

物流政策の現状と展望

2008年9月26日



国土交通省

政策統括官付 参事官(物流政策)室

1. 物流を巡る情勢

物流業の概要

物流は、**輸送**、**保管**、**荷役**、**包装**、**流通加工**、**情報管理**の6つの機能を有する。
我が国の物流事業は約23兆円の規模を持つ、日本経済の中でも非常に大きな産業といえる。



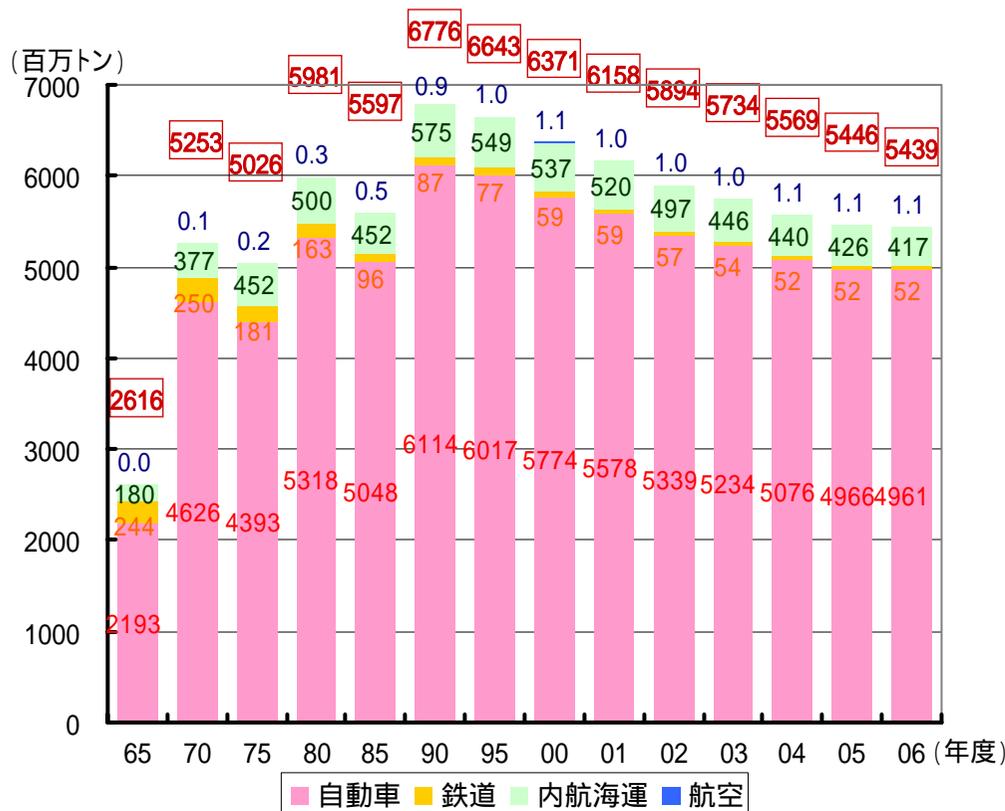
(社)日本物流団体連合会『数字でみる物流2008』及び国土交通省統計資料より、国土交通省政策統括官付作成。
データは2005年度のもの(一部例外、推計値有り)で、自家物流は除く。

国内輸送量の推移

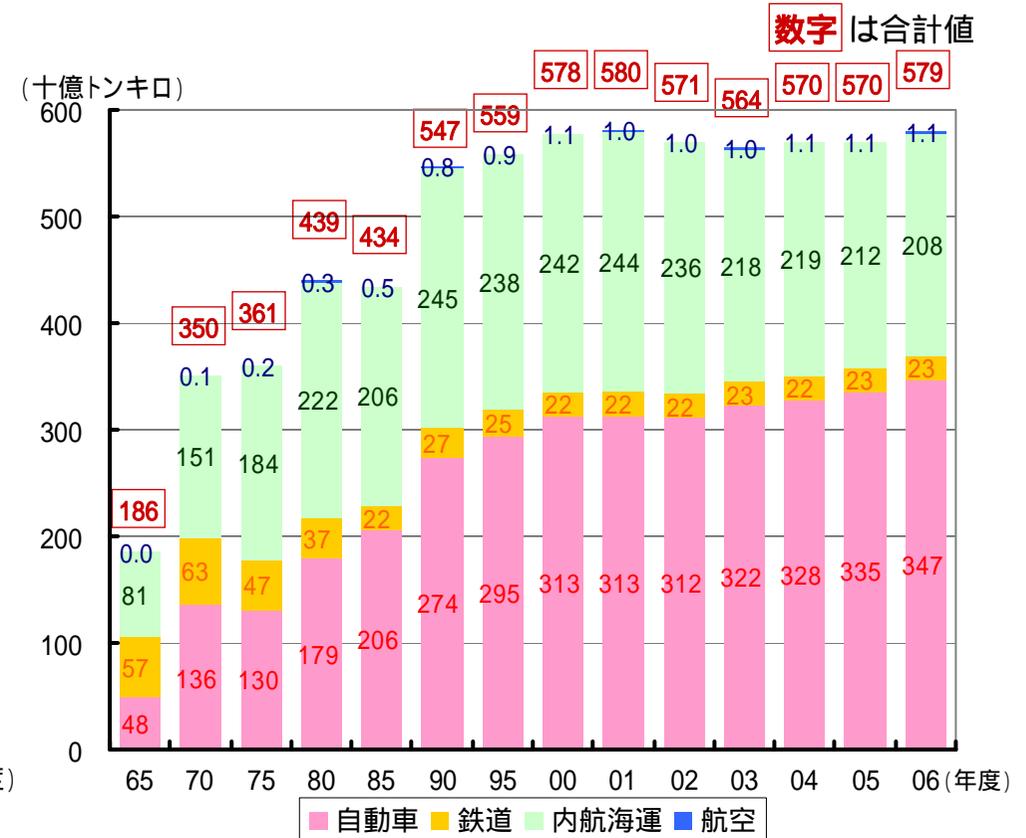
バブル経済期まではトンベース・トンキロベースとも右肩上がりで増大。**1990年代以降はトンベースは減少傾向にある一方、トンキロベースは横ばい。**

荷主の輸送ニーズを反映して、**貨物の軽量化、輸送距離の長距離化**が生じていると推測。

トンベースの国内輸送量の推移



トンキロベースの国内輸送量の推移



国土交通省 総合政策局 情報管理部「陸運統計要覧」より国土交通省 政策統括官付作成

国際輸送量の推移

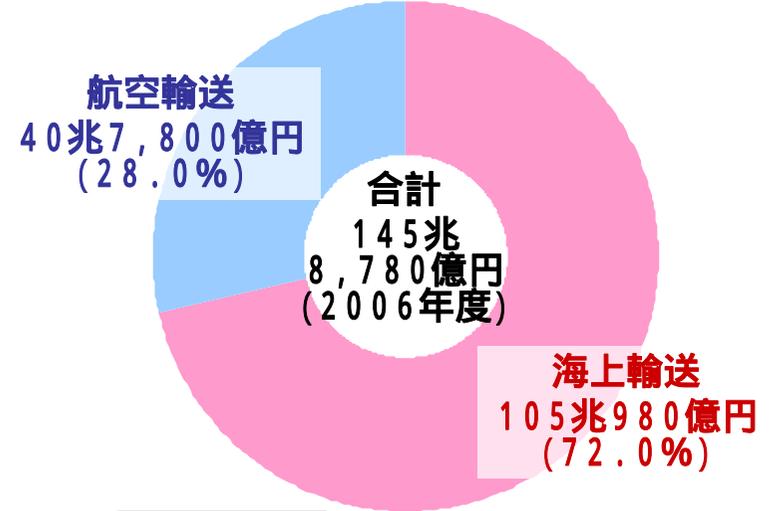
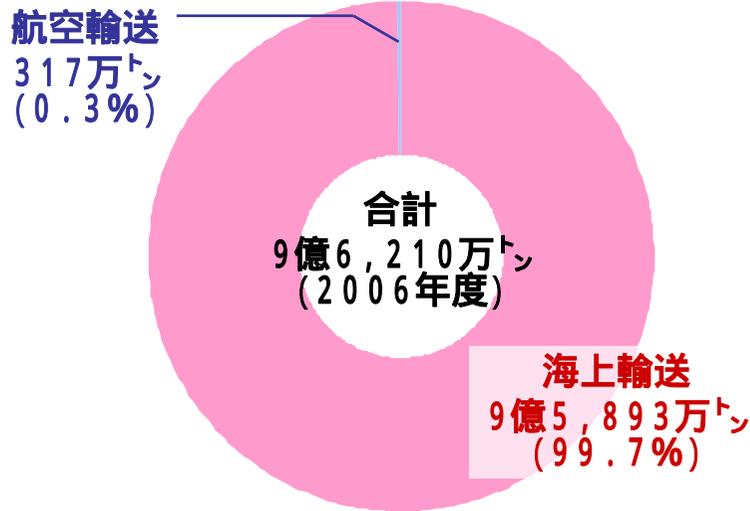
トン数では海上輸送が圧倒的だが、金額では航空輸送が約3割。

