

「日米規制改革及び競争政策イニシアティブ」及び「日米投資イニシアティブ」に係わる米国の規制、慣行、手続等に関する調査に対する当組合要望意見

平成 16 年 8 月 25 日

日本機械輸出組合

1. 米国駐在員ビザの更新申請受付の停止

従来、米国内に滞在したまま、米国国務省への申請書類郵送で、新たなビザの入手が可能であったが、米国国務省は2004年7月16日をもって米国駐在員ビザの更新申請受付を停止した。

今回の申請受付停止措置により、ビザ更新希望者（含む同伴親族）は、日本へ一時帰国し、在日米国大使館・領事館にて申請するか、カナダもしくはメキシコの米国大使館・領事館にて申請する事が必要となった。これにより、日本への帰国費用、滞在費等余分なコストが掛かることになる。日本に帰国しての手続きには、最近の事例では長い場合は1ヶ月近くかかっている。この間、日本に足止めとなるので、本人の仕事、子供の学校に大きな影響がでる。一方、カナダ・メキシコにおける（含同伴親族）当地の米国領事館での手続きは3日間で済むが、その手続きが可能なのはLビザのみであり、Eビザは原則不可である。

ついでに、米国本土でのビザ発給の復活と処理時間の短縮、又は、東京米国大使館での即日発給を要請する。

なお、本件は、日米間の「規制改革及び競争政策イニシアティブ」に関する日米首脳への第三回報告書に明記されている通り、「米国政府は日本と北米における査証手続を改善するための多くの措置を講じてきた」こと、「国土安全保障省 OCIS は、滞在許可証延長申請手続を改善する方法を検討しており、非移民査証保持者による滞在許可期間延長申請の処理にかかる時間が短縮されるよう努力を継続する」との言質に信を置き、要望するものでもある。

（過去1年間の状況変化）

- ・以前はパスポートを日本の米国大使館へ郵送すれば2週間ほどで再スタンプして返送されてきた。
- ・昨年の移民法改正以降、在日米国大使館への郵送による手続きが不可能となり、次の3種類の手続きとなっていた。

日本に帰国して（含む同伴親族）米国大使館で手続き。最近の事例では、長い場合は、1ヶ月近くかかっている。この間、日本に足止めとなる。

米国務省にパスポートを郵送。最近の事例では4ヶ月程度かかっている。この間、国外に出られない。

カナダ・メキシコに於いて（含同伴親族）当地の米国領事館で手続き。3日間で済む

(但し、Lビザのみ可。Eは原則不可)

・本年7月16日の政府決定により、上記 が不可能となり、日本に帰るか、メキシコ又はカナダで申請することになった。

2. 米国税関による船積み24時間前カーゴマニフェスト提出規制

米国向け及び米国経由でカナダ、中南米、南米向けの船積み貨物に関し、貨物をコンテナに積み込む24時間前までに、米国税関庁のAutomated Manifest System (AMS)へ、詳細な貨物情報を申告する“Maritime Transportation Act of 2002”(AMS 24Hours Rules)の実施は、出荷リードタイム増による工数、コストのアップとなる。

- 航空便の発注増、安全在庫積み増しによるスペース不足、部品劣化が生じる可能性がある。

- 自動車については、仮に港ヤードがオーバーフローした場合、別の場所に移動して保管することになった場合、日本自動車業界で年間1,330万ドルのコスト増が推定される。

- また、船社は1B/L当り25ドル程度のサーチャージを徴収するようになっており、これもコストアップの原因となっている。船社のサーチャージによるコスト増は、OECDの計算によると、全世界で2億8,170万ドルに上る。

ついては、(1) 航空、トラック、鉄道と異なり、海上貨物だけが外国港での積み込み前(すなわち出発前)とされていることから、海上貨物についても到着前の事前申告タイムフレームとすべき。(2) Buyers Consolidationが利用できるよう、マルチプルB/LをシングルB/Lに纏めることを認めるべき。(3) C-TPAT参加者に対するベネフィットが全く与えられていないことは遺憾。C-TPATに参加し、米当局の信頼を得ている企業を、本規制の適用除外とするよう要請する。

なお、本件は、日米間の「規制改革及び競争政策イニシアティブ」に関する日米首脳への第三回報告書に明記されている通り、「税関国境保護局は、C-TPATのメンバーが、このプログラムがもたらす利益を現実を得ることを確保するための作業を続ける」との言質に信を置き、要望するものでもある。

(過去1年間の状況変化)

