

国際物流競争力強化のための行動計画

平成 18 年 12 月 22 日

国際物流競争力パートナーシップ会議

目 次

第 1 . 行動計画の経緯、背景	1
1 . 「国際物流競争力パートナーシップ」について	1
2 . 我が国企業の国際競争力強化とアジアの物流	3
「世界の工場」としてのアジアと我が国経済	3
アセアン各国に進出している我が国企業	5
主要業界のアセアンにおける貨物流動の現況	5
アジアにおけるコスト、リードタイムの現況	10
3 . 東アジア経済統合	11
4 . アジアの先例に向けて	13
第 2 . 実現すべき目標	16
1 . 目的	16
2 . 目標	16
3 . 目標を実現するための観点	16
第 3 . アセアンにおける物流に係る問題意識	17
1 . 広域物流網整備の現状と方向性	17
(1) 問題意識	17
基礎的インフラ整備が絶対的に不十分	17
広域移動に伴うセキュリティの確保が不十分	17
越境に際し、各国間の関連規定、運用における連携不足及び荷役施設 の未整備	18
物流事業への外資の参入規制による物流事業者の不足	18
総合的な物流管理(位置、時間などを含む)が困難	18
我が国の国際物流インフラについても機能強化に向けた施策が必要	18
(2) 課題の整理	19
(3) 方向性	19
2 . 人材・育成に関する現状と方向性	21
(1) 問題意識	21
現場作業者の流通品質に対する意識の低さ	22
現地における物流管理専門家層の不足	22
これまで実施されてきた社内教育	23
これまで実施されてきた我が国政府による人材育成施策	23
現地物流行政担当官の物流施策立案能力	23

現地物流関連団体の機能	23
(2) 課題の整理	24
(3) 方向性	24
3 . 物流資材等の利活用に関する現状と方向性	27
(1) 問題意識	27
関係者間での情報共有の不足	27
電子タグの利活用に向けた動きの不足	27
電子タグ利活用に対する技術・法制度・経済的な課題	27
電子タグを活用した適切なモデルケースの不足	28
物流資材等の利活用に関する理解不足	28
(2) 課題の整理	28
(3) 方向性	29
4 . 輸出入及び港湾・空港関連手続の円滑化の現状と方向性	31
(1) 問題意識	31
アセアン各国における税関の能力不足、通関手続の不透明性	31
アセアン各国における税関及び政府関係機関間の情報共有不足、運用の統一化の遅れ	31
アセアン各国における電子通関システムによる手続の合理化、迅速化の遅れ	31
アセアン域内における国境横断的な通関関連情報共有・連携の不足	32
我が国の輸出入及び港湾・空港関連手続の体制、制度にかかる課題	34
(2) 課題の整理	34
(3) 方向性	35
5 . 方向性のまとめ	35
第 4 . (行動計画) アセアン広域物流網の整備	37
優先的に整備すべき 6 つの広域物流ルート整備促進の働きかけ ...	37
ベストプラクティスづくりに向けた走行実証試験の実施	38
走行実証試験のとりまとめと提案	39
優先的に整備すべき 6 つの広域物流ルートへの拡大	40
アセアンにおける広域物流網整備の支援	40
アセアン物流マップの継続的な更新	40
我が国物流事業者の支援	41
第 5 . (行動計画) 物流及び輸出入通関手続関連の人材育成	42
人材育成プログラム策定に向けたフィージビリティスタディの	

実施	42
人材育成プログラムを実施するモデル国の選定及びプログラムの詳細策定	43
モデル対象国と協力した人材育成プログラムの実施	43
アセアン各国への人材育成プログラムの展開	43
セミナー、ワークショップ等を通じた物流人材育成の推進	43
「日アセアン交通連携」の枠組みを活用した物流人材育成の推進	44
政策対話を踏まえた人材育成の実施・展開	44
アセアン地域における税関職員の人材育成に重点をおいた支援の強化	44
アセアン域内の通関業者に対する技術・ノウハウの移転	45
第6．（行動計画）物流資材の高度利活用	46
物流資材高度利活用に向けた普及啓発活動	46
電子タグの利用に向けた基盤の構築	46
電子タグ等 IT を活用した物流資材の高度化	47
物流資材の循環型利用モデルの実現	47
第7．（行動計画）アセアン統合に向けた輸出入通関手続電子化	49
アセアン・シングル・ウィンドウの構築支援	49
アセアン各国のナショナル・シングル・ウィンドウ実現に向けた調査	49
アセアン各国のナショナル・シングル・ウィンドウ構築の支援	49
情報通信技術（IT）を活用した通関手続の合理化に向けた支援	50
電子タグを利用した通関手続の合理化	50
第8．（行動計画）我が国輸出入制度の改革とシステム、インフラの整備	52
コンプライアンスに着目した輸出入制度改革	52
コンプライアンス・プログラムの標準化	53
日本版「C-TPAT」の国際連携	54
我が国の輸出入及び港湾・空港関連手続システムの利便性向上	54
我が国におけるアジア・ゲートウェイとしてのシステム構築に向けた諸外国との連携	54
我が国の国際物流インフラの機能強化	55
国際物流戦略チームの活用	55
第9． 今後の行動計画のフォローアップ等の体制	56

第 1 . 行動計画の経緯、背景

「経済成長戦略大綱」（平成 18 年 7 月 6 日 政府・与党決定）及び「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」（平成 18 年 7 月 7 日 閣議決定）では、我が国の国際競争力強化を目標として「アジアワイドのシームレスな物流圏」実現を目指し「国際物流競争力パートナーシップ」を立ち上げ、年内に行動計画を策定するとの方針を示した。本行動計画はこの方針に基づいて策定されたものである。

我が国企業の競争力強化とアジアの物流高度化は密接な関係にある。我が国企業の海外生産比率は年々上昇し、特にアセアンを中心とするアジアは、米国、欧州と結ぶグローバル・サプライチェーンにあって、今や我が国企業の重要な生産拠点となっている。

「アジアワイドのシームレスな物流圏」の実現は、我が国にとっても、また東アジア経済統合との関連においても重要である。ヒト、モノ、カネの国境を越えた自由な流れを実現しようとする経済統合において、もともと物流は重要分野であるが、東アジアにおいては近年ますます顕著に位置付けられるようになった。東アジア経済統合の実現において、アジアの先例となるべく国内基盤の整備・強化を行いつつ、我が国が責任ある役割を果たし、「アジア・ゲートウェイ」として、世界・アジアにおいて確固たる位置づけを確保することは重要である。

1 . 「国際物流競争力パートナーシップ」について

平成 18 年 7 月 6 日の財政・経済一体改革会議において「経済成長戦略大綱」が政府・与党で決定された。「経済成長戦略大綱」は、人口減少が本格化する 2015 年度までの 10 年間に取り組むべき施策について取りまとめられており、政府・与党の最優先課題と位置づけられている。また、平成 18 年 7 月 7 日の閣議において「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2006」が決定され、「経済成長戦略大綱の推進による成長力の強化」として、「総合物流施策大綱

(2005-2009)」に基づいた物流インフラの戦略的・重点的な整備と効率的な物流の実現への取組みが示された。

「経済成長戦略大綱」では、我が国の国際競争力の強化に向けた10の目標の一つとして「産業競争力を支える国際物流競争力の強化」が掲げられている。その中で、「アジア地域の経済一体化を踏まえ、企業の国際競争力強化の観点から、「『アジアワイドのシームレスな物流圏』実現を目指し、国の枠を超えて、アジア域内における電子タグの利用促進、輸出入手続等の標準化・電子化、広域物流ルートの整備等を、我が国がリードして進める。このため、官民挙げての『国際物流競争力パートナーシップ』を構築する(2006年内にロードマップを策定)とともに、関係国との連携を図りつつ、アジアワイドへの拡大を図る。」と述べられている。

他方、内閣官房では、ヒト・モノ・カネ・文化・情報の流れにおいて、日本がアジアと世界の架け橋となる『アジア・ゲートウェイ構想』を推進するために、本年10月に「アジア・ゲートウェイ戦略会議」を設立した。ここでは、アジアなど海外の成長や活力を日本に取り込み、我が国の「カントリーアイデンティティ」を確認し「美しい国、日本」の魅力を世界にアピールするとともに、新たな「創造と成長」を目指して、人・モノ・カネ・文化・情報の流れにおいて、オープンな経済社会を構築することを目指している。特に、人・モノ・サービス・資金・文化・情報の流れにおいては、世界・アジアにおいてしっかりと位置づけを確保することが重要であり、我が国がその「ゲートウェイ」となるべく、我が国独自の制度をその必要性から見直し、世界をリードする制度へと改革を進め、オープンで情報発信力のある国づくりに繋げていく必要がある。

本「国際物流競争力パートナーシップ」においても「アジア・ゲートウェイ構想」と整合を図りつつ「アジアワイドのシームレスな物流圏」実現に向けた取組みを行っていくことが必要である。

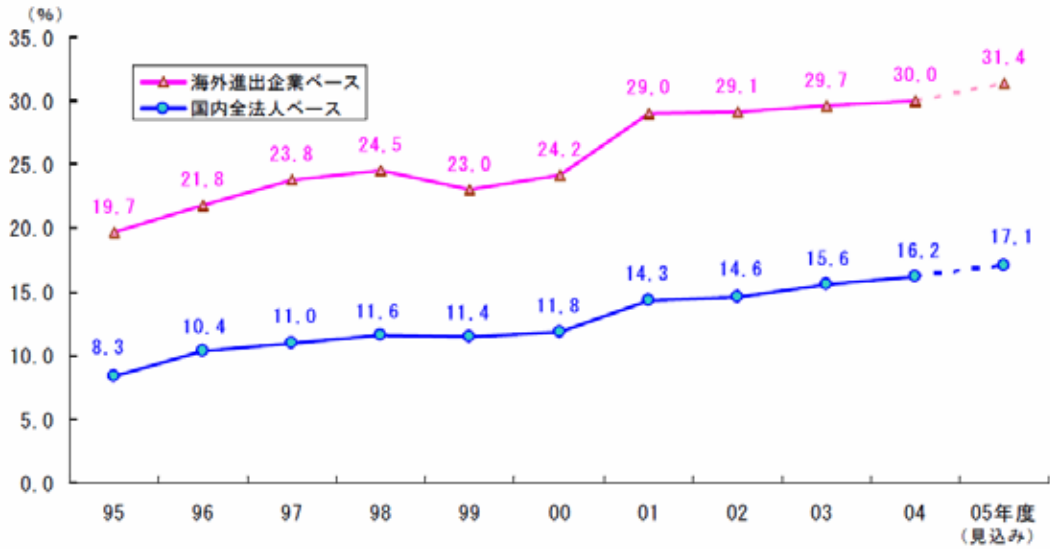
2. 我が国企業の国際競争力強化とアジアの物流

「アジアワイドのシームレスな物流圏」の実現は、グローバルに展開する我が国企業の競争力を強化するために極めて重要である。急成長するアジアは、現在、「世界の工場」になりつつあり、アジア、欧州、米州をまたぐグローバルなサプライ・チェーンの形成が急速に進展している。このような中で、我が国企業には、アセアンを中心とする東アジア地域に主要な生産拠点を移すものもあり、そのような企業においては、消費の旺盛な欧州や米州へ輸出していくことが目指されている。今後は、これらの拠点で生産された製品をアジア域内においても消費することが予想される。このようなアジアを含むグローバル・サプライ・チェーンの形成が可能となるためには、まずはアジア域内における国際物流の効率化・高度化を促進することが不可欠である。

「世界の工場」としてのアジアと我が国経済

我が国企業の生産活動を見てみると、海外生産比率は年々上昇しており、2004年実績では、国内全法人企業ベースで16.2%、海外進出企業ベースで30.0%に達している（図1）。現地法人分布を見ると、アジアは毎年2%前後の伸びを示しており、2004年実績で56.4%と全世界の6割弱を占め、ASEAN4（タイ、フィリピン、インドネシア、マレーシアの4カ国）のみでも17.8%と、北米やヨーロッパと同規模に達している（図2）。

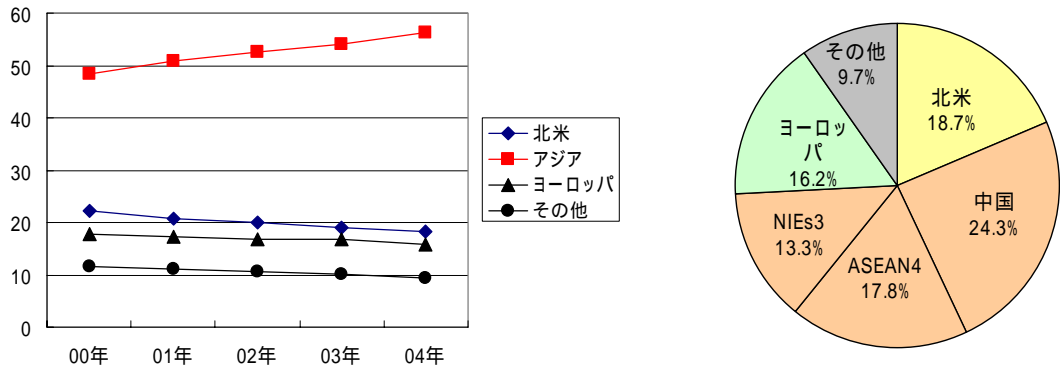
また、日本の貿易相手国/地域別シェアは、米国18.8%、中国16.5%、EU14.4%、アセアン13.8%（2005年実績）であり、アセアンは対欧米と同規模を持つ日本の主要な貿易相手国となっている。一方、アセアンの貿易相手国/地域別シェアは、アセアン22.4%に次いで、日本13.7%、米国13.5%、EU13.0%と日本は対欧米と同規模であり、アセアンにとっても日本は主要な貿易相手国となっている（図3）。



- 注1．国内全法人ベースの海外生産比率 = 現地法人（製造業）売上高 / (現地法人（製造業）売上高 + 国内法人（製造業）売上高) × 100
 注2．05年度は見込額として調査したもの。また、国内全法人ベースの05年度見込みは当省において試算したもの。
 注3．海外進出企業ベースの海外生産比率 = 現地法人（製造業）売上高 / (現地法人（製造業）売上高 + 本社企業（製造業）売上高) × 100
 注4．「電気機械」には「情報通信機械」を含む。」

