

4 . 施策の評価

(1) 各施策の評価の内容

以下に個々の施策について評価していくこととする。

1) NACCS 対象業務及び対象地域の拡大

1960 年代以降、高度経済成長下における我が国の貿易量の増加に伴う輸出入許可件数の増加、特に国際航空貨物に関する迅速な処理ニーズに対応する有効な解決手段として税関手続の IT 化が進められてきた。輸出入許可件数は年々増加し、平成 3 年には約 1,300 万件であったものが、平成 18 年には約 3,200 万件となっており、約 2.5 倍の件数となっている。

限られた通関担当職員でこれらの業務を処理することを可能としているのは、NACCS の導入によるところが大きい。また、通関事業者においても同様であり、処理件数が増加する中で、より効率的に業務を遂行するためにコンピュータシステムを必要としており、NACCS の導入或いは自社システムと NACCS の EDI 接続によるデータ交換などを実現してきている。また、輸出入貨物を取り扱う空港の増加或いは地方港湾における外貿コンテナ定期航路の拡充などを背景として、NACCS 対象地域の拡大が行われてきた。

輸入貨物に関する『輸入手続の所要時間調査』によれば、Air-NACCS（輸出入統合システム）のみが稼動していた平成 3 年 2 月時点（第 1 回調査） Air-NACCS の第一次更改を経て、Sea-NACCS の第一次更改（全国港湾への展開）後の平成 13 年 3 月時点（第 6 回調査） Air-NACCS の第二次更改を経た直近調査の平成 18 年 3 月時点（第 8 回調査）における“（港湾・空港への）入港～（保税蔵置場への搬入）許可まで”に要する所要時間の推移は下記の通りである。

表 4 - 1 所要時間の推移

	平均所要時間	
	海上貨物	航空貨物
平成 3 年(1991年) 2 月時点 : 第 1 回調査	168.2 時間(7.0 日)	52.6 時間(2.2 日)
平成 13 年(2001年) 3 月時点 : 第 6 回調査	73.8 時間(3.1 日)	25.7 時間(1.1 日)
平成 18 年(2006年) 3 月時点 : 第 8 回調査	63.8 時間(2.7 日)	14.4 時間(0.6 日)

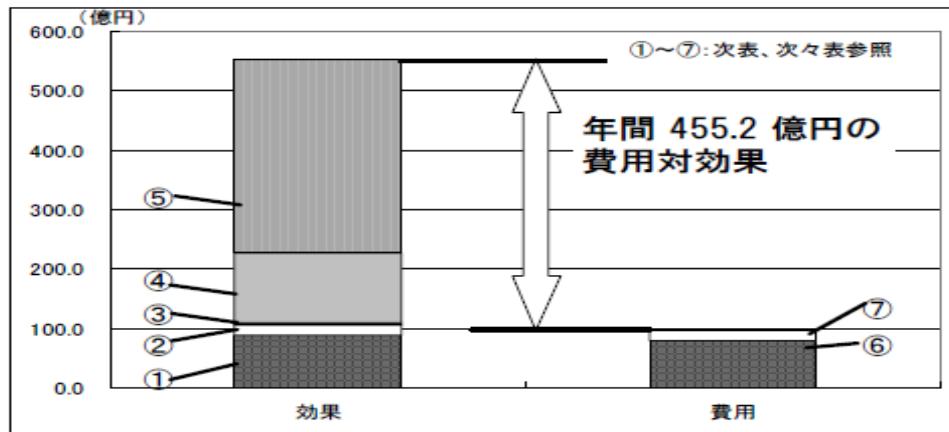
出所) 財務省関税局資料

NACCS 対象業務及び対象地域の拡大のみでなく、後の施策項目にもあがっているシステム相互の連携や輸入手続に関する簡素化の効果もあいまって、輸入貨物に関する通関手続所要時間は、平成 3 年から平成 13 年の 10 年間で海上貨物、航空貨物とも約半分の水準にまで時間の短縮化が実現し、平成 13 年以降も着実に短縮の傾向にある。

なお、『輸入手続の所要時間短縮がもたらす経済効果に関する調査』(平成 16 年 3 月) によれば、入港から輸入許可までのリードタイム短縮は、荷主に対して約 355 億円、船会社に約 35.8 億円、ターミナルオペレーターに約 0.78 億円、通関業者に約 0.26 億円の経済的効果をもたらすものと推定されている。

また、『税関システム刷新可能性調査』(平成 17 年 3 月)において、競争原理を活かした調達方式により、更にコスト削減が達成できる可能性を指摘されたところであるが、同調査結果により、現行 NACCS (含 CuPES) は下記の通り、年間 455.2 億円の費用対効果があるとされた。

図 4 - 1 税関システム《NACCS、CuPES》の費用対効果



出所) 財務省関税局資料

表 4 - 2 導入効果

区分		効果要因	導入効果(年間)
民間利用者	通関業者	輸出入申告作成・提出に係る作業の効率化(人件費削減効果)	87.9 億円
	船会社	輸出における B/L、Sea-Waybill 作成に係る作業の効率化(人件費削減効果)	17.0 億円
	船会社・航空会社	輸入におけるマニフェストの印刷・確認・持ち届け作業の効率化(人件費削減効果)	4.5 億円
	荷主	在庫費用削減効果	117.1 億円
民間利用者計(1)			226.5 億円
税関(2)		税関通関関係職員の削減効果	325.8 億円
合計(1)+(2)			552.3 億円

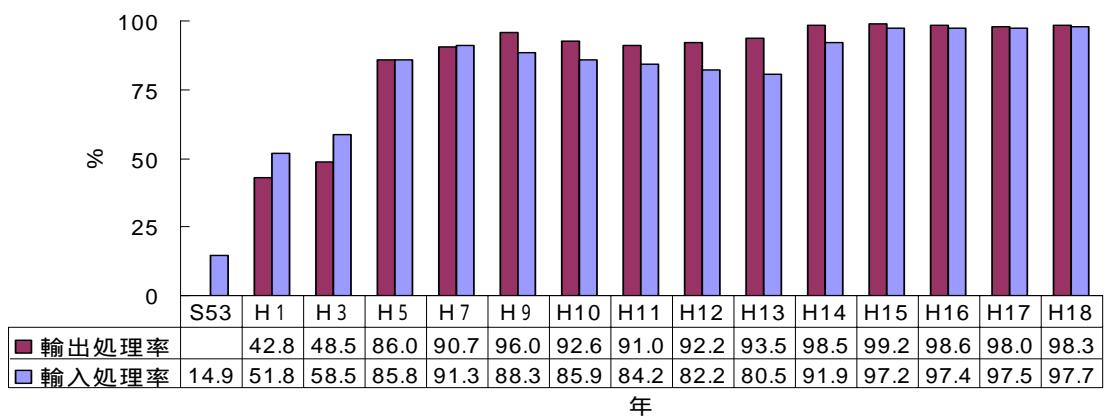
(費用)

システム	費用(年平均)
NACCS	79.5 億円
CuPES	17.6 億円
合計 +	97.5 億円

出所)「税関システム刷新可能性調査 調査結果概要」(平成 17 年 3 月(株)三菱総合研究所)

航空貨物の輸入通関システムとして昭和 53 年(1978 年)に稼動を開始し、システム処理率 14.9% という水準からスタートした NACCS によるシステム処理は、Sea-NACCS が稼動を開始した平成 3 年(1991 年)には輸出 48.5%、輸入 58.5% と、5 割前後の水準へと順調に拡大を続けた。その後も対象業務・対象地域の拡大に伴い、直近の平成 18 年(2006 年)実績では、システム処理は輸出 98.3%、輸入 97.7% と高水準にあり、輸出手続において NACCS の利用が必然となっている。

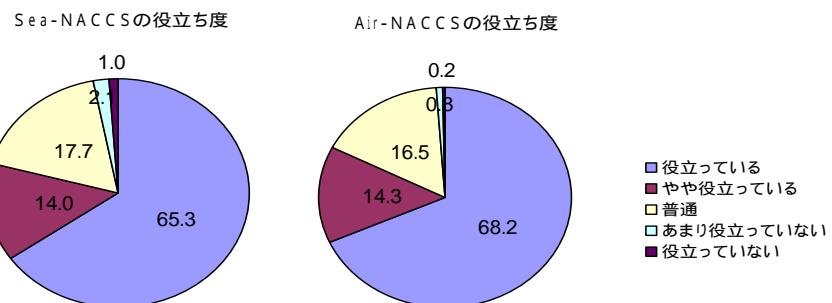
図 4 - 2 システム利用率の推移



注) システム処理率 = 海上・航空システム輸出(輸入)処理件数 / 輸出(輸入)許可件数
出所) 財務省関税局資料

なお、NACCS センターによる『NACCS のご利用に関するアンケート調査』の直近の結果(平成 17 年 11~12 月調査実施)によれば、NACCS の業務への役立ち度は、Sea-NACCS は「役立っている」(65%) と「やや役立っている」(14%) の合計で 79%、Air-NACCS は「役立っている」(68%) と「やや役立っている」(14%) の合計で 82% にのぼり、高い評価を得ている。

図 4 - 3 NACCS の役立ち度



出所)「NACCS のご利用に関するアンケート調査」(NACCS センター)

NACCS を管理する NACCS センターの運営に必要となる経費は、国及び民間利用者が負担している。NACCS の利用料金の算出においては経費の負担を、国のみの負担部分・民間利用者のみの負担部分・官民共通負担部分に分けており、民間利用者の負担部分については NACCS 利用料金として収受している。国のみの負担部分としては、情報処理設備使用料として国のみが使用するサーバーなどの設備使用料やインターネット接続を提供する netNACCS 使用料、シングルウインドウサービス、ワンストップサービス機能の設備費用などである。民間利用者のみの負担部分としては、情報処理設備使用料として民間利用者のみが使用するサーバーなどの設備や回線使用料、業務諸費としてヘルプデスク関係経費などである。官民共通部分としては、情報処理設備使用料として共通で使用するセンター設備・回線使用料、共通利用の業務諸経費、人件費な

どの一般管理費である。なお、この官民共通負担部分については、国と民間のそれぞれの業務利用件数及びセンターhosトの処理時間に基づき定期的に官民分担比率を設定しており、最近では、国の利用分が 59%、民間利用者の利用分が 41%とされ、国及び民間利用者の利用状況が反映されたものとなっており、費用負担の公平性が保たれている。しかしながら、本調査において実施したアンケート調査によると、NACCS の利用料金については、輸出入者で 2 割、輸出入者以外では 33.1%が「高い」としており、NACCS センターの情報処理設備に関する費用の圧縮や固定経費（人件費、固定設備費など）の削減などによるセンター運営コストの引下げ努力等により、利用料金の低減を進める必要がある。また、官民分担比率についても、利用状況に応じて定期的に見直すことも必要となろう。

NACCS の導入後、各種の通関手続の迅速化に係る施策は、基本的に NACCS の利用を前提に策定されてきている。また、民間事業者の意向を加味した対象業務の拡大、地方港湾などにおける輸出入取扱貨物の増加に合わせた対象地域の拡大などの方向性は妥当であると考えられる。また、他省庁システムとの連携（ワンストップサービス、シングルウインドウサービス）についても、利用者の利便性向上を目的として進められたものであり、関係省庁のシステム間のデータ連携についても必要なものであると考えられる。今後は、輸出入や通関を取り巻く情勢の変化に応じて定期的に対象業務を見直し手続の簡素化や統廃合を含む BPR（Business Process Re-engineering）を推進すること、利用者の利便性や操作性の高いシステムとすること、などが必要である。

