

# WCO とその危機対処 (1)

—日本における AEO の実施を中心に—

劉 柏立\* 佐藤 寛\*\*

## 目次

- 1 はじめに
- 2 9.11 事件と基準の枠組み
- 3 基準の枠組みの概要 (以上本号)
- 4 AEO プログラムと相互承認
- 5 日本の AEO 実施経験
- 6 結論

## 1 はじめに

国際貿易は経済的繁栄のために欠かせない重要な原動力の一つである。しかし、国際貿易システムは、世界経済全体に深刻なダメージを与えるようなテロリストの行為に対しては脆弱である。国際貿易の安全確保及び通関の円滑化を図るために、2005 年 6 月に世界税関機構 (World Customs Organization、以下 WCO と称する) 総会では「国際貿易の安全確保及び円滑化のための基準の枠組み (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade、以下基準の枠組みと称する)」が採択されるようになり、2006 年 12 月現在、すでに 140 か国がレター・オブ・インテント (letter of intent) を提出し、WCO のメンバーの 8 割を占めることになった。

なお、2005 年 9 月にアジア太平洋経済協力会議 (Asia-Pacific Economic Cooperation、以下 APEC と称する) においても「APEC Framework (Implementation of APEC Framework Based on the WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate the Global Trade)」が採択されるようになった。基準の枠組みは疑いもなく、今後世界中の税関行政に大きな影響を及ぼす重要な国際標準である。ところが、基準の枠組みそれ自体、必ずしも明確に明示されていない。例えば、認定された経済関連業者 (Authorized Economic Operators、以下 AEO と称する) という概念がその一例である。

本稿は、WCO の基準の枠組みの概要とその背景を分析し、その中核となる AEO プログラムに関する日本の実施経験を考察するものである。

## 2 9.11 事件と基準の枠組み

貿易手続の簡易化と貿易安全の強化が国際貿易の分野で新しい課題となっている。特に、2001 年 9 月 11 日の米国同時多発テロ事件 (以下 9.11 事件と称する) 以降、テロというも

\* 財団法人台湾経済研究院東京事務所所長、本学社会システム研究所客員教授

\*\* 本学社会システム研究所教授

のが非常に深刻な問題として浮かび上がってきた。G8 サミットでは、国際的なコンテナ安全体制の構築及び実施に向けて迅速な活動の重要性が認識されている<sup>1)</sup>。また、APEC においても、コンテナ輸送の安全性の確立、通関手続きの簡易化、コンテナ内容の事前電子情報の提供などについて声明が出されている<sup>2)</sup>。

これを受けて、国際的なテロ及び犯罪組織の脅威への対応を目的として国際貿易における安全確保に向けた様々な取組みが重視されつつある。WCO の基準の枠組みがその典型的な代表例であるが、それは 9.11 事件以降米国に導入された CSI、C-TPAT、そして 24 時間ルール等の諸措置と深く係わっているの

である。そこで、基準の枠組みを理解する上で、米国の導入した諸措置を分析しておくことが必要である。

そもそも 9.11 事件は単一的なテロ事件ではなく、表 1 に示すとおり、それまで多くのテロ事件が過去に起こった。テロ事件と物流セキュリティとは密接な関係を持っている。例えば、1998 年 8 月にアフリカのケニアとタンザニアの米国大使館がテロにより爆破されたが、そのとき使用された爆薬は港湾経由で海運により堂々と持ち込まれたといわれている。

