

JETRO

# バングラデシュ通関課題ヒアリング報告

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部・ダッカ事務所

2025年3月

チッタゴン港（ジェトロ撮影）



# 目次

<b>I.</b>	<b>調査手法</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>通関に関する課題の実例</b>	<b>5</b>
1.	通関の効率性・迅速性の欠如	6
2.	透明性の欠如（非公式手数料の要求）	10
3.	税関に必要な書類の複雑さ	12
4.	HSコードの不一致	13
5.	HSコードの不一致以外の課税の課題	15
6.	担当職員の知識不足	16
7.	申告価格に対する異議	18
8.	オンライン手続きの欠如	19
9.	輸入貨物検査の頻度	20
10.	サンプル品や貸し出し機械の送付の難しさ	21
11.	省庁間の連携の欠如	22
<b>III.</b>	<b>事前教示制度</b>	<b>23</b>
<b>IV.</b>	<b>AEO（認定事業者：Authorized Economic Operator）</b>	<b>27</b>
<b>V.</b>	<b>貿易の技術的障害（TBT）</b>	<b>34</b>

# I. 調査手法

# 1 | 調査手法

調査期間	2024年4月～5月
調査対象	日系企業10社（製造業6社、物流業2社、専門商社2社） バングラデシュ企業2社（製造業1社、物流業1社）
調査方法	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 質問票に基づいたインタビュー</li><li>・ 関連機関のホームページの確認</li><li>・ 関連法令の確認</li><li>・ 税関職員へのヒアリング</li><li>・ 日本が締結しているEPAの確認</li></ul>

## Ⅱ. 通関に関する課題の実例

# 1 | 通関の効率性・迅速性の欠如（1）

## 実例①

- 通関申告書類の軽微な間違いでも修正作業が必要で、2週間程度要する（物流業）。
- 輸入実績のある会社及び輸入品であっても、毎回審査が必要となる（物流業）。
- 通関審査では3～4人の職員が確認するため（3～4段階の稟議）書類確認に時間を要する。1人の担当職員が不在の場合、その段階で審査が止まる。また、全ての書類が揃わないと審査が進まない（物流業）。
- 関税番号（以下、HSコード）（注1）を毎回確認する（物流業）。
- HSコードによっては、10年以上輸入の実績のある輸入貨物であっても、毎回、成分検査及び税関検査が実施され、その検査に4日～1週間要する（物流業）。
- 輸入時に、免税品と非免税品が混載している場合、審査に時間がかかる（製造業）。
- 危険物の輸入時に、ライセンスの原本の提出が求められ、毎回郵送する必要がある（製造業）。
- 全件検査が必要で時間を要する（物流業）。
- 化学品の輸入時に危険物に該当すると、手続きが煩雑になり、担当者ごとに、提出を求めるライセンスが異なる（製造業）。
- 組織自体に基準がなく、引継ぎもなく、税関の担当職員ごとに意見が異なる。担当職員から、追加書類を提出の指示があり、数日後持参すると、当該職員は1週間休暇で不在のため他の職員が対応することになるが、前回対応した職員と指示が変わり、更に別の書類を提出するよう指示される。全く逆の指示を受けることもあり、準備した書類は不要となり、手続きに時間を要する（専門商社）。

※ 例えば（物流業）と記載されている場合は、物流企業からの回答を意味する。

（注1）HSコードとは「商品の名称及び分類についての統一システム（Harmonized Commodity Description and Coding System）に関する国際条約（HS条約）」に基づいて定められたコード番号。

# 1 | 通関の効率性・迅速性の欠如（2）

## 実例②

- ボンドライセンス（注2）ごとに、化学品を輸入できる許容量が定められている。設備投資をした、受注が増加しているなどの理由を説明しても、許容量の増加が認められない。また、バングラデシュで輸入決済の原則である信用状L/C（注3）を開設しても、ボンドライセンスに定める許容量を超えた輸入が認められず、ビジネス拡大の機会を失う（製造業）。
- 申告書類を正しく作成し、必要な書類を添付していても、税関職員に難癖をつけられ、こちらの主張は認められず、税関職員の判断が覆ることもない（製造業）。
- 輸入通関は他国に比べて非常に時間がかかる。例えば、港から工場まで10日程度、空路の場合は7日程度かかる（製造業）。
- ニット製品、縫製業の分野では、競争国としてミャンマーが挙げられる。2国の地理的な差に加えて、バングラデシュでは通関が遅いため、ミャンマーと比べ生産リードタイムは、1週間程度遅くなる（製造業）。
- 日本への輸出の場合、バングラデシュは直行便が少なく、通常はシンガポールで荷変えするため、30～40日を要し、遅い（製造業）。
- バングラデシュは、人件費も光熱費も上昇、FOB価格も上昇しており、リードタイムの遅れは致命的になりかねない（製造業）。
- 通関の仕組みとして、最初の税関職員の確認から決裁者に至るまで3～4人の職員の確認が必要で、職員の1人が休暇や出張で不在の場合、1週間近く業務が止まる（製造業）。

（注2）ボンドライセンス：保税倉庫のライセンス。輸出志向企業及び輸出を奨励するために発行されており、保有している製造企業は、海外から関税なしに原材料を輸入することができる。