2) CuPES の導入

CuPES は、電子政府構築計画、ミレニアムプロジェクト（平成 11 年）等、政府全体の行政手続の電子化の流れを受けて導入したものであり、税関手続のうち、NACCS 業務の対象となっている手続を除き、書面等により行われている全ての申請・届出等手続を対象としている。インターネットを利用した電子的な申請・届出等手続の仕組みの構築については、インターネットに接続するための通信回線の高速化や低コスト化などを背景として、利用者の業務効率化を推進するものである。しかしながら、本調査において実施したアンケート調査によると、CuPES を利用しない理由として、輸出入者においては「対象業務がほとんど発生しないから（2 割）」「これまでのやり方で特に不都合がないから（5 割）」であり、輸出入者以外では「対象業務がほとんど発生しないから（55.7%）」「これまでのやり方で特に不都合がないから（45.1%）」となっており、対象業務の発生頻度が低く、従来の書面等による方法との差別化が図られていないこと、利用頻度の少ない業務までも対象としたことにより、利用者ニーズとのミスマッチが発生していると考えられる。

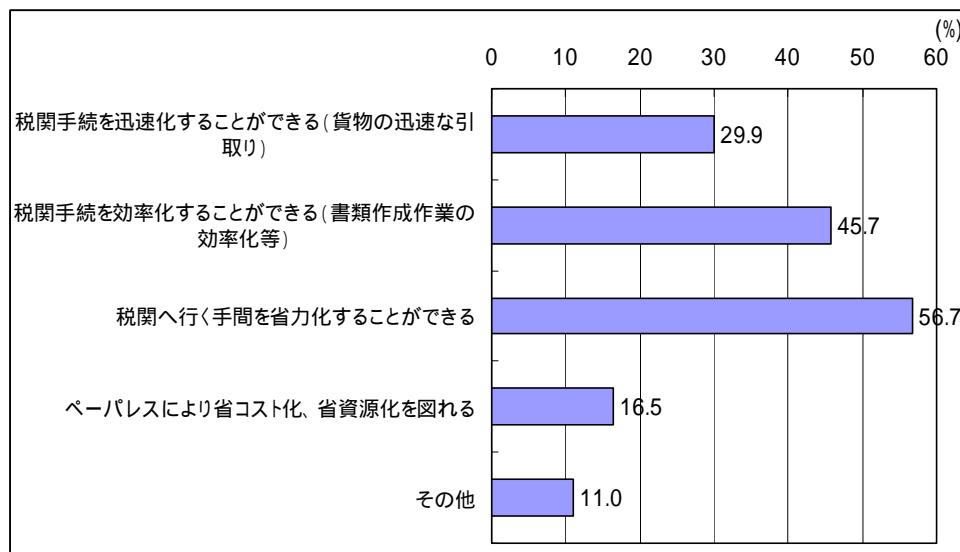
『税関システム刷新可能性調査』（平成 17 年 3 月）において、現在、税関システムの運営に要する年間費用総額の 2 割弱を CuPES が占めており、税關にとって CuPES は過剰なシステム投資となっており、トータルコスト削減（特にハードウェア費用）を最適化すべきものと考えられ、今後、業務面・システム面からのスリム化が必要であるとの指摘がなされたところである。税關システムの運営に要する年間費用総額の 2 割弱を CuPES が占めることになるが、NACCS

を含む現行システムの費用対効果は前項の税関システム（NACCS、CuPES）の費用対効果を参考のこと。

CuPES の年間トラフィック件数を、設計値と実績値とで比較してみると、システムライフ終年度の平成 18 年度（2006 年度）の想定値が年間 72,527 千件に対し、平成 15 年度（2003 年度）の実績値は年間 622 千件にとどまっており、設計値比 0.9% と利用状況は極めて低水準にある。この背景には、申請内容を申請毎に手入力する必要があり、多数件処理を行いやすい仕組みが無かったこと等が考えられる。また、処理件数でみると、システム導入時の平成 15 年度は 34,689 件、平成 16 年度は 71,013 件、平成 17 年度では 103,969 件と伸びてきてはいるが、利用頻度の高い業務が限られており、521 の対象業務（平成 19 年 2 月現在）のうち、ほとんどの業務が 1 度も使用されていない。

『税関システム刷新可能性調査』（平成 17 年 3 月）の中で実施された利用者アンケート調査によれば、CuPES の導入効果については「税関に行く手間の省力化」が回答件数の 6 割弱と第 1 位を占めているが、先に見た NACCS の導入効果と比較して、税関手続の「迅速化」「効率化」に対する反応も鈍く、思うような導入効果が上がっていない状況を反映した結果となっている。

図 4 - 4 CuPES の導入効果



出所)「税関システム刷新可能性調査 調査結果概要」(平成 17 年 3 月 (株) 三菱総合研究所)

利用料は無料であるため受益者負担ではないが、導入に際しては、通関業者などの事業者以外の一般国民の利用を目論んでおり、利用料を無料としたことは妥当である。

CuPES は NACCS 対象手続以外の原則全ての税関手続を電子化するものであり、NACCS を補完するシステムとして導入されたものである。システムのコンセプトとしては問題はなく、対象業務の統廃合や業務フローの見直しによる利便性の向上と処理件数に見合ったシステム規模による費用対効果の向上を図るべきである。

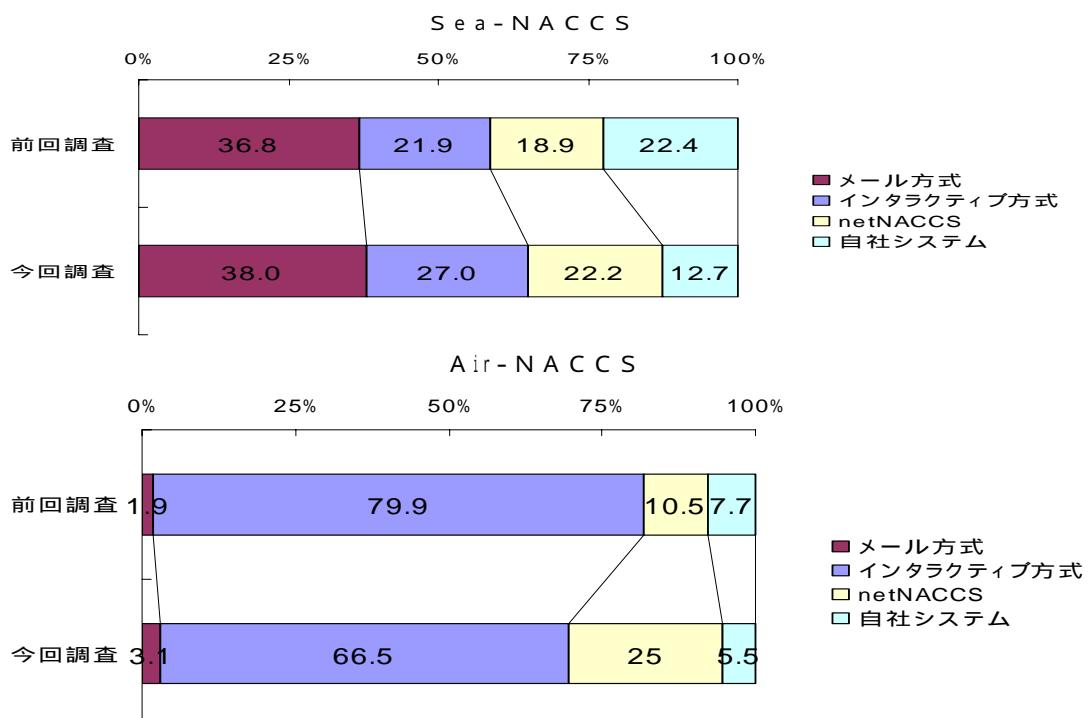
3) netNACCS の導入

インターネットの急速な普及と電子政府の実現に向けてインターネットの積極的な利用推進、NACCS 利用者からのインターネット接続実現の要望等に応えるために、平成 15 年 3 月より、NACCS へのインターネット接続によるサービスの提供 (netNACCS) を開始したものである。インターネット接続により、新規利用者にとっては NACCS により参加しやすい環境を、既存の利用者には、専用線接続のバックアップ環境を安価に実現するものである。インターネットを利用した NACCS の利用については、企業におけるパソコンの普及 (1 人 1 台) ホームページを利用する情報検索や電子メール利用の増加、インターネットに接続するための通信回線の高速化や低コスト化、専用線などの通信回線費用が不要となることなどから利用者のニーズが高く業務効率化の推進に大きく寄与するものである。

本調査において実施したアンケート調査によると、NACCS 利用者における netNACCS の利用率は、輸出入者の 7 割強、輸出入者以外では 5 割弱となっている。大手の通関業者においては自社で業務用システムを構築しており、システム間接続により、社内システムと NACCS を接続しているため、netNACCS を補完的な位置付けで利用するケースもある。

NACCS センターによる『NACCS のご利用に関するアンケート調査』の直近の結果（平成 17 年 11 ~ 12 月調査実施）によれば、netNACCS の利用は前回調査（平成 16 年 1 月実施）と比較して増加しており、とりわけ Air-NACCS の利用者における netNACCS の利用の割合は 2 年足らずの間に倍以上に増えている。

図 4 - 5 NACCS ユーザーの利用形態



出所)「NACCS のご利用に関するアンケート調査」(NACCS センター)

netNACCS を利用すれば、基本料金・パッケージソフト利用料金・回線使用料が不要となるため、従量料金及び管理統計資料料金を従来の NACCS と同様の料金体系で負担すれば、利用者としては、インターネット接続に必要な環境の費用負担を除き、従来の NACCS よりも低コストで利用可能な料金体系となっている。なお、netNACCS のセキュリティの維持などに必要となる認証費用については国が負担している。

netNACCS の対象業務は、基本的に NACCS が民間利用者に対して提供している業務を対象としており、NACCS との機能の差はほとんど無く、通信回線や通信方式の違いによる部分が大きい。

