

AEO 制度の活用と効果

松本 敬¹ 長谷川 実也²

公益財団法人日本関税協会

Analysis of Utilization and Effects of AEO System of Japan

Takashi MATSUMOTO Jitsuya HASEGAWA

Japan Tariff Association

Japan Tariff Association has been conducting questionnaire surveys of AEO operators since 2018 with the aim of understanding the utilization and effects of AEO system of Japan. This article analyzes the results of the two surveys so far in order to grasp the current situation of its utilization and challenges to be coped with, and based on these analysis results and recent movements surrounding the AEO system, makes proposals for expanding the AEO system.

Keywords: AEO System, Authorized Economic Operator (AEO)

キーワード：AEO 制度，認定事業者

I はじめに

公益財団法人日本関税協会（以下、「関税協会」という。）では、AEO 制度の活用と効果を把握することを目的として、AEO 事業者に対するアンケート調査を 2018 年より継続的に実施してきており、本稿では、これまでの 2 回の調査の結果を分析することにより、AEO 制度の活用の現状及び問題点を把握するとともに、これら分析結果及び AEO 制度を取り巻く近年の動きを踏まえ、AEO 制度の一層の拡充に向けた提案を行う。

II AEO 制度の概要

1 AEO 制度の背景

AEO 制度の導入の発端となったのは、2001 年 9 月の米国で発生した同時多発テロであり、テロ発生の直後から、大量破壊兵器や核物質などの不正輸入防止を目的に、米国への輸入貨物の検査が強化され、物流の停滞が発生した。これを契機に、テロの脅威への対策として、セキュリティ確保と貿易円滑化の両立の必要性が叫ばれることとなり、米国を中心にそのための施策が次々と導入され、その一つが、米国の AEO 制度である C-TPAT である¹。

世界税関機構（World Customs Organization: WCO）では、この米国同時多発テロ以降、国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるための様々な方策について検討され、この成果は、国際貿易の安全確保及び円

¹ E-mail: t-matsumoto@kanzei.or.jp

² E-mail: j-hasegawa@kanzei.or.jp

滑化のための「基準の枠組み」(SAFE Framework of Standard)²として、2005年6月のWCO総会にて採択された。この中には、税関の民間とのパートナーシップによる安全確保と円滑化の実現が謳われるとともに、このパートナーシップを進める基準が列記されており、これを具体化する形で、「AEOガイドライン」³が2006年6月の総会において採択され、「基準の枠組み」に組み込まれることとなった。

その後、各国は、これを国際標準とし、この標準に整合的なAEO制度を導入することとなり、これまでに97か国もの国が導入するに至っている⁴。我が国も、2006年より、順次対象事業者の範囲を拡大しつつ導入してきている⁵。

2 AEO 制度の概要

(1) AEO 制度とは

AEO制度とは、事業者からの申請に基づき、税関は、貨物のセキュリティ管理と法令遵守(コンプライアンス)の体制が整備された事業者を認定し、そのベネフィットとして税関手続の緩和・簡素化策を提供する制度であり、その目的は、国際物流における一層の円滑化と適正な通関の両立を図り、あわせて、我が国の国際競争力を強化していくものとされている⁶。

(2) AEO 事業者数及びその推移

AEOは、サプライチェーンを繋ぐ、製造業者、輸出者、輸入者、通関業者、倉庫業者、運送業者といった事業者をカバーしており、2022年1月4日時点の我が国のAEO制度の事業者は、合計で723者(AEO輸出者(230者)、AEO通関業者(241者)、AEO輸入者(99者)、AEO製造者(0者)、AEO運送者(9者)、AEO倉庫業者(144者))となっている⁷。

AEO通関業者の数は近年、特に、申告官署の自由化(2017年10月8日)以降大きく増加してきている。一方、AEO輸入者の数は横ばいであり、AEO輸出者についても、当該輸出者が行う輸出額が輸出額全体に占める割合が約50%を占めている⁸ものの、者数自体は2018年の241をピークに逡減してきている。また、AEO運送者はわずか9者に留まる⁹とともに、AEO製造業者の認定はこれまでのところない状況¹⁰にある。

3 AEO 事業者として得られる便益

AEO事業者として享受できる便益として、以下のものが挙げられる¹¹。

(1) 特定輸出申告

特定輸出申告はAEO輸出者に対する大きな便益の一つであり、一般の輸出者の場合、税関の審査・検査・許可は港や空港の保税地域に貨物が搬入された後に行われるが、特例輸出申告を行ったAEO輸出者の場合には、自社の工場、倉庫等に保管中や運送途中でも許可を取得することが可能であり、また、ほとんど検査が行われることが無いため、積み込み予定の船や航空機のスケジュールを見ながら申告が可能となり、船積みまでのリードタイムの削減可能となる。

(2) 特例輸入申告

特例輸入申告はAEO輸入者に対する大きな便益の一つであり、一般の輸入者の場合、貨物が到着し保税地域に貨物が搬入された後に税関申告・審査・検査・納税及び許可となるが、特例輸入申告を行ったAEO輸入者の場合には、輸入の引取申告と納税申告が分離され、また、引取申告は船会社からマニフェストが税関に提出された後であれば、貨物の到着前でも可能であり、引取を急ぐ貨物については、到着前に輸入許可を受け、到着と同時に貨物を引き取ることが可能となる。また、納税申告は輸入許可の日の属する月の翌月末までに実施すればよく、原産地証明書等納税に必要な書類を準備するための十分な時間が得られるといったメリットがある。

(3) 特例委託輸入申告及び特定委託輸出申告

AEO 通関業者の便益として、特例委託輸入申告及び特定委託輸出申告がある。特例委託輸入申告では、輸入者の依頼により AEO 通関業者が通関手続を行う一般の輸入貨物について、AEO 輸入者の貨物同様、保税地域等へ搬入する前に輸入申告を行うこと、また、貨物の引取り後に納税申告を行うことが可能となる。特定委託輸出申告では、輸出者の依頼により AEO 通関業者が通関手続を行う一般の輸出貨物について、AEO 運送者による運送等を前提に、AEO 輸出者の貨物同様、輸出者の工場、倉庫等に保管中や運送途中の貨物について輸出申告を行い、許可を受けることが可能となる。

(4) 申告官署の自由化

AEO 4 事業者 (AEO 輸入者、AEO 輸出者、AEO 通関業者、AEO 製造業者) については、貨物が蔵置されている保税地域を管轄する税関に限らず、全国どこの税関に対しても輸出入の申告が可能である。特に、AEO 通関業者の場合、東京及び横浜といった近隣の営業所の統廃合を進めるといった合理化策に利用するといったメリットがある。

(5) AEO 倉庫業者と AEO 運送業者に対する便益

AEO 倉庫業者に対する大きな便益として、届出による保税蔵置場等の設置があり、AEO 倉庫業者が保税蔵置場又は保税工場を設置しようとする場合には、許可制から届出制となり、それに伴い許可手数料の全部又は一部が免除される。

