

## 第 70 回大阪税関行政懇談会

日 時：令和 6 年 1 月 31 日（水）11：00～13：00

場 所：大阪港湾合同庁舎会議室

説明者：大内 聡 大阪税関長

小黑 一興 日本通運株式会社 執行役員 関西ブロック地域総括兼大阪支店長

### 議事録

#### 【坂元座長】

それでは、第 70 回大阪税関行政懇談会を開催します。初めに、本懇談会開催にあたり、大内税関長から、ご挨拶をお願いします。

#### 【大内税関長】

大阪税関長の大内でございます。本日はよろしく願いいたします。大阪港は市内中心部から少し距離がありますが、当会場から夢洲も少し見えますので、是非ご覧いただければと思います。私も大阪出身ながら、以前にはこの辺りに来る機会は限られていたのですが、ここには海遊館があり外国人も多く見かけます。一方、コロナの影響もあり部分的な営業しかしていない宿泊施設や美術館も今は閉鎖されていたりします。これから万博もあり IR 等もありますので、どのように発展していくのかなと思います。本日はせっかくここまで来ていただきましたので、帰りに街の雰囲気を見ていただいて、来年以降どう変わっていくのかの変化を見ていただくのもよいのかなと思います。

今回の懇談会についてですが、4 年ぶりの開催ということで皆様には関税政策・税関行政について最新の動きを知っていただきたいと思います。あと、日本通運(株)の小黑様より最近の物流の取り巻く状況について、お話をさせていただきます。大阪税関では、委員の皆様のご意見も参考にしながら、税関行政をより適切に遂行してまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

#### 【坂元座長】

大内税関長ありがとうございました。それでは、講演の方に移らせていただきます。本日はまず、大内税関長より「関税政策・税関行政について」と題しまして、関税政策や税関行政に係る最近の動向について説明をお願いします。その後、委員である小黑様より物流に関する最近の諸課題についてご講演を賜ります。

ご講演の後、質疑応答や意見交換やご感想等のお時間を設けております。それでは大内税関長よろしく願いいたします。

## 【大内税関長】

私の資料は3つあります。資料1は最近の関税政策・税関行政についての概要で本省でも使用している資料となります。資料2は大阪税関に関する資料となります。資料3は参考資料となります。

資料1の2～3ページ及び資料3の2ページです。貿易統計について、日本はずっと貿易黒字で、高度経済成長期及び1990年代等には米国等にいろいろ言われてきましたが、最近では貿易赤字になったりもしています。資料3の2ページのグラフによると輸出・輸入とも増加していますが、特に2010年くらいから輸入の伸びが大きくなっています。東日本大震災のあった2011年に貿易赤字になっており、理由として世界的なエネルギー価格の高騰等で輸入が大きく増えています。私が入省した1989年頃は大きな貿易黒字で、その後、日米経済摩擦等で交渉にも携わりましたので、貿易統計の大きな流れを見ると色々な思いがございませう。

資料1の4ページです。越境電子商取引がコロナ禍で拡大し、輸入許可件数は近年大幅に増加しています。2022年の航空貨物の輸入許可件数はコロナ禍前の2018年と比較し約2.8倍、海上貨物の輸入許可件数は約2.9倍と大きく伸びており、その対応に税関は様々な工夫を凝らしております。

関税等収入額の推移について、令和4年度の税関における関税等収入額は14.2兆円で租税及び印紙収入の約18.5%に相当しています。関税は1兆円で、税関の役割として国家歳入に占める割合としては今や必ずしも高くありません。消費税及び地方消費税は11.7兆円で、1989年の消費税導入後、税率が変更されるとともに、その割合が高くなっています。とん税及び特別とん税は船舶の入出港にかかる税であり、0.02兆円ほどとなっています。

資料1の5ページです。急増する輸入貨物に対し様々な問題が生じています。例えば、ネット販売では、多くの購入者は商品がどこからきているかを知らないかもしれませんが、販売業者が国内販売する前に商品を輸入し輸入の際には商品の価格が決まっていないう、輸入者が定かではない等の問題があります。

資料1の7ページです。コロナ禍で落ち込んでいた入国旅客数も回復傾向にあります。税関では入国者数の増加に対応するため電子申告ゲート（Eゲート）を配備し活用しています。