4) 輸入手続のワンストップサービスの導入

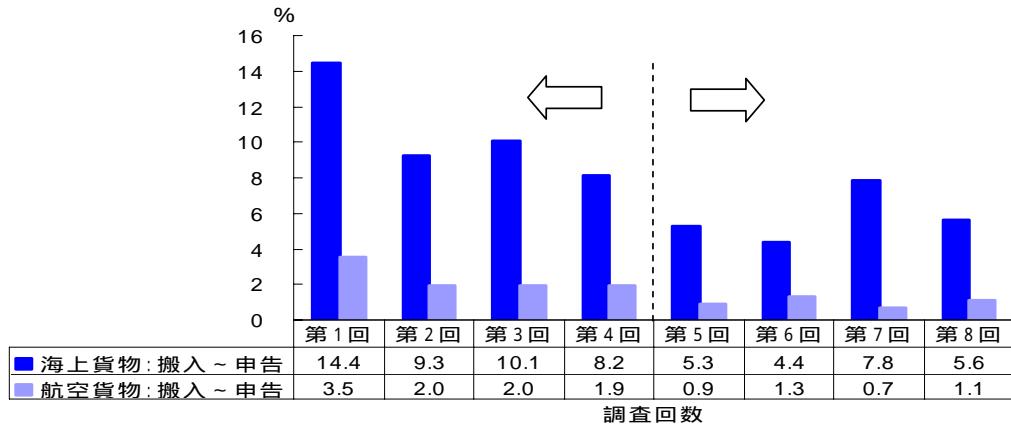
輸入手続全体の一層の簡素化・迅速化を図ることを目的として導入された。他法令手続を要する輸入申告のうち、9割を NACCS 端末から行うことを可能とし、利用者の利便性の向上を目指した。「規制緩和推進計画」(閣議決定・平成 7 年 3 月)において、食品衛生、動植物検疫手続と NACCS とのワンストップサービスを推進し、輸入手続全体の簡素化・迅速化を図るとされた。本調査において実施したアンケート調査によると、輸入申告手続及び他法令手続における NACCS を利用したワンストップサービスについては、「利用している」との回答が 64.1%となっており、その中でも「食品衛生法に基づく輸入食品手続」業務に利用している事業者は 97.2%にものぼっている。利用者からみたニーズは高く、他の手続との連動或いは操作性の統一など、業務の拡大や利便性の向上を求める意見もある。

輸入貨物に関する『輸入手続の所要時間調査』によれば、NACCSによるワンストップサービス¹が開始されたのが第 4 回調査（平成 8 年）と第 5 回調査（平成 10 年）の中間の平成 9 年であることから、第 4 回調査までと第 5 回調査以降とを対比してみると、確かに他法令手続関係で時間がかかる割合は、第 5 回以降で総じて低下しているように見受けられる²。

¹ 食品衛生検査とのワンストップサービス開始（平成 9 年 2 月）、動植物検疫とのワンストップサービス開始（平成 9 年 4 月）、貿易管理オープンネットワークシステムとの相互接続開始（平成 14 年 11 月）。

² 他法令該当貨物に関しては、各回ごとに調査対象となる具体的な貨物の内容が異なるため、ワンストップサービス導入効果の検証には限界がある。

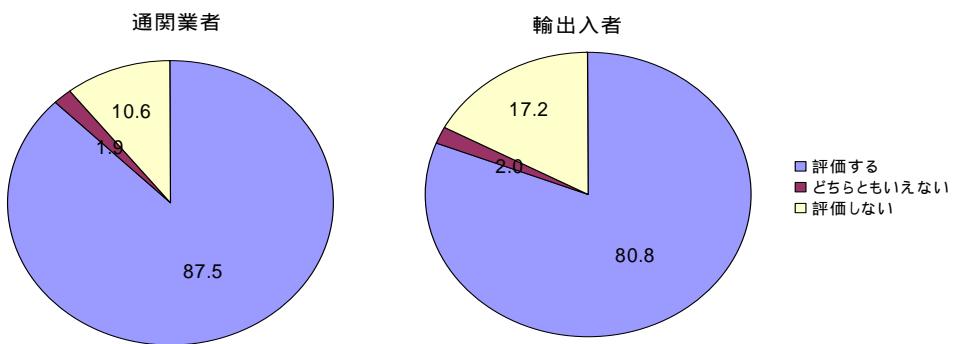
図4-8 輸入手続に長時間をおとした件数に占める「他法令の許可・承認等の取得に
時間を要した」件数割合



出所)財務省関税局資料

平成17年12月実施の『政策評価にかかる利用者満足度調査』によるアンケート調査結果では、シングルウインドウサービスをはじめ、FAL条約対応やワンストップサービスの改善等、他省庁と連携した一連の取組みに関する利用者(通関業者、輸出入者)の評価は、「評価している」とする回答割合が通関業者で9割弱、輸出入者で8割強を占めている。一方で「評価しない」とする割合も、通関業者で1割強、輸出入者で2割弱存在している。

図4-9 シングルウインドウサービス等 他省庁と連携した取組み



出所)『政策評価にかかる利用者満足度調査』(平成17年12月 財務省関税局)

シングルウインドウサービス、ワンストップサービスに要する費用は、それぞれの手続システムを所管する省庁が費用を按分して負担しており、利用者に追加負担を求めていない。

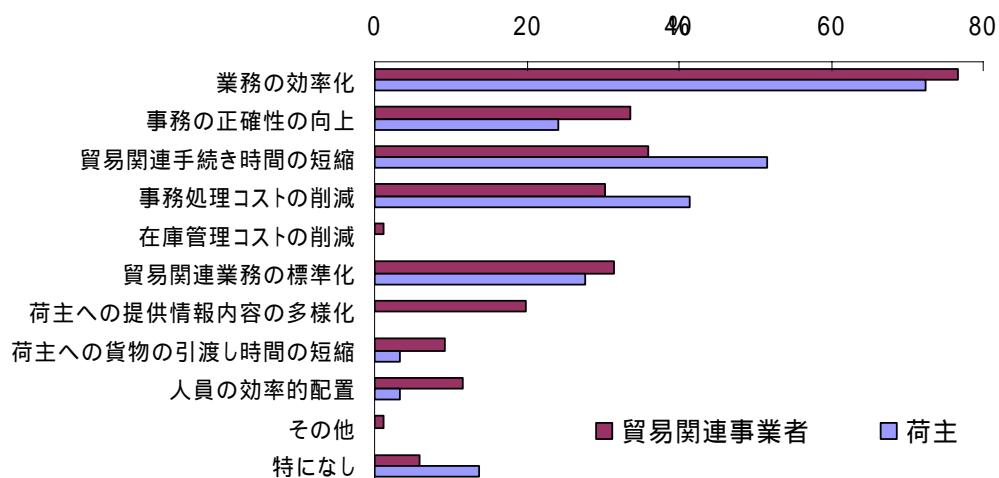
複数の府省の協力によりワンストップサービスが実現されており、利用者の利便性向上に寄与している。しかしながら、本調査において実施したヒアリング調査においてもワンストップサービスについては、利用システム毎に申請画面や入力方法が異なるなど操作性についての課題が多いとの指摘もあり、入力画面設計の共通化やシングルウインドウサービスとの一本化などが求められている。

5) 輸出入及び港湾関連手続のシングルウインドウサービス

港湾関連手続のシングルウインドウサービスについては、従来からの民間の国際物流関係者からの要望を勘案した平成 13 年の「塩川イニシアティブ」の提言を受け、NACCS と関係各府省の輸出入及び港湾関連手続システムとの連携を更に高度化し、利用者が一回の入力・送信で関係省庁で必要とされる全ての手続を行うことを可能とし、利用者の利便性を一層高めることとされた。本調査において実施したアンケート調査によると、シングルウインドウサービスにおける改善すべき点として、「入力の簡素化」との回答は 67.4%、「関係官署間における書式等の統一」との回答が 44.3%となっており、操作性や入力書式等の不統一などの改善が求められている。

『対日アクセス実態調査』(平成 14 年 7 月・日本貿易振興会)の貿易関連事業者(船会社・航空会社・フォワーダー)・荷主(製造業・商社)に対するアンケート調査結果(平成 13 年 11 ~ 12 月実施)によれば、貿易手続のシングルウインドウサービスに期待される効果として最も回答が集中したのが、貿易関連事業者、荷主ともに「事務の効率化」である。

図 4 - 6 貿易手続のシングルウインドウサービスの効果

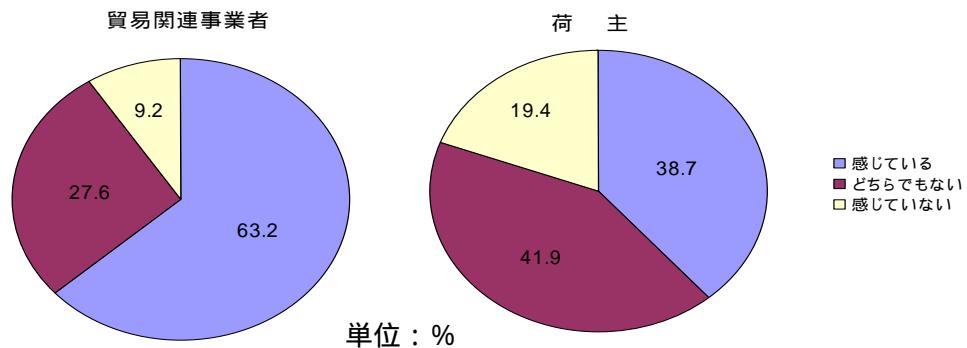


注) 最大 3 つまでの複数回答

出所)『対日アクセス実態調査』(平成 14 年 7 月・日本貿易振興会)

『対日アクセス実態調査』によれば、貿易手続のシングルウインドウサービスに対するニーズは、貿易関連事業者が荷主を大きく上回っており、平成 15 年のシングルウインドウサービス開始 2 年前の時点において、当該サービスの必要性を感じていない荷主の割合も 2 割近くを占めている状況にあった。

図 4 - 7 シングルウインドウサービスの必要性



出所)『対日アクセス実態調査』(平成 14 年 7 月・日本貿易振興会)

なお、『輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言』(平成 16 年 6 月・日本経済団体連合会他)においては、各府省に共通な入力項目の重複入力は排除できたものの、依然として入力項目が多いとして、申請手続・申請項目の削減等が要望された。

関係府省の協力により、一回の入力・送信で関係府省に対する全ての必要な輸出入及び港湾関連手続を行うことが実現されている。しかしながら、本調査において実施したヒアリング調査においても、シングルウインドウサービスについては、入力画面や操作性などのユーザーインター フェースについての課題が多いとの指摘がある。既存のシステムを集約してはいるが、元々はそれぞれ独立して構築されたシステムであることから、各画面の操作性や書式が不統一であり、利便性が低いとの評価である。操作性の向上やペーパーレス化などについては、府省共通ポータルに期待が寄せられている。

6) 予備審査制度の導入及び輸出への拡大³

輸入申告は関税法の規定により保税地域へ貨物を搬入した後に行うこととされているため、貨物到着前に書類等が整ったとしても、税關における書類審査は保税地域への貨物搬入後に行われ、輸入通関に時間を要していた。このため、輸入貨物の迅速な引取り及び税關事務の効率化を図る観点から、昭和 63 年 4 月に「搬入前予備審査制」を導入していた。

但し、この搬入前予備審査制は、対象貨物が限定されていた上に、提出書類が多く、利用しづらい面があった。そこで、平成 2 年 6 月の日米構造問題協議の最終報告において、輸入貨物の日本の流通システムへの迅速な引取りを確保する一方策として、「搬入前予備審査制の拡充及び

