

平成 18 年度総合評価書
電子政府の実現 税関手続の I T 化

平成 19 年 6 月

財 務 省

< 目 次 >

はじめに	1
1 本総合評価の問題意識等	3
2 個々の取組の概要と評価	
(1) 税関手続のIT化	7
(2) 税関手続の簡素化・迅速化のための制度の改善等	16
3 各種取組の総合的な評価	
(1) 輸入手続の所要時間(アウトカム)から見た評価	25
(2) 税関手続のIT化の評価	32
(3) 税関手続の簡素化・迅速化のための制度の改善等の評価	33
4 今後の方向性	
(1) 次世代シングルウィンドウ(府省共通ポータル)の機能強化	35
(2) 諸外国の通関システムとの連携の実現	35
(3) 港湾・空港における基幹情報システムの構築とNACCSセンターのあり方	36
(4) 電子化率の向上	37
(5) 日本版AEO制度の構築	37
5 資料編	39
(参考)「税関手続のIT化及びこれに関連する施策の総合的な分析・評価について」	67

株式会社 日通総合研究所

「電子政府の実現 税関手続のＩＴ化」に関する総合評価書

（はじめに）

財務省・税関では、経済のグローバル化・国際物流の高度化が進展し、企業の調達・生産・販売活動が国境を越えて広く展開され、輸出入貨物が増加の一途を辿る中で、貿易の秩序維持と健全な発展を目指すため、関税等の適正な賦課及び徴収を確保すること、社会悪物品、テロ関連物品、知的財産侵害物品等の密輸を阻止し、有害な物品を国内に流入させないことで安全・安心な社会を構築すること、貿易の円滑化と税関手続における利便性を向上させることの３つの使命を政策目標に掲げています。

近年、我が国の貿易相手国として重要な地位を占めつつあるアジア諸国の急激な成長を背景に、輸入許可（承認）件数は、年々増加しており、平成３年に約540万件であったものが、平成18年には約1,750万件と、この15年間で約３倍になっています。また、輸出許可件数も年々増加しており、平成３年に約760万件であったものが、平成18年には約1,470万件と、この15年間で約２倍になっています。更に、国際物流の効率化を背景としたコンテナ船の就航や航空機の大型化等を背景に、物流形態が日々変化するとともに、内外からは迅速通関に対する要請が高まっています。

このような環境の中にあって、一方でけん銃を使用した凶悪な犯罪の多発や若年層への覚せい剤等の浸透などが問題とされており、けん銃、麻薬、覚せい剤などの社会悪物品や知的財産侵害物品の水際での取締り強化、武器・大量破壊兵器等のテロ関連物品等の不拡散に対する取締りの強化について、国民から強い期待が寄せられています。

財務省・税関では、従来より適正な通関により、国民の安全安心を確保しつつ、国際物流の効率化・円滑化及び利用者の利便性を向上させるため、効率的で迅速な通関の両立を図ってきました。国際的にも、平成13年９月の米国の同時多発テロ以降、セキュリティの確保が重要である旨の認識が各国において急速に広まっており、米国においてはC-TPAT¹などの貨物の安全強化策が実施されています。また、WCO（World Customs Organization：世界税関機構）において国際貿易の安全確保及び円滑化を図るべく策定された「基準の枠組み」の実施を推進するため、AEO（Authorized Economic Operator）²制度の導入を図るべきとされており、多くの国が導入または導入を予定しています。我が国においても、国際貿易の安全確保と円滑化を両立させる観点から、近年、簡易申告制度や特定輸出申告制度、さらには保税に係る特定許可者制度など、輸出

¹ Customs-Trade Partnership Against Terrorismの略。輸出国から米国に至るまで物流におけるセキュリティ強化を目的とした官民共同の取組。

² コンプライアンスに優れた事業者等を認定し、通関手続の簡素化等のベネフィットを付与する制度。

入者や倉庫業者という「者」に着目し、コンプライアンス³の優れた事業者について利便性向上を図る制度を導入・改善してきたところです。更に、平成19年2月には、同時多発テロ以降、世界各国で導入されている貨物や旅客・乗員の情報を事前に提出を求めることにより、貨物や旅客・乗員の到着前にリスクを分析する体制を整備しました。

一方、より効率的で迅速な通関を実現するために、通関情報処理システム（NACCS：Nippon Automated Cargo Clearance System）の導入・拡充、輸出入及び港湾関連手続のシングルウィンドウサービスの推進など税関手続のIT化（コンピュータ処理化）を積極的に図るとともに、予備審査制度やコンプライアンスの優れた輸出入者等に対する簡易申告制度、特定輸出申告制度等の税関手続の簡素化・迅速化に努めてきたところです。また、過去の申告実績等から適正な申告が行われていない可能性のある貨物については、コンテナから貨物を取り出すことなく検査を行うことが可能な大型X線検査装置、車載式後方散乱線X線検査装置の導入・拡充、検査・分析機器の整備、貨物検査を集中的に行う検査部門の充実等により、適正かつ効率的・重点的な審査・検査を実施してきたところです。

財務省においては、平成17年度から平成18年度にかけて、これまでの税関手続のIT化とこれに関連する制度の改善等の取組の効果について評価を行い、今般、総合評価⁴書として取りまとめ、公表することとしたものです。

³ Compliance。法令遵守のことであり、企業等の活動において法令や企業倫理を遵守することを指す。

⁴ 総合評価とは、「政策評価に関する基本方針」（平成17年12月16日閣議決定）において示された政策評価の一方式であり、「特定のテーマを設定し、様々な角度から掘り下げて総合的に評価を行い、政策の効果を明らかにするとともに、問題点の解決に資する多様な情報を提供することを主眼とする評価方式」。

1 本総合評価の問題意識等

- (1) 経済のグローバル化に伴い、企業の調達・生産・販売活動が国境を越えて広く海外に展開されている中で、近年は、円滑かつ効率的な国際物流を追求する上で、サプライチェーン⁵の構築など、物流の高度化が急速に進展しており、我が国企業にとっては、生産コストのみならず物流コストも含めたトータルなコスト低減が急務になっています。この物流コストの低減に加え、グローバルな価格競争に打ち勝つため、在庫を極力持たないことが重要視されており、この観点から、迅速な通関に対する要請が高まっています。また、我が国の国際競争力強化の観点からも、港湾・空港の24時間フルオープン化の要請や税関手続の一層の簡素化が求められています。

一方、平成13年9月に米国で発生した同時多発テロ以降、民間企業において、セキュリティに対する取組の必要性やコーポレートガバナンス⁶の一環としてのコンプライアンスに対する認識が急速に高まっています。

- (2) 我が国経済の拡大・グローバル化に伴い国際貿易が拡大し、年々輸出入申告件数が増大する中(【図1】及び【図2】参照)、財務省・税関では、適正かつ迅速な通関を確保すべく、NACCSの導入・拡充、必要とされる情報を1回入力し送信することで、複数の省庁の手続を同時に行うことを可能とするシングルウィンドウサービス⁷の実現など、税関手続のIT化の推進や新たな制度の導入、既存の手続の改善を行うことにより、輸出入及び港湾・空港関連手続など国際物流の効率化・円滑化に積極的に取り組んできました。

具体的には、我が国の国際競争力の維持・向上、国際物流分野の効率化を図るため、輸出入関連の申請・届出等の手続について、平成9年2月に、これまで個々の手続システム毎に行っていた食品衛生手続や動植物検疫手続と税関への輸入申告手続をNACCSを使用して順次行うことを可能とするワンストップサービス⁸を実現しました。また、平成15年3月にはインターネットを利用したサービスを開始し、平成15年7月には、NACCSを使用して、必要な情報を1回入力し送信することで、複数の省庁の手続を同時に行うことを可能とするシングルウィンドウサービスを輸入手続及び入出港手続などの港湾関連手続で実現しました。また、平成3年4月に輸入貨物に対して導入した予備審査制度を平成13年4月に航空輸

⁵ 取引先との間の受発注、資材の調達から在庫管理、製品の配送といった、上流から下流までの物流の流れを指す。

⁶ Corporate governance。企業統治のことであり、経営の透明性、健全性及び遵法性を確保し、利害関係者への説明責任の重視・徹底等を要素とする。

⁷ 関係する複数のシステムを相互に接続・連携することにより、1回の画面操作、入力、送信で複数の省庁に対して複数の手続を同時に行えるようにするもの。

⁸ 一つの端末で、画面操作で接続先を切り替えて複数の省庁の手続を行うことを可能とするもの。

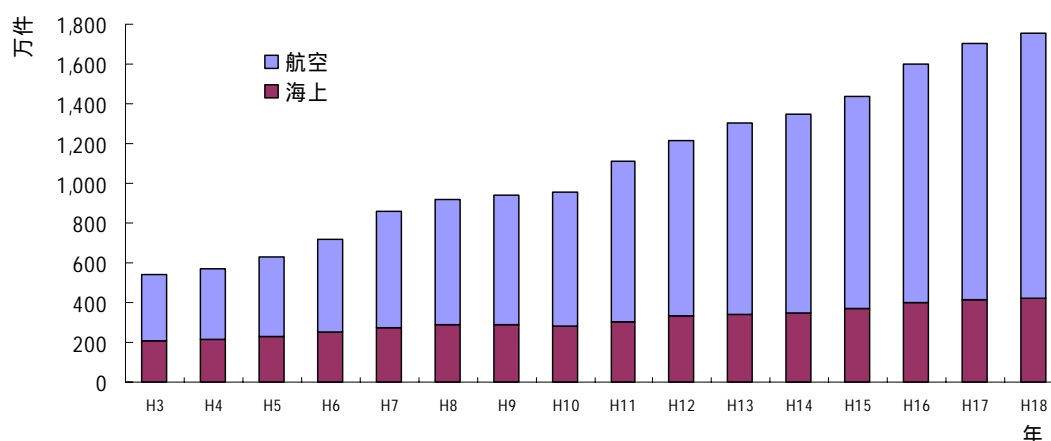
出貨物に、平成16年2月に海上輸出貨物に拡大するとともに、平成15年9月には、平成8年4月に航空貨物に導入した到着即時輸入許可制度を海上貨物にも拡大しました。

更に、セキュリティの確保に関する国際的な認識の高まりを背景に、セキュリティ対策の強化と国際物流の高度化に対応した物流促進の観点から、平成18年3月に特定輸出申告制度を導入し、平成19年4月の関税制度の改正においては、平成13年3月に導入した簡易申告制度とともに、同制度の改善を図るなど、セキュリティの確保を図りつつ適正かつ迅速な通関を行うための制度の導入や改善を図ってきたところです。

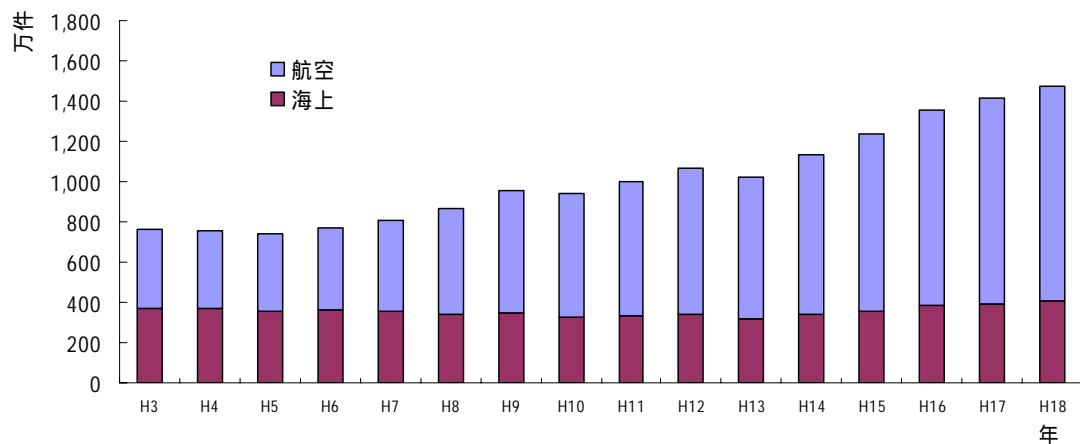
- (3) 行政が国民のニーズや社会情勢の変化に的確に対応するためには、実施してきた政策・取組の効果を具体的に明らかにし、対応を求められる問題点やその原因などを分析し、その解決に資する情報を国民に開示するとともに、的確な改善・見直しにつなげていく必要があります。

この総合評価においては、主として税関手続の利便性向上の観点から、これまで講じた税関手続のIT化とこれに関連する手続の簡素化・迅速化のための取組が、輸出入者の申請・届出等の手続に要する時間等にどのような効果をもたらしたかなどについて「必要性」（国民のニーズに合致していたか）、「効率性」（投入費用に見合った効果が得られているか）、「有効性」（導入当時に見込んでいた効果が実際に得られているかどうか）などの観点から総合的に評価を行うこととしました。

