

全世界

国際貿易環境の変化に対応した 税関機能強化に係る情報収集・確認調査

ファイナル・レポート

2021 年 5 月

独立行政法人
国際協力機構（JICA）

株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル

ガ平
JR
21-010

全世界

国際貿易環境の変化に対応した 税関機能強化に係る情報収集・確認調査

ファイナル・レポート

2021 年 5 月

独立行政法人
国際協力機構（JICA）

株式会社 オリエンタルコンサルタンツグローバル

目 次

ページ

第1章 調査の概要

1-1 調査の背景.....	1
1-2 調査の概要.....	3
1-2-1 調査の目的.....	3
1-2-2 調査対象地域.....	3
1-3 調査団と調査工程.....	4
1-3-1 調査団の構成.....	4
1-3-2 調査スケジュール	4
1-4 過去の JICA 支援の実績.....	4

第2章 これまでの税関支援の分析

2-1 JICA の税関支援	7
2-1-1 東南アジア	7
2-1-2 アフリカ	8
2-2 他ドナーの税関支援.....	14
2-2-1 実績	14
2-2-2 評価、課題.....	26

第3章 税関を取り巻く国際貿易環境の変化

3-1 国際貿易環境の潮流.....	28
3-1-1 貿易投資	28
3-1-2 関税収入.....	32
3-2 税関手続きの課題.....	37
3-2-1 東南アジア	37
3-2-2 サブサハラ・アフリカ	41
3-3 国際貿易環境の変化.....	43
3-3-1 東南アジア	43
3-3-2 アフリカ	45
3-3-3 東南アジア・アフリカ共通の変化.....	46
3-4 IT 技術の発展.....	46
3-5 国際貿易関連のハードインフラ	49
3-6 COVID-19 の影響.....	51

第4章 効果指標及び課題診断マトリックスの検証

4-1 税関分野の国際潮流を踏まえた今後の課題の分析	59
4-1-1 支援アプローチ.....	59
4-2 効果指標.....	74
4-2-1 既存指標の検討.....	74

4-2-2 新規指標の検討.....	99
4-3 課題診断マトリクス.....	111
第5章 結論	
5-1 今後の支援の方向性.....	116
5-1-1 国際貿易環境の変化、国際場裏の議論.....	117
5-1-2 税関手続きの課題	117
5-1-3 民間技術の発展.....	119
5-1-4 今後の支援の方向性	121
5-2 提案	122
5-2-1 支援アプローチ.....	122
5-2-2 検証方法（KPI）	125
別添1：調査団と調査工程の概要（第1章関連）	129

略語表

用語	英語	日本語
ACCU	Air Cargo Control Unit	航空貨物コントロールユニット
ADB	Asian Development Bank	アジア開発銀行
AEO	Authorized Economic Operator	認定事業者
AFAFGIT	ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit	越境物品輸送円滑化枠組合意
AfCFTA	African Continental Free Trade Area	アフリカ自由貿易圏
AfDB	African Development Bank	アフリカ開発銀行
ASEAN-BAC	The ASEAN Business Advisory Council	ASEAN ビジネス諮問委員会
ASW	ASEAN Single Window	ASEAN シングル・ウィンドウ
ASYCUDA	Automated Systems for Customs Data	関税データ自動管理システム
ATIGA	ASEAN Trade in Goods Agreement	ASEAN 物品貿易協定
AU	African Union	アフリカ連合
AUC	African Union Commission	アフリカ連合委員会
AUDA-NEPAD	African Union Development Agency – New Partnership for Africa's Development	アフリカ連合開発庁ーアフリカ開発のための新パートナーシップ計画調整庁
B/L	Bill of Lading	船荷証券
BCP	Business Continuity Plan	事業継続計画
BIECT	Bordereau D'Identification Electronique De Tracabilite Des Cargaisons	エレクトリック・カーゴ・トラッキング・ノート
BIMP-EAGA	Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area	ブルネイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン東部 ASEAN 成長地域
BPR	Business Process Re-engineering	ビジネス・プロセス・リエンジニアリング
BURS	Botswana Unified Revenue Service	ボツワナ統一歳入庁
CBTA	Cross Border Transportation Agreement	越境交通協定
CCP	Container Control Program	コンテナ・コントロール・プログラム
CMTA	Customs Modernization and Tariff Act	税関近代化及び関税法
CNSW	Cambodia National Single Window	カンボジア・ナショナル・シングル・ウィンドウ
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa	東南部アフリカ共同市場
CPI	Corruption Perception Index	腐敗認識指数
DfID	Department for International Development	イギリスの国際開発省
DX	Digital Transformation	デジタル・トランスフォーメーション
EAC	East African Community	東アフリカ共同体
ECOWAS	Economic Community of West African States	西アフリカ諸国経済共同体
EDI	Electronic Data Interchange	
EPA	Economic Partnership Agreement	経済連携協定
FDI	Foreign Direct Investment	外国直接投資
FS	Feasibility Study	フィジビリティ調査
FTA	Free Trade Agreement	自由貿易協定
GDCE	General Department of Customs and Excise of Cambodia	カンボジア関税消費税総局
GMS	Greater Mekong Subregion	大メコン圏
IL	Import License	輸入承認

用語	英語	日本語
ACCU	Air Cargo Control Unit	航空貨物コントロールユニット
INTERPOL	The International Criminal Police Organization	国際刑事警察機構
JAIF	Japan-ASEAN Integration Fund	日・ASEAN 統合基金
JASTPRO	Japan Association for Simplification of International Trade Procedure	一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会
JBAC	Japanese Business Association of Cambodia	カンボジア日本人商工会
JCC	Joint Coordination Committie	合同調整委員会
JTEPA	Japan-Thailand Economic Partnership Agreement	日タイ経済連携協定
JWS	Joint Water Surveillance	共同水上監視
KOICA	Korea Interneational Cooperation Agency	韓国国際協力機構
LPI	Logistic Performance Index	物流パフォーマンス指標
MACCS	Myanmar Automated Cargo Clearance System	ミャンマーNACCS 型港湾関連手続き処理システム
MTP	Master Trainer Programme	マスター・トレーナー・プログラム
MC11	Eleventh Ministerial Conference	第 11 回 WTO 閣僚会議
NACCS	Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System	輸出入・港湾関連情報処理システム
NCE	Namibia Customs and Excise	ナミビア財務省関税局
NSW	National Single Window	ナショナル・シングル・ウィンドウ
OAU	Organization of African Unity	アフリカ統一機構
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development	経済協力開発機構
OSBP	One Stop Border Post	ワン・ストップ・ボーダー・ポスト
PCA	Post Clearance Audit	事後調査
PDM	ProjectDesign Matrix	プロジェクト・デザイン・マトリックス
PSI	Pre-Shipment Inspection	船積み前検査
RA	Revenue Authority	歳入庁
RCEP	Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) Agreement	地域的な包括的経済連携(RCEP)協定
RECs	Regional Economic Communities	地域経済共同体
RECTS	Regional Electronic Cargo Tracking System	地域電子貨物追跡システム
RFID	Radio Frequency Identification	無線通信情報特定
RPA	Robotic Process Automation	ロボットによる業務自動化
RTMS/CCS	Real Time Monitoring System/Cargo Clearance System	OSBP 貨物管理システム
SC	Supply Chain	サプライチェーン
SCT	Single Customs Territory	単一関税領域
SDGs	Sustainable Development Goals	持続可能な開発目標
TFA	Agreement on Trade Facilitation	貿易円滑化協定
TICAD	Tokyo International Conference on African Development	アフリカ開発会議
TKC	Trans Kalahari Corridor	トランス・カラハリ回廊
TMEA	TradeMark East Africa	トレードマーク・イースト・アフリカ
TMS	Time Measurement Survey	通関所要時間調査
TPP	Trans-Pacific Partnership Agreement	環太平洋パートナーシップ協定

用語	英語	日本語
ACCU	Air Cargo Control Unit	航空貨物コントロールユニット
TPP11	Comprehensive and Progressive Agreement for the Trans-Pacific Partnership	環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定
TRS	Time Release Survey	通関時間所要調査
UNEP	United Nations Environment Programme	国際連合環境計画
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime	国連薬物・犯罪事務所
UPU	Universal Postal Union	万国郵便連合
VNACCS	Viet Nam Automated Cargo Clearance System	ベトナム NACCS 型港湾関連手続き処理システム
VOC	Verification of Conformity	適合性認証検査
WCO	World Customs Organization	世界税関機構
WDR	World Drug Report	世界薬物報告書
WTO	World Trade Organization	世界貿易機関

図表リスト

	ページ
図 1-1 多様化する税関の役割	1
図 2-1 東部アフリカ地域に対する支援の概要.....	9
図 2-2 WCO との連携によるアフリカでのマスター・トレーナー・プログラム.....	9
図 2-3 TFAF による支援分野（実施率の低い措置）	15
図 2-4 WTO 加盟国からの支援要請（分野別）	16
図 2-5 農産品と工業品関するアフリカ、米国、アジア、オセアニアの多様性比較	17
図 2-6 経済の多様性のために最も影響を与えた 5 つの分野	17
図 2-7 ASYCUDA 利用国（96 カ国、2020 年現在）	23
図 3-1 世界貿易の推移と貿易収支	28
図 3-2 東南アジア主要貿易相手国、主要品目	29
図 3-3 EAC 主要貿易相手国、主要品目	30
図 3-4 対内直接投資額推移.....	30
図 3-5 対内直接投資額推移（東南アジア）	31
図 3-6 対内直接投資額推移（サブサハラ・アフリカ地域）	32
図 3-7 関税と経済発展の関係性	32
図 3-8 日本の関税額（左）と税収構造（右）（1990 年～2018 年）	33
図 3-9 日マレーシア EPA における「税率逆転」	34
図 3-10 ASEAN 各国の関税収入額（左）と税収構造（右）（1990 年～2018 年）	35
図 3-11 南アフリカ、ウガンダの関税収入額（左）と税収構造（右）（1990 年～2018 年）	36
図 3-12 ASEAN で進められている貿易文書の電子共有についての取り組み	43
図 3-13 東南アジア GDP 成長率予測と経常収支対 GDP 比予測.....	44
図 3-14 アフリカ GDP 成長率予測（ベースケース（左）とワーストケース（右））	46
図 3-15 X 線検査装置を活用した郵便物検査.....	50
図 3-16 電子ゲートを活用した旅客の入出国手続き.....	50
図 3-17 スマートフォンアプリによる税関手続きの効率化.....	51
図 3-18 SC 対策のための国内投資促進事業費補助金.....	53
図 3-19 自社工場の国内回帰の検討についての回答.....	53
図 3-20 見直しの具体的内容（調達／生産戦略）	54
図 3-21 調達先の切り替え.....	54
図 3-22 海外 SC 多元化等支援事業	55
図 3-23 海外 SC 多元化等支援事業 分野、実施国.....	55
図 3-24 SC の見直し方法.....	56
図 4-1 「自由で開かれたインド太平洋」 構想.....	59
図 4-2 「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化」に関する現状認識.....	60
図 4-3 使命 1 貿易円滑化：地域の連結性向上 支援アプローチ案.....	65
図 4-4 使命 2 徴税：適切な財政収入の確保 支援アプローチ案.....	65
図 4-5 使命 3 密輸取り締まり：安全な国土実現 支援アプローチ案.....	66

図 4-6	WCO TRS ガイド（日本の TRS 結果と各種実施措置）	76
図 4-7	WCO TRS ガイド（予備審査制及び到着即時許可の活用）	77
図 4-8	LPI2018 年上位 10 ヶ国の過去 5 回の調査結果の推移	80
図 4-9	ASEAN 諸国の LPI と CPI の関係	89
図 4-10	サブサハラ諸国の LPI と CPI の関係	90
図 4-11	全世界における LPI と CPI の関係	91
図 4-12	全世界の一人当たり GDP と CPI 指数の関係	92
図 4-13	国税歳入総額に占める税関による徴収額の割合	93
図 4-14	ケニアと南アフリカの税関収納額の目標値、実績値、達成率	96
図 4-15	ASEAN のデジタル及び貿易円滑化措置の進捗状況（2018 年）	101
図 4-16	サブサハラ・アフリカ地域のデジタル及び貿易円滑化措置の進捗状況（2018 年）	102
図 4-17	シンガポールの税関収納額と関税	105
図 4-18	税関収納額内訳	105
図 4-19	関税額との相関関係	105
図 4-20	税収に占める税関収納額の割合と一人当たり GDP の相関関係	106
図 4-21	税収に占める税関収納額の割合と貿易円滑化指標の相関関係	107
図 4-22	税収に占める税関収納額の割合と発効済み RTA の数の相関関係	108
図 4-23	不正貿易額と全貿易額に占める不正貿易額の割合	111
図 5-1	「自由で開かれたインド太平洋」構想	116
図 5-2	「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化」に関する支援の方向性	116
図 5-3	関税額との相関関係	128
表 1-1	東南アジアでの JICA の主な税関支援	5
表 1-2	アフリカでの JICA の主な税関支援	6
表 2-1	東南アジアでの主なドナーによる支援活動内容	24
表 2-2	アフリカでの主なドナーによる支援活動内容	25
表 3-1	東南アジア 4 か国の鉱工業品の貿易加重平均関税率	34
表 3-2	東南アジア地域聞き取り結果	37
表 3-3	サブサハラ・アフリカ地域聞き取り調査結果	41
表 4-1	支援アプローチ案	67
表 4-2	ASEAN の現状	71
表 4-3	東南部アフリカの現状	72
表 4-4	西中部アフリカの現状	73
表 4-5	TRS 分析により判明が期待される項目	75
表 4-7	ASEAN 各国の LPI 指数と順位の変化	81
表 4-8	ASEAN 各国の税関 LPI 指数と順位の推移	82
表 4-9	アフリカ 3 回廊諸国の LPI 指数と順位の推移	83
表 4-10	ASEAN 諸国の DB 国際貿易関連指数	85
表 4-11	ベトナムの国際貿易に関する DB 指数	86
表 4-12	ミャンマーの国際貿易に関する DB 指数	86

表 4-13	ケニアの国際貿易に関する DB 指数の推移.....	87
表 4-14	ウガンダの国際貿易に関する DB 指数の推移.....	87
表 4-15	ASEAN 各国の CPI の推移.....	89
表 4-16	日本の国税徴収総額に対する税関による徴収額の割合の推移.....	94
表 4-17	原油価格、輸入額と為替レート一覧表.....	95
表 4-18	ウガンダの国税徴収総額に対する税関による聴取額の割合の推移.....	96
表 4-19	デジタル及び持続可能な貿易円滑化に係る国連調査 質問項目	100
表 4-20	税関収納額の推移.....	103
表 4-21	財務省租税及び印紙収入決算額.....	104
表 4-22	重回帰分析結果.....	108
表 4-23	分析結果を用いた税収に占める税関収納額の割合の標準値.....	109
表 4-24	税収に占める税関収納額の割合が標準値より 10%以上多い／少ない国	109
表 4-25	貿易不正請求分類.....	110
表 4-26	ASEAN 諸国の LPI.....	113
表 4-27	サブサハラ・アフリカ地域の LPI.....	115

第1章 調査の概要

1-1 調査の背景

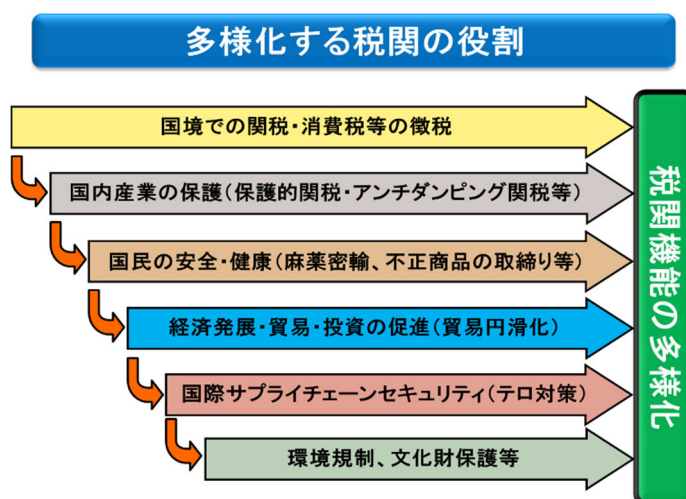
税関近代化は、貿易円滑化を通じた地域の連結性向上、ビジネス環境整備のみならず、国境取締による国・地域の安定、税收確保を通じた財政の安定化をもたらし、国・地域の平和と安定、繁栄に貢献する。こうした取り組みは貿易と投資の促進、ビジネス環境の改善、治安維持対策の強化及び連結性の向上に寄与するものであり、持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals：SDGs）ゴール8（持続的・包括的な経済成長）を始め、様々な開発課題の解決に寄与する。

世界の税関を比較すると、貿易円滑化に特化した国（シンガポール、香港など）、税関による通関手続きと国境取締りを分離した国（米国、カナダなど）、国境取締と貿易円滑化の両立を図っている国（多くの先進国）や徴税業務を中心としつつ貿易円滑化にも注力している国（多くの開発途上国）が存在している。このため、税関近代化の支援や貿易円滑化の対象分野や推進方法などを検討するにあたっては対象国の政策の優先課題に留意しつつ支援分野を検討する等の工夫が必要である。各国税関による業務の遂行にあたっては、当該国の社会経済的背景を踏まえつつ、税收確保や国境取締と、貿易円滑化という方向性の異なる政策目的の両立を図ることが求められる。

特に開発途上国では、自国の貿易環境及び行政遂行能力のレベルを十分把握し、それに合わせた能力向上に取り組むと同時に、経済活動のグローバル化とそれに伴う国際的な枠組みに対応していく必要がある。また先進国も開発途上国の税関業務近代化に向けた支援を行う責務・必要があり、日本をはじめとする先進国も開発途上国の税関業務の近代化支援に取り組んでいる。税関の役割も多様化してきており、世界税関機構（World Customs Organization：WCO）は、図 1-1 に示すように税関には6つの役割があると認識している。本調査は、普遍的な3つの使命である「安全・安心な社会の実現」「適正かつ公平な関税等の徴収」と「貿易の円滑化」を念頭に実施するものの、以下の6つの役割にも十分に留意する必要があると考える。

国際協力の観点からは、2015 年末の東南アジア諸国連合（Association of South East Asian Nations：ASEAN）経済共同体発足等、域内連結性の強化に取り組み、成長著しく我が国貿易総額のうち約 15%を占める東南アジアや、2021 年にアフリカ大陸自由貿易圏（African Continental Free Trade Agreement：AfCFTA）が発効し、55 カ国の国内総生産（GDP）が合計 3 兆ドル（約 330 兆円）以上に達し、人口増加が著しいアフリカ大陸では、税関近代化や貿易円滑化に係る対応が今後の成長に直結すると考えられる。上記のような事情を踏まえながら、

国際協力機構（JICA）は財務省関税局・税関（以下「日本税関」という）や WCO と連携し東南アジアやアフリカにおいて税関近代化や貿易円滑化を支援してきている。JICA は SDGs 達成への貢献も見据え、これらの地域を主な対象とする税関支援の戦略性を強化すべく、「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化イニシアティブ」（以下「イニシアティブ」という）の策定のため検討を進めている。



出典：WCO への当社聞き取り

図 1-1 多様化する税関の役割

他方で、世界の潮流を見ると越境電子商取引を始めとしたデジタルエコノミーへの対応や、グローバル・サプライチェーンの発展、それに相反したテクノナショナリズムの台頭など様々な動きが生まれてきており、開発途上国でもそうした課題への対応が求められている。例えば、今後各国での貿易量が増大するにつれ、より効率的に税関業務を行う必要が生じる一方で、越境電子商取引で取り扱われる商品や情報に対する関税の考え方の整理やセキュリティ対策等といった新たな課題への対応を迫られることが予想される。

またビジネス・イノベーションが推奨される中、各国、各地域の産業発展、ひいては経済発展に繋がる民間投資の促進のためには貨物のシームレスな国境通過を可能とする円滑な貿易環境を構築し投資環境を一層整備することは不可欠であるとともに、治安維持対策への取り組みにも引き続き注意していく必要がある。JICA は、こうした国際貿易環境の変化や技術革新に対応した、既存の支援内容のみにとどまらない事業展開を検討する必要がある。向こう 10 年（2030 年を目途）を見据えた新たな事業展開（イニシアティブ）を検討するには、調査の背景で指摘されている世界の潮流の変化として、2019 年 1 月に発出された世界貿易機関（World Trade Organization : WTO）の電子商取引に関する共同声明や 2017 年の第 11 回 WTO 閣僚会議（Eleventh Ministerial Conference : MC11）で発表された「貿易と女性の経済的能力強化に関する共同宣言」を踏まえた、「電子商取引の発展と貿易」や「貿易とジェンダー」といった課題や、多くの開発途上国が参加する AfCFTA、地域的な包括的経済連携協定（Regional Comprehensive Economic Partnership : RCEP）、環太平洋パートナーシップ協定（Trans-Pacific Partnership : TPP）といったメガ経済連携協定（Economic Partnership Agreement : EPA）への参加支援も重要な開発視点である。

また、世界の潮流の中での日本の貢献も重要な視点である。国際社会での日本の責任として、日本政府のみならず民間企業を含めた日本の約束は必ず守りかつ誠実に実行する、現地のニーズに沿ったボトムアップ型の支援を重視するといった社会の特徴に鑑み、多国間・二国間でどのような貢献ができるのか検討されるべきである。日本の特徴や特性を活かした支援の提案については、第 4 章の「4-1-1 支援アプローチ」で詳しく述べたい。

2020 年 3 月より新型コロナウイルス感染症（COVID-19）が世界的に拡大し、世界中の国々が感染拡大防止策として一時的に国境を封鎖した。2021 年 1 月時点でも、国境封鎖もしくは渡航国の制限措置が執られている国は多く、経済、貿易、観光等各方面に及ぼしている影響は甚大である。現時点では総論として COVID-19 の影響を推し量ることは困難との見立てが強いが、多くのグローバル企業が、今後ポストコロナの社会への対応が迫られているものと思われる。またこれまでグローバリゼーションを推進してきた流れは WTO の衰退、米中貿易戦争の勃発を経て徐々に変化してきており、昨今の COVID-19 発生による経済活動の停滞はこうした動きに拍車をかける恐れがある。2021 年 1 月に誕生した米のバイデン政権は、これまでの「米国第一」から国際協調主義に回帰し、主要国と連携して世界規模の問題解決に取り組む姿勢が見られるが、中国には原則として強硬な姿勢で挑み、自由貿易協定（Free Trade Agreement : FTA）には慎重な姿勢は崩さない。ウィズコロナの世界では非接触、分散化が推進され、各方面での ICT 技術の導入が一気に加速しており、新たな投資や産業発展を生んでいる。他方で、コロナ禍は医療品の禁輸や買い占めといった異形の保護主義を露見させ、非常時の重要物資の市場アクセスや公平な分配が自由貿易の重要課題に浮上している。

そのような中で税関分野が果たす役割は大きく、①当局の視点からは歳入面の強化のための関税徴収の徹底、②企業の視点からはサプライチェーンの再構築に向けた各国の貿易手続きの迅速性や円滑性、などに注視する必要がある。

このような背景を踏まえ、本調査は、現在の国際貿易投資環境の変化や将来の ICT 技術の発展と国際貿易への活用に留意し、東南アジアやアフリカでの今後の税関支援の方向性を検討した結果について、上記イニシアティブの支援方針に反映することを目的とする。

1-2 調査の概要

1-2-1 調査の目的

本調査は、①開発途上国の税関を取り巻く国際貿易環境の変化や国際場裏の議論について情報を収集・整理し、今後の支援の方向性を検討すること、②その結果を踏まえ、今後の税関支援（「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化イニシアティブ」と呼称）の戦略性を強化すべく、支援アプローチ（対象分野、留意事項等）やその妥当性・有効性の検証方法を提案することを目的とする。また、調査の進捗に応じて成果品に基づき、進捗状況に応じた報告書を作成し、JICA に対し説明・協議の上、提出する。

1-2-2 調査対象地域

調査対象地域・国は以下のとおり。

(1) 東南アジア

日系企業の地域拠点やメコン地域の結節点として重要な位置を占めるタイ、世界的に見ても貿易投資環境整備やデジタルエコノミー化が進んでいるシンガポール、ASEAN 事務局が所在するインドネシア、アジア開発銀行（Asian Development Bank : ADB）が所在するフィリピンを現地調査対象国とする。さらに、JICA が重点的に支援を行っているミャンマー、ベトナム、カンボジアに対し、調査を行う。税関業務の基礎的な分野について課題を抱える国の状況と最先端の取り組みを行う国を検証対象とすることで、他国への今後の支援方針にも生かせる情報を収集する。

(2) アフリカ

民間企業の投資量が多いケニアと南アフリカ、アフリカ連合（African Union : AU）事務局があり人口ボーナスの恩恵が大きいエチオピアでの情報収集を行う。アフリカは地域経済共同体（Regional Economic Communities : RECs）が多数存在し、地域や国によって特色が大きく異なることから、ケニアとエチオピアが位置する東部アフリカ、南アフリカが位置する南部アフリカ、AfCFTA 事務局が設置されたガーナ、大国の一つであるナイジェリアが位置する西部アフリカに対して調査を行う。

(3) ベルギー

WCO 本部から情報収集を行う。2020 年 7 月と 8 月に Web 会議システムを利用してヒアリングを 2 回実施済み。8 月には御厨事務総局長と面談した。

(4) スイス

WTO 本部から情報収集を行う。

(5) 米国

世界銀行（世銀）から情報収集を行う。2021 年 1 月に Web 会議システムを利用してヒアリングを実施した。

1-3 調査団と調査工程

1-3-1 調査団の構成

担当分野について、定められた期間内に効率的・効果的で円滑な調査ができるよう、要員の構成と各々の役割を検討し要員を構成した。詳細は別添 1 のとおり。

(1) 要員配置の基本方針

- 1) WTO、WCO の事情に詳しい団員の配置
- 2) 税関分野の課題診断やプロジェクト評価の専門性を有する団員の配置

1-3-2 調査スケジュール

2020 年 4 月から 5 月にかけて国内での情報収集を実施し、2020 年 5 月にインセプション・レポートの作成・説明・協議・最終化を行った。2020 年 5 月から 2021 年 2 月現在も引き続き、東南アジアとアフリカの調査対象先に対して、Web 会議システムを活用したヒアリングと既存資料の確認を通じた情報収集を行っている。アフリカでの情報収集については、ケニアのコンサルティング会社にヒアリング調査の業務委託を行い、情報収集能力を強化している。また、WCO や世銀をはじめとした国際機関に対しても、Web 会議システムを利用してヒアリングを実施済みである。

以上の現地調査結果を踏まえ、「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化イニシアティブ」案の戦略強化に向けた提言と「税関分野の課題診断マトリックス」をまとめ、「ドラフト・ファイナル・レポートを作成」した。JICA への説明・協議を行ったのち、JICA からのコメントを踏まえて「ファイナル・レポートを作成」する。

1-4 過去の JICA 支援の実績

JICA は、1970 年以降、日本税関や WCO と協力して、東南アジア、アフリカを中心に税関支援を実施してきている。東南アジアやアフリカでの主な税関支援（貿易円滑化を含む）については表 1-1、表 1-2 の通りである。開発途上国では一般的に歳入に占める関税の割合が大きいこともあり、「歳入強化」への関心が高い傾向が見受けられる。他方、社会情勢が不安定な地域ではセキュリティ面の強化を、また域内での物流の促進の観点からは貿易円滑化に係る取り組みをそれぞれ推進することが必要である。JICA は税関の 3 つの使命に関し、各国からのニーズに応じバランスを取りながら支援を実施してきたものの、特に経済発展に寄与する貿易円滑化に係る取り組みを多く行っている。

表 1-1 東南アジアでの JICA の主な税関支援

国、事務局	案件名称	協力形態	期間
ASEAN 事務局	ASEAN 事後調査制度改善	専門家	2004-2006
カンボジア	税関政策・行政アドバイザー	専門家	2002-2013
	税関リスクマネジメント	技プロ	2004-2007
	関税政策・行政アドバイザー	専門家	2013-2019
	貿易円滑化のための税関近代化アドバイザー	専門家	2019-2021
フィリピン	税関アドバイザー	専門家	1990-2007
	税関情報システム整備・人材育成	技プロ	2007-2010
	税関事後調査制度導入	技プロ	2008-2011
	税関機能・情報管理強化	専門家	2011-2015
	税関機能強化	専門家	2015-2022
インドネシア	税関アドバイザー	専門家	1994-2004
	貿易手続行政改善	開発調査	2004-2005
	税関業務改善	技プロ	2004-2007
	貿易手続行政改善プロジェクト	技プロ	2006-2008
	貿易手続行政キャパシティ向上プロジェクト	技プロ	2009-2013
	貿易手続行政調整能力向上プロジェクト	技プロ	2013-2016
ラオス	税関行政実務	専門家	2012
	税関分野におけるガバナンス強化及び貿易円滑化	専門家	2013-2021
マレーシア	税関アドバイザー	専門家	1990 年代～
	税関リスクマネジメント	技プロ	2006-2008
	貿易促進のための税関政策アドバイザー	専門家	2011-2015
	経済連携協定における特惠原産地規則に係る透明性及び予見性向上プロジェクト	技プロ	2015-2018
	リスク管理強化を目指した貿易円滑化と徴税強化のための手続きの確立	専門家	2018-2021
ミャンマー	通関及び税関業務	専門家	2012-2015
	通関電子化を通じた NSW 構築及び税関近代化計画	無償	2014-2017
	通関電子化を通じた NSW 構築及び税関近代化のための能力向上プロジェクト	技プロ	2014-2018
ベトナム	税関アドバイザー	専門家	1996-2009
	税関行政近代化指導員養成	技プロ	2004-2007
	X 線検査機器供与	無償	2008-2010
	税関行政官研修制度強化	技プロ	2009-2012
	NACCS 導入	無償	2012-2014
	通関電子化促進	技プロ	2012-2015
	VNACCS による税関行政近代化プロジェクト	技プロ	2015-2018
タイ	メコン地域税関リスクマネジメント	技プロ	2008-2010
	関税分類及び関税評価における透明性及び予見性向上プロジェクト	技プロ	2012-2015
	効率的な税関手続きのための原産地規則に係る能力向上プロジェクト	技プロ	2015-2018
	貿易円滑化促進のためのデータ分析・リスク管理能力強化	専門家	2018-2021

出典：JICA 配布資料

表 1-2 アフリカでの JICA の主な税関支援

国	案件名	協力形態	期間
東南部アフリカ			
ケニア・タンザニア・ウガンダ	東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト（フェーズ 1）	技プロ	2007-2009
ケニア、タンザニア、ウガンダ、ルワンダ、ブルンジ	東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト（フェーズ 2）	技プロ	2009-2013
ケニア、タンザニア、ウガンダ、ルワンダ、ブルンジ	東部アフリカ地域における国際貿易円滑化のための能力向上プロジェクト	技プロ	2013-2017
南スーダン	HS コード導入による税関能力強化プロジェクト	技プロ	2016-2019
ボツワナ	OSBP 導入促進および税関行政向上	専門家	2015-2017
ケニア、タンザニア、ウガンダ、ルワンダ、ブルンジ	東部アフリカ地域における貿易円滑化及び国境管理能力向上プロジェクト	技プロ	2017-2021
南スーダン	税関コード導入による税関能力強化プロジェクト フェーズ 2	技プロ	2020-2023
アフリカ地域（広域）	AfCFTA 協定の運用に向けた現状と課題に関する情報収集・確認調査	調査	2020-2021
ザンビア・ボツワナ・ジンバブエ	南北回廊における円滑な OSBP 運営管理能力強化プロジェクト	技プロ	2020-2025
中西部アフリカ			
ボツワナ・ナミビア	マムノ／トランス・カラハリ国境 OSBP 導入プロジェクト	技プロ	2010-2013
UEMOA	UEMOA 域内貿易円滑化促進プロジェクト	研修	2016-2020
アフリカ地域（広域）	南部・西部アフリカにおける貿易円滑化に向けた JICA/WCO 連携セミナー	協力形態分類対象外	2018-2021

出典：JICA 配布資料

第2章 これまでの税関支援の分析

2-1 JICA の税関支援

2-1-1 東南アジア

(1) 実績

実績については上記 1-4 の通りである。

(2) 評価、課題

上記 1-4 に掲げた上記各支援から明らかとなった評価や課題は以下の通りである。

1) 通関システム導入支援

ベトナム・ミャンマーへの通関システムの導入支援から見てきた課題は以下の 3 点である。

① 開発途上国特有の状況と同状況に応じた日本の支援の工夫

開発途上国ではシステムで電子化する制度やルール自体が未整備なため、手作業の手続き自体が確立していないことがある。また、「上意下達」文化から民間から政府に対して、または現場から上層部に対して現場の声やニーズが届きにくい場合もある。通関システムのような大規模システムを導入する場合、現場の声やニーズを把握し、システムの仕様や要件を定義するカウンターパート側人材が育成されていないため、開発途上国が独力で仕様や要件を定義することは難しい。

ベトナムやミャンマーへの通関システム導入支援では、大規模システム開発に長けた民間の技術リソースを活用しつつ、併せて、政府機関側で類似システムの企画・開発・運用経験を持つ人材による技術支援・助言が必要であり、現役の税関職員を短期専門家として派遣して相互に補完することができた。

② 中長期的な支援の必要性

上記の開発途上国特有の状況や対象国の IT リテラシーが総じて低い状況を考慮すると、通関システム支援はシステム稼働後も導入効果が一朝一夕に発現するとは限らない。引き続き運用改善を進め、それを定着させていくための中長期的な支援が肝要である。

また、システムを利用する人材の育成に加え、カウンターパート機関が基幹システムを管理する主体として、システムの企画・開発・運用を自律的・継続的に担っていくための人材育成も必要である。こうした人材育成には時間を要するため、中長期的に支援を行っていく必要がある。

③ 運用保守・更改コスト

IT システムの性格上、稼働開始と同時に一定の運用保守コストが必要となり、さらには稼働後数年のうちにハードウェア保守期限が到来し、その更改を行う必要が出てくる。政府機関の場合、予算獲得や調達手続きにも時間がかかるため、システム導入後は継続的に更改を意識して準備を行う必要がある。開発途上国では、システム運用保守予算が限られていることもあり、日本などの先進国の更改サイクルよりも長いスパンで更改を行うことを検討することも必要である。

また、一般的に更改コストは運用コストに比べて高額であり、予算獲得技術上、単発で高額の予算獲得は先進国であっても難しい。このため、更改コストを視野に入れた平準化された予算獲得や利用料金制を案件形成時から検討することも一考に値する。

2) 税関能力向上支援

JICA はこれまでに ASEAN の開発途上国税関を支援してきている。これまでの支援を通じていくつかの教訓が得られている。

- ・ 案件形成の柔軟性、柔軟性

開発途上国税関からの支援要請への対応について、必要な手続きを踏んで案件を形成することは原則である。しかし、より効果的な支援を行うためには柔軟性と迅速性をもって案件を形成することが肝要である。そのためには、綿密なニーズ把握が必要である。

- ・ 人事異動を考慮した対応とオーナーシップを意識した支援

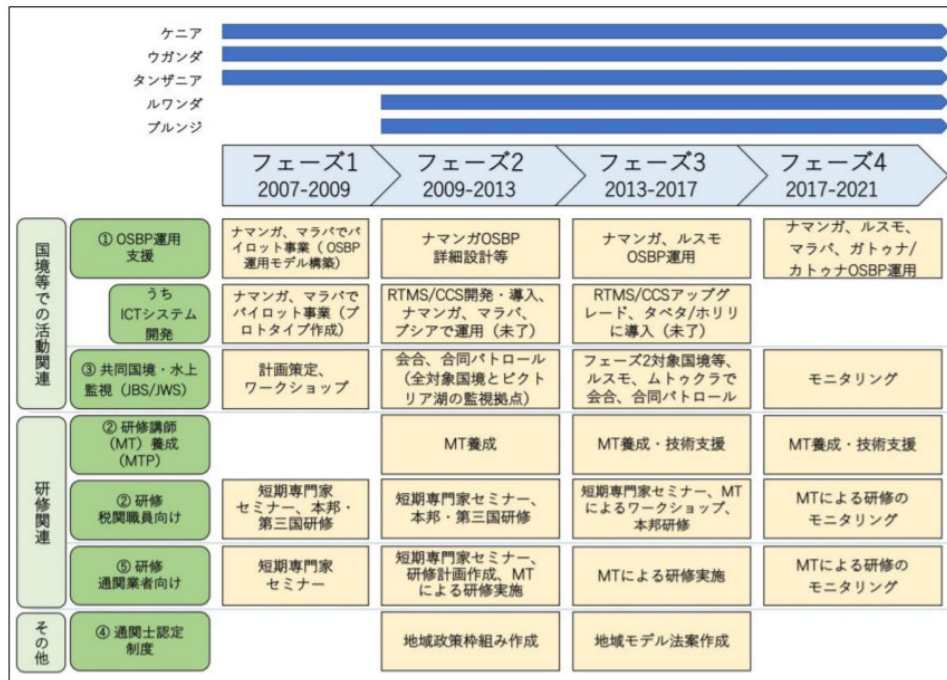
JICA 支援は要請主義であり、要請国の改善の意思がなければプロジェクトの成功はおぼつかない。JICA プロジェクトは受益国のプロジェクトに日本人専門家が寄り添って実施していくことを意識しながら実施していくことが肝要である。また、人事異動が起きることは至極当然のことであり、人事異動が起きてもプロジェクトが想定通りに実施されることを計画に組み込むべきである。この点は、ヒトによるプロジェクト実施ではなく、システム（制度やフレームワーク）によるプロジェクト実施を意識したプロジェクト設計が重要となってくる。

2-1-2 アフリカ

(1) 実績

1) 東部アフリカ支援

東部アフリカ地域に対しては、2007 年からの「東部アフリカ地域税関能力向上プロジェクト（フェーズ 1）」を皮切りに、これまで 4 つのフェーズが実施されてきた（フェーズ 4 は現在実施中）。その概要は図 2-1 の通りである。東部アフリカ支援では、ワン・ストップ・ボーダー・ポスト（One Stop Border Post : OSBP）の支援を中心にマスター・トレーナー（MT）の養成と MT による税関職員と通関業者の能力向上が行われている。

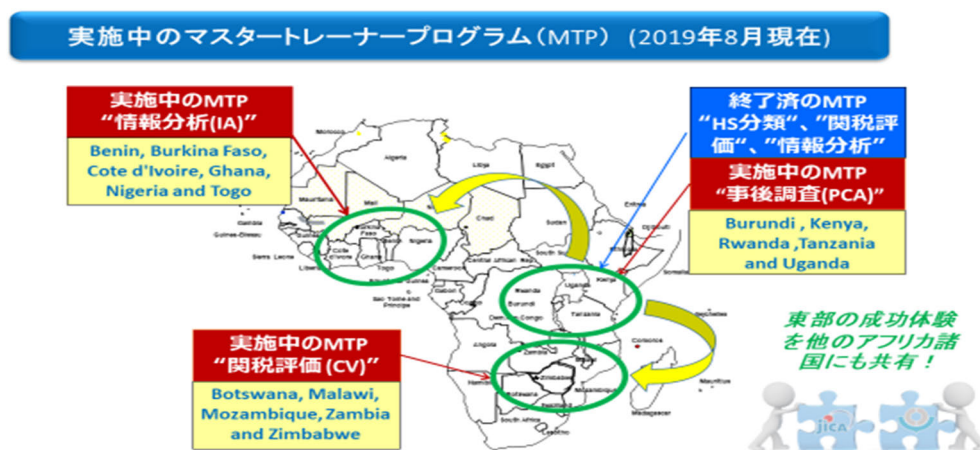


出典：ケニア、ウガンダ、タンザニア、ルワンダ、ブルンジ 2019 年度外部事後評価報告書

図 2-1 東部アフリカ地域に対する支援の概要

2) WCO との連携によるアフリカ支援

WCO と JICA の連携は、2015 年に締結した MOC によって本格化し、まず「トランジットガイドライン」を作成し、その後、2016 年に「アフリカ貿易円滑化プロジェクト」を立上げ、現在まで着実な進展・拡大をみせてきている。JICA はこれまで WCO とともにアフリカでは、継続的で自律的な税関専門能力向上を目的としたマスター・トレーナー・プログラム (Master Trainer Programme : MTP) を実施してきている。2019 年 9 月現在では、図 2-2 のように、東部アフリカ、南部アフリカ、西アフリカで MTP を実施してきている。



出典：JICA

図 2-2 WCO との連携によるアフリカでのマスター・トレーナー・プログラム

3) 南部アフリカ支援、西部アフリカ支援

南部アフリカ 3 カ国を横断するトランス・カラハリ回廊（Trans Kalahari Corridor：TKC）は、西はナミビアのウォルビス・ベイ港から、南アフリカのヨハネスブルグまでをつなぎ、北米・欧州と南部アフリカ地域をより短時間・短距離で結ぶルートとされている。TKC のマムノ／トランス・カラハリ国境施設の OSBP 化を目的とした支援が 2010 年 10 月に開始された。JICA はボツワナとナミビアの関税局を C/P 機関として、「マムノ／トランス・カラハリ国境 OSBP 導入プロジェクト」を 2010 年 10 月から 2013 年 10 月までの 3 年間の予定で実施した。

西部アフリカ支援については、2012～2015 年にブルキナファソに JICA 長期専門家を派遣し、西アフリカ経済通貨同盟（UEMOA）に対して貿易円滑化のための税関業務能力向上について支援した。ブルキナファソは物流面でギニア湾岸諸国とサヘルの内陸国（マリ、ニジェール）をつなぐ分岐点であり、仏語圏アフリカ 8 カ国の地域統合の推進役である UEMOA の本部の所在国である。2013 年 6 月に開催された TICAD-V では「地域経済共同体の能力強化を通じた域内・地域間の貿易促進」が重点分野とされており、JICA は UEMOA との連携を深めつつ、国境通関の効率化や広域インフラの整備など、域内経済統合の促進に資する支援を行った。

(2) 評価、課題

1) 東部アフリカ支援

【フェーズ 2】

2017 年 8 月に行われたフェーズ 2 の終了時評価では、プロジェクト目標は「ある程度達成された」と評価されている。その上で、以下の 3 つの教訓が導き出された。

① 他プロジェクトの影響を加味した PDM 項目の設定

本プロジェクトでは、2 つの対象国境（ナマンガとルスモ）で、OSBP 施設の建設が予定通りに完工され、PDM 上の各種活動実施と成果の達成が期待されていた¹。しかしながら、本件（「国際貿易環境の変化に対応した税関機能強化に係る情報収集・確認調査（QCBS）」、第 2 章中では以下同じ。）調査時点で、運用を開始しているのはルスモ OSBP のみである。ナマンガ OSBP は、施設の建設はほぼ完了しているものの、軽微な修正等が残っている他、中間レビュー調査時点で指摘されていたタンザニア側の水確保及びインターネットの整備が完了したところであり、運用化には至っていない。

このためナマンガ OSBP に関し、PDM で設定した「OSBP 運用のモニタリング」、同運用化後の経験等の「OSBP ソースブック第 2 版への教訓抽出」については成果を判断できる状況に至っていない。このことから、技術協力プロジェクトを形成する際には、他のプロジェクトの達成見込みを前提とするプロジェクト活動を取り入れる場合は十分に注意を払う必要がある。

② プロジェクト関係者による PDM の理解

プロジェクト実施に際しては、PDM に設定したプロジェクト目標や成果等について、C/P の理解促進を支援する必要がある。C/P 側がプロジェクト実施の趣旨を理解していないと、JICA がどのような趣旨で何を目的に支援を行っているのかが理解されず、C/P 側の自主性を高める際に問題が生

¹ ナマンガでの OSBP 建設はタンザニアやケニア側で AfDB との協調融資によって行われている（JICA はタンザニア側、AfDB はケニア側を支援）。ルスモの OSBP 建設は、両国側で JICA の協力で行われた。

じうる。具体的には、プロジェクトが目標・予算・期限を持って行われていることが理解されず、課題についてある意味では無制限・無期限に支援が続くと受け取られがちである。

各技術協力プロジェクトでは、PDM に示したプロジェクト目標、成果達成にむけ各活動を実施することが前提となっている。本件調査本調査でのインタビュー調査の結果、歳入庁長官他の上級管理職については、PDM に設定された各項目についての理解度に差はあるものの概ね東部アフリカプロジェクトの趣旨を把握しており、またプロジェクトには予算・期間等の制約があることについても理解されていた。他方課長クラス以下実務者レベルの職員についてはPDM を見たことがない、あるいは本プロジェクトが何を目的として行われているか等（東部アフリカプロジェクト名やプロジェクト目標、成果等）について改めて説明が必要な状況が散見された。また、C/P の中には、自分達の活動が JICA 支援により行われていることは理解していても、直接関係する諸活動（例えば研修参加、マニュアル改訂等）以外には、本プロジェクトについてほとんど情報を持っていないケースも見られた。

③ 知見の共有や普及の支援

効果的な OSBP プロジェクトを形成・実施する上で以下の要素が重要である。

- (i) 関係者で十分な議論の下、策定された法的枠組み・制度、OSBP 手続き/マニュアル
- (ii) 意欲的な OSBP トレーナーによって強化された、OSBP 研修と啓発活動の効果
- (iii) Time Measurement Survey (TMS) を厳格に行うこと
- (iv) OSBP 情報資料の作成

東部アフリカ技術協力プロジェクトは、対象の OSBP 施設やインフラストラクチャー（ICT 相互接続、水力、電力など）のタイムリーな完成を前提としていたが、様々な要因が重なった結果、大幅な遅延が生じた。また、ナマンガ OSBP については、本件調査時点までに正式運用を開始していない。このことから、プロジェクトの計画段階では、関係する関係者と協議の上、プロジェクトの前提条件をより慎重に検討する必要があることが理解された。

ナマンガ OSBP の建設と運用開始の遅延は、プロジェクト活動（OSBP の運用の監視や第 2 版の OSBP Sourcebook への教訓の抽出、OSBP 手続きマニュアルの細かい改訂等）のスムーズかつタイムリーな実施に影響を与えた。

WCO と JICA の連携は、様々なインパクトをもたらした。質の高い研修の提供の他、歳入庁（Revenue Authority : RA）から WCO への出向等の可能性もあることが示された。今後 WCO 他の諸機関・組織と連携を図る際は、プロジェクトでの人材育成と諸機関・組織への出向あるいは資格等の認定などを組み合わせていくことで、C/P 等のモチベーションの向上につながることが望ましい。

プロジェクトのパートナー国数や関与する機関/セクターが増えるほど、プロジェクトのスムーズな実施と成果達成に向けた、プロジェクトの範囲と実施体制のバランスの綿密な検討が重要となる。この他、RA の幹部職等のトップマネジメントによるプロジェクトへのコミットメントは、プロジェクトへの資源（人的・金銭的・物的）配分を含むプロジェクトの円滑な実施に非常に重要である。最後に、OSBP の国境コミュニティへの影響（正と負の両方）を検討し、これらの影響を期待や啓発と関連させて考慮する必要がある。

【フェーズ3】

2019 年度に行われた外部事後評価によると、本支援の評価は高いものだった。DAC の 5 段階評価では必ずしも高評価のみではなかったが、全体としては「高い」であった。同評価では、次の 5 つの教訓が指摘されている。

① OSBP の社会的側面への配慮

国境施設の OSBP 化により人やトラックの国境滞在時間が短縮し、周辺地域の商売が縮小したとの報告があった。新たな OSBP の設計にあたっては、周辺コミュニティの生活や経済活動がどのように変化するかを見積もり、必要に応じ対策を計画すること（近くに商業センター設置を働きかけるなど）がインパクト増大に効果的と思われる。

② 国境コミュニティへの啓発活動の実施

共同国境監視/共同水上監視（Joint Border Surveillance/ Joint Water Surveillance : JWS）は、情報共有は行われても合同パトロールは頻繁に行われておらず、密輸への抑止効果は本事業が期待した形では最大化されていなかった。一方、コミュニティへの啓発活動により、国境コミュニティは OSBP を通過しても物品の持ち込みが一定範囲内であれば課税されないか、課税されてもごく少額であることを知り、危険を冒して越境しなくなるなど、密輸を防止する効果があることが示唆された。OSBP の運営支援にあたっては、国境監視活動とセットで、両国側でのコミュニティの啓発を連携して行い、国境コミュニティに対する正しい税関知識の周知を図ることが効果的と思われる。

③ ビクトリア湖共同水上監視の目的と整合した機材調達

JWS のために供与されたパトロールボートは、波が高いことや桟橋がない場所への上陸などにより船体が破損し、事後評価時点で多くのボートが使われていなかった。また、供与されたボートのサイズでは、隣国との合同パトロールは（対象水域の大きさや居住性の低さから）困難であるとの説明を現場水上監視チームから受けた。比較的穏やかな水域に配備され、ボートが良好な状態で稼働している水上監視チームも、同じ理由で一国のみで日帰りのパトロールを行っていた。本事業は、機動性が必要であるため小型の高速艇を選定したとの説明もあったが、長距離を移動しての共同監視か一国内での小さな水域での監視かといった監視活動の目的や状態と、調達するボートの種類や数量と整合性をもたせた機材調達計画を立てることで、投入をより大きな成果に結び付けられると思われる。

④ ICT 開発コンポーネント組み込みの慎重な検討

本事業で開発されフェーズ 3 でアップグレードされた OSBP 貨物管理システム（Real Time Monitoring System/Cargo Clearance System (RTMS/CCS) は、本事業外の各国の通関管理システム開発との兼ね合いにより、装備する機能が縮小され、かつ互換性の不具合などにより、ケニア以外の対象国では十分活用されていない。本事業は、多くのコンポーネントを含む技術協力プロジェクトであったため、既存の通関管理システム全体に変更を加えるような大規模な ICT システムの開発を行うことはできず、やむを得ない対応であったと思われる。技術協力プロジェクトの中で ICT システムの開発を計画する際は、事業の一コンポーネントとして組み込むことで期待された成果が得られるかどうかを、投入量や開発期間・工数の面から慎重に検討する必要がある。

⑤ 複数フェーズから成る広域案件のグッドプラクティス

4 フェーズにわたる JICA の東部アフリカ地域貿易円滑化に係る技術協力プロジェクトは、他の多くのドナー機関が支援する同地域 OSBP 化の広域的な取り組みの中でも、特に人材育成・ソフト分野で東部アフリカ共同体（East African Community : EAC）や他ドナーから高い評価を得ている。以下、その要因を、本評価にて可能な範囲にて考察する。本事業（フェーズ 2）は、フェーズ 1 がパイロット的に行った各種活動を本格的に実施し、域内での普及を図ったものであった。そのため、多岐にわたるコンポーネントを広く展開した。域内の OSBP 化については、フェーズ 2 が開始された時点で既に多くのドナー支援が実施されていた。その中で、現場志向かつニーズに応じて一定の臨機応変さのある、きめ細かい調整活動を全対象国で行ったこと及び、JICA の得意とする人材育成に重点を置いた支援を長期間にわたって続けたことが、カウンターパートの信頼と高いインパクトにつながったと思われる。事業効果の多くはフェーズ 3 以降に発現したものだが、フェーズ 2 でさまざまなコンポーネントを手がけ、そのそれぞれで学びを得たことが、後続フェーズで重点を置くべき課題やモニタリングすべき外部条件の明確化、活動内容の整理など、事業デザインの改善に貢献していると思われる。具体的には、対象 OSBP が域内のモデルとなるという構想や RTMS/CCS の当初機能など、後続フェーズに引き継がれず発現しなかった効果もあるが、EAC 貿易円滑化の枠組みの中で、JICA 支援として比較優位があり、かつ効果発現につながるアプローチを模索するという点で、長期的な支援における役割を果たしたフェーズであったといえる。また、一連のフェーズでは EAC 事務局の人材育成も含め、EAC や WCO と緊密な連携をとってきたことで、本事業の成果が域内全体での制度化に至り、かつ他ドナーによる支援との連携を円滑化させたと思われる。

2) WCO との連携によるアフリカ支援

WCO との連携によるアフリカでの MTP は、東部アフリカのケースを成功例として他地域への展開を行っている。MTP が、途上国税関の発展に重要な人材育成能力の内在化に大きく貢献しており、WCO に対して税関当局のみならず担当大臣等からも高い評価が伝えられている。

従来、JICA の支援は日本のベストプラクティスの紹介等が強みであったが、WCO との連携により、WCO が持つ多くの英・仏語のハイレベルの専門家の活用や、JICA の回廊支援に特に重要な税関手続きの標準化・簡素化に向けて WCO の条約・ツール等の活用が、JICA として可能となった。他方、WCO としても、JICA と連携することにより、複数年を見据えた中長期的な加盟国支援が可能となったほか、東部アフリカで実施されているような技術協力と JICA の無償資金協力の連携という、より効果的な支援の可能性が広がった。

東部アフリカの MTP では、合計 90 人の専門家（HS 分類、関税評価、情報分析）をプールし、研修講師として活用している。2018-2019 年の 2 年間だけで約 12,000 人の税関職員や通関業者に対して集団研修や OJT を実施し、東部アフリカの安定的な人材育成のみならず、税関・通関業者間の理解促進・信頼構築にも貢献している。同 MTP は TICAD-7 でも取り上げられるなど成功例として認知されている。また、WCO 内部でも同取り組みの評価は高い。

3) 南部アフリカ支援（マムノ／トランス・カラハリ国境 OSBP 導入プロジェクト）

2013 年 4 月に実施された終了時評価の報告書で指摘されている教訓を要約すると、①よく議論・検討された計画（PDM）づくり、②PDM に基づくモニタリング（指標の確認）、③しっかりとした

運営体制の構築・維持である。同支援は、十分な検討がなされる前にプロジェクトが見切り発車してしまった。計画が不十分なままで、ほぼすべてのプロジェクト関係者が手探り状態でプロジェクトを実施した。この支援は今後の税関支援を検討する際のよいケース・スタディになると考える。

なお、本件に関しては、その後、2015年3月21日から2017年3月20日までの間、個別専門家が BURS に派遣された。同個別専門家の活動により、2013 年の終了時評価で指摘された課題である、OSBP マニュアルと研修を通じた同マニュアルの運用については目的を達成している。同個別専門家が派遣するにあたり、前プロジェクトの教訓が生かされ、BURS と NCE は継続して研修を実施し、所期の目的は達成された。

2-2 他ドナーの税関支援

2-2-1 実績

貿易円滑化の推進の観点からは、2013 年 12 月インドネシアのバリ島で開催された WTO 閣僚会議で合意された WTO 貿易円滑化協定 (TFA) の導入と実施が非常に重要であり、WTO は世銀や WCO 等の国際機関と協力して貿易円滑化の推進を支援している。各機関の活動状況は次の通りである。

