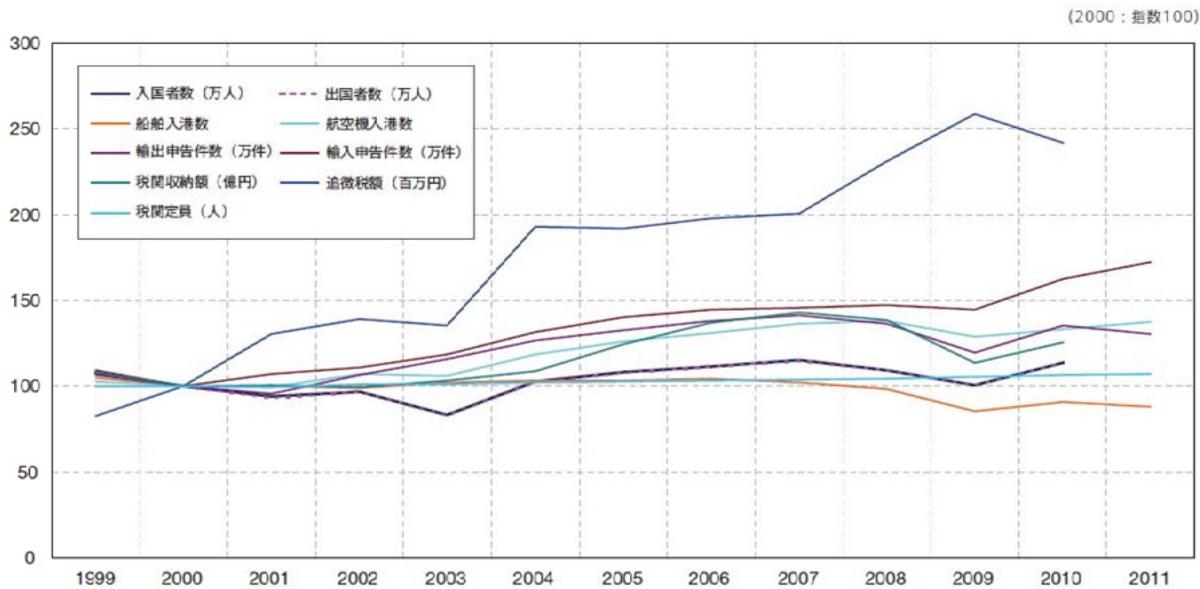
税関の管轄区域（平成23年7月1日現在）

税関名	管轄区域
函館税関	北海道 青森県 岩手県 秋田県
東京税関	山形県 群馬県 埼玉県 千葉県のうち市川市原木及び原木一丁目から原木四丁目まで、成田市、香取郡多古町及び山武郡芝山町 東京都 新潟県 山梨県
横浜税関	宮城県 福島県 茨城県 栃木県 千葉県(東京税関の管轄に属する地域を除く。) 神奈川県
名古屋税関	長野県 岐阜県 静岡県 愛知県 三重県
大阪税関	富山県 石川県 福井県 滋賀県 京都府 大阪府 奈良県 和歌山県
神戸税関	兵庫県 鳥取県 島根県 岡山県 広島県 徳島県 香川県 愛媛県 高知県
門司税関	山口県 福岡県(長崎税関の管轄に属する地域を除く。) 佐賀県のうち唐津市、伊万里市、東松浦郡及び西松浦郡 長崎県のうち対馬市及び壱岐市 大分県 宮崎県
長崎税関	福岡県のうち大牟田市、久留米市、柳川市、八女市、筑後市、大川市、小郡市、うきは市、みやま市、三井郡、三潁郡及び八女郡 佐賀県(門司税関の管轄に属する地域を除く。) 長崎県(門司税関の管轄に属する地域を除く。) 熊本県 鹿児島県
沖縄地区税関	沖縄県

◎印は、各税関の本関所在地

税関HP「税関の管轄区域」より <http://www.customs.go.jp/zeikan/zeikan-kankatsu.pdf>

主要業務量と定員推移



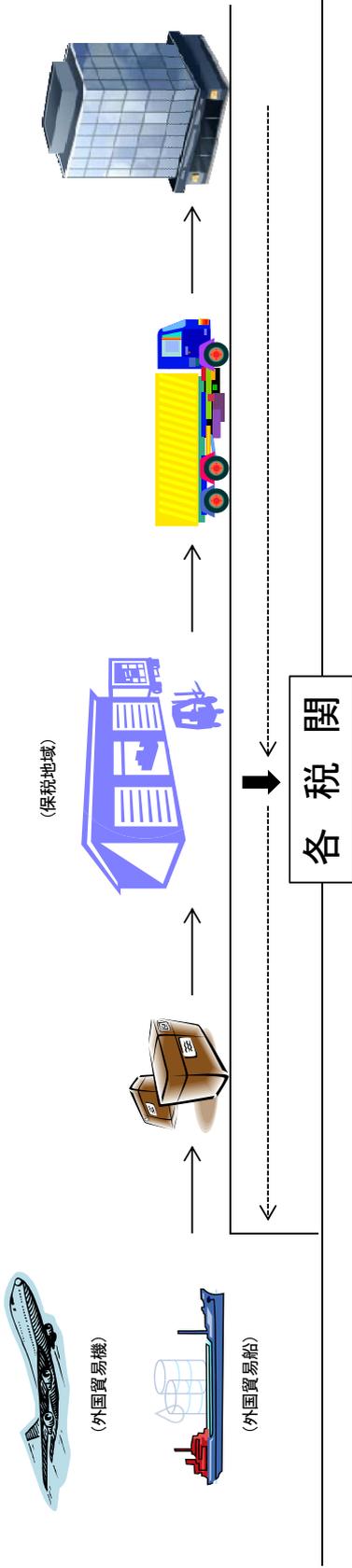
事務取扱件数

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
入国者数 (万人)	2,146	2,305	2,167	2,231	1,915	2,370	2,491	2,570	2,649	2,520	2,316	2,620	—
出国者数 (万人)	2,132	2,309	2,151	2,234	1,905	2,364	2,490	2,568	2,647	2,521	2,318	2,623	—
船舶入港数 (隻)	125,894	131,821	131,923	130,082	134,879	136,326	135,927	137,935	134,827	129,890	112,756	119,344	116,264
航空機入港数 (機)	122,978	126,527	126,041	135,357	133,994	150,110	159,615	165,526	172,864	174,386	163,148	168,436	173,893
輸出申告件数 (万件)	1,002	1,067	1,023	1,136	1,234	1,354	1,413	1,474	1,507	1,458	1,276	1,445	1,391
輸入申告件数 (万件)	1,190	1,214	1,302	1,348	1,439	1,599	1,704	1,753	1,767	1,789	1,752	1,969	2,092
税関収納額 (億円)	36,416	39,479	39,659	39,361	40,793	42,998	49,147	54,036	54,467	54,768	44,800	49,634	—
追徴税額 (百万円)	6,791	5,612	7,326	7,818	7,603	10,844	10,750	11,097	11,240	12,968	14,526	13,579	—
税関定員 (人)	8,259	8,240	8,218	8,315	8,334	8,427	8,465	8,520	8,565	8,620	8,713	8,794	8,799

(注1) 空港出入国者数は、法務統計による。
 (注2) 追徴税額は事務年度集計。

税関HP「関税レポート」より <http://www.customs.go.jp/zeikan/pamphlet/report/index.htm>

関税法の構成(主要規定)



[監視取締] (第3章)

- 船舶等の入出港
 - 入港届、積荷目録等の提出 (第15条)
 - 出港届 (第17条) 税関長の許可
- 貨物の積卸し
 - 積荷目録の提出後 (第16条)
 - 執務時間外の貨物の積卸し (第19条) 届出

[保税制度等] (第4章及び第5章)

- 外国貨物を置く場所の制限 (第30条)
原則として保税地域に入れなければならない。

○ 保税地域の種類

- ・ 指定保税地域 (第37条)
- ・ 保税蔵置場 (第42条)
- ・ 保税工場 (第56条)
- ・ 保税展示場 (第62条の2)
- ・ 総合保税地域 (第62条の8)

○ 保税運送 (第63条) 税関長の承認

《関税法全体を通じて、処分の権限主体は各税関長とされている。》

(財務省作成資料参照)

[通関] (第6章)

- 輸出入申告⇒検査⇒許可 (第67条)
- 輸出入申告の時期 (第67条の2) 原則として貨物の保税地域への搬入後
- 他法令の証明又は確認 (第70条) [注]
- 関税等の納付と輸入の許可 (第72条)
- 関税等の納付が許可の要件 (納期限延長に係るもの等は納付前二許可)
- 輸入の許可前における貨物の引取り (第73条) 税関長の承認

[注]

法令	所轄官庁
○ 食品衛生法	厚生労働省
○ 植物防疫法	農林水産省
○ 家畜伝染病予防法	農林水産省
○ 外為法	経済産業省
○ 薬事法	厚生労働省
etc	etc

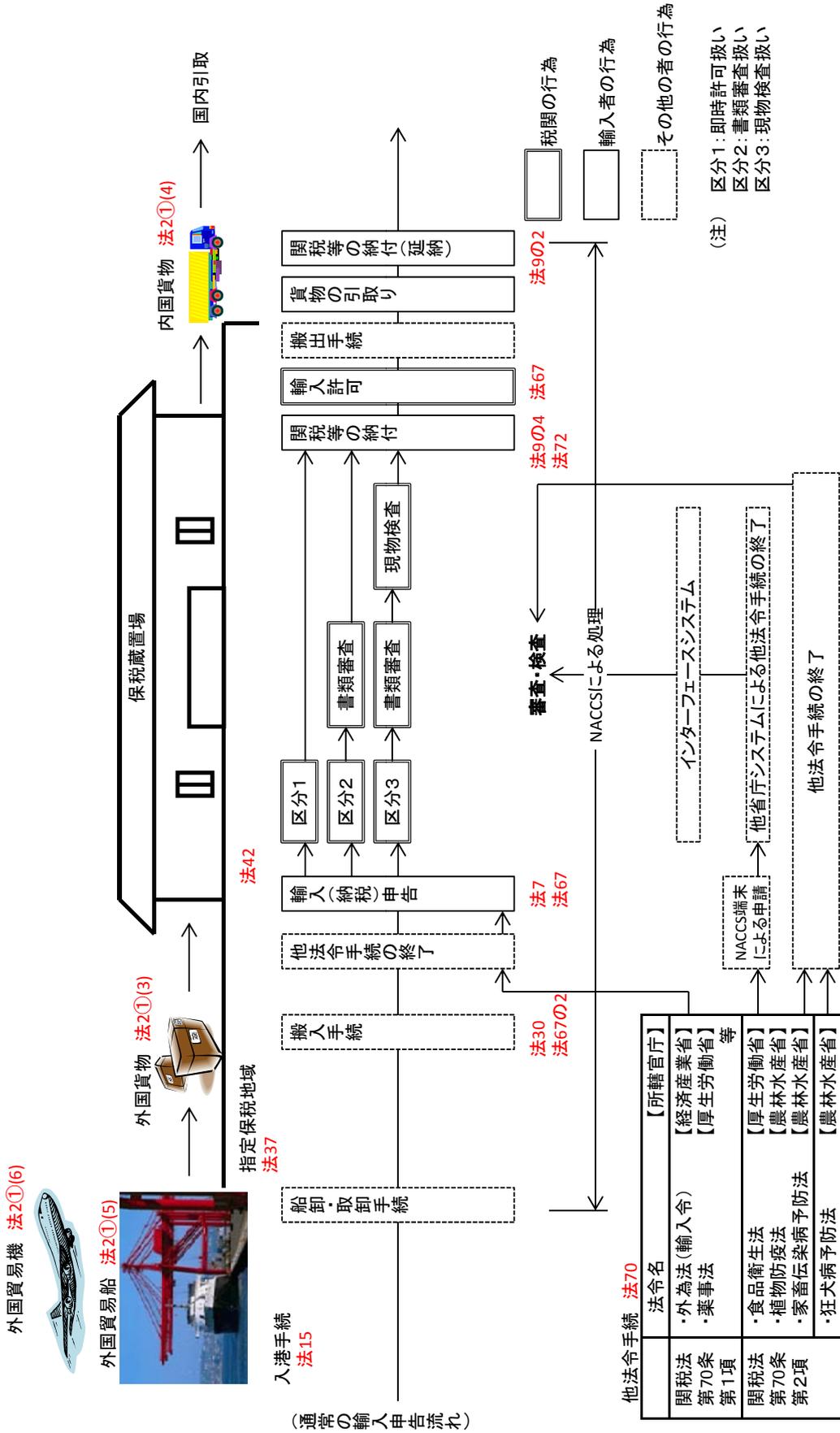
[不服申立て] (第8章)

- 税関長への異議申立て (第89条)
処分を知ってから2月以内
- 大臣への審査請求 (第90条)
異議申立ての決定を知ってから1月以内

[税の確定、納付等] (第2章)

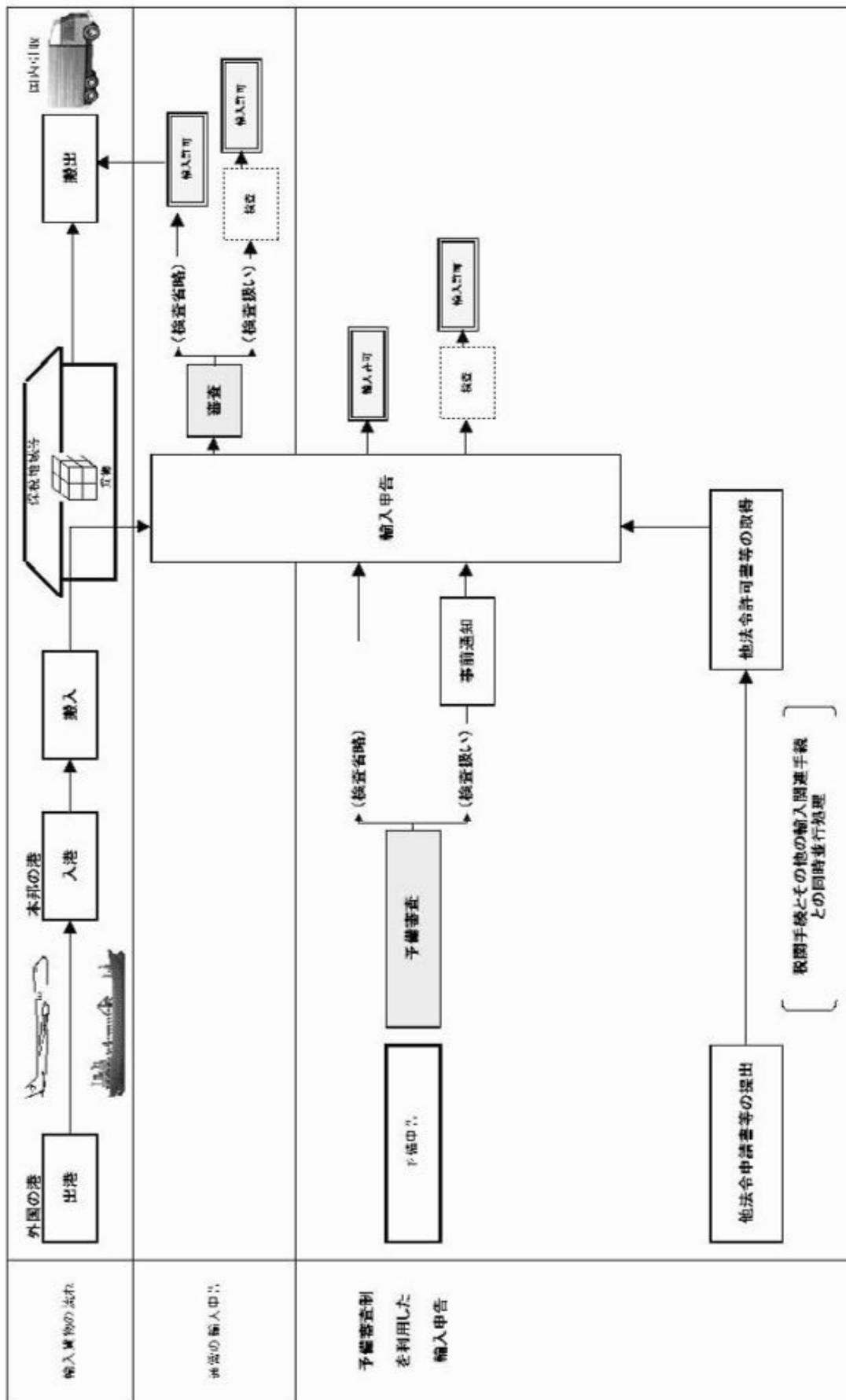
- 納税申告 (第7条)
- 課税物件 (第3条) 輸入貨物
- 課税物件の確定の時期 (第4条)
原則として輸入申告の時にける現況
- 関税を課する場合は適用法令 (第5条)
原則として輸入申告の日において適用される法令
- 納税義務者 (第6条) 貨物を輸入する者
- 税額の確定の方式 (第6条の2)
申告納税方式と賦課課税方式 (原則は申告納税方式)
- 修正申告、更正の請求、更正及び決定 (第7条の14、第7条の15、第7条の16)
 輸入者
 - └ 税額に不足・・・修正申告
 - └ 税額が過大・・・更正の請求
 税関長
 - └ 調査と異なるとき・・・更正
 - └ 輸入時まで申告なし・・・決定
- 関税の納期限 (第9条) 原則として輸入する日まで
- 納期限の延長 (第9条の2)
個別 (3月以内) 包括 (1月分をまとめて3月以内)
- 納付の手続 (第9条の4)

輸入通関の流れ (NACCS)



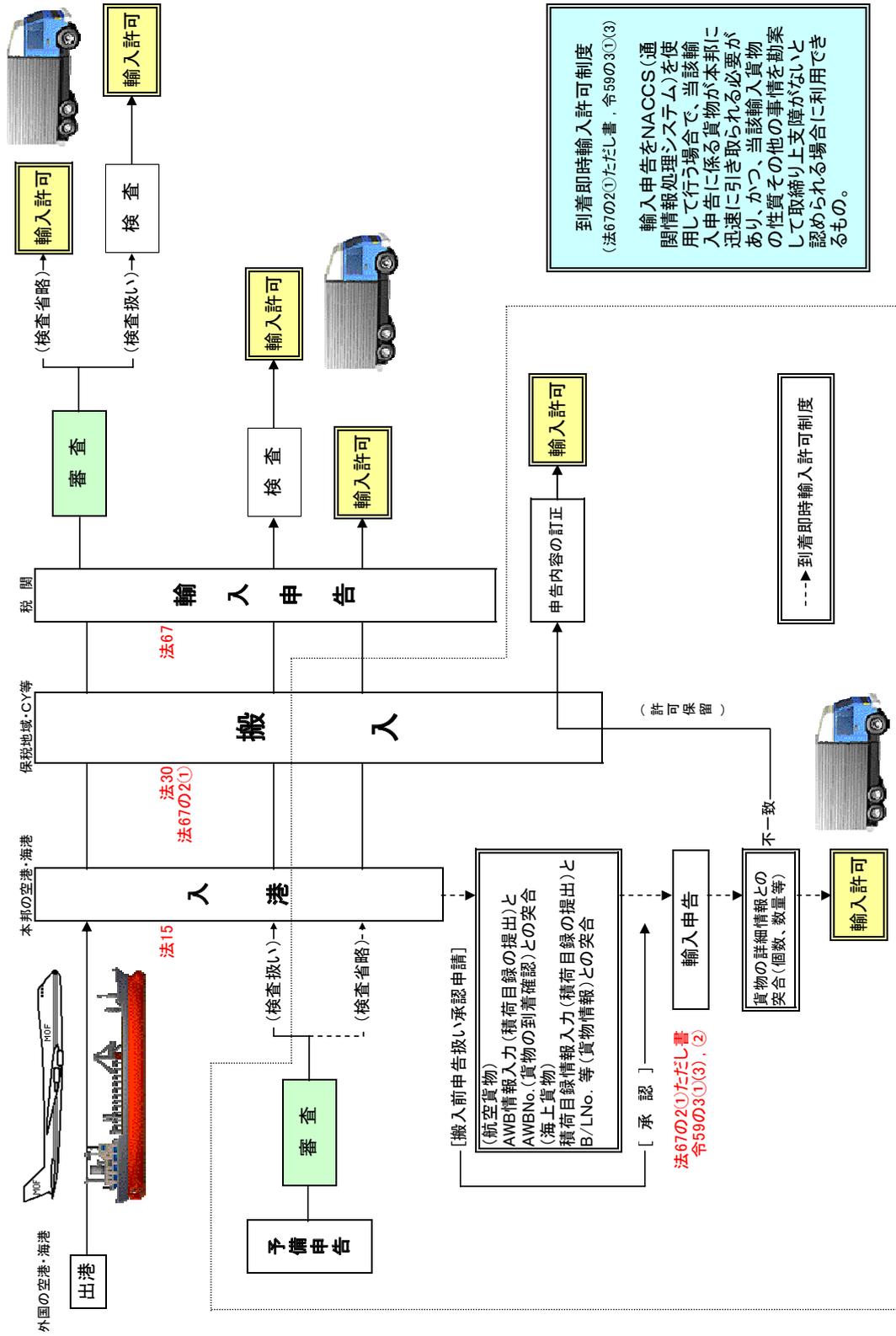
(注) NACCS: Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System (輸出入・港湾関連情報処理システム)
 (財務省作成資料を一部変更して転載)

予備審査制(輸入)のフローチャート



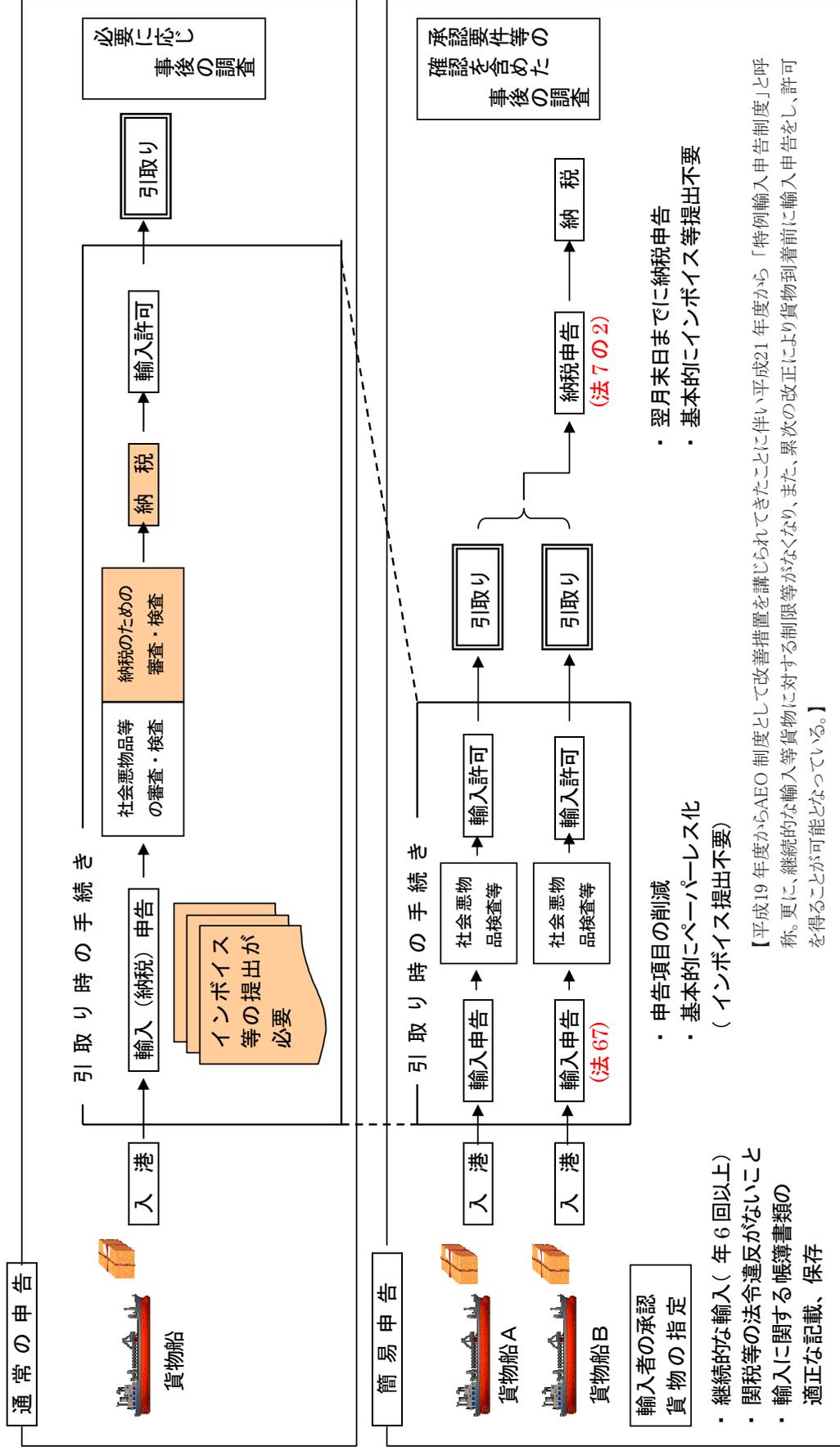
税関 HP 「1108 予備審査制の利用による迅速通関のすすめ 通常の輸入申告と予備審査制を利用した輸入申告との比較の図 (カスタムズアンサー)」
http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imisukan/1108-2_jr.htm

到着即時輸入許可制度の概要



(財務省関税法研究会とりまとめ (H18.6.23) : http://www.mof.go.jp/about/_mof/council/customs_act/report/torimatome180623a.pdf)

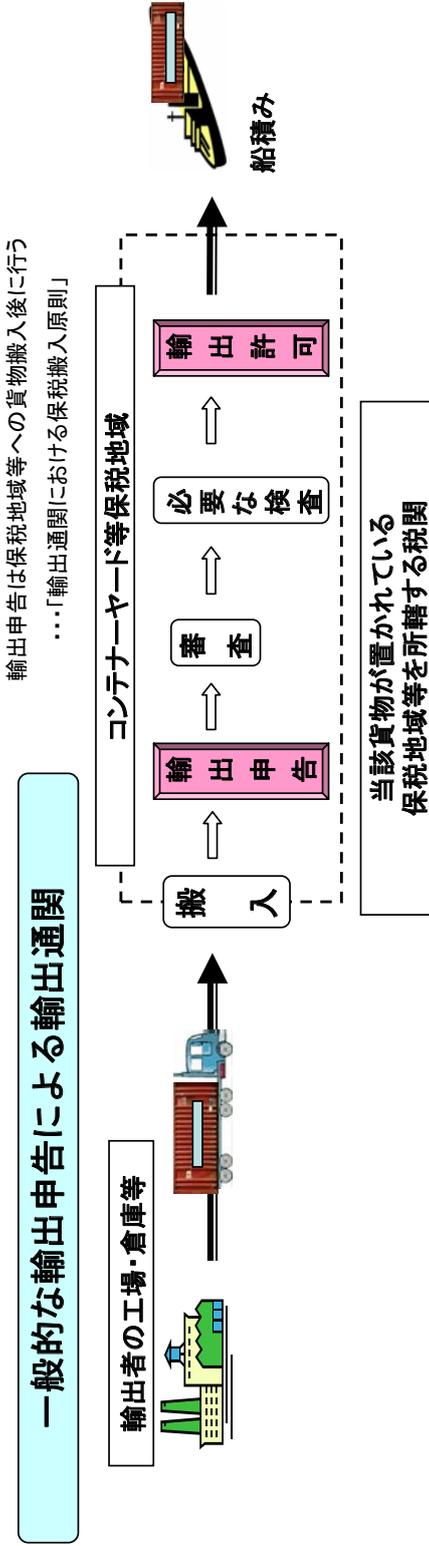
簡易申告制度の概要（法第7条の2～法第7条の13）



(財務省関税法研究会とりまとめ (H18.6.23) : http://www.mof.go.jp/about/_mof/council/customs_act/report/torimatome180623a.pdf)

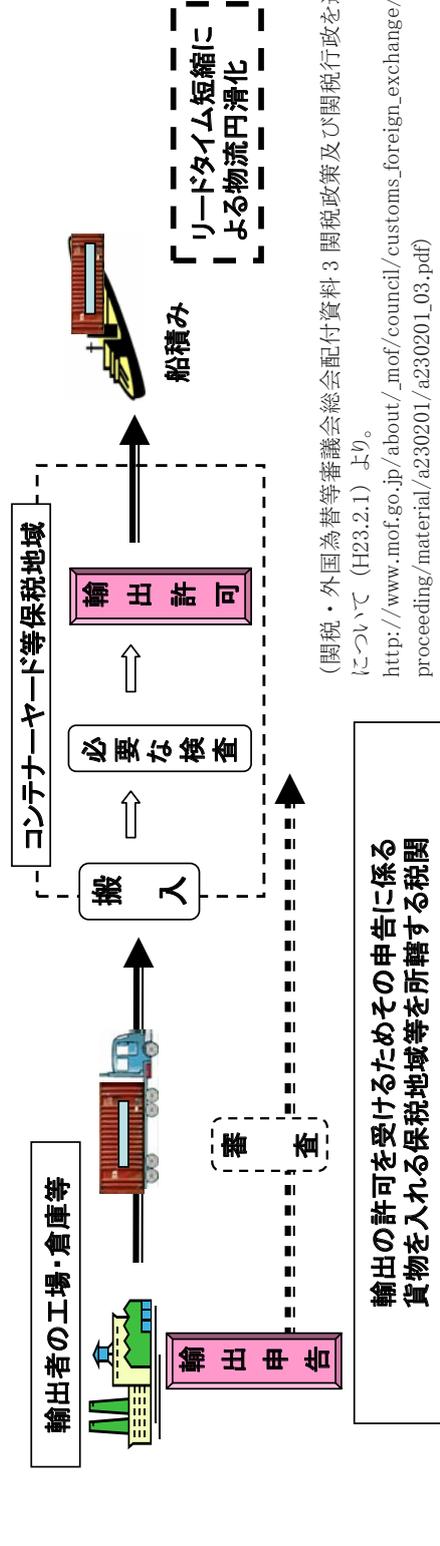
輸出通関における保税搬入原則の見直し

(平成 23 年度改正 平成 23 年 10 月 1 日 施行)



輸出申告を保税地域等への貨物搬入前に行えるようにする

輸出通関における保税搬入原則の見直し(案)



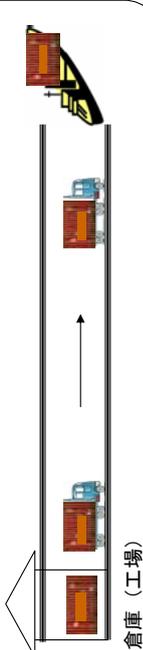
(関税・外国為替等審議会総会配付資料 3 関税政策及び関税行政を巡る動きについて (H23.2.1) より。
http://www.mof.go.jp/about/_mof/council/customs_foreign_exchange/soukai/proceeding/material/a230201/a230201_03.pdf)

コンプライアンスの優れた者のイメージ

○内 容

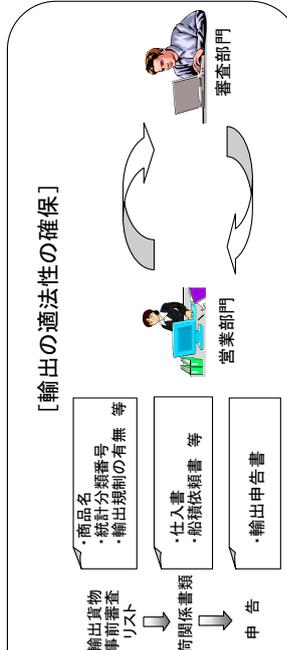
貨物管理

- 倉庫（工場）から港までの一貫した貨物管理
 - 不正貨物の混入阻止
 - 貨物のトレーサビリティの確保
 - 貨物に関わる関係者全体にわたる貨物保全体制の構築

