

2010年度（9月修了）

早稲田大学大学院商学研究科

修 士 論 文

題 目

日中物流におけるAEO制度導入の影響

研究指導 貿易経営

指導教員 椿 弘次

学籍番号 35081024-5

氏 名 陳 媛媛

概要書

2011年9月11日に米国における同時多発テロ事件以降、国際物流におけるセキュリティの強化と効率化を両立させていこうと呼びかけに応じて、2002年以降WCO（世界税関機構）において各国が共通して取り組むべき課題について議論が進められた。

国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるための施策について、日本、米国を含む12か国で構成されるハイレベル戦略グループを中心に検討を行ってきた。検討の成果は、「国際貿易の安全確保及び円滑化のためのWCO「基準の枠組み」」（通称SAFE：Security and Facilitation in a Global Environment）としてまとめられ、2005年6月の総会で採択された。

「基準の枠組み」は、AEO（認定事業者、Authorized Economic Operatorの略称）の概念を組み込んでおり、AEOの要件や付与できる便益等について解説した「AEOガイドライン」が2006年6月の総会において採択され、2007年6月の総会では、「基準の枠組み」に「AEOガイドライン」の内容を包含する改正が行なわれた。このガイドラインはAEO事業者を認定する際の国際基準を定めたものであると理解される。

なお、AEO制度は単なるWCOの2006年の総会で選択されたガイドラインであり、強制力のある国際的な執行標準ではないということを留意すべきである。各加盟国がそれぞれ国の実情から考え、ガイドラインと合わせ、多少の規定を補足し、独自のAEO制度を作り上げた。WCOの発表によると、2008年5月現在、150ヶ国（WCO加盟国の87%）がAEO制度の導入を表明している。

AEO制度は、税関当局がセキュリティ管理と法令遵守の体制の整備された貿易関連事業者を認定し、そのような事業者については、自らの責任で貨物管理や税関手続きをきちんと行ってもらい、その代わりに税関が迅速で簡素な通関手続きを提供する仕組みで、AEO制度は国際物流においては、安全確保と簡素化を両立させようとするもので、今後の国際物流事業の流れに大きな影響力を持つと思われる。

本論文はAEO制度の趣旨を踏まえて、文献研究により、国際的な比較研究を進めながら、日本版と中国版のAEO制度の導入によって、日中間の物流事業にどのような影響を与える

かについて、論じた。

論文の構成について、第1章は AEO 制度誕生の背景を取り上げ、9・11 テロ事件の発生という背景を紹介し、主に米国税関国境保護局 CBP (Customs and Border Protections) CSI (Container Security Initiative)、24 時間前事前申告ルール、C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)、といった米国が自国の安全を守るための制度を論じた。また、AEO 制度の誕生と基本概念などを明確した。

第2章は日本版 AEO 制度導入の着眼点を始め、導入の段階、基本的構造、メリットなどまで、サプライチェーン全体をカバーするという観点から日本版 AEO 制度の構築について論じた。

第3章は中国版 AEO 制度導入の背景、制度の前身、内容などの面から中国版 AEO 制度の構築について論じた。法令順守は中国版 AEO 制度にとっても重要である。

第4章は日中版 AEO 制度の類似と相違、AEO 制度の相互承認及び日中物流における AEO 制度導入の影響について論じた。日中 AEO 制度の相互承認の可能性も論じた。

第5章は AEO 制度のいくつかの懸念 (ベネフィット対コスト、AEO 対 C-TPAT) を分析し、AEO 制度の展望について論じた。

目次

はじめに	6
第1章 AEO制度誕生の背景	7
1.1 国際物流の変化	7
1.2 9・11テロ事件の発生と米国の取り組み	7
1.2.1 9・11テロ事件の発生	7
1.2.2 米国の取り組み	7
1.2.3 CSIの導入	8
1.2.4 24時間ルール	9
1.2.5 C-TPATの導入	10
1.3 AEO制度の誕生	11
1.3.1 WCOの取り組み	11
1.3.2 AEO制度の概念	11
1.3.3 AEO制度の目的	12
1.3.4 AEO制度のメリット	12
第2章 日本版AEO制度の構築	13
2.1 日本版AEO制度導入の着眼点	13
2.2 日本版AEO制度導入の段階	14
2.2.1 シングルウィンドウ化	14
2.2.2 日本版AEO制度の導入	15
2.3 日本版AEO制度の基本的構造	18
2.4 日本版AEO制度のメリット	18
2.4.1 特例輸入申告制度のメリット	18
2.4.2 特定輸出申告制度のメリット	19
2.4.3 特定保税承認制度のメリット	20
2.4.4 認定通関業者制度のメリット	21
2.4.5 特定保税運送制度のメリット	22
2.4.6 認定製造者制度のメリット	22

2.5	日本版 AEO 制度の現状分析	25
第 3 章	中国版 AEO 制度の構築	30
3.1	中国の税関関係法	30
3.2	中国版 AEO 制度導入の背景	32
3.2.1	中国版 AEO 制度の前身	32
3.2.2	中国税関の EDI (Electronic Data Interchange) 化	33
3.3	中国版 AEO 制度の内容	34
3.3.1	中国版 AEO 制度導入の目的	34
3.3.2	中国版 AEO 制度の特徴	35
第 4 章	日中物流における AEO 制度の影響	36
4.1	日中の AEO 制度の類似と相違	36
4.1.1	類似点	36
4.1.2	相違点	37
4.2	日中物流における AEO 制度の影響	39
4.2.1	AEO 制度の相互承認	39
4.2.2	日本と中国それぞれ相互承認の取り組み	39
4.2.3	日中 AEO 制度の相互承認	40
4.3	日中物流における AEO 制度導入の影響	42
4.3.1	日中貿易の拡大	42
4.3.2	日中物流における AEO 制度導入の影響	43
第 5 章	まとめ	45
5.1	AEO 制度の懸念	45
5.1.1	ベネフィット対コスト	45
5.1.2	AEO 対 C-TPAT	45
5.2	終わりに	46

はじめに

国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるための施策について、日本、米国を含む 12 か国で構成されるハイレベル戦略グループを中心に検討を行ってきた。検討の成果は、「国際貿易の安全確保及び円滑化のための WCO「基準の枠組み」」としてまとめられ、2005 年 6 月の総会で採択された。

「基準の枠組み」は、AEO の概念を組み込んでおり、AEO の要件や付与できる便益等について解説した「AEO ガイドライン」が 2006 年 6 月の総会において採択され、2007 年 6 月の総会では、「基準の枠組み」に「AEO ガイドライン」の内容を包含する改正が行なわれた。このガイドラインは AEO 事業者を認定する際の国際基準を定めたものであると理解される。

AEO 制度は、税関当局がセキュリティ管理と法令遵守の体制の整備された貿易関連事業者を認定し、そのような事業者については、自らの責任で貨物管理や税関手続きをきちんと行ってもらい、その代わりに税関が迅速で簡素な通関手続きを提供する仕組みで、AEO 制度は国際物流においては、安全確保と簡素化を両立させようとするもので、今後の国際物流事業の流れに大きな影響力を持つと思われる。

本論文は AEO 制度の趣旨を踏まえて、文献研究により、国際的な比較研究を進めながら、日本版と中国版の AEO 制度の導入によって、日中の AEO 制度の類似と相違、日中間の物流事業にどのような影響を与えるかについて、論じた。

第1章 AEO 制度誕生の背景

1.1 国際物流の変化

グローバル化と企業のサプライ・チェーンが国境を超えて構築される中、国際物流に関してより迅速かつ確実なデリバリーが求められた。それに応じて、国際的なインテグレーターと呼ばれる物流事業者が台頭し、物流事業者のビジネスモデルも大きく変化している。

リードタイム¹短縮とコスト削減など社会経済ニーズに対応して、税関行政においてもより円滑な国際物流を実現するために、手続き簡素化等の取り組みが進められてきたところである。

1.2 9・11 テロ事件の発生と米国の取り組み

1.2.1 9・11 テロ事件の発生

だが、2011年9月11日に米国における同時多発テロ事件は、グローバル化に致命的な打撃を与えた。物流セキュリティ管理の重要性は今一番認識されるようになった。テロ事件直後、緊急避難策として、米国税関国境保護局 CBP (Customs and Border Protections) における輸入貨物に対する現物検査割合をテロ以前から4倍程度に引き上げるなど取締りを大幅に強化した。

1.2.2 米国の取り組み

そうした状況の中で、税関行政においてもこうした新たなリスクへの対応が求められた。9・11以降、米国はコンテナの安全確保を目的とした CSI (Container Security Initiative)、通関手続きの円滑、簡略化などのメリットを付与する C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)、貨物情報の提供が義務つけられる 24 時間前事前申告ルール (24 時間ルール) といった自国の安全を守るための制度を次々と導入した。下の図のように施策が次々と導入された。²

¹ リードタイムとは、企画から商品の到着までにかかった時間のことで、通常は日数で示す。

² 上斗米明「我が国における AEO 制度の推進と今後の課題」『貿易と関税』、Vol. 56, No. 9 (2008/9)、P17 より作成。

表 1-1 テロ事件以降米国の取り組み

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
施策	2002.3 CSI 導入	MI ³ 導入			Safe	2007.8
	2002.4 C-TPAT 導入				Port	9・11 委
	2002.12 24 時間ル ール導入				Act 成 立	員会勧告 実施法成 立

出所：各種資料によりまとめ

上記の図が示したように、テロ事件直後の 2002 年に、三つの施策が取り組まれた。テロの恐ろしさに怯えながら、CBP は安全確保のため、取り組みについて根本的な見直しに着手した。それまでの貨物の到着を待って水際で危険な物品の流入を阻止するという方法から、仕出し地（輸出国）から米国にいたるまでのサプライ・チェーン全体の安全確保を図るとともに、危険物についてはできる限り米国に貨物が到着する前に食い止めるという方針に転換した。

CSI、C-TPAT と 24 時間ルール³の三つの施策が、9・11 以降米国の貨物安全確保のために取り上げられ、今後 AEO 制度の誕生に大きく影響を及ぼしたと思う。それぞれの施策について説明したい。

1.2.3 CSI の導入

CSI の趣旨は船積み前の貨物情報の入手と積み出し時における安全チェックの確保である。具体的に言うと、CBP は事前情報等に基づきリスクが高いと判定される貨物を船積み前に特定しチェックすることを確保するため、CBP 職員を主要な海外の積み出し港に常駐させるという仕組みである。常駐という形は各国との合意の下に実施されている。CSI は相互プログラムであり、CSI 参加国当局の税関職員が自国向けの海上コンテナ貨物をターゲットにできるように米国の主要港に派遣する機会を設けている。同様に CBP は CSI パートナー国との二国間で情報を共有している。

2002 年 3 月に実施を発表して以後、CSI は飛躍的に発展を遂げてきた。4 年間で 26 の税

³ Megaports Initiative の略。放射性物質の拡散を防止するため、世界の主要港に放射性物質検知施設を設置するという米国政府が推進する取組である。

関機関が CSI に加盟して様々な実施段階にある。2004 年 5 月 24 日には、東京が 19 番目の CSI 港湾となった。⁴現在、北米、ヨーロッパ、アジア、アフリカ、中東、および中南米の港で CSI が実施されている。米国向け海上コンテナ貨物全体の約 86%を CSI が展開されている 58 の港がカバーしており、船積み前の対象になっている。⁵

CSI は世界中の戦略的な拠点へさらなる展開が進められている。WCO、EU 及び G8 は CSI の活動を支持し、世界各地で導入されている CSI の保安対策の実施を採用している。CBP は CSI の港湾安全保障政策を世界中に浸透させることを目指している。

CSI の根本的な目的は、米国内への武器流入や世界での武器流通を防ぐという役割を担うものである。米国に入ってくるコンテナ及びコンテナ船の安全保障を向上させる目的で導入された。安全保障の前線を本土から海外に持っていけば、本土がもっと安全になるだろうというものである。

世界中で年間 1 億 800 万個の海上コンテナが輸送され、2004 会計年度では 960 万個以上の海上コンテナが米国の港湾に到着した。1 日平均 2 万 6000 個の計算になる。米国に輸入される全製品の 40%は海上コンテナで米国の港湾に到着する。⁶

従って、CSI の取り組みは米国の貿易物流には重要な役割を担っている。CSI が貿易障壁になるのではないかという指摘もあるが、テロリストによる攻撃が究極的な障壁になるという認識から、それを阻止するための CSI は障壁⁷にはならないと考えられている。

1.2.4 24 時間ルール

米国 24 時間ルールは、米国向け貨物の船積港における船積 24 時間前にマニフェスト (Cargo Manifest 積荷目録) を米国税関に対し提出させることを船会社、NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier) ⁸に義務付けたルールであり、CSI を補完すると位置付けられた。輸出者にとってその物流に及ぶ影響は同プログラムの中で最も甚大である。

⁴ 日本貿易振興機構ジェトロホームページ

https://www.jetro.go.jp/world/n_america/us/trade_02/より、2010/05/10 アクセス。

⁵ 在日米国大使館ホームページ

<http://tokyo.usembassy.gov/j/info/tinfoj-CBP-csi.html>より、2010/05/10 アクセス。

⁶ 日本貿易振興機構ジェトロホームページ

https://www.jetro.go.jp/world/n_america/us/trade_02/より、2010/05/10 アクセス。

⁷ WTO 上の貿易障壁は主に関税障壁と非関税障壁に分けられる。ここに非関税障壁に指す。

⁸ 利用運送事業者ということである。自らは船舶を所有していないが、荷主に対しては運送業者として貨物を引き受け、実際には船会社を利用して海上輸送を行う者である。この事業を行うには国土交通大臣の許可が必要となる。

CBP は、船会社、NVOCC に対し米国向け輸出貨物の船積港における船積 24 時間前までにマニフェスト情報を、原則、米国税関システムにより米国税関に申告することを義務付けた。

1.2.5 C-TPAT の導入

2003 年に米政府は、CBP による監督のもと、国際供給網に伴う国家安全保障を強化する目的で、C-TPAT（テロ行為防止のための税関産業界提携）を整備した。テロ事件直後の危機感に加え、CBP の積極的な推進により、2008 年まで、C-TPAT への参加者数は 8000 社を超え、半数程度が輸入者とされている。⁹

C-TPAT は、テロ事件直後の物流の混乱の中で、安全な輸入貨物を円滑に流入させる観点から、税関と民間事業者との間の自発的な協力作業のプログラムとして、輸入者が自らのサプライ・チェーンの安全性について、一定の基準を遵守する一方、税関がそうした輸入者等を認定した上、税関の裁量に属する検査を当該輸入者の貨物について軽減するとのコンセプトで導入された。

C-TPAT は導入時の米国の自国のテロ対策との色彩が強く反映され、その対象となるサプライ・チェーンを輸入に限定するとともに、カバーされる範囲も自国領域内を超えて、輸入貨物が海外において製造、梱包される時点から輸入者が引き取るまでに至るものとなっている。

輸入の面について、C-TPAT は輸入業者に対し、国際供給網をめぐる安全保障上の業務処理に関する提言や助言を告知する。提言や助言内容は、輸入に携わる業種別（例えば、輸送業者、通関業者、輸入業者、港湾倉庫業者）に分類されている。ただ、C-TPAT からの提言や助言内容は、業界標準としてではなく、業務上の指針としての告知にすぎない。

輸出の面について、CBP はメキシコ以外の国の製造業者と輸出向け梱包業者をはじめ、対米輸出関連業者に、C-TPAT への参加を 2003 年 8 月から奨励している。C-TPAT への参加には資格が必要とされる。メキシコの製造業者はほぼ自動的に有資格業者となるが、C-TPAT 認定の輸入業者を米国に運営しているといったいくつかの条件がある。メキシコ以外の国の製造業者は、基本的には CBP からの呼びかけがない限り C-TPAT への参加を認められない。外国の製造業者は、C-TPAT に参加するために（C-TPAT Application Procedures

