

貿易関連制度に関する課題

—アジア・ゲートウェイ構想 「貿易手続改革プログラム」を踏まえて



佐藤 弘晋 (さとう ひろゆき)
社団法人日本貿易会 理事・企画グループ部長

1. 貿易関連諸制度に関する課題への問題意識について

当会では、わが国の貿易関連手続きが、欧米先進国やアジアのIT先進国に比較し、かなり遅れをとっていることを憂慮し、わが国の一連の貿易手続きの効率化、標準化、電子化の推進を政府に働きかけるべく、2003年12月に貿易手続の効率化特別研究会を立ち上げ、2004年4月に「貿易手続の効率化特別研究会」報告書」というタイトルで、提言を含む報告書を取りまとめた。そして、同じ問題意識を持つ団体が連携した方がその提言を政府・関連行政に提出する場合も、インパクトは大きいと判断し、日本経済団体連合会にも働きかけをして、貿易関連9団体にて、2004年6月22日に「輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言」を取りまとめた。以後、現在に至るまで、関連業界団体と協力しながら、その実現に取り組んできた。当時、当会が抽出した問題点は、次の5項目である。すなわち、①縦割り行政の弊害、②行政手続きの非効率性・煩雑性、③FAL条約の未批准、④港湾競争力の低下、⑤セキュリティー対策の未整備、である。

また、その対応策として、次の4項目を策定した。

- ① 電子手続きを円滑に行うための法制度、環境の整備を行うこと
- ② 輸出入・港湾諸手続きの簡素化、合理化を図るとともに、FAL条約を速やかに批准すること
- ③ 貿易・港湾諸手続きにかかわる統一システム（e-Trade2007）を2006年度中に構築すること
- ④ 以上3項目を実現するために、官民共同の推進体制を構築すること

これらをベースに次の項目を追加して、貿易関連9団体による提言書が作成された次第である。

- ① セキュリティーの確保と効率化を両立する制度的な手当て
- ② 国際的な動向への対応

その後、さらに2006年11月に関連団体が作業を行い、日本経済団体連合会が中心となって提言書の第2弾として「貿易諸制度の抜本的な改革を求める」を取りまとめ、政府・関連行政に対して、これまでの要望に対する善処を求めた。

このような背景を踏まえると、首相官邸がリーダーシップを取って、関連省庁を取りまとめ、官民協議会を通して、本年5月に「アジア・ゲートウェイ構想」として「貿易手続改革プログラム」をまとめたことは大変意義のあることであった。同プログラムを策定するにあたって組成されたアジア・ゲートウェイ戦略会議の「物流（貿易関連手続等）に関する検討会」、およびその下で実務

的な検討を行う「専門チーム」には、当会も招集された。当会からは、佐々木会長が3回の検討会すべてに出席した。また、専門チームには物流委員会 貿易手続効率化小委員会 三井康通委員長が出席し、積極的に発言した。

2. 政府に期待される取り組みについて

これまでわれわれ関連業界団体が要望してきた中で、現在に至るまでに実施に移された項目は、FAL条約が40年かかって一昨年9月に批准され、また、通関手続き、港湾手続きの一部が改善されたにすぎない。なかなか抜本的な改善、改革がなされないことに焦そうを感じていた。その意味で、首相官邸がリーダーシップを取り、アジア・ゲートウェイ戦略会議 物流に関する検討会で「貿易手続改革プログラム」が取りまとめられたことは、評価されるべきものである。ただ一方で、2004年6月の提言書から3年経過しているのに、当時と同じような議論を繰り返されている状況をかんがみると、よりスピード感を持って対応されることが必要であると強く感じる。

第1に、規制の見直し、手続きの統一化、簡素化については、一つには、保税・通関制度の見直し、港湾手続きの統一化・簡素化、港湾行政の広域連携の推進、EPAに基づく特定原産地証明書の発給手続きの簡素化・迅速化等、項目的にはわれわれ関係団体が要望してきたことは、貿易手続改革プログラムにはほぼカバーされている。しかしながら、物流リードタイムの短縮・効率化を実現し、日本企業の国際競争力の強化を図るためには、業界が長年強く要望してきた、輸出の保税搬入原則の撤廃を含む抜本的な改革が必要である。すでに欧米先進国や一部のアジア先進国では輸出の保税搬入原則を撤廃あるいは緩和し、コンテナ物流への対応を実施しているが、日本ではいまだコンテナ物流への対応が不十分な状況である。もう一つは、FTA・EPAに基づく特定原産地証明書の発給手続きには時間と費用が掛かり、せっかくの貿易円滑化の制度が利用されていない状況にある。米韓FTAでも実施されているように、FTAの効果を発揮するためには、輸出企業による原産地証明書の自己証明制度を早急に導入すべきであろう。

第2に、日本版AEO制度の構築については、現在、関係各省は荷主に対して要求しているコンプライアンス・プログラム（CP）の調和を推進しているが、米国のC-TPATや、EU・WCO（世界税関機構）のAEO制度では、事業者ごとの業態に応じたセキュリティーガイドライン（例えば、輸送業者用、運送業社用、倉庫業者用というように）を設定し、優良と認定された企業には通関手続きの利便性を提供する仕組みとなっている。日本で導入された特定輸出申告制度、簡易申告制度では荷主のみがその対象となっているのみならず、新たな法令順守規則の制定を必要とし、かつその管理体制まで法令で定められている。このように日本の制度は欧米の制度に比べ、荷主のみに大きな負担を強いる日本特異の制度である。保税蔵置場および保税工場の被許可者（倉庫業者等）を対象とする特定保税承認制度が本年10月から実施され、トレード・チェーンを担う事業者が一部追加された形であるが、依然としてトレード・チェーン全体をカバーした仕組みにはなっていない。今後、貿易相手国とAEOの相互認証を可及的速やかに実現するためにも、欧米が実施している国際的に調和の取れた、グローバルスタンダードな制度にしていく必要がある。

