

「今後の国際物流施策の課題」を受けての具体的施策の第2回フォローアップ

「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	施策の進捗状況
2 国際拠点港湾・空港の整備・管理運営の効率化 スーパー中枢港湾プロジェクトの推進		
(スーパー中枢港湾の重点的整備) <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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 平成16～18年度に社会実験を実施 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 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 平成20年度より順次民営化を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成17年7月に「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」を施行し、指定特定重要港湾(京浜港・伊勢湾・阪神港)の指定をした。運営者に対する無利子貸付については、平成17年度より横浜港、名古屋港、神戸港で実施しており平成19年度には、横浜港、名古屋港、大阪港で実施予定である。運営者に対する行政財産の貸付制度については、平成18年度に名古屋港、四日市港で実施した。 ・ ターミナルシステムの統合化については、平成16年度、17年度に横浜港、大阪港、神戸港で実施している。また、ターミナルの自動化については、平成17年度に横浜港で、平成17年度～18年度に名古屋港で実施した。 ・ 特定国際コンテナ埠頭の運営者を以下のように認定した。 <ul style="list-style-type: none"> ・横浜港 平成17年8月認定 12月運営開始 ・名古屋港 平成17年8月認定 12月運営開始 ・四日市港 平成17年12月認定 平成18年1月運営開始 ・大阪港 平成17年11月認定、平成21年4月運営開始予定 ・神戸港 平成17年11月認定 平成18年5月運営開始 ・ 平成18年5月17日に外貿埠頭公社の民営化を可能とする「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律」が公布、同年10月1日に施行された。 平成18年度に民営化会社に対する無利子貸付制度及び償還額の平準化、税制特例措置を創設した。 平成20年4月に(財)東京港埠頭公社が民営化を行い、民営化会社が業務を開始する予定である。
(近隣港湾間の相互連携) <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 	平成17年度に指定特定重	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成18年3月に伊勢湾特定国際コンテナ埠頭機能高度化協議会を設置したところ

「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	施策の進捗状況
<p>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」を設置する。</p> <p>・ 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>	<p>要港湾に指定された京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港で協議会を設置の予定</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>である。</p> <p>・ 共同デポの整備については、平成17年度に神戸港で実施しており、平成18年度より名古屋港、四日市港で実施中である。 24時間フルオープン支援施設の整備については、平成17年度に名古屋港で実施しており、平成18年度より大阪港等で実施中である。</p>
<p>(海上交通管制の見直しによる運航効率の向上)</p> <p>・ 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>	<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>	<p>・ 平成17年度に調査・検討を実施し、AIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムを名古屋港、瀬戸内海(来島海峡)及びその周辺海域に整備するとともに、平成17年7月から伊勢湾、備讃瀬戸及び関門海峡海上交通センターにおいて同システムの運用を開始し、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った。</p>
<p>「東アジアSCMゲートウェイ港湾」の整備</p> <p>・ 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、RO-RO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>	<p>平成17年度より実施</p>	<p>・ 平成18年度に鉄道積替施設に対する補助制度を創設し、横浜港において整備中である。また小口貨物積替円滑化支援施設(小口積替デポ)について、平成18年度に博多港、新潟港において整備を実施し、平成19年度には堺泉北港、北九州港等の港湾にて整備予定である。</p>
<p>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>・ 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。</p>	<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>・ エネルギー港湾、鉄鋼港湾制度を活用し、船舶の大型化等に対応するため、所定の幅員及び水深を確保するための浚渫等を平成18年度は鹿島港、北九州港等で実施している。平成19年度は、さらに和歌山下津港で実施予定である。</p>

「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	施策の進捗状況
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	平成18年度より実施	<ul style="list-style-type: none"> 東京湾口航路事務所、関門航路事務所等において航路管理課の設置や航路保全船により、開発保全航路の管理体制を強化する。
<p>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>(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>(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。 <ul style="list-style-type: none"> 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>早期整備を目指す</p> <p>平成19年限定供用に向けて、平成17・18年度に必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>	<ul style="list-style-type: none"> 成田国際空港の平行滑走路の2,500m化については、未買収地を避けて北伸による2,500m化を推進することとし、平成18年9月に着工し、整備を着実に推進しているところであり、平成21年度末の供用開始を目指し引き続き諸施設の整備を推進する。 関西国際空港の二期事業については、平成16年12月の財務・国土交通両大臣間合意を踏まえ、平成18年12月には第二滑走路・誘導路が概成されたところであり、併せて、既存施設の能力増強を行っているところである。なお、平成19年8月には第二滑走路の供用を開始した。 中部国際空港の貨物上屋の拡充については、開港後、第一国際貨物上屋と第二国際貨物上屋を拡張し、現在は、第三国際貨物上屋新築工事に着手している。また、超大型貨物用島内道路についても整備を完了した。今後も更なる貨物施設の増設、大型機用貨物スポットの整備を促進する。 総合保税地域を活かした物流機能の高度化を図るべく、平成18年度においては、保税加工促進に向けたセールス及び貨物のリードタイム調査等を行った。

「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	施策の進捗状況
<p>(羽田空港の再拡張事業)</p> <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。 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22年中に供用開始予定</p>	<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港再拡張事業における滑走路整備事業について、諸手続の完了及び事業進捗の見直し(供用開始時期平成22年10月末)を公表し、工事を着工した。引き続き、供用開始に向けて事業の着実な進捗を図る。 特に、国際線地区における貨物ターミナルPFI事業においては、事業契約を締結した事業者(SPC)等と連携しつつ、将来の国際航空貨物を取り巻く状況や国内外の需要にあわせた最適な航空貨物流通等の実現を図る。 なお、アジア・ゲートウェイ構想に基づき、深夜・早朝時間帯については、供用開始時に、貨物便、欧米便も含めた国際定期便の就航を推進する。
<p>(今後の空港施設整備のあり方)</p> <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が必要である。 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>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>	<ul style="list-style-type: none"> 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として、成田国際空港における平行滑走路の2,500m化の推進、関西国際空港の既存施設の能力増強、中部国際空港の貨物施設の拡充の促進、羽田空港の再拡張事業の推進について、上記のとおり実施していく。 東アジア地域をはじめとした航空貨物流動状況等の現状把握に努めているところであり、成田国際空港と羽田空港の一体的運用に向けて、平成19年度は両空港の有機的な連携による物流機能の強化に向けた検討を行う予定である。
<p>港湾と空港の連携</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 	<p>平成18年度より調査を実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> 港湾・空港の組合せ利用による輸送(Sea & Air輸送)については、平成18年度に、国際貿易に係わる海上・航空物流の流通体系の実態把握等の調査を実施した。平成19年度に、港湾・空港の組合せ利用による輸送(Sea & Air輸送)の推進に係る課題の抽出についての調査を実施する予定である。