⁹ 上斗米明「我が国における AEO 制度の推進と今後の課題」『貿易と関税』、Vol. 56, No. 9（2008/9）、P20。

for Foreign Manufacturers) に準拠する必要がある。

C-TPAT は、国土の安全確保という導入目的から、セキュリティについて詳細な部分までチェックすることが大きな特徴である。また、輸入者のサプライ・チェーンについて海外における製造の拠点までカバーすることと、承認後も原則として3年に一度は再実地確認することが、セキュリティ重視の観点で明示されている。

上記 CSI、24 時間ルール、C-TPAT の 3 種類のプログラムにより、9・11 テロ事件以降船積港から米国納入地迄の輸入コンテナ貨物の安全性を相互補完的に確保しようとするものである。それに、WCO が米国の取り組みを参考して、AEO 制度を構想した。

1.3 AEO 制度の誕生

1.3.1 WCO の取り組み

このような取り組みが米国のみならず、新たな環境下における安全かつ円滑な国際物流を実現するために、主要貿易国及び関係機関により安全確保の施策が模索されてきた。2002 年以降 WCO（世界税関機構）において各国が共通して取り組むべき課題について議論が進められた。国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるための方策について、日本、米国を含む 12 か国で構成されるハイレベル戦略グループを中心に検討を行ってきた。検討の成果は、「国際貿易の安全確保及び円滑化のための WCO 「基準の枠組み」」（通称 SAFE：Security and Facilitation in a Global Environment）としてまとめられ、2005 年 6 月の総会で採択された。¹⁰ 「基準の枠組み」¹¹ は、AEO（認定事業者）の概念を組み込んでおり、AEO の要件や付与できる便益等について解説した「AEO ガイドライン」¹² が 2006 年 6 月の総会において採択され、2007 年 6 月の総会では、「基準の枠組み」に「AEO ガイドライン」の内容を包含する改正が行なわれた。このガイドラインは AEO 事業者を認定する際の国際基準を定めたものであると理解される。

1.3.2 AEO 制度の概念

AEO とは、“Authorized Economic Operator” の略称であり、直訳すると「認定された経済事業者」となるが、一般的には「認定事業者」と認識される。AEO 制度は、サプライ・

¹⁰ 財務省ホームページ

<http://www.mof.go.jp/jouhou/kanzei/wco/wcosafe.htm> より、2009.10.28 アクセス。

¹¹ 付録 1 を参照。

¹² 付録 2 を参照。

チェーンにおいて高度なセキュリティを保証する輸出入者等を税関が認定し、通関手続の簡素化等のベネフィットを付与するものだ。具体的に言うと、税関当局がセキュリティ管理と法令遵守の体制の整備された貿易関連事業者を認定し、そのような事業者については、自らの責任で貨物管理や税関手続きをきちんとしてもらい、その代わりに税関が迅速で簡素な通関手続きを提供する仕組みで、それによって、国際物流におけるセキュリティの強化と効率化を両立させていこうとするものである。だが AEO 制度は WCO の 2006 年の総会でガイドラインが選択されたものであり、国際上で統一して認められた執行標準ではない。WCO の発表によると、2008 年 5 月現在、150 ヶ国（WCO の 176 ヶ加盟国の 87%）¹³が AEO 制度の導入を表明している。

1.3.3 AEO 制度の目的

AEO 制度の目的は、国際取引におけるサプライ・チェーンのセキュリティの確保、及び適正な税関手続きの実現ということである。このセキュリティの確保というのは安全な環境下で貨物を出入荷、輸送、保管することを実現することであり、そのためには①不正なアクセスを防止する物理的セキュリティの確保、②工場・倉庫等に入出場する人、車両をコントロールする人的セキュリティの確保、③社内情報ネットへの不正アクセスを防止する情報セキュリティの確保が必要である。一方、適正な税関手続きの実現のためには、顧客の貨物の安全、確実な輸送、保管サービスの確保という基本的経営意識を徹底し、営業側、倉庫側、輸送側で、顧客の要望、指示等の正確な情報伝達、適正な貨物の輸送・保管等各担当が役割を全うすることが重要である。

1.3.4 AEO 制度のメリット

国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるため導入された AEO 制度は、当然貿易におけるスムーズな進行に大きなメリットを付与された。具体的に、「AEO ガイドライン」によれば、AEO 制度のメリットが下記の通り書かれている。

1. 通関の迅速化、積替え時間の減少、保管費用の削減への措置。
2. AEO 参加者に対して貴重な情報へのアクセスを提供。
3. 貿易混乱または脅威の度合いの高い時期の特別措置。
4. 新しい貨物取扱いプログラムへの参加を第一に考慮。

¹³ 馬永飛、張樹傑「論我国海関推行 AEO 制度的若干問題」『上海海関学院学报』（2009/3）。

第2章 日本版 AEO 制度の構築

2.1 日本版 AEO 制度導入の着眼点

米国の同時多発テロを契機に、単に通関時点における適正の確保という次元を超えて、サプライ・チェーン全体で貨物のセキュリティ管理を図ることの重要性が世界的に再認識された。この貨物セキュリティ管理と、物流効率化とを如何に両立させるかという課題は、21 世紀の国際物流の発展に関わる最大の課題の一つである。

米国では、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、コンプライアンスに優れた事業者に対しては比較的簡便な取り扱いを行うという仕組みを構築しており、EU 等でも同様の取り組みが拡がりつつある。また、こうした動きが進展するに伴い、コンプライアンスに優れた事業者に対する、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。

こうした中、日本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り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。制度の特徴としては、俗というアメとムチである。つまり、厳しくする一方で、手続き上で便宜を与える。

中でも、輸出貨物に関する物流効率化が、日本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、日本からの輸出貨物ができるだけ円滑かつ迅速な取り扱いを受けられることを目指し、そのために求められる貨物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、最優先課題である。

日本の税関においても、増大する輸出入申告を迅速に処理するため、NACCS（通関情報システム Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System）¹⁴による税関手続きの電子化を進めるとともに、IT システムを活用し申告内容に基づき当該貨物のリスク判定を行ってきており、リスク判定においては輸出入者のプロフィールは重要な要素として取り扱われてきた。

¹⁴ NACCS は、国際貿易における、通関及び輸入の際の関税の納付などを効率的に処理することを目的に構築された、税関官署、運輸業者、通関業者、倉庫業者、航空会社、船会社、船舶代理店、金融機関等の相互を繋ぐ電子的情報通信システムである。

9・11以降、国際的な議論の流れを踏まえ、民間事業者が自らサプライ・チェーンの安全を確保することを要件として、貨物ではなく事業者の資質に着目してリスク管理を行う本格的な制度として、2006年3月に特定輸出申告制度が導入された。同制度は、過去の法令違反がないこと等に加え、通関手続き等に関わる社内のコンプライアンス・プログラム（法令遵守規則）の規定と当該規則及び付随する業務手順書に沿って業務を執行する能力を有していること等を要件とし、税関により認定された輸出者は、申告に必要なデータが揃えば、貨物が自社の工場内にある場合や輸送中である場合でも、原則として全ての貨物について申告が可能となり、税関の許可も与えられるものである。すなわち、保税地域への搬入を免除される（P22の図1を参照）。

日本におけるAEO制度は、こうしたコンプライアンスに着目したこれまでの取り組みを基礎として、国際的な枠組みと整合性をとる形で整備が進められることとなる。

2.2 日本版 AEO 制度導入の段階

2.2.1 シングルウィンドウ化¹⁵

日本の輸出入を行う者は、その貨物について税関に申告し、輸出入の許可を受けなければならないこととなっており、税関では、申告された貨物について、申告書類を審査し、必要に応じて貨物を検査している。

貨物の輸出入量の増加に伴う通関業務の迅速化、利用者の利便性を向上させるため、税関ではNACCS及びCIS（通関情報総合判定システム Customs Intelligent database System）を活用し、ハイリスク貨物つまり不正に輸出入される可能性が高い貨物とローリスク貨物とを的確に選別することにより、適正、迅速な通関に大きな効果をあげている。

2003年7月には、港湾手続と輸入手続を対象として、1つのフォームを入力し、送信することで、関係する省庁のすべての手続が一度に処理されるシングルウィンドウ・サービスを開始させた。また、2008年10月に、利用者コード、申請画面および入力方法の統一化や相談窓口の一元化を実現した、新たなシングルウィンドウ（府省共通ポータル）を稼働させた。さらに、2010年2月に、空港における入出港手続を府省共通ポータルに追加して、貨物の輸出入や船舶、航空機の入出港に係る行政手続のシングルウィンドウ化を実現している。

¹⁵ シングルウィンドウとは、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回の入力、送信により、複数の類似手続を同時に行えるようにするものである。付録3を参照。

2.2.2 日本版 AEO 制度の導入

2006年6月のWCOにおけるAEOガイドラインの採択を踏まえ、日本においても国際的な基準と整合的な形でAEO制度を整備していくことが必要となった。このため、2007年税関改正においては、輸入にかかる簡易申告制度について国際標準に適ったAEO制度として整備するため、利用者の利便性向上のための改善を行うとともに、認定要件を特定輸出申告制度を加えたほか、主として倉庫業者を対象とするAEO制度である特定保税承認制度を導入し、サプライ・チェーン上で荷主以外の関係業者は対象となる事業者を拡充することとした（P15の表2-1を参照）。

AEOの認定に関わる手続き面においても大幅な改善が行われた。具体的には、コンプライアンスに盛り込まれる要件をWCOガイドラインに適ったものに整備するとともに、申請予定者にとっての透明性、予見可能性を高める観点から、米国の手続きを参考に、AEOの認定に必要な要件をチェックシートの形で税関ホームページに公表し、それに基づいて自己評価を行った上で申請が行えるようにした。更に、申請予定者の参考とするため、輸出入向けの一般的なモデルコンプライアンスに加え、商社のようにメーカーと異なるビジネスモデルをとる事業者用のモデルコンプライアンスも商社等と協議した上で策定し、ホームページに公表することとした。

2007年度関税改正においては、既に導入されていた輸入貨物に関わる簡易申告制度をAEO制度として整備するため、また利用者の利便性向上のための改善を行うとともに、認定要件を特定輸出申告制度と基本的に同一させた。2009年2月から、その名称を特例輸入申告制度に変更した。

税関の体制面においても、AEOを専担とする部門を東京税関内に設置し、各地区の税関における作業を統括させることとした。官民のパートナーシップによりAEO制度の利用拡大に向けた努力が進められた結果、AEO制度の利用は輸出者を中心に急速に拡大することとなった。特定輸出者の数を見ると、2007年3月末には8社に過ぎなかったものが、2008年3月には100社と飛躍的に増加したほか、輸出額に占める割合についても、同12.8%から42.2%¹⁶へと増加した。

さらに、2007年度関税改正においては、保税蔵置場及び保税工場の被許可者、すなわち

¹⁶ 上斗米明「我が国におけるAEO制度の推進と今後の課題」『貿易と関税』、Vol. 56, No. 9 (2008/9)、16-29。

倉庫業者等を対象とした特定保税承認制度を導入し、サプライ・チェーンの事業者を拡充することとした。

こうした制度の利用者拡大が進む最中、2008年度関税改正において、関税、外国為替等審議会関税分科会における検討が進められた。この改正では、輸入にかかる AEO 制度である簡易申告制度について、利便性向上の観点から一定の財務基準を満たす者について担保の免除を認めるなどの既存制度の改革を行うとともに、国際物流のサプライ・チェーン上で業務を行う事業者をできる限り広く AEO 制度の対象とする観点から、新たに通関業者及びフォワーダー、船社、航空会社等の運送事業者を対象とする AEO 制度を導入した。よって、通関業者を対象とした認定通関業者制度、運送業者等を対象とした特定保税運送制度が導入されてきた。

2009年度関税改正で、関税法に盛り込まれた製造者を対象とした認定製造者制度が導入され、2009年7月1日から実施されている。この認定製造者制度の導入により、日本の AEO 制度は、輸出入貨物におけるサプライ・チェーン全体をほぼカバーすることができたように思われる。六つの制度により、日本の AEO 制度が構成されている。¹⁷

¹⁷表 2-1 日本版 AEO 制度を参照。

表 2-1 日本版 AEO 制度¹⁸

制度	要件	概要	承認者数
輸入者の AEO 制度 【特例輸入申告制度】 (旧称簡易申告制度)	一定期間法令違反がない、 業務遂行能力を有している、 法令遵守規則を定めている等	平成 13 年 3 月～ 【特例輸入者】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物到着前の輸入申告及び許可 ・ コンプライアンスの反映による審査・検査率の軽減 ・ 納税申告前の貨物の引き取りと事後の納税 ・ 一括（1 月分）での納税申告が可能 	73
輸出者の AEO 制度 【特定輸出申告制度】		平成 18 年 3 月～ 【特定輸出者】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 保税地域への貨物搬入前の輸出申告及び許可等 ・ コンプライアンスの反映による審査・検査率の軽減 	220（20 年総輸出額の 54.6%）
倉庫業者の AEO 制度 【特定保税承認制度】		平成 19 年 10 月～ 【特定保税承認者】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 要件を満たす場所を届出により保税蔵置場とすることが可能 ・ コンプライアンスの反映による検査率の軽減 ・ 保税蔵置場の許可手数料の免除 	64
通関業者の AEO 制度 【認定通関業者制度】		平成 20 年 4 月～ 【認定通関業者】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 納税申告前の貨物の引き取りと事後の納税 ・ 特定保税運送者による運送等を要件に、保税地域以外の場所にある貨物について、輸出申告を行うことが可能 	14 ¹⁹
運送者の AEO 制度 【特定保税運送制度】		平成 20 年 4 月～ 【特定保税運送者】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 保税運送について個々の承認が不要 ・ 認定通関業者が保税地域外の場所で輸出申告する貨物を積込港等まで運送することが可能 	—
製造者の AEO 制度		平成 21 年 7 月～ 【認定製造者】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 認定製造者が製造した貨物を特定製造貨物輸出者が輸出する場合、保税地域以外の場所にある貨物について、輸出申告を行うことが可能 	(21 年 7 月から)

¹⁸ 郡山清武「我が国の AEO 制度の現状等について」『貿易実務ダイジェスト』(2009/9)、3 より作成。

¹⁹ 2009/10 現在、他のデータは 2009/7 現在。

2.3 日本版 AEO 制度の基本的構造

日本版 AEO 制度の構造は、いずれもセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された者を対して関税法上の特例措置を与える仕組みになっている。

具体的には、まず関税法において、コンプライアンスプログラムの策定など承認のための基本的要件が規定されている。さらに政省令、通達において、当該コンプライアンスプログラムに盛り込むべき基本的事項が定められている。具体的には、例えば、WCO ガイドラインで要件とされた、取引先のセキュリティ、貨物、運送、施設のセキュリティ、税関への協力、連携、危機管理、財務健全性、訓練等について具体的な手続き等を定めていることが求められている（後述 P18 などを参照）。

また、AEO 事業者がコンプライアンス及び関連する手順書に従って業務を行うことを担保するため、必要な社内体制整備を行うことが求められる。

2.4 日本版 AEO 制度のメリット

AEO の認定を受けることによるメリットには、法令に規定されている各種優遇措置と AEO の認定を受けることでビジネス上で得られるその他の影響がある。

日本国内の域内のサプライ・チェーン上にある事業者の殆どが AEO 制度の対象として含まれることとなった。こうした AEO 制度の対象の拡充により、国際物流の一層の安全の強化が図られるとともに、自らのサプライ・チェーンの安全について責任が求められる AEO 輸出入者にとって、AEO として認定される物流事業者に業務委託を図ることによりセキュリティ管理がより容易且つ確かなものになることが期待される。

2.4.1 特例輸入申告制度のメリット

貨物のセキュリティ管理とコンプライアンス（法令遵守）の体制が整備された者として、あらかじめいずれかの税関長の承認を受けた輸入者（特例輸入者）については、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制度である。だから、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された輸入者については、輸入申告時の納税のための審査、検査が基本的に省略されるほか、貨物の引き取り後に納税申告を行うこと等が可能となる。

