

総合物流施策推進プログラムに掲げる取組に関する実施状況 に係る物流関係団体の御意見への対応について（概要）

※意見総数 74 件のうち主な御意見を抜粋

意見対象	関係団体の主な御意見	関係省庁の主な対応
1. (2)1)ア) (No. 7) 1. (2)1)イ) (No. 8) 1. (2)1)ウ) (No. 9) 1. (2)2)ア) (No. 10) 1. (2)2)イ) (No. 11) 他	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾強化だけで物流網がシームレスで便利になるわけではない。 ・港湾後背施設だけではなく、道路ネットワーク（港湾周辺の道路環境の改善施策）や、鉄道との連携性、内航物流網と連動して検討し、具体的な施策を進めるべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・港を核とした国際コンテナ物流網の強化等については、国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の「最終とりまとめ」において、国際フィーダー輸送における鉄道・トラックの活用や陸上における海上コンテナ輸送事業の環境整備方策の取り組みを進めることとしているところであり、ご意見を踏まえ、引き続き検討を進めて参ります。 ・コンテナラウンドユースの促進については、インランドデポ等の活用によるコンテナラウンドユースの促進は、国際海上コンテナのドレージ輸送の効率化に向けた施策であるため、物流網のシームレス化に向けた施策と並行して推進を図ることとしています。
1. (2)2)ア) (No. 10)	<ul style="list-style-type: none"> ・大深水港バース共用開始による大型船寄港は更なるボトルネックの物流量増大を意味するので常に先を見越した施策を実施して頂きたい。 ・東京港の混雑緩和に関しても東京都と国で協力し実効を挙げられるよう連携強化して頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで、国、港湾管理者や港湾運営会社等の関係者との協力体制のもと、新規コンテナターミナルの整備によるターミナル容量の拡大、バン・シャーシプールや車両待機場の整備などの取り組みを行ってまいりました。 ・今後とも、国土交通省としても、関係者と連携しつつ、新規コンテナターミナルの整備等を通じて、コンテナターミナル周辺の物流の効率化、渋滞の緩和に努めて参りたいと考えています。
1. (2)4)ア) (No. 13)	<ul style="list-style-type: none"> ・「統合物流プラットフォーム」の定義について、明記すべきである。欧米を中心にITを活用した新しい貿易システムや貿易制度の動きがある中、国家・企業の競争力強化のために、情報活用方策の検討・模索は重要であり、電子化から情報化、官民が情報活用できる基盤システムを検討していくべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「総合的物流情報プラットフォーム」とは、国際物流に関わる多くの事業者や行政機関をオンラインで結び、国際物流に関する情報の一元的管理や共有化を実現するシステムです。 ・次期NACCSについては、NACCSセンター、財務省、国土交通省等関係省庁、民間企業による検討会において検討を行っており、引き続き、次期NACCSの利便性向上に向け、関係者の意見を聞きながらシステムを構築してまいります。

<p>1. (2)8)ア No. 31</p>	<p>・遠距離難航路を対象とした戦略港のハブと背反することなく、日本海側港湾の機能強化を図って頂きたい。均一的に国際コンテナ増大に対する設備投資を行うのではなく、既存施設の活用という観点で、国際コンテナはハブ中心に、アジア圏との距離が近い日本海側については、RORO、フェリー船に特化し、各々補完し合う仕組みを作って頂きたい。</p>	<p>・日本海側港湾においては、地理的に近接する対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるために、既存施設を活用しつつ、各港の役割を明確化し、伸ばすべき機能（「コンテナ」、「フェリー・RORO」など）の選択・集中や港湾間の連携を通じた取組を行っているところで、なお、ご指摘を踏まえ、施策の推進にあたっては、計画的な事業実施に努めてまいります。</p>
<p>1. (3)3)ア (No. 52) 2. 2)オ (No. 77) 3. (2)1)ア (No. 109)</p>	<p>・国が一元的に審査を行うことで、許可までの期間を短縮した。（20日→3日）といれたらどうでしょう（折角これだけ短縮をしたのですから）。</p>	<p>・ご意見のとおり追記します。</p>