

第2部 鉱工業プロジェクト形成基礎調査

(フィリピン国貿易手続所要時間調査)

第2部 フィリピン貿易手続所要時間調査

第1章 調査の背景・目的

2002年3月にフィリピンにて実施した貿易円滑化ベースライン調査において、フィリピンでは官民共に貿易円滑化の重要性が強く認識されており、意欲的に取り組みを進めようとしていることが確認された。その一方で、貿易関連手続は輸出入許可当局、税関当局、検疫、食品衛生、港湾、といった様々な機関が関係しており、これら各種制度・手続を全体として円滑化するために、諸手続の中で何がボトルネックになっており、それを如何に改善するべきか、という課題の把握と改善方向性の検討が同国において必要となっていた。かかる背景の下、フィリピンにおいては貿易手続の実態を全体的な観点から分析し、その結果を今後の貿易円滑化への取り組みを検討する上での材料とすることが検討されており、これに対する支援に対する希望が示された。

これを受け、JICAでは世界税関機構(WCO)により実施ガイドラインが策定された「通関所要時間調査²⁰」をベースに貿易にかかる現状把握調査を行い、フィリピンの貿易制度・手続の実態を試行的に分析、課題の把握及び改善の方向性について明らかにすると共に、調査結果を踏まえ、同国の貿易円滑化分野における有効な協力案件を検討することを目的とし、同国において「鉱工業プロジェクト形成基礎調査(フィリピン貿易手続所要時間調査)」を実施した。

また上記目的に加え、本調査結果自体が今後のフィリピンにおける貿易円滑化の進捗の指標(ベンチマーク)となること及び、民間企業にとって貿易手続の予見可能性の向上に寄与することが期待されている。

第2章 調査内容

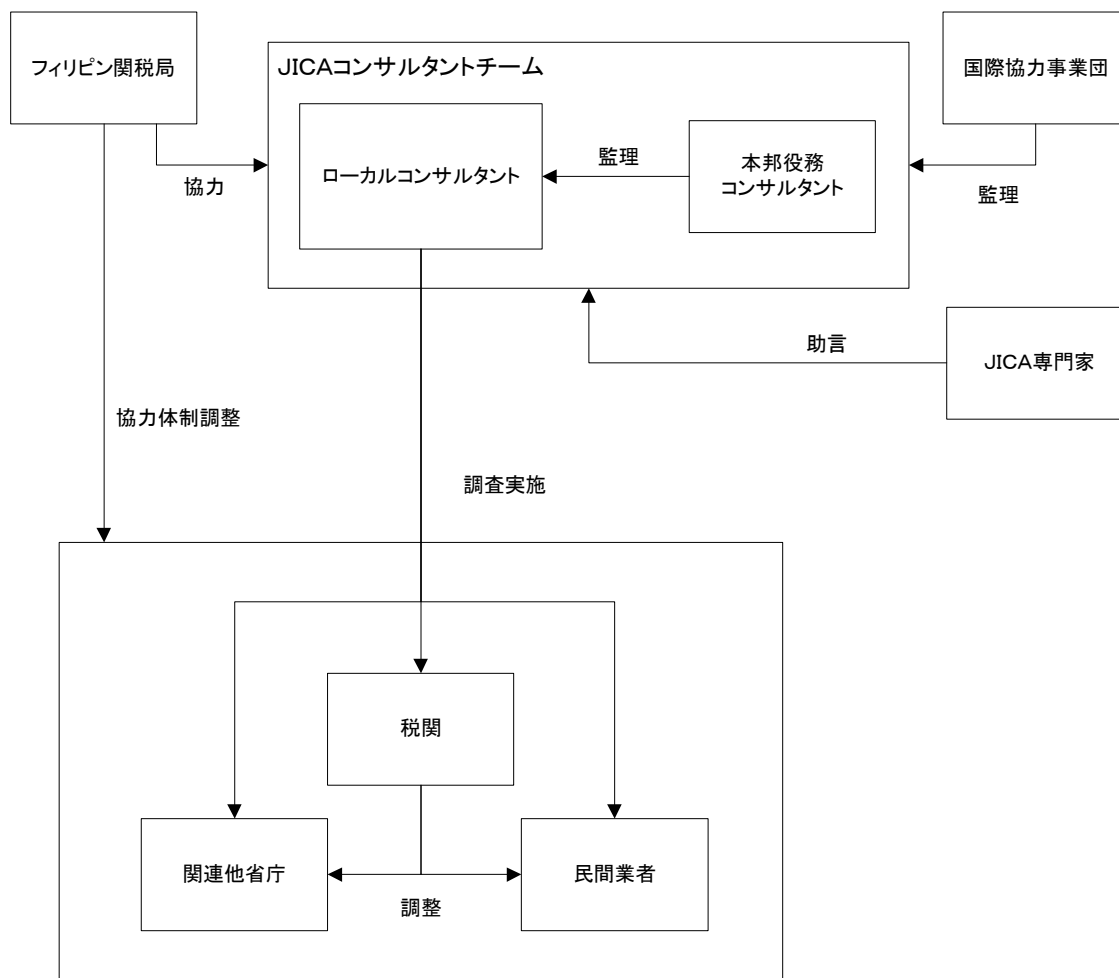
1. 調査方針

当初、WCOガイドラインに則り、これまで日本において実施されてきた調査方法(調査票を配布し、税関職員、通関業者が記入していく調査票方式)をベースにフィリピン向けにアレンジを加えた形で実施することを検討していた。しかしながら、フィリピン国関税局副局長よりフィリピンの実情を考慮すると調査票方式では正確なデータが入手できない危険性が指摘され、協議の結果、指摘を踏まえ、本調査ではInvisible(税関職員がオープンに調査票に記入していく方向ではない方法)な方法としてシステムからデータを入手するという方法で実施した。

2. 調査実施体制

調査実施は以下の体制により行った。

²⁰ 通関所要時間調査は輸出入手続・制度の迅速性、効率性を測定し、問題点の分析、改善策の考察を通して輸出入手続・制度の円滑化向上を目的とするもので、日本及び米国の税関当局の取り組みを踏まえ、WCO(World Customs Organization)が実施ガイドラインを策定している。



各機関の役割は以下のとおり。

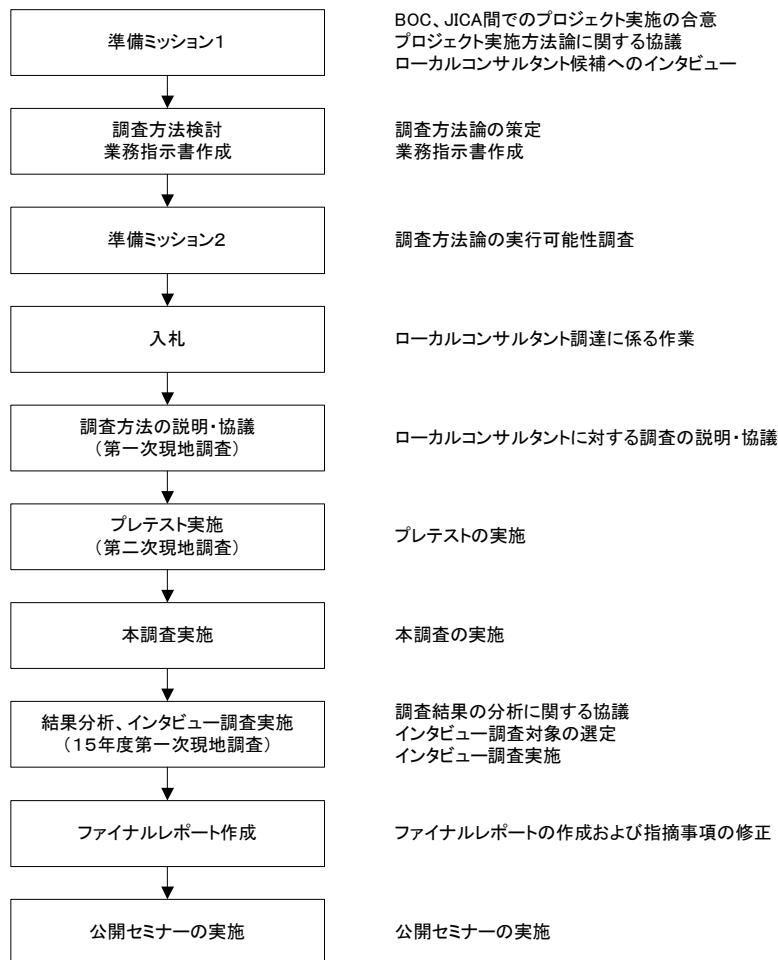
- JICA は本邦役務コンサルタント及び現地コンサルタントと契約を締結し、コンサルタントチームを構成する²¹。
- 本邦役務コンサルタントは、調査方法の検証において、現地コンサルタントと協力する。現地コンサルタントは本邦役務コンサルタントの監理のもと、フィリピン関税局の協力を仰ぎながら、本調査の準備、実施、分析、及び文書作成を主体的に実施する。調査実施の際には、ローカルコンサルタントがフィリピン関税局の協力を得て、実施責任者となり、データ収集先が民間業者や関連他省庁である場合も含め、ローカルコンサルタントは責任をもって、データ収集を行う。
- フィリピン関税局は、関連する省庁を調整し、協力体制を確立する。
- JICA 専門家は本邦役務コンサルタント及びローカルコンサルタントに対して助言を行う²²。