世界貿易の 9 割がコンテナ貨物による貿易である。米国には毎年 1,600 万 TEU が輸入されているが、そのうち 570 万個が海上コン

表 1 世界のテロをめぐる主な活動

時 間	事 件 概 要
1988 年	ウサマ・ビンラディン、国際テロ組織「アルカイダ (Al-Qaeda)」をアフガニスタンに設立
1991 年 1 月	湾岸戦争
1993 年 2 月	ニューヨークの世界貿易センタービルで爆発、6 人死亡、1000 人以上が負傷
1996 年 7 月	米アトランタの公園で五輪開催中にパイプ爆弾が爆発、死傷者が 100 人以上
1998 年 8 月	ケニアとタンザニアの米大使館で爆破テロ、220 以上死亡
2001 年 9 月	9.11 事件米同時テロ、約 3000 人死亡
2001 年 10 月	米、アフガン空爆開始、翌 11 月カブール陥落
2002 年 1 月	ブッシュ米大統領、一般教書演説でイラン、イラク、北朝鮮を「悪の枢軸」と非難
2002 年 10 月	インドネシア・バリ島で爆弾テロ、202 人死亡
2003 年 3 月	イラク戦争開戦、翌 4 月バグダッド陥落
2003 年 8 月	バグダッドの国連事務所で爆弾テロ、デメロ事務総長特別代表ら 20 人以上が死亡
2003 年 12 月	イラク駐留米軍、フセイン元大統領を拘束
2004 年 3 月	スペイン・マドリードで連続列車爆破、約 200 人死亡
2004 年 9 月	ロシア北オセチア共和国で武装勢力が学校を占拠、軍部隊突入で人質 300 人以上死亡
2005 年 7 月	ロンドンの地下鉄・バスで同時テロ、52 人死亡
2005 年 10 月	イラクでの米兵死者数が 2000 人を突破
2006 年 6 月	米軍、イラクのテロ指導者ザツカウイ容疑者を殺害
2006 年 7 月	インド・ムンバイで列車同時爆破、約 200 人死亡
2006 年 8 月	英国で米国行き飛行機テロ未遂事件を摘発
2006 年 12 月	フセイン元大統領が絞首刑に処せられた フセイン元大統領の処刑があった後から、自爆テロが増加している

出所：日本経済新聞 2006 年 9 月 12 日より引用。

テナである。コンテナの中に大量破壊兵器などが持ち込まれるリスクは非常に高い。しかし、現実的にはコンテナ内部の貨物を全て検査することは不可能である。

9.11 事件以降、米国では、水際作戦として、米国に入ってくる時（水際）に最初のチェックポイントに行っていたような従来のやり方から、米国へ積み出す輸出元でハイリスク貨物のチェックを実施し、米国へ入ってきたとき（水際）に最後のチェックポイントとするような考え方へと転換し、CSI、C-TPAT、そして 24 時間ルール等の諸措置が導入されることになった。これらの措置はいずれも 2002 年に導入されたもので、便宜上、小論ではそれらの諸措置を米国の「2002 年セキュリティプログラム」と略称して、次のように分析する。

#### (1) CSI

CSI とは Container Security Initiative の略称であり、米国の税関当局<sup>3)</sup>は米国へのコンテナ積み出しの多い外国の港が在する外国政府との二国間協議に基き、米国向けコンテナのプレスクリーニング (pre-screening) を行なう措置である。この措置には次のように四つの重要なエレメントが挙げられる。

- ① ハイリスク・コンテナと判断するための基準を策定すること。
- ② 米国の港に着く前に事前チェック（つまり pre-screening）を実施すること。
- ③ ハイリスク・コンテナを事前にチェックするための技術を開発すること。
- ④ スマート・コンテナの開発と使用。

また、二国間協議は原則として相互主義に基づき、税関の職員がお互いに派遣しあい、x 線、γ 線などでリスク別にコンテナを分別している。但し、現状ではカナダと日本の二か国しか行われていない。相互主義に基づき

米国とお互いに税関の職員を派遣しあっている。その他の国においては米国へ職員を派遣していない。2006 年 9 月 30 日現在、CSI 参加港が表 2 に示すように合計 50 港ある。

#### (2) C-TPAT

C-TPAT とは Customs-Trade Partnership Against Terrorism の略称であり、米国の税関当局と民間企業が協力してサプライ・チェーン及び国境での安全を強化するための官民共同イニシアティブである。税関当局の示すガイドラインに沿って自らのコンプライアンスを高めていくような優良な企業については、税関の取扱いを優先的に簡易なものにする。

言い換えれば、CSI は政府（税関当局）と政府（税関当局）との協力体制であるのに対して、C-TPAT は政府（税関当局）と民間部門との協力体制である。但し、民間部門にとっては、その協力体制に参加するかどうか、あくまでもボランタリー的だということで、民間部門自らの判断に基づくものであって、強制的なものではない。

