

小口輸入向け

2024

最適な 輸送手段の 選び方

海外から商品を仕入れるとき、より早く、より安く、より安全に運ぶこと。
これは輸入ビジネスを行う上で大切なポイントの一つです。
しかし「誰にでも最適な輸送手段」はありません。
また「いつでも最適な輸送手段」もありません。
では、どうすれば納得できる輸送手段を選べるのか、具体的に考えてみましょう。

mipro

1. 輸送手段を選ぶための要素 2

- 1) 価格 2
- 2) 所要日数 2
- 3) 追跡調査、リスク対策 2
- 4) 重量・大きさ 2
- 5) 温度管理 3
- 6) 品目による制約 3
- 7) 貿易実務経験 3

2. 輸送手段を考えるための基礎知識 ~輸入通関~ 4

- 1) 輸入通関の流れ 4
- 2) 輸入が規制されている品目 4
 - ①輸入禁止品目 4
 - ②関税関係法令以外の法令(他法令)にか
かる品目 5
 - ③原産地を偽った表示等がされているもの 6
 - 〔コラム〕販売時にかかる法規制 6
- 3) 関税 6
 - 〔豆知識1〕
少額の輸入品に適用される免税・簡易税率について 8
 - 1. 課税価格の合計額が1万円以下の物
品の免税 8
 - 2. 課税価格の合計額が20万円以下の一
般輸入貨物及び国際郵便物に適用さ
れる簡易税率 8
 - 〔豆知識2〕
販売・使用ができない製品の再輸出もし
くは廃棄に適用される減税・戻し税につ
いて 9
 - 1. 仕入れた商品を修理のため日本から
輸出し、修理後日本に再輸入する際
の減免税 9
 - 2. 仕入れた商品を再輸出(返送)または
廃棄する場合の戻し税 10

3. 国際郵便 12

- 1) 国際郵便物の種類と特徴 12
- 2) 重量と大きさの制限 13
- 3) 輸送方法と所要日数 13
- 4) 送れないもの 14
- 5) 追跡調査と損害賠償 15

- ①追跡調査 15
- ②損害賠償 15
- 6) 日本到着後の流れ 16
 - ①課税価格が20万円以下の郵便物 16
 - ②課税価格が20万円を超える郵便物 18

4. 国際宅配便 20

- 1) 国際宅配便のサービスの特徴 20
- 2) 重量と大きさの制限 20
- 3) 輸送方法と所要日数 20
- 4) 送れないもの 20
- 5) 追跡調査と損害賠償 21
- 6) 日本到着後の流れ 21

5. 海上・航空貨物 22

- 1) 貨物の特徴と利用方法 22
 - ①貨物の種類 22
 - ②フレイトフォワード(Freight Forwarder) 22
 - ③ B/L(Bill of Lading: 船荷証券)、
AWB(Air Waybill: 航空貨物運送状) 24
 - 〔コラム〕近年のB/L 動向 24
 - ④所要日数と追跡調査 25
- 2) 重量・容積と運賃 25
 - ①実重量と容積重量 25
 - ②運賃と荷物の重量・個数の関係 26
- 3) 運賃以外にかかる費用 26
- 4) 取引条件(インコタームズ) 27
- 5) 外航貨物海上保険 28
 - 〔コラム〕国際商取引に関わる保険 31
- 6) 危険物~輸送に注意を要するもの~ 31
- 7) 見積りの依頼 33
- 8) 日本到着後の流れ 33

6. 目的に合った輸送手段を見つけるために 35

7. 海上・航空貨物に使われる用語 36

本資料の作成にあたり、以下の方々に監修をお願いしました。
 ・第1章および第5章~第7章
 (株)プロアイズ 代表取締役 吉富 成一氏
 ・第2章
 特定非営利活動法人 輸出入手続サポートファーム
 (EIPS) 副理事長 山内 大二郎氏

1. 輸送手段を選ぶための要素

海外から小ロットの商品を輸送する手段にはハンドキャリーのほかに国際郵便、国際宅配便、海上・航空貨物があり、その物流コストは輸入経費のうちの大きな割合を占めると言われています。しかし輸送に求める要件は毎回同じとは限りません。「安く運びたい」ことよりも「急いで仕入れたい」「確実に入手したい」といった要件を優先しなければならない場合もありますし、商品の大きさや性質によって、輸送手段が限定されてしまう場合もあります。そのため輸送手段を選ぶときには、以下のような事項を商品の特性や自分の要望と照らし合わせ、総合的に判断することとなります。

1) 価格

国際運賃だけでなく、出荷地から配達地までにかかる総コストを計算しましょう。国際郵便と国際宅配便は、輸送モード(サービス)ごとに料金表があり、荷物の重さ・大きさと出荷地・配達地をもとに、Door to Doorの料金を調べることができます。

一方海上・航空貨物は、国際運賃とは別に出荷地から輸出する港までの輸送費や、輸出通関手続き料、日本到着後の輸入通関手続き料、配達先への国内輸送費等がかかり輸送業者により価格も明細もさまざまです。そのため、毎回複数の輸送業者から見積りを取り、比較することとなります。国際運賃は運賃市況により変化するため、輸送距離が短くても運賃が安いとは限りません。

2) 所要日数

季節性(夏物・冬物、正月・クリスマス用品など)、緊急度(クレーム対応などの突発的な需要)等を考えるときに必要な要素です。小包程度の大きさの場合、EMS(国際スピード郵便)や国際宅配便は、一定の納期保証をしていますので、主要都市間なら2～4日で届きますが、通常の航空便は1週間前後、船便は数か月かかります。繁忙期、港湾ストライキなどの影響を受けることもあります。

3) 追跡調査、リスク対策

荷物の追跡調査は、国際宅配便であれば依頼した業者のウェブサイトでトラッキングナンバーをもとに容易に行うことができますが、国際郵便の場合は日本郵便のウェブサイトで追跡可能となるのは荷物が日本に到着した時点からとなります。輸出国での状況は、その国の郵便局のウェブサイトで確認できる場合もありますが、すべての国が対応しているわけではありません。

貨物の場合は、貨物をバーコード管理できないため、トラッキングナンバーがなく、フォワーダー(P.22 参照)や船会社等にその都度状況を問合せする必要がありますが、B/L や AWB(P.24 参照)の情報をもとに貨物の状況を検索できるウェブサイトや、積載している船・航空機の便名をもとに、その位置情報を調べることができるウェブサイトもあるようです。

どのような輸送手段でも、事故・災害等により積荷に被害が及ぶリスクはあります。そのため国際輸送に際しては、外航貨物海上保険(有料)を付保するのが一般的です。

4) 重量・大きさ

国際郵便小包は国により基準が異なりますが、1梱包あたり重量20～30kg、長さ1～1.5m以内までの荷物を送ることができます。また国際宅配便も業者やサービス内容によって異なりますが、1梱包の重さがおおむね70kg、長さ2～3m以内の荷物を送ることができます。どちらの場合も荷物の容積にも制限があります。それ以上の重さ・大きさの場合は、貨物輸送となります。

5) 温度管理

商品の品質保持のため温度管理が必要となる場合は、そのようなサービスを行っている輸送業者に依頼しなければなりません。海上貨物をヨーロッパや南半球から運ぶ場合は、赤道を通過する際に船上に置かれたコンテナ内の温度が70℃におよぶと言われており、輸出港・経由地・輸入港のコンテナヤードも、地域や季節により外気温の影響を受けるおそれがあります。

そこで貨物の場合は、庫内の温度を一定に保つことができるリーファーコンテナを使用したり、冷蔵／冷凍の保税倉庫に荷物を保管するなどの対応がとられます。しかしリーファーコンテナはフルコンテナでのサービスが一般的で、コンテナ単位に満たない少量の貨物を混載できるフォワーダーは少なく、サービスを行う地域も限られているようです。また冷蔵／冷凍設備の利用は、電気代や輸送中の機器のメンテナンス等の経費がかかります。そのため、保温材で梱包し一般のドライコンテナを利用する場合があります。輸送地域と距離で判断することになりますので、フォワーダーに相談するとよいでしょう。

6) 品目による制約

日本では関税法、植物防疫法、家畜伝染病予防法等の法律により輸入が禁止されている品目があり、日本に到着した荷物の中にこれらに該当する商品が含まれていた場合は税関で差し止められ、輸入することができません。(P.4 参照)

また輸入に際し他法令*にかかる品目は、税関で通関手続きを行う前に所管官庁への届出、審査・検査等が必要となるため、それぞれの法令に基づいた準備が必要です。自分が輸入しようとする商品にかかる法規制はないか、手続きはどこで行うのか等を事前に調べておく必要があります。

なお、輸入が可能なものでも万国郵便条約等の規制によって国際郵便で取扱うことができない品目(P.14 参照)、国際宅配便では取扱わない品目(P.20 参照)など、輸送業者が指定している非取扱品目があります。取扱う場合でも、国際機関が定める規則等により輸送方法が限られたり、専用の容器・包装が必要(梱包費用が発生)となる品目、商品の詳しい説明や成分等に関する書類を求められる品目などがあります(P.31 参照)。対象品目や対応は輸送業者により異なるので、各社のウェブサイト等で確認しましょう。

*他法令：税関以外の官庁が所管する、輸入時にかかる法令のこと。(P.5 参照。)

7) 貿易実務経験

国際郵便小包で課税価格が20万円以下の場合及び国際宅配便の場合は、輸送・通関にかかる手続きを業者が行い国内の配達先まで荷物を届けますので、輸入者に輸入実務の経験がなくても比較的容易に荷物を受取ることができます。(輸入の際に法規制がかかる場合は、この限りではありません。)

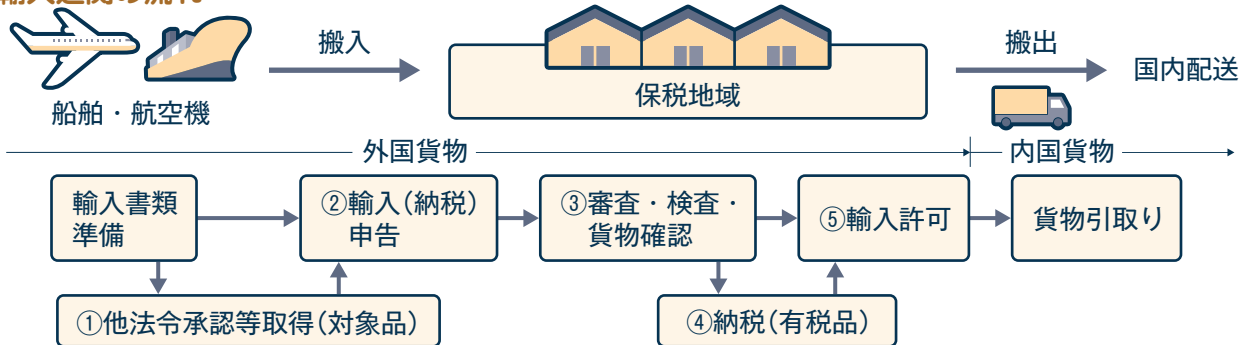
一方貨物を利用する場合は、まず取引先との間で輸送業者の手配や保険の付保、その費用をどちらが負担するか等について交渉しなければなりません。輸送・通関に関する書類も理解しておく必要があります。また通関手続きを輸入者自身が行う場合は、関税や輸入申告手続きに関する知識も必要です。そのため、英語などのコミュニケーション能力と貿易実務の知識が不可欠となります。慣れない手続きに時間がかかり商品の販売が遅れるおそれがある場合は、有料で専門業者に手続きを依頼することも検討する必要があります。

2. 輸送手段を考えるための基礎知識 ～輸入通関～

1) 輸入通関の流れ

日本に到着した貨物は船舶・航空機から保税地域に搬入され、20万円以下の国際郵便物を除き、以下の通関手続きが行われます。国際宅配便又は通関手続きを通関業者に依頼した場合は、基本的に②③④⑤を輸入者自身が税関に出向いて行う必要はなく、国際宅配便業者又は通関業者が手続きを代行します。ただし、納税については、通関業者ではなく輸入者自ら行うこともできます。

輸入通関の流れ



- ①他法令にかかる品目は、輸入(納税)申告前に、輸入者(または代行業者)が所管官庁に許可・承認等の手続きを行います。当該所管官庁の審査・検査等を経て許可・承認等が行われた後税関に輸入(納税)申告を行います。
- ②輸入者(または代行業者)が輸入(納税)申告を行います。代行業者の場合、通常、NACCS(輸出入・港湾関連情報処理システム)での、電子システム申告を行います。
- ③税関が、必要な審査・検査・貨物確認により、他法令の手続き及び輸入禁止品の有無その他輸入申告事項が正しいか、また、関税・消費税等の税金の申告額が適正か、確認を行います。
- ④税金がかかった場合は納付します。
- ⑤輸入許可書が交付され、保税地域に保管されていた荷物を搬出できるようになります。

2) 輸入が規制されている品目

①輸入禁止品目

関税法では、以下の品目について、その輸入が、原則、禁止されています(関税法第69条の11)。これらの禁止されているものを不正に輸入した場合には、関税法等で処罰されることとなります。

関税法で輸入が禁止されている物品

- 1 麻薬及び向精神薬、大麻、あへん及びけしがら並びに覚醒剤(覚せい剤原料を含む。)並びにあへん吸煙具
- 2 指定薬物(医療等の用途に供するために輸入するものを除く。)
- 3 拳銃、小銃、機関銃及び砲並びにこれらの銃砲弾並びに拳銃部品
- 4 爆発物
- 5 火薬類
- 6 化学兵器の禁止及び特定物質の規制等に関する法律第2条第3項に規定する特定物質
- 7 感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律第6条第20項に規定する一種病原体等及び同条第21項に規定する二種病原体等

- 8 貨幣、紙幣若しくは銀行券、印紙若しくは郵便切手(郵便切手以外の郵便料金を表す証票を含む。)又は有価証券の偽造品、変造品及び模造品並びに偽造カード(生カードを含む。)
- 9 公安又は風俗を害すべき書籍、図画、彫刻物その他の物品
- 10 児童ポルノ
- 11 特許権、実用新案権、意匠権、商標権、著作権、著作隣接権、回路配置利用権又は育成者権を侵害する物品
- 12 不正競争防止法第2条第1項第1号から第3号まで、第10号、第17号又は第18号に掲げる行為(これらの号に掲げる不正競争の区分に応じて同法第19条第1項第1号から第5号まで、第7号又は第9号に定める行為を除く。)を組成する物品

税関は、1から8までの貨物で輸入されようとするものを没収して廃棄し、又は当該貨物を輸入しようとする者にその積戻しを命ずることができます。

税関は、9又は10に該当すると認めるのに相当の理由がある貨物があるときは、当該貨物を輸入しようとする者に対し、その旨を通知することになっています。

税関は、11又は12に該当すると認められるものについては、権利を侵害するか否かを認定する手続きをとり、没収して廃棄し、又は当該貨物を輸入しようとする者にその積戻しを命ずることができます。

上記のほかに「医薬品、医療機器等の品質、有効性及び安全性の確保等に関する法律(医薬品医療機器等法)」、「植物防疫法」、「家畜伝染病予防法」などにおいても輸入が禁止されているものがあります。また、違法ではないと称して販売されているハーブやアロマオイル、バスソルトなどの商品の中には、「麻薬」や「指定薬物」にあたり、輸入が禁止されているものがありますので、注意しましょう。

◆植物防疫所：<https://www.maff.go.jp/pps/>

◆動物検疫所：<https://www.maff.go.jp/aqs/>

②関税関係法令以外の法令(他法令)にかかる品目

外国から輸入される貨物のなかには、我が国の経済、保健衛生又は公安風俗などに悪影響を及ぼすものが含まれている場合があります。これらの貨物については、それぞれの国内法令によって輸入の規制が行われています。これらの法令の規制は、関税法の輸入の許可制と結びつけてその実効性が確保されることとなっています。したがって、貨物を輸入しようとする場合において、関税関係法令以外の法令により輸入に関して許可、承認等を必要とする場合には、これら他の法令の規定に基づいて許可、承認等を受けて、輸入申告又は当該申告にかかる審査又は検査の際にその旨を税関に証明して確認を受けなければ輸入は許可されません。

なお、輸入者自身が使用する目的で輸入する場合でも、法令の規定によっては、規制の対象となる場合もありますので、事前にこれらのことについて調べておく必要があります。通関手続きが滞ると保税のための倉庫保管料の発生、商品の変質、商機の逸失などにつながるおそれもあるため、かかる法規制の事前調査は不可欠と言えるでしょう。