3. 調査のフロー

調査の基本的な流れは以下のとおりである。

²¹ 本邦コンサルタントとして(株)NTTデータ、現地コンサルタントとしてUPECON Foundationと契約した。

²² 本調査中はフィリピン財務省関税局に派遣中の長期専門家(リスクマネジメント及び事後調査業務)からの協力・アドバイスをしつつ、実施した。



<フェーズ1>

関連資料のレビュー

- Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods²³
- WCO Handbook Study on the Time Required for the Release of Goods
- フィリピンの輸出動向のレビュー及び貿易制度・手続き、実施体制の整理
- 「貿易手続所要時間調査」の内容・手法の設計*
- 方法論の検討及び調査の設計
- 調査対象とする輸入手続の検討
- サンプルデータ収集、エラーコレクション、調査結果の統計分析、インタビューサーベイ等の方法論の検討
- 予備調査²⁴の計画、実施及び評価

²³ 調査は通常「調査準備」、「データ収集」、「データ分析・結論」の3つのフェーズに分けて実施される。「調査準備」では Working Group の設置、対象品目、対象手続、対象トラフィック（海運、空運、陸運）といった調査範囲の設定、調査テストランといった入念な計画・準備を行う。「データ収集」では物品（申告書類）に質問票を付けて、各手続担当官に質問事項を記入してもらう形式をとる。理想的には連続7日間のデータ収集を行う。「データ分析・結論」においては統計ソフト等を利用してデータの分析を行う。一般的に最終的なレポートには通関時間の平均所要時間、ボトルネックの所在、手続改善のための提言が記載される。

<フェーズ2>

「貿易手続所要時間調査」の準備と実施を行う。

データの収集（手続きが自動化されているものについてはシステムから、自動化されていないものについてはマニュアルにてデータを収集²⁵⁾）

調査実施中における問合せへの対応

対象データの抽出

<フェーズ3>

データ分析、提言の策定を行う。

データの集計・分析

貿易手続上の問題点の検証・明確化、インタビュー調査の実施

改善提言の策定

調査結果紹介セミナーの開催

*本調査での範囲・規模は最終的に以下のような設定を行った。

(1) 調査対象

3月1日から29日までの間にマニラ港、マニラ国際コンテナ港、ニノイ・アキノ国際空港の3箇所において輸入審査が実施され、引き渡された貨物のうち無作為に抽出した、約17,000件（海上約14,000件、航空約3,000件）を対象とした。

(内訳)

フォーマルエントリーとコンサンプションエントリーが84%、ウエアハウジングエントリーが16%

・スパークリーンレーン14%、グリーンレーンが4%、イエローレーン21%、レッドレーン61%

(3) 調査範囲

■調査対象手続

- ・輸入手続のみを対象とする。
- ・輸入手続において入港から搬出までのプロセスを調査対象とする。

■調査対象トランザクション

・輸入申告のうち、フォーマル申告（FOBでの申告価格が50,000USドルを超過するコンサンプション（消費）申告）及びウエアハウジング申告（保税蔵置場への搬入許可に関する申告）を調査対象とする。（FOBでの申告価格が50,000USドル以下のインフォーマル申告については、調査対象外とした。）

²⁴ フェーズ1で検討した調査の方法論のフィージビリティの検証及び貿易手続所要時間調査に関する各機関の役割を明確化するために予備調査を実施した。

²⁵ 通関手続自動処理システム（ACOS）および搬出業者・貨物取扱業者の情報データベースからデータを収集し、データ化されていない手続き（貨物の現物検査、担保登録、および関税局以外の政府機関による手続き等）については、本調査の期間中に実際にモニターを行い、データを収集した。

・海上貨物（マニラ港、マニラ国際コンテナ港）、及び航空貨物（ニノイ・アキノ国際空港）を調査対象とする。

・通関における審査区分²⁶（スパークグリーン、グリーン、イエロー、及びレッド）に関わらず、全ての申告を調査対象とする。

・輸入手続のうち、調査期間中に評価（Assesment）（関税額等の確認完了）がなされ、搬出までされた申告について、サンプリングを行う。

■品目・貨物の属性

・品目は、全品目を調査対象とする。

・関税、付加価値税、消費税等に関して、減免税や無税に関わらず、調査対象とする。

・コンテナ貨物、非コンテナ貨物に関わらず、調査対象とする。

(4) 主な調査観点

■海上貨物と航空貨物間における差分の調査

・輸入申告を海上貨物に関する申告と航空貨物に関する申告に分類する。

■プロセス毎のボトルネックの調査

・輸入プロセスを1) 入港～搬入、2) 搬入～輸入申告、3) 輸入申告～許可、4) 許可～搬出の4プロセスに分類する。

・他法令（BOC 以外の）政府機関による手続の有無により申告を分類する。

■手続実施時間によるボトルネックの調査

・入港から搬出までに、週末を含む/含まないことにより申告を分類する。

■規制緩和制度の利用による改善の調査

・規制緩和制度のための制度（スパークグリーンレーン、事前申告等）を利用する/利用しないにより申告を分類する。

■審査区分によるボトルネックの調査

・審査区分により申告を分類する。

■貨物の属性による変化の調査

・コンテナ貨物/非コンテナ貨物により申告を分類する。

4. 調査結果概要²⁷

調査結果について総論から各論について論じる。まず海上貨物と航空貨物の所要時間の比較を行い、続いて海上貨物、航空貨物についてそれぞれ、今回調査対象としている輸入申告の種別毎（フォーマルエントリーとウエアハウジングエントリー）の比較を行う。次に、分散分析を用いて比較

²⁶ ACOS の一部である審査区分選定システムは、すべての貨物を現物検査するという負担を軽減するために開発されたものである。このシステムは、認識した貨物のリスク度に応じて色（リスクが高いものはレッド、中程度はイエロー、低危険はグリーン）を選別し、これにより不正を受ける可能性が減るとともに、疑いのある貨物のターゲティング/プロファイリングの精度を上げることを目的としている。

²⁷ 本章は UPECON に委託して実施した調査結果の概要を和訳したものであり、フィリピンにおける輸入手続の概要、本調査の詳細な方法論、テストランの結果、および詳細な調査結果については第3部を参照願いたい。

結果を整理する。

1) 海上貨物と航空貨物の所要時間の比較

(1) 調査サンプルとした輸入貨物の概要

本調査結果はマニラ地区 (Metro Manila) の 3 港、すなわち、POM、MICP、および、NAIA での無作為抽出された 16,770 件の輸入手続きに基づいており、これらは 2003 年 3 月 1 日～29 日の間に関税額が決定され、輸入者に貨物が引き渡されたものである。サンプルの概要は以下のとおり。

- フォーマルエントリーまたはコンサンプションエントリーがサンプル全体の 84%を占める。一方、ウェアハウジングエントリーが 16%を占めている。
- 審査区分の選定状況については、現物検査や書類審査が不要な輸入手続き、すなわち税関においてグリーンレーンまたはスパーグリーンレーンに分類される手続きはそれぞれ全体の 14%および 4%を占めている。また、書類審査の対象となる手続き、つまりイエローレーンに分類される手続きは 21%、現物検査の対象、つまりレッドレーンに分類される手続きは 61%を占めている。
- 商品分類別に見ると最も多い商品は電気機械であり、サンプル全体の 12%を占め、続いて、食料品が 11%、繊維製品が 10%、化学品が 8%、そして、酒類が 7%を占めている。
- 原産国別では、輸入品の 22%が東アジア (すなわち、香港、韓国、および、台湾)、20%が ASEAN 諸国、18%が中国、12%がヨーロッパ、11%が米国、そして、6%が日本からのものである。
- 輸入手続きの 4%のみ貨物の到着前に輸入手続きの申請がなされている。つまり、貨物の到着後に申請を提出するのが一般的である。
- 輸入申告が最も多く提出されるのは火曜日であり、全体の 24%を占め、続いて水曜日と月曜日がそれぞれ 20%である。提出数が最も少ないのは金曜日で 17.5%である。また (空港においてのみ許可されている) 週末の提出は少なくとも 6.9%のみである。
- 輸入申告の 64%は午後に行われている。
- 輸入申告においてわずか全体の 6%のみ EDI および DTI を通じて申請が提出されている。残りは EEC にて提出されている²⁸。
- 関税および諸税の免除は輸入手続きの 17%に適用され、8%は付加価値税が免除されている。これらの関税および諸税の支払は、そのほとんど (全手続きの 69%) が現金支払で精算されている。
- 海港では、貨物の約 83%がコンテナ化されている。

