

AEO制度の活用と効果について

公益財団法人 日本関税協会
AEO事業者連絡協議会事務局

2025年3月1日

目 次

I. アンケート調査の概要

1. アンケート調査の目的
2. アンケート調査の手法
3. アンケート回答数及び回答率

II. アンケート分析

4. AEOの取得及び効果
 - (1) AEO取得時期
 - (2) 事業規模
 - (3) AEO取得の理由
 - (4) AEO取得による顧客の増加及び変動
 - (5) AEOステータスと商取引の関係性
5. AEO制度における便益及び負担
 - (1) 便益と負担の程度
 - (2) 売上高、経費及びAEO維持に係る経費等の変動
 - (3) AEO取得による便益のある項目
6. AEO制度の個別便益
 - (1) AEO輸出者の個別便益
 - (2) AEO輸入者の個別便益
 - (3) AEO倉庫業者の個別便益
 - (4) AEO通関業者の個別便益
 - (5) AEO運送者の個別便益
7. AEO制度の個別負担
8. 相互承認制度の活用
9. AEO制度の更なる拡充のために求める施策
10. アンケート調査の分析結果を受けて

1. アンケート調査の概要

1. アンケート調査の目的

公益財団法人日本関税協会は、当局が行うAEO事業者に関する政策を広く一般に浸透させ、AEO制度の拡充及び同制度の適正な運用に寄与すること、並びに、AEO事業者からの意見及び要望等を集約し、政策提言していくことを目的に設置された「AEO事業者連絡協議会」の事務局を務めている。本調査は、AEO制度の活用状況とその効果をタイムリーに把握し同協議会の活動をより一層充実させることを目的に、2018年から2年に1回の頻度で実施しており、今回が通算4回目の実施となる。

2. アンケート調査の手法

アンケート調査は、AEO事業者連絡協議会に参加する678者（2024年10月末時点、AEO事業者全体の約9割）に対し、アンケートフォームを掲載したWebページを作成のうえ、当該Webページへのリンクを記載したメールをメンバーに送付し、回答を依頼する方法で実施した。

アンケートフォームは、事業形態毎に業務に即した回答を収集する観点から、特定輸出者（以下、AEO輸出者）、特例輸入者（以下、AEO輸入者）、特定保税承認者（以下、AEO倉庫業者）、認定通関業者（以下、AEO通関業者）及び特定保税運送者（以下、AEO運送者）毎に異なる5種類のフォームを作成し、自社が取得しているAEO事業形態毎に回答を依頼した。また、重複してAEOを取得しているメンバーに対しては、それぞれのAEO事業形態について回答を依頼した。

質問項目についてはAEO事業形態毎に異なるものの、前回調査との比較を容易にする観点から、項目の大幅な変更は行わず、AEOの概要、便益（ベネフィット）及び負担という全体構成も維持した。調査期間は2024年10月1日から同月31日までの31日間とした。

3. アンケート回答数及び回答率

質問の回答数及び回答率、並びに、全AEO事業者数に対する回答率は表1のとおりで、同協議会メンバー678者の45.6%にあたる309者から回答を得た。これは、全AEO事業者758者（2024年10月末時点）に対する回答率で見ると40.8%となる。AEO事業形態別では、AEO通関業者からの回答率が5割超となったものの、AEO輸出者及びAEO運送者からの回答率は低かった。第3回調査と比較して全体的に回答率が減少傾向にあったものの、合計の回答率は第1回調査を上回っており、調査にご回答いただいた関係者の協力によって、一定程度、蓋然性のある結果が得られたものと思料する。

（表1：調査対象者数及び回答者数並びに回答率）

AEO事業形態	協議会 加入者数	回答数		回答率				全AEO 事業者数	全事業者に対 する回答率
		第4回	前回比	第4回	第3回	第2回	第1回		
AEO輸出者	188	76	△6	40.4%	44.1%	47.3%	34.8%	231	32.9%
AEO輸入者	87	39	3	44.8%	42.9%	54.3%	45.9%	104	37.5%
AEO倉庫業者	141	64	△21	45.4%	61.6%	66.9%	45.0%	151	42.4%
AEO通関業者	253	127	△14	50.2%	58.0%	71.6%	53.5%	262	48.5%
AEO運送者	9	3	△1	33.3%	50.0%	33.3%	28.6%	10	30.0%
合計	678	309	△39	45.6%	52.8%	61.2%	44.4%	758	40.8%

II. アンケート分析

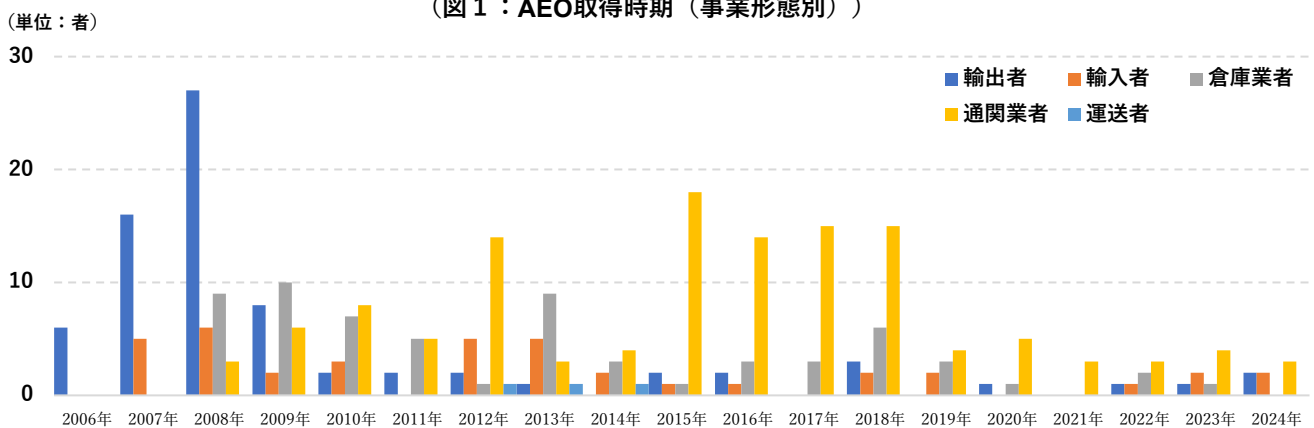
4. AEOの取得及び効果

(1) AEO取得時期

まず、AEOを取得した時期及びその数について示したのが図1である。アンケートの回答を集計したものであるため、関税局・税関が公表しているAEO事業者数の推移とは実数が異なっているものの、AEOの拡大推移について一定の傾向をみることはできた。一般的な傾向として、それぞれの事業形態に対し設けられたAEO制度の開始当初にAEOの取得が盛んであることが分かるが、AEO通関業者については2015年から2018年にかけて再び大きく増加に転じている。この要因には、2016年4月の通関業法改正（2017年10月施行のいわゆる「申告官署の自由化」）が考えられ、同法改正に併せてAEO未取得であった通関業者がAEO取得に動いたことが推察される。

また、2020年以降のAEO取得者32者の内訳をみると、輸出者が5者、輸入者が5者、倉庫業者が4者及び通関業者が18者となっており、他の事業者に比べ、近年もこれまでと同様、通関業者のAEO取得が多いことが分かる。

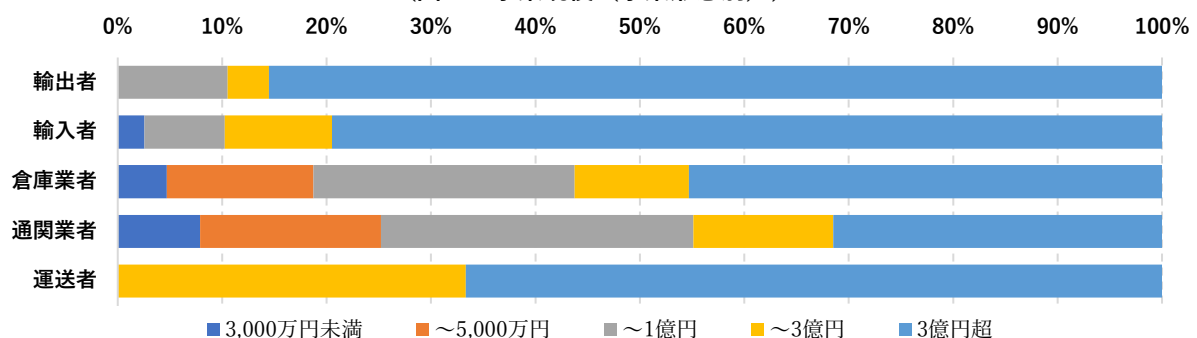
(図1：AEO取得時期（事業形態別）)



(2) 事業規模

アンケートの結果、一般的な傾向として、事業規模の大きな事業者が各AEO取得に積極的であることがうかがえる結果となったが、この結果をみると、AEO輸出者、AEO輸入者及びAEO運送者について、事業規模が比較的小さい事業者に今後のAEO拡大余地がうかがえるとも言える（図2参照）。

(図2：事業規模（事業形態別）)



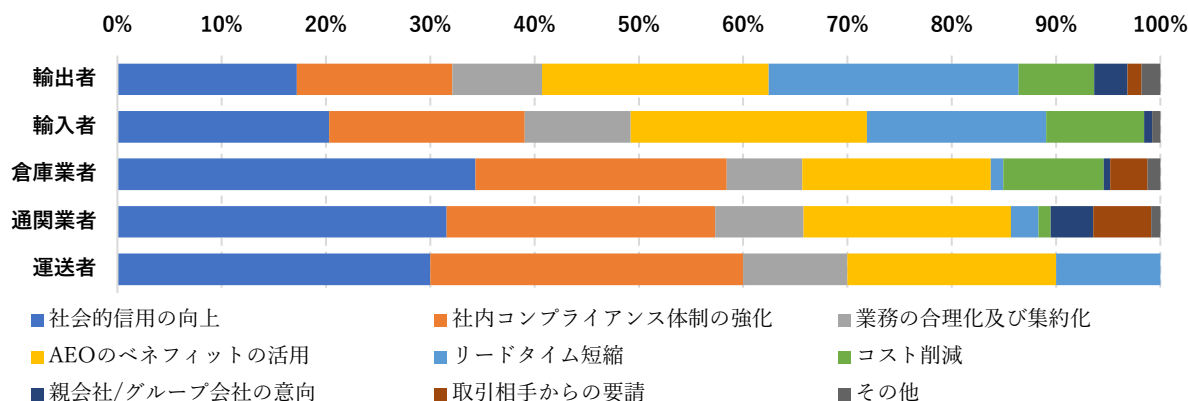
(3) AEO 取得の理由

AEOを取得した理由及び背景について、該当する項目を複数選択可能とする方式で全ての事業者に質問したところ、図3及び図4のとおり結果となった。図3は事業形態別の回答総数に占める項目別の割合、図4は事業形態別にどの位の回答者が取得理由として掲げたかをみる事業形態別の回答者数に占める項目別の回答率である。