資料1の8ページは輸出物品販売場制度の適正な執行です。皆様も海外に行つて物品を購入する際に国によって免税方法が異なつていふことに気づいておられるかと思いますが、日本では市中店舗で購入する際に免税された金額で購入することができます。購入品は日本から持ち出す必要があるのですが、外国人旅行者の中には日本から持ち出さず日本で転売していると思われる例があり現在問題となつています。そういった外国人旅行者の中には搭乗手続き締め切り間際にチェックイン手続を行つたりすることで税関のチェックをすり抜けようとする者もあり、捕捉・賦課決定できたとしても未納を理由に出国制限することはできず、滞納となる事案もあります。実際、令和4年度では賦課決定22億のほとんどが滞納となっています。現在、日本では店舗で購入すると電子的に購入履歴が記録されますが、外国人旅行

者の中には1億円購入した方もいて、必ずとは限りませんが制度を悪用した者もいます。

資料3の3ページを用いて、免税とは何かについて少し説明させていただきます。例えばフランスに行き、現地の空港免税店で物を購入する際、フランスにおける税金は免税となりますが、日本に入国した際日本における関税や消費税が免税であるということではありません。日本入国時に申告が必要なものは、外国で購入した物、外国で入手・譲り受けた物及び日本から持ち出した物となります。フランスの免税店で購入したものは元々免税であり、市中で購入したものについては還付手続きを取ることで免税となりますが、日本では課税の対象となります。ただし、日本入国時には免税範囲というものがあり、酒やたばこや香水の一定量、およびその他の物品については海外市価の合計額20万円が免税となります。ブランド物のバッグ等で20万円を超える高価なものについては関税や消費税がかかることとなります。4ページの外国製品持ち出し届については、高価な時計等20万円を超えるものであっても、同届出を出国時に提出し確認を受けておけば、課税されことなく入国することができます。

資料1の10ページです。金密輸に対する取締りに対する取組みについてです。金密輸の何がいけないのかについて資料3の5ページを用いて説明します。まず、香港で金を5kg5000万円で購入します。日本に入国する際には消費税10%、500万円（関税0円）を支払う必要がありますが、隠して密輸します。その金を買取店に持ち込むと消費税込み5500万円で買い取ってもらえるため、密輸入者は500万円の利益を得ることとなります。買取店に持ち込まれた金は転売等され、輸出されると国から500万円還付されるため、国が500万円の損失を被ることになり、問題となっています。

資料1の11ページです。不正薬物の摘発状況です。ニュース等では学生の逮捕等が報道されていますが、税関としても水際取締りをしっかり行わなければいけないと考えています。

ここで薬物について資料3の6～7ページを用いて少し説明させていただきます。覚醒剤、大麻等聞いたことがあるかと思いますが、今回は分類等について説明します。法令では、覚醒剤は覚醒剤取締法、大麻は大麻取締法、モルヒネ、ヘロイン、MDMA、コカイン、LSDが麻薬及び向精神薬取締法、指定薬物が医薬品医療機器等法というように分類されています。また製造過程では植物等自然のものから生成されるものと、化学品から生成されるものがあります。アヘン戦争というのがありましたが、あへんはけしの実、いわゆるけし坊主から生成します。けしの実と言ってもけし自体に違法なものとそうではないものがあり、お菓子に使用されるようなけしはあへん生成のけしとは異なります。またけしは製造段階で生成物が異なり、あへん、モルヒネ、ヘロインという順で精製されます。また、薬物には興奮させるものと抑制するものがあります。

資料1の12ページです。最先端技術の導入ということで、最近では税関でもドローン等を導入して取締り等を行っています。

資料1の13ページと資料3の8ページです。知的財産侵害物品についてです。知的財産侵害物品について個人で供するものについては制度上必ずしも規制の対象ではありませんが、