「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	施策の進捗状況
う。		
3 国内外の物流ネットワークの整備		
国内トラック輸送との円滑なネットワークの構築		
<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> <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については、引き続きペーパーレス化、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。 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。 	<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 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</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年度末現在の供用区間を対象に国際標準コンテナ車の通行を可能とすべき高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワーク(国際物流基幹ネットワーク)約29,000kmを選定した。また、このうち、橋梁の強度等の物理的な支障により、現在国際標準コンテナ車が通行できない区間(国際コンテナ通行支障区間)560km(47区間)を抽出した(平成18年6月公表)。 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47区間のうち、平成18年度中に6区間を解消(平成19年4月現在で約510km(41区間)については未解消。)した。今後は、供用中の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うち、空間高不足の解消が必要な区間を除き5年間で概ね解消を図る。 申請窓口の一元化を図るため、昭和46年に政令改正し、道路管理者を異にする経路であっても、一の道路管理者(市町村を除く)において処理できるワンストップサービスを実施している。 平成15年度末に「特殊車両オンライン申請システム」を導入し、平成16年度より申請サービスを開始した。 平成17年度より「重さ指定道路」及び「高さ指定道路」の地図をウェブサイトで公表している。申請手続については、オンライン申請システムを引き続き実施し、手続の簡素化・効率化を推進するとともに、重さ指定道路及び高さ指定道路についてウェブサイト等を活用してわかりやすい情報提供に努める。 高速自動車国道においては、平成16年11月に深夜割引を導入し、平成17年1月から通勤割引、早朝夜間割引と時間帯による割引を順次導入した。また、平成17年4月からはマイレージ割引や大口・多頻度割引といった利用頻度に応じた割引を導入し

「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	施策の進捗状況
<ul style="list-style-type: none"> - 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。 ・ 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。 - 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 	<p>車を対象とした料金割引を順次実施 平成18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19年度は平成20年度以降の新たな措置の実施に向け、料金引き下げに伴う効果等を把握するため社会実験を実施。</p> <p>平成16年度より社会実験を実施。平成19年4月1日までに31箇所で大格導入。平成19年度も引き続き社会実験を行っていく。</p> <p>平成17年度に新潟空港・荻田港・清水港への10分アクセスを達成 平成18年度に四日市港への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>た。</p> <p>首都高速、阪神高速では、平成18年12月から距離別料金社会実験を開始した。また、平成18年度には地域における課題解決型社会実験を8件実施した。</p> <p>「道路特定財源の見直しに関する具体策」(平成18年12月8日閣議決定)に基づき、平成20年度以降、高速道路料金の引下げなどによる既存高速道路ネットワークの効率的活用・機能強化のための新たな措置を講ずることとしており、平成19年度は高速道路料金の引下げに伴う物流、交通渋滞、交通事故、環境等に与える効果と影響等を把握するための料金社会実験を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成18年度までに、全国39箇所(工事中の2箇所含む)でSA・PA及び本線に接続するスマートICの社会実験を実施した。ETC専用ICの運営上の課題把握・整備効果の検証を行い、これまでに31箇所で大格導入済みで、現在4箇所で大格導入を継続している。平成19年度も引き続き社会実験を実施していく。 ・ 平成18年度には、四日市港へのアクセス道路が整備されたことにより、10分アクセスを達成した。平成19年度中に新たに那覇空港について10分アクセスを達成予定である。 平成18年度時点で10分アクセス率は67%に上昇した。平成19年度末時点で68%という目標に向け、引き続き整備を推進する。 ・ 平成18年度に東大阪FQP協議会を設置し、地域の課題改善に向けた取り組み方針をまとめたアクションプランを策定した。 ・ 平成11年度調査データでボトルネック踏切だった約1,000箇所については、連続立体交差事業などの抜本対策や賢い踏切などの速効対策に努めており、加えて、迂回路の整備など道路網の体系的な整備による踏切交通の転換も進めてきたところである。引き続き、抜本対策、速効対策の両輪により、総合的な対策を緊急かつ重点的

「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	施策の進捗状況
<p>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。</p> <p>- 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>	<p>平成6年に改正した「標準駐車場条例」に基づき、引き続き各自治体の条例における荷捌き駐車場の位置づけを促進</p>	<p>に推進していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成18年10月より「都市内物流の効率化に関する研究会」を開催し、物流事業者や地域の取組について事例研究を実施している。平成19年3月に、都市内物流効率化の取組における課題をまとめ、支援施策を体系的に提示した「都市内物流トータルプラン」を策定した。 全国駐車場政策担当者会議などにおいて制度の周知等を行い、駐車場附置義務条例への荷捌き駐車施設の位置づけを促進した。なお、平成18年3月31日現在で79の地方公共団体において、荷捌き駐車施設の附置に関する項目を含む条例が適用されている。
<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。 	<p>平成17年中にガイドラインを策定</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年12月に「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」を策定し、公表した。また、関係団体に対して平成19年3月20日に周知徹底のための通知を発出するとともに、同年4月から6月までの間に、説明会を実施した。
<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)</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>	<ul style="list-style-type: none"> 東京港における臨海道路二期事業については、平成14年度より、また大阪港における夢洲トンネルの整備については、平成12年度より、それぞれ事業に着手しており、平成19年度も引き続き、事業の推進を図る。 その他、平成18年度は、首都圏中央連絡自動車道(つくば牛久～阿見東:12km)をはじめ、192kmの供用を図り、平成19年4月現在、国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間を連絡する高規格幹線道路網計画14,000km(第四次全国総合開発計画に位置づけ)のうち9,047km(整備率:65%)が供用している。 平成19年度は、首都圏中央連絡自動車道をはじめ、272kmの供用を予定している。 平成17年度は、関西地域において「国際物流戦略チーム」を立ち上げ、24時間空港の強みを活かした関西国際空港の利用促進策の検討を行ってきた。平成18年度は、ミルラン方式を導入した共同配送の実証実験を行ったところである。