(1) WTO における貿易円滑化に関する活動

WTO の実施している貿易円滑化分野に関する活動には、2013 年 12 月のバリ閣僚会議で合意され、2017 年 2 月に発効した TFA の導入支援と 2005 年の WTO 香港閣僚会議で合意された Aid for Trade があり、それぞれ概要は以下の通り。

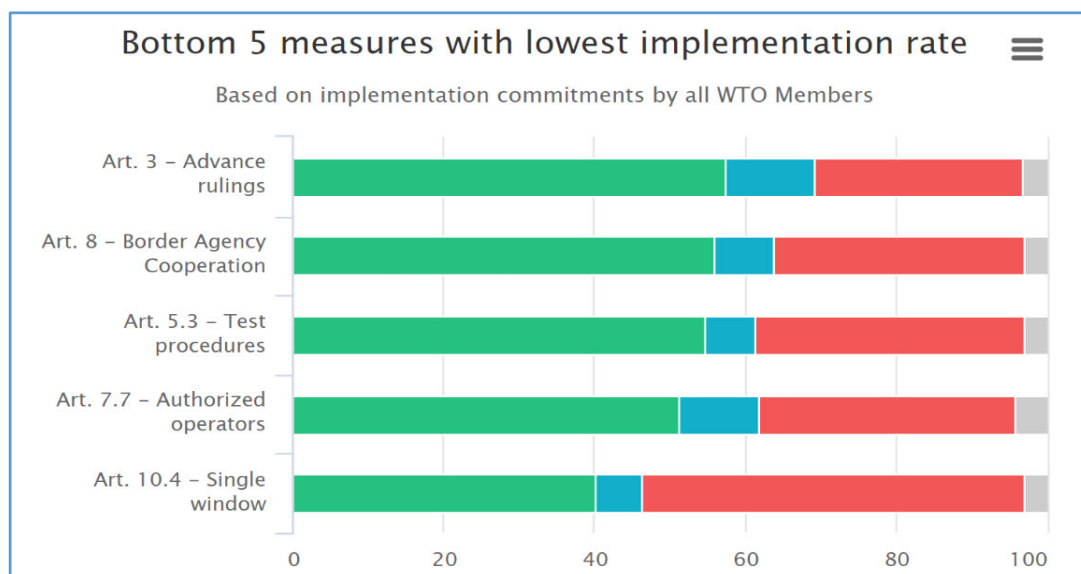
1) WTO TFA の導入支援

2014 年 7 月 22 日、WTO は、開発途上国や後発開発途上国による TFA の導入を支援するために、WTO Trade Facilitation Agreement Facility (TFAF) と称する新イニシアティブを立ち上げた。

TFAF は、それまで各国、地域、国際機関の各ドナーが実施してきた貿易円滑化に関する技術支援やキャパビル支援を補完するもので、開発途上国や後発開発途上国の技術支援のニーズを評価し、ドナー国・機関による支援の提供情報との円滑な連携を図ることを目的としている。その目的のために WTO は TFAF の独立のウェブサイト²を構築し、随時の情報のアップデートを行い、ドナーや被支援国をサポートしている。

TFA は 2017 年 2 月に発効して以降、批准する国が増加し、2021 年 1 月末現在、WTO 加盟国 164 カ国中 93%強に相当する 153 カ国が批准している。開発途上国や後発開発途上国による A 区分、B 区分や C 区分の通報は、それぞれ、50.8%、17.7%や 27.9%となっており、協定の各項目の実施のために技術支援が必要な C 区分は 30%弱となっている。特に、後発開発途上国が実施を約束した分野は 35%弱に留まっており、後発開発途上国向けの支援が急がれている。

² WTO TFAF : <https://www.tfafacility.org/>



出典：WTO Trade Facilitation Database³

図 2-3 TFAF による支援分野（実施率の低い措置）

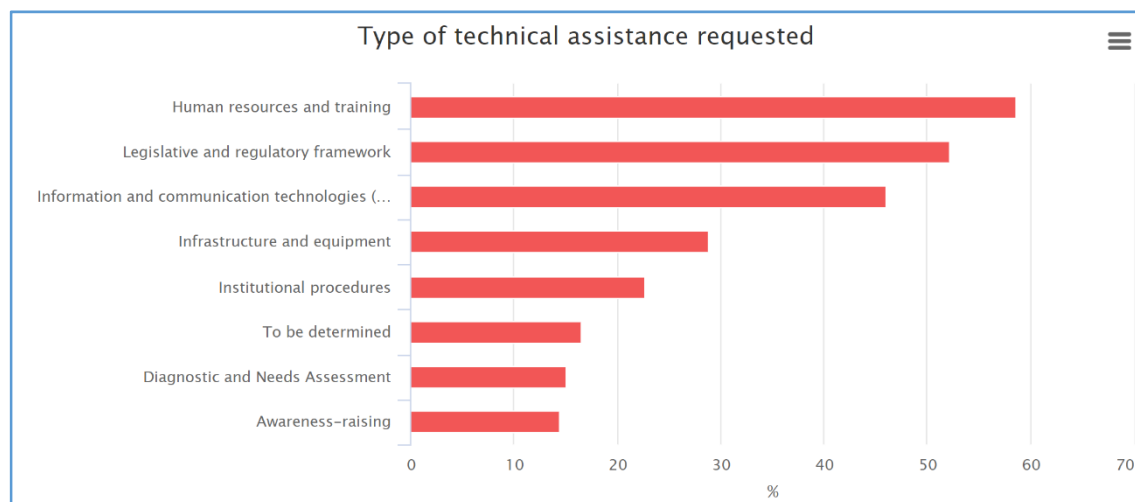
上記図 2-3 のように、TFA 導入に向けて最も支援が必要とする 5 つの分野として上位から、① Single Window（第 10.4 条）、② Authorized Operators（第 7.7 条）、③ Test procedures（第 5.3 条）、④ Border Agency Cooperation（第 8 条）と⑤ Advance rulings（第 3 条）となっている。実施困難な 5 つの措置に関する TFA の規定は以下のとおりである。

- **Single Window（10.4 条）**：加盟国は、貿易業者が単一の入口を通じて参加する当局又は機関に対して物品の輸入、輸出又は通過のための所要の書類又はデータを提供することを可能とするシングル・ウィンドウを設置し、又は維持するよう努める。
- **Authorized Operators（第 7.7 条）**：加盟国は、特定の基準を満たす事業者（認定事業者）に対して、貿易の円滑化に関する追加の措置であって輸入、輸出又は通過の方法及び手続に関連するものを提供する。
- **Test procedures（第 5.3 条）**：加盟国は、輸入申告が行われた物品が到着した時に採取された見本の最初の試験結果が輸入者にとって不利なものであった場合には、要請に応じ、2 回目の試験の機会をあたえることができる。
- **Border Agency Cooperation（第 8 条）**：加盟国は、国境管理並びに物品の輸入、輸出及び通過を処理する手続きについて責任を有する自国の当局及び機関が、貿易の円滑化のために相互に協力し、及びその活動を調整することを確保する。
- **Advance rulings（第 3 条）**：加盟国は、全ての必要な情報が記載された書面による要請を提出した申請者に対して、合理的な方法で、定められた期限までに事前の教示を行う。加盟国は、事前の教示を行うことを拒否する場合には、当該申請者に対して関連事実及びその決定の根拠を書面により速やかに通知する。

また、これまで TFA 実施に向けて、95 カ国・地域から合計 1,245 の措置について技術支援の要請があった。最も多い分野は人材育成、続いて法制整備、情報通信技術、インフラや機器整備等の順となっている。

³ WTO Trade Facilitation Database: [TFAD - Trade Facilitation Agreement Database \(tfadatabase.org\)](https://tfadatabase.org/)

ただし、WTO が他のドナー国・機関と協力してこれまでに実施した技術支援とキャパビル支援について、国別、分野別にまとめたようなものは外部公表データとしては把握することはできなかった。また、国別・地域別における重点支援分野をまとめたような報告書も把握できていない。



出典：WTO Trade Facilitation Database

図 2-4 WTO 加盟国からの支援要請（分野別）

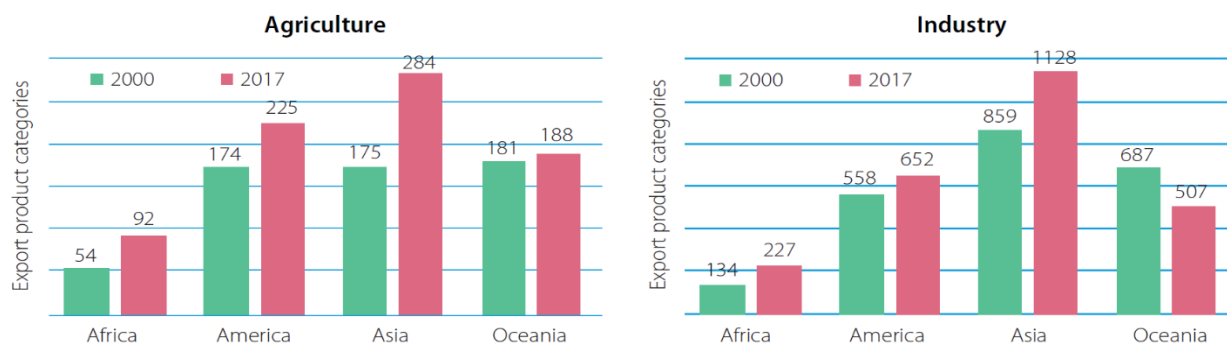
2) Aid for Trade の活動

WTO の貿易円滑化の中心的分野には、前述の WTO TFA の加盟国による批准と各円滑化措置の実施に加え、開発途上国の貿易関係分野のキャパビル支援を行う WTO Aid for Trade がある。Aid for Trade の活動は、開発途上国での貿易インフラの未整備やサプライサイド（貿易対象物品）の不足等に基づく世界貿易への参加の困難性を克服し、貿易の発展を通じた経済発展を促進することを目的とし、それら開発途上国で明らかとなった貿易障害を取り除くことを支援するものである。

Aid for Trade の活動は 2005 年に香港で開催された WTO 閣僚会議で決定され、その進捗や方向性を検討する Aid for Trade Global Review 会議が 2007 年から 2 年に 1 回開催されている。同 Review 会議は、①Aid for Trade 活動の現状把握、②将来の活動項目、③WTO のモニタリングと評価について加盟国や関係する国際機関で意見交換、情報の共有を行うもので、最近では 2019 年に第 7 回会議が開催された。

WTO のモニタリングや評価に関連し、WTO は OECD と協力して 2019 年に「Aid for Trade at a Glance 2019 – Economic Diversification and Empowerment」と題する報告書を作成した。同報告書では、貿易と開発政策の目的としての経済の多様化に、引続き重点を置くことをハイライトしている。また同報告書では、各種観点からの貿易の多様化について分析が行われている。例えば、以下図 2-5 のグラフは、農産品と工業品についてアフリカ、アメリカ、アジア、オセアニアの各地域の多様性について比較しており、両分野ともアジアに比べアフリカ地域でのサプライサイドの商品の乏しさを示し、アフリカ地域での支援の重要性を表している。

Export diversification



出典：WTO Database

図 2-5 農産品と工業品に関するアフリカ、米国、アジア、オセアニアの多様性比較

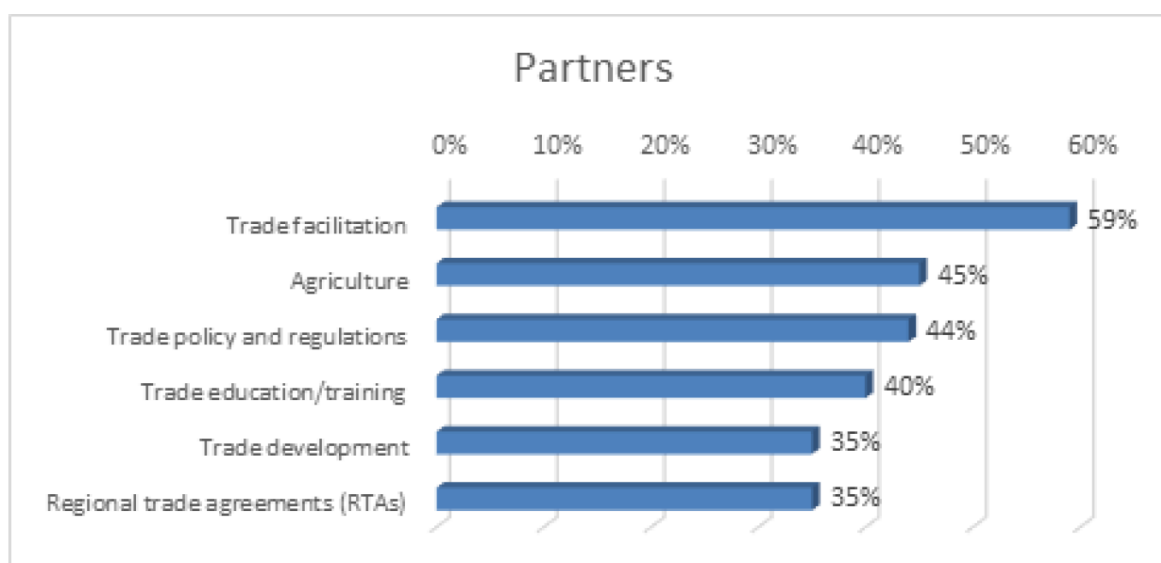
加えて、WTO の Aid for Trade に関し、2016 年以降、2 年ごとの活動計画が策定され公表されている。これまでの活動計画は以下の通りである。

- 2016-2017：Promoting Connectivity
- 2018-2019：Economic Diversification and Empowerment
- 2020-2022：Empowering Connected, Sustainable Trade

2020-2022 計画では、Aid for Trade の活動が開始された 2005 年に比べ国際貿易環境は大きく変化しており、その変化に開発途上国が適切・迅速に対応し 2030 年の SDGs の目標を達成するために、デジタル連結性と持続的な発展が経済と輸出の多様性にもたらす機会を調査するとしている。更に、Aid for Trade がそれら成果物を強化するのに如何に役立つかを明らかにするとしている。

また、計画書の中に 2019 年の報告書を引用し、被支援国とドナー機関の評価として、貿易円滑化が経済の多様性に大きな影響を与えているとの評価を記載している。下図 2-6 のグラフは、被支援国やドナーが評価する、経済の多様性のために最も影響を与えた 5 つの分野を示したものであり、貿易円滑化の重要性が被支援国とドナー双方から高く評価されていることがうかがえる。

計画書は、環境の変化にともない活動内容は変化するが、Aid for Trade の大目標であるサプライサイドのキャパシティの強化と貿易関連インフラ整備は不変であるとしている。



出典：WTO Aid for Trade Work Program 2020-2022

図 2-6 経済の多様性のために最も影響を与えた 5 つの分野

(2) 世銀による貿易円滑化分野におけるキャパビル活動

世銀の「Trade Facilitation Support Program (TFSP) ⁴」は TFA に規定されている項目の導入のための技術支援を求める国を支援するプログラムである。TFSP は、現実的で、かつ、支援要請に即したものを提供するようにデザインされている。このプログラムは、貿易や海外投資が増加し、民間分野の貿易競争力が強化されることにより、開発途上国に貿易円滑化の利益が裨益することを支援する。これまでにサブサハラ地域を中心に 47 カ国に支援を提供している。

開発途上国や後発開発途上国からの技術支援の要請は、直接 TFSP または世銀グループや他の支援機関と協力して実施される。

TFSP は、開発途上国や後発開発途上国の貿易円滑化に関係する法令、行政手続き、IT システムや TFA に規定されている相談メカニズムを支援する。技術支援分野の中心は、

- TFA に基づく約束及び実施期限の支援
- 自主評価及び進捗のレビュー並びに改革のギャップの発見に向けた支援
- 貿易円滑化委員会の設置と活動強化の支援
- TFA の規定の導入に向けた法令の改正支援
- 貿易手続き及び書類の簡素化、標準化に向けた支援
- 貿易措置の透明性及び予見可能性の向上に向けた支援
- 官民のパートナーシップの醸成支援
- 電子申告システムや円滑化のための革新的技術の導入支援

等である。改革モメンタムの創造と維持を目的として、TFSP は、迅速な対応に重点を置いている。加えて、TFA でカバーされていない分野についても支援を広げている。

TFA 導入をモニタリングするため、法制度の導入状況やその実施状況の双方から評価する TFA Alignment Tracking Tool (TT) ⁵を導入し、各国に対し、改革の実施状況を追跡し、TFA に即しているかの進捗報告をするメカニズムを提供している。

(3) WCO の活動方針と貿易円滑化分野のキャパビル活動

JICA による税関や貿易円滑化分野の支援を検討するに際しては、税関の国際機関である WCO での政策や議論の推移をみるのが重要と考える。その観点から、現在と将来の税関像を示すブループリントといえる「21 世紀の税関 (Customs in the 21st Century)」(以下、「C21」と言う。)、WCO の最新の戦略プラン、毎年世界税関の日に発表されるその年のテーマと具体的な内容、WCO 総会での議論を通じて、現在と将来の税関の在り方を広い観点から抽出することとした。

1) C21 について

2002 年に開催された第 50 回記念 WCO 総会で、世界の税関当局のトップは 21 世紀に新たに税関に課せられるようになったテロへの対応を含め、21 世紀における将来の税関の機能はどうあるべきかについて議論を行った。その結果、企業活動のグローバル化、開発と貧困、複雑なガバナンス、国際テロリズム、環境保護といった諸問題に対し、貿易円滑化の推進と適切な国境管理を行う税関当局がこれら諸問題に対し如何に対処すべきかのブループリントとなるべき、21 世紀の税

⁴ World Bank, TFSP: Trade Facilitation Support Program (TFSP) (worldbank.org)

⁵ World Bank Trade Facilitation Alignment Tracking System: <https://www.tfacountrytrackingtool.org>

関の在るべき姿を示すこととなった。WCO での累次の活発な議論の結果、2008 年 6 月の総会で C21 が採択された。

C21 は、税関の基本は、政府の政策目標に沿い、国境を通過する貨物の適切な管理を行うことを通じ、歳入を確保し、密輸を阻止し、貿易を円滑化するという基本的役割には変化が無いが、税関を取巻く環境は大きく変化しており、それに対応するためには新たなアプローチが必要で、次の各項目を全体目標達成のための基礎項目としてブロックを積むように一つ一つ進めるべきとしている。

- Globally networked Customs : 電子税関のネットワークを構築し、シームレスでリアルタイムなペーパーレスによる税関間の情報交換と連携の強化
- Better coordinated border management : 国境を通過する人及び貨物の管理を担当する貿易関係省庁及び取締機関とのより良い協調関係の強化
- Intelligence-driven risk management : 情報に基づく適切なリスク管理を政策レベル及び現場オペレーションレベル双方での実現
- Customs-Trade partnership : 民間とのパートナーシップの強化
- Implementation of modern working methods, procedures and techniques : 事後調査や電子システムを基礎とした貨物管理の実現等最新の手法を導入
- Enabling technology and tools : コンテナ・スキャナ等最新の非破壊検査機器等の導入
- Enabling powers : 最新の制度、技術が活用できるよう税関の法制度の強化
- A professional, knowledge-based service culture : 能力及び専門性に裏打ちされたより良い税関行政サービスの提供
- Capacity building : 必要な税関当局への継続的なキャパビルの提供
- Integrity : 職員規律の強化による汚職撲滅

C21 に記載されている 10 項目は、IT やデジタルトランスフォーメーション (DX) 化といった最新デジタル技術の活用による税関間の連携、国境での官官や官民の連携、リスク管理や非破壊検査機器といった最新の手法や制度や技術の採用、高いプロフェッショナリズムと職員規律に裏打ちされた高度な税関サービスの提供に集約され、現在と将来の WCO の活動の中心となるものと考ええる。

2) WCO 戦略プラン 2019-2022

WCO は 3 年毎に戦略プランを作成しており、現在のものは 2019 年 6 月の総会で採択されたものである。WCO 戦略プランは、事務局で作成された原案が世界 6 つの地域の WCO 地域総会（各地域の関税局長が参加）で議論され、最終的に WCO 総会で採択される手続きが採用されており、世界の税関として実施すべき重要項目が全て盛り込まれているといえる。

WCO 戦略プラン 2019-2022 は「貿易円滑化」「歳入の徴収」「社会の保護」を税関当局の 3 つの戦略的目標とし、その実現のために次の 8 つの戦略プランを掲げている。

- SP1. Economic Competitiveness Package : 貿易円滑化を通じ国の経済競争力を強化するための取り組みを支援するため WCO の各種ツールの一層の開発
- SP2. Revenue Package : 税関の歳入強化を通じた社会の安定を図るため WCO ツールの一層の開発
- SP3. Compliance and Enforcement Package : 税関による国境管理の強化を通じてテロ物資や密輸の摘発を支援する WCO ツールの一層の開発

- SP4. Organizational Development Package : WCO のキャパビル及び職員規律の強化のため WCO ツールの一層の開発
- SP5. Joint operations and exchange of information : 組織犯罪や密輸に対抗するための税関間の取締情報の交換や合同取締を促進
- SP6. Sharing of knowledge and best practices : 知識の交換や経験の共有を通じた税関間の協力の促進
- SP7. Technical assistance, training and tools for implementation of international standards : 国際標準の採用にむけた加盟国税関のニーズに沿ったキャパビルの提供
- SP8. Technical assistance, training and tools on people development : 税関職員の能力向上に向けた技術支援の実施

3) 世界税関の日に発表される毎年のテーマ

WCO は 1 月 26 日を世界税関の日と定め、毎年、その年の重要政策課題をテーマとして発表している。そのため近年の世界税関の日のテーマをみることにより WCO の現在と近い将来の活動の方向性をみることが可能となると考える。過去 5 年間のテーマはそれぞれ次の通り。

- 2021 年 : Customs bolstering Recovery, Renewal and Resilience for a sustainable supply chain : 税関は、国境における DX 化の取り組み、革新的技術の活用への留意、サプライチェーンの全ての関係者との協調を通じ COVID-19 からの回復を支援。
- 2020 年 : Customs fostering Sustainability for People, Prosperity and the Planet : 国連の定める SDGs の実現に向け税関の関係する分野の達成に向け支援。
- 2019 年 : SMART borders for seamless Trade, Travel and Transport : 貨物と人の迅速な国境通過に向け貿易及び国境管理当局と協力し SMART (Secure, Measurable, Automated, Risk Management-based and Technology-driven) ボーダーを実現。
- 2018 年 : A secure business environment for economic development : 企業、特に零細中小企業が国際貿易に参加が容易になるよう環境を整備
- 2017 年 : Data Analysis for Effective Border Management : 国際貿易を含む経済活動で生み出されるデータを収集・分析して効率的な国境管理を実現

これら、過去 5 年の世界税関の日のテーマをみると、2021 年のコロナからの回復を含め、ICT、DX 化、Data、Technology、Risk Management をキーワードとして効果的な国境管理と迅速な貨物と人の通過を通じた社会の発展と安定への貢献を実現することが近年の WCO と加盟国税関の共通した目標とされている。

4) WCO 総会と政策委員会の議論

WCO の最高意思決定機関は毎年 6 月に開催される総会であり、総会での議論を精査することにより現在と将来に税関が重視すべき項目を把握できると考える。

- 2020 年 (コロナの影響で 12 月に開催) : 医薬品及びワクチンの迅速通関に関する決議、税関における男女平等及びダイバーシティに関する宣言、電子商取引パッケージの改訂、協調的国境管理 (CBM) コンペンディアムの更新、自由貿易地域 (FTZ) ガイダンス、税関によるデータ分析の包括的キャパビル枠組み等

- 2019 年：HS2022 年改定版の採択、電子商取引パッケージの採択、税関と郵政当局間の情報の電子的交換、WCO 戦略 2019-2022 の採択等
- 2018 年：WTO 貿易円滑化協定の導入支援（メルカトル・プログラムの実施）、電子商取引に関する基準の枠組みの採択、不正インボイス等不正な資金の流れに関する課題、税関と国税当局の協力（移転価格と徴税）、パフォーマンスメジャメント（貿易及び税関プロセスを測定するためのワーキンググループの設置）、改正京都規約（RKC）の包括的な見直しワーキンググループの設置等

近年の WCO 総会の議題では、電子商取引への対応、小口郵便貨物への取り組み（電子取引と関連）、自由貿易地域（FTZ）を悪用した取引への対応、WTO 貿易円滑化協定の推進、不正取引への対応と徴税能力の強化（移転価格、不正インボイス）等が中心的な議題として取り上げられている。

5) WCO の活動と将来の方向性

上記の WCO での議論や戦略ペーパーから、税関の 3 つの基本目的である「貿易円滑化」「歳入の徴収」と「社会の保護」は将来でも不変であり、その実現に向け C21 を始めとする各種戦略ペーパーが作成されている。一方、税関を取巻く環境は 2020 年来の COVID-19 の蔓延への対応を含め絶えず変化しており、この環境変化に対しても柔軟に対応している。

近年 WCO が重視している具体的活動分野としては、越境電子商取引の発展に伴う取扱い貨物の増大と不正薬物や知的財産侵害物品の密輸への対応（電子商取引基準の枠組み策定、電子商取引パッケージの作成）、郵政当局との貨物情報の電子的交換の促進（WCO と UPU のガイドライン）、DX 化や ICT とデータ活用に基づく効果的なリスク管理、国境での貿易関係や取締当局間の協調、官民の協調、WTO 貿易円滑化協定の推進等への取組強化がある。特に、越境電子商取引の一層の発展への対応と DX 化や ICT の発展による革新的な技術やデータの活用への対応について今後益々注力していこうとしていることが上記各種資料や議論から推測される。

6) 貿易円滑化分野の活動

WCO は、2014 年 6 月、加盟国による TFA の導入を支援するためにメルカトル・プログラムを立ち上げた。同プログラムは、全ての被支援国に共通に実施するものと各国の状況に基づき個別に支援する 2 つの手法が導入されている。共通的に実施するものとしては、各国、地域または世界的レベルでの TFA 導入に向けた啓蒙活動の実施や TFA 導入のための WCO ツールの開発等がある。各国の個別ニーズに対する支援に関しては、WCO 診断ミッションや特定分野のキャパビルミッションの派遣が中心である。

WCO は 2020 年 11 月、2020 年 6 月までの 6 年間の活動を取りまとめた「WCO Mercator Programme Report 2020⁶」を公表した。過去 6 年間に共通して実施した主要な活動項目は次の通り

- 各税関の中長期の戦略計画策定の支援
- TFA 導入のための技術支援の実施
- TFA 導入支援に向けた新たな WCO ツールの作成
- FTA 啓蒙のためのワークショップ開催

⁶ WCO Mercator Programme Report 2020 :
http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/capacity-building/activities-and-programmes/mercator-programme/def_2020_mercator_en_digital.pdf?db=web

- 幹部職員に対するリーダーシップ及びマネジメント能力の強化支援
- 新たな e-learning の開発
- プロジェクトマネジメント及びドナー調整能力の構築
- 人材育成
- 他の国際機関との協力

また、個別ニーズに対応する活動の中心として「My Mercator」プログラムを導入した。これは、WCO と各加盟国の中長期的なパートナーシップに基づき、TFA の導入を支援するもので、まず要請に基づき FTA の履行状況を診断し、必要な分野に WCO の認定専門家を派遣し導入を支援することから構成されている。2020 年 6 月現在、51 の加盟国がこのプログラムに参加し、WCO は 40 の参加国に対し診断ミッションを派遣している。

加えて、WCO は被支援国・地域の TFA 実施状況をモニターするための手法として、TFA (Mercator) Maturity Model を開発した。このモデルは、各国・地域毎に、かつ、協定の条文毎に開始レベルから完全に持続的なレベルのどの段階にあるかを明らかにし、ベースラインステータスを評価する手段とするものである。この手法は、参加国・地域の内部用に使用されるものであり公表はされていない。評価結果は、診断ミッションの報告書の一部として提出され、その後 12 カ月毎に継続して評価することにより、TFA 導入の進捗を測定することに使用できる。WCO はメルカトル・プログラムを通じて、加盟国・地域を使用するためにスコアリングマトリクスを作成した⁷。

2014 年 7 月から 2020 年 6 月までの 6 年間で、WCO はメルカトル・プログラムの実施に関し、79 名のメルカトルアドバイザーを育成、FTA 導入に向け診断ミッション実施国に対し 970 の提案を行い、約 2,500 の国別・地域別の技術支援やキャパビルのミッションを派遣する等 FTA の導入に対し積極的な支援を行ってきた。

(4) UNCTAD による電子化支援 (ASYCUDA 導入支援)

今回の調査対象である西アフリカ諸国経済共同体 (Economic Community of West African States : ECOWAS) 事務局は、1981 年に UNCTAD に対して加盟国の外国貿易統計の作成支援を要請した。UNCTAD は、税関官署と通関手続きの近代化を図るため、通関手続きを電子化することとした。

UNCTAD は、1981 年に最初のバージョンの ASYCUDA を開発した。最初の ASYCUDA は 1981 年から 1984 年まで利用され、その後 ASYCUDA V2 (1985 年～1995 年)、ASYCUDA+ (1992 年～現在 (一部の国で利用))、ASYCUDA World (2002 年～現在) と発展してきている。4 回目の更改となる最新版 ASYCUDA World は、ウェブベースの技術を利用している。

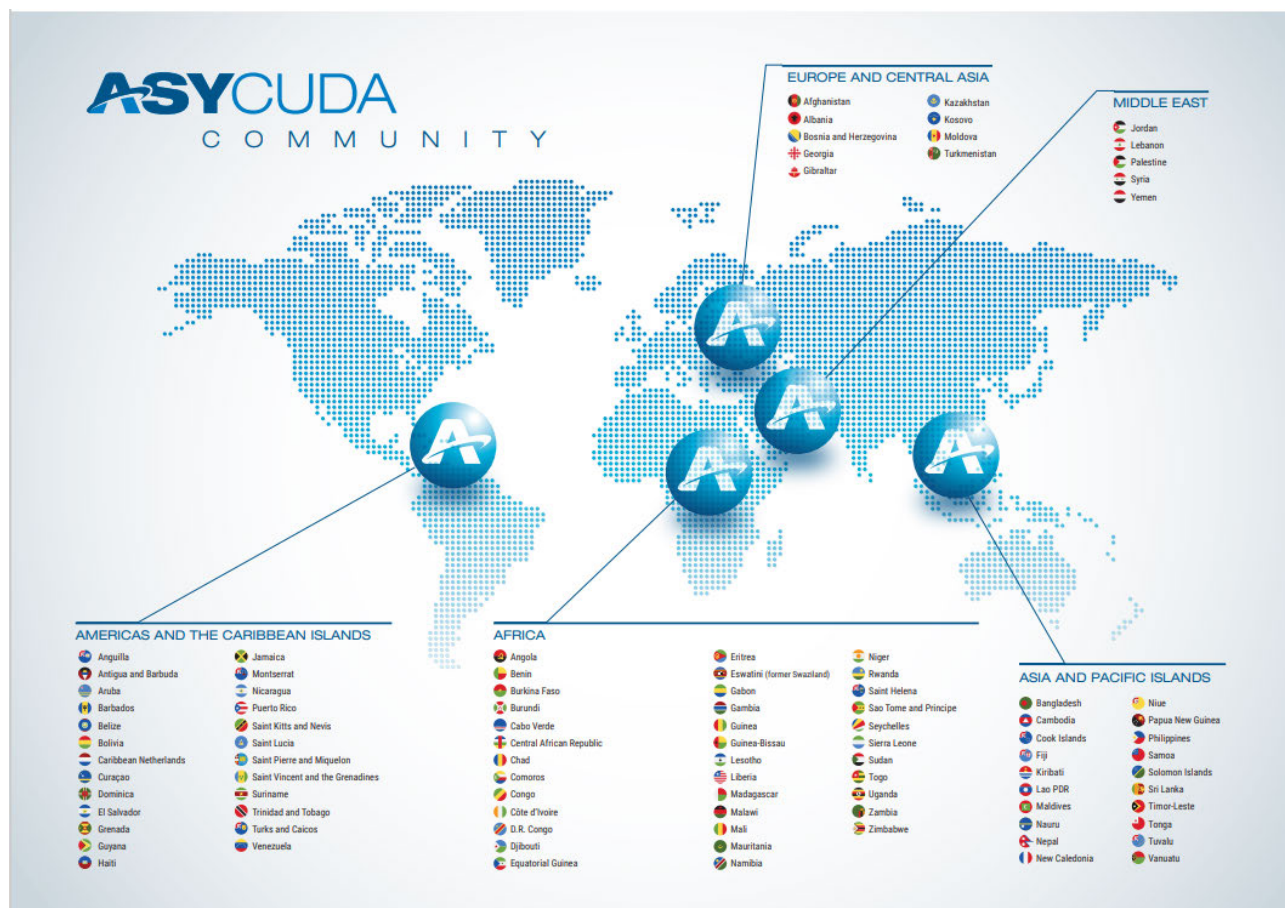
UNCTAD によると、ASYCUDA は、近代的な自動化された環境での国際貿易・輸送業務のための統合的な税関管理システムとされている。ASYCUDA は以下を目的としている。⁸

- 税関業務の近代化と歳入徴収の改善に貢献
- 取引時間とコストを大幅に削減することで、貿易の効率化と競争力の強化を促進
- 貨物管理、貨物輸送、通関手続きの効率化によるセキュリティ向上
- 取引の透明性を高めることで汚職撲滅に貢献
- 電子取引や文書の活用により、紙の使用量を削減し、持続可能な開発を推進

⁷ WCO Mercator Programme Report 2020 の 31 頁

⁸ ASYCUDA のウェブサイト (<https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/customs-automation-ASYCUDA>)

以下の図 2-7 のように、2020 年現在、世界中の 96 カ国で ASYCUDA が利用されている。今回の対象地域では、サブサハラ地域の 37 カ国、ASEAN の 3 カ国（カンボジア、ラオス、フィリピン）が ASYCUDA を利用している。



出典：ASYCUDA Compendium 2020⁹

図 2-7 ASYCUDA 利用国（96 カ国、2020 年現在）

(5) UNODC による税関分野の支援

国連薬物・犯罪事務所（United Nations Office on Drugs and Crime：UNODC）は、不正薬物と越境組織犯罪と戦う国連機関である。薬物関係犯罪や国際的なテロに関する各種調査報告書を公表するとともに、他の国際機関と協力して開発途上国の取締分野の技術支援を行っている。

税関関係では、WCO と協力して UNODC-WCO Container Control Program（CCP）を 2004 年から実施している。CCP は、麻薬等の不正薬物やその他の越境犯罪に利用されるハイリスクのコンテナ貨物を効率的・効果的に選定するため、税関や警察等の取締機関から構成される港湾コントロールユニット（PCU）を設置し、検査対象コンテナの選定や検査技術の向上を支援するものである。CCP の成功によりその活動範囲を航空貨物にも広げ、参加国に航空貨物コントロールユニット（Air Cargo Control Unit：ACCU）を設置し、両ユニットの連携を図りつつ貿易貨物を利用した不正薬物やテロ関連物資の国際取引に対する取締りを強化している。

⁹ https://unctad.org/system/files/official-document/dtlasyCUDA2021d1_en.pdf

2020 年末現在、世界 70 カ国・地域が参加し、本件調査対象地域では ASEAN8 カ国、サブサハラ・アフリカ地域 12 カ国が参加している¹⁰。2020 年は、全世界で 317 回の研修・訓練が行われ、約 4,000 人の税関や警察等の取締担当職員が参加した。その結果、過去最高の年間 961 件の摘発があり、コカイン 106 トン、不正薬物製造用前駆物質 1,108 トン、不正紙巻タバコ約 3 億 3,500 万本等が押収された。

また、COVID-19 の対策として偽医薬品や医療機器、基準を満たさない衛生用品等に対する監視を強化し、不正医薬品 2 トン、COVID-19 テストキット 2,450 キットを押収する成果を達成した。

(6) その他主なドナーによる支援活動

ここでは、東南アジアとアフリカで大規模な支援活動を行っている USAID、EU、TMEA、GIZ を主なドナーとして述べる。また、参考までに二国間支援の例として韓国の電算化支援を述べる。具体的な支援内容は以下表 2-1、表 2-2 の通り。

● 東南アジア

表 2-1 東南アジアでの主なドナーによる支援活動内容

	機関名	支援内容	支援対象国	期間
1	USAID	ASEAN シングル・ウィンドウ（ASEAN Single Window : ASW）に対する主要な国際的支援パートナーとして、2008 年から 2022 年にかけて以下の目標の下、3 つの主要なプロジェクトを通じて支援を行っている。 (i)ASW の構築と運用支援、(ii)ASEAN 加盟国の NSW 構築・運用支援と能力強化、(iii)ASW と NSW を実現するための加盟国内の法整備支援、(iv)民間セクターに対する働きかけと社会的な認識 【主なプロジェクト】 1. USAID による経済統合プログラムを推進する ASEAN 開発ビジョン（ADVANCE、777.5 万米ドル、2008-2013） 2. 貿易と投資を通じた米国-ASEAN 連携（US-ACTI、2,090 万米ドル、2013-2018） 3. 技術革新、貿易、電子商取引を通じた ASEAN-USAID による ASEAN の包括的な成長プロジェクト（IGNITE、1,200 万米ドル、2018-2023）	ASEAN	2008 年～2022 年
2	EU	2003 年から 2022 年にかけて以下の目標の下、ASEAN の税関の近代化と調和に対する支援を 3 つの主要なプロジェクトを通じて行っている。なお、ドナー間での支援内容の重複を避けるため、ASW に係る支援は行っていない。 (i)税関手続きプロセスの高度化、(ii)ビジネス・貿易関係者とのパートナーシップ、(iii)標準 AEO プログラムと AEO 相互認証アレンジメントの開発、(iv)税関の能力強化と相互補助プロセス、(v)税関における開発格差の解消 【主なプロジェクト】 1. ASEAN 地域統合支援プログラム（ASEAN Programme for Regional Integration Support : APRIS）、1,070 万ユーロ、2003-2010） 2. EU による ASEAN 地域統合支援（ASEAN Regional Integration Support from the EU : ARISE）、770 万ユーロ、2013-2017） 3. EU による地域統合強化支援（Enhanced Regional Integration Support from the EU : ARISE Plus）、2,250 万ユーロ、2017-2022） (※)ARISE Plus では、2020 年 10 月に ASEAN 税関トランジットシステム（ASEAN Customs Transit System : ACTS）が稼働し、e トランジット申告書を税関に提出することで、陸上輸送下で一度の税関申告での国境間の貨物の通過と貨物の追跡が可能となった。	ASEAN	2003 年～2022 年

出典：調査団作成

¹⁰ Container Control Program Annual Report 2020 : www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/drugs-and-precursor-chemicals/ccp-annual-report-2020.pdf?db=web

● アフリカ

表 2-2 アフリカでの主なドナーによる支援活動内容

	機関名	支援内容	支援対象国	期間
1	USAID Southern Africa Trade Hub (SATH)	南アフリカ地域の貿易促進とビジネス機会の創出支援を行うことで米国とのビジネス機会、貿易投資、貿易促進に裨益することが狙いである。以下の目標を掲げ各種プロジェクト、調査、セミナーを実施している。 1. 南部アフリカ対象国からの南アフリカへの輸出の増加。 2. 南アフリカから南部アフリカ対象国への資本と技術投資の増加。 3. 南部アフリカ対象国へのアフリカ成長機会法 (African Growth and Opportunity Act : AGOA) の持続的な活用。 4. 対象セクターの輸出企業の競争力強化を目指し、南アフリカでの投資を促進する。 5. 対象国から米国への輸出促進。 【主なプロジェクト】 トランス・カラハリ回廊における税関電算システムのインターフェース、接続性、電子情報交換、シングル・ウィンドウ構築のための電子税関、電子貿易パイロットプロジェクト (Microsoft 社と共同、2010-2014)	南アフリカ、ボツワナ、マラウイ、ナミビア、エスワティニ、ザンビア、モザンビーク	2016 年～2021 年
2	USAID West Africa Trade Hub	西アフリカ地域の貿易促進とビジネス機会の創出支援を行うことで米国とのビジネス機会、貿易投資、貿易促進に裨益することが狙いである。以下の目標を掲げ各種プロジェクト、調査、セミナーを実施している。 1. 民間セクターへの 3 億米ドルの新規事業投資。 2. 4 万人への雇用を創出する。2 万人は女性の雇用創出に充てる。 3. アフリカ成長機会法 (AGOA) に準拠した対象国から米国への輸出促進と、対象地域間の輸出入の促進。 【主なプロジェクト】 ブルキナファソ・ニジェール Covid-19 を受けた中小企業のレジリエンス向上プロジェクト (2021.8-未定)	ブルキナファソ、ニジェール、コートジボワール、ガーナ、リベリア、ナイジェリア、セネガル、西アフリカ地域	2020 年～5 年超を予定
3	EU	EU が資金提供し、WCO が HS コードに係る支援を行う「EU-WCO Programme for Harmonized System in Africa」が実施中である。AfCFTA の発効に伴い、加盟国が HS 条約、貿易円滑化協定 (WTO-TFA)、WCO の改正京都条約や、大陸や地域の公約に従って 2022 年版の HS を実施・適用することを目的としている。より長期的な目標は、HS 導入に関与するアフリカ諸国とその他の関係者に、HS の 2022 年改正を大陸全体と各地域でタイムリーかつ協調的に適用するために必要な組織的能力と資源を提供することである。	アフリカ 38 カ国、8RECs	2019 年～
4	TradeMark East Africa	2010 年から EAC や政府機関や民間セクターと協働して、域内の貿易障壁を低減することで貿易円滑化やビジネス競争力の強化を図っている。貿易にまつわる多数のプロジェクトを実施しており、主な実績を以下に示す。 1. 経済回廊の通関所要時間の低減 ダルエスサラーム港またはモンバサ港からブジュンブラまたはキガリへの通関所要時間の低減を実現 2. ダルエスサラーム港とモンバサ港での通関所要時間の低減 3. EAC 内国境での通関所要時間の低減 4. モンバサ空港、ントウンガモ道路 (ウガンダ) の整備 5. NSW の構築 (ルワンダ歳入庁)、リスクマネジメントシステムの構築 (ウガンダ歳入庁) 6. 歳入額の増加 (ブルンジ歳入庁)、ニムレ国境の通関所要時間の低減、歳入の増加 (南スーダン税関) 7. モンバサーキガリルートでの 40 フィートコンテナ輸送コストの削減 【主なプロジェクト】 1. 北部経済回廊での地域電子貨物追跡システム導入プロジェクト (80 万米ドル、2018.5-2020.12) 2. Regional Electronic Cargo Tracking Northern Corridor – RECTS EAC 単一税関地域導入プロジェクト (440 万米ドル、2017-2023)	ケニア、ウガンダ、ルワンダ、タンザニア、ブルンジ、南スーダン、EAC	2010 年～

	機関名	支援内容	支援対象国	期間
5	GIZ	GIZ は EU からの資金を元にアフリカ全土で多様なセクターのプロジェクトを実施している。特に西アフリカでの支援を中心としているが、AfCFTA 事務局への支援も行っている。主な貿易に係るプロジェクトは以下のとおり。 【主なプロジェクト】 1. 西アフリカ貿易円滑化プロジェクトⅡ（2018-2022） ECOWAS 共通関税率法、ECOWAS 貿易自由化の整備、ダカールーバマコ経済回廊の通関手続き電子化（ECOWAS interconnectivity system SIGMAT の導入）、貿易円滑化への民間企業の役割向上策制定支援 2. 地域経済統合に向けた SADC の強化（2018-2022） 原産地証明書の電子化、サービス貿易に係る域内障壁の撤廃 3. AfCFTA に対する全般的な支援（2020-2023） ● AU 事務局貿易産業局へ地域貿易政策アドバイザーを派遣し、政策の戦略やアドボカシー問題について AU 委員会への助言を行っている。 ● 税関協力と貿易円滑化の専門家を出向させ、AfCFTA 交渉ユニットを支援している。 ● AfCFTA のフェーズ 1 交渉（譲許表確定）の際には個別専門家を派遣し、研修やセミナーを開催した。 ● 大陸レベルと地域レベルの連携を確保すべく、EAC、ECOWAS、SADC との緊密な協力関係を構築している。	AU、アフリカ 39 カ国	1974 年～
6	KOICA	韓国の通関システムである Uni-Pass のアフリカでの導入支援を進めている。Uni-Pass は National Single Window（NSW）として他省庁や民間のシステムとの接続が可能である。これまで 2005 年のカザフスタンへの支援の皮切りに、アフリカを中心とした 12 の国に導入実績がある。（導入国：カザフスタン、キルギス、ドミニカ共和国、モンゴル、グアテマラ、エクアドル、ネパール、タンザニア、ウズベキスタン、カメルーン、エチオピア、ガーナ） 【主なプロジェクト】 1. ルワンダ歳入庁税関の歳入能力強化プロジェクト（280 万米ドル、2014-2017） 税関行政コスト削減と歳入強化を推進した。ルワンダ歳入庁に対し税金関連システムを導入し、例えば Early Warning and Control System の導入により、ASYCUDA や E-tax と連携して歳入庁職員によるリアルタイムでの監視環境を整備した。また、現場職員の業務遂行能力強化研修も実施した。 2. アルジェリア税関 NSW 導入プロジェクト（2021 年開始予定）	ルワンダ、タンザニア、エチオピア、カメルーン、アルジェリア、ガーナ	2005 年～

出典：調査団作成

2-2-2 評価、課題

(1) WTO、世銀、WCO

WTO、世銀や WCO は、TFA の導入が開発途上国、特に後発開発途上国の経済発展に大きく貢献する可能性があることから、他のドナーとも連携・協力を密に行い、積極的に支援を求める国・地域を支援している。

各機関の積極的な関与と支援により、多くの WTO 加盟国が FTA の批准を推進し、FTA は 2017 年 2 月に発効した。加盟国は FTA の実施状況を WTO に通報することが義務付けされており、各国の実施状況は公表されている通報の内容をチェックすることにより可能である。しかしながら、中央政府の通報の内容が、現場の税関や貿易関係省庁の職員により円滑に導入されているかについては、多くのヒアリングの結果から疑問が残る点ではある。

その他、ADB 等の地域開発銀行、各ドナー国等が積極的に TFA の導入支援を行っており、現在まで高いモメンタムが維持されていると考える。

今後、制度導入後の現場での実施がどの程度確実に行われているかをモニターしていくことが重要と考える。この観点から、WCO が診断ミッション報告書に添付している TFA (Mercator) Maturity Model や別途作成されるスコアリングマトリックスが公表されることが望まれる。

(2) その他主なドナー

東南アジアとアフリカでは、USAID や TMEA は、概して二国間支援と並行して地域に対する支援を行っている。例えば東南アジアでは、USAID が ASEAN シングル・ウィンドウ (ASEAN Single Window : ASW) への支援を行うのと並行して各加盟国の NSW 整備や ASW と NSW 双方に係る国内法整備支援、民間企業支援を行っている。また、アフリカでは TMEA が EAC に対する支援だけでなく、加盟国への支援も同時に行い、地域と国の双方向からの支援によって表 2-1 や表 2-2 の成果を挙げている。二国間支援と並行して地域に対する支援を行うことにより、地域全体の貿易障壁の低減と各国の各産業の競争力の向上への効果をより高めることができるといえる。例えば、TMEA の OSBP 支援は OSBP を運営する 2 国への支援に加え、モンバサ港での SCT 支援を併せて行うことで国境での通関手続きの迅速化と円滑化に貢献しているといえる。モンバサ港で一度 EAC 加盟国向け貨物の輸入許可を一括して行えることにより、国境でのトランジット貨物への手続きを最小限に抑えることができる。このように、地域の共同体への支援と二国間支援を組み合わせることで、どちらか一方への支援だけでは実現できない貿易円滑化促進への大きな効果を実現できているといえる。

さらに、欧米系のドナーの特徴として、共同体の事務局への密な支援が挙げられる。例えば、USAID は ASEAN 事務局と、GIZ は AfCFTA 事務局を直接支援しており、事務局の立ち上げや共同体の運営に対しても支援することにより、各共同体に継続的に大きな影響力を及ぼしているといえる。

韓国関税庁と韓国国際協力機構 (Korea International Cooperation Agency : KOICA) は通関手続きの電算化支援に力を入れている。各国の税関幹部を対象としたセミナーを年に 4 回韓国で開催しており、関税政策、組織管理等について知識のインプットだけでなく参加者間で討論を行っている。各国の政策等決定権者が出席するため、セミナーや討論を通じて韓国の通関システム (Uni-Pass) 導入の決定に繋がることも多いという。さらに、実務者レベルの職員に対しても税関行政に新技術を活用すること、電算化について研修を行っており、開発途上国税関職員に対して ICT 化を促す支援を行っていることが特徴的である。

欧米系のドナーが大規模な支援を行える要因として、各対象国の旧宗主国であることや、多国間からのファンドを得ていることが挙げられる。また、韓国もこれまでに世界 12 カ国¹¹に Uni-Pass を導入した実績を有し、通関システムの導入、メンテナンスに特化した支援を行っている。日本はこれまでの支援の日本独自の特徴を活かしつつ、各ドナーの特徴を捉え、協調した支援を今後行うことが求められる。

¹¹ カザフスタン、キルギス、ドミニカ共和国、モンゴル、グアテマラ、エクアドル、ネパール、タンザニア、ウズベキスタン、カメルーン、エチオピア、ガーナ 出典 : Korea Customs Service

第3章 税関を取り巻く国際貿易環境の変化

3-1 国際貿易環境の潮流

3-1-1 貿易投資

(1) 国際貿易の潮流

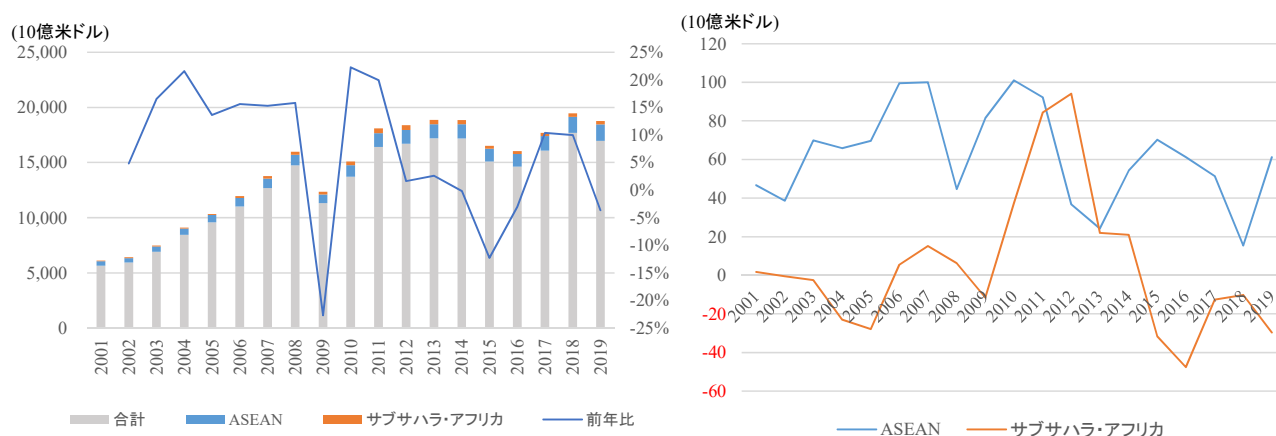
1) 国際貿易環境の変化

2020 年の全世界の貿易投資額は、新型コロナウイルスの影響により前年比 2 桁減となり、生産ネットワークの負の共有・需要ショックを経験したが、2019 年から米中貿易摩擦、各国の貿易対抗措置などの影響により、全世界の貿易投資は低調に推移していた。一方で、デジタル技術による生産ネットワークの効率化が進み、また多数国が参加するメガ FTA の展開によって地域統合の動きが加速しており、コロナ後にはこれらを原動力とした景気回復、生産ネットワークの更なる拡充が期待される。2018 年 12 月に発効した TPP11、2020 年 11 月にインドを除いて署名された RCEP、2021 年 1 月に運用開始が宣言された AfCFTA などのメガ FTA では関税撤廃により域内貿易投資が活発化することが期待されており、特に税関分野において徴税に関心の重きが置かれていたアフリカでは、AfCFTA を契機に貿易円滑化へ関心がシフトしていく可能性がある。

2) 全世界

2019 年の国際貿易での輸出額は、財貿易の名目米ドル建てで 16.97 兆米ドル、前年比 3.6%減となった（図 3-1）。マイナス成長となるのは 2016 年以来 3 年ぶり。輸出額の低迷は貿易紛争による不確実性の増大、世界経済の成長鈍化による需要減、燃料価格低迷が続いたことが挙げられる。また 2020 年は新型コロナウイルスの影響による世界的な景気低迷により、2020 年第 3 四半期までの輸出額は 12.48 兆米ドルとなり、前年同期比の▲10.8%を記録した。

調査対象国である東南アジア、サブサハラ・アフリカ地域が 2019 年の全世界の貿易額に占める割合はそれぞれ 8.7%、1.8%であり、シェアは過去 10 年間ほぼ変わっていない。また貿易収支は、東南アジアは 612 億米ドルの黒字、サブサハラ・アフリカ地域は 296 億米ドルの赤字となった。サブサハラ・アフリカ地域では 2015 年以降貿易赤字が続いている。