最近通販等での事業者からの購入が規制の対象となりました。その影響もあり、商標権等を侵害する物品に対して争う旨の申出の件数も減少しております。

資料1の14～15ページです。ロシア等に対する経済制裁についてですが、税関において資料に記載の制裁措置を行っています。ロシア向け乗用車の輸出状況等については、高級車、排気量1900cm<sup>3</sup>超の乗用車やハイブリッド車等の輸出が規制されたことにより、これまで輸出港では高級車が並んでいたそうですが、先日私が北陸に視察した際は規制の影響もあり普通車しか並んでいませんでした。

資料1の16ページです。経済安全保障については2018年ころから経済産業省中心に対応を強化しているところですが、税関でも輸出に対して取組みを行っています。これまでは税関は輸入に対する取締りが大きかったのですが、最近では輸出に対する取締りも重要性が増しています。

資料1の19～21ページです。19ページでは令和6年度の関税改正の主な要望を掲載しており、20ページではAEO制度についてAEO事業者が増加している旨の資料を掲載し、21ページでは世界最先端の税関を目指すスマート税関構想についての資料を掲載しております。

資料1の23ページ以降は国際関係についての記載です。過去のブロック経済への反省もあり、2国間や地域的な協定は難しくなりましたが、2000年代以降経済連携協定が増えて現在に至っております。

資料1の33ページです。WCOは世界税関機構です。WTOは世界貿易機関ですが、WCOは税関に関する国際機関として存在しています。本部はブリュッセルにあり、事務総局長は長年日本人の御厨氏が務めていました。日本人がトップを務めている数少ない世界機関であったと思います。

資料1の36ページです。関係団体等との協力について、関税局や税関が関係団体との意見交換を充実させ、関税政策や税関行政に活かしていきたいと考えています。今後は地方の関係団体にも取組みを広げていくといくことで、皆様にご協力を求めることがあるかもしれませんが、その際はよろしく願いいたします。説明は以上となります。

#### 【坂元座長】

大内税関長ありがとうございました。税関政策及ぶ税関行政全般についてのご解説をいただきながら注目すべき問題についていくつかご指摘ありました。大変貴重なお話を整理してご講演を賜りありがとうございました。

それでは、続きまして小黑様からご講演を賜りたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

#### 【小黑委員】

NXグループ日本通運(株)で関西エリアを担当している小黑でございます。今日は少しお時間をいただき、物流に関する最近の諸課題についてお話をさせていただきたいと思っております。

2 ページです。皆さんご承知のとおりなので、細かいことは申し上げませんが、特に大阪エリアを中心として、非常にいろんなイベントが予定されています。それによる世界的な集客・交流でまさしく大阪が核となりつつあるというところなんです。期待値も含めてですが、こういったことで人の往来やいろんな物資の往来が大きくなることで、物流も活発化し、大阪港や関西空港での輸出入数量の拡大に期待したいと考えています。

3 ページです。続きまして、まずは国内問題ですが、直近の 2024 年問題とカーボンニュートラル、それから国内・外で多発する災害、あとはいろんな紛争等で物流は特に外的な環境に非常に左右され、様々な問題がでてきています。

具体的に 2024 年問題について申し上げますと、トラックドライバーの時間外労働が最大で 960 時間に制限されるということで、単純に 12 か月で割ると月 80 時間、20 日稼働とすると、1 日 4 時間程度の時間外しか許されません。また、休憩時間について、改正前は 8 時間のインターバルを空ければよかったのですが、改正後は 11 時間以上空けないといけないということになり、直接的に影響が出てくるのが、長距離トラックのドライバーさんの働き方ではないかと思えます。

それからカーボンニュートラルということで、2050 年を整合的な目標として出されていますが、2030 年度には温室効果ガスを 46%削減する、これを更に 50%の高みに向けて取り組みをするということが政府から表明されているところで、様々な企業様が自社で排出したり物流業者を使うことで排出したりもありますので、そういったところでもこの問題に絡むということになります。

いずれにせよ、物流業者としては、お客様、特に荷主企業様のサプライチェーンに関して、しっかりコミュニケーションを取り、いろんな物流の組み合わせ、モーダルコンビネーションを進めていく必要があると認識しています。

