

# 第7章 航空貨物の迅速化とコスト削減について

—通関制度の改革に向けて—

神奈川大学経済学部講師

平田 義章

## はじめに

日本の輸出入通関の制度については、ここ十数年にわたり改革が叫ばれてきた。外国政府からの要望に加え、わが国の関係業界、行政からの要請にもかかわらず通関を所管する財務省関税局の立場は変わらない。保税制度の存続は社会悪物品を阻止し、セキュリティのため効果的とするが、先進諸外国に比べ現行のわが国の輸出入貨物にかかわる規制は、荷主のサプライチェーンの効率化にマイナスの影響を与えていることは否めない。

昨今、国外のインテグレーターの要請を受け、「搬入即時輸入許可制度」、「到着即時輸入許可制度」などが導入され、港湾、空港の24時間体制への移行、税関臨時開庁料の低減などの措置が進められている。しかしながら、これらの改善策は、現行制度の抜本的な改革を伴わない技術的な改善に過ぎないのではないか。外国の制度とも比較し、わが国の輸出入貿易業界にとって国際競争上有利な改革が今必要とされている。

今回の日本大学経済学部産業経営研究所の「我国における航空貨物運送の実態調査—より良い航空貨物運送の実現のために—」のアンケート調査に基づき、わが国の航空輸出入貨物の流れと通関制度の現状を把握し、諸外国の制度とを比較のうえ、わが国の現状を分析する。

## I アンケートに述べられた要望事項

まず、航空運送を利用する荷主に対し問3で「国際ビジネスがグローバルに展開するなかで国際競争が激化しています。御社が航空貨物運送を利用するにあたり、わが国の空港で航空貨物の国際競争力を阻害すると考えられる構造的な問題は何でしょうか。」と問題を提起したが、回答は、回答総数353件のうち、252社（71.4%）が、「わが国の空港では夜間の搬出・搬入が出来ない。また、土曜・日曜日にも貨物の搬出入が出来ない（成田空港では、23時から6時までの発着陸が禁止されている）。次に、192社（54.4%）が「他国の空港に比べ上屋料金が高い」。130社（36.8%）が、「わが国特有の輸出入通関制度と慣行により貨物が空港に滞留し、コスト増を招いている。」と答えている。さらに、その他下記の意見が提示されている<sup>1)</sup>。

- ・他国の空港と比較し離発着料が高い。
- ・わが国特有の輸出通関制度とフォワーダーのD/O制度等により、航空貨物の荷渡しがスムーズに行かない場合がある。この一連の通関、荷渡し制度を改善しないと荷物がスムーズに流れないと思われる。
- ・国際化の時代の航空貨物取扱において、日本の官民の連携が官の部分で切断される事実が改善されていない。（例）土・日の通関業務の休業状態は世界のグローバル化に反する

事実。

- ・上屋料のみならず、事務所家賃もKIXでは高く、フォワーダーの「不当な」料金設定に拍車をかけている。例えば、土・日夜間の「臨時開庁」時に他のB/B (Breakbulk) が時間当たり1.5~2万円の扱料を請求し、当社指定のフォワーダーまで残業賃として荷主に請求する。PM5:00から計算し、深夜着はたまったものではない。
- ・他国の空港に比べ、上屋料金だけではなく、諸々のチャージが高いため、国際競争力に劣る。
- ・通関制度の進んでいる諸外国のメーカーに競争で負けてしまう。
- ・国際競争を勝ち抜く上で、世界各地へのデリバリー・リードタイムの短縮が重要。在庫圧縮のためにも、24時間通関体制は必要。
- ・外国企業間の貨物運送可能な本当の意味でのフォワーダーがないこと。
- ・空港施設使用料が高い。
- ・保税通関しなければならないという規則。
- ・24時間空港でなければ、今や世界の中でやっていけない。空港もさることながら、通関も同じ。
- ・通関制度は税関の理解/IT化が進み、リードタイムは大幅に改善されているので、後は1) 上屋料金と3) 夜間と土・日の搬出入が課題。
- ・上屋料金の中でもくん蒸料金が非常に高い。
- ・空港使用料が高い。空港到着まで、あるいは空港到着以降の国内の輸送費が高い。
- ・国内拠点が24時間に対し、受け入れる空港が対応出来ていないことが最大の問題。トラック待機による経済損失は大変大きい。
- ・土・日・祝日の通関時の臨時開庁費用が割高。エアフレートが割高。国内運賃が割高。
- ・アジアの他の国が365日24時間通関できるのに対して、日本は、土・日・年末年始の休日など閉鎖的である。臨時開庁のための手数料廃止も含め、法令、適用の見直しを促進する必要がある。
- ・空港使用料が高い。国際空港から国内運送への運送が不便。
- ・航空行政に一貫性と計画性がないため、とにかく不便、さらに、各管轄省庁の連携の悪さが不便さを助長する（空港は国土交通省、通関は財務省、他法令関係は農水省など）。
- ・通関業務の簡略化、迅速化。
- ・夜間割増料金が高すぎる。
- ・本質的には空港政策の欠如が最大の問題点だと考えている。