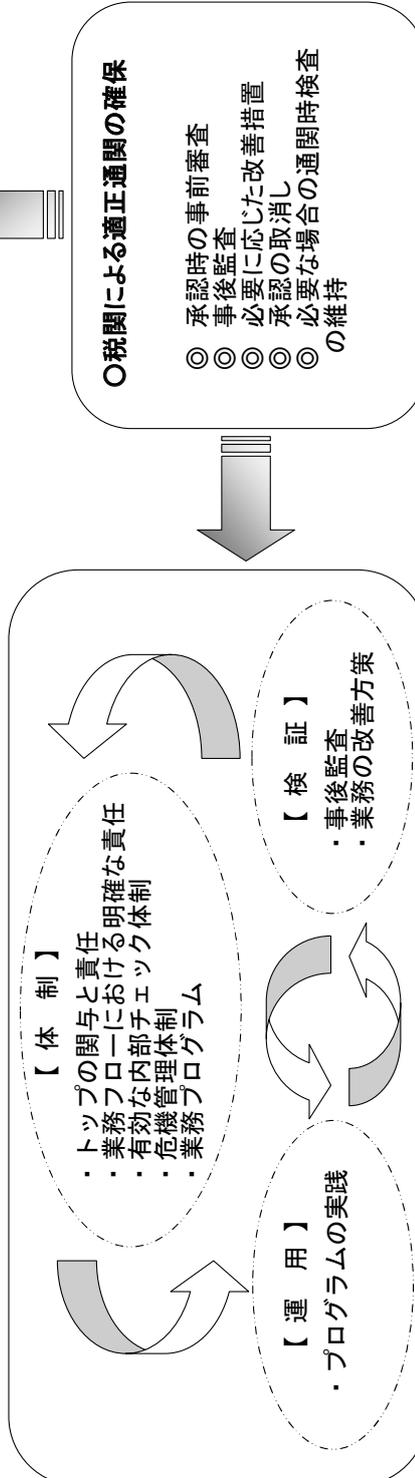


輸出手続

- 関税法等輸出関係法令の遵守
 - 業務の二重チェック体制
 - 従業員の専門的知識の確保と実践
 - 輸出貨物事前審査リストの作成
 - 帳簿書類の保存



○体制の確立

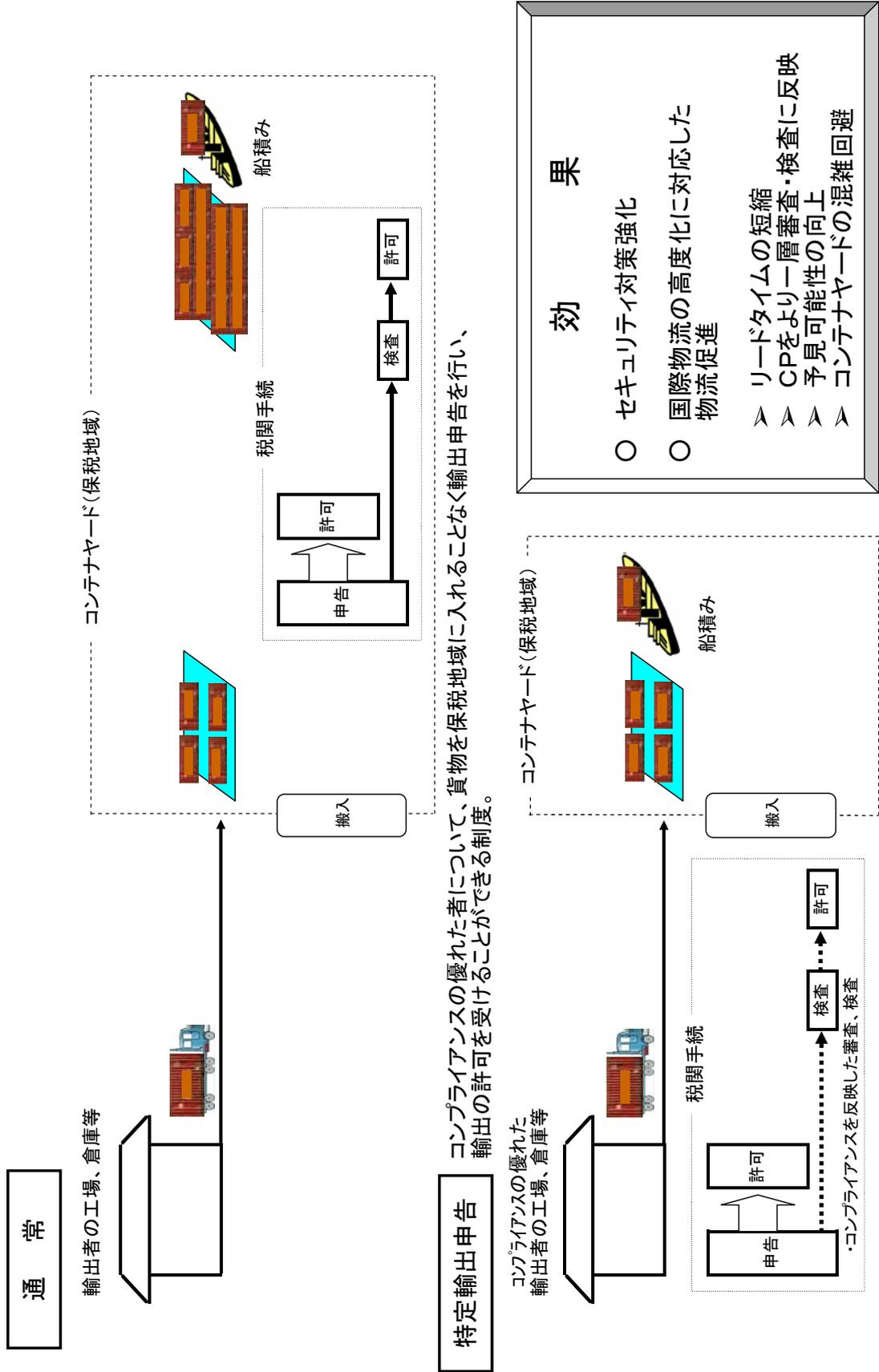


- 【 運 用 】
 - プログラムの実践
- 【 体 制 】
 - トップの関与と責任
 - 業務フローにおける明確な責任
 - 有効な内部チェック体制
 - 危機管理体制
 - 業務プログラム
- 【 検 証 】
 - 事後監査
 - 業務の改善方策

○税関による適正通関の確保

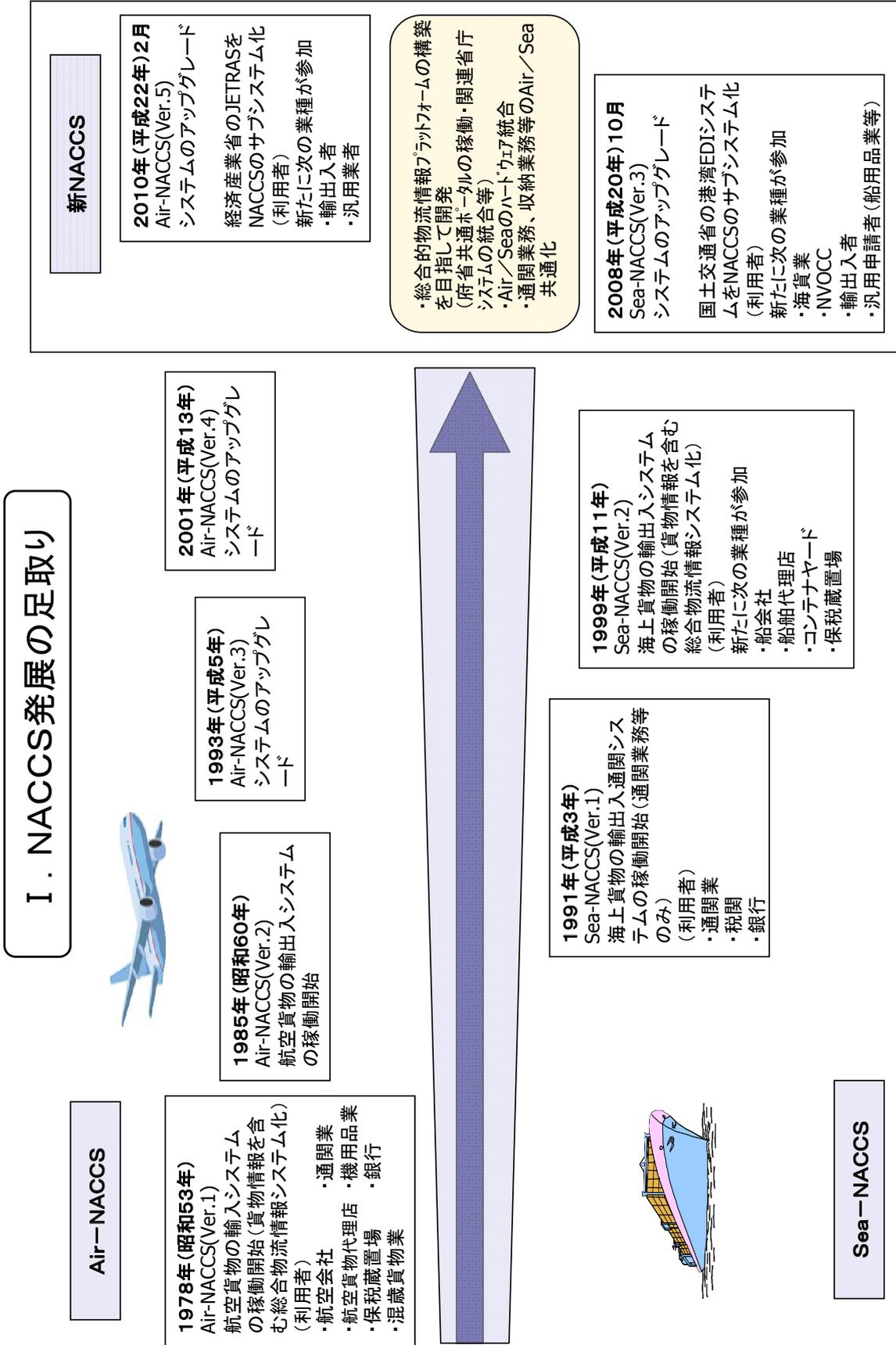
- ◎ 承認時の事前審査
- ◎ 事後監査
- ◎ 必要に応じた改善措置
- ◎ 承認の取消し
- ◎ 必要な場合の通関時検査の維持

コンプライアンス(法令遵守)の優れた者に対する輸出通関制度(特定輸出申告制度)の概要 ～セキュリティ対策強化と国際物流の高度化に対応した物流促進の両立～



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、輸出の許可を受けることができる制度。

財務省作成「関税法研究会資料3」(H17.11.7)より。 http://www.mof.go.jp/about/mof/council/customs_act/proceedings/material/ka171107d.pdf



(関税・外国為替等審議会関税分科会企画部会貿易円滑化ワーキンググループ (H23.6.17) 配付資料より。
http://www.mof.go.jp/about_mof/councils/customs_foreign_exchange/sub-of_customs/proceedings_plan/material/kana230617d.pdf)

(1) AEO (Authorized Economic Operator (認定事業者)) 制度

AEO制度とは、セキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された貿易関連事業者を税関が認定し、通関を円滑にする制度

要件	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高い業務遂行能力を有している → 税関手続に関する知識及び経験が十分である等 ○ 法令遵守規則を定めている → 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り整備されている等 ○ 一定期間法令違反がない等 → 関税法等の法令違反がない等 					
概要	輸入者 (平成13年3月～) <ul style="list-style-type: none"> ○ 貨物到着前に輸入申告を行い、許可を受け、貨物の引取りが可能 ○ 貨物引取り後の納税申告が可能 ○ 一括(1月分)での納税申告が可能 ○ コンプライアンスの反映による審査・検査率の軽減 	輸出者 (平成18年3月～) <ul style="list-style-type: none"> ○ 貨物を保税地域に搬入することなく輸出申告を行い、許可を受けられることが可能 ○ コンプライアンスの反映による審査・検査率の軽減 	倉庫業者 (平成19年10月～) <ul style="list-style-type: none"> ○ 新たに保税蔵置場等を設置する場合の許可が不要 (届出により設置が可能) ○ 保税蔵置場の許可手数料の免除 ○ コンプライアンスの反映による検査率の軽減 	通関業者 (平成20年4月～) <ul style="list-style-type: none"> ○ 貨物到着前に輸入申告が可能 ○ 貨物引取り後の納税申告が可能 ○ 一括(1月分)での納税申告が可能 ○ AEO運送者による運送等を要件に、保税地域への貨物搬入前の輸出申告が可能 	運送者 (平成20年4月～) <ul style="list-style-type: none"> ○ 保税運送毎の承認が不要 ○ 当該運送者が運送を行った場合、AEO通関業者は保税地域への貨物搬入前の輸出申告が可能 	製造者 (平成21年7月～) <ul style="list-style-type: none"> ○ 当該製造者が製造した貨物を輸出する場合、保税地域への貨物搬入前の輸出申告が可能
事業者数	83者	245者	98者	52者	4者	—

関税・外国為替等審議会総会 配付資料3 関税政策及び関税行政を巡る動きについて (H.23.2.1) より (一部修正。2012年7月2日現在)。
http://www.mof.go.jp/about_mof/councils/customs_foreign_exchange/soukai/proceedings/material/a230201/a230201_03.pdf

第10回輸入手続所要時間調査集計結果(海上貨物)

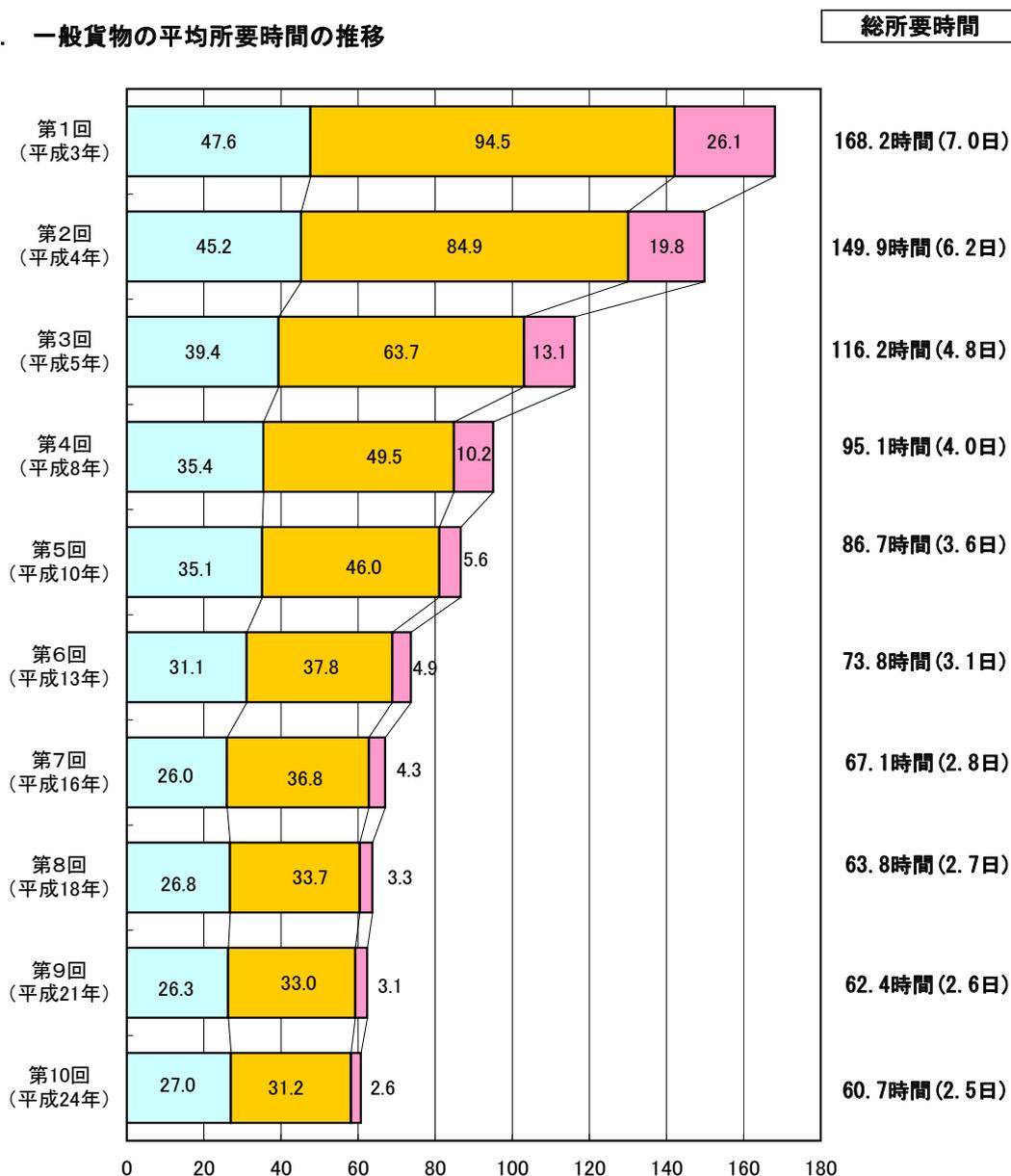
調査期間：平成24年3月12日(月)～18日(日)

凡例： 入港～搬入 搬入～申告 申告～許可(通関所要時間)

(単位：時間)

I. 一般貨物

1. 一般貨物の平均所要時間の推移

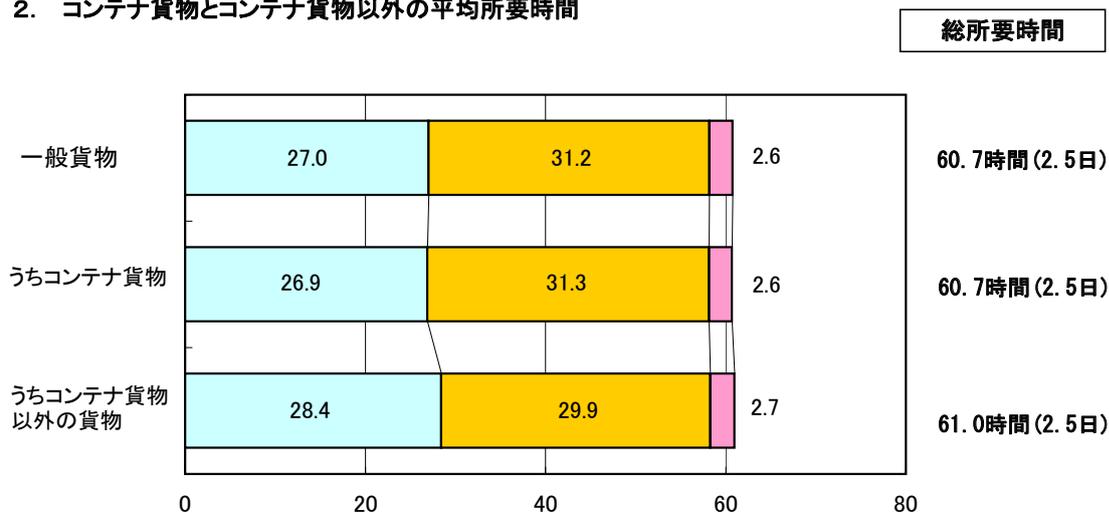


(注1)一般貨物は、II. 1. の注にある「AEO貨物」以外の貨物である。

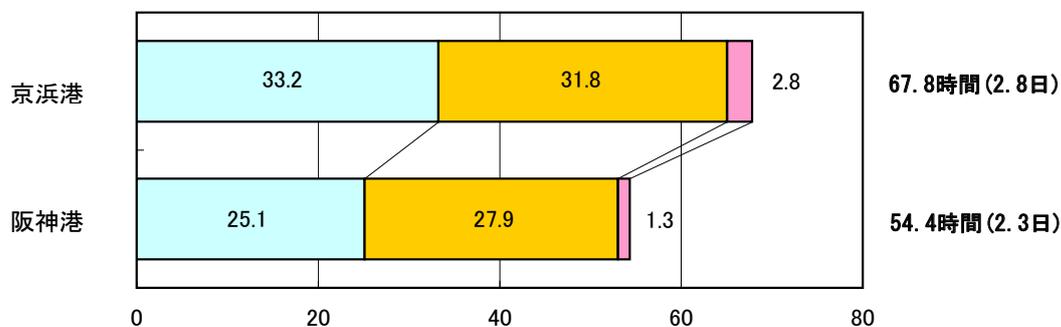
(注2)端数処理(単位未満四捨五入)の関係で「入港～搬入」、「搬入～申告」、「申告～許可」の合計時間と総所要時間は必ずしも一致しない。(※以下、同様)

(第10回 輸入手続の所要時間調査 http://www.mof.go.jp/customs_tariff/trade/facilitation/ka20120921.htm)

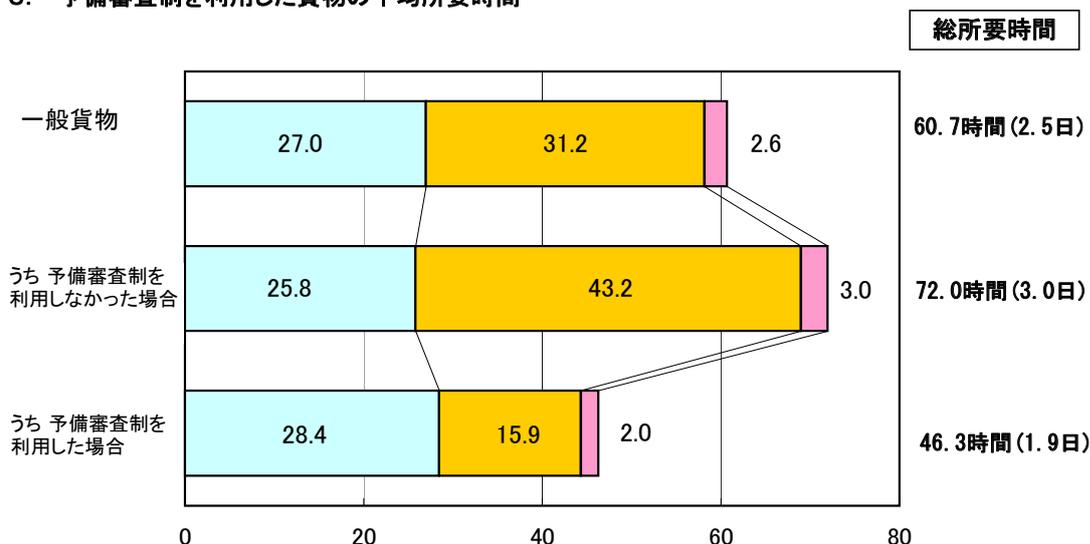
2. コンテナ貨物とコンテナ貨物以外の平均所要時間



【参考】 京浜港及び阪神港におけるコンテナ貨物の平均所要時間



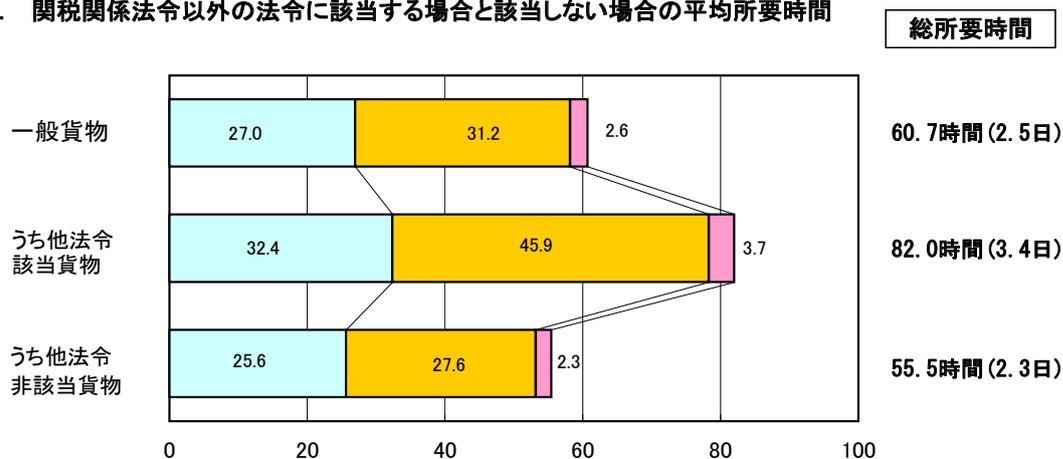
3. 予備審査制を利用した貨物の平均所要時間



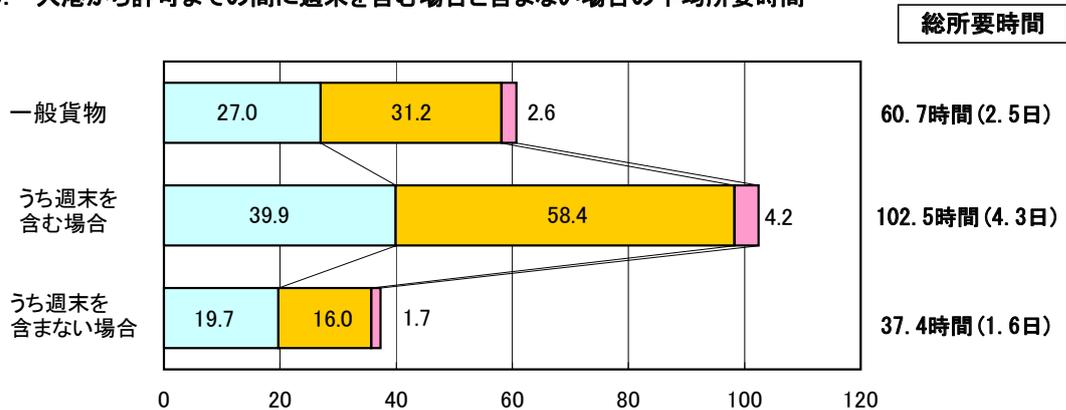
(注) 予備審査制

予備審査制とは、貨物が本邦に到着等する前に、予め税関に予備的な申告(予備申告)を行い、税関の審査(予備審査)を受けておくことができる制度である。
この制度を利用すれば、輸入に関する他法令手続が終了した後に税関への輸入申告及び審査が行われる貨物について、このような他法令手続と同時並行的に税関の審査を受けられるほか、保税地域への搬入後に正式な輸入申告を行った時点では、既に税関の審査が終了し、又は審査が行われていることから、輸入許可までの時間を短縮できるという効果がある。

4. 関税関係法令以外の法令に該当する場合と該当しない場合の平均所要時間

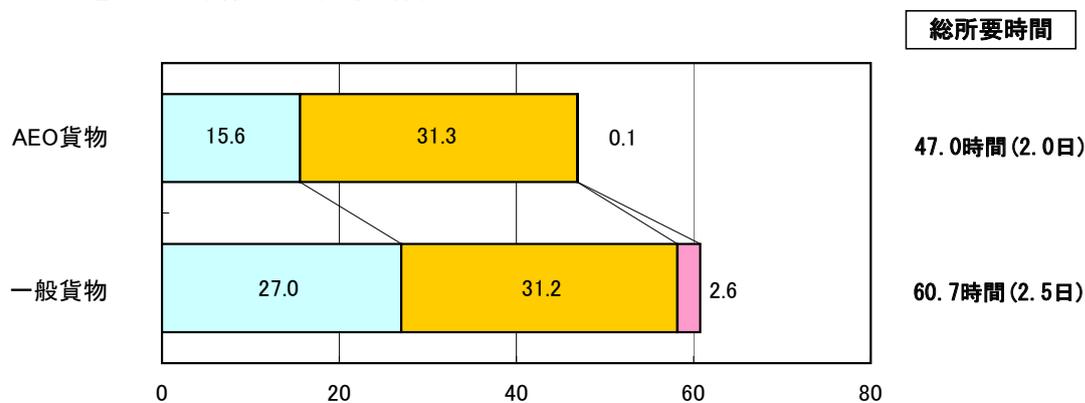


5. 入港から許可までの間に週末を含む場合と含まない場合の平均所要時間



II. AEO貨物

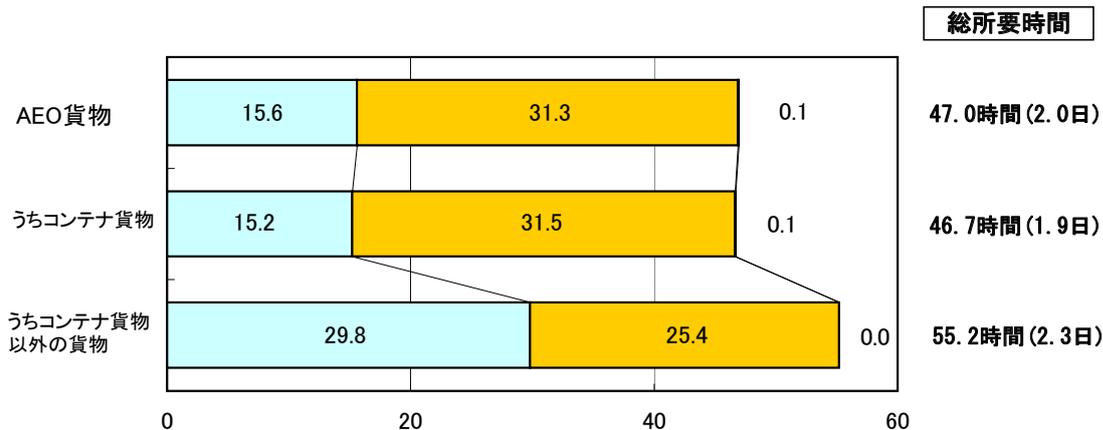
1. AEOを利用した貨物の平均所要時間



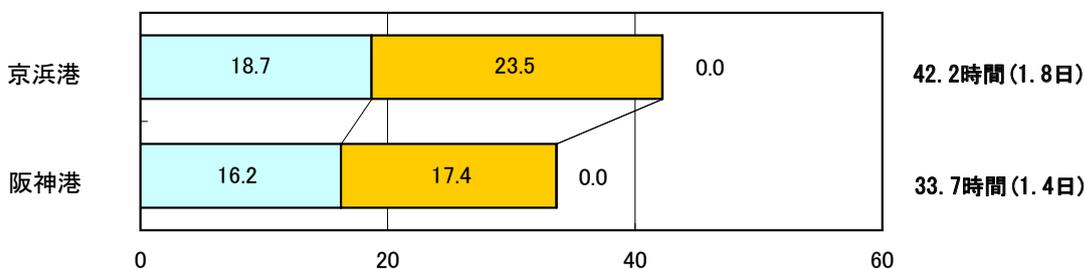
(注)AEO貨物

貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された者として税関長の承認を受けた輸入者について、貨物の引取り後に納税申告を行えること、コンプライアンスを反映した審査、検査が受けられる等の特例措置を付与する特例輸入申告制度(輸入者のAEO制度)が導入されており、この制度を利用して輸入申告される貨物(特例申告貨物)をいう。

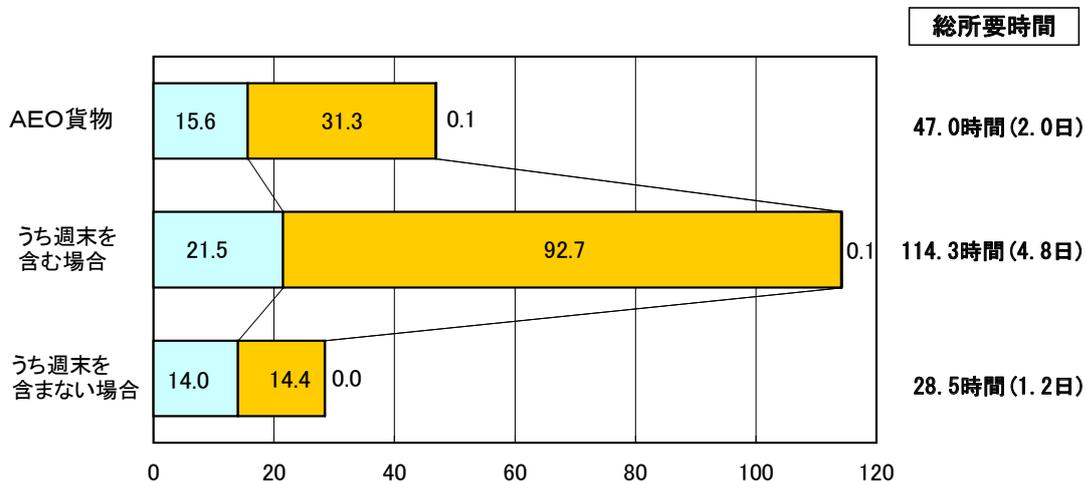
2. コンテナ貨物とコンテナ貨物以外の平均所要時間



【参考】 京浜港及び阪神港におけるコンテナ貨物の平均所要時間



3. 入港から許可までの間に週末を含む場合と含まない場合の平均所要時間



(別添2)

第10回輸入手続所要時間調査集計結果(航空貨物)

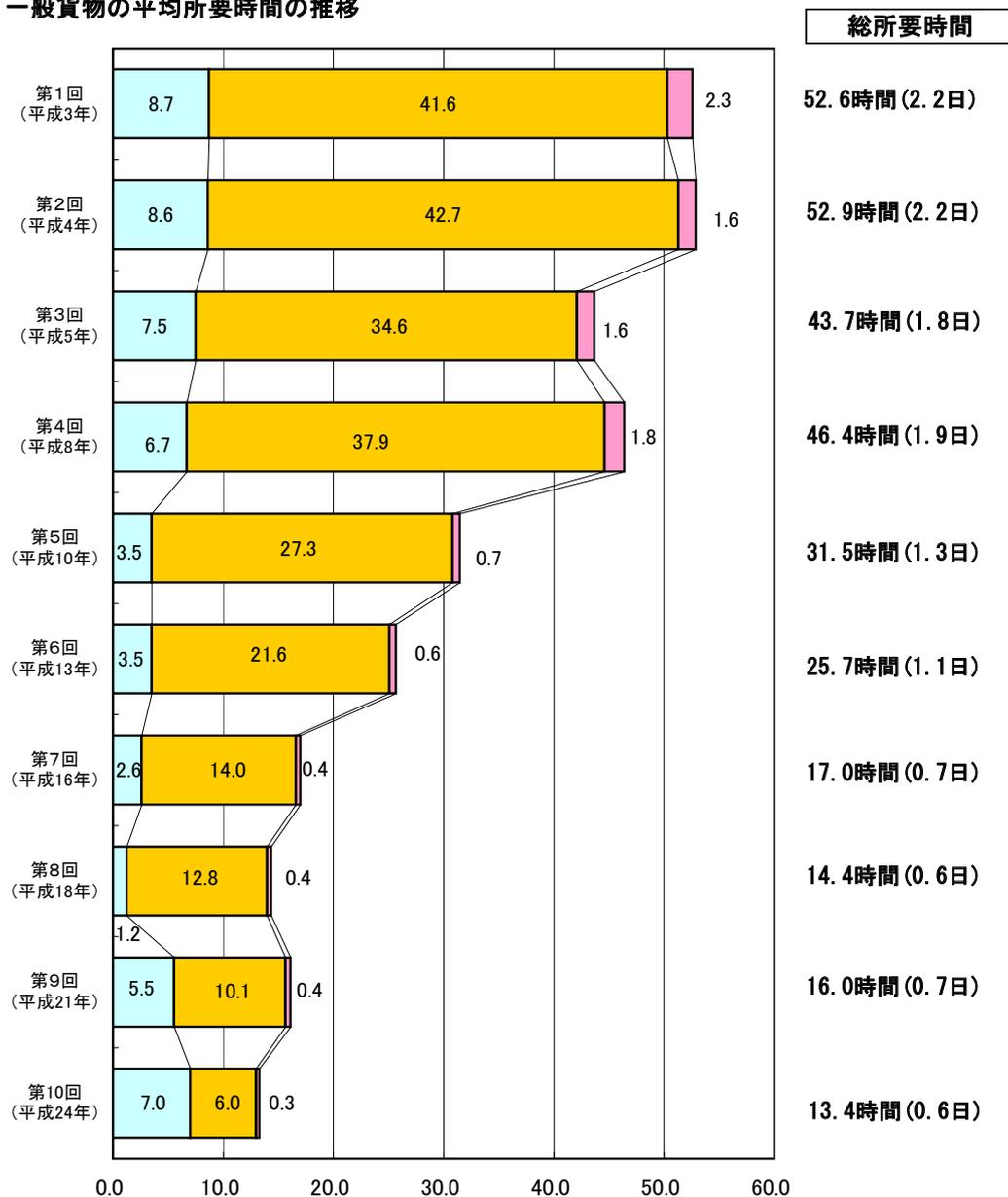
調査期間：平成24年3月12日(月)～18日(日)