出典：国際貿易センター（International Trade Centre, ITC）

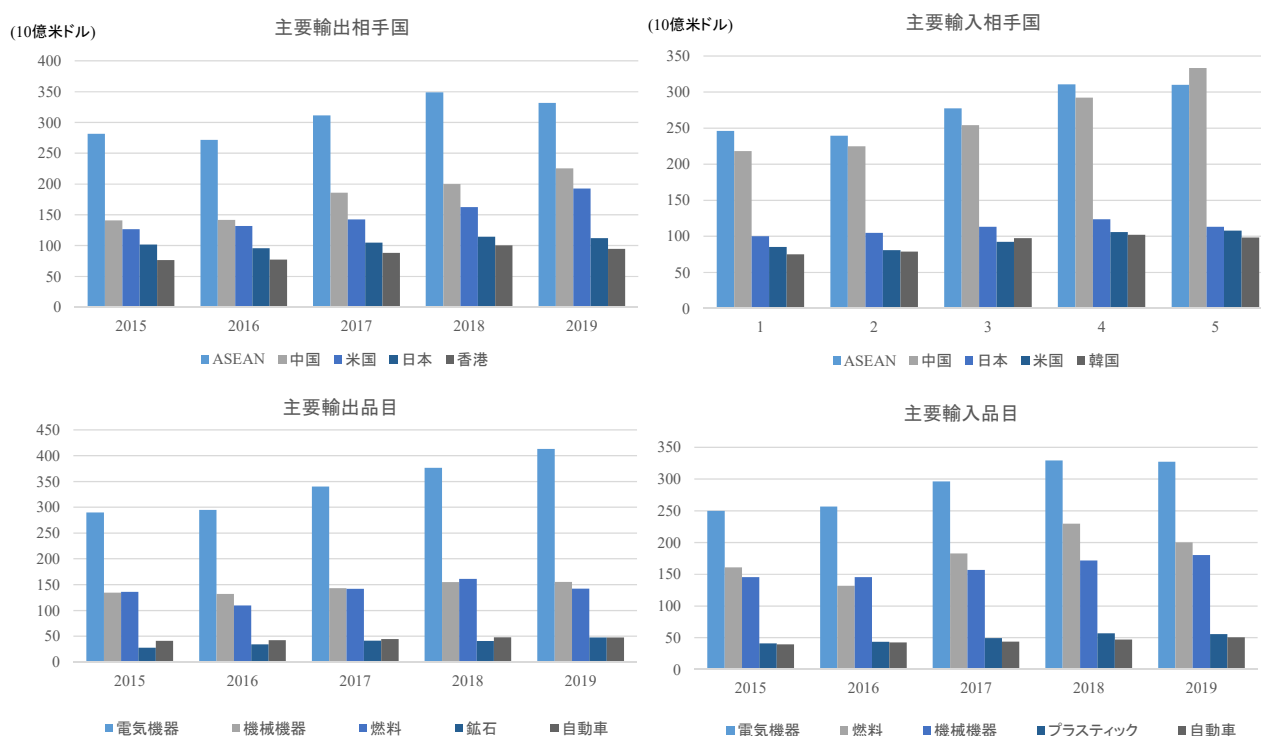
図 3-1 世界貿易の推移と貿易収支

3) 東南アジア

2019 年の東南アジアの輸出額は前年比 2.4%増の 1.47 兆米ドル、輸入額は前年比 0.8%減の 1.41 兆米ドルとなり、612 億米ドルの貿易黒字を記録した。

東南アジア域内ではサプライチェーンが発達し、近年は域内貿易が主要貿易相手国の第一位となっていたが、2019 年に主要輸入相手国第一位が中国になった（図 3-2）。

主要貿易品目は輸出入ともに電気機器、機械機器、自動車、鉱石が占め、特に電気機器の貿易額は増加しており、2019 年は輸出額の 28%、輸入額の 23%を占めた。



出典：ITC

図 3-2 東南アジア主要貿易相手国、主要品目

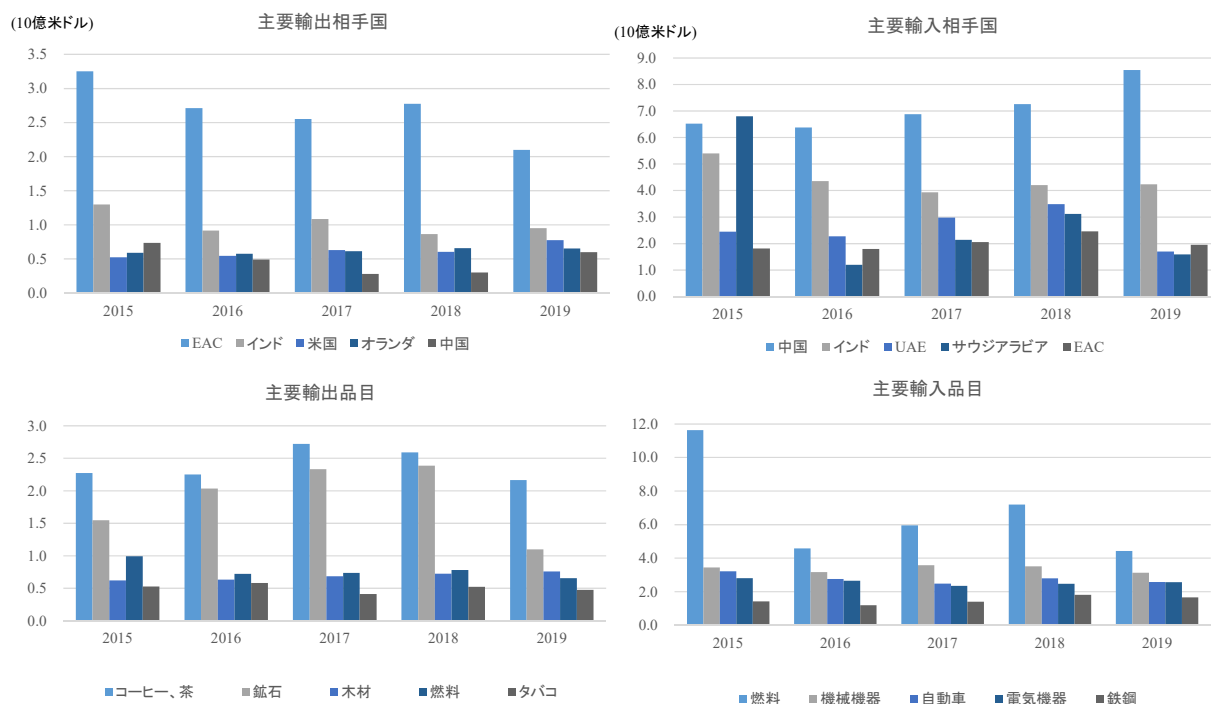
また、ASEAN 事務局のホームページによると、2020 年の ASEAN の輸出額は 0.95 兆ドル、輸入額は 0.86 兆ドルであり、それぞれ前年比 34.8%減、38.4%減となり、ASEAN の貿易が供給と需要の両面から影響を受けたことを示している。

4) 東部アフリカ (EAC)

サブサハラ・アフリカ地域のうち EAC 加盟国を対象に貿易額のトレンドを考察した。2019 年の EAC 諸国の輸出額は前年比 22.1%減の 110 億米ドル、輸入額は前年比 9.8%減の 328 億米ドルとなり、218 億米ドルの貿易赤字を記録した。

主要輸出相手国第一位は EAC 域内であるが、取引額は減少傾向にある。一方で主要輸入相手国第一位は中国であり、取引額は増加しており、2019 年の輸入額の 23%を占めた（図 3-3）。

また主要輸出品目はコーヒー、鉱石、木材、燃料などの一次産品が上位を占めるが、主要輸入品目は燃料、機械機器、自動車、電気機器などの最終財が多く、原材料を輸出して完成品として製品を輸入している貿易構造が見られる。



出典：ITC

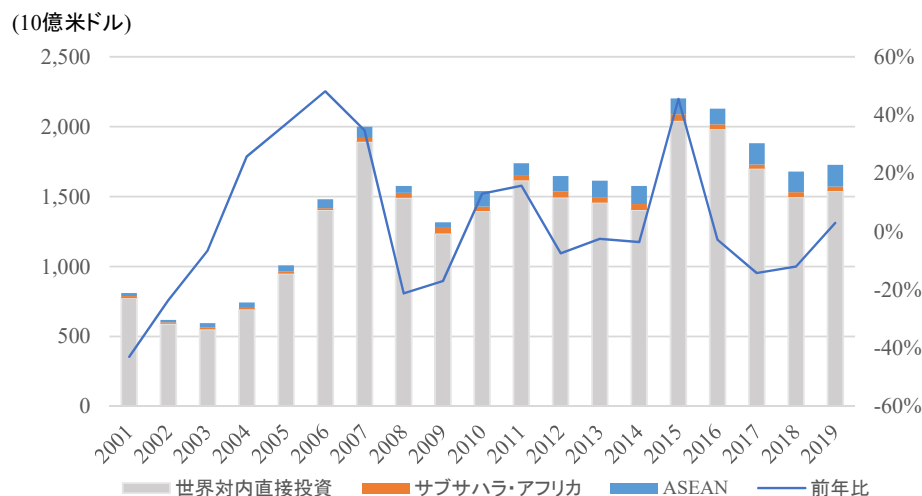
図 3-3 EAC 主要貿易相手国、主要品目

(2) 対内直接投資

1) 全世界

2019 年の全世界の対内直接投資額は前年比 3%増の 1.54 兆米ドルとなったが、過去 10 年間の平均以下の金額であり、2015 年のピーク時より 25%低い水準にある（図 3-4）。2017 年の米国での税制改革の影響が衰えたことなどが影響し、対内直接投資額は主に先進国で増加した。開発途上国の対内直接投資額は前年比 3%減となった。

調査対象国である東南アジア、サブサハラ・アフリカ地域が 2019 年の全世界の対内直接投資額に占める割合はそれぞれ 10.1%、2.1%であり、過去 10 年間で東南アジアシェアが微増した以外はほぼ変わっていない。



出典：国際連合貿易開発会議（United Nations Conference on Trade and Development：UNCTAD）

図 3-4 対内直接投資額推移

2020 年上半期の全世界の対内直接投資額は前年同期比 49%減の 3,990 億米ドルとなり、新型コロナウイルスによる各地のロックダウンにより既存の投資案件の遅れや新規プロジェクトの延期の影響を受けた。

2) 東南アジア

2019 年の東南アジアの対内直接投資額は前年比 5%増の 1,558 億米ドルとなり、過去最高額を達成した（図 3-5）。流入額が多かった順にシンガポール、インドネシア、ベトナム、マレーシアが挙げられる。東アジア、米国、ASEAN 域内からの投資が増加し、米中貿易摩擦の影響で中国から労働集約型産業が移転したことも影響していると考えられる（UNCTAD World Investment Report 2020）。カンボジアの対内直接投資額は製造業、サービス業の分野で拡大し、過去最大の 37 億米ドルを記録した。中国、ASEAN 域内、日本からカンボジア向け投資が増加している。

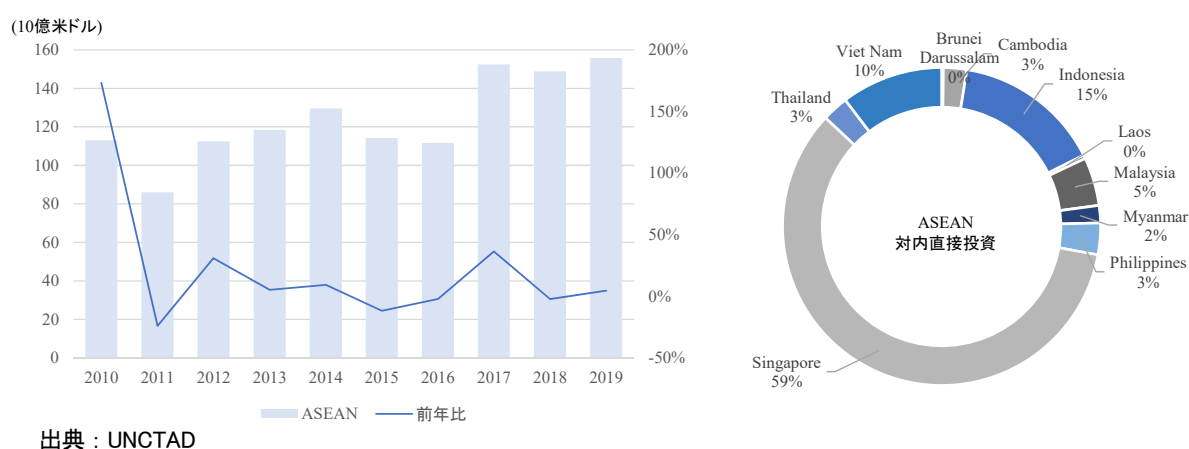


図 3-5 対内直接投資額推移（東南アジア）

2020 年上半期の東南アジアの対内直接投資額は前年同期比 20%減の 620 億米ドルとなり、特にこれまで流入額の多かったシンガポール、インドネシア、ベトナムのサービス業、製造業の新規投資減少により域内全体が影響を受けた。

3) サブサハラ・アフリカ地域

2019 年のサブサハラ・アフリカ地域への対内直接投資額は前年比 10%減の 317 億米ドルとなった。流入額が多かった国は南アフリカ、コンゴ、ナイジェリア、エチオピア、ガーナであるが、前年比減となった要因としてエチオピアの 27%減、モザンビークの 18%減、南アフリカの 15%減が挙げられる。エチオピアでは工業団地開発の減速により製造業、建設業、不動産業への投資が減少しており、また中国からの直接投資（Foreign Direct Investment : FDI）も減少している。

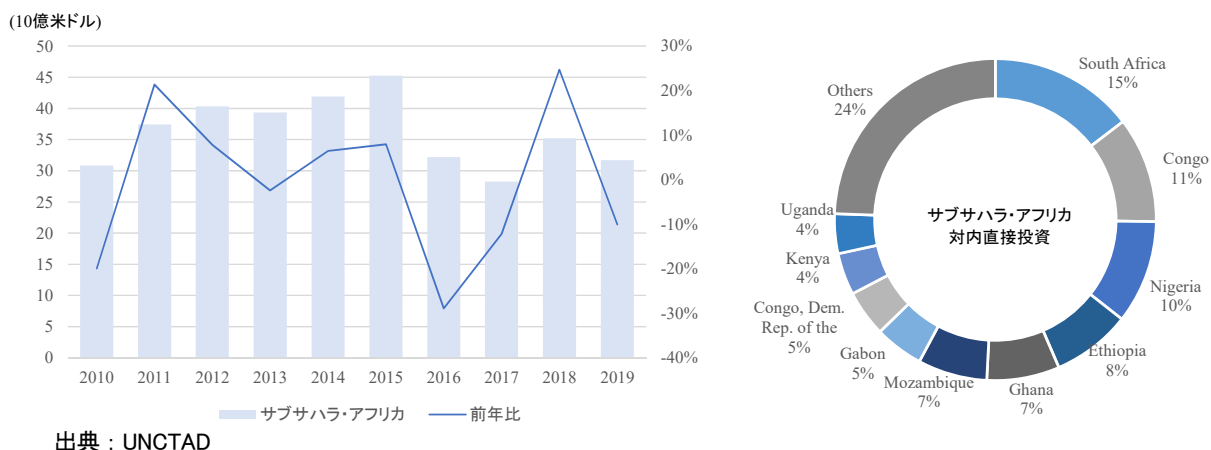


図 3-6 対内直接投資額推移（サブサハラ・アフリカ地域）

2020 年上半期のサハラ・アフリカ地域の対内直接投資額は前年同期比 21%減の 120 億米ドルとなった。ナイジェリア、モザンビーク等での資源関連事業の遅延などが影響した。

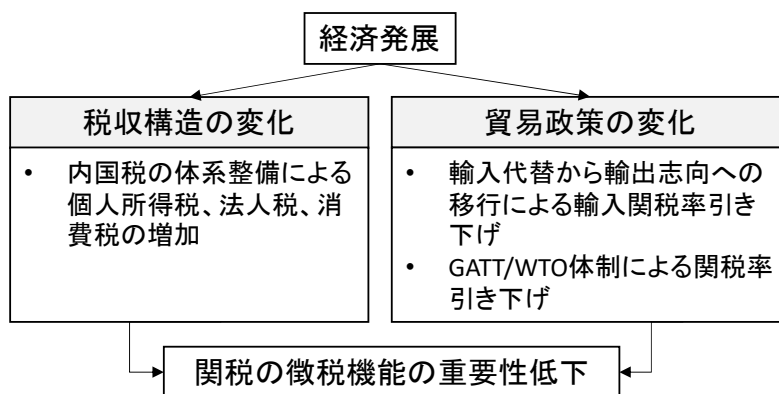
3-1-2 関税収入

(1) 関税の機能と経済発展

関税徴収は税関の 3 つの使命の 1 つであり、関税機能には税収機能と貿易政策機能の 2 つの機能を持つと考えられる。税収機能は、関税収入が国の財源となることに重点を置いた機能であり、貿易政策機能は輸入品に高い関税率を課すことによって市場アクセスを制限し、国内産業を保護する機能である。

開発途上国では国家財源を確保する手段として重要な収入源として関税が機能する場合があるが、経済発展によって内国税の体系整備が行われ、個人所得税、法人所得税、内国消費税などの関税以外の税収が増加し、税収構造が変化すると、関税の重要性が低下する。また貿易政策の面では、高関税などによって外国製品との競争から国内企業を保護する輸入代替工業化から、保護主義の撤廃による輸出志向工業化へ移行することによる関税率引き下げ、GATT/WTO 体制の下での国際的な貿易自由化の枠組み形成を受けた関税率引き下げにより、関税の重要性が低下する。

これら関税の役割の変化により、関税の徴税機能の重要性は経済発展と共に低下すると考えられる（図 3-7）。



出典：調査団作成

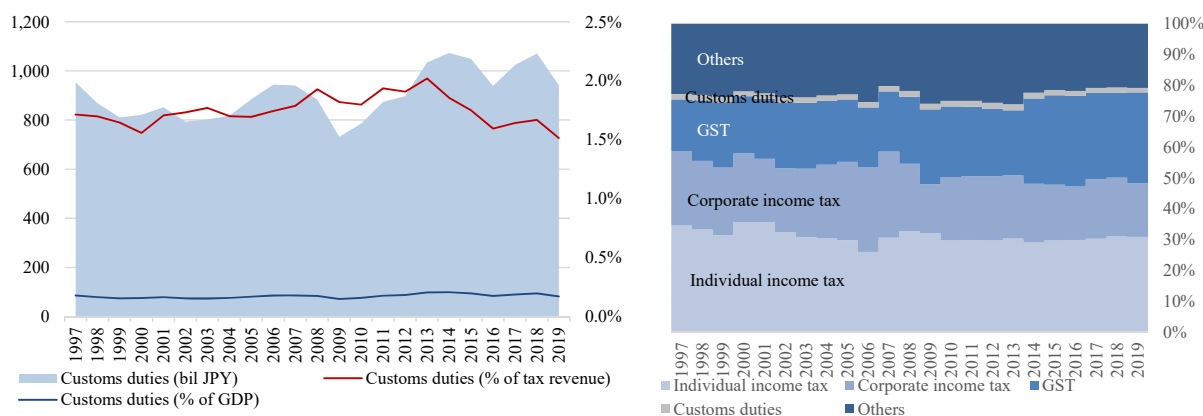
図 3-7 関税と経済発展の関係性

(2) 関税額と税収構造のトレンド

上記の関税の機能の変化を統計上に示すため、1990 年から 2018 年までの各国の関税額と税収構造のトレンドについて分析を行った。日本については財務省「租税及び印紙収入決算額調」、その他各国の関税額、税収額は経済協力開発機構（Organization for Economic Co-operation and Development：OECD の「Revenue Statistics」を参照した。

1) 日本

日本の関税額は 1997 年から 2019 年の間、約 8,000 億円～1 兆円、税収に占める関税収入の割合は平均 1.75%、GDP に占める関税収入の割合は平均 0.17% で推移しており、税収における関税の役割は限定的である。一方で税収構造では、主要税収項目が 1997 年には個人所得税、法人所得税、消費税の順であったのに対し、2018 年には個人所得税、消費税、法人所得税の順となり、消費税増税により消費税の占める割合が大幅に増加していることがわかる。



出典：財務省 租税及び印紙収入決算額調

図 3-8 日本の関税額（左）と税収構造（右）（1990 年～2018 年）

2) 東南アジア

インドネシア、タイ、フィリピン、マレーシアの関税額（USD 名目値）、輸入額、税収、GDP のそれぞれに占める関税収入の割合、及び税収構造の変化を図 3-10 に記した。4 カ国では 1990 年代以降輸入額が増加しており、インドネシア、タイでは関税額の上昇に対して輸入額に占める関税額の割合が減少する傾向が見られ、関税率が引き下がっていることがわかる。またマレーシアでは関税額の減少と共に輸入額に占める関税額の割合が減少している。

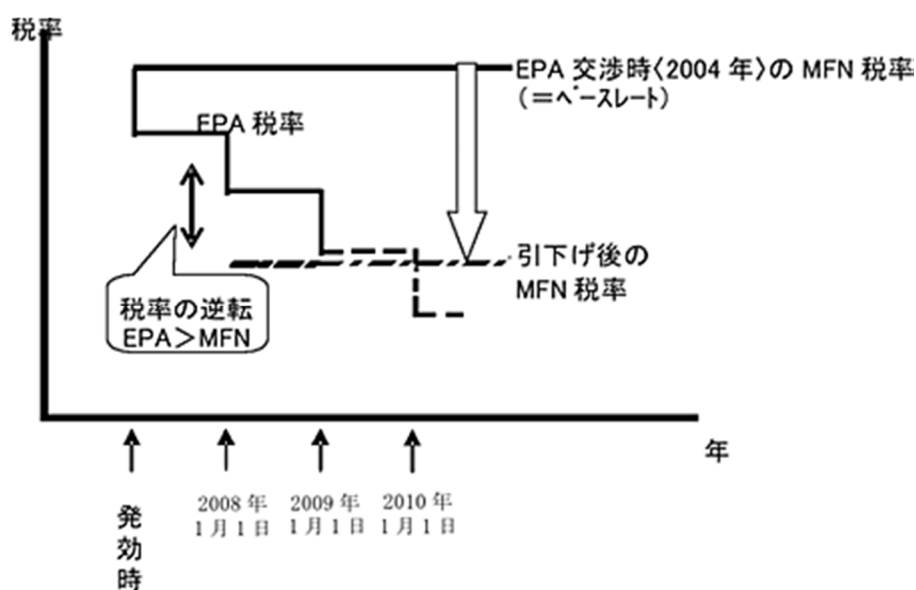
各国の関税率引き下げには、1994 年に終了した GATT の下でのウルグアイ・ラウンドでの関税引き下げの合意が影響しているものと考えられる。ウルグアイ・ラウンドの結果、マレーシアの貿易加重平均関税率は 10.2% から 9.1% に下がり、その後も関税率の引き下げが行われ、2019 年は 3.4% となり、他の 3 カ国に比べ最低水準となっている（表 3-1）。

表 3-1 東南アジア 4 か国の鉱工業品の貿易加重平均関税率

	ウルグアイ・ラウンド前	ウルグアイ・ラウンド後	2019 年
インドネシア	20.4%	36.9%	5.3%
タイ	37.3%	28.0%	4.4%
フィリピン	23.9%	22.2%	4.5%
マレーシア	10.2%	9.1%	3.4%

出典：WTO データベース

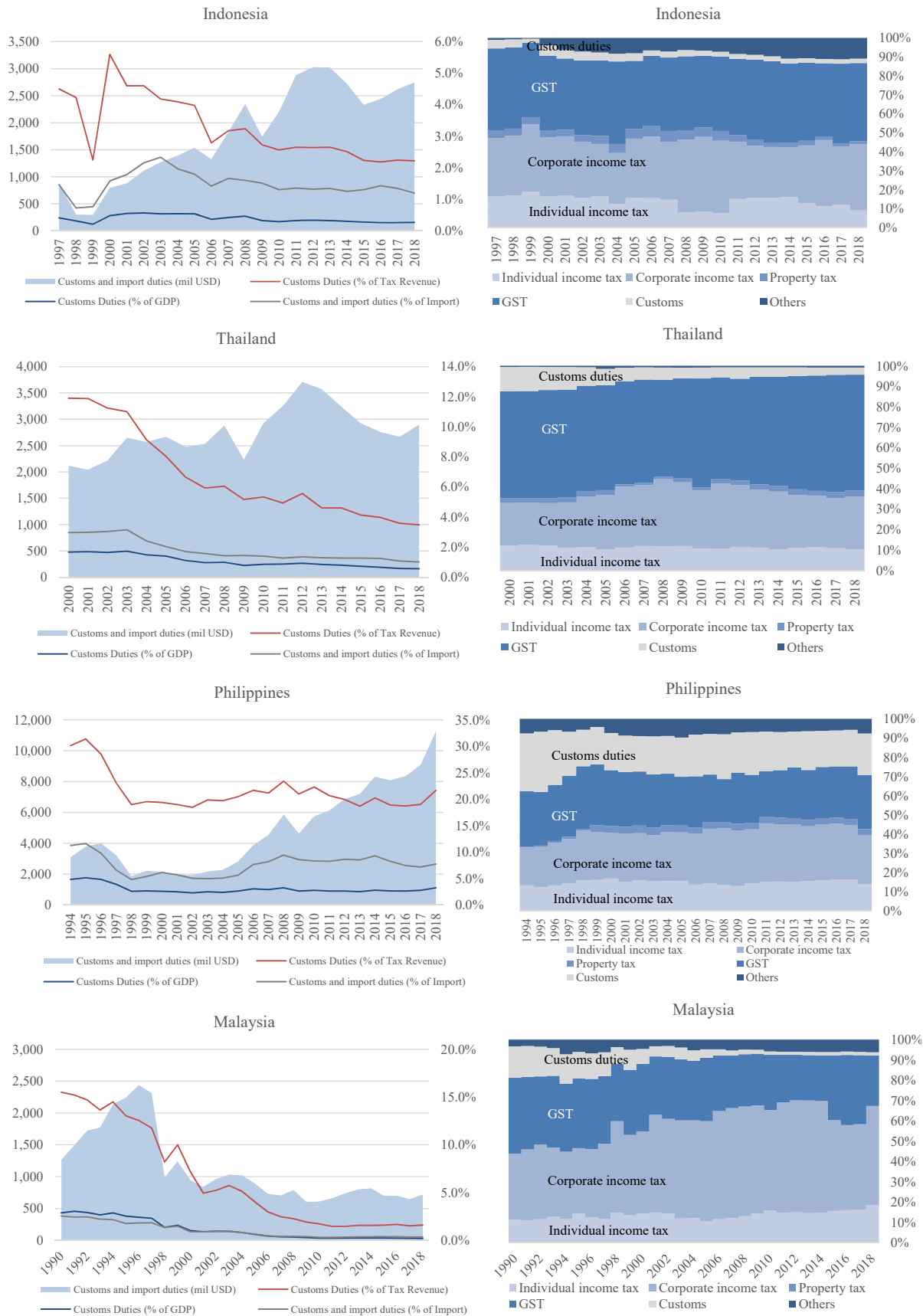
また、日マレーシア EPA では 2004 年当時のマレーシアの最恵国待遇（Most Favoured Nation Treatment：MFN）税率を基準に撤廃または引き下げが開始されているが、その後のマレーシア政府の MFN 税率の撤廃又は引き下げにより、一部の品目では、税率の逆転が生じ、EPA 税率の方が MFN 税率よりも高くなっている（図 3-9）。このようにマレーシアでは MFN 税率の撤廃又は引き下げが積極的に行われていることが分かる。



出典：外務省 HP マレーシアの実行最恵国税率の引下げについて

図 3-9 日マレーシア EPA における「税率逆転」

一方、フィリピンでは 2000 年以降税収に占める関税額の割合は横ばい或いは上昇傾向にある。フィリピンでは 2018 年 1 月の税制改革によって増税が行われ、これにより 2018 年の関税徴収額は前年比 29.4%増、物品サービス税全体では 22.0%増となっている。フィリピンでは関税は依然として重要な税収項目として機能していることがわかる。



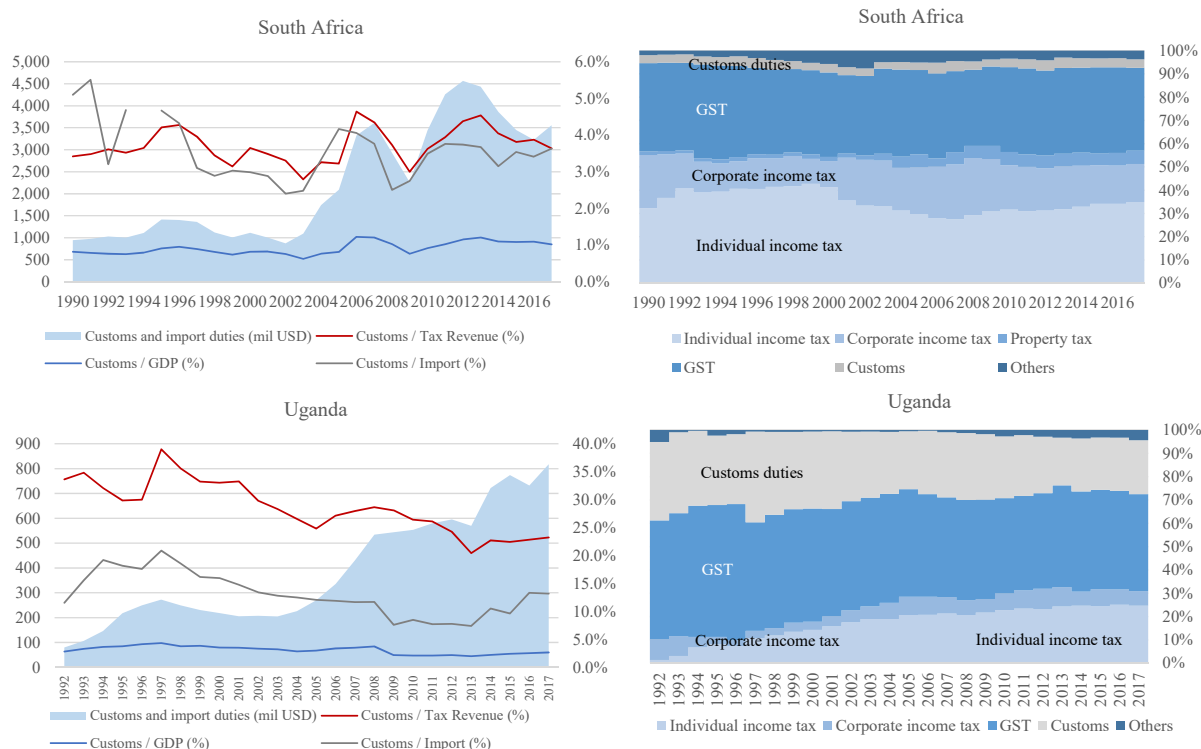
出典：OECD Revenue Statistics

図 3-10 ASEAN 各国の関税収入額（左）と税収構造（右）（1990 年～2018 年）

3) サブサハラ・アフリカ地域

アフリカ各国では経年推移を把握できる国が限られており、南アフリカとウガンダのみを分析の対象とした。南アフリカでは関税額の変化に応じ、輸入額に占める関税額の割合も同様に連動して推移しているため、関税率や税収構造に変化がないことがわかる。

ウガンダでは関税額の増加に対し輸入額に占める関税額の割合が減少しており、2005 年以降 EAC での域内関税撤廃に関する経過措置が反映されているものと考えられる。税収構造では、関税は物品サービス税に次いで最大の税収項目となっており、国内の税収構造の個人所得税や法人所得税の更なる拡充が必要になっているものと考えられる。



出典：OECD Revenue Statistics

図 3-11 南アフリカ、ウガンダの関税収入額（左）と税収構造（右）（1990 年～2018 年）

3-2 税関手続きの課題

3-2-1 東南アジア

(1) 税関とその他省庁関連

民間企業（日本か外国かを問わず、業界団体を含む民間企業。以下、3-2 は同じ。）20 社、官庁（日本か外国かを問わず、政府機関。以下、3-2 は同じ。）18 機関に聞き取り調査を行った。

表 3-2 東南アジア地域聞き取り結果

東南アジア		民間企業	官庁
聞き取り調査件数		20	18
(1) 税関とその他省庁関連			
1)	品目分類	10	1
2)	事前教示制度	4	1
3)	納税（免税、戻税）	3	3
4)	原産地規則／原産地証明	10	4
5)	制度と運用の乖離	17	9
6)	事後調査	8	0
7)	不服申し立て制度	3	0
8)	非公式手数料	5	3
9)	CBTA 制度の実施上の不備	2	0
10)	通関システム	18	9
11)	他省庁の規制	4	0
(2) 民間企業関連			
1)	外国企業の参入	0	9

出典：調査団作成

1) 品目分類（課題ありと回答した件数：民間企業 10 社、官庁 1 機関）

途上国税関の輸入通関時に、正しくないと思われる HS コードに分類されることがある。個別貨物の通関時に担当者や税関官署によって解釈が異なり、同じ品目であっても申告ごとに HS コードが異なることがある。また、判断に迷った際に相談できる部署（品目分類センター）との連携に課題がある。このような課題が民間から指摘されている。

当調査団の分析では、個別の税関職員が適切な研修等により適切に品目分類することが可能となるべきであるが、十分な研修が行われていない実態がある。また、通関現場担当者の知識不足の他に、より高い税率で課税しようという意図が考えられる。

これらの問題を解決するには、OJT を含む研修等の人材育成による職員の能力向上やなんらかのシステム（制度（事前教示制度等）や IT システム（AI によるガイド））の導入が考えられる。また、品目分類は 1 類から 97 類まで幅広く、すべてを詳細に理解するには年月を要することから、担当部分を分けて徐々に専門性を高めていく人材育成方法が有効である。

2) 事前教示制度（課題ありと回答した件数：民間企業 4 社、官庁 1 機関）

途上国税関の間でも WTO 貿易円滑化協定の実施のために事前教示制度を導入する国も増えてきている。しかし、職員の能力が事前教示を行う水準に達していないせいか、事前教示に関する改善要望が民間から上がっている。事前教示の制度が導入されていても、申請から回答まで長時間を要

し、貨物が到着して輸入されるまでに間に合わないというケースもあった。また、事前教示の内容と現場での通関時の判断が異なるケースもある。このような課題が民間から指摘されている。

これらの問題を解決するには、事前教示を行う担当部署の人材育成による職員の能力向上が求められる。事前教示を行う担当部署も処理する案件の難易度に応じて、階層を分けることが効果的である。頻繁に問い合わせのあるような、比較的簡単な事例から、国際的にも意見が分かれるような事例を、その難易度に応じて異なる階層の部署で処理することが効率的である。

3) 納税（免税、戻税）（課題ありと回答した件数：民間企業 3 社、官庁 3 機関）

途上国税関では、税関の使命のうち、徴税に力点を置いている国も多い。その場合、本来であれば免税となる貨物であっても正しく免税されない例もある。また、免税であるべき貨物や戻税の対象となる貨物の場合であっても、税収を減らしたくないという意図が働き、正しく還付されない例もある。このような課題が民間から指摘されている。

これらの問題を解決するには、徴税と還付の勘定を分けるなどして、制度的に解決することが肝要である。また、徴税に関するリスク管理も有効な手段である。納税意識の高い輸入者の申告に時間をかけるのではなく、コンプライアンスの低い輸入者の審査に時間をかけることで効果的な納税が可能となる。

4) 原産地規則／原産地証明（課題ありと回答した件数：民間企業 10 社、官庁 4 機関）

今日、開発途上国も多くの EPA/FTA を締結している。輸入者がこれら EPA/FTA の特惠税率の適用を受けるために商品の原産地を証明する必要がある。しかし、EPA/FTA 特惠税率は一般税率よりも低いため関税収入額が減少する。そのため、政策目標の一つとして関税徴収額が設定されている税関では原産地規則を厳格に適用したり、原産地証明書の軽微な不備をもって原産地証明書を無効にするなどの運用が見受けられる。このような課題が民間から指摘されている。

これらの問題を解決するには、EPA/FTA 協定に基づく当局間の委員会（例えば、EPA の税関手続き小委員会等）で調整する必要がある。また、ASEAN の ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA)（ASEAN 物品貿易協定）も 2020 年 9 月に自己証明制度が導入された。第三者証明に比べ、自己証明制度は証明者の技術面・制度面での高度な理解が求められることから、証明者への支援が必要となってくる。審査する側の税関職員もこれまで以上の審査能力が求められることから人材育成（OJT を含む研修）の必要性が高まってくる。

5) 制度と運用の乖離（課題ありと回答した件数：民間企業 17 社、官庁 9 機関）

国際標準に基づき中央政府により法令が整備されても、地方の国境または港湾では誤った解釈で運用されていたり、免税や還付の手続が官署ごとに異なっていたりといった運用上の課題が見受けられる。これらは、制度が正しく現場職員に周知されていない場合や、周知されていても現場職員がなんらかの理由で失念している場合がある。このような課題が民間から指摘されている。

当調査団の分析では、これら制度と運用の乖離には、いくつか要因が考えられる。個々人の職員の能力不足、業務量の多さからの注意力散漫、OJT を通じた税関内部の相談制度の不備、あるいは制度に反していることを承知の上での故意による法令違反等が考えられる。

これらの問題を解決するには、人材育成はもちろんであるが、システム（制度や IT システム）によって回避することが考えられる。個々人の能力不足等は人材育成によって解決することは可能で

あるが、故意による法令違反は制度的に監視するしか方法はない。故意による法令違反は内部監査の強化が対策として考えられる。

6) 事後調査（課題ありと回答した件数：民間企業 8 社、官庁 0 機関）

すべての ASEAN 加盟国の税関は事後調査制度を導入している。これらの国々の多くでは、関税徴収額を税関の政策目標として設定しており、輸入者から見ると行き過ぎた事後調査が行われているとの指摘もある。日本のように、輸入者の業務を止めないように配慮しながら事後調査を実施している国もあるが、東南アジアではまだまだ実践できていない。これは過度の徴税目標が影響していることと、税関職員の調査能力に向上の余地がある。このような課題が民間から指摘されている。

これらの問題を解決するためには、徴税目標は政策であるため如何ともしがたいが、職員の調査能力の向上は必須である。さらに、ベストプラクティスの共有により、効果的な事後調査を行えば、効率的に事後調査件数を処理することが可能となる。また、リスク管理を強化することによって納税意識の低い者を中心とした事後調査を行うことが可能となる。

7) 不服申し立て制度（課題ありと回答した件数：民間企業 3 社、官庁 0 機関）

当調査団の分析でも、途上国税関によっては、税関が行った決定や処分について不服を申し立てる制度を導入していない国もある。あるいは制度は導入されていても形骸化して全く利用されていない例もある。これらについては、税関が積極的に広報活動を行っておらず、民間業者側に制度が浸透していないことが考えられる。

民間からは不服申し立て制度がないか、有名無実化しているとの指摘がある。

この問題を解決するためには、税関と民間企業とのコミュニケーションを円滑にし、不服を申し立てても禍根を残さないようにすることや、仮に税関が間違えても気軽に指摘できる環境を整備することが考えられる。また、根本的な理由として、不服申し立て制度を税関が快く思わない背景としては、官尊民卑や無謬性の原則がある。こうした税関側の意識改革を行うことも肝要である。

8) 非公式手数料（課題ありと回答した件数：民間企業 5 社、官庁 3 機関）

さまざまな理由で税関職員から非公式手数料を求められることがある。この背景としては、税関職員の給与水準が民間に比べ低く、生活費を得ることが考えられる一方で、開発途上国の税関職員が一般国民よりも豊かな生活を送っている例もあり、国によって事情は異なる。非公式手数料の支払いには領収書が発効されないことから、通関業者が上乗せして輸入者に費用を請求することとなり、輸入者のコストとなる。企業は非公式手数料に係るコストを見積もることができないため、企業の経済活動に萎縮効果が働く。領収証の出ないような非公式手数料は撤廃してほしいと民間から指摘されている。

これらの問題を解決するためには、非公式手数料の問題解決には税関職員の給与を上げつつ、仮に違法な手数料を受け取った職員は厳罰に処せられるといったアメとムチの対策も有効である。アメとムチも万能ではなく、非公式手数料の授受の機会を低減するという環境を整備していくことも一案である。

9) **大メコン圏（Greater Mekong Sub-region : GMS）越境交通協定（Cross Border Transport Facilitation Agreement : CBTA）制度の実施上の不備（課題ありと回答した件数：民間企業 2 社、官庁 0 機関）**

GMS では CBTA や越境物品輸送円滑化枠組合意（ASEAN Framework Agreement on Facilitation of Goods in Transit : AFAFGIT）といったさまざまな貿易円滑化策を規定した協定が存在する。しかし、それぞれに固有の理由からすべてが完全に履行されているわけではない。また、貿易円滑化策の実施上、運用の不備が民間から指摘されている。シングル・ストップ・インスペクション（Single Stop Inspection : SSI）の導入により、制度上は国境の通関手続きを一度で行えるようになった。しかし、言語の違いや各国税関の制度上の違いなどで、建物は同じだが手続きは二度行わなければならないのが現状である。

当調査団の分析では、この背景としては、GMS 各国の政治上の理由や制度の実施体制が整わないなどの理由がある。これらの問題を解決するためには、制度実施支援や人材育成が有効である。

10) **通関システム（課題ありと回答した件数：民間企業 18 社、官庁 9 機関）**

東南アジアの税関はすべての国で通関手続きを電算化している。しかし、システム自体の使い勝手の悪さや利用する税関職員や通関業者の能力不足により、円滑にシステム運営ができていない国もあると民間から指摘されている。

当調査団の分析では、システムはハード、ソフト双方ともに経年劣化（アップグレード、アップデートの必要性）が発生する。システム利用に伴う特性をよく理解した上で、人材育成や計画的なシステム更改を行っていくべきである。

11) **他省庁の規制（課題ありと回答した件数：民間企業 4 社、官庁 0 機関）**

輸出入に関しては、よく知られた検疫など、税関以外の省庁がさまざまな規制を行っている。これは開発途上国に限らず、先進国も含めたごく一般的な規制である。他方で、過度の規制により貿易が阻害されていると民間から指摘されている。

当調査団の分析では、規制自体は当然のこととしつつ、手続きの簡素化や処理に要する時間削減に向けた取り組みが望まれる。その一つの取り組みとしてシングル・ウィンドウが考えられる。シングル・ウィンドウについては、WTO の TFA でも推奨されている税関近代化策である。税関や税関以外の省庁の手続きを円滑に処理するには有効な解決策である。ただし、シングル・ウィンドウを導入するためには、それぞれの手続きが電算化されていなければならない。ほとんどの税関は手続きが電算化されているが、他省庁の手続きの電算化は遅れており、シングル・ウィンドウ導入の課題の一つとされている。

(2) **民間企業関連**

1) **外国企業の参入（課題ありと回答した件数：民間企業 0 社、官庁 9 機関）**

自国企業の保護の観点から、外国企業の参入に条件を付している国がある。他方で、産業育成の観点から外国企業を積極的に誘致している国もある。東南アジアの国では、完全な外国企業の設立を認めず、現地企業との共同出資、場合によっては現地企業が 51%以上の資本を支出していることを設立条件にしている国もある。こうした参入障壁が日系企業の海外進出の足かせになっている場合もある。

3-2-2 サブサハラ・アフリカ

(1) 税関とその他省庁関連

民間企業 40 社、官庁 48 機関に聞き取り調査を行った。

表 3-3 サブサハラ・アフリカ地域聞き取り調査結果

サブサハラ・アフリカ		民間企業	官庁
聞き取り調査件数		40	48
(1) 税関とその他省庁関連			
1)	非公式手数料	14	2
2)	他省庁の規制	4	1
3)	船積み前検査の義務化	2	0
4)	AfCFTA に関する取り組み	7	26
5)	通関システム	16	25
6)	制度と運用の乖離	10	6
7)	不服申し立て制度	1	0
8)	地域経済共同体 (RECs) の運用	8	27

出典：調査団作成

1) 非公式手数料（課題ありと回答した件数：民間企業 14 社、官庁 2 機関）

東南アジアと同様にアフリカでもさまざまな理由で税関職員から非公式手数料を求められることがある。東南アジアと比較すると、東南アジアでは非公式手数料の問題を指摘しない企業もある一方で、アフリカではほぼすべての企業がこの問題を指摘している。当調査団の分析では、アフリカでは非公式手数料の問題が大きな貿易上の課題となっていることが伺える。特に西アフリカでは、汚職しやすいポストに配置してもらうために人事にお金を支払うケースがよく見られる。税関に限ったことではなく、国には組織的な上納制度があり、政治的な事情も絡んでくるため、効果的な政策や支援を外部から提案することは慎重な検討を要する場合もある。

これらの問題を解決するためには、非公式手数料の問題解決には税関職員の給与を上げつつ、仮に違法な手数料を受け取った職員は厳罰に処せられるといったアメとムチの対策も有効である。アメとムチも万能薬ではなく、非公式手数料の授受の機会を提言するという環境を整備していくことも一案である。例えば、東部アフリカの歳入庁では独立採算制を採ることにより、職員の給与が 3～7 倍上がり、官民ギャップがなくなりつつある。7 倍上がると PSI 管理体制の企業と同等の賃金となるので、失職のリスクの方が上がる。

2) 他省庁の規制（課題ありと回答した件数：民間企業 4、官庁 1 機関）

東南アジアと同様にアフリカでも頻繁に輸入規制が変更になるなど、貿易に関して民間企業から当局への要望がある。

3) 船積み前検査の義務化（課題ありと回答した件数：民間企業 2 社、官庁 0 機関）

当調査団の分析では、東南アジアと比較し、アフリカでは船積み前検査を要求する国が多い。古くは、関税評価の税関の能力が低く、コンサルタント企業に輸出国で課税価格を評価させる例があった。最近では、質の低い貨物の流入阻止という名目から、中古自動車に代表される、品質確認を輸出国でさせる船積み前検査が義務付けられている。

4) AfCFTA に関する取り組み（課題ありと回答した件数：民間企業 7 社、官庁 26 機関）

AfCFTA が締結され、2020 年 7 月からの実施は延期され、2021 年 1 月から実施されているが、EPA 特惠関税率と原産地規則については現在も交渉中であり、早期の合意が期待されている。また、民間企業等への情報共有は進まず、民間企業の間では実施内容について情報共有を求める声が多い。AfCFTA の実施がアフリカの貿易促進・円滑化に大きな影響を与えるという趣旨の意見が官民双方から述べられた。

5) 通関システム（課題ありと回答した件数：民間企業 16 社、官庁 25 機関）

当調査団の分析では、アフリカでも多くの国で通関システムが導入されている。しかし、東南アジアとは異なり、シングル・ウィンドウの取り組みは遅い。¹²これは多くの国が Automated SYStem for CUstoms Data (ASYCUDA) を導入しており、ASYCUDA はシングル・ウィンドウに対応していないためと考えられる。この場合、シングル・ウィンドウ化のためには、他省庁手続きを処理する電算システムを開発し、ASYCUDA と接続することが必要となる。他省庁手続きを処理する電算システムの開発には、これまでの習慣や法規制の問題から別の課題も存在する。東南アジアのように、先行して運用されている独自システム（たとえば通関システム）を拡張してシングル・ウィンドウ化を図ることができないという制約がサブサハラ・アフリカ地域にはある。

電子化されたといっても、アジアと同様に依然として紙文化は残っており、ペーパーレスによる円滑化は進んでいない。こうした課題が官民の多くから指摘された。

6) 制度と運用の乖離（課題ありと回答した件数：民間企業 10 社、官庁 6 機関）

東南アジアと同様に現場での制度の運用が問題と民間から指摘されている。当調査団では、単純な知識不足もあれば、金銭の授受を目的に恣意的に制度を無視した運用を行っている現場職員もいると分析している。

この問題を解決するためには、東南アジアと同様に、人材育成はもちろんであるが、システム（制度や IT システム）によって回避することが考えられる。個々人の能力不足等は人材育成によって解決することは可能であるが、故意による法令違反は制度的に監視するしか方法はない。故意による法令違反は内部監査の強化が対策として考えられる。

7) 不服申し立て制度（課題ありと回答した件数：民間企業 1 社、官庁 0 機関）

途上国税関によっては、税関が行った決定や処分について不服を申し立てる制度を導入していない国もある。あるいは制度は導入されていても形骸化して全く利用されていないという課題が民間から指摘されている。

これらについては、各税関職員または官署ごとに税收額の目標（ノルマ）が設定されていることが要因として考えられる。この問題を解決するためには、個別企業による個別対応ではなく、税関と民間企業とのコミュニケーションを円滑にし、業界全体としての意見を述べる機会を設けるといふ解決策が考えられる。なお、個別企業が不服を申し立てても個別事情として重要視されない恐れがある。

¹² ASEAN のシングル・ウィンドウ率は 100%。アフリカ平均は約 30%。全世界平均は約 50%。出典：WCO Annual Report 2019/2020

8) 地域経済共同体（RECs）の運用（課題ありと回答した件数：民間企業 8 社、官庁 27 機関）

当調査団の分析では、アフリカでは、上記 AfCFTA とは別に多くの RECs の動きがあり、関税同盟や共通通貨の導入などの取り組みが行われている。しかし、RECs の中には民間から評価されていないものもある。一部の運用がうまくいっている RECs（EAC など）をベストプラクティスとして、運用を参考にすることも一考である。また、AfCFTA の取り組みを通じて個別 RECs の運用を改善することが考えられる。

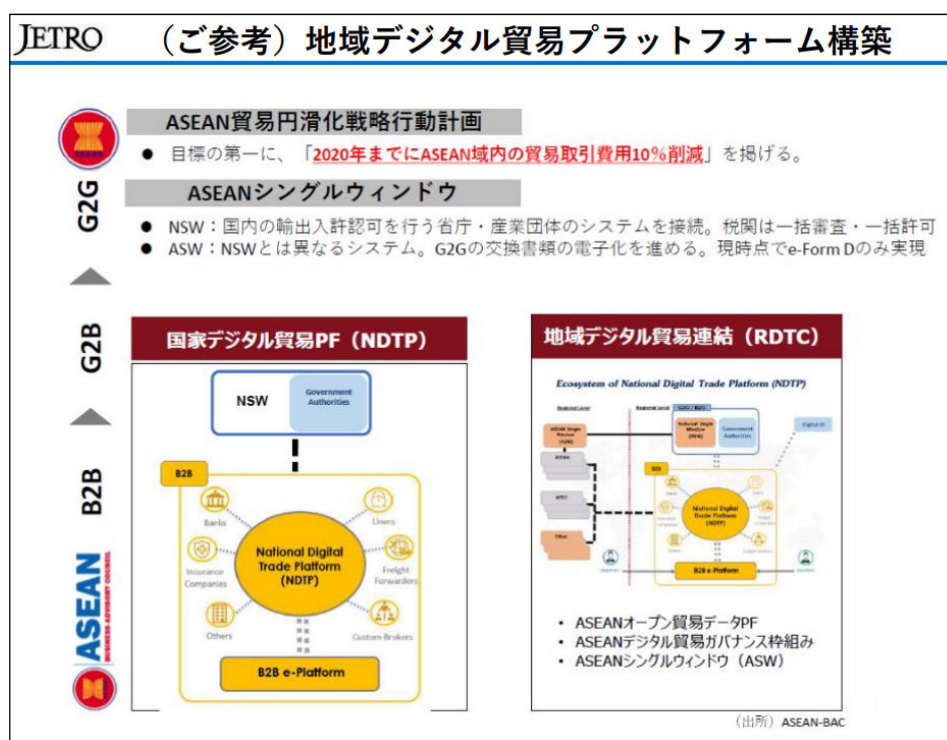
3-3 国際貿易環境の変化

3-3-1 東南アジア

(1) 税関及びその他省庁関連

1) 貿易手続きの電子化

デジタル化の推進が貿易手続きにも及んでおり、税関手続きの電子化が進んでいる。また、図 3-12 のように税関手続きのみならず、貿易関連文書の電子化や他省庁の手続きの電子化も進んでいる。こうした動きに税関も対応してきているし、今後も対応するために改善が予想される。



出典：JETRO

図 3-12 ASEAN で進められている貿易文書の電子共有についての取り組み

2) EPA の推進

財務省関税局が 2020 年 6 月に発表したスマート税関構想 2020 によると、中長期的に予想される環境変化の一つとして「EPA の締結及び FTA 比率の拡大」が挙げられている。今後、新たな EPA の締結や FTA 比率が拡大することにより、EPA 締結国との貿易が一層拡大することが見込まれるとされている。

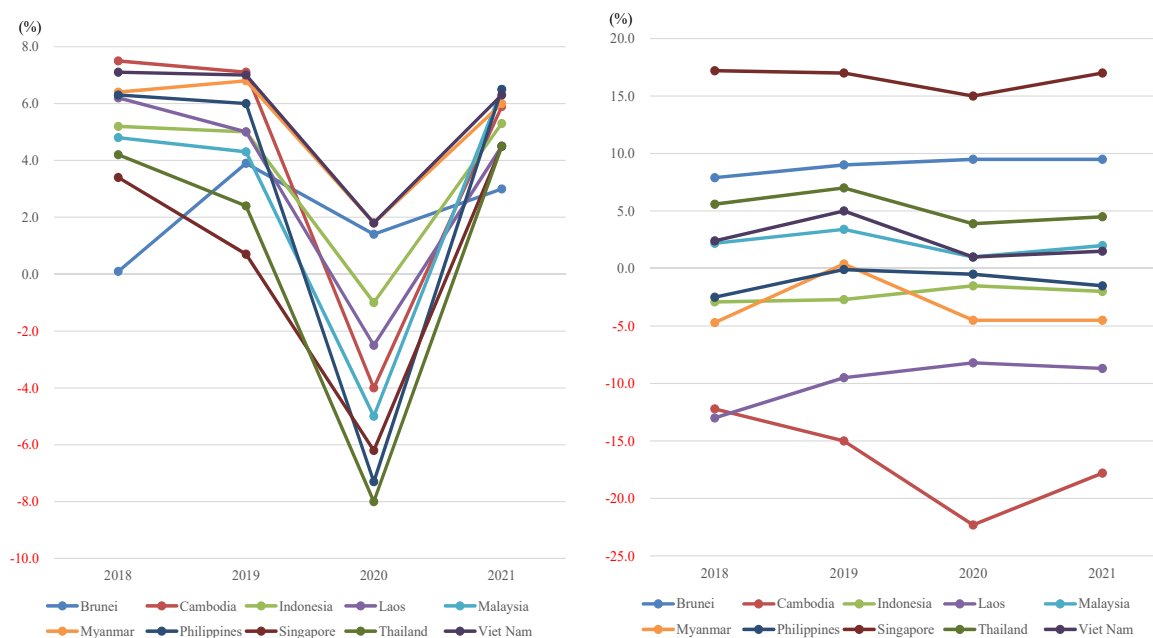
TPP11 が 2018 年 12 月 30 日に発効し、RCEP も ASEAN 加盟 10 カ国と、その FTA パートナー 5 カ国の間で、2020 年 11 月 15 日に第 4 回 RCEP 首脳会議で署名され、早期発効が期待されている。これら EPA の締結や FTA 比率の拡大が進むと、これまで以上に輸入貨物に EPA 税率を適用することが標準的になってくる。そのため、今後は原産地確認とそのための手続きや作業が重要となってくる。たとえば、輸出相手国の税関当局から原産品であるか否かについての確認のための情報交換が活発化することも予想される。

(2) 民間企業関連

1) 東南アジアの経済見通し

ADB が 2020 年 9 月に発表した経済見通し¹³によると、東南アジアは新型コロナウイルスの影響により 2020 年の実質 GDP 成長率は▲3.8%、2021 年は 2020 年からの V 字回復により 5.5%を予想していたが、2020 年 12 月に予測を下方修正し、2020 年の実質 GDP 成長率は▲4.4%、2021 年は 5.2%とした。特にインドネシア、マレーシア、フィリピンでの新型コロナウイルスが長期化していることが影響している。2020 年はブルネイの石油化学製品、ミャンマーの農業加工品、ベトナムの電子機器の堅調な輸出により、3 カ国はプラス成長が見込まれるものの、その他はマイナス桁台の成長率が予想される（図 3-13）。また貿易、経済活動、輸入関税減により一時的な財政収入の悪化も予想される。

