

AEOの経済効果

—AEO制度の一層の活用に向けて—

元長崎大学経済学部教授
鶴田 仁

ご紹介いただきました鶴田と申します。本日は、特定の立場のバイアスの掛かった内容とならないように、アンケート結果を客観的に集計、分析した結果を、できるだけ中立的にお話させていただければと思ひまして、元大学職員との肩書で発表させていただきます。

本日は、以下の項目に従って説明させていただきます。まず、「①AEOの便益（ベネフィット）」では、AEOのベネフィットにどのようなものがあるのか、若干のおさらいをさせていただきます。「②AEO事業者の認識」では、皆様方AEO事業者が今、どういった認識でおられるのか、それを確認したうえで分析結果の数字の話に入っていきます。今回のアンケート結果の数字については「③アンケート調査結果」にまとめました。AEO事業者の企業会計に及ぼしている経済的な効果を中心にまとめています。「④AEO取得目的と外部経済」では、AEO事業者がAEOを取得した目的について再確認した上で、サプライチェーン、セキュリティ確保に触れています。なお、経済的な効果につきましては、直接的な面と間接的な面がありますので、直接的な面につきましては③のところで、間接的な面については④でも若干触れています。そして、「⑤分析結果のまとめ」で全体のまとめを行い、「⑥AEO制度の更なる拡充」ではAEO制度の一層の活用に向けてどのような方向が考えられるのかといった点に触れさせていただきます。

今回、AEO事業者の皆様方には、アンケート調査に協力していただきました。現在、6業種の

AEO制度がありますが、そのうち5業種をアンケート調査の対象にしています。今回は、AEOの輸出者、輸入者、通関業者、倉庫業者、運送者といったAEOの業種間の比較分析を行っていますが、例えばAEO輸出者の中でどういった分布になっているかといった各AEOの業種における個々の事業者の位置づけ等の傾向分析までは行っていないことをお断りさせていただきます。

アンケート結果の集計にあたっての基本的な考え方については、資料1にまとめています。AEOの経済効果として、各事業者がAEO事業者となって売上高がどの程度増加したのか、営業費用がどの程度増減したのかといった影響度合いを測るにあたり、実際の金額でどのくらい減った、増えたという分析もあろうかと思ひます。しかし、AEO事業者の皆様方の会社の規模はそれぞれです。例えば50万円増えた減ったといっても、会社の規模によってその影響度合いが変わってくることになりますので、今回のアンケート調査では、全体の費用のうち何%ぐらい影響を受けたかといった比率で集計をしています。従ひまして、実額で全体の経済効果が何億円とかいったことではなく、会社の経営にどの程度影響を与えているのか、そのあたりを見するという分析をしています。

また、アンケートの選択肢として、該当する数字を選ぶ設問をたくさん掲げさせていただきました。このような設問の集計をするにあたり、平均値を使っています。この平均値は単純平均

(資料1) 結果集計にあたっての考え方

まとめ方

- ◆ AEOのカテゴリー別の傾向分析を実施
- ◆ カテゴリー内の分布分析は行っていない

AEOの経済効果として、AEO取得による売上高の増加と営業費用の増減を比較

- 増減の実額による方法と、
- 営業費用と売上高の比率による方法、が考えられる。

実額は事業者の規模によって影響度が異なることから、比率による方法を採用。

加重平均の場合の集計方法

- ✓ A～Bは「中間値」
- ✓ C以下は「C」
- ✓ D以上は「D」
- ✓ 「影響なし」は「0」
- ✓ 「わからない」は「除外」または「不明」

損益計算書

営業費用
売上原価
一般管理費

売上高

営業利益

ではなく、加重平均をしています。例えば、「1から2」といった選択肢の場合は中間値の「1.5」として計算しておりますし、「1以下」という選択肢の場合は「1」に、「10以上」といった場合は「10」として計算しております。また、「影響なし」「分からない」という選択肢の場合、「影響なし」は「0（ゼロ）」として計算し、「分からない」は「不明」としています。なお、「無回答」は分母から外しています。また、「便益のある項目を効果の大きい順に5つ選択」といった設問の集計は、第1位とした選択肢に5点、第2位に4点、第3位に3点、第4位に2点、第5位に1点との点数を加重して、各業種別のすべての回答から各選択肢の合計点を算出したうえで、各選択肢の比率を算出しています。

