

総合物流施策推進プログラム

総合物流施策推進会議

目 次

1	グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現	1
(1)	アジアにおける広域的な物流環境の改善	1
(2)	効率的でシームレスな物流網の構築	2
(3)	貿易手続や物流管理のIT化と国際的情報連携の構築	7
(4)	セキュリティ確保と物流効率化の両立	8
2	環境負荷の少ない物流の実現等	9
(1)	輸送モードごとの総合的な対策	9
(2)	モーダルシフトを含めた輸送の効率化	11
(3)	低環境負荷の港湾・物流システムの構築	13
(4)	環境負荷低減に資する技術開発	13
(5)	都市内物流の効率化	13
(6)	社会全体での物流の低炭素化の推進	14
(7)	効率的な静脈物流の構築	15
3	安全・確実な物流の確保等	15
(1)	安全・確実な物流の確保	15
(2)	人材育成・確保と労働環境の整備	19
(3)	物流に係る取引の適正化	19

総合物流施策推進プログラム

今後の物流施策を総合的・一体的に推進するための目標である、

- 1 グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現
- 2 環境負荷の少ない物流の実現等
- 3 安全・確実な物流の確保等

の3点を達成するための施策を以下で体系的に掲げることとする。

総合的・一体的な物流施策の推進に当たっては、関係方面の連携・協働により、当面、次に掲げる施策の推進を図ることとする。また、これらの施策に加えて、今後推進すべき物流施策の基本的方向性に基づき、逐次、物流を取り巻く課題を解決するための施策の具体化を図り、その推進を図ることとする。

1 グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現

(1) アジアにおける広域的な物流環境の改善

内外を通じたシームレスな物流の確保

内外を通じたシームレスな物流を確保するため、国際複合一貫輸送の一層の高度化に取り組む。このため、産官学の連携により、ドア・ツー・ドアの貨物の具体的な流れについて詳細なモニターを行い、内外におけるリードタイム、手続等における具体的な課題を抽出・検討・対応するP D C A方式の取組みを推進する。

また、国際物流は、国内と海外がシームレスにつながる事が重要であるため、国内区間における対応に加え、アジア域内における広域的な物流環境の改善を進める。特に、アジア諸国との連携に重点的に取り組むこととし、日中韓物流大臣会合、日ASEAN交通大臣会合、国際物流競争力パートナーシップ会議の枠組みにおける取組みを充実させるとともに、中国、ASEAN等との間での二国間の政策対話を進めることにより、ハード・ソフトの両面から広域的な物流環境の改善に取り組む。

具体的には、アジア域内の主要都市・産業集積を結ぶ主要国際ルートについて、域内外政府と協力・協調し、ハード・ソフトの両面から広域的な物流環境の改善に取り組む。その取組みの一環として、主流である域内トラック輸送や、国際フェリー、RORO船¹等を活用した海陸一貫輸送、空陸一貫輸送のサービス向上に加え、鉄道と海運の一貫輸送(Sea & Rail、Rail-Sea-Rail)や海上と航空の一貫輸送(Sea & Air)を推進する。また、効率的な物流の戦略立案や管理、現場実務を遂行できる人材育成を支援するほか、我が国における各種制度・現場実務等を参考としつつ、

¹ RORO船：Roll on/Roll off 船の略。荷役にクレーンを使わず、貨物をトラックやトレーラシャーシごと積み込む方式の貨物船。

効率的かつ高品質な物流サービスの提供を実現できる環境づくりを支援するため、人材育成や関連する体制整備を含むキャパシティビルディングを図るとともに、各種制度改善を支援することにより、海外における生産拠点となるアジア諸国の物流サービスのレベルを向上させる。

【国土交通省、経済産業省】【平成 21 年度以降継続実施】

国際複合一貫輸送網の構築

経済のグローバル化の進展やアジア地域の急速な発展により、急増する中国を中心とした東アジアの物流に関し、立地環境等において優位性のある地域を中心とした迅速かつ低廉な輸送物流体系を戦略的に構築するため、国際複合一貫輸送のためのターミナル整備等を行う。また、ロシア経済の発展により、我が国との間の輸送需要の増大が見込まれており、シベリア鉄道を始めとするロシア国内の鉄道輸送網の活用による日本から欧州方面への物流拡大も視野に入れ、新しい環日本海圏の複合一貫輸送網の強化のための検討を行う。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

(2) 効率的でシームレスな物流網の構築

港湾を核としたシームレス物流網の形成

・スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化

平成 22 年度までにアジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準(港湾コストの約 3 割低減、リードタイムの 1 日程度への短縮) の実現を目標として、京浜港、伊勢湾、阪神港において官民連携のもとで、岸壁の延長がおおむね 1,000m 以上であり効率的な運営を行う次世代高規格コンテナターミナルの整備、港湾関連手続の情報化の推進等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を推進する。また、物流高度化・効率化を支援するため、スーパー中枢港湾等において、コンテナターミナルの機能を強化・補完する、高度で大規模な臨海部物流拠点を形成する。平成 21 年度から、港湾を核とした物流を総合的に改革していく先導的な官民協働プロジェクトを推進するためのコンテナ物流の総合的集中改革プログラムを推進する。なお、内航フィーダー輸送網の強化に向けて、内航コンテナ船の外貿バースへの直付けに係る関係者の合意形成や、外・内貿ターミナルの連携にも取り組んでいく。

また、我が国の国際競争力強化の見地から、スーパー中枢港湾の管理運営に係る効果的な支援の在り方についても検討を行う。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

- ・コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進

スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化の一環として、国の関係機関、経済団体、港湾関係者等と協働して、港湾のCYゲートの時間外（夜間早朝帯）の有効活用、内航フィーダー・バージ輸送、海上コンテナ鉄道輸送等に関するモデル事業を実施し、コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降実施】

- ・大型船舶に適切に対応するための産業港湾インフラの刷新

我が国の産業や国民生活を支えるバルク貨物等について、今後中長期的にわたり安定的かつ低廉な輸送を可能とする。

また、バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾において、民間による一体的な埠頭運営を行うとともに、隣接する臨海部産業との連携を強化する「臨海部産業エリア」を形成し、埠頭の機能を高度化することによって、産業物流の効率化を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

- ・港湾手続の効率化等港湾サービスの高度化や港湾行政の広域連携の推進

平成 20 年 10 月に稼働したシングルウィンドウに港湾管理者の手続を追加し（平成 21 年 10 月以降）輸出入・港湾関連手続の電子化・一元化を推進するとともに、更なる利便性の向上を図る。また、京浜港や阪神港における港湾行政の広域連携を推進する。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

空港の物流機能の向上等

- ・航空貨物ネットワークの拡充

平成 19 年 8 月以降、韓国、タイ、マカオ、香港、ベトナム、マレーシア、シンガポール及びカナダとの間で航空自由化に合意したことに続き、他のアジア各国との間でも、同様の航空自由化に合意できるように努める。また、欧米等とも、各国の個別事情を踏まえて、公平・平等の確保等の様々な課題に対処しつつ航空自由化を推進する。

その中で、航空貨物の需要変動性・片荷性に対応した輸送スペースの弾力的供給を実現するため、貨物便の運航自由化等、環境整備も進める。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

・首都圏空港の物流機能拡充

成田国際空港の北伸事業及び羽田空港の再拡張事業を推進するとともに、成田・羽田両空港の一体的活用を通じた首都圏全体の物流機能の最大化・24 時間化を実現する。併せて、空港貨物地区等の混雑緩和、空港周辺の物流関連施設との有機的連携、成田・羽田間の物流円滑化等を推進する。

また、首都圏の空港容量はおおむね 10 年後には再び満杯になることが予想されていることから、首都圏空港の更なる容量拡大・機能強化について検討を実施していく。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

・関西国際空港の国際物流機能の強化

アジア発着貨物を中心に、国際トランジット貨物の戦略的誘致、深夜貨物便ネットワークの拡充、海上輸送との連携、低コスト化等により、国際物流機能の強化を図る。

また、関空を核とした国際物流の活性化を図るため、完全 24 時間空港である同空港の特性を最大限活かし、農産物等の深夜貨物便に適した貨物の発掘を官民一体となって推進するとともに、大阪ベイエリアを始めとする関西圏における物流拠点形成との連携方策の検討に積極的に取り組む。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

・中部国際空港の利活用の推進

日本経済をリードする中部圏のものづくり産業の活力と継続的発展のため、深夜貨物便を含めた国際ネットワークの拡充、新規航空貨物の開拓、総合保税地域²を活用した物流機能の高度化等により、中部国際空港の利活用を推進する。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

