

「貿易手続改革プログラム」 改訂版

貿易手続改革プログラム
フォローアップ会合

平成20年8月1日

目次

1. 規制の見直し、手続の統一化・簡素化	2
(1) 基本的考え方	
(2) 具体的取組み	
① 港湾の深夜早朝利用の推進	2
② 港湾手続の統一化・簡素化	3
③ 港湾行政の広域連携の推進	4
④ 経済連携協定に基づく原産地証明書の発給手続 の簡素化・迅速化	4
2. AEO制度の推進、保税・通関制度のあり方の検討	5
(1) 基本的考え方	
(2) 具体的取組み	6
① 保税・通関制度等のあり方の検討	6
② コンプライアンス制度の調和	6
③ AEO制度の拡充等	7
④ 相互認証の実現を目指した主要貿易 相手国との政府間協議等の推進	8
3. 「次世代シングルウィンドウ」の見直し	10
(1) 基本的考え方	
(2) 具体的取組み	10
① 業務プロセス改善の徹底等次世代シングルウィンドウ の継続的な見直し	10
② 港湾システムとの接続の促進	11
③ 国際的なシステム連携の実現	11
④ NACCSと関係省庁のシステム統合等の検討	12
4. 日中韓3国間の物流シームレス化	
(1) 基本的考え方	
(2) 具体的取組み	13
① 貿易手続等の改革	
② 物流基盤の整備	
③ 世界に向けた物流網の整備	
5. 今後のフォローアップについて	14

1. 規制の見直し、手続の統一化・簡素化

(1) 基本的考え方

- 我が国の通関、検疫、港湾手続等の貿易関連手続は、長い時間をかけて形成され、定着してきたものであるが、これらの手続は、IT化の進展と安全管理の強化によって大きく変化し始めている。
- 例えば、通関手続については、安全の確保と物流の迅速化・効率化とを両立させるため、コンプライアンスの優れた優良な事業者の貨物に関する手続を迅速化・簡素化することが世界の潮流となっている。
- また、米国では、9.11 テロ以降、CSI (Container Security Initiative)、C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)、あるいは SFI (Secure Freight Initiative) を導入し、SAFE Port Act によって一部法制化している。更に、いわゆる「10+2 ルール」の導入が検討されているほか、米国向けコンテナ貨物の外国港における 100%検査を 2012 年 7 月までに実施することを義務付ける法律が成立したところ。EU でも、輸出港における船積み 24 時間前に EU 向け貨物に係る情報の提出を義務付ける、いわゆる 24 時間ルールを 2009 年 7 月より実施することが予定されているなど、貨物の安全管理に係る要請が一層高まっている。
- これに加え、IT による高度管理の進展により、安全管理を含む貨物の追跡が現実となって、文字通りサプライチェーンの構築が進んでいる。
- このため、過去には十分だった港湾地域という「点」による貨物の集中管理も、サプライチェーンという「線」での管理が必要となった現在では、その意義・効果を不断に検証し、国際的な流れに対応した制度を確立していくことが必要となる。
- また、港湾等物流インフラも、機能の随時性、コストの削減、スケールメリットの追求が焦眉の急であり、それらを貿易手続の改革とセットで総合的・戦略的に考えて進める港湾経営の改革も必要である。
- これらの問題の中には、既に議論され、論点が整理されたものも多く、あとはいかに課題や障害を克服して改善を図っていくかが鍵である。特に、平成 20 年 4 月から、リードタイム短縮、コスト削減に向けた、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が行われるとともに、税関の臨時開庁手数料が廃止されるなど、短期間のうちに大きな進展が見られた。今後も引き続き、規制や制度・各種手続の簡素化・IT化、インフラ機能の利便向上・コスト削減、戦略的な運営等の改革を、スピード感を持って、実験的に、あるいは本格的に行うことが必要である。