「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	施策の進捗状況
<p>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> <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</p> <p>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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年度に内航フィーダー輸送社会実験推進委員会を設置し、横浜港及び神戸港において荷役の効率化を中心とする社会実験を実施した。平成18年度においては、神戸港及び広島港において、効率的な内航フィーダーネットワーク構築のための社会実験を行った。 現在、効率的な内航フィーダーネットワーク構築のための平成19年度の社会実験の実施に向け検討中である。例えば名古屋港・三河港間においては、中部国際物流戦略チームが、モーダルシフト(内航船への転換)に関する実証実験を実施する予定である。 平成16年度までの技術開発成果を取り入れたスーパーエコシップ(SES)フェーズ1については、平成18年度に引き続き平成19年度においても、独立行政法人鉄道・運輸機構への出資金約40億円を活用した建造支援を実施する。スーパーエコシップ(SES)の一層の技術開発(フェーズ2)については、平成19年度にSES技術開発プロジェクトの集大成として、研究成果の試験体等を搭載した実証船により、実海域実証実験を実施し、その成果を取りまとめて公表を行う。 シャーシに係る物流効率化等に関する検討会において、平成18年2月に中間報告を公表し、その中で「シャーシに係る負担軽減措置」として、以下のとおりまとめた。 <ul style="list-style-type: none"> 自動車検査及び点検整備については、車検証の有効期間1年の延長は困難 自動車税については、税額が他のトラックや牽引自動車と比べて、高額ではない 自動車損害賠償責任保険については、既に低額に抑えられており、事故を減らし、牽引車を含めた全体としての保険料負担の軽減を図る努力が必要 車庫については、行政財産の貸付における使用許可対象者の拡大及び自動更新制の導入等についての検討が必要。
<p>(港湾と他のモードとの円滑な接続)</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。 	<p>山陽線については平成14年度より事業を実施し、平成18年度に完成</p> <p>北九州・福岡間については</p>	<ul style="list-style-type: none"> 山陽線輸送力増強事業は、待避線延伸等工事を実施し、平成19年3月に完成した。 山陽線輸送力増強事業に引き続き、平成19年度から新たに北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業を実施する。

「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	施策の進捗状況
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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消など道路ネットワークの整備を推進する。 ・ 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>平成19年度から事業を実施し、平成22年度完成予定</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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交直流区間を走行可能な新型高速貨物電車については、具体的なニーズを見極めつつ、開発・導入に向けた検討を行っていく。 ・ 平成18年度エネルギー使用合理化事業者支援事業に基づき、省エネ機関車を10両導入した。 また、高性能機関車・貨車に係る特例措置(固定資産税:課税標準 5年間1/2)を2年間延長した(平成20年3月31日まで)。 ・ 平成18年度に大型荷役機械を4台新規に整備した。 また、平成17年度から、「ITフレンズ&トレース」システムの全面稼働が実現し、この機能を十分に活用して、輸送力の有効活用と業務の効率化を図っていく。 ・ 成田国際空港関連道路(一般国道464号北千葉道路)や三河港関連道路等空港・港湾へのアクセス道路の整備を推進中である。 ・ 平成18年度より、横浜港において鉄道積替施設を整備中である。 ・ グリーン物流パートナーシップ会議において「スーパーグリーンシャトル列車」が補助採択され、平成18年3月20日より運行中である。 大型高規格鉄道コンテナ導入支援について、平成18年度はコンテナ168個、集配車両45台に対する導入支援と初期運用についての助成がなされた。

「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	施策の進捗状況
<p>(航空における円滑な物流システムの構築)</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>	<ul style="list-style-type: none"> 深夜貨物便就航の要望を受けて、新北九州空港において平成18年8月22日から24時間運用を実施している。 今後も地元の同意が得られていること等を前提に、航空会社の要望等に応じて、可能な限り運用時間の弾力化について実施を検討する。
<p>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> <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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年度税制改正において、特別償却制度の見直しとともに、国内線航空機に係る固定資産税の特例措置の2年間延長についても措置した。 資質の高い学生を確保するため、従来のポスターや雑誌等による広報活動を展開するとともに、電子メール等を利用した情報提供を行う等の措置を行った他、出願希望者の利便性も向上させ、平成19年度入学の養成学生数としては、中期計画に従った学生数(72名)が確保されているところである。 上記のとおり、本邦航空会社の貨物輸送力の増強を図るべく、航空機の調達に対する支援措置については、平成18年度税制改正において措置したところであり、乗員確保についても航空大学校において質の高い操縦士を安定的に供給すべく取り組んでいるところである。また、我が国の国際物流を担う事業者の運営体制等の検討に資するため、航空貨物流動の現状把握等も行っていく。
<p>(海運・港運の規制の見直しによる事業活性化)</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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年5月15日に改正港湾運送事業法が施行され、これを受けて平成18年度に規制緩和の影響調査を実施したところである。平成19年度も引き続き規制緩和の影響調査を実施する予定である。
<p>(今後の国際航空貨物便のあり方)</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 	<p>航空交渉の機会を捉えて実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> 関西国際空港・中部国際空港については、アジア各国との間で、「航空自由化」を二国間交渉により推進することとしており、また、地方空港についても、既に始まっている

「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	施策の進捗状況
<p>とを検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>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>自由化交渉を加速化するとともに、交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認めることとしている。</p> <p>なお、平成19年3月に開催された日本・中国航空当局間協議において、日中双方の企業に日本国内2地点 - ソウル - 中国国内2地点を結ぶ貨物専用便の三角運航を週4便まで可能とすることで合意した。</p> <p>これに基づき、同年5月より中国側企業が週3便の運航を開始している。また、同年9月より、日本側企業も週1便の運航を開始する予定である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通達「運航に関する業務の管理の受委託に係る許可の運用方針」を改正(平成18年3月28日付け)し、外国航空会社からのウェットリースに対応した運航の管理の委託に係る技術基準を明確化した。 ・ フォワーダーチャーターについては、平成18年度は31便の実績があり、今後とも引き続き、適切な対応を図る。
<p>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> <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</p> <p>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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成17年8月に設置した「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」において、「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」に基づき、平成18年3月に「物流事業者による保安措置の強化に関するガイドライン」を策定した。 ・ 平成18年度には、活用及び普及に向けた技術的課題等を検討した。平成19年度には、電子タグ等を活用したビジネスモデル構築に向けた検討を実施する。 ・ 平成17年8月に「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」を設置し、海上コンテナ輸送について、対米輸出に係るリードタイムの計測、輸入に係るリードタイムの的確な把握方法の検討など、施策の進捗状況の点検・評価を行っている。