AEO 運送業者に対する便益として、保税地域間の外国貨物の保税運送について、個々の承認が不要となり、簡易な手続きによって行うことが可能となる。また、先に述べた、特定委託輸出申告に基づく貨物を、蔵置場所から港又は空港の保税地域への運送できるのは AEO 運送業者のみが可能である。

4 AEO 事業者として求められる責務

AEO 事業者として認定される要件として、物理的セキュリティ、人的セキュリティ、情報セキュリティといった貨物のセキュリティ管理と法令遵守規則や手順書など法令遵守の体制を整備し、AEO 体制や AEO 関連業務の実効性や持続性を確保できる仕組みの確立が求められるとともに、認定後は、AEO 体制や AEO 業務の着実な実施 (必要に応じ、見直しや改善)、業務委託先の評価/監督/指導、教育及び研修、不適正事案への対応 (再発防止策)、内部監査、税関に対する AEO にかかる手続や報告、税関による事後監査への対応等を実施することが必要となる¹²。

III アンケート調査

1 背景及び目的

アンケート調査の実施に至った背景として、AEO 事業者より、①コストに見合う具体的メリットを幹部に対しアピールすることが非常に困難、②AEO 制度を維持するため税関の要請事項を実現する必要があるが、社内理解がなかなか得られない、③貨物のセキュリティ管理がより厳しくなりコストが上昇、④AEO 通関業者と一般通関業者の差別化が図られておらず、AEO 通関業者のメリットが見えない等の意見が、関税協会が事務局をしている AEO 事業者連絡協議会で出されていた。

そのため、AEO 制度に関し、できる限り客観的な評価を提供し、AEO 制度の維持向上を支援することを目的として、AEO 事業者連絡協議会の参加事業者に協力を依頼し、AEO 制度の活用及び効果についての継続的なアンケート調査を実施することにより、AEO 事業者の声を把握・関係者間で共有することとした。第 1 回の調査は 2018 年 9 月～10 月に実施し、その後、第 2 回目の調査を 2020 年 11 月～12 月に実施した。

2 第2回アンケート調査結果の分析（第1回調査結果との比較）

（1）調査の実施方法

第2回アンケート調査を2020年11月20日から12月28日の約1か月間実施した（なお、第1回調査は2018年9月12日～10月15日に実施）。調査方法は、関税協会が主催しているAEO事業者連絡協議会（AEO事業者の約9割が参加）のメンバーに対し、質問票を送付する方法で実施した。質問の回答数及び回収割合並びに全体のAEO事業者数に占める割合は以下図表1の通りであり、AEO事業者連絡協議会参加者の61.2%が質問に回答し、全AEO事業者に占める回答割合は53.8%となっている。AEO通関業者及びAEO倉庫業者の回答割合が高くなっている一方、AEO運送業者は事業者数も回答者数も少ないというようなバラツキはあるが、AEO事業者の全体の状況を知るうえで一定程度信頼ある結果が得られたものとする。

第1回調査に比べ、どの事業形態とも回答者数及び回答率は増加しており、2回目の調査ということでAEO事業者の関心が高まったことも回答者数増加の要因と考える。

図表1 調査対象者及び回答者数・割合

AEO事業者	協議会 加盟者数	質問回答者数	第2回 回答率 (%)	第1回 回答率 (%)	全AEO 事業者数 ¹³	全事業者に対 する回答割合
AEO輸入者	81	44	54.3%	45.9%	100	44.0%
AEO輸出者	184	87	47.3%	34.8%	232	37.5%
AEO通関業者	222	159	71.6%	53.5%	230	69.1%
AEO倉庫業者	136	91	66.9%	45.0%	143	63.6%
AEO運送業者	9	3	33.3%	28.6%	9	33.3%
合計	632	384	61.2%	44.4%	714	53.8%

（2）第1回アンケート調査からの変更点

第2回調査では、第1回調査で回答者から「わからない」という回答の多かった質問等について、以下のとおり質問の内容の変更を行った。

- ① AEO取得による便益や費用について、第1回調査では、営業費用全体に対する割合として質問したが、AEO取得による便益や費用の割合は相対的に低く、不明とした事業者が多いことから、第2回調査では割合ではなく具体的に把握できている便益や費用の額の質問を行った。
- ② 第2回調査では、個別の便益について、その利用状況（利用の有無）のみならず、利用しない理由について質問を行った。
- ③ 便益及び負担となっている項目について、第1回調査では、1～5位の順位で回答を求めたが、回答及び分析の容易性の観点から第2回調査では上位3項目を選択する方式へと変更した。

（3）調査結果の分析

具体的な質問項目はAEO事業形態毎に異なるが、主要な質問項目は、AEO取得理由、AEO取得による顧客の増加、AEOとサプライチェーンといったAEO全体に関するものと、AEOの便益（ベネフィット）及び負担に関するものから構成されている。以下、第2回調査の結果について、第1回調査と比較しつつ、分析を行う¹⁴。