（注3）L/C（Letter of Credit）とは、貿易取引の決済に使われる信用状で、取引銀行が輸入者に代わって輸出代金を支払うことを、相手国の外為銀行に対して保証する、すなわち支払いを保証する書類を指す。

# 1 | 通関の効率性・迅速性の欠如 (3)

## 実例③

- 税関職員による理不尽と思われる指摘により、通関手続きが遅延し、何日要するかの予測が困難なため、予見性が低い（製造業）。
- 数年前に電信送金（Telegraphic Transfer : T/T）を行ったことがあるが、T/T送金をしてから、120日以内にオーダー商品を受け取らなければ、すべての銀行取引が停止するという120日ルールが存在する。しかし、通関手続きに多くの日数を要したため、120日以内に受け取れない状態となり、取引先に依頼し、支払金を戻すこととなった。それ以降は期間延長が可能なL/C決済にしている。実態として、T/T決済ができない（製造業）。
- 輸出入関税手続きは、他国（ミャンマー、ラオス、インドネシア、中国、ベトナム）と比較して、非常に遅い。輸入は、遅いときは3倍以上要する。他国では、2～3日で通関手続きが完了するが、バングラデシュでは、1週間～10日要することが日常的に発生している（専門商社）。
- トラブルがない場合でも、港に到着して通関手続きが完了するまで最低4営業日を費やす。特に、LCL（注4）を用いると非常に日数がかかる。フィリピン、中国など他国の場合は、1日で完了しており、バングラデシュの通関手続きは遅い（製造業）。
- 輸入貨物の内容、個数はすべて申告書類と一致していたが、記載ミスで、総重量が過少記載となっていた。そのため、密輸と判断されるため、800万タカが課税された。交渉して最終的に通関手続きが完了するまでに2カ月かかり、罰金、倉庫保管料その他の費用で400万タカ程度支払った。他国では、同様のケースの場合、申告書類の変更で済むケースである。しかし、バングラデシュでは、指摘を受けた後は、通関書類の訂正が認められない（製造業）。

(注4) Less Than Container Load : 海上輸送においてコンテナ1本分に満たない物量の貨物を輸送する際に、他の荷主の貨物とコンテナの中で混載して輸送する輸送手段。



# 1 | 通関の効率性・迅速性の欠如（4）

## 考えられる理由と課題

- 効率的な審査システムが確立しておらず審査に時間がかかることに加え、明確な判断基準が定められていないことから担当職員の裁量で判断がなされるため、決定が属人的である。そのため、判断にばらつきがあり、商品価格の不一致、HSコードの不一致が生じることで説明や交渉が求められ、更に非公式な支払いの要求への対応で時間を要する（物流業、専門商社）。
- 通関に時間がかかることにより保管料の増加、販売機会の喪失、納期管理ができない、サプライチェーンマネジメント（SCM）業務への負荷が課題となっている（製造業）。
- 予定通りに輸出しないと納期遅延になるため、船出荷から空路に変更せざるを得ないこともある。外国投資を促進するうえで、このようなコストも見込まなければならないと、バングラデシュ自体の競争力が落ちるのではないかと（製造業）。
- 関連法令が十分に整備されていないことに加え、情報の公開が限定的で、入手できる情報が限られる（製造業）。
- 他方、ルールを遵守しない輸入者も一定程度存在するため、通関審査が慎重にならざるを得ない現状も理解できる（物流業）。
- 通関のトラブルは、投資先としての競争力が落ちる原因である。適切な通関業務は製造業にとって重要で、生産に直接影響する。バングラデシュ製品を購入する発注者にも影響している。納期遅延の説明を受けて「通関トラブルが多い」「資材の輸出が難しい」「納期の遅延が多い」という理由で、バングラデシュへの発注を控える原因にもなっている（専門商社）。
- 通関手続きに時間を要するため、製品の到着が遅延することで、産地移転を進める工場もあり、トルコ、ベトナムに工場が移転している（製造業）。

## 2 | 透明性の欠如 (1)

### 非公式手数料の要求①

- 非公式な手数料について、書類の不備（カンマの位置が異なる、些末なスペルミス等を含む）など理由がある場合と、根拠のない要求の場合がある（物流業）。
- 輸入の際、毎回、通関手数料として12,500タカ、トラック許可という名目でコンテナごとに3,000タカ、コンテナ内の検査を回避するために6,000タカ、検査料13,000タカが領収書・受領書の出ない非公式な支払いとして必要となっている。支払いの理由や根拠はないが、拒否をすると日数を要するため、払わざるを得ない（製造業）。
- 通関業者を変えたら、非公式な手数料の要求が減った（製造業）。
- 通関システムが確立していないので、透明性は低い（物流業）。
- ボンドライセンスの更新の際に不正な支払い要求が多い。輸出入が止まると業務に多大な影響を受ける（専門商社）。
- 危険物の輸入について、税関職員によって提出が必要なライセンスが異なるため対応が難しく、税関職員から、非危険物として輸入するための非公式手数料を要求された（製造業）。
- 化学品の輸入に対し、例えば、柔軟剤に界面活性剤は成分として含まれているが、それを理由に「柔軟剤ではない」として検査が必要であると判断される。検査には、2~3週間要することに加えて、成分が判明したところで、職員の判断は変わらないため検査自体に意味がなく、港の保管料が増えるだけである。検査にかけないよう便宜を図るとして非公式手数料を要求された（製造業）。
- ボンドライセンスの許容量はHSコードごとに定められているが、税関職員から根拠なく、輸入品のHSコードを、残存する許容量が十分でないHSコードに変更するよう指示があり、それを避ける便宜を図るために非公式手数料を払うよう要求される（製造業）。
- 非公式手数料の要求は、多い時期と少ない時期があり、イード（イスラム教の祝祭）前はこのような要求が増える（製造業、専門商社、物流業）。

