

**「総合物流施策大綱(2005-2009)」
第2回フォローアップ 概要**

**平成19年12月
総合物流施策推進会議**

1. 国際物流・国内物流の一体的展開

(1) スーパー中樞港湾プロジェクトの推進、埠頭公社の株式会社化

- **次世代高規格コンテナターミナルの整備**の推進。(水深16m岸壁を名古屋港、大阪港、阪神港において整備中、平成19年度より東京港、横浜港において新規着工。)
- 外貿埠頭公社の株式会社化を可能とする「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」を平成18年10月に施行。**平成20年4月に(財)東京港埠頭公社が株式会社化予定**。
【目標】平成22年度までに目標(コストを3割削減、リードタイムを1日程度へ短縮)達成。
【現状】スーパー中樞港湾を港湾法に基づく指定特定重要港湾を指定。(京浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港)次世代高規格コンテナターミナルの効率的・一体的な運営を行う運営者を認定し、逐次運営開始。

(2) 大都市圏拠点空港の整備・活用

- **成田国際空港の北伸(平行滑走路の2, 500m化)、羽田空港の再拡張事業**を推進。**関西国際空港では第二滑走路**を平成19年8月より供用開始。
【目標】我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量を平成24年度までに、444万トン。
【現状】平成18年末時点で、317万トン。

(3) 国際物流基幹ネットワークの構築(国際物流に対応した幹線道路網の整備)

- 三大都市圏環状道路など**高速道路ネットワークの整備**を促進。
- 国際コンテナ通行支障区間47区間のうち、平成18年度に**6区間を解消**。
- 高速道路等のICから拠点的な空港・港湾等への**10分アクセス率が67%に上昇**(平成18年度)。
【目標】1) 国際物流の観点から重要な港湾と物流拠点とを結ぶルート上の国際コンテナ通行支障区間を、概ね10年間ですべて解消。
2) 高速道路のインターチェンジ等から10分以内に到達可能な拠点的な港湾・空港の割合を、平成19年度までに68%とする。
【現状】1) 国際コンテナ通行支障区間47区間のうち、平成18年度に6区間を解消。
2) 高速道路等のICから拠点的な空港・港湾等への10分アクセス率が67%に上昇(平成18年度)。

(4) 貨物鉄道輸送力増強事業

- **山陽線輸送力増強事業の完成**により、コンテナ列車の長編成化が図られ、荷主ニーズに対応した鉄道貨物輸送サービスの提供が可能となるとともに、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促進。平成19年度からは新たに**北九州・福岡間貨物鉄道輸送力増強事業**を実施。

【目標】貨物鉄道のコンテナ輸送実績を、平成22年度までに、217億トンキロ。

【現状】平成18年度末時点で、206億トンキロ。

(5) 物流拠点施設の整備促進(物流総合効率化法による拠点集約)

- 平成19年11月末時点で、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(物流総合効率化法)に基づく総合効率化計画の認定件数は、**78件**。
- 都道府県担当者向けに説明会を開催しているほか、総合効率化計画に関するチェックリスト、認定事例、Q&Aを掲載したパンフレットを都道府県や業界に配布し、**制度の活用を促進**。

【目標】「物流総合効率化法」に基づく総合効率化計画の認定件数を、平成21年までに110件とする。

【現状】平成19年11月末時点で、78件。

(6) 国際物流戦略チームによるプロジェクトの実施

- 中部国際物流戦略チームにおいて、名古屋港～三河港間の**モーダルシフトによる内航船ネットワークの活用**に関する実証実験を平成19年10月に実施。
- 関西国際物流戦略チームにおいて、**大阪湾諸港の一開港化**に関する取組を推進し、本年12月に一開港化を実現。また、**深夜早朝貨物便を活用した関西国際航空貨物ネットワークの充実**を図り、現在、成田経由で輸出されている九州地区等の貨物を関空経由にて輸出。

