

第3章 戦後高度成長と近年における国際化の進展

第1節 戦後の我が国経済と貿易

高度成長期の産業

我が国経済は、戦後10年間の復興期を経て、昭和30年（1955）関税及び貿易に関する一般協定（GATT：the General Agreement on Tariffs and Trade）への加盟を果たすことにより国際経済社会に復帰するとともに、高度成長期に入った。

朝鮮戦争（昭和25年（1950）～28年（1953））による特需を契機に、重化学工業は、八幡製鐵（注1）等の鉄鋼業、急増する電力需要を背景に成長した電力業（注2）、三菱重工業（株）等の造船業といった基幹産業を中心に発展した。その後、トヨタ自動車（株）、日産自動車（株）等の自動車工業や日本石油（株）（注3）等の石油精製業も成長した。昭和33年（1958）には、我が国最初の石油化学コンビナートが岩国（三井石油化学（株）（注4））及び新居浜（住友化学工業（株）（注5））に誕生した。このほか、松下電器産業（株）、株東芝等の家電メーカーがトランジスターラジオ、テレビ、電気洗濯機、冷蔵庫、クーラー等の耐久消費財の分野で消費革命を起こしてめざましい成長を遂げ、これらは自動車工業とともに我が国を代表する輸出産業として発展していった。

高度成長期における京浜工業地帯をはじめとする四大工業地帯の繁栄は我が国の経済発展に大きく貢献したものの、都市への工場集積及び人口集中が地価の高騰、交通混雑及び公害等の問題を発生させるとともに、地方の過疎化という地域間格差の問題も生じさせた。そこで、工場の大都市集中を規制し地方への分散を促進するとともに、公害に対する規制や工場の環境施設の整備等を図るため、工場制限法の制定等一連の立法措置（注6）が講じられた。そうした中、施設・設備の老朽化を背景に地方への工場移転が見られるようになつたが、大都市、特に東京への経済の一極集中の流れを変えるには不十分であった。

コンテナ船時代の到来と埠頭の整備

昭和40年代に入ると、貨物のコンテナによる海上輸送が急速に増加し、コンテナ化は世界的な趨勢となった（注7）。このような情勢に対応するため、我が国はコンテナターミナル等を緊急に整備する必要に迫られた。しかしそれらの整備には巨額の資金が必要であり、国及び港湾管理者にとって財政上の大きな負担となることが予想された。そこで運輸省は、港湾審議会の答申に基づき、外貿埠頭公団を設置して民間資金を導入しつつ埠頭を整備する方針を決め、この方針に基づいて昭和42年（1967）8月、外貿埠頭公団法が制定された。同年10月には同法に基づき、京浜外貿埠頭公団と阪神外貿埠頭公団が設立された。両公団は、埠頭の建設・整備とその運営を事業とするものであるが、事業資金は国及び港湾管理者が総事業費の20%を出資金として拠出し、残りを国の財政投融資と民間資金で40%ずつ調達することとされた。

その後、昭和50年代に入ると、コンテナターミナル等を緊急に整備するという公団設立の主な目的は概ね達成され、それらを整備することよりも管理することの重要性がより強く意識されるようになった。このため昭和56年（1981）「外貿埠頭公団の解散及び業務の承継に関する法律」が制定され、公団の業務は港湾管理者が設立した財団法人で運輸大臣が指定するものが承継することとなった。この時に東京、横浜、大阪及び神戸の各埠頭公社が設立され、公団の業務を承継した。その後、港湾法に基づいて名古屋港埠頭公社



シーランド社（アメリカ）のサンファン号が昭和 43 年（1968）12 月 8 日、本牧埠頭に接岸
(出所)「横浜港史 各論編」

が設立され、現在は 5 公社体制となっている。

現在、埠頭公社が運営するターミナルは我が国のコンテナ取扱いの約 6 割を占める主力ターミナルとなっているが、一方で料金設定が割高なことや柔軟な経営が難しいことなどが問題として指摘されており、公社制度の改革は、後述するスーパー中枢港湾を実現するうえでも大きな課題の一つとなっている。

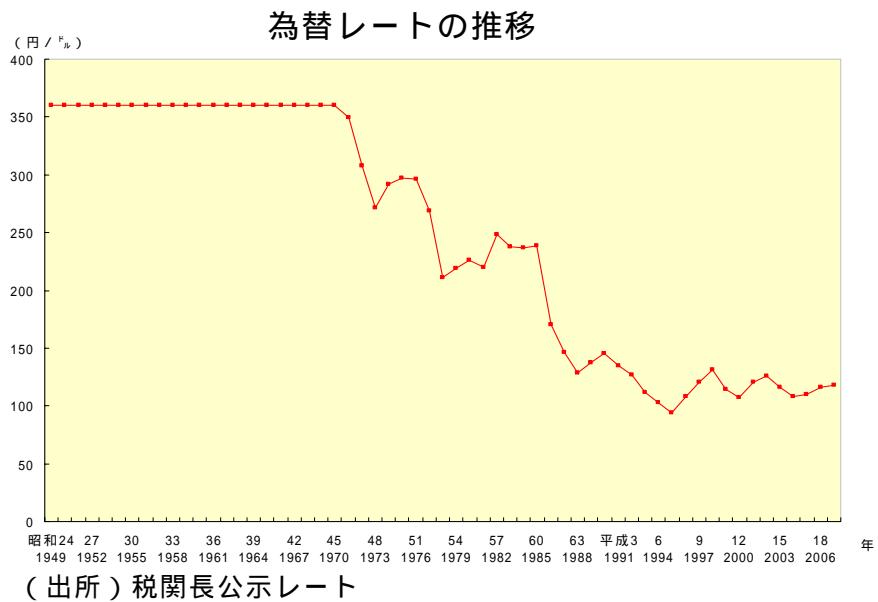
ニクソン・ショック、石油危機と高度成長の終焉

昭和 46 年（1971）我が国の為替政策に大きな影響を与える出来事が起きた。

アメリカのニクソン大統領は、ベトナム戦争の戦費膨張と多国籍企業の海外投資増に起因して発生したドル危機を回避するため、ドル防衛策を発表した。このいわゆるニクソン・ショックによる混乱を解決するために合意された国際秩序（スミソニアン協定）に基づき、為替レートは 1 ドル = 308 円に切り上げられたが、これは所詮、通貨危機收拾途上における暫定的な措置にすぎなかった。昭和 48 年（1973）になると我が国は、同 24 年（1949）以来堅持してきた固定相場制から離脱し、変動相場制へと移行した。

ニクソン・ショックに続いて昭和 48 年（1973）第四次中東戦争に端を発して第一次石油危機が発生した。この急激な原油価格の高騰により我が国経済の高度成長は終焉を迎え、翌 49 年（1974）には戦後初めて国内総生産（GDP）が対前年比マイナス（-1.2%）となった。この大不況に対して、政府は大量の国債を発行して景気刺激策を講じたが、これが後の深刻な財政危機の出発点ともなった。その後、昭和 54 年（1979）にイラン革命が起こり、それが引き金となって第二次石油危機が発生した。これによって我が国経済は再び長い景気後退に陥った。一方、自動車工業、鉄鋼業等の製造業は輸出の積極的な拡大によって不足する国内需要を補いこの二つの石油危機を乗り切ろうとしたが、その集中豪雨的な輸出は各国との間で経済摩擦を引き起こすことになった。

(資料 17)



プラザ合意と前川レポート

我が国の輸出拡大路線が転換させられる契機となったのが、昭和 60 年 (1985) のプラザ合意 (注 8) と翌年に中曾根内閣の私的諮問機関である経済構造調整研究会が公表した報告書 (座長であった前川元日銀総裁の名前をとって「前川レポート」と呼ばれる。以下、「前川レポート」という) の作成である。

プラザ合意においてドル高是正と各国によるマクロ政策協調が合意され、我が国に対してはマクロ政策協調の一つとして内需主導の経済成長を図ることが求められた。前川レポートにおいては、内需拡大、海外直接投資の拡大及び製品輸入の促進等が提言された。関税政策の面においても、これらの内容を踏まえた施策が実施されている。すなわち、昭和 61 年 (1986) の関税改正においては 1,849 品目 (農水産品 146 品目、鉱工業品 1,703 品目) について、また平成 2 年 (1990) の改正においては機械類を中心に 1,008 品目の鉱工業品について関税の撤廃または引下げが実施され、タリフ・エスカレーション (すなわち、関税率が原料に低く、半製品、製品の順に高くなっている構造) を是正するとともに、製品輸入の促進が図られた。

プラザ合意及び前川レポートの作成以降、内需主導型の経済政策が追求されたが、バブル経済の発生と崩壊を経て、平成 2 年 (1990) 以降は民間需要が大幅に低迷した。

ところで、それまでにも家電メーカー等一部の企業により海外進出は行われていたが、プラザ合意後の円高基調を背景として、製造コストを引き下げ国際競争力の回復・強化を図るため、国内の工場が中国をはじめとする東アジアへ安い人件費を求め大挙して進出するようになった。これは経済の一層のグローバル化をもたらし、それによって国境をまたがる生産・流通ネットワークが形成され、東アジアをあたかも国境のない一つの国としてとらえる自由な企業活動が展開されるようになっていった。そうした中で、在庫をできるだけ少なくして適時適切に部品等を輸送するという手法 (SCM: Supply Chain Management) も広まっており、物流のコストダウンやスピード化がさらに強く推し進められるようになっている。

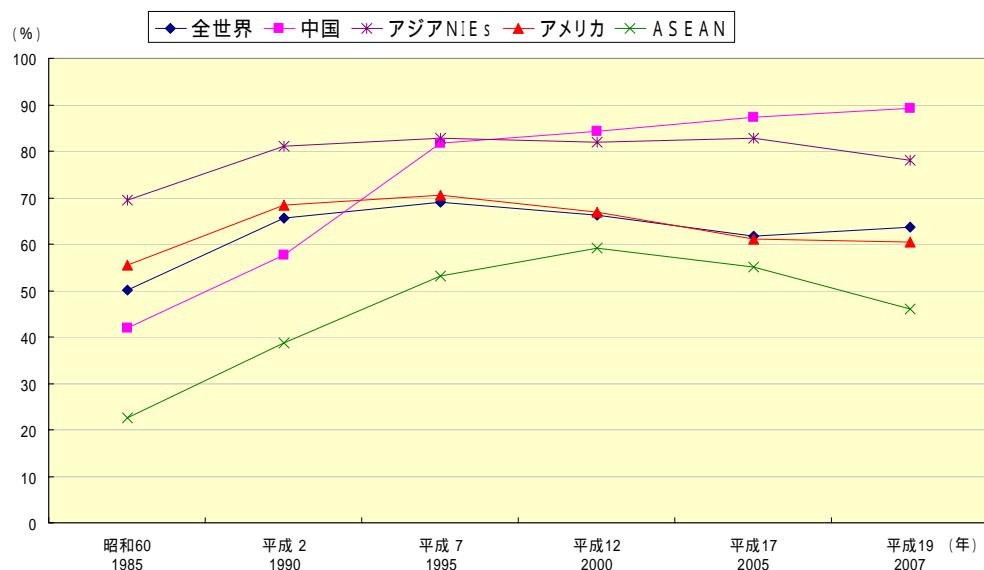
中国をはじめとする東アジア諸国の成長は著しく、域内貿易も増加し相互補完関係は一層強まっており、現在では「東アジア共同体」の創設さえ提唱されるようになっている。このような動きの中で、我が国は原料を輸入して製品を輸出するという貿易構造 (加工貿

易型)から製品輸入比率の高い貿易構造へと変質している。すなわち、我が国企業による海外への直接投資の拡大に伴う海外現地法人からの逆輸入が増えているほか、東アジア諸国の工業化を背景として、相互に工業製品を輸出し合う水平分業の形態への移行が見られ、主に中国等東アジアからの製品輸入が急速に増加している(資料18参照)。

一方、我が国企業の積極的な海外進出によって国内産業が空洞化し、地域の経済や雇用にマイナスの影響を与えるという問題も生じた。これに対しては、国内外の企業の我が国への立地を促進し産業空洞化を克服するため、これまでに様々な規制緩和、構造改革特区等の政策が展開されており、一部の企業においては、海外への技術流出に対する警戒感等から国内回帰の動きも見られるようになっている。

(資料18)

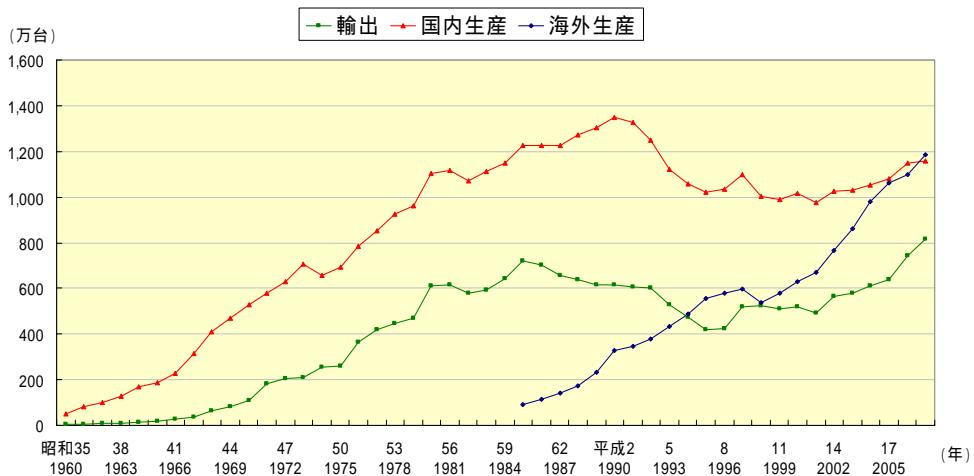
プラザ合意後の製品輸入比率



(出所)財務省貿易統計

(資料19)

自動車の生産・輸出の推移

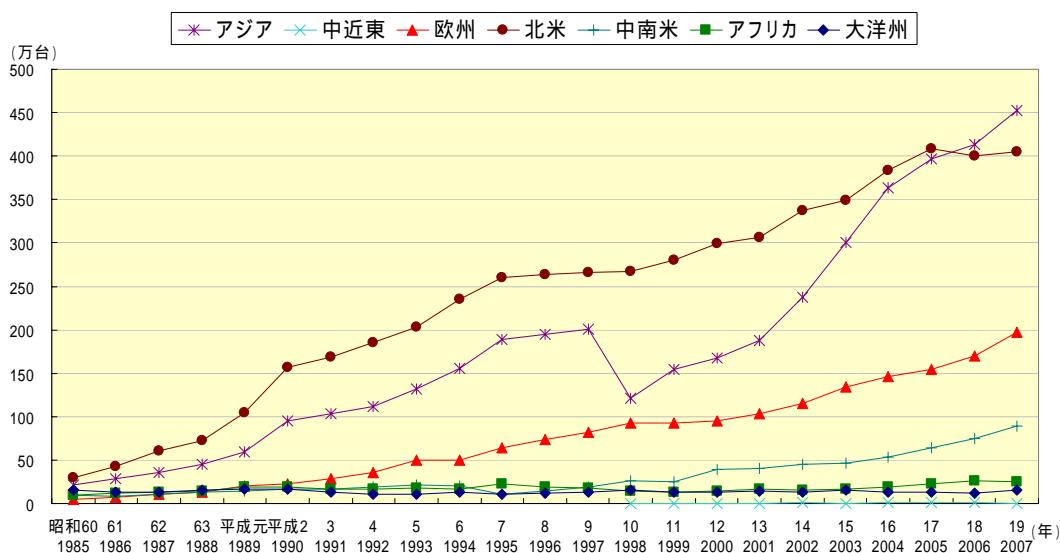


(出所)国内生産及び海外生産:(社)日本自動車工業会HP

輸出:財務省貿易統計

(資料 20)

自動車の海外生産台数(地域別内訳)



(出所)(社)日本自動車工業会HP

第2節 戦後の横浜の経済と貿易

高度成長期以降の横浜港及びその周辺の状況

高度成長期の横浜港の貿易額は、京浜工業地帯の発展によって増大を続けた。しかし、港湾の能力が需要に追いつかず、昭和35年(1960)頃から横浜をはじめとする主要港で長期待船が続出するようになった。これがいわゆる「船混み」である。例えば昭和36年(1961)の横浜港の公共バースへの入港船隻数は年間7,500隻であったが、そのうち沖待ち船隻数は910隻で、1隻あたりの沖待ち平均時間は48.7時間であった。このため急ピッチで港湾の整備が行われ、昭和38年(1963)に山下埠頭(昭和28年(1953)着工)が、45年(1970)に本牧埠頭(昭和38年(1963)着工)が完成した。昭和43年(1968)には、コンテナ船が本牧埠頭に初入港し(注9)、横浜港にコンテナ船の時代が到来した(コンテナターミナルの造成については55頁の第1節 参照)。また、根岸湾の埋立が行われ、昭和39年(1964)に日本石油精製(株)根岸製油所(注10)が稼動を開始し、41年(1966)に東京ガス(株)根岸工場が、45年(1970)には東京電力(株)南横浜火力発電所が稼動を開始した。

