

3・5 コンテナ保安問題

3・5・1 日本版 24 時間ルール

平成 13(2001)年 9 月に発生した米国同時多発テロ以降、国際貿易の安全確保と円滑化に向けた取組みが国際的になされており、自国向け海上コンテナ貨物については、船社などに外国港での船積 24 時間前までに積荷情報の提出義務を課す所謂 24 時間ルール(以下、「24 時間ルール」)を米国、カナダ、中国、EU 等が実施している。また、韓国においても 24 時間ルールの本格実施に向けた準備が進められている。

一方、わが国では原則、本邦入港の 24 時間前までに、船長に対して Master B/L に基づき作成された積荷情報の提出のみを義務化し、税関長が必要と認めるときは、荷受人(NVOCC 等)に対して詳細な積荷情報を求める事前報告制度を導入している。ただし、書面での事前報告を認めており、電子的報告は義務化していない。

このような状況下、海上コンテナ貨物については外国における船積 24 時間前を最も早いタイミングとして積荷情報の提出を求めることを認めている国際的な基準である「国際貿易の安全確保及び円滑化のための世界税関機構(WCO)基準の枠組み」(平成 17(2005)年 6 月採択、その後も逐次見直し)とわが国制度を照らして考えた場合、わが国においても積荷情報を活用したリスク管理に基づく水際取締りの強化を図るためには積荷情報の報告に係る早期化・詳細化・電子化を更に改善していく必要があるとして、財務省関税局において検討が行われてきた。

また、「新成長戦略」(平成 22(2010)年 6 月 18 日、閣議決定)や「平成 22 年度関税改正に関する論点整理」(平成 21(2009)年 11 月 25 日、関税・外国為替等審議会関税分科会企画部会)においても積荷情報の入手時期の早期化等について検討することとなっている。

当協会は、わが国が 24 時間ルールを導入した場合、船社は船積書類の電子化の進展が期待できる一方、システム改修や業務プロセスの変更等の負担が生じるため、それら船社の負担が過度なものとなり貿易・船社事業活動に支障をきたすことがないように関税局と情報交換を行いつつ適宜、十分な配慮を求めてきたところ、わが国 24 時間ルールについては平成 23(2011)年 11 月 17 日開催の関税・外国為替等審議会関税分科会において審議された「平成 24 年度関税改正に関する論点整理」に盛り込まれることとなった。同論点整理の骨子については概ね当協会の要望に沿うかたちで配慮がなされたが、さらに修正が必要と考える点(他国制度との整合性、近隣諸国の緩和措置)については、パブリックコメントを通じて意見の提出を行った。【資料 3-5-1-1】

その後、平成 24(2012)年 1 月 26 日に結果が公表されたパブリックコメントに寄せられた意見も参考にしつつ「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(以下、「日本版 24 時間ルール」)」(【資料 3-5-1-2】)の検討が行われ、日本版 24 時間ルールは同 1 月 31 日に閣議決定された「関税率法等の一部を改正する法律案」の一

部として第 180 回国会(常会)に提出され、3 月 30 日付で成立した。今後、制度の運用に係る関係者の協議を経て平成 26(2014)年 3 月を目途とした施行が予定されている。

しかし、船社のシステム改修にも影響を与える運用面の多くは今後、政省令で規定されることとなる。また、当協会がパブリックコメントでも要望した「報告期限の基準について法律上の規定を船積 24 時間前とすること」および「船卸しの一時停止について法律上の規定を船積み禁止とすること」は法制局の理解を得られないとして受け入れられなかったため、それら点については運用面での反映を求めていくこととしている。当協会は、引き続き関税局と十分に情報交換を行いつつ、貿易・船社事業活動に支障をきたすことがないように、適宜配慮を求めていくこととしている。