

## 1. クルーズ船税関手続きの柔軟な対応について

日本発着の外国船クルーズでは、外国出港後に寄港する日本の港では、入国手続きに加え、税関申告書を提出する事になる。ここが最終下船の港であれば、全ての手荷物の通関となり、空港で帰国するのと同じだが、最終下船地でない場合は、荷物を税関チェックすることなく、形式上に申告書を提出だけして、実際の通関は最終下船地で行われる事になり、その際にも申告書が必要となっている。書類の提出が形骸化しているだけでなく、申告書を2回書くのは旅行者にとっても負担である。クルーズ船税関手続きの簡素化について検討されたい。

### 【回答】

クルーズ船税関手続きの柔軟な対応についてということで、要望事項としていただいておりますけれども、クルーズ船の状況というか税関を取り巻く状況というところなのですけれども、訪日外国人が非常に増加をしていると。それに加えて覚醒剤、よく報道で出ておりますけれども、覚醒剤などの不正薬物の押収量が増加をしているということ。さらに、金・地金の密輸というところも非常に増加をしています。あと、国際的なテロ情勢の悪化というようなところがありまして、非常に厳しい状況にあります。実際、クルーズ船の寄港数が増えて、旅客数も非常に増える中で、クルーズ船の旅客等からの不正薬物、金・地金の摘発も増加傾向にあるというような状況にあります。そのため、税関においては、最終下船地以外の海港においても、携帯品申告書の提出にご協力をいただいた上で、税関検査を実施しているというような状況でございます。

一方で、やはり迅速通過というようなところも求めないといけないところがございますが、われわれまず日本に到着して、次の港、またさらに次の港に入港したとき、2次港、3次港と呼んでおりますけれども、2次港、3次港においては、一応携帯品申告書の提出を不要にするというようなところで、クルーズ船旅客の利便性の向上には、今現状といたしましても努めているところでございます。引き続き携帯品申告書や税関検査の実施にご理解、ご協力をいただければというところでございます。

## 2. 免税品の取扱い拡大および免税額の拡大について

日本国内空港到着後の制限エリア内で免税品の取扱いが可能となったが、外国製品のみの酒とたばこに限定されている。訪日旅行者の消費拡大には日本製品の取り扱いが必要であると考えるが、今後の方向性を確認したい。また国内産業に大きく

影響を与えない範囲で日本人向けの免税額の拡大を検討されたい。

**【回答】**

(回答なし)

### 3. 国賓対応などにおける費用計上の在り方について

ホテルにとって海外からVIPを多く受け入れることは、日本のホテルのサービス面やハード面のクオリティを評価いただく機会になるため、スタッフ一同は最高のプロトコルを行っている。なかでも国が招聘する「国賓」については、外務省や大使館より多くの要望を受けることがあり、さらに特別な対応が必要となっている。オペレーションにおいて国の信頼・信用を損ねることがないように、通常以上のスタッフを配置した体制をとるが、受注価格においては平均的な客室単価以下での受け入れを要請されることが多い。

わが国の高級シティホテルの単価は欧米の主要都市よりも安いことが多いと言われている。これからも最高級のサービスを提供していくためには、サービスに見合う相応のコストを発注側と受入側が相互に認識し合うことが必要である。国は前例にとらわれず、「下見積」段階からしっかりと受入側（ホテル、PCO、旅行会社）などの意見聴取を行ったうえで、仕様書へ提示いただくよう要請したい。

**【回答】**

(回答なし)

## 【関 税 局】

### 1. 税関官署間の対応の標準化について

申告手続きの取り扱いや必要書類について税関官署ごとに対応が異なっている場合がある。また、同じ税関内であっても担当官によって税番の判断が異なるため、輸入実績がある商品でも今までとは違う関税率が適用されることがある。関税率が変更になると、通関業者は荷主から納得できる説明を求められるため、同じ商品については官署や担当官で差が出ないように関税局が主幹となって各税関との情報共有や標準化を図られたい。また、品目分類の事前教示を行った貨物については税関ホームページで税番（税率）が公表されているが、口頭教示した貨物についても、輸入頻度が高い品目や判断が分かれやすい品目は順次税番（税率）が公開されるよう対応されたい。

**【回答】**

税関官署間の対応の標準化についてということで、今回ご要望いただいております。

ます。

対応の標準化ということで、税関官によって、例えば税関の判断が異なるといったことがあるということではございますが、実際にこの話というのは、かなり以前からいろいろわれわれのほうでもよく聞こえてくる話でございます。常日頃から、統一的な取扱いというのはやっておるところですが、貨物自体もいろいろと毎回一緒というものでもないものですから、そういったところで区分が変わってきたりとか、判断が新たに加わるといったこともございます。