・成田・羽田の物流円滑化

成田・羽田に関しては、成田国際空港の北伸事業や羽田空港の再拡張事業等によ

² 総合保税地域：保税蔵置場、保税工場、保税展示場の機能を併せ持った保税地域。

る空港容量拡大を踏まえ、以下の取組みを推進する。

成田国際空港については、空港内の国際物流機能の向上、空港内のボトルネック解消、空港ゲートの管理・運用システムの高度化、空港アクセスの改善を図る。

羽田空港については、空港内の国際物流機能の拡充、国際線地区貨物ターミナルの管理・運用システムの高度化、空港周辺地域の物流機能の一体的強化、空港アクセスの改善を図る。

また、成田・羽田両空港の有機的連携方策として、両空港間の効率的な貨物輸送体制の構築、物流拠点ターミナル機能の整備を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

・航空貨物輸送におけるインタクト輸送³の活用

航空貨物輸送におけるインタクト輸送について、コスト面等の課題に留意しつつ、その活用の在り方を検討する。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

基幹ネットワークの整備

物流の効率化と産業立地等に資するサービスの高い交通ネットワークの構築のために、国・地方を支える高規格幹線道路を始めとした基幹ネットワークの整備のうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備や国際物流基幹ネットワーク上に存在する国際コンテナ通行支障区間の早期解消等に重点をおいて整備を推進する。さらに、国際物流基幹ネットワークの利用促進に向けて課題を整理しその解決に取り組むとともに、効果的な料金施策等による既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上

環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進するため、貨物列車長編成化の整備（待避線延伸等）等、輸送力増強のためのインフラ整備や、輸送機材強化・更新等による輸送能力の拡大、31 フィート、20 フィート、40 フィート等の大型コンテナ取扱駅の拡充、及び、鉄道貨物駅の E & S⁴化、入換

³ インタクト輸送：航空機へ搭載する貨物を荷主又はフォワーダー（利用運送事業者）施設からULD（Unit Load Device、航空貨物運送用パレット）単位に梱包された状態で運搬し積み込むこと。また、航空機から荷下ろしされた貨物をULD単位に梱包されたままフォワーダー又は荷主の施設へ引き渡すこと。

⁴ E & S：Effective & Speedy Container Handling System（着発線荷役方式）の略。貨物駅でコンテナを本線上の列車が

の効率化等、駅設備の近代化を推進する。また、平成 20 年 4 月の J R 貨物の予約制度の変更等により、輸送枠の取消しの大幅な減少等が図られたところであるが、その定着及び確保したスペースの有効活用を進めるとともに、引き続き、I T - F R E N S（貨物列車の予約の管理と申込の最適化を行うシステム）の活用等により積載率の向上を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

内航海運、フェリーの競争力強化

船舶の老朽化、船員の高齢化等の問題を抱える内航海運や、他モードに対するコスト競争力強化が課題となっているフェリーの活性化を図るため、共有建造制度⁵を活用した環境性能の高い船舶への代替建造等の促進、運航の効率化・高度化、サービス向上に向けた取組みへの支援、就航率の向上等のための港湾整備を行う。また、小規模海運事業者同士が、合併等を行わずに船舶管理会社を設立し、一括した船舶管理を行うなどのいわゆるグループ化等の推進により、関係者と十分な調整をしながら国内海運業の構造改革を推進し、産業競争力の強化を図る。併せて、静脈貨物の扱い等の検討や、内航フィーダーに関するモデル事業の実施により、内航フィーダー輸送の充実を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

ロットの大きさに応じたコンテナ輸送の検討

東アジアとの国際物流の増加に対応し、近距離の国際物流において利用が増加しつつある多頻度・小ロット輸送に適した 12 フィートコンテナについて、日中韓での標準化を進めるなどにより、Sea & Rail、Rail-Sea-Rail サービスを推進する。国際背高コンテナを始めとする国際海上コンテナの輸送に対応した貨車（100 系コンテナ貨車）や設備の導入促進を行い、20 フィート、40 フィート等の国際海上コンテナを活用した海陸一貫輸送の利用拡大を図る。また、40 フィート・45 フィートコンテナの国内輸送については、全ての国内輸送モードで、需要に応じて輸送手段の在り方について検討する。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

物流資材の標準化

ら積み卸しする方式。

⁵ 共有建造制度：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）と海運事業者が費用を分担して国内旅客船及び内航貨物船を共同で建造し、共有する制度。海運事業者は機構の分担した建造費用について一定期間使用料を支払い、共有期間満了後、残額を買い取るにより、所有権が海運事業者に移転することとなる。

物流資材については、欧州、米国等で広く流通している規格があり、日本の規格が輸出入荷役において一貫した物流のネックとなることがあるため、グローバルに流通しやすい規格に近づけることが望ましい。また、東アジアにおいて、コンテナ、パレット、クレート等、物流資材の標準化及びリターナブル化に向けて検討する。

【経済産業省、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

ロジスティクス・ハブの形成

物流効率化に資する高機能な物流施設の整備を推進するため、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）の活用により、国際拠点港湾・空港及びその周辺、あるいは高速道路等の I C ・鉄道貨物駅周辺等の物流結節点において、在庫管理⁶、流通加工⁷、クロスドック機能⁸といった高度の物流サービスの提供が可能な物流施設の整備を促進し、サードパーティロジスティクス（3PL）⁹の推進、環境負荷の低減、地域の活性化を図る。

また、高速道路 I C 近郊等の区域において、当該都市の需要に応じた集配、保管等の機能に加え、当該都市と他の地域との地域間流動物資の集散の機能を併せて有する物流拠点について、「流通業務市街地の整備に関する法律」（流市法）による流通業務団地等及び土地区画整理事業による整備を促進し、適切な物流施設の配置と供給を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

（3）貿易手続や物流管理の I T 化と国際的情報連携の構築

各種手続を含む簡易化・電子化の促進

平成 20 年 10 月に稼働したシングルウィンドウに港湾管理者の手続を追加し（平成 21 年 10 月以降）輸出入・港湾関連手続の電子化・一元化を推進するとともに、更なる利便性の向上を図る。

⁶ 在庫管理：物流事業者が取引企業のニーズに応じて在庫管理を行うこと。Vender Managed Inventory（納入業者側が納入先であるメーカーや小売店に代わって在庫を管理し、必要に応じて部品や製品の自動補充をすること）等の例が増加している。保税地域内の施設で VMI を行えば、輸入時ではなく、補充のための出庫時において関税納付することになり、キャッシュフロー上のメリットがある。

⁷ 流通加工：入庫した貨物に対し、検品・ラベル貼り・値札付け・組み立て・箱詰め・梱包・方面別仕分け等を行うこと。

⁸ クロスドック機能：入庫した貨物を保管することなく、迅速に顧客あるいは受荷主別に仕分け、配送車両や船舶・航空機に積替えること。

⁹ サードパーティロジスティクス（3PL）：荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築について包括的に受託し、実行すること。

また、サプライチェーンマネジメント¹⁰の高度化に対応した高品質な物流サービスを提供するとともに、航空貨物輸送におけるオペレーションの効率化を実現するため、航空貨物情報（個品情報、通関情報、セキュリティ情報等）の電子化及び関係者間での共有化を推進する。具体的には、RFID（Radio Frequency Identification）¹¹（ICタグ）技術の活用による航空物流システムの高度化及びサプライチェーン全体への体系的かつ効果的な普及に向けて、タグ規格の国際標準化、タグ情報の取得・管理手法の改善、事業者間・モード間の互換性向上等を図る。また、IATA（国際航空運送協会）によるeフレート¹²の実施等により、航空貨物輸送分野におけるペーパーレス化を推進する。

【国土交通省、経済産業省】【平成21年度以降継続実施】

各種情報の有効活用

海上交通の安全性の向上と物流の円滑化・効率化を促進するため、AIS（船舶自動識別装置）情報及び各種港湾関係情報等の有効活用を図る。

【国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

物流に係る統計データの蓄積

効率的で環境にも十分配慮した貨物輸送体系や輸送施設整備計画を検討するためには、全国の貨物流動について、真の発着地、産業活動と貨物流動との関連等を把握できる「全国貨物純流動調査」、及び主要都市圏における「物資流動調査」を引き続き実施し、統計データの蓄積を図る。また、海上・航空貨物についても、国際・国内流動状況、品目等に関する統計データの整備及び提供を継続的に実施する。

このほか、アジア等における共通のデータベースの活用について検討する。

【国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

（４）セキュリティ確保と物流効率化の両立

航空輸送等の保安対策の徹底

¹⁰ サプライチェーンマネジメント：商品供給に関するすべての企業連鎖を統合管理し、その全体最適化を図ること。原材料調達から生産、販売までを一貫したシステムとしてとらえ、消費者の購買情報を関係者が共有し、在庫の削減、リードタイムの短縮、適時・適量の商品供給等の実現を目指すこと。