経常収支も輸出減、観光業の落ち込み、サプライチェーン（Supply Chain : SC）の混乱等の影響によって悪化し、2020 年は東南アジアの経常収支対 GDP 比は 1.6%、2021 年は 1.8%が予想される。2021 年には中国向け輸出が回復し、インドネシアの工業用金属などの輸出が増加すると見込まれる。



注：2020 年 12 月に発表された経済見通しには各国の成長率予測の掲載がなかったため、図は 2020 年 9 月の予測値を示している。

出典：Asian Development Outlook 2020 Update, ADB

図 3-13 東南アジア GDP 成長率予測と経常収支対 GDP 比予測

¹³ Asian Development Update, ADB

2) 新型コロナウイルス関連商品の貿易

OECD¹⁴によると、2018年の新型コロナウイルス関連商品の上位輸出国には、手術用手袋はマレーシア(39.1%)、タイ(20.1%)、中国(9.7%)、その他ゴム手袋はマレーシア(59.3%)、タイ(14.1%)、中国(8.4%)が占めていた。実際ゴム手袋の世界最大の生産国であるマレーシアは、2020年7月のゴム製品の輸出が前年同月比で94%伸びており、タイでも医療器具と医薬品の輸出が伸びている(日本経済新聞2020年9月19日)。このように、マレーシア、タイでは新型コロナウイルス関連商品の輸出増により全体の輸出額の回復が期待される。

3-3-2 アフリカ

(1) 税関とその他省庁関連

1) AfCFTA に関する取り組み

AfCFTA が締結され、今後アフリカ大陸全体を一つの経済圏として貿易の形態が変化することが予想される。ただし、アフリカ大陸内の地域経済圏の取り組みがあまり成果を見せていない。こうした状況下で、今後どのように AfCFTA を実施していくか、関係者の取り組みに関心が高まっている。

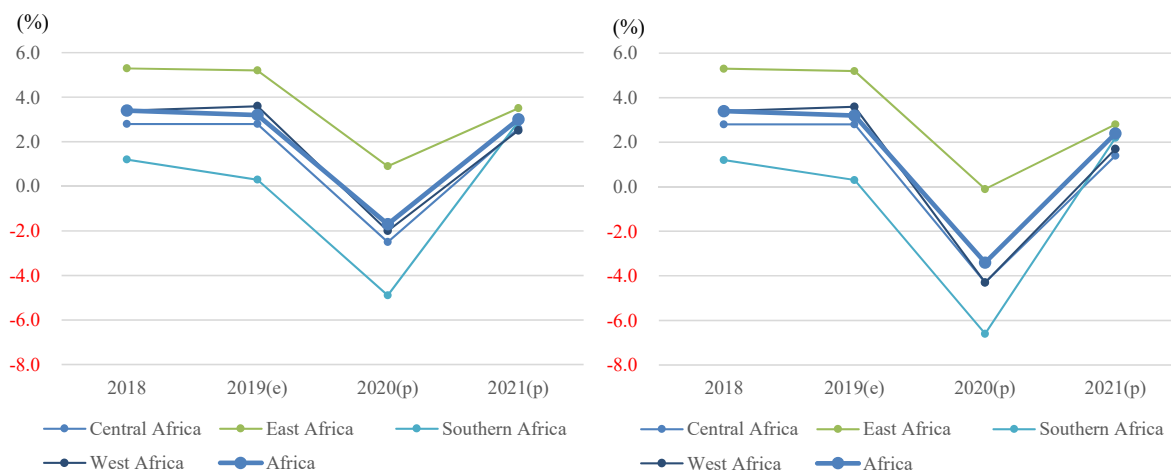
(2) 民間企業関連

1) アフリカの経済見通し

アフリカ開発銀行(African Development Bank : AfDB)の経済見通し¹⁵によると、新型コロナウイルスの影響を受けアフリカの実質 GDP 成長率はベースラインで2020年が▲1.7%、2021年が3.0%、ワーストケースで2020年が▲3.4%、2021年は2.4%の成長が予測される(図3-14)。アフリカ域内でも東アフリカは産業の多角化を図り、一次産品に依存しない貿易構造を維持しているため、景気減速は限定的で、ベースラインでは2020年に0.9%と唯一プラス成長が見込まれる。一方で一次産品の対外需要の下落により石油輸出国のアンゴラ(▲3.1%)、赤道ギニア(▲9.2%)、ナイジェリア(▲4.4%)、その他資源国のボツワナ(▲5.5%)、南アフリカ(▲6.3%)、ザンビア(▲4.0%)が域内でも最も大きな影響を受ける国々である。また観光立国であるモーリシャス(▲7.5%)、サントメ・プリンシペ(▲6.1%)、セーシェル(▲10.5%)も観光業の減速により大きな影響を受ける。2021年にはV字回復が予測されているものの、観光や交通セクターの回復には数年を要し、また一次産品に依存した経済構造が起因したコモディティ価格の変動の影響を受け、安定成長を遂げるには多くの課題がある。

¹⁴ Trade Interdependencies in COVID-19 Goods, OECD, May 2020

¹⁵ African Economic Outlook 2020 Supplement Amid COVID-19



出典：AfDB

図 3-14 アフリカ GDP 成長率予測（ベースケース（左）とワーストケース（右））

3-3-3 東南アジア・アフリカ共通の変化

1) 米中貿易摩擦

米国のトランプ元大統領が指摘する中国との貿易不均衡に端を発した関税率引き上げが中国に進出している日系企業の企業活動に影響を与えている。

2) イギリスの EU 離脱

2016 年 6 月 23 日の国民投票の結果、投票者の 51.9%が EU を離脱することを選択したことにより、3 度の延期はあったものの、2020 年 1 月 31 日イギリスは正式に EU を離脱した。

3) 経済のグローバル化に伴う貿易取引の複雑化

大企業のみならず中小企業も海外展開を目指すようになり、貿易取引が複雑化している。これら貿易取引の複雑化に税関当局、あるいは関税制度が追いついていない状況がある。複雑な貿易環境に法律や制度が追いついていない中での税関当局の対応には困難さが増している。

4) デジタル化への対応

税関には通関情報のみならず多種多様な情報が集中し、蓄積されていく。民間企業も業務効率化のために電子化（デジタル化）を進めている。こうしたデジタル化への対応が税関には求められている。あるいは、税関当局がデジタル化の波に乗ることが求められている。

3-4 IT 技術の発展

(1) 税関とその他省庁関連

1) 通関手続きの電子化

通関手続きはほぼすべての国で電子化され、貿易円滑化、徴税、国境取締に IT 技術が利用されている。今後は、通関手続きや他省庁手続きの電子化という、IT 技術の利点を有効活用するための利用者側の能力強化が必要となる。

ASEAN については、公式にはすべての国が NSW を実現し、ASW を通じた情報交換が 2020 年 1 月から開始されたことになっている。しかし、ASW は課題が多く援助機関が支援するにはハードルが高い。

確かに、ATIGA 原産地証明書 (Form D) は ASW を通じて情報交換されるようになっている。しかしながら、ATIGA Form D の自己証明制度が 2020 年 9 月に導入され、今後は、第三者証明と自己証明が併用され、第三者証明も ASW を介さない書類による情報交換も依然として残っており、細かく分類すると 3 種類の情報交換方法が運用されている。これら 3 種類の前産地証明が存在する一方で、ASW は 1 種類 (電子的な ATIGA Form D) のみしか取り扱わない。

また、ASW の残り 2 種類の情報である、ACDD (輸出通関情報) と SPS 手続きは 2021 年 4 月現在、ASW を通じた情報交換は行われていない。SPS 手続きはともかく、ACDD には機微な情報の価格情報が含まれており、国際的な情報交換は積極的には行われていない。

ASEAN については、ASEAN Business Advisory Council (BAC) (ビジネス諮問委員会) の取り組み (地域デジタル貿易プラットフォーム) を支援することが望ましい。ASEAN BAC の取り組みということは、ASEAN のすべての加盟国が同意した取り組みであり、支援ニーズが高く、ASEAN の共通認識である。また、ASEAN BAC と JETRO は緊密に連携している。一方で、JETRO は援助機関ではないため、JETRO は大掛かりなシステム支援は得意ではない。そこで、後記 4-1 で述べるように JICA 支援の特徴である機材供与スキームと JETRO が得意とする現地経済界とのネットワークを融合させたシステム支援が有用であると考えられる。

アフリカについては、通関システムの導入は大きく 3 種類に分けられる。独自システム (通関システム、NSW)、ASYCUDA (バージョンはさまざまである。++ の国もあれば World の国もある。)、未導入である。未導入の国はエリトリア、ソマリアと南スーダンの 3 カ国と数少ないが、未導入の背景には根深い問題がある。たとえば、南スーダンでは電力や通信というインフラが整っておらず、ICT を導入する基本的な条件が整っていない。数少ない、南スーダンのようなシステム未導入の国については、利用者の IT リテラシーの低さも相まって、非常に簡易なシステムの導入が現実的である。

ASYCUDA を導入している国については、World 版にグレードアップすることが望まれる。ASYCUDA ++ は 1994 年に開発され、27 年前の仕様であることから現在の貿易環境には適さない。ASYCUDA World も 2004 年に開発されたもので、仕様の古さは否めないが、基本的な税関手続きは網羅されており、まずは ASYCUDA World にグレードアップすることが肝要である。ASYCUDA は UNCTAD が開発したシステムであり、JICA の支援にはなじまない。これまでの実績のように世銀か IMF が支援することが妥当である。

独自システムについては、ある程度の大国 (ケニア、タンザニア、南アフリカ、ナイジェリア等) は独自システムを導入している。ASYCUDA はソースコードが開示されていないため、個別国の個別制度を電子化するため、さらに、ASYCUDA はシングル・ウィンドウに対応していないため、独自システムの開発・導入が求められる。独自システムの導入支援については、JICA 支援の可能性がある。独自システムを開発するには、時間と手間を要することから、ハンズオン支援が得意な JICA に向いている。併せて、制度改善の技術協力プロジェクトを実施することは必須である。システムと技術指導が相まってようやく支援効果が発揮される。システム導入だけを支援しても末端の税関職員や通関業者の能力が向上しなければ失敗するリスクが高い。

SW の導入プロジェクトには開始から完了まで 10 年以上かかるものもある。プロジェクト開始時に最新だった技術が、10 年後は古くなっている。したがって、税関や支援ドナーはプロジェクト期間をとってテクノロジーを管理、維持し、持続的に発展させることが重要である。税関はその時点の新しいテクノロジーを導入すると同時に、将来的にテクノロジーが発展することに対応した行政や組織の枠組みを準備しなければならない。また、持続性を担保するために組織が何を求められているのかを探り、組織を常に発展させていかなければならない。テクノロジーの発展を予測した法令の枠組み作りも求められる。

ICT を導入するプロジェクトは柔軟であるべきである。導入したと同時に、新しいソリューションが登場する。継続して評価し、次世代を予測できるよう行政の能力を強化すべきである。

2) 国境取締や保税貨物の追跡への IT 技術の導入

国境でヒトとモノを迅速かつ効率的に処理するためや、要注意な取り締まり対象を選定するために IT 技術が利用されている。今後、より発展した技術やまったく新しい技術が国境取締に利用されることが期待される。

国内に到着した輸入貨物で輸入引き取り前の保税状態の貨物が、いわゆる保税運送される場合、納税前の貨物をいかに管理するかが税関にとって課題である。また、陸上国境を有する東南アジアやアフリカの国々では、通過貨物の管理も保税貨物と同様に重要な関心事項である。これらのいわゆる保税貨物の管理のために GPS 装置を装着するなどして追跡するシステムが導入されている。また、民間企業でもジャスト・イン・タイムの導入から、自社貨物のトラッキングにシステムを導入している企業もある。

内陸国の多いアフリカでは、経済回廊整備が進められている。JICA は OSBP 支援を行って、陸上輸送の効率化を支援している。しかし、ナマンガヤルスモのように、OSBP の導入によって手続きの効率化が進んだとしても、貨物量がハードの許容量を超えてしまい、国境でトラックの渋滞が発生するなどの障害が発生している。こうした障害を取り除くには、国境でのトラックの迅速通過を支援する IT 技術の導入が肝要である。具体的には、東部アフリカで導入されているような GPS によるトラッキング、トラックのナンバー自動読み取りによるオートゲートが考えられる。ただし、通関システムと同様に、拙速な IT 技術の導入は失敗のリスクが大きいことから、現地の事情をよくよく調査したうえで、運用が確実に行われる支援を計画することが必須である。

3) 新しい IT 技術の導入に向けた税関職員向け研修

新しい IT 技術が導入される場合、利用者である税関職員に対する研修は課題である。IT リテラシーには個人差、各国の置かれた事情の差があり、適切な運用には工夫（研修計画、研修内容の検討など）が必要である。

(2) 民間企業関連

1) 貿易関連の IT 化

民間企業は政府に先立ち新しい IT 技術を導入してきている。民間企業が導入している IT 技術には貿易面でも利用可能で貿易手続きを改善するものもある。

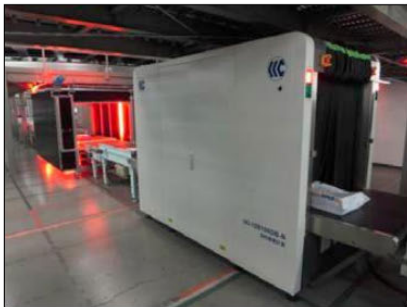
3-5 国際貿易関連のハードインフラ

(1) 税関とその他省庁関連

税関手続きやその他省庁（入国管理局等）は限られた人員で多様化する行政ニーズに対応するために積極的に機器を導入して迅速化、効率化を図っている。下図 3-15 のように、電子商取引の増加に伴う国際郵便物に増加に対応するため、X 線検査装置を活用して悉皆的な検査が行われている。また、X 線画像を AI を活用して分析する取り組みも検討されている。また、旅客の入出国手続きを効率化、迅速化するために下図 3-16 のように電子ゲートが導入されている。さらに、下図 3-17 のように税関業務を効率化するため、税関申告スマートフォンアプリが導入されており、また、南スーダン税関コード導入による税関能力強化プロジェクトフェーズ 2 でも、HS 分類支援のためのスマートフォンアプリを導入し、税関職員のみならず、通関業者や輸出入者の品目分類の業務支援が行われている。

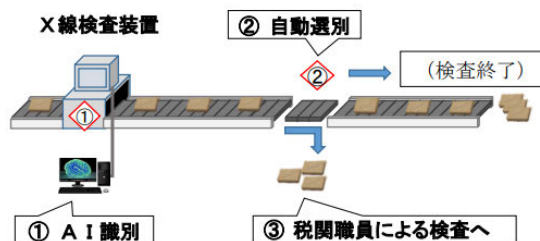
- 限られたマンパワーの下、X線検査装置を始めとする取締・検査機器も活用しつつ、厳格な水際取締りと効率的な通関の両立を実現していく必要。
- 併せて、AIによるX線画像識別機能を導入し、検査対象郵便物の自動選別により、国際郵便物の検査の効率化を検討中。

X線検査装置を活用した悉皆的な検査



コンベア上にX線検査装置を配置し、X線検査を機械化・自動化

AIを活用した検査対象郵便物の自動選別 (イメージ)



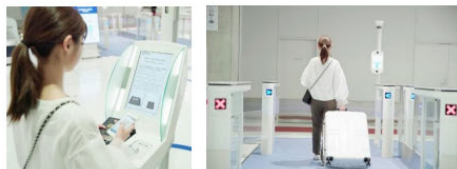
出典：『貿易と関税』2021年1月号

図 3-15 X線検査装置を活用した郵便物検査

迅速と厳格を両立した取締り

- テロ関連物資や不正薬物に対する厳格な水際取締りと、円滑な通関を両立するため、先端技術を積極的に活用。

■ Eゲート(税関検査場電子ゲート)



- ・ 人と人との接触を軽減することから、新型コロナウイルス感染症対策として有用。
- ・ ITを活用し、旅客の通関を自動化。
 - 携帯品申告書は、電子的提出が可能
 - 検査においても、事前情報等を活用
 - 顔認証による本人確認の実施
- ・ 2020年10月現在、成田、関西、羽田、中部、福岡、新千歳に配備。
(2021年3月末までに那覇にも配備予定)

■ X線CTスキャン検査装置



- ・ 要注意貨物(携帯品)の悉皆的・効率的な検査が可能。
- ・ 自動識別・画像解析機能を搭載。



- ・ 非接触検査により感染リスクの低減にも資することから、新型コロナウイルス感染症対策としても有用。

出典：『貿易と関税』2021年1月号

図 3-16 電子ゲートを活用した旅客の入出国手続き

税関申告アプリ

事前に！ アプリを使ってスマホで簡単に申告

スマートフォンに「税関申告アプリ」をダウンロードして、案内にしたがって入力すると「携帯品・別送品申告書」を作成できます。入力が終了するとQRが作成されます。

App Store
Google Play

税関検査場で！ ゲートをスピーディに通過

必要なのはパスポートとQR
日本の空港の税関検査場に設置された電子申告端末で、パスポートとアプリで作成したQRを読み取らせることにより「携帯品・別送品申告書」の提出が完了します。その際、ゲート通過のときに必要となる顔認証用の写真を撮影します。

※端末にアルコール消毒液を用意していますので、端末使用前後の手指消毒をお願いします。

ゲートは顔認証で通過
電子申告端末での手続きが完了したら、そのままゲートをスムーズに通過できます。

※ 税関職員による検査を受ける場合があります。
※ 顔認証のために撮影された写真は、ゲート通過後、すぐに消去されます。
※ 免税範囲を超えた携帯品や別送品の申告等がある場合は、税関職員がいる検査台に案内されます。

（出典）税関検査場電子ゲートリーフレット

不明な点は空港内の税関職員にご確認ください。

税関イメージキャラクター「おスラム君」

出典：『貿易と関税』2021年1月号

図 3-17 スマートフォンアプリによる税関手続きの効率化

(2) 民間企業関連

物流業界でもDX化を図り、物流拠点や輸送サービスの改善を行う取り組みが進められている。物流業界が抱える人手不足とアナログ中心の業務の課題に対応し、また企業間の競争ではなく、オープンなプラットフォームを構築し、業界全体の利益の底上げを図る姿勢がうかがえる。

3-6 COVID-19の影響

(1) 税関とその他省庁関連

1) 税関業務、通関手続きへの影響

税関業務や通関手続きへのCOVID-19への影響は、日常生活と同様に負の影響が表れている。具体的には、ロックダウンが発令された国では、税関職員の出勤が抑制され、通関業務に大幅な停滞が発生した（フィリピン、マレーシア、インドネシア、ケニア、ウガンダ、）。また、感染予防のため、開披検査時に防護服等に替える必要が生じるなどの追加的な検査作業が発生した（ミャンマー）。

陸上国境では、トラック運転手の検疫手続きが追加されたことからトラックの国境通過に時間を要し、通関手続きにも負の影響が発生した。空港でも、一時期航空機の発着が停止されたため、旅客と貨物の国境通過に負の影響が発生した。

こうした影響に対する対策としての国際機関（例、WCO）の加盟国支援は後記（3）の通りである。また、日本も開発途上国を支援している。開発途上国を含めた、今回の調査対象国の対応としては、電子メールやオンライン会議を利用したコミュニケーションを取り入れている。

2) 徴税確保に向けた動き

COVID-19 対策に向け財政出動を行う必要がある影響で、先進国を含めた各国税関は、貿易量が落ち込む中であっても、できる限り関税等の徴収額を落とさない取り組みを行っている。貿易量が落ちていることから通関時の徴収額をこれまでと同様の水準に確保することは難しく、過去に通関された貨物に関する事後調査に力点を置いている国もある。

3) より一層の業務効率化（非接触化、業務の集中と分散）

これまでも進められてきた通関電子化がより一層進む可能性がある。電子化の目的の一つとして、非公式手数料授受の機会減少があり、各国税関はできる限り税関職員と輸入者等民間企業関係者が接触しないようにしてきた。今回は COVID-19 という別の要因から非接触が求められている。要因は異なるものの、電子化は利用可能なツールであることから、より一層の電子化が進むと予想される。

(2) 民間企業関連

1) 民間企業の SC への影響

新型コロナウイルスの影響によりまず 2020 年 1 月頃中国製部品が逼迫し、各国の工場に影響が出始め、その後世界中に感染が拡大すると、各国の多くの製品の SC に影響が連鎖した。SC の川上だけでなく川下の市場全体が混乱し、需要が減少したことを受け、民間企業は中長期的な事業戦略やビジネスモデルの見直しを迫られている。新型コロナウイルスの拡大に伴いヒト、モノの流れが分断されたため、海上輸送、航空輸送とも物流は混乱し、部品が調達できず、またロックダウンにより工場が稼働できないため生産ラインの停止、生産量減、売り上げ減となっている状況が把握できる。

2) SC 見直しのシナリオ

各企業は、新型コロナウイルスの感染拡大で製品の生産が滞った反省を踏まえ、SC 見直しを含む事業継続計画（Business Continuity Plan : BCP）の策定を進める必要性に迫られている。調査団のヒアリングや JETRO、日経ビジネス等の調査結果より以下 2 つのシナリオの検証を行う。

- シナリオ 1 : SC の変更（国内生産回帰、生産地の見直し）
- シナリオ 2 : SC の強靱化（販売戦略、調達先の見直し等）

① シナリオ 1 : SC の変更（国内生産回帰、生産地の見直し）

調査団のヒアリングの中でも国内生産回帰、生産地の見直しを検討すると回答した企業があり、動向について考察を行う。

(i) 国内生産回帰

i) 経済産業省 SC 対策のための国内投資促進事業費補助金

経済産業省は 2020 年 4 月、新型コロナウイルスの感染拡大で顕在化した SC の脆弱性を踏まえ、国内で生産拠点等の整備を行う企業に対して補助を行うスキームを発表した。国内における生産拠点等の整備を進め、製品等の円滑な確保を図ることで SC の分断リスクを低減し、日本の製造業等の滞りない稼働、強靱な経済構造の構築を目指すことを目的としている（図 3-18）。

サプライチェーン対策のための国内投資促進事業費補助金
令和2年度補正予算額 **2,200億円**

地域経済産業グループ 地域経済産業政策課
03-3501-1697
地域経済産業グループ 地域産業基盤整備課
03-3501-1677

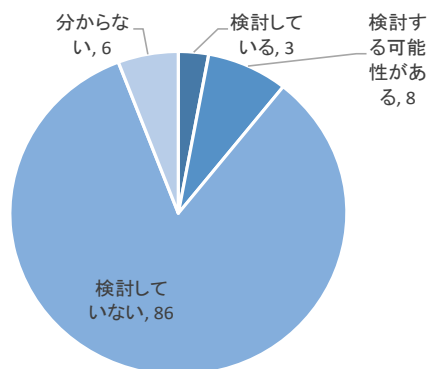


出典：経済産業省 令和2年度補正予算の事業概要

図 3-18 SC 対策のための国内投資促進事業費補助金

2020 年 7 月の採択で支援対象となったのは、岐阜県でワクチンを製造する塩野義製薬、宮城県でマスク製造を行うアイリスオーヤマ、三重県でマスク製造を手掛けるシャープなど医療関連に加え、兵庫県で自動車部品を製造するカネミツなど製造業も含め、計 57 件・574 億円。2020 年 11 月には 146 件、約 2,478 億円が採択され、(1)生産拠点の集中度が高い半導体関連、車載用電池関連等の製品・部素材、及び (2) 国民が健康な生活を営む上で重要な医療関連製品・部素材が中心となった。

ii) アンケート調査結果



出典：日経ビジネス

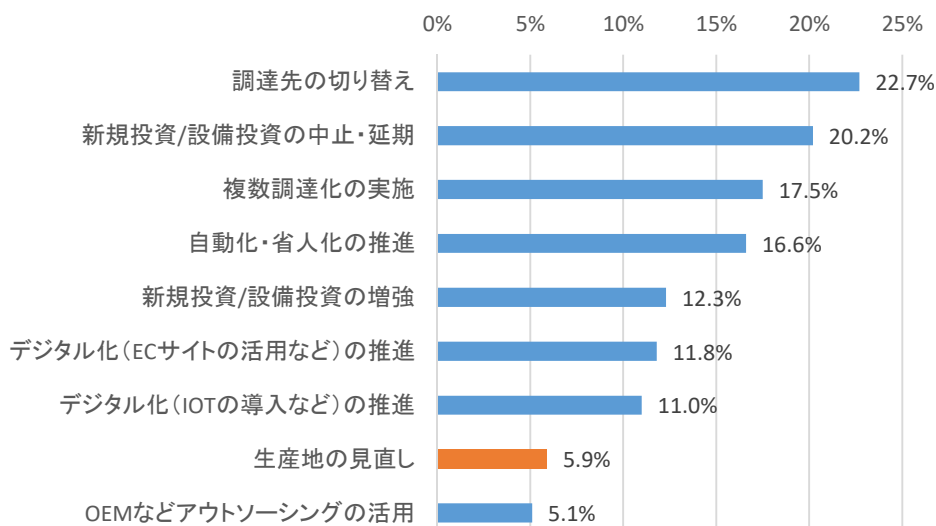
図 3-19 自社工場の国内回帰の検討についての回答

一方で日経ビジネスによると、2020 年 7 月に海外に自社工場を保有する企業（103 社）を対象に行ったアンケート調査にて国内回帰の意向の有無を聞いたところ、83.5%（86 社）が「検討していない」と回答している（図 3-19）。「検討している」を選んだのは 2.9%（3 社）にとどまった。国内回帰という選択肢を検討する企業は少数派であると考察できる結果となっている。

(ii) 生産地の見直し

i) JETRO 調査

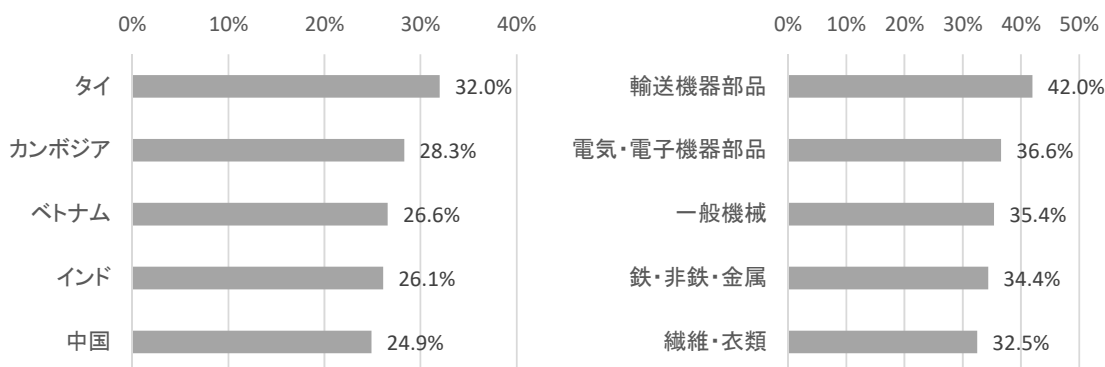
JETRO の 2020 年度海外進出日系企業実態調査（アジア・オセアニア編）によると、新型コロナウイルスの感染拡大を受けた現地での事業戦略やビジネスモデルの見直しを行う企業について、全体の 52.2%の企業が「見直しを行った、もしくは同予定がある」と回答した。2,955 社のうち具体的な見直し内容については、「在宅勤務やテレワークの活用拡大」と回答した企業が 53.8%と最も多く、以下、「販売先の見直し」(42.4%)、「人員削減による合理化」(31.0%)、「販売製品の見直し」(25.5%)が続いた。また調達や生産戦略の項目に関する具体的な見直し内容については、「調達先の切り替え」(22.7%)を最大に、「新規投資/設備投資の中止・延期」(20.2%)、「複数調達化の実施」(17.5%)が続いた。調達先を再考し SC の強靱化を図る動きが加速していることがわかる。他方、「生産地の見直し」といった大きな SC の変更を考える企業は 5.9%にとどまる結果となった(図 3-20)。「調達先の切り替え」を行い SC の強靱化を図る回答が多くみられる一方、「生産地の見直し」による既存 SC の変更を検討する企業は少数派であると考察できる。



出典：JETRO 2020 年度海外進出日系企業実態調査（アジア・オセアニア編）

図 3-20 見直しの具体的な内容（調達／生産戦略）

「調達先の切り替え」は、国別ではタイ、カンボジア、ベトナムなど ASEAN 各国が目立った。業種では幅広く、輸送機器部品、電気・電子機器部品が上位を占めた(図 3-21)。



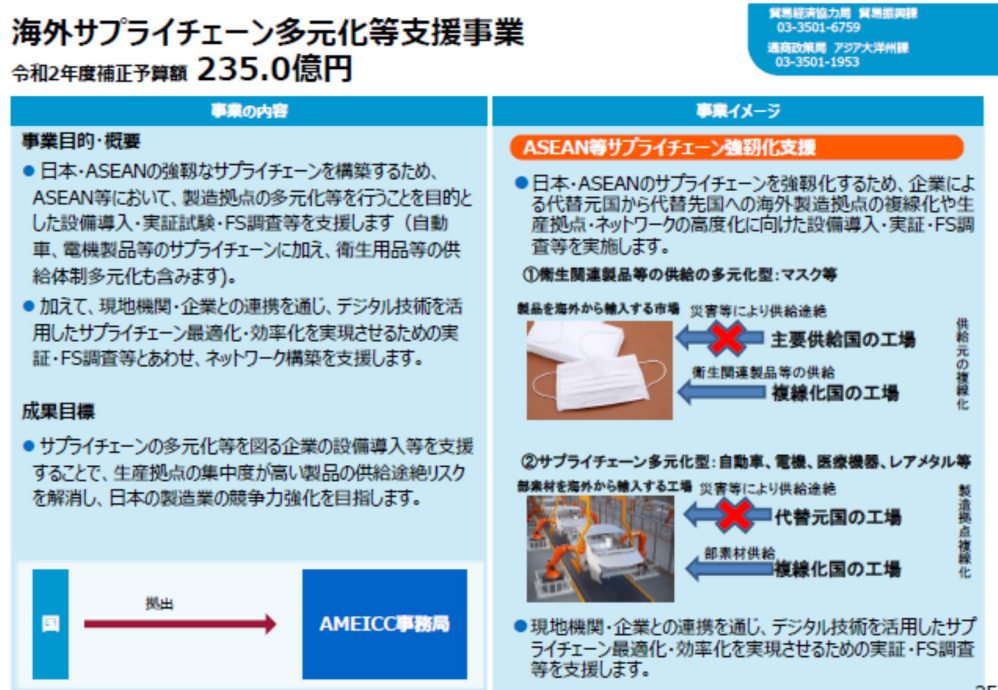
出典：JETRO 2020 年度海外進出日系企業実態調査（アジア・オセアニア編）

図 3-21 調達先の切り替え

② シナリオ2：SCの強靱化（販売戦略、調達先の見直し等）

(i) 経済産業省 海外SC多元化等支援事業

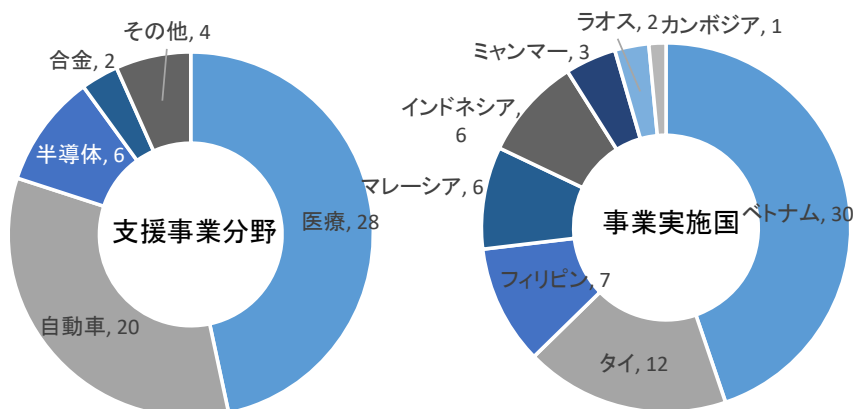
日本企業の海外SC多元化についても、経済産業省は支援策を打ち出している。日・ASEANのSC強靱化のため、ASEAN等の地域で、海外子会社等によるSC多元化を目的とした設備投資や、設備導入のためのフィジビリティ調査（Feasibility Study：FS）、実証事業等にかかる経費の一部を補助する事業であり、SCの分断リスクを低減し、持続可能で責任ある供給体制を確立するとともに、日ASEAN経済産業協力関係を強化することを目的としている（図3-22）。



出典：経済産業省 令和2年度補正予算の事業概要

図3-22 海外SC多元化等支援事業

2020年7月と12月の採択で合計60社が支援対象となった。支援事業分野としては医療用ガウン、サージカルマスクなどの医療関連とトランス、ワイヤーハーネスなどの自動車部品関連が全体の80%を占め、事業実施国としてはベトナムが全体の45%を占めた（図3-23）。



出典：JETRO

図3-23 海外SC多元化等支援事業 分野、実施国

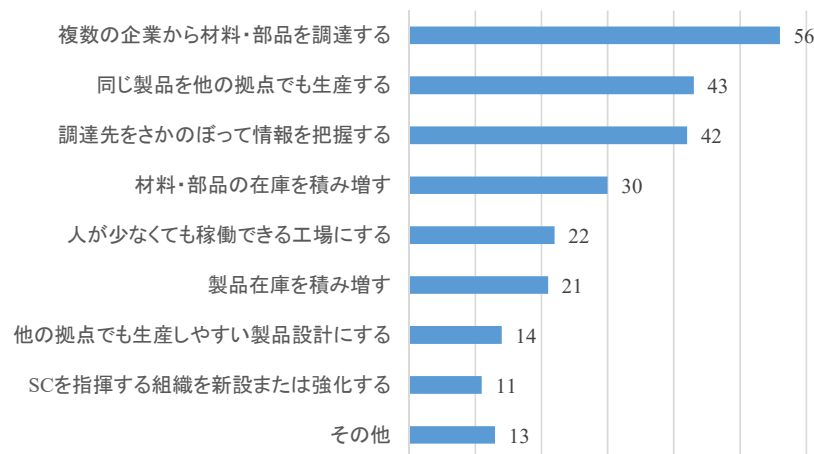
(ii) ヒアリング結果

ヒアリングの中では、SC の変更ではなく既存の SC 内の見直し、中国以外のベトナムなどの拠点の生産強化が進むだろうとの意見が多く聞かれた。

(iii) 日経ビジネスアンケート結果

上記の日経ビジネスのアンケート結果によると、80.7%（88 社）に上る企業が SC を見直すという結果になった。見直し方法については、コロナ禍での SC の混乱の反省から、「複数の企業から材料・部品を調達する」を選んだ企業が 56 社と最も多く、次いで 43 社が「同じ製品を他の拠点でも生産する」を選んだ。「他の拠点でも生産しやすい製品設計にする」との企業が 14 社あり、仕入れや生産の複線化の必要性が明らかとなった（図 3-24）。

また、42 社が「調達先をさかのぼって情報を把握する」と答えており、海外からの部品供給が止まった原因を突き止められず困惑した企業が多く、SC の見える化の対応が求められている。22 社が回答した「人が少なくとも稼働できる工場にする」対応と併せ、SC のデジタル化が進むものと考えられる。



出典：日経ビジネス

図 3-24 SC の見直し方法

3) 考察

シナリオ 1、2 共に日本政府と民間企業が SC 見直しに向けて取り組みを進めているところであるが、ヒアリングの中でも「現時点では今後の方針が決められていない、すぐに判断できない」などの回答が多くあり、新型コロナウイルスの第 2 波、第 3 波が世界を襲う中、現時点で SC の変更を行うか、強靱化を進めるかの判断を下すのは難しい状況であると考えられる。

シナリオ 1：SC の変更については、経済産業省主導の下、医療機器やマスクなど感染症対策の必需品等の国内製造を進めているケースが多くみられる。しかし日本が災害大国であるリスクや、経済合理性だけでない短期的な対応は、SC の競争力低下につながるリスクがある。

またシナリオ 2：SC の強靱化については、進出国内で生産して、同国・地域内向けに販売する「地産地消」、従来限られていた調達先を複数に分け、生産地を 1 拠点に集約させない「分散化」、そして進出国内での生産ではなく、周辺国や日本などからの輸出で対応する「輸出対応」などの対応が見られる（JETRO 特集：新型コロナ感染拡大）。加えてデジタル対応による SC の強靱化を取り入れ、新たなビジネス領域に参入する企業も増えるものと考えられる。

(3) 国際的な支援の動き

1) WCO の取り組み

WCO では、COVID-19 の発生直後から WHO らと連携するとともに、加盟国に対して支援を開始した。その一環として、WCO は COVID-19 危機下での関係者間のコミュニケーションに関するガイドラインを発出して、加盟国税関の COVID-19 対応についての指針を示した。同ガイドラインの骨子は以下の通りである。

ステップ 1：専門のタスクフォースの立ち上げ

ステップ 2：事実の認定

ステップ 3：COVID-19 の危機コミュニケーションシナリオの作成

ステップ 4：適切なコミュニケーションツール/チャネルの選択

ステップ 5：税関職員とのコミュニケーション

ステップ 6：関係機関とのコミュニケーション

ステップ 7：会議等の予定を変更するための計画の周知、オンライン会議のためのツールの検討

ステップ 8：メディアからの問い合わせへの準備

ステップ 9：コミュニケーションプロセスの継続的な評価

ステップ 10：通常のコミュニケーションの再構築の準備

上記ガイドライン以外にも、WCO では、COVID-19 関連物資（救援物資等）の HS 分類支援、COVID-19 関連の偽薬の違法取引取締支援等を継続して行っている。

2) 日本の開発途上国支援

日本は、COVID-19 に対応する開発途上国の税関行政の能力を構築するための WCO プロジェクトを支援することを 2020 年 6 月に発表し、開発途上国を支援している。WCO の COVID-19 プロジェクトは、COVID-19 に代表されるさまざまな混乱状況や、収集されたベストプラクティスに基づくその他の同様の緊急事態に対処する上で、事業継続性とインシデント対応に関する税関行政の WCO ガイドラインを策定する。また、各国の状況やニーズを考慮して、国・地域研修をはじめとする様々な支援策を通じて、WCO の関連するツール、特に後発開発途上国（LDC）を含む WCO の加盟国に対して、関連する手段やツールの導入支援を行う。

また、情報や専門知識のタイムリーな普及を図るため、同プロジェクトは、関連する WCO の方策、ツール、イニシアティブ、データベース等の情報をまとめ、メンバーや関係者が直面する様々な COVID-19 関連の課題に取り組む専用 WCO ウェブサイトのさらなるアップグレードを行う。

3) 日本の COVID-19 に関する取り組み

COVID-19 として、日本の税関は、以下の対応を行っている。

(i) 救援物資等に関連する税関手続

COVID-19 関連の救援物資やライフラインを確保するための物資など緊急に通関を行う必要のある物品の輸出入通関については、優先して通関される。また、無償貨物の場合、無償で提供されることを確認できる場合には、その貨物に課される関税、消費税は免除される。また、輸出も簡易な様式での申告が認められている。

(ii) 税関手続の弾力的対応

2020 年 2 月 25 日の日本政府の新型コロナウイルス感染症対策本部が決定した「新型コロナウイルス感染症対策の基本方針」を踏まえ、輸出入者や通関業者ではテレワークが広く行われることが想定されることから、輸出入通関手続等について、以下の柔軟な対応が行われている。

- i) 利便の良い税関官署での申告
- ii) COVID-19 の影響により押印をすることが難しい場合には押印は不要
- iii) 原本を書面により提出または提示する必要があるものであっても、COVID-19 の影響により、原本を提出又は提示することが難しい場合には、電磁的記録の提出によることが可。
- iv) 通関業者の在宅勤務等の容認
- v) その他（原産地証明書等の提出猶予の期限の弾力的運用、納期限延長に係る担保の柔軟な取扱 等）

第4章 効果指標及び課題診断マトリックスの検証

4-1 税関分野の国際潮流を踏まえた今後の課題の分析

4-1-1 支援アプローチ

日本の外交方針である「自由で開かれたインド太平洋」構想（図 4-1）を念頭に置きつつ、その一要素である自由貿易に資する税関の有り方を検討した。同構想では、アジア、特に ASEAN について、連結性の向上に主眼が置かれ、貿易・投資の促進を図ることが目標とされている。アフリカについては、開発の他にガバナンスを先方政府とともに向上させていくこととされている。



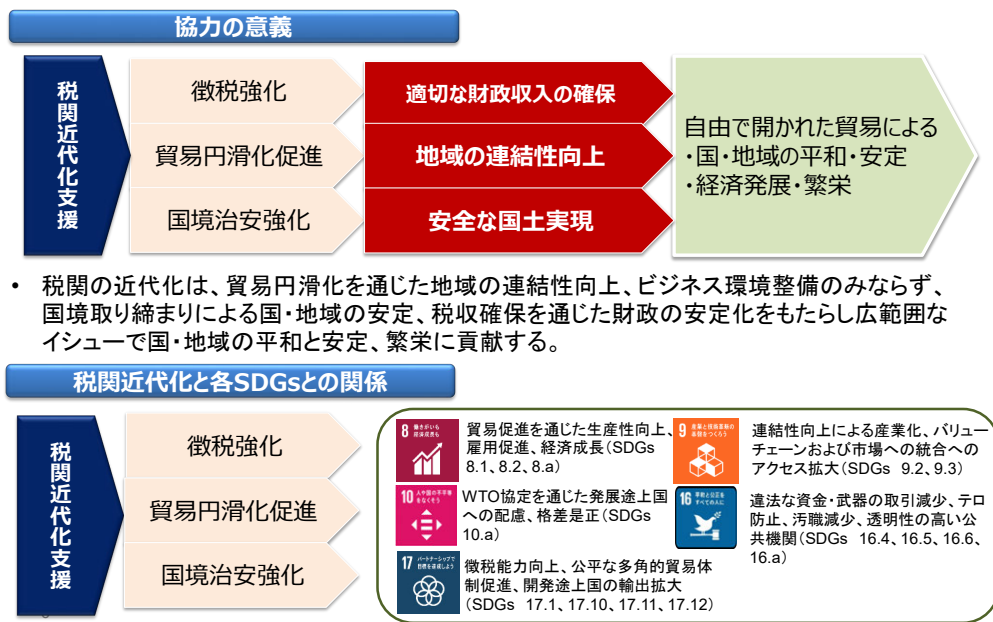
出典：外務省¹⁶

図 4-1 「自由で開かれたインド太平洋」構想

上記外交方針の大枠の下、上位の公共財政管理・金融市場整備イニシアティブの方針に従い、「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化」に関する支援アプローチを検討した。2019年5月現在の上記方針では下図 4-2 の通りとされている。本調査で収集した WCO が毎年取りまとめている Annual Report を始めとした各種レポートや東南アジア・アフリカ地域の民間企業（日系企業に加え現地企業も含む）に対して行ったヒアリング結果を基に、今回の調査対象国である東南アジアやアフリカ諸国の現状を検討した。税関支援のビジョンともいえる目標「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化」の達成のために、対象地域（アジア、サブサハラ・アフリカ）ごとに税関の普遍的3使命に応じて、「現状・課題」、「戦略」、「KPI」、「支援分野（プロジェクト）」や「重点分野」について図 4-3～図 4-5、表 4-1 の通り取りまとめた。また、統計的な現状は表 4-2 と表 4-3 に取りまとめた。

¹⁶ <https://www.mofa.go.jp/files/000430632.pdf>

「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化」を取り巻くイシュー



出典：JICA

図 4-2 「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化」に関する現状認識

税関分野のいわゆるビジョンとしての「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化」をやや詳細に解釈すると、「国際標準に基づく税関その他の国境手続きの簡素化及び調和化を推進し、国境における貨物の通関手続及び人の移動手続の効率化を通じ、地域の連結性向上、ビジネス環境整備のみならず、国境取締による国・地域の安定、税収確保を通じた国家財政の安定化を図り、地域統合を一層推進し自由で開かれた貿易による地域の平和・安定、質の高い経済成長を達成する。」と言える。本調査を通じ、前章までに分析してきたように、アジアとサブサハラ・アフリカでは現状が異なることから、地域に応じた支援アプローチを検討することが合理的である。

(1) アジア地域税関への支援アプローチ

1) 総論

アジア地域の税関を取り巻く現状・課題としては、税関の3使命という分類では貿易円滑化に関するものが主たるものである。連結性を向上し ASEAN には日系企業が多数進出しており、また、すべての ASEAN 加盟国が日本と EPA を締結している。こうした状況に鑑み、ASEAN の連結性を強化するため、ビジネス環境整備を目指す。同 EPA の活用促進を図ることが支援ニーズにも合致し、支援効果も高い。

2) 貿易円滑化

ASEAN では、2015 年の AEC 設立や GMS の CBTA に関する取り組みが進んでおり、USAID が支援している ASW の取り組み等を考慮しながら、貿易円滑化を支援する。既存の TFA 利用を促進し、制度と手続きが乖離しているという現状・課題を克服するための支援を行う。支援の結果を測定する指標としては、TRS が有効である。世銀の指標や TFA の進捗率の改善も有効な指標である。

3) 徴税

徴税に関する支援としては、徴税目標があることに起因する不透明な徴税が事後調査に関連して指摘されている。透明な徴税事務が行われるための支援が必要である。透明な徴税事務支援としては、徴税に関わる部門に対する徴税能力強化が考えられる。

一方、徴税能力強化と異なり、不当な徴税が行われないための支援も必要である。不当な徴税が行われないためには、たとえば、原産地規則の適切な運用が考えられる。本来原産性が認められるはずの原産地証明書が否認されたり、協定で求められている以上の詳細な記述が求められるなど、原産地規則を適切に運用するための支援が必要である。これらの支援の結果を測定する指標としては、後述の徴税に着目した指標が有効である。

4) 国境管理

貿易円滑化や徴税に力点が置かれるあまり、国境管理の優先順位が相対的に低くなっている。ASEAN ではタバコなどの高関税率品の密輸や偽造品の密輸入が問題だと指摘されている。また、CITES 該当物品の密輸入もタイやベトナムで報告されている。これらの密輸を阻止するための支援が必要である。国境管理支援については、国際機関を中心とした他ドナーが積極的に実施しており、他ドナーとの協調が、考えられる支援スキームである。JICA の特徴を考慮すると、リスク管理支援が有効な支援方法である。効果指標としては、密輸摘発件数や増さ税額（貿易不正請求など）等が考えられる。

5) JICA 支援の考え方

ASEAN 加盟国への税関支援では、これまでも日本の税関局の職員が長期専門家としてされ、現地税関当局に日本の税関職員が常駐することで円滑な支援が行われてきた。こうした JICA 支援の特徴（強み）を活かしつつ、貿易円滑化支援を行うことが合理的なアプローチである。支援の結果を測定する指標としては、TRS が有効である。世銀の指標や TFA の進捗率の改善も有効な指標である。

(2) サブサハラ・アフリカ地域税関への支援アプローチ

1) 総論

サブサハラ・アフリカ地域の税関を取り巻く現状・課題は山積している。税関の3つの使命すべてに支援が必要である。サブサハラ・アフリカ地域の域内では東南部は比較的発展しており、特に南アフリカ共和国の税関については民間企業からも高く評価されている。一方、西アフリカについては、地域共同体の活動も活発ではなく、ガーナやナイジェリア等、比較的大国はあるものの、全体として発展は遅れている。アフリカの税関は徴税に対する政府の期待・圧力が高く、税関職員の個人や所属する組織の業績評価の基準が徴税額に関するものが取り入れられているなど、徴税に関心の重きが置かれている。

2) 貿易円滑化

2021 年 1 月によりやく AfCFTA の運用が開始されるなど、貿易円滑化への関心に移る兆しが見えている。民間企業の間では AfCFTA の認知度にばらつきがあり、関心が低い民間企業もある。一方、

これまで米国やヨーロッパといった国との取り引きをアフリカ域内の比較的大きな経済圏（エチオピアやケニア）にも取り引きを拡大したいという企業もある。このように、AfCFTA を成功させることができれば、アフリカが飛躍的に発展する可能性がある。こうした文脈から、貿易円滑化支援では、特に AfCFTA に着目した支援が有効であると考ええる。AfCFTA 支援を通じて RECs も支援するというアプローチが効率的である。アフリカ全体としては AfCFTA 支援ということになるが、RECs には機能していないものもあれば、比較的機能しているものもある。そこで、一足飛びに AfCFTA 支援策を検討するのではなく、RECs の積み上げとしての AfCFTA という理解で、先行する RECs の支援を横展開する。AfCFTA も他の RECs も政府機関はともかく、民間での認知度は低い。民間の貿易関係者（輸出入者やフォワーダー）は十分には AfCFTA や RECs 制度を理解していない。こうしたことから、制度の周知活動を支援することは有効である。また、RECs の阻害要因として、特定国が行っている保護主義的な動きや非関税障壁の設定がある。こうした阻害要因を取り除くための支援が有効であると考ええる。効果指標としては、ASEAN と同様に TRS や世銀の指標などが考えられる。

3) 徴税

徴税に関する支援については、税関職員の汚職、時に通関業者と結託した汚職に留意する必要がある。上記のとおり、業績評価の基準の一つとして徴税額があり、徴税目標を達成しようとするあまり、制度を逸脱した運用が行われたりする。他方で、徴税が厳しいということで納税額を低く抑えたい民間企業への非公式手数料の要求という事象も見受けられる。さらに、輸入者等が税関手続きに疎いことに付け込み、通関業者が税関職員と結託する事象も見受けられる。こうした事情に加え、今後、コロナ禍の影響を受けた国内の税収減による税関の徴税強化や財政出動の反動としての徴税強化が考えられる。適正に必要とされる徴税額を確保できる支援が求められる。具体的な支援としては、汚職対策としての非接触手続き（手続き電算化）やリスク管理による輸出入者の選別などが考えられる。効果指標としては、後述の徴税に着目した指標が有効であると考ええる。

4) 国境管理

国境管理についても、そもそもテロの不安など、治安自体が不安定な国が多いことからセキュリティリスクが高い。また、不正薬物の製造国の存在、貧困に伴う知的財産侵害物品（多岐にわたるが、模倣医薬品や基準に満たない衛生用品もある）の横行、CITES 該当物品の密猟・密輸出の課題が山積している。国境管理支援については、国際機関を中心とした他ドナーが積極的に実施しており、他ドナーとの協調が、考えられる支援スキームである。JICA の特徴を考慮すると、リスク管理支援が有効な支援方法である。効果指標としては、密輸摘発件数や増収税額（貿易不正請求など）等が考えられる。

5) JICA 支援の考え方

支援機関である JICA のアフリカ支援の特徴として、OSBP に代表される支援は現地から評価されている。ただし、OSBP、特に EAC の OSBP が成功している要因の一つとして SCT をベースとする関税同盟の成功が挙げられる。OSBP という無償によるハードインフラの整備と SCT や関税同盟、さらには制度の運用者・利用者である税関や通関業者の能力強化が相乗効果を発揮していると分析している。また、南スーダン税関支援のようにハンズオンで臨機応変に状況変化に対応し小さな問

題から大きな問題まできめ細かく、かつ迅速に問題に対応していることも成功要因である。これらの後述（3）の JICA 支援の特徴を加味しながら、個別支援を検討することが肝要である。

（3） JICA 支援の特徴

1) 日本の援助の特徴

日本の援助は、相手国の経済的な自立を目的に置き、民間セクターの開発を重視し、その基盤となるインフラ整備と人材開発を重視するという考え方に基づいていた。このような考え方は、経済協力開発機構の開発援助委員会が主流とされていた、いわば福祉として援助をみる考え方とは異なるもので、日本の援助の顕著な特徴の一つである。

援助目的が異なればそのための政策手段も異なってくる。多くの欧米諸国が援助は原則として無償であるべきとしたのに対して、日本は無償・技術協力に加えて円借款という仕組みを活用し、受入国にとって供与条件のよい資金を大量に提供して開発途上国の経済的な自立への努力を支援した。

日本の援助の知的な基盤は、多くの場合、自らの経験であった。日本の歴史を巨視的に見れば、外から優れたものを受け入れて、自らの努力と工夫によりそれらを改良していく過程だったといえるが、暗黙的に共有されたそのようなモデルの有効性への確信が日本の援助の根底にあった。

このような、経験を基盤とした日本の援助は、新古典派経済学によるものを含めて特定の理論体系に依拠するという事は少なかった。日本の援助の政策決定や具体的な実施は、マクロ経済的な枠組みから発想するのではなく、個別のケースに応じつつ、基本的には技術系の官庁によって支えられてきた。経験に基づき特定のドクトリンに縛られないという意味で、日本の援助は柔軟であり多くの場合有用でもありえたが、理論化され発信されることも少なかったお言う弱点も抱えていた。

日本の援助のもう一つの特徴は、「現場」、「暗黙知」、「人」を重視する伝統である。キャパシティ・デベロップメントの重視は現場重視で経済を発展させてきた日本の経験そのものであり、日本の援助の基本をなす考えであった。さらに、開発途上国の間の相互学習である「南南協力」の重視もそこに連なる。日本は、開発途上国の間の横の知識・経験の共有が有用であるとの信念に立って、南南協力を促進するための「三角協力」という仕組みを育ててきた。¹⁷

2) 人材育成

JICA は ASEAN の税関に日本の税関職員を長期専門家として派遣するなど、現地に根付いた人材育成が特徴である。アフリカの未成熟の国（たとえば、南スーダンなど）への欧米の援助機関の支援がたびたび成功しない理由として、成功事例の単純な移植や旧態依然とした支援方法が挙げられている（グレッグ・ラーソン他、2013 年）¹⁸。その点、JICA 支援は C/P に寄り添い、C/P の課題把握に努め、C/P の事情に応じた支援方法を検討して実施し、成功している（第 3 章参照）。

3) 機材供与スキーム

JICA の支援の一つとして機材供与がある。税関分野では、ベトナムやミャンマーへの通関システムの供与、大型 X 線検査装置の供与（ウズベキスタン等）、監視艇の供与（東部アフリカやカンボジア等）、税関分析所（インドネシアやモルジブ等）への検査機器供与等がある。人材育成や制度構

¹⁷ 加藤宏、2018 年、『国際開発学辞典』、丸善出版、pp. 514-515

¹⁸ South Sudan's Capability Trap: Building a State with Disruptive Innovation
https://bsc.cid.harvard.edu/files/bsc/files/268_sudan-pdia.pdf

築の前提として機材が必要となる場合がある。日本が外国税関を支援する際に機材を供与できるのは JICA のみである。

4) WCO との MOC を通じた共同支援

税関の国際基準の多くを所管する WCO には、国際基準に関する知見が集積している。日本の税関職員も WCO の認定専門家を多数輩出しているが、WCO の職員との協働がもたらす相乗効果は大きい。JICA は WCO と MOC を締結しており、WCO 職員との協働が可能である。同 MOC の効果を最大化するため、MOC を利用した支援が効果的である（東部アフリカ支援等）。

