

「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策の展開

平成17年7月19日(火)

国土交通省・国際物流施策推進本部

我が国の国際競争力の維持・強化と豊かな国民生活を実現し、活力ある日本を築いていくためには、物流施策の総合的・一体的・戦略的な推進を図る必要がある。

このため、事務次官を本部長に、関係局長全員をメンバーとする「国際物流施策推進本部」(以下「推進本部」という。)を平成17年2月に設置し、荷主企業や物流事業者等のご意見も伺いながら国際物流の新たな施策展開の方向性について検討を進め、平成17年4月には「今後の国際物流施策の課題」として中間的とりまとめを発表した。

「今後の国際物流施策の課題」を受けて、推進本部で検討を重ね、課題に対応する具体的施策を別紙のとおりとりまとめた。今後、具体的施策を推進するに当たっては、総合的で効果的な取組みとするため、各種インフラの整備とソフト施策の有機的連携を図るとともに、物流の具体的ニーズに即した施策展開を図ることとする。また、物流は経済活動と直結するものであることから、民間事業者の創意工夫を引き出すことにも十分配慮して取り組むこととする。

今後、経済・社会状況等の変化に応じた施策の展開が必要なことから、推進本部において施策の進捗状況をフォローアップしていくとともに、適宜施策の追加・充実を図っていくこととする。また、地域の実情に応じた国際物流のボトルネックの解消に向けた対応と効率的な新しい物流システムの構築のため、地方における「国際物流戦略チーム」の積極的活用を図ることとする。

「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策の展開

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|---|--------------------|---|--|
| 2 国際拠点港湾・空港の整備・管理運営の効率化 | | | |
| ① スーパー中枢港湾プロジェクトの推進 | | | |
| <p>(スーパー中枢港湾の重点的整備)</p> <p>スーパー中枢港湾として、京浜港・伊勢湾・阪神港の重点的整備を図り、港湾コストの3割削減、船舶入港から貨物引き取りが可能となるまでのリードタイムの1日程度への短縮を目標とし、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目指す。</p> <p>このため、国際基幹航路就航船舶に対応した大水深岸壁の整備、大量のコンテナの効率的・効果的な荷役が可能となるコンテナターミナルの大規模化・高規格化を推進する。また、民間ターミナルオペレーターによる高規格な荷役機械及びノンストップゲートの整備に対する無利子資金の貸付制度、公共岸壁等の長期貸付制度の活用、ターミナル運営の高度化・効率化のための調査・検討を踏まえ、大規模コンテナターミナルの一体的な運営を推進し、メガターミナルオペレーターを育成することとしている。</p> | <p>港湾局 海事局</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」の施行により、特定重要港湾のうち、特定国際コンテナ埠頭の形成により国際競争力の強化を図ることが特に重要なものを指定特定重要港湾として指定し、特定国際コンテナ埠頭の運営者に対し、次の支援制度を講じる。 <ul style="list-style-type: none"> - 行政財産(岸壁及びヤード敷地)等の貸付け - 無利子資金の貸付け ・ 指定特定重要港湾(スーパー中枢港湾)として指定した京浜港、名古屋港・四日市港及び大阪港・神戸港においてターミナルシステムの統合・大規模化等の社会実験を実施する。 ・ 上記支援制度の創設、岸壁整備推進等に加えて、上記社会実験の調査、検討等を通じ、大規模コンテナターミナルを一体的に運営するメガターミナルオペレーターを育成する。 ・ スーパー中枢港湾において、現在多くのコンテナ貨物を取り扱っている埠頭会社のコンテナ埠頭の運営効率化を図るため、埠頭会社が埠頭の整備・管理を行う現在の体制から、公的機関が施設を保有しつつも民間のノウハウが活用される運営方法を検討し、移行を進める。 | <p>平成17年7月に改正港湾法を施行、指定特定重要港湾を指定</p> <p>平成16～18年度に社会実験を実施</p> <p>平成15年度に名古屋港、平成16年度に横浜港・神戸港・大阪港でメガターミナルオペレーターを設立 阪神港においてもポートオーソリティの設立も視野に入れた連携の強化について検討中</p> <p>平成16・17年度に今後の埠頭会社のあり方を検討 平成18年度に埠頭会社の民営化に向けた環境を整備</p> |
| <p>(近隣港湾間の相互連携)</p> <p>また、今後は、港湾の広域連携については、例えば、東京港と横浜港といったスーパー中枢港湾における近隣港同士の機能分担を図りながら、相互に連携を深めることにより、さらには、一体的管理も視野に入れて、全体</p> | <p>港湾局 海事局</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 従来、地方整備局及び港湾管理者により組織していた広域連合協議会を発展させ、港湾法に基づき、指定特定重要港湾において、港湾管理者、税関等を含む国の関係行政機関及び認定運営者により構成される「特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会」 | <p>平成17年度に指定特定重要港湾に指定された京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港で協議会を設置</p> |

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|---|--------------|---|---|
| <p>としてのサービス水準を高めていくことが重要である。このため、港湾管理者、国土交通省その他の関係行政機関、民間ターミナルオペレーター等をメンバーとする港湾機能向上のための広域連携協議会を設置し、対応策を検討していくこととする。さらに、広域港湾内のコンテナ物流の円滑化に資する「共同デポ」の整備、全天候型の検査施設を始めとする24時間フルオープン支援施設の整備を推進する。これらを通じて24時間フルオープンの効率的港湾機能の発揮を目指す。</p> <p>加えて、コンテナターミナルの更なる利用促進・拠点化を図るため、ターミナルの移転・集約化を始めとする埠頭再編の促進、コンテナターミナルの管理・運営の効率化等についても検討する必要がある。</p> | | <p>を設置する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域港湾内のコンテナ物流の円滑化に資する「共同デポ」の整備、全天候型の検査施設を始めとする24時間フルオープン支援施設を第3セクター等が整備する場合、補助金による支援を行う（国費1/3）。 | <p>の予定</p> <p>平成17年度より阪神港で共同デポ、伊勢湾・阪神港で24時間フルオープン支援施設を整備中 今後、各港にて逐次整備</p> |
| <p>（我が国港湾とアジアの主要港湾の活用による最適物流の実現）</p> <p>アジアの主要港湾は、増大する自国発着貨物の取扱いはもちろん、他の国や地域からのトランシップカーゴ（中継貨物）の取扱量も極めて多く、国際ハブ港湾としての役割を果たしているが、我が国の主要港湾の場合は、自国発着貨物（内航フィーダー船による国内の他の地域からの中継貨物を含む）が大宗を占めており、今後、こうした物流動向を見極めながら、需要に応じた施策を検討していく必要がある。我が国の荷主企業や物流企業としては、我が国の港湾とアジアの主要港湾のそれぞれの特色・機能を生かしつつ、最適物流システムの構築の観点から、これら港湾を使い分けながら活用していくことが重要である。</p> | 港湾局 | | |
| <p>（海上交通管制の見直しによる運航効率の向上）</p> <p>主要港湾等においては、船舶交通が特に集中する海域に航路を設け管制を実施しているが、国際競争力の強化に資する船舶運航効率の向上を図るため、AISを活用した次世代型航行支援システムの整備等のハード施策と、管制方法の改善等のソフト施策を有機的に組み合わせることにより、管制待ちの改善等による航行時間の短縮を図り、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性が両立した航行環境を創出する必要がある。</p> | 海上保安庁 港湾局 | <ul style="list-style-type: none"> 船舶自動識別装置（AIS:Automatic Identification System）を活用した次世代型航行支援システムを整備・運用するとともに、港内管制室、海上交通センターと関係機関の連携を強化することで、スーパー中枢港湾及びその周辺海域において各船舶の動静情報をリアルタイムに把握し、航路通航順序の臨機応変な変更による管制待ちの改善、入航時の通報の省略化を図る。 | <p>平成17年度に調査・検討を行い、その結果を踏まえ実施</p> |