以下のメリットが挙げられる。

1. 貨物が本邦に到着する前に通関手続が完了する。

2. 輸入申告時の申告項目が削減される。
3. 輸入申告時の納税のための審査、検査が基本的に省略され、その結果、通関に要する時間を計算できることとなり、在庫管理が一層容易となる。
4. 保全のため必要と認められる場合を除き、担保の提供を行うことなく納税申告を後日に行うことができる。
5. 納税申告を後日まとめて行うことができる。
6. 特例輸入申告制度の利用を希望する業者は、「特例輸入者等承認・認定申請書(C-9000号)」に所要の事項を記載した上で、関係書類とともに税関に提出し、税関長の承認を受ける必要がある。

当該申請はどの税関に行っても差し支えがないが、原則として、主たる輸入業務を行っている事業所の所在地を管轄する税関の特例輸入申告制度担当部門に提出する。

なお、承認を受けた輸入者（特例輸入者）は、全国の税関官署において、特例輸入申告制度を利用することができる。²⁰

2.4.2 特定輸出申告制度のメリット

貨物のセキュリティ管理とコンプライアンス（法令遵守）の体制が整備された者として、あらかじめいずれかの税関長の承認を受けた輸出者（特定輸出者）については、保税地域等に貨物を搬入することなく、貨物が置かれている場所又は貨物の船積（積込）を予定している港（空港）の所在地を管轄する税関長に対して輸出申告をし、輸出の許可を受けることができる制度である。

特定輸出申告制度においては、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された輸出者については、貨物を保税地域に搬入することなく、自社の倉庫等で輸出申告が可能となるほか、税関による審査、検査において輸出者のセキュリティー管理とコンプライアンスが反映されることから、輸出貨物の迅速かつ円滑な船積（積込）が可能となり、リードタイム及び物流コストの削減等が図れるものと考えられる（巻末付録3 データーを参照）。

特定輸出申告制度の利用を希望する業者は、「特例輸入者等承認・認定申請書（C-9000号）」に所要の事項を記載した上で、関係書類とともに税関に提出し、税関長の承認を受

²⁰ 税関ホームページ

http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imitsukan/1901_jr.htm より、2010/04/20 アクセス。

ける必要がある。

当該申請はどの税関に行っても差し支えないが、原則として、主たる輸出業務を行っている事業所の所在地を管轄する税関の特定輸出申告制度担当部門に提出する。

なお、承認を受けた輸出者（特定輸出者）は、全国の税関官署において、特定輸出申告制度を利用することができる。²¹

2.4.3 特定保税承認制度のメリット

貨物のセキュリティー管理とコンプライアンス（法令遵守）の体制が整備された者として、あらかじめ税関長の承認を受けた保税蔵置場等の被許可者（特定保税承認者）については、税関長へ届け出ることにより保税蔵置場を設置することが可能となるほか、当該届出蔵置場にかかる許可手数料も免除される制度である。

特定保税承認制度においては、貨物のセキュリティー管理と法令遵守の体制が整備された保税蔵置場等の被許可者（特定保税承認者）については、税関長に届け出ることにより保税蔵置場等を設置することが可能となるほか、許可手数料が免除されること、包括的な許可（更新）を受けられること、コンプライアンスを反映した検査を受けられること等、税関手続における利便性が向上すると考えられる。

特定保税承認制度の利用を希望する業者は、「特例輸入者等承認、認定申請書（C-9000号）」に所要の事項を記載した上で、関係書類とともに税関に提出し、税関長の承認を受ける必要がある。

「特定保税承認制度」申請の資格、要件は：

1. 保税蔵置場の許可を受けて3年を経過し、申請者が3年以内に関税法違反がないことである。
2. 外国貨物の蔵置等に関する業務について、関税法その他の法令の規定を順守するための法令順守規則を定めていることである。
3. NACCSを使用し、業務を適正かつ確実に遂行する能力を有していることである。²²

当該承認の申請は、原則として申請者の住所又は居所の所在地を所轄する税関の特定保

²¹ 税関ホームページ

http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/extsukan/5601_jr.htm より、2010/04/20 アクセス。

²² 税関ホームページ

http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/sonota/9205_jr.htm より、2010/04/20 アクセス。

税承認制度担当部門に提出する。

承認を受けた保税蔵置場等の被許可者（特定保税承認者）は、保税蔵置場として利用したい場所を所轄する税関へ届け出ることにより、保税蔵置場を設置すること等が可能になる。

日本通運は、2008年1月23日、特定保税承認者の全国第1号として承認され、東京税関長から承認書が交付された。これを期に今後も保税業務精度の維持、向上を図り、コンプライアンス経営のさらなる徹底と顧客の国際業務発展に寄与したいとの目的が表明されている。²³

2.4.4 認定通関業者制度のメリット

AEO 通関業者制度（認定通関業者制度）は、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された通関業者のための制度であり、これを利用することにより通関手続の特例措置を受けることが可能となり、輸出入貨物のリードタイム短縮等が期待される。

認定通関業者制度は以下のメリットが挙げられる。認定通関業者の認定を受けた場合には、次の特例措置を受けることができる。

1. 輸入者の依頼により行う輸入貨物の通関手続において、貨物の引取り後に納税申告を行える（特例委託輸入申告制度）ことにより、輸入貨物の一層の迅速かつ円滑な引取りが可能となる等その利便性が向上する。
2. 輸出者の依頼により行う輸出貨物の通関手続について、特定保税運送者による運送等を前提に、保税地域以外の場所にある貨物について輸出申告を行える（特定委託輸出申告制度）ことにより、リードタイム及びコストの削減等が図ることができる。

24

このほか、一定の要件を満たせば特定保税運送者の承認も受けることができる。また、同一税関の管轄内の特定の地域において輸出入申告を行う税関官署の選択が可能となる。貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された通関業者については、輸入者の委託を受けた輸入貨物について貨物の引取り後に納税申告を行うことや、輸出者の委託を受けて保税地域以外の場所にある貨物について輸出申告を行うことなどができる。

²³ 日本通運ホームページ

http://www.nittsu.co.jp/press/2008/20080124_1.htm より、2010/04/20 アクセス。

²⁴ 税関ホームページ

http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/sonota/9106_jr.htm より、2010/04/20 アクセス。

2.4.5 特定保税運送制度のメリット

AE0 運送者制度（特定保税運送制度）は、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された運送者のための制度であり、これを利用することにより簡易な手続で保税運送を行えるようになるなどの特例措置を受けることが可能となり、輸出入貨物に係るコスト削減等が期待される。貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された認定通関業者のほか、特定保税承認者その他の国際運送貨物取扱業者については、個々の保税運送の承認が不要となるほか、特定委託輸出申告に係る貨物について、輸出者の委託を受けて保税地域以外の場所から直接積込港等まで運送を行うことなどができる。

特定保税運送制度のメリット：

特定保税運送者の承認を受けた場合には、次の特例措置を受けることができる。

1. 保税運送について個々の承認が不要となるなど、簡易な手続で行えることにより事務負担が軽減される。
2. 輸出貨物の運送について、輸出者の依頼により認定通関業者が保税地域以外の場所で行う貨物について、輸出者の依頼によりその場所から直接積込港等まで運送を行うことを可能とすることにより、リードタイム及びコストの削減等が図られます。

2.4.6 認定製造者制度のメリット

製造者の AE0 制度（認定製造者制度）は 2008 年 8 月に改訂された貿易手続き改革プログラムの中で、「日本の AE0 制度については製造者も対象事業者に入れることを検討すべきである」という旨が提案され、2009 年 7 月に関税改正で関税法に盛り込まれた。²⁵

認定製造者制度は、製造者、すなわちメーカーを対象とした制度であるが、海外に自社の製品を輸出しようと考えているメーカーの中には、その輸出の形態として、大きく二つの形態があると考えている。

一つは、メーカー自身が輸出者となって、自社の製品を自己の名義で輸出をする形態であり、もう一つは、そのメーカー自身では輸出をせずに、例えば、自社の製品を商社に引渡し、商社が商社の名義で輸出をする形態である。

前者の場合には、メーカー自身が輸出者になるため、AE0 制度を利用しようとする場合

²⁵ 郡山清武「我が国の AE0 制度の現状等について」『貿易実務ダイジェスト』（2009/9）、5。

には、そのメーカーが特定輸出者になることによって特定輸出申告制度を利用することができる。しかしながら、後者の場合には、メーカー自身は輸出者にならないので、AEO 制度に参加しようとしても参加できないということになる。

認定製造者制度は、基本的には自身が輸出者になることがないメーカーを第一の対象とした AEO 制度である。

貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された製造者が製造した貨物について、製造者以外の輸出者が行う輸出通関手続において、保税地域に当該貨物を搬入する前に輸出申告（特定製造貨物輸出申告）を行うことができるものである。

認定製造者の認定を受けたメーカーが自社の工場で製品を製造し、それを輸出者（この場合は一般的に商社）に引渡す。商社はその商社の名義で輸出申告を行うことになるのが一般的な流れである。²⁶認定製造者が製造した製品を商社が直接引き渡しをうけて輸出する場合には、一般の輸出通関とは異なり、保税地域に搬入する前に輸出申告を行うことができるというのが認定製造者制度の趣旨である。²⁷

²⁶ 図 1 を参照。

²⁷ 図 2 を参照。

図 1 輸出を委託した場合の一般的な輸出通関²⁸

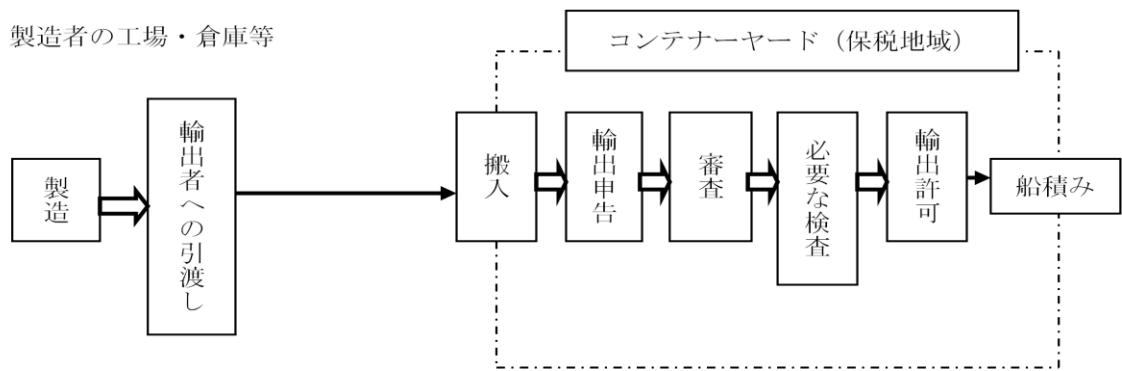


図 2 認定製造者による輸出通関²⁹

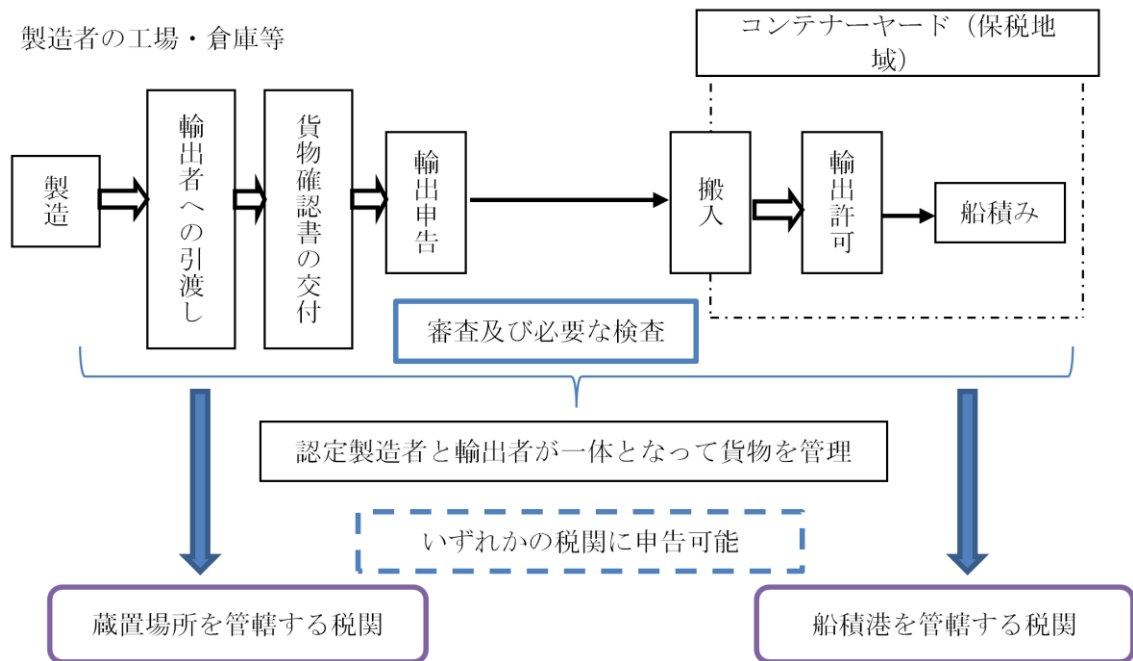


図 2 の通り、認定製造者制度を利用することにより、貨物をコンテナ・ヤード等に運

²⁸ 郡山清武「我が国の AEO 制度の現状等について」『貿易実務ダイジェスト』(2009/9)、6 より作成。

²⁹ 同上。

び込む前に税関の審査を受けることができるとともに、必要な検査を受ける場合には、コンテナ・ヤード等に運び込む途中で税関の指定した場所に持ち込んで検査を受けることができることになる。

なお、自身が輸出者となって自社製品を輸出しているメーカーにおいても、自社製品を商社に引き渡して輸出を行う場合が多い。この場合は、当該メーカーが、特定輸出者の承認と合わせて認定製造者の認定も受けていれば、認定製造者制度を利用することにより保税地域に搬入する前に輸出申告を行うことができるようになる。

こうしたことにより、輸出通関におけるリードタイムの短縮や、通関のスケジュールは予想となる。業務プロセス時間の予測は立てやすくなる。予見可能性の向上といった効果が期待できると思う。

2.5 日本版 AEO 制度の現状分析

各制度の承認、認定者数であるが、特例輸入申告制度が現在 73 者であり、特定輸出者の顕著な伸びに比較すれば大したものではないが、最近になって、徐々に増えつつある状況にある。

特定輸出者数は現在 220 者であり、順調に伸びている。2008 年に特定輸出者による輸出額が総輸出額の 54.6%を占めている。

倉庫業者に対する AEO 制度である特定保税承認制度については、現在 64 者に対して承認を行っている。短時間の間に順調に利用者が増えている状況である。この制度について、保税蔵置場又は保税工場の許可手数料が免除されるという経済的なメリットがあるため、これらの保税地域の許可者の参加意欲を向上させているものと思われる。

認定通関業者制度は 14 者ということは、若干伸び悩んでいると思われる。

また、特定保税運送制度と認定製造者制度については、未だに承認実績がない状況である。

認定通関業者制度と特定保税運送制度の認定、承認実績がなかなか拡大しない要因は大きく三つの理由があると考えられる。

一つは、両制度の対象事業者である通関業者と運送業者は、多くが倉庫業も兼ねており、特定保税承認制度の対象事業者にもなっていることである。次は、全国で事業を行っているような通関業者や運送業者においては、社内体制の整備、セキュリティ管理といった面で、全社的な取り組みが中々難しいという事情もあるようである。三つ目の要因としては、

運送業者においては、多くの事業者が実際の運送を多段階で他の事業者に委託しているため、特定保税運送者の承認を受けようとする事業者が、実運送を行っている事業者まで管理することが困難であるという問題もあるようである。