① 調査結果の概要

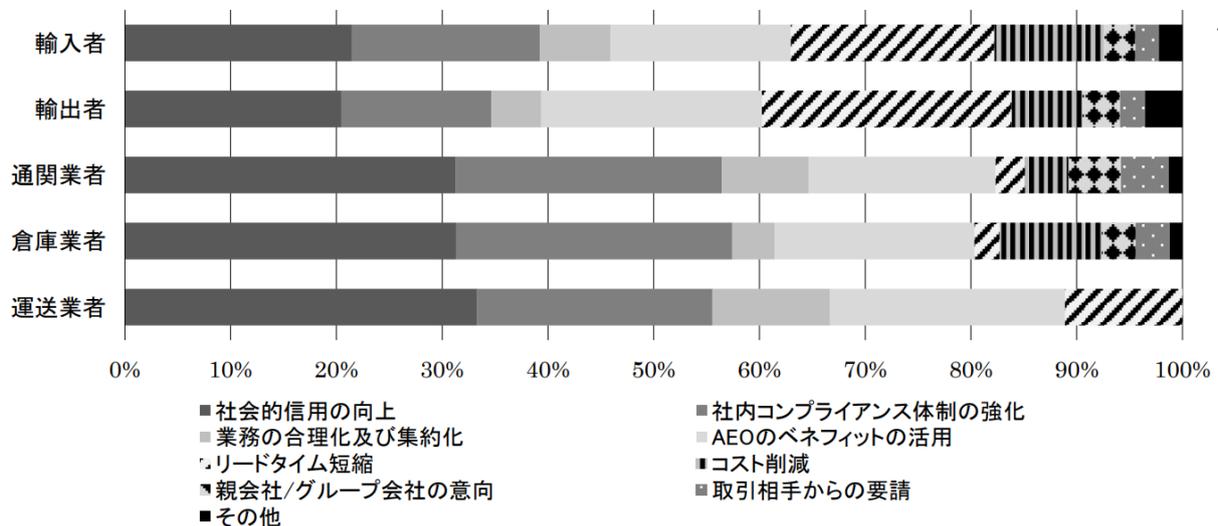
(a) AEO 取得の理由

全事業者では、「社会的信用の向上」が大きな取得理由としており、特に通関業者、倉庫業者及び運送業者では回答数の3割超を占めている。

通関業者、倉庫業者及び運送業者といった物流関係事業者では、「社会的信用の向上」以外に、「社内コンプライアンス体制の強化」、「AEO ベネフィットの活用」も大きな割合を占め、これら3項目で取得目的の75%を占めている。輸入者及び輸出者については、「リードタイム短縮」を期待していることが大きな特徴であり、「社会的信用の向上」、「社内コンプライアンス体制の強化」、「ベネフィットの活用」を含めた4項目で取得理由の8割弱を占めている。また、輸入者及び倉庫業者は「コスト削減」を期待する割合が他の事業者と比較して高い。

これらの傾向は第1回調査と同様である。

図表2 AEO取得の理由



(b) AEO 取得による顧客の増加

全事業者でみると、約84%の事業者がAEO取得後も顧客は増加していないと回答している。しかしながら、AEO通関業者及びAEO倉庫業者ではその数値が若干下がり、他の業種に比べ顧客が増加したとの回答割合が高くなっている(通関業者:22.6%(18.6%)、倉庫業者:20.9%(22.8%))。さらに両事業者では、顧客増加数が10社以上と回答した事業者が、通関業者で10社(6.3%)(9社(9.3%))及び倉庫業者で7社(7.7%)(6社(10.5%))存在しているのが特徴である(括弧内は第1回調査の結果)。

この結果から、通関業や倉庫業といった物流サービス提供事業者においては、AEOという社会的信用を営業活動に積極的に活用し、顧客の増加につなげている企業が一定割合存在する一方で、多くの事業者においては、AEOというステータスを自社の顧客獲得という面にまで繋げられていないという現状が明らかとなった。この傾向は第1回調査においても概ね同様とも言えるが、顧客増加数が10社以上と回答した事業者数の全体の割合が第1回調査から減少していることから、この傾向は一層強まっていると考えられる。

(c) AEO とサプライチェーン

サプライチェーンにおいて、AEO事業者であることがどの程度要件として求められているかについて、

自社への問合せ・取引条件として、輸入者（4割弱）を除き、回答した AEO 事業者の 6 割以上が AEO を取得しているか否かの問合せを受けた経験があるとする一方で、AEO の取得が取引条件とされたとする事業者は少なく、通関業者の 36.5%が最高となっている。これは、第 1 回調査と比較しても、AEO 事業形態ごとに若干の増減はあるが全体としての傾向に大きな変化は見られない。

反対に自社の取引先に対し AEO 取得を取引の条件としているかについては、全体の 82%は取引の条件として求めておらず、全ての取引先に対し AEO 取得を条件として求めている者は僅か 1.6%、また、新規取引相手に対して AEO の取得を求めている者も 2.6%に過ぎないとの結果となった。また、第 1 回調査との比較において、何も求めていない割合が増加している。

サプライチェーン全体を AEO でカバーし安全でテロに対しても強靱なサプライチェーンを構築すると AEO 制度創設の趣旨からすると、サプライチェーンの川上から川下までの関係者が AEO 事業者であることが理想的である。しかしながら、第 2 回調査の結果をみると、サプライチェーンを AEO でカバーしようとする動きは低調で、第 1 回結果より取引相手に何も求めていない割合が増加するなど、第 1 回調査からもむしろ悪化している状況にある。

図表 3 AEO と商取引（括弧内は第 1 回調査の結果）

	輸入者	輸出者	通関業者	倉庫業者	運送業者
AEO か否かの問合せ有り	38.6% (45.2%)	63.2% (74.6%)	75.5% (75.0%)	73.6% (65.5%)	100% (100%)
AEO が取引条件有り	13.5% (3.2%)	13.8% (14.3%)	36.5% (37.0%)	23.1% (37.9%)	33.3% (50%)

取引先に AEO を条件とするか否か	輸入者	輸出者	通関業者	倉庫業者	運送業者	全体	
何も求めていない	34(19)	64(41)	134(78)	80(48)	3(1)	315(187)	82.0%(73.6%)
新規の取引先のみ AEO を求めている	1(0)	4(2)	4(2)	1(0)	0(0)	10(4)	2.6%(1.6%)
すべての取引先に AEO を求めている	2(1)	3(2)	1(1)	0(0)	0(0)	6(4)	1.6%(1.6%)
その他	7(11)	0(19)	20(18)	0(10)	0(1)	27(59)	7.0%(23.2%)

② AEO 制度の便益と負担の概要

(a) 便益と負担の程度

AEO 制度による得られる便益と AEO 制度を維持するための負担とどちらが大きいかについて、事業者全体では負担の方が大きいと答えた者が約 40%、便益と負担は同程度が約 25%、便益の方が大きいのが約 19%となっており、どちらかわからないとの回答も 16%存在している。第 1 回調査と比較すると、便益の方が大きいと回答した者の割合はほぼ同じであるが、負担の方が大きいとの回答者割合が 40%へと 9%程度増加している点に留意が必要である。

事業形態別にみると、通関業者では約 51%が負担の方が大きいと回答し、便益の方が大きいと回答した約 12%を大幅に上回り、その差は第 1 回調査の 27%から 39%へと大幅に拡大しており、倉庫業者も負担を感じている事業者が便益を感じている事業者を 15%程度上回り、その差は第 1 回調査より拡大している。この結果から、特に、通関業者、倉庫業者といった物流関係事業者の便益をどのように実感あるものとするかが、今後の課題と考えられる。

図表 4 AEO 事業形態別便益と負担割合

	輸入者		輸出者		通関業者		倉庫業者		運送業者		全体	
	1回	2回										
便益	20.6	27.3	27.0	25.3	11.0	11.9	17.2	19.8	0.0	33.3	17.5	18.8
同じ	29.4	34.1	25.4	25.3	28.0	24.5	34.5	23.1	50.0	0.0	29.2	25.3
負担	23.5	25.0	25.4	33.3	38.0	50.9	29.3	34.1	50.0	66.7	31.1	40.1
不明	16.4	13.6	22.2	16.1	23.0	12.6	19.0	23.1	0.0	0.0	22.1	15.9

(注) 数字は%を表す

(b) 売上高の増加、経費の節減、AEO 維持のための経費額

第2回調査では、第1回調査にはなかった質問項目として、売上高の増加、経費の節減、AEO 維持のための必要経費を調査した。

売上高の増加については、全体の約 59%が「変化なし」とし、また、約 35%が「わからない」と回答した。具体的な売上高の増加額を回答した事業者（約 6%）の内、大半が 1,000 万円以下の増加額であるが、売上高が 1 億円超増加した事業者も複数存在している。

