

グローバル化時代の国際物流

日本経団連では、かねてより関係団体と協力して、わが国の国際競争力強化の観点から貿易手続および関係諸制度の抜本的改革を強く働きかけてきた。今年五月にまとめられた政府の「アジア・ゲートウェイ構想」に「貿易手続改革プログラム」の着実な実施が盛り込まれ、改革の進展が大いに期待される。



根本 匠

なもと たくみ
内閣総理大臣補佐官

「貿易手続改革プログラム」の特徴は、「アジア・ゲートウェイ構想」全体の政策体系の中で位置づけたこと、官邸主導で策定したこと、霞が関と民間の両方の知恵を結集したことである。アジア・ゲートウェイ構想は、オープンな経済政策の中核的な構想であり、強力に推進していくので、皆様のご協力をお願いしたい。



渡 文明

わたり ふみあき
日本経団連副会長
新日本石油会長

産業界は、長年の懸案事項であった貿易手続改革が前進したことを評価している。引き続き、官邸の強いリーダーシップの下、プログラムに沿って忠実に改革に取り組んでいただきたい。産業界としても、行政側に情報を提供するとともに、プログラムの進捗に関して問題点を指摘するなど積極的に協力していく。

●アジア・ゲートウェイ構想

立花 本日は、「アジア・ゲートウェイ構想」に盛り込まれた「貿易手続改革プログラム」を実現していく上での諸課題についてご議論いただき、今後の改革に活かしていきたいと思えます。

はじめに、同構想を取りまとめられた「アジア・ゲートウェイ戦略会議」の議長代理の根本補佐官から、背景や構想の全体像、特に貿易手続改革の取りまとめに当たってご苦労された点などを、お話しいただけますでしょうか。

日本とアジアの経済成長戦略

根本 アジア・ゲートウェイ構想は、安倍総



草刈隆郎

くさかり たかお
日本経団連副会長
日本郵船会長

本プログラムの実施にあたっては、港湾管理者である地方公共団体の参加が不可欠である。プランの次に来るのはドウトゥチェックであり、官民一体になったフォロアアップが非常に重要である。わが国は、シンガポールや釜山港に早くキャッチアップして、さらにその上をいくことを目指すべきである。



佐々木幹夫

ささき たかお
日本経団連副会長／日本貿易会会長
三菱商事会長

本改革を遅滞なく進めるとともに、輸出保税搬入原則の撤廃、事業者ごとの業態に応じたセキュリティ・ガイドライン設定など残された課題も検討していただきたい。また、貿易立国日本が将来目指すべき姿をより明確にし、アジア・ゲートウェイ構想の先の施策も国家戦略として検討、実行していくべきである。



立花 宏

たちばな ひろし
日本経団連専務理事

理が所信表明演説で打ち出したもので、発展しているアジアのダイナミズムを取り込むため、人・モノ・資金・文化・情報の流れにおいて、日本がアジアと世界の架け橋になって、アジアとともに成長しようという構想です。安倍政権の大きな柱は「オープン」と「イノ

ベーション」ですが、そのオープンの中核的な政策体系がアジア・ゲートウェイ構想で、総理のイニシアチブで進めてきたものです。その柱の一つは、これからの国際競争を勝ち抜いていくための空港と港湾です。航空政策の大転換とともに、港湾については、ハー

下面の整備も必要ですが、利用者の視点に立っていかには「使い勝手」が良く、貿易関連手続が迅速かつ効率的に行えるかに力点を置いて「貿易手続改革プログラム」をまとめました。

それから、留学生政策や大学の国際化にも取り組まれました。留学生政策を再構築して高度人材を積極的に受け入れ、同時に日本の若い皆さんも世界で活躍してもらおう。そのため産官学の連携も重視しています。

金融については、これから日本の金融資本市場をアジアの魅力的な金融センターにしようということでも取り組みました。

農業も、これからは世界に打って出る時代で、それだけ活力と可能性のある産業であるということも打ち出しました。

さらに、地域の活性化の観点から提言も行いました。東京ではなくてアジアに目を向ければ、これから人がどんどん来る時代であるし、地方には潜在的な魅力ある資源があります。地方が直接アジアと結びつくという視点で地域も元気になります。

最後に、アジアの発展を支える観点から、日本は環境、防災あるいは省エネに非常に優れたノウハウを持っていますから、アジアの発展にそういう面で寄与していく。中小企業診断士や情報処理技術士などの資格制度も寄



渡 文明氏

与できるのではないか。研究学術面での協力あるいは国際会議の開催も含めて、アジアの発展を支えていく。こういう提言をアジア・ゲートウェイ構想としてまとめました〔資料1参照〕。