「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	施策の進捗状況
<p>(改正SOLAS条約に基づくセキュリティ強化)</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年度から一部港湾で港湾管理者等への情報提供を開始 順次、拡大する予定</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年度に神戸港、東京港において実証実験を実施し、平成18年度に生体認証を含む実証実験を実施した。今後、実施に向けた調整を実施し、導入に向けた整備を実施していく。 平成17年度から一部港湾で、船舶に関する情報を入手、分析し問題がある船等があった場合に施設管理者への情報伝達を実施中である。また、平成19年度より、国による全国規模での船舶動静情報管理業務を開始する予定である。
<p>(航空貨物の保安対策)</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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年10月より一部で運用を開始し、平成18年4月より本格運用を開始したところである。今後も認定申請のあった者に対する審査、認定を継続していく。 平成17年4月より助成措置を開始したところである。今後も助成を継続して補助金交付申請に応じて対応していく。
<p>(国際交通セキュリティ大臣会合の開催等)</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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年1月12日、13日に東京において、「国際交通セキュリティ大臣会合」を開催した。 平成18年7月のIMO第33回簡易化委員会にて、大臣会合で採択された大臣声明の報告を行い、国際サプライチェーンにおけるコンテナの海上輸送セキュリティ強化対策に関する同委員会と海上安全委員会の合同ワーキンググループが設置された。また、IMO第82回海上安全委員会、第34回簡易化委員会にて、日本から方策の提案をした。
<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 	<p>平成7年度より耐震強化を実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き耐震強化を実施し、平成19年度には、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港、博多港において実施予定である。

「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	施策の進捗状況
<p>ける耐震強化を推進する。</p> <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18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 平成18年度も引き続き発信手法等の構築について検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成17年度における被災情報の発信手法の検討を踏まえ、平成18年度は、被災情報の発信手法及び発信体制の構築を検討した。
<p>4 国際物流におけるロジスティクス機能の強化</p> <p>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> <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。 ・ 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>平成17年10月に法律を施行</p> <p>平成19年3月末時点で土地区画整理事業により8地区の整備が完了。 事業実施中の流通業務市街地の整備に関する法律による流通業務団地及び土地区画整理事業による物流拠点において、平成22年度までに事業完了を目指す。</p> <p>平成17年度末までに66都市で特別用途地区(特別業務地区)を活用。今後も引き続き制度の活用を促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成17年10月に流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律を施行し、平成19年9月末現在で74件の総合効率化計画の認定を行ったところである。 ・ 流通業務市街地の整備に関する法律により整備している流通業務団地3地区のうち、平成22年度末までに2地区が整備を完了する予定である。 土地区画整理事業により物流拠点を整備している34地区のうち、平成22年度末までに25地区が整備を完了する予定である。 ・ 地方公共団体に対して、引き続き、制度の適切な活用について助言等を実施する。
<p>(港湾流通拠点地区等における施設整備の促進)</p> <p>(1) 港湾流通拠点地区における施設整備の促進</p> <p>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 	<p>平成18年度より整備を推進</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を、平成17年10月に施行し、港湾流通拠点地区制度を創設した。

「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	施策の進捗状況
<p>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> <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>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ある港湾においても、共同デポの整備を促進する。 ・ 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>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18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「国際物流戦略チーム」の取組みへの支援を実施</p>	<p>小口貨物の積替えを行うことで多頻度小ロット輸送を実現し、物流の効率化に貢献する小口貨物積替円滑化支援施設(小口積替デポ)について、平成18年度に博多港、新潟港において整備を実施し、平成19年度には堺泉北港、北九州港等の港湾にて整備予定である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成17年度に神戸港において共同デポを整備した。引き続き、平成18年度より名古屋港・四日市港等において共同デポを整備中である。 ・ 平成18年度より、横浜港において鉄道積替施設を整備中である。 ・ 平成17年度は、「国際物流戦略チーム」を立ち上げ、地域のボトルネックの抽出とその解消のための具体的な検討を図ってきた。平成18年度は、関西の「国際物流戦略チーム」において、関西国際空港の深夜貨物便利用促進に向けた物流効率化実証実験を、「関東版国際物流戦略チーム」において、成田国際空港の国際航空貨物に関する課題調査を実施したところである。平成18年度に引き続き、各地域の「国際物流戦略チーム」の取組みに対し、支援していく。

「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	施策の進捗状況
<p>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> <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 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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成17年度に実施した現地調査等を踏まえ、平成18年度に空コンテナの管理・流通の効率化のため、情報システムを活用した港湾周辺のコンテナ流通効率化に資する実証実験及びインランドデポを活用した輸送効率化の実験を実施した。 ・ 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する。
<p>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>(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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道464号北千葉道路については、改良工事、橋梁工事及び用地買収、県道富里酒々井線については、詳細設計及び用地買収、国道409号富里拡幅については、関係機関間協議、用地買収及び改良工事、また、県道成田松尾線については、函渠工事及び用地買収を推進中である。