C-TPAT の対象業種は輸入者、船会社、通関業者、倉庫管理者及び海外の製造業者<sup>4)</sup>を含んでいる。また、C-TPAT に参加しようとする企業がなすべきことに関して、まずサプライ・チェーンのセキュリティについて、税関当局のセキュリティ・リコメンデーションに沿って自社のセキュリティ評価を行なうとともに社内管理プログラムを実施することである。次にサプライ・チェーンに繋がる他社へ C-TPAT のガイドラインを周知させ、これら各社との関係の中で C-TPAT のガイドラインの確立に向けた努力をすること、さらに海外の取引相手 (Supplier) のセキュリティ管理状況を文書で確認すること、そして C-TPAT と同等のセキュリティ管理を実施するよう契約書等文書を通じて誓約を求めるこ

表2 二国間協議に基づく CSI 参加港のリスト

2006年9月30日現在

CSI 参加港 (全部 50 港)	国 別	参加時間
Halifax, Montreal, and Vancouver	Canada	02/03/ -
Rotterdam	The Netherlands	02/09/02
Le Havre	France	02/12/02
Bremerhaven	Germany	03/02/02
Hamburg	Germany	03/02/09
Antwerp	Belgium	03/02/23
Singapore	Singapore	03/03/10
Yokohama	Japan	03/03/24
Hong Kong	Hong Kong	03/05/05
Gothenburg	Sweden	03/05/23
Felixstowe	United Kingdom (U.K.)	03/05/24
Genoa	Italy	03/06/16
La Spezia	Italy	03/06/23
Pusan	Korea	03/08/04
Durban	South Africa	03/12/01
Port Klang	Malaysia	04/03/08
Tokyo	Japan	04/05/21
Piraeus	Greece	04/07/27
Algeciras	Spain	04/07/30
Tanjung Pelepas	Malaysia	04/08/16
Nagoya and Kobe	Japan	04/08/06
Laem Chabang	Thailand	04/08/13
Naples	Italy	04/09/30
Zeebrugge	Belgium	04/10/29
Gioia Tauro	Italy	04/10/31
Liverpool, Thamesport, Tilbury, and Southampton	U.K.	04/11/01
Livorno	Italy	04/12/30
Marseille	France	05/01/07
Dubai	United Arab Emirates (UAE)	05/03/26
Shanghai	China	05/04/28
Shenzhen	China	05/06/24
Kaohsiung	Taiwan	05/07/25
Santos	Brazil	05/09/22
Colombo	Sri Lanka	05/09/29
Buenos Aires	Argentina	05/11/17
Lisbon	Portugal	05/12/14
Port Salalah	Oman	06/03/08
Puerto Cortes	Honduras	06/03/25
Barcelona and Valencia	Spain	06/09/25
Chi-Lung	Taiwan	06/09/25
Caucedo	Dominican Republic	06/09/26
Kingston	Jamaica	06/09/28
Freeport	The Bahamas	06/09/30

出所：U.S. CBP 資料より作成。

とがあげられる<sup>5)</sup>。

C-TPAT は、産業界がテロリズムとの戦いにおいて積極的な役割を担う機会を提供するものである。ワールドワイド・サプライ・チェーン・セキュリティ・イニシアティブに初めて参加することにより、企業は、従業員、サプライヤー、顧客に対してより安全性の高いサプライ・チェーンを確保することになる。こうした本質的な安全上のベネフィットに加え、米国の税関当局は、C-TPAT の参加者に提供するベネフィットについて、具体的には、検査回数を少なくする、税関アカウントマネージャの指定、ローリスク輸入者と評価されている企業は優遇取扱い措置拡大、C-TPAT の参加者リストの閲覧などがある。

C-TPAT は船会社から輸入者・製造者をカバーするものであるが、これに CSI と 24 時間ルールを加えると図 1 に示す通り、輸出から輸入までの経路すべてにわたってセキュリティプログラムでカバーされることになる。

### (3) 24 時間ルール

24 時間ルールとは、24 時間事前申告ルール (Presentation of Vessel Cargo Declaration to Customs Before Cargo is Laden Aboard Vessel at Foreign Port for Transport to the United States) の略称であり、米国へ積み出しする、すべての船主が積荷の貨物申告情報を外国港で船積みする 24 時間前に米国の税関当局に提出しなければならないテロ対策の一つである。従来の貨物マニフェスト情報に加えて、新たに 14 項目の申告が求められる。また、米国経由第三国向け貨物も 24 時間ルールの対象となる。なお、事前申告には自動通関システム (AMS) を利用するということである (表 3 参照)。

