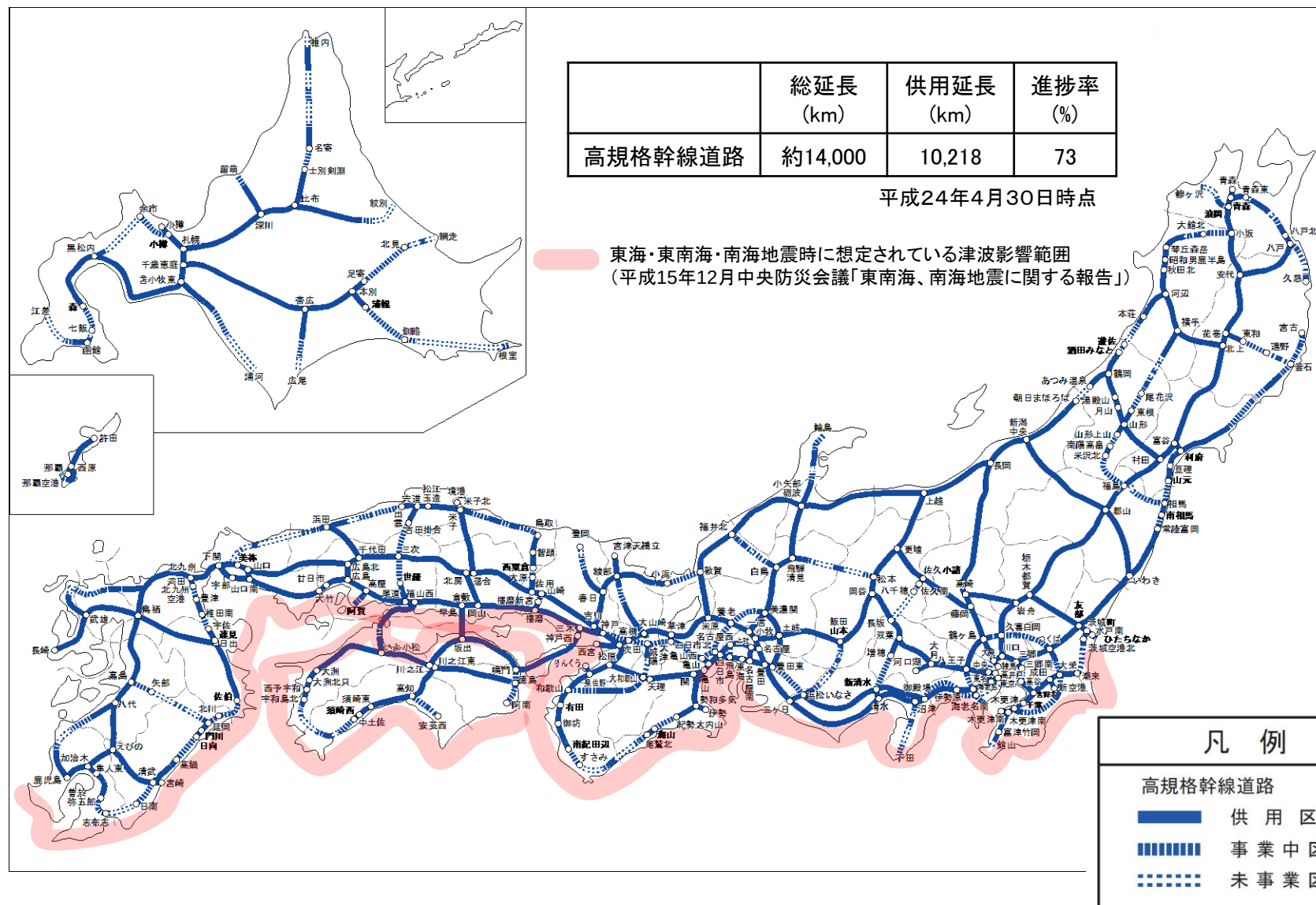


物流政策における主な取組

平成24年12月4日

(1) 高規格幹線道路網の整備

■ 東海・東南海・南海地震等への備えや降雨・降雪時の代替ルートの確保、国際競争力の強化、産業の立地・振興等を図るため、必要に応じ、走行性の高い国道も活用しつつ、国土のミッシングリンクを早期に解消する。



(2) 大都市圏環状道路の整備

■ 首都直下地震等における避難、救援、物資輸送ルートの確保や、迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、諸外国の主要都市に比べて整備率が低い三大都市圏環状道路等の整備を推進する。



【諸外国の主要都市における環状道路の整備状況】

	計画延長	供用延長	整備率	備考
ソウル	168km	168km	100%	2007年12月完成
北京	433km	433km	100%	2009年 9月完成
パリ	313km	272km	87%	2011年 1月現在
東京	525km	251km	48%	2012年 4月現在

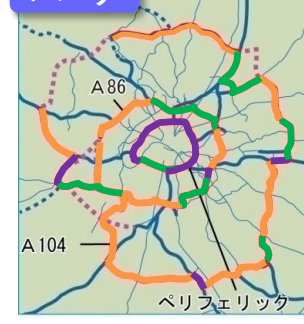
ソウル



北 京

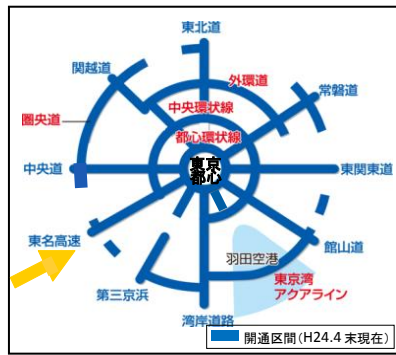


パ リ

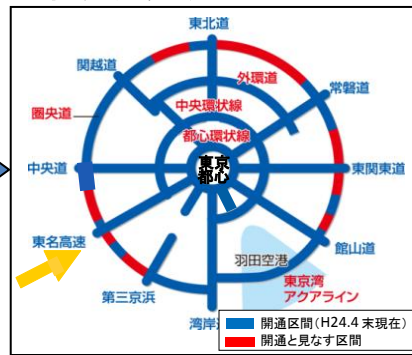


○ 東名高速から東京都心へ至るパターン(試算)

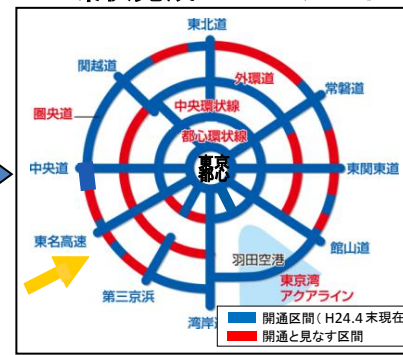
現状:5ルート



圏央道完成:191ルート



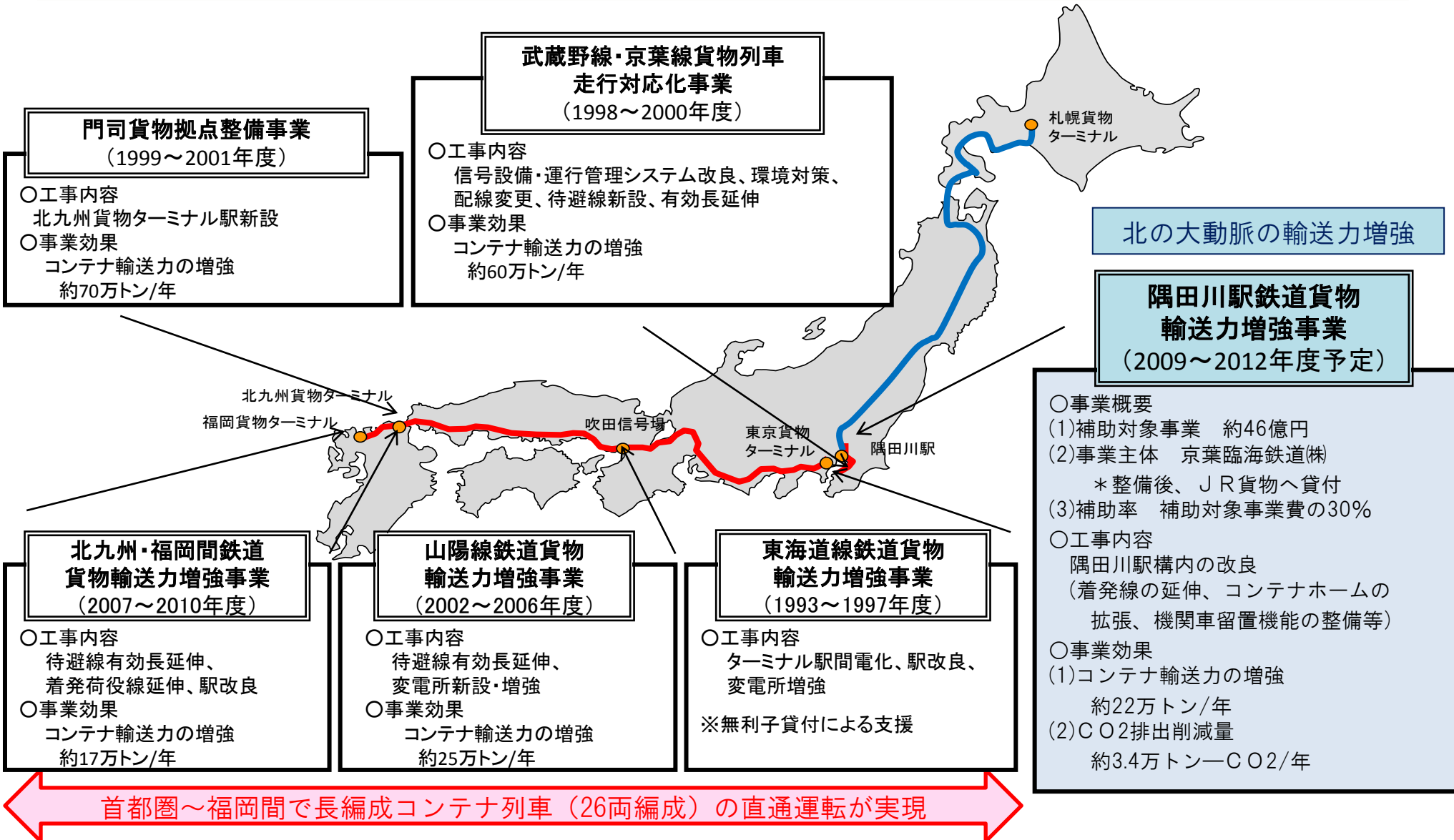
三環状完成:1470ルート



- ・対象路線:高速道路、有料道路
- ・起点:東名高速:厚木IC
- ・終点:都心環状線JCT(竹橋、三宅坂、谷町、浜崎橋、江戸橋、箱崎)
- ・同一路線、JCTを2回通過しない。放射道路は、上り方向のみ。下り方向は利用しない。
- ・中央環状線を利用した場合、4号新宿線(西新宿JCT)、5号池袋線(熊野町JCT)から都心方向へは通行できない。

(3) 鉄道の輸送力増強

- 貨物鉄道の輸送力増強や輸送の拠点となる貨物駅の整備などのインフラ整備に対し、整備費の一部を補助（補助率30%）。これにより、輸送需要の旺盛な区間について輸送力増強が可能となった。
- また、JR貨物において、列車着発線で直接荷役を行うことにより入換作業が不要となりリードタイムの大幅な減少が可能となる、E&S方式貨物駅の整備を進めている。（1992年度末11駅→2011年度末27駅）



(4) 内航海運の代替建造促進に向けた施策の方向性

我が国経済活動を支える内航海運は、近年、輸送量の低迷や経営を巡る環境が厳しくなる中で、船舶の老朽化が進んでいることから、今後も安定的な輸送量を供給し続けるには代替建造の促進や内航海運の構造改革等が喫緊の課題。

内航海運における代替建造に向けた施策の方向性

内航海運代替建造対策検討会において、内航海運業が目指すべき中長期的な方向性や代替建造を加速させるための具体的な方策として「内航海運における代替建造に向けた施策の方向性」を策定。(23年3月)

① 競争力の強化

課題1-1
オーナーの競争力強化に向けた取組

課題1-2
内航船のイノベーション推進に向けた取組

② 環境適応型産業への展開

課題2
選択される環境産業への脱皮

③ 新たな需要構造への対応

課題3
海外等新たな需要開拓について

④ 暫定措置事業のあり方

課題4
今後の暫定措置事業のあり方について



これらの施策により代替建造を促進し、内航海運暫定措置事業の早期解消を図る

内航海運分野における船舶管理業務に関するガイドラインの策定

内航海運の活性化のためには、頑張るオーナーを支援し、競争力を高めることが必要。

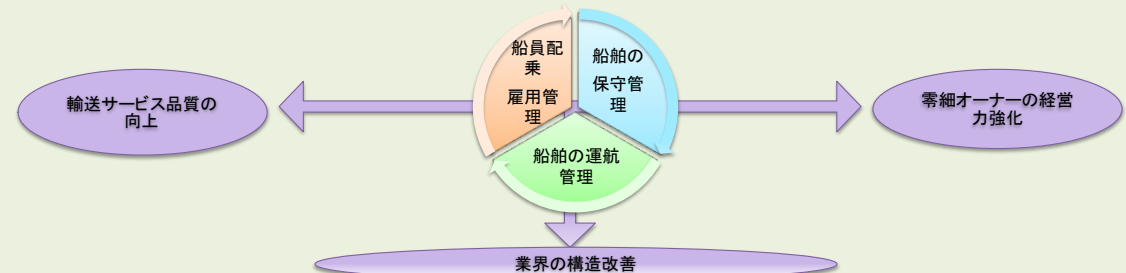
船舶管理会社の活用によるメリットを具体的に提示しつつ、グループ化、協業化を推進。

船舶管理者を養成するために、「**船舶管理に関するガイドライン**」を作成(平成24年7月に公表)。

今後、船舶管理に従事する者を評価する仕組み等を検討。

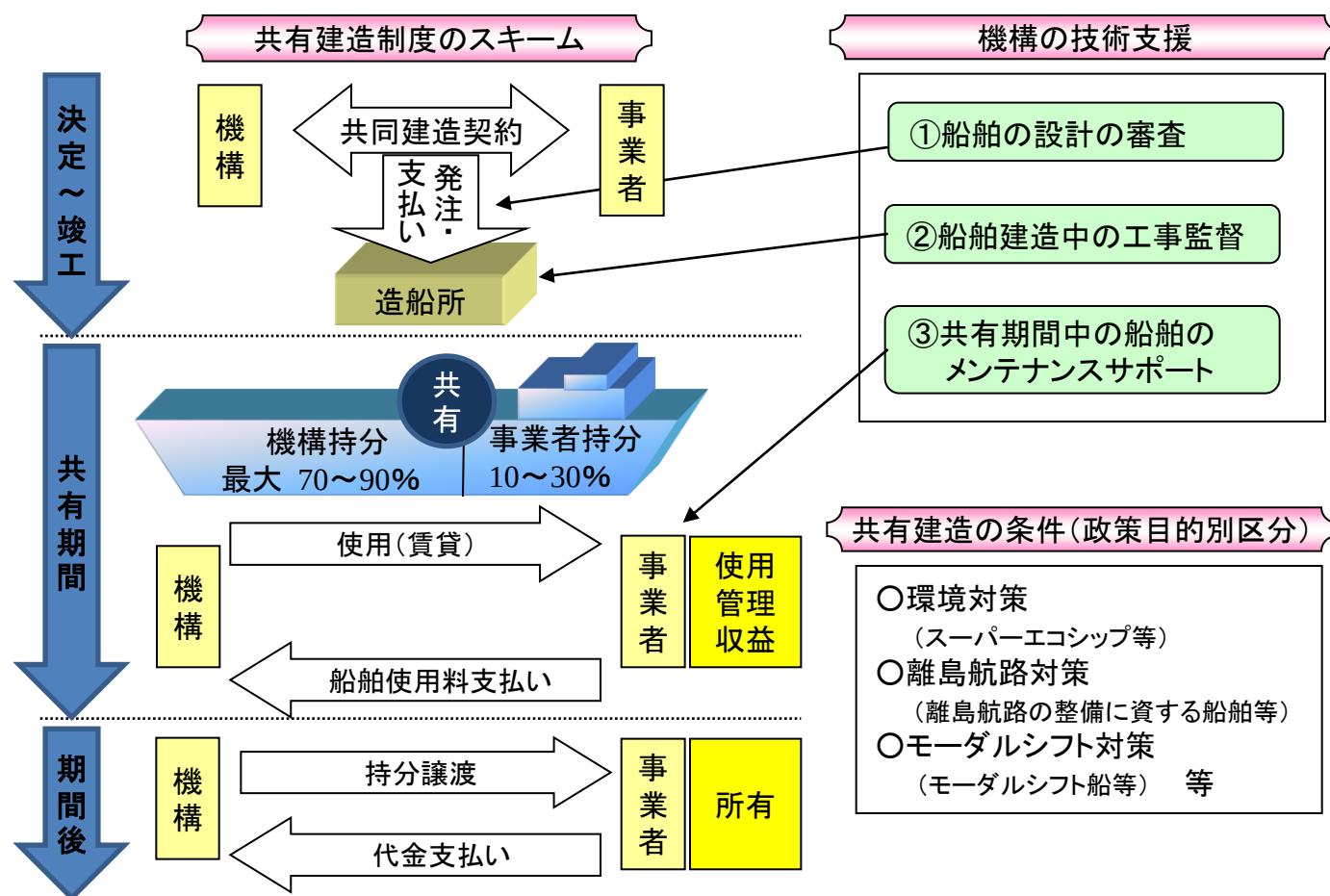
「**船舶管理ガイドライン**」においては、国際安全管理規則(ISMコード)に適合した安全管理システム及び海上運送法に基づく安全管理規程など安全マネジメント態勢を整え、陸上・船上の組織、それぞれの業務、責任、権限及び相互関係を明らかにすると同時に、業務・作業手順を指針。

<船舶管理会社の業務>



(5) 船舶共有建造制度の概要

1. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」）と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
2. 竣工後は、機構と事業者との共有とした上で事業者が使用・管理
3. 機構が負担した建造資金は、事業者が共有期間（旅客船7年～15年、貨物船10年～15年）を通じて、毎月、船舶使用料として支払い
4. 共有期間満了時に、機構持分の残存簿価（機構分担額の10%）を事業者が機構から買い取ることに
より、当該船舶の所有権が事業者に完全に移転



(6)「国際コンテナ戦略港湾」政策の概要

政策目的

国際コンテナ戦略港湾政策の政策目的：国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大すること

○ 国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化 ⇒ 雇用と所得の維持・創出

※国際基幹航路の我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安価で短時間の直接寄港ルートが減るというサービス水準の低下に加え、我が国立地企業の輸送が海外トランシップを経るルートを選択せざるを得なくなり、我が国立地企業が直接寄港ルートとの比較による価格交渉力を失い、海外トランシップルートの料金高騰等立地環境の悪化を招く。また、積み替え時の積み残し等による遅延リスク、荷傷みのリスク等も懸念される。

【取り組みの指標】 2015年 国内ハブの完成、東アジア主要港でのトランシップ率を半減

2020年 国際トランシップも視野に入れ、東アジア主要港として選択される港湾に

取り組み状況

○「選択と集中」の考え方の下、国際コンテナ戦略港湾検討委員会（有識者委員会）の検討を経て、国際コンテナ戦略港湾として阪神港、京浜港を選定（2010年8月6日に公表）。

