

(2) 国土審議会計画部会中間とりまとめ

国土審議会計画部会では、昨年9月の発足以来、国土形成計画（全国計画）の策定に向けた検討を進めてきたが、平成18年11月16日これまでの検討結果の中間報告がなされた。戦略的取組の柱として「シームレスアジアの実現」があげられている。

第3. 計画のねらいと戦略的取組

(1) シームレスアジアの実現

東アジア諸国とわが国の相互依存関係はますます深まっており、これらの国々との競争関係を念頭に置きつつ、人的・物的・経済的・技術的等各分野での交流と連携を強化することにより、共に発展していく姿を追求していくことが求められている。

そのためにも、これらを支える基盤の整備が重要である。

一方で、相互に陸路で結ばれた東アジアの近隣諸国が、アジアハイウェイやトランスアジアレイルウェイ構想等の推進を通じてその結束強化を進めつつあり、海を隔てた我が国においては、東アジアにおける交通ネットワークとの連続性、互換性の確保の面での立ち後れが危惧されている。

これらの情勢に対応し、我が国と東アジア近隣諸国との交流・連携を支えていくためには、東アジアにおけるヒト・モノ・情報の更なる迅速かつ円滑な流れ、すなわちシームレスアジアの実現が求められる。

（抜粋：平成18年11月16日国土審議会第15回計画部会）

基盤の形成」が掲げられており、その1つとして「貨物翌日配達圏形成の促進」が挙げられている。

[貨物翌日配達圏形成の促進]

貨物翌日配達圏の形成に当たっては、国際物流においても定時性や速達性、輸送頻度などの点で国内物流と同水準のサービスが求められることから、各広域ブロックのほぼ全域が国際フェリー、Ro-Ro船等による高速海上輸送や航空貨物輸送等を駆使した複合一貫輸送サービス（マルチモーダル）のメリットを享受できるよう、広域ブロックゲートウェイとしての機能を有する国際港湾を適正に配置するとともに、国際貨物を迅速かつ円滑に処理できる陸海空の重層的な輸送ネットワークを形成する必要がある。

特に国際港湾においては、各広域ブロックの連携パートナーとして日本海を介した貨物輸送需要の高い特定の東アジア都市港湾との間の高速海上輸送ネットワーク形成を支援するため、国際フェリー、Ro-Ro船等ターミナルや地域の基幹交通ネットワークとの複合一貫輸送機能の強化、物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化等の戦略的、重点的な充実・拡張及び24時間運営並びにこれらターミナル間の相互連携等を促進するべきである。

またこれらの国際港湾のコスト、サービス水準の向上に向けて、スーパー中枢港湾における先導的な取組を活かすとともに、輸出入・港湾手続等を簡素化・効率化し、システムのネットワーク化についても促進するべきである。

（抜粋：平成18年11月16日国土審議会第15回計画部会）

(3) 貿易諸制度の抜本的な改革を求める ((社) 日本経済団体連合会)

ーグローバル・サプライチェーンを踏まえた具体的改革の方向ー (2006年11月)

わが国企業を取り巻く環境変化

(1) 優位性を失ったわが国制度・インフラ

企業の貿易円滑化ニーズは高まっているが、わが国の制度・インフラは必ずしもグローバル企業の要請に応えることができなくなっている。「アジアゲートウェイ」構想を実現するうえでも、早急な対応が必要。

(2) 現行の制度・システム等における問題点

- ① 現行の輸出入通関制度は、制約条件が多く利用者にとって利便性に欠けている。
- ② 省庁毎にCPを設定されては企業の負担が重くなり、制度普及の阻害要因となりうる。
- ③ 現行のシングルウィンドウ・システムにおいて徹底した業務改革が行なわれないため、使い勝手が悪い。
- ④ 港湾管理者ごとに届出書式が異なり、ペーパーレス化は進んでいない。
- ⑤ 原産地証明書の発給コストが諸外国との比較において高いケースがあり、発給手続きの事前準備から発給までにかかる時間が予見できない。