1. AEOの便益(ベネフィット)

AEO事業者としてのベネフィットはどんなことがあったのかについては、資料2の「AEOの便益(ベネフィット)」にまとめています。また、基本的な情報は、税関のホームページから

抜き出しております。時間の関係もありますし、皆様既にAEO事業者としてご存じのことだと思しますので、詳しい説明は割愛をさせていただきますが、制度ごとに複数のベネフィットが提供されております。この制度に参加して得られるベネフィットと参加するためのコストとの関係を客観的に明らかにしようとするのが、今回の調査の目的であります。

なお、AEOの便益には、「税関の審査・検査の省略」といったすべてのAEO事業者が享受しているものと、「特例申告」、「特定申告」、「申告官署自由化」といった希望するAEO事業者のみがAEOの便益を享受しているものがあり、それぞれの便益の業種別の活用状況について資料3にまとめています。

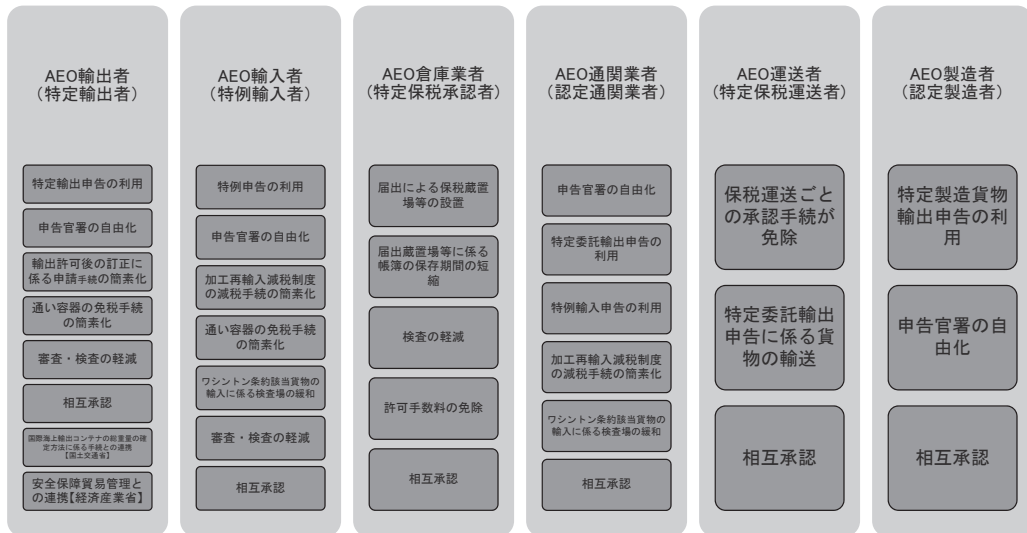
まず、「審査・検査省略」について、アンケート結果では、輸出者の53%、輸入者の61%が、検査率の減少を実感していると回答しているのに対して、通関業者は23%にとどまっています。これは、通関業者がAEO輸出入者のみならず一般の輸出入者の貨物も取り扱っていることによるものと考えられます。