¹¹ RFID（Radio Frequency Identification）：アンテナ、コントローラ、無線ICタグから構成される、無線通信によってデータ交信することができる自動認識技術。

¹² eフレート：国際航空貨物輸送に付随する書類の電子化。当面はPaper Free（ペーパーフリー）の環境を平成22年末までに整えることを目指す。

K S / R A (Known Shipper / Regulated Agent) 制度¹³等を活用し、高いセキュリティ・レベルを維持しつつ、物流の円滑化を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

グローバル・サプライチェーンを可視化する企業間情報連携基盤の構築

企業のグローバル・サプライチェーン上の受荷主・発荷主・物流事業者等の関係者が、電子タグやバーコード等の各種データキャリアや国際標準化された貨物識別番号（UCR）を用いて貨物の位置情報を共有し、更なるセキュリティ確保と物流効率化を可能とする企業間情報連携基盤の構築について、検討や実証を進める。

【経済産業省】【平成 21～23 年度】

2 環境負荷の少ない物流の実現等

(1) 輸送モードごとの総合的な対策

クール SHIPPING (海運分野の低炭素化) の推進

国際海運からのCO₂排出量を大幅に削減する省エネ技術の開発・国際標準化(高効率船舶(CO₂の30%削減を目標)の技術開発等)や、共有建造制度を活用したスーパーエコシップ(SES)¹⁴を始めとする環境性能の高い船舶の建造促進、船舶の特別償却制度等を通じ、船舶の代替建造・改良・改造を促進するとともに、省エネ運航を推進することにより、海運分野におけるCO₂排出量削減を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

トラック輸送の総合的な対策

トラック輸送によるNO_x・PMやCO₂排出等の環境負荷の低減に向けて継続的に取り組んでいくことが事業活動上極めて重要であることから、低公害車・低燃費車・省エネ機器導入の補助制度、(株)日本政策金融公庫による低利融資制度、自動

¹³ K S / R A (Known Shipper / Regulated Agent) 制度：航空機に搭載する航空貨物について、ICAO国際標準等に基づき、高いセキュリティ・レベルを維持しつつ、物流の円滑化を図るため、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。この制度において、適切な保安措置が実施できる航空貨物利用運送事業者又は航空運送代理店業者を国土交通省航空局長が「特定航空貨物利用運送事業者」又は「特定航空運送代理店業者」として認定。

¹⁴ スーパーエコシップ(SES)：電気推進システムを採用し、二酸化炭素や窒素酸化物の削減及び燃費の削減に資する優れた環境性能と経済性を有する次世代内航船。

車グリーン税制（排出ガス性能等が優れた環境負荷の小さい自動車に係る自動車税及び自動車取得税に関する特例措置、環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税・自動車取得税の時限的減免等の自動車税制に係る環境への負荷の低減に資するための見直し）次世代自動車導入加速モデル事業の実施等により、貨物車の低燃費化・低公害化を促進する。また、エコドライブ等による省エネに向けた運行の効率化を図る。さらに、トラックの大型化、積載率の向上、共同輸配送、自営転換を促進すること等により、トラック輸送の効率化を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

低炭素型物流の実現に向けた道路整備

環状道路やバイパス道路の整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を推進するとともに、地球温暖化対策等の観点から、E T C¹⁵を活用しつつ、効果的な料金施策やスマートインターチェンジの増設等の既存ストックの効率的活用を図り、環境負荷の低減を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

I T S の推進

カーナビ、道路交通情報システム（V I C S）¹⁶やE T C、プローブ技術¹⁷、先進安全自動車（A S V）¹⁸等の活用や組み合わせによる多様なI T S（高度道路交通システム）サービスを実現する次世代の車載器やそれに対応した車両・設備の整備・活用を図り、交通流の円滑化や安全運転の支援、物流の効率化を推進する。

また、幹線物流の抜本的なC O₂排出量削減のため、自立走行制御技術や車車間通信技術等の研究開発を行うとともに、これらを利用した隊列走行の実証実験を行う。

【国土交通省、総務省、経済産業省】【平成 21 年度以降継続実施】

次世代低公害車等の技術開発の実施

¹⁵ E T C : Electronic Toll Collection System（自動料金収受システム）の略。車両に設置されたE T C車載器と有料道路の料金所に設置された路側機との無線通信により、車両を停止することなく通行料金を支払うシステムであり、I T S（高度道路交通システム）の一つ。

¹⁶ V I C S : Vehicle Information and Communication System（道路交通情報通信システム）の略。渋滞や交通規制等の道路交通情報を、車に搭載させたカーナビゲーションシステム等を通じて、画面により表示できるシステム。

¹⁷ プローブ技術：自動車を触覚、探針（Probe）とみなし、自動車がセンシングするデータを収集し、入力データとして活用する技術。

¹⁸ 先進安全自動車（A S V）: エレクトロニクス技術等の新技術を利用してドライバーの安全運転を支援する装置を搭載した自動車。

次世代の運輸エネルギーを利用し、また、環境性能を格段に向上させた次世代低公害車（大型トラック等）の開発・実用化を促進するとともに、高効率船舶に係る技術開発、世界への普及の推進等、環境性能の高い船舶の普及促進を図る。また、ハンドリングの効率化、輸送品質の向上、環境負荷の低減等の観点から、新たな航空貨物輸送機材（コンテナ、パレット、地上支援機材等）の設計・開発・導入、荷役機械に係る技術開発により、物流システムのイノベーションを促進する。

【国土交通省、経済産業省】【平成 21 年度以降継続実施】

輸送モード間の公平な競争条件の確保

景気低迷や高速道路料金引き下げ等の諸状況にかんがみ、コスト競争力が低下している内航海運・フェリー業界については、共有建造制度を活用した環境性能の高い船舶への代替建造等の促進や、運航の効率化・高度化、サービス向上に向けた取り組みへの支援を行うことにより、活性化を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

(2) モーダルシフトを含めた輸送の効率化

荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善

グリーン物流パートナーシップ会議¹⁹の活用により、モーダルシフトを含めた輸送の効率化のための荷主と物流事業者の協働による取り組みを支援するとともに、「多様な関係者の連携による物流連携効率化推進事業」の活用により、物流拠点の内外や都市内等、物流が輻輳した地域におけるルール形成等、各地域の実状に応じた物流効率化の取り組みやモーダルシフトを支援していく。

また、JR 貨物と利用運送事業者の連携強化により、JR 貨物の輸送力の一層の活用を図るとともに、輸送障害時の対応体制の確保を推進する。さらに、一般消費者を含めて環境にやさしい鉄道貨物輸送の認知度向上を図るエコレールマーク²⁰の制度を通じて、モーダルシフトを推進するほか、機関車の省エネ化を促進する。

内航海運（RORO 船等）・フェリー等についても同様に、エコシップマーク²¹の

¹⁹ グリーン物流パートナーシップ会議：物流部門でのCO₂の一層の削減を図るため、荷主と物流事業者の連携・協働により、モーダルシフト、共同輸配送、拠点集約等、施策の幅を広げ、中小企業を含めた裾野の広い取組拡大を図るため、平成 17 年 4 月に正式発足した会議体。現在、荷主、物流事業者、地方公共団体、シンクタンク、有識者等 3,000 を超える会員登録がある。同会議の下に、「政策企画委員会」、「事業推進委員会」を設置し、本格的活動を推進。

²⁰ エコレールマーク：鉄道貨物輸送による環境負荷低減に取り組む企業及び商品等を認定し、商品等エコレールマークを表示することを通じて鉄道を利用したモーダルシフトのアピールを行う。

²¹ エコシップマーク：海上輸送へのモーダルシフトに貢献する荷主企業及び物流事業者を選定し、エコシップマークの使用を認めること等を通じて船舶を利用したモーダルシフトのアピールを行う。

活用、インターネットを活用した航路網やサービス内容に関する情報提供等により、荷主企業及び物流事業者が環境負荷が少なく省エネ・CO₂削減に効果のある内航海運・フェリー等を利用するよう働きかけを行っていくこと等を通じ、輸送力の一層の活用を図る。併せて、輸送品質向上の工夫を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

積替拠点における物流の効率化

荷役作業の効率化を図るため、鉄道貨物駅の設備の近代化を推進するとともに、複数モード間における海上コンテナ等の積み替えを円滑に行うため、港湾内の積替え施設の整備、道路と鉄道の交通結節点における改善事業を推進し、効率的な鉄道へのモーダルシフトを図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷軽減に資する物流施設の整備