 凡例：
 入港～搬入
 搬入～申告
 申告～許可(通関所要時間)

I. 一般貨物

(単位：時間)

1. 一般貨物の平均所要時間の推移



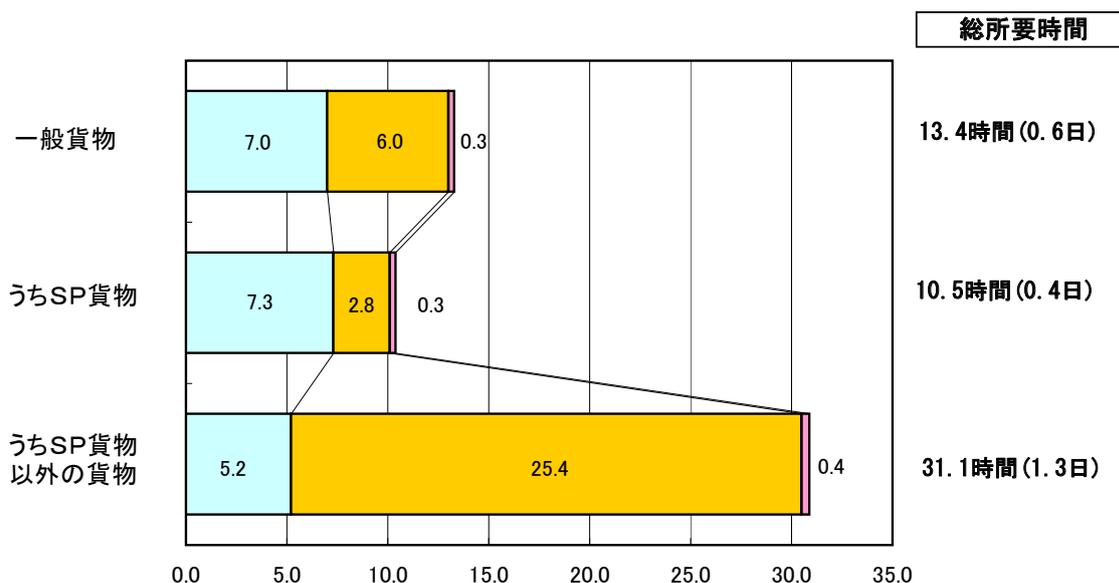
(注1) 一般貨物は、2. の注にある「AEO貨物」以外の貨物である。

(注2) 端数処理(単位未満四捨五入)の関係で「入港～搬入」、「搬入～申告」、「申告～許可」の合計時間と総所要時間は必ずしも一致しない。(※以下、同様)

【参考】一般航空貨物について、入港から搬入までに要する時間が、前回調査(第9回：平成21年)に比べ1.5時間長くなり7.0時間となっているが、これは、SP貨物に係る輸入申告が増加し、航空貨物に占める割合も高い(約85%)ことによるものと考えられる。

SP貨物の輸入申告件数は年々増加傾向にあるが、平成19年より、成田地区で通関されていたものが東京都内に運送されて通関されるようになったことから、入港から搬入までの所要時間が一般的に長くなる傾向にある。

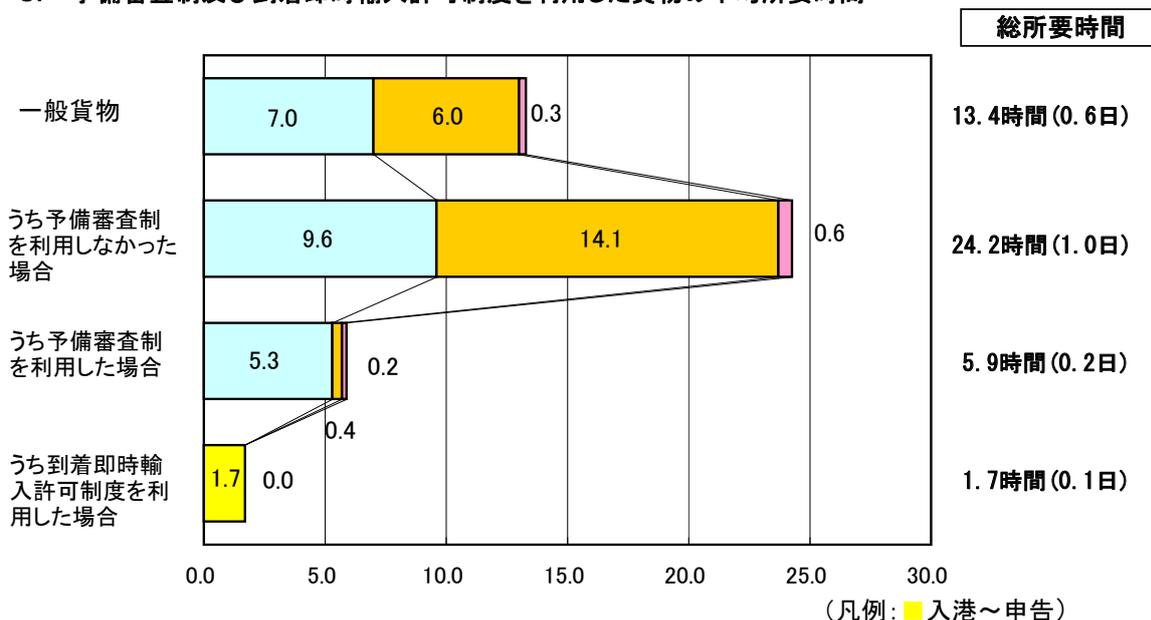
2. SP貨物とSP貨物以外の貨物の平均所要時間



(注) SP貨物

SP貨物とは、輸出者(荷送人)の戸口から輸入者(荷受人)の戸口までの一貫輸送を基本とする貨物であり、国際エクスプレス貨物・国際宅配便といわれている小口急送貨物をいう。

3. 予備審査制及び到着即時輸入許可制度を利用した貨物の平均所要時間



(注1) 予備審査制

予備審査制とは、貨物が本邦に到着等する前に、予め税関に予備的な申告(予備申告)を行い、税関の審査(予備審査)を受けておくことができる制度である。

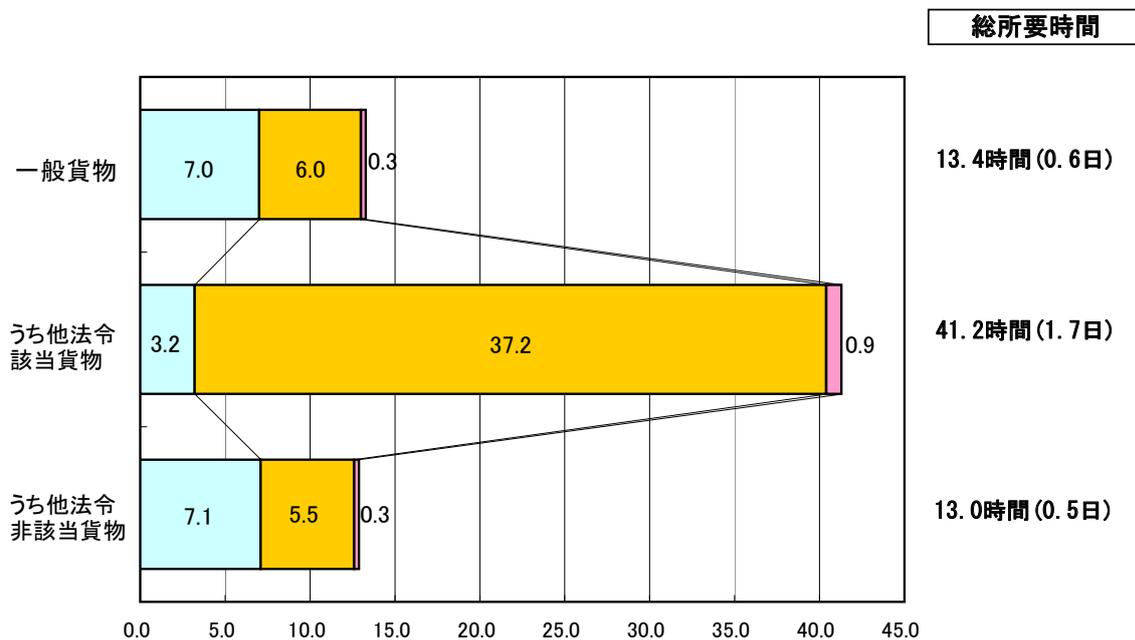
この制度を利用すれば、輸入に関する他法令手続が終了した後に税関への輸入申告及び審査が行われる貨物について、このような他法令手続と同時並行的に税関の審査を受けられるほか、保税地域への搬入後に正式な輸入申告を行った時点では、既に税関の審査が終了し、又は審査が行われていることから、輸入許可までの時間を短縮できるという効果がある。

(注2) 到着即時輸入許可制度

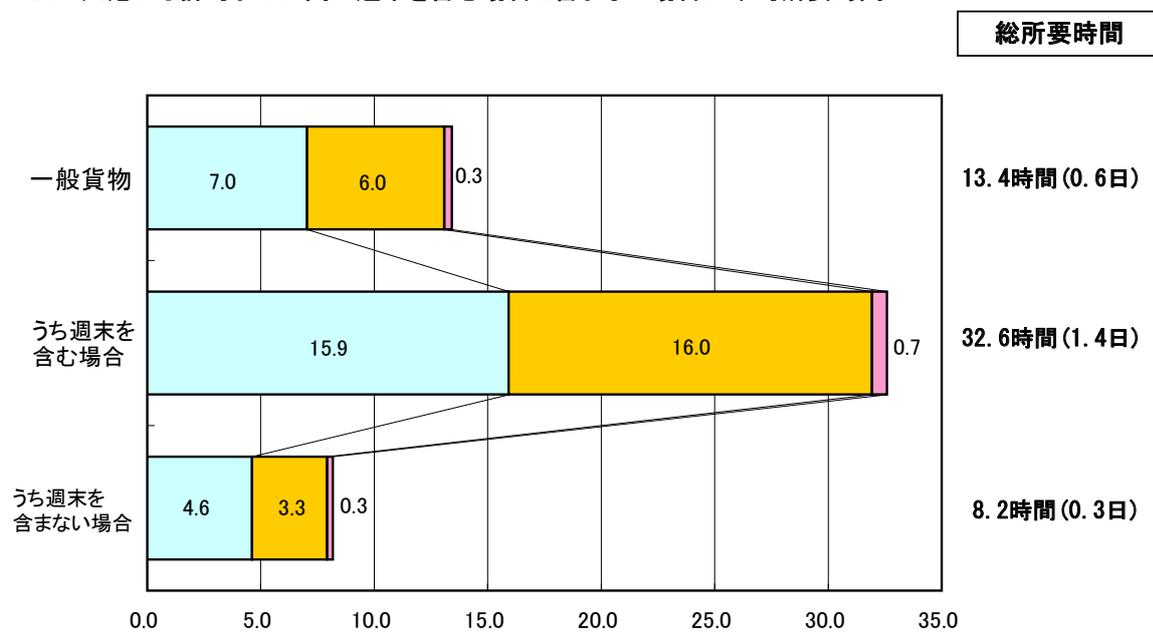
輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)を利用して予備申告を行った貨物のうち、取扱い上支障のないものとして検査が不要とされた貨物について、当該貨物の到着が確認されれば、保税地域へ搬入する前に輸入申告を行い、輸入の許可を受けることができる制度。

(別添2)

4. 関税関係法令以外の法令に該当する場合と該当しない場合の平均所要時間

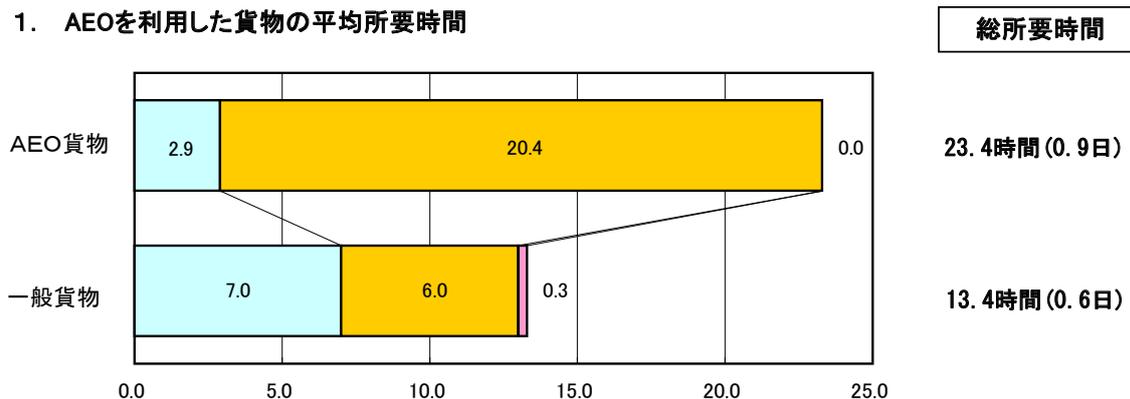


5. 入港から許可までの間に週末を含む場合と含まない場合の平均所要時間



II. AEO貨物

1. AEOを利用した貨物の平均所要時間

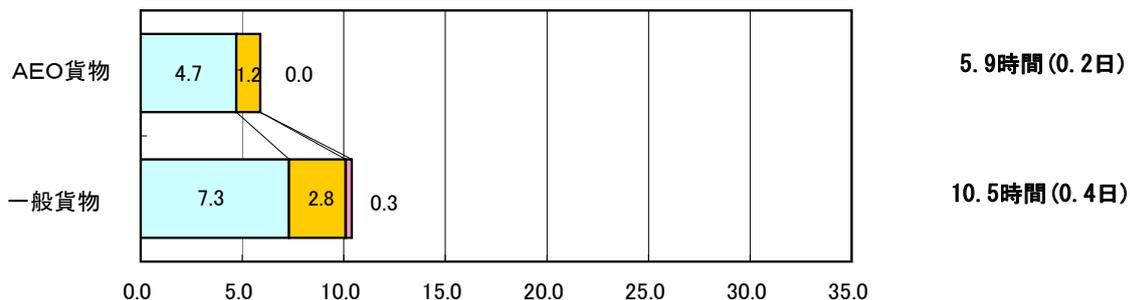


【参考】AEO貨物の所要時間が長い理由

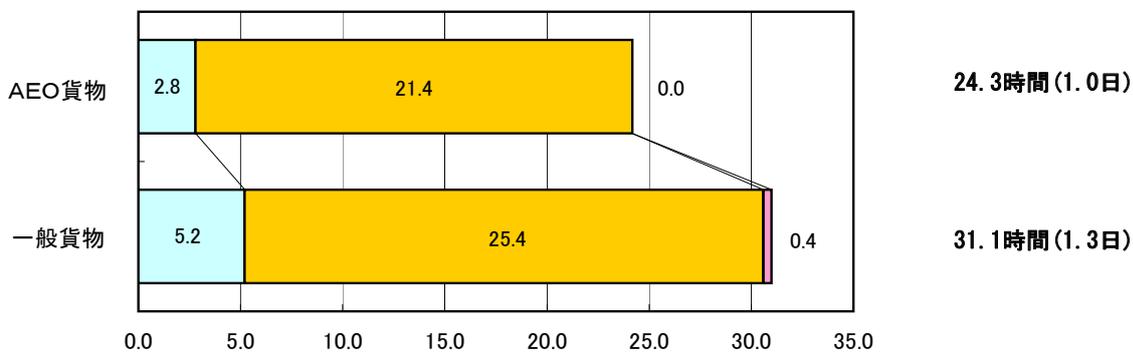
一般航空貨物については所要時間が短いSP貨物が約85%を占めている一方で、AEO貨物についてはSP貨物の占める割合が約5%と非常に少ないため、一般航空貨物とAEOを利用した貨物の所要時間を比較するとAEO貨物が長くなっているものと考えられる。

なお、SP貨物とSP貨物以外の貨物のそれぞれについてAEO貨物と一般航空貨物の所要時間を比較すると、以下のグラフのとおりSP貨物ではAEO貨物の方が4.6時間、SP貨物以外の貨物ではAEO貨物の方が6.8時間、それぞれ短くなっている。

○ SP貨物による比較



○ SP貨物以外の貨物による比較



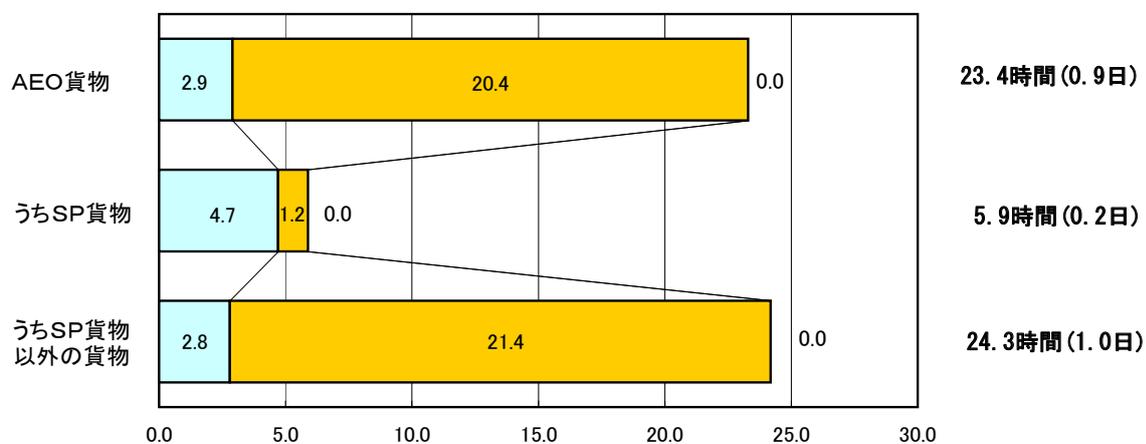
(注)AEO貨物

貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された者として税関長の承認を受けた輸入者について、貨物の引取り後に納税申告を行えること、コンプライアンスを反映した審査、検査が受けられる等の特例措置を付与する特例輸入申告制度(輸入者のAEO制度)が導入されており、この制度を利用して輸入申告される貨物(特例申告貨物)をいう。

(別添2)

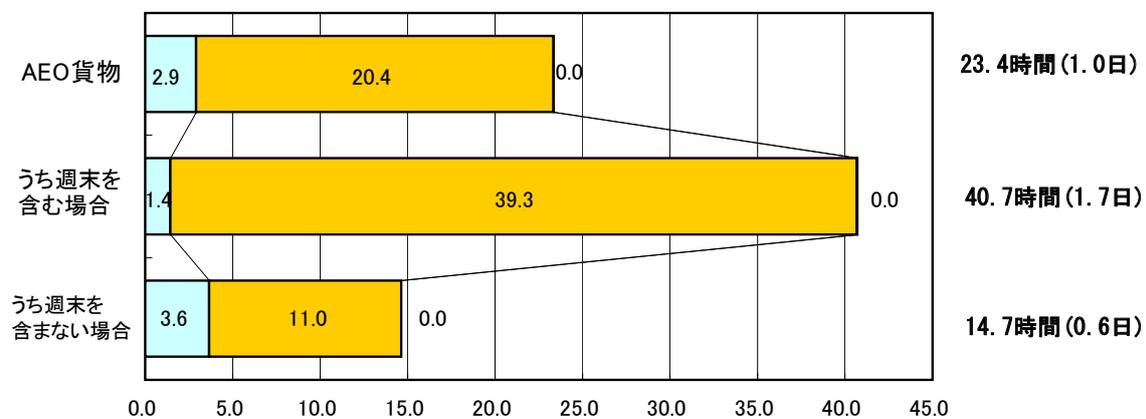
2. SP貨物とSP貨物以外の貨物の平均所要時間

総所要時間



3. 入港から許可までの間に週末を含む場合と含まない場合の平均所要時間

総所要時間



通関関連手続の電子化等に向けた取組み

目標

- 通関関係書類のペーパーレス化の促進
⇒通関関係書類の提出の省略、電子化又はPDF等による提出
- NACCSにおける貿易手続全般に係る国際物流情報プラットフォームとしての機能強化
⇒民間の貿易取引の電子化の推進・NACCSとの連携

平成25年度のNACCS等の更改時までの取組み

- 通関関係書類の簡素化
- NACCSの「電子インボイス業務」の利用促進
⇒ 企業・関係業界等へのセールス
⇒ インボイス業務のプログラム変更の実施（桁数・欄数の増加等）
- 通関関係書類のPDF等によるNACCSでの提出

平成29年度の次期NACCS等の稼動時までの取組み

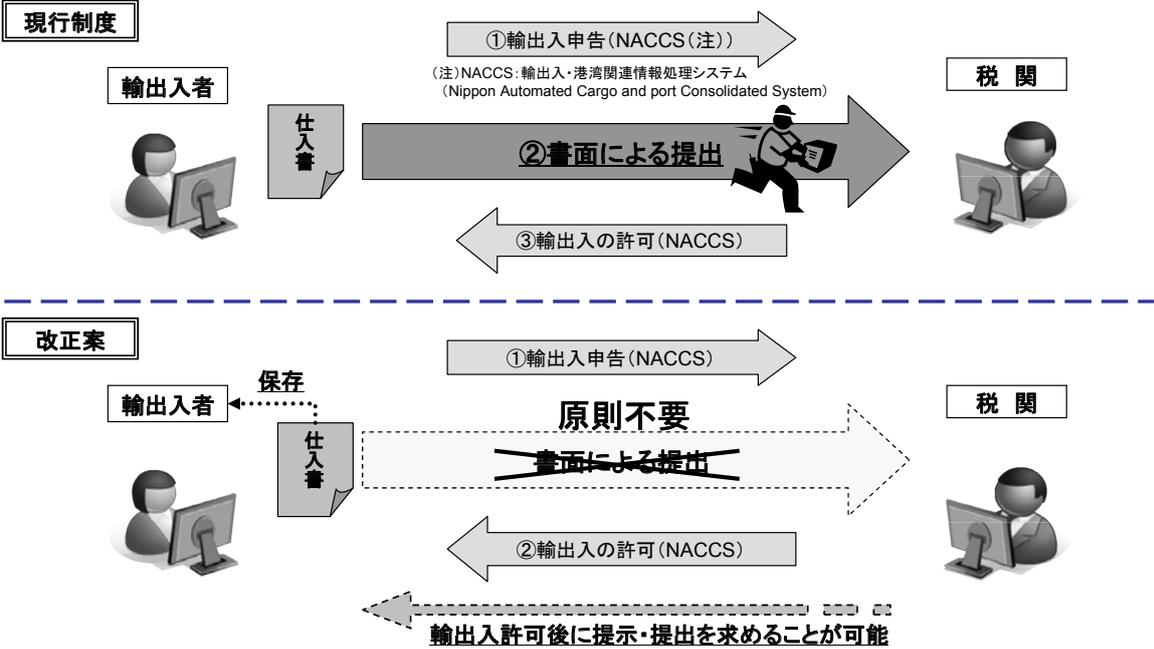
- 他法令手続等の電子化の推進
- 民間の貿易取引の電子化の推進・NACCSとの連携（海上運送状、保険料明細書等）
- 通関手続に係る電子手続の原則化

（注）国際的な電子化の状況及び民間の電子化の状況等を踏まえ、必要な場合には、前倒しも検討。

（関税・外国為替等審議会関税分科会配付資料 5-2（H23.11.9）より。
http://www.mof.go.jp/about_mof/councils/customs_foreign_exchange/sub-of_customs/proceedings_customs/material/kana231109/kana231109k.pdf

通関関係書類の簡素化

更なる貿易の円滑化の観点から、通関関係書類についてのペーパーレス化を推進するため、まず、通関関係書類の簡素化を図る。このため、仕入書について原則として提出を求めないこととし、併せて所要の措置を講ずる。

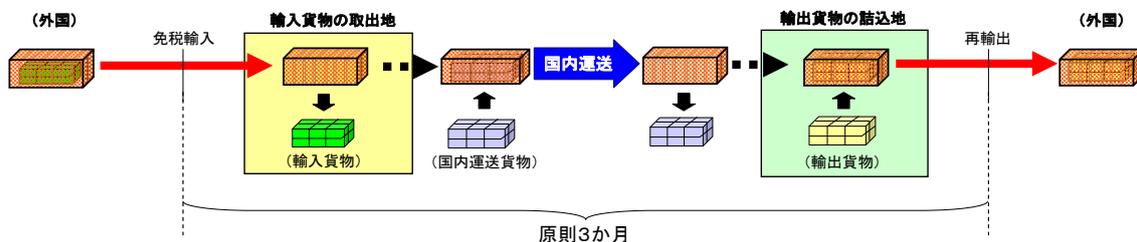


第 589 回貿易実務研究会（H24.2.15）配付資料より

免税コンテナの国内運送条件等の緩和

再輸出されることを条件として関税及び消費税の免除を受けて輸入されたコンテナについて、国内運送への使用に係る条件を廃止し(現行1回限りの制限を撤廃する等)、再輸出までの期間を延長する(現行3ヶ月を1年)。

○ 免税コンテナの使用イメージ



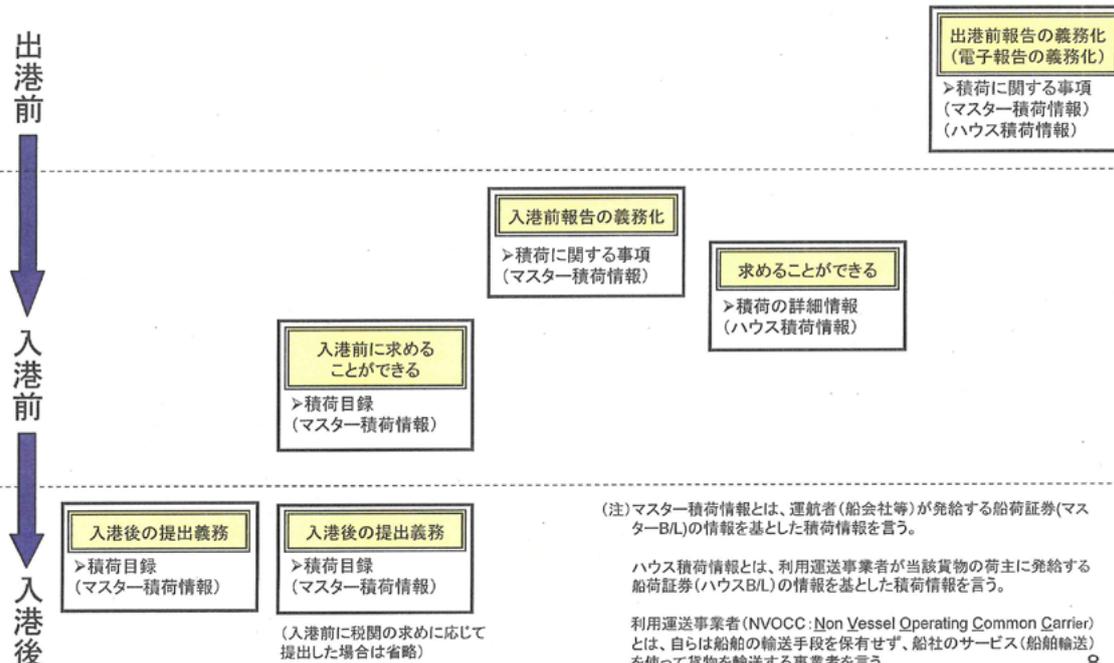
○ 現状と改正案の比較

	現 状	改 正 案
空コンテナの国内運送への使用	不 可 貨物を詰めて輸入されたコンテナである必要がある。	制 限 な し
国 内 運 送 の 経 路	制 限 あり 貨物の取出地から詰込地までの通常の経路である必要がある。	制 限 な し
国 内 運 送 の 使 用 回 数	1 回 に 限 る	制 限 な し
国 内 運 送 使 用 の 事 前 申 請	必 要	不 要
再 輸 出 期 間	原 則 3 か 月	原 則 1 年

第 589 回貿易実務研究部会 (H24.2.15) 配付資料より

我が国の積荷情報の事前報告制度の推移

〔平成15年度まで〕 ⇨ 〔平成16年度改正〕 ⇨ 〔平成18年度改正〕 ⇨ 〔平成19年度改正〕 ⇨ 〔平成24年度改正〕



(東京税関開催説明会資料 出港前報告制度について (H24.6))

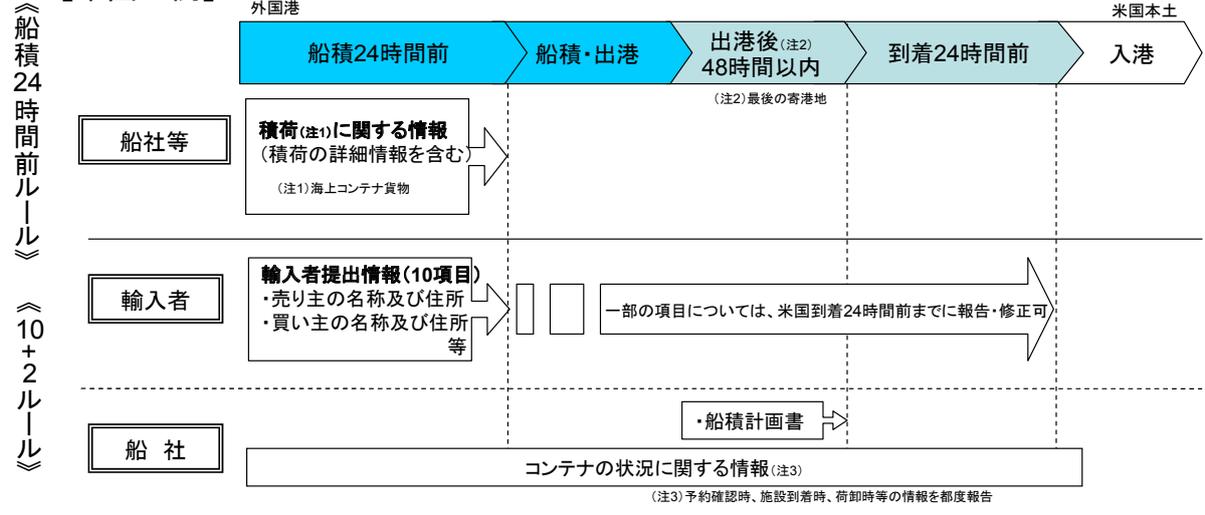
http://www.kanzei.or.jp/tokyo/sites/www.kanzei.or.jp.tokyo/files/cus_info/pdf/zeikan240601.pdf

諸外国における水際取締りの強化を目的とした事前報告の早期化及び拡充

《船積24時間前ルール》（本格実施：米国・カナダ、中国、本格実施に向けて準備中：EU）
 自国向け海上コンテナ貨物について、船社等に対し、外国港での船積24時間前までに積荷に関する情報の提出義務を課すもの。

《10+2ルール》（本格実施：米国）
 船積24時間前ルールで要求する情報に加えて、輸入者に対し、米国向け海上コンテナ貨物に関する10項目の情報を船社に対し、更に2項目の情報を船積24時間前までなどに提出義務を課すもの。

【米国の例】



貿易円滑化と関税行政に関する懇談会 第1回会合（H22.1.29）配付資料2
http://www.mof.go.jp/about_mof/councils/trade_facilitation/proceedings/material/ka220129s/ka220129s_2.pdf

