

## 関税法の改正に伴う わが国輸出物流の構造改革



国際ロジスティクスアドバイザー

ひらた よしあき  
平田 義章

### はじめに

2004年6月22日に日本経団連は、日本貿易会、日本機械輸出組合、日本海運貨物取扱業会などの関係8団体と共に「輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言」を提出した。その中で物流プロセスの最適化について、「輸出入・港湾諸手続の効率化を図るとともに、実際の貨物の流れを効率化することが、全体的な物流プロセスを最適化させるとの観点から、貨物の流れを規定する諸制度を見直すべきである。とりわけ保税制度に関しては、その運用実態や諸外国の状況を参考に、見直しを検討すること」と要請している。

爾来、官民間の協議や内閣官房主宰の貿易手続改革フォローアップ会合などの場を通じ具体的な改革への討議が行われてきた。その結果、「関税定率法等の一部を改正する法律」が2011年3月31日に成立し、諸税関手続の改善については2011年10月1日の施行となった。今回の関税法の改正は、日本経団連はじめ産業界が要請してきた輸出貨物に対する「保税搬入原則」<sup>(注1)</sup>が全面的に廃止されるまでには至らなかったが、輸出貨物が蔵置されている場所にかかわらずどこでも申告ができることと、「コンテナ扱い」<sup>(注2)</sup>の廃止により、どこでもコンテナ詰めができることとなり大きな経済効果が期待できる。

一方、国土交通省では、コンテナターミナルの24時間オープン、鉄道および内航フィーダーによるコンテナ輸送などのコンテナ物流の総合的集中改革プログラムを官民共同プロ

ジェクトとして推進している。それらの企画を積極的に活用することにより、関税法の改正と相まって、わが国の輸出物流の構造的な改革が期待できる。

このような背景の下で、本稿では、今回の関税法の改正と国際コンテナ戦略港湾の運営強化に関わる施策が並行して実施される中で、これらの改革が、わが国の経済に引き続き大きく寄与するわが国の輸出に具体的かつ現実的にどのような経済効果をもたらすかについて考察する。

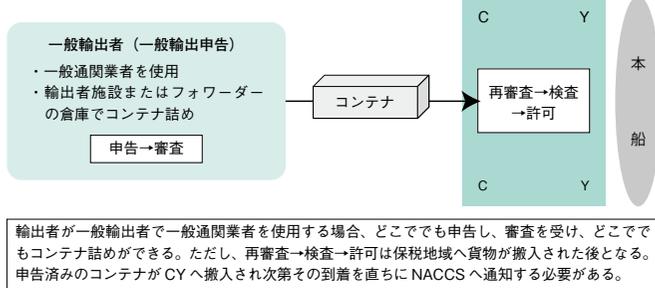
### 1. 関税法の改正による輸出手続

#### (1) 一般輸出者

今回の法改正により輸出者は保税地域ではない輸出者の施設、フォワーダーの内陸倉庫、鉄道やトラック会社のターミナルなどに輸出貨物を蔵置したまま輸出の申告をし、審査を受けることができるようになった。ただし、貨物が船積みされる港のCYなどの保税地域へ搬入され再審査された後輸出の許可を受けることとなる（図1）。

ここでの問題点は保税地域外で申告をした貨物がCYへ搬入され次第直ちにNACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）へ到着が通知されるか否かにある。例えば20時にCYへ搬入されたコンテナが直ちにNACCSへ通知されれば審査区分がすぐさま再選定され区分1の場合即時許可となる。しかし、仮に、NACCSへの搬入登録が翌朝9時に行われるとすると、審査区分の再選定は翌朝9時に開始

図1 一般輸出者の輸出申告



(出所) 関係法令より作成

されることとなり、貨物がすでに搬入されているにもかかわらずその間手続が中断されることとなる。NACCSは24時間稼働しているので前日の20時に貨物を搬入した意味がなくなる。なお、書類の提出や現物の検査が不要な審査区分1の貨物が全体の9割以上を占めることから、一般貨物を内陸地点で申告し保税地域到着後即時許可を受けるプロセスをいかにして迅速化するかが改善のための課題となる。

例えば、英国のSouthampton港ではコンテナの搬出入に予約制が導入されており、コンテナのCY搬入は24時間可能で、CYへコンテナが到着次第その情報がポートコミュニティシステムCNSを通じ通関システムCHIEFへ自動転送される。わが国でも名古屋港では「名古屋港統一ターミナルシステム