次に、「提出書類省略」については、輸出者、輸入者とも約10%が減少していると回答しています。

特定・特例申告の関係ですが、上の二つが特

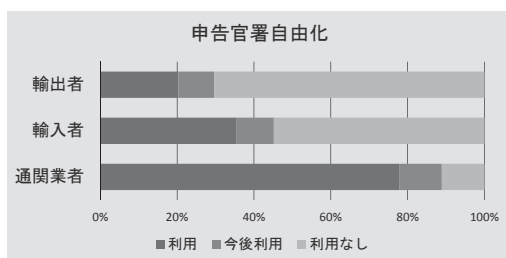
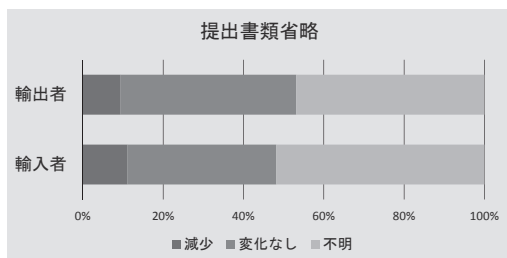
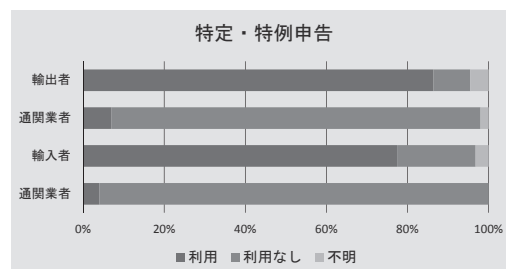
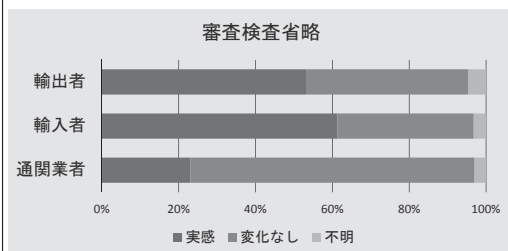
定申告、下の二つが特例申告のグラフとなっています。「特定輸出申告」については、輸出者の89%が平均54%の申告で利用しているのに対して、通関業者の利用は7%にとどまっています。

(資料2) AEOの便益 (ベネフィット)



(出典) 税関ホームページ

(資料3) AEOの便益の活用状況



これは、上述と同様に、通関業者が一般の輸出者の貨物も扱っていることによるものと考えられます。「特例申告（輸入）」については、輸入者の77%が平均35%の申告で利用しており、特定申告と比較しますと、若干低めの数字となっています。通関業者の特例申告の利用については4%にとどまっています。

「申告官署自由化」につきましても、輸出者は今後利用予定も含めても30%、輸入者は45%にとどまっているのに対して、通関業者は88%と利用者が太宗を占めています。

この四つの数字で全てが言えるわけではありませんが、AEOのベネフィットは、AEOのすべての業種において同じように活用されているわけではなく、業種によって、そして、個々のAEO事業者の取扱貨物によって、活用状況は異なっているということがいえます。

2. AEO事業者の認識

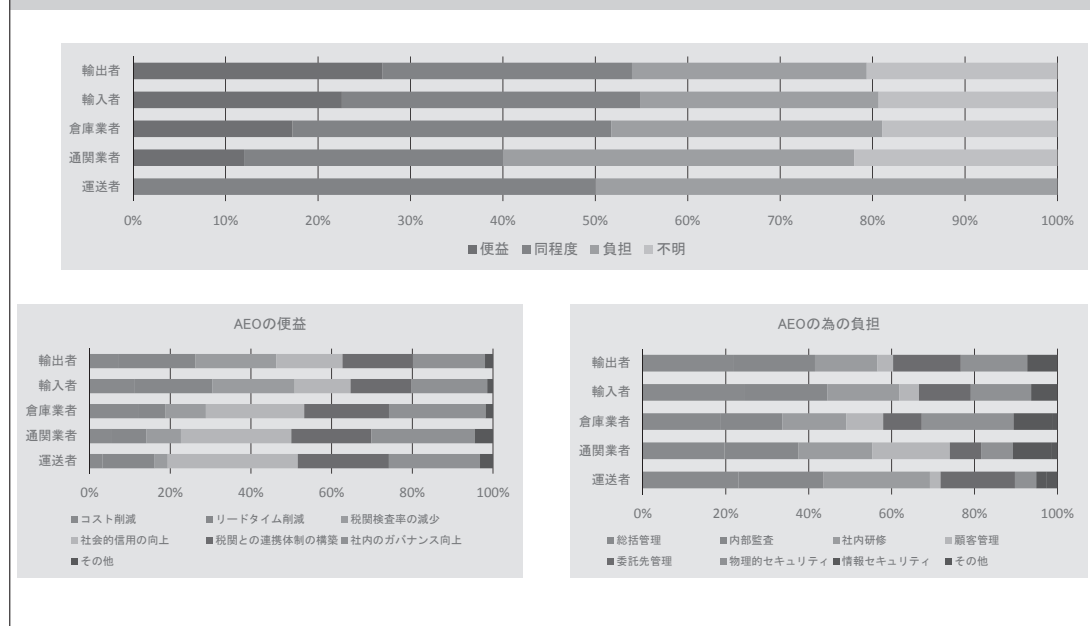
次に、AEO事業者の皆様が、実際にAEO事業者となってみて、便益があると感じているの