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|---|----------------------|--|---|
| <p>② 「東アジアSCMゲートウェイ港湾」の整備</p> <p>中国、韓国などの東アジアとの経済活動が活発化する中、海上・航空輸送が一体となって東アジア地域の水平分業を支えるSCMの形成が重要であり、このためには、海上・航空輸送を含めた総合的な物流ネットワークの中で、CIQ手続きの簡素化・迅速化を活かしつつ荷主が状況に応じて最適な輸送ルート及び輸送手段を選択できるようなシステムの構築が必要である。そこで、海上輸送においては、これらの地域と関係が深く、交通の要衝にあたる北部九州、日本海側等の「東アジアSCMゲートウェイ港湾」において、コンテナ船やRORO船、国際フェリーによる航路の充実が図れるよう、ターミナル施設の整備・改良や機能の高度化等を図る必要がある。</p> | <p>港湾局 政策統括官</p> | <ul style="list-style-type: none"> 北部九州、日本海側等の「東アジアSCMゲートウェイ港湾」において、コンテナ船、RORO船、国際フェリー等のターミナル機能の向上を図るとともに、ロジスティック機能を強化し他の輸送モードとの円滑な接続を図るため、貨物の一時蔵置・積卸し施設（共同デポ）、港湾ターミナルと貨物鉄道ターミナル間の横持ち及び積替えに資する施設（鉄道積替施設）等の整備を推進する。 | <p>平成17年度より実施</p> |
| <p>③ 鉄鉱石、石炭等のバルクキャリアの大型化への対応の必要性</p> <p>国際コンテナ輸送に加え、鉄鉱石、石炭、石油のような資源輸送に当たっても、近年は、輸送船舶（バルクキャリア、タンカー）の大型化が進んでいる。今後とも安定的かつ低廉な資源輸送を確保して、我が国産業の国際競争力強化に資するためには、航路や港湾の水深の確保等、輸送船舶の大型化への対応が必要であり、平成17年度には専らバルクキャリアの利用に供され、受益者の一部負担を得て整備する産業関連航路について、機能回復・拡充を推進するための措置として、受益者（民間事業者）の負担率の軽減を図ることとしている。</p> <p>また、今後、東京湾、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海、関門航路といった国際幹線航路として重要な航路においては、自然災害、事故、テロ等が航路の船舶航行に与える影響を勘案し、安全かつ円滑な航路の保全を図る必要がある。</p> | <p>港湾局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化や施設の陳腐化、埋没等の進行に対して、産業関連施設の機能回復、拡充を進め、もって地域産業の競争力の向上を図るため、エネルギー港湾・鉄鋼港湾等の整備を受益者の一部負担を得て実施する事業制度を改正し、新たな負担率の下で外郭施設、水域施設整備を促進する。 平素から航路の保全の強化を図るとともに、自然災害、事故、テロ等が生じた場合に速やかに保全の実施が可能となるよう、必要な措置を講じる。 | <p>平成17年度にエネルギー鉄鋼制度を改正 改正後の新たな負担率の下で航路整備を実施</p> <p>平成18年度より実施</p> |
| <p>④ 大都市圏拠点空港の整備・活用</p> <p>（国際拠点空港の整備・活用）</p> <p>成田国際空港の平行滑走路の2、500m化の推進により、空港容量の拡大を図ることとする。</p> <p>関西国際空港においては、2本目の滑走路を供用することにより、メンテナンスによる滑走路閉鎖を解消し、深夜早朝時間帯における貨物便の利便性を向上させるなど、我が国で唯一の「複数滑走路＋24時間空港」というグローバルスタンダードに即した国際拠点空港として、その空港機能の活</p> | <p>航空局</p> | <p>(1)成田国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 2、180mの暫定滑走路として供用となっている平行滑走路の2、500m化を進める。 <p>(2)関西国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成8年度から2本目の滑走路(4,000m)を整備する二期事業に着手。二期事業については、施設整備を2本目の滑走路の | <p>早期整備を目指す</p> <p>平成19年限定供用に向け、平成17・18年度に必</p> |

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|---|-----|--|---|
| <p>用を図ることとする。</p> <p>中部国際空港については、24時間空港、国際便・国内便の積替え機能の優位性、総合保税地域の指定といった特色を生かし、空港機能の活用を図ることとする。</p> | | <p>供用に必要不可欠なもの(具体的には、滑走路・平行誘導路1本・南側連絡誘導路)に限定し、平成19年の「限定供用」を図ることとし、平成17・18年度において「限定供用」に必要な施設整備を行う。</p> <p>(3)中部国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 中部国際空港においては、国際航空貨物専用便の大幅な増便が図られていることから、需要に対応した貨物上屋の拡充の検討を進める。 中部国際空港は、我が国初の空港内総合保税地域の指定対象となっており、これを活用した物流機能の高度化を図るため、総合保税地区内における運搬業務の円滑化対策の検討を進める。 | <p>要な施設整備を実施</p> <p>平成17年2月に開港 今後、需要に応じて検討</p> <p>空港会社、航空会社、航空貨物代理店等と協議の上必要な対策を実施</p> |
| <p>(羽田空港の再拡張事業)</p> <p>東京国際空港(羽田)については、2009年中の供用開始を目指し、再拡張事業を推進している。完成後には、国内線の需要への対応を図った上で、国際定期便の就航を図るとともに、24時間空港としての有効活用を図ることとなる。貨物輸送については、国際旅客定期便のペリー活用に加え、成田国際空港の運用時間外の深夜早朝時間帯における国際貨物便の就航について、騒音問題に十分配慮しながら検討することとしている。</p> <p>国際線地区の整備は、PFI手法により行うこととしており、現在制度設計中である。国際線貨物ターミナルについては、民間の創意工夫を最大限活かし、国際物流の拠点として、高度なセキュリティと円滑な物流を確保し、迅速な貨物処理と質の高いサービスの提供が可能となるよう、検討を進めているところである。</p> | 航空局 | <ul style="list-style-type: none"> 羽田空港再拡張事業は、羽田空港に新たに4本目の滑走路等を整備して、年間発着能力を現在の28.5万回から40.7万回に増強するものであり、平成16年度より事業化が認められ、平成21年中の供用開始を目指している。完成後には、国内航空需要に対応した枠を確保した後の発着枠を活用して、国際定期便の就航を図るものである。 <p>貨物輸送については、国際旅客定期便のペリーの活用を図り、また成田国際空港の運用時間外の深夜早朝時間帯においては、騒音問題等に配慮しつつ、国際貨物便就航の実現を図ることとしている。</p> | 平成16年度に事業着手、平成21年中に供用開始予定 |
| <p>(今後の空港施設整備のあり方)</p> <p>アジアの主要空港は、増大する自国発着貨物の取扱いはもちろん、他の国や地域からのトランジットカーゴの取扱量も多く、国際ハブ空港としての役割を果たしているが、我が国の主要空港の場合は、自国発着貨物(国内線による国内の他の地域からの中継貨物を含む。)が大宗を占めており、今後、こうした物流動向を見極めながら、需要に応じた施設整備を検討していく必要がある。</p> | 航空局 | <p>(1)大都市圏拠点空港の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、一層の増大が見込まれる航空貨物需要に対応した航空サービスの拡大に向け、大都市圏拠点空港の整備による空港容量の拡大、国際拠点としての機能強化を図る。 <p>(2)物流機能高度化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際航空貨物輸送は、空港における物流機能の拡充、貨物輸送機能の充実等により、今後も、我が国の経済社会の活性化・国際競争力の向上に資するものであり、更なる高質化を図ること | <p>上記のとおり各空港において実施</p> <p>平成18～20年度に調査を行い、国際物流の将来像を提示</p> |

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|---|------------------------------|---|--|
| | | <p>が必要である。</p> <p>このため、平成18～20年度において、航空サービス高度化推進事業の一環として、羽田再拡張後の貨物需要の動向を踏まえた首都圏をはじめとする我が国における国際航空物流機能のあり方等について調査を行う。</p> | |
| <p>⑤ 港湾と空港の連携</p> <p>荷主の立場に立つと、SCMは輸送モードごとに構築するものではない。従って、海上輸送・航空輸送それぞれの高度化とともに、両者を合わせ、コスト面やスピード面で多様なサービスメニューが確保されることが望まれる。このため、港湾と空港の連携によって海上輸送と航空輸送の特徴を兼ね備えた「Sea & Air輸送」の活用方策についての検討を行う。</p> | <p>総合政策局 港湾局 航空局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 港湾・空港の連携により効率的・効果的な物流の仕組みを構築するべく、地方ブロックにおける国際物流戦略チームを活用し、航空輸送と海上輸送の組合せによる国際物流機能の高度化のため、港湾・空港の組合せ利用による輸送（Sea & Air輸送）ニーズの実態把握、効果分析、推進に係る課題の抽出等の調査を行う。 | <p>平成18年度に調査を行い、その結果を踏まえ実施</p> |
| <p>3 国内外の物流ネットワークの整備</p> | | | |
| <p>① 国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築</p> | | | |
| <p>（主要港湾・空港へのアクセス道路、大型車の通行可能道路の拡大と情報提供）</p> <p>フル積載国際海上背高コンテナが、国際物流戦略の観点から重要な港湾・空港と物流拠点とを積替え無しでドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークを戦略的に構築するとともに、これらの道路ネットワークを補完する道路における走行条件については、これまで以上に分かりやすく情報提供を行う。</p> <p>具体的には、大都市における環状道路の整備、大型車の通行可能な道路の範囲拡大のための橋梁の補強などを通じて、規格の高い道路を中心とする道路ネットワークにおけるボトルネックを解消するとともに、国際物流戦略の観点から重要な空港・港湾への接続性を改善するほか、物流拠点へのアクセス道路の整備、貨物用駐車施設の整備・機能向上を通じて物流拠点の機能強化を促進する。</p> <p>また、平成15年10月に大型車の総重量規制の緩和、16年2月に車高制限の緩和を実施したが、これらの大型車の通行可能な道路について、ウェブサイト等を活用して分かりやすい情報提供に努める一方、道路構造の想定を超える車両の走行は、橋梁や舗装の寿命を縮める等、道路に甚大な悪影響を与えるため、適切な通行を求める。</p> | <p>道路局 都市・地域整備局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 国際標準コンテナが国際物流戦略の観点から重要な港湾等と物流拠点とを積替え無しで走行できる道路ネットワークを戦略的に構築する。 <ul style="list-style-type: none"> 高速道路や環状道路の整備により不連続区間（ミッシングリンク）を解消する。重さ・高さ指定道路の指定状況の再点検・見直しを実施し、大型車の通行可能な道路ネットワークを明示するとともに、大型車に対応するソフト・ハードの対策を推進し、国際物流のボトルネックを解消する。 特殊車両通行許可申請手続きについては、引き続きペーパー | <p>大型車の通行可能な道路ネットワークについては平成17年度中に緊急に解消すべきボトルネック区間を確定</p> <p>平成18年度以降この区間について重点的にボトルネック解消への取組を推進</p> <p>三大都市圏の道路整備については、「国際競争力強化のための施策のロードマップ及び展開の方針」を参照</p> <p>平成16年度よりオンライン</p> |