全事業形態を通じて、その多くが「社会的信用の向上」を取得理由に挙げているが、とりわけ物流に
関係するAEO倉庫業者、AEO通関業者及びAEO運送者（以下、「AEO物流関係事業者」）については、
「社内コンプライアンス体制の強化」も大きな割合を占めており、この2つを合わせると、いずれのAEO
物流関係事業者も回答総数の約6割を占めているのが特徴的である。また、「AEOのベネフィットの
活用」も大きな割合を占めており、これら3項目の合計で取得理由の75～80%を占めている。

他方、AEO輸出者及びAEO輸入者では、「社会的信用の向上」「社内コンプライアンス体制の強化」
及び「AEOのベネフィットの活用」に加えて、「リードタイム短縮」という直接的なベネフィットが大
きな割合を占めていることが分かる。

(図3： AEO取得理由の回答総数に占める項目別の割合（事業形態別）)



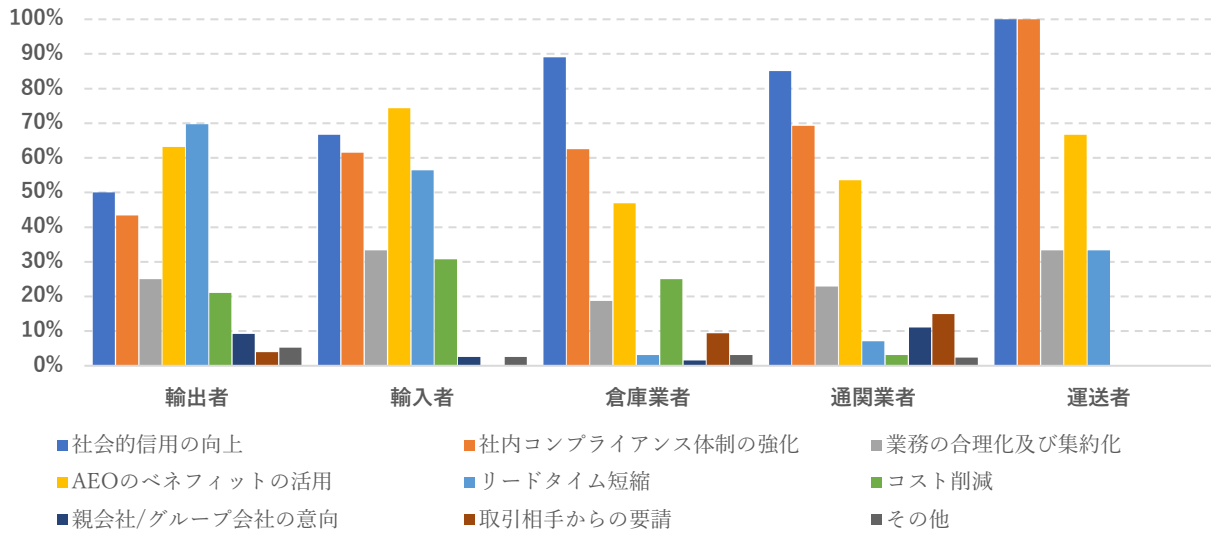
事業形態別にどの位の回答者がその項目を取得理由として掲げたかをみると図4のとおりで、全ての
の事業形態で「社会的信用の向上」と5割以上が回答した。特にAEO物流関係事業者は、それぞれ約9
割の事業者が「社会的信用の向上」を取得理由に挙げており、AEO物流関係事業者にとっていかに信
用が大事であるかがうかがえる結果となった。

「社内コンプライアンス体制の強化」についても全ての事業者で非常に回答率が高く、AEO輸出者で
43.4%となったものの、その他の事業者は全て6割を超える事業者がAEOの取得理由として掲げた。

「AEOのベネフィットの活用」についても全般的に回答率が高かったが、特にAEO輸出者、AEO輸入
者及びAEO運送者では6割を超える事業者がAEO取得理由として掲げた。

「リードタイム短縮」については、AEO輸出者、AEO輸入者がそれぞれ約7割、約6割と高い数値を
示した一方で、AEO物流関係事業者は比較的低い数値を示し、特にAEO倉庫業者及びAEO通関業者は
僅少な数値となった。特にAEO輸出者については、約7割が「リードタイム短縮」を理由として掲げて
おり、この結果からは、日本国内のみならず、相互承認を通じた相手国におけるリードタイム短縮への
期待の大きさがうかがえる。

(図4：AEO取得理由の回答者数に占める項目別の回答率（事業形態別）)

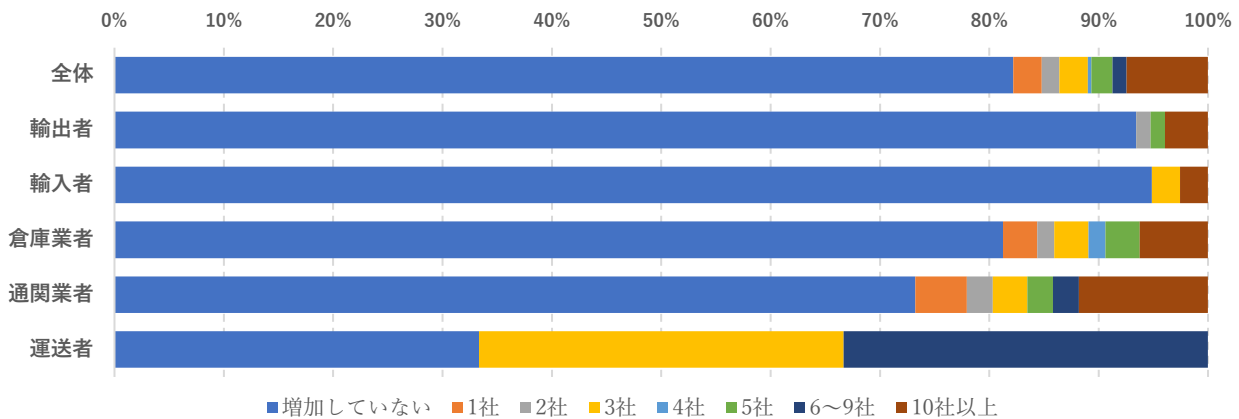


(4) AEO 取得による顧客の増加

AEO取得による顧客の増加数に関する質問では、全事業形態について見ると82.2%の事業者がAEO取得後も顧客は「増加していない」と回答した。他方、事業形態別でみると、AEO倉庫業者では12者(18.8%)、AEO通関業者では34者(26.8%)がAEO取得により顧客が「増加した」と回答した。特に、AEO通関業者では「10社以上」と回答した事業者が15者(11.8%)存在し、第3回調査の11.3%と同程度の数値となった(図5参照)。

この結果から、AEO物流関係事業者においては、AEOという社会的信用を営業活動に活用し、顧客の増加につなげている事業者が一定程度見受けられるものの、全体としては、AEOというステータスを自社の顧客獲得という面にまで直接的に繋がられていないのが現状と思考する。

(図5：AEO取得による顧客の増加率（事業形態別）)



(5) AEO ステータスと商取引の関係性

顧客又は取引先から「AEOを取得しているか否か聞かれたことがあるか」及び「AEOが取引条件とされたことがあるか否か」について質問したところ、それぞれの回答率は表2のとおりであった。

(表2： AEOと商取引の条件（事業形態別）)

質問項目	実施回	全体	輸出者	輸入者	倉庫業者	通関業者	運送者
AEOを取得しているか否か聞かれたことが「ある」	第1回	69.0%	73.4%	45.2%	65.5%	75.0%	100%
	第2回	68.2%	63.2%	38.6%	73.6%	75.5%	100%
	第3回	69.3%	73.2%	36.1%	71.8%	74.5%	50.0%
	第4回	68.9%	69.7%	48.7%	59.4%	78.7%	100%
AEOが取引条件とされたことが「ある」	第1回	27.5%	14.1%	3.2%	37.9%	37.0%	50.0%
	第2回	25.5%	13.8%	13.6%	23.1%	36.5%	33.3%
	第3回	31.9%	17.1%	8.3%	36.5%	44.0%	25.0%
	第4回	30.4%	10.5%	10.3%	34.4%	45.7%	66.7%

「AEOを取得しているか否か聞かれたことがあるか」については、AEO輸入者、AEO通関業者及びAEO運送者については前回調査と比較して割合が増加した。また、AEO輸出者及びAEO倉庫業者についても数値は減少したものの、それぞれ69.7%及び59.4%と高止まりしており、全体として68.9%の事業者が「ある」と回答している状況から、引き続きAEOの取得がビジネスにおいて重要な意味を持っていることがうかがえる。

また、「AEOが取引条件とされたことがあるか否か」については、前回調査に続き、AEO物流関係事業者で高い数値を示した。これは、AEO物流関係事業者の取引相手が国内の事業者であり、いわゆる荷主企業が、サプライチェーン全体のセキュリティ管理を重視する結果、AEO制度にかかる要求の高まりが反映された結果であると思料する。

なお、AEO制度への要求が全体的に高い中、今回の調査で、AEO倉庫業者に関しては、「AEOを取得しているか否か聞かれたことがあるか」については10ポイント以上（71.8%→59.4%）、「AEOが取引条件とされたことがあるか否か」についても数値が下落（36.5%→34.4%）している状況にある。残念ながら現時点でその要因を特定できていないが、次回調査では、この点について調査していく必要があると思料する。

次に、「コンプライアンスに基づく取引の見直しを行ったことがあるか」について質問したところ、表3のとおりとなった。

(表3：コンプライアンスに基づく取引見直しの有無（事業形態別）)