²⁸ 輸入手続きの申告には①EEC (Entry Encoding Center) での申告、②DTI(Direct Trader Input)を通じての申告、③VAN を経由する EDI を通じての申告、および④VAN を通じてのインターネットによる申告の 4 タイプがある。しかしながらインターネットでの申告については現在稼動していない。

表1：サンプルとした輸入手続きの概要

	海上貨物		航空貨物		全体	
	N	%	N	%	N	%
輸入手続き件数	3,023		13,747		16,770	
輸入の形態						
フォーマル	2,216	73.3	11,841	86.1	14,057	83.8
ウェアハウジング	807	26.7	1,906	13.9	2,713	16.2
審査区分						
スーパーグリーン	834	27.6	1,497	10.9	2,331	13.9
グリーン	10	0.3	611	4.4	621	3.7
イエロー	386	12.8	3,212	23.4	3,598	21.5
レッド	1,793	59.3	8,427	61.3	10,220	60.9
商品の種類						
食料品	66	1.4	2,967	12.2	3,033	10.5
繊維製品	104	2.2	2,648	10.9	2,752	9.5
電気機械	1,237	26.7	2,092	8.6	3,329	11.5
自動車輻	160	3.4	1,474	6.1	1,634	5.7
機械（非電気）	280	6.0	1,200	5.0	1,480	5.1
機械（重設備）	153	3.3	521	2.1	674	2.3
機械（コンピューター）	705	15.2	693	2.9	1,398	4.8
鉄および鉄鋼	288	4.9	1,267	5.2	1,495	5.2
金属製品	167	3.6	1,850	7.6	2,017	7.0
燃料および石油	181	3.9	940	3.9	1,121	3.9
化学品	249	5.4	2,120	8.7	2,369	8.2
タバコおよび酒	420	9.1	1,719	7.1	2,139	7.4
紙およびボール紙	138	3.0	1,976	8.2	2,114	7.3
その他	550	11.9	2,773	11.4	3,323	11.5
原産国						
ASEAN	426	14.1	2,899	21.1	3,325	19.8
中国	50	1.7	3,032	22.1	3,082	18.4
東アジア	311	10.3	3,422	24.9	3,733	22.3
ヨーロッパ	892	29.5	1,102	8.0	1,994	11.9
日本	216	7.1	813	5.9	1,029	6.1
米国	930	30.8	993	7.2	1,923	11.5
その他	198	6.5	1,486	10.8	1,684	10.0
輸入申告の提出時期						
到着前	182	6.0	517	3.8	699	4.2
到着後	2,841	94.0	13,230	96.2	16,071	95.8
提出日						
月曜日	512	16.9	2,797	20.3	3,309	19.7
火曜日	640	21.2	3,372	24.5	4,012	23.9
水曜日	599	19.8	2,736	19.9	3,335	19.9
木曜日	503	16.6	2,472	18.0	2,975	17.7
金曜日	562	18.6	2,370	17.2	2,932	17.5
週末	207	6.8	0	0	207	1.2
提出の時間帯						
午前	833	27.6	5,235	38.1	6,068	36.2
午後	2,190	72.4	8,512	61.9	10,702	63.8
処理の時期						
週末を含む	2,013	66.6	9,638	70.1	11,651	69.5
それ以外	1,010	33.4	4,109	29.9	5,119	30.5
提出の形態						
EEC	2,936	97.1	12,814	93.2	15,750	93.9
EEC 以外	87	2.9	933	6.8	1,022	6.1
関税の状況						

	海上貨物		航空貨物		全体	
	N	%	N	%	N	%
免除	870	28.8	1,979	14.4	2,849	17.0
非免除	2,153	71.2	11,768	85.6	13,921	83.0
付加価値税の状況						
免除	66	2.2	1,315	9.6	1,381	8.2
非免除	2,957	97.8	12,432	90.4	15,389	91.8
支払いの形態						
現金	1,921	63.1	10,694	77.8	12,615	75.2
現金以外	232	7.7	1,074	7.8	1,306	7.8
関税免除	870	28.8	1,979	14.4	2,849	17.0
貨物の種類						
コンテナ			11,407	83.0	11,407	83.0
非コンテナ			6	0	6	0
記載なし			2,334	17.0	2,334	17.0
(BOC以外の)他機関の手続きの有無						
有り	1	0	510	3.7	511	3.0
無し	3,022	100.0	13,237	96.3	16,259	97.0

(2) 総論

表2は、サンプル全体について貨物の到着から引渡しまでに要する時間、および各手続きに要する時間についてまとめたものである。全港での平均所要時間は120時間（5日間）であり、海上貨物では121時間、航空貨物では112時間となっている。

120時間の総平均所要時間のうち、貨物が到着してから輸入申告書が提出されるまでに74時間、申告から査定までに22時間、評価から貨物の通関が終わるまでに平均6時間を要している。

しかし、全体の所要時間についてはサンプルによって32分から5,085時間（7ヶ月）までの広がりがある。所要時間の広がりには標準偏差が大きいことによっても示されており、各平均値の解釈について注意する必要がある。実際、所要時間の非常に長い少数の輸入手続きは平均値(Mean)に影響を及ぼしているため、サンプルとした輸入手続きの中で最も中央に当たる所要時間を示す中央値(Median)は、与えられたデータ集合について各所要時間をより適切に表すものと考えてよいと思われる。

全港における所要時間の中央値(Median)を見るとサンプルとした輸入手続きの半数が99時間（4.1日間）より短く、残りの半数では99時間を超えていることがわかる。これに対応する海上貨物と航空貨物での統計値は、それぞれ104時間（4.3日間）と74時間（3.1日間）である。

表 2：各処理毎の所要時間に関する統計値 (hh:mm)

	N	Min	Max	Mean	Median	Mode	Std. Dev.	Skewness
航空貨物								
航空機の着陸～申告	3,023	0:00	2615:25	81:01	49.11	0:00	111:47	6.19
申告～評価/IPFの前払い	3,023	0:00	845:03	15:38	1:51	0:00	39:11	7.40
評価/IPFの前払い～通関許可	2,194	0:13	551:43	7:24	0:40	0:33	31:43	12.10
通関許可～荷役手数料支払い	320	0:07	239:40	18:59	1:35	0:34	37:18	3.18
荷役手数料支払い～貨物の引渡し	432	0:01	27:16	1:42	1:01	0:22	2:29	6.04
全体の所要時間 (航空機の着陸～貨物の引渡し)	3,023	0:32	2788:33	112:18	74:15	4:59	138:52	4.93
海上貨物								
船舶の港湾管理者管轄域への入港～申告	13,747	0:00	3897:57	72:34	56:07	0:00	101:11	18.01
申告～評価/IPFの前払い	13,747	0:00	1152:29	23:37	4:57	0:00	41:24	7.99
評価/IPFの前払い～通関許可	13,291	0:01	568:26	6:11	0:28	0:13	19:52	10.69
通関許可～搬出料金の支払い	13,239	0:00 ^a	503:12	10:41	1:10	0:07	25:24	6.14
搬出料金の支払い～貨物の引渡し	13,747	0:19	507:53	9:22	4:11	2:14	17:47	8:30
全体の所要時間 (船舶の水先区到着～貨物の引渡し)	13,747	2:27	5085:49	121:11	104:12	36:16	126:40	18:52
全ての港								
貨物の到着～申告	16,770	0:00	3898:17	74:05	54:52	0:00	103:13	15:33
申告～評価/IPFの前払い	16,770	0:00	1152:29	22:10	4:13	0:00	41:08	7.85
評価/IPFの前払い～通関許可	15,485	0:01	568:26	6:22	0:33	0:13	21:57	12.01
通関許可～搬出／荷役手数料の支払い	13,559	0:00 ^a	503:04	10:52	1:10	0:07	25:46	5.99
搬出／荷役手数料の支払い～貨物の引渡し	14,179	0:01	507:53	9:08	4:02	2:00	17:34	8.39
全体の所要時間 (貨物の到着～貨物の引渡し)	16,770	0:32	5085:49	119:35	99:47	30:22	128:59	15:48