【図1】輸入許可件数の推移



【図 2】輸出許可件数の推移



(出所) 財務省関税局資料

【評価の対象とする取組】

税関手続のIT化

NACCS対象手続及び対象地域の拡大(平成3年以降)

税関手続申請システム(CuPES)の導入(平成15年)及び関税等の電子納付の選択肢の拡大(平成16年)

netNACCSの導入(平成15年)

輸入手続のワンストップサービスの実施(平成9年)

輸出入及び港湾関連手続のシングルウィンドウサービスの実施(平成15年)

税関手続の簡素化・迅速化のための制度の改善等

予備審査制度の導入(平成3年)及び輸出貨物への拡大(平成13年、平成16年)

航空貨物を対象とした到着即時輸入許可制度の導入(平成8年)及び海上貨物への拡大(平成15年)

簡易申告制度の導入(平成13年)及び継続要件の緩和(平成15年)、貨物指定要件の緩和(平成17年)及び対象貨物の拡大(平成18年)

特定輸出申告制度の導入(平成18年)

航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の導入(平成16年)

FAL条約(1965年の国際海上交通の簡易化に関する条約)締結に伴う港湾関連手続の共通様式の導入(平成17年)

大型X線検査装置(平成13年)及び車載式後方散乱線X線検査装置の配備(平成18年)

(4) この総合評価に当っては、アンケートやヒアリング調査等の結果、財務省関税局で行っている輸入手続の所要時間調査の結果や「輸出入及び港湾・空港手続関係業務の業務・システム最適化計画（平成17年12月）」及び「税関業務（輸出入及び港湾・空港手続関係業務）の業務・システム最適化計画（平成18年3月）」等の内容を活用するとともに、客観性及び透明性を確保するため、外部の研究機関に調査を依頼しました。

2 個々の取組の概要と評価

近年、アジア諸国の急速な経済成長を背景に、我が国企業のアジア諸国への進出が拡大するとともに、アジアを中心に国際物流が飛躍的に増加しており、急成長を続ける東アジア諸国への玄関となる港湾・空港の24時間フルオープン化の要請や税関手続の簡素化・迅速化への要請は益々強まってきているところです。その一方で、税関には国民生活の安全・安心の確保への取組も強く求められています。

こうした状況の下、適正な通関を確保しつつ、迅速な通関の要請に応えるため、財務省・税関では、これまでも税関手続のIT化の推進や税関手続の改善を重ねてきました。今後とも我が国の国際競争力の強化を図るとともに、水際における国民生活の安全・安心を確保しつつ、税関手続のIT化の一層の推進や税関手続の更なる改善を行い、適正かつ迅速な通関の要請に取り組んでいくことが重要と考えています。

このような考え方にに基づき、今般、これまでに財務省・税関が取り組んできた税関手続に係る取組につき、「税関手続のIT化」とこれに関連する「税関手続の簡素化・迅速化のための制度の改善等」の2つの分野における取組を評価することとしました。

(1) 税関手続のIT化

イ．NACCSの導入及び拡充

(取組の概要)

(イ) 経緯

昭和30年の我が国のGATT加盟、その後の経済成長等に伴い国際貿易が拡大したことから、昭和41年に関税法を改正し、従来の賦課課税方式を申告納税方式に改め、税関の事務量の増大に対処してきたところですが、昭和45年に就航したボーイング747型機の登場等により航空貨物輸送能力が大幅に向上し、航空輸送費用が低減したことから、我が国にも国際航空貿易の普及がもたらされました。このため、航空貨物が急増し、増大する航空貨物量に対して、輸出入貨物処理施設の増強が追いつかず、空港に貨物が溢れかえる事態が発生しつつありました。このような状況の打開には、制度面での見直しだけではなく、コンピュータシステムを導入し、税関手続の事務処理の効率化を図るとともに、年々増加する空港施設内の輸出入貨物を迅速に流通させることが必須であるとして、昭和46年より官民で通関システムの開発について検討が行われました。その後、昭和50年9月からシステムの開発を進め、昭和52年5月に「航空運送貨物の税関手続の特例等に関する法律」(NACCS特例法)が成立し、当該システムを運営する機関として認可法人「航空貨物通関情報処理センター」が昭和52年10月に設立され、昭和53年8月に、新東

京国際空港（成田空港）と、同空港の貨物取扱地区として新しく整備された原木地区（千葉県市川市）に、輸入航空貨物処理のためのNACCS（Narita Air Cargo Clearance System）が導入されました。このように、NACCSは、年々増加する航空貨物の通関を迅速に処理するために官民双方が必要としたものでした。

NACCSは、コンピューターを使用し電子的に行政手続を行うことを可能とする我が国最初のシステムであり、ロンドン、パリ、メルボルン及びフランクフルトの空港に導入された通関システムに次ぐ、世界でも比較的早期に導入された通関システムの1つでしたが、当初から、官民での貨物情報の共有、手続のペーパーレス化に加え、電子納税の機能を兼ね備えるなど、当時の諸外国の通関システムと比べ、先進的な機能を持つものでした。

その後、昭和55年11月には対象地域が大阪国際空港（伊丹空港）にも拡大され、昭和60年1月には、輸入貨物に加え輸出貨物も処理する輸出入統合システムに発展するとともに、対象地域も順次拡大し、平成13年10月にはシステムが更改され、機能強化が図られました。

一方、昭和40年代前半頃から、大量の海上貨物を迅速に輸送するため、第二次世界大戦当時、米軍が軍事物資を大量かつ迅速に運搬するために用いたコンテナに貨物を詰めて輸送する方法（いわゆるコンテナ化）が商業貨物にも導入され、世界各地の主要港にコンテナ専用埠頭が次々に完成し、世界中の航路を2,000TEU（Twenty-foot Equivalent Unit）級のコンテナ船が往来するようになり、貨物の運搬速度が速く、タイムリーな輸送ができるコンテナ時代が到来しました。このため、海上貨物についても適正かつ迅速な通関処理の実現の要望が高まり、平成3年10月に輸出入申告及び保税運送申告を処理するSea-NACCSが京浜港に導入され、平成4年10月には神戸港、大阪港及び名古屋港に拡大され、その後も対象地域が順次拡大されていきました。また、平成11年10月のシステム更改に際し、船舶の入港、輸入貨物の船卸しから国内引取りまで、輸出貨物の保税地域への搬入から船積み、出港までの一連の税関手続及びこれに関連する民間業務を処理するシステムへと機能が拡充されました。

更に、平成15年3月より、利用者からの要望、電子政府の実現に向けての行政手続でのインターネットの利用推進を踏まえ、インターネットを利用したNACCSのサービス（netNACCS）の提供が開始されました。これにより、利用者の利便性の向上や回線使用料等が不要になるなどコストの削減が図られ、NACCSの利用環境が一段と改善されました。netNACCSの利用者は年々増加しており、現在、NACCS利用者のうち6割近くの方が、netNACCSを利用されています。

(ロ) NACCSの概要

NACCSとは、税関と通関業者その他の貿易関連業者のコンピュータと通信回線で結ばれた税関手続及びこれに関連する民間業務を処理する官民共同のコンピュータシステムで、航空貨物を処理するAir-NACCSと主に海上貨物を処理するSea-NACCSの2つがあります。

民間の利用者は、NACCSを利用して税関手続はもとより、輸出入貨物に関連する情報の交換やNACCSを通じて税関手続以外の他省庁の手続(食品衛生手続、動植物検疫等の手続及び港湾関連手続)を行うことができます。

なお、NACCS利用者は、平成19年3月末現在で航空会社(14社)、船会社(38社)、船舶代理店(249社)、航空貨物代理店(124社)、混載業者(140社)、保税蔵置場業者(861社)、コンテナヤード業者(361社)、通関業者(1002社)、機用品業者(13社)、銀行(71行)、税関となっており、それぞれ以下のような業務を行っています。

【業務例】

- ・船会社(船舶代理店)：船舶業務(入出港届、積荷目録提出等)
- ・航空会社(航空代理店)：航空業務(入出港届、積荷目録提出等)
- ・通関業者：通関業務(輸出入申告等)
- ・保税蔵置場業者：貨物関連業務
- ・コンテナヤード業者：コンテナ関連業務
- ・銀行：銀行業務(関税等の口座振替業務)
- ・税関：税関業務(輸出入申告等の受理・許可の通知等)

(ハ) NACCSの更改

国際物流の一層の効率化・円滑化及び利用者の利便性の向上を図る観点から、平成20年10月を目途に、Sea-NACCSの更改を予定しています。

次期Sea-NACCSにおいては、平成18年3月に策定された税関業務の業務・システム最適化計画に基づき、仕入書、包装明細書等の電子化など対象業務の拡大、海貨業者、混載業者の参加など参加業種の拡大を通じて、国際物流システムとしての機能を充実・強化することとしています。また、Sea-NACCSとAir-NACCSについて可能な範囲での機能統合などのシステム・業務の見直しにより、利用者の利便性を向上させるとともに、コストの削減を図ることとしています。

更に、輸出入及び港湾・空港関連手続に係る国際物流システムとして、現在の高い信頼性と性能を維持しつつ、メインセンターに加え、万一の場合メインセンターに代わってNACCSの全業務を処理可能なバックアップセンタ

一の設置など、危機管理対策の強化も図ることとしています。

また、平成21年度には、Air-NACCSの更改を予定しています。

なお、NACCSを運用する独立行政法人通関情報処理センター（NACCSセンター）は、平成20年10月の稼働が予定されている輸出入及び港湾・空港関係手続等を一つの窓口から行うことが可能となる「府省共通ポータル」（次世代シングルウィンドウ）の運用を担うことになっています。

（二）NACCSの利用料金

NACCSの運営経費は、利用料金として税関及び民間利用者の各々が負担しています。現在のSea-NACCSの料金は、例えば、輸入申告20円、輸入申告事項登録30円、入港届10円などとなっています。このNACCSの料金に関し、輸出入者、通関業者等へのアンケート調査によると、1件当りの料金は概ね妥当であるとしている方が6割強存在し、残り4割弱の方は現在の料金に割高感を感じており（P.43参照）、引き続きコスト削減努力を重ねていく必要があると考えております。

次期NACCSの利用料金については、NACCSの利用者、関係者及び有識者の方々が参加するオープンな場において、税関業務の業務・システム最適化計画に盛り込まれた輸出入申告や入出港届等の税関手続に係る利用料金の無料化などを含め検討いただくとともに、ホームページを通じて広く意見募集をして決定することとしています。

（取組の評価）

NACCSの利用状況のメルクマールとなる輸出入申告のシステム処理率は、輸入航空貨物の通関を処理するシステムとして稼働した昭和53年には14.9%でしたが、Sea-NACCSが稼働した平成3年には、輸出申告が48.5%、輸入申告が58.5%とほぼ5割に達しました（【表1】参照）。その後も業務・対象地域の拡大に伴い、平成18年のシステム処理率は、輸出申告で98.3%、輸入申告で97.7%となるなど、最近では100%近いシステム処理率を維持していることから、利用者にとっての利便性・満足度は極めて高く、輸出入手続を行うに際してNACCSの利用は必要不可欠になっているものと思われます。また、後述する「輸入手続の所要時間調査」の結果においても、NACCSの導入及び拡充に伴い、輸入手続の所要時間の短縮化が図られていることが裏付けられています。

上記のように、輸入申告のシステム処理率はほぼ100%に達しており、また、輸入手続に要する時間の短縮が実現されていることから、税関手続の迅速化のためにNACCSの導入は極めて有効であったと思われ、今後とも、利用者にとってより使い勝手のよいシステムを維持していくことが、現在の高い利用率を維持す