## 2 | 透明性の欠如 (2)

### 非公式手数料の要求②

- 根拠なくHSコードが間違っていると指摘したうえで、非公式手数料の支払いを要求される（専門商社）。
- 輸入貨物や量が同じであっても、通関手続きにかかる費用が毎回変わり、その理由も不明（専門商社）。
- 国際ルールに則ったHSコードの扱いをしていないため、税関職員の完全な裁量で難癖をつけられ、非公式な手数料を要求される（製造業）。
- 空路での輸送は、急ぎの場合が多く、少しでも早く生産を開始したい状況であるが、理由なく、非公式な手数料を払わないと検査に回すと言われる（製造業）。
- 工場が地方にある場合、地方の税関で手続きした後、ダッカの税関での手続きを求められ、そのたびに非公式な手数料を求められる（製造業）。
- 税関職員が定年間際と見られる年長者の場合、特に非公式な手数料の要求が多い（製造業）。
- 税関に関する法令が頻繁に変更、更新されるが、税関職員の知識が追いついておらず、誤った理解に基づき、申告書類の間違いを主張して、非公式な手数料を要求する（製造業）。
- 非公式な支払いの要求は、毎月生じている。理由は、HSコードの不一致や、アイテム名の記載違いなどである（製造業）。
- アイテム名の記載違いは、通関職員の完全な裁量で判断され、非公式な手数料を請求される（製造業）。
- 通関書類の軽微なミス、アイテム名の記載違いについては、輸入積荷総目録（IGM）の訂正となり、通関手続き申請の最初の段階から訂正作業が必要で、通常の間関ルートから外れて、必ず検査を受けることになる。検査を受けるとなると、時間も費用も要することになり（保管倉庫の費用、手数料）、検査を回避するために、非公式な手数料を要求されるため、実質的に、通関書類の訂正という選択肢はない（製造業）。

### 3 | 税関に必要な書類の複雑さ

- 必要書類が特に複雑、煩雑だという認識はないが、法律の根拠なく追加で求められることがある（物流業、製造業、専門商社）。
- 税関の担当職員の属人的判断が多く、発言内容は二転三転する。例えば、同じ輸入貨物に必要な書類が、今月は10件、翌月20件、その後5件となるなど、ばらつきがある（物流業）。
- 危険物の輸入の場合、ライセンスの原本の提出が求められる（製造業）。
- 機械部品を輸入する際、詳細な情報を求められる（製造業）。
- 特恵関税制度を使用する場合には原産地証明が必要であるほか、L/Cに付随する書類を追加で求められることがある（物流業）。
- アイテムの名称について、アイテム1つに対して、国ごとに異なる名称を使用する場合があるが、同じアイテムを指していても、単語が異なると申告書類を受け付けない（専門商社、製造業）。

## 4 | HSコードの不一致（1）

- 同じ輸入貨物を同じHSコードで輸入しても、税関職員から異議を申し立てられることがある（製造業、専門商社）。
- 毎年7月に改正される財政法に基づき、税率が見直されるため、7月から9月頃までは、見直しの対象となった貨物は輸入手続きが保留となるほか、新しい税率への対応が間に合わないことによるトラブルや遅延が多い（製造業）。
- 毎年、HSコードや名目が変わり、税率も変わるため、事業計画を立てるうえで、予見性が低い（製造業）。
- HSコードについて、免税対象の輸入貨物が免税非対象のHSコードとされたり、税率が高いHSコードとされる一方、税率が低いHSコードとされたことはない（製造業、専門商社）。
- HSコードの不一致について交渉しても、時間がかかり、保管料が増加するため、税関職員の主張に従わざるを得ない（製造業）。
- HSコードの不一致で争って、輸入者側の意見が認められた例は聞いたことがない（物流業）。
- HSコードの分類に関して、物品の名称が変更されることがあり、輸出元が、それに応じて書類を書き換えないと受理されない（製造業）。
- 柔軟剤を輸入する際、安全データシート（SDS : Safety Data Sheet）の成分表を確認し「成分に、界面活性剤があるため柔軟剤ではない、HSコードが異なる」と指摘される（製造業）。
- ボンドライセンスで定める、免税対象のHSコードに該当する場合、根拠なく、免税の非対象となるHSコードに変更するよう指示される（製造業）。
- HSコードが間違っているとの指摘を受けたが「書類の訂正は不正行為である」として、書類の訂正を認めず、罰金の支払いを命じられた（専門商社、製造業）。

## 4 | HSコードの不一致（2）

- HSコードは国際ルールに則った運用がされていない。事前に税関職員に確認し、指示に従い通関書類を作成しても、実際の輸入時は違う税関職員が対応し、異なる主張を行う。手続きの透明性はなく、異議を申し立てる機会もない（製造業）。
- インドから糸を輸入したところ、陸路の税関ではHSコードの不備を指摘されたが、同時に、同様の輸入をした港の税関（チョットグラム）では指摘がなく、税関によって対応が異なる（製造業）。
- HSコードは、8桁のうち上4桁が一致していれば通関ができ、後日HSコードの訂正を行うことが国家歳入庁（NBR）から制度上認められているが、高額な罰金を求められ、交渉して通関が完了するまで2カ月を要した（製造業）。
- 通関手続きでは、税関職員からどんな指摘があるのか、どんな罰金が請求されるかについて、全く予測がつかず、ビジネスが難しい（製造業）。