すなわち、荷主の立場からの要望を要約すると、夜間、土・日を含め貨物の流れを止めないこと、航空貨物のわが国における取扱料金を低減すること、輸出入通関を含めたわが国特有の規制と慣行を改革し、貨物の流れの迅速化とコストの削減をはかることにある。荷主は、まず、航空貨物の特性であるスピードを要求し、次に、コストの削減とコストの削減をはかるための諸施策の実施を要望している。また、通関を含めた制度の改革を要請すると同時にフォワーダーのサービスの向上を要求している。

次に同じ問3に対するフォワーダーからの回答をみると、総回答数31件のうち17社（54.8%）が「他国の空港に比べ上屋料金が高い」、15社（48.4%）が「わが国の空港では夜間の搬出・搬入ができない。また、土曜・日曜日でも貨物の搬出入ができない。」、14社（45.2%）が「わが国特有の輸出入通関制度と慣行により貨物が空港に滞留し、コスト増を招いている。」となっている。

さらに、フォワーダーには、問3-Aで上記問3の「わが国特有の輸出入通関制度と慣行について」具体的な質問を提示しているが、回答順位は次の通りである。回答総数14件中、11社（78.6%）が「輸出貨物には「事後申告」、輸入貨物には「貨物到着前許可」、の制度を導入する。」、5社（35.7%）が「保税地域へ搬入後、申告、検査、許可という輸出入貨物にかかわる保税管理制度を改革する。」、同じく5社（35.7%）が「Air-NACCSによる24時間自動許可制度を導入する（これにより、通関の迅速化が進み、臨時開庁に要する費用を大幅に削減できる。また、空港の混雑も軽減できる。）」と答えている。

また、その他回答の主要な内容を列挙すると次の通りである。

- ・空港がフルに機能していない。成田も第2滑走路が747対応できないし、空港使用料も高すぎる。通関制度（特に輸出通関）も時代に対応していない。余計なコスト増となっている。
- ・輸送コストについては、荷主の要求が強く、フォワーダーが安値提供しているため（過当競争）、コストが高いとは思えない（以前より相当安くなっている）。
- ・空港施設の狭歪化によるコストアップ、空港上屋の独占体制（IACT, JALTOS）、空港公団の高コスト体質、官による法規制。
- ・相対的に航空輸送に要する時間と通関に要する時間を総合的に比較した場合、“地上”にて要する時間が多すぎる。
- ・成田空港内での搬出入時が集中するため、トラックが待たされる（トラックの効率化およびリードタイムに支障あり→改善要）
- ・全体的に施設が狭い。使い勝手も最悪。上屋は平屋が望ましい。
- ・問3-A. に述べている1)～5)（第4章フォワーダー用アンケートBの回答分析参照）のすべてを行い、また、コストの見直しをはかり近隣諸国（インチョン、上海、ホンコン、シンガポール）のハブ化に負けないだけのシステムを構築すべき。
- ・規制緩和の推進。
- ・現物主義から情報主義（貨物情報）にシステムそのものを変革すべきと思う。また、ITを利用した統合システムを導入する必要があると思う。
- ・米国のシステム導入「事前通関許可」（シンガポール、オーストラリア、イギリス---等、完全とはなっていないが姿勢がある）。

フォワーダーの意見を要約すると、他国の空港に比較し空港における貨物の取扱コストが高い、夜間、休日の作業ができない、わが国特有の輸出入通関と慣行による貨物の滞留などが改善すべき要因という。また、通関手続きの改革については、輸出入貨物の事後・事前許可制度の導入、保税制度の改革、Air-NACCSの24時間自動許可制など諸外国なみ

の簡素化を要請している。

フォワーダーは、輸送コストについては、過当競争のため安値を提供しているため、以前よりコストが高いとは思えないが、空港上屋の独占体制、空港の運営、通関などの制度の構造的な問題に起因しオペレーションが非効率、高コストとなっていることは否めない。しかし、現実的には、TACTの廃止、フォワーダーによる空港周辺上屋の設置などにみられるように、世界的な標準に近づきつつあることも事実である。さらに、税関の時間外オペレーションへの対応、臨時開庁手数料の軽減、通関手続きの迅速化に向けての制度の改善も部分的には行われているといえる。

次に航空会社に対しても問10で、「荷主およびフォワーダーと同様、顧客（荷主やフォワーダー）が航空貨物運送を利用するにあたり、日本の空港で航空貨物の国際競争力を阻害すると考えられる構造的な問題は何でしょうか。」との質問を提示した。回答は、総回答件数38のうち、35社（92.1%）が「他国の空港に比べ着陸料を始めとして賃貸料、施設使用料などの空港費用が高い。」、20社（52.6%）が「日本の空港では夜間の搬出・搬入ができない。また、土曜・日曜日でも貨物の搬入ができない（成田空港では23時から6時までの発着陸が禁止されている）。」、18社（47.4%）が「日本特有の輸出入通関制度と慣行により貨物が空港に滞留し、コスト増を招いている。」と答えている。

さらに、航空会社の問10-Aで「日本特有の輸出入制度と慣行により貨物が空港に滞留し、コスト増を招いている。」と答えた方に、フォワーダーと同様「どのようにすれば日本の空港における貨物の流れを迅速化することができるでしょうか。」についての意見を求めた。総回答件数18のうち、13社（72.2%）が「輸出貨物には「事後申告」、輸入貨物には「貨物到着前許可」の制度を導入する。」、11社（61.1%）が「保税地域へ搬入後、申告、検査、許可」という輸出入貨物にかかわる保税管理制度を改革する。」、10社（55.6%）が「Air-NACCSによる24時間自動許可制度を導入する。」と答えている。