a : 1 分間未満

(3) 輸入貨物の属性毎の分析

以下では全体の所要時間時間を属性毎グループ分けし、海上貨物と航空貨物の取り扱いについて比較する。

図 1：輸入形態別所要時間

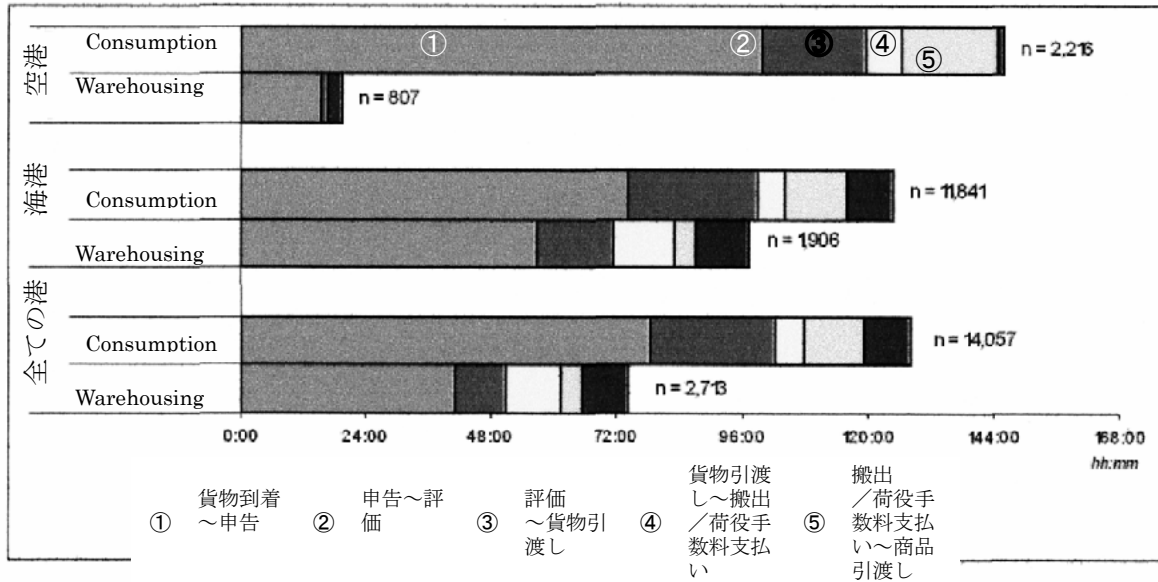


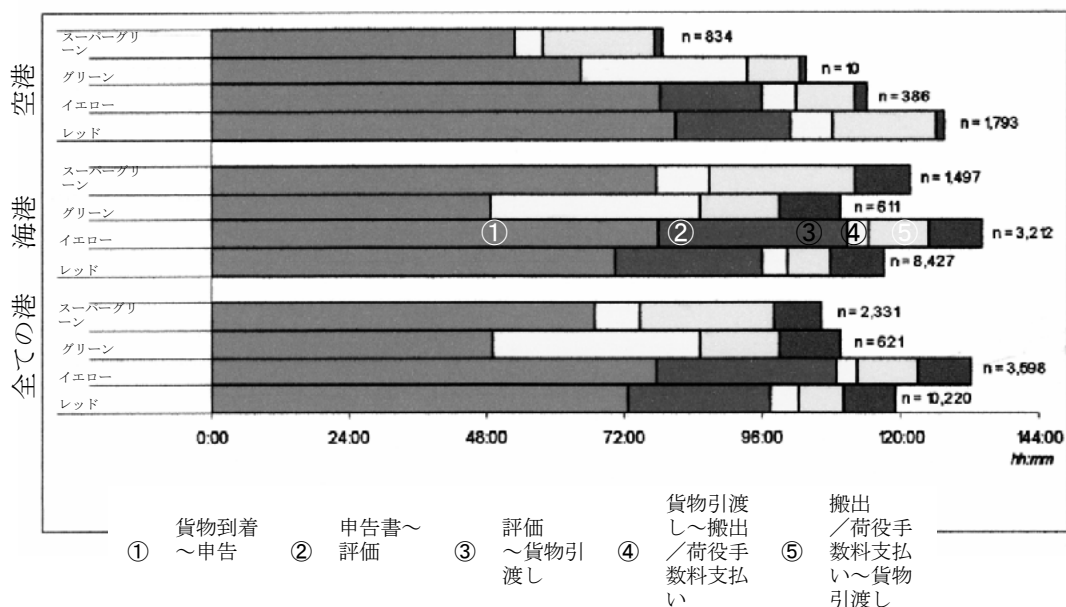
図 1 のように全港での平均所要時間は、フォーマルエントリー（コンサンプションエントリー）で 128 時間（5.3 日間）、ウエアハウジングエントリーでは 74 時間（3.1 日間）となっている。しかし、各輸入形態毎に明らかな差が見られ、フォーマルエントリーについて空港では引渡されるまでに 146 時間（6 日間）を要する一方で、海港では 125 時間（5.2 日間）である。また、ウエアハウジングエントリーについて空港ではわずか 19 時間しかかからないが、海港では 97 時間（4 日間）を要している。

フォーマルエントリーおよびウエアハウジングエントリーの平均所要時間の 52 時間の差は、全て税関による手続きが原因であるという訳ではない。事実、コンサンプションエントリーで通関許可が下りるまで（申告書提出から通関許可まで）に要する時間は、ウエアハウジングエントリーの通関許可にかかる時間よりわずか 3 時間長く要しているだけである。この理由としては、貨物の到着から申告書提出までに要する時間の差が考えられる。つまり、フォーマルエントリーは貨物の到着の 82 時間後に申告書が提出されるのに対し、ウエアハウジングエントリーは、50 時間後に申告書が提出されている。加えて、通関許可から搬出/荷役手数料の支払いに要する平均時間は、コンサンプションエントリーでは約 11 時間であるのに対し、ウエアハウジングエントリーではわずか 4 時間である。

空港でのフォーマルエントリーは、海港で申告したフォーマルエントリーより所要時間が長く、予想に反するものである。しかし、ウエアハウジングエントリーでの所要時間に関する各港間の差

は予想通りの結果であり、海港の方が長い。この二つの傾向は、貨物の到着から申告までに要する時間の差によって説明することができる。つまり空港で105時間を要しているのと比較して、海港でのフォーマルエントリーは到着の74時間後に申告書が提出されている。また、ウェアハウジングエントリーでは、海港での申告書提出が到着の平均59時間後であるのに対し、空港ではわずか14時間後であるからである。

図2：審査区分別所要時間



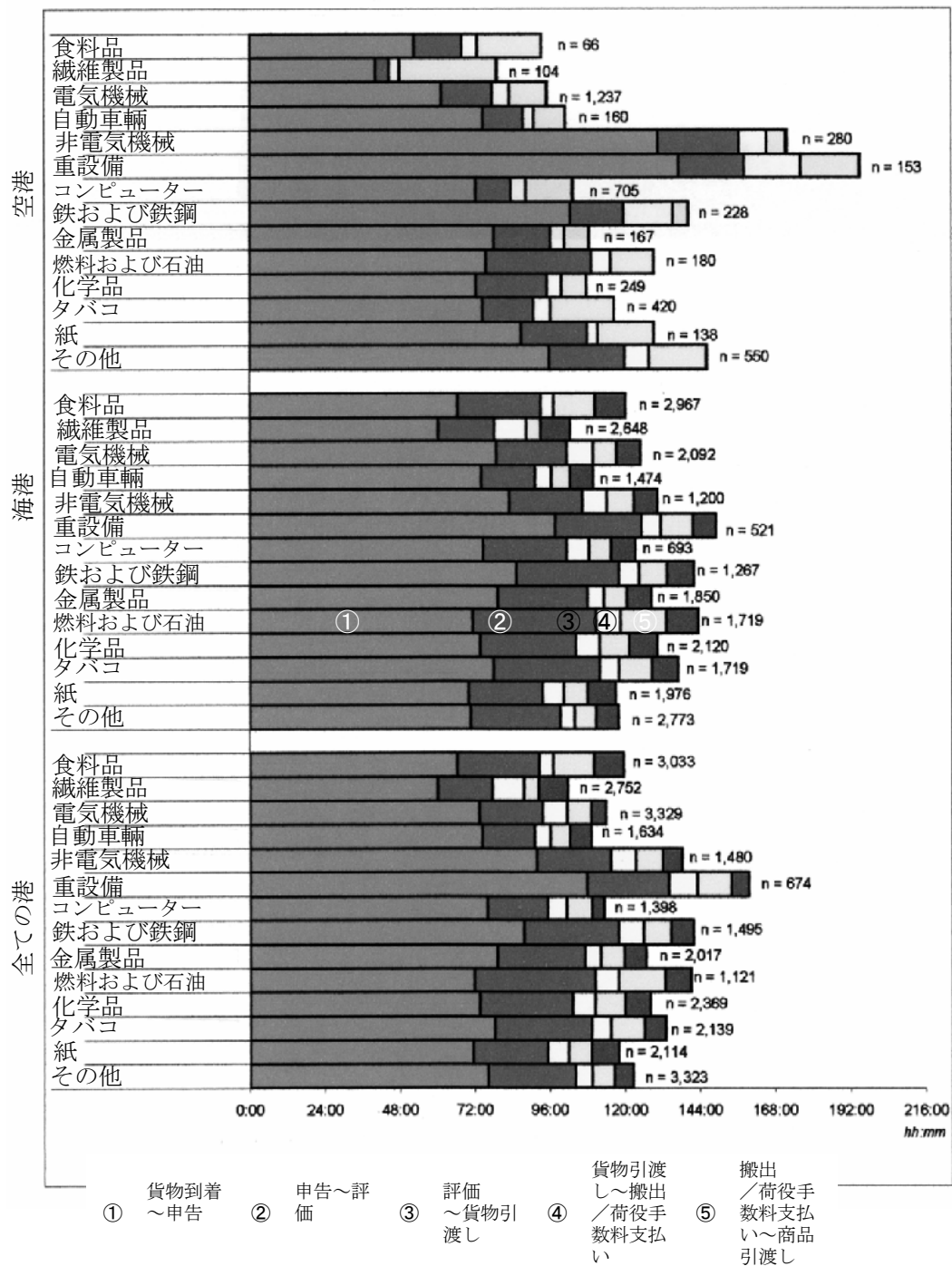
審査区分選定に関して、理論上はグリーンレーンとグリーンレーンでないものとの差、またスーパーグリーンレーンとグリーンレーンとの所要時間の差は大きいと予想される。また現物検査を要するもの（レッドレーン）は、書類審査のみを条件とするもの（イエローレーン）より所要時間が長くなることが想定される。