●問題意識

産業界の四つの要望

立花 日本経団連の運輸・流通担当の副会長として、本プログラムの策定に際し、政府・与党のそれぞれの担当大臣や幹事長等にも積極的に働きかけを行った渡副会長から、この問題の今日的意義あるいは問題意識についてお願いいたします。

渡 根本補佐官、大変ありがとうございます。貿易手続に関する改革が二歩も三歩も進んだことに大変感謝しています。

この問題は、貿易立国を標榜する日本の産業界にとって国際競争力強化の観点から長年の懸案事項であり、経団連としても一〇年近

資料1 アジア・ゲートウェイ構想の最重要項目10のポイント

1. 「航空の自由化(アジア・オープンスカイ)」に向けた航空政策の転換
2. 「貿易手続改革プログラム」の着実な実施
3. アジア高度人材ネットワークのハブを目指した留学生政策の再構築
4. 世界に開かれた大学づくり
5. アジアの利用者にとって最も魅力的な金融資本市場の構築
6. グローバル化の中で成長する農業への変革
7. アジア・ゲートウェイ構造改革特区(仮称)の創設
8. 「日本文化産業戦略」に基づく具体的な政策の推進
9. 日本の魅力の海外発信
10. アジア共通課題に関する協力・研究の中核機能の強化

出所：アジア・ゲートウェイ戦略会議「アジア・ゲートウェイ構想」

く前から政府に働きかけてきました。しかし、結局、各省庁の縦割りの壁を破ることができず、今日に至っています。その間、抜港(日本の港に船が立ち寄らない)がどんどん進み、二〇〇三年から二〇〇五年の二年間のコンテナ取扱量の伸びは、上海六〇%、深圳五三%、釜山一四%などアジア他国の港湾が大きく取扱量を増やしているのに対し、日本の主要五港の合計は七%の伸びにとどまっております〔資料2参照〕。このままでは、日本企業の国際競争力が失われるばかりか、わが国港湾を利用

資料2 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

2003年			2005年			
順位	港湾名	取扱量	順位	港湾名	取扱量	前々年比
1	香港	20,449	1	シンガポール	23,192	+13%
2	シンガポール	18,100	2	香港	22,427	+24%
3	上海	11,283	3	上海	18,084	+60%
4	深圳	10,615	4	深圳	16,197	+53%
5	釜山	10,408	5	釜山	11,840	+14%
17	東京	3,314	21	東京	3,759	+13%
27	横浜	2,505	27	横浜	2,900	+16%
31	名古屋	2,074	—	名古屋	2,307	+11%
32	神戸	2,046	—	神戸	1,885	▲ 8%
39	大阪	1,864	—	大阪	1,802	▲ 3%
	日本5港合計	11,803		日本5港合計	12,653	+ 7%

単位：千TEU(Twenty feet Equivalent)20フィートコンテナ換算個数
2005年は速報値

出所：Containerisation International Yearbookのデータをもとに加工

する内外の貨物が激減し、近年ようやく始まった日本国内への工場立地回帰の動きにも水を差すのではないかと、危機感を覚えました。そこで日本経団連では、昨年十一月に改めて、貿易諸制度の抜本的な改革について意見をまとめて発表しました〔本誌二〇〇七年一月号60頁参照〕。ポイントは四点あります。一点目は、輸出入通関制度の抜本的な見直しであり、「日本版AEO」の導入、各省庁個別に決めているCP(コンプライアンス・プログラム)の整理統合および海外との相互



根本 匠氏

認証の実施、輸出における保税搬入原則^(注2)などの撤廃などを主張しました。

二点目は、原産地証明制度の改善です。せっかく政府がEPAやFTAを推進しても、原産地証明の発給手続にコストと時間がかかってしまうことから、最大のメリットである特惠関税を企業は十分に活用できていない。即刻、発給手続の迅速化、簡素化を図ってもらいたい。また、コンプライアンスの優良な企業に対しては企業自ら証明することを認める自己証明制度の導入も要望しました。

三点目は、港湾行政、近接する主要港間の連携の強化です。国家的な通商戦略に基づき、ポर्टオーソリテイ^(注3)を実現してほしい。また、港湾管理者ごとに異なる届出書式を統一し、「次世代シングルウィンドウ^(注4)」へ組み込むことも要望しました。

四点目は、省庁間の連携強化のための体制づくり。司令塔としての担当大臣の任命を要望しました。今回のプログラム策定が成功したのは、根本補佐官が司令塔として強いリー

ダーシップを発揮されたことが大きな要因だったと思います。

昨年十二月に経産大臣、国交大臣主催の国際物流競争力パートナーシップ会議が開かれましたが、従来の縦割り行政の域を出ず、われわれは非常に危機感を持ちました。そうした中、アジア・ゲートウェイ戦略会議の物流に関する検討会に参加させていただき、これによりやく改革が進むとの手応えを感じました。