2009年9月に認定通関業者制度が施行されてから約1年半を経過したところで、14者の認定通関業者を対象とするアンケート調査³⁰が行われた。調査の結果からは同制度に対する理解度は高いものの、取り組み中は全体の3割に満たず、むしろ他社の動向を気にしており、動きが鈍い現状がわかった。それは日本企業の担当者は慎重すぎることに繋がると思う。

³⁰ 表 2-2 を参照。

表 2-2 AEO 認定通関業制度でアンケート調査³¹

問 1. 認定通関業者制度についての理解度についてお伺いします。		全国
1	よく理解できている	17%
2	だいたい理解できている	56%
3	細かいことはよくわからない	24%
4	関心がないので、ほとんど勉強していない	3%
問 2. 認定通関業者制度の情報はどうにして得ていますか。(複数選択可)		
1	税関に相談・問い合わせをしている	20%
2	税関等の開催した説明会に参加している	61%
3	法令・通達や税関ホームページの資料などを見て勉強している	62%
4	取り組みの進んでいる同業者から教えてもらっている	10%
5	その他	5%
問 3. 認定通関業者制度への取り組みの現状はどの段階ですか		
1	認定を既に取得している	2%
2	税関に申請書を提出し受理されている	0%
3	既に申請書を作成し税関に提示し相談中である(税関の現地確認に向けた準備等)	2%
4	まだ申請書を作成していないが税関と相談中である	12%
5	社内で準備作業中である	14%
6	他社の動向等、様子を見ているところである	56%
7	認定を受けることは考えていない	13%
問 4. 認定取得の障害となっている(いた)問題は何ですか(複数選択可)		
1	会社の規模、人材難等から、総括管理部門や法令監査部門の機能を果たす組織の整備が困難である	63%
2	法令遵守規則や業務手順書の作成に困難をきたしてる(法令遵守規則の雛型は公表されているが、ポイントとなる事項の詳細内容がわからない等)	28%
3	業務委託先に対する教育・訓練が困難である(例えば、認定通関業者のみではメリットがないので特定保税運送者の承認を取得しようとするが、業	25%

³¹ 「AEO 認定通関業者制度でアンケート調査」『荷主と輸送』(2009/10)、No. 420、70-73

	務委託先管理が難しい)	
4	顧客（荷主）管理が厳しく、対応が困難である	28%
5	社内のトップから末端の社員まで AEO の浸透を図ることが困難である	22%
6	体制整備等のコスト・負担に比べ、明確なベネフィットがないので取り組む意欲がでない	41%
7	地方に所在するため、税関担当者との相談、面談がなかなかできない	3%
8	税関の対応に問題がある	4%
9	その他	14%
問 5. 認定通関業者のベネフィットについてどのような意見・要望をお持ちですか（複数選択可）		
1	申告先官署の自由化を実現してほしい	32%
2	税関官署に出向かなくて済むようにインボイス等の関係書類の電子提出（PDF 化等）を認めてほしい	33%
3	審査・検査を軽減してほしい	55%
4	ベネフィットについては、あまりこだわっていない	10%
5	その他	13%

日本版 AEO 制度には、ベネフィットもある。2009 年 3 月に財務省による第 9 回輸入手続の所要時間調査が行われた。調査では、輸入手続全体の一層の迅速化を図るために講じてきた施策の効果を検証するため、初めて、輸入者の AEO 制度を利用した場合についても所要時間調査（海上及び航空貨物）を実施した。³²

従来からの調査も含め、その結果のポイントは以下のとおりである。

AEO 貨物の通関時間は、わずか 0.1 時間となった。輸入者の AEO 制度を利用した AEO 貨物の場合、海上貨物及び航空貨物の別にかかわらず、通関所要時間（輸入申告～輸入許可）は 0.1 時間となり、一般貨物の 3.1 時間（海上）及び 0.4 時間（航空）に比べて大幅に短いものであることが、初めて明らかになった。³³

このような調査結果を踏まえ、今後とも、AEO 制度の利点を明らかにしながら、その利用拡大に努めていくと財務省が考えている。

³² 付録 4 を参照。

³³ 付録 4 を参照。

一般貨物と比べて、AEO 貨物の通関時間が遥かに短いのは、AEO 制度の利便性が十分にあらわれた。貿易の安全かつ円滑を図るために取り上げられた AEO 制度の一つ成功とも言えると思う。

第3章 中国版 AEO 制度の構築

3.1 中国の税関関係法

AEO 制度は、WCO の 2006 年の総会でガイドラインとして採択され、2007 年に実施された。なお、AEO 制度は単なるガイドラインであり、強制力のある国際的な執行標準ではないということを留意すべきであることは、概要において前述した。各加盟国がそれぞれ国の実情から考え、ガイドラインと合わせ、多少の規定を補足し、独自の AEO 制度を作り上げている。

AEO は中国語では「経授權経営者」と呼ばれている（日本語では「認定事業者」）。中国版 AEO 制度は、2008 年 4 月 1 日から、改正された「中華人民共和国税関企業分類管理方法」³⁴（税関総署令第 170 号）（中国語では「中華人民共和国海関企業管理弁法」、海関は税関という意味）³⁵として、施行された。

日本の関税法は関税六法に包括されている。さらに基本通達集、個別通達集があり、日本の場合は体系化され、きちんと体系書として出版されている。一方、中国の場合は、日本の関税六法のような書物はいまだまとめられていない。

また、中国の通関で実務的にフォローする法律であり、条例、弁法（方法）、規則、通知が非常に理解しにくいという特徴がある。例えば、これらは、関税法第何条に基づき“これこれ”の通知というかたちで個別に出てくる場合が多い。極端な場合には先般出た通知のうちの第何条について訂正をする通知のまた通知もある。インターネットを通じてフォローするが、なかなか大変の作業になる。関係者にとって、中国の通関実務に関する法律は非常に混乱を招きかねない。

混乱を伴いながら、中国でも法律は急速に整備されている。下表は日本の関税六法の構成を対比させて中国の関係法の一覧である。³⁶

³⁴ 「方法」は中国語では「弁法」と言う。中国では、省令またはそれより下位の法令に「××弁法」という名称が付されることが多く、日本語に翻訳する際「××規則」と標記する例もあるが、中国語にも「規則」という言葉が存在するため、この名称について日本の学者は「方法」と訳した。

³⁵ 中華人民共和国税関総署ホームページ

<http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab3889/module14931/info97387.htm> より、2010.05.10 アクセス。

³⁶ 岩見辰彦「中国の貿易と通関制度の概要」『貿易実務ダイジェスト』、(2008/8)、2-14。

表 3-1 日中間関税関係法対比

日本の関税六法の構成	対応する中国関係法
日本国憲法	中国憲法
関税法 関税法施行令 関税法施行規則 税関関係手数料令	中国海関法  規則 弁法（方法） 通知
NACCS特例法	口岸電子執法系統
通関業法	中国税関通関員管理規定 中国税関專業・代理通関企業管理規定
関税定率法 定率法施行令 定率法施行規則 関税暫定措置法 暫定法施行令 暫定法施行規則	中国進出口関税条例 税関進出口税則  規則 弁法（方法） 通知
国税通則法	中国税收徵收管理法
国税徵收法	中国税收徵收管理法實施細則
消費税法	中国増値税暫行条例・同實施細則
外国為替及び外国貿易法	中国外匯管理条例・中国對外取引法
輸出貿易管理令	貨物出口許可証管理方法
輸入貿易管理令	貨物輸入許可証管理方法
輸出取引法	中国貨物輸出入管理条例
薬事法	中国薬品管理法・同實施方法
食品衛生法	中国食品衛生法
検疫法 植物防疫法	中国進出境動植物検疫法
麻薬及び向精神取締法	麻醉薬品管理法・精神薬品管理方法
特許法	専利法

実用新案法	
商標法	商標法
港則法	港口法
H S 条約	商品名称及編碼協調制度公約
ワシントン条約	瀕危野生動植物種国際貿易公約

上の表によれば、中国の関係法と日本の関税六法は殆ど類似している。だが、日本の関税法では、日本では施行令、施行規則の類が、中国では規則や方法、通知で個別に出されている。また、法律に等しい細則、条例などの名称が統一されていないため、中国の法律構成に不備の声がある。

中国版 AEO 制度は、税関総署令第 170 号「中華人民共和國税関企業分類管理方法」によって施行され、中国海関法の下での弁法（方法）に属するものである。

3.2 中国版 AEO 制度導入の背景

3.2.1 中国版 AEO 制度の前身

中国版 AEO 制度の全身は、実は昔から存在していた。1986 年 5 月から、企業の信用度によって通関手続きに優遇を与える「中華人民共和國税関の信用できる企業に対する管理方法」（中国語では「中華人民共和國海関対信得過企業管理弁法」）という制度が施行された。内容は“信用できる”と認定された企業には主として通関手続き上の優先取り扱いが受けられることを概要としたものであった。1988 年 5 月から、同法は正式なものとして施行された。

その後、1999 年 6 月から、税関総署令第 71 号「中華人民共和國税関の企業に対して実施する分類管理方法」（中国語では「中華人民共和國海関対企業実施分類管理弁法」）が施行され、引き続き、同実施細則が同年 8 月 10 日から施行された。³⁷企業の分類は、A、B、C、D 類の四種類となった。これは中国版 AEO 制度の原型とも見られている。

2004 年から、税関総署は「紅黒名單制度」を実施した。「紅黒名單」とは、紅名單と黒名單になり、企業に対する格付けを強化したものである。日本語で言えば、エクセレントリストとブラックリストの様なものだ。中国税関のリスク管理委員会が税務、外為、工商

³⁷ 岩見辰彦「中国版 AEO 制度について」『貿易実務ダイジェスト』、Vol. 48、No. 6（2008/6）、22-28。

当局と人民銀行など関係官庁の意見を参考にし、企業を総合評価する。「紅名单」に載せられた企業は元々A類企業という前提にされた。「黒名单」に載せられた企業は、同時にD類企業に分類され、加工貿易の新規契約が許可されなくなり、また、通関貨物の検査も全て検査対象とされる可能性もあり、極端な場合は通関資格が取り消されることとなる。³⁸ 『中国税関』によると、2004年度「紅名单」に139企業、「黒名单」に68企業がリストアップされた。2005年度は155と60、2006年度は195と54である。³⁹データによって、「紅名单」は年々増えてきた傾向で、「黒名单」は少しずつ減ってきた傾向である。これは中国政府の政策に従って、企業側がきちんと法令を遵守していることを示している。

3.2.2 中国税関の EDI (Electronic Data Interchange) 化

1980年代以降、国際貿易における各国間の競争がだんだん激しくなり、ペーパーレスの推進がさらに貿易の発展に拍車をかけた。本来、国境を越えて国際取引をやっている輸出者と輸入者の間に、紙ベースの書類作成などで時間がかかるというデメリットがあった。しかし、電子化とともに、双方の距離感が急に小さくなり、国際取引が迅速化されることになった。

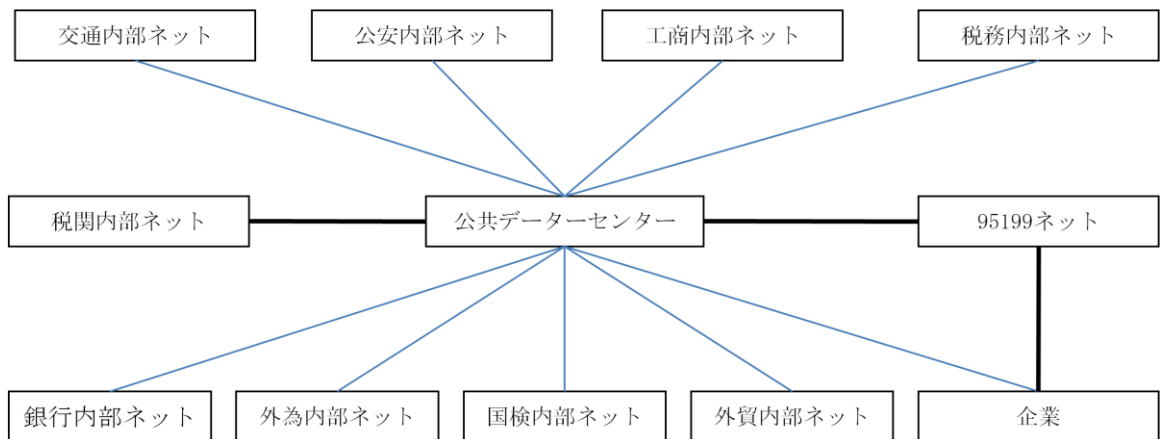
中国税関も国際的な潮流に従い、1988年にEDIを制度化した。現在、中国税関はほとんどがEDI化されている。日本のNACCSという制度とほぼ同じものである。

最初のシステムはH883と呼ばれており、この意味するところは、“H”はヒューレットパッカートのシステムであることを示し、“883”は1988年3月から供用が始まったことを示している。“中国電子口岸”という表現も使われている。正式名称は“口岸電子執法系統”である。その後、H2000、即ち2000年からの新システムに改良され、現在では、H2000改と言うべきシステムへ発展している。また、“電子口岸”は“大通関”とも呼ばれ、各行政機関の広範囲な業務をカバーするEDIシステムが構築されている。

³⁸ 王浩然、方建順「詳解紅黒名单」『中国海関』、(2006/9)、P52。

³⁹ 「進出口企業紅黒名单」『中国海関』、(2007/9)、22-24。

下記の図が中国の EDI システムを示している。⁴⁰



上の図によれば、企業から“95199” ネットを通じて公共データセンターにアクセスしてから税関にアクセスできるようになっている。そのほかの業務についても、交通内部ネットにより、マニフェストデータなどについて管理され、さらには公安内部ネット、工商内部ネット、税務内部ネット、銀行内部ネット、外為内部ネット、国検内部ネット、外貿内部ネットなどもあり、公共データセンターを介して EDI 化されている。

中国において AEO の認定を受けるためには、EDI システムへのオンライン参加が欠かせない要件として規定されている。

3.3 中国版 AEO 制度の内容

3.3.1 中国版 AEO 制度導入の目的

中国版 AEO 制度、いわゆる改正された「中華人民共和国税関企業分類管理方法」制定の目的として中国当局では、三つの要因を挙げた。一つは、輸出入貿易管理の発展に対応する必要性である。次は、税関の管理のやり方の変化に適応する必要性である。最後は、便宜措置を整合して、税関が法を執行するやり方を統一する必要性である。

中国版 AEO 制度、いわゆる改正された「中華人民共和国税関企業分類管理方法」が、企業にもたらす影響は、企業の格付けが強化されることから、輸出入企業、通関企業及び加工貿易生産企業等に対して大きなものが想定される。即ち、単に通関手続き上の便宜措置の享受、コスト上の節約に止まらず、運転資金の額、更には貿易業務の停止措置、法的な処分にも波及するものである。

⁴⁰ 樂瑞萍「浅議中国電子商務与物流的協調發展」『現代營銷(学苑版)』(2009/08)、P123 より作成。

3.3.2 中国版 AEO 制度の特徴

2008年4月1日から施行された「中華人民共和国税関企業分類管理方法」では企業の分類は、AA、A、B、C、D類の五段階となった。以前の旧企業分類管理方法では、A、B、C、D類の四段階であった。具体的に、新規登録企業はB類で、優良の度合いでAやAA類、低レベルCとD類に分類された。AAとA類企業は相応の優遇措置を受けられる。例えば、貨物検査免除、優先通関等の優遇措置を与えられる。特にAA類企業はA類と同様の優遇措置を享受するほか、企業の直面する税関業務上の問題について、職員を派遣してその解決に協力し、輸出入貨物については開梱検査を行わないなどの優遇措置を受けることができる。B類企業は規定に沿って管理を受ける。C類企業は検査等でより厳しい運用基準が適用される。D類企業は加工貿易について新規契約が認可されない。日本のAEOである特定輸出申告者と同レベルの通関上の優遇扱を受けるのはAA類の企業である。

