

### 3. 施策等の効果の測定

#### (1) リードタイム<sup>1</sup>の短縮

「輸入手続の所要時間調査」結果にみる通関手続に要する時間の短縮効果

通関手続に関する電子化・簡素化施策の展開・導入と「輸入手続の所要時間調査」

財務省関税局・税関においては、国民の安全、安心を守る上で水際取締りを強化すべきとの社会的要請に応え、適正な通関を確保するとともに、その下で他省庁の法令による手続も含めた輸入手続全体の一層の迅速化を図るため、様々な施策を講じてきたところである。

表3-1は、税関手続に関するIT化並びに簡素化の施策（他省庁との連携による施策を含む）の展開・導入のこれまでの概要を整理したものである。

表3-1 税関手続に関する電子化・簡素化施策の展開・導入

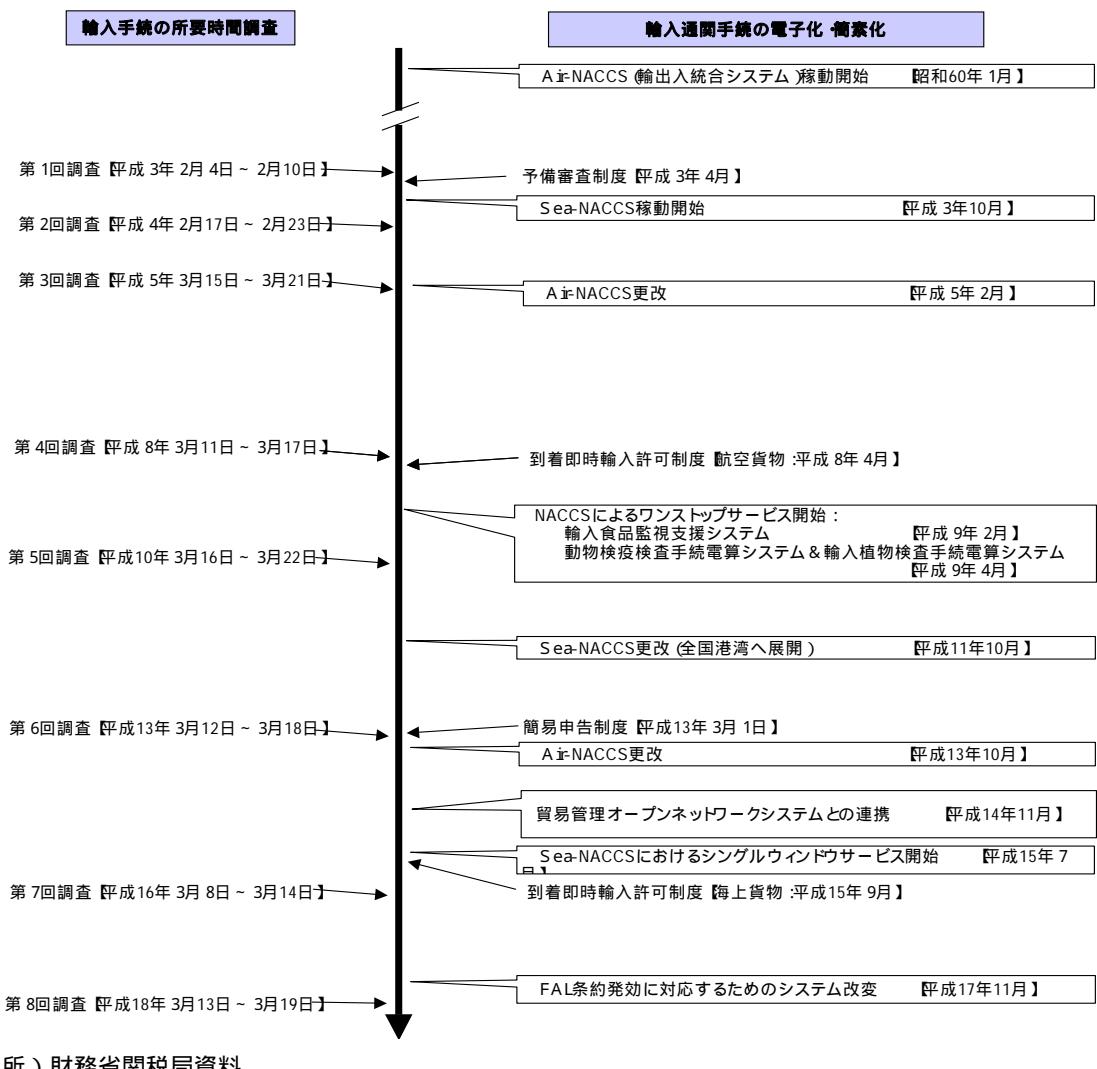
【N A C C S の 展 開】		【制 度 の 導 入】
<b>海上貨物</b>		<b>航空貨物</b>
昭60/1 Air-NACCS稼動 (成田・大阪等)		
平3/10 Sea-NACCS稼動 (東京・横浜・川崎)		平3/4 予備審査制度(輸入)
平4/10 地域拡大 (神戸・大阪・堺・名古屋)		
平5/10 地域拡大	平5/2 6 地域拡大 (羽田・名古屋等)	
平7/2 地域拡大	平7/2・10 地域拡大 (福岡等)	
平8/10 地域拡大	平8/10 地域拡大	平8/4 到着即時輸入許可制度 (航空貨物)
平9/2 食品衛生検査とのインターフェース開始		
平9/4 動植物検査とのインターフェース開始		
平11/10 更改Sea-NACCS稼動 税関・船社・通関業者・保税蔵置場業務のトータルシステムの構築 システムの全国展開		
	平13/10 地域拡大 平14/4・5・9・10 地域拡大	平13/3 簡易申告制度(輸入)
平14/11 貿易管理オープンネットワークシステムとのインターフェース開始		
平15/6 画面審査機能の導入 平成15/7 輸出入・港湾関連手続の シングルウインドウ化	平15/3・4・7・8・10・12 地域拡大	平15/9 到着即時輸入許可制度 (海上貨物)
平16/2 インターフェース更改 平17/11 FAL条約対応システム改変	平16/2・5・7・12 地域拡大 平17/12 地域拡大	平16/2 予備審査制度(輸出海上貨物)
		平18/3 特定輸出申告制度(コンテナ貨物対象)

これらの施策等の効果を検証するとともに、こうした施策を更に推進していくうえでの参考とするため、外国貨物が本邦に到着してから輸入許可までに要する時間についての調査である「輸入手続の所要時間調査」を厚生労働省、農林水産省等、関連他省庁の協力を得て、平成3年(1991年)を第1回として継続的に実施してきている。

<sup>1</sup> ここでの「リードタイム」は、具体的には輸入貨物の入港～輸入許可までを意味するものとして用いる。

図3-1は当該調査と前ページ表3-1に掲載した主要な施策展開とのタイミングの関係を整理したものである。

図3-1 「輸入手続の所要時間調査」と主要施策のタイミング



出所)財務省関税局資料

#### 輸入手続の電子化・簡素化と時間短縮効果の捉え方

第1回から直近第8回調査で明らかにされた“「入港」「搬入」「申告」「許可」までの所要時間の変化(所要時間の短縮)には、NACCSの稼動状況と迅速通関を目指した新制度導入によるそれぞれの短縮効果がともに反映されている。そこで、輸入貨物を海上貨物と航空貨物に大別したうえで、「輸入手続の所要時間調査」によって得られている調査結果データを活用して、下記の4つの視点から、税関手続の電子化・簡素化がもたらした効果の有無並びにその大きさを整理してみるとこととする。

過去8回の調査結果の時系列的な推移による輸入手続の電子化・簡素化の総体としての効果の有無及びその効果の大きさ並びに当該効果（時間短縮）の“「入港」「搬入」「申告」「許可」”までの各段階における発現の態様

NACCS導入官署と非導入官署別データ（第4回調査）を用いて“「入港」「搬入」「申告」「許可」”までの各段階別遅延件数構成の対比によるNACCS導入効果の確認

予備審査制度を利用した貨物と利用しない貨物の対比<sup>2</sup>による当該制度の導入効果及び当該効果（時間短縮）の“「入港」「搬入」「申告」「許可」”までの各段階における発現の態様

他法令手続が必要な貨物におけるNACCSのワンストップサービス開始の効果の有無及び当該効果（時間短縮）の“「入港」「搬入」「申告」「許可」”までの各段階における発現の態様

ここで、検討の対象とされる輸入通関手続はA【「入港」～（保税蔵置場への）「搬入」】、B【（保税蔵置場への）「搬入」～（輸入）「申告」】、C【（輸入）「申告」～（輸入）「許可」】の3つの段階に区分されるが、輸入通関手続の電子化・簡素化施策の効果の影響の大きさ（時間短縮効果がストレートに発現する順番）は、一般的にC>B>Aの順とみられる。A（「入港」～「搬入」）の段階においては、輸入貨物の港湾・空港での物理的な荷捌能力や輸入者等の事情による所要時間の変動部分が、B（「搬入」～「申告」）やC（「申告」～「許可」）の段階に比べて、相対的に大きくなるものと考えられる。

---

<sup>2</sup> 第1回調査時点においては「予備審査制度」はまだ導入されていないが、「予備審査制度」の前身である「搬入前予備審査制」が存在し、第1回調査においては、この「搬入前予備審査制」の利用の有無をもって、第2回調査以降の「予備審査制度」の利用の有無と対比させている。

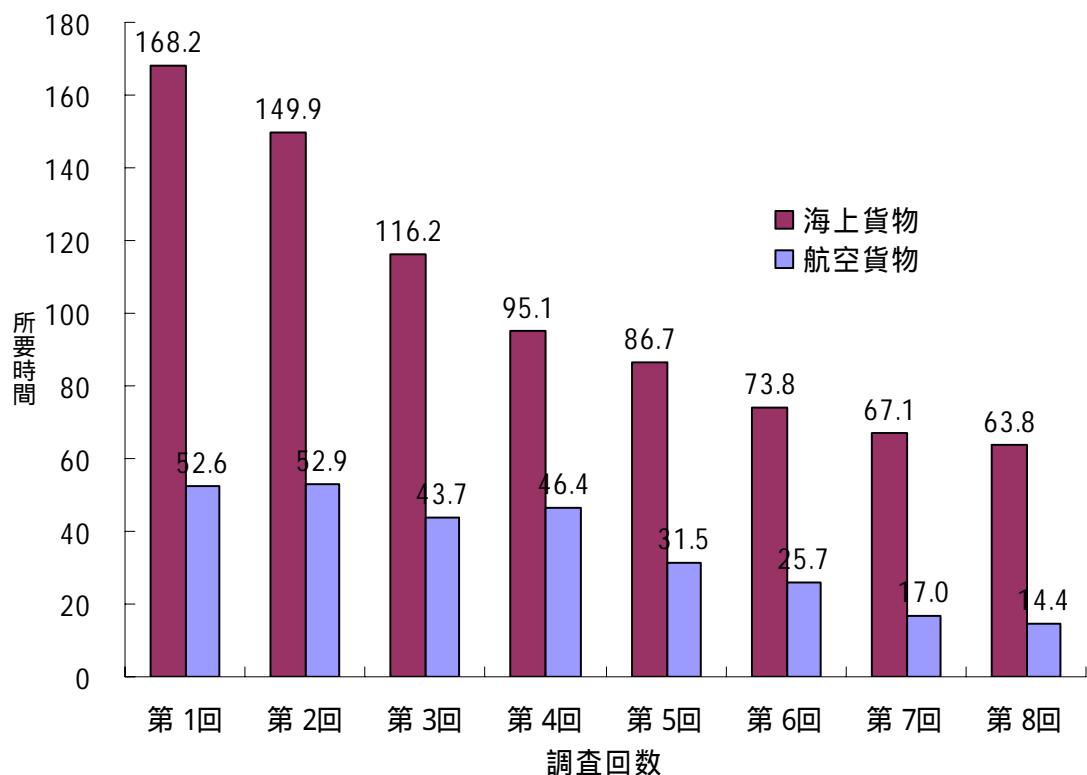
## 輸入手続の電子化・簡素化による時間短縮効果

### - 1. 総体としての効果

輸入手続に要する時間短縮に向けて、表3-1で示すような一連のNACCSの展開や通関制度の導入が図られており、これらの累積的な効果が「入港」～「許可」までの総体としての所要時間の短縮をもたらしていることはいうまでもない。

図3-2は、海上貨物と航空貨物別に第1回から第8回調査結果における所要時間の推移を示したものであるが、ともに「入港」～「許可」までの全体の平均所要時間が短縮化の方向にある。なお、第1回調査において航空貨物の4.4倍であった海上貨物のリードタイムは、直近の第8回調査では3.2倍にまでその差を狭めており、海上貨物は迅速性が売り物の航空貨物を上回るリードタイム短縮の動きをみせている。

図3-2 「入港」～「許可」までの平均所要時間の推移（全体）



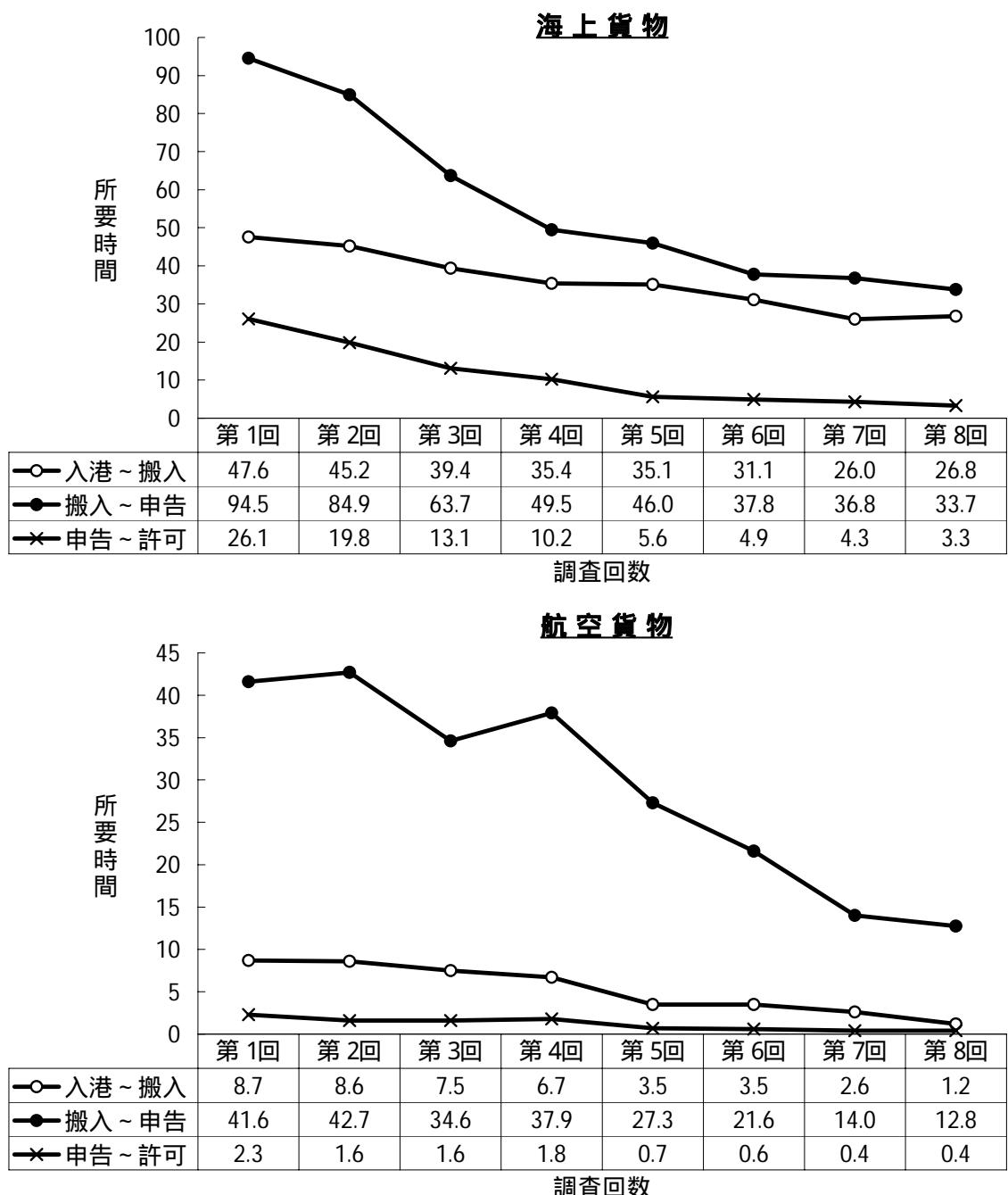
注)「入港～搬入」+「搬入～申告」+「申告～許可」各段階の所要時間の合計  
出所)財務省関税局資料

図3-3は、これを段階ごとの推移に分解してみたものであるが、海上貨物については、「申告」～「許可」の段階が、直近の第8回の結果が第1回の結果と比べて、8分の1の時間となっており（同様に「入港」～「搬入」は約2分の1、「搬入」～「申告」は約3分の1）、時間短縮率が最も大きく、「搬入」～「申告」の段階における第8回の結果が第1回の結果と比べて、時間差では60.8時間となり、時間短縮幅（同様に「入港」～「搬入」は20.8時間、「申告」～「許可」は

22.8 時間) が最大となっている。

航空貨物については、「入港」～「搬入」の段階が、直近の第8回の結果が第1回の結果と比べて、約7分の1の時間となっており(同様に「搬入」～「申告」は3分の1、「申告」～「許可」は6分の1) 時間短縮率が最も大きく、「搬入」～「申告」の段階における第8回結果が第1回の結果と比べて、時間差では28.8時間となり、時間短縮幅(同様に「入港」～「搬入」は7.5時間、「申告」～「許可」は1.9時間) が最大となっている。

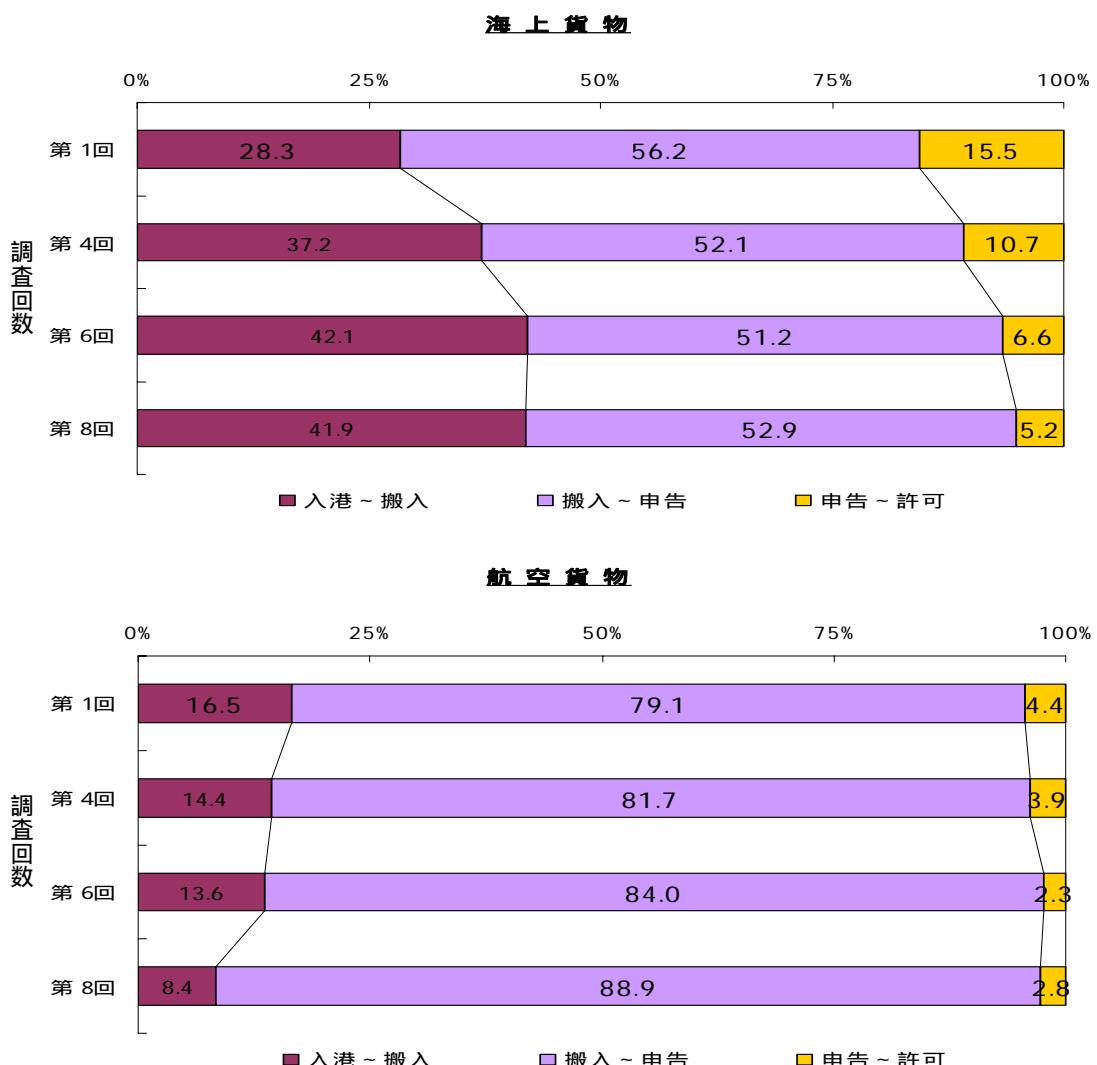
図3-3 「入港」～「許可」までの平均所要時間の推移(段階別)



出所) 財務省関税局資料

図3-4は、段階別の所要時間構成比の水準並びに推移をみたものであるが、海上貨物では「入港」～「搬入」とこれに続く「搬入」～「申告」で、「入港」～「許可」までのプロセス全体の中の大半を占めるものの、両者のウエイトはそれぞれ4割台、5割台と大きな格差はない。これに対して、航空貨物では、「搬入」～「申告」の段階に要する時間の割合が、「入港」～「許可」までのプロセス全体の中で、突出して大きなウエイトを占めている点が特徴となっている。その水準は、第1回調査で8割弱、直近の第8回調査では9割弱へと拡大している。なお、当該段階に要する時間割合の上昇の動きは、各段階の所要時間がそれぞれ短縮傾向で推移する中で、時間短縮のペースが相対的に最も遅いことの結果としてもたらされた現象である。また、とりわけ海上貨物に顕著であるが、「申告」～「許可」段階のウエイトが大きく低下していることは、税関手続の改善が一連の時間短縮施策の効果を最もストレートに反映した結果といえよう。

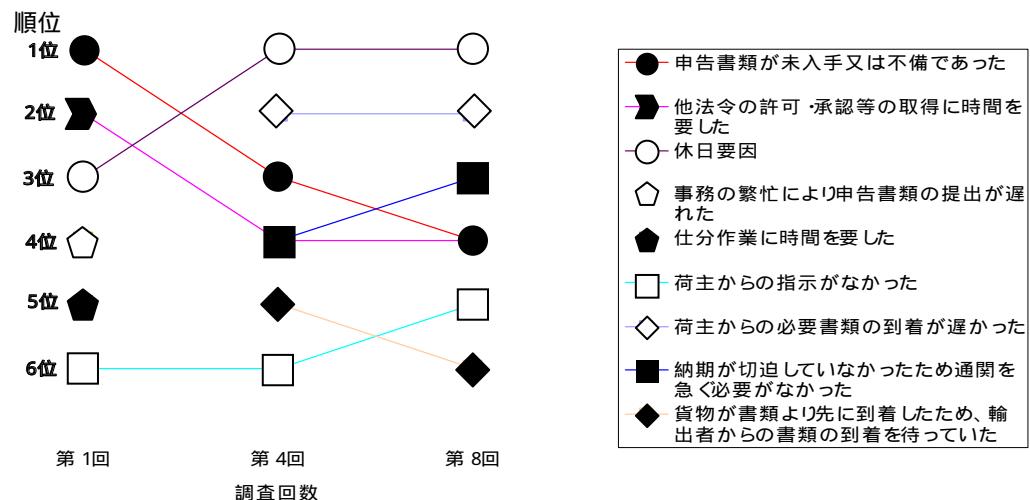
図3-4 「入港」～「許可」までの段階別平均所要時間構成比の推移



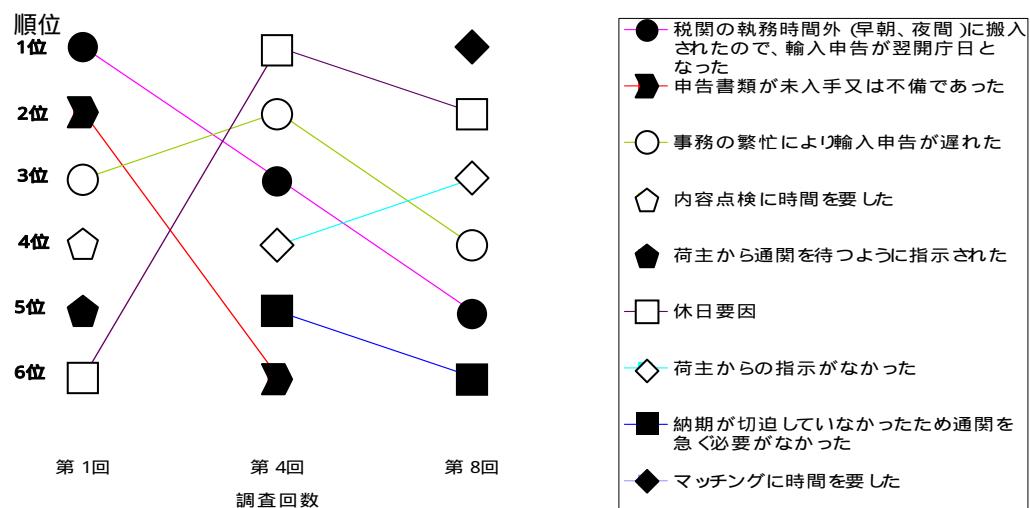
出所)財務省関税局資料

ここで参考までに、「搬入」～「申告」段階における長時間を要したケースにおける上位を占めている遅延理由の推移をみたものが図3-5である。とくに、航空貨物においては第1回調査でトップを占めていた「税関の執務時間外」による遅延が大きく順位を下げている事実に、これまでの税関手続の改善による一連の時間短縮施策の効果の一端が反映されているとみられる反面、直近の第8回調査においては「マッチングに要する時間」による遅延という新たな要因がクローズアップされている。

図3-5 「搬入」～「申告」段階における遅延理由の推移  
海上貨物：搬入～申告



航空貨物：搬入～申告



注)「休日要因」とは、以下のような理由で休日が間に入ったケースをいう。

- ・申告の準備が整ったのが休日明けとなった
- ・とくに通関を急ぐ理由がなかったので臨時開庁手続をとらなかった
- ・貨物の引取りが運送蔵置場所の関係上困難であった
- ・申告の整備は整っていたが、税関が閉庁している時間であった 等

出所)財務省関税局資料

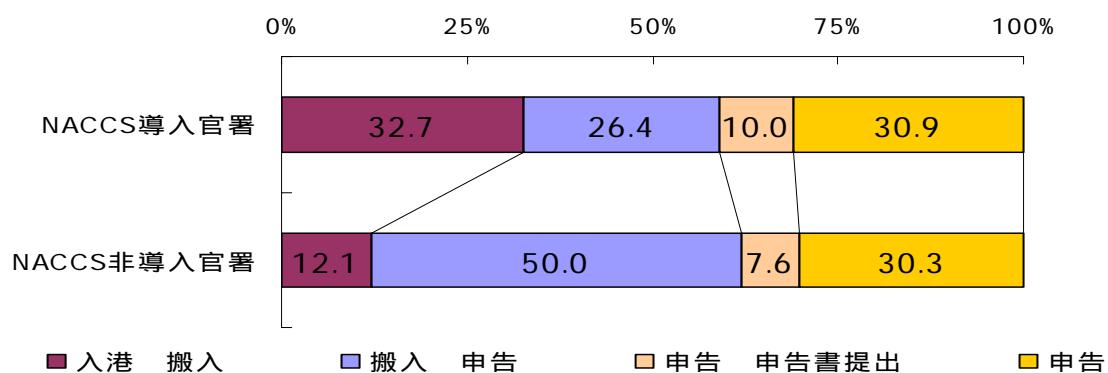
## - 2 . NACCS 導入の効果

表3 - 1 にみるように、NACCS の導入は段階的に行われていることから、各調査結果の時系列的な分析の中で、NACCS 導入の特定部分による効果のみを取り出して、その効果を定量的に時間短縮効果として把握することは困難である。

但し、過去に実施した調査で、海上貨物について NACCS 導入官署と NACCS 非導入官署別に「入港」～「許可」における各段階別の遅延件数の分布状況を把握したデータがあるので、これを用いて海上貨物における段階別遅延件数の分布構成を示したものが図3 - 6 である。NACCS 導入官署と非導入官署別の対比結果で大きく異なるのは、入口に当たる「入港」～「搬入」並びにこれに続く「搬入」～「申告」の過程においてである。NACCS 導入官署の結果では「入港」～「搬入」段階にプロセス全体を通じて発生する遅延件数が最大であり、「搬入」～「申告」の段階では全体の4分の1程度にとどまっている。一方、NACCS 非導入官署の結果では、発生する遅延件数の5割が「搬入」～「申告」の段階に集中している。

時間の短縮効果としては直接的に把握できないものの、図3 - 6 の結果は NACCS 導入により、図3 - 3 で示されるように「入港」～「許可」までの海上貨物の輸入手続において、最も時間を多く要する段階である「搬入」～「申告」の過程での遅延の相対的な発生割合低下をもたらしていることから、NACCS の導入が海上貨物の物流の円滑化に貢献しているものと思われる。

図3 - 6 海上貨物における段階別遅延件数の分布構成



注1 ) 第4回調査結果による。

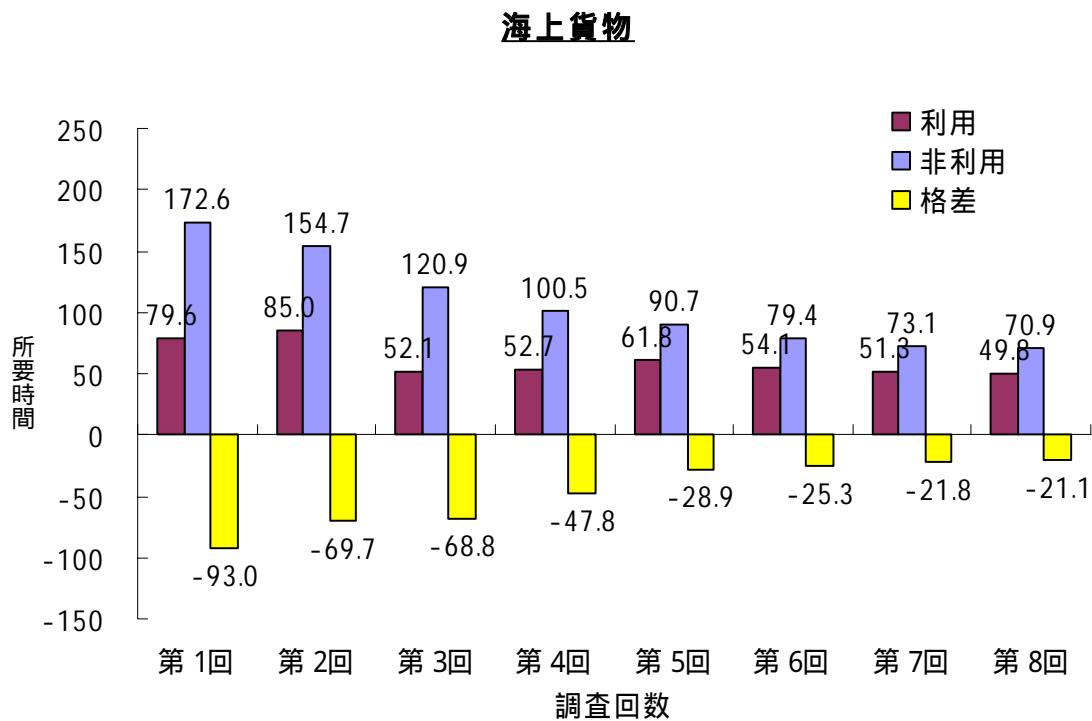
2 ) 「入港～搬入」48時間以上、「搬入～申告」72時間以上、「申告～申告書提出」4時間以上、「申告書提出～許可」3時間以上(非電算官署においては「申告書提出～書類審査終了」3時間以上、「書類審査終了～許可」4時間以上)、「許可～搬出」24時間以上を要した貨物を、各段階でそれぞれ遅延貨物と定義した。

出所 ) 財務省関税局資料

### - 3 . 予備審査制度の導入効果 海上貨物 )

図3-7は、第1回から第8回調査結果における海上貨物の予備審査制度利用の有無別に所要時間の推移を示したものであるが、「入港」～「許可」までの全体の平均所要時間について、第1回調査の予備審査制度を利用した場合と利用しなかった場合の水準を比較した結果では、両者に93.0時間の開きがあり、当該制度を利用することによって所要時間は半分以下にまで短縮されていた。NACCSの稼動地域の拡大等、一連の輸入手続に係る電子化・簡素化施策を背景に、予備審査制度を利用しない場合においても時間短縮が進展する中、直近の第8回調査結果においては予備審査制度利用の有無別の所要時間の開きは縮小傾向にあるものの、当該制度を利用した場合では、依然として21.1時間の差があり、当該制度の時間短縮効果が確認された。

図3-7 予備審査制の利用・非利用別の申告に係る平均所要時間の推移(全体)



注1)「入港～搬入」+「搬入～申告」+「申告～許可」各段階の所要時間の合計

2)格差=予備審査制利用貨物の所要時間-同非利用貨物の所要時間

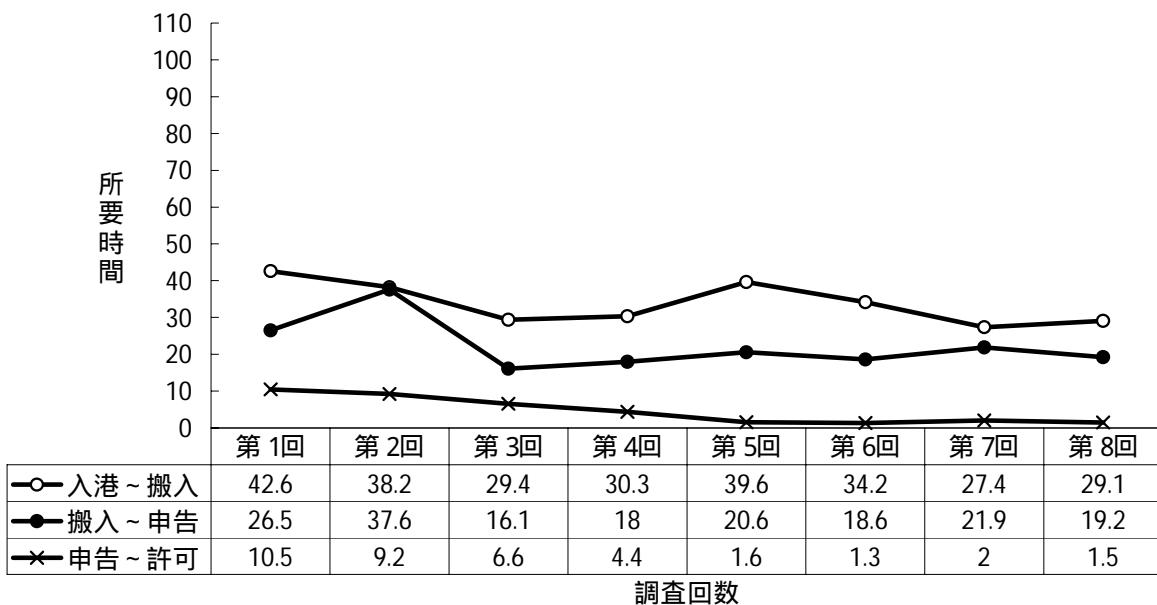
出所)財務省関税局資料

図3-8は、これを段階ごとの推移に分解してみたものであるが、海上貨物における予備審査制度を利用した貨物は「申告」～「許可」の段階が、直近第8回の対第1回水準比で7分の1となっており(同様に「入港」～「搬入」約3分の1、「搬入」～「申告」約3分の1)、「入港」～「搬入」の段階における第8回水準が対第1回水準との時間差は13.5時間で、時間短縮幅(同様に「搬入」～「申告」7.3時間、「申告」～「許可」9.0時間)が最大となっている。なお、予備