港湾管理者も参加する 真のシングルウィンドウ システムにする

立花 この問題は、日本経団連だけでなく、日本船主協会、日本貿易会、あるいは日本機械輸出組合の方々にも問題意識を共有いただいて、取り組んできました。船会社のお立場から、草刈副会長いかがでしょうか。

草刈 根本補佐官のリーダーシップでここまで来たことに対して、深甚の敬意を表します。私どもは、本当の意味でのシングルウィンドウが完成する展望、プランができたと思っています。プランの次に来るのはドウとチェックですから、官民一体になって今後ともフォローアップしていくことが非常に大事です。

われわれに大いに関係があるのは、港湾手続の統一化・簡素化、「次世代シングルウィンドウ」の見直しの中で業務プロセス改善の徹底等、港湾システムの接続の促進です。「一体何年やれば気が済むんだ、早く成果を出してくれ」とずっと思っていました。この問題について最初に問題提起したのは一九九五年の阪神・淡路大震災の時で、日本船主協会とほかの関係団体で、神戸港を復旧させるには入出港手続の簡素化をやらないとダメだということから出発しました。ようやく府省共通ポータルが二〇〇八年にできるということで、「次世代シングルウィンドウ」の着地点が見えてきたのですが、まだ克服しなければいけない問題があります。

入出港手続の統一化・簡素化・電子化は、一九九七年の物流施策大綱の中で、国および地方公共団体が輸出入、港湾の行政手続において率先して情報化によるペーパーレス、ワンストップサービスの実現に取り組むことが閣議決定されてからちょうど一〇年たっています。二〇〇三年七月に、ようやくシングルウィンドウシステムが稼働した。しかし、残念ながら、手続の簡素化と国際標準への準拠までいかないうちで、既存の行政システムを単に接続をした形で終わった。二〇〇四年に日本経団連から、港湾の諸手続の効率化に関する



草刈隆郎氏

提言を取りまとめ、その中でFAL条約の批准と国内法の整備を提言しました〔本誌二〇〇四年八月号44頁参照〕。

二〇〇五年にFAL条約が批准されて、申請書類が一六種類から八種類になり、データの項目数が六〇〇から二〇〇になるなど、大きな前進が見られました。ただ、この条約の適用はあくまでも関係省庁の法令であって、港湾管理者、すなわち地方公共団体が対象になっていないところが問題として残った。来年十月に稼働が予定されている「次世代シングルウインドウ」に再び港湾管理者が不参加になってしまうと、港湾の現場で国と地方への届け出が非常に効率の悪い二重作業になってしまうので、これはどうしてもやり通さなければいけません。

今度こそ実現するのではないかと強く期待

立花 日本貿易会の会長も務めておられる佐々木副会長いかがでしょうか。

佐々木 近年わが国の貿易関連手続の効率化が、欧米やアジアの主要国に比較してどんどん後れをとってきていると、われわれは当事者として事態を非常に憂慮していました。二〇〇三年十二月に日本貿易会の中に貿易手続の効率化特別研究委員会を立ち上げて報告書を取りまとめ、その後すぐに日本経団連はじめ関係九団体が打ち合わせて、二〇〇四年六月に輸出入港湾手続の効率化に関する提言をまとめました。そして、昨年十一月に日本経団連がもう一度提言し、日本貿易会を含めて関係団体が協力しながら、その推進に取り組んできました。

日本貿易会での研究会では、縦割り行政の弊害、行政手続の非効率性・煩雑性、FAL条約推進(後に批准された)、港湾競争力の低下、セキュリティ対策の未整備について議論しました。

今回、官邸のリーダーシップのもとに各省庁を取りまとめ、アジア・ゲートウェイ戦略の一環として「貿易手続改革プログラム」が策定されたことを高く評価します。改革が今度こそ実現するよう期待しています。プログラムの実行に当たっては、われわれ民間側でできることは協力していきたいと思いますので、引き続き官邸のリードとスピード感のある取り組みをお願いします。

取りまとめに当たったこの試み

根本 今回の「貿易手続改革プログラム」の進め方で試みたことがいくつかあります。一つは、まずアジア・ゲートウェイ構想全体の政策体系をつくったことです。その中で日本の弱さと強みがわかってきて、たとえば、港湾が大きく後れをとっている。空港もこのままでは後れをとる。人やモノの流れのインフラが非常に弱くなっている。そこで、港湾を中心に「貿易手続改革プログラム」を位置づけたところが重要だと思えます。今までは全体を鳥瞰する構想の中で位置づけられていなかったことが、改革が進まなかった一つの原因だと思えます。

二つ目は、官邸主導という点です。「貿易手続改革プログラム」は、三省庁が連携して進めることになりましたので、官邸が中に入って三省庁を引っ張っていく仕掛けが必要でした。中身については、利用者の視点で具体的にどここの仕組みを直せばいいかということ、関係省の局長、利用者である今日お集まりの皆様にも入っていただき、独立したテーマとしてまとめました。