質問項目	実施回	選択肢	全体	輸出者	輸入者	倉庫業者	通関業者	運送者
コンプライアンスに基づく取引の見直しの有無	第1回	ある	49.0%	34.4%	29.0%	41.4%	69.0%	50.0%
		ない	51.0%	65.6%	71.0%	58.6%	31.0%	50.0%
		今後予定	—	—	—	—	—	—
	第2回	ある	39.3%	25.3%	20.5%	35.2%	54.7%	33.3%
		ない	55.2%	66.7%	70.5%	62.6%	40.3%	66.7%
		今後予定	5.5%	8.0%	9.1%	2.2%	5.0%	0.0%
	第3回	ある	36.5%	17.1%	19.4%	35.3%	53.2%	25.0%
		ない	53.7%	72.0%	75.0%	56.5%	35.5%	75.0%
		今後予定	9.8%	11.0%	5.6%	8.2%	11.3%	0.0%
	第4回	ある	35.3%	26.3%	28.2%	35.9%	42.5%	33.3%
		ない	57.3%	65.8%	64.1%	57.8%	50.4%	33.3%
		今後予定	7.4%	7.9%	7.7%	6.3%	7.1%	33.3%

取引の見直しを行ったことが「ある」との回答率が最も多いAEO通関業者は、今回の調査で「ある」との回答が10ポイント以上下落したものの、AEO輸出者及びAEO輸入者については、見直しを行った者がそれぞれ約9ポイント増加しており、全体としては第3回調査時と大幅な変動は見られなかった。なお、AEO輸出者及びAEO輸入者の増加からは両事業者のコンプライアンスにかかる意識が強まっている傾向がうかがえる。

AEO制度創設の目的の一つにサプライチェーン全体をAEO事業者で包括的にカバーし、安全かつ強靱なものとして構築することが挙げられる。サプライチェーン全体をAEO事業者でカバーしている貨物とそれ以外の貨物を峻別し、前者についてはより一層の簡素化された手続きを適用する等、我が国のAEO制度の運用と手続きに改善の余地があるものと思料する。

5. AEO 制度における便益及び負担

(1) 便益と負担の程度

AEO制度によって得られる便益とAEO制度を維持するための負担のどちらが大きいかの質問に対し、事業者全体では「負担の方が大きい」と回答した者が40.1%（対前回比4.8ポイント増）、「便益と負担は同程度」と回答した者が25.9%（対前回比0.5ポイント減）、「便益の方が大きい」と回答した者が17.2%（対前回比2.3ポイント減）となっており、「わからない」と回答した者が16.8%（対前回比1.9ポイント減）となっている（表4参照）。

（表4：AEO取得による便益とAEO維持のための負担（事業形態別））

実施回数	全体				輸出者				輸入者			
	第1回	第2回	第3回	第4回	第1回	第2回	第3回	第4回	第1回	第2回	第3回	第4回
便益の方が大きい	17.8%	18.8%	19.5%	17.2%	27.0%	25.3%	28.0%	19.7%	22.6%	27.3%	33.3%	30.8%
同じ	30.0%	25.3%	26.4%	25.9%	27.0%	25.3%	19.5%	26.3%	32.3%	34.1%	33.3%	23.1%
負担の方が大きい	31.6%	40.1%	35.3%	40.1%	25.4%	33.3%	25.6%	27.6%	25.8%	25.0%	22.2%	28.2%
不明	20.6%	15.9%	18.7%	16.8%	20.6%	16.1%	26.8%	26.3%	19.4%	13.6%	11.1%	17.9%

実施回数	倉庫業者				通関業者				運送者			
	第1回	第2回	第3回	第4回	第1回	第2回	第3回	第4回	第1回	第2回	第3回	第4回
便益の方が大きい	17.2%	19.8%	14.1%	14.1%	11.1%	11.9%	14.2%	12.6%	0.0%	33.3%	25.0%	33.3%
同じ	34.5%	23.1%	35.3%	34.4%	28.3%	24.5%	24.1%	22.8%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
負担の方が大きい	29.3%	34.1%	32.9%	39.1%	38.4%	50.9%	46.1%	51.2%	50.0%	66.7%	25.0%	66.7%
不明	19.0%	23.1%	17.6%	12.5%	22.2%	12.6%	15.6%	13.4%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%

全体の傾向として過去3回までの調査においては、「便益の方が大きい」と回答した者の割合が徐々に増加したが、今回は一転して2ポイント以上下落したほか、「負担の方が大きい」と回答した者の割合が第3回調査時より4.8ポイント増加し、過去最大であった第2回調査時と同水準となった。

事業形態別にみると、AEO輸出者については「便益の方が大きい」と回答した者が前回に比し8.3ポイント下落したが、その多くが「便益と負担はほぼ同じ」に移行している状況にあり、「負担の方が大きい」と回答した者が27.6%と全事業形態を通じて最も少ない状況に鑑みれば、他の事業者に比し、AEO制度の利益をある程度実感している状況がうかがえる。

AEO輸入者については「便益の方が大きい」と回答した者がこれまでの増加傾向から一転し2.5ポイント減少したものの、それでも「便益の方が大きい」と回答する者が全体の30.8%と、他の事業者と比

して回答率が高いほか、「便益と負担はほぼ同じ」と回答した者を加えると全体の53.9%を占める状況にあり、AEO事業者の中でその便益を最も強く感じている状況にある。

AEO倉庫業者については「便益の方が大きい」及び「便益と負担はほぼ同じ」と回答した者の割合が前回調査とほぼ同水準である中、「負担の方が大きい」と回答した者が6.2ポイント増加し、「便益の方が大きい」と回答した者の3倍に迫る状況まで拡大してきている。

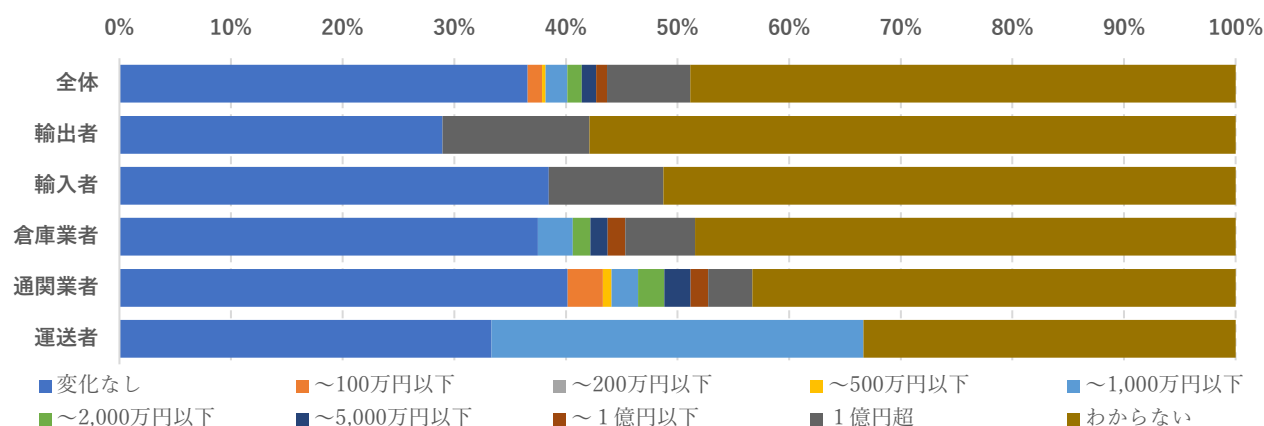
AEO通関業者については「便益の方が大きい」及び「便益と負担はほぼ同じ」と回答した者の割合がいずれも減少したほか、「負担の方が大きい」と回答した者が51.2%と、「便益の方が大きい」と回答した者（12.6%）の約4倍という状況にある。

AEO運送者についても「負担の方が大きい」と回答した者が「便益の方が大きい」と回答した者を上回っている。以上を踏まえれば、AEO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、今後の課題の一つと史料する。

（2）売上高の増加額、経費縮減額及びAEO維持に係る必要経費

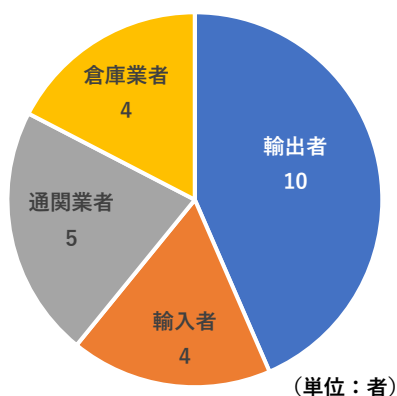
AEO取得による売上高の増加に関する具体的な質問に対し、全体の36.6%が「変化なし」と回答し、また、48.9%の回答者が「わからない」と回答しており、前回調査時より「わからない」とする回答が増加した（図6参照）。

（図6：AEO取得による売上の増加額（事業形態別））



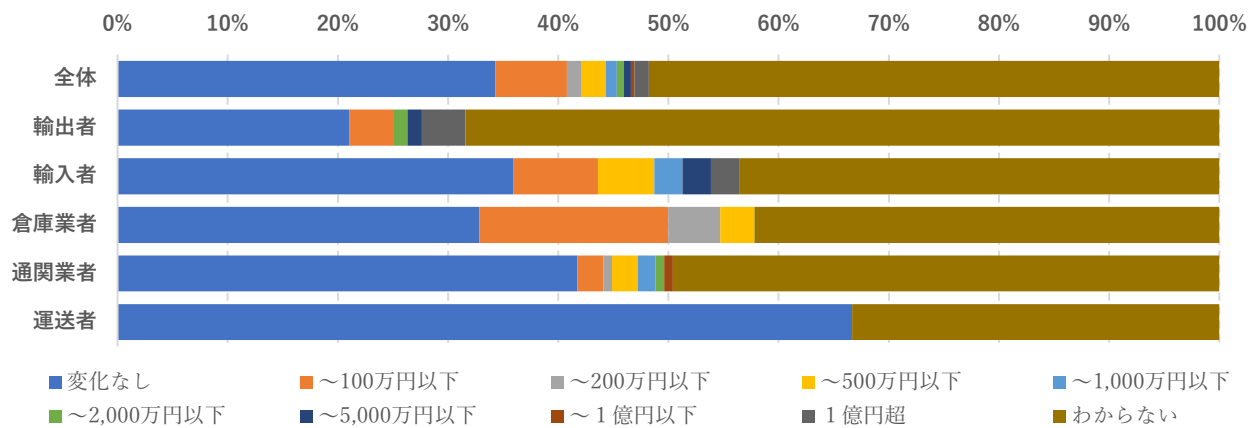
具体的な売上の増加額を回答した事業者（全体の14.6%）をみると、最も多くを占めるのが「1億円超」と回答した23者で、その内訳は、AEO輸出者が10者、AEO輸入者が4者、AEO倉庫業者が4者、AEO通関業者が5者となっており、特にAEO輸出者の売上増加傾向が顕著であった（図7参照）。