か、負担の方が大きいと感じているのかといったAEO事業者の認識を資料4にまとめています。

まず、便益と負担の認識ですが、「便益がある」、「同じぐらい」、「負担が増えた」、「わからない」の4つの選択肢から選んでいただいたところ、「便益がある」の回答割合が高い順に、輸出者の27%、輸入者の23%、倉庫業者の17%、通関業者の12%、運送者の0%となり、輸出者、輸入者は他の業種よりも「便益がある」と認識している割合が高いということが明らかになりました。一方、「負担が増えた」については、回答割合が高い順に、運送者の50%、通関業者の38%、倉庫業者の29%、輸入者の26%、輸出者の25%となり、運送者、通関業者は、他の業種よりも「負担が増えた」と認識している割合が高くなりました。なお、運送者は回答をいただいたのが2社のみでしたので、そのまま比較するのは難しいと思いましたが、グラフには入れてあります。

次に、AEO事業者がどのような便益を評価しているのかについてです。輸出者は「税関検査率

（資料4）AEO事業者の認識（便益と負担）



の減少」が20%、「リードタイム削減」が19%となっており、輸入者も同率となっています。これに対して、倉庫業者は「社会的信用の向上」が24%、「社内ガバナンスの向上」も24%、通関業者は「社会的信用の向上」が27%、「社内ガバナンスの向上」が26%となっています。このように、AEOとしての便益をどこに感じているかは業種によってかなり異なっています。

一方、負担について、輸出者は「総括管理」が22%、「内部監査」が20%となっており、輸入者も「総括管理」が24%、「内部監査」が20%となっています。また、倉庫業者は「物理的セキュリティ」が22%、「総括管理」が19%、通関業者は「総括管理」が20%、「顧客管理」が19%となっており、業種間で大きな差異はありませんでした。

3. アンケート調査結果

AEO事業者となつて、費用、時間、業務量にどのような影響があったのかについて資料5にまとめています。

まず、AEO取得による費用縮減ですが、営業

費用の縮減割合をまとめています。輸出者が営業費用を1.4%縮減できている一方、輸入者、倉庫業者、通関業者は平均0.6%の縮減で、輸出者に比べると約半分の縮減となっています。従って、AEOを取得したことによって費用が縮減できた効果は、AEO輸出者が最も享受していることになります。

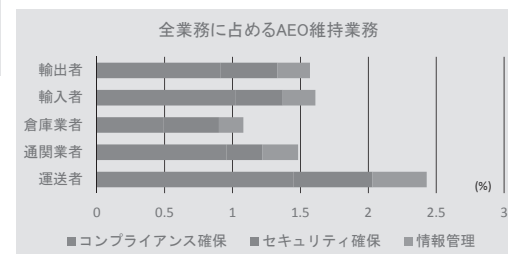
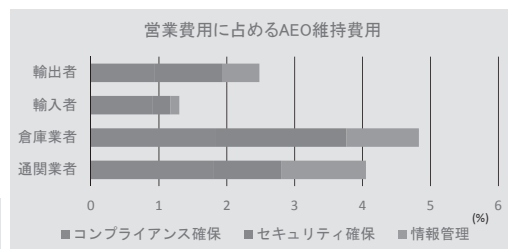
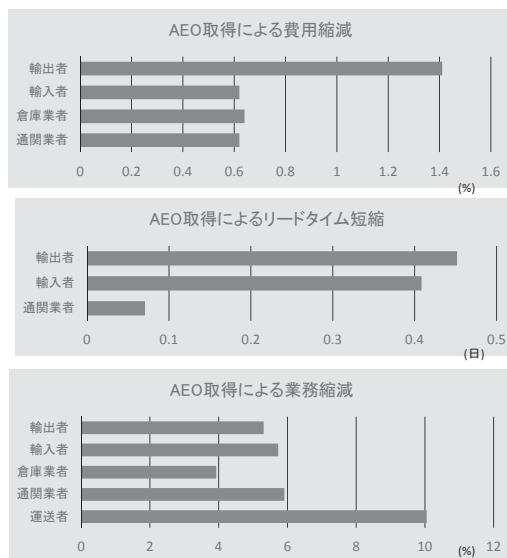
次に、AEO取得によるリードタイム短縮ですが、輸出者はリードタイムが0.5日、輸入者は0.4日短縮できているとしている一方、通関業者のリードタイム短縮は0.1日と限定的な結果となりました。これも、通関業者は、一般の輸出入者の貨物も扱っていることによると考えられます。