24 時間ルールの実施によって、米国の税関当局にとっては事前にコンテナ貨物マニフェスト情報を把握しておくことができるようになり、テロ対策としての物流セキュリティに役立つのに対して、企業にとっては、むしろコストの負担がかかることになってしまう。2004 年には、日本の関係省庁は、

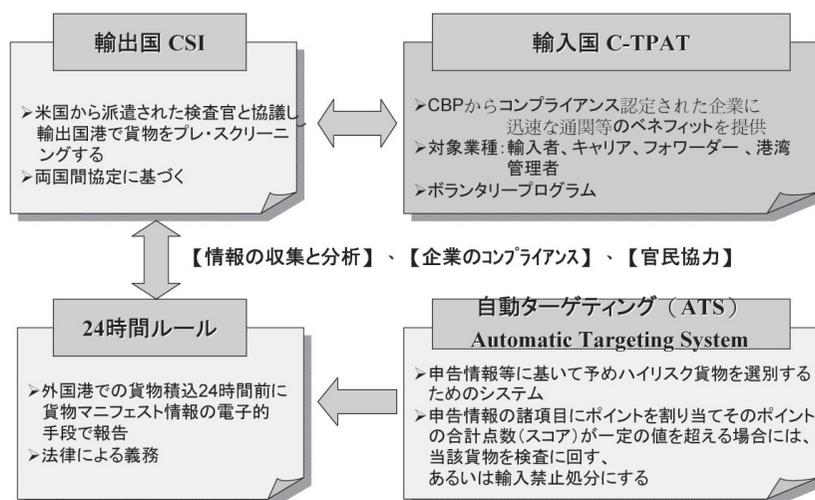


図 1 米国のサプライチェーン・セキュリティのイメージ

出所: 橋本弘二「ISO2000、WTC、EU、USA 等におけるセキュリティ規制の動向」、(財)日本自動認識システム協会バイオメトリクス部会講演資料、2006年11月2日より引用。

表3 2002年米国通商法による事前申告制度の概要

区分	米国への輸入	米国からの輸出
送信媒体	自動通関システム (AMS)	自動輸出申告システム (AES)
申告者	船会社等のキャリア	輸出者
輸送形態	船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>出港の24時間前申告</li> <li>輸出管理規制該当品で国務省または商務省から許可を受けた貨物については72時間前申告</li> </ul>
	航空	<ul style="list-style-type: none"> <li>赤道以北の米州国からの輸出については、離陸時点 (at Wheels up) で申告</li> <li>それ以外の航空貨物は、米国到着の4時間前申告</li> </ul>
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>カナダ、メキシコ行き列車に機関車 (Locomotive) が国境到着の2時間前申告</li> </ul>
	自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>FAST参加者：米国到着の30分前申告</li> <li>FAST非参加者：米国到着の1時間前申告</li> </ul>

注：FASTとはFree and Secure Tradeの略称である。BRASS (Border Release Advance Screening and Selectivity) システムに参加するトラック輸送業者は、トラックの運転手にFASTカード (身分証明書) を持たせなければならない。

