vinetur

米国、2027年1月5日から海外輸入者への通関規則を厳格化

輸入者責任者となる企業はCTPATへの参加か認証済み通関業者の起用が必要。完全対応期限は2027年5月6日

2026年11月21日（土）



米国に入る貨物の輸入者責任者を務める海外企業は、2027年1月5日から新たな通関コンプライアンス規則の適用を受ける。これにより、多くの輸入業者は米国の港で貨物を通関させる方法や、利用する通関業者の見直しを迫られる可能性がある。

Wine & Spirits Shippers Associationは11月20日金曜日に公表した物流関連の最新情報で、米国税関・国境警備局（CBP）が、海外の輸入者責任者（海外IOR）に新たな条件を課す暫定最終規則の導入を進めていると述べた。この規則の下では、海外IORは原則として、テロ対策のための税関・貿易業者連携プログラム（CTPAT）の認証を受けた参加者となるか、米国への貨物搬入に際してCTPAT認証を受けた認可通関業者を利用しなければならない。

同協会によると、この規則は、輸入申告と貨物の引き取り手続きに使われるCBPフォーム3461および7501の報告要件も追加する。一部の規定については通関業者が対応期限の延期を申請できるが、2027年5月6日までに全面的な対応が必要だという。暫定規則への意見は2027年1月5日まで受け付けている一方、サプライチェーン情報の開示に関する別のCBP提案への意見提出期限は12月1日となっている。

この変更が重要なのは、多くの海外販売業者やサプライチェーン事業者が、国内の買い手に輸入者の役割を移すことなく米国へ商品を運ぶため、海外IORの仕組みを利用しているからだ。こうした企業は、新たな規則により、セキュリティ認証プログラムへの登録か、通関業務の委託先変更を求められる可能性がある。業界団体は、規則の発効に先立ち、輸入申告の手順、書類作成の慣行、通関業者との関係を確認し始めるべきだとしている。

飲料業界では、影響が特に実務面に及ぶ可能性がある。ワインや蒸留酒の輸送では、海外の生産者、米国内の倉庫、通関業者、温度管理が必要な貨物の輸送日程など、複数の段階が関わる輸入体制がよく使われている。規則の発効時に海外輸入者が認証を受けていない、または認証済みの通関業者を利用していない場合、輸入申告が遅れたり、ほかの混乱が生じたりする恐れがある。港での滞りない貨物引き取りと厳密な配送日程に依存するワイン、ビール、蒸留酒の輸入業者にはリスクとなる。

同協会は、この通関規則の変更を、世界の海運と飲料貿易を取り巻く不透明感が広がる中での動きと位置付けた。同じ最新情報では、インド向けスコッチウイスキー輸送に影響する関税をめぐる対立の深まりにも言及した。同協会によると、7月に発効した英印貿易協定でウイスキー関税が150％から75％に引き下げられた後も、インド税関当局はバルク輸入のスコッチに実効税率162.5％の関税・税負担を課している。対立の焦点は、ブレンド用バルクウイスキーの分類方法で、主要な蒸留酒企業に関係するコンテナ80本超がインドの港で足止めされていると報じられている。

業界団体はまた、米通商代表部（USTR）が、中国で建造された船舶および中国が運航する船舶を対象とする通商法301条に基づく海運手数料の停止を、2027年1月9日まで延長したと述べた。この停止措置により、船会社と輸入業者は一時的な負担軽減を得るが、今後の輸送費をめぐる不透明感は解消されない。飲料輸入業者にとって、今回のCBP規則は、運賃、船舶の供給状況、貿易政策上のリスクが変動する中で導入されることになる。

WSSAが11月20日に公表した最新情報は、今後数週間から数カ月の輸入計画に影響しかねない、より広範な物流上の圧力についても説明している。11月16日と18日にタンカーへの攻撃が相次いだ後、ホルムズ海峡の安全状況は依然として極めて不安定で、リスクが高まり、船会社による追加料金や運航スケジュール変更の可能性が増しているという。また、船会社はアジア・欧州間の貨物輸送をスエズ運河経由に戻し続けており、現在この航路の輸送能力の50％超がアフリカ回りではなく運河を通過しているとした。この変更により世界のコンテナ輸送能力は約50万TEU分回復したが、完全な正常化にはなお6～12カ月かかる可能性があるという。

欧州では、最近の降雨でライン川の水位が改善し、低水位に伴う数カ月にわたる制限の後、はしけがより多くの貨物を積めるようになったと同協会は述べた。ただし、河川輸送網はまだ完全には通常の状態に戻っておらず、季節的な輸送量の増加により需要は高いという。

最新情報は、11月21日土曜日の契約期限を前にした米国西海岸の労使間の緊張にも触れた。期限を

迎えるのは、ILWU Local 26と太平洋海事協会（PMA）の契約だ。WSSAによると、ロサンゼルス港とロングビーチ港で約250人の保安監視員を代表するLocal 26は、11月17日火曜日の交渉で合意に至らなかったことを受け、契約満了時刻である11月21日土曜日午前0時01分を超えて契約を延長する意思がないと示していた。同協会は、Local 26がストライキに踏み切れば、港湾におけるILWUの他の労働者にも停止が広がり、ターミナル業務、船舶の荷役、コンテナの引き取り、内陸輸送が混乱する恐れがあると警告した。

こうした状況の中、今回のCBP要件は、米国への貨物の安定した輸入に依存する業者にとって、コンプライアンス上の課題をさらに増やす。海外IORの仕組みを利用する企業は、自らCTPAT認証を目指すのか、すでに基準を満たす通関業者に輸入申告を移すのかを判断する必要があるかもしれない。輸入業者によっては、契約変更やデータ報告の更新に加え、輸入申告時点で誰が貨物の法的責任を負うのかを改めて確認することも必要になる。

WSSAは11月17日火曜日にこのテーマに関するウェビナーを開催し、要件の策定が進む中で会員への情報提供を続ける予定だと述べた。