出所：経済産業省「第35回海外事業活動基本調査」（2005年7月調査）

図1 我が国の海外生産比率の推移（製造業）

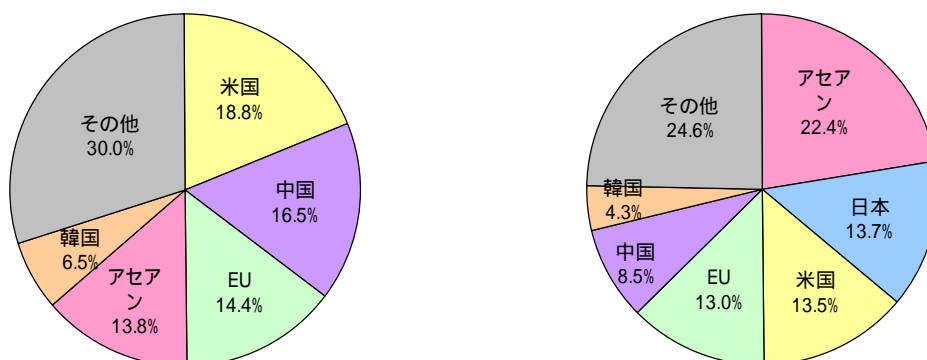


現地法人割合の推移

2004年度末現地法人分布(地域別)

出所：経済産業省「第35回海外事業活動基本調査」（2005年7月調査）

図2 現地法人分布



日本の主要貿易相手国（2004年） アセアンの主要貿易相手国（2004年）

出所：Direction of Trade Statistics Yearbook2004 (International Monetary Fund)

図 3 貿易高の地域別シェア

アセアン各国に進出している我が国企業

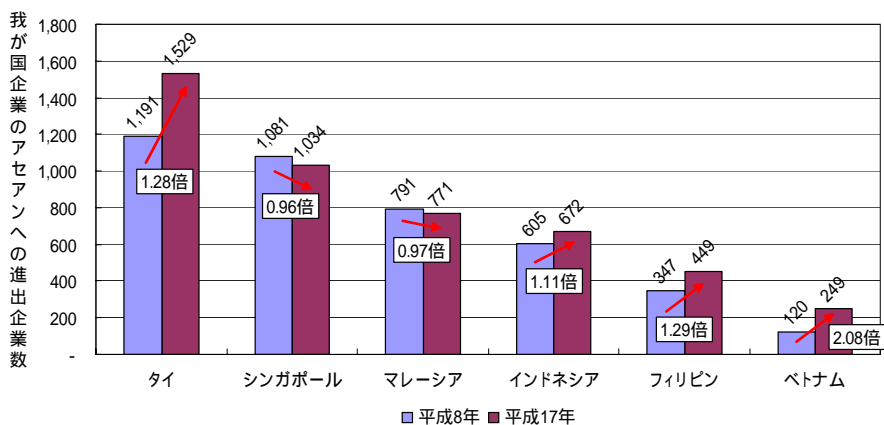
従来、タイやシンガポール、マレーシア、インドネシアを中心としたアセアン各国には、我が国企業が多く進出している（図 4）。特にタイは、自動車・自動車部品や電機機械などの製造業を中心として1,529社（平成17年）が進出しており（図 5）、平成8年から平成17年の10年間で約1.3倍となっている。さらに近年、ベトナムへの進出企業が増加しており、進出企業数では249社（平成17年）となっており、増加率はアセアン地域で最も大きく、10年間で2.1倍となっている。これらにみるように、アセアン地域は我が国の企業にとっても、重要な生産拠点となっている。

主要業界のアセアンにおける貨物流動の現況

我が国の企業にとって重要な生産拠点であるアセアン地域では、タイやシンガポール・マレーシア南部（ジョホール周辺）、マレーシア中部（クアラルンプール、シャーラム周辺）、マレーシア北部（ペナン港周辺）、インドネシア、フィリピン、ベトナム北部（ハノイ周辺）、ベトナム南部（ホーチミン周辺）などの生産拠点を中心とした物流が行われている（図 6～図 8）。

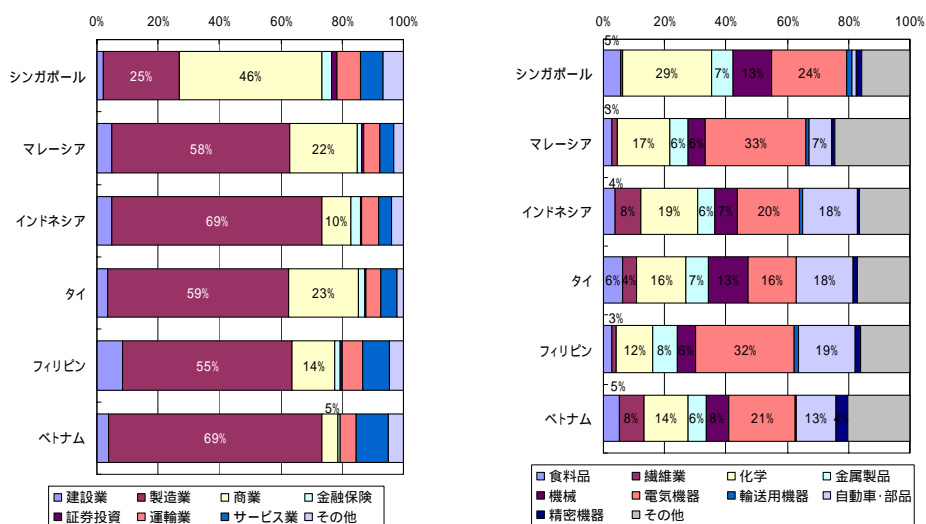
これらの地域では、タイからマレーシアを経由してシンガポールに至るマレ

一半島においては、陸上輸送にて貨物が輸送されているが、タイとベトナム北部、タイとベトナム南部のように、陸続きにもかかわらず、主要輸送機関が海上輸送となっている物流ルートもある。このような物流ルートにおいては、陸上輸送ルートの開発は、我が国企業のアセアン地域を含んだグローバルなサプライ・チェーン・マネージメントの円滑な遂行と、それに伴う国際競争力強化へとつながる。



出所：「海外進出企業総覧」（東洋経済）

図 4 アセアン主要国に進出している我が国企業数



業種別シェア

出所：「海外進出企業総覧」（東洋経済）

図 5 アセアン主要国に進出している我が国企業の業種別シェア

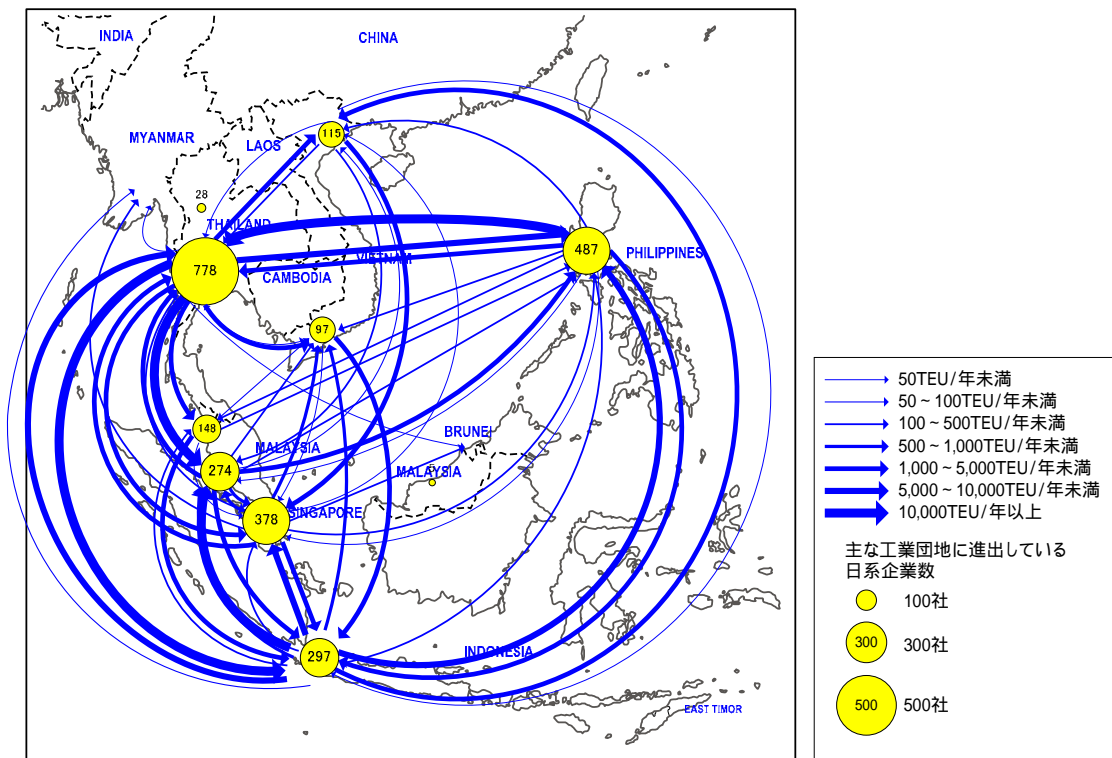


図 6 主要な我が国企業の貨物流動（海上輸送）

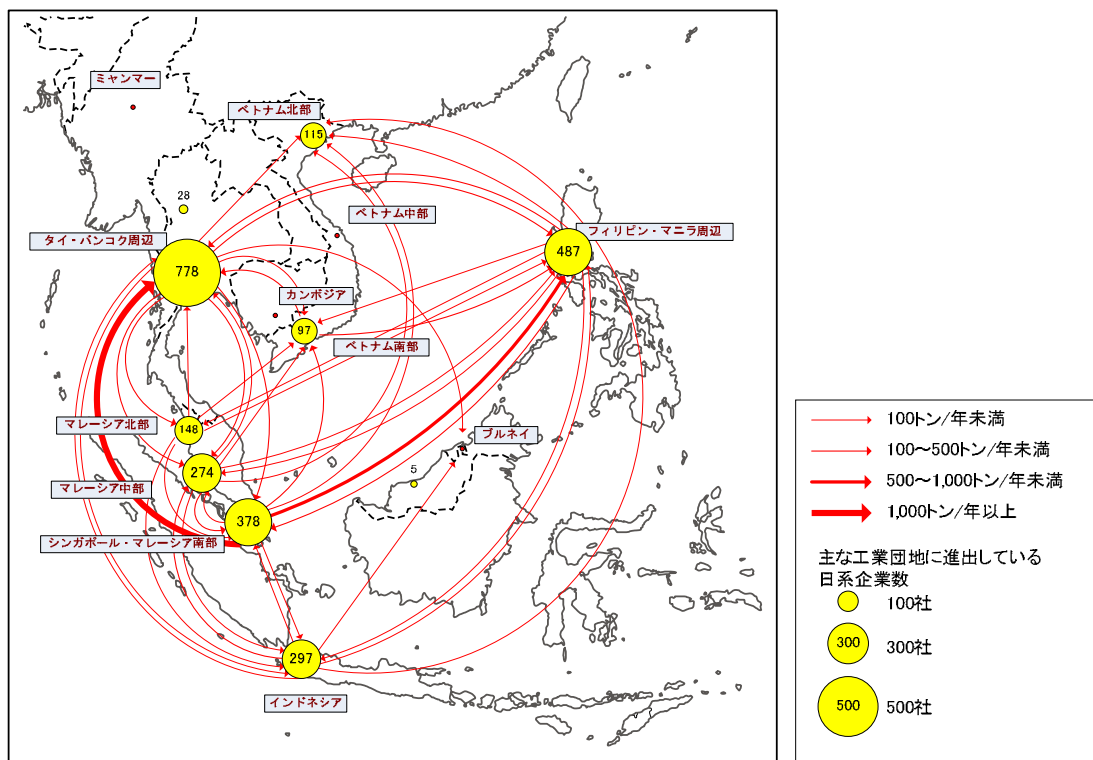


図 7 主要な我が国企業の貨物流動（航空輸送）

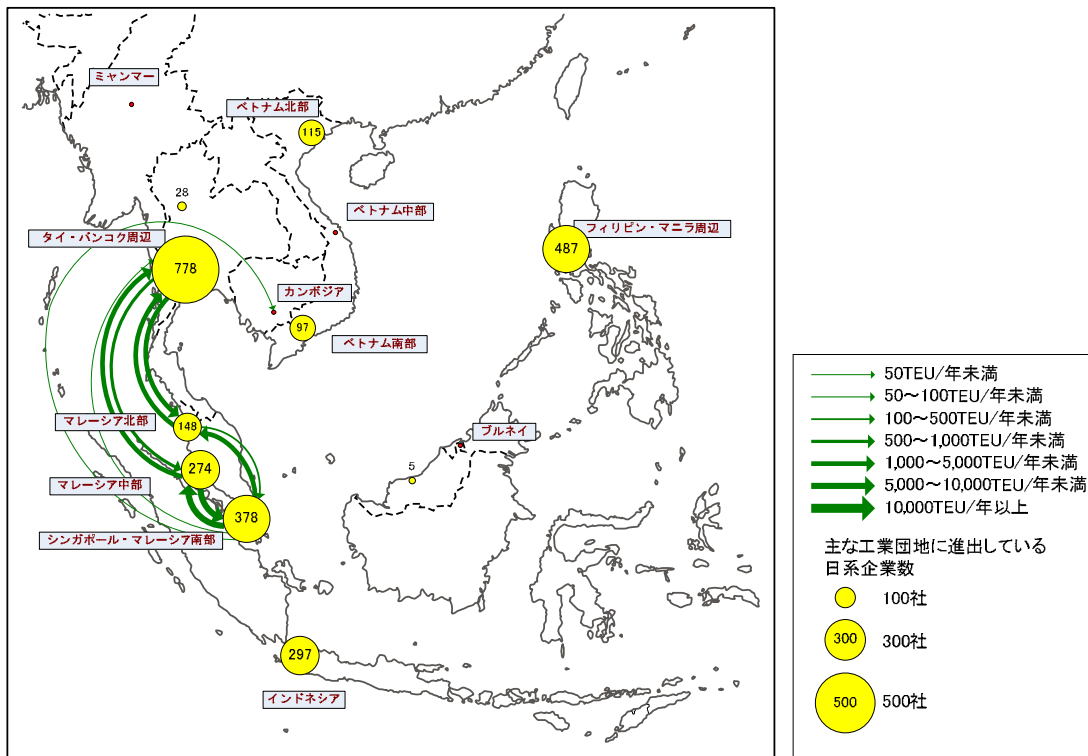


図 8 主要な我が国企業の貨物流動（陸上輸送）

調査の概要

調査対象：

（社）日本自動車工業会会員企業及び（社）電子情報技術産業協会会員企業、（社）日本自動車部品工業会のうち、アセアンに進出している主要 62 社。

調査対象年：

平成 17 年

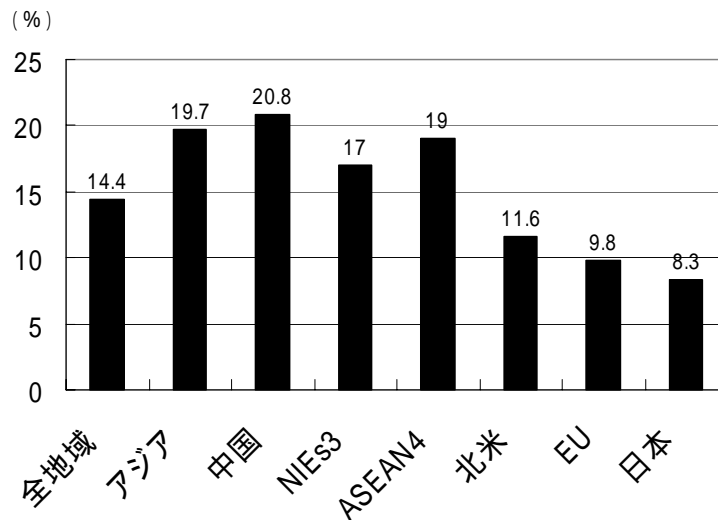
調査項目：

アセアン域内の国境を越える都市間の貨物について、輸送手段別に調査。

（単位は、海上輸送、自動車輸送は TEU / 年、航空輸送はトン / 年）

アジアにおけるコスト、リードタイムの現況

アジアにおける物流コストの現況を見てみると(図9)、北米、EU、日本等の先進諸国では10%前後のところを、アジアでは約2倍の19.7%となっており、全地域平均の14.4%と比較しても3割程高くなっている。