る上で重要であると考えており、引き続き、電子化率の向上について努力していきたいと考えています。

【表 1】 NACCSによるシステム処理率

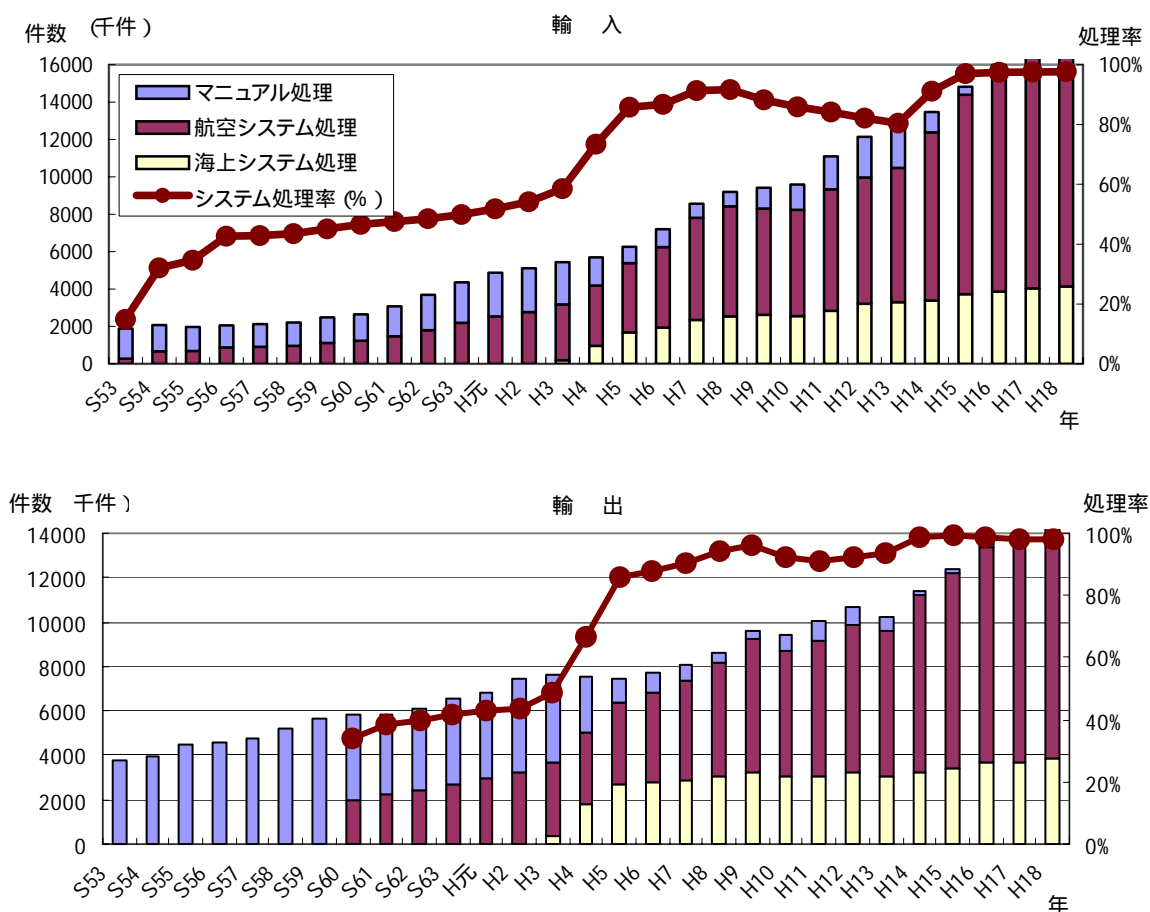
(単位: %)

		昭和53年	平成 3 年	16年	17年	18年
処理率	輸出		48.5	98.6	98.0	98.3
	輸入	14.9	58.5	97.4	97.5	97.7

(出所) 財務省関税局資料

(注) NACCSにより処理された輸出入申告件数 / 税関への全輸出入申告件数(輸出入申告件数には、蔵入承認件数、移入承認件数、総保入承認件数及び積戻し許可件数を含む)。

【図 3】 NACCSによるシステム処理件数及び処理率の推移



(出所) 財務省関税局資料

ロ．CuPESの導入

(取組の概要)

平成11年12月の「ミレニアム・プロジェクト(新しい千世紀プロジェクト)内閣総理大臣決定」において、「各省庁においては、原則として、行政手続がインターネット等のネットワークを経由して行えるように努める」とされ、大蔵省(当時)においても、「大蔵省申請・届出等手続の電子化推進アクション・プラン」(平成12年9月29日大蔵省行政情報化推進委員会了承)が定められ、その中で全ての税関手続についても申請・届出等手続の電子化を行うこととされました。このアクション・プラン等を受けて、NACCSで処理できる手続を除く税関手続(例えば、船陸交通許可申請等)について、平成15年3月よりCuPESを使用して電子的に処理できるようにしました。平成16年3月には、CuPESとマルチペイメントネットワーク(MPN)⁹との接続により、関税等をインターネットを利用して電子納付することも可能としています。

(取組の評価)

CuPESの利用件数自体は年々増加しており(【表2】参照)、徐々に普及が進んでいていると考えられますが、特定の業務に利用が集中しており、518の対象手続(平成19年4月現在)のうち、利用されていない業務が約8割あります。税関業務の業務・システム最適化計画において、利用者のニーズを把握、分析し、NACCSにおいて処理することで税関及び利用者の業務の効率化及び合理化が可能となると思われる業務については次期NACCSで処理することとし、CuPESはNACCSを利用しない者が税関手続を電子的に行うシステムと位置付け、更に費用対効果を勘案して、今後、利用が見込まれない業務については、当面、サービスを休止することで対象業務を縮小(518手続から90手続へ)し、コスト削減¹⁰に努めることとしています。

【表2】 CuPESの利用状況(処理件数)

(単位:件)

	平成15年度	16年度	17年度	18年度
処理件数	34,689	71,013	103,969	115,422

(出所) 財務省関税局資料

(注) CuPESにより処理された件数

⁹ 金融機関と収納機関(企業、官公庁、地方公共団体)との間の収納手続を電子化したネットワーク。

¹⁰ 平成18年3月に発表した税関業務の業務・システム最適化計画において、CuPESを含む税関システム(通関情報総合判定システム、外郵便入事務電算処理システム、貿易統計システム及び旅具通関情報電算システム)のシステム統合等によりコスト削減額として年間25億7千万円を予測している。

八．他省庁システム等との連携

（取組の概要）

税関手続にとどまらず、輸出入手続の一層の迅速化・簡素化を図ることを目的として、NACCSは他省庁が所管する輸出入及び港湾・空港関連手続に係るシステムとの連携を行ってきました。まず、平成9年2月に厚生省（当時）の輸入食品監視支援システム¹¹（FAINS：Food Automated Import notification and inspection Network system）と、同年4月に農林水産省の動物検疫検査手続電算処理システム¹²（ANIPAS：ANimal quarantine Inspection Procedure Automated System）及び輸入植物検査手続電算処理システム¹³（PQ-NETWORK：Plant Quarantine NETWORK System）とを結び、これまで、個々のシステム毎に行っていた食品衛生手続や動植物検疫手続と税関への輸入申告手続をNACCSを使用して、順次行うことを可能とするワンストップサービスを実現し、他法令手続を要する輸入申告のうち、約9割をNACCSを利用して電子的に行うとともに、税関への許可・承認書の提出を不要とすることが可能となりました。また、平成14年11月には経済産業省の貿易管理オープンネットワークシステム¹⁴（JETRAS：Japan Electronic open network TRade control System）と接続しました。

その後、国際物流の効率化を通じて我が国の国際競争力の維持・向上を図るため、平成15年7月には国土交通省の港湾EDI¹⁵（Electronic Data Interchange）、法務省の乗員上陸許可支援システム¹⁶を含め、NACCSと他省庁のシステム又は港湾関連手続システムとの連携を高度化し、利用者の利便性を一層高めるため、NACCS又は港湾EDIから、必要な情報を1回入力し、送信することで複数の省庁の手続を同時に処理することが可能なシングルウィンドウサービスを輸出入手続及び入出港手続などの港湾関連手続で実現しました。

平成15年7月のシングルウィンドウサービスについては、従来の各省庁の手続の様式・申請項目の見直し作業を行わないままの実施であったため、依然として入力項目が多く、関係業界から申請手続、申請項目の削減、1965年の国際海上交通の簡易化に関する条約（FAL条約：Convention on Facilitation of International

¹¹ 厚生労働省が管理・運営する、食品等の輸入手続を電子的に処理するシステムであり、検疫所、輸入者及び登録検査機関等をオンラインで接続。

¹² 農林水産省動物検疫所が管理・運営する、動畜産物の輸出入検査申請手続を電子的に処理するシステムであり、平成9年から運用開始。豪州からの食肉等に添付される輸出国政府機関発行の検査証明書をオンラインで取得する機能を備えている。

¹³ 農林水産省植物防疫所が管理・運営する、海港・空港における輸入植物類の検査申請に関する手続を電子的に処理するシステムであり、平成9年から運用開始。

¹⁴ 経済産業省所管の外国為替及び外国貿易法に基づく輸出入手続を電子化したシステムであり、平成12年から運用開始。

¹⁵ 国土交通省、海上保安庁等が開発し、国土交通省認可の財団法人「港湾空間高度化環境研究センター（WAVE）」が管理・運営する、港湾における申請、届出等の処理のためのシステム。

¹⁶ 法務省入国管理局が管理・運営する、海港における乗員上陸許可の審査に係る情報を電算処理するためのシステム。

Maritime Traffic, 1965)の締結による様式の統一化、項目の削減等の意見が出されました。これを受け、港湾関連手続に関し、FAL条約締結の承認と実施のための法制度の整備が行われることを契機として、平成17年11月より入港届等の様式を統一するなど、従来16種類あった申請書類を8種類に統合し、更に、申告項目も約3分の1(約600項目から約200項目)に削減し、申請者の利便性を高めました。

(取組の評価)

NACCSと他省庁システムとのワンストップサービスは平成9年から開始しましたが、このうち、他法令手続の9割を占める食品衛生法、植物防疫法、家畜伝染病予防法に該当する貨物に係る手続で、税関に対して電子的に申告が行われたもののうち、税関に対する手続と他省庁に対する手続を同時並行的に処理する割合(ワンストップサービス利用率)の推移を見ると、導入当初の平成9年には47%でしたが、平成18年には62%と年々徐々に増加しています(【図4】参照)。ワンストップサービスを利用することにより、税関手続と他法令の手続を同時に行うことができ、それぞれの手続終了後、直ちに輸入許可となること、他法令関係の書類を税関に提出する必要がないことから、手続に要する時間が短縮しているものと考えられます。

また、港湾関連手続について、必要とされる情報を1回入力し、送信することで複数の省庁の手続を同時に処理することを可能とするシングルウィンドウサービスについては、平成17年には各省庁で異なっていた港湾関連手続の様式の統一、申告項目の削減により、申請者のデータ入力事務が簡素化され、シングルウィンドウ業務が使い易くなりました。入港届業務のうち、シングルウィンドウ業務の利用率(NACCSを使った全届出等件数に占めるシングルウィンドウ業務の利用率)は、導入当初の平成15年8月には、7%でしたが、年々増加し、平成19年3月時点では40%強になっています(【図5】参照)。

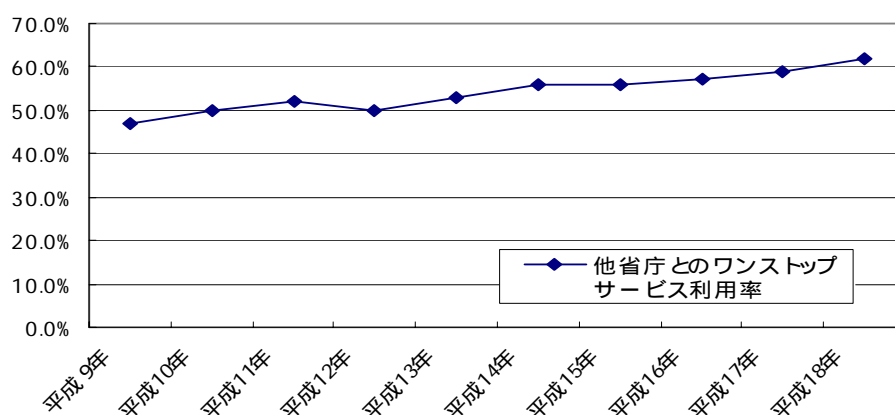
しかしながら、アンケート調査において、申請手続のタイミングの統一化や画面操作の向上などを求める意見があることから、平成20年10月に予定されている次世代シングルウィンドウの稼働に際しては、利用者の視点に立った利便性の高いサービスを実現するため、関係省庁間における手続のタイミングを可能な限り統一するとともに、業務コード、申請画面や利用者IDの統一を行うこととするなど、今後とも、利用者の方々のご意見を十分に聴取して、システムの構築に取り組めます。

なお、NACCSは、平成16年より、民間の貿易関連システムである清水港情報共同利用システム¹⁷(清水港VAN)、日本コンテナ物流情報ネットワークシステム¹⁸

¹⁷ 清水港における貨物の船積みに関係する複数業務間を接続することにより、船積関連業務の

(JCL-net)、港湾物流情報システム¹⁹(POLINET)、太刀浦コンテナオペレーションシステム²⁰(TACTOS)との接続を行い、国際物流と国内物流の円滑な情報交換を実現していますが、今後とも、国際物流の効率化・円滑化のために、NACCSと民間の貿易関連システムとの連携に前向きに取り組んでいくこととします。

【図4】NACCSと他省庁システムとのワンストップサービス利用状況



(出所) 財務省関税局資料

(注) NACCSと他省庁システム (FAINS、ANIPAS及びPQ-NETWORK) とのワンストップサービスを利用した申告件数 / 当該他法令該当の全申告件数

