

日本企業の国際競争力の強化に向けて

——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中長期展望——

平田 義章

(国際ロジスティクス アドバイザー)

加賀谷 克己

(株式会社ブリヂストン)

Strengthening International Competitiveness of Japanese Enterprises

—Medium to Long Term Perspective on Japan's Import/Export Procedures
and Related Infrastructure Systems Reform—

Yoshiaki HIRATA, International Logistics Advisor

Katsumi KAGAYA, Bridgestone Corporation

I 本研究の目的

2000年代の初めに、わが国では、輸出入ならびに港湾諸手続きの効率化に向けて改革の機運が高まり、日本経団連の提言、官民間の協議などが行われた結果、税関手続きの簡素化などにかかわる改革が一部実現した。しかし、現在、港湾や内陸輸送の構造的な改革は必ずしも現実に着手されているとはいえない。

一方、低廉な労働市場の中国などへ生産を移管したわが国を含む先進国の製造業は、目下、それらの低コスト諸国における賃金の上昇などに対処するため自国への生産回帰を試行している。

このような背景のもとで、わが国としても、EUとの経済連携協定（EPA）が2019年の発効を目指し大枠合意された例にみられるように、特定国とのEPAや自由貿易協定（FTA）が推進されるなかで、TPP（環太平洋パートナーシップ協定）の米国を含む実現は期待できない状況にあるとはいえ、わが国製品の高品質を維持し、わが国技術の国外流出を避ける意味でも生産の国内回帰は必須である。そして、わが国の生産コストに国際競争力があるとすれば（図表1）、狙いは、輸出入の手続きと船積みや引取りにかかわる時間とコストをいかにして削減するかにある。

本研究論文は、わが国製造業の国内生産復帰を実現させるため、輸出入手続きの簡素化、港湾オペレーションや鉄道などの内陸輸送の拡充にかかわる構造改革に焦点をあて、中長期的展望のもとで、わが国と企業の国際競争力強化のための提言を行うものである。そして、狙いは、それらの改革により、わが国企業がどれだけの経済効果を確保できるかにある。

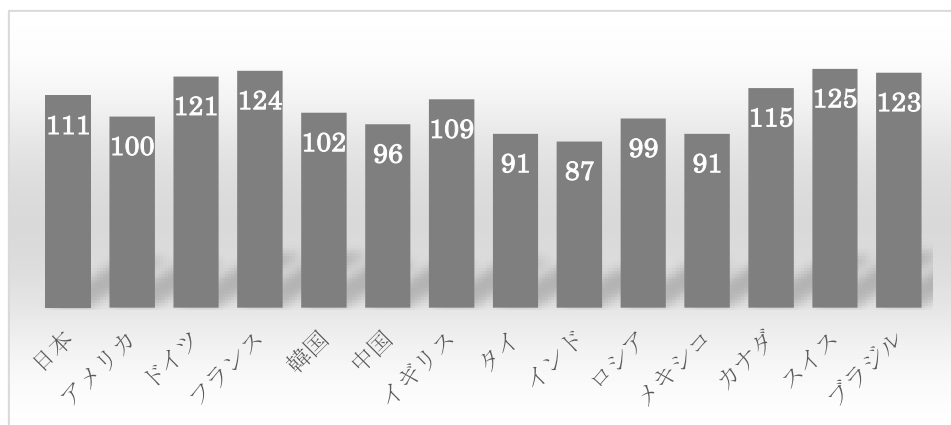
なお、輸出については、関税法などの改正により手続きの簡素化をはかることに加え、内陸地点の工場生産される製品の船積みについて、どのようにすれば効率的かつ低コストの運営ができるか、フォワーダー、船社、鉄道などを含めた関係当事者の支援が望まれる。輸入についても、同様、手続きの効率化とリードタイムの短縮による経済効果が求められる。

筆者平田は、日本貿易学会誌第49号（2012年7月）で「関税法改正による輸出手続の簡素化」と題し、平成23年（2011年）10月1日に施行された関税法の一部改正とその経済効果について報告した。そして、本研究論文では、2017年10月8日にNACCS（輸出入・港湾情報処理システム）の更改に合わせて実施さ

れた「輸出入申告官署の自由化」にかかわる関連法の制定を踏まえ、わが国の国際競争力強化のため、さらなる輸入手続きと輸送インフラの改善について、その改革への方向を示唆することとする。

なお、本研究論文に記載した経済効果の策定については、元トヨタ自動車（株）、元自動車工業会会長山田英知氏より詳細にわたりご協力をいただいた。同氏のご尽力に深甚な謝意を表するとともに本研究論文がわが国の輸出入業務に携わる関係各位の一助ともなれば望外の喜びである。

図表 1 主要輸出国の生産コストの比較



注：米国の生産コスト=100とした場合の各国の生産コスト（2014年）。
 生産コストは、人件費、電気代、天然ガス代、その他（原材料費、減価償却費、等）の4項目のみで算出。
 出所：The Boston Consulting Group.

II 世界的な貿易円滑化に向けての趨勢

いま、世界的に保護主義的な動きが一部の国にみられるとしても、貿易の円滑化とロジスティクスの効率化にともなう国際的なサプライチェーンの最適運営についての基調に変化はない。以下にその方向をみる。

1 WTOの貿易円滑化協定

WTO（世界貿易機関）の貿易円滑化協定（Trade Facilitation Agreement:TFA）は、税関手続きをさらに簡素化し、スピードと効率を高めるための多国間の取り決めである。当協定は、2014年11月にWTO一般理事会で改正議定書が採択され、米国は2015年1月、わが国は同年6月、EUも同年10月に受託し、2017年2月22日に発効した。これまで、アメリカの主導によるテロ対策の一環としてAEO（Authorized Economic Operator）¹制度が世界的に推進されてきたが、税関手続きのさらなる簡素化と迅速化に向けて、この貿易円滑化協定により新たな世界貿易の拡大が期待される。途上国の通関制度の改善とともに、わが国にとってもさらなる制度改革のベースとなる。

TFAは、1995年のWTO設立以来最大の改革といわれる。目標は、税関手続きを迅速化し、貿易を容易に、早く、コストを安く、そして効率、透明性を与え、官僚主義と汚職を排し、革新技術を使用する。さらに、開発途上国に対する輸送インフラの整備なども含み、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²。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³。また、協定では、貿易円滑化の手段として認定事業者（Authorized Operators）の制度が導入されている⁴。なお、本協定は、1995年のWTO発足以来全加盟国・地域が参加する初めての協定であり、開発途上国などの貿易手続きの円滑化に焦点を当てている。そして、この協定の全て

の規定は、全ての加盟国を拘束するとしていることから（第24条最終規定）、わが国としてもその具体的な実施に向けての検討が望まれる。

ここで、このTFAの通関にかかわる主要な簡素化手続きについて以下に要約する（図表2）。

▽到着前の手続き（第7条1）

貨物の到着時の引取りを迅速化するため船社のマニフェスト（積荷目録）などの利用により貨物の到着前の通関を行う。その際、データの電子的提出を認める。

▽リスクマネジメント（第7条4）

HSコード、原産国、価格、貿易当事者の順法記録などによりハイリスク貨物を集中審査する。一方、ローリスク貨物の引き渡しを迅速化する。

▽事後監査（第7条5）

貨物の引き渡しを迅速に行うため、貨物を引き渡した後、税関ならびに関連法規の順守を監査する。

▽貿易円滑化のための認定事業者（Authorized Operators）制度（第7条7）

特定の基準を満たした事業者に対する追加の貿易円滑化措置であるが、加盟国はそのような特例措置を一般事業者にも適用できることとし、必ずしも特定の制度を制定する必要はない。