(4) 優先度判定基準

1) 地域の共通課題

第 3 章で述べたように、課題には地域に共通する課題と個別国または若干の複数国のいわゆる個別課題がある。個別課題に対応することはもちろんであるが、優先順位としては共通課題の方が高い。なぜならば、共通課題の方が支援に対する影響が大きいことと、課題を克服している周辺国の知見も活用することができるからである。

2) 費用対効果

課題があることは間違いないが、援助にはリソースが限られていることに留意が必要である。たとえば、高額な機械やシステムの導入支援を行っても限られた裨益者しかいないのであれば、優先順位は低くなる。一方で、高額であったとしても、たとえば、VNACCS のように全国に裨益し、貿易環境全体が改善するような支援は優先順位が高いと言える。なお、個別プロジェクトを計画する際に、厳しい査定は必須である。

3) 緊急度

課題には時間軸の視点は必要である。課題があったとしても、その影響が軽微であり緊急でないならば、他のより緊急な課題に対応すべきである。例えば、HS コードは約 5 年ごとに改正が行われており、次回改正は 2022 年に実施される。HS コード改正に関する支援は改正までに行うことが必要であり、このように対応に時間が限られている課題には優先的に対応すべきである。

4) コミットメント

日本政府として、政治的にコミットしているものについては、優先的に対応すべきである。日 ASEAN の文脈で、たとえば大臣会合で打ち出した方針に沿った支援や、TICAD の議論で日本が支援することになっている課題について、支援の優先順位は高まる。

5) JICA スキームとの相性

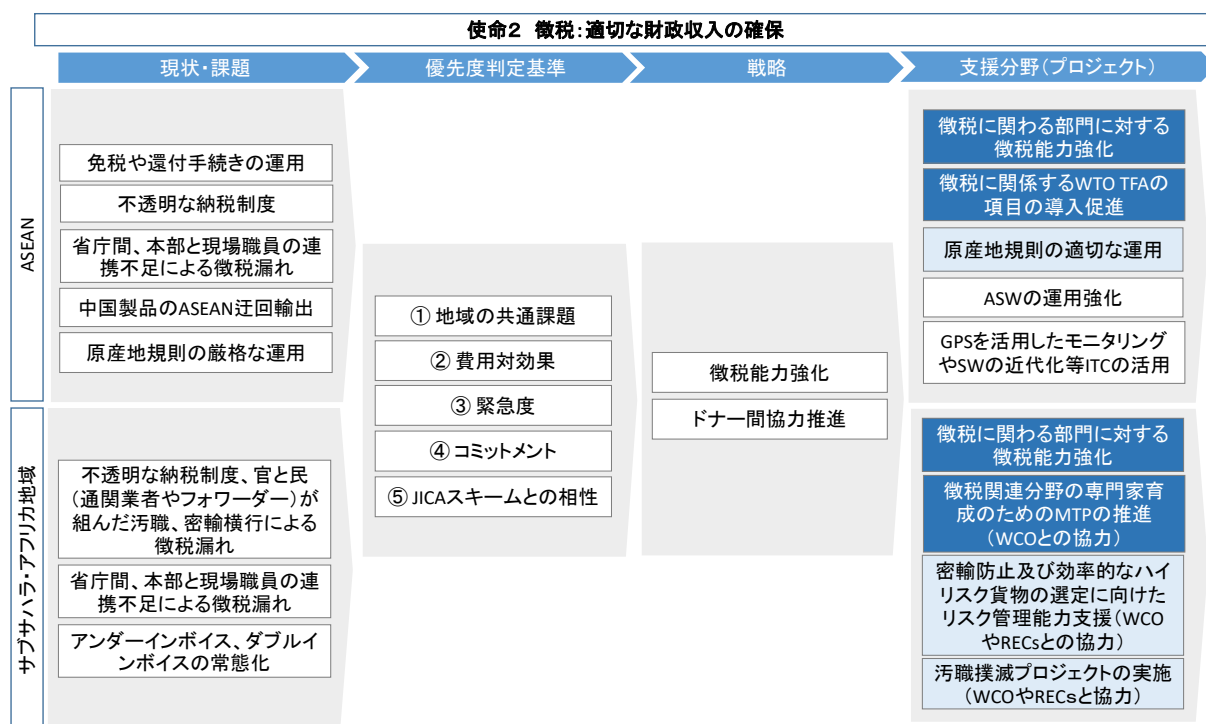
上記(3)で述べたように、JICA の支援には特徴がある。仮に課題があり、上記の要因で一見すると優先順位が高いようなものであっても、JICA のスキームと相性が悪いものについては優先順位は低くなる。逆に、他の要因では多少優先順位が低いように思われるものでも、JICA スキームと相性のよいもの（機材供与など）については、優先順位が高いと言える。

上記を踏まえつつ、税関の使命3つに対応した支援アプローチ案について、支援分野に濃淡（青色が濃いほど優先順位が高い）を付けつつ、図4-3～図4-5に概要を示し、具体的な内容について表4-1のとおり取りまとめた。



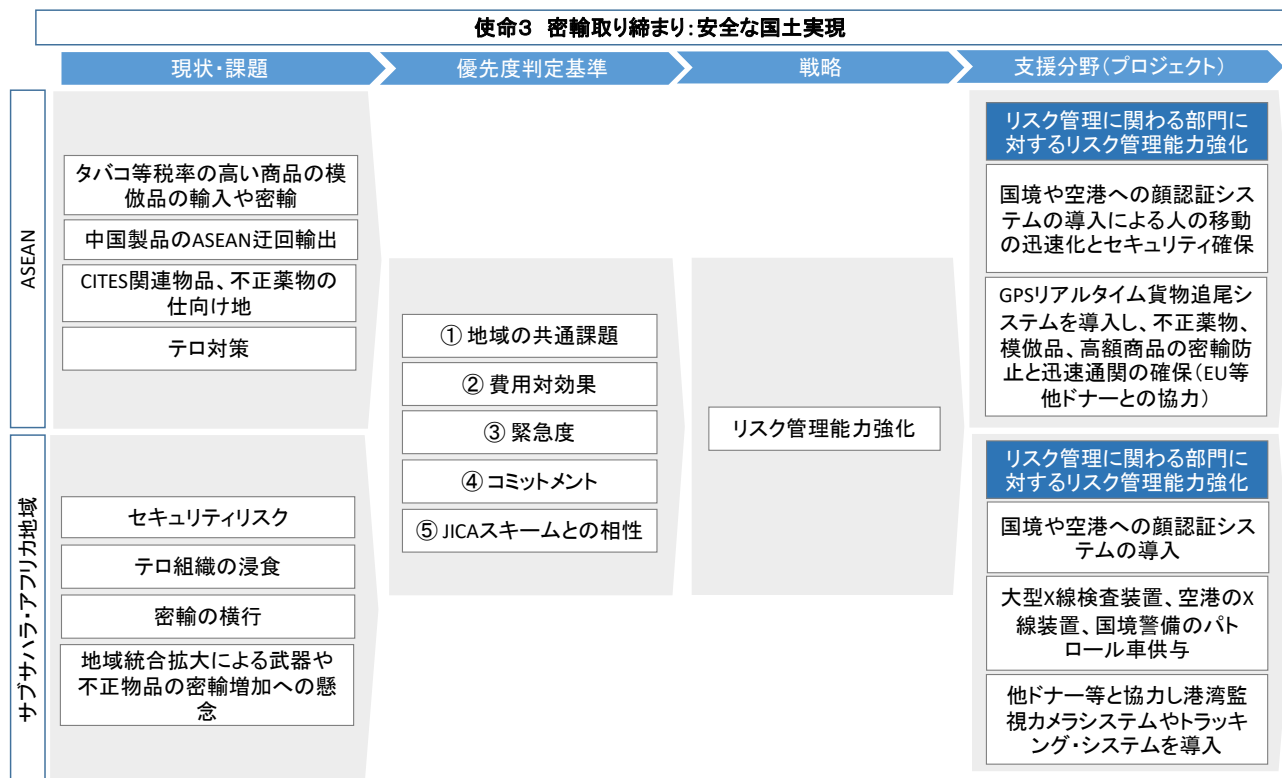
出典：調査団作成

図4-3 使命1 貿易円滑化：地域の連結性向上 支援アプローチ案



出典：調査団作成

図4-4 使命2 徴税：適切な財政収入の確保 支援アプローチ案



出典：調査団作成

図 4-5 使命3 密輸取り締まり：安全な国土実現 支援アプローチ案

表 4-1 支援アプローチ案

地域	ASEAN	サブサハラ・アフリカ地域
使命 1	貿易円滑化：地域の連結性向上	
現状・課題	- 日系企業による FTA 活用は増加傾向にあるが、現地調達率の確保や、複雑化する原産地規則への個別対応が課題となっている。 - 回廊整備が行われているものの、物流コストから陸上輸送よりも海上輸送が選好される。 - 税関手続きに関し、以下の課題が明らかとなった ✓ 品目分類 ✓ 事前教示制度 ✓ 原産地規則／原産地証明 ✓ 制度と運用の乖離 ✓ 事後調査 ✓ 不服申立制度 ✓ 非公式手数料 ✓ GMS CBTA 制度の実施上の不備 ✓ 通関システム ✓ 他省庁の規制 ✓ コロナ禍の感染症対策による通関手続きの遅れ ✓ E コマースに関連する法令整備の遅延 ✓ ドナーにより電算化が進んでいるが、ペーパーレス化が実現しない。 ✓ 中央局と国境官署間での税関手続きの近代化の格差。	- アフリカ大陸自由貿易圏 (AfCFTA) の設立協定は 2019 年 5 月に発効し 2021 年 1 月 1 日から運用が開始されたが、5 年以内に品目表ベースで 9 割の関税率を撤廃する譲許表及び原産地規則等の交渉は残されており、早期交渉妥結が望まれる。 - 貿易円滑化に関して以下の課題があきらかとなった。 ✓ 他省庁の規制 ✓ 船積み前検査の義務化 ✓ AfCFTA に関する取り組み ✓ 現場職員の職務執行能力（品目分類、原産地規則等）の不足 ✓ 通関システムの陳腐化、シングル・ウィンドウ (SW) 導入の遅延 ✓ コロナ禍の感染症対策による通関手続きの遅れ ✓ 各種協定が導入されても汚職により形骸化する。 - EAC、南部アフリカ開発共同体 (SADC) などの域内貿易自由化拡大の動きが見られるが、各種制度の迅速な実施が課題となっている。 - ECOWAS、中部アフリカ諸国経済共同体 (ECCAS) などの域内貿易自由化拡大の動きが見られるが、関税率の譲許表と原産地規則の交渉・承認・適切な実施が課題となっている。 - ケニアの M-PESA に代表されるようにスマホを活用した e-Payment が急速に拡大・普及している。 - 回廊整備が行われているが、クロスボーダー取引では特に女性に対するハラスメントがひどく、貿易円滑化を阻害している。¹⁹
戦略	- ASEAN はすべての加盟国が日本と EPA を締結しており、投資環境整備を含む同 EPA の活用促進を図る - ASEAN 会合の中で「インダストリー 4.0 への ASEAN 産業転換宣言」が発出され、特に第 4 次産業革命への対応を重要なアジェンダに設定しており、デジタルエコノミーへの対応を推進する。 - ASEAN ビジネス諮問委員会 (ASEAN-BAC) は、毎年「レガシー事業」を形成しており、日本は 2019 年以降、レガシー事業との連携を強化。2019 年のレガシー事業は Regional Digital Trade Connectivity (RDTC) であり、同事業の活動と連携する。 - ASW では USAID が、トランジット貨物については EU が支援しており、他ドナーと調整を行う。 - 官民連携の推進 - 陸上輸送貨物に対する GPS リアルタイムモニタリングシステムを導入し、迅速化とコスト削減を図る。 - 新型コロナウイルス、政情不安等不測の事態に対応した BCP 策定を含むレジリエンスの強化を図る。	- インフラ整備により他回廊との連携が進めると同時に ICT インフラ整備や運用面での改善を推進する。 - 地域経済統合を促進するための貿易に対する「関税同盟」又は「自由貿易圏」の実施推進と国境・港湾・回廊での各種円滑化措置の導入と障害削減の強化（ハラスメントの撲滅を含む）を推進する。 - AfCFTA の事務局がガーナに設置され、2021 年 1 月に運用が開始されたことから、同事務局の活動を注視しつつ、協力して AfCFTA 導入を支援する。 - 管理者に対する組織運営能力強化のキャパビルを実施し 3 つの使命の円滑な実現を図る。 - 新型コロナウイルス、政情不安等不測の事態に対応した BCP 策定を含むレジリエンスの強化を図る。

¹⁹ Woold Bank Blog: Women traders in Africa's Great Lakes
<https://blogs.worldbank.org/trade/women-traders-africa-s-great-lakes>
Violence against Women Traders at Border Crossings
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/876256/Query-31-VAW-Traders.pdf

地域	ASEAN	サブサハラ・アフリカ地域
KPI	回廊・港等の通関所要時間調査（TRS）、世銀指標（Doing Business、LPI）、TFA 進捗率の改善	
プロジェクト	- ASEAN 連結性の強化を目的に以下支援が行われており、連携のある提案を行う。 ✓ 「自由で開かれたインド太平洋戦略」構想 ✓ 東西・南部経済回廊 ✓ 海洋 ASEAN 経済回廊形成支援 - GPS を活用した貨物モニタリングシステムを導入し、東西回廊、南南回廊、南北回廊の迅速化と活用促進を図る。 - 考えうる支援分野、支援方法等は以下の通り。 ✓ シングルストップインスペクション（SSI）の設置と運営支援 ✓ WCO と協力した MTP 導入によるリスク管理の地域専門家育成 ✓ 大型 X 線検査装置と運営管理能力強化 ✓ クラウドベースの SW の導入を含む通関システム近代化とその運営支援（ASEAN BAC の取り組み（地域デジタル貿易プラットフォーム）との連携、民間能力の活用、他ドナーとの協力）	- 産業連関・バリューチェーンを意識した回廊活性化策の提案を目的に以下支援が行われており、連携のある提案を行う。 ✓ 東アフリカ北部回廊、同中部回廊開発支援 ✓ ナカラ回廊開発支援 - 沿岸部の成長力を内陸部と関連付ける戦略作りを目的に以下支援が行われており、連携のある提案を行う。 ✓ 西アフリカ「成長の環」広域開発 - 考えうる支援分野、支援方法等は以下の通り。 ✓ OSBP の設置と運営能力の向上支援（例えば、情報共有支援プロジェクトなど） ✓ 貿易手続きの電子化と e-Payment の活用（例えば、貿易文書のクラウド共有など） ✓ クラウドベースの SW の導入を含む通関システム近代化とその運営支援（民間能力の活用、同民間技術の運用を後押しするような制度や能力関連支援、他ドナーとの協力） ✓ リスク管理 ✓ 大型 X 線検査装置と運営管理能力強化 ✓ AfCFTA の早期発効に向けた能力向上（FTA 譲許表交渉、原産地規則交渉に向けた事務局職員及び各国政府職員の能力向上） ✓ RECs 能力強化に向けたキャパビル（特に OSBP） ✓ SCT と組み合わせた OSBP 運営支援 ✓ 品目分類、関税評価等専門家育成のための MTP の一層の推進（WCO との協力） ✓ 国境や空港への顔認証システムの導入による人の移動の迅速化 ✓ 幹部職員に対する Leadership & Management のキャパビルを実施（WCO との協力） ✓ 管理部門や人事部門の機能の ICT 化 ✓ E-Seal と GPS 等を活用したトランジット貨物の随時モニタリングシステムの導入（TMEA と協力して EAC 北部回廊のシステムを移植）
重点分野	- 域内では、それぞれの自立発展性を考慮すると、カンボジア、ラオス、ミャンマー（CLM）とブルネイの支援優先順位は高い。これら以外の国々、特にマレーシアとタイは、独自に能力強化体制が整っており、マレーシア、タイ等と協力し上記 4 カ国のキャパビルを行うことを検討する。 - 他地域と比較すると日本との貿易額が大きく、日系企業の進出が多いことから、支援効果が期待されるカンボジア及びラオスの SW 支援とベトナム及びミャンマーの NACCS を基礎とした現地システムの一体運用（情報効果）を検討する。	- 自由で開かれたインド・太平洋戦略の推進や進出日系企業の数等の観点から東部、南部アフリカを中心に支援を行う。 - 東部、南部ともに回廊整備が進んでおり、同取り組みとの連携を考慮して優先順位を検討する。 - 東南部アフリカは他ドナーの支援も行われており、他ドナーと連携し支援ニーズが高い分野を中心に支援。 - 中西部アフリカ域内では、「成長の環」支援との連携を考慮しながら優先順位を検討する。

地域	ASEAN	サブサハラ・アフリカ地域
使命 2	徴税：適切な財政収入の確保	
現状・課題	- 税関収納額は重要な徴税項目であり、徴税目標も設定している国が多い。 - 米中貿易紛争の影響で、中国製品の ASEAN 迂回輸出（貨物の原産地）が問題化している。 - すべての加盟国が日本と EPA を締結しており、日本との取引は、基本的に関税はゼロか低率。 - 特惠税率適用の要件である原産地証明（C/O）についての運用が厳格すぎる。 - 税関手続きに関し、以下の課題が明らかとなった。 ✓ 不透明な納税制度 ✓ コロナ禍の影響を受けた国内の税收減による税関の徴税強化 ✓ 省庁間の連携不足、手作業による徴税漏れ ✓ 域内取引割合が高いことによる VAT 等の不正還付 ✓ 本部と現場職員の判断の相違による遅延	- 組織として徴税の優先順位が高い。 - 汚職に起因する徴税漏れがある。 - 税関収納額は重要な徴税項目であり、徴税目標も設定している国が多い。 - AfCFTA の実施による税收減を懸念する国もある。 - 税関手続きに関し、以下の課題が明らかとなった。 ✓ 不透明な納税制度と汚職による徴税漏れ ✓ コロナ禍の影響を受けた国内の税收減による税関の徴税強化 ✓ 省庁間の連携不足、手作業による徴税漏れ ✓ 税関職員の能力不足による歳入の損失 ✓ 密輸横行による徴税漏れ ✓ アンダーインボイス、ダブルインボイスの常態化。 ✓ 官と民（通関業者やフォワーダー）が組んだ汚職の横行。
戦略	- 徴税と還付の勘定を分けるなどして、制度的に解決することが肝要である。 - 省庁間の連携、貿易手続きの電子化、事後調査を進め、徴税漏れを防ぐ - 徴税に関係する WTO 貿易円滑化協定の項目の導入促進 - 特惠税率の適切な運用を通じた経済連携強化 - ASW による連結性強化を通じた徴税能力強化	- 徴税と還付の勘定を分けるなどして、制度的に解決することが肝要である。 - 省庁間の連携、貿易手続きの電子化、事後調査を進め、徴税漏れを防ぐ - 職務環境整備、職員給与の改善を含む抜本的な汚職防止対策の強化を図る。 - 徴税能力強化及び密輸摘発能力の向上を図る。 - 管理者に対する組織運営能力強化のキャパビルを実施し 3 つの使命の円滑な実現を図る。 - 電算システムの近代化を促進し、官と民の接触の機会を減少させる。
KPI	新規指標（徴税に関する指標）	
プロジェクト	- 歳入強化に関わる事後調査部門等の能力向上の支援 - 効果的・効率的、また適正な歳入確保に係る支援活動 - 品目分類、関税評価、原産地規則等徴税関連分野の地域専門家育成のための MTP の立上げ（WCO とタイ、マレーシアとの協力） - 原産地迂回輸入の防止（審査能力、リスク管理能力の強化）を支援 - 事前教示制度等徴税に関係する TFA の義務規定の迅速な導入を支援 - ASW の運用強化	- 歳入強化に関わる部門新設支援と職員の事後調査能力向上に向けたキャパビル（例えば、事後調査部門の新設など） - 効果的・効率的、また適正な歳入確保に係る支援活動 - 品目分類、関税評価、原産地規則等徴税関連分野の専門家育成のための MTP の一層の推進（WCO との協力） - 密輸防止及び効率的なハイリスク貨物の選定に向けたリスク管理能力支援（WCO との協力） - 幹部職員に対する Leadership & Management のキャパビルを実施（WCO との協力） - 汚職撲滅プロジェクトの実施（WCO や REC s と協力）
重点分野	- タイとマレーシア税関職員を活用した地域専門家の育成と活用を図る。 - GPS を活用したモニタリングや SW の近代化といった ITC やデジタル化の活用を図る。	- 歳入に占める税関が徴収する税の割合は支援優先順位を検討する際の重要な要素になる。 - 中西部は、歳入に占める関税の割合が他地域に比べて非常に高い。東南部アフリカと比べて支援インパクトは大きいことから地域間優先順位は高い。 - 税関職員の汚職の減少や撲滅は全ての支援の基礎となり、WCO や AU 事務局、REC s 事務局等と協力して実施する優先順位は高い。

地域	ASEAN	サブサハラ・アフリカ地域
使命3	密輸取り締まり：安全な国土実現	
現状・課題	- 貿易円滑化や関税の徴収に重点を置くあまり、軽視されがちである。 - タバコ等税率の高い商品の模倣品の輸入や密輸が多い。 - 中国製品の迂回輸出が多くみられる。 - CITES 関連物品（例、象牙）の仕向け地 - 不正薬物の仕出し地（例、ゴールデントライアングル） - CITES 関連物品（例、ローズウッド）の仕出し地 - テロ対策	- 脆弱性が高く、治安等に不安を抱える国が多いことからセキュリティリスクも高い。 - AfCFTA の実施により武器や不正物品の密輸入も増加することを懸念している国もある。 - サハラ砂漠に隣接している国々は北部からのテロ組織の浸食がハイリスクとなっている。 - 密輸により本来政府が得ることのできる関税や消費税等の多額の徴税漏れが発生している。 - 模倣医薬品や基準に満たない衛生用品（マスク等）知的財産侵害物品の密輸や輸入が COVID-19 のもとで増加している。
戦略	- リスク管理能力の向上を図り、密輸や迂回輸出を阻止する。 - 顔認証システム、検査機器、GPS 追尾システム等最新のデジタル機器を導入し密輸や模倣品貿易を防止し、加えてテロへの対応を強化する。 - 国際機関と協調した密輸取り締まり支援	- WCO と協力して密輸対策職員の技術及び能力（リスク管理等）の向上を図る。 - WCO その他の国際機関が実施する各種オペレーションの支援を実施する（例えば、事前セミナーの開催支援）。 - 港湾、空港及び国境の取締体制及び取締機器の整備を図る。 - 港から内陸国への保税運送中の貨物の荷扱、盗難及び密輸の防止を図る。 - 管理者に対する組織運営能力強化のキャパビルを実施し3つの使命の円滑な実現を図る。
KPI	密輸摘発件数、知的財産侵害物品の摘発件数・点数、増さ税額、CPI	
プロジェクト	- 国境や空港への顔認証システムの導入による人の移動の迅速化とセキュリティ確保 - GPS リアルタイム貨物追尾システムを導入し、不正薬物、模倣品、高額商品の密輸防止と迅速通関の確保（EU 等他ドナーとの協力）	- 国境や空港への顔認証システムの導入による人の移動の迅速化とセキュリティ確保 - 大型 X 線検査装置や空港の X 線装置、国境警備のパトロール車を供与する。 - 他のドナー等と協力し港湾監視カメラシステムやトラッキング・システムを導入 - 税関情報（貨物の通関情報、マニフェスト情報等）の電子交換の促進を含めた通関手続の電子化を図る（WCO、世銀等の国際機関、民間との協力） - 幹部職員に対する Leadership & Management のキャパビルを実施（WCO との協力） - X 線検査画像や ICT を活用した検査機器の標準化を図り、地域で一元管理、取締を行う。
重点分野	最新の検査機器やデジタル機器の導入による密輸の防止	- 中西部アフリカは北部地域におけるテロ組織の脅威や密輸の横行があり、国境管理の重要性が高い。 - 中西部アフリカ地域の主要な港における貨物の滞留の解消と効果的な貨物管理の重要性が高い。

出典：調査団作成

表 4-2 ASEAN の現状

	シンガポール	ブルネイ	マレーシア	タイ	インドネシア	フィリピン	ラオス	ベトナム	カンボジア	ミャンマー
一人当たり GDP (USD) (2017)	60,298	28,572	10,254	6,578	3,837	2,982	2,424	2,366	1,385	1,250
日本への輸入額 (千円) (2017)	956,471	192,663	2,161,907	2,550,228	2,230,688	1,096,133	16,761	2,079,142	141,583	119,594
日本からの輸出額 (千円) (2017)	2,540,554	9,520	1,431,252	3,300,429	1,502,174	1,247,977	13,030	1,688,086	40,168	98,766
TRS 実施の有無	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
電算化	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
種類	TradeNet	ASYCUDA World	Customs Information System (SMK)	TCES (Thai Customs Electronic System)	CEISA (Customs & Excise Information System and Automation)	e2m (Electronic-to-Mobile)	ASYCUDA World	VNACCS, VCIS	ASYCUDA World	MACCS
輸入電算化率	100%	NA	100%	50%	100%	67%	NA	98%	98%	53%
輸出電算化率	100%	NA	98%	50%	100%	50%	NA	99%	98%	73%
WTO 加盟	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
WCO 基準の履行	HS, SAFE	HS, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, SAFE
歳入に占める関税の割合 (2018-2019)	0%	NA	2.60%	4.10%	3.00%	3.00%	NA	NA	10.30%	9.50%
歳入に占める税関が徴収する税の割合 (2018-2019)	13.10%	NA	23.60%	22.30%	29.70%	22.30%	NA	NA	52.30%	38.20%
日本からの対外直接投資残高 (億円) (2017)	67,020	NA	15,915	69,332	34,257	16,961	NA	17,637	NA	NA
日系企業拠点数 (2017)	1,199	15	1,295	3,925	1,911	1,502	135	1,816	309	438
日系企業の FTA 活用率 (2017)	42.3%	NA	56.6%	55.7%	67.5%	42.9%	60.0%	48.9%	48.5%	23.8%

出典：財務省貿易統計 (2017 年)、WCO Annual Report 2018-2019、CIA The World Factbook 2017、日本銀行国際収支統計 (2017 年)、World Economic Indicators 2017、外務省海外在留邦人数調査統計 (2017 年)、JETRO 2017 年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査、アフリカ進出日系企業実態調査

表 4-3 東南部アフリカの現状

	南アフリ カ	ナミビア	アンゴラ	ケニア	ザンビア	タンザニア	モザンビーク	カメルーン	ボツワナ	ブルンジ	コンゴ	ジブチ	エリトリア	エチオピア	リビア	セネガル	マリ	南スーダン	ジンバブエ	モザンビーク	モリシャス	マダガスカル	マライ	
一人当たり GDP (USD) (2017)	6,132	5,646	4,096	1,568	1,535	1,005	763	632	7,893	293	1,321	2,931	NA	3,953	768	1,227	15,684	309	NA	1,602	461	10,485	515	357
日本への輸入額 (千円) (2017)	534,022	916	28,921	6,811	20,108	13,324	619	1,541	2,624	95	12	38	2	93	12,392	58	6,944	1,253	0	872	19,867	925	18,143	1,517
日本からの輸出 額 (千円) (2017)	281,968	2,439	3,463	85,595	5,708	34,933	1,310	31,486	2,514	553	267	5,845	323	1,265	12,726	997	1,779	421	393	2,079	11,306	13,818	1,605	2,443
TRS 実施の有無			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓
電算化	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓
種類	Integrated Customs Business Solutions	ASYCUDA World	ASYCUDA World	SMBA 2005	ASYCUDA World	TANCIS	ASYCUDA World	ASYCUDA World	Customs Modernization System	ASYCUDA World	ASYCUDA World	ASYCUDA World	NA	ASYCUDA World ++	ASYCUDA World	ASYCUDA World	ASYCUDA World	NA	NA	ASYCUDA World	MCMS	CMSII	ASYCUDA ++	ASYCUDA ++
輸入電算化率	56%	NA	NA	NA	NA	NA	100%	100%	NA	100%	NA	100%	NA	NA	100%	98%	57%	NA	NA	100%	100%	100%	100%	100%
輸出電算化率	52%	NA	NA	NA	NA	NA	100%	100%	NA	100%	NA	100%	NA	NA	100%	100%	NA	NA	NA	100%	100%	100%	100%	100%
WTO 加盟	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓			✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓
WCO 基準の履行	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, SAFE	HS, SAFE	HS, SAFE	HS	HS, SAFE	HS, SAFE	HS, RKC, SAFE	NA	SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	
歳入に占める関 税の割合 (2018- 2019)	4.00%	NA	10.50%	NA	7.30%	8.00%	6.60%	8.60%	1.30%	NA	4.40%	NA	NA	1.20%	NA	NA	4.80%	NA	NA	8.40%	0.80%	1.60%	10.80%	11.00%
歳入に占める税 関が徴収する税 の割合 (2018- 2019)	17.50%	NA	26.70%	NA	34.30%	39.80%	31.10%	43.00%	14.40%	NA	39.90%	NA	NA	12.50%	NA	NA	34.80%	NA	NA	35.80%	3.50%	47.10%	48.80%	33.20%
日本からの対外 直接投資残高 (億円) (2017)	6,999	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
日系企業拠点数 (2017)	282	7	7	54	14	22	15	22	5	0	0	2	0	0	12	0	0	0	3	2	29	5	8	6

出典：財務省貿易統計 (2017 年)、WCO Annual Report 2018-2019、CIA The World Factbook 2017、日本銀行国際収支統計 (2017 年)、World Economic Indicators 2017、
外務省海外在留邦人数調査統計 (2017 年)、JETRO 2017 年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査、アフリカ進出日系企業実態調査

表 4-4 西中部アフリカの現状

	ガーナ	ナイジェリア	コートボワール	カメルーン	セネガル	ギニア	リベリア	ブルkina Faso	カボ・ベルデ	チャド	ガボン	ガンビア	マリ	モリタニア	中央アフリカ	ザンビア	トーゴ	コンゴ民主	シエラレオネ	ニジェール	コンゴ	ギニアビサウ
一人当たり GDP (USD) (2017)	2,026	1,969	1,557	1,422	1,367	856	699	642	3,293	664	7,213	680	829	1,146	450	1,811	625	467	499	376	1,703	737
日本への輸入額 (千円) (2017)	21,551	88,326	1,491	458	2,335	156	85	4,510	14	11	7,471	2	128	19,904	80	7	334	420	224	37	179	0
日本からの輸出額 (千円) (2017)	14,710	36,013	7,455	2,616	5,788	776	90,929	2,015	604	430	2,235	415	1,827	2,437	242	154	3,313	4,128	332	592	406	164
TRS 実施の有無		✓	✓	✓					✓				✓				✓			✓		
電算化	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
種類	GOMS	ASYCUDA ++ NCIS 2	ASYCUDA ++ SYDAM World	ASYCUDA ++ CIS	GANDE	ASYCUDA ++	ASYCUDA World	ASYCUDA World	ASYCUDA World	ASYCUDA ++	ASYCUDA ++	ASYCUDA ++	ASYCUDA World	ASYCUDA ++	ASYCUDA ++	ASYCUDA World	ASYCUDA World	ASYCUDA World	ASYCUDA ++	ASYCUDA World	ASYCUDA ++	ASYCUDA ++
輸入電算化率	NA	100%	NA	95%	NA	96%	59%	NA	100%	NA	NA	NA	100%	NA	NA	100%	NA	94%	NA	3.0%	NA	
輸出電算化率	NA	100%	NA	95%	NA	96%	100%	NA	100%	NA	NA	NA	100%	NA	NA	100%	NA	92%	NA	0.0%	NA	
WTO 加盟	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
WCO 基準の履行	SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, SAFE	HS, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, SAFE	HS, RKC, SAFE	SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC	HS, SAFE	HS, RKC	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, RKC, SAFE	HS, SAFE
歳入に占める関税の割合(2018-2019)	NA	NA	20.00%	2.50%	13.20%	20.40%	20.40%	NA	20.2%	NA	9.9%	NA	10.9%	NA	NA	NA	NA	15.7%	NA	NA	NA	15.6%
歳入に占める税関が徴収する税の割合(2018-2019)	NA	NA	71.20%	12.70%	35.00%	49.90%	41.80%	NA	45.5%	NA	21.7%	NA	42.0%	NA	NA	NA	NA	47.6%	NA	NA	NA	50.4%
日本からの対外直接投資残高(億円) (2017)	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
日系企業拠点数 (2017)	44	40	12	7	15	6	4	2	0	0	1	0	1	1	0	48	0	5	0	0	0	0

出典：財務省貿易統計 (2017 年)、WCO Annual Report 2018-2019、CIA The World Factbook 2017、日本銀行国際収支統計 (2017 年)、World Economic Indicators 2017、外務省海外在留邦人数調査統計 (2017 年)、JETRO 2017 年度 アジア・オセアニア進出日系企業実態調査、アフリカ進出日系企業実態調査

4-2 効果指標

4-2-1 既存指標の検討

(1) 貿易円滑化関連

1) 通関所要時間調査（Time Release Study：TRS）と貿易円滑化の指標としての有効性

① TRS 作成の背景と活用の現状

1980 年代後半、米国の対日貿易赤字は拡大を続けたことから貿易摩擦が日米間の最大の懸案となり、問題解決を図るため 1989 年から 1990 年にかけて「日米構造協議」と呼ばれる米国の貿易赤字削減に向けた構造上の問題を検討する会議が両国で精力的に開催され、1990 年 6 月に日米構造協議最終報告がまとめられた。その中の一項目として日本の輸入手続の遅延問題が取り上げられ、日米両国の税関当局が協議し、実態把握のために両国の輸入手続に要する通関所要時間を共通の手法で測定することとなった。同測定手法にもとづき 1991 年と 1992 年に両国の輸入通関に係る所要時間調査を実施した。同調査手法に着目した WCO は、1994 年に TRS ハンドブックを作成した。

TRS を実施することは、税関手続を含む貿易手続全般に関するボトルネックの把握と貿易関係者への予見可能性の向上等に効果的なことから、WCO は 2001 年、TRS ハンドブックを基礎に、より普遍的で WCO 加盟国が利用可能な TRS ガイドを採択した。その後、貿易手続の環境は、国際物流のジャスト・イン・タイムに代表されるように高い予見可能性とスムーズな貨物の引取が求められる等大きく変化し、それに対応するために TRS ガイドは、2011 年と 2018 年に必要な改訂が行われた。現在、TRS ガイド第 3 版²⁰が WCO 加盟国で、国また地域の TRS に積極的に活用されている。

TRS の目的は、国際貿易のボトルネックの把握、税関その他の貿易関係省庁や貿易関係者の効率性の測定、新たに導入した政策や制度、電子通関システム等の評価、貿易円滑化のベースラインの把握、貿易関係者の通関時間に関する予見可能性の向上等である。ただし、税関どうしまたは国どうしの比較に利用することは想定されていない。

また、上記 TRS の目的等を考慮し、WTO TFA 第 7 条 6 項（引取までに要する平均的な時間の確定及び公表）で、例えば WCO の TRS ガイドのようなツールを活用し、定期的な TRS の実施と結果の公表を行うことが奨励されており、今後一層 TRS の実施と結果の公表は増加するものとする。ただし、7 条 6 項は義務規定ではなく、実施とその結果の公表を奨励されているに過ぎないことから、WTO 加盟国がどの程度 TRS を実施するかは予断を許さない。また、実施国であっても結果を公表している国は限られているのが現状である。なお、世銀や IMF に対するヒアリングでも TRS は KPI の一つとして有効との評価が効かれたことから、それらドナー機関と協力して、今後のドナー機関のキャパビルプロジェクト実施の前提条件として TRS 結果の共有または定期的な実施を義務付けることは検討に値すると考える。

② TRS ガイドの手法

TRS ガイドは、輸入貨物の到着（Arrival）から税関管理下にある当該貨物を国内市場向けに解放（Release）するまでに要するすべての時間と、貨物の到着から解放までの手続きを主要な 5 つ

²⁰ WCO Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods (TRS Version 3)

の段階に区切りそれぞれの段階でどの位の時間を要したか測定することを基本としている。すべての時間と各段階で要した時間を明らかにすることにより、貿易のボトルネックの把握、税関や貿易関係省庁等が新たに導入した制度、IT システム、検査機器等の効率性を把握することを可能とするものである。

例えば、輸入手続での主要な段階とは次のものがある。

- (i) 到着（船舶・航空機の到着）、
- (ii) 搬入（貨物の保税地域への搬入）、
- (iii) 申告（税関への輸入申告）、
- (iv) 許可（税関の輸入許可）、及び
- (v) 搬出（輸入貨物の国内市場への引取）

これら各行為を行った日時分を正確に記録することにより、各段階の間（到着⇒搬入、搬入⇒申告、申告⇒許可、許可⇒搬出）に要した時間を明らかにし、加えて当該段階はどのような貿易関係者が関与しているか、どのような手続が行われているかを洗い出すことにより、貿易手続のボトルネックを洗い出すものである。各段階での主要な貿易関係者と TRS 実施の結果明らかとなる主要な事項は下記表 4-5 のとおり。

表 4-5 TRS 分析により判明が期待される項目

段階	主要関係者等	TRS 結果分析により判明が期待される項目
到着⇒搬入	港湾管理者、空港管理者、船舶及び航空代理店、倉庫管理者、CY 管理者	- 港湾、空港、陸上国境のインフラ - 港湾・空港等の管理手続の効率性 - CY 及び倉庫における手続きの効率性 - CY 及びコンテナデポの貨物管理の効率性
搬入⇒申告	輸入者、通関業者、他省庁、（銀行）	- 輸入者の効率性 - 通関業者の効率性 - 他省庁が要する処理時間及び効率性 - 他省庁が導入した各種手続きの効率性 - 銀行手続の効率性（申告前納付の場合）
申告⇒許可	税関、銀行	- 税関手続の効率性 - 税関が導入した各種円滑化手続の効率性 - 電子通関システム及び SW の効率性 - 銀行手続の処理時間と効率性
許可⇒搬出	港湾管理者、空港管理者、CY 管理者、倉庫管理者	- 港湾・空港等の管理手続の効率性 - CY 手数料の徴収等の効率性 - CY 及び倉庫の搬出手続の効率性

出典：調査団作成

表 4-5 で明らかなように、貨物の申告から許可までの所要時間は主として税関により消費されることから税関手続の効率性、円滑性、税関が採用した各種制度の効率性、シングル・ウィンドウを含む IT システムと各種検査機器等の効率性について判断する指標の一つとして活用される。

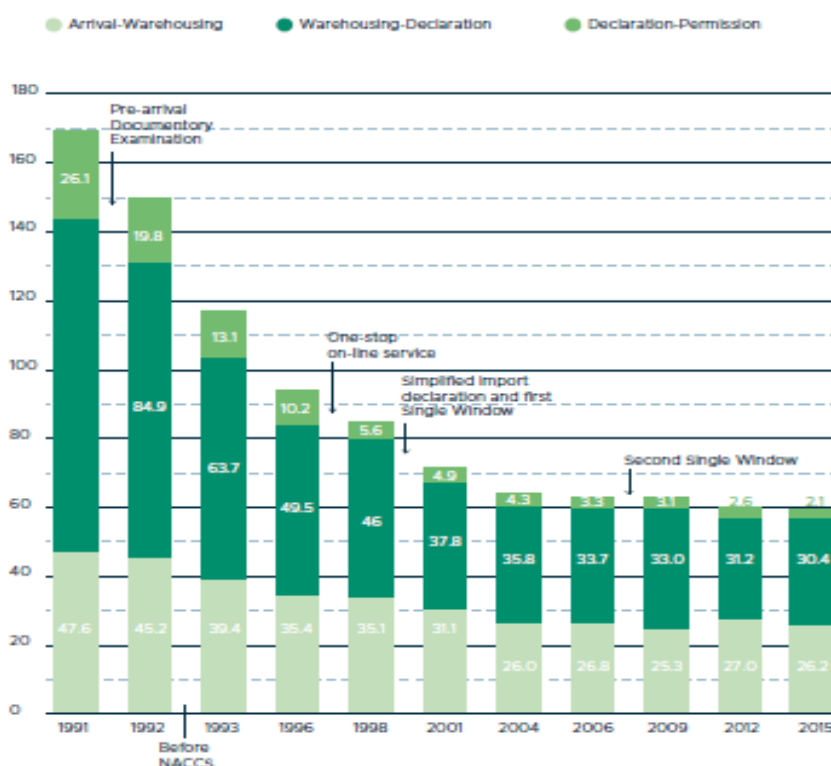
なお、TRS 調査票の質問事項を調整することにより、税関内部の各種手続に要する時間（例えば、HS 分類や関税評価等の審査時間、貨物検査時間等）を把握し業務改善に活用することも可能となる。

③ 各国の TRS の実施状況

WCO 年次報告書 2019-2020 年版によると、WCO 加盟 183 カ国中約 40%に相当する 74 カ国が TRS を実施²¹しており、近年増加傾向にある。本調査対象の ASEAN では、10 カ国中ブルネイを除く 9 カ国で、サブサハラ・アフリカ諸国では、46 カ国中 21 カ国で TRS を実施している。また、WCO の TRS ガイドは、加盟国の実施例としてオーストラリア、カメルーン、チリ、ジョージア、インド、日本、ラオス、モーリシャス、ニュージーランド、スーダンの実施結果が掲載されている。

WCO 加盟国の中で最も活発に TRS を実施しているのは日本である。日本は 1991 年以降 2 年または 3 年おきに現在まで 12 回の TRS を実施しその結果を財務省ホームページで公表している²²。

財務省ホームページで公表されている日本の TRS 実施結果には、過去の TRS 結果に加え、税関が採用している AEO 制度や予備審査制度の導入といった円滑化措置の利用の有無による所要時間の比較、他省庁手続が含まれる場合の有無による所要時間の比較等各種分析結果が掲載されている。また、WCO の TRS ガイドに掲載されている日本に関する TRS 結果でも、NACCS や NACCS をベースとしたシングル・ウィンドウの導入の効果が導入前後の調査時間を比較することにより明らかにされている（図 4-6）。更に、予備審査制や到着時即時許可制度等の円滑化措置について、平均時間や利用しない場合と比較することによりその効果が明らかにされている（図 4-7）。この様に日本の TRS 実施と分析結果は TRS のベンチマークの一つと認識されている。



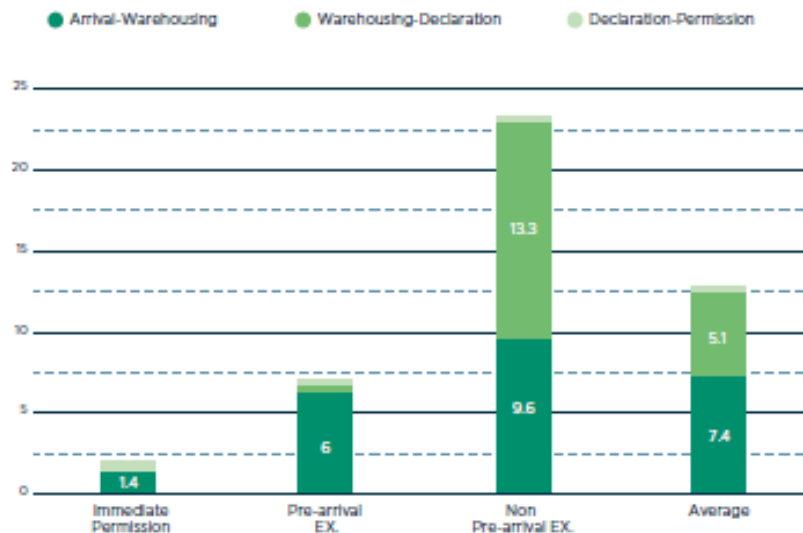
出典：WCO TRS Guide

図 4-6 WCO TRS ガイド（日本の TRS 結果と各種実施措置）

²¹ WCO Annual Report 2019-2020

²² 財務省ホームページ（第 12 回輸入手続の所要時間調査）。

URL：https://www.mof.go.jp/customs_tariff/trade/facilitation/ka20180706.htm



出典：WCO TRS Guide

図 4-7 WCO TRS ガイド（予備審査制及び到着即時許可の活用）

④ 本調査対象国での TRS の実施と結果

本調査対象であるサブサハラ・アフリカ諸国で最も活発に TRS が実施されている国・地域は、EAC とその加盟国である。EAC 加盟国は、WCO 等の支援の下に北部回廊（ケニアのモンバサ港からウガンダを経由しルワンダ、ブルンジやコンゴを結ぶ回廊）で複数回の TRS を実施している。

第 1 回 TRS 調査は 2012 年 4 月 16 日～5 月 5 日の間に実施され、貨物がケニアのモンバサ港に到着し陸上輸送されウガンダの首都カンパラで税関の許可を得てウガンダの国内に引き取られるまで 18 日を要していたことが明らかとなった²³。特に、モンバサ港で貨物の到着から税関や港湾管理者の許可を得てモンバサ港のコンテナヤードのゲートを通過するまでに全体の 6 割に相当する 10 日と 18 時間を要していたことが判明した。これはモンバサ港の税関、他省庁、港湾局等の手続きに大きな改善の余地があることを示した。

同調査をベースラインとし EAC 諸国は数々の貿易円滑化に向けた制度、手続、設備等の導入を行った。例えば、EAC 加盟国は 2014 年 Single Customs Territory (SCT) 制度を開始し域内の貿易手続の簡素化・標準化を通じた貿易コストの削減と円滑化の実現を目指した。SCT では、海上貨物マニフェスト情報の 48 時間前電子送信、税関情報の電子的交換、ウガンダとルワンダの税関職員をケニアのモンバサ港とタンザニアのダルサラーム港に配置し、両国向けの貨物が最初に EAC 地域に貨物が到着する港で通関処理を行うこととした²⁴。また、2014 年の北部回廊サミットで、モンバサ港で陸揚げされウガンダとルワンダに運送する貨物をリアルタイムでモニターする地域電子貨物追跡システム (Regional Electronic Cargo Tracking system : RECTS) の導入を決定し 2017 年から 3 カ国共通のモニタリングシステムを導入した。RECT では、GPS と電子シール、自動車ナンバー読取機、スマートゲート、CCTV、中央モニタリング・センターや緊急対応部隊等が採用された。その他、OSBP や NSW、AEO 制度の導入が進められた。

第 2 回 TRS は 2016 年 5 月 23 日から 6 月 18 日の間に実施され、貨物がモンバサ港に到着してからモンバサ港のコンテナヤードのゲートを出発するまでの平均時間は、一般貨物で 7 日と 19

²³ WCO presentation on Time Release Study, <https://www.unescap.org/sites/default/files/01-WCO%20Time%20release%20study-Toshihiko%20Osawa.pdf>

²⁴ EAC Single Customs Territory Procedures Manual

時間で大きな変化はなかったが、SCT 貨物については 4 日と 10 時間へと大幅に短縮した。SCT 貨物の運送についてはモンバサ港のゲートを出てからウガンダの首都カンパラまで 3 日と 14 時間に短縮され、モンバサ港に貨物が到着してからカンパラまで約 7 日間で到着し、2012 年調査と比べ約 3 分の 1 に減少した²⁵。

これにより、トラックの稼働率（回転率）が増加し、2012 年以前では月に 4 往復が限界であったが、2019 年時点では月に 8 往復が可能となり運送コストの大幅な削減と運送の効率化が図られた。

ASEAN 各国では、ADB や JICA の支援により各国・地域（ブルネイ・インドネシア・マレーシア・フィリピン東部 ASEAN 成長地域（Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area : BIMP-EAGA）、GMS）で複数回の TRS が実施されているが、定期的に実施されているものは見当たらず、分析には至っていない。

⑤ 日本の TRS の結果と考えられる仮説

TRS で明らかとなる通関に要する時間は、土日祝日や夜間等税関の勤務時間外の時間も含めた単純平均である。また、日本では輸入貨物の 98%は NACCS²⁶で処理されており、輸入者が申告を行うと NACCS はリスクに応じて区分 1（即時許可）、区分 2（書類審査）または区分 3（書類審査＋貨物検査）のいずれかに分類しそれぞれの区分に基づいた手続が実施される。したがって、税関への申告から許可に要する平均通関所要時間は以下の数式で表すことができる。

$$\text{平均通関所要時間} = (\text{区分 1 の通関時間の総和} + \text{区分 2 の通関時間の総和} + \text{区分 3 の通関時間の総和}) / \text{申告件数の合計}$$

このため、通関時間の削減には以下の仮説が成り立つ。

- 仮説 1：申告 1 件あたりの通関に要する時間は、区分 1<区分 2<区分 3 の順に長くなることから、区分 1 の増加または区分 3 の減少により平均時間は短縮される。
- 仮説 2：区分ごとの割合が変化しない場合、通関システムや新制度導入による申告 1 件あたりの処理時間が短縮されることにより平均時間は短縮される。

仮説 1 については、各区分の割合は税関のリスク管理の要となる業務であるから公表されていない。しかしながら、AEO 制度のように事前に輸出入者のコンプライアンスの資質やセキュリティ管理の状況を調査し税関が AEO 事業者として認定する制度が採用されることにより、区分 1 が増加することは推測される。また、リスク分析に関する知識や技術・能力、リスク分析に必要な情報収集・分析能力の向上を図ることにより、低リスク（区分 1）に分類される申告やハイリスク（区分 3）に分類される申告をより精緻に選定することが可能となり、結果として区分 1 が増加することも推測される。

仮説 2 については、WCO の TRS ガイドに掲載されている図 4-6 の日本の TRS 結果グラフからも明らかなように、NACCS の導入、シングル・ウィンドウの導入により通関所要時間は大幅に減少している。また、到着前申告制度の利用の有無による通関所要時間の相違に関するグラフからも同円滑化措置の有効性が証明されている。

²⁵ WTO presentation, Time Release Study in Uganda,
https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/8_katesh_dicksons_uganda_customs.pdf

²⁶ NACCS：輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）は、税関、関係行政機関及び関連民間事業者をオンラインで結び、税関手続や港湾手続などの輸出入等関連業務とこれに関連する民間業務を処理するシステム。（税関関連用語集より）

ただし、貨物の到着から国内への引取に要する全体の通関所要時間の短縮には、港湾・空港・国境での物流インフラの整備による滞留時間の減少、税関以外の貿易関係省庁の手続の簡素化・迅速化、シングル・ウィンドウの導入、貿易情報の電子交換を含むペーパーレス化等が相互に関連し効果を発揮すると考えられる。したがって、TRS を実施し貿易円滑化の障害となる措置を発見すること、継続的に TRS を実施し当該障害となる措置の改善状況を把握することは重要と考える。

以上のことから、WCO の TRS は貿易円滑化を推進する上で効果的な指標の一つとなり得ると考える。ただし、上記①で述べたように TFA でも実施するか否かは各国に任されており、TRS 手法を開発した WCO や他のドナー機関、ドナー国と協力し、実施や結果の公表を慫慂していくことが重要と考える。

2) LPI と貿易円滑化の指標としての有効性

① LPI の概要

LPI は世銀が 2 年に 1 度調査し公表している物流に関する指標であり、各国の国際貿易面での物流の課題を把握し改善を図るベンチマークツールとして活用が期待されている。第 1 回の調査は 2007 年に実施され、その後 2010 年、2012 年、2014 年、2016 年と 2018 年の計 6 回の調査が行われ、最新の 2018 年調査では世界 160 カ国・地域で調査が行われた。

LPI 調査は、国際と国内の 2 つの調査が行われているが、本報告書では国際 LPI の指標のみを活用することとする。国際 LPI の調査手法は、インターネットを利用して国際宅配事業者やフレートフォワード等国際物流に従事する専門家から、国際物流の現場での物流の容易性や困難性に関する回答を得ることにより実施される。

具体的には、調査対象国・地域の

- 税関及び国境管理の効率性、
- 貿易や物流インフラの質、
- 競争力ある価格での国際貨物輸送の調達容易性、
- ロジスティックサービスの能力と質、
- 運送中の貨物の追跡可能性、そして
- 荷受人への貨物の定時到着性

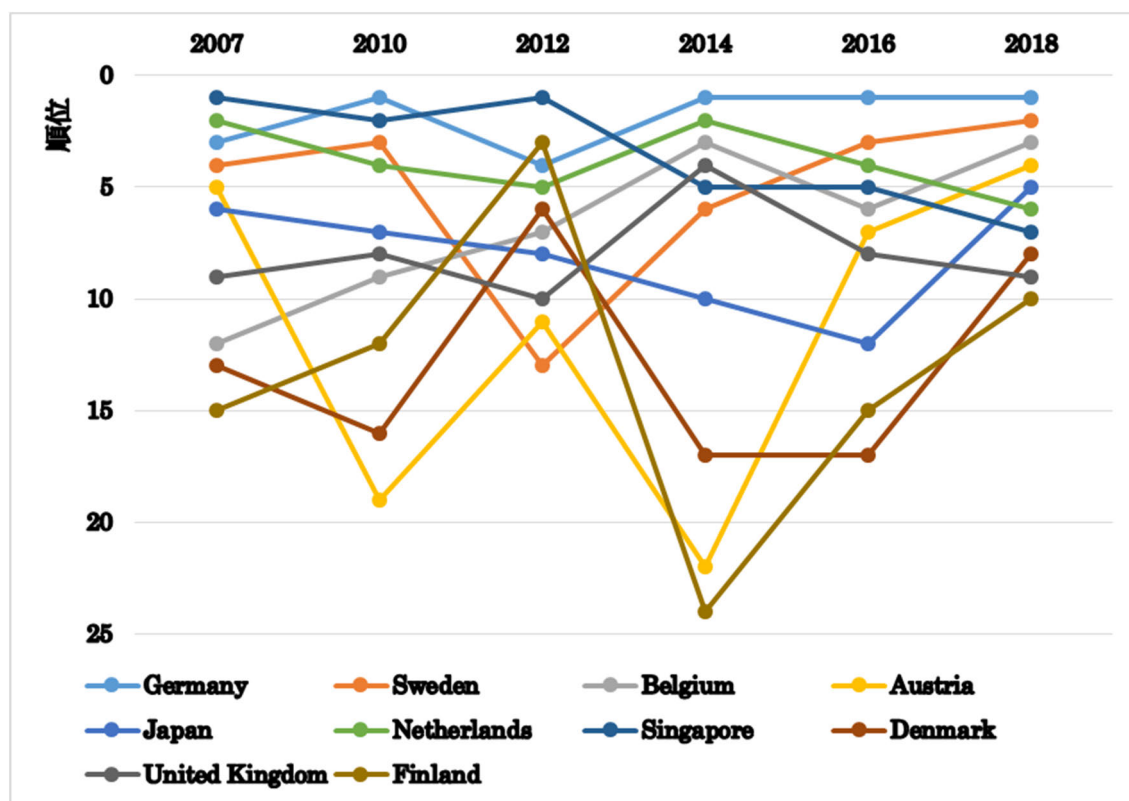
の 6 つの分野について回答者は知覚評価に基づき得点（最低 1～最高 5）で回答し、それを統計的処理し得られた指標に基づき評価するとともに総合評価を作成している。