許可、承認等の取得にあたり輸出国の政府機関、メーカー、輸出者などが作成する書類を必要とする場合は、荷物到着前に入手しておきましょう。また審査、検査等にかかるコストの計算も欠かせません。

小口輸入で注意すべき他法令／品目の例

法令名	品目例
外国為替及び外国貿易法(外為法)	ワシントン条約附属書に定める動植物(それらを材料とした製品を含む) 等
医薬品医療機器等法	医薬品、医薬部外品、化粧品、医療機器、動物用医薬品 等
食品衛生法	食品、添加物、食器、調理器具、乳幼児用おもちゃ 等
植物防疫法	植物(部分、種子、果実等を含む)、昆虫 等
家畜伝染病予防法	偶蹄類の動物及び馬、家きん、犬、兎、みつばち及びこれらの動物の加工品、乳、受精卵 等
銃砲刀剣類所持等取締法	銃、刃渡り15cm以上の刀、やり及びなぎなた、刃渡り5.5cm以上の剣、あいくち並びに飛び出しナイフ 等

③原産地を偽った表示等がされているもの

原産地を偽った表示または誤認を生じさせる表示がされているものは、税関が輸入を許可せず、輸入申告者に直ちに通知し、期間を指定してその表示を抹消させ、もしくは訂正させ、またはその貨物を積戻しさせることとなっています。

税関のウェブサイト等により、どのような表示が対象となるか情報を収集しておきましょう。

◆原産地を偽った表示等(税関)：<https://www.customs.go.jp/zeikan/seido/origin/index.htm>

コラム

販売時にかかる法規制

商品にかかる法規制は、輸入時だけでなく販売時にかかる場合もあります。販売業の許可や登録、製品の検査、定められた項目の表示など、こちらも商品特性によりさまざまで、複数の法規制がかかる場合もあります。

販売時に法規制がかかる品目の例

法令名	品目例
医薬品医療機器等法	医薬品、医薬部外品、化粧品、医療機器、動物用医薬品 等
酒税法	ワイン、ウイスキー 等
食品表示法	食品、添加物 等
電気用品安全法	家電製品、リチウムイオン蓄電池 等
電波法	Wi-Fi、Bluetooth を利用した機器 等
消費生活用製品安全法	ベビーベッド、ライター、乗車用ヘルメット 等
有害物質を含有する 家庭用品の規制に関する法律	乳幼児用繊維製品、寝具、塗料、接着剤、家庭用洗剤 等
家庭用品品質表示法	繊維製品、調理器具、家電製品、家具、洗剤 等
資源有効利用促進法	小型二次電池、容器包装にスチール、紙、プラスチック、 ペットボトル等を使用している製品 等
特定商取引法	通信販売(インターネット販売)、訪問販売

3) 関税

輸入申告後、税関の必要な審査・検査が終了した後、関税・消費税等の税金を支払う必要があります。関税は、課税価格(①)に関税率(②)をかけて計算します。

①：課税価格は通常、CIF 価格(商品代金+港(又は空港)までの運賃+保険料)とされている。ただし、取引に関して、買手が負担した手数料、提供した材料・物品・役務等の費用、特許権・意匠権・商標権等の権利使用料等その他「加算要素」がある場合には、課税価格に参入される。

また、税関が、輸入取引がまだ成立していないと認める貨物(特に、越境 EC 貨物は該当するケースがある)においては、税関に評価申告を行い、課税価格を決定する必要がある。

②：関税率は、後述のとおりであるが、課税価格が 20 万円以下の場合、豆知識(P.8)に記された、少額の輸入品に適用される免税・簡易税率がある。

関税・消費税の計算方法(概略)

- ・関税＝課税価格(CIF 価格)×関税率
- ・消費税＝(課税価格+関税)×7.8% (軽減税率の場合は 6.24%)
- ・地方消費税＝消費税×22/78

関税の計算に必要な関税率を調べるには、まず輸入品の税表番号(税番)を特定する必要があります。税関では、輸入品をインボイスや荷物検査に基づき関税率表によって分類し、税番を決定します。(この作業を品目分類と呼びます。)日本の関税率表はHS品目表^{*1}に適合していますが、そのHS分類は5,000以上に細分化されており、日本ではHSにさらに3桁の国内細分を付した9桁の税番が使われています。

^{*1} HS品目表:「商品の名称及び分類についての統一システムに関する国際条約(HS条約)」の附属書。国際貿易の対象となるすべての商品を網羅するように構成されている分類表で、最小単位は6桁の数字で示されており、一般にHSコードと呼ばれている。

実行関税率表

第1部 動物(生きているものに限る。)及び動物性生産品 ← 部

第1類 動物(生きているものに限る。) ← 類

統計番号 Statistical code		品名 Description	関税率 Tariff rate					シンガ Sin
番号 H.S.code	項(4桁)		基本 General	暫定 Temporary	WTO協定 WTO	特恵 GSP	特別特恵 LDC	
01.01		馬、ろ馬、ら馬及びヒニー(生きているものに限る。)						
		馬						
0101.21		純粋種の繁殖用のもの						
	100	1 サラブレッド種、サラブレッド系種、アラブ種、アングロアラブ種又はアラブ系種の馬(以下この項において「軽種馬」という。)以外のものである旨が関税定率法施行令(以下この類において「政令」という。)で定めるところにより証明されたもの	無税		(無税)			

(関税ウェブサイトをもとに作成)

関税率は、それぞれの輸入品の税番と原産国の組み合わせにより決定されるため、同じ税番の商品でも原産国が異なると関税率が違います。たとえば開発途上国からの輸入品や日本と経済連携協定(EPA)を締結している国からの輸入品には、一般の税率よりも低い税率が設定されています。^{*2}

^{*2}: 対象国からの輸入品であってもすべての品目に適用されるわけではなく、また適用を受ける場合は原産地証明書の提出等、定められた条件を満たす必要がある。

輸入する商品の関税率を調べるには専門的な知識と判断が必要となるため、輸入者自身が輸入申告書を作成し通関手続きを行う場合は、正確な税番と関税率を税関に確認する必要があります。

税関には電話、メール、面談による相談窓口があり、商品の詳細や原産国を伝えることにより、税番・関税率の照会を行うことができます。ただし口頭やメールでの問合せは輸入品の情報を正確に把握できないおそれがあるため、回答は参考情報として扱われ、実際の輸入申告の際に尊重されるものではありません。

税番や関税率を正確に確認したい場合は、事前教示制度を利用します。これは輸入品の品目分類、原産地、関税評価^{*3}等について、税関に対し「事前教示に関する照会書」を提出し文書で回答を受ける制度です。回答内容は当該製品の輸入通関の際に3年間尊重されるため、関税額が事前に確定でき、通関手続きもスムーズになる等のメリットがあります。税関のウェブサイトでは過去の文書回答の内容を匿名化の上公開しているため、参考にするとよいでしょう。

^{*3} 関税評価: 課税価格を決定すること。課税価格は主にCIF価格(商品代金+送料+保険料)とされているが、「加算要素」とみなされるものがある場合は、課税価格に算入される。

◆品目分類(税番の決定)や関税率などについての照会(税関)

<https://www.customs.go.jp/question2.htm#b>

◆輸出入通関手続きの便利な制度(事前教示制度等を紹介)(税関)

<https://www.customs.go.jp/zeikan/seido/index.htm>



豆知識1 少額の輸入品に適用される免税・簡易税率について

関税率は基本的に輸入品の税番と原産国により決定されますが、課税価格が少額の場合は迅速な課税処理を目的として免税されたり、簡易税率が用いられる場合があります。

販売を目的とする輸入品には、海外旅行の土産物など個人的に使用する携帯品・別送品に認められている免税率は適用されません。そのため商用品を輸入する場合は個人用のものと分けて申告する必要があります。また商用品を別送した場合は、一般の貨物や郵便物と同じ扱いになります。

1 課税価格の合計額が1万円以下の物品の免税

課税価格の合計額が1万円以下の物品の輸入は、個人用、商用とも、関税及び消費税が免税されます。ただし我が国の産業に対する影響その他の事情を勘案し、特に定められた物品については免税されません。また消費税以外の内国消費税*が課せられる場合、それらの税も免税の適用はありません。

*内国消費税：輸入される物品に課税される内国消費税には、消費税、酒税、たばこ税及びたばこ特別税、揮発油税、地方揮発油税、石油ガス税並びに石油石炭税がある。

「関税を免税しない物品」として定められている主なもの

革製のカバン、ハンドバッグ、手袋等、編物製衣類(Tシャツ、セーター等)、スキー靴、革靴及び本底が革製の履物類 等
(関税定率法施行令 第16条の3より)

2 課税価格の合計額が20万円以下の一般輸入貨物及び国際郵便物に適用される簡易税率

課税価格の合計額が20万円以下の一般輸入貨物(国際宅配便を含む)及び国際郵便物には、一般の関税率とは別に定められた簡易税率が適用されます。この簡易税率は、関税率表にある数千もの品目分類を大別した6区分(関税率20%、15%、10%、3%、無税、および5%)と、アルコール飲料の3区分(1ℓにつき70円、20円、30円)から成っていますが、適用を除外されているものがあり、入国者の携帯品、別送品にも適用されません。またこの税率には内国消費税及び地方消費税は含まれていないので、別途課税されることとなります。

なお品目によってはこの簡易税率よりも一般の関税率の方が低い場合があり、輸入者が輸入貨物の全部について簡易税率によらないことを希望した場合には、一般の関税率の適用を受けることができます。(部分的な適用はありません。)

注意点

- ・適用を除外されているものがある。
- ・携帯品・別送品には適用されない。
- ・一般の関税率の方が低い場合がある。
- ・内国消費税、地方消費税は別途課税される。

◆総額20万円以下の貨物の簡易税率(一般輸入貨物、国際郵便物)

https://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imtsukan/1001_jr.htm

簡易税率が適用されないもの

1. 関税が無税または免税の貨物
2. 犯罪に係る貨物
3. 本邦の産業に対する影響等を考慮して簡易税率を適用することを適当としない貨物として政令で定める貨物

主な品目例：

(1)ミルク、クリーム等、(2)雑豆、(3)穀物、(4)穀粉等、(5)落花生及びこんにゃく芋、(6)豚肉・牛肉の調製品、(7)ココア調製品、(8)穀物・ミルクの調製品、(9)海藻調製品、(10)調製食料品、(11)たばこ、(12)精製塩、(13)石油、(14)メントール、(15)原皮・革、(16)革製品、(17)繭・生糸、(18)ニット製衣類、(19)履物、(20)身辺用模造細貨類(卑金属製以外)、(21)革製の携帯用時計バンド、(22)革製の腰掛けの部分品

豆知識 2 販売・使用ができない製品の再輸出もしくは廃棄に適用される減税・戻し税について

到着した商品に故障や破損があり、売主に修理を依頼するために輸出しなければならない場合や、契約内容と相違する商品(違約品)、輸入後法令により販売・使用が禁止された商品等を返送または廃棄する場合には、輸入時に支払った関税・消費税等を減免できる制度があります。ただしこの手続きにはさまざまな書類の準備が必要であり、手続きに時間を要する場合もあるため、事前に税関に相談することをお勧めします。特に国際郵便を利用する場合は、税関の窓口と郵便局の窓口を往復する必要があるため、税関窓口を備えている国際交換局で手続きを行う方がよいでしょう。

なお 2021 年に万国郵便連合において通関電子データの送信が義務化されたことを受け、日本郵便では 2024 年 3 月 1 日より、物品等を内容品とする国際郵便物は、すべての国・地域宛について手書きラベルによる発送できなくなりました。これに伴い、税関での必要書類の準備とともに、国際郵便の通関電子データ入力のための準備も必要となりました。

◆通関電子データ送信義務化について(日本郵便)

<https://www.post.japanpost.jp/int/ead/index.html>

1 仕入れた商品を修理のため日本から輸出し、修理後日本に再輸入する際の減免税

修理のために輸出され、輸出の日から 1 年以内に再輸入されるものについては、修理後の再輸入時に、①輸出の際の性質及び形状により輸入されるものとした場合の関税・消費税等の額の範囲で関税・消費税等の軽減を受けることができる制度や、②経済連携協定の規定に基づきその関税・消費税の免除を受けることができる制度があります。

**価格が 20 万円以下の物品を郵便により輸出し、再輸入する場合**

価格が 20 万円以下の商品を修理のため国際郵便で輸出し、再輸入する際に減免税の適用を受けるには、輸出する(郵便局に差し出す)前に、税関に商品と以下の書類を提出し、事前検査を受ける必要があります。税関の検査終了後、郵便局に郵便物を差し出します。

修理品の再輸入時に関税・消費税の減免申請を行うための必要書類

- ・「加工・修繕輸出貨物確認申告書」2 通(1 通は税関が確認後、申請者に交付)
 - ①減税の場合：税関様式 T 第 1050 号
 - ②免税の場合：税関様式 P 第 7720 号
- ・「修繕に関する契約書」(契約書がない場合には外国の輸出者または製造者との修理に関する通信文書等) 1 通(税関が確認後、申請者に返却)

ただし、実際には上記以外に商品のカラーコピー(2 部)等、修理品の詳細が明確に分かる資料が必要となるため、税関にあらかじめ確認することをお勧めします。

修理後、外国から商品を返却する際には、インボイス等に「修理品、Repaired」と明記するよう依頼します。これにより到着した際の税関検査で「修理品」として扱われ、名宛人(輸入者)に「外国から到着した郵便物の税関手続きのお知らせ(到着通知)」が発送されます。輸出した品物と再輸入する品物との同一性の確認は、貨物に付された識別番号又は仕入書、パッキングリスト等の関係書類の記載内容により行われますが、写真、カタログ等の資料の提出を求められる場合もあります。

到着通知を受け取った名宛人(輸入者)は、「加工・修繕・組立製品減免税明細書」(税関様式 T 第 1060 号) 1 通、輸出時に確認を受けた書類等を税関に提出し、減免税手続きを行います。手続き終了後、郵便物は郵便局から宛先に配達されます。*(P.16 ~ 17 参照)

*税関での手続き終了後、郵便局の窓口で郵便物を引き取ることも可能。

一般貨物や20万円を超える郵便物を輸出し、再輸入する場合

一般貨物や20万円を超える郵便物を修理のため輸出し、再輸入にあたり減免税の適用を受けるには、輸出の際、輸出申告書に修繕のため輸出する旨と輸入の予定時期、輸入の予定地を付記し、20万円以下の郵便物と同様の書類とともに税関に提出しておく必要があります。郵便により輸出する場合は、税関での輸出申告と事前検査を終えた後で郵便局に荷物を差し出します。

修理後再輸入する際は、輸入申告にあたり、「加工・修繕・組立製品減免税明細書」(税関様式T第1060号)1通、輸出の際に交付された輸出許可書またはこれらに代わる税関の証明書と「加工・修繕輸出貨物確認申告書」、「修繕に関する契約書」を提出し、減免税手続きを行います。

② 仕入れた商品を再輸出(返送)または廃棄する場合の戻し税

関税等を納付して輸入された商品のうち、以下のいずれかに該当するもので、輸入時の性質及び形状に変更を加えないものを輸出または廃棄するときは、輸入許可の日から原則6か月以内に保税地域に搬入されたものに限り、その関税等を払戻すことができます。

- ・品質または数量等が契約内容と相違するため、返送または廃棄することがやむを得ないと認められる貨物
- ・個人的な使用に供する物品で、通信販売により販売されたものであって、品質等について当該物品の輸入者が予期しなかったものであるため、返送または廃棄することがやむを得ないと認められる貨物
- ・輸入後において法令(これに基づく処分を含む)により、その販売もしくは使用またはそれを用いた製品の販売もしくは使用が禁止されるに至ったため、輸出または輸出に代えて廃棄することがやむを得ないと認められる貨物

注文数より
大幅に多い

**再輸出(返送)により払戻しを受けようとする場合****① 国際郵便の場合****A: 郵便物の価格が20万円以下の場合**

価格が20万円以下の商品を国際郵便により返送する場合は、輸出する(郵便局に差し出す)前に、税関に商品と以下の書類を提示し、事前検査を受けます。事前検査は、郵便物を受け取った日から原則6か月以内に受ける必要があります。