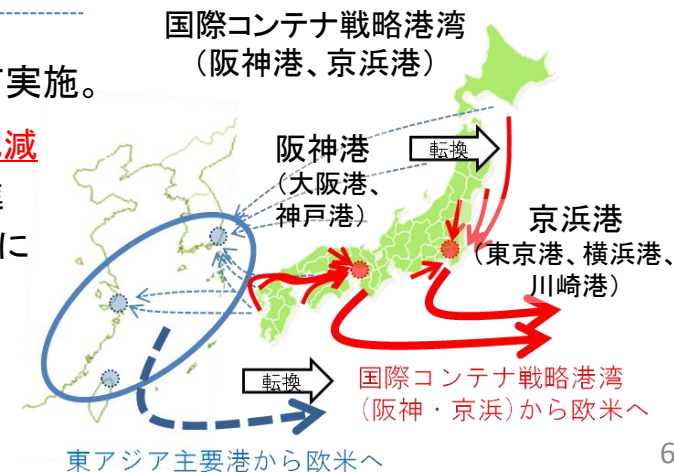
○「港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律」が2011年3月31日成立・公布。

○国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、毎年、取り組み状況を管理。2013年を目処に中間評価。

実現のための方策

基幹航路の就航を維持・拡大するためのハード・ソフト一体となった施策を集中して実施。

- ① 阪神、京浜各港のコンテナターミナル全体の一体運営等によるターミナルコストの低減
- ② 内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物集約の推進
- ③ ゲートオープン時間拡大による24時間化の推進、貨物積替円滑化支援施設整備等による荷主サービスの向上
- ④ コンテナ船大型化の進展に対応しうる大水深岸壁の整備
- ⑤ 「民」の視点による戦略的港湾運営の実現に向けた港湾運営会社の設立



(7) 資源・エネルギー等の広域的・効率的な海上輸送ネットワークの形成

我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源・エネルギー等の物資を安定的かつ安価に輸入することに貢献し、雇用と所得の維持・創出を目指すため、大型輸送船に対応した港湾機能の拠点的确保や企業間連携の促進等を図り、国全体として効率的かつ安定的なバルク輸送ネットワークを形成する。

背景

※バルク(貨物)・・・石炭、鉄鉱石、穀物など、包装されずそのまま船積みされる貨物

- 日本全体としての需要は大きいものの、国内の需要は分散しており、個々の輸入量は小さい
 - 個々の企業単位では船舶の大型化のメリットが出にくい構造
- 高度経済成長期から使用されている国際水準から劣化した港湾インフラ
 - 大型輸送船による一括大量輸送のメリットを享受できない
 - 資源価格の更なる上昇による所得の海外流出の懸念
- 中国等の新興国の資源・エネルギー等の需要、近隣諸国における大水深港湾の急速な整備
 - 相対的に不利な事業環境による国内立地産業の競争力の低下
- 資源・エネルギー等の安定供給体制への懸念
 - 調達先が多様化できず、価格交渉力が低下

実現のための方策

国全体として最適となる効率的かつ安定的なバルク輸送ネットワークを形成するため、大型輸送船に対応した港湾機能の拠点的确保、企業間連携の促進等に取り組む。【予算措置(国際物流ターミナルの整備、荷さばき施設等に対する財政支援措置)、税制特例措置の創設、法律改正】

効果

- 大型輸送船の利用による輸送コストの低減、調達先の多様化による価格交渉力の向上 → 資源・エネルギー等の輸入コストの低減



- 雇用と所得の維持・創出
←国内事業環境の整備による民間投資の誘発、所得の海外流出の低減

広域的・効率的なバルク輸送ネットワーク形成の拠点となる港湾



(8) 港湾関連手続きの簡素化及び電子申請化

○日本は、平成17年のFAL条約締結に伴い、港湾手続様式の簡素化を図った。

- ・入出港届等のFAL様式該当書類について、16種類から8書類へ簡素化
- ・入港前手続様式について8種類から1種類へと簡素化
- ・記入項目数を600項目から200項目へと簡素化

○さらに、港湾管理者手続の統一化を推進するため、平成21年に11手続きの様式を統一化し、統合NACCSに対応

注)FAL条約とは、国際海上交通の簡易化に関する条約のことであり、船舶の入出港に関する手続を標準化し、国際海運の簡易化・迅速化を図ることを目的としている。

FAL様式等について統一

■入出港届・係留施設使用許可申請について様式の統一化・港湾EDI化（電子申請）の対応済（平成17年11月1日）

統一モデル様式の策定

■船舶関係及び港湾施設使用関係手続に係る国による統一モデル様式の策定（平成19年8月7日）

統合NACCSへ申請項目追加

■統合NACCSへ申請項目を追加し、船舶関係及び港湾施設使用関係手続について電子申請化（平成21年10月30日～）

項目数約600

項目数約200

港長	入(出)港届
港湾管理者	入港届
税関	入(出)港届
入国管理局	入(出)港届
税関	積荷目録
検疫所	積荷目録
税関	船用品目録
税関	乗組員携帯品申告書
税関	乗組員氏名表
入国管理局	乗員名簿
検疫所	乗組員名簿
税関	旅客氏名表
入国管理局	乗客名簿
検疫所	乗客名簿
港長	危険物荷役許可申請
検疫所	明告書

入(出)港届
積荷目録
船用品目録
乗組員携帯品申告書
乗組員名簿
旅客名簿
危険物積荷目録
明告書

入港前手続様式

廃止

○ その他（5種類→1種類）

港長	・停泊場所指定願
	・移動許可申請
港湾管理者	・係留施設許可申請
運輸局	・油濁損害賠償保障契約情報
海上保安庁	・SOLAS法に基づく事前通報

○ 廃止分（3種類→0種類）

港長	・夜間入港許可申請
入国管理局	・入港通報
	・別添報告書

現行2手続

電子化
対応済

■入出港届

■係留施設使用許可申請

11手続を追加

+

■入港料減
免申請

■入港料還
付申請

■船舶運航動
静等に関する
通報

■旅客乗降用施
設(渡船橋)施
設使用許可申請

■荷役機械
(ガントリー等)
使用許可申請

■ひき船使用許
可申請書兼
配船希望願

■港湾施設(上屋)
使用許可申請

■船舶給水施設
使用許可申請

■港湾施設(荷さば
地・野積場)使用許
可申請

■廃油処理施設
使用許可申請

■コンテナ用電源
使用許可申請

統合NACCS
に追加

(9)PS(Port Security)カード／出入管理情報システム

国による立入検査等にて判明した出入管理強化の必要性や海外港湾における高度な出入管理の実施状況等を踏まえて、ゲートにおける3点確認(本人・所属・立入目的の確認)の100%実施を平成22年3月30日付告示により義務化。
物流効率性も勘案し、3点確認を確実かつ円滑に実施するための出入管理情報システムの導入を推進。

出入管理情報システム

- ・リーダー筐体のカードリーダーでPS(Port Security)カード※を読み取ること等により、制限区域への人の出入りを確実かつ円滑に管理するシステム。
- ・国がトラックドライバー等に対して、PSカードを発行するとともに、主要港のコンテナターミナルに、リーダー筐体、リーダー管理用パソコン等を設置する。

【出入管理情報システムの導入スケジュール】

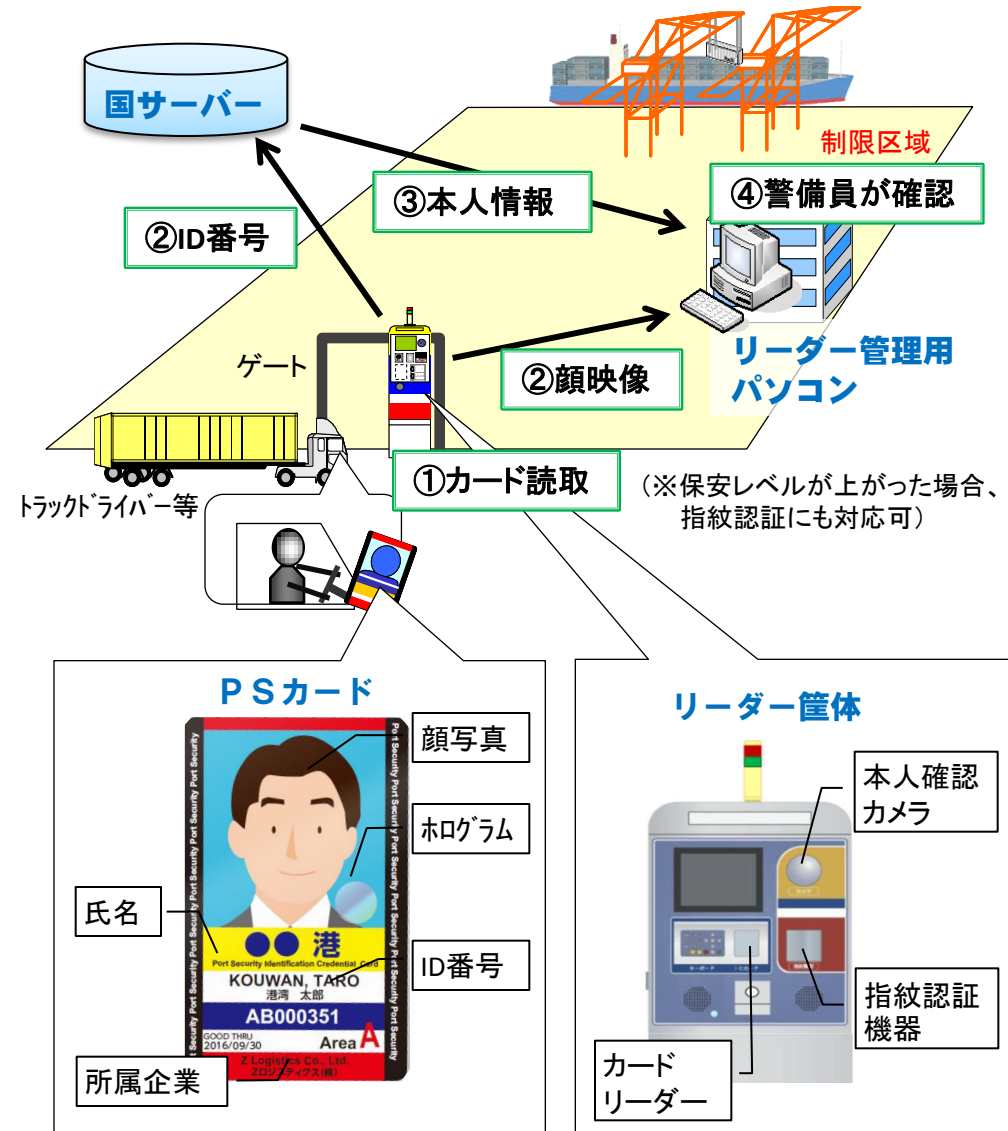
平成22年度末～ 神戸港にて試行運転

平成23年度～ 横浜港、名古屋港、北九州港等にて試行運転

※平成25年7月から本格運転開始予定

※PSカード

- ・国が発行する、出入管理情報システムを利用するために不可欠な全国共通のICカード。
- ・高度に偽造防止対策が施され、本人確認が容易な写真付きのカード(ICチップを内蔵し、識別番号、暗号鍵等を格納)。
- ・平成22年度末から発行開始。



(10) 国際海上コンテナ車通行支障区間の解消、空港・港湾アクセスの向上

- 国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、国際海上コンテナ車両等が通行すべき大都市圏環状道路等のネットワーク整備や通行支障区間の解消、高速道路等と拠点空港・港湾との直結を含むアクセス整備等を推進する。

● 産業空洞化の懸念への対応の必要性

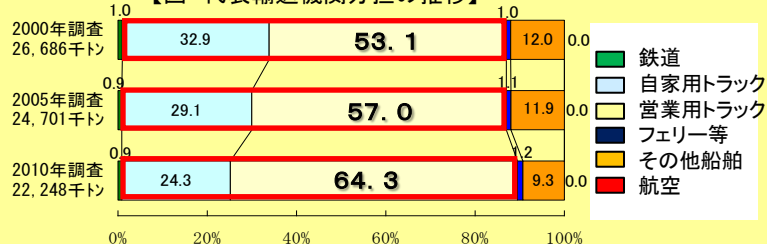
- 我が国の企業が国内での産業活動を維持する取組への支援が、我が国の国際競争力の維持に必要。

- 海外進出した企業の現地法人は、現地調達を拡大傾向。

- 我が国産業界への中間財輸出効果は縮小傾向の懸念。

- 物流の中心的な役目を担う貨物車輸送の効率化に係る取組を進めることは、コスト削減効果大きい。

【図 代表輸送機関分担の推移】



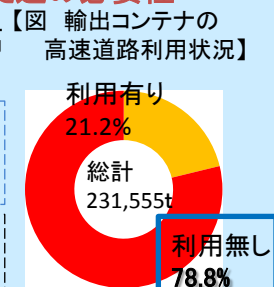
(資料)国土交通省 全国貨物純流動調査(物流センサス)のデータから作成
※いずれも、「その他」として分類される輸送機関は除いて集計した。
「その他」輸送機関の例: ベルトコンベア、パイプライン、自動車・船舶の自走等。
農水産品の場合、市場に隣接する倉庫業から市場内卸売業への移動等がある。

● 大都市圏の環状道路等の利用促進の必要性

- 国際海上コンテナ輸送において、高速道路の利用度が低い状況。

- ・ 東京港から東京以北へ向かう国際海上コンテナ車両の約6割が首都高を利用していない。

- ・ 輸出コンテナ貨物の約8割が高速道路を利用していない。



(円グラフ)国土交通省 全国貨物純流動調査(物流センサス)のデータから作成

- ・ 大都市圏の環状道路など、貨物自動車交通の面で特に重要な路線について、道路構造に及ぼす影響も踏まえながら、重点的に整備。
- ・ 併せて、そうした路線の利用促進のための措置を導入。



国際海上コンテナ車の通行支障区間の解消事例 一般国道245号湊大橋(茨城県)

【整備前】



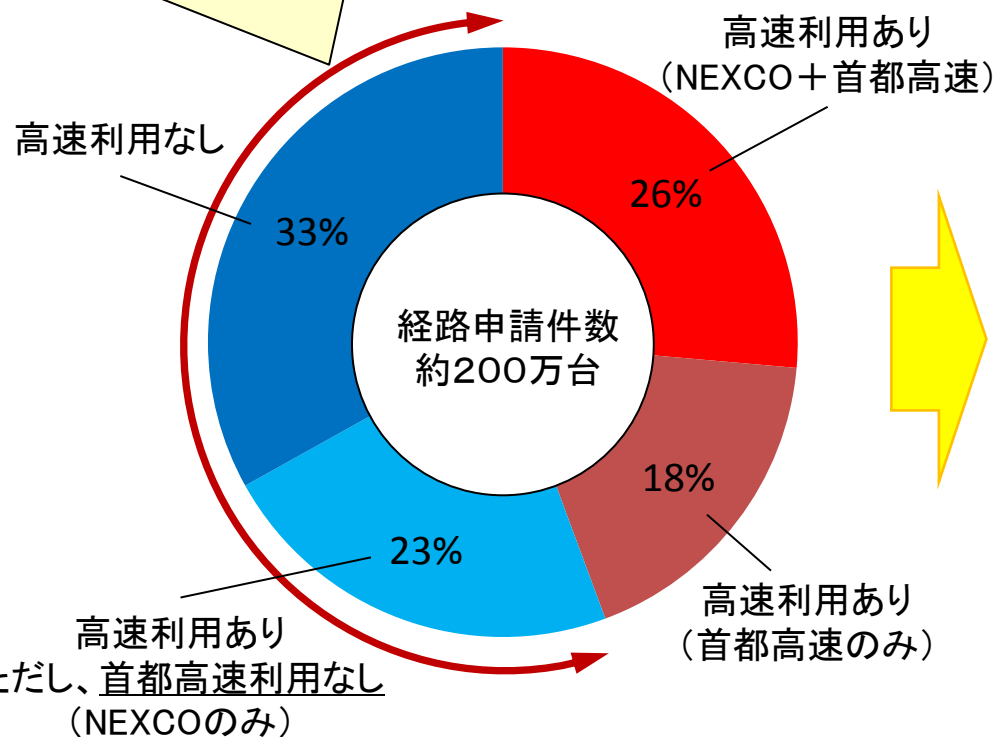
【整備後】



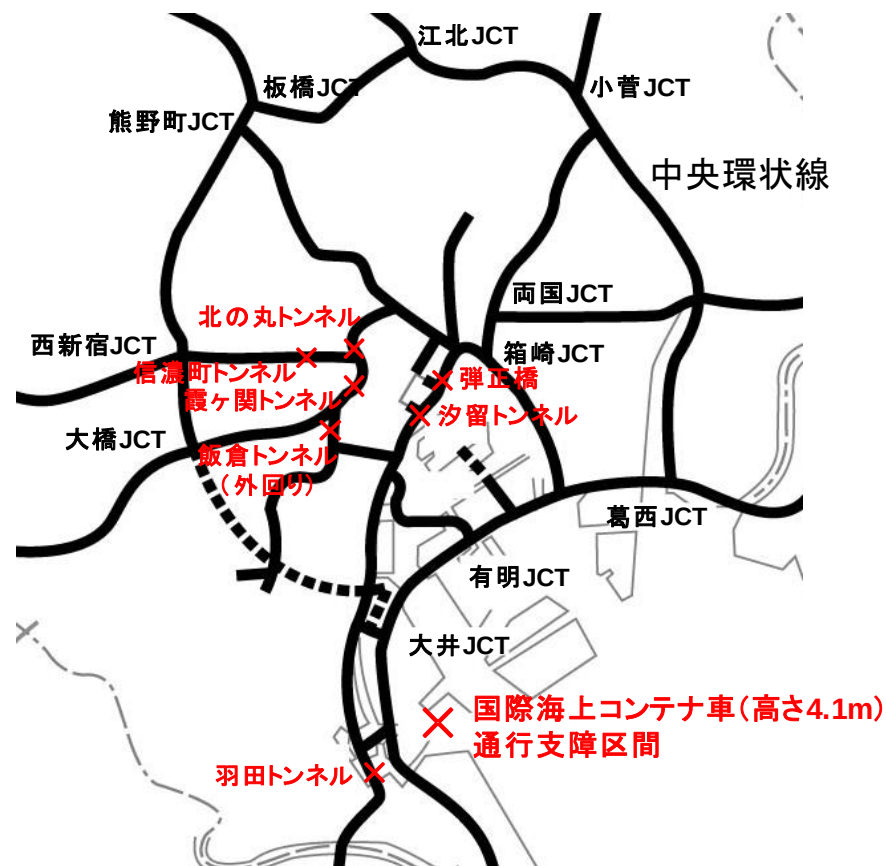
(11) 国際海上コンテナ車通行支障区間の解消【今後の取組事例】

東京港から内陸部への輸送における国際海上コンテナ積載車両経路申請件数（高速利用有り・無し別）

首都高速を利用しない国際海上コンテナ積載車両は5割を超過。（経路申請件数ベース）



● 高速道路利用を促進するため、首都高速都心環状線の国際海上コンテナ積載車両の通行支障区間を解消。



- ※1 経路申請件数は平成22年度、平成23年度特車申請データから
 ※2 平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査から、車両による1,000トン以上の輸出入実績のある都道府県を捕捉し、これを発着する特車申請データを対象に集計

(12) 45フィートコンテナの陸上輸送の円滑化に係る取組

- 45フィートコンテナは、40フィート背高コンテナと比べ、13%程度輸送効率が向上し、容積勝ちの貨物の輸送においてニーズが存在。現在、仙台塩釜港周辺で構造改革特区の取組が実施されている。
- また、本年7月の閣議決定により、上記特区以外の輸入港を発着する輸送経路での検証、通行可能な経路の調査を実施することとされている。