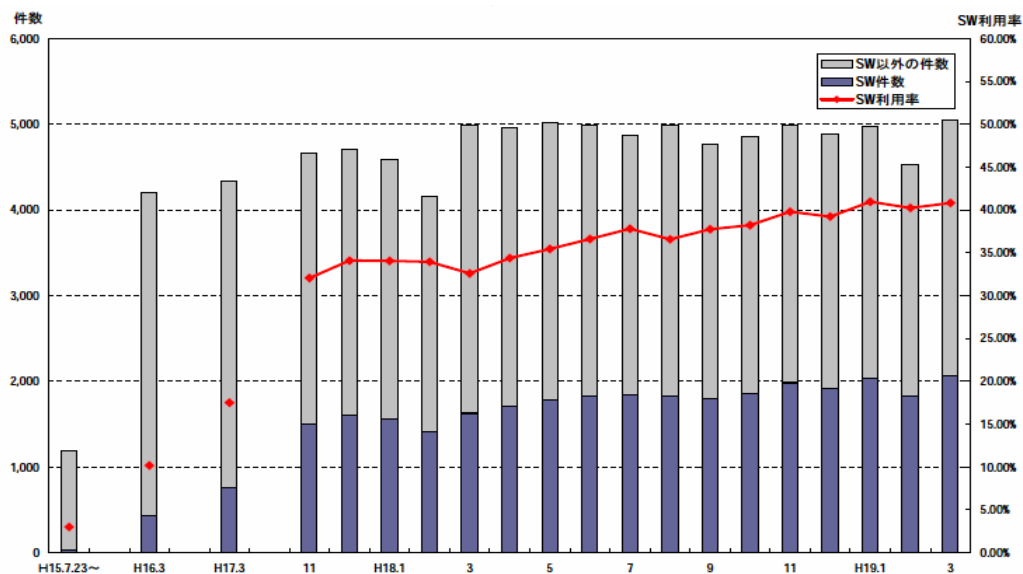
情報高度化を実現し、清水港全体での効率化を目指しているシステム。平成16年9月よりSea-NACCSと接続を開始。

¹⁸ 外貿コンテナのコンテナターミナルからの搬出入に係る手続の電子化を図ることで、関係者間の情報の交換・共有化を推進し、コンテナ搬出入手続の効率化及びセキュリティ対策の強化を実現するシステム。平成17年3月よりSea-NACCSとの接続を開始。

¹⁹ 船社(船舶代理店)、海貨、検数、検量、コンテナフレートステーション(CFS)、コンテナヤード(CY)等の民間利用者の間を結んで、ドックレシート(D/R)情報、船荷証券(B/L)情報等を交換するシステムで、社団法人港湾物流情報システム協会(POLISA)が運営・管理を行っている。平成18年2月よりSea-NACCSと接続を開始。

²⁰ 太刀浦コンテナターミナルと陸上運送事業者をイントラネットで結び、搬出入場所、通関、荷渡指図書(D/O)等、各種手続の処理状況をリアルタイムで提供し、CYからコンテナのスムーズな搬出入を実現するシステム。平成18年4月よりSea-NACCSと接続を開始。

【図5】NACCSにおける入港届業務利用件数及び利用率の推移



(出所) 財務省関税局資料

(2) 税関手続の簡素化・迅速化のための制度の改善等

平成13年9月11日に米国で発生した同時多発テロ以降、我が国を始め世界各国の税関では、セキュリティの確保が重要である旨の認識が高まっており、米国においてC-TPATが導入され、EUにおいてはAEO制度が導入されるなど、輸出入者自身のセキュリティへの取組、特にコーポレートガバナンスの一環としてのコンプライアンスに対する認識が内外で急速に高まっています。

我が国の税関手続は、輸出又は輸入しようとする貨物が、港湾又は空港に到着し、原則として保税地域に貨物が搬入された後に行うこととなっており、申告に際しては、仕入書等の関係書類を添付することになっていますが、税関手続の簡素化・迅速化を図るため、税関手続の執行を貨物の到着前にできる限り移行するとともに、輸出入者のコンプライアンスに着目した制度を導入することにより、貨物の到着から税関手続が終了する時間を短縮するための措置や関係書類の添付を省略する措置を講じています。

これまでに導入した主な措置としては、以下のものがあります。

イ．予備審査制度

(制度の概要)

予備審査制度とは、輸入申告書及び仕入書等の関係書類をあらかじめ税関に提出して税関における書類審査を事前に受けることを可能とする制度です。本制度は、平成3年4月に輸入貨物について導入され、平成13年4月に航空輸出貨物、

平成16年2月に海上輸出貨物にも導入されました。

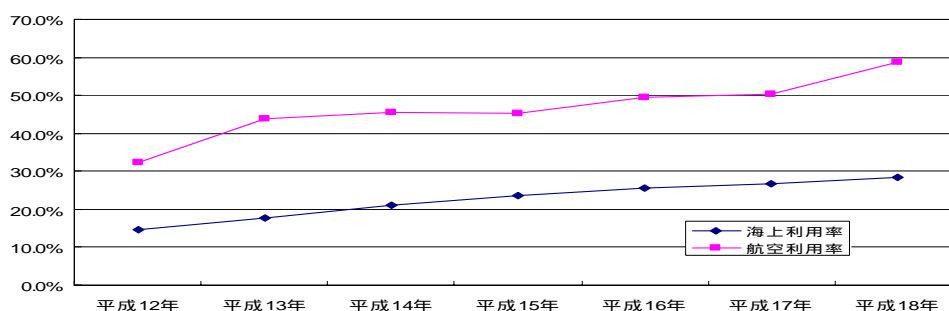
(制度の評価)

航空輸入貨物の予備審査制度の利用率²¹は、年々徐々に増加しており、平成12年に32.4%であったものが、平成18年には58.8%と、輸入申告の半分以上で予備審査制度が利用されています。一方、海上輸入貨物は、平成12年には14.7%であったものが、平成18年には28.4%となっており(【図6】参照)、税関手続の迅速な処理が望まれる航空貨物に特に有効であると言えます。

また、後述する第8回の輸入手続所要時間調査の結果によると、海上貨物の場合で予備審査制度を利用した場合の搬入から許可までの時間は20.7時間、利用しない場合には、45.4時間となっており、搬入から許可までの時間が通常の輸入申告と比較して約2分の1になっています。また、航空貨物の場合には、予備審査制度を利用した場合の搬入から許可までの時間は1.6時間、利用しない場合には、26.8時間となっており、搬入から許可までの時間が通常の輸入申告と比較して約16分の1になっていることから、税関手続の迅速な処理に有効であると言えます。

予備審査制度を利用して貨物到着前に審査・検査が不要とされた申告については、事前に運送の手配を整えておき、貨物到着後、保税地域へ搬入されたことが確認された後に直ちに輸入申告を行い、貨物を引き取ることで効率的な物流が実現されることとなります。また、予備申告を行った場合において、書類審査が必要とされた場合には、貨物到着前に仕入書等の関係書類を税関に提出すれば、貨物到着までに書類審査を終了させることも可能であり、貨物が保税地域に搬入され、輸入申告が行われると同時に許可となることも可能となり、迅速な物流が実現されます。このことはアンケート調査において、当該制度を利用している通関業者が7割強に達しており(P.44参照)、リードタイムの短縮に効果があるとの回答が寄せられていることから裏付けられていると考えています。

【図6】輸入予備審査制度の利用率の推移



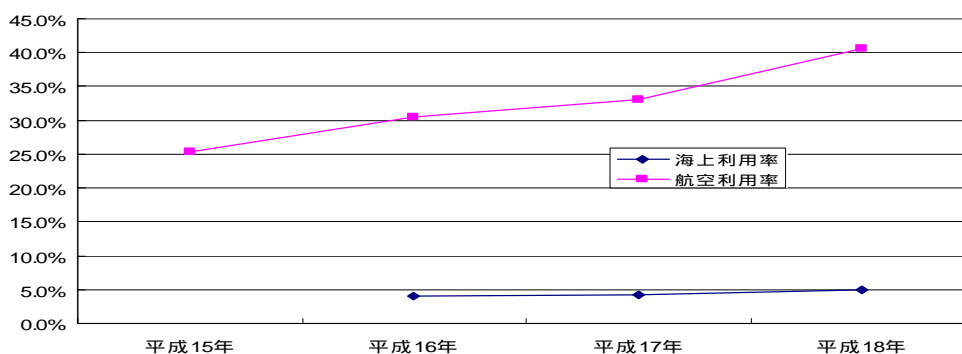
(出所) 財務省関税局資料

²¹ 利用率：全申告件数に占める当該制度を利用した申告件数の割合。

一方、航空輸出貨物は迅速な通関を要請されるため、通関を急ぐ場合や空港への貨物の到着が遅れるおそれのある場合に予備審査制度が利用される傾向にあります。平成13年4月に制度が導入され、平成15年での利用率は25.4%でしたが、平成18年には40.5%と徐々に増加しています（【図7】参照）。アンケート調査によると、本制度を利用している通関業者の約8割がリードタイムの短縮に効果があると回答しています（P. 45参照）。

また、平成16年2月には、海上輸出貨物についても予備審査制度が導入されましたが、利用率は約5%となっております。海上輸出貨物はあらかじめ船舶のスケジュールをみて輸出手続が行われるのが一般的であり、アンケート調査によると通常の輸出手続で特段支障はなく、予備審査制度を利用するまでもないとの回答が寄せられています（P. 45参照）。今後は、後述する特定輸出申告制度の利用状況も踏まえ、更なる利便性の向上策について検討していく必要があると考えています。

【図7】輸出予備審査制度の利用率の推移



（出所）財務省関税局資料

ロ. 到着即時輸入許可制度

（制度の概要）

本制度は、NACCSを利用して予備申告が行われた貨物のうち、税関における審査の結果、取締り上の支障がないものとして検査が不要とされた貨物及び到着までに審査が終了した貨物については、貨物の到着が確認され次第、NACCSで輸入申告が処理され、直ちに輸入を許可することにより、通関の迅速化を図る制度で、平成8年4月に導入されました。

当初は、航空貨物のみを対象としていましたが、海上貨物についても迅速な通関を図るため、平成15年9月より当該制度を利用可能としました。

(制度の評価)

航空貨物における本制度の利用率は、年々増加しており、平成12年には7.2%であったものが平成18年には25.1%となっています(【図8】参照)。本制度は、特に迅速性を求められる小口急送貨物について利用されており、当該貨物の輸入件数の増加に伴い(【表3】参照)、その利用率は年々増加しており、小口急送貨物を迅速に処理することに有効であると考えています。

なお、アンケート調査によると、利用している方の約8割がリードタイムの短縮効果があるとしていることから(P.46参照)、制度が有効であることがうかがえます。本制度は、引取りを急ぐ貨物を輸入する場合には、利用者にとって有効な手段を提供していると思われます。

【表3】小口急送貨物の輸入申告件数

(単位 : 万件)

	平成12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年
申告件数	407	642	677	732	846	926	970

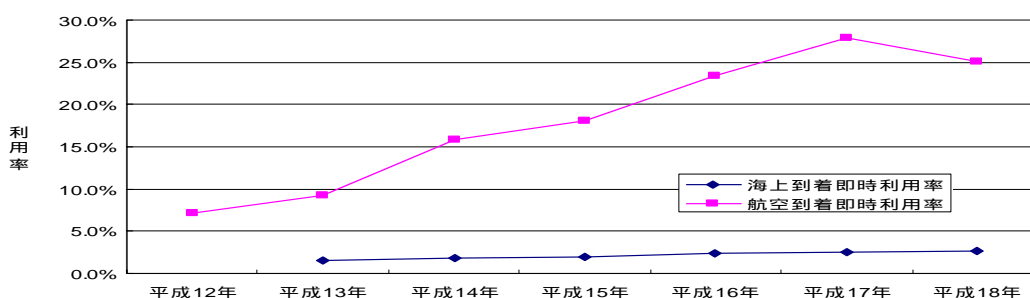
(出所) 財務省関税局資料

(注) 小口急送貨物には、OBC(Onboard Courier Cargo : 緊急を要する書類等について旅客の携帯品扱いで搭載し輸送される貨物)、マニフェスト通関貨物を含む。

一方、海上貨物における利用率は3%弱程度で推移しています(【図8】参照)。この原因について、輸入者及び通関業者にヒアリングを行ったところ、「通関が終わってもコンテナ貨物がスムーズにコンテナヤードから搬出されない。また、休日夜間等は、コンテナヤードが閉まってしまう、コンテナが搬出されないので使いづらい。」との意見がありました。

当該制度の海上貨物での利用を促進するためには、許可された貨物をコンテナヤードから円滑に搬出させるために、船会社、コンテナヤード業者、通関業者間での情報の共有化を促進させるとともに、コンテナヤードのゲートのオープン時間の延長が望まれます。