AEO取得による業務量の縮減ですが、輸出者は業務量全体の4%、輸入者は5%、倉庫業者は3%、通関業者は5%、運送者は10%を縮減できたとの結果となりました。

以上より、AEO取得による各事業者への影響としては、費用の面に加えて、時間の面、業務量の面も影響が大きいといえます。

次に、AEOを取得した事業者が、AEOを維持していくための費用、業務量についてみてい

(資料5) AEO取得の効果（費用・時間・業務量）



きます。

営業費用の中でAEOを維持するための費用は、輸出者が2%、輸入者は1%であるのに対して、倉庫業者が5%、通関業者が4%と大きくなっています。AEO維持費用の内訳としては、「コンプライアンス確保」のための費用割合が、輸出者で38%、輸入者で70%、倉庫業者で38%、通関業者で45%と、どの業種でも大きくなっています。「セキュリティ確保」のための費用の割合は、輸出者が40%、倉庫業者が40%であるのに対して、輸入者は20%、通関業者は24%と約半分となっています。「情報管理」のための費用割合は、通関業者が31%と大きくなっています。

AEO維持業務としては、輸出者が全業務のうちの1.6%、輸入者も1.6%、倉庫業者は1.1%、通関業者は1.5%であるのに対して、運送者は2.4%と大きくなっています。AEO維持業務の内訳としては、「コンプライアンス確保」のための業務が、輸出者の58%、輸入者の63%、倉庫業者の45%、通関業者の64%と大きく、次いで「セキュリティ確保」のための業務が、輸出者で27%、輸入者で22%、倉庫業者で38%、通関業

者で18%を占めています。

以上、調査結果について説明してきましたが、費用面について、業種別にまとめたのが、資料6になります。左側にはAEO取得による費用の縮減分を、右側にはAEOの維持費用をまとめています。いずれの業種も、費用の縮減分よりも維持費用の方が大きいとの結果となっています。なお、輸出者については、国土交通省のKS/RA制度との連携等の関係省庁との連携ができるようになると、更に費用を約0.9%分縮減できるという結果になりました。これらの数字は、あくまでも直接的な費用だけを見ており、例えば、費用の面に加えて、時間的な面、業務量としての面も含めて総合的に評価しますと、どのような結果になるのか、今回の調査結果のみでは分かりません。

次に、AEO取得により売上が増加しているかどうかについてですが、顧客増加数は、輸出者が平均0.4社、輸入者が0.3社、倉庫業者が1.4社、通関業者が1.2社増加と限定的となっています。1社も増加していないとした事業者が、輸出者で59社、輸入者で30社、倉庫業者で44社、通関

(資料6) AEOの維持費用と顧客増加



業者で79社ある一方、10社以上顧客が増加したという事業者が、輸出者、輸入者で各1社、倉庫業者で6社、通関業者で9社あり、事業者によって事情は大きく異なっています。

したがってAEO事業者の売上がどの程度伸びているかという点も含めて経済効果全体として見るのが望ましいのですが、今回のアンケートの設問ではそこまでの問いを入れませんでした。従って、全体の数字がつかめなかったところがありますが、顧客が大きく増加した事業者は、AEOを取得したことにより、全体として大きなプラス効果があったといえそうです。

4. AEO取得目的と外部経済

ここで、AEO事業者の皆様が、どのような目的でAEOを取得したのかに立ち戻りたいと思います。アンケート結果を資料7にまとめました。倉庫業者の34%、通関業者の41%、運送者の50%が「社会的信用」を挙げています。これは、この3業種は輸出入者から委託を受ける立場であることが反映されていると考えられます。ま

