

「総合物流施策大綱（2009-2013）」フォローアップに対する意見

一般社団法人 航空貨物運送協会

○1（4）①航空輸送等の保安対策の徹底について

- ・課題、今後の考えでは「我が国においても国際基準に同調し、適切な保安対策を実施していく」となっているが、4月30日の有識者検討委員会の提言「新KS/R A制度については導入に伴う荷主や物流事業者における負担を踏まえて運用し、効率的な検査制度を目指す」との考え方の延長で物流事業者等の負担も国際標準並みの制度設計とすべきである。さもなくば新物流施策大綱の目指す[我が国物流システムの国際展開の促進]はこと航空貨物フォワーダー系の物流事業者に関する限り画餅に帰すると言わざるを得ない。

一般社団法人 日本倉庫協会

○1（2）⑧ロジスティクス・ハブの形成、2（2）③幹線物流全般・都市圏における輸配送の効率化、3PLの推進、環境負荷低減に資する物流施設の整備

- ・フォローアップの内容については特に意見はありませんが、物効法の主要な目的である経済活動を支える効率的な物流及びさらなる低炭素化の実現、並びに東日本大震災の経験を踏まえた災害に強い物流システムの構築は、最も求められる施策であり、かつ倉庫業界にとっても大きな課題である。物効法施行規則の改定趣旨に則った災害に強い物流効率化倉庫の一層の増加を図るべく、各関係先との連絡・調整に努めたい。

○3（2）人材育成・確保と労働環境の整備

- ・フォローアップの内容については特に意見はありませんが、物流業務の一括受託化の進展に伴い、業務範囲の拡大及び人材育成は事業者にとって喫緊の課題であると考えられることから、研修活動の一層の充実等を通じて、こうしたニーズの充足に役立てていく必要があると考える。

一般社団法人 日本自動車工業会

○1（4）①航空輸送等の保安対策の徹底

- 下記、現状と課題を認識頂き、制度導入による物流の混乱が起きないように配慮して進めて頂きたい。

(現状と課題)

- ・新 KS/RA 制度における、KS (特定荷主) の要件が確定・明確化されていないことにより、荷主である輸出者のオペレーションに混乱が生じている。(当初、国交省航空局より、2013 年 5 月末までに KS としての要件を満たした上で、KS 確定作業を完了させる様に求められたにも関わらず、2013 年 5 月に入ってから一部の KS 要件に追加・変更が加えられた。これにより、非常に限られた時間内で新たな設備投資もしくは、人的リソースの確保などの対応が必要となっており、荷主への負担増を迫られている。)
- ・新 KS/RA 制度の要件の厳格化や今回の要件追加・変更により、KS の数が激減していることを受け、現行の米国向けだけでなく全仕向地への適用時(2014 年 4 月～)に、空港における貨物のセキュリティー検査が急増し、航空貨物が滞留する可能性が危惧されている。

(意見)

- ・新 KS/RA 制度における KS 要件を早急に確定させ、制度が円滑に運用されるよう対策を講じて頂きたい。また、2014 年 4 月から空港での貨物滞留が発生しないよう、空港におけるセキュリティー検査の設備・体制強化を主導するなど、適切な対応を取って頂きたい。
- ・また、本年 5 月の追加要件の一つである従業員に対する保安検査(スタッフスクリーニング)に際しては、必要となる検査機器の貸与や費用補助等、KS を支援する施策についても検討をお願いしたい。

○3 (1) ⑤国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保

安全確保施策については、事故要因に基づいた効果的な対策を検討して頂きたい。

(現状認識)

コンテナトレーラーの横転事故の要因について、国交省の分析結果では下記が示されている。

- ①事故全体の 70%を輸入コンテナが占める。(44 件/全 63 件※)
- ②事故全体の 70%は運転者に起因 (45 件/全 63 件※)
- ③貨物が事故に起因したのは 4 件 (全体の 6%) しかなく、その全てが木材貨物

※平成 18～24 年

(意見)