(NUTS)」が導入されており、コンテナをCYへ搬入する際、ドライバーがRFIDにコンテナ番号を入力し送信することによりゲート処理を終える。そして、NUTSからNACCSへの搬入確認は完全自動化されている。

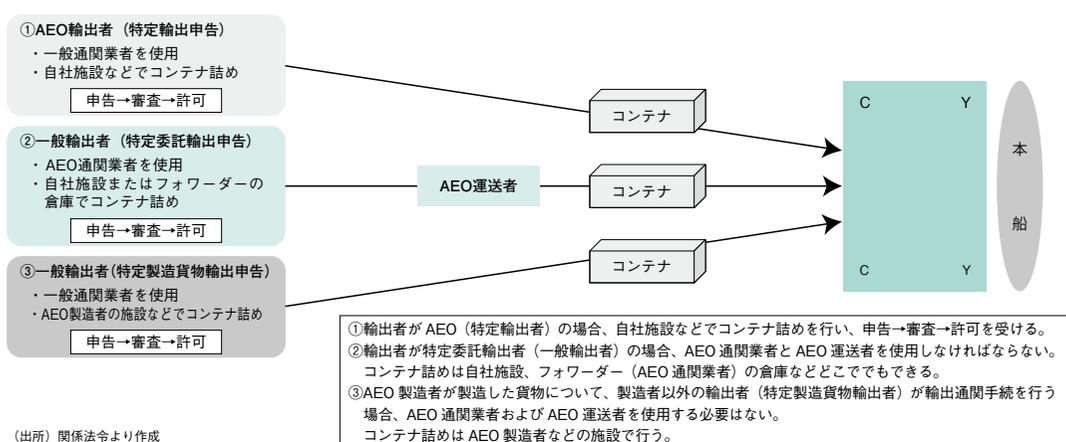
(2) AEO輸出者

このたびの法改正によりAEO(認定事業者)輸出者ではない

特定委託輸出者、特定製造貨物輸出者とも、AEO輸出者である特定輸出者と同様にそれぞれ特定委託輸出者、認定(AEO)製造者の施設などで輸出の申告をし、審査を経て許可を受けることができることとなった。ただし、特定委託輸出者は、通関には認定(AEO)通関業者を、CYへの運送には特定保税(AEO)運送者を使用しなければならない(図2)。

「特定委託輸出申告」の問題点は、認定通関業者に対する法令遵守規定が厳しく、通関業者は当申告への取り組みに必ずしも積極的ではないといわれている。しかしながら、特定委託輸出申告は、貨物を特定委託輸出者(すなわち一般輸出者)の施設に置いて申告する以外に貨物を認定通関業者の保税でない倉庫に在庫したまま申告をすることも可能であ

図2 AEOの輸出申告



(出所) 関係法令より作成

る。多くの輸出者は必ずしも自社施設に貨物を保管しているわけではない。AEO輸出者も全て自社工場から直接出荷できるとは限らない。一方、多くのフォワーダーは通関業を兼務しているため、輸出荷主は、特定輸出者、一般輸出者にかかわらず、全国の認定通関業者（フォワーダー）の倉庫を有効利用しさらに効率的な輸出貨物の最適プロセスを設計することが可能となる。

EUではフォワーダーにも認定輸出者（Authorised Exporter）としての資格が与えられ、自社の倉庫で特定の輸出者の直接代理人として輸出業務を取り扱っている。わが国でも自社の施設で直接貨物を取り扱わない輸出者は指定フォワーダーの倉庫を有効活用することにより輸出船積みの効率化が期待できる。わが国の輸出貨物の港頭集中化は「保税搬入原則」とコンテナポートの地方港分散主義により構造化されてきたもので、コンテナのドア・ツウ・ドアの流れを阻止してきた。最近になり構造的な改革の必要性が認識され国として着手すべき施策が実行され始めたといえよう。

しかし、ここでAEO輸出者の特典は何であろうか。特定輸出申告制度について、税関によると、“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輸出者については、貨物を保税地域へ搬入することなく、自社の倉庫等で輸出申告が可能となるほか、税関による審査・検査にも反映され、輸出貨物の迅速かつ円滑な船積み（積込み）が可能となる<sup>(注3)</sup>”としている。すなわち、これまで貨物を保税地域に入れなくても自社施設でコンテナに詰め、申告し許可を受けることがAEO輸出者のベネフィットとされていたが、今回一般輸出者の輸出申告手続にも「保税搬入原則」が見直され、「コンテナ扱い」も廃止されたことから、AEO輸出者に対しては、新たな角度からさらなるベネフィットが要請されるこ

