

デジタル化が進む 貿易実務のシステム

Point!

- ✓ NACCSは貿易の諸手続きをするためのシステム
- ✓ デジタル化により、正確で迅速な貿易統計の作成が可能

▶ デジタル化が進む輸出入の実務

貿易実務を担当する場合、財務省の管轄する**NACCS**というシステムの取り扱いが不可欠になります。現在の輸出入申告の手続きは、このシステムを通してほぼオンライン化されています。輸出入を代行するフォワーダーとのやりとりや、輸出入地の**保税地域**内の諸手続き、船会社や航空会社など貨物の輸送を担う各社との連絡、納税に関わる金融機関とのやりとりなど、多くがNACCSの中でオンライン化されています。

また、特殊な輸出入の許認可手続き、動植物や食物輸入に関わる**検疫**手続き、港湾利用に関する諸手続きなどは、ほかの官庁の管轄する別システムで管理されていますが、これらのシステムとNACCSは、**府省共通ポータル**を窓口として、連携、シングルウィンドウ化されています。

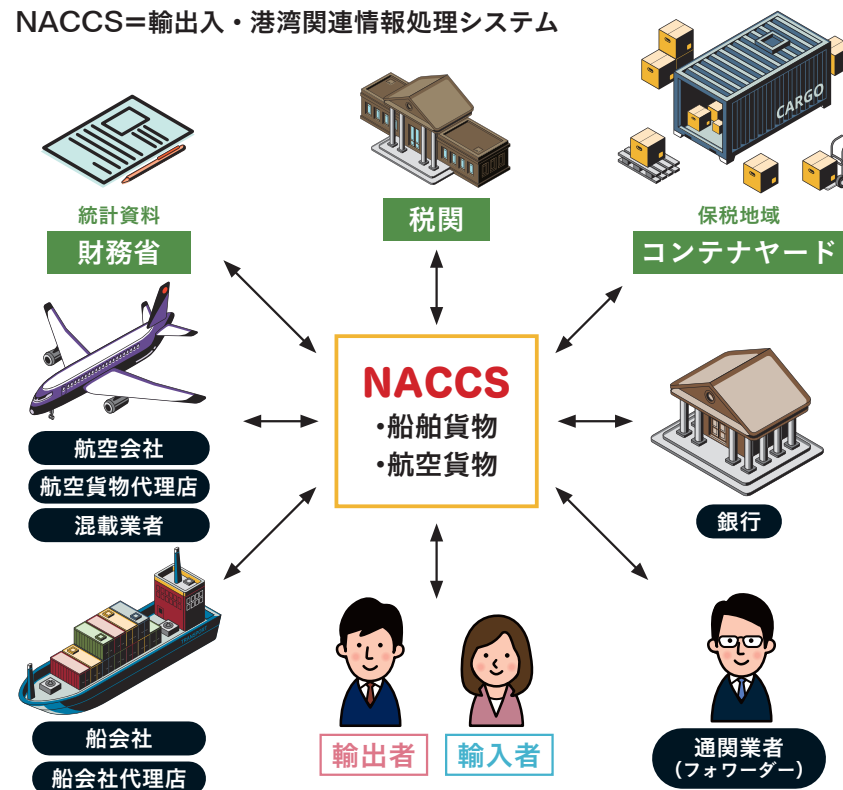
▶ デジタル化が貿易実務にもたらしたもの

貿易実務の多くがオンライン化されたことで、過去の実務がデータとして積み重ねられるようになりました。その結果、**正確で迅速な貿易統計の作成が可能になり、輸出入の不正申告摘発などにも役立っています。**

貿易取引が、核兵器の拡散やテロ活動の浸透に利用されるケースが目立つ中、**AEO**と称する優良輸出入者の情報を国際間で共有して手続きを優遇する一方、AEO以外の輸出入者に対しては、手続きや取り締まりを強化するといった、メリハリをつけた輸出入管理が、貿易実務のデジタル化によって促進されています。

▶ 貿易システムのデジタル化

① 輸出入の申告はNACCSを通して行われる
NACCS=輸出入・港湾関連情報処理システム



② NACCSと他システムとの連携

府省共通ポータルを窓口には財務省以外が管轄するシステムも連携している



インコタームズの定める 受け渡し条件

Point!