▽船積み前検査（第10条5）

衛生および植物検疫を除き、関税分類と関税評価のための船積み前の検査は行わない。

グローバル市場での貿易円滑化は、各国に共通するベネフィットをもたらすこととなる。特に国際貿易への依存度が高いわが国にとってその効果は大きい。

図表2 WTO貿易円滑化協定

第7条：貨物の通関と引渡し	
1. 到着前通関手続き	7. 認定事業者に対する貿易円滑化措置
2. 電子的な関税などの納付	(a) 書類と申告データの削減
3. 関税などの最終確定と貨物引渡しの分離	(b) 現物検査の削減
4. リスクマネジメント	(c) 引渡時間の迅速化
5. 通関後の監査	(d) 関税、税金等の延べ払い
6. 平均的な引渡し時間の公表	(e) 包括保証または保証の軽減
8. 急送貨物	(f) 一定期間の輸出入に対する一括申告
9. 生鮮貨物	(g) 認定事業者または税関承認場所での通関

出所：WTO WTL/940, 28 November 2014, Agreement on Trade Facilitation より作成。

2 時間と貿易障害についての国際的な研究

これまで、わが国では、金利の削減と在庫費の圧縮をリードタイム短縮の効果とみなしてきた。しかし、近年、輸送サービスの拡大と迅速化にともない、国際トレードにおける物の移動に要する時間が貿易量と価格に影響を及ぼすという考え方が浸透してきた。

すなわち、わが国の輸出製品の工場生産から出荷（船積み）までのリードタイムを短縮することにより輸出の売上が増加する。特に、海外での販売までを輸出者が仕切っている場合は、日本の船積みまでの時間を短縮することにより、現地への製品の出荷を増やし、安全在庫を削減することとなり、その分売上の増となる。

また、わが国へ輸入する商品について、現在の貨物の到着から配送先までの輸入のリードタイムをさらに

短縮すれば、その分の金利と在庫費が削減される。同時に、輸入者としては、調達した商品を直ちに店頭販売することや加工生産に使用することが可能となり、輸入の売上げを増やすこととなる。すなわち、輸出の場合と同様、手続きの簡素化や物流の迅速化により輸入売上の拡大効果が期待できる。

現在、国際的なサプライチェーンを円滑かつ最も効率的に運営するためには、それに要する“時間”をいかにして短縮するかが追求すべきターゲットとなっている。手続きの簡素化や物流の円滑化が貿易の量に影響を与えるというコンセプトである。

そこで、船積みが1日遅れると貿易量を1%減少させる、など、最近、時間と貿易障害についての研究が世界的に共通するテーマとして取り上げられている。以下に、その代表例の要旨を引用し解説を加える。

- **全米経済研究所 (National Bureau of Economic Research)** ⁵

「貿易障害としての時間—Time as a Trade Barrier」、輸送期間の1日が商品価格の0.6%から2.3%に相当する。そして最も時間の影響を受けやすい貿易の流れは部品などである。そこで、課題として、高価格な航空輸送と低価格ではあるが長時間を要する海上輸送の選択に際し、まず、長時間の海上輸送が貿易障害となるとすれば、輸出者は、このような貿易障害を排除するため、航空輸送に高価格を支払う用意があるのか。すなわち、本報告では、結果として、航空運賃の急速な低下と世界的な生産の分散化にともなう航空輸送の拡大との関連を示唆している。また、この研究結果は、貨物のセキュリティ検査、港湾インフラへの投資、税関手続きの効率化のために要する時間の経済効果の査定にも使用価値があるとしている。

- **世界銀行 (The World Bank)** ⁶

「貿易と時間—Trading on Time」、時間の遅れがどのように国際貿易に影響を与えるか。世界銀行126カ国のデータを使用し、工場出荷から船積みまでの一般貨物の所要日数を算出すると、平均して、船積みの前に製品の出荷が1日遅れるごとに貿易量を少なくとも1%減少させる。特に開発途上国の生鮮農産物などの場合は、6%の削減となる。当研究報告の統計資料には、アフリカや中東のみならずEUやNAFTA諸国のデータも含まれていることから、標準的なデータとして使用できる。

- **経済協力開発機構 (OECD)** ⁷

「貿易障害としての時間とロジスティクス—Logistics and Time as a Trade Barrier」、当研究報告は、輸出と輸入、ロジスティクスサービスにおける時間と国際貿易との関係を分析している。時間は貿易量を削減するのみならず、更に重要なことは、輸出や輸入通関に長時間を要すると、企業は生鮮食品などの時間管理が必要な市場には参入できなくなる。さらに、生産部門、小売部門を含め近代的なサプライチェーンマネジメントの導入により幅広い製品に時間管理が必要となってきた。労働集約製品である衣類や消費者電子製品にも時間管理が必要となり、多くの開発途上国では、このような部門でリードタイムの短縮が競争上急速に要求されてきている。当研究報告は、その改革が低所得国で比較的低コストで実現が可能かについて論じ、そのため、時間とロジスティクスサービスと貿易実態のケーススタディならびに計量経済学的予測を行い政策を引き出すものである。

時間が10%増えると、2国間の貿易量を5~8%減少させる、また、輸送費が10%増えると、貿易量を20%減少させる、とする先行研究結果を踏まえ、OECDは、輸出の場合、その地域と仕向地により所要時間が10%増えるごとに貿易価格が5%から25%削減されるとしている。さらに、通関に要する時間の大幅な短縮は、港湾のサービスが同様に短縮されることを条件として可能となる。輸送の自由化は、時間とコストの削減を含め効率化を大きく改善する。

- **David Hummels, Purdue University** ⁸

「貿易障害としての時間—Time as a trade barrier」、国際貿易は、物理的な空間のなかで行われ、貨物の輸送には時間を要する。輸送に要する追加の1日がアメリカにとって当該国からの調達を1 - 1.5%減少させる。また、船積みの際に短縮した1日は、製品の0.8%の価格に相当する。すなわち、20日間の海上輸送は

16%の関税率に相当することとなる。

なお、このハメルズ教授による国際貿易において貿易障害となる時間の重要性についての研究は、上述した世界銀行、OECD および全米経済研究所による調査報告の先行研究と位置づけられる。

以上、国際貿易における貿易量（価格）と時間との相関関係について世界的な動向を概観した。焦点はやはり時間の短縮によるサプライチェーンの最適化にある。それには、輸出入手続きと輸出入物流のさらなる効率化が求められる。

WTO の貿易円滑化協定は、輸送や引渡しの迅速化や通関の簡素化による経済効果を目指し、上述の各研究報告では、輸入および輸出に際して、そのリードタイムの1日の長短が貿易価格にどれだけの影響を及ぼすかをそれぞれの論点としている。

そして、わが国では、以前から「スピード向上によるキャッシュフロー改善」の効果を求めるリードタイムの短縮を徹しく追及してきたが、これをさらに国際市場に拡大し、国際サプライチェーンの最適運営にあたり、エンド・ツウ・エンドのスピードとコストを勘案した時間と商品価値との相関関係を追求していくべきではないか。端的に、到着までの時間が延びれば、それだけ商品価値が減少する。裏返せば、到着までの時間を短縮することにより売上の増が期待できることとなる。

Ⅲ わが国の輸出入通関手続きの現状とさらなる改革および輸送インフラの整備

本研究論文では、現在推進中の輸出入通関手続きにかかわる改革課題を踏まえ、中長期的な展望のもとで、わが国ならびに企業として進むべき方向を示唆する。

1 通関手続きの国際比較

ここでは、世界銀行のビジネス取引の2017年版（Doing Business 2017）に記載の輸出入通関手続き（Trading Across Borders）のデータを参照し、わが国と他主要国の輸出入通関にかかわる時間とコストを比較した。わが国は、OECD 高所得 32 カ国の一員であるが、当通関手続きの順位は、世界 190 カ国のうち 49 位である（図表 3 および 4）。また、わが国は、輸出入通関手続きに要する時間およびコストとも OECD 32 カ国の平均に達していない。ただし、わが国の通関手続きはすべて港経由で行われるが、EU や NAFTA 諸国では、陸続きの国境が多く、通関手続きは、不要あるいは簡素化されているため、わが国の手続きとの比較の対象とはならない。したがって、わが国と同様、すべて港経由であるアジア諸国との対比を別途行った（図表 4）。しかし、アジア諸国との比較においてもわが国が優位であるとはいえない。

図表 3 世界銀行による主要国の輸出入通関手続きの比較（EU、NAFTA を含む）

	日本	イギリス	ドイツ	ノルウェー	米国	カナダ	OECD 高所得 32 カ国平均
順位	49	28	38	22	35	46	
輸出通関時間	24	24	36	2	2	2	12
輸出通関コスト (USD)	241	280	345	125	175	167	150
輸入通関時間	48	3	0	2	2	2	9
輸入通関コスト (USD)	275	0	0	125	175	172	115

出所：The World Bank, Doing Business 2017, Trading Across Borders.

