

# 「貿易手続改革プログラム」 【最終報告案】

アジア・ゲートウェイ戦略会議  
「物流（貿易関連手続等）に関する検討会」  
平成 19 年 5 月 14 日

## 目次

### 1 . 規制の見直し、手続の統一化・簡素化…………… P 2

#### ( 1 ) 基本的考え方

#### ( 2 ) 具体的取組み

リードタイム短縮、コスト削減に向けた、輸出  
における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

港湾の深夜早朝利用の推進…………… P 3

港湾手続の統一化・簡素化…………… P 4

港湾行政の広域連携の推進…………… P 5

経済連携協定に基づく原産地証明発給手続の簡  
素化・迅速化

### 2 . 日本版 A E O 制度の構築…………… P 6

#### ( 1 ) 基本的考え方

#### ( 2 ) 具体的取組み…………… P 7

コンプライアンス制度の調和

コンプライアンス優良事業者に対する優遇制度  
の拡充…………… P 8

相互認証を視野に入れた主要貿易相手国との政  
府間対話の推進

### 3 . 「次世代シングルウィンドウ」の見直し…………… P 9

#### ( 1 ) 基本的考え方

#### ( 2 ) 具体的取組み…………… P 10

業務プロセス改善の徹底等

港湾システムとの接続の促進…………… P 11

国際的なシステム連携の実現

N A C C S の在り方の検討…………… P 12

### 4 . 今後のフォローアップについて

## 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するなど、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・効果を再検証し、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。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

#### **リードタイム短縮、コスト削減に向けた、輸出におけるいわゆる保稅搬入原則をはじめとする現行の保稅・通関制度等の見直し**

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、輸出におけるいわゆる「保稅搬入原則」の適用をはじめ、現行制度等のあり方を見直す。

輸出におけるいわゆる「保税搬入原則」について、その意義、効果等を再検証し、そのメリット、デメリット等(簡単な論点は以下のとおり)を整理した上で、「保税搬入原則」をはじめとする今後の現行保税・通関制度全体の改革の方向性とスケジュールを具体的に示す。上記検討と並行して、当面、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割超まで高めていくことを官民の目標とし、その実現に向けて、官については制度趣旨を踏まえた制度の利便性の向上について、民についてはコンプライアンスの向上について、官民両者が最大限の努力をすることとする。

(注) 簡易申告制度については、これを改善し、関税の納税の後での一括申告と、入港前の輸入申告を可能とし、貨物の引取申告と納税申告を分離する二段階申告となっている。

(参考:保税搬入原則のメリット・デメリット)

輸出貨物の保税地域・保税蔵置場への貨物の搬入後申告の制度は、生産拠点から船積までのセキュリティチェックが米国等から求められるようになった時代においては、コスト負担やリードタイムの長期化を招くだけである。電子的に貨物のセキュリティ管理が行われるようになったため、書類審査・現物検査のいらぬ分類(区分1)に当たる貨物については、税関職員の立ち会いは行われていない。保税蔵置場での貨物の搬出入の記帳も、それだけでは十分なセキュリティ対策になり得ないという問題がある。

我が国では、保税地域において、関税の納税だけでなく、セキュリティを含む他法令の確認も併せて行われており、集中のメリットもある。仮に、保税搬入原則を廃止しても、他法令に基づくセキュリティの確認等の必要性は変わらないため、貨物セキュリティ管理に関する国際的な相互認証を目指す上でも、新たな制度設計が必要となり、結果的には規制強化になる可能性もある。その結果、直ちにリードタイムの短縮につながるかどうかは不透明。

【財務省】【平成19年度中に結論を得る】

## 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。

港湾の時間外(夜間早朝帯)の有効活用を図る観点から、需要面、行政手続・体制整備面、関連料金・コスト面などの課題解決に向けて、以下のような取組みによって多岐に渡る官民の関係者の協力を推進する。