- ☑ インコタームズにおける受け渡し条件は大きく4種類
- ☑ どちらが費用負担や危険責任を被るかを定める

▶ インコタームズの規定する受け渡し条件

インコタームズの定める受け渡し条件は、**大きく4つに分かれます**。

輸出者は商品を準備して、輸出ポイントである港や空港に運びますが、この輸出地内における商品輸送ルートの中で、2つの受け渡し条件に分かれます。**1つが商品出荷ポイントとなる輸出者の施設（工場、倉庫など）での受け渡し、もう1つが港や空港などの輸出ポイントでの受け渡しです**。

一方、輸入地では輸入ポイントを経て輸入者指定の場所まで運ばれます。この輸入地での商品輸送ルートの中で定められている受け渡し条件は、**1つは輸入ポイント、もう1つは輸入者の指定する輸入地内の特定場所での受け渡しとなります**。

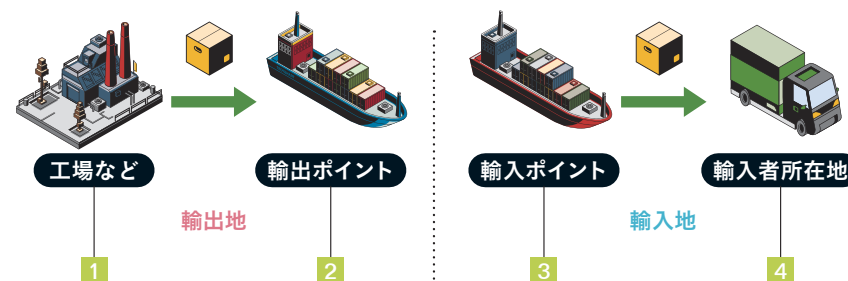
▶ インコタームズにおける費用負担と危険責任

一般的に商品の受け渡し場所までの輸送費用は輸出者負担、以降は輸入者負担となりますが、**インコタームズには、輸出者が輸送する途中で発生する保険や通関費用を、輸入者が負担する条件もあります**。また、輸出者が輸送する途中における商品損傷の危険責任を輸入者が負う条件もあります。

危険責任をもつ者は、商品が輸送途中に損傷した場合、保険会社に対してクレームの手続きをする責任があります。さらに、受け渡し場所での輸送手段からの商品荷卸しをどちらが行うべきかも規定されています。また、受け渡し条件には、陸海空の輸送手段に適用されるものと、船舶輸送のみに適用されるものがあります。

▶ 受け渡し条件

① 受け渡し条件は4つに大別



1～4をポイントとする受け渡し条件がある
受け渡し条件には、海陸空輸送に適用するものや、船舶輸送のみに適用するものなどがある

② 費用負担と危険責任



受け渡し条件では費用負担と危険責任の負担範囲を細かく規定

インコタームズの 輸入地側での受け渡し条件(I)

Point!

- ☑ 輸入ポイントでの受け渡し条件をC型という
- ☑ C型は輸入ポイントまでの輸送費用を輸出者が負担する

▶ 輸入ポイント受け渡し条件の基礎事項

輸入ポイントでの受け渡し条件はC型とも呼ばれ、その共通点は輸入ポイントまでの輸送を輸出者が手配し、その費用を負担することです。

しかし、危険責任は輸出港で輸送者に貨物が引き渡されて以降は輸入者に移り、貨物損傷に対する保険求償手続きは、輸入者の仕事となります。

▶ C型受け渡し条件の種類

C型はもっとも種類が多い受け渡し条件です。

1つ目は、**CIF(運賃・保険料込み)**です。在来船の海上輸送だけに適用される条件で、輸入港までの輸送、保険を輸出者が負担します。商品貨物の荷卸しも輸出者（実際は船会社）負担で、港の岸壁で輸入者に受け渡されます。

2つ目は、**CFR**あるいは**C&F(運賃込み)**です。上記CIFとは、保険を輸入者が負担する点が異なります。

3つ目は、**CIFFO**及び**CFRFO(C&FFO)**です。CIF、CFR(C&F)とは、輸入港での荷卸しを輸入者側で負担する点が異なります。不定期船の輸送に適用される条件で、FOはFree Outの略です。

4つ目は、**CIP(運賃・保険料込み)**です。海陸空それぞれのコンテナ輸送に適用される条件で、輸入ポイントのコンテナヤードで受け渡しが行われます。

5つ目は**CPT(運賃込み)**で、CIPと異なるのは、保険を輸入者が負担する点です。

▶ C型の受け渡し条件

① CIF[運賃・保険料込み]と② CFR[運賃込み]

(CIF=COST INSURANCE FREIGHT, CFR=COST FREIGHT)

輸出港以降の危険責任は輸入者が負担する

在来船の海上輸送のみ適用される条件

CIF
CFR(C&F)

保険は輸出者が負担
保険は輸入者が負担



③ CIFFO[CFR(C&F)FO] (FO=FREE OUT)

①、②との違いは輸入港での荷卸しの費用が輸入者負担

不定期船の輸送に適用される



④ CIP[運賃・保険料込み]と⑤ CPT[運賃込み]

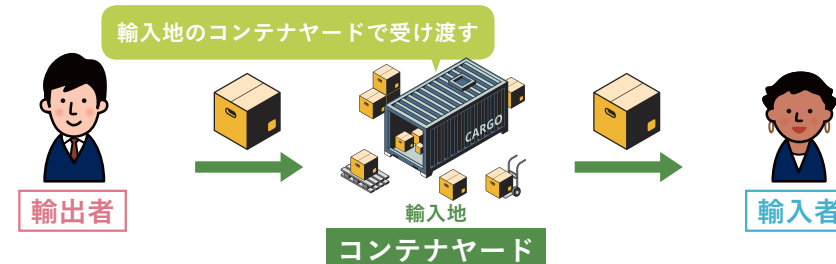
(CIP=CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO, CPT=CARRIAGE PAID TO)

輸出港以降の危険責任は輸入者が負担する

陸海空輸送どれも適用される

CIP
CPT

保険は輸出者が負担
保険は輸入者が負担



梱包方法に対応できるかが交渉のポイント

Point!