続きまして 4 ページです。2024 年問題に対して、政府から物流革新に向けた政策パッケージが出されています。資料に記載のとおり、まずは商慣行の見直しです。これは物流業者同士、また荷主企業様との商慣行等があります。それから物流の効率化、それと荷主企業様と消費者様への行動変容というのを求めている、というところになります。具体的には、トラックドライバーが純然と減っていく中で、様々な輸送モード、例えば鉄道、内航船舶、あるいはトラックの共同配送、あるいは中継点の設置等、様々なソリューションを進めていく必要があります。これはお客様毎に対応策は違うかと思えますけども、進めていく必要があると思います。また、自動運転やデジタル・トランスフォーメーション等、いろんな効率化を進めていく必要があると認識しています。

続きまして 5 ページです。弊社の事例を一つご紹介させていただきます。これは 2020 年度に実施し、効果が出た共同配送という内容になります。もともと飲料系のメーカー様は、貨物自体が重たいものが多く、輸送時にトラックの下半分くらいしか積まず、上半分は空いていました。一方、即席麺のメーカー様の例になりますが、貨物自体軽いということで、空いていた上半分のスペースを利用して積載し、トラックを満載で走らせるとういところで、弊

社と2つのメーカー様のニーズがマッチングして、共同配送が実現した例です。当然のことながら、集配時間や、それぞれのメーカー様での作業において様々な調整が必要でしたが、最終的に物流の効率化というところで、三者の方向性が一致して実現した例になります。

続きまして6ページです。現状、トラックドライバーにおいて一番問題となっているのが、港でいえば、税関による輸入許可待ちや、港湾業者の上屋の搬出待ち、内陸であれば物流センターやお客様の施設、あるいは我々のような物流業者倉庫内での荷待ちや、順番待ちというのが、物流の効率化に今までブレーキを掛けていた部分があります。このような内容については、やはり我々だけで解決できない問題です。港でいえば、通関業者、税関関係の皆様、港運事業者及び荷主企業様がいろいろな知恵を出し合いながら、連携して行く必要があると考えています。

7ページです。最後に、万博関係のお話を少しさせていただきます。ご承知とおり夢洲で開催されますが、物流動線が非常に細い状況です。一方で、国内出展者も多数で、海外からも100か国以上の出展者が予想されている中で、全体にスケジュールが遅れ気味とのことです。よって、今夏から来年の春先にかけて、パビリオンの建設関係の資材の搬入等の輻輳が予想されることと、それ以降、実際にパビリオンの中で使用されるものや日常的に使用されるものの物流が予想されます。ここで無秩序に皆様が好きな時に好きな状態で荷物を搬入しようとすると、かなり大渋滞したり、物理的に時間内に搬入できないといったことが予想されます。これについて弊社では、会場近くに門前倉庫といったものをご用意して、一旦同倉庫に集約し、搬入先との調整をしながら、円滑に輸送ができるよう物流を構築する必要があるということで、弊社でも検討を進めているところです。

8ページです。最後に、円滑な輸出入許可等に向けた海外出展者の理解を進めたいと思っています。というのも、必ずしも出展者様にご理解いただけているかということ、そうではなく、実際特に海外出展者の方やいろいろな関係者の方と話を進めている中で、やはり食品・飲料関係で問題が生じています。博覧会協会が、パビリオンの20%を飲食関係のところを使っていいというような指針を出されている関係もあり、食品を販売したり、レストランを開きたいというようなご予約を相当数聞いています。その中で、出てくる話が「国家イベントなので、当然免税なんですよ」とか「かなり優遇措置があるんですよ」というようなことを言われる海外出展者関係者がガイドラインに記載があっても多くいます。なので、できれば、さらに踏み込んだ、食品・飲料に特化したようなガイダンスがあれば、理解も深まるのではないかと考えています。当然のことながら、税関だけではなくて、植物検疫、動物検疫、厚生労働省（食品届）に関わる話ですので、この会だけで申し上げるのもどうかという気がしますが、我々物流事業者が今こういった問題に直面しているといったことをひとつご理解いただけるとありがたいと思います。以上となります。