しかしながら図2に示すように、本調査結果はこれらの予想を支持するものではなかった。全輸入手続きの所要時間を見ると、グリーンレーンの方が非グリーンレーンより迅速に引き渡されているものの、スーパーグリーンレーン（106時間）とグリーンレーン（109時間）との間の差はそれほど小さくなく、一方、レッドレーンの手続きはイエローレーンより迅速に（119時間と132時間）処理されている。海港では、結果が審査区分方式の理論上の結果とは全く逆のものとなっている。つまりレッドレーンの方がイエローレーンより迅速（117時間と143時間）に処理されている一方、グリーンレーンはスーパーグリーンレーンより迅速（109時間と121時間）に処理されている。しかし、空港での結果は審査区分方式の意図に沿ったものとなり、スーパーグリーンレーンが最も迅速（78時間）であり、続いて、グリーンレーン（103時間）、イエローレーン（114時間）、そしてレッドレーン（127時間）となっている。

グリーンレーンの手続きは申告後すぐに評価が行われるため（つまりグリーンレーンでは申告と評価の間に時差がないため）、イエローレーンやレッドレーンよりも所要時間は短いと想定された。

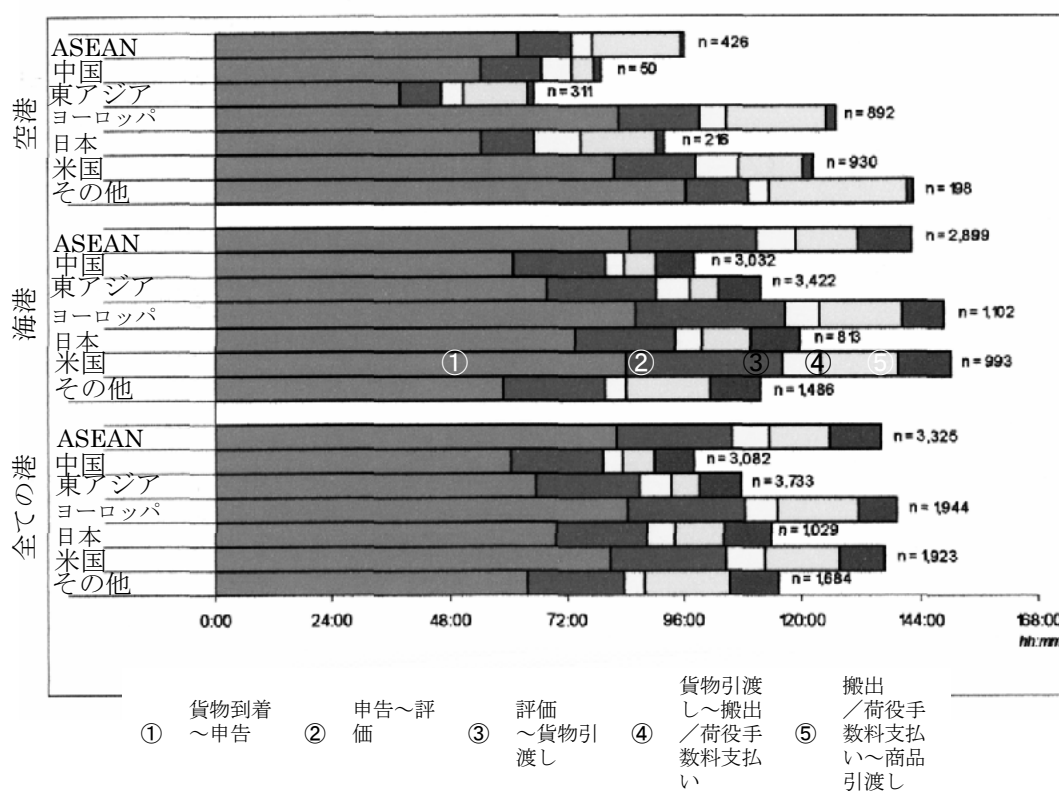
しかし、イエローレーンおよびレッドレーンでは、税関審査官および評価官を通過して、評価されるためにそれぞれ約 31 時間と 25 時間を要するため、関税・諸税の支払い金額の照合と通関はグリーンレーンより時間がかかることになっている。また、スパークリーンレーンおよびグリーンレーンでは、評価から通関許可までにかかる時間は平均してそれぞれ 8 時間と 36 時間である一方、イエローレーンおよびレッドレーンでは、それぞれわずか 3 時間と 4 時間の所要時間である。

図 3：商品の種類別引渡し時間



審査区分方式の結果と同様に、商品分類別の所要時間についても説明しにくい結果となっている。海港では、繊維製品と自動車輻の所要時間が最短となっている一方、空港では、繊維製品と食料品の所要時間が最短である。全体で見ると、所要時間が短い商品分類は繊維製品（102 時間）、自動車輻（109 時間）、コンピューター（113 時間）電気機械（114 時間）、紙製品（118 時間）、および、食料品（120 時間）である。所要時間が平均より長い商品分類は重設備（159 時間）、鉄および鉄鋼（142 時間）、燃料および石油（141 時間）、および、非電気機械（138 時間）となっている。食料品などような代替可能物が繊維製品やコンピューター製品などの非代替可能物より所要時間が長いことについて簡単な説明はない。しかし、日用品については貨物の到着から申告書提出にかかる時間および申告書提出から評価にかかる時間は、短くなる傾向にある。例えば、食料品ではそれぞれ 67 時間と 26 時間かかるのに比べて、繊維製品ではそれぞれ 63 時間と 18 時間となっている。

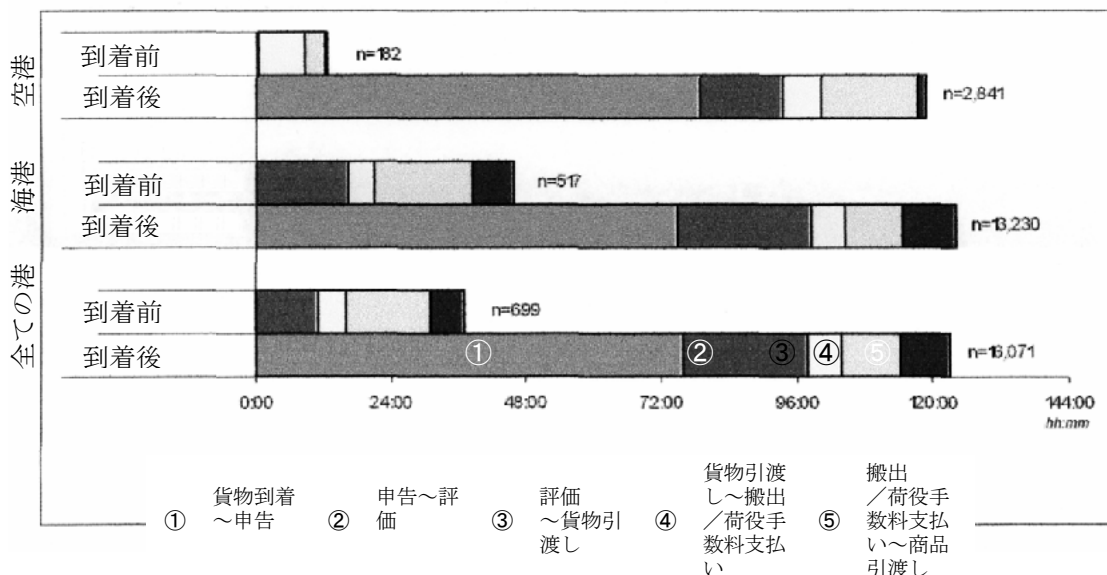
図 4：原産国別（輸入元別）所要時間



原産国別では、中国から輸入されたものが、他の全ての貨物に比べてかなり迅速に（98 時間）手続きが終わっている。ASEAN から輸入貨物は、AFTA（ASEAN 自由貿易地域）のもとで与えられているはずの優遇措置にもかかわらず、136 時間と最も遅い国・地域の一つとなっている。中国に続いて、平均所要時間が短いのは、東アジア（107 時間）と日本（113 時間）から輸入された貨物である。

しかし、空港では、東アジアからの貨物が中国からの貨物より約 14 時間分だけ所要時間が短い。それでも、中国からの貨物の所要時間は他の国々、例えば、日本（92 時間）および ASEAN（96 時間）からの貨物のそれよりかなり短い。しかし、空港を通じて入国する中国からの輸入品はほとんどないこと、および、空港で申告書が提出される東アジアからの輸入品の 60%はウエアハウジングエントリーであることは注目すべき点である。

