

1. 海上コンテナ貨物に係る現行制度の概要

(1) 平成 13 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いる。我が国においても平成 18 年度関税改正(平成 19 年 2 月 1 日施行)において、海上コンテナ貨物を含む海上貨物について、開港に入港しようとする外国貿易船の船長に対し、その開港に入港する前(注 1)に積荷に関する事項(注 2)の報告を義務付け(関税法第 15 条第 1 項)、税関が保有する各種情報と照合することにより要注意貨物の選定に活用し水際における取締りを実施している。

(注 1) 現行の事前報告の期限は、開港に入港しようとする 24 時間前を原則とし、直前の出発港とその外国貿易船が入港しようとする開港との距離その他の事情を勘案して、それまでに報告を行うことが困難なものとして財務省令で定める場合は、財務省令で定める時までに行えば足りることとしている(関税法施行令第 12 条第 2 項)。

(注 2) 積んでいる貨物の仕出地、仕向地、記号、番号、品名、数量、荷送人、荷受人及び船荷証券の番号並びに当該貨物がコンテナに詰められている場合にあっては当該コンテナの番号(関税法施行令第 12 条第 3 項第 1 号)。

(2) さらに、平成 19 年度関税改正(平成 19 年 6 月 1 日施行)において、税関長は、上記(1)の報告があった場合に必要であると認めるときは、当該外国貿易船の入港前に当該積荷の荷受人に対して、当該積荷の詳細情報(注 3)の報告を求めることができる(関税法第 15 条の 2)こととし、必要に応じ積荷に関する詳細情報を入手し、リスク分析に活用している。

(注 3) 積荷に関する仕出地及び仕向地、積荷の記号、番号、品名及び数量、積荷の荷送人及び荷受人の住所又は居所、氏名又は名称及び電話番号(関税法施行令第 13 条の 2 第 1 項)。

2. 改正の背景

(1) 平成 13 年 9 月に発生した米国同時多発テロを契機とし、WCO(世界税関機構)において国際的なサプライチェーンの安全確保に向けた検討が行われ、「国際貿易の安全確保及び円滑化のためのWCO「基準の枠組み」」(以下「基準の枠組み」という。)として、税関当局が国際貿易の安全確保及び円滑化の両立を推進するために国際的に実施すべき方策を取りまとめ、平成 17 年 6 月に採択された。その後も逐次見直しが行なわれ、本年 6 月の総会において 2011 年版「基準の枠組み」が採択された。

この「基準の枠組み」において、海上コンテナ貨物については電子的な事前貨物情報をコンテナ貨物が船積みされる前に輸出地及び／又は輸入地の税関に提出されるべきとされている。また、その報告期限は船積みの 24 時間前を超えるべきではないとされている。

- (2) 米国、E U等においては、当該国向けの海上コンテナ貨物を対象に、「基準の枠組み」において認められている最も早いタイミングである積出地における船積 24 時間前を報告期限として(注4)、その積荷に関する詳細情報を電子的に報告することを義務付け、積荷に関する情報を活用したリスク分析に基づき、より早い段階で要注意貨物を選定することにより水際取締りの強化を図る取組みが進められている。

(注4) 米国では当該積荷を積載した船舶の出港時間を基準とし、その他の国では船積予定時間を基準としている。また、カナダ及びE Uでは、物流の実態面を考慮し、近隣の国において船積みされる積荷について、報告期限の特例を設けている。

- (3) 我が国における海上コンテナ貨物に係る積荷に関する事項については、現在、上記(1)のように原則入港 24 時間前までの報告を義務化しているが、「基準の枠組み」で述べられ、米国、E U等で実施されている船積前の報告は義務付けていない。

また、運航者（船会社等）が発給する船荷証券（マスターB／L）の情報を基とした積荷情報の提出のみを義務化しているが、複数の荷主の貨物等をコンテナに混載して運送する事業者（注5）が当該貨物の荷主に発給する船荷証券（ハウスB／L）の情報を基とした積荷情報の提出は、税関長が必要と認める場合に求めることができるとするに留まっている。更に、こうした情報の電子的報告を義務化していない。

(注5) 自らは船舶の輸送手段を保有せず、運航者のサービス（船舶輸送）を使用し貨物を輸送する事業者（利用運送事業者）（N V O C C :Non Vessel Operating Common Carrier）。