た、「リードタイム」については、輸出者の31%、輸入者の21%が挙げており、荷主として迅速な通関を希求していることがうかがえます。

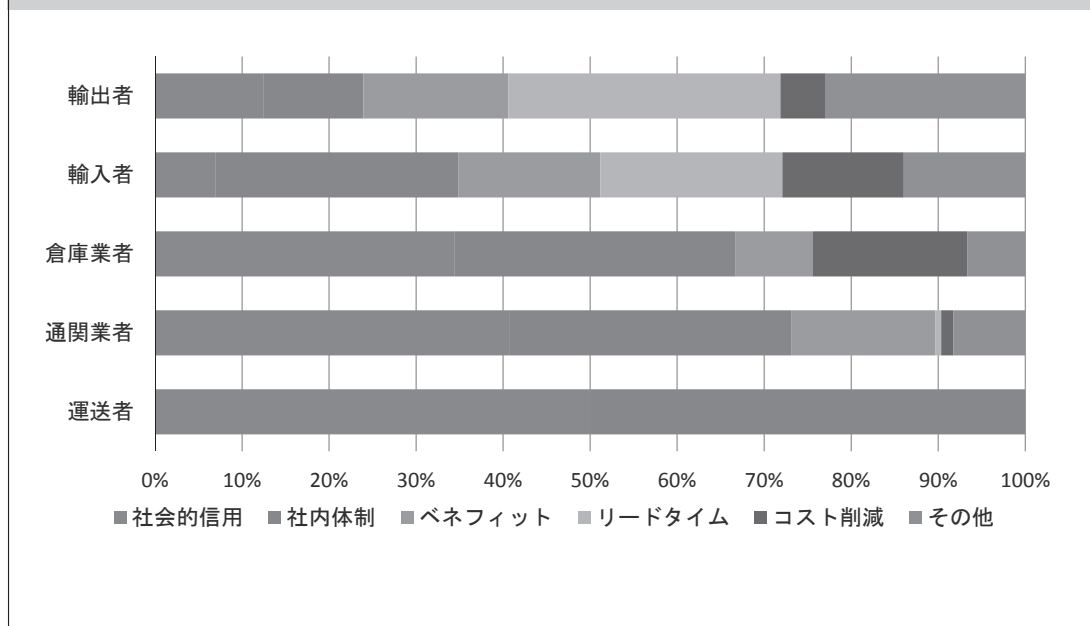
一方、「ベネフィット」を挙げているのは、輸出者の17%、輸入者の16%、通関業者の17%、倉庫業者が9%と、「社会的信用」、「社内体制」、「リードタイム」と比べますと限られた数字となっています。

従って、社会的信用の向上や、社内体制の整備を目的としてAEOを取得した事業者のほうが、ベネフィットの享受を目的としてAEOを取得した事業者よりも当初は多かったということになります。

次にサプライチェーンの面からみてみます。サプライチェーンの川上と川下といった取引先との関係を資料8にまとめました。サプライチェーン全体としてセキュリティを確保していくために、川上から川下までのサプライチェーンの関係者がAEO事業者であることが理想的な姿ではないかと思われます。

現状は、取引先からAEO取得の有無の確認を受けた事業者は、輸出者で73%、倉庫業者で

(資料7) AEO取得の目的



66%、通関業者で75%であるのに対して、輸入者は45%と低いものの、流れとしては、サプライチェーンを通じてAEOへの関心が高まってきているのではないかと評価ができると思います。

次に、取引先からAEOを取引条件としているのは、輸出者の14%、輸入者の3%、倉庫業者の38%、通関業者の37%となっています。今後、外国輸入者等から輸出者のAEO取得の要請が高まってくると、AEO輸出者は増加していくものと考えられます。

取引先へのAEO取得の要請については、新規取引先のみ求めている場合も含めて、輸出者の6%、輸入者の3%、倉庫業者の0%、通関業者の3%に限られています。一方、外国輸入者からの要請を受けたAEO輸出者は、関係する倉庫業者、通関業者への要請を高めていくものと考えられます。