- ・自工会会員企業としては、社会一般や運送業界が求めているコンテナの道路輸送に際した安全確保の重要性は認識しており、引き続き、安全なコンテナ輸送の為の取

り組みを推進していく。

- ・自動車メーカーは輸送の効率化と共に安全対策にも積極的に取り組んでおり、具体的には積み付け計画書とデザインされた物流容器による積み付けにより、コンテナスペースの効率的な利用と併せて、荷崩れ・偏荷重を防止しており、輸送中の事故を未然に防ぐよう努めている。
- ・安全確保や事故防止に向けた施策には、人、クルマ、道路環境（構造）の総合的な視点に基づき、実効性のある統合的な施策が必要であり、特に、主な事故要因である輸入コンテナ、運転者、木材貨物などの対応に重点を置きつつ、既に安全対策を講じている荷主・貨物に対して、過度な負担とならない制度運用をお願いしたい。

一般社団法人 日本貿易会 物流委員会

○全般意見

- ・達成出来た項目と共に、数値目標を含めて具体的な目標が達成出来なかった項目についても、原因の把握と対策の策定を行うべきである。

○輸出入・港湾手続等のワンストップサービス・シングルウィンドウ化について

- ・物流大綱 2009-2013 に於いて、シングルウィンドウの基盤としての NACCS に触れているにも関わらず、今回のフォローアップに於いては NACCS には一切触れておらず、貿易手続の内肝心の「輸出入通関手続き」に関するフォローアップが全くなされていらない。

○国際海上コンテナ輸送について

- ・国際コンテナ輸送については、既に2回開催されている安全対策会議での議論の内容や方向性について記載しては如何か。

○KS/RA 制度について

- ・第2 今後推進すべき物流施策の基本的方向性、2 基本的方向性 (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 ④セキュリティ確保と物流効率化の両立の中で「航空貨物については、KS/RA 制度の適切な運用によりセキュリティ確保を図る必要がある。」との一文があるが、2014 年 4 月の全世界向け輸出貨物に対して実質的に体制確保が必要としている今般、米国 TSA からの更なる要求に基づき、航空局はKS要件の厳格化を図ろうとしている。これに対して以前よりKS/RA制度に協力的に対応していたわれわれ荷主は、更に厳しいルールの追加がコストの更なる増加を招き、それが、日本メーカーの競争力の喪失に繋がっていくのではとの危惧を抱いている。
- ・一方、KS/RA 制度が利用されずにすべての貨物が空港にて爆発物検査を行うとなっ

た場合に、2014年4月から全世界向け輸出貨物が対象となるにあたり空港荷捌きにおいておそらく混乱が発生するとの予測を航空局としても立てている中、それを防止する手立てもいまのところ発表がない。

なお、日本貿易会では以下の5点を要望として航空貨物行政に対して提言したい。

1. 完成形としてのKS/RA制度を設営し、荷主が安心してKSの要件を達成した上で、制度の利用ができるようにしてほしい。
2. KS/RAに対応できない貨物の物流においても空港で滞留や混乱が起らないように、爆発物検査施設の増設など施策検討願いたい。
3. 現実的にはKS/RA制度の厳格性の程度によりKSとなれる荷主の数も変わり、空港での爆発物検査の量も変化する可能性が大きいと考えられるが、円滑な物流を保証するという観点で、全体のコントロールが取れるよう施策でのアクションプランを明示してほしい。特に現在から2014年4月に至る間。
4. KS, RAともに本制度の導入により、大きな負担を強いられている。また、本制度は国際的な取り決め(ICA0第17条付属書)や米国とのNSCPの相互承認に基づき、国の政策として導入されていると認識している。航空局には民間企業が本制度を導入し易いような予算措置をはじめとする支援をお願いしたい。
5. 最新のKS認定数等、5月末時点での状況報告をお願いしたい。

日本機械輸出組合

○1 (2) ①港湾を核としたシームレス物流網の形成について

【コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進】

- ・「国際コンテナ戦略港湾」構想の実現のためにも継続が必要。インセンティブの供与によるのではなく、国としての施策推進の明確化が望まれる。

【港湾行政の広域連携の推進】

- ・港湾を核とした効率的でシームレスな物流網の構築を進める上で、「国際コンテナ戦略港湾」については、国の直轄管理とし、民営化またはポートオーソリティ化により一体運営を進めてほしい。
- ・釜山フィーダー利用に対して補助金を出している自治体もあると聞くが、自治体によるこうした措置は戦略港湾推進を阻害することになるのではないかと。

○1 (4) ①航空輸送等の保安体制の徹底

- ・平成24年10月から実施されている新KS/RA制度の下で円滑な航空輸送と適切な保安管理を両立させるためには以下の取組みが必要。
- ①新KS/RA制度に係る国としてのガイドライン、KSの社内管理要件を明確化する。