海上輸送・航空輸送共に増加傾向。航空輸送の伸びは、トン数・金額共に海上輸送を上回る。

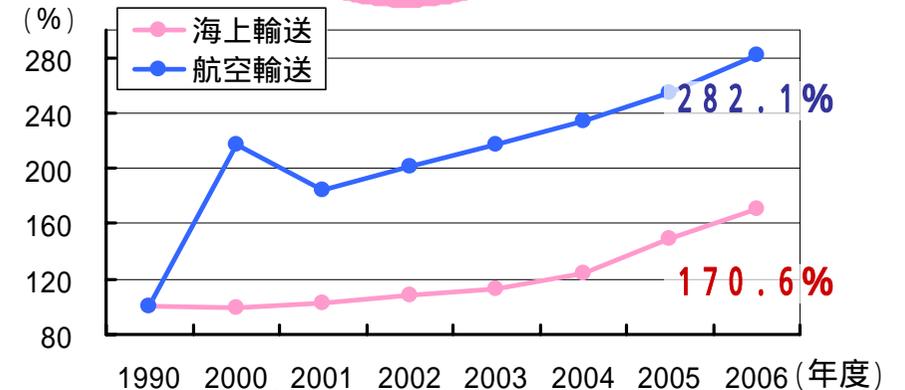
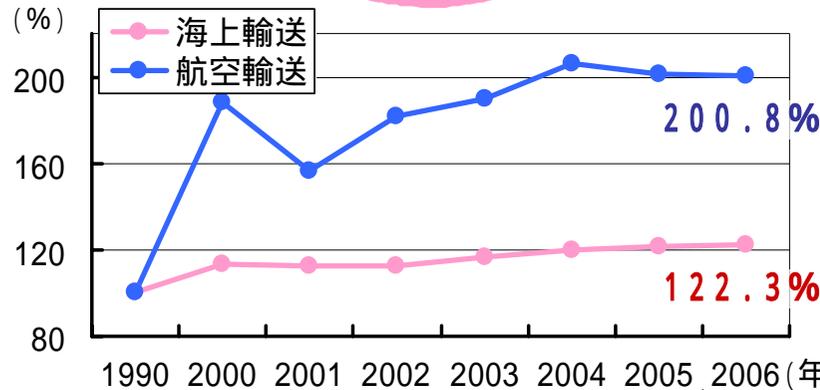
トン数ベース

金額ベース

貨物量



伸び率



「伸び率」は1990年を基準(100)とした場合の比率を指す

(社)日本物流団体連合会『数字でみる物流2008』及び国土交通省統計資料より国土交通省 政策統括官付作成

2 . 国際競争力強化・
物流セキュリティ確保のための
物流施策の推進

アジア・ワイドのシームレス物流圏の構築

モノづくりと物流は車の両輪。 国際競争力向上を図るためには、効率的な物流システムの構築が必要。特に、東アジアの経済交流が深化しており、**東アジア域内の物流が「準国内化」**。東アジア地域におけるスピーディで効率的な国際物流システムの構築が最重要課題。

日中韓3国における連携・協力

日中韓物流パートナーシップの構築

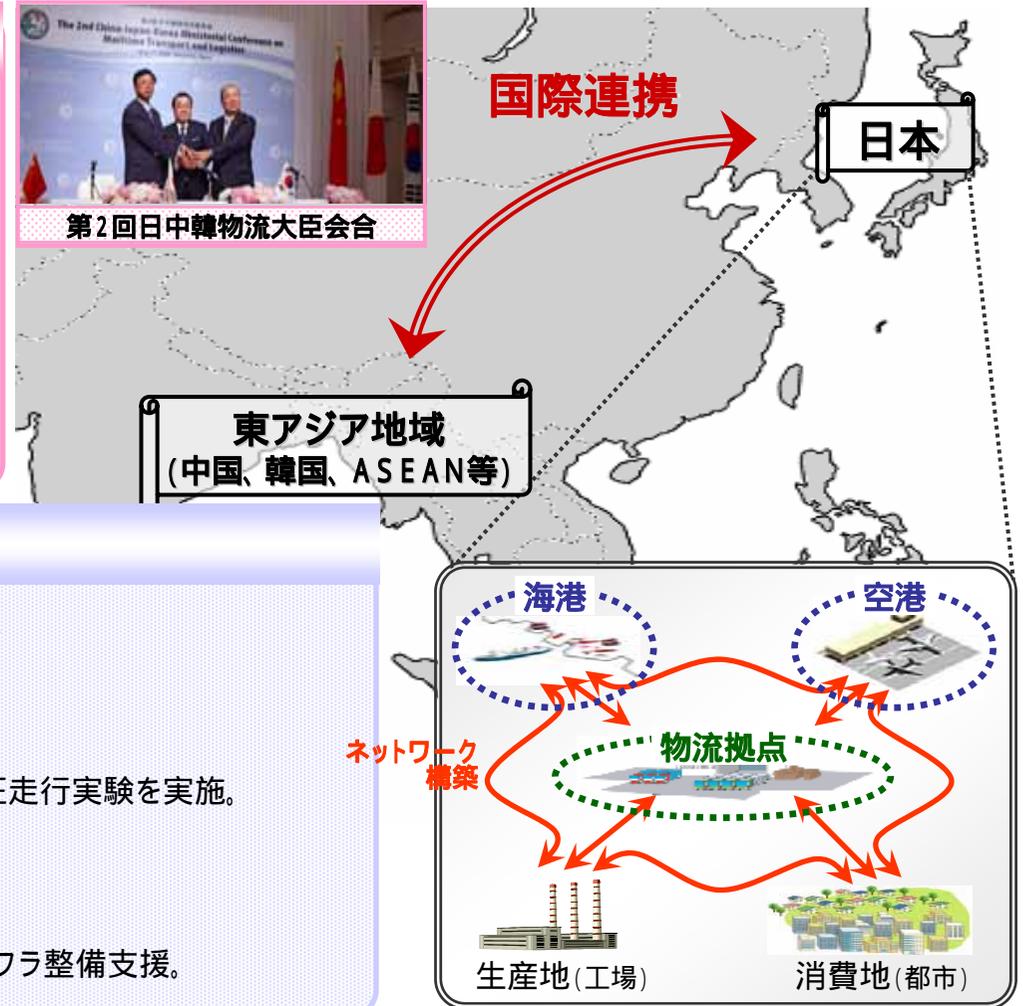
2008年5月に**第2回日中韓物流大臣会合を開催**。

「**北東アジアにおける物流協力に関する岡山宣言**」を採択し、12項目の「行動計画」の実施に向けた具体的な取組を3国間で検討中。

(例) **北東アジアにおけるシームレス物流の構築**に向け、北部九州国際物流戦略チームの「北東アジア12フィートコンテナ普及拡大検討委員会」において、**多頻度・小口輸送に適した12フィートコンテナの普及・拡大**に向けた調査及び実証実験等に取り組む。



第2回日中韓物流大臣会合



アジアを中心とする経済成長の取り込み

水平分業の拡大先としてASEAN、インド等との物流に着目

アジア・ゲートウェイ構想の推進

(貿易手続改革プログラムの実施)

国際物流競争力パートナーシップ会議

・2007年10月～2008年1月にかけて、タイ～ベトナム間における実証走行実験を実施。

日ASEAN交通連携プロジェクト

・日ASEAN物流人材育成事業を実施。

ASEAN・インド物流インフラ整備計画策定事業

・ASEANとインドの物流のボトルネックを解消するための物流インフラ整備支援。

第1回日中韓物流大臣会合

第1回日中韓物流大臣会合(2006年9月)では、各国の物流政策について相互理解を深めるとともに、「**北東アジアにおけるシームレスな物流システム**」の構築に向けて認識を共有し、**協力強化を合意した共同声明**を採択。