② LPI 指数と貿易円滑化

国際物流を円滑に進めるためには、税関や貿易管理省庁等国境管理を担当する省庁の簡素化・円滑化された手続、整備された港湾や空港等の物流インフラ、合理的な料金での倉庫やコンテナヤード等の利用、トラック配送の定時性や運送貨物の追跡可能性等が総合的に整備されている必要があり、上記の LPI 6 分野の指数を基に作成された LPI 総合指数を中心に貿易円滑化の指標として有効か否か定性的に分析を加えることとする。

2018 年 LPI 総合指数上位 10 カ国は、1 位から順にドイツ、スウェーデン、ベルギー、オーストラリア、日本、オランダ、シンガポール、デンマーク、英国、フィンランドとなっている。2018 年の

上位 10 カ国の過去 6 回の順位をみると、図 4-8 が示す通り上位のドイツを除いてはかなり大幅な順位の変動があることが見受けられる。



出典：調査団作成

図 4-8 LPI2018 年上位 10 カ国の過去 5 回の調査結果の推移

例えば、日本は 2016 年調査では過去最低の 12 位であったが、2018 年調査では過去最高の 5 位となっている。日本に対する 2016 年と 2018 年調査の 6 分野を比較すると表 4-6 のとおり税関と国境管理の効率性、貿易と物流インフラ、そしてロジスティックサービスの質と競争力の 3 分野で指数と順位が大きく改善していることが分かる。

表 4-6 日本 LPI の 2016 年及び 2018 年調査の指数と順位

年	総合		税関		インフラ		国際輸送		サービスの質等		貨物の追跡可能性		配送の定時性	
	指数	順位	指数	順位	指数	順位	指数	順位	指数	順位	指数	順位	指数	順位
2018	4.03	5	3.99	3	4.25	2	3.59	14	4.09	4	4.05	10	4.25	10
2016	3.97	12	3.85	11	4.10	11	3.69	13	3.99	12	4.03	13	4.21	15

出典：World Bank LPI

これら 3 分野の内、公開情報を入手することが容易な税関とインフラ整備に関し、2016 年から 2018 年にどのような改善や改革が行われたかを調査したところ、以下のように両分野とも大きな制度やシステムの改善、港湾でのインフラ整備が行われており、貿易円滑化措置の導入が LPI 指数に反映されていると推測することができる。

- (i) 税関:2017年10月8日にNACCSの大規模なアップデートが実施され第6次NACCSが稼働した²⁷。また同日 AEO 事業者に対する税関の申告官署自由化措置が導入された²⁸。この結果、貿易関係者にとって貿易インフラともいえる NACCS の利便性が向上し、AEO 事業者（輸出者、輸入者、通関業者、倉庫会社、運送会社）の自由度が拡大したことが指数や順位の向上に大きく貢献しているものと推測される。
- (ii) インフラ:2017年11月東京港中央防波堤外側コンテナ埠頭 Y1 供用開始²⁹、2015年4月横浜港本牧南埠頭 MC3 供用開始³⁰、2017年2月大阪港夢洲 C12 延伸部の供用開始³¹、2017年4月六甲アイランド RC6 と RC7 に大型クレーン設置³²等、京浜港や阪神港で超大型コンテナ船対応のコンテナターミナル整備が行われた。一方空港インフラについては、2007年8月関空第二滑走路供用開始、2010年10月羽田第4滑走路供用開始、2013年3月成田空港 B 滑走路の延長のインフラ整備が行われたが、2013年以降の大規模な改善は無い。これらの結果、京浜港や阪神港での一連のコンテナターミナル整備が2018年の順位や指数の大幅向上に大きく貢献しているものと推測される。

③ LPI 指数と ASEAN の貿易円滑化

次に、本調査対象国の ASEAN10 カ国の LPI の総合指数と順位の変動を見てみる。

ASEAN 各国の LPI 総合指数は以下の表 4-6 のようになっている。

表 4-6 ASEAN 各国の LPI 指数と順位の変化)

Name of Country	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数
Singapor	1	4.19	2	4.09	1	4.13	5	4.00	5	4.14	7	4.00
Thailand	31	3.31	35	3.29	38	3.18	35	3.43	45	3.26	32	3.41
Viet Nam	53	2.89	53	2.96	53	3.00	48	3.15	64	2.98	39	3.27
Malaysia	27	3.48	29	3.44	29	3.49	25	3.59	32	3.43	41	3.22
Indonesia	43	3.01	75	2.76	59	2.94	53	3.08	63	2.98	46	3.15
Philippines	65	2.69	44	3.14	52	3.02	57	3.00	71	2.86	60	2.90
Brunei Darussalam									70	2.87	80	2.71
Lao PDR	117	2.25	118	2.46	109	2.50	131	2.39	152	2.07	82	2.70
Cambodia	82	2.50	129	2.37	101	2.56	83	2.74	73	2.80	98	2.58
Myanmar	147	1.86	133	2.33	129	2.37	145	2.25	113	2.46	137	2.30

出典: World Bank LPI

シンガポールは過去 6 回の調査で常に上位 10 位以内を維持し 2018 年でも 7 位にランクされ、ASEAN 域内で飛びぬけて貿易円滑化が達成されている国といえる。更に、タイ (32 位)、ベトナム (39 位)、マレーシア (41 位)、インドネシア (46 位) が第 2 グループとして続き、以下フィリピン (60 位)、ブルネイ (80 位)、ラオス (82 位)、カンボジア (98 位)、ミャンマー (137 位) の順となっている。

²⁷ NACCS プレスリリース「第 6 次 NACCS が稼働」(2017 年 10 月 8 日)

<https://www.naccs.jp/news/data/20171008/20171008.pdf>

²⁸ 税関ホームページ <https://www.customs.go.jp/zeikan/seido/jiyuka.html>

²⁹ 東京港埠頭株式会社 <http://www.tptc.co.jp/guide/chubousoto/about>

³⁰ 横浜市ホームページ

<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/yokohamashi/yokohamako/kkihon/torikumi/minami/mhonmoku-index.html>

³¹ 阪神国際港湾株式会社プレスリリース (2017 年 1 月 30 日)

³² 阪神国際港湾株式会社プレスリリース (2017 年 4 月 20 日)

2007 年の第 1 回調査と 2018 年の第 6 回調査を比べ、LPI の数値が増加した国は 7 カ国となっており、ASEAN 地域で貿易円滑化が進んでいることがうかがえる。特に、ベトナム（13%増）、ラオス（20%増）とミャンマー（24%増）の 3 カ国が大きな伸びを示している。

日本政府と JICA の支援により導入した VNACCS は 2014 年 4 月に、MACCS は 2016 年 11 月にそれぞれ稼働した。税関手続の電子化により貿易円滑化に大きく貢献し両国の LPI 指数も改善しているはずであるとの仮説が成立する。

LPI 調査は報告書が作成される前年の 9 月から当該年の 2 月まで実施される。同仮説を検証するためベトナムの 2014 年、2016 年と 2018 年の LPI 指数の変化を総合指数及び税関指数でみると、総合では、3.15⇒2.98（5.4%減）⇒3.27（9.7%増）と、税関指数は、2.81⇒2.75（2.1%減）⇒2.95（7.3%増）とそれぞれ変化している。導入直後の 2016 年調査で指数が低下した原因は不明であるが、VNACCS が全国展開され、税関や民間事業者の活用が軌道に乗り、利用率が向上するための一定期間を経過した 2018 年調査では両指数は大きく改善していると推測される。

一方、ミャンマーの 2016 年と 2018 年の LPI 総合指数は 2.46⇒2.30（6.5%減）、税関指数は 2.43⇒2.17（10.7%減）とこちらもそれぞれ低下している。ミャンマーに関しても 2020 年調査で両指数の改善が見られれば、ベトナムと同様の推測が成り立つ。また、書類の提出の省略については今後の検討課題となると考える。その結果、VNACCS 導入と MACCS 導入により円滑化効果が得られるとの仮説は、導入直後の LPI の指数をみる限り成立しない結果となっているが、ベトナムでの指数の推移のように税関や事業者のシステムへの習熟、利用割合の向上等により LPI 指数に反映されるものと推測される。また、単にシステムの導入のみならず、それを活用したペーパーレス貿易の実現、他省庁と連結したシングル・ウィンドウの導入等制度の改善も並行して実施する必要があると考える。

表 4-7 ASEAN 各国の税関 LPI 指数と順位の推移

Name of Country	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数
Singapor	3	3.90	2	4.22	1	4.10	3	4.01	1	4.12	6	3.89
Thailand	32	3.03	39	3.02	42	2.96	36	3.21	46	3.11	36	3.14
Viet Nam	37	2.89	53	2.68	63	2.65	61	2.81	64	2.75	41	2.95
Malaysia	23	3.36	36	3.11	29	3.28	27	3.37	40	3.17	43	2.90
Indonesia	44	2.73	72	2.43	75	2.53	55	2.87	69	2.69	62	2.67
Philippines	53	2.64	54	2.67	67	2.63	47	3.00	78	2.61	85	2.53
Brunei Darussalam									57	2.78	73	2.62
Lao PDR	120	2.08	113	2.17	93	2.38	100	2.45	155	1.93	74	2.61
Cambodia	116	2.19	95	2.28	108	2.30	71	2.67	77	2.62	109	2.37
Myanmar	124	2.07	146	1.94	122	2.24	150	1.97	96	2.43	131	2.17

出典：World Bank LPI

④ LPI 指数とサブサハラ・アフリカ地域の貿易円滑化

サブサハラ地域では、東部アフリカ、南部アフリカ、西部アフリカで JICA が OSBP 整備等の支援を行っている国をそれぞれの地域から選定し、ASEAN と同様の検討を行ってみた。具体的には、東部アフリカでは EAC 北部回廊対象国のケニアとウガンダ、南部アフリカではナカラ回廊の対象国モザンビークとザンビア、西アフリカでは西アフリカ成長リング回廊整備対象国のガーナとブルキナファソとした。

表 4-8 アフリカ 3 回廊諸国の LPI 指数と順位の推移

Name of Country	2007		2010		2012		2014		2016		2018	
Over All LPI	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数	順位	点数
Kenya	76	2.52	99	2.59	122	2.43	74	2.81	42	3.33	68	2.81
Uganda	83	2.49	66	2.82					58	3.04	102	2.58
Mozambique	110	2.29	136	2.29					84	2.68		
Zambia	100	2.37	138	2.28			123	2.46	79	2.74	111	2.53
Ghana	125	2.16	117	2.47	108	2.51	100	2.63	88	2.66	106	2.57
Burkina Faso	121	2.24	145	2.23	134	2.32	98	2.64	81	2.73	91	2.62

出典：World Bank LPI

2018 年の指数は、2007 年に比べすべての対象国で改善している（2018 年の数値の無いモザンビークを除く）。特にケニア（11.5%増）、ガーナ（19%増）、ブルキナファソ（17%増）が大幅な改善となっている。また、その他の注目点として 2016 年のケニアとウガンダの LPI 指数が大きく改善し唯一 3 点台を記録していることから、2014 年から 2016 年にどのような措置が実施されたのを見ることにより、LPI の有効性を検証することとした。

EAC 加盟国は、2014 年 SCT イニシアティブを開始、2016 年の TRS では SCT 対象貨物の通関手続時間の大幅な短縮が認められる（上記 TRS 参照）ことから、その結果が両国の LPI 指数の大幅上昇につながっていると推測される。一方、2017 年にはトランジット貨物の動きをリアルタイムでモニターする RECTS が開始されたが 2018 年両国の数値は大幅に低下し、ケニアでは 2014 年の数値と同じになっている。

参考までに、2017 年に JICA が実施したタンザニアとルワンダ国境に設けられたルスモ OSBP における通関時間調査「Endline Time Measurement Survey a RUSMO Border Crossing」の結果報告書によると、ルスモ国境での全貨物平均の通過時間は、ベースラインの 2014 年 8 月調査の 8.42 時間から 2017 年調査時点では 2.2 時間にまで減少し、73%の通過時間の縮減が達成されている。特に、SCT 対象貨物については、貨物シールの確認等のみのため 1.52 時間と一層短時間で国境通過が実現している。ただし、SCT 対象貨物は徐々に拡大しているが、2017 年調査時では 34%の利用にとどまっている等の結果が報告されている。

ケニアやウガンダ国境でも同様に OSBP が整備され、SCT も導入され、BPS を活用したトランジット貨物の常時モニターが実施されていることから、国境通過時間の短縮化は図られていることが推測される。そのような状態の下での 2018 年調査による LPI 指数の大幅な低下は、LPI の調査手法の問題なのか、両国に貿易関係で何か特別な事情があったのか将来の調査により検証することが必要と考える。ただし、LPI2018³³の p17 に、「LPI スコアの変化は、ロジスティクスパフォーマンスに関する民間セクターのネガティブ又はポジティブな認識を反映したものである。したがって、LPI スコアは、純粋に現在のパフォーマンスの指標ではない。これには、期待、傾向、及び認識された改善のペースが組み込まれている。これにより、ある調査から次の調査へのリバウンド効果が生まれる。例えば、ある調査で大きなプラスの変化があった国は、次回は下方修正される可能性がある。なぜなら、ポジティブな変化は、予想されたよりもゆっくりと起こったと認

³³ Logistic Performance Index 2018 report: [LPI2018.pdf\(worldbank.org\)](https://www.worldbank.org/publications/logistics/LPI2018.pdf)

識されたことによる。」旨記載されており、ケニアとウガンダのケースもこれに該当する可能性があり、この点は次回以降の結果で検証する必要がある。

また、ASEAN 諸国や東南部アフリカ諸国と中西部アフリカ諸国の LPI 税関指数の平均値を比べてみると、ASEAN10 カ国の平均値は 2.79（貿易円滑化が進んでいるシンガポールを除く 9 カ国の平均値は 2.66）に対し、東南部アフリカ諸国の平均値は 2.34（対 ASEAN で 84.1%、対 ASEAN9 で 88%）、中西部アフリカ諸国の平均値は 2.24（対 ASEAN で 80.3%、対 ASEAN9 で 84%）と ASEAN 諸国に比べ一層の貿易円滑化措置の改善が求められる結果となっている。ちなみに、全調査対象国の平均値は 2.67 となっている。

なお、サブサハラ・アフリカ地域諸国の調査では、エチオピア、モザンビーク、タンザニアといった本調査で重要と思われる国の LPI 指数が得られないことに留意が必要と考える。

⑤ LPI 指数の評価

上記の日本の事例をみると日本政府が導入した円滑化措置の結果、LPI 総合指数、税関指数やインフラ指数が改善するという相関性がみられる。一方、ASEAN の事例の場合、VNACCS や MACCS 導入の効果を LPI 総合指数や税関指数で図るためには官民の習熟、利用率の拡大等を考慮し一定の期間が必要と考える。また、ケニアやウガンダの場合も円滑化措置が LPI 指数の改善につながる場合と指数の改善に表れない場合が存在する。

この結果、LPI 指数については、総合指数と税関やインフラ等各分野の個別指数の双方を利用して支援した措置の効果を把握する指標の一つとして利用することは可能と考える。ただし、通関システム等の貿易円滑化措置の導入が LPI 指数に反映されるまでに一定期間が必要とする場合があるということ、日本の支援に加え他のドナーの支援や被支援国の自助努力等も指数の変化に影響を与えることを考慮した上で、LPI 総合指数及び支援分野の LPI 指数を貿易円滑化を測る KPI の一つとして利用することが可能と考える。なお、貿易円滑化の状況を正確に把握するためには他の指標と併用して利用することが重要と考えられる。

3) Doing Business と貿易円滑化の指標としての有効性

① Doing Business の概要

世銀の Doing Business 調査は、毎年 2 月に質問票を送付し得られた回答に基づき 6 月から情報分析を行い 10 月に報告書を公表している。Doing Business 2020 年版（DB2020）は、2019 年 5 月 1 日現在の世界 190 カ国の企業活動を強化または制限する法令や規制等について、15,000 名以上の専門家が提供した情報に基づき分析し、その結果が 2019 年 10 月 24 日に公表されている。

DB は、起業の容易性、建築許可、電気の利用、不動産売買、資金調達、マイノリティ投資家の保護、税金の納付、国際貿易、契約、破産処理、雇用と政府との契約の 12 分野で実施されているが、同調査の目的は税関手続を中心とする貿易円滑化であることから DB2020 の国際貿易に関する事項について貿易円滑化の指標として利用可能か検証を行う。DB2020 の国際貿易では、比較優位にある商品の輸出や自動車部品の輸入についてそれぞれ時間とコストを調査している。

DB2020 国際貿易分野の上位 20 カ国の内、総合指数 100 のランク 1 位の国は、オーストリア、ベルギー、クロアチア、チェコ、デンマーク、フランス、ハンガリー、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロバキア、スロベニア、スペインの 16 カ国が存在し、いずれも EU 加盟国である。国際貿易に関しては輸出と輸入に関する書類の入手・

準備・提出に関する法令遵守に要する時間とコスト、通関手続き・検査に関する法令遵守に要する時間とコストの合計 8 項目について調査されているが、上記 16 カ国はその内 6 項目でゼロとなっており、EU 域内の陸上国境を跨ぐ貨物の移動が国際貿易分野に反映されているものと推測される。

上位 30 位までをみても欧州諸国以外でランクインしているのは 29 位の香港と 30 位のブータンのみとなっている。貿易円滑化が進んでいるといわれているシンガポールでさえ 47 位に位置付けられていることから、DB2020 の国際貿易に関する指数と順位を利用する際はこの点に留意する必要がある。

② Doing Business に関する ASEAN の状況

ASEAN についてみると国際物流に関する各項目の時間とコストやその総合指数とランクは以下の表 4-9 のようになっている。

表 4-9 ASEAN 諸国の DB 国際貿易関連指数

Name of Country	Export				Import				Score	Rank
	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)		
Singapore	10	2	335	37	33	3	220	40	89.6	47
Malaysia	28	10	213	35	36	7	213	60	88.5	49
Thailand	44	11	223	97	50	4	233	43	84.6	62
Lao PDR	9	60	140	235	11	60	224	115	78.1	78
Viet Nam	55	50	290	139	56	76	373	183	70.8	104
Philippines	42	36	456	53	120	96	690	68	68.4	113
Indonesia	56	61	211	139	99	106	383	164	67.5	116
Cambodia	48	132	375	100	8	132	240	120	67.3	118
Brunei	117	155	340	90	48	132	395	50	58.7	149
Myanmar	142	144	432	140	230	48	457	210	47.7	168

出典：World Bank DB 2020

特徴としては、マレーシアがシンガポールと同程度に高評価されていること、そして内陸国のラオスが高く評価されている点である。ちなみに、日本の国際貿易分野の総合指数は、85.9 点、順位 57 位となっている。

VNACCS と MACCS の稼働がどの様に Doing Business に反映されているかをみるためにベトナムとミャンマーに対する記述と指数の変化を DB2015 から DB2020 でみると DB2017 報告書のベトナムの国際貿易の欄に「ベトナムは税関電子通関システムの導入により国際貿易を容易化させた」旨の記述がある。同期間の指数をみると下記表 4-10 のように、2016 年から 2017 年の調査で輸出と輸入手続ともに書類の入手・準備・提出に関する法令遵守に関する時間が大きく改善している。VNACCS 導入は 2014 年 4 月であり、それによる円滑化の評価は DB2017 に記載されているという時間的差異に関しては上記 LPI と同様であり、電子化やシングル・ウィンドウの導入等大きな円滑化措置を導入しても利用者がそのメリットを享受していると実感するまでには一定の期間が必要であるという点が明確になったとするのが適切と考える。

表 4-10 ベトナムの国際貿易に関する DB 指数

Year	Export				Import				Score	Rank
	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)		
2020	55	50	290	139	56	76	373	183	70.8	104
2019	55	50	290	139	56	76	373	183	70.8	100
2018	55	50	290	139	56	76	373	183	70.8	94
2017	58	50	309	139	62	76	392	183	69.9	93
2016	57	83	309	139	64	106	268	183	65.6	99
2015	60	83	309	139	64	106	392	183	65.6	75

出典：World Bank DB

一方、ミャンマーに関しては税関システムに関する記述は見受けられない。MACCS は 2016 年 11 月に稼働しており、上記 VNACCS の導入とその効果が DB 指数に反映されるまでには一定の期間が必要とされており、DB2021 以降の調査結果を待つ必要があると考える。

なお、輸出入とも書類の入手・準備・提出に関する法令遵守に要する時間や輸出の通関手続き・検査に関する法令遵守に要するコストは 2015 年からまったく変化が無く、DB 調査の信頼性という観点から疑問が残る結果となっている。

表 4-11 ミャンマーの国際貿易に関する DB 指数

Year	Export				Import				Score	Rank
	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)		
2020	142	144	432	140	230	48	457	210	47.7	168
2019	142	144	432	140	230	48	457	210	47.7	168
2018	142	144	432	140	230	48	457	210	47.7	163
2017	144	144	432	140	232	48	457	210	47.4	159
2016	144	144	432	140	120	48	367	115	55.1	140
2015	144	144	432	140	120	48	367	115	55.1	103

出典：World Bank DB

③ Doing Business に関するサブサハラ・アフリカ地域の状況

アフリカ地域の貿易円滑化措置と Doing Business の指数の関連をみるため、情報入手が比較的容易で LPI でも検証を行ったケニアとウガンダの変化についてみることにする。

ケニアの国際貿易に関し DB2018 に「税関申告書を電子的に提出できるシングル・ウィンドウシステムの導入により輸入書類のコンプライアンスに要する時間が短縮された」旨の記載がある。

表 4-12 ケニアの国際貿易に関する DB 指数の推移

Year	Export				Import				Score	Rank
	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)		
2020	16	19	143	191	194	60	833	115	67.4	117
2019	16	19	143	191	180	60	833	115	68.1	112
2018	21	19	143	191	180	60	833	115	67.6	106
2017	21	19	143	191	180	84	833	115	66.4	105
2016	21	19	143	191	180	84	908	550	57.8	131

出典：World Bank DB

一方、ウガンダに関しては DB2017 年で「マラバの OSBP が建設され輸出の法令遵守の時間が短縮された」旨が、DB2018 で「マラバの OSBP の更なる発展により原産地証明書の電子情報での提出及び処理が可能となり輸出書類の入手・準備・提出に関する法令遵守の時間及び通関手続き・検査に関する法令遵守の時間が短縮された」旨が、DB2019 で「SCT の導入、シングル・ウィンドウの導入及び中央書類処理センターの稼働により輸出入の処理時間が短縮された」旨の記載がされている。それらの改善は、下記表 4-13 のウガンダに関する Doing Business の国際貿易に関する指標にも表れている。

表 4-13 ウガンダの国際貿易に関する DB 指数の推移

Year	Export				Import				Score	Rank
	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)	Border compliance (hours)	Documentary compliance (hours)	Border compliance (US\$)	Documentary compliance (US\$)		
2020	59	24	209	102	145	96	447	296	66.7	121
2019	59	24	209	102	145	96	447	296	66.7	119
2018	64	51	209	102	154	138	412	296	62.1	127
2017	71	64	287	102	154	138	489	296	58.9	136
2016	77	64	287	102	149	138	489	296	58.6	128

出典：World Bank DB

④ Doing Business の指数と貿易円滑化の指標

概要で記載した EU 加盟国に関する課題（上位 20 カ国の内 100 点の評価を受けている 16 カ国はすべて EU 加盟国）については WCO が世銀に対して問題提起している項目の一つと思われる。また、LPI では常に上位 10 に入っているシンガポールが DB2020 の国際貿易に関するランキングでは 47 位とされている等の調査手法の相違により評価が大きく異なっていることには留意する必要がある。

VNACCS と MACCS の稼働に関する評価について、VNACCS の事例から一定の期間経過後 DB 指数に反映されると考えるのが適当である。この観点から MACCS の導入効果についても DB2021 やそれ以降の調査に反映されてくるものと考ええる。

一方、ウガンダのケースでは EAC で導入した各種貿易円滑化措置が報告書に記載され、かつ、指標にも一定程度反映されている。これらの結果、通関システム導入等の貿易円滑化措置が DB

指数に反映されるためには一定の時間軸が必要であることを前提として、貿易円滑化の KPI の一つとして DB 指数を利用することは可能と考える。

ただし、上記の 4 カ国の表をみても明らかなように、過去 5 年の指数が全く変化していない項目が多いこと、書類作成や国境措置の処理時間が大幅に短縮されたにもかかわらずコストに関する指数に変化がみられないといった疑問点が存在することは、指標を利用する際留意すべきと考える。

4) 腐敗認識指数（Corruption Perception Index : CPI）と貿易円滑化の指標としての有効性

① CPI の概要

貿易円滑化を考える場合、国境での税関その他の貿易関係省庁の汚職により時間とコストがかかるとの指摘もあることから、各国の汚職について国際調査を毎年実施している Transparency International の CPI の指標を貿易円滑化の指標として利用可能か検討を行ってみる。

CPI は、国際機関や各種団体の汚職に関する調査結果と専門家やビジネス関係者への調査等 13 の調査や評価を基に世界の汚職の状況を指数化したものである。最新のものは 2020 年 1 月 23 日に公表された CPI2019 報告書である。CPI2019 調査は、世界 180 カ国・地域を対象とし、最も汚職されている国・地域から最もクリーンな国・地域までを CPI 0 から 100 まで評価している。指数の単純平均は 43 で調査対象国の 3 分の 2 は 50 以下の評価指数となっている。

CPI には、国境措置や貿易関係に特化したものではないが、税関その他の貿易関係省庁の職員は、その属する国・地域・社会の汚職から乖離し汚職フリーの状態で存在することは考えられないことから、CPI は当該国・地域の港湾・空港・陸上国境等での政府職員の汚職の全体像を判断する物差しの一つとすることができると考える。

汚職率の低い CPI2019 上位 20 カ国・地域をみると、2015 年調査から 2019 年調査の過去 5 年間で上位 20 を外れたのは 2015 年の 22 位から 2019 年 18 位と順位を上げてきたエストニア以外に無く、社会の汚職という観点では上位国はほとんど変動が無いことが分かる。

社会の汚職が減少すれば、国境での税関その他の貿易関係省庁の汚職も減少し貿易円滑化が推進されとの仮説が成り立つ。その検証のために CPI と LPI の関連性について ASEAN、サブサハラ諸国と世界全体を検証する。

② ASEAN 諸国の CPI の推移と LPI

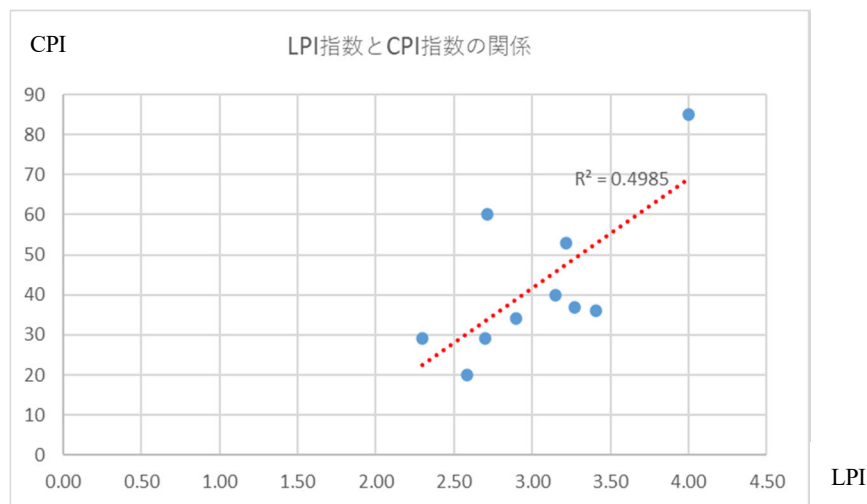
ASEAN 各国の CPI2019 をみると、4 位のシンガポール、35 位のブルネイそして 51 位のマレーシアのみが世界の平均の CPI 指数 43 を超えており、他の 7 カ国は CPI が 40 以下となっている。

2015 年調査から 5 年間でどの程度 CPI が改善しているか（汚職が減少しているか）をみると、5 カ国で改善がみられ、特にミャンマー（32%増）、ベトナム（19%増）、ラオス（16%増）、インドネシア（11%増）で大きな改善が図られている。一方、タイ、フィリピンとカンボジアについて 5%前後 CPI の低下が見受けられる。

表 4-14 ASEAN 各国の CPI の推移

国名	CPIランク									
	2015		2016		2017		2018		2019	
	スコア	順位	スコア	順位	スコア	順位	スコア	順位	スコア	順位
Singapore	85	8	84	7	84	6	85	3	85	4
Brunei			58	41	62	32	63	31	60	35
Malaysia			49	55	47	62	47	61	53	51
Indonesia	36	88	37	90	37	96	38	89	40	85
Viet Nam	31	112	33	113	35	107	33	117	37	96
Thailand	38	76	35	101	37	96	36	99	36	101
Philippines	35	95	35	101	34	111	36	99	34	113
Lao PDR	25	139	30	123	29	135	29	132	29	130
Myanmar	22	147	28	136	30	130	29	132	29	130
Cambodia	21.0	150	21	156	21	161	20	161	20	162

出典：Corruption Perception Index (CPI)



出典：CPI2019, LPI2018

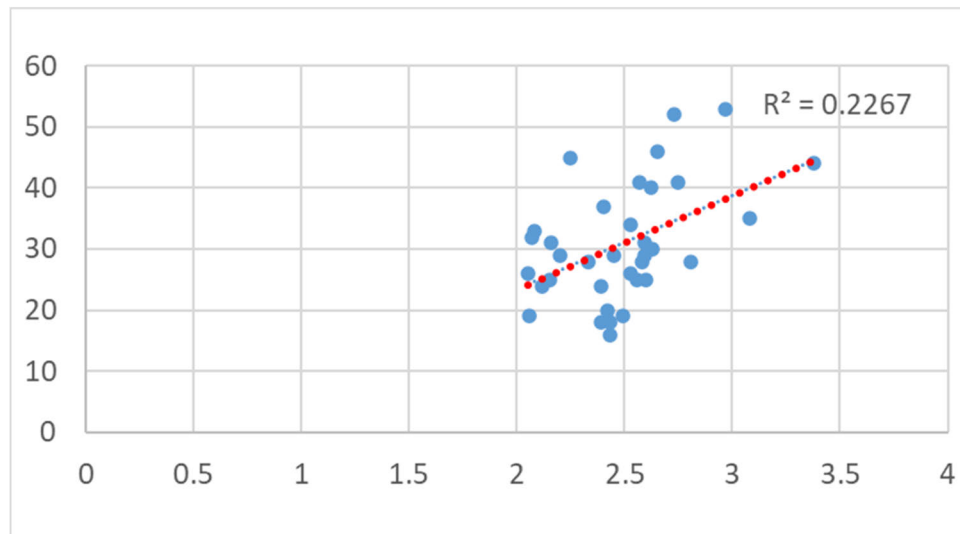
図 4-9 ASEAN 諸国の LPI と CPI の関係

CPI と LPI の関係をみると図 4-9 のようになっており、相関性に関しては CPI がシンガポールに次いで ASEAN で 2 番目に高いブルネイの LPI が低いことから、それほど強いものとはなっていないが、ASEAN 地域では、両指数の間には一定の相関性はうかがえる。

③ サブサハラ・アフリカ諸国の CPI の推移と LPI との関係

調査対象のサブサハラ・アフリカ諸国のうち CPI と LPI 双方が得られる国は 35 カ国であり、35 カ国の CPI の平均値は 30.9 となっており、世界平均の 43 を大きく下回っている。また、同 35 カ国の LPI の平均値は 2.49 で世界平均の 2.87 を大きく下回っている。

サブサハラ・アフリカ諸国の CPI と LPI の相関性をグラフに示すと図 4-10 のように CPI の 20 から 35 の範囲と LPI の 2.00 から 3.00 の間に多くの国々が固まっており、両指数の間に相関性をみるには難しい。



出典：CPI2019, LPI2018

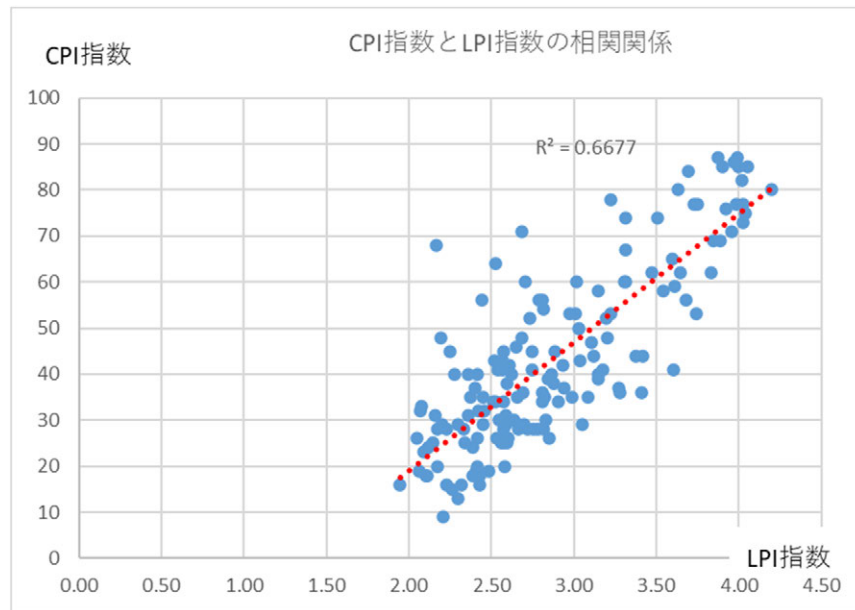
図 4-10 サブサハラ諸国の LPI と CPI の関係

一方、2019 年 CPI が 2015 年調査に比べ 10%以上改善した国は、アンゴラ、ベナン、ガンビア、ギニア、ケニア、シオラレオネ、スーダン、ウガンダとジンバブエの 9 カ国と、特にアンゴラ (73% 増)、ガンビア (32.1%増) とスーダン (33.3%増) の 3 カ国で CPI が大きく改善し社会の汚職度合が改善していることがうかがえる。反対に、10%以上指数が減少し汚職度合が悪化した国は、コンゴ共和国、コンゴ民主共和国、ジブチ、ガーナ、マダガスカル、そしてマリとなっている。これら、数値が大きく増減した国の LPI がどのように変化したか、同じ期間に相当する LPI2014 指数と 2018 指数の変化をみると、CPI の増加とともに LPI も増加した国は、ベナン、ガンビアとスーダンの 3 カ国のみとなっており、CPI の低下とともに LPI も低下した国は、ガーナのみでコンゴ共和国、コンゴ民主共和国、ジブチ、マダガスカルやマリは LPI が改善している。

このことから、サブサハラ・アフリカ諸国では CPI や LPI とも水準が低く汚職と貿易円滑化に関し強い相関性は無いように推測される。

④ 世界全体での CPI と LPI の関係

世界全体を対象として CPI2019 指数を縦軸に LPI2018 指数を横軸にとりグラフ化したところ、図 4-11 で示されている通り、LPI と CPI については一定の相関性があるといえる。



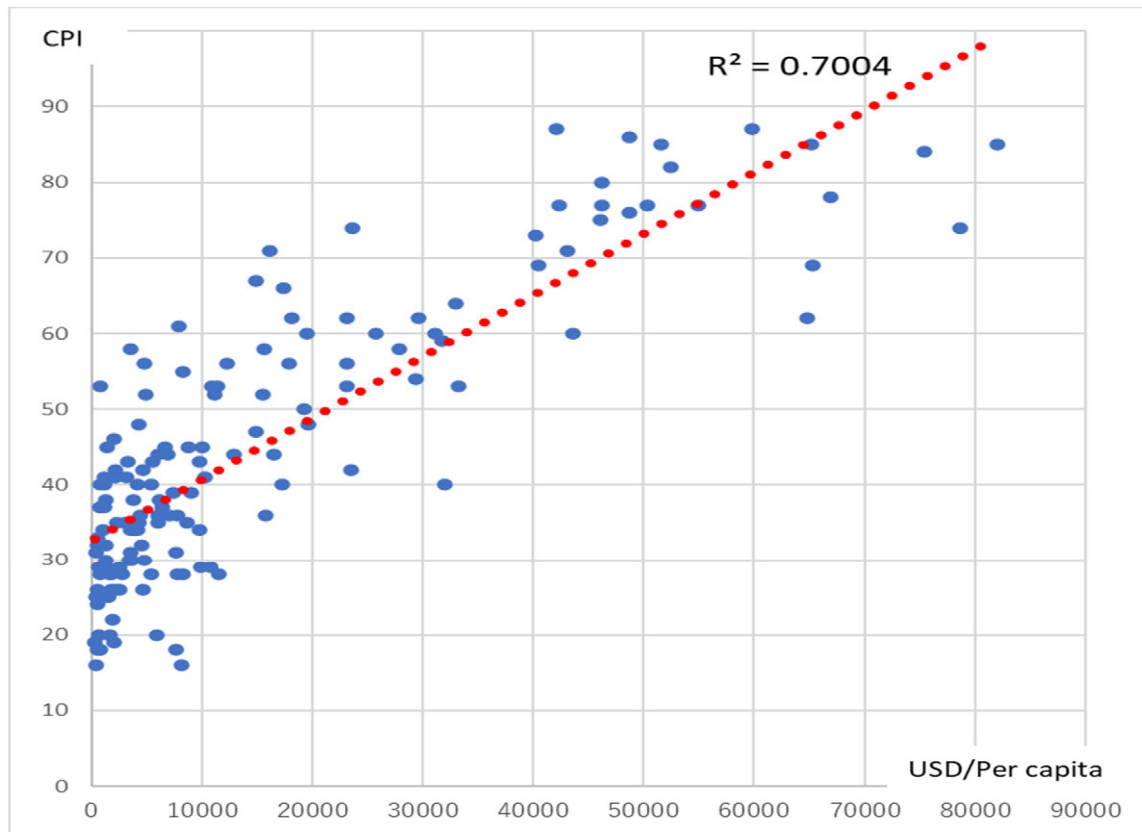
出典：CPI2019, LPI2018

図 4-11 全世界における LPI と CPI の関係

しかし、上記の通り ASEAN では一定の相関性はうかがえるもののサブサハラ・アフリカ諸国では多くの国が両指数とも低い水準に留まっており貿易円滑化改善の度合いを見る指標として CPI を利用することには疑問が生じる結果となっている。

ただし、国や社会全体の汚職が深刻な場合、税関その他の貿易関係省庁でも汚職がはびこり、結果として迅速かつ適正な貨物の国境通過に課題が生じることは疑いの余地は無く、何らかの汚職関連指標を参考指標として活用することは有効な手段と考える。

なお、参考までに国民の所得が向上し社会が安定すれば汚職の問題も減少するのではないかとの仮説を立て、CPI2019 指数と各国の一人当たり GDP の最新数値をグラフ化すると図 4-12 の通り一定の相関性を表している。ただし、多くのサブサハラ・アフリカ諸国は左下部に位置付けられていることに留意が必要である。



出典：CPI 2019, IMF

図 4-12 全世界の一人当たり GDP と CPI 指数の関係

(2) 徴税関連

徴税関連の既存指標として主に以下の指標が挙げられる。

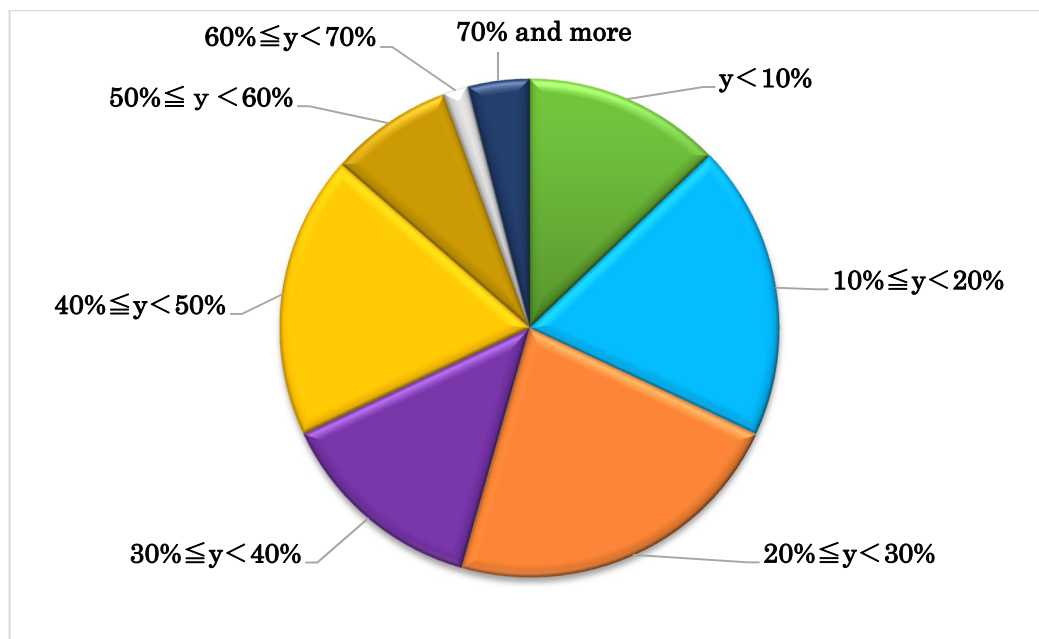
- ① 輸入額、税関、GDP のそれぞれに占める関税収入の割合
- ② 国税歳入総額に占める税関の徴収総額の割合
- ③ 徴税目標額の達成率

①については「3-1-2 関税収入」にて各国のトレンドを記しており、②、③について後述する。

1) 国税歳入総額に占める税関の徴収総額の割合

税関による徴税関連の指標を集計しているものに WCO 年次報告書 (WCO Annual Report) がある。同報告書は、国税歳入総額に占める税関の徴収総額 (輸入関税、一般消費税 (GST、VAT 等)、個別消費税 (タバコ、アルコール等) と輸出税等) の割合とその内訳を掲載している。ただし、WCO 加盟の 183 カ国・地域の 30% 強に相当する 58 カ国・地域が税関による徴収割合を WCO に提供していない点は留意する必要がある。

WCO に報告のあった 125 カ国の内、税関の徴収総額が国税歳入総額の 30% 以上を占める国が約 45% に達しており、国の財政収入の安定のために税関は現在も重要な徴税機関であるといえる。日本では、税関の徴収総額は国税歳入総額の 14.3% (2018 年) を占めており、徴税機関としての重要性は疑う余地がない。



出典：WCO Annual Report 2020

図 4-13 国税歳入総額に占める税関による徴収額の割合

国税歳入総額に占める税関による徴収額の割合は以下のような要因によりその比率は増減するとの仮説が考える。

- FTA/EPA の締結による関税率の低下（低下要因）
- 原油等の資源価格急激な下落（低下要因）、価格高騰（増加要因）（輸入額の大きな資源価格の急激な変化とそれに伴う税関の徴収額の増減はその後生じる国税徴収額の増減に先行）
- 自国通貨安（増加要因）、自国通貨高（低下要因）（貿易取引は米ドル又はユーロが基準通貨として利用されており、自国通貨安の場合は課税価格が上昇し徴収額が増加、通貨高の場合は課税価格が低下し徴収額が減少）
- 一般消費税・個別消費税の増税（増加要因）（輸入が国内経済の大きな割合を占めている場合、輸入品に係る消費税の徴収額増加が国内の徴収増加額を上回る）
- リーマンショック等の世界的な大不況の発生（低下要因）（大不況により輸入量の急減に伴い税関の徴収額も急減し、国内徴収額の減少に先行）
- 景気拡大（増加要因）（不況からの回復時に貿易量は増加し輸入品に対する関税・消費税徴収額が法人税等の徴収額増加に先行）

上記の増加または低下要因が実際の徴収額割合の変化に反映されているか否か日本の事例を基に検証を行う。WCO が公表している年次報告書の 2016-2017 年版から 2020 年 6 月に発行された 2019-2020 年版の過去 4 年間の年次報告書に各国の国税徴収額に占める関税等の税関徴収額の割合が示されている。日本からの報告を取りまとめると表 4-15 のようになっている。WCO 年次報告書の基礎情報は毎年春頃収集され 6 月の WCO 総会に公開されることから、日本の場合、会計年度との関係で例えば 2019-2020 年報告書には、報告時の最新情報である 2018 年度の数値が報告されていると考えられる。

WCO 年次報告書で国税歳入総額に占める税関徴収総額の割合は 2017-2018 年が対前年比 0.9%減（14.3⇒13.4）、2019-2020 年 0.4%増（13.8⇒14.2）、税関徴収総額の内、関税額の割合は 2017-2018

版で対前年比 0.3%減（12.2⇒11.9）、2019-2020 年 0.1%減（11.9⇒11.8）となっている。特に 2019-2020 版では国税歳入総額に占める税関徴収総額の割合は増加しているが、税関徴収総額に占める関税額の割合が減少している点に注目したい。

表 4-15 日本の国税徴収総額に対する税関による徴収額の割合の推移

Country		2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
Japan	Customs Duties in Tax Revenue	1.7	1.6	1.6	1.7
	Revenue collected by Customs in Tax Revenue	14.3	13.4	13.8	14.2
	Customs Duty	12.2	11.9	11.9	11.8
	General Consumption Tax	72.9	70.8	72.0	72.8
	Special Consumption Tax	14.6	17.1	15.8	15.2
	Export Tax	0.0	0.0	0.0	0.0
	Other	0.3	0.3	0.3	0.3

（注）Customs Duties in Tax Revenue：国税収入額に占める輸入関税額の割合

（注）Revenue collected by Customs in Tax Revenue：全国国税収入額における税関が徴収した全ての税額の割合

出典：WCO Annual Report

これら期間に上記の増加・減少要因のような現象が発生していたか確認する。すなわち、2015 年 4 月から 2019 年 3 月までの間の EPA 締結、資源価格の変動、消費税の増税、為替レート的大幅な変動、世界的な不況又は不況からの回復等の状況をみる必要がある。

- ① EPA 発効：同期間中、日豪 EPA（2015 年 1 月発効）、日モンゴル EPA（2016 年 6 月発効）、TPP11（2018 年 12 月発効）の 3 つの協定が発効し関税率の引き下げが行われている。日豪 EPA は高関税率の牛肉製品等が対象となっており、一定の影響は考えられる。モンゴルについては日本への輸入額が総入額で 119 位とわずかなことから影響は軽微と考える。TPP11 により新たに EPA 対象となった国はカナダとニュージーランドの 2 カ国であることと発効が 2018 年 12 月 30 日であり 2018 年度の第 4 四半期のみに徴収減少効果が発生することから影響は軽微と考える。

EPA 税率は、ステージングにより毎年関税率が引き下げられることから、表 4-15 の税関徴収総額に占める関税徴収額が 2016-2017 版以降 4 年間漸減し、2019-2020 年版でも関税徴収額割合は対前年比で減少している一因が日豪 EPA と TPP11 による関税引き下げ効果とも考えられる。

- ② 資源価格の変動：日本の輸入で大きな割合を占める原油等の資源価格の変動についてみることにする。日本は原油のほとんどを中東地域から輸入していることから、中東原油価格の主要な基準価格であるドバイ原油価格の推移をみることにする。ドバイ原油価格の毎年の平均値は表 4-16 の通り、2015 年から大きく下落し 2018 年以降ある程度持ち直している。原油関税は無税であるが輸入総額が大きく税関による消費税徴収額に影響をあたえる。ドバイ原油価格を詳細にみると 2014 年 10 月から下落傾向に拍車がかかり 2015 年と 2016 年と低迷を続け 2017 年 11 月頃から上昇に向かっている³⁴。日本の輸入総額も 2015 年から 2017 年に減少し 2018 年に増加している。その結果、原油価格下落による日本税関の関税・消費税等の徴収額への本格的な影響は 2015 年度から 3 年間となり、WCO 年次報告書 2016-2017 年版から 2018-2019 年版の 3 年間に表れているはずである。上記表 4-14 を見ると 2017-2018 年と 2018-

³⁴ World Bank：Commodity Markets Outlook 2014～2020 年

2019年版で税関による徴収額の割合は減少し2019-2020年版年次報告書で改善しており1年のタイム誤差がある。これは原油や天然ガス等の天然資源の契約が長期契約を前提としていることが原因とも考えられる。その結果、輸入額の大きい原油と石油製品や天然ガス等の天然資源価格の変動に基づいて、日本での国税歳入総額に占める税関の徴収額割合も一定程度変動していることが推測される。

表 4-16 原油価格、輸入額と為替レート一覧表

年	USD/バレル	円/リットル	輸入額（百万円）	円・ドルレート
2014	96.66	63.92	85,909,113	105.94
2015	51.18	38.96	76,931,665	121.04
2016	41.20	28.06	76,931,665	108.79
2017	53.12	37.49	75,379,231	112.17
2018	69.15	48.05	82,703,304	110.42
2019	63.18	43.35	78,599,510	109.01

出典：World Bank Commodity Market, IMF

- ③ 為替レートの変動：為替レートの変動を年の平均ベースでみると表 4-16 のとおり 2015 年に大きく円安に振れ、2016 年は円高となり 2017 年は若干の円安となった後は大きな変動は無い。2015 年の円安の影響は、課税価格の計算を行う円換算における輸入額の増加要因となり、結果として 2015 年度の徴収額の増加として表れ 2016-2017 年版報告書に徴収額の増加として載っているはずである、また、2016 年の円高の影響は同様の考えから 2016 年度の徴収額に表れ 2017-2018 年版報告書に徴収額の減少として載っているはずである。2015-2016 年版 WCO 年次報告書には税関徴収額関連数値が記載されておらず増減は不明であるが、2017-2018 年版は対前年比 0.9%減となっており、仮説どおり円安が徴収額の減少に一部影響したと思われる。
- ④ 消費税の増税：消費税の増加に伴う影響に関しては、消費税増税が 2019 年 10 月に実施されたことから将来の WCO 年次報告書で検証されることとなる。
- ⑤ 景気拡大と減少：内閣府は 2020 年 7 月 30 日に、2012 年 12 月から 2018 年 10 月が景気拡大期であり、同年 11 月以降景気後退期に入っていると発表した。ただし、ニッセイ基礎研究所によると同期間の平均成長率は 1.1%にとどまっているとしている。したがって、WCO 年次報告書に記載されている期間中に急激な景気変動はなく、期間中の貿易額も原油価格や為替レート的大幅な変動にともなうと推測される変動は認められるが、景気拡大期の初年と最終年の間で貿易額の増加は認められず、税関徴収割合の増減要因に大きな影響はないこととなる。

この結果、日本の事例では、国税徴収総額に占める税関の関税等の徴収額の割合は EPA の発効、為替変動、天然資源価格の変動による輸入額の増減等複合要素により影響をうけることから KPI として活用は難しいと考える。

本調査の対象となる ASEAN とサブサハラ・アフリカ諸国での状況を把握するために、2016-2017 年版年次報告書から毎年報告している ASEAN とサブサハラ・アフリカ諸国での主要国の動向をみることとし、タイ、インドネシア、ベトナム、南アフリカ、ウガンダ、セネガル、カメルーンの数値を日本と同様に抽出した。その結果、2 年または 3 年全く同じ数値が報告されているケース（タイ、インドネシア、南アフリカ）、明らかに報告数値が間違っていると推測できるケース（ベトナム）

等の問題があり、そのまま税関の関税等の徴収に関する KPI として活用することは問題があることが判明した。

なお、以下のウガンダの数値変化を見ると、2017-2018 年と 2018-2019 年の間に非常に大きな変化があり、関税率が大幅に削減される等の政策決定がされたことが推測されることからその検証を行う必要がある。

表 4-17 ウガンダの国税徴収総額に対する税関による聴取額の割合の推移

Country		2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
Uganda	Customs Duties in Tax Revenue	43.1	43.1	8.6	8.3
	Revenue collected by Customs in Tax Revenue	75.6	75.6	43.0	41.4
	Customs Duty	57.0	57.0	19.9	19.9
	General Consumption Tax	23.0	23.0	38.9	38.7
	Special Consumption Tax	16.4	16.4	32.3	40.3
	Export Tax	0.0	0.0	0.2	0.3
	Other	3.6	3.6	8.8	1.1

出典：WCO Annual Report

いずれにせよ、WCO 年次報告書に記載されている国税徴収総額に占める税関徴収総額の割合のみでは、税関の 3 つの役割の一つである「公正及び適正な関税等の徴収」に関する KPI とはなり得ないとする。

2) 徴税目標額の達成率

開発途上国の税関では、財務省が発表する税関収納額の目標値に対する達成率を KPI としている国が多い。本調査でヒアリングを行ったケニア歳入庁（Kenya Revenue Authority：KRA）や南アフリカ歳入庁（South African Revenue Service：SARS）でも、税関収納額の目標値の達成率が最も重要な KPI の一つであるとの回答を得た。過去 2 年間のケニアや南アフリカの達成率は図 4-14 に示すとおりであり、FY2018/19 には両国とも達成率は 100% を上回ったものの、FY2019/20 は新型コロナウイルスの影響による世界経済と国内産業の低迷により税関収納額は減少し、達成率は 100% を下回る結果となった。

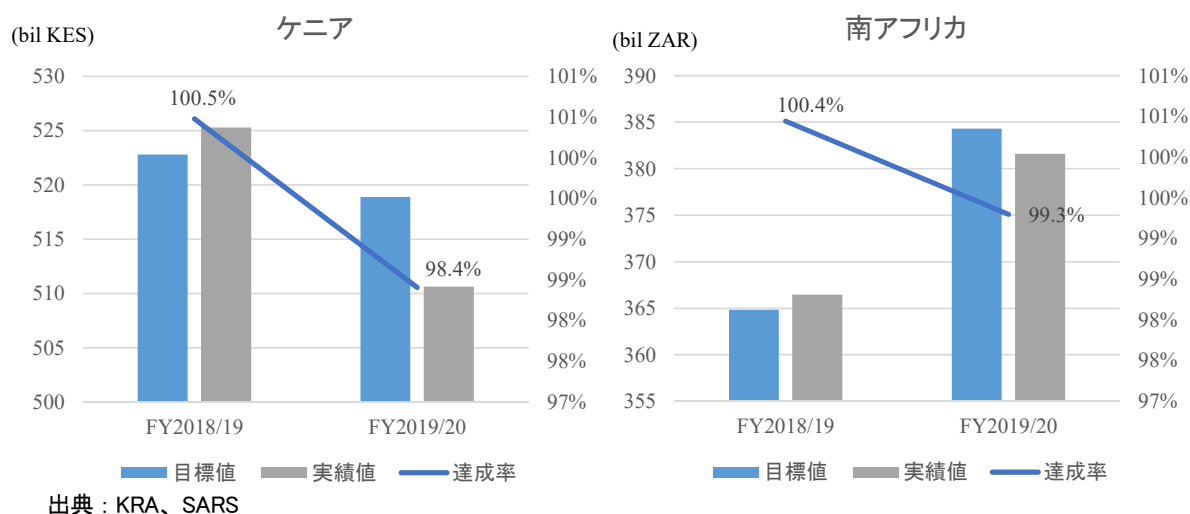


図 4-14 ケニアと南アフリカの税関収納額の目標値、実績値、達成率

一方で両国は目標値を達成するため、以下の取り組みを実施していることをヒアリングと年次報告書を通じて確認している。

(ケニア)