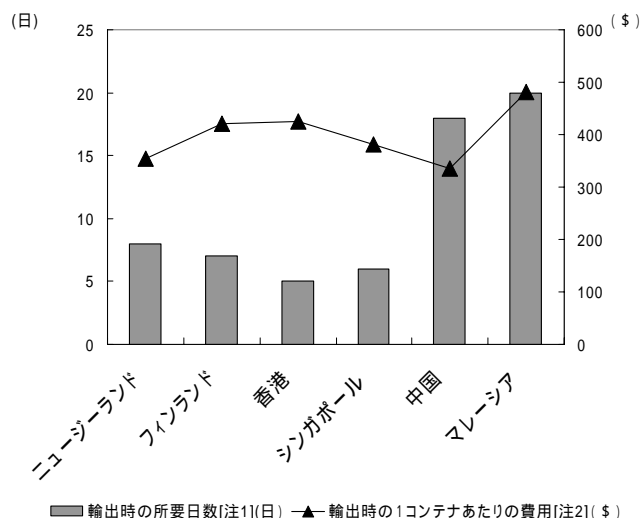


出所：経済産業省「海外事業活動基本調査」、日本ロジスティクスシステム協会「2004年度物流コスト調査」より作成。

(物流関係費用の割合) = (荷造運搬費) / (販売管理費・一般管理費) × 100 で計算
(販売費・一般管理費) は販売業務、一般管理業務に関して発生する費用、(荷造運搬費) は
鉱山品、製造品、商品の梱包のための荷造材料費、荷造費又は輸送のための運送料等の費用
日本のデータに関しては2002年度のものである。

図9 物流関連費用の割合比較

また、リードタイムの現況について、一例として、輸出手続の所要日数を見ると(図10)、香港やシンガポール等の一部の国では、先進諸国と同レベルのリードタイムを実現できているが、中国やマレーシア等では3~4倍近くの日数を要している。



出所：International Finance Corp. (World Bank Group)

[注1] 輸出手続に要する平均時間

[注2] 1コンテナあたりの港湾内における貿易関連の取扱費、ポート料金、保管料、および輸送コスト。港湾外の輸送コストは含まない。

図 10 輸出時の1コンテナあたりの港湾手続に要するコストおよび時間

また、域内の輸送時間についてみると、港湾のハード的なインフラ整備はある程度進展しているものの、特に陸路のインフラ整備が遅れており、海路が主要なルートとして利用されていることもリードタイムが長期化する一因になっている。一例として、バンコク～ハノイ間では、陸路では3～4日に短縮される可能性があるが、現在は海路により10～15日を要して輸送している。

3. 東アジア経済統合

東アジアにおける経済統合の進展は、我が国を含む東アジア地域全体の発展と繁栄のみならず、グローバル化が進展し国際社会の相互依存関係が高まる中、世界全体の発展と繁栄のためにも重要である。

東アジアは今日、欧州、米州と並ぶ一大経済圏を構成するようになった。急激な経済成長を遂げている東アジアにおいて、我が国企業の経済活動は極めて重要な役割を果たしてきた。東アジアにおける経済統合の進展は、欧州におい

て理念的・制度的側面が先行したのとは異なり、実体面で国境を越えた経済活動が活発化する中でもたらされてきたが、その中で特に我が国企業の経済活動は東アジアにおける国境を越えた経済的相互依存関係の深化に大きく貢献してきた。

このような実体面での流れを受ける形で近年は、東アジアの経済統合が各国政府の政策的な取組みとして推進されるようになってきている。東アジアにおける経済統合に向けた政策的な取組みとして、もっとも早い取組みは、1992年に開始されたアセアン自由貿易地域(AFTA)に向けた取組みであったが、その後、1990年代後半以降、東アジアにおける経済統合の動きは加速し、アセアンを中心として、我が国、中国、韓国との間の相互の自由貿易協定(FTA)・経済連携協定(EPA)の取組みが次々となされるとともに、さらには東アジア全域をカバーする東アジア共同体構想が積極的に検討される段階に至っている。

東アジア経済統合が目指すところは、域内におけるヒト、モノ、カネの自由な流れを促進し、経済の活性化を図ることである。これまでは、関税の撤廃に重点が置かれてきたが、様々なソフト面、ハード面の非関税障壁がある限り、国境を越えたヒト、モノ、カネの動きはスムーズにならない。

このような考え方を背景として、近年では、経済統合に向けた重要な取組み分野として物流を位置づける動きが見られるようになった。アセアンは、地域経済の国際競争力強化を図るために域内経済統合に積極的に取り組んでおり、この一環として2006年に入り「物流サービス分野」が統合優先分野(域内統合に優先的に取り組むべき分野)に新たに12番目として加えられることとなった¹。

現在、アセアンは「物流サービス分野」における競争力強化に向けた「ロードマップ」を策定しているところであり、この「ロードマップ」では主な取組み目標として、物流サービス自由化、貿易・物流・投資円滑化を通じたアセア

¹ 2003年10月のアセアン首脳会議において、統合優先分野として次の11分野が合意された - 自動車, エレクトロニクス, IT, 航空, 木材ベース産業, 農業ベース産業, 漁業, 観光, ゴムベース産業, 繊維・アパレル, ヘルスケア商品(11分野)。さらに、2004年11月のアセアン首脳会議において、アセアン統合優先分野に関する枠組み合意が採択された。右合意では、既に合意済みの11分野を統合優先分野として確認するとともに、将来、さらに重要な分野が確認される場合には加盟国の合意に基づいて新たに追加することとした。

ン物流サービス・プロバイダーの競争力強化、アセアン物流サービス・プロバイダーの能力向上、人材開発、交通マルチ・モーダル化促進といった目標が掲げられる見通しとなっている。さらに、「ロードマップ」の中では、これらの目標を達成するために、物流分野の規制緩和、標準化・電子化の促進等を通じた貿易手続円滑化、物流事業への資格制度導入等を通じた能力強化、重要ルートの特定と整備等を含む広範にわたる具体的措置が講じられることとなっている。

アセアンと同様、地域的につながりの強い複数の国が物流分野を含む経済統合を実現した EU においては、域内のトラック輸送でのノン・ストップの国境通過の実現や、港湾で荷揚げした貨物を陸路等で輸送し、荷揚げ国と異なる最終仕向国のみを通関で対応するなど、物流の円滑化を含めた統合が進んでいる。アセアンにおいても同様の動きが予想されるため、この実現に向けて我が国が支援していくことは、東アジア経済統合の観点からも重要である。

4 . アジアの先例に向けて

加えて国内をみると、「アジアワイドのシームレスな物流圏」実現に向け、世界をリードする制度、インフラを整備することにより、我が国がアジアの「ゲートウェイ」となり、我が国をオープンにし、アジアの活力を取込むことによってイノベーションを巻き起こすべく、様々な取組みを進めているところである。

例えば、我が国の国際物流インフラの整備に関わる課題として、アジア域内物流の準国内物流化への対応があげられる。

アジア域内物流が準国内物流化する中で、船舶の運航スケジュールが日数単位から時間単位となり、定時性を確保する必要性、 ドア・ツー・ドアを積替えなしで一貫輸送する必要性、 ジャストインタイムに対応して多頻度・小ロットで輸送する必要性、 トータルの物流コストやリードタイムに占める国内区間の比重が高まる傾向の中で、国内の物流コストやリードタイムをさらに縮減する必要性がそれぞれ高まっている。

このような国際物流ニーズの高度化・多様化に対応し、我が国の国際競争力の強化を図るため、総合物流施策大綱、経済成長戦略大綱、アジアゲートウェイ構想等様々な場において議論されているとおり、国際競争を勝ち抜くために努力を重ねる我が国企業の意見を聴取して、利用者のニーズを踏まえた効率的な国際拠点港湾・空港の実現、国際・国内の輸送モードの有機的連携による円滑な物流ネットワークの構築、物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化、輸出入・港湾手続等のワンストップサービス/シングル・ウィンドウ化と民間物流業務の電子化の促進といったハード・ソフトにわたる諸施策を、総合的・一体的に推進していく必要がある。

また、我が国の輸入手続体制や制度について、セキュリティの確保やコンプライアンスに対する取組みを進めることにより、輸入手続の迅速化・効率化を推進していく必要がある。

各企業においては、従来からセキュリティの確保やコンプライアンスに取り組んできたが、2001年9月に米国で発生した同時多発テロ以降、米国でC-TPAT²が導入され、EUでもAEO³が導入される予定であるなど、企業レベルでのコンプライアンスの取組みがますます重要である旨の認識が急速に高まってきている。また、従来から、改正京都規約やWCOの基準の枠組みにおいても、AEO等に関する議論もなされてきている。

これに対して、我が国では、企業のコンプライアンスに対する取組みを通関手続に反映する方策の一つとして、簡易申告制度や特定輸出申告制度が導入され、通関手続の簡素化・迅速化の実現を図っているところである。

このような中、本年7月に策定された「経済成長戦略大綱」では、日本版C-TPATの導入を図ることとされ、民間企業におけるセキュリティの確保やコンプライアンスに対する取組みを基礎として、一貫した貨物管理のもと、安全

² C-TPAT(Customs-Trade Partnership Against Terrorism): 輸出国から米国にいたるサプライ・チェーン全般のセキュリティ強化を目的とした、官民共同の非義務的な取組みであり、船会社、通関業者、倉庫管理者、輸入者、製造業者等が米国税関国境保護局の示すセキュリティ・ガイドラインにしたがってサプライ・チェーンのセキュリティ強化のための米国のコンプライアンス・プログラム。C-TPAT参加者に対しては貨物検査率の低下等の恩恵を提供することとされている。

³ AEO(Authorized Economic Operator): 「基準の枠組み」におけるAEO制度とは、高度なセキュリティを保証する民間企業を特定し、税関において優遇措置を与えるもの。

かつ効率的な国際物流を確保していく必要性が高まっている。

このため、まずは、コンプライアンスの確立した優良な輸出入者等を認定し、その者に対してより簡易・迅速な通関手続等を適用する簡易申告制度及び特定輸出申告制度の拡充や保税制度に同様の考え方を導入するとともに、国内外でコンプライアンスの取組みと簡素で効率的な輸出手続の必要性に直面している我が国企業の意見を反映して、官民一体となった的確な取組みを行うことが必要であると考えられる。

第 2 . 実現すべき目標

我が国企業のグローバルなサプライ・チェーン・マネジメントを支援し、国際競争力強化を図り、東アジア経済統合を促進するために、アセアン地域における物流の高度化を図り、アセアン統合を視野に入れ、中長期的にアセアン域内での物流コスト及びリードタイムの半減を目指す。

1 . 目的

我が国企業のグローバルなサプライ・チェーン・マネジメントを支援し国際競争力を強化するとともに、東アジア経済統合を促進させるために、多くの我が国企業が生産拠点を立地させているアセアン地域において、物流の高度化を図ることを目的とする。

2 . 目標

2015 年のアセアン統合を視野に入れ、中長期的にアセアン域内での物流コスト及びリードタイムの半減を目指す。

3 . 目標を実現するための観点

ここに示した目的に基づいて、目標を達成していくために、アセアンにおける物流について、広域物流網整備、人材・育成、物流資材等の利活用、輸出入手続の円滑化という 4 つの観点からどのような問題があるのかを把握し、それらを課題として整理して、それぞれの解決策を提示することとする。

第3．アセアンにおける物流に係る問題意識

アセアンにおける物流に係る問題意識を、広域物流網整備、人材・育成、物流資材等の利活用、輸入手続の円滑化という4つの観点から捉え、それぞれについて、現状から課題を整理した上で、それらを解決するための方向性を検討する。

1．広域物流網整備の現状と方向性

(1) 問題意識

現在のアセアン地域の広域物流網整備については、物流関連インフラの整備水準や物流関連法制度等について、様々な問題点・課題が指摘されている。具体的な問題意識として、以下に6つを示す。

基礎的インフラ整備が絶対的に不十分

港湾や空港などの物流拠点においては、シンガポールやマレーシアなどの一部の国を除き、整備水準・整備量ともに不十分となっており、円滑な国際物流を行う上でのボトルネックとなっている。これらの物流拠点と生産拠点を結ぶ陸上輸送ルートのうち、特にタイとベトナム、タイとミャンマーを結ぶ陸上輸送ルートは道路整備水準が低く、またネットワークも不完全であるため、陸上輸送が困難な状態となっている。