れわれのこの手続き、特にこういう税率に関しては、品目分類というものとリンクづけされております。この品目分類だけでなしに、今ですと、原産地の表示、があっているのかどうかとか、非常に専門的な分野というのが広がってきております。

したがって、われわれの組織自体も、こういった専門分野について取り扱うセンター機構というのがございまして、品目分類でしたら品目分類のセンター機構のところ、統一的な見解を出して、税関官には共有をすると、こういう統一的な取扱いが図られるようにということで、われわれも指導を行っているところでございます。引き続き、この指導等については、徹底を図っていきたいと思っております。

(関税局業務課で品目分類を担当)

先ほど、分類の全国的な統一的取扱いの取り組みについて、別の者から説明させていただいたところですが、私からは事前教示制度と各分類に関する事例集というものについて、説明させていただきたいと思っております。

まず、事前教示制度なんですけれども、これは分類だけでなく、原産地、評価と、いろいろ事前教示というか、用意しているのですけれども、分類について申し上げますと、これは輸入者等が輸入を予定している貨物の関税率、要するに事前に知ることによって予見可能性というの事前教示制度といい、円滑な通関を行うための手段となっております。原則として、文書によって照会を受け付けて、税関が文書で回答するというところで行っております。

文書による事前教示の回答というのは、輸入申告の際に、通関審査に際して、回答を発出してから3年間は、事前教示に記載されている関税部分について尊重される。3年間尊重される。また、事前教示の回答内容というのものも、税関ホームページを介して一般に公開されることから、特に輸入頻度の高い品目や、判断がわかりやすいと思われるような品目については、ぜひとも事前教示をご利用いただきたいと考えております。

一方で、口頭による事前教示回答というのも制度としてあるのですけれども、こちらは、輸入者からの口頭なので、限られた情報というのをもとに回答することに

なって、また、即日可能な範囲で回答しているという性質のもので、輸入申告の審査値を尊重されるようなものではございません。その辺はご留意いただきたいと思えます。

事前教示制度とは別に、分類を検討する上で有用と思われる分類事例について、別途税関ホームページのほうに、品目分類事例という形で掲載しておりますので、そちらを今後も充実していきたいと、こちらでは考えておりますので、ご理解のほど、よろしく申し上げます。

## 2. 蔵入承認申請業務の簡素化について

蔵入承認申請は輸入（納税）申告と違い、保税地域にて長期の蔵置を申請するものであり、関税の納付を伴うものではない。しかしながら、蔵入承認申請時には通常の輸入（納税）申告と同一の内容（項目）を必要とされている。そのため、蔵入承認申請時に課税価格の計算、統計品目番号の適用などに時間を要する。

蔵入承認は制度的には輸入通関よりも保税業務の要素が強いものであり、現在の申請時の入力項目を簡素化することで、今後の伸張が予想される免税店ビジネスにおける業務効率化が期待できる。

については、蔵入承認申請時の手続きとして、品目ごとの申告価格、統計品目番号、関税率等の申請書類作成に時間を要する項目を簡素化し、必要最低限の項目での申請を可能としていただきたい。

### 【回答】

蔵入承認の申請については、もちろんこの申請をいただいた時点では、関税未納のままという状況の中で、3か月を超えて長期の蔵置をするということを確認することとなります。やはりここは許可ではないのですが、申請いただいたら承認という行為をわれわれのほうでは行いますが、この税関においては、やはり長期の蔵置ということになりますので、そもそも通常であれば、すぐにでも輸入されるというものが、保税蔵置所のところで長期にわたって置かれるということですので、まず、貨物を適正に把握する必要があるというふうに考えております。

この申請によって、それが適正な貨物であるのかどうか。貨物の中身はどうであるのかということを確認し、また、場合によっては、取り締りの適正というのを確保するというふうな、把握するという必要が出てまいります。

したがって、この内容を見まして、さらに必要に応じて、貨物の現況を確認する。また、この時点で、他法令、他の法令によって規制されているものについて、いろいろ届け出たか、あるいは場合によっては許認可が必要なものというのも出てきますので、それをこの時点で確認をするということも行う必要が出てきます。