諸外国における海上コンテナに係る事前報告制度の概要

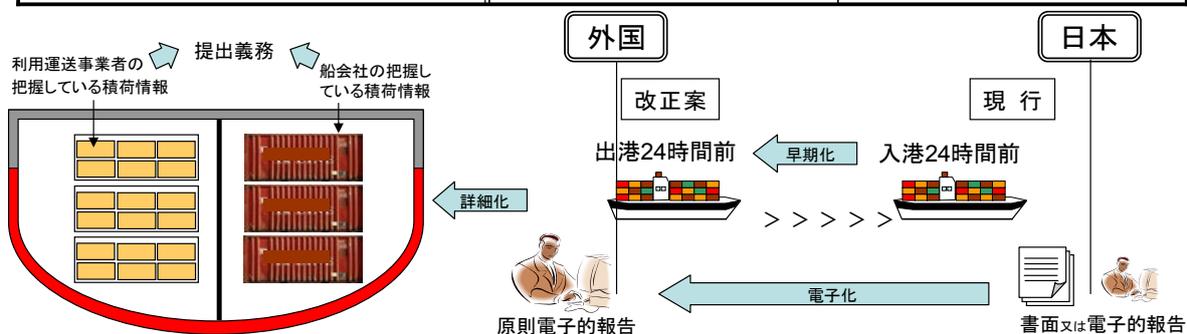
	米国	カナダ	メキシコ	EU	トルコ	中国	韓国	日本(参考)
実施時期	2002.12.2	2004.4.19	2007.9.1	2011.1.1	2012.1.1	2009.1.1 一部実施	未定 (輸出のみ 2012.4実施)	2014.3(予定)
報告期限	船積 24時間前	船積 24時間前	船積 24時間前	船積 24時間前	船積 24時間前	船積 24時間前	船積 24時間前	出港 24時間前
近海の 例外措置	—	米国 (フェルトリコ (米国自治連邦区) を含む) 入港24時間前	—	グリーンランド、 モロッコ等 入港2時間前	黒海及び 地中海に位置 する外国港 入港2時間前	—	中国・日本等 出港前	韓国、中国等の 港から本邦の特定の 港に入港する場合 出港前
報告義務者	船社 NVOCC	船社	船社 NVOCC	船社	船社	船社 NVOCC 船舶代理店 等	船社 NVOCC	船社 NVOCC
代行	船社 船舶代理店 サービス プロバイダー	NVOCC 船舶代理店 サービス プロバイダー	—	NVOCC サービス プロバイダー等	NVOCC サービス プロバイダー等	—	船舶代理店	船社等 サービス プロバイダー
報告方法	電子的報告を原則義務化							電子的報告を 原則義務化

(東京税関開催説明会資料 出港前報告制度について (H24.6)
http://www.kanzei.or.jp/tokyo/sites/www.kanzei.or.jp.tokyo/files/cus_info/pdf/zeikan240601.pdf)

海上コンテナ貨物に係る積荷情報の事前報告制度 の早期化、詳細化及び電子化

我が国に入港しようとする船舶に積み込まれた海上コンテナ貨物に係る積荷情報について、原則として当該コンテナ貨物の船積港を当該船舶が出港する24時間前に、詳細な情報を、電子的に報告することを義務付ける。

		現行	改正案
報告期限 (早期化)		原則、本邦に入港する24時間前	原則、外国を出港する24時間前
報告内容 (詳細化)	船会社の把握している積荷情報	提出義務	提出義務
	利用運送事業者の把握しているより詳細な積荷情報	税関長が必要と認める場合にのみ提出	提出を義務化
報告方法 (電子化)		書面又は電子的報告	電子的報告を原則義務化



第 589 回貿易実務研究部会 (H24.2.15) 配付資料より

平成24年6月27日

日本関税協会－貿易の円滑化と税関手続に関する研究会－

我が国のAEO制度

－サプライチェーンの安全と貿易円滑化－

東京税関業務部

総括認定事業者管理官(AEOセンター)

AEO制度とは

AEO(Authorized Economic Operator: 認定された経済事業者)制度

国際的な背景

- ・ 米国同時多発テロ事件以降、国際貿易における安全確保と貿易円滑化の両立が世界的な課題として浮上
→ テロ対策の側面からのサプライチェーン全体の取締りの強化
- ・ 貨物管理(セキュリティ)とコンプライアンスの優良な貿易関連事業者を税関が認定し、通関の円滑化措置を講じる制度
- ・ 民間企業と税関の信頼関係(パートナーシップ)によって国際貿易におけるセキュリティの確保と効率化の双方を実現する取組み

AEO制度の導入経緯・制度の目的

- ☑ 2001年にアメリカで発生した「9.11同時多発テロ」が契機
- ☑ 2006年に世界税関機構(World Customs Organization)において「AEOガイドライン」採択
- ☑ AEO制度は、「サプライチェーンの安全を確保」しながら、貿易の円滑化を実現することが大きな目標
- ☑ AEOガイドラインに準拠して各国がAEO制度を導入、我が国もAEO制度を導入・推進中

我が国AEO制度との相互承認の現状



2

AEO事業者となるための要件

法令要件

- ☑ 一定期間法令違反がないこと
- ☑ 暴力団員等が関与していないこと
- ☑ 業務を適正に遂行する能力を有していること
- ☑ 法令遵守規則を定めていること
- ☑ NACCSを利用して業務を行う能力を有していること

具体的に取り組むべき事項

- 社内体制の整備
- 適正な税関手続きを実施するための各種手順の整備
- セキュリティ確保のための貨物管理体制の整備
- 監査体制の整備
- 教育研修体制の整備
- 業務委託先の的確な選定・指導・管理
- 報告連絡体制(社内・税関)の整備
- 帳簿書類の適正な作成・保管

- ✓ これらの体制・手順の確実な運用、必要に応じた見直し
- ✓ 各分野(輸出入、倉庫、通関業等)に応じたアプローチが必要



3

AEO事業者としての取組み

目指すところ: 自己完結型の社内体制・社内環境を整備することで、安全なサプライチェーンを確保する
 ⇒ そのために…

- ① 事故を未然に防ぐこと
- ② 事故の存在を感知し、適切なリカバー
- ③ 実効性・持続性のある改善措置
- ④ ①～③が機能しているか自己点検

などの機能を充実・強化・創設

AEO事業者

法令遵守体制の整備

法令が遵守できる社内環境の整備
社内の見える化
自己チェック機能の創設・機能強化
など

セキュリティ対策

人的管理
電子情報管理
など

監査
教育
など

一般的な経済事業者として遵守すべき取組み

⇕

積極的かつ活発なコミュニケーション

税関

4

AEO制度の基本的な考え方

- AEO制度はテロ対策を目的としたボランティアプログラム
- AEO事業者に求められる法令遵守体制とセキュリティが実現
 - ⇒税関による取締りの必要性が低くなる
 - ⇒審査・検査率の低減、手続きの簡素化、手数料の免除が発生
 - ⇒制度の目的を実現するための取組みが行われた結果、
 メリット(と呼ばれるもの)が生じるに過ぎない
 =メリットありきの制度ではない

5

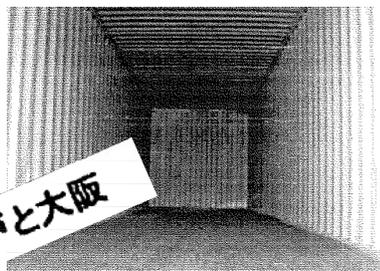
テロ・盗難のリスクの高まり 1

コンテナ盗難(関西地区)

- ▶ 平成21年春以降、連続して8件発生
運送の中継基地等からコンテナを丸ごと窃盗

テレビなど掲載
神戸、大阪港
昨年以降0件
1億2000万円被害
コンテナ丸ごと盗難
トレーラー乗り付けけん引

大阪や神戸港で
コンテナ盗まれ
被害額1億円超



コンテナごと盗難続発 1億円超被害 神戸と大阪



6

テロ・盗難のリスクの高まり 2

コンテナ改造(東京港)



扉面 左上部



扉面 右上部



扉面 左上部

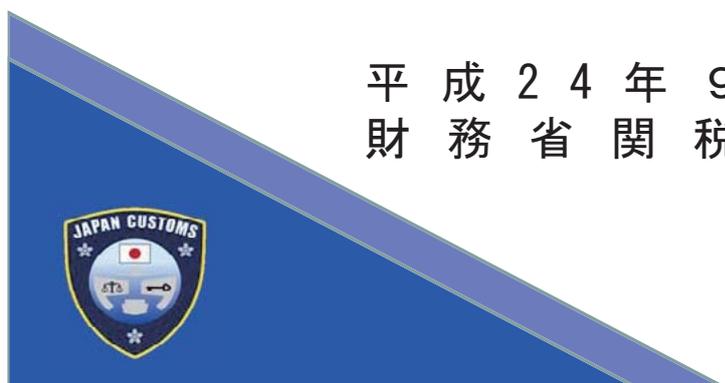


8

出港前報告制度
説明会資料

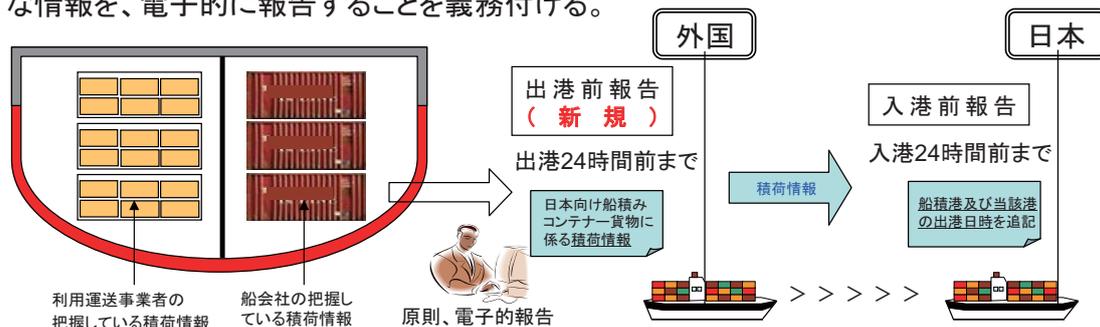
出港前報告制度にかかる制度説明

～海上コンテナ貨物に係る積荷情報の事前報告制度の早期化、詳細化及び電子化～



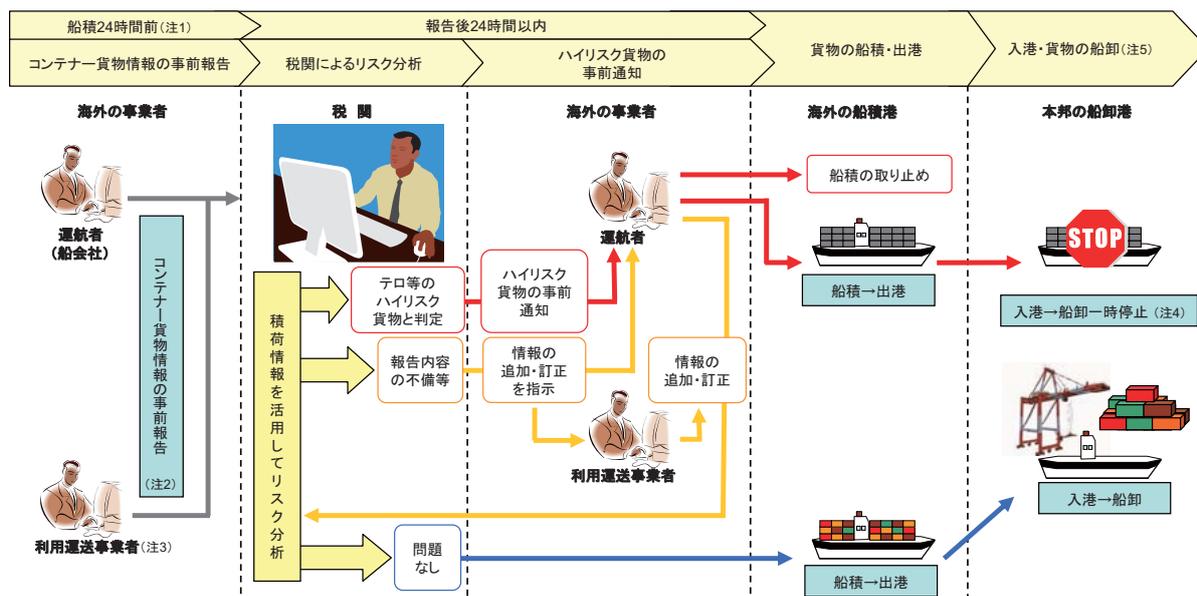
出港前報告制度の概要

我が国に入港しようとする船舶に積み込まれる海上コンテナ貨物に係る積荷情報について、原則として当該コンテナ貨物の船積港を当該船舶が出港する24時間前に、詳細な情報を、電子的に報告することを義務付ける。



報告対象	我が国の港に入港する外国貿易船に積み込まれる海上コンテナ貨物 (注)ただし、空コンテナ及びプラットフォームコンテナのほか、導入当初においては我が国で船卸ししない通過貨物を対象外とする。	
報告義務者及び内容	船会社	船会社が把握している積荷情報(オーシャン(マスター)B/Lを基にした積荷情報)
	利用運送事業者	利用運送事業者が把握している積荷情報(ハウスB/Lを基にした積荷情報)
報告方法(電子的報告を原則義務化)	NACCS(輸出入・港湾関連情報処理システム)を活用した電子的報告	
報告期限	原則、外国の船積港を出港する24時間前までに報告 (注)ただし、韓国及び中国等の近隣諸国の港を船積港とする一定の範囲内の近海航路については、制度定着までの当面の間、報告期限を船積港における外国貿易船の出港時までとする。	
罰則	報告期限までに報告がなされない場合、1年以下の懲役又は50万円以下の罰金	

出港前報告制度の概念図



(注1) 出港前報告制度により報告された積荷情報のリスク分析を実施した結果、テロ等のハイリスク貨物と判定した場合は、原則として報告から24時間以内に事前通知を行うことから、法令に規定する報告期限は出港の24時間前までであるものの、諸外国同様に船積24時間前までに税関へ報告することにより、船積み前までにハイリスク貨物の事前通知を受取ることが可能となり、当該通知を受けた貨物については船積みを取り止めることができる。

(注2) 輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)を活用した電子的報告を義務化。

(注3) 利用運送事業者(Non Vessel Operating Common Carrier(NVOCC))とは、自らは船舶の輸送手段を保有せず、運航者等のサービス(船舶輸送)を使って貨物を輸送する事業者。

(注4) 検査体制を整備した後、厳重検査を実施。

(注5) 報告期限までに積荷情報の報告がなされなかった場合には、罰則の適用を受ける場合があるほか、当該報告がなされなかった積荷については、船卸しについて税関の許可を受けなければならない。

2

リスク分析結果の事前通知(案)

(平成24年8月現在)

1. 出港前報告制度により報告された積荷情報のリスク分析を実施した結果、我が国のセキュリティ上、船卸一時停止等の措置が必要と判断した場合には、原則として報告から24時間以内に、次に掲げる事前通知を行う。
なお、当該通知が行われた積荷について、追加情報の報告や情報の訂正が行われ、リスクの再評価を実施して問題が無いと判断した場合には、当該通知を解除する。

通知コード	事前通知の概要
DNL	船積24時間前までに税関へ報告される積荷情報について、税関のリスク分析の結果、我が国のセキュリティ上、ハイリスク貨物であると判断した場合、当該積荷の船積みを取り止めることができるようにするために行う事前通知
HLD	報告された積荷のリスク評価を完了するために、追加の情報又は情報の訂正を要請する場合に行う事前通知
DNU	外国貿易船が船積港を出港した後において、税関のリスク分析の結果、我が国のセキュリティ上、ハイリスク貨物であると判断した積荷について、本邦入港時に当該積荷の船卸一時停止を行う事前通知
	船積港出港前に「HLD」のコードの事前通知が行われた積荷について、当該事前通知が解除されることなく、当該積荷を積載した外国貿易船が船積港を出港した場合に行う事前通知

2. 船積港出港24時間前(緩和措置対象地域の場合には出港前)までに積荷情報の報告がなされなかった場合には、税関より次に掲げる事前通知を行う。

通知コード	事前通知の概要
SPD	積荷情報の報告が行われなかった場合に行う事前通知 ※ 報告が行われなかった積荷情報の報告を行った上で、税関による船卸許可を受けなければならない。(また、罰則の適用を受ける場合がある。)
	積荷情報の報告が報告期限を遅れた場合に行う事前通知 ※ 税関による船卸許可を受けなければならない。(また、罰則の適用を受ける場合がある。)

3

出港前報告制度における報告項目①

出港前報告制度における積荷に関する事項の報告項目(必須項目)は、以下のとおりとする。

出港前報告制度		(参考)入港前報告
オーシャン(マスター)B/L積荷情報	ハウスB/L積荷情報	
1	荷送人名	荷送人名
	荷送人住所又は居所	荷送人住所又は居所
	荷送人電話番号	荷送人電話番号
	荷送人国名コード	荷送人国名コード
2	荷受人名	荷受人名
	荷受人住所又は居所	荷受人住所又は居所
	荷受人電話番号	荷受人電話番号
	荷受人国名コード	荷受人国名コード
3	着荷通知先名	着荷通知先名
	着荷通知先住所又は居所	着荷通知先住所又は居所
	着荷通知先電話番号	着荷通知先電話番号
	着荷通知先国名コード	着荷通知先国名コード
4	品名	品名
5	代表品目番号(HSコード(6桁))	代表品目番号(HSコード(6桁))
6	個数・個数単位コード	個数・個数単位コード
7	総重量・重量単位コード	総重量・重量単位コード
8	容積・容積単位コード	容積・容積単位コード
9	記号・番号	記号・番号
10	船会社コード	船会社コード

4

出港前報告制度における報告項目②

出港前報告制度		(参考)入港前報告
オーシャン(マスター)B/L積荷情報	ハウスB/L積荷情報	
11	船舶コード(信号符号)	船舶コード(信号符号)
12	航海番号	
13	船積港コード	船積港コード
14	船積港の出港予定日時	船積港の出港確定日時(注2)
15	仕出港コード	
16	船卸港コード	船卸港コード
17	船卸港の入港予定年月日	
18	荷渡地名	
19	B/L番号	B/L番号
20		B/L番号(ハウス)
21	コンテナ番号	コンテナ番号
22	シール番号	
23	空/実入りコンテナ表示	空/実入りコンテナ表示
24	コンテナサイズコード	コンテナサイズコード
25	コンテナタイプコード	コンテナタイプコード
26	コンテナ所有形態コード	コンテナ所有形態コード
27		コンテナオペレーション会社コード
28		コンテナ条約適用識別
29	IMDGクラス	IMDGクラス
29	国連番号	国連番号
30	緩和措置対象地域識別	
31	マスターB/L識別(注1)	

(注1) ハウスB/Lの有無を判別するためのコード
 (注2) 出港前報告制度導入後からの報告項目

5

報告項目「品名」欄について(案)

(平成24年8月現在)

出港前報告制度の報告項目のうち品名欄については、税関がリスク分析を実施する上で、積荷内容が容易に特定できるよう、具体的かつ詳細な品名を入力する。また、複数の品目がある場合、品名欄には複数の品名を入力し、代表品目番号欄には複数ある品目の中から代表品目のHSコード(6桁)を入力すること。

なお、下記表に掲げるような積荷の内容が容易に特定できない品名を入力した場合には、報告を受理しないことを検討中。(例えば、「Parts」は受理不可とし、「Motorcycle parts」は受理可とする。)

【受理不可とする具体的な品名の例示】

Apparel Wearing Apparel Ladies Apparel Mens Apparel	Foodstuffs Iron Steel	STC(Said to Contain) General Cargo FAK(Freight of All Kinds) No Description
Appliances	Leather Articles	Tiles
Auto Parts Parts	Machinery Machines	Tools Wires
Caps	Pipes	
Chemicals hazardous Chemicals non-hazardous	Plastic Goods	
Electronic Goods Electronics	Polyurethane Rubber Articles	
Equipment	Rods	
Flooring	Scrap	

6

出港前報告制度における報告期限の緩和措置

制度定着までの当面の間、下記表のとおり、外国貿易船が「本邦以外の地域」欄に該当する港で船積して、最初に入港しようとする開港が「本邦の地域」欄に該当する場合、報告期限は船積港の出港時までとする。

本邦以外の地域(外国とみなす地域を含む。)	本邦の地域	報告期限
東経百二十八度及び東経百五十六度の線並びに北緯四十度及び北緯五十四度の線で囲まれた地域(中華人民共和国及びロシアの区域並びに令第九十四条(外国とみなす地域)に定める地域(蘭舞群島、色丹島、国後島及び択捉島。以下この表において同じ。))に限る。)	北海道	船積港を出港する時
東経百二十八度及び東経百五十二度の線並びに北緯三十四度及び北緯五十度の線で囲まれた地域(大韓民国、中華人民共和国及びロシアの区域並びに令第九十四条に定める地域に限る。)	青森県、秋田県、山形県及び新潟県	
東経百三十三度及び東経百五十二度の線並びに北緯四十三度及び北緯四十七度の線で囲まれた地域	岩手県及び宮城県	
東経百四十五度及び東経百四十九度の線並びに北緯四十三度及び北緯四十七度の線で囲まれた地域	福島県及び茨城県	
東経百二十二度及び東経百四十度の線並びに北緯三十三度及び北緯四十六度の線で囲まれた地域(大韓民国、中華人民共和国及びロシアの区域に限り、東経百二十二度及び東経百二十七度の線並びに北緯三十七度及び北緯四十六度の線で囲まれた地域を除く。)	富山県、石川県、福井県、京都府及び兵庫県(日本海に面する地域に限る。)	
東経百十七度及び東経百三十一度の線並びに北緯三十度三十分及び北緯四十一度の線で囲まれた地域(大韓民国及び中華人民共和国の区域に限り、東経百三十度及び東経百三十一度の線並びに北緯三十八度及び北緯四十一度の線で囲まれた地域を除く。)	大阪府、兵庫県(瀬戸内海に面する地域に限る。))及び和歌山県	
東経百十七度及び東経百四十度の線並びに北緯三十度三十分及び北緯四十六度の線で囲まれた地域(大韓民国、中華人民共和国及びロシアの区域に限る。)	鳥取県及び島根県	
東経百十七度及び東経百三十一度の線並びに北緯三十度及び北緯四十二度の線で囲まれた地域(大韓民国及び中華人民共和国の区域に限り、東経百十七度及び東経百二十二度の線並びに北緯三十度及び北緯三十度三十分の線で囲まれた地域を除く。)	岡山県、広島県、徳島県、香川県、愛媛県及び高知県	
東経百十七度及び東経百三十五度の線並びに北緯二十六度及び北緯四十四度の線で囲まれた地域(大韓民国、中華人民共和国及びロシアの区域に限る。)	山口県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県及び鹿児島県(奄美市及び大島郡を除く。)	
東経百十七度及び東経百三十一度の線並びに北緯十七度及び北緯三十八度の線で囲まれた地域(大韓民国、中華人民共和国、台湾及びフィリピン共和国の区域に限る。)	鹿児島県奄美市及び大島郡並びに沖縄県(石垣市、宮古島市、宮古郡多良間村並びに八重山郡竹富町及び与那国町を除く。)	
東経百十四度及び東経百二十八度の線並びに北緯十五度及び北緯三十四度の線で囲まれた地域	沖縄県石垣市、宮古島市、宮古郡多良間村並びに八重山郡竹富町及び与那国町	

7

主要船積港別報告期限一覧(参考)

出港前報告制度において、下記主要船積港別報告期限一覧のとおり、韓国及び中国等の港を船積港とする一定の範囲内の近海航路については、制度定着までの当面の間、報告期限を船積港における外国貿易船の出港時までとする。

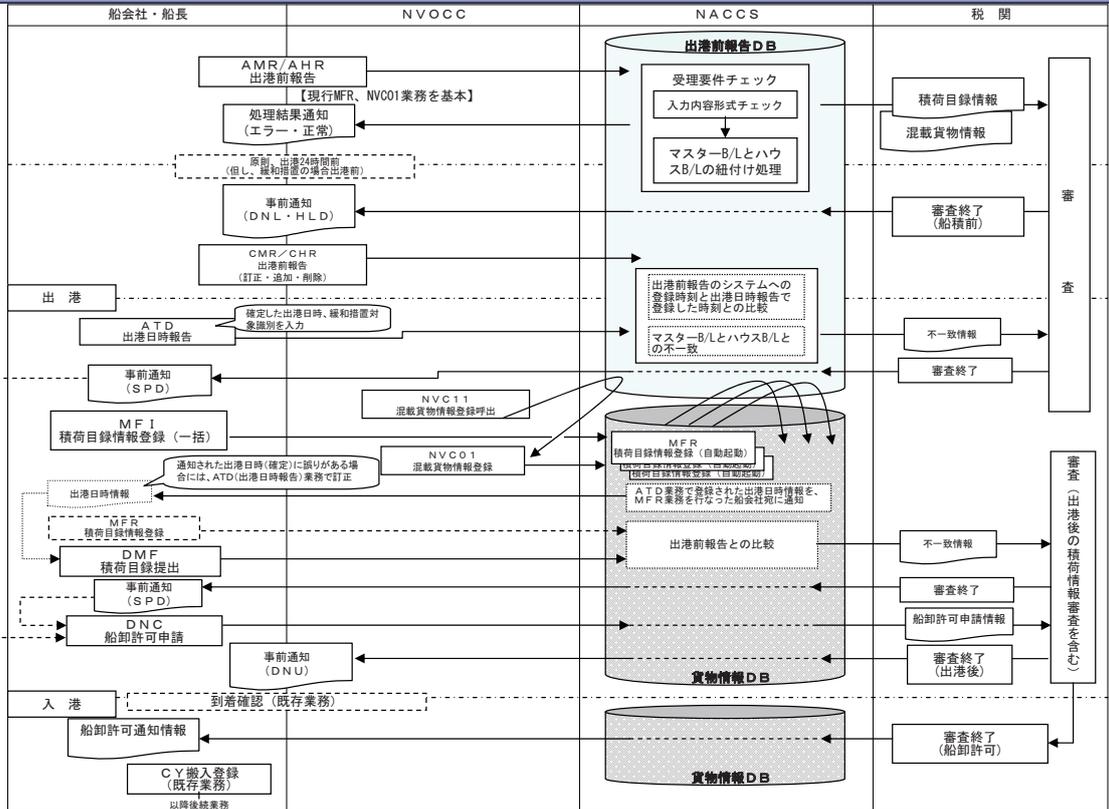
本邦第一到着港の地域	海外の主要船積港		極東ロシア			韓国			中国				台湾	
	コルサコフ	ウジオストック	釜山	浦項	仁川	新港(天津)	大連	青島	上海	香港	高雄	基隆		
北海道	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前		
青森県、秋田県、山形県、新潟県	出港前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前		
岩手県、宮城県	出港前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前		
福島県、茨城県	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前		
富山県、石川県、福井県、京都府、兵庫県(日本海側)	24h前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前		
東京都、神奈川県、千葉県	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前		
静岡県、愛知県、三重県	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前		
鳥取県、島根県	24h前	出港前	出港前	出港前	24h前	出港前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前		
和歌山県、大阪府、兵庫県(瀬戸内海側)	24h前	24h前	出港前	出港前	24h前	出港前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前		
徳島県、高知県	24h前	24h前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前		
岡山県、広島県、香川県、愛媛県	24h前	24h前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前		
山口県、福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、熊本県	24h前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前		
宮崎県	24h前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前		
鹿児島県	24h前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	24h前		
奄美群島	24h前	24h前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	出港前	出港前	24h前	出港前	出港前		
沖縄県	24h前	24h前	出港前	出港前	出港前	24h前	24h前	出港前	出港前	24h前	出港前	出港前		
先島諸島	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	24h前	出港前	出港前	出港前	出港前		

※ 網掛けの部分が、出港前報告制度において報告期限の緩和措置(出港前)を適用する航路。

8

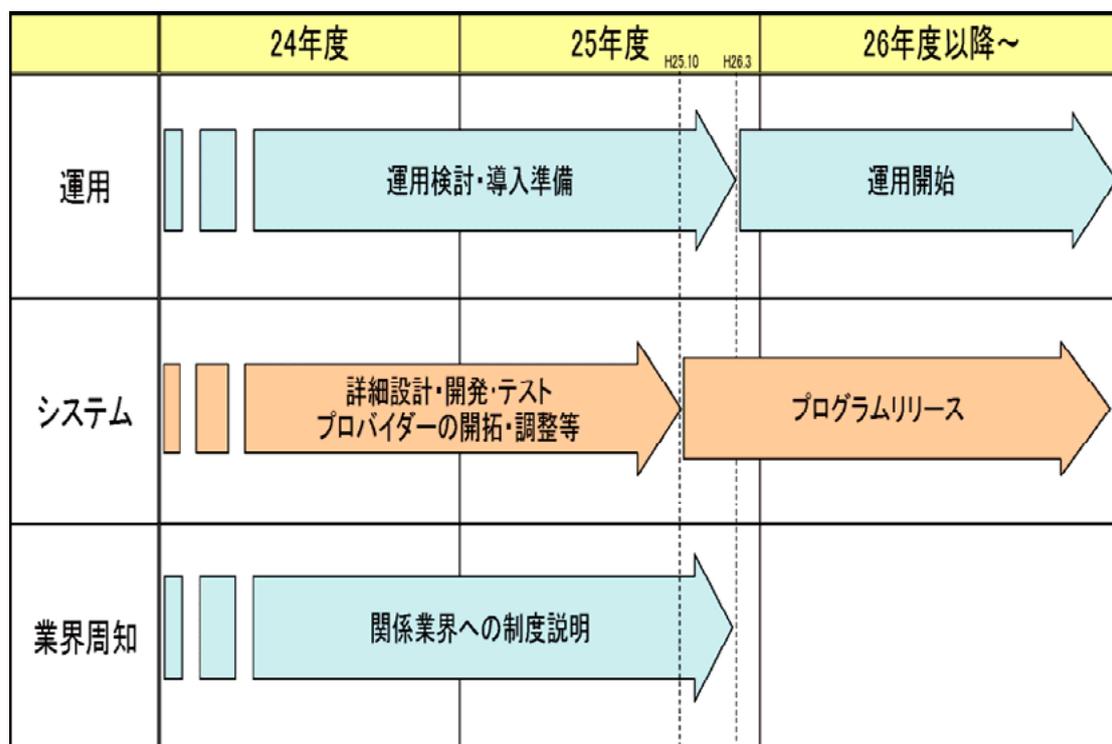
出港前報告制度における業務フロー

(平成24年8月現在)



9

今後の予定



10

ご清聴ありがとうございました。



- 出港前報告制度の概要について(税関ホームページ)
 《日本語版》 http://www.customs.go.jp/news/news/advance3_j/index.htm
 《英語版》 <http://www.customs.go.jp/english/summary/advance/index.htm>
- 本件に関するお問い合わせ先
 財務省関税局監視課 警務係
 TEL 03-3581-4111(内線)5568

表 1. 主要国の積荷情報の事前提出（24時間ルール）の比較（輸出）

	アメリカ	EU (EXS)	中国	韓国	日本
積荷情報の提出者	輸出者又は代理人（フォワードナー）	船社や航空会社などのキャリア ・フォワードナーや荷主などの第三者が申告する場合は船社の合意が必要	キャリア、NVO、フォワードナー、船舶代理店、郵便事業者、エクスプレスクリエなど	海運と航空キャリア ・混載貨物の場合、キャリアがフォワードナーから情報を収集する	未制定
提出期限	AES（輸出申告）受理の確認番号ITNをキャリアへ提出 ・本船出港の24時間前 ・航空機出発の2時間前 ・鉄道の国境到着2時間前 ・トラックの国境到着1時間前	・遠海コンテナ貨物は船積み開始する24時間前 ・遠海非コンテナ貨物は出港の4時間前 ・近海輸送の場合は出港の2時間前 ・航空輸送は航空機出発の30分前 ・鉄道と内陸水運輸送は出国税関出発の2時間前 ・トラック輸送は出国税関出発の1時間前	・コンテナ貨物はコンテナ船に積み込まれる24時間前 ・非コンテナ貨物は積込みの2時間前 ・航空機へ積み込む4時間前 ・鉄道に積み込む2時間前 ・トラックに積み込む1時間前	・積込港で積荷が開始される24時間前 ・近海輸送は出港の30分前 ・バルク、積替貨物は出港前 ・航空貨物は積み込む前出発の30分前	
積込禁止 Do Not Load	重大な誤り（Fatal Errors）などの通知はあるが Do Not Load の通知はみあたらない	税関は船社に対してEXS提出後24時間以内に貨物を積込まないよう（not to be released）通知する	税関が積荷／旅客マニフェストを受領後積み込み又は乗船の許可をしないことを決定した場合その旨マニフェストの送信者に通知する	マニフェストが積み込みの24時間前に提出された遠海コンテナ貨物について適用する	
実施日	2008年10月以降	2011年1月以降	実施？	・海運と航空の輸出は2012年4月1日から ・罰則適用は2012年11月30日から	