(3) セキュリティに関する国際的な動向への対応の必要性

米国同時多発テロを契機に、WCO、米国、EUでは、セキュリティ確保に積極的に取組んでおり、わが国も早急な対応が求められる。

具体的な提案

(1) 効率化とセキュリティの両立を目的とした制度・システム設計

- ① WCOのACIガイドラインに準拠した完全電子化の実現
 - ・ WCOのACIガイドラインに準拠した完全電子化の実現
 - ・ 省庁横断的な業務改革を断行した上での真のワンストップサービスの実現
 - ・ 海外とのGtoG連携の実現
- ② WCOのAEO政策に基づくコンプライアンスプログラム構築
 - ・ 企業のコンプライアンス構築に向けた環境整備(コンプライアンス基準の統合、企業のCP整備度合いに応じたベネフィットの付与)
 - ・ コンプライアンスの優良な企業には簡素な手続きを適用、日米間での相互認証のトライアル実施
- ③ 輸出入通関制度の抜本的見直し
 - ・ (輸出通関) 保税搬入原則の見直し、(輸入通関) 二段階申告の原則化

(2) 原産地証明に関わる制度・手続きのさらなる弾力化

- ・ 原産地証明書発給実務の改善
- ・ 原産地規則の透明性・利便性向上

(3) 港湾行政における広域連携のあり方と手続きの改善

- ・ 地方自治体ごとに分かれている主要港湾における行政の見直し(港湾管理における国の権限強化、広域連携の強化)
- ・ 国内物流と国際物流とのシームレスな連携
- ・ 港湾管理者届出書式の統一、ペーパーレス化の実現

(4) 各省庁の連携強化、横断的な政策調整・意思決定の実現

- ・ 内閣に調整本部を設置し、通商戦略の司令塔として担当大臣を任命、貿易に関する政策を企画・立案し、必要に応じて調整
- ・ 民間有識者をメンバーに加え民間企業のニーズに対応

以上

(4) 国際物流競争力強化のための行動計画

国土交通省は、経済産業省と連携し、2006年8月に国際物流競争力パートナーシップ会議を設立。2006年12月22日の第2回同会議において「国際物流競争力の強化のための行動計画」を決定。同行動計画は、アジアワイド、特にASEANのシームレス物流圏の構築を目指すため、ASEANにおける広域物流網の整備、物流関連の人材育成、物流資材の高度利活用、輸出入通関手続の電子化等に加え、我が国の通関システムの改革及び国際物流インフラ整備等を内容としている。

目的

- グローバルな事業活動を展開する **我が国企業の競争力の強化**
- 日本、アセアンを含む **東アジア経済統合の実現**

目標

2015年のアセアン統合を視野に入れ、中長期的にアセアン域内での物流コスト及びリードタイムの半減を目指す。

目標達成に向けた5つの行動計画

○ アセアン広域物流網の整備に関する行動計画

- ・我が国企業のニーズが高い6つの物流ルートにおいてソフト・ハードのインフラ整備を実現。
→平成19年度：メコン地域での陸路の走行実証実験を行い、同ルートの課題や経済効果を明確化し、関係国にソフト・ハードのインフラ整備を促す。

○ 物流及び輸出入通関手続関連の人材育成に関する行動計画

- ・日本の物流資格プログラム等を輸出し、アセアン地域の物流関連人材レベルの向上を実現。
→平成19年度：タイをはじめ数カ国を対象に、物流資格プログラム等をモデル的に展開するのに最適な国を選定するための基礎データを収集。

○ 物流資材の高度利活用に関する行動計画

- ・電子タグの導入等、物流資材に関する日本の高度なノウハウを輸出し、これを普及することにより、物流業務の効率化を実現。
→平成19年度：電子タグや物流資材を活用した実証実験を実施し、実現性や導入効果等を検証。

○ アセアン統合に向けた輸出入通関手続電子化に関する行動計画

- ・各国のシングルウィンドウの構築や域内の相互接続を支援し、輸出入通関手続の合理化を実現。
→平成19年度：輸入手続の電子化が進んでいないベトナムなどのアセアン加盟国でのシングル・ウィンドウ構築を支援するため、システムのあり方、具体的プロセスおよびその実現可能性に関する調査を実施。