出所：24-HOUR ADVANCE VESSEL MANIFEST RULE, FAQ, Revised Oct. 7, 2005 より作成。

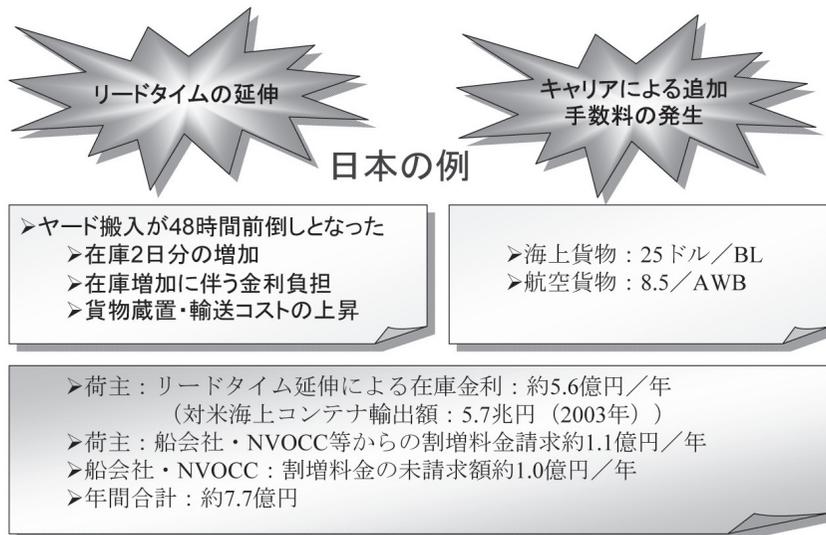


図2 米国の24時間ルールが日本企業に対する影響

出所：平成16年度関係7省庁政策群「安全かつ効率的な物流の実現」による調査：「物流セキュリティ強化及びこれに連動した物流効率化の実現方策等に関する調査研究」より作成。

かつて24時間ルールの影響に関する調査を行ったことがある。その調査結果は、図2に

示すように、日本企業にとって年間合計で約7.7億円規模のコストが増えた。

9.11 事件を契機として、米国の税関当局は、国内的には前述のような「2002年セキュリティプログラム」の諸措置に取り組んできたのみならず、国際的にもその影響力を發揮し、グローバル的物流セキュリティ対策の重要性を呼びかけることにしていた。これを受けて、2002年6月にカナダのカナナスキス(Kananaskis)で開催されるG8サミットでは「交通保安に関するG8協調行動」が発表されたこと、そして同じく6月にWCO総会では、国際貿易サプライ・チェーンの安全確保及び円滑化に関するWCOの決議ができており、タスクフォースが設置されることになった<sup>6)</sup>。

その後、2004年6月にWCO総会は「ハイレベル戦略グループ(High Level Strategic Group、以下HLSGと称する)」を設置し、国際貿易の安全確保及び円滑化を推進するためのWCOの基準の枠組みを検討するようになり、翌年6月に、WCO総会では基準の枠

組みが採択された。

### 3 基準の枠組みの概要

WCOの基準の枠組みの内容は図3に示すように四つの中心要素(コアエレメント)と二つの柱からなっている<sup>7)</sup>。もとより、基準の枠組みは、前述したように、9.11事件と深く関わっているということで、その目的と原則は次のような六つの点を目指しているのである。