出所：各国該当法令などより平田義章作成、2012年4月23日

表 2. 主要国の積荷情報の事前提出（24時間ルール）の比較（輸入）

	アメリカ	EU (ENS)	中国	韓国	日本
積荷情報の提出者	船社及びNVO、ただしNVOは船社経由で申告も可、航空会社、輸入者、フォワード一、鉄道、トラック	船社などのキヤリア フォワード一や荷主などの第三者が申告する場合は船社の合意が必要	キヤリア、NVO、フォワード一、船舶代理店、郵便事業者、エクスプレスクリエなど	海運と航空キヤリア 混載貨物の場合、キヤリアがフォワード一から情報を収集する	運航者（船社等）と利用運送事業者（NVOCC）
提出期限	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ貨物は船積み24時間前（出航日に統一） 非免除ブレイクバルクは船積み24時間前 航海24時間以上のバルクは到着24時間前 航海24時間以内のバルクは出港時まで、など 航空は到着4時間前/近距離は航空機の離陸まで 鉄道は到着2時間前 トラックは到着1時間前（FASTは30分前） 	<ul style="list-style-type: none"> 遠海輸送のコンテナ貨物は船積み24時間前 非コンテナ貨物はEUの最初の港に到着する4時間前 近海輸送はEUの最初の港へ到着する2時間前 飛行時間4時間以内は離陸時まで その他は空港到着4時間前 鉄道と内陸水運は到着する2時間前 トラックは到着1時間前 	<ul style="list-style-type: none"> コンテナ貨物はコンテナ船に積み込まれる24時間前 非コンテナ貨物は最初の中国の港へ到着する24時間前 飛行4時間以内は離陸前 飛行4時間上は空港到着4時間前 鉄道は到着2時間前 トラックは到着1時間前 	<ul style="list-style-type: none"> 積込港で積荷が開始される24時間前 近海輸送は積荷港で出港する前 バルクは入国港へ到着する4時間前 航空は到着の4時間前 近距離は航空機の離陸時まで エクスプレスは都着1時間前 	<ul style="list-style-type: none"> 外国貿易船に積込まれているコンテナ貨物の情報を同本船が船積港を出港する24時間前までにその入港しようとする開港の所在地を所轄する税関に報告しなければならない ハウスB/Lを発行する利用運送事業者も同様情報を外国貿易船が出港する24時間前までに報告する 近隣諸国からのコンテナについては物流実態へ配慮する
積込禁止 Do Not Load	データ送信後24時間経過すれば船積みができる	<ul style="list-style-type: none"> データ送信後24時間経過すれば船積みができる 対象は遠海航路コンテナ貨物にのみ適用 	マニフェストに輸入禁止品目が発見された場合キヤリアにDo Not Load を通知	積込の24時間前にマニフェストが提出された遠海航路のコンテナ貨物にのみ適用	船卸しの禁止 報告の受領後24時間以内に報告義務者及び船会社へ通知
実施日	2004年3月以降 （海上コンテナについては2002年12月以降）	2011年1月以降 （罰則適用、税関間のシステム接続状況等運用詳細不明）	未実施 （実態詳細は不明）	<ul style="list-style-type: none"> 航空輸入は2012年6月1日から 罰則適用は2012年11月30日から 	<ul style="list-style-type: none"> 法律の公布の日から2年程度を置いて施行 制度の運用について関係者と十分な協議を進める

出所：各国該当法令などより平田義章作成、2012年4月23日

表3. 日本、アメリカとEUの輸出手続

	日本	アメリカ	EU
申告手続	<ul style="list-style-type: none"> • AEO輸出者は自社施設などで申告し許可を受けられる • 一般輸出者は何処でも輸出の申告ができるが、再審査・許可は保税地域へ貨物の搬入後となる • 「コンテナ詰め」の規制は廃止された 	<ul style="list-style-type: none"> • AES (Automated Export System) が強制使用され、申告の受理番号 (ITN: Internal Transaction Number) を各キャリアに指定の期限までに通知する • 規制貨物以外は輸出者の施設を含め何処でも何時でも申告することができる 	<ul style="list-style-type: none"> • 輸出者の施設を管轄する税関に申告し許可を受け船積港に配送する • イギリスでは何処でも何時でも申告ができる • 貨物が税関管轄地域へ搬入後審査・許可を受ける
船積後申告などの簡素化手続	<ul style="list-style-type: none"> • 船積後申告の制度は導入されていない 	<ul style="list-style-type: none"> • 船積10日後に申告する制度があるが目下新規の申請は受け付けていない 	<ul style="list-style-type: none"> • 認定輸出者は、船積時に少数の基本データのみを申告、船積後詳細申告を行う • 認定輸出者は自社施設で通関ができる
コンテナのCYカットオフ (搬入締切時間)	<ul style="list-style-type: none"> • CYカットオフは通常本船入港の1日前 • アメリカ向け、EU向けは書類、コンテナとも本船入港の3日前が締切り (日本発全船社同一ルールを適用) 	<ul style="list-style-type: none"> • CYカットオフは各港により異なる • EU向けについても本船入港の1日前などが標準 • 書類の提出期限は各船社ごとに異なる 	<ul style="list-style-type: none"> • CYカットオフは各港により異なるが通常本船入港の1日前 • アメリカ向けについても本船入港の1日前などが標準であり、書類の提出期限は各船社ごとに別途取決める
セキュリティと税関手続	<ul style="list-style-type: none"> • 関税法、関係法令及びセキュリティ規程の遵守がAEOの承認要件 • 荷主を除き免許基準ごとにAEOを認定 	<ul style="list-style-type: none"> • C-TPATなどのセキュリティ・プログラムと税関手続は直接関係しない • (目下C-TPATは輸入にのみ関連) 	<ul style="list-style-type: none"> • EU関税法によりAEOは ①税関手続簡素化、②セキュリティ、③税関手続簡素化とセキュリティに分類
今後の方向	<ul style="list-style-type: none"> • AEO輸出貨物及び一般輸出貨物のリードタイム短縮とコストの削減 • AEO輸出者へのさらなるベネフィット • フォワーダーなどAEO事業者の新たなビジネス拡大 • 内陸輸送の効率化と港頭集中の排除 • NACCSとColinsの連結により輸出貨物はCY搬入即許可となる 	<ul style="list-style-type: none"> • 規制品目は別途厳しく管理されているが一般貨物については貨物の蔵置場所、コンテナ詰め、申告時期など一切規制されていない • 輸出者又は代理人はAESが受理された証拠であるITNを定められた期限までにキャリアアに通知する 	<ul style="list-style-type: none"> • 今後の関税法の改正に関しMCC (Modernised Customs Code) かUCC (Union Customs Code) かの問題はあるが双方とも現物単位からシステムベースの管理へと移行する • 集中通関、自己査定、申告者の記録による申告が共通する方向である • AEOC、AEOFが上記特典を受ける

出所：各国関係法令及び現地調査より平田義章作成、2012年4月23日

表 4. 日本、アメリカとEUの輸入手続

	日本	アメリカ	EU
輸入通関の場所 (貨物到着前の通関が可能か)	<ul style="list-style-type: none"> 貨物到着前の通関は可能(特例輸入申告及び特例委託輸入申告の場合のみ) 納税申告の前に貨物を引き取る 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物到着前の通関は通常の申告で可能 貨物の引取り後納税申告を行うが、この時点で支払う関税は確定関税ではない 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物到着前の通関は通常の申告で可能 少数の基本データで申告し貨物の引取後詳細申告する簡素化手続は認定が必要
内陸地点での通関	<ul style="list-style-type: none"> ほとんどが港頭地域の保税蔵置場又はCYで通関を行う(貨物の港頭集中化) 港頭地域で通関後内陸地点へ内貨輸送される(45t コンテナは一部地域を除き内陸輸送ができない) 	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には輸入者が所在する内陸地点で通関する(港頭集中ではない) 内陸地点までは保税運送となり、内陸地点での通関は鉄道ターミナルやCFSなどの保税地域で行なう 荷主の非保税施設で通関はできない 	<ul style="list-style-type: none"> 各加盟国の輸入者が所在する内陸地点まで保税運送し内陸地点の税関で通関する 認定を受けた輸入者は自社施設で通関ができる 鉄道ターミナルなどは必ずしも保税地域ではないが、加盟国で保税管理は異なる
保税地域の許可手数料	保税蔵置場、保税工場などの許可手数料を税関に支払う	税関への手数料の支払いはない	税関への手数料の支払いはない
通関手続料、その他料金の支払い	NACCSへ使用料を支払う	Merchandise Processing Fee 及び Harbor Maintenance Feeの支払い(輸入のみに適用)、ただし、通関システムの使用料はない	通関システムの使用料はない
税関ボンド	ボンド制度は導入されていない	<ul style="list-style-type: none"> 関税収入を確保し該当する法規の遵守を保証する制度ですべての輸入者には保険会社とのボンドの設定が義務付けられている これにより関税の清算が可能となり、非居住者通関(VMI)の手続も容易になる 	ボンド制度は導入されていない
今後の方向	<ul style="list-style-type: none"> 内陸輸送の効率化と港頭集中の排除 ボンド制度導入の検討 VMI(非居住者通関)拡大の可能性 輸入通関の全国一元化 	<ul style="list-style-type: none"> 遠隔地申告(Remote Location Filing) 簡易申告(ACE Simplified Entry) 輸入者自己査定プログラム(Importer Self-Assessment Program)など いずれも法令遵守を条件として手続簡素化の方向へ向かう	今後の関税法の改正に関しMCCかUCCかの問題はあるが双方とも現物単位からシステムベースの管理へと移行する <ul style="list-style-type: none"> 集中通関、自己査定、申告者の記録による申告が共通する方向である AEOC、AEOFは上記特典を受ける

出所：各国関係法令及び現地調査より平田義章作成、2012年4月23日

表5. 日本、アメリカとEUのセキュリティ

	日本 AEO	アメリカ C-TPAT	EU AEO
準拠法	関税法、実施細則および同法施行令など	SAFE Port Actなど	EU関税法および施行規則
対象者	輸出入者、倉庫業者、通関業者、運送業者、製造業者	輸入者、キャリア、フォワーダー、通関業者、3PL、外国メーカーなど	メーカー、輸出入者、キャリア、フォワーダー、通関代理人など
認定要件	法令の違反がない 業務の遂行能力 法令遵守規則の制定	セキュリティ基準の査定 実地調査	法令遵守、記録保持と財務の健全性およびセキュリティ基準
ベネフィット	税関検査・審査の減少 輸出手続の「申告手続き」、輸入手続きの「輸出入通関の場所」の項目も参照。これらAEO輸出入者に対するベネフィットは米国の場合、一般的に利用できる制度。	税関検査・審査の減少、簡易申告の資格条件	税関検査・審査の減少、税関検査・審査の事前通知、税関簡素化手続の審査の省略、ENS、EXS申告データの削減など
通関手続との関係	すべて通関手続と関係する	輸入貨物のセキュリティが対象 通関手続とは直接関係しない	輸出入通関手続とセキュリティは分離 通関手続は各加盟国税関の管理
認定者数	特例輸入者 80 特定輸出者 241 特定保税承認者 97 認定通関業者 48 特定保税運送者 4 (2012年4月現在)	輸入者 4,367 キャリア 2,878 通関業者 868 外国製造者 1,176 混載業者・3PL 841 港湾局・ターミナル 61 ティア3輸入者 327 (Pisani/Roll 10/19/11)	AEOC (税関手続簡素化) 4,419 AEOS (セキュリティ) 267 AEOF (簡素化/セキュリティ) 4,819 (EC 04/2012)
今後の方向	・保税管理をベースとした現行関税法の改正を検討すべき ・わが国の輸出入にかかわる物流コストを低減し近隣諸国との国際競争力の強化をはかるためには、税関手続の改革のみならずわが国の内陸輸送ならびに港湾システムの構造的改革が求められる	・C-TPATに加えCSI、24時間ルール、10+2 ルール、100%スキャンなどはアメリカ固有のコンテナを重視した輸入セキュリティ対策である ・輸出のセキュリティは？ ・セキュリティの相互承認の方向は？	・上記実績が示すように産業界はAEOの認定に際してAEOCの資格を求めている ・AEOSではなくAEOC、AEOFの資格取得により集中通関、自己査定、申告者の記録による申告が可能となる

出所：各国関係法令及び資料より平田義章作成、2012年4月23日

公益財団法人 日本関税協会様

「貿易円滑化と税関手続に関する研究会」(仮称)

資 料

日本機械輸出組合
部会・貿易業務グループ

1

◆ 貿易円滑化: Trade Facilitation

- 貿易に関係する手続(税関手続を含む)を簡素化することにより、物流が迅速化され、貿易関連コストが下がる等、貿易全体にメリットをもたらす。
- 不必要な貿易上の負担の撤廃、輸出入手続の簡素化・効率化、国内制度の透明性といった、関税以外の措置・手続で、貿易を妨げる要因を取り除き、貿易の促進を図ること。貿易手続のワンストップ化、ITを利用した手続きの電子化etc。
- WTO、WCO、APEC、OECDなどの多国間の枠組みで検討されている。TPP交渉でも貿易円滑化の検討作業部会がある。

1.物品市場アクセス、2.原産地規制、3.貿易円滑化、4.SPS(衛生植物検疫措置)、5.TBT(貿易の技術的障害)、6.貿易救済措置、7.政府調達、8.知的財産、9.競争政策、10.越境サービス貿易、11.電気通信サービス、12.商用関係者の移動、13.金融サービス、14.電子商取引、15.投資、16.環境、17.労働、18.制度的事項、19.紛争解決、20.協力、21.分野横断的事項

2

課題と管理原則

課題

- 原材料から最終製品までの製造過程の背後に、膨大な回数の貿易手続きが隠されている。
- 複雑化したサプライチェーンネットワークが長くなるにつれ、種々の脆弱性が付きまとうことになる。⇒ 密輸、大量破壊兵器・テロリストの輸送、盗難、その他違法行為、etc.
- 各国の税関は、それぞれ固有の問題とセキュリティ・リスクに直面している。

改正京都規約で示されている管理原則:

- 税関業務の透明性と予見可能性
- 貨物申告及び付属書類の標準化と簡素化。
- 認定された事業者に対する簡素化手続き
- 貿易事業者とのパートナーシップ。
- ITの最大利用。
- 規則遵守確保について必要最小限度の税関管理。
- リスク・マネジメントとオーディット・ベースの管理。
- 他の国境管理当局との調和化された検査体制。

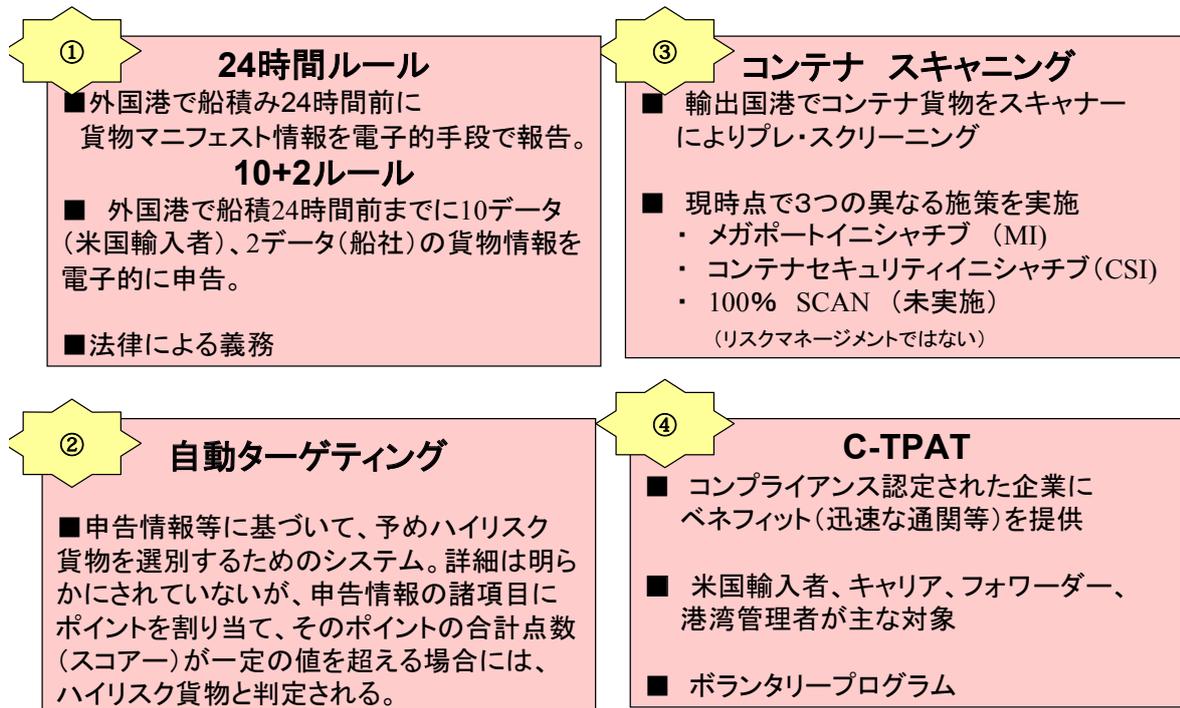
3

米国のサプライチェーン・セキュリティ



4

米国のセキュリティプログラム



5

米国の動向(1) 通関申告

(1) 輸出通関

- ① 商務省統計局(センサス)が自動輸出システム(AES)を所管。電子申告が義務化されている(申告はどこからでもできる)。
CBPはAESのDBにアクセスし輸出申告データからターゲティングを行う。
海上貨物は船積み24時間前までに申告。輸出24時間ルールへの対応
- ② 船積み後申告(輸出後10暦日以内)=Post Departure Filing (Option 4)
 - ✓ 承認された輸出者のみが利用できる。新規の利用者の承認は停止している。
 - ✓ 利用承認は、国務省DDTC、国土安全保障省CBP、商務省BIS、商務省センサスの関係4当局から事前に承認されなければならない。
 - ✓ 約2900社、総輸出額の約20%がOption4により輸出されている。
- ③ 2011年12月7日開催の米国商務省の「規則及び手続に関する技術諮問委員会」で商務省BISから、Option4維持のために、EAR該当品については船積み後申告は利用できないとCBPに譲歩する考えが提示され、民間側委員の強い反発を受けた。

(2) 輸入通関

電子申告:ACEの遠隔地申告(Remote Location Filing)の実施

- ① 米国国土安全保障省は、輸入港以外の場所から輸入申告できる遠隔地申告(Remote Location Filing)を2010年1月29日から開始した。(19 CFR Part 143, Subpart E)
- ② 対象者: 輸入者 または 通関業者
- ③ RLFが可能な手続き: 通関申告(Entry)および納税申告(Entry Summary)。今後、対象手続きを拡張する予定
- ④ 条件
 - ✓ ABI(Automated Broker Interface)、EIP(Electronic Invoice Program)、ACH(Automated Clearing House)が利用できていること
 - ✓ 通関業者はNational Permitを取得していること
 - ✓ 包括ボンド(Continuous Bond)

6

米国の動向(2) 通関申告 と セーフティ

(3) 輸入通関

簡易通関 (**Simplified Entry**) のテスト参加者募集 2011年11月9日発表

- ① 12データ(+3つのオプションデータ)の申告で輸入通関ができる。手続き簡素化のための試験
- ② 12データはほぼ10+2ルールの10データと同じ
- ③ 申告のタイミング: 貨物の米国到着前 いつでも
- ④ テスト参加者資格: 輸入者=C-TPAT Tier 2認定者、通関業者=C-TPAT認定通関業者
- ⑤ 航空貨物輸送のみ
- ⑦ C-TPAT認定者に対する手続き簡素化のベネフィット(C-TPATでは初めて)

(4) セーフティ

- ① **CTAC (Import Safety Commercial Targeting Analysis Center)** の設置
2009年12月9日、国土安全保障長官は、CTAC(輸入貨物安全ターゲティングセンター)の設置を発表。輸入貨物の安全性検査を集中的に実施する。CTACはCBPの下に4つの関係当局を統合する。
 - 国土安全保障省 **Immigration and Customs Enforcement (ICS)**
 - 消費財安全委員会 **Consumer Product Safety Commission (CPSC)**
 - 保健福祉省 **Food and Drug Administration (FDA)**
 - 農務省 **Food Safety Inspection Service (FSIS)**
- ② **Customs Facilitation and Enforcement Reauthorization Act of 2009 (S1631)**
 - 事前申告データをセキュリティ目的だけでなく、通関ターゲティング目的でも使用。
 - 通常通関業務に関する税関 - 民間パートナーシップ・プログラム (**Customs Facilitation Partnership Program**)
 - C-TPAT認定事業者に対する追加的ベネフィット
 - 知財保護の強化
 - CBP内に**Commercial Targeting Division**を設置する。

7

米国の動向(3) 通関申告 と セーフティ

(5) 輸入通関

① 輸入通関データへのアクセスについてCBPとCPSCが合意書に署名

2010年4月26日、米国税関(CBP)と消費者製品安全委員会(CPSC)はMOUに署名し、CBPの輸入通関データ・ベース・システムACS(Automated Commercial System)へ、CPSCがアクセスできるようになった。

8

Importer Self Assessment (1)

必要条件

- 少なくとも過去に2年間の輸入記録があり米国に実際に居住している輸入者
- 現C-TPATメンバー

自己査定申請を準備し以下の項目に同意する：

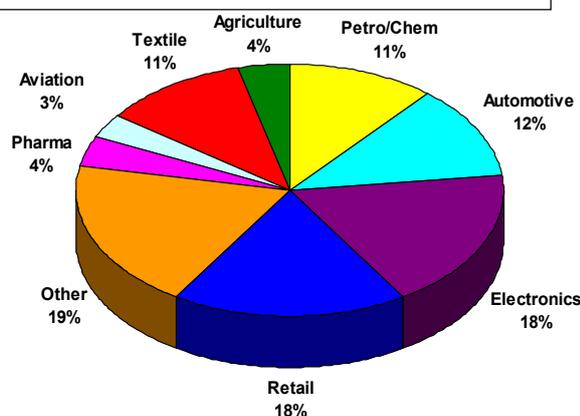
- 全ての適用される税関法と規則を遵守
- 内部統制を作成、文書化し、実行
- 危険性評価を元にした自己テストを実施
- 必須情報を含む年次報告書を提出
- 内部統制に対し適切な調整を行う。
- 財務記録から輸入記録文書までの監査を実施する。
- 適切な情報公開を実施する。
- 継続した取り組みの年次報告をする。
- 自己テストと結果の保管を3年間継続する。
- 覚書に明記された規定を順守する。

ISA のベネフィットと参加企業数



- 複雑な監査の免除
 - 集中的な査定
 - ドローバックとFTZの監査（輸入者自己査定申請に含まれている場合）
- 複数のビジネス単体に対する支援
- 更なるビジネスの確実性
 - より正確なデータ
 - プロセスに対する企業の管理

011年9月現在で223社がISAに参加認定



セキュリティ&セーフティに対応した将来の管理モデル・コンセプト(案)－ 1

出典: Samuel Banks, Bice President, Sandler & Travis Trade Advisory Service Inc.

World Customs Forum 2009 配布資料

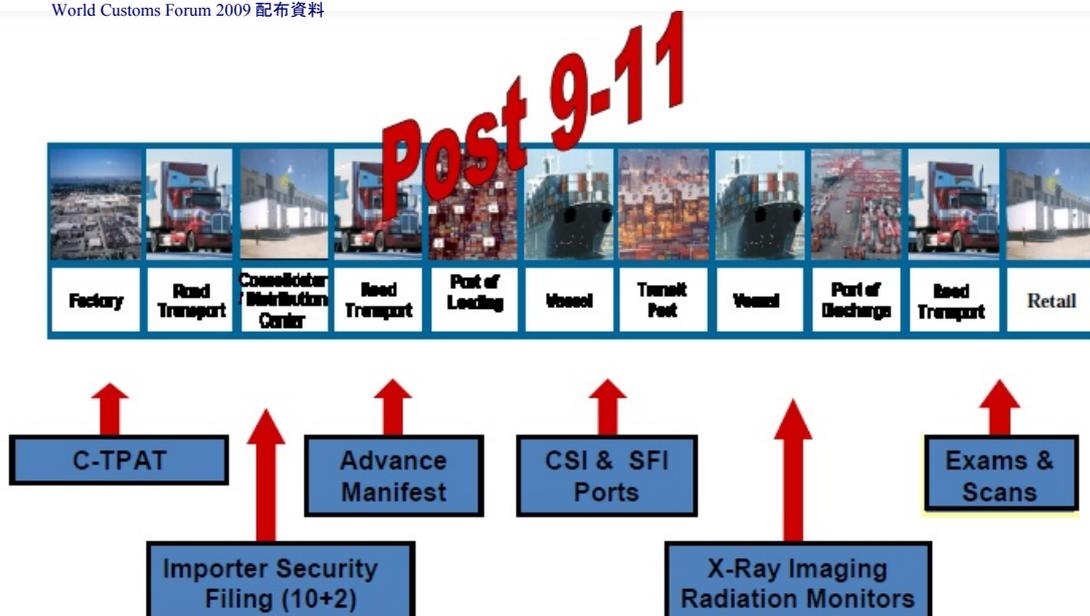


11
11

セキュリティ&セーフティに対応した将来の管理モデル・コンセプト(案)－ 2

出典: Samuel Banks, Bice President, Sandler & Travis Trade Advisory Service Inc.

World Customs Forum 2009 配布資料

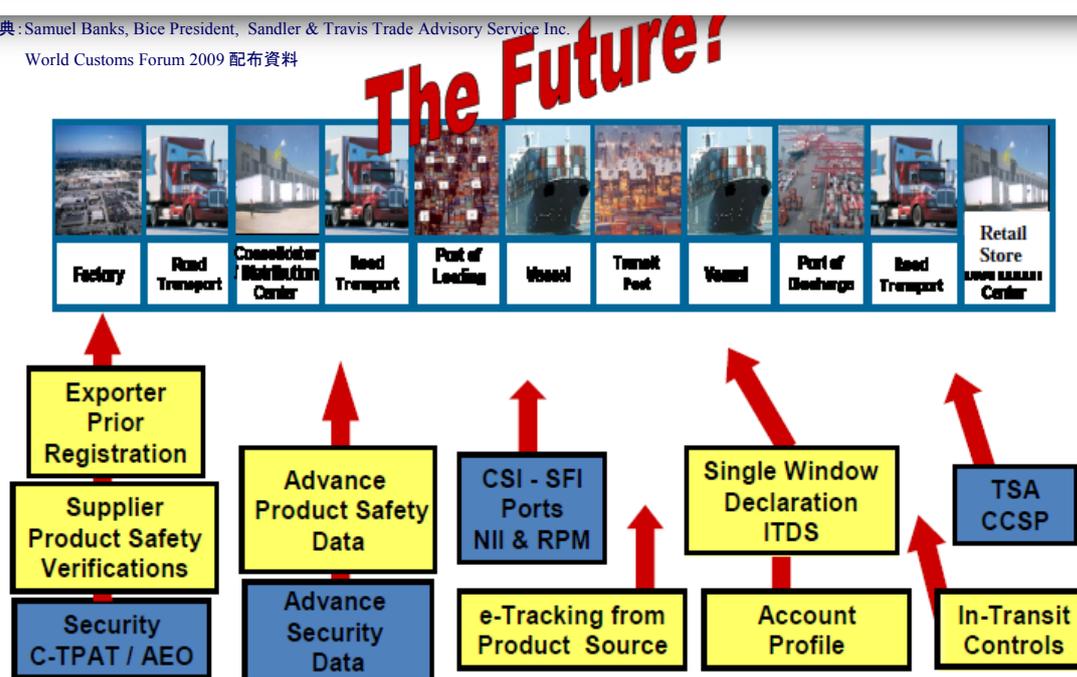


12
12

セキュリティ&セーフティに対応した将来の管理モデル・コンセプト(案) - 3

出典: Samuel Banks, Bice President, Sandler & Travis Trade Advisory Service Inc.

World Customs Forum 2009 配布資料



13
13

EUのサプライチェーン・セキュリティ



14

EUの新関税法



1992 EU関税法制定

2004.11

1992年に発効した関税法 (Customs Code, 欧州理事会規則No.2913/1992) 以来の諸環境の変化に対応する税関近代化を目的として、関税法のオーバーホールといえる改正に取り組む。

2005.4 関税法の改正 (「AEO制度」+「24時間ルール」)

改正取組みの一環として、サプライチェーン・セキュリティ確保の必要性から「事前報告制度」と「AEO」について、2005年5月改正を実施した。

2008.1 AEO制度発足

2008.6 MCC (Modernised Customs Code) 発効

2009.7 24時間ルール導入予定だったが2011.1まで本格実施は延期

2012.2 UCC (Union Customs Code) MCCの見直し提案

15



AEOのタイプ別ベネフィット

- (1) AEO通関手続き簡素化 AEO Customs Simplification (AEOC)
- (2) AEO セキュリティ&セーフティ AEO Security and Safety (AEOS)
- (3) AEO通関手続き簡素化+セキュリティ&セーフティ
AEO Customs Simplification / Security and Safety (AEOF)

	1	2	3
低い検査率(現物検査／書類検査)	○	○	○
検査の際の優先取扱い	○	○	○
検査場所の選択を申し出ることができる	○	○	○
簡素化手続資格認定を容易にする	○		○
貨物事前申告データ項目を少なくする		○	○
要検査についての事前通知		○	○

16

欧州新関税法の趣旨

共同体関税法を定める2008年4月23日の欧州議会及び理事会規則
(EC) No. 450/2008(新関税法)の前文より抽出

(5) 正当な貿易を促進し、不正行為に対抗するためには、簡素で、迅速で、且つ基準となる税関の手続や処理方法が必要となる。したがって、税関手続や貿易手続についての簡素で、ペーパーレス環境に関して欧州委員会から出された通報の内容に沿って、関税関連法令を簡素化し、新しいツールや技術の使用を認め、関税関係法令の統一的な適用及び税関の管理に関して最新のアプローチを一層進め、これによって効率的で、簡素な通関手続のための基盤を確保することが適当である。税関手続は、ビジネス上の競争力を強化するため、統合し、整合性をもたせ、また手続の数を削減し、経済的に正当化されるものに制限すべきである。
(6) 域内市場が完成し、国際的な貿易や投資に対する障壁が削減され、また共同体の域外との境界線でのセキュリティやセーフティを確保することがこれまで以上に必要となったため、税関当局の任務は変貌し、サプライチェーンの面で主導的な任務を担うこととなり、また国際貿易を監視し、管理する過程で、国家や企業の競争力を促進する役割を担うこととなった。したがって、関税関連法令には、新たな経済の実態、及び税関当局の新たな任務や使命を反映させるべきである。
(7) 税関及び貿易を取り巻くペーパーレス環境についての欧州議会及び理事会の決定に定められているように、情報及び通信技術の活用は、貿易の促進を確保し、同時に税関の管理の効率性を確保し、もって経済活動に要する費用や社会に対するリスクを削減する上で、重要な要素である。したがって、関税法において、上記の決定を実施できるような法的な枠組みを設け、特にすべての税関業務や貿易取引が電子的に処理され、経済事業者が、それぞれの加盟国において、税関の業務のための情報や通信の制度から同一の便宜を受けられるような法的な原則を設ける必要がある。
(11) 法令を遵守し且つ信頼できる経済事業者は、「認定経済事業者」として、簡素化の措置を広い範囲で最大限利用できるようにすべきであり、またセキュリティ面やセーフティ面を勘案して、税関の管理レベルを緩和することによる便益を享受すべきである。これによって、「税関手続の簡素化」の面での認定経済事業者の地位、又は「セキュリティ及びセーフティ」の面での認定経済事業者の地位を享受することができる。認定経済事業者は、上記のいずれか一方の地位を受けることもでき、両地位を併せて受けることもできる。
(26) 経済事業者が、貨物の許可に係わる管理をリスクを基に行うために必要な情報を事前に提供している場合には、貨物を迅速に引渡すことを原則とすることが適当である。財政及び貿易政策面の管理は、経済事業者の所在地を管轄する税関官署が一義的にこれを行うべきである。
(27) 税関申告のルールや貨物を税関手続の下におくためのルールは、最新の内容のもので、簡素なものとするべきである。特に、税関申告は、原則として電子的に行われるようにし、また単一の簡素化された申告様式を定めるべきである。
(28) 改訂京都条約では、貨物が到着する前に税関申告書を提出し、登録し、また審査することが望ましいとしており、さらに、申告書を提出する場所が、貨物が実際に蔵置されている場所と離れていてもよいとしていることから、経済事業者のある場所において一元的に通関できるよう定めることが適当である。一元的な通関には、簡素化された申告書、完全な申告書とそれに必要な書類の提出期限の猶予、包括申告書及び納付期限の延長を利用できる便宜的な措置を含むべきである。

出所：EU新関税法、日本関税協会、平成21年9月7日、6-25頁より抽出・作成。

EUの動向 新関税法 (MCC: Modernized Customs Code)



EUの新関税法(MCC)内容と運用の方向。

- ① EUの関税法のオーバーホールを目指すもの。既に2008年に採択され、2013年から実施予定。
- ② 現在は具体的な運用に係る実施規則(Implementing Provision(欧州委員会規則))を審議中。

新関税法第106条: 通関申告の一元化(Centralization)。

- ① 欧州域内のどこで輸出入を行うとしても、一か所の税関に申告するだけでよい。(例)オランダで輸入陸揚げを行う場合でも、ロンドンの事業所で申告できる。

新関税法第112条(Entry in the Declarant Record)

- ① 企業のシステムに収納されている申告データに税関がアクセスする。すなわち企業から税関へ電子申告するのではなく、税関が企業のシステムにある申告データにアクセスする。企業が自社のシステムに申告データを記録した時点で申告は受理されたものとみなす。