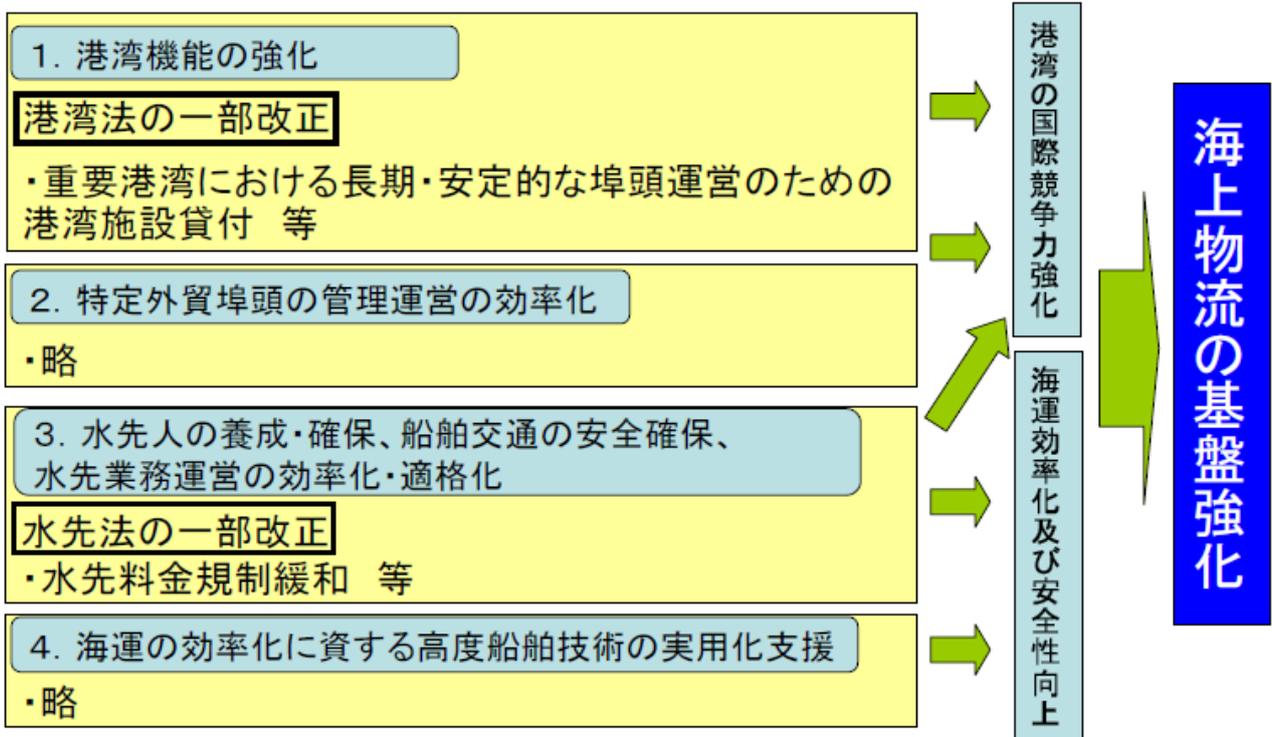
○ 我が国輸出入制度の改革とシステム、インフラの整備に関する行動計画

- ・国際物流のセキュリティ強化と円滑な物流について、世界をリードする形で両立を図るとともに、国際物流インフラの機能強化を促進し、国際物流の円滑化・効率化を実現。
→平成19年度：輸出入者のコンプライアンスに着目した既存の税関制度の見直し等を行い、日本版C-TPAT(注)の導入のための基盤を整備。また、我が国の国際物流インフラの機能強化やアクセス性向上を推進。