【図8】到着即時輸入許可制度の利用率の推移



(出所) 財務省関税局資料

八. 簡易申告制度

(制度の概要)

我が国の税関手続においては、輸入申告（引取申告）と納税申告を同時に行うことが原則となっていますが、簡易申告制度は、コンプライアンス（法令遵守）の確保等を条件に、あらかじめ税関長の承認を受けた輸入者（特例輸入者）の指定を受けた貨物を対象として、引取申告と納税申告を分離して納税申告の前に貨物の引取りを行うことができる制度で、平成13年3月に導入されました。

本制度を利用して貨物を輸入する場合には、輸入申告の際には納税のための審査は基本的に省略されますので、貨物の引取りの迅速化が図れるとともに、仕入書等の関係書類については、その提出に代えて輸入者が電子的に保存すれば足りることとされており、ペーパーレス化が実現され、輸入者の利便性も向上することとなります。

また、簡易申告制度は、後述する特定輸出申告制度と同様に、WCOの税関手続の簡易化及び調和に関する国際規約の改正議定書（改正京都規約）において「税関が定める基準を満たすと認定した者については、特別の手続を認める」とされた条件を満たすものであり、税関手続の国際的な調和化にも沿った制度です。本制度は平成13年3月に導入されましたが、利用者の利便性を向上させるため、平成15年4月に、継続輸入要件を関税率表の所属区分9桁ベースで年間24回から年間6回に改正し、平成17年10月には、より利用しやすい制度にするため、貨物指定の単位を関税率表の所属区分9桁から4桁又は6桁としました。また、平成18年4月には、加工再輸入減税制度の貨物も対象としました。

(制度の評価)

本制度を利用する輸入者は少なく、その原因として、貨物の指定について継続輸入要件（年間6回）と指定要件があること、納税申告を翌月末日までに行うことが可能ではあるものの、1輸入申告毎に納税申告を行う必要がある等が利用しない理由であるとの意見があったことから、利用者の要望等も踏まえ、平成19年度関税改正において、税法以外の法令違反がないこと、コンプライアンス・プログラムを制定すること等を新たに承認要件に加える見直しを行った上で、貨物の指定要件（関税率表の所属区分4桁、6桁又9桁：年6回）を廃止するほか、貨物到着前の申告を可能とするとともに、事後の納税申告を翌月に一括して行うことを可能としました。また、IT化を促進するためNACCSを利用して手続を電子的に行うことを条件とすることとしました。併せて、簡易申告制度と特定輸出申告制度のコンプライアンス・プログラムの統一化・簡素化、法令遵守体制を自己評価するためのチェックリストの公表、承認申請に対する事務処理期間の短縮（1ヶ月以内）など、申請・承認手続の透明化・迅速化のための措置を講じました。

本制度の利用者は、平成19年3月現在で51社となっており、また、アンケート調査によると平成19年度関税改正により、簡易申告制度の利便性が向上したことから、今後、本制度を「利用する」、「利用する方向で検討する」とする方々が輸入者のうちの大部分を占めており、改正後の簡易申告制度に対する利用者の期待は高いことがうかがえます（P.47参照）。引き続き、積極的な広報活動等を通じて、利用者の理解を深め、利用者の拡大を図るとともに、引き続き制度の利便性向上のための施策を推進していく必要があります。

二．特定輸出申告制度

（制度の概要）

平成13年9月11日に米国で発生した同時多発テロ以降、米国が導入したいわゆる24時間ルール²²により、我が国の米国向け輸出コンテナ貨物のリードタイムの2日程度の延長を余儀なくされたこと等を背景に、セキュリティを確保しつつ、リードタイムの短縮などの物流円滑化を両立させ、我が国の国際競争力の強化を図る措置として、特定輸出申告制度が平成18年3月に導入されました。本制度は、コンプライアンスの確保等を条件に、あらかじめ税関長の承認を受けた輸出者（特定輸出者）には、保税地域外での申告を可能とするとともに、税関による審査及び検査について特定輸出者のコンプライアンスをより反映するものです。

特定輸出申告制度を利用することにより、貨物を保税地域に搬入することなく輸出者の自社施設等で輸出申告を行い、輸出貨物の一層の迅速かつ円滑な積み込みが可能となり、リードタイム及びコストが削減されと考えています。

また、仕入書等の関係書類については、その提出に代えて輸出者が電子的に保存すれば足りることとされており、また、輸出通関時の審査・検査にもコンプライアンスを反映させることにより、ペーパーレス化、予見可能性の向上、輸出手続の簡素化等により、利便性が向上することとなります。

（制度の評価）

本制度は輸出者毎のコンプライアンスへの取組を最大限評価するとともに、個々の輸出申告の審査・検査を最小限のものとし、セキュリティと税関手続の簡素化の両立を図るために導入された制度で、将来的には、同様の制度を持つ海外の税関との連携により、サプライチェーン全体において効率化を図ろうとするものですが、本制度を利用する輸出者が少なく、その原因として、混載貨物が対象となっていないこと、運送途上の貨物は申告できないこと等によるとの意見があ

²² 24時間ルールとは、2001年9月11日の同時多発テロを受けて米国向けの貨物については、輸出地で船積みされる24時間前までに米国税関へ貨物情報を提出しなければならないという規則。2002年12月に発効し、2003年2月から運用が開始された。当初、書類での提示も認められたが、現在は電子情報での提出が義務付けられている。

ったことから、利用者の要望等も踏まえ、平成19年度関税改正において、承認の要件に所要の見直しを行った上で、申告先官署の弾力化を行い、貨物が置かれている場所を管轄する税関長に加え、貨物の積込みを予定している港湾・空港を管轄する税関長に対して輸出申告をすることを可能とするとともに、新たに混載貨物も本制度の対象としました。また、IT化を促進するため、NACCSを利用して手続を電子的に行うことを条件とすることとしました。併せて、本制度と簡易申告制度のコンプライアンス・プログラムの統一化、簡素化等の措置を講じました。

更に、経済産業省の安全保障輸出管理のための「輸出管理社内規程」についても、共通部分（内部統制・研修・教育等）について連携し、調和化を図ったところです。また、国土交通省の航空保安に係る航空貨物保安計画とも連携により法令遵守の確認とすることとしました。今後、新たなコンプライアンス・プログラムを構築する際には、申請者の事務負担の軽減を図る観点から、既存のコンプライアンス・プログラムをできる限り活用し、簡素なものにしていく必要があります。

特定輸出申告制度の利用者は、平成19年3月現在で8社ですが、アンケート調査によると輸出者の多くが本制度を知っており、また、平成19年度関税改正において、本制度の利便性の向上を図ったこともあって、今後本制度を「利用する」、「利用する方向で検討する」とする輸出者の方々が半分以上を占めており、改正後の特定輸出申告制度に対する利用者の期待は高いと思われます（P.47参照）。事実、平成19年5月末現在では、利用者が16社まで拡大しており、引き続き、積極的な広報活動を通じて利用者の理解を深め、利用者の拡大を図るとともに、引き続き制度の利便性向上のための取組を推進していく必要があると考えています。

ホ．航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度

（制度の概要）

本制度は、小口急送貨物のうち、主にドキュメント等の関税が無税の少額貨物の輸入が増加していることに対応するため、Air-NACCSを使用して輸入申告が行われる申告価格が20万円以下の貨物のうち、関税が無税で、かつ、他省庁が所管する輸入他法令に該当しない貨物については、統計項目（統計細分、数量等）、他法令に係る申告項目等を削減した簡易な輸入申告を認める制度で、平成16年12月に導入されました。

（制度の評価）

本制度は少額の航空貨物に対象が限定されることから、主に小口急送貨物取扱業者が利用するものであり、アンケート調査によれば、小口急送貨物の通関を行う6割強の通関業者が、申告のためのデータ入力の簡素化効果があるとしており（P.48参照）、また、利用件数も年々増加し、平成18年には約11万5千件となっ

ており、利用者の事務が効率化され、税関手続の迅速化につながっていると考えられます。

へ．FAL条約締結に伴う港湾関連手続の共通様式の実現

（取組の概要）

FAL条約は、国際海上交通の円滑化のため、国際航海に従事する船舶の入港、滞在及び出港に関する手続や書類の要件についての簡素化等を図ることを目的とした国際海事機関（IMO）の条約で、我が国においては平成17年11月1日に発効しました。

FAL条約では、同条約の中心的な規定である国際海上交通に係る標準様式（FAL様式：入出港届、積荷目録、船用品目録、乗組員携帯品申告書、乗組員名簿、旅客名簿、危険物積荷目録）を定めています。

財務省を含む関係省庁では、FAL様式に該当する申請書類について、申請項目の簡素化、画一化を図り、従来16種類存在していたものを8種類に統合するとともに、例えば、入出港届に関しては申請項目の6割を削減しました。更に、FAL様式に該当しない申請書類についても3種類廃止（夜間入港許可申請、入港通報、別添報告書）し、5種類（停泊場所許可指定願、移動許可申請、係留施設使用許可申請、油濁損害賠償保障契約情報、SOLAS法（国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律）に基づく事前通報）を入港前手続として一本化したところです。

なお、FAL様式の一部は、NACCSと港湾EDIによるシングルウィンドウサービスの対象となっており、その電子申請様式についても、各省統一申請様式等の検討に併せて申請項目の簡素化を図るなどシングルウィンドウサービスの見直しも行い、利便性の向上に努めました。

（取組の評価）

今回実施したアンケート調査によると、約4割弱の船会社及び船舶代理店が、FAL条約発効により港湾手続が簡素化し、また、所要時間が短縮されたと評価しています（P.48参照）。一方、約6割の船会社等は、以前と変わらないと回答していますが、この背景には、港湾関連手続は輸出入手続と比較して電子的に手続を行う者が少ないことから、今後、電子化率を向上させることにより、国際物流の円滑化、物流コストの削減に効果が現れてくるものと考えています。

ト．大型X線検査装置の配備等

（取組の概要）

大型X線検査装置は、コンテナで輸出入される貨物やコンテナ自体を利用する

巧妙な密輸事犯が多発したことから、通常のX線検査装置では検査が困難であったコンテナ等の大型貨物の検査をより迅速かつ的確に行うために、平成13年2月に横浜港に導入したのを皮切りに、これまでに全国13港・16ヶ所に導入しました。大型X線検査装置の導入により、貨物をコンテナから取出すことなく検査することが可能となり、これまで2時間程度要していたコンテナ貨物の全量取出検査に代えて、約10分程度で検査を終えることが可能となり、検査時間の大幅な短縮が図られました。

また、コンテナ貨物の検査を行う大型X線検査装置に加え、重量物、長尺貨物等の検査へ対応するため、平成18年3月に「車載式後方散乱線X線検査装置」を導入しました。

(取組の評価)

大型X線検査装置は、特にコンテナの奥等に隠匿された不正薬物、盗難自動車や知的財産侵害物品などをコンテナから貨物を取出すことなく発見でき、検査時間の短縮、費用の節減が図られており、有効な検査機器であると言えます。また、アンケート調査によると、通関業者の約8割が貨物検査に要する所要時間が短縮され、検査費用についても、約6割の通関業者が削減効果を認めています(P.49参照)。このように、従来の全量取出検査と比較して、検査に対する所要時間の短縮効果や費用削減効果が出ており、また、検査を受けて何ら問題がなければ輸入許可を受け、検査場からそのまま配送できることからリードタイムの削減にも効果があり、効率性は高いと考えられます。また、大型X線検査装置に加え、車載式後方散乱線X線検査装置を導入したところであり、検査貨物に対するそれぞれの機器の持つ長所を組み合わせ、有効な検査を行っていくこととしています。

なお、アンケート調査によると、「検査場が混んでいるため希望した日時に検査できない場合もあり、検査時間帯を延長して欲しい。」との意見があり、今後、改善策等を検討していく必要があります。

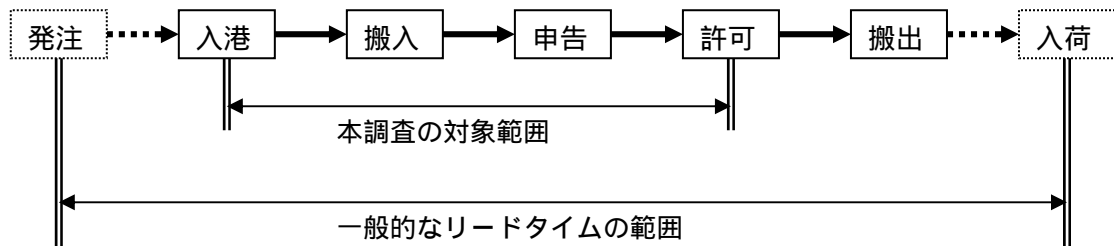
3. 各種取組の総合的な評価

(1) 輸入手続の所要時間（アウトカム）から見た評価

現在まで上記のように、税関手続のIT化及び手続の簡素化・迅速化のための制度の改善等の取組を行ってきましたが、これらの取組が輸入手続の所要時間にどのような効果があったかについて、平成3年以降実施している輸入手続の所要時間調査の結果を基に評価しました。