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|----------------|-----|--|--|
| | | <p>レス化、ワンストップサービスを推進するとともに、ウェブサイト等を活用してわかりやすい情報提供を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 多様で弾力的な料金施策を実施して規格の高い道路の利用を促進し、迅速・効率的で環境負荷の小さい物流体系の構築を図る。 - ETCを活用したICを増設してIC間隔を縮め、ICへのアクセス道路の整備により、物流拠点と高速道路の結節性を高め、迅速な輸送を可能にする。 - ICから拠点的な空港・港湾等への10分アクセス率について、現在の6割程度から向上を図る。 - 物流拠点や幹線道路で発生する荷待ちのための時間調整や | <p>申請サービスを開始、平成17年度にウェブサイトの改良を行い、指定道路の情報も分かりやすく提供 今後、逐次新規の指定道路を追加更新</p> <p>高速自動車国道の料金については平成16年11月から平成17年4月にかけてETC車を対象とした料金割引を順次実施 平成17年度に有料道路における政策的な料金設定の試行及び地域における課題解決型社会実験を実施 平成18年度も引き続き実施について検討</p> <p>平成17年7月1日現在27箇所SA・PAに接続するスマートICの社会実験を実施中</p> <p>平成17年度に新潟空港・荻田港・四日市港への10分アクセスを達成 平成18年度に姫路港への10分アクセスを達成 平成19年度までにアクセス率68%を目指す</p> <p>平成17年度より候補地等</p> |

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|---|---|--|---|
| | | <p>運転手の休憩など貨物自動車の駐車需要に対応するため主にトラックが利用する駐車場の整備を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際物流の端末を担う都市内物流においては、都市内幹線道路の整備や地区物流の効率化等を促進し、都市交通の整序を図り、より良い街づくりと整合した施策が求められる。 <ul style="list-style-type: none"> 都市内物流交通を円滑化し、効率的なネットワークを形成するため、都市内幹線道路においてボトルネック踏切の対策を推進する。 都市内建築物における荷捌き施設の附置により、都市内物流を改善する。さらに荷捌きのための駐車施設について、地方公共団体が制定する駐車場附置義務条例への位置づけを促進する。これらも含め、地元が主体となったまちづくりと一体的、継続的な取り組みを支援する。 | <p>の調査を実施</p> <p>ボトルネック踏切約1,000箇所を平成22年度までに半減することを目指して推進</p> <p>平成6年に改正した「標準駐車場条例」に基づき、平成16年3月31日現在29自治体の条例において荷捌き駐車施設を位置づけ今後、各自治体の条例において荷捌き駐車場の位置づけを促進</p> |
| <p>さらに、国際海上コンテナのトラックによる輸送開始時に、事故防止の観点から、コンテナ内の貨物情報をトラック事業者確実に伝達できるようなシステム構築を図る必要がある。</p> | 自動車交通局 | <ul style="list-style-type: none"> 国際海上コンテナの陸上安全輸送対策の強化のため、外航船舶運航事業者、港湾運送事業者(ターミナル・オペレーター、海貨事業者等)、利用運送事業者及び貨物自動車運送事業者が、それぞれ取り組むことが望ましい具体的な措置に関するガイドラインを、官民が協働して平成17年末を目途に作成する。 | 平成17年中にガイドラインを策定 |
| <p>(近隣港湾間の連携強化に資する道路ネットワークの整備) また、近隣港湾間の連携の強化のため、周辺道路や埠頭間の道路ネットワークの整備を進める必要がある。さらに、国際拠点空港と都心部の物流施設との間では、フォワーダーやインテグレーターにより多頻度のトラック輸送が行われているが、輸送の共同化等による効率化を検討する必要がある。</p> | <p>政策統括官 道路局 自動車交通局 港湾局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 企業の合理的な輸送経路の選択に対応するため、東京港における臨海道路二期事業、大阪港における夢洲トンネルの整備等近郊の生産拠点・物流拠点のアクセス強化に加え、拠点的な空港・港湾間の最適な選択を可能にする高速道路ネットワークの整備を推進する。 国際拠点空港と都心部の物流施設との間のトラック輸送の効率化に向け、関係者による調査委員会を立ち上げ、輸送の共同化等に関する検討を行う。 | <p>平成17年度より各埠頭の整備時期に併せた整備を実施</p> <p>平成17年度に調査委員会を設置し、検討</p> |

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|--|--|--|--|
| <p>② 内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築</p> <p>(内航フィーダーの利用促進策)</p> <p>スーパー中枢港湾を始めとする国際拠点港湾において、内航フィーダー輸送の利用促進のため、外貿バースへの内航コンテナ船の直付けの促進、外貿バースと内貿バースの一体的運用による横持ちコスト低減策の検討、内航フィーダーの利用促進に向けた社会実験等を実施していく必要がある。また、フェリーやRORO船専用のトレーラーについては、走行距離が短く、特殊な使用実態に鑑み、保有コスト軽減につながる対応措置を検討する必要がある。さらに、内航フィーダーの利用促進を図るための港湾コスト構造の検討、内航船のニーズに対応した既存埠頭の改良のほか、電気推進システム等を活用して船舶の効率化を実現する次世代内航船(スーパーエコシップ)の開発・普及等による内航海運の活性化等に取り組む必要がある。</p> | <p>海事局 自動車交通局 港湾局 政策統括官</p> | <ul style="list-style-type: none"> スーパー中枢港湾政策と連携し、スーパー中枢港湾と地方港を結ぶ内航フィーダー輸送の活性化による国内の港湾ネットワークの強化を図るため、改正内航海運業法の円滑な実施を図るとともに、外航船と内航船のコンテナ積替荷役や内航フィーダー船の運航の効率化のための社会実験、船舶の効率化のためのスーパーエコシップ技術の開発・普及等を総合的に推進する。 トレーラーの保有コスト軽減策等について、トレーラーの走行実態を踏まえ、その実現可能性について検討する。 | <p>平成17・18年度に内航フィーダー輸送の利用促進に向けた社会実験を実施 スーパーエコシップについては平成13年度より技術開発を、平成17年度より普及促進策を実施中であり、引き続き実施</p> <p>平成17年度に調査を行い、問題等を抽出</p> |
| <p>(港湾と他のモードとの円滑な接続)</p> <p>加えて、これら港湾と、その周辺にある鉄道貨物駅、空港、トラックターミナル等の物流拠点とのアクセスを容易にし、貨物特性や荷主ニーズに応じて、国内区間の最適な輸送システムが選択できるようにする必要がある。</p> <p>特に、鉄道については、主要幹線区間の輸送力増強、貨車やトップリフター(大型荷役機械)の整備、輸送スペースの最大活用のための鉄道貨物情報システムの整備、大型高規格鉄道コンテナの導入の促進等を進めるほか、港湾ターミナルと貨物鉄道ターミナル間の横持ち及び積替えを円滑に行うため、例えば、アクセス道路やデポ機能の整備等について検討することが必要である。また、車両の老朽化等による輸送障害の発生を抑制し、荷主企業の信頼を確保するため、機関車、貨車等の更新投資を積極的に進める必要がある。さらに、12フィート鉄道コンテナ(5t)3個をラックコンテナでひとつにまとめて40フィート海上コンテナ扱いをすることにより海陸の国際複合一貫輸送を行うなど、新しい輸送システム作りを今後とも推進する必要がある。</p> | <p>鉄道局 総合政策局 道路局 等</p> | <p>(1)主要幹線区間の貨物鉄道輸送力増強</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線物流の大動脈である山陽線等において、コンテナ貨車の長編成化への対応等の輸送力増強を図る。 時速130kmで走行可能なグリーンエクスプレス(新型交直流高速貨物電車)の導入により、高速輸送による輸送力増強を図る。 <p>(2)機関車・貨車の更新の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 高性能機関車・貨車や省エネ効果を持つ機関車への取替に対する支援等により、老朽化した機関車・貨車の更新を促進する。 <p>(3)輸送サービスの質的向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際海上コンテナの鉄道輸送が可能となる大型荷役機械の整備やITを活用した列車予約システムの改善により輸送力の有効活用を図る。 <p>(4)アクセス道路やデポ機能の整備等</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港・港湾、駅等の拠点及び高速道路等並びにこれらを相互に接続するアクセス道路を整備するとともに、ミッシングリンクの解 | <p>山陽線については平成14年度より事業を実施中であり、平成18年度に完成</p> <p>平成18～20年度に車両を開発</p> <p>平成18年度より実施</p> <p>平成17年度中に新しいコンテナ情報システム「ITフレンズ&トレース」を全面稼働</p> <p>平成17年度より拠点整備とアクセス道路整備を連携</p> |

