

# 財 務 省

## 1. 燃料価格高騰に対するトリガー条項の凍結解除について

軽油価格については、コロナ禍が長期化する中、石油輸出国機構（OPEC）とロシアなど非加盟国による減産調整などから、高止まりの状況にある。コロナ禍で経済的ダメージを受けている事業者の負担軽減のために、燃料価格高騰時の燃料課税停止措置（トリガー条項）の発動に向け、「揮発油税および地方揮発油税の特例税率の適用停止制度」の適用停止を解除されたい。

### 【回答】

とりわけ2021年後半より燃油価格が高騰し、ガソリン価格も高止まりしている状況である。燃油価格の高騰に対して、政府としては補助金による対応を講じてきた。トリガー条項解除については、2022年春（3～4月）に自民党・公明党・国民民主党の3党で検討が行われ、

2024年はじめに協議の場が設けられている。3党の協議が始まって以来、様々な課題が指摘されており、一番大きなものは事業者・ガソリンスタンドの事務負担が大きい、価格変動が大きい（25円分）制度のため現場の負担が大きいことが指摘されている。

皆さんの業界との関連では、油脂の問題が大きい。

国民生活に広く影響がある油脂、ガソリンと軽油は税金がかかっていることから税率を引き下げれば可能であるが、幅広い油脂への対応を考えると、灯油や重油は補助金でなければ支援ができないといった制約があり、引き続き補助金での対応としたい。

## 【関 税 局】

### 1. 航空貨物の輸入通関のスピード化について

航空貨物の輸入通関については、予備審査制が導入されているが、本申告は本邦空港到着後に行うため、空港到着から通関、貨物引き取りまでに時間を要している。一定の条件下（例：他法令などで規制対象外の品物など）において、当該貨物が本邦空港到着までに、本申告輸入許可がされる制度の導入が必要である。また、AEO事業者に対しては特例申告制度があり、到着までに輸入許可を得ることが可能であるが、貨物到着前に申告・許可を得ることができることは引取にかかる申告のみであり、納税申告にあたる特例申告は到着前に許可を得ることはで

きない。申告にかかる負荷を軽減し、円滑な輸入手続きの実現に向け、AEO事業者に対して貨物到着前に一つの申告として許可までの対応が可能な制度を導入されたい。

#### 【回答】

航空貨物の輸入通関については、予備審査制の他にも到着即時輸入許可制度があり、日本における輸出入通関のほとんどの貨物が通関情報処理システムを利用している現状において、システム上にて到着後審査が終了しているものについて、直ちに輸入の許可が与えられているため、そこまで時間を要するものではない。よって制度的な対応はできていると認識している。

通常一般の手続き上引取のための申告と納税のための申告を合わせて行う必要があるが、特例申告制度は、貨物のセキュリティや法令遵守の体制が整備されたAEO事業者に対して税関長が承認し、分割して申告することができるというものだ。すなわち引取の手続きを行い、その許可を受けて引き取る。納税の手続きはその後でもよい、というある意味で輸入通関のスピード化に資するものとして行っているものである。

本要求では「納税申告にあたる特例申告は到着前に許可を得ることができない」とあるが、事実誤認であり、税関長が許可するのは引取申告までであり、納税に関しては翌月末日まで申告し納付いただくことになっている。いわば納税の部分を後回しにできる形でのスピード化の一助になる制度だ。

申告が2つに分かれていることが現場にとっての負担であるのであれば、引取申告と納税申告を同時に行う一般の手続きをお願いしたい。

## 2. 仮陸揚げに係る成田/羽田両空港の一体運用について

成田着羽田発、もしくは羽田着成田発の双方ルートにおいて、マニュアルでの申請受付に加え、NACCSでの受付を導入頂きたい。

#### 【回答】

2025年に次期NACCS（第7次NACCS）が公開される予定になっており、受付できるようになる。

## 3. 輸入申告時に一部貨物が仕向け空港以外に到着した場合の取扱いについて

同一AWBの貨物で一部が仕向け空港以外の空港に到着した場合は、本来の仕向け空港に到着しない限りは輸入申告に入ることができない。このような事例は起こりうることであり、実際発生したケースもある。通常は航空会社による手配でAWB券面上の仕向け空港へ転送を行うが、昨近のトラック不足等で転送が遅

れる場合もあり、それ以前に顧客への納期が守れず、大きなクレームになる恐れがある。また申告が分割された場合、当初の本来の貨物と異なる品目での申告をしなければならないケースがあり（例えば同一貨物であれば装置全体であるところ、仕分け通関により部品ごとの申告になる場合など）、貿易統計にも影響を及ぼすものとする。

パーシャル申告が認められるようになった場合、通関業者、税関を含む関係者の工数（手間）の軽減に寄与する事となり、顧客への影響も最小限にとどめることが出来る。また殊に成田・羽田の首都圏空港間においては、一体運用に向けて様々な取り組みを行っており、その利益にも資するものとする。したがって、同一AWBの貨物が他空港にパーシャルで到着した場合に、仕分けを行うことなく、一つの申告として行うことを認めるとともに、パーシャル申告によって品目分類が変化（本体→部分品など）することに対する貿易統計上の影響についての考えをお聞かせ願いたい。

#### 【回答】

輸入申告は原則貨物が蔵置されている税関にて行うことになっており、税関の検査にも支障が生じるため、同一AWB貨物をひとまとめで一つの貨物として申告することはできない。

何らかの事情で分散して到着する事態が発生していることは承知しているが、到着したところで到着した分を分割して申告していただく対応をお願いしたい。

貿易統計に関するご指摘については、申告に応じて計上する。

イレギュラーでの対応であり、大きな影響はないと考えている。適正な貨物管理を引き続きお願いしたい。

#### 4. 事前教示制度の円滑化について

同一商品を輸入する場合、税関官署によって商品に対する見解が異なる場面が散見され、全く同一の商品を輸入しても申告税関官署によって関税率が異なる場合が見受けられる。このような見解の相違を防ぐために、税関は事前教示の制度にて関税分類の照会を受け付けているが、文書による回答は原則として30日以内に行われることとなっており、とりわけスピードが求められる航空貨物において、利便性の高い制度であるとはいえない。適正な申告手続きを行うためにも、事前教示制度の円滑化を図りたい。また、事前教示制度の円滑化のため、メールによる照会の効力を書面による事前教示に準ずるものとする変更を図りたい。

## 【回答】

既にご承知の通り、事前教示制度は原則文書にて照会いただき、税関から文書により回答を行うことになっている。照会に対しては照会状に加えて関係資料や必要に応じて見本などを提出いただき、税関では慎重に検討を行ったうえで回答を行っている。回答については3年間有効となり、関税率は輸入審査の際に尊重される扱いとなっている。

一方でメール、電話、税関窓口での照会は情報等必ずしもが十分でなかったりするが、迅速に回答を得たいというニーズにこたえるべく原則当日回答の対応をとっている。照会に際しての情報等や税関での検討とは全く異なるため扱いも異なり、輸入審査の際に尊重されないことになっている。ただしメールでの照会で、検討するのに十分な資料があり、検討期間もいただけるのであれば、メールによる回答の効力を文書での回答に準じる扱いに切り替える制度としている。

文書による回答は原則として30日以内としているが、税関では本制度の利便性向上と利用促進のため、極力迅速に回答に努めていくこととしている。

ただし検討期間内での確実な回答を行うために必要な期間の必要性についても考えており、利用者の皆さんにおかれても2つの制度の違いをご理解いただき、より確実な文書の回答が必要であれば、計画的に照会を行っていただきたい。