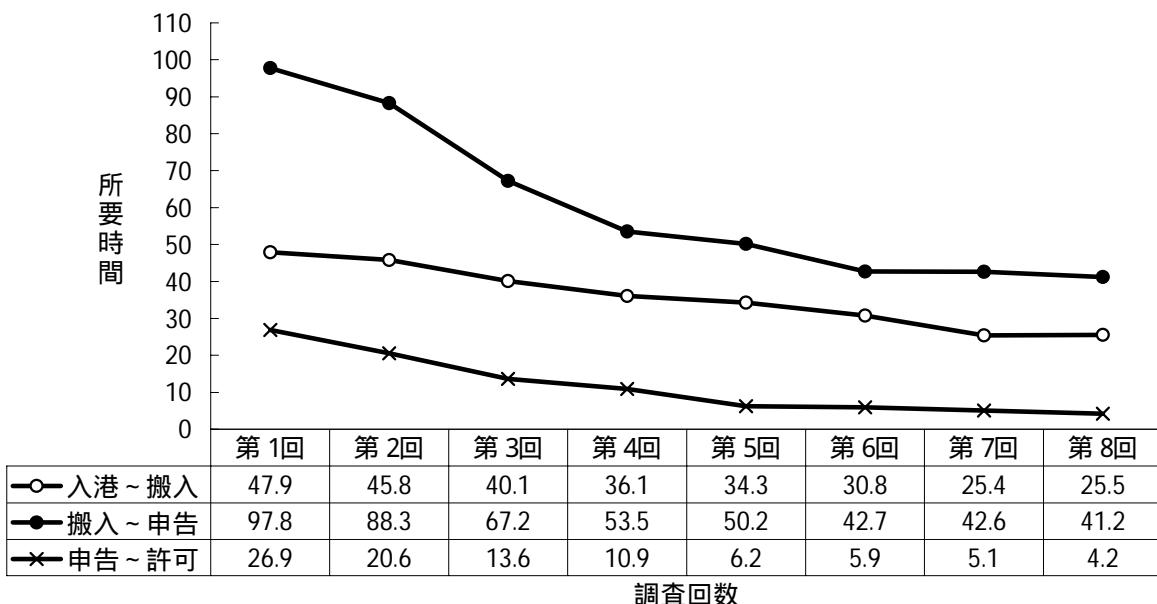
審査制度を利用しない貨物の場合には、時間短縮率では同様に「申告」～「許可」の段階が最大（約6分の1）となっているものの、時間短縮幅では「搬入」～「申告」の段階が最大（56.6時間）となっている。

図3-8 予備審査制の利用・非利用別の申告に係る平均所要時間の推移（段階別）

海上貨物：予備審査制度利用



海上貨物：予備審査制度非利用

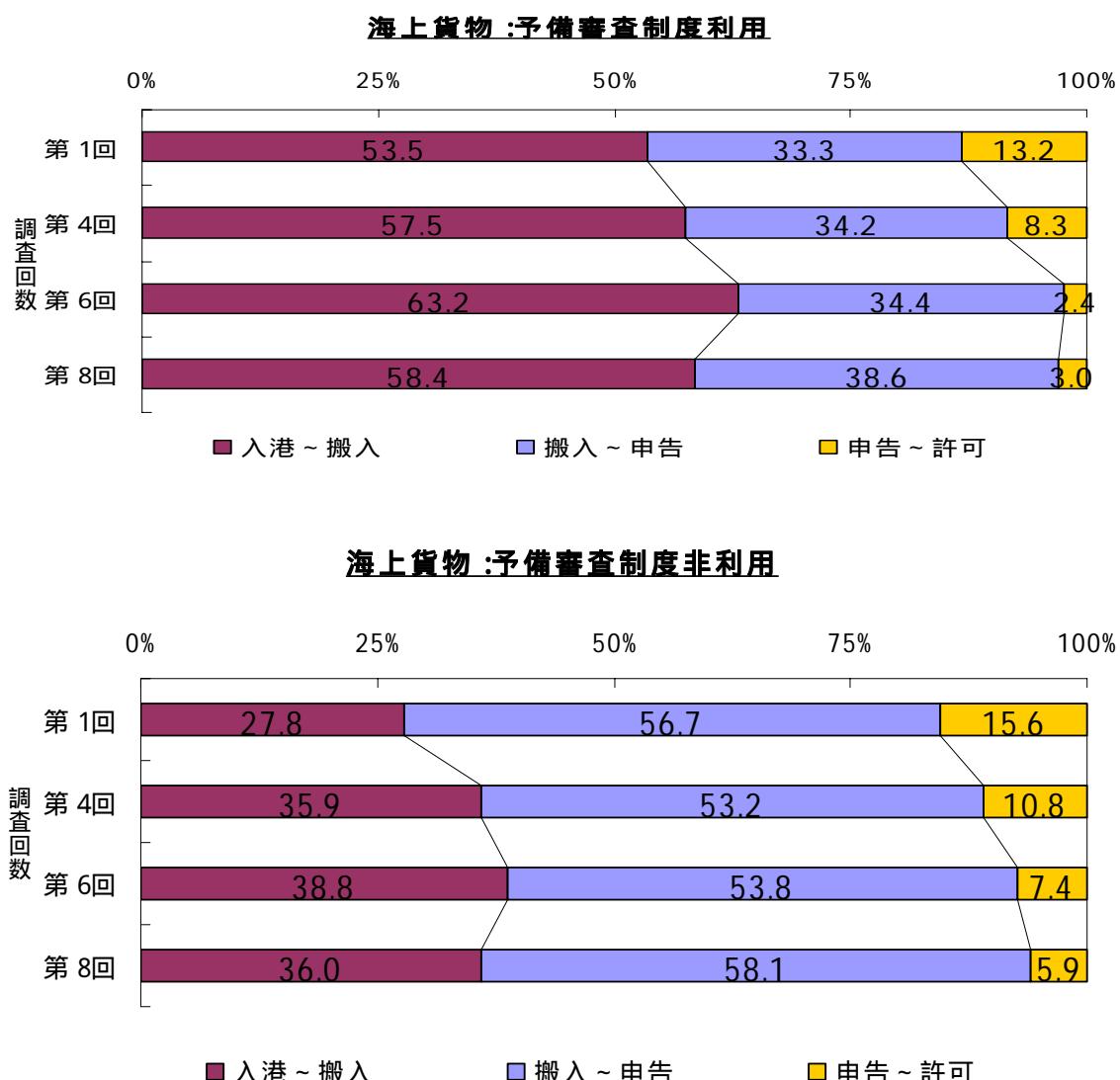


出所) 財務省関税局資料

図3-9は、予備審査制度を利用した貨物・利用しなかった貨物別に段階別所要時間構成比とその推移をみたものであるが、顕著な特徴として、予備審査制度を利用する場合は、「入港」～「搬入」に要する時間の割合が「搬入」～「申告」のそれよりも大きいのに対して、予備審査制度を利用しない場合では逆の関係にある点である。

また、予備審査制度を利用する場合は、予備審査制度を利用しない場合と比べ、「申告」～「許可」に要する時間の減少の割合が高くなっている、輸入手続の最終段階である「申告」～「許可」における時間短縮の動きが、予備審査制度により、より早いテンポで進んでいることが明らかになっている。

図3-9 予備審査制度利用・非利用貨物の段階別平均所要時間構成比の推移



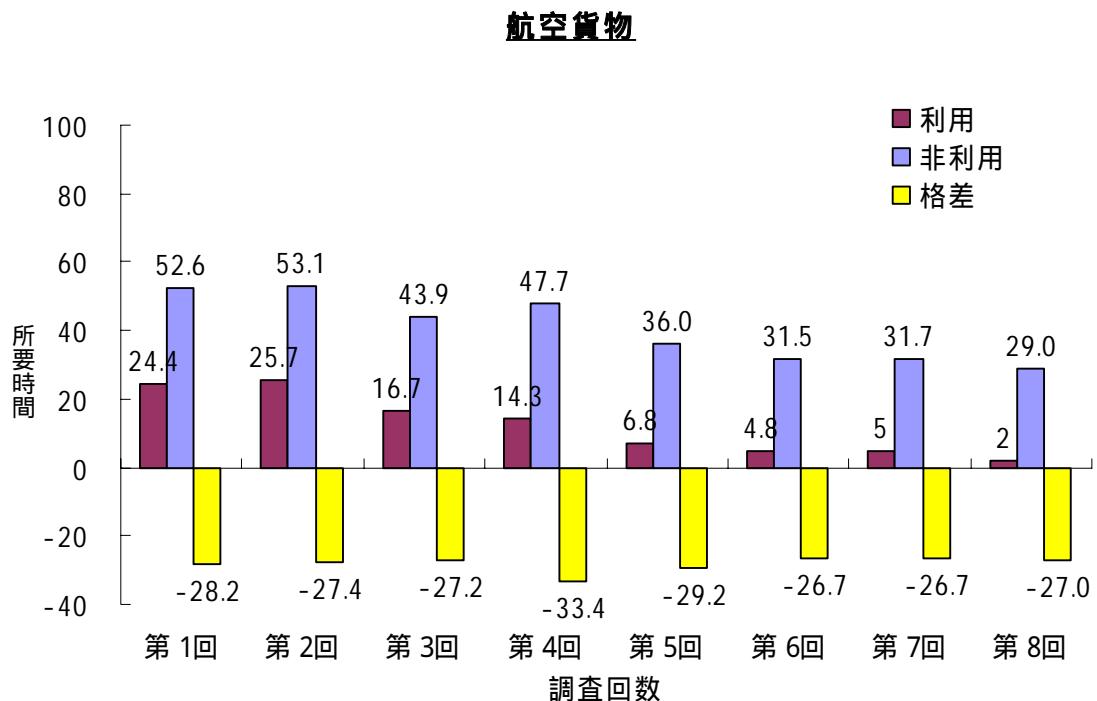
出所)財務省関税局資料

航空貨物)

図3-10は、第1回から第8回調査結果における航空貨物の予備審査制度利用の有無別に所要時間の推移を示したものであるが、「入港」～「搬出」までの全体の平均所要時間について、第1回調査の予備審査制度を利用する場合と予備審査制度を利用しない場合の水準を比較した結果では、両者に26.5時間の開きがあり、当該制度を利用することによって所要時間は約半分近い水準にまで短縮されていた。

航空貨物では、先にみた海上貨物とは異なり、第1回調査以降、予備審査制度を利用した貨物と利用しなかった貨物における所要時間の開きはほぼ同水準で推移している。直近の第8回調査結果における予備審査制度を利用した貨物と利用しなかった貨物における所要時間の開きは27.8時間と、第1回調査とほぼ同水準にあり、この結果から、航空貨物のリードタイム短縮において、予備審査制度が重要な役割を果たしているのではないかと考えられる。これを「入港」～「許可」までの段階でみても、同様に第1回調査では28.2時間、第8回調査では27.0時間とほぼ同程度の時間短縮効果が示されている。

図3-10 予備審査制度の利用・非利用別の申告に係る平均所要時間の推移(全体)



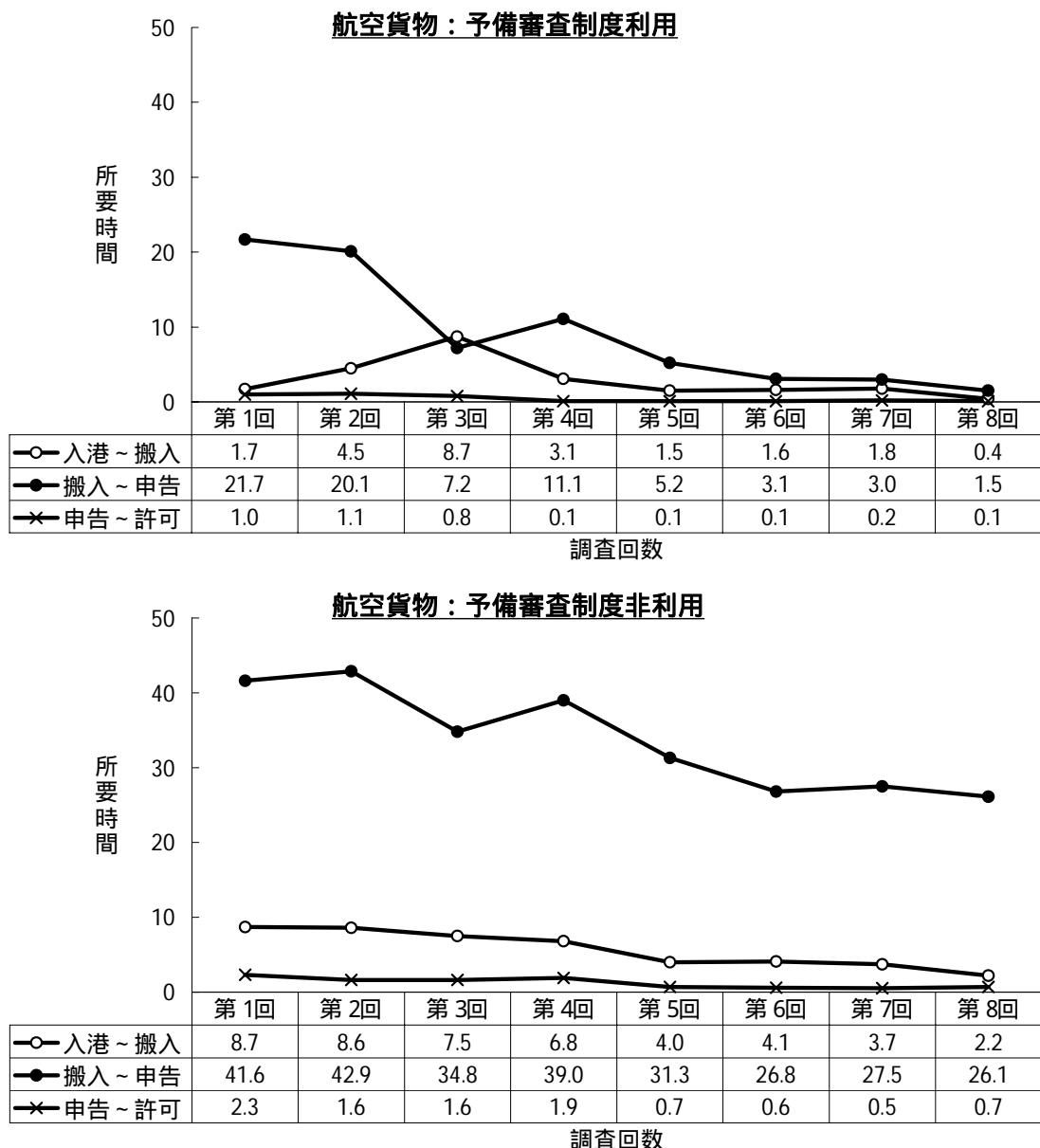
注1)「入港～搬入」+「搬入～申告」+「申告～許可」各段階の所要時間の合計

2)格差=予備審査制度利用貨物の所要時間-同非利用貨物の所要時間

出所)財務省関税局資料

図3-11は、これを段階ごとの推移に分解してみたものであるが、予備審査制度を利用した航空貨物は「搬入」～「申告」の段階が、直近第8回の対第1回水準比で14分の1となっており、時間短縮率（同様に「入港」～「搬入」4分の1、「申告」～「許可」10分の1）が最も大きく、同じ「搬入」～「申告」の段階における第8回水準が対第1回水準との時間差は20.2時間で、時間短縮幅（同様に「入港」～「搬入」1.3時間、「申告」～「許可」0.9時間）でも突出して大きい。なお、予備審査制度を利用しない航空貨物の場合には、時間短縮幅では同様に「搬入」～「申告」の段階が最大（15.5時間）となっているものの、時短短縮率では「入港」～「搬入」の段階が最大（4分の1）である。これらの結果から、航空貨物における予備審査制度の利用が「搬入」～「申告」段階の時間短縮に大きく貢献していると考えられる。

図3-11 予備審査制度の利用・非利用別の申告に係る平均所要時間の推移（段階別）

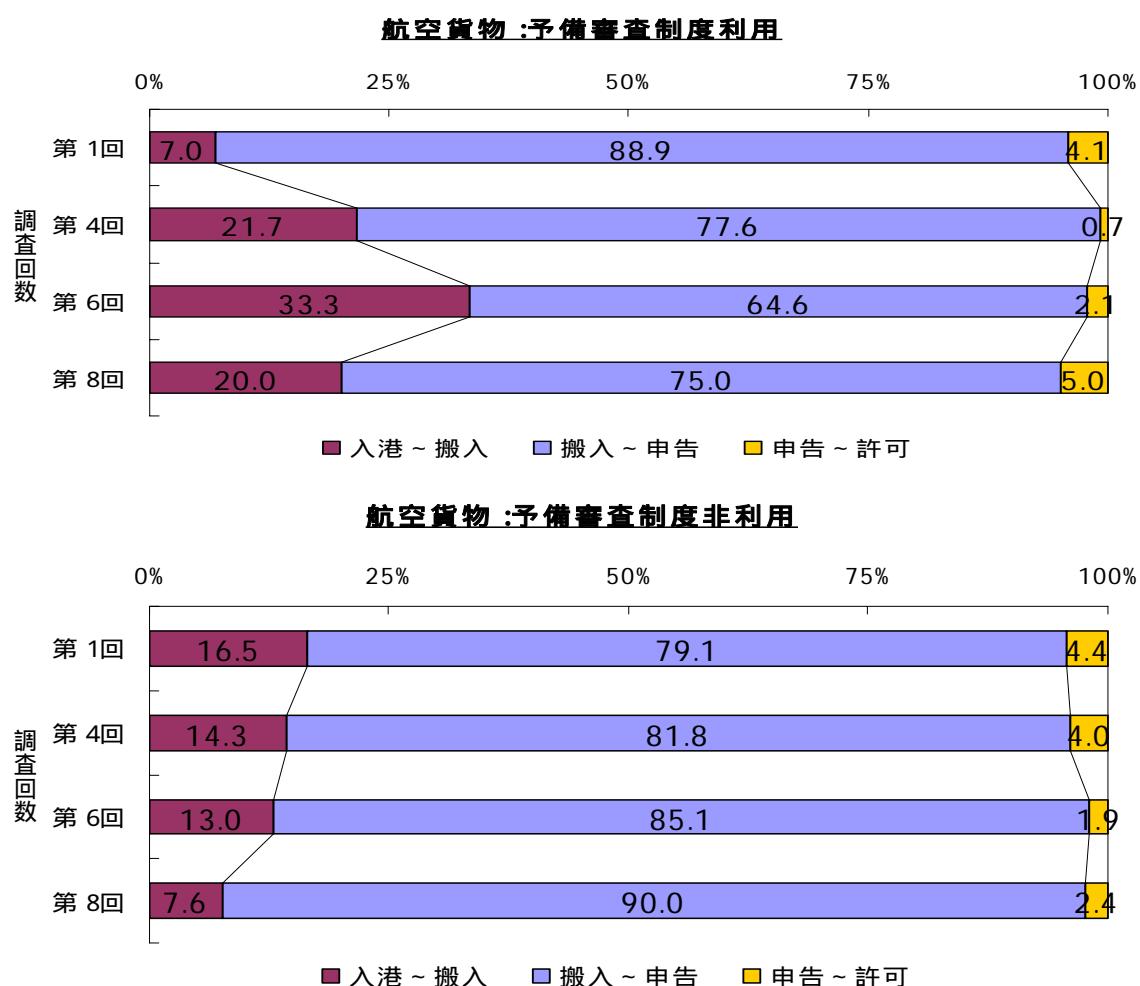


出所) 財務省関税局資料

図3-12は、予備審査制度を利用した貨物と利用しなかった貨物別に段階別所要時間構成比とその推移をみたものである。予備審査制度を利用した場合でも、利用しなかった貨物と同様に「搬入」～「申告」段階に要する時間が最も大きく、次いで「入港」～「搬入」、「申告」～「許可」の順である。第6回調査までは「搬入」～「申告」段階の所要時間の短縮幅が大きかったことから、当該段階のウエイトは低下傾向が顕著であった。

図3-11からも明らかなように、予備審査制度を利用した航空貨物におけるリードタイムの短縮はかなり進んできており、各段階における時間短縮の余地はそれほど残っていない局面にある。このように、各段階ともすでに時間短縮が限界近くまで行われてきていることから、予備審査制度を利用した貨物の場合には特に、段階別所要時間構成比の近年の変動そのものに、特別の構造的な意味合いが反映されているとみられる部分は多くないと思われる。なお、非利用貨物については、「搬入」～「申告」段階の所要時間の短縮テンポが趨勢として鈍化してきたこともあって、当該構成比の水準が拡大する傾向にある。

図3-12 予備審査制度の利用・非利用別の申告に係る段階別平均所要時間構成比の推移



出所) 財務省関税局資料

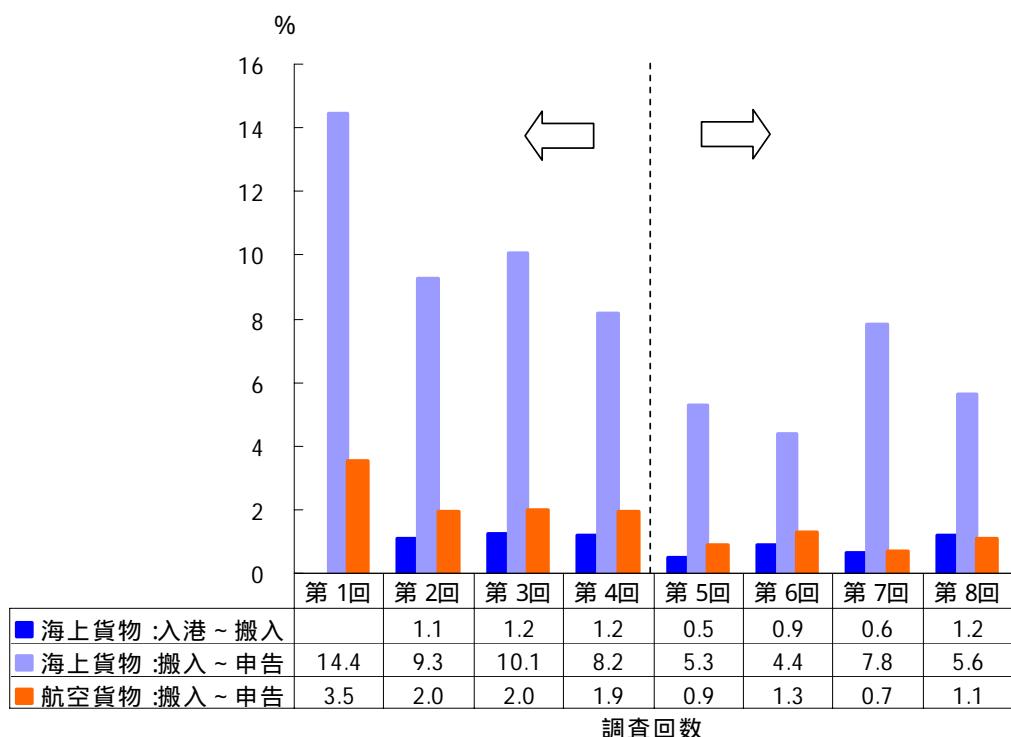
#### - 4 . 他法令手続に係るワンストップサービス開始の効果

図3-13は、第1回から第8回調査結果における輸入手続に長時間を要した件数に占める「他法令の許可・承認等の取得に時間を要した」件数割合の推移をみたものである。ここで、NACCSによるワンストップサービス及び関連省庁による手続の電子化が開始されたのが第4回調査（平成8年）と第5回調査（平成10年）の中間の平成9年であることから、第4回調査までと第5回調査以降とを対比してみると、他法令手続関係で時間がかかる割合は、第5回以降、総じて低下しており、ワンストップサービス及び関連省庁による手続の電子化が輸入手続全体の時間短縮に有効であることが読み取れるのではないかと考える。

データの制約もあって、他法令手続に係るワンストップサービス開始の効果についてはこれ以上の検証はできないが、以下で他法令該当貨物と非該当貨物の所要時間に係る調査結果をみるととする。

図3-13 輸入手続に長時間を要した件数に占める

「他法令の許可・承認等の取得に時間を要した」件数割合



注) 1 . 海上貨物並びに航空貨物について長時間を要した貨物とは下記の基準による。

	入港～搬入		搬入～申告	
	第1回～第4回	第5回～第8回	第1回～第4回	第5回～第8回
海上貨物	48時間以上	24時間以上	72時間以上	48時間以上
航空貨物	TACT 7時間以上 成田 伊丹 2時間以上	TACT 伊丹 6時間以上 成田 2時間以上	TACT 7時間以上 成田 関西 名古屋 福岡 2時間以上	TACT 6時間以上 成田 関西 名古屋 福岡 2時間以上

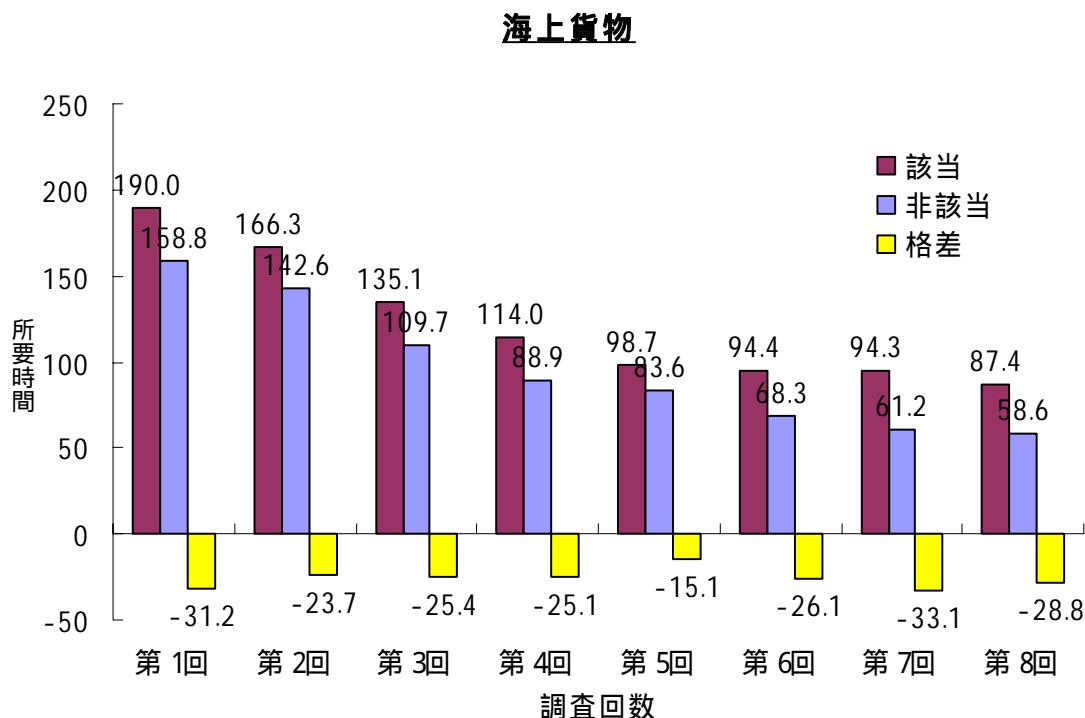
2 . 第4回調査から伊丹空港は関西空港。

出所 ) 財務省関税局資料

海上貨物)

図3-14は、第1回から第8回調査結果における海上貨物の他法令手続該当・非該当別に所要時間の推移を示したものであるが、「入港」～「許可」までの全体の平均所要時間について、第1回調査の他法令該当貨物と非該当貨物の水準を比較した結果では、両者に28.8時間の開きがあり、他法令該当貨物が非該当貨物よりも時間が長くかかることが明らかである。両者の間にみられる時間差の水準は、調査時点によって多少の変動はあるものの、総じて一定の幅を維持して推移している。

図3-14 他法令手続該当貨物に係る平均所要時間の推移(全体)



注1)「入港～搬入」+「搬入～申告」+「申告～許可」各段階の所要時間の合計

2)格差=他法令非該当貨物の所要時間-同該当貨物の所要時間

出所)財務省関税局資料

図3-15、図3-16は、海上貨物における他法令該当貨物の段階別所要時間・構成比の水準並びに推移をみたものである。「申告」～「許可」の段階において、直近第8回の対第1回水準比が約5分の1と時間短縮率(同様に「入港」～「搬入」約2分の1、「搬入」～「申告」約2分の1)が最も大きく、「搬入」～「申告」の段階における第8回水準が対第1回水準との時間差62.7時間で、時間短縮幅(同様に「入港」～「搬入」22.9時間、「申告」～「許可」17.0時間)が最大となっている。なお、他法令非該当貨物に比べて、「搬入」～「申告」段階の構成比が1割程度大きい水準にある。

図3-15 他法令手続該当貨物に係る平均所要時間の推移（段階別）

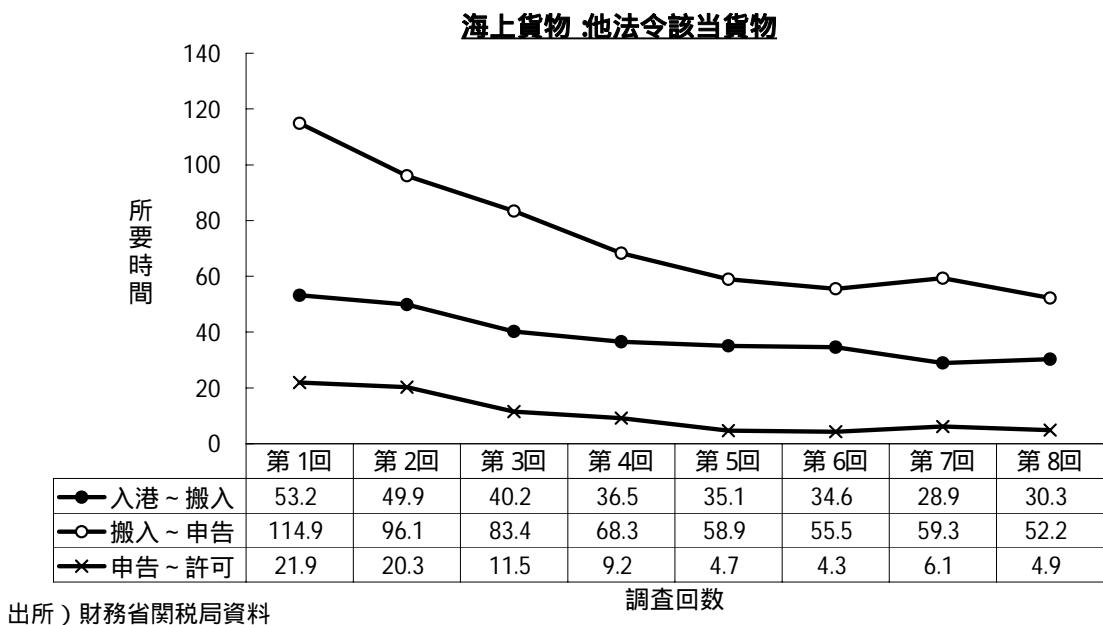
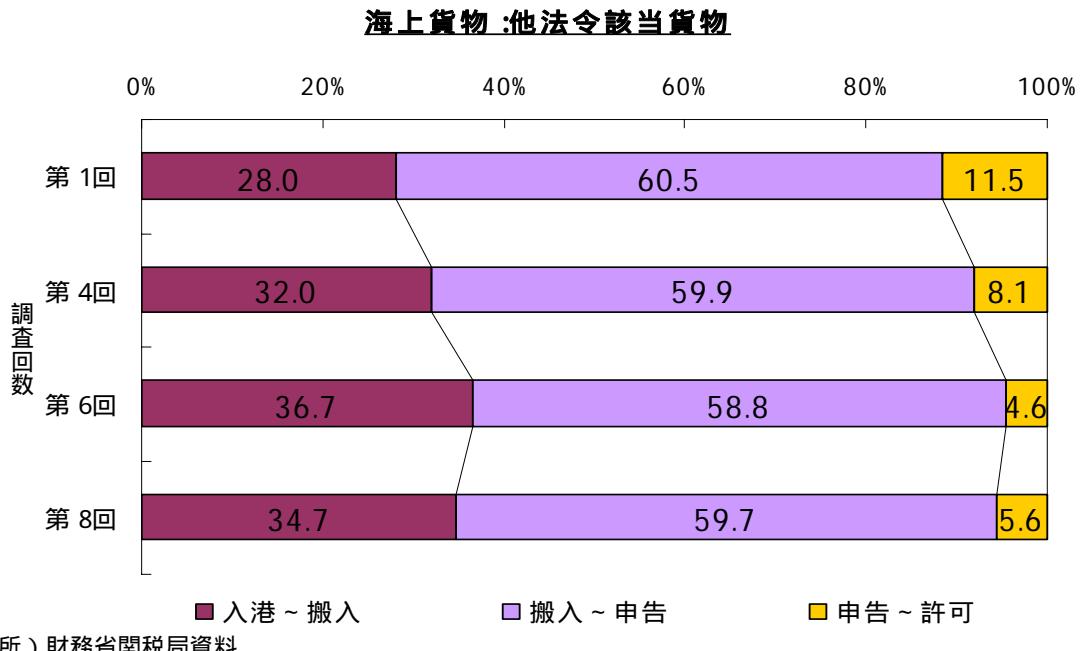


図3-16 他法令手続該当貨物の段階別平均所要時間構成比の推移

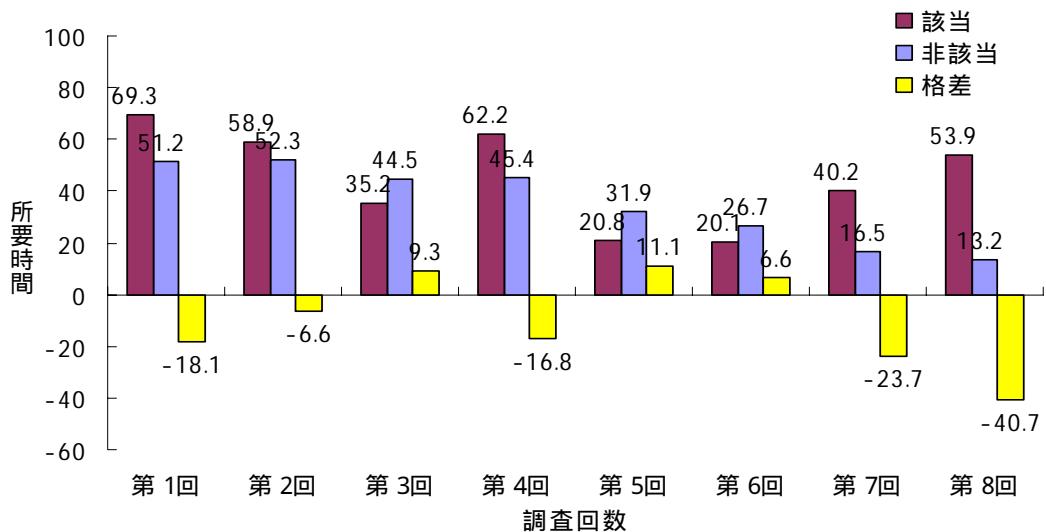


航空貨物)

図3-17は、第1回から第8回調査結果における航空貨物の他法令手続該当・非該当別に所要時間の推移を示したものであるが、「入港」～「許可」までの全体の平均所要時間について、第1回調査の他法令該当貨物と非該当貨物の水準を比較した結果では、両者に18.1時間の開きがある。直近の第8回調査ではその開きは40.7時間にまで拡大しているが、海上貨物と異なり航空貨物においては必ずしも他法令該当貨物がより時間を多く要する関係にあるわけではなく、第3回、第5回、第6回調査では非該当貨物のほうが多くの時間がかかるている。

図3-17 他法令手続該当貨物に係る平均所要時間の推移（全体）

**航空貨物**



注) 1. 「入港～搬入」+「搬入～申告」+「申告～許可」各段階の所要時間の合計

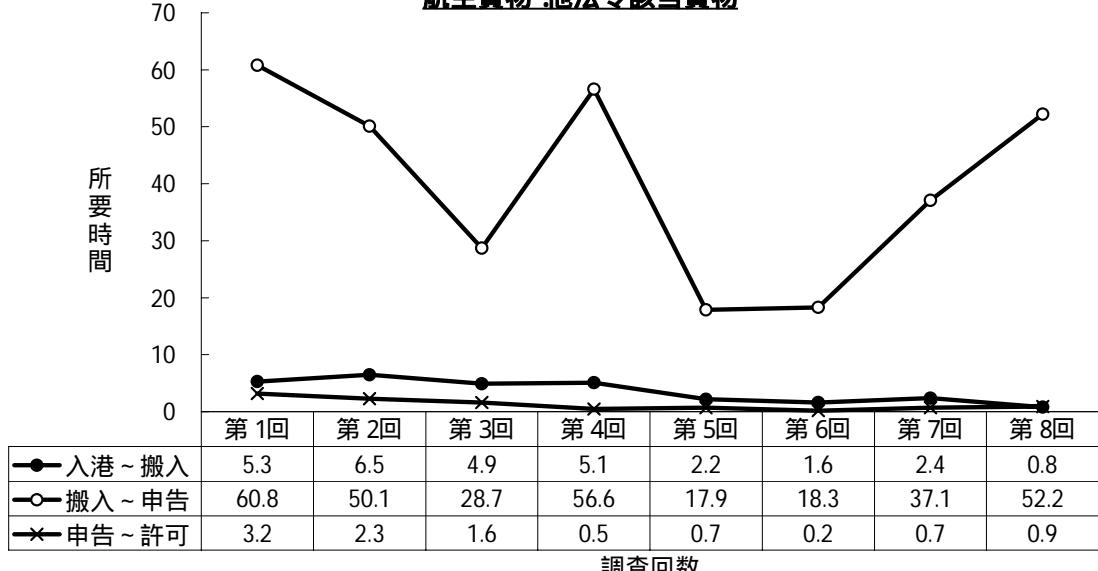
2. 格差 = 他法令非該当貨物の所要時間 - 同該当貨物の所要時間

出所) 財務省関税局資料

図3-18、図3-19は、航空貨物における他法令該当貨物の段階別所要時間・構成比の水準及び推移をしたものである。「搬入」～「申告」段階に最も多くの時間を必要としている点では海上貨物と同様であるが、航空貨物ではその変動幅が総じて大きいこと、当該段階の所要時間構成比が直近の第8回調査では「入港」～「許可」全体の9割台後半という高い水準にあることが大きな特徴である。換言すれば、他法令該当貨物における輸入手続に要するほとんどの時間が「搬入」～「申告」の段階に費やされていることに他ならない。