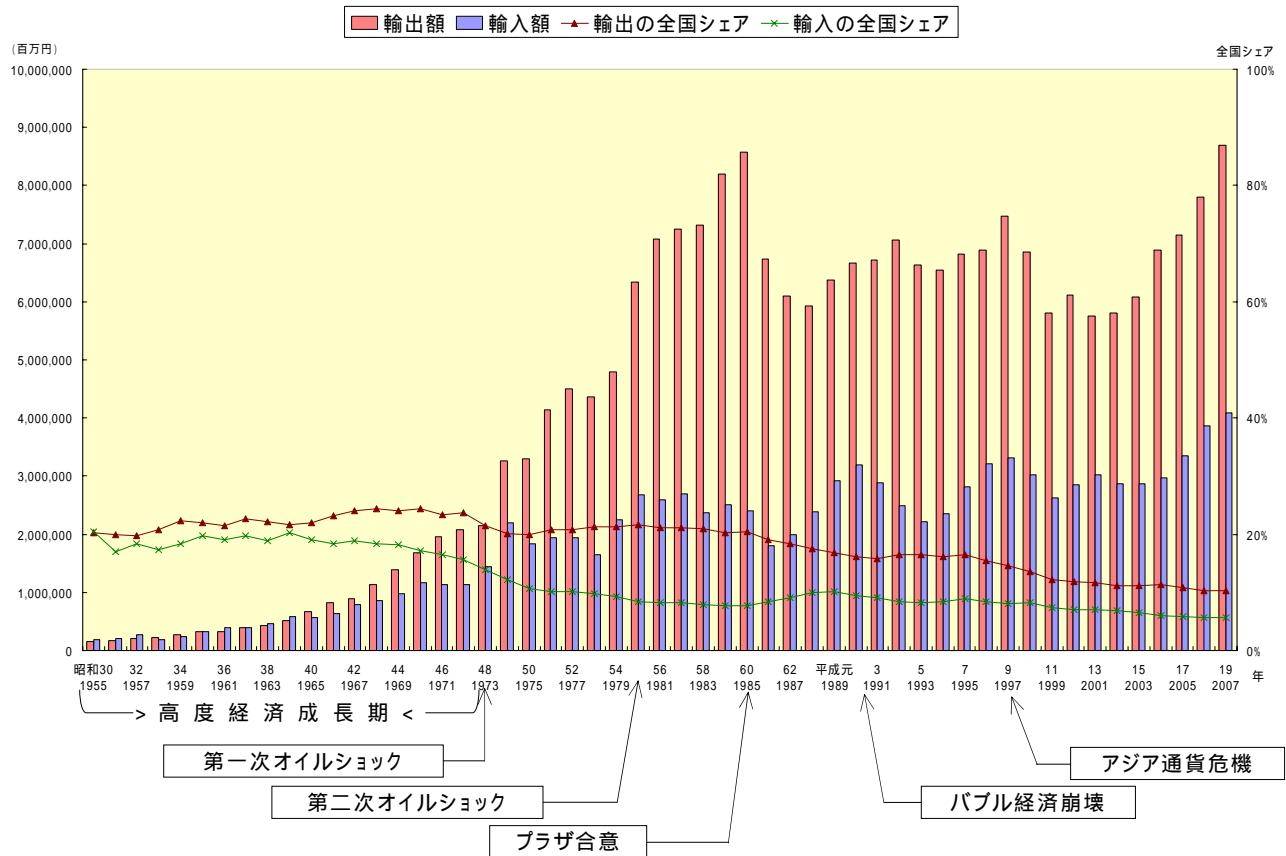
一方、東京湾内の他の主要港における工場の進出状況は以下のとおりであった。

川崎港においては、浮島町及び千鳥町の埋立が行われ、昭和35年(1960)にエチレンプラントの稼動を開始した日本石油化学(注11)(株)を中心とする石油コンビナート群が形成された。その後、平成2年(1990)には東扇島の埋立が完了し、ここに冷凍・冷蔵倉庫等が進出して、現在、首都圏の重要な物流拠点となっている。

千葉港には、川崎製鉄(注12)が昭和26年(1951)に進出したが、このことが刺激となって他の鉄鋼メーカーにより次々と高炉が建設された結果、高度成長期に鉄鋼生産能力が飛躍的に増大した。このほか、昭和32年(1957)に東京電力(株)、34年(1959)に丸善石油化学(株)、37年(1962)に三井造船(株)、38年(1963)に出光興産(株)等が次々に千葉に進出し京葉工業地帯を形成した。千葉港は昭和29年(1954)に開港に指定されている。

(資料 21)

高度成長期以降の横浜港の貿易額



横須賀港の港湾としての歴史は、江戸時代末期、幕府が横須賀村に製鉄所(後に造船所)を建設したところから始まった。その後、明治期の初めに軍港へと発展したが、太平洋戦争の終結後は緊急食料受入港に生まれ変わり、現在は後背地に自動車産業等を有する商業港となっている。横須賀港は昭和 23 年(1948)に開港に指定されている。

高度成長期以降も横浜港の全国シェアは徐々に低下し、平成6年（1994）には成田空港が輸出入額で横浜港を抜き全国第1位となった。この背景には、経済のグローバル化や市場競争の激化により迅速な輸送に対するニーズが増大したことや、特に比較的軽量で付加価値の高いIT関連品目が航空輸送されるようになったことがあると考えられる。

また、海上貨物についても平成 11 年（1999）と 13 年（2001）以降は東京港が横浜港を上回っているが、その要因としては、地方港の整備に伴い貨物が横浜港から分散していくことや大消費地に近い東京港に輸入貨物がシフトしていくことなどが挙げられる。なお、輸入額については昭和 61 年（1986）以降、東京港が横浜港を上回っているものの、輸出額については依然、横浜港が上回っている。

さらに、平成 10 年（1998）製造品出荷額において中京工業地帯（43 兆円）が京浜工業地帯（42 兆円）を上回り、翌年に輸出額で名古屋港が横浜港を抜き、成田空港に次ぎ全国第 2 位となった。経済産業省の工業統計によると、平成 18 年（2006）の製造品出荷額は、中京工業地帯（愛知県、三重県）が 53 兆円であるのに対して、京浜工業地帯（東京都、神奈川県）及び阪神工業地帯（大阪府、兵庫県）はそれぞれ 30 兆円となっている。

横浜港の主要貿易品目の変遷

開港以来の主要輸出品目であった生糸は、昭和5年(1930)にアメリカの化学者ウォレス・カロザース(Wallace H. Carothers、1896～1937)のナイロン発明によって合成繊維の時代が始まると次第に輸出が減少し、39年(1964)以降は上位10品目から姿を消した。昭和30年代は、鉄鋼、魚介類・同調製品、船舶が台頭し、40年代になると、ラジオ受信機、テレビ受像機、科学光学機器、自動車がこれらに取って替わった。自動車は、技術革新を背景にめざましい躍進を遂げ、昭和43年(1968)から平成19年(2007)まで40年連続で第1位を維持しているが、ラジオ受信機及びテレビ受像機は、昭和60年代初めには貿易摩擦の激化や航空輸送へのシフト等により上位から姿を消している。

自動車はプラザ合意後にいったんシェアを落としたが(昭和60年(1985):1兆5,452

(資料22)

横浜港における輸出上位5品目の推移

		(単位:億円、%)						
年	額	昭和30年(1955)	昭和41年(1966)	昭和50年(1975)	昭和60年(1985)	平成7年(1995)	平成17年(2005)	平成19年(2007)
		1,473	8,180	32,951	85,655	68,227	71,516	86,935
1	鉄鋼	181 (12.3)	船舶	624 (7.6)	自動車	5,975 (18.1)	自動車	15,452 (18.0)
2	生糸	145 (9.8)	ラジオ受信機	472 (5.8)	鉄鋼	1,775 (5.4)	テープレコーダー類	5,189 (6.1)
3	魚介類・同調製品	143 (9.7)	鉄鋼	442 (5.4)	科学光学機器	1,559 (4.7)	事務用機器	4,634 (5.4)
4	衣類	127 (8.6)	魚介類・同調製品	353 (4.3)	ラジオ受信機	1,209 (3.7)	科学光学機器	3,680 (4.3)
5	玩具	79 (5.4)	テレビ受像機	262 (3.2)	テレビ受像機	954 (2.9)	自動車部品付属品	3,126 (4.6)

(出所)財務省貿易統計

(資料23)

横浜港における輸入上位5品目の推移

		(単位:億円、%)						
年	額	昭和30年(1955)	昭和41年(1966)	昭和50年(1975)	昭和60年(1985)	平成7年(1995)	平成17年(2005)	平成19年(2007)
		1,815	6,298	18,428	24,129	28,199	33,456	40,834
1	採油用子実	226 (12.5)	原油・粗油	654 (10.4)	原油・粗油	4,320 (23.4)	非鉄金属	3,009 (12.5)
2	小麦	165 (9.1)	大豆	261 (4.1)	非鉄金属	1,219 (6.6)	原油・粗油	2,177 (9.0)
3	薬品類	100 (5.5)	銅	260 (4.1)	小麦	514 (2.8)	衣類・同付属品	2,072 (7.3)
4	原油・粗油	78 (4.3)	非鉄金属鉱	240 (3.8)	自動車	474 (2.6)	石油ガス	907 (3.8)
5	羊毛	71 (3.9)	小麦	171 (2.7)	電気機器	465 (2.5)	自動車	1,678 (5.9)

(出所)財務省貿易統計

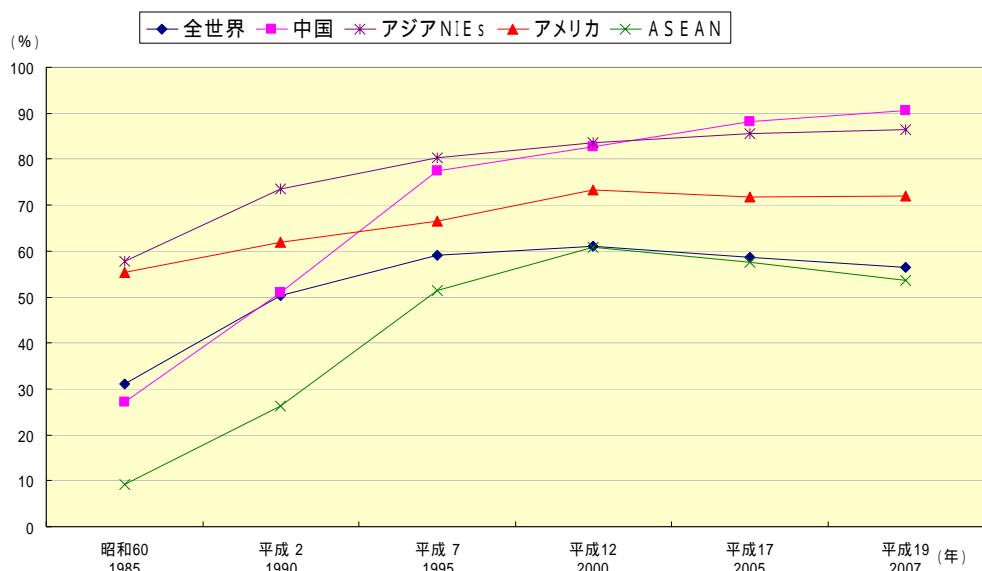
億円、シェア 18.0% 61 年(1986):1兆 1,411 億円、シェア 16.9%) 平成 11 年(1999)に発表された日産自動車㈱の「日産リバイバル・プラン」の成功等もあり、13 年(2001)以降は回復し、19 年(2007)には 1兆 8,722 億円となり 22.1% のシェアを占めている。自動車輸出の増大を支えた要因としては、昭和 40 年(1965)に我が国最初の自動車専用船「追浜丸」(1,200 台積込み可能)が就航したことや 42 年(1967)に日産自動車㈱の本牧輸出専用埠頭が完成したことなどが挙げられる。その他の品目では、昭和 50 年代後半頃から円高を背景にコンピューター等の事務用機器が、また近年、国内自動車メーカーの海外生産の拡大に伴い自動車の部分品が上位にランクされるようになった。

一方、輸入は、昭和 30 年(1955)の主要品目であった採油用子実及び薬品類は、原油・粗油、非鉄金属等の工業用原料品の輸入が中心となつた 40 年代に姿を消している。原油・粗油は民間貿易再開時から既に上位にランクされていたが、昭和 48 年(1973)の石油危機により価格が高騰し、49 年(1974)から 52 年(1977)にかけて 20% 以上のシェアを占めた。その後、昭和 53 年(1978)は 15.0%、60 年(1985)には 9.0% となり、それ以後平成 17 年(2005)までは 10% 以下で推移していたが、18 年(2006)は価格上昇が影響して 10.6% となった。ただし、平成 19 年(2007)においては、一層の価格高騰はあったものの輸入数量が減少したことから 7.0% となっている。原油・粗油の横浜港における代表的な輸入者は新日本石油㈱である。非鉄金属はアルミの輸入が増加した昭和 42 年(1967)に第 1 位に躍進し、その後は原油・粗油と第 1 位を競う状況が続き、昭和 59 年(1984)から平成 12 年(2000)までの 17 年間は連続して第 1 位となった。原油・粗油、非鉄金属以外の品目では、中国への委託加工貿易の進展等により、衣類・同付属品が上位にランクされている。

なお、プラザ合意後、製品輸入比率は年々増加しており、特に中国及びアジア N I E s からの製品輸入が多くなっている(資料 24 参照)。

(資料 24)

プラザ合意後の製品輸入比率(横浜港)



(出所) 財務省貿易統計

(資料25)

横浜港における輸出上位5カ国の推移

年	昭和30年(1955)	昭和41年(1966)	昭和50年(1975)	昭和60年(1985)	平成7年(1995)	平成17年(2005)	平成19年(2007)
額	1,473	8,180	32,951	85,655	68,227	71,516	86,935
1	アメリカ合衆国 578 (39.2)	アメリカ合衆国 2,844 (34.8)	アメリカ合衆国 5,755 (17.5)	アメリカ合衆国 26,150 (30.5)	アメリカ合衆国 14,440 (21.2)	アメリカ合衆国 13,393 (18.7)	中華人民共和国 13,788 (15.9)
2	カナダ 50 (3.4)	ソビエト連邦 339 (4.1)	西ドイツ 1,424 (4.3)	中華人民共和国 7,822 (9.1)	大韓民国 5,387 (7.9)	中華人民共和国 10,871 (15.2)	アメリカ合衆国 13,623 (15.7)
3	アルゼンチン 49 (3.4)	リベリア 293 (3.6)	オーストラリア 1,411 (4.3)	大韓民国 4,023 (4.7)	中華人民共和国 5,158 (7.6)	台湾 5,955 (8.3)	台湾 4,918 (5.7)
4	英国 46 (3.1)	英国 263 (3.2)	台湾 1,364 (4.1)	オーストラリア 3,638 (4.2)	タイ 5,123 (7.5)	大韓民国 4,243 (5.9)	大韓民国 4,787 (5.5)
5	台湾 43 (2.9)	オーストラリア 257 (3.1)	大韓民国 1,350 (4.1)	西ドイツ 3,037 (3.5)	台湾 4,714 (6.9)	タイ 3,585 (5.0)	タイ 3,979 (4.6)

(出所) 財務省貿易統計

(資料26)

横浜港における輸入上位5カ国の推移

年	昭和30年(1955)	昭和41年(1966)	昭和50年(1975)	昭和60年(1985)	平成7年(1995)	平成17年(2005)	平成19年(2007)
額	1,815	6,298	18,428	24,129	28,199	33,456	40,834
1	アメリカ合衆国 613 (33.8)	アメリカ合衆国 2,204 (35.0)	アメリカ合衆国 4,374 (23.7)	アメリカ合衆国 6,281 (26.0)	アメリカ合衆国 5,996 (21.3)	中華人民共和国 9,948 (29.7)	中華人民共和国 11,559 (28.3)
2	オーストラリア 104 (5.7)	カナダ 343 (5.4)	インドネシア 1,858 (10.1)	中華人民共和国 1,592 (6.6)	中華人民共和国 5,794 (20.5)	アメリカ合衆国 3,705 (11.1)	アメリカ合衆国 4,334 (10.6)
3	カナダ 100 (5.5)	西ドイツ 304 (4.8)	西ドイツ 870 (4.7)	インドネシア 1,453 (6.0)	ドイツ 1,310 (4.6)	サウジアラビア 1,854 (5.5)	サウジアラビア 2,328 (5.7)
4	インドネシア 95 (5.2)	イラン 262 (4.2)	カナダ 866 (4.7)	台湾 1,419 (5.9)	大韓民国 1,152 (4.1)	オーストラリア 1,634 (4.9)	オーストラリア 2,188 (5.4)
5	中華人民共和国 74 (4.1)	サウジアラビア 236 (3.8)	オーストラリア 846 (4.6)	西ドイツ 1,318 (5.5)	タイ 1,052 (3.7)	大韓民国 1,396 (4.2)	大韓民国 1,660 (4.1)

(出所) 財務省貿易統計

横浜港の主要貿易相手国の変遷

輸出相手国は、民間貿易再開以降平成18年(2006)までアメリカが第1位であった。アメリカは貿易シェアで他国を大きく引き離していたが、昭和50年(1975)にはアジア向けの輸出が増加したことなどからシェアは17.5%に減少した。しかし、昭和60年(1985)には自動車を中心に輸出額が増大し、2兆6,150億円、シェア30.5%となった。その後、対米乗用車輸出自主規制措置等の影響で輸出額、シェアともに減少傾向で推移し、平成19年(2007)には建設用・鉱山用機械等の輸出額が減少したことからシェアが15.7%に低下し、遂に輸出相手国第1位の座を中国に明け渡した。