(2) 具体的取組み

① 港湾の深夜早朝利用の推進

- ◆ 生産ラインの高度化、消費者ニーズの高度化、国際競争の激化に伴い、急いで輸出入しなければならない貨物の増加や、高速道路の ETC 料金夜間

割引による陸上物流の夜間シフトの可能性を踏まえ、通常時間外（夜間早朝）における官民の対応で物流が滞留してしまうことの無いよう、夜間早朝帯の有効活用・ユーザー利便の向上を方針に掲げて、関連する規制、慣行等を見直し、新たな制度設計を行う。

- 港湾のCYゲートの時間外（夜間早朝帯）の有効活用のために、スーパー中
枢港湾等の主要ターミナルにおいて、民間事業者、港湾管理者、国等で構成
する協議会を設置することとする。本協議会においては、個別具体的なニー
ズの把握・共有、最適な運営方式、コスト分担等について、具体的実施に向
けた民間事業者間の合意形成を促進し、3年程度の社会実験を実施すべきと
の意見もあることから、長期間の社会実験の具体的内容について検討を行い、
一定の結論を得ることを目指す。さらに、海外主要港並みの臨海部物流拠点
の形成等の支援を推進する。

【国土交通省、関係府省】【平成20年度以降継続実施】

②港湾手続の統一化・簡素化

◆ アジアトップクラスに匹敵するIT化・ペーパーレス化の徹底、複数寄港しても最初の入力で済む高い利便性を目指し、主要港や地方港によって異なった港湾関連手続の申請書式の統一化・簡素化を進め、次世代シングルウィンドウへの機能追加を図る。

- 申請の書式の統一、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。平成21年10月より、次世代シングルウィンドウ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していく。
 - ① 港湾管理者が、規則等の改正により国の統一モデル様式を採択するとともに、統一申請項目窓口を次世代シングルウィンドウに一元化するように国として推進する。
 - ② 一方、各港湾で固有・特有にならざるを得ない種類の申請については、操作が手間にならないようなシステム間の連携を図る。
- 事後届出、報告等となり必要性が後退している（使用頻度が低い）申請項目は統合・撤廃等を行い、港湾関連手続の簡素化を実現。
- 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。今後3年間（19～21年度）を集中改革期間と位置づけて達成を目指す。なお、推進に際しては、次世代シングルウィンドウ稼働から1年程度で一定の成果が得られるような早期実現の工夫を、引き続き検討する。

【国土交通省】 【平成20年度以降継続実施】

③港湾行政の広域連携の推進

◆ 特に日本経済にとって重要なスーパー中枢港湾等については、アジアの主要港を凌ぐ世界水準の港湾物流サービスの実現を目指し、国が総力を挙げて取り組むことが重要。このため、複数寄港に伴うコスト増を抑制し、我が国固有の国土事情に伴う港湾の拡張制約という不利も補い、国際的な流れに対応した、効率性、コスト競争力、迅速性を有した港湾運営を早期に構築するため、港湾行政における広域連携を推進し、一体的・戦略的な運営を図る。

- スーパー中枢港湾等について、港湾間における各種手続の統一化・簡素化を引き続き推進するとともに、国際海上コンテナ輸送への対応、広域的な環境・廃棄物対策や災害・危機管理対策等に係る港湾間連携及び複数の港湾による一体的サービスの提供など利用者サービスの向上に向けた港湾間連携を強化していくため、効果的な国としての支援のあり方について積極的に検討を進める。

【国土交通省、関係府省】【平成20年度以降継続実施】

- わが国の港湾政策に対する国の関与のあり方について具体的な実行案を検討する。特に、スーパー中枢港湾に関しては、国・地方自治体が連携を強化して、戦略的・集中的に競争力強化に取り組む。

【国土交通省】【平成20年度以降継続実施】

④経済連携協定に基づく原産地証明書の発給手続の簡素化・迅速化

◆ 経済連携協定に基づく原産地証明制度は、貿易関係手続の一環であることから、原産地証明書の発給手続の簡素化・迅速化は重要な課題である。このため、引き続き利用者からの意見も十分に踏まえつつ、「使い勝手の良い」制度・運用に向けて、積極的かつ着実に改善を図っていく