「みやぎ45フィートコンテナ物流特区」の取組

○内容

工場～港間の陸上輸送に、45フィートコンテナ輸送車両(車両長: 17.23m)を利用

※ 45フィートコンテナ輸送用シャーシは海外から調達

○これまでの対応

平成23年9月5日 公道走行開始

10月から 運行状況や事故、ヒヤリハットの発生状況等について、申請者から報告開始

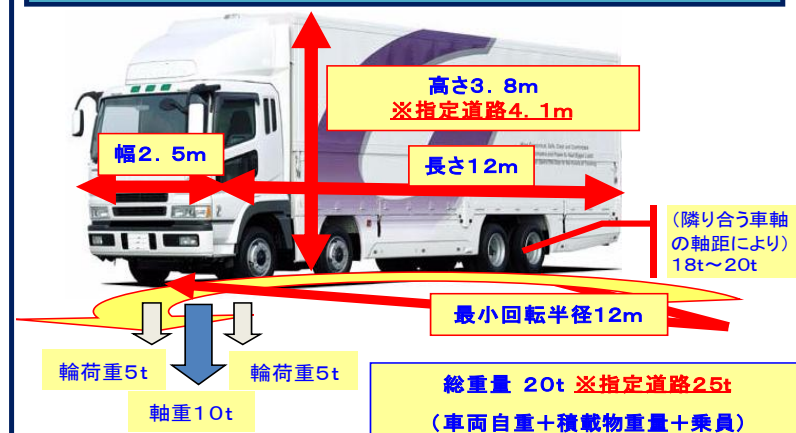
○特例措置

今回の取組で利用する17m超の車両の交差点における通行につき、40フィートコンテナ輸送車両と同等の条件を適用(一般的には、長さが17mを超える車両の場合、17m以下のものに比べて、通行条件が厳しい)

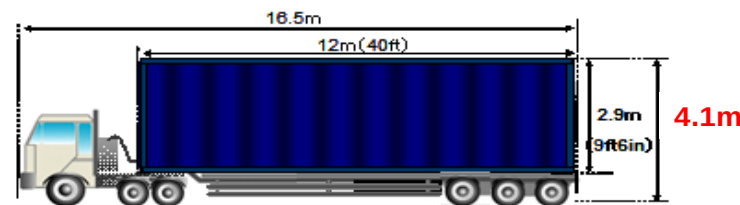
(参考)特殊車両の通行許可

道路管理者は、車両制限令に定める最高限度を超える車両(特殊車両)を通行させようとする者の申請に基づき、個別の道路と車両との物理的関係を審査の上、条件を附して許可を行う。

車両制限令第3条第1項に基づく車両の一般的制限値(上限値)



国際海上コンテナ積載車両の諸元 (40ft背高コンテナ車の場合)



※フル積載時: 総重量44t

「規制・制度改革に係る方針」の閣議決定(H24.7)

➤ 規制・制度改革の内容

産業界からの提案も踏まえ、全国展開に向け、「みやぎ45フィートコンテナ物流特区」以外の輸入港を発着する輸送経路での検証、通行可能な経路の調査を実施する。

(13) 航空自由化の推進による航空貨物ネットワークの拡充

○成田の30万回化(2010年10月地元合意済み)、羽田の国際化(2010年10月国際定期便就航)により、首都圏空港の国際線の発着容量が急速に拡大することを踏まえて、首都圏空港を含めたオープンスカイを推進。

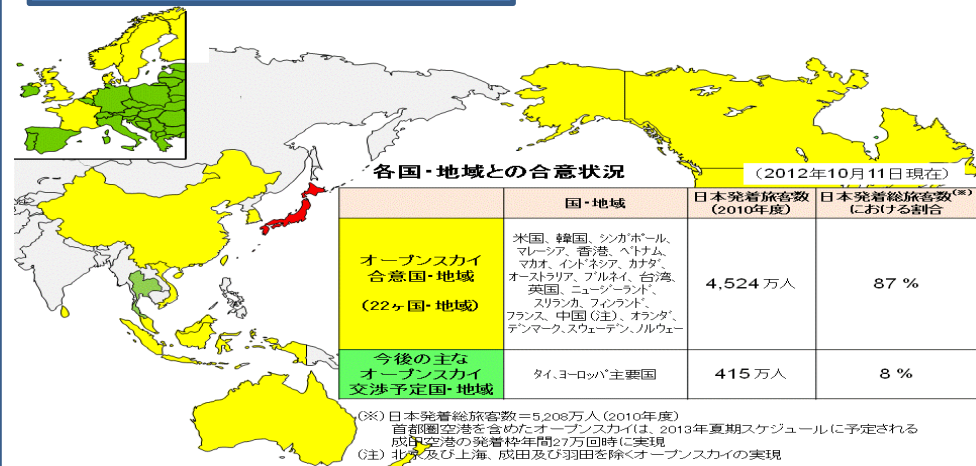
○臨時的・集中的な貨物輸送の増大に弾力的に対応するため、チャーター規制(フォワーダー・チャーター規制等)を緩和

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田の滑走路供用前)	30.3万回	22万回	52.3万回
現在 (H24.3.25以降)	39万回 (6万回) [国際線の内訳 昼間: 3万回 深夜早朝: 3万回]	25万回	64万回
H25年夏ダイヤから (H25.3.31以降)	41万回 (6万回) [国際線 2万回を増枠]	27万回	68万回
以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施			
最終形 [羽田:H25年度末 成田:H26年度中]	44.7万回 (9万回) [国際線の内訳 昼間: 6万回 深夜早朝: 3万回]	30万回	74.7万回

※1. いずれも年間当たりの回数である。
※2. 回数のカウントは、1回線で1回、1路線で2回とのカウントである。
※3. 羽田空港の今後のスケジュールについては、最終の決定を待たなければならない。
※4. 羽田空港の年間発着枠の枠内は、深夜早朝の国際チャーター便の運航に使用される枠も含まれる。

オープンスカイ交渉の進捗状況



チャーター規制の見直し

① フォワーダー・チャーター及びスプリット・チャーターの解禁

見直し前

・荷主の突発的輸送需要に対応する目的
・既存の定期便で実質的に対応できない場合
というきわめて限定的な要件を満たしていなければ、
フォワーダー・チャーター(利用運送事業者によるチャーター)及びスプリット・チャーター(複数の利用者によるチャーター)の運航は不可能

見直し後

①相互主義が確保されていること
②オープンスカイに合意していること
の2要件を満たせば、
フォワーダー・チャーター及びスプリット・チャーターの運航可能

② 第三国航空会社による貨物チャーターの運航の容易化

見直し前

貨物チャーターは発着地国の航空会社による運航が原則とされ、第三国航空会社による運航の申請には、本邦社がこれに反対しない旨の書面(ノン・オブジェクションレター)の添付が必要

見直し後

相互主義が確保されていれば、第三国航空会社による貨物チャーター(※)の運航を可能とし**ノン・オブジェクションレターの添付を廃止**
(※)フォワーダー・チャーター及びフォワーダーを含むスプリット・チャーターは除く

(14) 大都市圏拠点空港等の物流機能強化

○首都圏空港については、羽田空港で、高度な機能を有する国際線貨物ターミナル(TIACT)が2010年10月に開業。成田空港においても、2011年5月に、日本貨物航空(NCA)が、使用面積を増床のうえ、南部貨物地区へ上屋を集約移転。
○関西空港では、24時間運用可能な国際拠点空港であるという特徴を活かし、貨物ハブ化を推進。中部空港では、国内唯一のSea & Airによる超大型貨物輸送を利用した貨物ハブを推進。那覇空港は、ANAによる貨物ハブを実施中。

羽田空港



関西空港



○フェデックスによる関空の北太平洋地区ハブ化
フェデックスは、アジアー北米間貨物の新たな積替拠点(北太平洋地区ハブ)を関空に設置することで関空会社と合意。

スケジュール

- 延床面積25,000㎡のフェデックス専用施設を関空会社が建設する。
- 2014年度夏スケジュールからの運用開始予定。

中部空港



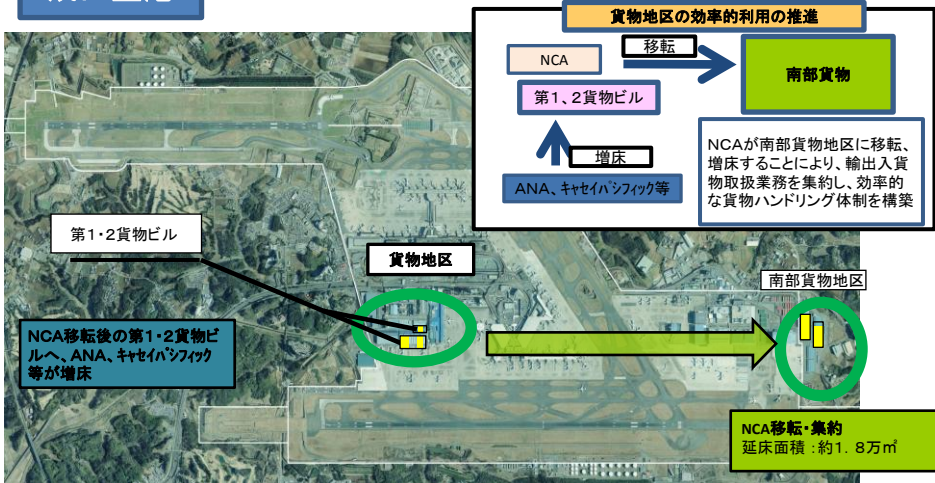
ボーイング787型機主翼等の輸送

ボーイング787主要部品の約35%を製造を日本企業が担当。愛知県内の3箇所の工場で製造された主翼等を船で海上輸送しセントレアで積替え、専用輸送機でアメリカの組立工場まで空輸。

Sea&Airの特性を活かし効率的な輸送を実現するため、部位保管庫を建設。

- 施設の概要
- ◆整備主体：中部国際空港株式会社
 - ◆建築面積：約3,000㎡

成田空港



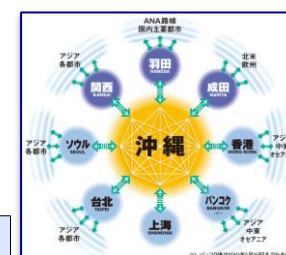
那覇空港

(貨物ターミナル全景)



貨物ターミナル施設の概要：
敷地面積：約6万9千㎡(延床面積：4万4千㎡)

沖縄貨物ハブイメージ



(15) 流通業務市街地の整備

概要

都市への不要な物流交通の流入や交錯輸送の発生を低減することで、**流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図り、もって都市機能の維持及び増進に寄与すること**を目的に制定された『**流通業務市街地の整備に関する法律（S41制定、H5改正）**』に基づき、**都市計画の手法によって流通業務市街地を整備。都市計画上の適地への流通業務施設の集約的な立地を実現するもの。**

基本指針の策定（主務大臣）

流通業務施設の整備に関する基本指針を定める

基本方針の策定（都道府県）

流通業務施設の整備に関する基本方針を定める

流通業務地区の決定（都道府県）

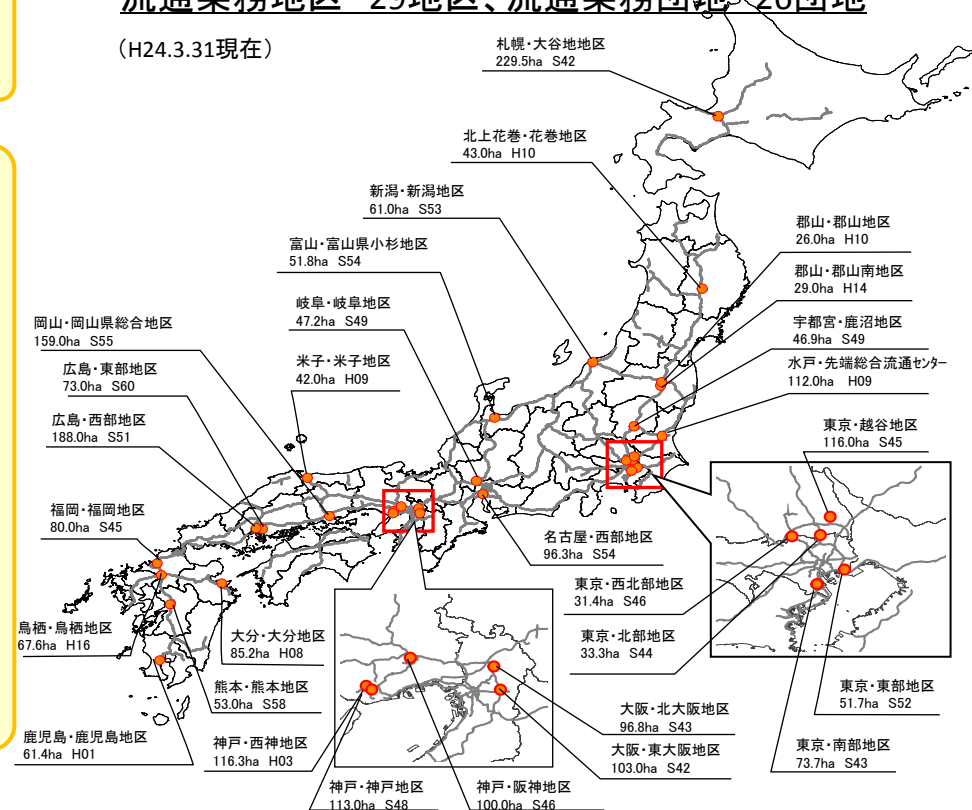
地域地区の一つとして**都市計画**に定める
（流通業務関連施設以外の立地を制限）

流通業務団地の決定（都道府県）

- 都市計画に流通業務施設の**位置・規模・建蔽率・容積率の制限等**を定める。
- 流通業務施設の敷地整備等を行う**流通業務団地造成事業（都市計画事業）**を施行可能（地方公共団体、UR）。
※用地買収時に**税制上の特例措置（5,000万円特別控除等）**が適用される。

流通業務地区 29地区、流通業務団地 26団地

（H24.3.31現在）



近年の流通機能の複合化・高度化への対応策として、**流通業務地区・団地ごとに、立地可能施設や、都市計画の施設区分の変更により対応している。**

流通業務拠点の整備においては、**土地区画整理事業**による整備も推進されている。

(16) アジア太平洋経済戦略【日本再生戦略(2012年7月31日閣議決定)】

アジア太平洋自由貿易圏(FTAAP)の構築を含む経済連携の推進

2020年目標

◆EPAカバー率 80%程度

2015年目標

◆EPAカバー率 30%程度

- ◆日豪・日加交渉推進、日韓交渉再開、日中韓FTA・東アジア地域包括経済連携(RCEP)の早期交渉開始
- ◆TPP交渉参加に向けた関係国との協議推進

【ボトルネック】

- ・関係国との協議と国民的議論の推進

パッケージ型インフラ海外展開支援

2020年目標

◆市場規模 19.7兆円

2015年目標

◆市場規模 約10兆円

- ◆**広域開発計画への包括的関与**、案件の発掘・形成力強化
- ◆**一貫受注体制の強化**、コスト競争力・差別化強化
- ◆**公的ファイナンス支援**の強化、インフラ専門官活用
- ◆防災等**重点取組分野の追加と取組地域の拡大**

【ボトルネック】

- ・トップセールスを含め政府一体での案件計画段階からの関与の強化
- ・総合的な受注体制、能力の強化
- ・コスト競争力の強化
- ・より広範な公的ファイナンス支援の推進

新興国の中間層など世界の成長市場の開拓、クールジャパンの推進等

2020年目標

◆新興国産業人材の育成
累積3.6万人

◆クールジャパン関連市場規模17兆円

2015年目標

◆新興国産業人材の育成
約1.6万人

◆クールジャパン関連市場規模
9.3兆円(2016年度)

- ◆**ボリュームゾーン開拓**に向けた、**ビジネス、投資環境整備支援**の更なる強化、**人材育成・確保支援**
- ◆我が国が強みを持つ分野での**国際標準化戦略**推進
- ◆**クールジャパン**の国際的発信強化、クリエイティブ産業での地域活性化

【ボトルネック】

- ・現地市場の情報不足や内外の産業人材不足の解消
- ・国際標準化機関で活躍できる人材育成等の体制強化
- ・コンテンツ特区の成果を最大限に発揮する規制緩和

ヒト・モノ・カネの受入拡大とアジア拠点化の推進等

2020年目標

◆対日直接投資残高の倍増

◆主要物流企業の海外売上比50%

2015年目標

◆高付加価値拠点120件増加

◆主要物流企業の海外売上比40%

- ◆特区制度の活用促進、**投資情報発信体制の更なる強化**による海外からの対日投資促進
- ◆優れた外国人に対する**出入国管理上の優遇措置を行うポイント制**の円滑な運用
- ◆北東アジア物流情報インフラ構築等による**物流システムの海外展開推進**

【ボトルネック】

- ・アジア拠点化を推進し、我が国の事業環境の魅力を向上させる必要
- ・優秀な海外人材を我が国に引き寄せる必要
- ・成長する海外物流市場の取り込み

農林水産物等の輸出促進と国酒など我が国「食」の海外市場拡大

2020年目標

◆輸出1兆円水準

2015年目標

◆輸出7,000億円程度(2016年)

- ◆原発事故による**諸外国の輸入規制の緩和**の働きかけ、**国家的なマーケティング体制**の構築
- ◆**国酒**の各国輸入規制撤廃・緩和、関税引下げ等の取組をモデルとした**我が国「食」の海外市場開拓**の推進

【ボトルネック】

- ・震災の影響の克服
- ・日本ブランドの普及

(17) 我が国物流システムの海外展開の推進

背景

- 我が国産業（製造業、流通業等）は、アジア地域（アセアン、インド及び中国等）に対して海外進出を加速。これに伴い、自動車部品等の「ジャスト・イン・タイム」輸送、生鮮食品の温度管理輸送などの我が国の質の高い物流システムの提供が求められている。
- 我が国物流事業者は、アジア地域に対して海外拠点の拡大、物流機能の強化を図る経営戦略を掲げている。

課題

- 我が国物流事業者は、荷主の求める高い水準のサービスの提供やネットワークの充実・拡大にあたり、以下の課題に直面。
 - ◇ 外資規制及び現地法人・支店開設に係る不透明な手続によりネットワークの拡大が制約される。
 - ◇ 港に自国船を優先的に入港させる一方、外国船は沖に待たされるなどの差別的取扱が存在する。
 - ◇ 物流量の増大に比して道路・港湾といったインフラが未整備。
 - ◇ パレット等の物流関連機器の標準化が進んでいない。
 - ◇ 物流の品質管理に関する意識が未だ低い。
 - ◇ 人材確保が困難。

施策の方向性

- 日本再生戦略（平成24年7月31日閣議決定）の実現に向け、アジア地域における質の高い我が国物流システムの海外展開の推進のために以下の施策に取り組む。
 - ◇ 相手国政府との政策対話により制度の調和等を図る。
 - ◇ インフラの海外展開と併せて官民連携で日本の物流システムの導入・推進をアピールする。
 - ◇ 物流管理技術に関する人材育成の推進。
 - ◇ 官民連携で課題を整理・分析して国別・地域別戦略を策定する。

(18) 日中韓物流大臣会合について①

- 日中韓三国間のシームレスな物流システム及び環境にやさしい物流システムの実現に向けて日中韓三国が相互に協力して取組む枠組。
- 大臣会合は、これまで平成18年から2年おきに4回開催。会合の成果や今後の方向性について、共同声明を取りまとめ、発表。