- ✓ 輸入者の求める梱包条件に対応できるかがポイント
- ✓ 荷印は仕分けや積み替えの際の目視に役立つ

▶ 梱包条件決定の要点

貿易ではさまざまな商品が扱われるので、梱包を施さないで輸出されるものもあります。大型の重量物などは、梱包なしの**裸荷**で船積みされることもあります。航空機輸送の場合は、航海中に船内でしっかりと固定することが大事です。通常の商品には梱包がなされますが、輸送途中に損傷しないような頑丈な梱包であると同時に、輸入地で**荷扱い**や**開梱**しやすい梱包方法が求められます。

梱包方法は、契約時の商品規定の中で話し合うべき大事な項目で、輸入者の要求を輸出者側で対応可能かどうか交渉のポイントとなります。船舶輸送の場合は比較的自由ですが、航空機輸送の場合は、重量、容積、寸法などに制限があります。貿易における重量、容積の表示方法には、**梱包前（ネット）**と**梱包後（グロス）**の2つがあり、主に商品代はネット、輸送費はグロスの数字を元に計算されます。

▶ 荷印の決め方

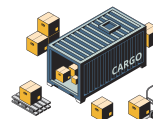
貨物仕分けを瞬時に行う貨物認証システムが普及しましたが、目視のできる**荷印はまだ必要です**。荷印の内容は、商品を受け取る輸入者側の要求に基づいて契約で取り決めます。輸出者はそれに従い、商品に直接、あるいは梱包の上から印字したり、**荷札**を取り付けたりします。

輸出地から輸入地に向かう途中、複数の輸送手段に**積み替え**られるケースも多く、商品貨物への明快な荷印の取り付けは大事です。荷印は、150ページで述べる主な船積み書類上にも記載されます。

▶ 商品の梱包方法

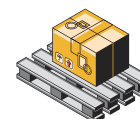
① 輸出梱包の要点

荷扱い、開梱に配慮



輸送途中に損傷しないよう、頑丈な梱包にする

コンテナ内の固定工夫



航海中に船内でしっかりと固定できるようにする

航空法の制限

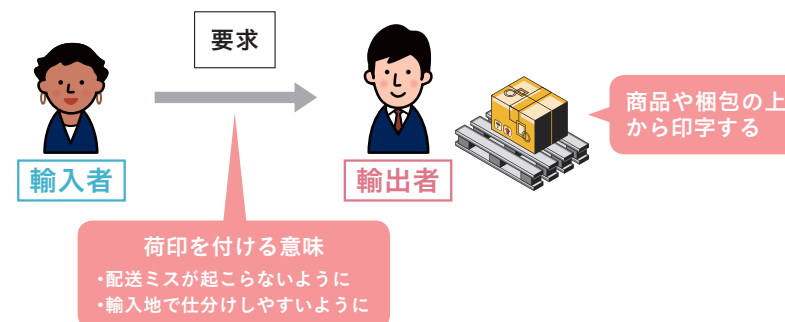


航空機輸送の場合は、航空法の制限にかからないようにする

② 荷物の内容が分かりやすいように荷印を付ける

荷印の例

YBCCO		輸入者名
CRCOIL		商品名
S-20205		契約番号
53-65		梱包番号
LOSANGELES		荷卸し港(目的地)
JAPAN		原産地



コンテナヤードに 商品を搬入する

Point!

- ✓ コンテナ輸送には、LCLとFCLがある
- ✓ コンテナに商品貨物を詰めることをバン詰めという

▶ コンテナスペースブッキングの方法

104ページで輸送手段の手配について解説しましたが、コンテナ輸送の場合、輸出者（あるいは輸入者）は船会社やリース会社の所有するコンテナのスペースを借りて、そこに商品を詰め込むことになります。少量の商品貨物の場合、コンテナスペースの一部を借りることになり、それを**LCL**といいます。反対に商品の量が多く、コンテナをまるごと借りる場合が**FCL**です。

このように、コンテナに商品貨物を詰めることを**バン詰め**と呼び、バン詰めをしたら、コンテナの中で航海中に**貨物が動かないように固定する**必要があります。また、**バン詰めにおいては、いかに多くの商品貨物を効率よく詰め込むかが、輸送費の増減に関わってきます。**