したがって、これらを確認するといった際には、やはり届出品目番号、品目ごと

の申告価格だとか、あるいは実際に品目番号でやった場合に関税率がどうなるのかといった点も、やはり申請をしていただかないと、なかなかその点われわれとしても確認できないという部分でございます。したがって、ここを省略するとなりますと、貨物の現状というのが全く把握できないという状況になりますので、なかなかこの点については、われわれとしても省略を行うことはできないと考えております。

### 3. NACCS更改に伴う法人番号取扱運用の改善

マイナンバー制度導入により、IDA入力画面における輸出入者符号の入力については、JASTPROコード・税関発給コードから法人番号に移行されたが、包括保険、リアルタイム口座振替・口座登録などの業務については引き続きJASTPROコードが必要である。これらの業務は輸出入申告において主要な工程となっているため、実質的にはJASTPROコードも併存して管理しなければならない状況となっている。マイナンバー制度における法人番号とは、確実な納税にむけて一元管理していくという導入当初の目的もあることから、趣旨に則り法人番号への完全移行化を推進されたい。

#### 【回答】

去年10月の法改で法人番号に移行されたということもあって、完全に法人番号のほうに移行していただきたいというようなご要望ですが、まず、自動計算ですとか、口座振替機能と申しますのは、港湾関連情報処理センター、NACCSセンターが提供しているサービス業務なんですけれども、このサービス機能を使う場合には、輸入者さんを特定する必要があることから、ジャストプロコードですとか、データ発給コードを入力していただきたいという仕様だったのですけれども、昨年10月の公開のタイミングで法人番号を入れるということで調整してきたのですけれども、利用者さんのほうが、急に法人番号だけを使用するのはちょっと待ってくれと。というのは、自社システム、通関業者さんとか、社内システムのほうでジャストプロコードなどに登録されておまして、急にそれが使えなくなると、ちょっと混乱するという要望がまずありました。

あともう一つ、法人番号を入れるタイミングがNACCSの公開というタイミングだったのですけれども、結果として大きな問題なく、ここはよかったのですけれども、それでも大なり小なり多少混乱というのはつきものでして、そのタイミングで急に新しく邦人番号をパッと入れてしまうというのは、なかなかシステム的にもリスクが大きいのではないかとことがありまして、併存して使っていくという仕様になったという経緯があります。

ただ、ご要望にありますとおり、法人番号の導入趣旨からいって、一つにするほ

うが好ましいのではないかという考えは、当然私どももそう思っておりまして、つまりずっとこのままというのはなかなかそうもいかないだろうと思っています。法人番号が今後どんどん普及していけば、スムーズに使われるようになっていくと思いますので、そういう状況を踏まえて、そういう仕様変更していくという余地はあるというふうに、NACCSセンターさんのほうからは聞いております。

#### 4. 旅客ターミナルにおける輸出入申告の簡素化について

ハンドキャリーの輸入貨物が到着した場合、旅客ターミナルに旅具保税蔵置場はあるがNACCS端末が未設置であることや、そもそも保税蔵置場が旅客ターミナル内に設置されていないという理由により、NACCSを利用して業務通関を行う場合は、輸入貨物を保税貨物扱いにて貨物地区まで転送しなければならない、非効率となっている。

関西国際空港では旅客ターミナル内に保税蔵置場があり、貨物地区に転送することなく通関業務が可能であるが、成田国際空港では旅客ターミナルに旅具保税蔵置場は設置されてはいるものの、税関の管轄（空港は成田税関／貨物地区は東京税関）が異なるため検査対応が出来ないことから、貨物地区に転送せざるを得ない状況となっている。

国際便が多く就航されている成田・羽田・セントレア・福岡の各空港において、旅具保税蔵置場にはNACCS端末の設置および一律の税関対応・審査が行えるよう取り組まれない。

#### 【回答】

旅客ターミナルにおける輸出入申告の簡素化についてでございます。輸出入申告の観点でご要望いただいているので、少し私のほうからお答えさせていただきます。ハンドキャリーで貨物をお持ちになれる方が手続きをとるといった際には、確かに成田空港においては、通関担当部門のほうで担当いたしますので、すぐさまその場所ではというのはなかなかいかない部分というのはございます。

ただ、実際には業務通関といいますか、通常の申告という形でしていただくということがありましたら、まず通関部門のほうにすぐさま連絡が入りまして、貨物等々の状況だとか、どれぐらいのものがあるということをお聞きした上でご案内するというようなことをとって、極力旅客の皆様方に負担にならないようにと、われわれも円滑に速やかにできるようにという工夫というのもしておるところでございます。こういったことをしっかりやることによって、今のところは、われわれとしても対応できているという部分ではないかと考えております。