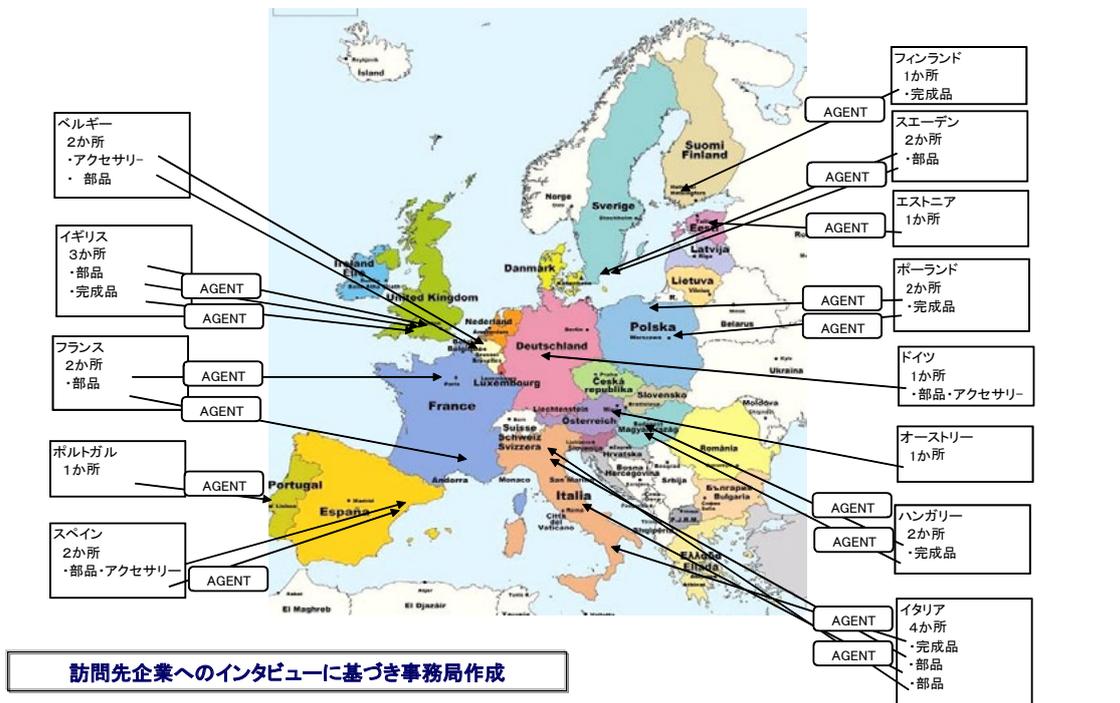
※ 第106条については、AEOC又はAEOFであれば利用できる。AEO以外でも使える認定制度を検討中。
第112条については、AEOC又はAEOFであれば利用できる方向で検討中。AEOに限定されるべきか、さらに適用対象者を拡げるかについても検討中。

新関税法116条(Simplification of customs formalities and controls)

- ① 輸入／輸出関税の自己評価などを含め、原則として税関が行うべき業務を、企業が行うことが認められる。
- ② この認可に他のEU加盟国が関わる場合、当該企業はAEO認定企業でなければならない。
- ③ 当該企業に対する管轄税関が法令遵守をモニターし、当該税関と企業は管理プランを策定する。
- ④ 企業は貨物が港に到着する毎に申告する必要はない。すなわち、この制度によって「申告」という行為が無くなる(No Declaration)。Transactionベースの管理からAuditベースの管理へ

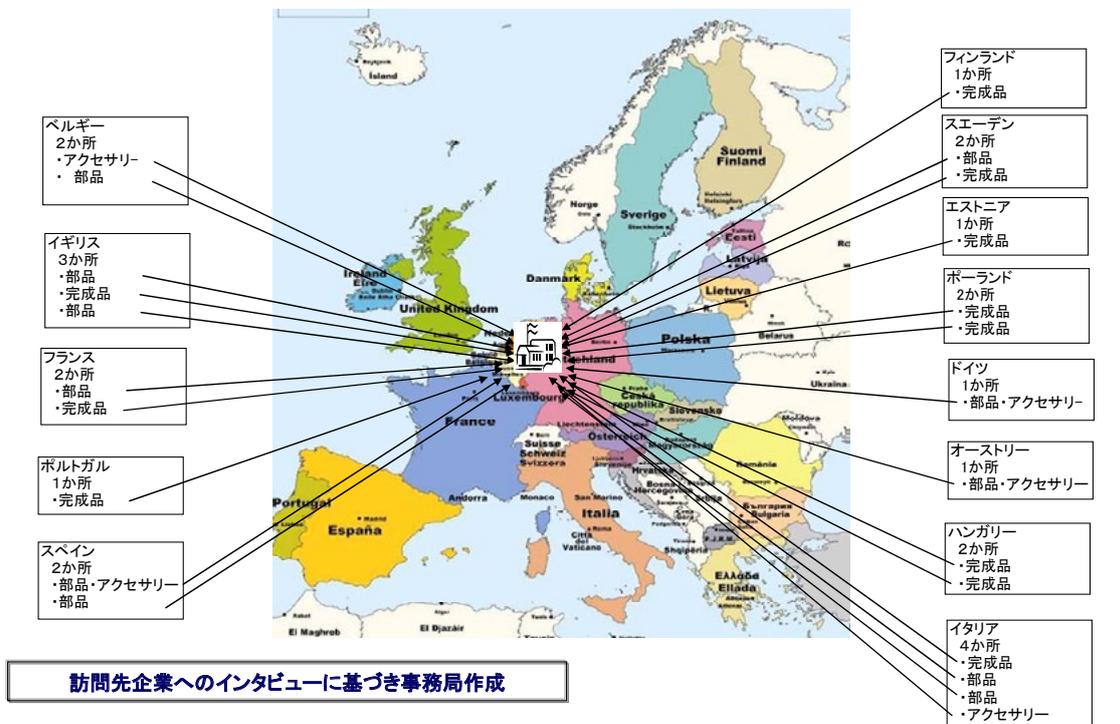
18
18

MCCと欧州企業のプランー現在



19
19

MCCと欧州企業のプランー中央一元化2013年以降



20

参 考 資 料

TPPにおける「貿易円滑」についての議論の状況

I TPP (Trans Pacific Partnership) とは

- (1) シンガポール、ニュージーランド、ブルネイ、チリの4カ国 (Pacific4) が合意して2006年に自由貿易協定を発効 (P4協定) させた。2008年に米国がこれに対して参加の意図を表明し、また同年、オーストラリア、ペルー、ベトナムも加入を検討すると発表したことから俄然注目を浴びるようになった。
- (2) 2010年に、上記8カ国によりTPPの第1回交渉が開始され、また同年にマレーシアが加わり、現在9カ国が協議に参加している。
- (3) 我が国は2011年APEC首脳会合で協議参加を表明し、これに触発されてカナダ、メキシコも参加を表明した。
- (4) 加盟国間で取引される品目については原則関税を撤廃することを目標に掲げるなど、高水準で広範囲の貿易・投資の自由化をカバーしている。24の作業部会を設置して以下の21項目について検討されている。
 1. 物品市場アクセス、2. 原産地規制、3. 貿易円滑化、4. SPS (衛生植物検疫措置)、5. TBT (貿易の技術的障害)、6. 貿易救済措置、7. 政府調達、8. 知的財産、9. 競争政策、10. 越境サービス貿易、11. 電気通信サービス、12. 商用関係者の移動、13. 金融サービス、14. 電子商取引、15. 投資、16. 環境、17. 労働、18. 制度的事項、19. 紛争解決、20. 協力、21. 分野横断的事項
- (5) TPP交渉は、当初目標としていた2011年APEC閣僚会合での合意が困難となり、2011年11月12日、TPPの大筋合意 (Outline) が発表され、今後の予定をTPPの12月会合で決めることとした。米国通商代表部 (USTR) から同日付けで、大筋合意 (Outline) のファクト・シートが公表されている。
<http://www.ustr.gov/about-us/press-office/fact-sheets/2011/november/outlines-trans-pacific-partnership-agreement>
(別紙-1 USTR TPP outline Fact Sheet 抜粋参照)

II 貿易円滑化についての議論の状況

1. 交渉で扱われている内容
貿易規則の透明性の向上や貿易手続きの簡素化等について定める。
2. 交渉の現状
P4協定のテキストをベース (別紙-2 P4協定テキスト第5章「税関手続 (Chapter5 Customs Procedures)」 (仮訳) 参照) に、貿易規則の透明性の向上、貿易手続の簡素化や国際標準への調和化のための規定に、電子証明や窓口一本化 (シングル・ウィンドウ) 等の要素を加える形で議論が行われており、大きな対立もなく、交渉が進展している模様。(どの程度P4協定をベースにしているか詳細は不明)
3. 既存の協定の内容
 - (1) TPP協定交渉参加国間のFTA
税関手続の国際標準への調和、関税関連法令等の透明性向上、税関当局間の協力及び情報交換などが規定されている。
 - (2) 日本のEPA
我が国のEPAの貿易円滑化章の規定内容は、上記(1)と大きな違いはない。但し、以下のような先進的な規定を含むEPAもある。
 - (ア) 両締約国の税関当局が知的財産権の保護のために協力し、情報交換を行う規定 (シンガポール、マレーシア、チリ、ブルネイ、ベトナムとのEPA)。
 - (イ) 相手国から我が国経由で他国に向けた物品の通過に関する手続の円滑化に関する規定 (シンガポール、マレーシアとのEPA)。

別紙-1 2011年11月12日付け USTR TPP outline Fact Sheet 抜粋

<p>Outlines of the Trans-Pacific Partnership Agreement</p> <p>ENHANCING TRADE AND INVESTMENT, SUPPORTING JOBS, ECONOMIC GROWTH AND DEVELOPMENT: OUTLINES OF THE TRANS-PACIFIC PARTNERSHIP AGREEMENT</p>	<p>TPP 協定合意のアウトライン</p> <p>貿易および投資の拡大、雇用支援、経済成長および開発： TPP 協定合意のアウトライン</p>
<p>o Customs. TPP negotiators have reached agreement on key elements of the customs text as well as on the fundamental importance of establishing customs procedures that are predictable, transparent and that expedite and facilitate trade, which will help link TPP firms into regional production and supply chains. The text will ensure that goods are released from customs control as quickly as possible, while preserving the ability of customs authorities to strictly enforce customs laws and regulations. TPP countries also have agreed on the importance of close cooperation between authorities to ensure the effective implementation and operation of the agreement as well as other customs matters.</p>	<p>o 税関。TPP交渉担当者は、予見可能で、透明性があり、貿易を促進、円滑化する税関手続を確立するという基本的な重要性とともに、税関プロセスの主要エレメントに関して合意に達した。これは、TPP域内企業を地域の生産およびサプライチェーンに繋げることになるだろう。</p> <p>同プロセスは、税関法令・規則を厳格に執行するための税関当局の能力を確保すると同時に、物品ができるだけ速く税関管理の下からリリースされることを確保することになる。TPP加盟国は、また、他の税関関連事項とともに、本合意の効果的な実施と運用を確保するため税関当局間の緊密な協力の重要性についても合意した。</p>

別紙-2 P4 協定テキスト 仮訳

<p style="text-align: center;">CHAPTER 5 CUSTOMS PROCEDURES</p>	<p style="text-align: center;">第5章 税関手続</p>
<p>Article 5.1: Definitions For the purposes of this Chapter: customs law means any legislation administered, applied or enforced by the customs administration of a Party; customs offence means any breach or attempted breach of customs law; customs procedures means the treatment applied by the customs administration of each Party to goods, which are subject to customs control.</p>	<p>5. 1 条： 定義 本章の目的のため、関税法とは、加盟国税関当局によって運用、適用、あるいは執行されるいかなる法律を意味する；関税法違反とは、いかなる関税法違反あるいは意図された関税法違反を意味する；税関手続とは、加盟国税関当局によって物品に適用される取扱いのことを言い、その物品とは税関管理に服するものである。</p>
<p>Article 5.2: Objectives The objectives of this Chapter of the Agreement are to: (a) ensure predictability, consistency and transparency in the application of customs laws and other customs administrative policies of the Parties; (b) ensure efficient, economical administration of customs procedures, and the expeditious clearance of goods; (c) facilitate trade among the Parties; (d) apply simplified customs procedures; and (e) promote cooperation among the customs administrations.</p>	<p>5. 2 条： 目的 本協定における本章の目的とは： (a) 加盟国の関税法および他の税関行政政策の適用における予見可能性、一貫性および透明性を確保すること； (b) 税関手続の効率性と経済性、及び物品クリアランスの円滑化を確保すること； (c) 加盟国間の貿易を円滑化すること； (d) 簡素化された税関手続を適用すること；及び (e) 税関当局間の協力を促進すること。</p>
<p>Article 5.3: Scope This Chapter shall apply, in accordance with each Party's respective international obligations and customs law, to customs procedures applied to goods traded among the Parties.</p>	<p>5. 3 条： 範囲 本章は、各加盟国の国際的義務および関税法に準拠して、加盟国間で貿易される物品に適用される税関手続に適用される。</p>
<p>Article 5.4: Customs Procedures and Facilitation</p>	<p>5. 4 条： 税関手続と円滑化</p>

<p>1. Customs procedures of the Parties shall, where possible and to the extent permitted by their respective customs law, conform with the standards and recommended practices of the <i>World Customs Organisation</i>, including the principles of the <i>International Convention on the Simplification and Harmonisation of Customs Procedures</i>.</p> <p>2. Each Party shall ensure that its customs procedures and practices are predictable, consistent, transparent and facilitate trade.</p> <p>3. The customs administrations of the Parties shall periodically review their customs procedures with a view to their further simplification and the development of further mutually beneficial arrangements to facilitate trade.</p>	<p>1. 加盟国の税関手続は、可能な場合で且つ加盟国関税法の許容する範囲で、<i>税関手続の簡素化と調和化</i>に関する国際規約を含む世界税関機構(WCO)の標準および推奨されている運用(プラクティス)に適合すべきである。</p> <p>2. 各加盟国は、その税関手続および運用について、その予見可能性、一貫性、透明性、及び貿易円滑化を確保するべきである。</p> <p>3. 加盟国税関当局は、さらなる簡素化と貿易円滑化に向けて相互にさらなる利益をもたらす仕組みの開発という視点を持って、定期的にその税関手続を見直すべきである。</p>
<p>Article 5.5: Customs Cooperation</p> <p>1. To the extent permitted by their domestic law, the customs administrations of the Parties may, as they deem fit, assist each other, in relation to originating goods, by providing information on the following:</p> <p>(a) the implementation and operation of this Chapter;</p> <p>(b) the movement of goods among the Parties;</p> <p>(c) investigation and prevention of <i>prima facie</i> customs offences;</p> <p>(d) developing and implementing customs best practice and risk management techniques;</p> <p>(e) simplifying and expediting customs procedures;</p> <p>(f) advancing technical skills and the use of technology;</p> <p>(g) application of the Customs Valuation Agreement; and</p> <p>(h) additional assistance in respect to other matters.</p> <p>2. Where a Party providing information to another Party in accordance with this Chapter designates the information as confidential, the other Party shall maintain the confidentiality of the information.</p>	<p>5. 5条： 税関協力</p> <p>1. 国内法の許容する範囲において、加盟国税関当局は、物品の原産地に関連して、以下に関して情報提供することによって、相互に支援することができ：</p> <p>(a) 本章の実施と運用；</p> <p>(b) 加盟国間の物の移動；</p> <p>(c) 調査と明白な税関違反の防止；</p> <p>(d) 税関のベストプラクティスおよびリスクマネジメント技術の開発と実施</p> <p>(e) 税関手続の簡素化と円滑化；</p> <p>(f) 技術技能と技術の使用の促進；</p> <p>(g) 関税評価協定の適用； および</p> <p>(h) その他の事項についての追加的支援。</p> <p>2. 本章にしたがって、別の加盟国に情報を提供するある加盟国が当該情報の秘密保持を指定した場合、情報提供を受ける加盟国は、当該情報の秘密保持を維持するべきである。</p>
<p>Article 5.6: Customs Valuation</p> <p>The Parties shall determine the customs value of goods traded among them in accordance with the provisions of Article VII of GATT 1994 and the Customs Valuation Agreement.</p>	<p>5. 6条： 関税評価</p> <p>加盟国は、加盟国間で貿易される物品の関税評価を、GATT1994第7条および関税評価協定の規定に従って決定すべきである。</p>
<p>Article 5.7: Advance Rulings</p>	<p>5. 7条： 事前教示</p>

<p>1. Each Party, through its customs administration, shall provide in writing advance rulings in respect of the tariff classification and origin of goods and whether a good qualifies for entry free of customs duty in accordance with Article 3.5 (<i>Goods Re-entered After Repair or Alteration</i>) (hereinafter referred to as “advance rulings”), to a person described in Subparagraph 2(a).</p> <p>2. Each Party shall adopt or maintain procedures for advance rulings, which shall:</p> <p>(a) provide that an importer in its territory or an exporter or producer in the territory of another Party may apply for an advance ruling before the importation of goods in question;</p> <p>(b) require that an applicant for an advance ruling provide a detailed description of the goods and all relevant information needed to issue an advance ruling;</p> <p>(c) provide that its customs administration may, at any time during the course of issuing an advance ruling, request that the applicant provide additional information within a specified period;</p> <p>(d) provide that any advance ruling be based on the facts and circumstances presented by the applicant, and any other relevant information in the possession of the decision-maker; and</p> <p>(e) provide that an advance ruling be issued to the applicant expeditiously, or in any case within 60 days of the receipt of all necessary information.</p> <p>3. A Party may reject requests for an advance ruling where the additional information requested by it in accordance with Subparagraph 2(c) is not provided within a specified time.</p> <p>4. Subject to Paragraph 5, each Party shall apply an advance ruling to all importations of goods described in that ruling imported into its territory within 3 years of the date of that ruling, or such other period as required</p>	<p>1. 各加盟国は、税関当局を通じて、文書で、関税分類及び物品の原産地、並びに、ある物品が、3.5条（修理後あるいは取替え後の物品の再輸入）¹の規定にしたがって無関税で輸入通関できる適格性があるかに否かに関する規則の解釈と運用（以下「事前教示」という）を、次項2(a)で規定されている人に、文書で行うべきである。</p> <p>2. 各加盟国は事前教示に関する手続を取り入れる、又は維持すべきであり、事前教示制度とは；</p> <p>(a) 自国領域内の輸入者、あるいは他の加盟国領域内の輸出者または製造者が、当該物品の輸入前に事前教示手続を申請できる；</p> <p>(b) 事前教示の申請者は当該物品についての詳細な説明書、及び事前教示を開示するのに必要とされる全ての関連情報を提供することを要件とする；</p> <p>(c) 事前教示プロセスの中でいつでも、申請者が定められた期限内に追加的な情報を提出することを、税関当局は求めることができる；</p> <p>(d) いかなる事前教示も、申請者によって提示された事実と証拠、及び事前教示内容の決定者の所有する他のいかなる関連情報に基づく；および</p> <p>(e) 事前教示内容は申請者に迅速に通知されるか、または、いかなる場合においても、必要とされる全ての情報を受理した後60日以内に申請者に通知される。</p> <p>3. サブパラグラフ2(c)項にしたがって請求した追加情報が期限内に提出されなかった場合、加盟国は事前教示を拒否してよい。</p> <p>4. パラグラフ5項の規定にしたがって、各加盟国は、事前教示の日から3年以内、あるいは当該加盟国法によって義務化されている他の期間内に、事前教示で記述されている全ての物品の自国領域内への輸入に事前教示の内容を適用すべきである。</p>
---	---

¹ P4 協定第3章「物品貿易 (Trade in Goods)」の中の条項

<p>by that Party's laws.</p> <p>5. A Party may modify or revoke an advance ruling upon a determination that the ruling was based on an error of fact or law, the information provided is false or inaccurate, if there is a change in domestic law consistent with this Agreement, or there is a change in a material fact, or circumstances on which the ruling is based.</p> <p>6. Subject to the confidentiality requirements of a Party's domestic law, each Party shall publish its advance rulings.</p> <p>7. Where an importer claims that the treatment accorded to an imported good should be governed by an advanced ruling, the customs administration may evaluate whether the facts and circumstances of the importation are consistent with the facts and circumstances upon which an advanced ruling was based.</p> <p>8 The importing Party may apply measures as provided in Article 5.12.</p>	<p>5. 当該事前教示が事実誤認や誤った法に基づいていた、提出された情報が虚偽や不正確であった、本協定に沿った国内法の変更があった、あるいは、事前教示が根拠として踏まえていた事実や状況に変化があったという判断に基づいて、加盟国は事前教示を修正あるいは廃止することができる。</p> <p>6.加盟国の国内法の情報保護要件にしたがって、各加盟国は事前教示を公表すべき；</p> <p>7.輸入物品に相応しい取扱いが事前教示によって運用されるべきであると輸入者が要求した場合、当該輸入に係る事実と状況が、事前教示の根拠となった事実・根拠と矛盾しているか否か、税関当局は評価してよい。</p> <p>8.輸入国は、5. 1 2条で規定されている措置を適用してよい。</p>
<p>Article 5.8: Review and Appeal</p> <p>1. Each Party shall ensure that the importers in its territory have access to:</p> <p>(a) administrative review independent of the official or office that issued the determination subject to review; and</p> <p>(b) judicial review of the determination taken at the final level of administrative review, in accordance with the Party's domestic law.</p> <p>2. Notice of the decision on appeal shall be given to the appellant and the reasons for such decision shall be provided in writing.</p> <p>3. The level of administrative review may include any authority supervising the customs administration.</p>	<p>5. 8条： 審査と不服申し立て</p> <p>1. 各加盟国は自国の輸入者が以下にアクセスできることを確保すべきである；</p> <p>(a) 審査に従って決定した官吏または行政事務所から独立した行政審査；および</p> <p>(b) 加盟国の国内法に準拠して、行政審査の最終レベルで下された決定についての法的審査。</p> <p>2. 不服申し立てについての決定の通知は申立者に与えられるべきであり、かかる決定の理由は文書で提供されるべき；</p> <p>3. 行政審査のレベルは税関当局を監督するいかなる政府機関を含んでもよい。</p>
<p>Article 5.9: Consultation</p> <p>The customs administrations of the Parties will encourage consultation with each other regarding significant customs issues that affect goods traded among the Parties.</p>	<p>5. 9条： 協議</p> <p>加盟国の税関当局は、加盟国間で貿易される物品に影響を及ぼす重要な税関問題について相互に協議を促進する。</p>

<p>Article 5.10: Paperless Trading 1. The customs administrations shall each endeavour to provide an electronic environment that supports business transactions between it and its trading communities. 2. In implementing initiatives that provide for paperless trading, the customs administrations of the Parties shall take into account the methods developed in APEC and the <i>World Customs Organisation</i>.</p>	<p>5. 1 0 条： ペーパーレス貿易 1. 税関当局は、貿易業界の商業通信を支援する電子環境を提供するよう努力すべきである。 2. ペーパーレス貿易を提供する取組を実施するに際して、加盟国税関当局は、APEC および世界税関機構において開発された方法を考慮に入れるべきである。</p>
<p>Article 5.11: Express Consignments Each Party shall ensure efficient clearance of all shipments, while maintaining appropriate control and customs selection. In the event that a Party's existing system does not ensure efficient clearance, it should adopt procedures to expedite express consignments to: (a) provide for pre-arrival processing of information related to express consignments; (b) permit the submission of a single document covering all goods contained in a shipment transported by the express shipment company through electronic means if possible; and (c) minimise, to the extent possible, the documentation required for the release of express consignments.</p>	<p>5. 1 1 条： 急送貨物 各加盟国は全ての貨物について、適切な管理と税関選別を維持しつつ、効率的な通関（クリアランス）を確保するべきである。加盟国の現行体制において効率的な通関を確保していない場合には、急送貨物を迅速化するため、以下の手続を取り入れるべきである： (a) 急送貨物に関連する到着前情報処理を提供すること； (b) 急送貨物業者によって輸送される出荷に含まれている全ての物品をカバーする単一文書で、可能であれば電子的方法を通じた申告を許容すること； および (c) 可能な範囲で、急送貨物のリリースに求められる書類を最小化すること。</p>
<p>Article 5.12: Penalties Each Party shall adopt or maintain measures that provide for the imposition of civil, criminal or administrative penalties, whether solely or in combination, for violations of its customs laws consistent with the provisions of this Chapter.</p>	<p>5. 1 2 条： 罰則 各加盟国は、本章の規定と矛盾しない加盟国の関税法の違反に対して、単独または組み合わせによって、民事、刑事あるいは行政罰を科す措置を取り入れるか維持すべきである。</p>
<p>Article 5.13: Risk Management 1. The Parties shall administer customs procedures so as to facilitate the clearance of low-risk goods and focus on high-risk goods. To enhance the flow of goods across their borders the customs administrations shall regularly review these procedures. 2. Where a customs administration deems that the inspection of</p>	<p>5. 1 3 条： リスクマネージメント 1. 加盟国は、ローリスク貨物の通関を円滑化しハイリスク貨物に焦点をあてるよう税関手続を運用すべきである。国境を跨る物品の流れを促進するため、税関当局は定期的なその手続を見直すべきである。</p>

2011年11月 日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループ

<p>goods is not necessary to authorise clearance of the goods from customs control, the Party shall endeavour to provide a single point for the documentary or electronic processing of all imports and exports.</p>	<p>2. 物品の通関を許可して税関管理から解放するのに貨物検査が必要でないとは税関当局が見做す場合は、加盟国は、全ての輸出入に関して文書あるいは電子的処理のためのシングルポイントを提供するよう努めるべきである。</p>
<p>Article 5.14: Release of Goods Each Party shall adopt or maintain procedures allowing, to the greatest extent possible, goods to be released: (a) within 48 hours of arrival; and (b) at the point of arrival, without temporary transfer to warehouses or other locations.</p>	<p>5. 14条： 物品のリリース 各加盟国は、最大限可能な範囲で、以下のように貨物がリリースされるような手続を取り入れる、または維持すべきである。 (a) 到着の48時間以内； および (b) 倉庫あるいはその他の地点へ一次的に移動させることなく、到着地点で。</p>
<p>Article 5.15: Enquiry Points Each Party shall designate one or more enquiry points to address enquiries from interested persons concerning customs matters, and shall make available on the Internet or in print form information concerning procedures for making such enquiries.</p>	<p>5. 15条： 問合せ先 加盟各国は、税関に関連する事項について利害を有する人からの問い合わせに対応するため1以上の問合せ先を指定し、かかる問合せのための手続に関する情報をインターネットあるいは文書で入手できるようにすべきである。</p>
<p>Article 5.16: Confidentiality Nothing in this Chapter shall be construed to require any Party to furnish or allow access to confidential information pursuant to this Chapter the disclosure of which it considers would: (a) be contrary to the public interest as determined by its legislation; (b) be contrary to any of its legislation including but not limited to those protecting personal privacy or the financial affairs and accounts of individual customers of financial institutions; (c) impede law enforcement; or (d) prejudice the competitive position of the person providing the information.</p>	<p>5. 16条： 情報保護 本章の規定にしたがった情報開示によって以下のようなものになると考えられる場合には、いかなる加盟国に対しても秘密情報の提供やアクセスを求めると本章が解釈されるべきではない： (a) 法律によって決定された公共の利益に反する； (b) 個人のプライバシー、あるいは金銭に係る事柄および金融機関の個別の顧客の口座内容の保護に限らず、当該加盟国のいずれの法律にも反する (c) 法律執行を阻害する； または (d) 情報提供する個人に競争上の特権を与える。</p>

以上

アメリカの輸入簡易申告のテスト ACE Simplified Entry

CBP は輸入申告に簡素化手続を導入するためのテストを開始 しましたのでその概略を以下に解説します¹⁾。

1. 概要

この計画は NCAP (National Customs Automation Program) の新自動申告システム ACE (Automated Commercial Environment) によるテストであり、通常の輸入申告 (Formal Consumption Entry) 及び略式輸入申告 (Informal Consumption Entry) の申告手続を簡素化する試みである。貨物が米国へ到着する前に申告し引渡しの早期化をはかることを意図する。テストは航空輸送から始める。

2. テストへの参加者及び条件

- 参加者は輸入者及び通関業者であり、ACE に登録し ACE により簡易申告 (Simplified Entry) と納税申告 (ACE Entry Summary) ができること。
- 申告は貨物が米国の到着港へ荷揚げのため到着する前何時でもできる。
- なお、輸入者は C-TPAT のティア 2 以上の資格を有し、通関業者は C-TPAT の認証を受けていることがテストへの参加の条件となる。
- 基本的な有税消費申告 (Consumption Entries, Entry Type = 01 or 02) であること。
- 分割船積ではないこと。
- 揚げ荷港、申告港、到着港が同一でなければならない。
- マニフェストの数量は引渡数量と一致しなければならない。
- 通常申告に際しては単一取引ボンド (Single Transaction Bond) ではなく継続ボンド (Continuous Bond) を使用しなければならない。
- 当初は他法令に関係しない申告のみ受理する。
- テストは第一段階として航空輸送から始めトラックと鉄道、海運はテストの後半に追加される。テストは 2011 年 12 月 31 日に開始し約 2 年間継続する。
- テストは当初 9 社に限定する。

なお、今回のテストにかかわる通関業者、輸入者と申告港は以下の通りである。

通関業者：FedEx Trade Networks, Expeditors International, UPS, A.N. Delinger,
Kuhne +Nagel, Livingstone International, Janel Group of New York, Page &
Jones, Inc., FH Kaysing.

輸入者： Nike, New Balance, Ford Motor Co., Boeing Co., L.L. Bean, Chrysler, GE

Energy

申告港： シカゴ、アトランタ、インディアナポリス（エクスプレス）

3. 申告データ

引取申告（Customs Form 3461）に代わり輸入者又は通関業者は次の 12 のデータを簡易申告データ（Simplified Entry Data Set）として CBP に申告する。

- (1) Importer of Record Number.
- (2) Buyer name and address.
- (3) Buyer Employer Identification Number (consignee number).
- (4) Seller name and address.
- (5) Manufacturer/supplier name and address
- (6) HTS 10-digit number
- (7) Country of origin
- (8) Bill of lading/house air waybill number.
- (9) Bill of lading issuer code.
- (10) Entry number.
- (11) Entry type.
- (12) Estimated shipment value.

航空輸送で行なわれる最初のテスト段階では、任意で、次の 3 項目のデータを申告する。

- (13) Ship to party name and address (optional).
- (14) Consolidator name and address (optional)
- (15) Container stuffing location (optional).

注

・現在の引取申告（CBP Form 3461）のデータ数は 27 項目。上記の(1) と(6) から(12) は現在の引取申告の申告データと共通。データ項目 (2) から (5) と (13) から (15) は ISF (Importer Security Filing (19 CFR 149.3))の申告データと共通。

4. 申告の期限

貨物が米国の港へ荷揚げのため到着する前までに何時でも申告することができる（The Simplified Entry Data Set may be filed at any time prior to the arrival of the cargo in the United States port of arrival with the intent to unlade.）。

5. 簡易申告のベネフィット

- 貨物のセキュリティ強化

CBP と業界はプロセスの前段階で重大な危険を認知し対処することができる。

- 輸送コストの削減

- ・データの申告を一回にすることにより輸入者と CBP の手続コストを削減する。
- ・予知性の拡大； 輸入者は貨物到着の前にロジスティクスの効率手配ができる。

- ・ 貨物到着後に特別手続を必要とする“例外規定”を削減する。
- 貨物引渡の迅速化
 - ・ データの提出を早め貨物引渡しの決定を迅速化する。

6. 現行手続との比較

現在の引取申告（CBP Form 3461）の手続では、航空貨物は航空機が発地離陸後、海運貨物は本船の到着 5 日前から申告（27 データ項目）できている。今回の簡易手続の導入により商品が輸送機材により米国に到着する前までに 12 項目と任意の 3 項目のデータを CBP に申告し、引取りの許可を受けることができる。それにより、輸入者は商品の早期引取りのベネフィットを享受する。

これまでアメリカの輸入通関は、ボンド制度の導入により貨物の到着前の通関など引取を迅速化する手続が実施されていたが、それらの手続はセキュリティプログラムである C-TPAT と関連することなく別個に運営されてきた。しかし、今回の“貨物の到着前の引渡し”に関する簡易手続の運営については C-TPAT の認証が条件となっている。ベネフィットは申告データ数の削減と貨物の到着前に何時でも申告し引渡許可を受けることにある。

なお、納税申告はこの貨物引取りの簡易申告とは切り離し ACE による月極め支払いが行われることとなるが、今後はさらに進めて会社の経理処理に合わせて支払うことが可能になるという²⁾。

7. 特例輸入申告との比較

わが国の特例輸入申告制度も貨物の到着前に申告し許可を受け貨物の引き取り後に納税申告を行うことを可能とするとされていることから、アメリカの簡易申告の条件と同じである。ただし、アメリカの引取申告のデータ項目が従来の 27 項目から 12+3 項目に削減されたこと、継続ボンドが必要とされているため延納担保は不要であること、さらに、輸入者にはセキュリティ施策 C-TPAT のティア 2 以上の資格を保有している（通関業者は C-TPAT の認証を受けている）ことが簡易申告制度利用の要件とされていることから、アメリカの簡易申告制度は、税関手続円滑化とセキュリティの強化を両立させる新たな試みといえよう。

わが国の特例輸入の引取申告に必要とされるデータ数は 40 項目であるが、日本版 24 時間ルールの実行に関連し引取申告のデータ項目の削減が可能になれば特例輸入申告制度の利用拡大が期待できる。そして、CY における保税搬入原則やデータの伝達方法などの見直しが行われ、通関手続の迅速化が実現すれば、さらに大きなリードタイムの短縮化が期待される。

注

1) *National Customs Automation Program Test Concerning Automated Commercial Environment (ACE) Simplified Entry*, Federal Register Vol. 76, No. 217 / Wednesday, November 9, 2011 / Notices.