<開催経緯>

- 第一回日中韓物流大臣会合 開催日:平成18年9月7日、 場所:韓国 ソウル
- 第二回日中韓物流大臣会合 開催日:平成20年5月17日、 場所:日本 岡山
- 第三回日中韓物流大臣会合 開催日:平成22年5月13日、 場所:中国 成都

第四回日中韓物流大臣会合について

- (1) 開催日:平成24年7月16日(月)、場所:韓国 釜山
- (2) 日本側出席者:奥田建 国土交通副大臣
- (3) 日中韓三国は、今後の協力方針について以下のとおり合意し、共同声明を発表。
 - シャーシの相互通行の推進
 - ・ 日韓:韓国シャーシの日本国内通行について、2012年後半に、パイロットプロジェクトの実施に向けて相互協力を推進。
 - ・ 日中:パイロットプロジェクトの実施可能性について共同研究を推進。
 - 北東アジア物流情報ネットワーク(NEAL-NET)の推進
 - ・ 日中韓三国間の港湾物流情報ネットワークの更なる機能充実やサービス対象港湾の拡大に向けて協力を推進。
 - 物流資材(パレット)標準化の推進
 - ・ 第三回日中韓物流大臣会合において標準化を実現したパレットのサイズに加え、パレット品質や荷役機器のサイズ等についても標準化に取り組むための調査研究を推進。
 - 日中韓三国における物流分野の低炭素化
 - ・ 海上分野における船舶の省エネルギー運航の共同検証を行う等日中韓三国の協力を強化。

(19) 日中韓物流大臣会合について②(日韓シャーシの相互通行)

シャーシとは

- ・ 動力を持たない被牽引車両。
- ・ RORO船(シャーシなどの車両を収納する車両甲板を持つ貨物船)に積み込み、相手国港湾まで運送可能

目的

- ・ 同一のシャーシによる国境を越えた拠点間の往復を円滑化し、効率的でスピーディーな物流を実現するため、一方の国で登録されたシャーシが海上輸送を経て港湾から陸上を走行することを相互に可能とし、かつ、これを円滑化かつ推進する。



ウイングシャーシ



RORO船に積み込まれるシャーシ

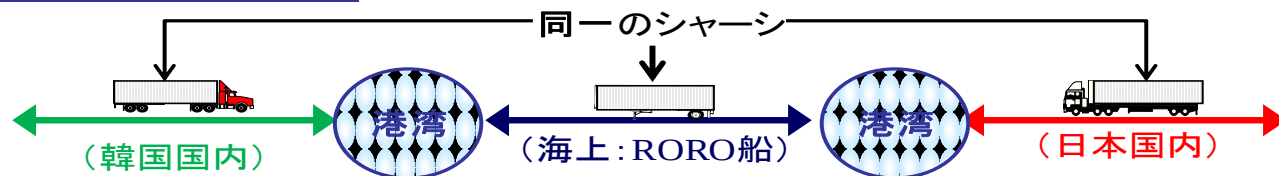
現状



<相互通行のメリット>

- ・ リードタイムの削減
- ・ 荷痛みリスクの軽減
- ・ コストの削減

シャーシの相互通行



同一のシャーシが、海上輸送を経て相手国と日本国内との間を一気に走行(牽引車は韓国国内通行用と日本国内通行用の2種類)

日韓シャーシの相互通行に係るパイロットプロジェクト

- ・ 平成24年7月16日の日中韓物流大臣会合において、日韓の間で「パイロットプロジェクトを本年後半より実施するために相互に協力する」ことについて、両国で合意。

【パイロットプロジェクトの概要】

- ・ 釜山～下関航路を経由し、日産自動車九州(株)の製造拠点に向けて、韓国製自動車部品を両国のシャーシを用いて韓国から日本に輸送。
- ・ 両国の関係法令がそれぞれ適用される前提で、事業者の申請に基づき両国が協力して実施。
- ・ 日本のシャーシの韓国国内通行については本年10月10日から開始。
- ・ 韓国のシャーシの日本国内通行については事業者側で準備中。

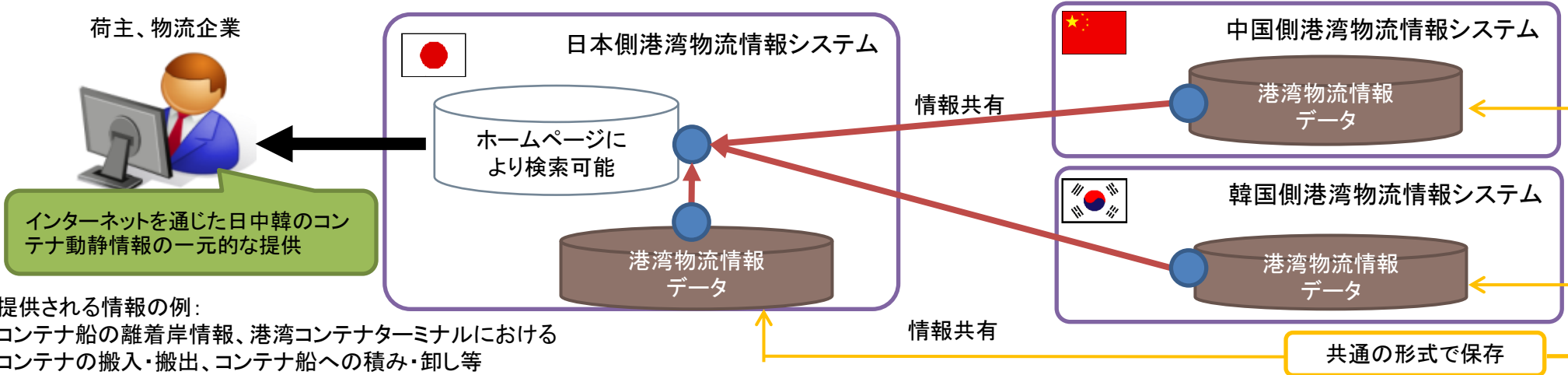
(20) 日中韓物流大臣会合について③ (北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET・ニールネット))

目的

国際物流の効率化・高度化のため、荷主・物流企業が、コンテナ船の入出港の情報やコンテナの港湾搬出入・荷役状況、通関手続の状況等を幅広く、円滑かつ効率的に把握できるよう、日中韓三国間の物流情報の可視化を推進する。

NEAL-NET(ニールネット)とは

日中韓がそれぞれ構築している港湾の物流情報システムを相互接続し、日中韓の港湾間の船舶の入出港情報、コンテナの動静情報等をインターネット上で一元的に幅広く把握できるようにする取組。日中韓政府間において、システムの機能充実に向け、精力的に取り組んでいるところ。



提供される情報の例：
コンテナ船の離着岸情報、港湾コンテナターミナルにおける
コンテナの搬入・搬出、コンテナ船への積み・卸し等

現状

- ① 日中韓それぞれの港湾物流情報サービスシステムの相互接続を実現し、船舶の入出港情報について提供可能な体制を整備
- ② 対象港湾は、日本：東京・横浜、中国：寧波、韓国：釜山

今後の取組

- ① 相互接続する情報の範囲の拡大(コンテナの搬入・搬出、コンテナ船への積み・卸しに係る情報)
- ② 対象港湾の拡大(拡大対象港湾は 日本：東京/横浜から大阪・神戸・川崎、中国：上海・大連・天津等、韓国：光陽・仁川の予定)
- ③ 港湾以外へ物流情報共有範囲の拡大、及び日中韓以外の地域(ASEAN等)への拡大についての研究

(21) 日中韓物流大臣会合について④(物流設備の標準化)

パレットとは

- ・荷役時に、梱包・集約された複数の貨物を、機械を用いて効率的にコンテナに搬出入する際に必要な荷台
- ・梱包・集約された複数の貨物をパレット単位で取り扱うことにより荷役作業の効率化を図ることが可能



パレット（左がプラスチック製、右が木製）



パレットに積載された貨物



フォークリフト等の荷役機器による
運搬・積卸

目的

日中韓三国において、パレットを利用した物流の効率化・高度化を図るため、パレットに係る規格等の標準化を推進する。

日中韓三国間パレットのサイズの国家規格化

1100mm×1100mm(T11)、1000mm×1200mm(T12)を日中韓三国で国家規格化

ISOにおいて規格化されたパレットサイズ

サイズ	備考
800×1200mm	主に欧州諸国で使用
1000×1200mm	アジア・欧州で使用
1140×1140mm	主に欧州の化学工業界で使用
1219×1016mm	北米圏で最も多く使用
1067×1067mm	北米圏及び豪州で使用されている正方形寸法
1100×1100mm	アジア圏で使用される寸法として規定

課題

国家規格化されたサイズを有するパレットの更なる普及促進



こうしたサイズに対応する荷役機器等の普及促進

パレットの使い捨て利用による環境負荷の軽減



再利用に耐える品質・強度を有するパレットの普及

今後の取組

日中韓三国は今後、荷役機器のサイズやパレットの品質・強度等についても標準化に取り組むため、調査研究を推進することで合意。

(22) 政府間対話による国際物流円滑化の取組※経産省、国交省連携

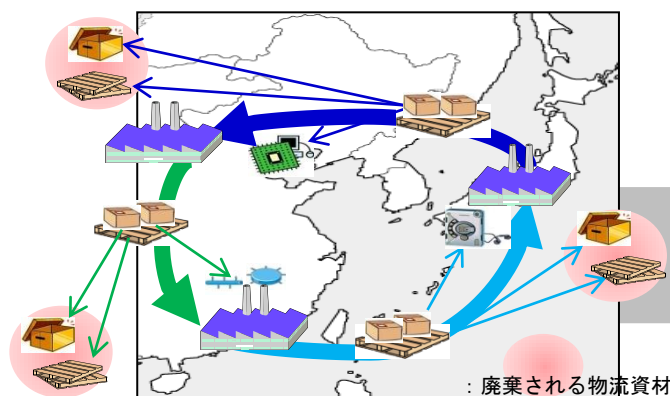
- 最大の貿易相手国である中国との物流の円滑化を目指し、日中双方の政府関係者による対話(局次長級)を設置。
- 日中両国における物流の現状や施策について相互理解を深めると共に、通関手続き等の課題を解決すべく対話により協議を実施。(第1回＝2010年6月中国・北京、第2回＝2011年11月日本・東京)

日中間物流の課題への対応

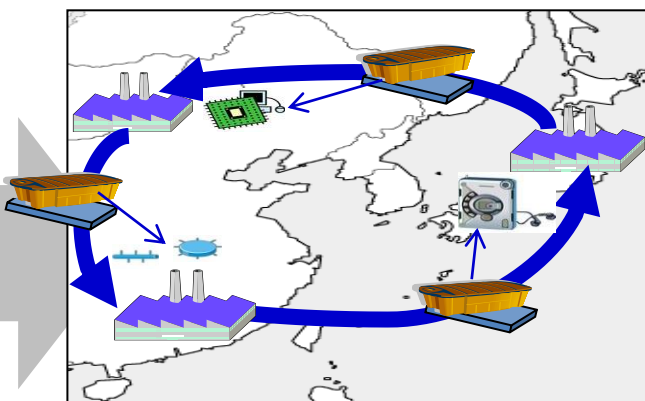
- ①中国の通関制度等により、輸出入に利用される物流資材(パレット等)を繰り返し利用することが難しいため、当該制度等を改善し、物流資材を効率的に運用するための検討を行う。
- ②日本における通関関係書類のペーパーレス化を紹介するとともに、日中韓関税局長会議の枠組みの活用等を通じて、関連手続きの改善を促す。
- ③物流施設整備に関する我が国の政策及びコールドチェーンを始めとする先端的な日本企業の物流システムを紹介。

リターナブル物流資材の利用イメージ

物流資材のワンウェイ利用



物流資材のリターナブル利用



繰り返し利用できる
リターナブル物流資材
の利用を促進し、資源
のロスや環境負荷を
低減。

(23) 日ASEAN交通連携における物流分野の取組み

- 日本とASEANの交通分野の協力関係を強化する目的で、2003年に「日ASEAN交通連携」を開始。
- 重点分野の一つである物流分野では、これまで政策対話、ワークショップを通じ、ASEAN各国の物流担当行政官、物流事業者等に対する人材育成を実施。
- 本年、日本とASEANとの物流分野での協力をさらに深化させるため、新たな協力の取組みとして「日ASEAN物流パートナーシップ」を開始。

日ASEAN交通連携

- ◆「日ASEAN大臣会合」等を毎年1回開催、交通分野における日本とASEANとの協力強化を推進。
- ◆重点分野(物流、安全・安心、環境、共通基盤)に係る政策に関する検討、意見交換を実施。

<これまでの取組み>

政策対話・ワークショップ

<概要>

政策対話

- ・物流の課題に対する相互理解を目的とした日本とASEAN各国との間の二国間による政府間対話。

ワークショップ

- ・対象国の物流事業者の技能向上を目的に、トラックの運行管理等の講義や実演会を実施。

<開催実績>

2009年度: ラオス、タイ
2010年度: インドネシア、ベトナム
2011年度: カンボジア、ミャンマー

<新たな取組み>

日ASEAN物流パートナーシップ

<概要>

- ・2011年12月の第9回日ASEAN交通大臣会合において、物流分野の新たな協力の取組みとして「日ASEAN物流パートナーシップ」を構築。
- ・ASEANにおいてスムーズな物流網の構築を促進するため、パレットの普及・標準化、RORO船ネットワーク構築等の物流システムの高度化に向けた調査等を実施。
- ・さらに、ASEAN経済共同体の協議進展を踏まえつつ、我が国物流企業のASEAN進出を支援するため、各国制度等の改善について対話を推進。

(24)ASEAN物流人材育成事業

- 日系企業の進出が著しいASEAN諸国において、物流の高度化に関する支援が求められている。
- かかる支援の一環として、物流に携わる人材のレベル向上させるべく、各国の状況に応じた効果的かつ適切な人材育成事業を実施。
- 進出日系企業からは、物流コスト削減につながるものとして評価を得ている。

各国への支援事業

タイ

インドネシア

フィリピン

ベトナム

カンボジア

ラオス

ミャンマー

【ロジスティクス管理士資格講座構築支援事業（2008～2011年）】

- ・タイの国情にあったロジスティクス管理士資格制度構築の基礎作り。
- ・ロジスティクス管理士資格講座の確実な自立運営の実現を目的にトレーナーズ・トレーニング等の実施。

【タイロジスティクス管理士資格講座支援事業（2012年～）】

- ・タイロジスティクス管理士資格制度の普及・啓蒙活動に対する提案・支援。
- ・タイロジスティクス管理士資格制度の充実化（講座新設の支援等）及び普及促進に関する諸活動。

【ASEANマルチ研修（各国一括研修）（2010～2011年）】

対 象 国＝タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム

事業内容＝・資格制度運営に係る事例の発表と共有
・各国間のネットワーク構築

【各国への支援事業（2008年～）】

対 象 国＝インドネシア、フィリピン

事業内容＝セミナー開催や現地企業への物流専門家派遣（コンサルテーション）等を通じた人材育成システムの普及活動を実施。

対 象 国＝ベトナム、カンボジア、ラオス、ミャンマー

事業内容＝製造事業者・物流関連事業者・関係団体等を対象に、物流環境改善活動の重要性について、普及・啓発を実施。

タイロジスティクス管理士資格制度導入による日系企業への効果（資格取得企業の声）

●物流コストの大幅削減

- ・自動車部品メーカーが社内物流の改善を行い、**数億円の物流コスト削減**に成功。
- ・電子機器メーカーでは、輸送スケジュール等の大幅な見直しにより、**年間数千万円の物流コスト削減**に成功。

●新規顧客獲得事例

- ・物流事業者が新規ビジネスの提案営業により**海外ゴルフ用品メーカーとの取引を獲得**。

（参考）タイにおけるロジスティクス管理士
資格取得者数＝累計125名

①我が国の認定事業者 (AEO: Authorized Economic Operator) 制度

(米国で発生した同時多発テロ以降、各国にて)
国際物流におけるセキュリティ対策の強化の必要性

背景

国際競争力向上等のため
税関手続簡素化等の物流円滑化の推進の必要性

財務省・税関は民間事業者とのパートナーシップの構築により、国際物流における一層のセキュリティ確保と円滑化の両立を図り、あわせて我が国の国際競争力を強化するため、国際標準に則ったAEO制度を平成18年3月に導入

AEO制度とは？

1. AEO制度へ参加する事業者は、自社が関与する物流において
 - ①税関手続等に関する法令を遵守すること(コンプライアンス遵守)
 - ②取扱貨物の安全を確保していること(セキュリティ管理)を税関と共にあらかじめ確認(※1)

2. 税関はAEO事業者に対して、適正な税関手続と貨物管理を行う者として、簡素化・迅速化した税関手続を提供(※2)

※1 AEO制度が求める具体的要件例

- 貨物、輸送、敷地等のセキュリティ確保
- 内部監査
- 委託先管理
- 税関との連絡体制、社内連絡体制
- 教育・訓練の体制

AEO事業者が取り扱う貨物には、「盗難・すり替え・差し込み」がされない体制整備が必要

※2 AEO事業者に対する緩和措置例

- 輸入手続: 貨物の国内到着前に輸入許可を受けることが可能
- 輸出手続: 貨物が自社倉庫等にある状態で輸出許可を受けることが可能
- 保税運送手続: 運送ごとの保税運送承認が不要
- 倉庫等に外国貨物を保管するために必要な税関の許可が不要(税関への届出のみ)
- 税関に届け出た倉庫等における保税地域許可手数料が免除
- 通関業者は、特定の税関官署の管轄区域内に蔵置されている貨物について、予め選択した税関官署に輸出入申告を行うことが可能

(※3: 平成24年10月23日現在)

AEO制度の対象となる事業者(計491者)(※3)

税関

パートナーシップ

製造者
(輸出のみ)