また、上記問の「その他」の欄に下記の意見が述べられている。

- ・空港施設、成田空港では貨物上屋が分散している。
- ・「日本特有の輸出入通関制度と慣行」は特に日本のユニークな問題として解決されるべき問題であり、諸外国との比較において、まったくもって厳しすぎる制度が多すぎる。あらゆる官庁の権限を再調査すべきである。
- ・臨時開庁制度の廃止、土日祝日も税関の通常業務による物流円滑化が必要。
- ・全て論議尽くされた問題であるが、実施に至る国の決定のみ。
- ・貨物にとって最も重要なのは航空便がもっとも適した時間帯に出発と到着ができることである。しかしながら、多くの空港での飛行禁止時間帯や、24時間運行を難しくしている空港設備の欠陥が、日本での大きな障害となっている。
- ・単なる流れの問題だけでなく、各官庁のタテワリな管理が通関、検疫等を含めて時間がかかりすぎる。事前通関制度をもっと発展させるべきであろう。
- ・「日本特有の輸出入通関制度と慣行」をグローバル規模で統合化、一体化する必要がある。
- ・税関による独占的通関業務に競争力をも求めるため、民間運営会社の設立の必要性を感じる。

航空会社は、まず、空港の使用料金が高いこと、夜間・休日の作業が禁止されていること、わが国特有の通関手続きと慣行による貨物の滞留とコスト増などを指摘している。世界的な規模で航空機を運航する航空会社にとって、わが国が当面する空港の使用料金、夜間の運営、通関規制と慣行などは、すべて議論し尽くされたわが国特有の問題であり、世界的な基準に対応するか否かは、わが国自体の問題であると指摘している。

上記にみられるように、諸外国との輸出入貿易に携わる荷主、荷主の要請に従い貨物の手配を行うフォワーダー、航空貨物の輸送を引き受ける航空会社は、それぞれの立場から、より良い航空貨物運送の実現のために現実的かつ率直な意見を表明している。

本章では、わが国の通関制度について焦点をあて、航空貨物の流れの迅速化とコストの削減についての可能性を探求する。制度の改革は、必ずしも物理的な資源と費用の投入を意味するものではない。規制にかかわる制度の改革により極めて効率的なオペレーションの設定が可能となる。効率的なオペレーションの構築にともない必然的にコストが削減されることになる。

以下にアメリカの例を中心に取りあげ、わが国の制度との比較を行う。

## II アメリカの輸出入貨物の流れと通関制度－わが国との比較

上記のアンケートの回答に述べられた多くのご意見を確認するため、我々動向調査プロジェクトのメンバーのうち平田義章がアメリカへ出張し、ニューヨークJFKとシカゴのオヘア空港で最近の実態を確認した。以下にその要旨を記載する。

### 1 輸出貨物

#### (1) 輸出申告

輸出貨物については、保税地域へ搬入後、申告、検査、許可、後航空機へ搭載する、という流れではない。輸出貨物には保税の管理が行われないため、貨物が何処に所在していても申告はできる。わが国のように保税地域へ搬入しない限り輸出の申告ができないという制約はない。

- ・輸出の申告はフライトが確定次第行う。
- ・輸出申告はAES (Automated Export System) により行われるが、AESは24時間稼働しているため、時間外申告のため、わが国のように臨時開庁を申請し、時間外手数料を支払う必要はない。

すなわち、輸出の申告手続きが貨物の流れを停滞させることは一切ない。

また、事前に承認を得た輸出者は、輸出後10営業日以内に事後申告を行うことも可能である (AESオプション<sup>4)</sup>)。

参考までに、マニュアルによるSED (Shipper's Export Declaration ; 輸出申告書) により申告を行う場合、フォワーダーは貨物の搬入時点でマスターAir WaybillとともにSEDを航空会社に提出し、航空会社は航空機が発航する前にマニフェストとフォワーダーから受け取ったSEDを税関に提出することになっている。また、申告書の記載内容の審査は、

税関ではなく商務省（Department of Commerce）によって行われる。

すなわち、アメリカの輸出手続きは輸出の申告であり、わが国の場合の税関の許可を受けた後、輸出する制度とは異なる。

しかしながら、アメリカの輸出管理が不十分であるというわけではない。輸出管理品目は、わが国と同様輸出ライセンスを取得する必要があり、違反行為は厳しく処罰される。

セキュリティの強化により、今後アメリカからの航空貨物の輸出については、航空機の出発2時間前にAESによりマニフェストを税関へ提出することが義務付けられる。

AESであろうがAir-NACCSであろうが情報処理システムによる輸出手続き自体にはアメリカ、日本とも大差はない。問題は、貨物の運営管理にある（図7-1および7-2）。

## （2）輸出貨物の流れ

アメリカでは、輸出貨物には保税の管理を行っていないため、輸出の申告は、わが国のように保税地域へ搬入の後にする必要はない。メーカーの工場、倉庫、フォワーダーの上屋、空港内の上屋などのような地域に貨物が所在していてもその地点から輸出の申告ができる。輸出の申告をするためには、まず、貨物を保税地域へ搬入しなければならないという規制はない。