グリーン物流パートナーシップ会議の枠組み等において、トラックの大型化、積載率の向上、共同輸配送、自営転換を促進すること等により、トラック輸送の効率化を図る。特に、今後、更なる環境負荷低減を実現するために、共同輸配送をさらに広範囲で活用すべく、荷主企業同士の連携も進める。

また、物流総合効率化法の活用により、高速道路IC周辺、臨港地区、鉄道貨物駅周辺等に輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷低減に資する物流施設の立地を促進する。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

省エネ法の特定荷主及び特定運送事業者の支援並びに省エネ法スキームの活用等

省エネ法により、5年間で年平均1%以上のエネルギー原単位の改善が特定荷主や特定輸送事業者に求められ、CO₂排出量削減の取組みを検討しようとする機運が高まっていることから、引き続き、荷主と物流事業者の企業単位での省エネの取組みを促進していく。

【経済産業省、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

資源ロスの少ない資材の普及

通い容器等の規格の標準化とその普及を促進するとともに、これらの効率的管理・回収システムを構築する。

【農林水産省】【平成 21 年度以降継続実施】

(3) 低環境負荷の港湾・物流システムの構築

陸海を結ぶ物流の結節点である港湾において、多様な主体と連携し、モーダルシフトの促進や内陸部物流拠点の活用等、環境負荷の小さい物流体系の構築や係船・荷役等、港湾の諸活動からの温室効果ガスの排出抑制等の促進を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

(4) 環境負荷低減に資する技術開発

我が国の主要な幹線物流に関して、ITS 技術等により効率的な物流システムの構築やCO₂排出量の削減に取り組むため、具体的なニーズや実現可能性を踏まえた検討を進める。

【国土交通省、経済産業省、総務省】【平成 21 年度以降継続実施】

(5) 都市内物流の効率化

交通流対策の推進

交通の円滑化及び環境負荷の低減を図るため、環状道路等幹線道路ネットワークの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消、高速道路の多様で弾力的な料金施策、信号制御の高度化等の対策を推進する。また、ITSの推進として、VICS、新交通管理システム(UTMS)²²の整備を推進するとともに、高精度な道路交通情報の提供、経路誘導、車両の運行管理等に取り組む。さらに、信号機や交通管制システムの高度化、交差点改良等の交通安全施設等の整備を促進する。

【警察庁、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

より良好な駐車秩序の確立

交通渋滞の緩和や環境負荷の低減を図るため、荷捌き施設等の整備、効果的な車

²² 新交通管理システム(UTMS): ITを活用し、高度交通管制システムを中核に、リアルタイムな交通情報の提供、安全運転支援、旅客・物流の効率化、歩行者支援等を図るシステム。

線運用、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り、積極的な広報啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

【警察庁、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

関係者の協働・連携に基づいた都市内物流の効率化に向けた取組みの促進

都市内物流対策に取り組むにあたり、関係者でコンセンサスを形成し、対策を創生するプロセスが重要である。

物流が輻輳する商店街や商業施設・高層ビル等が集積する地域において、「多様な関係者の連携による物流連携効率化推進事業」により、路外荷捌きスペースの確保、共同集配等を行うための地域毎の事情に応じた支援を行うとともに、物流総合効率化法の適用対象となる特定流通業務施設（共同上屋）の基準の見直し、物流施設に限らず都市部における大規模な建物・施設の設計・配置における当初からの物流への配慮等により、物流システムのトータルな視点での改善を支援していく。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

卸売市場施設の計画的な整備

卸売市場においては、サプライチェーンを構成する関係者の要望に応える市場機能の高度化に資する施設を配置し、近代的な卸売市場の計画的な整備を図る。

【農林水産省】【平成 21 年度以降継続実施】

(6) 社会全体での物流の低炭素化の推進

地域住民を含めた関係者との協働、消費者の理解の増進

都市内物流に限らず、物流の効率化のためには、例えば、トラックターミナルや大規模倉庫等の物流施設の設置等、地域住民を含めた関係者の理解が重要であり、これら関係者の理解を求めていく。また、消費者に対して、義務教育段階から物流に関心を持ち、物流サービスの利用に際して環境負荷低減に資する選択を行うような情報発信を行っていく。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

グローバル・サプライチェーン全体の環境負荷低減

サプライチェーン全体を通じた企業のCO₂排出削減に対する意識や物流の環境

負荷に対する消費者の意識を向上する観点から、カーボン・フットプリント制度²³の普及を促進する。また、エコポイント制度²⁴については、先進的な取組み事例の情報共有を促進する。さらに、店着価格制²⁵を改め物流サービスコストを的確に反映した価格体系の導入や出荷実態に応じて過不足のない在庫を維持する適正在庫管理をベースとした過度な多頻度補充の見直しによる取引条件の改善に関する取組みを促進することにより、物流の効率化を図る。

【国土交通省、経済産業省】【平成 21 年度以降継続実施】

グリーン物流の国際的連携（日中韓等）

日中韓物流大臣会合や物流に係るアジア諸国との政策対話の場等において、グリーン物流に関する施策の協力、意見交換を継続し、CO₂排出量削減の取組みを着実に広げていく。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

（ 7 ）効率的な静脈物流の構築

循環型社会の形成を促進するため、内航フィーダーネットワーク等の活用を含め、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築するとともに、臨海部におけるリサイクル産業の拠点化を推進する。具体的には、国が指定するリサイクルポートを広域的な循環資源物流拠点として育成するため、公共埠頭等における循環資源の取扱いに関する運用の改善、官民連携の促進、岸壁等の港湾施設の確保、積替・保管施設等の整備に対する支援等を推進する。

また、小売業等における効率的な循環資源回収システムの開発や業界団体による循環資源取扱いに関するガイドラインの策定等の支援を行う。

【国土交通省、経済産業省】【平成 21 年度以降継続実施】

3 安全・確実な物流の確保等

（ 1 ）安全・確実な物流の確保

²³ カーボン・フットプリント制度：商品・サービスのライフサイクル全般（原材料調達から廃棄・リサイクルまで）で排出される温室効果ガス排出量をCO₂量に換算し、表示すること。

²⁴ エコポイント制度：省エネ、ゴミ減量、省資源等の環境に配慮した取組みを、ポイント制度を通じて促進する仕組み。

²⁵ 店着価格制：商品の店舗への納入に際し、「商品価格」と「運賃等の物流コスト」を分離せず、一括価格で決める商慣行のこと。物流最適化の観点からは、物流コストを別建てにして、多頻度少量輸送やジャストインタイム輸送等の物流サービスの高度化に伴うコストを反映させるべきとの指摘がある。

安全な輸送のための手配と実施の連携強化

利用運送事業者は、安全かつ確実な運送を確保するため、品名の着実な確認、実運送事業者との連携強化を図る。

特に、航空輸送については、運送事業者の品名確認等を着実に実施し、航空輸送制限貨物を適切に輸送するため、荷主においては、品名の確実かつ十分な記載を行うこと等が必要不可欠である。

また、利用運送事業者については、研修の充実、チェックリストを活用した自主監査等により、コンプライアンス（法令の遵守）を徹底することが求められる。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

道路交通の安全確保

貨物自動車に係る交通事故防止を図るため、運転者教育の充実に努めるとともに、関係機関団体と連携して交通事故防止に関する広報・啓発に努める。また、交通安全施設等の整備による安全・安心な道路交通環境の実現を図るとともに、特殊車両通行許可制度における指導強化等により法令遵守の一層の徹底を図る。さらに、トラック輸送については、A S V 技術等を活用した大型トラックの車両安全対策を引き続き推進する。

【警察庁、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

主要な海上輸送路の安全確保

欧州とアジアを結ぶ海上輸送路の要衝であり、我が国経済にとって重要なソマリア周辺海域の海賊対策について、平成 21 年 3 月から海上警備行動による日本関係船舶等の護衛活動が開始され、同年 6 月には、海賊行為に適切かつ効果的に対処できる新法が国会において成立したが、これに加え周辺国等のキャパシティビルディングへの協力等を行っていく。

マラッカ・シンガポール海峡については、平成 19 年に世界で初めて国連海洋法条約第 43 条に謳われた国際海峡における沿岸国と利用国の協力の在り方を具体化したケースである「協力メカニズム」の下で、これまで培った知見や沿岸国との良好な関係を活かし、引き続き官民連携して当該海峡の航行安全対策に積極的に協力していく。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

安定的な国際海上輸送の確保

安定的な国際海上輸送の確保を図るため、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた外航船舶運航事業者に対するトン数標準税制の適用等の支援を通じ、日本商船隊の国際競争力の向上並びに日本籍船及び日本人船員の確保を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保