3. 改正の必要性

- (1) 「基準の枠組み」にみられるように、世界各国の税関にとって、国際貿易の安全確保と円滑化の両立が最重要課題の一つとなっており、既に米国、E U等においては、海上コンテナ貨物について、積荷情報の入手に係る早期化・詳細化・電子化により、水際取締りの強化を図る取組みが進展している。

「基準の枠組み」や米国、EU等の制度と比較した場合、セキュリティ上の課題が存在していることから、我が国においても一層の改善によるセキュリティ確保を図っていく必要がある。

(2) 海上コンテナ貨物の積荷情報を活用したリスク分析に基づく水際取締りにおいては、より詳細な情報をより早く入手することが重要であり、また、そのリスク分析を迅速かつ効果的・効率的に実施するためには、当該情報を電子的に入手することが必要である。

(3) 具体的には、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、詳細化及び電子化について、別添の措置を取ることが考えられる。

4. 論点

開港に入港しようとする外国貿易船の運航者及び利用運送事業者に対し、当該外国貿易船に積み込まれているコンテナ貨物に関する情報について、早期（当該コンテナの船積港を当該外国貿易船が出港する前）に、マスターB/L情報を基とした積荷情報に加え、ハウスB/L情報を基とした積荷情報も電子的に報告することを新たに義務付けることが適当と考えるがどうか。

(別添)

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（案）

現在、関税法第 15 条第 1 項の規定に基づき、外国貿易船が開港に入港する前に報告を求めている海上コンテナ貨物に係る積荷情報について、コンテナ貨物の船積港を当該外国貿易船が出港する前の報告を義務化し、また、積荷に関する詳細な情報を、電子的に報告することを義務化する。

具体的には、次のような措置をとることが考えられる。

1. 積荷情報の報告期限の早期化・詳細化

(1) 運航者による積荷情報の報告義務化

開港に入港しようとする外国貿易船の運航者は、当該外国貿易船に積み込まれているコンテナ貨物に関する情報(マスターB/Lの情報を基としたもの)について、原則として、当該コンテナの貨物船積港を当該外国貿易船が出港(注1)する 24 時間前まで(注2)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こととする(注3)。

ただし、近隣諸国から船積みされるコンテナ貨物については、国際的な基準に相当するセキュリティレベルを確保しつつ、可能な範囲内で、物流実態へ配慮する。

(注1) 報告期限の基準については、外国における個々のコンテナ貨物の船積時間を把握することは困難であることから、対象コンテナ貨物を積み込んだ船舶の出港時間を基準とする。また、出港時間とは、日本に入港する外国貿易船が日本向けのコンテナ貨物を積み込む外国の港を出港する時間とする。

(注2) 現行政令においては、直前の出発港と外国貿易船が入港しようとする開港との距離等を勘案し、緩和措置を認めている(関税法施行令第12条第2項第1号)。

具体的には、現行省令において、上記の報告期限の緩和措置を開港に入港しようとする12時間前又は開港に入港する時までとしている(関税法施行規則第2条の2第2項及び同規則別表第1)。

(注3) 通過貨物(本邦において船卸しをしない外国貨物)については、税関長が必要と認める場合に報告を求めることができるものとする。

(参考1) 運航者(船社等)が発行する船荷証券(Bill of Lading (B/L))をマスターB/Lと言うのに対して、利用運送事業者が個々の貨物の荷主に発行するB/LをハウスB/Lと言う。

(参考2) 利用運送事業者(Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)): 自

らは船舶の輸送手段を保有せず、運航者のサービス（船舶輸送）を使って貨物を輸送する事業者のこと。

(2) 荷送人（利用運送事業者）による積荷情報の報告義務化

開港に入港しようとする外国貿易船に積み込まれているコンテナ貨物のうち、荷主等と運送契約を結びハウスB／Lを発行する荷送人（利用運送事業者）は、当該積荷に関する詳細な情報（ハウスB／Lの情報を基としたもの）について、原則として、当該コンテナ貨物の船積港を当該外国貿易船が出港する 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こととする（注4）。

ただし、運航者による積荷情報の報告期限と同様、国際的な基準に相当するセキュリティレベルを確保しつつ、可能な範囲内で、物流実態へ配慮する。（注4）上記(1)の（注1）、（注2）及び（注3）と同様。