国際郵便物の再輸出による関税・消費税の払戻しに必要な書類

「違約品等の輸出に係る関税払戻し(減額・控除)申請書」(税関様式T第1640号)2通に以下のイ~ハの書類を添付したもの。

イ. 以下に掲げるいずれかの書類

- ・違約品であることを証する書類
- ・個人的な使用に供する物品で通信販売されたものであることを証する書類
- ・輸入後において法令等により、その販売もしくは使用またはこれを用いた製品の販売もしくは使用が禁止されたものであることの証明資料(当該法令を掲載した官報または広報の写し)

ロ. 国際郵便物課税通知書または輸入許可書 1通**ハ. 輸入インボイス(上記ロにより同一性が確認できない場合等) 1通**

次に郵便局窓口で郵便物を差し出し、郵便局から受取った郵便物受領書と上記の書類を税関に提出します。税関の審査後、払戻される関税等が指定された銀行口座等に振り込まれます。

B: 郵便物の価格が20万円を超える場合

郵便物の価格が20万円を超える場合は、税関で20万円以下の場合と同様の事前検査を受けた後、輸出申告も行い、許可を受ける必要があります。

その後郵便局窓口で郵便物を差し出し、郵便物受領書を受取ります。郵便物の差し出しは、郵便物を受け取った日から原則6か月以内である必要があります。



再び税関に行き郵便物受領書を提示すると、税関から許可印を押印された輸出申告書(輸出許可書)が交付されます。その後、税関に20万円以下の場合と同様の書類を提出します。税関の審査後、払戻される関税等が指定された銀行口座等に振り込まれます。

②国際宅配便の場合

国際宅配便の業者は一般的に、運送約款等により「違約品等の戻し税に係る通関手続」の代理申告は行わない場合が多いようです。したがって、返送先の企業が国際郵便での返送を受付ける場合は、①の国際郵便での手続きを行うこととなるでしょう。

③一般貨物の場合

貨物を返送する場合は、はじめに貨物を保税地域に搬入し、「違約品等保税地域搬入届」(税関様式 T 第 1630 号) 2 通を税関に提出します。搬入が確認されると「違約品等保税地域搬入届」のうち 1 通に搬入の旨を記載したものが、「違約品等保税地域搬入届受領書」として交付されます。その後、通常の輸出申告とともに、以下の書類を税関に提出すると、税関の審査後、払戻される関税等が指定された銀行口座等に振り込まれます。

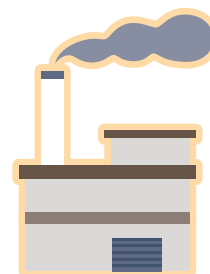
一般貨物の再輸出による関税・消費税の払戻し申請に必要となる書類

「違約品等の輸出に係る関税払戻し(減額・控除)申請書」(税関様式 T 第 1640 号) 2 通に以下の書類を添付したもの。

- イ. 次に掲げるいずれかの書類
 - ・ 違約品であることを証する書類
 - ・ 個人的な使用に供する物品で通信販売されたものであることを証する書類
 - ・ 輸入後において法令等により、その販売もしくは使用またはこれを用いた製品の販売もしくは使用が禁止されたものであることの証明資料(当該法令を掲載した官報または広報の写し)
- ロ. 「輸入許可書」またはこれに代わる税関の証明書
- ハ. 「違約品等保税地域搬入届受領書」

廃棄により払戻しを受けようとする場合

関税等を納付して輸入された商品を廃棄することにより、関税等の払戻しを受けようとする場合は、返送による場合と同様に、まず商品を保税地域に搬入し、「違約品等保税地域搬入届」(税関様式 T 第 1630 号) 2 通を税関に提出します。搬入が確認されると「違約品等保税地域搬入届」のうち 1 通に搬入の旨を記載したものが、「違約品等保税地域搬入届受領書」として交付されます。次に税関に以下の書類を提出し、承認を受け、その後商品を廃棄します。



輸入品の廃棄による関税・消費税の払戻し申請に必要となる書類

「減却(廃棄)承認申請書」(税関様式 C 第 3170 号) 2 通に以下のイ～ハの書類及び廃棄がやむを得ないものであることを証する書類を添付したもの。

- イ. 次に掲げるいずれかの書類
 - ・ 違約品であることを証する書類
 - ・ 個人的な使用に供する物品で通信販売されたものであることを証する書類
 - ・ 輸入後において法令等により、その販売もしくは使用またはこれを用いた製品の販売もしくは使用が禁止されたものであることの証明資料(当該法令を掲載した官報または広報の写し)
- ロ. 「輸入許可書」またはこれに代わる税関の証明書
- ハ. 「違約品等保税地域搬入届受領書」

廃棄は税関職員の立会いの下、申請者が決定した廃棄場所(保税地域外でも可)において行い、廃棄したことが確認されると「減却(廃棄)承認申請書」にその旨が記載され、「減却(廃棄)承認書」となります。

続いて「違約品等の廃棄に係る関税払戻し(減額・控除)申請書」(税関様式 T 第 1660 号) 1 通に前記廃棄の確認を受けた「減却(廃棄)承認書」を添付して税関に提出すると、税関の審査後、払戻される関税等が指定された銀行口座等に振り込まれます。

3. 国際郵便

1) 国際郵便物の種類と特徴

国際郵便で物品を輸送する際に利用できるサービスは、EMS(国際スピード郵便)のほか、国際小包と、通常郵便物のうちの小形包装物(Small Packet)と印刷物(Printed matter)です。いずれも料金受取人払い(着払い)はできません。

EMSは航空便のみですが、国際小包と小型包装物および印刷物は、航空便、エコノミー航空(SAL)便、船便を選ぶことができます。エコノミー航空(SAL)便はおよそ90の国・地域で扱われている輸送方法で、差出国内と到着国内では船便扱いとしながら、国際輸送は航空機の空きスペースを利用して航空輸送するため、通常の航空便より割安です。

物品を送る際に利用できる国際郵便の種類

種類	特徴	付加できるサービス (日本から発送する場合)		損害賠償	所要日数の目安*		
		保険付	書留		航空便	SAL便 (約90の 国・地域 で取扱い)	船便
EMS (国際スピード郵便)	書留、保険付き扱いで、優先的に運送される郵便物。航空便のみ。120以上の国・地域で取扱い可能。	込み	込み	有	2～4日		
国際小包	物品を送付する郵便物。郵便物番号付き。	可		有			
通常郵便物 (書留以外は郵便物 番号がないため、 記録が残らない。)	・小形包装物 (Small Packet) 小物の物品を送付する郵便物。 ・印刷物 (Printed matter) 本・雑誌などの印刷物を送付する郵便物。	不可	可 (船便を除く)	書留のみ 有	5～8日	2～3週間	1～3か月

*差出国の状況、輸送機の遅延や欠航、通関手続の所要時間等により、差異・変動がある。

(日本郵便ウェブサイトの情報をもとに作成)

付加できるサービス

書留、保険付などの付加サービスについては、取扱わない国もあるため、日本郵便ウェブサイトの「国・地域別情報(国際郵便条件表)」で確認が必要です。

◆国・地域別情報(国際郵便条件表)(日本郵便) : <https://www.post.japanpost.jp/cgi-kokusai/>

保険付

荷物の損害リスクに備えるために利用するサービスです。

引受及び配達を記録し、亡失、盗取又は損傷した場合に、差出しの際に申し出た損害要償額の範囲内で実損額を賠償します。ただし国により最高限度額は異なり、国・地域別情報にSDR*という単位で示されています。

*SDR : Special Drawing Rights(特別引出権)という全世界共通の単位。1SDRは、2024年1月時点で、184.7218円。(毎年変動する。)

書留

確実に荷物を届けたいときに利用するサービスです。

引受及び配達を記録し、亡失、盗取又は損傷した場合に、一定の損害要償額の範囲内で実損額を賠償します。貴重品や船便には使えない国・地域が多いようです。

2) 重量と大きさの制限

郵便物の重量と大きさの制限は、国・地域により異なりますが、重量は、EMS はおおむね 30kg まで、国際小包は、20kg または 30kg まで、小形包装物が 2kg まで、印刷物が 5kg まで、また大きさはおよそ下表のようになっています。

国・地域ごとの詳細は、付加サービスと同様に日本郵便ウェブサイトの「国・地域別情報(国際郵便条件表)」(P.12 参照)で確認することができます。

国際郵便物の重量と大きさ

EMS(おおむね 30kg まで)		
	多くの国・地域では、長さ ^{*1} 1.5m 以内、 長さ+横周 ^{*2} 3m 以内。 ◆国・地域別 EMS の大きさ・重量制限一覧表(日本郵便) https://www.post.japanpost.jp/int/ems/size/index.html	
国際小包(20kg または 30kg まで) A、B またはそれ以外の基準を採用	〈A〉	〈B〉
長さ	1.5m 以内	1.05m 以内
長さ+横周	3m 以内	2m 以内
適用される国・地域(例)	中国、メキシコ、ニュージーランド、 英国、エジプト	韓国、米国、ブラジル、オーストラリア、 ドイツ、モロッコ
小形包装物(2kg まで)・印刷物(5kg まで)		
〈最大の大きさ〉 長さ+幅+厚さ = 90cm ただし長さは 60cm まで。 (巻物の場合) 長さ+直径×2 = 104cm ただし長さは 90cm まで。	〈最小の大きさ〉 (小形包装物) 長さ 14.8cm × 幅 10.5cm (印刷物) 長さ 14cm × 幅 9cm (巻物の小形包装物) 幅の不足する巻物は引き受けられない。 (巻物の印刷物) 長さ+直径×2 = 17cm ただし長さ 10cm 以上。	

*1 長さ：郵便物の最大長辺 *2 横周：(高さ×2)+(幅×2)

(日本郵便ウェブサイトより)

3) 輸送方法と所要日数

国際郵便の輸送では、EMS が他の郵便物に優先して空輸されます。SAL 便は差出国内と到着国内で船便扱いとなるため、一般の航空便の方が通関・配送手続きが優先されます。

郵送にかかる日数は、差出国・地域により大きく異なりますが、およその目安として、EMS は 2～4 日、航空便は 5～8 日、SAL 便は 2～3 週間、船便は 1～3 か月程度となっています。ただし、輸送・配達時間に土・日・休日がかかる場合のほか、輸送機の遅延・欠航が生じた場合や、通関手続きに特別時間を要するもの、名宛地が遠隔地であるもの等は、さらに日数がかかります。

4) 送れないもの

国際郵便では万国郵便条約、郵便法等により禁制品が定められています。また IATA(国際航空運送協会)により定められている航空危険物については、船便でも送ることができません。国・地域によって送れるものが制限される場合もあります。EMS では貴重品を送ることができない点にも、注意しましょう。

万国郵便条約およびその他の規制に基づく禁制品等(日本郵便ウェブサイトより)

1. 麻薬等
2. わいせつな物品
3. 偽造または海賊版の物品
4. 名あて国の禁制品
5. 取扱上危害を及ぼすおそれのあるもの
6. 信書類^{*1}
7. 危険性のある物質^{*2}
8. 生きた動物^{*3}
9. 貴重品等^{*4}
10. 通信文等(印刷物、盲人用郵便物および小形包装物の場合)
11. IATA 航空危険物
12. 法令により輸出入が禁止されている物品

*1: 書類の内容、同梱物品、差出国および名あて国の法規制等により取扱いの可否が異なるため、個別の確認が必要。

*2: 爆発性または発火性の物質および放射性物質その他の危険物。

*3: 品目および国・地域により、例外的に普通郵便または EMS で送ることができる動物がある。

*4: 硬貨、銀行券、紙幣、各種の持参人払有価証券、旅行小切手、加工したまたは加工していない白金、金または銀、珠玉、宝石その他の貴重品は、次の郵便物に入れてはならない。

- ・ 保険付通常郵便物以外の通常郵便物。ただし差出国および名あて国の法令上認められる場合には、これらの物品を封筒に納め封かんの上、書留郵便として発送することができる。
- ・ 保険付小包以外の小包
- ・ EMS(国際スピード郵便)

航空危険物

分類	郵送できないものの例
火薬類	花火、クラッカー、弾薬
高压ガス	ライター用補充ガス、ダイビング用ボンベ、キャンプ用ガス、カセットコンロ用ガス、スプレー缶、消火器
引火性液体	香水、ヘアトニック、マニキュア、ペイント類、ライター用燃料、アルコール飲料
可燃性物質類	マッチ、炭
酸化性物質類	小型酸素発生器、過酸化剤／漂白剤
毒物類	殺虫剤、農薬 ^{*1}
放射性物質	^{*2}
腐食性物質	液体バッテリー、水銀
その他の有害物質	電子タバコ、モバイルバッテリー、リチウム電池 ^{*3} 、エンジン、ドライアイス、アスベスト、人に不快感を与えるような麻酔性・有毒性をもった物質

*1、*2: 伝染性物質および放射性物質については、国際郵便約款の規定に従って差し出されるものを除く。

*3: 機器に取り付けられたリチウム電池で一定の条件を満たすものは、一部の国・地域宛に限り、差し出すことができる。

(日本郵便ウェブサイトの情報をもとに作成)

5) 追跡調査と損害賠償

①追跡調査

郵便物の運送状況を知りたい場合、EMS と国際小包及び、SAL 便または書留で発送した通常郵便物は、荷物に郵便物番号が付されているので、日本に到着後であれば日本郵便のウェブサイトですべて追跡調査が可能です。

◆郵便追跡サービス(日本郵便)

<https://trackings.post.japanpost.jp/services/srv/search/>

また EMS については、差出国の郵便局のウェブサイトを確認できる場合があります、日本郵便のウェブサイトに海外郵便局のリンクが貼られています。

◆EMS 海外の郵便局リンク(日本郵便)

<https://www.post.japanpost.jp/int/ems/delivery/link.html>

しかし、その他の郵便物については、国・地域により追跡サービスの有無がさまざまで、郵便物の種類に限らず追跡を行っていない場合もあります。

万一郵便物が届かない場合、郵便物番号が付されている郵便物ならば、郵便局に調査を依頼しましょう。基本的には、差出人が調査請求用紙を作成し、差出国の郵便局に調査を依頼することにより、調査請求が差出国から日本の国際交換局にも通知され、調査が始まることとなります。

受取人が日本から調査を依頼する場合は、日本郵便の調査請求書に郵便物番号、差出人の住所氏名、受取人の住所氏名、郵便の種類、重量、内容品等を記載し、郵便を発送した際に差出国の郵便局が発行した受領証の写しを添え、運転免許証等の本人確認書類を持参して郵便局の窓口へ提出します。ただし調査を請求できる期間は国・地域と郵便物の種類により異なるため*、受付期限に注意が必要です。

*例として、日本から発送した国際小包、書留・保険付き郵便物の調査請求受付期間は、発送日翌日から6か月以内。差出国の郵便局における請求受付期間は、各差出国で確認する必要があります。

②損害賠償

郵便物の亡失、盗取、損傷等に対しては、各国の定める範囲内で差出人に対し実損額の賠償が行われます。受取人には損害賠償を受ける権利がありません。また以下の場合のほか、間接の損害、実現されなかった利益及び精神的損害については賠償できません。

損害賠償が行われない場合

- ・不完全な包装または内容品の性質から生じたもの。
- ・麻薬や爆発性物質等の禁制品が含有されていた場合。
- ・郵便物が差し押さえられた場合。
- ・内容品の実価を超える金額の詐欺表記がされている場合。
- ・郵便物の差出し後、定められた期間内に調査請求または追跡請求が行われなかった場合。
- ・賠償金を受取る目的で不正の意図をもって行動した疑いがある場合。

到着した郵便物に損傷があった場合は、郵便物の外装、内容品をそのままの状態に保管し、配達した郵便局に連絡して郵便局員とともに損傷を確認し、立会検査調書(ダメージレポート)を作成してもらいます。その後立会検査調書を含む必要書類が配達郵便局から国際交換局を経由して差出国の郵便局へ送られ、差出国の郵便局から差出人に損傷状況が通知された後、損害賠償の決定が行われ、差出人に損害賠償金が支払われます。(外国の判断により、損害賠償されない場合もあります。)