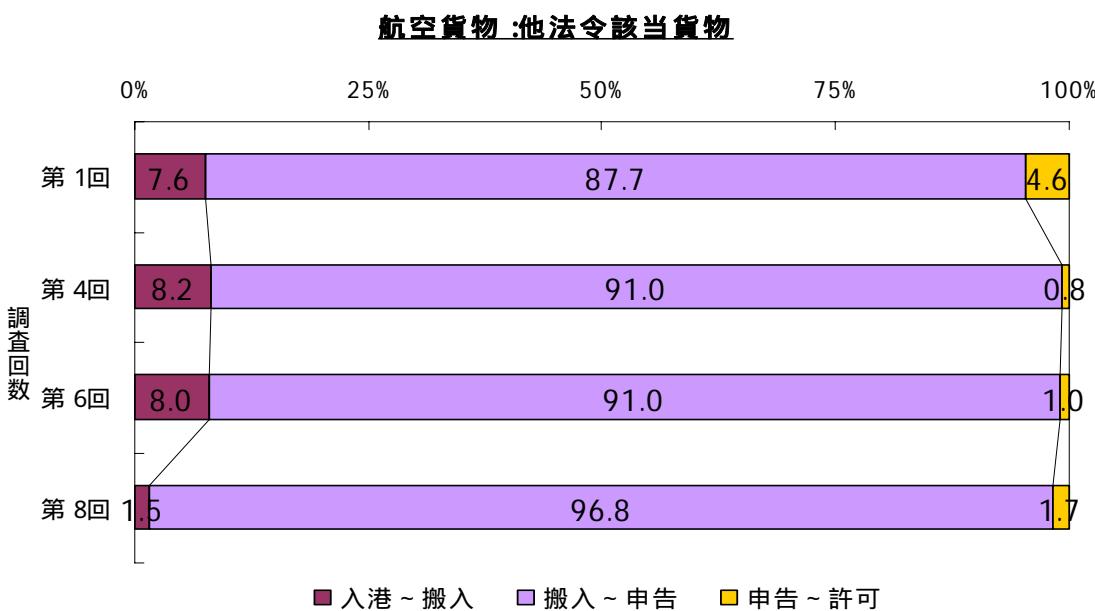
図3-18 他法令手続該当貨物に係る平均所要時間の推移（段階別）

**航空貨物 他法令該当貨物**



出所) 財務省関税局資料

図3-19 他法令手続該当貨物の段階別平均所要時間構成比の推移

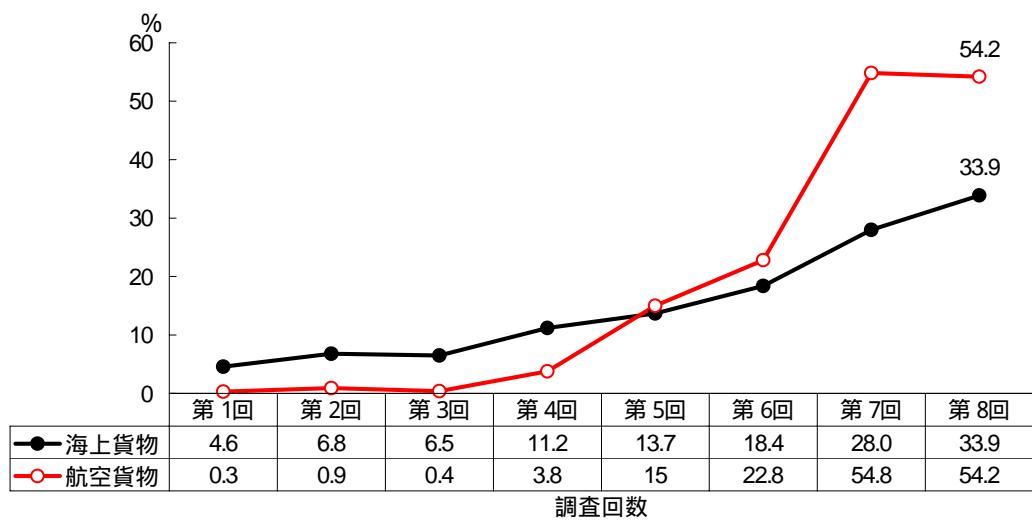


出所) 財務省関税局資料

#### さらなるリードタイム短縮に向けての課題

これまでの検証結果から、海上貨物、航空貨物ともに輸入手続全体のリードタイムの短縮に大きく貢献してきたのが「搬入」～「申告」段階における所要時間の短縮であり、その背景に輸入手続におけるNACCSの導入、予備審査制度や到着即時輸入許可制度などの新たな制度導入等の一連の電子化・簡素化施策の展開があったことが確認された。ちなみに、調査対象件数のうち「予備審査制度」を利用した件数割合(利用率)の推移をみると、航空貨物では直近の調査結果ではやや頭打ちの動きにあるものの、海上貨物においては着実な上昇を続けており、予備審査制度がリードタイム短縮を支える大きな要因の一つとなっていることは明らかである。

図3-20 調査対象件数のうち「予備審査制度」を利用した件数割合(利用率)の推移



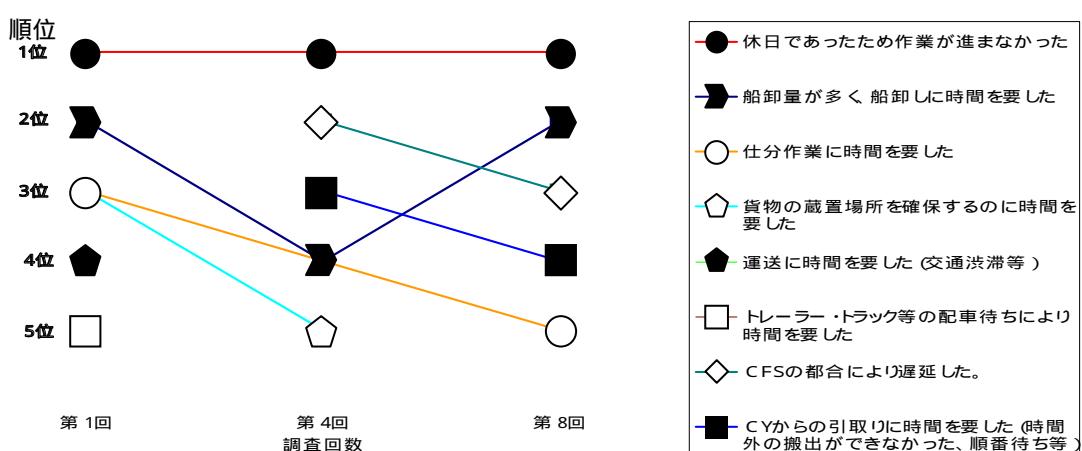
出所) 財務省関税局資料

これまでに分析してきた段階別の視点でいえば、「申告」～「許可」の時間短縮は限界に近いところまでに来ていると思われる。今後は、「搬入」～「申告」段階はもとより、所要時間の縮小余地が相対的に残っていると思われる海上貨物の「入港」～「搬入」段階の時間短縮が重要な取組み課題となってこよう。また、税関手続の範囲外ではあるが、荷主企業のグローバルサプライチェーンの要請に応えるためには、「許可」が出された次の段階の時間短縮（具体的には許可～保税蔵置場からの搬出までの時間）に向けての取組みが不可欠であることも併せて指摘したい。

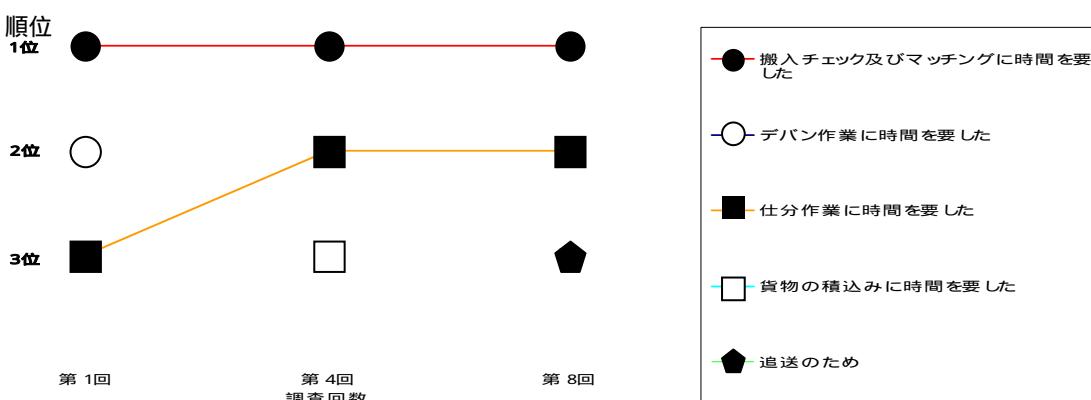
但し、輸入貨物の流れにおけるこれらの段階は、港湾・空港での物理的な荷捌能力や輸入者の事情等による所要時間の変動に左右される部分も大きいだけに、税関の取組みの強化や行政の効率化だけではおのずと限界があることも事実である。税関と関連省庁並びに輸出入者・フォワーダー・キャリア相互間の連携はもとより、港湾や空港、道路をはじめとする物流インフラ基盤の整備・必要機能の十分な展開は、これからリードタイム短縮に向けて必要不可欠な取組みとなろう。

図3-21 「入港」～「搬入」段階における遅延理由の推移

海上貨物：入港～搬入



航空貨物：入港～搬入



出所) 財務省関税局資料

## (2) アンケート調査のまとめ

### イ. 通関システム・制度の認知度

NACCS 及び CuPES に代表される通関システム及び通関制度の認知度について、輸出入者、事業者等を対象に実施したアンケート調査の結果を踏まえ概観する。

アンケート調査は、2007年2月中旬に郵送により行ったものであり、輸出入者327件、通関業者等の事業者1,658件を対象とした。回収数は輸出入者87件、事業者928件であり、回収率は輸出入者26.8%、事業者57.1%、合計52.0%であった。

表3-2 アンケート調査票の回収状況

2007年3月19日現在

	発送数	回収数	未着数	回収率
輸出・輸入者	327件	87件	2件	26.8%
事業者( )	1,658件	928件	32件	57.1%
合計	1,985件	1,015件	34件	52.0%

通関業・保税業・混載業等、船社、航空会社、船(機)用品業

### 1) 通関システム

#### 輸出入者によるNACCSの認知度

輸出入者にNACCSとCuPESを知っているか尋ねたところ、NACCSを知っている輸出入者は8割を超え、CuPESを知っている輸出入者は3割に限られている。しかも、CuPESを単独で知っている輸出入者は皆無であり、CuPESを知っている輸出入者はNACCSと対で知っている状況がある。また、輸出入者も直接NACCSを使って輸出入申告を行うことができることを知っている輸出入者は、7割にとどまっている。

図3-22 NACCS・CuPESの認知度

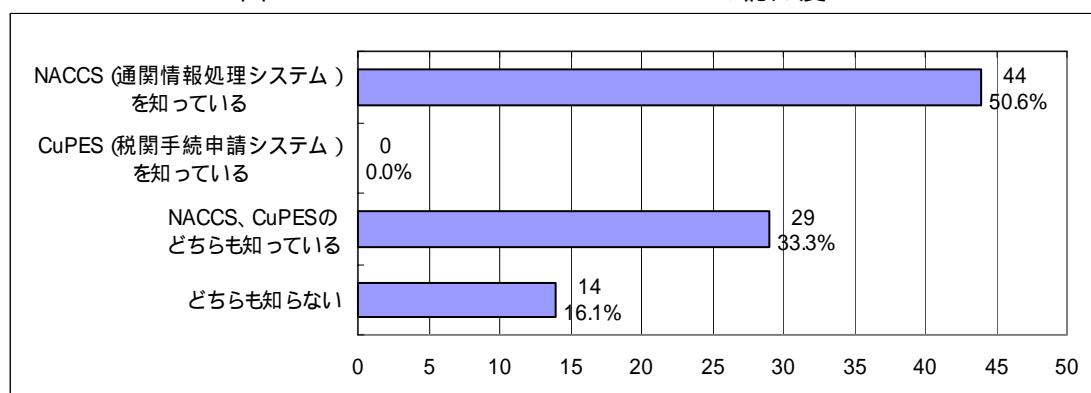
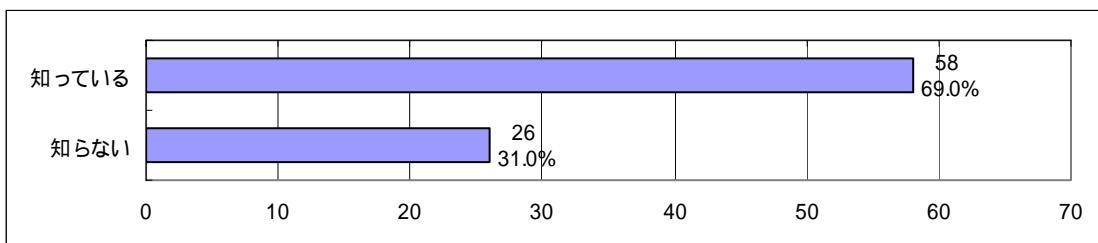


図3-23 輸出入者も直接NACCSを使って輸出入申告を行えることの認知度



NACCSの更改について知っている輸出入者も、海上NACCS(Sea-NACCS)で4割、航空NACCS(Air-NACCS)で3割にとどまり、輸出入者に対するNACCSのPRが不足している面は否めない状況にある。

図3-24 Sea-NACCSの更改に対する認知度

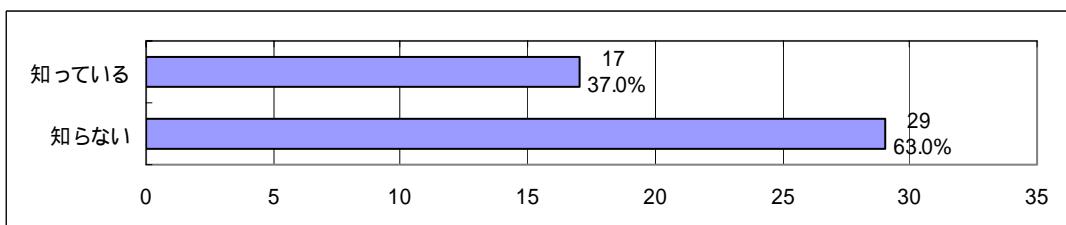
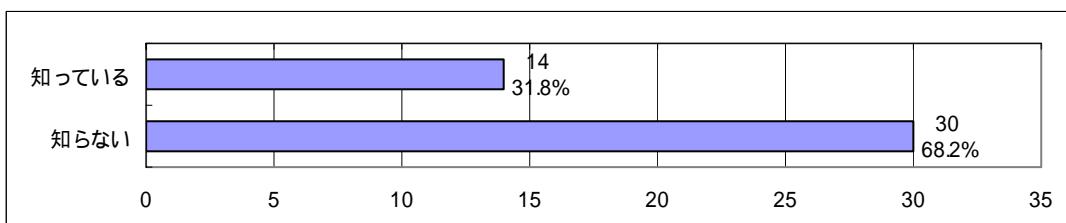


図3-25 Air-NACCSの更改に対する認知度



この背景には、輸出入申告手続は通関業者に委託している輸出入者が非常に多いことが想定される。実際、アンケート調査においても、ほとんど全ての輸出入者が輸出入申告手続を通關業者に委託していることが確認されており、このような輸出入者は、通關業者への委託により経費の節約や円滑な通關を図ることができると考えていることから、今後も通關業者への委託を継続する意向が強い。

このようなことから、NACCSの認知度を上げること、また輸出入者が直接NACCSを利用して輸出入通關ができるることを、輸出入者へ知らしめる必要性は、実務的には小さい。しかし、税關当局が迅速な輸出入通關を目指してシステム構築を行っていることの周知を図ることは、輸出入者の通關に対する理解を深めるために有効であり、今後とも説明会等の場を通じてNACCSの周知を図っていくことが必要ではないかと考える。

### 事業者による NACCS 更改の認知度

通関業者等の事業者を対象に NACCS の更改について尋ねたところ、Sea-NACCS の更改を知っている事業者は 84% に達する一方、Air-NACCS の更改を知っている事業者は 42% にとどまっている。この要因としては、航空貨物を取り扱う事業者が少ないと加え、Sea-NACCS の更改時期が平成 20 年 10 月と平成 21 年度の更改予定の Air-NACCS に先行するため、Air-NACCS の更改を知っている事業者は先行する Sea-NACCS の更改についても当然承知している一方、Sea-NACCS のみの利用者は後続する Air-NACCS について関心を示さない傾向があるのではないかと思われる。

Sea-NACCS の更改内容については、電子化範囲の拡大（インボイス、パッキングリストの電子化）を知っている事業者は 63%、対象業務の拡大（船積指図登録業務等、混載業者・海貨業者の参加）を知っている事業者は 61% であり、海上 NACCS の更改は知っていても、その更改内容までは知らない事業者がかなりの程度見受けられる。

また、更改内容に対する評価としては、IT 化範囲の拡大について便利になると評価する事業者は 20% にとどまる一方、特段便利になるとは思えないと考える事業者は 43% となっている。

図 3 - 2 6 Sea-NACCS の更改に対する認知度

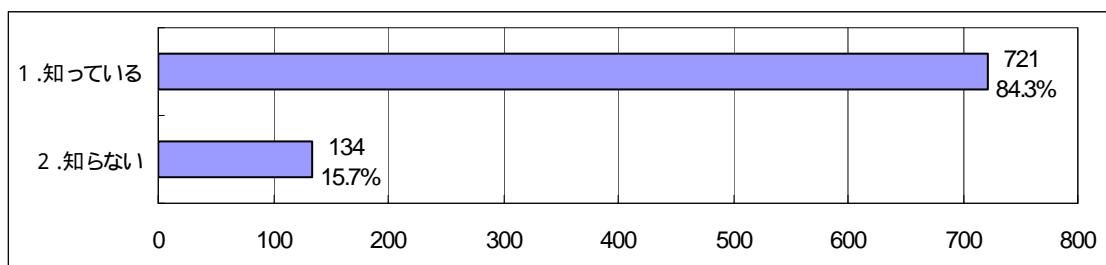
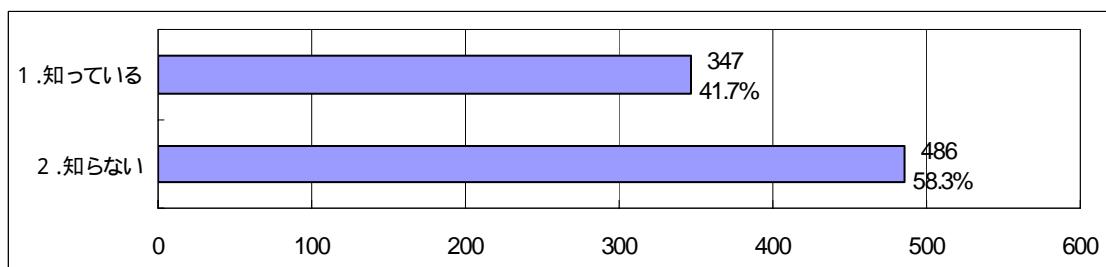


図 3 - 2 7 Air-NACCS の更改に対する認知度



対象範囲の拡大については便利になると評価する事業者 34% に対し、特段便利になるとは思えないと考える事業者は 27% にとどまっている。これは、IT 化の拡大、業務の拡大が主に新規利用者に対する業務であり、既存の利用者には影響が少ないものであることに起因しているものと考えられる。

IT 化の拡大については、他の書類を含めて完全ペーパーレス化が実現してこそ利便性は格段に

向上し、一部でも書類が残る限り利便性の向上には結びつきにくい。完全ペーパーレス化に向けて関係者間の一層の調整を進める必要がある。対象範囲の拡大は、輸出入貨物を取り扱う事業者の拡大により情報の共有化が進み、業務効率の向上が期待される。

図 3 - 2 8 Sea-NACCS の更改内容(電子化範囲の拡大)に対する認知度

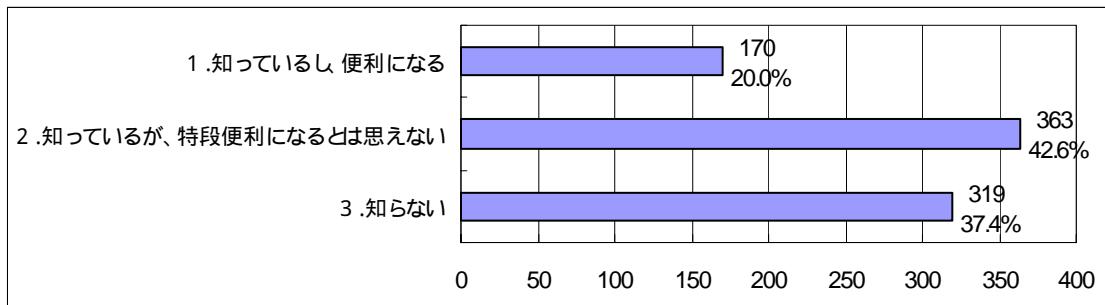
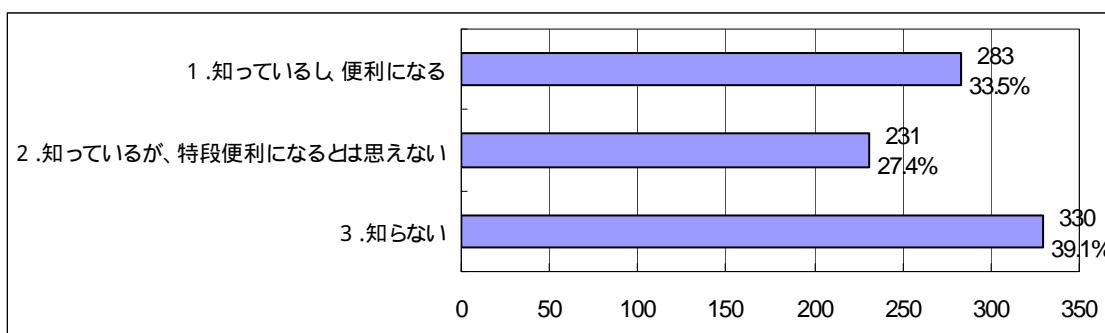


図 3 - 2 9 Sea-NACCS の更改内容(対象業務の拡大)に対する認知度



#### WCO データモデルの認知度

平成 17 年 12 月から、カナダ向け貨物を対象に、Sea-NACCS による WCO データモデルに準拠した輸出申告が可能となった。

この WCO により開発された世界標準となるデータモデルを知っている輸出入者、事業者はともに 10% にすぎず、認知度は非常に低い。現状、カナダ向け海上貨物に適用されるのみであることから認知度が低いものと考えられ、輸入へ適用するとともに、適用国の拡大を進めること等により、その認知度が高まっていくことが期待される。

図 3 - 3 0 WCO データモデルに対する認知度

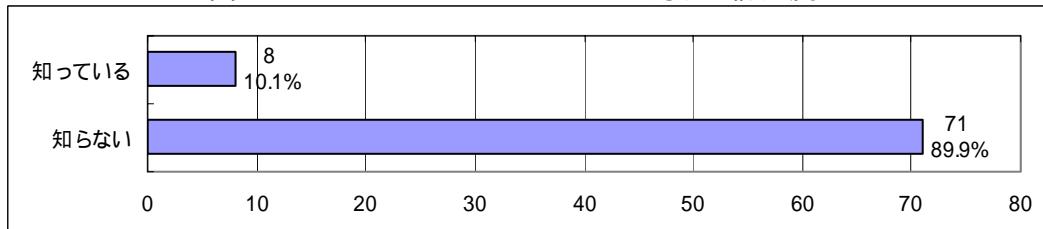
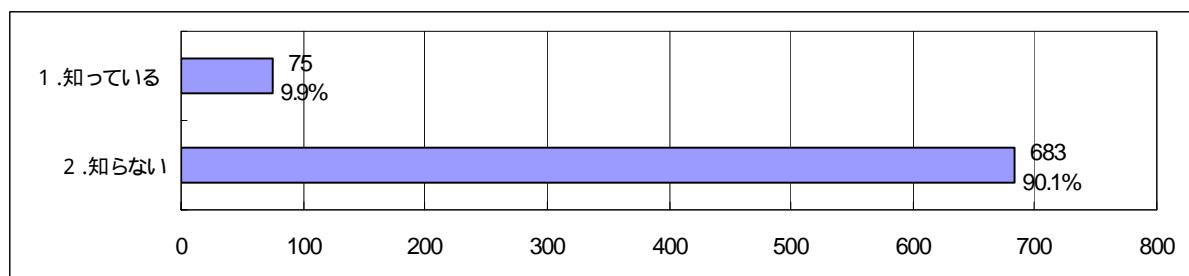


図3-31 WCOデータモデルに対する認知度



## 2) 通関諸制度

### 輸入通関制度（輸出入者）

輸入通関制度として輸入予備審査制度、到着即時輸入許可制度、簡易申告制度を取り上げ、その輸出入者による認知度をアンケート調査により確認すると、輸入予備審査制度を知っている輸入者は7割、輸入予備審査制度を利用している輸出入者の中で到着即時輸入許可制度を知っている輸出入者は8割であり、また簡易申告制度を知っている輸出入者は6割、航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度を知っている輸出入者は5割である。

図3-32 輸入予備審査制度の認知度

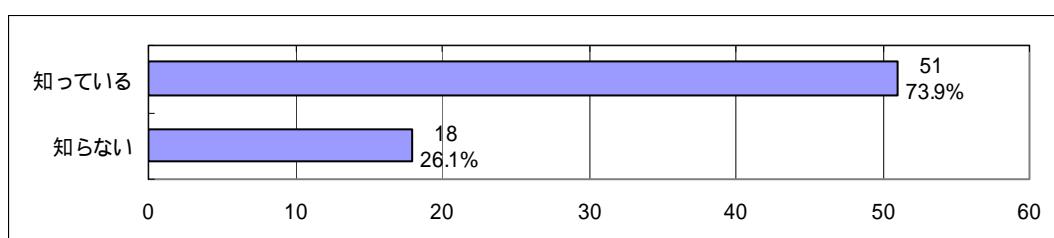


図3-33 到着即時輸入許可制度の認知度

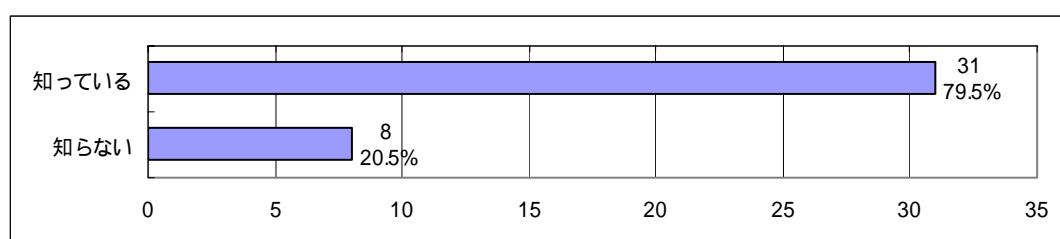


図3-34 簡易申告制度の認知度

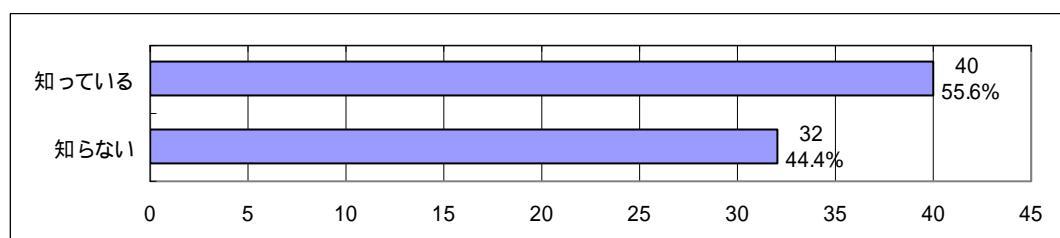
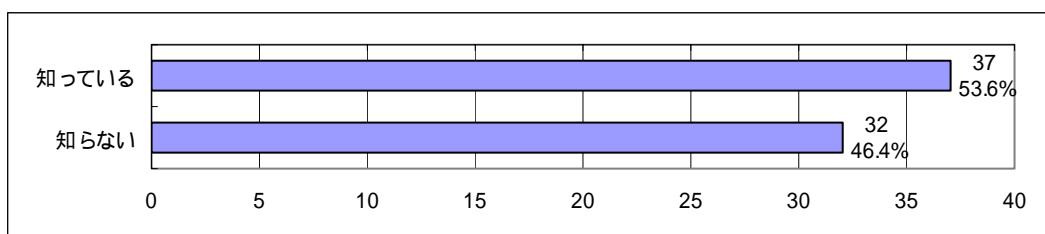


図3-35 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の認知度



輸入予備審査制度の認知度が高く、輸入予備審査制度を利用している輸入者の中とはいえ、到着即時輸入許可制度の認知度も高い。それに対し、簡易申告制度の認知度、航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度はともに認知度が5割台にとどまり、輸入者のほぼ半分が知るにすぎない。簡易申告制度は、輸入者のコンプライアンスを反映した制度であり、今後のセキュリティ強化と物流の効率化のための中心的な役割が期待される制度である。従って、制度の利便性の向上を図りながら、その周知に努め普及を促していくことが求められる。

そのような観点で、簡易申告制度については平成19年度関税改正において、貨物の指定要件が廃止され、一括納税申告、事前申告制度が導入される予定となっている。この改正により、使い勝手が向上するとともに、より迅速な通関が可能となり、制度普及を通して認知度も向上することが期待される。

航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度は、航空輸入貨物のうち、課税価格が20万円以下の関税が無税となる貨物に適用される制度であり、そのような貨物を取り扱う輸入者に限って利用されるものである。したがって、その認知度の向上にも制約がともない、他の制度と一律に比較することは適切ではない。国際宅配便を取り扱う航空フォワーダー、インテグレーターでは制度利用もかなり進んでいることもあり、このような貨物の荷受人となる輸出入者の間では認知度が高いことが考えられる。

#### 輸入通関制度（事業者）

輸入者と同様に、事業者による輸入通関制度に対する認知度をアンケート調査により確認すると、輸入予備審査制度を知っている事業者は98%、輸入予備審査制度を利用している事業者の中で到着即時輸入許可制度を知っている事業者は9割であり、また簡易申告制度を知っている事業者は9割、航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度を知っている輸入者は5割である。

航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度を除き、各制度の認知度は9割を越え、認知度は非常に高いと判断することができる。当然、輸入者の認知度を上回り、特に簡易申告制度については、輸入者の認知度との差が非常に大きい。しかし、航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度に

図3-36 輸入予備審査制度の認知度

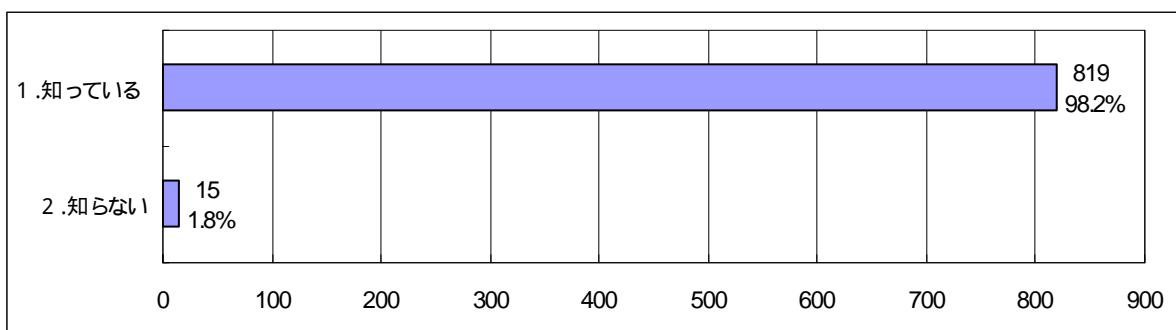


図3-37 到着即時輸入許可制度の認知度

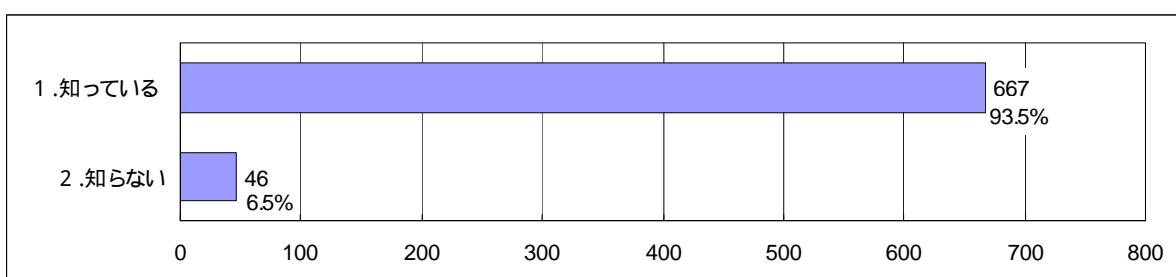


図3-38 簡易申告制度の認知度

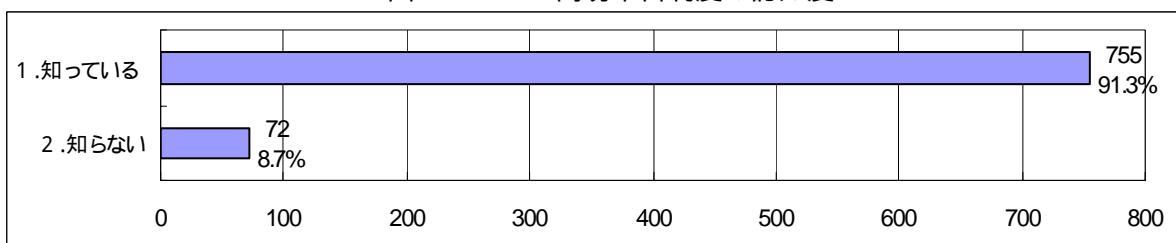
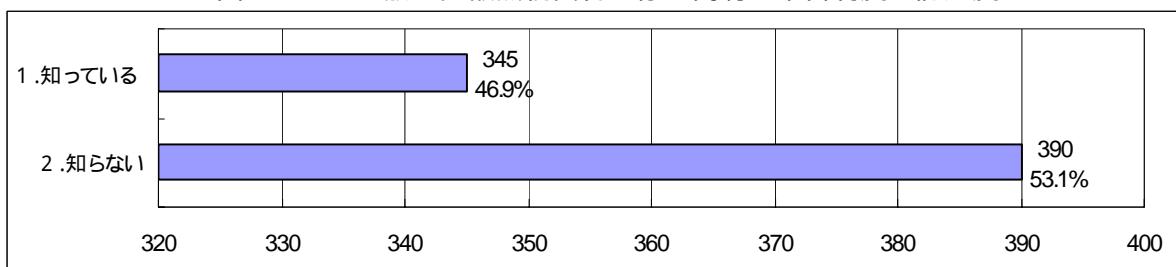


図3-39 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の認知度



については、認知度が5割を割り込むとともに、輸入者の認知度を下回っている。

同制度は、先述したように、航空輸入貨物のうち関税が無税となる貨物に適用される制度であり、そのような貨物を取り扱う輸出入者に限って利用されるものである。国際宅配便を取り扱う航空フォワーダー、インテグレーターでは制度利用もかなり進んでいることから、航空貨物の取扱い事業者の中では認知度が高い公算が高い。

### 輸出通関制度（輸出入者）

輸出通関制度として輸出予備審査制度、特定輸出申告制度を取り上げ、その輸出者による認知度をアンケート調査により確認すると、輸出予備審査制度を知っている輸出者は6割、特定輸出申告制度を知っている輸出者は6割である。また、特定輸出申告制度のもとでは、輸出者自身の貨物施設において輸出申告が可能となることを知っている輸出者は、制度自体を知っている輸出者の9割に達し、内容面を含めて熟知していることがうかがえる。

特定輸出申告制度は、簡易申告制度と同様、輸出者のコンプライアンスを反映した制度である。従って、制度の利便性の向上を図りながら、その周知につとめ、普及を促していくことが求められる。同制度については平成19年度関税改正において、申告税関の選択が可能となり、混載貨物も対象とされる予定となっている。この改正により、使い勝手が向上するとともに、より迅速な通関が可能となり、制度普及を通して認知度も向上することが期待される。