【目標】平成19年度までに、国際物流戦略チームを、10地区において設置。

【現状】平成19年11月末時点で、関西、関東、北部九州、中部、四国、北海道、中国、北陸、沖縄、東北の計10地区において設置。

(7) アジア・ゲートウェイ構想の推進

① 航空自由化

- 関西国際空港・中部国際空港について、アジア各国との間で互いに「航空自由化」を推進。羽田空港は、再拡張時に深夜早朝に貨物便を含めた国際定期便を就航。

【目標】我が国の空港で取り扱われた国際航空貨物の取扱量を平成24年度までに、444万トン。

【現状】平成18年度末時点で、317万トン。

② 貿易手続改革プログラム

1) 規制の見直し及び手続の統一化・簡素化

- 各港湾の港湾管理者に対する手続の様式について、国が統一モデル様式を作成して平成19年8月に港湾管理者へ通知し、その採用を要請。

【目標】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、港湾手続の書式の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」への一元化を図る。

【現状】統一モデル様式を平成19年8月に港湾管理者に通知し、採用を要請。「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」を平成19年7月と11月に開催。

2) 日本版AEO制度の構築

- 平成19年度関税法改正において、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された輸出者を対象とする**特定輸出申告制度**について、申告先官署を弾力化するなどの利便性向上のための改善を実施。さらに、輸入者を対象とする**簡易申告制度**について、コンプライアンス要件を特定輸出申告制度と同様のものに改めるとともに、貨物の指定要件を廃止するなどの利便性向上のための改善を実施。

【目標】平成19年度末までに、特定輸出者数を50者以上、特定輸出申告制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を平成20年末に5割超。

【現状】平成19年12月14日時点で、特定輸出者数が49者、輸出額の割合29.8%。

- 「AEO推進官民協議会」(平成19年6月、9月、10月、12月に開催)等における検討を踏まえ、先般、関税・外国為替等審議会関税分科会において、以下の内容を盛り込んだ答申が財務大臣に提出されたところ。

i) **簡易申告制度**について、**輸入(引取)申告事項の簡素化、引取担保の任意化**などの改善を図る。

ii) 輸出通関に係る手続について、**特定輸出申告制度における適用対象の貨物を拡大**するとともに、**保税搬入原則の見直し**を行い、特定輸出申告制度の利用者以外の者についても一定の条件下において保税地域に搬入する前に自社の工場・倉庫等から輸出申告を行えるようにする。

【目標】平成19年5月に策定された「アジア・ゲートウェイ構想」に基づいて施策を推進。

【現状】貿易手続改革プログラムに関しては、1) 規制の見直し及び手続の統一化・簡素化、2) 日本版AEO制度の構築、3) 次世代シングルウィンドウの見直し、を推進する。

(7) アジア・ゲートウェイ構想の推進（前頁の続き）

3) 次世代シングルウィンドウの見直し

○ 官民合同検討の場として「次世代シングルウィンドウ官民協議会」及び「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。（平成19年7月）

○ 平成20年10月を目処にNACCSと港湾EDIの統合に向けて協議を推進。

【目標】次世代シングルウィンドウの構築。

【現状】輸出入及び港湾手続等関係省庁において次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）の仕様を検討中。
財務省及び国土交通省において平成20年10月のNACCSと港湾EDIの統合に向けて協議を推進。

(8) 国際物流競争力パートナーシップ会議を通じた日ASEAN連携

○ 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。「アセアン広域物流網の整備」、「物流及び輸出入通関手続関連の人材育成」、「物流資材の高度利活用」及び「アセアン統合に向けた輸出入通関手続電子化」等のプロジェクトを官民連携の下に推進。

○ 行動計画に基づき、本年10月より、タイ・ラオス・ベトナムを結ぶ「東西経済回廊」において陸上実証走行実験を実施中。

【目標】平成18年12月に策定した行動計画に基づいてプロジェクトを実施。

【現状】平成18年8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。「アセアン広域物流網の整備」、「物流及び輸出入通関手続関連の人材育成」、「物流資材の高度利活用」及び「アセアン統合に向けた輸出入通関手続電子化」等のプロジェクトを官民連携の下に推進。

2. 効率的で環境負荷の小さい物流

(1) グリーン物流パートナーシップ会議の活用

○ 既存のモデル事業・普及事業に加えて**ソフト支援事業を新規創設**。事業の計画から実施まで、段階に応じたきめ細かな支援を実施。平成17年～19年度実績は合計161件。