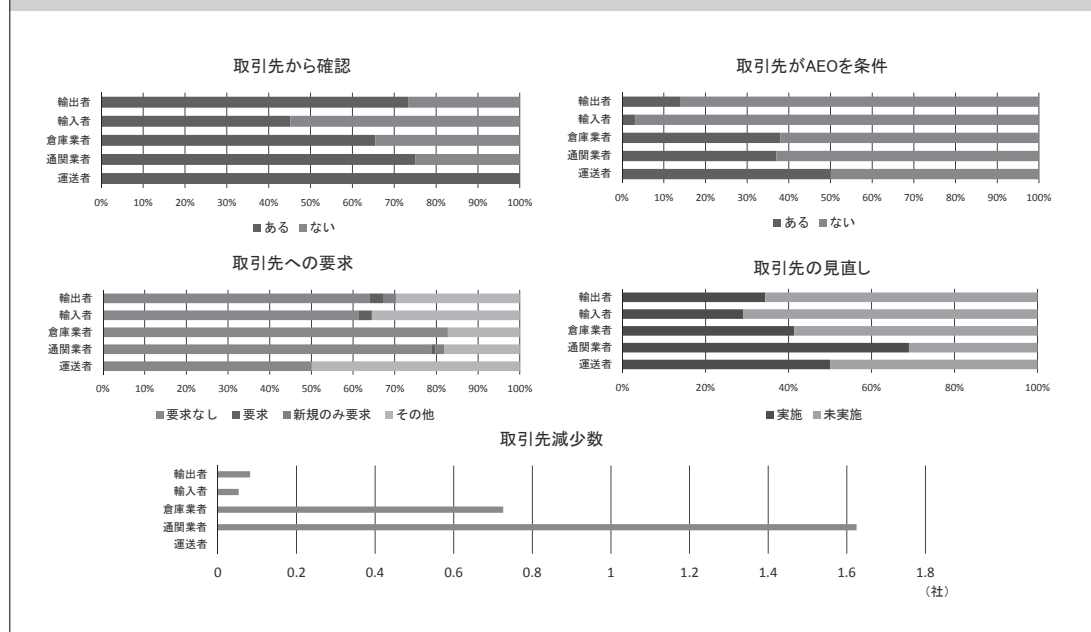
次に、自社が取引先に対してコンプライアンスに基づいた見直しを行ったAEO事業者は、輸出者で34%、輸入者で29%、倉庫業者で41%、通関業者で69%、運送者で50%が見直しを行っ

ていて、その結果、輸出者で0.08社、輸入者で0.05社、倉庫業者で0.73社、通関業者で1.63社が減少しており、費用の削減効果も認められます。

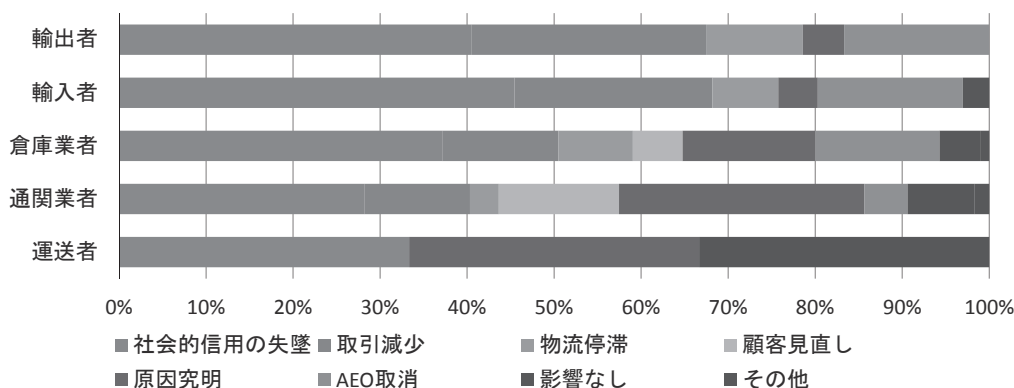
もう一つ間接的な費用ということで自社の貨物に社会悪物品が混入されないための費用を挙げたいと思います。そもそもAEO制度は、世界税関機構(WCO)の「基準の枠組み」に基づくもので、テロ対策を主眼としたものと理解しています。テロ対策の中に社会悪物品まで含めるかという論点がありますが、今回のアンケートに取扱貨物から社会悪物品が摘発された場合に事業者が被る不利益・負担についての設問を入れてまして、回答を資料9にまとめています。

回答で一番多かったのは、「社会的信用の失墜」で、輸出者の40%、輸入者の45%、倉庫業者の37%、通関業者の28%、運送者の33%と全ての業種で高い割合となっています。次に「取引減少」で輸出者の27%、輸入者の23%が挙げられています。「原因究明」は通関業者の28%、運送者の33%が挙げられています。このようなリスクを回避するために、AEOを取得・維持するという