▶ LCLとFCLで違うコンテナ搬入の手順

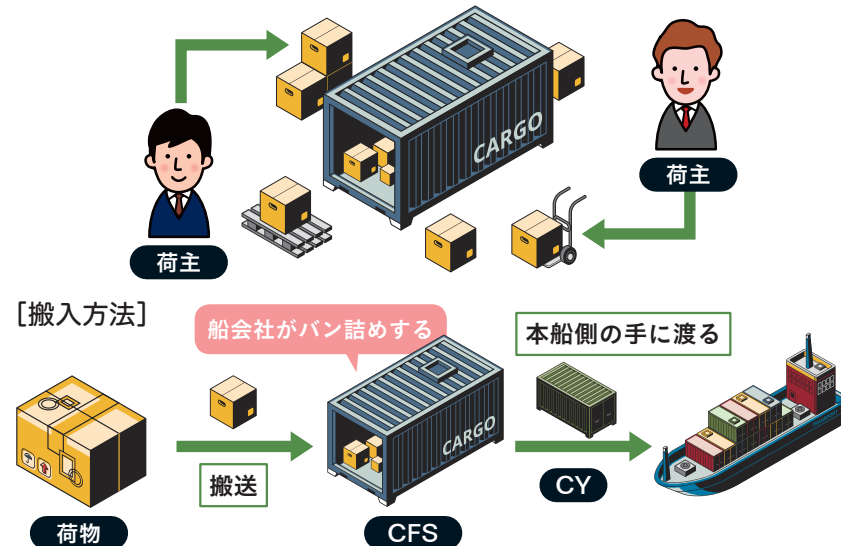
LCLの場合、貨物は港の保税地域内にある**コンテナフレートステーション (CFS)**に運ばれます。そこは船会社が管理するコンテナヤードで、運ばれた貨物はほかの荷主の貨物と一緒に船会社の手でバン詰めされ、港湾の管理する**コンテナヤード (CY)**に運ばれます。貨物はコンテナヤードで本船側の手に渡し、コンテナ船に積み込まれていきます。

一方、**FCLの場合、輸出者が自社工場や倉庫にコンテナを持ち込み、そこで自らの手でバン詰めを行います。**バン詰めが終わったコンテナは直接港湾のコンテナヤードに運び込まれ、船会社に引き渡されてコンテナ船に積み込まれます。

▶ コンテナ輸送

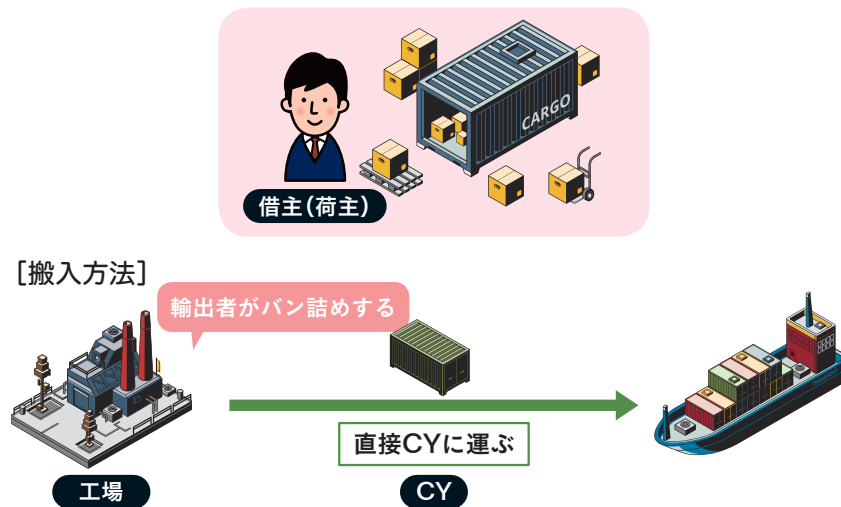
① コンテナの一部を借りる(LCL)

商品貨物が少量の場合は、コンテナスペースの一部を借りる



② コンテナをまるごと借りる(FCL)

商品の量が多い場合は、コンテナをまるごと1個借りる



在来船における 輸出船積み手続き

Point!

- ✓ 輸出者はメーヅレシートと輸出許可通知書を受け取る
- ✓ メーヅレシートはB/L発行に必要な書類

▶ 船積み指図書の発行とフォワーダーの役割

税関から輸出許可通知書を受け取ったフォワーダーは、これを船会社に提示すると、船会社は**船積み指図書 (S/O)** を発行します。実際の手順としては、あらかじめフォワーダーが保有する船積み指図書のフォームに必要事項を書き込んで、それを船会社が確認、署名します。

署名により有効となった船積み指図書は、船会社から本船の船長への貨物積み込みを指示するための書類となります。フォワーダーは当該契約の受け渡し条件に従って貨物を岸壁などに運び、**船積み指図書と輸出許可通知書**を本船側に提示すれば、貨物の本船への積み込みが始まります。