ととなる。

例えば、米国では全てのデータを船積み後申告する制度が存続しており、EUでも基本項目のみ輸出時に申告し詳細データは船積み後申告する簡素化申告手続などの制度が制定されている。また、税関手続簡素化のAEO認定者はAEOの認定に当たり税関手続簡素化の基準についてすでに審査済みであることから、各加盟国で簡素化申告手続の申請に当たり再度審査を受ける必要はない。

なお、EUでは現行の関税法を全面的に改正する新関税法<sup>(注4)</sup>の施行が2013年6月とすでに定められており、その中で、EU各加盟国の輸出入貨物を企業の本社所在地の税関で一括管理する「集中通関（Centralised Clearance）」や税関申告手続を企業の情報システムと税関のシステムを連結して行う「申告者の記録による申告（Entry in the Declarant's Records）」などの新たな制度が導入される。そして、AEO認定者はそれらの新たな制度の申請に当たり有資格者となる。

### (3)「コンテナ扱い」の廃止

AEO輸出者以外の一般の輸出者は、これまで自己の輸出貨物を自社の施設でコンテナに詰めるに際しあらかじめ税関の承認を必要としてきた。今回の法改正で「コンテナ扱い」の手続が廃止されたため、AEO輸出者に限らず、一般輸出者、フォワーダーともコンテナ単位の貨物（FCL）、小口貨物（LCL）にかかわらず、税関から事前の承認を受けることなくどこでもコンテナに輸出貨物を詰めることが可能となった。すなわち、輸出者の施設、フォワーダーの内陸倉庫、鉄道やトラック会社のターミナルなど保税地域以外のもので輸出貨物をコンテナに詰めることができる。これは海上コンテナのドア・ツウ・ドアの輸送を促進するための大きな改善であり、輸出貨物のリードタイムの短縮とコスト削減に直接的な効果をもたらすこととなる。

## 2. コンテナ物流の総合的集中改革プログラムによる輸出入物流の効率化

国土交通省は経済団体等との共同プロジェクトにより3年間の目標達成型モデル事業による効率的かつ低炭素型の物流ビジネスの確立を推進しており、そのターゲットを以下に置いている。

- ① コンテナターミナルの24時間オープンの実現
- ② 内航フィーダーサービスの充実
- ③ 鉄道による内陸へのコンテナ輸送サービス
- ④ インランドポートを活用した空コンテナ輸送の効率化
- ⑤ 電子タグを活用した港湾物流情報化の推進

そして、国交省は「国際コンテナ戦略港湾」の目指すべき姿として、その目標を以下に定めている<sup>(注5)</sup>。

- 2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減、
- 2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に。

わが国輸出の国際競争力を強化するためにはわが国をベースとする海運部門の基盤強化は必須である。しかし、わが国の輸出数量が減少すればアジアと北米・欧州間の基幹航路の日本への寄港を維持することが困難になり、わが国の輸出の競争力を低下させる要因となることは自明である。この改革プログラムについて荷主を含め輸出入貿易に関与する全ての関係当事者の国レベルの支援を期待したい。実績は着実に上がっているという。神戸港はCYゲートの24時間オープンに踏み切った。

表1 国別コンテナ貨物取扱実績

(単位: 1,000 TEU)

1978			2009		
1	米国	6,173	1 (1)	中国	105,977
2	日本	2,918	2 (2)	米国	34,300
3	英国	1,986	3 (3)	シンガポール	25,866
4	オランダ	1,696	4 (4)	中国 (ホンコン)	21,040
5	ホンコン	1,226	5 (5)	日本	16,286
6	ドイツ	1,177	6 (6)	韓国	16,054

(出所) Containerisation International Yearbook 1980, p. 11 および Yearbook 2011, p. 8  
(注) ( ) は2008年順位

表2 世界のコンテナポートのコンテナ取扱量の推移

(単位: 1,000TEU)