## 5 | HSコードの不一致以外の課税の課題

- 本来、輸出加工区（EPZ : Export Processing Zones）の入居企業は、機械のスペアパーツの輸入が免税の対象であるが、購入してから1年間しか免税対象にならず、2年目以降は課税対象になる。スペアパーツは通常1年以内に必要となることがないため、実質的に免税措置を享受できていない（製造業）。
- 輸出加工区の入居企業が、免税の対象である機械の輸入について、通関にて免税されないことがある（物流業）。

## 6 | 担当職員の知識不足（1）

- 貿易用語を知らない、HSコードのルールを理解していない、AEO（注5）を知らない、保税倉庫のように、多くの国で採用されている概念が浸透していない等、税関職員の知識不足が見られる（製造業、物流業）。
- 制度やルールが曖昧であることに加え、税関職員の知識不足により、担当者による属人的な判断となる（物流業）。
- 税関の担当職員の知識について、特に不足しているとは思わない（物流業）。
- 通関に必要な輸入品（化学品）に関する知識がない（製造業）。
- 化学品に関する知識がなく、安全データシート（SDS）の組成成分の単語の有無で、HSコードを決めるなど理不尽な対応が散見される（製造業）。
- 繊維加工薬剤として、酸化亜鉛成分が含まれる消臭加工剤を輸入したが、酸化亜鉛は化粧品で使用するため繊維加工薬剤としては輸入できないという指摘があり、申告書類の変更も認められず、廃棄せざるを得なかった（製造業）。
- 税関に関する法令が頻繁に変更、更新されるが、税関職員の知識が追いついていない（製造業）。
- メッシュを表地に使用する商品を製造するため、「表地」と記載して輸入する際、税関職員から、メッシュは裏地にしか使わないため「表地」として輸入するのは間違いと指摘があった。そのため、メッシュを表地に使用した商品を作って税関職員に見せて説明した。最終的には、理解を得て、4～5日で通関手続きを完了することができた。このようなケースは、日本人が不在で、現地スタッフのみの場合はその場での判断が難しく、不公平な手数料を支払うという対応になりかねない（製造業）。

（注5）AEO（Authorized Economic Operator：認定事業者）とは、貨物のセキュリティ管理と法令遵守（コンプライアンス）の体制が整備された事業者に対し、税関が承認・認定し、税関手続の緩和・簡素化策を提供する制度。

（出所）税関ホームページ



## 6 | 担当職員の知識不足（2）

- バングラデシュは、Tシャツやジーンズ等、主な生産商品の種類が限られており、それ以外の商品については知識がなく、珍しいタイプの商品を生産しようとする、原料輸入でトラブルが発生する（製造業）。
- 税関職員がアイテムや資材の名称を知らない、または間違った認識による間違いが発生する（製造業）。

## 7 | 申告価格に対する異議

- 輸入品の申告価格について、税関職員が持っている参考価格に基づき、異議を申し立てられる（製造業）。
- 申告価格が参考価格より高い場合は、マネーロンダリングを疑われることがある（製造業）。
- 税関職員の主張は、合理的な場合もあるが、まったく根拠のないこともある（物流業）。
- 企業努力で輸入品の価格を抑えたが、これまでの実績から低い価格が認められず、過去の価格のうち最も高い価格に基づいて課税される（製造業）。
- 税関は、アンダーバリュー（実際の価格よりも安い価格で税関に申告し、関税や消費税を安く抑えようとする取引）に対して敏感であり、疑いをもたれると、実際にアンダーバリューでなく正しい価格であっても、罰金及び非公式な手数料を請求されるため、適正価格が不自然なもの、HSコードの判断がつきにくいものは、輸入しないように対応している（製造業）。

## 8 | オンライン手続きの欠如

- オンラインで申告書類を提出しても、危険物の輸入に関して、ライセンスの原本の提出が不可欠であり、港まで郵送しなければならない。例えば、危険物は、Import License、Transportation License、Storage License、User License、Acid License、Narcotics License、Sulfur License など、複数のライセンスが必要で、これらの原本を郵送する（製造業）。
- 申告情報のエントリーと許可書の取得はオンラインで可能だが、申告書類は原本の提出が必要で、貨物の現物検査も受ける必要があるため、オンライン手続きが迅速化に貢献しているとは言えない（物流業）。
- オンラインで提出した申告書類とインボイス原本が、価値は同じだが、申告した金額と通貨が異なるため、金額自体が異なっており、罰金の支払いを命じられた（専門商社）。
- オンライン化は全く進んでいない。工場が地方にある場合、地方の税関で手続きした後、ダッカの税関での同様の手続きを求められる（製造業）。
- オンラインシステムの導入は、手続きの簡素化、透明性、迅速性につながっておらず、逆にトラブルが発生している。従前の手続きと変わりはなく、オンラインのデータ入力ミスによるトラブルが加わっている。例えば、輸出加工区の入居企業は生産した製品の原料の買いつけの記録がないと輸出ができないが、オンラインシステムでは、海外から輸入した原料はシステムに登録できるが、バングラデシュ国内から買いつけた原料はシステムに登録する仕様になっていない。50%をバングラデシュ国内から買いつけていたので記録がなく、商品の50%近くが輸出できないと指摘された。バングラデシュ投資開発庁（BIDA）やチッタゴン税関にて交渉を続け、3カ月程度で是正できたが、他の輸出加工区でも同様の問題が発生したと聞いている（製造業）。
- オンライン手続きは存在しているが、結局紙での提出を求められる（製造業）。
- オンライン上のデータが消えたことがあるとも聞いており、停電が多く、データが消えることは十分に考えられる（製造業）。