ただ、ご要望にあるようなことができるのが、むしろ理想的な部分もあるかもしれないのですが、実際にちょっと旅客の数も爆発的に増えてきていると。また、現

場のところでいろいろ取り締り上、非常に問題になるような事案というのも発生しているところがございます。いろいろ諸事情勘案いたしますと、なかなか直ちにこのようなご要望に添えるような対応ができるかという、今非常に困難な状況であると考えております。

しかしながら、私どもといたしましても、やはり輸入者の利便性というのを配慮しつつ、そこはしっかり対応していきたいと考えております。

## 5. 通関書類の電子送信業務におけるファイル容量制限の見直しについて

2017年10月の法令改正により義務化となった通関書類の電子送信については、添付ファイル容量が1ファイルあたり1MBから3MBに変更になったため、ファイルの分割、再スキャンといった工程は減少し、業務負荷は軽減されつつある。一方で、3MBを超えるファイルに関しては、依然としてファイル分割を行うなどの工程が必要であり、MSX導入の趣旨である「通関書類提出の迅速化、合理化」にむけた妨げとなっている。引き続き1ファイルあたりの容量・1送信あたりの総容量の拡大や添付ファイル数の制限撤廃について要請したい。

### 【回答】

通関書類の電子送信業務におけるファイル容量の拡大、添付ファイル数の制限を撤廃してほしいという要望についてですけれども、NACCSの添付ファイルの業務の件につきましては、最初、去年10月の段階では、1ファイル1メガ、かつ10ファイル以内ということでスタートしたのですけれども、皆様の要望を踏まえまして、それを1ファイルあたりの容量を3メガまで上げたというのが現状でございます。ご要望にありますとおり、利用者さんの使い勝手を考えれば、そんな容量、そういった制限がないのが一番いいのですけれども、ただ、何でもいいというふうにしますと、当然ネットワークに負荷がかかります。大きなファイルを受け付けられるようなネットワークを構築したり、維持したり、そういったことは結構コストがかかりますし、現状で大きなファイルそのものはOKにしてしましますと、他の業務に影響が出てしまうといった諸々の影響があると。

そういったことで、いきなり制限を撤廃するというのはなかなか難しい状況ではありますけれども、どれだけネットワークの負荷がかかっているかというような状況は監視しておりますし、うちのほうでも統計とれますので、今年1メガから3メガに上げたように、状況を見つつ、容量の拡大についても引き続き検討していきたいと、そういうふう考えております。

## 6. 薬機法該当品における輸入承認書番号の入力簡素化について

薬機法該当品の通関に際しては、該当品の輸入承認番号全てを輸入申告書承認書番号入力欄へ入力することが義務づけられている。品目が多数に及ぶ場合は、記事欄の使用、別紙リストの作成し輸入申告書に添付することで対応しており通関書類の作成、通関士審査において相当な時間を要している。

電子送信にて通関書類を提出する場合は、輸入承認書を輸入申告書の添付書類としているため、輸入申告書への承認書番号入力は省略可能と考える。

入力の省略により、通関書類作成、通関士審査の工数が削減され、通関業務の迅速化を図ることができると考えられるので、電子送信で通関書類を提出しているものに限り、輸入申告書承認書番号入力欄への薬機法輸入承認書番号の入力を省略されたい。

### 【回答】（関税局業務課）

薬機法該当品の輸入承認書番号の入力簡素化でございますが、ご存じのように薬機法の規定による輸入の際に、許可承認等が必要なものについては、輸入者さん、または通関業者の方々に、輸入申告の際に許可承認番号をまず入力していただいて、申告をいただいていると。税関では、その申告された内容に基づいて、許可承認がされているかというのを確認させていただいているところです。

ここでご要望にあったところでは、重複数が多数に及ぶものというのは、承認書の数も増えるということが当然でございますし、承認書の単位が品目ごとではないという薬機法上の問題かもしれませんが、そういった状況にありますので、通関業者の皆様、通関士の皆様には大変ご不便をかけているのかなというふうに思います。

制度のもともとの趣旨が、許可承認の輸入申告の段階で受けているのかというのを税関確認させていただくというところには変りはありませんので、また、承認番号の入力がないと、申告書と薬機法上の承認の関連がわからなくなるということがございます。これはかえって迅速に確認することが税関で困難になるということもございますので、今、直近におきますと、輸入申告書への承認書番号の入力の省略というのは、なかなか難しいというのが現状でございます。