図3-40 輸出予備審査制度の認知度

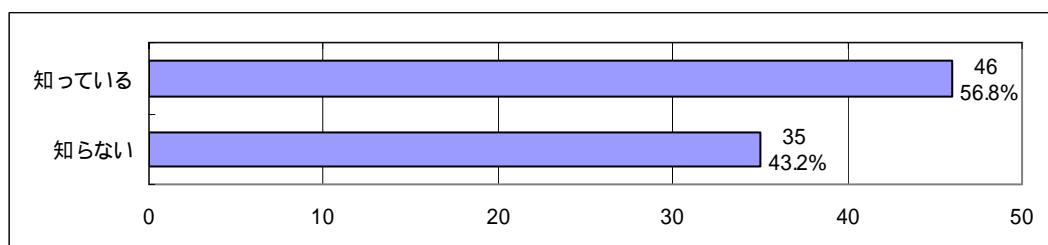


図3-41 特定輸出申告制度の認知度

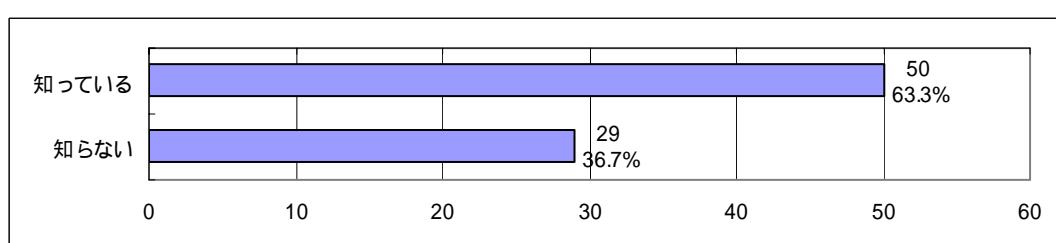
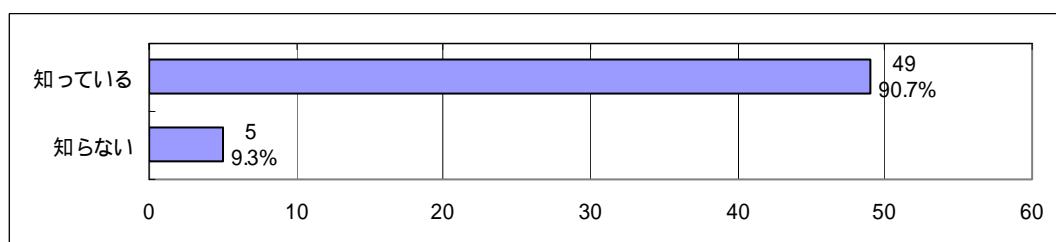


図3-42 特定輸出申告制度のもと自社施設で輸出申告ができることの



### 輸出通関制度（事業者）

輸出者と同様に、事業者による輸出通関制度に対する認知度をアンケート調査により確認すると、輸出予備審査制度を知っている事業者は95%、特定輸出申告制度を知っている輸出者は84%である。輸入通関制度と同様に、事業者による認知度は高いものと判断される。輸出者の認知度との比較では、輸出者の認知度を上回り、特に輸出予備審査制度では35%を越える差が生じている。特定輸出申告制度は輸出者の利用を前提とした制度であるものの、事業者の関心も高いことが示された。

図3-43 輸出予備審査制度の認知度

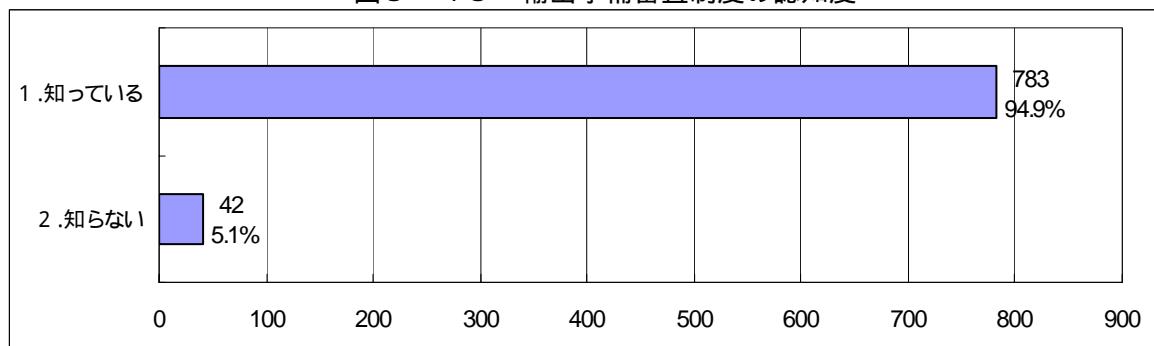
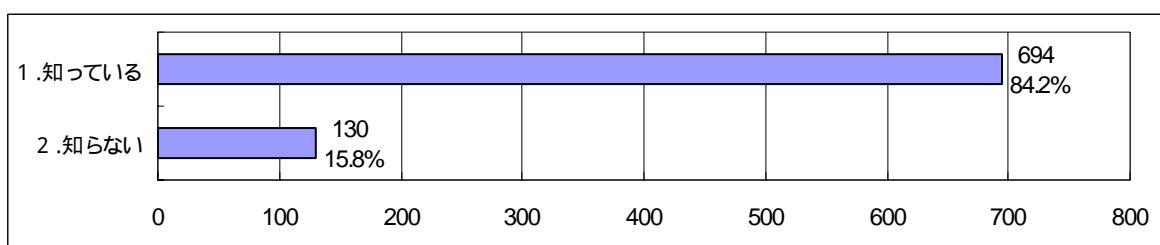


図3-44 特定輸出申告制度の認知度



## □ . 利用者の満足度の把握

### 1 ) 通関システム（事業者）

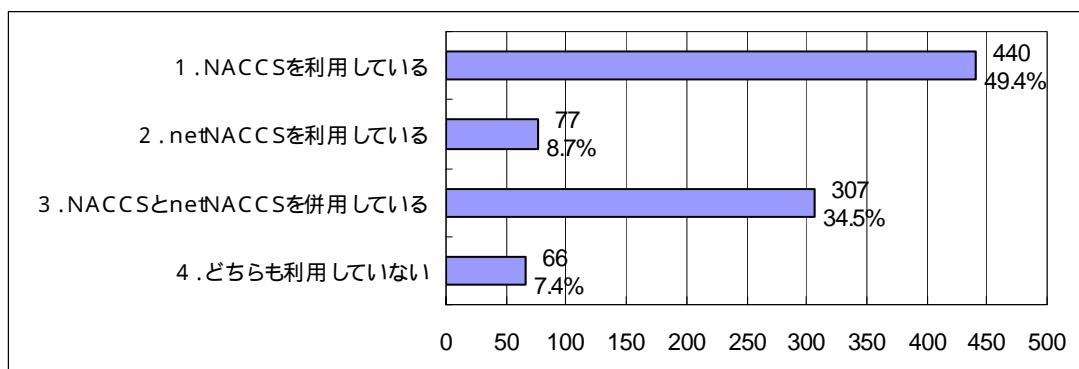
輸出入者が自ら NACCS を使用して輸出入申告手続を行うことは極めて少ない。そのため、ここでは NACCS に代表される通関システムに対する事業者を中心とした満足度をアンケート調査結果をもとに把握する。

#### NACCS の利用状況

NACCS を利用している事業者が 49%、netNACCS と併用している事業者が 35% おり、NACCS の利用者は 84% に達している。netNACCS の利用者は netNACCS 単独で 9%、NACCS と併用している事業者を合わせても 43% にとどまっている。その一方、どちらも利用していない事業者は 7% おり、取扱件数が少ない小規模事業所においてマニュアル申告を行っているものと思われる。

NACCS は専用線で接続されているため、情報漏洩の懸念が小さいことが評価され、netNACCS は低コストで導入可能なことが評価されている。

図 3 - 4 5 NACCS の利用状況



事業者による具体的な NACCS 業務のイメージは次のとおりである。

船会社では、積荷目録提出、入出港についての税関手続を主体に NACCS 業務を行い、船舶代理店では入出港についての税関手続、積荷目録提出、とん税等納付申告、船積確認についての税関手続を中心に NACCS 業務を行っている。

原則として積荷目録提出は積地で船運航会社が作成、とん税は外国貿易船の船長が納付することになっているが、その業務は船舶代理店が代行して行っている。業務別にみると、積荷目録提出はその 65% を船舶代理店が行い、とん税等納付申告は船舶代理店が 93% を行っている。

航空会社では、積荷目録提出、入出港についての税関手続を主体に NACCS 業務を行い、航空代理店では混載貨物についての税関手続、混載業務の情報管理、航空貨物についての税関手続、保税蔵置場搬入情報の入力等を主体に NACCS 業務を行っている。航空代理店は航空会社の業務を代行する立場ながら、意外に両者に重複する NACCS 業務は少ない。集荷配達に関係する業務は航空代理店が、搭載取卸し、離発着に関係する NACCS 業務は航空会社が行っている。

通関業者では、輸出入通関のための税関手続を中心に NACCS 業務を行っている。その他、入力情報による各種管理統計資料の作成、貨物搬出入についての税関手続、保税蔵置場に対する

図 3 - 4 6 船会社

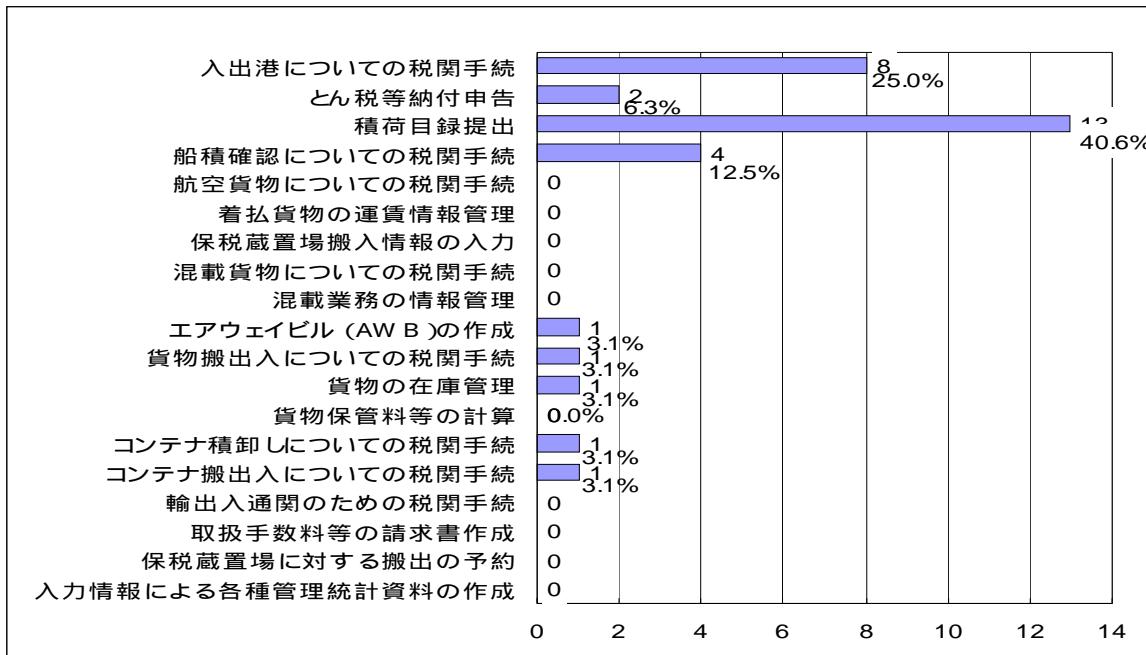


図 3 - 4 7 船舶代理店

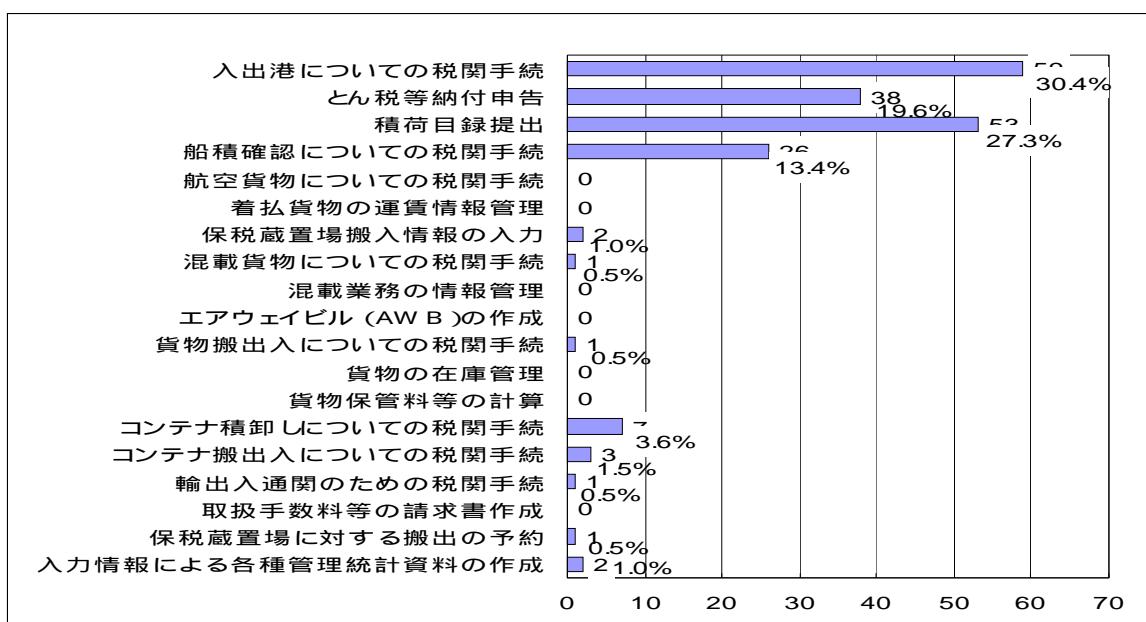


図3-48 航空会社

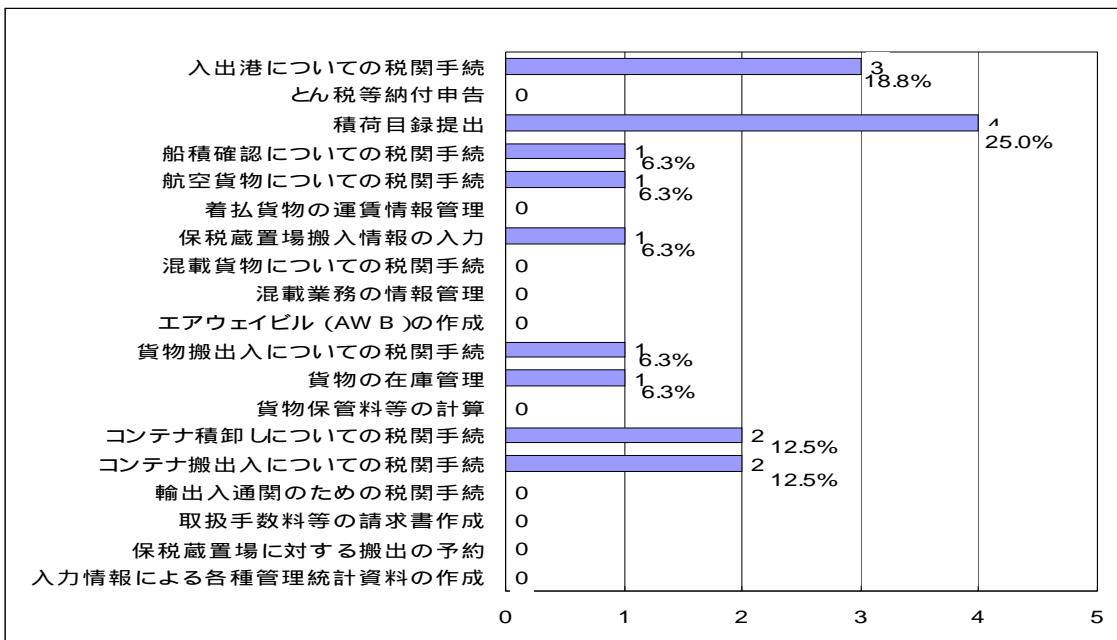
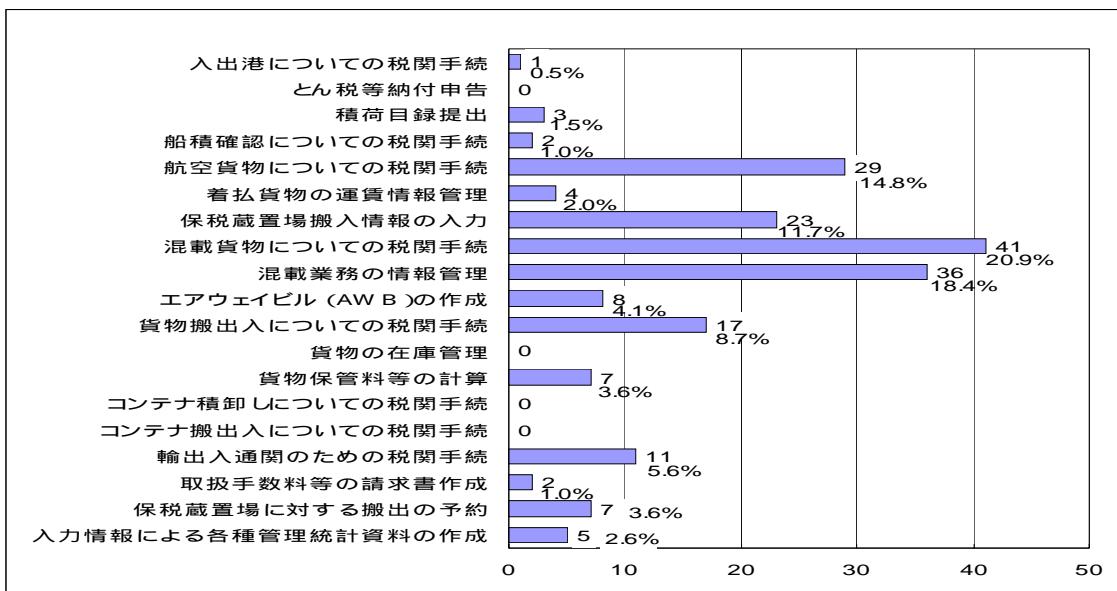


図3-49 航空代理店



搬出の予約等、幅広い業務を NACCS で行っている。また、業務別にみると、通関業者の利用が多い NACCS 業務には、船積確認についての税関手続（全体利用事業者に対する通関業者の利用率 46%、以下同様）、航空貨物についての税関手続（75%）、保税蔵置場搬入情報の入力（50%）、混載貨物についての税関手続（54%）、混載業務の情報管理（43%）、貨物搬出入についての税関手続（55%）、貨物保管料等の計算（67%）、コンテナ搬出入についての税関手続（52%）、輸出入通関のための税関手続（97%）、取扱手数料等の請求書作成（78%）、保税蔵置場に対する搬出の

図3-50 通関業者

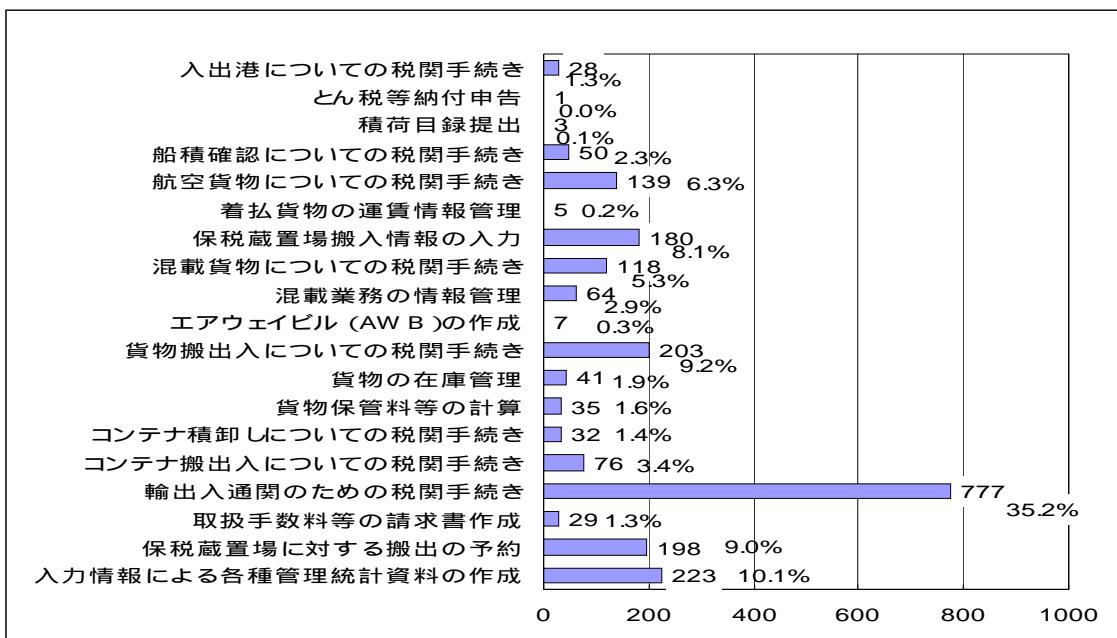


図3-51 航空混載業者

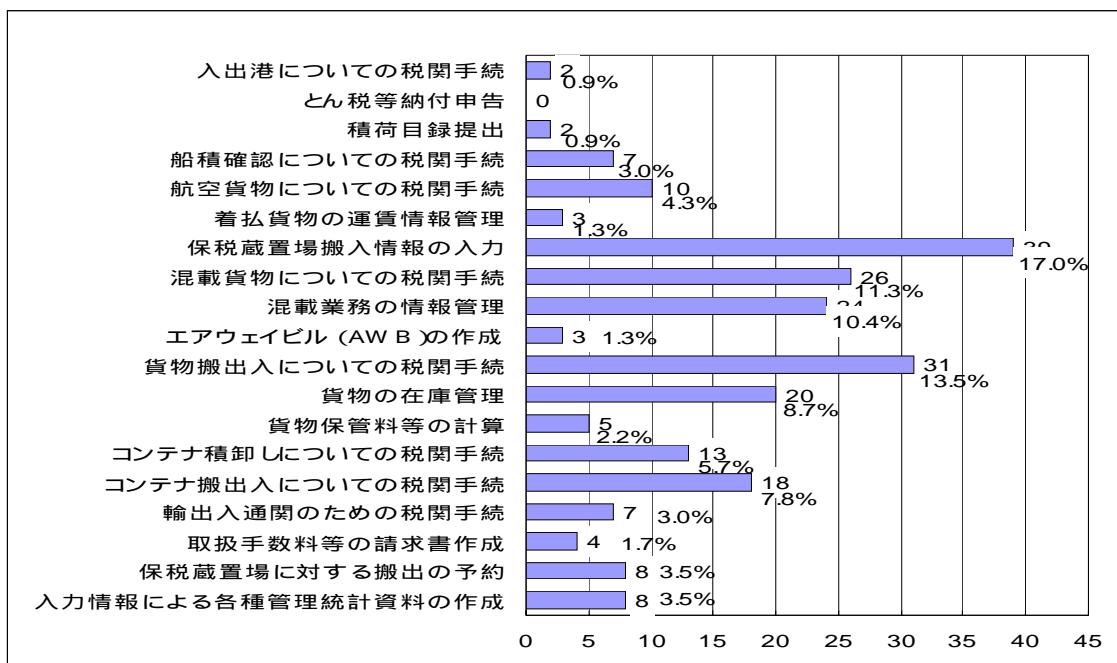


図3-52 保税業者

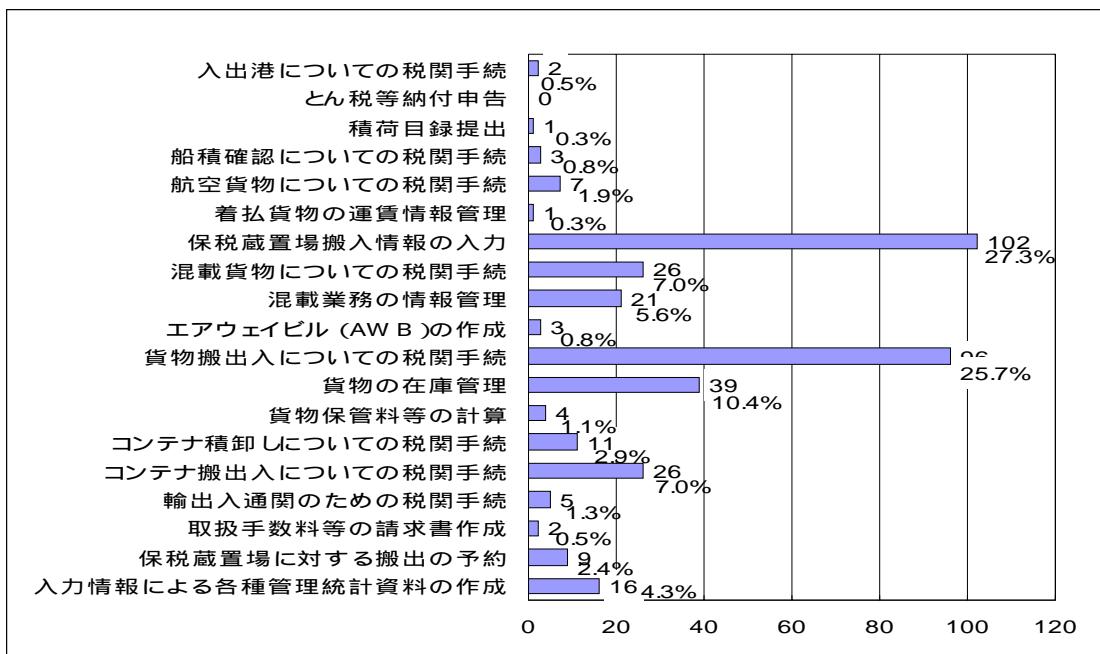
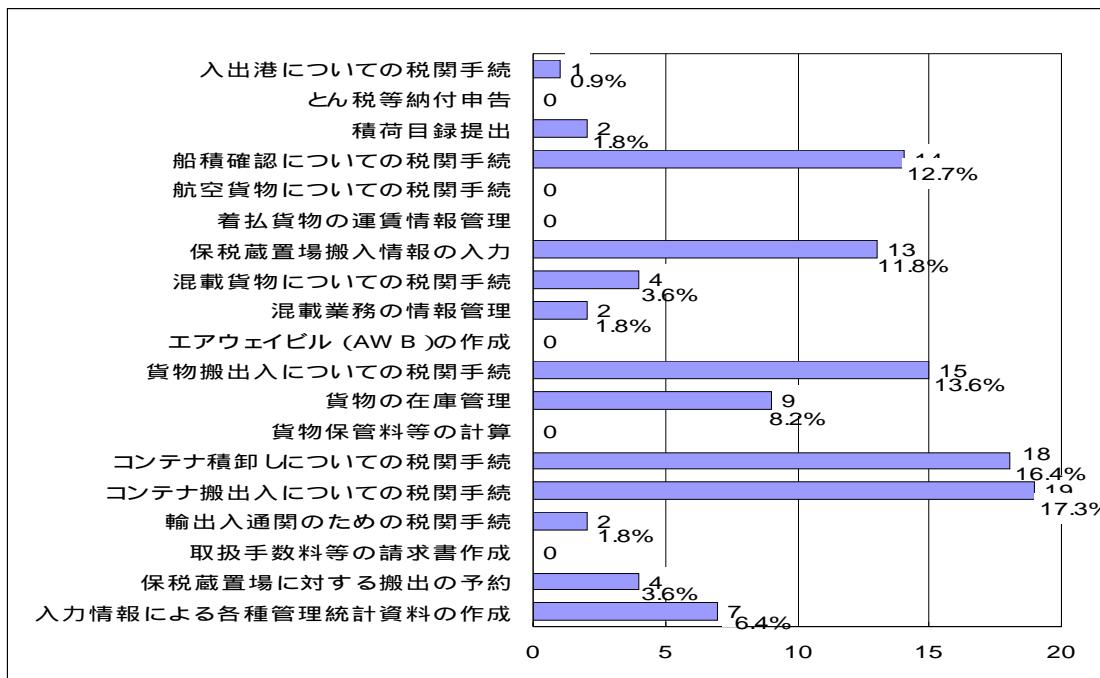


図3-53 CY業者



予約 (87%)、入力情報による各種管理統計資料の作成 (85%) があり、通関業者が NACCS 業務で中心的な役割を果たしている。

航空混載業者は、集荷から航空会社への引き渡し、航空会社からの貨物受け取りから配達までを行っており、その関係上、非常に幅広い業務を NACCS で行っている。特に保税蔵置場搬入情報の入力、貨物搬出入についての税関手続、混載貨物についての税関手続、混載業務の情報管理

は、NACCS で業務を行っている事業者も多くなっている。

保税業者では、保税施設の運営を主体に業務を展開しており、その関係上、保税蔵置場搬入情報の入力、貨物搬出入についての税関手続を中心に NACCS 業務を行っている。業務別には、貨物の在庫管理で保税業者の利用が多くなっている。

CY 業者では、コンテナ搬出入についての税関手続、コンテナ積卸しについての税関手続、貨物搬出入についての税関手続、船積確認についての税関手続、保税蔵置場搬入情報の入力等、CY 運営で関係の強い特定の業務で集中的な NACCS 利用が行われている。

#### 各種手続における電子手続利用の状況

出入港関係手続、輸出入申告手続、保税手続の各々について、NACCS 又は港湾 EDI による電子手続利用の状況は次のとおりである。

出入港関係手続について、全て電子的に行っている事業者は 24% にすぎず、一部電子的に行っている事業者を合わせても、電子手続を利用している事業者は 55% にとどまっている。それに対して、輸出入申告手続は全て電子的に行っている事業者が 87% に達し、保税手続についても一部電子的に行っている事業者を含む電子手続の利用は 81% に達している。

出入港関係手続については、電子手続手段として NACCS と港湾 EDI があり、NACCS の利用が 65%、港湾 EDI の利用が 12%、併用が 23% という割り振りになっている。NACCS の利用が多くなっているが、使い勝手の面で NACCS を選択している傾向にある。しかし、少数とはいえ、Web 方式を採用している港湾 EDI を利用している事業者も使い勝手の面を重視しており、使い慣れたシステムを選択しているのが現実と考えられる。なお、港湾 EDI は無料であることから利用しているという事業者も少なくない。また、NACCS と港湾 EDI を併用している事業者は、状況に応じた使い分けを重視している。

図 3 - 5 4 入出港関係手続

#### 【電子手続の利用状況】

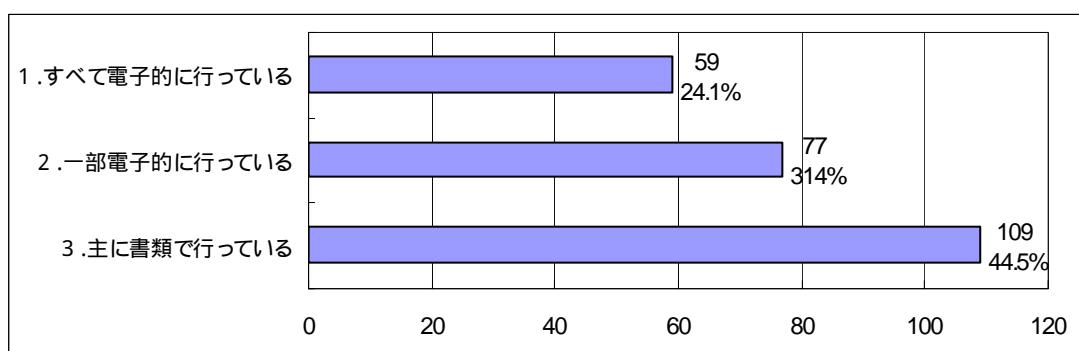


図 3 - 5 5 輸出入申告手続

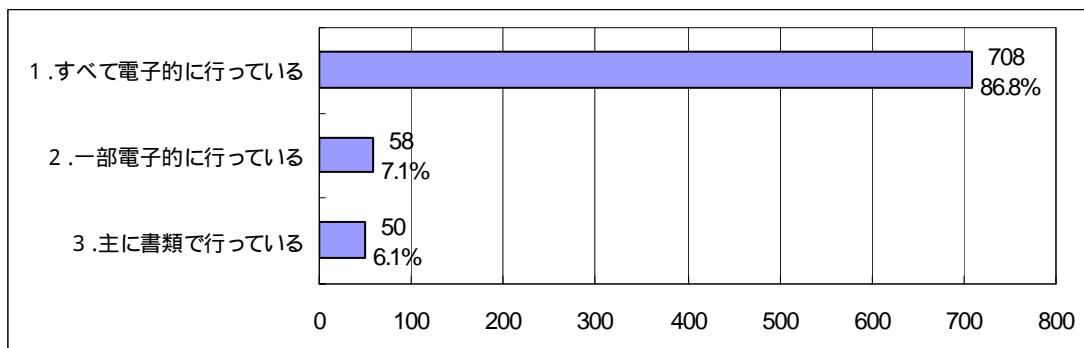


図 3 - 5 6 保税手続

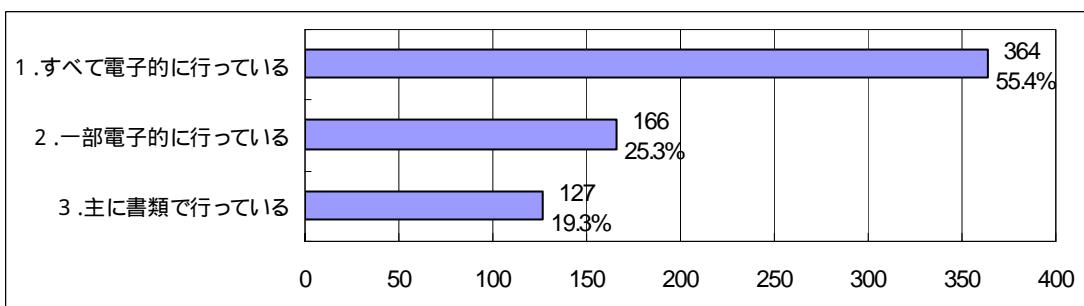
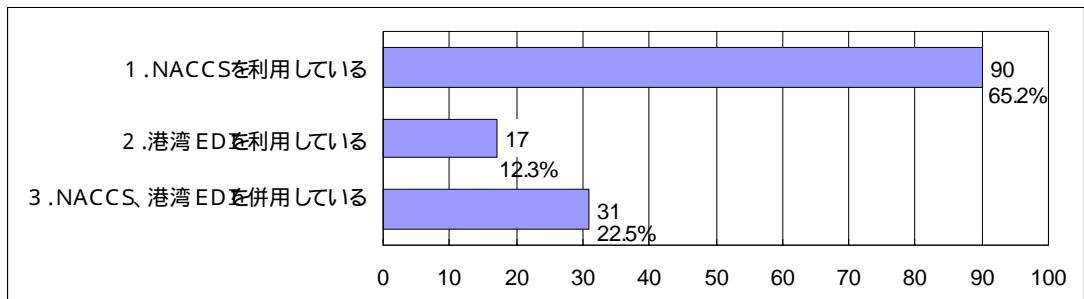


図 3 - 5 7 入出港関係手続



#### NACCS の効果と満足度

NACCS を利用することにより得られる効果としては、書類作成時間の短縮と税関等の申請先へ出向く回数の減少をあげる事業者が多い。コストの削減、ペーパーレス化をあげる事業者は少ないものの、NACCS が登場してから 30 年近く経過しており、コストの削減を実感しにくいことに大きな原因があるものと考えられる。

このような効果を認識している事業者の N A C C S に対する満足度は、入港関係手続業務で「満足」とする事業者が 9%、「やや満足」とする事業者が 21%、合計 30% の事業者が満足している状況となっている。一方、「不満」とする事業者は 2%、「やや不満」とする事業者は 5% であり、