会合はおよそ1年に1回開催され、**第2回会合は2008年5月17日に日本(岡山)で開催**。

経緯

2005

7月 韓国海洋水産部長官が日中韓物流大臣会合を北側大臣に提案。北側大臣も同意。

2006

9月 局長級会合及び**第1回大臣会合**(ソウル)を開催。共同声明を採択。

~ その後、各国で行動計画に基づく取組を実施 ~

2007

5月 局長級会合(ソウル)を開催。次回大臣会合の開催概要について合意。

2008

4月 局長級会合(北京)を開催。

5月 **第2回大臣会合**(岡山)を開催。



第1回大臣会合

採択された共同声明の概要

共同声明 抄

三国が物流における協力を促進するための具体的な事項については、**付属文書2**として添付する**行動計画に基づき実施**する。

付属文書2 抄

1. 物流分野の制度や仕組みに関する不備の改善と、海外に進出する上での問題の解決

三国の民間企業の海外活動を妨げる問題が調査され、必要ならば各国は当該問題について見直しや検討を求められる。

2. 北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けた環境整備

三国は、北東アジアにおけるシームレス物流システムの実現に向けた環境整備について意見交換を実施する。

5. 物流設備の標準化

三国は、三国で使用されている国内貨物コンテナを標準化することができる

10. 環境にやさしい物流政策の構築

三国は環境にやさしい物流政策に関して意見交換を行う。

第2回日中韓物流大臣会合

第2回日中韓物流大臣会合(2008年5月17日岡山県で開催)では、第1回会合において合意された12項目の「行動計画」の進捗状況や今後の取組について意見交換を行い、「**日中韓物流協力3大目標**」等からなる「**北東アジアにおける物流協力に関する岡山宣言**」(共同声明)を採択。

第2回日中韓物流大臣会合「北東アジアにおける物流協力に関する岡山宣言」(共同声明)の概要

1. 「**日中韓物流協力3大目標**」の合意
シームレス物流システムの実現
環境にやさしい物流の構築
安全かつ効率的な物流の両立
2. 3大目標の達成に向けた「**行動計画**」に係る具体的事項について合意。
事業者の効率的で低コストな海外ビジネス活動を支援するための努力の継続及び他の政府機関との連携。
シャースの相互通行調査を深度化させるため、**2008年中にワーキンググループを設置**。
12フィートコンテナやパレットサイズの標準化に向けた取組を推進。
物流情報ネットワークシステムの構築や海上分野だけでなく**航空貨物輸送に関する情報・統計の交換**について検討。
北東アジア港湾局長会議の報告を承認
環境にやさしい**グリーン物流に関する専門家会合**を**2008年中に日本において開催**。
3. 本会合の名称を、「China-Japan-Korea Ministerial Conference on Maritime Transport and Logistics」から「**Maritime**」を削除し、「**China-Japan-Korea Ministerial Conference on Transport and Logistics**」に改称。
4. 12項目の行動計画を体系的に実施するために、3国の参加による**ワーキンググループを設置**。
5. 3国の緊密なコミュニケーションの継続とパートナーシップの拡大・深度化を約束。
6. 次回の大臣会合は、**2009年に中国**で開催。



国際物流競争力パートナーシップ会議

東アジア地域における我が国企業の国際競争力強化のためには、「**東アジアワイドのシームレス物流圏**」を構築し、当該地域(特にASEAN)の物流効率化に取り組むことが重要。

このため、**官民挙げてパートナーシップを構築し行動計画を策定**(2006年12月)。現在は、行動計画に基づく**広域物流網の整備**や人材育成プログラムの策定、ASEANの官民関係者との連携醸成を実施中。

体制と取組テーマ

国際物流競争力パートナーシップ会議(本会議)

国土交通大臣、経済産業大臣、経済団体トップ(経団連、物流連等12団体)で構成。

最高意思決定機関として行動計画を策定。

幹事会

物流資材等WG

電子タグ等の高度利活用に注目。現状調査、課題抽出、**実証実験**を実施。

人材育成WG

人材ニーズと課題に注目。**モデル国**設定と**人材育成プログラム**の検討を実施。

輸出入通関手続WG

手続の**標準化・合理化**に注目。現状調査、課題抽出、**解決策検討**を実施。

広域物流網WG

越境物流ルートの**インフラ**に注目。**優先ルート**の設定と**実走実験**を実施。

行動計画に基づく取組の例(実証走行実験)



ラオス・第2メコン国際橋



ベトナム・国道1号(冠水)

2007年10月～2008年1月に、タイ(バンコク)～ラオス(サバナケット)～ベトナム(ハノイ・ホーチミン)間で**実証走行実験**を実施。規制やインフラ等の課題の抽出・検証を実施。

バンコク-ハノイ間、バンコク-ホーチミン間とも**3日程度で輸送が完了**。コストについては、時間価値を考慮(在庫量の減少等)すれば**十分実用化が可能な水準**。

日中韓経済大臣会合

各国の代表者

日本側(基本構成員):
経済産業大臣



中国側(基本構成員):
商務部長



韓国側(基本構成員):
外交通商部外交通商本部長



01年4月、日中韓首脳会合の際、朱総理から、経済面での協力強化のため日中韓経済貿易大臣会合の開催が提案され、これに日本側(小泉総理)も賛同。
過去5回開催(東アジアサミット、AEM+3等のマルチの会議に併せ開催されることが通例)。

第1回 2002年9月 於:ブルネイ、議長国:中国

* 特段言及無し。

第2回 2003年9月 於:プノンペン、議長国:韓国

(物流)

中国から中国地方都市が行うインフラ整備への日・韓企業の協力を依頼。

第3回 2004年9月 於:ジャカルタ 議長国:日本

(物流報告書)

中国から物流に関するフォーラムへの日韓の出席を依頼。日・韓から参加を表明。更に韓国からパレットの標準化の重要性を特だし。

第4回 2006年12月 於:セブ、議長国:中国

(物流)

【中】06年3月共同報告書を発行(5月に関連セミナーを日照市で開催。)、高コスト問題等、流通・物流部門の問題に日韓と調整、協力して行きたい。更に、日中韓でICタグの標準化も進めたい。

【日】ICタグの標準化等をはじめ、制度面も含めてシームレス化を進めるべき。次回の共同報告書に向け、共通課題を明確にし、対応策を明らかにしていくことが重要。

第5回 2007年11月 於:シンガポール、議長国:韓国

(物流)

【中】3国間の共同報告書を2008年上期に発表すべき。物流モデル団地に協力を。

【日】物流フォーラム・セミナーを開催予定。貿易円滑化等の促進のため、物流コストの削減は重要な課題。この問題に取り組む共同報告書を早急に取りまとめるべき。

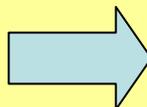
【韓】共同報告書は3月までに完成することになっている。物流人材育成に関して物流モデル団地に協力の余地がある。現地視察にも手を貸したい。

(出典) 経済産業省資料

日中韓流通・物流共同報告書

背景

我が国企業の中国進出の増加
日中韓の貿易量の増加
世界の主要港としての韓国の台頭



中国・韓国における流通・物流事情の
実態の把握が必要

世界の主要コンテナ取扱数ランキング(港湾別、国別)

順位	港湾名	国名	2005年
1	シンガポール	シンガポール	2,319
2	香港	中国	2,243
3	上海	中国	1,808
4	深セン	中国	1,620
5	プサン	韓国	1,184
22	東京	日本	359
27	横浜	日本	287

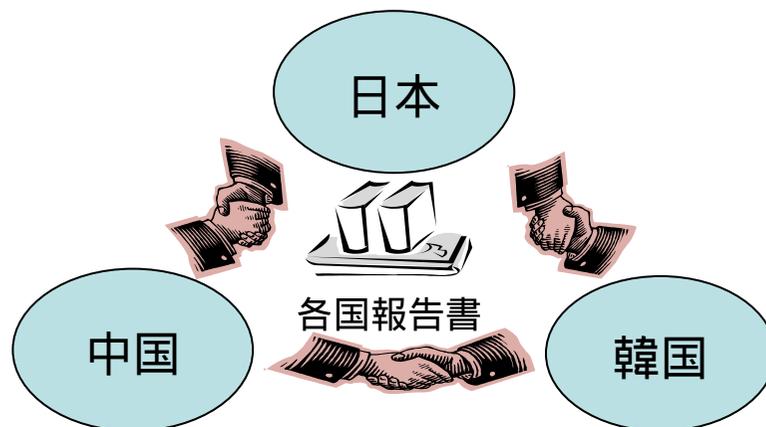
出典：2007年度版通商白書

日中韓の3国で日中韓共同報告書の策定が決定

日中韓における相互依存関係の深化を背景に、各国の流通・物流分野における産業構造、業界・行政の動向等について共通の認識を形成する。
それぞれの企業が他国において円滑な流通・物流事業活動を行うため必要なインフラ、諸制度等の改善を図るうえの事実関係の基礎とする。