法令改正の結果を踏まえ、水先料金の時間外の料金設定を多様な選択肢のある料金設定ができるよう環境整備。

夜間入港規制の撤廃(平成17年11月:港則法改正)を踏まえ、対外的な周知を徹底。

地方公共団体や民間の自助努力(料金面等)の行われている港湾において、コンプライアンスの優れた事業者に対する臨時開庁手数料の見直し。

【国土交通省、財務省】【平成19年度中】

港湾の時間外(夜間早朝帯)の有効活用については、地域のニーズ等に応じ、構造改革特区制度の活用や、期間を限って集中的に試行することも推進する。

【国土交通省、財務省】【平成19年度中】

## 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。

### **第1段階：緊急対応** 【平成19年度中】

各港共通の手続で、入力情報の利活用の効果が高い手続(入出港届、入港前船舶運航動静等通知、荷役設備その他係留施設の使用許可等)の申請書式の統一を実施。

各港湾にほぼ共通してある入出港届、入港前船舶動静等通知、施設の使用許可の手続等の申請書式の統一モデル様式を、簡素を原則に、国が作成。

上記統一モデル様式を、各港湾管理者へ通知し、その採用を要請。

国の港湾EDIに入力すれば、送信・到着が明確に確認できる機能を充実。

### **第2段階**【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】

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。

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国として推進する。

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】

## 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樞港湾等については、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。

特に日本経済にとって重要なスーパー中樞港湾等について、各種手続の申請書式の統一・簡素化や、複数寄港しても広域連携によりとん税、入港料等の負担が軽減されるといった取組みを、地域の積極的な取組みを前提に、必要に応じて構造改革特区も活用し、国としても支援する。

【国土交通省、財務省】【平成19年度中】

## 経済連携協定に基づく原産地証明発給手続の簡素化・迅速化

経済連携協定に基づく原産地証明制度について、貿易関係手続の一環としてその発給手続の簡素化・迅速化は重要な課題である。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そ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、同制度について、引き続き、産業界、発給機関及び経済産業省が密接に意見交換を行う場を通じ、「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（判定制度の改善や発給申請段階での簡素化など）。

#### 【経済産業省】【平成19年度以降継続実施】

原産地証明制度については、EPA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、貿易手続きの簡素化・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19年度以降検討】

## 2. 日本版AEO制度の構築

「経済成長戦略大綱」に記述された「日本版C-TPAT」については、下記の基本的考え方に基づき、関係者間で認識を共有し、目標を一層明確にするため、より適当な呼称として、「日本版AEO制度」を用いることとする。

（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等でも同様の仕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、まずは、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

### 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・輸入・保税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たところであるが、事業者負担を必要最小限にとどめる観点から、今後更に見直しを行っていく。その際、包括事前審査制度を含め、既存の承認事業者については、大きな混乱が生じることなく、改正後の制度に円滑に移行できるよう配慮し、特定輸出申告制度の今後の利用状況が極めて低いまま推移することのないよう、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19年度・20年度実施】

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。

【財務省、経済産業省、国土交通省】【平成19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・プログラム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。なお、今回の上記措置が、産業界のこれまでの要望への十分な対応となることが期待されるが、今回の措置の結果や、それに対する事業者の評価、産業界の更なる検討・要望等を踏まえ、事業者負担軽減と物流効率化に向けて、継続的に官民で必要な制度見直しを行っていくことが重要である。

上記のコンプライアンス・プログラム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19年度以降継続実施】

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

## コンプライアンス優良事業者に対する優遇制度の拡充

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制度を一層拡充する。

特定輸出申告制度、簡易申告制度等について、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。そのため、制度見直し後の利用状況を定期的に調査・公表し、制度の利便性向上と事業者のコンプライアンスの充実に向けて、事業者の意見も踏まえ、制度の対象となる事業者の範囲を含め、必要な制度の見直しを継続的に行う。

【財務省】【平成19年度以降継続実施】

## 相互認証を視野に入れた主要貿易相手国との政府間対話の推進

我が国からの輸出貨物について、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を当面の最優先課題とし、また、将来的には輸出・輸入両面での貨物セキュリティ管理に関する相互認証を視野に入れて、国際的な相互認証の流れも踏まえ、主要貿易相手国との対話を推進する。

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に関し、実態把握のための調査を早急に行うとともに、我が国のコンプライアンス制度を、サプライチェーンの流れに沿って図式化し、これらをベースに、政府間対話の進捗等も踏まえ、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検討する。

【財務省、経済産業省、国土交通省】【平成19年度以降継続実施】

下記の日米対話（情報交換及び評価）をはじめとする政府間対話については、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、その後の政府間対話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・積極的に行っていくことが求められる。

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、日米両国間で新たに立ち上げる「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19年度以降継続実施】

税関当局間の協力等については財務省が推進し、より幅広い政府間対話については、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、一層の国際連携に向け、政府間対話を強化する。

【外務省、財務省、経済産業省、国土交通省】【平成19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、「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

### 業務プロセス改善の徹底等

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、申請情報の反復申請回避、基礎情報項目の反復利用、情報項目の共通化等の業務プロセス改善を徹底し、手続の一貫した簡素化、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月から稼動予定の「次世代シングルウィンドウ」(府省共通ポータル)について、「輸出入及び港湾・空港手続関係業務の業務・システム最適化計画」(H17.12.28 各府省情報化統括責任者(CIO)連絡会議)として決定された事項(申請情報の反復申請回避、基礎情報項目の反復利用、情報項目の共通化等)の検討を加速し、業務プロセス改善(BPR)の徹底を図る。