（図7：AEO取得による売上の増加額が1億円以上の業態内訳比）



AEO取得による経費の縮減効果については、全体の34.3%が「変化なし」と回答し、51.8%が「わからない」と回答した。なお、全体の13.9%より具体的な経費の縮減額の回答が得られたが、そのうちの半数弱が「100万円以下」の経費縮減効果があったと回答する一方で、「1億円超」の経費縮減効果があったとの回答も複数存在した（図8参照）。

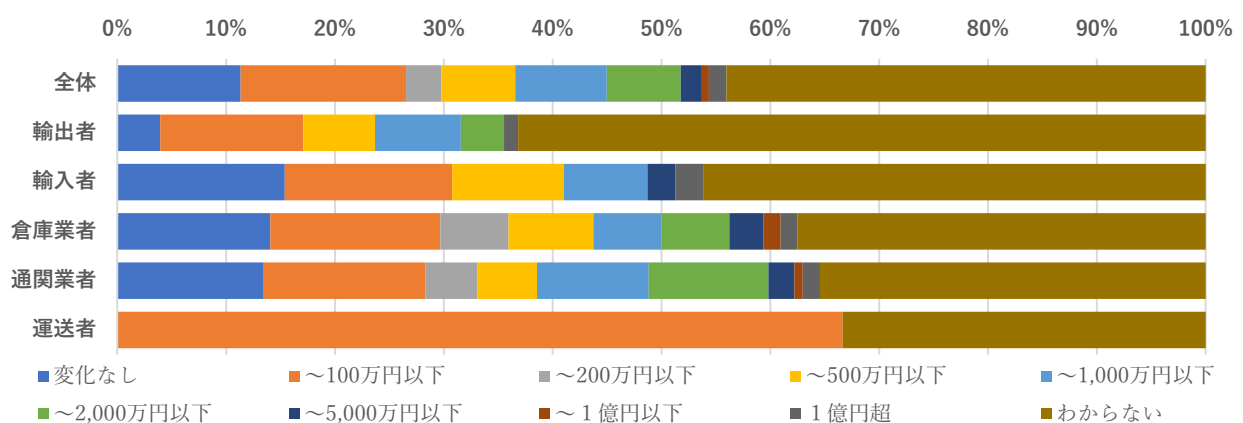
（図8：AEO取得による経費縮減額（事業形態別））



AEO維持に係る必要経費に関しては、全体の11.3%が「変化なし」と回答し、44.0%が「わからない」と回答している。

具体的な必要経費について回答している中で最も回答数が多かったのは「100万円以下」と回答した47者（15.2%）であり、AEO維持に係る経費が軽微なものとして対応している事業者が多く存在する。他方で、「100万円超～500万円以下（10.0%）」、「500万円超～1,000万円以下（8.4%）」、「1,000万円超～2,000万円以下（6.8%）」との回答の他、「1億円超」と回答した者も1.6%存在し、AEO維持に係る必要経費については事業者によって大きなばらつきがある（図9参照）。

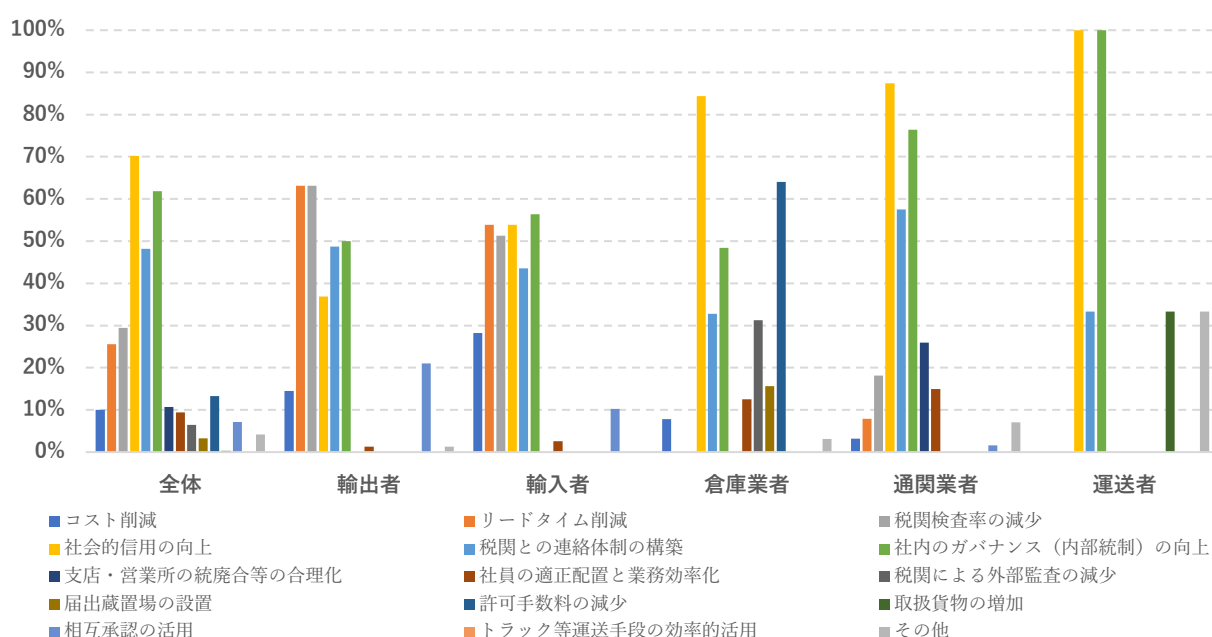
（図9：AEO維持に係る必要経費（事業形態別））



（3）AEO取得による便益のある項目

AEOを取得したことによる便益の効果が大きいと思われる項目について、3項目選択必須として全ての事業者に質問した。この結果、全体として「社会的信用の向上」、「社内のガバナンス（内部統制）の向上」及び「税関との連絡体制の構築」を便益として掲げる回答者が非常に多かった。この回答の詳細を事業形態別に示したものが図10である。

(図10：AEO取得による効果の大きい便益項目（事業形態別）)



まず、AEO輸出者では「リードタイム短縮」及び「税関検査率の減少」が並んでトップで、63.2%が便益として掲げ、次いで「社内のガバナンス（内部統制）の向上」が50.0%という結果となった。なお、前回3番目に多かった「税関との連絡体制の構築」は4番手に順位を下げたものの、それ以外については前回調査から大きな変動は見受けられなかった。

AEO輸入者では「社内のガバナンス（内部統制）の向上」との回答が最も多く、56.4%が便益として掲げ、次いで「リードタイム短縮」及び「社会的信用の向上」が並んで53.8%、「税関検査率の減少」が続いた。前回調査で3番目に多かった「税関との連絡体制の構築」は5番手に順位を下げている。

AEO倉庫業者では「社会的信用の向上」と回答した者が84.4%、「許可手数料の減少」と回答した者が64.1%、「社内のガバナンス（内部統制）の向上」と回答した者が48.4%となり、こちらも前回調査から順位の変動は見られなかった。

AEO通関業者では「社会的信用の向上」と回答した者が87.4%、「社内のガバナンス（内部統制）の向上」と回答した者が76.4%、「税関との連絡体制の構築」と回答した者が57.5%となり、こちらも前回調査から順位の変動は見られなかった。

AEO運送者では「社会的信用の向上」及び「社内のガバナンス（内部統制）の向上」を便益として掲げた者が100.0%という結果となった。

6. AEO 制度の個別便益

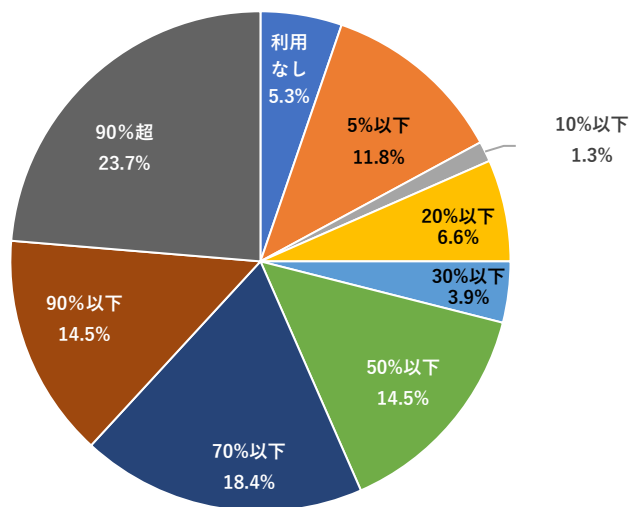
(1) AEO 輸出者の個別便益

AEO輸出者に特徴的な便益の大きい項目として「リードタイム短縮」及び「税関検査率の減少」が挙げられるが、この「リードタイム短縮」について、AEO取得後の短縮日数を具体的に回答した者の内訳をみると、「0.5日以下」と回答した者が25.0%、「0.5日超～1日以下」が23.7%、「1日超」と回答した者の合計は18.4%となり、第3回調査の23.2%から4.8ポイント減少した。なお、「変化なし」と回答した者は32.9%となり、第3回調査の37.8%と比較して4.9ポイント減少している。

「審査・検査の減少率（税関検査率の減少）」に関しては、AEO取得後に審査・検査の減少率が「90%超」と回答した者が15.8%（対前回比7.4ポイント減）となった。しかし、「変化なし」（42.1%）と「5%以下」（22.4%）との回答の合計が64.5%（対前回比6.0ポイント増）と依然としてかなり高い割合であり、AEO取得による追加的な審査・検査の減少効果を実感できていない事業者も一定数いることがうかがえる。

また、AEO輸出者のメリットとして挙げられている特定輸出申告の利用に関しては、利用率が「90%超」と回答した者が23.7%（対前回比3.0ポイント増）、「70%超～90%以下」と回答した者が14.5%（対前回比1.1ポイント増）、「50%超～70%以下」と回答した者が18.4%（対前回比6.0ポイント減）となっており、「50%超」と回答した者の合計が56.6%（対前回比1.9ポイント減）と半数を超えており、AEO輸出者は特定輸出申告を積極的に活用していると言える（図11参照）。