「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	施策の進捗状況
<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>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>	<ul style="list-style-type: none"> 成田国際空港における国際物流の関係者で構成される国際航空物流戦略研究会において、平成18年度は空港内外の車両混雑等の諸問題について、物流効率化に関する方策の具体的な検討を行った。 今後も引き続き、空港内の車両混雑等の諸問題の改善策については、ソフト面も含め、関係者間で協議・検討を進めていく予定である。 関西国際空港については、平成18年冬ダイヤより広州への貨物便が新規に就航する等、中国を中心とする貨物便の充実に努めている。また地元の国際物流戦略チームを中心として、関西 - 上海間の深夜貨物便運航に係るモデル事業を実施した成果を踏まえ、定期便化が図られた。さらに、アクセス利便性の改善を図るため、関西国際空港連絡橋においてETCを導入(平成19年3月1日)し、平成19年7月28日から9月2日の平日ETC利用者を対象に通行料金割引を実施したところである。
<p>(貨物施設の計画的整備と機能向上)</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。 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 	<p>平成17年度より着手 平成19年度供用開始予定</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>	<ul style="list-style-type: none"> 南部貨物地区前面のローディングエプロン化については、平成17年度に事業着手済みであり、平成19年度中の供用開始を目指し、引き続き事業が進められる予定である。 東アジア地域をはじめとした航空貨物流動状況等の現状把握に努めているところであり、成田国際空港と羽田空港の一体的運用に向けて、平成19年度は両空港の有機的な連携による物流機能の強化に向けた検討を行う予定である。 また、成田国際空港の関係者間で、物流機能の高度化を目的として、協議・検討を進めていく予定である。

「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	施策の進捗状況
<p>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>平成17年度にフォワード貨物上屋、生鮮貨物上屋、輸入貨物上屋を供用開始 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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸出貨物と輸入貨物を一体的に取り扱う「国際貨物輸出入上屋」や空港内では日本最大の低温庫を保有する「生鮮貨物上屋」等の各種上屋が平成17年度に供用された。平成18年度には、増大する航空貨物需要に対応するため、国際貨物上屋が3棟整備された他、貨物スポットの不足や大型機の受け入れ等に対応するため、整備エプロンの一部を改修して貨物スポットを整備しているところである。平成19年度においては、18年度に引き続き貨物スポットの整備を行う他、増大する航空貨物需要に対応するため、上屋2棟が整備される予定である。 ・ 中部国際空港の貨物上屋の拡充については、開港後、第一国際貨物上屋と第二国際貨物上屋を拡張し、現在は、第三国際貨物上屋新築工事に着手している。また、超大型貨物用島内道路についても整備を完了した。今後も更なる貨物施設の増設、大型機用貨物スポットの整備を促進する。 また、総合保税地域を活かした物流機能の高度化を図るべく、平成18年度においては、保税加工促進に向けたセールス及び貨物のリードタイム調査等を行った。
<p>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> <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。 <p>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</p>	<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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実施スケジュール通り、平成17年11月に、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した。その結果、全項目数が約600項目から約200項目へと大幅に減少した。また、平成17年11月には、FAL条約の締結に併せて、これらの簡素化手続について、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、ワンストップサービス化を図っている。 ・ 港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化と次世代シングルウィンドウへの機能追加について、取組を推進する。 ・ 輸出入及び港湾・空港手続関係業務の業務・システム最適化計画を、関係府省が

「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	施策の進捗状況
<p>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>	<p>△最適化計画を取りまとめ</p>	<p>連携して平成17年12月にとりまとめを行った。今後は、平成20年10月に、申請窓口を一元化すべく、府省共通ポータルを稼働させ、次世代シングルウィンドウを実現する。</p>
<p>(民間業務の電子化)</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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年度に輸出業務について実際の物流過程における実証実験を行い、EDIフォーマット等のモデル構築を行った。平成19年度には輸入業務について同様の実証実験を行う。また、得られたフォーマット等について普及・推進を図る。
<p>(空港手続の簡素化・電子化)</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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年12月に府省共通の輸出入及び港湾・空港手続関係業務の業務・システム最適化計画を、平成18年3月に各府省個別の業務・システム最適化計画を策定した。
<p>迅速かつ円滑な輸入手続の整備</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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年3月に、財務省個別の税関業務(輸出入及び港湾・空港手続関係業務)の業務・システム最適化計画を策定した。
<p>物流効率化を支える人材の育成</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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成16年度より3PL人材育成研修を実施。平成18年度までに、のべ6,713名受講済みである。 平成18年3月に3PL契約のガイドライン、情報セキュリティに関するガイドライン等を盛り込んだ「3PL事業促進のための環境整備に関する調査報告書」を作成した。 平成19年度において、環境配慮型3PLに関するガイドラインを作成予定である。

「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	施策の進捗状況
<p>5 アジア域内の物流改善の取組みへの支援 (アジア・ゲートウェイ構想の推進)</p> <ul style="list-style-type: none"> 「アジア・ゲートウェイ構想」に基づき、「航空自由化」に向けた航空政策の転換及び「貿易手続改革プログラム」の着実な実施を推進する。 <p>(1)航空自由化</p> <ul style="list-style-type: none"> 羽田空港は、深夜・早朝について、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便を含めた国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進する。関西国際空港・中部国際空港は、我が国を代表する国際拠点空港として、ふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、アジア各国との間で互いに、旅客分野、貨物分野の双方について、事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす「航空自由化」を二国間交渉により推進する。 <p>(2)成田国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 成田国際空港は、貨物施設の整備・再配置、羽田空港との連携等により、物流の効率化・円滑化を推進する。 <p>(3)関西国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 物流関連施設の整備等を検討し、フル活用を図る。また、深夜の利用促進のため、物流施設の2期島への展開、特区の活用も視野に改善する。 <p>(4)中部国際空港</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用促進のため、中部国際空港島・前島の物流施設の整備に加え、特区の活用も視野に改善する。 	<p>航空交渉の機会を捉えて実施していく</p> <p>新規貨物施設を平成20年度に供用するとともに、あわせて貨物施設の再配置を実施予定 成田国際空港と羽田空港との連携等に向けて、効率化・円滑化の方策を検討</p> <p>物流施設の2期島への展開については、需要動向等を見つつ検討</p> <p>物流施設(第三国際貨物上屋)については、平成19年度中の供用を目指し整備を</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年11月に「アジア・ゲートウェイ戦略会議」を設立(第1回開催)した。平成19年5月に「航空自由化」、「貿易手続改革プログラム」等を含む「アジア・ゲートウェイ構想」が策定された。 平成19年8月に開催された日本・韓国航空当局間協議において、首都圏空港関連路線を除き、日韓相互に、乗り入れ地点及び便数の制限を廃止し、航空自由化を実現することで合意した。 成田国際空港の貨物施設については、三角地 期地区の造成工事に着手しているところであり、併せて既存施設の能力増強も行っているところである。また、成田国際空港と羽田空港の一体的運用に向けて、平成19年度は両空港の有機的な連携による物流機能の強化に向けた検討を行う予定である。 物流施設の2期島への展開について、需要動向等を見つつ検討を行っているところである。 更なる貨物上屋の増設を検討する。