³ 予備審査制度は平成 3 年 4 月に輸入貨物に対して導入され、以後、平成 13 年 4 月に輸出航空貨物、平成 16 年 2 月に輸出海上貨物に拡大した。

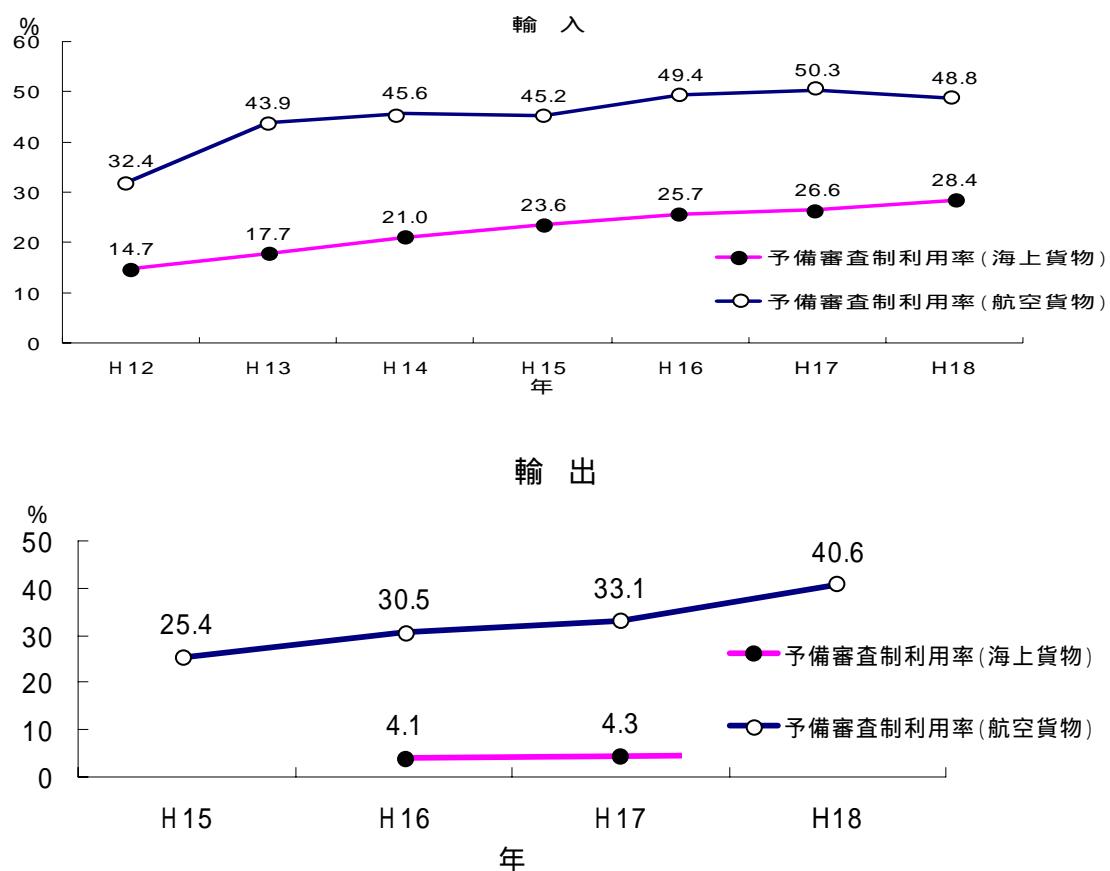
「手続の簡素化」を図ることを対外的に表明、平成3年4月より対象貨物の拡大、提出書類の簡素化等の大幅な改善措置を実施し、同時に制度名称も「予備審査制度」に変更した。

輸出貨物についても、輸出通関の迅速化を図るため、輸入通關において導入されている予備審査制度と同様な制度を求める要請が輸出者及び貨物運送業者から出されていた。このため、貨物が輸出者から運送人に引き渡されたことが客観的に判明する時点で予備的に申告書類の提出を認め、輸出申告前に書類の審査を終了させておく制度を、航空貨物を対象に平成13年4月に創設した。続いて、海上貨物についても、輸出コンテナ貨物にあっては輸出コンテナ扱いが認められた日以降に、その他の貨物にあっては輸出申告予定日における外国為替相場が公示された日以降に、航空貨物と同様に予備的に申告書類の提出を認める制度が平成16年2月に創設された。

『輸入手続の所要時間調査』によれば、直近の第8回調査結果（平成18年3月実施）において、（港湾・空港への）「入港」～（輸入の）「許可」までの全体の平均所要時間は、予備審査制度利用ケースでは海上貨物49.8時間、航空貨物2.0時間と、当該制度を利用しないケースと比較してそれぞれ21.1時間、27.0時間の時間短縮効果が確認される。

予備審査制度の利用率の動向をみると、輸入貨物並びに後発の輸出貨物においても、海上貨物、航空貨物とも上昇基調で推移している。

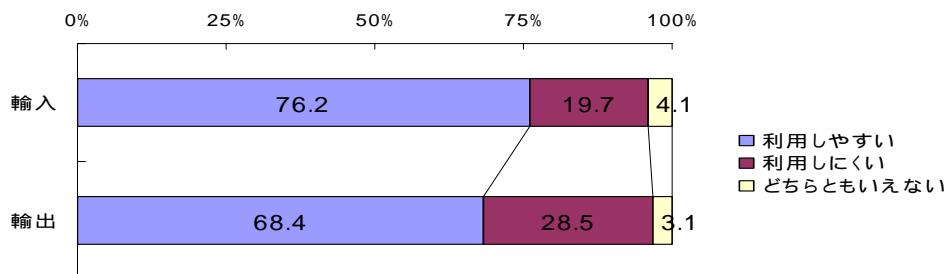
図4-10 予備審査制度利用率の推移



出所) 財務省關稅局資料

また、『政策評価にかかる利用者満足度調査』(平成 17 年 12 月実施)によれば、通関業者、輸出入者とも回答者のほぼ 9 割が、海上貨物の輸出予備審査制度に関して「合理化・迅速化へ貢献」していると認識しており、「電子化と連携した取組み」を評価している。なお、同調査によれば予備審査制度について「使い勝手が良い」とする割合は、輸入で回答者の 7 割台、輸出で同 6 割台を占めている。

図 4 - 11 予備審査制度の使い勝手



出所)『政策評価にかかる利用者満足度調査』(平成 17 年 12 月 財務省関税局)

航空貨物については対象貨物を順次拡大し、現在は全ての貨物が適用対象貨物となっている。海上貨物については当初から全ての貨物が適用対象となっており、貨物についての排他的な取り扱いは排除されている。

7) 到着即時輸入許可制度の導入及び海上貨物への拡大⁴

輸入貨物のうち航空貨物については、特に迅速な通関処理が内外から強く要請されていた。しかし、輸入申告は、関税法の規定により原則として貨物を保税地域に搬入した後に行うこととされているため、保税地域への搬入に時間を要し、貨物が空港到着後、輸入許可を得るまで長時間を要する場合がある。

このため、国内に迅速に引き取る必要のある航空貨物であって、Air-NACCS を使用して予備審査が行われた貨物（輸入審査の結果、検査が不要とされた貨物）については、保税地域に搬入することなく、貨物の到着が確認され次第、直ちに輸入を許可する制度を平成 8 年に創設した。

海上貨物については、保税地域への搬入が確認され次第、Sea-NACCS により輸入申告が行われた貨物について、直ちに輸入を許可する「搬入即時輸入許可制度」が平成 11 年 10 月から導入されていた。海上貨物についても、さらなる通関手続の迅速化を図るため、Sea-NACCS を使用して予備審査が行われた貨物について、航空貨物と同様の制度が平成 16 年 2 月に創設された。

『輸入手続の所要時間調査』によれば、直近の第 8 回調査結果（平成 18 年 3 月実施）において、（港湾・空港への）「入港」～（輸入の）「許可」までの全体の平均所要時間は、到着即時輸入許可制度を利用した場合では海上貨物 27.1 時間、航空貨物 0.4 時間と、当該制度を利用しな

⁴ 到着即時輸入許可制は、航空貨物が平成 8 年 4 月、海上貨物は平成 15 年 9 月に導入された。

いケースと比較してそれぞれ 43.8 時間、28.6 時間の時間短縮効果が確認される。

表4-3 平均所要時間（予備審査制度及び到着即時輸入許可制度利用の有無別）

海上貨物

	入港～搬入	搬入～申告	申告～許可	+	++
	入港～申告	入港～許可			
予備審査制度利用貨物	29.1 1.2	19.2 0.8	1.5 0.1	48.3 2.0	49.8 2.1
到着即時利用	24.1 1.0	2.8 0.1	0.2 0.0	26.9 1.1	27.1 1.1
予備審査制度非利用貨物	25.5 1.1	41.2 1.7	4.2 0.2	66.7 2.8	70.9 3.0

航空貨物

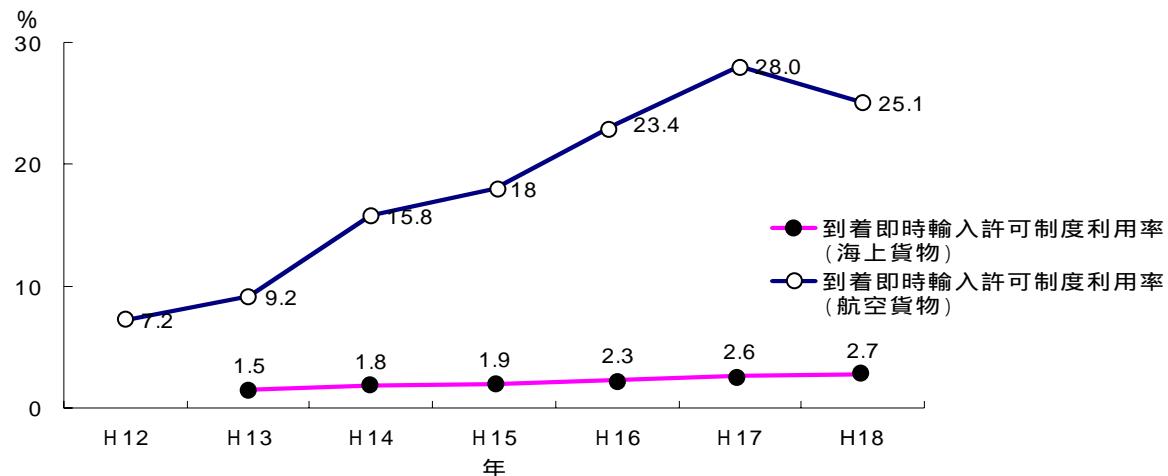
	入港～搬入	搬入～申告	申告～許可	+	++
	入港～申告	入港～許可			
予備審査制度利用貨物	0.4 0.0	1.5 0.1	0.1 0.0	1.9 0.1	2.0 0.1
到着即時利用	0.3 0.0	0.1 0.0	0.1 0.0	0.3 0.0	0.4 0.0
予備審査制度非利用貨物	2.2 0.1	26.1 1.1	0.7 0.0	28.3 1.2	29.0 1.2

注) 上段は時間数、下段は日数を表す。

出所) 財務省関税局資料

海上貨物における到着即時輸入許可制度の利用率の推移をみると、上昇傾向にあるものの、その水準はきわめて低い。これに対して、迅速性を求められる航空貨物における当該制度利用率は、この6年間で7.2%から27.8%へと、着実な上昇を続けている。

図4-12 到着即時輸入許可制度利用率の推移



出所)財務省関税局資料

本制度は特定の貨物に限定することなく、緊急性のある貨物を申告にしたがって対象とするため、差別的な取り扱いは排除されている。類似した民間サービスとして、海上貨物の場合には船会社提供のホットデリバリーサービス(HDS)があり、輸入者の選択も可能となっている。