次にその中国についてみると、国交正常化以前は、昭和37年(1962)に調印された日

中覚書貿易協定に基づく貿易が多少行われていた程度であったが、国交正常化した47年（1972）以降は輸出額が伸び、60年（1985）には第2位に躍進している。その後、中国の外貨事情悪化による輸入抑制策等から中国への輸出額は減少し、韓国、台湾、タイなどと第2位が入れ替わる状況が続いたが、平成11年（1999）（4,850億円、シェア8.4%）以降は第2位を維持し19年（2007）には輸出額が1兆3,788億円まで伸び、そのシェアも15.9%に上昇して遂にアメリカを抜き、輸出相手国第1位となった。

輸入相手国については、平成8年（1996）まではアメリカが第1位であり、シェア20%以上を維持していたが、9年（1997）以降は自動車、非鉄金属等の輸入額が減少したことによってシェアは20%を割り、19年（2007）は4,334億円、シェア10.6%となっている。

中国は、平成4年（1992）に3,200億円、シェア12.9%、9年（1997）には7,444億円、シェア22.4%に達し、アメリカを抜き第1位となった。平成19年（2007）の中国からの輸入額は1兆1,559億円でそのシェアは28.3%を占めている。

なお、輸出入総額でみると、全国ベースでは平成16年（2004）に中国（含・香港）がアメリカを抜き第1位になっているが、横浜港ではそれに先立つ15年（2003）に中国（除・香港）がアメリカを抜き第1位となっている（1兆6,836億円、シェア18.8%）。

横浜港の国際競争力とスーパー中枢港湾

これまでたびたび述べてきたように、プラザ合意後、中国その他の東アジア諸国に対する先進諸国からの直接投資が急増したこと等を背景に、アジア諸国は著しい経済発展を遂げ、貿易額も大幅に増加している。貿易の拡大に伴いアジア域内の港湾インフラの整備も急速な勢いで進展しており、特に上海港、釜山港等は規模の拡大、サービス水準の向上及びコストの低減を図りながら、ハブ港として大きく成長している。その一方で、日本の港湾は相対的地位の低下を余儀なくされている。港湾の国際競争力の低下は、基幹航路、寄港便数の減少を招き、これに伴う積替えのコストや時間の増加を通じて我が国全体の輸送コストを増大させるおそれがある。そして、それがひいては港湾を通じて輸出入を行っている我が国製造業の国際競争力の低下をもたらし、経済全体の生産性の向上を妨げることにもなりかねない。また、食料やエネルギーなど多くを輸入に依存している我が国にとって、港湾コストの上昇は物価に反映し、国民生活に直接影響を与えるものともいえる。

アジアの主要港との間で国際港湾としての生き残りをかけた競争が激化し、また、経済のグローバル化によって、国境を越えたモノのやり取りが行われ、かつ、その流れやスピードが急速に変化していく中で、我が国は貿易の玄関口である港湾の機能強化とコストの低減を図る必要に迫られている。こうした中で、政府は、アジア諸国的主要港湾を凌ぐサービス水準の実現を図るため、スーパー中枢港湾プロジェクトを立ち上げた。このプロジェクトでは、港湾コストを釜山港及び高雄港なみに約3割低減させ、リードタイムについても現状3~4日をシンガポール港なみの1日程度に短縮することを目指すものとされている。そして平成16年（2004）京浜港、阪神港及び伊勢湾がスーパー中枢港湾に指定された。横浜港では、平成17年（2005）12月にその取組みの中核となる本牧埠頭B Cコンテナターミナルが全面供用されるなど、国際競争力の強化に必要なソフト・ハード両面にわたる整備が進められているところである。

第3節 戦後の関税政策と税関行政

関税法規の近代化

戦後の諸改革によって、関税法規も著しく近代化された。昭和29年(1954)関税法及び関税定率法の改正が行われ、改正関税法には保税倉庫法と保税工場法が吸収された。昭和32年(1957)にはとん税法が改正され、さらに35年(1960)には特定品目に関する暫定的な減免税について定めた関税暫定措置法が関税法及び関税定率法の特例法として新たに制定された。

また、貿易の自由化に対応するため、昭和36年(1961)には関税定率法が改正され、関税率及び関税制度が全面的に見直された。この改正においては、新たに関税協力理事会(CCC:Customs Co-operation Council)が作成した関税率表であるBTN(Brussels Tariff Nomenclature)が採用されるとともに(注13)個々の品目に対して国内産業事情を考慮した関税率が設定された。この時の全2,233品目の新税率の内訳は、引上げ251品目、引下げ386品目、据置き1,596品目であった。

昭和36年改正では、このほか、急激な輸入拡大が国内産業に与えるショックを緩和するための制度として緊急関税制度及び関税割当制度も導入された。

ここで緊急関税制度とは、外国における価格の低落その他予想されなかった事情の変化により特定種類の貨物の輸入が増加し、それが我が国の産業に損害を与えた場合に、輸入増加を回避することを目的として、通常の税率による関税のほかに割増関税を課し、または関税の譲許を撤回・修正する措置をとる制度である。

また、関税割当制度は、一定の輸入数量の枠内に限り無税または低税率(一次税率)を適用し、国内需要者に安価な輸入品の供給を確保する一方、この一定の輸入数量の枠を超える輸入分については比較的高税率(二次税率)を適用することによって国内生産者の保護を図る仕組みである。一次税率を適用する数量は、原則として、国内需要見込数量から国内生産見込数量を控除した数量を基準とし、国際市況その他の条件を勘案して政令で定めることとされている。後述のウルグアイ・ラウンドでは、その対象品目が追加された。

昭和44年(1969)には、途上国との貿易拡大を目的として加工再輸入減税制度が導入された。加工再輸入減税制度とは、我が国から輸出された特定の原材料が外国で加工されまたは組み立てられた後、その原材料の輸出許可の日から原則として1年以内に特定の製品として輸入される場合、その製品に係る関税のうち原材料相当分の関税を軽減する制度である。

昭和46年(1971)には特恵関税制度が導入されているが、これは、貿易の進展とともに先進国と途上国間の格差の問題、いわゆる南北問題が顕著となっていく中で、国際連合貿易開発会議(UNCTAD:United Nations Conference on Trade and Development)の場において途上国側の要求に応える形で合意されたものである。この制度は、先進国が途上国から製品輸入を促進するために、特別措置として最恵国待遇の関税率より低い税率を適用するというものであり、GATTの基本原則である最恵国待遇の確保の例外的措置として認められたものである。

多角的貿易交渉の進展と自由貿易協定・経済連携協定

多角的貿易交渉の進展

GATTにおいては、貿易自由化のための多角的貿易交渉(ラウンド)が数次にわたり行われたが、いずれの交渉においても農産物の分野での交渉が難航したため、主に鉱工業

(資料 27)

ラウンド交渉の概要

期 間	ラウンド名	参加国数	関税引下げ以外の成果	当時の GATT 加盟国数
昭和 39 年 (1964) ~ 42 年 (1967)	ケネディ・ラウンド	46	ダンピング防止協定、穀物協定	68
昭和 48 年 (1973) ~ 54 年 (1979)	東京ラウンド	99	改正ダンピング防止協定、補助金・相殺措置協定、政府調達協定、スタンダード協定、関税評価協定、関税評価議定書、輸入許可手続協定、民間航空機協定	84
昭和 61 年 (1986) ~ 平成 6 年 (1994)	ウルグアイ・ラウンド	124	改正ダンピング防止協定、改正補助金・相殺措置協定、緊急輸入制限措置協定、改正関税評価協定、原産地規則ルールの策定、貿易関連知的所有権の保護、直接投資の自由化及びサービス産業への規制緩和等	103

品の分野で関税率の引下げが合意されてきた。また、関税率引下げ交渉の結果各国の関税率水準全般が相当に低くなつたため、それ以外の分野も関心を集めようになつた。その結果、国際貿易の自由かつ公正な流れを保つための一連の協定が締結されている（資料 27 参照）。

GATT は戦後の貿易自由化に多大の功績を残したが、平成 7 年 (1995) にはこれを発展的に解消して、ウルグアイ・ラウンド（昭和 61 年 (1986) ~ 平成 6 年 (1994)）の合意内容を実施するための国際機関として、世界貿易機関 (WTO : World Trade Organization) が設立された（平成 20 年 (2008) 5 月現在の加盟国は 152 カ国）。同ラウンドの合意を受けて実施された平成 7 年関税改正は、改正時の実行税率を基本税率とすることを原則に関税率の整理・合理化を行つたことから、昭和 36 年改正以来の大改正となつた。そのほか、農産物の輸入制限品目等の関税化に伴う措置として関税割当制度（前出）や特別緊急関税制度（注 14）が整備されるとともに、特殊関税制度（資料 28 参照）や知的財産侵害物品の水際取締制度が整備された。WTO 体制下におけるラウンドとしては、現在、ドーハ・ラウンド（平成 13 年 (2001) ~ ）が進行しているところであるが、各国の利害が複雑に絡み合い、交渉は難航している。

自由貿易協定・経済連携協定への積極的取組み

ところで、この間、自由貿易協定 (FTA : Free Trade Agreement)、経済連携協定 (EPA : Economic Partnership Agreement) といった二国間協定の締結交渉も盛んに行われるようになっている（資料 29 参照）。我が国は当初、WTO における多角的貿易交渉を重視し、二国間での貿易交渉に対しては消極的であったが、平成 11 年 (1999) に方針を転換し、これを WTO の補完的措置と位置付け、14 年 (2002) にシンガポールと、16 年 (2004) にメキシコと、17 年 (2005) にマレーシアと、19 年 (2007) にチリ及びタイと、20 年にはインドネシアと経済連携協定を締結している。さらに、平成 18 年 (2006) にフィリピンと、19 年 (2007) にブルネイと、20 年 (2008) には ASEAN との間で経済連携協定に署名し、発効に向けて手続き中である。

政府は、これらのほかにも二国間協定の締結を積極的に推進しており、GCC、韓国、

ベトナム、インド、豪州及びイスイスとも交渉を継続しているところである(資料 30 参照)。

(資料 28)

我が国の特殊関税制度の概要

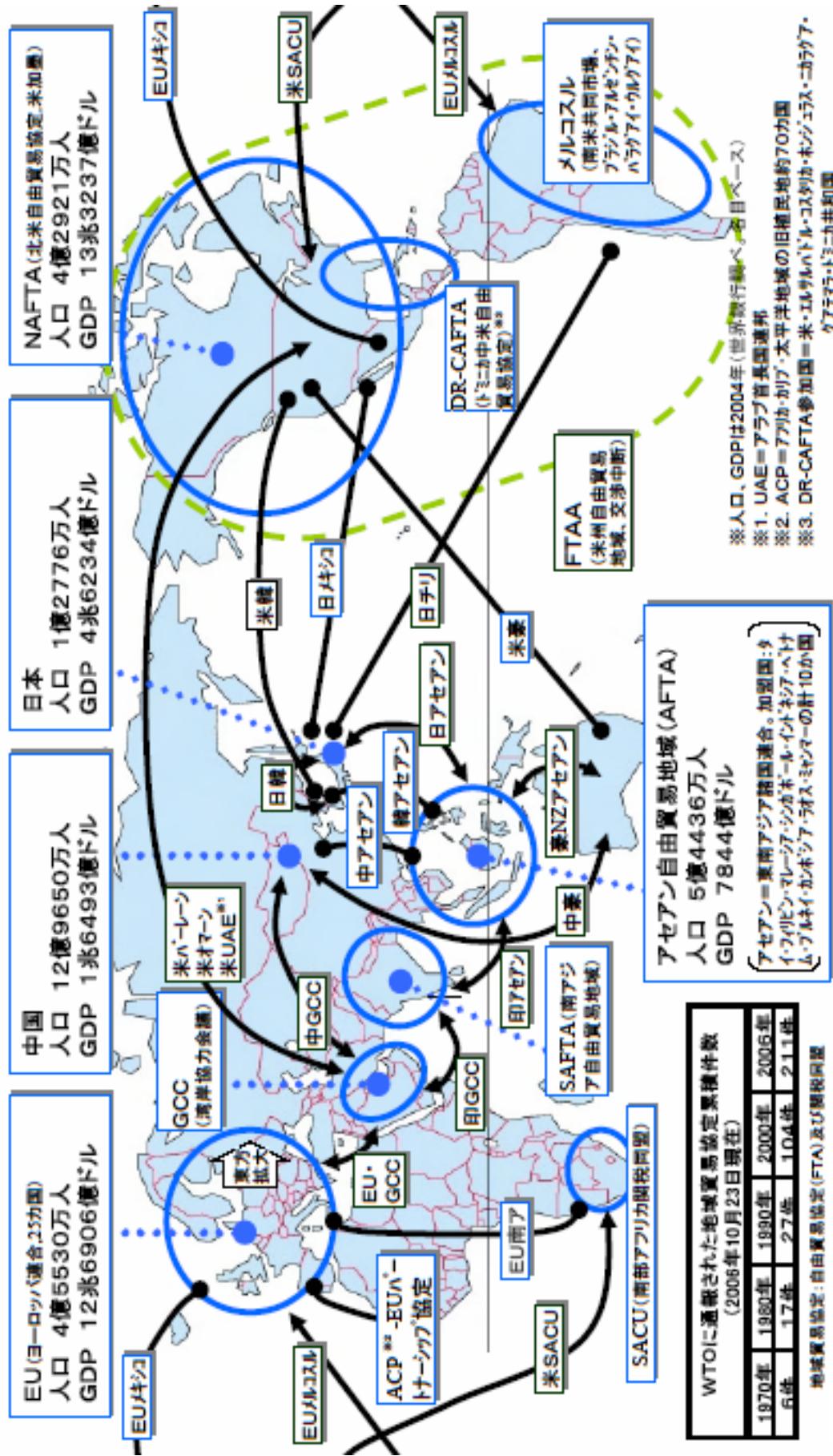
区分	不当廉売関税	相殺関税	緊急関税	報復関税等
国内法上の根拠規定	定率法第 8 条 不当廉売関税に関する政令	定率法第 7 条 相殺関税に関する政令	定率法第 9 条 緊急関税等に関する政令	定率法第 6 条 報復関税等に関する政令
ガット上の根拠規定	一般協定第 6 条 アンチ・ダンピング協定	一般協定第 6 条 補助金・相殺措置協定	一般協定第 19 条 セーフガード協定	一般協定第 23 条 紛争解決に係る規制及び手続に関する了解
制度の概要	不当廉売された輸入貨物に対し、国内産業を保護するために課する割増関税	補助金付き輸入貨物に対し、国内産業を保護するために課する割増関税	輸入が急増した特定貨物に対し、国内産業を保護するために課する割増関税	(1) W T O 協定上の利益を守り、その目的を達成するため必要があると認められる場合に課する割増関税 (2) ある国が、我が国の船舶航空機、輸出貨物又は通過貨物に対して差別的に不利益な取扱いをしている場合に課する割増関税
適用要件	(1) 当該貨物に不当廉売の事実があること (2) 当該貨物の輸入が我が国の産業に実質的な損害を与え、若しくは与えるおそれがあり、または我が国産業の確立を実質的に妨げる事実があると認められること (3) 我が国産業を保護するため必要があると認められること	(1) 当該貨物が、外国において生産または輸出について補助金を受けていること (2) 同 左 (3) 同 左	(1) 予想されなかった事情の変化により当該貨物の輸入増加があること (2) 当該輸入が我が国の競合産業に重大な損害を与え、または与えるおそれがあること (3) 国民経済上緊急に必要があると認められること	(1) W T O 紛争解決機関等の承認を受けること (2) ある国が我が国の船舶、航空機、輸出貨物または通過貨物に対して差別的に不利益な取扱いをしていること
とることで きる関税措置	[(正常価格) - (不当廉売価格)] と同額以下の割増関税	補助金と同額以下の割増関税	(1) [(同種・類似貨物の国内適正卸売価格) - (輸入貨物の課税価格) - (通常の関税率による税額)] と同額以下の割増関税 (2) 讓許税率の撤回または修正	従価 100% の範囲内での割増関税
発動政令の指 定事項	貨物の品名、供給者または供給国、期間、割増関税の額	貨物の品名、供給者または供給国、期間、割増関税の額	貨物の品名、期間、割増関税の額	貨物の品名、国名、割増関税の額
事後措置	規定なし	規定なし	遅滞なく国会報告する	規定なし