第4章 日中物流における AEO 制度の影響

4.1 日中の AEO 制度の類似と相違

4.1.1 類似点

中国版 AEO 制度は、中国税関当局によって、WCO の AEO ガイドラインに合わせて、「中華人民共和国税関の企業に対して実施する分類管理方法」（俗称旧分類方法）に基づいて、作り上げられたものである。中国版 AEO 制度の正式の名称は「中華人民共和国企業分類管理方法」（俗称新分類方法）として、機能している。

旧分類方法は 1999 年 6 月から施行され、当初中国政府側がコンプライアンス（法令順守）の観点から企業に A、B、C、D の四段階の格付けを与えた。A 類と認定された企業は主として通関手続き上の優先取り扱いが受けられる。具体的に“所在地申告、口岸検査許可”というメリットが受けられる。

日本版 AEO 制度は、2011 年 3 月から施行された簡易申告制度に基づいて、作り上げたものである。具体的に、貨物到着前の輸入申告及び許可とコンプライアンスの反映による審査、検査率の軽減などの優遇措置が受けられる。当初 9・11 テロ事件の発生前に導入された制度であり、コンプライアンスの観点にのみ着目したものであった。今日に至って、日本版 AEO 制度は特例輸入申告制度（旧簡易申告制度）、特定輸出申告制度、特定保税承認制度、認定通関業者制度、特定保税運送制度、製造者の AEO 制度の六つの制度から構成され、サプライチェーンを全体的に整えたように受け止められている。

日中両制度の原型はともに 9・11 テロ事件以前に存在していたものである。しかも、当初両政府ともコンプライアンスの観点に従って、取り上げていた。のち 2006 年に AEO ガイドラインが WCO で採択された。日本と中国の税関当局が WCO の AEO ガイドラインに合わせて、セキュリティとファシリティ（facility）の観点を取り上げ、安全性の高い業者に優遇措置を与え、より安全かつ円滑な物流を実現させるために、改めてそれぞれの AEO 制度を施行した。だから、日中両制度の出発点が一緒であることが言えると思う。また、両制度の内容も大きくかけ離れたものとはならないと思う。それは日中両制度の相互承認の締結基盤になるだろう。

4.1.2 相違点

(1)対象者の違い

日本版 AEO 制度において、輸入者、輸出者、倉庫業者、通関業者、運送業者、製造者などが対象として包括されている。即ち、サプライチェーンの全ての事業者をカバーしている制度である。それに対して、中国版 AEO 制度の主な対象は輸入者、輸出者と通関業者である。即ち、日本はサプライチェーンの全ての事業者をカバーしていることが“線”と例えば、中国版 AEO 制度の対象事業者が“点”に過ぎない。

もう一つは、中国において、輸出入業務は日本とは違い、誰でもできるわけがない。いわゆる輸出入権のない企業は輸出入業務が行えず、更に取り扱い品目も原則として範囲が定められている。また、税関に登録する必要もある。したがって、中国版 AEO 制度の対象となる企業は中国の国内にいる税関に登録済みの輸出入者、税関に登録済みの通関業者、それに税関に登録した加工企業、その他、税関総署が定める企業である。⁴¹

日本において、輸出入業務を行うことが特に制限されてない。日本は通関手続きを早めるには「日本輸出入者標準コード JASTRO (ジャストプロ) コード」(12桁の数字またはアルファベットの組み合わせ)を取得するという方法がある。このコードを付して輸出入通関の申告をすると、NACCS システムを通じて貨物の正確な情報のもとに迅速な処理と簡素化された手続きができるため、通関業者の事務処理及び税関の審査が効率的に行われ、輸入貨物の早期引取りが可能になる。⁴²

日本版 AEO 制度は、中国版の AEO 制度と比較して、セキュリティ重視の観点がより明示されているだろう。

(2)観点の違い

日本版 AEO 制度は、中国版 AEO 制度に比べて、コンプライアンス面を簡素化させるという姿勢がみられる。具体的な必要なセキュリティ確保に向けて、事業者の負担軽減と物流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である。関税法に基づく輸出、輸入、保税の法令遵守規則については、関税法改正に合わせて、可能な限り一本化しようとする考えが見られ、事業者負担を必要最小限にとどめる観点から、

⁴¹ 陳蘇明、「AEO 認証対海関稽査的影响—基于風險管理基礎稽査的 AEO 認証」『上海海関学院学报』(2008/01)、25-30。

⁴² 『ジェトロ貿易ハンドブック 2009』、P54。

今後更に見直しを行っていくことが予想される。その際、包括事前審査制度を含め、既存の承認事業者については、大きな混乱が生じることなく、改正後の制度に円滑に移行できるよう配慮し、特定輸出申告制度の今後とも利用状況が極めて低いまま推移することのないよう、関係企業への周知徹底を図るとともに、民間からの意見を十分に踏まえ、適切な措置を講じることが望ましいと財務省は考えている。⁴³

事業者の負担軽減と物流効率化に向けて、継続的に官民の協力により必要な制度見直しを行っていくことが重要であると考えられている。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盤とし、コンプライアンスに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上で不可欠であるとの認識に基づき、コンプライアンスに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が望ましい。⁴⁴

日本と違って、コンプライアンスの面について、中国版 AEO 制度は決して簡素化のほうに進んでいるわけではない。中国の税関は日本とは異なり、日本の場合は財務省関税局に属しているが、中国は中国税関総署という単一の組織になっており、独立した機構である。税関総署の下に、ほとんど日本と同じ構成で、直属税関とその下にある付属の税関がある。従って、中国の税関総署は国の独立機構として、国家主権を守るという独特な使命が与えられる。日本のように事業者の負担軽減と物流効率化を図るために、コンプライアンスを簡素化させることは、中国の税関は採用しない方針である。

日本の関税法では、第一章の総則で、“関税の確定、納付、徴収及び還付、並びに貨物の輸出及び輸入について税関手続きの適正な処理を図る為に必要な事項を定める”⁴⁵と書かれており、関税をいかに徴収するかという精神が示されている。それをさらに施行令、施行規則、さらには基本通達、個別通達で補足している。中国の「海関法」⁴⁶の第一章の総則第一条に法律の趣旨として“国家の主権と利益を保護し、税関の監督管理を強化し、対外経済貿易と科学技術文化の交流を促進し、社会主義の現代化建設を保障する為に、特

⁴³ 「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」2007/5/14。

⁴⁴ 同上。

⁴⁵ 財務省ホームページ

http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/kanzeihyouka/hourei/s_sekourei.htm より、2010/05/20 アクセス。

⁴⁶ 日本の「関税法」に相当する。

に本法を制定する”⁴⁷。このような背景があつて、中国版 AEO 制度（税関総署令第 170 号「中華人民共和國税関企業分類管理方法」）において、コンプライアンス重視の視点がこれからもずっと維持されるだろう。要約すると、中国版 AEO 制度の構築は国家主権を強化させる方針であり、日本版 AEO 制度の構築はセキュリティとコンプライアンスの簡素化させる方針である。

4.2 日中物流における AEO 制度の影響

4.2.1 AEO 制度の相互承認⁴⁸

AEO 制度の相互承認とは、AEO 制度を導入している税関当局の間で一方の当局が認定した AEO 事業者を他方の当局もセキュリティ管理等に優れたものとして認定し、そうした者に対し、相互に貿易円滑化措置を付与することを基本的な考え方となる⁴⁹。AEO 制度の相互承認に向けた協議が、後で述べるように、近年、各国間で進展している。

相互承認のメリットはまず輸入に係わるサプライ・チェーンの安全強化である。相互承認を活用すれば、相手国の AEO 輸出者の貨物については、到着前の安全性が相手国当局により確認されることとなるため、そうした貨物の輸入通関時に審査、検査を軽減しても、サプライ・チェーン全体の安全確保が可能となり、またより迅速な通関手続きの処理が可能となる。

もう一つのメリットは国際競争力の強化である。相互承認の実現は、相互承認された輸出者の貨物が相手国での通関時により迅速に処理され、引き取られていくことになることから、当該輸出者にとっての物流のリードタイムの短縮やコストの削減に繋がることを通じて、直接に輸出競争力を高める。

4.2.2 日本と中国それぞれ相互承認の取り組み

日本は、2008 年 5 月に、ニュージーランドとの間で相互承認取決めに署名し、2009 年米国との間でセキュリティのレベルを維持しつつ、いかに貿易円滑化を図っていくかが重

⁴⁷ 中華人民共和國中央人民政府ホームページ

http://www.gov.cn/banshi/2005-07/12/content_13758_3.htm より、2010/05/20 アクセス。

⁴⁸ 以前、相互認証と名づけられていた。

⁴⁹ 上斗米明「我が国における AEO 制度の推進と今後の課題」『貿易と関税』、Vol. 56, No. 9 (2008/9)、P27。

要であるとの認識に基づき、約二年間の協議を進めてきた相互承認⁵⁰取決めに署名することで合意した。日米相互承認取決めは、日本としては2番目の取決め、米国にとってはニュージーランド、カナダ、ヨルダンとの取決めに次ぐ4番目の取決め、世界では5番目のAEO相互承認取決めになる。

2010年6月26日に、欧州委員会税制、関税同盟総局のウォルター・デッファ総局長と日本の財務省関税局の大藤俊行局長は、EUと日本の間のAEO（認定事業者）相互承認⁵¹を確立する決定に署名した。

日EU相互承認は、サプライチェーンの安全確保に投資している双方の認証された信頼できる貿易業者に対し、税関による一層の貿易円滑化の機会を提供するものである。これにより、税関も高リスクに行政を集中することが可能となる。日EU相互承認取決めは、日本としては3番目の取決めである。EUはこれまでスイス及びノルウェーとのみ相互承認を行っており、欧州以外の国との相互承認は日本が初めてである。

また、カナダ、シンガポール等との相互承認についても、引き続き着実に協議等を進めていく。中国、韓国、マレーシアなどとも、今後、相互承認に向けた協議を積極的に進めていきたいというのが、当局の方針である。

中国は2004年12月にEUとの税関相互協力協定を締結しており（2005年4月1日発行）、AEO制度の相互承認を含む貨物の安全確保のための協力関係を強化しつつある。⁵²また、ASEAN⁵³域内の全ての国の間であらゆる方向の貿易について、物の貿易に関する障壁を削減、撤廃することにより、面としての自由貿易地域を創設することを目指している。そのため、域内各国との協議も進められている。

4.2.3 日中 AEO 制度の相互承認

輸出貨物について、輸入先国において円滑かつ迅速な取り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。

⁵⁰ 付録5を参照。

⁵¹ 付録6を参照。

⁵² 石嶋弘、儀賀良之「EUにおける国際物流円滑化とサプライチェーン・セキュリティ—認定事業者制度（AEO）の導入とその影響—」『International Taxation』Vol.28、No.8（2008/8）、P55。

⁵³ Association of South East Asian Nations の略、東南アジア諸国連合の意味である。広義的な意味は、ASEAN+3、つまり東南アジア諸国連合プラス日本、中国、韓国のことである。

現在、日本と中国の相互承認に向けた協議が進められている。日中税関協力会議は、中国の税関当局との連携促進による密輸取締り強化を図ること等を目的とし、両国で交互に年1回程度、関税局長－海関総署長レベルの会議として開催することとされており、これまでに4回開催されている。第4回会議（2007年4月11日開催、於東京）は、第1回日中韓3か国関税局長、長官会議の機会に併せて開催され、両国における最近の社会悪物品の取締、摘発の現状、知的財産侵害物品に対する水際取締、両国税関における迅速通関への取組状況、両国税関間の人材交流等、幅広い内容についての説明や意見交換が行われた。

相互承認の実現は、日中二国間のより安全で円滑な貿易を実現することにより、貿易の拡大に繋がるほか、日本の企業にとって、生産、物流拠点としての対外投資の拡大も期待されるものと考えられる。相互承認により、二つの主要な貿易パートナーである日本と中国は、それぞれのAEO制度の同等性を確立し、相手のセキュリティ認証された事業者を認識することが望ましい。日本のAEO適用の業者は、中国のAEO制度の適用者が享受する便益と同程度の便益を中国の税関から享受し、日本は同じことを日本において中国のAEO有資格者に適用する。

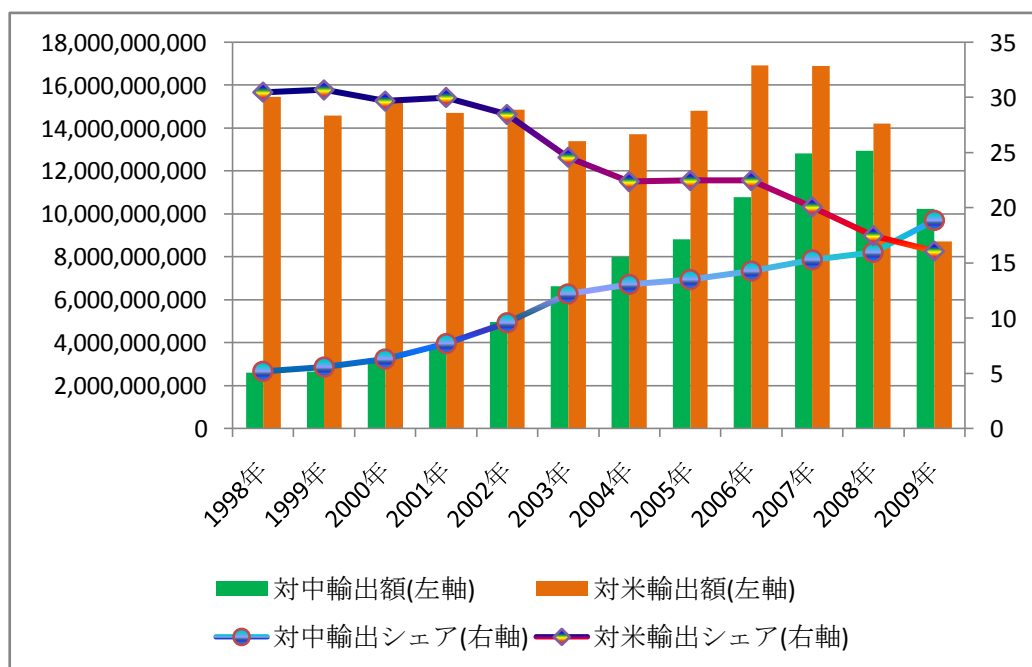
4.3 日中物流における AEO 制度導入の影響

4.3.1 日中貿易の拡大

中国の改革開放以来、日中貿易が大きく発展され、両国はお互いに重要な貿易相手国となった。特に 2006 年に、日本の相手別貿易額（輸出入総額）で中国（香港を除く）が米国を抜いて最大の貿易相手国となった。

一方、2008 年米国サブプライムローン問題が、連鎖反応を起こし世界規模の不況を引き起こした。欧米のみならず、その不況の波は東半球にも影響を及ぼした。しかしながら、その不況の中、中国政府は内需拡大等いろいろな施策を打ち出し、中国経済がより早く立ち直った。日本の財務省が発表した 2008 年 7 月の貿易統計速報によると、日本の対中輸出は初めて対米輸出を上回った。⁵⁴輸入面についても、早くも 2002 年から日本の対中国の輸入額が対米国の輸入額を抜き、7 年連続 1 位となっている。⁵⁵