経費の縮減効果についても全体の約 44%が「変化なし」とし、約 37%が「わからない」と回答した。具体的な縮減額として、全体の約 15%は 500 万円以下の経費縮減効果があったと回答する一方、AEO 輸入者又は AEO 輸出者の中には 1 億円超の大幅な縮減効果があったとの回答がそれぞれ 6.8%と 5.7%存在している。

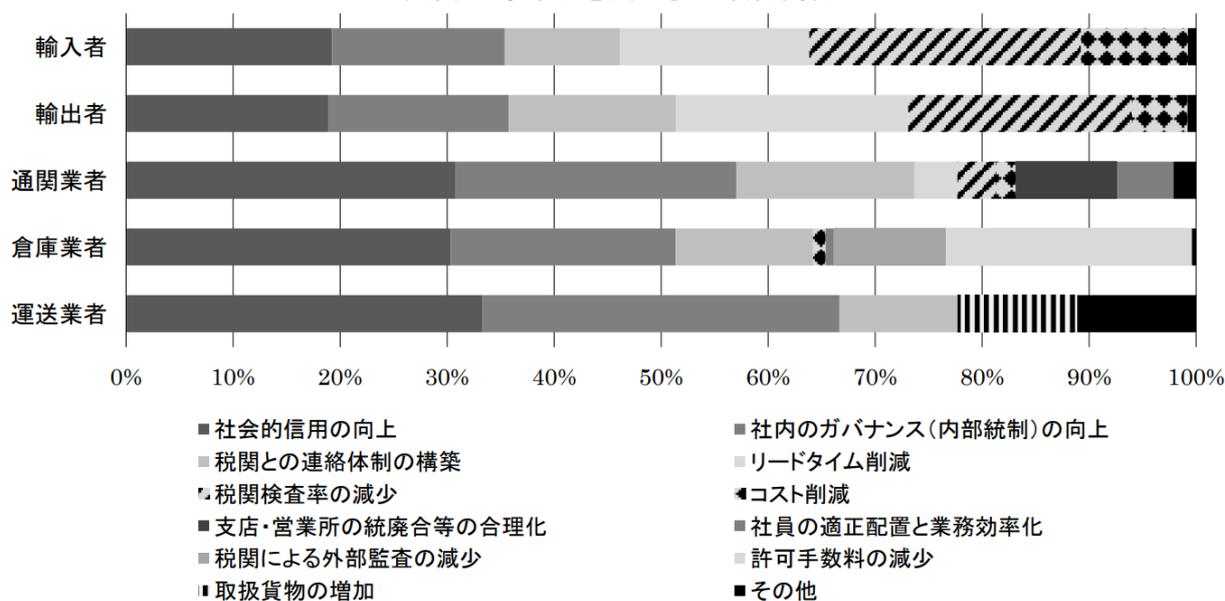
AEO 維持のための必要経費については、全体の 16.4%が「変化なし」と回答し、約 34%が「わからない」と回答した。具体的な必要経費として、100 万円以下が 19.5%、100 万円超～500 万円以下が 14.4%、500 万円超～1,000 万円以下が 7.6%、1,000 万円超～5,000 万円以下が約 7%、5,000 万円超～1 億円以下が 1.3%と回答し、必要経費については明確に把握している企業が多いことが伺える。事業形態別にみると、輸入者、通関業者及び倉庫業者で 1,000 万円超～1 億円以下と回答した者の割合がそれぞれ 9.1%、8.8%及び 12.1%と高く、輸出者は 3.4%と低くなっており、ここでも、前述した、通関業者及び倉庫業者の負担感の大きさが、具体的な数字として表れている。

(c) AEO 取得による便益のある項目

便益としての効果が大きい項目は、全ての事業形態において「社会的信用の向上」及び「社内ガバナンスの向上」が高い割合となっており、取得の理由ともほぼ一致している。

輸入者及び輸出者では「リードタイムの削減」及び「税関検査率の減少」が、通関業者では「支店・営業所の統廃合等の合理化」が、倉庫業者では「許可手数料の減少」が、運送業者では「取扱い貨物の増加」がそれぞれ高い割合となっており、これは、第1回調査と概ね同様の傾向である。(図表 5)

図表5 事業形態別の便益項目割合



③ AEO 制度の個別便益

(a) 特例申告

輸入者のメリットとして挙げられている特例申告について、輸入者の約 84% (80%)が利用しており、利用経験のないという輸入者が 15.9%(20%)となっている。また利用割合について、5%以下の利用が 15.9%(23.3%) 存在する一方、90%超利用している輸入者も 27.3%(6.7%) 存在し、積極的に活用している輸入者と利用していない輸入者の2極化の状態となっている(括弧内は第1回調査の結果)。第1回調査に比べ、利用割合及び積極的利用する輸入者の増加がみられる。

特例申告を利用するメリットとして①リードタイム及びコストの削減(28.6%)、②引取申告と納税申告の分離(24.2%)、③貨物到着前の輸入申告・許可(12.1%)、④担保の省略(11%)が挙げられている。反対に利用しない理由として①利用の効果・メリットが薄い(25.3%)、②輸入リストの作成・管理が煩雑(20.0%)、③特例申告の事前準備が煩雑(16%)等となっている。

(b) 特定輸出申告

輸出者のメリットとして挙げられている特定輸出申告について、90%超利用している輸出者が 25.3%(21.0%)、50%超~90%以下も 28.7%(41.9%) となっており、半数以上のAEO輸出者が特定輸出申告制度を積極的に活用している(括弧内は第1回調査の結果)。

ただし、特定輸出申告の利用によりどの程度経費が削減されたかについては、半数近い47.1%が「わからない」と回答し、特定輸出申告の利用と経費削減との関連付けが難しいことが伺える。一方、1億円以上の経費削減効果があったとする回答も8%存在し、このような企業の経験を共有することができればAEO制度の一層の利用促進が図れる可能性があると考えられる。

特定輸出申告を利用しない理由を聞いたところ①輸出リストの作成・管理が煩雑(21.8%)、②利用により得られる効果・メリットが薄い(17.7%)、③貨物のセキュリティ確保の体制が不十分(17%)、④特定輸出申告の管理・運用が煩雑(12.2%)、の各項目が上位を占めている。

輸出入品のリスト作成・管理¹⁵が煩雑については、特例申告・特定輸出申告とも回答が上位にあり、リストの作成の廃止や簡素化を検討する必要性もあるのではないかと考える。