経緯

- 2003年11月 日中韓首脳会合で物流協力の提案
- 2004年 9月 日中韓経済貿易大臣会合で物流協力合意
- 2004年11月 経済産業副大臣と中国商務部副部長とのバイ会談で物流白書作成の提案
- 2005年8、9月 2度の事務ベースでの打合せで日中韓物流共同報告書の作成に合意
- 2006年 3月 日中韓報告書第1版発行
- 2008年 9月 日中韓報告書第2版発行
日中韓流通・物流効率化セミナー開催

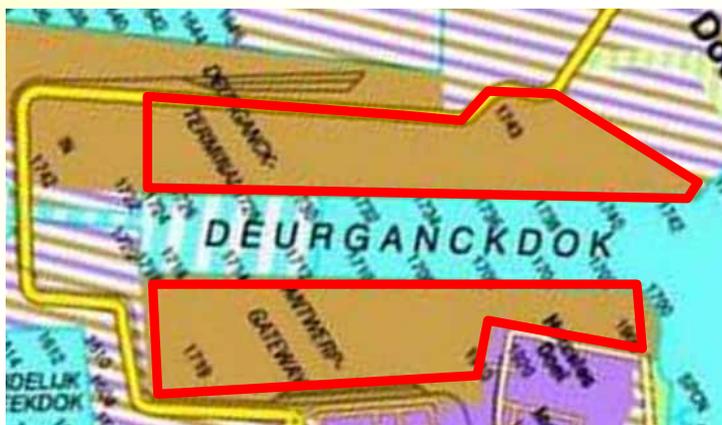


(出典) 経済産業省資料

世界の港湾の比較

アントワープ港(デュールガンクドックターミナル)

- ・ バース延長 5,220m
- ・ ターミナル面積 326ha
- ・ ガントリークレーン 41基(18列以上対応)
- ・ 自動化は計画中



ロッテルダム港(ECTデルタターミナル)

- ・ バース延長 3,600m
- ・ ターミナル面積 236ha
- ・ ガントリークレーン 28基(18列以上対応)
- ・ 自動化済



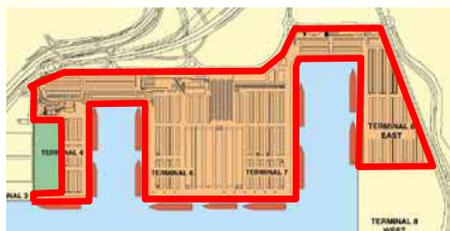
シンガポール港(パシールパンジャンターミナル)

- ・ バース延長 4,630m
- ・ ターミナル面積 177ha
- ・ ガントリークレーン 49基(18列以上対応)
- ・ 自動化済



香港(HIT)

- ・ バース延長 3,992m
- ・ ターミナル面積 111ha
- ・ ガントリークレーン 43基(18列以上対応)
- ・ 非自動化



横浜港(南本牧ふ頭)

- ・ バース延長 700m
- ・ ターミナル面積 35ha
- ・ ガントリークレーン 5基(22列以上対応)
- ・ 非自動化



名古屋港(飛島ふ頭南)