図 5：申告の提出時期別所要時間



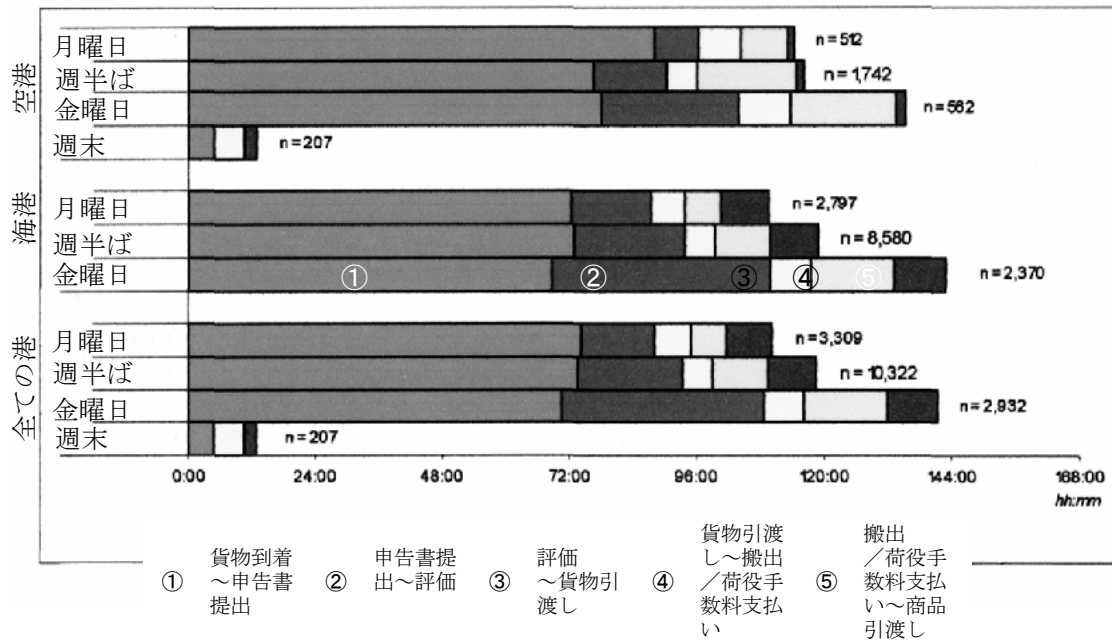
一般的に、貨物の到着前に輸入申告がされた手続き（37 時間）については、到着後に提出されたもの（123 時間）より 3 倍以上迅速に処理されている。しかしながら所要時間が短いにも関わらず、全サンプルのわずか 4%しか事前に申告されていないことは注目される点である。サンプル数としては、貨物の到着前に提出されているものは、海上貨物で 517 件、航空貨物で 182 件である。12 件の手続きを除いて、航空貨物のうち貨物の到着前に輸入申告が提出された手続きは全てウエアハウジングエントリーである。一方、海上貨物で事前に申告された手続きの 88%はコンサンプションエントリーである。よって、輸入貨物の種類や港にかかわらず、事前申告によって所要時間を短縮することが可能である。

しかし、本調査で定義したように輸入手続の処理に要する時間（import processing time）と貨物の引渡しに要する時間（release time）とは区別すべきである。前者は輸入者への貨物の引渡しを促進するための全ての手順を網羅する一方、後者は貨物の到着から輸入者への引渡しまで対象と

している。事前に申告がされた手続きでは、貨物の到着前にいくつかの税関手続き既に終了しているため、それらの貨物の所要時間が貨物の到着後に申告する手続きよりはるかに短いことは驚くに値しない。しかも、事前に申告された手続きは、輸入処理時間をさらに短くする必要はないのである。よって貨物到着前申告と到着後の申告との間の所要時間の差が、通関にかかる時間の差を反映したものか、または、単に参考とした期間中での差を反映したものなのかを調査するのが必要である。つまり前者の仮説が正しければ、貨物の到着前に輸入申告書が提出された場合には、確かに所要時間を節約することが可能である。しかし、もし後者が正しければ、貨物到着前の申告がより効率的であると結論つけることは難しい。

本調査の結果は、申告から通関許可までに要する時間は事前申告と事後申告とであまり変わらないことを示している。したがって、貨物の到着前に申告することで貨物の引渡しを迅速化することはできるが、通関にかかる処理時間自体を短縮するわけではないと言える。

図 6：提出曜日別引渡し時間



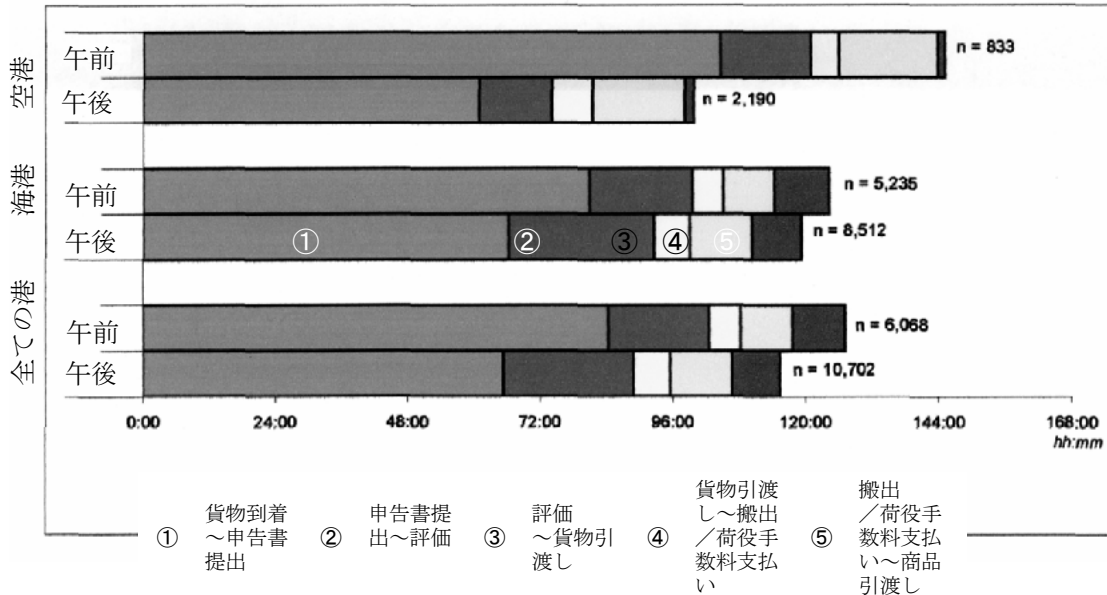
注 空港での週末の提出についてのASESRELCは、評価と搬出手数料の支払いとの間の時間を含む

申告書が提出される曜日は、全体の所要時間に多少の影響を及ぼしている。概して月曜日の提出の方が最も迅速に（110 時間）貨物が引き渡されている。所要時間は金曜日の提出が最も長い（142 時間）。しかし、空港でのみ許可されている週末の申告では、引渡し時間がかなり短くなっている（土曜日で 10 時間、日曜日で 19 時間）。サンプル数としては、週末に提出された手続きはわずか 207 件のみ（全体の 1.2%）であり、また全てがウエアハウジングエントリーである。

