

2023年6月30日

財務総研リサーチ・ペーパー

## 「輸出入申告官署の自由化」制度の利用実態について

財務総合政策研究所 総務研究部\*  
主任研究官 大塚 高規  
財務総合政策研究所 総務研究部  
主任研究官 根岸辰太郎  
財務総合政策研究所 総務研究部  
主任研究官 安藤 健太

(ポイント)

本稿の目的は、2017年10月に財務省・税関が導入した「輸出入申告官署の自由化」制度の利用実態を、税関の輸出入申告データを利用した統計的分析により解明することである。

分析の結果、輸出と輸入ともに本制度を利用した申告の割合は順調に増加していることが確認できた。また、貨物や輸出入者・通関業者の特性、利用される税関官署に着目した分析から、本制度の利用には通関業者の判断の影響が大きく、多くのケースにおいて貨物の申告先税関に加え蔵置先税関もあわせて集約されていることが示唆された。更に、2018年9月の台風災害時の関西国際空港における申告についての分析を通じ、本制度の災害時の業務継続策としての有用性が定量的に示された。

本稿は、「輸出入申告官署の自由化」制度の利用に関する様々な知見を提供し、税関当局における政策検討に加え、貿易に関連する事業者の日々の業務遂行に大いに資するものである。

## 1. はじめに

我が国において貨物を輸出または輸入する場合、税関に貨物の品目や数量、価格等を申告し、必要な審査・検査を経た上で、税関より輸出入の許可を受ける必要がある<sup>1</sup>。税関は申告された情報及び貨物の現物を確認する一連の手続きを通じ、貨物の実体に即した対応、すなわち、不正薬物等の社会悪物品の発見や、関税関係以外の法令に基づく貿易管理措置の履行、輸入貨物に対しては必要な関税等の徴収を行うことで、貿易に係る最終的な取締り行政官庁としての責任を果たしてきた。このような観点から、従前では税関の機能について、その名称を踏まえ、関税等の徴

\* 本稿は、財務総合政策研究所の職員が、財務省の行政目的の達成に資することを目的として、輸出入申告データを利用して実施した内部職員研究の研究成果である。内部職員研究の実施に当たっては、秘密の保護等の観点から、データの利用及び成果の公表等に関する所定の手続きに従っている。本稿の見解は執筆者個人の責任において発表するものであり、財務省及び財務総合政策研究所の公式見解を示すものではない。本稿の作成にあたっては、笹原彰氏（慶應義塾大学准教授）、板垣和憲氏（財務省関税局関税課課長補佐）、内山泰親氏（財務省関税局業務課関税評価専門官）、金山茂明氏（同認定事業者調整官）、阪本康仁氏（同課長補佐）、郷原正士氏（同税関考査官）、その他多くの関係者から大変貴重なご意見を賜った。ここに記して深く感謝の意を表したい。

<sup>1</sup> 関税法第67条

収という「税」的機能と、不正薬物等の取締りという「関」的機能の2つに識別して説明されていた。

近年、我が国の貿易をとりまく事情は大きく変化してきた。社会経済のグローバル化が進展し、財務省（2020a）によれば平成の30年間（昭和63年から平成30年まで）で貿易額は約2.8倍、輸出入許可件数は約5.5倍となる（p.3）等貿易の拡大が進む中、税関の役割も変化を求められてきた。従来の「税」的及び「関」的機能による貿易の秩序維持に加え、貿易の健全な発展への貢献も税関の重要な使命となり、現在の税関は、「安心・安全な社会の実現」及び「適正かつ公平な関税等の徴収」に「貿易の円滑化」を加えた3つの役割を有している。越境電子商取引の進展もあり輸出入が増加する中、税関は、適正な通関を確保しつつ迅速な通関を図るための貿易円滑化に資する取組みをいくつも実施してきており、その最近の代表例が「輸出入申告官署の自由化」制度である。

本研究は、税関が保有する輸出入申告データを利用した統計的分析を通じて、「輸出入申告官署の自由化」制度の利用実態を解明し、財務省・税関における政策の検討及び輸出入者や通関業者等の貿易に関連する事業者の日々の貿易実務の遂行に資する知見を提供することを目的としたものである。

本稿の構成は次の通りである。2. では、本稿の内容に関連する先行研究を紹介する。続く3. では、本研究の分析対象である「輸出入申告官署の自由化」制度について、その導入経緯や概要、とりまく状況について説明するとともに、分析実施のモチベーションについて述べる。4. では、本研究で用いた輸出入申告データについて説明し、5. では、本研究で実施した分析の手法、結果及び当該結果を踏まえた考察を述べる。6. はまとめである。

## 2. 関連研究

本稿の内容に関連する、①税関手続きの改善を含む貿易円滑化施策が貿易量に与える影響を分析した研究、②貿易実務のメインプレイヤーの1つである通関業者の役割をモデル化した研究、及び③「輸出入申告官署の自由化」制度に関する研究について以下紹介する。

まず、貿易円滑化施策が貿易を促進することを示した論文として、Wilson et al. (2003) と Wilson et al. (2005) が挙げられる。これらの論文では、港湾の効率性（port efficiency）、税関に係る状況（customs environment）、規制に係る状況（regulatory environment）、通信や金融等サービス部門におけるインフラの整備状況（e-business usage<sup>2</sup>）の4つについて、貿易円滑化効果を測るために指標化し、貿易における重力モデルを用いて、各指標が貿易額に与える影響を推定している。その結果、税関に係る状況（customs environment）も有意に貿易を伸張させる効果を確認している。この他、Fernandes et al. (2016) では、セルビアにおける通関制度の変更（コンプライアンスの優れた企業は、税関官署へ貨物を運び込むことなく、自社倉庫で輸出入手続きを完了することを可能とする政策変更）が通関所要時間、検査率及び輸入額に与えた影響の分析を行っており、当該制

<sup>2</sup> Wilson et al. (2005) においては「service sector infrastructure」とも表現されている。

度変更が通関所要時間に係る不確実性の低減につながったことを示唆している。このように、税関手続きの改善は貿易促進効果があることが示されているものの、個々の税関の制度変更の影響を分析した論文は未だ限定的であるといえる。

また、税関手続きを代行する専門業者である通関業者が税関手続きにおいて果たしている役割は大きいと考えられる。このような仲介業者を利用することに係る輸出入者の選択をモデル化し分析した論文として、Medin (2020) が存在する。この論文では、ノルウェーの製造業者の貿易取引データを用いて、専門業者（通関業者）の介在により貿易に係る固定費用の低減が期待されるという予測の検証が行われている。分析の結果として、少額の貿易取引ほど通関業者がより利用される傾向にあることが示され、通関業者の利用は貿易取引に参入する固定費用を引き下げ、貿易の促進につながることが示唆されている。後述するように、「輸出入申告官署の自由化」制度においては、かなりの部分で通関業者の役割がクローズアップされることを踏まえれば、本論文はこうした通関業者の経済学的役割を知る上で参考になると考えられる。

最後に、「輸出入申告官署の自由化」制度に触れている既存研究として、松本、長谷川 (2022) が挙げられる。本研究は、AEO 制度（後述）の活用と効果の把握のため、公益財団法人日本関税協会が、2020 年に AEO 事業者に対して行ったアンケート調査結果を分析したものである。ここでは、AEO 制度に係る便益や負担について、事業者の意見をまとめているが、その中で、「輸出入申告官署の自由化」制度の利用企業の割合、利用目的、コストについての調査結果を分析しており、同制度により事業の合理化に取り組んでいる企業が多いこと等が示されている。

### 3. 「輸出入申告官署の自由化」制度について

本節では、本研究の分析対象である「輸出入申告官署の自由化」制度について、導入経緯や制度の概要、とりまく状況を説明した上で、分析実施のモチベーションについて述べる。

#### I. 制度の導入経緯及び概要

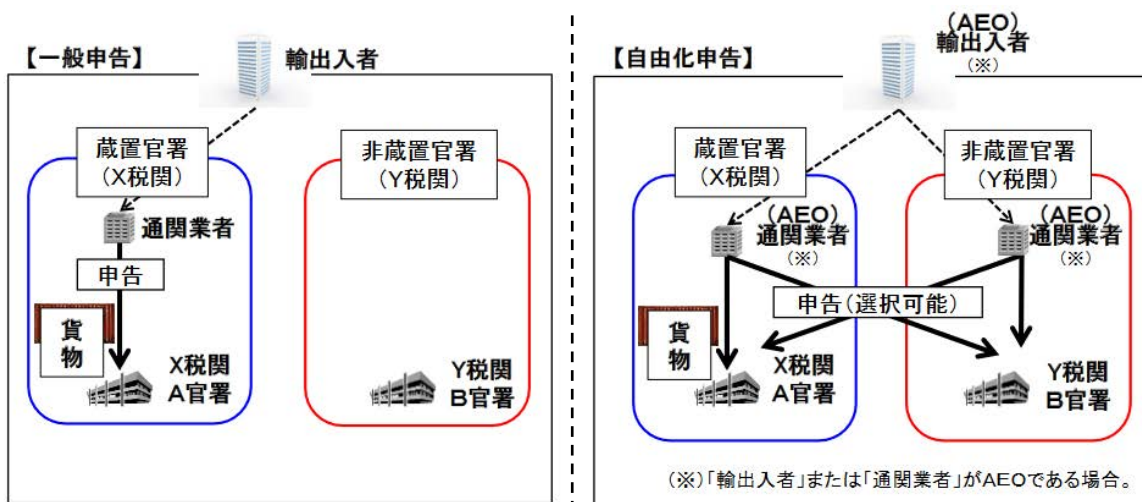
日本で貨物を輸出または輸入する際の税関への輸出入申告は、かねてより、当該貨物が蔵置されている場所を管轄する税関官署（以下「蔵置官署」という。）に対して行うことが原則とされてきた。輸出入の許可を受ける前の貨物を蔵置する場所である保税地域は、税関の管轄下にあり、保税地域において貨物の検査を行うことで、貨物のすり替え等の違法行為が行われるリスクを低く抑え、通関の適正性が確保できる。また、蔵置官署の職員が輸出入申告から許可に至る一連の手続（書類の審査及び貨物の検査）を一貫して行うことで、不正輸出入の疑義がある貨物への迅速な対応や、効果的・効率的な審査・検査の確保が可能となり、これにより「安全・安心な社会の実現」及び「適正かつ公平な関税等の徴収」が果たされているといえる。一方で、「貿易の円滑化」の観点から考えると、蔵置官署以外の税関官署（以下「非蔵置官署」という。）にも輸出入申告を行うことが可能となれば、輸出入申告時の官署の選択肢が広がり、輸出入者や通関業者等の貿易に関連する事業者（以下「貿易関連事業者」という。）にとってサプライチェーンネットワークや

業務の効率化及びコストの削減につなげることが可能となり、結果、貿易円滑化に資することが期待される。

これらの状況を踏まえ、財務省において外部有識者も含めた検討が行われた結果、通関の適正性及び業務処理の効率性を損なわない範囲内で、輸出入申告時の官署選択に柔軟性を与える制度を導入することとなった。具体的には、財務省（2015）で述べられているように、AEO 事業者<sup>3</sup>のうち AEO 輸出者、AEO 輸入者及び AEO 通関業者については、非蔵置官署への輸出入申告を認めても通関の適正性及び業務処理の効率性に与える影響は小さいと考えられることから、これらの事業者が輸出入申告を行う税関官署（以下「申告官署」という。）として蔵置官署と非蔵置官署のどちらも認めることとし、関係法令の改正を経て、2017 年 10 月 8 日より「輸出入申告官署の自由化」制度（以下「自由化制度」という。）が施行された。