国際海上コンテナを積載したトラックの横転事故等を防止する観点から、平成 17 年 12 月に策定した「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」の周知徹底を図るとともに、その安全輸送をより確実なものとするために必要な検討を行う。また、将来を見通した使い勝手の良いトレーラの開発を促進するために調査・検討を行う。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

国際港湾施設におけるセキュリティの確保と効率的な物流の実現

S O L A S 条約の一部改正を受けて平成 16 年 7 月から施行された国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律に基づき、国際港湾施設の保安の確保、所要の保安関連情報の提供・共有や治安関係職員の確保を含めた水際対策の強化等を適切に行うことにより、国際港湾施設におけるセキュリティの確保を図る。併せて、国際コンテナターミナルにおけるヒト・モノの出入り管理を円滑かつ確実に行うためのシームレスでセキュリティ・レベルの高い物流ネットワークの構築等の検討を推進する。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

核不拡散及びテロ対策の強化

放射性物質検知により核物質その他の放射性物質の拡散防止を目的とする、メガポート・イニシアティブに係るパイロット・プロジェクトを踏まえ、メガポート・イニシアティブへの対応に向けた検討を進める。

【外務省、財務省、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

安全で効率的な海上交通の実現

安全で効率的な海上交通の実現のため、交通ルール等制度面を充実させるとともに、A I S 等の最新技術を活用した安全対策や安全情報提供体制の充実とともに、

災害時においても緊急物資の輸送や被災者の救助活動等を支える海上交通ルートを確認するため、航路標識の高度化、防災・安全対策等を推進する。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

輸入に関する国際物流の安定的な供給と品質の向上

製品や食品の輸入に対するニーズに適確に対応することが必要である。例えば、食の安全の確保に対応する観点から、食品の入出庫の適正な管理等を行う。また、消費者の食生活のニーズに対応する観点から、首都圏等における冷蔵倉庫等の物流施設の老朽化の問題を解決するとともに、高度化する物流ニーズに対応するため、物流の効率化、環境負荷の軽減に資する高機能な物流施設の整備方策について検討を行う。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

卸売市場におけるコールドチェーンシステムの整備

消費者の食の安全に対する関心の高まりに対応するため、卸売市場等における品質管理の徹底のためのコールドチェーンシステムの整備を進める。

【農林水産省】【平成21年以降継続実施】

産地から消費に至る安全・安心で効率的な水産物流通システムの整備

産地から消費に至る一連の品質・衛生管理水準の向上、流通機能の高度化を図るための水産物流通システムの整備を推進する。

【農林水産省】【平成21年以降継続実施】

災害に備えた適確な準備

大規模災害等が発生した場合の国民生活の維持や産業活動への影響の軽減を図るため、災害に強い交通網の確保、代替輸送の確保、災害時の道路、鉄道、港湾等の早期復旧に向けた体制整備や業務の継続のための計画策定等に基づき、防災・減災対策を推進する。

また、災害時等の応急対策の実施上必要となる物流サービスの供給システムの確立を図るため、官民共同して物流事業者の事業継続計画（BCP（Business

Continuity Plan)²⁶⁾の作成を促進していく。

特に、我が国の国民生活や産業活動を支える重要な物流・生産基盤である港湾においては、災害時に低下した港湾機能を早期に回復させるため、港湾施設（航路、岸壁等）の復旧だけでなく、海運事業者や港湾運送事業者等の実施する業務や港湾に接続する主要道路等のネットワークが迅速に回復されることが必要であることから、港湾関係者との協働の下に港湾のBCPを策定する。

【国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

港湾施設の耐震強化の推進

災害時に防災拠点として緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁の整備等を推進する。また、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保できるよう国際海上コンテナ輸送等に対応したターミナルの耐震強化を推進する。

【国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

(2) 人材育成・確保と労働環境の整備

海運を支える人的基盤である船員の確保・育成は極めて重要な課題であることから、船員の確保・育成については、船員を集め、育て、キャリアアップを図り、陸上海技者への転身を支援するという4つの施策を柱として、船員確保・育成総合対策事業等を推進するとともに、現下の経済危機に対しては、離職船員に対する再就職支援等の雇用対策を実施する。

また、3PL事業を推進するための人材育成を引き続き業界団体と連携して進めていくとともに、物流業界全体において、広く将来の担い手を発掘するため、義務教育段階からの広報活動や、大学の寄附講座等を活用していく。

【国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

(3) 物流に係る取引の適正化

独占禁止法（物流特殊指定）及び下請法の周知並びに執行を通じ、取引の適正化を推進するとともに、その実施に必要な体制整備に努める。

【公正取引委員会】

²⁶⁾ BCP (Business Continuity Plan): 不測の事態が発生した場合に、中核となる事業の継続又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、手段等を取り決めておく計画。

トラックの手待ち時間の短縮等に向けた取組み等を進めるため、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議を活用するなど、官民の連携強化を図る。

【国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

なお、「貿易手続改革プログラム第 2 次改訂版」(別添)の内容についても、本プログラムの一部として包含することとする。

**「貿易手続改革プログラム」
第2次改訂版**

貿易手続改革プログラム
フォローアップ会合

平成21年7月16日

目次

1 . 規制の見直し、手続の統一化・簡素化	2
(1) 基本的考え方	
(2) 具体的取組み	
港湾の深夜早朝利用の推進.....	2
港湾手続の統一化・簡素化.....	3
港湾行政の広域連携の推進.....	4
経済連携協定に基づく原産地証明書 の発給手続の簡素化・迅速化.....	4
2 . A E O 制度の推進、保税・通関制度のあり方の検討	5
(1) 基本的考え方	
(2) 具体的取組み.....	6
保税・通関制度等のあり方の検討.....	6
コンプライアンス制度の調和.....	6
A E O 制度の推進.....	7
相互承認の実現を目指した主要貿易 相手国との政府間協議等の推進.....	8
3 . シングルウィンドウの推進	1 0
(1) 基本的考え方	
(2) 具体的取組み.....	1 0
シングルウィンドウの継続的な 見直し.....	1 0
港湾システムとの接続の促進.....	1 1
国際的なシステム連携の実現.....	1 1
N A C C S と関係省庁のシステム統合等.....	1 2
4 . 日中韓 3 国間の物流シームレス化	
(1) 基本的考え方	
(2) 具体的取組み.....	1 3
貿易手続等の改革	
物流基盤の整備	
世界に向けた物流網の整備	
5 . 今後のフォローアップについて	1 4

1 . 規制の見直し、手続の統一化・簡素化

(1) 基本的考え方

我が国の通関、検疫、港湾手続等の貿易関連手続は、長い時間をかけて形成され、定着してきたものであるが、これらの手続は、IT化の進展と安全管理の強化によって大きく変化し始めている。

例えば、通関手続については、安全の確保と物流の迅速化・効率化とを両立させるため、セキュリティ管理を含めたコンプライアンスの優れた優良な事業者の貨物に関する手続を迅速化・簡素化することが世界の潮流となっている。

また、米国では、9.11 テロ以降、CSI (Container Security Initiative)、C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)、あるいは SFI (Secure Freight Initiative) を導入し、SAFE Port Act によって一部法制化している。更に、いわゆる「10+2ルール」の暫定最終規則が実施されているほか、米国向けコンテナ貨物の外国港における100%検査を2012年7月までに実施することを義務付ける法律が成立している。EUでも、輸出港における船積み24時間前にEU向け貨物に係る情報の提出を義務付ける、いわゆる24時間ルールを2011年1月より実施することが予定されているなど、貨物の安全管理に係る要請が一層高まっている。

これに加え、ITによる高度管理の進展により、安全管理を含む貨物の追跡が現実となって、文字通りサプライチェーンの構築が進んでいる。

このため、過去には十分だった港湾地域という「点」による貨物の集中管理も、サプライチェーンという「線」での管理が必要となった現在では、その意義・効果を不断に検証し、国際的な流れに対応した制度を確立していくことが必要となる。

また、港湾等物流インフラも、機能の随時性、コストの削減、スケールメリットの追求が焦眉の急であり、それらを貿易手続の改革とセットで総合的・戦略的に考えて進める港湾経営の改革も必要である。

これらの問題の中には、既に議論され、論点が整理されたものも多く、あとはいかに課題や障害を克服して改善を図っていくかが鍵である。特に、平成20年4月から、リードタイム短縮、コスト削減に向けた、いわゆる保税搬入原則をはじめとする現行の保税・通関制度等の見直しが行われるとともに、税関の臨時開庁手数料が廃止されるなど、短期間のうちに大きな進展が見られた。今後も引き続き、規制や制度・各種手続の簡素化・IT化、インフラ機能の利便向上・コスト削減、戦略的な運営等の改革を、スピード感を持って、実験的に、あるいは本格的に行うことが必要である。