#### 【坂元座長】

小黑様ありがとうございました。小黑様からは物流を取り巻く2つの課題として2024年間

題とカーボンニュートラルへの取り組みについてのご解説をいただきました。ありがとうございました。

それではここからは委員の皆様からご意見ご感想等自由にご発言をいただきたいと思えます。まずは牧委員をお願いします。

#### 【牧委員】

小黒委員の共同輸送の取組の話は大変興味深く、こういった取り組みが増えていけばよいと感じました。貿易額は増え、輸入許可件数や入国者数も増加する中で、密輸取締りや経済安全保障対策等到大変尽力されていると思います。一方で、各業態では人手不足が深刻化しているが、人や物の増加に伴い業務が増えている中で、税関において職員の数はどのようになっていますか？

#### 【税関・山岡総務部長】

業務が増える中で税関でも人員要求は常に行っており、公務員は定員削減が続く中、税関では微増ではありますが増加しています。これまでの業務に加え安全保障等新たな業務も増えていますので、人員増の必要性に関しましては皆様にご理解いただきたいと思えます。

#### 【坂元座長】

スマート税関化する中では効率的に人員を減らすことになると思えますが、一方で職員の質的な向上が必要となると思えますが、如何でしょうか？

#### 【税関・山岡総務部長】

昭和40年代頃から貿易量も増えそれにより申告制度の導入を行う等税関の体制も改正し、1978年頃からは、NACCSという通関システムを導入したり、リスクマネジメントを導入しております。今後はスマート税関構想にあるようにAIの導入やDXにより、より一層業務効率化し、職員の業務負担を減らしていきたいと思えます。

#### 【種村委員】

人員の確保については、空港でのお客様の利便を考えると、検査場を含めたCIQでの時間をどれだけ簡素化できるかがお客様の満足度にもつながりますし、航空会社の効率化にもつながると思えますので心強く感じました。

その中で、近年日本ではGDPがドイツに抜かれたり、若干日本人が自信を喪失しつつあるのではないかと感じる中で、日本人の持つソフトパワーはすごいと感じています。というものの、フランスでは国内で買い物をするとVATが課され還付手続きを取ると税金が戻ってきますが、日本では初めから免税で購入することができます。それは日本の各店舗のソフトパワ

一のすごさだと感じているのですが、1点気になっていることが、日本の免税は金額等制限なく免税されるのでしょうか？

2024年問題について、航空会社は元々勤務管理等厳格に行っているため、社内の生産体制に影響はないのですが、ビジネスパートナーにかかる影響は大きいと感じています。例えば通関にかかる時間によりインターバル切れになる等の危険性があると聞きましたが、実際航空会社では運行乗務員が悪天候等でインターバル切れになり飛行機が欠航する事態はすでに起こっております。今後は物流もインターバルを厳格に守っていくとなると、輸送を断念せざるを得ない局面が出てくるかもしれず、その危険性を含んだ上での生産体制を構築していく必要があると感じました。

#### 【税関・縫監視部長】

免税品の購入に上限はありません。(ただし消耗品(食品、薬品、化粧品等)については、同一店舗での1日の購入限度額が50万円以下と規定されています。)消費税の免税については、日本で買い物をし、日本から持ち出すことで免税を認めています。ですので、日本から発送する場合で、現物確認できない場合は、免税の対象にはなりません。あくまでも出国する前に税関に見せていただくことが条件となります。その際に提示できなければその場で賦課決定を行い、消費税等をお支払いいただくこととなります。しかしながら、この制度を悪用する外国人もおり、国内で大量に購入し、国内で仲間等に市価の9割で流していくわけです。これについては税制大綱でも触れられていますが、今後現行の方法を厳しく検討していく状況にあります。

#### 【小黒委員】

インターバル管理については、そういった事案が生じないよう事前に準備する必要があるのですが、大雪等による道路の寸断等不可抗力に関するものについては、監督官庁において柔軟な運用をお願いしたいと思っています。

#### 【安藤委員】

当社は幅広く事業を行っており、小さな部品から設備等まで多岐にわたるのですが、輸出申告件数は年間10万件以上、輸入も年間20FTコンテナ10万本以上となります。その中で当社が重要視しているのが、事業活動中での貿易コンプライアンス遵守です。全社員1人1人がコンプライアンスを意識することを様々な教育手段・実務を通じて徹底しています。またオペレーション力強化も全事業で活動を進めています。我々が今頭を悩ませているのがサプライチェーンコンプライアンスです。アメリカを発端とし、強制労働防止の観点で輸入者AE0の資格審査が行われるようになってきています。アメリカの輸入者が、輸入品のサプライチェーンを遡り、そのサプライヤーにおける強制労働の防止プログラムまで見届けることが求められています。そんな中でご検討いただきたいのがAE0相互承認の枠組みをさらに進