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|---|----------------------|---|---|
| | | <p>消など道路ネットワークの整備を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾と貨物鉄道ターミナル間の横持ち及び積替えの円滑化に資するデポ施設(コンテナ貨物一時蔵置、積卸し施設)整備を促進する。 <p>(5)大型高規格鉄道コンテナの導入の促進等</p> <ul style="list-style-type: none"> グリーン物流パートナーシップ会議を通じて先進的モデル事業の支援や事業普及の支援を図る。また、通運事業者団体による大型高規格鉄道コンテナの普及事業やシームレスな国際複合一貫輸送等の取組を推進する。 | <p>して実施</p> <p>平成18年度より整備を実施</p> <p>平成17年度より実施</p> |
| <p>(航空における円滑な物流システムの構築)</p> <p>航空においても、航空輸送の質的充実のために、国内・国際間の航空貨物の乗継機能の円滑化を図り、シームレスな物流システムの構築に取り組む必要がある。</p> | <p>航空局 総合政策局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 航空会社が地方空港への深夜貨物便の就航を希望する場合は、地元の同意が得られていること、継続した運航が担保されていること等を前提に、可能な限り、他飛行場援助業務(RAG)等の活用により、深夜貨物便が就航する地方空港の運用時間を弾力化する。 | <p>平成16年7月より佐賀空港において実施中 今後、航空会社の要望等に応じて実施</p> |
| | | | |
| <p>③ 増大するアジア域内需要を担う運営体制のあり方</p> | | | |
| <p>(今後の我が国物流企業の事業運営のあり方)</p> <p>今後のアジア各国の経済発展や経済のグローバル化に伴い、アジア地域における物流量が増大するとともに、荷主企業のSCMの進展により、物流ニーズも高度化・多様化しているが、これを担う運営体制のあり方が問われている。最近では、日中韓海上航路では、コスト競争力に優れた中国・韓国の船社がその大半を担っており、また、中国発着の小口混載航空貨物の分野では、現地での体制を先行的に整備した米国等のインテグレーターが取扱量を大きく伸ばしている。</p> <p>こうした中で、我が国の国際物流企業は、他の有力企業とのグローバル・アライアンス(提携)、コードシェア(共同運航)、インターライン(継越輸送)契約等を通じて、輸送ネットワークの拡大を進めている現状にある。</p> <p>今後、我が国の国際物流企業としては、取引関係のある分野を中心に事業運営を行うだけでなく、荷主の期待と信頼に応え、物流ニーズの変化に柔軟に対応できる運営体制をいち早く整備し、海外企業とも十分競争できる体制を講じることにより、我が国の産業競争力の強化にも資する積極的な経営戦略を展開していくことが望まれる。行政としても、我が国物流企業</p> | <p>航空局 政策統括官</p> | <ul style="list-style-type: none"> 本邦航空会社の航空機材調達、乗員確保を容易にすることにより、本邦航空会社の貨物輸送力の増強を図る。 <ul style="list-style-type: none"> 新規・既存の本邦航空会社の航空機の調達に対する支援措置の維持・充実の検討を実施する 今後、航空貨物の需要は増大する見込みであり、航空会社では貨物便を増加させる計画がある。これに伴い、操縦士の需要は今後増大することが見込まれていることから、航空大学校による基幹的要因の安定供給等、質の高い操縦士を安定的に供給するための総合的対策を推進する。 航空貨物需要が伸長する中で米国等のインテグレーターが取扱量を伸ばす等の状況を踏まえ、海外企業に対する競争力を発揮しながら我が国の国際物流を担う事業の運営体制等について上記の支援措置も含め検討する。 | <p>平成17年度より実施</p> <p>航空大学校の次期中期計画期間(平成18年度より)においても、質の高い操縦士の安定的供給に取り組む</p> <p>上記のとおり実施</p> |
| | <p>海事局</p> | | |

| 「今後の国際物流施策の課題」 | 担当局 | 「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策 | 実施スケジュール |
|--|----------------------|--|--|
| <p>が、市場での競争の下で、ニーズに応えたサービスの安定的提供ができるような国際物流環境の整備に努めることとする。</p> | | | |
| <p>(海運・港運の規制の見直しによる事業活性化) アジア諸国との海上物流効率化の促進に資するため、具体的ニーズに即して、航海の安全、態様等を踏まえ、海上輸送に係る規制のあり方について、必要な見直しを進める。 また、港湾を活性化し地域の活性化・産業競争力の強化を図るため、主要9港以外の地方港においても港湾運送事業の規制緩和を円滑に実施する。</p> | <p>海事局 港湾局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 規制緩和の影響調査、適切なセーフティネットの実施等により、全国における港湾運送事業の規制緩和を着実に推進する。 | <p>平成18年5月までに改正港湾運送事業法を施行 平成18年度より港湾運送事業の規制緩和の影響調査を実施</p> |
| <p>(今後の国際航空貨物便のあり方) 国際航空の分野においては、相手国との航空交渉において、需要動向等を踏まえた便数等の輸送力取極を行うのが通例だが、できる限り航空貨物専用便については、弾力的な輸送力取極を結ぶことを検討する必要がある。また、本邦航空企業の貨物輸送力の拡大を図るとともに、貨物輸送に係る運航の管理の受委託の活用についても検討を進める必要がある。さらに、荷主企業がSCMの徹底により在庫を最小限にしており、臨機の対応が必要なケースが多いことから、今回、認められることとなったフォワーダーチャーターについては、適確な対応を図る必要がある。</p> | <p>航空局 総合政策局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 航空貨物専用便については、航空交渉において、三角運航等の柔軟な運航を可能とするなど、できる限り弾力的な取極を結ぶことを検討する。 運航管理の受委託の活用について、本邦航空会社と外国航空会社との貨物輸送に関し、技術通達を年度内に策定する。 フォワーダーチャーターについては、平成17年2月より一定要件を満たした場合に限り運航を認めており、今後も適切な対応を図る。 | <p>航空交渉の機会を捉えて実施</p> <p>平成17年度中に技術通達を策定</p> <p>平成17年2月より実施</p> |