「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	施策の進捗状況
<p>(5)貿易手続改革プログラム</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 規制の見直し、手続の統一化・簡素化として、 <ol style="list-style-type: none"> 1) 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を実施する。 2) 港湾の深夜早朝利用の推進に関連する規制、慣行等の見直しと新たな制度設計について、官民の関係者の協力を推進するとともに、地域のニーズ等に応じて構造改革特区制度の活用や期間を限った集中的試行を推進する。 3) 港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化と次世代シングルウィンドウへの機能追加について、下記の取組を推進する。 <ul style="list-style-type: none"> - 各港共通の手続で、入力情報の利活用の効果が高い手続の申請書式の統一を実施。 - 申請書式の統一、手続の電子申請窓口について、できる限り次世代シングルウィンドウに一本化。併せて必要性が後退している申請項目の統合、撤廃等を行うほか、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。 4) 港湾行政における広域連携の推進と一体的・戦略的な運営について、スーパー中枢港湾に関する手続の統一化・簡素化や複数寄港の際の負担軽減といった取組を、地域の積極的な取組を前提に、必要に応じて構造改革特区も活用し、国として支援する。 ・ 日本版AEO制度の構築について、 <ol style="list-style-type: none"> 1) 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体制の構築に向けた下記の取組を推進する。 <ul style="list-style-type: none"> - 関税法に基づく輸出、輸入、保税の法令遵守原則について、見直しを行う。 - 関税法以外の輸出管理社内規定その他の法令遵守原則についても、徹底した見直しと不必要な審査の排除を実施する。 	<p>促進</p> <p>平成19年度中に見直し</p> <p>平成19年度中に推進</p> <p>平成19年度中に実施</p> <p>平成20年10月の次世代シングルウィンドウ稼働後できるだけ早期に実施</p> <p>平成19年度中に支援</p> <p>平成19年度、平成20年度に更に見直し</p> <p>平成19年度以降継続して実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成19年7月に、官民合同の検討の場として「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」を設置し、同年8月に、統一モデル様式を各港湾管理者あて通知した。 ・ 「規制の見直し、手続の統一化・簡素化」に関し、保税搬入原則をはじめとする現行制度の見直し、港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化と次世代シングルウィンドウへの機能追加等の項目について、貿易手続改革プログラムで定められたスケジュールに基づき検討を行っている。 ・ 「大阪湾諸港の包括連携施策推進会議」において、大阪湾諸港の一開港化に関し、12月1日の実現を目指す旨が合意された。現在は、関係政令の改正手続を進めているところである。 ・ 平成19年6月に、官民合同の検討の場として「AEO推進官民協議会」を設置した。

「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	施策の進捗状況
<p>- 上記コンプライアンスプログラムの見直しに際して、国際的な相互認証を行い易いよう、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。</p> <p>2) 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制度の一層の拡充を実施する。</p> <p>3) 国際的な相互認証の流れも踏まえ、主要貿易相手国との対話に向けた取組を実施する。</p> <p>・ 「次世代シングルウィンドウ」の見直し</p> <p>1) 平成20年10月稼働予定の「次世代シングルウィンドウ」について、業務プロセス改善の徹底とシステムのオープン化を平成19年度以降継続的に実施するとともに、官民合同の検討の場を平成19年度の早期に設置する。</p> <p>2) 港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化と次世代シングルウィンドウへの機能追加について、下記の取組を推進する。(再掲)</p> <p>- 各港共通の手続で、入力情報の利活用の効果が高い手続の申請書式の統一を実施。</p> <p>- 申請書式の統一、手続の電子申請窓口について、できる限り次世代シングルウィンドウに一本化。併せて必要性が後退している申請項目の統合、撤廃等を行うほか、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。</p> <p>3) 国際的なシステム連携について、2012年に日本のシングルウィンドウとアセアンの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交渉を開始するほか、米国、EU、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。原産地証明、輸出検疫証明書等についてもEPA締結国との間で相互に電子的な取り扱いができるよう検討を行う。</p> <p>4) NACCSと港湾EDIの一本化を視野に、その具体策とNACCSセンターの運営形態について結論を得る。</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>平成19年度以降継続的に実施</p> <p>平成19年度以降継続的に実施</p> <p>オープン化を平成19年度以降継続的に実施</p> <p>官民合同の検討の場を平成19年度に設置</p> <p>平成19年度中に実施</p> <p>平成20年10月の次世代シングルウィンドウ稼働後できるだけ早期に実施</p> <p>2012年に相互接続</p> <p>平成19年中に結論を得る</p>	<p>「日本版AEO制度の構築」に関し、簡素なコンプライアンス体制の構築や手続簡素化等のメリットの付与等の項目について、貿易手続改革プログラムで定められたスケジュールに基づき検討を行っている。</p> <p>平成19年6月に、官民合同の検討の場として「次世代シングルウィンドウ官民協議会」を設置した。</p> <p>「次世代シングルウィンドウ」の見直しに関し、港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化と次世代シングルウィンドウへの機能追加等の項目について、貿易手続改革プログラムで定められたスケジュールに基づき検討を行っている。</p>