また、厚生労働省等にもこういった問題提起があったということは、お伝えしておきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

## 7. 税関の通関申告件数（欄数）についてルールの一統化について

インボイスの形態により申告件数に関する税関の見解が異なる事例がある。複数件に及ぶインボイスで輸入者が同一の場合においてサマリーインボイスが添付されているか否か、また、1件の運送状に紐付く複数のインボイスにおいて配送先が複

数にわたるか否か、このような書類の形態により申告件数を1件にまとめることの可否について税関見解に違いが見られる。

申告件数は税関に提出する月次の営業報告書はもとより、輸入者へ請求する通関料にも影響する内容である。ついては、インボイスの形態と申告件数の数え方に関して、全国の税関で統一見解を指導されたい。

**【回答】**

原則的な話で申し上げますと、1申告で申告できる範囲というのは、その申告書の共通部の部分が共通部分的なものであって、その1仕入書に記載されている申告、俗に1申告1インボイスということで申告していただいている。これが通常の申告方法となっております。

ただし、すべからず、それにとらわれるということではなくて、今いろいろな契約の形態もございますし、同一の輸入取引、1の契約といったほうがよろしいのかもしれませんが、その1の契約、同じ契約の中でその品目の欄数が多いとか、いろいろ契約上の諸事情によって、その仕入書が複数にわたっていますというようなことがあった場合には、われわれとしても、それは1申告として申告を認めるというようなことをやっております。

また、一つの事例ですが、輸入者と業務委託契約を結んだフォワーダーさんがいる場合なんですけれども、そのフォワーダーさんが仕出人というふうになる場合には、そのフォワーダーが作成したサマリーインボイスの提出を求めるということもしているということもございます。

いずれにせよ、いろいろ諸事情勘案して、また事情もお聞きした上で、その複数のインボイスでも求められるものについては、われわれとしても排除することなく、それは認めていくということでございます。若干それとは異なるといいますか、やや条件といいますか、その範囲から外れるようなものでしたら、少し原則的に申告をしていただくということもございますけれども、そのような形でわれわれとして対応しているということでございます。

## 8. 通関業者による関税の立替払い原則禁止について

申告納税方式が採用されている一方、現実の商取引においては世の中のほとんどの企業取引においては掛け売りが標準となっている。

納税は納税者が行うのが当然であるにもかかわらず、上記商習慣に基づき、輸入通関申告における関税・消費税の納税を、納税義務者たる荷主が、その使用する業者に納税のための立て替えを要請する現状は、申告納税方式と商習慣の狭間で通関業者の財務を圧迫する要因となっている。今後の消費増税などを見据えると通関業者の負担は更に大きくなることは容易に想像できるものである。

税や社会保障の負担や受益の公平性を目的に導入された法人番号の活用も広がりつつあり、通関業界においてもリアルタイム口座が普及しつつある現在、荷主による直接納税を義務づけ、通関業者への過度な負担を回避と納税者による直接納税が改めて議論される時期を迎えていると考える。ついては、荷主の直接納税を実現するため、リアルタイム口座もしくは延納制度の活用を義務づけることを検討されたい。

**【回答】**

通関業者による輸入者の関税の立替払い自体は、ご指摘いただいているように、商慣習に基づくもので、今日まで至っているのかなというふうに思っております。またこれは、まさに通関業者の経営判断に基づいて行われているというのが現状だと思います。また、基本的にそういったものは、通関業者、輸入者との間の民間の契約という扱いに基づいて行われているという認識でございます。税関においては、これまでにしても、様々な施策を導入しまして、周知に努めていて、立替払い自体がいろいろな解消の一助になればというふうに活動はしておりますけれども、こういったご指摘のあるような延納の制度でありますとか、リアルタイム口座の義務付けでありますとか、通関業者の立替払いの禁止という制度を導入することは、新たな規制というふうになってしまいますので、好ましくないのではないかとというふうな考えでございます。何卒、ご理解等いただければと思っております。

**9. 原産地証明書の取得に係る業務の円滑化について**

商工会議所が発行する原産地証明書の取得にあたっては、原紙を提出し、記載内容に問題が無ければ承認印が押印されることになる。しかしながら、原産地証明書の原紙提出をもってのみ記載内容に関する審査が行われるという現在の方法は、訂正作業が生じることなどをふまえ、時間や費用を要する状況を招いており、効率的とはいえない。ついては、原産地証明書発行に先駆けた事前書類審査は PDF 等による提出によって行われるよう、商工会議所への改善指導を行われたい。