（図11：特定輸出申告の利用率）



特定輸出申告の利用によりどの程度経費が縮減されたかという質問に関しては、「わからない」と回答した者が59.7%、「変化なし」と回答した者が26.4%存在し、特定輸出申告の利用に係る経費縮減の効果を測定することが難しい状況がうかがえる。

また、特定輸出申告を利用しない理由について複数選択可能で尋ねたところ、回答総数に占める割合は「貨物のセキュリティ確保の体制が不十分」（18.1%）、「利用により得られる効果・メリットが薄い」（17.4%）、「輸出リストの作成・管理が煩雑」（17.4%）、「特定輸出申告としての管理・運用が煩雑」（14.5%）の項目が上位を占めた。第3回調査では「利用により得られる効果・メリットが薄い」（22.1%）、「貨物のセキュリティ確保の体制が不十分」（16.9%）、「輸出リストの作成・管理が煩雑」（16.9%）という順になっており、「利用により得られる効果・メリットが薄い」と「貨物のセキュリティ確保の体制が不十分」の順位が逆転した。

申告官署の自由化の利用に関しては、「利用している」と回答した者は47.4%（対前回比8.4ポイント増）（図16参照）、「輸出許可後の訂正に係る申告手続きの簡素化の利用」が21.1%（対前回比2.8ポイント増）、「通い容器の免税手続きの簡素化の利用」が21.1%（対前回比7.7ポイント増）、「加工又は修繕のために輸出入される貨物に係る輸出申告時の簡素な手続きの利用」が6.6%（対前回比5.4ポイント増）となっており、全体として利用の拡大が進んでいることを示す結果となった。

さらに、他省庁との連携に関し、国土交通省所管の国際海上輸出コンテナの総重量の確定方法に係

る手続き（いわゆる改正SOLAS条約関連）について、2022年9月より提出書類の免除及び記載の一部省略並びに条件付きでの登録更新等の期間延長が実施されているが、この利用状況にかかる質問に対し、「変化なし」と回答した者が24者（31.6%）、「若干のコスト削減につながる」及び「大きなコスト削減につながる」と回答した者の合計が14者（18.4%）となった一方、「制度を知らなかった」と回答した者が15者（19.7%）、「利用していない」と回答した者が21者（27.6%）との結果になった。

国土交通省所管の特定航空貨物利用運送事業者及び特定航空運送代理店業者制度（KS/RA制度）並びに経済産業省所管の安全保障貿易管理制度において、一部審査要件の省略又は免除されていることのメリットについて質問したところ、「少しメリットを感じている」と回答した者が18者（23.7%）、「大きなメリットと考えている」が9者（11.8%）との回答が寄せられ、全体の3割以上がメリットを享受していることが明らかとなった。その一方で「メリットと感ぜない」と回答した者が9者（11.8%）、「利用していない」と回答した者が18者（23.7%）、「わからない」と回答した者が12者（15.8%）、「制度を知らない」と回答した者が9者（11.8%）との結果になった。

続いて、今回初めてアンケート項目に追加した、外務省所管のAPEC・ビジネス・トラベル・カード（ABTC）の申請における申請書類の省略について質問したところ、「少しメリットを感じている」と回答した者は13者（17.1%）、「大きなメリットと考えている」と回答した者は6者（7.9%）と全体の25.0%がメリットを感じている結果となった。一方で、「メリットと感ぜない」と回答した者が5者（6.6%）、「利用していない」と回答した者が27者（35.5%）、「制度を知らなかった」と回答した者が23者（30.3%）となった。

以上を踏まえれば、経済産業省、国土交通省及び外務省とAEO制度に係る一層の相互連携の強化、並びに制度そのものの周知及び利用向上のための普及啓発活動の必要性がうかがえる結果となった。

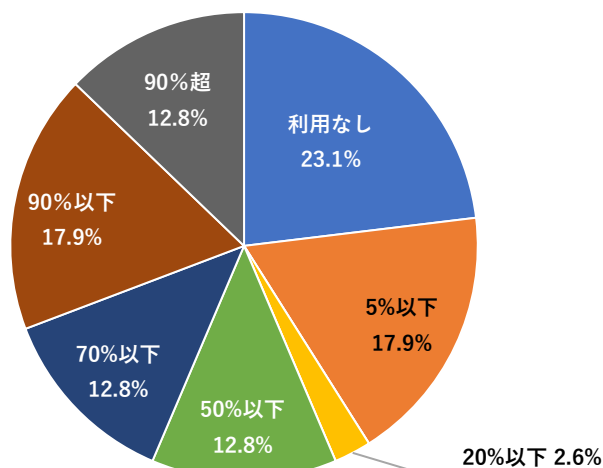
（2）AEO 輸入者の個別便益

AEO輸入者に特徴的な便益の大きい項目として、「リードタイム短縮」及び「税関検査率の減少」が挙げられるが、AEO取得後のリードタイムの短縮状況について更に質問したところ、「1日超」と回答した者が17.9%となり、第3回調査の36.1%から18.2ポイント減少した。一方、「1日以下」と回答した者は41.0%となり、第3回調査の25.0%から16.0ポイント増加している。また、「変化なし」と回答した者が41.0%となり、第3回の38.2%から若干増加している。

また、「審査・検査率の減少（税関検査率の減少）」度合にかかる質問に対しては、「90%超」と回答した者が10.3%となり、第3回調査の30.6%から20.3ポイントの大幅減となった。また、「変化なし」（35.9%）と「5%以下」（35.9%）との回答の合計も71.8%とかなり高い割合を占めた。以上のことから、AEOのメリットとして「リードタイム短縮」及び「審査・検査率の減少」といった点を掲げる輸入者が多い一方で、その短縮・減少効果についての実感はある一定の範囲内にとどまっていることがうかがえる結果となった。

特例申告の利用に関しては、「利用なし」又は「10%以下」と回答した者の合計が41.0%となり第3回調査の36.1%から4.9ポイント増加した。一方、「50%超」と回答した者の合計が43.6%と、第3回調査の41.7%を1.9ポイント上回った状況にある。この結果からは、特例申告の利用に積極的な者と、消極的な者に二極化していることがうかがえる（図12参照）。

(図12：特例申告の利用率)



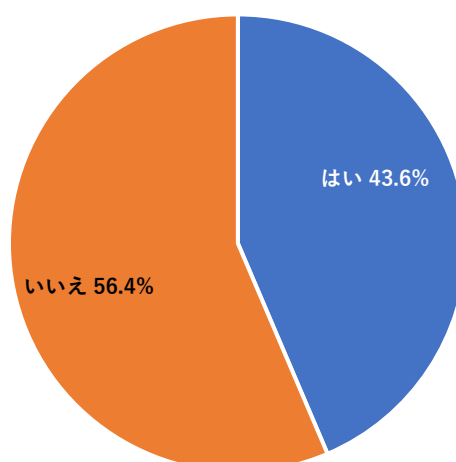
特例申告を利用するメリットについて複数回答可能として質問したところ、回答総数に占める割合は「貨物の迅速引取によるリードタイム及びコスト削減」(32.1%)、「引取申告と納税申告の分離」(17.9%)という結果となり、第3回調査と同様の傾向となった。一方で、特例申告を利用しない理由を複数選択可能として質問したところ、回答総数に占める割合は「輸入リストの作成・管理が煩雑」(25.7%)、「利用により得られる効果・メリットが薄い」(15.7%)、「特例申告の事前準備が煩雑」(14.3%)、「特例申告としての管理・運用が煩雑」(14.3%)となり、この傾向は第3回調査から継続している。

このうち「リストの作成・管理が煩雑」という点については、前回のAEO輸出者及びAEO輸入者への調査でも回答が多かった項目であり、AEO事業者連絡協議会から2023年4月に財務省関税局にその負担軽減について要望を提出した。この要望に対しては、2024年5月に「特定・特例申告を適正に行うために各社において作成・管理しているシステム等において、貨物リストと同等の役割を果たしているようなものがあれば、AEO部門職員にご相談ください」との回答が寄せられたところであり、こういったことがネックになっている者は積極的にAEO部門職員に相談してみることが効果的ではないかと思料する。

申告官署の自由化に関しては、「利用している」と回答した者が48.7%（対前回比4.3ポイント増）（図16参照）と前回調査より増加した。それ以外の制度では「関税暫定措置法第8条に規定する加工再輸入減税制度を利用して行う減税手続の簡素化」が7.7%（対前回比2.1ポイント増）、「経済連携協定（CPTPP(TPP11)等）に基づく簡素な加工修繕免税手続」が5.1%（対前回比3.2ポイント減）、「通い容器の免税手続の簡素化」が25.6%（対前回比3.4ポイント増）、「ワシントン条約該当貨物の輸入に係る検査場の緩和」が2.6%（前回利用者なし）となった。「申告官署の自由化」と「通い容器の免税手続の簡素化」を除き、その他の制度の利用は限定的なものとなっている。

なお、2024年10月から施行された特例申告納期限延長に係る担保の提供要件緩和措置の利用について尋ねたところ、利用した又は今後利用する予定があると回答した者は43.6%となった（図13参照）。本アンケートの時期と緩和措置の施行の時期が近接している中での結果であることから、この点については、次回調査においても再度確認してみる必要がある。

(図13：特例申告納期限延長に係る担保の提供要件緩和措置の利用率)



続いて、今回初めてアンケート項目に追加した外務省所管のAPEC・ビジネス・トラベル・カード(ABTC)の申請における申請書類の省略について質問したところ、「少しメリットを感じている」及び「大きなメリットと考えている」と回答した者の合計は11者(28.2%)との回答が得られた一方で、「メリットと感じない」と回答した者は1者(2.6%)、「利用していない」と回答した者は19者(48.7%)、「制度を知らなかった」と回答した者が7者(17.9%)という結果となった。この点についても一層の普及啓発が必要と考えられる。