本制度の類似制度に予備審査制度がある。予備審査制度は当該制度の前提となる制度であり、両制度の違いは、NACCSの使用を前提とするか否か、輸入申告のタイミングが保税地域への搬入前か後かの2点にある。現在、NACCSの利用率は約98%の水準にあるため、実体的に両制度の違いは、輸入申告タイミングに絞られるが、これにより貨物引取りまでの所要時間に大きな短縮効果が表れている。そのため、本制度は引取りの迅速性の度合いに対応したサービスメニューとなり、予備審査制度との共存が実現している。

8) 簡易申告制度の導入及び継続要件の緩和、貨物指定要件の緩和及び対象貨物の拡大

輸入通関手続の一層の簡素化・迅速化が求められる一方、輸入規制品に対する取締りの重要性が一段と高まっている。そのため、輸入通関手続の簡素化と取締りの重点化・強化の両立を可能とする新たな通関制度として創設された。

現在、我が国では、原則として輸入申告(引取申告)と納税申告は一体的に行うことになっている。しかし、コンプライアンス(法令遵守)の確保を条件に輸入申告と納税申告を分離し、納税申告の前に輸入申告することを可能とするならば、輸入者の通関手続の迅速化要求に沿うことができると同時に、リスクの高い貨物の取締りを重点化することも可能となる。同時に、WCOの改正京都規約の標準規定に同種の制度が規定されており、同規約を受諾するために制度整備が必要とされていた。

このような背景のもと、あらかじめ税関長の承認を受けた輸入者(特例輸入者)は、継続して輸入している貨物として指定を受けた貨物(指定貨物)について、納税申告の前に貨物の引取りを可能とする簡易申告制度を平成13年3月に創設した。

当初、継続して輸入している貨物とは、過去1年間に24回以上輸入許可を受けた貨物として指定されていた。これを、多くの輸入者が簡易申告制度を利用できるように、平成

15年度関税改正において過去1年間に6回以上輸入された貨物に緩和された。

また、翌平成16年度関税改正では、税関長が当該制度の対象となる貨物を指定する際の貨物の範囲について、関税率表上の所属区分(9桁)に限定されていた範囲を4桁又は6桁の指定も可能とする緩和措置が講じられた。これにより、継続して輸入される同一貨物の範囲が拡大、指定貨物として認定を受けやすくなり、輸入者は簡易申告制度の利用が容易となった。

更に、平成18年度関税改正において、加工再輸入減税制度(関税暫定措置法第8条)の適用を可能とする措置が講じられ、指定対象貨物が拡大した。

翌月末までに納税申告を延長することができ、その間のキャッシュフロー上の利益(金利相当額)を享受することができる。しかし、簡易申告制度を利用して輸入の許可を受けるためには、前月末日までの担保の提供が義務づけられている。担保の額は、

a. 指定を受けた貨物の、その月における特例申告により納付する関税等の見込みの額の合計額

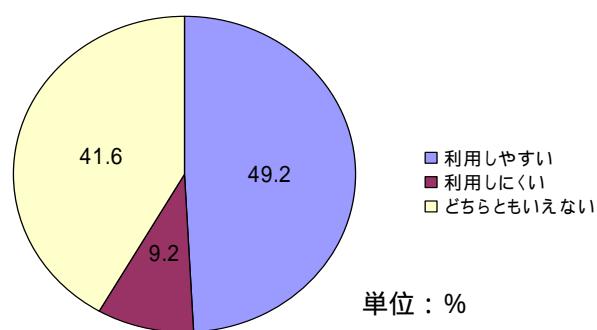
又は

b. 特定期の前年において指定を受けた貨物について、特例申告により納付した、又は納付すべきことが確定した関税等の合計額を当該特例申告を行った月数で除して得た額のいずれか多い方の額とされており、納税申告の延長によるキャッシュフロー上の利益を相殺することとなる。加えて、納期限延長制度を併用した場合、延長期間は通常の輸入申告と同じとなり、キャッシュフロー上の利益は発生しない。

平成19年3月末時点における特例輸入者数は51社、利用件数は海上貨物、航空貨物とともに約27,000件にとどまっている。

一方、『政策評価にかかる利用者満足度調査』(平成17年12月実施)によれば、平成13年度に導入された簡易申告制度の利用度は22.9%と、2割台前半の水準にある。当該制度の使い勝手に関しては、ほぼ半数の回答者が「利用しやすい」としており、「利用しにくい」とする割合は1割弱である。「どちらともいえない」が4割強を占めているところから、利用要件の緩和によるさらなる利用拡大が期待される。

図4-13 簡易申告制度の使い勝手



出所)『政策評価にかかる利用者満足度調査』(平成17年12月 財務省関税局)

輸入者の利便性の向上とコンプライアンスの両立を図ることは税関手続の国際的な調和の流れに沿うものであり、今後ともこのような施策の推進を図る必要がある。そのためには、コンプライアンス規則の策定等にともなう輸入者の負担に見合う便益を供与し、その利用拡大に努めていくことが必要である。しかし、利用は低迷している状況にあり、輸入者にとっては負担増を償うメリットがまだ得られていない公算が大きい。今後、税関検査の一層の重点化を推進していくためには、これまで以上のメリットを輸入者に供与し、利用拡大を図っていく必要性が高い。一方、コンプライアンス意識の高い輸入者に限ってメリットを供与することは、負担と受益のバランスを図ることにつながる。

コンプライアンスを前提とする通関制度として、簡易申告制度のほかに特定輸出申告制度が創設されている。簡易申告制度が輸入貨物を対象としているのに対し、特定輸出申告制度は輸出貨物を対象としており、競合するものではない。むしろ、両制度のコンプライアンス規則等をできる限り統合し、輸出入者のコンプライアンス規則の策定等を支援していくことが望まれる。

9) 特定輸出申告制度の導入

現在、貨物を輸出しようとする場合には、原則として当該貨物を保税地域に搬入した後に輸出申告を行い、輸出の許可を受けることとされている。また、輸出の許可を受けた貨物は外国貨物として取り扱われるため、保税地域への蔵置が必要になるとともに、これを運送する場合には保税運送の承認を受ける必要がある。

平成 18 年 3 月、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両立を図るため、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については、保税地域外に貨物を置いたまま輸出申告を行うこと、並びに保税運送の承認を受けることを要しないこととともに、コンプライアンスを反映した審査及び検査を実施することができる制度を創設した。

制度導入からまだ 1 年しか経過していない平成 19 年 3 月時点での特定輸出者の承認件数が 8 社にとどまっている現在、効率性を評価することは難しいものの、本調査において実施したアンケート調査（第 3 章参照）をもとに、現状の効率性を評価すると、特定輸出申告制度の利用にともなう特定輸出者のペーパーレス化効果、リードタイム短縮効果、コスト削減効果が認識されているが、これらの効果は特定輸出者により評価が分かれ、明確な傾向を示すには至っていない。

効率性と同様に、本調査において実施したアンケート調査をもとに、現状の有効性を評価すると、特定輸出者の承認件数が現状では 8 社にとどまっていることから、ここでは本制度の利用が進まない原因を探ることとする。

アンケート調査によると、本制度を利用しない理由として、特定輸出者の承認要件を満たしていない、法令遵守規則の内容が厳しいという事業者が合計 20% 弱を占めるのに対し、特定輸出者の承認要件は満たしているものの、これまでのやり方で特に不都合がない、税関長の承認が得られない、現行制度では使い勝手が悪いという事業者が合計 64%、更に関係省庁で複数の

コンプライアンス・プログラムがあり、複数のコンプライアンス・プログラムを作成する必要があるとする事業者も 19% 存在する。制度設計が物流の実態に即した内容になっているか、あらためて検証する必要がある。

今回実施した輸出者を対象としたヒアリングでは、特定輸出者の承認を受けている輸出者でも、輸出申告は CY で行っており、本制度を利用しているとは言い得ない。その背景には輸出量の大きさがある。大規模な製造業では、1 インボイス当たりコンテナ本数が数十本になることも珍しくなく、物流センター、工場等ではそのための保管スペースを確保できない。コンテナが満載になった時点で CY に搬送、CY で輸出申告を行うことが主流となっている。

特定輸出申告制度では、申告場所を複数に分離することができず、輸送途上の申告も認められない。インボイスを複数に分けるとコスト増となるため、現状の物流を維持しようとすると、特定輸出申告制度ではなく、従来の包括事前審査制度を利用することとなる。

特定輸出申告制度が有効性を発揮するためには、現状の物流に合わせた内容に制度を見直す必要があると言える。

簡易申告制度と同様、輸出者の利便性の向上とコンプライアンスの両立を図ることは税関手続の国際的な調和化の流れに沿うものであり、今後ともこのような施策の推進を図る必要がある。そのためには、法令遵守規則の策定等に伴う輸入者の負担に見合う便益を供与し、その利用拡大に努めていくことが必要である。しかし、利用は低迷している状況にあり、輸出者にとっては負担増を償う便益がまだ得られていない公算が高い。今後、税関検査の一層の重点化を推進していくためには、これまで以上の便益を輸出者に供与し、利用拡大を図っていく必要がある。一方、コンプライアンス意識の高い輸出者に限って便益を供与することは、負担と受益のバランスを図ることにもつながる。

本制度と類似の制度として包括事前審査制度がある。包括事前審査制度は、継続的に輸出している貨物について、輸出者の申出により包括的な事前審査を行うことにより、その後に個々の輸出申告が行われた場合における審査の深度、検査の要否をあらかじめ仕分けしておく制度である。あらかじめ仕分けしておくことにより、輸出申告がなされて税關の受付審査が開始されるまでの時間は大幅に短縮される。輸出者がこの制度の適用を受けるためには、社内に法令遵守体制が確立されていること等の要件を満たす必要があり、コンプライアンスの確保を要件とする点で特定輸出申告制度と類似した制度である。

輸出に関するコンプライアンス・規則は統合し、コンプライアンスを反映した制度は既設の制度を包含しながらできる限り早期に、かつ円滑に特定輸出申告制度に移行することが望ましい。

10) 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の導入

国際間のクーリエサービス（ドキュメント輸送サービス）等が普及し、関税が無税の輸入少額貨物（1 品目の課税価格が 20 万円以下の貨物）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他法令に該当しない関税が無税の貨物について、統計項目（統計細分、数量等）他法令関係等の申告項目を削減した簡易な輸入申告制度が平成 16 年 12 月に創設された。これにより、輸入者にとって輸入通関手続の簡素化と効率化が実現した。

SP 貨物の輸入申告件数は、非常に大きな勢いで伸びており、平成 18 年における輸入申告件数は同制度が創設された平成 13 年のそれの 1.5 倍程度に高まっている。同制度が創設されなかつた場合には、これら小口急送貨物の輸入申告手続が滞り、この貨物の特徴である「急送」が阻害される事態が発生した可能性も否めない。

表4 - 4 小口急送貨物（SP 貨物）の輸入申告件数（再掲）

（単位：万件）

	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年
SP 貨物輸入申告件数	407	642	677	732	846	926	970

注) OBC⁵、マニフェスト通関貨物を含む
出所) 財務省関税局資料

SP 貨物に係る制度としては、平成 13 年度に課税価格 1 万円以下の輸入貨物、平成 10 年度には 20 万円以下の輸出貨物について申告項目を大幅に簡素化したマニフェストによる申告を認めるマニフェスト通関制度を導入している。