化させる活動をしていただきたいということです。当社は日本だけでなく海外の事業拠点も AEO 取得していますので、それぞれの各国の事業が取得する AEO が相互承認により、サプライチェーンコンプライアンス管理の枠組みとしてつながれば大変ありがたいと思っています。

もう 1 点がスマート税関構想について、検疫等も含めた DX を進めていただきたいと思っています。

**【税関・武次業務部長】**

AEO について、私は以前米国で勤務しており 9.11 以降の数年間の米国のセキュリティー辺倒の状況の中でサプライチェーンコンプライアンスが登場したわけですが、元々はセキュリティーだけだったのがそれ以外の概念が入ってきて複雑化していると感じています。今回のご要望については関税局の担当部署に確実に伝えたいと思います。

スマート税関構想については、業務部の範囲で言えば、知的財産侵害物品に対するスマートグラスの活用について、現場の職員が貨物確認を行う際に映像を映し、それを知的財産部門の職員が確認するという考えられています。しかしながら画素数の問題等もありまだまだ課題もありますが、機器も DX も日進月歩ですので、DX や RPA に期待しています。

**【坂元座長】**

では、立野様お願いいたします。

**【立野委員】**

今の学生は留学すると、その相手国では不正薬物について問題ないことが多くあります。学生がそこに染まってしまう、帰国後も、薬物の習慣性がついていると簡単にネットで購入するということのようなことが今後起こってくるのではないかという気がしています。

もう一つは商標権の関係です。中国では多くの企業が商標権なんて全く問題無しに物を作ると思います。それが日本に入ってくる場合、税関でそれをすべて止めるというのは無理だと思います。税関はその製品の特許の内容など詳細を知っておられるわけでもないと思います。ですので、事業者がこの問題をどこへ訴えていくか、税関ではなくて特許庁等に言えばよいのか、そのあたりのことも説明に加えてもらえればという気がしました。

**【坂元座長】**

それは知的財産の件ですね。

**【立野委員】**

今税関長がおっしゃっている E コマースで、簡単に物が買えると、業者でも買えるわけです。それは日本の知的財産に触れているかどうかというのは、分かりません。それを事業者

が訴えない限りは、問題なくそれが国内に流通してしまうことになってしまって、特許を持っているところに損害を与えていくこととなります。やはり早く止めることができるか、当然今後、税関の仕事がどんどん増えていく可能性があるかもしれませんが、どこで防御できるかということを少し説明してもらえればなど、そんな感じで聞いておりました。

それともう一つは、万博の準備がこれからいよいよ始まって、海外パビリオンが建設されると思います。たぶん海外パビリオンの大半は一回現地で組み立てて、それをばらして運び、万博の会場で再組立てするのだと思います。その際に税関がどういう風に検査をされるか、やはりそれをスムーズにやらないとパビリオンが完成しない、遅れるというようなことが現実には起こると思います。聞いている範囲ではチェコやアメリカがいろんなところから部品で持ってきてそれを組み立てるそうですが、税関がどう対応していくかというのを是非検討していただけたらという気がします。

#### 【坂元座長】

では、回答が重なってくる質問もあるかもしれませんが、一通りご質問等お伺いして、その後まとめてご回答いただくという形に変更させていただきますので、進行上の理由でよろしくをお願いします。

#### 【米澤委員】

中小規模の物流事業者にとっては、「2024年問題」が最も懸念されています。これまでは一日で運送可能だった荷物が、今後は半日で済む場合もあれば、追加で一日かかる場合も出てくるかもしれません。この問題は、効率的に荷物を運ぶ方法をどう見つけるかにかかっています。物流手段としては、鉄道や船を利用するなど多様な方法があります。過去の神戸震災の際に見られたように、最も近い場所から荷物を動かすという手法が取られるかもしれません。例えば、以前は大阪で製造した商品を九州まで運んでから輸出していましたが、大阪から直接輸出するように変更することも一つの方法です。また、中国と大阪は地理的に近く、コンテナの本数も多かったのですが、物流コストの観点から、また一部企業の景気が若干落ち込んでいることを考慮して、大阪港から名古屋港へと貨物の取り扱いを変更し、そこからの積み替えを検討する動きもあります。これらの変更により、大阪での通関手続きや需要が若干減少している状況です。