広域移動に伴うセキュリティの確保が不十分

陸上輸送においては、物流関連インフラの整備水準が低いことに加え、越境時の貨物積替えの際には貨物の盗難も発生する。また、一部の地域においては、海上輸送及び陸上輸送において、シージャック・トラックジャックが発生するなど、セキュリティの確保が不十分なルートが存在している。

越境に際し、各国間の関連規定、運用における連携不足及び荷役施設の未整備

シンガポールとマレーシア、タイとラオス、ラオスとベトナムにおいては、二国間の車両の相互乗入れが認められているため、貨物の積替えが発生していない。しかしその他の国間では、相互乗入れが認められていないため、越境時に積替えが発生している。また、越境時の貨物積替えの際、荷役施設が不十分であるため、リードタイムの縮減の障害となっている。

物流事業への外資の参入規制による物流事業者の不足

シンガポールを除き、アセアン各国では外資企業の参入規制がある。特に物流事業者については、その規制が厳しい国が多い。そのため、自由競争下における良質な物流事業者の育成・成長の障害となり、物流費用の低減へとつながっていない。

総合的な物流管理(位置、時間などを含む)が困難

物流関連インフラの整備水準が低いこと等の影響により、輸送における定時性の確保が困難となっている。また、通信関連インフラの整備水準等の関係から、貨物の位置把握を含めた総合的な物流管理が困難となっている。

我が国の国際物流インフラについても機能強化に向けた施策が必要

我が国企業のグローバルなサプライ・チェーンの実現のためには、国際港湾・国際空港の効率性・利便性の向上に加え、生産拠点からそれら物流拠点へのアクセス性の向上など、我が国の国際物流インフラについてもさらなる強化が必要である。

(2) 課題の整理

前述の6つの問題意識について、それらの要因を把握するとともに、そこから導出される課題を提示する。

広域物流網形成という視点に立つと、海上輸送と航空輸送、陸上輸送の全てが、状況に応じていつでも安全に、安心して利用できなければならない。

アセアン地域、特にメコン地域においては、第2メコン国際橋が平成18(2006)年12月に開通するなど、物流関連インフラの改善がみられる。しかし先述の通り、我が国企業の円滑な物流環境整備という視点に立つと、依然として基礎的な物流インフラ(港湾、空港、道路、荷役施設など)及び総合的な物流管理を行うための施設(通信施設など)が不十分であり、今後、整備を推進していく必要がある。ただし、アセアン域内の全ての物流関連インフラ等を同時に整備させることは困難である。そのため、優先順位を付け、ボトルネックを明らかにしていく必要がある。

次に物流関連法制度については、アセアン地域統合に向け、車両の相互乗入れの承認等については、各国間での調整が進んでいる。ただし、国際物流分野における外資参入規制を含め、物流関連法制度については、我が国企業の円滑な国際物流の実現のためには、依然として不十分である。今後、引き続き、アセアン各国間においてさらなる制度の協調を図っていく必要がある。

また、我が国の国際物流インフラの機能強化については、今後とも、我が国企業の国際競争力強化という視点に立ち、機能強化に向けた施策を行っていく必要がある。

なお、広域移動に伴うセキュリティ確保については、短期・中期的に解決することが難しい問題であり、長期的に解決すべき問題点・課題として、継続的に取り組んでいく必要がある。

(3) 方向性

これまでに示してきた問題意識と、それらに対応して整理した課題から、解

決に向けて以下のような方向性が想定される。

アセアン域内における物流関連インフラの整備については、特に我が国企業において重要性が高まっているルートを「優先的に整備すべきルート」として抽出し、現地調査や走行実証実験などを通じ、現状の問題点・課題の具体化を行う。また、それらに基づいて、対応方策の検討、整備後の経済効果の分析などを通じ、アセアン側とともに、物流関連インフラの整備水準の向上を図る。

また、物流関連法制度については、現地に進出している我が国企業等に対する調査を通じて、現状の問題点・課題の具体化を図るとともに、アセアン域内の一体化に向けた検討・提案を行っていく。

さらに我が国の国際物流インフラについても、引き続き、国際物流拠点の機能強化や物流拠点へのアクセス性の向上などを図るための取組みを行っていく。

そしてこれらの取組みを通じ、我が国はアセアンにおいて、アセアン域内広域物流ルート及び物流関連法制度の整備に向けた施策をリードし、グローバルに展開している我が国企業の国際競争力強化を促進する。

2. 人材・育成に関する現状と方向性

(1) 問題意識

「アジアワイドのシームレスな物流圏」の実現には、物流現場実務や効率的な物流戦略の計画立案、また輸出入諸手続等を遂行する優秀な人材の存在が欠かせないが、アセアン諸国では、その育成が十分でない状況にある。2006年7月に(社)日本ロジスティクスシステム協会が実施した「アジア物流人材ニーズアンケート」によると、現地の物流サービスに対し、回答企業の約8割が不満と回答している。このような状況のもと、具体的な問題意識として、以下に6つを示す。

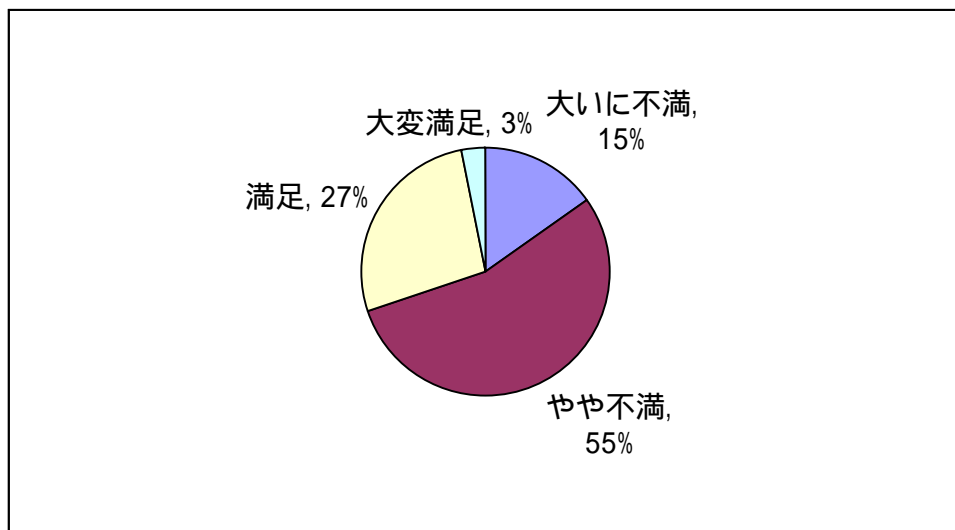


図 11 現地の物流サービスに対する満足評価について
「アジア物流人材ニーズアンケート」日本ロジスティクスシステム協会より

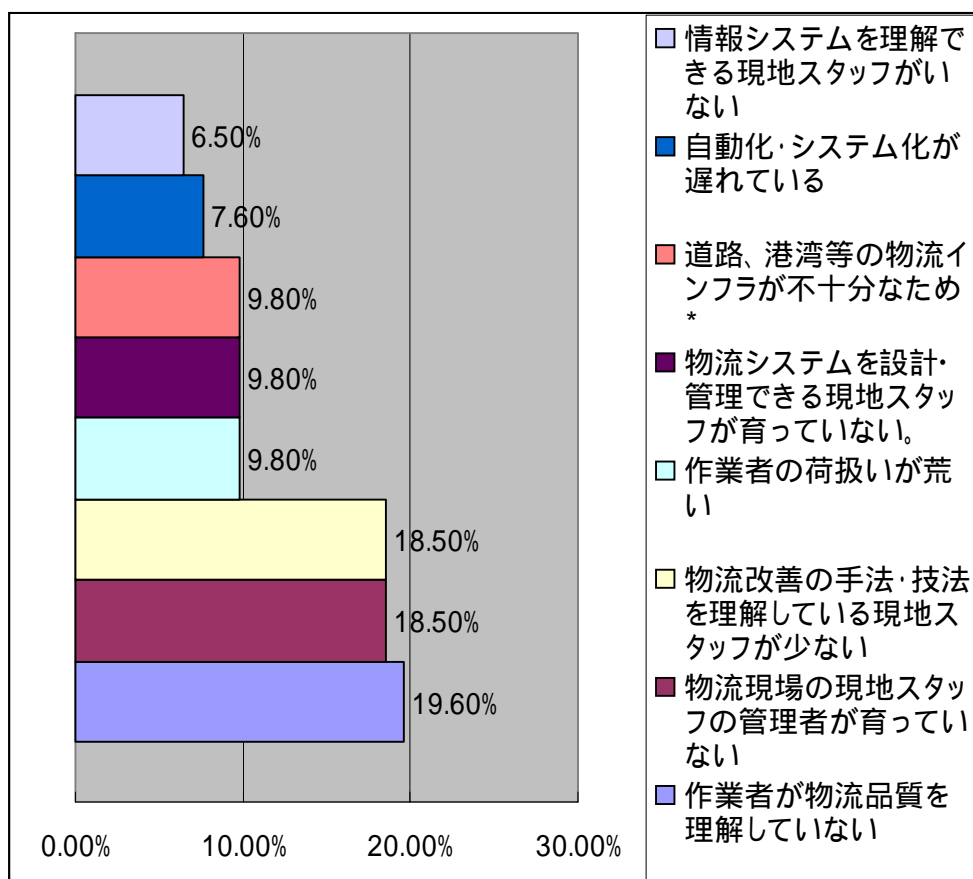


図 12 不満の原因

「アジア物流人材ニーズアンケート」日本ロジスティクスシステム協会より

現場作業者の流通品質に対する意識の低さ

上記アンケートで示された物流サービスへの不満の原因として、人材に関するものが多く挙げられている。なかでも、作業者についてはその流通・物流に対する意識が低く、作業品質の悪化に派生している状況が伺える。そのため、物流に関する基礎知識を伝えられるようなセミナー等を開催することにより、物流に関する知識の普及啓発活動が必要と考えられる。

現地における物流管理専門家層の不足

また、同アンケートでは、現地の管理者層の育成が十分ではないといった管理者層に対する不満も示されている。これについては、物流の専門知識を身に

つけられるような教育が必要であると考えられる。

これまで実施されてきた社内教育

一方、現地スタッフの教育についてみれば、作業員から管理者まで各社で努力している実態が分かる。しかし、依然として上記の様な不満は解消されていない状況であり、その教育内容を見直す必要があると推定できる。

これまで実施されてきた我が国政府による人材育成施策

我が国政府としても、これまで物流についての人材育成施策として、物流行政や民間企業の物流部門の人材を育成するために、行政、民間向けの各種セミナーや研修といった各種人材育成事業が実施してきた（図 13 参照）ところであるが、現状においては民間向け管理者層を対象とした事業が不足しており、上記アンケートの結果や既存施策の状況を踏まえた今後の施策検討が必要である。

現地物流行政担当官の物流施策立案能力

現地物流行政官については、「日 ASEAN 交通連携」の枠組みにおいて各種事業を展開してきたところである。今後も、引き続き、本枠組みにおけるセミナー、ワークショップ等の事業の継続が望まれる。

現地物流関連団体の機能

現地物流関連団体については、アセアン各国において状況は様々である。未だ物流専門団体が組織化されていない国においては、物流事業の健全な発達を促進していくため、早期の組織化が望まれるところであり、また、すでに団体が組織化されているが、十分に機能していない国においては、機能、能力を高

めていく必要がある。

(2) 課題の整理

前述の6つの問題意識に基づき、その要因を検討しつつ、課題の整理を行う。

「アジアワイドのシームレスな物流圏」の実現には、物流関係業務に従事する優秀な人材が欠かせない。その認識の下、これまでも官民それぞれ、人材育成を行ってきた。しかしながら、依然として人材に関する不満は残ったままである。

先述のとおり、同じ「人材」と言われるなかでも、作業内容によりそのレベルは多様である。依然として不満が残る要因の一つに、現地で求められている人材像と人材育成事業で目指してきた人材像の不一致が考えられる。不満を抱える現場のニーズに合わせた個々の対応が必要であり、まずは、アセアン各国でどのような人材が不足しているのかを把握しなければならない。人材育成事業は、そこで求められる人材像を明らかにした上で、柔軟に検討・実施していく必要がある。

また、既存の事業についても、必ずしも全てが効果を出していない訳ではない。継続が効果的と判断できる事業については、今後も活用していくことで相乗効果が期待できる。

なお、アセアン各国独自においての事業の継続を考える場合、その実施・運営が可能な物流関連団体・組織の存在が不可欠になる。現地の状況等必要に応じては、そのような団体・組織の支援も検討する必要がある。

(3) 方向性

これらの状況から、本行動計画では、各国の状況に応じた効果的かつ適切な人材育成事業を検討、実施することとした。各国の物流発展段階や国風、ニーズとそこに進出している我が国企業のニーズ等を調査し、既に日本で確立している物流関連の資格制度のノウハウを活かしつつ、固有の事業の検討・実施を

行う。

また、これまで実施されてきた各省の施策についても、継続が効果的と判断できるものについては引き続き活用することとし、アセアン各国政府・物流関連団体と連携しつつ、必要に応じてはその物流関連団体の支援も視野に入れながら、アセアンにおける物流人材レベルの向上を目指す。

