

# 輸出入手続きとインフラ構造改革

平田 義章

国際ロジスティクスアドバイザー

## A structural reform for export and import procedures and related infrastructure

Yoshiaki Hirata

International Logistics Advisor

---

This study focuses on the practical measures to promote further improvement of import/export related procedures and infrastructure structural reform for the purpose of increasing sales of exports and reducing import related cost in Japan.

There have been recommendations proposed under the leadership of the Keidanren, the Japan Business Federation, to improve the efficiency of export/import procedures as well as port terminal operations, resulting in new reform measures such as the introduction of AEO (Authorized Economic Operators). However, under the present rapidly changing situation, it is not necessarily clear whether these measures meet the actual needs of the companies concerned. Further structural reform is now required.

---

**Keywords: International Competition, Structural Reform**

キーワード：国際競争、構造改革

### I はじめに

筆者平田義章は、当学会研究論文第7号、2018で、加賀谷克己とともに、「日本企業の国際競争力の強化に向けて」と題し、わが国の輸出入手続きならびにインフラ構造の改革に向けての方向を示唆した。しかしながら、実態は、なお改革への現実的な方向が見いだせない状況にある。したがって、本稿では、何が問題なのか、改革を阻止する要因は何かを究明し、わが国の国際競争力の強化に向けての方向を確認するとともに、再度、その必要性を要請するものである。

例えば、わが国の規制改革への最近の動きをみると、内閣官房が主宰する「貿易手続等に係る官民協議会」で“CY（コンテナヤード）カットタイムの短縮”についての論議が交わされ、改善のための方策が定められた<sup>1</sup>。しかしながら、未だにその改善策が実行に移されない。わが国の改革への指向が大きく変化している。

貿易手続にかかわる世界的な趨勢は、リードタイムの短縮による売り上げの増とコスト削減の方向に向かっている。輸出貨物は、契約条件に従い、いかに早く出荷するか、輸入貨物も同様定められた納期を厳守することが前提条件となる。すなわち、国際的なサプライチェーンの最適化であり、ロジスティクスの効率化である。しかし、いま、わが国の輸出入にかかわる手続きとインフラ構造は、国際競争の見地から改善されるべき方向へ向かっていると見えるのであろうか。

2004年に日本経団連が関係団体を代表し提出した「輸出入・港湾諸手続きの効率化に関する提言」<sup>2</sup>が改革実行へのベースとなり、結果として「関税定率法等の一部を改正する法律」が平成23年（2011年）3月31日に成立し、税関手続きの改善については同年10月1日の施行となった。確かに、この法改正は、わ

が国の輸出入手続きの骨幹である「保税搬入原則」の緩和をはかったものではあるが、あくまでも AEO (Authorized Economic Operators) 制度<sup>3</sup> の導入にかかわる特例措置であり、基本となる制度自体の抜本的改正とはいえない。そして、それらの改正は、企業の実務的なニーズに即しているか必ずしも明確ではない。ここで、さらなる制度の改革に向けて、実態に応じた取り組みが求められる。端的に言って、いま、貿易関連業界においても、効果が即効的に期待できる制度改革が求められている。そして、その実現のためには、リスクマネジメント手法の導入が必要ではないか。

いま、世界では早いスピードで電子化が進み、日常のビジネスでデジタル化が普遍化している。中国一辺倒であった生産体制は、他の対応可能な諸国へと移行し、自国での生産を含め大きく変貌しつつある。税関管理は、従来の関税収入などの確保と不法輸出入の取締りから、現物ではなく、輸出入者の取引の管理へと変化している。輸出入手続きの簡素化とセキュリティ管理は分離し、それぞれの分野で現実的かつ効果的な体制を維持することが求められている。

本稿は、わが国の輸出入ビジネスの国際競争力を強化し、そのさらなる拡大をはかるため、現状のわが国の輸出入手続きとインフラ構造を実務的な観点からさらに見直し、輸出入者および関係事業者ならびに所管行政の検討を要請するものである。輸出入手続きの分野では、“保税搬入原則の廃止”、インフラ構造の改革には、“海上コンテナの鉄道輸送”に的を絞り運営面での改善提言を行う。

## II 世界の趨勢

米中貿易摩擦を背景に、中国発米国向けの輸出がベトナムやインドへシフトし、わが国への生産回帰も期待されている。一方、TPP11 (環太平洋経済連携協定) や EU との経済連携協定、さらに日米貿易協定や RCEP (地域的な包括的経済連携協定) などが進展するなかで、これらの協定を効果的に運営するためにも、わが国として、輸出入手続きの効率化とインフラ構造の整備をはかることが必須である。

わが国は、WCO (世界税関機構) の指針にしたがい AEO (Authorized Economic Operators : 認定事業者) 制度を導入した。そして、それは、国際物流におけるセキュリティの確保と手続き円滑化の両立をはかるものとされている。一方、2017年に発効した WTO (世界貿易機関) の貿易円滑化協定 (Trade Facilitation Agreement) は、税関手続きを簡素化し、コストを削減、スピードと効率を高めるための取り決めであり、世界経済にもたらす効果は4千億ドルから1兆ドルと算出。そして、協定が完全施行されると、加盟国の貿易コストを平均14.3%削減し、輸入に要する時間を1日半、輸出には2日短縮するという。さらに、貿易円滑化の推進により、関税の撤廃に匹敵するか、それ以上の貿易コストの削減効果が得られるとの試算である<sup>4</sup>。この円滑化協定 (TFA) の第7条「貨物の通関と引き渡し」<sup>5</sup> には、その主要な推進項目として、1. 申告前の申告手続き、4. リスクマネジメント、5. 通関後の監査など、そして、7. 認定事業者 (Authorized Operators) への円滑化措置として、(a) 書類と申告データの削減、(b) 現物検査の削減、(c) 引き渡し時間の迅速化、(f) 一定期間の輸出入に対する一括申告、などが規定されている。当協定の主眼は、セキュリティではなく、貿易円滑化におかれている。

わが国は、米国にフォローし、セキュリティ対策を主とする WCO の AEO 制度を2006年に、そして、2014年には、所謂24時間ルール「出港前報告制度」を導入した。しかし、AEO認定によるベネフィットよりもセキュリティ管理のための負担が大きいとして輸出入者に AEO 認定者の増は見られない<sup>6</sup>。加えて、わが国の「出港前報告制度」がどれだけのセキュリティ効果を確保できているのか判然としない。

そこで、この円滑化協定 TFA は、今後のわが国と諸外国との EPA (経済連携協定) などの締結に当たり極めて有効な指針となるのではないか。わが国は、AEO の相互承認を貿易手続き円滑化の一手段としているが、必ずしも実務的に効果をあげているとはいえない。米国は、2001年の同時多発テロへの対策として