輸入手続の所要時間調査は、輸入手続の迅速化のために講じてきた取組の効果を検証するため、輸入貨物を積載した船舶又は航空機の入港から許可まで（入港～搬入～申告～許可（【参考1】参照））に要する平均所要時間の調査を厚生労働省、農林水産省等の協力を得て、平成3年から現在まで8回に渡って実施しているものです。

【参考1】輸入手続の所要時間調査の対象範囲



【参考2】これまでの調査実施状況

- 第1回調査：平成3年2月4日～2月10日
- 第2回調査：平成4年2月17日～2月23日
- 第3回調査：平成5年3月15日～3月21日
- 第4回調査：平成8年3月11日～3月17日
- 第5回調査：平成10年3月16日～3月22日
- 第6回調査：平成13年3月12日～3月18日
- 第7回調査：平成16年3月8日～3月14日
- 第8回調査：平成18年3月13日～3月19日

以下に第8回の所要時間調査とこれまでの調査結果を海上貨物及び航空貨物の別に、それぞれ比較した分析結果の要約を示します。

(イ) 海上貨物

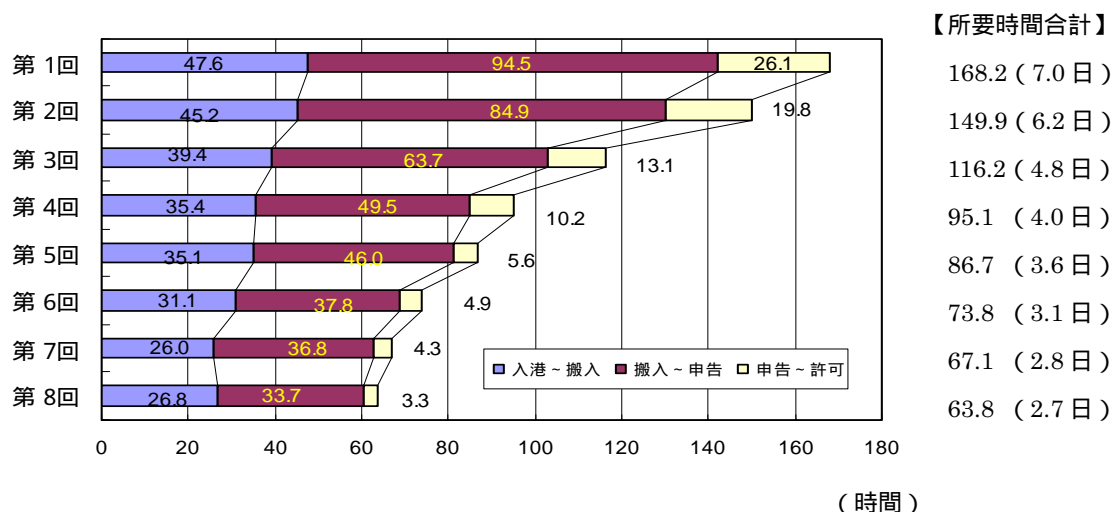
全体

入港から輸入許可までの総所要時間（以下、「総所要時間」という。）は、

第8回の調査では、63.8時間（2.7日）であり、第7回調査（平成16年）の67.1時間（2.8日）と比較して3.3時間短縮されています。その主な理由としては、NACCSの導入、予備審査制度や到着即時輸入許可制度を利用した輸入申告の増加、税関の執務時間外における通関体制の定着等により、全体として所要時間が短縮されたものと考えられます。この総所要時間を第1回調査（平成3年）と比較すると、168.2時間（7.0日）から63.8時間（2.7日）となっており、この15年で約3分の1になったことが分かります。

特に輸入申告から許可までの所要時間、つまり、税関での輸入手続に要している時間は、第1回調査の26.1時間から、第8回調査では3.3時間と大幅に短縮されており、約8分の1になっています（【図9】参照）。

【図9】輸入手続の所要時間の推移（海上貨物）



(出所) 第8回「輸入手続の所要時間調査の結果について」(財務省関税局資料)

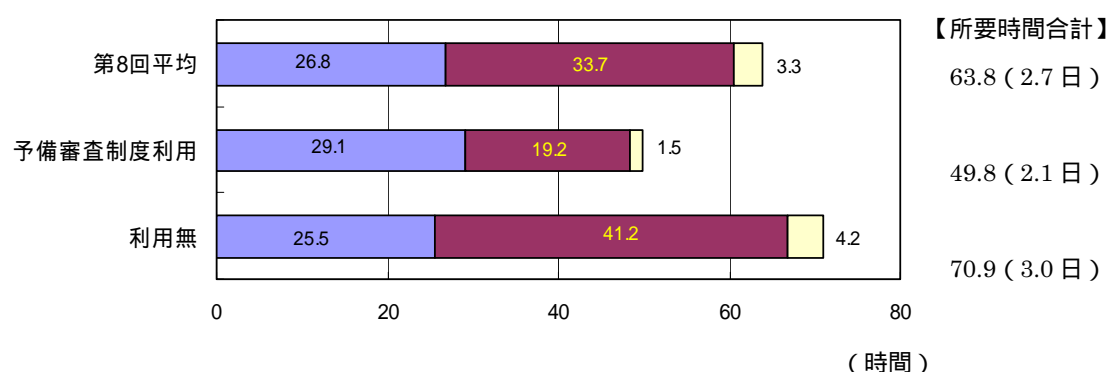
予備審査制度（到着即時輸入許可制度を含む）

予備審査制度を利用した場合の総所要時間は第8回の調査では、49.8時間（2.1日）であり、本制度を利用しない場合の総所要時間70.9時間（3.0日）に比べ、21時間の短縮が図られており、本制度の利用が総所要時間の短縮に効果的であることが裏付けられていると考えられます。また、予備審査制度を利用した貨物は、同制度を利用しない貨物に比べ、搬入から申告までの所要時間は22時間、申告から許可までの所要時間は2.7時間、それぞれ短縮されています。更に、搬入から申告までの所要時間は本制度を利用した場合には19.2時間、利用しない場合には41.2時間と、利用した場合には約半分の時間で処理され、短縮効果が非常に大きいと言えます（【図10】参照）。これは、通常であれば、他法令手続が終了した後に仕入書等の関係書類を取りまとめ、税関への輸入申

告の準備を行うところを、予備審査制度を利用する貨物については、事前に他法令手続と税関の審査がNACCSを利用して同時並行的に行われており、輸入申告の準備に特段の時間を要さないためと推測されます。

このように、予備審査制度を利用すれば、保税地域への搬入後に輸入申告を行う時点で既に税関の審査が終了している割合が高くなり、全体として所要時間を短縮することができると考えています。

【図10】輸入手続の所要時間（予備審査制度の利用の有無別（海上））



（出所）第8回「輸入手続の所要時間調査の結果について」（財務省関税局資料）

執務時間外の通関体制²³

執務時間外に通関した貨物の総所要時間は33.7時間（1.4日）であり、執務時間内に通関した貨物の総所要時間63.4時間（2.6日）のほぼ2分の1となっています（【図11】参照）。これは引取りを急いだために臨時開庁制度を利用して執務時間外に通関を行った貨物と、引取りを急がなかった貨物（例えば、保税地域へ搬入したが、通関を翌日回しにした貨物）との所要時間の差を示すものですが、引取りを急ぐ貨物については、平成15年7月より実施しているあらかじめ税関職員が常駐する通関体制により、税関手続が迅速に処理されていると言えます。

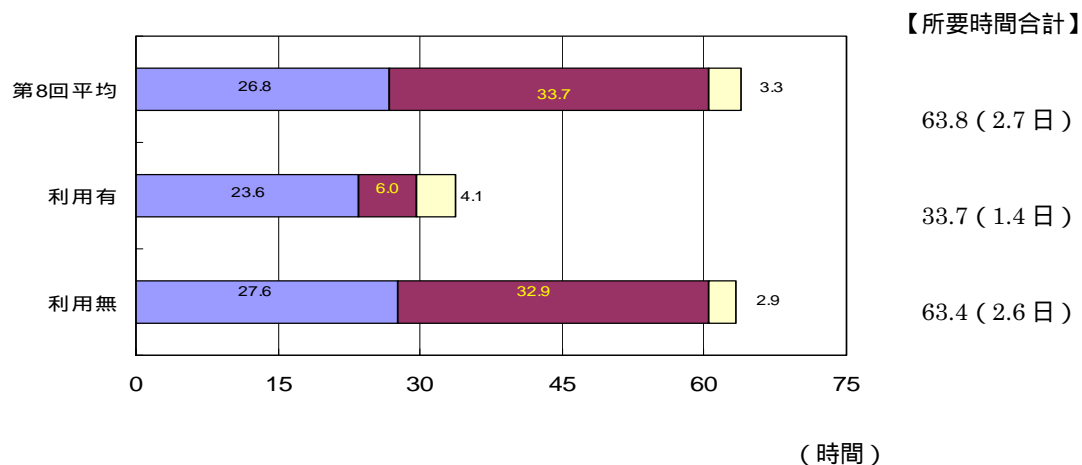
また、平成16年4月に実施した臨時開庁手数料の大幅な引下げ²⁴も、執務時間

²³ 港湾の24時間フルオープン化に対応するため、平成15年7月から全国の主要港湾の14官署において、平日夜間、土・日曜日の一定の時間帯に職員を常駐させる通関体制のことで、現在、東京税関大井出張所、横浜税関本関及び東扇島出張所、神戸税関ポートアイランド出張所及び広島税関支署、大阪税関南港出張所、名古屋税関本関、興津出張所及び四日市税関支署、門司税関田野浦出張所、博多税関支署及び下関税関支署、長崎税関本関、函館税関稚内税関支署に職員が常駐しています。

²⁴ 平成16年4月に臨時開庁手数料を午前5時から午後10時までは、7,800円を4,100円（3,900円を2,050円）に、午後10時から午前5時までは、8,300円を4,550円（4,150円を2,275円）に引き下げた（括弧書きは、臨時開庁手数料の軽減区域の手数料額である）。

外の通関を行いやすい環境を提供しているものと考えられます。

【図11】輸入手続の所要時間（税関の執務時間外における通関体制の利用の有無別）

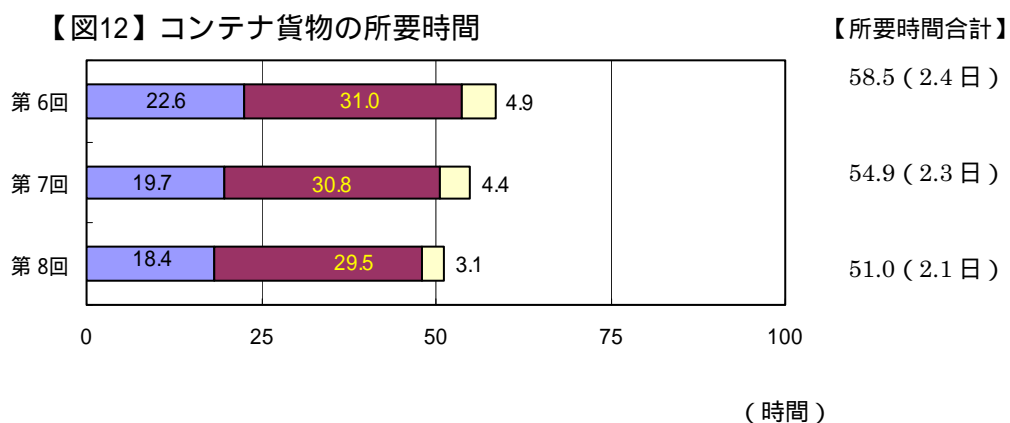


(出所) 第8回「輸入手続の所要時間調査の結果について」(財務省関税局資料)

コンテナ貨物

コンテナ貨物における第8回の調査での総所要時間は、平成13年7月に閣議決定された総合物流施策大綱策定前の平成13年3月に実施した第6回調査時の58.5時間(2.4日)と比較して7.5時間(0.3日)短縮し、51.0時間(2.1日)となっており(【図12】参照)、本大綱における「平成17年度までに、輸入コンテナ貨物について、入港から貨物がコンテナヤードを出ることが可能となるまでに必要な時間を2日程度に短縮する」との目標をほぼ達成していると考えています。