(資料8) サプライチェーン



(資料9) 社会悪物品の摘発があった場合



(注) 各事業者の取扱貨物へのセキュリティ確保により、社会悪物品は混入させないことで、社会貢献しているとの評価もできる。

ことになると、AEOのメリットとしてカウントできるのではないかと考えられます。このような本来業務ではない費用を、経済学の用語である「外部経済」という言葉を使って説明いたしますが、そういった間接的なメリットの面も含めてAEOとしてのメリット、デメリットを考えていくと、なおさら総合的な評価ができるのではないかと考えております。

5. 分析結果のまとめ

まとめです。今回のアンケート結果では、①AEO取得したことによる売上の増加は限定的で、②AEO取得による費用の縮減効果はあるものの、③AEO維持のためには一定の費用が必要となっていることがわかりました。また、AEO取得によるプラスの効果を高めていくためには、①顧客増加を図って売上の増加を図る、②AEOの便益を拡充して費用の縮減効果を高める、③AEO事業者の義務を軽減して維持費用の縮減を図る、といったことが考えられます。そして、最後に説明しました「外部経済」について

ですが、AEO制度の目的であるセキュリティ確保の観点から、サプライチェーンで一貫したAEOを要件としたり、社会悪物品を混入させないというプラスの効果を評価したり、リスク管理費用の必要経費化を図っていくことも、間接的な経費の面から考えられます。

サプライチェーンに関してですが、セキュリティ確保の面からは、信頼される外国製造者から輸入時まで、または、輸出時にセキュリティチェックをした貨物の自由時まで、AEO事業者が連続していることが必要と考えられます。現在は、AEO事業者の業種ごとの制度となっていますが、将来的には、個々の貨物が連続したAEO事業者のサプライチェーンで流れていく方向での便益のあり方を考えていくことも必要と考えます。

6. AEO制度の更なる拡充

最後に、皆様方に対するアンケートの中で、「さらなる拡充のためにどういったことが考えられますか」という設問を作りました。主要な論

点ごとに集計したところ、輸出者で22%、輸入者で46%、倉庫業者で21%、通関業者で45%、運送者で50%がAEOの「メリットを拡大してほしい」を挙げています。次いで、AEO事業者と一般事業者との間で「差別化を図ってほしい」と、輸出者の14%、輸入者の18%、倉庫業者の18%、通関業者の30%が挙げています。このようにAEO事業者は、AEOの便益に関心が高いということになります。これは、AEO取得の目的として便益を挙げたAEO事業者の比率よりかなり高くなっています。理由としては、当初のAEO取得の目的であった、社会的信用の確保、社内体制の整備、リードタイムの縮減等が達成できたので、次の課題であったAEOの便益の拡充の比重が高まったのではないかと考えられますし、当初考えていた以上に費用がかかっているということかも知れません。

本アンケート調査の報告は、アンケート結果を分析して客観的に現状を把握するもので、政策提言を行うものではありません。論点の提示にとどめたいと思いますが、AEO制度の更なる拡充として、AEOの便益の面では、税関だけではなく、ほかの関係省庁ともAEOのシング

ルウィンドウ化ができないか、AEOの相互承認を通じたサプライチェーンのセキュリティ確保、などが挙げられます。AEOの義務としては、WCOの基準の枠組みでいうセキュリティ確保と納税管理との関係の明確化、AEO承認後の義務の見える化等の法令整備、などが挙げられます。また、AEO制度は、税関当局とAEO事業者とのパートナーシップですので、今回のようなAEO事業者側のアンケート調査のみならず、税関当局側としてもAEO制度の目的が達成できているのか現状評価していただいて、事業者側と擦り合わせていただくといいのではないかと思います。

以上、アンケート調査に基づくAEOの経済効果について、要点をかいつまんで説明いたしました。ご清聴ありがとうございました。

(本稿は、2019年5月22日に行われた(公財)日本関税協会 第5回AEO事業者連絡協議会における発表をベースとしてその概要をとりまとめたもので、意見にわたる部分については、筆者の個人的見解であることをお断りします。)

(資料10) AEO制度の更なる拡充

