

# 世界 *World*

## 「貿易円滑化」で貿易コスト削減

ジェトロ海外調査部国際経済研究課 安田 啓

2013年12月のWTOバリ閣僚会議で、「貿易円滑化協定」が新しい貿易ルールとして合意された。輸出入手続きの迅速化、貿易規則の公表を中心に各国の義務が明確化され、特に途上国との貿易取引にかかる時間およびコストを削減する効果が期待される。

### WTOルール化で強制力強化

WTOによれば、貿易円滑化協定が履行されることで貿易にかかるコストは10~15%削減されるという。貿易円滑化の推進により、関税の撤廃に匹敵するかそれ以上の貿易コスト削減効果が得られるとの試算である。貿易障壁の代表といえる関税は、先進国では平均5%程度、中国、ロシア、タイでは平均10%だ。

従来のWTOルールも貿易円滑化に関する内容を含むが、新しい協定はそれらを強化、具体化する。貿易手続きを例に挙げれば、現行ルールでは「簡易化する必要を認める」といった緩やかな約束にとどまっている。新協定では「より貿易制限的でない手段」を取

ることや、定期的な見直しによる不必要な規則の撤廃を加盟国に義務付ける。

各国の貿易円滑化に取り組んできたのはWTOだけではない。世界税関機構(WCO)は60年代以来、中心となって推進してきた。世界の貿易の共通言語とい

える関税分類「HSコード」も、WCO体制下で整備されてきたものだ。近年では、06年に発効したWCO「改正京都規約」が、税関手続きの簡易化と調和のための指針となる国際条約として高く評価されている。

WTOで貿易円滑化を進める意義は何か。緩やかだったルールを義務付けること、そして強制力のあるWTO紛争解決手続きの対象となることだ。従来のルールは緩やかな内容だったため、WTO紛争解決の争点となることはまれだった。それが新協定下では義務が明確化され、問題のある国の措置についてWTOの判断を求めやすくなる。さらに、紛争解決手続きの利用には至らないとしても、同手続きの強制力を背景に、各国による通関手続きの主体的な改善が進むと見込まれる。

### 途上国の税関制度に改善の余地

WTO貿易円滑化協定の内容は多岐にわたる(表)。事前教示制度の整備、通関の電子化推進、船積み前検査の廃止など通関制度の主要な課題が網羅されている。

**事前教示制度**(Advance rulings)は、貿易を行う企業が貿易取引に先立って、税関に対して対象となる貨物の関税分類や自由貿易協定(FTA)の適用などについて照会ができる制度である。9割以上は関税分類に関する照会だ。国にもよるが、HSコードは約1万品目にも上り、当事者による判定は容易ではない。また途上国では税関担当者によって判定が異なるという問題もしばしば起きている。税関からの判定書があれば適用される関税率が事前に明らかになり、通関自体も迅速に行うことができる。経済協力開発機構(OECD)の調査レポート(13年)によれば、事前教示制度による貿易コスト削減効果は3.7%。これは貿易円滑化措置の中でも特に効果の高い施策とされる。OECDが調査した107カ国中29カ国に関しては、事前教示

**表** 貿易円滑化協定の主なポイント

①貿易規則の公表・透明性向上
<ul style="list-style-type: none"> <li>インターネットによる情報の公開義務</li> <li>事前教示制度の整備</li> <li>法令の制定と改正に対する事前のコメント機会の確保</li> <li>法令の実施運用に対する不服申し立ての権利</li> </ul>
②輸出入手続きの迅速化・簡素化
<ul style="list-style-type: none"> <li>電子的手段を利用した通関制度の整備</li> <li>船積み前検査の廃止(関税分類・関税評価に関するもの)</li> <li>各種貿易手続きのシングル・ウィンドウ化推進</li> <li>認定事業者への通関手続き簡素化</li> <li>特定通関業者の使用強制の禁止</li> <li>貨物引き取りまでの平均時間の設定および公表</li> <li>輸出入に付随する手数料についての諸条件</li> </ul>
③通過の自由
<ul style="list-style-type: none"> <li>内陸国への円滑な輸送の確保</li> <li>通過運送における不必要な手数料の禁止</li> </ul>
④税関当局間の協力
<ul style="list-style-type: none"> <li>適切な情報の交換、秘密の保持</li> <li>WTO貿易円滑化委員会を通じた情報共有</li> </ul>
⑤途上国の義務履行に対する支援
<ul style="list-style-type: none"> <li>義務の実施期間の猶予</li> <li>義務の実施能力向上のための技術的支援</li> </ul>