C-TPAT (Customs - Trade Partnership Against Terrorism)をはじめ24時間ルールなど多くの施策を展開してきたが、それらは、基本的に自国のテロ対策であり、輸出入手続きの簡素化には関与しない。簡素化手続きにかかわる制度は、セキュリティ施策に関連させることなく、別途導入されている<sup>7</sup>。

また、EUのAEO制度は、AEOC(税関手続き簡素化)、AEOS(セキュリティ)とAEOF(簡素化とセキュリティ双方)に分離されており、それぞれのAEOの認定者数を比較すると<sup>8</sup>、欧州企業はセキュリティよりも明らかに手続き簡素化の方向に向かっている。

世界の趨勢は、今回の新型コロナウイルスの蔓延により、輸入手続きやロジスティクスの分野でもその対策を含めデジタル化がさらに進行する方向にある。一方、わが国の現物主義に基づく管理体制は、税関手続きのみならずメーカーの製品管理にも依然として維持されていることから、輸出入製品の国際競争力強化の面で障害となっているのではないか。そこで、わが国としても、この“現物主義”を修正し、デジタル化による徹底した管理を生産や販売、そして物流を含む全プロセスに展開するとともに、リードタイムの短縮と在庫の最適化によるコスト削減を実現することがいま求められている。

### Ⅲ わが国の輸入手続きとインフラ構造の改革

わが国では、目下、国土交通省が内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室と連携し推進している「港湾関連データ連携基盤」の構築にともなう諸手続きの迅速化に大きく期待するが、ここでも、手続きのさらなる簡素化・効率化に向けて、制度そのものの改革が要請される。

わが国の税関手続きに関する規定は、昭和29年(1954年)に全面改正された関税法に基づき、保税搬入原則の基本理念は改正されていない。具体的に、輸出の許可を受けた貨物は外国貨物となり、許可された後の輸送には保税管理が要求される。輸入貨物は、原則として保税地域へ搬入後申告が受理され、貨物の到着前の申告はAEOの特例としてのみ認められている。

#### 1 輸入手続きの国際比較

世界銀行の輸入手続きにかかわる実態調査(Doing Business 2020)によると、わが国の輸入手続き部門での順位は190か国のうち57位で、これまで2017年が49位、18年51位、19年56位と順位が下降が継続している。そして、この57位は、英国、米国などの欧米諸国のみならず、韓国や中国よりも低い。特に、中国は、前年度の65位から56位へと大幅に順位を上げている(図表1)。

何故、わが国の順位が下降しているのか、それは、他国に比較して、手続きの簡素化に向けての措置が迅速に行われていないことに起因するのではないか。わが国の簡素化はAEOに対する特例措置であり、すべての輸出入者を対象とする法改正が行われたわけではない。一方、例えば、韓国では輸出貨物に対する保税搬入原則の廃止、輸入貨物の本船入港前の申告など、また、中国でも混載貨物であっても貨物到着前の申告ができることや港湾インフラの改善、手続きの電子化の促進など現実的な取り組みが行なわれている。わが国の順位低迷は、手続きの簡素化によるリードタイムの短縮がもたらす経済効果が行政のみならず輸出入者を含めすべての関係者に必ずしも認識されていないことに起因するといえよう。

#### 2 改善に向けての実務的方策

##### (1) 輸出申告における保税搬入原則の見直し

###### (a) 関係法規定の確認

平成23(2011)年10月1日に施行された「関税定率法等の一部を改正する法律」により「輸出申告又は輸入申告は、その申告に係る貨物を保税地域等に入れた後にするものとする。」とする旧来の関税法第67条

図表 1 主要国の輸出入手続き (Doing Business 2020, Trading across Borders)

(単位：USD)

		日本*	中国*	韓国	インド	英国	米国	OECD
総合ランク		29 (39)	31 (46)	5 (5)	63 (77)	8 (9)	6 (8)	高所得国
輸出入ランク		57 (56)	56 (65)	36 (33)	68 (80)	33 (30)	39 (36)	平均
輸 出	通関時間	27	18	13	50	24	2	12.7
	通関コスト	241	249	185	231	280	175	136.8
	相手国 (海港か陸国境)	中国 (海港)	香港 (海港)	中国 (海港)	米国 (海港)	米国 (海港)	カナダ (国境)	—
輸 入	通関時間	48	37	6	60	3	2	8.5
	通関コスト	275	230	315	273	0	175	98.1
	相手国 (海港か陸国境)	中国 (海港)	日本 (海港)	日本 (海港)	韓国 (海港)	ドイツ (海港)	メキシコ (国境)	—

注：( )は前年ランク。\*日本は東京港、中国は上海港のデータ。

なお、当ケーススタディは次の条件により実施されている(Trading across Borders methodology)。

- (1) 輸出国の最大都市の倉庫から輸入国の最大都市の倉庫まで
- (2) 15メートルのコンテナ貨物(自動車部品 HS8708)
- (3) データは現地のフレイトフォワード、通関業者、港湾局、輸出入者への質問状により収集

出所：The World Bank, Doing Business 2020, Trading across Borders.

の2の規定が、「輸出申告又は輸入申告は、輸出又は輸入の許可を受けるためにその申告に係る貨物を入れる保税地域等の所在地を所轄する税関長に対してしなければならない。」に改正された。この改正は、関税法上、原則として、その申告に係る貨物を保税地域等へ入れた後に行うものとする「輸出通関における保税搬入原則」を見直し、保税地域等への貨物の搬入前に輸出の申告を行うことができるとしたものである。

しかし、AEO ではない一般貨物の審査および輸出の許可については、通達規定で、“貨物の保税地域への搬入前に NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）を使用して輸出申告が行われた場合においては、当該貨物が保税地域へ搬入された時点で、再度、審査区分の選定の処理を行う（NACCS を使用して行う税関関連業務の取り扱いについて、平成 22 年 2 月 12 日財関第 142 号改正）。”とされていることから、現実に保税搬入原則はなお存続していることになる。すなわち、関税法第 67 条の 2 の改正により輸出貨物について保税搬入原則が廃止されたわけではない。

一方、AEO 貨物については、輸出貨物を保税地域へ搬入することなく申告し許可を受ける（関税法第 30 条の 1-5）。また、輸出申告官署の自由化により輸出申告の特例（関税法第 67 条の 3）として、特定輸出者（AEO 輸出者）と通関手続きを認定通関業者（AEO 通関業者）に委託した特定委託輸出者（AEO でない一般輸出者）は、“いずれかの税関長に対して輸出申告をすることができる。”ただし、特定委託輸出申告を行うときは、その申告に係る貨物が置かれている場所から当該貨物を外国貿易船等に積み込もうとする開港、税関空港までの運送を特定保税運送者（AEO 運送者）に委託しなければならない、としている。