自由化制度とは、前述の通り税関より AEO のステータスを付与された輸出者、輸入者及び通関業者については、非蔵置官署に対する輸出入申告（以下「自由化申告」という。）を可能とする制度であり、その概要を図表 1 に示す。

図表 1 自由化制度の概要



(出所) 関税・外国為替等審議会関税分科会（2020 年 10 月 23 日）における財務省説明資料  
 (財務省 (2020b))、p.25

## II. 自由化制度をとりまく状況

自由化制度は開始後 5 年以上が経過しており、この間の利用実態に関しては、政府や業界団体の公表資料からその一端を垣間見ることができる。例えば、2020 年 10 月 23 日の関税・外国為替等審議会関税分科会における財務省説明資料（財務省（2020b））では、自由化制度は税関側及び事業者側の双方において順調に利用されており、2019 年における自由化申告が輸出入申告全体に占める割合（以下「自由化率」という。）は約 13%であったとされている（p.25）。また、前述の松

<sup>3</sup> 貨物の現況の的確な把握等輸出入に関する業務を適正かつ確実に遂行する能力を有すること等を要件として税関長の承認または認定を受けた者。税関（2023）によれば、2023 年 5 月 9 日現在、AEO 輸出者は 232 者、AEO 輸入者は 101 者、AEO 通関業者は 253 者である。



本、長谷川(2022)によると、AEO 通関業者の約 84%が自由化制度を利用していると回答し(p.141)、更に、AEO 通関業者の数が自由化制度開始後に大きく増加していると指摘している (p.134)。このように、自由化申告が利用可能になったことは、AEO 制度にポジティブな影響を与えているといえる。加えて、一般社団法人日本通関業連合会(2020)によれば、2020年に同団体が通関業者に対して行ったアンケート調査でも、AEO 通関業者の 80%が自由化制度を利用していると回答しており (p.4)、主な利用目的として、申告官署の集約や非蔵置官署の利用を通じた業務の効率化・コストの削減が挙げられている (pp.6-7)。

近年、自由化制度が台風等の災害発生時における企業の事業継続に活用できるという指摘がなされている。例えば、Daily Cargo 電子版(2020)には、「官署自由化は当初、人員配置の最適化につながるとして活用が期待された。しかし、18年(\*筆者注:2018年)9月の台風21号による関西国際空港被災や昨年(\*筆者注:2019年)9月の台風15号による成田地区の大規模停電などから、BCP<sup>4</sup>としての活用が注目された。」とある。また、2018年10月15日の関税・外国為替等審議会関税分科会において財務省は、「特に(\*筆者注:2018年)9月4日に発生した台風21号では、関西国際空港ターミナルの一部が浸水するなど大きな被害があったところですが、税関における対応として、大阪税関管轄の関西国際空港に到着予定であった貨物が代替空港への振替に伴い大阪税関管轄外の成田国際空港等へ到着した場合でも、昨年、平成29年10月施行の申告官署の自由化により大阪税関において輸入申告の受理が可能となっております、これにより柔軟な対応を行ったところです。この点につきましては、事業者の皆さんからも申告官署の自由化の制度が災害への対応にも役立っているといった意見が実際に寄せられているところでございます。」と説明している(財務省(2018))。このような災害時のBCPとしての活用は、制度設計段階における想定を超えたものであり、自由化制度がより有効に活用される局面として注目すべきポイントであろう。

### III. 本研究のモチベーション

政府や業界団体が公表する情報を踏まえると、自由化制度は貿易実務に根付き堅実に利用されていると考えられる。このように制度導入後一定期間が経過し、利用実績が蓄積されたことを踏まえると、その実態の把握や詳細な分析を行う余地は大きいといえる。自由化制度に関する研究としては、例えば、自由化制度の実態把握の一環として、前述のアンケート調査等はあるものの、こうした調査には一定のバイアスが避けられない。また、現在判明している情報からは、自由化制度利用の経時的変化を追うことは難しく、自由化申告の特徴(貨物の特性や利用される税関官署等)を把握することはできない。本研究は、統計的手法を用い、自由化制度の利用実態に関する詳細な情報を提供することを目的としたものであり、導入から5年以上が経過した本施策の効果検証に資することを期待して実施するものである。

また、前項の後半で触れた自由化制度の災害時のBCPとしての活用に関する指摘について、台風に限らず自然災害の多い日本において、貿易関連事業者の災害時の事業継続に有効であること

<sup>4</sup> 事業継続計画(Business Continuity Plan)。企業が自然災害、大火災、テロ攻撃等の緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段等を取決めておく計画のこと。

が定量的に示されれば、自由化制度の価値を再確認することとなる。については、自由化制度の利用実態解明の一部として、当該指摘の妥当性について統計的手法を用い分析することとする。

## 4. データ

本節では、本研究で用いたデータについて述べる。

### I. データの種類と期間

本研究では、輸出入申告等に基づき税関が保有する輸出入申告データ、具体的には2014年1月1日から2021年12月31日までの計8年間の一般輸出入申告及びマニフェスト輸出入申告<sup>5</sup>に関するデータを用いた。データのイメージを図表2に示す。

図表2 研究で用いた輸出入申告データのイメージ（輸入申告の例）

輸入申告番号	申告申請年月日	仕出人名	輸出入者番号	輸出入者英字名	NACCS品目コード	インボイス価格	インボイス通貨コード	運賃	関税課税標準額	関税額	関税課税標準数量	関税課税標準単位
123456789000	2014/01/01	SOY SAUCE INTERNATIONAL LTD	1234567890123-9000	ZAIMUSOKE N CO., LTD	2103100005	200,000	JPY	50,000	250,000	18,000	2,000	KG
2345678901005	2016/05/15	KAWARA S.A.	2345678901234-0000	KANZEIKYO KU CO., LTD	6905100005	2,000	USD	500	273,750	5,475	5	MT
34567890120	2020/12/31	BALL LLP	3456789012345-0000	SMART ZEIKAN LLC	9506320003	2,000	EUR	500	324,550	0	2,500	NO

(注) 上記輸入申告データイメージは財務省において作成した架空のもの。仕出人や輸出入者は実在しない。

(出所) 輸出入申告データを活用した共同研究に関する有識者会議（2021年9月15日）における財務省説明資料（財務省（2021a））、p.12

図表2の通り、輸出入申告データには、個々の輸出入申告における輸出入者や貿易相手、貨物の価格や品名等の情報が含まれているところ、本稿の作成にあたっては、秘密の保持や税関行政の執行への影響に十分配慮した。

### II. データ項目

輸出入申告データに含まれるデータ項目は多種多様<sup>6</sup>であるが、本研究ではそのうち、自由化申告の特定に加え、輸出入貨物や税関官署等の申告情報の把握に必要なデータ項目を用いた。利用した主なデータ項目とその利用目的を図表3にまとめる。

<sup>5</sup> マニフェスト申告とは、航空貨物のうち混載貨物運送状に基づく貨物であって、個々の貨物の価格が一定額以下（輸入：1万円以下、輸出：20万円以下）等のものに利用可能な、申告項目を簡素化した輸出入申告手続。

<sup>6</sup> 財務省（2021b）の「3. 利用可能なデータの内容」参照。

図表3 分析に利用した主な輸出入申告データのデータ項目とその利用目的

	データ項目の名称	利用目的
輸出・輸入共通	輸出入者番号	申告情報を輸出入者毎に把握
	システム区分	貨物の輸送形態（航空貨物か海上貨物か）を把握
	申告税関官署コード	申告した税関官署を把握
	蔵置税関官署コード	貨物を蔵置した税関官署を把握
	自由化表示	自由化申告か否かを把握
	欄番号 <sup>7</sup>	申告ベースのデータセットを作成
輸出のみ	輸出申告年月日 <sup>8</sup>	輸出申告した日を把握
	申告価格合計	輸出貨物の申告価格を把握
	申告時通関業者コード	輸出申告時に利用した通関業者を把握
	仕向国コード	輸出貨物の仕向国を把握
輸入のみ	申告申請年月日	輸入申告した日を把握
	関税課税標準額計 <sup>9</sup>	輸入貨物の申告価格を把握
	通関業者コード	輸入申告時に利用した通関業者を把握
	積出地コード	輸入貨物の積出国を把握
	代表税番 <sup>10</sup>	輸入貨物の品目分類（HSコード）を把握

## 5. 分析の手法、結果及び考察

本節では、本研究で実施した分析の手法及び結果を述べる。また、分析で得られた重要な発見について考察し、自由化制度の利用の背後にあるダイナミクスの解明を試みる。更に、本研究の課題を今後の期待とともに述べる。

### I. 分析の概要

本研究では、大きく分けて4つの分析を実施した。自由化申告には、通常の申告に「輸出入者または通関業者のAEOステータス」と「申告・蔵置官署の分離」という2つの観点が増加されていると考えられることを踏まえ、(ア)制度の利用実態の変化を表す指標として自由化率の推移に着目し、輸出と輸入それぞれについて把握した後、(イ)AEO取得状況からみた自由化申告の特徴及び(ウ)自由化申告で利用された申告官署・蔵置官署の特徴を分析した。最後に(エ)災害時における自由化制度の事業継続への有効性を検証した。これら4つの分析から、本制度の利用実態の解明を図った。

<sup>7</sup> マニフェスト輸出入申告データには存在しない項目。

<sup>8</sup> マニフェスト輸出申告データにおける名称は「申告年月日」。

<sup>9</sup> マニフェスト輸入申告データにおける名称は「課税標準額合計」。

<sup>10</sup> マニフェスト輸入申告データには存在しない項目。一の申告に含まれる品目のうち、課税価格が一番高いHSコード(4桁)。

## II. 分析（ア）（自由化率の推移に関する分析）の手法、結果及び考察

### (1) 手法

2017年10月8日（自由化制度の開始日）から2021年12月31日までの一般輸出入申告データ及びマニフェスト輸出入申告データを用い、輸出と輸入それぞれについて申告単位のデータセットを作成した。データ項目「自由化表示」により自由化申告と非自由化申告を区別し、四半期毎の自由化率（ $=\frac{\text{自由化申告件数}}{\text{全申告件数}}$ ）を算出した上で、期間中の推移をグラフ化した。

輸出入時に自由化制度を利用するか否かの判断には、輸送形態や価格等の貨物の特性が影響を与えている可能性がある。これについて確認するため、関連するデータ項目を活用し、貨物の特性に関するカテゴリー毎の自由化率の推移についても確認することとした。具体的には、①輸送形態（航空貨物か海上貨物か）、②申告形態（一般申告かマニフェスト申告か）、③申告価格及び④貿易相手国でカテゴリー分けした上で、各カテゴリーにおける四半期毎の自由化率の推移をグラフ化した。なお、グラフによる傾向の把握を容易にするため、③については価格の範囲、④については日本と貿易相手国との距離<sup>11</sup>の範囲を用い、それぞれ5つのカテゴリーに分類した。なお、貨物の特性として品目（HSコード）に着目した自由化率の分析も有用であると考えられるが、輸出入申告は複数の品目をまとめて一度に申告できるため、申告単位でのHSコードの特定が困難な場合が多いことから、今回は実施していない。代わりに分析（エ）では一般輸入申告データに含まれるデータ項目「代表税番」に着目することで、品目特性による影響を分析に組込んだ。