(2) 具体的取組み

港湾の深夜早朝利用の推進

生産ラインの高度化、消費者ニーズの高度化、国際競争の激化に伴い、急いで輸出入しなければならない貨物の増加や、高速道路のETC料金夜間割引による陸上物流の夜間シフトの可能性を踏まえ、通常時間外（夜間早朝）における官民の対応で物流が滞留してしまうことの無いよう、夜間早朝帯の有効活用・ユーザー利便の向上を方針に掲げて、関連する規制、慣行等を見直し、新たな制度設計を行う。

港湾のCYゲートの時間外（夜間早朝帯）の有効活用のために、スーパー中
枢港湾等の主要ターミナルにおいて、民間事業者、港湾管理者、国等で構成
する協議会を設置し、個別具体的なニーズの把握・共有、最適な運営方式、
コスト分担等について、具体的実施に向けた民間事業者間の合意形成を促進
するとともに、長期間の社会実験の具体的内容について一定の結論を得るこ
とを目指す。社会実験の実施については、景気の急激な悪化により貨物量が
大きく減少している現状を踏まえ、景気の回復状況、神戸港で先行実施して
いる社会実験の状況を見ながら、他港での本格的な社会実験の実施を目指す。

【国土交通省、関係府省】【平成21年度以降継続実施】

港湾手続の統一化・簡素化

アジアトップクラスに匹敵するIT化・ペーパーレス化の徹底、複数寄港し
ても最初の入力で済む高い利便性を目指し、主要港や地方港によって異な
った港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化を進め、シングルウィンドウ
への機能追加を図る。

申請の書式の統一、手続の電子申請窓口について、できる限りシングルウィ
ンドウに一本化。平成21年10月より、シングルウィンドウへ申請項目を追
加し、船舶関係及び港湾施設使用関係手続について電子申請化していく。

大半の港湾管理者が、規則等の改正により国の統一モデル様式を採択済又
は採用予定であり、引き続き統一申請項目窓口をシングルウィンドウに一
元化するよう国として推進する。

一方、各港湾で固有・特有にならざるを得ない種類の申請については、操
作が手間にならないようなシステム間の連携を図る。

各港湾の申請書式の統一化や所要のシステム改修等の状況を定期的に調
査・公表。平成21年度までを集中改革期間と位置づけて達成を目指す。な
お、推進に際しては、シングルウィンドウ稼働から1年程度で一定の成果が
得られるような早期実現の工夫を、引き続き検討する。

【国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

港湾行政の広域連携の推進

特に日本経済にとって重要なスーパー中枢港湾等については、アジアの主要港を凌ぐ世界水準の港湾物流サービスの実現を目指し、国が総力を挙げて取り組むことが重要。このため、複数寄港に伴うコスト増を抑制し、我が国固有の国土事情に伴う港湾の拡張制約という不利も補い、国際的な流れに対応した、効率性、コスト競争力、迅速性を有した港湾運営を早期に構築するため、港湾行政における広域連携を推進し、一体的・戦略的な運営を図る。

スーパー中枢港湾等について、港湾間における各種手続の統一化・簡素化を引き続き推進するとともに、国際海上コンテナ輸送への対応、広域的な環境・廃棄物対策や災害・危機管理対策等に係る港湾間連携及び複数の港湾による一体的サービスの提供など利用者サービスの向上に向けた港湾間連携を強化していくため、効果的な国の支援・関与として、広域連携に資する臨港道路の整備や、コンテナ物流の総合的集中改革プログラムにおけるモデル事業（港湾間のはしけ輸送、海上コンテナの鉄道輸送等）を実施していく。

【国土交通省、関係府省】【平成21年度以降継続実施】

スーパー中枢港湾政策の目標（2010年度までに港湾コストを約3割削減、リードタイムを1日程度に短縮）の達成状況やその評価、わが国を取り巻く経済環境の変化、海外諸港の動向等を踏まえつつ、今後の港湾政策の検討を行う。また、わが国の国際競争力強化の見地から、港湾の管理運営に係る国としての効果的な支援のあり方についても検討を行う。

【国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

経済連携協定に基づく原産地証明書の発給手続の簡素化・迅速化

経済連携協定に基づく原産地証明制度は、貿易関係手続の一環であることから、原産地証明書の発給手続の簡素化・迅速化は重要な課題である。このため、利用者からの意見も十分に踏まえながら、「使い勝手の良い」制度・運用に向けた積極的な改善を着実に実施してきたところであるが、引き続き、不断の見直しを図っていく

経済連携協定に基づく原産地証明制度の根幹は協定に定められており、協定の要請を踏まえつつ、制度・運用の改善を図る必要がある。他方、原産地証明書は、輸入国が特惠関税を付与するために提出を求める貿易関係書類の一つであり、貿易関係手続の一環として、原産地証明書の発給手続の簡素化・迅速化は重要な課題である。こうした観点から、原産地証明書の発給手続の簡素化・迅速化を図るため、原産品判定の有効期間の上限（1年間）の撤廃、インボイス等の原産地証明書申請に際しての提出資料の簡素化、発給機関による使い勝手のよい発給システムの導入等を実施してきたところである。引き続き、「原産地証明制度改革検討会」等を通じて、産業界、発給機関及び経済産業省等で意見交換を行いつつ、原産地証明書の即日発給、原産地証明

書の電子化の促進を含めた「使い勝手の良い」制度・運用に向けた不断の見直しを図っていく。

【経済産業省】【平成21年度以降継続実施】

原産地証明制度については、EPA（交渉中のEPAを含む）の相手国との合意事項であり、交渉を経て決まるものであるため、他の事項とのバランス等を考慮しつつ交渉全体の中で決めるべきものである。平成21年2月に署名された日スイス経済連携協定においては、従来のEPAでも設けられている第三者証明制度に加え、認定輸出者が自ら作成する原産地申告による原産地証明制度が導入されることとなった。この新たな制度を国内で実施すべく、平成21年7月に認定輸出者による自己証明制度の導入を盛り込んだ改正原産地証明法が成立した。今後は、日スイス経済連携協定の発効に向けた所要の国内関係法令の整備を行っていく。

なお、サプライチェーンの円滑化と企業の負担軽減による我が国の国際競争力の強化という視点を重視し、我が国の改正後の原産地証明制度に基づく認定輸出者による自己証明制度について、認定に必要な要件、手続に関し、その効果やコスト等の比較及びコンプライアンスのあり方の検討を行いながら同制度の実施状況を見極め、必要に応じ見直しを検討しつつ、適正な制度・運用を確立していく。併せて、産業界のニーズ及び相手国の事情も踏まえて、認定輸出者の作成する原産地申告による原産地証明制度の普及・拡大の可能性について検討していく。

【外務省、財務省、経済産業省、農林水産省】【平成21年度実施】

2. AEO制度の推進、保税・通関制度のあり方の検討

（注）AEO: Authorized Economic Operators

（1）基本的考え方

米国の同時多発テロを契機に、単に通関時点における適正の確保という次元を超えて、サプライチェーン全体で貨物のセキュリティ管理を図ることの重要性が世界的に再認識された。この貨物セキュリティ管理と、物流効率化とを如何に両立させるかという課題は、21世紀の国際物流に関わる最大の課題の一つである。

米国では、輸入貨物に対するセキュリティ管理規制を大幅に強化しつつ、コンプライアンスに優れた事業者に対しては比較的簡便な取り扱いを行うという仕組みを構築しており、EU等でも同様の仕組みが拡がりつつある。また、こうした動きが進展するに伴い、コンプライアンスに優れた事業者に対する、国際的な相互承認も視野に入れた新たな制度構築が各国・地域で検討されている。

こうした中、我が国経済の競争力強化の観点からは、国際的にも高水準の簡

素で効率的な通関制度を構築すると同時に、事業者のコンプライアンスを重視しながら、国際的な流れに対応した貨物セキュリティ管理体制をサプライチェーン全体で構築し、貿易相手国における取り扱いも含めた物流効率化を推進していくことが重要である。

中でも、輸出貨物に関する物流効率化が、我が国に立地する産業の国際競争力を大きく左右するとの認識の下、引き続き、米国をはじめとする主要貿易相手国において、我が国からの輸出貨物ができるだけ円滑かつ迅速な取り扱いを受けられることを目指し、そのために求められる貨物セキュリティ管理を制度的・実体的に確保していくことが、最優先課題である。

(2) 具体的取組み

保税・通関制度等のあり方の検討

IT化の進展と貨物の安全管理制度の整備により、輸出貨物の生産拠点から船積みまで切れ目のない安全管理と追跡が現実となった現状を踏まえ、できる限り、貨物の立ち寄り箇所を少なくすることによって、物流全体のリードタイムの短縮、コスト削減を目指し、貿易円滑化と貨物セキュリティ確保の両立を図る見地に立って、保税・通関制度等のあり方を検討し、必要な見直しを行う。