なお、これらの規定は、AEO 事業者に対する特例であるが、2020 年 10 月 19 日現在、AEO 輸出者は 231 者、AEO 通関業者は 226 者に留まっている。反面、AEO でない一般輸出者（例えば中小製造業のうち輸出関連企業は約 6,000 者と推定）には依然として保税搬入原則が適用されていることに留意すべきである。

さらに、問題点として、特定委託輸出者は、AEO 通関業者を利用することにより、特定輸出者の場合と同様工場などで輸出の許可を受けることができるが、AEO 通関業者は、特定委託輸出申告の取り扱いに際し自らが過大な責任を負うとして当業務を引き受けていない。この点、どのように対処すべきか、さらなる

図表2 輸出申告にかかわる規定とその運用

輸出申告の種類	規定	運用	海外の例(米国およびEU)
一般輸出者 (うち中小企業は約6,000者と推定)	保税搬入原則は、関税法(第67条の2)で見直されたが、貨物の検査および許可については、貨物が保税地域へ搬入された後に行う(財関142号)。	工場通関などが可能としても、CY搬入後の許可となるため輸出手続きの迅速化(リードタイムの短縮)にはならない。保税搬入原則が存続している。	米国、EUとも、どこでも何時でも申告ができる。保税搬入原則は適用されない。ただし、船積港で輸出の許可が確認される。
AEO輸出者 (2020/10/19現在231者)	いずれかの税関長に対して輸出申告をすることができる(関税法第67条の3)。	検査は少ない。ただし、申告書類の作成などに時間を要するため現実にはCY通関が多い。	一般輸出者に比較し検査が少ない。EUでは簡素化のAEOにのみ簡素化制度が適用される。
AEO通関業者 (2020/10/19現在226者)	いずれかの税関長に対して輸出申告をすることができる。ただし、港湾や空港までの輸送を特定保税運送者に委託する要件がある(関税法第67条の3)。	通関業者は自らが輸出者ではないことから過大な責任が課せられるとして特定委託輸出者(一般輸出者)の工場などで通関を引き受けない。	通関業者が自らが荷主として輸出申告をする場合を除き、あくまでも荷主の代行者として対応する。荷主の管理責任を通関業者が負うことはない。

出所: 関連法規に基づき筆者作成。

検討が望まれる。

上記の輸出申告にかかわる規定とその運用について図表2に取りまとめた。

### (b) 保税搬入原則の問題点

税関手続きが自動化される前、輸出貨物の通関手続きについては、欧米各国とも届出制度に近い形態を採っていた。輸出貨物を税関が定めた保税地域へ強制搬入させ、そこで始めて申告を受理する保税搬入原則はわが国固有の制度といえよう。輸出貨物の保税搬入原則について主要国の実態を以下に取りまとめた(図表3)。

図表3 輸出貨物についての各国の保税搬入原則の適用

国	保税搬入原則の有無	参照
日本	あり	一般貨物は、どこでも申告ができるが、CY(保税地域)へ搬入後許可を受ける。ただし、AEO貨物は特例として保税地域へ搬入することなく許可を受ける。
英国	あり	どこでも申告ができる。輸出港のCYへの貨物の到着を船社が税関システム(CHIEF)へ通知し許可を受ける(一般貨物の場合)。
ドイツ	なし	内陸税関へ申告し許可を受け、その許可証を船積港の税関が確認し船積を許可する。
米国	なし	どこでも申告し、輸出の承認番号ITNを本船出航の24時間前(航空機出発の2時間前)までにキャリアに通知する。船積後申告の制度もある。許可制度ではないとしても軍需物資や規制品目は厳しく規制されている。
カナダ	なし	許可制度ではなく届出(Export Reporting)制度である。
中国	あり	自社施設でコンテナに詰め、所轄税関で許可を受け輸出港税関で確認を受ける場合と、同様自社施設でコンテナに詰め港頭の保税地域で許可を受ける場合がある。
香港	なし	届出制で、輸出後14日以内に申告する。
韓国	なし	1998年1月に保税運送と保税保管の制度が廃止された。

出所: 現地調査ならびに各国関連資料より作成。

なお、わが国と同様 EU 諸国でも輸出の申告手続きに許可制度を導入しているが、基本的に貨物の蔵置場所にかかわらず輸出の許可を受けることが可能であり、許可を受けた貨物は外国貨物として取り扱うという規定は適用されない。また、米国の場合、輸出貨物には、輸入貨物と同様な保税管理を行う必要はなく、何時でも、どこでも輸出の承認を受けることができる。この制度は、一見、届け出の制度とみなされるが、筆者の実務経験からも、運用の面で、わが国の制度よりも米国の規制がより厳しい。

在来船の時代には、まず、貨物を港頭地区の保税蔵置場へ集約し、そこで税関審査部門による審査の後、必要に応じ現物検査を経て許可を受けていたが、現在、税関の審査制度は世界的に自動化されている。わが国では、NACCS により輸出申告についての審査区分の選定が自動的に行われ、区分 1（簡易審査扱い）、区分 2（書類審査扱い）、または区分 3（検査扱い）が決定する。

このシステムによる審査は、国により審査区分の設定に相違はあるとしても世界的に共通する方式である。わが国では、区分 1 の選定率は 90%以上といわれるが、例えば、英国では、わが国の区分 1 に相当するルート 6（即許可事後審査なし）は 99%である。また、米国では、AES（Automated Export System）を通じ輸出申告を行うが審査区分の選定はない。特定輸出者に限り船積み後の申告も可能である。ただし、商務省や税関による審査は、船積み後の調査を含めて厳しい。それは、品名の正確な表示などの書類上の技術的な審査よりも、例えば、輸出禁止国への迂回輸出などセキュリティにかかわる監査などが厳密に行われている。実例として、特定の船積みについて事後調査が行われ確認のため積戻しが要求されたが、不可能なため高額な罰金が科された例がある。米国は、届出制度のためわが国に比較し審査が不備であるとの批判は当たらない。

わが国税関の見解によると、NACCS による自動審査が行われるとしても税関の確認が必要なことから時間外執務要請届の提出が求められ、貨物を保税地域へ搬入の後許可を下すことにより、貨物の差し替えなどを防ぐという。しかし、在来船の時代にすべての輸出貨物を一旦港頭地区の保税上屋などへ搬入させ、そこで審査のうえ許可を下すというプロセスから、貨物の流れはコンテナによるドア・ツウ・ドアの一貫輸送に変化している。国際的な取引の内容も多様化しており、それらの取引の正当性やセキュリティの観点からの確認も必要である。単に貨物を保税地域へ搬入させ、そこで申告の内容と現物を照合するという従来の保税搬入原則の目的を超えた状況の変化がみられるのではないかと。