- ・ バース延長 400m
- ・ ターミナル面積 23ha
- ・ ガントリークレーン 3基
- ・ 自動化は実験中

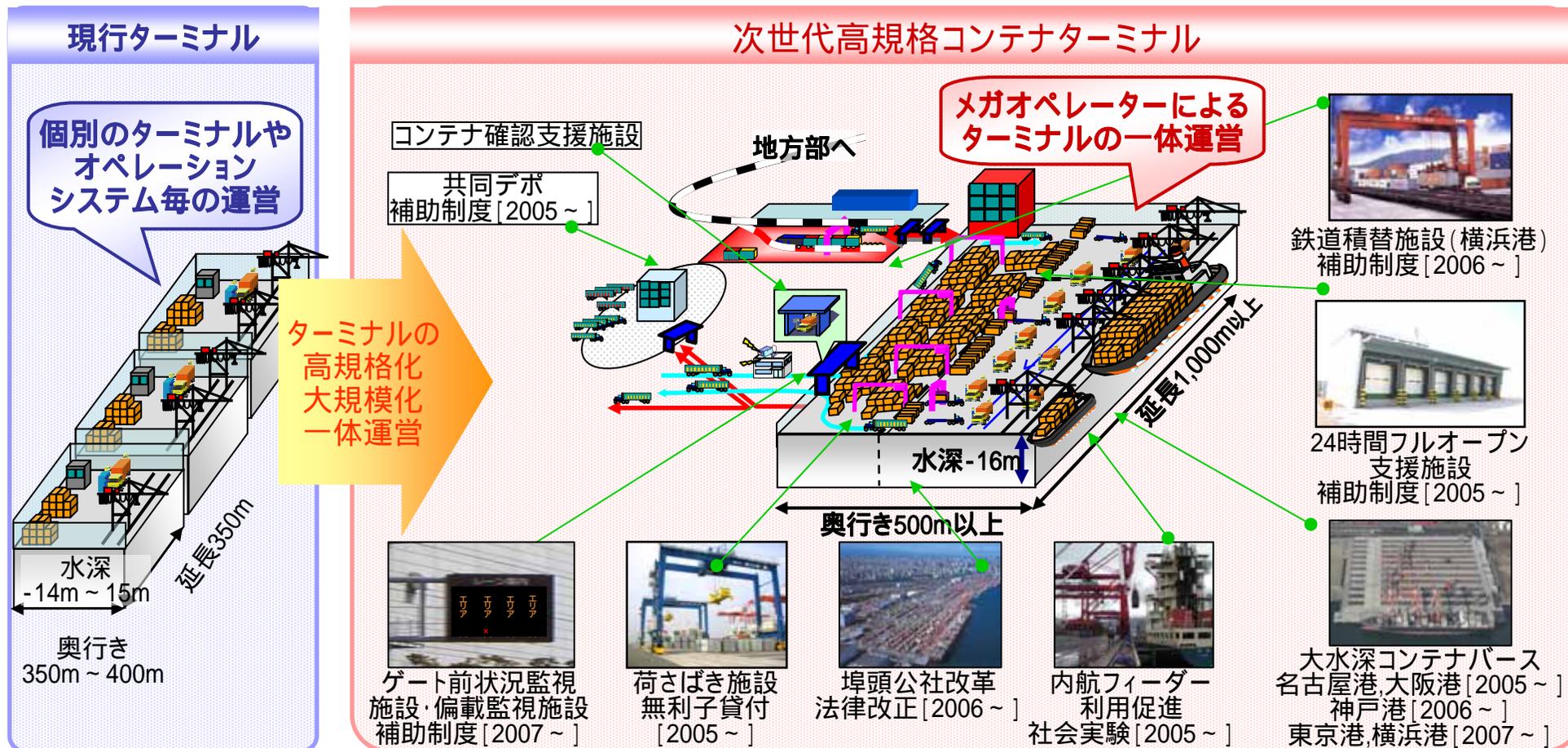


単一オペレーターの運営による区画を同一縮尺で比較 : 0 500 1,000m

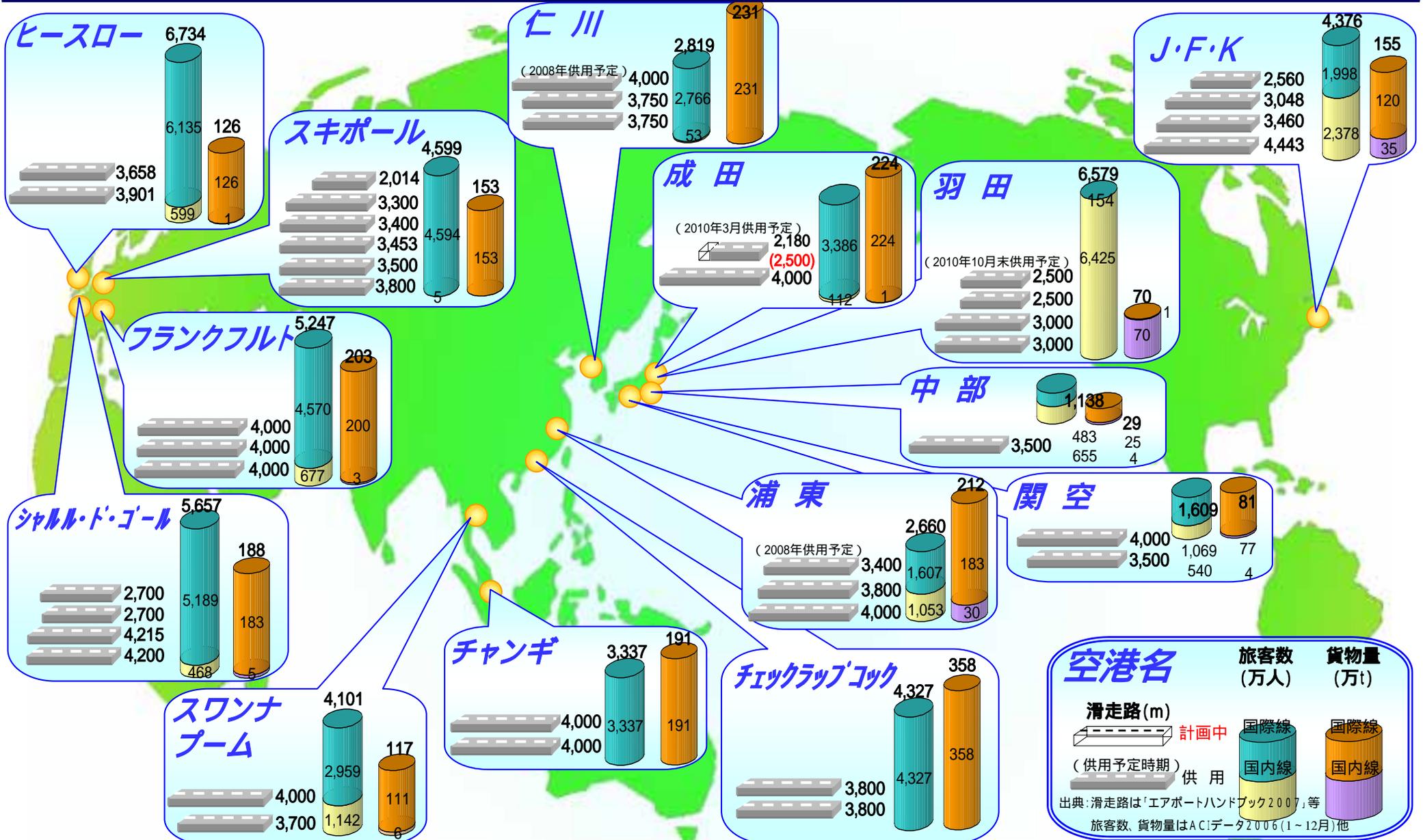
スーパー中枢港湾プロジェクトの推進

京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)、阪神港において、次世代高規格コンテナターミナルの形成等、ハード・ソフト一体となった総合的取組によるスーパー中枢港湾プロジェクトを推進。

2010年度までに港湾コスト約3割低減(釜山港、高雄港並み)、リードタイム短縮(現状3~4日をシンガポール並みの1日程度へ)を実現。



インフラ整備 : 空港 世界の空港の比較



大都市圏拠点空港の整備

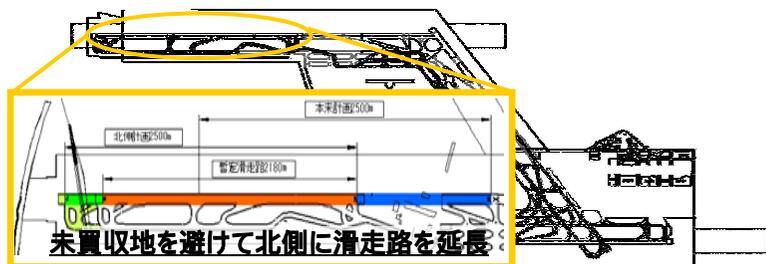
大都市圏拠点空港の整備を推進。

羽田空港の容量制約が国内ネットワークのボトルネック。**再拡張が急務**。

今後の国際航空需要に向けて**着実な整備が必要**。

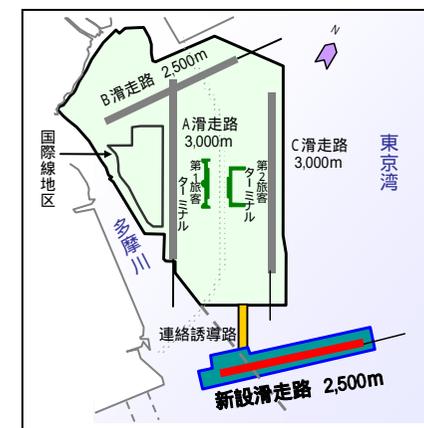
成田

2010年3月の供用を目指し北伸による平行滑走路の2,500m化等を推進し、発着枠を20万回から22万回へ拡大。



羽田

2010年10月の供用を目指し、新たに4本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を約1.4倍の40.7万回に増強。また、供用開始時に国際旅客定期便を昼間約3万回、深夜早朝約3万回就航(昼間は羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線を展開し、深夜早朝は欧米を含む世界の主要都市に就航し、首都圏全体の国際航空機能を24時間化する)。



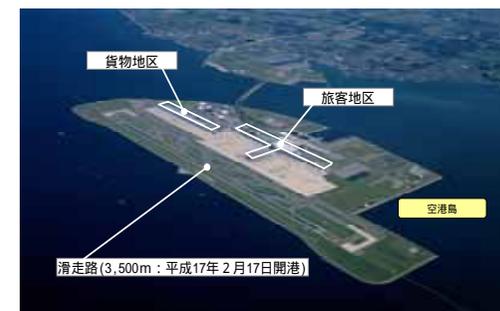
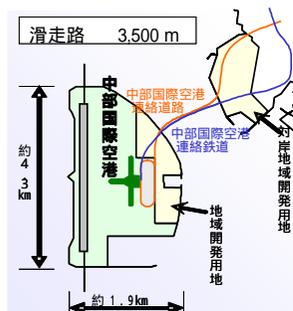
関西

2007年8月2日に2本目の滑走路が供用開始され、我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港が誕生。2本の滑走路を「フル活用」し、更なる国際競争力の強化を図るため、物流施設の二期島への展開や連絡橋道路売却に伴う料金引下げによるアクセス改善等を推進。



中部

2005年2月17日に開港。現在、航空会社における燃油費の高騰等による不採算路線の見直しなどもあって、旅客・貨物とも利用状況に伸び悩みがみられる。



インフラ整備 : 道路 道路ネットワークの構築

都市圏における環状道路の迅速かつ円滑な物流の実現のためには、**幹線道路ネットワークの整備が不可欠**。整備状況は海外と比較して**進んでいない**。



計画延長	521km
供用延長	223km
整備率	43%

[2008年4月現在]

(出典)国土交通省



計画延長	267km
供用延長	159km
整備率	60%

[2008年4月現在]

(出典)国土交通省



計画延長	425km
供用延長	259km
整備率	61%

[2008年4月現在]

(出典)国土交通省

パリ

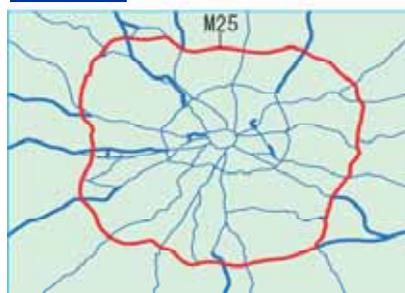


計画延長	313km
供用延長	262km
整備率	84%

[2007年12月現在]

(出典)イル・ド・フランス地方圏議会道路局へのヒアリング

ロンドン



計画延長	188 km
供用延長	188 km
整備率	100%

[2007年現在]

(出典) The M25 ORBITAL MOTORWAY (Department of Transport)

北京



計画延長	433km
供用延長	398km
整備率	92%

[2008年7月現在]