なお差出人が外国の郵便局を通じて受取人のために自己の権利を書面により放棄した場合は、受取人に権利を譲渡することができますが、この手続きには一定の時間を要します。

6) 日本到着後の流れ

海外から到着した郵便物は、当該郵便物の課税価格が20万円以下であるかどうかによって、その取扱いが異なります。課税価格の算出にあたり、同一差出人から同一名宛人に、同一時期に分割して郵送されたもの等は、分割されたすべての郵便物の課税価格を合計した額が課税価格になります。このため1梱包あたりの重量制限等により荷物が複数個に分かれる場合は、インボイスに総口数を表記しておくとい良いでしょう。また、他法令手続きを必要とするもの(P.5 参照)については、郵便物の外側やインボイスにその旨をわかりやすく書いておく必要があります。

① 課税価格が20万円以下の郵便物

課税価格が20万円以下の郵便物は、日本郵便の国際交換局内に設置された税関の外郵出張所に提示されます。当該郵便物は、関税法の輸入申告・許可という規定が適用されず、輸入者は、輸入申告手続きを行う必要はありません。税関は、提示を受けた郵便物の必要な検査を経て、郵便局に対し、当該郵便物の検査終了(又は検査不要)の通知をします。ただし、検査の結果課税価格を決める資料が不足しているもの、税率が決められないもの、他法令により輸入の許可・承認等が必要となるもの、別送品、再輸入免税等で減免税の対象となる郵便物については、荷物を国際交換局に戻して保管し、税関から輸入者へ「外国から到着した郵便物の税関手続のお知らせ」(到着通知)を送り、以下のC(輸入者へ到着通知を送るもの)の流れとなります。

A 税金がかからないもの

税関の審査により税金がかからないと判断された郵便物は、そのまま配達局から輸入者に配達されます。EMS、国際小包と書留郵便物は受取り時に受領印もしくは受取りの署名が必要です。書留としていない郵便物はポストに投函されますが、投函不能で受取人が不在の場合は不在通知が投函されます。

B 課税されるもの

関税等が課せられると判断された場合、税関が関税額等を賦課決定*し、国際郵便課税通知書(以下、課税通知書)を日本郵便を経由して名宛人に送付することになります。この場合は税金のほかに日本郵便の通関料(200円)もかかります。

税金が1万円以下の場合または1万円超30万円以下で配達局からの問い合わせに対し輸入者が配達を希望する場合は、郵便物と課税通知書、納付書が配達され、輸入者が配達員に税金と通関料を支払えば荷物を受取ることができます。その他の場合は、先に課税通知書が配達され、輸入者が配達局で税金と通関料の納付を終えた後、荷物を受取ることとなります。

課税通知書の内容に疑問がある場合は、税金を支払わず(荷物を受取らず)、課税通知書のみを受取り、通知書を作成した税関外郵出張所に問合せを行います。

*賦課決定：関税法の規定によれば、20万円以下の郵便物は、輸入申告による納税方式が適用されず、その納付すべき関税額については、専ら税関長の処分により決定する「賦課課税方式」により確定することになる。

C 輸入者へ到着通知を送るもの

税関から輸入者に「外国から到着した郵便物の税関手続のお知らせ」(到着通知)が送られた場合は、通知に書かれた内容に従い、通関手続きに必要な明細書や商品情報、他法令に基づく届出済証等(輸入者が手続きを行い入手する)を、税関外郵出張所に郵送または直接提出しなければなりません。

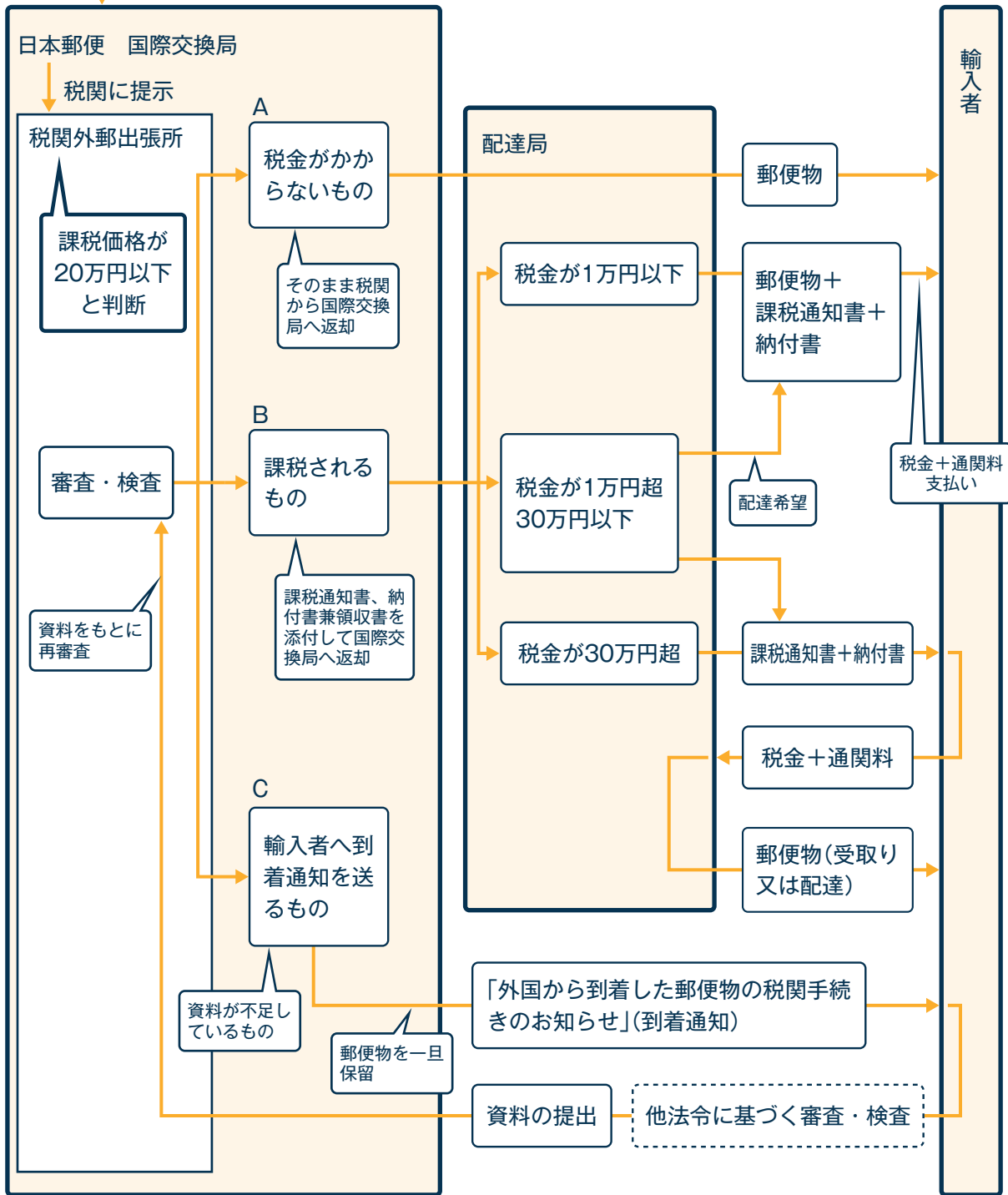
税関に必要な書類が届いた後、上記のA(税金がかからないもの)、B(課税されるもの)または以下の②(課税価格が20万円を超える郵便物)(P.18 参照)の手続きに進みます。

到着通知の日付の翌日から1か月の間に必要書類を提出しない場合は、郵便物は原則として差出人に返送されます。輸入に必要な税関以外の手続き等のため1か月を超えて保管を希望する場合は、その旨を申し出れば2か月までを限度に税関で保管されます。

国際郵便の日本到着後の流れ

①課税価格が20万円以下の郵便物

海外から郵便物が到着



②課税価格が20万円を超える郵便物

課税価格が20万円を超える郵便物は、税関外郵出張所からそのまま日本郵便の国際交換局に戻され、国際交換局から輸入者へ「輸入(納税)申告を必要とする可能性がある国際郵便物のお知らせ」(到着通知)と「通関委任状(輸入)」、「輸入しようとする郵便物に関する通関業務規約」、「返信用封筒(委任状返信用)」が送られます。通関手続きは原則として輸入者が行うこととされていますが、同封されている「通関委任状(輸入)」を提出して日本郵便に依頼することもできます。また別途、日本郵便以外の通関業者を探して依頼することもできます。

到着通知の日付の翌日から1か月の間に必要な通関手続きが行われない場合、郵便物は配達不能のものとして差出人に返送されます。

A 日本郵便に手続きを委任する場合

日本郵便に通関手続きを委任する場合は、到着通知に同封されている通関委任状に必要事項を記入し、返信用封筒で国際交換局へ送ります。ただし他法令にかかる必要書類の準備等は輸入者が行い、所管官庁から取得した許可証等を日本郵便に提出してから通関手続きが行われることとなります。手数料は下表の通りです。

税関の審査・検査の終了後、関税・消費税等と日本郵便の輸入申告代行手数料が通知され、支払いが確認されると輸入許可書を添付した郵便物が配達されます。

外国来郵便物に係る輸入申告を日本郵便に委任する場合の手数料

品目数(内容品に付される税番(HSコード)の数)	手数料(消費税は免税)
2つまで	6,600円/件
6つまで	9,300円/件
7つ以上	12,000円/件

B 輸入者が手続きを行う場合

輸入者が手続きを行う場合は、輸入申告のために必要となるもの(下記2~7)を準備し、はじめに国際交換局で搬入確認書(下記1)を取得します。続いて国際交換局内にある税関外郵出張所に向かいます。通関手続きは輸入申告、納税、荷物の引き取りの順に進めます。

輸入申告はNACCS(輸出入・港湾関連情報処理システム)の電子申告端末を使用するため、「窓口電子申告端末利用申込書」に必要事項を記入し、税関の窓口へ提出します。このとき、身分証明書の提示を求められます。

端末での申告には申告する荷物を特定できる情報が必要です。国際郵便の場合は輸出入申告の画面で郵便物番号を入力することとなります。必要な入力を終えた後、税関窓口へ申告関係書類(インボイス、保険料・運賃等がわかる明細書、他法令関係の許可・承認証等)を提出し、審査を受けます。審査の結果、税関が検査を実施する場合は、「検査指定票」、検査が不要で納税に進む場合は「納税書」を渡されます。

検査、納税が終了すると「輸入許可通知書」が交付され、国際交換局にそれを提示すると郵便物を受取ることができます。(配達も可能。)

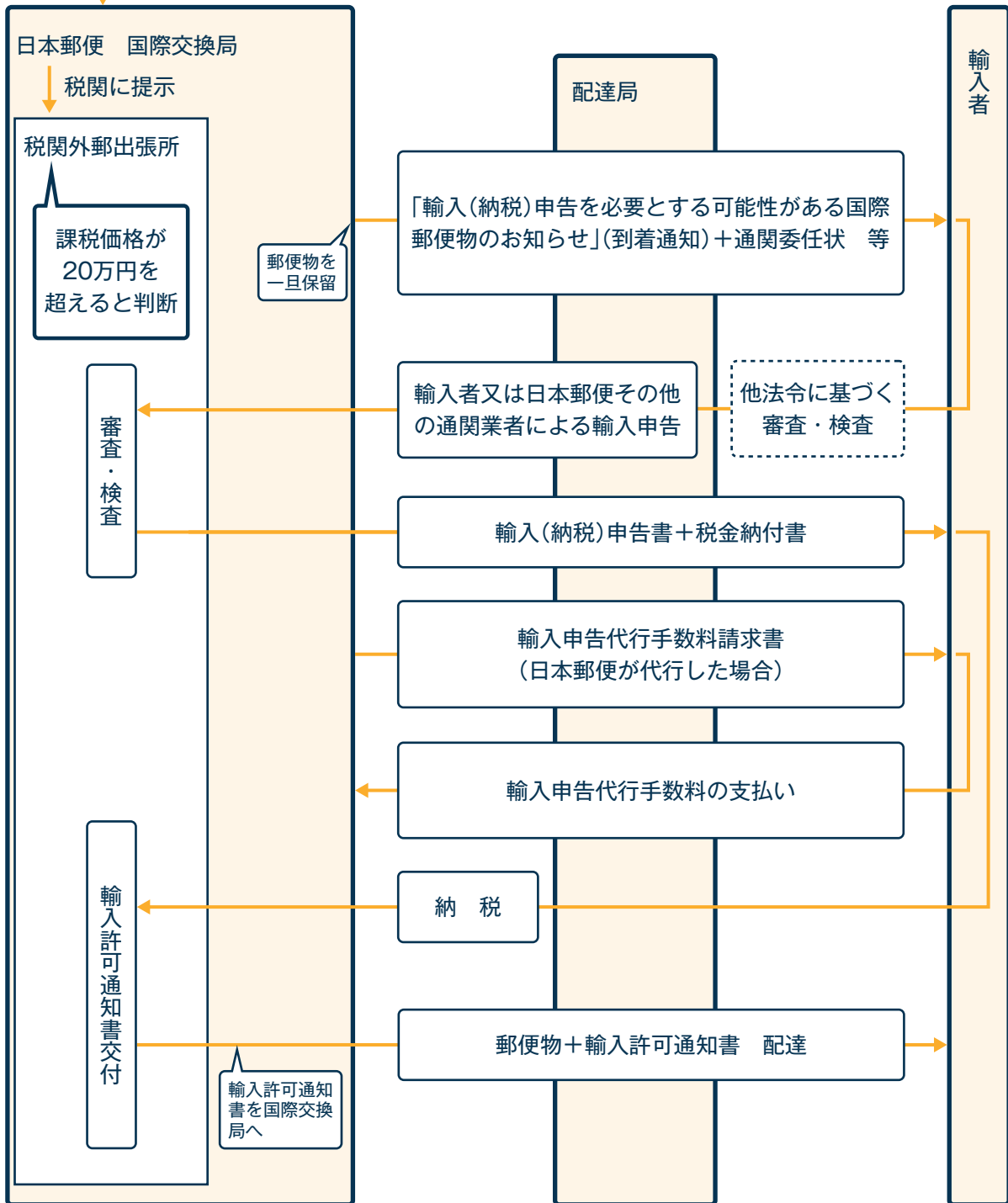
輸入申告のために用意するもの

1. 搬入確認書(国際交換局で取得する)
2. 申告する郵便物の郵便物番号がわかる資料(国際交換局から送られる「輸入(納税)申告を必要とする可能性がある国際郵便物のお知らせ」(到着通知)等。)
3. インボイス(郵便物の価格、品名等がわかる資料)
4. 他法令に基づく許可証等(他法令にかかる品目の場合)
5. 身分証明書(個人の場合は運転免許証、パスポート、個人番号カード等、法人の場合は登記事項証明書、社員証、法人番号指定通知書等)
6. 会社の委任状(会社宛の郵便物の場合)
7. 製品の組成、用途など、製品情報が記載されている書類(税番が確定していない場合)

国際郵便の日本到着後の流れ

②課税価格が20万円を超える郵便物

海外から荷物が到着



◆国際郵便(日本郵便ウェブサイト) : <https://www.post.japanpost.jp/int/index.html>

4. 国際宅配便

1) 国際宅配便のサービスの特徴

国際宅配便は、国際輸送会社(DHL、Fedex、UPS など)が自社の保有する航空機、トラック等のインフラを使用し^{*1}、発送地から配達地までの輸送・通関手続きを一貫して行う Door to Door の輸送サービスです。大手は 200 カ国を超えるネットワークを持ち、国・地域によっては「朝 9 時までに配達」などの配達時間期限付きサービスも提供しています。また所要日数(通常 3 日程度)を 5～6 日程度に延長するかわり料金を割安に設定したメニューや、料金受取人払い、営業所での荷物受取りなど、顧客ニーズに合わせたさまざまなサービスを提供しています。

料金はサービス内容と発送地・配達地(仕向地)、重量^{*2}等をプライスリストでたどることにより、概算することができます。基本料金には航空運賃のほか集荷・配送のトラック料、輸出・輸入申告書類作成料、貨物取扱作業料、通関手続き料等が含まれています。航空燃料割増料(Fuel Surcharge)、遠隔地での集配料、危険物の取扱い料、関税・消費税の立替え手数料などは、別途加算されます。

*1：一部は提携先の航空会社等に委託している。

*2：軽くても容積が大きい荷物の場合、 $5,000\text{cm}^3$ を 1kg に換算した「容積重量」が料金の計算に用いられている。(詳しくは P.25 参照。)