(c) 申告官署の自由化

通関業者にとって大きな便益の一つである申告官署の自由化について、通関業者の 84.3%が利用していると回答した。

申告官署の自由化を活用した合理化については、申告官署の集中と選択 (59.7%)、支店、営業所等の統廃合 (27.0%)、通関士の配置の集中と選択 (23.9%) を実施したとの回答が多数を占め、申告官署の自由化を活用した合理化には積極的に取り組んでいる企業が多いことが判明した。一方で、申告官署自由化の活用による経費の縮減に関する質問では、約 4 割が変化なし、100 万円以下 (14.2%)、100 万円超～500 万円以下 (14.1%)、500 万円超 (5.9%) と回答し、大きな経費の節減には結びついていないことが判明した。

(d) 特例委託輸入申告及び特定委託輸出申告制度

通関業者に対する便益である特例委託輸入申告及び特定委託輸出申告制度について、その利用は、それぞれ約 10%、約 5%に止まり、利用しない理由としては、メリットや必要性が乏しい、手続きが面倒で良く分からない、輸出の場合は、AEO 運送事業者の利用が必要、輸入では担保の提供が必要等の理由が挙げられた。

(e) 保税蔵置場の届出制

倉庫業者にとって大きな便益とされる保税蔵置場の届出制について、全回答者の約 90%が利用しており、利用していない理由で最も多いものは貨物保管上のセキュリティ確保に不安が挙げられている。

(f) 特定保税運送及び特定委託輸出申告に係る貨物の運送

第 2 回調査における運送業者の回答は 3 者のみで、便益の一つとされる特定保税運送の利用率については、1 者が 90%超利用しているのに対し、1 者が利用無し、残りの 1 者が 20～30%の利用と回答し、また、利用回数について 10 回以下が 1 者、50 回～100 回以下が 1 者となっている。また、もう一つの便益である特定委託輸出申告に係る貨物の運送については、1 者のみが月 10 回以下の利用と回答しており、これら便益について、回答数は少ないものの、その利用は限定的と考えられる。

④ 相互承認制度の活用

相互承認制度とは、相互承認締結相手国同士で、AEO 輸出入者の資格がリスク評価に反映され、相手国税関における審査・検査が軽減されるものである。我が国は、本年 1 月の英国との相互承認を加え、既に 12 の国・地域との相互承認を締結してきている。

なお、相互承認制度では、輸出国及び輸入国双方の事業者が AEO 事業者である必要はなく、基本的にどちらか一方の国の事業者が AEO 事業者であれば、それぞれの国の税関における審査・検査が軽減されるとされ、例えば、中国の輸出者が AEO 事業者であれば、日本の輸入者が AEO 事業者でなくとも、双方の国の税関での審査・検査が軽減されることとなる。また、相互承認締結国の輸出入者双方が AEO 事業者である場合には、輸出入者両方の資格もリスク評価に反映されることとなり、更なる通関手続の円滑化が期待されるとされている¹⁶。

第 2 回調査¹⁷において、AEO 輸入者のうち、相互承認を利用していると回答したのは 4 者 (9.1%) のみで、今後利用する予定を加えても 2 割弱にとどまっている。利用の相手国は、図表 6 にあるように中国、台湾、EU 及びマレーシアとなっているが、回答数自体が少ないので評価は難しい。

AEO 輸出者のうち相互承認を利用していると回答したのは 20 者 (23%) で今後利用する予定と回答した者の 9 者を含め、全体の 3 割強が相互承認制度を利用又は利用を検討していると回答している。利用相手国・地域としては中国 (32.5%)、米国 (22.5%)、EU (17.5%) がトップ 3 となっており、台湾がそれに続いている。

AEO 通関業者のうち輸出者又は輸入者の依頼に基づき相互承認を利用していると回答したのは 22 者

(13.8%) で今後利用する予定と回答した 8 者を含めても 2 割弱にとどまっている。利用の 85%強は日本への輸入手続に利用されている。

中国への輸出について相互承認を利用していると回答した AEO 輸出者に、中国における通関手続時間の短縮の有無について聞いたところ、「変化なし」(46.7%) と「わからない」(40%) で全体の 9 割弱を占め、その効果については明確な結果は得られなかった。また、中国における通関手続で問題が生じた際に日本税関経由で問題の解決を図る制度が新設されたが、利用した者は 3 者にとどまっていた。

同様の質問を AEO 通関業者に行ったところ、中国における短縮の有無は、62.5%がわからないと回答し、25%は変化なしの回答であった。また、問題が生じた際の税関間の解決システムについては利用したのは 1 者のみに限られており、更なる周知の必要性があると考えられる。

図表 6 相互承認利用相手国

AEO 相互承認利用相手国・地域	輸入者	輸出者	通関業者
ニュージーランド	0.0%	0.0%	3.7%
米国	0.0%	22.5%	7.4%
EU	22.2%	17.5%	37.0%
カナダ	0.0%	0.0%	3.7%
韓国	0.0%	5.0%	11.1%
中国	44.4%	32.5%	29.6%
台湾	22.2%	12.5%	0.0%
香港	0.0%	0.0%	0.0%
マレーシア	11.1%	2.5%	0.0%
シンガポール	0.0%	5.0%	0.0%
オーストラリア	0.0%	2.5%	7.4%

⑤ AEO 制度の個別負担

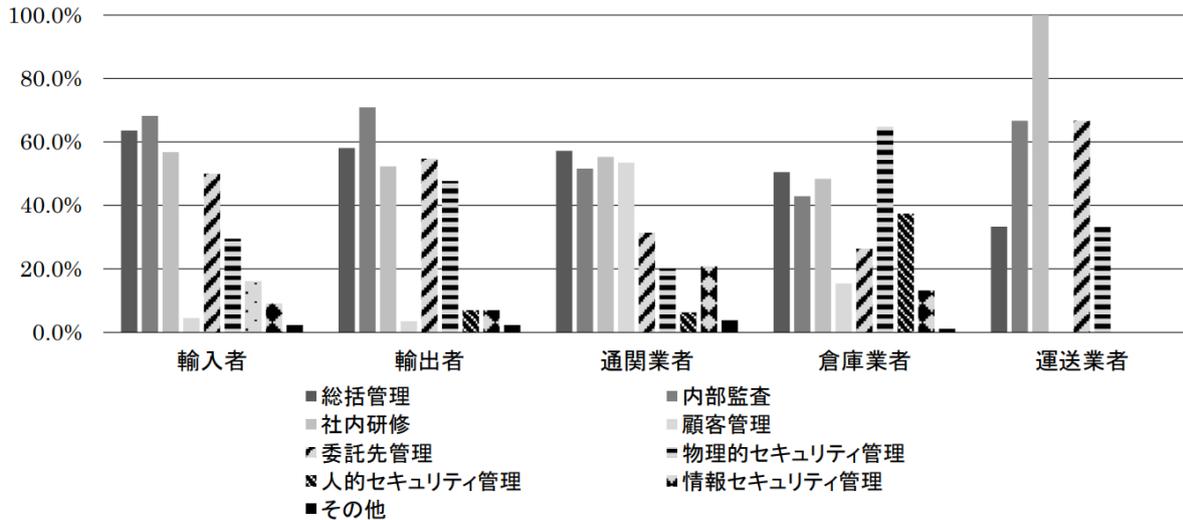
AEO 制度を維持するうえで負担となっている項目として、輸入者、輸出者及び通関業者では、総括管理、内部監査と社内研修とする回答が 5 割以上、倉庫業者では物理的セキュリティの確保と総括管理が 5 割以上、運送業者では、社内研修、内部監査及び委託先管理の回答が 5 割以上となっている。