## 9 | 輸入貨物検査の頻度

- 港の輸入貨物は、全件検査になる。通関申告が20件であれば20件検査になるが、1件の貨物に50個ある場合、その個数はランダムに検査される（物流業）。
- 検査の際、検査荷物の破損、木箱の損壊などがある（製造業）。
- 製品サンプルを空路で輸送したところ、開梱されて、箱は損壊していた（専門商社）。
- 空路での輸入貨物は全て検査を受けている（製造業）。
- 工場の規模や輸入実績で検査の頻度に差がある。過去にトラブルがあった場合、設立したばかりで実績がない会社の場合、取扱いの物量が少ない場合は、頻繁に検査を受ける（専門商社）。
- 全件検査が3～4カ月に1回ある。貨物の全てに対し、書類と現品を一つずつ確認する。検査自体は1～2日程度だが、通関職員の手が空いてないという理由で、検査が実施される日程が不明で、倉庫保管料や手数料が発生する（製造業）。
- IGM（輸入積荷目録）を変更する場合は、必ず全部検査になる（製造業）。

## 10 | サンプル品や貸し出し機械の輸入の難しさ

- 他国にあるような、サンプル品用の簡易通関がない（物流業）。
- サンプル品であっても一般貨物として課税されるため、実質的にサンプル品の輸入は難しい（物流業、製造業）。
- 中古機械の輸入は難しい。耐用年数証明を取らないといけない（物流業）。
- サンプル品を輸入しようとしたところ、高額な請求を受けたことがある。L/C開設がないと、罰金を科されるか、135%の関税が課され、実質的にサンプルの輸入が不可能である（製造業）。
- サンプル品の輸入について、全てのケースでL/Cの開設が求められるわけではないが、通関トラブルが多い（専門商社）。

# 11 | 省庁間の連携の欠如

- 危険物の輸入について、ライセンスを異なる省庁から取得する必要があり、その内容が重複しているため非効率だと感じる（製造業）。
- コロナウイルス検査キットを輸入する際、保健・家族福祉省その他複数の省庁からの許可が求められ、諦めざるを得なかった（物流業）。
- 環境省が新たに定めた（二輪・四輪の）ホーンの音量規制について、その規制を満たすホーンはどの国でも製造されていないことから、規制を満たしていないホーンを輸入せざるを得ず、通関で問題となった（製造業）。
- 税関の連携について、ダッカ、チッタゴン、他の港の税関で申告書類の判断やHSコードの見解が異なる。例えば、HSコードの上4桁が一致する場合は通関できるという対応も、チッタゴンのみで他の港では認められない（製造業）。