2) 重量と大きさの制限

国際宅配便では業者によって重量や大きさの制限が異なりますが、1 梱包の重量はおおむね 70kg まで、最大長辺は 120～270cm 程度、最大長辺+胴回りの長さが 280～400cm 程度などとされています。しかし近年ではこれを超える荷物でも取り扱う業者が増え、航空貨物を引き受けるフォワーダー(P.22 参照)との差がなくなりつつあります。

重量や大きさの制限を超える荷物の場合は、規定外貨物として手数料を加算するケースや、航空貨物として個別に見積もりを提示するケースなどがあります。

3) 輸送方法と所要日数

国際宅配便の最大の特徴は、航空機を使用した発送地から配達地までの一貫輸送です。発送地で業者が荷物を集荷して空港へ運び、輸出通関、航空機への積み込みを行い、日本に到着してからも積み下ろし、輸入通関、配達地までの輸送を、基本的にすべて同じ業者が行います。(遠隔地等の集配は提携会社に委託する場合があります。)

AWB(Air Waybill：航空貨物運送状)とインボイスは個々の荷物に添付されており、貨物のように空港で荷物と書類を照合する作業がないため、通関するまでの時間が短いことが大きな特徴です。輸送の所要日数は、一般的に 2～4 日程度です。

4) 送れないもの

国際宅配便では、配達先の国・地域で輸入が禁止されている品目のほか、輸入に法規制がかかる品目(P.5 参照)も「非取扱品目」として受付けない場合が多いようです。日本への輸入も同様で、以下のような品目は取り扱わない可能性があります。例えば食品衛生法がかかる荷物についてはオプション料金を加算して取り扱う業者がありますが、輸入届出を行うために必要となる商品の詳細情報、検査の成績書等の資料は輸入者が準備し業者に渡すこととなります。事前にオプション契約が必要となる場合もありますので、海外から荷物を発送する前に輸入手続きについて相談しておきましょう。

また IATA DGR(国際航空運送協会 危険物規則書)等^{*}により、航空輸送ができない品目、輸送数量の制限

や梱包方法、積載方法等が定められている品目があります。危険物の輸送にあたっては危険物申告書等の提出、危険品取扱料の加算等を求められるでしょう。

*航空危険物については、「国際郵便」の項の P.14 も参照のこと。

国際宅配便の非取扱品目(例)

- ・爆発物、危険物、武器
- ・動植物(部分品を含む)、生鮮品
- ・腐食しやすいもの
- ・ワシントン条約により規制されている物品
- ・現金、証券、高価な品物(貴金属、貴石、骨董品、美術品 等)
- ・わいせつな物品
- ・知的財産権侵害物品

5) 追跡調査と損害賠償

国際宅配便の荷物にはトラッキングナンバーが付されているので、業者のウェブサイトなどでナンバーを入力することにより集荷の時点から荷物の状況を容易に確認することができます。

荷物に遅延や滅失、破損等が生じた場合は、日本側のカスタマーサービスに写真等で損害の状況を説明し、損害賠償の請求を行うこととなります。ただし賠償の請求権は送料を支払った方にあるため、元払いの荷物であれば日本での状況が発送地側に伝えられ、発送者(荷送人)と発送国の業者担当者との間で賠償の交渉が行われます。

損害賠償額は、多くの場合国際条約に基づき、貨物の重量や申告価格等によって限度が設定されています。事前にサービス約款を確認し、賠償内容に不安を感じる場合は、取引先(発送者)に外航貨物海上保険の付保を依頼しましょう。業者が保険を取り扱っていない場合は、損害保険会社と別途契約する方法もあります。(P.28 参照)

なお、賠償の請求(申し立て)には期限があり、配達日から○日以内(不着の場合は発送や配達予定日から○か月以内)などと定められているため、トラブルが発生した際にはできるだけ速やかに業者や保険会社へ連絡する必要があります。

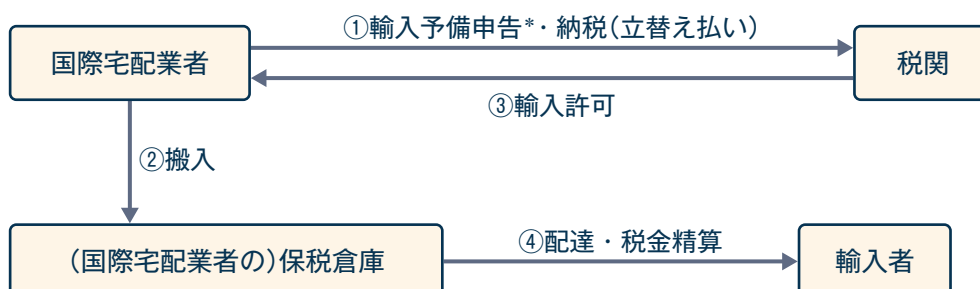
6) 日本到着後の流れ

国際宅配便は集荷した荷物にそれぞれ AWB とインボイスが添付されており、業者はその情報をデータ化し、荷物の明細や輸送状況がオンラインでわかるようになっていきます。そのため仕向地(到着国)の物流ターミナルでは、荷物が空輸されている間に税関へ輸入の予備申告を行い、予備申告に基づいて関税・消費税等の税金も業者が輸入者に代わって立替払いを済ませることができます。到着した荷物は保税倉庫に搬入されると同時に輸入許可が取得できる体制となり、即座に仕分けされて国内各地の配送センターへ送られます。

輸入者は配達された荷物を受取る際に、税金が立替えられている場合は税金と立替手数料を業者に支払います。

なお、食品など輸入時に届け出が必要となる荷物の場合は、予備申告の段階で業者が輸入者に連絡し、必要書類をそろえてから輸入申告を行うこととなります。

国際宅配便の日本到着後の流れ



*輸入時に法規制がかかる荷物は、予備申告を行わず輸入者に連絡し、必要書類の提出等を求める。

5. 海上・航空貨物

1) 貨物の特徴と利用方法

①貨物の種類

海外から日本へ商品を輸送する場合、貨物には海上貨物と航空貨物の二つの方法があります。

海上貨物は、通常 20 フィートコンテナ(長さ約 6m、幅・高さ約 2.3m)あるいは 40 フィートコンテナ(長さ約 12m、幅・高さ約 2.3m)に荷物を入れて輸送しますが、送る荷物の量がコンテナ 1 本分に満たない小口貨物の場合は、複数の荷送人^{*1}の荷物を混載して輸送します。物流用語ではコンテナ 1 本を 1 社のみで使用して運ぶ海上貨物を FCL(Full Container Load)、複数の荷送人の荷物を 1 本のコンテナに混載して運ぶ海上貨物を LCL(Less than Container Load)といいます。

混載貨物(LCL)では、発送する荷物をコンテナに積み込んだり、海外から到着したコンテナの荷物を開梱・仕分けるための施設が必要であり、コンテナヤードに設けられているこのような施設のことを CFS(Container Freight Station: コンテナ・フレイトステーション)といいます。

航空輸送の場合は、航空機用のパレットや ULD(Unit Load Devices)と呼ばれる航空機用のコンテナを使用して輸送します。パレットはアルミ製の板で、幅約 2.2m × 奥行約 3.2m の 88 インチパレットと、幅約 2.4m × 奥行約 3.2m の 96 インチパレットの 2 種類があり、その上に 100kg 程度の荷物を積み付けた後、ネットを被せて固定し、機内に積み込みます。またコンテナは直方体だけでなく、搭載する航空機の機種に適合するように上部や下部の角が斜めに切り取られた形状をしているものもあります。ULD も海上輸送と同様に、1 個を 1 社のみで使用する場合と、空港のターミナルで複数の荷送人の小口貨物を合わせ、1 個の大口貨物(300kg 程度)に仕立てて積み込む場合があります。搭載可能重量は、使用される機材により決められていますので、フォワーダーによく相談するようにしましょう。

貨物が赤道を通過する場合など、外気の温度変化により商品に変質が生じるおそれがある場合は、一定の温度を保つ機能を備えたリーファーコンテナが使われます。途中の寄港地で荷物の積み替えが行われる場合や、出荷地・仕向地の港・空港で貨物を保管する場合も、冷蔵/冷凍施設を備えた倉庫を利用することができます。一般的なリーファーコンテナでは -30℃~30℃の温度調節が可能ですが、特殊なコンテナでは -50℃以下に保てるタイプや酸素や二酸化炭素の濃度を管理できるコンテナなどもあります。しかしこれらの設備を利用するには電気代のほか、機器のメンテナンスができる人員の配置も必要となるため、経費が高額になるおそれがあります。

仕向地に到着した荷物は船舶や航空機から積み下ろされた後、混載貨物であれば荷解き(ブレイク)、仕分け作業等が行われ、その後荷物ごとに輸入通関手続きを経て、荷受人^{*2}に届けられます。

^{*1} 荷送人: 貨物の発送人、輸出者。Shipper(シッパー)ともいう。

^{*2} 荷受人: 貨物の受取人。Consignee(コンサイニー)ともいう。一般的には Consignee = 輸入者であるが、Consignee と輸入者とが異なる場合もある。

②フレイトフォワード(Freight Forwarder)

貨物を利用する場合は、船会社や航空会社(キャリアー)に直接依頼するのではなく、キャリアーの代理店やフレイトフォワード(以下、フォワード)と呼ばれる業者に依頼するのが一般的です。フォワードとは、自社の国際輸送機材(船舶や航空機)を保有せず、キャリアーとの間で船舶や航空機の貨物スペースの利用契約を結び、そこに自社が集めた荷送人の荷物を積んで輸送する国際物流業者のことで、貨物利用運送通関業者、混載業者、NVOCC などとも呼ばれます。

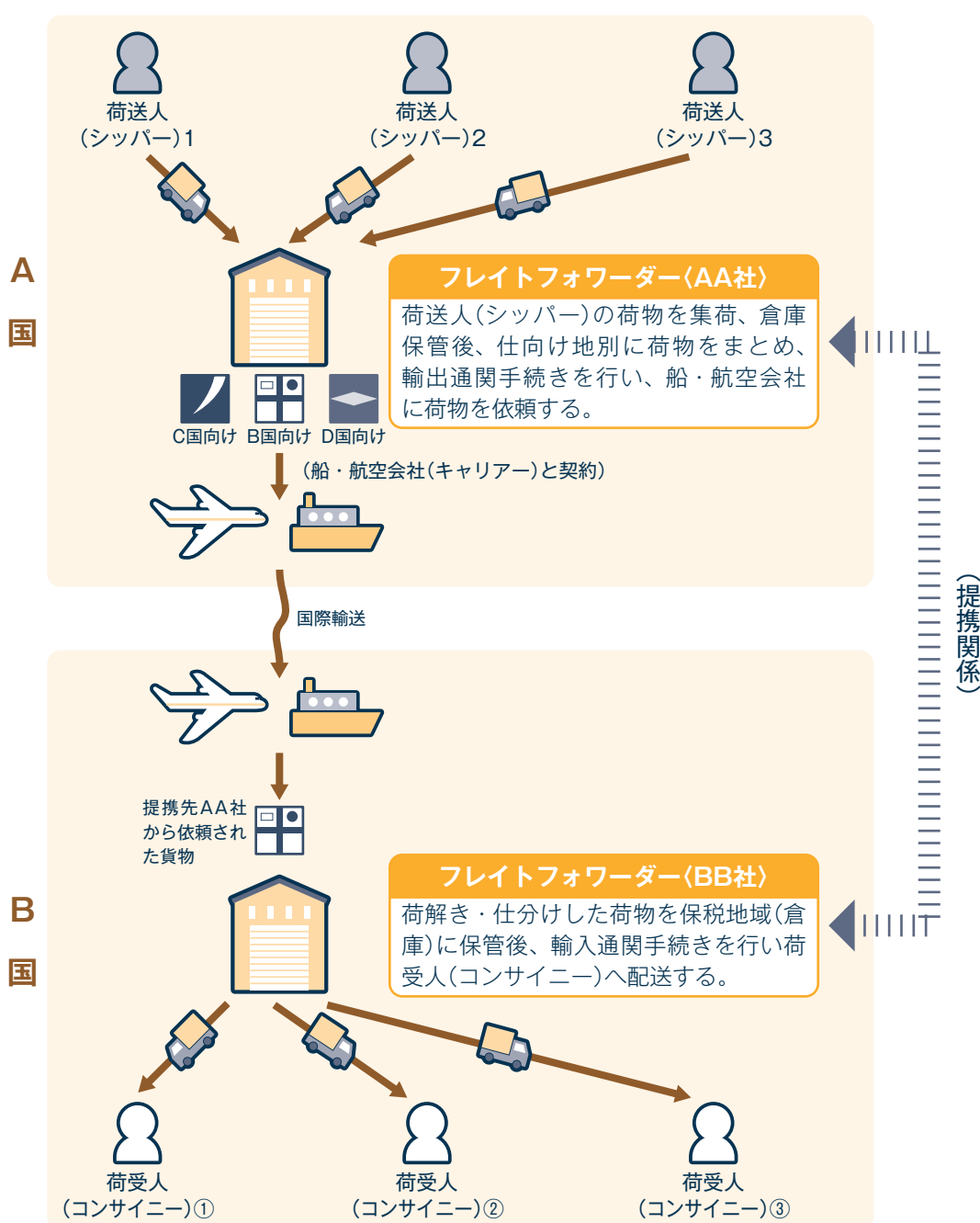
フォワードは、荷送人から預かった荷物の倉庫保管、輸出用梱包の仕立て作業、ターミナル内の移動、輸出入通関手続き、船舶・航空機への搬出入、到着貨物の荷解き、仕分け作業、荷受人への国内配送など、港や空港周辺のさまざまな業務を行います。海外支店を構えていたり、海外のフォワードと提携している業者であれば、出荷地から配達地までの輸送・通関を一括して依頼することもできます。

フォワーダーを選ぶ際は、品目、輸送手段、輸送ルート、取引条件(P.27 参照)などに合わせ、適切なフォワーダーを選びましょう。たとえば食品や動植物など他法令(P.5 参照)にかかる製品は、税関で輸入申告手続きを行う前に各法規制を所管する省庁の窓口で手続きを行う必要があるため、それらの品目を専門に扱っているフォワーダーに依頼するとスムーズな手続きが期待できます。その他、各社の社歴や沿革から海上輸送、航空輸送のどちらに強いのかを見極めたり、海外での迅速な対応を求めてその地域に拠点を持つ外資系や商社系、メーカー系等の業者を選ぶ、日本到着後の保管や配送を重視するため倉庫業や陸運業に強い業者を選ぶなど、自分のニーズに合わせて選択するとよいでしょう。

フォワーダーを探すには、(一社)日本通関業連合会の通関業者検索システムや、国際物流に関する業界誌、業界団体会員リスト等が参考になります。

◆(一社)日本通関業連合会 : <https://www.tsukangyo.or.jp/>

フレイトフォワーダーを通した貨物の流れ



③B/L(Bill of Lading : 船荷証券)、AWB(Air Waybill : 航空貨物運送状)

船会社や航空会社(キャリアー)は輸出地で荷物を引き受ける際、荷送人に対して海上輸送では B/L(Bill of Lading : 船荷証券)、航空輸送では AWB(Air Waybill : 航空貨物運送状)を発行します。B/L は有価証券で、オリジナルが荷送人から荷受人に送られ、荷物の引取り時に必要となる書類です。AWB も貨物受取書ですがこちらは有価証券ではなく送り状としての意味合いが強い書類で、荷受人にメール、FAX などでコピーが送られ、オリジナルは荷物とともに航空機で送られます。

混載貨物の場合、フォワーダーは貨物の代表荷送人となるため、キャリアーはフォワーダーに対して B/L や AWB を発行します。これを Master B/L、MAWB(Master Air Waybill)と呼びます。一方、Master B/L、MAWB に基づきフォワーダーから各荷送人に発行される B/L や AWB は、House B/L、HAWB(House Air Waybill)と呼ばれます。

コラム

近年の B/L 動向

B/L は、船会社が貨物を引き受ける際に発行する有価証券で、その所持人が貨物の引渡し請求権および不履行の場合の損害賠償権を有します。しかし近年の輸送船舶の高速化、大型化に伴い、物流の現場ではより迅速で簡便な書類の処理が求められるようになっており、正式な B/L の代わりに以下のような運送書類が使用されるケースがあります。

surrendered B/L(元地回収船荷証券)