事業形態別にみると、総括管理、内部監査と社内研修については、ほぼ共通して負担との回答がある一方、輸出者、輸入者と運送業者では委託先管理の負担が高く、通関業者では顧客管理の割合が、輸出者と倉庫業者では物理的セキュリティの割合が高いのが特徴となっている。(図表 7 参照)

これらの傾向は、第 1 回調査と同様である。

AEO 維持のための業務量が業務全体に占める割合については、全事業者を通じて最も多かったのは「3～5%」が 18.4%、続いて「5～10%」と「0.5～1%」が 17.9%と、傾向として第 1 回と大きな変化はない。ただし、輸入者では「3～5%」の割合が 20.5%と最も高かったが、続いて「5～10%」及び「20%超」が共に 18.2%、「10～20%」が 11.4%と AEO 維持のための業務割合が他の事業者に比べ高くなっているのが特徴であり、この傾向は第 1 回と同様である。

図表7 AEO事業形態別の負担に感じている項目



⑥ 分析結果のまとめ

(a) 便益・負担の認識の2極化

第2回調査結果では、便益と負担の認識において負担の方が大きいと回答した者が、第1回と比べ1割程度増加した。事業形態別にみると AEO 輸入者及び AEO 輸出者の負担感に大きな変化は見受けられなかったが、AEO 通関業者及び AEO 倉庫業者での負担感の増加が大きくなっていることが判明した。

(b) 経済的メリット

第2回調査では、一部の事業者が顧客獲得、売上高の増加、経費削減の効果を享受していることが示されている一方で、必要経費の高い負担を具体的に感じている事業者（輸入者、通関業者及び倉庫業者）も存在していることが判明した。また、AEO 維持のための業務量の業務全体に占める割合は第1回調査と大きな変化はない一方で、第2回調査で質問した必要経費の負担額は輸入者、通関業者及び倉庫業者で高い傾向にあることが判明した。

(c) 個別便益の活用状況

AEO 事業者への個別便益のうち、特例申告、特定輸出申告、申告官署の自由化、保税蔵置場の届出制の利用は進展している一方で、特例委託輸入申告、特定委託輸出申告、特定保税運送、特定委託輸出申告に係る貨物の運送の利用は限定的となっている。

(d) 相互承認の活用状況

利用している者は、今後利用を検討している者を含めても、AEO 輸入者及び AEO 通関業者で2割程度、AEO 輸出業者で3割程度となっており、その利用は限定的である。

(e) サプライチェーン

AEO 取得の理由が社会的信用の向上とする回答が多い一方、AEO 取得を取引条件とする割合は低く、その傾向は第1回調査より低下しており、サプライチェーン全体を AEO 事業者でカバーとする制度の趣旨にはほど遠い結果となっている。

IV AEO 制度を取り巻く近年の動き

この章では、AEO 制度を取り巻く近年の動きとして、特に、第2回アンケート調査実施以降に、日本税関において実施された AEO 制度利用拡大に向けた取組みについて説明する。

1 税関の AEO 制度利用拡大に向けた取組み¹⁸

日本税関は、AEO 制度利用拡大に向けた取組みとして、「AEO 制度の改善策の推進」を掲げ、そのために、3つの柱に注力するとしている。1本目の柱は、AEO 制度の運用にかかる「新通達の策定」と運用を通じ、AEO 事業者の自主管理や自己改善を尊重することで、コスト負担の軽減を図っていくものであり、2本目の柱は、AEO 事業者に提供する「ベネフィットの拡充」であり、3本目の柱は「パートナーシップの強化」である。これにより、AEO 制度の各種便益を拡大、より使いやすい制度とし、事業者の拡大を図っていくこととしている。また、「相互承認の推進」についても図っていくこととしている。詳細は、次節において説明する。

2 税関による近年の AEO 制度改善策

(1) AEO 制度の運営方針にかかる新通達

2021年7月から施行された新通達について、その目的は、AEO 事業者が AEO 制度の運用にあたり、①何をどうすればよいのかについて不明瞭な部分を明確化することにより、②取り組むべき内容を認識し易くし、事業者による自主管理や自己改善を促進することにより¹⁹、維持に係るコストの軽減につなげていくものとされている。すなわち、AEO 承認後の事業者の義務の見える化によるコスト削減を目指すものとされ、それら結果として、AEO 制度の利用拡大が一層推進されることを期待するとしている。

(2) AEO 事業者に提供するベネフィットの拡充

AEO 制度導入以来税関は、AEO 事業者に対するベネフィットの拡充のために様々な簡素化策を提供²⁰してきており、2021年においても新たに、①カルネ申告に係る申告官署の弾力化(2021年4月)、②加工又は修繕のため輸出入される貨物に係る輸出入申告時の簡素な手続(2021年4月)、③経済連携協定(TPP11(CPTPP)、日EU・EPA及び日英EPA)に基づく加工又は修繕のため輸出入される貨物に係る輸出入申告時の簡素な手続(2021年4月)といった簡素化手続を導入した。

(3) パートナーシップの強化

AEO 事業者は、税関の重要なパートナーであるとの位置づけのもと、税関と AEO 事業者とのコミュニケーションを質・量の両面で強化するため、AEO 事業者への有用な情報の提供の実施、及び AEO 事業者との活発な面談や意見交換を行うとしている。

(4) AEO 相互承認の推進

2008年8月のニュージーランドとの相互承認以降、日本は相互承認を積極的に推進してきており、直近では、2021年1月に英国と相互承認を締結し、これまでに、12本の相互承認を実施中である。

また、他の国との相互承認についても、タイとの相互承認について、早期締結を目指し鋭意協議を進めるとともに、2019年に税関が実施したアンケート調査の結果、AEO 事業者から希望が多い候補国として、例えば、メキシコ、インドネシア、ベトナム、インドといったアジアの国々が挙げられ、これら関心が高かった国とも協議の開始を目指すとしている。さらに、相互承認の実施面において、「使い方や得られる効果が分かりにくく、あまり活用できていない」との意見に対応するため、AEO 相互承認活用マニュアル²¹を、2021年5月に公開している。