【事業者満足度】

図3-58 入港手続関係業務

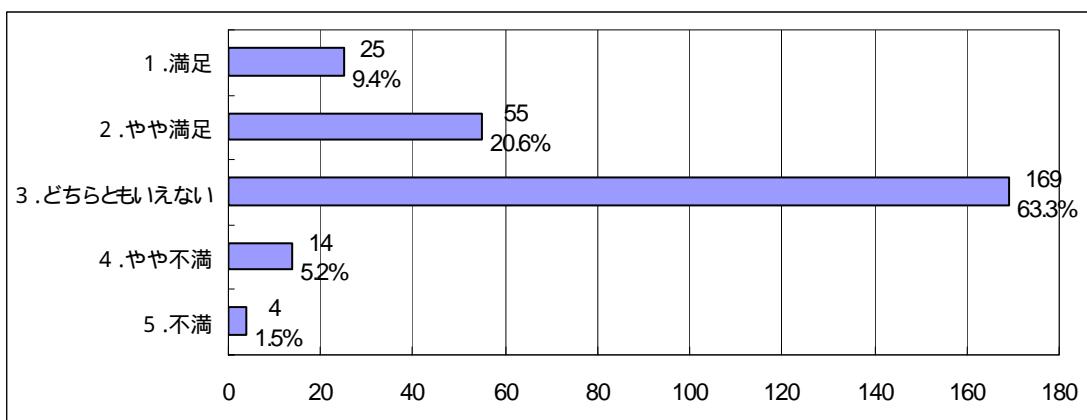


図3-59 輸出入通関関係業務

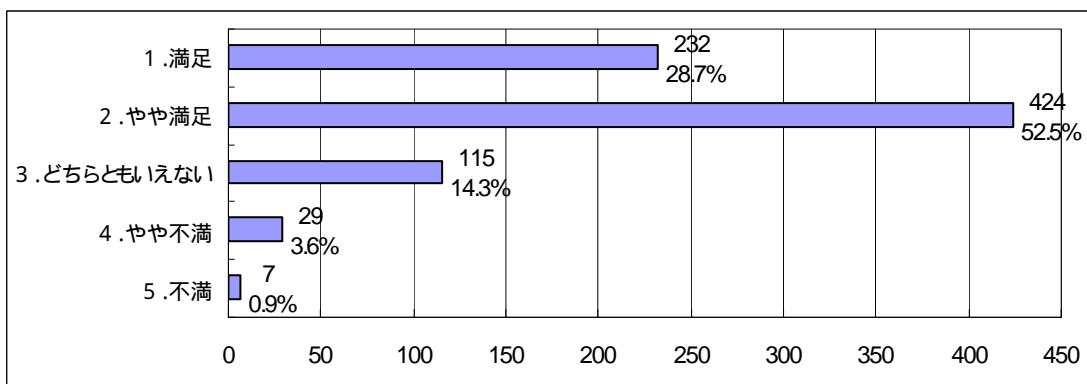
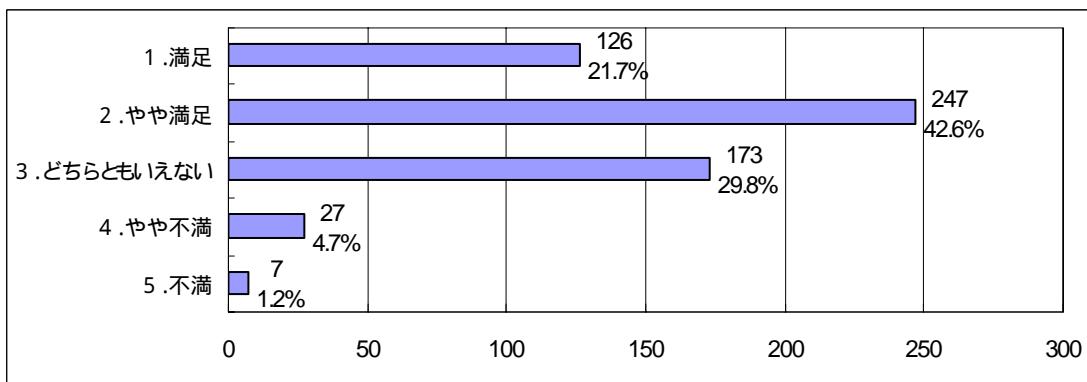


図3-60 保税手続関係業務



「どちらともいえない」とする事業者が63%と高い比率を占めているものの、相対的に入港手続関係業務における満足度は高いと言える。

輸出入通関関係業務に対する事業者の満足度は、「やや満足」とする事業者が53%、「満足」と

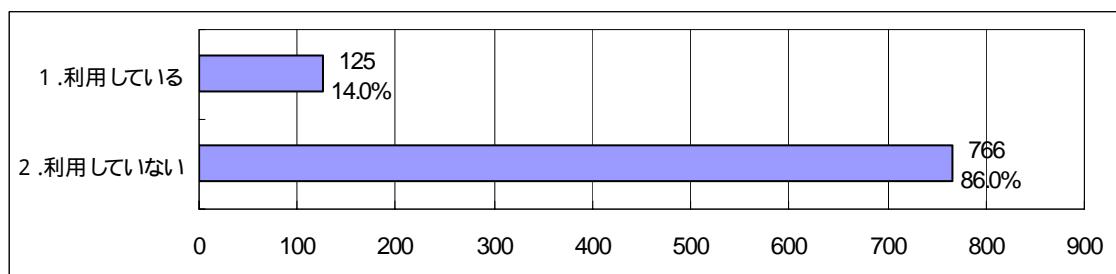
する事業者 29%を合わせ、満足とする事業者は 81%に達している。その一方、「やや不満」とする事業者が 4%、「不満」とする事業者が 1%いるものの、輸出入通関関係業務に対する満足度は非常に高い。

また、保税手続関係業務に対する事業者の満足度は、「やや満足」とする事業者が 43%、「満足」とする事業者 22%を合わせ、満足とする事業者は 64%に達している。その一方、「やや不満」とする事業者が 5%、「不満」とする事業者が 1%いるものの、輸出入通関関係業務と同様、保税手続関係業務に対する満足度は非常に高いレベルにある。

#### CuPES の利用状況と満足度

CuPES を利用している事業者は、通関業者、船舶代理店等を中心とした事業者 14%にとどまり、その利用は低迷している。

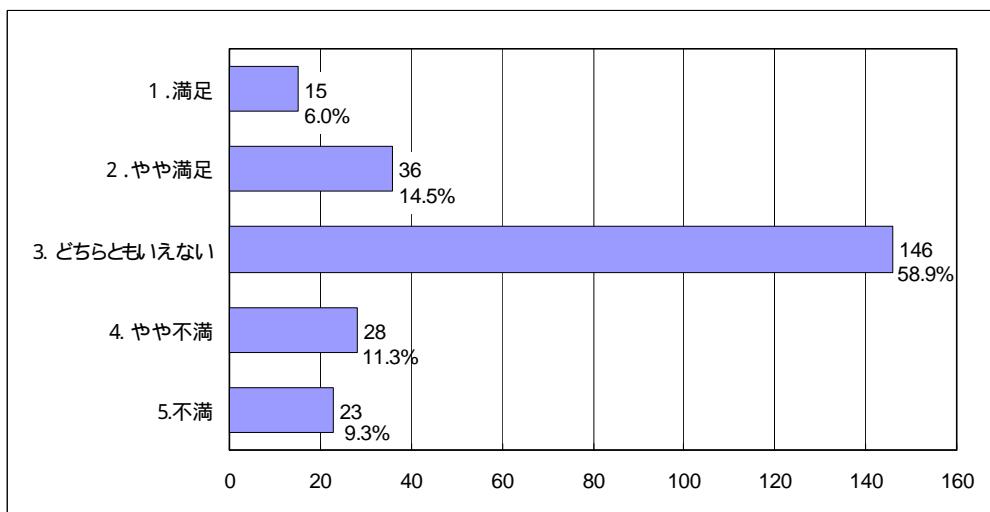
図 3 - 6 1 利用状況



CuPES を利用して行っている業務は、指定地外・船陸・船舶間交通許可申請、通関士その他通関業務従業者氏名届出、内貨船機用品積込承認申請等が多く、その一方、CuPES を利用していない事業者は、利用する対象業務がほとんどないこと、これまでの書面等を使用するやり方で特に不都合がないことを理由にあげている。CuPES による手続が無料であることを知っている事業者が 54%にとどまることも、利用低迷の一因と考えられ、その利用手続と合わせて CuPES の周知を図っていく必要がある。

このような利用状況にある CuPES について、その利用者の満足度を確認すると、「満足」6%、「やや満足」15%に対して、「不満」9%、「やや不満」11%と、利用者の評価は完全に分かれている。

図3-62 事業者満足度



## 2) 各手続システムの連携

輸出入及び港湾関連手続では、1回の入力・送信で複数の行政機関に対する当該手続が可能となるシングルウインドウサービスが提供されている。しかし、シングルウインドウサービスを利用して輸出手続を行っている事業者は36%にとどまり、港湾手続をシングルウインドウサービスを利用して行っている事業者は13%にすぎない。

輸出手続をシングルウインドウサービスを利用して行っている事業者は、輸出入申告、食品輸入届で利用する機会が多く、港湾手続では入出港届をシングルウインドウサービスを利用して行う事業者が多い。

図3-63 輸出手続におけるシングルウインドウサービスの利用状況

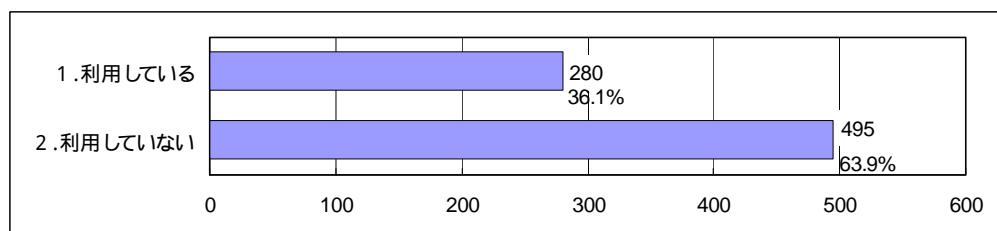
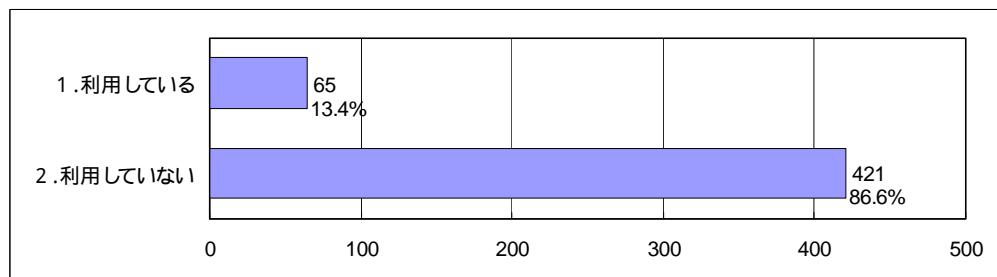
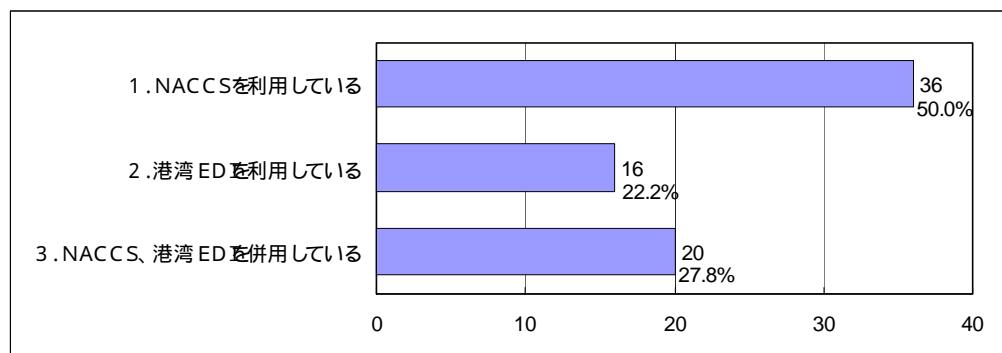


図3-64 港湾手続におけるシングルウインドウサービスの利用状況



港湾手続をシングルウィンドウを利用して行う際に、NACCS を利用する事業者は半数に及び、港湾 EDI を専ら利用する事業者は 22% にとどまっている。NACCS の使い勝手が評価されたものであり、港湾手続面でも NACCS の有効性が確認されたと言える。一方、港湾 EDI を利用する事業者は、港湾 EDI の方が使いやすい、港湾 EDI は無料、港湾管理者に対する手續だからという理由で港湾 EDI を利用し、両者を併用している事業者は状況に応じた使い分けを便利と考えている。

図 3 - 6 5 シングルウィンドウサービスを利用する際のシステム



輸入申告手続と他法令手続を同時に処理するワンストップサービスは、6割の事業者が利用しており、シングルウィンドウサービスを利用する事業者を大きく上回っている。ワンストップサービスを利用して行っている他法令手続としては、食品衛生法に基づく輸入食品手続、植物防疫法に基づく輸入植物検疫、家畜伝染病予防法に基づく輸入動物検疫等が多い。

ワンストップサービスを利用していない理由として、「これまでのやり方で特に不都合がないから」とする事業者がほぼ半数を占めているものの、両手続のタイミングの違い、ワンストップサービスを知らない、対象となる貨物がない、業務上のメリットがそれほど期待できないとする事業者が多く、サービス自体の周知度の向上により、更に利用率は上昇する公算が大きい。

図 3 - 6 6 利用状況

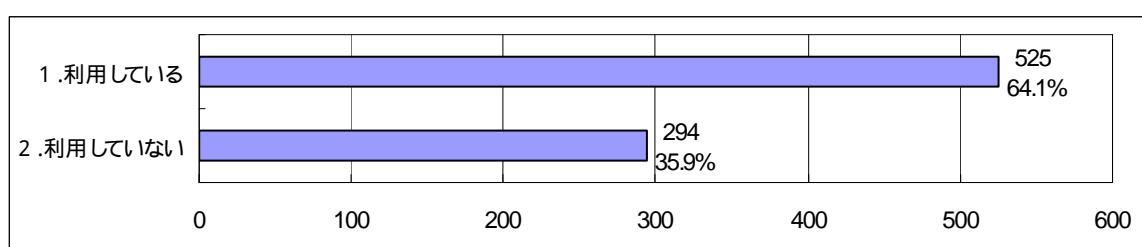
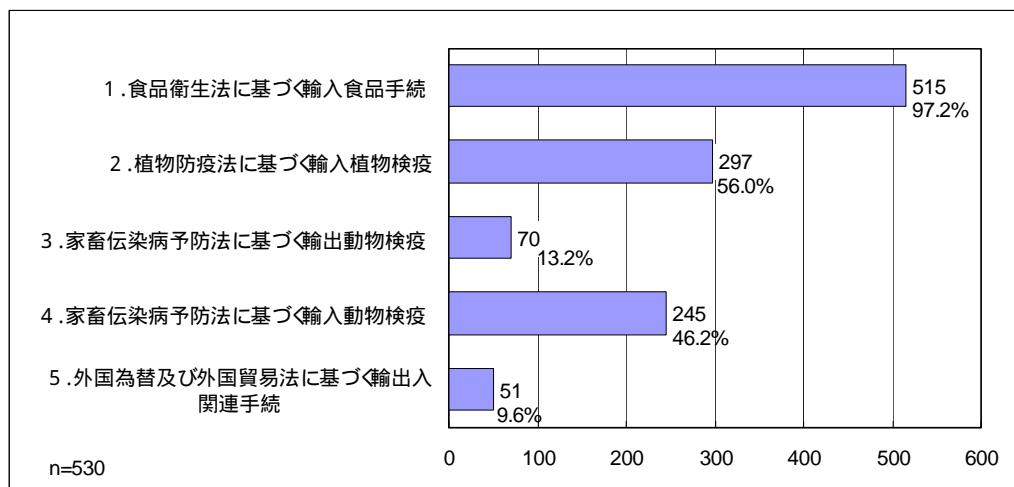


図3-67 ワンストップサービスを利用している他法令関係手続



### 3) 通関諸制度の利用状況と利用効果（輸出入者）

#### 輸入予備審査制度

輸入予備審査制度を利用している輸入者は5割、利用していない輸入者は5割であり、ちょうど半数の輸入者が同制度を利用している状況にある。急ぎの場合に利用するケースがほとんどながら、利用可能な貨物全てで利用している輸入者も存在する。

そのリードタイム面における利用効果も、「かなり短縮される」とする輸入者が1割、「やや短縮される」とする輸入者が8割、合わせて9割の輸入者が時間短縮効果を認知している。

一方、同制度を利用していない事業者は、これまでのやり方で特に不都合を感じない輸入者が大半を占めるものの、あらかじめ税関に提出する書類が整わない、急ぐ貨物には別の方針で対処しているという輸入者もいる。

図3-68 輸入予備審査制度の利用状況

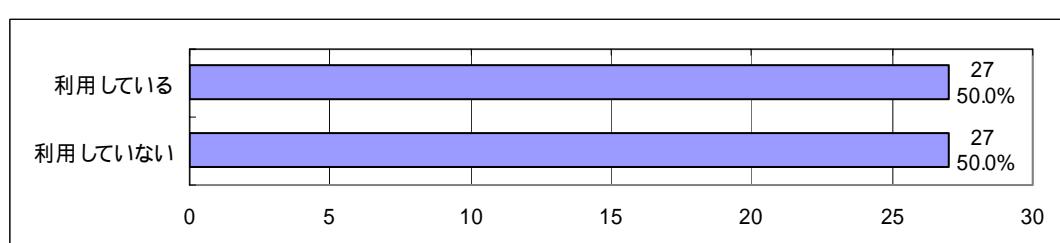
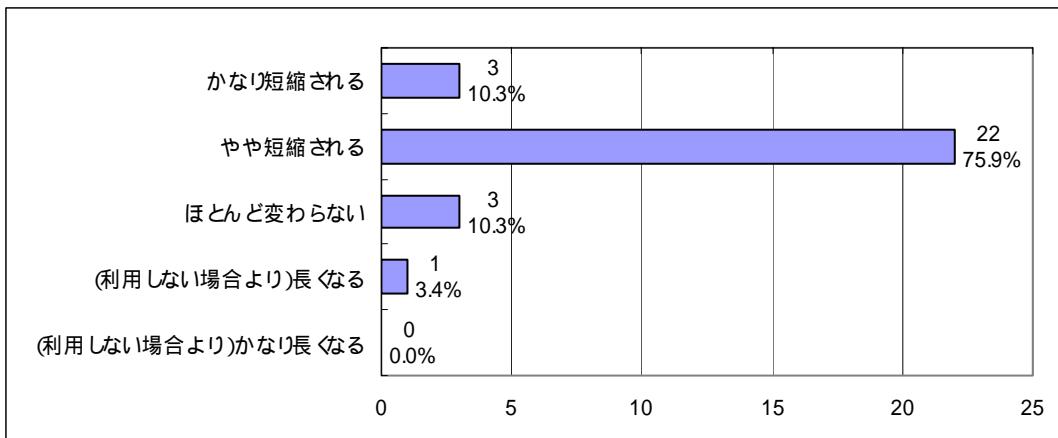


図3-69 輸入予備審査制度の利用によるリードタイム短縮効果



#### 到着即時輸入許可制度

到着即時輸入許可制度の周知度は高いものの、同制度を利用している輸入者はほぼ3割にとどまり、利用していない輸入者が7割に達する。しかし、到着即時輸入許可制度の前提となる輸入予備審査制度の利用率が5割であることから、この利用率が極端に低いレベルにあるわけではない。

到着即時輸入許可制度を利用することによって、リードタイムが「かなり短縮される」とする輸入者は25%、「やや短縮される」とする輸入者は58.3%、合計約8割の輸出入者がリードタイムの短縮面で一定の効果を認めている。

一方、到着即時輸入許可制度を利用していない輸入者は、通関だけが早く終わっても貨物（コンテナ）がCYからスムーズに搬出されない、急ぐ貨物には別の方法で対処していること等をその理由にあげている。到着即時輸入許可制度以外に急ぐ貨物に対処する方法としては、船会社が有償で提供しているホットデリバリーサービス（HDS）を利用している者は7割に達している。

図3-70 到着即時輸入許可制度の利用状況

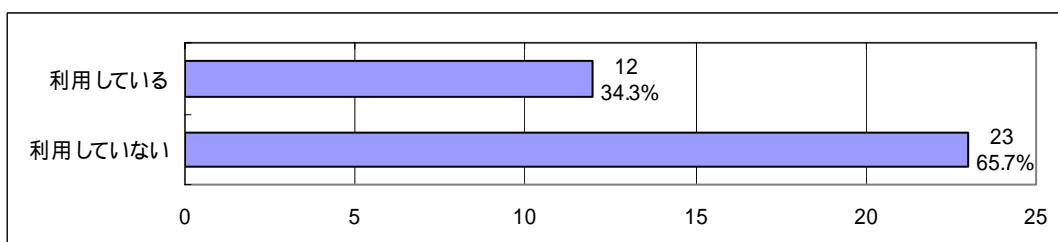


図3-71 到着即時輸入許可制度の利用によるリードタイムの短縮効果

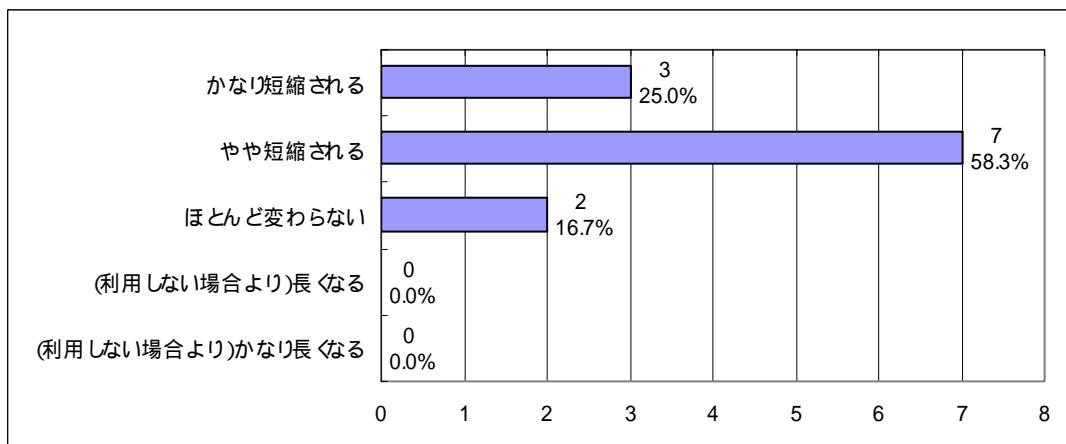


図3-72 到着即時輸入許可制度を利用しない理由

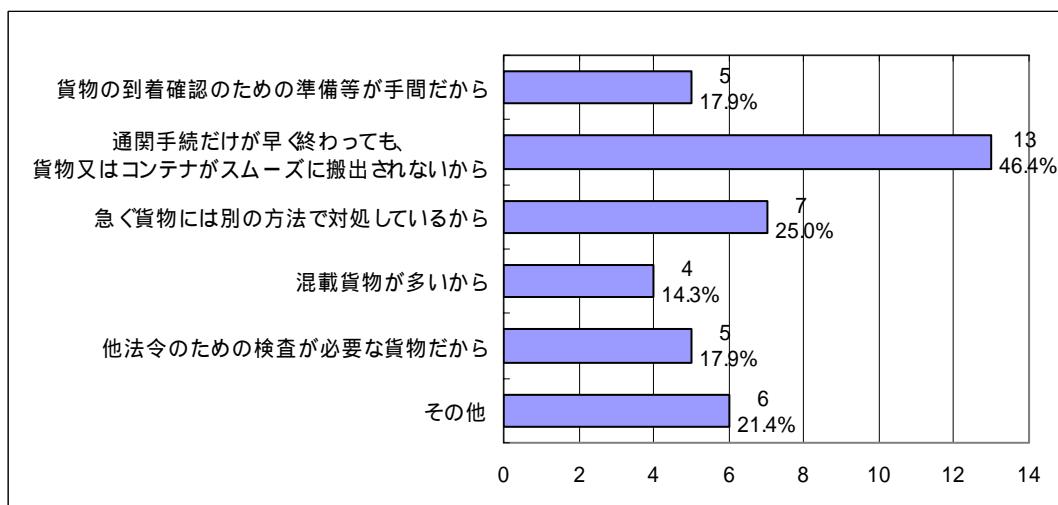
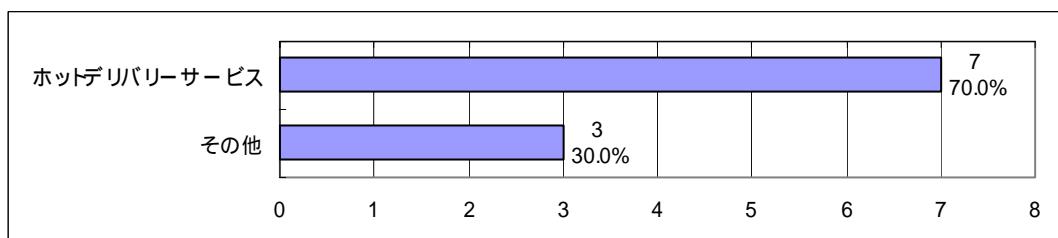


図3-73 到着即時輸入許可制度とは別に急ぐ貨物に対処する方法



## 簡易申告制度

簡易申告制度について、利用している輸入者は1割強にすぎず、利用していない輸入者は9割弱に達している。同制度を利用していない事業者は、急ぐ貨物には別の方法で対処していること、引取申告と納税申告の2回の申告が必要なこと、通関手続だけが早く終わっても仕方ないこと、担保の負担が大きいこと等を利用しない理由としてあげている。

引取申告と納税申告の2回の申告が必要なことについては、両申告を一体的に行うことができる方式も導入されているが、その利用は半数にとどまっている。

同制度を利用している輸入者は少数ながら、その中にはペーパーレス化やリードタイムの短縮効果を認める事業者もいる。

簡易申告制度の利用によるペーパーレス化の効果については、7割の輸入者が「やや効果がある」と認めている。「効果がない」とする輸入者は皆無であり、ペーパーレス化の効果は比較的浸透していることがうかがえる。

図3-74 簡易申告制度の利用状況

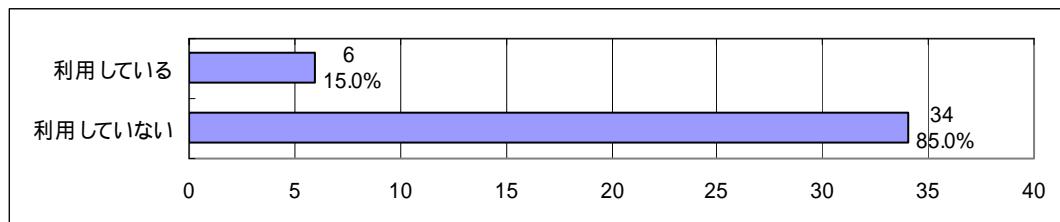


図3-75 簡易申告制度を利用しない理由

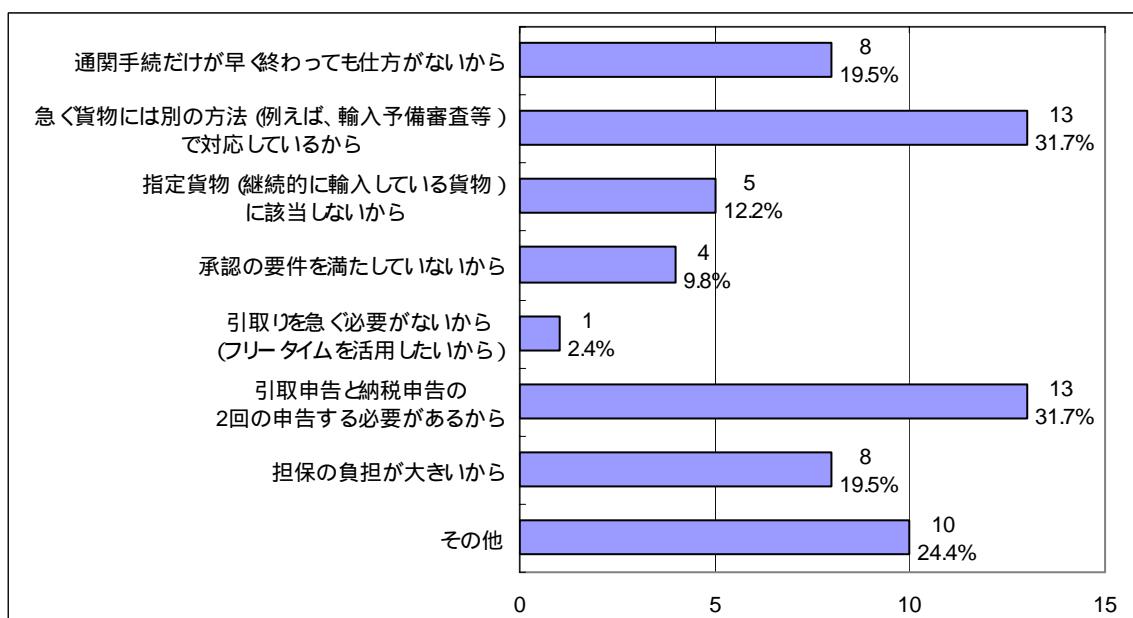
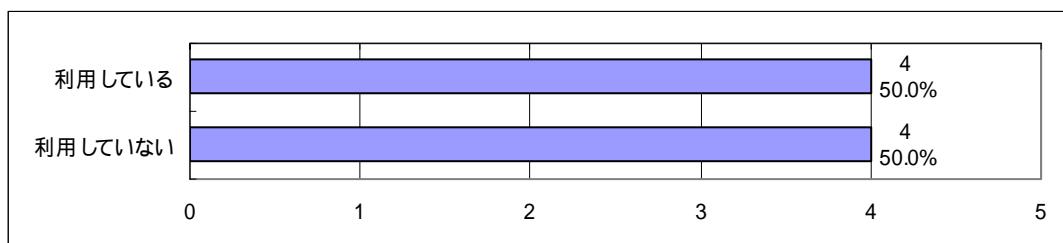


図3-76 簡易申告制度で引取申告と納税申告を一体的に行う方式の利用状況



リードタイムの短縮については半数の輸入者が「やや効果がある」とする反面、「あまり効果がない」とする輸出入者も存在する。

また、コスト削減については「かなり効果がある」とする輸入者、「やや効果がある」とする輸入者がいる一方、「まったく効果がない」とする輸入者もあり、コスト削減効果については評価が分かれている。

図3-77 簡易申告制度の利用によるペーパーレス化効果

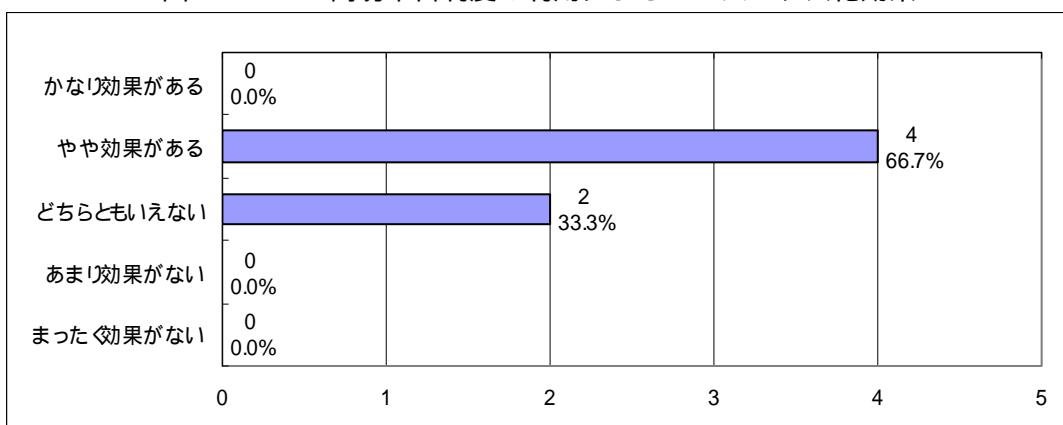


図3-78 簡易申告制度の利用によるリードタイム短縮効果

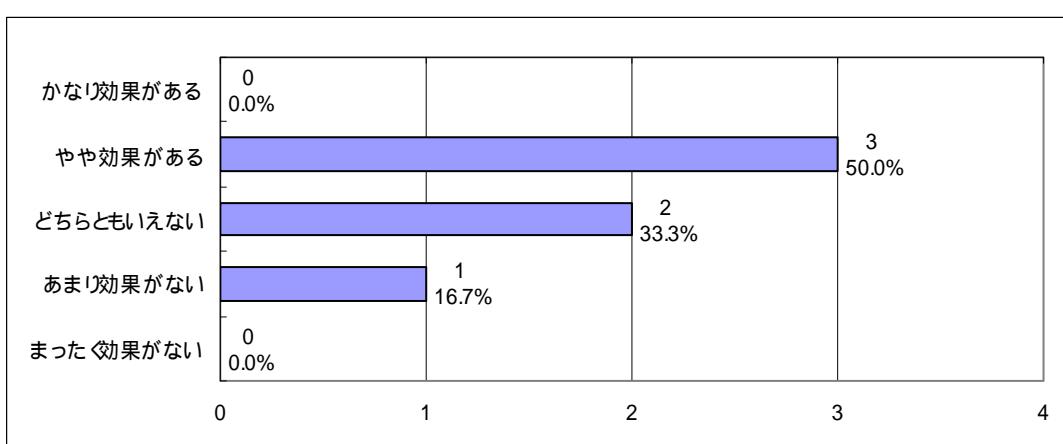
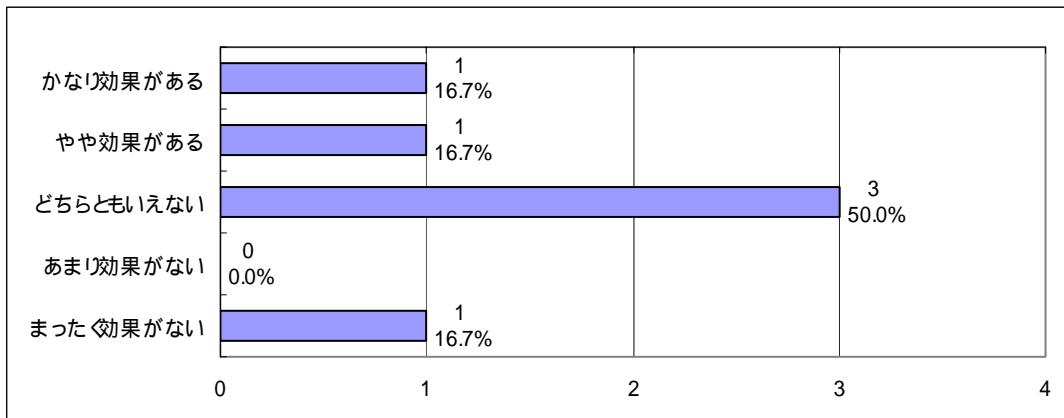


図3-79 簡易申告制度の利用によるコスト削減効果

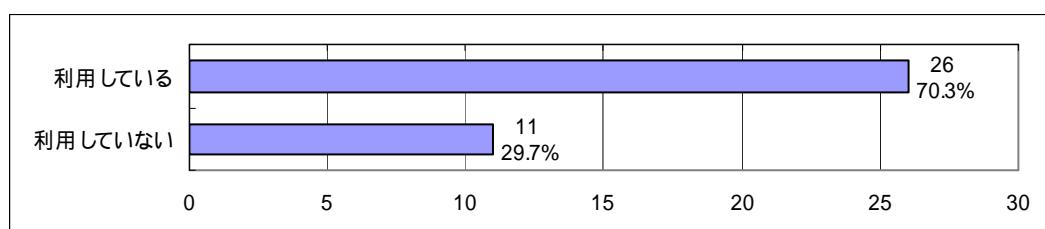


#### 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度

航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度については、過半の輸入者が認知し、かつ7割の輸入者が利用する状況となっている。同制度の利便性の高さが浸透していることがうかがえるが、入力の簡素化については、「かなり効果がある」とする輸出入者が2割に達するとともに、5割の輸入者は「やや効果がある」と認識している。

同制度を利用していない輸入者の中では、これまでのやり方で特に不都合がないこと、対象となる少額無税貨物の扱い量が少ないことを理由にあげる輸入者が多く、同制度の対象となる貨物を取り扱う輸入者の相当数が同制度を利用しているものと推察される。その一方、対象品目が限定されているため、そのチェックなどが煩わしいという輸入者も存在する。

図3-80 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の利用状況



#### 図3-81 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の利用による入力の簡素化効果

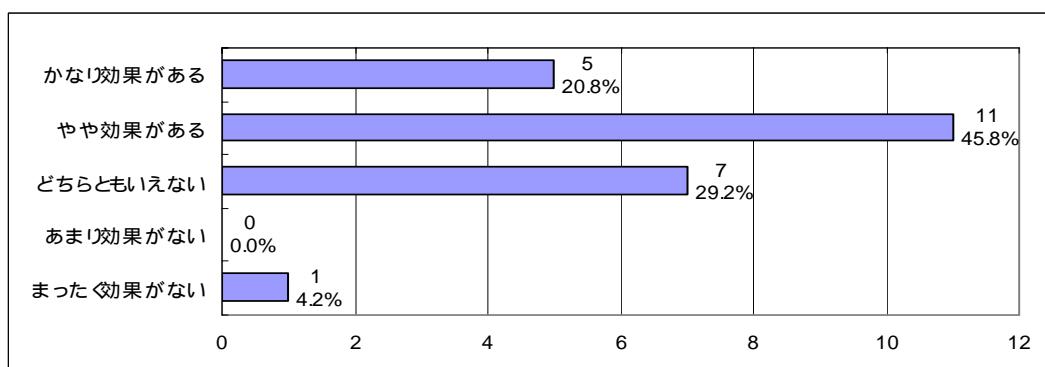
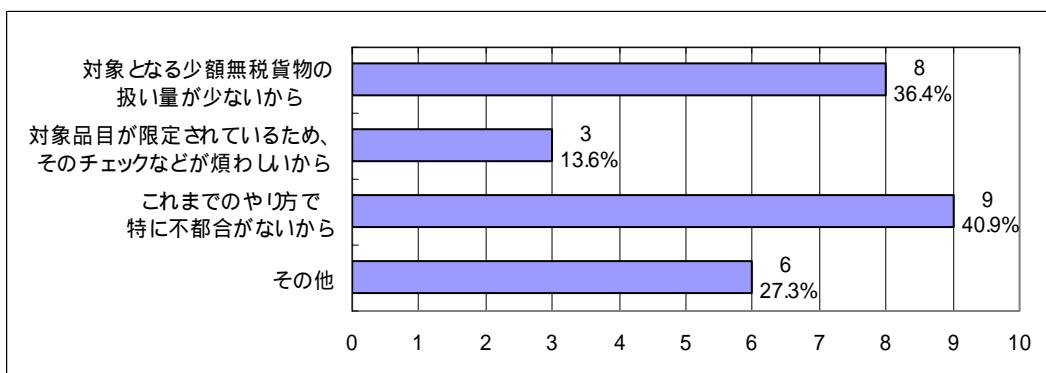