輸入者
輸出者

通関業者

運送者

倉庫業者

税関



製造者

輸出入者

運送者

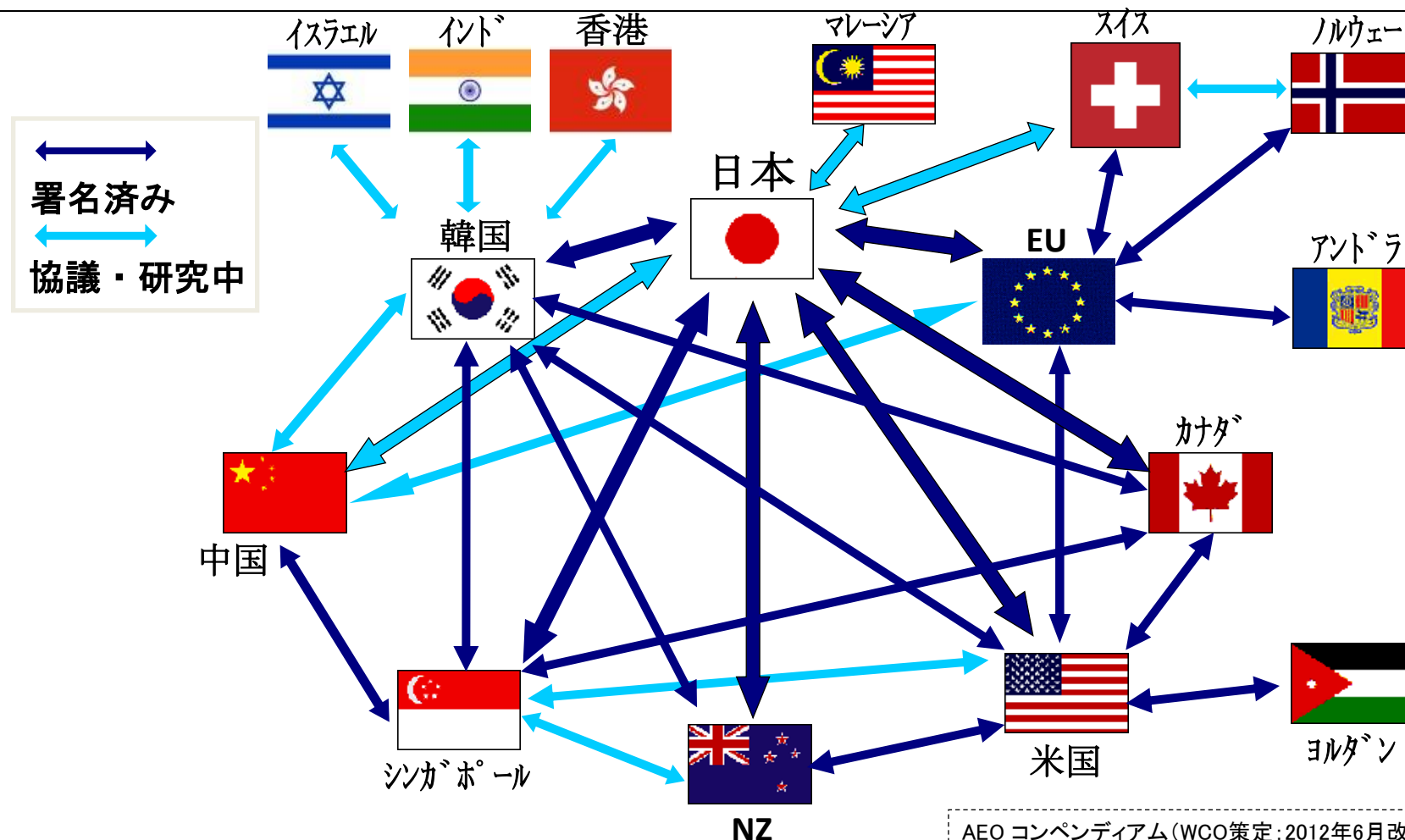
保税地域

倉庫業者



(26) 我が国のAEO相互承認の現状

- ✓ 相手国のAEO制度を相互に承認し、二国間の安全かつ円滑な物流を目指すAEO 相互承認に向けた取組みを推進。
- ✓ 2008年5月にニュージーランド、2009年6月に米国、2010年6月にEU・カナダ、2011年5月に韓国、2011年6月にシンガポールと署名。
- ✓ アジア諸国を中心に諸外国と制度の研究・構築支援を実施。
- ✓ 我が国のAEO相互承認の取組みは世界でも最先端。
 - ① 世界最多(6組)の相互承認署名。(世界ではこれまで19組が署名。)
 - ② 世界で唯一、米国・EU(全27加盟国)の両方と相互承認署名。



(27) NACCSに係る状況について

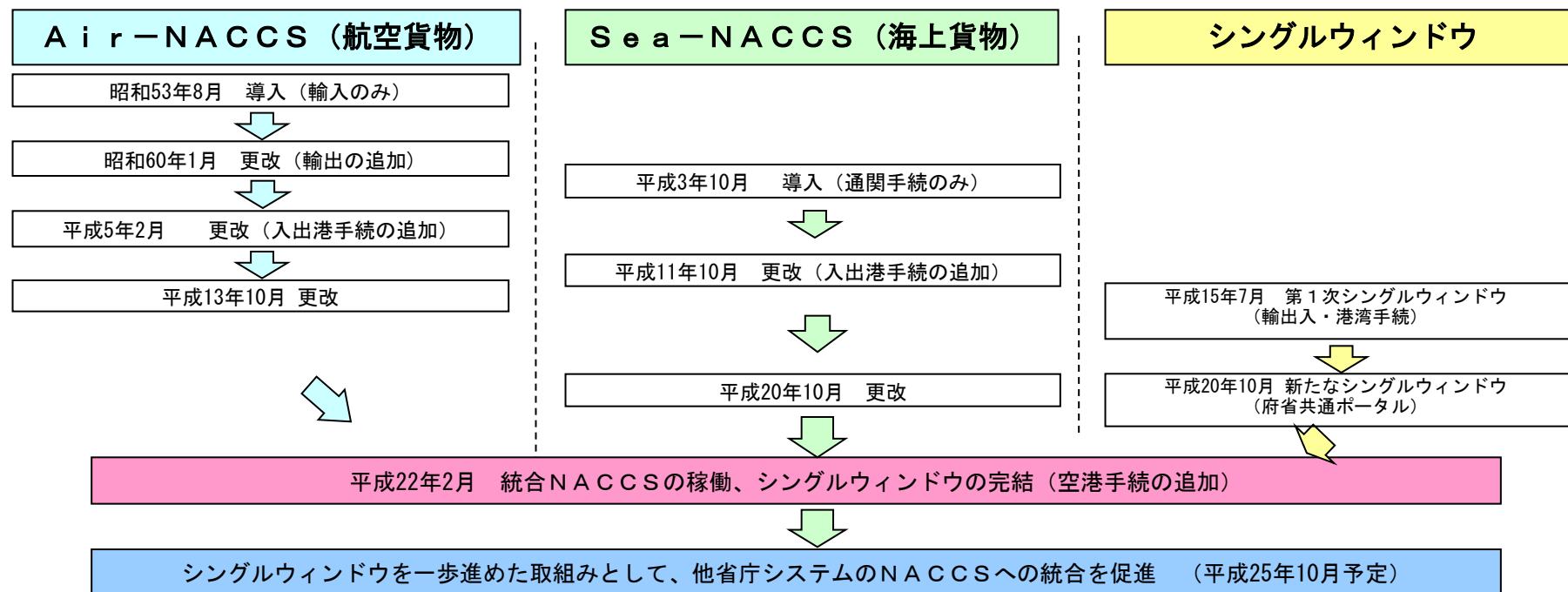
○ NACCSは、輸出入等関連業務を行う者をオンラインで結び、輸出入等関連業務を処理する官民共同システム

(参考1) 輸出入・港湾関連情報処理システム(NACCS) : Nippon Automated Cargo and port Consolidated System

(参考2) 輸出入等関連業務 : 税関手続、入国管理手続、食品衛生手続、検疫手続(人)、植物検疫手続、動物検疫手続、貿易管理手続、空港・港湾手続及びこれに関連する民間業務(貨物管理等)

(参考3) 輸出入申告総件数の約98%をNACCSにより電子的に処理

(参考4) 輸出入・港湾関連情報処理センター(株)が運営



輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社 (NACCSセンター)

○ 独立行政法人通関情報処理センター(解散)の権利・義務を継承し、平成20年10月に特殊会社として設立。

○ NACCS型システムの海外展開(ベトナム向け)等

(28)通関関係書類の電子化・ペーパーレス化に向けた取組み

目 標

- 通関関係書類の電子化・ペーパーレス化の促進
⇒通関関係書類の提出の省略、電子化又はPDF等による提出
- NACCSにおける貿易手続全般に係る国際物流情報プラットフォームとしての機能強化
⇒民民間の貿易取引の電子化の推進・NACCSとの連携

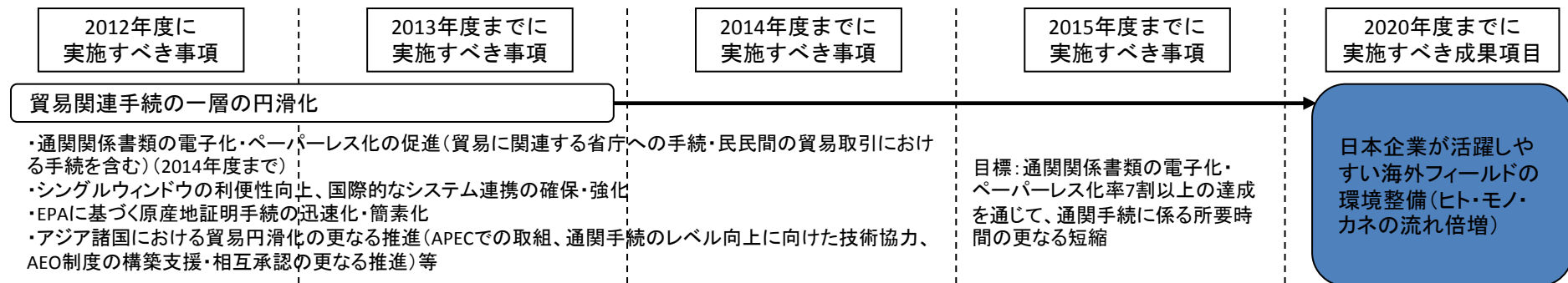
平成25年度（2013年度）のNACCS等の更新時までの取組み

- 通関関係書類の簡素化
【これまでの取組み】
➢ 簡易審査扱い(区分1)とされる輸出入申告の通関関係書類を原則として提出省略（平成24年7月実施）
- NACCSの「電子インボイス業務」の利用促進
⇒企業・関係業界等へのセールス
⇒電子インボイス業務の改善(桁数・欄数の増加等)
【これまでの取組み】
➢ 電子インボイス業務の入力項目について、NACCSのプログラム変更により、入力可能な品名の桁数(100→200)及び欄数(200→800)を拡大(平成24年10月実施)
- 通関関係書類のPDF等によるNACCSでの提出
【これまでの取組み】
➢ 平成25年10月の導入を目指してNACCS等のプログラム変更等の作業

平成29年度（2017年度）の次期NACCS等の稼動時までの取組み

- 他法令手続等の電子化の推進
- 民民間の貿易取引の電子化の推進・NACCSとの連携（海上運送状、保険料明細書等）
- 通関手続に係る電子手続の原則化

（参考）日本再生戦略（日本再生に向けた改革工程表）（平成24年7月31日閣議決定）抜粋

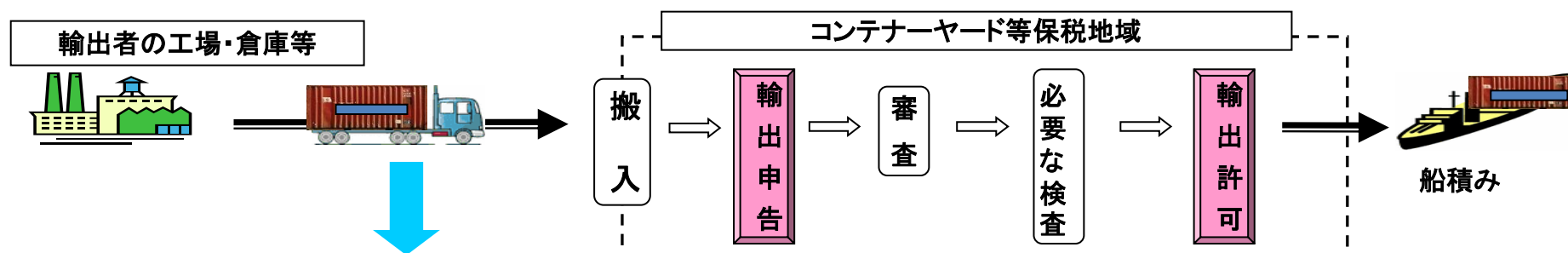


(29) 輸出通関における保税搬入原則の見直し

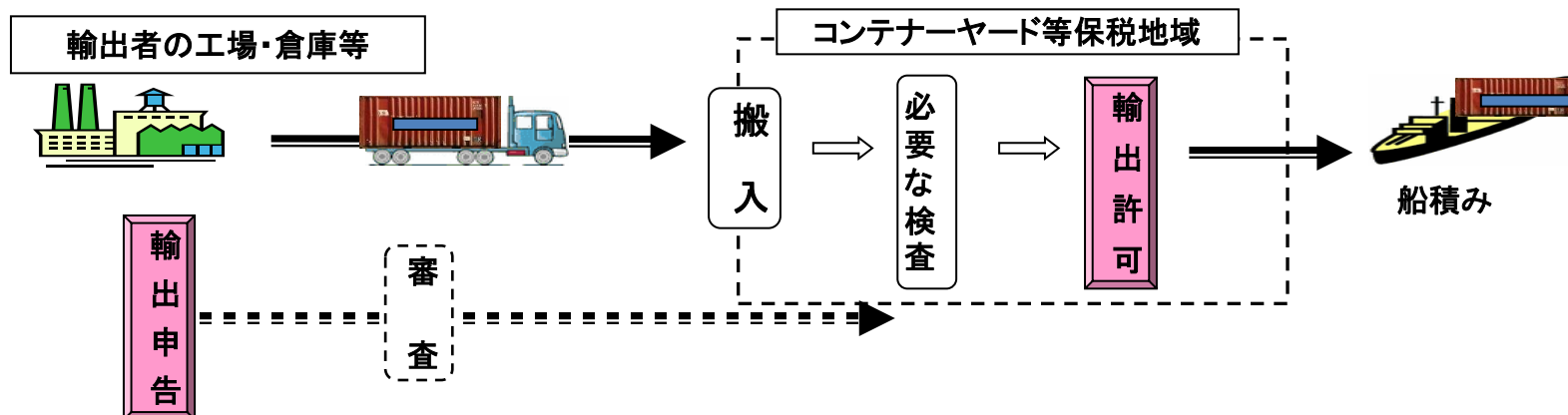
概要

輸出通関における保税搬入原則の見直しについては、当該見直しを盛り込んだ関税改正法が平成23年3月31日に成立し、同年10月1日より施行されました。これにより、保税地域に貨物を搬入した後に行うこととされていた輸出申告を、適正通関を確保しつつ、保税地域への搬入前に行うことが可能となりました。

一般的な輸出申告による輸出通関



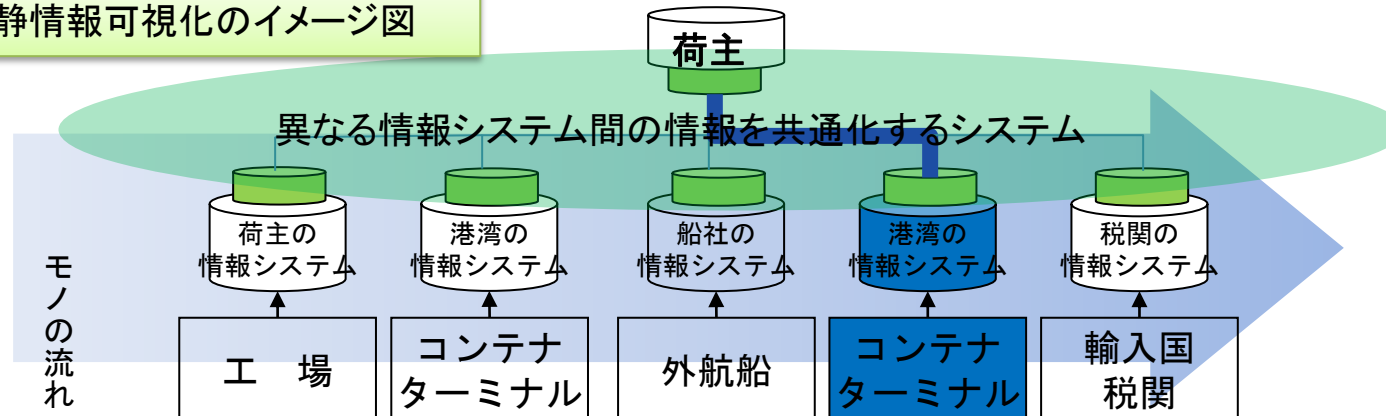
輸出通関における保税搬入原則の見直し



(30) 国際物流における貨物動静情報の可視化

- サプライチェーンのグローバル化が深化していく中で、より効率的な物流を実現するためには、貨物の動静情報を正確かつリアルタイムに把握することが重要。
- ただし、国際輸送では、様々な主体が関与するため、貨物情報の把握が困難。
- かかる課題を解決するために、多くのプレイヤーが貨物動静情報を共有するための情報共有基盤の整備が必要。
- このために必要となる貨物情報を表すための項目やコードについて、APEC等の国際的な場を通じて標準化に関する取組を推進。

貨物動静情報可視化のイメージ図



これまでのAPECにおける取組

CY 2010 (日本APEC)

- 閣僚会議@横浜
横浜でのAPEC閣僚声明において、国際的なサプライチェーンの改善に向けた取組を実施していくことが言及された。(閣僚声明)

CY 2011 (米国APEC)

- Phase 1
APEC域内における荷主・物流事業者に対するアンケート調査
- Phase 2
情報共有基盤を用いた実証実験

ベストプラクティスの構築

CY 2012 (ロシアAPEC)

- Phase 3
APECの関連小委員会において情報共有基盤のあるべき姿を提言

APEC
レコメンデーションの策定
2012/5/21

(31) メガポート・イニシアティブ(MI)のパイロット・プロジェクト実施

概要

- ・メガポート・イニシアティブ(MI)とは、核物質その他の放射性物質の拡散を防止するため、世界の主要港に放射線検知施設を設置し、積荷の検査能力を強化する取組み。
- ・平成15年(2003年)から米国エネルギー省が中心となって推進している。
- ・我が国では、米国からのMIに対応したパイロット・プロジェクト実施の要請を踏まえ、横浜港南本牧ターミナルにおいて平成21年3月よりコンテナゲートに放射線検知施設を設置し、輸出入コンテナに対する放射線検知のための検査方法、運用体制の検討等を行っているところ。
- ・財務省(税関)等とともに、本プロジェクトを通じて、我が国におけるMI導入の実現可能性を検証中。

役割分担

NBCテロ対策会議※幹事会第3回会合(平成19年6月22日)にて合意

※ 内閣危機管理監主宰の関係省庁会議。「NBCテロ」は核物質・生物剤・化学剤による大量殺傷型テロ。

国土交通省 : 放射線検知施設の設置、1次検査の実施

財務省(税関) : 検知レベル・判定基準の決定、2次検査の実施

外務省 : 日米協力のあり方について両政府間の調整を実施

国交省の取組

- ・搬出入計10レーンに放射性物質検知施設を設置(横浜港南本牧コンテナターミナル)
- ・管理棟にアラーム表示装置を設置し、これと放射性物質検知施設を接続
- ・平成21年3月2日より横浜港に機器を設置し検知を開始
- ・平成23年度までに検査方法、運用体制、全国展開の実現可能性等を検証
- ・平成24年度は収集済みデータを整理・解析(技術的検討は終了)

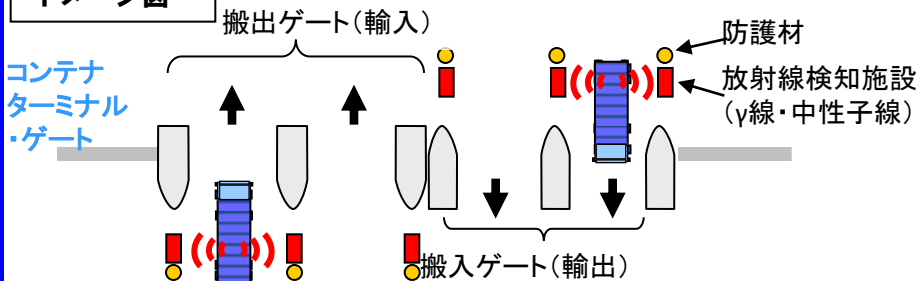
放射線検知施設
(横浜港南本牧ターミナル)