- コンテナのスキャン率 70%を目指し、国境地点にコンテナ・スキャナを追加設置し、遠隔操作でスキャン作業を監視することで、徴税漏れを防ぐ。
- 統合通関管理システム（Integrated Customs Management System : ICMS）を導入し、手作業を廃止することによって徴税漏れを防ぐ。
- 税関が徴収する税に係る研修を実施する。

(南アフリカ)

- 事後調査実施のシステムを開発し、徴税体制を強化する。

このように、税関収納額の目標値に対する達成率は開発途上国の税関では重要な KPI であり、KPI の推移と目標値を達成するための取り組みを更新することで、各国税関の徴税機能をモニターすることが可能である。

一方で当該 KPI は当該国一カ国に限定して分析が可能であり、国際比較に適用することはできない。また、財務省が設定する税関収納額の目標値の妥当性についても注意深く確認する必要がある。民間企業より、税関は貨物を高い税率に分類する、事後調査で課税価格を引き上げる等の問題が指摘されており、背景には徴税目標額を達成するために恣意的な解釈が行われていることが関係していることも一因と考えられる。よって、達成率だけでなく、目標値の妥当性についても確認する必要がある。

(3) 税関取締関連

1) 日本の政策評価と KPI

日本の財務省が毎年公表している政策評価の税関関連部分の一つとして「政 5-3-2 : 社会悪物品等の密輸阻止」の項目があり、目標値は「増加又は前年並み」とされており具体的な数値は記されていない。同報告書によると、『具体的な数値目標の設定は困難ですが、国際貿易における秩序維持を図るため、水際において不正薬物等の輸出入が禁止されている物品に対する厳正な取締りを行う必要があり、実績値は高水準で推移していることから目標値を「増加又は前年並み」としました』³⁵との記載があり、税関取締に関する具体的な目標値（KPI）を設けることの困難性が指摘されている。

2) WCO 不正貿易報告書（WCO Illicit Report）

WCO 不正貿易報告書は、WCO 加盟国の税関当局が WCO 事務局に自発的に提供したデータに基づいて麻薬、文化財、武器等の密輸や知的財産権侵害物品の輸入等の不正貿易の実態を包括的に分析したものである。

同報告書は毎年公表されており、最新の 2019 年版では WCO の 183 加盟国・地域の内、137 カ国・地域が報告しており、2018 年版の 154 カ国・地域から減少した。加盟国・地域から提供されるデータは税関単独、税関と警察の合同、税関権限を有する他の取締機関による摘発・押収・差押に限ら

³⁵ 財務省政策評価、「政策の目標」ごとの実績評価書（令和元年度）政策目標 5（貿易の秩序と健全な発展）
https://www.mof.go.jp/about_mof/policy_evaluation/mof/fy2019/evaluation/2019hyouka11.pdf（2020 年 9 月 8 日最終アクセス）

れ、税関が関与しない摘発や差止は含まれていない。データは WCO が運用している税関執行ネットワーク（CEN）に集められ WCO 事務局により分析・公表されている。

報告書では、税関の執行面の中でも特に重要とされる次の 6 つの分野を取り上げている。

- ① 考古学的な価値のある物品や美術品を含む文化的な物品の違法取引
- ② 栽培、製造、流通、販売を含む薬物の違法取引
- ③ 絶滅危惧種の不正取引、有害廃棄物や有毒廃棄物、オゾン層破壊物質及び生態的なバランスと持続可能な開発を脅かす固有の木材等の不正取引
- ④ 知的財産権侵害品や健康・安全に深刻な脅威となる物品で、特に医薬品（獣医用を含む）、食品、玩具、劣悪な品質の物品（電気製品の部材やスペアパーツ等）の不正取引
- ⑤ 財政収入上のリスクとなる物品で、タバコ、アルコール飲料等の高課税品の密輸、低価申告、原産地や特惠関税の悪用、関税分類や税額控除等に係る不正行為
- ⑥ テロ、大量破壊兵器の拡散、小型兵器や爆発物の密輸、軍民両用の物品の転用等のセキュリティ関連の不正取引

上記 6 項目のうち、日本の政策評価にも採用されている「薬物の違法取引」に関する分野について適切な指標となるか否か検討を行う。

不正薬物の違法取引は現在でも犯罪組織の主要な活動資金源となっており、各国の税関、警察その他の取締機関では不正薬物の密輸を含む違法取引の撲滅を主要な政策目標の一つとして積極的に活動している。世界各地に各種の麻薬密造所が設けられ、密輸手口も年々巧妙化している。WCO は UNODC、国際刑事警察機構（International Criminal Police Organization : INTERPOL）、万国郵便連合（Universal Postal Union : UPU）等の国際機関と協力し情報交換や共同取締と訓練等を実施し加盟国税関当局による不正薬物の密輸摘発の強化を支援している。

2019 年は 119 カ国・地域から合計 40,017 件の麻薬類の摘発が報告された。内訳は向精神薬 15,177 件 (37.9%)、大麻類 10,168 件 (25.4%)、コカイン 6,005 件 (15%)、新精神活性物質 3,716 件 (9.2%)、アヘン類 2,795 件 (6.9%) 等となっている。全体の摘発件数は前年比 19.6% 減となっているが、不正貿易報告書ではその理由について明確化されていないが、密輸活動の減少そのものではなく、手口の巧妙化や取締活動の効率性の変化、捜査中の案件の未報告等の事情によるのではないかと分析を行っている。

同 WCO 報告書には個別国の実績は掲載されておらず、かつ、報告件数の増減には上記の様な課題や背景があり、KPI として活用することは難しいと考える。

3) UNODC World Drug Report

UNODC が発行している世界薬物報告書（World Drug Report : WDR）2020 年版は不正薬物の需要から供給までを 6 部構成で記載している。不正薬物の栽培・密造や国際取引を含む供給については第 3 部で分析している。

WDR は、各国の警察や税関といった取締機関が摘発した薬物事犯の件数や数量の報告に基づき分析を行っており、2018 年に世界で大麻、覚せい剤、コカイン等の不正薬物約 7,918 トンの摘発が報告されている。WDR 第 3 部では、各薬物の栽培量や生産量と密輸ルートについて地域別に詳細な分析を実施している。

しかしながら国別の詳細な基礎データは大麻類については公表されているが、コカイン、覚せい剤等については主要国のみしか公表されておらず、また、WDR は国内摘発の件数や数量を含み、密輸摘発の数字が区別されていないことから税関取締に関する KPI の基礎データとしては活用できない。

4-2-2 新規指標の検討

(1) 貿易円滑化関連

1) デジタル及び持続可能な貿易円滑化に係る国連調査 (UNTF SURVEY : UN Global Survey on Digital and Sustainable Trade Facilitation) ³⁶

① 背景

当該調査は5つの国連地域委員会である国連アフリカ経済委員会 (ECA : Economic Commission for Africa)、国連欧州経済委員会 (ECE : United Nations Economic Commission for Europe)、国連ラテン米
国・カリブ・経済委員会 (ECLAC : Economic Commission for Latin America and the Caribbean)、国連
アジア太平洋経済社会委員会 (ESCAP : United Nations Economic and Social Commission for Asia and the
Pacific)、国連西アジア経済社会委員会 (ESCWA : Economic and Social Commission for Western Asia)
が共同で2015年以降2年ごとに実施している調査。持続可能なデジタル貿易円滑化のための措置
の実施状況をモニターすることを目的としている。貿易円滑化進捗に係る KPI としては当該調査以
外に WTO の貿易円滑化協定データベース³⁷、OECD の貿易円滑化指標³⁸等があるが、これらは貿易
円滑化協定の進捗に係る指標を示しており、電子商取引等については対象としていない。よって当
該調査のほうがより国際貿易環境の課題に対応した調査であると言える。

② 手法

2019年の調査には、128カ国を対象に4つのグループと9のサブグループに分類される53の貿
易円滑化措置が含まれている (表4-18)。第1の「一般的な貿易円滑化措置」のグループは、「透明
性」、「手続き」、「組織間協力」、「越境円滑化」の4つのサブグループに分類され、WTO の TFA 条
項の多くが含まれている。第2の「デジタル貿易円滑化措置」には「電子商取引」と「越境電子商
取引」が含まれ、第3の「持続可能な貿易円滑化措置」には、「中小企業向け貿易円滑化措置」、「農
業に係る貿易措置」、「女性に係る貿易円滑化措置」の3つのサブグループが含まれる。2019年には
第4の「貿易金融円滑化措置」が試験的に導入された。

質問票が ESCAP 事務局から貿易円滑化専門家 (政府機関、民間企業、研究機関) に送付する方法
で行われ、質問項目に対して3:全面的に実施、2:部分的に実施、1:試験的に実施、0:実施していない、
として回答されている。

³⁶ <https://untfsurvey.org/report>

³⁷ <https://tfadatabase.org/>

³⁸ <https://sim.oecd.org/Default.ashx?lang=En&ds=TFI>

表 4-18 デジタル及び持続可能な貿易円滑化に係る国連調査 質問項目

		質問番号		貿易円滑化措置 質問項目	TFA 条項
		2017	2019		
一般的な貿易円滑化措置	透明性 (5 項目)	2	2	インターネット上での既存の輸出入規制の公開	1.2
		3	3	新規規制案に関するステークホルダーとの協議（最終化前）	2.2
		4	4	施行前の新規規制の事前公開/通知（例：30 日前）	2.1
		5	5	事前教示（関税分類）	3
		9	9	独立した異議の申し立てメカニズム	4
	手続き (8 項目)	6	6	リスク管理	7.4
		7	7	到着前の手続き	7.1
		8	8	通関後の監査	7.5
		10	10	関税、租税、手数料および課徴金の最終的な決定からの引き取りの許可の分離	7.3
		11	11	引き取りまでの平均的な時間の確定および公表	7.6
		12	12	認定事業者のための貿易の円滑化に関する措置	7.7
		13	13	急送貨物	7.8
		14	14	電子的な書類も含む写しの受理	10.2.1
	組織間協力 (5 項目)	1	1	国家貿易円滑化委員会または同様の機関の設立	23
		31	31	国境機関の協力	8
		32	32	税関当局に管理を委譲する政府機関	
		33	33	越境時の近隣諸国との勤務日・勤務時間の調整	8.2(a)
		34	34	越境時の近隣諸国との手続きと手続きの調整	8.2(b)
	越境円滑化 (4 項目)	35	35	近隣国との交通促進協定	
		36	36	船積み前検査（関税分類および関税評価に関する）の廃止	10.5
		37	37	トランジット促進のための到着前手続き支援	11.9
		38	38	輸送に関与する国の機関間の協力	11.16
電子商取引貿易円滑化措置	電子商取引 (10 項目)	15	15	電子/自動税関システムの確立（例：ASYCUDA）	
		16	16	国境検問所における税関やその他の貿易管理機関のためのインターネット接続	
		17	17	電子シングル・ウィンドウシステム	10.4
		18	18	税関申告の電子提出	
		19	19	電子申請および輸出入許可の発行	
		20	20	海上貨物マニフェストの電子提出	
		21	21	航空貨物マニフェストの電子提出	
		22	22	電子申請および特惠原産地証明書の発行	
		23	23	電子的な関税及び手数料支払い	7.2
		24	24	通関手数料の電子申請	
	越境電子商 取引 (6 項目)	25	25	電子商取引に関する法律および規制施行（例：電子商取引法、電子取引法）	
		26	26	電子商取引を行うために申告者にデジタル証明書を発行する認定局	
		27	27	自国と他国の間で電子的に交換される税関申告	
		28	28	自国と他国の間で電子的に交換された原産地証明書	
		29	29	自国と他国の間で電子的に交換される衛生および植物検疫証明書	
		30	30	紙ベースの文書を提出せずに電子的に信用状を取得する自国の国の銀行や保険会社	

		質問番号		貿易円滑化措置 質問項目	TFA 条項
		2017	2019		
持続可能な貿易円滑化措置	中小企業向け貿易円滑化措置 (5 項目)	39	39	中小企業のための貿易関連情報	
		40	40	政府による中小企業が AEO スキームからより簡単に利益を得ることができるようにする特定の措置	
		41	41	政府による SME がシングル・ウィンドウに簡単にアクセスできるようにするための措置（技術的なコンサルティングとトレーニングサービスを SME など）	
		42	42	政府による中小企業が十分に国家貿易円滑化委員会（NTFC）の主要メンバーとなるための措置	
			43	中小企業のための他の特別措置	
	農業に係る貿易円滑化措置 (4 項目)	43	44	主要貿易相手国の衛生および植物検疫（SPS）基準に準拠するための試験および実験施設の設置	
		44	45	SPS 規格への準拠を目的とする国家規格と認定機関の設置	
		45	46	SPS 証明書の申請、検証、発行の自動化	
			47	腐敗しやすい物品の越境に係る特別な措置	7.9
	女性に係る貿易円滑化措置 (3 項目)	46	48	貿易に関与する女性への特別な配慮が組み込まれた貿易円滑化政策/戦略	
		47	49	政府による貿易に関与する女性を対象とした貿易円滑化措置の導入	
			50	国家貿易円滑化委員会における女性会員	
貿易金融円滑化措置（3 項目）		51	シングル・ウィンドウ導入によるトレーダーの金融へのアクセス		
		52	銀行による取引先間または他国銀行とのデータの電子交換、紙の文書への依存減少、デジタル取引の促進		
		53	貿易金融サービスへのアクセス		

出典：UNTFSSURVEY

③ 結果

ホームページ上で「一般的な貿易円滑化措置」や「電子商取引貿易円滑化措置」に係る結果が入手可能であり、本調査対象国である ASEAN、サブサハラ・アフリカ地域の 2018 年の調査結果は以下図 4-15 のとおり。100%は 5 項目すべてが「全面的に実施」となった場合であり、各項目は 20%の配分となっている。

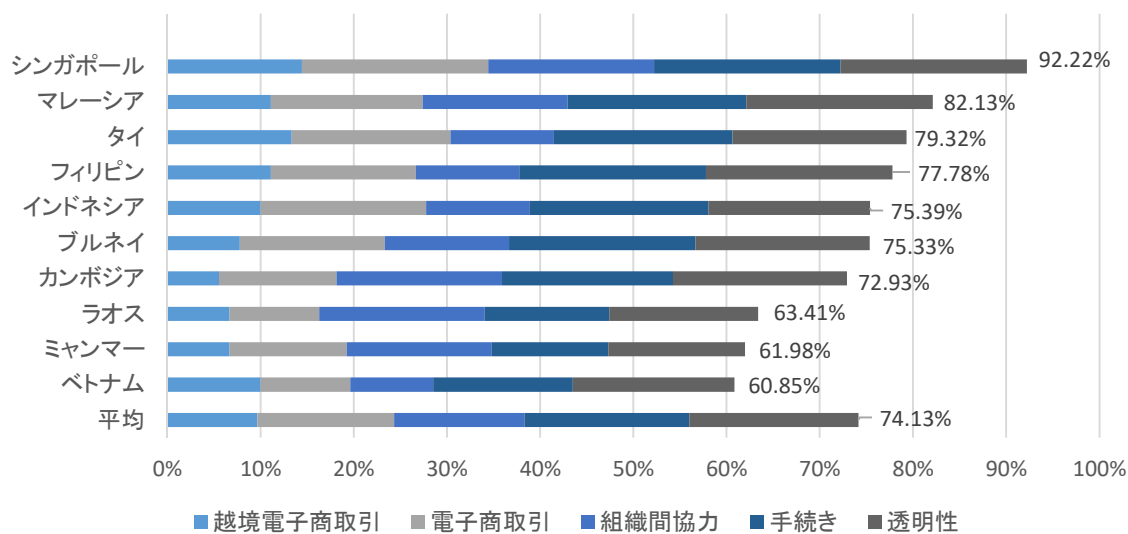


図 4-15 ASEAN のデジタル及び貿易円滑化措置の進捗状況 (2018 年)

ASEAN で最もスコアが高いのはシンガポール (92.22%)、最も低いのはベトナム (60.85%) だった。主にスコアが低かった項目はカンボジアの越境電子商取引 (5.56%)、ベトナム、ラオスの電子商取引 (9.63%)、ベトナムの組織間協力 (8.89%) である。

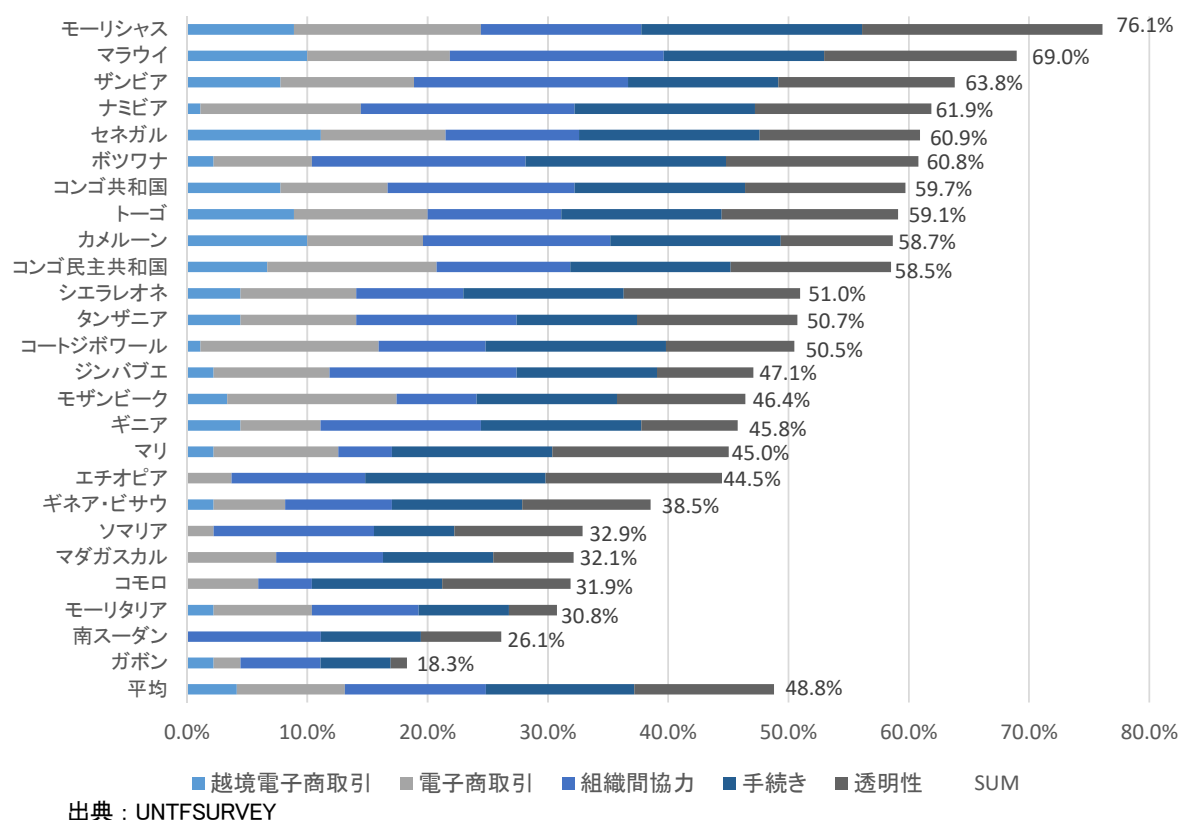


図 4-16 サブサハラ・アフリカ地域のデジタル及び貿易円滑化措置の進捗状況 (2018 年)

サブサハラ・アフリカ地域では最もスコアが高いのはモーリシャス (76.11%)、最も低いのはガボン (18.3%)。「実施していない」の評価となった項目もあり、南スーダン、コモロ、マダガスカル、ソマリア、エチオピアは越境電子商取引が 0%、南スーダンは電子商取引が 0%となった。

ASEAN、サブサハラ・アフリカ地域において越境電子商取引のスコアが最も低く、20%に対して平均値は ASEAN が 9.67%、サブサハラ・アフリカ地域が 8.9%であり、貿易時の税関申告、原産地証明書、SPS 証明書等の電子化が最も大きな課題であると言える。

④ 評価

当該調査は WTO の貿易円滑化協定に含まれていない条項についても調査対象としており、より現在の貿易円滑化に係る課題に対応した調査となっているため、貿易円滑化措置の実施状況をモニターするには重要な指標であると考ええる。一方で対象国は 128 カ国に限定されており、アフリカの経済大国である南アフリカ、ケニア、ナイジェリアのデータが入手不可となっており、今後の調査対象国の拡充が期待される。

(2) 徴税関連

1) 関税額と税関徴収額

① 日本

税関では、輸入申告された貨物等について関税だけでなく内国消費税、とん税や特別とん税等を徴収しており、関税その他すべてが税関収納額として国庫収入となる。

統計上、税関収納額を確認するのは容易でない。日本でも、以下表 4-19 は関税額と税関収納額を示す関税局の資料だが、表 4-20 の財務省税収入資料と合致するのは関税と国税収入のみであり、財務省の資料の中で税関収納額の内訳を探すのは容易ではない。

OECD、世銀のデータベースにも関税額のデータは掲載されているが、税関収納額については掲載がない。一方で税関の機能を評価するには関税以外の税の徴収も重要であるため、税関収納額を指標として利用することは重要であると考えられる。

表 4-19 税関収納額の推移

	平成 25 年度		平成 26 年度		平成 27 年度		平成 28 年度		平成 29 年度	
	金額	対前年度比 (%)	金額	対前年度比 (%)	金額	対前年度比 (%)	金額	対前年度比 (%)	金額	対前年度比 (%)
関税	10,344	115.3%	10,731	103.7%	10,487	97.7%	9,390	89.5%	10,241	109.1%
消費税・地方消費税	41,930	115.4%	65,659	156.6%	62,550	95.3%	56,102	89.7%	61,900	110.3%
その他内国消費税	12,653	102.8%	12,413	98.1%	12,507	100.8%	13,528	108.2%	13,624	100.7%
とん税及び特別とん税	224	101.4%	225	100.4%	223	99.1%	221	99.1%	222	100.4%
税関収納額	65,151	112.7%	89,028	136.6%	85,768	96.3%	79,241	92.4%	85,988	108.5%

(参考)

国税収入	512,274	108.9%	578,492	112.9%	599,693	103.7%	589,563	98.3%	623,803	105.8%
------	---------	--------	---------	--------	---------	--------	---------	-------	---------	--------

(注) 国税収入は、財務省発表「国税及び印紙収入決算概観」より

(単位: 億円)

出典: 財務省関税局

表 4-20 財務省租税及び印紙収入決算額

(単位:百万円、%)

税 目	予 算 額	決 算 額	対 予 算 額	
			進 捗 割 合	増 減
所 得 税	14,874,000	15,627,121	105.1	753,121
源 泉 分	3,074,000	3,254,444	105.9	180,444
申 告 分	17,948,000	18,881,565	105.2	933,565
計	12,391,000	11,995,303	96.8	△ 395,697
法 人 税	2,115,000	2,291,952	108.4	176,952
相 続 税	17,138,000	17,513,862	102.2	375,862
消 費 税	1,311,000	1,304,098	99.5	△ 6,902
酒 税	929,000	864,245	93.0	△ 64,755
た ば こ 税	2,394,000	2,396,225	100.1	2,225
揮 発 油 税	8,000	8,228	102.9	228
石 油 ガ ス 税	52,000	52,217	100.4	217
航 空 機 燃 料 税	688,000	690,790	100.4	2,790
石 油 石 炭 税	313,000	325,672	104.0	12,672
電 源 開 発 促 進 税	370,000	377,834	102.1	7,834
自 動 車 重 量 税	953,000	1,024,089	107.5	71,089
関 税	10,000	9,875	98.8	△ 125
と ん 税	—	12	—	12
そ の 他	1,092,000	1,051,520	96.3	△ 40,480
印 紙 収 入	57,712,000	58,787,489	101.9	1,075,489
一 般 会 計 分 計				

(参 考)

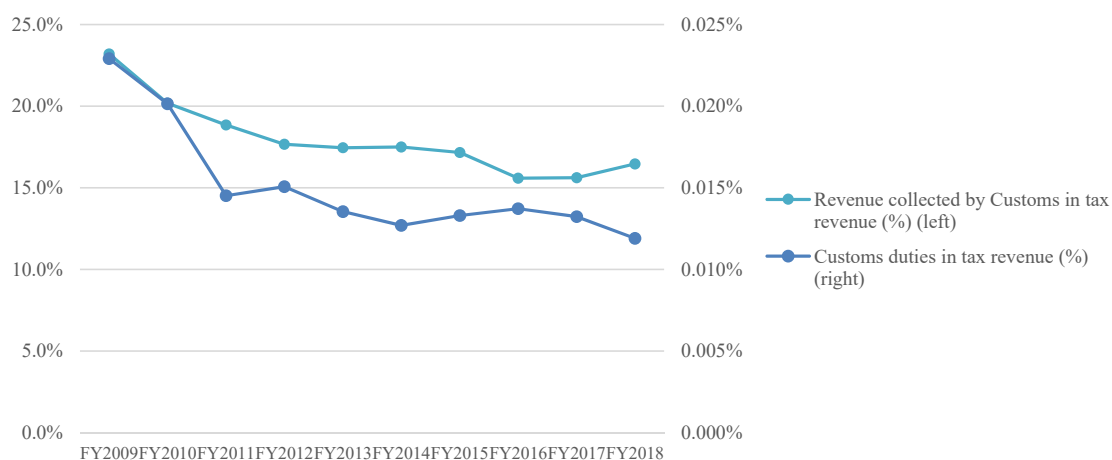
地 方 法 人 税	643,900	653,892	101.6	9,992
地 方 揮 発 油 税	256,200	256,386	100.1	186
石 油 ガ ス 税 (譲 与 分)	8,000	8,228	102.9	228
航 空 機 燃 料 税 (譲 与 分)	14,900	14,919	100.1	19
自 動 車 重 量 税 (譲 与 分)	253,900	259,323	102.1	5,423
特 別 と ん 税	12,500	12,344	98.8	△ 156
地 方 法 人 特 別 税	2,002,500	1,857,761	92.8	△ 144,739
た ば こ 特 別 税	143,700	133,712	93.0	△ 9,988
復 興 特 別 所 得 税	376,400	393,905	104.7	17,505
そ の 他	—	2,294	—	2,294
総 計	61,424,000	62,380,254	101.6	956,254

出典：財務省

② シンガポール

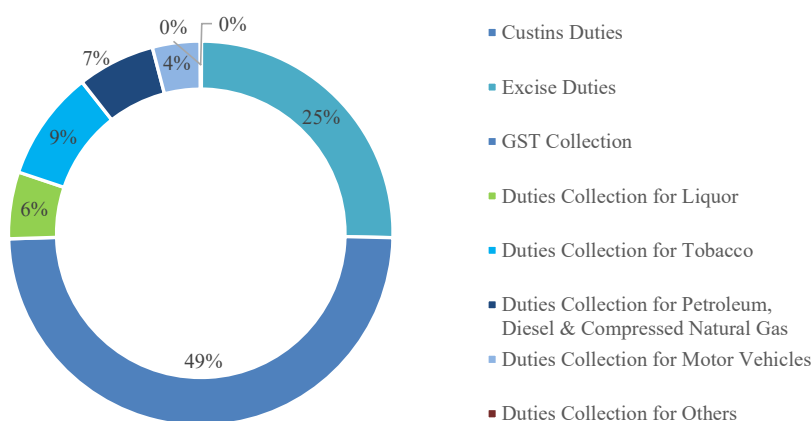
関税額と税関徴収額に顕著な差がある国としてシンガポールの関税分類を取り上げる。シンガポールは輸出入に関税がかからない自由貿易国として発展し、関税が税収に占める割合は 2018 年度で 0.012%となっており世界一の水準である。一方で税関収納額が税収に占める割合は 2018 年度で 16.5%であり、オーストラリアの 4.5%、カナダの 12.7%など先進国に比べると高い水準となっている (図 4-17)。税関収納額の内訳は関税 (Customs Duties)、物品税 (Exercise Duties)、物品サービス税等となっており、輸入課税品目は大別してアルコール製品、タバコ類、自動車、石油製品の 4 品目のみである (図 4-18)。

このようにシンガポールでは関税機能とほぼ変わらない物品税を導入し、物品税を関税として扱わないため関税率ほぼゼロを達成しているが、税関収納額にも着目し、税関の機能を評価することが重要であると考えられる。



出典：シンガポール財務省、シンガポール税関

図 4-17 シンガポールの税関収納額と関税



出典：シンガポール税関

図 4-18 税関収納額内訳

2) 関税額との相関関係

3-1-2 に記載のとおり、関税額と経済発展には関連性があるものと考えられ、また各国の関税額は貿易円滑化進捗状況等によって異なるものと考えられる。



出典：調査団作成

図 4-19 関税額との相関関係

図 4-19 に示すとおり、i) 一人当たり GDP (名目 USD)、ii) 貿易円滑化指標、iii) 発効済み RTA の数から税収に占める税関収納額の割合への因果関係を仮定し、先進国、開発途上国含め入手可能な 2018 年の約 100 カ国のデータを用い各国の税収に占める税関収納額の割合の標準値を算出した。

その他の変数として貿易開放指数、LPI の税関の効率性指数についても検討を行ったが、後述する重回帰分析において十分な相関関係を示さなかったことから、本分析には扱わないこととした。

なお、関税額については①税収に占める関税額の割合と、②税収に占める税関収納額の割合の二通りを選択することができるが、上記のとおり税関収納額に着目することが税関の機能を評価することができると考えられるため、②税収に占める税関収納額の割合を用いることとした。①、②については WCO の年次報告書より各国のデータが入手可能であり、最も多くのデータ掲載のある 2018 年のデータを用いた。

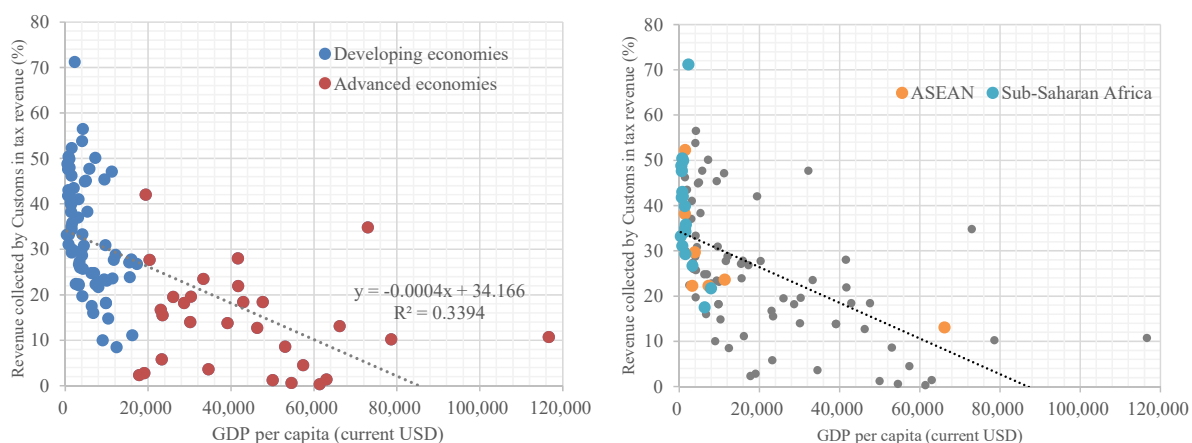
また調査対象国である ASEAN、サブサハラ・アフリカ地域のみを抽出した場合、サンプル数が少ないこと、これらの地域を世界的な位置づけの中で分析する必要があることから、①先進国、開発途上国に分けたケース、②調査対象国を抽出したケースを示した。先進国、開発途上国の分類については IMF が定義する *Advanced economies* / *Developing economies* を参照した。

① 税収に占める税関収納額の割合と一人当たり GDP

図 4-20 では一人当たり GDP は増加するほど税収に占める税関収納額の割合が小さい結果となった。経済発展により内国税の体系が整備され、個人所得税、法人所得税、内国消費税などの税関を介さない税収が増加し、税収構造が変化することで、税収に占める税関収納額の割合も低下するものと考えられる。

下左図の先進国と開発途上国の分類に顕著な結果を示しており、開発途上国は税収に占める税関収納額の割合が大きく一人当たり GDP が小さいため、グラフの左端に集中するものの、経済が発展するにつれ一人当たり GDP が上昇するほど税収に占める税関収納額の割合が小さくなっている。

調査対象国の ASEAN、サブサハラ・アフリカ地域では、シンガポールが突出して一人当たり GDP が 6 万ドルを超え、税収に占める税関収納額の割合が 10% 台であることを除くと、一人当たり GDP は 1 万ドル以下、税収に占める税関収納額の割合は 20%～50% 台に集中している。また一人当たり GDP が約 2,300 ドルのコートジボワールの税収に占める税関収納額の割合は 71.2% であり、データが取得可能な国の中では世界最大の水準である。



出典：WCO Annual Report, World Economic Indicator

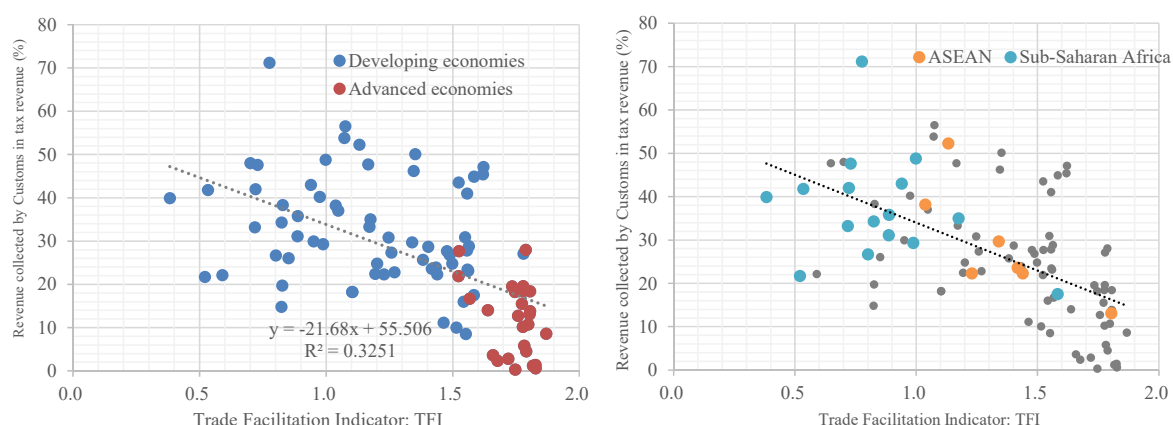
図 4-20 税収に占める税関収納額の割合と一人当たり GDP の相関関係

② 税収に占める税関収納額の割合と貿易円滑化指標（Trade Facilitation Indicator：TFI）

OECD 貿易円滑化指標（TFI）は、WTO の TFA の進捗状況について示しており、各国政府に対して通関手続きの改善、貿易コストの削減、貿易フローの増加、国際貿易からの最大の恩恵を受けるための方法についてアンケート調査を実施し、2 年に 1 回指標を公表している。指標は 0 から 2 までで表示され、2 が最も良い評価となる。176 カ国を対象としており、(1)で記した UNTFSURVEY より調査対象国が多いため、先進国と開発途上国の TFA 進捗についてモニターすることが可能である。

図 4-21 は貿易円滑化指標が上昇するほど税収に占める税関収納額の割合が小さい結果となっている。関税以外の貿易取引にかかるコストが削減するなどの貿易円滑化指標の改善によって、税収に占める税関収納額の割合も低下するものと考えられる。

下左図の先進国と開発途上国の分類で顕著な結果を示しており、開発途上国では貿易円滑化指標が低く、税収に占める税関収納額の割合が大きい、先進国では貿易円滑化指標が高く、税収に占める税関収納額の割合が小さい結果となった。調査対象国の中ではシンガポールの貿易円滑化指標が 1.804、南アフリカが 1.538 で最も高く、税収に占める税関収納額の割合も 10% 台に抑えられている結果となった。



出典：WCO Annual Report, OECD TFI

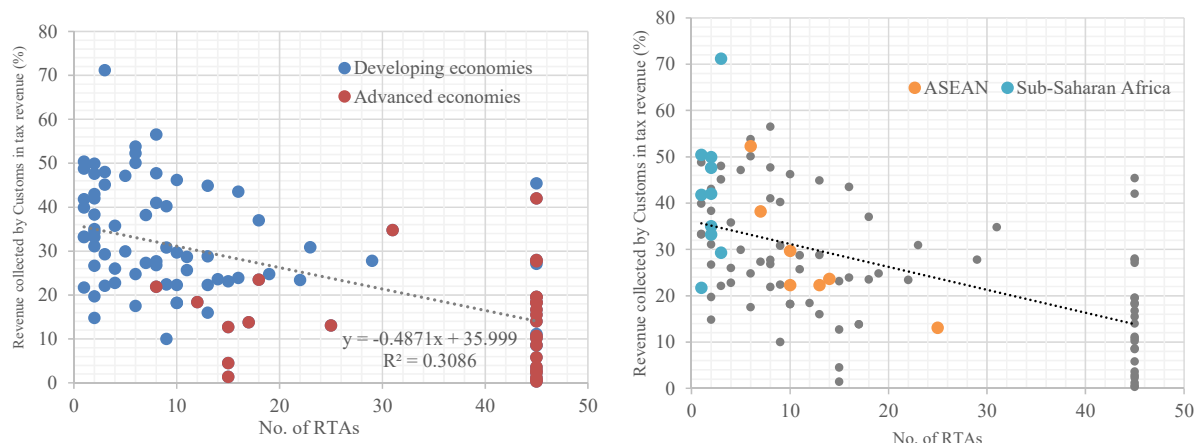
図 4-21 税収に占める税関収納額の割合と貿易円滑化指標の相関関係

③ 税収に占める税関収納額の割合と発効済みの RTA の数

WTO が定義する地域間貿易協定（Regional Trade Agreement：RTA）のデータベースを用い、発効済みの RTA の数を評価したところ、図 4-22 では発効済みの RTA の数が多いほど税収に占める税関収納額の割合が小さい結果となった。発効済みの RTA の増加によって関税率が引き下がり、税収に占める税関収納額の割合も低下するものと考えられる。

下左図の先進国と開発途上国の分類では、EU に加盟する欧州諸国の RTA の数は 45 であり、他の先進諸国や開発途上国と比べても圧倒的に多い。先進国の中でも RTA 参加に積極的でない国もあり、イスラエルの 8、ニュージーランドの 12 などは開発途上国に分類されるチリの 29、メキシコの 23 と比べると少ない。

また調査対象国の中では ASEAN が RTA 加盟へ積極的であり、シンガポール 25、マレーシア 14、タイ 13、インドネシア 10 などが挙げられる。一方でサブサハラ・アフリカ地域の RTA 参加は限定的であり、南アフリカの 6 が最大となっている。



出典：WCO Annual Report, World Economic Indicator, WTO RTA Database

図 4-22 税収に占める税関収納額の割合と発効済み RTA の数の相関関係

④ 各国の税収に占める税関収納額の割合の標準的な水準の算出

上記を踏まえ、重回帰分析を用いて 92 カ国の税収に占める税関収納額の割合の標準的な目安の算出を行った。税収に占める税関収納額の割合を目的変数 y とし、3 変数を説明変数とする。一人当たり GDP（名目 USD）を x_1 、貿易円滑化指標を x_2 、発効済み RTA の数を x_3 、以下の重回帰式を求める。

$$y = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3$$

表 4-21 の結果を見ると、自由度調整済み決定係数は 0.43 を示しており、中程度の適合性が確認できた。また有意 F は <0.05 であり回帰式の信頼性は確認できる。P 値の結果を見ると、税関収納額の税収に占める割合と相関関係が高いのは順に x_1 、 x_3 、 x_2 である。偏回帰係数を示した重回帰式は以下となった。

$$y = 44.4 - 0.00023x_1 - 7.45 x_2 - 0.21 x_3$$

調査対象国について重回帰式を展開した数値を表 4-22 の「標準値」に示し、実際の税収に占める税関収納額の割合との差を「ギャップ」に記している。

表 4-21 重回帰分析結果

概要

回帰統計	
重相関 R	0.6754238
重決定 R ²	0.4561973
補正 R ²	0.4376585
標準誤差	11.05922
観測数	92

分散分析表

	自由度	変動	分散	割られた分散	有意 F
回帰	3	9029.0694	3009.6898	24.607796	1.182E-11
残差	88	10762.959	122.30635		
合計	91	19792.028			

	係数	標準誤差	t	P-値	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%
切片	44.427426	4.9889988	8.9050785	6.438E-14	34.512839	54.342013	34.512839	54.342013
GDP per capita (current USD)	-0.00023	7.302E-05	-3.153756	0.0022054	-0.000375	-8.52E-05	-0.000375	-8.52E-05
TFI	-7.454697	4.6240707	-1.61215	0.1105101	-16.64407	1.7346714	-16.64407	1.7346714
No of RTAs	-0.211347	0.1045044	-2.022374	0.0461741	-0.419027	-0.003666	-0.419027	-0.003666

出典：調査団作成

表 4-22 分析結果を用いた税収に占める税関収納額の割合の標準値

	税収に占める税関収納額の割合	一人当たりGDP(名目USD)	貿易円滑化指標	発効済みRTAの数	標準値	ギャップ
シンガポール	13.1	66,189	1.804	25	10.45	-2.65
マレーシア	23.6	11,373	1.418	14	28.28	4.68
タイ	22.3	7,295	1.439	13	29.27	6.97
インドネシア	29.7	3,894	1.340	10	31.43	1.73
フィリピン	22.3	3,252	1.229	10	32.40	10.10
カンボジア	52.3	1,512	1.132	6	34.37	-17.93
ミャンマー	38.2	1,418	1.038	7	34.88	-3.32
南アフリカ	17.5	6,374	1.583	6	29.89	12.39
アンゴラ	26.7	3,290	0.801	2	37.28	10.58
ザンビア	34.3	1,556	0.825	2	37.50	3.20
ルワンダ	31.1	783	0.887	2	37.21	6.11
ウガンダ	43.0	767	0.940	2	36.82	-6.18
コモロ	39.9	1,416	0.383	1	41.03	1.13
ジンバブエ	35.8	1,684	0.888	4	36.57	0.77
マダガスカル	48.8	528	0.998	1	36.65	-12.15
マラウイ	33.2	381	0.718	2	38.56	5.36
コートジボワール	71.2	2,303	0.776	3	37.48	-33.72
カメルーン	29.3	1,534	0.988	3	36.07	6.77
セネガル	35.0	1,466	1.175	2	34.91	-0.09
リベリア	41.8	677	0.534	1	40.08	-1.72
ガボン	21.7	7,957	0.521	1	38.50	16.80
マリ	42.0	900	0.722	2	38.42	-3.58
トーゴ	47.6	679	0.730	2	38.41	-9.19

出典：調査団作成

⑤ 考察

上記分析により、3つの説明変数を用いて経済発展度合い、貿易円滑化や貿易自由化の進展状況を考慮した上で税収に占める税関収納額の割合が標準値より多い、或いは少ない国を挙げることができ、標準値と異なる理由を分析するツールとなり得ると考えられる(表4-23)。特にサブサハラ・アフリカ地域では今後 AfCFTA の実施による関税引き下げと貿易円滑化の進捗についてモニターすることが可能となる。税収に占める税関収納額の割合が標準値より10%以上多い国については、経済発展度合い、貿易円滑化及び貿易自由化の進展状況を勘案し、税収に占める税関収納額の割合の引き下げが可能であることを示唆している。

表 4-23 税収に占める税関収納額の割合が標準値より10%以上多い／少ない国

税収に占める税関収納額の割合が標準値より10%以上多い国	税収に占める税関収納額の割合が標準値より10%以上少ない国
カンボジア、マダガスカル、コートジボワール	フィリピン、南アフリカ、アンゴラ、ガボン

出典：調査団作成

一方で上記分析には以下の課題があり、更なる改善の余地がある。

- 上記分析は各国の経済発展度合い、貿易円滑化と貿易自由化の進展状況を考慮し、税収に占める税関収納額の割合の位置づけを把握するツールにはなり得るが、各国個別の特異性があり、すべての国に適用可能と言える訳ではない。
- 変数として上述の3変数以外の指標も検討する余地があると考えられる。

(3) 取締関係

1) 貿易額に占める貿易不正請求 (Trade misinvoicing) の割合

① 背景

上記調査は米ワシントンに拠点を置く研究機関 GFI (Global Financial Integrity)³⁹が 135 の開発途上国、36 の先進国を対象に 2008 年以降毎年貿易不正請求額を発表している。貿易不正請求は、企業が輸出入のインボイスに記載されている商品の価格を偽り、システムを介して不正に国外に資金を移動させることで発生する。

② 手法

GFI は UN Comtrade の貿易データを用いて貿易不正請求額の推測を行っている。例えば、ケニアが 2016 年にタイから輸入した時計に 5 百万米ドルを支払ったとケニア側は申告しているが、タイ側は 3 百万米ドルしか輸出していないと申告していた場合、2 百万ドルが「価格差」となり、エジプト側は輸入額の過剰申告、タイ側は輸出額の過少申告を行っていることとなる。2 か国のどちらが不正を行っているか明示することができないため、本調査では UN Comtrade より把握できる価格差を反映している。貿易不正請求は主に 4 つに分類することができる。

表 4-24 貿易不正請求分類

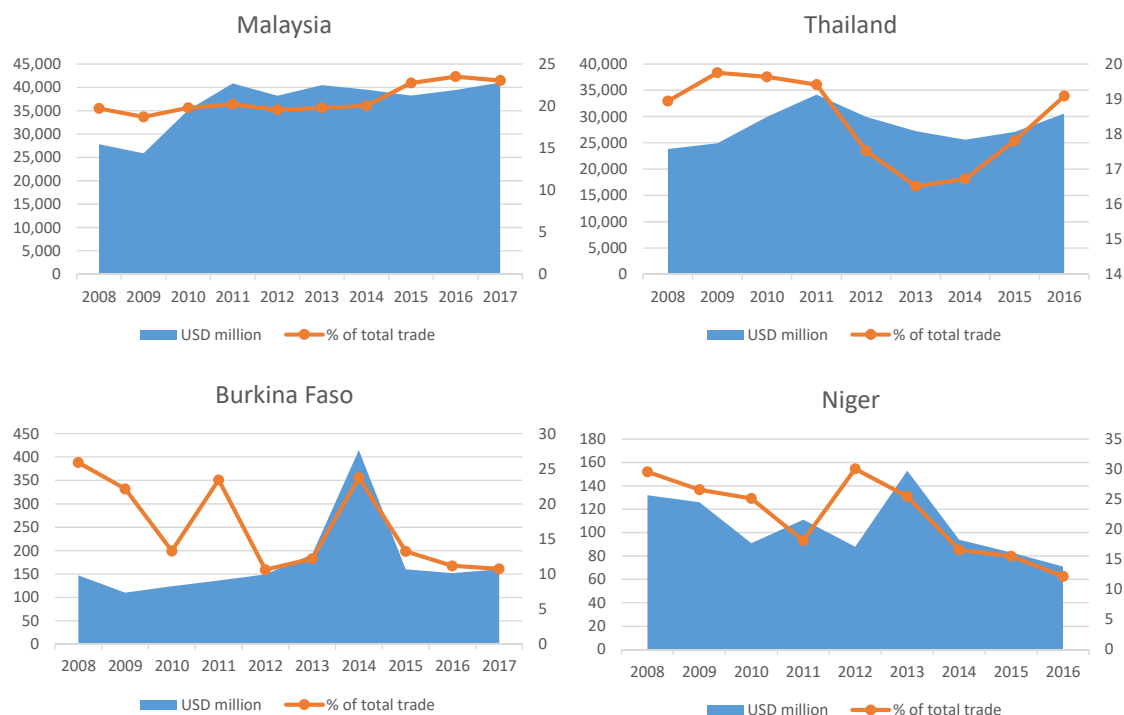
不正資金流出	過剰申告による輸入	- 海外への資本流出 - 所得税軽減のための輸入額増額 - アンチダンピングに係る関税回避
	過少申告による輸出	- 海外への資本流出 - 所得税軽減のための輸出額減額 - 輸出税回避
不正資金流入	過少申告による輸入	- 関税や消費税回避 - 一定額以上の輸入品に対する規制回避
	過剰申告による輸出	- 輸出補助金の悪用 - 輸出のリベートを活用

出典：GFI

③ 結果

2008 年から 2017 年のデータより、調査対象国である ASEAN のマレーシアやタイでは貿易額に占める不正請求額の割合が上昇している一方、サブサハラ・アフリカ地域のブルキナファソやニジェールなどのサブサハラ地域では割合が減少していることが分かる (図 4-23)。

³⁹ <https://gfintegrity.org/>



出典：GFI

図 4-23 不正貿易額と全貿易額に占める不正貿易額の割合

④ 評価

TFA 実施の進捗状況に係る評価と必ずしも合致していない結果となっている。GFI は報告書の中で、当指標の問題点として UN Comtrade は物品貿易のみを扱っており、全世界で拡大するサービス貿易に係る貿易不正請求は対象となっていないこと、また多国籍企業などが両国間で同額の輸出入額の貿易不正請求を行った場合価格差として表れてこないことなどを課題として挙げている。

4-3 課題診断マトリクス

(1) 課題診断マトリクスの概要

調査対象国の貿易円滑化の現状、課題や調査対象国での円滑化の将来の進捗状況をどのような資料を活用して明らかとすべきかについて検討を行った。その結果、WTO 加盟国は、TFA 14 条から 17 条の規定に基づき WTO 事務局に対し、TFA に規定されている各円滑化措置の実施について区分 A、B または C の記号を用いて通報する義務が課せられており、同通報内容を把握することにより調査対象国の貿易円滑化の現状や進捗状況の概要を把握することが可能と考えた。

TFA に基づく通報は、定期的ではなく加盟国に任されており、加盟国は、改善を行った時または TFA 協定の条文に規定されている措置の導入時期を決定した時に通報している。例えば、タンザニアは、2015 年 5 月 13 日に A 区分で通報を行い、その後 2020 年 10 月 5 日に B、C 区分通報を行い、12 月 2 日には 1.4 条等に基づく法令等の情報アクセスに関する通報を行っている。また、セネガルは 2014 年 10 月 27 日に A 区分通報を行い、2019 年 6 月 3 日に A、B、C 区分通報を実施、その後 2020 年に 3 回 B 区分通報の更新を行っている。

したがって、各国の TFA 措置の実施状況やキャパビルのニーズを把握するためには、WTO のウェブサイト⁴⁰を通じて、年 1 回程度の頻度で定期的に情報を入手、蓄積していく必要があると考える。

(TFA 14 条の区分の要旨)

- 区分 A：開発途上国は協定の効力が生ずる時に実施するもの又は後発開発途上国は協定の効力が生ずる時から 1 年以内に実施するもの
- 区分 B：開発途上国及び後発開発途上国が WTO に通報した実施のための目標日を経過した日から実施するもの
- 区分 C：開発途上国及び後発開発途上国は、円滑化措置実施のための能力開発の援助を受け、実施の確定日を通報し、当該確定日から実施するもの

(2) 課題診断マトリクスに含めるべき項目

WTO 加盟国が実施すべき貿易円滑化に関する義務は、TF 協定第 1 条から第 13 条に規定されているが、調査対象国の課題診断マトリクスとして採用すべき事項は以下の項目と考える。

- 1 条：情報の公表及び入手可能性
- 2 条：意見の表明の機会、効力の発生前の情報及び協議（パブリックコメント）
- 3 条：事前教示
- 4 条：異議の申立て又は審査の請求のための手続
- 5 条：公正性、無差別待遇及び透明性を向上させるためのその他の措置（動物・植物検疫及び食品衛生に関する措置）
- 6 条：輸入及び輸出について又は関連して課する手数料及び課徴金並びに罰に関する規律
- 7.1 条：貨物到着の前の手続の処理
- 7.2 条：電子的な納付
- 7.3 条：関税、租税、手数料及び課徴金の最終的な決定からの引取の許可の分離
- 7.4 条：危険度に応じた管理手法（リスク管理）
- 7.5 条：通関後の監査（事後調査制度）
- 7.6 条：引取りまでに要する平均的な時間の確定及び公表
- 7.7 条：認定事業者のための貿易の円滑化に関する措置
- 7.8 条：急送貨物
- 7.9 条：腐敗しやすい物品
- 8 条：国境機関の協力
- 9 条：税関管理下における輸入を予定している物品の移動
- 10.1~10.2 条：手続及び所要の書類、写しの受理
- 10.3 条：国際的な基準の使用
- 10.4 条：シングル・ウィンドウ
- 10.6 条：通関業者の利用
- 10.7 条：共通の国境手続き及び統一的な所要の書類
- 10.9 条：物品の一時輸入並びに国内加工及び国外加工
- 11 条：通貨の自由（トランジット）

⁴⁰ WTO Trade Facilitation ホームページ： https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm

(3) 課題診断マトリクスの分析

1) ASEAN 諸国の分析

WTO 貿易委員会に提出された ASEAN 諸国からの通報を取りまとめると表 4-24 のとおりとなっており、10 カ国の平均は、A 区分 69.5%、B 区分 11.0%、C 区分 19.5%で、先進国のシンガポールはすべて A 区分通報である。それに続き、マレーシア A 区分 94.1%（急送貨物とトランジットの一部を B 通報）、フィリピン A 区分 93.3%（省庁間の協力等 3 項目を B、シングル・ウィンドウを C 通報）タイ A 区分 91.6%（トランジットの一部を B 通報）、ブルネイ A 区分 91.6%（異議申立の一部と AEO 制度導入を B 通報）、インドネシア A 区分 88.7%（リスク管理と動植物検疫の一部を B 通報）の 5 カ国がほぼすべての項目で即時実施を約束している。特に、マレーシア、タイ、ブルネイとインドネシアは C 通報が無く、キャパビル支援の必要性は無いと判断している。第三グループとして B 通報と C 通報が複数見受けられるカンボジア、ラオスとベトナムが存在し、ミャンマーは 85%の項目を C として通報している。

これを LPI2018 年の数値と比較すると、ベトナムは LPI が ASEAN 内で第 3 位、世界全体で 39 位となっており貿易関係者は貿易円滑化が進んでいると評価しているが、ベトナム政府は WTO に対し B と C 通報を多く行っている。反対に、ブルネイはほぼ A 通報であるが、LPI 総合順位で 80 位と世界全体で見るとほぼ中間に位置している。カンボジアも同様に A 通報は 82.8%と高いが、LPI 総合指数は 98 位にとどまっている。