### (2) 結果

申告全体及びカテゴリー毎の自由化率について、2017年10月8日から2021年12月31日までの期間における四半期毎の推移を図表4（輸出）及び図表5（輸入）に示した。なお、本分析で用いた輸出入申告データの概要を参考図表1（輸出）及び参考図表2（輸入）に示したところ、申告件数の規模や各カテゴリーの割合等を確認する際には適宜参照ありたい。

申告全体の自由化率（図表4-1及び図表5-1）について、輸出入ともに上昇傾向であり、期間中に輸出は18.4%、輸入は2.3%上昇した。また、輸出入ともに、「2018年第2～第3四半期」及び「2020年第3四半期～2021年第1四半期」（以下それぞれ「上昇時期①」及び「上昇時期②」という。）に明確な自由化率の上昇がみられた。輸出と輸入を比較すると、全期を通じて自由化率は輸出の方が高かった（全期での自由化率は、輸入が7.7%であるのに対し輸出は25.3%と約3倍）。

輸送形態別の自由化率（図表4-2及び図表5-2）について、航空貨物は輸出入ともに申告全体と同様の上昇トレンドを示し、特に輸出において上昇時期①及び②での自由化率の顕著な上昇も確認できた。海上貨物の自由化率については、輸出は横ばいであり、当初から25%程度の高い自由化率であったものの近年航空貨物の自由化率に追い抜かれた。輸入については輸出同様当初より高い自由化率であり、更に順調に上昇していたが、2020年第4四半期以降、半分以下に急低下した（2020年第4四半期が28.8%、2021年第4四半期が12.1%）。

<sup>11</sup> CEPIIの公開データを基に筆者が計算した、首都間の大円距離を用いた。

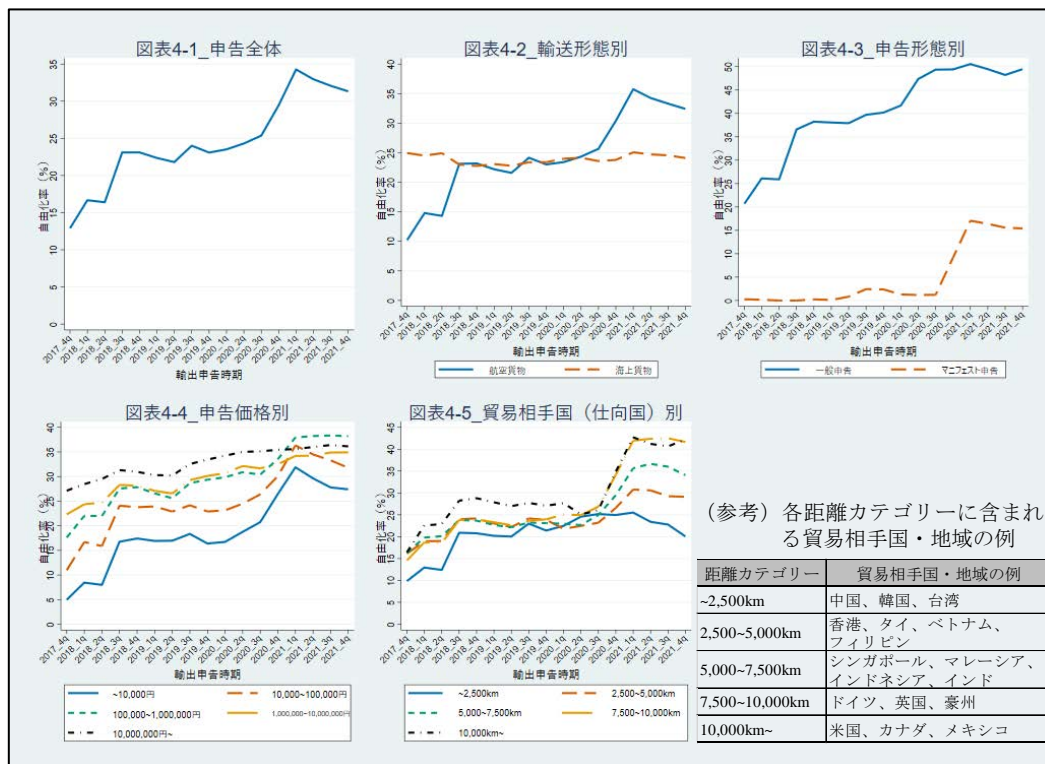


申告形態別の自由化率（図表 4-3 及び図表 5-3）について、一般申告は輸出入ともに申告全体と同様の上昇トレンドを示し、輸出において上昇時期①、輸入において上昇時期①及び②での自由化率の顕著な上昇も確認できた。マニフェスト申告の自由化率は、自由化制度導入後しばらくの間は輸出入ともに低い値であったが、輸出については上昇時期②に急上昇、輸入については上昇時期①以降徐々に上昇していた。

申告価格別の自由化率（図表 4-4 及び図表 5-4）について、輸出入ともどのカテゴリーにおいても申告全体と同じ上昇傾向であると同時に、価格が大きいほど自由化率が高い傾向が確認できた。また、複数のカテゴリーにおいて上昇時期①及び②で自由化率が大きく上昇した。

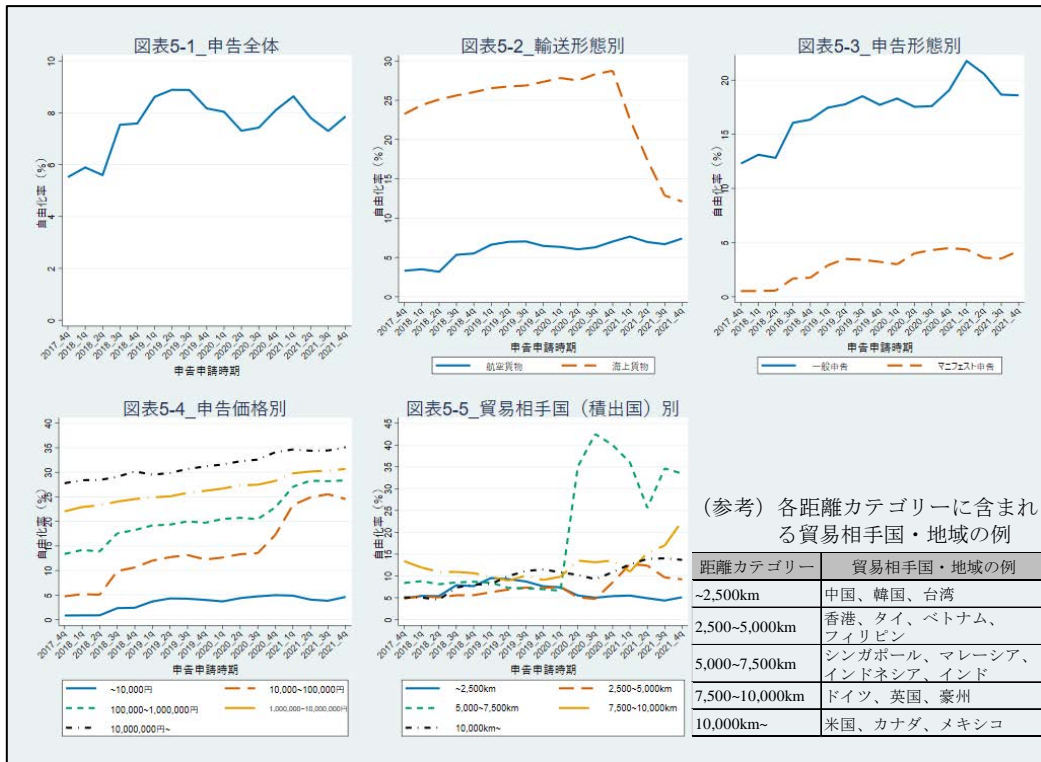
貿易相手国別の自由化率（図表 4-5 及び図表 5-5）について、輸出については最も近いカテゴリー（～2,500km）を除き、貿易相手国（仕向国）によらず申告全体と同じ上昇傾向であり、上昇時期①及び②における自由化率の上昇が確認できた。また、日本と仕向国との距離が大きいほど自由化率が高い傾向があった。輸入についても多くのカテゴリーで自由化率は上昇傾向にあるが、5,000～7,500km のカテゴリーにおいて 2020 年第 1～第 3 四半期（以下「上昇時期③」という。）に極めて大幅な自由化率の上昇が確認できたことが大きな特徴である。当該カテゴリーでは、2020 年第 1～第 3 四半期における申告件数の増加は約 1.4 倍であったが、自由化申告だけで見ると件数の増加は約 8.7 倍であった。

図表 4 自由化率の推移（輸出）



（注）2017 年第 4 四半期は 10 月 8 日以降のデータ。

図表5 自由化率の推移（輸入）



(注) 2017年第4四半期は10月8日以降のデータ。

### (3) 考察

申告全体をみると、輸出と輸入どちらについても自由化率は堅調に上昇しており、自由化制度の普及をうかがい知ることができる。他方、カテゴリー別の分析結果から、輸出における自由化率の上昇は、主に申告全体の8割以上（参考図表1参照）を占める航空貨物の輸出申告における自由化制度の利用増加に起因していると考えられる。関連して、海上貨物の輸出では当初から申告の25%程度の自由化制度利用ニーズがあり、当該割合は4年以上ほとんど変わっていないことは興味深いポイントである。輸出者の出入りがあるため一概には言えない部分はあるものの、コンテナ船による大量一括輸送を基本とする海上貨物、特にそのうち日本からの輸出貨物については、その性質から航空貨物に比べると輸送ルートや貨物の内容が固定化され易く、その結果自由化利用ニーズの変化が乏しかったのではないかと、という解釈が考えられる。

自由化制度は輸入よりも輸出において利用されていたが、輸出申告時には輸入申告時と異なり関税等の納付手続きがないため、貿易関連事業者にとって申告官署と蔵置官署を切り離れた業務が実施し易いことが理由の一つと考えられる。また、輸出入ともに申告価格の高い貨物ほど自由化率が高い傾向が綺麗に確認できた点が興味深いだが、今回の結果から当該傾向が輸出入規模の多寡の影響を捉えたものなのか、それとも貨物価値の大小の影響を捉えたものなのか判断することは困難であり、貨物の重量や単価等に注目したより深度ある分析が必要であろう。

更に、短期的に自由化率が急上昇した時期が複数存在した（上昇時期①～③）ことも注目すべ

き点であり<sup>12</sup>、その背後にある要因に関する考察は、自由化申告の利用官署に着目した分析(ウ)の結果も踏まえ後述することとする。

### Ⅲ. 分析(イ)(AEO取得状況からみた自由化申告の特徴に関する分析)の手法、結果及び考察

#### (1) 手法

自由化申告を行うためには輸出入者または通関業者のいずれかがAEOを取得している必要があり、例えば、輸出入者がサプライチェーンを最適化する等の理由により輸出入申告時に自由化制度の利用を所望する場合、自身がAEOを取得するか、AEOを取得している通関業者に通関手続きを委託すれば良い。このように、ひとえに「自由化申告」といえども当該申告に関わる貿易関連事業者のAEOステータスは異なることが想定されるところ、この点に着目した分析を行った。

