

## OB memoir

## 旅具徴税等システム関連と NACCSの開発

山村 武史

SINCE 1979

## 回顧録

Takeshi Yamamura

## 略歴

昭和54(1979)年4月	大蔵省入省(東京税関)
昭和54(1979)年4月	関税局監視課
平成5(1993)年7月	関税局総務課事務管理室課長補佐
平成10(1998)年7月	通関情報処理センター企画部企画課長
平成11(1999)年7月	通関情報処理センター企画部長
平成12(2000)年7月	関税局監視課総括課長補佐
平成20(2008)年7月	東京税関成田税関支署長
平成24(2012)年6月	輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社取締役
平成26(2014)年7月	神戸税関長
平成27(2015)年7月	退官

### 旅具徴税等システム関連

昭和54(1979)年に関税局監視課に配属され、大学での専攻が電気工学であったためか、成田空港に導入予定の旅具通関情報電算システム(ACTIS<sup>1</sup>)の開発ベンダー候補数社の提案を比較検討し、評価しました。当時は入国旅客の携帯品の徴税事務や航空機旅客のリスク判定にコンピュータシステムを使用する効果は判然としなかったのですが、後の消費税導入で税額計算が複雑になったこともあり、税関事務の効率化に寄与したようで、ACTISは主要な税関空港に拡大展開されました。

平成12(2000)年に関税局監視課総括課長補佐の時、ACTISは空港毎に独立したシステムで、それぞれにシステム運用する電算室があり、リスク判定の元となる情報も各空港に分散していました。税関は既に広域ネットワーク(税関WAN)を全国展開していたので、ACTISを成田空港に集約して更新し、同時に最新の技術で情報分析するソフトを導入し、税関WANと接続して全国の税関空港と税関本関で新ACTISを利用可能とする方針を決めました。実現は後任に引き継ぎましたが、システムの大幅なコスト削減と機能向上、及びシステム運用

人員の削減が同時に実現できました。その後もACTISは改善され、航空会社から受信した氏名や生年月日などの事前旅客情報(API)と税関が保有する情報を照合することにより、効果的・効率的に要注意旅客を選定することが可能となり、覚醒剤等の不正薬物の摘発に貢献しました。

平成20(2008)年に成田税関支署長の時、税関では、APIに加え、航空会社の任意の協力のもと、乗客予約記録(PNR)を航空機旅客のリスク判定に活用していたのですが、PNRを税関が取得できる明確な法的根拠があった方が航空会社の協力を得やすいと考え、東京税関の意見として監視部長会議で議論してもらいました。その後、法令改正(平成23(2011)年度関税改正)が実現し、航空会社からPNRを取得する規定が関税法上に設けられました。また、関連法令の整備などによりPNRを電子的にNACCS<sup>2</sup>経由で受信できるようになり、航空機旅客のリスク判定が更に効率的・効果的に行えるようになりました。

令和に入り、全国の主要な税関空港では、航空機旅客が携帯品申告書をスマートフォンで電子的に提出し、顔認証による本人確認を実施することにより、税関職員と対面せずとも税関検査場電子申告ゲートから入国できるようになりました。40年以上に渡る旅具事務電算化のための試行錯誤と努力の結果が、新型コロナウイルス拡大下でタイムリーに結実したと思うと感無量です。

### NACCS関連

平成5(1993)年に関税局事務管理室課長補佐の時、船会社から入港時の積荷目録の提出・訂正、コンテナヤードでの貨物の搬入・搬出確認、出港時における貨物の船舶への搭載確認などをSea-NACCSの対象業務として欲しいとの強い要望がありました。このため、通関業者や保税蔵置場も巻き込んで混載貨物情報も対象範囲としたSea-NACCSの総合物流システム化に取り組みました。

Sea-NACCSは、平成3(1991)年から稼働しており、主に通関業務を対象としていました。総合物流システム化の前提となる海上貨物の物流とその業務の処理方法は、業界毎、会社毎、港毎に異なるなど、実態把握が難しく、まずは輸入コンテナ貨物を対象にNACCSでシステム化するのが現実的とも考えたのですが、関税局幹部からは「国家百年の計を考えて対象範囲を判断すべきではないか」と言われたことに共感

し、実現のハードルは高いと思いつつも大風呂敷を広げて、輸出入の海上コンテナ貨物のみならず、在来貨物もシステム化の対象範囲としました。また、平成11(1999)年10月の新Sea-NACCS稼働開始に合わせて、民間企業内システムとの電子データ交換(EDI)により、輸出入申告・許可通知等の官手続を行えるようにしました。それまではNACCSセンター(当時、通関情報処理センター)が提供する専用端末でのみ官手続が処理でき、輸出入の許可通知書もNACCS専用プリンタで関マーク(税関印の代替)を付けて印字していました。NACCS特例法は電子データに法的効果があるので、新Sea-NACCSでは関マークを廃止して問題ないと判断し、企業の汎用プリンタで印刷することを認めました。接続試験段階での開発ベンダーの仕様書誤りの発覚や企業側の準備の遅れなどもありましたが、予定通り新Sea-NACCSは稼働開始しました。ただ、当初は企業側システムの不具合が多発し、原因がNACCS側にあると誤解した企業からの苦情が多数ありました。

今では海空統合NACCSは、税関を含む6つの省庁と1万社以上の企業が共同で利用する総合物流情報プラットフォームに発展しました。これはAir-NACCSの成田空港導入を昭和40年代に検討開始してから半世紀以上に渡る官民の協力の成果であると思います。



大蔵省の看板前で監視課メンバーと記念撮影。翌日から財務省となりました。左から2人目が筆者(写真提供:山村氏)

<sup>1</sup> ACTIS (Airport Customs Taxation and Information System) 入国旅客等に対する適正かつ迅速な通関を確保し、関税の収納事務等の効率化・簡素化を図る目的で昭和54(1979)年に導入されたシステム

<sup>2</sup> NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System) 入出港する船舶・航空機及び輸出入される貨物について、税関その他の関係行政機関に対する手続及び関連する民間業務をオンラインで処理するシステム