一方、輸出者にとって国際取引を有利に展開するためには、リードタイムの短縮が必須であり、わが国の輸出申告手続きにおける保税搬入原則は、そのニーズを阻害するものといえよう。

このような状況のもとで、わが国においても、現行の輸出手続きにおける一般貨物にかかわる規制を見直し、わが国の輸出者ならびに関連業界が国際競争上有利な展開を行えるようさらなる改革の実行が求められる。なお、AEO 制度についても認定者の増加が期待できない状況にあることから、認定者の要望に応える制度の改善が必要であろう。

### (c) 保税搬入原則廃止にともなう効果

①まず、国土交通省の調査によると（図表 4）、どこで申告するかについて、A の従来の港湾地域の海貨業者の施設（保税蔵置場）などへ貨物をバラで配送し、そこで申告し許可を受けコンテナに詰めた後船社の CY へ搬入する場合と、B の工場などでコンテナに詰め CY へ搬入した後通関する形態に分かれている。

それでは、輸出申告に保税搬入原則が廃止され、どこからでも申告し許可を受けることが可能になった場合を想定すると、まず、C の合計欄の保税地域への搬入～搬出が不要となることから、3.4 日が削減される。すなわち、保税搬入原則が廃止された場合の効果として 3.4 日のリードタイムの短縮が実現する。

②次に、(A) 工場でコンテナに詰め同時に工場を通関する場合（AEO 輸出者）と (B) 同じく工場でコンテナに詰めるが CY へ搬入した後通関する場合（AEO 輸出者および一般輸出者）に要する時間を比較してみる（図表 5）。CY 滞在時間は、(A) の場合は、工場を通関済みのため通関のための時間は不要、(B) の場合は、

図表4 輸出関連手続きに要する所要日数

(単位:千トン、日)

A 詰め前 (保税蔵置場通関など)			B 詰め後 (CY 通関)			C 合計		
貨物量	搬入～搬出	搬入～船積	貨物量	搬入～搬出	搬入～船積	貨物量	搬入～搬出	搬入～船積
2,483	3.9	7.0	4,930	3.2	5.0	7,453	3.4	5.7

注:輸出関連手続きとは、申告蔵置場所への搬入→申告→許可→搬出→船積みをいう。貨物量の比率は、Aの2,483千トンの(33.3%)対Bの4,930千トン(66.2%)となりCY通関が多い。合計Cの3.4日はA+Bの搬入～搬出の合算平均数値。

なお、貨物量には AEO 貨物も含まれる。

出所:国土交通省港湾局「平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」集計表40-1-1、港湾別輸出入関連手続き所要日数(輸出)。実態調査の期間:平成30年(2018)11月1日から11月30日まで。

図表5 工場通関とCY通関の比較

作業範囲	(A) 工場バンニング・工場通関 —AEO 申告—	(B) 工場バンニング・CY通関 —AEO および一般申告—
工場通関に必要な時間 (コンテナ詰めと同時に申告ができるか)	計画梱包のため書類は事前作成 審査区分1 (簡易申告) のため即許可	コンテナ詰め後の書類作成のため工場 申告ができない
CY 搬入～ (申告～許可) ～搬出	許可済みのため不要	3.2 日
ターミナル内船積み作業	1.8 日	1.8 日
合計ターミナル搬入から船積みまで	1.8 日	5.0 日

出所:国土交通省「平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」集計表40-1-1 港湾別輸出入関連手続き所要日数(輸出)より作成。

CYで通関するため3.2日を要している。そこで、AEO、一般輸出者にかかわらず、すべての輸出貨物に工場バンニング・工場通関が可能となれば、すなわち、保税搬入原則が廃止されれば、3.2日のリードタイムの短縮が実現する。

しかし、ここで留意すべき現実的な問題として、AEO輸出者であっても必ずしも工場に通関していない。むしろ従来と同様工場にコンテナを詰め、コンテナをCYへ搬入後CYで通関している例が多い。何故か、それは、コンテナ詰めが完了次第直ちに輸出申告に必要な書類の作成ができないから、といわれている。しかし、本来、該当製品の出荷は、受注オーダーごとに確定しており、梱包形態の異なる多種類の部品出荷などの例を除き、完成品の場合、コンテナに詰める数量は事前に準備される。このような計画梱包の場合、あらかじめ船積書類を作成し、コンテナ詰めが完了の時点で最終確認を行い直ちに申告ができることになる。コンテナ詰め後、始めて書類の作成にかかるわけではない。

留意すべき点として、わが国の多くのメーカー、特に、その物流部門は、なお、現物管理主義を踏襲しており、電子(デジタル)管理体制に移行していないといわれている。関連して、わが国では、AEO輸出者に対して、貨物の蔵置場所にかかわらず、いずれかの税関長に対しても輸出申告を行うことを可能とする申告官署の自由化が2017年10月から実施されている。この制度は、各港から出荷される自社の輸出貨物を本社(統轄部門)で一元的かつ効率的に管理し、全社的なリードタイムの短縮を意図するもので、EU関税法(Union Customs Code)を参照した最新の手続き簡素化制度であるが、必ずしも有効活用されているとはいえないのではないかと懸念される。何故か。それは、税関のみならず、わが国の企業を含めた輸出貨物の管理体制が依然として現物主義に立脚しているからではないかと想定される。

一方、各国の税関による貨物検査の手順をみると、わが国税関の検査の目的は、セキュリティ検査も含め、主として書類に記載された品目と現物との確認にあり、荷主の代弁者として通関業者の立ち合いが必要である。一方、米国と欧州諸国、特に米国では、セキュリティにかかわる検査に主眼が置かれている。申告

書類に記載された品目や輸入者との取引にかかわる審査については、現物ではなく、輸入者の事務所へ立ち入り厳密な調査を行う場合が多く、現物検査に際し通関業者の立ち合いは要請されない。

以上の事例を取りまとめると、わが国では、税関手続きのみならず関連する分野で未だ現物主義が存続し、それが、わが国の輸出手続きの円滑化に大きな障害となっているといえるのではないかと。

**(2) 輸入申告における到着前申告の全面的導入と保税搬入原則の見直し**

**(a) 関係法規定の確認**

輸入申告については、関税法第 67 条の 2-3 で、「輸入申告は、その申告に係る貨物を保税地域等へ入れた後にするものとする。」ただし、当該貨物につき、特例輸入者（AEO 輸入者）又は特例委託輸入者（AEO 通関業者を使用する一般輸入者）が政令で定めるところにより輸入申告を行う場合はこの限りでない、としている。すなわち、特例輸入者ならびに特例委託輸入者の場合は、貨物が到着する前に申告をすることができる。なお、この場合、特例輸入者には、検査等の必要がないと認められる場合に輸入を許可し、特例委託輸入者は、審査及び必要な検査が終了するとともに当該申告に係る貨物が保税地域へ搬入された場合に輸入が許可される（関税法基本通達 67-3-18）。すなわち、基本は、保税搬入原則の維持であり、AEO 事業者には、特例として当原則の適用を除外することとなる。なお、申告官署の自由化による輸入申告について、特例輸入者又は特例委託輸入者は、輸入申告の特例（関税法第 67 条の 19）として、「いずれかの税関長に対して輸入申告をすることができる。」としている。