具体的には、分析(ア)と同じデータセットを用い、各申告を①通関業者のみAEO取得、②輸出入者のみAEO取得及び③通関業者と輸出入者のどちらもAEO取得の3つのカテゴリーに分類<sup>13</sup>し、各カテゴリーについて、四半期毎の自由化率の推移をグラフ化した。また、AEOは者に与えられるステータスであることを踏まえ、者単位の自由化率の傾向についても把握するため、各カテゴリーについて、輸出入者毎の年別自由化率を算出し、箱ひげ図を用いてその分布を図示し推移を確認した。

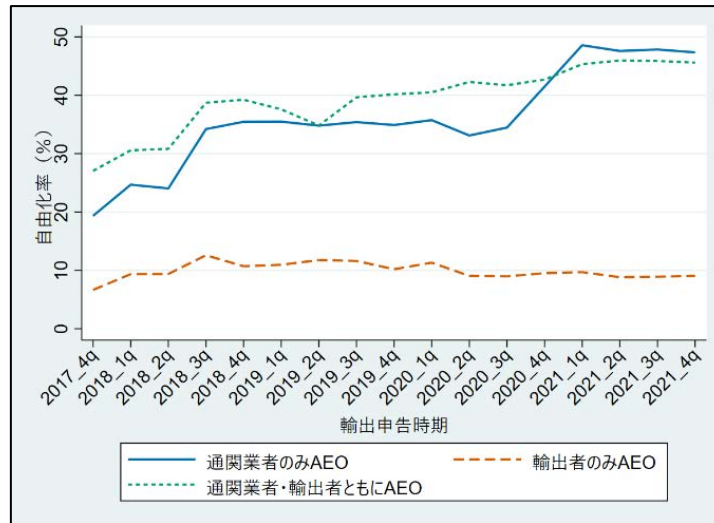
#### (2) 結果

AEO取得状況別の自由化率の推移を図表6(輸出)及び図表7(輸入)に示す。輸出入とも、通関業者のみAEOを取得している申告及び通関業者・輸出入者ともにAEOを取得している申告、つまりAEO通関業者が関与している申告の自由化率は申告全体と同様の上昇傾向であり、期間中に輸出は20%台から40%台、輸入は10%台から30%台まで上昇した。また上昇時期①及び②が明確に確認できた。他方、輸出入者のみAEOを取得している申告の自由化率は10%程度でほぼ横ばいであった。

<sup>12</sup> 輸入の海上貨物の自由化率が2021年に入り(急上昇ではなく)急低下したが(図表5-2)、関税・外国為替等審議会関税分科会(2022年10月31日)における財務省説明資料(財務省(2022))によれば、2020年から2021年にかけて海上貨物の輸入許可件数が倍増しているところ(p.1)、当該倍増分の申告における非自由化申告の割合が高かった結果、自由化率の低下が生じたのではないかと推察される。

<sup>13</sup> 分類にあたり、輸出入申告データと財務省関税局より提供を受けたAEO事業者リストを接合した。

図表 6 AEO 取得状況別の自由化率の推移（輸出）



(注) 2017年第4四半期は10月8日以降のデータ。

図表 7 AEO 取得状況別の自由化率の推移（輸入）



(注) 2017年第4四半期は10月8日以降のデータ。

輸出入者毎に算出した自由化率の年別分布を示したものが次の図表 8（輸出）及び図表 9（輸入）である。輸出入いずれにおいても、通関業者・輸出入者ともに AEO を取得している申告に係る者ベースの自由化率の分布（各図表左下）は時間の経過とともに上昇する傾向が見られ、その中央値に着目すると、輸出は 20% 超（2017 年）から 40% 超（2021 年）、輸入は 10% 超（2017 年）から 40% 弱（2021 年）に上昇しており、これらは図表 6 及び図表 7 から得られる傾向と一致している。このほか、通関業者のみが AEO を取得しているケース（各図表右上）については、輸出では 2017 年を除き自由化率が 0～100% の間に幅広く分布していたこと、輸入では 2021 年を除き大半の者の自由化率が 0% であったことがわかる。また、輸出入者のみが AEO を取得しているケース（各図表左上）については、輸出入ともに大半の者の自由化率は 0% 付近である一方で、例外的に自由化率の高い者が外れ値として存在していたことがわかる。



図表 8 AEO 取得状況別にみた輸出入者毎の自由化率の分布（輸出）

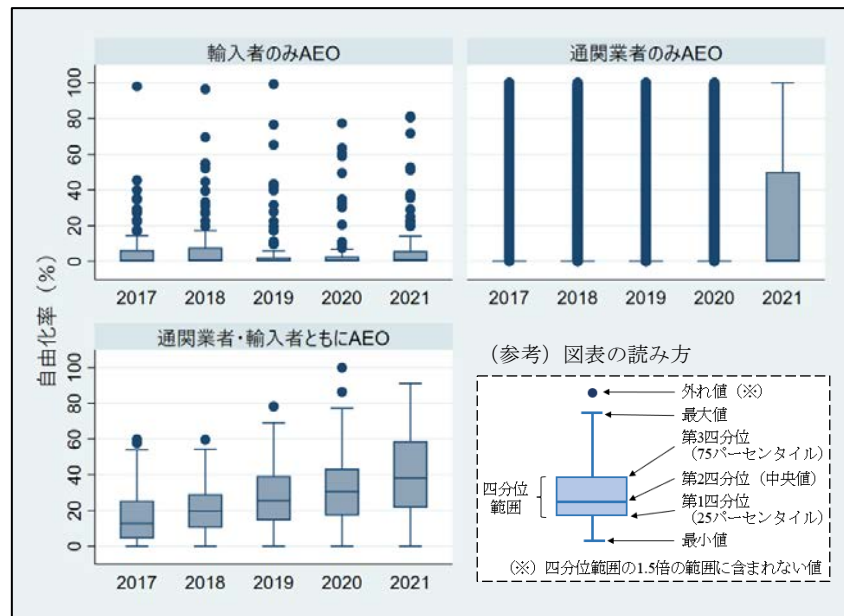


(注) 2017年は10月8日以降のデータ。

(参考) 自由化率の中央値の推移は以下の通り。

		2017	2018	2019	2020	2021
自由化率	輸出者のみ AEO	0	0.28	0	0	0
	通関業者のみ AEO	0	0	6.25	28.23	76.00
	通関業者・輸出者ともに AEO	22.43	32.34	39.11	41.99	46.19

図表 9 AEO 取得状況別にみた輸出入者毎の自由化率の分布（輸入）



(注) 2017年は10月8日以降のデータ。

(参考) 自由化率の中央値の推移は以下の通り。

		2017	2018	2019	2020	2021
自由化率	輸入者のみ AEO	0.20	0.68	0.45	0.46	0.94
	通関業者のみ AEO	0	0	0	0	0
	通関業者・輸入者ともに AEO	12.80	19.64	25.38	30.39	38.27

### (3) 考察

前述の通り、自由化制度の利用には少なくとも AEO 輸出入者と AEO 通関業者のいずれかが関与する必要があるが、輸出入ともに AEO 通関業者が関与する申告の自由化率は概ね上昇している一方で輸出入者のみ AEO を取得している申告の自由化率は低いかつ上昇が見られないという本分析で得られた結果は、AEO 通関業者の関与の方が大きいことを示唆している。また、輸出入者のみが AEO を取得している申告に関しては、申告ベースの自由化率（図表 6 及び図表 7）と者毎の自由化率の分布（図表 8 及び図表 9）の中央値を比較することで、一部の自由化制度を頻繁に利用する AEO 輸出入者の影響により申告ベースの自由化率が引き上げられている、という背後にある実態が浮かび上がる。

## IV. 分析（ウ）（自由化申告で利用された申告官署・蔵置官署の特徴に関する分析）の手法、結果及び考察

### (1) 手法

自由化申告には、申告官署と蔵置官署が異なるという特徴があるところ、自由化制度導入以降、①どのような官署が利用されてきたか、更には②自由化制度導入前後で利用される官署の数にどのような変更があったかを分析することは、自由化制度の利用実態を把握する上で重要である。

そこで、分析（ア）と同じデータセットを用い、①に関して、各自由化申告の申告・蔵置官署のペアを特定し、四半期毎の申告・蔵置官署ペア占有率（ $=\frac{\text{申告・蔵置官署ペア毎の自由化申告件数}}{\text{全自由化申告件数}}$ ）を算出

した上で、上位 4 ペアの推移をグラフ化した。また、②に関して、2016 年（自由化制度導入前）と 2018 年（自由化制度導入後）の両年に輸出入実績のある輸出入者に着目し、各輸出入者が利用した申告官署または蔵置官署の数がどう変化したか、その比率

（ $=\frac{\text{自由化制度導入後（2018 年）に利用した申告官署（または蔵置官署）数}}{\text{自由化制度導入前（2016 年）に利用した官署数}^{14}}$ ）を算出し、ヒストグラム及び散布図を

用いてその分布を確認した。その際、2016 年に利用した官署が 2 か所以上の輸出入者を対象とした広範な分析を行った。ここでは、スポット的に輸出入を行った者や利用官署の集約化を図り得ない者を除くため、2016 年に利用した税関官署が 1 か所のみを分析から除外している。これに加え、2016 年に利用した官署が 10 か所以上と利用官署を広く分散させていた輸出入者に対象を限定した分析も実施した。これは、自由化制度施行前から、一定程度地理的に多角化を図っていた輸出入者に特化した分析を行うことで、同制度導入後の申告・蔵置官署の集約化等の傾向をより顕著に把握するために行ったものである。

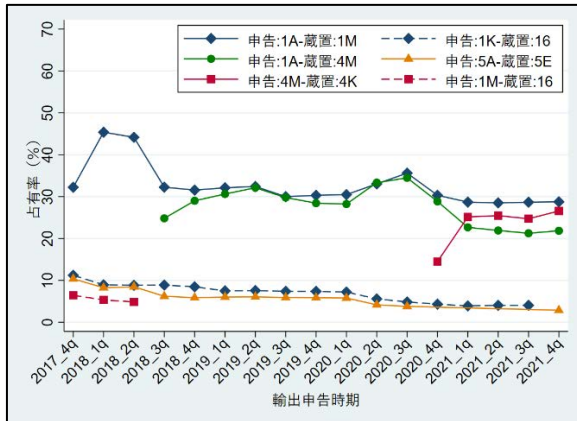
### (2) 結果

自由化制度導入以降、自由化申告において利用されている申告・蔵置官署ペアについて、占有率上位 4 ペアの経時的变化を図表 10（輸出）及び図表 11（輸入）に示す。輸出入ともに同様の傾向が見て取れ、全期間を通して「1A-1M（申告官署が東京税関本関、蔵置官署が東京税関成田航空

<sup>14</sup> 自由化制度の導入前である 2016 年は申告官署の数＝蔵置官署の数である。

貨物出張所)」のペアが広く利用されている。また、「1A-4M（申告官署が東京税関本関、蔵置官署が大阪税関関西空港税関支署）」のペアが2018年第3四半期以降、「4M-4K（申告官署が大阪税関関西空港税関支署、蔵置官署が大阪税関堺税関支署）」のペアが2020年第4四半期以降に占有率を顕著に上昇させ、ランキングに出現した。