現実的には、わが国の場合と同様、フォワーダーが輸出貨物を集荷し空港に隣接したフォワーダーの倉庫へ貨物を集積し、そこでパレットなどを組み、空港内の航空会社の搭載上屋へ締切り時間までに搬入する。

午前中に前夜到着した輸入貨物を配送し、午後から輸出貨物をピックアップすることになる。当日集荷した貨物は当日積み出すことが原則である。

## （3）空港のオペレーション

空港は24時間オープンであり、フレイターのオペレーションは夜間に行われる。したがって、ULDの締切が出発の3時間前だとすると、夜間、出発の3時間前までにULDを航空会社の上屋へ搬入すればよい。バラ貨物も同様航空会社の締切り時間までに航空会社の上屋へ直接搬入する。

わが国との大きな差は、アメリカの場合は輸出の申告と貨物の搬入を平行して行うことが可能であるが、わが国の場合は、通関申告を行い、許可を受けた後航空会社の上屋へ搬入する点にある。

## （4）臨時開庁の申請と時間外手数料の支払い

アメリカでは、輸出貨物について、税関は保税の管理を行っていない。また、税関による許可の制度はない。したがって、臨時開庁の申請および時間外手数料の支払いの制度もない。

わが国の場合、空港、外航港の24時間オープンへの移行、臨時開庁手数料の通減処置が実施されているが、臨時開庁の制度は存続している。Air-NACCSがほぼ24時間稼動しており、ほとんどが区分1（ペーパーレス）であれば、臨時開庁の制度は不要である。

## <輸出貨物の流れの比較>

図7-1 日本の輸出手続きと貨物の流れ

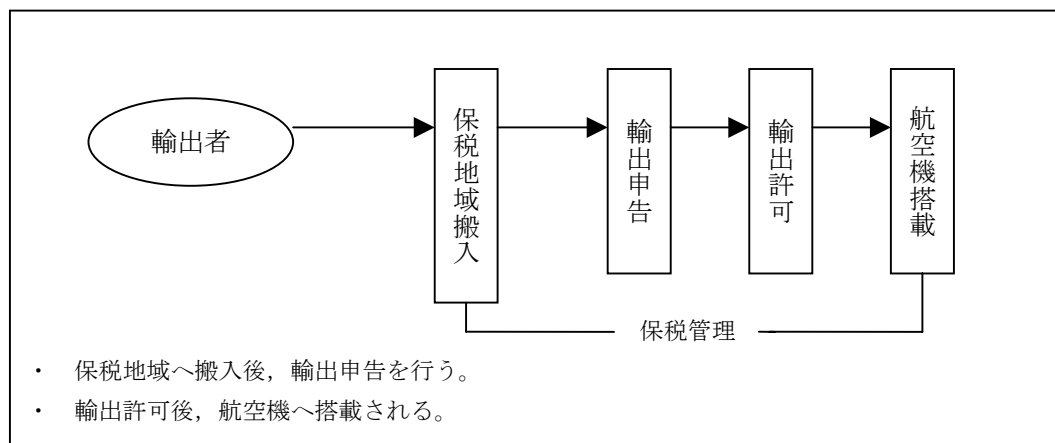
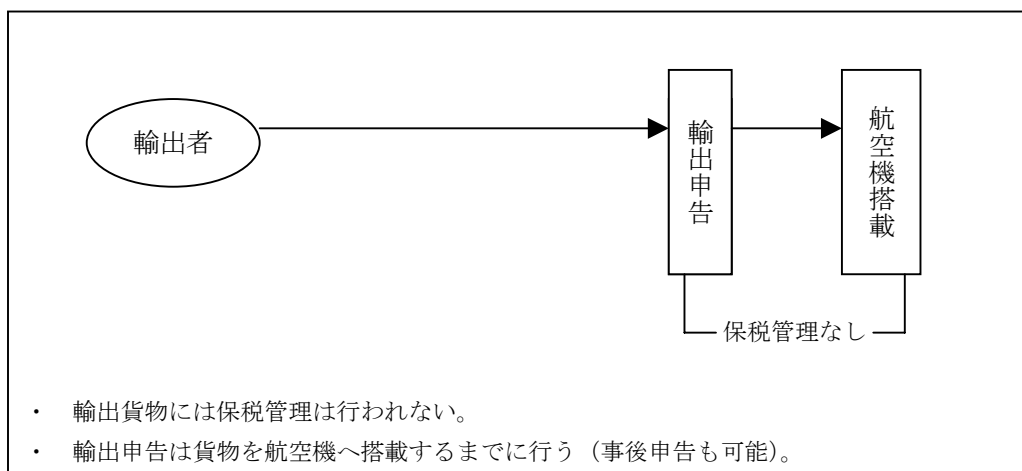


図7-2 アメリカの輸出手続きと貨物の流れ



結論として、わが国の輸出貨物の流れの迅速化とコストの削減をはかるための施策の一つとして、輸出貨物に対する保税地域主義の廃止、夜間オペレーションの実施、臨時開庁制度の廃止などが実施できれば、わが国の航空貨物の流れの構造的な改革を実現することが可能となる。