(3) 報告内容（項目）

上記(1)及び(2)の積荷情報の報告項目は、「国際貿易の安全確保及び円滑化のためのWCO「基準の枠組み」（以下「基準の枠組み」という。）」における事前貨物情報の報告項目（添付資料参照）、すでに船積前事前報告制度を導入している米国、EU等における報告項目及び現行の電子情報処理組織（輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)）における積荷情報の報告項目を基本として検討する。

また、別途、「基準の枠組み」で求めることができるとされている積付計画書及び出港時間の報告を求めることを検討する。

2. 電子的報告の義務化

1. (1)及び(2)の報告については、電子情報処理組織（輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)）を使用して報告しなければならないこととする（注5）。

（注5）船会社や国内の事業所を介してだけでなく、電子情報処理組織の運営主体である輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社が一定のセキュリティ要件等を満たすプロバイダーと利用契約を締結することなどにより、新たに海外の報告義務者が当該プロバイダーを介して報告できるようにする。

3. その他

(1) 船卸しの禁止等

税関長は、1. (1)及び(2)の報告があった場合において、関税法の規定の実施を確保するため必要があると認める相当の事由がある場合には、当該報

告に係るコンテナ貨物について、本邦の港における船卸しを一時停止するものとする（注6）。

また、報告期限後に当該報告がされたコンテナ貨物については、税関長の許可を受けた上で、船卸ししなければならないこととするとともに、現行法と同様、1．(1)及び(2)の報告がない場合には該当するコンテナ貨物の船卸しをしてはならないこととする（注7）。

（注6）船卸しを一時停止する措置を実施する必要がある場合には、取締り上支障がある場合を除き、運用上の措置として、報告の受理後24時間以内に、該当コンテナ貨物に係わる報告義務者及びその運送に係わる船会社に対し、通知することとする。

（注7）現行法においても、積荷に関する事項についての報告がない場合には、貨物の積卸しをしてはならないこととしている（関税法第16条第1項）。

(2) 罰則

事前報告制度の早期化、詳細化及び電子化に合わせ、その実効性を確保する観点から罰則規定の整備を行う（注8）。

（注8）現行法においては、積荷に関する事項についての報告をせず又は偽った報告をした船長等に対する罰則及び報告等がない貨物の積卸しをした者に対する罰則を規定している（関税法第114条第1項第1号、同条第2項第1号、同法第114条の2第1号の2及び同条第1号の3）。