▶ メーヅレシートからB/Lの発行へ

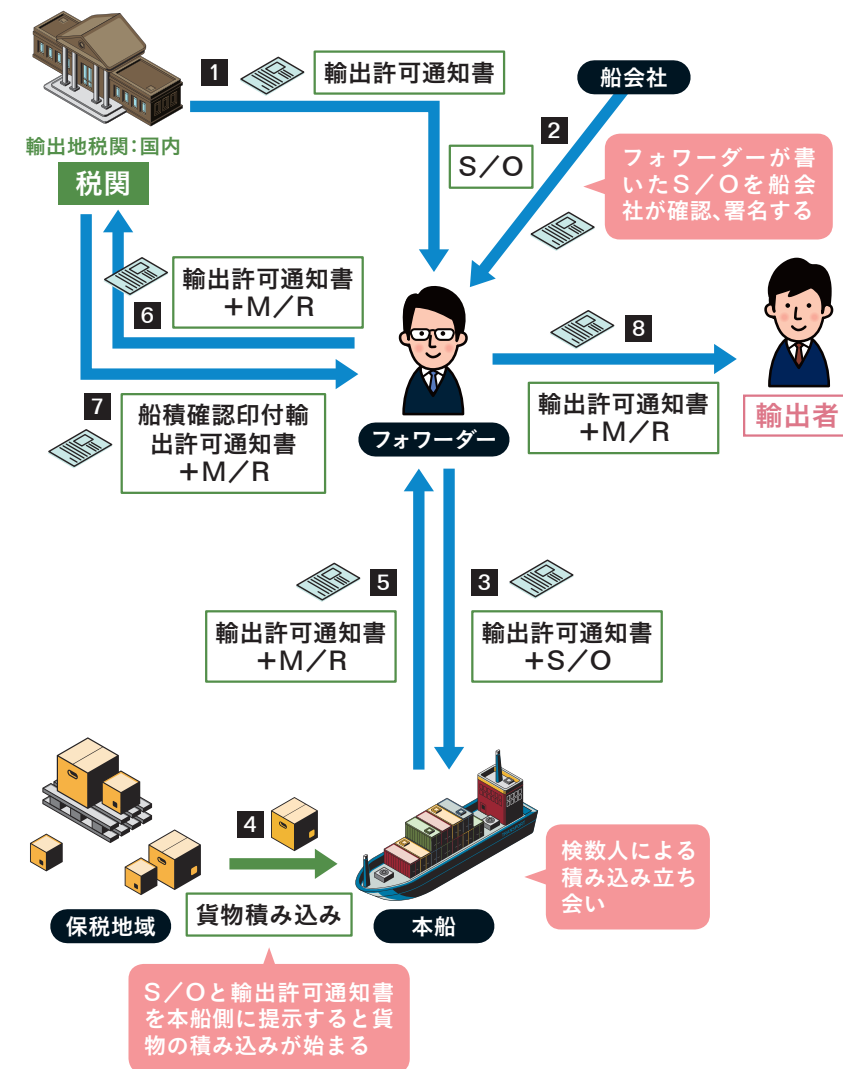
貨物の本船への積み込みが完了すると、本船側から**メーヅレシート (M/R)** という書類が発行されます。この書類は本船から荷主への貨物の受取証で、船積み完了したことを証明する書類にもなります。

フォワーダーはメーヅレシートと輸出許可通知書を税関に提示し、船積み確認印を受けたあと、これらの書類を輸出者（荷主）に渡します。36ページで説明した**船荷証券 (B/L)** は大事な船積み書類ですが、発行にはメーヅレシートとの引き換えが必要です。

ただメーヅレシート上には、船積み作業中に確認されたさまざまな貨物の損傷状態が書き込まれているので（**リマーク**）、このままでは輸出者のほしいB/Lは得られません。それについては146ページで説明します。

▶ 在来船船積みの手順

フォワーダーは船積みに必要な手続きをして、輸出者に書類を渡す



輸出者はB/L引き換えのためにフォワーダーからM/Rを受け取る

コンテナ船における 輸出船積み手続き

Point!

- ☑ FCLではコンテナ貨物とCLPと一緒に船会社に渡す
- ☑ LCLでは商品がCFSに運ばれ、CLPを船会社が作成する

▶ FCLにおける船積み手順

FCL（126ページ参照）の場合、輸出者が自らの工場や倉庫などで商品のコンテナ詰め作業（バン詰め）を行い、輸出港などのコンテナヤード（CY）にコンテナ貨物を運びます。バン詰めの際、**コンテナ内積付表（CLP）**が作成され、**税関から輸出許可通知書が出たら、コンテナ貨物はCLPと一緒に、コンテナヤードで船会社に引き渡されます。**

船会社はそれに応じて、フォワーダーに**ドックレシート（D / R）**を発行します。これは在来船におけるメツレシートに相当する貨物の受取証で、輸出者が船会社からB / Lを発行してもらうために必要な書類です。FCLの場合コンテナごと船会社に引き渡されるので、ドックレシートへのリマークの書き込みはありません。