人材育成WG行動計画における日ASEANの人材育成の俯瞰図

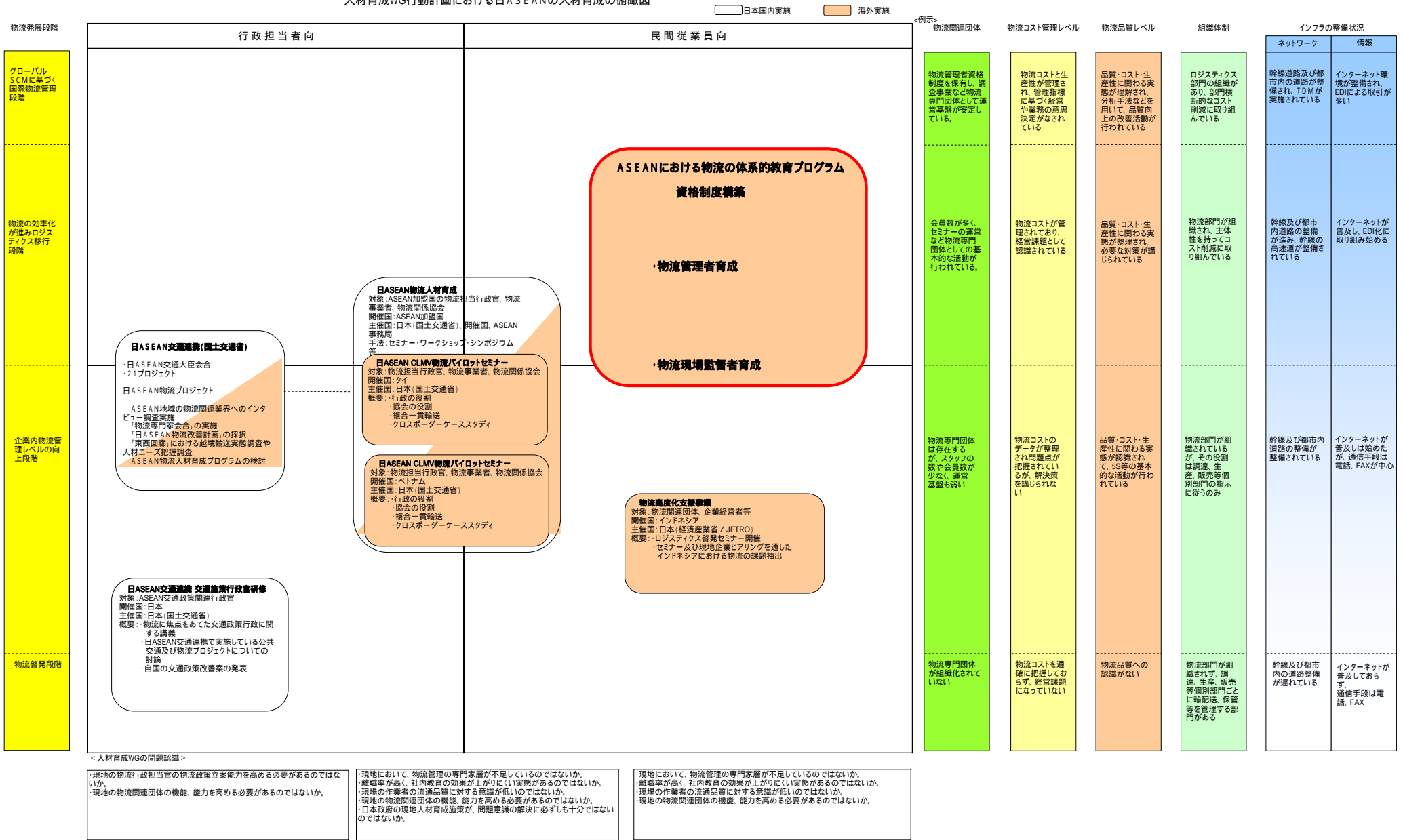


図 13 人材育成俯瞰図

3．物流資材等の利活用に関する現状と方向性

(1) 問題意識

現在のアセアン地域においては、物流資材等が十分に利活用されているとは言いがたく、業務についても効率的でない面が見受けられる。現在のアセアン地域における物流資材等の利活用についてそのような視点から見た際に、以下に示す5つが具体的な問題意識として浮かび上がる。

関係者間での情報共有の不足

物流業務に携わる様々な関係者の間では、モノの流れとともに情報も流れ、かつ関係者間で情報共有を図ることで、効率的な物流を実現することができる。しかしながら現状は、関係者間での情報共有が進んでいない。そのため、パレットや通い箱といった物流資材、フォークリフトや自動倉庫といった機器・設備について、その効果を最大限引き出すことができないままで業務を行っている。

電子タグの利活用に向けた動きの不足

物流に関する業務を効率化する上では、自動認識技術として近年注目を集めている電子タグを活用することも一つの方法であると考えられる。例えば、米国の大手スーパーや国内の家電量販店では、電子タグを用いて入荷検品業務の効率化・省力化を図っているが、アセアン地域においては、電子タグの導入に向けた動きはほとんど見受けられない。

電子タグ利活用に対する技術・法制度・経済的な課題

前述の電子タグを実際に物流分野に適用していくためには、現状では様々な

課題が存在することも事実である。

一般的に指摘されている課題としては、技術的なものと制度的なものがある。技術的な課題としては読取精度が挙げられる。現状では 99%以上の読取精度が得られるケースもあるものの、実運用には向かないと言う指摘もある。

また、制度的な課題としては、電子タグの利用に際しては、電波帯の利用に関して取り決めた法制度の整備が必要であるが、電子タグでの使用が想定される周波数帯の使用が制限されているケースや、法制度自体が整備されていないケースなどがある。

電子タグを活用した適切なモデルケースの不足

電子タグを活用した事例については、実用、実証実験を問わず、日本や欧米において様々な形で実施されている。しかしながら、アセアン各国においては、電子タグを十分に活用できる状況に至っていないため、電子タグの導入に向けた気運が盛り上がっていない。

物流資材等の利活用に関する理解不足

アセアン地域に対しては、我が国企業や欧米企業など多くの企業が進出しているが、現地における物流業務については、従来からの人海戦術で対処しているのが実態である。先進国企業の進出に伴い、物流サービスの面でも先進国と同等の水準を求められることは必然であるが、これまでの人海戦術に依存した業務では、正確かつタイムリーな対応は困難である。これに対処するために、様々な物流資材等の活用が必要となるが、十分に普及しておらず、基本的なレベルの理解も十分ではないのが実態である。

(2) 課題の整理

前述の5つの問題意識について、それらをより具体的な課題として整理する

と以下のようなになる。

まず、物流コストの削減に向けた動きが要因の1つとして挙げられる。今後アセアン地域では、生活レベルの向上に伴い人件費が上昇する可能性もある。引き続き競争力を示していくためには、より一層の効率化を図り、コストの削減を図る必要がある。また、先進国企業の進出に伴い、アセアンにおいても自国のレベルと同等の物流品質を求める顧客に対応できるよう、物流サービスの向上を図ることも重要である。

物流サービスの競争力を維持・向上するためのツールについては、近年は電子タグの利活用が注目されている。しかしながら、アセアン地域においては、実用・実証事例が十分でないため、実業務においてどのような効果が得られるのかということが十分に理解されていない。また、電子タグの技術に関する普及・啓発の機会もごく限られているのが実情である。さらに、実用・実証事業が少ないことで、法制度面における電子タグ利活用に対するサポートも十分ではなく、電子タグが使用する周波数帯の開放や通関上の課税・非課税等の扱いについての見解も、アセアン各国間で統一されていないといった問題も生じている。

パレットや容器といった物流資材等についても、これまでに普及・啓発の場が十分に設けられていなかったことにより、利用方法や導入効果などが理解されていない国や地域が存在し、旧態依然の非効率なままの作業を実施し続けていることが考えられる。さらに、関係者間の情報の共有も十分に行われていないため、物流の効率化も進んでいない。

(3) 方向性

これまでに示してきた問題意識と、それらに対応して整理した課題から、解決に向けて以下のような方向性が想定される。

まず、従来からの人海戦術による物流業務を効率化・高度化するために、物流資材の活用方法に関する普及・啓発活動が必要とされる。

また、効率的な作業を実現するためのツールとして注目される電子タグにつ

いても、法律やインフラの整備など、普及に向けた行政主導の基盤整備が求められる。

物流資材の高度利活用や電子タグの普及の面においても、我が国の蓄積してきたノウハウや技術を活用していくことで、アセアン各国に対してより高い効果をもたらすことが期待される。特に、近年様々な実用・実証事例が見受けられる電子タグに関しては、既存の事例を紹介することが、普及・啓発の一助となることも期待される。

4. 輸出入及び港湾・空港関連手続の円滑化の現状と方向性

(1) 問題意識

アセアン地域における輸入手続については、従来、能力面、制度面等における問題により、円滑に行われていないことが指摘される。

アセアン各国における税関の能力不足、通関手続の不透明性

アセアン各国、中でもアセアン新規加盟国においては、税関当局の能力不足により輸入手続処理に時間を要したり、通関手続に係る不明確なルール、現場の担当者の裁量による異なった判断などに起因して、輸入手続が円滑に行えない。

アセアン各国における税関及び政府関係機関間の情報共有不足、運用の統一化の遅れ

アセアン各国においては、輸入手続に関わる各種制度や手続の導入や運用に際して、効率化されていないことや、中央と各地方税関とで情報が共有されておらず地方により運用が異なることがある。これにより、我が国企業の経済活動に不利益を生じさせている。

アセアン各国における電子通関システムによる手続の合理化、迅速化の遅れ

アセアン新規加盟国では、アセアン原産地証明、輸出入申告等の手続に関わる電子システムの導入が十分に進んでおらず、輸入手続に関連する書類は未だ全て紙ベースでやりとりされているため、電子システムを導入することで実

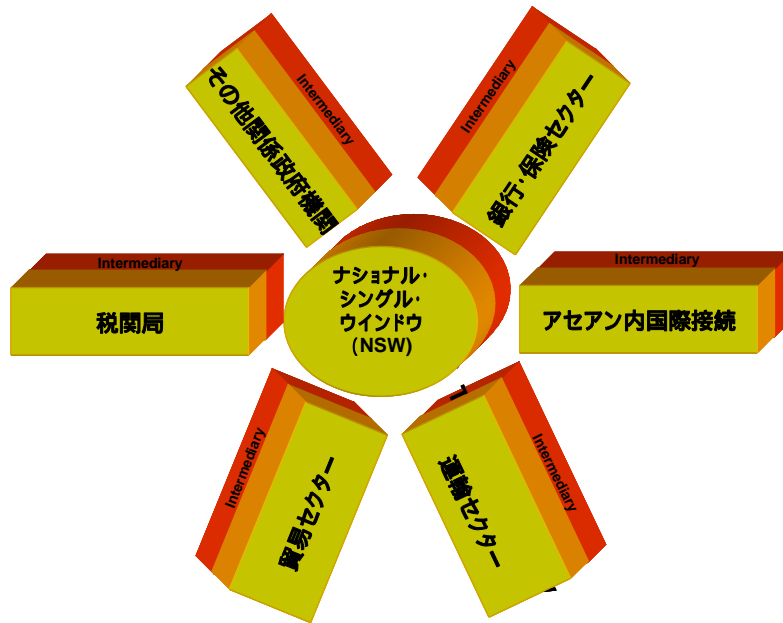
現できる合理化・迅速化の利益を享受できていない。

アセアン域内における国境横断的な通関関連情報共有・連携の不足

近年、各国におけるナショナル・シングル・ウィンドウ（National Single Window: NSW）の構築とこれらの相互接続及びアセアンと域外国・地域のシングル・ウィンドウ・システムとの間の相互接続を目指すアセアン・シングル・ウィンドウ（ASEAN Single Window: ASW）（図 14、図 15 参照）構築に向けた取組みが進められている⁴。

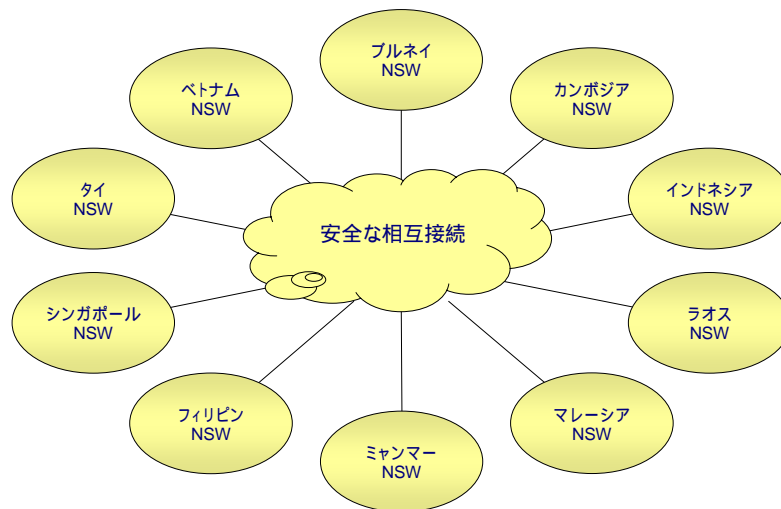
しかし、輸出入関連手続のアセアン内での標準化や統一化の遅れ、各国間の電子化のレベルの格差といった問題点も指摘されているところである。

⁴ ASW は、現在策定中の「物流サービス分野」ロードマップの中でも重要な取組み分野として位置づけられる。2005年12月のアセアン首脳会議において「ASWの設立及び実施に関する合意」が採択され、ASWの構築は大きく分けて アセアン各国におけるナショナル・シングル・ウィンドウの構築、アセアン各国及びアセアン域外のNSWとの相互接続の2段階で行われることになった。NSWの設立は、アセアン原加盟6カ国（ブルネイ、マレーシア、フィリピン、タイ、シンガポール、インドネシア）については2008年までに、アセアン新規加盟4カ国（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）については2012年までに実現することが目標として掲げられている。さらに、アセアン域内での相互接続及びアセアン域外国との接続を含むASWの構築については2012年までの実現が目標である。



出所：アセアン資料

図 14 アセアン各国のナショナル・シングル・ウィンドウ概念図



出所：アセアン資料

図 15 アセアン・シングル・ウィンドウ概念図

我が国の輸出入及び港湾・空港関連手続の体制、制度にかかる課題

2001年9月に米国で発生した同時多発テロ以降、国際物流においてセキュリティ強化への関心が高まる中、米国のC-TPATやEUのAEOといった制度が導入又は導入予定となっており、グローバルな活動を行う我が国企業を含め、民間企業では、セキュリティの確保やコンプライアンスに対する取組みを進めている。

これに対して、我が国では、通関手続の簡素化・迅速化に向けて、予備審査制や到着即時輸入許可制度等の導入とともに、近年においては、特定輸出申告制度や簡易申告制度等といった輸出入者におけるコンプライアンスの確保等に着眼した通関手続の改善にも取り組んできたところである。

このような状況を背景に、「経済成長戦略大綱」において日本版C-TPATの導入を図ることとされ、民間企業におけるセキュリティの確保やコンプライアンスに対する取組みを基礎として、一貫した貨物管理のもと、安全かつ効率的な国際物流を確保していく必要性が高まっている。