これは、航空貨物混載業者が扱う貨物を対象とした制度であり、荷受人若しくは荷送人ごとに提出されるべき輸入・輸出申告書に代えて、これら荷受人若しくは荷送人の代理人である航空貨物混載業者が一葉に一括して作成したマニフェストを提出することにより行うものである。航空混載貨物の円滑な通関手続を確保することを目的としており、航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度とは目的を異にする。

11) FAL 条約締結に伴う港湾関連手続の共通様式の実現

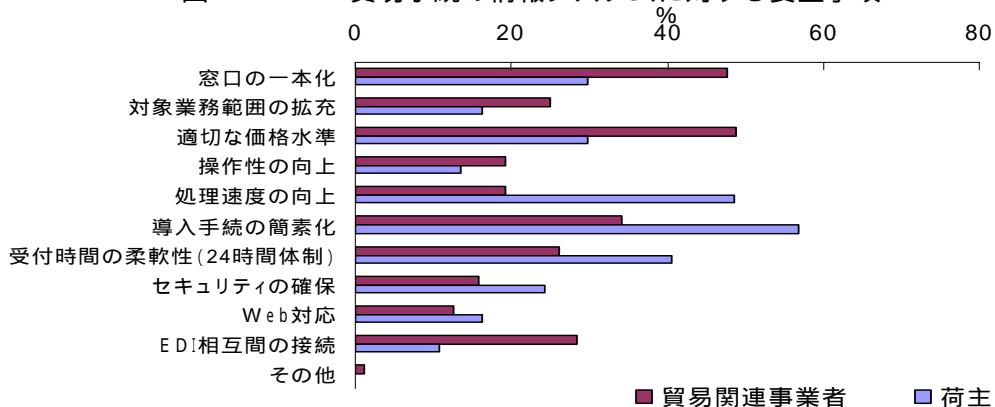
日本経済団体連合会による「輸出入・港湾諸手続の効率化に関する提言」(2004 年 6 月 22 日)において、FAL 条約の早期の批准が要望として提言された。当時、主要国 (G8) で締結していない国は我が国のみであり、申請書類・項目の国際標準化を推進し、手続の簡素化を求めるものであった。

背景には、我が国の港湾管理が地方自治体によりなされていたため、国の関係省庁とは異なる独自の申請書類を求めていたことがある。そのため、我が国の複数の港湾に入港する船舶は、その港湾ごとに異なった手続を行わなければならなかった。

『対日アクセス実態調査』のアンケート調査結果（平成 13 年 11 ~ 12 月実施）によれば、貿易手続のシングルウインドウサービスに必要な事項の第 1 位に挙げられているのが、事業者、輸出入者ともに「手続の統一化・簡素化」である。次いで、事業者においては「省庁間の連携」、輸出入者においては「標準化の推進」に回答が集中している。FAL 条約の締結は、申請書類・項目の国際標準化を通じて申請書類・項目の削減・廃止、申請書類・項目の共通化を推進し、通関手続の電子化が有効に機能する環境づくりに大きく貢献するものである。

⁵ OBC貨物 : 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

図4-14 貿易手続の情報システムに対する要望事項



出所)『対日アクセス実態調査』(平成14年7月・日本貿易振興会)

また、本調査で実施したアンケート調査結果によると、FAL条約の発効により入出港関係手続が簡素化したとする船会社・船舶代理店は4割強にとどまっている。このアンケート調査では、「Sea-NACCSの入力及び税関への書類申請業務の簡素化」の進展を確認しており、入力業務が軽減されても、書類申請業務が簡素化されなければ、その簡素化の改善程度は小幅なレベルにとどまるものでしかない。さらなる改善点として要望が出されているように、関係省庁とのデータの共用化、提出書類のペーパーレス化等が実現してはじめて、簡素化は実感として達成されることを示している。

今回実施したアンケート調査によると、FAL条約発効による手続所要時間は短縮されたとする船会社・船舶代理店は35%強にとどまっている。ヒアリングにおいても入力業務は軽減されたものの、積荷目録の提出などの付随業務は以前のままであり、改善効果は限定的とする指摘が出されている。効率性で言及したように、提出書類のペーパーレス化等が実現してこそ、利用者の満足度は高まるものと言える。

港湾ごとに異なっていた申請手続書類等が統一され、入力項目等が削減された効果は、利用者に均しく行き渡るものである。

12) 大型X線検査装置の配備等

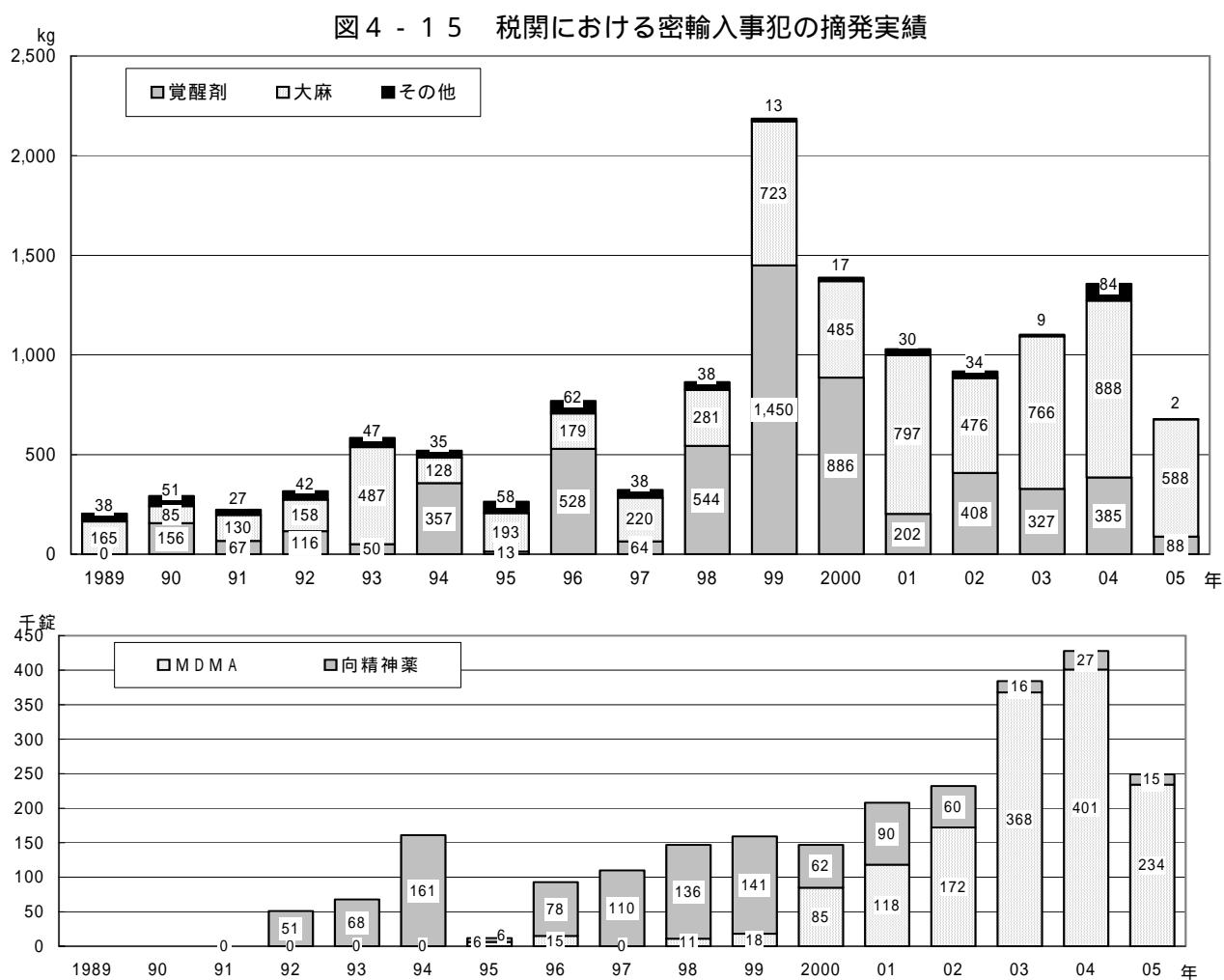
税関では、不正薬物等社会悪物品を国内に流入する前に水際で阻止するため、従来より努力してきたところであるが、貿易が拡大するとともに、国際物流が高度化・迅速化する中、不正薬物等社会悪物品の密輸入事犯も増加している。また、巧妙に貨物に隠匿されて密輸入されるケースも増えており、海上コンテナでは貨物又はコンテナ自体を利用した大口の密輸事犯も散見される。そのため、国内に流入する前に水際で阻止することが益々重要になっている。

海上コンテナ貨物の場合、従来、ハイリスクと判断されたものに対しては全量取り出し検査を実施していたが、長時間を要し、輸入手続の迅速さやコンテナ輸送による経済性を求める輸入者の要請に離反するものであった。

そのため、海上コンテナ貨物に対しては主要港（13港）に大型X線検査装置を配備することにより、コンテナを開披せずに検査する体制を整え、貨物検査の迅速化、効率化及び経済性の向上を目指す必要があった。

従来の開披検査（全量取出し）が2時間をしていたのに対し、大型X線検査装置ではコンテナ1本当たり約10分で検査が可能となり検査時間の大幅な短縮を実現した。

税関における不正薬物等の押収量は急増しており、10年前の3倍となっている。また、過去5年間（2001年～2005年累計）の主な不正薬物の国内押収量に占める水際押収量の割合は8割程度となっている。この実績は大型X線検査装置によるところに限っていないこと、不正薬物に限らず、密輸物品の摘発に際しては、大型X線検査装置による検査に加えて、開披検査が必要となることから、この数値が全て大型X線検査装置の効果ではないものの、その大型X線検査装置を用いた検査件数の比率から勘案すると、大型X線検査装置による検査を端緒とする摘発が相当の比率を占めるものと推察される。

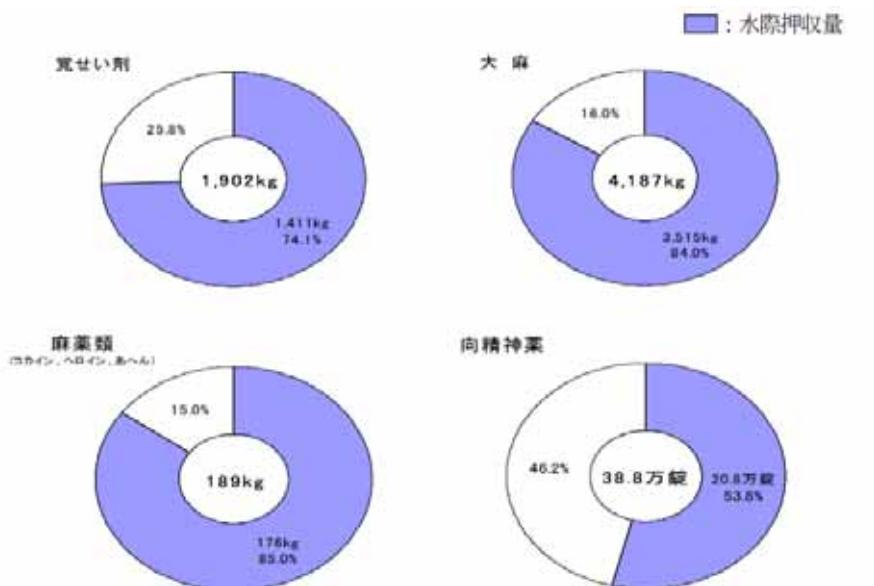


出所) 検査機器に関する談話会報告書 資料編(平成18年6月)