2020 年 10 月 19 日現在、100 者の輸入者、226 者の通関業者がそれぞれ AEO の認定を受けているが、簡素化制度を有効活用しているか否か定かではない。まずは、現状の「船卸し～CY 搬入～申告」の手続きに対応する基本的な作業体制を見直し、「到着前申告」の貨物の流れにも対応できるよう変革しないか限り、AEO としての特典を現実享受することにはならない。

**(b) 到着前申告の導入にとまらう効果**

①ここで、まず、国土交通省の調査による図表 6 の“輸入関連手続きに要する所要日数”をみる。

標準的な形態として A の取出前（船卸し後 CY で通関する場合）と B の取出後（船卸し後 CY から取り出し保税蔵置場などで通関する場合）に分かれるが、CY 通関が 76%と圧倒的に多い。保税地域搬入から許可までの A+B 合計の平均所要日数は 2.8 日である。AEO には到着前の通関が可能であるが表示されていない。すなわち、ここで、すべての貨物に到着前の申告を可能とすると、リードタイムが 2.8 日短縮されることになる。

②一方、財務省の調査によると（図表 7）、搬入から許可までに要する時間は、全コンテナ貨物で 1.3 日、AEO と AEO による自由化申告貨物は、それぞれ 1.2 日と 1.3 日である。問題は、AEO ならびに自由化申告

図表 6 輸入関連手続きに要する所要日数

（単位：千トン、日）

A 取出前 (CY 通関など)			B 取出後 (保税蔵置場通関など)			C 合計		
貨物量	搬入～許可	船卸し～許可	貨物量	搬入～許可	船卸し～許可	貨物量	搬入～許可	船卸し～許可
9,113	2.3	3.2	2,853	4.4	7.4	12,030	2.8	4.2

注:輸入関連手続きとは、船卸し→搬入→申告→許可をいう。貨物量の比率は、Aの 9,113 千トンの(75.8%)対 Bの 2,853 千トンの(23.7%)となり CY 通関が多い。合計 C の 2.8 日は、A+B の搬入～許可の合算平均数値。

出所:国土交通省港湾局、平成 30 年度「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」集計表 40-1-2 港湾別輸出入関連手続き所要日数(輸入)(実態調査期間:平成 30 年(2018)11 月 1 日から 11 月 30 日まで)より作成。



図表7 輸入通関に要する時間

(単位: 時間)

	入港～搬入	搬入～申告	申告～許可	(搬入～許可)	合計所要時間
全コンテナ貨物	29.2 (1.2 日)	30.1 (1.3 日)	2.1	(32.2 (1.3 日))	61.4 時間 (2.6 日)
AEO コンテナ貨物	19.4 (0.8 日)	27.7 (1.2 日)	0.1	(27.8 (1.2 日))	47.2 時間 (2.0 日)
自由化申告コンテナ貨物	30.0 (1.3 日)	29.6 (1.2 日)	1.9	(31.5 (1.3 日))	61.5 時間 (2.6 日)

出所:財務省「第12回 輸入通関手続きの所要時間調査」、平成30年(2018)7月6日(調査期間:平成30年(2018)3月12日から18日まで)より作成。

は、貨物が到着する前の申告が可能なることから、すべて到着前に申告すれば、CYへ搬入した後申告するまでに要する時間は不要となるはずである。この“搬入から申告”までの時間とは、貨物が船卸しされCYへ搬入した後、その搬入の確認をターミナルが取りまとめてNACCSに伝達するまでの時間帯をいう。この搬入確認は、わが国の保税搬入原則にもとづく保税地域へのコンテナの搬入確認のために必要なプロセスであるが、現状では手動による処理が多く、まとめて伝達するため、申告までに全コンテナ貨物で1.3日を要しているものと推測される。そこで上記①と同様、この搬入確認を不要とし、すべての貨物に到着前の申告～許可を可能とすると、輸入貨物の納入を1.3日早めることが可能になる。

ただし、上記①②とも審査区分3の検査指定貨物については船卸し後の検査となる。

一方、何故、AEO申告と自由化申告の「搬入から申告」までに、それぞれ1.2日を要しているのか。おそらく、わが国の輸入者は、申告価格が確定しなくても、まず貨物を引き取り販売ルートに乗せ、関税や消費税は後刻支払うことによるメリットを未だ認識するまでに至っていないのか、または、AEO貨物として、到着までに引き取り申告をして許可を受けても、貨物を船卸ししてターミナルから搬出するまでの作業手順が一般貨物と同じであるため、許可済み貨物について、別途早期搬出ができないなどの理由によるものと推測される。ここで、保税搬入原則についての実態を解明する。

### (c) 保税搬入原則の問題点

関税や消費税の徴収、その他必要な検査やセキュリティの確保のため輸入貨物を一旦税関の管理下に置くことは必須条件である。米国では、許可前の内陸輸送については、わが国と同様徹底した保税管理を行っているが、一方、すべての貨物に到着前の申告を認めている。船卸し後、貨物を保税地域であるCYに搬入した後申告を受理する制度ではない。EUの大陸諸国では、船卸し後、輸入者が所在する内陸地点まで輸入貨物を保税運送(T1)し、そこで所轄税関に輸入申告をする例が一般的である。到着地の鉄道やトラックのターミナルが必ずしも保税地域である必要はない。

保税搬入原則とは、輸入貨物を船卸し後、税関が指定する保税地域へ貨物を搬入しない限り申告が受理されないことをいう。わが国では、AEO申告を除き、一般貨物の場合、保税地域へ貨物を搬入しない限り申告は受理されない。一方、米国やEU諸国でも、輸入許可を下す前の輸入貨物には、厳しく保税管理を行っているが、保税搬入原則は適用されない。

では、その差がどのような結果をもたらすのか。それは、輸入貨物の引き取りに要するリードタイムの差である。現在、各国とも税関審査は輸出、輸入とも自動化されており、わが国では、9割以上が区分1(簡易審査扱い)で即時許可となり、税関の直接審査を受ける区分2(書類審査扱い)および区分3(検査扱い)は10%以下と推定されることから、すべてのコンテナ貨物を本船から陸揚げした後、CYへの搬入を確認し、そこで輸入の申告を開始する必要はない。本船上で許可を受けた貨物がCYへ搬入するまでにすり替えられる危険性はない。また、本船上で審査区分1の許可を受けた貨物は、CY搬入後申告しても自動審