- 経済連携協定に基づく原産地証明制度の根幹は協定に定められており、協定の要請を踏まえつつ、制度・運用の改善を図る必要がある。他方、原産地証明書は、輸入国が特惠関税を付与するために提出を求める貿易関係書類の一つであり、貿易関係手続の一環として、原産地証明書の発給手続の簡素化・迅速化は重要な課題である。こうした観点から、原産地証明書の発給手続の簡素化・迅速化を図るため、原産品判定の有効期間の上限（1年間）の撤廃、インボイス等の原産地証明書申請に際しての提出資料の簡素化等を実施してきたところである。引き続き、これまで実施した簡素化の検証、原産地証明書の即時発給、原産地証明書の電子化の促進等について、「原産地証明制度改革検討会」等を通じて、産業界、発給機関及び経済産業省で意見交換を

行い、更なる「使い勝手の良い」制度・運用に向けて、積極的かつ着実に改善を図っていく。

【経済産業省】 【平成20年度以降継続実施】

- 原産地証明制度については、EPA（交渉中のEPAを含む）の相手国との合意事項であり、交渉を経て決まるものであるため、他の事項とのバランス等を考慮しつつ交渉全体の中で決めるべきものであるが、貿易手続の簡素化・効率化を図る観点から、自己証明制度の導入の可能性及び同制度を導入するとした場合において、実施に必要な国内制度の整備について、関係省庁・業界とも調整を行いつつ、積極的に検討を進める。

【外務省、財務省、経済産業省、農林水産省】 【平成20年度以降検討】

2. AEO制度の推進、保税・通関制度のあり方の検討

(注) AEO: Authorized Economic Operators

(1) 基本的考え方

- 米国の同時多発テロを契機に、単に通関時点における適正の確保という次元を超えて、サプライチェーン全体で貨物のセキュリティ管理を図ることの重要性が世界的に再認識された。この貨物セキュリティ管理と、物流効率化とを如何に両立させるかという課題は、21世紀の国際物流に関わる最大の課題の一つである。
- 米国では、輸入貨物に対するセキュリティ管理規制を大幅に強化しつつ、コンプライアンスに優れた事業者に対しては比較的簡便な取り扱いを行うという仕組みを構築しており、EU等でも同様の取り組みが拡がりつつある。また、こうした動きが進展するに伴い、コンプライアンスに優れた事業者に対する、国際的な相互認証も視野に入れた新たな制度構築が各国・地域で検討されている。
- こうした中、我が国経済の競争力強化の観点からは、国際的にも高水準の簡素で効率的な通関制度を構築すると同時に、事業者のコンプライアンスを重視しながら、国際的な流れに対応した貨物セキュリティ管理体制をサプライチェーン全体で構築し、貿易相手国における取り扱いも含めた物流効率化を推進していくことが重要である。
- 中でも、輸出貨物に関する物流効率化が、我が国に立地する産業の国際競争力を大きく左右するとの認識の下、引続き、米国をはじめとする主要貿易相手国において、我が国からの輸出貨物ができるだけ円滑かつ迅速な取り扱いを受けられることを目指し、そのために求められる貨物セキュリティ管理を制度的・実体的に確保していくことが、最優先課題である。

(2) 具体的取組み

① 保税・通関制度等のあり方の検討

◆ IT化の進展と貨物の安全管理制度の整備により、輸出貨物の生産拠点から船積みまで切れ目のない安全管理と追跡が現実となった現状を踏まえ、できる限り、貨物の立ち寄る箇所を少なくすることによって、物流全体のリードタイムの短縮、コスト削減を目指し、保税・通関制度等のあり方を検討し、必要な見直しを行う。

- 輸出におけるいわゆる「保税搬入原則」については、官民の検討の場における民間事業者の意見・要望等を踏まえ、平成20年度関税改正において、AEOと認定された通関業者及び国際運送事業者の関与により貨物のセキュリティ管理を確保した上で、保税地域以外の場所にある貨物について輸出申告を行える制度（特定委託輸出申告制度）が導入された。
- 特定輸出申告制度については、制度を利用可能な事業者による輸出額の割合が全体の輸出額の4割を超えるなど、平成20年末に5割超まで高めていくとの官民の目標に向け、飛躍的な進展が見られた。上記目標を達成するため、官については制度の利用拡大について、民についてはコンプライアンスの向上について、官民両者が引続き最大限の努力をすることとする。
- 平成20年度関税改正後においても、AEO制度の利用状況や諸外国の制度の進展等を踏まえ、貨物のセキュリティ管理を確保しつつ、物流全体のリードタイムの短縮・コスト削減に向け、特定輸出申告制度や平成20年度関税法改正による特定委託輸出申告制度の利用・運用状況や効果を見極めつつ、AEO制度など保税・通関制度等のあり方を検討し、必要な見直しを継続的に行う。