放射線検知施設

放射線検知施設による1次検査(国土交通省担当)

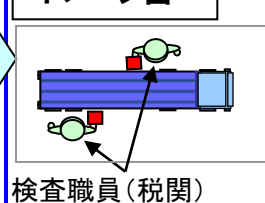
イメージ図



一定レベル
以上の
放射線を
検知した
場合

携帯型の放射線検知施設による2次検査 (財務省(税関)担当)

イメージ図



違法な核物質等を
検知した場合には、
文部科学省・警察庁
等へ通報

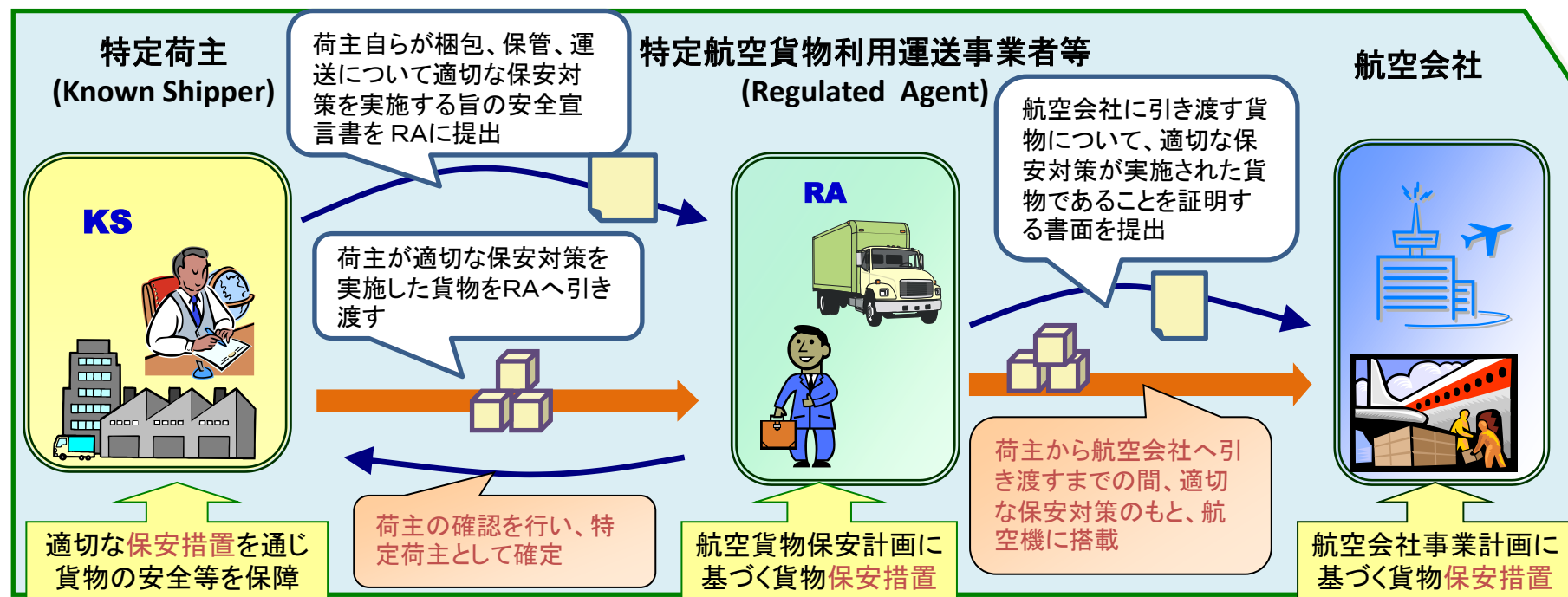
(32) Known Shipper / Regulated Agent 制度について(概要)

航空機に搭載する航空貨物について、セキュリティレベルを維持し物流の円滑化を図るため、航空貨物について荷主から航空機搭載までの過程を一貫して保護することを定めたICAOの国際標準に基づき、我が国の航空貨物の保安対策制度として『Known Shipper / Regulated Agent(特定荷主/特定航空貨物利用運送事業者等) 制度』を制定

○国が適切な保安措置を実施するフォワーダーを「特定航空貨物利用運送事業者等」として認定

○平成17年10月1日から運用開始

○認定事業者数 157社(平成24年10月1日現在)



【国土交通省】

- ・フォワーダーの航空貨物保安計画を審査しRAに認定
- ・RA、航空会社に対し保安対策の実施状況に係る監査を実施
- ・KSに対し、制度の周知、協力を依頼
- ・特定荷主以外の貨物は、RA、航空会社において全て爆発物検査を実施し航空機に搭載

(33) 新たな Known Shipper／Regulated Agent制度

- ・米国は諸外国に対し、9.11法に基づき米国向けの旅客便に搭載する航空貨物について、平成24年12月3日より100%スクリーニングを実施することを義務化
- ・米国と同等の保安対策が実施されていることの認証を受けた国においては、当該国の制度に基づく輸送が可能
- ・我が国においては、現行のKS／RA制度の強化策を実施することにより米国と同等の保安対策であるとの認証を受け、現在の円滑な物流を維持

【主な改正事項】

◆特定荷主(KS)

- ・国が特定荷主が遵守すべき保安対策を具体的に示すガイドラインを策定し、特定荷主に対し遵守を義務化
- ・安全宣言書に替わり、荷主がガイドラインに基づく保安対策を実施する旨の合意書をRAと荷主の間で締結
- ・特定荷主におけるガイドラインの実施状況について、国による調査への協力を義務化

◆特定航空貨物利用運送事業者等(RA)

- ・航空貨物取扱施設における職員に対する保安検査を義務化
- ・自主監査結果を航空局に報告することを義務化
- ・特定荷主の管理・確定について航空局に報告することを義務化

◆航空会社

- ・航空貨物取扱施設における職員に対する保安検査を義務化
- ・自主監査結果を航空局に報告することを義務化

(34) 鉄道・船舶・航空におけるCO₂排出量削減に向けた取組

- 鉄道・船舶・航空の輸送モードごとにCO₂排出量削減のための対策を実施。

鉄道のエネルギー消費効率の向上

- ハイブリッド方式の入換機関車等の導入を促進



船舶のエネルギー消費効率の向上

- 省エネ・低炭素船普及促進を図るとともに省エネ運航の普及・促進等ハード・ソフト一体となった取組を推進

<海上交通低炭素化促進事業>

- 船舶の省エネ化に資する改造等に対する補助（補助対象設備）
 - ・ 運航効率や推進効率を向上させる主機換装やプロペラ機器等



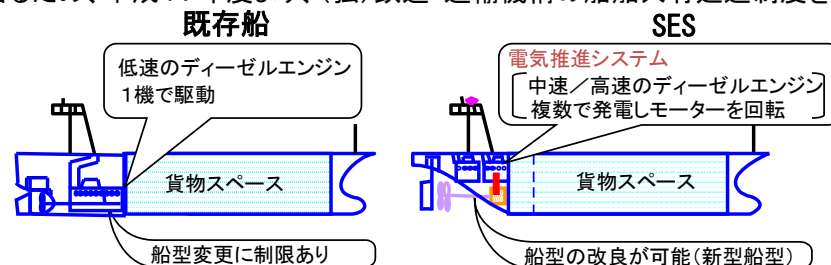
低燃費ディーゼル機関



プロペラボス取付翼

<スーパーエコシップの普及促進>

- スーパーエコシップ(SES)は、電気推進システムを採用し、二酸化炭素や窒素酸化物の削減及び燃費の削減に資する優れた環境性能と経済性を有する次世代内航船舶。
- SESの普及促進を図るため、平成17年度より、(独)鉄道・運輸機構の船舶共有建造制度を活用した支援を実施等

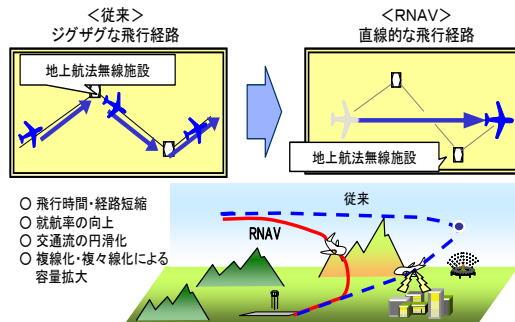


航空のエネルギー消費効率の向上

- 航空交通システムの高度化及びエコエアポートの推進

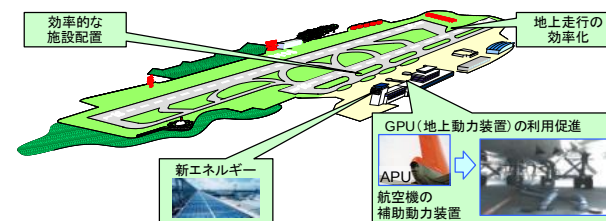
運航方式の改善による対策(例)

- ・ 効率の良い運航方式
広域航法(RNAV)の導入
RNAV※の導入により飛行時間、経路を短縮。
- ※RNAV(アールナビ:aRea NAVigation)



空港施設の改善による対策(例)

- ・ 地上動力装置(GPU)の利用促進
空港駐機中の航空機が必要とする動力源を、航空機自らの補助動力装置(APU)から地上動力設備(GPU)に切り替えることにより、航空機からのCO₂排出を抑制。

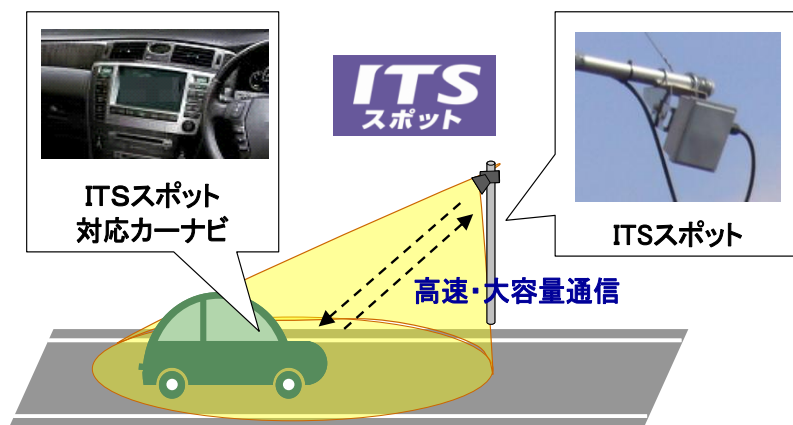


(35)ITSスポットサービスの展開

- 全国の高速道路上を中心に、ITSスポット約1,600箇所の整備が完了し、サービスを開始（平成23年）。
- 道路に設置された「ITSスポット」と自動車に搭載された「対応カーナビ」との高速・大容量通信を実現。

<ITSスポットサービスの概要>

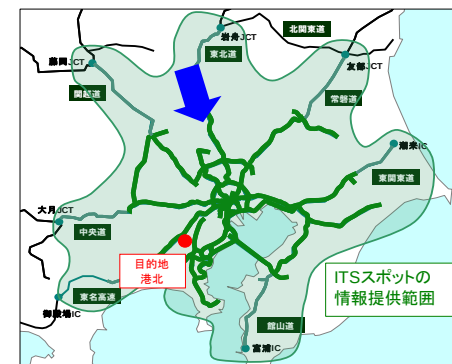
- ITSスポット対応カーナビが平成21年10月から発売。
- 平成23年、高速道路上を中心に、ITSスポット約1,600箇所の整備が完了し、サービスを開始。
- 決済、観光、物流などのサービス展開も可能。



<ITSスポットの3つの基本サービス>

○ダイナミック ルートガイダンス

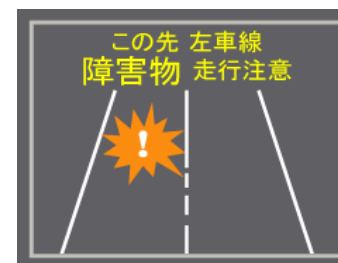
- ー広範囲の渋滞
データを受信
- ーカーナビが
賢くルート選択



首都圏におけるITSスポットの情報提供範囲

○安全運転支援

- ードライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起
- ー画像情報も提供



○ETC

- ーETCサービスも実現

※ITS(Intelligent Transport Systems):高度道路交通システム

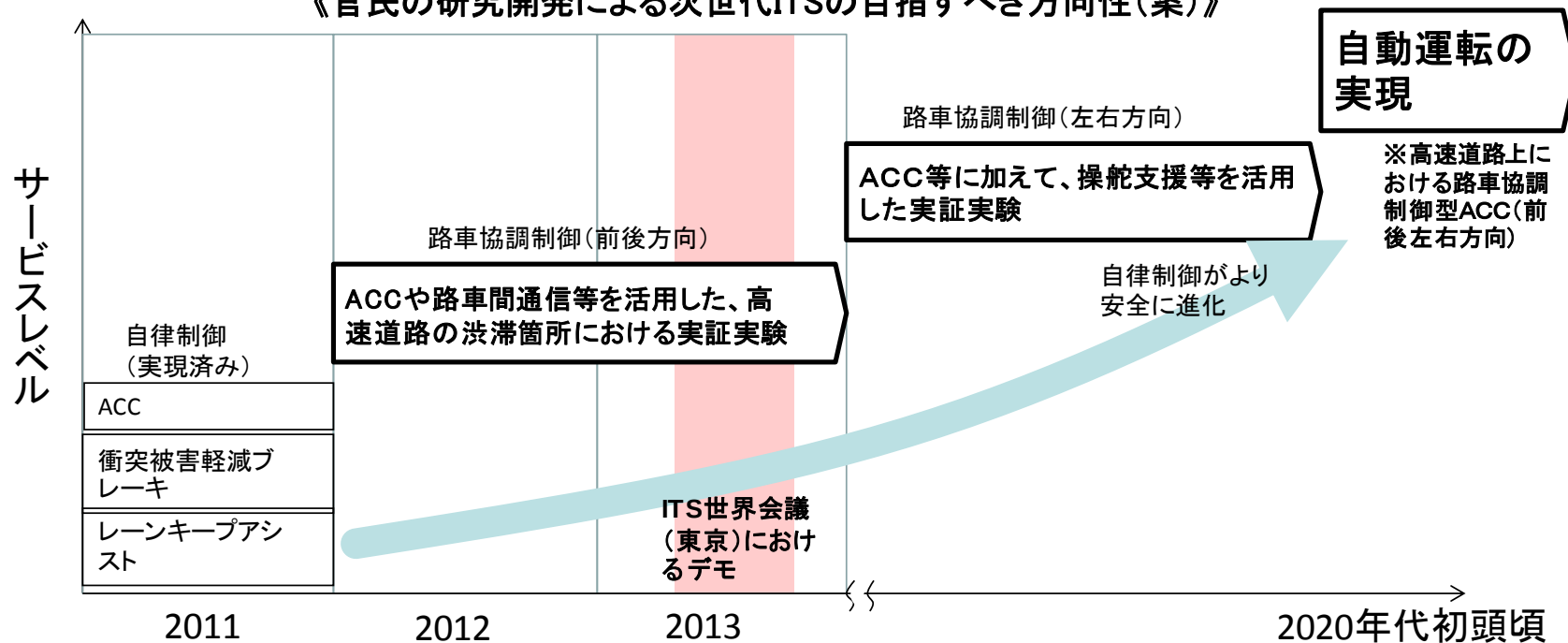
(36) オートパイロットシステムの実現に向けた検討

- インフラと自動車の協調システムの実現など従来のITS技術をさらに高度化、融合させた次世代ITSの導入が期待されている。
- このため、高速道路上の自動運転を実現するシステム(オートパイロットシステム)の実現に向けた課題の整理・検討等のため、「オートパイロットシステムに関する検討会」を設置した。

【これまでの経緯】

- 平成23年5月 次世代ITSに関する勉強会(主宰:国土交通大臣政務官)を開催
- 平成24年3月 勉強会のとりまとめ(公表)
- 平成24年6月～ オートパイロットシステムに関する検討会(主宰:国土交通大臣政務官)を開催

《官民の研究開発による次世代ITSの目指すべき方向性(案)》



(37) ゼロエミッションポート施策の推進

■ ゼロエミッションポート施策による港湾のエネルギーマネジメントシステムの構築

①港湾地域における省エネルギー化 ②再生可能エネルギーの利活用の推進 ③CO₂の吸収源拡大

ゼロエミッションポート施策のイメージ

①港湾地域における省エネルギー化

◆省エネルギー型荷役機械等



電動型トランスファー
クレーン



ハイブリッド型
ストラドルキャリア

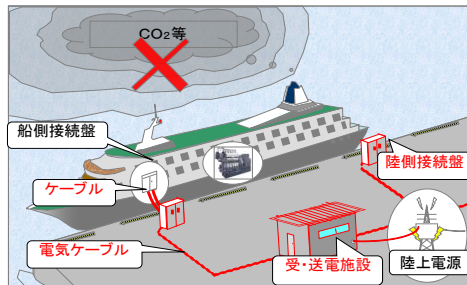


照明のLED化



省電力冷蔵
コンテナ設備

◆船舶への陸上電力供給施設



- ◆モーダルシフトの推進
- ◆ロジスティックハブの活用

②再生可能エネルギーの利活用、節電の推進

◆洋上風力発電施設



◆太陽光発電施設



◆大規模蓄電施設



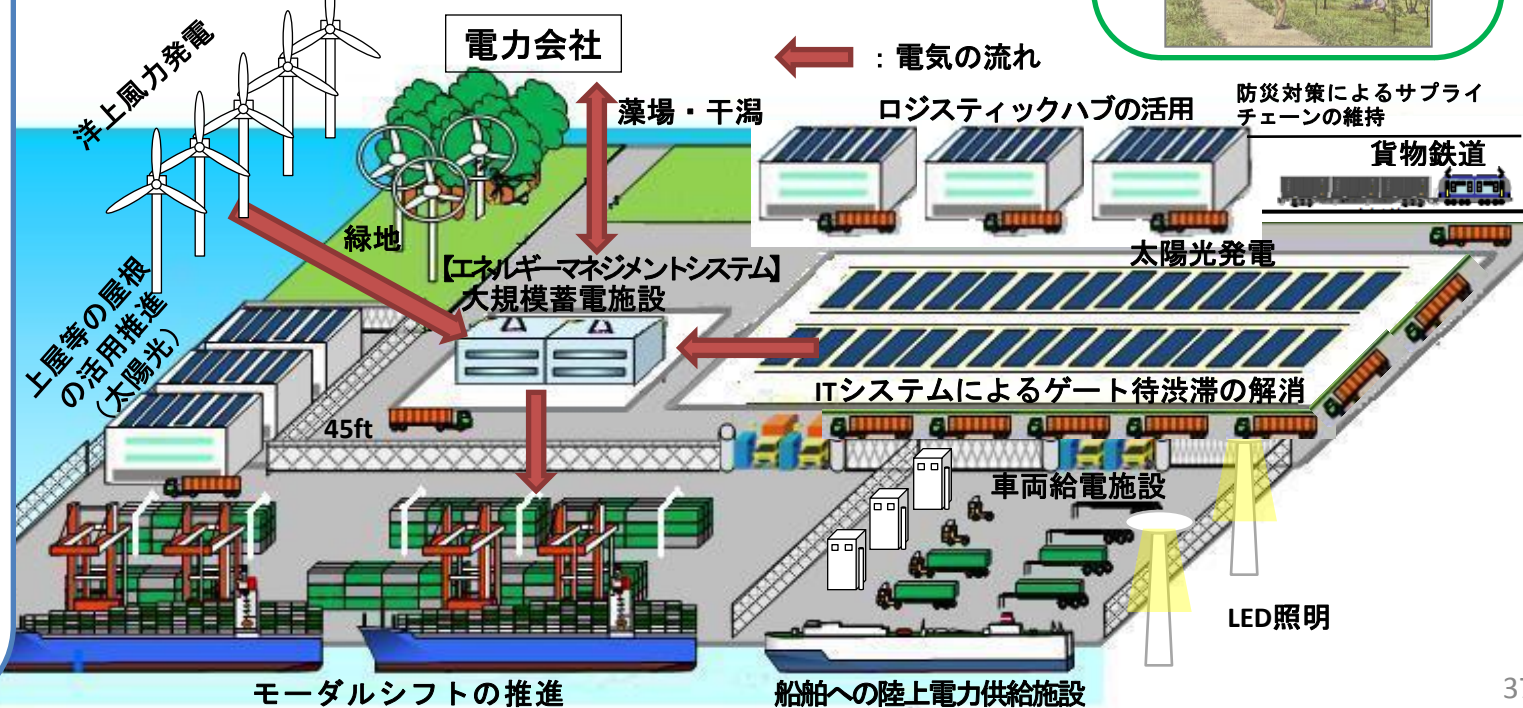
- 洋上風力発電、太陽光発電による電力を港湾活動に利用。
- 大型蓄電施設を設置し、常時の安定した電力供給やピークカットを行うとともに、非常時の港湾地域の電力供給を行う。