【図12】コンテナ貨物の所要時間

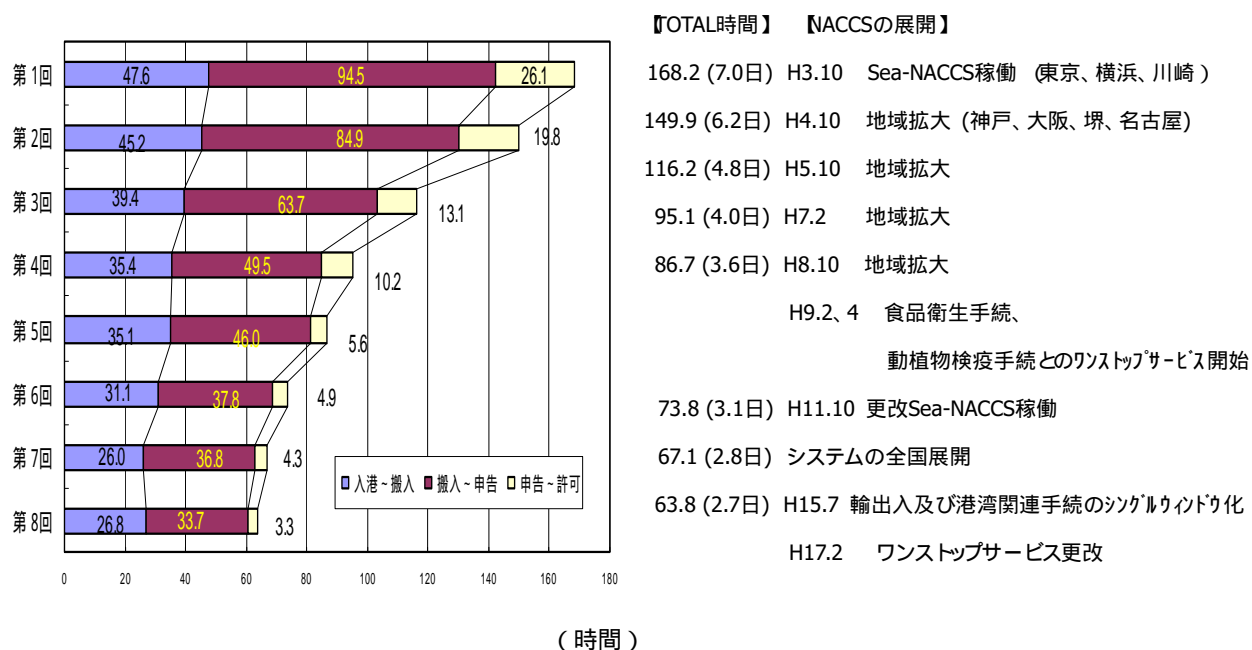


(出所) 財務省関税局資料

Sea-NACCSの導入等

総所要時間をSea-NACCSの導入・利用者の拡充や対象地域の拡大といった観点から分析すると、平成3年10月のSea-NACCS導入前に実施された第1回調査（平成3年2月）と比較して、京浜港を対象として、税関、通関業者及び銀行のみを利用者とするシステムが導入された後の第2回調査（平成4年2月）では、総所要時間が、168.2時間（7.0日）から149.9時間（6.2日）で18.3時間短縮されました。その後、Sea-NACCSの対象地域の拡大に伴い、総所要時間は短縮し、平成11年10月に対象地域を全国に拡大するとともに、新たに保税業者、船会社、船舶代理店を利用者とする新システムの稼働後に実施された第6回調査（平成13年3月）では、総所要時間が73.8時間（3.1日）となり、第1回調査の168.2時間（7.0日）と比較して約半分になっています。また、直近の第8回の調査では、総所要時間が63.8時間（2.7日）と更に短縮されました（【図13】参照）。Sea-NACCSの導入前は、事務所で通関書類を作成し、税関に持参して申告を行っていましたが、導入後は事務所から申告ができるようになるなど、Sea-NACCSの導入・対象地域の拡大が所要時間の短縮に大きく貢献していることがわかります。また、この間、NACCSと他省庁システムとのワンストップサービスやシングルウィンドウサービスの導入により税関手続と他法令手続がシステムにより同時にできるなど、利用者の利便性が向上するとともに、搬入から申告までの所要時間の短縮にもつながっていると考えられます。

【図13】 Sea-NACCSの展開と所要時間の短縮



(出所) 財務省関税局資料

(口) 航空貨物

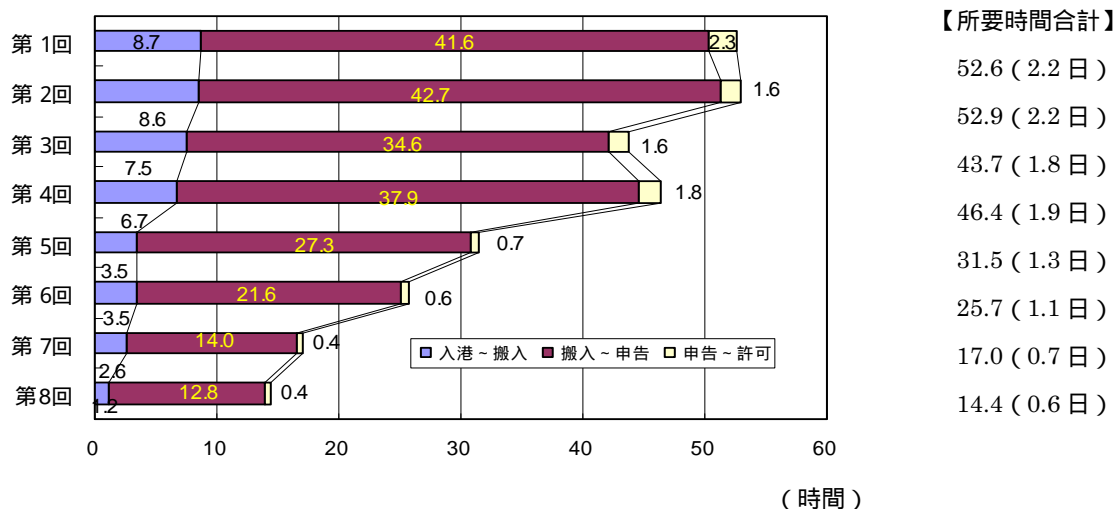
全体

航空貨物は小口急送貨物(SP貨物)に代表されるような小型軽量貨物が多く、引取りを急ぐ貨物が多いことから、海上貨物に比べ通関に要する所要時間は短い傾向にあります。

総所要時間は、第8回調査において14.4時間(0.6日)と第7回調査に比べ2.6時間短縮されています。その理由としては、予備審査制度や到着即時輸入許可制度の利用率が高まったことにより、所要時間が短縮されているのではないかと考えています。この総所要時間を第1回の調査と比較すると、52.6時間(2.2日)から14.4時間(0.6日)に短縮されており、この15年で約4分の1となっています。

また、輸入申告から許可までの所要時間、つまり税関手続に要している時間は、第1回調査の2.3時間から0.4時間に短縮されており、約6分の1となっています(【図14】参照)。

【図14】輸入手続の所要時間の推移(航空貨物)



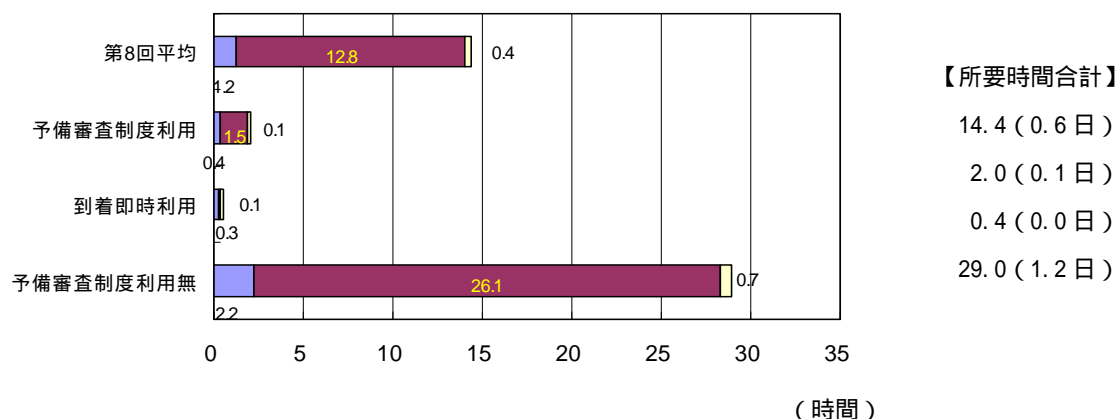
(出所) 第8回「輸入手続の所要時間調査の結果について」(財務省関税局資料)

予備審査制度(到着即時輸入許可制度を含む)

予備審査制度を利用した場合の総所要時間は、2.0時間(0.1日)であり、本制度を利用しない場合の総所要時間29.0時間(1.2日)と比較して、実に15分の1となっており、本制度の利用の効果が裏付けられています(【図15】参照)。

また、到着即時輸入許可制度を利用した場合の総所要時間は0.4時間と一層の時間短縮効果があることを表しています。

【図15】輸入手続の所要時間（予備審査制度の利用の有無別（航空））



(出所) 第8回「輸入手続の所要時間調査の結果について」(財務省関税局資料)

(八) 輸入手続の所要時間が遅延した理由又は阻害要因

第8回の調査結果では、輸入手続の所要時間に長時間を要した理由として、海上貨物については、入港から搬入段階では、「土・日曜日で作業が進まなかった」というものが最も多くなっています。これは、港湾荷役の24時間化やコンテナヤードゲートのオープン時間の延長が実現されたものの、土日の荷役作業はコスト高になるため、輸入者がそれを回避する傾向があるためではないかと考えられます。続いて、「コンテナ船の大型化により、貨物の船卸量が多く、船卸に時間を要した」等の理由が挙げられています。搬入から申告の段階では、「土・日曜日が間に入った」という理由が約半数を占め、「荷主から必要書類の到着が遅れた」、「通関を急ぐ必要がなかった」等の理由が続きます(P. 53参照)。

航空貨物に関しては、入港から搬入まででは、「搬入チェック及び数量確認に時間を要した」とする理由が過半数を占め、「仕分け作業に時間を要した」といった理由が挙げられています。同じく搬入から申告まででは、貨物の「数量確認に時間を要した」とする理由が最多を占め、続いて「土・日曜日が間に入った」、「荷主からの指示がなかった」との理由が続きます。

このように、輸入手続の所要時間が遅延した理由、或いは所要時間短縮化への阻害要因としては、土・日曜日の要因、輸入者側の事情や貨物施設の荷捌能力等に影響される部分が大いと言えます。

(二) 輸入手続の所要時間調査の今後の方向性

輸入手続の所要時間調査は、これまで輸入手続の迅速化のために講じてきた取組の実施状況や効果等を検討するために行っており、輸入手続に係る平均所要時間は、NACCSの対象地域・利用者の拡大、予備審査制度等により着実に短

縮してきました。今後とも、適時に調査を行うとともに、平成17年11月15日に閣議決定された「総合物流施策大綱」において、スーパー中樞港湾について入港から貨物の引取りが可能となるまでのリードタイムを1日程度にすることを目標としていることから、平均的時間だけでなく、港湾毎の比較などを行う必要があります。また、平成19年度関税改正において、輸入者のコンプライアンスに着目した簡易申告制度についても本年10月から貨物到着前の申告制度を導入することとしたところであり、今後、この制度の効果についても検討していく必要があります。

なお、輸入手続の一層の時間短縮化のためには、国際物流の状況を見つつ、税関手続のIT化による更なる効率化やこれに関連する制度の改善を図るとともに、税関と関連する他省庁や輸入者、物流業者との相互連携を図るとともに、港湾・空港における貨物施設の整備、道路等のインフラ整備も必要になると考えられます。

(2) 税関手続のIT化の評価

我が国の経済の発展、グローバル化の進展による国際貿易の拡大に伴い、年々輸出入申告件数が増加する中で、税関手続のIT化を促進させ、NACCS及びnetNACCSの導入、CuPESの導入、NACCSと他省庁システムとのワンストップサービス、輸出入及び港湾関連手続のシングルウィンドウ化を行い、適正かつ迅速な通関を確保するとともに、国際物流の効率化、円滑化及び利用者の利便性の向上を図ってきたところです。

NACCSは、昭和53年に我が国で初めて導入されたシステムであり、その開発に際しては官民が共同して行い、税関手続だけでなく、これと密接に関連する民間業務を相互に関連させながら処理し、情報を共有化することにより、国際物流の効率化・円滑化を目指したものです。NACCSは平成3年には海上貨物に拡大し、現在では、船舶・航空機の入港、輸入貨物の船卸しから国内引取りまで、輸出貨物の保税地域への搬入から船積み、出港までの一連の税関手続及びこれに関連する民間業務を処理するシステムとなっています。NACCSのシステム処理率は、ほぼ100%に達しており、全国どこからでも、いつでもインターネットやNACCS専用回線等を利用して手続を行うことができ、アンケート調査においても高い満足度が得られています。ただし、利用料金については、まだまだ割高であるとの意見もあり、引き続きコスト削減努力をするとともに、次期NACCSの利用料金については、税関業務の業務・システム最適化計画に盛り込まれた入出港届、輸出入申告などの申告・申請業務の無料化について検討を行うこととします。