2. わが国の輸出入通関手続きに要する時間とコスト

国交省ならびに財務省の資料を引用し、わが国の輸出入通関手続きに要する時間を確認する。わが国の通関手続きに要する時間とコストが OECD 高所得 32 カ国平均に比較して長く、高いのは、保税搬入原則の適用

などによるわが国固有の通関手続き、港湾におけるコンテナの取扱いとわが国輸出入荷主ならびに関係事業者のコンテナ貨物の取り扱いにかかわる手配と作業体制の不備によるものと考えられる。

(1) 輸出申告

わが国の輸出の標準的な申告手続きは、保税地域へ貨物を搬入→申告→許可→船積みの手順となるが、保税地域へ貨物を搬入（保税搬入原則）する要件を不要とし、AEOのみならずすべての貨物に、貨物がど

図表4 世界銀行による主要国の輸出入通関手続きの比較（アジア諸国）

	日本	韓国	上海	シンガポール	香港	タイ
順位	49	32	96	41	42	56
輸出通関時間	24	13	23	12	19	51
輸出通関コスト (USD)	241	185	602	335	282	223
輸入通関時間	48	6	72	35	19	50
輸入通関コスト (USD)	275	315	790	220	266	233

注：世界銀行の国境通過にかかわる輸出入に要する時間とコストの調査は、海港経由と陸続きの国境経由の場合を含む。しかし、NAFTA や EU 諸国など陸続きの通関の場合は、わが国との比較の対象とはならないため、当図表4では同条件で比較が可能なアジア諸国のデータを抽出した。なお、国の順位は、世界銀行のデータをそのまま記載している。

出所：The World Bank, Doing Business 2017, Trading Across Borders.

こに置かれていても、どこからでも申告ができ、すべての貨物を荷主の施設でコンテナに詰めることができるとすれば、図表5に記載した保税地域への搬入日から搬出日までの日数（合計3.7日）が大幅に短縮され、通関所要時間と業者施設でのコンテナ詰めに必要なコストが大きく削減される。

ただし、わが国では、港頭地域の海貨業者の保税蔵置場（保税貨物の荷捌場所）へ貨物をいったん搬入し、そこで通関し、コンテナに詰めた後CYへ搬入するという在来船の時代から継続し行われてきた固有の慣行が未だに存続している。コストの削減のため多くの貨物は、輸出者やメーカーの工場でコンテナに詰められているが、複数の工場から出荷される貨物を混載する必要がない場合でも、自社の工場ではコンテナの積み卸しやコンテナ詰めの作業ができないなどの理由から、未だに港頭地域の業者施設などでコンテナ詰めが行われている例が多い。国土交通省の調査によると、荷主施設でのコンテナ詰めが44.7%に対して、55.3%のコンテナ詰めが依然として業者施設や公共施設などで行われている（図表6）。

この継続しているわが国固有の慣行である保税搬入原則が、わが国の輸出通関手続きに要する時間とコストを他の先進国に比較して競争上不利にさせている理由でもあり、改善に向けての対処が求められる。

図表5 輸出申告の平均所要日数

（単位：日）

	搬入日～搬出日 ¹⁾	搬入日～船積日 ²⁾
コンテナ詰め前通関貨物	3.8	6.8
コンテナ詰め後通関貨物	3.6	5.1
合計	3.7	5.6

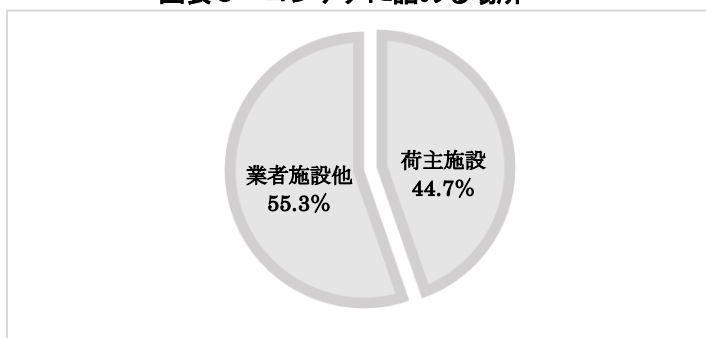
注：¹⁾は保税蔵置場などへ搬入する場合の所要日数、²⁾は保税地域搬入から船積みまでの合計日数。

出所：国土交通省港湾局他、平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査業務報告書、89ページ。

(2) 輸入申告

わが国では、保税搬入原則により、貨物を船卸し、保税地域（CY）へ搬入した後申告する手順（図表7）が必要となるが、WTOの貿易円滑化協定に規定されている到着前通関手続き（第7条1 Pre-arrival Processing—図表2）がすべての輸入貨物に導入されると、輸入通関時間の大幅な短縮が可能となる。なお、現在AEO貨物については、貨物がどこにあっても許可を受けることができるため、入港から搬入、申告までの一連の待ち時間は不要となる。ここでも、保税搬入原則が貨物の迅速な流れを阻止する大きな要因となっている。ただし、現実には、到着前に輸入の許可を受けても、船卸しを含めた迅速な引き渡しの手配が行われない限り当該貨物を速やかに引き取ることは難しい。

図表6 コンテナに詰める場所



出所：国土交通省港湾局他、平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査業務報告書、75ページより作成。

図表7 輸入申告の平均所要時間

(単位：時間)

	入港～搬入	搬入～申告	申告～許可	総所要時間
コンテナ貨物	22.0	26.8	2.4	51.2 (2.1日)
うちAEO貨物	15.3	19.7	0.0	35.0 (1.5日)

出所：財務省、第11回輸入通関手続の所要時間調査（海上貨物）、調査期間：平成27年3月9日～15日。

3. 税関手続きの改革に向けての方向

現行のわが国の輸出入通関手続きは、先進国のみならず途上国との比較においても効率的であり簡素化されているとはいえない。その理由は、明治32年施行の関税法の基本規定が未だに改正されていないことによる。その根幹は保税制度であり、輸出入貨物の管理のため適用されている保税地域への搬入原則である。そこで、その改正のため具体的に取り組むべき課題として以下を検討したい。

(1) 輸出入通関手続きにおける「保税搬入原則」の廃止

まず、輸出では、どこからでも輸出申告をし、AEO輸出者、一般輸出者とも、審査区分1（簡易審査扱）に選定された場合には、保税地域へ搬入することなく許可を受けることを可能とする。すなわち、輸出を許可するため、すべての輸出貨物をいったん保税地域へ搬入する必要はない。ただし、審査区分2（書類審査扱）または区分3（検査扱）の場合には、税関が指定する場所へ貨物を搬入し審査および検査を受けなければならない。しかしながら、AEOを除く一般輸出申告の場合は、依然として、保税地域への搬入が強制されており、区分1であっても貨物が保税地域へ搬入されたことが確認されない限り許可は下りない。そして、その理由は判然としない。輸出貨物については、保税搬入にかかわる規定は改正され、関税法では保税搬入が不要となったが、NACCS関係法で再度復活させている⁹。