特定輸出申告制度については、制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を、平成20年末までに、全体の輸出額の5割超まで高めていくとの官民の目標が達成された（平成20年末現在 195社 54.5%）。

輸出におけるいわゆる「保税搬入原則」については、官民の検討の場における民間事業者の意見・要望等を踏まえ、平成20年度関税法改正において、AEOと認定された通関業者及び国際運送事業者の関与により貨物のセキュリティ管理を確保した上で、保税地域以外の場所にある貨物について輸出申告を行える制度（特定委託輸出申告制度）が導入された。また、平成21年度関税法改正においては、AEOと認定された製造者が製造した貨物を特定の輸出者が輸出する場合、保税地域以外の場所にある貨物について輸出申告を行える制度（認定製造者制度）が導入された（平成21年7月から実施）。

引き続き官民の検討の場において、AEO制度の利用状況やそれを取りまく環境に関する分析や、諸外国の保税・通関制度等に関する研究等を実施しつつ、これらの点について議論を深めていく。

平成21年度関税法改正後においても、AEO制度の利用状況や諸外国の制度の進展等を踏まえ、貨物のセキュリティ管理を確保しつつ、物流全体のリードタイムの短縮・コスト削減に向け、特定輸出申告制度や特定委託輸出申告制度、更には平成21年度関税法改正による認定製造者制度の利用・運用状況や効果を見極めつつ、貿易円滑化と貨物セキュリティ確保の両立を図る見地に立って、AEO制度など保税・通関制度等のあり方を検討し、必要な見直しを継続的に行う。

【財務省、国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

コンプライアンス制度の調和

必要なセキュリティ確保に向けて、事業者負担軽減と物流効率化に十分配慮し、できるだけ簡素なコンプライアンス制度を構築する。

関税法に基づく輸出等の法令遵守規則については、関税法改正に合わせて、可能な限り一本化しているところであるが、事業者負担を必要最小限にとどめる観点から、不断の見直しを行っていく。

【財務省】【平成21年度以降継続実施】

関税法以外の輸出管理社内規程その他の法令遵守規則についても、事業者負担を必要最小限にとどめ、物流効率化を図る観点から、徹底した見直しを行い、不必要な審査を排除する。なお、特定保税運送者（AEO運送者）制度については、事業者の意見を踏まえ、財務省と国土交通省が連携して法令遵守規則のモデルを策定したところであるが、両省は承認審査や事後の監査においても適切に連携を図っていく。

【財務省、経済産業省、国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

輸出管理を含め、現行の関連法令等制度の枠組みの下で種々のコンプライアンス制度の体系を抜本的に改変することは、かえって事業者に混乱を生じるおそれ大きい。したがって、今後、新たなコンプライアンス・プログラムを構築する際には、「事業者への要求を必要最小限にとどめるよう、既存の法令遵守規則をできるだけ活用し、重畳関係が生じないようにする」ことを原則とする。

上記のコンプライアンス制度の見直しに際しては、国際的な相互承認を行い易いよう、WCOにおけるガイドラインなどとの国際的な整合性を確保するよう配慮する。

【財務省、経済産業省、国土交通省】【平成21年度以降継続実施】

(注) WCO: World Customs Organization (世界税関機構)

AEO制度の推進

貨物セキュリティ管理については、事業者のコンプライアンスと自主管理を基盤とし、コンプライアンスに優れた事業者をできるだけ多く確保していくことが、物流効率化との両立を図る上で不可欠であるとの認識に基づき、コンプライアンスに優れた事業者を認定し、手続の簡素化等のメリッ

トを与える A E O 制度を一層推進する。

A E O 制度については、官民の検討の場における事業者の意見も踏まえ、平成 21 年 7 月から、サプライチェーン全体をカバーするよう、輸出入者、倉庫業者、通関業者及び船会社、航空会社、フォワーダー等の国際運送事業者に加え、製造者が対象となる。また、特定保税承認者に係る保税蔵置場等の許可手数料が免除となるなど、既存の制度の利便性向上が図られている。

こうした A E O 制度について、貿易円滑化と貨物セキュリティ確保の両立を図る見地に立って、制度利用者の一層の拡大を目指す。

制度の利用状況を定期的に調査・公表するとともに、官民の検討の場において A E O 制度の推進について議論を進め、引き続き A E O 制度におけるセキュリティの維持や更なる利便性向上を図るなど、必要な見直しを継続的に行う。

更に、A E O 事業者が自ら定期的に内部監査を実施するとともに、税関においても A E O 事業者に対する事後監査を行うなど、事業者のコンプライアンスの維持・向上を図る。

【財務省、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

相互承認の実現を目指した主要貿易相手国との政府間協議等の推進

我が国からの輸出貨物について、主要な輸入先国において円滑かつ迅速な取り扱いを受けることが国際競争力強化の観点から重要である。我が国は平成 20 年 10 月からニュージーランドとの間で、平成 21 年 6 月から米国との間で A E O 相互承認を実施しているが、その他の主要貿易相手国との間でも、輸出・輸入の双方が対象となる A E O 相互承認の実現を目指して、国際的な相互承認の流れも踏まえ、政府間協議等を推進する。

貨物セキュリティ管理と物流効率化の両立に関する世界の動向や政府間協議の進捗等も踏まえ、将来の貨物セキュリティ管理に関する国際連携に向けて、我が国のコンプライアンス制度の充実、貨物セキュリティ管理の確保等を官民で引き続き検討していく。

【財務省、経済産業省、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

政府間協議等については、その進捗等が適時適切に国内の産業界にフィードバックされ、官民の意見交換を十分踏まえた上で、その後の協議等が進められるという、国内の官民連携が極めて重要である。そうした観点から、財務省は、外務省その他関係府省の協力の下、産業界との情報交換・

意見交換等を継続的・積極的に進める。

日米の税関当局による A E O 相互承認については、一昨年より積極的に協議を進めてきたところ、本年 6 月 26 日に合意（署名）に至り、直ちに実施している。

【財務省、外務省】

セキュリティのレベルを維持しつつ、いかに貿易円滑化を図っていくかが重要であるとの認識に基づき、日米が協調し、セキュリティ関連制度に係る議論を促進する。日米協調の第一歩として、日米両国間で平成 19 年に立ち上げた「安全かつ円滑な貿易」に関するスタディ・グループ並びに日米間における既存の枠組みも活用しつつ、両国の既存のセキュリティ・プログラムに関する情報交換及びレビュー（評価）を実施する。

【外務省、財務省、経済産業省、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

税関当局間の協議については財務省が推進し、より幅広い政府間対話については、関係府省の協力の下、外務省が推進する。次項も同じ。

E U 及びアジア等の主要貿易相手国との間でも、相互承認の実現に向け、政府間協議等を推進する。また、アジア諸国等における A E O 制度の導入を支援するため、技術協力を実施していく。

【外務省、財務省、経済産業省、国土交通省】【平成 21 年度以降継続実施】

3. シングルウィンドウの推進

(1) 基本的考え方

国際物流においては、関係事業者・行政当局も多岐にわたる上、各国において制度や慣行が異なることから、その手続のための事務負担・コストも相当大きなものとなる。また、迅速で予見可能なリードタイムの実現を求めるメーカーや物流サービス事業者等にとって、各種手続に長い時間を要することは、大きな問題である。

貿易手続のIT化の推進は、ペーパーレス化等に伴う事務コストの削減が期待できるばかりではなく、取引に関する様々な情報の集積・共有・活用を通じて、取引に係る各種のリスクの低減や手続の迅速化、セキュリティ管理の適正化が図られ、リードタイムの短縮とトラッキング情報の把握を通じたグローバルなSCM(サプライチェーンマネジメント)を実現することが可能となるなど、多くのメリットが期待される。

こうした中、輸出入・港湾手続に関して、利用者の視点に立ち、民間ビジネス・ニーズに沿って、利便性の高い、簡素で効率的な、グローバルに通用する情報システムを構築することは、その国の産業競争力を大きく左右する国家的課題である。しかしながら、我が国の場合、各行政当局がそれぞれの事情に合わせて個別にシステム化を進めた結果、近年では各システム間の接続は進んできたものの、セキュリティを含め高度化する国際物流ニーズに対応する中核的機能を果たす大規模基幹システムが計画的に構築できておらず、なお多くの課題が残されている。

こうした観点から、平成20年10月に稼働したシングルウィンドウについては、引き続き、関係者にとって全体最適な業務プロセスが実現するよう手続の簡素化、関係当局間での情報の共有・活用、国際システム連携の推進等に向けて、国・地方一体となって、継続的な見直しを行っていく必要がある。その中で、国際物流における「中核となる基幹システム」について、国の目指すべき方向性やプライオリティを明確にし、NACCSと民間の物流関連システムを連携し、中核となるシステムを構築していく必要がある。