| | | | |
|---|------------------------|---|---|
| <p>④ 物流効率化の下でのセキュリティの確保</p> <p>(国際物流セキュリティ施策パッケージの策定)</p> <p>2001年の米国同時多発テロ以降、世界的にセキュリティ確保への関心が高まり、米国においては、相手国への税関職員の派遣による事前検査、米国向け船積み貨物の出港24時間前の積荷情報の提出、米国向け航空貨物の到着4時間前の積荷情報の提出、優良事業者の事前認定による迅速通関制度といったセキュリティルールを先行的に適用し、関係事業者に大きな影響を与えている。我が国においても、主要国や世界税関機構等の国際機関の動向を踏まえ、安全かつ効率的な国際物流の実現を図るため、関係府省と連携して対応策を検討してきており、本年3月には、安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージをとりまとめる。</p> <p>この施策パッケージにおいては、物流事業者や輸出入事業者についてコンプライアンス確保のためのガイドラインを策定し、これを遵守しない者、または、していない疑いの高い者に対して、重点的な検査を実施することにより、セキュリティの確保と物流の効率化の両立を目指すこととしている。また、こうした施策パッケージの有効性の検証と物流効率化に資するため、電子タグ等のITを活用した国際海上コンテナの管理・輸送システムの導入方策を確立する実証実験を官民一体となって行い、その成果を今後の施策に反映する必要がある。</p> | <p>政策統括官 港湾局 等</p> | <ul style="list-style-type: none"> 我が国のコンテナ・セキュリティ対策の強化と物流効率化の実現に向け関係府省と連携した対応を図るため、平成17年3月に「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」を策定した。これに基づき、我が国に輸入される海上コンテナに関する貨物情報の事前収集体制について検討するとともに、関係事業者のセキュリティ・ガイドラインの策定等の具体策をまとめる。 また、これらセキュリティ対策と物流効率化の両立に資するため、ICタグを活用した海上コンテナ輸送システムの実証実験を行い、その結果を踏まえて、電子タグ等ITを活用したコンテナの管理・輸送システムの導入方策を検討する。 夏頃を目途に、検討委員会を母体とした推進協議会を設置し、施策の進捗状況を点検・評価し、必要に応じて施策の拡充強化を行う。 | <p>平成17年度中に物流事業者のコンプライアンス・ガイドラインを策定</p> <p>平成17年度にICタグを活用した海上コンテナ輸送システムの実証実験を実施 平成18年度は実験結果を踏まえ、その活用及び普及を検討</p> <p>平成17年夏に推進協議会を設置し、施策の点検・評価を実施</p> |
| <p>(改正SOLAS条約に基づくセキュリティ強化)</p> <p>また、港湾施設においては、平成16年7月に発効した改正SOLAS条約に対応した国際船舶・港湾保安法に基づき、出入管理が義務化されているところである。今後、国際コンテナターミナル等の港湾施設における出入者・車両確認システムの自動化、全国共通化を行うことにより、なりすまし防止等出入管理の徹底といったセキュリティの向上を確保した上で、物流の効率化にも資するノンストップゲートシステムの構築を進める必要がある。また、国において、港湾施設の保安対策の強化に資するとともに、港湾施設の効率的利用等に資するため、開発保全航路や各港湾施設における利用船舶、入出港船舶の動静を総合的に把握、活用する。</p> | <p>港湾局</p> | <ul style="list-style-type: none"> ターミナル管理者等関係者の協力を得て、ノンストップゲート実証実験を行い、具体的なシステムの詳細を検討するとともに、実証実験の効果・成果の評価を行い、関係者間の役割分担等について検討する。 港湾管理者の効率的な管理や港湾利用者の効率的な利用の促進及び港湾の保安対策を推進するため、全国規模で国において港湾施設を利用する船舶の動静情報を総合的に把握し、港湾管理者、港湾利用者等に提供を行う。 | <p>平成17年度よりノンストップゲートの実証実験を実施</p> <p>船舶の動静情報を総合的に把握し、平成17年度に港湾管理者等への提供を行い、逐次リアルタイム化を推進</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| <p>(航空貨物の保安対策)</p> <p>航空貨物については、現在でも、保安対策上一定の保安措置を実施しているが、ICAO国際標準等に基づき、セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化等を図るため、航空貨物にかかる荷主から航空機搭載までの過程を一貫して保護するための保安制度(Known Shipper - Regulated Agent制度)を本年度から運用する予定であり、また、事業者の負担を軽減しつつ、航空貨物に係る保安の更なる向上を図るため、航空貨物用のX線検査機器への助成措置(補助)を行うこととしている。</p> <p>また、無申告危険物や脆弱梱包の解消のため、荷主や物流事業者の理解と協力を得て取り組む必要がある。</p> | <p>航空局 総合政策局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 航空貨物にかかる荷主から航空機搭載までの過程を一貫して保護し、事業者の負担を軽減しつつ、航空貨物に係る保安の更なる向上を図る。 <ul style="list-style-type: none"> Known Shipper - Regulated Agent制度の運用 航空貨物用のエックス線検査機器への助成措置(補助) | <p>平成17年度中のできる限り早期に実施</p> <p>平成17年度より国が設置・管理する空港等について補助制度を導入</p> |
| <p>(国際交通セキュリティ大臣会合の開催等)</p> <p>さらに、国際的な協調の下、国際物流を含む国際交通におけるセキュリティを確保し、円滑かつ効率的な輸送との両立を図っていくために、2006年1月、東京において、国際交通セキュリティ大臣会合を開催することとしている。</p> | <p>総合政策局 海事局 港湾局 航空局 政策統括官</p> | <ul style="list-style-type: none"> 国際物流を含む国際交通におけるセキュリティを確保し、円滑かつ効率的な輸送との両立を図っていくために、平成18年1月に東京において、国際交通セキュリティ大臣会合を開催する。 大臣会合を踏まえて、国際的な協調を図るための調整を継続する。 | <p>平成18年1月に東京で大臣会合を開催</p> <p>大臣会合を踏まえて、取組みの具体的方策を検討・実施</p> |
| <p>なお、地震や津波等の自然災害の多い我が国においては、災害時における物流への影響を軽減するために、物流基盤施設における防災機能の確保とともに、情報システム等を利用し、港湾施設の被災情報の関係者への発信について検討する必要がある。</p> | <p>港湾局</p> | <p>(1)物流基盤施設における防災機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 震災時において、一定の海上輸送機能の確保により、地域の経済活動への影響を最小限にするため、コンテナターミナル等における耐震強化を推進する。 <p>(2)港湾施設の被災情報の関係者への発信を検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域的に収集した港湾施設の利用可否状況の利用者への提供や利用可能な岸壁の相互利用等により港湾間連携の強化を図る。 | <p>平成7年度より耐震強化を実施</p> <p>平成17年度に名古屋港、大阪港等において実施</p> <p>平成17年度に被災情報の発信手法を検討</p> <p>平成18年度より発信体制を構築</p> |
| <p>4 国際物流におけるロジスティクス機能の強化</p> | | | |
| <p>① 国際物流「ロジスティクス・ハブ」の形成</p> | | | |
| <p>(「ロジスティクス・ハブ」の形成の促進)</p> <p>我が国産業のグローバル化と在庫管理の徹底等が求められる中で、高度化・多様化する荷主ニーズへの適確な対応を図るため、「ロジスティクス・ハブ」の形成を促進する必要がある。具体的には、国際拠点港湾・空港及</p> | <p>総合政策局 都市・地域整備局 港湾局 航空局 等</p> | <ul style="list-style-type: none"> 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律に基づき、支援を実施する。 都市における流通機能の向上及び交通の円滑化を図るため、港 | <p>平成17年10月に法律を施行できるよう検討</p> <p>平成17年度現在5地区で</p> |

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>びその周辺、あるいは高速道路のインターチェンジ周辺等の物流結節点において、物流事業者が荷主のニーズ等に応じ、流通加工機能、在庫管理機能、クロスドック機能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する必要がある。</p> <p>その際、こうした物流施設を港湾・空港と一体化した「総合保税地域」内に設置すれば、外国貨物扱いのまま、製品・部品の流通加工や展示を行ったり、国内製品とセット梱包での海外輸出を行うこと等が可能となる。中部国際空港においては、空港島内について「総合保税地域」の許可を受け、こうした物流サービスの提供を可能としているが、その実績を踏まえ、他の空港・港湾でも同様の試みを検討することが必要である。</p> <p>こうした「ロジスティクス・ハブ」の形成に資するため、新たに「流通業務総合効率化促進法」を制定し、これに基づき、港湾、高速道路のインターチェンジ等の周辺に立地した流通業務施設を利用して、輸送・保管・流通加工等の業務を総合的かつ効率的に行う事業者に対し、低利融資、債務保証、信用保険の付保限度額の拡大等の資金調達面の支援、関係事業許可の一括付与、固定資産税の軽減等の税制上の優遇措置の適用等の支援を行うことを目指すこととしている。</p> | | <p>湾背後地や高速道路インターチェンジ近傍等の区域において、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及び土地区画整理事業により整備を行い、適切な物流施設の配置を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特別用途地区等の活用により、流通業務施設等の集約的な立地等を図ることにより、効率的な物流施設の整備を図る。 | <p>流通業務団地造成事業を実施、うち4地区は平成22年度までに事業が完了する予定</p> <p>平成17年度現在42地区で物流関連施設を含んだ土地区画整理事業を実施、うち35地区は平成22年までに事業が完了する予定</p> <p>平成16年度までに95地区で本制度を活用しており、今後も引き続き制度の活用を促進</p> |
| <p>(港湾流通拠点地区等における施設整備の促進)</p> <p>また、上記の「流通業務総合効率化促進法」に定める港湾流通拠点地区については、民間事業者の流通業務施設の適切な立地・誘導を図るため、コンテナターミナルと背後の当該地区との一体的整備・運用に取り組む必要がある。具体的には、貨物集配送拠点施設、流通加工施設等の流通業務施設の整備促進、国際コンテナ貨物の一時蔵置等のための施設貨物鉄道輸送との円滑な積替えのためのデポ機能の整備、コンテナターミナルと港湾流通拠点地区との連絡道路等、関連する港湾施設の整備推進が必要である。同様に、国際物流を視野に入れたロジスティクスを円滑に実施する観点から、国際空港、主要な高速道路、鉄道駅の周辺についても、同様の拠点地区の導入を検討する必要がある。</p> <p>その際、民間の物流サービスの高度化を推進するため、これらの流通業務施設の整備や自動ラック、情報処理システム、ICタグ等の導入に対しては、その推進を図るため、支援制度の充実についても検討する必要がある。</p> | <p>総合政策局 道路局 鉄道局 港湾局 航空局</p> | <p>(1) 港湾流通拠点地区における施設整備の促進</p> <p>① 高度な物流サービスの提供が可能な流通業務施設の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国際コンテナターミナル背後の港湾流通拠点地区において流通加工機能、在庫管理機能、クロスドック機能など高度な物流サービスを提供し、物流における中核的役割を担う共同利用型の特定流通業務施設は、物流効率化や環境負荷の軽減に大きく貢献する施設である。 <p>このため、臨港道路、休憩所などの所要のインフラ施設の整備と併せて、これら施設の整備に対する支援を行い港湾流通拠点地区における特定流通業務施設の立地を誘導する。</p> <p>また、コンテナターミナルと港湾流通拠点地区との一体的な整備・運用を図るため、45フィートコンテナなど特殊コンテナの輸送が可能な連絡道路の整備の促進策を検討する。</p> <p>② 流通の効率化を促進させるための貨物取扱施設等の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ コンテナ貨物の輸送効率化を進めるべく港湾間のコンテナ貨物の横もち輸送の迅速化や空コンテナ輸送の効率化を促進するため、スーパー中枢港湾以外の荷主や物流事業者からのニーズが | <p>平成18年度より整備を推進</p> <p>スーパー中枢港湾については平成17年度、それ以外の港湾については平成1</p> |