## 2 輸入貨物

### (1) 輸入通関

アメリカの輸入通関手続きの特徴は、担保（Bond and Surety）制度に基づく関税支払前の貨物引渡しにある。貨物の引渡申告（Customs Form 3461）と納税申告（Customs Form 7501）は分離されており、関税は貨物の引渡後10日営業日までに支払えばよい。た

だし、関税は清算（Liquidation）が終了するまで確定しない<sup>3)</sup>。

輸入通関手続きは、輸入者あるいは通関業者により通関処理システムABI（Automated Broker Interface）を通じ行われる。また、貨物の到着前の通関（航空機の発地離陸後または本船入港5日前—Pre-File）も可能である。

貨物の引渡し方法には以下の3通りの区分がある。

- ・ペーパーレス（Paperless Entry）
- ・書類審査（Entry Documents Required（EDR））
- ・現物検査（Intensive Examination）

ペーパーレスは申告次第自動的に許可となり、書類審査の場合も要件を満たせば貨物が到着する前に許可となる。

しかしながら、実際の貨物の引渡しは、航空会社（あるいはエア・フレイト・フォワード）が税関へAMS（Automated Manifest System）でマニフェスト情報をインプットしない限り許可されない。今回の2002年貿易法の施行により航空貨物のマニフェスト情報の事前通知は、到着4時間前（近距離は航空機の離陸後）となっているので、到着前通関の機会が増える。

## （2）輸入貨物の流れ

航空機が到着後貨物の引き取りができるまでの時間は空港によって異なるが、ULDの場合は、3～4時間、バラの場合は5時間以上である。

- ・到着前の申告ではなく通常の申告でも、航空機が午前中到着の場合は、当日中の引き取りが可能である。
  - ・航空機が当日の夜間到着の場合は、当日の税関執務時間内に貨物到着前の通関を行うことにより、航空機が当日到着次第、貨物の引き取りを行うことができる。
- すなわち、当日到着の貨物は、原則として当日引き取ることが可能となる。

## （3）空港のオペレーション

輸出の項で述べたように、空港は24時間稼働している。フレイターの発着は夜間に行われる。作業も夜間行われる。ただし、特定の航空会社は、自社のコスト抑制のため自社ターミナルを夜間（10pmから7amまでなど）閉鎖する場合がある。

アメリカの場合、通関と貨物の受渡し作業は個別に行われる。税関が収受すべき関税額あるいは貨物の管轄責任はボンド制度により担保されている。したがって、輸入者あるいはキャリアの責任で貨物は迅速に引き渡されていくことになる（図7-4）。

わが国の場合の場合は、輸出と同様、保税地域主義（貨物が保税地域へ搬入の後）の建前を崩しておらず（図7-3）、最も早い許可の方法が「到着即時輸入許可制度」である。この制度はFedExなどの外国インテグレーターの要請を受け導入してのものであるが、わが国の上屋の荷捌きは、外国インテグレーターのシステムに比較して、整備されるまでに行われておらず、この「到着即時輸入許可」の制度は利用されていなかった。しかし、空港周辺フォワードの保税蔵置場でも「到着即時輸入許可」が行えるようになったため、



フォワーダーの専属パレット（ピュアパレット）については、この「到着即時輸入許可」の制度が利用されている。

- ・いずれにせよ、現行のわが国の「関税法<sup>4)</sup>」のもとでは、この「到着即」の制度が最大限であり、関税法による保税制度を改正しない限り、事前輸入許可の制度は導入できない。
- ・また、わが国の「予備審査制」も、貨物の搬入が確認されない限り許可を受けられない。

さらに、わが国では、貨物の確認を行った後、輸入通関を開始することになる。この貨物確認に要する時間が例えば、共同上屋で5～6時間かかるとすると、通関を開始する時期がそれだけ遅れることになる。

わが国の区分1、区分2に要する通関時間は、アメリカのペーパーレス、書類審査の通関に要する時間と大差はない。

#### (4) 臨時開庁の申請と時間外手数料の支払い

税関の執務時間は、おおむね8:30～17:00であるが、臨時開庁の制度はない。輸入通関処理システムABIは、24時間稼動しているので何時でも申告ができる。ペーパーレスは即時許可（10分程度）となる。緊急の場合は、書類審査の場合でも、理由書（Time Sensitive Letter）を提出すれば、優先的に審査され、許可が得られる。

- ・なお、アメリカでは、輸入申告に際して、Merchandise Processing Fee（貨物プロセス料）が徴収される； Formal Entry（正規の申告） - 最低US\$25.00, FOB Value x 0.21%, 最高US\$485.00, Informal Entry（簡易申告） - US\$2.00（ABI申告あたり）、US\$6.00（マニュアル申告あたり）、US\$9.00（税関が申告書を作成する場合）

臨時開庁費用は徴収しないが、税官吏の時間外費用は上記Merchandise Processing Feeで賄うという。

#### (5) 輸入通関処理システム

ABI, AMSは米国税関が開発したシステムであり、プログラムを自社のシステムに導入しなければならない。ただし、日本のNACCSのように使用料を支払う必要はない。税関のシステム費用も上記Merchandise Processing Feeが分担するという。