【財務省、国土交通省】【平成20年度以降継続実施】

② コンプライアンス制度の調和

◆ 必要なセキュリティ確保に向けて、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制度を構築する。

- 関税法に基づく輸出等の法令遵守規則については、関税法改正に合わせて、可能な限り一本化しているところであるが、事業者負担を必要最小限にとどめる観点から、不断の見直しを行っていく。また、特定輸出申告制度等の一層の利用拡大に向け、民間への周知徹底を図るとともに、民間からの意見を十分に踏まえ、適切な措置を講じる。

【財務省】【平成20年度以降継続実施】

- 関税法以外の輸出管理社内規程その他の法令遵守規則についても、事業者負担を必要最小限にとどめ、物流効率化を図る観点から、徹底した見直しを行い、不必要な審査を排除する。なお、特定保税運送者（AEO運送者）制度については、事業者の意見を踏まえ、財務省と国土交通省が連携して法令遵守規則のモデルを策定したところであるが、両省は承認審査や事後の監査においても適切に連携を図っていく。

【財務省、経済産業省、国土交通省】【平成20年度以降継続実施】

※ 輸出管理を含め、現行の関連法令等制度の枠組みの下で種々のコンプライアンス制度の体系を抜本的に改変することは、かえって事業者混乱を生じるおそれ大きい。したがって、今後、新たなコンプライアンス・プログラムを構築する際には、「事業者への要求を必要最小限にとどめるよう、既存の法令遵守規則をできるだけ活用し、重畳関係が生じないようにする」ことを原則とする。

- 上記のコンプライアンス制度の見直しに際しては、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。

【財務省、経済産業省、国土交通省】【平成20年度以降継続実施】

(注) WCO: World Customs Organization (世界税関機構)

③ AEO制度の拡充等

◆ 貨物セキュリティ管理については、事業者のコンプライアンスと自主管理を基盤とし、コンプライアンスに優れた事業者をできるだけ多く確保していくことが、物流効率化との両立を図る上で不可欠であるとの認識に基づき、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AEO制度を一層拡充する。

- AEO制度については、官民の検討の場における事業者の意見も踏まえ、平成20年4月から、サプライチェーン全体をカバーするよう、輸出入者及び倉庫業者に加え、新たに通関業者、及び船会社、航空会社、フォワーダー等の国際運送事業者が対象とされた。同時に、特定保税承認者に係る保税蔵置場等の許可手数料が免除となるなど、既存の制度の利便性向上が図られている。
- こうしたAEO制度について、貨物セキュリティ管理と物流効率化の両立を図る観点から、制度利用者の一層の拡大を目指す。
- 制度の利用状況を定期的に調査・公表するとともに、サプライチェーン全体

のセキュリティを強化する観点から、製造業者の取扱いについても検討を行う。また、例えば船卸搬入手続におけるリードタイムの縮減等AEO制度の更なる利便性向上を図るなど、必要な制度の見直しを継続的に行う。

- 更に、AEO事業者が自ら定期的に内部監査を実施するとともに、税関においてもAEO事業者に対する事後監査を行うなど、事業者のコンプライアンスの維持・向上を図る。

【財務省、国土交通省】【平成20年度以降継続実施】

④相互認証の実現を目指した主要貿易相手国との政府間協議等の推進

◆ 我が国からの輸出貨物について、主要な輸入先国において円滑かつ迅速な取り扱いを受けることが国際競争力強化の観点から重要である。我が国は本年5月にニュージーランドとの間でAEO相互認証取決めに合意したが、その他の主要貿易相手国との間でも、輸出・輸入の双方が対象となるAEO相互認証の実現を目指して、国際的な相互認証の流れも踏まえ、政府間協議等を推進する。