| | | | |
|---|-----------------------------------|---|--|
| | | <p>ある港湾においても、共同デポの整備を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾発着国際コンテナ貨物の港湾と国内各地間の輸送において、定時性の確保の観点、長距離輸送のコスト軽減化の観点などから鉄道を活用するニーズが高まっており、流通の効率化に資する臨港鉄道の貨物積卸しデポ施設(コンテナ貨物積卸し施設、コンテナヤードなど)の整備を促進する。 <p>(2)国際空港等における施設整備の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際空港周辺等において行われる民間の国際物流サービスの高度化を推進するための調査や、流通業務施設の整備等に対する支援を行う。 | <p>8年度より整備を促進</p> <p>平成18年度より整備を促進</p> <p>平成17年度より調査に着手、平成18年度より施設整備等への支援を実施</p> |
| <p>② 国際拠点港湾におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善</p> <p>国際拠点港湾におけるロジスティクス機能の向上に向けて、24時間フルオープンサービス化を図るため、コンテナヤードのゲートのオープン時間の延長、税関、検疫所等の執務時間外の体制整備、臨時開庁手数料の軽減等を図る必要がある。また、24時間フルオープン支援施設、無利子貸付制度の活用等によりノンストップゲートの整備を進めるとともに、今後、ゲートのフルオープン化に向けた更なるインセンティブを検討する必要がある。</p> <p>また、空コンテナの利用効率化のため、内陸部に空バンプールを設け、情報システムを介して空コンテナ情報を関係者間で共有し、空コンテナの移動量を減少させる必要がある。</p> | <p>港湾局 CIQ</p> | <ul style="list-style-type: none"> 複数船社の空コンテナの効率的な管理を可能とするための情報システムやニーズ等について、国内・海外港湾の現地調査等を行う。また、情報システムを利用した空コンテナ管理・流通の効率化について、社会実験を実施する。 空コンテナ物流に関する輸送の効率化や港頭地区の渋滞解消による環境負荷の低減に資するインランド・デポの整備を図る。 | <p>インランド・デポ情報システムについて、平成17年度に現地調査等を実施</p> <p>平成18年度より調査結果をもとに社会実験を実施</p> <p>上記現地調査、社会実験の結果等を踏まえ、平成19年度よりインランド・デポ施設の整備を推進</p> |
| <p>③ 国際拠点空港におけるロジスティクス機能向上に向けた公共的施設運営の改善</p> <p>(国際拠点空港における利用者利便の向上)</p> <p>我が国の国際拠点空港は、アジアの主要空港に比べて、着陸料、上屋利用料等の空港施設使用料が高く、また、都心部からの距離があり、空港アクセスのための時間とコストの負担が大きくなっている。成田国際空港においては、開港当時からみると著しく航空貨物取扱量が增大しているが、空港敷地の制約もあり、貨物地区が複数に分散して整備されてきた。また、空港内外の貨物取扱施設周辺の道路混雑が問題となっている。</p> | <p>航空局 道路局 CIQ</p> | <p>(1)成田国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港周辺の道路ネットワークにおけるボトルネックを解消するため、空港周辺において効果的な混雑緩和対策を行い、国際物流拠点としての機能強化を図る。 | <p>成田国際空港へのアクセスを強化する国道464号北千葉道路について、平成17年度に新規事業化し、整備を推進中</p> <p>空港南部の物流拠点と高</p> |

| | | | |
|---|-----------------------------|---|--|
| <p>国際拠点空港の国際競争力を維持し、利用者に使いやすい空港とするためには、需要増加につなげる方向で、施設使用料金等の見直しを図っていく必要がある。また、国においても、税関等の執務時間の延長や臨時開庁手数料の引下げが行われてきたが、引き続き改善要望に応える措置を検討する必要がある。</p> | | <ul style="list-style-type: none"> 空港内貨物地区構内道路の混雑緩和対策として、これまでトラック待機場の整備、貨物地区への従業員通勤車両の乗り入れ規制、交通動線の見直し等対策を実施してきているが、引き続き、関係者と協議を行いつつ、ソフト対策を含め空港内貨物車両の走行円滑化対策を実施していく。 <p>(2)関西国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 関西国際空港の利便性の向上や効率的な国際物流ネットワークの構築を図る観点から、引き続き、国際路線の充実に努めるとともに、トータルの利用コストの低減方策や連絡橋を含むアクセス改善について検討を進める。 | <p>速道路のアクセスを強化する東関東道の新設IC(仮称)酒々井IC及び国道296号と接続する県道富里酒々井線について、平成17年度に新規事業化し、整備を推進中</p> <p>空港西部地域の渋滞解消のため、国道409号富里拡幅として、富里IC付近の4車線化事業を推進中</p> <p>芝山千代田交差点付近の渋滞を解消し、空港南部に立地する物流拠点と空港とのアクセスを強化する県道成田松尾線の整備を推進中</p> <p>定期的に関係者と協議の上必要な対策を実施</p> <p>平成17年6月に設置された地元の産学官からなる「国際物流戦略チーム」と連携して検討</p> |
| <p>(貨物施設の計画的整備と機能向上)</p> <p>さらに、空港会社等においては、需要動向に見合った貨物取扱施設の増設を今後とも計画的に推進するとともに、効率的な貨物取扱施設の配置・利用方法について検討を行っていく必要がある。その際、航空機と施設との間の迅速な貨物移動の確保、施設に出入りする運搬車の交錯移動の回避、トラック等の駐車スペースの確保等に配慮し、施設全体の効率的利用</p> | <p>航空局 総合政策局</p> | <p>(1)成田国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、南部貨物地区に隣接するエプロンは整備用エプロンであり、貨物の積み卸しができないため、南部貨物地区前面のエプロンをローディングエプロンとするための改修を行う。 成田国際空港における新たな貨物取扱施設の計画策定(施設 | <p>平成17年度より着手 平成20年度夏に供用開始予定</p> <p>平成18～20年度に調査</p> |

| | | | |
|---|--|--|---|
| <p>が図れるようにする必要がある。</p> <p>その一環として、関西国際空港においては、フォワーダーが海外でビルトアップしたULDについて、航空機からフォワーダー上屋に直接搬入するインタクトシステムを一部導入し、迅速化を図っている。また、中部国際空港においては、空港貨物地区とフォワーダー上屋を隣接させ、貨物動線を短縮化させるほか、ULDについて、フォワーダー上屋への搬入に際し、無ナンバー車両帯を活用してトーイングトラクタで牽引する方式を導入し、迅速化を図っている。空港事情を踏まえつつ、こうした先進事例を参考にしながら、物流ニーズに応える空港づくりの検討を進めていく必要がある。</p> | | <p>の再配置も含む)を行うためには、羽田空港再拡張後の首都圏をはじめとする我が国における国際航空物流のビジョンの検討が必要不可欠であることから、平成18～20年度においては、平成21年の羽田再拡張後の貨物需要の動向を踏まえた成田・羽田をはじめとする我が国における国際航空物流機能のあり方について調査を行うこととする。</p> <p>併せて、地方ブロックにおける国際物流戦略チームを活用し、空港及び空港周辺における貨物流動の全体最適化のための物流機能高度化調査等を実施することとする。</p> <p>(2)関西国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 増大する国際航空貨物を効率的に取り扱うため、各種上屋等を整備することにより、国際物流拠点としての機能強化を図る。 <p>(3)中部国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中部国際空港においては、国際航空貨物専用便の大幅な増便が図られていることから、需要に対応した貨物上屋の拡充の検討を進める。また、中部国際空港は、我が国初の空港内総合保税地域の指定対象となっており、これを活用した物流機能の高度化を図るため、総合保税地区内における運搬業務の円滑化対策の検討を進める。 | <p>を行い、国際物流の将来像を提示</p> <p>平成17年にフォワーダー貨物上屋、生鮮貨物上屋、輸入貨物上屋を供用開始予定 平成18年度に貨物上屋を増設予定</p> <p>空港会社、航空会社、航空貨物代理店等と協議の上必要な対策を実施</p> |
|---|--|--|---|

| | | | |
|---|--|---|---|
| <p>④ 輸出入・港湾手続等の簡素化・電子化と民間物流業務の電子化促進</p> <p>(FAL条約の締結を契機とした手続の簡素化・電子化)</p> <p>2005年の秋頃の予定で国際海運の簡易化に関する条約(FAL条約)の締結を目指しているが、これに併せて、入出港届等のFAL条約対象手続については、関係府省共通のFAL様式を採用することとしている。また、FAL条約対象手続以外の入港前の諸手続についても、項目を大幅に簡素化し、共通様式化を図り、夜間入港規制についても廃止することとしている。また、これらの簡素化手続については、本年11月までにシステム及び書類双方で行えるようにする等の措置を講じることとしている。</p> <p>さらに、現在の輸出入・港湾関連手続のシングルウインドウ化は、各手続の電子申請窓口の一元化に留まっている面があり、さらなる改善を図る観点から、全体の業務・システムを見直し、すべての手続の原則電子化を目指すとともに、可能な限り一回の入力ですべての手続が完了するシステムに改める必要がある。このため、2005年度中に輸出入・港湾手続の見直し計画を業務・システム最適化計画として取りまとめ、これを受けてシステム改定作業に着手し、新システムの稼働を目指す必要がある。</p> | <p>政策統括官 総合政策局 海事局 港湾局 海上保安庁</p> | <ul style="list-style-type: none"> 入出港届等のFAL条約対象手続については、関係府省共通のFAL様式を採用し、FAL条約対象手続以外の入港前の諸手続についても、項目を大幅に簡素化し、共通様式化を図り、夜間入港規制についても廃止する。 また、FAL条約の締結に併せて、これらの簡素化手続については、11月までにシステム及び書類双方で行えるようにする等の措置を講じる。 さらに、輸出入・港湾手続の見直し計画を業務・システム最適化計画として取りまとめ、これを受けてシステム改定作業に着手する。 | <p>平成17年11月にシステム及び書類双方で手続を開始</p> <p>平成17年12月中にシステム最適化計画を取りまとめ</p> |
| <p>(民間業務の電子化)</p> <p>行政手続の簡素化・電子化に加えて、今後、国際物流に関する民間業務の電子化を更に進展させるため、各企業の社内システム、民間ネットワークシステム、行政システム等の国際物流に係る様々なシステム間で効率的にデータの相互運用や電子的な情報授受が可能となるよう、UN//EDIFACT等の国際標準への対応を進め、港湾物流情報プラットフォームの推進を図る必要がある。</p> | <p>政策統括官 総合政策局 海事局 港湾局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 平成14～16年度に港湾物流情報化懇談会で確認したコンテナ貨物輸出入業務の標準プロセスについて、平成18年度に、その各プロセスで授受される情報項目及びフォーマット(標準メッセージ及び共通手引書(MIG:Message Implementation Guideline))を整理し、実際の物流に適用してその有用性を検証する実証実験を行う。また、実証実験で効果を確認されたメッセージやMIGは、必要に応じ国際機関等に登録し、普及を促進することで電子的な情報授受の進展を図る。国際機関等への登録、普及のための体制を官民協力して構築する。 | <p>平成18年度に実証実験を行い、フォーマット等のモデル構築</p> |
| <p>(空港手続の簡素化・電子化)</p> <p>空港手続関係については、税関、入国管理局及び検疫所に対して提出する入出港届等に係る手続について、シングルウインドウ化を図る必要がある。また、その際、既存の電子手続システムを活用・発展させる必要がある。</p> | <p>CIQ</p> | <ul style="list-style-type: none"> 最適化計画を策定の上、逐次実施する。 | <p>平成17年度中に最適化計画を策定</p> |
| <p>⑤ 迅速かつ円滑な輸出入手続の整備</p> <p>国際物流のリードタイムの短縮を図るうえで、通関手続の改善を図ること</p> | <p>CIQ</p> | | |