月曜日の提出が最も所要時間が短い要因としては、フォーマルエントリーにおいて申告から評価

までにかかる時間、若しくはウェアハウジングエントリにおいて輸入手続き手数料の事前支払いにかかる時間が短縮されていることが考えられる。

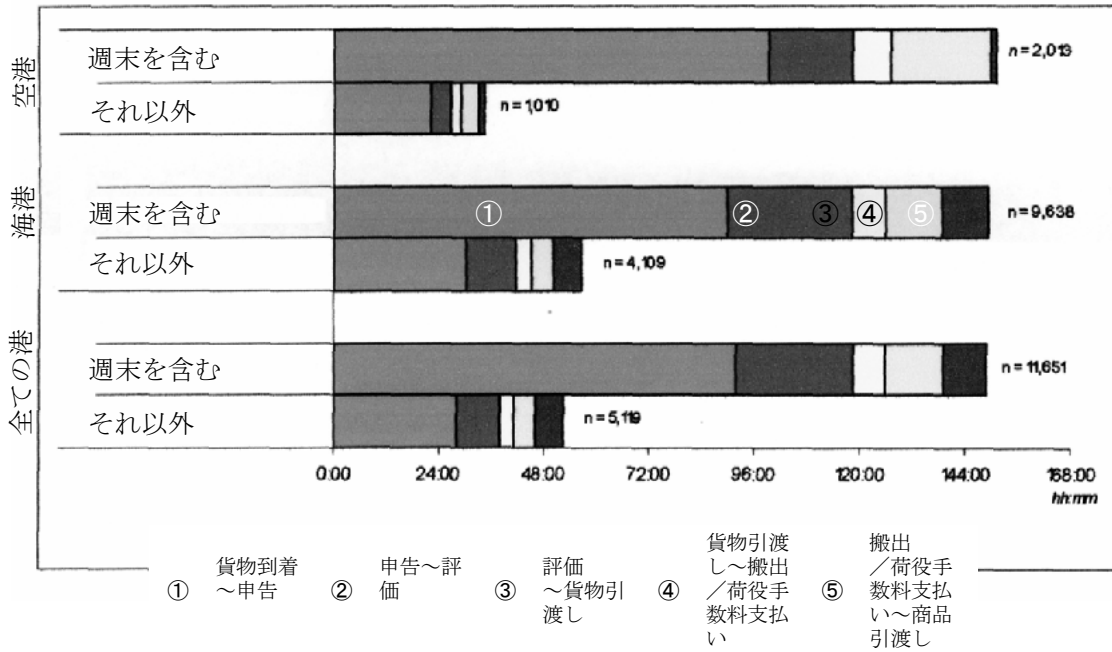
図 7：申告書の提出の時間帯別所要時間



輸入申告をする時間帯の相違は所要時間に影響を与えている。午後に提出された手続きは貨物の到着から引渡しまでに 115 時間かかり、午前に提出した場合が 127 時間かかるのに対し所要時間は短い。これら差は空港において非常に大きく、空港での手続きは午後に提出された手続きの方が午前提出のものより 46 時間 (1.9 日) 程度早く引き渡されている。海港では、午後と午前とに提出された手続きの引渡し時間の差はわずか 5 時間である。

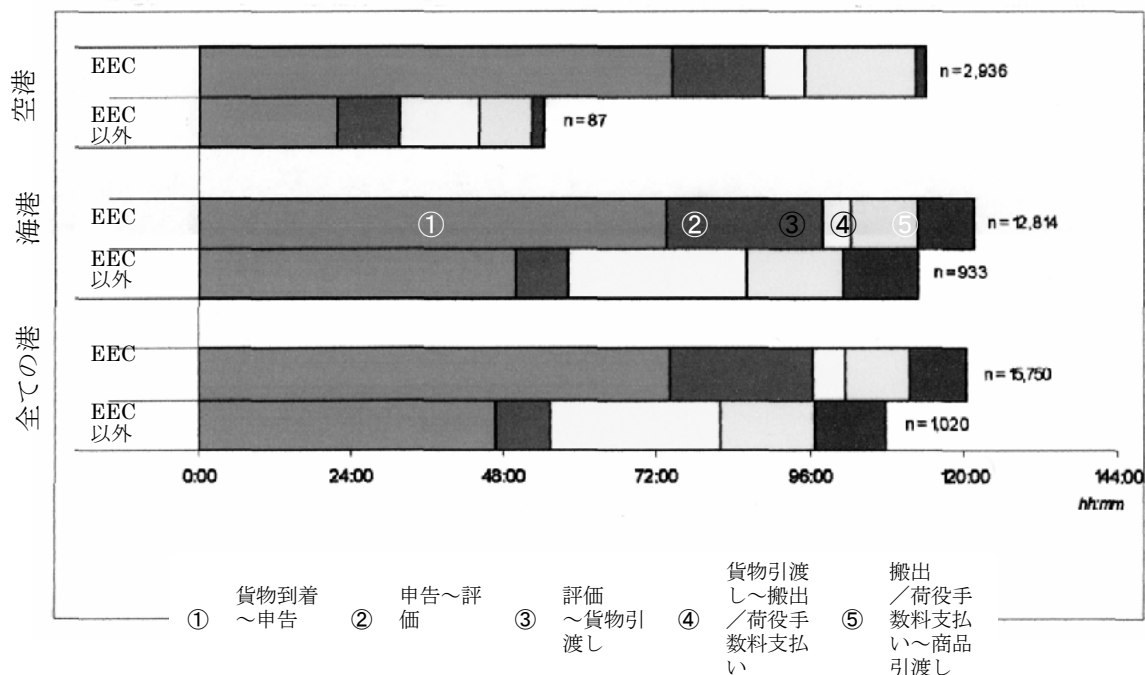
しかし、午後に申告した手続きの所要時間が短いことが税関における処理時間が短いことを意味しない。なぜなら、申告書の提出から評価にかかる所要時間および評価から通関完了までに要する時間については、実際には午後に申告書を提出した方が午前に提出した手続きより所要時間が長いからである。午後に申告書を提出した場合の手続きが短い要因としては、貨物の到着から申告書を提出するまでの時間が短いことにある。(午前に提出した手続きが 86 時間を要するのに対し、午後に提出した手続きは 67 時間を要している。

図 8：処理の日別所要時間



手続きの処理に週末を含まない場合は週末を含む場合より所要時間が短い。週末を含む場合は149時間（6.2日）を要するのに対して、含まない場合は52時間（2.2日）である。貨物の到着から申告書提出までに要する時間、申告書提出から評価までに要する時間、および評価から通関完了までに要する時間について、週末を含む手続きの方が週末を含まないものより予想通り長い時間を要している。理由としては空港では週末でも限定的に業務行われているもの、税関では平日のみに業務を行っているからである。しかし、搬出作業が24時間行われているにもかかわらず、通関完了からと貨物の引渡しまでに要する時間も週末を含む場合は含まない場合よりも2倍程度長い時間を要している。したがって、週末に税関業務を行うことは、所要時間を短くすることの方策にならないことになる。

図 9：提出の形態別引渡し時間



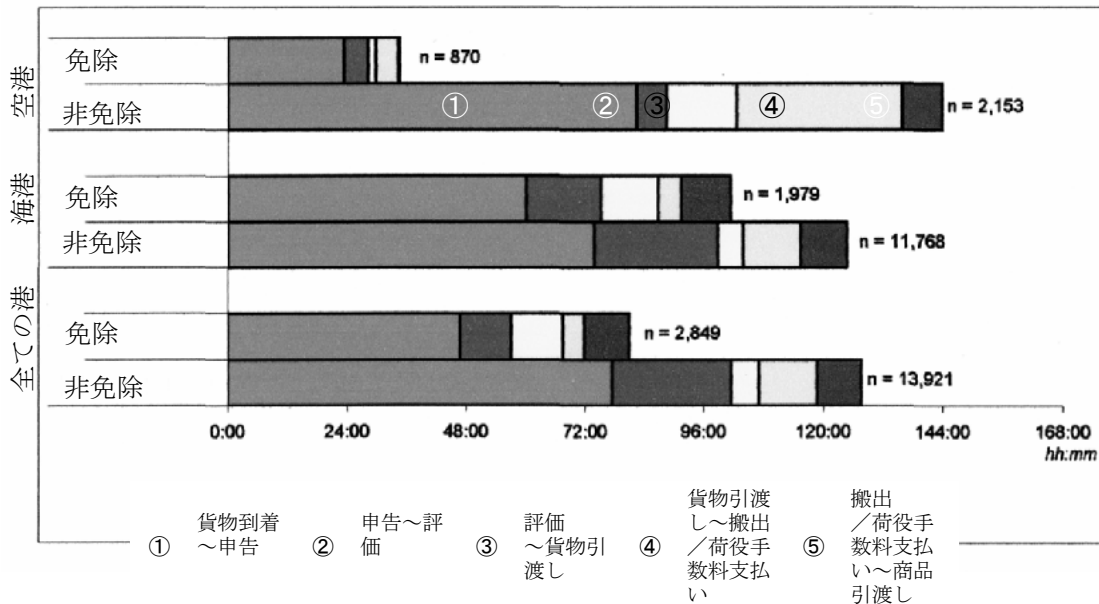
全サンプルのうち、わずか 6% (1,022 件の手続き) のみが「電子」申告とも呼ばれている EDI または DTI を通じて輸入申告がなれている。「マニュアル」申告と呼ばれる EEC を通じた申告は、海上貨物、陸上貨物の双方で依然として中心的な形態である。しかし、これらの電子申告の特徴は海上貨物と陸上貨物で異なる。海港での EEC 以外の提出は 83% がコンサンプションエントリーである一方、空港では 75% がウェアハウジングエントリーである。

電子申告によって、貨物到着から申告書の提出までの時間を短縮することが想定される。実際、EDI または DTI を通じて申告された場合には貨物の到着から申告までの所要時間が 49 時間 (2 日間) となっている一方で、EEC を通じて申告された場合は 76 時間 (3.2 日間) となっている。平均すると、電子申告では所要時間が 108 時間 (4.4 日間) である一方、マニュアルで申告された手続きでは 120 時間 (5 日間) である。また電子申告を行った場合の時間の節約は僅か半日ではあるが、マニュアルで申告された手続きの所要時間の方が、電子申告よりバラツキの幅が広いことに留意する必要がある。電子申告の長所は、所要時間が 50% 以上も短縮されている空港 (電子申告の場合：54 時間、マニュアル申告：114 時間) において更に顕著である。