査のため同様区分1で許可が下りる。しかし、それでも、税関担当官の確認が必要との意見があり、わが国では、区分1貨物であっても「時間外執務要請届」の届出が必要とされている（輸出入・港湾関連情報処理システムを使用して行う税関関連業務の取扱いについて（平成22年2月12日財関第142号））。

なお、欧米諸国で税関手続きについて時間外の執務要請届が必要とされている例はない。

### (3) 海上コンテナの鉄道輸送

海上コンテナの鉄道輸送は、世界の輸送市場で極めて標準的な輸送手段であるが、わが国では有効利用されていない。それは、海上コンテナの時代が到来した当時、その対応にかかわる国としての政策判断が必ずしも適切ではなかったといえるかもしれない。しかしながら、わが国が輸出入貿易市場において有利な展開をはかるためにも、海上コンテナの鉄道輸送は必須であり、国としてのインフラ構造の改革が早急に求められる。

#### (a) 国際市場での比較

米国では、ダブル・スタック・トレイン（コンテナの2段積み列車）が海上コンテナの標準的な輸送形態であるが、国土の相違からわが国での実施は難しい。ここでは、EUの実績を参考にする。

すなわち、わが国の海上コンテナの輸送手段の分担率は、トレーラーが輸出で94.5%、輸入で98.6%、鉄道が0%に近いシェアであるが（図表8）、EU統計局（Eurostat）によると、EUでは、鉄道輸送に占める海上コンテナのシェアは17.9%で、輸送モードごとの分担率をみると、鉄道が19.4%、道路が30.1%などである（図表9）。EUとしては、地球温暖化対策などの見地からトラック輸送の縮小を目指し、鉄道を含めた他輸送モードの使用を積極的に促進している。

図表8 わが国の海上コンテナの輸送手段

（単位：％）

	ターミナル内	トレーラー	鉄道*	はしけ・内航 ・フェリー	その他	合計
輸出	0.9	94.5	0.0	4.4	0.1	100（7,453千ト）
輸入	0.2	98.6	0.0	1.1	0.2	100（12,030千ト）

注：\*鉄道の取扱い実績 輸出1,779ト、輸入1,224ト。

出所：国土交通省港湾局「平成30年度全国輸出入貨物流動調査」集計表18-1-1-2 および18-2-1-2より作成。

図表9 EUの海上コンテナの主な輸送手段

（単位：％）

道路輸送	鉄道	近海輸送	内陸水運	合計
30.1	19.4	46.9	3.6	100
(116)	(75)	(181)	(14)	(386 billion tkm)

注：近海輸送はEU域内、内陸水運はEU域内河川輸送、2017年実績

出所：Eurostat, EU Transport in figures 2019, Freight transported in containers - statistics on unitization, July 2020より作成。

**(b) 海上コンテナの鉄道輸送が実現しない諸要因 (図表 10)**

それでは、何故、わが国では海上コンテナが鉄道輸送されないのか。それは、海上コンテナが導入された当時のわが国の内陸輸送構造が海上コンテナの輸送に適していなかったこと。鉄道輸送の効率性やコスト効果が認識されなかったことなどによる。しかし、海上コンテナのわが国内陸輸送の最適化を求めると、トレーラーによるドレージと内航輸送に加え、鉄道輸送を除外することはできない。現状のわが国のインフラならびに鉄道機材の構造上の諸問題を踏まえ、それらの改善をはかり、世界の主要国と同様、わが国においても海上コンテナの鉄道輸送の実現に向けて、中・長期展望のもとで改革を促進することが避けて通れない状況にある。

図表 10 海上コンテナの鉄道輸送が行われない諸要因

課題	わが国の実態	諸外国の現状
世界的なコンテナリゼーションへの対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・箱型トレーラーは標準的な輸送機材ではなかった（主として平ボディトラック）。</li> <li>・コンテナ港の建設が地方港へ拡散された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・箱型トレーラーが一般的な輸送機材であり、鉄道車両に箱型トレーラーを積載することは標準的な輸送形態。</li> </ul>
JR 貨物の経営上の問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1987年の国有鉄道の分割民営化にあたり路線部分はJR旅客会社6社が所有・維持し、JR貨物は列車走行量に応じ路線使用料を旅客会社へ支払う、など。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・欧米各国とも貨物鉄道と旅客鉄道の経営は完全分離されており、コンテナ列車の運営方式などは各貨物鉄道の独自の経営判断に基づき実施される。</li> </ul>
海上コンテナの取扱いにかかわる運営上の諸問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・わが国の標準コンテナは国内輸送用の12フィート(5ト)コンテナであり、路線(トンネルを含め)、積載貨車、鉄道ターミナルの施設、作業機器とも海上コンテナのために整備されていない。</li> <li>－40ftコンテナ取扱いのための大型荷役機器が配備されているのは全国で5駅のみ。</li> <li>－40ft背高コンテナの輸送可能区間は限られている(東京～中部・近畿～九州区間は不可)。</li> <li>－主要鉄道ターミナルでのオフドックCY運営のためのスペース、機器の整備は限定的である。</li> <li>－オンドックレールの導入について、横浜本牧、東京大井ふ頭での早急な実施が望まれる(新潟港は実施済み)。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海上コンテナの重量、高さの制限などは内陸トレーラーの規格に準じて定められており、積載貨車、鉄道ターミナルの施設、作業機器とも海上コンテナの取扱いに問題はない。</li> <li>－輸出の空コンテナの引き取り、輸入の空コンテナの返却とも基本的に鉄道ターミナル(またはデポ)で取り扱う。</li> <li>－40ft背高コンテナが輸送できない区間はない。</li> <li>－多くの鉄道の内陸ターミナルはスペース、荷役機器ともオフドックCYとしての体制が整備されている。</li> <li>－オンドックレールは極めて一般的な作業形態でほとんどの港湾で導入されている。</li> </ul>

出所: 国土交通省「輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査報告書」平成27(2015)3月ならびに関連資料、実態調査などにより作成。

**(c) 鉄道ターミナルのオフドックCY化、主要港湾におけるオンドックレールの導入による海上コンテナの定時・定期輸送の拡充**

わが国で海上コンテナの鉄道輸送を本格的に実施するためには、車両構造の改造、機器の整備に加え、主要鉄道ターミナルにおけるオフドックCYの整備・拡充、主要港湾コンテナターミナルへのオンドックレールの導入が必須である。国内貨物用に建造された車両や施設のままでは海上コンテナの効率輸送を行うことは難しい。