また、輸出では、在来船時代からの慣行として、貨物をいったん海貨業者の保税蔵置場などへ搬入し、そこで通関のうえ貨物をコンテナに詰めた後CYへ搬入する手順が依然として一部に継続しているが、荷主を含めた関係者の協力のもとでFCL（コンテナ単位の貨物）については、複数の工場生産された異なる製品との混載出荷が要求される場合などを除き、リードタイムの短縮とコスト削減のため工場コンテナに詰める「工場バンニング」を実施することが望まれている。

次に、輸入では、現在、貨物が到着する前に申告し許可を受けることがAEO輸入者の特例輸入申告やAEO輸入者ではない一般輸入者がAEO通関業者を使用して行う特例委託輸入申告（ただし区分1に限る）では可能である。しかし、船舶や航空機などのキャリアが提出するマニフェスト（貨物の積荷明細）や出港前報告の積荷情報は、輸出地でキャリアが荷送人から貨物の運送を引き受けたことを証明する税関への申告書でもあることから、一般輸入者（AEOでない輸入者）の申告に際しても、税関は、キャリアからそれらの積荷情報を入手し、輸入者が申告した輸入申告書と照合し、それぞれの内容が合致すれば輸入申告を受理し、区分1に選定された場合は即時許可することが望まれる。その際、税関は、キャリアに当該申告の許可をNACCS経由で通知し、キャリアはターミナルに貨物の引き渡しを指示する。なお、到着する前に許可を受けた貨物については、申告手続きの一環としてNACCSに貨物のCYへの搬入またはCYからの搬出の確認を通知することを不要とする。ただし、区分2または、区分3に選定された貨物については、貨物の船卸し後税関による審査および検査が行われる。

なお、輸入貨物については、関税法で保税搬入原則にかかわる規定が存続しているため、特例（AEO）輸入者ならびにAEO通関業者に業務を委託する特例委託輸入者以外の一般輸入者は、貨物を保税地域へ入れないで申告することはできない¹⁰。

そこで、現状では、保税搬入原則がなお継続していることから、AEO輸出入申告を除き一般の輸出入申告においては、CYなど保税地域へ貨物が搬入され、NACCSへ搬入の確認が行われない限り申告は受理されない。港湾システムとNACCSの自動接続による手続きの迅速化も検討課題とされているが、まずは、コンテナ貨物の輸出入通関手続きにおいて、保税地域への搬出入の確認が絶対的に必要か。従来のマニュアルによる申告手続きからNACCSによる審査区分の自動選定に移行したにもかかわらず、保税搬入原則に基づく通関手続きの管理手法は適切か。現実に区分1（簡易審査扱）への自動選定が90%を超えていることから、保税地域への搬入確認は、輸出入者に輸入手続きにかかわるリードタイムの延伸とコスト負担を強要していることとなる。新たな角度から輸出入申告制度の見直しを要請したい。

(2) NACCSの業務フロー

(a) 特定（AEO）輸出申告と一般輸出申告との比較（図表8）

以下に、特定輸出申告と一般輸出申告の業務フローを比較し、運営上留意すべき点を確認する。

①+② 特定輸出申告（工場通関、CY通関、運送途上通関を含む）

- ・保税搬入原則が免除されているため、CY通関の場合でも、輸出申告に際しターミナルにおけるCY搬入確認登録（CYA）は不要。ターミナルの運営上行う搬入確認はNACCSを利用するとしても税関申告には関連しない。

- ・申告官署の自由化に際しても、貨物のCY搬入に際しCYAは税関申告の要件とはならない。したがって、AEO輸出者ならびにAEO通関業者は、貨物がどこに置かれていても、どこからでも任意の税関官署に輸出申告を行うことが可能となる。区分1貨物であれば24時間何時でも申告することができる。

ただし、現行の規定では、申告は24時間可能ではあるが、税関の執務時間（例：08:30～17:00）外に申告する場合には、区分1であっても時間外執務要請届の提出が必要となる。また、AEO通関業者が任意の税関官署へ申告し、貨物を保税地域ではない一般輸出者の工場やフォワーダーの倉庫へ置いたまま申告し許

図表8 輸出申告の手順 (輸出コンテナ貨物)

①特定輸出申告 (工場通関)	②特定輸出申告 (CY 通関)	③一般輸出申告 (CY 通関)
輸出貨物情報登録 ECR	輸出貨物情報登録 ECR	輸出貨物情報登録 ECR
輸出申告 EDA/EDC	(工場でバンニング)	(工場でバンニング)
—輸出許可—	バンニング情報登録 VAN/VAE	バンニング情報登録 VAN/VAE
(荷主施設などでバンニング)	輸出申告 EDA/EDC	輸出申告 EDA/EDC
バンニング情報登録 VAN/VAE	—輸出許可—	CY 搬入確認登録 CYA
CY 搬入確認登録 CYA	CY 搬入確認登録 CYA	—輸出許可—
船積情報登録 CLR・CCL	船積情報登録 CLR・CCL	船積情報登録 CLR・CCL
—本船出港—	—本船出港—	—本船出港—

注：イタリック (斜) はターミナルによる申告。

出所：NACCS との確認により筆者作成。

可を受けた場合 (特定委託輸出申告)、その許可を受けた場所から船積港のCYまでのコンテナの輸送には特定保税運送者 (AEO 運送業者) を使用することが取扱いの条件となる。その根拠は、輸出貨物は、輸出の許可を受けることにより外国貨物となることから、船積港までは保税運送をしなければならないため、と考えられるが、わが国では、輸出貨物に関税は課徴されないため保税運送の要件は不要ではないか。現実に、輸出関税の制度が存続するEUにおいても、内陸地点で許可を受けた輸出貨物を輸出港まで運送するに際して保税管理は行われていない。また、先進諸国では、税関申告は24時間受理されるが臨時開庁制度はないことから、わが国においても、区分1貨物にも必要とされる時間外届けの制度は廃止すべきであろう。

・なお、AEO 通関業者が、AEO の認定を受けていない一般の輸出者のために、保税地域以外の貨物の蔵置場所で許可を受けることができる特定委託輸出申告は、通関業者に対する法令遵守規則が厳しすぎるとして現在利用されていない。しかし、当制度の有効な活用に向けてさらなる検討が望まれる。

③ 一般輸出申告 (CY 通関)

・引き続き保税搬入原則が適用されるため、AEO でない一般輸出貨物にはCY 搬入確認登録 (CYA) が必要となる (NACCS を使用して行う税関関連業務、財関第 142 号)。しかし、保税搬入原則を廃止すればCYA は不要となり、区分1に選定された貨物にはターミナルがNACCSに搬入の確認をすることが不要となるため、ここで船積みまでの時間が大幅に短縮されることとなる。区分2 (書類審査扱) や区分3 (検査扱) に選定された貨物は、別途、税関の審査・検査を受けるが、区分1貨物は全輸出の90%以上を占めることから保税搬入原則を廃止することによるリードタイムの短縮効果は極めて大きい。

(b) 特例 (AEO) 輸入申告、特例委託 (AEO 通関業者) 輸入申告と一般輸入申告との比較 (図表9)

以下に、特例輸入申告および特例委託輸入申告と一般輸入申告の業務フローを比較し運営上留意すべき点を確認する。

① 特例輸入申告および特例委託輸入申告 (到着前)