図表 10 自由化申告における申告・蔵置官署ペア占有率（上位4ペア）の推移（輸出）

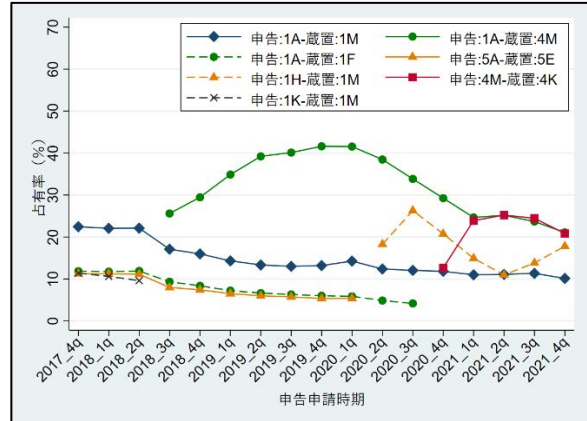


(注) 2017年第4四半期は10月8日以降のデータ。

(注) 官署名の詳細は以下の通り。

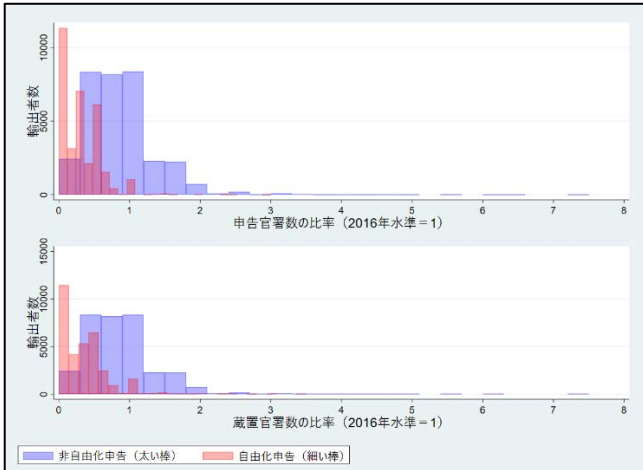
1A	東京税関本関	16	東京税関成田航空貨物出張所南部事務所
1F	東京税関大井出張所	4K	大阪税関堺税関支署
1H	東京税関羽田税関支署	4M	大阪税関関西空港税関支署
1K	東京税関東京航空貨物出張所	5A	名古屋税関本関
1M	東京税関成田航空貨物出張所	5E	名古屋税関西部出張所

図表 11 自由化申告における申告・蔵置官署ペア占有率（上位4ペア）の推移（輸入）



各輸出入者が利用した申告官署及び蔵置官署の数について、自由化制度導入前後での官署数の比率（2016年水準=1）の分布を図表12～図表15に示す。これらの図表は、自由化制度導入により輸出入者が利用する官署の集約化を図ったのか、多角化を図ったのかを把握するために作成したものである。2016年に利用した税関官署が2以上であり2018年の輸出入実績がある者（輸出は32,979者、輸入は90,806者）についての分布が図表12（輸出）及び図表13（輸入）、2016年に利用した税関官署が10以上であり2018年の輸出入実績がある者（輸出は2,677者、輸入は4,818者）を対象を限定した分布が図表14（輸出）及び図表15（輸入）である。各輸出入者について、2018年の輸出入実績を自由化申告と非自由化申告に分けて、それぞれの申告に係る官署数の変化を図示している。図表12～図表15から、輸出及び輸入並びに申告先及び蔵置先でいずれも同様の傾向として、自由化申告に係る申告官署数や蔵置官署数が顕著に減少したことが確認された。特に2016年に利用した税関官署が10以上ある者（図表14及び図表15）についていえば、非自由化申告に係る官署数は多くが2016年比で微減であるが、自由化申告に係る官署数は2016年比で比率0.5以下のエリアに集中していた。また、2016年に利用した税関官署が2以上の者（図表12及び図表13）では、輸出入とも自由化申告の官署数の比率は0が最多となっていた。

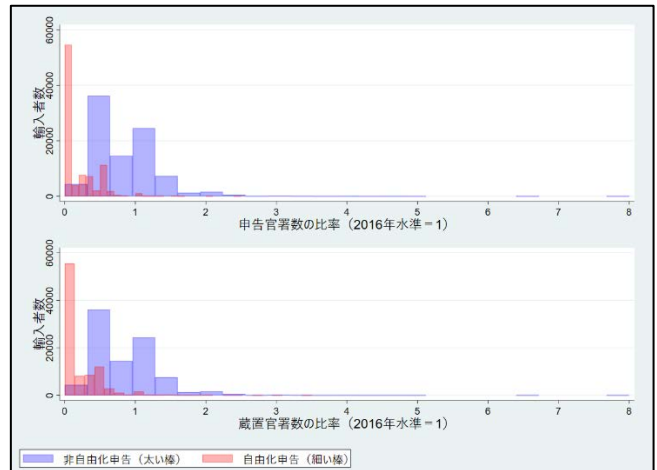
図表 12 自由化制度導入前後での申告・蔵置官署数の比率分布（2016年に2官署以上利用）（輸出）



（参考）官署数の比率の中央値は以下の通り。

		非自由化申告	自由化申告
官署数の比率 (2016年 vs 2018年)	申告官署	0.79	0.25
	蔵置官署	0.79	0.33

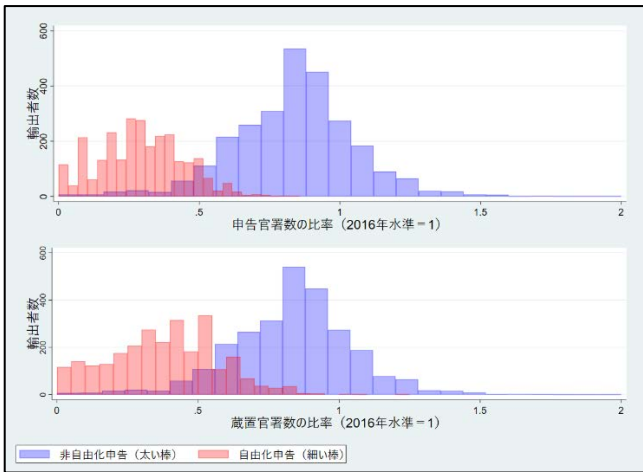
図表 13 自由化制度導入前後での申告・蔵置官署数の比率分布（2016年に2官署以上利用）（輸入）



（参考）官署数の比率の中央値は以下の通り。

		非自由化申告	自由化申告
官署数の比率 (2016年 vs 2018年)	申告官署	0.67	0
	蔵置官署	0.67	0

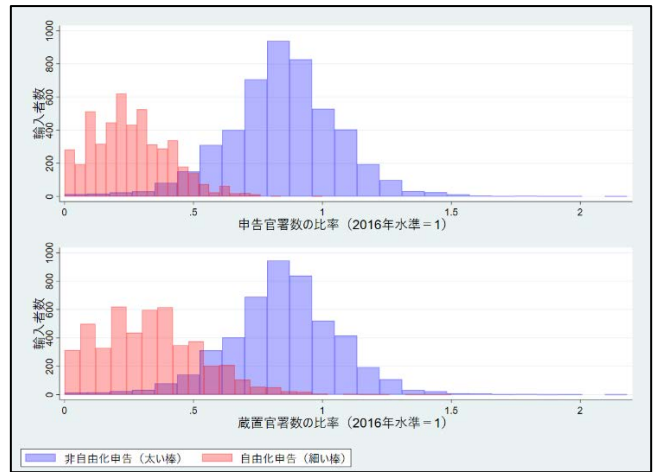
図表 14 自由化制度導入前後での申告・蔵置官署数の比率分布（2016年に10官署以上利用）（輸出）



（参考）官署数の比率の中央値は以下の通り。

		非自由化申告	自由化申告
官署数の比率 (2016年 vs 2018年)	申告官署	0.83	0.30
	蔵置官署	0.83	0.38

図表 15 自由化制度導入前後での申告・蔵置官署数の比率分布（2016年に10官署以上利用）（輸入）



（参考）官署数の比率の中央値は以下の通り。

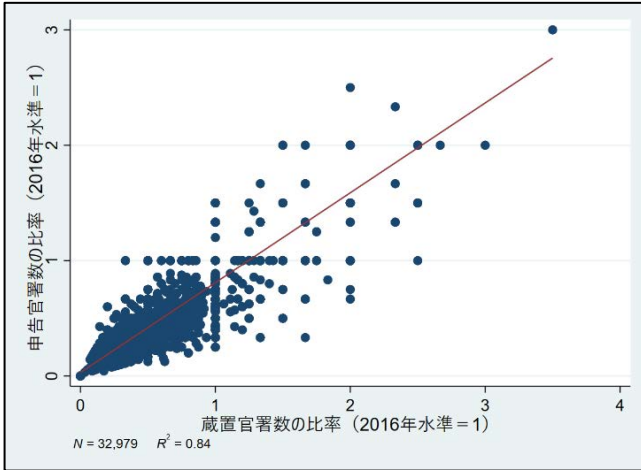
		非自由化申告	自由化申告
官署数の比率 (2016年 vs 2018年)	申告官署	0.83	0.25
	蔵置官署	0.84	0.31

更に、各輸出入者の申告官署の変化と蔵置官署の変化の関係を散布図で示したものが図表 16～図表 19 である。いずれの図表からも申告官署の変化と蔵置官署の変化の間には正の相関があることが確認された。 $\begin{cases} 0 \leq \text{申告官署数の比率} \leq 1 \\ 0 \leq \text{蔵置官署数の比率} \leq 1 \end{cases}$  の範囲に多くのサンプルが入っており、特に 2016 年に利用した税関官署数が 10 以上の輸出入者（図表 18 及び図表 19）の殆どは、その比率が当該範

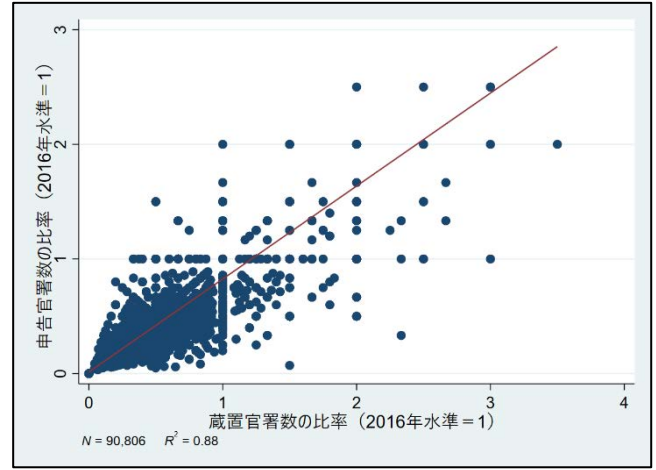


囲に含まれていた。なお、散布図の近似直線（赤線）はどの図表も 45 度線よりやや緩やかな傾きを示していた。

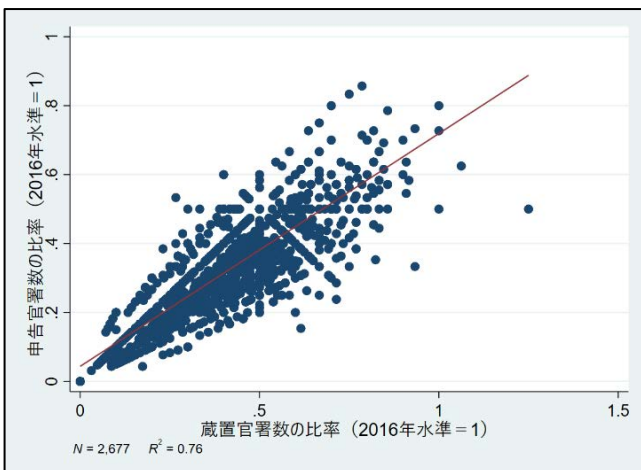
**図表 16** 自由化制度導入前後での申告・蔵置官署数変化の関係（2016年に2官署以上利用）（輸出）