| | | | |
|---|--------------|---|--|
| <p>は、重要である。これまでも通関行政においては、予備審査制、到着即時許可制度、簡易申告制度の拡充により、通関手続の迅速化が図られてきた。</p> <p>さらに、一層の迅速通関の実現を図る見地から、通関においては、麻薬、密輸等の水際取締りに重点を置く一方、税的機能については、事業者のコンプライアンス体制に着目しつつ、事後的チェックとしての事後調査に移行するよう制度の見直しが行われている。その一環として、来年3月からは一定のコンプライアンス体制の充足を前提に、保税地域外での輸出通関を可能とする制度が導入されている。これにより、港湾・空港のターミナルにおける混雑回避が期待される。このような措置については、貨物取扱いの迅速化の観点から、その活用を図ることが望まれる。</p> <p>このほか、税関の執務時間外における通関体制の整備、臨時開庁手数料の軽減等の措置が実施され、また、通関情報システム(NACCS)のあり方についての抜本的な見直しも行われているが、今後とも、物流ニーズの変化に対応した措置を検討することが必要である。</p> <p>一方、検疫や入国管理についても、通関での先行的な取組みに併せて、改革を推進する必要がある。特に、食品や花卉といった鮮度管理やきめの細かい取扱いが求められる貨物については、手続の処理時間の短縮、検査中における品質管理の徹底等について検討することが必要である。</p> | | <ul style="list-style-type: none"> ・ NACCSの今後のあり方について、最適化計画の中で基本方針をとりまとめる。 ・ CIQに対する関係事業者からの改善要望をとりまとめる。 | <p>平成17年度中に最適化計画を策定</p> |
| <p>⑥ 物流効率化を支える人材の育成</p> <p>物流企業が荷主の高度化する物流ニーズに対応し、効率的な物流システムを積極的に提案し、荷主の信頼を得て、輸送、流通加工、在庫管理等を包括的に受託できるようになるためには、提案営業力やコンサルティング力を備えた人材の育成が必要である。荷主企業の本業集中と物流業務のアウトソーシング化が進む中で、こうしたサードパーティロジスティクス(3PL)事業が拡大していく傾向にあるが、物流の効率化はもちろん、物流コストの削減、環境負荷の低減、地域活性化等にも資することから、これを推進していく必要がある。</p> <p>国土交通省では、関係物流団体と連携して、昨年10月から、主要都市において3PL事業推進のための人材育成研修会を開催しているが、今後とも、物流効率化を支える基盤としての人材育成に力を入れる必要がある。</p> | <p>総合政策局</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 3PL事業促進のため、平成15年度に産学官から成る検討委員会を発足させ、促進方策や人材育成のあり方について検討し、平成16年度より国の支援のもとに人材育成研修を実施してきた。平成17年度は、事業者団体による自主的な取組みとして、引き続き人材育成研修を実施する。また、平成18年度は、3PL契約のガイドラインの策定、情報セキュリティに関するガイドラインの策定、3PLの具体的事例の調査、分析等を行う。 | <p>平成16年度より人材育成研修を実施 平成18年度に3PL事業促進のための環境整備を検討</p> |

| | | | |
|---|------------------------|--|--|
| <p>5 アジア域内の物流改善の取組みへの支援</p> <p>(アジア主要国との物流改善に向けた最近の取組み)</p> <p>我が国としては、中国、韓国、ASEAN諸国との間で、交通分野での諸課題についてかねてより、大臣会合を始めとしてハイレベルでの協議を重ねてきており、その中で、円滑かつ効率的な物流の実現のためのインフラ整備、技術協力、人材育成、法規制等の問題が取り上げられてきた。</p> <p>また、FTA(自由貿易協定)／EPA(経済連携協定)やWTO(世界貿易機関)のサービス貿易自由化のための枠組みにおいては、我が国物流事業者が進出するに当たって障壁となりうる各国政府の規制の撤廃等について交渉を行ってきたところであり、中国のWTO加盟に伴う物流環境の改善や、日・シンガポール間のEPA締結、日・フィリピン間のEPAの大筋合意等、一定の成果を得てきた。</p> <p>中国との間では、日中フォワーダー協議において中国におけるフォワーダーに対する法規制の改善が話し合わせ、外資規制、営業網の拡大に関する規制等が緩和されつつある。また、昨年11月には、日中の官民連携により、「中国物流をめぐる日中シンポジウム」が東京で開催され、道路、通信等のインフラ整備、人材育成、法規制やその運用、商慣行の改善等の中国におけるSCM構築に当たっての課題と今後の対応策について意見交換が行われたところである。</p> <p>ASEAN諸国との間では、日・ASEAN交通連携プロジェクトの一環として、ASEAN域内での物流上のボトルネック解消のための「物流改善計画」の策定を進め、今後この計画に基づき、技術協力、人材育成の支援等を行うこととしている。</p> | <p>総合政策局 政策統括官</p> | <p>(1) FTA/EPA、WTO</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流サービスの自由化も対象としているFTA/EPA交渉において、交渉中のフィリピン・マレーシア・タイ・韓国・インドネシア、日ASEAN包括経済連携交渉の枠組みで交渉中のその他ASEAN諸国(ブルネイ・ベトナム・カンボジア・ミャンマー・ラオス)について、早期の協定締結を目指して取り組む。 また、WTO交渉においても物流サービスの自由化を対象としているが、今次ラウンドの早期妥結を目指して取り組む。 <p>(2) 日中フォワーダー協議等</p> <ul style="list-style-type: none"> これまで9回行われた日中フォワーダー協議により、中国における外国人フォワーダーに対する規制緩和は進んでいる(本年5月にはNVOCCの相互参入を確認)ものの、参入時の供託金等の各種規制が未だに存在する。 加えて、昨年11月に日中両国の官民共同により開催された「中国物流をめぐる日中シンポジウム」においては、日中両国の当局間における継続的な情報交換、意見交換と民間へのフィードバックが当局に求められたところであり、これらに対応するため、今後も定期的なフォワーダー協議を行っていく。 なお、日中シンポジウムの提言を受け、来年2月には商務部司长クラスほかを招聘し、WTO加盟後の中国における物流関連法規制の変遷についての情報提供を目的とするセミナー(中国物流政策セミナー)の開催を予定している。 また、アジア各国の物流事業に関する規制・障壁について実態調査を行う。 <p>(3) 日ASEAN交通連携の枠組み等を通じた取組みの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 日ASEAN交通大臣会合を頂点とした日ASEAN交通連携枠組みの下で実施している「物流プロジェクト」等を通じ、アジア域内の物流改善の取組みへの支援を行う。 | <p>各交渉について、早期の協定締結を目指して取り組む</p> <p>毎年1回程度開催</p> <p>平成16年度に中国、平成17年度にベトナムの物流事業に関する規制・障壁について実態調査を実施 今後、引き続き実施</p> <p>平成17年度に引き続き、平成18年度以降も日ASEAN関係者で調整の上、支</p> |
|---|------------------------|--|--|