#### 【宮坂委員】

航空会社もスマートエアポート構想があり、大都市から進めています。お客様の利便性という点からスマート税関構想と連携できることもあるかと思しますので、積極的に意見交換できる機会があればと思います。また、自社貨物機(B767)の運航をまもなく開始するという事で準備を進めています。小黑委員の2024年問題のお話の中で、2024年問題を機会に船や鉄道へのモーダルシフトについての言及がありましたが、航空への取り戻しということでは

新規貨物の誘致を図っていきたいと考えています。生鮮食品や医薬品など航空輸送に適した貨物もあると思いますので、住み分けをしながらお客様のソリューションに入り込んでいきたいと思っています。今年に入ってから荷主やフォワーダーとトラック問題や気候変動への対応についての意見交換を始めました。例えば伊丹-羽田の昼間便や地方路線の B767 機をうまく活用できればと考えています。伊丹-羽田のカーゴスペースはかなりタイトなのですが、昼間便であれば少し余裕もありますので、カーゴスペースを捻出できればと思っています。いずれにせよ 2024 年問題については一体となって考えなければならないということを今回のお話で改めて感じた次第です。

#### 【赤井委員】

コメント2点、質問2点を上げます。まず、1点目、短期的には万博に向けてどう準備していくのか、特に物流や観光客について生じるような問題点、例えば「万博だから特別措置を受けられるのではないか」という考えた方など、を事前に洗い出して、混乱が生じないように大阪税関を中心にしっかり準備いただきたいと思います。

次に2点目、人材不足について、トラックドライバー不足、税関についても人材を補充されているとはいえ急な業務量の増加、オーバーツーリズムに対応するための人材不足についてどう対応していくのか、これは財界も含めて新たなあり方、例えば DX、を用いて解決していく必要があるかと思っています。

質問の1点目は、大阪税関は北陸も管轄していると思いますが、能登半島地震の影響があったのか教えていただきたいです。

2点目は、AI の導入等、様々な取り組みを行う中で、取り組みをした結果どういう効果があったのかとか費用対効果についてデータをしっかり取っていただき分析して、一番効果的な取り組みを行っていただくことも必要かと思っていますので、今モデル事業等具体的に取組んでいることを教えていただきたいと思います。

#### 【実森委員】

よく新聞では失われた 20 年乃至は 30 年と書きますが、さきほど税関長がお示しになった「日本の貿易額の推移」のグラフをみると、この分野では全く失われていないと感じます。貿易額は右肩上がりでもバブル期の 2~3 倍の取引があることがわかります。これは経済のグローバル化、インバウンドの増加に伴い貨物の量が飛躍的に増加しているということにほかなりません。取引の形態も複雑化、多様化しています。そのような中で社会の重要なインフラを担う税関がこの大きな変化をキャッチアップできているのか、人材の確保は十分なのか、さきほど説明いただいたスマート税関構想等の施策で対応できるのかが気になりました。

というのも、関税の仕組みや税関の活動がそれほど知られていない、一般にはあまり理解されていない点があるからです。関税は非常に難しいと思います。かつて経済産業省で通商

の担当をしていましたが、関税の記事を書こうと思ってその物品の関税が何%か調べるのに、分厚い本（タリフ）をめくるのですが、なかなか書き方も複雑で分からない。関係者の方々にとっては当たり前のことでも、普通の人々からするとなじみがない。そういった経験からも税関の役割が増していく中で広報の役割がますます重要になっていると感じました。

万博の話についても、「新聞は文句ばかり書いて万博をつぶそうとしているのか。」と言われることがありますが、是々非々で指摘をさせていただいているつもりですし全面的に応援する気持ちでいっぱいです。関税関係でいろいろ誤解がある等のご指摘もひとえにアピールや啓蒙が足りない、かゆいところに手が届く支援というものが果たしてできているのかどうかだと思います。このあたりあまり時間もないのでもう一度見直していただいて、問題のないようにやっていただきたいと思います。