(2) 課題の整理

以上述べた問題意識を踏まえ、アセアンにおける輸入手続の円滑化に向けた課題を整理すると以下のとおりとなる。

まず、アセアンにおける輸入手続の円滑化を実現するためには、制度面、人材面を含むアセアン各国の税関当局及び関係当局の能力強化が課題である。

第二に、アセアン各国内における輸入手続制度の不統一性や政府関係当局間の連携の不足を解消するために、これら当局間の連携を促すための取組みが必要である。このためには、このような連携を担う関係当局の能力強化や連携に向けたこれら当局の取組みを何らかの形で後押ししていくことが課題である。

第三に、アセアンにおける輸入手続の電子化を促進する必要がある。そのためには、前提となる制度の標準化・統一化が必要であり、その上でさらにシ

システムそのものの導入が必要である。アセアン各国の中には既に先進各国並みの電子システムの導入を実現している国もある。一方で、電子システムの導入が全く開始されていないか、緒についたばかりである国や、電子システム導入に向けて取り組んできているが未だ課題を抱えている国における輸出入手続電子化をいかにして実現していくかが課題である。

第四に、アセアンにおいては、既に自らのイニシアティブとしてアセアン・シングル・ウィンドウ構築に向けた努力が進められており、このイニシアティブを今後スムーズに具体化する方策を講じていくことが必要である。

第五として、アセアンのみならず、我が国自身の輸出入及び港湾・空港関連手続に関わる諸問題を解決し、近年の国際物流に関する国際的なセキュリティ強化の流れに対応していくことが必要である。

(3) 方向性

ASW ならびにアセアン各国における NSW 構築に向けた取組みを支援することが求められる。この際、NSW といっても、そのために解決しなくてはならない課題は国によって異なってくる。そのため、それぞれの国の置かれている状況を正確に把握するとともに、それらに応じた対応策を講じていくことが必要である。

税関や関係当局に対する能力強化についても同様であり、アセアン各国の実情に応じた専門家派遣等の制度強化支援や関係当局職員の研修等を通じた制度・人材の能力向上を進める。

我が国においては、アセアンの先例となることを意識しつつ、受益者となる企業関係者等と緊密かつ幅広く意見交換しつつ、課題の抽出とそれに対する対応策の策定及び履行を迅速に行っていくことが重要である。

5. 方向性のまとめ

これまでに延べた、広域物流網整備、人材・育成、物流資材等の利活用、輸

出入及び港湾・空港関連手続の円滑化という4つの観点を、ヒト、モノ、ボーダレス化という視点から「アセアン広域物流網の整備」「物流及び輸出入港湾・空港関連手続関連の人材育成」「物流資材の高度利活用」「アセアン統合に向けた輸入手続電子化」「我が国輸出入制度の改革とシステム、インフラの整備」の5つのテーマに再整理するとともに、それぞれを具体的な行動計画としてより具体化することとする。

第4．（行動計画）アセアン広域物流網の整備

我が国企業の物流ニーズの高い優先的に整備すべき6つの広域物流ルートにおいて、港湾や空港、道路、鉄道等の物流関連インフラの整備や当該ルートにおける円滑な物流に関連する法制度などを改善していくことは、アセアン地域に進出している我が国企業の国際競争力強化につながるとともに、アセアン域内の経済連携統合・域内の効率化の実現のためには重要となる。このようなアセアン域内における広域物流ルート整備を促進するために、平成18年度に整備したアセアン物流マップなども参考にし、整備の有効性を示すとともに、具体的な設計・整備支援を行っていく。

優先的に整備すべき6つの広域物流ルート整備促進の働きかけ

アセアン地域における我が国企業の国際競争力強化という観点に加えて、アセアンの地域経済統合・域内効率化の実現のためには、次の6つのルートを優先的に整備すべきである。そのため、これらの当該ルート整備の有効性を示し、アセアン事務局及びアセアン各国の関係省庁に対し、整備促進を働きかける。

（実施時期：平成18年度、実施主体：日本側関係省庁、国内専門機関、アセアン事務局、アセアン各国関係省庁）

【優先的に整備すべき広域物流ルート】

タイ～マレーシア～シンガポール

タイ～インドネシア

タイ～（ラオス／カンボジア）～ベトナム北部

タイ～（ラオス／カンボジア）～ベトナム南部

タイ～フィリピン

タイ～ミャンマー

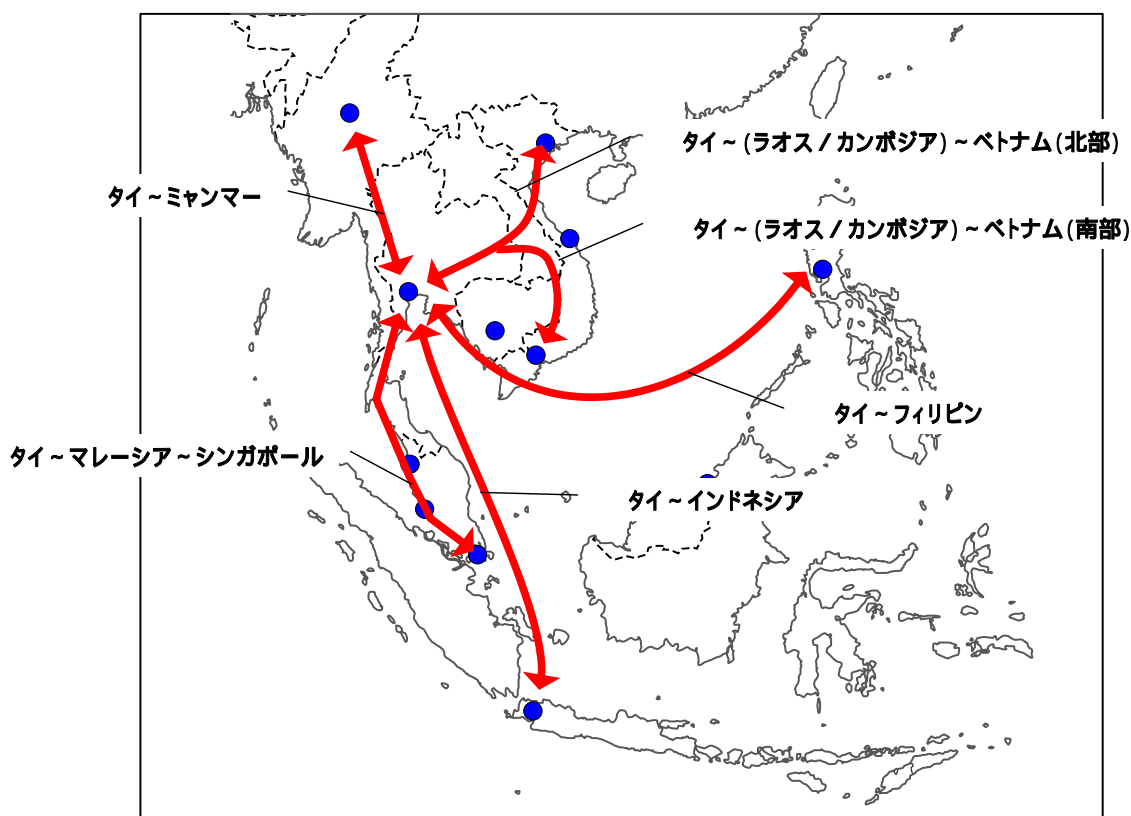


図 16 優先的に整備すべき 6 つの広域物流ルート

ベストプラクティスづくりに向けた走行実証試験の実施

アセアン地域における空港や港湾、道路、鉄道などの物流関連インフラや車両の相互乗入れや車両規制などの物流関連法制度、その他、輸送時の貨物の安全性やセキュリティ、貨物のトレーサビリティなどの問題点・課題を明らかにするために、走行実証試験を実施する。

走行実証試験は、6 つのルートのうち、近年、荷主企業のニーズが高まっていることに加え、2006（平成 18）年 12 月 20 日に開通した第 2 メコン国際橋やラオス - ベトナム国境上においてワンストップ・シングル・ウィンドウに関する実証実験など、輸送環境が整いつつあるタイ・バンコクとベトナム・ホーチミン及びベトナム・ハノイの陸上輸送ルートにおいて、実貨物を積載した車両を用いて行う。

また、現状、タイ - ベトナム間は輸出・輸入貨物のバランスが取れていないため（片荷となっているため）、陸上運賃の低減が図れないといわれている。そのような片荷解消のために、積替拠点をサバナケットに設け、その有

効性も検証する。

なお、本走行実証試験においては、情報通信技術（IT）を活用した通関手続合理化の実現に向け、電子タグを用いた国境通過時のノン・ストップ通関の実現等を含む IT 活用による通関手続合理化実現に向けた課題抽出・可能性検証のための実証実験も併せて実施する。

（実施時期：平成 19 年度、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、アセアン事務局、アセアン各国関係省庁）

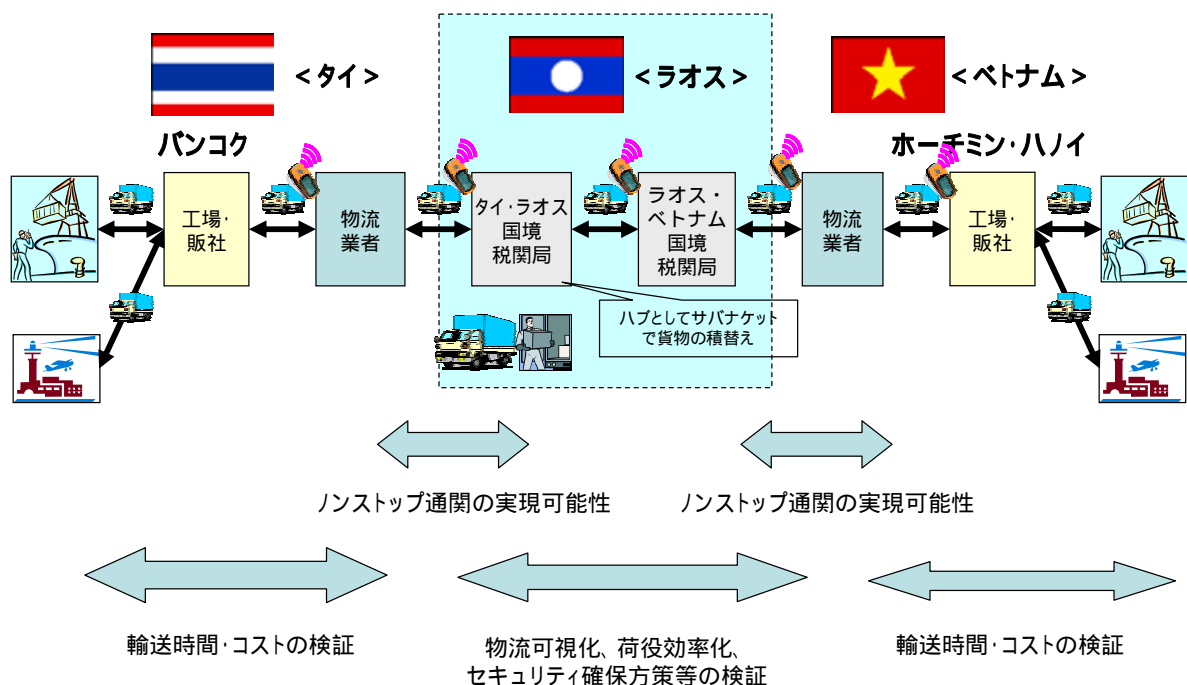


図 17 実証実験のイメージ

走行実証試験のとりまとめと提案

バンコク - ハノイ / バンコク - ホーチミンの 2 つの陸上輸送ルートについては、走行実証試験により明らかになった物流関連インフラ及び物流関連法制度、その他輸送上の問題点・課題を整理し、それらの解決方策案を作成し、アセアン事務局に提案する。

（実施時期：平成 19 年度、実施主体：日本側関係省庁、アセアン事務局、

アセアン各国関係省庁)

優先的に整備すべき6つの広域物流ルートへの拡大

バンコク - ハノイ / バンコク - ホーチミンの陸上輸送ルート以外の海上輸送ルート・航空輸送ルートや、優先的に整備すべき広域物流ルートの他の4つのルートについて、現状における問題点・課題をより具体化・明確化するために、現地調査を行う。

これらと走行実証試験を実施する2ルートにおける知見をとりまとめ、広域物流網形成に関する整備計画案を作成し、経済効果分析(経済波及効果分析、経済効果額の試算)を実施し、アセアン事務局及びアセアン各国の関係省庁と意見交換・情報共有を行う。

(実施時期：平成20年度、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、アセアン事務局、アセアン各国関係省庁)

アセアンにおける広域物流網整備の支援

アセアン事務局及びアセアン各国政府の要請に応じ、物流関連インフラの専門家及び物流関連法制度の専門家を派遣し、アセアン域内の広域物流網整備計画や物流関連法制度の策定の支援を行う。また、優先的に整備すべき6つの物流ルートを中心としたアセアン域内の広域物流網における物流関連インフラについては、詳細設計の支援・整備費用の支援を行う。

(実施時期：平成21年度～、実施主体：日本側関係省庁、アセアン事務局、アセアン各国関係省庁)

アセアン物流マップの継続的な更新

アセアンにおける物流関連インフラの整備状況や物流関連法制度の運用状況、物流コスト、リードタイムなどのデータベースとして、平成18年度に整備したアセアン物流マップは、我が国企業の円滑な事業遂行に資するものとして、引き続き整備していく必要がある。そのため、アセアン事務局及びアセアン各国の関係省庁の協力を受けつつ、データの更新・拡充を検討す

る。

（実施時期：平成 19 年度～、実施主体：日本側関係省庁、国内専門機関、アセアン事務局、アセアン各国関係省庁）

我が国物流事業者の支援

我が国物流事業者の円滑な事業展開を支援するため、アセアン各国の外資規制等物流に関する規制の問題点・課題を整理し、日本とアセアン各国が協力して、それらを解決するための対応策の検討を行う。

（実施時期：平成 19 年度～、実施主体：日本側関係省庁、アセアン事務局、アセアン各国関係省庁）

第5 . (行動計画) 物流及び輸出入通関手続関連の人材育成

アジアワイドのシームレスな物流圏を実現するためには、物流現場実務や効率的な物流戦略の計画立案、また輸出入諸手続等を遂行する優秀な人材の育成が重要である。そのためには、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することが必要であるが、本行動計画では次のような事業を展開予定である。