「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	施策の進捗状況
<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、交渉中のインド・ベトナム・韓国、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(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) 日中韓物流大臣会合</p> <ul style="list-style-type: none"> 日中韓三国の物流に関する情報交換・意見交換を通じて北東アジアにおけるシームレスな物流システムの実現を推進するため、日中韓三国の物流担当大臣による会合を概ね1年に1度開催するとともに、第1回会合(平成18年6月)において策定された行動計画を推進する。 <p>(3) 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 	<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>平成20年5月に第2回会合を開催し進捗状況を報告</p> <p>毎年1回程度開催</p>	<ul style="list-style-type: none"> (FTA/EPA) <ul style="list-style-type: none"> シンガポール 平成14年1月に署名、平成14年11月に発効。 マレーシア 平成17年12月に署名、平成18年7月に発効。 フィリピン 平成18年9月に署名。 タイ 平成17年9月に大筋合意。 インドネシア 平成18年11月に大筋合意。 ブルネイ 平成18年12月に大筋合意。 ASEAN 平成17年4月より包括的経済連携交渉を開始。 ベトナム 平成19年1月より日ASEAN包括経済連携交渉とは別に二国間EPA交渉を開始。 インド 平成19年1月より二国間EPA交渉を開始。 韓国 平成15年10月より交渉開始。現在交渉中断中。 (WTO) <ul style="list-style-type: none"> 平成19年中のドーハラウンドの交渉妥結に向けて取り組んでいる。 第1回会合(平成18年6月)で策定された行動計画に基づき、北東アジアにおけるシームレス物流システムの創設を推進する。 中国及び韓国との間で、下記の意見交換を実施した。 <ul style="list-style-type: none"> 平成18年8月 局長級会合 平成18年9月 局長級会合 平成18年9月 第1回日中韓大臣会合 平成19年3月 第1回課長級会合 平成19年5月 第1回局長級会合 <p>平成18年9月の第1回日中韓物流大臣会合において課長級会合・局長級会合が正式に位置づけられたため、それ以後の会合についてのみ「第1回」等と呼称している。</p> 平成18年2月に中国商務部、海関総署等政府関係者を招聘して「中国物流政策セミナー」を開催し、中国における物流に関する市場参入許可制度、国際フォワーディング業政策等について講演。物流事業者をはじめとして荷主企業、学術機関等幅広い分野より約300名の聴衆の参加を得た。

「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	施策の進捗状況
<p>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ド協議を行っていく。</p> <p>なお、日中シンポジウムの提言を受け、来年2月には商務部司長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。</p> <p>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> <p>(4)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。 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。 <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 	<p>平成16年度に中国、平成17年度にベトナム、平成18年度にフィリピン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、支援を継続</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用運送事業に関する参入規制・障壁実態調査については、平成18年度にフィリピンに関する調査を行い、外資等の規制を把握した。平成19年度には平成18年7月に日・マレーシア経済連携協定の発効により、今後二国間の経済交流が活発化するものと見込まれるマレーシアの調査を行う。 ・ 第3回日ASEAN交通大臣会合(平成17年11月、於ラオス)にて、「日ASEAN物流改善計画」を採択した。 ・ ASEAN域内での喫緊の課題である物流関係者の人材育成について、バンコク(平成19年1月)、プノンペン(平成19年2月)、ハノイ(平成19年3月)、マニラ(平成19年3月)において、物流担当行政官、物流関係協会、物流事業者を対象とした人材育成パイロットセミナー・パイロットワークショップを開催した。平成19年度は、フィリピン(平成19年9月)で実施し、インドネシアにおいては平成19年11月に人材育成セミナーを開催する予定である。 ・ 平成17年度に、ラオス、ベトナム、タイを対象とした調査を実施した。 ・ 平成17年度に、東西回廊(CLMV諸国(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)及びタイ)を対象とした実態調査を実施した。

「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	施策の進捗状況
<p>(5)国際物流競争力パートナーシップ会議を通じた日アセアン連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 国際物流競争力パートナーシップ会議において策定された「国際物流競争力強化のための行動計画」を推進する。 「アセアン広域物流網の整備」について、優先的に整備すべき6つの広域物流ルート of 整備促進をアセアン事務局及びアセアン各国に働きかけた上で、走行実証実験を実施するとともに、走行実証実験により明らかになった物流関連インフラ及び物流関連法制度、その他輸送上の問題点・課題を整理し、それらの解決方策案をアセアン事務局に提案する。 「物流及び輸出入通関手続関連の人材育成」について、実施体制として人材育成推進委員会を設立し、人材育成プログラム策定に向けたフィージビリティスタディを実施するとともに、このフィージビリティスタディに基づき、モデル国1ヶ国を選定した上で人材育成プログラムを策定し、当該モデル国において実施する。また、セミナー、ワークショップ、日アセアン交通連携の枠組等を通じて物流人材育成を推進する。 「物流資材の高度利活用」について、フォーラムや物流展、ワークショップ等の普及啓発活動及び電子タグ等のITを活用した物流資材高度化に関する実証実験を実施する。 「アセアン統合に向けた輸出入通関手続電子化」について、アセアン・シングル・ウィンドウ及びアセアン各国のナショナル・シングル・ウィンドウ構築支援を実施する。 	<p>平成18年度に働きかけ、平成19年度に走行実証実験 平成19年度以降提案</p> <p>平成18、19年度にフィージビリティスタディを実施 平成19、20年度にモデル国にて実施</p> <p>平成18年度以降推進</p> <p>平成19年度以降普及活動 平成19年度に実証実験</p> <p>平成19年度以降アセアン・シングル・ウィンドウ、平成21年度以降、各国ナショナル・シングル・ウィンドウの構築支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年7月に国際物流競争力パートナーシップ会議を設立し、同年12月に「国際物流競争力強化のための行動計画」を策定した。 日アセアン経済次官級会合(平成19年3月)や日アセアン交通次官級会合(平成19年6月)等において、国際物流競争力パートナーシップ会議に関する日本の取組を紹介した。併せて、アセアンにおいても関係者を集めた官民連携体制を構築することを提案するとともに、日アセアンの連携・協力を確認した。 計画通り平成19年度中の走行実証実験に向けて準備中である。 日アセアン経済次官級会合(平成19年3月)等の機会を活用し、アセアン側関係者に走行実証実験の説明を実施している。 平成19年5月に人材育成推進委員会を設立し、フィージビリティスタディを実施する。 計画通り平成19年度中の実証実験実施に向けて準備中である。
<p>(シームレスなアジア経済・物流圏の確立)</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 	<p>平成17年度は省内検討会等を実施 平成18年度以降は日中韓</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平成17年度に省内での検討会を実施し、平成18年2月中間報告を公表した。(日中韓物流大臣会合に基づく取組は上記5-(2)参照)