<輸入貨物の流れの比較>

図7-3 日本の輸入手続きと貨物の流れ

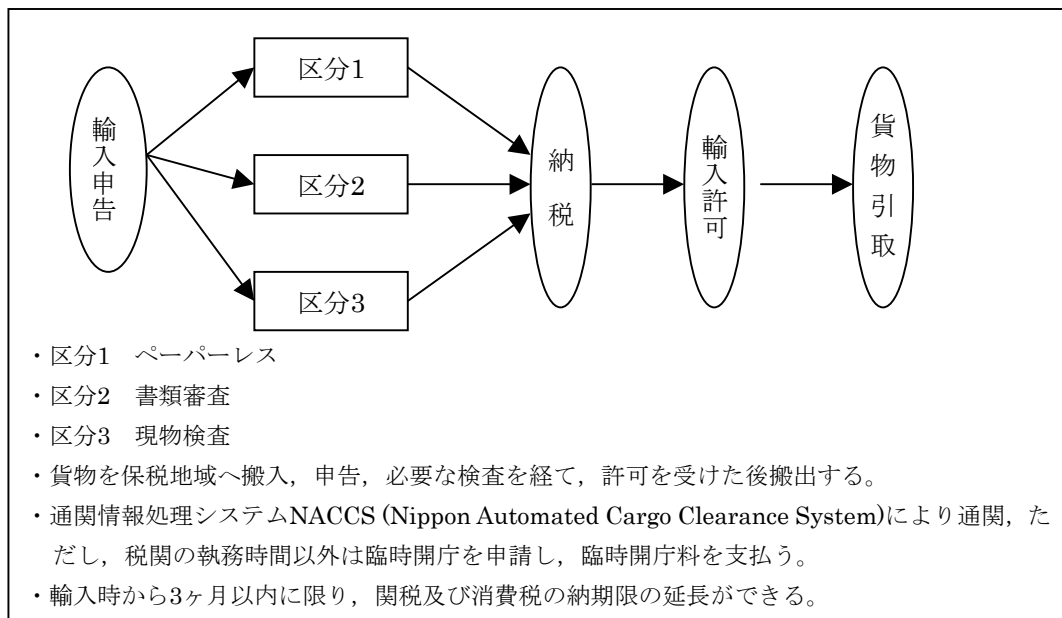
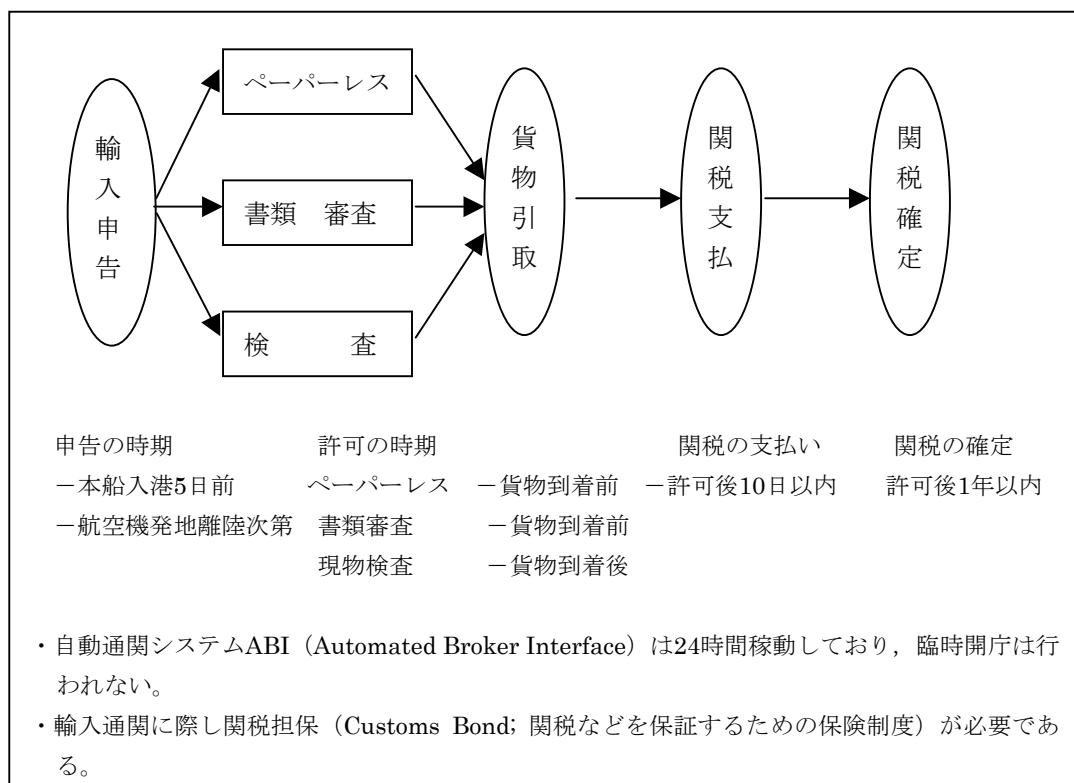