**【回答】**

(回答なし)

**10. 国際宅配便の輸入通関**

以前クーリエで輸入していたものを、業務拡大などにより産業貨物としての一般通関に切り替えると、商品内容の問い合わせや商品カタログの要求などが度重なることがあり、荷主は対応の変化に困惑することがある。クーリエと産業貨物では取り扱いの種類やロットが異なるため、両者が全く同じ審査方法をとるのは困難であ

るが、本邦内での販売を目的とした輸入貨物の通関については、クーリエ、産業貨物ともに同様の審査基準とし、より公平で適切な監視・審査機能を強化するよう求めたい。

**【回答】**

クーリエで輸入した場合と一般の貨物、通関ということで行った場合で、少し差があるのではないかとということですが、税関においては、貨物の形態によって通関の内容を変えるといいますか、審査の内容を変えるということはしてございません。形態等にかかわらず、輸入貨物について、必要な審査、検査というものを行っております。その際に、少し今内容のほうはわからない貨物については、改めて追加の資料などをお願いする場合もございます。当然一般の貨物となりますと、代理業者、通関業者を通してということになりますので、クーリエの場合ですと、ご本人を前にしてということですので、いろいろ事情だとかお持ちになっているところで通関できるということもあるのですけれども、一般貨物ですと、少し間に入ってということでもございますので、足りない部分については、少しお願いして、資料を求めるということを常日頃やっていることであります。われわれとしてはやはり適正な通関の確保という観点でやっている意味もございますので、この点をご理解いただけるとありがたいというふうに思っております。

**【質疑・応答】**

**【質問】** 通関業者による関税の立替払いの原則禁止というところで、商習慣、業者の経営判断、それから企業取引というところで、それはまさにそのとおりであろうかと思うのですけれども、その商習慣が、お客様の側が主体になってつくっている商習慣というところがありますし、典型的なのは、最近、ニュースされない日がないというぐらい、ヤマトさんの宅配便の件ですよね。運輸業者ってやっぱりどうしても弱い立場にありますので、強いお客様の要望で、のまざるを得ない商習慣というのがあって、それで立替をしないことには、事業が成り立たないというふうな側面もあるので、単純に商習慣という言葉だけでは、なかなか説明しきれない事情があるかと思うのですけれども、そういった点については、どのようにお考えになりますか。

**【回答】**（財務省）

ヤマトの事例が今出ましたけれども、今回の対応については、法律でやるのではなくて、自らキャップをはめるということで、依頼主さんからの仕事の上限を決めるという、自ら動かされたと思います。

もちろん、どちらが有利な立場にあるのかとか、そういうのはそれぞれのところ

であるかもしれませんが、商習慣というのも非常に重要なファクターでもございますので、われわれがそういった立替えを奨励しているわけではなくて、あくまでこういった取引について、禁止するということは、われわれとしては適当ではないという考え方でございます。

**【質問】** ヤマトさんについては、取り組まれるのは確かにそうなんですけれども、完全に社会問題になってからの対応ですよね。そういった点では、ちょっとひとくりに事例として、なかなか同じ水準で語るの難しいかなと思います。

あと税金で、この関税以外に立替払いが発生するような税金って所得税以外なかなか他にはないですよね。こういったところについては、一定程度お力添えいただきたいというのが、通関業者の要望というふうになるのですが、いかがですか。

**【回答】** (財務省)

今、まさにおっしゃったとおりで、納税申告をして、納税をすみやかにしなければいけないという制度というのは、国税の世界では年に一回、例えば申告して納税するという、そういったもので都度の申告ではないというのが実態としてあろうかと思うので、通関業者の方々に立替えをお願いしているとか、お願いしているのか、取扱いも含めて全部お願いしているというというのが実際なんだろうと思います。

まさに、立替え自体、決して悪いことではないのもありますし、お答えになっていないかもしれませんが、こういった先ほど、回答の中でも言いましたリアルタイム口座であるとか、延納制度、延納制度は、消費税導入のときに併せて入れた制度でありまして、まさにそういった可能性を制度によって輸入者自らが支払えるような納税環境整備を整えるということも非常に重要かと思います。

今われわれが期待して待っているのが、延納制度でありますとか、リアルタイム口座等でございますので、こういった利用を促していくということも一つ一助になるのではないかとこのように考えております。