まずは、アセアン各国の物流に関する状況を把握するためのフィージビリティスタディを実施、試行的に人材育成事業を実施するモデル国を選定する。モデル国については更に深掘した調査を実施した上で、当該モデル国に適切な教育プログラムを作成、モデルプロジェクトとして実施し、その結果についてはアセアン各国に紹介する。同様のプロジェクトを希望する国については、同様の支援を検討するものとする。

なお、これまで各省で取り組んできた人材育成事業についても、有効と考えられるものについては継続実施していくこととする。

人材育成プログラム策定に向けたフィージビリティスタディの実施

効果的かつ適切な人材育成支援事業を実施するため、タイ、マレーシア、ベトナム、ラオス等を対象国として、行政機関、企業、関係団体、教育機関等に対し、各国の物流の現状や人材育成の実施状況についてのヒアリング調査を実施し、人材育成プログラムを実施するモデル国設定のために必要と思われる基礎データを収集する。なお、本調査及びモデル国選定の際の基準の設定については、物流関連資格制度に関する専門的な知見を有する団体のもと、「人材育成調査委員会（仮称）」を立ちあげ、この指導のもとに進めるものとする。

（実施時期：平成 18 年度後半～19 年度前半、実施主体：民間団体）

人材育成プログラムを実施するモデル国の選定及びプログラムの詳細策定

上記フィージビリティスタディに基づき、調査対象国からモデル国（1カ国）を選定する。また、当該モデル国に適切な教育プログラムを展開するため、対象国の関係法制度、商慣行、国民性、教育研修実施状況等を調査し、また、アンケート等により我が国企業が当該対象国で必要としている物流人材像も踏まえた上で、対象国、現地に進出した我が国企業双方のニーズに適応した人材育成プログラムを策定する。

（実施時期：平成 19 年度後半、実施主体：民間団体、アセアン事務局）

モデル対象国と協力した人材育成プログラムの実施

モデル国政府または、プログラム実施に適切な機関と協力して、上記策定人材育成プログラムを実施する。この際、今後、対象国独自での人材育成プログラムの継続的实施につながるよう、現地講師の育成やプログラムの事業運営方法について、必要に応じては、日本から専門家を派遣する等対象国におけるプログラム実施機関の育成を支援する。なお、モデル国の状況・ニーズによっては資格制度の確立等も支援する。

（実施時期：平成 20 年度、実施主体：民間団体、モデル国プログラム実施協力機関）

アセアン各国への人材育成プログラムの展開

上記モデル事業の成果についてアセアンの適切な会合で紹介、同様のプロジェクトを希望する国に対しては、モデルプロジェクトの際と同様に対象国内の状況調査及び、対象国、現地に進出した我が国企業のニーズを踏まえた検討の上、対象国に適切なプログラムを柔軟に展開していく。

（実施時期：平成 21 年度以降、実施主体：民間団体、アセアン事務局）

セミナー、ワークショップ等を通じた物流人材育成の推進

人材育成プログラムのアセアン内での効果的な実施を支援するため、物流

マネージメントの重要性に関する物流啓発事業を実施する。具体的には、タイで実施した物流啓発セミナーをインドネシア、フィリピン等での実施を検討する。また、企業の物流効率化を担う人材として、既にタイで実験的に導入を進めている「物流アドバイザー制度」の導入・展開等を中心とした物流効率化に関する人材育成支援を実施する。

(実施時期：平成 18 度後半以降、実施主体：日本側関係省庁)

「日アセアン交通連携」の枠組みを活用した物流人材育成の推進

「アセアン交通行動計画(2005-2010)」に位置づけられている行政組織・物流事業者団体の機能強化、物流事業者の振興に資する人材育成を「日アセアン交通連携」の枠組みなどを活用して、アセアン域内の各国交通省、物流事業者団体、物流事業者を対象とした人材育成事業のニーズ把握調査、現地パイロット・セミナー(平成 18 年度、タイ、ベトナム)の実施及び事後評価等を行う。

(実施時期：平成 18 年度～、実施主体：日本側関係省庁、アセアン各国関係省庁、アセアン事務局)

政策対話を踏まえた人材育成の実施・展開

「日アセアン交通連携」の政策対話を踏まえながら、現地の物流行政官、物流団体、物流事業者を対象とする個別の人材育成セミナー、ワークショップ等の具体化を通じて物流人材育成を実施し、アセアン各国にそれぞれ適切な人材育成を展開していく。

(実施時期：平成 19 年度～、実施主体：日本側関係省庁、アセアン各国関係省庁、アセアン事務局及び関係機関)

アセアン地域における税関職員の人材育成に重点をおいた支援の強化

アセアン各国の税関近代化を支援するため、アセアン諸国を重点支援国として位置付け、税関職員に対するキャパシティビルディング等を一層強化する。

更に、こうした活動を効果的に実施するため、政策当局間での対話を強化する。

（実施時期：平成 18 年度～、実施主体：財務省）

アセアン域内の通関業者に対する技術・ノウハウの移転

アセアン地域の税関職員に対するキャパシティビルディングと並行して、通関業務と密接な関係を有する通関業者を支援するため、我が国通関業界の IT 化促進、リスクマネジメントの向上、通関士の育成・能力向上への取組状況等を紹介するセミナーの実施など、ノウハウの移転策を検討する。

（実施時期：平成 19 年度～、実施主体：（社）日本通関業連合会、財務省）

第 6 . (行動計画) 物流資材の高度利活用

アセアン域内において物流資材の高度利活用に向けた物流環境整備を進め、世界に通用するロジスティクスを確立することを目指して、その基盤となる人材育成を主軸とした普及啓発活動を実施する。さらに、物流資材の高度利活用に向けては電子タグが有効なツールの一つであると考えられるが、国際物流分野における電子タグの利用を促進するためには、技術開発と並行して、適切なモデルケースを蓄積していくことが重要であることから、日本が先進的に電子タグの活用に取り組んできた知見を生かしつつ、日アセアン間およびアセアン域内において、電子タグ等による物流資材の高度利活用に向けた実証実験を実施する。これらの取組みを通じて、物流業務の新しいビジネスモデルを現地政府と協同で構築していく。

物流資材高度利活用に向けた普及啓発活動

物流効率化への取組みに向けたアセアン各国の官民関係者の認識を深めるため、物流資材のサイズ標準化や電子タグ導入等を含む、日本における高度物流資材の実用化事例や、現在検討が進められている物流効率化に向けた新規ビジネスモデル等を紹介する場として、フォーラムや物流展、ワークショップ等を開催する。

(実施時期：平成 18 年度～、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、民間団体、アセアン各国関係省庁)

電子タグの利用に向けた基盤の構築

物流資材の高度利活用に向けては、電子タグの利用が不可欠と考えられる。日本では先行して電子タグにかかる技術や制度(電波法や電子タグ自体の通関時の扱い) 等の基盤整備を果たしつつあることから、電子タグを含む情報通信技術に係る人材育成や法制度整備に係る政策対話等の場を通じてこれらの知見を供与することにより、アセアン各国における電子タグの利用環境整備を支援する。

(実施時期：平成 19 年度～、実施主体：日本側関係省庁、民間団体、アセアン各国関係省庁)

電子タグ等 IT を活用した物流資材の高度化

貨物のビジビリティ向上により、アセアン域内におけるスムーズかつ安全な貨物の移動を実現することを目的として、ベストプラクティスの共有のための実証実験を実施する。具体的には、アセアン域内に点在する工場や倉庫等の物流拠点を結び、電子タグや GPS を活用した物流資材・貨物・位置情報を対応付けることにより、国境通過時の積み替えの効率化を含む貨物のリアルタイムな所在管理の実現性や導入効果等を検証する。

(実施時期：平成 19 年度、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、アセアン各国関係省庁)

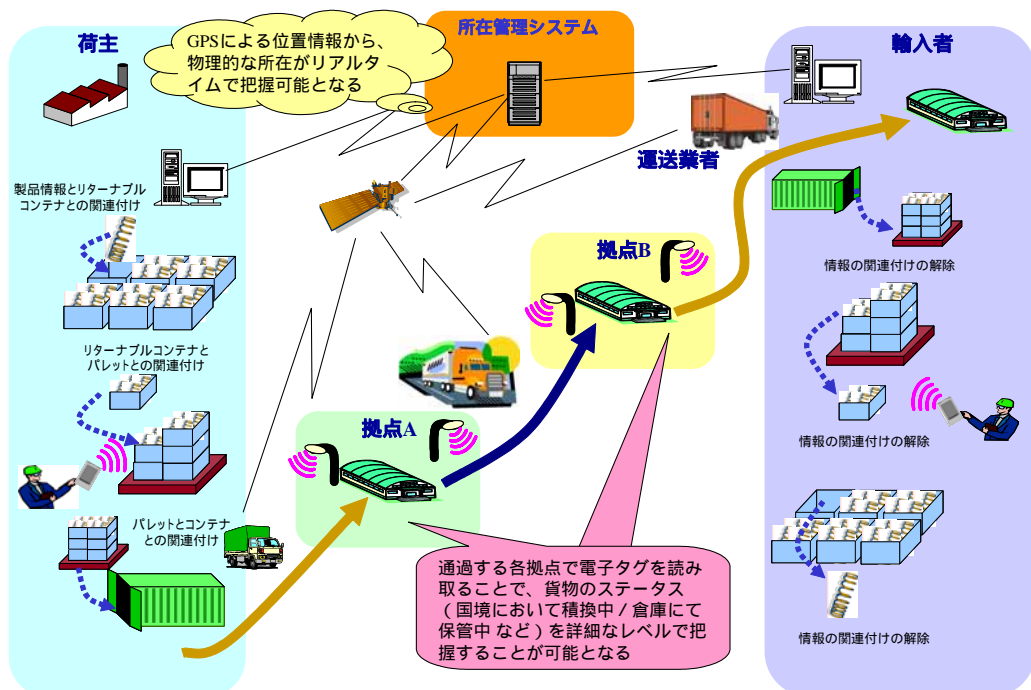


図 18 電子タグと GPS を活用した所在管理システムの構築

物流資材の循環型利用モデルの実現

一貫パレチゼーションや物流資材のリターンブル化により、一層の物流効

率化や環境負荷軽減等が図られると期待されるが、物流資材のグローバルな移動に際しては、再輸出免税申告や所在管理等が大きな課題となっている。このため、輸入時と輸出時とで利用企業が異なるようなリターナブル物流資材の活用において、電子タグにより物流資材の管理を合理化する実証実験を行い、物流資材の複数国・企業間循環型利用モデルの実現に向けた課題抽出および可能性検証を行う。また、実証実験により明らかになった課題および活用可能性については、普及啓発活動にフィードバックする。

(実施時期：平成 19～20 年度、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、アセアン各国関係省庁)

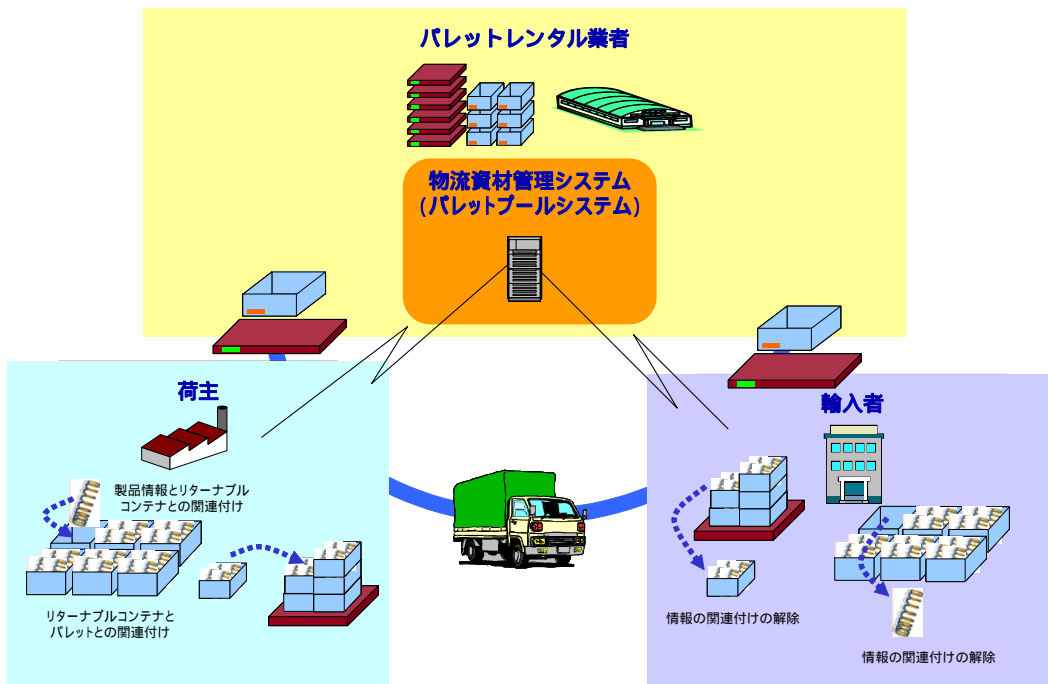


図 19 電子タグを用いたパレットプールシステム

第 7 . (行動計画) アセアン統合に向けた輸出入通関手続電子化

我が国自身の次世代シングル・ウィンドウ構築と諸外国との連携を着実に進めるとともに、アセアン統合に向けた輸出入通関手続円滑化支援を行う。アセアンに対しては、電子化が進展している国を対象として国境を越えた相互接続を支援するとともに、電子化が進んでいない国に対してはナショナル・シングル・ウィンドウ構築に向けた課題抽出等のための調査と実際のシステム構築に向けた支援を行う。同時に、電子タグ等情報通信技術を用いた輸出入通関手続合理化の可能性等を検討する実証実験等も実施する。

アセアン・シングル・ウィンドウの構築支援

NSW 構築が進展しているアセアン加盟国に対しては、アセアン・シングル・ウィンドウ (ASW) の実現を支援するため、アセアン加盟国が行う、域内複数国システムの接続によってアセアン原産地証明、輸出入申告等のデータを電子的に交換するパイロット・プロジェクトを支援する。(実施時期：平成 19 年度～、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、アセアン各国関係省庁)

アセアン各国のナショナル・シングル・ウィンドウ実現に向けた調査

輸入手続の電子化が進んでいないアセアン加盟国に対しては、NSW 構築を支援するため、現地による維持管理が可能なシステムのあり方、システム構築に向けた具体的プロセス及びその実現可能性等に関する調査を実施する。

(実施時期：平成 19 年度～20 年度、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、アセアン各国関係省庁)