パターン①

有価証券としての船荷証券は作成されるが、発行(交付)されず surrendered とスタンプされた船荷証券の表面だけが荷送人から荷受人にメール等で送られ、貨物到着港では船荷証券との交換なしで貨物が荷受人に引き渡される方式。

パターン②

有価証券である船荷証券はまさに 1 回発行されるが、荷送人から裏書を受け surrendered とスタンプを押して回収される。荷受人には荷送人から船荷証券の写しが送られ、貨物が荷受人に引き渡される方式。

注意：surrendered B/L は、近年、日本とアジア地域で利用されるケースが見られるが、法的な位置付けが未確立であり、採用には十分な注意が必要と言われている。欧州では一般的ではなく、Sea Waybill を利用するケースが多い。

Sea Waybill : SWB(海上運送状)

AWB の海上版で、運送契約の証拠としての運送状であり、有価証券ではない。荷受人が明記されており、証券の提示なしで貨物の引取りが可能。Sea Waybill の定義、責任、引渡し条件などについては、万国海法会(CMI)が 1990 年 6 月に採択した「海上運送状に関する CMI 統一規則」に規定されている。

貿易取引上の書類作成と受け渡しは非常に煩雑であるため、これを電子化することは大幅な業務の効率化と経費削減につながると言われていますが、B/L が有価証券としての性質を持つことから、その電子化には貿易に関わる各国の法律や運用制度、電子化のためのシステムについての調整が必要となります。

国際的には国連国際取引法委員会(UNCITRAL)が 2017 年に電子的譲渡可能記録に関するモデル法(Model Law on Electric Transferable Records、通称 MLETR)を作成し、船荷証券を含む譲渡可能証券を電子化し電子的譲渡可能記録とするための法律案として、世界の国々へ採用を促しています。これを受け、シンガポール、英国ではすでに電子船荷証券を法制化しており、わが国でも現在法整備に向けた議論が進められ、2023 年 3 月に法制審議会から中間試案が発表されています。

④所要日数と追跡調査

国際輸送にかかる所要日数は輸送方法、輸送経路により異なりますが、一般的に、海上輸送で数日～数か月、航空輸送は4日～7日程度です。貨物は、輸出通関後何日目の便で発送されるか(当日、翌日、一週間後、等)、輸送する船舶や航空機が直行便か、経由便か、経由地で別の輸送機への積替えがあるか、などの違いにより所要日数が変わります。

また輸送関係書類(INVOICE、AWB等)が荷物と一緒に動く国際郵便や国際宅配便と異なり、海上輸送でも航空輸送でも、輸送関係書類は貨物と別々に動くため、混載貨物の場合はCFSや空港ターミナルにおいて書類と荷物の照合作業に時間を要します。

輸送中の荷物の状況を知りたい場合、国際宅配便で行われているようなWebでのトラッキングサービスには対応していないため、基本的にはフォワーダーへ個別に問合せを行うこととなりますが、近年はキャリア名とB/LやAWBの情報をもとに貨物の状況を検索できるウェブサイトや、積載している船・航空機の便名をもとに、その位置情報を調べることができるウェブサイトがあるようです。

なお、EXWまたはFCRなどの輸出地で貨物を引き渡す貿易取引(P.27参照)では商品の納品日に関する交渉において、日本への到着日ではなく、現地からの発送日を提示するのが一般的です。また物流用語として出港予定日(ETDまたはETS)、到着予定日(ETA)*が使われますので、フォワーダーに貨物の到着日を問合わせる場合は、ETAを確認するとよいでしょう。

*ETD: Estimated Time of Departure

ETS: Estimated Time of Sailing/Shipment

ETA: Estimated Time of Arrival

2) 重量・容積と運賃

①実重量と容積重量

貨物の運賃は梱包材も含めた荷物の総重量をもとに計算します。重量は実際の重さである実重量と容積をもとに計算した容積重量を比較して、いずれか大きい方が使われます。たとえば下図(左)のような2kgの荷物を航空貨物で運ぶ場合は、形の特徴から容積が $72,000\text{cm}^3$ となるため容積重量が12kgとなり、12kg分の運賃がかかります。

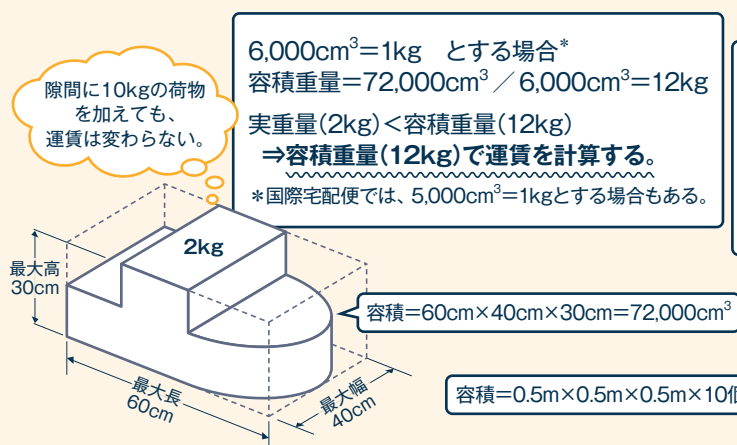
したがってさまざまな大きさや重さの異なる荷物を送る場合は、実重量と容積重量ができるだけ同等となるように梱包すると、運賃を効率よく使うことができます。反対に単独スペースの確保が必要となる商品(臭い移りしやすい商品、温度管理を要するもの、検疫が必要なもの等)は、少量輸送の場合コストがかさむおそれがあります。

容積重量の換算率は輸送方法、国、業者によって差がありますが、航空輸送の場合は、 $5,000 \sim 6,000\text{cm}^3 = 1\text{kg}$ とされています。一方海上輸送の場合は、 $1\text{m}^3 = 1\text{t}$ とみなして容積重量を求めます。具体的な計算方法は下図のようになります。

実重量と容積重量の比較

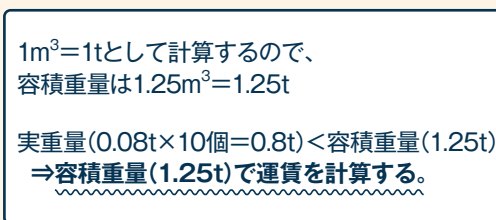
航空輸送の場合 (単位は cm と kg)

例)長さ60cm、幅40cm、高さ30cm、重さ2kgの荷物



海上輸送の場合 (単位は m と t)

例)50cm(0.5m)四方、1個あたり80kg(0.08t)の荷物×10個



なお、海上輸送の場合は、国際運賃の計算に適用する重量を C/W(Chargeable Weight)、W/M(Weight or Measure)、MT(Metric Ton)、M3(Measurement Ton)などと表現し、フォワーダーから見て売り上げとなる運賃収入の意味で RT(Revenue Ton)ともいいます。たとえば運賃のレートとして「LCL RATE USD 53.00/CW」と表示されていれば、「混載コンテナの運賃が、運賃計算重量(実重量又は容積重量のいずれか重い方) 1t ごとに \$53.00」という意味です。

② 運賃と荷物の重量・個数の関係

運賃は基本レートに実重量又は容積重量をかけて算出しますが、荷物の重量が軽い場合は、最低運賃(ミニマムチャージ: M/M)が適用されます。たとえば 3kg の荷物を送る場合、以下の例では基本運賃が 45kg まで €20.00/kg なので、運賃は €20.00 × 3kg = €60.00 と考えがちですが、最低運賃が €70.00 と設定されているので、この場合の運賃は €60.00 ではなく €70.00 になります。(A)

また一般的に、重い(大きい)荷物になるほど 1kg あたりの運賃は安く設定されているため、軽い(小さい)荷物を数多く送るよりも、ひとつの重い(大きい)荷物にまとめた方が、総運賃が安くなる傾向があります。(C)、(D)

重量帯ごとの運賃見積りは、通常、長期契約での見積り提示方法ですので、スポット見積りでは(小口輸入でフォワーダーに運賃の見積りを依頼した場合)、以下の例のような重量帯ごとの価格表の提示はなく、指定された梱包の容積重量または実重量のいずれか大きい方の運賃レートでの見積りのみが提示されます。(P.37 使用例 ② 参照)

また、長期契約でも、スポット契約でも、運賃の設定は市況により変動しており、業者、輸送時期、輸送ルートによっても異なるため、貨物を利用する際は、その都度見積りを取る必要があります。

ある運送会社の基本運賃 (例)

EU ⇒ 日本向け航空貨物

重量	価格
M/M	€70.00(最低運賃が €70.00)
-45kg	€20.00(45kg まで、1kg あたり €20.00)
+45kg	€10.00(45kg 以上は、1kg あたり €10.00)
+100kg	€5.00(100kg 以上は、1kg あたり €5.00)

重い荷物の方が
1kg 当たりの
運賃が安くなる。

A 3kg の荷物の運賃計算

$$€20.00 \times 3\text{kg} = €60.00$$

⇒ M/M より低いため、支払運賃は、€70.00 が適用される。(1kg あたり €23.33)

€70.00 ÷ €20.00 = 3.5 となるので、3.5kg までは M/M が適用され、それを超えると「-45kg(1kg あたり €20.00)」を適用する。

B 25kgs の荷物の運賃計算

$$€20.00 \times 25\text{kg} = €500.00(1\text{kg あたり } €20.00)$$

C 25kgs の荷物 2 個の運賃計算

$$€20.00 \times 25\text{kg} \times 2 \text{ 個} = €1,000.00(1\text{kg あたり } €20.00)$$

⇒ 50kg × 1 個にまとめれば、(D)の運賃が適用できるので、運賃を節約できる。

D 50kgs の荷物の運賃計算

$$€10.00 \times 50\text{kg} = €500.00(1\text{kg あたり } €10.00)$$

3) 運賃以外にかかる費用

貨物にかかる費用は国際輸送の運賃だけではなく、輸出国でかかる費用、国際輸送にかかる費用、日本到着後にかかる費用があります。取引条件(P.27 参照)により自分が手続きを行わなければならない範囲がある場合は、フォワーダーに依頼することとなります。なお航空貨物の場合は、日本到着後の手続きのみであれば、輸入者自身が行うことも可能でしょう。

貨物の国際輸送にかかる費用の例

- ①輸出国で取引先が荷物を輸出するまで
荷物ピックアップ料、輸出地内輸送費、輸出梱包費、ターミナル利用料、輸出通関取扱手数料 等
- ②国際輸送中
基本運賃、保険料、燃料割増、重量割増、為替調整割増、セキュリティ割増、繁忙期割増 等
- ③日本に到着してから荷物を受取るまで
ターミナル利用料、梱包荷さばき料、各種検査費用、輸入通関取扱手数料、関税、消費税、国内輸送費 等

4) 取引条件（インコタームズ）

貨物には運賃以外にさまざまな経費がかかるため、取引先との価格交渉は、提示された価格にどのような経費が含まれているかを確認しながら進めることとなります。その際、国際商業会議所によって定められた国際貿易取引規則、通称インコタームズ(Incoterms[®]: International Commercial Terms)がよく使われます。これは国際的に共通の商法がないため、国による商習慣の違いから取引条件の解釈に差が生じてトラブルにならぬよう 1936 年に制定された国際規則で、商習慣の変化に合わせて数回の改訂が行われており、現在は 2020 年 1 月 1 日発効のインコタームズ 2020 が使われています。

インコタームズ 2020 では 11 の規則を定め、それぞれを 3 文字のアルファベットで表し、規則ごとに売主・買主の役割(運送、保険、通関手続きの手配)と費用負担、及び物品の引渡しに関するリスク移転の分岐点*について基本的な解釈を示しています。

たとえば、取引交渉の際に売主から EXW で価格を示された場合、その価格には商品代金と梱包代しか含まれていません。従って、買主は出荷地での荷物引取りから輸出通関、国際輸送、日本到着後の輸入通関と配達地への国内輸送のすべてを自社で手配し、経費も負担することとなります。その間に生じる荷物の損傷に備えるため、自社で保険を付保しておく必要もあるでしょう。一方、CPT で価格を示された場合は、その価格に商品代金と梱包費の他に、輸出通関や国際輸送の代金も含まれています。しかし日本到着後の輸入通関や配達地までの国内輸送は買主の手配・負担となり、保険は国際輸送中と日本到着後配達地に到着するまでの区間を買主が付保することとなります。

このようにインコタームズは、取引条件によって売主・買主の役割分担を明確にするために使われます。ただし、運送、保険、通関手続きに関する手配と費用負担以外の重要事項(たとえば、支払い代金とその決済方法、物品の所有権の移転条件、契約違反が生じた場合の対処など)については何も定められていないため、取引先との交渉においてはこれらの事項も含めた売買契約書を作成することをお勧めします。また、インコタームズで買主のリスクとされる範囲については、保険の付保も忘れずに行いましょう。

なお、取引交渉の場では現在でも航空貨物に FOB、CIF などが使用される場合がありますが、インコタームズ 2020 においては、航空貨物の場合は FOB を FCA に、CIF を CIP に変えることが推奨されています。

*インコタームズで使われている「リスク移転の分岐点」という言葉は、「売主の貨物引渡し義務が完了し、これ以後は貨物の危険(被害)に関する負担は買主が負わなければならない時点」という意味です。貨物の所有権が移転することと区別して考える必要があります。

インコタームズ 2020 規則の分類

いかなる単一または複数の輸送手段にも適した条件

EXW : EX WORKS 工場渡し	DAP : DELIVERED AT PLACE 仕向地持込渡し
FCA : FREE CARRIER 運送人渡し	DPU : DELIVERED AT PLACE UNLOADED 荷卸込持込渡し
CPT : CARRIAGE PAID TO 輸送費込み	DDP : DELIVERED DUTY PAID 関税込持込渡し
CIP : CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO 運送費保険料込み	

海上および内陸水路輸送のための規則

FAS : FREE ALONGSIDE SHIP 船側渡し	CFR : COST AND FREIGHT 運賃込み
FOB : FREE ON BOARD 本船渡し	CIF : COST INSURANCE AND FREIGHT 運賃保険料込み (出所:「インコタームズ [®] 2020」国際商業会議所 日本委員会 発行)

小口輸入の交渉で使用されることが多い取引条件

	輸出地			国際輸送	輸入地				
	出荷地 (工場など)	トラック・ 電車	ターミナル (指定地)	飛行機(船)	ターミナル (指定地)	トラック・ 電車	配達地		
	〈商品・梱包代〉	〈輸出地内輸送費〉	〈輸出通関経費〉	〈搬出〉	〈国際運賃〉	〈保険料〉	〈搬入〉	〈輸入通関経費〉	〈輸入地内輸送費〉
EXW	→								
FCA	→	→							
CPT	→	→	→						
CIP	→	→	→			*			

→ : 売主の危険負担範囲

→ (オレンジ色) : 売主の手配・費用負担範囲(=売主が提示した価格に含まれている費用)

*保険の注意点については、以下の5)外航貨物海上保険を参照。

5) 外航貨物海上保険

国際輸送には船舶・航空機事故や、ターミナルにおける搬出入中の貨物破損、自然災害による損壊・水濡れ、戦争、ストライキによる損害等、さまざまなリスクが伴います。船会社や航空会社には、貨物を目的地まで安全に輸送し引渡す義務はありますが、運送約款の損害賠償責任には限度額があり、それ以上は免責とされています。そのため、全ての損害を補償するには出荷地から配送先までをカバーする外航貨物海上保険を契約しておく必要があります。なお、外航貨物海上保険という名称ですが、航空貨物の場合も同じく外航貨物海上保険と言います。

外航貨物海上保険の契約を考える際には、①輸送経路のうち、どの区間の保険を誰が付保するのかを取引先と確認し、②どのようなリスクに備えるのかを検討します。

①に関するルールとして一般的に使用されているのは、インコタームズによる規則です。インコタームズでは、上図の「売主の危険負担範囲」は売主が貨物の損害リスクを負う範囲となるため売主が付保し、それ以外の部分は買主が付保することとされています。ただし取引条件の中で「保険料込み」とされている条件(CIF と CIP)については、売主が付保した後、保険証券を買主に送り、売主の危険負担範囲を過ぎた後に生じた損害については買主が保険会社と交渉することとなります。*

②のどのようなリスクに備えるのか(保険の内容)については、英国保険市場において作成された協会貨物約款(Institute Cargo Clauses : ICC)が国際的に普及しており、現在は ICC(2009)が広く使用されています。ICC(2009)には海上輸送用の ICC(A)、(B)、(C)と、航空輸送用の ICC(Air)があります。商品の輸送方法や特性に合わせ、どの程度の保険を付保すればよいか、検討しましょう。