表 4-1 日本の国別輸出推移⁵⁶（左軸単位：千円、右軸単位：％）



⁵⁴ 表 4-1 を参照。

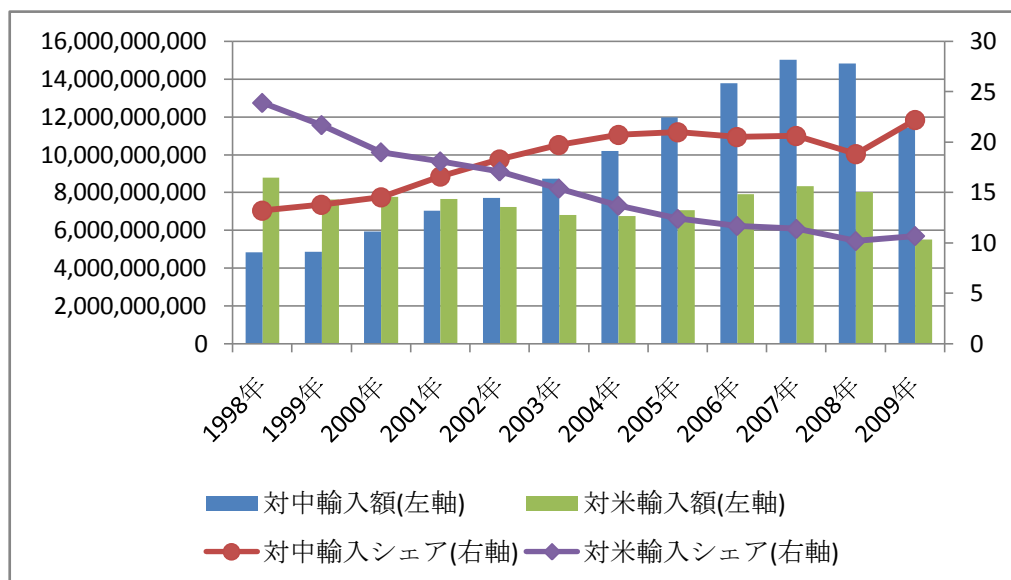
⁵⁵ 表 4-2 を参照。

⁵⁶ ジェトロ貿易統計データベース

<http://www.jetro.go.jp/cgi-bin/nats/cgi-bin/search.cgi> より作成、2010/05/25 アクセス。

表 4-2 日本の国別輸入推移⁵⁷

(左軸単位：千円、右軸単位：%)



日中両国の多大な貿易量から見れば、両国にとってお互いに重要な貿易相手国であることは明らかだ。地域貿易の繁栄とともに、両国における互いの輸出入の依存度はこれからもっと強まっていくだろう。

4.3.2 日中物流における AEO 制度導入の影響

前述のように、日中両国の経済はある意味で共存共栄的な状態となっている。中国の内需拡大により、日本からの輸出に対する需要が拡大する一方、雇用拡大などの意味でも、輸出産業を維持することが必要である。欧米市場が低迷し、その輸出先は日本になると考えられる。日本にとっても、経済不況の時期こそ、中国製の低価格製品に対する需要が大きいだろう。

よって、日本と中国の間に貿易をスムーズに進行させるのが両国にとって大きなメリットである。それに、国際取引に大きな役割を果たす物流を、いかに安全かつ円滑にさせるのかは両国にとって重要な課題となった。

AEO 制度は、まさに日中物流における潤滑油の役をしているものである。中国版 AEO 制度の導入とともに、優良企業は通関手続き上の便宜を受け、優れた商品を日本に輸出しや

⁵⁷ ジェトロ貿易統計データベース

<http://www.jetro.go.jp/cgi-bin/nats/cgi-bin/search.cgi> より作成、2010/05/25 アクセス。

すくようになっていく。逆に、日本版 AEO 制度の導入とともに、日本のよい品物を中国に輸出しやすくなっていく。

また、相互承認が実現すれば、日中二国間のより安全で円滑な貿易を実現することにより、日本と中国の企業にとって、生産、物流拠点としての対外投資の拡大も期待されるものと考えられる。2008 年に発生した冷凍餃子事件のような悪性事件が日中両国の官民協力により、回避できるだろう。

第5章 まとめ

5.1 AEO 制度の懸念

5.1.1 ベネフィット対コスト

日本版 AEO 制度は中小企業においては特に煩雑さとコストなどがかかるという不満があった。⁵⁸また、効果としてのベネフィットが見えにくいということが背景にあるようだ。認定を取得後の具体的なメリットに乏しく、取得してもメリットを感じるよりデメリットであるという指摘があった。中小企業より大手企業のほうがもっとベネフィットを受けられ、差別化とともに大手寡占化への危惧の指摘もあった。

中国版 AEO 制度もこのような指摘があった。日本の特定輸出申告者に相当する AA 類企業昇進基準は、前年度の輸出入総額が 3000 万ドル以上（但し、中西部地区では 1000 万ドルとなっている）と規定されている。中小企業にとってはとても手に届かない数字である。

よって、AEO 制度加入にはコストと企業規模などの障壁があって、加入後のベネフィットもあまり感じられないという欠点がある。

5.1.2 AEO 対 C-TPAT

輸出入双方のサプライ・チェーンを対象とするものの、その範囲は基本的に自国の領域内に限られている AEO 制度とは異なるものである。

C-TPAT においては、その対象となる事業者は、輸入者に加え、フォワーダーや船会社、航空会社等の運送業者、通関業者、倉庫業者、港湾管理者、さらには外国の製造業者とされ、輸出国から米国に至るサプライ・チェーン上の全ての事業者が参加できることとされている。しかしながら、C-TPAT 参加の最大のメリットである輸入貨物に対する円滑化措置（検査の軽減）は、輸入者のみに与えられ、輸入者は自社のサプライ・チェーンについて業務委託を行う先の安全基準を含め全般にわたり責任を持つことが求められている。輸入者の C-TPAT 参加要件の一つとして、取引先要件があるが、輸入者にとっての業務委託先は C-TPAT 参加者の場合であるか、C-TPAT 是非参加者の場合には C-TPAT で求められる安全基準が満たされていることを契約等で確保することが求められる。このように、C-TPAT においては、輸入者以外の物流事業者等には、プログラムに参加する直接のメリットは特に与えられておらず、C-TPAT に参加している輸入者との商取引上の関係からプログラム参加

⁵⁸ 「AEO 認定通関業者制度でアンケート調査」『荷主と輸送』（2009/10）、No. 420、70-73

へのインセンティブが与えられる仕組みとなっている点に大きな特徴がある。

これに対して、AEO 制度はサプライ・チェーンの全ての事業者をカバーし、C-TPAT とは違い、円滑化措置は輸入者のみならず、全ての事業者に与えるというメリットがある。

しかし、相互承認について、米国の取り組みは他の国より一歩前踏み出した。米国にとってはニュージーランド、カナダ、ヨルダン、日本との相互承認が相次いで取決めになった。米国と他国の相互承認は、C-TPAT に基づいて、輸入のみを対象とし、米国からの輸出を対象としていないため、他国への輸入については、相互承認の効果が及ばないという特徴がある。

従って、米国との AEO 相互承認はむしろ C-TPAT に牽引されるものだと思う。AEO 制度の本当の役割が果たせないだろう。

5.2 おわりに

国際貿易が盛んでいる今日、安全かつ円滑な国際物流を実現するために施行されている AEO 制度は無論有意義なことである。だが、多国間貿易、地域貿易、FTA⁵⁹、EPA⁶⁰などの概念が取り上げられている最中、国際貿易と物流の形が益々多極化となった。AEO 制度は各国の税関における施策の一環として理解したほうがいいと思う。また、AEO 制度の不足点の改進によって、国際物流がよりスムーズに展開できるだろう。

最後日中 AEO 制度の相互承認にも大きく期待している。

⁵⁹ 自由貿易協定 (Free Trade Agreement)。

⁶⁰ 経済連携協定 (Economic Partnership Agreement)。

謝辞

本論文にあたって研究方法の初歩から、研究の内容、展開、論文の執筆に至るまで指導教員の椿弘次教授から丁寧にご指導を頂きました。副審査の田口尚志先生と宮島英昭先生からも様々な支援やアドバイスを頂きました。ここで、先生たちに心から感謝の意を申し上げます。

また、こんなに楽しい学生生活を送らせて頂き、様々なところで私を支えてくださった両親、主人と娘に心から感謝します。

最後に、ここには書ききれなかった方々を含め、学生生活の中でお世話になった全ての人たちに心より感謝致します。

参考文献

1. 郡山清武「日本版 AEO 制度の構築に向けて」『貿易実務ダイジェスト』、Vol. 47, No. 8 (2007/8)、24-33。
2. 郡山清武「我が国の AEO 制度の現状等について」『貿易実務ダイジェスト』 (2009/9)、2-15。
3. 岩見辰彦「中国版 AEO 制度について」『貿易実務ダイジェスト』、Vol. 48, No. 6 (2008/6)、22-28。
4. 岩見辰彦「中国の貿易と通関制度の概要」『貿易実務ダイジェスト』、(2008/8)、2-14。
5. 井上昭憲、神子真人、岬洋平「特集 日本版 AEO 制度、本格始動--[2008 年]4 月から国際物流業者、通関業者も対象にコンプライアンス強化でさまざまなベネフィット」『月刊カーゴ』、Vol. 25, No. 8 (2008/5)、16-29。
6. 上斗米明「我が国における AEO 制度の推進と今後の課題」『貿易と関税』、Vol. 56, No. 9 (2008/9)、16-29。
7. 石嶋弘、儀賀良之「EU における国際物流円滑化とサプライチェーン・セキュリティ認定事業者制度(AEO)の導入とその影響」『国際税務』、Vol. 28, No. 8 (2008/8)、54-63。
8. 「AEO 認定通関業者制度でアンケート調査」『荷主と輸送』 (2009/10)、No. 420、70-73。
9. 橋本弘二「欧州 AEO 制度 (特集 国際物流とセキュリティ)」『JMC Journal』、Vol. 56, No. 7 (2008/7)、19-26。
10. 陣田直也「我が国の AEO 制度と平成 20 年度関税改正について (特集 国際物流とセキュリティ)」『JMC Journal』、Vol. 56, No. 7 (2008/7)、2-13。
11. 堀貞治「物流経営管理の動向・課題 国際運送事業者を対象とした AEO 制度における法令遵守規則モデルについて」『物流情報』、Vol. 10, No. 3 (2008/夏)、18-23。
12. 牧野宏司「物流経営管理の動向・課題 AEO 制度の構築と運送事業者を対象とした AEO 制度の導入について」『物流情報』、Vol. 10, No. 3 (2008/夏)、12-17。
13. 『ジェトロ貿易ハンドブック 2009』、54。
14. 「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」2007/5/14。
15. 劉柏立、佐藤寛「WCO とその危機対処(1) : 日本における AEO の実施を中心に」『中央学院大学社会システム研究所紀要』、Vol. 8, No. 1 (2007/12)、245-256。
16. 劉柏立、佐藤寛「WCO とその危機対処(2) : 日本における AEO の実施を中心に」『中央学院大学社会システム研究所紀要』、Vol. 8, No. 2 (2008/3)、217-229。

17. 平等計「貿易におけるセキュリティ確保の動向—AEO 制度を巡る国際的な動き」『財団法人貿易奨励会貿易研究会研究報告書』、Vol.7（2007）、201—210。
18. 馬永飛、張樹傑「論我国海関推行 AEO 制度的若干問題」『上海海関学院学報』（2009/3）。
19. 王浩然、方建順「詳解紅黒名單」『中国海関』、（2006/9）、52。
20. 進出口企業紅黒名單」『中国海関』、（2007/9）、22—24。
21. 變瑞萍「淺議中国電子商務与物流的協調發展」『現代营销(学苑版)』（2009/08）、123。
22. 陳蘇明「AEO 認証对海関稽查的影响—基于風險管理基礎稽查的 AEO 認証」、『上海海関学院学報』（2008/01）、25-30。
23. 日本貿易振興機構ジェトロホームページ
24. ジェトロ貿易統計データベース
25. 在日米国大使館ホームページ
26. 日本貿易振興機構ジェトロホームページ
27. 財務省ホームページ
28. 税関ホームページ
29. 日本通運ホームページ
30. 中華人民共和国税関総署ホームページ
31. 中華人民共和国中央人民政府ホームページ

付録 1

「基準の枠組み」の概要⁶¹

1. 主要な要素

電子媒体による事前貨物情報の国際標準化

国際的に整合のとれたハイリスク貨物の選定

輸出国による非破壊検知機器（大型 X 線検査装置等）を使用した貨物検査の実施

一定の基準を満たす民間企業に対する優遇措置の明確化

2. 国際貿易の安全確保及び円滑化のための WCO 基準

上記要素に基づき、①「税関相互の協力」、②「税関と民間とのパートナーシップ」を進める具体的な基準を列記（リスクに応じた貨物検査システムの採用、ハイリスク貨物に関する税関間の情報交換等）。

3. 実施

各加盟国における法的枠組みや税関の業務処理能力に応じ段階的に実施。

4. キャパシティ・ビルディング

「基準の枠組み」実施のための能力向上が必要な途上国に対し、技術協力等を実施。

⁶¹ 財務省ホームページ <http://www.mof.go.jp/jouhou/kanzei/wco/wcosafe.htm> より、2009/10/28 アクセス。

付録 2

WCO の AEO ガイドライン⁶²

要件

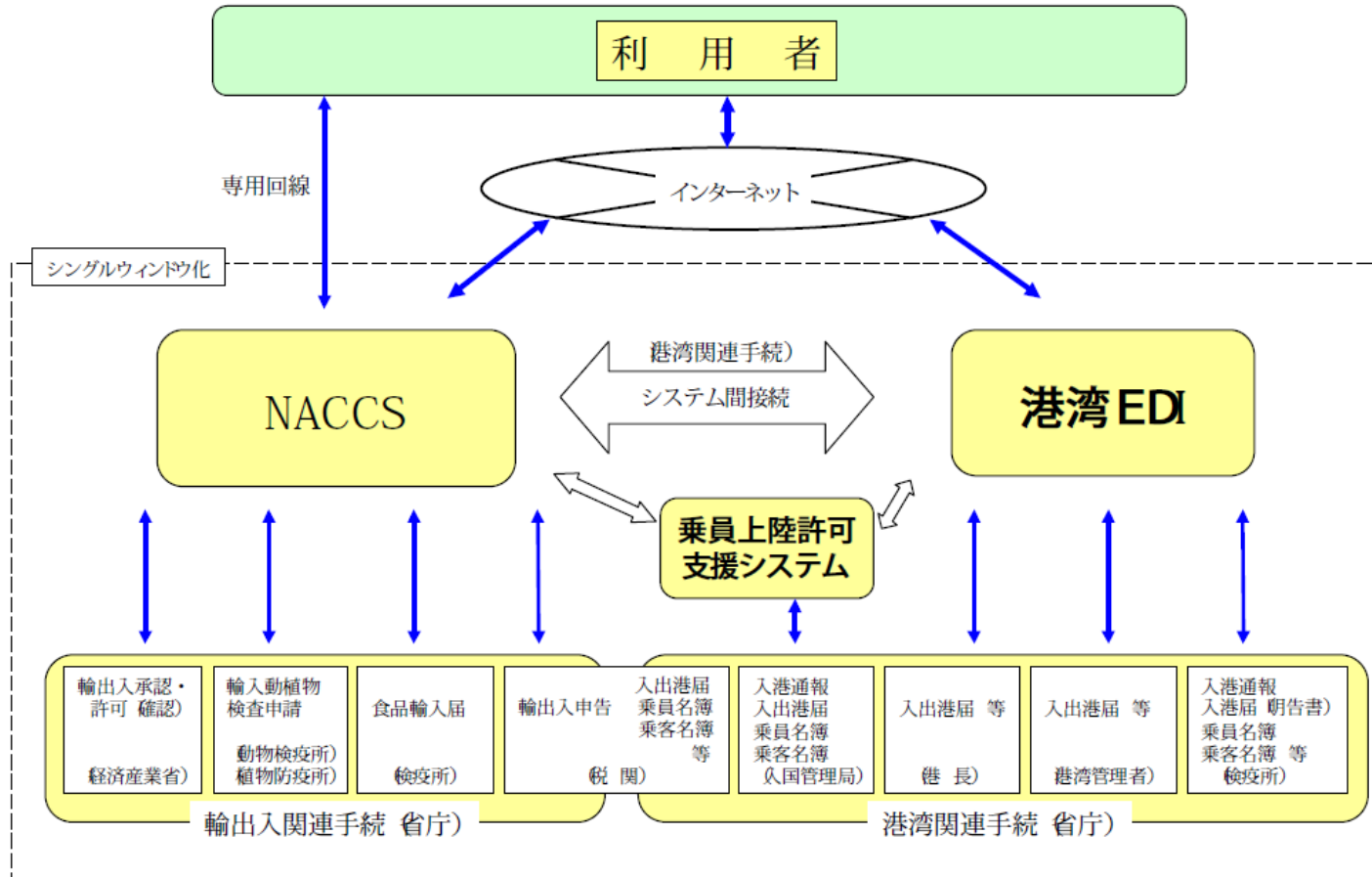
1. 税関要件に対する実証された法令遵守
2. 商業記録の管理のための十分なシステム
3. 財政的存続性
4. コンサルテーション、協力及びコミュニケーション
5. 教育、研修及び啓蒙
6. 情報交換、情報アクセス、情報保秘
7. G. 貨物の安全確保
8. 輸送の安全確保
9. 施設の安全確保
10. 人員の安全確保
11. 貿易相手の安全確保
12. 危機管理及び事故からの復旧
13. 測定、分析及び改善