(注)C-TPAT:輸出国から米国に至るサプライチェーン全般のセキュリティ強化を目的として、官民共同で取り組むコンプライアンス・プログラムのこと。

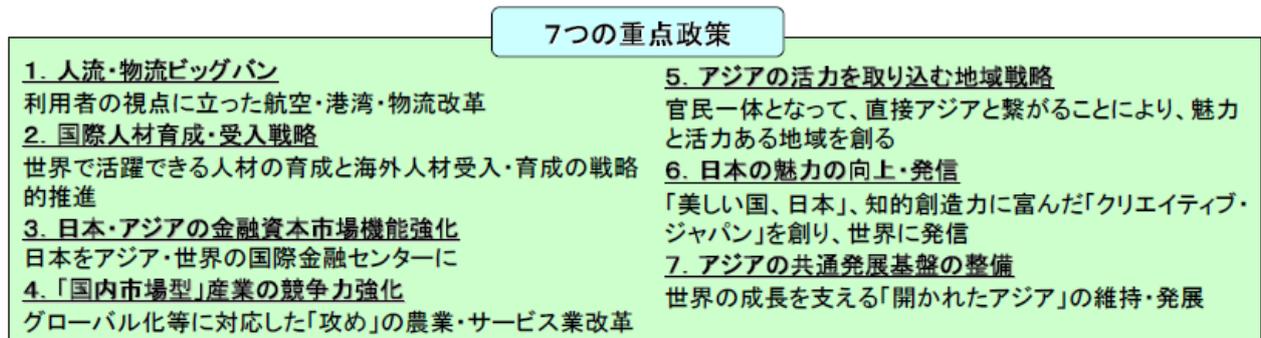
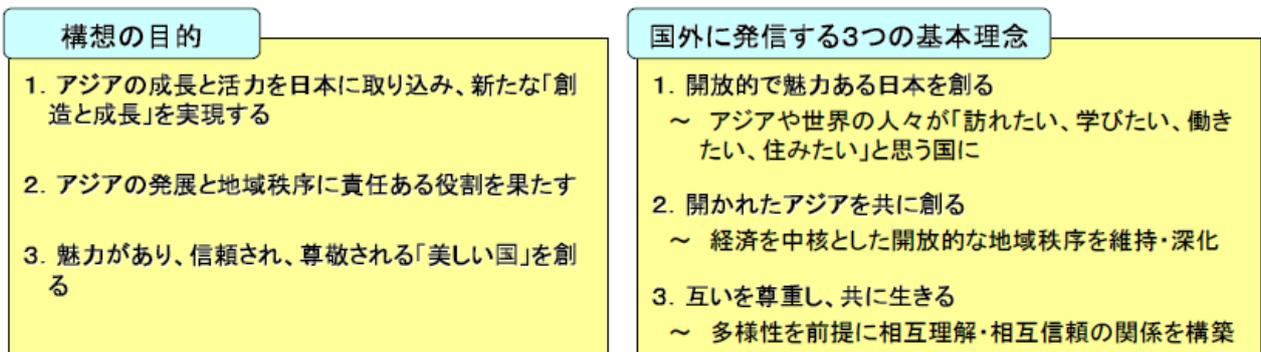
(5) 海上物流の基盤強化支援

平成 18 年通常国会において成立した「海上物流の基盤強化を図るための港湾法等の一部を改正する法律」（平成 18 年法律第 38 号）には以下のような支援策が盛り込まれている。