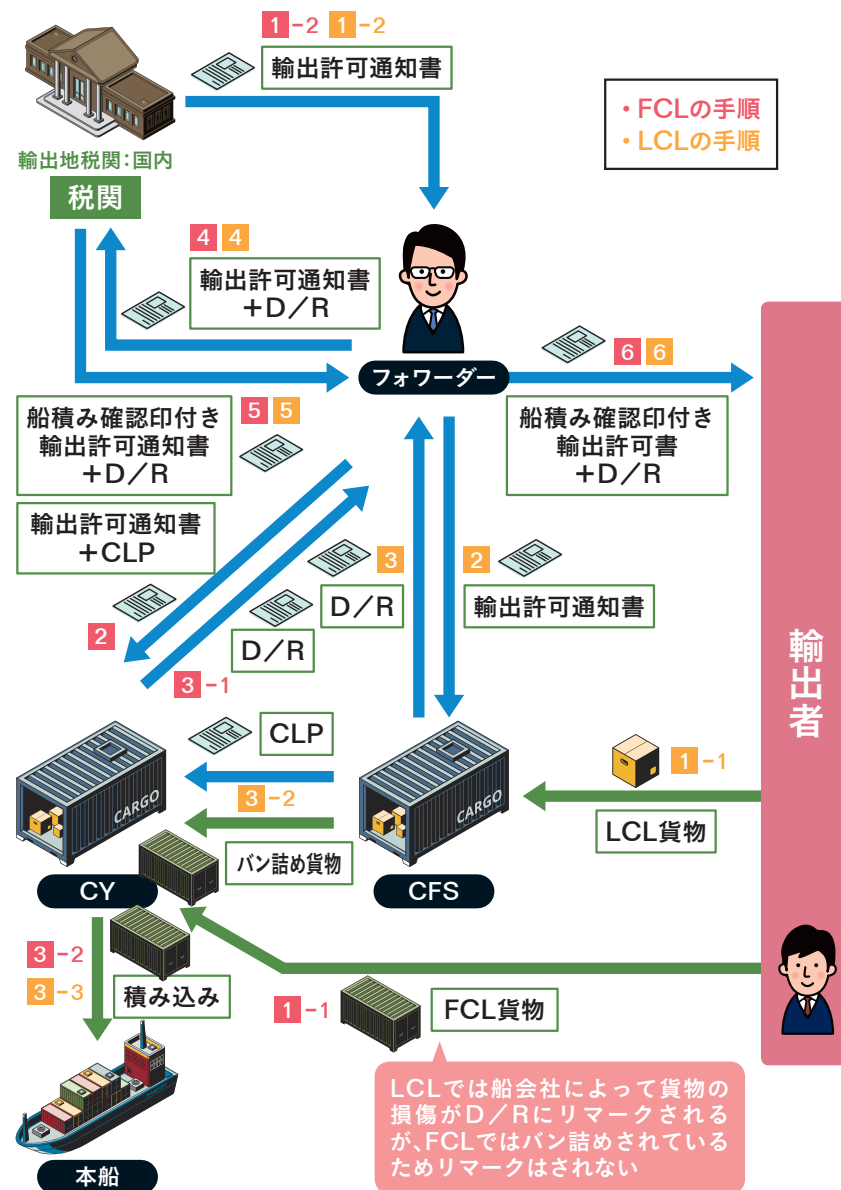
▶ LCLにおける船積み手順

LCL（126ページ参照）の場合は、商品貨物がバン詰めされないまま、船会社が保税地域に管理する**コンテナフレートステーション（CFS）**に運ばれます。**船会社の手によってほかの貨物と一緒にバン詰めされ、CLPは、船会社によって作成されます。**

税関から輸出許可通知を受け取ったフォワーダーは、CFSで貨物を船会社に引き渡すことになります。その際、船会社がドックレシートをフォワーダーに発行するのはFCLと同じですが、LCLではそこで認められた貨物の損傷がドックレシートにリマークとして記載されます。

▶ コンテナ船船積みの手順

コンテナ船の場合は船会社からM/Rに代わりD/Rが発行される



航空機輸送における輸出手続き

Point!

- ✓ 航空貨物代理店は航空会社に代わって集荷を行う
- ✓ エアウェイビル（AWB）は有価証券ではない

▶ 航空貨物代理店の業務とは

航空会社は船会社と違い、自ら集荷を行いません。代理でそれを行う者は航空会社に指定されて**国際航空運送協会**に登録された業者と、小口の貨物を集荷して航空会社に対して荷主となる**利用航空運送事業者（混載業者）**に区別されます。しかし、実際には多くの**航空貨物取扱業者**（以下フォワーダー）が両方の事業を兼務しています。

フォワーダーは受け取った貨物に対して、輸出者（荷主）に**エアウェイビル（AWB）**を発行します。エアウェイビルは船舶貨物の船荷証券（B / L）と対比されますが、有価証券ではありません。**AWBは航空会社の発行する運送状兼請求書ですが、輸出者に対しては貨物の預かり証となり、輸入者に対しては貨物の発送案内状となります。**