| | | | |
|---|---|--|---|
| | | <p>具体的には、本年11月の日ASEAN交通大臣会合において「日ASEAN物流改善計画」の合意を目指す。このため、日ASEAN交通政策ワークショップや日ASEAN物流ワーキンググループ会合において所要の調整を行う。また、同改善計画に基づき、今後以下の施策を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> - 主要物流モード間のミッシングリンク解消のための社会資本（主要港湾への鉄道整備など）の整備や物流ターミナル・物流倉庫の整備に必要な事前調査 - ASEAN諸国の物流に関する状況や仕組み及び特定の物流ルートにおける物流の実態調査 - 物流に関する統一的なデータや統計の収集・作成に関する事前調査 - 物流に関する専門家会合、セミナー、研修の実施 | 援を継続 |
| <p>(シームレスなアジア経済・物流圏の確立)</p> <p>今後、アジア域内の物流量が一層増大し、シームレスな経済・物流圏の確立が求められることから、商品コード、パレット、ICタグ等の規格統一、物流情報における国際EDI標準の適用、フェリー等でのトレーラーの海陸一貫運行といった物流効率化のための共通課題についての検討を進める必要がある。また、アジア地域全体におけるCO2削減のため、物流分野でも、我が国の先進事例を紹介しながら、環境負荷の小さい物流体系の構築のため、各国への技術協力を深める必要がある。さらに、こうした政策展開の基礎となる国際物流に関するデータベースの構築や国際物流量の将来推計をアジア諸国と連携して行うことも必要である。</p> | <p>政策統括官 総合政策局 自動車交通局 海事局 港湾局 北海道局 経済産業省</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 我が国と東アジアとの間の国際フェリー、RORO船等の航路開設の可能性について検討するため、貨物の流動状況や経済性の分析、及び海陸一貫輸送を可能とするための技術面、制度面を含めた調査を行うとともに、実現に向けた具体的な検討を港湾管理者、民間(荷主、海運業者等)等と協議会を設置し実施していく。 ・ 我が国のCO2排出削減のための先進事例について、国際会議、国際シンポジウムなどの場を通じて紹介していくとともに、日中韓における流通・物流分野での統計、現状や課題等を整理した共同報告書を作成し、情報の共有化を図るなど、アジア諸国との相互理解を深めていく。 | <p>平成17年度に調査を継続 平成18年度に具体的検討を実施</p> <p>平成18年度に共同報告書の作成を目指して検討</p> |
| <p>本年秋には、日本とASEAN諸国の交通大臣が一堂に会して物流問題について話し合う大臣会合が予定されている。また、日中韓とASEAN諸国が参加して東アジア域内の物流の改善について話し合う場を設ける方向で調整が進められている。今後とも、関係国の緊密な連携協力により、アジア域内の物流環境の改善を目指す必要がある。</p> | <p>総合政策局 政策統括官</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 日ASEAN交通連携の枠組み等を通じた取組みの推進に加え、物流に関する日中韓の連携を検討するため、日中韓の新たな枠組み作りに向けた調整を行う。併せて、ASEAN諸国及び日中韓で東アジア域内の物流改善について話し合う場の創設に向けた調整も行う。また、日中運輸ハイレベル協議や日中フォワード協議、日韓運輸ハイレベル協議や物流に関する課長級の会合等を通じ、日中及び日韓の物流に関する連携を促進し、物流改善の取組みを支援する。 | 平成17年度の関係国との調整を踏まえ、引き続き取り組み |

| | | | |
|--|---------------------|---|---|
| <p>6 国際物流に係る環境問題等への対応</p> <p>(グリーン物流パートナーシップの推進)</p> <p>国際物流及びこれに接続する国内区間の輸送システムを構築するに当たっては、環境負荷の軽減についても、十分な配慮が必要である。物流を効率化することは、環境負荷の軽減にも資することが多く、経済と環境の両立を目指す必要がある。国土交通省としては、経済産業省、日本経団連、物流連、日本ロジスティクスシステム協会と連携して、「グリーン物流パートナーシップ会議」を設立し、荷主企業と物流企業のパートナーシップの下に、モーダルシフト、3PLの拡大、物流拠点の効率化、低公害車の導入、エコドライブ等を推進し、環境負荷の小さい物流体系の構築を目指すこととしている。国際物流に関連する国内物流分野においても、新技術の活用や裾野を広げた先進的取組みを行うケースにあっては、補助金による支援を行うとともに、CO2削減量の簡易計算マニュアルの普及、優良事例のPRに取り組むこととする。</p> | <p>政策統括官 各局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 平成17年4月26日に第1回グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、事業調整・評価WG、CO2排出量算定WG、広報企画WGの3つのワーキンググループを立ち上げた。 今後、これらワーキンググループを活用し、フィジビリティの高い事業の中からパートナーシップ会議の中で推進すべきモデル事業を選定し補助金による支援を行うほか、CO2削減量の簡易計算マニュアルの策定、優良事例の選出・PR等を行っていくこととする。さらに、CO2排出削減に向けた取組みの全国的な普及を図るため、地方ブロックごとに地方版グリーン物流パートナーシップ会議を設置し、普及事業の発掘、調査等を進めることとする。 | <p>平成17年度に発足したパートナーシップ会議を活用して事業を推進</p> <p>平成18年度に事業を拡充</p> |
| <p>(国際的な環境問題への対応)</p> <p>京都議定書は、国内におけるCO2削減を対象としているが、地球環境の保護の見地からは、国際物流分野についてもCO2削減に努めるとともに、海洋汚染の防止、有害廃棄物の越境移動の防止といった環境問題についても適切な対応が必要である。</p> <p>また、鉄くず、廃プラスチック等の循環資源活用のための静脈物流が注目されており、我が国においても、北九州の響灘地区を始め、港湾背後にリサイクル施設が集積したりリサイクルポートが整備されつつある。今後、アジア域内においても、循環資源の国際輸送が増加することが予想されるが、適正な処理・輸送を確保した効率的な静脈物流システムの構築を進めるとともに、リサイクルポート等において国際静脈物流に対応した機能の充実を図る必要がある。</p> | <p>各局</p> | <ul style="list-style-type: none"> 物流拠点や幹線道路で発生する荷待ちのための時間調整や運転手の休憩など貨物自動車の駐車需要に対応するため、主にトラックが利用する駐車場の整備を促進する。 資源の循環利用を図るため、循環資源を扱う岸壁等の港湾施設整備を推進するとともに、民間事業者等が行う積替・保管施設等の施設整備を支援する。 循環資源を輸出するための外貿ターミナルの拠点化、大型化、品質管理の強化や循環資源の情報共有化等、国際静脈物流システムについて検討する。 船舶運航に起因する環境汚染の防止を確実にするためのバラスト水管理条約、船舶有害防汚方法規則条約の発効を目指す。また、シップリサイクル(船舶のスクラップ及びリユース)に係わる諸問題の解決のため、IMOにおける国際的枠組みづくりの取り | <p>平成17年度より候補地等の調査を実施</p> <p>平成14・15年度に総合静脈物流拠点港を指定、平成16年度に財政投融资による財政支援を実施</p> <p>平成17年度より補助制度(その他施設費)を導入</p> <p>平成17年度より情報共有化の検討を開始</p> <p>バラスト水管理規制条約については平成21年の条約発効を目指し、国際的な指針の早期作成に向けた具</p> |

| | | | |
|---|-------|---|---|
| | | <p>組みを推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> IMO加盟国監査の受入を契機として、我が国における船舶検査等執行部門においてISO9001に準拠した厳格な品質管理システムを導入し検査等業務の品質高度化を図ることで、老齢船等による海難事故を防止する。 | <p>体的提案をするとともに、平成19年度までに国内での処理装置の認証体制の整備について調査 船舶有害防汚方法規制条約の発効及びシップリサイクルについてはIMOの会議の場などを通じて推進</p> <p>平成18年度より新システムの運用が開始できるよう準備</p> |
| <p>(水先制度の抜本改革)</p> <p>水先制度について、船舶交通の安全確保、海洋環境の保全、利用者サービスに相応しい水先業務運営の確保及び水先人後継者の確保といった観点から抜本的な改革を行う。</p> | 海事局 | <ul style="list-style-type: none"> 水先制度の抜本改革は、平成19年4月から実施することとし、法的措置が必要な事項は所要の法律案を次期通常国会に提出する予定。 | 平成19年度より水先制度の抜本改革が実施できるよう準備 |
| <p>7 国際物流施策の遂行評価とフォローアップ体制</p> <p>今般、省内に「国際物流施策推進本部」を設置し、関係部局の連携の下に、今後の主要施策をとりまとめたところであるが、物流活動は、経済活動と国民生活を支える機能を果たすものであり、物流ニーズの変化に対応した施策を講じていく必要があることから、今後とも、この本部において、施策の進捗状況をフォローアップするとともに、必要に応じ施策充実を図っていくこととする。</p> <p>また、本省のみならず、地方局においても、各地域の荷主企業、物流企業、経済団体、地方公共団体、CIQ部局等の実務者と連携したうえでの取り組み強化が必要である。このため、主要港湾・空港を抱える地域ごとに、これらメンバーが一体となって国際物流の効率化方策の検討を行う「国際物流戦略チーム」を設置する必要がある。</p> <p>なお、今回の施策の課題の検討に当たっては、主として雑貨輸送を対象としており、鉄鉱石、石炭、石油等の資源輸送のあり方については、これら資源の調達先の確保、エネルギー政策の中での位置づけ、その安定的輸送の確保等の総合的な観点から別途、検討を行う必要があると考える。</p> | 政策統括官 | <ul style="list-style-type: none"> 「国際物流施策推進本部」において、施策のフォローアップと施策の充実を図る。 阪神地区において、近畿地方整備局、近畿運輸局、大阪航空局、関西経済連合会の主導の下に「国際物流戦略チーム」立ち上げのための幹事会を5月13日に開催した。また、6月30日に本部会合を設置、第1回会合を開催した。 | <p>平成17年2月に本部を設置 引き続き本部において検討</p> <p>阪神地区以外の地域についても、関係者間の調整のもと、戦略チームを設置し、検討</p> |

※実施スケジュール欄中、平成18年度以降の施策については、予算措置の検討を経て実施するものを含む。