【目標】1) グリーン物流パートナーシップ会議の会員登録者数を、平成21年までに4,000者とする。

2) グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用率を、平成21年までに50%とする。

【現状】1) 平成19年度11月末時点で、グリーン物流パートナーシップ会議の会員登録者数は、約2,800者。

2) グリーン物流パートナーシップモデル事業の活用率は、約10%。

(2) 改正省エネルギー法の活用

○ 平成18年3月に政省令・告示を公布し、公布した法令等を円滑に運用すべく**説明会等を通じた周知・徹底の実施**。

【目標】平成17年度までに政省令・告示を公布し、平成18年度より適切な措置を講ずる。

【現状】平成18年3月に政省令・告示を公布。平成18年度に改正省エネ法の周知を実施。

(3) クリーンエネルギー自動車の普及促進

○ クリーンエネルギー自動車の台数が、**約40万台にまで上昇**(平成18年度末時点)。

【目標】平成22年度までに、クリーンエネルギー自動車を233万台。

【現状】平成18年度末時点で、約40万台。

(4) 電子タグの国際標準化と実用化促進

- 電子タグについては、**国際標準化**(電子タグ自体のハード／ソフトの技術仕様、タグへ書き込むデータ構造、利用・運用等に関する国際標準化)に向けて、民間事業者の取組を支援。
- 電子タグ用の商品コードについては、**平成18年3月にISO化**。
- 電子タグの通信にかかる技術仕様については、**平成18年6月にISO化**。
 - 【目標】1) 平成18年度までに、UHF帯のパッシブタグを国際標準化。
 - 2) 平成21年度までに、アクティブタグを国際標準化。
 - 【現状】1) UHF帯パッシブタグにおいても使用出来る電子タグ用商品コード国際標準(ISO15459-4)については、平成18年3月にISOにおいて可決し、6月に発行。
 - 2) 電子タグ用通信プロトコル国際標準(ISO18000-6 type-C)については、平成18年6月にISO化。

(5) 都市内物流の効率化(都市内物流トータルプラン)

- 支援施策を体系的に示した「**都市内物流トータルプラン**」を平成19年3月に策定。地域ぐるみの取組に対し集中的に支援する等により、交通流の円滑化及び輸送システムの効率化を推進。
 - 【目標】平成19年3月に策定した「都市内物流トータルプラン」に基づいて施策を推進。
 - 【現状】「都市内物流トータルプラン」に基づいた協議会による取組を支援する「都市内物流効率化モデル事業」を平成20年度予算として要求中。

3. 国民生活の安全・安心を支える物流

(1) トラックに係る交通安全の確保

- 大型車用衝突被害軽減ブレーキが平成18年に実用化され、平成19年度より補助制度を実施。引き続き、大型車用衝突被害軽減ブレーキをはじめとする**ASVの開発・普及を促進**。
- 「自動車運送事業に係る安全対策検討委員会」における検討や、安全性優良事業所の普及・活用を推進しているほか、「**安全運行パートナーシップガイドライン**」を策定し、**普及を促進**。

【目標】1) 大型トラックに係る実用化されたASV技術の平均装着率を、平成22年までに5.0%とする。

2) 自動車事故報告規則に基づき報告された事業用自動車事故のうち、事業者及び運行管理者による運行管理に主な原因があると分類されたものの割合を、平成21年度までに50%以下とする。

【現状】1) 平成17年末時点で2.1%。

2) 平成17年末で54%。

※ ASV(Advanced Safety Vehicle)とは「先進安全自動車」の意。先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援する自動車。

(2) アジア・ゲートウェイ構想の推進(再掲)

貿易手続改革プログラム(日本版AEO制度の構築)

- **日本版AEO制度の構築**については、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された保税蔵置場等の被許可者を対象とする**特定保税承認制度**を19年10月より導入。
- また、「AEO推進官民協議会」等における検討を踏まえ、先般、関税・外国為替等審議会関税分科会答申において、AEO制度の対象を貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された**通関業者**及び船会社、航空会社、フォワーダー等の**国際運送に従事する者**にも拡大し、サプライチェーン上における**できる限り広い事業者を対象とすること**とされた。
- これにより、物流全体におけるセキュリティ管理とコンプライアンス体制の整備が一層強化。

【目標】平成19年5月に策定された「アジア・ゲートウェイ構想」に基づいて施策を推進。(再掲)

【現状】貿易手続改革プログラムに関しては、1) 規制の見直し及び手続の統一化・簡素化、**2) 日本版AEO制度の構築**、3) 次世代シングルウィンドウの見直し、を推進する。(再掲)