アセアン各国のナショナル・シングル・ウィンドウ構築の支援

上記調査等に基づき、輸入手続の電子化が進んでいないアセアン加盟国の中からモデル国を選定し、当該国の NSW 構築に向けて、現地ニーズに応じ

たシステム構築のための支援を行う。

(実施時期：平成 21 年度～、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、アセアン各国関係省庁)

情報通信技術 (IT) を活用した通関手続の合理化に向けた支援

情報通信技術 (IT) を活用した通関手続合理化の実現に向け、電子タグを用いた国境通過時のノン・ストップ通関の実現等を含む IT 活用による通関手続合理化実現に向けた課題抽出・可能性検証のための実証実験を実施する。

(実施時期：平成 19 年度、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、アセアン各国関係省庁)

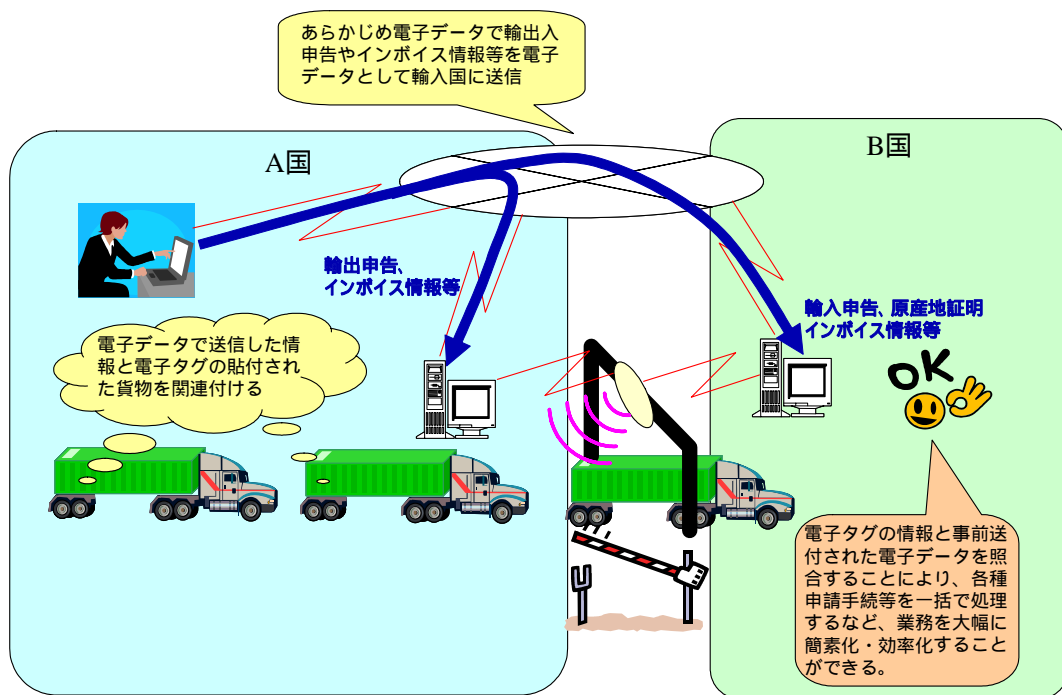


図 20 電子タグを活用したノン・ストップ通関の実現

電子タグを利用した通関手続の合理化

輸入時の利用企業と輸出時の利用企業が異なるようなリターンブル物流資材の活用における、再輸出免税申告にかかる煩雑な手続等の合理化に着目して、物流資材の複数国・企業間循環型利用モデルにおける電子タグ付き物

流資材の活用可能性について、課題抽出・可能性検証のための実証実験を実施する。

(実施時期：平成 19～20 年度、実施主体：日本側関係省庁、民間企業、アセアン各国関係省庁)

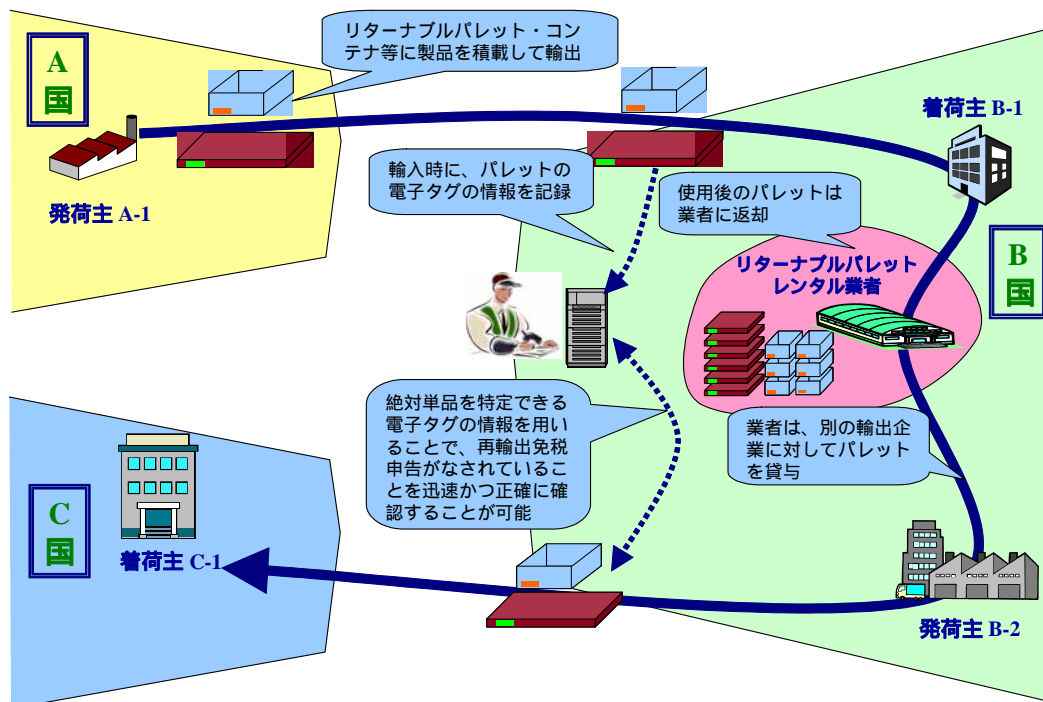


図 21 電子タグを利用した再輸出免税申告手続の合理化

第 8 . (行動計画) 我が国輸出入制度の改革とシステム、インフラ

の整備

我が国企業のグローバルな活動を支援するとともに、アジア・ゲートウェイとしてアジアの活力を取込むため、我が国の国際物流競争力の強化に向けた取組みを輸入手続制度およびシステムの両面から行う。制度面ではコンプライアンスに着目した輸出入制度改革を行うとともに、「日本版 C-TPAT」によって国際的な連携を行う。システム面では利便性の高い次世代シングル・ウィンドウを推進するとともに、アジア各国の通関システムとの連携促進を図る。

我が国の国際物流インフラについては、引き続き、物流拠点の機能強化及び物流拠点へのアクセス性向上を図っていく。また、国際・国内一体となった物流の実現を図る上での課題については、官民が一体となった体制を構築し、ボトルネックの抽出及びその解消を図っていく。

これらにより、準国内物流化しつつあるアジア域内物流の円滑化・効率化を促進する。

コンプライアンスに着目した輸出入制度改革

税関・民間共同で国際物流のセキュリティ強化と円滑な物流の両立を実現するため、「物(モノ)」に重点をおいたリスク管理から「者(ヒト)」に重点をおいたリスク管理へと転換し、輸出入制度の改革や電子情報の活用によって、事業者のセキュリティ確保やコンプライアンスに対する取組み状況を反映させる日本版 C-TPAT を導入し、一貫した貨物管理のもと、安全かつ効率的な国際物流を実現する。

このため、当面、平成 19 年度において輸出入者のコンプライアンスに着目した既存の制度の見直し等を行い、日本版 C-TPAT の導入のための基盤を整備する。

具体的には、

あらかじめ税関長の承認を受けた輸入者が、貨物の引取り後に納税申告

を行うことができる簡易申告制度について、税法以外の法令違反がないこと、法令遵守規則を制定すること等を新たに承認要件に加える見直しを行った上で、貨物の指定制度を廃止するほか、貨物到着前の輸入申告を可能とするとともに、事後の納税申告を一括して行うことを可能とする措置を講ずる。

あらかじめ税関長の承認を受けた輸出者が、貨物を保税地域に入れることなく輸出申告を行い、許可を受けることができる特定輸出申告制度について、承認の要件に所要の見直しを行った上で、貨物が置かれている場所を管轄する税関長に加え、貨物の船積みを予定している港・空港を管轄する税関長に対して輸出申告を行うことを可能とするとともに、混載貨物⁵を対象とする措置を講ずる。

コンプライアンスの優れた保税蔵置場又は保税工場の被許可者を税関長が承認し、承認を受けた者については、税関長の指定を受けることにより新たに保税蔵置場又は保税工場を設置すること等を可能とする制度を導入する。

混載貨物等の積荷情報を利用した輸入申告・通関審査を将来可能とすることを念頭に、輸入貨物について、その荷受人に対し、混載貨物等の詳細な情報を求めることができる措置を講ずる。

なお、～の制度においては、適用事業者の要件に申告等を電子情報で行えることを加えることにより、輸出入手続における電子化を促進する。

(実施時期：平成19年度、実施主体：輸出入関連企業、財務省)

コンプライアンス・プログラムの標準化

特例輸入者、特定輸出者、保税蔵置場等の特定許可者及び通関業者のコンプライアンス・プログラムの共通化を図るとともに、これらのコンプライアンス・プログラムを有機的に連携させることにより、我が国の通関手続を網羅するコンプライアンス・プログラムを完成させ、これを日本版 C-TPAT の基盤とする。

⁵ 混載貨物：複数の荷主の小口貨物をまとめて一つの貨物としたもの。

その際、通関手続に関連する運送事業者等のコンプライアンス・プログラムについて、ベネフィットのあり方を含め、関係省庁と連携を図りつつ検討を行う。

さらに、現在、関係各省庁毎に定められているコンプライアンス・プログラムについて、その対象となる事業者、目的等を勘案した上で、可能な部分についてはこれを標準化するための検討を開始する。

（実施時期：平成 19 年度～、実施主体：財務省、経済産業省、国土交通省）

日本版「C-TPAT」の国際連携

「日本版 C-TPAT」の実現に当たっては、国際的な連携をめざし、当面、日米税関相互支援協定の下、テロ対策と円滑な物流を両立させるリスク管理手法等の共同研究・開発を行う等、米国税関当局との連携を強化する。

（実施時期：平成 19 年度～、実施主体：財務省）

我が国の輸出入及び港湾・空港関連手続システムの利便性向上

我が国の輸出入及び港湾・空港関連手続に係る次世代シングル・ウィンドウ（平成 20 年 10 月予定）では、利用者の視点に立った利便性の高いシステムを実現するとともに、当該システムの利用により効率的な処理が可能となるよう、今後とも民間利用者の意見を聴取する。

（実施時期：平成 19 年、実施主体：財務省、国土交通省、経済産業省、法務省、農林水産省、厚生労働省、（独）通関情報処理センター）

我が国におけるアジア・ゲートウェイとしてのシステム構築に向けた諸外国との連携

我が国の通関システムについて、アジアにおける共通基盤として機能するシステムの構築に向け、当面、シンガポール、マレーシア、中国、韓国を念頭に、税関当局との意見交換、通関システム運営体との緊密な関係の醸成を図り、WCO データモデルをベースとしたシステム連携の促進を図る。

(実施時期：平成 19 年度～、実施主体：財務省、(独)通関情報処理センター)

我が国の国際物流インフラの機能強化

我が国においても、物流拠点の機能強化や物流拠点へのアクセス性の向上などを図るため、スーパー中枢港湾プロジェクトの推進や大都市圏拠点空港の物流機能の強化、物流拠点と港湾・空港を結ぶ幹線道路ネットワーク(国際物流基幹ネットワーク等)の構築などハード・ソフト一体となった取組みを引き続き推進する。

(実施時期：社会資本整備重点計画等に基づき引き続き実施、実施主体：国土交通省)

国際物流戦略チームの活用

全国の各地域に設置されている「国際物流戦略チーム」を活用し、国際・国内一体となった物流の効率化等の取組を推進するため、官民が一体となって地域のボトルネック抽出とその解消を図る。

(実施時期：平成 18 年度～、実施主体：国土交通省)

第9．今後の行動計画のフォローアップ等の体制

今般策定した行動計画は国内外の多岐にわたる課題を網羅的にまとめたものであり、これを着実に実行するとともに、適切な評価を行い、次のステップにつなげていくために、国際競争を勝ち抜くために努力を重ねる我が国企業の意見を踏まえて検討する体制を構築する必要がある。

このため、現行のパートナーシップ会議の体制を引き続き存置し、総合物流施策大綱や経済成長戦略大綱、アジア・ゲートウェイ構想とも連携をとりつつ、アセアン及び中国、韓国など東アジア全体における「アジアワイドのシームレスな物流圏」の実現に向けて検討を進める。

現行体制下の各WGは、本行動計画の進捗状況に応じて適宜開催し、行動計画の実施主体との意見交換等を通じて行動計画の実現につなげる。

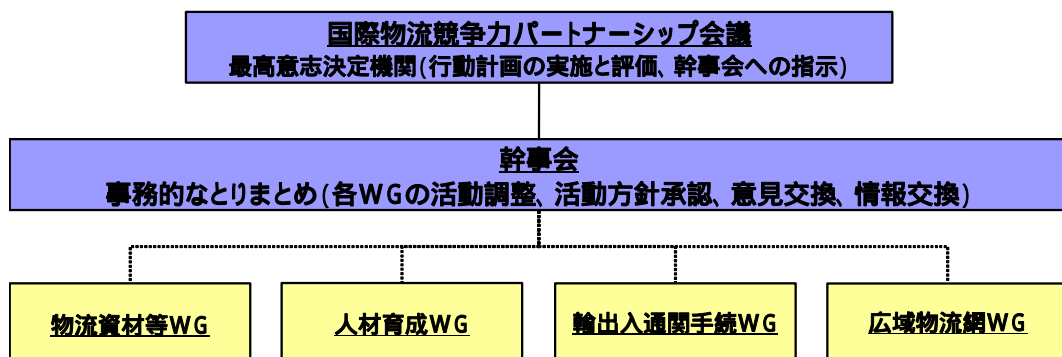


図 22 現行のパートナーシップ会議の体制