ベネフィット

1. A. 通関の迅速化、積替え時間の減少、保管費用の削減への措置
2. B. AEO 参加者に対して貴重な情報へのアクセスを提供
3. C. 貿易混乱または脅威の度合いの高い時期の特別措置
4. D. 新しい貨物取扱いプログラムへの参加を第一に考慮

⁶² 関税・外国為替等審議会「WTO 及び WCO を巡る最近の動きについて」、2007/3/2。

付録 3 輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化イメージ⁶³



⁶³ 輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の推進のホームページ <http://www.mlit.go.jp/kowan/singlewindow/index.htm> より、2010/7/18 アクセス

付録 4 報 道 発 表平成 21 年 7 月 16 日

財務省

第 9 回輸入手続の所要時間調査

AEO 制度での通関時間はわずか 0.1 時間となりました。

財務省は、従来からおおむね 3 年ごとに、輸入手続の所要時間調査を行ってきております。

本年 3 月には、その第 9 回の調査を行ったところです。

今回の調査では、輸入手続全体の一層の迅速化を図るために講じてきた施策の効果を検証するため、初めて、輸入者の AEO 制度を利用した場合についても所要時間調査（海上及び航空貨物）を実施しました。

従来からの調査も含め、その結果のポイントは以下のとおりです。

（注）AEO（Authorized Economic Operator：認定事業者）制度とは、貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された貿易関連業者を税関が認定し、迅速で簡素な通関手続を提供する制度

（1）AEO 貨物の通関時間は、わずか 0.1 時間

- 輸入者の AEO 制度を利用した AEO 貨物の場合、海上貨物及び航空貨物の別にかかわらず、通関所要時間（輸入申告～輸入許可）は 0.1 時間となり、一般貨物の 3.1 時間（海上）及び 0.4 時間（航空）に比べて大幅に短いものであることが、初めて明らかになりました。
- 財務省としては、このような調査結果を踏まえ、今後とも、AEO 制度の利点を明らかにしながら、その利用拡大に努めてまいります。

（2）更に続く、一般貨物の通関所要時間の短縮

- 一般貨物（海上）の通関所要時間（輸入申告～輸入許可）は 3.1 時間と、前回（平成 18 年）の調査に比べて 0.2 時間短縮されました。また、一般貨物（航空）の通関所要時間（輸入申告～輸入許可）は 0.4 時間と、前回（平成 18 年）の調査と同様の短い水準を保っています。

第9回輸入手続所要時間調査集計結果(海上貨物)

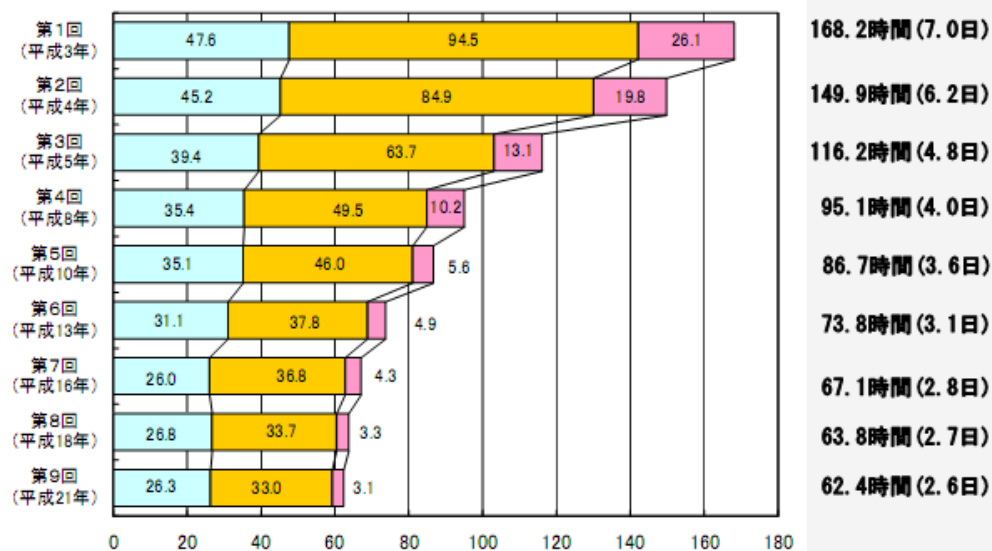
調査期間：平成21年3月9日(月)～15日(日)

凡例：入港～搬入 搬入～申告 申告～許可(通関所要時間)

(単位:時間)

1. 一般貨物における平均所要時間の推移

総所要時間

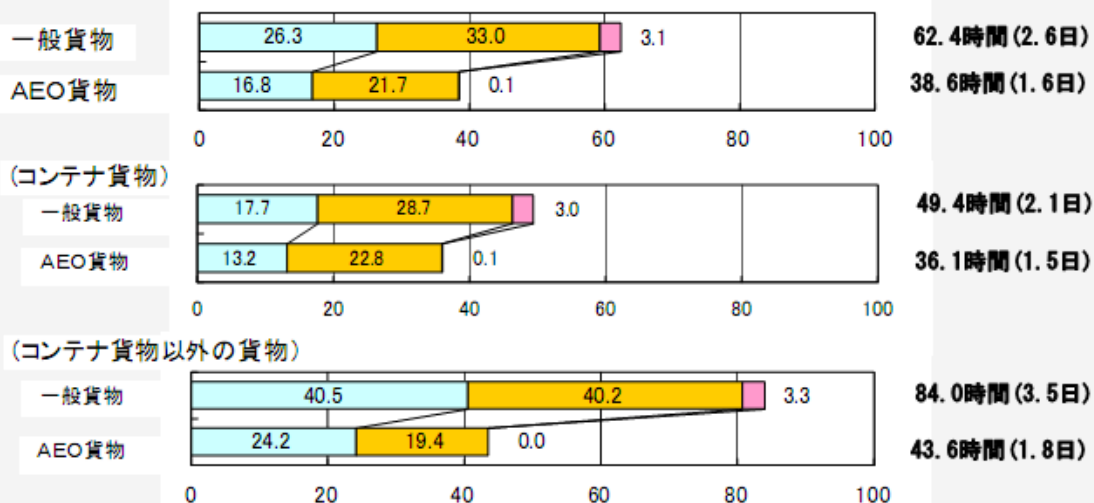


(注1) 一般貨物は、下記2のAEO貨物以外の貨物である。

(注2) 搬入時刻について、今回調査より回答者が調査票に記入した時刻からNACCSに登録された時刻に変更。

2. AEO貨物における平均所要時間

総所要時間

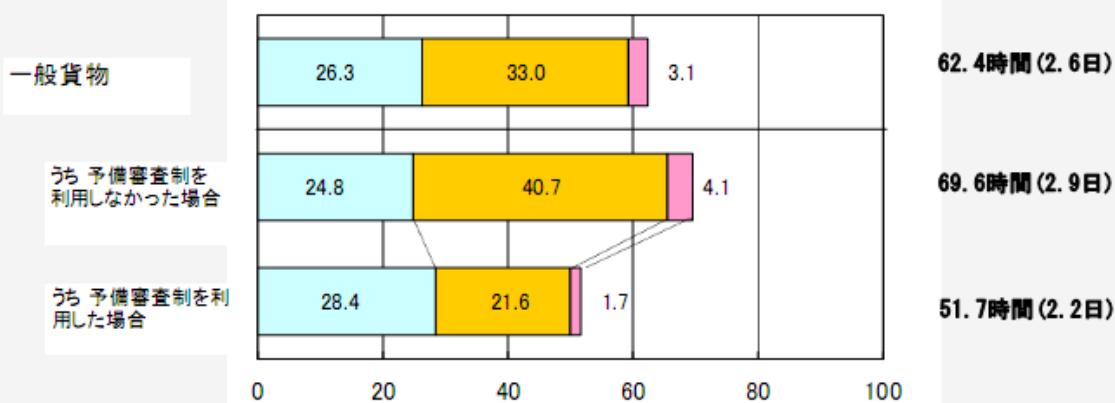


(注3) AEO貨物

貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された者として税関長の承認を受けた輸入者について、貨物の引取り後に納税申告を行えること、コンプライアンスを反映した審査、検査が受けられる等の特例措置を付与する特例輸入申告制度(輸入者のAEO制度)が導入されており、この制度を利用して輸入申告される貨物(特例申告貨物)をいう。

3. 一般貨物の予備審査制の利用の有無

総所要時間



(注4) 予備審査制

予備審査制とは、貨物が本邦に到着等する前に、予め税関に予備的な申告(予備申告)を行い、税関の審査(予備審査)を受けておくことができる制度である。

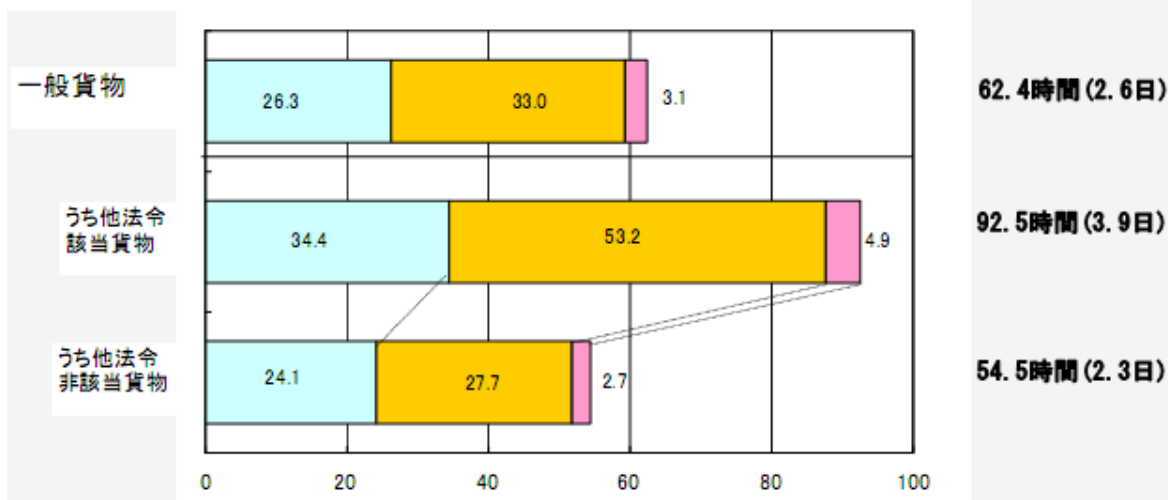
この制度を利用すれば、通常は、検疫等の他法令手続が終了した後に税関への輸入申告及び審査が行われるところを、このような他法令手続と同時並行的に税関の審査を受けられるほか、保税地域への搬入後に正式な輸入申告を行った時点では、既に審査が終了し、又は審査が行われていることから、輸入許可までの時間を大幅に短縮できるという効果がある。

【参考】

特例輸入申告制度(輸入者のAEO制度)又は予備審査制を利用した場合には、これらの制度を利用しなかった場合と比べ、それぞれの総所要時間が短縮されている。

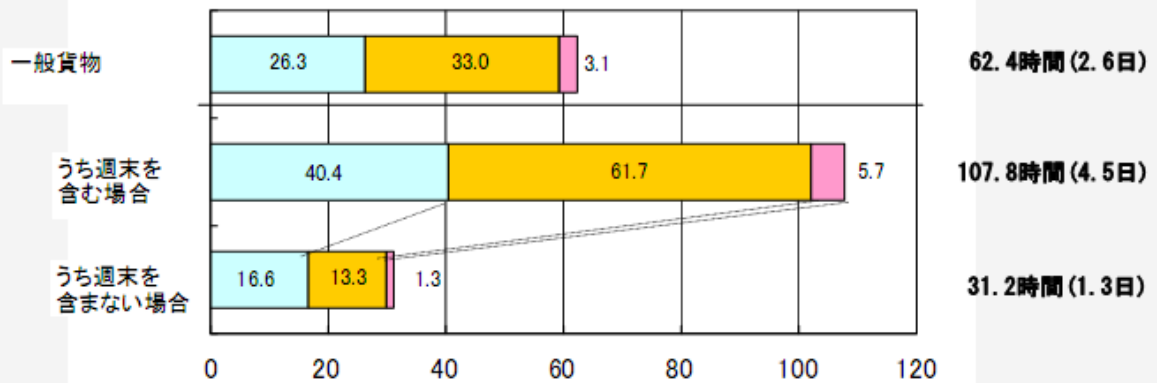
4. 一般貨物の関税法以外の他法令の該当・非該当

総所要時間



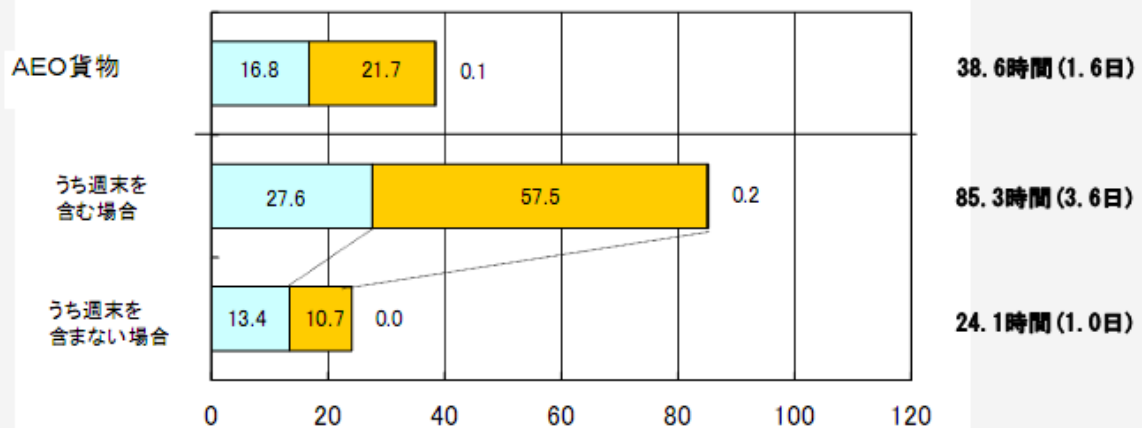
5. 入港から許可の間に週末を含む場合と含まない場合（一般貨物）

総所要時間



6. 入港から許可の間に週末を含む場合と含まない場合（AEO貨物）

総所要時間



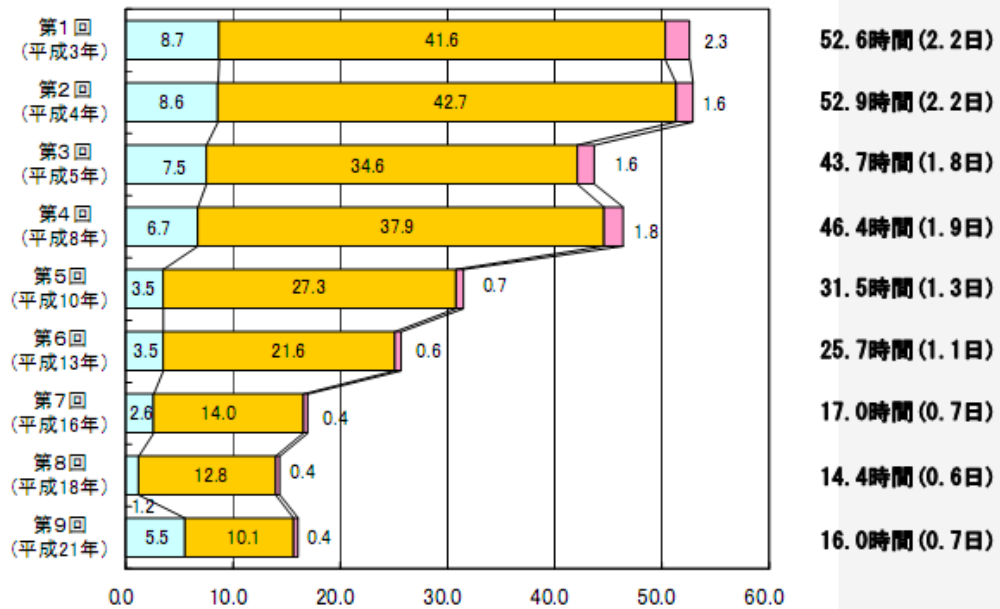
第9回輸入手続所要時間調査集計結果(航空貨物)