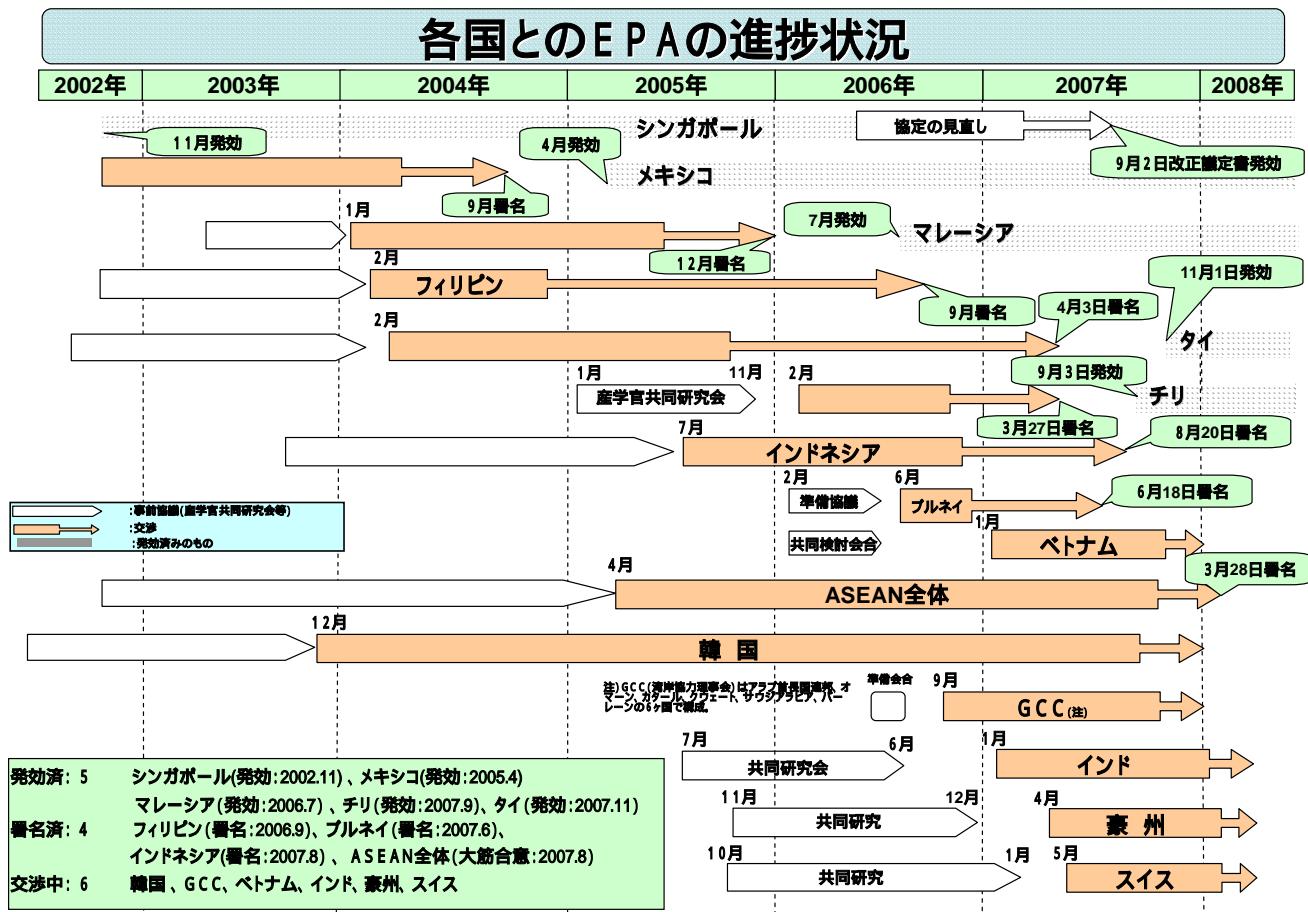
（資料 29）

世界の主要な経済連携の動き

FTA等締結渉中

OEU、北米等を中心に、世界各国で広域の経済連携が進められている。





(出所) 外務省HP

戦後の密輸取締りと適正通関の確保

時代を反映した密輸の変遷

戦前の密輸はもっぱら開港を中心とした小規模のもので、外国貿易船の船員や港湾労働者による単発的な事犯が多かった。しかし、戦になると、集団的、暴力的かつ計画的な事犯が増加し、発生場所も開港に限らず全国各地にまたがるようになった。

税関再開後間もない頃は、貿易が前述のようにG H Qの統制下に置かれ、その許可なしには輸出入を行うことができなかつたために、砂糖、たばこ、石鹼、薬品（肺結核用のストレプトマイシン、虫下し用のサントニン等）、衣類などの生活関連物資を免税扱いの救恤品に偽装して密輸入したり、免税特典を有する駐留軍関係者を巻き込んで横流したりする関税ほ脱事犯が数多く摘発された。また、機帆船など様々な手段を用いて朝鮮、台湾、沖縄などから海産物、砂糖、非鉄金属くず、サッカリン等を密輸入し、逆にそれらの地域に文房具、家庭薬品、衣類、機械工具類その他の日用品等を輸出するという事犯も多数発生した。

民間貿易が全面再開された昭和25年（1950）頃になると、密輸ブローカー等によって時計、カメラ、貴金属、医薬品、洋酒、たばこ、麻薬等が密輸入されるようになり、しかもそれらが次第に組織的かつ大規模に行われるようになった。また、密輸出に関しては、電気器具、機械工具類、医療器具、理化学実験器具等が香港を経由して中国に密輸出される事犯や日用品、化粧品、雑貨等が韓国向けに密輸出される事犯等が増加した。税関職員が張込、内偵、家宅捜索等の際に着衣の下にけん銃を携帯していたのは、凶暴な事件がま

だ多発していた昭和 26 年 (1951) から社会が十分に安定化した昭和 40 年 (1965) にかけてのことであった。

高度成長期になると、国内の情勢も安定したため、それまでの暴力的かつ集団的な密輸に代わって、通常の貿易を装いまたはそれに便乗した知能犯的密輸が増加した。例えば、当時の厳しい外国為替管理の下で外貨割当をより多く受けるため、輸出申告の際に高価虚偽申告をするという事犯、日米相互安全保障条約によって米軍が輸入する貨物が免税扱いとされている制度を悪用して、架空の米軍人名義で免税輸入して関税をほ脱するという事犯等が発生した。また、貴石、貴金属、高級時計等の高級奢侈品の密輸入が増加した。それらの物品は容易に身辺に秘匿できるため、旅客が携帯品を装って密輸入する小口の事犯が多かった。さらに、昭和 40 年代は輸入規制されていた金の密輸入が盛んに行われた時期であったが、48 年 (1973) 4 月に自由化が行われたため、それらは姿を消した。

次に麻薬、けん銃等の社会悪物品についてであるが、戦後の混乱期を経て高度成長期に入ると、昭和 30 年代後半から麻薬等の不正薬物の密輸入が増大し、麻薬汚染が拡がりを見せるようになった (注 15) 。そこでこのことが大きな社会問題としてクローズアップされるようになり、昭和 37 年 (1962) 閣議決定に基づき「麻薬対策関係閣僚会議」が新設され、その下部機構として総理府に大蔵省、法務省、厚生省、警察庁等の関係各省庁の代表者から成る「麻薬対策推進本部」が設置された。これによって税関は、情報活動や関係各省庁との連携を強化し、幅広い取締り活動を行うようになった。

一方で、暴力団員によるけん銃等の密輸事犯も多発するようになった。けん銃等は薬物とは異なり消費されればなくなってしまうものではないので、いったん水際を通って国内に持ち込まれると暴力団員等に長らく所持されることになってしまう。現に相当数のけん銃等が所持されているようであり、これまでもたびたび発砲事件等を引き起こしてきた。特に平成 19 年 (2007) は、長崎市長に対するけん銃使用殺人事件をはじめとして銃器を用いた凶悪な犯罪が頻発したことから、内閣の「銃器対策推進本部」 (平成 7 年 9 月設置) において各省庁一丸となって取締りの強化を図ることとされた。これを受けて全国の税関では情報収集・分析等の強化、検査・取締体制の強化及び事案の徹底解明を図ることとしている。

現在は、これら社会悪物品のほか後述する盗難車両の不正輸出も増加しており、税関においては検査体制の強化や検査機器の増配備等によって水際取締りの強化を図っている。

監視取締りの効率化と取締機器の充実

昭和 39 年 (1964) 従来、仕事や研究といった目的でしか認められていなかった海外旅行が自由化された。これにより海外旅行者が急増し、税関の旅具検査には一層の迅速化とともに社会悪物品の水際阻止が強く求められるようになった。

また、地方港の整備や国際交流の活発化により入国者数が増加したことから、税関の取締地域と対象が著しく増加した。そこで、昭和 41 年 (1966) には、限られた人員による効率的な取締りを実施するため、監所での取締りや外国船の監視のために職員を張り付けるという従来型の固定的・受動的取締手法から (注 16) 自動車、監視艇等の機動力を駆使して要注意船の船内検査やパトロールを中心に行う機動的・重点的な手法に重点が移された。

効率的な取締体制を整備する一方で、取締機器の配備も積極的に行われた。昭和 54 年 (1979) には我が国に初めて麻薬探知犬が導入されている (注 17) 。平成 8 年 (1996) には、主要港に夜間でも監視可能な高感度カメラ (固定式埠頭監視カメラシステム) が設置され、地方港にも高感度カメラを搭載した車両 (移動式高感度監視カメラシステム) が導入されている。X 線を使用した機器としては、昭和 56 年 (1981) に固定式 X 線検査装置、

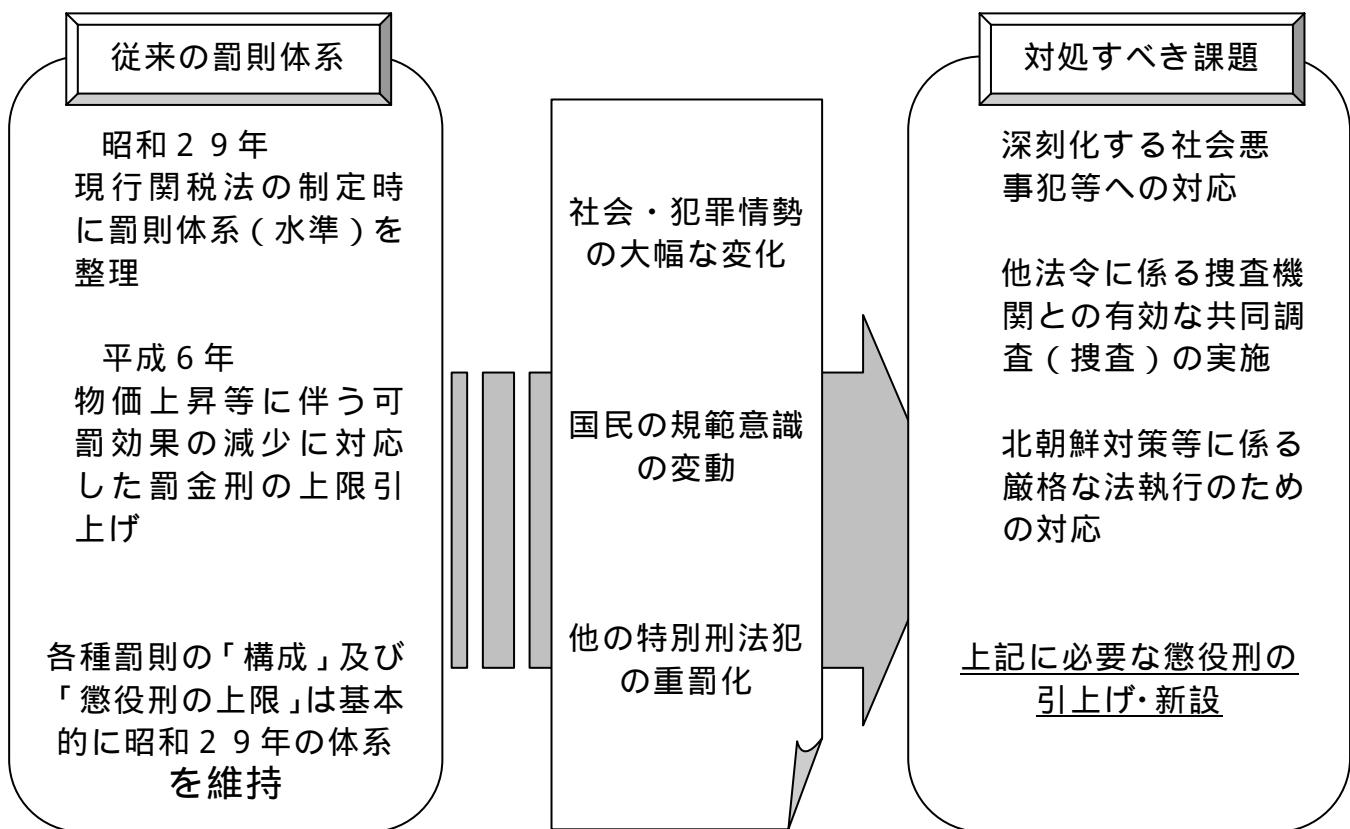
60年(1985)に移動式X線検査装置、平成13年(2001)に大型X線検査装置、18年(2006)に車載式後方散乱線X線検査装置が導入されている。また、新たな捜査手法として、コントロールド・デリバリー(泳がせ捜査)が平成3年(1991)の麻薬特例法(平成4年(1992)7月施行)により導入され、今日では一般的な手法として積極的に活用されている。

罰則水準の強化

関税法においては、輸入してはならない貨物として薬物、銃器、わいせつ物品、知的財産侵害物品等が規定されており、これまで法改正のたびに随時その範囲が拡大されてきた。また、平成18年(2006)の関税改正では、輸出してはならない貨物に係る規定が新設され、薬物、児童ポルノ及び知的財産侵害物品が対象として定められた。このようにして水際取締りに対する社会的要請に応えるべく制度的対応が重ねられてきたところである。

(資料31)

罰則水準の見直し



【従来の主な罰則】

- 関税法109条(輸入してはならない貨物を輸入した罪)
…5年以下の懲役若しくは3千(5百)万円以下の罰金、又は併科
- 関税法111条(許可を受けないで輸出入する罪)
…3年以下の懲役若しくは3百万円以下の罰金、又は併科
- 関税法113条ノ3(偽った申告をする等の罪)
…1年以下の懲役若しくは百万円以下の罰金、又は併科
- 関税法114条他(検査拒否、入港届の虚偽届出等)
…50(30)万円以下の罰金

【主な改正点】

- …7年以下の懲役若しくは3千(7百)万円以下の罰金、又は併科
- 及び…5年以下の懲役若しくは5百万円以下の罰金、又は併科
- …1年以下の懲役若しくは50(30)万円以下の罰金

これに対し、罰則の水準については、昭和29年(1954)に罰則の体系が整備されて以

来、平成 6 年（1994）に罰金の水準が引き上げられたほかは、基本的な見直しが行われてこなかった。しかしながら、水際の犯罪についても組織犯罪化が進み深刻化していること、国民の規範意識も変わってきており、他の特別刑法犯の重罰化が進んでいること等の今日の情勢を踏まえ、平成 19 年（2007）の関税改正において罰則水準の引上げが行われた（資料 31 参照）。

この改正においてはまず、輸出入してはならない貨物を輸出入した罪（関税法第 108 条の 4、第 109 条）に係る懲役刑の刑期が 5 年以下から 7 年以下に引き上げられた。また、無許可の輸出入に対する罪（同法第 111 条）虚偽申告に関する罪（同法第 113 条の 3）に係る懲役刑の刑期がそれぞれ 3 年以下、1 年以下であったものが、ともに 5 年以下に引き上げられた。さらに税関職員が検査を行ったときの検査拒否、あるいは国籍を偽って入港届けをした場合等についてはこれまで罰金刑しか規定されていなかったが、改正により 1 年以下の懲役刑を科することとされた。

国際物流の進展に伴う通関手続の迅速化

貿易自由化の恩恵をフルに享受した我が国が高度成長を達成し経済大国への道を突き進む過程において、申告納税制度や電算システムが導入され、税関行政は大きな変化を遂げた。

申告納税制度の導入

申告納税制度は、貿易の拡大に伴う税関の事務量の増大に対して、迅速通関を確保する見地から昭和 41 年（1966）に導入された制度である。これは、従来の賦課課税方式（税関が納付すべき税額を確定する方式）による輸入通関制度を、入国者の携帯品や外国郵便物などを除いて申告納税方式（納税者が税額等を計算して自主的に申告する方式）に改めるというものであった。同制度に併せて、検査も、それまではすべての輸入貨物について現物検査を行っていたが、税関が必要と認めるものについてのみ行う方式に改め、通関の簡易化・迅速化を図ることとされた。

この申告納税制度を支援・補完する制度として、同年には事前教示制度が、また昭和 43 年（1968）には事後調査制度が導入されている。

ここで事前教示制度とは、輸入申告にあたって納税義務者その他の関係者からその貨物の関税率表の適用上の所属、税率、課税標準等の諸事項について照会がなされた場合に、税関の側からそれらについて教示を行う制度である。

また、事後調査制度とは、輸入貨物を通關した後において税関が輸入者等に対し税務調査を行う制度である。この調査は、輸入申告が適正に行われているかどうかを事後的に確認し、不適正な申告はこれを是正するとともに、輸入者に対し適切な申告指導を行うことにより、適正な課税を確保することを目的として実施するものである。

さらに、申告納税制度の導入に際して、輸入者の代理人である税関貨物取扱人の信用力及び業務能力の向上が求められたことから、昭和 42 年（1967）税関貨物取扱人法（明治 34 年（1901）制定）を全面改正して通関業法が制定された。

なお、旅具通關の分野においては、昭和 42 年（1967）酒類、たばこ等特殊な物品を除き、旅客が携帯輸入することの多い品目を 10 のカテゴリーに分類し、これに關税と内国消費税を統合した税率を適用するという簡易税率制度が導入された。