**【質問】** (交運労協) 消費増税とかで、今後 10%、15%、ひょっとしたら欧米並に 20% 近い水準になってくると、企業体力のない通関業者は相当厳しくなってくると思うんですよね。そのときに、また議論すればいい話かもしれないのですけれども、そんなに遠い将来ではないかと思うので、引き続きご検討いただきたいのと、あと、立て替えたままで倒産してしまうということもありますので、ちゃんと調べて経営判断としてちゃんと管理しなさいと言われてしまえば、それまでかもしれませんが、その商習慣というのがなかなか運輸業者の側から積極的に変えるのが相当難しい。ヤマトさんは業界のリーダーですから、ああいった動きがとれたかもしれ

ませんけれども、なかなか通関業者ではその辺難しい部分もあるので、引き続き、この点については、意見交換させていただきたいと考えております。

蔵入承認のところにつきまして、現物確認、他法令のチェック等々必要になってくるので、必要な情報をいただきたいというところではあったんですけども、その点からいくと、品目の特定にかかわるHSコードの決定というのは、課税価格とか、税率の決定等々まで全部必要なかどうなのかというのは、業界の中で上がった声だったんですけどもいかがでしょうか。

**【回答】**（財務省）

実際には品目の分類が決まれば、どの税率があてはまるのかというのが決まってくる。ただ、蔵入承認の場合は、実際に本申告するまでに分類自体が変わるといふのと、確定的にいくらになるというふうな部分が出てきますので、課税価格などが実際には変わるという部分は出てくるというのは実例としてはございます。変わらない場合もございます。そういった観点ですので、まずは3か月を超えるという段階で1回きちんとわれわれとしても確認するという事です。

以前はやはり二度手間的な部分、これは非常にマニュアルの時代でしたら、面倒な部分というのもあったんですけども、今は非常に電子化が進んでおりますので、正直事務的には一旦ISのときに入れてもらった情報で変らなければ、実際本申告のときにはそのデータを利用して、コピペできるといいますか、という形になりますので、そんなに煩雑にはならないというところはあるのではないかと思っております。ただ、やはり時点時点で、その時点で貨物を確定し、いろいろこの蔵入承認だけのみならず、ほかの制度ともリンクしていく部分というのがございますので、この点をご理解いただければなというふうに思っております。

また、より何らかの利便性の向上につながるような施策があれば、まさにそういったところでわれわれとしても施策の対応をしていきたいと思っておりますが、やはりここは一番われわれにとっても肝になるといいますか、価格と数量というのが何かというのは、やはり大事な部分でありますので、ちょっとその点をご理解いただければなというふうに想っています。

**【質問】**（交運労協） この要望の中では、特に免税商品について、ちょっと具体的に記載させていただいたところなんですけれども、免税に限って、やはり同じ考え方になりますかね。完全に日本に入ってくる可能性がゼロが大前提になりますので、一般の蔵入承認、ひょっとしたら日本国内に引き取るかもしれないよといった貨物とは、また一線を画すかと思うんですけども。

**【回答】**（財務省）

いろいろご商売されている方によって、そこはどうやるかというところがある

のかなと思っております。外国貨物のものを免税店で同じように売っているということであれば、その商品をどちらかという、外国人の方が日本から出ていく際に、ちょっとそこで寄って買っていか、あるいは日本人の方が申告する際に買って出ていくというのが、一つ典型的に免税店というのは考えられるのかなと。ほかの免税店、例えば日本の製品はそのままおいてするよということであれば、それはもちろん消費税をそこで置くということを前提にももちろん免税なく、もともと関税は何も考えていないわけですから、そういう扱いですが、関税の世界で、関税消費税の免税ということであれば、その出国時に書類を出す場合とか考えられるかと。

実際に、その場合には、今は当然3か月以上置けるようなものであれば、ISでやっておられるという方もいらっしゃるし、3か月待つ前に、商品を入れ替えるということもあるのだろうと思います。その場合、日本国内に して入れた中で、言葉悪いかもしれませんが、お互い様と。販売するというのもあるでしょうし、そのまま、保税の常駐のままで一旦積み戻して、別の商品入れ替えるということもあろうかと思えます。われわれとしては、その商品、一体日本の保税に何がどれだけ置かれているのかというのは、しっかりそれは把握しておかなければいけないということであると思っております。

実際、常置所自体は、常置所の場所をきちんと管理している事業者の皆さんが、今自主管理ということで見えていただいているとはいえ、やはり貨物がすり替わったりだとか、あるいは知らぬ間に物が減っているだとかということがあってはいけない部分でございますので、そこはやはり税関としては、いつ、何年、時代が変わろうともしっかりやらなければいけないというふうに思っております。