CuPESは、NACCSで処理できる手続を除いた税関手続を対象とし、これにより、旅客の携帯品等の輸出入申告等を除くすべての税関手続のIT化を目指したも

のですが、手続によっては、添付書類が必要なものや窓口で処理しなければならないなど、IT化にそぐわない手続もあり利用率は高くありませんでした。このため、税関システムの刷新可能性調査により、NACCSは「民間利用者がEDIを望むような利用頻度の高い手続」又は「物流関連手続及び港湾関連手続」を対象としたシステムに、CuPESは「一般国民が利用するような手続（個人輸入申告等）」を対象としたシステムと位置付けることとし、平成20年10月には、CuPESの手続である仕入書等の物流関連手続や不開港出入許可等の港湾関連手続をNACCSに移管し、利用者の利便性を向上させた次期Sea-NACCSを稼働させることとしています。

また、輸出入手続の一層の迅速化・簡素化を図る観点から、NACCSと他省庁システムや民間の貿易関連システムとの連携も促進しています。NACCSは、税関手続はもとより、他省庁の手続（食品衛生手続、動植物検疫手続及び港湾関連手続）を行うことが可能となっており、他法令手続を要する輸入申告のうち、約9割がNACCSを利用して行うことが可能となっています。また、NACCSと輸出入及び港湾関連手続システムとの連携を強化し、利用者が必要とされる情報を1回入力し、送信することで、複数の省庁の手続を同時に行うことを可能とするシングルウィンドウサービスを開始するとともに、平成20年10月には、我が国の将来のシングルウィンドウサービスを実現するため、既存の輸出入手続のワンストップサービス機能とNACCS及び港湾EDIが持つシングルウィンドウサービス機能の統合による申請窓口を一本化する次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）によるサービスを提供する予定としています。また、NACCSは清水港VAN等の民間の貿易関連システムとの連携を行い、国際物流と国内物流の円滑な情報交換を行うことにより国際物流の効率化・円滑化を図っています。

このようにNACCSは、税関手続だけでなく、他省庁や民間の貿易関連業務も含め、これらのIT化の促進に貢献するとともに、官民の手続を処理する港湾・空港における国際物流システムと位置付けられており、我が国の貿易手続において必要不可欠な存在となっています。

（３）税関手続の簡素化・迅速化のための制度の改善等の評価

上記のとおり、税関手続のIT化を促進させるとともに、新たな制度を取り入れるなど、税関手続の迅速化・簡素化に取り組んできたところです。また、最近のサプライチェーンマネジメントを前提とする国際物流の高度化に対応するため、輸出入者のコンプライアンスに着目した通関制度の構築を行っています。

まず、貨物の到着前の手続を促進させるために、予備審査制度、到着即時輸入許可制度を導入しています。予備申告によって審査・検査が不要とされた貨物或いは書類審査とされた貨物のうち、到着までに税関での書類審査が終了した貨物

については、事前に運送の手配を整えておき、保税地域搬入時（到着即時輸入許可制度は、貨物の到着が確認された時）に輸出入申告が行われれば直ちに許可が行われるため、申告から許可までの時間を大幅に短縮でき、効率的な物流が実現されると考えています。

また、輸出入者のコンプライアンスに着目した制度として、輸出については特定輸出申告制度を、輸入については簡易申告制度を導入しています。両制度については、平成19年度の関税改正により、特定輸出申告制度については、申告官署の弾力化、従来対象外であった混載貨物を対象とし、簡易申告制度についても、貨物の指定要件を廃止し、貨物の到着前申告と納税申告の事後一括化を行い輸出入者の利便性を向上させたところであり、今後利用者の拡大が期待されています。セキュリティ強化と物流効率化の両立に向け、このようなコンプライアンスの優れた者について簡便な手続を行うことは国際的な流れでもあり、また、特定輸出申告制度及び簡易申告制度は、平成19年度関税改正により本年10月から導入される予定の保税に係る特定許可者制度とともに、日本版AEO制度の基盤になるものであり、財務省・税関として、引き続き積極的な広報活動等を通じて利用者の理解を深め、利用者の拡大を図っていくこととします。

4 今後の方向性

国際物流の高度化へのニーズの高まりに伴い、我が国企業がサプライチェーンの構築を進展させることにより、今後、税関手続のみならず、貿易手続全体のIT化の推進や国際物流の実態に合った制度改善がますます重要になると考えられます。

このようなサプライチェーンを前提とする高度化した国際物流に対応するためには、民間企業と税関とのパートナーシップの構築、ITを活用した国内外の物流ネットワークを構築し、国際物流の迅速化・効率化を図るとともに、セキュリティ強化への取組も実施していく必要があります。

また、本年5月にとりまとめられた「アジア・ゲートウェイ構想」においても、国際物流の機能強化に向けた通関制度等の改革として、日本版AEO制度の構築、次世代シングルウィンドウの構築・機能強化、国際物流の中核となる基幹システムの構築、国際的なシステム連携の実現等が掲げられており、財務省・税関としてもこれらを着実に実施していく必要があります。

(1) 次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）の機能強化

平成20年10月には、我が国の将来のシングルウィンドウサービスを実現するため、既存の輸入手続ワンストップサービス機能とNACCSと港湾EDIが持つシングルウィンドウサービス機能の統合によって申請窓口を一本化する次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）を稼働させる予定としています。その際には、申請画面や業務コードの統一を図るなど現行制度の簡素化・統一化を進めることとし、これにより、国際貨物に係る物流時間の短縮、官民トータルの物流コストの低減及び利便性の一層の向上を目指すこととしています。また、港湾における手続の簡素化及び国際物流の効率化を更に促進させるため、可能な限り早期にNACCSと港湾EDIの一本化を目指すこととします。

更に、港湾関連手続においては、港湾EDIの他、各港にもそれぞれ異なった独自の港湾手続システムがありますが、利用者の利便性を一層向上させるためには、できるだけ早期に、様式・項目の統一・簡素化を図った上で、これを府省共通ポータルに機動的に追加していくことを考えています。

一方、空港関連手続については、IT化されていない入国管理手続や検疫手続について早急にIT化を行った上で府省共通ポータルに追加していく必要があると考えています。

(2) 諸外国の通関システムとの連携の実現

我が国企業のアジア諸国への進出等に伴い、これら諸国の通関システムとの間で電子化された貿易関係情報の交換を行い、我が国の国際物流における競争力の向上等を図るため、我が国の通関システムとアジア諸国の通関システムとの連携

を図っていく必要があります。

これに関連し、シンガポール、マレーシア、中国、韓国などアジア諸国 9 ヶ国・地域の ASP²⁵（Application Service Provider）により PAA²⁶（Pan-Asian E-Commerce Alliance）が設立され、海外の貿易・通関システムとの連携など、アジア地域における電子商取引市場の統合に向けた地域的な協力活動が展開されています。

今後、国際物流競争力の向上を図る観点から、NACCSセンターと協力しつつ PAAの活動に積極的に参加するとともに、シンガポール、マレーシア、中国、韓国など電子化の進展している国の通関システム・ASPとの連携に取り組んでいくこととしています。

また、平成17年12月のアセアンサミットにおける経済大臣会合の合意文書において、平成24年に完成するとされているアセアン・シングルウィンドウと我が国の通関システムとの連携も視野に入れ検討していく必要があります。

（３）港湾・空港における基幹情報システムの構築とNACCSセンターのあり方

NACCSは、船舶・航空機の入港、輸入貨物の到着から国内への引取りまで、輸出貨物の保税地域への搬入から船舶・航空機への積み込みまでの一連の税関手続及びこれに関連する民間業務を一体に処理しているシステムです。このNACCSに対しては、次世代シングルウィンドウの構築・機能強化、港湾システムとの連携の促進、諸外国の通関システムとの連携等様々な要請が寄せられており、今後とも国際物流の効率化・円滑化を図るために、既存の貿易関連のシステムとの連携を一層強化するとともに、必要な官民業務をNACCSで処理できるようにすること等により、NACCSを港湾・空港における輸出入及び港湾・空港関連手続業務の基幹情報システムに発展させていく必要があると考えています。

なお、航空貨物については、自社システムで貨物管理を行うことができる利用者が存在することに配慮し、税関手続のみのNACCSの選択的利用を可能とするよう検討していくこととします。

また、NACCSを運営するNACCSセンターは、平成20年10月に稼働する次世代シングルウィンドウの運営を担うとともに、国際物流の一層の効率化・円滑化のため、アジア・ゲートウェイ構想への対応や貿易関係者のニーズに的確に応える必要があると考えています。このため、NACCSセンターは、官民双方の利用者から寄せられる要望に適切に対応し、官と民、民と民との間で中立・公平な運営を

²⁵ 業務用のアプリケーションソフトを顧客に貸与する事業者のこと。利用者はASPの保有するサーバーにインストールされたアプリケーションソフトを利用する。

²⁶ アジア諸国 9 ヶ国・地域（中国、台湾、香港、日本、韓国、マカオ、マレーシア、シンガポール及びタイ）で構成される通関システムのプロバイダーの団体であり、グローバルな物流について信頼性の高いITインフラの普及、付加価値の高いサービスの提供を目的として 2000 年 7 月に結成された。

行うことが期待されています。

今後、NACCSセンターの業務範囲や運営形態のあり方については、貿易関係者の方々のニーズを十分に聴取するとともに、現在、NACCSが港湾における国際物流システムの一つであり、かつ、税関手続を処理機能のみでなく、輸出入及び港湾・空港関連手続の統一的な窓口機能を持つシステムであることを踏まえ、最も効率的な業務運営ができる組織体制のあり方について検討していく必要があります。

(4) 電子化率の向上

税関手続のIT化については、NACCSの導入・拡充を行うことを中心に電子化率の向上に努めてきたところであり、現在、輸出入申告の約98%、入港届の約30%が電子的に処理されています。また、平成19年度の関税改正では、簡易申告制度、特定輸出申告制度及び保税に係る特定許可者制度の承認の要件として、NACCSの利用を条件とし、電子手続の促進を図ることとしたところです。更に、本年3月に公表された平成20年10月に稼働予定の次期Sea-NACCSの詳細仕様においては、NACCSに入力された貨物情報を利用しつつ一連の業務処理が行われるため、船会社、輸出入者、海貨業者、混載業者等の多くの関係者がNACCSに参加し、貿易関係者間における円滑な電子情報交換を目指すものとなっています。

このように財務省・税関では、税関手続やこれに関連する民間業務のIT化に積極的に取り組んでいるところですが、輸出入者にヒアリングを行ったところ、セキュリティの強化を図り、更なる電子化率の向上を達成するためには、税関手続のIT化を原則化すべきとの意見がありました。

電子情報による税関手続の原則化は、税関に対して各種情報が早期に提出され、的確な事前チェックが可能となり、セキュリティの強化や結果として適正かつ迅速な手続処理が期待されますが、従来、書面による手続を行っている方々にはシステム導入の負担増加を強いることになります。

電子手続を原則化するには、日本版AEO制度を構築していく中での電子手続利用の要件化、輸出入・港湾関連手続の標準化・簡素化を進めつつ、既に電子手続を原則化しているシンガポール等において導入されている入力代行サービス業の育成を図るなど、電子手続を推奨する制度や環境整備についても併せて検討する必要があると考えています。

(5) 日本版AEO制度の構築

輸出入者等のコンプライアンスに着目して導入された特定輸出申告制度、簡易申告制度及び保税に係る特定許可者制度は、WCOにおけるAEOガイドラインに準拠した日本版AEO制度を構築するための基盤として、利用の拡大を図っていく

必要があります。

特定輸出申告制度及び簡易申告制度については、利用者からの要望も踏まえ、平成19年度関税改正において、利便性の向上を図るための措置を講じたところであり、今後とも積極的な広報活動等を通じて、輸出入者の法令遵守の下、利用者の理解を深め、必要な見直しを随時行っていくことにより、利用者の拡大を図っていく必要があります。

また、サプライチェーン全体において貨物のセキュリティと国際物流の効率化の両立を推進するため、海外のAEO制度と連携し、コンプライアンスの優れた事業者に対する相互認証を視野に、米国やアジア諸国等の主要貿易相手国との政府間対話を推進していく必要があります。

これにより、国際物流の円滑化とセキュリティ強化の両立が可能となり、グローバルに展開する我が国の産業の一層の発展に資することが期待されます。