1978			2009		
1	ニューヨーク	2,100	1	シンガポール	25,866
2	ロッテルダム	1,594	2	上海	25,002
3	神戸	1,447	3	ホンコン	21,040
4	ホンコン	1,226	4	深セン	18,250
5	サンフアン	1,113	5	釜山	11,955
11	東京	551	11	天津	8,700
12	シンガポール	539	12	高雄	8,581
13	釜山	507	16	ロサンゼルス	6,749
14	横浜	500	20	ニューヨーク*	4,562
15	基隆	474	25	東京	3,811
16	アントワープ	431	38	横浜	2,798
17	メルボルン	414	46	神戸	2,247
31	大阪	225	51	名古屋	2,113
44	名古屋	149	56	大阪	1,843
(2)	(神戸+大阪)	(1,672)	(17)	(東京+横浜)	6,620
(6)	(東京+横浜)	(1,051)	(24)	(神戸+大阪)	4,090

(出所) Containerisation International Yearbook 1980, p. 12 および Yearbook 2011, p. 8  
(注) \*ニューヨーク/ニュージャージー

表1に1978年と2009年の国別コンテナ貨物の取り扱い実績を対比した。日本は国としては2位から5位に下がっているが、同じ年度の港別順位を見ると(表2)、神戸は3位から46位、東京は11位から25位、横浜は14位から38位へと大幅にシェアを縮小している。戦略港湾単位で見ても阪神港(神戸+大阪)は2位から24位へ、京浜港(東京+横浜)は6位から17位となる。シンガポール、釜山などのハブポートの躍進と中国諸港の拡大が顕著である。わが国の主要港は分散化により順位を落としている。

### 3. 輸出手続の改革と輸出物流の効率化による経済効果

関税法の改正に伴う輸出手続の改革をどのようにして実現するか、それは、輸出貨物を港頭地域に偏在する保税施設へ強制搬入させる制度を見直し、どのようにすれば最も効率的かつ低コストな方法で生産地点から船積み港までの輸出貨物の流れを最適管理することができるかにある。求める結果は、作業の効率化とリードタイムの短縮による経済効果である。

いま、貿易市場がグローバルに拡大する中でリードタイムと貿易額の関係が注目されている。例えば、米国パデュー大学のハメルズ教授の研究の結果<sup>(注6)</sup>によると、リードタイムの1日分の増減が貿易額の約1%に相当するという。わが国の2010年の海上コンテナによる輸出総額は29.3兆円で、その1%は約3,000億円である。

商社の輸出物流は多種多様であり、必ずしも画一化された物流形態ではない。今後、関係するメーカーとの仕切り条件、貨物の混載の必要性、当該貨物の船積み港への距離などを勘案し最適なプロセスを組み立てることが必要となる。これまでのように港頭の保税地域へ画一的に貨物を集中させる必要はない。ここで大きな改善が期待できる。

#### (1) 空コンテナの引き取り

具体的には、空コンテナを内陸地点のコンテナデポや鉄道のターミナルから引き取ることができれば、また、輸入の空コンテナを輸出に転用することが可能となれば、港頭CYからラウンド（往復）のドレージコストが大幅に節減できる。東北地方を含めたわが国の内陸地点からJR貨物あるいは内航ルートによる国際コンテナ戦略港湾への定時サービスが実現すれば、釜山への流出貨物を奪還することができ、わが国戦略港湾の取り扱いコンテナを増加させることとなる。いま年間約

100万TEUのわが国のコンテナが釜山でトランシップされている<sup>(注7)</sup>。

これからは、AEO輸出者の貨物ならびにAEO以外の一般輸出者の貨物も、どこでも申告ができ、どこでもコンテナ詰めができることから、港湾近接地域、内陸地点を問わずまず空コンテナを最も有利な方法で引き取り、自社施設、メーカーの施設あるいは使用するフォワーダーの倉庫でコンテナに詰め、輸出の申告をし、実入コンテナをCYへ搬入するための最も効率的な手順を選定する必要がある。

#### (2) リードタイムの短縮

今回の関税法の改正により輸出申告に関わる「保税搬入原則」の見直しが行われ、「コンテナ扱い」の廃止が実現した。さらに、国交省の主導によるCYゲートの稼働時間の延長、インランドポートの設置などによる改善施策を加えると、従来の保税地域強制搬入による貨物の流れに比較しリードタイムの短縮と港頭地域強制集中に伴うダブルハンドリングの回避に伴うコストの削減は明白である。海上コンテナの生産地点から船積み地点への直行輸送が実現すれば一般輸出者ならびにAEO輸出者にとってもその経済効果は大きい。それにより確実に1日以上のリードタイムの短縮が実現する。輸出者は多少のコストの差よりも納期の安定化を望むという。そしてCO<sub>2</sub>削減への道は避けて通れない。