*保険料は売買代金に含まれ、買主の負担となる。CIP 条件では ICC(A)の付保が規定されている一方、CIF 条件では ICC(C)の付保が規定されているため、補償範囲は最低限となる。どちらも当事者間の合意により保険条件を変えることは可能。

なお戦争リスクとストライキリスクについては、上記の約款には含まれておらず、別に制定された協会戦争約款(IWC)、協会ストライキ約款(ISC)により補償されます。また海賊行為によるリスクは、以前は戦争リスクの範囲に含まれていましたが、現在は ICC(A)を選択することにより補償されます。

ICC (2009) の基本条件と主なてん補範囲 (○：てん補される ×：てん補されない)

主な損害の種類	保険条件			
	A	B	C	Air
火災・爆発	○	○	○	○
船舶・はしけの沈没・座礁	○	○	○	○
陸上輸送用具の転覆・脱線	○	○	○	○
輸送用具の衝突	○	○	○	○
本船または、はしけへの積込・荷卸中の落下による梱包1個ごとの全損	○	○	×	○
海・湖・河川の水の輸送用具・保管場所への侵入	○	○	×	○
地震・噴火・雷	○	○	×	○
雨・雪等による濡れ	○	×	×	○
破損・まがり・へこみ・摩擦・かぎ損・汚染	○	×	×	○
盗難・荷抜き・不着	○	×	×	○
外的な要因を伴う漏出・不足	○	×	×	○
共同海損*・救助料・投荷・損害防止費用	○	○	○	—
波ざらい	○	○	×	—

「ジェットロ貿易ハンドブック 2023」をもとに作成

*共同海損：船舶の事故により船舶と貨物が共同の危険にさらされたとき、船長の判断で任意に船舶あるいは貨物の一部を犠牲にしたり、救助費等の費用を支出したりして、応急処置をとる場合がある。この場合に犠牲に供された貨物の損害や支出した費用を、これにより利益を受けた船舶・貨物の所有者が共同して分担する制度。

外航貨物海上保険は、国際郵便小包の場合には発送時に窓口でその旨依頼することで付保できますが(有料)、その他の貨物の場合には輸送を依頼する国際宅配業者やフレイト・フォワードナーに相談して付保してもらうか、損害保険会社と直接契約を行うこととなります。なお、以下のような場合は保険のてん補の対象となりません。

保険金が支払われない主な事例

- ・被保険者による故意・違法行為による損害
- ・梱包または準備の不完全、コンテナ内への積付け不良
- ・貨物固有の瑕疵または性質(自然消耗、減少、変質、腐敗等)
- ・航海、運送の遅延
- ・間接損害(感謝料、違約金、廃棄費用等)
- ・原子力、放射能汚染、化学兵器、生物兵器等による損害
- ・通常の輸送過程ではない保管中等のテロ危険
- ・船舶の所有者、管理者、用船者または運航者の支払不能または債務不履行
- ・サイバー攻撃により生じた損害
- ・ISMコード*に適合していない船舶に積載された貨物
- ・保険金の支払いにより、保険者が国際連合他の定める制裁等を受ける可能性がある場合

* ISMコード：船舶所有者等に対し、人的ミスによる事故を防ぐための安全管理体制を求める国際安全管理コード。500総トン以上の貨物船による外航運輸事業を行う場合、旗国政府による安全管理システムの審査に合格し安全管理証書(SMC)を備える義務がある。

保険会社に支払う保険料は、保険金額にあらかじめ取り決めた保険料率をかけて算出します。保険会社が発行する保険料明細書(Debit Note)は、輸入申告の際に必要な書類です。

保険金額(保険会社が1回の事故について支払う保険金の限度額)は、CIF価格(商品代金+送料+保険料)の110%とするのが一般的です。これは、貨物が全損となった場合に補填される金額に、事故がなかった場合に本来得られるべき営業利益(粗利)として10%を追加するためです。また保険料率は、次のような内容を勘案し、保険会社が決定します。

外航貨物海上保険の保険料率算定に関する要素

①海上危険料率

- ・ 保険条件(希望する補償範囲)
- ・ 貨物の種類、性質、荷姿、数量、価格
- ・ 輸送経路(出荷地、経由地、配達地)
- ・ 輸送方法(海上輸送*、航空輸送、陸上輸送)

*海上輸送の場合、使用される船舶が一定の要件(船種、船齡、トン数、船級等)を満たしていない場合は割増保険料がかかる場合がある。

- ・ 治安状況
- ・ 輸送の季節

②戦争・ストライキ危険の料率

国際間の政治情勢等の変化により変更される。英国における海上保険市場の料率等を参考にすることが多い。

保険料が CIF 価格の 110%である場合、保険料と保険金額は、以下の計算式で求めることができます。

(R = 保険料率)

$$\text{保険料} = \frac{(C+F) \times 1.1R}{1-1.1R} \quad \text{保険金額} = \frac{1.1 \times (C+F)}{1-1.1R}$$

保険期間は、海上・航空危険とストライキ危険については、Warehouse to Warehouse Clause(倉庫間約款)といい、保険契約で指定された出荷地の倉庫や工場から輸送用具(トラック等)への積み込みのために動かされた時から、通常の輸送過程を経て保険契約で指定された最終配送地の倉庫や保管場所において荷卸しが完了した時までとなります。ただし以下の場合には、仕向地での最終荷卸しが終わっていても保険は終了となります。

保険期間が終了となる事例

- ・ 航洋船舶からの荷卸し完了後 60 日、または航空機からの荷卸し完了後 30 日を経過した場合。
- ・ 通常の輸送過程以外の保管または、貨物の仕分けもしくは配送のために、任意の倉庫または保管場所で荷卸しが完了した場合。
- ・ 荷物の保管のために輸送車両もしくはその他の輸送用具またはコンテナを使用することを選んだ場合。

また、戦争危険については海上・航空輸送中(船舶・航空機等の輸送機の中に置かれている間)のみ、または最終荷卸し地に到着した日の午後 12 時から起算して 15 日を経過する時のうち、いずれか早い時までが保険期間となります。

保険は貨物の輸送が開始される前に申込み手続きを完了しておく必要がありますが、貨物の数量、保険金額、積載船名等は、一般的には船積後でなければ確定しないため、契約を締結できません。そこで通常は事前に予定保険(Provisional Policy)を締結しておき、詳細が確定した段階で確定通知を行い確定保険とすることで、無保険状態を防ぎます。

継続的に輸入する貨物については、一定期間・一定条件の貨物について包括予定保険契約(Open Policy)を締結する方法もあります。この場合は、船積内容の明細が確定する都度、保険会社に確定通知を行います。

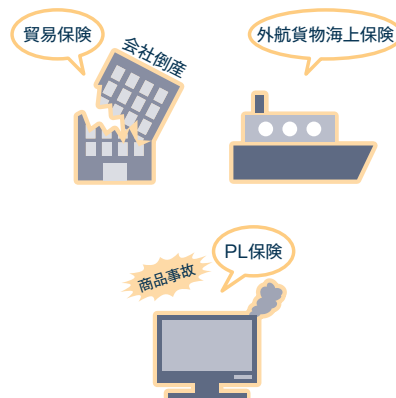
損害が発生した場合は、損害賠償請求権を保全するために、損害通知(Claim Notice)を運送人宛に書面で提出します。損害通知は荷受人(Consignee)の義務として規定されており、適切になされていない場合、保険金が支払われなかったり、一部を控除される可能性があります。通知書の雛形は保険会社にあり、宛名は B/L 上の運送人宛とします。提出期限は海上輸送の場合、貨物受取りの日から 3 日以内、航空輸送の場合は同 14 日以内です。

コラム

国際商取引に関わる保険

輸入品にかかる保険は大きく分けて3種類あります。貨物の輸送中の損害を補償するのは外航貨物海上保険ですが、このほかに戦争や輸出者の倒産などで商品が輸送業者に引渡されないリスクに対応するのが貿易保険、また、輸入した貨物が原因となる事故の発生に対して、輸入者が責任を持たなければいけないことに対応するのがPL保険です。取引の状況や商品特性に応じて、それぞれ検討するとよいでしょう。

- ◆(一社)日本損害保険協会：<https://www.sonpo.or.jp/>
- ◆株式会社 日本貿易保険：<https://www.nexi.go.jp/>
- ◆日本商工会議所 ビジネス総合保険制度：<https://www.ishigakiservice.jp/business>



6) 危険物 ～輸送に注意を要するもの～

危険物を輸送するには、荷物の取扱方法、梱包、輸送手段等について安全性を確保するための基準や規則が必要となりますが、国際輸送の場合、国ごとに異なる基準・規則が混在すると、解釈の相違等から重大な事故が発生するおそれがあります。

そこで国際的な統一ルールとして、1956年に国連が「危険物輸送に関する勧告」(通称オレンジブック)を策定し、「危険物運送の際に使用すべき品名・国連番号(UN番号)」、「危険物クラス(Hazard Class)」、「輸送用容器・包装の要件」などを決めました。以降、事故の発生や新素材・新製品等への対応に伴い適宜改訂が行われており、1997年からは「危険物輸送に関するモデル規則」の形式で提示されています。

国際輸送においては、この勧告と整合性を保ちながら、陸、海、空の輸送モード別に国連の各機関*がそれぞれ危険物輸送の具体的なルールを定めています。また国連加盟国もこの内容に沿って国内規則を整備するよう勧告されています。

*海上輸送では国際海事機関(IMO)がSOLAS条約において危険物輸送のルールを定めており、具体的な規則は、IOMコードとIMDGコード(国際海上危険物規定)により定めている。

同様に、航空輸送においては国際民間航空機関(ICAO)が国際民間航空条約(通称シカゴ条約)においてルールを定めており、具体的な規則はICAO TI(危険物の航空安全輸送に係る技術指針)およびIATA DGR(国際航空運送協会 危険物規則書)により定めている。

危険物は以下のような9種のクラスに分けられており、その数字により大まかに危険の種類が分かるようになっています。クラス1からクラス6については「区分」と呼ばれるさらに細かな分類があり、またクラス3から9の危険物の中には危険性の度合いに応じて容器等級(Packing Group)*が割り当てられているものがあります。

*容器等級は、Ⅰ(危険性が高い)、Ⅱ(危険性が中程度)、Ⅲ(危険性が低い)の3種類がある。

国連分類による危険物クラスと具体例

クラス(カッコ内は区分)	内容	具体例(輸送モード、数量等により該当から外れる場合もある。)
1(1.1～1.6)	火薬類	花火、導火線、弾薬 等
2(2.1～2.3)	高圧ガス	酸素ボンベ、液化石油ガス(LPG)、消火器、エアゾール缶、ガスライター 等
3	引火性液体類	ガソリン、塗料・インク、接着剤、香水 等
4(4.1～4.3)	可燃性物質類	木炭、マッチ、金属粉末 等
5(5.1～5.2)	酸化性物質類	過酸化水素、漂白剤、硝酸アンモニウム肥料 等
6(6.1～6.2)	毒物類	殺虫殺菌剤、消毒剤、農薬、医療系廃棄物 等
7	放射性物質類	放射性同位元素、放射性医薬品 等
8	腐食性物質	蓄電池、塩酸、硫酸、水銀 等
9	その他有害性物質	リチウム電池、ドライアイス、磁石 等

国土交通省および(一社)航空貨物運送協会等のパンフレットをもとに作成。

危険物の輸送を行う場合は、まずオレンジブックの別冊等に定められている規定に沿って当該製品の危険物クラス、容器等級を判定し、さらに性状等をもとに、その製品に最も確かな国連番号(UN 番号)を選定しなければなりません。国連番号は UN に続く 4 桁の数字で、約 3,000 におよぶ危険物に付されており、リストは定期的に改訂が行われています。

各国連番号には、その危険物を表す正しい品名、危険性、使用するべき容器・包装、積載方法、隔離条件等、取扱いに際し順守すべき要件を示した「エントリー」が定められています。輸送業者は荷送人に対し製品メーカーが作成した SDS(Safety Data Sheet : 安全データシート)の提出を求め、エントリーの各輸送モード別に定められている梱包・ラベルに沿って危険物輸送の手続きすることになります。

順守すべき要件はコードで表示されており、別表により容器の種類、取り扱い方法等を照合・確認する。

エントリー(例)

国連番号	品名	分類	等級	容器等級	容器及び包装				積載方法	隔離	・・・
					小型	大型	・・・	・・・			
0000	〇〇	引火性液体	3	II	P・・・	・・・	TP・・・		B・	・	

SDS は、製品に含まれる化学物質の名称や物理化学的性質のほか、危険・有害性、組成・成分、応急処置、火災時・漏出時・ばく露時の措置、取扱い方法、保管方法、廃棄方法など、当該製品に関する詳細な情報を 16 項目に分けて記載した書類です。

危険物別に定められている容器・包装は、種類(材質や仕様等)ごとに規定された性能試験と試験合格基準を満たしたもの*でなければなりません。また輸送の際は外部から見やすい場所に危険性を示す「標札(ラベリング)」と正式品名、国連番号等の「表示(マーキング)」を行う必要があります。これらに費用や時間がかかる可能性があります。

さらに、船舶での輸送と航空機での輸送では満たすべき安全基準が異なるため、航空輸送には海上輸送よりも厳しい制限があり、積載できないものがあります。また航空輸送に限らず、数量制限や隔離の必要がある危険物は一度に輸送できる数量が少なくなります。したがって、こうした要因による輸送費や輸送時間の変更・増加にも注意が必要です。

*性能試験と試験合格基準を満たした容器は「UN 容器」として、UN マークが付されている。

危険物の荷送人は運送業者から SDS だけでなく、危険物明細書(Declaration)*等の書類の提出も求められます。日本においては 2019 年に「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」が施行され、運送品が引火性、爆発性、その他の危険性を有する物品であるときは、荷送人は輸送業者に対し当該物品を引渡す前に、危険物の安全な運送に必要な情報を通知することが義務付けられました。通知を行わなかったことにより事故が発生し損害が生じた場合には、運送業者に対する損害賠償を請求される可能性があります。依頼する荷物が危険物に該当するか否かを荷主として積極的に調べ、不明な場合はメーカーから SDS を入手して輸送業者やフォワーダーに相談するとよいでしょう。また輸送業者への通知は書面やメールなどにより記録を残すことをお勧めします。

*航空輸送では「危険物申告書」という。

SDS(例)

作成日・・・	安全データシート
1. 化学品及び会社情報	5. 火災時の処置
2. 危険有害性の要約	6. 漏出時の処置
3. 組成、成分情報	7. ...
4. 応急措置	8. ...