(1) 確実性及び予見可能性を促進するために、世界レベルでサプライチェーンの安全確保及び円滑化につき規定する基準を定めること。

(2) 全ての輸送手段について、統合されたサプライチェーン管理を可能にすること。

(3) 21世紀の課題及び機会に適合する税関の役割、機能及び能力を高めること。

(4) ハイリスク貨物を検知する能力を向上

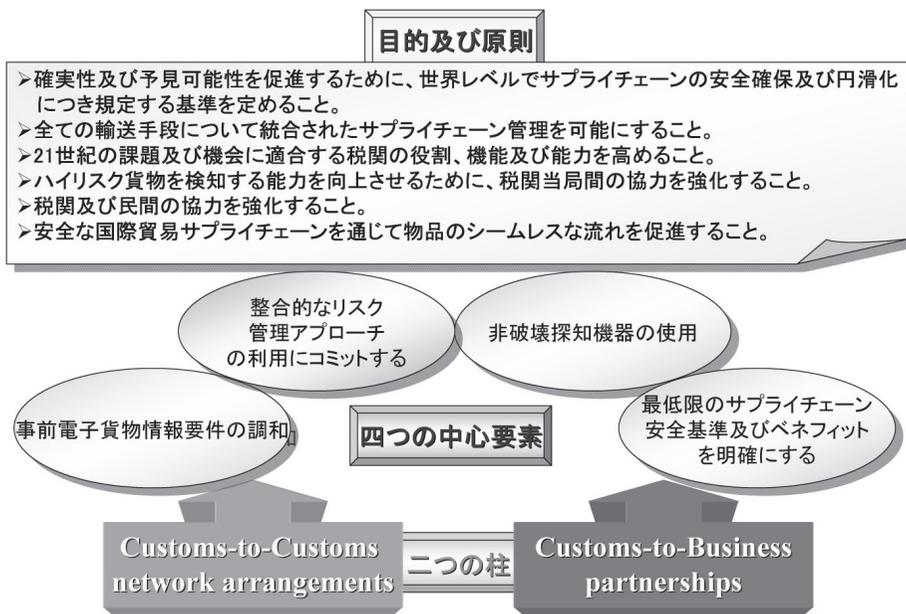


図3 WCO SAFE 枠組みの概要  
出所：WCO SAFE 枠組みより作成。

させるために、税関当局間の協力を強化すること。

(5) 税関及び民間の協力を強化すること。

(6) 安全な国際貿易サプライチェーンを通じて物品のシームレスな流れを促進するということである。

なお、基準の枠組みのコアエレメントは次の四点から成り立っている。

第一に、基準の枠組みは輸出入及び通過貨物に関する事前電子貨物情報要件を調和化させること。

第二に、基準の枠組みに参加する各国は、安全確保に関する脅威に取組むために、整合的なリスク管理アプローチの利用にコミットすること。

第三に、基準の枠組みは、同等のリスク絞り込み手法に基づいた受入国の妥当な要請により、仕出国の税関当局が、望むことは大型 X 線装置、放射線検知器のような非破壊探知機器を使用し、ハイリスクなコンテナ及び貨物の輸出検査を行うことを必要とすること。

第四に、基準の枠組みは、最低限のサプライチェーン安全基準及びベスト・プラクティスに適合する民間企業に対して税関が与えるベネフィットを明確にすること。

前節で触れたように、基準の枠組みの制定

は米国からの影響が大きな働きを果たしており、表 4 を参照してみると、基準の枠組みのコアエレメントと米国の「2002 年セキュリティプログラム」とはよく似ていることがわかる。換言すれば、米国は 9.11 事件の教訓と「2002 年セキュリティプログラム」の実施経験をもってグローバルサプライチェーンセキュリティ管理に対する理念が、すでに国際組織である WCO を通して国際貿易の安全確保と円滑化の国際標準へと見事に転換されたといっても差支えないであろう。

基準の枠組みの採択は、各国政府、税関当局そして民間企業にベネフィットをもたらすことができると考えられて、図 4 のように要約される。要するに、基準の枠組みの実施によって、政府部門は統合された国境管理や監視を確保し、税関業務の現代化を促進し、税関リソースのよりよい効率的な配置が得られる。

また、AEO プログラムを通して、コンプライアンスの優良企業に簡易な通関待遇を提供している。なお、基準の枠組みの実施に関しては、別にタイムテーブルが要求されていなくて、あくまでも参加国が自らの状況や要件レベルに沿って各税関の業務処理能力及び法的権限に応じて段階的に展開してよいということである。

表 4 基準の枠組みのコアエレメントと米国 2002 年セキュリティプログラムとの比較

基準の枠組みの四つのコアエレメント	米国の 2002 年セキュリティプログラム
➤ 事前電子貨物情報要件の国際的な調和	➤ 24-Hour Rule's core elements
➤ 整合的なリスク管理アプローチの利用にコミット	➤ CSI's core elements (Automatic Targeting System)
➤ 非破壊探知機器を使用し、ハイリスクなコンテナ及び貨物の輸出検査	➤ CSI's core elements (Large-scale $\chi$ -ray & $\gamma$ -ray machines & Radiation detection devices)
➤ 最低限のサプライチェーン安全基準及びベスト・プラクティスに適合する民間企業に対して税関が与えるベネフィット	➤ C-TPAT's core elements (Compliance & Benefits)

出所：本研究の整理により作成。

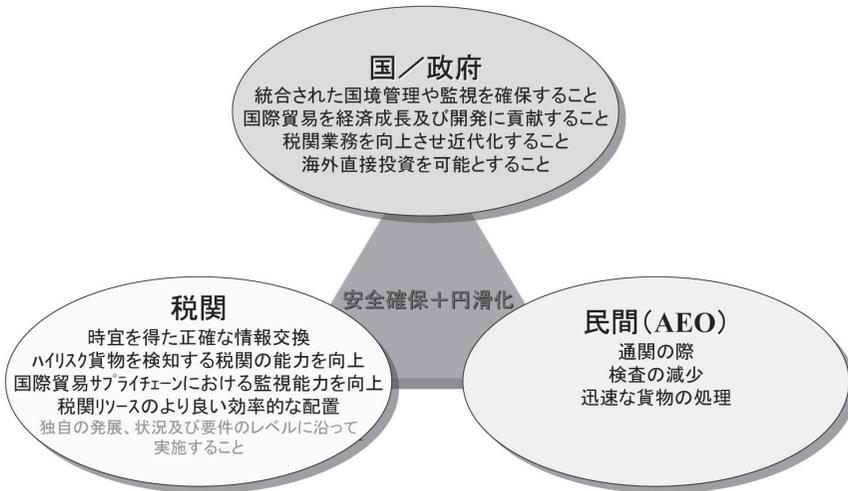


図4 基準の枠組みの実施でもたらすベネフィット

出所：WCO、Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade、2005年6月、pp7～8より作成。