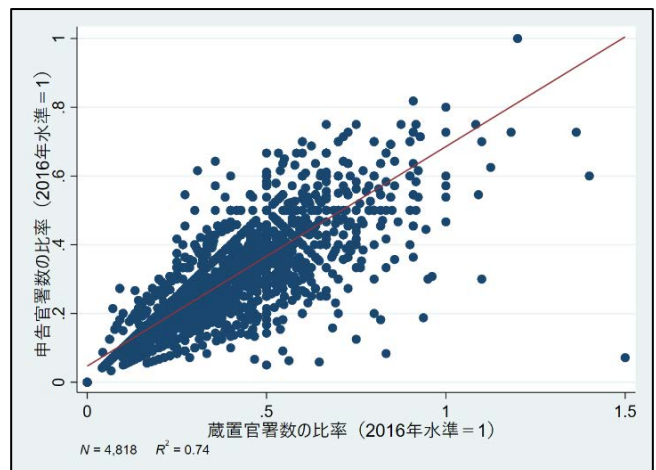
**図表 17** 自由化制度導入前後での申告・蔵置官署数変化の関係（2016年に2官署以上利用）（輸入）



**図表 18** 自由化制度導入前後での申告・蔵置官署数変化の関係（2016年に10官署以上利用）（輸出）



**図表 19** 自由化制度導入前後での申告・蔵置官署数変化の関係（2016年に10官署以上利用）（輸入）



### (3) 考察

分析（ア）の図表 4 及び図表 5 において、短期的に自由化率が急上昇した時期が複数存在した点について、本分析の図表 10 及び図表 11 の結果とあわせると、上昇時期①と「1A-4M」ペアの占有率上昇時期が一致しており、この時期に自由化制度を利用した東京税関本関申告・大阪税関関西空港税関支署蔵置の貨物が増加したものと考えられる。FedEx（2018）によれば、通関業者であるフェデラルエクスプレスジャパン合同会社が 2018 年 8 月、自由化制度を利用することにより、関西国際空港を含む全ての乗入れ空港で取扱う貨物の輸出入申告を東京税関本関に一括しており、この動きが上昇時期①の一つの要因であることが推察される。また、上昇時期②と「4M-4K」ペアの占有率上昇時期が一致することから、この時期に大阪税関関西空港税関支署申告・大阪税関堺税関支署蔵置の貨物が増加したものと考えられる。DHL（2020）から、通関業者であるディ

一・エイチ・エル・ジャパン株式会社が2020年11月、大阪府堺市に大規模物流拠点を開設し、従来関西国際空港に蔵置していた貨物の取扱いを開始したことを踏まえると、この動きが上昇時期②の一つの要因であると推察される。上昇時期③について公表情報からその理由を推測することは難しいが、当該時期には第1回目の緊急事態宣言が発出される等新型コロナウイルスの感染拡大が起っており、これに伴い在宅勤務の拡がり等の動きが見られた時期である<sup>15</sup>。こうした社会的な動きを背景に一部の貿易関連事業者の業務の遂行方法・フローが見直されたことも考えられ、その結果、自由化制度の利用が増加した可能性は否定できない。

上記を踏まえると、自由化率の増減には通関業者（AEO 通関業者）の業務方針が大きく影響を与えていると考えられ、自由化制度利用の判断にはAEO 輸出入者よりもAEO 通関業者の関与が大きいことが示唆される。これは分析（イ）で得られた結果と整合的である。

自由化制度は、『申告官署』の自由化」というその名称もあり、利用により貿易関連事業者の輸出入申告に関連する業務の集約が行われ、結果申告官署が集約（申告官署数が減少）することは想像に難くないが、本分析の結果から、申告官署のみならず蔵置官署も集約されていたことが判明した。なお、図表12及び図表13において自由化申告の官署数の比率は0が最多であることは、2016年の利用官署数が2以上の輸出入者の中には、例えば輸入頻度が少ない者等、自由化制度を利用していない者が相当程度いることを示唆していると考えられる。また、図表16～図表19の散布図により多くの輸出入者が申告官署と蔵置官署を同時に集約していたことが分かった。なお、散布図の近似直線の傾きから、蔵置官署の集約よりも申告官署の集約の方がやや進んでおり、2016年の利用官署数が10以上の輸出入者は特にその傾向が強いこともうかがえる。3. で述べた通り、自由化制度は一部のAEO 事業者に非蔵置官署への輸出入申告を認めるものであり、図表1が想定するような「申告官署の自由化」はもちろん、「蔵置官署の自由化」も制度上可能である。例えば、分析（エ）で述べるように、台風のような災害時、自由化制度の活用により「申告業務を行う事業所が被災し職員の出勤ができなくなったため、貨物の蔵置場所（蔵置官署）は変えないが申告業務の実施場所を変更し併せて申告官署を変える」ことも、「蔵置場所が被災したため、申告業務を行う事業所（申告官署）は変えないが蔵置場所を被災地域外に変更し蔵置官署を変える」ことも可能である。本分析から、貿易関連事業者が自由化制度の仕組みを最大限活用し、申告先や蔵置先を柔軟に変更・集約することで、業務の効率化やコスト削減等を追求しているという実態が浮かび上がる。

## V. 分析（エ）（災害時における自由化制度の事業継続への有効性に関する分析）の手法、結果及び考察

### (1) 手法

内閣府の防災情報ページに掲載されている過去5年の激甚災害の指定状況一覧（内閣府（2023））

<sup>15</sup> 通関業務の在宅勤務に関していえば、先に紹介した一般社団法人日本通関業会が2020年に通関業者に実施したアンケート（一般社団法人日本通関業連合会（2020））によれば、在宅勤務を導入した通関業者の97%がその導入時期を「新型コロナウイルス感染症の拡大後」と回答していた（p.48）。また、税関（2021）によれば、コロナ禍における通関業者による通関業務の在宅勤務等に関して、財務省関税局は2020年3月よりその開始について柔軟な対応を実施し、Daily Cargo 電子版（2020）によれば、当該対応の影響もあり、在宅勤務開始の申請が急増したとされている。

を用いて近年著しい被害を及ぼした災害を特定し、その中から、近畿地方に甚大な被害をもたらした関西国際空港を中心に物流停滞を引き起こした、2018年の台風第21号（以下単に「台風」という。）に焦点を当てた<sup>16</sup>。台風災害時の関西国際空港における申告に関して、申告時の自由化制度の利用が貿易関連事業者の業務継続に与えた効果について、差分の差分法を利用した回帰分析による因果推論を行った。なお、分析（ア）で述べた通り、貨物の品目特性による影響を回帰分析に組み込むため、本分析では申告毎のHSコードに関する情報が得られる一般輸入申告データのみを分析対象とした。また、「関西国際空港における申告」とは、申告と蔵置のうち少なくともどちらか一方が大阪税関関西空港税関支署に対して行われた申告と定義した。

分析の前提として、台風上陸前後での関西国際空港における申告の自由化率とその他地域における申告の自由化率とを比較するため、台風が上陸した2018年9月4日の前後各6週間の一般輸入申告データを用い、週単位<sup>17</sup>の自由化率（輸入者平均）の推移をグラフ化した。続いて、関西国際空港における申告に着目し、週単位の自由化申告及び非自由化申告の件数<sup>18</sup>（輸入者平均）の推移を同様にグラフ化した。

その上で、明確なトレンドの変化が確認できた台風上陸前後各3週間<sup>19</sup>のデータから作成した輸入者パネルデータについて、差分の差分法を用いた回帰分析を行った<sup>20</sup>。分析を行うにあたっての仮説は、

『台風災害時の被災地（関西国際空港）における輸入申告について、自由化制度を利用することにより、申告件数の減少が抑制された。』

であり、回帰式は(1)式、各変数の説明は図表20の通りである。ここで、被説明変数 $Dec_{i,l,t}$ は、第*i*番目の輸入者（ $i = 1, \dots, n$ ）の第*t*時点（台風上陸前： $t = 1$ 、台風上陸後： $t = 2$ ）での輸入申告*l*（非自由化申告： $l = 0$ 、自由化申告： $l = 1$ ）の件数（自然対数値）を表す値とした。これは、台風上陸後に輸入申告が一定程度行われていれば貿易関連事業者が継続して業務を実施していると考えられるからである。また、災害を含めた緊急時の申告件数の多寡には、①輸入しようとする品目の特性及び②通関手続きを行う通関業者のキャパシティが影響を与えると想定し、輸出入申告データを利用してそれぞれの代理変数を作成し、回帰式に組み込んだ。具体的には、①については台風上陸前後6週間の一般輸入申告データから品目（HS2桁<sup>21</sup>）毎の自由化率を算

<sup>16</sup> 内閣府（2019）によれば、2018年台風第21号は、2018年9月4日12時前に徳島県南部に上陸、その後同日14時前には兵庫県神戸市付近に再び上陸した。記録的な豪雨・暴風により、近畿圏を中心に甚大な人的被害、家屋被害及びライフライン被害が発生した。関西国際空港においては、高波による浸水被害が生じ、滑走路の機能停止や旅客ターミナルの一部の停電等の被害が発生、また強風により大阪湾内に停泊中だったタンカーが流され、同空港と対岸を結ぶ連絡橋に衝突、空路と陸路が遮断され、人流及び物流の停滞を招いた。

<sup>17</sup> 曜日による申告の多寡を平準化するため。

<sup>18</sup> 件数の変化度合いをみるため、どちらも自然対数値とした。

<sup>19</sup> 台風上陸前：2018年8月14日～9月3日、台風上陸後：2018年9月4日～24日。

<sup>20</sup> 本分析では、各輸入申告に紐づく輸入者を「自由化申告を行った輸入者群」と「自由化申告を行っていない輸入者群」に分け、両群の台風上陸前後における申告件数の増減を比較しているが、自由化制度の性質上、一の輸入者が台風上陸前後で自由化制度の利用有無を変更すること（群間を移動すること）及び一の輸入者が自由化申告及び非自由化申告の両方を行うこと（両方の輸入者群に属すること）は排除されない。

<sup>21</sup> 00類、98類及び99類は分析対象から除外した。

出し、その高低から4つのカテゴリーに分類した上で、各カテゴリーの品目を輸入したか否かを表すダミー変数を作成した（品目毎の自由化率については参考図表3参照）。②についてはAEO通関業者を利用した申告の割合を算出した。その他、輸入行動には輸入者の個別の性質も影響するものと考えられるため、輸入者固定効果を加えた。

$$\begin{aligned}
 Dec_{i,l,t} = & \alpha + \beta_1 d\_jiyuka_{i,l} + \beta_2 d\_typhoon_t + \beta_3 (d\_jiyuka_{i,l} \times d\_typhoon_t) + \beta_4 AEObr_i + \\
 & \beta_5 d\_goods1_i + \beta_6 d\_goods2_i + \beta_7 d\_goods3_i + \beta_8 d\_goods4_i + u_i + \varepsilon_{i,l,t} \quad (1) \\
 & (i = 1, \dots, n, \quad l = 0, 1, \quad t = 1, 2)
 \end{aligned}$$