通関手続のシステム化

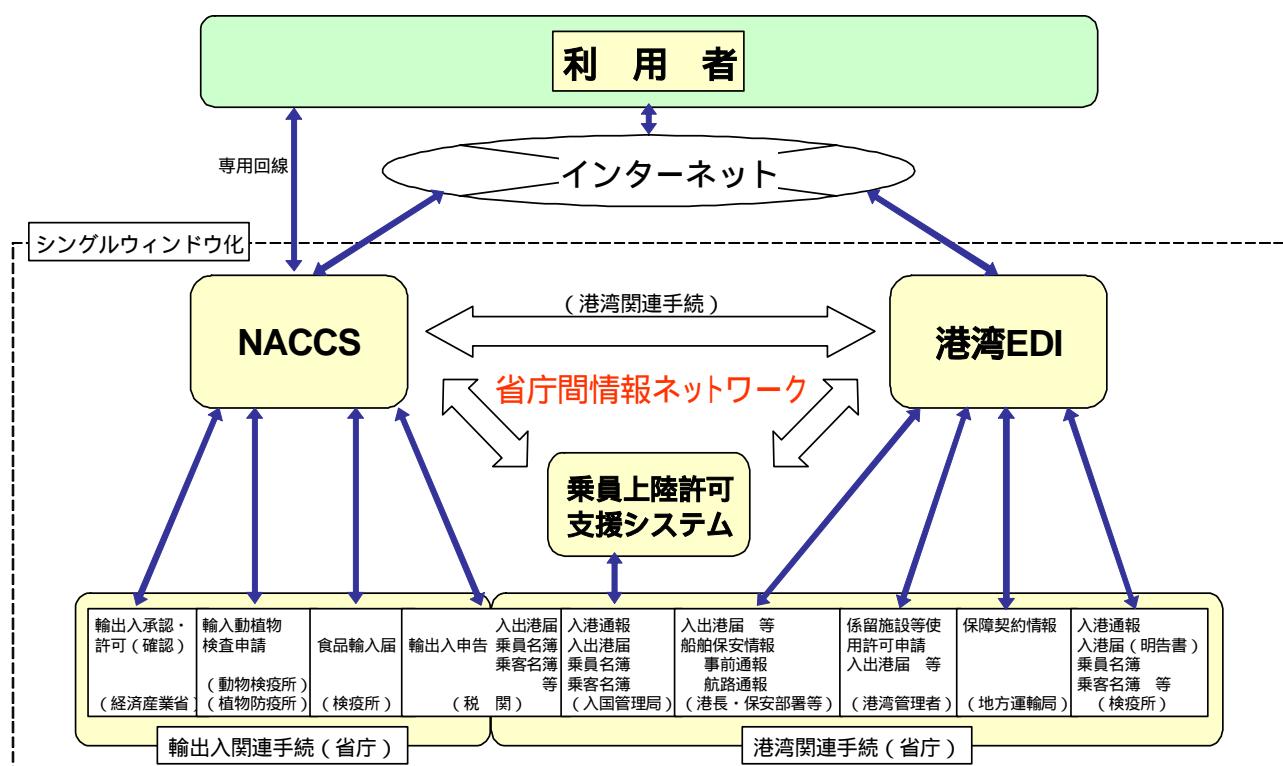
一方、航空輸送の増大に対応するため、電算システムが導入された。昭和33年（1958）から34年（1959）にかけて、従来のプロペラ機に替わってジェット貨物機が登場し貨物の大量輸送が可能になったが、航空貨物は小口の少額貨物が多くかつ迅速性が強く求められるため、それらの特性に着目し、税関では次のような措置がとられた。

まず、昭和35年（1960）一定範囲の少額貨物について、1枚の申告書に最大10件（その後、利用状況を踏まえて5件に変更）までを一括して申告できることとされた。次いで、翌年には、少額貨物を特に早く処理するため、税関に少額貨物を専門に処理する特別通関担当部門が設置された。昭和38年（1963）には、東京税關羽田税關支署において、特に緊急性のある貨物の通関を迅速に行う見地から、通關担当職員の3交代当直制が導入されている。

その後、昭和45年（1970）にジャンボジェット機が登場すると航空貨物の増加が一層顕著になり、また、成田空港開港による航空貨物量のさらなる増加も予想されたため、通關事務の一層の効率化を図ることが求められた。このような状況の下で、最も緊急性の高い航空貨物の輸入手続について税關手続の電算処理を図ることが検討され、成田空港開港の昭和53年（1978）通關情報処理システム（Air-NACCS）が成田空港及び原木地区（千葉県市川市原木）に導入された。同システムは、昭和60年（1985）には輸出手続の処理も対象に含められ、全国の主要空港に展開されていった。平成3年（1991）には海上貨物

（資料32）

輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化



平成15年7月23日 港湾EDIシステム、Sea-NACCS、乗員上陸許可支援システム等を連携・接続し、関係機関の手続きをシングルウィンドウ化

（出所）財務省HP

についても通関情報処理システム（Sea-NACCS）が導入された。現在、航空貨物の輸出入許可件数の約99%、海上貨物の輸出入許可件数の約95%が通関情報処理システムにより処理されるようになっている。

Sea-NACCSの導入に併せて、事務処理の重点化・効率化を図るため通関情報総合判定システム（CIS：Customs Intelligent Database System）も導入された。その後、平成9年（1997）には、通関情報処理システムと他省庁システム、具体的には、厚生労働省の輸入食品監視支援システム（食品衛生法に基づく輸入食品に係る手続の電算システム）、農林水産省の輸入植物検査手続電算処理システム（植物防疫の電算システム）及び同じく農林水産省の動物検査手続電算処理システム（動物検査の電算処理システム）とのインターフェース化が図られた。また、平成15年（2003）には、輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス化（シングルウインドウ化）が図られている（資料32参照）。

平成14年（2002）には、内閣の「高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部（IT戦略本部）」（平成13年（2001）設置）の下に各府省情報化統括責任者（CIO：Chief Information Officer）連絡会議が設置され、その下で翌年、「電子政府構築計画」が決定された。この計画に基づき、平成18年（2006）3月、財務省において税関業務（輸出入及び港湾・空港手続関係業務）に係る業務・システム最適化計画が策定され、現在、利用者の利便性の向上を図るための次世代シングルウインドウサービスの実現（20年（2008）10月稼動開始予定）に向け、準備作業が進められているところである（注18）。

通関手続の効率化

これらに加え、通関の迅速化を図る制度としてさらに、包括事前審査制度（昭和54年（1979））、予備審査制度（輸入貨物については平成3年（1991）、航空輸出貨物については13年（2001）、海上輸出貨物については16年（2004）開始）、航空貨物に係る到着即時輸入許可制度（平成8年（1996））、簡易申告制度（平成13年（2001））、特定輸出申告制度（平成18年（2006））等が導入されている。

ここで包括事前審査制度とは、輸出者が同一種類の貨物を継続して輸出している場合、当該輸出者が事前に包括的な審査を受けることによって、その後の個々の輸出の際の審査が簡略化されるという制度である。ただし、後述する特定輸出申告制度の導入に伴い、平成20年（2008）末には廃止される予定である。

予備審査制度とは、輸入貨物が日本に到着する前や輸出貨物が保税地域に搬入される前に予備申告書を税関に提出して、事前に税関の書類審査を受けることができる制度で、現在広く利用されている。この制度を利用すると、あらかじめ検査が不要と通知された貨物については、貨物が保税地域に搬入された後、本申告を行えば直ちに許可される。

到着即時輸入許可制度とは、前述の予備申告が行われた貨物のうち、税関の書類審査の結果、検査が不要とされた貨物について、貨物の到着が確認され次第、本申告（輸入申告）を行えば保税地域に搬入することなく直ちに輸入許可されるという制度である。制度導入当初は航空貨物のみが対象とされていたが、平成15年（2003）には海上貨物も対象に加えられた。

簡易申告制度とは、あらかじめ税関長の承認を受けている輸入者が、法令遵守の確保を条件に輸入申告と納税申告を分離し、納税申告の前に貨物を引き取ることができるという制度であり、平成11年（1999）に世界税関機構（WCO：World Customs Organization）において採択された「税関手続の簡素化及び調和に関する国際規約（京都規約）の改正議定書」の内容を踏まえて我が国に導入されたものである。平成19年改正では、承認要件を、従来の過去に税犯歴等がない者という要件から一步進めて、コンプライアンスの優れた者（法令遵守体制が整っている者）に改める一方、貨物到着前の輸入申告を可能とし、

(資料 33)

通関に係る所要時間

年	平成 3 年(1991)	平成 18 年(2006)
海上貨物	26.1 時間	3.3 時間
航空貨物	2.3 時間	0.4 時間

(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)

対象貨物についても原則自由化する(従前は混載貨物は不可)等の緩和措置が図られた。さらに、平成 20 年改正においては、これまで簡易申告制度を利用した輸入申告に際しては担保の提出が必要であったところ、関税等の保全のために必要な場合にのみ提供を求めることがとされた。

特定輸出申告制度とは、コンプライアンスの優れた者としてあらかじめ税関長の承認を受けた輸出者は、その自社施設(工場、倉庫等)に貨物を置いたまま輸出申告を行い許可を受けることができるほか、当該貨物については輸出許可を受けた後も保税地域に置くことを要せず、当該貨物を運送する場合にも保税運送の承認を要しないものとする制度である。この制度についても、平成 19 年及び 20 年の関税改正で適用対象貨物の拡大が図られる等、より使いやすいものへと改められている。

これら一連の努力の結果、通関(申告から許可)に係る所要時間は大幅に短縮されている(資料 33 参照)。

保税行政の効率化

倉主による自主管理への移行

戦後における貿易量の増大に伴い保税地域における税関の事務量も著しく増大したことから、保税手続を簡素化・合理化し、事務の効率化を図る必要が生じた。そこで昭和 36 年(1961)、運用上の措置として、保税工場における搬出入手続を工場が自動的に処理する方式が導入された。従来、税關においては保税地域に対し常駐的な取締体制を敷いていたが、保税工場についてはこれを廃止し、派出職員の随時の巡回及び帳票検査等による貨物の把握に重点を置いた集中的・重点的な取締りを実施することとしたわけである。昭和 41 年(1966)には保税工場以外の保税地域についても、貨物の管理体制が十分と認められる保税地域について輸出貨物に限って搬出入届を省略する扱いが認められた。その後、この方式を輸入貨物にも拡げる方向で検討が行われ、昭和 46 年(1971)から全国的にトライアルが実施された。その結果、税關手続を企業の自主的な管理に委ねても通關手続の適正な履行に実質的な障害は生じないという結論が得られ、昭和 47 年(1972)の関税改正において、税關長が貨物の管理体制が十分と認める保税地域については、当該保税地域への貨物の搬出入の際の届出を要しないことに改め、これと併せて倉主に対して記帳義務を課すこととされた。このようにして税關における保税事務は大幅に簡素化・合理化されることになった。

保税行政の一層の合理化・効率化

平成 6 年(1994)には、保税上屋と保税倉庫が一本化され保税蔵置場となった。従来、保税上屋は輸出手続を行うための通關施設であるとして短い蔵置期間が設定されており(原則 1 月以内)、一方保税倉庫は商取引の利便を図るため設置されたものであるため長期蔵置(原則 2 年以内)が可能となっていた。このように、保税上屋と保税倉庫は蔵置期間に着目して別々に許可が行われていたが、利用実態を見ると、保税上屋において 1 月

を超えて蔵置される貨物が多い一方、保税倉庫に蔵置される貨物の過半は、保税上屋と同様の短期蔵置となっているという状況にあった。このような実態を踏まえ、蔵置空間の有効利用を図ることを通じて輸出入者等の物流コストの軽減に資するため、保税上屋と保税倉庫を保税蔵置場に一本化することとされた。

現在、保税蔵置場等の許可は個々の場所ごとに行われているが、平成 19 年（2007）の関税改正においては、コンプライアンスの優れた者（法令遵守体制が整っている者）は、あらかじめ税関長の承認を受けることにより、新たな保税蔵置場等の許可を受けることなく所在地を所轄する税関長に届け出るだけで設置することができるとする特例措置（保税の特定許可者制度）が導入された。この制度では、当該特定許可者に対して、コンプライアンスを反映した保税検査、保税蔵置場等の許可手数料の軽減等が行われることとされている。

また、平成 20 年（2008）の関税改正においては、船会社、航空会社、フォワーダー等の運送事業者のうち、税関長からコンプライアンスの優れた者として承認を受けた者が行う保税運送については、個別の運送承認を不要とする措置（特定保税運送制度）が導入された。

適正かつ公平な課税の実現

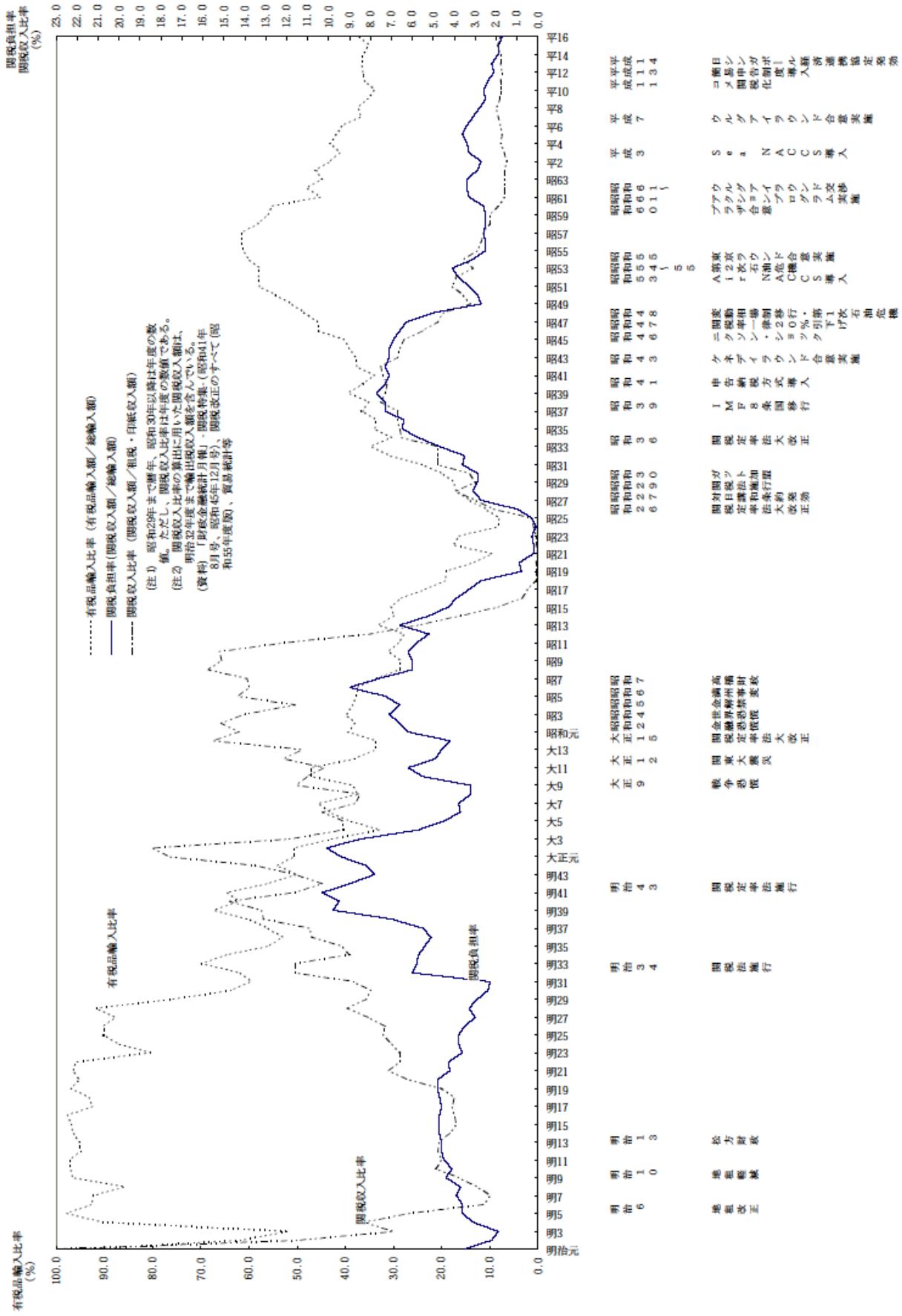
税関は、「迅速な通関」を通じて国際貿易の健全な発展に貢献する一方、「適正な通関」を通じて適正かつ公平な課税を実現するとともに（税関の「税」的機能）、社会の安定と国民の健康に貢献している（税関の「関」的機能）。これらのうち、税関の「税」的機能、すなわち徴税機関としての役割についてみると、時代により大きな変遷を経ている。

関税収入は近代国家の成立段階ないしその発展途上においては、一般的にみて国家の財政収入に占める割合が高い傾向がある。我が国においても、貿易量の多寡、関税自主権の有無、貿易相手国との外交関係等により大きな変動はあるものの、資料 34 に見られるように幕末期から日中戦争・太平洋戦争の開始時期にかけて関税収入比率が比較的高い水準で推移した。特に明治後期から昭和初期にかけては概ね 1 割前後、年によっては 2 割に近い比率にのぼり、国家財政にとっては無視しえない収入源であった。戦後も民間貿易再開後はしばらくこののような傾向が続いていたが、ケネディ・ラウンド（昭和 39 年（1964）～42 年（1967））で合意が成立したあたりから急速に比率が低下し、昭和 47 年（1972）には 5% を下回るに至った。今日では 2% を下回る水準で推移している。これを平成 17 年度についてみると、歳入総額が 52 兆 2,905 億円であるのに対し、関税収入は 9,303 億円であり、その比率は 1.8% にすぎない。近年、先進国では関税収入比率がそれほど高くなく、それよりも自国の産業を保護するという目的の方が重要となっているが、我が国についても同様のことが言えるわけである。