表5 基準の枠組みの二本の柱にかかる技術的事項

柱1 税関相互の協力	柱2 税関と民間とのパートナーシップ
➤ 統合されたサプライチェーン管理	➤ パートナーシップ
➤ 貨物検査権限	➤ 安全確保
➤ 検査機器における近代的技術	➤ 認定
➤ リスク管理システム	➤ テクノロジー
➤ ハイリスク貨物又はコンテナ	➤ コミュニケーション
➤ 事前電子情報	➤ 円滑化
➤ 絞込みとコミュニケーション	【参考】 ◆RKC (改正京都規約) ◆C-TPAT (米国) ◆PIP (カナダ) ◆SEP (ニュージーランド) ◆WCO ISCM Guidelines etc.
➤ 達成度指標	
➤ 安全評価	
➤ 職員規律	
➤ 輸出安全検査	

出所：WCO、Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade、2005年6月、pp9～13より作成。

基準の枠組みの四つのコアエレメントを確実に実施に移すことを図るために、表5に示すように、税関相互の協力(11項目のプログラム)と、税関と民間とのパートナーシップ(6項目のプログラム)という二本の柱によっている。

これらのプログラムは、特に改正京都規約、スウェーデンの「Stair Sec Programme」、カナダの「Partners in Protection (PIP)」、オー

ストラリアの「Frontline and Accredited Client Programme」、アメリカの「C-TPAT」、ニュージーランドの「Secure Exports Partnership (SEP)」及び「Front Line Programme」、WCO「Business Partnership Group」、WCO「ISCMガイドライン」<sup>8)</sup>など多くの革新的なプログラムを参照して作成されたのである。

税関相互の協力という柱1にかかる技術的事項<sup>9)</sup>は基準の枠組みの附属書1に提示さ

れており、税関と民間とのパートナーシップという柱2にかかる技術的事項は基準の枠組みの附属書2に提示されている。

具体的には、税関相互の協力の柱1にかかる技術的事項の基準の概要は、次の通りである。

#### (1) 統合されたサプライチェーンの管理

統合されたサプライチェーンの管理に関するWCO「ISCMガイドライン」に概説されているように、税関当局は統合された税関管理手続きに従うべきこと。

#### (2) 貨物検査権限

税関当局は、当該国から、積出され、離れ、通過し（積荷状態のままを含む）、又は積替えられる貨物を検査する権限を有すべきこと。

#### (3) 検査機器における近代的技術

非破壊検査（NII）機器及び放射線検知器は、可能な場合にはリスク評価に沿って、利用可能であり、検査を実施するために使用されるべきこと。なお、この機器は、貿易の流れを阻害することなしに、迅速にハイリスクなコンテナ又は貨物を検査するために必要である。

#### (4) リスク管理システム

税関当局は、潜在的にハイリスクな積荷を特定するためのリスク管理システムを確立し、そのシステムを電算化すべきこと。システムは、危険評価の認証、絞込みの決定、ベスト・プラクティスの明確化のための仕組みを含むべきこと。

#### (5) ハイリスク貨物又はコンテナ

ハイリスク貨物及びコンテナの積荷とは、ローリスクと考えるには情報が不十分であること、戦術的な情報がハイリスクを示していること、又は、安全確保に関連したデータ要素に基づいたリスク評価手法が、ハイリスクとして特定しているような積荷をいう。

#### (6) 事前電子情報

税関当局は、時間内に十分なリスク評価を実施するために、貨物及びコンテナの積荷に関する事前電子情報を必要とすべきこと。

#### (7) 絞込みとコミュニケーション

税関当局は、共同の絞込みや選定のために、標準化された一連の絞込み基準の使用、互換性のある伝達手段及び又は情報交換の仕組みを準備すべきこと。これらの要素は、将来における監視の相互認証システムの構築を支援する。