#### 【財務省、関係府省】【平成19年度以降継続実施】

「次世代シングルウィンドウ」については、民間のシステムとの相互のデータの受け渡しが行えるよう、システムのオープン化を進める。

#### 【財務省、関係府省】【平成19年度以降継続実施】

「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設け、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、「中核となる基幹システム」の在り方や構築方法について検討を行うことを確保する。

【財務省、関係府省】【平成19年度の早期に設置】

## 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、国の港湾EDIシステムによる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。

## 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、その実現に向けて交渉を開始する。また、原産地証明、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、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、その実現に向けて交渉を開始する（シングルウィンドウの接続の仕方やどのデータを接続するか等、ユーザーの意見も踏まえて検討。）

また、米国、EU、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。

【財務省、関係府省】

原産地証明、輸出検疫証明書等についても、EPA締結国との間で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】

原産地証明等については、「次世代シングルウィンドウ」に「入れるべき」という意見と、逆に「入れてはいけない」という意見があるため、更に議論を深める必要がある。

## NACCSの在り方の検討

「次世代シングルウィンドウ」の基幹をなすNACCSについては、業務範囲、利用料金、運営形態等も含め、その在り方について検討する。

(注) NACCS: Nippon Automated Cargo Clearance System (通関情報処理システム)

NACCSと港湾EDIとの一本化を視野に、その具体策とこれを運用するNACCSセンターの運営形態について19年中に結論を得る。

【財務省、国土交通省】【平成19年中】

「次世代シングルウィンドウ」の基幹をなすNACCSについては、その業務範囲、利用料金等について、NACCS利用者の代表者全ての関係者が広く参加できるオープンな場において検討する。

【財務省、関係府省】【平成19年度の早期に設置】

NACCSに関しては、これまでの経緯等に鑑み、費用、効率面から非常に良いシステムになっているという考え方がある一方、税関業務に係る部分とそれ以外のサービス部分等を切り離して、そのあり方を検討すべきではないか、という意見もある。

## 4. 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。

更に、本プログラムの主要事項については、規制改革会議の答申を踏まえ新たに定められる3カ年計画にも反映させ、同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。

## 物流（貿易関連手続等）に関する検討会の開催について

〔平成 19 年 1 月 26 日〕  
アジア・ゲートウェイ戦略会議申合せ

### 1. 趣旨

物流（貿易関連手続等）に関する諸課題を集中的に討議するため、関係府省の職員及び有識者で構成する「物流（貿易関連手続等）に関する検討会」（以下、「検討会」という。）を開催する。

### 2. 開催方法

「アジア・ゲートウェイ戦略会議」の下に検討会を開催する。

### 3. 構成及び運営

- （1）検討会は、物流（貿易関連手続等）に関する関係府省の職員及び物流に関する有識者から構成する。
- （2）検討会には、必要に応じ、構成員以外の関係者の出席を求めることができる。
- （3）検討会の下に、物流（貿易関連手続等）に関する諸課題について、専門的な観点から具体的な解決方策の策定等を行うため、「専門チーム」を設置する。

### 4. 庶務

検討会の庶務は、内閣官房において処理する。

アジア・ゲートウェイ戦略会議「物流（貿易関連手続等）に関する検討会」  
構成員

秋草 直之	(社)電子情報技術産業協会会長	
岡部 正彦	(社)日本物流団体連合会会長	
佐々木幹夫	(社)日本貿易会会長	
杉山 武彦	一橋大学学長	【座 長】
鈴木 邦雄	(社)日本船主協会会長	
張 富士夫	(社)日本自動車工業会会長	
宮原 賢次	日本機械輸出組合理事長	
渡 文明	(社)日本経済団体連合会副会長	
青山 幸恭	財務省関税局長	
宿利 正史	国土交通省総合政策局長	
松井 英生	経済産業省商務情報政策局商務流通審議官	
<オブザーバー>		
梨田 和也	外務省経済局政策課長	
南野 肇	厚生労働省医薬食品局食品安全部企画情報課長	
姫田 尚	農林水産省消費・安全局動物衛生課長	
別所 智博	農林水産省消費・安全局植物防疫課長	

(五十音順：敬称略)

当検討会には根本総理補佐官が出席。また、「アジア・ゲートウェイ戦略会議」委員は適宜出席可。