ところで、税関の徴税機関としての機能に重要な変化をもたらしたのが平成元年（1989）の消費税導入である。これにより税関は、関税等だけではなく、輸入品に係る消費税も徴収することとなり、その額が年々増え続けている（資料 35 参照）。平成 17 年度における税関による消費税徴収額は 2 兆 9,692 億円にのぼり、これに関税収入 9,303 億円、その他の徴税額 1 兆 151 億円を合わせると 4 兆 9,147 億円になり、国家の歳入総額に占める割合は 9.4% に達している。最近では平成 17 年（2005）に重加算税制度を導入するなど効果的・効率的な事後調査の実施にも取り組んでおり、税関の徴税機関としての役割は、かつての関税中心の時代とは異なった形で、今後ますます重要になっていくものと思われる。

(資料 34)

關稅改正と正關稅負擔率の推移



(資料 35)

税関収納額の推移

(単位:億円)

年度	関税	とん税・ 特別とん税	消費税	その他 内国税	合計	国税全体に 占める割合
昭和 60	7,573	193	-	5,659	13,425	3.4%
平成 2	9,281	201	10,596	7,668	27,745	4.4%
" 7	10,321	196	10,245	8,920	29,682	5.4%
" 12	8,764	199	21,588	8,928	39,479	7.5%
" 17	9,303	205	29,693	9,946	49,147	9.4%

(注) 「消費税」には地方消費税を含む。

新たな政策課題への対応

アジア域内貿易の拡大が投げかける様々な問題

プラザ合意以降の為替相場の大幅な変動は、我が国を含む先進諸国による中国をはじめとするアジア諸国への直接投資を著しく増大させ、これらアジア諸国の経済に飛躍的成長をもたらす大きな原動力となった。それに伴い、アジアの域内貿易は急速に拡大しており、特に生産拠点間の半製品や部品の相互流通も活発化するなど、域内各との相互依存関係はますます強くなっている。我が国もこれら諸国との関係を一段と強め、前述のように(57頁の 参照) 製品輸入比率が著しく上昇するなど貿易構造が大きな変貌を遂げるに至っている。こうした中、企業は市場での激しい競争を背景に生産の効率化と物流の高度化を積極的に進めているが、このことは税関に対しても通関の一層の迅速化やリードタイムの予見可能性の向上を求める要因となっている。

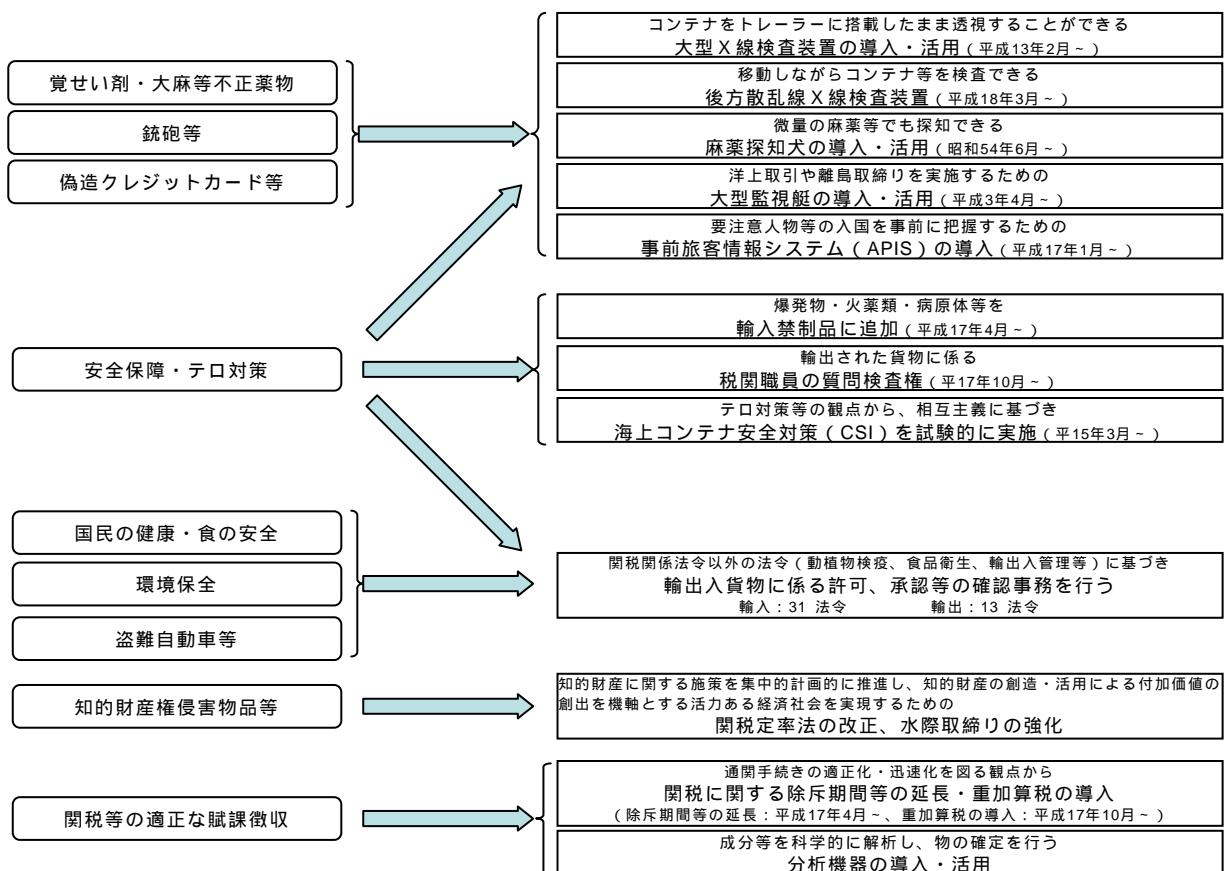
しかしながら税関は、迅速な通関を通じて貿易の円滑化に寄与する一方で、関税等の適正な賦課徴収や社会悪物品等の取締りを通じて適正な通関を確保するという役割も担っている。従来からアジアを仕出地とする社会悪物品等の流入は多かったが、アジアとの貿易量が増加したことに伴いこの傾向がさらに強まっており、特に知的財産侵害物品については東アジアを仕出地とする貨物が圧倒的に多い。貿易構造の変化を受けて一層の迅速通関を図りながら、密輸等をいかに効果的・効率的に水際で阻止していくかが現在の税関に課せられた極めて重い課題である(資料36、37 参照)。

これをまず社会悪物品についてみると、密輸の手口がますます悪質化・巧妙化しており、また国際犯罪組織の関与が疑われる事例も増えている。税関では限られた人員で効果的かつ効率的な水際取締りを実施するため関係取締機関との連携・協力体制の強化や大型X線検査装置、麻薬探知犬、監視カメラシステム等の検査・取締機器の有効活用及び増配備に努めている。

知的財産侵害物品に対する取締りは、ウルグアイ・ラウンドでTRIPs協定が合意されたことを受けて強化された。かつてGATTでは物品の分野のみを所掌分野としていたが、WTOでは、ウルグアイ・ラウンドにおいてサービス貿易や知的所有権の貿易関連の側面(TRIPs: Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights)等につ

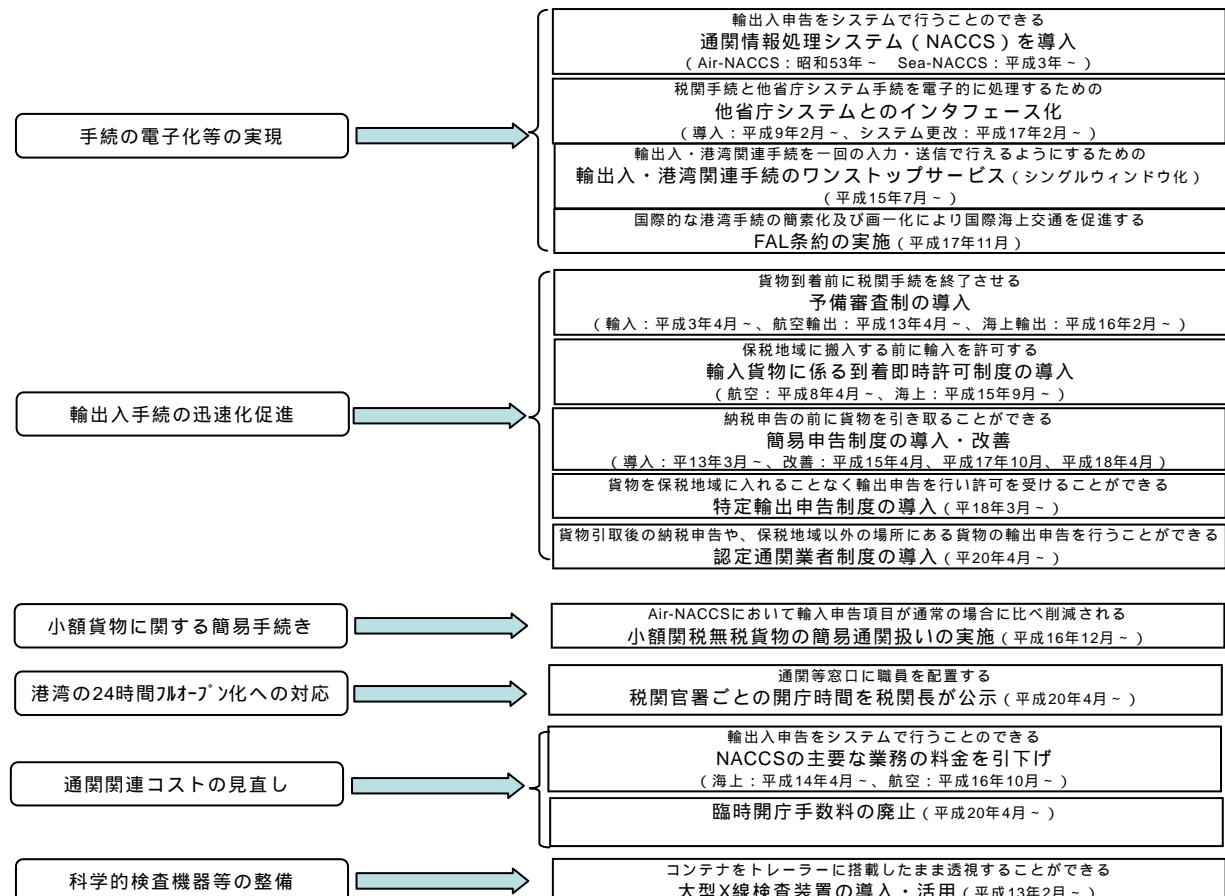
(資料36)

適正な通関のための主な施策



(資料37)

迅速な通関のための主な施策



いて合意がなされたことから、その所掌範囲が拡がった。TRIPs協定は、知的所有権の保護を促進し並びに知的所有権を行使するための措置及び手続が貿易の障害にならないことを確保するために、知的所有権の保護水準、国内及び水際の取締り並びに紛争処理手続について包括的に定めたものである。さらに近年、我が国では、中国、韓国等からの製品輸入の増大に伴い、知的財産侵害物品の流入が増え国内産業に深刻な影響を及ぼしつつあることから、その保護に対する関心が高まっており、毎年の関税改正において水際での取締りの強化が図られるとともに、平成15年(2003)に内閣に設置された「知的財産戦略本部」の下で、官民を挙げて同侵害物品の流入を阻止しつつ知的財産立国を目指す対策が講じられているところである。

また、自動車盗難等の国際的組織犯罪の増加を受けて、平成13年(2001)7月、内閣官房長官を本部長とする「国際組織犯罪等対策推進本部」が設置され、同年9月には官民合同プロジェクトチームが設置された。税関においても盗難車両の不正輸出に対する審査・検査が強化されており、具体的には、実務上、大型X線検査装置による検査の強化が図られているほか、同年7月、従来、船員等が携帯品として国外に持ち出していた中古車について口頭申告から書面申告に変更された。同年11月には、通関時に申告書に添付される抹消登録証明書等についてコピーではなく、可能な限り原本の提示を求め、車体番号等を確認することとされた。また、平成17年(2005)7月には、中古車については携帯品として輸出すること(簡便な旅具通関扱い)を認めず、通常の通関手続(業務通関扱い)によることとされた。併せて、輸出に係る証明書類(輸出抹消登録証明書等)の原本の提示が義務付けられた。

9.11 同時多発テロ事件を契機としたセキュリティ強化

テロ対策は、平成13年(2001)9月11日のアメリカにおける同時多発テロ事件を契機に格段に強化された。

平成14年(2002)日本からアメリカ向けに輸送される海上コンテナを対象に海上コンテナ安全対策(CSI:Container Security Initiative)が開始された。平成16年(2004)7月には改正SOLAS条約(Safety Of Life At Sea)が発効し、港湾管理者及び船舶所有者は保安のための措置を講じることが義務付けられた。この条約の下で、港湾管理者は条件を具備していない船舶の入港を拒否することができ、船舶は保安措置の整備されていない港湾への入港を拒否することができるようになった。さらに、平成19年(2007)2月には、テロ対策の強化や国際的な物流セキュリティ強化の観点から、我が国におけるテロ行為や国際的な組織犯罪を未然に防止するため、輸入貨物及び入国者等を乗せて外国から我が国へ到着する船舶または航空機に係る積荷、旅客及び乗組員に関する入港前の事前報告が義務化された。

北朝鮮・イランへの経済制裁

北朝鮮とイランによる核開発問題は今日の国際社会が抱えている大きな問題の一つである。北朝鮮による平成18年(2006)7月のテボドン2号を含む弾道ミサイル発射実験及びそれに続く同年10月の地下核実験実施発表を受けて、国際連合安全保障理事会は、北朝鮮への経済制裁等を各国に求める決議第1695号及び第1718号を同年7月と10月にそれぞれ全会一致で採択した。また、イランの核開発問題は、平成14年(2002)8月、イランが国際原子力機関(IAEA:International Atomic Energy Agency)に無申告で長期間にわたりウラン濃縮等を行っていたことが発覚したことから明らかになったが、その後も18年2月にイランがウラン濃縮活動を再開したため緊張が一気に高まった。国際社会は見返りを提供するとの条件の下にその停止を求めようとしたが、イラン側が拒否の

(資料38)

密輸事犯の摘発状況

種類	年					
		平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年
覚せい剤	件	76	103	33	82	72
	kg	327	385	88	140	287
大麻	件	355	314	243	195	168
	kg	766	888	588	196	491
大麻草	件	233	242	178	136	126
	kg	436	597	385	130	450
大麻樹脂	件	122	72	65	59	42
	kg	330	291	203	66	41
ヘロイン	件	9	3	3	3	4
	kg	5	0	0	2	1
コカイン	件	11	19	5	12	17
	kg	0	83	2	7	16
あへん	件	2	6	3	6	6
	kg	4	1	0	27	17
MDMA等	件	43	54	25	30	64
	千錠	368	401	234	115	1,315
向精神薬	件	58	63	28	50	28
	千錠	16	27	15	27	12
合計	件	554	562	340	378	359
	kg	1,104	1,358	679	377	811
	千錠	385	429	249	142	1,326
参考(使用回数)	万回	1,597	2,015	606	629	1,289

銃砲	件	9	4	2	4	6
	丁	12	5	4	15	10
銃砲部品	件	7	1	0	2	3
	点	13	1	0	3	4

- 数字は摘発ベースのものであり、税関が摘発した密輸事件に係る押収量の他、警察等他機関が摘発した事件で、税関が当該事件に関与したものに係る押収量を含む。
- 覚せい剤は、覚せい剤及び覚せい剤原料の合計数量を示す。
- MDMA等は、MDMA及びMDA等の合成麻薬の合計数量を示す。
- 使用回数は、乱用者の通常の一回分使用量をもとに換算したものである。(覚せい剤:0.03g、大麻草:0.5g、大麻樹脂:0.1g、ヘロイン:0.01g、コカイン:0.03g、あへん:0.3g、MDMA等及び向精神薬:1錠)

(出所)「平成19年の全国の税関における密輸摘発状況等について」(財務省)

(資料39)