しかし、電子申告において申告から評価に要する平均時間が短い (マニュアル申告：23 時間、電子申告：8 時間) 理由については明らかでない。しかしながら海港では電子申告の 935 件のうちの 681 件がスーパーグリーンレーンおよびグリーンレーンに分類された輸入貨物であるという点により説明できる可能性がある。これらのタイプの輸入貨物では申告と評価のタイミングが同時であるため、平均所要時間は短い。しかし、電子申告による所要時間がマニュアル申告の半分に以下である空港では 87 件の電子申告のうちの 71 件がレッドレーンであった。にもかかわらず、申告か

ら評価にかかる時間の平均は、マニュアル申告では 16 時間であったのに対し、電子申告ではわずか 13 時間となっている。

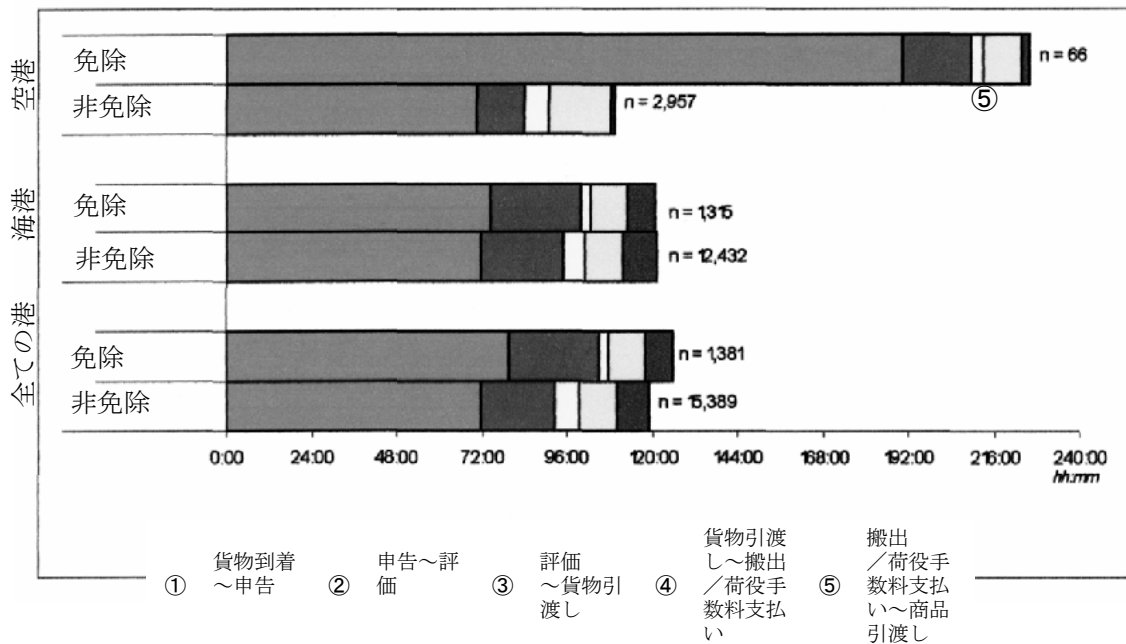
図 10：関税の状況別引渡し時間



関税が免除された輸入貨物は、免税証明書を得る際の、または適用された関税を支払う際の容易さに応じて所要時間が、非免税輸入品に比べて長くなったり短くなったりしている。本調査は、関税が免除された輸入貨物で、貨物の到着から申告にかかった時間が短ければ、つまり非免税品では 70 時間かかるのに対して免税貨物では 50 時間であるため、免税証明書の取得も手間ではないことを示唆している。免税証明書は、申告前に取得される。税金の支払いも同様である。加えて、免税輸入貨物の方が非免税貨物より迅速に評価されている（非免税：24 時間、免税：11 時間）。しかし、驚くべきことに、関税免除輸入貨物が評価から通関許可までに約 11 時間かかる一方で、非免税貨物はわずか 5 時間なのである。これについて考えられる説明としては、免税輸入品では電子通関、つまり OLRs に先行する支払い額の照合がない場合、duty stop を手作業で解除しなければならぬため、遅れが生じるというものである。

にもかかわらず、関税免除輸入貨物の平均所要時間の方が非免税輸入貨物のものより 46 時間（約 2 日間）短くなっている。空港では、所要時間の差ははるかに大きく、非免税輸入品の 143 時間に対して免税では 34 時間である。

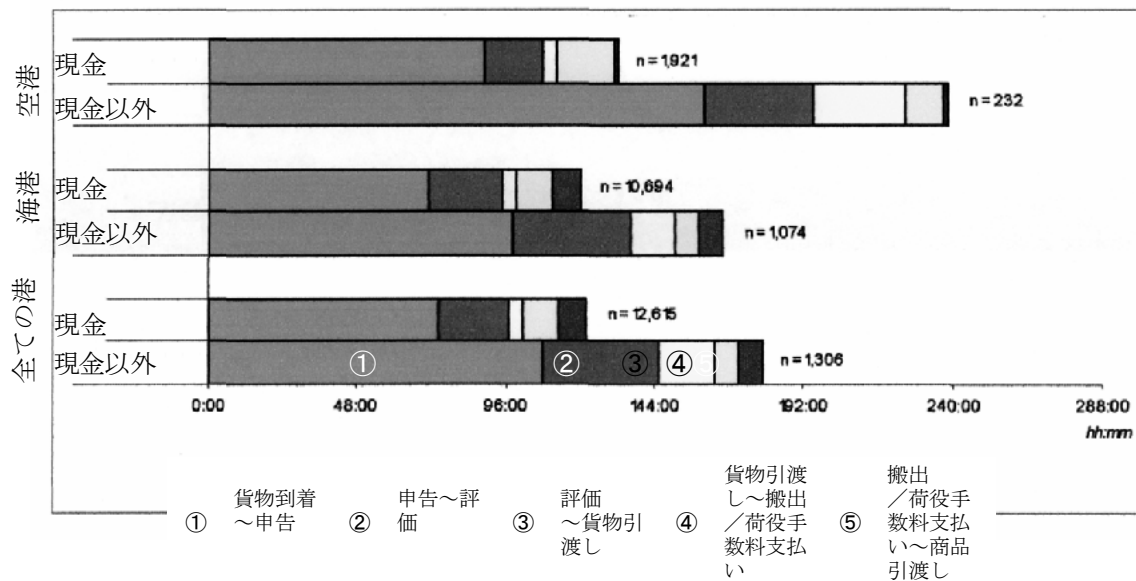
図 11：付加価値税の状況別所要時間



関税免除の場合の考察とは対照的に、付加価値税免除の輸入品は非免除のものより所要時間が長くなる傾向にあり、非免除の輸入品では119時間を要するのに対して免除の輸入品では126時間を要している。空港においては所要時間の差は更に顕著であり、非免除の輸入品では110時間を要するのに対して免除の場合は226時間である。この差は輸入申告が提出される前に財務省 (Dept. of Finance) から付加価値税免除の保証を確保する必要があるためと考えられる。よって、付加価値税が免除された輸入品は申告書提出までに長い時間がかかり、非免除が73時間を要するのに対して81時間を要している。

現金支払いとは、公認銀行 (AAB) への最終支払いの送金、L/C の開設を促進するために行われる前支払い、および Collection Division への5千ペソ未満の追加支払いを指す。一方、非現金支払いには、財務省によって発行された税額控除、政府による輸入に対してのみ適用される延払い、財務省の Mabuhay Lane および歳入局によって発行された税金免除、および、評価の問題のために試験的に引き渡された商品に対して発行された現金借用証書が含まれる。

図 12：支払いの形態別所要時間



関税および諸税を現金払いした輸入手続きの所要時間は短く、現金払いした輸入手続きの平均所要時間は、非現金での 179 時間に対して 122 時間である。所要時間の違いは、貨物の到着から申告書の提出までに要する時間の差を部分的に反映している。(すなわち、現金支払いでは所要時間が 75 時間である一方、非現金では 113 時間を要している)。非現金払いの手続きで長時間を要している要因としては、税金を非現金支払いするために必要な書類を確保することに時間を費やした可能性がある。また現在までのところ、非現金支払いのための許可の確認/発行は、他の政府機関を巻き込んだ手作業で処理されている。

この時間差の更なる原因として考えられるのが、非現金払いの輸入手続きの方が評価から通関完了までに要する時間が長いという点である。評価から通関完了までに、現金支払いの輸入では 5 時間であるのに対し、非現金では 19 時間を要している。この差は、現金支払いしか受け付けられない現行の支払いシステムの限界に寄因している可能性がある。非現金支払いの詳細は、引渡しのメッセージが特定の輸入品に対して作成される前に、マニュアルで符号化し、ACOS システムにアップロードしなければならず、そのため、遅れが生じている。もし支払いシステムが高性能のものに更新されれば、新システムはこの差を埋め、非現金での輸入品のより早期の引渡しを促進すると思われる。

要約すると、全ての属性について、調査結果が事前に予想された結果と一致している訳ではないものの、引渡し時間に対してある程度の影響を及ぼしていることが確認された。いくつかの結果は海港と空港の両方に適用されるが、それ以外の結果は海港と空港の間の作業環境の差を際立たせるものとなっている。以下では、各港毎に処理時間をさらに細かく検討していく。