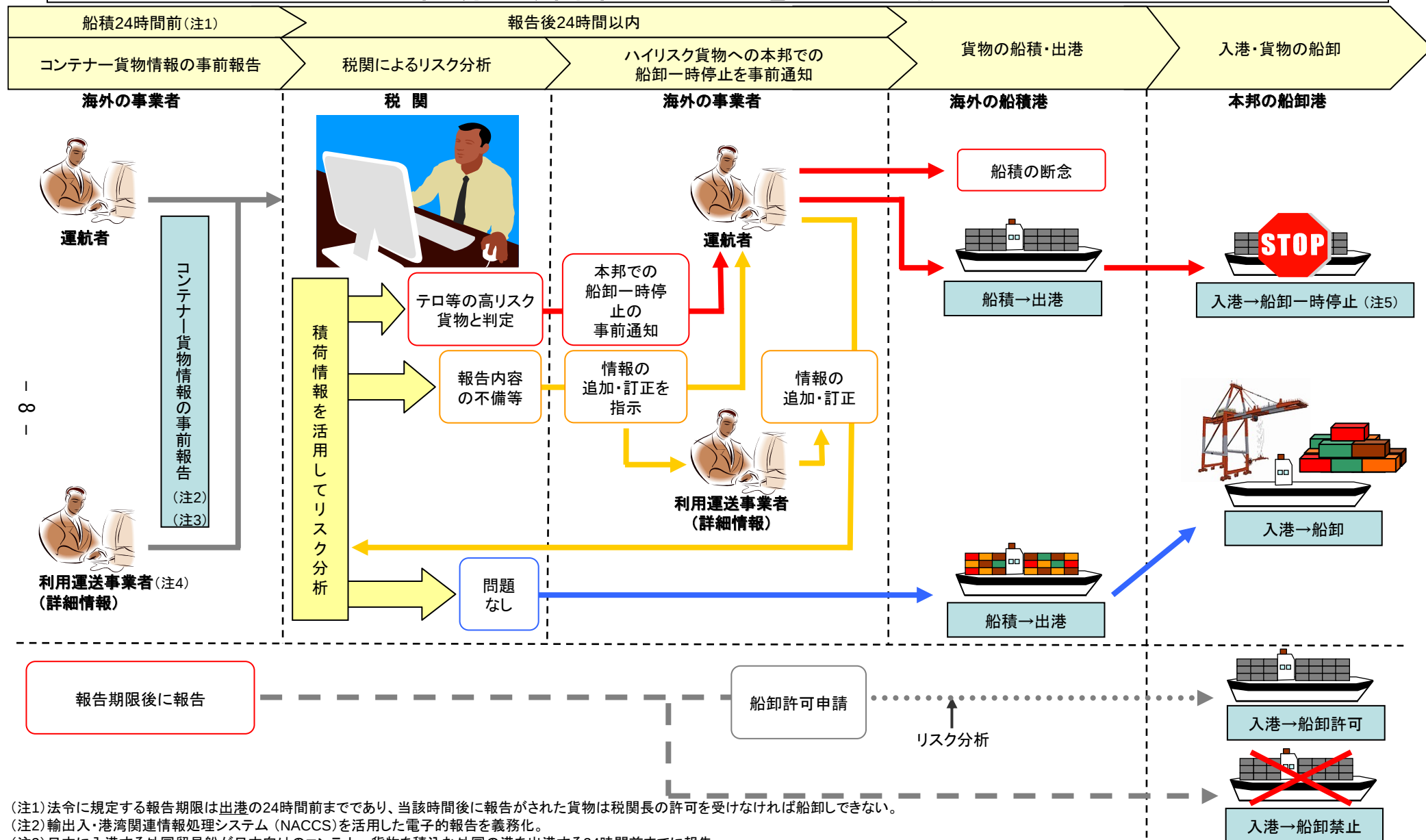
(3) 導入時期

事前報告制度の早期化、詳細化及び電子化にあたっては、早期の実施を基本としつつ、関係者の準備等に必要な期間を考慮し、法律の公布の日から2年程度を置いて施行する。また、施行までの間に制度の運用について関係者と十分な協議を進め、円滑な制度の実施に努める。

現行の積荷情報に係る報告項目及び
「基準の枠組み」における事前貨物情報に係る報告項目

現行の積荷情報の報告項目	「基準の枠組み」における 事前貨物情報に係る報告項目
【船舶の入港前に船長に求める項目（関税法施行令第12条第3項第1号）】 ・ 仕出地 ・ 仕向地 ・ 記号 ・ 番号 ・ 品名 ・ 数量 ・ 荷送人 ・ 荷受人 ・ 船荷証券の番号 ・ 当該貨物がコンテナに詰められている場合にあっては当該コンテナの番号 【船舶の入港前に荷受人に求めることができる項目（関税法施行令第13条の2第1項）】 ・ 仕出地 ・ 仕向地 ・ 記号 ・ 番号 ・ 品名 ・ 数量 ・ 荷送人の住所又は居所、氏名又は名称及び電話番号 ・ 荷受人の住所又は居所、氏名又は名称及び電話番号	【貨物申告（17項目）】 ・ 運送人識別 ・ 運送人名 ・ 経由国、コード ・ 運送機器識別番号 ・ 機器サイズ及び型識別 ・ シール番号 ・ 単一貨物識別番号 ・ 積出地、コード ・ 積出地 ・ 税関領域に出入する際の運送手段 ・ 税関領域に出入する際の運送手段の国籍、コード ・ 運送参照番号 ・ 運送料支払方法、コード ・ 仕出地税関官署、コード ・ 第一到着港、コード ・ 税関領域第一到着港到着予定日時、コード ・ 貨物簡易説明

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、詳細化及び電子化の概念図



(注1) 法令に規定する報告期限は出港の24時間前までであり、当該時間後に報告がされた貨物は税関長の許可を受けなければ船卸できない。

(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) 日本に入港する外国貿易船が日本向けのコンテナ貨物を積込む外国の港を出港する24時間前までに報告。

(注4) 利用運送事業者(Non Vessel Operating Common Carrier(NVOCC)): 自らは船舶の輸送手段を保有せず、運航者(船社等)のサービス(船舶輸送)を使って貨物を輸送する事業者。

(注5) 検査体制を整備した後、厳重検査を実施。