



# 豪州の検疫・通関事情

## 第5回 「通関制度とシステム」

オーストラリア日本通運

古江 忠博

今回からは、豪州の通関制度に話を移したいと思います。

※ ※ ※

豪州の通関制度は、1998年より2006年にかけて実施された貨物管理再構築プロジェクト (CMR = Cargo Management Re-engineering Project) により刷新されました。豪州関税局はCMRプロジェクトを通して、先進的な情報技術 (IT) を導入することにより、通関手続きと報告制度の効率化とともに、より高度なリスクマネジメントの実現を目指してきました。

CMRプロジェクトにおける最大の変更点は、当該プロジェクトの中核をなす「統合貨物システム (ICS = Integrated Cargo System)」の導入であり、従来、輸入業者の履歴管理・申告情報と貨物情報管理・通関処理状況管理といった処理内容毎に分かれていた税関システムが、1つの統合されたITシステムとして運用されることになりました。ICSはシステム接続仲介業者経由のほか、インターネットを利用した接続環境を構築しており、100%の電子データ申告の実現を目指しています。これにより、正確な事前貨物情報を受領し、到着前にハイリスク貨物の識別を行うことで、関税局のリスクマネジメント能力を高めると同時に、産業界にとってもより効率的な貨物状況の追跡が可能となっています。

その他、当該プロジェクトの成果として、豪州版AEO (Authorized Economic Operator = 世界税関機構が定める「認定された経済事業者」) 制度とも言える、ACP (Accredited Client Program) の導入 (詳細は後述)、関税支払い業務の効率化、ならびに検疫検査局・統計局といった関連行政機関との情報の共有化が挙げられます。

※ ※ ※

CMRプロジェクトの実際の稼働については、大規模なものが往々にしてそうであるように、スケジュールの大幅な遅れと、コストの肥大化が問題となりました。当初計画では2003年7月までに本番稼働を予定していたICSについては、最終フェーズである輸入システムの導入が2005年10月に遅延、最

終的なコストも当初予算3,000万豪ドルの7倍以上、2億1,270万豪ドルを費やすこととなりました。また、輸入システムの導入時に、システムの不具合から特に海上貨物の処理が滞り、サプライチェーンに大きな影響を及ぼしたことは記憶に残っている方も多と思います。

※ ※ ※

さて、前書きが長くなりましたが、一般的な通関手続きに関しては、前回までに説明した厳しい検疫規定がある他は、他国と大きな相違はありません。通関手続きに必要な書類は、「Commercial Invoice」「Packing List」「Bill of Lading (Waybill)」もしくは「Air Waybill」「Packing Declaration」です。通関業者に輸入申告を委任する場合は、通関委任状 (Letter of Authority) を提出する必要があります。通関業者は、豪州の採用する国際統一商品分類 (Harmonized Commodity Description and Coding System) に従って、税表分類を行い、FOB価額に対して関税額の計算を行った上で、ICSに申告情報を電子送信します。

関税率については、繊維・履物・自動車・ワイン産業といった特定の保護産業については、依然比較的に高い関税あるいは特別税が課せられていますが、その他ほとんどの品目の税率は5%まで引き下げられています。また、関税に加えて、ほとんどの品目に、CIF価額+関税額に対して、10%の消費税 (GST) が課せられます。GSTには延納制度があり、手続きを行う事により、1カ月の支払い猶予を得ることができるので、活用すると良いでしょう。

※ ※ ※

具体的な申告の手続き、審査方法、検査区分となった場合の処理、申告に要する費用などについては、日本との比較を交えながら、次回詳しく説明することになります。

 **オーストラリア日本通運**  
Nippon Express (Australia) Pty. Ltd.

すべては、物流を通して社会に貢献し、豊かな未来を創る、日本通運グループであるために。

連絡先: TEL (02) 9669-5199 FAX (02) 9669-6403

<http://www.nittsu.com.au/>