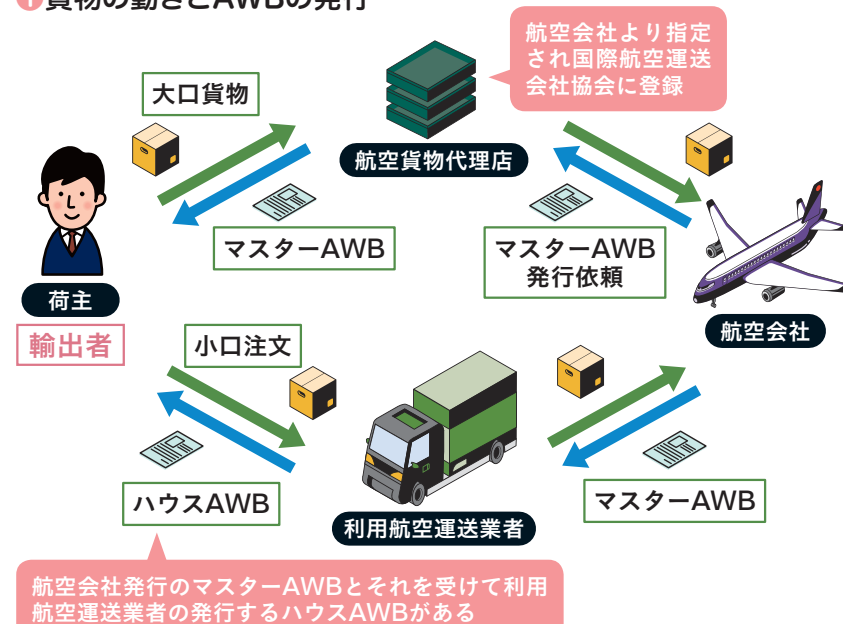
▶ 航空貨物の輸出手続き

航空機で運べる貨物には制限があります。そのことは国土交通省主管の**航空法**に定められており、フォワーダーが集荷の際、貨物の引き受け可否をチェックします。

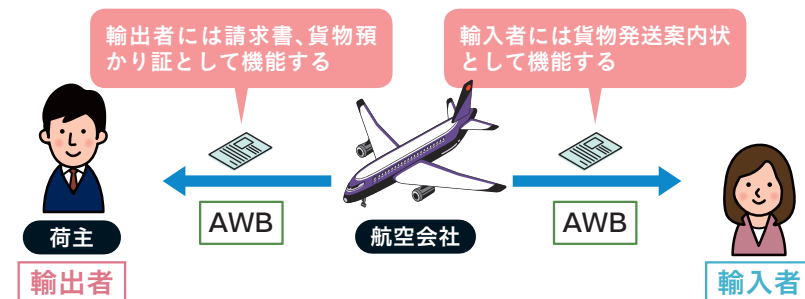
輸出貨物はフォワーダーの貨物ターミナルに運ばれ、そこで梱包、検量、ラベル貼り（船舶貨物の荷印＝AWB番号など）を経て、輸出申告が行われます。その後、貨物は空港の保税地域に搬入され、税関より輸出許可通知書が出たら、各航空会社の国際線貨物ターミナルに移り、航空機に搭載されます。

▶ 航空機輸送

① 貨物の動きとAWBの発行



② AWBの持つ機能



AWBは船舶輸送のB/Lと対比されるが、有価証券ではない

船積み後の 代金決済実務の流れ

Point!

- ✓ 船積み後、代金取り立ての準備を始める
- ✓ 代金取り立てに必要な船積み書類を作成する

どの場合でも必要な輸出者の実務

どの決済条件でも、**商品の出荷、船積みが終わった輸出者がやるべき仕事があります。それは、船積み書類を輸入者に送ることです。**船積み書類がなければ、輸入者は商品の受け取り手続きに支障をきたすからです。

輸出者は輸入者に対し、商品の出荷、船積み情報をEメールなどで即刻送り、その後船積み書類が揃った段階で送ります。送金決済については、88ページで書いたように、さまざまなケースがありますが、いずれの場合にも**請求書（BILL）**を輸入者に送って、輸入者からの入金を待ちます。請求書を送るタイミングは契約条件によりますが、船積み書類については、商品出荷後なるべく早く送る必要があります。