#### (8) 達成度指標

税関当局は、審査された積荷の数、ハイリスクとした積荷の数、ハイリスクな積荷の検査の実施数、非破壊検査技術によるハイリスクな積荷の検査数、非破壊検査技術及び物理的手法によるハイリスクな積荷の検査数、物理的手法のみによるハイリスクな積荷の検査数、通関時間及び検査の該非結果数を含む、しかし、これらに限定されるわけではない、達成度指標を有する統計的な報告を維持すべきこと。これらの報告はWCOにより集約されるべきこと。

#### (9) 安全評価

税関当局は、国際サプライチェーンにおける物品の動きに関する安全評価を実施するために、そして特定されたギャップの迅速な解決にコミットするために、他の管轄権を有する当局と共に取り組むべきこと。

#### (10) 職員規律

税関当局及び他の管轄権を有する当局は、職員規律における腐敗の防止、違反の明確化及び対処のための計画を必要とすることを奨励されるべきこと。

#### (11) 輸出安全検査

税関当局は、輸入国の妥当な要請により、ハイリスクなコンテナ及び貨物の輸出安全検査を実施すべきこと。

一方、税関と民間とのパートナーシップという柱2にかかる技術的事項の基準の概要は、次の通りである。

#### (1) パートナーシップ

国際貿易サプライチェーンに係わっている AEO は、彼らの内部の方針及び手続きが、仕向地において税関管理から解放されるまでの間、積荷及びコンテナを危険にさらすことに対する十分な予防措置を提供していることを確保するため、事前に決定した安全確保の基準及びベスト・プラクティスに照らして測られる、自己評価プロセスに従事すること。

#### (2) 安全確保

AEO は、事前に決定された安全確保のベスト・プラクティスを、既存の民間のプラクティスに組み入れること。

#### (3) 認定

税関当局は、貿易業界の代表と共に、AEO という地位を通じて民間へインセンティブを与える認証プロセス又はクオリティ認定手続きを作成すること。

#### (4) テクノロジー

全ての者は、近代的科学技術の円滑な使用を促進することによって貨物とコンテナの規律を維持すること。

#### (5) コミュニケーション

税関当局は、最低限の安全確保のための基準及びサプライチェーンの安全確保のためのベスト・プラクティスを促進するために、税関と民間とのパートナーシップ・プログラム

を定期的に更新すること。

#### (6) 円滑化

税関当局は、税関領域から生じ、通過する国際貿易サプライチェーンの安全確保及び円滑化を最大化するために、AEO と協力的に作業を行うこと。

#### [注]

- 1) G8, Action Plan on Transport Security, 2002 年 6 月。
- 2) APEC, Trade Facilitation - Menu of Actions and Measures, 2002 年 10 月。
- 3) 従来の米国関税庁 (U.S. Customs Service, USCS) は 2003 年 3 月に国土安全保障省 (Department of Homeland Security) の税関国境警備局 (Bureau of Customs and Border Protection, CBP) へと改組され、小論ではいずれも米国の税関当局と呼んでいる。
- 4) 海外の製造業者について、実施されているのはメキシコとカナダのみである。
- 5) 詳細は米国の税関当局のホームページ <http://www.cbp.gov> を参照。
- 6) このタスクフォースには約 50 カ国の税関当局、関係国際機関 (IMO や INTERPOL 等)、民間部門 (ICC 等) が参加している。
- 7) WCO, Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, 2005 年 6 月, pp4 ~ 5。
- 8) the Integrated Supply Chain Management Guideline の略称である。
- 9) 本技術的事項は主として ISCM ガイドラインより直接引用されている。

World Customs Organization (WCO) and  
the Strategies for Crisis (1)  
— Implementation of Authorized Economic Operators  
(AEO) in Japan —

LIU PO-LI and SATO Hiroshi  
The Institute of Social Systems, Chuogakuin University

**Abstract**

After 9.11 Terrorism in the United States in 2001, every countries and regions became markedly sensitive to terrorism. Global trades have also been forced to prepare strategies for terrorism. Under these conditions, the general assembly of World Customs Organization (WCO) adopted the “Basic Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade” in June, 2005. In addition, Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) adopted the APEC Framework (Implementation of APEC Framework Based on the WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate the Global Trade). This article analyzes the outline and background of the Framework of WCO, and discusses the practical experience of Japan on Authorized Economic Operators (AEO), the core of the Framework.