(6) アジア・ゲートウェイ構想

平成 18 年 12 月 19 日に開催されたアジア・ゲートウェイ戦略会議（主宰：内閣総理大臣）において、「アジア・ゲートウェイ構想の基本的考え方」が示された。



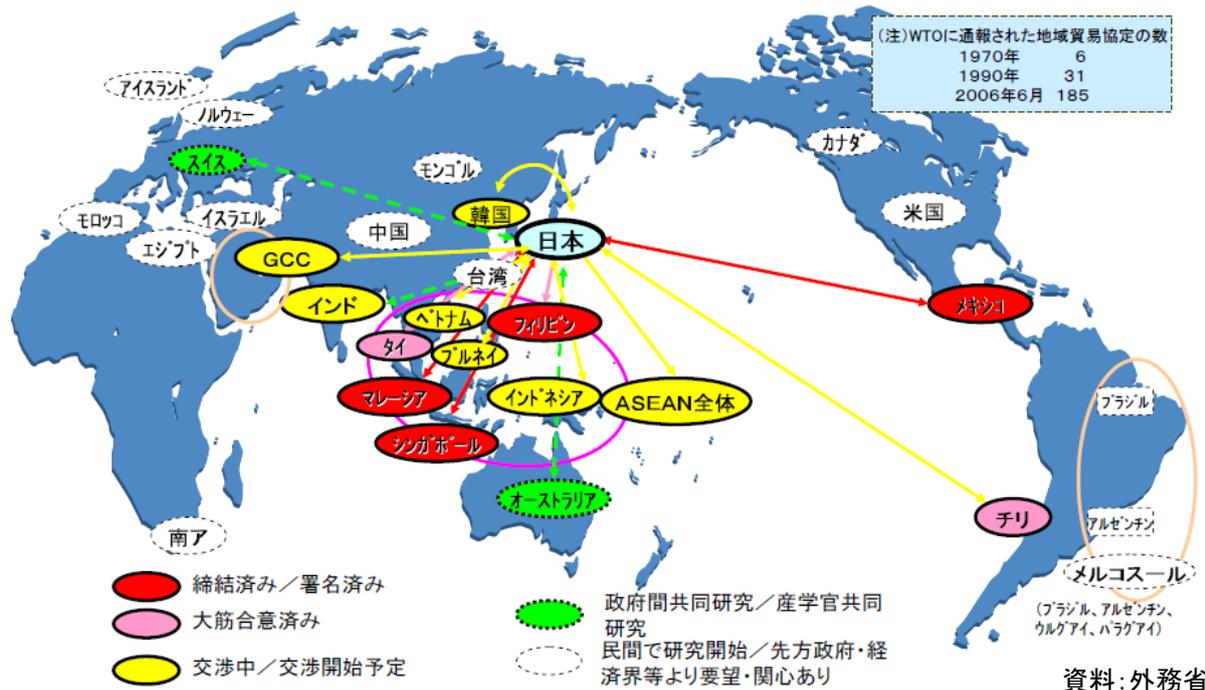
FTA/EPA の進展

FTA(自由貿易協定)

FTAとは、ある国や地域の間だけで、輸出入品にかかる関税や外資規制などを取り払い、それらの地域間で、物やサービスの行き来(貿易)を自由にするを目的とした協定

EPA(経済提携協定)

FTAの内容を基礎にしなが、より幅広い経済的な関係を強化するため、貿易の自由化だけでなく、投資、人の移動、知的財産権や競争政策でのルール作りや、さまざまな分野での協力なども取り込み、経済のより広い範囲を対象とした協定



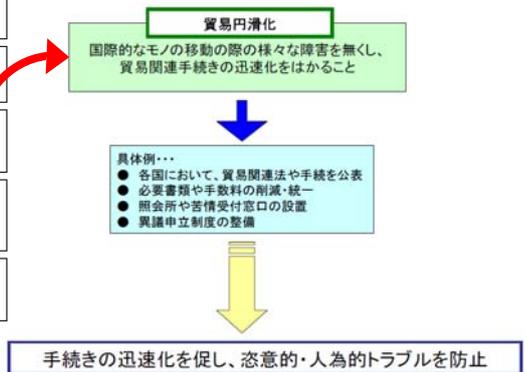
WTOドーハ・ラウンド交渉(2001年～):「貿易円滑化」が交渉議題に

市場アクセス交渉

| | |
|-----------------------------|--|
| 農業 | ウルグアイ・ラウンドで初めて扱われる。今次ラウンドが開発を主要課題に据えていることから、途上国の主要輸出品である農産品の扱いが議論されており、今次ラウンドの中心的課題。 |
| NAMA (非農産品市場アクセス) | GATT時代から引き継がれた鉱工業品の自由化交渉。我が国として柔軟性の確保を目指したい林水産品や皮革もこの分野に入る。 |
| サービス | ウルグアイ・ラウンドで初めて取り上げられた。外資規制や人の移動、国境を越える取引などの自由化等が目的。 |

その他の交渉

| | |
|-------------------------|---|
| 開発 | 途上国に対してWTO協定の義務の免除や、義務の履行につき経過期間を認める「特別かつ異なる待遇」(S&D)条項の見直しや、後発開発途上国に対する優遇措置、小規模経済が抱える問題への対応等についての検討等を行ってきている。 |
| ルール | アンチダンピング(AD)、補助金、地域貿易協定(RTA)の三分野。ADについては現状維持を求める米とその改善を目指すその他各国との対立構造。 |
| 貿易円滑化 | ドーハラウンドで、交渉の開始の可能性があるシンガポール・イシュー(投資、貿易円滑化、競争、政府調達)の4分野のひとつとして議論開始。通関業務の円滑化などを旨とする。 |
| TRIPS (知的財産権) | 今次ラウンドで、WTO協定の一部であるTRIPS協定の改正作業が継続中。途上国側は、エイズ等感染症の拡大を理由にTRIPS協定の例外を主張。 |
| 貿易と環境 | 近年の環境問題の高まりを受けて、今次ラウンドより新しく議論が開始された分野。自由貿易と環境条約との関係や、環境物品・サービスの扱いについての議論。 |



資料: 外務省