- 貨物セキュリティ管理と物流効率化の両立に関する世界の動向や政府間協議の進捗等も踏まえ、将来の貨物セキュリティ管理に関する国際連携に向けて、我が国のコンプライアンス制度の充実、貨物セキュリティ管理の確保等を官民で引続き検討していく。

【財務省、経済産業省、国土交通省】【平成20年度以降継続実施】

※ 政府間協議等については、その進捗等が適時適切に国内の産業界にフィードバックされ、官民の意見交換を十分踏まえた上で、その後の協議等が進められるという、国内の官民連携が極めて重要である。そうした観点から、財務省は、外務省その他関係府省の協力の下、産業界との情報交換・意見交換等を継続的・積極的に進める。

- セキュリティのレベルを維持しつつ、いかに貿易円滑化を図っていくかが重要であるとの認識に基づき、日米が協調し、セキュリティ関連制度の相互認証の可能性を含め、議論を促進する。日米協調の第一歩として、日米両国間で平成19年に立ち上げた「安全かつ円滑な貿易」に関するスタディ・グループ並びに日米間における既存の枠組みも活用しつつ、両国の既存のセキュリティ・プログラムに関する情報交換及びレビュー（評価）を実施する。

【外務省、財務省、経済産業省、国土交通省】【平成20年度以降継続実施】

※ 税関当局間の協議については財務省が推進し、より幅広い政府間対話に

については、関係府省の協力の下、外務省が推進する。次項も同じ。

- EU及びアジア等の主要貿易相手国との間でも、相互認証の実現に向け、政府間協議等を推進する。また、アジア諸国等におけるAEO制度の導入を支援するため、技術協力を実施していく。

【外務省、財務省、経済産業省、国土交通省】【平成20年度以降継続実施】

3. 「次世代シングルウィンドウ」の見直し

(1) 基本的考え方

- 国際物流においては、関係事業者・行政当局も多岐にわたる上、各国において制度や慣行が異なることから、その手続のための事務負担・コストも相当大きなものとなる。また、迅速で予見可能なリードタイムの実現を求めるメーカーや物流サービス事業者等にとって、各種手続に長い時間を要することは、大きな問題である。
- 貿易手続のIT化の推進は、ペーパーレス化等に伴う事務コストの削減が期待できるばかりではなく、取引に関する様々な情報の集積・共有・活用を通じて、取引に係る各種のリスクの低減や手続の迅速化、セキュリティ管理の適正化が図られ、リードタイムの短縮とトラッキング情報の把握を通じたグローバルなSCM（サプライチェーンマネジメント）を実現することが可能となるなど、多くのメリットが期待される。
- こうした中、輸出入・港湾手続に関して、利用者の視点に立ち、民間ビジネス・ニーズに沿って、利便性の高い、簡素で効率的な、グローバルに通用する情報システムを構築することは、その国の産業競争力を大きく左右する国家的課題である。しかしながら、我が国の場合、各行政当局がそれぞれの事情に合わせて個別にシステム化を進めた結果、近年では各システム間の接続は進んできたものの、中核的機能を果たす大規模基幹システムが計画的に構築できておらず、なお多くの課題が残されている。
- こうした観点から、平成20年10月に稼動予定の「次世代シングルウィンドウ」については、単なるシステム接続にとどまらず、関係者にとって全体最適な業務プロセスが実現するような円滑なシステム連携が図られるよう、手続の簡素化、関係当局間での情報の共有・活用、国際システム連携の推進等に向けて、国・地方一体となって、継続的な見直しを行っていく必要がある。
- その中で、国際物流における「中核となる基幹システム」について、国の目指すべき方向性やプライオリティを明確にし、それを踏まえた上で、当該システムの在り方や構築方法について検討を行う必要がある。