・基本的には、大きな状況変化なし。最近の進展は、以下の通り。

・2002年通商法に基づく航空貨物の事前申告ルールが、本年8月13日から東部地区空港で始まっている(中部地区では10月13日から、西部地区の空港では12月13日から開始されます)。

・航空貨物の事前申告は、米国到着前に貨物マニフェスト情報を米国税関に航空貨物自動マニフェストシステム Air AMS を用いて電子申告することを義務付けている。

・事前申告のタイミングは、米国向け出発空港が米州の赤道以北にある場合は離陸時(at wheels up) それ以外の地域では米国到着の4時間前までとされている。

・米国国土安全保障省税関・国境保護局(CBP)では、航空貨物の事前申告ルールに関する

FAQ (AIR AUTOMATED MANIFEST SYSTEM FREQUENTLY ASKED QUESTIONS) を掲載している。7月 19 日付け改定版の仮訳は、下記の URL をご参照。

(http://www.jmcti.org/C-TPAT/vol.1/C-TPAT_CSI_1-87.htm)

・なお、8月9日付け Journal of Commerce (電子版) では、いくつかの航空会社が貨物マニフェスト情報の電子申告に関し、紙ベースで貨物情報を提出するフォワーダーから手数料を徴収することを検討しているとの記事を掲載している。なお、貨物情報を電子データで航空会社へ提供しているフォワーダーについての言及はない。

Northwest Airline Cargo (9月1日から)

額面表示に応じ、10US ドル・8 ユーロ・1000 円 / ハウス・エア・ウェイ・ビル

Japan Air Line

500 円 / ハウス・エア・ウェイ・ビル

Air France

8 ユーロ / ハウス・エア・ウェイ・ビル

American Air Line、Air Canada、Continental の各社も同じ方向で検討中とのこと。

3 . 通関システム ACE の改善

米国において開発中の通関システム (Automated Commercial Environment) プログラムは、4 つのカテゴリー (Security & Comm.Accounts/Cargo & Enforcement Processing/Post-Release Processing/Ref. Data) で EDI を推進し、税関、ブローカー、輸入者それぞれに利便を提供するシステムであると認識しており、その有効性は理解する。ACE プログラムは現在テスト段階にあるが、残念ながら、輸入者が税関データにアクセス可能なエリアのデータ精度 (例、Significant Activity Log) や使い勝手について懸念があり、改善すべき点が見受けられる。(関係法令 : Code of Federal Regulation Part 19 Section 101.9)

については、ACE プログラムの精度の向上、ユーザーフレンドリーの向上、トレーニングの推進を図ることを要望する。

(過去 1 年間の状況変化)

・ ACE 開発はシステムが持つ種々の機能毎にリリース 1 ~ リリース 8 まで区分され、開発が進むにつれて順次開放されていくことになっている。2004 年度の開発予算は 3 億 1900 万ドルが充当され、初めてリリース 2 が公開された。リリース 2 では輸入者 50 社のアカウントが設定され、ACE セキュア・データ・ポータルが利用可能となっている。

・ 2005 年度の ACE 開発として、2004 年夏にはリリース 3、2005 年冬 (2005 年年初) にはリリース 4 を開放するスケジュールになっている。リリース 3 では、アカウントを設定している輸入者に対して月次一括関税支払いを可能にするものである。リリース 4 は、トラック輸送に係る e-トラックマニフェストを可能にするものである。既に 6 月 14 日からリリー

ス3のパイロット・テストを開始している。リリース3及び4では1100社までアカウントを受け付けるとしている。因みに、ACEへ参加するための資格要件は、C-TPAT参加者として認定されていることと、インターネット接続が可能であることの2条件のみである。

・米国国土安全保障省(CBP)では2005年度のACE開発予算として3億2200万ドルを要望している。

・ACEは、2006年年末-2007年年初に開発が完了する予定とされていたが、今年6月の全米輸出入者協会(American Association of Exporters and Importers)総会の席上、ボナー・コミッショナーは、早くとも2010年まではかかるだろうと語り、開発がかなり遅れる見通しを示している。また、このスケジュールの遅れに加え開発予算が巨額に上っていることについても批判も出始めている。米国議会会計検査院(GAO:General Accounting Office)は今年5月にACE開発に関する報告書を発表し、リリース1と2において既に2300万ドルの予算超過となっており、リリース3と4においても4600万ドルの予算超過になるとしている。

(以上、日本機械輸出組合資料「2005年度テロ対策の概要とACE開発」による。)

：ボナー・コミッショナーの証言全文はCBPホームページ：
http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/commissioner/speeches_statements/jun172004.xml