今回実施したアンケート調査によると、検査頻度が上昇しているながら、個々の所要時間が短くなり、かつ、個々の検査費用が低廉化したことで、全体として費用が削減されているという事業者が多い。この結果は、従来の開披検査と比較して事業者への負担が大きく軽減されている公算が大きいことを示唆している。大型X線検査装置の配備により、事業者への負担を軽減しつつ、セキュリティの強化が図られていると言える。

大型X線検査装置に加え、2006年3月に「車載式後方散乱線X線検査装置」を導入。近年の密輸手口は、税関の検査機器の弱点を見越した悪質巧妙な密輸手口が増える傾向にあり、大型X線検査装置では対応が困難なケースも徐々に増えている。そのため、税関ではコンテナ貨物、重量物、長尺貨物等の検査への対応を目的に、「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、それぞれの機器の持つ長所を組み合わせ、弱点を補うことで、社会悪物品の水際取締り強化に貢献することが期待される。

図4-16 不正薬物の国内押収量に占める水際押収量の割合（2001年～2005年累計）



出所) 検査機器に関する談話会報告書(平成18年6月)

摘発事例

- ・コンテナの床部のパイプに巧妙に隠匿されていた覚せい剤の事例



- ・磁器製置物の木製台座部分に工作のうえ隠匿されていた覚せい剤の事例



(2) 総合評価

前節における個々の施策の評価を踏まえ、税関手続のIT化に関する総合評価を行う。その際、施策項目を次の2グループに区分し、それぞれのグループごとにこれまでに講じられた施策が問題解決のために適切なものであったかどうかを総合的に評価することとする。

表4-5 IT化に関する諸施策のグルーピング

グループ区分	実施施策の内容
A . 税関手続のIT化に係る施策	NACCS 対象業務及び対象地域の拡大 CuPES の導入と改善 netNACCS の導入 輸出手続のワンストップサービスの実施 輸入及び港湾関連手続のシングルウインドウサービスの実施
B . 税関手続の簡素化・迅速化のための施策	予備審査制度の導入及び輸出貨物への拡大 到着即時輸入許可制度の導入及び海上貨物への拡大 簡易申告制度の導入及び継続要件の緩和、貨物指定要件の緩和、対象貨物の拡大 特定輸出申告制度の導入 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の導入 FAL条約締結に伴う港湾関連手続の共通様式の実現 大型X線検査装置の配備

出所) 財務省関税局資料

A . 税関手続のIT化に係る施策

我が国の貿易量が急速に増大する中、NACCSの導入は迅速、効率的な通関手続を確実に達成するためにいわば必然の施策であった。現在、NACCS抜きに我が国の通関手続は成立せず、その効果は多方面に浸透している。また、インターネットの急速な普及により可能となったnetNACCSの導入は、NACCSへ参加しやすい環境づくりを進め、業務効率の向上に大きく寄与している。

しかし、時代的な要請があったとはいえ、CuPESについては利用者のニーズから多少遊離した面があることは否めない。電子手続化の流れは時代の趨勢であり、逆行することは許されないものの、利用者ニーズに対応した改善が必要であろう。

連続・並行する業務において複数の手続が存在する場合、1回の入力・送信で必要な全ての手續が完了することが効率的であることは論を待たない。他法令関係手続を要する輸入申告の9割がNACCS端末から入力可能な状態にあり、利用者利便の向上に寄与していると言える。

NACCS稼働後の輸入手続の所要時間は、システム相互の連携や輸入手続の効果も相まって、着実に短縮し、民間事業者へ大きな経済効果をもたらしている。また、netNACCSは、インターネットの利用により低コストで導入が可能であり、民間事業

者にとって費用対効果が大きい。その一方、CuPES については過剰なシステム投資であり、スリム化が必要との指摘があり、早急な改善が求められるところである。

NACCS によるワンストップサービス開始（平成 9 年）以降、輸入手続の所要時間には短縮化傾向が認められる。また、港湾関連手続については、Sea-NACCS のシングルウィンドウ業務において、FAL 条約発効後、入力業務が軽減されたとする事業者が多いことから、効果が高かったことがうかがえる。

NACCS による輸出入申告のシステム処理率はほぼ 100% に近く、非常に高水準にある。これも業務効率の向上への寄与が大きいことの反映であることが、各種調査を通じて明らかになっている。このような NACCS による業務効率向上の効果は、netNACCS の導入によりデータ参照等が日常的な業務に広がり、NACCS の利用価値の増大をもたらしている。その一方、CuPES については、利用状況が低迷する中、迅速化・効率化等の面で導入時に見込んでいた効果を発揮し得ないものとなっている。

政策評価にかかる利用者満足度調査（平成 17 年 12 月）によると、シングルウィンドウサービスをはじめとする他省庁と連携した一連の取組みに関する利用者の評価は非常に高い。FAL 条約の発効により港湾手続業務の入力項目数も大幅に削減されており、事業者の効率化効果は高まっていると言える。

NACCS については、国及び民間の利用状況によりそれぞれが負担するルールが定められており、費用負担の公平性が担保されている。

一方、CuPES の使用料は無料であり、国民全体の利用を前提とした負担措置が採用されている。CuPES に限らず、NACCS についても、その費用負担方法にかかわらず、コスト圧縮、費用削減に努めていくことが必要である。

また、シングルウィンドウサービスの利用による追加負担はなく、ワンストップサービスについても各システムを所管する省庁が費用を按分して負担しており、利用者に追加負担を求めるものではない。利用者にとっては、コストを新たに負担することなく、利便性が高まっていると言える。

NACCS や CuPES に限らず、各種電子手続システムは、一定範囲の業務の効率化を目指して導入されている。NACCS については通関手続に関する業務の効率化を狙いとしており、他システムとの整合性を崩すものではない。むしろ、他省庁システムとの連携を進めており、利用者利便の向上を図っている。CuPES は NACCS と機能を分担しており、netNACCS は NACCS の専用線回線網（インターネット）を補完する位置づけにあって、その機能性を高める役割を発揮している。

一回の入力・送信で関係府省に対する全ての必要な輸出入及び港湾関連手続を行うことで利用者利便は向上しているものの、連携したシステムは元々独立したシステムであり、画面や操作性などのユーザーインターフェースが統一されておらず、使い勝手が悪いとの指摘もある。システム的な連携は達成されているものの、今後はコンテンツの改善・統一が強く求められるところである。

B . 税関手続の簡素化・迅速化のための施策

我が国の通関制度は保税搬入原則が採用されており、保税地域に搬入した後に輸出入申告を行うことが原則とされている。しかし、貿易量が増大し、高度なサービスを要求する貨物流通形態が拡大する中、通関手続の迅速化・簡素化を求める要請が内外から高まっていた。一方、世界的に頻発するテロに対して、貿易の円滑化とセキュリティの強化を両立する体制構築が国際的にも喫緊の課題として浮上している。

このような要請や課題に対して、これまで法令の改正や弾力的な運用等により多様な制度を導入し、対応を行ってきたところであるが、その時々の時宜に適った制度導入を進めてきたと言える。しかし、いたずらに制度を増やすことは通関手続の複雑さをまねく恐れが強く、必要性が薄れた制度は廃止し、重複する機能を果たす制度は統合するなど、適宜見直しを進めていくことが必要である。

入出港関係は国内外において申請事項、項目等が統一されておらず、非効率が目立っていた。FAL条約の発効により、それらが統一され、かつ大幅に簡素化される効果は大きく、以前から民間事業者より早期発効が要望されていたところである。一方、大型X線検査装置の配備は、コンテナ貨物が年々増加する中、セキュリティの確保と迅速な通関という相反するニーズに効率的に対処するうえで不可欠であると言える。

迅速性を確保することを目的とする予備審査制度や到着即時輸入許可制度は、利用率はともかくとしても、その導入による時間短縮効果が認められる。迅速性を求める貨物には、制度導入の効率性が確保されている。航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度は、同制度を利用するSP貨物等の商品特性を左右する制度であり、同制度の効率性抜きに成立が難しい貨物である。簡易申告制度と特定輸出申告制度については、現状目立った効率性を発揮するには至っていない。しかし、両制度ともコンプライアンスを反映した制度であり、今後の通関制度の中核となるべき制度である。したがって、その効率性向上に向けた利用拡大を果たすため、制度の周知・改善に取り組んでいかなければならぬ。

また、関税の延納に伴う担保の提供については、担保に代わるボンドによる保証等も可能とし、利用者のキャッシュフローの改善を求める要望も一部から出されている。

FAL条約の発効に伴い、入力項目が大幅に削減された。また、大型X線検査装置の配備によって大幅な検査時間の短縮が実現している。

予備審査制度や到着即時輸入許可制度は、航空貨物での利用は拡大しているものの、海上貨物については、利用率は総じて低水準にある。しかし、利用率の低い海上貨物であっても、引取りを急ぐ貨物にとっては、その迅速性が評価されており、制度導入の有効性が確保されている。

簡易申告制度、特定輸出申告制度については、現状では利用者が少なく、有効性を発揮しているとは言い難いことから、貨物の流通形態に適合した制度設計となっているか、改めて見直す必要性が大きいと言える。

FAL条約の発効により、入力業務は軽減されたものの、ペーパーレス化が完全に実現しない限りその効果は限定的との指摘もあることから、今後はペーパーレス化の実現

への対応を進めることが必要である。

大型X線検査装置の配備により、水際で押収される不正薬物等が増加しており、有効性が確保されている。今後も引き続き巧妙化する密輸手口への対応強化を進めるべきである。

予備審査制度や到着即時輸入許可制度、航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度は、これらの制度により可能となる簡素化された取扱いを求める貨物に利用されており、貨物や輸出入者による差別的な取扱いはなされていない。簡易申告制度、特定輸出申告制度については、コンプライアンスに対応した便益の供与を行うものであり、負担と受益のバランスを確保することが指向されている。

FAL条約発効による入力業務の軽減効果は均しく事業者に行き渡るものであり、大型X線検査装置の配備は事業者の負担を軽減しつつセキュリティの強化を実現していると言える。

現在導入されている通関諸制度は、それぞれの目的、供与する便益水準に差異があり、貨物の特性により使い分けがなされている。したがって、基本的に各制度は整合性を確保していると言えるものの、特定輸出申告制度と包括事前審査制度については、類似性を指摘することができるため、両制度の統合、見直し等を行う必要性が大きいと言える。

FAL条約にみられる国際標準化、簡素化等へ向けた施策は、全ての制度において追求すべき課題である。

また、検査装置は機能の異なる装置を組み合わせることにより有効性が増幅されるものであり、今後も新たな機能・性能を備えた検査装置の配備が期待される。

(参考1) 海外における電子申告の義務化・原則化の動向

海外において電子申告が可能な国は中国、台湾、アメリカ、ドイツ、イギリス等数多いものの、その中で韓国、シンガポールでは電子申告を原則としている。両国の電子化をめぐる状況は下の表に示すように整理される。