図3-82 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度を利用しない理由



#### 輸出予備審査制度

輸出予備審査制度を知っている輸出者の中で、同制度を利用している輸出者は2割にとどまり、8割の輸出者は利用していない。同制度を利用していない輸出者は、これまでのやり方で特に不都合がないことを理由としてあげる者が多い。他に、予備申告と本申告の二度手間になる、急ぐ貨物には別のある方法（包括事前審査制度等）で対処しているという理由もあげられている。

図3-83 輸出予備審査制度の利用状況

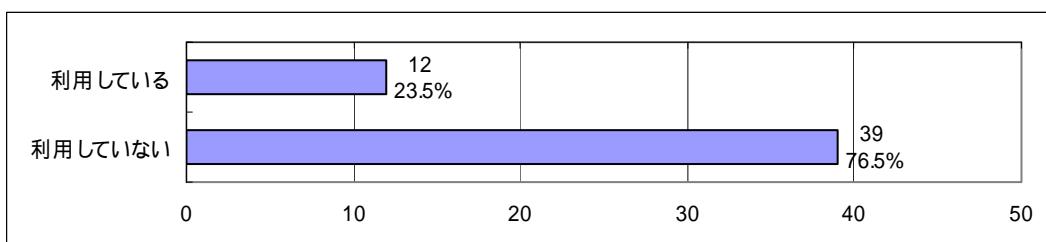
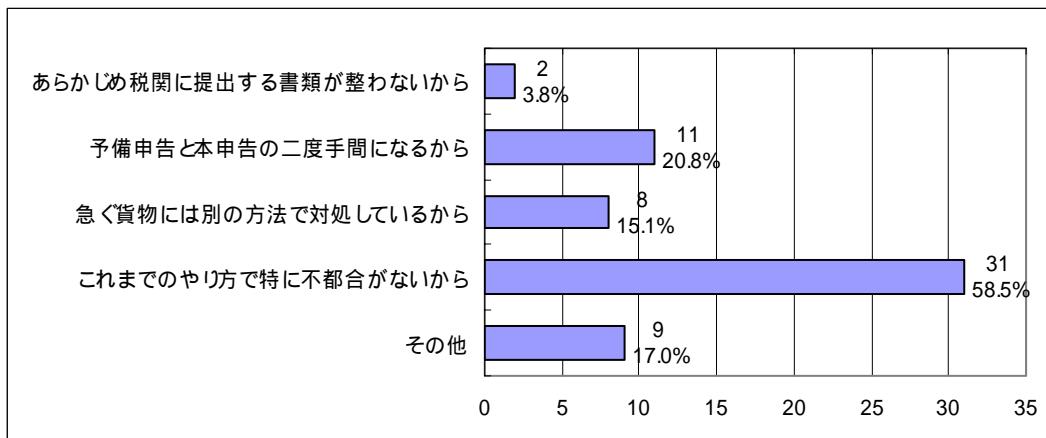
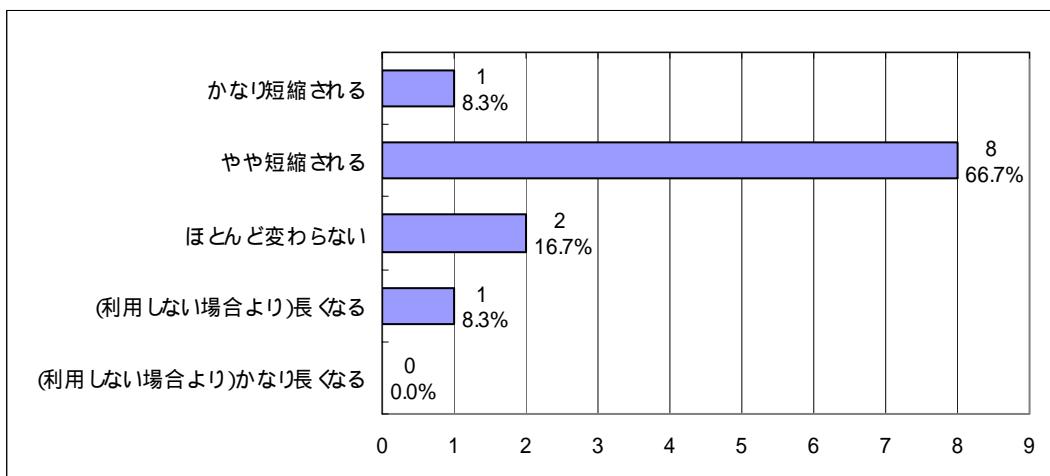


図3-84 輸出予備審査制度を利用しない理由



しかし、7割の輸出者は、輸出予備審査制度を利用することによって、リードタイムが「やや短縮される」と感じており、概してリードタイムの短縮効果は評価されている。

図3-85 輸出予備審査制度の利用によるリードタイム短縮効果



#### 特定輸出申告制度

特定輸出申告制度については、輸出者の1割弱が利用しているにすぎず、制度が周知されてい るにもかかわらず、広範な輸出者が実際に利用するには至っていない。

その理由として、特定輸出者の承認要件は満たしているが、現行制度ではまだ使い勝手がよくない、まだ税関長の承認を受けていない、関係省庁で複数の法令遵守規程があり、複数の規則を作成する必要がある等々があげられている。

特定輸出申告制度はコンプライアンス（法令遵守）を反映した制度であり、輸出者の利用を高めていくためには、コンプライアンスに見合った便益を輸出者に供与する必要がある。そのため、自社施設において輸出通関手続を可能とする措置が採用された。しかし、それによるペーパーレス化、リードタイムの短縮、コスト削減の効果は、輸出者により評価が分かれ、明確な効果を發揮するには至っていない。

図3-86 特定輸出申告制度の利用状況

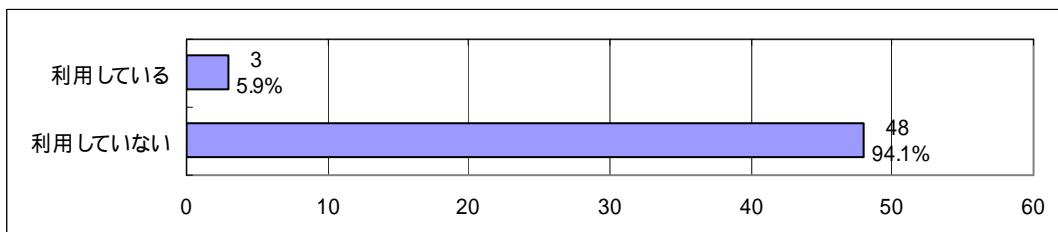


図3-87 特定輸出申告制度を利用しない理由

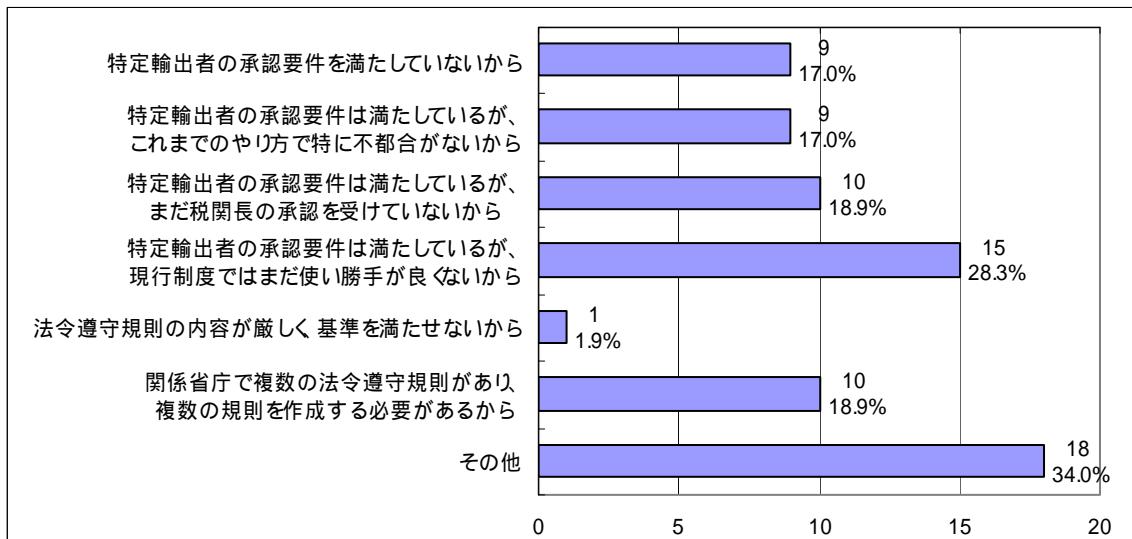


図3-88 特定輸出申告制度の利用によるペーパーレス化効果

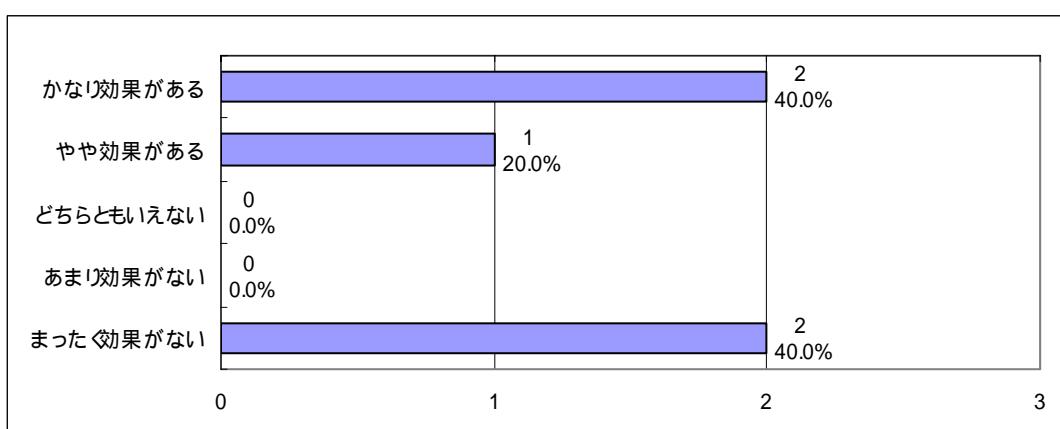


図3-89 特定輸出申告制度の利用によるリードタイム短縮効果

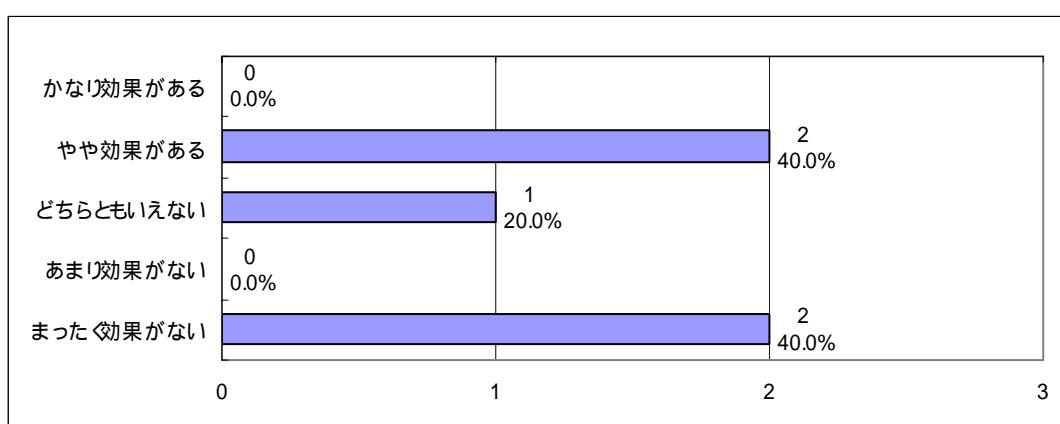
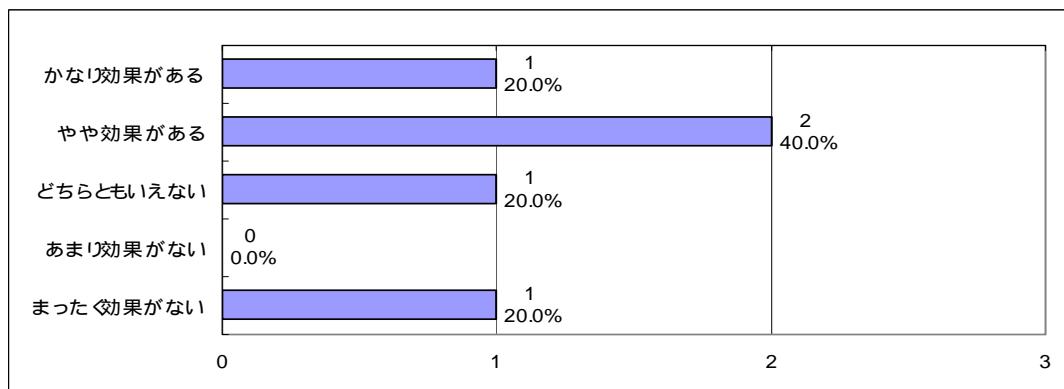


図3-90 特定輸出申告制度の利用によるコスト削減効果



#### 4) 通関諸制度の利用状況と利用効果(事業者)

##### 輸入予備審査制度

輸入予備審査制度を利用している事業者は74%に達し、その事業者による利用率は非常に高い。急ぎの場合の他に、輸入検査の有無を事前に確認したい場合などにも利用され、ほぼ全ての利用可能な貨物で利用している事業者もいる。

そのリードタイム面における利用効果も、「かなり短縮される」とする事業者42%、「やや短縮される」とする事業者49%、合わせて91%の事業者が時間短縮効果を認知している。一方、同制度を利用していない事業者は、これまでのやり方で特に不都合を感じない事業者が過半を占めるものの、あらかじめ税関に提出する書類が整わない、急ぐ貨物には別の方法で対処しているという事業者が多い。

図3-91 輸入予備審査制度の利用状況

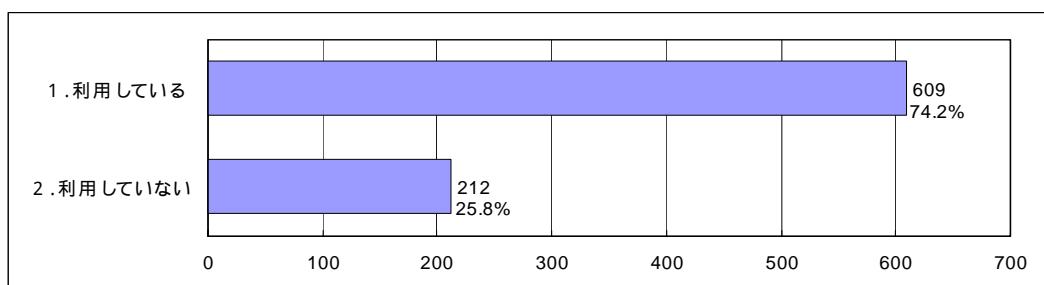
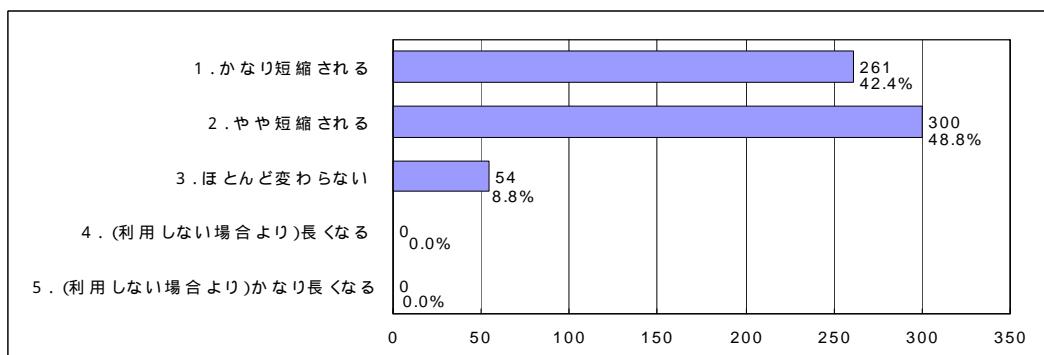


図3-92 輸入予備審査制度の利用による効果



### 到着即時輸入許可制度

到着即時輸入許可制度については、利用している事業者は 16% にすぎず、同制度の利用率は低迷している。しかし、同制度を利用している事業者では、リードタイムが「かなり短縮される」と考える事業者が 45%、「やや短縮される」と考える事業者が 37%、合わせて 92% の事業者が到着即時輸入許可制度の時間短縮効果を認めている。

図 3 - 9 3 到着即時輸入許可制度の利用状況

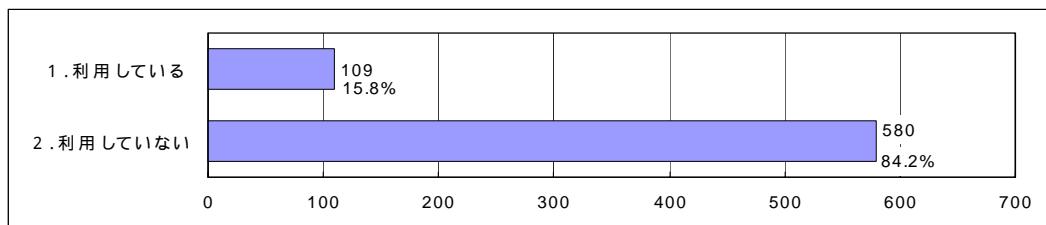
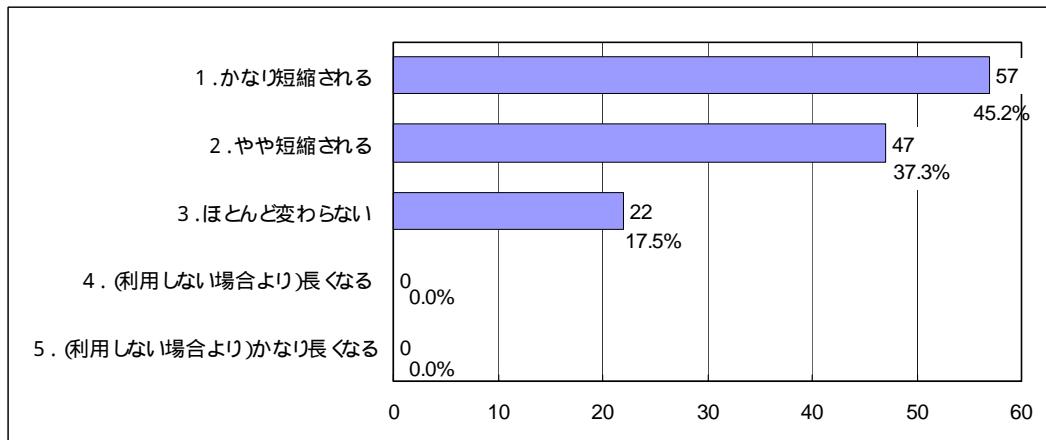


図 3 - 9 4 到着即時輸入許可制度の利用による効果



到着即時輸入許可制度を利用していない事業者では、通関手続だけが早く終わっても、貨物又はコンテナがスムーズに搬出されない、急ぐ貨物には別の方法で対処している、貨物の到着確認のための準備等が手間だから等とする事業者が多い。到着即時輸入許可制度以外に急ぐ貨物に対処する方法としては、船会社が有償で提供しているホットデリバリーサービスを利用している事業者非常に多い。その他、輸入予備審査制度を利用している事業者も少なからず存在する。

図 3 - 9 5 到着即時輸入許可制度を利用しない理由

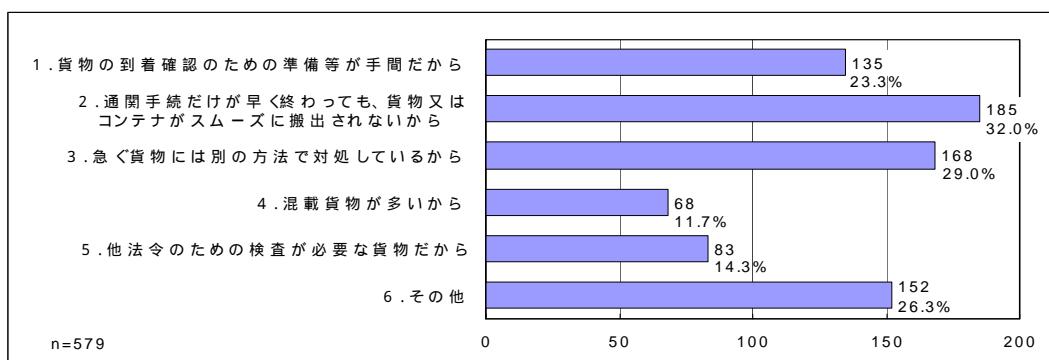
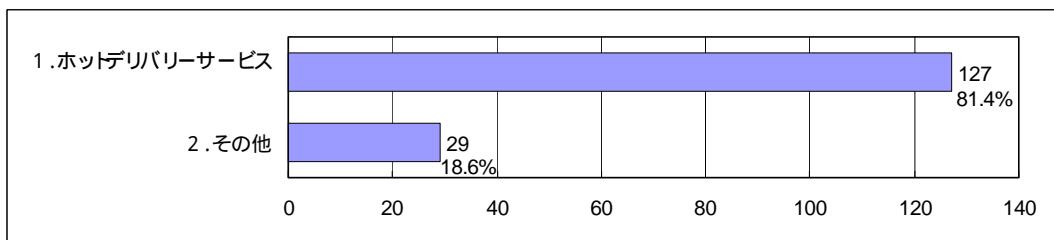


図3-96 到着即時輸入許可制度とは別に急ぐ貨物に対処する方法



#### 簡易申告制度の利用状況と利用効果

簡易申告制度について、事業者の認知度は高いものの、利用していない事業者は87%にのぼり、利用している事業者は13%にすぎない。同制度を利用していない事業者は、急ぐ貨物には別の方で対処していること、指定貨物に該当しないこと、引取申告と納税申告の2回の申告が必要なこと等を利用しない理由としてあげている。その他、他法令手続が必要なこと、手続が面倒なことをあげる事業者も比較的多い。

図3-97 簡易申告制度の利用状況

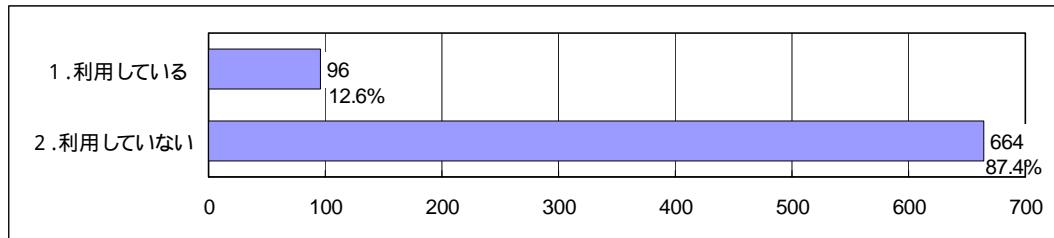


図3-98 簡易申告制度を利用しない理由

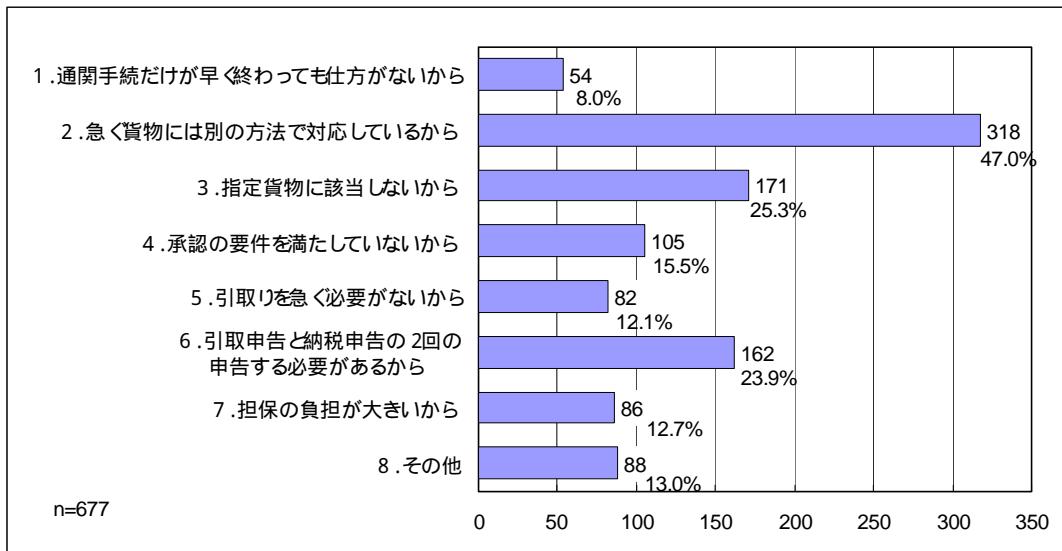
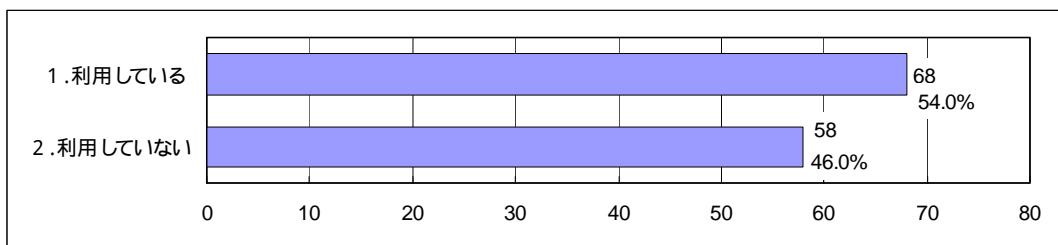


図3-99 簡易申告制度で引取申告と納税申告を一体的に行う方式の利用状況



引取申告と納税申告の2回の申告が必要なことについては、両申告を一体的に行うことができる方式も導入されているが、その利用は54%にとどまっている。

このように利用が低迷している簡易申告制度ではあるものの、同制度を利用している事業者の中には、ペーパーレス化やリードタイムの短縮効果を認める事業者も多い。

ペーパーレス化については「かなり効果がある」とする事業者は13%、「やや効果がある」とする事業者は32%、合計45%の事業者がペーパーレス化の効果を認めている。その一方、「あまり効果がない」とする事業者が24%、「まったく効果がない」とする事業者も9%存在する。基本的に簡易申告制度は、インボイス等の提出に代わって保存を義務づけるなど、ペーパーレス化を推進していることが大きな特徴となっているものの、他法令関係手続等において書類の提出が求められ、そのようなことが簡易申告制度の普及を阻害している可能性も想定される。

また、リードタイムの短縮については「かなり効果がある」とする事業者は23%、「やや効果がある」とする事業者は36%、合計59%の事業者がリードタイムの短縮効果を認めている。その一方、「あまり効果がない」とする事業者が19%、「まったく効果がない」とする事業者も7%存在する。基本的に簡易申告制度では審査・検査が省略されるものの、他法令該当品等の場合には、そのための手続が必要とされる。また、港湾における混雑のため荷捌きが滞留し、引取りが遅れることも想定される。このようなことが、結果的にリードタイム面の時間短縮効果を打ち消している可能性が強い。

その一方、コスト削減については「かなり効果がある」とする事業者は9%、「やや効果がある」とする事業者は20%、合計29%の事業者がコスト削減の効果を認めるにすぎず、「あまり効果がない」とする事業者17%、「まったく効果がない」とする事業者17%、合計34%の事業者がコスト削減効果を認めていない。事業者にとっては、引取申告と納税申告の2回の申告業務を行うものの、荷主から受領する料金は1回分のところが多く、逆にコスト増をまねいているとの懸念もある。

図3-100 簡易申告制度の利用によるペーパーレス化効果

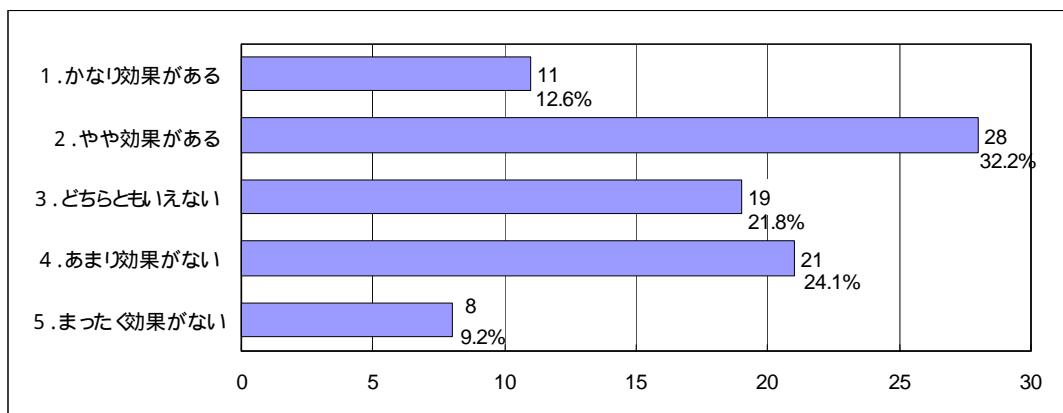


図3-101 簡易申告制度の利用によるリードタイム短縮効果

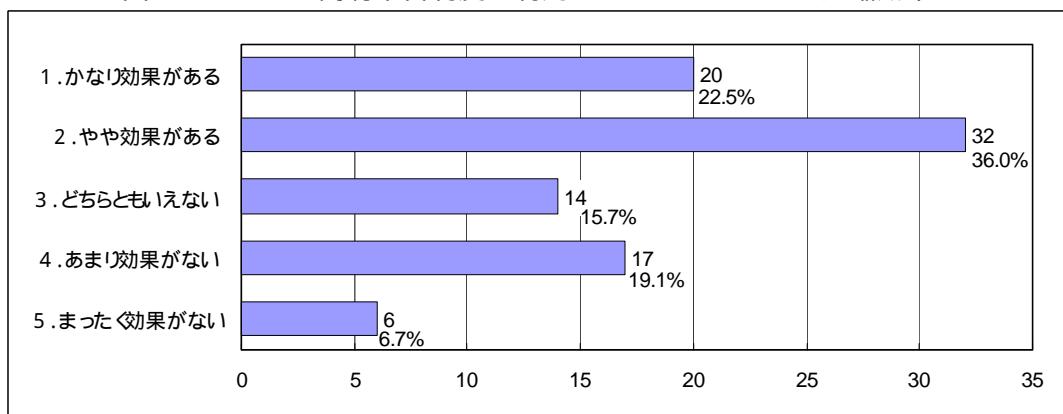
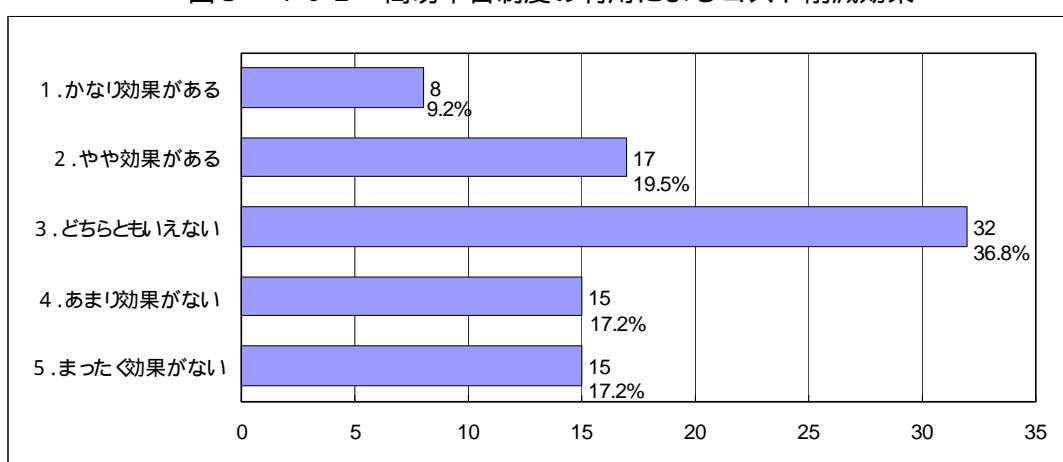


図3-102 簡易申告制度の利用によるコスト削減効果



### 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の利用状況と利用効果

航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の周知度は低く、実際に「利用している」事業者も 18% にとどまり、「利用していない」事業者が 83% に達している。同制度を利用していない事業者は、対象となる少額無税貨物の扱い量が少ないことを理由としてあげる事業者が多く、そもそも航空少額貨物を取り扱っていない事業者が多いことが原因と考えられる。

図 3 - 103 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の利用状況

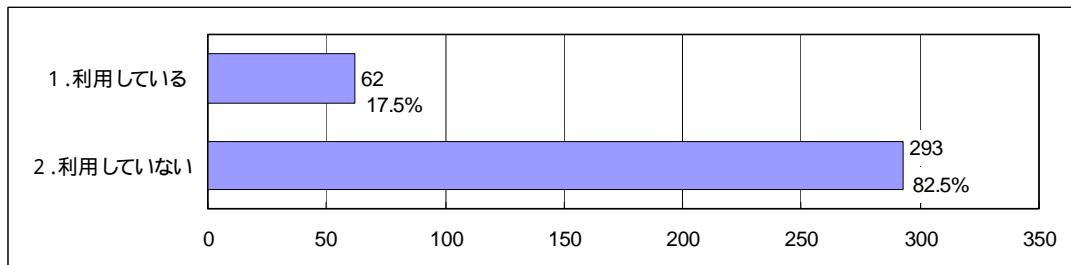
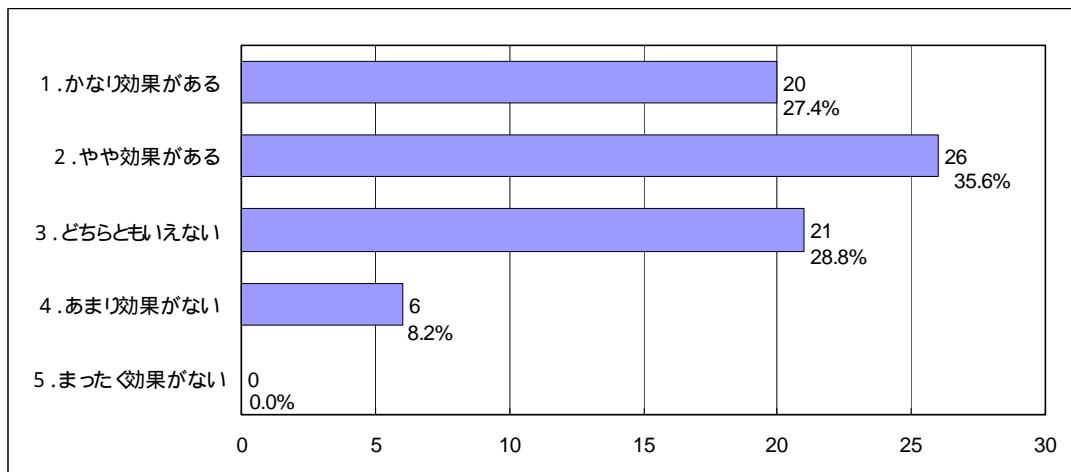


図 3 - 104 航空少額無税貨物に係る簡易な申告制度の利用による入力の簡素化効果



### 輸出予備審査制度

輸出予備審査制度の周知度は高いものの、実際に利用している事業者は 43%、利用していない事業者は 57% と、利用している事業者が利用していない事業者を下回っている。同制度を利用していない事業者は、これまでのやり方で特に不都合がないことを理由としてあげる者が多い。

しかし、同制度を利用している事業者は、急ぎの場合のほか、輸出検査の要否、その区分を早く知りたい場合など、多様な利用のされ方がなされている。全ての輸出申告に利用している事業者も決して少なくはなく、利用している事業者の利便性向上に寄与している。

実際、輸出予備審査制度を利用することによって、リードタイムが「かなり短縮される」とする事業者は 28%、「やや短縮される」とする事業者は 56%、合わせて 84% の事業者が時間短縮効果を認知している。