(出典)北京市路政局へヒアリング、北京市路政局資料(2004)、「北京市五環路工程建設状況紹介」(北京市首都公路發展有限公司)、京華時報

道路ネットワークの構築

拠点的な**空港・港湾から高速道路等へのアクセス向上**、**国際標準コンテナ車の通行支障区間の解消**により国際競争力の強化に寄与。

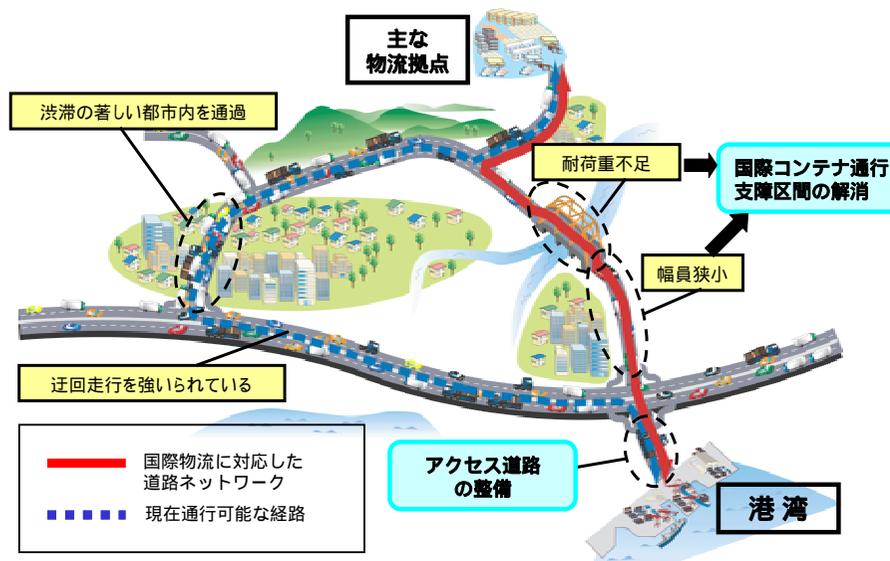
施策の内容

拠点的な空港・港湾から高速道路等へのアクセス率^(注1) (平成19年度(実績) 69%)を**欧米並みの水準(約9割)にまで向上**させることを目標に、アクセスが不十分である区間について、道路の整備を重点的かつ効果的に推進。(注1: 高速道路等のICへ10分以内に到達可能な拠点的な空港・港湾の割合)

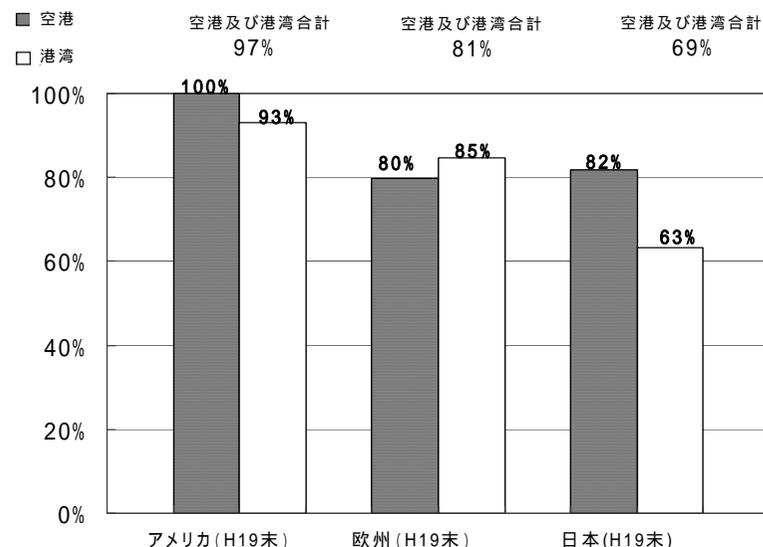
供用中の国際物流基幹ネットワーク上に存在する、**国際コンテナ通行支障区間**(平成20年4月現在で約450km)について、国際標準コンテナ車^(注2)の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強、現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、**早期解消**。

(注2: ISO規格により、国際標準となっている長さ40フィート(約12m)、高さ2.9mのコンテナを積載したトレーラ。最大積載時の車両総重量は44t、高さ4.1m。)

国際物流に対応した道路ネットワークの構築



拠点的な空港・港湾と高速道路等とのアクセス状況



貿易手続改革プログラム

アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現する等を目的とする「**アジア・ゲートウェイ構想**」を策定。(2007年5月)「最重要項目10」の1つとして「**貿易手続改革プログラム**」の**着実な実施**が盛り込まれる。

これまでの取組を踏まえて、2008年8月に「**貿易手続改革プログラム**」を改訂。新たな項目として、「**日中韓3国間の物流シームレス化等**」が盛り込まれた。

1. 規制の見直し、手続の統一化・簡素化

港湾の深夜早朝利用の推進
港湾手続の統一化・簡素化
港湾行政の広域連携の推進
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

2. AEO制度の推進、保税・通関制度のあり方の検討

保税・通関制度等のあり方の検討
コンプライアンス制度の調和
AEO制度の拡充等
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

3. 「次世代シングルウィンドウ」の見直し

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
港湾システムとの接続の促進
国際的なシステム連携の実現
NACCSと関係省庁のシステム統合等の検討

4. 日中韓3国間の物流シームレス化等

貿易手続等の改革に向けた働きかけ
物流基盤の整備
世界に向けた物流網の整備

臨時開庁制度の見直し

2008年3月までは、税関の執務時間外に通関を行う場合、臨時開庁の**申請**、**税関長の承認**、**手数料の納付**が必要とされたが、国際競争力強化の観点から財務省において、2008年4月より、**手続の大幅な簡素化と手数料の廃止**を実施。

2008年3月まで

税関の執務時間(平日の8:30~17:00)外に通関を行う場合、**臨時開庁申請手続と手数料**が必要。

臨時開庁申請手続
税関長に対して**申請**
を行い、**承認**を受ける
ことが必要。

臨時開庁手数料税
関職員の執務1時間
当たり、以下の**手数料**
が必要。

- ・ 5~22時
4,100円
- ・ 22~5時
4,550円

NACCS利用の場合
は300円をそれぞれ軽減

これまでの取組

14官署で夜間・休日も税関職員常駐
(印は24時間通関体制)

19区域で臨時開庁手数料を半減
AEO輸出入者はさらに半減
(本則の4分の1)



2008年4月以降

2008年4月より、**手続の大幅な簡素化と手数料の廃止**を実施。

臨時開庁申請手続
税関職員が常駐している時間
帯については、**臨時開庁申請手
続を廃止**。
それ以外の時間帯については、
承認制から届出制に移行。

臨時開庁手数料
廃止

次世代シングルウィンドウの構築

FAL条約(国際海上交通簡易化条約、Convention on Facilitation of International Maritime Traffic、日本は2005年9月に締結)の発効に伴い、港湾手続を簡素化。

2008年10月に次世代シングルウィンドウ(府省共通ポータル)が稼働予定。

業界からの要望

港湾手続関連の申請書類・項目の削減・廃止
徹底的な見直しを行い、申請書類・項目を簡素化
ワンストップサービス(シングルウィンドウ化)の徹底
一回の入力・送信で手続が完了するシステムへ改善
港湾手続の統一化・簡素化
各港湾管理者独自の手続について統一化・簡素化し、
次世代シングルウィンドウに取り込む
NACCSと関係省庁のシステム統合の検討
一体的な運用による利便性向上