- ・到着前の申告に際して、第6次NACCSから予備申告であれば、出港前報告制度の使用が可能となる。
- ・到着前申告 (特例輸入および特例委託輸入申告) の際、「卸しコンテナリスト」も併せ提出しておけば、到着確認登録 (PID)、船卸確認登録 (PKI/PKK)、CY 搬出確認登録 (CYO) は税関手続きの要件とはならない。
- ・特例委託輸入申告 (到着前の申告) で、区分1であれば、到着前に引き取りが許可される (NACCS を使用して行う税関関連業務、財関第 142 号 (輸入引取申告 3-3(1)))。

②+③ 一般輸入申告（到着時および搬入後）

- ・予備申告を行えば到着時に本申告が可能、区分1で納税されれば到着時に許可になる。
- ・到着時申告（予備申告）については、到着確認登録（PID）が本申告が起動するため必須だが、本申告時に卸しコンテナリストの提出をしていれば、PKK/PKI および CYO は税関手続きの要件とはならない。
- ・ターミナルは、コンテナ搬出後、一定の期間後 CYO を行っている。ターミナルのシステムにもよるが、搬出したコンテナ1本ごとにターミナルのシステムに登録し、NACCSへはまとめて CYO を実施しているところが多い。また、NACCS 上でも許可済み貨物は CYO を不要とすることができる。
- ・なお、保税搬入原則が廃止されれば、②一般輸入申告（到着時）の到着確認登録 PID、③一般輸入申告（搬入後）の船卸確認登録（一括／個別）PKI/PKK および卸コンテナ情報登録（提出）DCL02 が申告に際して不要となる。すなわち、貨物が到着する前に税関が輸入申告を受理し許可を下せば税関の業務はそこで終了する。ただし、正式の許可は貨物が本邦に到着した時点と考えられる。そして、貨物の船卸し以降引渡しまでの作業は、運送責任を有する船社の業務となることから、船社は、許可済み貨物を船卸し以降速やかに引き渡しができる作業体制を別途整備する必要がある。

図表9 輸入申告の手順（輸入コンテナ貨物）

①特例輸入申告および 特例委託輸入申告（到着前）	②一般輸入申告（到着時）	③一般輸入申告（搬入後）
輸入申告（予備申告は任意）本船入 港前 IDC 積荷目録情報登録 MFR 積荷目録提出 DMF （自動起動） 輸入申告（本申告） 一輸入許可一 到着確認登録 PID （自動起動） 船卸確認登録（一括／個別） PKI/PKK 卸コンテナ情報登録（提出） DCL02 CY 搬出確認登録 CYO 一搬出・引取り一 *引取申告と納税申告は分離	輸入申告（予備申告）本船入港前 IDC 積荷目録情報登録 MFR 積荷目録提出 DMF 到着確認登録 PID （自動起動） 輸入申告（本申告） 一輸入許可一 船卸確認登録（一括／個別） PKI/PKK 卸コンテナ情報登録（提出） DCL02 CY 搬出確認登録 CYO 一搬出・引取り一 *輸入（納税）許可=引取申告と納 税申告は共通	積荷目録情報登録 MFR 積荷目録提出 DMF 船卸確認登録（一括／個別） PKI/PKK 卸コンテナ情報登録（提出） DCL02 輸入申告（本申告） 一輸入許可一 CY 搬出確認登録 CYO 一搬出・引取り一 *輸入（納税）許可=引取申告と納 税申告は共通

注：イタリック（斜）はターミナルによる申告。下線は船社による申告。

出所：NACCS との確認により筆者作成。

(3) 港湾システムと NACCS との自動接続

貨物の船積み・船卸し、搬出入の確認、審査区分の選定・許可の通知などに際して、通関業者のみならず港湾やキャリアのシステムと NACCS 間の自動接続が必須である。そして、いま多くの主要港で港湾システムと NACCS 間の自動接続が行われ始めている。

港湾システムと NACCS との自動接続が可能になると、輸出の CY 搬入確認登録（CYA）、輸入の船卸確認登録（一括／個別）PKI/PKK などの手続きが自動化され、輸出入通関に要する時間が大幅に短縮され

る。そして、輸出入とも、コンテナがCYに搬入され次第、区分1に選定された申告は直ちに許可になるため、ターミナルの手動による一括搬入確認に比べ港湾作業にも大きな改善をもたらす。

なお、この搬入確認は、わが国で輸出入申告に際して保税搬入原則が維持されているため順守しなければならない要件であるが、保税搬入原則が廃止されれば貨物の保税地域への搬入確認は不要となる。結果として、区分1に選定された一般輸出入貨物については、それぞれ、船積みまで、引取りまでのリードタイムが一層短縮され、ターミナルの作業効率も改善されることとなる。

(4) NACCSの運営

NACCSは、国としての通関手続きを運営するシステムであることから、NACCSの通関部門は、税関の直接管理として使用料は無料とすべきではないか。NACCSの統計情報は、顧客の固有情報で非公開とのことであるが、われわれの調査によると、通関業者の海上および航空の輸出入を含めた通関業務にかかわる2016年度のNACCSへの利用料の支払いは約43億円となる¹¹。当然のことながら、このNACCSへ支払う金額は、通関料の一部として輸出入者に請求されている。

税関システムの使用を有料としている例は先進国では見られない。アメリカでは、通関業者や輸入者は、自社のシステムと税関のシステムとをインターフェース(接続)する。その際、接続するためのコストは必要であるとしても、いったん接続すれば、税関のシステムを使用するための利用料金は不要である。税関のシステムと接続しない場合は、接続サービスを提供するプロバイダーを使用し税関申告をするが、その場合は、プロバイダーに税関システムとの接続のための料金を支払う。これが欧米で行われている通常の方法である。

すべての海運、航空の業務オペレーションを税関システムを管理運営するNACCSに統合することがシステムとしての運営上効率的か否か定かではない。例えば、港湾システムについては、各港の特性を生かした個別運営が望ましいかもしれない。一部の港湾は独自のシステムを開発している。そして、NACCSは巨大化し使い勝手が悪いといわれている。方向として、NACCSの税関システムは、NACCSから切り離し税関の直接管理とすべきではないか。欧州諸港では、特定港湾にかかわる情報システムを統合するポートコミュニティシステムが整備されており、港湾システムと税関システムは自動的に接続されている。

NACCS自体の運営と関連する他システムとの連携についてはさらなる見直しが必要であろう。

4. わが国の港湾と内陸輸送の現状と改善への方向

問題は、わが国では、港湾運営が自動化を含め近代化されていないことにある。海上コンテナを複合輸送するための内陸輸送体制も整備されていない。また、海陸一貫輸送体制の構築により所要時間が短縮されコストが削減されることについて、関係当事者は必ずしも的確に認識しているとはいえない。

(1) 港湾オペレーションの改革

わが国では、コンテナ船が就航する以前から日本港運協会(日港協)と全港湾労働組合(全港湾)との協定による事前協議制度が導入されており、国際的なメガターミナルオペレーターが市場参入することは実質的に不可能な状況にある。このような体制が存続するなかで、わが国の港湾作業の自動化や情報機能の拡充、ターミナルゲートの24時間化を含めたオペレーションの効率化に向けた改革をどのようにして進めていくのか、現実的な改善への取り組みが求められる。また、各港の管理が地方自治体に委ねられていることから、国際コンテナ戦略港湾にかかわる諸施策の推進にあたり、国が決定した施策を的確に実現していくためには、国としてその実行のための適切な措置が求められる。実務運営面では、戦略港湾へオンドックレールの導入を実施し、主要港湾における内航船と外航船の接続の円滑化をはかる必要がある。

また、現状の港湾体制が存続する限り、わが国で輸出入貨物のリードタイムの短縮に向けた効率運営を実現することは容易ではない。国際港湾をわが国市場へ参入させ、わが国港湾の近代化を求めるか、国や自治