図7-4 アメリカの輸入手続きと貨物の流れ



### ●アメリカの事前通関の手順（航空貨物の例）

- X月Y日 早朝 コンピュータ・ネットワークで貨物情報を受信  
X月Y日 貨物到着前の事前申告・許可（Pre-File）  
X月Y日 20:00 - 23:00 航空機のオヘア空港到着  
X月Y日 22:00 - 01:00 コンテナをフォワーダーCFSへ引取り，貨物荷姿，個数確認，仕向地別に仕分け  
X月Y日+1日 夜間，トラックにより最終仕向地へ発送，翌朝配達  
・ペーパーレス，書類審査とも上記手順で通関が可能（同日許可）。ペーパーレスは約90%。  
・空港は24時間オープン。臨時開庁は不要。

## Ⅲ その他諸国の通関制度

- ・輸出貨物の申告手続きについては，前述したアメリカの制度が最も効率的である。許可の制度はないが，違反した場合は厳しい制裁を受ける。
- ・輸入の手続きについては，図7-5のEUの制度が効果的である。荷主施設や配送センターでの通関が可能となる。ただし，自社施設で通関を行うためには，自社が所在する地域の管轄税関から事前の承認を得る必要がある。
- ・韓国では，大手財閥荷主の貨物は，輸出入ともおむね自社の施設で通関が行われている。一般貨物の輸出は，輸出の申告に際し保税地域に搬入する必要はない。空港は24時間稼働しており，夜間の搬入もできる。輸入貨物は，航空機の到着前に申告する。空港は24時間オープンしているので関税（あるいは担保）を支払えば何時でも引き取ることができる。ただし，輸出入とも税関に時間外手数料を支払う必要がある。輸出貨物の手数料は輸入の四分の一。税関の執務時間は9:00～6:00（冬は9:00～5:00）である。
- ・中国も急速の増加する輸出入貨物に対応するため，通関手続きの改革を進めている。しかし，現状は以下の通りである。

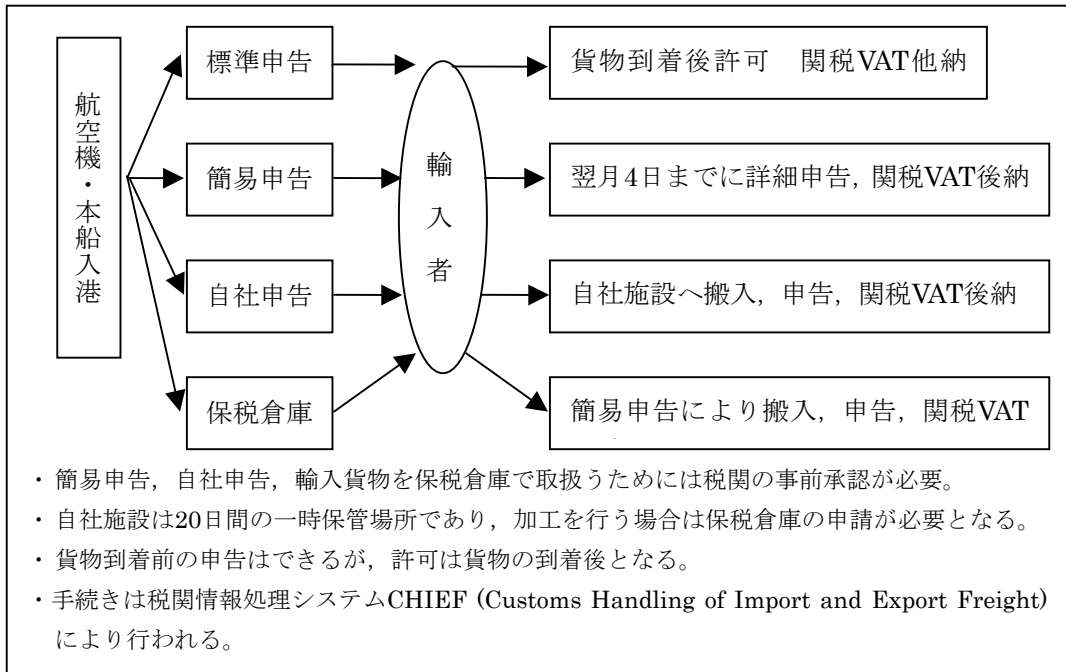
輸出貨物は，航空上屋で安全検査機を通過，サイズ重量を計測し，その数値を基に輸出申告を行う。したがって，保税上屋へ搬入しなければ輸出申告はできない。

輸入貨物の到着前通関については“空中通関”の制度がある。発地からの混載マニフェストを含む発送（D/I）情報により税関サイトにマニフェストを作成し，貨物の到着前に申告と納税が可能となり，貨物到着次第許可を受ける。担保金は不要。この方法によりリードタイムは1日短縮できる。

航空貨物の輸入については，上述したアメリカの貨物到着前の手続きが貨物の迅速な引取りの要件に最も適したものであるが，貨物の自社による総合的な在庫管理が必要な場合は，EUの自社通関の制度が効果的である。