## Ⅲ. 事前教示制度

# 1 | 法令の規定

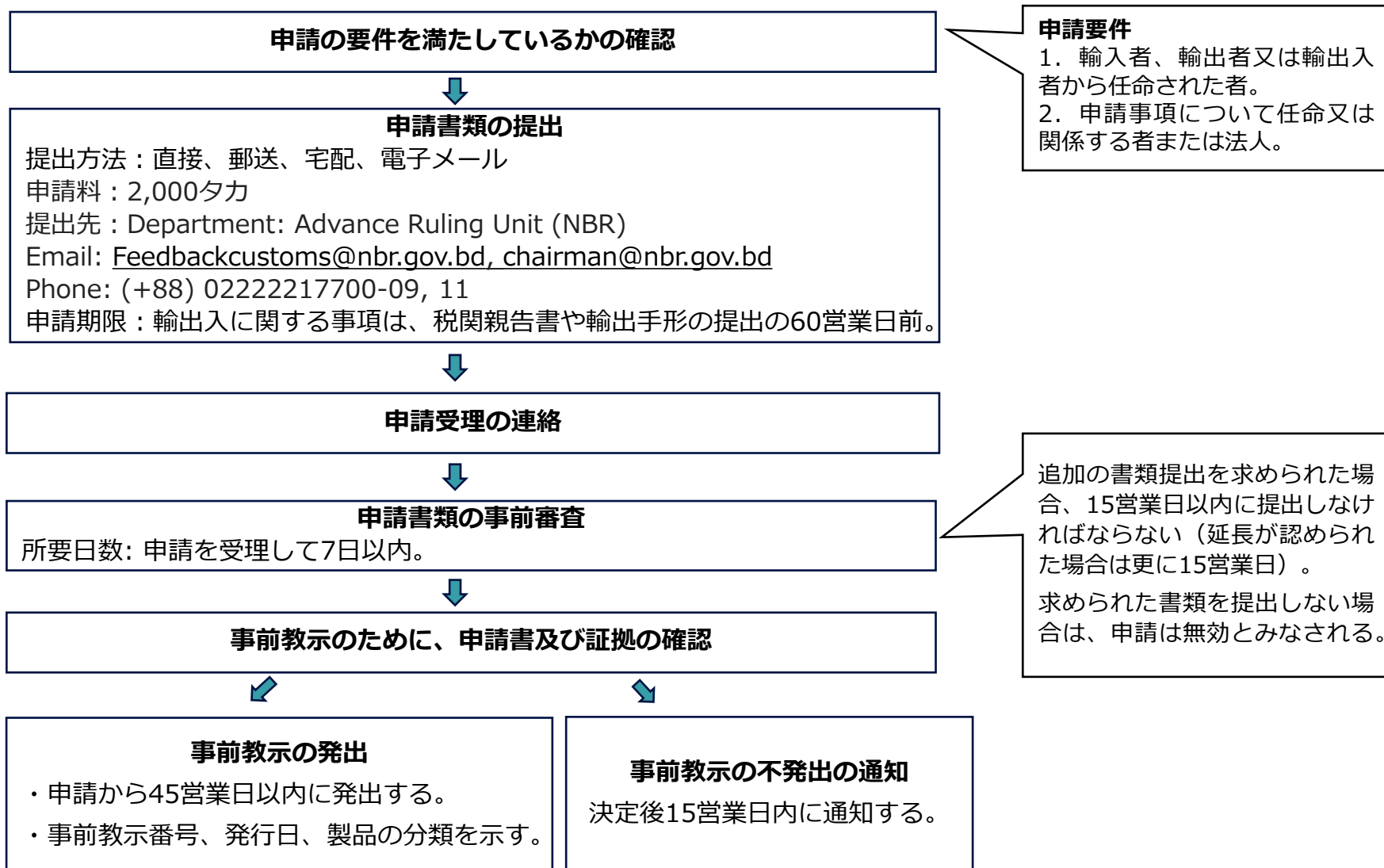
- バングラデシュ税関のホームページによれば、国家歳入庁（NBR）は、税関の近代化の一環として事前教示制度（Advance Ruling System）を実施している。2016年税関事前教示規則（Customs Ruling (Advance) Rules, 2016）（以下、事前教示規則）により、同システムが施行されており、現在、製品の分類に関して適用されるとしている。
- 事前教示規則にて、輸出入者又はその関係者、法人を含むバングラデシュに拠点を持つ者は、事前教示制度を利用することができる定められている（6条）。
- 1つの製品ごとに1件の申請が必要で、申告書類の提出の60日前までに申請しなければならない（7条(4)）。
- NBRの事前教示係（Advance Ruling Unit）が管轄しており、同Unitは、申請を受理した後、7日以内に事前審査を行い、追加の書類が必要な場合は申請者に通知し、申請者は15日以内（更に15日の延長が可能）に対応しなければならない（8条(2)）。
- Advance Ruling Unitは、申請を受理してから45日以内に対応しなければならない（9条(1)）。分類ができない場合は、申請者にその理由を通知しなければならない（9条(2)）。事前教示の内容は、優先的に電子媒体にて提供されるとされ、申請者の氏名及び連絡先、申請日、教示が必要な製品の詳細、事前教示された分類の理由、事前教示の有効期間、申請者が教示の再考を申請することが可能な期間及び方法、事前教示の利用に関するガイドラインを含むとしている（9条(3)）。



## 2 | 運用状況

- インタビュー対象者に（製造業、物流業、専門商社）、バングラデシュにおける同制度の存在の認知、利用実績は確認できなかった。
- 税関に問い合わせれば、回答を得られることがあるが、書面による回答を得ることはできないため、実際に通関にて対応する税関職員の判断となるとのこと（物流業）。

### 3 | 事前教示制度の利用フローチャート



## IV. AEO

(認定事業者 : Authorized Economic Operator)

# 1 | AEO認定の要件 (S.R.O. No 214-Law/2018/37/Customs通達)

- バングラデシュで事業を5年以上継続していること。
- 関税、VAT、所得税法を遵守していること。
- 申請時の直近3年間、法令に違反していないこと。
- 申請時、関税及び税金の支払い記録があること。
- 関税、VAT（付加価値税）、所得税に関する事案（訴訟を除く）の罰金額が、直近3年間の製品及びサービスの総額の1%を超えていないこと。
- 授権資本額が1億5,000万タカ以上及び払込資本額が5,000万タカ以上であること、または直近5年間の年間総売上高が継続して3,000万タカ以上であること。
- 申請者が輸入者の場合、直近3年間の平均輸入額が5,000万タカ以上、輸出者の場合も、同様に平均輸出額が5,000万タカ以上であること。

※ AEO（Authorized Economic Operator：認定事業者）とは、貨物のセキュリティ管理と法令遵守（コンプライアンス）の体制が整備された事業者に対し、税関が承認・認定し、税関手続の緩和・簡素化策を提供する制度。