体の積極的な介入により港湾運営の自由化と自動化を強力に推進していくか、いずれにせよ、徹底的な構造改革が求められる。

(2) 海上コンテナの国内輸送体制の整備

従来のトラックの独占体制による海上コンテナの輸送形態を全面的に見直し、海上コンテナの輸送モードの改革に向けて、鉄道ならびに内航フィーダーによる定期的かつ定時大量輸送を実施することが海上コンテナの国内輸送の効率化を実現するうえで必須である。鉄道、内航フィーダーの積極利用は、トラックドライバー不足と環境問題への対処のため避けて通れない。中長期的観点から実現に向けての実行策を策定することが急務である。

IV 経済効果

1 輸出

(1) 輸出申告にかかわるコストの削減とリードタイムの短縮

現在、輸出の申告は、コンテナに貨物を詰める前に行う場合とコンテナに詰めた後に行う場合に分かれるが、双方とも保税地域を経由して船積みされる。問題は、引き続き継続している保税搬入原則による輸出貨物の港頭地域への集中化をいかにして改善するかにある。

(a) 工場バンニングの増加

国交省の平成25年度(2013年)の調査によると(図表6)、荷主施設でのコンテナ詰めは44.7%で、55.3%が業者施設などでコンテナに詰められている。荷主施設でのコンテナ詰めは、平成20年度の調査では39.8%であったことから4.9%増加しており、そのコスト削減効果は年間約46億4千万円と推定される¹²。わが国では、在来船の時代には、全ての貨物が港頭地域の保税上屋へ搬入され、そこで検量・検才をし、通関のうえ船積みされていたことから、工場バンニングのための作業体制が整っていない工場も多い。加えて、海貨業者にとって工場バンニングは大きな収入減となるため、工場バンニングのさらなる拡大は必ずしも早急に期待できない状況にあるとしても、輸出荷主にとっては、船積みまでのリードタイムの短縮とコストの削減となることから、荷主施設でのコンテナ詰めは漸次増えていくであろう。

(b) 船積みまでの時間の最短化

なお、図表5の輸出申告の平均所要日数によると、保税地域搬入日から船積みまでの合計所要日数は5.6日である。しかし、この5.6日には、港頭バンニングならびに工場バンニングの双方が含まれているため、工場バンニング貨物の保税地域(CY)搬入から船積みまでの最短所要時間を次のように想定してみる。すなわち、輸出貨物のCYカット(締切)日は、通例、世界標準の本船入港1日前であることから、搬入日から船積みまでの所要日数は最短2日から3日となる。ただし、アメリカ向けおよびEU直行船は、24時間ルールに対処するためCYカットが本船入港の3日前であることから所要日数は4日から5日となる。

したがって、ターミナルゲートの24時間化(あるいはそれに近い時間延長)が実現し、保税搬入原則が廃止されると、AEOを含むすべての審査区分1の輸出貨物にはCY通関が不要となり、工場バンニングの場合は、船積みまでの所要時間を1日短縮することが可能となる。24時間ルールのための2日間のCYカットの前倒しが廃止されると、合計3日のリードタイムの短縮が実現する。今後、コスト削減のため工場バンニングが徐々に増加していくなかで、わが国の輸出貨物の船積み時間のさらなる短縮が期待できる。

すなわち、現在、船社により全国一律に定められているCYカット時間を見直し、ターミナルゲートの運営を原則24時間稼働とし、予約制を導入することにより、工場の24時間生産体制と直結させ、船積みまでのリードタイムの短縮を実現する。さらに、コンテナターミナルにオンドックレールを導入することにより、ターミナルゲートの混雑を軽減することが可能となる。

(2) リードタイム短縮による輸出売上の増

わが国の輸出製品の工場生産から船積みまでのリードタイムを短縮することにより、輸出者にとって以下の効果が期待できる。

- ・短縮分の在庫費用が売上に計上でき、利益が向上する。
- ・船積み前の在庫低減により在庫金利が圧縮でき、利益が向上する。
- ・在庫管理にかかる経費が低減でき、利益に寄与する。
- ・海外輸入者への商品到着がリードタイム短縮分早くなり、価格への影響が回避される（商品価値の低下を防ぐ）。
- ・海外輸入地での生産の変動に対し輸出管理の迅速な対応が可能になる。
- ・輸入者は、生産変動に伴う部品在庫量を低減することが可能になる。
- ・輸出者、輸入者とも在庫が減少すれば、在庫スペースの低減が可能になる。
- ・輸出者、輸入者の管理工数が低減できる。
- ・輸出港および船社ヤードでのコンテナの保管数が減少しスペース有効活用が出来る。

そこで、以下に上記にかかわる想定数値を例示する。すなわち、上述した諸改善策の実現により現在の船積みまでのリードタイムの短縮が実現し、1日の短縮を可能とすると、その効果は次のとおり算出される。なお、従来、わが国では、リードタイムの短縮効果として在庫金利の圧縮と在庫経費の低減に主眼が置かれていたが、本研究では世界的なトレンドに従い時間と貿易量の関係に焦点を絞ることとする。

(a) 大手メーカーA社の例

A社の海上コンテナによる2016年の輸出額は1兆9,000億円、年間稼働日数は244日であることから、現在のリードタイムが通関手続きやインフラ構造の不備により1日延ばされているとすると、それを1日短縮することによる経済効果は次のとおり算出される。ただし、A社は、AEO認定者であり、すでに、徹底的な改革を実施していることから、申告官署の自由化を含む新たな改革施策の最大活用によるさらなる改善が必要となる。

- A社の2016年の1日あたりの輸出額は77.9億円となり、
- そして、この77.9億円は、2016年の輸出額1兆9,000億円の0.4%に相当する。

すなわち、ここで、リードタイムを1日短縮すれば、会社利益に寄与する売上が77.9億円増加することとなる¹³。

なお、通常、日本のメーカーの出荷数量は、現地輸入者との契約により事前に定められていることから、ターミナルゲートの24時間オープンなどが実現し、現状より1日分の出荷を増やすことが可能になるとしても、輸出者の任意で出荷量を増やすことはできない。したがって、上述のように、工場出荷から船積みまでのリードタイムの短縮により売上増の効果をあげることはできるが、当該リードタイムの短縮に見合う新たな出荷にともなう売上の増とはならない。

しかし、輸出者が自社製品を輸入地で自ら販売する場合には、上記のリードタイムが短縮された1日に生産される製品を新たに出荷することが可能となる。その際、当該輸出者は、上述したリードタイムの短縮による77.9億円の経済効果に加え、新たな製品の1日分の出荷増による77.9億円の新たな売上の増も期待できる。また、輸出者である売主が輸入者である買主と物品の受渡しについてインコタームズ規則のDAP（仕向地持込渡）やDDP（関税込持込渡）などの条件を使用するときは、わが国の国内だけではなく国際輸送を含めたさらに広範囲なサプライチェーンの過程でのリードタイムの短縮効果が期待できる。現実には、輸出者が輸入者の指定する納入先まで自らの製品を届ける上記DAPやDDPなどの受渡条件による輸出は増加傾向にある。

また、現在、わが国の船社は、米国および欧州向け直行船については、輸入国税関へ船積みの24時間前に積荷データの提出が要求される24時間ルールに対応するため、CYカット日を通常の本船入港の1日前

から2日前倒して本船入港の3日前としている。しかしながら、上記輸出者の場合、米国向けおよび欧州直行船による輸出に際して、海外の例に合わせ2日間の前倒しをする必要がないとすれば、さらに2日分のリードタイムの短縮効果を加算することができる。

(b) わが国の輸出総額

わが国の海上コンテナによる2016年の輸出累計は30兆8,749億円であり（財務省貿易統計）、年間稼働日を245日とすると、1日あたりの輸出額は1,260億円となる。すなわち、わが国の輸出貨物の船積みにかかわるリードタイムを1日短縮することにより、1,260億円（輸出累計の0.4%）の売上げ増の経済効果が期待できる。