荷為替手形を組んで銀行に持ち込む

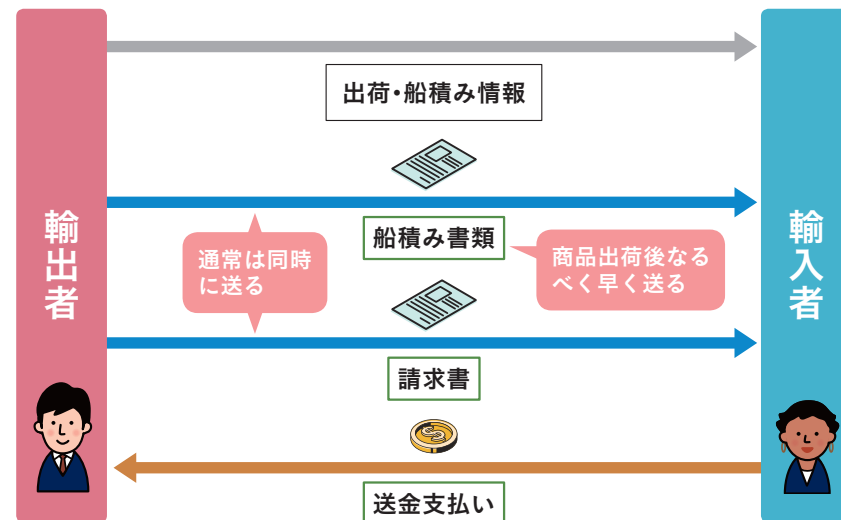
荷為替手形決済の場合でも、商品出荷後、輸入者にその情報を送り、船積み書類を揃える作業は、送金決済の場合と同じです。ただし、荷為替手形決済の場合、船積み書類は荷為替手形と一緒に、銀行経由で送られることになります。輸出者が揃えるべき船積み書類については、契約で規定されますが、特にL / C決済の場合は、L / C上に揃えるべき書類の内容とその枚数が書かれているので、注意が必要です。

船積み書類を揃えたら、荷為替手形を作成して銀行に持ち込み、輸入者への代金取り立てを依頼します。L / Cの場合、銀行持ち込みの期限があるのでこれも要注意です。

代金決済の流れ

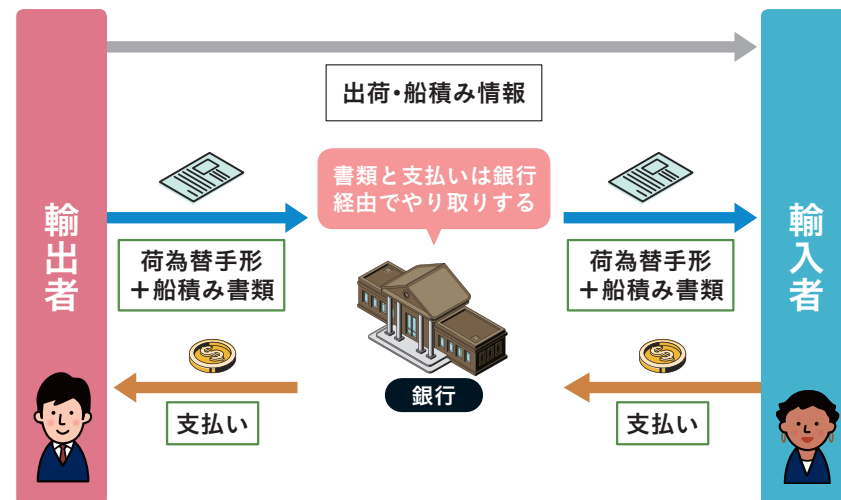
① 送金決済の場合

送金決済では請求書を輸入者に送り、輸入者からの入金を待つ



② 荷為替手形の場合

荷為替手形決済では船積み書類と荷為替手形を銀行経由で送る



輸入申告において優遇される 特例輸入者制度

Point!

- ✓ 輸入申告で優遇措置を受けられる特例輸入者制度
- ✓ 早く商品を受け取れる輸入許可前引取承認申請制度

▶ 特例輸入者の利点

130ページで特定輸出者の制度について書きましたが、それと対応するのが**特例輸入者**制度で、やはりAEOの一環として、近年できた制度です。特定輸出者と同様、貨物への安全対策及び組織内の法令遵守体制が整備されているかを、申請を受けた税関が審査して決定します。申請の書式は、特定輸出者申請と共通のものです。

特例輸入者になれば、貨物の輸入地到着前に輸入申告が可能となり、関税、消費税の納入前に、貨物を国内に引き取ることができます。ただし、納税は輸入申告日の翌月末までに行う必要があります。また、特例輸入者になれば、商品貨物が到着する輸入ポイント以外の税関に対しても、輸入納税申告ができるという利便性も、享受することができます。

▶ 従来からある輸入許可前貨物引き取り制度

特例輸入者制度ができる以前からの制度に、**輸入許可前引取承認申請制度**があります。**工場の在庫不足や、商品の緊急販売を要するときなど、輸入商品を早急に引き取りたい輸入者が、理由を書いた承認申請書を税関に提出します。**税関に承認されれば、特例輸入者と同等の措置が受けられ、早期の貨物引取が可能です。納税の支払期限は、輸入申告許可日の翌月末までで、これも特例輸入者制度と同等です。

1つ違うのは、未納税額相当の担保あるいは銀行の保証状を、税関に提出する必要があることで、納税とともにこれらは解除されます。

▶ 輸入者の特例

① 特例輸入者の3つの特典

- 1 貨物の輸入地**到着前**の輸入申告
- 2 **納税前**の貨物の引き取り
- 3 **輸入ポイント以外**の税関への輸入納税申告

② 輸入許可前引取承認申請制度の流れ