（出所）税関ホームページ

## 2 | AEO認定の申請手続き (S.R.O. No 214-Law/2018/37/Customs通達)

- 認定はNBRのAEO委員会が管轄している。同委員会は、申請を受領した後、15日以内に審査を行い、追加の書類が必要な場合は申請者に通知し、申請者は15日以内（更に15日の延長が可能）に対応しなければならない（7条(3)）。
- 申請書類が提出された後、税関職員で構成される検証監査チームが設立され、SAQ（Self Assessment Questionnaire = 自己申告質問票）に記入された情報を、同チームが30日以内（必要に応じて15日の延長）に検証、監査してAEO委員会に報告する（7条(5)）。SAQには、会社情報や事業内容などの一般的な情報、法令遵守、会計・物流、財務状況、安全確保に関する情報を提供する。
- AEO委員会は申請を確認のうえ、承認のための推薦状を発行し、推薦状は税関のコミッショナーに送付される（7条(6)）。
- コミッショナーは、推薦状に基づき、受領した日から30日以内に認定証を発行する。認定が認められない場合は、理由を通知する（8条(1)(3)）。

## 3 | AEOの運用状況

- 2023年12月時点で、バングラデシュでAEO認定を受けている事業者は9社で、うち日系企業は1社（製造業）。同日系企業へのヒアリングによると、税関との交渉を経て、ダッカ空港のスペシャルゲートの利用が認められ、航空便での通関日数が短縮されたが、主要港であるチョットグラム（チッタゴン）港での通関手続きについては、AEOとして本来享受できる利点は受けられていない。

## 4 | AEO認定を受けた日系製造業へのヒアリング（1）

### 申請手続き、運用状況

- 2023年1月26日、世界税関デーの式典にて認定を受けた。
- 本来享受すべき利点を受けられないため、2023年6月頃にダッカ及びチッタゴンの税関のコミッショナーに面談。ダッカでは、空港のスペシャルゲート「No.13」の利用が認められ、これまで8日程度かかっていた空路での手続きが2日となり、短縮されたものの、本来フリーパスである。チッタゴン港の船便についてはAEO特別チームが形成されたとのことであるが、現時点で、具体的な利点はない。
- 荷物の到着前に書類手続きが完了し、貨物が港に到着したら自社工場の倉庫に直送し、自社工場内で税関検査を行うことができるというAEOの本来の利点を受けられれば、輸入貨物の管理が大幅に容易になり、納期の管理ができ、サプライチェーンマネジメントシステム（SCS : Supply Chain Management System）業務が軽減される。
- AEOの監査は3年に一度予定しているが、内容もマニュアルも確定していない。ボンドライセンス（3年に1回）、税関の監査（毎年）などの他の監査を、AEOの監査を受けていれば不要とするような一本化するシステムも期待したい。
- 申請に必要な書類は、申請レター、宣誓供述書/取締役会決議書、自己申告質問票（SAQ: Self Assessment Questionnaire）、営業許可証、所得税証明書/VAT登録証明書、基本定款/附属定款、会社レイアウト計画、担当者への委任状、銀行が発行する支払い能力証明書、過去3期の財務監査報告書、過去1年間のVAT納税額書、各種ライセンス、申請者のパスポート写真及び写し。