- ②国による公的な第三者検査機関の設立が必要。
- ③空港施設等での爆発物検査体制を充実させ円滑な航空貨物輸送を確保する。
- ④ICAO 基準及び各国のセキュリティ水準と比して、保安体制は必要最小限に止め、我が国の国際競争力が損なわれることのないよう考慮する。

○その他

- ・「総合物流施策大綱」では、税関手続との連携が見えない。関税局による輸出入手続きの改善に係る施策と国土交通省・経済産業省が検討・実施しつつある物流や情報面での改革が必ずしも連携していないように見える。

一般社団法人 電子情報技術産業協会

- 1 (2) ①スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化
 - ・国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選択したが、これまでの港湾とは異なり、結節点となるターミナルの構造、海陸一貫のフィーダー網の構築が必要となる。また大型船舶が航行しない近隣諸国との海上輸送においては必ずしも国際コンテナ戦略港湾を利用する必要もなく、これらの棲み分けの考え方を整理する必要がある。
- 1 (2) ①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一翼を担う「内航フィーダーサービス」「鉄道による海上コンテナ輸送サービス」の具体的進展が見られない。まずは具体的な計画案の提示が必要である。
- 1 (2) ②空港の物流機能の向上等（港湾を核としたシームレス物流網の形成）
（課題、今後の考え）
 - ・JR貨物の東京貨物ターミナル駅をはじめ、国際港湾に近接した貨物駅は、今後の海上輸送と陸上鉄道輸送の結節点とし重要性を増していくことから、一体運営できるインフラ整備（港湾への鉄道線の引き込み等）を、実施年度を明確にしたうえで計画的に実行していく。
- 1 (2) ④ 鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上
（課題、今後の考え）
 - ・方針のひとつに「積載率の向上」を掲げておきながらも目標指標では原単位をトンキロだけにし、鉄道輸送における国全体の積載率が把握できていないことは反省材料である。鉄道輸送の効率化を評価する指標として積載率を挙げる以上、積載貨物原単位（積載 m^3 、 kg ）を把握できる仕組みの構築を行う。

○1 (3) ②各種情報の有効活用

- ・COLINS については、コンテナターミナルの周辺渋滞情報（ウェブカメラ）、TOS（ターミナルオペレーティングシステム）からのゲートイン、ゲートアウト情報、本船動静などが AIS（船舶無線）などから情報を収集し、利用者に提供している。最近では、JR 貨物のコンテナ追跡情報、日中韓のコンテナ情報共有 (NEAL-NET) などの機能が付加されつつある。これらの情報を統合して、国際物流効率化（可視化）に活用しようとする場合、さらなる適応範囲の拡大が望まれる。
- ・国内に目を向ければ、ゲートアウトした後、陸送中のマリタイムコンテナの可視化については、実証実験で終わっており、実際は各陸送業者任せになっていて統合的に情報を提供できる環境にはなっていない。
- ・他国で実施されているようなロードサイドユニット（たとえば ETC 設置場所に RFID リーダを設置）での車載 RFID による位置追跡やコンテナ番号の画像認識による路上貨物追跡は実現出来ていない。また、輸出入に関わる情報全般については TOS からの入手では限界があり、NACCS とこのような可視化基盤との連携は喫緊の課題であると思われる。
- ・マリタイムコンテナの位置情報補足および通関諸手続きとの連携した可視化については近隣諸国に比べて多くの課題があると言わざるを得ない。ドアツードアでのコンテナ情報の可視化は、サプライチェーンの効率化、つまりは企業在庫の削減に直接結びつくものであるだけに重要である。
- ・さらには、NACCS を介してアセアン諸国との税関情報連携（アセアンシングルウィンドウ）も本来我が国がリードすべきであるとおもわれるが、これも大きな進展を遂げたとは言い難い。
- ・NACCS については、日本最大の国際物流基盤であり、これらを通関など諸手続の関係者が使うだけでなく、COLINS など可視化基盤と連携することで、荷主企業も積極的にこれら統合された可視化情報利用を促進していくことが我が国の物流高度化には必要であると思われる。