(2) 具体的取組み

①業務プロセス改善の徹底等次世代シングルウィンドウの継続的な見直し

- ◆ 平成20年10月稼動予定の「次世代シングルウィンドウ」（府省共通ポータル）については、稼動後においても継続的にシングルウィンドウ機能の見直しを行う。その際には、業務プロセスの改善を徹底し、手続の簡素化、効率化を図る。また、「次世代シングルウィンドウ」の在り方について継続的な見直し、及び「中核となる基幹システム」の在り方等について検討を行う場を設ける。

- 平成20年10月に「次世代シングルウィンドウ」（府省共通ポータル）の稼働とNACCSと港湾EDIの統合を行うとともに、その他の関係省庁システムについても、順次システム統合を行うこととする。その際には、業務プロセスの改善を進めつつ、単なるシステムの接続にとどまらず、関係者にとって全体最適となる業務プロセスが実現するよう、官民の関係者が継続的な見直しを行うべきである。また、平成21年度内を目途に空港関係手続の機能追加を行う。この際、利用者の視点に立って、入力項目の簡素化、国際標準への準拠等に十分配慮する。

【財務省、関係府省】【平成20年10月以降継続実施】

- 「次世代シングルウィンドウ」の在り方について、官民合同の検討の場を活用し、平成20年10月以降も、利用者の立場に立って継続的な見直しを行い、その中で、国際物流における「中核となる基幹システム」の在り方やその構築方法、民間の物流システムとの連携の促進、電子手続のあり方等について検討を行う。

【財務省、関係府省】【平成20年10月以降継続実施】

②港湾システムとの接続の促進

◆ 各港湾管理者の独自の手続については、スケジュールを定め、必要な様式の統一を図った上で、「次世代シングルウィンドウ」に着実に追加していく。

- 各港湾管理者の独自の手続については、様式の統一化・簡素化を図った上で、電子申請を可能とするため「次世代シングルウィンドウ」に取り込む。その際、「次世代シングルウィンドウ」の入力項目等については、特に統一化・簡素化に関して、利用者の視点に立った十分な配慮を行う。

【国土交通省、財務省】

(注) スケジュールは、「1. 規制の見直し、手続の統一化・簡素化」の該当箇所を参照。

③国際的なシステム連携の実現

◆ 「次世代シングルウィンドウ」の国際的なシステム連携について、明確な目標を定め、その実現に取り組む。また、原産地証明書、輸出検疫証明書等の電子的な取り扱いについても検討を行う。

- 国際的なシステム連携について、2005年12月のアセアン首脳会合における合意文書において、アセアン・シングルウィンドウが完成するとされて

いる2012年にも、日本のシングルウィンドウとアセアン・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、その実現に取り組むとともに、米国、EU、韓国、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（システム間接続の方法やどのデータを接続するか等、利用者の意見も踏まえて検討。）。

【財務省、関係府省】

- 原産地証明書、輸出検疫証明書等についても、EPA締結国との合意を踏まえ、相互に電子的な取り扱いができるよう検討を行う。

【経済産業省、財務省、関係府省】

④NACCSと関係省庁のシステム統合等の検討

◆ 「次世代シングルウィンドウ」の基幹をなすNACCSについては、関係省庁システムとの統合を検討するとともに、これを運営するNACCSセンターの業務範囲、運営形態等の見直しを行う。

- NACCSと港湾EDIの統合を平成20年10月に行うとともに、平成21年度には、貿易管理手続を処理するJETRAS（貿易管理オープンネットワークシステム）統合を行うとともに、その他の関係省庁のシステムについても一体的な運営を通じて、システム統合を図ること等により、利用者の利便性向上や更なるリードタイムの削減を図る。
- 関係省庁システムの統合に際しては、水際における行政手続が円滑に行われるようなシステムを構築するとともに、手続におけるシステムの利用率向上を図る。
- NACCSを運営するNACCSセンターについては、平成20年10月に特殊会社として民営化し、業務運営の更なる効率化を図るとともに、新規業務の展開により利用者の利便性向上や貿易関係書類の電子化を促進する。