Simplified Entry, U.S. Customs and Border Protection, May, 2012.

2) *CBP makes headway on simplified entry*, American Shipper, 9/29/2011.

日本とアメリカの輸入通関制度の比較メモ（税関ボンドに関連して）

	日本	アメリカ
関税制度の基本的な姿	<ul style="list-style-type: none"> ・外国貿易は開かれた開港において行われる。 ・外国貨物については陸揚げされた後、一定の場所に搬入・蔵置する。輸出入手続は、輸出入しようとする貨物を当該区域に搬入した後に行う。 ・税関は、貨物の通関時に関税を賦課・徴収するとともに併せて輸出入に係る規制を行う。 ・貨物そのものを関税の担保として捉え、国内への輸入貨物の引取は、関税納付が確認された後に初めて認められる。 <p>その後コンプライアンスが優良であることを条件として次のような改正が行われてきている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貨物を保税地域へ搬入することなく輸出申告を行い輸出の許可を受けることを可能とする特定輸出申告制度が導入された。なお、一般輸出者も平成23年度の関税法改正により保税地域外で申告できるようになった（最終審査・許可は保税地域搬入後）。 ・輸入については、輸入引取申告と納税申告を分離し、納税申告の前に貨物を引き取れることを可能とする特例輸入申告制度及び特例委託輸入申告制度」が導入された。 <p>（「関税法研究会とりまとめ」平成18年6月より抜粋。）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・米国における輸入通関手続は、貨物到着後15業務日以内に貨物引取申告を行い、引取を許可された貨物については、貨物引取後10業務日以内に納税申告（Entry Summary）を行った後、税関当局が1年以内に清算（Liquidation）と呼ばれる最終的な関税額の決定を行うことを原則とし、同一の輸送手段で同一原産地、輸出港より同一荷主宛に積み込まれている場合、最初の貨物引取申告から10業務日内であれば複数の引取申告を1件の納税申告にまとめることが可能となっている。（「関税法研究会とりまとめ」）。 ・米国では、輸出手続は商務省の管轄下にあり AES（Automated Export System）の強制適用により全米で一元管理されている。申告時間、場所の規制は行われていない。 ・なお、EUにおける輸入通関手続は、原則として、わが国と同様、貨物の引取申告と納税申告が同時になされる。ただし、コンプライアンスの優れた者には簡易申告制度（Simplified Procedure）が認められており、複数の引取申告（Simplified Declaration）を1回の納税申告（Supplementary Declaration）にまとめることが可能である（「関税法研究会とりまとめ」）。
ボンド制度	ボンド制度は導入されていない。	関税は清算後確定するためボンド制度を導入し関税収入を確保している。ボンドは関税の支払いを保証するのみならず税関手続を保証する。すなわち、ボンドによる保証を条件として貨物の到着前申告と許可、貨物の輸入許可前の条件付引渡しなどが可能となる。その他、保税運送、ISF（Importer Security Filing：輸入者セキュリティ申告）を含め税関がかわるすべての行為をボンドにより保証させている。ボンドは税関を保護するための制度であるが、費用は輸入者が負担する。輸入者は税関の行為を保証することにより手続簡素化のベネフィットを享受できる。
ボンドのコスト		全米の港での輸入申告をカバーする継続ボンドの金額は過去12カ月間に支払った関税、税金、料金の10%。ボンドの料金はボンド金額の1,000ドル当たり5.50ドル程度、あるいはそれ以下である。
関税、税金の納期限	・関税等の納付については、税額に相当する担保の提供を条件として関税	・関税は引取申告の許可後10日以内に支払う。支払いはチェックかACH

<p>延長</p>	<p>等の納付を猶予する納期限延長制度（個別延長方式、包括延長方式、特例延長方式）がある。個別延長、包括延長の期限はそれぞれ3カ月、特例延長は2カ月。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特例輸入申告の場合、「保全担保」の提供は不要であるが、特定の条件に合致する場合は必要となる。その際、担保の額は特例申告により納付した関税等の合計額が最も多い月の合計額、提供期間は原則として1年間。 ・特例委託輸入申告の場合、保全担保は必要である。 ・当該納税額に相当する額の担保は通例銀行保証による。銀行保証手数料は、一般的には年率0.45%から1.05%の程度の範囲、さらに低い場合がある。 ・輸入許可前の貨物引取り制度の場合の担保は通常は銀行保証で「申告税額の10%増しの額」となる（関税関係基本通達73-3-3）。ただし、担保免除の可能性はある。 	<p>(Automated Clearinghouse：銀行振込) による。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・継続ボンドの条件でACEによる引取許可の翌月15日締めでの月極め支払いができる。担保は不要。 <p>上記以外の関税等にかかわる延納制度はない。</p>
<p>申告手続の簡素化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・海運のオペレーションをみると、AEO輸入者は貨物の到着前の通関（申告・許可）ができる。しかし、一般輸入者は貨物が保税地域へ搬入されなければ申告ができない。CYにおける作業はAEO、非AEOにかかわらず一括して行われるため、AEO輸入者は貨物到着前に許可を受けたとしても必ずしも早期引取りができるとは限らない。保税搬入原則を廃止しすべての貨物を到着前に申告し許可を受けることができるとすればリードタイムの短縮が可能となる。なお、主要国際空港では税関は24時間稼働しているが、主要港湾では24時間稼働ではない。24時間稼働により港湾内作業の迅速化が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特別配達許可（Special Delivery Permit）によりすべての貨物は到着する前に申告することができる（ID（Immediate Delivery））。保税地域へ搬入後申告する必要がある。 ・いまCBP（米国税関）は民間の協力を得 Simplified Entry（簡易申告）のテストを実施している。申告データは12+任意の3項目。データ項目のうち8項目が引取申告と共通、7項目がISFと共通。条件として、輸入者はC-TPATの資格ティア2以上、継続ボンドの所持者であること、通関業者はC-TPATの認証者であることである。ここで税関手続簡素化とセキュリティの要件が連結することとなる。
<p>非居住者による通関</p>	<p>国際ビジネスの拡大によりインコンタームズのEXWやDDPなどの条件による取引が海外では増加している。わが国でも非居住者がわが国で輸入者となりわが国で在庫管理などを直接行うVMI（Vendor Managed Inventory）などに対処するため「税関事務管理人」（関税法第95条）の制度が制定されたが、必ずしも利用されていない。国税通則法基本通達第117条第2項には納税管理人の業務範囲として(3)国税の納付及び還付金等の受領が定められているが、非居住輸入者に代わり関税等の支払義務を有するか明確ではない。通関業者は非居住輸入者から委任状を取得しておれば関税や税金の支払義務はないと解釈される。しかし、非居住輸入者による関税等の支払いが不能になった場合、関税等の非居住輸入者による支払いの保証が明</p>	<p>わが国のメーカーなどの輸出者がアメリカで現地事務所を設立することなく非居住者のままアメリカで輸入者となることは可能である（19 CFR 141.18）。法定代理人を選定し、シュアティ（ボンド会社）と継続ボンドを契約し、通関業者に委任状を渡せばビジネスを開始できる。アメリカではEXWやDDPの取引が多く、輸出入ともフォワーダーや通関業者に業務を委任し非居住者として輸出入手続を行うことに問題はない。わが国に比較しVMIの運営は容易である。</p>

	確ではない。一方、わが国では未だに FOB や CIF 条件が多く、内陸地点を起点とする取引が一般化されていない。	
許可前引取の条件	事例として、分割船積の最初の船積分は許可前引取し、最終的に貨物がそろった時点で輸入（納税）申告をする、又は「原産地証明書の提出猶予」の承認を受けた場合、など。しかし、当 BP (Before Permit) の制度は一般化されているわけではない。	すべての輸入貨物はボンドにより保証されているので、 ID (Immediate Deliver) により貨物を直ちに引き取り、10 日後に関税を支払う。この ID の制度は特例貨物に対してではなくすべての貨物に適用される。関税等納税前の引取り許可である。
関税の貨物引渡し後の追徴	「輸入事後調査」により輸入を許可した貨物について調査をし、調査の結果、関税等の追徴があるとき、しかし、輸入者が倒産した場合、追徴関税などは回収できない。	貨物の引取り時に支払う関税は予想関税であり、納税申告後 1 年以内に清算 (Liquidation) され関税が確定する。関税が追徴されるが輸入者が倒産の場合はセキュアティ (保険会社) が支払う。
セキュリテイ施策との関連	わが国も輸入貨物について 24 時間ルールを導入することとなる。輸入貨物の情報が事前に入手されるなかで「貨物そのものを関税の担保として捉え、国内の輸入貨物の引取は、原則として関税納付が確認された後に初めて認められる。」とする制度を見直す必要はないか。	アメリカはテロ対策として官民共同のプログラム C-TPAT に加え 24 時間ルールや 10+2 など、特に外国からのコンテナによる輸入に焦点をあてセキュリテイの強化をはかってきた。貨物の到着後の管理ではなく、ターゲットは貨物情報の早期入手である。ボンド制度はセキュリテイ情報の入手に関連する。
まとめ	いま、国際市場では 2 国間の FTA 、 EPA 、さらに地域内の貿易自由化が進められている。参考までに、以下の各項目がそれぞれ 1% 改善された場合に、貿易量に与える影響を相対的に示すと、関税削減による貿易創出効果が 40% と最も大きいのが、港湾インフラの効率化 (29%)、通関手続の透明化 (10%)、通関手続の簡素化・迅速化 (17%) といった貿易円滑化措置の改善の合計は 56% と関税削減の効果をしのぐ (通商白書 2006、177~178 頁)。 <ul style="list-style-type: none"> ・そのような背景のもとで、わが国の輸出入通関手続においては AEO 制度の導入にともない手続の改善にかかわる法改正が行われてきた。しかし、ここでさらなる効率化を実現するためアメリカの輸入通関手続に使用されている「ボンド制度」をわが国の輸入通関手続へ導入することが可能か、そして、その効果について検討したい。 ・アメリカのボンドは関税収入を確保し、税関が定めた手続の実施を保証するものである。コストは輸入者の負担となるが規則の遵守を担保することにより貨物が到着する前の引渡許可、条件付の引渡などが可能になる。目下テスト中の ACE 簡易輸入申告は、C-TPAT の資格と継続ボンドの取決めを条件として、ISF に定められたセキュリテイデータを共通の申告データとし少数のデータ項目 (12 項目 + 任意 3 項目) の申告により到着前に引取許可を与えることとしている。 ・関連して、日本版 24 時間ルールを導入にあわせ特例委託輸入申告のさらなる改善が望まれる。また、輸出申告については、アメリカでは船積後申告、EU では船積時に少数項目の申告、船積後に詳細申告をする制度があり利用されているが、わが国でも同様な制度の導入が望まれる。 ・ちなみに、EU における AEO 資格の 2012 年 4 月現在の取得状況をみると、税関手続簡素化の AEO (AEOC) が 4,419 者、セキュリテイの AEO (AEOS) が 267 者、税関手続簡素化とセキュリテイ双方の AEO (AEOF) は 4,819 者となっている。やはり大勢は税関手続簡素化の方向に向かっている。わが国のセキュリテイ環境はアメリカなどとは異なる。他国の制度も参考のうえわが国としてさらに効果的な手続とオペレーションの改革が望まれる。 	

出所：関連法令他より平田義章作成。

<貿易円滑化と税関手続等に関する研究会参考資料>

2012年5月18日

平田義章

アメリカのボンド制度について

(CFR Title 19: Customs Duties Part 113 Customs Bond)

アメリカのボンド制度につき以下に要旨を列記しますので研究会での参考資料としてご検討いただければ幸いです。なお、税関ボンドについての CFR（米国連邦規則）の一部を邦訳し添付しますのでご参照ください。

§ 113.1 セキュリティ（保安措置）又はボンドの設定を必要とする権限（Authority to require security or execution of bond.）

関税局長官は税関長に関税を確保し又は該当する法律、規則または指令を遵守するためボンド又はその他の保全処置を必要とする権限を与える。

§ 113.11 ボンドの承認（Bond approval.）

税関の職務を保全するためボンドを設定する者は税関書式 301 によりボンドを提出しなければならない。税関手続が特定の一港で行なわれる場合は、当該港の税関長へ申請し承認を受ける。業務が複数の港にまたがる場合は、いずれかの港の税関長へ申請し承認を受けることができる。特定の活動に対し継続ボンドのみが各主体者（輸入者）に対して承認される。税関長はボンドが書式上適正であり当該取引（手続）に対して十分なセキュリティを提供しているかを確認する。ドローバック（関税払戻し）ボンドはドローバック事務所の承認を受ける。

注：

- ・主体者（Principal）は輸入者（非居住輸入者を含む）。
- ・シュアティは税関が承認した保険会社。
- ・税関は受益者となる。

§ 113.12 ボンドの申請（Bond application.）

(a) シングル・エントリィボンド（Single entry bond application）

関税の回収を確保するため税関長は商品の輸入手続にかかわる者に対して手紙形式でボンドの申請を要求する。申請書には価額、商品の材質を記載しなければならない。十分な金額のボンドが納税申告書（Entry Summary）や申告書とともに提出されるか又は申告の際納税申告書が提出される場合はボンドの申請は必要ない。

(b) 継続ボンド（Continuous bond application）

輸入又は保税倉庫の運営に関して複数の手続を行う場合は、手紙形式でボンドの申請書を税関長に提出しなければならない。

(1) 必要な情報

(i) 輸入する商品の概要

(ii) 申請時の前歴年に輸入者により輸入されたすべての商品に課税された通常の関税（関税とみなされる税金を含む）の総額、及び税関により徴収される商品に対するその他の税金の予想額。

申請の前年度に輸入がなかった場合は本年度の予想関税及び税額の見積書を提出しなければならない。

§ 113.13 ボンドの額 (Amount of bond)

(a) ボンドの最低金額

税関ボンドは 100 ドルを下回ってはならない。

(b) ボンド額決定のガイドライン

ボンドの金額が十分であるかの決定に際して税関長又はドロバック事務所は以下を考慮しなければならない：

- (1) 輸入者が税関手続に関し関税、税金および諸掛を期限内に支払った記録；
- (2) 輸入者が税関の要求にしたがって貨物を回収した記録、未検査貨物をそのままインタクトで保管する義務、その他税関及び関連法規の施行にかかわる要件遵守の記録；
- (3) 保全すべき手続に関与する商品の価格と性質；
- (4) 手続に関し税関が行使する監督の程度と種類；
- (5) 輸入者の損害賠償額の支払いを含むボンド条件の遵守の記録；
- (6) ボンドの申請書に含まれている追加情報。

注：

1. ボンドの設定額

(a) シングル・エントリィボンド

- (1) 商品価格（FOB 又は課税価格）＋関税＋料金、1,000 ドル単位に切り上げ。
- (2) 他法令貨物など規制品目の場合は、商品価格 x 3。

(b) 継続ボンド

- (1) 前歴年に支払った関税、税金、料金の 10%。又は今後 12 ヶ月間の関税、税金、料金の 10%。
- (2) 前年度に支払いがない場合は本歴年に支払うべきすべての関税、税金、料金の 10%。
- (3) ボンドの最低金額は 50,000 ドル。

2. ボンドの料金

(a) シングル・エントリィボンド

- (1) 最低料金は 27.00 ドル。
- (2) ボンド金額の 1,000.00 ドルあたり 3.00 ドル。

(b) 継続ボンド

- (1) 最低料金は年間 350.00 ドル（50,000 ドルの最低ボンドに対して）。
- (2) ボンド金額の 1,000.00 ドルあたり 5.50 ドル。

- ・ シュアティには財務報告書の提出が必要。
- ・ シュアティは税関の認可が必要。
- ・ CBP によるボンドの承認は 10 日程度を要する。

・ボンドの料金はシュアティにより異なる。上記は一例。

§ 113.62 基本的な輸入とエントリーボンドの条件 (Basic importation and entry bond conditions)

- (a) 関税、税金と諸掛を支払う合意。
- (b) エントリー作成についての合意。
- (c) 書類と証拠の提出についての合意。
- (d) 商品を回収する合意。
- (e) 入国の規定違反を改正する合意。
- (f) 商品検査の合意。
- (g) 合衆国の弁償と免責。
- (h) 免税申告又は蔵出申告についての合意。
- (i) 空港のセキュリティ地域に適用する税関規則を遵守する合意。
- (j) 輸入者は本章の 149 節に定めた規則に規定された方法と期限に基づきセキュリティの申告情報を CBP に提供するすべての輸入者のセキュリティ申告 (ISF) の要件を遵守することに合意する。
- (k) 電子申告および事前貨物情報の申告遵守についての合意。
- (l) ソフトウッド木材の輸出許可証の発行と輸出料金の徴収にかかわる合意。
- (m) 不履行の結果。

アメリカのボンド制度についての考え方

アメリカは輸入通関に対して厳格な保税管理を実行している。原則として貨物を保税地域に搬入しない限り申告は受理されない。保税地域でない荷主やフォワーダーの施設で輸入通関を行うことはできない。しかしながら、ボンド制度の導入により貨物の到着前の通関が行われ、書類の事後提出により手続が迅速化し、引取申告と納税申告が分離され関税の後納が可能となる。厳密な担保を提供する必要はない。セキュリティ関連手続にもボンドが適用される。わが国の輸出者がアメリカで現地会社を設立しなくても非居住輸入者としてアメリカで輸入通関ができる。ボンドは AEO など特定の輸入者にのみ適用される制度ではなくすべての輸入者に強制適用される制度である。

わが国では、一般輸入者には保税搬入原則が適用され、非居住者による VMI も通関業者に過重な責任を負わずことになり実現していない。AEO にもセキュリティの強化が厳しく要求されている。

ただし、アメリカのボンドは輸入者を保護するのではなく米国政府を保護するための制度である。輸入者の責務を軽減さすものではない。シュアティも輸入者と同様の義務と責任を負う。輸入者がボンドの条件に従わなければシュアティが代行することとなる。

ここでアメリカのボンド制度を改めて認識しわが国へのボンド制度の導入を検討すべきと考える。

2012年5月21日

米国 Surety Bond と日本の税関担保 メモ

日本機械輸出組合 橋本

1. 米国ボンド：税関手続を保全することが基本目的
関税等納付に加え、法令遵守等カバレッジが広い。
申告 関税納付 関税確定 清算 この期間が長い
2. 税関担保：関税等（関税、消費税、地方消費税等）の徴収を確保するためのもの
申告 関税納付 納付確認 貨物引取（修正手続き？）
3. なぜ米国式の Surety Bond が魅力的に見えるか？
前年実績に基づいて預託額を算定するので、事務負担が少ない
Bond 預託のためのキャッシュ負担が少ない
その他
4. 日本の AEO（特例輸入者）が担保免除を望む理由（Surety Bond とは別の議論）
具体的な AEO ベネフィットとして担保免除が望まれている。
AEO 認定を通じて企業情報を税関は把握している。
社内近プライアンス管理、コンプライアンス履歴、財務状況について審査を受け認定されているのでリスクが低い。
※ 欧州 MCC の実施規則案（MCCIP 案）では、AEOC（税関手続簡素化のための AEO 資格）認定事業者には一括担保（Comprehensive Guarantee）の 50%、70%、全額免除が提案されている。
5. 9.11 以降、米国はセキュリティ強化対策として CSI、24 時間ルールを実施してきた。しかし、輸入通関手続きそのものについては一切変更されていない。24 時間ルール 10+2 ルールなどの船積前申告は、基本的に海外事業者の負担によってセキュリティ確保を図ろうとするものと言える。
6. 非居住者による輸入
Surety Bond のメリットを検討する場合、具体的な業務に照らしてメリットを考えてみるという視点はどうか？
『グローバル化により国際分業が進んでいる。Just in Time オペレーションによりリードタイムの短縮が厳しく求められている中で、受発注をコンピュータネットワークを利用して行う電子商取引は今後さらに盛んになっていくと思われ、DDPやDDUなどによる取引も増えていくことになると思われる。非居住者が輸入し易くなる環境作りとはどのようなものかという視点からBond/担保の機能を検討』

以上

税関ボンド

CFR Title 19: Customs Duties, Part 113—Customs Bond (CFR 連邦規則集第 19 部：税関の職務、第 113 節—税関ボンド)

CFR	原文	概要
§113.11	<p>Authority to require security or execution of bond. Where a bond or other security is not specifically required by law, the Commissioner of Customs, pursuant to Treasury Department Order No. 165 Revised, as amended (T.D. 53654, 19 FR 7241, November 6, 1954), may by regulation or specific instruction require, or authorize the port director to require, such bonds or other security considered necessary for the protection of the revenue or to assure compliance with any pertinent law, regulation, or instruction.</p>	<p>セキュリティ (保全措置) 又はボンドの実行を必要とする権限 ボンド又はその他のセキュリティ措置が法律により特定されていない場合、関税局長官は、財務省指令 165 号改正 (T.D. 53654, 19 FR 7241, 1954 年 11 月 6 日) により、税関長に規則又は特別指令に基づき関税を確保し又は該当する法律、規則又は指令を遵守するためボンド又はその他の他の保全処置を必要とするための権限を与える。</p>
§ 113.11	<p>Bond approval. Each person who is required by law, regulation, or specific instruction to post a bond to secure a Customs transaction or multiple transactions must submit the bond on Customs Form 301. If the transaction(s) will occur at one Customs port, the bond shall be filed with and approved by the director of that port where the transaction(s) will take place. If the transactions will occur in more than one port the bond may be filed with and approved by any port director. Only one continuous bond for a particular activity will be authorized for each principal. The port director will determine whether the bond is in proper form and provides adequate security for the transaction(s). A bond relating to repayment of an erroneous drawback payment containing the bond conditions set forth in §113.65 shall be filed with the appropriate drawback office for approval.</p>	<p>ボンドの承認 税関の手続を保全するため法律、規則又は特別指令によりボンドを設定する者は税関書式 301 によりボンドを提出しなければならぬ。税関手続が特定の港で行なわれる場合は、当該港の税関長へボンドを申請し承認を受ける。業務が複数の港にまたがる場合は、いずれかの港の税関長へ申請し承認を受けることができる。特定の活動に対し一継続ボンドのみが各主体者 (輸入者) に対して承認される。税関長はボンドが書式上適正であり当該取引 (手続) に対して充分なセキュリティを提供しているかを確認する。§113.65 に規定された条件に基づくドローバック (関税払戻) 支払いの戻り関する再支払いについてのボンドはドローバック事務所の承認を受ける。</p>
§ 113.12	<p>Bond application.</p>	<p>ボンドの申請</p>

CFR	原文	概要
	<p>(a) <i>Single entry bond application.</i> In order to insure that the revenue is adequately protected the port director may require a person who will be engaged in a single Customs transaction relating to the importation or entry of merchandise to file a written bond application which may be in the form of a letter. The application shall identify the value and nature of the merchandise involved in the transaction to be secured. When the proper bond in a sufficient amount is filed with the entry summary or with the entry, or when the entry summary is filed at the time of entry, an application will not be required.</p> <p>(b) <i>Continuous bond application.</i> If a person wants to secure multiple transactions relating to the importation or entry of merchandise or the operation of a bonded smelting or refining warehouse, a bond application, which may be in the form of a letter, shall be submitted to the port director.</p> <p>(1) <i>Information required.</i> The application shall contain the following information:</p> <p>(i) The general character of the merchandise to be entered; and</p> <p>(ii) The total amount of ordinary Customs duties (including any taxes required by law to be treated as duties) accruing on all merchandise imported by the principal during the calendar year preceding the date of the application, plus the estimated amount of any other tax or taxes on the merchandise to be collected by Customs. The total amount of duties and taxes shall be that which would have been required to be deposited had the merchandise been entered for consumption even though some or all of the merchandise may have been entered under bond. If the value or nature of</p>	<p>(a) シングル・エントリーボンド（単一ボンド）の申請 関税の回収を確保するため税関長は商品の単一輸入手続にかかわる者に対して手紙形式でボンドの申請を要請する。申請書には手続保全のため価格、商品の性質を記載しなければならぬ。充分な金額のボンドが納税申告書（Entry Summary）や申告書とともに提出されるか、又は申告の際に納税申告書が提出される場合はボンドの申請は必要ない。</p> <p>(b) 継続ボンドの申請 輸入又は保税製錬倉庫などの運営に関して複数の手続を行う場合は、手紙形式でボンドの申請書を税関長に提出しなければならない。</p> <p>(1) 必要な情報。申請書には次の情報を記載しなければならない。</p> <p>(i) 申告する商品の概要；及び</p> <p>(ii) 申請時の前歴年に輸入者により輸入されたすべての商品に課税された通常の関税（関税とみなされる税金を含む）の総額、及び税関により徴収される商品に対するその他の税金の予想額。関税と税金の合計額は、商品の一部又はすべてが保税のまま輸入されたとしても、輸入の際納めることが必要とされる金額をいう。商品の価格と材質が翌年変更になる場合はその変更を明確にしなければならぬ。申請の前年度に輸入がなかった場合は本年度の予想関税及び税額の見積書を提出しなければならない。</p>

CFR	原文	概要
	<p>the merchandise to be imported will change in any material respect during the next year the change shall be identified. If no imports were made during the calendar year prior to the application, a statement of the duties and taxes it is estimated will accrue on all importations during the current year shall be submitted.</p> <p>(2) <i>Application updates.</i> If the port director approves a bond based upon the application, whenever there is a significant change in the information provided under this paragraph, the principal on the bond shall submit a new application containing an update of the information required by paragraph (b)(1) of this section. The new application shall be filed no later than 30 days after the new facts become known to the principal.</p> <p>(c) <i>Certification.</i> Any application submitted under this section shall be signed by the applicant and contain the following certification:</p> <p>I certify that the factual information contained in this application is true and accurate and any information provided which is based upon estimates is based upon the best information available on the date of this application.</p>	<p>(2) 申請の更新</p> <p>税関長が申請に基づいてボンドを承認した後、提出した情報に大きな変更があった場合ボンドの当事者は本節の(b)(1)項で定められた最新情報を含む新たな申請書を提出しなければならない。新たな申請書の提出は当事者が新たな事実を知った後 30 日以内に提出しなければならない。</p> <p>(c) 証明</p> <p>本節に基づき提出された申請書は申請者の署名と以下の証明が必要である。 原文参照。</p>
§ 113.13	<p>Amount of bond</p> <p>(a) <i>Minimum amount of bond.</i> The amount of any Customs bond shall not be less than \$100, except when the law or regulation expressly provides that a lesser amount may be taken. Fractional parts of a dollar shall be disregarded in computing the amount of a bond. The bond always shall be stated as the next highest dollar.</p> <p>(b) <i>Guidelines for determining amount of bond.</i> In determining whether the</p>	<p>ボンドの額</p> <p>(a) ボンドの最低金額</p> <p>法律又は規則がより低い金額を容認する場合を除き、税関ボンドは 100 ドルを下回ってはならない。ドル以下の端数はボンドの計算にあたり切り捨て。ボンドは次のドル単位に切り上げる。</p> <p>(b) ボンド額決定のガイドライン</p>

CFR	原文	概要
	<p>amount of a bond is sufficient, the port director or drawback office in the case of a bond relating to repayment of erroneous drawback payment (see §113.11) should at least consider:</p> <p>(1) The prior record of the principal in timely payment of duties, taxes, and charges with respect to the transaction(s) involving such payments;</p> <p>(2) The prior record of the principal in complying with Customs demands for redelivery, the obligation to hold unexamined merchandise intact, and other requirements relating to enforcement and administration of Customs and other laws and regulations;</p> <p>(3) The value and nature of the merchandise involved in the transaction(s) to be secured;</p> <p>(4) The degree and type of supervision that Customs will exercise over the transaction(s);</p> <p>(5) The prior record of the principal in honoring bond commitments, including the payment of liquidated damages; and</p> <p>(6) Any additional information contained in any application for a bond.</p> <p>(c) <i>Periodic review of bond sufficiency.</i> The port directors and drawback offices shall periodically review each bond filed in their respective port or drawback office in the case of a bond relating to repayment of erroneous drawback payment (see §113.11) to determine whether the bond is adequate to protect the revenue and insure compliance with the law and regulations. If the port director or drawback office determines that the bond is inadequate, the principal shall be immediately notified in writing. The principal shall have 30 days from the date of notification to remedy the</p>	<p>ボンドの金額が十分であるかの決定に際して税関長又はドロワーバック誤支払いの再支払い (§113.11 参照) に際するドロワーバック事務所は以下を考慮しなければならぬ:</p> <p>(1) 輸入者が税関手続に関し関税、税金および諸掛を期限内に支払った記録;</p> <p>(2) 輸入者が税関の要求にしたがって貨物を回収した記録、未検査貨物をそのままインタクトで保管する義務、その他税関及び関連法規の施行にかかわる要件遵守の記録;</p> <p>(3) 保全すべき手続に関与する商品の価格と性質;</p> <p>(4) 手続に関し税関が行使する監督の程度と種類;</p> <p>(5) 輸入者の損害賠償額の支払いを含むボンド条件の遵守の記録;</p> <p>(6) ボンドの申請書に含まれている追加情報。</p> <p>(c) ボンドの有効性についての定期的な見直し。</p> <p>税関長とドロワーバック事務所は該当する港又はドロワーバック誤支払いの再支払い (§113.11 参照) に関しドロワーバック事務所においてボンドが十分関税収入を保護し法律と規則の遵守を確保しているかについて確認しなければならぬ。税関長又はドロワーバック事務所が当該ボンドが不充分と決定した場合、輸入者は直ちに書面で通知される。輸入者はその通知から 30 日以内に不備を改善しなければならぬ。</p>

CFR	原文	概要
	<p>deficiency.</p> <p>(d) <i>Additional security.</i> Notwithstanding the provisions of this section or any other provision of this chapter, if a port director or drawback office believes that acceptance of a transaction secured by a continuous bond would place the revenue in jeopardy or otherwise hamper the enforcement of Customs laws or regulations, he shall require additional security.</p>	<p>(d) 追加のセキュリティ</p> <p>本節又はその他の本章の規定にもかかわらず、税関長又はドロワーバック事務所が継続ボンドによる手続の受理が関税収入を確保できない又は税関法規の執行が阻害されると判断する場合、当該税関長又はドロワーバック事務所は追加のセキュリティを要求する。</p>
<p>§ 113.62</p>	<p>Basic importation and entry bond conditions.</p> <p>A bond for basic importation and entry shall contain the conditions listed in this section and may be either a single entry or a continuous bond.</p> <p>Basic Importation and Entry Bond Conditions</p> <p>(a) <i>Agreement to Pay Duties, Taxes, and Charges.</i> (1) If merchandise is imported and released from Customs custody or withdrawn from a Customs bonded warehouse into the commerce of, or for consumption in, the United States, or under §181.53 of this chapter is withdrawn from a duty-deferral program for exportation to Canada or Mexico or for entry into a duty-deferral program in Canada or Mexico, the obligors (principal and surety, jointly and severally) agree to:</p> <p>(i) Deposit, within the time prescribed by law or regulation, any duties, taxes, and charges imposed, or estimated to be due, at the time of release or withdrawal; and</p> <p>(ii) Pay, as demanded by Customs, all additional duties, taxes, and charges subsequently found due, legally fixed, and imposed on any entry secured by this bond.</p> <p>(2) If the principal enters any merchandise into a Customs bonded</p>	<p>基本的な輸入とエントリーボンドの条件</p> <p>基本的な輸入とエントリーのためのボンドは本節に記載した条件を含みシリングルエントリーが継続ボンドのいずれかである。</p> <p>基本的な輸入とエントリーボンドの条件</p> <p>(a) 関税、税金と諸掛を支払う合意</p> <p>(1) 商品が税関管轄から又は税関保税倉庫から米国合衆国の市場へ消費のため輸入され引渡された場合、又は本章の§181.53のもとで関税後納プログラムによりカナダやメキシコへ輸出された場合、又は同プログラムによりカナダやメキシコへ輸入された場合、債務者（輸入者とシュアティ会社は共同で）は以下に合意する：</p> <p>(i) 法律や規則で定められた期限内に、すべての課せられた又は予想される関税、税金と諸掛を引渡し又は蔵出しの際積立てる；そして</p> <p>(ii) 税関の要求にしたがい、このボンドにより保証されたすべてのエントリーについて満期となり、法的に確定したすべての追加関税、税金と諸掛を支払う。</p> <p>(2) 輸入者が商品を税関の保税倉庫へ搬入した場合、債務者は以下に合意する；</p>