図表 20 (1)式で用いた変数の説明

変数名	変数の説明
<i>Dec</i>	申告件数（自然対数値）
<i>d_jiyuka</i>	自由化申告か非自由化申告かを表すダミー変数（自由化ダミー）
<i>d_typhoon</i>	台風上陸前か台風上陸後かを表すダミー変数（台風ダミー）
<i>d_jiyuka × d_typhoon</i>	自由化ダミーと台風ダミーの交差項
<i>AEObr</i>	AEO 通関業者を利用した申告の割合
<i>d_goods1</i>	自由化率の低い品目を輸入申告したか否かを表すダミー変数
<i>d_goods2</i>	自由化率のやや低い品目を輸入申告したか否かを表すダミー変数
<i>d_goods3</i>	自由化率のやや高い品目を輸入申告したか否かを表すダミー変数
<i>d_goods4</i>	自由化率の高い品目を輸入申告したか否かを表すダミー変数
<i>u</i>	輸入者の固定効果
<i>ε</i>	誤差項

(1)式について、品目以外の貨物の特性として、分析（ア）でも確認した輸送形態（航空貨物の割合）、申告価格（平均値の自然対数値）及び積出国との距離（平均値の自然対数値）をそれぞれ変数として追加することで、頑健性の確認を行った。

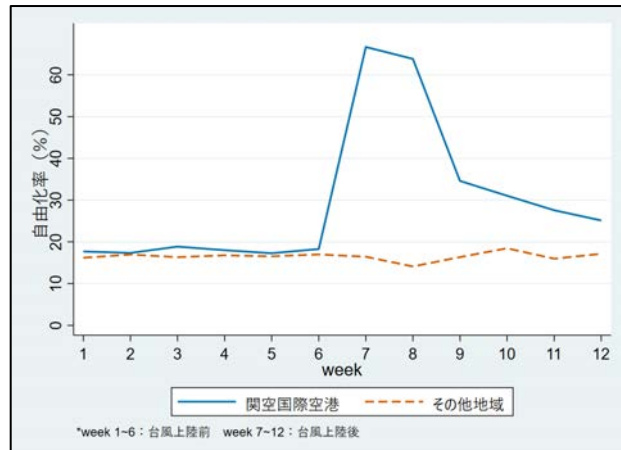


(2) 結果

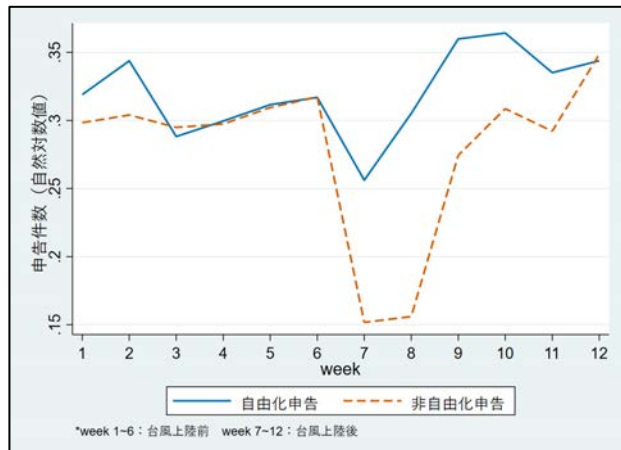
まずは、台風上陸前後における一般輸入申告について、関西国際空港とその他地域における自由化率を比較したところ、図表 21 の通りであった。台風上陸前（week 1~6）の自由化率はどちらも 20% 弱で一定であったのに対し、台風上陸後（week 7~）は関西国際空港における申告の自由化率（青実線）のみ 40% 以上上昇し、台風上陸後 2~3 週目にかけ大きく低下、その後はなだらかな低下となった。

また、台風上陸前後での関西国際空港における一般輸入申告について、自由化申告及び非自由化申告の件数（自然対数値）の推移を比較したところ、図表 22 の通りであった。台風上陸前、両申告について概ね同様のトレンドが確認できるのに対し、台風上陸後は自由化申告・非自由化申告ともに件数の減少が見られたものの、自由化申告（青実線）はその減少幅が小さく、かつ台風上陸前の水準への回帰に要する期間が短いことが確認できた。

図表 21 台風上陸前後の自由化率の推移



図表 22 関西国際空港における台風上陸前後での申告件数の推移



上記の観察を踏まえ、台風上陸の影響をより明確にとらえるため、台風上陸前後3週間を分析対象期間として、当該期間のデータから作成した輸入者パネルデータについて、(1)式に基づき回帰分析を行った推定結果を図表 23 に示す。自由化ダミーと台風ダミーの交差項 ( $d_{jiyuka} \times d_{typhoon}$ ) に着目すると、台風上陸後の自由化申告利用が申告件数を増加させる効果が有意に確認され、その係数は 0.53 であった。また、本結果は貨物の輸送形態、貨物の申告価格及び積出国との距離に関する説明変数を追加しても頑健であった(図表 24)。

図表 23 (1)式の推定結果

被説明変数：申告件数（自然対数値）

説明変数	$d_{jiyuka}$	-0.4291***	(0.0346)
	$d_{typhoon}$	-0.5249***	(0.0197)
	$d_{jiyuka} \times d_{typhoon}$	0.5303***	(0.0298)
	$AEOb_r$	0.1885***	(0.0428)
	$d_{goods1}$	0.8740***	(0.0449)
	$d_{goods2}$	0.8427***	(0.0330)
	$d_{goods3}$	0.8126***	(0.0376)
	$d_{goods4}$	0.6873***	(0.0691)
サンプル数		75,086	
決定係数		0.8670	

(注 1) \*\*\*は 1%水準で統計的に有意であることを示す。

(注 2) カッコ内は頑健な標準誤差である。

図表 24 頑健性の確認結果

被説明変数：申告件数（自然対数値）

説明変数	追加した変数					
	(1)輸送形態		(2)申告価格 (自然対数値)		(3)積出国からの距離 (自然対数値)	
$d_{jiyuka}$	-0.4267***	(0.0350)	-0.3894***	(0.0338)	-0.4303***	(0.0346)
$d_{typhoon}$	-0.5249***	(0.0197)	-0.4896***	(0.0195)	-0.5237***	(0.0197)
$d_{jiyuka} \times d_{typhoon}$	0.5298***	(0.0298)	0.4732***	(0.0293)	0.5278***	(0.0298)
$AEOb_r$	0.1876***	(0.0429)	0.1872***	(0.0423)	0.1946***	(0.0428)
$d_{goods1}$	0.8737***	(0.0449)	0.8944***	(0.0443)	0.8683***	(0.0450)
$d_{goods2}$	0.8428***	(0.0330)	0.8089***	(0.0327)	0.8410***	(0.0330)
$d_{goods3}$	0.8127***	(0.0376)	0.7752***	(0.0371)	0.8091***	(0.0377)
$d_{goods4}$	0.6868***	(0.0691)	0.6404***	(0.0683)	0.6808***	(0.0692)
$mode$	0.0651	(0.1568)	-	-	-	-
$value$	-	-	0.0922***	(0.0091)	-	-
$distance$	-	-	-	-	0.0526**	(0.0239)
サンプル数	75,086		75,086		75,086	
決定係数	0.8670		0.8712		0.8672	

(注 1) \*\*は 5%水準、\*\*\*は 1%水準で統計的に有意であることを示す。

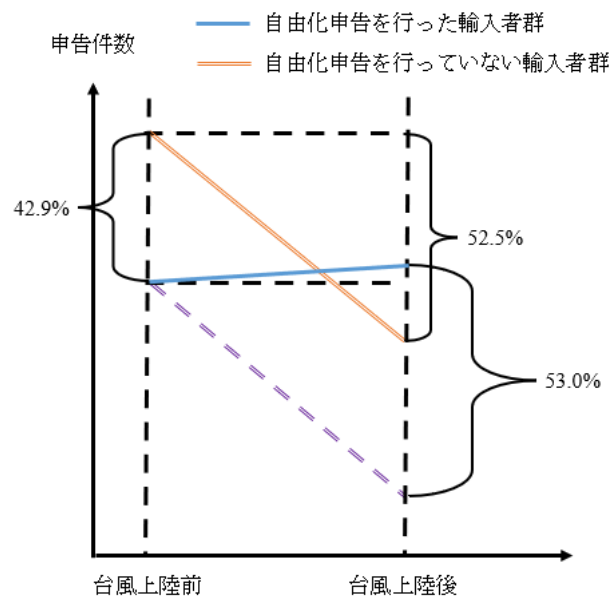
(注 2) カッコ内は頑健な標準誤差である。

(注 3)  $mode$ は申告に占める航空貨物の割合、 $value$ は申告価格（各申告の平均値の自然対数値）、 $distance$ は日本と積出国との距離（各申告の平均値の自然対数値）についての変数。

### (3) 考察

本分析の結果から、台風災害時における自由化申告利用による事業継続への効果を示したものが図表 25 である。台風上陸前後で非自由化申告の件数は概ね半減（▲52.5%）している（オレンジ二重線）。この台風災害による傾向が自由化申告でも同一とした上で（紫二重点線）、自由化制度を利用することによる申告件数の減少の抑制が確認される（青太線）。これは我々の立てた仮説を立証するものであり、自由化制度が災害への対応にも役立っているという財務省や貿易関連事業者の主張を統計的に裏付けるものである。一般的に、大規模災害時は申告業務も貨物取扱業務も実施困難となるため、結果被災地への申告件数が減少することは当然に考えられ、それは図表 22 にも表れている。他方、同様に図表 22 からわかるように、申告件数の減少は主に非自由化申告によるもので、自由化申告件数の減少幅は比較的小さく、また台風上陸前の水準への回帰も早い結果、図表 25 のような結果になるものと考えられる。

図表 25 台風災害時における自由化申告の利用効果



## VI. 本研究を踏まえた今後の課題

自由化制度は貿易関連事業者の利便性を向上させるための制度であり、実際に利用が拡大している現状に鑑みて、貿易関連事業者側にとって何らかの利用インセンティブがあることが想定される。本研究は当該インセンティブ、すなわち、貿易関連事業者が自由化制度を利用するメカニズムの解明にまでは及んでいない。この点、自由化制度の利用の鍵を握るのは通関業者の意思決定であると考えられ、例えば、通関業者のような貿易関連事業者のコスト構造をベースとしたモデル化や実証分析を行うことが考えられる。これに加えて、自由化制度導入の経済効果に係る分析、すなわち、貿易促進効果の定量的評価を行うことも考えられる。貿易円滑化に資する本施策が、例えば日本の輸出入量（額）の増加や新規輸出入企業の参入にどのような影響を及ぼしたのか分析することは有用であると考えられ、今後の分析課題であろう。今後の分析においては、その際には、データの充実化も検討に値する。本研究は輸出入申告データを基にした分析であり、輸出入者の業種や規模等に踏み込んだ分析を行っていないが、過去の研究からも輸出入行動には、企業の異質性が大きく影響することが指摘されている。こうした点を踏まえれば、企業属性をコントロールすることが求められる。この点、経済産業省企業活動基本調査の個票データとの接合等、企業データとの組合せで更なる深い分析ができる可能性がある。