さらに、貨物のCYへ2日間の前倒し搬入が強制されている2016年の米国向け輸出累計は、5兆8,137億円であることから、この前倒しを元へ戻すと、年間稼働245日で1日あたり237億円、2日で474億円が売上に計上できる。

なお、米国向け輸出の2003年から2016年までの合計は77兆7,439億円（財務省貿易統計）¹⁴であり、年間稼働日数を平均245日とすると、24時間ルールによるCYカット前倒しのため1日で3,173億円、2日で6,346億円の売上げが損失したこととなる。このわが国固有の2日間前倒し（輸出者にとっては、輸出予定の貨物が2日分カットされることから、2日分の売上げが減少する。）により、また、日本以外の諸外国の各港ではこのような前倒しルールは適用されていないため、わが国の輸出者は、他の米国への輸出国に比較して、競争上不利な立場に置かれている。問題は、このようなルールを強制した船社自身が最早2日間CYカットを前倒した理由を認識していないこと、輸出荷主も税関の規則として半ば容認していることにある。わが国の輸出者が何故このようなわが国にのみ強制適用する船社ルールについて断固反論し撤回を要求しないのか理解できない。これは船社ルールであり行政の規則ではない。

船社の同盟行為に対抗する目的で、荷主擁護のため1974年に通商産業省の指導の下で発足した日本荷主協会が2009年に解体されたため、目下、当24時間ルールや船社の内陸地点への複合輸送サービスなどについて、日本発船社が独占的に特定サービスを一方的に設定、または、設定しない行為に対して、荷主には共同で折衝する機関がないことから、わが国の荷主は極めて不利な立場に置かれているといえよう。

ちなみに、先進国で荷主協会が結成されていない国はない。特に、2018年から邦船3社のコンテナ部門が統合し新たなオペレーションが開始することから、輸出荷主はますます荷主としての利益を主張する機会を失うこととなる。

2. 輸入

(1) 輸入申告にかかわるコストの削減とリードタイムの短縮

現在、コンテナ貨物の輸入の申告には、入港から許可までに2.1日を要しているが（図表7）、AEO貨物のみならず、すべての貨物に貨物が到着する前の申告を可能とすれば、貨物が本邦に到着し保税地域へ搬入を確認するまでの待ち時間が排除され、輸入通関に際して大幅な時間の短縮が可能となる。そして、わが国への輸入についても貨物到着後のリードタイムの短縮により以下の効果が期待できる。

- ・短縮分の在庫費用が売上に計上でき、利益が向上する。
- ・到着後の在庫縮小により在庫金利が低減でき、利益が向上する。
- ・在庫管理にかかる経費が節減でき、利益に寄与する。
- ・商品の納入先への納入が早くなり、価格への影響が回避されると同時に有利な価格設定が可能になる。
- ・在庫削減により、在庫スペースの縮小が可能になる。
- ・輸入者の管理工数が低減できる。
- ・輸入港および船社ヤードの保管コンテナ数が減少しスペースの有効活用が出来る。

そこで、貨物到着前の通関手続きを利用し、CY 搬出にかかわる貨物の停滞などを改善することにより、船卸しから搬出までのリードタイムを1日短縮すると、その経済効果は次のとおり算出される。

(2) リードタイム短縮による輸入売上の増

(a) 大手メーカーA社の例

海上コンテナによる2016年の輸入額は1,600億円、年間稼働日数は244日であることから、

- 1日あたりの輸入額は6.6億円となる。
- そして、この6.6億円は輸入額1,600億円の0.4%に相当する。

A社はAEOの認定を受けているが、ここで、貨物の早期船卸しと引取りなど、さらなる徹底的な改善を実行し、リードタイムを1日短縮すれば、会社利益に寄与する売上が6.6億円（輸入額の0.4%）増加することとなる。

(b) わが国の輸入総額

わが国の海上コンテナによる2016年の輸入累計は28兆7,391億円（財務省貿易統計）であり、年間稼働日を245日とすると、1日あたりの輸入額は1,173億円である。そこで、「入港から許可」までの平均所要日数2.1日（図表7）を船卸確認登録PKI/PKK（図表9）の自動化などにより1日削減し、その効果として、貨物の船卸しから引き渡しまでのリードタイムを1日短縮することができれば、1,173億円（輸入累計の0.4%）の売上げが増加する。さらに、保税搬入原則を廃止して、AEOのみならずすべての輸入申告に貨物が到着する前の申告を認めると、この「入港から許可」までに要する2.1日がそのまま短縮されることとなる。すなわち、その短縮時間を2日とみると、上述の1日短縮分1,173億円の2倍2,346億円を制度改革による効果とみる。なお、この2,346億円は、わが国の2016年の輸入総額28兆7,391億円の0.8%に相当する。

さらに、わが国への輸入貨物がインコタームズ規則のEXW（工場渡）やFCA（運送人渡）条件による引渡しの場合には、わが国国内の引取りにかかわるリードタイムの最短化に加え、わが国の輸入者が輸出国で適切な運送手段を選定し、輸出国の国内ならびにわが国に到着するまでの輸送時間を短縮すれば、製品の価値をさらに高めることとなる（輸送時間の1日の短縮は、製品価格の0.8%に相当するなど本稿Ⅱの2に記載の海外論文参照）。すなわち、輸入貨物の輸出国での早期引取りは、輸入物品のさらなる売上げ増の効果をもたらすこととなる。

これまで、わが国では、貿易取引におけるスピード向上によるキャッシュフローの改善を主眼としたリードタイムの短縮効果を求めてきた。そして、そのようなリードタイムの短縮効果に加え、いま、世界の趨勢は、輸出入手続きの簡素化による貿易コストの削減、貿易障害となる時間の短縮など、国際的なサプライチェーンの最適対応のためのロジスティクスの効率化を求めている。そのような背景で、わが国とわが国企業の国際競争力を高めるには、生産コストの低減に加え、まずは、徹底した輸出入手続きの効率化と輸出入にかかわる物流構造の改革が求められる。

いま、多くの企業が貸出金利の低減のため、従来リードタイムの短縮による効果の主眼としてきた金利の削減に必ずしも関心を示さないことから、本研究では、目下、世界的な研究の主流である貿易にかかわる時間と貿易量の関係に焦点を絞ることとした。

V 展望

わが国では、これまで生産コストの安いアジア諸国などへ進出し、そこで生産をすることが極めて一般的な考え方になっていた。日本は人件費が高いので日本では生産ができないという。いまでも短絡的にそう信じている人が多い。わが国の生産コストには今や国際競争力があり、そして、産業用ロボットの導入による人件費の削減率でもわが国は25%、主要輸出国で2位といわれる¹⁵。一方、中国を含め途上国の人件費が

高騰し、わが国との差が徐々に縮まっている。

国際市場におけるわが国のシェアの拡大をはかるためには、低コストの新興国市場への生産体制の移転は避けて通れないとしても、高品質製品のわが国における生産拠点の拡充は、国際市場における国としてのシェア拡大のため必須である。

海外諸国との物流にかんする内外価格差が縮小し、あるいは逆転するなかで、わが国製品の国際市場におけるシェア拡大のためには、輸出入物流の通関手続きを含めたロジスティクスの効率化が急務である。そして、荷主には、輸入手続きやインフラ関連の改革について、それらが自らのビジネスに直接的な効果をもたらすという認識が必要であろう。

イギリスの EU 離脱、アメリカの大統領交代による新たな動きなどを背景として、世界の貿易市場に変化が予想されるとしても、わが国として、世界市場で販路を拡大していく方向に変わりはない。