V AEO 制度拡充に向けた提言

最後に、アンケート調査の結果及びその後の AEO 制度を取り巻く動きを踏まえ、AEO 制度拡充に向けた提案を説明する。

1 便益・負担の認識の2極化への対応

便益・負担の認識の2極化への対応として、負担感が増大する物流関係事業者が AEO 取得のメリットを感じる制度や手続きの検討が必要であり、これに対する税関当局の対応として、AEO 事業者を対象とした税関手続きの簡素化策の導入や、新通達による AEO 事業者のやるべき事項の明確化（見える化）によるコストの軽減策が実施されてきている。

しかしながら、これら負担感の増大を感じる物流関係事業者が AEO 取得のメリットを十分に享受するためには、AEO 本来の個別便益のメリットを更に向上させることによる利用促進策の実施が重要であり、具体的には、以下の点が考えられる。

- ・ 特例申告・特定輸出申告については、利用していない者への活用促進策として、例えば、当該申告に係る輸出入リスト作成の廃止・簡素化の検討を行う。
- ・ 申告官署の自由化については、経費削減につながる利用促進策（例えば、検査への立会い義務の簡素化等）の検討を行う。
- ・ 特定委託輸出・特例委託輸入申告制度については、AEO 通関業者による利用は限定的なものに止まっており、利用促進に向けた抜本的な制度の改善を行う。
- ・ 特定保税運送については、数少ない AEO 運送業者の中においてもその利用は限定的であり、利用促進に向けた抜本的な制度の改善を行う。

また、一方で、これら AEO 本来の個別便益を積極的に活用し、顧客の増加、経費の削減に繋げている者も一定数存在することから、これらの者の運用をベストプラクティスとして、積極的に発信していくことも重要であると考えられる。

2 相互承認の活用

相互承認は、第2回調査が行われた2020年においても、利用している者は、今後利用を検討している者を含めても、AEO 輸入者及び AEO 通関業者で2割程度、AEO 輸出者で3割程度とその利用は限定的である。

前述したように、相互承認は、その利用により、相互承認締結国双方において、税関での審査・検査が軽減されるという大きな効果が期待できるものである。日本税関は、2008年にニュージーランドと相互承認を締結して以降、米国、中国、EU等の主要貿易相手国を含む12もの相互承認を締結してきており、さらに、相互承認の対象国の拡大を推進しているところである。また、利用マニュアルの公開といった利用促進策も実施してきているが、2020年の第2回調査においても、その利用は限定的なものにとどまっており、その理由の一つとして、依然十分な認知がなされていないことが考えられる。まずは、既に多く存在する相互承認を使ってもらい、その効果を知ってもらう必要があり、そのためには、対象となり得る事業者に対して個別に利用を促すなどの直接的な働きかけによる積極的なアプローチによって、認知向上の努力を行うことが必要と考える。

3 強靱なサプライチェーンの構築

強靱なサプライチェーンの構築にはサプライチェーンの川上から川下までの全ての関係者が AEO 事業者であることが理想であり、そのためには、サプライチェーン全体を AEO でカバーした貨物とそうでない貨物との差別化を推進することが必要と考える。

前述のとおり、税関はこれまで、AEO 事業者に対して様々な便益及び手続きの簡素化策を与えてきているが、これ以上の便益・手続きの簡素化策の導入には限界があると考えられ、その一方で、サプライチェーン全体を AEO でカバーした貨物（例えば、輸入については、AEO 輸入者が、全て AEO である通関

業者、運送業者、倉庫業者を利用して輸入する貨物、又は、一般の輸入者が輸入する場合であっても、利用する通関業者、運送業者、倉庫業者が全て AEO 事業者である貨物) とそれ以外の貨物との差別化策は導入されていない。差別化策としては、AEO 輸出入者の貨物に対して、更なる税関の審査・検査の簡素化を進めることも重要であるが、既に、多くの場合、それら貨物への税関の審査・検査は省略されていることから、例えば、AEO でカバーされない貨物については、ハイリスクな貨物として税関の審査・検査をこれまで以上に強化することにより、その差別化を図っていくことが考えられる。また、サプライチェーン全体を AEO でカバーした貨物の輸出入申告については、原則、税関の審査・検査を行わないと宣言することも考えられる。

この差別化の推進により、これまで以上に、貨物のサプライチェーン全体を AEO でカバーすることが求められることから、AEO 取得増加（特に、より多くの運送業者が AEO を取得することによるサプライチェーンの繋がり強化）及び各種便益制度の利用促進が期待される。特に、利用が低調な特定委託輸出・特例委託輸入、特定保税運送について、この差別化は、前述したこれら便益の利用促進に向けた抜本的な制度の改善につながると考えられる。

これによって、AEO でつながるサプライチェーンが日本において構築されるとともに、前述のように相互承認の利用の推進を図っていくことにより、さらには、貨物の輸出者・輸入者間を繋ぐグローバルなレベルでの強靱なサプライチェーンの構築へとつながると考える。

引用・参考文献

- 上斗米明 (2008), 「我が国における AEO 制度の推進と今後の課題」 『貿易と関税』 2008 年 9 月, 16-29 ページ。
- 郡山清武 (2008), 「我が国における AEO 制度の構築と今後の展望 (1) ~ (6)」 『貿易実務ダイジェスト』 2008 年 9 月~2009 年 2 月。
- 郡山清武・福田浩昌・松本敬 (2021) 『AEO ハンドブック』 日本関税協会
- 鶴田仁 (2019), 「AEO 制度の経済効果—AEO 制度の一層の活用に向けて」 『貿易と関税』 2019 年 8 月, 2-11 ページ。
- 松本敬 (2021), 「AEO 制度の活用と効果」 『貿易と関税』 2021 年 7 月, 14-22 ページ。
- 山口隆久 (2021), 「AEO 制度の利用拡大に向けた取組み—AEO 制度の運営方針にかかる新通達の実施にあたって—」 『貿易と関税』 2021 年 7 月, 2-13 ページ。
- 財務省関税局 (2021), 「AEO 制度の利用拡大と新通達に係る説明」 (AEO 新通達に係る説明会 (2021 年 6 月 18 日)), <https://www.kanzei.or.jp/sites/default/files/pdfs/aEO/210618_AEOshiryo_0.pdf> (2022 年 1 月 17 日アクセス)。
- 財務省 (2021) 「令和 3 年度政策評価の事前分析表」, 96 ページ
<https://www.mof.go.jp/about_mof/policy_evaluation/mof/fy2021/analysis/2021bunnseki.pdf> (2022 年 1 月 17 日アクセス)。
- 財務省 (2011) 「貿易円滑化の推進と国際物流におけるセキュリティ確保の両立について (貿易円滑化ワーキンググループ座長とりまとめ)」 (平成 23 年 10 月 25 日関税・外国為替等審議会関税分科会・財務省関税局資料 1-1) の資料 6-1
<https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/9216447/www.mof.go.jp/about_mof/councils/customs_foreign_exchange/sub-of_customs/proceedings_customs/material/kana231025/kana231025c.pdf> (2022 年 1 月 17 日アクセス)。