(2) 具体的取組み

シングルウィンドウの継続的な見直し

平成20年10月に稼働したシングルウィンドウ(府省共通ポータル)については、稼働後においても継続的にその機能の見直しを行う。その際には、業務プロセスの改善を進め、手続の簡素化、効率化を図る。また、シングルウィンドウの在り方について継続的な見直し、及びNACCSと民間の物流関連システムを連携し、「中核となる基幹システム」の構築を行う。

平成22年2月に貿易管理手続を処理するJETRAS(貿易管理オープンネットワークシステム)とNACCSとの統合を行うとともに、動植物検疫

等の関係省庁システムについても、順次システム統合を行うこととする。その際には、業務プロセスの改善を進めつつ、単なるシステムの接続にとどまらず、関係者にとって全体最適となる業務プロセスの実現や関係当局間での情報の共有・活用ができるよう、官民の関係者が継続的な見直しを行うべきである。

【財務省、経済産業省、農林水産省、関係府省】【平成21年以降継続実施】

また、平成22年2月を目途に、航空貨物を処理するNACCSの更改を行うとともに、空港の入出港手続のシングルウィンドウ化を行う。この際、利用者の視点に立って、入力項目の簡素化、国際標準への準拠等に十分配慮する。

【財務省、関係府省】【平成21年以降継続実施】

シングルウィンドウの在り方について、官民合同の検討の場を活用し、利用者の立場に立って継続的な見直しを行い、その中で、NACCSと民間の物流関連システムと連携し、国際物流における「中核となる基幹システム」を構築し、併せて、電子手続のあり方等について検討を行う。

【財務省、関係府省】【平成21年以降継続実施】

港湾システムとの接続の促進

各港湾管理者の独自の手続については、スケジュールを定め、必要な様式の統一を図った上で、シングルウィンドウに着実に追加していく。

各港湾管理者の独自の手続については、様式の統一化・簡素化を図った上で、電子申請を可能とするためシングルウィンドウに取り込む。その際、シングルウィンドウの入力項目等については、特に統一化・簡素化に関して、利用者の視点に立った十分な配慮を行う。

【国土交通省、財務省】

(注) スケジュールは、「1. 規制の見直し、手続の統一化・簡素化」の該当箇所を参照。

国際的なシステム連携の実現

シングルウィンドウの国際的なシステム連携について、明確な目標を定め、その実現に取り組む。また、原産地証明書、輸出検査証明書等の電子的な取り扱いについても検討を行う。

国際的なシステム連携について、2005年12月のアセアン首脳会合における合意文書において、アセアン・シングルウィンドウが完成するとされて

いる2012年にも、日本のシングルウィンドウとアセアン・シングルウィンドウが相互に接続された状態となるよう、その実現に取り組むとともに、米国、EU、韓国、中国等、アセアン以外の国々とのシステム連携にも取り組む（システム間接続の方法やどのデータを接続するか等、利用者の意見も踏まえて検討。）

【財務省、関係府省】

原産地証明書、輸出検査証明書等についても、EPA締結国などの関係国との合意を踏まえ、相互に電子的な取り扱いができるよう検討を行う。

【経済産業省、財務省、農林水産省、厚生労働省、関係府省】

NACCSと関係省庁のシステム統合等

シングルウィンドウの基幹をなすNACCSについては、関係省庁システムとの統合を順次行うとともに、これを運営するNACCSセンター(株)についても新規業務の展開により利用者の利便性向上を図る。

平成22年2月にNACCSとJETRASとの統合を行うとともに、動植物検疫等の関係省庁のシステムについても一体的な運営を通じて、システム統合を図ること等により、利用者の利便性向上や更なるリードタイムの削減を図る。

関係省庁システムの統合に際しては、水際における行政手続が円滑に行われるようなシステムを構築するとともに、手続におけるシステムの利用率向上を図る。また、システム統合後においても、機能追加など必要な見直しを行う。

NACCSを運営するNACCSセンター(株)については、新規業務の展開により利用者の利便性向上や貿易関係書類の電子化を促進する。

【財務省、経済産業省、農林水産省、関係府省】【平成21年以降継続実施】

4 . 日中韓 3 国間の物流シームレス化等

(1) 基本的考え方

我が国企業の生産拠点のグローバルな最適化や世界経済の成長ダイナミズムの取り込みを進めるべく、国内の物流・貿易手続等の改革の推進のみならず、我が国企業の海外生産拠点や需要先である諸外国における物流・貿易手続や人材等の物流基盤の改革に向けた働きかけや支援を含め、地域的な広がりのある取組みを強力に進める。

なかでも重要な課題である東アジア地域を含むユーラシア大陸および米国との間におけるシームレスな物流の実現に向け、特に関係の深い日中韓 3 国間の物流シームレス化を重要な課題として位置づけ、積極的な対応を図る。

(2) 具体的取組み

貿易手続等の改革に向けた働きかけ

日中韓 3 国における、E U、N A F T A 並みのシームレスで迅速な物流の実現に向けて、3 国間におけるシングルウィンドウ等のシステム連携、電子タグ導入と国際標準化、シャーシの相互通行に関する調査、A E O 制度の相互承認協議を推進する。

特に中国における貿易手続きについては、品目分類細則等の策定、加工貿易手冊の電子化、日本農産物等の輸入解禁品目拡大、検疫手続等の課題解決への取組等改革を働きかける。

物流基盤の整備

物流現場従事者や監督人材のサービスレベルの向上に向けた働きかけや必要な協力を行う。

パレット等の物流資材の標準化と電子タグ活用によるリターンブル化を進める。

4 0 フィートの国際標準コンテナを積載した車両が、港湾等と大規模物流拠点間を支障なく通行可能な道路整備を推進する。4 0 フィート・4 5 フィートのコンテナの国内輸送については、鉄道、内航海運を含めた全ての国内輸送モードで需要に応じて輸送手段のあり方について検討する。

日中韓のような近距離の国際物流において利用が増加しつつある多頻度・小ロット輸送に適した 1 2 フィートコンテナについても、その効果的な利用方策の研究を中韓両国の当局と連携して推進する¹。

¹ 日中韓 3 国間の物流分野における具体的な協力内容については 2 0 0 8 年 5 月 1 7 日に我が国で開催された第 2 回日中韓物流大臣会合においても合意されている。

世界に向けた物流網の整備

2007年8月以降、韓国、タイ、マカオ、香港、ベトナム、マレーシア、シンガポール及びカナダとの間で合意したことに続き、他のアジア各国との間でも、同様の航空自由化に合意できるように努める。また、欧米等とも、各国の個別事情を踏まえて、公平・平等の確保等の様々な課題に対処しつつ航空自由化を推進する。

日中韓3国から外に向けた展開という観点から、シベリア鉄道等を活用した欧州への鉄道網の課題の整理と需要調査、日中韓の港湾間における緊密な協力関係の構築を推進する。

【経済産業省、国土交通省、関係府省】

5. 今後のフォローアップについて

本プログラムについては、今後の国際動向の変化等を踏まえ、より良い制度等の構築に向けて、官民が連携して継続的にフォローアップを行っていくことが重要であり、本プログラムの実施状況に関する民間の意見を踏まえ、各府省の取組みを前提としつつ、そのみに委ねることなく、府省横断的な視点で、少なくとも22年度まで、内閣の重要課題として、政府全体でプログラムの改訂を行う。

本プログラムについては、当然のことながら、主担当府省のリーダーシップと関係府省の積極的な協力の下、各府省が自主的かつ積極的に、着実な実施を図っていくことが強く期待される。

そうした観点から、関係主要3省（財務省、経済産業省、国土交通省）においては、本プログラムの着実な実施に向けて、「国際物流競争力パートナーシップ」の枠組みを活用し、産業界との対話を継続的に実施し、民間の意見を踏まえ、関係府省とも協議の上、毎年度、本プログラムの実施状況報告書を作成するとともに、本プログラムの改訂に向けた準備を行う。

その上で内閣官房主宰の「貿易手続改革プログラムフォローアップ会合」を開催し、本プログラム改訂案を審議し、了承することとする。

特に、22年5月には、本プログラム策定から3年が経過することとなるため、22年度改訂においては、3年間の進捗状況やこの間の状況の変化等を総括したうえで、以後の課題の整理や推進体制の検討を行う。

更に、本プログラムの主要事項については、「規制改革推進のための3か年計画」に反映されるところであるが、規制改革会議の枠組みの中でも、継続的なフォローアップが行われることを図る。