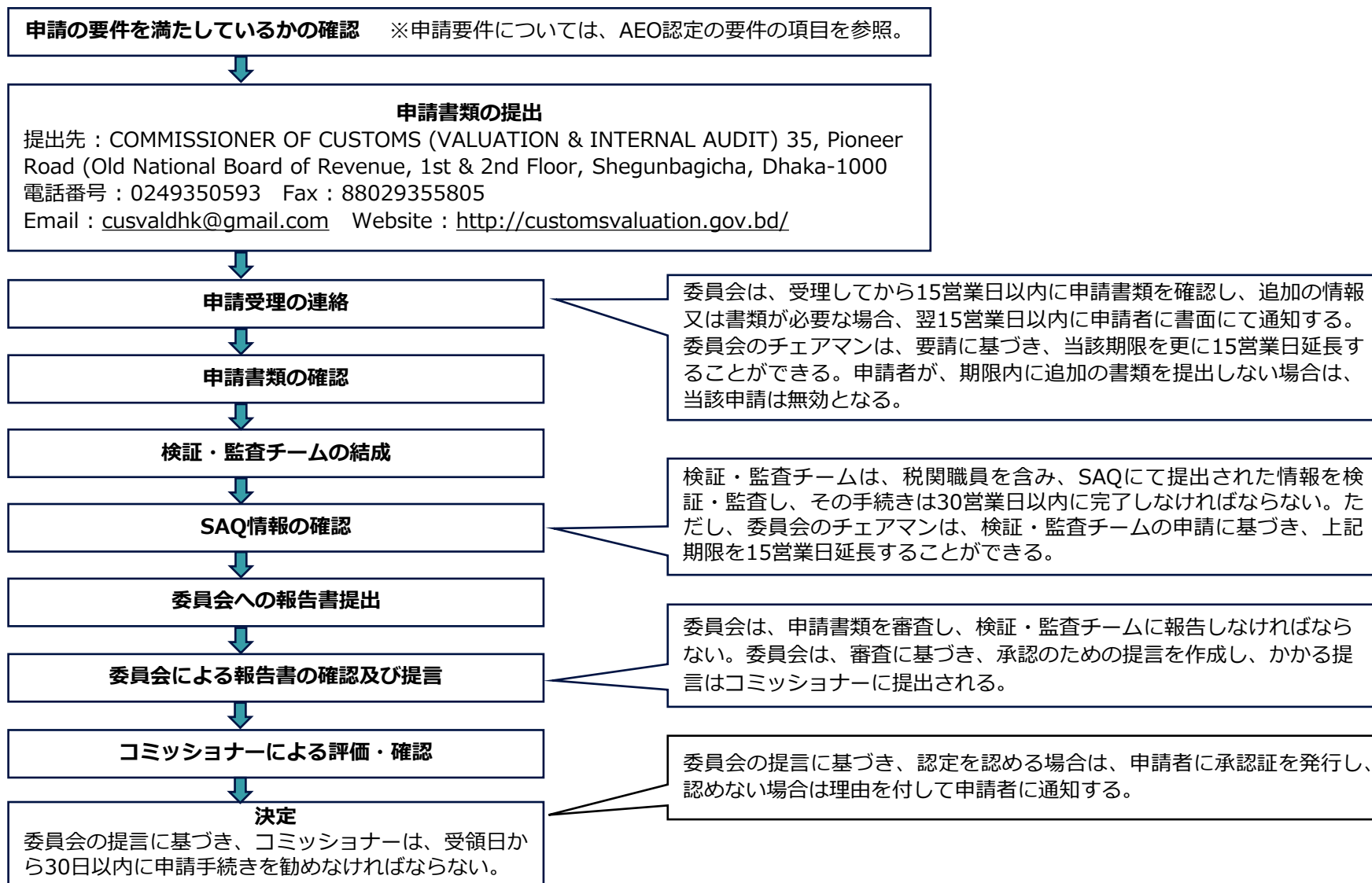
## 4 | AEO認定を受けた日系製造業へのヒアリング（2）

### 当局によるAEOに関する取り組み

- AEOに関し、アジア開発銀行及び世界税関機構が支援しており、税関職員のトレーニングの実施、AEO運用のロードマップの策定、SRO（Statutory Regulatory Order：個別通達）の見直し（世界基準に準拠していない）を進めている。
- 2024年2月に、アジア開発銀行の事務局主催でAEO認定業者の意見交換会があったが、国家歳入庁（NBR）の別部署であるAEO委員会との連携がなく、NBR内部で連携が取れていない状況が見られた。
- 2024年4月、NBRにてAEO認定取得企業15社が招聘され、NBRコミッショナーが議長のセミナー&意見交換会を開催し、以下の情報が共有された。
  - 6月30日までにNBRはAEO-SOP（Standard Operating Procedure：標準作業手順書）を作成し、15社がAEOによる便益を享受する準備を整え、7月1日から荷物が届いたらグリーンレーンを通して直接、自社工場に搬送され通関検査を事業所内で出来るようになるなどの便益が享受できるようになる見込み。
  - AEOロゴマークの提供があり、船積書類に印刷すること。
  - NBRにて、全ての税関にAEOデスクを創設する。
  - 2030年までに、AEO認定事業者2,000社を目標にしている。
  - バングラデシュ政府はAEO-MRA（Mutual Recognition Agreement、相互承認協定）を100カ国以上の国/地域との締結を進めている。



# 5 | AEO認定フローチャート



## V. 貿易の技術的障害 (TBT)

# 1 | TBT協定の概要

- 貿易の技術的障害 (TBT : Technical Barriers to Trade) に関する協定 (以下、TBT協定) は、WTO協定の一部を構成しており、技術的規制、規格、適合性評価手順が差別的でないこと、貿易に障害をもたらさないことを目的としている。また、人間と動植物の健康と安全の保護や環境の保護などの正当な政策目的を達成するための措置を実施するWTO加盟国の権利も認めている。TBT協定は、貿易を促進する手段として国際基準に基づいた措置を加盟国に強く奨励しており、また透明性条項を通じて、予測可能な取引環境を構築することを目指している。

## 2 | EPAにおけるTBT協定の事例

- 日本と近隣諸国（インド、マレーシア、シンガポール、タイ、フィリピン、ベトナム、インドネシア）の経済連携協定（EPA）を確認したところ、インドネシアを除き、TBTを定める規定が確認できた。
  - インド（第5章：強制規格、任意規格及び適合性評価手続）
  - マレーシア（第5章：強制規格、任意規格及び適合性評価手続）
  - シンガポール（第6章：相互承認）
  - タイ（第6章：相互承認）
  - フィリピン（第6章：相互承認）
  - ベトナム（第6章：強制規格、任意規格及び適合性評価手続）

### 3 | 日本とのEPAにおけるTBT協定の事例

	インド	マレーシア	シンガポール	タイ	フィリピン	ベトナム
定義			○	○	○	
権利及び義務	○		○	○	○	○
適用範囲	○	○	○	○	○	○
適合性評価機関の登録又は指定及びその取り消し			○	○	○	
小委員会・合同委員会	○	○	○	○	○	○
例外、不適用	○	○	○	○	○	○
雑則			○	○	○	
連絡部局、照会所	○	○		○		○
秘密性				○	○	
分野別附属書			○		○	
協力		○				○
相互承認	○	○				
その他	後発医薬品に関する協力		地理的運用		相互承認に関する運用上の手続規則	目的

(出所) 外務省

# レポートをご覧いただいた後、 アンケートにご協力ください。

(所要時間：約1分)

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20240048>



## レポートに関するお問い合わせ先

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部アジア大洋州課



03-3582-5179



ORF@jetro.go.jp



〒107-6006

東京都港区赤坂1-12-32 アーク森ビル6階

### ■ 免責条項

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載