調査期間：平成21年3月9日(月)～15日(日)

凡例：入港～搬入 搬入～申告 申告～許可(通関所要時間)

(単位：時間)

1. 一般貨物における平均所要時間の推移

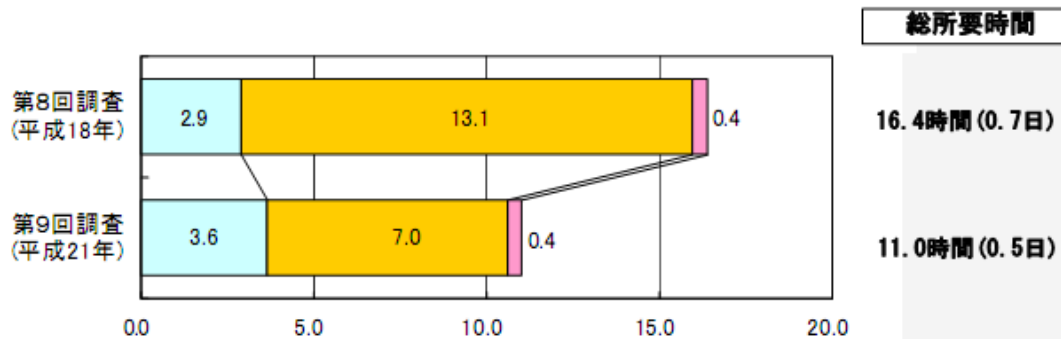


(注1)一般貨物は、下記2のAEO貨物以外の貨物である。

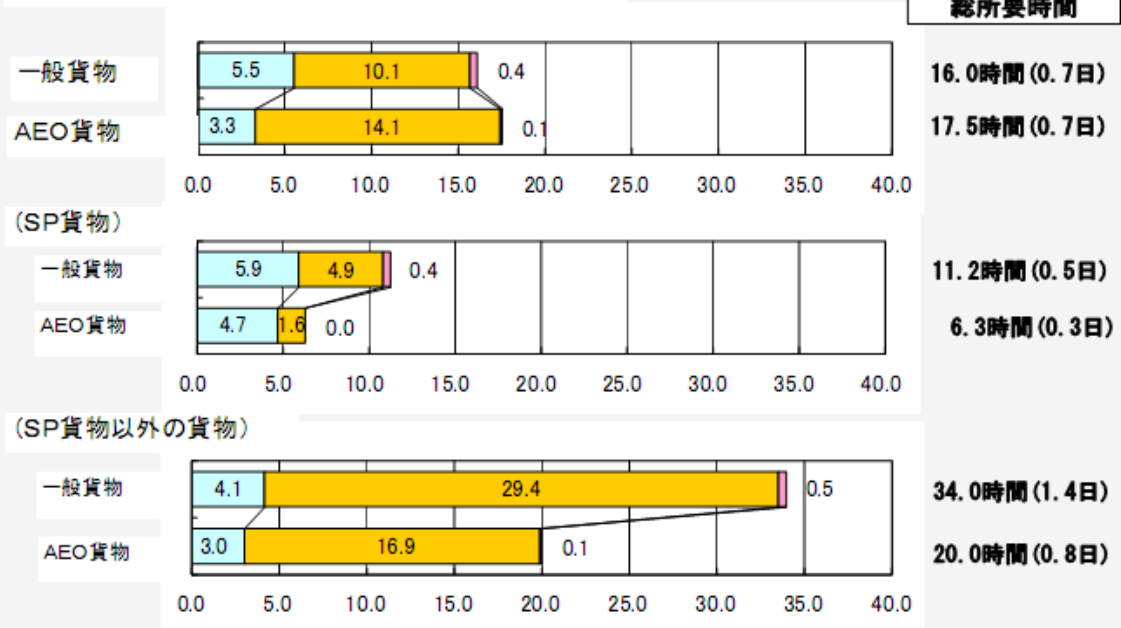
(注2)搬入時刻について、今回調査より回答者が調査票に記入した時刻からNACCSIに登録された時刻に変更。

【参考1】SP貨物に係る物流の変化(平成19年)の影響を受けない官署における平均所要時間

入港から搬入までの所要時間について、前回調査が1.2時間であったものが、今回調査は5.5時間となっており、入港から輸入申告までの所要時間が1.7時間増加している。これには、従来成田地区で通関されていた小口急送貨物(SP貨物)が、平成19年より、東京都内に運送されて通関されるようになったことが影響している。この影響がない官署における平均所要時間は以下のとおり。



2. AEO貨物における平均所要時間



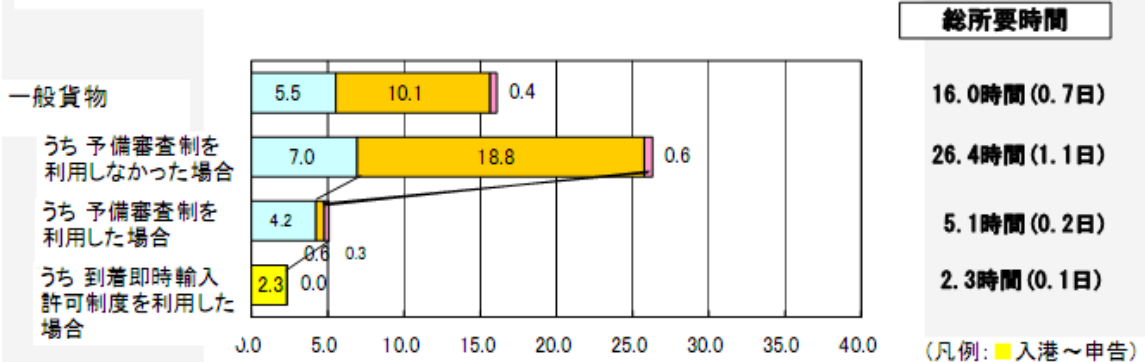
(注3) AEO貨物

貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された者として税関長の承認を受けた輸入者について、貨物の引取り後に納税申告を行えること、コンプライアンスを反映した審査、検査が受けられる等の特例措置を付与する特例輸入申告制度(輸入者のAEO制度)が導入されており、この制度を利用して輸入申告される貨物(特例申告貨物)をいう。

【参考2】

AEO貨物の入港から輸入申告までの所要時間が一般貨物に比べ長くなっている。これは、所要時間が短いSP貨物の一般貨物に占める割合が78.7%と、AEO貨物に占める割合の18.0%に比べ大きいことが要因であると考えられる。

3. 一般貨物の予備審査制及び到着即時輸入許可制度の利用の有無



(注4) 予備審査制

予備審査制とは、貨物が本邦に到着等する前に、予め税関に予備的な申告(予備申告)を行い、税関の審査(予備審査)を受けておくことができる制度である。

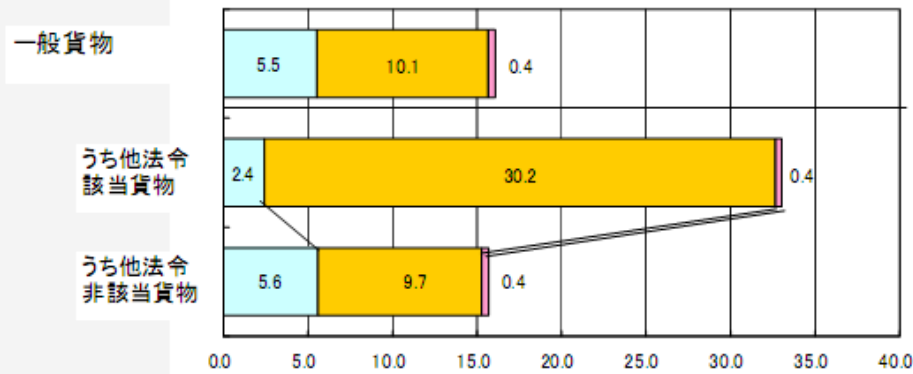
この制度を利用すれば、通常は、検査等の他法令手続が終了した後に税関への輸入申告及び審査が行われるところを、このような他法令手続と同時に並行的に税関の審査を受けられるほか、保税地域への搬入後に正式な輸入申告を行った時点では、既に審査が終了し、又は審査が行われていることから、輸入許可までの時間を大幅に短縮できるという効果がある。

(注5) 到着即時輸入許可制度

輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS)を利用して予備申告を行った貨物のうち、取締り上支障のないものとして検査が不要とされた貨物について、当該貨物の到着が確認されれば、保税地域へ搬入する前に輸入申告を行い、輸入の許可を受けることができる制度。

4. 一般貨物の関税法以外の他法令の該当・非該当

総所要時間



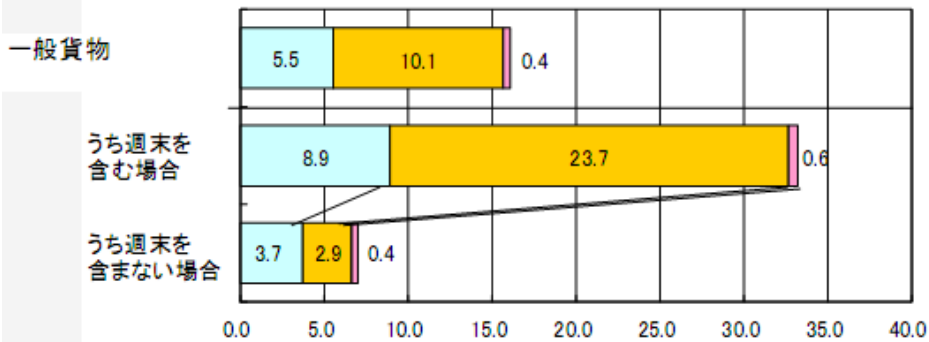
16.0時間(0.9日)

33.0時間(1.4日)

15.7時間(0.7日)

5. 入港から許可までの間に週末を含む場合と含まない場合(一般貨物)

総所要時間



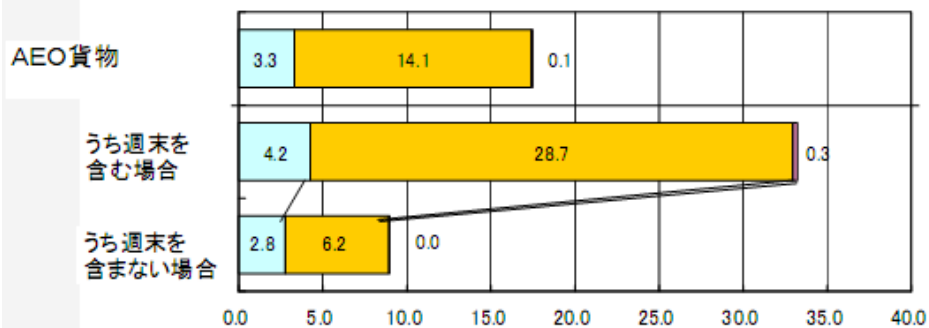
16.0時間(0.9日)

33.2時間(1.4日)

7.0時間(0.3日)

6. 入港から許可までの間に週末を含む場合と含まない場合(AEO貨物)

総所要時間



17.5時間(0.7日)

33.2時間(1.4日)

9.0時間(0.4日)

付録 5

報 道 発 表平成 21 年 6 月 26 日

財務省

日米両国で AEO(認定事業者)制度が相互に承認されました

6 月 26 日(金)、ベルギー・ブリュッセルで、財務省関税局と米国の税関国境保護局は、セキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された貿易関連事業者を認定し、通関を円滑化する両国の AEO (Authorized Economic Operator) 制度を相互に承認することで合意に達し、藤岡関税局長と米国税関国境保護局のエイハーン長官代行との間で、相互承認取決めへの署名を行いました。

今般の日米相互承認取決めにより、日本の AEO 企業による輸出貨物が米国での通関の際一定の優遇措置を受けることとなり、日米間の貿易が一層安全かつ円滑になるものと考えます。

※ 今般の日米相互承認取決めは、我が国としてはニュージーランドとの取決めに次ぐ 2 番目の取決め、米国にとってはニュージーランド、カナダ、ヨルダンとの取決めに次ぐ 4 番目の取決め、世界では 5 番目の AEO 相互承認取決めになります。

【米国との相互承認取決めの主な内容】

(1) 米国税関当局は、輸入貨物の審査・検査の際、当該貨物が我が国の AEO 企業による輸出貨物である場合には、その資格をリスク評価に反映させる。

※ 米国の制度は輸入のみを対象とし、米国からの輸出を対象としていないため、我が国への輸入については、相互承認の効果が及ばない。

(2) 両国税関当局は、自国の AEO 制度に関して相手国企業を審査する場合に、当該企業が相手国の AEO 企業であるときは、その資格を受け入れる。

(3) 両国税関当局は、有事の際に AEO 企業の貨物を優先的に取扱う共同の仕組みの構築に向け努力する。

(4) 両国税関当局は、一般に、各種のセキュリティ関連措置の適用に当たり、相手国の AEO 企業に対しては、権限の範囲内かつ可能な限りで、その資格を考慮に入れるべきである。

付録 6

報 道 発 表平成 22 年 6 月 24 日

財務省

日 EU 間で AEO（認定事業者）制度の相互承認に合意しました

6 月 24 日（木）、ベルギー・ブリュッセルで、財務省関税局と EU（欧州連合）の税関当局は、AEO（Authorized Economic Operator：認定事業者）制度を相互に承認することで合意に達し、相互承認に係る取決めへの署名を行いました。

本取決めの実施により、日 EU の AEO 事業者に係る通関手続の円滑化が一層促進されることとなります。

今回の EU との取決めは、我が国にとってニュージーランド（2008 年 5 月署名）、アメリカ（2009 年 6 月署名）との取決めに次ぐ 3 番目の相互承認となります。

※ EU はこれまでスイス及びノルウェーとのみ相互承認を行っており、欧州以外の国との相互承認は我が国が初めてです。

【EU との AEO 相互承認の主な内容】

(1) 日 EU 税関当局は、輸出入貨物の審査・検査の際、当該貨物が相手国の AEO 事業者による輸出入貨物である場合には、その資格をリスク評価に反映させる。

(2) 日 EU 税関当局は、各種のセキュリティ関連措置の適用に当たり、相手国の AEO 事業者に対しては、その資格を考慮に入れる。

(3) 日 EU 税関当局は、有事の際に AEO 事業者の貨物を優先的に取り扱う共同の仕組みの構築に向け努力する。

(4) 日 EU 税関当局は、相互承認実施の再検討過程において更なるベネフィットについて議論する。