**【質問】** 官署の対応標準化のところについて、よろしいでしょうか。センター機構を立ち上げて指導いただいているということでお話があったんですけども、これは関税監査とはまた別に、そういったセクションを設けているということでしょうか。

**【回答】** (財務省)

具体的に何を検索、調べていただくところまでは把握はしていないんですけども、おそらく事前教示というのはデータベース化されていますので、それを調べていたのかもしれませんが、事前協議自体は、文書は事前協議は原則公開ということになっていますので、一般の方ももちろん参考にして できるということです。

**【質問】** 通関業者の組合が広く集まって話をしていく中でのことだったんですけども、

事前教示、完全監査とは違うところで、普段のいわゆるラインさんですね。相談に行ったときに、ラインさんのほうで何かデータバンクのようなものがあって、いろいろ検索なさってご指導くださるときがあるんですけども、その会場をもうちょっと積極的にしていただければ、相談する手間も省けて、税関さんも業者さんもお互いスムーズに、楽に、仕事ができるんじゃないかというふうなことをおっしゃっていた組合さんがいらっしゃるんですね。

それはひょっとしたらまさにこのセンター機構から提供されている情報なのかもしれないんですけども、そういったものがもしおありであれば、今後もうちょっと通関士と連携とかを図れないのかなと思うんですけども。

**【回答】（財務省）**

各税関でいうと、関税監査官というのが置かれている部分、あれがまさに品目分類を担当して見ている部門になるんですけども、そのセンター機構というのが別途ありまして、それぞれの税関でまず管内で申告されたものについて、分類どうなるのか、異義があるのかというのは、それぞれ関税監査官で判断します。それでもなかなかちょっと分類が決まらないだとか、あるいは新しい事例が来たということであれば、センター機構のほうでこれまでの事例などを見て、統一的に今までと取り扱っていた分類を変更するだとかということがあれば、センター機構を通じて、今後はこの分類番号でやりますと。あるいは、今まで協議やったのは、こういう分類になりますということで、そういうのをしっかりと統一的な見解を出していくと。もちろん事業者の皆さん方には、そういう中でお答えしていくと。同時にホームページのほうにも、事前教示の事例だとか、いろいろ載せておりますので、そういった機会のところでこういうふうな分類になりましたとかということをお知らせしています。

実際には、代行していただく通関業者の方が一番よく知っていただく必要がありますので、輸入者の皆様方以外にも、通関業者の皆様といろいろ事務連絡的にお会いして、税関のほうの施策とかをお伝えする場が、各税関にもございますので、そういった場でもお知らせ、お伝えなどをすることで、効率を図っていくと。

あとは、いわゆるわれわれの職員の指導ですね。やはり職員数も増えてきておりまして、それぞれやっているところで違ってきてはいけませんので、そういった事例とかを職員に共有するということと共に、やはり違っていれば、われわれが厳しく指導するというふうに、極力分類統一を図っていくと。もちろん疑義のあるものについては、まずは、本官のところで一旦きちんと協議などをして、結論を出す。それでもだめならセンターと。場合によっては、行政から指導した上で、きちんと見解を出すこともございます。そういったいろいろ段階を踏みながら指導はして

いきたいと考えております。

## 【国 税 庁】

### 1. 通関業者による関税の立替払い原則禁止について

申告納税方式が採用されている一方、現実の商取引においては世の中のほとんどの企業取引においては掛け売りが標準となっている。

納税は納税者が行うのが当然であるにもかかわらず、上記商習慣に基づき、輸入通関申告における関税・消費税の納税を、納税義務者たる荷主が、その使用する業者に納税のための立て替えを要請する現状は、申告納税方式と商習慣の狭間で通関業者の財務を圧迫する要因となっている。今後の消費増税などを見据えると通関業者の負担は更に大きくなることは容易に想像できるものである。

税や社会保障の負担や受益の公平性を目的に導入された法人番号の活用も広がりつつあり、通関業界においてもリアルタイム口座が普及しつつある現在、荷主による直接納税を義務づけ、通関業者への過度な負担を回避と納税者による直接納税が改めて議論される時期を迎えていると考える。ついては、荷主の直接納税を実現するため、リアルタイム口座もしくは延納制度の活用を義務づけることを検討されたい。

#### 【回答】

(関税局 8. で回答)