危険物クラスは？
容器等級は？
→国連番号・品名の
選定&表示(マーキング)



危険性の標札
(ラベリング)

7) 見積りの依頼

貨物の輸送行程にかかる費用は一律ではなく、国際運賃はもとより、フォワーダーが行う作業の手数料も業者により項目・価格が大きく異なります。そのため貨物を利用する場合はその都度、フォワーダーに以下のような情報を提示し、複数の業者から見積りを取り、比較することとなります。支払いを外貨建てで行う場合には、為替変動によるリスクも含めて試算しておきましょう。(費用に使われる用語については P.36 ~ 37 参照。)

見積りを依頼する際に必要となる情報

- ・商品詳細(価格、写真、法規制手続き・危険物対応・温度管理の要否等)
- ・梱包明細(梱包の数量・重量・寸法など。)
- ・貨物の輸送方法(積出港・到着港)
- ・取引条件(P.27 参照)
- ・保険の付保
- ・輸出者・輸入者情報
- ・貨物の出荷地、配達地(ZIP コード/郵便番号も確認しておく。)
- ・到着希望日

8) 日本到着後の流れ

海上輸送の場合、貨物が日本に到着する前日又は数日前に船会社から荷受人(コンサイニー)に到着案内(A/N : Arrival Notice)が送られます*。また航空輸送の場合は輸送日数が短いため、書類の発送ではなく電話やメールにより到着案内が届きます。

貨物が日本に到着し、保税地域に搬入されたことが NACCS(輸出入・港湾関連情報処理システム)に登録(搬入確認)されると、貨物の通関手続きが行えるようになります。保税地域に保管された貨物には保管料がかかりますが、一般的に搬入から5日程度がフリータイムとされており、この間に通関手続きを済ませて貨物を搬出すれば、保管料はかかりません。従って、到着案内受領後は、できる限り迅速に通関手続きを始めなければなりません。海上貨物の場合は荷受人に代わってフォワーダーが通関手続きを行うのが一般的ですが、航空貨物の場合は、輸入者本人が通関手続きを行うことも可能です。

*到着案内は B/L 上の「NOTIFY PARTY」欄に記載された者宛に送られる。多くの場合、この欄には「SAME AS CONSIGNEE」と記載されるため、到着案内が CONSIGNEE(=荷受人、輸入者)宛に送られることとなる。

到着案内を受け取った荷受人は、キャリアー(または代理店)に到着案内と B/L を提示し、運賃等の精算が必要である場合は支払いを行い、運送関係書類を受取ります。運送関係書類には運賃明細書、インボイス、D/O(Delivery Order : 荷渡指図書)等が含まれています。D/O は税関で輸入許可が下りた後、荷物を保税倉庫から搬出する際に必要となる書類です*。

荷受人は運送関係書類のほか輸入通関手続きに必要な書類を持参し、他法令(P.5 参照)の輸入手続きが必要である場合はまずその手続きを行います。その後税関で輸入申告を行い、関税・消費税等の税金の支払いを済ませて輸入許可書の交付を受け、保税倉庫で D/O と輸入許可書を提示して貨物を引取ります。

*近年では事前にキャリアー(または代理店)に到着案内と B/L を提示し精算額を入金することにより、キャリアーが NACCS にて D/O レス(ディスパッチ、リリースオーダーともいう)の処理を行い、書面の D/O の発行を省略する場合があります。

フォワーダーに手続きを依頼する場合は、キャリアーから到着案内が届いた後、荷受人はフォワーダーへ到着案内と B/L その他の必要書類を渡します。フォワーダーは輸入通関手続きを終えると手数料と諸経費を荷受人に請求し、荷受人がフォワーダーに支払いを済ませた後、荷物が配達されます。

輸入通関手続きを行うための必要書類には、輸出者から取り寄せておくべきものと、輸入者が日本で準備するものがあります。輸入が規制されている品目(P.5 参照)については、書類の準備に時間がかかる場合もあるため、発注前に確認しておきましょう。また経済連携協定(EPA)などの特惠関税(P.7 参照)を利用する場合も、税関に提出すべき書類を事前に準備しておく必要があります。

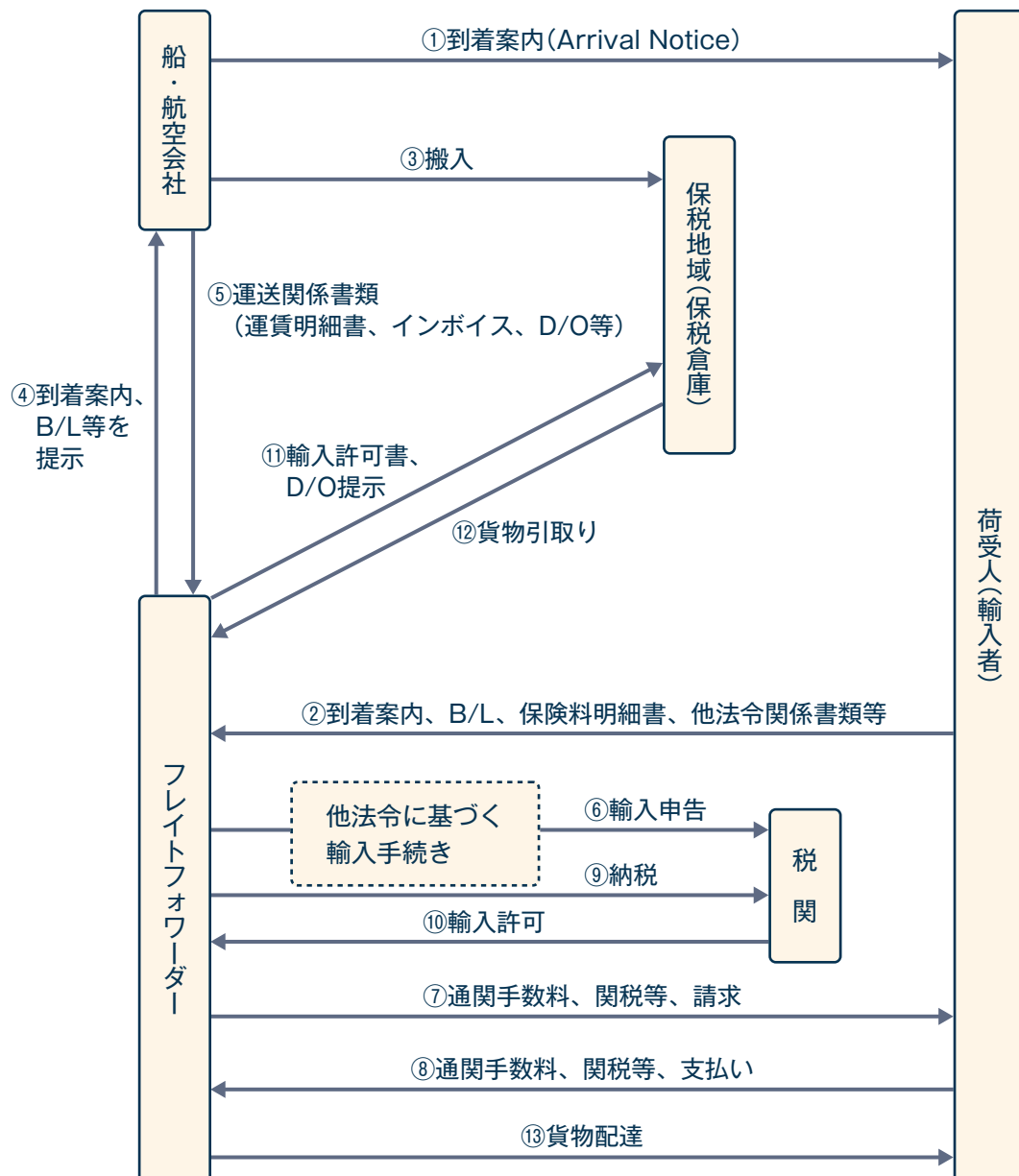
輸出者から取り寄せる主な書類

- ・ 商業送り状(Commercial Invoice)
- ・ 梱包明細書(Packing List)
- ・ 運送書類(Transport Document) …船荷証券(B/L)、航空貨物運送状(AWB)など
- ・ 運賃明細書、保険料明細書
- ・ 原産地証明書(Certificate of Origin)、その他関税額決定に必要となる書類
- ・ 法規制(外為法、医薬品医療機器等法、食品衛生法等)に関する書類
(製品の原材料や製造・生産工程、検査・証明等に関する情報)

輸入者が準備する主な書類

- ・ 法規制(医薬品医療機器等法、食品衛生法、酒税法等)に関する書類
(所管官庁において行った事前確認、取得した免許、許可等)
- ・ 関税の減免税を受けるための書類(特恵関税、再輸入減税等)
- ・ 輸入商品のカタログ、前回の輸入実績に関する書類等(参考資料として)

貨物の日本到着後の流れ (フォワーダーを利用した場合)



6. 目的に合った輸送手段を見つけるために

どのような輸送手段を選ぶべきか検討するときは、荷物の輸送・通関に必要な具体的な数値と条件を整理し、複数の輸送方法を検討しましょう。貨物の場合は P.33 に示した必要情報をもとに複数の輸送業者やフォワーダーに見積りを依頼し、すべてを比較表にまとめます。

費用は、①輸出地にかかる経費、②国際輸送にかかる経費、③日本でかかる経費の3つに分けて考えるとわかりやすいでしょう。外貨建ての価格についてはリスク回避の観点から、為替レートを高め(円安)に設定して試算しましょう。その上で所要日数、経費、手続きの手間などから自分が期待するサービスレベルを考え、依頼先を選びます。

比較表(例)

試算条件

- ・商品特性(価格、法規制、危険物、温度管理等)
- ・取引条件
- ・関税率
- ・容積・重量・個数
- ・保険の付保
- ・為替レート
- ・出荷地・配達地^{*1}
- ・到着希望日

輸送手段	国際郵便	国際宅配便		航空混載便		海上混載便	
		A社	B社	O社	P社	X社	Y社
(所要日数)	日	日	日	日	日	日	日
輸出地費用							
・貨物ピックアップ運賃 [※]							
・輸出梱包料 [※]							
・輸出検査料							
・輸出通関料							
・輸出取扱手数料 [※]							
・ターミナル料							
・※にかかる VAT 等付加価値税							
小計							
国際輸送費用							
・基本運賃							
・燃料割増							
・為替割増							
・B/L 発行手数料							
小計							
日本費用							
・ターミナル料							
・D/O 発行手数料							
・輸入取扱料							
・輸入通関料	*3	*4					
・税関検査料 ^{*2}							
・国内運賃							
・輸入関税							
・内国消費税 ^{*5}							
小計							
保険料							
合計							

*1: 売主から買主(輸入者)へ貨物が引渡され、買主が輸送業者を手配しなければならない区間。

*2: 法規制に基づく検査等の費用は、依頼した検査機関に支払う。

*3: 関税等の支払いが発生した場合の通関料もしくは、課税価格が20万円を超え、通関手続きを日本郵便等の通関業者に依頼した場合の手数料。(P.16、P.18 参照)

*4: 通常の通関以外(法規制関係手続き等)の輸入通関作業を依頼した場合にかかる手数料。

*5: 輸入される物品に課税される内国消費税には、消費税、酒税、たばこ税及びたばこ特別税、揮発油税、地方揮発油税、石油ガス税並びに石油石炭税がある。

7. 海上・航空貨物に使われる用語

(航路や運送会社により表現はさまざまです。ここでは一例をご紹介します。)

航空貨物 (重さの単位: kg)

表現	意味
BB Fee(Break Bulk Fee)	混載貨物をブレーク・仕分けする手数料。
Cartage	空港内での貨物移動料金。
FAF(Fuel Adjustment Factor)	燃料割増。燃料油の価格変動による損失を調整する割増(割引)運賃。
FSC(Fuel Surcharge)	燃料割増。燃料油の価格変動による損失を調整する割増(割引)運賃。
M/M(Minimum)	ミニマム。各航空会社が設定している最低運賃。
PSS(Peak Season Surcharge)	繁忙期割増。クリスマスシーズン等繁忙期の利用にかかる料金。
SSC(Security Surcharge)	セキュリティ割増。
Terminal Charge	空港ターミナル使用料。

海上貨物 (重さの単位: t)

表現	意味
AGS(Aden Gulf Surcharge)	アデン湾割増料(海賊対策)。
BAF(Bunker Adjustment Factor)	燃料割増。燃料油の価格変動による損失を調整する割増(割引)運賃。
C/W(Chargeable Weight)	運賃計算トン。運賃計算の対象となる実重量または容積重量(いずれか大きい方)。
CAF(Currency Adjustment Factor)	為替調整割増。通貨変動による為替差損益を調整する割増(割引)運賃。
Carton(C/T)	段ボール包装された貨物。
CFS(Container Freight Station)	混載貨物専用施設。コンテナ単位に満たない複数の荷主の荷物をコンテナに混載したり、船から積み下ろされた混載コンテナの荷物を仕分ける場所。
CFS Charge	コンテナヤード内にある混載貨物専用施設の使用料。小口の混載貨物(LCL)のみで発生する。
CHC(Container Handling Charge)	コンテナターミナル内のコンテナ移動など、貨物の取扱いにかかる費用。
Congestion Surcharge	港湾混雑による滞船割増料。
Crate(C/R)	梱包用の木枠。
CY Charge(Container Yard Charge)	船積み前後のコンテナを置いておく場所(コンテナヤード)の利用料。フルコン貨物(FCL)のみで発生する。
D/O Fee(Delivery Order Fee)	D/O(荷渡指図書)や到着案内の発行手数料。
De-Vanning, Discharging	コンテナから貨物を積み下ろす作業のこと。
Demurrage	保税地域に搬入された貨物が、無料保管期間(フリータイム)を超過して留置されていた場合に課せられる超過保管料。

表現	意味
Detention	コンテナヤードから納入先にコンテナを運搬した後、空のコンテナが保管場(Van Pool)に返却されるまでの日数が無料貸出期間(フリータイム)を超過した場合に課せられる返却延滞料。
Drayage	コンテナでの陸上移動料金。
EBS(Emergency Bunker Surcharge)	緊急燃料割増。
FCL(Full Container Load)	荷主がコンテナ1本を借り切って利用すること。
Freight Ton	運賃計算トン。運賃計算の対象となる実重量または容積重量(いずれか大きい方)。
Heavy Lift Charge	重量物割増料。
Lashing(Shoring)	貨物が動かないように固定すること。
LCL(Less than Container Load)	少量でコンテナ単位に満たない複数の荷主の貨物を、一つのコンテナにまとめた混載コンテナ。
M/M(Minimum)	ミニマム。各船会社が設定している最低運賃。
M3(Measurement Ton)	容積トン。1m ³ 。
MT(Metric Ton)	メートル法におけるトン。(1,000kg = 約 2,204 ポンド)。
Pallet(P/T)	貨物運搬用の大型金属板または木製の輸送用具。台の脚と脚の間にフォークリフトの爪を差し込んで移動させる。
PSS(Peak Season Surcharge)	繁忙期割増料。
RT(Revenue Ton)	運賃計算トン。運賃計算の対象となる実重量または容積重量(いずれか大きい方)。
Skid(S/D)	箱に入らないような機械等をロープなどで括り付けて運ぶ、金属製または木製の角材を組んだ輸送用具。
THC(Terminal Handling Charge)	コンテナターミナル内のコンテナ移動など、貨物の取扱いにかかる費用。
Vanning(Loading, Stuffing)	コンテナに貨物を積み込む作業のこと。
W/M(Weight or Measurement)	運賃計算トン。運賃計算の対象となる実重量または容積重量(いずれか大きい方)。
YAS(Yen Appreciation Surcharge)	円高損失補てん料金。運賃契約が円建てで日本円が急激に高騰した場合に、船会社が運賃の実質損害を荷主に課徴する割増運賃。

使用例

① [FCL BASE RATE 20FT Dry USD 600.00 / 40FT Dry USD 900.00]



「フルコンテナ(コンテナ1本)単位の運賃は、20 フィートのドライコンテナ*の場合 600US\$、40 フィートのドライコンテナの場合 900US\$」

*ドライコンテナ(一般の貨物用)以外には、リーファー(冷凍)、バルク(バラ積み)、オープントップ(屋根なし)、フラットラック(屋根、外枠、ドアのない荷台コンテナ)、タンク(液体用)などの特殊コンテナがある。

② [LCL RATE USD 53.00 / RT(WM) (MIN.USD 83.00) (FAF/CAF all in)]



「混載コンテナ運賃は、53US\$ / 実重量または容積重量(いずれか大きい方)。ただしミニマム運賃は 83US\$。(燃料割増料、為替調整割増料込み。)」

【参考とさせていただいた主な資料】

- 経済産業省 化審法関係ウェブサイト
- 国土交通省 危険物関係パンフレット、危険物教育講習資料
- 税関「カスタムスアンサー(税関手続き FAQ)」ウェブサイト
- 東京税関 輸入通関手続きパンフレット
- 日本郵便「国際郵便」ウェブサイト
- 「インコタームズ 2020」国際商業会議所 日本委員会
- 「ジェットロ貿易ハンドブック 2023」日本貿易振興機構
- (一社)日本海事検定協会 危険物コンテナ輸送セミナー資料
- (一社)航空貨物運送協会 危険物関係ウェブサイト
- 貿易用語集 「らくらく貿易」ウェブサイト

貿易・起業に関するお問合せ先

ミプロ貿易・起業相談専用

TEL. 03-3989-5151 FAX. 03-3590-7585

相談時間：平日午前 10 時 30 分～午後 4 時 30 分

本資料は、(一財)貿易・産業協力振興財団 2023 年度振興事業費助成を受けて作成したものです。

※本冊子の記載内容は、2024 年 1 月現在で作成しております。法律の改正などにより、内容に変更が生じる場合があります。詳細は、各問い合わせ先にご確認ください。

発行：(一財)対日貿易投資交流促進協会(ミプロ)

〒170-8630 東京都豊島区東池袋 3-1-3 ワールドインポートマート 6F

<https://www.mipro.or.jp/>