**① オフドックCYの拡大**

欧米諸国では、船社が内陸地点の鉄道ターミナルをオフドックCYとして、そこで空コンテナや実入りコンテナの受け渡しを行うことが極めて標準的な作業形態となっている。輸入の場合、船社がドアデリバリーと称し実入りコンテナを納入先まで配送することや、輸出では、船社が空コンテナを指定の工場まで届ける

ことも可能である。

わが国では、船社は、これまで、内陸地点の貨物についても港湾のCYやデポをコンテナの受け渡しの起点として、内陸地点にオフドックCYを設定してこなかった。しかし、最近になり一部の船社は、例えば盛岡鉄道ターミナルなどをオフドックCYとして一貫サービスを開始している。今後、わが国においても船社やNVOCC（フォワーダーによる利用運送）の鉄道利用による内陸サービスの拡大が大きく期待される—

- ・内陸地点の主要鉄道ターミナルを船社やNVOCCのCY（保税）とすれば、輸出入コンテナとも通関を含め、港湾のコンテナターミナルで行われているのと同様な作業を鉄道ターミナルで行うことが可能となる。
- ・実入りコンテナ、空コンテナの港頭地区と内陸地点間のドレージ輸送費が大幅に削減される。

#### ②オンドックレールの導入

同時に、差し迫った課題としてコンテナターミナルへの鉄道側線（オンドックレール）の導入がある。これは、世界の港湾に共通する標準的な運営体制であり、わが国でも在来船の時代には使用されていたが、コンテナ船には不要とのことで撤去された。

実施されれば、例えば、JR東京貨物ターミナルと東京港大井ふ頭などの港湾に近接した鉄道ターミナルとコンテナターミナル間の輸送時間とコストが削減され、鉄道による海上コンテナ輸送の競争力が一段と高まる。同時に、ターミナルゲートの運営改善に寄与する。すなわち、

- ・現実的な改善効果として、港頭地区に近接した鉄道ターミナルとコンテナターミナル間のショートドレージが不要となる。
- ・輸送時間の短縮、運賃の低減に加え、港湾ターミナルのゲートの渋滞が緩和される。

## IV 改革の実行

いま、輸出入手続きや物流管理のデジタル化が世界的に進展しているなかで、わが国の税関手続きは「保税搬入原則」をなお維持し、多くのメーカー物流は「現物管理主義」を継続している。世界市場でわが国の輸出シェアを高め、輸入物流の効率化をはかるためにも、ここで、さらなる制度改革の実行と業界慣行の改善が求められる。

貿易手続きと関連するインフラの分野でもデジタル化の推進は必須である。官、民とも現実的な開発が試行されておりその成功が期待される。しかし、現行の制度をベースとして情報伝達の効率化をはかっても抜本的な改善は期待できない。問題は、基本となる制度の改革である。そこで、本研究報告では、二つの改革目標を取り上げた。一つは、わが国の税関手続きに依然として存続している「保税搬入原則」の完全廃止であり、一つは、「海上コンテナの鉄道輸送」の本格的実施である。この二つの改革を実現することにより、わが国の輸出入手続きとインフラ構造を世界水準に近づけることができる。

### 1 保税搬入原則の廃止にともなう経済効果

それでは、その効果をどのようにみるか。まず、保税搬入原則が完全廃止されれば、輸出では、未だに存続している港湾地域でのコンテナ詰めにとまなう通関は不要となる。AEOの特例としてではなく、すべての貨物は、港湾地域、内陸地点にかかわらず、保税ではない荷主やフォワーダーの施設などで、何時でもコンテナに詰めそこで通関をすることが可能になる。工場などでコンテナに詰めた貨物を船社のターミナル(CY)へ持ち込んだ後通関する必要はない。

一方、輸入では、AEOにかかわらず、すべての貨物に到着前の通関が可能となり、船卸し後CYでの通関が不要となる。

すなわち、輸出、輸入とも保税搬入原則の廃止によりリードタイムの大幅な短縮が実現し、貿易量拡大の

効果をもたらすことになる。

問題は、その改善効果をどのように評価するか。現実的には、企業の実態調査が必要となるが、当研究報告の段階では、世界銀行の研究報告「貿易と時間」の要旨に基づきわが国の全体像を概観することとする。すなわち、「製品の出荷が船積みまでに1日遅れるごとに貿易量を少なくとも1%削減させる」との理論である<sup>9</sup>。

## (1) 輸出

財務省貿易統計によると2019年の海上コンテナ貨物の輸出累計額は34,012,802百万円で、その1%は340,128百万円となる。国土交通省の実態調査によると、すべての輸出貨物の輸出手続きに要する申告蔵置場所（保税地域）への搬入から搬出までの合計所要日数に3.4日を要している（図表4のC合計欄）。そこで、AEOを含めすべての輸出申告に保税搬入原則の適用を廃止した場合、この3.4日のうち、申告から許可までに要する時間を3日と想定すると、340,128百万円×3日=1,020,384百万円、すなわち、年間約1兆204億円が通関手続きのさらなる改革による貿易量の増効果とみなされる。

## (2) 輸入

同じく財務省貿易統計による2019年の海上コンテナ貨物の輸入累計額は32,465,534百万円で、その1%は324,655百万円。まず、国土交通省の実態調査（図表6）によると、搬入から許可までの合計所要日数は2.8日。一方、財務省の輸入通関手続きの所要時間調査（図表7）によると、全コンテナ貨物の搬入から許可までの時間は1.3日となっている。両者の調査の差については不明であるが、ここでは、財務省の数値を参照する。すなわち、すべての貨物に到着前の通関を可能とすると、このCY搬入から許可までの1.3日は不要となる。ただし、要検査貨物などもあることから、削減効果を1日とすると、上述した輸入総額の1%である324,655百万円、すなわち、年間約3,247億円の貿易量の増が見込まれる。

輸出および輸入とも保税搬入原則にかかわる制度改革にともなうリードタイム短縮の効果として、輸出入合計で年間約1兆3,450億円のトレード拡大の効果が期待できる。わが国固有の制度「保税搬入原則」の廃止にともない期待される経済効果である。

## 2 鉄道輸送のオペレーション改革

海上コンテナの鉄道輸送が実現しない基本的な理由は、1960年代の後半、わが国に海上コンテナが導入された当時の国の政策決定、コンテナポートの地方分散建設に起因する。それにより、各港でのコンテナの集配は、海上コンテナ業者のトレーラーによるドレージとした。シャーシーはドレージ業者の所有である。ドレージの起点は、それぞれの港湾であり、運賃表は、空コンテナの引き取り、返送込みで設定されている。

これまで船社が内陸地点で荷主にコンテナを受け渡すことはなく、フォワーダーもサービスの起点を港湾地域においている。正しく、コンテナのドア・ツウ・ドア輸送の基本設定に反する港湾集中主義にもとづく運営である。そして、いま、船社は、自らの経営効率化を目指し船舶を大型化し寄港する港湾数を削減している。