図3-105 輸出予備審査制度の利用状況

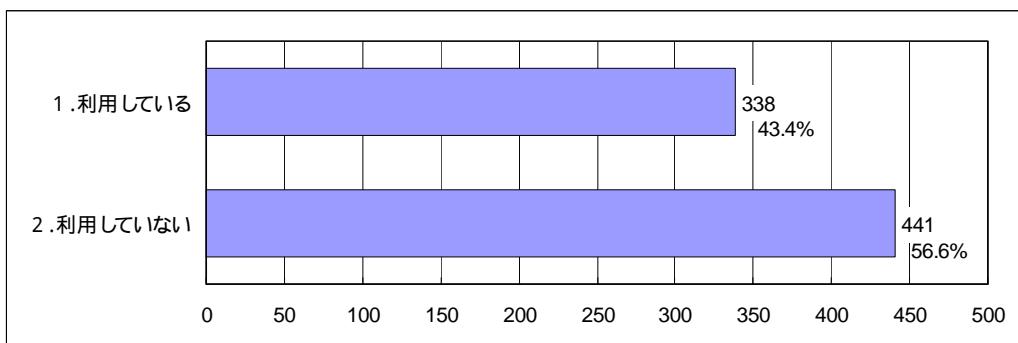
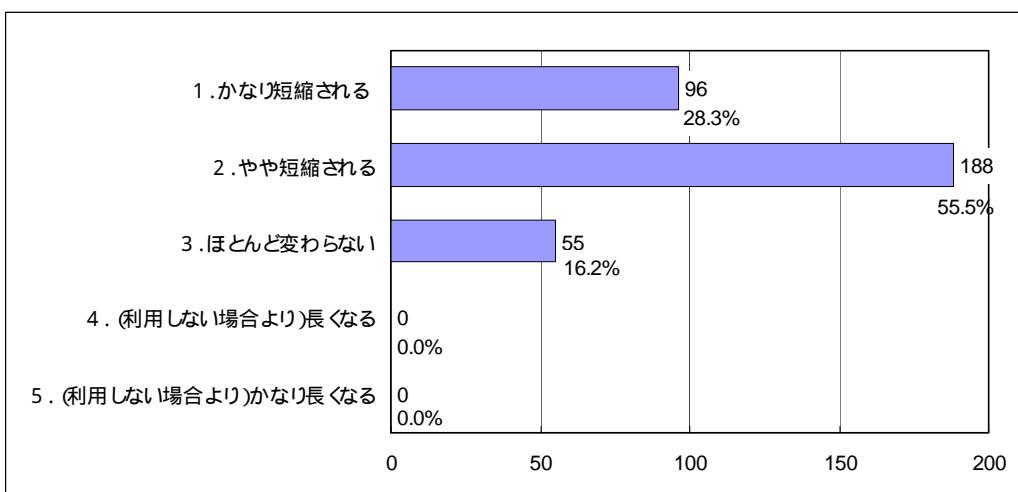


図3-106 輸出予備審査制度の利用によるリードタイム短縮効果



## 5) セキュリティの確保

平成13年より、国際海上コンテナ貨物を対象とした大型X線検査装置の配備が進められ、現在、国内主要13港湾への配備が完了している。

この大型X線検査装置により、特に事業者は検査頻度が多くなったと感じているが、個々の検査所要時間については、多くの事業者が大型X線検査装置が検査時間を短縮する効果があることを認めている。また、検査費用についても、特に事業者で削減されたとする者が多い。

大型X線検査装置は税関検査場に配備されており、検査そのものの所要時間が短縮したとしても、税関検査場までのドレージ時間等まで含めると全体の所要時間が長くなり、検査費用もかかる可能性がある。しかし、検査頻度が上昇しているながら個々の検査所要時間が短くなり、全体として費用が削減されているという回答結果から、従来の開披検査と比較して事業者にかかる負担が大きく軽減されている公算が大きいことを示唆している。

のことから、大型X線検査装置の配備により事業者への負担を軽減しつつ、セキュリティの強化が図られていると言える。

図3-107 大型X線検査装置の配備による検査頻度の変化(輸出入者)

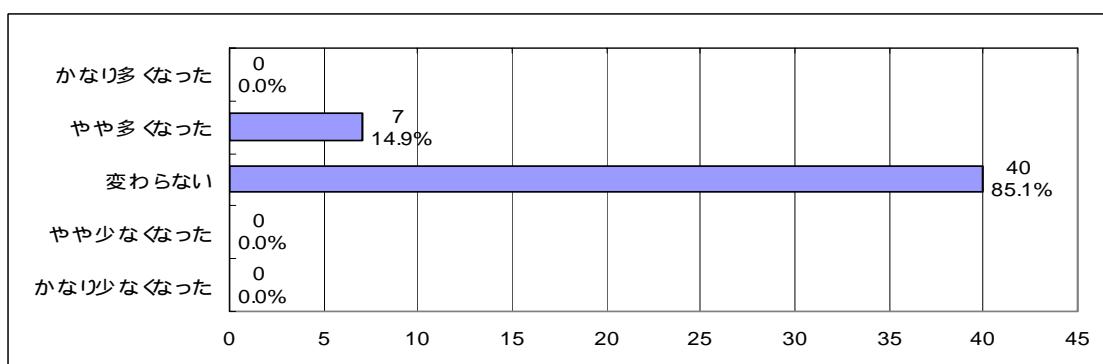


図3-108 大型X線検査装置の配備による検査頻度の変化(事業者)

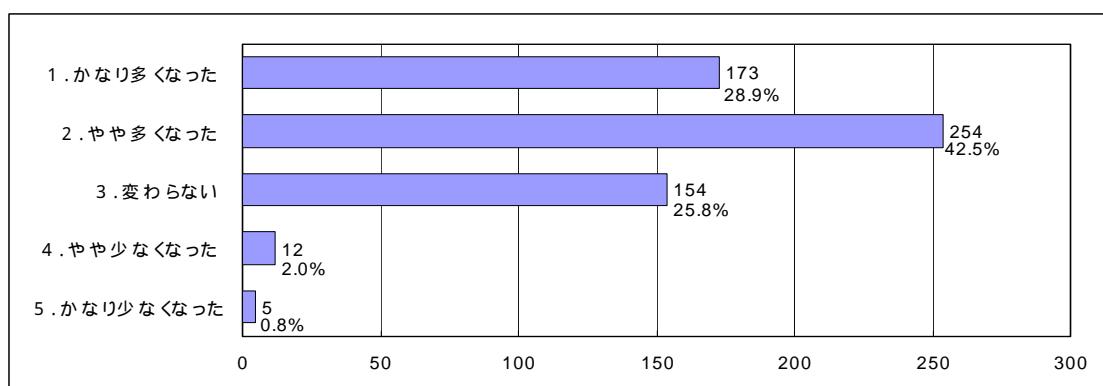


図3-109 大型X線検査装置の配備による検査時間の変化(輸出入者)

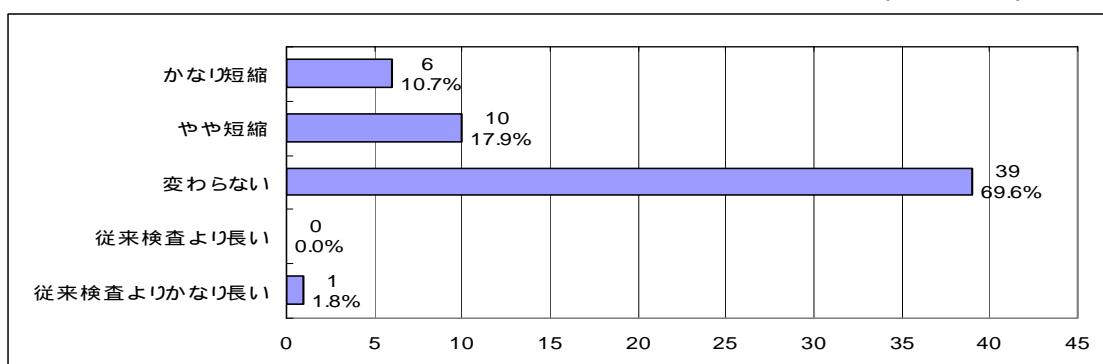


図3-110 大型X線検査装置の配備による検査時間の変化(事業者)

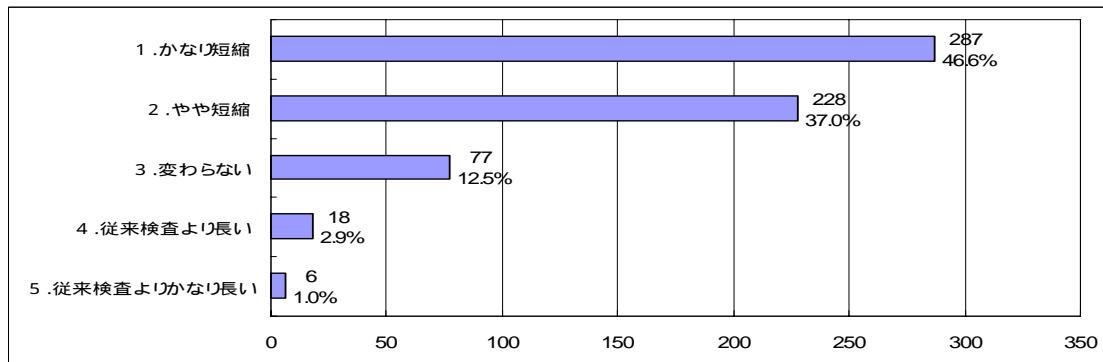


図3-1111 大型X線検査装置の配備による検査費用の変化(輸出入者)

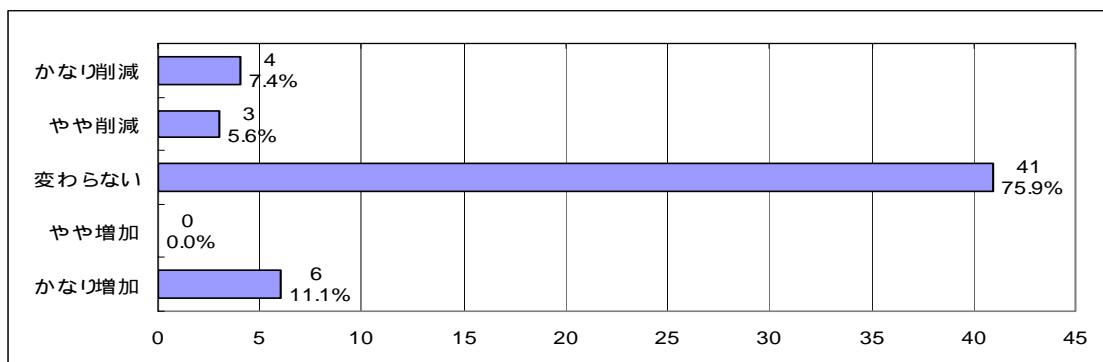
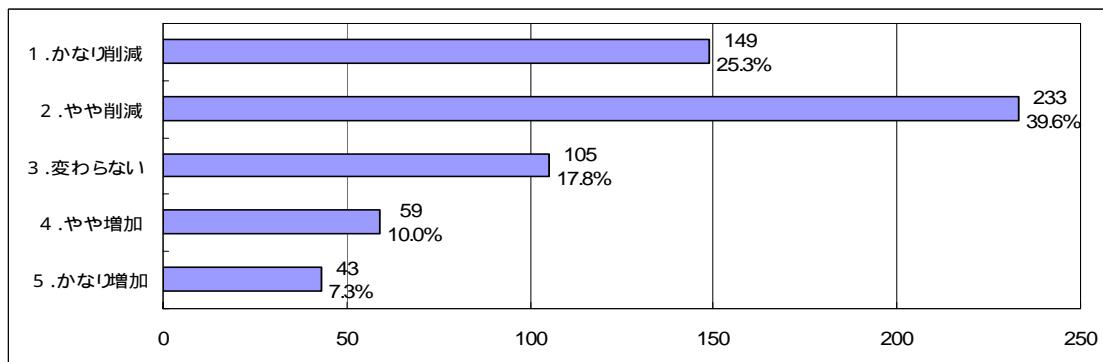


図3-1112 大型X線検査装置の配備による検査費用の変化(事業者)



## 6) 問題点及び改善点の把握

### シングルウインドウサービス及びワンストップサービス

事業者アンケートによると、入出港関係手続は主に書類で行っている事業者が多く、またシングルウインドウサービスにおいても入出港関係手続を NACCS で行っている事業者が多い。NACCS の主要業務の満足度を比較すると、入出港関係業務は輸出入通関関係業務、保税手続関係業務より満足度が低く、そもそもシングルウインドウサービスを利用していない事業者が、輸出手続、港湾手続の両手続で多い。特に港湾手続では利用していない事業者が 87% に達している。

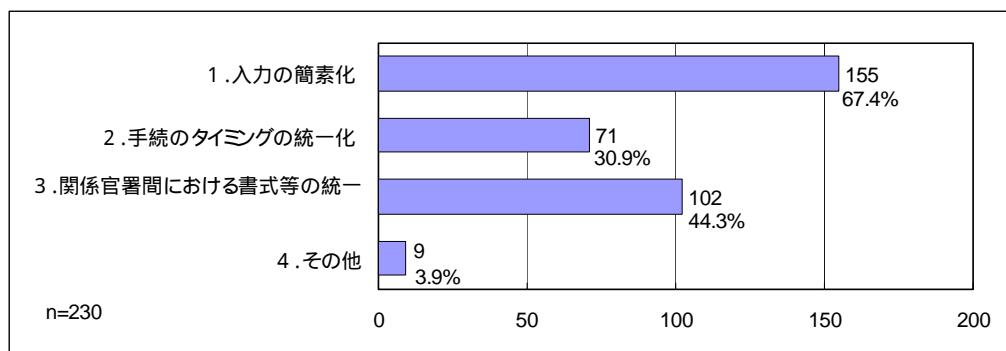
国土交通省の調査<sup>3</sup>によると、港湾EDIの登録者数は平成 17 年 11 月現在 1,238 事業所（平成 19 年 2 月現在 1,361 事業所）となっており、登録者数は堅調に伸びているものの、まだ不十分<sup>4</sup>と指摘している。また、同調査によると、シングルウインドウサービスを利用していない理由として、入力に手間がかかること、既存方法が便利等があげられている。既存方法が便利な背景には、窓口に赴くことが手間でない（合同庁舎等が近接）その場で申請や届出の回答をもらえる、担当官とのコミュニケーションが図れる等がある。

<sup>3</sup> 「港湾関連手続のワンストップ化の推進 - 港湾EDIに関する検証 - 評価報告書」平成 18 年 3 月 国土交通省

<sup>4</sup> 韓国では電子的手続を原則化し、申請者は全て電子的に申告書を提出している。

このような現状に対して、シングルウィンドウサービスの利用拡大を図っていくために、入力の簡素化を求める事業者が 67% に達し、関係官署間における書式等の統一、申請手続のタイミングの統一化を求める事業者も多い。

図 3 - 1 1 3 シングルウィンドウサービスの改善点



なお、平成 20 年 10 月に、関係 6 府省 7 システムにかかる府省共通ポータルを開発し、「次世代シングルウィンドウ」として稼働させることが予定されている。

この府省共通ポータル（次世代シングルウィンドウ）の導入について、事業者アンケートによると、知っている事業者は 24% にとどまり、知らない事業者が 76% に達する。また、府省共通ポータルの導入にともない、便利になると思う事業者が 41% 存在し、入力の簡素化、手続の統一化・簡素化への期待が大きい。したがって、現行シングルウィンドウへの改善要望と次世代シングルウィンドウへの期待に対応しながら、府省共通ポータルの周知を図っていく必要がある。

一方、現行のワンストップサービスに対しては、関係省庁の手続システムとの連動性についての改善要望が大きい。ヒアリングにおいても、システムによって入力し直す必要がある同一データを指摘する声があった。ワンストップサービスについては、関係省庁の手続システムとの連携・連動の徹底化を進めていくことが求められている。また、新たに接続を求める手続には、件数は少ないながら、薬事法関係手続や関税割当手続等があげられている。

図 3 - 1 1 4 府省共通ポータルの導入に対する認知度（事業者）

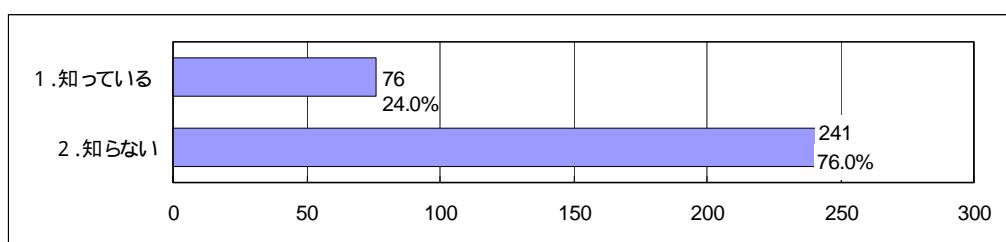


図3-115 府省共通ポータルの導入効果（事業者）

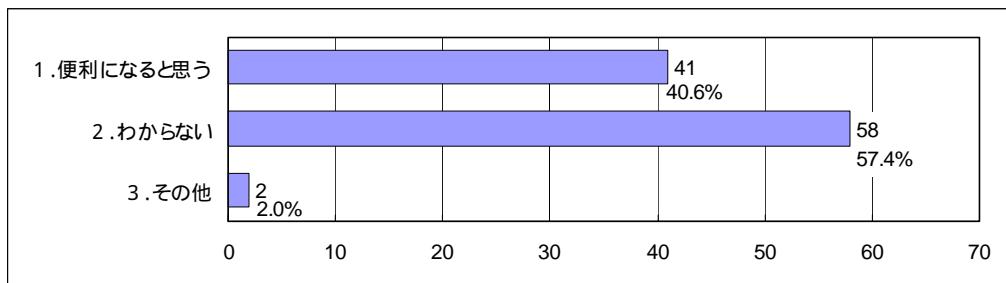


表3-3 府省共通ポータルに期待すること

回 答	回答数
入力の簡素化	6
手続の統一化、簡素化	4
コードの統一化、簡素化	2
フォーマットの統一化	2
更に迅速な通関手続ができること	2
その他	12

表3-4 ワンストップサービスの改善すべき点

回 答	回答数
レスポンスが悪いので改善して欲しい	5
記事欄を広くしてほしい（厚生労働省のデータが書ききれない）	7
食品申請1件で申請出来るアイテム数を増加して欲しい	7
入力補助機能やエラーチェック機能を付加して欲しい	4
24時間稼働して欲しい	3
共通管理番号を複数入力できるようにして欲しい	3
通信環境を改善してほしい（送受信が上手くいかない、時間がかかる）	3
入力データの保存期間の延長、データの流用を可能として欲しい	3
わかりやすい操作説明書を提供して欲しい	2
他システムとの連動	22
入力コードを統一して欲しい	2
入力項目を簡素化して欲しい	2
様式を統一して欲しい	2
利用に関する窓口を一本化して欲しい	4
時間外の申請に対応して欲しい	2

共通管理番号を発行して欲しい	3
訂正手続を簡素化して欲しい	3
その他	18

表3-5 ワンストップサービスを希望する手続

回 答	回答数
薬事法に係る手続	4
関税割当手続	3
保税運送手続	3
高圧ガス取締法の検査申請手続	2
その他	15

#### FAL条約

我が国においてFAL条約が平成17年11月に発効し、各官庁統一申請様式（FAL様式）が採用されるとともに、入港前手続様式の策定、入出港届等の項目の簡素化、システム入力項目の簡素化等が実施された。

この簡素化について、51%の事業者（船会社・船舶代理店）が把握しているにすぎず、事業者が実感する簡素化効果も以前と変わらないとみる事業者が過半を占めている。また、手続所要時間も以前と変わらないとみる事業者が多く、FAL条約の発効により大幅な簡素化が実現しているにもかかわらず、その効果を事業者が実感するには至っていない。

事業者は、入出港関係手続のさらなる改善策として、関係省庁間のデータの共用化、提出書類のペーパーレス化等を求めており、現在それらが実現していないことにより、事業者が簡素化効果を実感できていない可能性もある。FAL条約の発効を契機とした簡素化が実を結ぶために、このような改善要望に応えていくことが必要とされる。

図3-116 FAL条約発効による手続簡素化の認知度（事業者）

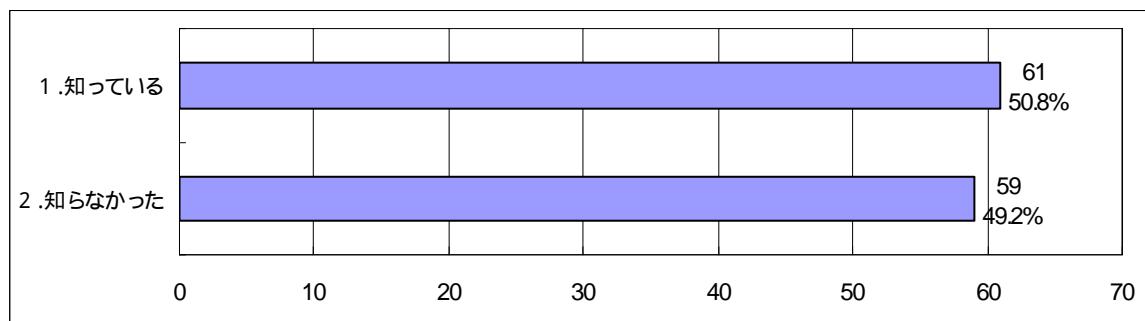


図3-117 FAL条約発効による簡素化の程度（事業者）

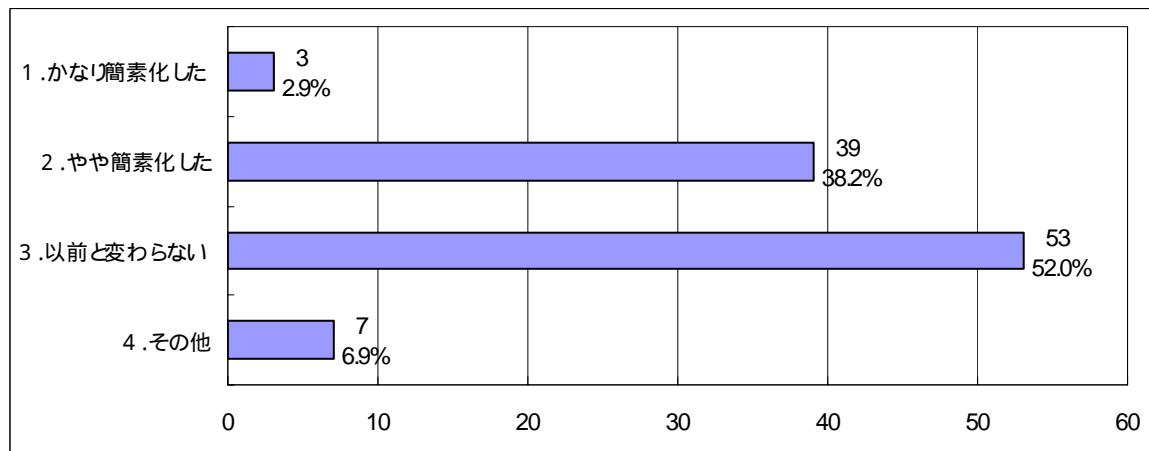


図3-118 FAL条約発効による手続所要時間の変化（事業者）

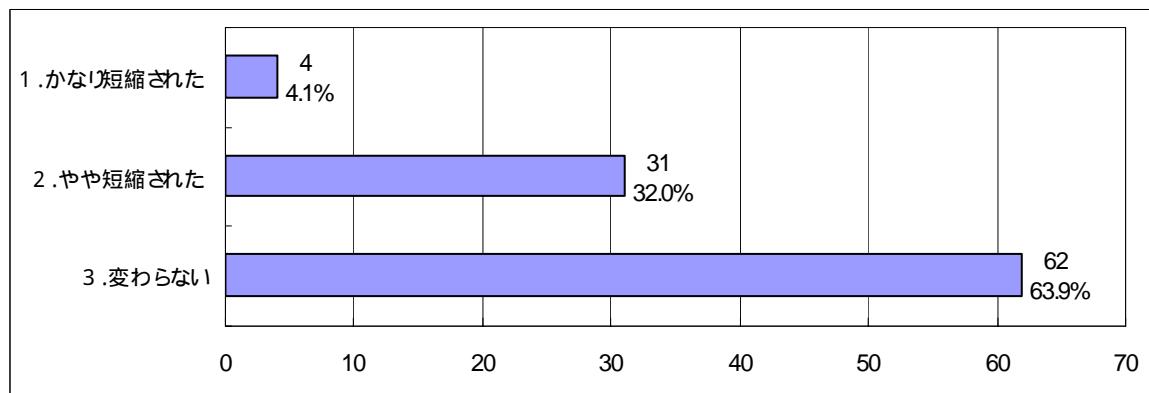


表3-6 FAL条約発効後のさらなる改善点

回 答	回答数
関係官庁とデータを共用し効率化を図る	3
FAL条約発効後も提出書類は改善されていない	2
港湾EDIとの連携を図る	2
その他	9

#### 輸入予備審査制度・到着即時輸入許可制度

輸入予備審査制度・到着即時輸入許可制度については比較的利用が進んでいるものの、引取りを急ぐ貨物については船社提供サービスであるホットデリバリーサービスへ流れる傾向も認められる。

輸出入者、事業者が希望する同制度の改善事項には、システムの改善、申告手続の簡素化等のほか、税関、CYなどの対応の見直しがあげられており、手続面のみならず、CYにおける荷役効率の向上による迅速な搬出の実現等が要望されている。

表3-7 輸入予備審査制度・到着即時輸入許可制度へ対する改善すべき点（輸出入者）

回 答	回答数
審査実施の早期連絡・整合性確保、税関審査の迅速化	2
システムの改善、申告手続の簡素化	4
対象貨物の拡大、NACCS参加者の拡大	3
その他	2

表3-8 輸入予備審査制度・到着即時輸入許可制度へ対する改善すべき点（事業者）

回 答	回答数
税関、CY等の公共機関の対応の見直し	42
予備申告と本申告で区分が変更になっていることがあり困る	20
電子化の徹底及びシステムの改善	16
対象貨物及び対象企業の拡大	16
手続の簡素化	15
制度の基準の緩和	15
特定貨物に対する優遇措置の拡充、より柔軟な対応を可能として欲しい	4
制度の必要性がわからない	3
他法令手続と連携を図ること	3
その他	5

### 簡易申告制度

簡易申告制度については利用が低迷している状況にある。利用しない理由としては、急ぐ貨物には別の方法で対応していること、引取申告と納税申告の2回の申告が必要なこと、担保の負担が大きいこと等があげられている。

簡易申告制度については、平成19年度関税改正により、貨物の指定要件が廃止され、一括納税申告、事前申告制度が導入される予定となっている。この改正により同制度の使い勝手が格段に向上するものと考えられ、輸出入者、事業者とも利用する方向で検討する意向が強い。事前申告制度への期待効果としても、CYからの貨物の早期の搬出、貨物にとらわれない迅速な通関とともに輸出入者、事業者の双方の多数からあげられており、急ぐ貨物への対応として改正版簡易申告制度が利用される可能性が大きい。

しかし、引取申告と納税申告の2回の申告が必要なこと、担保の負担軽減策が盛り込まれなかつたことから、更なる改善事項として、手続の簡素化、担保の負担軽減等を求める声が強い。

図3-119 改正版簡易申告制度の利用意向（輸出入者）

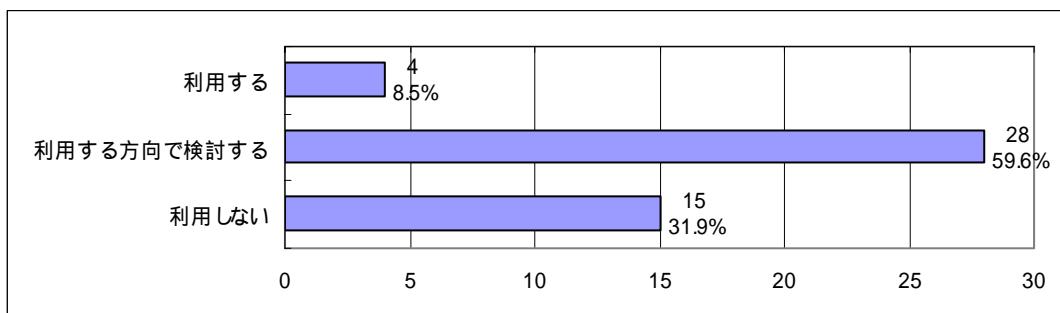


図3-120 改正版簡易申告制度の利用意向（事業者）

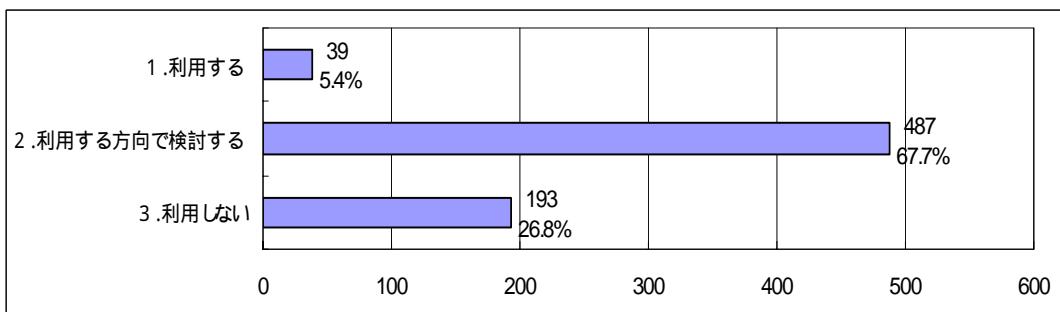


図3-121 事前申告制度の導入に対する期待効果（輸出入者）

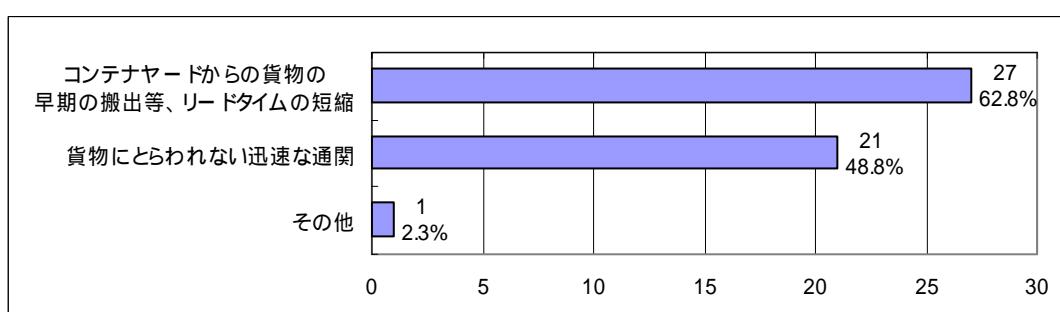


図3-122 事前申告制度の導入に対する期待効果（事業者）

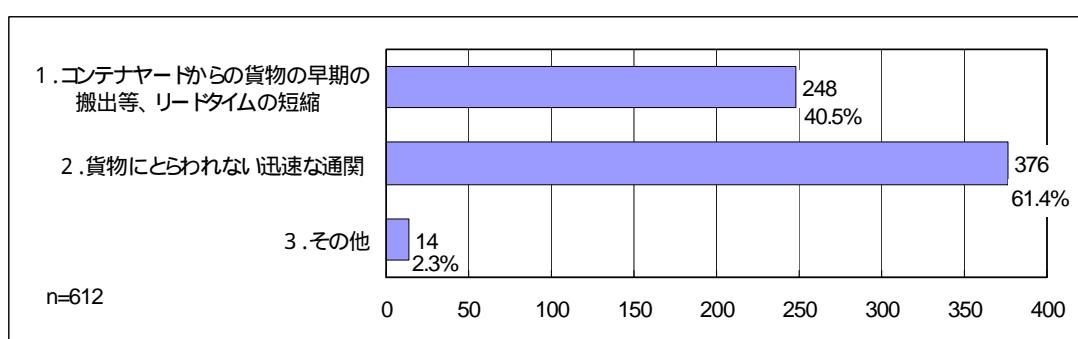


表3-9 改正版簡易申告制度へのさらなる改善すべき点

回 答	回答数
手続を簡素化し、より利用しやすい制度作りをして欲しい	27
担保の負担を軽減し、手続を簡素化（通関会社の担保利用を可能とする等）して欲しい	10
承認要件基準を緩和して欲しい	9
改正したものを利用しないとまだ何とも言えない	5
輸入者に制度の周知を図って欲しい	4
利用していないのでわからない	4
貨物の引取りにかかる時間を短縮できるようにして欲しい	2
その他	8

#### 輸出予備審査制度

輸出予備審査制度については利用が低迷している状況にある。輸出予備審査制度は輸入と比較し、予備申告から申告までのリードタイムが短く、かつ、到着即時輸入許可制度のように予備審査制度を組み合わせることでリードタイムを短縮する制度・処理がなく、メリットが少ないと加え、輸入申告と比較し、輸出申告の審査・検査の比率が低く、わざわざコストをかけて予備審査制度を利用する必要がないと判断されているものと考えられる。

このため、輸出予備審査制度に求められる改善事項としても、輸出検査区分が変更されないと、変更されてもスムーズな通関が可能となることに対する要望が強い。

表3-10 改善すべき点

回 答	回答数
予備審査と本申告で区分が変更されることがあるので改善して欲しい	8
予備審査と本申告で変更があっても、スムーズに申告を受理して欲しい	5
税関職員の業務上の問題	5
貨物ラベル貼付け前に予備審査ができるようにして欲しい	4
ECRの訂正を行えるようにして欲しい	4
倉庫により本制度の適用ができない	7
予備審査の審査時間がかかりすぎるので改善して欲しい	2
予備審査のタイミングを改善して欲しい	7
トラブル対応を改善して欲しい	4
審査・検査における対応を改善して欲しい	6
その他	6

### 特定輸出申告制度

平成19年3月現在、特定輸出申告者承認数は8者にとどまり、利用は低迷した状況にある。

このような状況のもと、平成19年度関税改正において申告税関の選択が可能となること、混載貨物も対象になることを内容とした改正が行われる予定となっている。この改正版特定輸出申告制度に対しては、6割の輸出者が利用、もしくは利用する方向で検討する意向を示しており、利用拡大の可能性が強まっている。

さらなる改善事項としては、承認要件の緩和を求める声が大きく、法令遵守規則の他省庁との統一化等が課題となる。

図3-123 改正版特定輸出申告制度の利用意向（輸出入者）

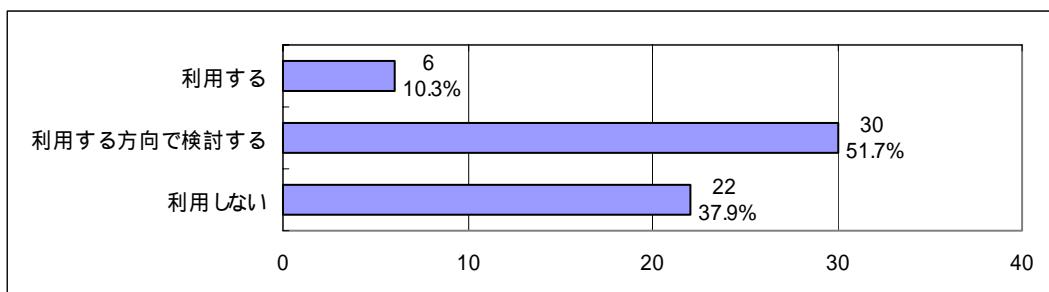


表3-11 利用しない理由

回 答	回答数
現状でも何ら不都合がないため	2
対象外の貨物のため	3
通関業者に委託しているため	3
申請件数が少ないため	2
メリットがないため	3
その他	2

表3-12 改正版特定輸出申告制度のさらなる改善点

回 答	回答数
特定輸出者の承認条件を緩和して欲しい	16
他法令の連携	2
メリットを明確化して欲しい	2
通関官署を自由化して欲しい	2

また、特定輸出申告制度の導入と改正により、包括事前審査制度の存廃を含めた見直しを行うことが予定されている。特定輸出申告制度の導入により、包括事前審査制度は不要と考える輸出者は約2割、事業者は37%、どちらも必要と考える輸出者、事業者はともに5割程度であり、輸出者、事業者の中では特定輸出申告制度とともに包括事前審査制度も残すべきとする意見が強い。