これまで、わが国では、輸出入に対する税関手続きの簡素化や輸出入貨物に対するロジスティクス面での効率化は、必ずしも積極的に行われなかったといえるかもしれない。例えば、わが国からの農産物の輸出拡大の可能性が期待されるなかで、どのようにして、最短の時間と最小のコストで輸出すべきか、現実的な検討が求められている。

これまでわが国で行われてきた多くの研究は、まず、輸入手続きにかかわる規則やインコタームズの解説に主眼が置かれ、リードタイム短縮の効果は、もっぱら金利の低減と国内における在庫費用の圧縮にあった。わが国のロジスティクスの効率化は、国内物流の改善にあり、貿易貨物の国際的なロジスティクスの効率化を目指すものではない。そして、わが国の国民性として、行政が制定した規則について民が改正を要請するという志向はない。したがって、明治時代に制定された保税搬入原則が、その経済効果を検討することもなく未だに継続している。WTO の貿易円滑化協定にみられるように、いま、世界は手続きの簡素化による経済効果を求めている。AEO 制度の導入による特定荷主や事業者への限定的な特典の付与ではなく、国全体としての輸入手続きにかかわる制度の簡素化と輸出入物流の効率運営による経済効果が求められている。

いま、わが国では、中長期展望のもとで抜本的な構造的改革が必須である。そのような改革への認識と行動を輸出入に携わる業界ならびに行政に期待したい。

注

1. WCO SAFE Framework of Standards, June 2007, 5.1. Definitions 「物品の国際輸送に携わり、WCO や同等のサプライチェーン安全基準を遵守しているとして税関当局又はその代行に承認された者をいう。認定された経済事業者は、特に、製造業者、輸入者、輸出者、通関業者、運送業者、混載業者、仲介業者、港湾、空港、ターミナルオペレーター、総合オペレーター、倉庫業者、卸業者を含む。」
2. WTO 2013 News Items, Ninth WTO Ministerial Conference. WTO 2017 News Items, Trade Facilitation Agreement.
3. 安田啓、ジェトロ エリアレポート 「「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%。
4. WTO WT/L/940 28 November 2014, Article 7: Release and Clearance of Goods, 7 Trade Facilitation Measures for Authorized Operators.
5. David Hummels, George Schaur (2012), "Time as a Trade Barrier", National Bureau of Economic Research, NBER Working Paper No. 17758.
6. Simeon Djankov, Caroline Freund, Cong S. Pham (2006), "Trading on Time", World Bank Policy Research Working Paper 3909.
7. Hildegum Kyvik Nordas, Enrico Pinalli and Massimo Geloso Grosso (2006), "Logistics and Time as a Trade Barrier", OECD Trade Policy Working Paper No. 35.
8. David Hummels, Purdue University (2001), "Time as a trade barrier".
9. 関税法第 67 条の二は「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、保税搬入原則は排除されたが、「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」財関第142号により保税搬入原則を再度規定している。
10. 関税法第67条の二の2「輸入申告は、その申告に係る貨物を保税地域へ入れた後にするものとする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りでない。一 当該貨物を保税地域等へ入れないで申告することにつき、政令で定めるところにより、税関長の承認を受けた場合 二 当該貨物につき、特例輸入者又は特例委託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
 11. 2016年の海上輸出入、航空輸出入について、件数、処理率、処理件数、単価に関するデータを通関業者から入手のうえ概算数値を算出した。海運輸出302,760千円、海運輸入761,588千円、航空輸出928,200千円、航空輸入2,286,844千円、合計4,279,392千円。なお、NACCSは、顧客の統計情報は非開示としている。
 12. 国土交通省港湾局、平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査、58頁、平成25年度同調査、75頁。港湾近代化促進協議会、2006年～2015年における外貿コンテナ取扱個数及び貨物量。平田義章「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(2012年7月)、2. 経済効果の算出、38ページ。の各データに基づき工場バンニングへの移行により削減されたコストを算出した。すなわち、平成25年(2013)のわが国の輸出コンテナは8,839,667TEUで、荷主施設でのコンテナ詰めはその44.7%の3,951,331TEU、平成20年(2008)の輸出コンテナは8,539,180TEU、荷主施設でのコンテナ詰め39.8%の相当分3,398,594TEUとの差552,737TEUが平成20年から平成25年の5年間に増加した工場バンニングと推定する。そのコスト効果としては、港頭バンニングの方が工場バンニングよりTEUあたり平均約42,000円高いことから(平田義章)、年間約46億4千万円(552,737TEU×42,000円÷5年=4,642,990,800円)のコスト削減となる。
 13. 大手メーカーA社の実績。ただし、ここでは船積みまでのリードタイムの短縮こともなう売上げの増効果に的を絞り、金利ならびに在庫コストの削減数値は算出してない。なお、売上の増効果とは、輸出リードタイムが1日分延びると、輸入者からの売上金の回収が1日遅れる。つまり、経理上1日分の売上の減となる。そして、リードタイムを短縮すれば、その短縮された分の売上げが増えるとする理論に基づく。また、上記注5)～8)に記載した時間と貿易障害についての研究報告を参照した。
 14. 財務省貿易統計によると2003年から2016年までの米国向け輸出額は次のとおりとなる。2003年—57011(億円)、2004—59702、2005—64233、2006—67759、2007—65666、2008—56255、2009—35564、2010—42510、2011—44083、2012—9577、2013—55703、2014—60163、2015—61078、2016—58135 合計777439=77兆7,439億円。年間平均稼働日を245日とすると、輸出者は、CYカットの1日前倒しで3,173億円、2日で6,346億円の売上げの損失を被っている。あるいは、世界銀行の船積みの1日の遅延は貿易量を1%削減するとの理論を適用すると77兆7,439億円÷99%=78兆5,292円-77兆7,439億円=7,853億円=CYカット1日の前倒し、2日であれば7,853億円×2=1兆5,706億円が削減された貿易量となる。
 15. 図表1主要輸出国の生産コスト比較、およびボストン コンサルティング グループ参考資料、2015年2月12日、「産業用ロボット導入の急拡大により、製造業で大幅な人件費削減が可能と予測、現在から2015年までの予想人件費削減率は1位韓国(33%)、2位日本(25%)、3位カナダ(24%)など」。

引用・参考文献

The World Bank, Doing Business 2017, Trading across Borders.

財務省、第11回輸入通関手続の所要時間調査、平成28(2016)年6月。

平田義章「連載：わが国の輸出入手続の効率化に向けて」、日本機械輸出組合、2014年10月～2015年2月。

ボストンコンサルティンググループ「産業用ロボット導入の急拡大により、製造業で大幅な人件費削減が可能」、2015年2月。

牧野直成、「東京都のコンテナターミナルのゲートオープン時間問題について」、2015年1月。

World Trade Organization, Protocol amending the Marrakesh Agreement establishing the World Trade Organization, Agreement on Trade Facilitation, WT/L/940, 28 November 2014.

ボストン コンサルティング グループ「主要輸出国25カ国の生産コスト比較」、2014年8月。

宮崎千秋、石原伸志、和田雅正「出港 24 時間前ルールと貿易円滑化の現状と課題」、日本貿易学会誌 第 51 号、2014 年。

吉田友之「トレード・タームズの使用動向に関する時系列的考察」、日本貿易学会誌第 51 号、2014 年。

国土交通省港湾局「全国輸出入コンテナ貨物流動調査業務報告書」、平成 21 年（(2009) 3 月および平成 26 年（2014）3 月。

平田義章「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、2012 年。

平田義章「貿易プロセスの改革」、港湾経済研究第 49 号、2010 年。

平田義章「貿易手続の簡素化とセキュリティ」、日本貿易学会年報第 46 号、2009 年。

WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, “WCO Safe Framework of Standards”, June 2007.

平田義章「欧米における輸出入物流の現状と我が国の問題点」、日本貿易学会年報第 37 号、2000 年。