(3) AEO 倉庫業者の個別便益

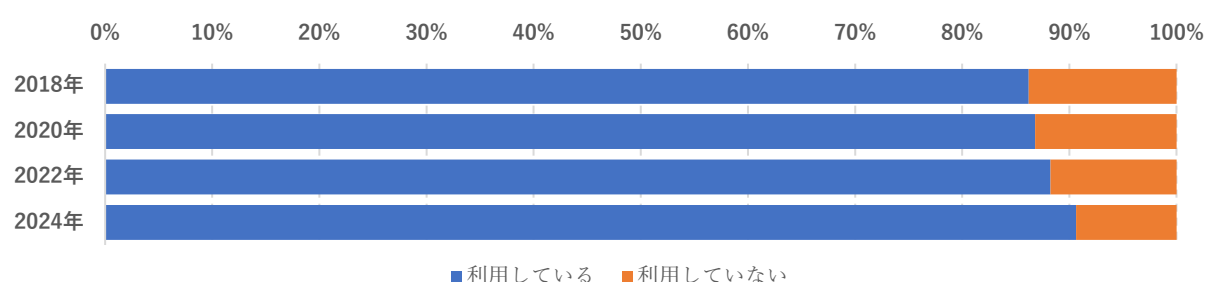
AEO倉庫業者については、AEO取得による「便益の方が大きい」と回答した者が14.1%(対前回比増減なし)、「負担の方が大きい」と回答した者が39.1%(対前回比6.2ポイント増)、「便益と負担は同程度」と回答した者が34.4%(対前回比0.9ポイント減)となった。

AEO取得による売上高の増加について具体的に回答した者は9者で、その内訳は「1億円以下」の増加が5者で半数近くを占める一方、それ以外の4者は「1億円超」と回答しており、第2回及び第3回調査時に主力を占めていた「1,000万円以下」から売上増加幅が拡大している。

一方で経費の縮減について具体的に回答した者は16者で、その内訳は「100万円以下」と回答した者が11者、「100万円超～500万円以下」と回答した者が5者となり、縮減額の傾向に大きな変動は見られなかった。

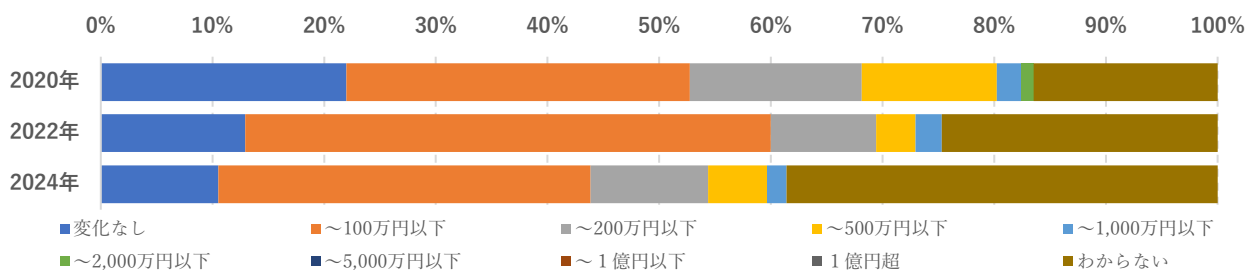
なお、AEO倉庫業者にとって特徴的な便益である保税蔵置場の届出制については、アンケートに回答した64者のうち58者(90.6%(対前回比2.4ポイント増))が「利用している」と回答しており、着実にその利用が拡大してきている(図14参照)。

(図14：保税蔵置場届出制の利用率の推移)



利用していない者にその理由を質問したところ、「利用により得られる効果・メリットが薄い」(44.4%)が最も多く、第2回及び第3回調査で最も多かった「貨物のセキュリティ確保の体制が不十分」(11.1%)は減少した。また、当該制度を「利用している」と回答した者に、経費の縮減額について質問したところ、具体的な金額を回答した者は29者であったが、縮減額が「100万円以下」と回答した者が19者(33.3%)で主力を占め、「100万円超～200万円以下」と回答した者が6者(10.5%)、「200万円超～500万円以下」と回答した者が3者(5.3%)、「500万円超～1,000万円以下」と回答した者は1者(1.8%)となった(図15参照)。

(図15：保税蔵置場届出制利用による経費縮減効果)



最後に、他省庁に関連した便益として、改正SOLAS条約関連に係るメリットについて質問したところ、「若干のコスト削減につながる」及び「大きなコスト削減につながる」と回答した者が合計で9者(14.1%)存在する一方、「変化なし」と回答した者が25者(39.1%)、「制度を知らなかった」と回答した者が8者(12.5%)、「利用していない」と回答した者が21者(32.8%)との回答が得られた。また、APEC・ビジネス・トラベル・カード(ABTC)の申請に係るメリットについて質問したところ、「少しメリットを感じている」及び「大きなメリットと考えている」と回答した者の合計が2者(3.1%)にとどまる一方、「メリットと感じない」と回答した者が10者(15.6%)、「利用していない」と回答した者が25者(39.1%)、「制度を知らなかった」と回答した者が17者(26.6%)存在している。

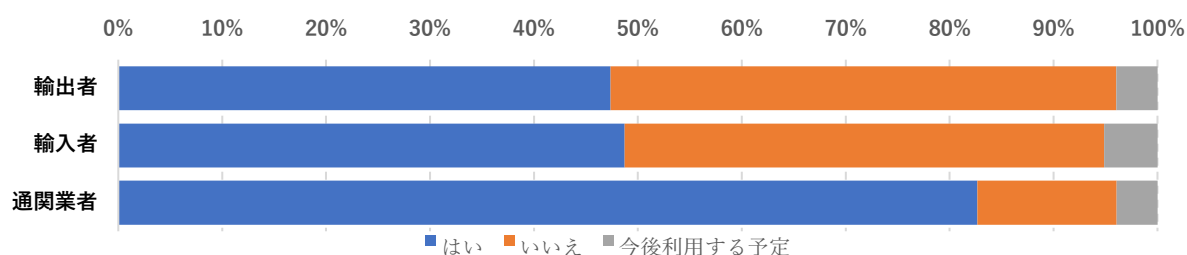
これら、利用率が低調にとどまっていること及びメリットを実感している者が比較的少ないという点を踏まえ、国土交通省及び外務省との更なる連携強化並びに利用向上のための更なる普及啓発活動が必要であると思料する。

(4) AEO 通関業者の個別便益

AEO通関業者については、AEO取得による便益より「負担の方が大きい」と回答した者が51.2%(対前回比5.1ポイント増)と半数を超え、「便益と負担は同程度」が22.8%(対前回比1.3ポイント減)、「便益の方が大きい」と回答した者が12.6%(対前回比1.6ポイント減)と、負担を感じる事業者が便益を感じる者の約4倍おり、他のAEO事業者に比べて負担感が大きく、かつ増加傾向にあることがうかがえる。

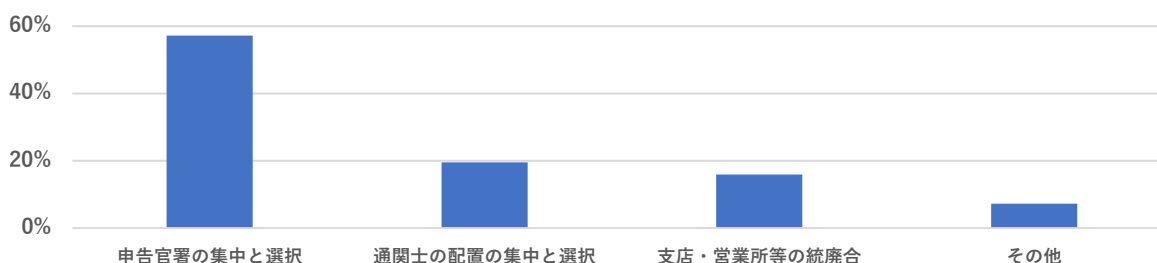
AEO通関業者にとって大きな便益の一つである申告官署の自由化の利用に関しては、「利用している」と回答した者が82.7%となり、積極的に利用していることが分かる(図16参照)。

(図16：申告官署の自由化の利用の有無)



また、申告官署の自由化を活用した合理化等の方法について複数回答可能で質問したところ、回答総数に占める割合は「申告官署の集中と選択」(57.2%)、「通関士の配置の集中と選択」(19.6%)、「支店・営業所等の統廃合」(15.9%)となった(図17参照)。第3回調査では、「支店・営業所等の統廃合」が第2位であったが、今回調査においては「通関士の配置の集中と選択」が順位を上げている。

(図17：申告官署の自由化を活用した業務の合理化策)



また、支店及び営業所の統廃合を実施したと回答した22者にその内訳について質問したところ「1カ所」と回答した者が14者(63.6%)、「2～4カ所」と回答した者が7者(31.8%)となった。第3回調査では同質問に対し「1カ所」と回答したのが12者(40.0%)、「2～4カ所」と回答したのが16者(53.3%)であり、今回の調査と比較すると支店及び営業所の統廃合に関し「2～4カ所」と回答した者が減少しており、業務の選択と集中が進んでいる状況がうかがえた。

なお、申告官署の自由化による経費の縮減に関する質問では、「変化なし」と回答した者が37者(35.2%)、「分からない」と回答した者が43者(41.0%)となり、この傾向は第3回調査も同様であった。

一方、具体的な縮減額については「100万円以下」が11者(10.5%)、「100万円超～500万円以下」が6者(5.7%)、「500万円超」が8者(7.6%)となった。

この他、「特定委託輸出申告」の利用率は6.3%、「特例委託輸入申告」の利用率は13.4%となり、第3回調査結果と比較して、特定委託輸出申告は微増、特例委託輸入申告は4.2ポイントの増加という結果となった。

その他のメリットとして、「加工再輸入減税制度の減税手続の簡素化の利用」が17.3%、「CPTPP(TPP11)、日EU及び日英EPAに基づく簡素な加工修繕免税手続の利用」が9.4%、「ワシントン条約該当貨物の輸入に係る検査場の緩和」が1.6%、「カルネ申告に係る申告官署の弾力化」が20.5%の利用率という結果となった。

また、改正SOLAS条約関連に係るメリットについて質問したところ、「若干のコスト削減につながる」及び「大きなコスト削減につながる」と回答した者の合計が15者(11.8%)存在する一方、「変化なし」と回答した者が58者(45.7%)、「制度を知らなかった」と回答した者が15者(11.8%)、「利

用していない」と回答した者が36者（28.3%）という結果となった。APEC・ビジネス・トラベル・カード（ABTC）の申請に係るメリットについては、「少しメリットを感じている」及び「大きなメリットと考えている」と回答した者の合計が13者（10.2%）の回答にとどまる一方、「メリットと感じない」と回答した者が24者（18.9%）、「利用していない」と回答した者が54者（42.5%）、「制度を知らなかった」と回答した者が36者（28.3%）となった。