いずれにせよ各国とも輸出入貨物のロジスティクスの効率化に向けての施策を積極的に実施している。わが国の港頭集中主義と保税管理は改革すべき課題である。

図7-5 EUの輸入手続き（イギリスの例）



## IV わが国の現状

2001年7月6日に閣議決定した「新総合物流施策大綱」においても、わが国の国際競争力の維持・向上の観点から、ボトルネックを解消し、国際物流拠点の機能強化などをはかる。国際航空貨物輸送に関しても、増大する需要に対応するため、大都市圏における拠点空港の整備を推進する。また、各種手続の電子化、ワンストップサービス化の推進にあたり、航空貨物通関情報処理システム（Air-NACCS）を更改し、機能強化及び地域の拡大をはかる。さらに、外資系企業の国内市場への参入等の進展にともない、流通構造を巡っても欧米型の新たなビジネスモデルへの対応が求められるなど、国内物流面でもグローバル化の進展は看破できない状況にあると述べられている。

これらを踏まえ、わが国の国際競争力を一層向上させ、経済の持続的な発展をもたらすためには、物流部門においてもグローバル・スタンダードを意識しつつ、効率化をはかる必要がある、としている。

これまで進められてきたわが国の通関手続きの改革の事例は図7-6に集約した通りであり、多くの改善が試行されてきた。

しかしながら、わが国では「保税地域へ搬入後申告」という制度がある以上貨物の流れの迅速化には限度がある。特に、NACCSの使用料、税関の臨時開庁手数料、保税蔵置場の許可手数料なども諸外国に比べ高コストの要因といわれている。税関手続の迅速化・簡素化のみならず港湾あるいは空港における効率的な貨物の流れを検討すべきである。港頭

集中主義を排し海運貨物、航空貨物とも効率的なドア・ツウ・ドアの輸送形態を構築することが必要である。

わが国の国際物流のコスト削減と効率化をはかるためには、構造的な制度の改革が要望されている。通関手続に焦点があてられているが、通関手続そのものに要する時間よりも輸出、輸入貨物のそれぞれにかかわるプロセスの効率化、制度の改革が求められる。

すなわち、アメリカの事例にみられるように、輸出貨物には保税制度の適用を廃止することにより大幅な効率化とコストの削減が期待できる。保税地域への強制搬入の制度が廃止されれば、臨時開庁制度も不要となり貨物の搬入が迅速化され、臨時開庁手数料の支払いが削減される。通関手続も「Air-NACCS」による電算処理となるため空港地域に限定する必要はない。

表7-6 わが国の通関手続改善の経過

推進項目	輸出	輸入
予備審査制	航空、海運とも導入済	海運、航空とも導入済
搬入即時輸入許可制度	---	航空、海運とも導入済
到着即時輸入許可制度	---	航空、海運とも導入済
港湾・空港の24時間体制	一部実施中	一部実施中
簡易申告制度	---	輸入／納税申告の分離、導入済
非居住者在庫手続	---	実施済
臨時開庁料の軽減	軽減済（税関関連特区）	軽減済（税関関連特区）

\*1 上記の改革（導入済み分）には総じて技術的な改善が多い。

\*2 輸出入貨物の流れを効率化するためには、「申告から許可」までの純粋な通関手続の改善よりも、港頭地区および空港における貨物の作業手順の改善に取組むべきである。作業慣行と制度の改革がより重要であり効果的である。欧米の利点を取り入れた構造的な改革が望まれる。

さらに、輸入手続きに貨物の到着前の許可制度が導入され、フレイターの夜間オペレーションが実現すれば、輸入貨物の即日配達、翌朝配達が可能となり大幅なリードタイムの短縮が可能となる。

このように、わが国の通関にかかわる保税管理などの制度を改革することにより輸出入貨物の流れの効率化とコストの削減に大きく貢献する。また、リスク・マネジメントの手法を導入することにより輸出入業者のコンプライアンス義務を強化することができる。

社会悪物品の阻止、セキュリティ対策とリードタイム短縮の効果は、それぞれ別個に追及すべきである。わが国として経済効果があり、一方、社会悪物品、セキュリティ対策上効果的である施策を早急に策定のうえ実施することを要望する。

注 1) アンケートに述べられたコメントをできる限りそのまま記載することとしたが、紙面の制限のため一部省略した個所もあるのでご了承願いたい。

- 
- 注 2) この船積後の申告制度は改正され存続する。
- 注 3) 原則として1年以内に行われる。取引の内容によっては多額の追徴が課せられる場合がある。プロテスト（清算日以降90日以内に異議の申し立てを行うことができる）の制度はある。
- 注 4) わが国の輸出入貨物の流れは以下の関税法の規定により規制されている。
- （輸出又は輸入の許可）

第六十七条 貨物を輸出し、又は輸入しようとする者は、政令で定めるところにより、当該貨物の品名並びに数量及び価格（輸入貨物（特例申告に係る指定貨物を除く。）については、課税標準となるべき数量及び価格）その他必要な事項を税関長に申告し、貨物につき必要な検査を経て、その許可を受けなければならない。

（輸出申告又は輸入申告の時期）

第六十七条の二 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又は第三十条第一項第二号（許可を受けて保税地域外に置く外国貨物）の規定により税関長が指定した場所に入れた後にするものとする。ただし、当該貨物をこれらの場所に入れないで申告をすることにつき、政令で定めるところにより、税関長の承認を受けた場合は、この限りでない。

2 前項ただし書きの承認を受けた場合における輸入申告は、当該貨物に係る第十五条第一項又は第二項（入港手続）の積荷目録が税関に提出された後にするものとする。