自由化制度の災害時の有用性を示した分析（エ）に関して、課題を 2 点述べる。1 点目として、自由化制度の利用有無により輸入者を 2 群に分けているが、脚注 20 に記載の通り、輸入者が分析期間中に群間を移動することや両群に属することを妨げておらず、この点処置群と対照群を厳格

に区別する通常の差分の差分法と異なる。図表 22 から平行トレンドの仮定が満たされていることは確認できるものの、特に輸入者の群間移動の存在<sup>22</sup>が推定結果に影響を及ぼしている可能性は否定できない。そのため、本分析では自由化の利用有無に関する説明変数 ( $d_{jiyuka}$ ) が持つ内生性への対処に限界があり、企業属性として評価できるデータを集め自由化制度を利用する輸入者と利用しない企業をマッチングする等の手法により分析の精度を高めることが今後の課題であると考えられる。2 点目として、今回は特定の災害事例を取上げて分析を行っており、この結果を直ちに一般化することはできないため、例えば、2018 年台風 21 号以外の台風による災害と比較した分析や、地震等其他の大規模災害についての同様の分析、輸出申告に着目した分析等を行い、本研究の分析結果の一般化可能性を追求することも期待される。

## 6. おわりに

自由化制度は、それまでの「輸出入申告は蔵置官署に対して行う」という大原則を条件付きで緩和した、近年の税関行政の一大転換点ともいえる施策であり、本研究は、輸出入申告データを用いて当該制度の利用実態について分析を行う、史上初の試みである。

本研究により、自由化申告の利用率の経時的変化を様々な角度から概観することができ、また自由化申告の利用背景に関する様々な示唆が得られた。更に、本制度の災害時の業務継続への有用性が定量的に示された。これらの分析結果は、自由化制度の利用実態に関する詳細な情報に加え、その更なる利用可能性も提示し、財務省・税関における今後の施策検討に資するものであるとともに、貿易関連事業者に有用な知見を提供するものであると考える。

今後は、より深い分析を通じて貿易関連事業者による自由化申告の選択メカニズムの解明を行うと同時に、自由化制度が日本の貿易に与えた影響を検証することが期待される。

<sup>22</sup> 自由化制度の性質上、貿易関連事業者は申告毎に利用有無を判断できるため、台風災害を踏まえた自由化申告への一時的切替えが行われていた可能性がある。



## 参考資料

参考図表 1 輸出申告データの概要

		2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	
申告件数の概数（千件）		4,733	19,836	19,763	21,812	27,019	
カテゴリー別の割合	輸送形態別	航空貨物	82%	81%	82%	85%	86%
		海上貨物	18%	19%	18%	15%	14%
	申告形態別	一般申告	62%	62%	57%	51%	50%
		マニフェスト申告	38%	38%	43%	49%	50%
	申告価格別	~10,000円	40%	40%	42%	45%	42%
		10,000~100,000円	17%	17%	18%	22%	27%
		100,000~1,000,000円	18%	18%	17%	14%	13%
		1,000,000~10,000,000円	18%	18%	17%	14%	13%
		10,000,000円~	7%	7%	6%	5%	5%
	貿易相手国別	~2,500km	50%	49%	50%	41%	38%
		2,500~5,000km	15%	16%	15%	14%	13%
		5,000~7,500km	9%	9%	9%	8%	7%
		7,500~10,000km	11%	11%	11%	12%	13%
		10,000km~	15%	15%	15%	25%	29%
	AEO取得状況別	輸出者のみ AEO 取得	3%	2%	2%	1%	1%
		通関業者のみ AEO 取得	49%	52%	53%	61%	60%
		輸出者・通関業者ともに AEO 取得	11%	11%	10%	8%	8%
		輸出者・通関業者ともに AEO 取得せず	38%	34%	35%	29%	31%

（注）2017年は自由化制度開始日である10月8日以降のデータ。

参考図表 2 輸入申告データの概要

			2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
申告件数の概数（千件）			8,831	39,504	46,179	69,500	95,475
カテゴリー別の割合	輸送形態別	航空貨物	89%	89%	91%	94%	91%
		海上貨物	11%	11%	9%	6%	9%
	申告形態別	一般申告	42%	41%	37%	26%	25%
		マニフェスト申告	58%	59%	63%	74%	75%
	申告価格別	~10,000円	66%	67%	71%	81%	85%
		10,000~100,000円	12%	12%	11%	8%	6%
		100,000~1,000,000円	9%	8%	7%	4%	3%
		1,000,000~10,000,000円	11%	10%	9%	5%	4%
		10,000,000円~	3%	3%	3%	2%	1%
	貿易相手国別	~2,500km	50%	48%	56%	66%	71%
		2,500~5,000km	18%	18%	16%	15%	14%
		5,000~7,500km	5%	5%	5%	5%	4%
		7,500~10,000km	5%	6%	6%	3%	3%
		10,000km~	22%	24%	18%	11%	9%
	AEO取得状況別	輸入者のみ AEO 取得	1%	0% (0.3%)	0% (0.3%)	0% (0.2%)	0% (0.2%)
		通関業者のみ AEO 取得	41%	45%	41%	31%	26%
		輸入者・通関業者ともに AEO 取得	2%	2%	2%	1%	1%
		輸入者・通関業者ともに AEO 取得せず	56%	52%	57%	68%	73%

(注) 2017年は自由化制度開始日である10月8日以降のデータ。



## 参考文献

- 一般社団法人日本通関業連合会 (2020) 「通関業法の実施状況等に関するアンケート調査結果について」  
<https://www.tsukangyo.or.jp/files/libs/577//202203251139538028.pdf> (2023年5月10日閲覧)
- 財務省 (2015) 「輸出入申告官署の自由化等について」  
[https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11478218/www.mof.go.jp/about\\_mof/councils/customs\\_foreign\\_exchange/sub-of\\_customs/proceedings\\_customs/material/20151111/kana271111c.pdf](https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11478218/www.mof.go.jp/about_mof/councils/customs_foreign_exchange/sub-of_customs/proceedings_customs/material/20151111/kana271111c.pdf)  
(2023年5月10日閲覧)
- 財務省 (2018) 「関税・外国為替等審議会関税分科会 (平成30年10月15日開催) 議事録」  
[https://www.mof.go.jp/about\\_mof/councils/customs\\_foreign\\_exchange/sub-of\\_customs/proceedings\\_customs/proceedings/kana20181015.htm](https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/customs_foreign_exchange/sub-of_customs/proceedings_customs/proceedings/kana20181015.htm) (2023年5月10日閲覧)
- 財務省 (2020a) 「スマート税関構想2020」  
<https://www.customs.go.jp/zeikan/seido/smart/honbun.pdf> (2023年5月10日閲覧)
- 財務省 (2020b) 「最近の関税政策と税関行政を巡る状況」  
[https://www.mof.go.jp/about\\_mof/councils/customs\\_foreign\\_exchange/sub-of\\_customs/proceedings\\_customs/material/20201023/kana20201023siryo1.pdf](https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/customs_foreign_exchange/sub-of_customs/proceedings_customs/material/20201023/kana20201023siryo1.pdf) (2023年5月10日閲覧)
- 財務省 (2021a) 「第1回輸出入申告データを活用した共同研究に関する有識者会議」  
[https://www.mof.go.jp/about\\_mof/councils/kyoudou/haifu/shinkoku\\_20210915\\_02.pdf](https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/kyoudou/haifu/shinkoku_20210915_02.pdf)  
(2023年5月10日閲覧)
- 財務省 (2021b) 「輸出入申告データを活用した共同研究の公募について (第2期)」  
[https://www.mof.go.jp/about\\_mof/councils/kyoudou/public/index.html](https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/kyoudou/public/index.html) (2023年5月10日閲覧)
- 財務省 (2022) 「急増する輸入貨物を巡る状況」  
[https://www.mof.go.jp/about\\_mof/councils/customs\\_foreign\\_exchange/sub-of\\_customs/proceedings\\_customs/material/20221031/kana20221031siryo5-1.pdf](https://www.mof.go.jp/about_mof/councils/customs_foreign_exchange/sub-of_customs/proceedings_customs/material/20221031/kana20221031siryo5-1.pdf)  
(2023年5月10日閲覧)
- 税関 (2021) 「通関業務の在宅勤務の開始手続の見直し等について」  
[https://www.customs.go.jp/news/news/tsukan\\_minaoshi.pdf](https://www.customs.go.jp/news/news/tsukan_minaoshi.pdf) (2023年5月10日閲覧)
- 税関 (2023) 「AEO制度」  
<https://www.customs.go.jp/zeikan/seido/kaizen.htm> (2023年5月10日閲覧)
- 内閣府 (2019) 「令和元年版防災白書 特集第1章第1節1-3 平成30年台風第21号による災害」  
[https://www.bousai.go.jp/kaigirep/hakusho/h31/honbun/0b\\_1s\\_01\\_03.html](https://www.bousai.go.jp/kaigirep/hakusho/h31/honbun/0b_1s_01_03.html)  
(2023年5月10日閲覧)
- 内閣府 (2023) 「過去5年の激甚災害の指定状況一覧」  
<https://www.bousai.go.jp/taisaku/gekijinhukko/list.html> (2023年5月10日閲覧)
- 松本敬、長谷川実也 (2022) 「AEO制度の活用と効果」 日本貿易学会研究論文, 第11号, pp.133-148.  
[https://www.kanzei.or.jp/sites/default/files/pdfs/aeo/220217\\_JAFTABpaper\\_AEO.pdf](https://www.kanzei.or.jp/sites/default/files/pdfs/aeo/220217_JAFTABpaper_AEO.pdf)  
(2023年5月10日閲覧)
- Daily Cargo 電子版 (2020) 「【通関業の日特集】BCPで見直し、通関士在宅勤務」



- <https://www.daily-cargo.com/news/feature/2020/10/128244/> (2023年5月10日閲覧)
- DHL (2020) 「DHL ジャパン、大阪府堺市に新施設「大阪ディストリビューションセンター」を開設」  
<https://www.dhl.com/jp-ja/home/press/press-archive/2020/11242020.html> (2023年5月10日閲覧)
- FedEx (2018) 「フェデックス、輸出入申告官署の自由化制度を利用した申告手続きを開始」  
[https://newsroom.fedex.com/newsroom/asia-pacific/fedex-express-leverages-japans-liberalized-customs-declaration-policy-for-its-customs-clearance-operations\\_jp](https://newsroom.fedex.com/newsroom/asia-pacific/fedex-express-leverages-japans-liberalized-customs-declaration-policy-for-its-customs-clearance-operations_jp) (2023年5月10日閲覧)
- Fernandes, A.M., Hillberry, R., and Berg, C. (2016) “Expediting Trade Impact Evaluation of an In-House Clearance Program”, *Policy Research Working Paper*, 7708.
- Medin, H. (2020) “Customs brokers as intermediaries in international trade”, *Review of World Economics*, 157, pp.295-322.
- Wilson, J.S., Mann, C.L., and Otsuki, T. (2003) “Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact”, *The World Bank Economic Review*, 17(3), pp.367-389.
- Wilson, J.S., Mann, C.L., and Otsuki, T. (2005) “Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective”, *The World Economy*, 28(6), pp.841-871.

財務省財務総合政策研究所総務研究部  
〒100-8940 千代田区霞が関3-1-1  
TEL 03-3581-4111 (内線 5057, 5489)