知的財産侵害物品の輸入差止実績

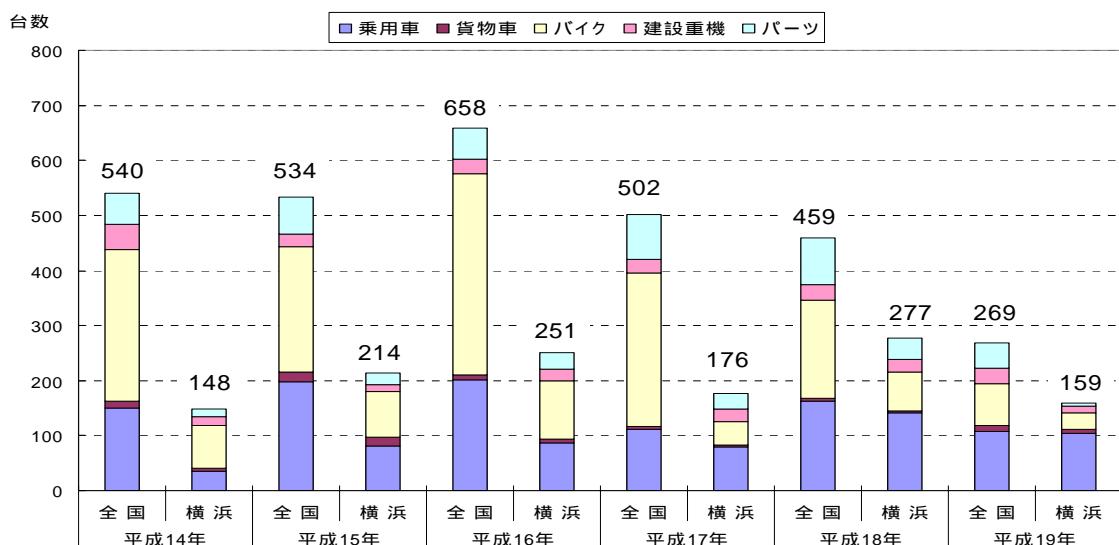
		平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年
特許権	件数	1	80	66	26	15
	点数	550	107,600	46,906	67,211	20,787
実用新案権	件数	1	1	2	1	0
	点数	960	400	5,304	4,896	0
意匠権	件数	12	39	42	54	54
	点数	42,641	62,794	107,294	58,977	90,040
商標権	件数	7,332	8,922	13,228	19,363	22,447
	点数	591,061	690,749	816,845	784,591	877,895
著作権	件数	80	119	174	198	214
	点数	136,094	174,594	120,991	63,540	50,636
著作隣接権	件数	0	0	1	1	0
	点数	0	0	60	9	0
育成者権	件数	0	1	0	0	0
	点数	0	860	0	0	0
不正競争防止法 違反物品	周知表示 混同惹起品	件数	-	-	-	0
	点数	-	-	-	-	0
	著名表示 冒用品	件数	-	-	-	0
	点数	-	-	-	-	0
	形態模倣品	件数	-	-	-	0
	点数	-	-	-	-	0
合計		件数	7,412	9,143	13,467	19,591
		点数	771,306	1,036,997	1,097,400	979,224
						1,039,358

- 件数及び点数は、侵害物品に係る一般貨物の輸入申告件数及び輸入郵便物の件数を計上している。
- 1事案で複数の知的財産侵害に当たるものがあるため、知的財産ごとの件数の合計と合計欄の件数は一致しない。
- 著作隣接権とは、著作物の創作者ではないが、著作物の伝達に重要な役割を果たしている実演家、レコード製作業者、放送事業者、有線放送事業者に認められた権利である。

(出所)「平成19年の知的財産侵害物品の差止状況」(財務省)

(資料40)

盗難自動車等発見台数



姿勢を貫いたため、国連安保理は同年 12 月、イランに対する経済制裁を各国に求める決議第 1737 号を全会一致で採択した。

このような状況下、我が国においては北朝鮮及びイランに対し、外国為替及び外国貿易法（外為法）等に基づく経済制裁を実施している。まず北朝鮮に対しては、同年 10 月から北朝鮮籍船舶の入港禁止、北朝鮮からの輸入禁止、厳格な法執行等の措置を講じるとともに、11 月からは北朝鮮に対する奢侈品の輸出禁輸措置を講じている。次に、イランに対しては、平成 19 年（2007）2 月より発火装置、火薬等の核及びミサイル関連品目について、同年 5 月より武器及びその関連物資について輸入禁止措置を講じているところである。

北朝鮮及びイランの核開発問題は、現在もなお進行中の未解決の難問である。税関としても引き続き国際社会の動向を十分にわきまえつつ、政府の重要な法執行機関として的確かつ厳格にその役割を遂行していく責務がある。

国際競争力強化等のための通関制度の改善 —— 貿易手続改革プログラムの策定

近年、中国をはじめとするアジア諸国の急速な成長を背景に経済や文化など各分野にわたるグローバル化が著しく進展しており、そうした中で我が国の国際競争力をいかに維持し発展させていくかが重要な政策課題となっている。そこで政府は平成 19 年（2007）「アジア・ゲートウェイ構想」を打ち出し、ヒト、モノ、カネ、文化、情報の流れにおいて日本がアジアと世界の架け橋となってともに成長していくことを目標として掲げた。その構想の一環として同年 5 月、「貿易手続改革プログラム」（アジア・ゲートウェイ戦略会議「物流（貿易関連手続等）に関する検討会」）が策定され、規制の見直し、手続の統一化・簡素化、日本版 A E O 制度（Authorized Economic Operators）の構築、及び「次世代シングルウィンドウ」の見直しを図ることとされた（資料 41・42 参照）。この改革プログラムの各項目は、同年 6 月の「経済財政改革の基本方針 2007～「美しい国」へのシナリオ～」（経済財政諮問会議のいわゆる骨太方針）においても、着実に実施すべき具体的施策として掲げられた。以下においては、いささか技術的すぎる嫌いはあるものの、現下の我が国重要な政策課題であるので、改革プログラムに掲げられた諸施策について若干敷衍して説明することとしたい。

国際競争力強化等のための通関制度の改善 —— 規制の見直し、手続の統一化・簡素化

上記のうち、まず については、リードタイム短縮、コスト削減に向けた、現行の保税・通関制度の見直し、港湾の深夜早朝利用の推進、港湾手続の統一化・簡素化、港湾行政の広域連携の推進、及び 経済連携協定に基づく原産地証明発給手続の簡素化・迅速化が掲げられた。 は、IT 化の進展と貨物セキュリティ管理体制の整備により輸出貨物を生産拠点から船積みまで切れ目なく管理・追跡することが現実のものとなった現状を踏まえ、できる限り貨物の立ち寄る箇所を少なくすることによって物流全体のリードタイムの短縮とコスト削減を図り、さらに、輸出におけるいわゆる保税搬入原則の適用をはじめ、現行制度等のあり方を見直すというものである。この見直し作業と並行して、当面、特定輸出申告制度（75 頁参照）を利用することが可能な事業者による輸出額の我が国総輸出額に対する割合を平成 20 年（2008）末に 5 割超にまで高めていくことを官民の目標とし、その実現に向けて、官民両者が最大限の努力をするものとされた。 は、生産ラインの高度化、消費者ニーズの高度化及び国際競争の激化に伴い急いで輸出入しなければならない貨物が増加している現状や、高速道路の E T C 料金夜間割引により陸上物流が夜間にシフトしていく可能性があることを踏まえ、通常時間外（夜間早朝）における官民の対応で物流が滞留してしまうことのないよう、夜間早朝帯の有効活用とユーザー利便の向上

アジア・ゲートウェイ構想の概要

問題意識

- ▶ 21世紀はアジアの時代。日本とアジアの関係も進化(「アジアの中の日本」)。
- ▶ 人口減少を迎えた日本として、スピード感を持って国をオープンにし、海外の活力を取り込むことが必要。
- ▶ アジアとの経済関係強化や人・知的・文化的な交流は、政治外交的にも重要。

構想の目的

1. アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現する
2. アジアの発展と地域秩序に責任ある役割を果たす
3. 魅力があり、信頼され、尊敬される「美しい国」を目指す

基本理念

1. 「開放的で魅力ある日本を創る」
～訪ねたい、学びたい、働きたい、住みたい国に
2. 「開かれたアジアを共に創る」
～経済を中核とした開放的な地域秩序の維持・進化
3. 「互いを尊重し、共に生きる」
～多様性を前提に相互理解・相互信頼の関係を構築

「最重要項目10」のポイント

1. 「航空自由化(アジア・オープンスカイ)」に向けた航空政策の転換

- ・関西国際空港・中部国際空港は、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便ができるよう「航空自由化」を推進。
- ・地方空港は、深夜早朝の活用、国際チャーター便の就航を進め、拡張前でも国際化。
- ・羽田空港は、羽田拡張後は、距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、ふさわしい路線を検討。

2. 「貿易手続改革プログラム」の重要な要旨

- ・通関等の貿易手続を国際的に通用する簡素で効率的なものとするため、工程表も含めた改革プログラムを官民で初めて策定。
- ・少なくとも平成21年度末まで、内閣の重要課題として、政府全体で毎年度改訂。

3. アジア高度人材ネットワークのハブを目指した留学生政策の再構築

- ・受入シェアの確保(世界の5%程度)、産学連携の推進、海外現地機能の強化等、「新たな留学生戦略策定に向けた基本方針」を提示。
- 4. 世界に開かれた大学づくり

5. アジアの利用者にとって最も魅力的な金融資本市場の構築

- ・預託証券(JDR)等の活用、英文開示の促進、プロ向け市場の創設、規制・監督の充実・透明性向上など、10の改革を推進。

6. グローバル化の中で成長する農業への貢献

- ・企業家精神を核にした農業の活性化を図るために、①企業家精神を有する農業経営者の経営展開の促進、②農地政策の改革、③中山間地域の活性化、④EPA交渉等を通じた農業・食品産業の国際展開のための環境整備に取り組む。
- 7. アジア・ゲートウェイ構造改革特区(仮称)の創設

8. 「日本文化産業戦略」に基づく具体的な政策の推進

- ・日本の文化産業を育む感性豊かな土壤の充実と戦略的な発信に向けた基本的な考え方を策定。
- ・今後、同戦略に基づき、日本文化の国際競争力・情報発信力強化に取り組む。

9. 日本の魅力の海外発信

- ・世界が憧れる日本の表現者、日本の魅力の向上・発信に貢献した外国人等を総理大臣らが表彰、顕彰する制度を構築。
- ・世界の人々に「今の日本」の魅力を感じてもらう体感スペースを、「ジャバニ・クリエイティブ・センター」(仮称)として海外に設立。
- 10. アジア共通課題に関する協力・研究の中核機能の強化

「貿易手続改革プログラム」(アジア・ゲートウェイ構想)
のポイント(平成 19 年 5 月 14 日)

1. 規制の見直し、手続の統一化・簡素化

具体的な取組み

- リードタイム短縮、コスト削減に向けた、現行の保税・通関制度等の見直し
- コンプライアンス優良輸出者について、保税地域に貨物を搬入することなく輸出申告が可能となる「特定輸出申告制度」の利用拡大
- 港湾の深夜早朝利用の推進
- 港湾の 24 時間化について、構造改革特区制度の活用等、集中的に試行
- 港湾手続の統一化・簡素化
- 港湾行政の広域連携の推進
- 経済連携協定に基づく原産地証明書発給手続の簡素化・迅速化
- 産業界、発給機関及び経済産業省が密接に意見交換し、使い勝手の良い制度・運用に向けて改善

2. 日本版 AEO 制度の構築

具体的な取組み

- コンプライアンス制度の調和
- 関税法に基づく法令遵守規則の統一化及び省庁間の法令遵守規則の連携
- コンプライアンス優良事業者に対する優遇制度の拡充
- 優遇措置の対象となる事業者の範囲拡大等を検討
- 相互認証を視野に入れ、主要貿易相手国と政府間対話を推進
- 相互認証に向けて、日米、日中韓及び日豪の当局間で検討を開始

3. 「次世代シングルウィンドウ」の見直し

具体的な取組み

- 業務プロセス改善の徹底等
- 港湾システムとの接続の促進
- 国際的なシステム連携の実現
- ASEAN シングルウィンドウとの連携をめざし、各国のシステムの調査等を開始
- NACCS の在り方の検討
- NACCS と港湾 EDI との一本化を視野に、その具体策とこれを運用する NACCS センターの運営形態について 19 年中に結論

を方針に掲げ、関連する規制、慣行等を見直し、新たな制度設計を行おうというものである。 は、アジアトップクラスに匹敵する IT 化・ペーパーレス化の徹底や、複数の港に寄港しても最初の入力ですむという高い利便性を目指し、主要港や地方港によって異なる港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化を進め、次世代シングルウィンドウへの機能追加を図るというものである。 は、スーパー中枢港湾等について、各種手続の申請書式の統一化・簡素化や、複数の港に寄港しても広域連携によりとん税、入港料等の負担が軽減されるといった取組みに対し、地域の積極的な取組みを前提に、必要に応じて構造改革特

区制度も活用しながら、政府としても支援するというものである。 は、経済連携協定に基づく原産地証明制度について、貿易関連手続の一つであるその発給手続の簡素化・迅速化が重要な課題であるとの認識の下に、引き続き利用者からの意見も十分に踏まえつつ、使い勝手のよい制度及びその運用に向けて改善を図っていくというものである。

国際競争力強化等のための通関制度の改善 —— 日本版AEO制度の構築等

次に の日本版AEO制度についてである。アメリカでは、9・11同時多発テロ事件を契機に輸入貨物に対するセキュリティ管理規制を大幅に強化しつつ、コンプライアンスの優れた事業者に対しては通関手続上比較的簡便な取扱いを行うという仕組み(C - T P A T : Customs - Trade Partnerships Against Terrorism)が構築されており、他の諸国でも同様の取組みが拡がりつつある。コンプライアンスの優れた事業者に対するこうした一連の取組みを総称してAEO制度というが、その国際的な相互認証も視野に入れた新たな制度構築が各国・地域で検討されている。そこで改革プログラムでは、我が国経済の競争力強化の観点からは、国際的にも高水準の簡素で効率的な通関制度を構築すると同時に、事業者のコンプライアンスを重視しながら、国際的な流れに対応した貨物セキュリティ管理体制をサプライチェーン全体で構築し貿易相手国における取扱いも含めた物流効率化を推進していくことが重要であるとしている。さらに改革プログラムでは、とりわけ輸出貨物に関する物流効率化が我が国に立地する産業の国際競争力を大きく左右するとの認識の下、まずは米国をはじめとする主要貿易相手国において我が国からの輸出貨物ができるだけ円滑かつ迅速な取扱いを受けられることを目指し、そのために求められるセキュリティ管理を制度的・実体的に確保していくことが最重要課題であるとしている。こうした観点に立ち、具体的な取組みとして、必要なセキュリティ確保に向けて、事業者負担の軽減と物流の効率化に十分配慮し、できるだけ簡素なコンプライアンス制度を構築すること、 貨物セキュリティ管理については、事業者のコンプライアンスと自主管理を基本とし、コンプライアンスの優れた事業者をできるだけ多く確保していくことが物流効率化との両立を図るうえで不可欠であるとの認識に基づいて、コンプライアンスの優れた事業者を認定し手続の簡素化等のメリットを与える制度を一層拡充すること、 我が国からの輸出貨物について輸入先国において円滑かつ迅速な取扱いを受けることを当面の最優先課題とし、また、将来的には輸出・輸入両面での貨物セキュリティ管理に関する相互認証を視野に入れて、国際的な相互認証の流れも踏まえ、主要貿易相手国との対話を推進することが掲げられた。特に については、特定輸出申告制度、簡易申告制度等について、制度利用者の一層の拡大を目指すことも併せて表明された。

については、具体的な取組みとして、平成20年(2008)10月稼動予定の「次世代シングルウインドウ」(府省共有ポータル)について、申請情報の反復申請回避、基礎情報項目の反復利用、情報項目の共通化等の業務プロセス改善を徹底し、一貫した手続の簡素化・効率化を図ること、各港湾管理者の独自の手続については、スケジュールを定め、必要な様式の統一化を図ったうえで「次世代シングルウインドウ」に着実に追加していくこと、「次世代シングルウインドウ」の国際的なシステム連携について明確な目標を定め、その実現に向けて交渉を開始することなどが掲げられた。

国際競争力強化等のための通関制度の改善 —— 通関制度改善の流れ

このように多岐にわたる施策が講じられようとしているが、このことは税関行政が「物」のみの重視からますます「者」の重視へと傾いていることを示すものであろう。かつての税関業務は水際完結主義という言葉に示されるように、通関時点で審査・検査を完結し納税を終えるというイメージが色濃かった。社会悪物品はもとより、不適正な申告につい

ても水際で徹底的にチェックするという観点から厳格な審査・検査が行われた。しかしこのことはややもすれば通関手続の迅速性への要請と阻隔をきたす面もあった。そこでこれまでに縷々述べてきたように、関税制度や税関行政に申告納税制度、事後調査制度、通関情報処理システム（NACCS）納期限延長制度等の様々な仕組みが導入され、適正通関と迅速通関の調和を図るための努力が続けられてきた。それに伴い、この水際完結主義というのも大きく変容を迫られてきたわけである。関税制度においては前述のように既に平成19年の改正において、簡易申告制度及び特定輸出通関制度が輸出入者のコンプライアンスに着目して大幅に改められたほか、保税蔵置場等についてもコンプライアンスの優れた被許可者に対し特別の優遇制度（特定保税承認制度）が設けられた。これに続く平成20年の改正では、AEO制度の対象が通関業者、船会社、航空会社、フォワーダー等の貿易関連事業者に拡大され、AEO通関業者制度及びAEO運送者制度が設けられた。「アジア・ゲートウェイ構想」の下、「貿易手続改革プログラム」では、従来の取組みを官民挙げて実効あるものとすることを求めるとともに、制度の継続的な見直しも求めている。平成19年及び20年の関税改正はそうした要請に応えるものであるが、我が国の国際競争力を強化するためにはこのような努力を今後もさらに継続していくべきであろう。

横浜港の現状と今後

昭和43年（1968）横浜港に初めてコンテナ船が入港して以来、コンテナ貨物の量が年々著しく増大し、また船舶も大型化してきたが、それまでの横浜港の港湾施設は在来貨物用であったためコンテナ貨物用の施設が必要となり、本牧埠頭、大黒埠頭及び南本牧埠頭の整備が進められてきた。こうしてコンテナ船の時代の到来により港は次第に沖合に展開していったが、それとともに、古くから横浜港の中心であった山内埠頭、高島埠頭、新港埠頭等は港の最も奥に位置するようになり、かつ施設の老朽化も進んで徐々に活気を失っていった。そこで、老朽化が進んだそれらの地区において物流・生産機能を徐々に転換して、歴史的資産を活用し市民に開かれたウォーターフロントを形成しようという動きが生まれた。現在、横浜の最大の観光資源である港をより質の高い魅力的な空間とするため、みなとみらい21事業が大規模に展開されているほか、同地区の延長線上にある山内地区、山下埠頭地区等においても再開発事業が進められているところである。