○1 (4) ①航空輸送等の保安対策の徹底（セキュリティ確保と物流効率化の両立）

- ・2013 年 6 月 1 日より実施の新航空保安体制についての国のガイドラインが発表され実施開始されているが、内容的には荷主への経済的負担が大きく増加する内容となっている。国全体として、経済的、マンパワー的に最も効率的かつ現実的な対応をいくつかのパターン化とそのコスト試算、分析等を通じて再考頂きたい。

○1 (4) ①航空輸送等の保安対策の徹底（航空保安対策のあり方）

- ・米国運輸保安庁 (T S A) の要求に基づいて設定した新航空保安制度については、

取り組み状況が不十分で結果的にはT S A要求を一方的に荷主企業に伝えるだけとなっている。

- 本来であれば導入にあたり、世界で一番犯罪率が低いがゆえに過去、保安対策投資が遅れている日本の企業施設の状況を把握した上で現実的に実施できる範囲でのルール作りの交渉を行い、ボトルネックとなっている施設改築、機器導入等金銭面での支援等導入にあたっての実現施策を講ずることが必要である。
- また、そもそも航空保安対策は、空港における措置を完璧にすることが必要で荷主側施設における措置は補完的なもののはずであり、施策そのものが本末転倒である。

○1 (4) ②グローバルサプライチェーンを可視化する企業間連携基盤の構築

- APEC での我が国からのベストプラクティスの報告。日中韓での NEAL-NET の推進は進められているが、APEC 諸国は、アセアンシングルウィンドウによる税関連携を望む声も大きい。日中韓についていえば、中韓が実運用に入っているのに対し、日本の核となる colins は NEAL-NET に提供する情報は依然テストモードのままであると認識している。
- これについては、アセアンシングルウィンドウの推進と、NEAL-NET などの可視化基盤連携がシームレスに融合し、全日本として諸外国に働きかけることが肝要である。海外から見ると、日本はダブルスタンダードを推進しているような誤解を受けやすい。
- また、国内においては、これらの取り組みの正しい理解とこれらのインフラからどのように情報を抽出し、各企業のサプライチェーンの効率化にそれらをどのように使っていくかという利活用部分の周知が不足している。
- 特に、NEAL-NET や colins で採用されている EPCIS については、技術情報があまり提供されておらず、提供される可視化情報をウェブブラウザで照会はできるものの、EPCIS のインターフェイスをどう構築し、各個社の基幹データベースに取り込むか、それと個々の製品情報と結びつけて可視化を実現するかといった、具体的なガイドラインや手順書の提供が切望される。
- アセアンシングルウィンドウについては、主体である NACCS が neal-net などの可視化基盤とセットで諸国をリードして推進していくことが重要であると思われる。

○2 (2) ①荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善

(課題、今後の考え)

- 鉄道へのモーダルシフトを促進すべく、今年度導入した 31 フィートコンテナを活用するが、絶対数があまりにも少なく、今後とも積極的かつ計画的に設備投資を進めていく。

○3 (1) ⑤国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保

- ・過去、輸入荷主にコンテナ積み付け情報の提示を義務付ける法案を導入するとの乱暴なことはなくなり不適切コンテナの発見および是正等の検証を行なう方向になったことは評価する。ただ過去起きた事故の原因分析と再発防止対策が公表されておらず、年間10件程度であれば1件ごとに徹底的にその追求を行なうべきであり、それに基づいてまた世界の動向も視野に入れながら具体的な安全確保ルールの設定を行なうべきである。

公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会

○1 (1) ①内外を通じたシームレスな物流の確保

「一貫物流」の意味は次のどれか？

- ①一業者による輸送
- ②輸送容器の積替えを不要にすること
- ③その他

○1 (1) ①内外を通じたシームレスな物流の確保

これは我が国がアジア域内の物流でイニシアチブを取ることを志向するという意味か？例えば、インフラ整備支援のための技術輸出、人材供出など

○1 (1) ②国際複合一貫輸送網の構築

場所、規模、進捗度等を具体的に記述することが望ましい。

○1 (2) ①港湾を核としたシームレス物流網の形成

(スーパー中核港湾プロジェクトの充実・深化)