③CO₂の吸収源拡大

◆藻場・干潟



◆緑地



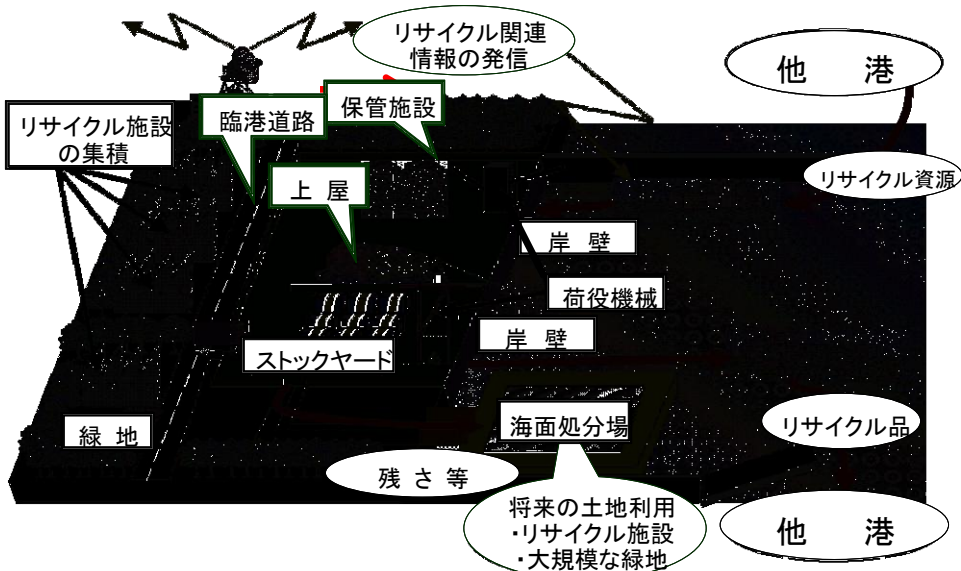
(38)リサイクルポート施策の推進

低炭素・循環型社会の構築を図るため、循環資源の広域流動の拠点となる港湾を総合物流拠点(リサイクルポート)として指定し、海上静脈物流ネットワークを形成することにより、海上輸送の利用による環境負荷の低減やリサイクル施設の立地促進による臨海部産業の活性化を図る。

リサイクルポート施策の概要

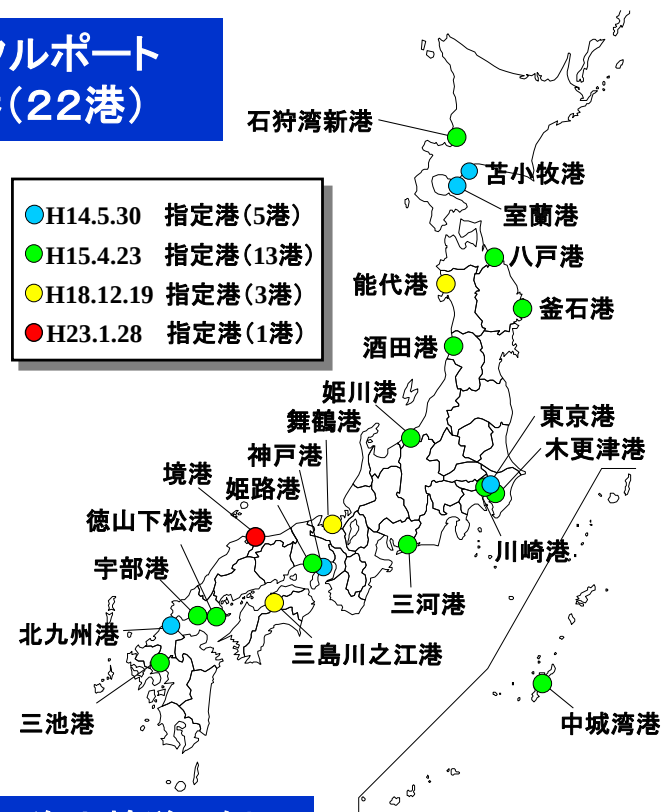
- ・ 岸壁等の港湾施設の確保
- ・ 積替・保管施設等の整備に対する支援
- ・ 循環資源の取扱いに関する運用等の改善
- ・ 官民連携の促進(リサイクルポート推進協議会の活用など)

リサイクルポートのイメージ



リサイクルポート指定港(22港)

● H14.5.30	指定港(5港)
● H15.4.23	指定港(13港)
● H18.12.19	指定港(3港)
● H23.1.28	指定港(1港)



循環資源の海上輸送の例

- ・ 能代港、酒田港に立地する火力発電所で発生する石炭灰を姫川港の背後地のセメント工場群で再生利用するため、リサイクルポートを活用し、海上輸送している。
- ・ 姫川港での循環資源の効率的な取り扱いのため、石炭灰保管施設の整備を支援している。



石炭灰保管施設 38

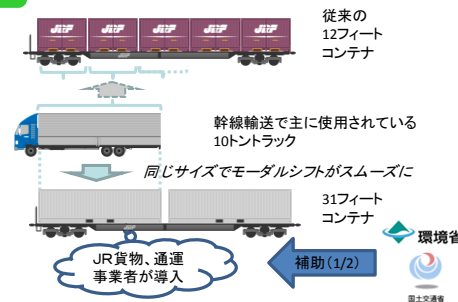
(39) モーダルシフト等の促進に向けた取組

モーダルシフト等の取組を促進するため、鉄道用大型コンテナの導入促進、エコレールマーク、エコシップマークの普及促進、荷主と物流事業者の連携促進等の取組を実施。

大型コンテナの導入促進

31フィートコンテナの導入促進

- JR貨物及び通運事業者が、10トントラックと同じサイズのコンテナ（31フィートコンテナ）を導入する際に、経費の一部を補助



エコレールマーク制度

地球環境に優しい**鉄道貨物輸送**を一定割合以上利用している商品や企業を認定



エコシップマーク

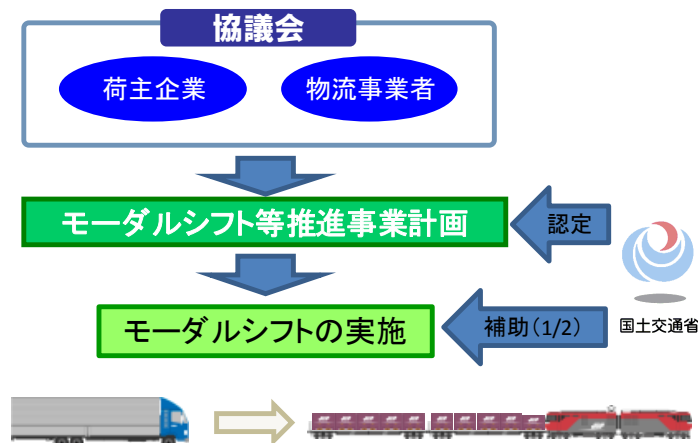
省エネ・CO2削減に効果のある**フェリー、RORO船、コンテナ船、自動車船**を一定程度利用するモーダルシフト貢献企業を選定



荷主と物流事業者の連携促進

モーダルシフト等推進事業

- 荷主企業と物流事業者が協力して行うモーダルシフトの取組に対し、初年度の運行経費等の一部を補助



グリーン物流パートナーシップ会議の概要

世話人：成城大学 杉山教授、主催：JILS・日本物流団体連合会・経済産業省・国土交通省、協力：日本経済団体連合会

会員 物流事業者・荷主企業・各業界団体・地方自治体・個人 等
3,200超の会員登録（2012年4月現在）

- 物流分野のCO₂排出削減に向け、**荷主企業と物流事業者が広く連携し取り組むことを推進**するため2005年4月に設立。
- 荷主企業と物流事業者がパートナーシップで実施するCO₂排出削減に関するプロジェクトに対して、CO₂排出量算定手法の策定、事例紹介や**表彰制度**等を通じて支援を実施。
- モーダルシフトの推進に向け国土交通省、経済産業省、物流事業者、荷主団体等で構成する**モーダルシフト等推進官民協議会**を設置し、課題、現状及び対策について意見交換を行い、貨物の性質、輸送機関の特性、輸送距離帯の視点から、運賃、リードタイム、輸送力等の項目ごとに荷主、物流事業者及び行政機関が実施する対応策等についてとりまとめ（2010年3月～2011年9月に会議を4回開催。2011年10月に中間取りまとめ公表）。

(40)省エネ法(エネルギー使用の合理化に関する法律)

<省エネ目標> 中長期的にエネルギー消費原単位を年平均1%以上低減

■輸送事業者(貨物・旅客)

事業者の努力義務・判断基準の公表

特定旅客輸送事業者

- ・鉄道 : 車両数300両以上<26社>
- ・バス : 台数200台以上<95社>
- ・タクシー : 台数350台以上<37社>
- ・船舶 : 総船腹量
2万総トン以上<11社>

特定貨物輸送事業者

- ・鉄道 : 車両数300両以上<1社>
- ・トラック(営業用、自家用)
: 台数200台以上<392社>
- ・船舶 : 総船腹量2万総トン以上<35社>

・航空機 : 最大離陸重量9千トン以上(2社)

(計599社)

(2012年3月末時点)

<国土交通大臣へ提出>

○省エネ計画の作成・提出

低燃費車等の導入、エコドライブの推進、貨物積載効率の向上、
空輸送の縮減 等

○エネルギー使用量等の毎年の報告

■荷主

事業者の努力義務・判断基準の公表

特定荷主

貨物輸送量 : 3,000万トンキロ以上

食品製造業、化学工業、鉄鋼業、
卸売・小売業、一般機械製造業、等 (計867社)

(2012年6月末時点)

<経済産業大臣等へ提出>

○省エネ計画の作成・提出

モーダルシフト、自営転換、共同発注等
への取組 等

○エネルギー使用量等の毎年の報告

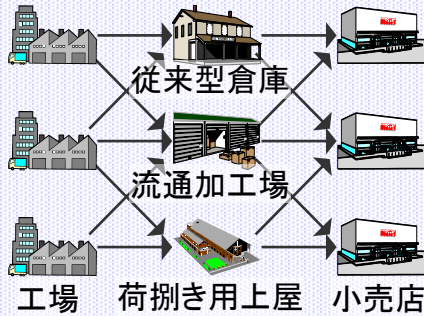
法的措置(特定輸送事業者、特定荷主)

- ・エネルギー消費原単位が改善していない場合
 - ・その勧告に従わなかった場合
 - ・正当な理由がなくその勧告に係る措置を講じなかった場合
 - ・その命令に違反した場合
- 必要な措置をとる旨勧告
→ 企業名を公表
→ その勧告に従うように命令
→ 100万円以下の罰金

(41) 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律

- ・ 物流を総合的かつ効率的に実施するため、流通業務(輸送、保管、荷捌き、流通加工)の一体的実施及び輸送の合理化を行い物流コストの削減や環境負荷の低減等を図る事業に対してその計画の認定、関連支援措置を定めた法律(2005年10月より法律施行)。

非効率的な物流



総合効率化計画の基本方針適合性を審査・認定

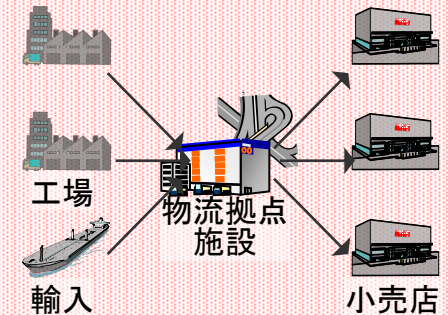
基本方針

- 輸配送・保管・流通加工を総合的に実施
- 物流拠点施設の集約化、高速道路・港湾等周辺への立地促進
- 輸送距離短縮・共同輸配送促進等
- インターネットEDIの導入等による情報処理システムの活用

総合効率化計画

- 事業の内容、実施時期、物流施設の概要等を記載
- CO2排出量の削減効果を定量的に記載

効率的で環境負荷の小さい物流



支援措置

物流事業の総合的実施の促進

- 事業許可等の一括取得
倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし

社会資本と連携した物流拠点施設の整備

- 営業倉庫に関する税制特例
法人税・固定資産税等の特例
- 施設の立地規制に関する配慮
市街化調整区域の開発許可に係る配慮

中小企業者等に対する支援

- 資金面等の支援
中小企業信用保険の限度額の拡充

社会資本整備の進展(物流上重要な道路網の整備、国際拠点港湾・空港の機能向上等)

効果1：物流改革の推進

- 国際競争力強化
- コストの削減

効果2：環境負荷の低減

- CO2排出量が2割程度削減

効果3：地域の活性化

- 低未利用地の活用
- 地域雇用の創出

認定件数 171件
(H24.7末現在)

(42) 都市内物流の効率化による都市の低炭素化の促進

都市の低炭素化の促進に関する法律（2012年12月4日施行）は、人口と建築物が相当程度集中する都市における低炭素化を促進していくための枠組み。本法律により、共同輸配送等を促進し、都市内における物流の効率化を図り、二酸化炭素排出量の削減や大気汚染の防止などを実現する。

概要

- 基本方針の策定（国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣）
- 低炭素まちづくり計画の策定（市町村）
- 低炭素まちづくり計画に基づく事業計画等の作成（事業者等）

<低炭素まちづくり計画に記載する事項の例>

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
- 民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
- 建築物の新築等時の駐車施設設置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり（歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等）

公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、**共同輸配送の促進**
- バス・鉄道・トラック等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO₂の排出抑制

緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
- 樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
- 民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
- 占用許可の特例

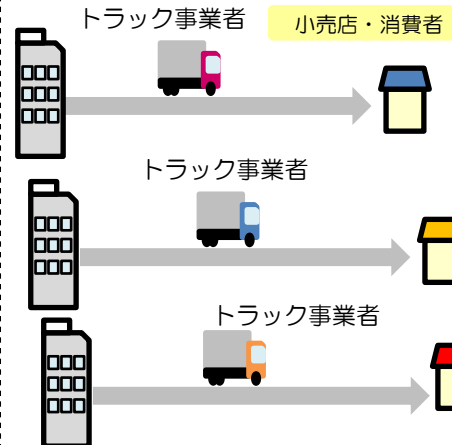
建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

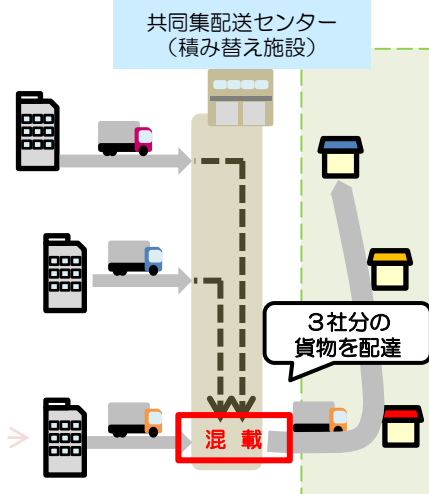
共同輸配送とは

二以上の運送事業者が、貨物の積み合わせ等を行うことにより、運送貨物を集約し、集貨・配達の共同化を行うこと

共同輸配送実施前イメージ



共同輸配送実施後イメージ



共同輸配送で期待される効果

積載率の向上やトラックの総走行距離の削減等トラック輸送の合理化を通じて、都市内の環境負荷の低減や都市内渋滞の抑制が図られる

都市の低炭素化の促進に関する法律における特例措置

共同輸配送を実施する事業者が共同で作成した事業実施に係る計画を国土交通大臣が認定することにより、貨物利用運送事業法等各事業法に基づく許認可等を一括して受けたものとみなされる。すなわち、従来、各事業者が個別で行う必要があった複数手続が1つの申請と認定に簡素化される

(43) 災害に強い物流システムの構築に向けた地域ブロックでの取組

東日本大震災での支援物資物流に係る教訓

支援物資を「輸送」することではなく、支援物資を被災者の手元に円滑かつ的確に届けることが重要
→「物流」として捉え、発地から着地まで一気通貫の流れの仕組みを構築することが必要

【平成23年度における取組】

民間の施設・ノウハウを活用した災害に強い物流システムの構築に関する検討（関東・東海・近畿・中四国九州）

○4つの広域ブロック単位で協議会※を設置。今後の支援物資物流のあり方について、下記の内容をとりまとめた。

- 民間物資拠点のリストアップ →4つの広域ブロックで395の民間物資拠点を選定（このうち、63施設に対して非常用電源設備及び非常用通信設備の導入を支援（平成23年度補正予算額 3億8千万円））
- 官民の連携、協力体制の構築 →都府県災害対策本部や物資拠点の運営に物流事業者が参画等
- 官民の協力協定の締結・充実の推進 →都府県と物流事業者団体との間の協力協定の推進

(※)「民間の施設・ノウハウを活用した災害に強い物流システムの構築に関する協議会」(平成23年12月設置、平成24年3月とりまとめ)
構成メンバー:学識経験者、関係自治体(都府県)、トラック協会、倉庫協会、大手運送事業者、国土交通省 等

【平成24年度における取組】

民間の施設・ノウハウを活用した災害に強い物流システムの構築に関する検討（北海道・東北・北信越・沖縄）

- 東北ブロックにおいては、協議会を設置し、民間物資拠点のリストアップのための検討のほか、国・地方自治体及び民間事業者の連携方策、オペレーションにおける民間事業者との協力体制等について検討を実施
- 他のブロックにおいても、民間物資拠点のリストアップのための検討等を実施。

支援物資物流システムの構築に向けた検討（関東・東海・近畿・中国・四国・九州）

- 支援物資物流全体の円滑化・最適化を実現するため、国土交通省はじめ内閣府・経済産業省・農林水産省も含めた、幅広い関係者が参画した新たな枠組みのもとで協議会※を設置
- 支援物資物流における官民の連携及び協力体制の充実強化、被害想定に基づく支援物資物流の枠組み等について検討を実施。

(※)「支援物資物流システムの構築に関する地方ブロック協議会」

構成メンバー:学識経験者、関係自治体(都府県)、トラック協会、倉庫協会、大手運送事業者、国土交通省、内閣府、経済産業省、農林水産省 等

(44) 災害に強い物流システムの構築に関する協議会(平成23年度)