これら、利用率が低調にとどまっていること及びメリットを実感している者が比較的少ないという点を踏まえ、国土交通省及び外務省との更なる連携強化並びに利用向上のための普及啓発活動の実施が重要であると思料する。

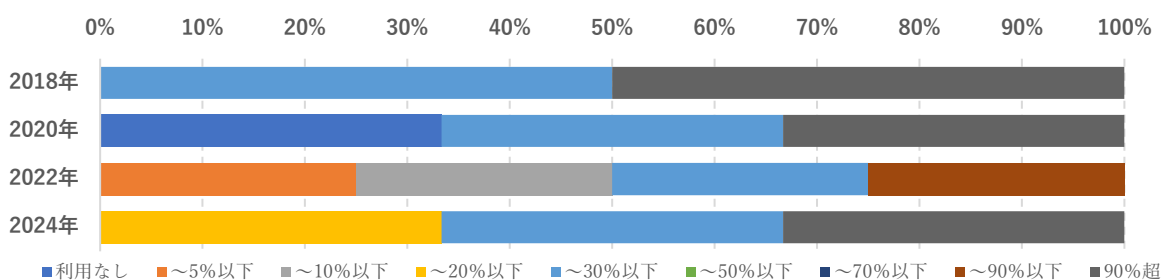
（5）AEO 運送者の個別便益

AEO運送者については、協議会へ加入している9者のうち3者が今回のアンケートに回答している。母数及び回答数のいずれも少ないため評価が難しい面もあるが、AEO取得による「便益の方が大きい」と回答した者は1者（前回調査から変化なし）、「負担の方が大きい」と回答した者が2者（前回調査時は1者）という結果となった。

AEO取得による売上高の増加については「変化なし」と回答した者が1者、「500万円超～1,000万円以下」と回答した者が1者、「わからない」と回答した者が1者という結果になった。また、経費の縮減額については「変化なし」と回答した者が2者、「わからない」と回答したのが1者であった。

また、AEO運送者に特徴的な便益である特定保税運送制度の利用に関しては、「20%以下」と回答したのが1者、「30%以下」と回答したのが1者、「90%超」と回答したのが1者と二極化している傾向にあり、これも第3回調査時と同様であった（図18参照）。また、当該制度の一月における利用頻度については、「10回未満」と回答した者が1者、「50回未満」と回答した者が1者、「100回超」と回答した者が1者であった。また、当該制度の利用に係る経費の縮減額についても「変化なし」が2者、「わからない」と回答した者が1者という結果となった。

（図18：特定保税運送制度の利用率の推移）



最後に、他省庁に関連した便益として、改正SOLAS条約関連に係るメリットについて質問したところ、全3者が「変化なし」と回答した。APEC・ビジネス・トラベル・カード（ABTC）については、「メリットと感じない」が1者、「利用していない」と回答した者が1者、「制度を知らなかった」と回答した者が1者となった。

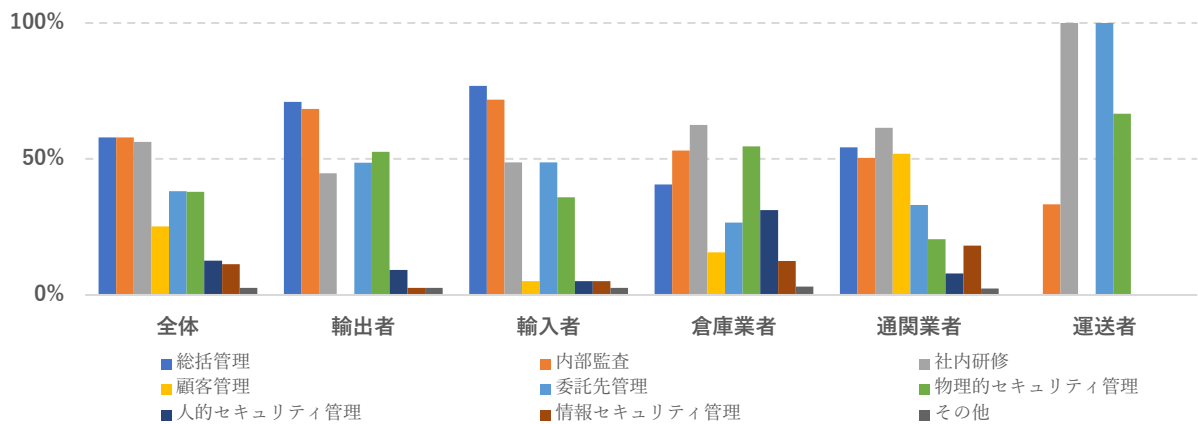
他の事業者と同様に今後の更なる普及啓発活動の実施が期待される。

7. AEO 制度の個別負担

AEOを維持するうえで負担となっている項目について、3項目選択方式で全ての事業者質問した

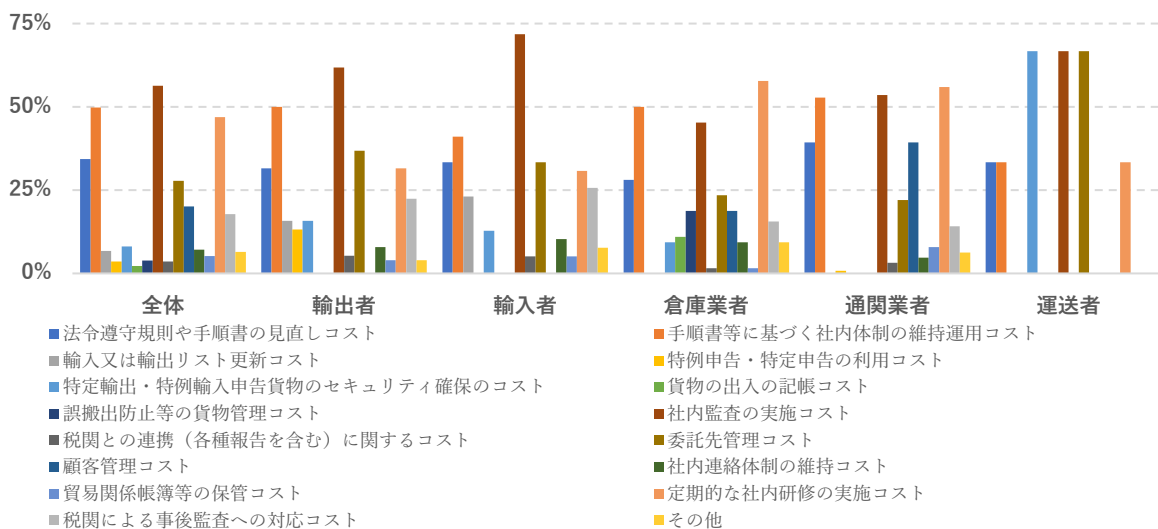
ところ、回答者数に占める当該項目の言及割合は以下のとおりとなった。AEO輸出者においては「総括管理」、「内部監査」及び「物理的セキュリティ管理」が、AEO輸入者においては「総括管理」、「内部監査」、「社内研修」及び「委託先管理」が上位を占めている。AEO倉庫業者においては「社内研修」、「物理的セキュリティ管理」及び「内部監査」が、AEO通関業者においては「社内研修」、「総括管理」及び「顧客管理」が、それぞれ回答の5割以上を占めている。AEO運送者では「社内研修」、「委託先管理」及び「物理的セキュリティ管理」が大きな負担と考えられている（図19参照）。

（図19：AEO維持のための負担に感じている項目（事業形態別））



AEO制度を維持する負担について、負担が重いと感じている項目を更に具体的に3項目選択方式で質問したところ、事業形態別の当該項目への回答率は図20のとおりとなった。

（図20：AEO維持に関し負担が重いと感じている具体的な項目（事業形態別））



AEO輸出者では「社内監査の実施コスト」（61.8%）が最も多く、続いて「手順書等に基づく社内体制の維持運用コスト」（50.0%）、「委託先管理コスト」（36.8%）となった。

AEO輸入者では「社内監査の実施コスト」（71.8%）が最も多く、続いて「手順書等に基づく社内体制の維持運用コスト」（41.0%）、「法令遵守規則や手順書の見直しコスト」（33.3%）及び「委託先管理コスト」（33.3%）となった。

AEO倉庫業者では「定期的な社内研修の実施コスト」（57.8%）が最も多く、続いて「手順書等に基づく社内体制の維持運用コスト」（50.0%）、「社内監査の実施コスト」（45.3%）となった。

AEO通関業者では「定期的な社内研修の実施コスト」（55.9%）が最も多く、続いて「社内監査の実施コスト」（53.5%）、「手順書等に基づく社内体制の維持運用コスト」（52.8%）となった。

AEO運送者では「社内監査の実施コスト」（66.7%）、「委託先管理コスト」（66.7%）及び「特定輸出・特例申告貨物のセキュリティ確保のコスト」（66.7%）が同率で最も多く回答されている。

8. 相互承認制度の活用

AEO輸出者、AEO輸入者及びAEO通関業者に相互承認の活用状況について質問した。

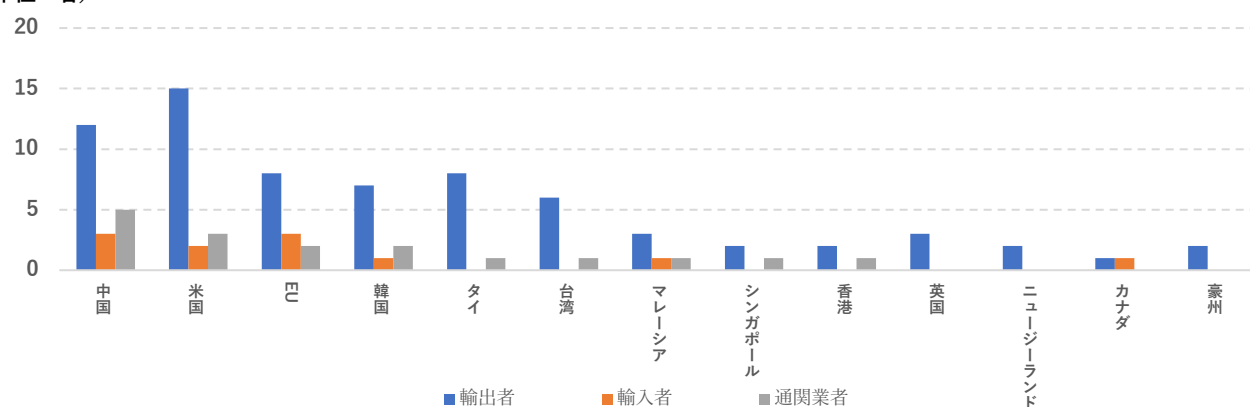
AEO輸出者については、相互承認を「利用している」と回答したのは76者のうち33者（43.4%）で、第3回調査の26者（31.7%）から11.7ポイント増加した。「今後利用する予定」と回答した者の5者（6.6%）を含めると、全体の5割が相互承認制度を利用又は利用の検討をしていると回答しており、第2回調査時が約3割、第3回調査時が約4割であったことを踏まえると、着実に相互承認の効果が拡大している状況がわかる。相互承認を「利用している」と回答した33者に対し、具体的な利用相手国・地域について複数選択可能な形式で質問したところ、米国が15者、中国が12者、EU及びタイがそれぞれ8者となった。第3回調査と比較すると、米国がトップに返り咲いたことに加え、タイが3位に新たに加わっており、2022年9月1日から発効した比較的新しい相互承認制度ではあるものの着実にその利用が進んでいることがうかがえる。