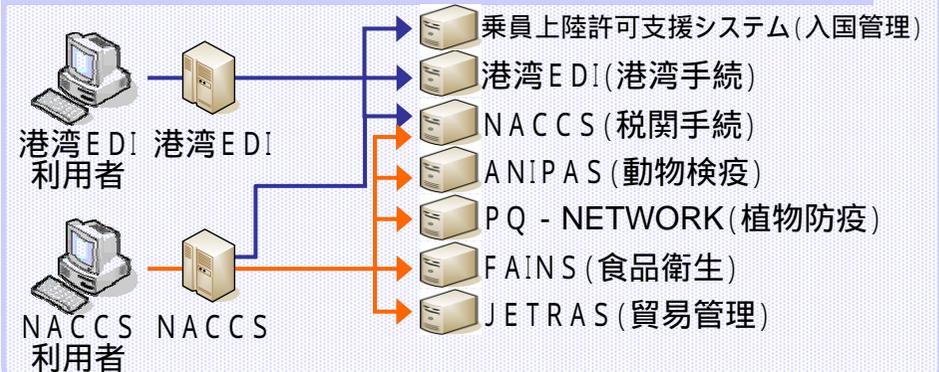
これまでの成果

FAL条約締結(2005年9月)。港湾手続に係る申請書類の統合・廃止、申請項目数を約1/3に削減。

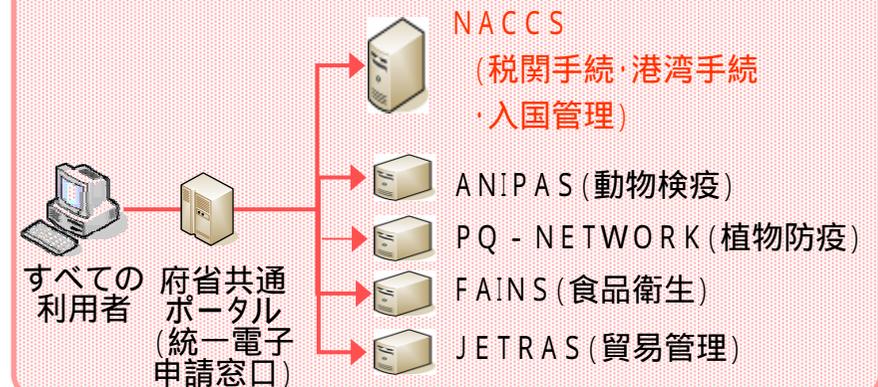
現在の取組

次世代シングルウィンドウの稼働(2008年10月予定)
NACCSと港湾EDIの統合(2008年10月予定)
港湾管理者手続の次世代シングルウィンドウへの機能追加(2009年10月予定)

現行シングルウィンドウ



次世代シングルウィンドウ

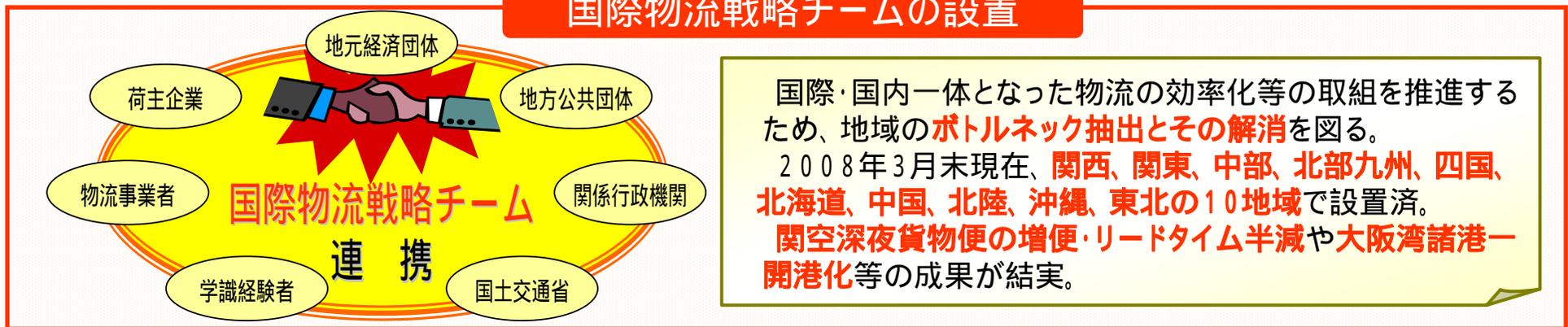


地域の創意工夫を活かしたボトルネック解消 国際物流戦略チーム

国の地方支分部局、地方公共団体、学識経験者、地元経済団体、物流事業者、荷主企業等の**多様な関係者が連携**し、**地域主導**で「国際物流戦略チーム」を設立。

地域の実情に応じて、かつ、**地域の創意工夫**を活かして、**ボトルネックの抽出及び解決**を図る。

国際物流戦略チームの設置



プロジェクトの策定・実施に必要な費用を支援（2006年度予算～）

2008年度の取組例

北海道	関東	中部	北部九州
<p>生鮮品のコールドチェーンの実現に向けた実証実験</p> <p>東アジア圏へ</p> <p>貨物上屋の仕様の検討 温度管理のスキームの検討</p> <p>花卉 乳製品 航空輸送</p>	<p>本牧埠頭～仙台港の鉄道輸送の促進に向けた検討</p> <p>鉄道輸送</p> <p>本牧埠頭 鉄道積替施設 仙台港</p>	<p>セントレアの貨物取扱量拡大に向けた実証実験(ミルクラン(巡回集配))</p>	<p>第2回日中韓物流大臣会合で合意された共同声明を踏まえた北東アジアにおける12フィートコンテナの普及拡大のための調査</p>

安全かつ効率的な国際物流の推進 AEO制度の構築

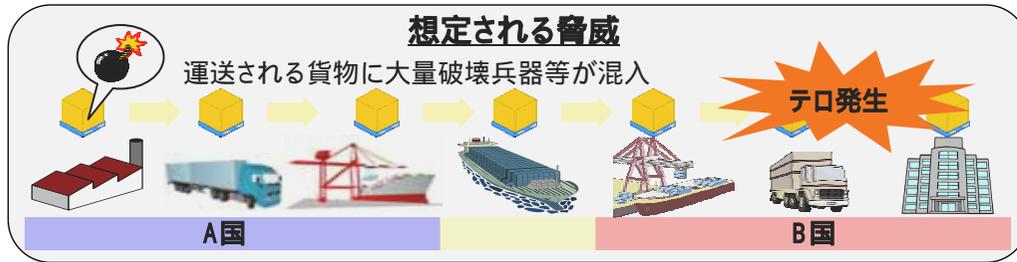
米国同時多発テロ以降、**国際物流においてもセキュリティの強化が要請**されており、**物流の効率性を維持しつつ、セキュリティ強化を図る方策についての取組**が国際的に行われているところ。

その一環として、世界税関機構(WCO)が**サプライチェーンにおいて高度なセキュリティを保証する事業者を税関当局が認定し、通関手続の簡素化等のベネフィットを付与するAEO制度**(Authorized Economic Operator 制度)ガイドラインを制定。現在、先進国を中心に、各国の実態に合わせる形での制度整備が進んでいる。

セキュリティの強化と効率化の両立

これまでの経緯

米国同時多発テロ以降、国際物流にもセキュリティ強化の要請



一方で、従来型の貨物検査等によるセキュリティの強化は、貨物の滞留、莫大な検査コストが発生し、円滑な物流を阻害

セキュリティの強化と効率化を両立する方策の必要性

WCO(世界税関機構)「AEOガイドライン」

- ・ サプライチェーンにおいて高度なセキュリティを保証する事業者を税関当局が認定し、通関手続の簡素化等の優遇措置を付与
- ・ 認定等に係る技術的な基準を提示。各国毎は実情に応じ制度を整備
- ・ 将来的には、各国間で制度を相互認証

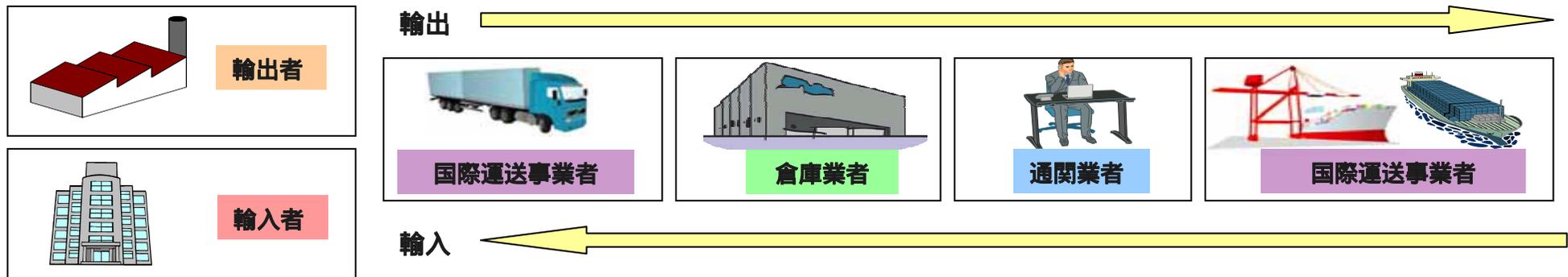


- 2002年
 - ・ 4月 米国、C - TPAT の運用開始
Customs-Trade Partnership Against Terrorism
- 2005年
 - ・ 6月 WCO、「SAFE Framework of Standards (基準の枠組み)」採択
- 2006年
 - ・ 3月 日本、特定輸出申告制度の運用開始
輸出者を対象とした制度
 - ・ 6月 WCO、「AEOガイドライン」採択(2007年6月、「基準の枠組み」に一体化)
- 2007年
 - ・ 5月 日本、「アジア・ゲートウェイ構想」策定
「日本版AEO制度の構築」が掲げられる
 - ・ 10月 日本、特定保税承認制度の運用開始
倉庫業者(保税蔵置場の被許可者)を対象とした制度
 - ・ 12月 日本、関税・外国為替等審議会答申
物流事業者等も対象とすることを答申。
- 2008年
 - ・ 1月 EU、AEO制度の運用を開始
 - ・ 4月 日本、国際運送事業者、通関業者向けのAEO制度の運用を開始