#### 【坂元座長】

万博の準備について物流や観光の対応に対する準備が必要である、しかし人材不足もある中でしっかり準備を行っていかねばいけない。何か補足説明があればお願いします。また、震災の北陸官署の影響がどうであったかもご説明をお願いします。

#### 【大内税関長】

資料2の一番最後が万博です。本日の話でも課題をお聞きしました万博への対応についてもしっかりと伝えてトラブルがないようにしていかなければいけないと思います。北陸官署の件については、税関としては幸いなことに職員自身への大きな被害はありませんでした。庁舎についてはひび割れや排水等の影響が出ていますが、執務は問題なく行っています。

#### 【坂元座長】

物流量が増加する中で取引が複雑化・多様化していますが税関機能が十分に対応できているのかについてはいかがでしょうか。

#### 【大内税関長】

税関の役割は資料2の3ページにもあるように税関の3つの使命があります。安全安心な社会の実現、適正かつ公平な関税等の徴収、貿易円滑化の推進です。特に貿易円滑化の推進が他の2つの使命との調和を図っている目的のものになります。スマート税関構想は世界最先端の税関を目指し関税局が中心となって研究しながらしっかり行っているのですが、皆様からのご意見も関税局に共有させていただきたいと思います。

#### 【坂元座長】

ありがとうございました。それでは時間にもなりましたので最後に要点をまとめさせていただきます。

1つ目は、税関業務そのものが貿易量の増加、経済安全保障の問題等により拡大している中でサービスを低下させず効率化を進めていくということで税関職員の増員を最小限に抑えて、代わりにリスクマネジメントの観点から重要な問題には集中的に取り組んでいき、スマート化を進めて効率的に業務を行っていきたいというお話がありました。

2つ目は、企業として貿易量が増加する中でサプライチェーン上のコンプライアンスに注目している。特に人権の問題等は重要であり、情報把握に努めていきたい。制度上はAEO相互承認についてコンプライアンスの観点をどう取り組むのか重要な点ではないか。というお話がありました。

3つ目は、スマート税関構想の中でDXを進めていきたい、1つの事例として航空会社としても税関と連携しながら更なるスマート税関化を進めていきたいというお話がありました。

4つ目は、免税制度そのものが複雑で悪用されることがある。日本はソフトパワーに強いので免税制度においてもソフト面からの整備を進めることがさらなる発展につながるのではないかというお話がありました。

5つ目は、覚醒剤や知的財産の扱いについて、留学等で緩やかな世界に触れるとそれに染まってしまう可能性、知財については制度面で侵害品の流入を止めるさらなる対策が必要ではないかというお話がありました。

6つ目は、物流の2024年問題でインターバル管理の重要性を認識しているが一方で物流の遅れが懸念。物流コストの低減の面から大阪湾での物流が若干減少している。カーボンニュートラルについてはユーザー側の情報も含めサプライチェーン全体として情報把握していく必要があるというお話がありました。

最後に、万博への準備の重要性についてのお話がありました。

いろいろと貴重なご質問ご意見を賜りありがとうございました。非常に充実した懇談会になったのではないかと思います。

それでは時間になりましたので、行政懇談会を終了したいと思います。最後に大内税関長からご挨拶をお願いします。

#### 【大内税関長】

本日は、当懇談会にご出席賜り、また、活発な議論、貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。また、小黑様におかれましては、プレゼンテーションしていただき、誠にありがとうございました。本日の懇談会にご参加いただいた委員の皆様のご意見等を参考にし、今後の税関行政に役立ててまいりたいと考えております。また、時間の関係で回答できなかった質問につきましては、各担当から回答させていただきます。また中長期的な問題につきましては次回以降の行政懇談会等で触れることができるよう我々も努力してまいります。最後になりましたが、当懇談会の進行をしていただきました坂元座長に厚くお礼申し上げます。本日は誠にありがとうございました。

【坂元座長】

それでは、これを持ちまして、第 70 回大阪税関行政懇談会を終了します。本日は誠にありがとうございました。

以上