図3-124 包括事前審査制度の存続意向（輸出入者）

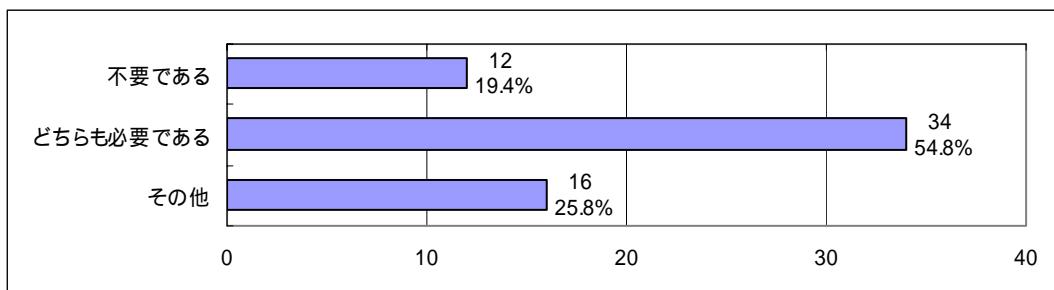
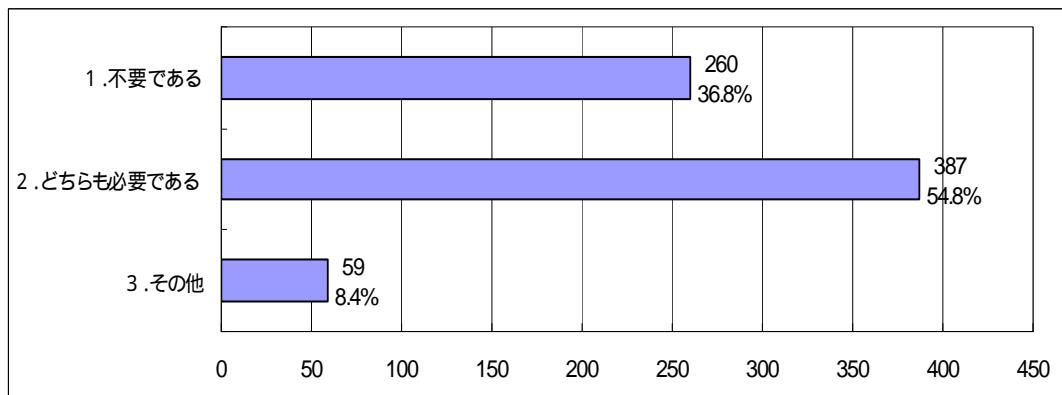


図3-125 包括事前審査制度の存続意向（事業者）



#### NACCS の利用料金

NACCS については、特に輸出入通関関係業務を中心に高い利用者満足度が認められた。また、『NACCS のご利用に関するアンケート調査』をはじめとする各種アンケート調査結果をみても、NACCS は全般的に高い評価を得ているところである。

このような高い評価を得ている NACCS について、今回実施したアンケート調査の結果から事業者が考える NACCS の料金水準の妥当性を確認すると次のとおりである。

NACCS による手続1件当たりの料金は、「妥当」とする事業者が65%に達し、料金についての事業者の理解は進んでいると言える。但し、「高い」とする事業者が33%存在することにも留意する必要がある。NACCS の料金が「高い」と回答した事業者が適正と考える料金水準は、現行料金水準の50%とする事業者が65%に達し、突出している。事業者の中には5%以下とする事業者も8%おり、このような事業者は無料化を望んでいるものと受けとめられる。

事業者が妥当と考える料金水準に明確な根拠がある訳ではなく、事業者の現状の料金負担額を反映した要望と捉えることができる。但し、事業者は輸出入者から絶えず料金水準の引き下げを

求められておりその引き下げ要求に対応する部分もあると推察される。

NACCS の料金体系は、大きくシステム利用料金( 基本料金 ) と従量料金から構成されている。共通経費を官民がともに負担するものとされ、官民共通負担部分にかかる「民」の分担比率は現状 41% に設定されている。従量料金については、1 利用度当たり単価に各業務のシステム負荷及び各業務の民間受益割合を乗じて算出されている。

このような料金体系にある各料金について、事業者の考え方は、システム利用料金、従量料金とも 35% 超の事業者が高いと考えているものの、60% を越える事業者は妥当と判断している。また、料金体系の改善の必要性についても、今までよいと考える事業者と改善が必要と考える事業者がほぼ半数で拮抗している。

したがって、NACCS の料金水準、料金体系については、おおむね事業者の理解を得ているものと言える。

因みに、事業者が改善が必要と考える料金体系は、基本料金体系及び従量料金体系の両者があげられている。

図 3 - 126 利用料金の妥当性

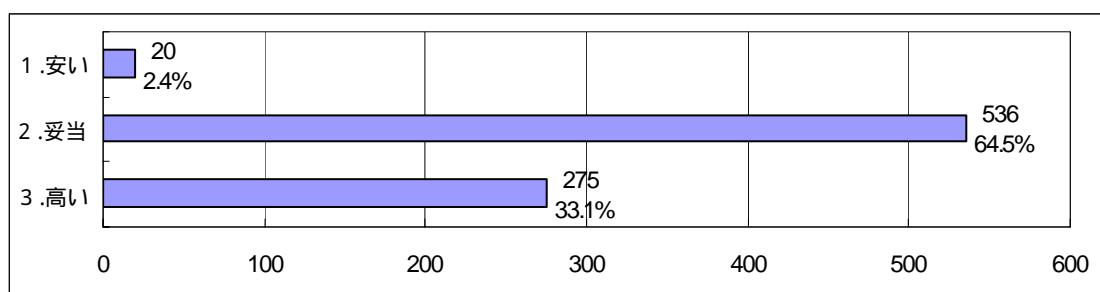


図 3 - 127 利用料金の妥当な水準 ( 現行料金水準に対する比率 )

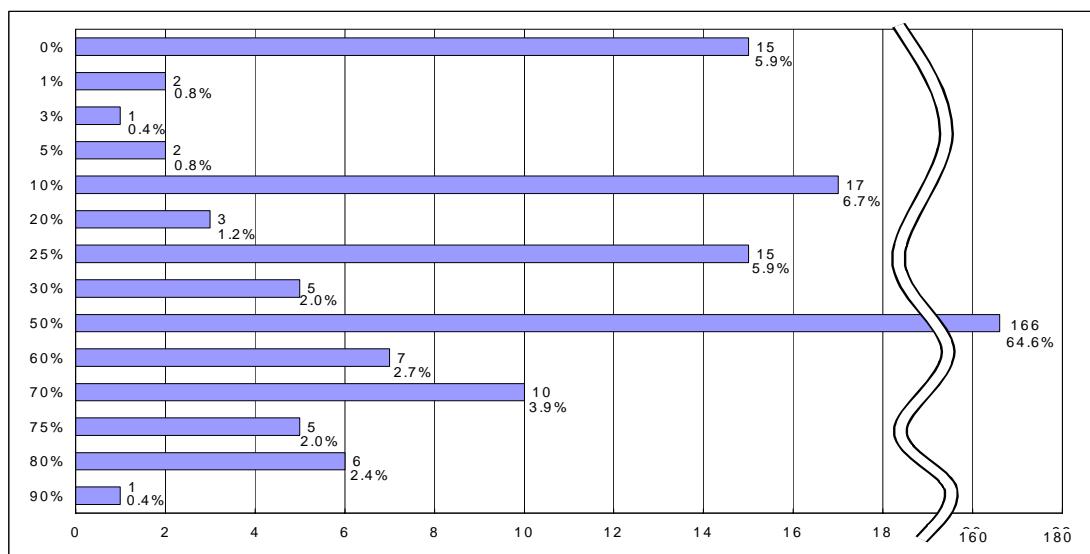


図3-128 利用料金の妥当性

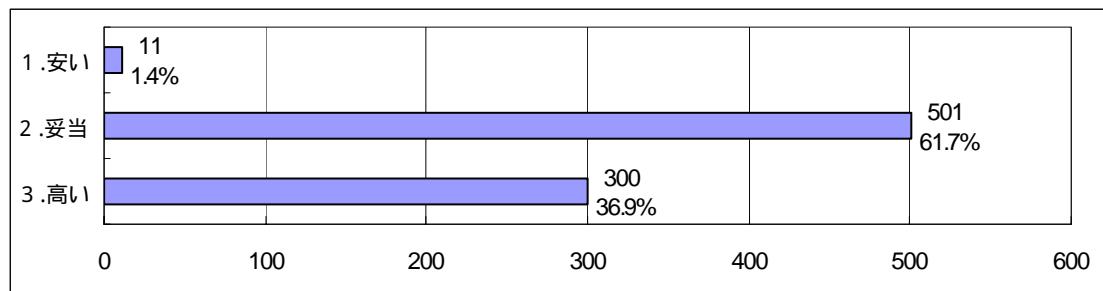


図3-129 従量料金の妥当性

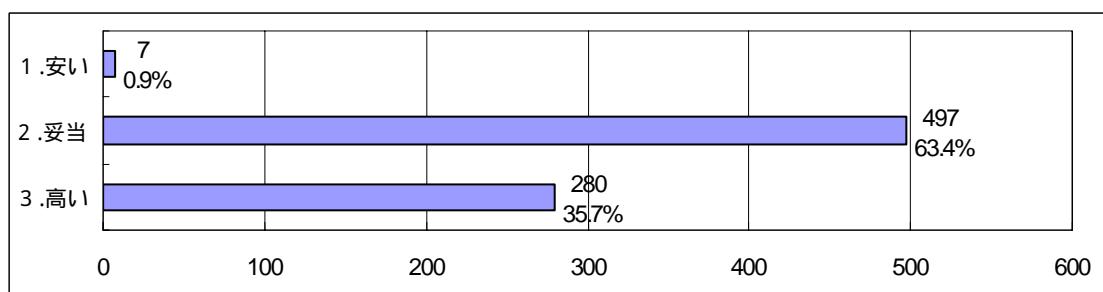


図3-130 料金体系の改善の必要性

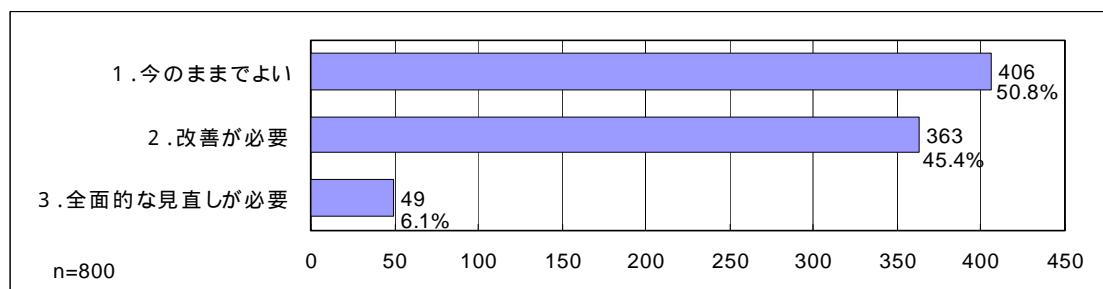
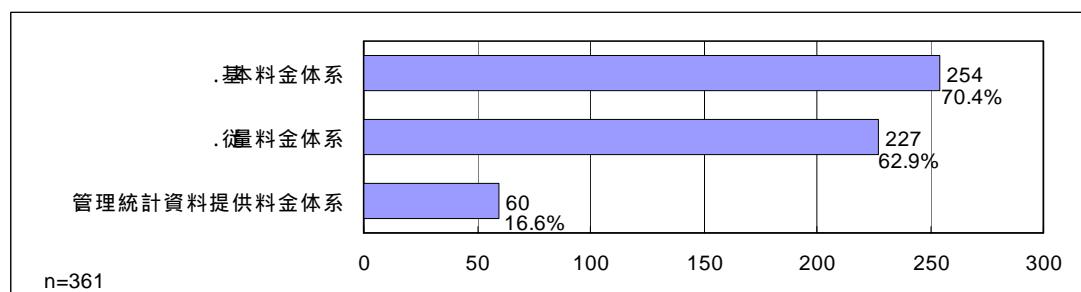


図3-131 改善が必要な料金体系



## 八. その他

### 7) 電子申告の原則化・義務化の是非

電子申告の原則化・義務化について、電子化の徹底が必要とする輸出入者、全面的に賛成とする輸出入者は 20% 前半にとどまり、電子化に対応できない事業所への配慮、利用者に負担が生じないこと、セキュリティやトラブル時の万全な体制などの条件を付して賛成する輸出入者が多い。基本的に原則化・義務化に反対する輸出入者はいない。

事業者では、全面的賛成、やむを得ないとする事業者は 40% 弱、何らかの条件付き賛成は 20% 台半ば、反対もしくは必要ないとする事業者は 30% 強であり、考え方は割れている。

表 3 - 13 輸出入者における電子手続の原則化・義務化に対する考え方

回 答	回答数
電子化に対応できない事業所への配慮が必要である	8
利用者に負担が生じず、メリットが大きいのであれば賛成	14
全面的に賛成	8
電子化しても通関業者を利用する	3
セキュリティやトラブル時の万全な体制が必須である	3
電子化の徹底が必要である	2
その他	7

表 3 - 14 事業者における電子手続の原則化・義務化に対する考え方

回 答	回答数
全面的に賛成である	92
義務化には反対。パソコンを利用できない人や資金力の少ない会社にも配慮し、選択の余地を残すべきである。また申告件数が少ない場合、IT化は負担増になるばかりである	65
手続の簡素化、業務の効率化、容易な操作、他官庁との連携などメリットが発揮されるならば義務化すべきである	40
完全電子化には反対。マニュアルとの併用としてほしい	30
コスト面で利用者に負担が生じないようにするべきである	19
業務効率化、電子化の進展を考えると義務化はやむを得ないとと思う	17
義務化するのであれば、トラブル時のフォローボードやセキュリティの確立が必要である	14
段階的な経過措置が必要と考える	3
電子化はかなり進んでいるため、義務化は必要ないと思う	2
責任の明確化が必要	2
その他	9

電子化を原則化・義務化すべき業務として輸出入者が考える業務は、輸出入申告が多く、通関業務全般として「輸出なら輸出貨物情報登録から船積確認登録まで、輸入なら積荷目録情報登録から輸入申告までの一連の流れ」を希望する輸出入者もいる。これに対して、事業者が考える業務は分散しており、その中で輸出入通関業務、輸出入申告を含む全ての申告業務、輸出入に関する全ての業務、保税業務が多い。

また、原則化・義務化に向けての経過措置としては、輸出入者、事業者とも、費用負担の軽減、代行サービスの提供等をあげている。

表3-15 輸出入者が考える原則化・義務化すべき業務

回 答	回答数
輸出入申告、通関業務全般	8
その他	5

表3-16 事業者が考える原則化・義務化すべき業務

回 答	回答数
輸出入通関業務	44
申告書類の電子化	34
全ての業務	33
保税業務	30
貨物の搬出入確認	13
申告撤回・訂正変更業務	10
船会社関係の業務全般	10
納税業務	10
他法令の申請や問い合わせ業務	7
義務化適用対象（参加者の拡大）	7
貨物情報登録	5
船積確認登録（ACL）業務	4
その他	23

表3-17 輸出入者が考える経過措置

回 答	回答数
システム導入費用、運用費用の負担を軽減すべき	8
代行サービスを提供すべき	3
その他	5

表3-18 事業者が考える経過措置

回 答	回答数
経費（初期導入費用含む）、利用料の減免措置や無料化をすべき	64
入力代行措置をとるべき	18
法改正、制度改正、システム改善が必要	14
利用講習会やヘルプデスクを充実すべき	7
マニュアル手続を継続すべき	6
猶予期間を設け、段階的な導入とすべき	5
利用者の質に応じた優遇措置を採用すべき	2
その他	15

#### 8) 次期 NACCS 及び NACCS センターへの期待

本調査において実施したアンケート調査において、NACCS 及び NACCS センターへの期待を確認したところ、多様かつ膨大な回答を得た。

大きくはシステム自体への期待、操作説明への対応等に関する意見が多い。システム自体への期待の中では、「使いやすいシステムの提供」を望む声が大きい。システムが次第に複雑化していることから、入力項目・業務の簡素化を求める要望が多く、その他には高速化・レスポンスの早さを求める利用者もいる。

システム自体への期待としては、「ペーパーレス化の徹底」「他システムとの統合若しくはワンストップ化」も含まれる。添付ファイル形式による完全ペーパーレス化、税関に対する申告・申請業務の完全オンライン化等に集約することができる。他システムとの統合等については、インターネット接続を停止した netNACCS からの JETRAS の利用のほか、Air-NACCS と Sea-NACCS の統合希望が意外に多い。状況に応じた柔軟な輸送モードの切り替えを行う輸出入者が近年増加していることを反映した要望と理解できる。

操作説明への対応は、システムが複雑化したことにより、操作が難しくなっていることに起因する要望と受け取られる。わかりやすい操作説明書を求める意見、操作説明会・講習会の開催を求める意見、ヘルプデスクの充実を求める意見等が多数を占める。

その他、利用者の拡大を求める声も多い。特に、保税蔵置業者、船会社の参加を求める希望が強く、データが途切れ不都合が発生しているという切実な状況を訴える利用者もいる。

表3-19 NACCS、NACCSセンターに期待すること

回 答	回答数
ペーパーレス化の徹底	25
利用者の拡大	21
他システムとの統合もしくはワンストップサービス（港湾EDI、航空システム、JETRASなど）	22
24時間365日対応（システム稼働時間）	5
利用料金の低減	12
トラブル発生時の迅速な対応	12
ヘルプデスクの充実（迅速丁寧な対応、知識の充実、ヘルプデスクでのトラブル処理）	30
わかりやすい操作説明書等の提供	13
操作説明会の実施	7
使いやすいシステムの提供	47
入金・残高確認、引落しなど口座の利便性向上	5
コードの統一	5
NACCS掲示板の改善（見易くする、Q & Aの充実）	3
情報の訂正を可能に	5
エラー対応の改善	7
申告欄、記事欄の拡大	9
情報の保存期間の延長、情報の再利用を可能にする	7
対象業務・対象貨物の拡大	11
次期システム構築に関する具体的要望	30
次期システムへの移行過程に関する要望	2
現状に満足	6
その他	29

新たな業務としては、納税・担保・口座振替や CuPES 業務の統合等のほか、その他として個別具体的な業務・要望が多数出されている。

表3-20 新たな業務

回 答	回答数
全ての輸出入関係者のNACCSへの参加（港湾災防含む）	6
入力フォームの拡張	7
移入（IM）及び移出（IMW）業務の取扱い	5
他システムとの連携を進めて欲しい	6
揮発油税の申告がNACCSで出来るようにして欲しい	2
納税・担保・口座振替等	8
CY、コンテナフレートステーション（CFS）等の支払い業務	3
取扱件数の集計、閲覧業務	2
操作サポート業務	2
申告業務の更正・訂正	6
CuPES業務の統合	5
データ保存・再利用	4
保税管理業務	3
再輸出申告	2
その他	39

### （3）ヒアリングのまとめ

アンケート調査を補完するためヒアリングを行い、事業者から以下の内容につき聴取した。

#### 1) NACCS 及び netNACCS の利用について

NACCS 及び netNACCS の利用状況

NACCS と netNACCS の双方を利用しているケースが多い。

大手の通関業者においては自社で業務用システムを構築しており、EDI（システム間接続）により、社内システムと NACCS を接続している。基本的に社内システムを経由して申告や照会などを行っている。但し、急いで結果を知る必要がある場合などでは、netNACCS の端末から照会を行うなどの使い分けをしている。また、システム間接続の専用線の障害、或いは社内システムの障害等により業務が遂行できなくなることも想定されるため、リスク管理の観点からも、netNACCS の端末を設置するケースも散見される。

netNACCS については、専用線やダイヤルアップなどの通信回線コストが低く抑えることができること、従量料金のみで基本料金が必要ないこと等コスト面で有利であることが最も大きなメリットとしている。セキュリティ面に若干の不安はあるものの、レスポンスも想定

していたよりも速く安定しているとの回答が寄せられており、利用者においては大きな不満はない。背景としては、業務用パソコンが（一人に一台）普及していること、電子メールやWebサイト閲覧などのために各パソコンがインターネットに接続している環境が整備されていること等がある。

#### 【代表的な意見】

- ・NACCSはレスポンスが速いこと、netNACCSは思っていたよりも高速でありコストが安いからという理由で併用している。また、どちらかの回線に問題があった場合に業務が止まってしまうため、それぞれのバックアップという意味でも併用している。
- ・大きな障害もなく、レスポンスも耐えられないほどではない。意外と安定していることから利用を拡大してきた。最大のメリットは当然コストが安いことである。社内の端末を併用できること、増設にかかる追加投資がないことから台数が大幅に拡大し、今後も増えていく傾向にある。
- ・応答時間が速いこと、セキュリティが高いこと等の点からNACCSは必要と考えているが、将来的には回線費用が安価であるnetNACCSに全面的に切り換えていくことも検討している。

#### 出入港関係手続、輸出入申告手続、保税手続に関する電子手続利用について

事業者における電子手続の利用可能な業務については、ほとんどの場合において電子的に行っている。各手続におけるIT化対象外の業務などの一部の業務については書類で行っている。但し、最終的には各窓口に書類を提出する必要がある、或いは手続に関連する書類の提出が必要であることから更なる電子化或いはペーパーレス化を希望する声が多い。

輸出入者としては、自社で通関等が可能であることは理解しているが、本来業務への人的資源の集中或いはコストの点からも、専門外である通関業務などについては通関業者に委託することを選択している。

#### 【代表的な意見】

- ・輸出入申告に付随する書類（輸入評価申告書、関税割当等）についても、今後電子化されると効果的である。
- ・NACCSに未加入の船会社が一部あるため、出入港手続については、船会社の都合に合わせて港湾EDIとNACCSを使い分けている。

#### NACCS利用による効果

各手続を電子的に処理することによる時間及びコストなどの削減効果は、各事業者においても認めることで、NACCS導入以前の人手による書類作成のみに戻ることはとうてい考えられないのが現状である。しかしながら、「これらの効果はNACCSの導入だけでなく、社内システム・通信回線等の整備や輸出入者とのEDI構築などの複合的要因により実現され

ているものであり、NACCS 単独での効果については判断が難しい。」との意見が多い。

なお、関係窓口への各種書類の提出が残っていることや書類の保管義務があることなどにより、ペーパーレス化については依然として課題が多いとしている。

#### 【代表的な意見】

- ・社内基幹システムの整備、Sea-NACCS の導入、シングルウィンドウサービス等の電子化が進むことで業務の効率化に大きく寄与している。インボイスの電子化が進めばペーパーレス化が進展するが、Sea-NACCS によるペーパーレス化はあまり感じない。
- ・税関に書類を提出する必要がある限り、NACCS によるペーパーレス化は実現困難ではないか。
- ・審査区分 1（即時許可）でも事後に書類を提出する必要があること、事後調査のための資料を長期保管する必要があることからペーパーレス化は進んでいないのが実態である。
- ・NACCS の導入により電子化は進んだが、社会全体の仕組みが昔とは変わっており、諸手続などが簡素化され、荷主のリードタイムが短くなり通関業者も迅速な対応を迫られてきたことなどの諸条件が重なってきて現在に至っており、NACCS による効果については何とも言えない。

#### NACCS の料金について

NACCS の個々の業務の料金及び通信回線費用などを含めると事業者としては料金負担が重いと感じている。1 件毎の単価でみるとそれほどでもないが、申告件数の多い大手の通関業者などでは、従量料金である利用料金に負担感を感じている。輸出入者から委託を受けている通関業者、保税蔵置場業者等の立場からみると、料金水準は現行よりも低い水準を望んでいる。また、国際競争力の観点からも物流コスト低減につながる利用料金引下げの要望は強い。

#### 【代表的な意見】

- ・1 件毎では高いとは言えないが、多くの件数を扱う事業者としては安いとは言えない料金水準である。
- ・通関業務を遂行する上では、NACCS の利用料金は高いと感じており、現行の半分（50%）程度にならないか。30%程度でも良いのではないかと考えている。海外、特にアジア諸国との競争の中では、現行の NACCS の利用料金水準では競争力が失われてゆくと思われる。一通関業者の努力では限界があり、国として考えていただきたい事項である。
- ・通関業務には NACCS は必要なものであり妥当な費用と考えるが、会社全体のシステムやインフラとして考えると安いとは言えない。受益者負担という点では海貨業者だけでなく船会社などもメリットがあるのではないかと思われる。

- ・通関業者に支払う通関手数料の中に NACCS 利用料金が含まれていると思うが、調達コストの中の一部であり、料金としては意識していない。

#### NACCS 及び NACCS センターへの要望

##### 【代表的な意見】

- ・現在の輸出入手続等は電子化が進められているが、従来の船積書類などをそのままの形式でデータ化するものであり、もっと簡素化してデータ量を減らすことが必要である。輸出入ともに通関の許可要件に必要なことに項目を絞り込み、ドックレシートや船積確認情報登録（ACL）などで情報を補完することができるのではないか。
- ・各国で通関事情は大きく異なっており、民間レベルではなく、国家レベルで調整しないと電子データ交換を進めることは難しい。
- ・海外の通関システムとのデータ交換に係る国の方針性や具体的な工程（ロードマップ）が見えない。

#### CuPES の利用について

利用料金は無料であるが、事業者にはあまり利用されていない。対象となる業務の発生頻度が低く、利用する事例が少ないと、従来の書類等による手続で特に問題がないこと、などが理由であり、事業者としてのメリットは少ないと受け止められている。

##### 【代表的な意見】

- ・ほとんど対象となる業務が発生しないので利用していない。発生した場合でも従来の方法で対応しており、特に問題はない。
- ・結局税関に書類を持参することになるので、更正請求業務にのみ利用している。

## 2 ) 輸出入及び港湾関連手続について

#### シングルウィンドウサービス、港湾 EDI の利用について

シングルウィンドウサービスについては、入力画面の画面設計、操作性などユーザーインターフェースについての課題が多いものと考えられる。既存のシステムを集約してはいるが、元々はそれぞれ独立して構築されたシステムであることから、各画面の操作性や書式が不統一であり、利便性が低いとの評価である。操作性の向上やペーパーレス化などの改善を府省庁共通ポータルに期待している。

##### 【代表的な意見】

- ・シングルウィンドウサービスについては、複数の省庁のそれぞれの画面があり、各画面毎のデータ送信が必要、書式が不統一である、画面設計の不統一等により操作性が良くない。

- ・ 事後の書類提出が必要であるなど、ペーパーレス化となっていない。
- ・ 府省共通ポータルについては、操作性向上、ペーパーレス化などを期待する。
- ・ シングルウィンドウサービスより各単体システムのほうが利便性が高い。シングルウィンドウサービスは、操作性を含め、更に利便性を高める必要がある。

#### NACCS を利用したワンストップサービスについて

NACCS と他省庁システムとのワンストップサービスの実現については評価しているものの、シングルウィンドウサービスと同様に操作性や入力項目の統一などが求められており、これらの点の改善を府省共通ポータルに期待している。

##### 【代表的な意見】

- ・ 利用しているが、シングルウィンドウサービスと同様に操作性が悪い。画面設計及び入力項目などを統一して欲しい。
- ・ 輸入申告における品目（HS）と厚生労働省に提出するときの品目体系が一致していると、再入力することなく連携することができるのではないか。

#### FAL 条約発効による入力項目削減について

入力項目の削減については評価しているものの、付随業務などが従来と変更がないため、より一層の改善を求められている。また、入出港関連手続だけでなく、港湾関連手続全体での簡素化などによる効率化が求められている。

##### 【代表的な意見】

- ・ FAL 条約発効により項目が少なくなったのは良いが、24 時間ルールやリードタイムの短縮化傾向などにより軽減効果は少ない。
- ・ 入出港手続は簡素化されたが、付随業務（積荷目録の提出など）はそのままなので、中途半端である。

### 3 ) 輸出入通関諸制度について

#### 「輸出予備審査制度」について

リードタイム短縮については、審査区分 2（書類審査）又は 3（検査）の場合においては、船積予定への影響を少なくすること、デリバリーのための車両手配など、オペレーションのスケジュールを維持し、検査等による影響を最小限に止める目的として利用するケースが多い。

##### 【代表的な意見】

- ・ 利用しているが、全体のごく一部である。特定の商品に限られている。
- ・ 予備審査制度を利用するケースとしては、船積みまでのリードタイムが短い場合などである。

- ・ 審査区分を事前に把握するため、トラックやデリバリーの手配の関係から利用することが多い。また、検査場へのデリバリーの手配も必要になるため利用する。
- ・ 地方港はコンパクトなため、今でもリードタイムは短く、予備審査制度が無くても短いリードタイムの実現が可能である。
- ・ 輸出貨物の船積予定の変更を最小限にとどめるために利用している。
- ・ 社内的なリードタイム、貨物の動きからみても、利用しなくても特段問題はない。
- ・ 包括事前審査制度及び特定輸出申告制度を利用することにより、申告即許可となる場合が多く、必要性を感じない。

#### 「特定輸出申告制度」について

制度は利用しているものの、現状ではCYに搬入した後に申告する事例がほとんどである。従来の包括事前審査制度と同様の利用状況となっている。その為、平成20年12月の包括事前審査制度の廃止に当っては、現行の特定輸出申告制度の改善と円滑な移行が望まれている。また、一部の輸出者からは、包括事前審査制度の存続を希望する声も聞かれた。

全国各地の工場などから輸出貨物を港頭地区に集約し、仕向地別にバンニングしている場合では、各工場において申告していくには申告の手間と件数が増えるばかりであり、仕向地別に集約してから申告する方が合理的であると考えられている。

また、単一の工場から出荷する場合でも貨物量（コンテナ本数）が多い場合は、現状では順次CYに搬入してからまとめて申告している。この場合、工場・輸送途中・CYに輸出貨物（コンテナ）が分散しているため、一括して申告することができず同制度の適用ができないこと、工場における保管スペースがなく、CYでの保管コストの方が低廉であることなどがその背景にある。

#### 【代表的な意見】

- ・ 移動中の貨物は申告できないため、利用する時は申告が分散されてしまう。現状では工場から港に全て集約してから、一括して申告を行っている。
- ・ 商社よりはメーカー向けの制度であり、あまりメリットはない。
- ・ 全国の工場からの輸出貨物をロジスティクスセンターに集約し、仕向地別にバンニングしている。順次CYに搬入し、CYでまとめて申告している。同制度の主旨からすると、各工場などで申告することも可能であるが、件数が増えてしまう。また貨物を集約し、品揃えと仕向地別仕分けを行っており、業務の効率化とコスト削減を図っている。
- ・ 利用しているが、申告するタイミングはCYなどの保税地域に搬入してからである。1インボイスでコンテナ数十本～百本ということもあるので、数日かけて工場から製造、出荷して、順次CYに搬入している。一度に全てコンテナを出荷するには量が多すぎ、また工場での保管スペースもない。結果として、従来の包括事前審査制度と同

様の利用状況となっている。

- ・ 実際のモノの流れが従来と変わっていないので、ペーパーレス化、リードタイム短縮、コスト削減などの効果はない。

#### 「輸入予備審査制度」について

事業者においては、貨物の引取りを急ぐ場合、審査区分をあらかじめ把握することにより車両などの作業手配を行う場合などに利用されており、利便性は高いものと考えられる。

輸出入者においては、貨物の引取りを急ぐ場合などで利用するものであり、到着即時輸入許可制度と合わせて利用するケースもある。

事業者及び輸出入者ともに、通関手続が速くなったとしても、CY からの貨物の引取りに時間がかかるのであれば、リードタイムの短縮にはならないと指摘している。CY からの搬出の迅速化や CY ゲートのオープン時間の延長など、港湾の混雑解消或いはサービスの向上などが必要であるとしている。

なお、予備申告時の審査区分と本申告の審査区分が異なる場合があるが、通関業者としては、予備申告の審査区分をもとに輸入者へのデリバリーなどの作業手配を行っており、審査区分が変更されると、納入スケジュールに支障を来す場合があるため、予備申告での審査区分の維持を希望する意見もある。

#### 【代表的な意見】

- ・ 審査区分を事前に把握し、引取り等の準備をするために利用する。
- ・ 荷主の納入までのリードタイムが短くなっている、審査区分により、車両などの手配や作業計画を変更している。
- ・ 青果物など貨物の引取りを急ぐ場合に利用している。
- ・ 到着即時輸入許可制度はパソコンなどに利用している。但し、到着即時輸入許可制度やホットデリバリーなどがあっても、CY ゲートが開いていなければ効果はない。
- ・ 到着即時輸入許可制度を利用するケースもあるが、CY からの搬出が早くなれば、リードタイムの短縮にならない。
- ・ 通常の申告でも審査区分 1 で処理される場合が多く、利用しなくとも問題はない。
- ・ リードタイムの点では、通関よりも CY も含め港湾からの搬出に時間がかかることが問題である。
- ・ 利用していない。到着即時輸入許可制度については利用したことはあるが、緊急性のある場合である。
- ・ 利用してはいるが、簡易申告制度で概ね事足りている。

#### 「簡易申告制度」について

申告が引取申告と納税申告の 2 回に分かれることについては、利用者としてのメリットが

少なく、利用する意向もあまりないとされている。また、簡易申告制度を利用するための条件が厳しい割には利用者のメリットが少ないとの指摘もある。基本的にコンプライアンスの点から優良企業と認めたのであれば、輸出入ともにスピーディになるような制度が求められている。

輸入者においては、「審査区分が1の場合には、2回に分けて申告するメリットがない。引取りと納期限延長の担保がそれぞれ必要になるので負担が大きい。」との理由である。

通関業者においても、2回の申告を行う手間がかかることから、通関業務の料金の問題もあり、積極的な利用を進めるものではないとしている。

#### 【代表的な意見】

- ・利用していない。多くの場合で審査区分が1となるため、2回に分けて申告する必要がない。基本的に当社の輸入品では、引取りを急ぐ必要性のあるものは少ない。
- ・利用していない。2回申告を行っても通関手数料は1回分しか荷主から收受できない。手間が増えるだけである。
- ・担保の負担も大きく現行制度では利用するメリットはあまりない。
- ・一時期利用したことはあるが、メリットがないため利用していない。簡易申告をしなくてもほとんどが審査区分1であり、問題はない。簡易申告では2度手間となる。
- ・引取りと納期限延長それぞれ担保が必要になるので一本化できないか。
- ・担保の共有、関税等の延納などの利点はあるが、輸入者はあまりメリットがないと感じているのではないか。
- ・一般的には、通関手続が早く終わるからといって、CYからすぐにコンテナを引き取れるとは限らない。本船上で到着前に申告、申告許可と納税は分離する、CYから速やかにコンテナを引取りを可能にすることなどが全て実現すると荷主のメリットは大きい。
- ・申告が2回に分かれることのメリットがあまり感じられない。納税申告の管理業務が通関業者に発生し、1件の輸入に対して2倍の手続が必要となる。システムで自動的に起動するなど改善が必要である。
- ・簡易申告制度を利用するための条件やハードルは高いがメリットは少ない。

#### 4) その他

##### 「大型X線検査装置」について

検査の頻度は増加しているとしており、検査場まで輸送するための時間や輸送費用が必要となり、コストアップ及びリードタイムが長くなることを指摘している。また、CYと検査場が離れていること、検査場が混雑しておりコンテナがいつ戻ってくるか分からないことなど検査場の設備の面での対応も必要であるとしている。

#### 【代表的な意見】

- ・ CY と検査場が離れているため、時間とコストがかかる。
- ・ 検査場が混んでいるため、いつ検査が終わって貨物が戻ってくるか分からない。
- ・ 船積予定に間に合わない、CY ゲートがクローズして搬出入できないなどの不安があるため、検査場をもっと近くにし、検査ラインも増やして欲しい。
- ・ 検査の時間は短縮されたが、検査の頻度及び費用は増加している。検査費用及び検査場までのドレージ費用などがかかる。
- ・ 開扉検査は減っているかもしれないが、X 線検査も含めると頻度は増えていると思われる。検査場に持っていくだけで時間やコストがかかっており、デリバリーの時間を考えるとリードタイムは長くなる。
- ・ 検査・ドレージ費用は輸入者負担ではなく国の負担となることを望む（商業貨物はコストに敏感である）

#### 電子手続の原則化・義務化について

電子手続の原則化・義務化については賛成する意見が多い。全面的な電子化を達成しないと電子化のメリットが限定されて効率化が図れないとしている。また、全ての事業者が電子化に対応できるように、なんらかの救済策が必要であるとする意見もある。但し、中小の事業者の原則化・義務化の対応のために、制度の変更や既存事業者に対するコスト負担増加などを伴う場合には理解が得られにくいと考えられる。

#### 【代表的な意見】

- ・ 電子化を原則化・義務化しないとメリットがあらわれない。
- ・ 完全に電子化及び義務化を進めた方がよい。但し、その為に既に電子化、システム化に取り組んでいる先進企業にコスト負担が生じるような制度改正やシステム改変などは避けて欲しい。
- ・ 電子化の原則化は、物流の効率化のために必要である。一企業や輸出入者だけの努力では、効率化は限られている。
- ・ インボイスなどを世界共通の統一フォーマットとすること等が実現しなければ、効率化にも限界がある。
- ・ 電子化に参加しない事業者がいると情報のリンクが途切れ、入力負担が既存事業者に降りかかる。中小事業者に対しては、原則化・義務化後に救済する方法を検討することが必要である。
- ・ CY、船会社、倉庫業者のシステム加入率が低いため、データが 100% とならない。全てデータ化できるよう原則化・義務化すべきである。
- ・ 中小規模の事業者についても、NACCS ソフト又は netNACCS で対応可能ではないかと思われる。