これら 3 カ国以外は、WTO 通報と LPI はほぼ整合性を有していると解する。

表 4-25 ASEAN 諸国の LPI

国名	LPI 総合指数	総合順位	LPI 税関指数	税関順位	A 区分	B 区分	C 区分
Singapore	4.00	7	3.89	6	100	0.0	0.0
Thailand	3.41	32	3.14	36	91.6	8.4	0.0
Viet Nam	3.27	39	2.95	41	26.5	48.7	24.8
Malaysia	3.22	41	2.90	43	94.1	5.9	0.0
Indonesia	3.15	46	2.67	62	88.7	11.3	0.0
Philippines	2.90	60	2.53	85	93.3	5.0	1.7
Brunei Darussalam	2.71	80	2.62	73	91.6	8.4	0.0
Lao PDR	2.70	82	2.61	74	21.0	11.8	67.2
Cambodia	2.58	98	2.37	109	82.8	1.7	15.5
Myanmar	2.30	137	2.17	131	5.5	9.2	85.3

出典：WTO Trade Facilitation Database, World Bank LPI

2) サブサハラ・アフリカ地域諸国の分析

サブサハラ・アフリカ地域諸国の内 40 カ国が WCO に通報を行っており、平均すると A 区分 31.3%、B 区分 25.8%、C 区分 42.9%となっており、キャパビルを受けた後に導入を図る C 区分が 4 割を超えている。これは、ASEAN の平均値と比べると大きく見劣りするものとなっている。最も導入が進んでいるのは南アフリカで、A 区分通報が 90.3%、B 区分は 9.7%、C 区分は 0%となっている。続いて A 区分通報が高い国は、ベナン 65.5%、マリ 65.5%、モザンビーク 65.5%、モーリシャス 57.1%、シエラレオネ 55.9%、セネガル 52.5%、ナミビア 51.3%となっている。A 区分通報が 50%を超えているのはこれら 8 カ国にとどまっている。

LPI 指数と比較すると南アフリカ（3.38、33 位）が最も高く、続いてコートジボワール（3.08、50 位）、ルワンダ（2.97、57 位）、ケニア（2.81、68 位）、ベナン（2.75、76 位）となっており、セネガル（2.25、141 位）の評価は低くなっている。このことから、南アフリカとベナンを除き LPI との相関性は低いように思われる。その結果、マリ、モザンビークやセネガルでは制度としては導入されているが国境や港等の現場では制度が円滑に運営されていない可能性が考えられる。コートジボワール、ルワンダやケニアでは政府が WTO 通報に慎重になり、実施を約束する A 区分通報を避けている可能性の 2 種類が考えられる。いずれにせよ、サブサハラ・アフリカ地域の円滑化措置を正しく評価し理解するためには、各種の指標を総合的に判断する必要があると考える。

表 4-26 サブサハラ・アフリカ地域の LPI

国名	LPI 総合指数	総合順位	LPI 税関指数	税関順位	A 区分	B 区分	C 区分
Angola	2.05	159	1.57	160	22.7	55.9	21.4
Benin	2.75	76	2.56	82	65.5	21.8	12.6
Botswana					28.2	67.2	4.6
Burkina Faso	2.62	91	2.41	100	13.0	17.6	69.3
Burundi	2.06	158	1.69	159	35.3	29.0	35.7
Cabo Verde					37.4	16.8	45.8
Cameroon	2.60	95	2.46	90	1.7	45.4	52.9
Central Africa	2.15	151	2.24	126	26.9	8.0	65.1
Chad	2.42	123	2.15	134	34.5	30.3	35.3
Congo	2.43	120	2.37	108	22.7	50.8	26.5
Cote d'Ivoire	3.08	50	2.78	51	34.0	5.0	61.0
DR Congo	2.49	115	2.27	123	42.0	39.9	18.1
Djibouti	2.63	90	2.35	113	1.7	23.5	74.9
Eswatini					9.7	42.4	47.9
Gabon	2.16	150	1.96	148	13.9	21.4	64.7
Gambia	2.40	127	2.08	141	48.7	38.2	13.0
Ghana	2.57	106	2.45	92	9.7	17.2	73.1
Guinea	2.20	145	2.45	93	14.7	33.2	52.1
Kenya	2.81	68	2.65	67	7.6	23.9	68.5
Lesotho	2.28	139	2.36	110	11.8	24.4	63.9
Liberia	2.23	143	1.91	152	35.7	31.9	32.4
Madagascar	2.39	128	2.32	118	8.8	0.0	91.2
Malawi	2.59	97	2.43	94	63.0	10.1	26.9
Mali	2.59	96	2.15	133	65.5	17.2	17.2
Mauritania	2.33	135	2.20	128	39.9	4.6	55.5
Mauritius	2.73	78	2.71	59	57.1	36.3	6.3
Mozambique					65.5	10.5	23.9
Namibia					51.3	4.2	44.5
Niger	2.07	157	1.77	157	31.9	6.7	61.3
Nigeria	2.53	110	1.97	147	15.1	42.4	42.4
Rwanda	2.97	57	2.67	64	26.9	56.3	16.8
Senegal	2.25	141	2.17	130	52.5	10.5	37.0
Seychelles					55.9	27.3	16.8
Sierra Leone	2.08	156	1.82	155	0.8	19.7	79.4
South Africa	3.38	33	3.17	34	90.3	9.7	0.0
Tanzania					21.8	17.2	60.9
Togo	2.45	118	2.31	119	42.9	32.8	24.4
Uganda	2.58	102	2.61	76	8.4	27.3	64.3
Zambia	2.53	111	2.18	129	5.5	25.8	42.9
Zimbabwe	2.12	152	2.00	146	34.9	50.0	15.1

出典：WTO Trade Facilitation Database, World Bank LPI

第5章 結論

5-1 今後の支援の方向性

日本の外交方針である「自由で開かれたインド太平洋」構想（図 5-1）を上位概念としつつ、今後の支援の方向性は、2019 年 5 月に取りまとめられた「公共財政管理・金融市場整備イニシアティブ」（図 5-2）に沿って検討した。同取りまとめから約 2 年が経過した 2021 年 4 月現在、本調査の結果、5-1-1 以下に述べる結論を得た。



出典：外務省

図 5-1 「自由で開かれたインド太平洋」構想

「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化」サブクラスターの協力の方向性

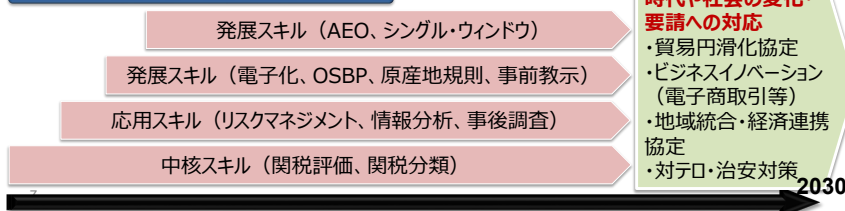
2030年に目指すべき姿

【目標】国際な手続き調和化に沿った国境における手続き（税関等）の効率化を通じ、貿易円滑化と国境管理強化の両立を図り、自由で開かれた貿易による地域の平和・安定、質の高い経済成長に資する。

【KPI】2030年に向けて期待されるoutput/outcomesとして以下を想定。

- ・域内あるいは対象国境ポイントにおける通関所要時間の短縮
- ・対象国におけるLogistics Performance Index指標（世銀）の改善
- ・国際標準に沿った税関手続きの近代化（貿易円滑化協定等）
- ・社会悪物品の国境取り締まり能力の強化
- ・ビジネス環境にかかる各種調査・ヒアリング等における税関分野の評価改善等

2030年に向けた税関分野の課題



出典：JICA

図 5-2 「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化」に関する支援の方向性

5-1-1 国際貿易環境の変化、国際場裏の議論

- COVID-19 の影響

2019 年末から始まった COVID-19 の影響は大きく、一時期物流がほぼ完全に止まるなどの貿易上の支障が生じた。その後、物流は回復してきているが、貨物輸送運賃が上昇するなどの影響は残っている。航空便や船便の運賃の高騰と減便で、アジアなどでは鉄道やトラックによる輸送が脚光を浴びる動きもみられる。COVID-19 の感染拡大防止や治療に必要な物資の輸送が滞るような事態を避けるため、物流の多角化の動きもみられる。さらに、各国とも影響を大きく受けている中小事業者への経済的支援を行っており、今後、財政負担を取り返すための徴税強化が予想される。

- 電子化の流れ

通関に加えシングル・ウィンドウ化が進み、アフリカの一部の国を除き、通関手続きは電子化されている。東南アジアでは ASW が 2019 年 12 月に完全に稼働し、原産地証明書はすべての ASEAN 加盟国で電子的に情報交換できるようになった。また、民間取引（B to B）についても電子化が進み、特に東南アジアの投資余力のある大手企業を中心に貨物管理や物流管理が電子化されている。他方で、アフリカは EAC を除き民間取引の電子化の動きは鈍い。

- EPA の推進

東南アジアもサブサハラ・アフリカ地域でも EPA や FTA の締結が推進されている。世界的には経済の連結性の流れは急速に進んでおり、二国間協定に加え、最近では TPP11 や RCEP といったいわゆるメガ EPA も締結されている。東南アジアでは貿易円滑化に向けた EPA の取り組みが積極的である。一方、サブサハラ・アフリカ地域では 2021 年 1 月に AfCFTA が実施され、今後アフリカ大陸を一つの経済圏とした貿易促進が進むものと期待される。しかしながら、既存の RECs の活動が芳しくなく、EAC や SADC は民間から評価されているが、ECOWAS などとは全く実行されていないといった声が民間セクターから聞かれた。

- WTO TFA の発効

貿易を取り巻く国際的な議論としては、WTO TFA の発効から 4 年が経過するなど、貿易円滑化の関心が高くなっている。米中貿易摩擦や英国の EU 離脱など、一国の意思決定によって多国間の貿易に影響が出る、あるいは影響が懸念される事態となっていることはその一例である。幸い、これらのケースは関係者の努力もあって影響が一部に出ているものの、民間企業へのヒアリングの結果を踏まえると全体的には影響が少ないと言える。

- 貿易とジェンダー

あまり広がりを見せていない論点として貿易とジェンダーがある。民間企業へのヒアリングでは、貿易に従事する女性へのハラスメントについての意見は少なかった。しかし、WTO や世銀の報告で、女性による国内経済や世界経済への公平な参加機会の増大の重要性が指摘されており、2020 年の日本の財務省関税局長が日本関税協会で行った講演でも指摘されている。

5-1-2 税関手続きの課題

本調査を通じ、東南アジア、サブサハラ・アフリカ地域のいずれでも税関手続きに課題があることが確認された。両地域共通の課題もあれば、特定の地域で特に課題として指摘されたものもある。

制度と運用の乖離については、東南アジアとサブサハラ・アフリカの両地域に共通する課題である。WTO の貿易円滑化協定の発効などを受け、国際的な貿易円滑化措置は制度として導入している国は多いが、職員の能力不足等で、せっかくの貿易円滑化策が実施されていないという実態がある。

不服申し立て制度については、東南アジアとサブサハラ・アフリカの両地域に共通する課題である。これは制度が導入されていないことや導入されていても民間に周知されておらず有名無実化していることが考えられる。

非公式手数料については、東南アジアとサブサハラ・アフリカの両地域に共通する課題である。特にアフリカでは一部の国（南アフリカやガーナ等）を除き、深刻な問題として指摘されている。税関職員の給与が低いことによる生活費の確保という面はあるものの、多くの国の税関職員は裕福な生活をしており、良い待遇（昇進や研修機会等）を得るために内部で金銭を支払う必要があり、その財源として非公式手数料を徴収しているという面もある。

通関システムについては、東南アジアとサブサハラ・アフリカの両地域に共通する課題である。東南アジアではフィリピンのシステムが頻繁に停止してしまうなどの課題が指摘されている。またアフリカでは、その多くが ASYCUDA を利用しており、シングル・ウィンドウに対応していない ASYCUDA の問題が指摘されている。

他省庁の規制については、東南アジアとサブサハラ・アフリカの両地域に共通する課題である。他省庁の規制には過度と思われる規制があることや周知が不十分で規制自体や改正の内容が民間に伝わっていないと民間から指摘されている。

品目分類については、特に東南アジアで課題として指摘された。東南アジアのすべての国で HS コードが導入され、ASEAN 共通の関税率表も存在している。しかし、通関に当たり、担当官や税関官署によって解釈が異なるとの指摘がある。これらの要因としては、個別職員の能力不足やより高い関税を課したいとの意図が考えられる。

事前教示制度については、東南アジアで課題として指摘された。WTO TFA で導入することとされている制度である。事前教示制度の運用について、申請から回答まで長時間を要し、貨物到着に間に合わないとの声や事前教示の回答者と通関担当部門の間で意見の対立があり、事前教示の利点を活かせなかったとの声も聞かれた。これらの要因としては、担当職員の能力が未熟であること等が考えられる。

納税については、東南アジアで課題として指摘された。特に免税の適用のある貨物が適切に免税措置を受けられないとの指摘があった。この要因としては、徴税についての強い圧力が通関部門にかけられていることが挙げられる。

原産地規則／原産地証明については、東南アジアで課題として指摘された。ASEAN は ASW で原産地証明書を電子的に交換できる仕組みが導入されているが、実態はそうになっていないとの不満が寄せられた。この要因としては、特惠税率を適用したくない（低率もしくは無税の関税率を適用したくない）という意識が多分に働いていると考える。

事後調査については、東南アジアで課題として指摘された。すべての ASEAN 加盟国は事後調査を導入しているが、行き過ぎた事後調査が行われているとの指摘がある。誤った法解釈による追徴課税や通関関係書類を長期間にわたって税関が押収することによる輸入者の業務の停滞といった課題が指摘されている。これは、担当職員の能力が不足していること等が考えられる。

GMS CBTA 制度の実施上の不備については、東南アジアで課題として指摘された。同協定上の制度のすべてが実施されているわけではないと民間から指摘されている。この背景としては、上記制度が GMS 各国の実情に合っていないと考える。

船積み前検査の義務化については、サブサハラ・アフリカ地域で課題として指摘された。以前は、本来税関当局が行うべき関税評価の作業を、コンサルタント会社が代行していたため、途上国税関の能力向上につながらないとの指摘があった。現在は、品質の低い貨物の流入阻止に目的が変化している。これに対し、民間からは過度の規制であるとの指摘がある。

AfCFTA に関する取り組みについては、サブサハラ・アフリカ地域で課題として指摘された。現在、特惠関税率表や原産地規則が交渉中ということもあり、民間からは情報共有を求める声が多い。

RECs の運用については、サブサハラ・アフリカ地域で課題として指摘された。EAC など、一部の RECs は評価されているが、多くは評価されていない。RECs の中には加盟国の一部が制度を遵守していないと民間から指摘されている。この背景としては、上記制度が加盟国の実情に合っていないと考える。

5-1-3 民間技術の発展

第3章 税関を取り巻く国際貿易環境の変化（3-4 IT 技術の発展や 3-5 国際貿易関連のハードインフラ）で述べたように、ICT 等の民間技術が貿易の発展や円滑化に寄与している。通関システムの導入はその一例であり、その他にも貿易文書のクラウド共有、税関以外の手続き（原産地証明書や他法令許可書など）も電子的に交換されるようになってきている。また、船会社による貨物の輸送情報のリアルタイムでの提供や EAC で取り組まれているような陸上輸送中のトラック情報のリアルタイム共有も行われている。さらに手続き支援の民間技術も開発されており、ブロックチェーン技術を活用した貿易文書の電子交換の推進や AI を活用して品目分類を自動的に行ったり、税関検査の X 線画像を AI が解析するといった技術も取り入れられている。

WCO が 2019 年 6 月に取りまとめた「STUDY REPORT ON DISRUPTIVE TECHNOLOGIES」では、税関業務に利用可能な、画期的で最新の技術が紹介されている。紹介されている技術は、「ブロックチェーン」、「IoT」、「AI と機械学習」、「生体認証」、「ドローン」、「VR 等」、そして「3D プリンター」である。

ブロックチェーン技術については、取引の参加者が情報を交換する必要がある貿易や税関の環境に適用できると考えられている。ブロックチェーンの可能性を考慮して、WCO は、主に以下の観点から、税関分野でのこの技術の利用について検討を開始した。コンプライアンス、貿易円滑化、税関取締上のブロックチェーン技術の利用、ブロックチェーンを利用した電子商取引の分野での規制上の課題、不正取引、関税・VAT の回避、知的財産権侵害、マネーロンダリング、その他の金融犯罪のためのブロックチェーンの悪用などである。

IoT については、モノの動きをリアルタイムで監視するために利用されている。利用例には、コンテナの位置を監視し、航海の最適化に役立てることも含まれる。専用アプリを利用することで、商品を受け取った荷主が、到着した荷物が適しか否かをバーコードリーダーで確認することが可能である。一方で、どのようにして税関や他の国境機関がこのネットワークに接続し、サプライチェーンマネジメントの原則に基づきながら、この情報から利益を得て、貿易円滑化とセキュリティを両立させることができるかが課題である。IoT 技術で得られる情報があれば、税関当局は分析ツールを使って優先貨物、高リスク貨物、低リスク貨物、サプライチェーンを特定することに集中できるようになる利点がある。

AI と機械学習については、人や物が国境を越えて移動することで膨大な量のデータが生成される中、AI はこの膨大で増え続けるデータの分析を支援する。AI 技術は、これらすべてのデータを取り込み、人間以上に正確にパターンを検出・予測することが可能である。また、他の分野ですでに利用されているビジュアルサーチや顔認証、行動分析や予測分析も、税関・国境管理での利用に向けてさらに活用することが期待されている。税関実務では、AI を次のような目的で使うことが期待される。品目分類、税関検査、リスクベースのターゲティング、X 線スキャナで撮影されたコンテナ画像の分析、税関倉庫や保税地域での物流監視・管理、国境での顔認証や視覚検索を用いたリスクの高い乗客や車両の識別、国境でのモバイルアプリ開発による関税のセルフペイメントサービスの提供、などがある。官公庁にチャットボットを導入することで、政府、企業、市民のコミュニケーションを大幅に強化することができます。拡張現実（AR）や複合現実（Mixed Reality）のメガネを使った AI の利用は、税関がトレーニングのために実施するだけでなく、出荷検査や偽造品・密輸品の検出のためにも利用が期待される。

生体認証については、関税犯則に関与している個人の生体情報にアクセスすることで、これらの不正行為者を特定し、調査し、逮捕し、起訴するための税関の取り組みを促進することが可能である。さらに、税関当局は、パートナーである他省庁を代理して法律や規制を執行することに関し、調整や省庁間の連携に長い経験を有している。

ドローンについては、税関業務でのドローンの使用は、もはや「次の世代」の技術ではなく、すでに一部の税関では、監視・モニタリング目的で使用している。一方、配送手段としてのドローンの利用には、チャンスの芽がある一方で、課題もある。明らかに、税関は、ドローンの使用についての新たな展開や関連する規制の展開を監視、分析、理解する必要がある。また、必要に応じて税関の手続きや要件を変更するとともに、適切な政策対応を打ち出す必要がある。さらに、違法・合法商品の国境を越えた密輸にドローンが使用されうること留意し、現在の課題や新たな課題に対応するための税関規制も検討すべきである。

仮想現実等については、税関に関しては、拡張現実感や複合現実感を利用して、物理的な世界に視覚的な支援を投影することが可能となる。現物検査を行う際に、仮想現実等による支援には 2 つの方式が考えられる。まず、全職員に事前に情報を提供する方法である。また、税関職員が見ているものをリアルタイムで見ることができる監督者が検査担当職員を支援する方法である。

また、ビッグデータの見える化にも活用可能である。複合現実感（Mixed Reality）を用いると、データをデジタルの画像として物理的な世界に投影し、実際のオブジェクトとして操作することが可能となる。さらに、仮想現実税関職員の研修にも利用可能である。大型コンテナ船の機械室など、物理的な世界では再現が難しいさまざまな研修環境を作成することも可能である。

3D プリンターについては、将来的に税関業務に大きな影響を与える可能性があるとして予測されている。また、現行の法律に基づけば、3D プリンターは、税関よりも他省庁（税務当局、警察など）に影響を与える可能性もある。しかし、税関が仮想サプライチェーンの監視に関与すべきだとの意見もあり、既存の法律がそのような責任をカバーするのに十分であるかどうかを含め、どのようにしてこれを達成できるのかという指摘もある。一般的に、税関と税務や他省庁との協力が（おそらく調整された国境管理の新たな側面として）重要であると考えられている。

WCO では、3D プリントの原産地、評価、IPR、セキュリティへの影響が強調されており、特に VAT への影響が指摘されている。将来的には「財」という言葉を再定義する必要があるのではないかと

指摘されている。税関コミュニティでは、無形商品の国境を越えた移動を監視する上で、行政が重要な役割を果たすべきだという包括的な考えもある。

5-1-4 今後の支援の方向性

2030 年を見据えても、税関の 3 つの使命は普遍である。時代や社会の変化に応じて新たな役割が追加されるが、使命は普遍である。そうした環境下で、「国際な手続き調和化に沿った国境における手続き（税関等）の効率化を通じ、貿易円滑化と国境管理強化の両立を図り、自由で開かれた貿易による地域の平和・安定、質の高い経済成長に資する。」という目標を達成するには、JICA 支援の特徴を踏まえつつ、現状や課題を踏まえたメリハリのある支援を行うことが肝要である。

今回の調査対象地域には、上記 5-1-2 のような課題がある。これまでの JICA 支援の経緯を踏まえつつ、今後 2030 年までの間にこれらの課題に対応するには、東南アジアについては貿易円滑化支援を通じたビジネス環境整備支援が妥当である。サブサハラ・アフリカ地域については、これまでの JICA 支援の経緯（支援対象地域や支援分野）を踏まえつつ、税関手続き全般に課題を有するサブサハラ・アフリカ地域の現状を考慮する必要がある。その上で、支援対象国・地域を絞りつつ税関手続き全般のきめ細かい支援が妥当である。

(1) 東南アジア

ASEAN 連結性強化を通じた貿易円滑化支援によるビジネス環境整備支援

- （上級管理者を対象とした）組織運営能力強化
- リスク管理や原産地規則
- 徴税に関わる部門に対する徴税能力強化
- 徴税に係る WTO TFA の項目の導入促進

(2) サブサハラ・アフリカ地域

支援対象国・地域を絞り込みつつ、税関行政全般に係る支援（※一部の国を除き、ガバナンスや発展が遅れているため、自律性・持続性に留意しつつ、きめ細かい支援が必要）

- AfCFTA や RECs 推進を目的とした組織運営能力強化
- リスク管理
- WCO との協力によるキャパビル
- 徴税に関わる部門に対する徴税能力強化
- 徴税に係る WTO TFA の項目の導入促進
- 徴税関連分野の専門家育成のための MTP の推進（WCO との協力）

(3) JICA 支援の特徴

上記 4-1-1 のように、JICA 支援にはいくつかの特徴がある。JICA 支援の特徴は、開発途上国の経済的自立支援に重点を置いていること、多様なスキーム（無償、技術支援、円借款）を有すること、「現場」、「暗黙知」と「人」を重視したキャパビルを行うことがある。特に、税関支援については、開発途上国税関の現場職員に対して日本の経験を共有しながらテーラーメイドな支援を行っている。また、大型 X 線検査装置や監視艇といった機材供与を通じて開発途上国税関の近代化を支援している。さら

に、WCO との MOC を締結したことから WCO の国際基準を JICA 支援という名の下で開発途上国税関に均てんすることが可能となっている。

(4) 支援策検討の優先度判定基準

上記 4-1-1 のように、支援を検討する際には次の 5 つの視点から優先度が判定されるべきである。

①地域の共通課題、②費用対効果、③緊急度、④日本としてのコミットメント、⑤JICA スキームとの相性 である。

- ① 地域の共通課題：税関分野の開発課題は個別国の個別事情によるものもあれば、複数国（地域）に共通するものもある。共通する課題の方が個別国の課題よりも優先する。
- ② 費用対効果：支援にあたっては、投入（インプット）する「ヒト」、「モノ」、「カネ」、「時間」と成果（アウトカム）が合理的でなければならない。限られたインプットでより大きなアウトカムが期待される課題に優先的に取り組むべきである。
- ③ 緊急度：課題解決に時間的猶予があるものよりも可及的速やかに課題を解決すべき案件が優先されるべきである。
- ④ コミットメント：各種国際場裏で日本が約束した支援については優先的に対応すべきである。
- ⑤ JICA スキームとの相性：上記（3）で述べた JICA 支援の特徴があり、JICA が得意とする支援分野を優先的に支援すべきである。

5-2 提案

5-2-1 支援アプローチ

今回の対象地域であるアジア（ASEAN）とアフリカ（サブサハラ・アフリカ地域）の税関を取り巻く現状等は同一ではないことからそれぞれの特徴に応じたアプローチが必要である。ASEAN に対しては「ASEAN 連結性強化を通じた貿易円滑化支援によるビジネス環境整備支援」、サブサハラ・アフリカ地域に対しては税関の 3 つの使命すべてに関する様々な支援が必要な状況であることから「支援対象国・地域を絞り込みつつ、税関行政全般に係る支援」が妥当である。また、支援ニーズを踏まえた JICA 支援の特徴を踏まえた支援策も工夫が必要である。

(1) アジア地域税関への支援アプローチ

アジア地域の税関を取り巻く現状・課題としては、税関の 3 使命という分類では貿易円滑化に関するものが主たるものである。ASEAN には日系企業が多数進出しており、また、すべての ASEAN 加盟国が日本と EPA を締結している。日本政府も 2016 年に発表した「ASEAN 2025 を実現するための日本の協力（連結性）」で ASEAN の貿易円滑化や GMS 各種協定の支援を表明している。こうした状況を鑑み、ASEAN 連結性強化を通じた貿易円滑化支援によるビジネス環境を整備することが支援ニーズにも合致し、支援効果も高い。

考えられる支援分野は上記 4-1 で述べたとおりであるが、5-1 を踏まえ、その中でも優先順位が高い具体的な支援分野は、「（上級管理者を対象とした）組織運営能力強化」、「リスク管理や原産地規則」、「徴税に関わる部門に対する徴税能力強化」、「徴税に関係する WTO TFA の項目の導入促進」である。

➤ (上級管理者を対象とした) 組織運営能力強化

- 支援目的：制度と運用の乖離を解消するためには、制度の定着、業務習慣の変更が必要である。制度の定着と業務習慣の変更には上級管理者（局長等）のリーダーシップがカギとなるため、上級管理者のリーダーシップを強化する。
- 支援対象：各国税関の局長・次長級を対象とする。各国の事情に応じて、より下位であっても将来有望な職員を対象とすることも検討する。
- 留意点：対象が幹部であることに留意し、e-Learning 手法、日本での短期間の会合（日本税関が行っているマネジメント経験の紹介・共有）、ASEAN 内で幹部会合に適した場所と機会を活用する。また、WCO が実施している WCO Leadership and Management Development Workshop を参考とする。

➤ リスク管理や原産地規則

- 支援目的：日本と ASEAN の貿易を活発化するため、原産地規則の適切な運用が行えるように制度や人材を整備する。また、リスクに応じた通関を目指し、各申告のリスクを適切に判定して迅速な通関を行えるようにする。
- 支援対象：原産地やリスク管理が制度として定着できるような、本省課長・課長補佐級を対象とする。
- 留意点：ASEAN 内ではリスク管理や原産地規則の実施状況は異なることから、南南協力も視野に支援策を検討する。日 ASEAN 技術協力協定の締結に留意し、ASEAN 事務局への原産地規則専門家の派遣により、ASEAN 原産地規則マニュアルの作成を支援の成果の一つとすることも一考である。同専門家派遣を通じていわゆるメガ EPA 支援にも資する。

➤ 徴税に関わる部門に対する徴税能力強化

- 支援目的：バランスの取れた徴税の実施を目指す。すべての ASEAN 加盟国は事後調査を導入している。しかし、20 年以上の事後調査の経験を有するタイから、緒に就いたばかりのミャンマーまで事後調査の実施状況には差がある。現状に応じた最適な支援を行う。
- 支援対象：ASEAN の全加盟国の事後調査責任者を対象とする。
- 留意点：実施状況に差があることを考慮する。タイ等は事後調査が確立されていることから南南協力も視野に支援策を検討する。

➤ 徴税に関係する WTO TFA の項目の導入促進

- 支援目的：WTO TFA の項目のうち導入が遅れている分野を支援する。
- 支援対象：WTO に通報している内容に応じて支援国を検討する。
- 留意点：国際機関等の支援状況を留意しながら支援策を検討する。

(2) サブサハラ・アフリカ地域税関への支援アプローチ

サブサハラ・アフリカ地域の税関を取り巻く現状・課題は山積している。税関の 3 つの使命すべてに支援が必要である。サブサハラ・アフリカ地域の域内では東南部は比較的発展している。南アフリカの税関については民間企業からも高く評価されている。一方、西部アフリカについては、地域共同体の活動も活発ではなく、ガーナやナイジェリア等、比較的大国はあるものの、全体として発展は遅

れている。アフリカの税関は徴税に対する政府の期待・圧力が高く、税関職員の個人や所属する組織の業績評価の基準が徴税額に関するものが取り入れられているなど、徴税に関心の重きが置かれている。

考えられる支援分野は上記 4-1 で述べたとおりであるが、5-1 を踏まえ、これまでの日本の支援実績や日本企業の関心を考慮して東南部アフリカに焦点を当てることが妥当である。支援候補の中でも優先順位が高い具体的な支援分野は、「AfCFTA や RECs 推進を目的とした組織運営能力強化」、「リスク管理」、「WCO との協力によるキャパビル」、「徴税に関わる部門に対する徴税能力強化」、「徴税に関係する WTO TFA の項目の導入促進」、「徴税関連分野の専門家育成のための MTP の推進（WCO との協力）」である。

➤ AfCFTA や RECs 推進を目的とした組織運営能力強化

- 支援目的：AfCFTA や RECs の推進を目指し、AfCFTA 等の制度（特惠関税率表や原産地規則）を定着させる。制度の定着には上級管理者（局長等）のリーダーシップがカギとなるため、上級管理者のリーダーシップを強化する。
- 支援対象：東南部アフリカの各国税関の局長・次長級を対象とする。
- 留意点：対象が幹部であることに留意し、e-Learning 手法、日本での短期間の会合、東南部アフリカ域内で幹部会合に適した場所と機会を活用する。

➤ リスク管理

- 支援目的：改正京都規約や WTO TFA でもリスク度に応じた税関手続きの導入が求められている。
- 支援対象：リスク管理がサブサハラ・アフリカ地域に定着するように東南部アフリカのすべての国を対象とし、リスク管理が制度として税関業務に組み込まれるようにする。並行して、申告を代理する通関業者も支援する。
- 留意点：リスク管理は ICT に馴染むが独自通関システムを導入している国を除き、ASYCUDA を導入している国に共通のリスク管理エンジンとしての ICT システムを開発・導入すべきかは慎重に検討されるべきである。

なお、WCO が開発したカーゴ・ターゲティング・システム（CTS）⁴¹は WCO 加盟国であれば無償で利用可能であることから、WCO CTS の導入については今後さらなる研究・検討に値する。

➤ WCO 等との協力によるキャパビル

- 支援目的：制度と運用の乖離の課題に対応するため、WCO 等の国際基準の導入、効率的な運用は税関近代化の近道であり、WCO 等と協力して導入が遅れている国際基準の導入を支援する。
- 支援対象：WCO の国際基準の導入が遅れている国を対象とする。または、導入されているものの運用に課題を抱えている国も対象とする。
- 留意点：WCO は認定専門家を養成しており、WCO の持つリソースを活用する。一方で、日本の顔が見えづらくなることに留意して支援方法を検討する必要がある。

⁴¹ <http://www.wcoomd.org/en/topics/enforcement-and-compliance/instruments-and-tools/cargo-targeting-system.aspx>

➤ 徴税に関わる部門に対する徴税能力強化、徴税に関係する WTO TFA の項目の導入促進、徴税関連分野の専門家育成のための MTP の推進（WCO との協力）

- 支援目的：アフリカでは納税者の納税意識が低いことから、納税者の啓もうを図る。並行して、税関の徴税部門（事後調査部門等）の徴税能力の強化を図る。組織としての能力と組織に属する職員の能力を強化する。
- 支援対象：サブサハラ・アフリカ地域全域の通関業者、税関職員、組織管理者を対象とする。
- 留意点：納税者の意識を改革するためには時間を要する。納税者意識を変えるには税関職員と納税者との信頼関係を構築することが肝要である。信頼関係構築が支援成功のカギである。MTP については、東部アフリカプロジェクトが養成した事後調査の MTP をベストプラクティスとしつつ、これを他地域に展開する。まずは南部アフリカに展開し、その後中西部アフリカへの展開を検討する。

5-2-2 検証方法（KPI）

検証方法について、既存指標と新規指標について分析と検討を行った。その結果、既存指標としては、TRS と LPI は留意すべき点があるものの、JICA 支援の検証方法として有効であると考ええる。また、新規指標としては更なる改善の余地があるものの、税関収納額といくつかの指標を組み合わせた重回帰分析が有効であると考ええる。

（1）既存指標

1) TRS

TRS の目的は、国際貿易のボトルネックの把握、税関その他の貿易関係省庁や貿易関係者の効率性の測定、新たに導入した政策や制度、電子通関システム等の評価、貿易円滑化のベースラインの把握、貿易関係者の通関時間に関する予見可能性の向上等である。ただし、税関どうしまたは国どうしの比較に利用することは想定されていない。

また、上記 TRS の目的等を考慮し、WTO TFA 第 7 条 6 項（引取までに要する平均的な時間の確定及び公表）で、例えば WCO の TRS ガイドのようなツールを活用し、定期的な TRS の実施と結果の公表を行うことが奨励されており、今後一層 TRS の実施と結果の公表は増加するものと考ええる。ただし、同項は義務規定ではなく、実施とその結果の公表を奨励されているに過ぎないことから、WTO 加盟国がどの程度 TRS を実施するかは予断を許さない。

さらに、実施国であっても結果を公表している国は限られているのが現状である。なお、世銀や IMF に対するヒアリングでも TRS は KPI の一つとして有効との評価が聞かれたことから、それらドナー機関と協力して、今後のドナー機関のキャパビルプロジェクト実施の前提条件として TRS 結果の共有または定期的な実施を義務付けることは検討に値する。

2) LPI

LPI 指数については、貿易関係者による主観的な評価をもとに作成されていること、期待の大きな措置に関してはリバウンド効果により下方修正される可能性があることを考慮する必要があるが、総合指数と税関やインフラ等各分野の個別指数の双方を利用すれば効果指標として部分的に有効と考える。たとえば、日本の事例をみると日本政府が導入した円滑化措置の結果、LPI 総合指数、税

関指数やインフラ指数が改善するという相関性がみられる。一方、ASEAN の事例の場合、VNACCS や MACCS 導入の効果を LPI 総合指数や税関指数で図るためには官民の習熟、利用率の拡大等を考慮し一定の期間が必要と考える。また、ケニアやウガンダの場合も円滑化措置が LPI 指数の改善につながる場合と指数の改善に表れない場合が存在する。

この結果、LPI 指数については、総合指数と税関やインフラ等各分野の個別指数の双方を利用して支援した措置の効果を把握する指標の一つとして利用することは可能と考える。ただし、通関システム等の貿易円滑化措置の導入が LPI 指数に反映されるまでに一定期間が必要とする場合があるということ、日本の支援に加え他のドナーの支援や被支援国の自助努力等も指数の変化に影響を与えることを考慮した上で、LPI 総合指数や支援分野の LPI 指数を貿易円滑化を測る KPI の一つとして利用することが可能と考える。なお、貿易円滑化の状況を正確に把握するためには他の指標と併用して利用することが重要と考えられる。

3) その他の指標

① Doing Business

Doing Business を効果指標に利用するには課題が多い。WCO は世銀に対して、EU 加盟国に関する課題（上位 20 カ国の内 100 点の評価を受けている 16 カ国はすべて EU 加盟国）を問題提起している。また、LPI では常に上位 10 に入っているシンガポールが DB2020 の国際貿易に関するランキングでは 47 位とされている等の調査手法の相違により評価が大きく異なっていることには留意する必要がある。

VNACCS と MACCS の稼働に関する評価について、VNACCS の事例から一定の期間経過後 DB 指数に反映され则认为るが、現状と Doing Business の調査結果にはタイムラグが生じるという課題がある。

一方、ウガンダのケースでは EAC で導入した各種貿易円滑化措置が報告書に記載され、かつ、指標にも一定程度反映されている。ただし、過去 5 年の指数が全く変化していない項目が多いこと、書類作成や国境措置の処理時間が大幅に短縮されたにもかかわらずコストに関する指数に変化がみられないといった疑問点が存在する。

② 徴税指標

(i) 国税徴収総額に占める税関の徴収総額の割合

税関による徴税関連の指標を集計しているものに WCO Annual Report がある。ただし、WCO 加盟の 183 カ国・地域の 30%強に相当する 58 カ国・地域が税関による徴収割合を WCO に提供していない点は留意する必要がある。

WCO に報告のあった 125 カ国の内、税関の徴収総額が国税歳入総額の 30%以上を占める国が約 45%に達しており、国の財政収入の安定のために税関は現在も重要な徴税機関であるといえる。日本でも、税関の徴収総額は国税歳入総額の 14.3%（2018 年）を占めており、徴税機関としての重要性は疑う余地がない。

分析・検討の結果、日本の事例では、国税徴収総額に占める税関の関税等の徴収額の割合は EPA の発効、為替変動、天然資源価格の変動による輸入額の増減等複合要素により影響をうけることから KPI として活用は難しいと考える。

本調査の対象となる ASEAN とサブサハラ・アフリカ諸国での状況を把握するために、2016-2017 年版年次報告書から毎年報告している ASEAN とサブサハラ・アフリカ諸国での主要国の動向をみることにし、タイ、インドネシア、ベトナム、南アフリカ、ウガンダ、セネガル、カメルーンの数値を日本と同様に抽出した。その結果、2 年または 3 年全く同じ数値が報告されているケース（タイ、インドネシア、南アフリカ）、明らかに報告数値が間違っていると推測できるケース（ベトナム）等の問題があり、そのまま税関の関税等の徴収に関する KPI として活用することは問題がある。

(ii) 徴税目標額の達成率

開発途上国の税関では、財務省が発表する税関収納額の目標値に対する達成率を KPI としている国が多い。本調査でヒアリングを行ったケニア及び南アフリカにおける過去 2 年間の達成率は、FY2018/19 は両国とも達成率は 100%を上回ったものの、FY2019/20 は新型コロナウイルスの影響による世界経済と国内産業の低迷により税関収納額は減少し、達成率は 100%を下回る結果となった。

税関収納額の目標値に対する達成率は開発途上国の税関では重要な KPI であり、KPI の推移と目標値を達成するための取り組みを更新することで、各国税関の徴税機能をモニターすることが可能である。

一方で当該 KPI は当該国一カ国に限定して分析が可能であり、国際比較に適用することはできない。また、財務省が設定する税関収納額の目標値の妥当性についても注意深く確認する必要がある。民間企業より、税関は貨物を高い税率に分類する、事後調査で課税価格を引き上げる等の問題が指摘されており、背景には徴税目標額を達成するために恣意的な解釈が行われていることが関係していることも一因と考えられる。よって、達成率だけでなく、目標値の妥当性についても確認する必要がある。

③ 税関取締関連指標

(i) WCO 不正貿易報告書 (WCO Illicit Report)

WCO 不正貿易報告書は、WCO 加盟国の税関当局が WCO 事務局に自発的に提供したデータに基づいて麻薬、文化財、武器等の密輸や知的財産権侵害物品の輸入等の不正貿易の実態を包括的に分析したものである。

同報告書は毎年公表されており、最新の 2019 年版では WCO の 183 加盟国・地域の内、137 国・地域が報告している。加盟国・地域から提供されるデータは税関単独、税関と警察の合同、税関権限を有する他の取締機関による摘発・押収・差押に限られ、税関が関与しない摘発や差止は含まれていない。データは WCO が運用している税関執行ネットワーク (CEN) に集められ WCO 事務局により分析・公表されている。

同 WCO 報告書には個別国の実績は掲載されておらず、かつ、報告件数の増減には上記のような課題や背景があり、KPI として活用することは難しいと考える。

(ii) UNODC World Drug Report (WDR)

UNODC が発行している WDR は、各国の警察や税関といった取締機関が摘発した薬物事犯の件数や数量の報告に基づき分析を行っており、2018 年に世界で大麻、覚せい剤、コカイン等の不

正薬物約 7,918 トンの摘発が報告されている。WDR 第 3 部では、各薬物の栽培量や生産量と密輸ルートについて地域別に詳細な分析を実施している。

しかしながら国別の詳細な基礎データは大麻類については公表されているが、コカイン、覚せい剤等については主要国のみしか公表されておらず、また、WDR は国内摘発の件数や数量を含み、密輸摘発の数字が区別されていないことから税関取締に関する KPI の基礎データとしては活用できない。

(2) 新規指標

新規指標としては更なる改善の余地があるものの、税関収納額といくつかの指標を組み合わせた重回帰分析が有効であると考ええる。関税額と経済発展には関連性があるものと考えられ、また各国の関税額は貿易円滑化進捗状況等によって異なるものと考えられる。



出典：調査団作成

図 5-3 関税額との相関関係

重回帰分析を用いて 92 カ国の税収に占める税関収納額の割合の標準的な目安の算出を行った。税収に占める税関収納額の割合を目的変数 y とし、3 変数を説明変数とする。一人当たり GDP（名目 USD）を x_1 、貿易円滑化指標を x_2 、発効済み RTA の数を x_3 、以下の重回帰式を求める。

$$y = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3$$

自由度調整済み決定係数は 0.43 を示しており、中程度の適合性が確認できた。また有意 F は <0.05 であり回帰式の信頼性は確認できる。P 値の結果を見ると、税関収納額の税収に占める割合と相関関係が高いのは順に x_1 、 x_3 、 x_2 である。偏回帰係数を示した重回帰式は以下となった。

$$y = 44.4 - 0.00023x_1 - 7.45 x_2 - 0.21 x_3$$

一方で上記分析には以下の課題があり、更なる改善の余地がある。

- 上記分析は各国の経済発展度合いと貿易円滑化の進展状況を考慮し、税収に占める税関収納額の割合の位置づけを把握するツールにはなり得るが、各国個別の特異性があり、すべての国に適用可能と言える訳ではない。
- 変数として上記 3 変数以外の指標も検討する余地があると考ええる。

別添 1：調査団と調査工程の概要（第 1 章関連）

1. 調査団の構成

担当分野について、定められた期間内に効率的・効果的で円滑な調査ができるよう、要員の構成と各々の役割を検討し、以下の要員構成とした。

2. 要員配置の基本方針

1) WTO、WCO の事情に詳しい団員の配置

本調査では、国際貿易に関するルール作りを担当する WTO や国際貿易ルールの策定と執行並びに税関に対する技術支援を司る WCO について、その事情に詳しい団員を配置することが重要である。

特に、WCO については、WTO と協力して WTO 貿易円滑化協定の実施を支援しており、WCO 事務総局長を含む WCO 幹部と 2030 年の税関のあり得る姿や途上国税関当局に対する技術支援の在り方について意見交換を行うことは本調査にとって重要と考える。

2) 税関分野の課題診断やプロジェクト評価の専門性を有する団員の配置

税関分野の課題は本音と建前で語られることが多く、ヒアリング時に調査対象者が説明した内容を鵜呑みにすることはできない。調査対象者が虚偽の説明を行っているものではないが、本音を隠しつつ建前のみを説明することが多い。特に汚職については、税関と汚職は切っても切れない課題である。こうしたことから、税関分野の課題診断について経験と知識に富んだ団員を配置する必要がある。

さらに、将来の支援アプローチを検討するには、税関の能力診断の知識と経験が求められる。また、プロジェクトを計画立案するにはプロジェクト・サイクル・マネジメント（Project Cycle Management : PCM）の知識と経験も必要である。そのため、WCO の認定診断専門家を団員に加え、PCM の知識もありプロジェクト評価の経験もある団員を配置した。

本調査団員の主な分担業務内容は、以下の表 1 に示すとおりである。

表 1 業務従事者ごとの分担業務内容

氏 名	担 当	業 務 内 容
沼口 三典	業務主任者／ 貿易円滑化	(1) 業務主任者／貿易円滑化としての業務 - 業務計画書の取りまとめ（作成・協議・チェック） - 日本における情報収集の取りまとめ（ヒアリング・分析・チェック） - インセプション・レポートの取りまとめ（作成・協議・チェック） - 東南アジアにおける情報収集（ヒアリング・分析・チェック） - アフリカにおける情報収集（ヒアリング・分析・チェック） - WCO へのヒアリング（ヒアリング・分析・チェック） - WTO へのヒアリング（ヒアリング・分析・チェック） - 世銀本部、ADB 本部へのヒアリング（ヒアリング・分析・チェック） - 業務進捗報告書の取りまとめ（作成・協議・チェック） - イニシアティブの戦略性に向けた検討の取りまとめ（作成・協議・チェック） - ドラフト・ファイナル・レポートの取りまとめ（作成・協議・チェック） - ファイナル・レポートの取りまとめ（作成・協議・チェック）
加藤 夕佳	副業務主任者／ 貿易投資 1	(1) 副業務主任者としての業務 - 業務計画書の取りまとめ（作成・協議・チェック） - 日本における情報収集の取りまとめ（ヒアリング・分析・チェック） - インセプション・レポートの取りまとめ（作成・協議・チェック） - 東南アジアにおける情報収集（分析・チェック） - アフリカにおける情報収集（ヒアリング・分析・チェック） - WCO へのヒアリング（ヒアリング・分析・チェック） - WTO へのヒアリング（ヒアリング・分析・チェック） - 世銀本部、ADB 本部へのヒアリング（ヒアリング・分析・チェック） - イニシアティブの戦略性に向けた検討の取りまとめ（作成・協議・チェック） - 業務進捗報告書の取りまとめ（作成・協議・チェック） - ドラフト・ファイナル・レポートの取りまとめ（作成・協議・チェック） - ファイナル・レポートの取りまとめ（作成・協議・チェック） (2) 貿易投資 1 としての業務（副業務主任者としての業務との重複を除く） - 業務計画書の担当部分の作成・協議 - 担当部分に係る日本における情報収集（ヒアリング・分析） - インセプション・レポートの担当部分の作成・協議 - 担当部分に係る東南アジアにおける情報収集（分析） - 担当部分に係るアフリカにおける情報収集（ヒアリング・分析） - 業務進捗報告書の担当部分の作成・協議 - ドラフト・ファイナル・レポートの担当部分の作成・協議 - ファイナル・レポートの担当部分の作成・協議
松本 敬	税関行政／ 物流	(1) 税関行政／物流としての業務 - 業務計画書の担当部分の作成・協議 - 担当部分に係る日本における情報収集（ヒアリング・分析） - インセプション・レポートの担当部分の作成・協議 - 東南アジアにおける情報収集（分析） - アフリカにおける情報収集（分析） - WCO へのヒアリング・分析 - WTO へのヒアリング・分析 - 世銀本部、ADB 本部へのヒアリング・分析 - イニシアティブの戦略性に向けた検討（作成・協議） - 業務進捗報告書の担当部分の作成・協議 - ドラフト・ファイナル・レポートの担当部分の作成・協議 - ファイナル・レポートの担当部分の作成・協議
荒井 里美	貿易投資 2	(1) 貿易投資 2 としての業務 - 業務計画書の担当部分の作成・協議 - 担当部分に係る日本における情報収集（ヒアリング・分析） - インセプション・レポートの担当部分の作成・協議 - 東南アジアにおける情報収集（ヒアリング・分析） - アフリカにおける情報収集（ヒアリング・分析） - WCO へのヒアリング結果の分析 - WTO へのヒアリング結果の分析 - 世銀本部、ADB 本部へのヒアリング結果の分析 - イニシアティブの戦略性に向けた検討（作成・協議） - 業務進捗報告書の担当部分の作成・協議 - ドラフト・ファイナル・レポートの担当部分の作成・協議 - ファイナル・レポートの担当部分の作成・協議

3. 調査スケジュール

2020 年 4 月から 5 月にかけて、過去の JICA 支援実績に係る既存資料の確認や、これまでの JICA 税関案件の関係者と主な民間企業へのヒアリングを通じ、情報収集と対象国への調査のヒアリング項目の洗い出しを行った。国内調査結果と現地調査計画をまとめ、2020 年 5 月にインセプション・レポートの作成・説明・協議・最終化を行った。ヒアリング項目は情報収集を行うごとに、その振り返りを通じて内容の改良を行った。

2020 年 5 月から東南アジアとアフリカの調査対象先に対してヒアリングと既存資料の確認を通じた情報収集を行った。東南アジアでは、「ASEAN 域内連結性強化に向けた貿易・関税政策」や「貿易円滑化・貿易投資促進に係る取り組み状況」、「税関・貿易円滑化関連のデジタルガバナント／デジタルエコノミーに係る最新の取り組み状況」に係る情報収集を行った。アフリカでは、「今後のワン・ストップ・ボーダー・ポスト（One Stop Border Post : OSBP）や回廊支援」や「貿易円滑化に向けた取り組み状況」について情報収集を行った。調査開始直後は、新型コロナウイルスの世界的流行の影響を鑑み 2020 年 10 月から現地渡航が再開される想定で調査計画の練り直しを行ったことから、対象国の政府機関に対しては現地訪問時に調査を行うこととしていた。しかし、2020 年 10 月以降も引き続き新型コロナウイルスの世界的な感染拡大傾向が以前継続していたことから、全ての現地調査をオンラインで行うこととした。特に、アフリカの情報収集が不十分であったことから、ケニアのコンサルティング会社にヒアリング調査の業務委託を行い、アフリカでの情報収集を強化した。ケニア、エチオピア、南アフリカについては現地のコンサルタントを起用したため、多くの現地企業からヒアリングを行うことができた。さらに、当初の特記仕様書には指示がなかったが、業務委託先を活用して西アフリカ（ガーナ、ナイジェリア）で情報収集を行った。現地の状況や動向について深度ある情報を得ることができ、日系企業から得た情報と併せて多角的な分析を行うことに寄与した。

WCO に対しては、「今後の税関分野の課題と貿易円滑化に向けた対応状況」と「JICA 連携事業の評価と今後の展開等」に関して Web 会議システムを利用してヒアリングを行った。特に、2020 年 9 月には、WCO 御厨事務総局長等と Web 会議システムを利用した意見交換を行い、2030 年に向けた税関のあり方に関する貴重な情報をえられた。WTO の貿易円滑化協定（Agreement on Trade Facilitation : ATF）の実施に関し、各国の実施状況や導入予定について WTO ホームページを通じた情報収集を行った。世銀本部に対しては、貿易円滑化や税関分野に対する支援状況や 2030 年に向けた税関のあり方等について 2021 年 1 月 Web 会議システムを利用して意見交換を実施した。ADB 本部では、「今後の税関分野と貿易円滑化に係る戦略」について、特にデジタルガバナントや最新技術への取り組みにも重点を置いたヒアリングを行った。

以上の現地調査結果を踏まえ、「関税の適正かつ公平な徴収と貿易円滑化イニシアティブ」案の戦略強化に向けた提言と「税関分野の課題診断マトリックス」をまとめ、「ドラフト・ファイナル・レポートを作成」した。JICA への説明・協議を行ったのち、JICA からのコメントを踏まえて「ファイナル・レポートを作成」する。

COVID-19 の世界的な感染拡大を受け、全ての現地渡航を取り止め、Web 会議システムを活用して日本国内から対象国に対する調査を行った。調査スケジュールは図 1 のとおり。

作業項目	期間	2020年												2021年				
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5		
(1)業務計画書案の作成																		
業務計画書案の作成																		
(2)-1日本における情報収集																		
過去10-15年程度のJICA実施税関関連案件、戦略等の情報分析																		
我が国の貿易・物流関連政策や各種国際会議における貿易・通商・税関等にかかる論点等の情報整理・分析																		
日本関税局へのヒアリング																		
東南アジア及びアフリカに派遣中のJICA長期専門家、WCO内のJICAプロジェクト関係者、実施中プロジェクトのコンサルタントチームへのヒアリング																		
東南アジア及びアフリカ進出中の本邦企業やJETROへのヒアリング																		
サブプログラム効果指標案と課題診断マトリックス案の検討																		
国際機関、対象国へのヒアリング項目の策定、事前送付																		
(2)-2インセプション・レポートの作成・協議																		
インセプション・レポートの作成																		
インセプション・レポートの協議・最終化																		
(3)東南アジアにおける情報収集																		
ASEAN事務局、対象国税関当局、関連ドナーへのヒアリング																		
対象国貿易政策所官省庁へのヒアリング																		
対象国進出中本邦企業および商工会等へのヒアリング																		
対象国JETRO事務所へのヒアリング																		
対象国JICA事務所へのヒアリング																		
本邦関係者での協議																		
(4)アフリカにおける情報収集																		
AU事務局、AUDA-NEPAD、対象国税関当局、関連ドナーへのヒアリング																		
対象国貿易政策所官省庁へのヒアリング																		
対象国進出中本邦企業へのヒアリング																		
対象国JETRO事務所へのヒアリング																		
対象国JICA事務所へのヒアリング																		
本邦関係者での協議																		
(5)WCOへのヒアリング																		
今後の税関分野の課題とWCOの対応状況をヒアリング																		
JICA連携事業の評価、今後の展開等に関するヒアリング																		
(6)WTOへのヒアリング																		
今後の貿易円滑化実現に向けた課題とWTOの対応状況をヒアリング																		
JICA連携事業の評価、今後の展開等に関するヒアリング																		
(7)世界銀行本部とアジア開発銀行本部へのヒアリング																		
今後の世界銀行及びアジア開発銀行の貿易円滑化・税関分野に係る戦略をヒアリング																		
今後の貿易円滑化・税関分野における課題と見解をヒアリング																		
(8)-1サブプログラムの戦略強化に向けた検討																		
調査結果の取りまとめ																		
サブプログラムの戦略性強化に係る提言																		
税関分野の課題診断マトリックスの作成																		
(8)-2業務進捗報告書の作成																		
業務進捗報告書の作成																		
(8)-3ドラフト・ファイナル・レポートの作成																		
ドラフト・ファイナル・レポートの作成																		
ドラフト・ファイナル・レポートの協議																		
(8)-4ファイナル・レポートの作成																		
Presentation of the Final Report																		

凡例：  国内作業期間

 Web会議を利用して継続的に行う業務  報告書等の説明

出典：調査団作成

図1 調査スケジュール