資料：WTO貿易円滑化協定文(2013年12月合意)を基に作成

制度がないもしくは不明だった。アジアではバングラデシュ、スリランカなどがこれに該当する。協定上の義務となることで、制度の整備が一層進むだろう。

**通関手続きの電子化**は先進国で導入が急速に進む。だがシステム構築には政府支出が伴うため、1人当たり所得が低い国ほど遅れている。OECDによれば、調査した低所得国（年間所得1,035米ドル以下と定義）21カ国中、通関のITシステムを導入済みの国は5カ国のみ。この結果を反映して、低所得国向け貿易では輸入手続きに要する平均日数は18日と、対象国の過半数がITシステムを導入済みの上位中所得国（年間所得4,086～1万2,615米ドル）の平均12日と比べ、日数が余分にかかっている。

日本の状況で見よう。財務省の調査（12年）では海上貨物の入港から搬入、輸入申告、許可までに要する時間は2.5日（輸入申告から許可までの通関所要時間は2.6時間）だった。1991年に行った輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）導入前の同じ調査では7日（同26時間）かかっており、NACCS導入の効果などで、通関所要時間は10分の1に短縮された。OECD調査との正確な比較は難しいが、IT化の効果は間違いなく大きい。

途上国向けの輸出では、輸出国において**船積み前検査**を求められる場合がある。同検査では貨物の品質や輸出価格の妥当性、関税分類、指定された言語での取り扱い表記があるかなどについて、指定された検査機関の認定を得る必要がある。企業にとっては当該国との貿易に当たり検査費用と時間が余分にかかるわけだ。従来のWTOルールでは、船積み前検査の実施を容認している。しかし貿易円滑化協定では、同検査のうち、関税分類および関税評価（関税の算出基準となる価格の決定）に関する検査は行わないことが義務化された。WCO改正京都規約にも言及のない厳しい規定である。また義務ではないものの、衛生植物検疫に関する措置を除き、新しい船積み前検査を導入しないことが推奨されるとも規定された。

その他、重要な論点としては貿易手続きの**シングル・ウインドウ化**がある。これは、輸出入手続き、港湾関連手続き、検疫といった貿易取引に伴う各種の申請を一元化する取り組みのこと。実現すれば企業の手続き負担を軽減できる。が、現状ではOECD諸国で

さえ、シングル・ウインドウ化が達成されている国は少ない。日本では08年に国土交通省の港湾手続きと法務省の入国管理手続き、10年に経済産業省の貿易管理のシステムをそれぞれ前出の情報処理システム（NACCS）に統合。13年10月には、農林水産省の動植物検疫手続きと厚生労働省の食品衛生手続きの同システムへの統合が達成されたばかりだ。

貿易円滑化協定ではこれらの内容が必ずしも全て義務化されたわけではない。企業からの期待が高かったシングル・ウインドウ化も、未導入の米国の抵抗もあり努力規定にとどまった。妥協があったとはいえ、間もなく160に達するWTO加盟国間で、新しいルールに合意した意義は過小評価されるべきではなからう。

## さらなる円滑化に向けて

貿易円滑化協定にはとりわけ途上国通関の水準を底上げする効果が見込まれる。他方、先進国では、通関の電子化を中心としたシステムの改善は相当進んでおり、通関手続き自体のこれ以上の効率化は容易ではない。一層の貿易円滑化の実現には、物流システムなど、通関以外の取り組みが求められる。

課題の一つに、貨物の輸送や保管に使用されるパレット（荷台）の標準化が挙げられる。パレットのサイズや品質は日、米、欧、その他で異なり、港湾施設内での輸送や一時的な保管の際に無駄が生じている。木製のパレットの場合、防疫措置の対象となるという問題や、強度の差異もある。パレット規格の標準化を国際的に進められれば、フォークリフトで貨物をコンテナから搬出する作業などがより効率化される。

日本の場合、コンテナターミナルの搬出入ゲートの操業時間の短さも指摘される。世界の主要な国際貿易港が24時間体制をとるのに対し、日本は8～12時間程度。半日のロス現代の国際物流では大きい。

合意に達したとはいえ、貿易円滑化協定がWTO加盟国の3分の2の批准という条件を満たして発効に至るには、順調にいても2年ほどを要する見込みだ。発効しても、途上国には義務の履行に猶予も与えられる。途上国の通関制度の改善には日本をはじめ先進国による技術的支援も欠かせない。貿易円滑化は、長期的な視点を持って各国が協力していくべき課題といえる。