- ・具体的内容、進捗度が不明である。
- ・小手先の施策で近隣諸国の主要港湾に追いつく差だろうか？

2012年のコンテナ取扱個数

上海：3,257万TEU（以下同）、シンガポール：3,164、香港：2,310、東京：469

コンテナターミナル面積

上海：857ha（以下同）、シンガポール：600、香港：278、東京：152

※出所：いずれも日本経済新聞（2013.5.27）

○1 (2) ①港湾を核としたシームレス物流網の形成

(コンテナ物流の総合的集中改革プログラムの推進)

鉄道の利便性強化のために、具体的に何を推進したのか？

- 1 (2) ①港湾を核としたシームレス物流網の形成
(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)
ハードインフラ整備はないのか？
- 1 (2) ②空港の物流機能の向上等
関西空港においては成田・羽田に比べるとまだまだ位置づけが低いように感じる。
- 1 (2) ④鉄道の輸送力増強、駅設備の近代化、積載率の向上
大型コンテナ取扱駅の増強等は？
- 1 (2) 効率的でシームレスな物流網の構築⑧ロジスティクス・ハブの形成
 - ・平成25年度より創設の新たな支援メニューについては、現段階では、対象が「国際港湾周辺等の国際物流の結節地域」に限定されているが、いずれ内陸でも検討すべきと思われる。
 - ・物流事業者は「流通業務市街地」として整備される場所に拠点整備を進めて行くことを検討すべき。
- 1 (3) ①各種手続きを含む簡易化・電子化の促進
【評価できない点】
(1) NACCSを活用するシングルウインドウ化
 - ・2009年7月付「貿易手続改革プログラム（第2次改訂版）」には下記が明言されている。
 - ①シングルウイ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た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を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在り方等について検討する
 - ②NACCS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。我々民間サイドはNACCSにおける『官一民（申告系）』の機能強化に併せた同レベルで『民一民（貿易系）』の充実も図る宣言と期待したが実態は否定的である。NACCSセンターはあくまで『官一民（申告系）』整備に専念している。2017年の第6次NACCS更改に向けて、先ず『民一民（貿易系）』整備の‘到達レベルと予算’及び‘シングルウインドウの真意’に関する国家としての明確な見解を示すべきである。NACCSの将来の在り方に関する官民の認識が一致しないと官民合同検討など時間の無駄で価値も無いと懸念する。

(2) 経済連携協定に基づく原産地証明書発給手続きの簡素化と迅速化

- ・EPA 締結国数の増加に加えてT P P交渉参加で『原産地規則』が益々複雑化する中、「第三者証明」から「完全自己証明」への制度移行検討が遅れていると感ずる。
- ・当件も『民一民（貿易系）』としてN A C C Sシングルウインドウ化の大きな機能課題と認識している。

○1 (4)①航空輸送等の保安対策の徹底

【評価できる点】

(1) 新KS/RA制度の開始

- ・米国向け“新KS/RA制度”は2012年10月15日の通達発効から12月1日の施行まで時間無く、制度浸透不足と航空貨物輸送業界の準備不足を懸念したが大過なく制度の趣旨に則り推移しており評価する。
- ・2014年4月から全世界向けに拡大し航空貨物量も対米比較4～5倍増が見込まれており、国家課題として更に十分な制度情宣と航空貨物輸送業界指導を急ぎ主導すべきと考える。

○2 (1)③低炭素型物流の実現に向けた道路整備

- ・現在検討が進められている「割引を含めた今後の高速道路料金制度のあり方」については、物流の視点を重視して検討する必要がある。
- ・高速道路、橋梁、隧道等の保守についてはどうか？
(p.73に災害対策としては記述されているが・・・)

○2 (1)④ITSの推進

- ・車間距離4mでの4台隊列走行はトラック専用道路であれば有効と思うが、一般高速道路走行では逆に追い越しの邪魔となり渋滞の原因となるのではないかと危惧するが、適用場所をどこに想定しているのか疑問が残った。
- ・これは環境負荷低減政策にいれるべきか？

○2 (2)①荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善

「課題・今後の考え」に、「モーダルシフト等推進官民協議会の中間報告書」の内容を検討し実施する、を追加すべき。

○2 (2)①荷主と物流事業者との連携による物流システムの改善

「課題・今後の考え」に、31ftコンテナの増強、海上コンテナの鉄道一貫輸送などについて検討推進する、を追加すべき。

○2 (2)③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

- ・「関係省庁が連携し」とあるが、下記の担当省庁は「国土交通省」しかない。
- ・達成率が低いので、より詳細な方策を記述する必要がある。
- ・環境負荷軽減に資する物流施設の立地に対し、物流事業者がどう追従するかが課題になる。