「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	施策の進捗状況
<p>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。</p> <p>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>	<p>物流大臣会合等に基づく取組を実施</p> <p>平成20年度に共同報告書の第2版公表 平成21年度までに、報告書の第3版を公表</p>	<p>地方では、北海道において、「北海道の港湾物流高度化研究会」を平成17年11月に立ち上げ、北海道 - 東アジア間における国際RORO船航路開設の課題や可能性を検討している。平成18年7月には、「北海道国際物流戦略チーム」を設置(上記研究会はこの戦略チームに吸収)し、北海道と韓国をダイレクトに結ぶ航路開設の可能性を検証するため、苫小牧港と釜山港間で国際直行船の試験運航を実施した。その他の地域でも、「国際物流戦略チーム」等を活用しながら検討を進めている。</p> <p>平成18年5月に初版を三国同時に公表した。同報告書の第2版公表を平成20年5月に公表する予定である。</p>
<p>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。</p>	<p>平成17年度の関係国との調整を踏まえ、引き続き取り組む</p>	<p>第4回日韓運輸ハイレベル協議(平成18年6月、ソウル)にて、日本から総合物流施策大綱(2005 - 2009)他を説明、意見交換を実施した。また両国の物流分野の協力強化を目的に物流に関する覚書を締結した。</p> <p>第1回日中韓物流大臣会合を平成18年9月に開催した。</p> <p>第2回日中韓物流大臣会合を平成20年5月に開催する予定である。</p> <p>第3回日中運輸ハイレベル協議を平成18年12月に開催した。</p>
<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>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。</p> <p>今後、これらワーキンググループを活用し、フィー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</p>	<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 平成18年度に事業を拡充</p>	<p>グリーン物流パートナーシップ推進事業については、平成17年度にモデル事業33件を推進決定した。平成18年度には普及事業を創設し、モデル事業とあわせて79件(モデル事業15件、普及事業64件)の推進決定を行った。平成19年度からはモデル事業、普及事業に加えて、パートナーシップ構築のための問題点や対応策の調査を支援する「ソフト支援事業」についても募集を開始する。</p> <p>また、ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法共同ガイドラインVer.2.0を公表し、簡便な算定方法の普及に努めているところである。</p> <p>平成18年12月19日には第5回グリーン物流パートナーシップ会議を開催し、大臣表彰及びシンボルマークの名称の発表を行った。平成19年には第6回グリーン物流パ</p>

「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	施策の進捗状況
<p>トップ会議を設置し、普及事業の発掘、調査等を進めることとする。</p>		<p>ートナーシップ会議を開催する予定である。</p>
<p>(国際的な環境問題への対応)</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、シュプリサイクル(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組みを推進する。 	<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 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則条約の発効及びシュ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>	<ul style="list-style-type: none"> 平成18年度に東大阪FQP協議会を設置し、地域の課題改善に向けた取り組み方針をまとめたアクションプランを策定した。 平成18年度は、総合静脈物流拠点港として、新たに3港(能代港、舞鶴港、三島川之江港)を追加指定し21港とした。積替・保管施設整備を平成17年度は北九州港で、平成18年度は酒田港で行った。平成19年度は、引き続き施設の整備等を推進する。 平成18年度に引き続き、平成19年度も、国際循環資源を取り扱う拠点港湾の適正配置と拠点化、大型化及び品質・情報管理等の信頼性の確保に向けて具備すべき施設機能について検討を行う。 バラスト水規制管理条約については、平成17年7月、我が国からIMO海洋環境保護委員会へ指針の修正提案を行い、2本の指針が採択された。国内での処理装置の認証体制については、平成17年度に実施した認証基準策定のための調査及び検討結果を基に、平成19年度中の運用開始に向け、鋭意作業中である。また、処理装置の供給体制の将来的な不安や装置の搭載が可能な造船所の不足などから、条約の要求期日までに処理装置を搭載することについて国際的に懸念されるなかで、我が国は平成18年度に行った処理装置の需要と供給の調査結果を平成19年7月に開催されたIMO海洋環境保護委員会へ報告した。我が国からの報告を踏まえ、条約の適用日についてIMOにおいて再検討していくことが確認された。 船舶有害防汚方法規則条約については、平成19年9月のパナマの批准により発効要件を満たしたことから、1年後の平成20年9月に発効する予定となっている。我が国は同条約の早期発効のため平成15年7月に条約を批准済みであり、今後、同条約の適切な執行が図られるよう所要の取り組みを進めていく予定。 シュプリサイクルについては、平成17年12月のIMO第24回総会においてシュプリ

「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	施策の進捗状況
<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>平成18年度より新システムの運用を開始</p>	<p>サイクルに関する新条約を平成20-21年に策定することが決定され、平成18年3月に開催されたIMO第54回海洋環境保護委員会(MEPC54)より条約案の議論が開始されたところである。我が国は主要な海運・造船国として条約策定の議論に積極的に参加している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 品質管理マニュアル、手順書等を整備し、平成17年12月から品質管理システムの仮運用を開始し、平成18年6月にISO9001の認証を取得した。今後とも老齢船等による海難事故を防止するため、PDCAサイクルを活用し、検査等業務の更なる品質高度化に努めていく。
<p>(水先制度の抜本改革)</p> <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。 	<p>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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 水先法の一部を改正するための法律(海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正するための法律)について平成18年5月17日公布、平成19年4月1日から施行した。
<p>(安定的な海上輸送の確保)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 安定的な海上輸送の確保を図るため、本邦外航海運事業者の国際競争条件の均衡化、日本籍船・日本人船員の計画的増加、及び海運の人的基盤である船員の確保・育成を図る観点から、トン数標準税制の導入、新たな船員の確保・育成策についての予算措置、安定的な海上輸送の確保に向けた所要の法制度の整備を図る。 	<p>トン数標準税制、船員の確保・育成に関する予算について平成20年度からの措置を要求。 所要の法律案の平成20年制定を図る。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成19年6月末に、交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会・ヒューマンインフラ部会において中間とりまとめがなされた。 ・ トン数標準税制と船員の確保・育成策に関する予算措置を平成20年度から講じるべく検討している。 ・ 平成20年通常国会への法案提出に向けて検討している。
<p>7 国際物流施策の遂行評価とフォローアップ体制</p> <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>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「国際物流施策推進本部」においては、過去15回にわたり、荷主企業や物流事業者などの意見も聞き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てきたところである。今後、本フォローアップ結果を踏まえ、引き続き施策を推進する。 ・ 平成19年8月末現在、全国10地域に「国際物流戦略チーム」が設置されている。今後も引き続き、各「国際物流戦略チーム」における、地域のボトルネックの抽出とその解消を促進していく。