【財務省、国土交通省、経済産業省、関係府省】【平成20年10月以降継続実施】

4. 日中韓3国間の物流シームレス化等

(1) 基本的考え方

我が国企業の生産拠点のグローバルな最適化や世界経済の成長ダイナミズムの取り込みを進めるべく、国内の物流・貿易手続等の改革の推進のみならず、我が国企業の海外生産拠点や需要先である諸外国における物流・貿易手続や人材等の物流基盤の改革に向けた働きかけや支援を含め、地域的な広がりのある取組みを強力に進める。

なかでも重要な課題である東アジア地域を含むユーラシア大陸および米国との間におけるシームレスな物流の実現に向け、特に関係の深い日中韓3国間の物流シームレス化を重要な課題として位置づけ、積極的な対応を図る。

(2) 具体的取組み

①貿易手続等の改革に向けた働きかけ

- 日中韓3国における、EU、NAFTA並みのシームレスで迅速な物流の実現に向けて、3国間におけるシングルウィンドウ等のシステム連携、電子タグ導入と国際標準化、シャーシの相互通行に関する調査、AEO制度の相互認証協議を推進する。
- 特に中国における貿易手続きについては、品目分類細則等の策定、加工貿易手冊の電子化、日本農産物等の輸入解禁品目拡大、検疫手続等の課題解決への取組等改革を働きかける。

②物流基盤の整備

- 物流現場従事者や監督人材のサービスレベルの向上に向け、物流人材資格の標準化等を進める。
- パレット等の物流資材の標準化と電子タグ活用によるリターンブル化を進める。
- 40フィートの国際標準コンテナを積載した車両が、港湾等と大規模物流拠点間を支障なく通行可能な道路整備を推進する。40フィート・45フィートのコンテナの国内輸送については、需要に応じて輸送手段のあり方について検討する。
- 日中韓のような近距離の国際物流において利用が増加しつつある多頻度・小ロット輸送に適した12フィートコンテナについても、その効果的な利用方策の研究を中韓両国の当局と連携して推進する¹。

③世界に向けた物流網の整備

¹ 日中韓3国間の物流分野における具体的な協力内容については2008年5月17日に我が国で開催された第2回日中韓物流大臣会合においても合意されている。

- 2007年8月以降、韓国、タイ、マカオ、香港、ベトナム及びマレーシアとの間で合意したことに続き、中国等他のアジア各国との間でも、同様の航空自由化に合意できるように努める。また、欧米との間でも様々な課題はあるが、欧米の動向を見極めつつ、自由化に向けて交渉を行う。
- 日中韓3国から外に向けた展開という観点から、シベリア鉄道等を活用した欧州への鉄道網の課題の整理と需要調査、日中韓の港湾間における緊密な協力関係の構築を推進する。

【経済産業省、国土交通省、関係府省】

5. 今後のフォローアップについて

本プログラムについては、今後の国際動向の変化等を踏まえ、より良い制度等の構築に向けて、官民が連携して継続的にフォローアップを行っていくことが重要であり、本プログラムの実施状況に関する民間の意見を踏まえ、各府省の取組みを前提としつつ、そのみに委ねることなく、府省横断的な視点で、少なくとも向こう3年度間（21年度末まで）、毎年度、内閣の重要課題として、政府全体でプログラムの改訂を行う。

本プログラムについては、当然のことながら、主担当府省のリーダーシップと関係府省の積極的な協力の下、各府省が自主的かつ積極的に、着実な実施を図っていくことが強く期待される。

そうした観点から、関係主要3省（財務省、経済産業省、国土交通省）においては、本プログラムの着実な実施に向けて、「国際物流競争力パートナーシップ」の枠組みを活用し、産業界との対話を継続的に実施し、民間の意見を踏まえ、関係府省とも協議の上、毎年度、本プログラムの実施状況報告書を作成するとともに、本プログラムの改訂に向けた準備を行う。

その上で内閣官房主宰の「貿易手続改革プログラムフォローアップ会合」を開催し、本プログラム改訂案を審議し、了承することとする。

更に、本プログラムの主要事項については、「規制改革推進のための3か年計画」に反映されるところであるが、規制改革会議の枠組みの中でも、継続的なフォローアップが行われることを図る。