#### (3) 24時間ルールへの対応

さらに、長年の懸案として米国が2002年以来実施している24時間ルールへの対応がある。2011年1月からEUも24時間ルールを導入した。通例日本の各港におけるCYのカットオフ（締め切り）は本船入港の1日前であるが、日本発船社は米国の24時間ルールに対処するためコンテナ自体のCYカットオフを本船入港の3日前とした。日本以外の

世界の諸港では、米国、EU向けのコンテナのCYカットオフも従来と同様本船入港の1日前であり、24時間ルールが適用されない諸国への船積みの場合と同様である。わが国輸出者の要請にもかかわらずわが国ではいまだ本船入港3日前のCYカットオフは改善されていない。

米国の24時間ルールは2002年の12月から実施されている。2003年から2010年までのわが国の米国向け海上コンテナによる輸出額の累計は43.787兆円であり、試みにリードタイム延長に伴う2003年から2010年までの年間金利負担額を算出するとその累計は8,485億円<sup>(注8)</sup>に達する。

#### 4. 展望

わが国の輸出者の長年の懸案であった輸出手続の改革がようやく実現の途に就いた。しかし、法の改正をどのように効果的に運営するかは貿易に携わる荷主とオペレーションに関わるキャリアやフォワーダーの具体的な取り組みいかんによる。そして、改革はインセンティブの投入による方向付けだけでは実現しない。例えば、ロサンゼルス・ロングビーチ港はアジアからの輸入貨物の急激な増加に対応するためCYゲートを24時間オープンすることとしたが、このCYの24時間稼働は必ずしも市の行政指導によるものではなく両港のターミナルオペレーターの自主的な協力により実現したといわれる。その運営は非営利団体ピアバスにより行われている。

EUは新関税法を制定し2013年から施行するとしている。EUのAEO制度は税関手続簡素化とセキュリティ強化の両分野に分離され、税関手続の簡素化については、貨物自体の管理をベースとする現行の制度から情報による管理の体制へと移行する方向にある。セキュリティの強化については他国AEOとの相互承認を推進している。

わが国としてもわが国の国際競争力強化のためさらに効率的かつ簡素化された輸出プロセスを構築し、世界で共通の基盤となっているセキュリティの強化に向けて体制を整備する必要がある。世界標準に準拠しかつわが国固有の環境に合致した制度を整備していくことが望まれる。そして、その速やかな実現に向けて貿易業界を含め貿易に関連する各業界間の協調の下でさらなる改善の方向へ進むことが大きく期待される。

(注)

- 1 関税法第67条の2(改正前)「輸出申告又は輸入申告は、その申告に係る貨物を保税地域等に入れた後にするものとする。」の規定をいう。
- 2 関税法基本通達(輸出貨物のコンテナ扱い)67-1-20の廃止。
- 3 AEO制度の拡充・改善、「特定輸出申告制度」、税関。
- 4 REGULATION (EC) No. 450/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 April 2008 laying down the Community Customs Code (Modernised Customs Code)
- 5 「国際コンテナ戦略港湾の選定結果及び今後の取り組み」国土交通省港湾局、交通政策審議会第39回港湾分科会資料1、2010年11月15日。
- 6 David Hummels, "Time as a trade barrier", Purdue University, July 2001. 'Estimates indicate that each additional day spent in transport reduces the probability that the US will source from that country by 1-1.5 percent.' 'Each day saved in shipping time is worth 0.8 percent ad-valorem for manufactured goods.' すなわち、輸送日数の1日の増加は米国の当該国からの調達を1-1.5%減らす。または、輸送時間の1日短縮は生産物価額の0.8%に相当する。
- 7 釜山港の国別貨物取り扱い：日本は2008年ローカル1,077、トランシップ1,067合計2,144、2009年ローカル995、トランシップ916合計1,911(単位1,000TEU)、2009 Port of Busan Container Statistics。
- 8 2003年から2010年までの各年ごとの日本貿易統計による米国向け輸出額に日本銀行による主要行の長期プライムレート年平均率を乗じ算出した。

#### 参考文献

「輸出通関における保税搬入原則の見直し及びこれに伴う認定事業者(AEO)制度の改善について」(資料5-1)および(資料5-2)、関税・外国為替審議会、関税分科会、企画部会、財務省関税局、2010年10月29日。

関税率法等の一部を改正する法律および関係資料。