日本税関ホームページ「AEO 制度」<<https://www.customs.go.jp/zeikan/seido/kaizen.htm>> (2022 年 1 月 17 日アクセス)。

WCO (2020) “WCO Compendium of Authorized Economic Operator Programmes, 2020 Edition”
<<http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/aeo-compendium.pdf?db=web>> (2022 年 1 月 17 日アクセス)。

WCO (2021) “WCO SAFE Package”<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/frameworks-of-standards/safe_package.aspx> (2022 年 1 月 17 日アクセス)。

注

¹ 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（共同）作業によるプログラムとして、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いうものとして導入された。C-TPAT 以外にも、24 時間ルール、CSI といった施策が導入された。出典：上斗米 (2008), 16-17 ページ。

² 「基準の枠組み」には 4 つの主要要素として、①電子的な事前貨物情報収集の国際標準化、②国際的に整合性のとれたハイリスク貨物の選定、③輸出国における非破壊検査機器を使用した貨物検査の実施、④一定の基準を満たす民間企業に対する優遇措置の明確化が規定されており、これらの要素に基づき、税関相互の協力（1 つ目の柱）として 11 の基準が、税関と民間のパートナーシップ（2 つ目の柱）を進める基準として 6 つの基準が列記されている。出典：郡山 (2008), 「我が国における AEO 制度の構築と今後の展望（1）」, 17 ページ。なお、その後、4 つの主要要素に加え 5 つ目の要素として、また、税関相互の協力、税関と民間のパートナーシップに加えて第 3 の柱として、「税関と他機関との連携」が追加されている。出典：WCO (2021)

³ 「AEO ガイドライン」には、犯歴等のコンプライアンス要件、貨物及び貨物施設におけるセキュリティ管理、貿易パートナーのセキュリティ管理、教育及び研修などに関する要件が列記されている。出典：郡山 (2008), 「我が国における AEO 制度の構築と今後の展望（1）」, 17 ページ。

⁴ 出典：WCO (2020), vii ページ、郡山他 (2021), 11 ページ。

⁵ 「我が国の AEO 制度の導入の流れは以下のとおりである。出典：財務省 (2011)

2006.3～ 特定輸出申告制度導入

2007.4～ 特例輸入申告制度導入

2007.10～ 特定保税承認制度導入

2008.4～ 認定通関業者制度導入、特定保税運送制度導入

2010.7～ 製造者の AEO 制度の導入

⁶ 出典：財務省関税局 (2021), 5 ページ

⁷ 出典：日本税関ホームページ「AEO 制度」

⁸ AEO 輸出者による輸出総額が総輸出額に占める割合は約 50%以上とされ（出典：山口 (2021), p.2）、AEO 輸出入者及び AEO 通関業者が関与した輸出入取引が日本の輸出入総額に占める割合は、2019 年実績で 80.3%（出典：財務省(2021), p.96）とされている。

⁹ 運送者の多くが、子会社、孫請け、ひ孫請けと多くの下請け企業を使用しており、委託先管理が難しいことが AEO 運送者の認定が増えない原因の一つと考えられる。

¹⁰ これまでのところ、認定の対象となると考えられる製造業者の多くが、AEO 輸出者を選択してきているためと考えられる。

¹¹ 出典：日本税関ホームページ「AEO 制度」、郡山他 (2021), 94-104 ページ

¹² 出典：財務省関税局 (2021), 7 ページ。

¹³ 調査開始時の AEO 事業者数（出典：税関ホームページ

<<https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11612882/www.customs.go.jp/zeikan/seido/kaizen.htm>>）(2022 年 1 月 17 日アクセス)

¹⁴ 第 1 回調査結果については鶴田 (2019)、第 2 回調査結果については松本 (2021)参照。

¹⁵ AEO 輸出者及び AEO 輸入者は、自らが扱う貨物について、関税定率表の別表上の所属区分（品目分類）が正しいか否か、申告すべき価額は、関税評価に関する規定に基づいて正しく計算されているか否か、関税法

第 70 条に規定する他法令（外国為替及び外国貿易法等）の規定に係る該否が的確に判定されているか否か、などについて、常に正しい知識を持ち、その業務の適正な処置が確保されることが要求され、そのためには、取り扱う貨物についてのリストを作成し、これを定期的に見直すとともに、関税法又は他法令に関して改正があった場合には、時期を失することなく必要なリストの改正を行うことが必要とされている。出典：郡山(2008),「我が国における AEO 制度の構築と今後の展望（5）」,24 ページ。

¹⁶ ただし、米国、カナダ、ニュージーランドとの相互承認では、相手国（すなわち、日本）の AEO 輸出者の貨物の自国（すなわち、米国、カナダ、ニュージーランド）での輸入手続きに限って相互承認のベネフィットを供与するとされている。出典：AEO 相互承認活用マニュアル（税関ホームページ）

¹⁷ 第 1 回調査では、AEO 輸出入者に対して、相互承認利用による営業費用の縮減効果のみを調査したが、不明とした回答が多く、その利用状況について有効な結果は得られなかったため、第 2 回調査では、利用状況についてより詳細な質問を行った。

¹⁸ 出典：山口(2021)

¹⁹ AEO 制度の運用に関する課題として、次のような声が AEO 事業者から挙げられていたことが新通達策定の背景にあるとされている。出典：山口（2021）,6 ページ

① 不適正事案の取扱い

- ・ 非違を生じさせた場合の対応が分かりづらく、どのような場合に税関 AEO 担当へ連絡すべきか悩ましい。報告範囲など、取扱いを明確にしてほしい。
- ・ 不適正事案を生じさせると、すぐに AEO 資格を取り消されてしまうような気がして、不安を感じる。
- ・ 軽微な事案であれば、都度報告ではなく、1 年分をまとめて面談時に報告すること等にできないか。

② AEO 事業者による内部監査

- ・ 税関が承認した優良企業なので、内部監査は隔年程度の実施頻度で十分ではないか。
- ・ 内部監査の実施に負担を感じる。マンネリな内容で、形骸化してしまう恐れがある。

③ 税関による事後監査

- ・ 事後監査の対応に負担を感じる。内部監査等の結果を税関がチェックすることで、簡略化してほしい。
- ・ 優良な AEO 事業者については、税関の AEO 事後監査の間隔を 5 年に 1 回程度に延長してほしい。

²⁰ 通い容器の免税手続の簡素化（平成 24 年 7 月）、保全担保の提供要件緩和について（平成 24 年 4 月）、輸出許可後の訂正に係る申請手続の簡素化（平成 25 年 4 月）、加工再輸入減税制度の減税手続の簡素化（平成 25 年 9 月）等。出典：日本税関ホームページ「AEO 制度」

²¹ 出典：日本税関ホームページ「AEO 制度」

【受領日 2022 年 1 月 19 日 受理日 2022 年 1 月 24 日】