AEO輸入者については、相互承認を「利用している」と回答したのは39者のうち5者（12.8%）と限られ、「今後利用する予定」と回答した者も1者（2.6%）のみであった。利用相手国・地域は、EU、中国及び米国となっているが、回答数そのものが少なく利用状況について評価は難しい状況にある。

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6者（4.7%）のみであり、「今後利用する予定」と回答した5者を含めても11者（8.7%）にとどまった（図21参照）。

(単位：者)

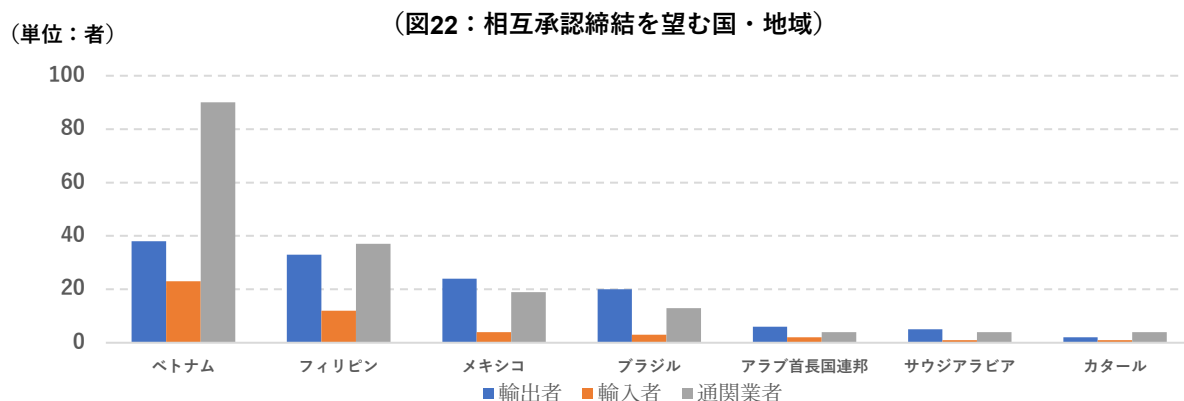
(図21：相互承認を利用している相手国・地域)



AEO相互承認を利用し米国又は韓国に輸出しているAEO輸出者19者に対し、当該国とのAEO相互承認によって、相手国税関のバリデーション（検証）の際にAEOであることが考慮されることについて質問したところ「大きなメリットと感じている」と回答した者が3者（15.8%）、「少しメリットを感じている」と回答した者が8者（42.1%）で、「制度を知らなかった」及び「利用していない」と回答した者がそれぞれ1者（5.3%）、「メリットと感じない」と回答した者が3者（15.8%）という結果となった。メリットを感じている者が合計で11者と全体の約6割となっており、相手国税関のバリデーションをAEO輸出者が負担と考え、相互承認のメリットとして実感している状況がうかがえる。

AEO輸出者に比べAEO輸入者の相互承認利用が少ない状況にあるが、AEO輸入者が相互承認の効果を実感していくためには、日本国税関が相互承認相手国税関との協議等を通じ輸出国側で利用促進をはかる必要があるほか、我が国AEO輸入者に対してもそのメリットを丁寧に説明していく必要があると思料する。

最後に、新たな相互承認の締結を希望する相手国について複数選択可能として質問したところ、AEO輸出者、AEO輸入者及びAEO通関業者とも共通してベトナム、フィリピン、メキシコが上位3か国を占めた。また、AEO輸出者及びAEO通関業者にはブラジルを挙げる者も一定数存在していた（図22参照）。



9. AEO制度の更なる拡充のために求める施策

AEO制度の更なる拡充のために求める施策について質問したところ、全体の傾向として「AEOではない者との差別化」（38.0%）がトップとなり、初めて「AEO制度の便益拡大」（28.9%）を超え、これに続いて「研修の拡充」（12.1%）が多かった。なお、AEO輸出者では「国土交通省及び経済産業省との連携強化」を求める声が多かったのは第3回調査と同様である（表5参照）。

(表5：AEO制度の更なる拡充のために求める施策（事業形態別）)

実施回数	全体			輸出者			輸入者		
	第2回	第3回	第4回	第2回	第3回	第4回	第2回	第3回	第4回
AEOの便益拡大	38.7%	37.6%	28.9%	34.6%	35.1%	23.5%	36.3%	47.8%	36.9%
AEOではない者との差別化	32.2%	32.2%	38.0%	27.8%	22.5%	31.4%	36.3%	26.1%	36.9%
相互承認の拡充	7.6%	7.0%	8.7%	11.7%	13.1%	15.7%	8.8%	10.1%	10.8%
研修の拡充	9.4%	11.5%	12.1%	5.9%	8.9%	7.2%	6.6%	10.1%	7.7%
国交省・経産省等との連携強化	10.3%	10.7%	11.4%	18.5%	19.9%	20.9%	11.0%	4.3%	7.7%
その他	1.8%	0.9%	0.9%	1.5%	0.5%	1.3%	1.1%	1.4%	0.0%

実施回数	倉庫業者			通関業者			運送者		
	第2回	第3回	第4回	第2回	第3回	第4回	第2回	第3回	第4回
AEOの便益拡大	40.3%	34.6%	25.2%	40.8%	38.8%	32.3%	50.0%	33.3%	22.2%
AEOではない者との差別化	30.6%	36.3%	40.0%	34.6%	37.2%	41.7%	33.3%	33.3%	33.3%
相互承認の拡充	5.6%	5.5%	5.2%	5.9%	3.5%	5.1%	16.7%	8.3%	11.1%
研修の拡充	12.8%	12.6%	17.4%	10.6%	12.8%	13.6%	0.0%	8.3%	22.2%
国交省・経産省等との連携強化	8.7%	9.9%	11.3%	6.2%	6.7%	6.4%	0.0%	16.7%	11.1%
その他	2.0%	1.1%	0.9%	2.1%	1.0%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%

10. アンケート調査の分析結果を受けて

上記の分析の結果、AEO制度のさらなる活用及びAEO取得の促進に向けて、以下の項目において引き続き検討が必要と史料する。

(1) AEO 取得による負担感の軽減に向けた取組み

AEO取得による便益と負担を比較した場合、過去3回の調査において徐々に増加傾向にあった「便益の方が大きい」と回答した者の割合が今回の調査で減少に転じる一方、「負担の方が大きい」と回答した者の割合が全体の約4割に増加し、全体としてAEO事業者の負担感が拡大している状況がうかがえた。とりわけ、AEO物流関係事業者にとってAEOの取得がビジネスにおいて重要な意味を持つ中、AEO物流関係事業者の間で負担感が増加している傾向にあるところ、具体的な負担項目として大きな割合を占めている内部監査や社内研修の実施に参考となる、他社のグッドプラクティスや事故事例等にかかる情報提供、官民で実施・発行されている既存の研修・資料の有効活用等、負担軽減に資する取組みを今後も積極的に行っていく必要があると史料する。

(2) AEO 取得の便益の拡大に向けた取組み

申告手続きの簡素化や手数料の免除等、AEO事業形態毎に設けられている各種特例措置の利用率が高くその効果を実感されている一方で、その他の特例措置の中には利用者数が限定的なものや、制度を知らなかったといった回答も多数見受けられた。

AEO制度創設の目的の一つにサプライチェーン全体をAEO事業者で包括的にカバーし、安全かつ強靱なものとして構築することがある。今後のAEO制度充実のために必要な措置として、「AEOではない者との差別化」がトップとなったこともあり、サプライチェーン全体をAEO事業者でカバーしている貨物とそれ以外の貨物を峻別し、前者についてはより一層の簡素化された手続きを適用することの可能性を模索する必要がある。また、一部の利用率が低調な施策について、必要に応じて国土交通省や経済産業省、外務省等の他省庁とも連携しながら、利用促進に向けた普及啓発活動を行う等、今後も積極的な対応を行っていくことが重要であると思料する。

(3) 相互承認や技術協力の推進

AEO相互承認が事業者の意見を踏まえ拡大されてきている中、その利用については、AEO輸出者に比べAEO輸入者の利用が少ない状況にある。AEO輸入者が相互承認の効果を実感していくためには、相互承認相手国税関との協議等を通じ輸出国側で利用促進をはかる必要があるほか、我が国AEO輸入者に対してもそのメリットを丁寧に説明していく必要がある。

また、end-to-endでのサプライチェーン強靱化に向けて、相手国側のAEOプログラムが事業者との対話を通じて充実し拡大していくことが重要と考えられるところ、諸外国のAEO制度の向上に向けて技術協力が行われる場合には、我が国のAEOにかかる官民連携状況をグッドプラクティスとして共有していくことも効果的であると思料する。

(4) 更なる AEO 制度の発展に向けたアンケート回答率向上のための取組み

今回のアンケート調査の回答率は、協議会加入者ベースで45.6%（全AEO事業者ベースで40.8%）と50%を割り込む結果となった。AEO制度の現状をより正確に把握するとともに、AEO事業者の意見等

を更なるAEO制度の発展に繋げていく観点から、アンケート調査の対象となる協議会加入者とのコミュニケーションの確保に向けて事務局において連絡先及び担当者の再確認を行うことはもとより、協議会未加盟のAEO事業者への参加意欲や、協議会加入者に対するアンケート調査への協力呼び掛け等において、引き続き官民が協力して回答率の向上を図る必要があると思料する。