国際運送事業者を対象としたAEO制度の構築

我が国においては、関税法の枠組において順次、AEO制度の整備を図っている。
 これまでに、**輸出入者(荷主)、倉庫業者(保税蔵置場の被許可者)**を対象とする制度が運用されていたところ。
国際運送事業者、通関業者についてもAEO制度の対象とすべく、関税法改正により特定保税運送制度及び認定通関業者制度を創設。これにより、**サプライチェーン全体をAEO認定事業者でカバー**することが可能となった。

サプライチェーンとAEO制度



	輸入者	輸出者	倉庫業者 <small>(保税蔵置場の被許可者)</small>	通関業者	国際運送事業者 <small>(航空会社、船会社、フォワーダー、トラック事業者、港湾運送事業者)</small>
AEO制度	簡易申告制度	特定輸出申告制度	特定保税承認制度	認定通関業者制度	特定保税運送制度
開始時期	平成13年 3月	平成18年 3月	平成19年10月	平成20年4月	
主な優遇措置	貨物到着前の輸入申告及び許可が可能	保税地域への貨物搬入前の輸出申告及び許可等	手数料の免除	納税申告前の貨物の引取りと事後の納税	保税運送手続の簡素化 (保税地域間の外国貨物の運送に係る個々の手続が不要に) 特定委託輸出申告制度(保税地域以外の場所にある貨物について輸出申告する制度)の利用が可能

国際運送事業者を対象としたAEO制度の概要

国際運送事業者がAEOとしての承認を得るためには、**過去一定期間に法令違反歴がないこと**、**適正かつ確実に業務を遂行できること**、「**法令遵守規則**」の整備と実施等が承認の要件となる。

AEOの承認を受けた国際運送事業者については、**保税運送に係る手続が簡素化**されるとともに、認定通関業者及びこれらの事業者へ輸出通関手続及び運送を委託する荷主については、輸出の際、**いわゆる保税搬入原則が適用されない**。

国際運送事業者のAEO承認要件

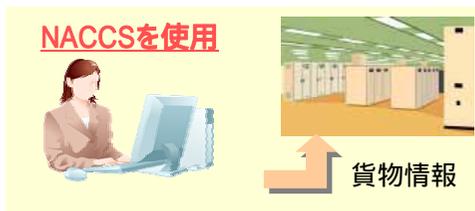
過去の法令違反歴

- 関税関係法令、業法、その他の法令について、過去一定期間に法令違反がないこと



業務遂行能力

- 保税運送については、通関情報処理システム(NACCS)を使用すること。
- 適正かつ確実に業務を遂行できること



「法令遵守規則」の整備

- 法令を遵守するための規則を定めていること。



AEO事業者認められる特例措置

保税運送に係る手続の簡素化

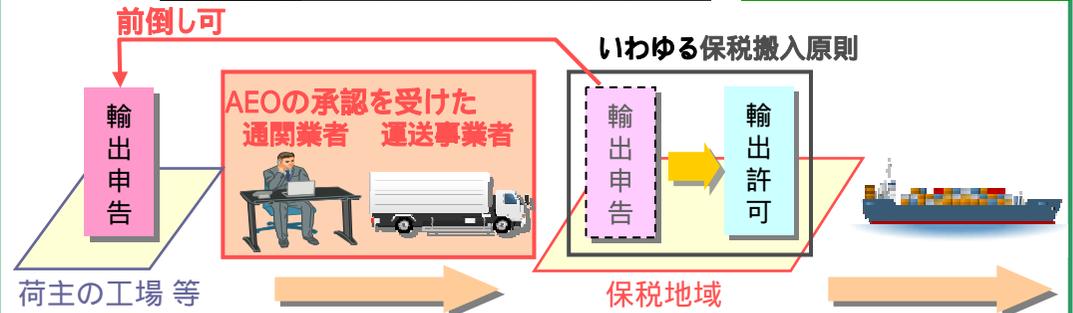
負担軽減!



原則：税関長の運送の承認が必要
特例措置：運送承認が不要

いわゆる保税搬入原則の適用除外

リードタイム短縮!

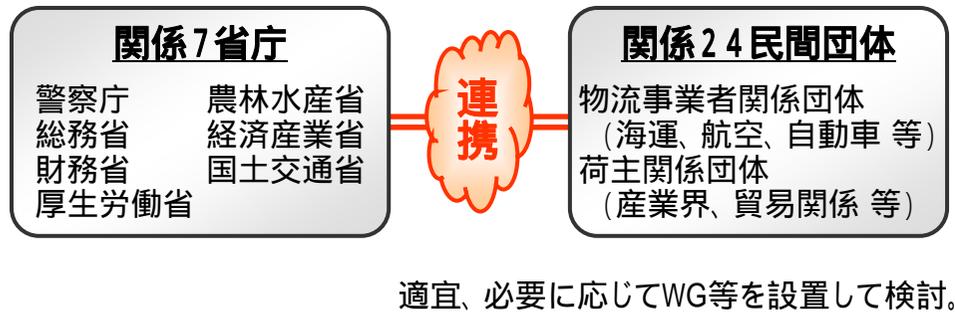


原則：保税地域に貨物搬入後、輸出申告が可能 (いわゆる保税搬入原則)
特例措置：AEO通関業者・運送事業者に委託すると輸出申告の前倒し可

政策群(関係省庁連携)による取組

「安全かつ効率的な国際物流の実現」をテーマに、2004年度より関係7省庁で**政策群**()としての取組を開始。横断的な施策の予算について重複排除を行い、関係府省庁連携の下で積極的に施策を推進する取組。関係省庁と民間24団体により**「安全かつ効率的な国際物流施策推進会議」**を組織。各種ガイドラインの策定、国際的な動向に関する調査と情報共有、新技術活用に向けた実証実験等、**官民協働による取組**を推進。

安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会



「安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会」の総会

これまでの主な取組

- 2004年度**
関係省庁により、今後推進すべき施策を「**施策パッケージ**」としてとりまとめ
- 2005年度**
「**安全かつ効率的な国際物流施策推進協議会**」を設置
事業者向けの各種ガイドラインを整備
RFDを活用したコンテナ管理実験
- 2006年度**
RFDを活用したコンテナ管理実験
海外における事例の調査・研究
- 2007年度**
物流事業者を対象とするAEO制度において事業者に策定が求められる**法令遵守規則のモデル案**を検討
海外における事例の調査・研究
この他、施策の実施効果を継続的に測定。

物流施設整備に関するビジョンの策定

内陸部のポテンシャルが向上する一方、既存物流施設が集積する**臨海部**では**小規模、老朽化、用地確保の困難、ニーズとスペックのミスマッチ等の問題**が存在。

我が国全体の物流という観点から、**内陸部と臨海部との連携・補完、社会資本整備との連携**について盛り込んだ**物流施設整備に関するビジョン**を策定。物流施設の適性立地による物流効率化・国際競争力強化を図る。

現状と問題点

内陸部の物流適地はポテンシャルが向上。
小規模、老朽化、用地確保の困難、ニーズとスペックのミスマッチ等の問題が臨海部の既存物流施設には存在。

以下の点に関する**調査を実施**。

- 1) 臨海部の物流施設の現状(老朽化、取扱貨物等)と課題。
- 2) 社会資本整備の進展を念頭に置いた内陸部(高速道路！
C周辺地域)の物流施設のニーズ、現況及び課題。

物流施設整備に関するビジョンの策定

- ・ **内陸部と臨海部との連携及び補完**
- ・ **社会資本整備と連携した物流施設整備**

期待される効果

物流施設の**適性立地**(臨海部・内陸部の土地の有効利用)。
物流の効率化(ロジスティクス機能の高度化、陸海空のシームレスな物流ネットワークの整備促進)による**国際競争力強化**。