東日本大震災時の状況

未曾有の大災害により、支援物資物流全体に支障が発生

支障が生じた主な要因

物資拠点

物資拠点として想定していた公共施設が、被災や避難所等への転用で使用できず、民間施設を活用して対応したが、絶対的な拠点数が不足

物流ノウハウ

物流業務(在庫管理や仕分け等)に精通した者が不十分であったため全体としての効率が低下

オペレーション

広域災害時を見据えた情報収集・管理体制が明確に定められておらず、物資搬入の調整窓口が混乱する等、指揮系統が錯綜

結果、支援物資が各避難所まで円滑に届かない混乱が発生

支援物資物流における輸送や在庫管理等の業務を円滑に行うためには、これらの業務に精通した民間物流事業者のノウハウや施設を活用することが不可欠であることが顕在化

4つの広域ブロック単位(関東[首都直下型地震]、東海[東海地震]、近畿[東南海・南海地震]、中四国・九州[南海地震])で協議会を設置、今後の支援物資物流のあり方について、下記の内容についてとりまとめ【平成24年3月8日・9日】

協議会におけるとりまとめ内容

- **民間物資拠点のリストアップ**
現在指定されている公共施設等の物資拠点に加え、民間の物流施設の活用を可能とするよう民間物資拠点をあらかじめリストアップする。
- **官民の連携、協力体制の構築**
※4つの広域ブロックで395の民間物資拠点を選定
災害時には、都府県災害対策本部において支援物資物流に関する専門的な組織(緊急物資輸送チーム)を編成し、支援物資輸送に関する情報の一元的な管理を行う。
また、災害時の支援物資物流について、民間の物流事業者のノウハウを早期に活用できるようにするため、都府県の災害対策本部におけるオペレーションや物資拠点の運営に物流事業者が参画する。
さらに、災害時には、国土交通省・地方運輸局が物流事業者団体と連携し、物資拠点の被災状況等を収集するとともに、広域的・専門的な観点から民間物資拠点の選定について都府県の災害対策本部へ助言を行うなど官民の連携・協力体制を構築する。
- **官民の協力協定の締結・充実の推進**
都府県と物流事業者団体との間の協力協定について、輸送に関するもののほか、都府県の災害対策本部への物流事業者の派遣、物資の保管、物資拠点の運営等に関することを盛り込むなど、新規の締結や既存協定の内容の充実を推進する。

※ 構成メンバー: 学識経験者、関係自治体(都府県)、トラック協会、倉庫協会、大手物流事業者、国土交通省 等

(45) 橋梁等の耐震補強の推進

- これまで、阪神淡路大震災（H7）での橋梁の被害を踏まえて耐震補強対策を実施。対策後の橋梁では、東日本大震災においても、落橋などの致命的な被害を回避することができ、震災後の早期復旧活動に寄与。
- 引き続き、物資供給等の応急活動に必要な緊急輸送道路における耐震補強対策を推進。

国道45号（観測震度：震度6弱）



【耐震補強済み(鋼板の巻立補強)】
地震動により損傷なし

県道（観測震度：震度5弱）



【耐震補強未実施】
橋脚が地震動により損傷あり

(46)道路啓開のための事前計画作成の推進

<四国の事例;四国全体での道路啓開の基本的考え方(案)>

- ① 「四国版くしの歯作戦」に基づきSTEP1～3の順序で道路啓開を実施するが、特に高速道路及び自動車専用道路を優先的に位置づける。
- ② ステップ1での太平洋側への追い込みは、国道55号、国道56号ともに高知県境までとするが、太平洋沿岸部の被災状況を見ながら延伸を判断する。
- ③ ステップ2での四国山地を横断する啓開路線については、「四国版くしの歯作戦」の対象道路を補完する道路についても幅広く検討する。



四国版くしの歯作戦対象道路

- ・ 本州四国連絡道路
- ・ 四国縦貫自動車道、四国横断自動車道、今治小松自動車道
- ・ 直轄国道：R11、R32、R33、R55、R56、R196(今治IC～今治湯ノ浦IC)
- ・ 補助国道：R193、R194、R195、R197、R318、R320、R381、R441

(47)トラック輸送における安全対策の推進①

トラック運送事業者の運行管理の徹底や監査の充実、運輸安全マネジメントの推進、事故防止対策支援推進事業の活用、交通安全施設等の重点的な整備、運転者教育を始めとする交通事故防止等の安全対策を引き続き推進。

運行管理の徹底や監査の充実

事業者による運行管理

営業所ごとに車両台数に応じた運行管理者を選任

【運行管理者の主な業務】

- 運転者の勤務時間等の適正管理
- 点呼による運転者の健康状態、酒気帯びの有無等の把握等（H23.5よりアルコール検知器を使用した点呼を義務付け）
- 運転者に対する指導監督
- 運行管理者講習の受講 等

国交省による監査

事業者に対し監査を実施、法令遵守状況の確認

違反が確認された場合

行政処分・警告処分 等

（車両停止、事業許可取消 etc...）

【参考】平成23年度 監査件数…13,676件 処分等件数…3,372件

～監査体制強化に向けた取組み～

- ・監査要員の増員
- ・行政処分基準の強化
- ・警察、厚労省、関係団体との連携

チェック

運輸安全マネジメントの推進

PDCAいずれのプロセスも経営トップが主体的に関与し、リーダーシップを発揮することが重要！！

P 安全管理体制の構築 （安全方針の策定・安全目標の設定等）

例：事故防止対策の年間計画策定

D 安全管理体制の実施 （目標達成のための施策の実施）

例：計画どおり事故防止対策を実施

A 安全管理体制の見直し・改善

例：内部監査の結果を踏まえ、事故防止対策の見直し実施
→次年度の事故防止対策の計画に反映

C 安全管理体制に係る内部監査

例：事故防止対策の実施状況を内部監査等で自社チェック

※大規模事業者（トラック300両以上保有）に対しては、安全管理規程の作成及び安全統括管理官の選任を義務付けている。

安全マネジメント評価の実施
（国・第三者機関 など）

事故防止対策支援推進事業の活用（平成25年度予算概算要求額：1,100百万円）

（運転者負担軽減等に資する運行管理システム等の導入に対する支援の目的等）

1. **先進安全自動車(ASV)導入に対する支援**・・・**ドライバーの安全運転を支援**する先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及促進を図り、**交通事故削減を目的として、実用化されたASV装置の普及を図るため。**（大型貨物自動車については、平成24年3月に技術基準を策定し、平成26年11月から順次義務付けを行うこととしている。）
2. **デジタル運行記録計等の導入に対する支援**・・・**データを活用して運行管理者が運転者への安全指導を行うこと等により、安全性の向上が図られることから、その普及促進を図るため。**

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

【継続事業】

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援

（例）衝突被害軽減ブレーキの活用

- 先行車両に近づく場合



ミリ波レーダーがつかねに前方の状況を検知。



ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。

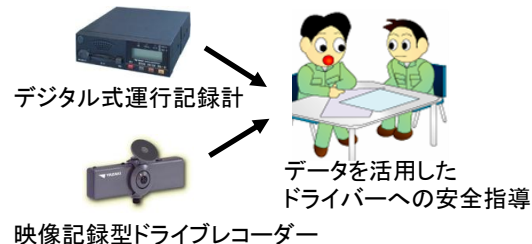


追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。

2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

【継続事業】

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



3. 社内安全教育の実施に対する支援

【継続事業】

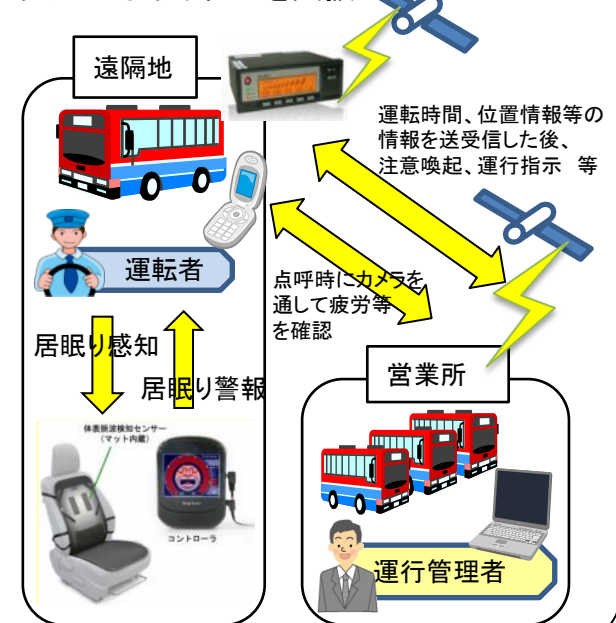
外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

【H25年度新規事業】

過労運転防止等のため、営業所を離れた遠隔地でのリアルタイムの運行管理等を行う機器を導入する等、貸切バス事業者等の先進的な取り組みを支援



東南アジア周辺海域の海賊対策

背景

○海上交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡を含む東南アジア海域において、海賊事件（海賊及び海上武装強盗事件）が頻発、日本関係船舶にも被害発生

- ・アロンドラ・レインボー号ハイジャック事件（平成11年10月）
- ・韋駄天号乗組員略取事件（平成17年3月）

海賊対策の概要

○海上保安機関の法執行能力向上のための
人育成支援

- ・法執行分野の専門家派遣、沿岸国の海上保安機関職員を招聘しての研修実施

○東南アジア海域への巡視船派遣

- ・寄港国との海賊対策連携訓練の実施
- ・海賊事案が発生した場合の巡視船の派遣

○海賊事件に係る情報収集体制の構築

- ・アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP協定）
- ・情報共有センターへの海上保安庁職員の派遣



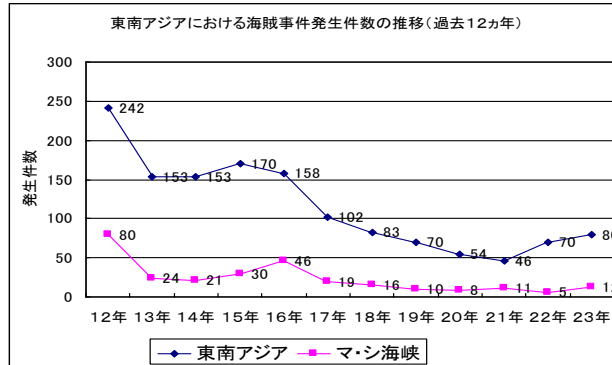
韋駄天号



海賊対策連携訓練

○海賊事件発生件数は減少

平成12年のピーク時に比べると3分の1以下に減少しているものの、根絶しておらず、当該地域に対して引き続き支援を実施していく必要がある。



武装警備員の乗船の検討

- ・海賊事案発生海域が自衛隊の活動範囲を越えて、インド洋、アラビア海にまで拡大
- ・主要海運国は、海賊からの襲撃に備えるために民間武装警備員を乗船させつつある
- ・日本船主協会等から、日本籍船への武装警備員の乗船について要望

ソマリア沖の海賊対策

背景

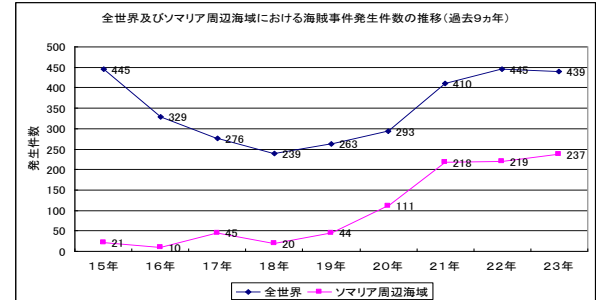
○昨今ソマリア沖・アデン湾において、重武装し、身代金目的で船舶をハイジャックする海賊事件が急増、日本関係船舶にも被害発生

- ・高山号事件（日本籍船への被害：平成20年4月）
- ・グアナバラ号事件（日本関係船舶への被害：平成23年3月）

高山号事件



グアナバラ号事件



○事件の概要

海上保安官により海賊4名を逮捕、本邦へ当庁航空機により護送し、3月13日、東京地検へ身柄付送致した。その後、東京地検が海賊4人を起訴し、現在、公判前整理手続き中。

海賊対策の概要

○護衛艦への海上保安官同乗

- ・海賊対処のため派遣された護衛艦に、海賊行為があった場合の司法警察活動を行うため、8名の海上保安官が同乗

○海上保安機関の能力向上支援

- ・IMOが主導する地域連携協力の枠組み作りのプロジェクトへの海上保安庁職員の派遣
- ・ジブチ等の海上保安機関職員を招へいしての研修実施
- ・外務省及びJICAによるソマリア周辺沿岸国に対する巡視艇供与を含む海上保安能力向上計画に対し、技術的助言、協力準備調査への職員の参加等により協力

○国際的な連携協力

- ・平成24年1月、インドにおいて、インド沿岸警備隊との長官級会合を実施し、連携強化に合意するとともに、巡視船を派遣して連携訓練を実施

武装警備員の
乗船を検討中

(50)船員の確保・育成①

・安定的な海上輸送を確保するため、若年の優秀な船員を確保・育成する施策を推進

1. 船員計画雇用促進等事業

◇ 海上運送法の一部改正(2008年)

- 日本船舶の確保・船員の育成及び確保に関する基本方針(国土交通大臣)
 - ・5年後、10年後にこれらの船員不足が生ずることのないよう内航船員の育成及び確保を図ることを目標とする。
- 日本船舶・船員確保計画の作成(内航海運事業者)
- 日本船舶・船員確保計画の認定(国土交通大臣)
 - 〔主な認定要件〕
 - ・船員としての経験がない者、船員教育機関を卒業した者以外の者等について、採用及び訓練を行う計画であること。
 - ・訓練については、採用する者に応じて、資格取得のための訓練その他の必要な訓練を計画的に実施するものであること。

◇ 船員計画雇用促進等事業

海上運送法に基づき、日本船舶・船員確保計画の認定を受けた内航海運事業者が、その計画に従って、船員を計画的に雇用し、訓練する取組を支援。

内航海運事業者

支援内容: 次のいずれかの助成金を支給

新規船員資格取得促進助成金

新人船員に必要な資格(海技士や危険物取扱など)の取得費用の1/2を助成。

上限 15万円/1人

船員計画雇用促進助成金

新人船員を試行雇用(最大6ヶ月)した場合に助成。

船員教育機関卒業生 4万円×6月=24万円/1人
その他 6万円×6月=36万円/1人

新人船員1人当たりの助成額: 最大36万円

グループ化などを実施した 内航海運事業者 ※1 への支援の重点化

(2012年度予算から実施)
零細な一杯船主がグループ化などを実施することにより、船員の計画的な確保・育成が可能

両方の助成金を支給 ※2

新人船員1人当たりの助成額:
最大51万円

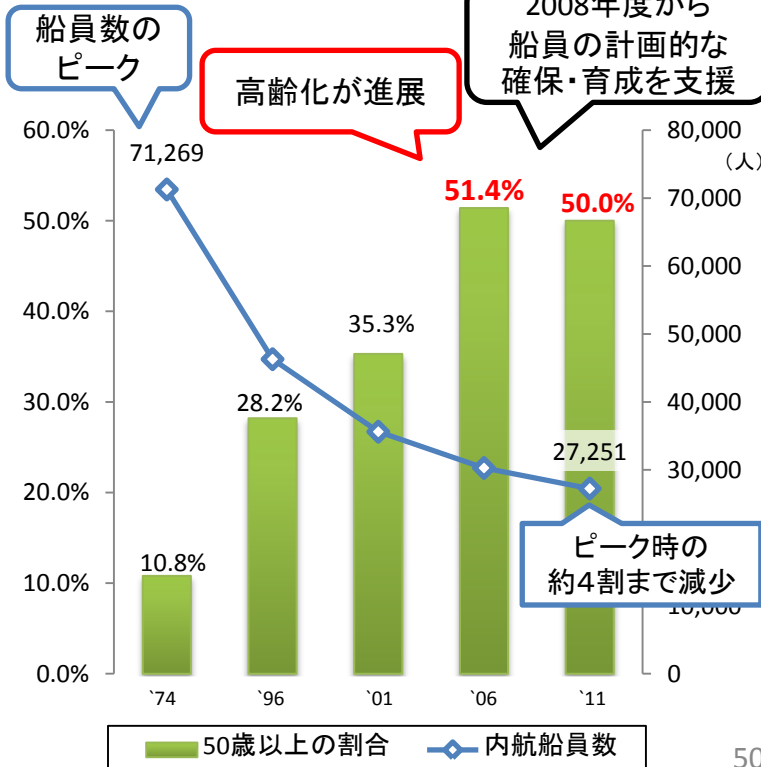
※1 : 管理船舶3隻以上又は雇用船員20人以上の内航海運事業者が対象

※2 : 次の場合に限り、両方の助成金を支給する。

新規資格取得促進助成金は、6級海技士(航海)の資格取得費用に限る。

船員計画雇用促進助成金の対象者は、船員教育機関卒業生以外の者に限る。

内航船員の現状 (2011年10月現在)



2. 若年内航船員確保推進事業

若年内航船員確保の課題

- 安定的な国内海上輸送の確保を図るためには、若年の優秀な船員の確保・育成が必要だが、船員教育機関だけでは解消しない。
- このため、高齢化の進展による船員不足を解消するためには、当面は船員教育機関以外にも目を向ける必要があるが、内航船員となるための情報・知識・理解等が不足しているため、内航船員を志向する若者が少ない。



これらの課題を解決するため、内航海運事業者や教育機関等の関係者等と連携し、内航船員を志向する若者を増加させる取組を行い、内航船員の確保推進を図る。

<課題（就職段階）>

<具体的な取り組み例（就職段階）>

◆ 生徒等の内航船員に対する理解・情報不足



実際の職場の雰囲気や業務内容を直接体験させる就業体験

◆ 教師や生徒等の内航業界や内航船員に対する知識不足



内航船員の職業キャリアパスの説明や職業紹介などの内航船員になるための就業支援

◆ 保護者の内航船員に対する理解不足



保護者に向けた海事産業セミナーの開催

(参考) 水産高校等の生徒の進路状況等

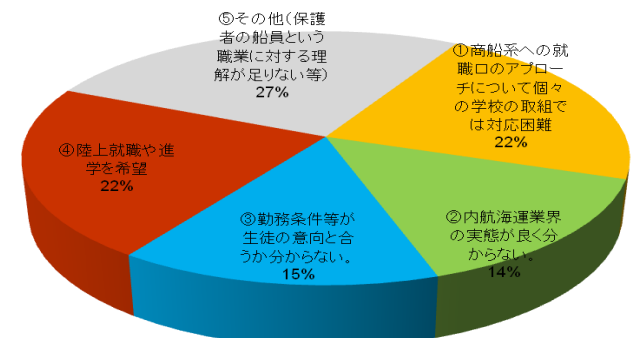
◆ 全国水産高校等の進路指導担当者にアンケートを実施したところ、水産高校等の生徒の中には内航船員に関心を有する者がいるとの回答。

◆ しかしながら、全国水産高校等の生徒の進路状況をみると、大半が陸上会社への就職や進学を選択し、中には進路未定者も存在。

※ 2011年 約3,000人／約3,100人（陸上就職・進学（進路未定者含む）/全卒業生）

◆ この原因について、アンケート調査の結果を分析すると、①進路指導担当者における有益な進路相談を行うための内航業界や内航船員に関する知識不足、②満足な求人情報が来ない等、内航業界との連携不足、③生徒やその保護者における内航船員という職業に対する理解不足等により、水産高校等の生徒が職業の選択肢として内航船員を志向するにあたっての課題がある。

「生徒の就職志望が、商船系に向かわない阻害要因はなにか」



水産高校進路指導担当者へのアンケートより