○2 (2)④省エネ法の特定荷主及び特定輸送事業者の支援並びに省エネスキームの活用等

「1%削減」の義務は事実上は努力義務に等しいのではないか。ゆえに達成率も低くなっていないか？算定方法等を含めて、抜本的見直しが必要ではないか。

○2 (3)低環境負荷の港湾・物流システムの構築

ここで述べられているように「複合一貫輸送」の効果は大きい。モーダルシフトの一方法ともいえる。より注力すべきである。

○2 (5) 都市内物流の効率化

「ネット通販」「宅配便」の増加等による都市内物流の変化について言及すべし。

○2 (5)①交通流対策の推進

NEDOでのシミュレーション技術開発については触れなくてよいのか？

○2 (6)②グローバル・サプライチェーン全体の環境負荷低減

本施策とGHGプロトコルとの関係性について記述すべきではないか。

○2 (7)効率的な静脈物流の構築

- ・コンビニ業界の食品廃棄物静脈物流とリサイクルループ構築の実証実験支援が行われていますが、家電流通においては、梱包箱の軽微な不良による量販法人からの返品が各メーカーともに大きな問題となっています。
- ・梱包箱には、「製品を保護する」目的と、「よく見せる（化粧箱的な）」目的があります。お買い上げいただいた消費者が店頭より持帰る中小物商品では、前者に加え後者の要素が入ることは理解しますが、消費者宅に業者が配達・設置する洗濯機・冷蔵庫・エアコン・TVなどの大型設置商品では、梱包箱は前者の要素が大きいと考えられます。
- ・梱包箱が少し汚れている、あるいは皺になっている等、中の製品には全く影響もなく、また梱包箱が消費者の目に触れることもほとんどないこのような商品が、流通

段階で梱包箱の軽微な不良で返品されますと社会全体で大きなロスになり、環境面でも往復の物流で不要なCO2が発生します。エコキュートや太陽光発電、システムキッチンやバスで梱包箱の汚れを気にするでしょうか。

- 本件、どのメーカーも困っていますが、昨今のコンプライアンスでは、カルテルや優越的地位の濫用に抵触するため、身動きが取れません。設置商品における梱包箱の軽微な不良に起因する返品は、誰も気にしないことへの過剰な反応であり、意識を変えるだけで実現できる環境負荷軽減策でもあります。
- 何とか官主導でそういう機運を作っていただけないでしょうか。

○3 (1)⑤国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保

- 「課題・今後の考え」において、「使い勝手の良い国際海上コンテナトレーラの開発」はどうするのか？

【評価できる点】

(1) 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策実施

- “国際コンテナ法案”は2010年と2012年に2度廃案化しているが緊急優先課題たるコンテナ輸送事故防止対策実行に向けたガイドラインとマニュアルが完成間近である。ガイドラインとマニュアルを策定する「安全対策会議」の構成は荷主、海貨事業者、トラック輸送者、及び運転手等、幅広く実効的である。先ず輸送現場の安全確保を開始し国際ルール締結に同調しつつ国内法を整備するという経産業界が要請する本来の姿で制度化が進行しており評価する。

○3 (1)⑫災害に備えた適確な準備

- 道路・鉄道・港湾といったハードインフラ面のみならず、情報連携や指示系統の統一といったソフトインフラ面に係る施策も必要ではないか。
- 「東海地震」対策は？

なお、その他以下の意見が出ている。

①航空輸送等の保安対策の徹底（セキュリティ確保と物流効率化の両立）

- 2013年6月1日より新航空保安体制についての国のガイドラインが発表され実施開始されているが、内容的には荷主への経済的負担が大きく増加する内容となっている。国全体として、経済的、マンパワー的に最も効率的かつ現実的な対応をいくつかのパターン化とそのコスト試算、分析等を通じて再考頂きたい。

②AEO (Authorized Economic Operator) について

- AEOでの貿易管理監査および審査体制が省庁間で統一されておらず、受ける度に指導内容が異なる、かつ同じ申告を各署に提出する必要がある。ワンストップで対

応してほしい。

- ・ AEO特定輸出者、特例輸入者資格を取得したが、昨今の米国セキュリティプログラムの基準では別途対応が必要となる場合が存在する。二重手間などになり、相互認証を得られるようにしてもらいたい。苦勞してAEO認定を得たのだから、少なくとも相互認証国間の貿易ではメリットを享受したいが、現時点で残念ながらメリットはほとんどない。