この相互認証の推進が遅延することで、日本企業の競争力低下を招くことがないことが望まれる。

第3に、次世代シングルウィンドウの見直しについては、本来、省庁間にまたがる手続きや業務の抜本的な見直し（BPR）を実施したうえで、次世代シングルウィンドウは構築されるべきと考え

るが、計画が実施されている次世代シングルウィンドウシステムについては、地方自治体が管理する各港湾システムとの連携が2009年10月までに実現されることが望まれる。また、国際SCM（サプライ・チェーン・マネジメント）の物流の円滑化を促進するために、国内外の民間システムとの連携やASEANシングル・ウィンドウ、米国、EU、中国の税関システムとのいわゆるG to G連携が確実に実現されることが重要である。

3. 官民それぞれの役割について

「貿易手続改革プログラム」により決定された施策は「国際物流競争力パートナーシップ」（財務省、経済産業省、国土交通省の共管）の枠組みを活用して、産業界との官民協議会でフォローされることになっている。9月に開催された国際物流競争力パートナーシップ会議の幹事会では、まだ具体的な議論には入っていないが、今後、決められた施策がしっかりと実行、執行されていくものと期待している。

他方、民側も官側に要望するだけでなく、自らも汗をかいてその実現に協力、努力していく必要がある。自分たちが必要としていることを、タイムリーに、クリアかつ詳細に民側の意向として、しっかりと官側に伝え、十分理解してもらうことが肝要と考えている。

JF
TC

レポート

北東アジアの国際物流を視察して

横溝 博一（よこみぞ ひろかず）
社団法人日本貿易会 企画グループマネージャー

1. 経緯

韓国は、アジアのハブとしての地位を確立し、なおもインフラを拡充させており、日本においてはアジア・ゲートウェイ戦略構想の「貿易手続改革プログラム」が着実に実行されることが求められる中、こうした韓国の事例は参考になる。そこで、現地における最新の物流インフラの整備状況と、円滑な貿易・物流を支えている韓国政府の組織と政策的な総合調整を調査すべく、日本経済団体連合会によって本年8月7日から12日に調査団が派遣され、私も団員のひとりとして参加した。

2. 調査を通じて強く感じられた事項

韓国（釜山、ソウル等）では、釜山広域市庁、釜山港湾公社、韓国MCCロジスティクス、韓国政府（関税庁、建設交通部、海洋水産部）、仁川空港公社を訪問した。調査を通じて強く感じられたのは、①国家としてのグランドデザインをしっかりと描き、かつそれを着実に進めていること、②世界の競争相手を意識して各種のインフラ整備、政策がなされており、自国の競争力に強い危機感を持っていること、③政府が企業の競争力強化に資するかどうかという視点に立って、各種の手続きやインフラをユーザーフレンドリーに整備していること、であった。



整備が進む釜山新港の北コンテナターミナル
コンテナヤードとトランスファークレーン（左）と、ゲートと後背敷地（右）

これを意識するに至った理由にはいくつかあるが、特徴的だった韓国側の説明として、次の3点を挙げたい。

- ① 船舶が大型化していく中で、韓国で発生する輸出入貨物量だけでは超大型コンテナ船舶の誘致を期待できない。そこで、10年前から積み替え貨物の誘致による釜山港の取扱貨物量の増加を図っている。積み替え貨物の拠点港湾としての釜山港を念頭に置いた政府レベルの政策「北東アジア物流ハブ構想」を策定している。
- ② 輸出時の保税搬入原則については、セキュリティー強化と物流円滑化を共に重要としながらも、これに掛かる手続きの非効率性を考え、1994年に廃止した。これにより輸出申告はいつでもできるようになった。当時、関税庁内部では抵抗もあったが、韓国の経済状況から特段の措置が必要と考えて関税庁長が大きな決断をしたものである。根本的には、普通の企業の輸出入貨物は迅速に通関させるべきとの考えがある。
- ③ 原産地証明については、2004年にチリとの間で自己証明を導入し、カナダとも交渉を進めている。インドとは機関証明を進めている。EUは、両方並存させる方向で交渉している。韓国では原産地管理コストを下げることで、税関による原産地確認コストを下げるもののいずれも重要と考えている。税関と商工会議所が共に証明書の発給を行っているが、FTA特惠関税適用のための原産地証明書の発給を受けるにあたっては、申請者に費用負担は一切ない。

3. 日本政府への期待

韓国が現在のような物流ハブをめざす契機となったのは、95年に発生した阪神大震災の際に、それまで神戸港に向かっていった貨物の多くが釜山港を利用したことである。今回の調査に参加された団員の方々からは、韓国政府のこうした機敏な対応のほか、企業活動をバックアップしていこうとする政府の姿勢、また政府として貿易・物流に高い関心を持っていることに、日韓の差を感じるという主旨のコメントが多々挙がっていた。「貿易手続改革プログラム」のフォローアップでは、こうした先進国の状況を意識しながら、刻々と変化する国際動向にわが国が遅れることなく、取り進められることを期待したい。

JF
TC