そのような背景のもとで、そして、現実的なドライバー不足や環境問題への対処が求められるなかで、鉄道による海上コンテナの輸送体制の整備は、避けて通れないわが国としての喫緊課題である。本研究報告で抽出したテーマ“オフドックCYの拡大”と“オンドックレールの導入”は、差し迫った改革案件であり国土交通省の報告書にもその必要性が明示されている<sup>10</sup>。ただし、この鉄道にかかわる改革テーマは、国として早急に方向を定め実行すべき課題であり、国主導のもとで即刻実行に踏み切るべきと提言する。

### 3 まとめ

この改革テーマは、手続きや制度の改革に関連する経済効果を主眼とした提言だけではなく、将来展望のもとで国としての方向を定めることを視野に入れて作成した。個人情報や企業情報の偏重、製品や技術開発への投資不足、デジタル化への表面的な迎合、旧来から継続する手続きや制度の改革に向けての行動力の希薄さなど、時代が変わり価値観も変化している。2000年代に入りこれまで官・民協調し改革を促進してきたが、いま、再度改革を実行に移す基盤が求められている。さらなる積極的な取り組みに期待したい。

### 引用・参考文献

- 日本機械輸出組合（2008）、「通関・物流効率化とセキュリティ確保の比較調査」
- World Customs Organization（2012）, "SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade".
- 平田義章（2012）, 「関税法改正による輸出手続の簡素化」『日本貿易学会誌』第49号。
- 日本関税協会（2012）, 「貿易の円滑化と税関手続等に関する研究会【報告書】」。
- World Trade Organization（2014）, "Protocol amending the Marrakesh Agreement establishing the World Trade Organization", Agreement on Trade Facilitation, WT/L/940.
- 平田義章（2014～2015）, 「連載：わが国の輸出入手続きの効率化に向けて」日本機械輸出組合。
- 国土交通省鉄道局、総合政策局（2015）, 「輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査」報告書。
- 平田義章（2013～2017）, 「連載：物流セキュリティーの行方」日刊CARGO。
- 財務省（2018）, 「第12回輸入手続きの所要時間調査」。
- 平田義章・加賀谷克己（2018）, 「日本企業の国際競争力の強化に向けて」『日本貿易学会研究論文』第7号。
- 平田義章・加賀谷克己（2018）, 「わが国の輸出入手続きの新たな展開に向けて」『港湾経済研究』第56号。
- 国土交通省港湾局（2019）, 「平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査業務報告書」。
- 平田義章（2018～2020～）, 「連載：貿易手続きとインフラ構造改革」日本海事新聞。

---

<sup>1</sup> 平成30年3月27日の「貿易手続等に係る官民協議会取りまとめ」で、輸出貨物のリードタイム削減のための方策として、方策①～情報のカットタイムは2日前まで、貨物搬入については1日前まで、方策②～情報のカットタイムは3日前まで、貨物搬入については1日前まで、方策③～情報提出、貨物搬入共にカットタイムを2日前までと定めた。

<sup>2</sup> 物流プロセスの最適化について、「輸出入・港湾諸手続の効率化を図るとともに、実際の貨物の流れを効率化することが、全体的な物流プロセスを最適化させるとの観点から、貨物の流れを規定する諸制度を見直すべきである。とりわけ保税制度に関しては、その適用実態や諸外国の状況を参考に、見直しを検討すること。」としている。

<sup>3</sup> 日本税関によると、AEO（Authorized Economic Operator）制度とは、「貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された事業者に対し、税関が承認・認定し、税関手続の緩和・簡素化策を提供する制度」としている。

<sup>4</sup> WTO 2013 News Items, Ninth WTO Ministerial Conference. WTO 2017 News Items, Trade Facilitation Agreement および、安田啓、ジェトロエリアリポート「「貿易円滑化」で貿易コスト削減」、2014年5月、貿易障壁の代表といわれる関税は、先進国では平均5%程度、中国、ロシア、タイでは平均10%。

<sup>5</sup> WTO WT/L/940, 28 November 2014, Agreement on Trade Facilitation, Article 7: Release and Clearance of Goods

<sup>6</sup> 日本税関の資料から2010年4月から2020年10月までの推移をみると、AEO輸出者は、233者から231者へ、AEO輸入者は73者から100者、AEO通関業者は21者から226者へ、その他、AEO保税承認者は、74者から143者、AEO運送者は、1者から9者へと推移している。AEO通関業者の増は通関業法の改正による。

<sup>7</sup> 輸出では、出発後（Postdeparture）申告、事前輸出情報（Advanced Export Information）、輸入では、ACE貨物引渡し（ACE Cargo Release）、輸入集中審査センター（Centers of Excellence and Expertise）、遠隔地申告（Remote

Location Filing) など税関手続き簡素化の制度が導入されているが、いずれも C-TPAT の認証がそれらの簡素化制運営の資格要件とはなっていない。

- <sup>8</sup> EU の AEO 制度は、AEOC - Customs simplifications (税関手続き簡素化)、AEOF- Customs simplifications/Security and safety (税関手続き簡素化とセキュリティとセーフティ)、AEOS – Security and safety (セキュリティとセーフティ) に分類され、2020 年 10 月 24 日現在の認定者数は、それぞれ 8,141 者、8,860 者、720 者である。
- <sup>9</sup> Simeon Djankov, Caroline Freund, Cong S. Pham (2006), “Trading on Time” *World Bank Policy Research Working Paper 3909*, Abstract: We determine how time delays affect international trade, using newly-collected World Bank data on the days it takes to move standard cargo from the factory gate to the ship in 126 countries. On average, each additional day that a product is delayed prior to being shipped reduces trade by at least 1 percent.

上記に基づき、本稿では、船積みまでの 1 日の遅延がトレードを 1 %削減させるとする解釈を、船積みまでの 1 日の短縮に置き換え、その効果を試算した。

- <sup>10</sup> 国土交通省の鉄道局と総合政策局による「輸出入コンテナ貨物の鉄道輸送の促進に向けた調査」報告書が平成 27 年 (2015) 3 月に公表され、次のように取りまとめている。「労働力不足や環境対策としてのモーダルシフトが重要性を増す中、これまでほとんど鉄道で輸送されてこなかった輸出入コンテナについては、ハード面やソフト面の課題解決が進むことで鉄道輸送へシフトするポテンシャルが大きい。多岐にわたる課題を解決するには、鉄道貨物事業者や利用運送事業者をはじめ、関係各社者の協力・連携が不可欠となる。対応すべき方策については、各事業者による取組は当然のこと、国の審議会において検討を深める等、官民連携を図りながら引き続きその具体化に向けて審議・検討する必要がある。」

【受領日 2020 年 10 月 30 日 受理日 2020 年 11 月 11 日】