こうした事業のほか、観光の振興と港を通じた国際交流を図るため、客船誘致活動も積極的に展開されている。また、自然環境の保護に対する市民の関心の高まりを受けて、港内の水質改善や自然環境の再生といった活動が進められており、さらには、大規模地震の発生に備えて、緊急物資等の受入れのため、耐震強化岸壁の大幅な拡充や港湾から周辺道路への連絡路の整備が進められている。なお、新港地区には、大規模災害発生時における海上保安庁の防災活動の拠点として、平成7年（1995）に横浜海上防災基地が整備されたところである。

一方、首都圏における将来の航空需要の増大に対応するため、平成22年（2010）10月の供用開始を目指して羽田空港の再拡張を推進することとされている。羽田空港再拡張事業は、既にその能力の限界に達している羽田空港に4本目の滑走路を新設し、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成及び利用者の利便の向上を図るとともに、その発着余裕枠を活用して国際定期便の就航を可能とするものである。神奈川サイドでは平成16年（2004）以降、羽田空港再拡張事業の効果を京浜臨海部をはじめ神奈川の活性化に結びつけることを目指す「神奈川口構想」が川崎市を中心に関係者間で検討されているが、インフラ整備の進め方を含め様々な論点についての意見調整が難航しているところである。

以上、最近における横浜港及びその周辺の動きについて述べたが、いずれにしても、横浜港は単に古い歴史を有しているというにとどまらず、最近に至るも、時代の変化に合わ

せて依然、自らも変化をし続けているのである。確かに、近年、アジア諸国の港湾は急速にその能力を拡張しつつあり、今や量的には横浜港を含め我が国港湾をはるかに凌駕てしまっている。また、国内においても地方港の相次ぐコンテナターミナル化等に伴い、横浜港の相対的地位はかつてに比べかなりの低下を余儀なくされている。そうした中で、前述のようにスーパー中枢港湾プロジェクトが始動するなど港湾関係者の真摯な努力が継続されているが、横浜港を取り巻く情勢にはこの先においても極めて厳しいものがあるであろう。しかしながら、これまで数々の危機を克服しながら今日の繁栄を築いてきたのが横浜の人々である。そもそも横浜の開港はゼロからのスタートではなかったか。現在、横浜港は国内外からの挑戦を受け、様々な課題に直面しているが、横浜の人々はこれらの困難に果敢に立ち向かい、忍耐強くそれらを克服していくであろうと期待される。

[第3章の注]

- (注1) 昭和45年(1970)に富士製鐵(株)と合併し新日本製鐵(株)となる。
- (注2) 昭和26年(1951)に現在の全国9電力(北海道、東北、東京、中部、北陸、関西、中国、四国及び九州)体制となった。
- (注3) 平成11年(1999)三菱石油(株)と合併し日石三菱(株)となる。平成14年(2002)に社名変更し新日本石油(株)となる。
- (注4) 平成9年(1997)三井東圧化学(株)と合併し三井化学(株)となる。
- (注5) 平成16年(2004)に社名変更し住友化学(株)となる。
- (注6) 具体的には、「首都圏の規制市街地における工業等の制限に関する法律」(昭和34年(1959)制定、平成14年(2002)廃止)、「近畿圏の規制都市区域における工場等の制限に関する法律」(昭和39年(1964)制定、平成14年(2002)廃止)、公害対策基本法(昭和42年(1967)制定)等が制定された。
- (注7) 海上輸送におけるコンテナ化の進展状況を踏まえ、我が国は昭和46年(1971)「コンテナに関する通関条約」及び「国際道路運送手帳による担保の下で行う貨物の国際運送に関する通関条約(TIR条約)」に加入し、併せて国内法令を整備した。これによってコンテナに係る通関手続の簡素化・合理化(具体的には、コンテナリストによる輸出入申告、免税書類の省略、検査方式の簡略化等)が図られ、輸出入コンテナの即時通関への道が開かれることになった。
- (注8) 昭和60年(1985)9月、アメリカ政府の呼びかけにより、ニューヨークのプラザ・ホテルで先進5カ国蔵相・中央銀行総裁会議が開催された。この会議では、ドル高是正のために各國が政策協調を行うことが合意された。この合意をプラザ合意という。
- (注9) 横浜港に初入港したセミコンテナ船(一般貨物とコンテナ貨物の両方を積載する船)は昭和43年(1968)5月24日入港のプレジデント・タイラー号(APL社)であり、同じくフルコンテナ船は同年12月8日入港のサンファン号(シーランド社)である。なお、我が国におけるコンテナ船の初入港は、昭和42年(1967)に神戸港に入港したフルコンテナ船のハワイアン・プランター号(マトソン社)であった。
- (注10) 平成11年(1999)日本石油(株)と三菱石油(株)の合併に伴い新日石三菱精製(株)となる。平成14年(2002)に社名変更し新日本石油精製(株)となる。
- (注11) 平成14年(2002)に社名変更し新日本石油化学(株)となる。

- (注12) 平成14年(2002)に日本鋼管株と合併し、JFEスチール株となる。
- (注13) B TNは昭和51年(1976)にCCCN(Customs Co-operation Council Nomenclature)へ、昭和63年(1988)にHS(Harmonized Commodity Description and Coding System)へ移行。
- (注14) ウルグアイ・ラウンド交渉の結果、農産物のうち輸入数量制限等を行っていた品目は、我が国の米のように特例措置が認められた品目を除き、関税化されることになった。関税化とは、関税以外のすべての国境措置を撤廃し、内外価格差に相当する関税率に置き換えることである。我が国の場合、小麦、大麦、乳製品、でん粉、雑豆、落花生、こんにゃく芋、生糸・繭及び豚肉が関税化の対象とされた。特別緊急関税制度とは、これら関税化品目(農産物)について輸入数量が一定の水準を超えた場合あるいは課税価格が一定の水準を下回った場合に、一定の関税率の引上げを行い、国内産業を保護する制度である。通常の緊急関税制度に比べて発動しやすいうように制度設計されている。
- (注15) 我が国の薬物乱用は、覚せい剤(ヒロポン)が大流行した昭和20年代が第一次乱用期、暴力団の資金源目的の覚せい剤密売が横行した昭和50年代後半から60年代にかけてが第二次乱用期で、若年層に汚染が拡がり始めた平成7年(1995)頃からが第三次乱用期であるとされている。
- (注16) 監所勤務と乗船監視は戦前から行われている伝統的な監視取締りの手法であった。監所は埠頭の出入口に設けられたチェックポイントで、外国貿易船に乗下船する船員や訪船者等に対するチェックを24時間体制で行った。また、外国貿易船が入港すると税関職員(乗船官吏)が乗船し、船積関係書類と貨物を対査したり、貨物の積卸し等を当該貿易船が出港するまで監視したりした。これらは長い間、税関における取締りの中心的手法であったが、監所勤務は平成期の初頭には廃止され、乗船監視もそれより早く昭和40年代初頭に姿を消した。
- (注17) 麻薬探知犬には、アグレッシブドッグとパッシブドッグとがある。アグレッシブドッグはスーツケースや商業貨物に隠されている麻薬を発見するよう訓練されている犬であり、パッシブドッグは平成5年(1993)に導入された犬で、旅行者の手荷物や身辺に隠されている麻薬を発見するよう訓練されている犬である。そのほか、平成14年(2002)には、2002 F I F Aワールドカップを機に成田空港に爆発物探知機能を備えた麻薬探知犬が導入されている。
- (注18) 平成17年(2005)11月に発効したFAL条約(Convention on Facilitation for International Maritime Traffic)に基づき、国際航海に従事する船舶の入出港について手続の簡素化及び省庁間にまたがる様式の統一化が図られている。

おわりに

これまで過去1世紀半の横浜港の歴史を振り返ってきた。この稿を閉じるにあたって幾つかのことを指摘してみたい。

第一は、幕末から明治・大正頃にかけては「人がいた」ということである。政治家・官僚・財界人に人材を得ていたということが痛感される。横浜との関わりが深かった政治家や官僚としては岩瀬忠震、井上馨、陸奥宗光、水上浩躬、有吉忠一らがまず最初に挙げられよう。ほかにも大隈重信、小村寿太郎といった人々の業績は横浜の運命を大きく左右した。財界人としては渋沢栄一、益田孝、原善三郎、茂木惣兵衛、原富太郎、小野光景、浅野総一郎といった人々。これら各界の人々は「先を見る眼」「構想する力」「強靭な意志」を有していた。中には大仕事をやり遂げた後に、力尽きたかのように亡くなってしまった人も何人かいいる。まさに彼らは命がけで国のために尽くしたのである。

第二は、大正から昭和にかけての半世紀、私たちの祖先や先輩はあれだけたび重なった過酷な試練をよくぞ克服してきたものだということである。かつて横浜の人で恐慌、震災、戦災などでかけがえのない家族や友人、そして財産を失わなかつた人がいたのだろうか。ちょっとした災害や事件で大騒ぎする昨今の私たちからは想像のつかない世界である。今日私たちが直面している様々な試練は、昔の人々がぶつかった災厄や困難に比べれば大したものではないともいえるであろう。

第三は、しかし、そうしたたび重なる災難のせいもあるのだろうが、横浜の人々がだんだん地元の利益のみを考えるようになってきたのではないかと懸念されることである。東京港の開港問題しかり、港湾管理者問題しかりである。横浜の人々は特にライバルの出現に対しては明治期以来極めてナーヴァスであり、それが生糸貿易の衰退とともに著しくなつていったように見受けられる。個々の問題についての主張にはそれぞれもっともな根拠があったであろうが、それらは横浜の利益が他の地域の発展によって侵害されるという受身の発想に立っていたのではないかとも思われる。

そこで、港湾に関してはアジアに先を越され、横浜港の地盤沈下が懸念される今日、私たちはいま一度、横浜がゼロから出発したという原点に立ち返り、今日のあり方をゼロベースで見直す必要があるのではないか。開港後の最初の半世紀にみられた、あの先見性、構想力、そして次の半世紀にみられた、いかなる苦難にもめげずに立ち上がる不撓不屈の精神、堅忍不抜の意志。私たちに今必要とされるのは、最初の1世紀にみられたこうした先人たちの歩みに学ぶということではないだろうか。

横浜港のことだけを考えてはいけない。私たちは京浜港全体のことを考えるべきではないだろうか。そして日本全体のためにどう貢献したらよいかを考えるべきではないだろうか。日本の中の横浜港、東アジアの中の横浜港、そして世界の中の横浜港を私たちは構想し、その理想の姿を追い求めていくべきではないだろうか。こうした広い視野に立った努力のみが、ひいては横浜の永続的な繁栄を約束すると固く信ずるものである。

[三訂版編集後記]

平成20年(2008)3月、京浜3港(東京港、横浜港、川崎港)の港湾管理者である東京都、横浜市及び川崎市は、アジア諸港の躍進等により我が国港湾の国際的地位が低下する中、このまま放置すれば国際基幹航路からはずれ、我が国経済にも深刻な影響が出るとの危機感を共有し、東京湾の国際競争力の強化を図るため、3港の連携を一層強化するとの基本合意に達した。これまでに述べた趣旨からすれば、こうした合意は極めて歓迎すべきものであり、関係者の真摯かつ熱心な努力により合意事項が着実に具現化され、それが京浜港全体の競争力強化に寄与し、ひいては今後の我が国港湾全体のあり方にも好ましい影

響を与えることを期待するものである。

【主要参考文献】

- 「横浜税関沿革」横浜税関編集（明治 35 年）
- 「日本関税・税関史資料」大蔵省主税局税関部編集（昭和 35 年）
- 「昭和大蔵省外史」昭和大蔵省外史刊行会編集（昭和 43 年）
- 「税関百年史」大蔵省関税局編集（昭和 47 年）
- 「横浜税関百二十年史」横浜税関編集（昭和 56 年）
- 「通関制度史」安藤平著（昭和 62 年、63 年）
- 「大蔵省史 - 明治・大正・昭和 - 」大蔵省財政金融研究所財政史室編集（平成 10 年）
- 「大蔵省関税局年報」大蔵省関税局編集
- 「関税制度の新たな展開」財務省関税局監修（平成 19 年）
- 「八年記」水上浩躬著（明治 38 年）
- 「関税談叢」伊藤八郎著（昭和 27 年）
- 「通関業の歴史」安藤平著（昭和 53 年）
- 「運上所から今日の税関へ」通関制度研究会編集（昭和 54 年）
- 「密輸と闘う税関 G メン」川村良弘著（昭和 59 年）
- 「関守のともしび」関友横浜会編集（平成 2 年）
- 「日本の歴史 19 開国と攘夷」小西四郎著（昭和 41 年）
- 「日本開国史」石井孝著（昭和 47 年）
- 「新編 日本の歴代知事」歴代知事編纂会編集（平成 3 年）
- 「日本の歴史 15 開国と倒幕」田中彰著（平成 4 年）
- 「詳説日本史」石井進・五味文彦・笠山晴雄・高埜利彦ほか著（平成 15 年）
- 「評伝 堀田正睦」土居良三著（平成 15 年）
- 「シリーズ日本近現代史 幕末・維新」井上勝生著（平成 18 年）
- 「日本滞在記」タウンゼンド・ハリス著、坂田精一訳（昭和 28 年、29 年）
- 「一外交官の見た明治維新」アーネスト・サトウ著、坂田精一訳（昭和 35 年）
- 「大君の都」ラザフォード・オールコック著、山口光朔訳（昭和 37 年、38 年）
- 「ヒュースケン 日本日記」ヘンリー・ヒュースケン著、青木枝朗訳（平成元年）
- 「シュリーマン旅行記 清国・日本」ハインリッヒ・シュリーマン著、石井和子訳（平成 10 年）
- 「江戸幕末滞在記」エドワルド・スエンソン著、長島要一訳（平成 15 年）
- 「横浜市史」横浜市編集（昭和 33~57 年）
- 「横浜開港五十年史」横浜商業会議所編集（昭和 48 年）
- 「横浜港二十年の歩み」「横浜港二十年の歩み」刊行委員会編集（昭和 48 年）
- 「県史シリーズ 14 神奈川県の歴史」中丸和伯著（昭和 49 年）
- 「横浜物語」瓜生卓造著（昭和 49 年）
- 「港都横浜の誕生」石井孝著（昭和 51 年）
- 「横浜生糸検査所 80 年史」横浜生糸検査所編集（昭和 52 年）
- 「神奈川県史通史編 4 近代・現代（1）」神奈川県県民部県史編纂室編集（昭和 55 年）
- 「横浜商工会議所百年史」横浜商工会議所創立百周年記念事業企画特別委員会百年史編纂分科会編集（昭和 56 年）
- 「明治・大正・昭和の郷土史 14 神奈川県」大畠哲編集（昭和 57 年）
- 「改訂郷土史事典 14 神奈川県」稻葉博編集（昭和 57 年）
- 「県民百年史 14 神奈川の百年」高村直助・上山和雄・小風秀雄・大豆生田稔共著（昭和 59 年）

「港都横浜 そのうつりかわり（改訂版）」川口正英著（昭和 59 年）
「新全国歴史散歩シリーズ 14 神奈川県の歴史散歩（上）」神奈川県高等学校教科研究会社会科歴史
分科会編集（昭和 62 年）
「横浜はじめて物語」阿佐美茂樹著（昭和 63 年）
「横浜港史」（社）横浜港振興協会横浜港史刊行委員会編集（平成元年）
「図説 横浜の歴史」「図説・横浜の歴史」編集委員会編集（平成元年）
「明治政府と英國東洋銀行」立脇和夫著（平成 4 年）
「横浜の埋立」横浜市港湾局臨海開発部編集（平成 4 年）
「よこはま人物伝 - 歴史を彩った 50 人」横浜開港資料館編著（平成 7 年）
「マッカーサーが来た日 8 月 15 日からの 20 日間」河原匡喜著（平成 7 年）
「横浜富貴楼 お倉」鳥居民著（平成 9 年）
「開港場 横浜ものがたり」横浜開港資料館・横浜市歴史博物館編（平成 11 年）
「横浜開化錦絵を読む」宗像盛久編集（平成 12 年）
「横浜の歴史（平成 17 年度版）」横浜市教育委員会編集（平成 17 年）
「都市横浜の半世紀 - 震災復興から高度成長まで」高村直助著（平成 18 年）
「横浜港の七不思議 - 象の鼻・大桟橋・新港埠頭」田中祥夫著（平成 19 年）
「新版 日本倉庫業史」（社）日本倉庫協会編纂（昭和 17 年）
「経済財政白書」内閣府編集
「通商白書」経済産業省編集
「ジェトロ貿易投資白書」ジェトロ編集
「自動車ガイドブック」（社）日本自動車工業会編集

参考資料目次

(参考1) 幕末期の主な条約・協定	94
(参考2) 貿易額の推移と主な出来事	99
(参考3) 横浜港の主要輸出入品目	106
(参考4) 横浜港の地域(国)別貿易額	107
(参考5) 横浜、神戸、東京3港の貿易額シェアの推移	108
(参考6) 横浜税関管轄区域の変遷	109