韓国では法体系や制度整備を行い、強力に電子申告の原則化を推進してきた。シンガポールではもともと関税賦課品目が非常に少なく、電子化及び電子申告の原則化を進めやすい土壌があった。

ここで、韓国の電子通関システムと輸出入申告手続について多少詳細に概観すると次のとおりである。

韓国における「貿易自動化」

貿易自動化とは EDI を活用して、信用状の開設から輸出入申告及び関税の払戻しに至る全ての貿易業務を自社のコンピューターを通じて行うこと。

1991 年、韓国政府は貿易業界の国際競争力を高めるために、「貿易業務自動化促進に関する法律¹」を制定し、(株)韓国貿易情報通信 (KTNET)²を専担事業者として指定して、国家次元で貿易自動化事業を推進している。

ここで、貿易自動化とは紙書類の代わりに電子文書で貿易業務を行うことを指している。その推進のためには、電子文書に対する法的効力と証拠能力を認定するなど、貿易取引当事者間の紛争を予防・解決できるような制度的な措置が必要となる。また、個別企業の貿易関連営業機密が流通することになるため、徹底的な保安対策を講じるとともに、違反した場合の厳重な処罰規定を定め、更に貿易制度及び手続の改善、標準電子文書の開発など、法体系、制度整備を行うことが必要とされた。

そのため、韓国政府は世界で初となる上記の「貿易業務自動化促進に関する法律」を 1991 年に制定した。

その主な内容としては、電子文書に対する法的効力及び証拠能力の認定、貿易制度の改善と電子文書の標準化問題の解決、電子文書及び貿易情報の保安対策の具備、貿易業務自動化指定事業者の法的地位及び公的信用力の付与などがあげられる。

¹ 1991 年 12 月 31 日に法律第 4479 号として制定された法律である。以降、2005 年 12 月 23 日には法律名を「電子貿易促進に関する法律」に改称するなどの全文改正が行われ、法律第 7751 号として公布された。

² Korea Trade Network の略語である。当社は、貿易自動化を含む貿易部門の電子商取引専門ビジネスネットワーク会社であり、1992 年に韓国貿易協会によって設立した。

表 電子申告を原則とする国の状況

国	通関システムの特徴	行政手続の特徴	輸出入・港湾諸手続の簡素化・共有化
韓国	KTNET（税関：通関・貿易手続システム）と KL-Net（海洋水産部：物流情報システム）との相互接続によって、省庁間での情報共有化も、まだ不完全とはいえ実現している。	韓国では、國の方針により電子申請を原則化している。利用率は100%近い。「貿易業務自動化促進に関する法律」(91年12月制定)により、官主導の貿易情報化が飛躍的に進展した。中央政府主導のもと、法体系や制度を整備して、行政機関間に存在していた縦割りを取り除き情報共有を行うことで、民間事業者にとって利便性の高い公共サービスを提供している。	海洋水産部（港湾手続を所管）関連の手続に関しては、電子化に伴い、75種類の手続を22種類にまで削減することに成功した。更に、入港報告書や出入港手続など、省庁毎にバラバラであった書式を全て統一した。こうしたBPRの結果、韓国全国で約30億円以上のコスト低減につながり、荷主や船主が便宜を享受したと言われている。BPR並びに情報の共有化は、「電子政府具現のための行政業務等の電子化促進に関する法律」並びに「貿易業務自動化促進に関する法律」などの法律において明確に規定されており、省庁間の垣根を取り払う上で大きな役割を果たしたものと考えられる。
シンガポール	電子手続は Trade Net（税関）と Port Net（港湾）のいずれからでも申告可能である。Trade Netは、貿易に関する手続を処理するだけでなく、貨物のステータス情報などの物流情報の提供や、銀行への支払指示などもカバーしている。トレードネット自体は、貿易手続のワンストップサービスを提供するのが目的だが、それだけでなく、貿易、物流全般がデスクトップ上で管理できることが特徴である。	シンガポールでは、國の方針により電子申請を原則化している。利用率は100%。Trade netでは、TDBが窓口となって、税関やその他のコントローラオフィスとネットワークで結ばれている。また、港湾情報システムであるPort netとも結ばれている。政府が情報共有を行うことで、民間事業者にとって利便性の高い公共サービスを提供している。	シンガポールの関税賦課品目はアルコール飲料4品目、及び税関が徴収する物品税賦課品目はたばこ、車及びガソリンの非常に簡素な体系となっており、手続の迅速化を図りやすかったと言われている。

台湾では電子申告を無料とする一方、マニュアル申告には税關での電子入力代行業務に対する料金を徴収し、電子化を促している。

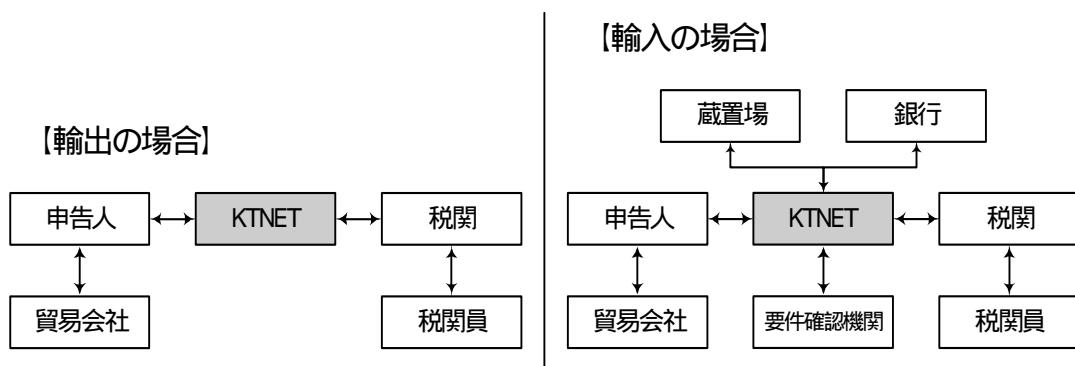
出所)「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会資料」より抜粋

韓国における「輸出入申告」

輸出入申告は原則的にペーパーレス申告であるKTNETを使用して行わなければならない³。しかし、特殊な品目の輸出は書類提出方式を用いることとされ、輸入についても特殊品目は電子申告後に書類（輸入理由書等）の提出が義務付けられている。

韓国の KTNET は Web 上で稼働し、関税士以外に、輸出入者も簡単に利用可能な環境が形成されている（KTNET を利用しようとする者は税關に登録することが必要）。パソコンを所有しない中小零細輸出入者が輸出を行うにあたっては、大韓商工会議所、韓国貿易協会の輸出申告支援センターに設置しているパソコンを無料で使用し、自ら輸出申告を行うことができる。但し、輸入申告のためには、従来から輸入審査が厳しく、関税士に委託することが主流になっている。

図 KTNET を媒介にした輸出入通關の流れ



出所) 東アジア SCM を支える物流サービスの質の向上に関する調査 (平成 18 年 3 月 国土交通省)

³ 輸出通關事務処理に関する告示（第 2 - 1 - 3 条） 輸入通關事務処理に関する告示（第 2 - 1 - 8 条）

(参考2) 税関業務の業務・システム最適化計画との関係

税関手続のIT化及びそれに関連する施策について、「税関業務の業務・システム最適化計画」との関連性及び整合性を以下の表に整理した。

表 税関業務の業務・システム最適化計画との関連性

施策	税関業務の業務・システムの最適化計画	実施内容	本調査における評価
NACCS 対象業務の拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・対象業務の拡大、利用業種の拡大を通じて情報インフラとしての機能を強化 ・入出港届、積荷目録提出、輸出入申告などの申告・申請業務の無料化などの見直し 	<ul style="list-style-type: none"> ・NACCS の更改 ・機能の追加 ・対象者の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出入関連業務における情報インフラとして、効率化及び迅速化に寄与 ・対象業務の見直しによる簡素化や統廃合を図り、利便性向上とコストダウンが必要
CuPES の導入及び手数料の電子納付に関する改善	<ul style="list-style-type: none"> ・処理方法の簡便化によるコスト削減 ・NACCS への業務の一部移管 ・利用実績の少ない手続の除外 	<ul style="list-style-type: none"> ・CuPES の導入(平成15年3月) ・MPN との接続による手数料の電子納付を実現(平成16年3月) 	<ul style="list-style-type: none"> ・対象業務の発生頻度が少なく、利用件数も低め ・従来の手続との差別化がされていないため、CuPES を利用するメリットが少ない ・対象業務の見直しによる集約化、統廃合が必要
netNACCS の導入	(特に記載無し)	<ul style="list-style-type: none"> ・netNACCS 導入(平成15年3月) 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者のコストダウンに寄与
輸入手続のシングルウィンドウサービス及びワンストップサービスの実施及び改善	<ul style="list-style-type: none"> ・シングルウィンドウサービスの一層の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・NACCS と他省庁システムとのワンストップサービス(平成9年2月～)、シングルウィンドウサービス(平成15年10月～) 	<ul style="list-style-type: none"> ・入力書式や操作性の統一など、使い勝手の向上が必要
予備審査制度の導入及び輸出貨物への拡大	(特に記載無し)	<ul style="list-style-type: none"> ・予備審査制度の導入(平成3年4月) ・輸出予備審査制度の創設(航空貨物:平成13年4月、海上貨物:平成16年2月) 	<ul style="list-style-type: none"> ・合理化、迅速化に貢献
到着即時輸入許可制度の導入及び海上貨物への拡大	<ul style="list-style-type: none"> ・入港が確認された時点で輸入許可が行われるように改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・到着即時輸入許可制度の導入(平成8年4月) ・海上貨物への拡大(平成15年9月) 	<ul style="list-style-type: none"> ・合理化、迅速化に貢献

簡易申告制度の導入及び継続要件の緩和、貨物指定要件の緩和、対象貨物の拡大	・コンプライアンスに優れた輸进出口者を対象とする簡素化	・簡易申告制度の創設(平成13年3月) ・要件の緩和、対象貨物の拡大(平成17年10月)(平成18年4月)	・利用は低迷しており、輸入者の負担に見合う便益を提供し、利用拡大が必要
特定輸出申告制度の導入	・コンプライアンスに優れた輸进出口者を対象とする簡素化	・特定輸出申告制度の導入(平成18年3月)	・特定輸出者の承認は11社にとどまっており、制度の特性を活かしていないことから、制度内容の改善が必要
航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の導入	(特に記載無し)	・簡易な申告項目による輸入申告制度(平成13年12月)を創設	・輸入通関手続の簡素化と効率化を実現
FAL条約締結に伴う港湾関連手続の共通様式の実現	・入出港手続のFAL条約対応 ・NACCSと港湾EDIとの連携強化	・Sea-NACCSの入力項目及び税関への申請書類のFAL条約への対応(平成17年11月対応) ・シングルウインドウサービス	・申請手続書類等の統一、シングルウインドウサービスでの対応により簡素化を実現 ・より一層のペーパーレス化の実現が必要
大型X線検査装置の配備	・審査・検査事務の効率化 ・大型X線検査の効率化	・大型X線検査装置の導入(平成13年2月から順次)	・事業者への負担を軽減しつつ、セキュリティの強化が実現

財務省の政策評価に関する情報は、財務省のホームページでもご覧いただけます。

<http://www.mof.go.jp>