CFR	原文	概要
	<p>warehouse, the obligors agree;</p> <p>(i) To pay any duties, taxes, and charges found to be due on any of that merchandise which remains in the warehouse at the expiration of the warehousing time limit set by law; and</p> <p>(ii) That the obligation to pay duties, taxes, and charges on the merchandise applies whether it is properly withdrawn by the principal, or by the principal's transferee, or is unlawfully removed by the principal or any other person, without regard to whether the merchandise is manipulated, unless payment was made or secured to be made by some other person.</p> <p>(3) Under this agreement, the obligation to pay any and all duties, taxes, and charges due on any entry ceases on the date the principal timely files with the port director a bond of the owner in which the owner agrees to pay all duties, taxes, and charges found due on that entry; provided a declaration of the owner has also been properly filed.</p> <p>(b) <i>Agreement to Make or Complete Entry</i>. If all or part of imported merchandise is released before entry under the provisions of the special delivery permit procedures under 19 U.S.C. 1448(b), released before completion of the entry under 19 U.S.C. 1484(a), or withdrawn from warehouse under 19 U.S.C. 1557(a) (see §10.62b of this chapter), the principal agrees to file within the time and in the manner prescribed by law and regulation, documentation to enable Customs to:</p> <p>(1) Determine whether the merchandise may be released from Customs custody;</p> <p>(2) Properly assess duties on the merchandise;</p>	<p>(i) 法律で定められた在庫期限が満期になった時保税倉庫に蔵置されているすべての商品についてすべての関税、税金と諸掛を支払う；そして</p> <p>(ii) 輸入者又は輸入者より譲渡を受けた者により適正に蔵出しをされたか、又は輸入者又は他の者により不法に取り出されたか、又は商品が不当に処理されたかにかかわらず、他の者により支払いがなされ又は保証されない限り商品に対してすべての関税、税金及び諸掛を支払う義務を有する。</p> <p>(3) この契約のもとで、オーナーの申告書が正当に届出されたことを条件として、輸入者が税関長に対してどのエントリーについてもすべての関税、税金と諸掛を申告期限内に支払うとするオーナーのボンドを提出した日に輸入者がすべての関税、税金と諸掛を支払う義務は終了する。</p> <p>(b) エントリー作成についての合意</p> <p>すべて又は一部の輸入商品が特別配達許可の手続 19 U.S.C. 1448(b)のもとで申告する前に引渡された場合、19 U.S.C. 1484(a)により申告書が完結する前に引き渡された場合、又は 19 U.S.C. 1557(a) (本章 §10.62b 参照)により保税倉庫から蔵出しされた場合、輸入者は法律や規則に規定されている期限、方法により税関が以下を行えるよう書類を申告することに合意する：</p> <p>(1) 商品が税関管轄から引渡されるか否かを決定する；</p> <p>(2) 商品の関税を適正に査定する。</p>

CFR	原文	概要
	<p>(3) Collect accurate statistics with respect to the merchandise; and</p> <p>(4) Determine whether applicable requirements of law and regulation are met.</p> <p>(c) <i>Agreement to Produce Documents and Evidence.</i> If merchandise is released conditionally to the principal before all required documents or other evidence is produced, the principal agrees to furnish Customs with any document or evidence as required by law or regulation, and within the time specified by law or regulations.</p> <p>(d) <i>Agreement to Redeliver Merchandise.</i> If merchandise is released conditionally from Customs custody to the principal before all required evidence is produced, before its quantity and value are determined, or before its right of admission into the United States is determined, the principal agrees to redeliver timely, on demand by Customs, the merchandise released if it:</p> <p>(1) Fails to comply with the laws or regulations governing admission into the United States;</p> <p>(2) Must be examined, inspected, or appraised as required by 19 U.S.C. 1499; or</p> <p>(3) Must be marked with the country of origin as required by law or regulation.</p> <p>It is understood that any demand for redelivery will be made no later than 30 days after the date that the merchandise was released or 30 days after the end of the conditional release period (whichever is later). (See §141.113(b),</p>	<p>(3) 商品に対する正確な統計を収集する；そして</p> <p>(4) 法律と規則の該当する要件が満たされているか否かを確認する。</p> <p>(c) 書類と証拠の提出についての合意 商品がすべての必要とされる書類とその他の証拠が提出される前に条件付きで輸入者に引渡された場合、輸入者は法律又は規則で定められた書類と証拠を、法律又は規則で定められた期限内に税関に提出することに合意する。</p> <p>(d) 商品を回収する合意 すべての必要な証拠が提出される前、その数量と価格が確認される前、又は米国合衆国への入国の権利が確認される前に商品が条件付きで引渡された場合、輸入者は、以下の場合、税関の要求に従い引渡された商品を速やかに回収することに合意する：</p> <p>(1) 合衆国への入国を規定する法律又は規則に違反する；</p> <p>(2) 内容検査、検査又は 19 U.S.C. 1499 に定められた評価を受けなければならぬ；又は</p> <p>(3) 法律又は規則に定められた原産地を表示しなければならぬ。</p> <p>回収の要求は商品の引渡後 30 日以内又は条件付き引渡期間が終了する 30 日後以内(いづれか遅い方)になされると解釈する。(§141.113(b), 12.73(b)(2), 及び本章の 12.80 参照。)</p>

CFR	原文	概要
	<p>12.73(b)(2), and 12.80 of this chapter.)</p> <p>(e) <i>Agreement to Rectify Any Non-Compliance with Provisions of Admission.</i> If merchandise is released conditionally to the principal before its right of admission into the United States is determined, the principal, after notification, agrees to mark, clean, fumigate, destroy, export or do any other thing to the merchandise in order to comply with the law and regulations governing its admission into the United States within the time period set in the notification.</p> <p>(f) <i>Agreement for Examination of Merchandise.</i> If the principal obtains permission to have any merchandise examined elsewhere than at a wharf or other place in charge of a Customs officer, the principal agrees to:</p> <p>(1) Hold the merchandise at the place of examination until the merchandise is properly released;</p> <p>(2) Transfer the merchandise to another place on receipt of instructions from Customs made before release; and</p> <p>(3) Keep any Customs seal or cording on the merchandise intact until the merchandise is examined by Customs.</p> <p>(g) <i>Reimbursement and Exoneration of the United States.</i> The obligors agree to:</p> <p>(1) Pay the compensation and expenses of any Customs officer, as required by law or regulation; and</p> <p>(2) Exonerate the United States and its officers from any risk, loss, or expense arising out of principal's importation, entry, or withdrawal of</p>	<p>(e) 入国の規定違反を改正する合意 商品が合衆国への入国の権利が決定される前に条件付きで輸入者に引渡された場合、輸入者は、通知を受領の後、マークをし、掃除をし、燻蒸し、廃棄し、輸出するなど通知書に記載された期間内に合衆国への入国を規定する法律及び規則を遵守するためその他の措置を講じることに合意する。</p> <p>(f) 商品検査の合意 輸入者が税関職員が管轄する埠頭又はその他の場所以外の場所で商品の検査を受ける許可を受けた場合、輸入者は以下につき合意する： (1) 商品が正当に引渡されるまで商品を検査場に留め置く； (2) 引渡す前に税関から指示を受け次第商品を他の場所へ移動させる； そして、 (3) 税関により商品の検査が行われるまで商品への税関のシールやコードをそのままにしておく。 (g) 合衆国の弁償と免責 債務者は以下に合意する： (1) 法律又は規則に規定された税関職員への報酬と支出を支払う；そして (2) 合衆国と職員を輸入者の輸入、納税、蔵出申告から発生するすべての危険、損失又は支出から免責する。</p>

CFR	原文	概要
	<p>merchandise.</p> <p>(h) <i>Agreement on Duty-Free Entries or Withdrawals</i>. If the principal enters or withdraws any merchandise, without payment of duty and tax, or at a reduced rate of duty and tax, as permitted under the law, the principal agrees:</p> <p>(1) To use and handle the merchandise in the manner and for the purpose entitling it to duty-free treatment;</p> <p>(2) If a fishing vessel, to present the original approved application to Customs within 24 hours on each arrival of the vessel in the Customs territory of the United States from a fishing voyage;</p> <p>(3) To furnish timely proof to Customs that any merchandise entered or withdrawn under any law permitting duty-free treatment was used in accordance with that law; and</p> <p>(4) To keep safely all withdrawn beverages remaining on board while the vessel is in port, as may be required by Customs.</p> <p>(i) <i>Agreement to comply with Customs Regulations applicable to Customs security areas at airports</i>. If access to the Customs security areas at airports is desired, the principal (including its employees, agents, and contractors) agrees to comply with the Customs Regulations in this chapter applicable to Customs security areas at airports. If the principal defaults, the obligors (principal and surety, joint and severally) agree to pay liquidated damages of \$1000 for each default or such other amount as may be authorized by law or regulation.</p> <p>(j) The principal agrees to comply with all Importer Security Filing</p>	<p>(h) 免税申告又は蔵出申告についての合意 法律の許可に従い、関税や税金を支払うことなく、又は減額された率で関税や税金を支払う場合、輸入者は以下に合意する：</p> <p>(1) 関税フリーの処理と同様な方法で商品を取扱う；</p> <p>(2) 漁船の場合は漁業航海から米国の領域へ到着する 24 時間前に税関に認可申請書の原本を提示する。</p> <p>(3) 関税フリーの処理を認める法律のもとで商品を申告又は蔵出した証拠を税関に提示する；そして</p> <p>(4) 税関の要求に従い、輸入した飲料を本船が港に停泊している間安全に保つ：</p> <p>(i) 空港のセキュリティ地域に適用する税関規則を遵守する合意 税関の空港のセキュリティ地域へのアクセスを望む場合、輸入者（その従業員、代理人、下請けを含む）は税関のセキュリティ地域に適用する本章の税関規則を遵守することに合意する。輸入者が違反した場合は債務者（輸入者とシュアティ、共同し単独で）は一違反 1,000 ドル又は法律や規則で認められる損害賠償額を支払うことに合意する。</p> <p>(j) 輸入者は本章の 149 節に定めた規則に規定された方法と期限に基づきセキュ</p>

CFR	原文	概要
	<p>requirements set forth in part 149 of this chapter including but not limited to providing security filing information to Customs and Border Protection in the manner and in the time period prescribed by regulation. If the principal defaults with regard to any obligation, the principal and surety (jointly and severally) agree to pay liquidated damages of \$5,000 for each violation.</p> <p>(k) <i>Agreement to comply with electronic entry and/or advance cargo information filing requirements.</i> (1) If the principal is qualified to utilize electronic entry filing as provided for in part 143, of this chapter, the principal agrees to comply with all conditions set forth in part 143 and to send and accept electronic transmissions without the necessity of paper copies.</p> <p>(2) If the principal elects to provide advance inward air or truck cargo information to Customs and Border Protection (CBP) electronically, the principal agrees to provide such cargo information to CBP in the manner and in the time period required, respectively, under §122.48a or 123.92 of this chapter. If the principal defaults with regard to these obligations, the principal and surety (jointly and severally) agree to pay liquidated damages of \$5,000 for each violation.</p> <p>(l) <i>Agreement to ensure and establish issuance of softwood lumber export permit and collection of export fees.</i> In the case of a softwood lumber product imported from Canada that is subject to the requirement that the Government of Canada issue an export permit pursuant to the Softwood Lumber Agreement, the principal agrees, as set forth in §12.140 of this chapter, to assume the obligation to ensure within 10 working days of release of the merchandise, and establish to the satisfaction of CBP, that the</p>	<p>リテイの申告情報を CBP に提供するすべての輸入者のセキュリティ申告 (ISF) の要件を遵守することに合意する。輸入者が如何なる義務に違反した場合でも、輸入者とシュアティ (共同かつ個別に) は一違反に対し 5,000 ドルの損害賠償額を支払うことに合意する。</p> <p>(k) 電子申告および事前貨物情報の申告遵守についての合意</p> <p>(1) 輸入者が本章の第 143 節に基づき電子申告の使用資格がある場合、輸入者は第 143 節に規定されたすべての条件を遵守することに合意し紙によるコピーを必要とすることなく電子送信をし受信をすることに合意する。</p> <p>(2) 輸入者が CBP に事前に電子的に輸入の航空又はトラック貨物の情報を提供する場合、輸入者は、本章の §122.48a 又は 123.92 に基づき規定された方法と期限によりその貨物情報を CBP に提出することに合意する。輸入者がこれらの義務に違反した場合、輸入者とシュアティは (共同かつ個別に) 各違反について 5,000 ドルの損害賠償額を支払うことに合意する。</p> <p>(l) ソフトウッド木材の輸出許可証の発行と輸出料金の徴収にかかわる合意 カナダからのソフトウッド木材製品の輸入についてはカナダ政府がソフトウッド木材協定により輸出許可証を発行する要件に基づくこととなっている。輸入者は、本章の §12.140 の規定に従い、貨物の引渡後 10 日以内に該当する輸出許可証がカナダ政府から発行され CBP の了承を得たことを確認する義務を負うことに合意する。</p>

CFR	原文	概要
	<p>applicable export permit has been issued by the Government of Canada.</p> <p>(m) <i>Consequence of default.</i> (1) If the principal defaults on agreements in this condition other than conditions in paragraphs (a), (g), (i), (j), (k)(2), or (l) of this section the obligors agree to pay liquidated damages equal to the value of the merchandise involved in the default, or three times the value of the merchandise involved in the default if the merchandise is restricted or prohibited merchandise or alcoholic beverages, or such other amount as may be authorized by law or regulation.</p> <p>(2) It is understood and agreed that whether the default involves merchandise is determined by Customs and that the amount to be collected under these conditions shall be based upon the quantity and value of the merchandise as determined by Customs. Value as used in these provisions means value as determined under 19 U.S.C. 1401a.</p> <p>(3) If the principal defaults on agreements in this condition other than conditions (a) or (g) and the default does not involve merchandise, the obligors agree to pay liquidated damages of \$1,000 for each default or such other amount as may be authorized by law or regulation.</p> <p>(4) If the principal defaults on agreements in the condition set forth in paragraph (a)(1)(i) of this section only, the obligors (principal and surety, jointly and severally) agree to pay liquidated damages equal to two times the unpaid duties, taxes and charges estimated to be due or \$1,000, whichever is greater. A default on the condition set forth in paragraph (a)(1)(i) of this section shall be presumed if any monetary instrument authorized for the payment of estimated duties, taxes and charges by §24.1(a) of this chapter</p>	<p>(m) 不履行の結果</p> <p>(1) 輸入者が本節の(a), (g), (i), (j), (k)(2), 又は (l)の各項の条件と異なる当条件の合意に違反する場合は、債務者は違反にかかわる商品の価格と同等な損害賠償額、又は商品が制限又は禁止商品又はアルコール飲料の場合は商品の3倍、又は法律や規則で認められるその他の金額を支払うことに合意する。</p> <p>(2) 違反が商品を含むかについては税関により決定されそしてこれらの条件のもとで徴収されるべき金額は商品の品質と価格により税関が決定するものと理解し合意する。これらの規定に使用される価格は19 U.S.C. 1401aのもとで決定される価格をいう。</p> <p>(3) 輸入者が (a) 又は (g) の条件以外の条件の合意に違反した場合、そしてその違反が商品を含まない場合、債務者は各違反に対して1,000ドル又は法律や規則で認められた他の金額の損害賠償額を支払うことに合意する。</p> <p>(4) 輸入者が本節の(a)(1)(i)項にのみ規定された条件の合意に違反した場合、債務者（輸入者及びビシュアティ、共同でかつ個々に）は未払い関税、税金又は諸掛の2倍に相当する損害賠償額又は1,000ドルのいずれかの大きい方の損害賠償額を支払うことに合意する。本章の§24.1(a)項による予想関税、税金及び諸掛の支払いに承認された支払い 手段が銀行により支払い不能で返却された場合、又は自動支払い（本章の§24.25参照）のもとで承認された支払いが期限内に電子的に税関へ送信されない場合、本節の(a)(1)(i)項に規定された条件の違反とみ</p>

CFR	原文	概要
	<p>is returned unpaid by a financial institution, or if a payment authorized under Automated Clearinghouse (see §24.25 of this chapter) is not transmitted electronically to Customs in a timely manner. If the principal defaults on agreements in both of the conditions as set forth in paragraphs (a)(1)(i) and (b) of this section, the measure of liquidated damages assessed shall be as provided in paragraph (m)(1) of this section for a default of the agreements in the condition set forth in paragraph (b) of this section. For purposes of this paragraph, the phrase “unpaid duties, taxes and charges” shall include any appropriate ad valorem fees described in §24.23 of this chapter, fees relating to dutiable mail described in §24.22(f) of this chapter, and harbor maintenance fees described in §24.24(e)(3) (i) and (ii) of this chapter.</p> <p>(5) If the principal defaults on agreements in the condition set forth in paragraph (l) of this section only, the obligors agree to pay liquidated damages equal to \$100 per thousand board feet of the imported lumber.</p>	<p>なされる。輸入者が(a)(1)(i)項及び本節の(b)に定められた双方の条件に違反した場合、査定される損害賠償額は本節の(b)項に規定された条件の合意の違反に対して定められた本節の(m)(1)項の規定に基づき査定される。本項において、“未払い関税、税金と諸掛”とは本章の§24.23の規定に相当する従価税、本章§24.22(f)に規定の課税郵便、及び本章§24.24(e)(3) (i) 及び (ii)に規定のハーバー・メイntenランス・フィーを含む。</p> <p>(5) 輸入者が本節の第(1) 項に規定された条件の合意のみに違反する場合は、債務者は輸入木材の千ボードフィート 100 ドルに相当する損害賠償額の支払いに合意する。</p>

出所：Code of Federal Regulations (平田義章試訳)

Title 19: Customs Duties (目次)

(<http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?c=ecfr&SID=c8ac755d65f53db0a6fde1f1ffe9a7a8&rgn=div5&view=text&node=19:1.0.1.1.17&idno=19>)

PART 113—CUSTOMS BONDS

Section Contents

§ 113.0 Scope.

Subpart A—General Provisions

§ 113.1 Authority to require security or execution of bond.

§ 113.2 Powers of Commissioner of Customs relating to bonds.

§ 113.3 Liability of surety on a terminated bond.

§ 113.4 Bonds and carnets.

Subpart B—Bond Application and Approval of Bond

§ 113.11 Bond approval.

§ 113.12 Bond application.

§ 113.13 Amount of bond.

§ 113.14 Approved form of bond inadequate.

§ 113.15 Retention of approved bonds.

Subpart C—Bond Requirements

§ 113.21 Information required on the bond.

§ 113.22 Witnesses required.

§ 113.23 Changes made on the bond.

§ 113.24 Riders.

§ 113.25 Seals.

§ 113.26 Effective dates of bonds and riders.

§ 113.27 Effective dates of termination of bond.

Subpart D—Principals and Sureties

§ 113.30 Information pertaining to principals and sureties on the bond.

§ 113.31 Same party as principal and surety; attorney in fact.

§ 113.32 Partnerships as principals.

§ 113.33 Corporations as principals.

§ 113.34 Co-principals.

§ 113.35 Individual sureties.

§ 113.36 Partner acting as surety on behalf of a partner or on behalf of a partnership.

§ 113.37 Corporate sureties.

§ 113.38 Delinquent sureties.

§ 113.39 Procedure to remove a surety from Treasury Department Circular 570.

§ 113.40 Acceptance of cash deposits or obligations of the United States in lieu of sureties on bonds.

Subpart E—Production of Documents

§ 113.41 Entry made prior to production of documents. § 113.42 Time period for production of documents.

§ 113.43 Extension of time period.

§ 113.44 Assent of sureties to an extension of a bond.

§ 113.45 Charge for production of a missing document made against a continuous bond.

Subpart F—Assessment of Damages and Cancellation of Bond

§ 113.51 Cancellation of bond or charge against the bond.

§ 113.52 Failure to satisfy the bond.

§ 113.53 Waiver of Customs requirement supported by a bond.

§ 113.54 Cancellation of erroneous charges.

§ 113.55 Cancellation of export bonds.

Subpart G—Customs Bond Conditions

§ 113.61 General.

§ 113.62 Basic importation and entry bond conditions.

§ 113.63 Basic custodial bond conditions.

§ 113.64 International carrier bond conditions.

§ 113.65 Repayment of erroneous drawback payment bond conditions.

§ 113.66 Control of containers and instruments of international traffic bond conditions.

§ 113.67 Commercial gauger and commercial laboratory bond conditions.

§ 113.68 Wool and fur products labeling acts and fiber products identification act bond conditions.

§ 113.69 Production of bills of lading bond conditions.

§ 113.70 Bond condition to indemnify United States for detention of copyrighted material.

§ 113.71 Bond condition to observe neutrality.

§ 113.72 Bond condition to pay court costs (condemned goods).

§ 113.73 Foreign trade zone operator bond conditions. § 113.74 Bond conditions to indemnify a complainant under section 337 of Tariff Act of 1930, as amended.

§ 113.75 Bond conditions for deferral of duty on large yachts imported for sale at United States boat shows.

Appendix A to Part 113—Airport Customs Security Area Bond

Appendix B to Part 113—Bond To Indemnify Complainant Under Section 337, Tariff Act of 1930, as Amended

Appendix C to Part 113—Bond for Deferral of Duty on Large Yachts Imported for Sale at United States Boat Shows

Appendix D to Part 113—Importer Security Filing Bond

2012年6月6日

平田義章

わが国の VMI にかかわる法規制（参考メモ）

- 税関事務管理人

関税法第 95 条 添付

- 納税管理人

国税通則法第 117 条 添付

国税通則法基本通達第 117 条関係納税管理人 添付

- 通関業者

通関業務の委任関係を証するもの 添付

関税法第 13 条の 3（関税の納付不足がある場合の補完的納税義務） 添付

注：

わが国の非居住者による輸入通関の制度はアメリカの非居住者通関（19 CFR 141.18 Entry by nonresident corporation）を参考にして制定されたものと思われるが、わが国の場合、関税の追徴などをどのようにして保証するか不明確である。アメリカではボンドにより最終的に保証される。

なお、通関業者は非居住輸入者から正式に委任状を取得していれば追加関税を含め関税や税金を支払う義務はない。また、独立した税関事務管理人は輸入業務には精通していないため関税の査定などについて輸入者を代弁することは難しい。したがって、国税通則法基本通達の第 117 条関係の 2 の(3)に規定された「国税の納付および還付金額等の受領」の意味が明確ではない。

<関税法>

(税関事務管理人)

第九十五条 個人である申告者等(税関関係手続を行うべき者をいう。以下この条において同じ。)が本邦に住所及び居所(事務所及び事業所を除く。)を有せず、若しくは有しないこととなる場合又は本邦に本店若しくは主たる事務所を有しない法人である申告者等が本邦にその事務所及び事業所を有せず、若しくは有しないこととなる場合において、税関関係手続及びこれに関する事項(以下この項及び第三項において「税関関係手続等」という。)を処理する必要があるときは、その者は、当該税関関係手続等を処理させるため、本邦に住所又は居所(法人にあつては、本店又は主たる事務所)を有する者で当該税関関係手続等の処理につき便宜を有するものの中から税関事務管理人を定めなければならない。

2 申告者等は、前項の規定により税関事務管理人を定めたときは、政令で定めるところにより、当該税関事務管理人に係る税関関係手続に係る税関長にその旨を届け出なければならない。その税関事務管理人を解任したときも、また同様とする。

3 税関関係手続等を処理した税関事務管理人は、当該税関関係手続等に係る申告者等が第七条の九第一項及び第六十七条の八第一項(帳簿の備付け等)並びに前条第一項(同条第二項において準用する場合を含む。)の規定により保存すべきこととされている帳簿書類について、税関長から提示を求められた場合には、当該税関長に当該帳簿書類を提示しなければならない。この場合において、当該申告者等は、当該税関事務管理人に対して、その提示のため必要な便宜を与えなければならない。

4 第一項及び第二項において「税関関係手続」とは、輸入申告その他この法律又は関税定率法 その他の関税に関する法律の規定に基づく手続(本邦に入国する者又は本邦から出国する者がその入国又は出国の際に行うものその他政令で定めるものを除く。)をいう。

国税通則法

(昭和三十七年四月二日法律第六十六号)

(納税管理人)

第百十七条 個人である納税者がこの法律の施行地に住所及び居所(事務所及び事業所を除く。)を有せず、若しくは有しないこととなる場合又はこの法律の施行地に本店若しくは主たる事務所を有しない法人である納税者がこの法律の施行地にその事務所及び事業所を有せず、若しくは有しないこととなる場合において、納税申告書の提出その他国税に関する事項を処理する必要があるときは、その者は、当該事項を処理させるため、この法律の施行地に住所又は居所を有する者で当該事項の処理につき便宜を有するもののうちから納税管理人を定めなければならない。

2 納税者は、前項の規定により納税管理人を定めたときは、当該納税管理人に係る国税の納税地を所轄する税務署長(保税地域からの引取りに係る消費税等に関する事項のみを処理させるため、納税管理人を定めたときは、当該消費税等の納税地を所轄する税関長)にその旨を届け出なければならない。その納税管理人を解任したときも、また同様とする。

< 国税通則法基本通達 >

第 9 章 雑則

第 117 条関係 納税管理人

(納税者)

- 1 この条第 1 項の「納税者」には、国税に関する法律の規定により還付を受けるための申告書または確定損失申告書を提出することができる者も含まれる。

(納税管理人の事務範囲)

- 2 この条第 1 項の「納税申告書の提出その他国税に関する事項」とは、次に掲げる事項をいう。ただし、不服申立てに関する事項は含まれない。

なお、次に掲げる事項の一部だけの管理は認められない。

- (1) 国税に関する法令に基づく申告、申請、請求、届出その他書類の作成ならびに提出
- (2) 税務署長等(その所属の職員を含む。)が発する書類の受領
- (3) 国税の納付および還付金等の受領

通関業務の委任関係を証するもの

1、通関業法第2条（定義）

通関業務について定義している。

2、通関業法第22条（記帳・届出・報告等）

通関業者の記帳義務等について定めている。

3、通関業法施行令第8条（記帳及び書類の保存）

第8条2項第2号

通関業務に関し、依頼者から依頼を受けたことを証する書類

4、通関業法基本通達 第一章 総則

2-1（委任関係の取扱い）

- ・ ・ ・（前段略）通関業者は法第22条第1項及び政令第8条2項第2号の規定により通関業務に関し、依頼者から依頼を受けたことを証する書類（包括的なものであってもさしつかえない）を保存しなければならない。

以上の根拠に基づいて「通関委任状」を発行するものである。

< 関税法 >

(関税の納付不足がある場合の補完的納税義務)

第十三条の三 輸入の許可又は第七十三条第一項(輸入の許可前における貨物の引取り)の規定による税関長の承認を受けて引き取られた貨物について、納付された関税に不足額があつた場合において、当該許可若しくは承認の際当該貨物の輸入者とされた者の住所及び居所が明らかでなく、又はその者が当該貨物の輸入者でないことを申し立てた場合であつて、かつ、当該貨物の輸入に際してその通関業務を取り扱つた通関業者(通関業法第二条第三号(定義)に規定する通関業者をいう。以下同じ。)が、その通関業務の委託をした者を明らかにすることができなかつたときは、当該通関業者は、当該貨物の輸入者と連帯して当該関税を納める義務を負う。

CFR TITLE 19 CUSTOMS DUTIES (目次)**PART 141—ENTRY OF MERCHANDISE**

(<http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?c=ecfr&SID=5c6daf30c22cc721d8d1b0d73be7c6ea&rgn=div5&view=text&node=19:2.0.1.1.1&idno=19>)

Contents

- § 141.0 Scope.
- § 141.0a Definitions.

Subpart A—Liability for Duties and Requirement To Enter Merchandise

- § 141.1 Liability of importer for duties.
- § 141.2 Liability for duties on reimportation.
- § 141.3 Liability for duties includes liability for taxes.
- § 141.4 Entry required.
- § 141.5 Time limit for entry.

Subpart B—Right To Make Entry and Declarations on Entry

- § 141.11 Evidence of right to make entry for importations by common carrier.
- § 141.12 Right to make entry of importations by other than common carrier.
- § 141.13 Right to make entry of abandoned or salvaged merchandise.
- § 141.14 Deceased or insolvent consignees and court-appointed administrators.
- § 141.15 Bond for production of bill of lading or air waybill.
- § 141.16 Disposition of documents.
- § 141.17 Entry by nonresident consignee.
- § 141.18 Entry by nonresident corporation.
- § 141.19 Declaration of entry.
- § 141.20 Actual owner's declaration and superseding bond of actual owner.

Subpart C—Powers of Attorney

- § 141.31 General requirements and definitions.
- § 141.32 Form for power of attorney.
- § 141.33 Alternative form for noncommercial shipment.
- § 141.34 Duration of power of attorney.
- § 141.35 Revocation of power of attorney.
- § 141.36 Nonresident principals in general.
- § 141.37 Additional requirements for nonresident corporations.
- § 141.38 Resident corporations.
- § 141.39 Partnerships.
- § 141.40 Trusteeships.
- § 141.41 Surety on Customs bonds.
- § 141.42 Protests.
- § 141.43 Delegation to subagents.
- § 141.44 Designation of Customs ports in which power of attorney is valid.
- § 141.45 Certified copies of power of attorney.
- § 141.46 Power of attorney retained by customhouse broker.

Subpart D—Quantity of Merchandise To Be Included in an Entry

- § 141.51 Quantity usually required to be in one entry.
- § 141.52 Separate entries for different portions.
- § 141.53 Procedure for separate entries.
- § 141.54 Separate entries for consolidated shipments.

- § 141.55 Single entry summary for shipments arriving under one transportation entry.
- § 141.56 Single entry summary for multiple transportation entries consigned to the same consignee.
- § 141.57 Single entry for split shipments.
- § 141.58 Single entry for separately arriving portions of unassembled or disassembled entities.

Subpart E—Presentation of Entry Papers

- § 141.61 Completion of entry and entry summary documentation.
- § 141.62 Place and time of filing.
- § 141.63 Submission of entry summary documentation for preliminary review.
- § 141.64 Review and correction of entry and entry summary documentation.
- § 141.65 [Reserved]
- § 141.66 Bond for missing documents.
- § 141.67 Recall of documentation.
- § 141.68 Time of entry.
- § 141.69 Applicable rates of duty.

Subpart F—Invoices

- § 141.81 Invoice for each shipment.
- § 141.82 Invoice for installment shipments arriving within a period of 10 days.
- § 141.83 Type of invoice required.
- § 141.84 Photocopies of invoice for separate entries of same shipment.
- § 141.85 Pro forma invoice.
- § 141.86 Contents of invoices and general requirements.
- § 141.87 Breakdown on component materials.
- § 141.88 Computed value.
- § 141.89 Additional information for certain classes of merchandise.
- § 141.90 Notation of tariff classification and value on invoice.
- § 141.91 Entry without required invoice.
- § 141.92 Waiver of invoice requirements.

Subpart G—Deposit of Estimated Duties

- § 141.101 Time of deposit.
- § 141.102 When deposit of estimated duties, estimated taxes, or both not required.
- § 141.103 Amount to be deposited.
- § 141.104 Computation of duties.
- § 141.105 Voluntary deposit of additional duties.

Subpart H—Release of Merchandise

- § 141.111 Carrier's release order.
- § 141.112 Liens for freight, charges, or contribution in general average.
- § 141.113 Recall of merchandise released from Customs and Border Protection custody.

PART 142—ENTRY PROCESS

(<http://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?c=ecfr&SID=5c6daf30c22cc721d8d1b0d73be7c6ea&rgn=div5&view=text&node=19:2.0.1.1.2&idno=19>)

Section Contents

- § 142.0 Scope.

Subpart A—Entry Documentation

- § 142.1 Definitions.
- § 142.2 Time for filing entry.
- § 142.3 Entry documentation required.
- § 142.3a Entry numbers.
- § 142.4 Bond requirements.
- § 142.5 [Reserved]
- § 142.6 Invoice requirements.
- § 142.7 Examination of merchandise.
- § 142.8 Failure to file entry timely.

Subpart B—Entry Summary Documentation

- § 142.11 Entry summary form.
- § 142.12 Time for filing or submission for preliminary review.
- § 142.13 When entry summary must be filed at time of entry.
- § 142.14 Delinquent payment of Customs bills.
- § 142.15 Failure to file entry summary timely.
- § 142.16 Entry summary documentation.
- § 142.17 One entry summary for multiple entries.
- § 142.17a One consolidated entry summary for multiple ultimate consignees.
- § 142.18 Entry summary not required for prohibited merchandise.
- § 142.19 Release of merchandise under the entry summary.

Subpart C—Special Permit for Immediate Delivery

PROHIBITED MERCHANDISE, NO OTHER ENTRY FILED

- § 142.21 Merchandise eligible for special permit for immediate delivery.
- § 142.22 Application for special permit for immediate delivery.
- § 142.23 Time limit for filing documentation after release.
- § 142.24 Special permit.
- § 142.25 Discontinuance of immediate delivery privileges.
- § 142.26 Delinquent payment of Customs bills.
- § 142.27 Failure to file documentation timely.
- § 142.28 Withdrawal or entry summary not required for prohibited merchandise.
- § 142.29 Other procedures applicable.

Subpart D—Line Release

- § 142.41 Line Release.
 - § 142.42 Application for Line Release processing.
 - § 142.43 Line Release application approval process.
 - § 142.44 Entry number range.
 - § 142.45 Use of bar code by entry filer.
 - § 142.46 Presentation of invoice and assignment of entry number.
 - § 142.47 Examinations of Line Release transactions.
 - § 142.48 Release procedure.
 - § 142.49 Deletion of C-4 Code.
 - § 142.50 Line Release data base corrections or changes.
 - § 142.51 Changing election of entry or immediate delivery.
 - § 142.52 Port-wide and multiple port acceptance of Line Release.
-

貿易の円滑化と税関手続等に関する研究会【報告書】
(非売品)

発行：公益財団法人 日本関税協会

編集：公益財団法人 日本関税協会 貿易の円滑化と税関手続等に関する研究会

〒103-0023 東京都中央区日本橋本町3-11-11 コミネビル3F