③

- ・ 一部の大手通販物流を担う事で潤う宅配事業者が出てきて、軽くて嵩張る貨物や過疎地遠方地への配送などを引き受けない、もしくは異常な値上げ要請などで貨物の選択を行う大手事業者が出てきている。環境観点、社会的企業責任の観点より、個人ニーズおよび事業者利益ばかり求める風潮を諫める法規制が必要な時代になってきているのではないか。

④文書の表現方法について

- ・ 各省庁担当者の感性と取組姿勢の差で、また、文字だらけの報告で結論が判りにくい。
- ・ 一部分では表記している担当者もあるが各指標項目に対して、当初値/目標値/結果値（進捗値）/達成率（進捗率）を各報告書内に表記（統一したフォーマットで）させれば判りやすい。
- ・ また、別表で各指標項目別の、当初値/目標値/結果値（進捗値）/達成率（進捗率）を一覧表&グラフでもあれば一目瞭然である。

日本労働組合総連合会

1. 環境負荷の少ない物流の実現の（1）輸送モードごとの総合的な対策のうち課題、今後の考えのなかで「CNG車の普及促進に関しては、今後も経済産業省とも連携し、その取組を強化していく」とある。しかし、前年度予算では、経産省のCNGスタンド設立補助が打ち切られた経緯がある。仕分けの結果ということだが、政府として環境負荷の少ない車両への転換を打ち出すのであれば、供給インフラの整備は欠かせない。したがって、課題のなかに、経済産業省との連携の具体的内容として、CNGスタンド設立の促進を盛り込むべきと考える。
2. 安全確実な物流の確保等のなかで海上コンテナの陸上における安全確保があげられているが、すでに海コンの安全輸送に関し、積み付けの国際基準ガイドラインづくりが進んでいる。さらに国内では、昨年の中院解散によって廃案になったとはいえ「海上コンテナ安全法案」が国会に提出されていた。改めて、法案の成立を期すことを盛

り込むべきと考える。

3. 有識者検討委員会の提言のなかに、「荷主・物流事業者の連携による物流の効率化と事業の構造改善」として「安全性優良事業所（Gマーク）の認定取得を促進する」という内容が盛り込まれており、3. 安全・確実な物流の確保等の（3）物流に係わる取引の適正化の課題として、盛り込まれたい。

【なお、新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討会提言について以下の通り意見が出ている。】

1. P8 ②追加要望

- ・ソマリア沖等の海賊からの襲撃に備えるため、わが国においても、「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」を制定し対応をはかろうとしている現状について記載してほしい。

2. P.8 5行目「東日本大震災において～船舶や鉄道が活躍した」に対する追加要望

- ・当時、空港（特に花巻、山形、福島等）も災害物資輸送拠点としての機能を果たした。

3. P.11 6) 追加要望

- ・成田＝羽田間の保税運送は簡易的な方式とし、かつ羽田においては、24時間対応可能な通関体制として、羽田成田両空港を一体的活用する環境整備を図る。

4. P.11 11) 追加要望

- ・各種行政手続きのワンストップ化、シングルウィンド化を実現する。

5. P.13 4) 追加要望

- ・国民生活の維持・発展を支える物流について、物流だけでなく、人の輸送の重要性がわかるような記述にしてほしい。

6. P.16

- ・「セキュリティ確保と物流効率化の両立」について、無申告危険物対策の強化について、無申告危険物を未然に防ぐ為には、民民契約によって航空保安を担保する現状の体制を抜本的に見直し、国が主体的となって関与し対策を講じるべきである。さらには、国内法で危険物の荷主責任を明文化し、荷主への危険物教育を義務化し、違反者への罰則の周知ならび強化を図り、抑止力を高める必要がある。特に、国内宅配貨物は個人荷主から直接貨物を受け取る代理店の果たす役割が重要である。受

付窓口でも口頭確認や危険物に関するポスター貼りだしなど、継続して意識啓蒙に取り組む必要がある。

7. P.16

- ・「輸送の安全、保安の確保」について、トン数標準税制の記述において、日本籍船の船員の計画的増員に関する記述を加えてほしい。