・CBPの別の資料では、現在アカウントを設定している輸入者数を145社(米国輸入額の25%をカバー)としており、数が一致していない。

http://www.cbp.gov/xp/cgov/toolbox/about/modernization/pilot_test_launches.xml

4．C-TPAT参加のベネフィット

C-TPAT(Customs-Trade Partnership Against Terrorism)に自主的に参加し米国税関の要求事項を履行している。すなわち、輸入者が安全管理実態のレポートを税関に提出し、税関の改善指示を受けながら、毎年レビューを行う。また、輸入者は輸出者、輸送業者等に対し、安全管理プログラムの実施を要請する義務を負っている。企業にとってすべての米国への輸入に関し、輸出国の安全管理実態の情報提供、安全管理プログラムの実施を強要することは、非関連企業の取引先であれば極めて困難である。関連会社であっても要請されるレベルの安全確保や事務手数等には、膨大な費用や手間がかかる。プログラムへの不参加企業は、通関の際に検査が厳しくなり、通関が遅くなる等不利益を被ることとなるという。しかしながら、C-TPAT参加企業は、非参加企業と比較して通関等の面で特にベネフィットがない。

については、C-TPAT参加企業に対するベネフィットの明確化することが望まれる。たとえば、C-TPAT参加企業を船積み24時間前カーゴマニフェスト提出規制の適用除外とする、GSP申請の際に要求される情報開示義務を大幅に簡略化する、等。

(過去 1 年間の状況変化)

・ C-TPAT 参加企業数

(1) 2003 年 1 月時点

参加者総数 1700 社

訳 輸入者 1100 社、船社 130 社、ブローカー / フォワーダー 460 社

(2) 2004 年 3 月 1 2 日時点

CBP コミッショナーの議会証言録より

http://www.cbp.gov/xp/cgov/newsroom/commissioner/speeches_statements/jun172004.xml

| | MOU 提出 (参加) | 認定済参加 | おサイバ確認 (Validation) 実施 |
|--------|------------------|-------|------------------------------|
| 輸入者 | 3826 | 1861 | 310 |
| キャリア | 1178 | 591 | 185 |
| フォワーダー | 1196 | 822 | 206 |
| 海外製造者 | 202 | 90 | 0 |
| 港湾管理者 | 43 | 26 | 20 |
| 合計 | 6445 | 3390 | 721 |

5 . 米国税関の模倣品対策

模倣品はブランドの信頼に抵触する重大な問題であり、企業は米国の税関に対して定期的にガイドラインを提出して模倣品の摘発に協力している。米国の税関は、輸入模倣品の摘発、差し押さえに協力して頂いていることは十分理解でき、感謝しているが、税関から企業へは書面の連絡が来るだけに止まっており、その効力が限定されている。

については、税関には、押収品の一元管理と情報の公開をお願いしたい。摘発された模倣品のサンプルの提示があれば、最新のトレンドが把握でき、税関と企業の双方で模倣品摘発の精度の向上が期待できる。

6 . 政府調達バイアメリカン

車両 (地下鉄、通勤電車等) の調達において、連邦政府資金の助成を受けるプログラムでは米国製部品比率 60% 以上要件のバイアメリカン規制があり、州政府資金によるプログラムでは、応札者の自主的判断によるバイステート・コンテンツが入札評価の大き

な要素となっている。たとえば、米国内地方交通公共団体が車両購入費用として連邦運輸機構（Federal Transit Authority）の助成資金を活用する場合、契約者はBuy American法に従い車両製造部品の60%以上を現地調達しなければならない。しかし、現在アメリカでは車両用電機品、部品・部材等を製作、供給するメーカー、業者が極端に減少しており、調達可能性、価格、品質、納期、保証等で深刻な阻害要因と化して、米国最終購入者（鉄道交通局等）、鉄道利用者の不利益となっている。

については、日米規制改革協議において、大量輸送や高速道路プロジェクトについて、連邦政府からの財政補助を条件とする米国製品使用等を義務付けている規制の撤廃を引き続き要請する。また、撤廃までの間、米国製部品比率60%以上要件の引下げ、米国製部品算定において労賃等最終組立コストの算入を認めることを要請する。

7. その他、

従前より改善要請のなされている「ダンピング防止税」、「バイアメリカン法」、「特許関連事項」、「メートル法」、「再輸出規制」について実質的な改善が見られないので、米国に対し継続して要請をお願いする。

以上

担当：通商・投資グループ 谷口 Tel. 03-3431-9348