三つ目は、霞が関の知恵やアイデアだけでなく、私自身がその道の専門の方々(二〇〇人ほど)と直接議論をして、その専門の方々の知



佐々木幹夫氏

恵やノウハウも取り入れて政策をつくり上げたという点です。こういう複線型の政策形成にも留意して進めました。こういう貿易手続改革の分野は、ただ提言をまとめればいいのではなく、実際に動くプログラムにしなければいけないので、実務者レベルでも徹底的に議論し、私が個別に報告を受けながら取りまとめました。

安倍総理の口癖は「スピード感」です。アジア・ゲートウェイ構想は、皆さんの大変なご尽力でかなりのスピードでまとめられました。

●本プログラムに対する評価と期待

このチャンスを逃さず官民で推進していく

立花 次に、「貿易手続改革プログラム」に対する評価と期待、実施に当たって求められる官民それぞれの役割について、ご議論いただきたいと思っています。

草刈 「貿易手続改革プログラム」に期待したいのは、港湾手続の統一化・簡素化で、「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」。ここが非常に大事です。

まず、二〇〇八年に出てくる「次世代シングルウィンドウ」を各省統一したワンストップという形でもっていくためには、各省庁間でビジネス・プロセス・リエンジニアリング、業務プロセスの改善を徹底的に話し合ってもらいたい。そこは非常に期待したいところです。

同時に、「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。今後三年間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一年程度で」とあります。最初のアクションとして、みんなで統一できるものはさっさと統一しましょう。政府がその書式を出しましょう。それが終わった時点で、今度は個別のところをもう一回見直して、統一ができるような方向へもっていくということ、これができること、まさに改革は終わり、それこそ官民共

同でやっていかなければいけないと思っております。

ただ、地方公共団体が港湾を管理しているわけですから、地方公共団体がきちっとそれにジョイントして、本当にやる気になってやってもらわないと困ります。ここは国交省のリーダーシップ、アクションが非常に大事で、ぜひお願いしたいところです。

それから、官民それぞれの役割のところですが、「関係三省(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

資料3 貿易手続改革プログラムの主なポイント

1. リードタイム短縮・コスト削減に向けた輸出時の保税搬入原則等の通関制度の見直し
2. 日本版AEO制度の構築
3. 原産地証明発給手続の簡素化・迅速化
4. 原産地証明制度における自己証明制度の導入
5. 港湾の深夜・早朝利用の促進(構造改革特区の活用、コンプライアンス優良事業者に対する臨時開庁手数料の見直し)
6. 港湾管理者によって異なる港湾手続の統一化・簡素化
7. 港湾行政の広域連携の推進(とん税・入港料等コスト負担削減)
8. NACCSの見直し(業務範囲・利用料金・運営形態など)

を継続的に実施し、民間の意見を踏まえ、関係府各省とも協議の上、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」とありますが、民間はそれなりのきちっとした役割を果たしていかなければいけません。

最後の「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三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」。これは規制改革会議のメインのビジネスで、民間の大事な役割と想っています。

この一〇年間、挫折感を味わったり、歯ぎしりをしていった部分があるので、このチャンスを逃さず、官邸は大所高所からいろいろプログラムの進捗状況をごらんになる必要がある。担当省庁は情報提供していただいて、民間がやるべきところはやらせる。民間は改善できるので、主体的な行動を前向きにやっていく必要がある。日本経団連が中心になって各産業の意見取りまとめを行って、行動に結びつけていくべきです。

保税搬入原則の撤廃、原産地証明、 日本版AEO制度

佐々木「貿易手続改革プログラム」の「一、

規制の見直し、手続の統一化・簡素化」については、われわれ経済界からの要望事項等はほとんど盛り込まれています。ただ、輸出保税搬入原則については、引き続き検討することになっていますが、ぜひ将来的には撤廃あるいは緩和して、コンテナ物流の円滑化を実現してもらいたいと思います。

原産地証明については、このプログラムの中には積極的に検討すると書かれていますが、経産省も実際に自己証明方式導入の検討を始めています。

日本版AEO制度に関しては、貿易の相手国とAEOの相互認証を可及的速やかに実現するためにも、欧米が実施している国際的な調和のとれたグローバルスタンダードの制度にしていく必要があります。たとえば、米国のC-TPATやEU、WCO(世界税関機構)のAEO制度は、事業者ごとの業態に応じたセキュリティ・ガイドラインが設定されています。荷主用、運送業者用、倉庫業者用などのガイドラインがあり、コンプライアンス優良と認定された企業には通関手続の利便性が適用される仕組みになっています。わが国も荷主だけでなく、貿易に携わる関係企業を対象とした全体のセキュリティを担保すべきです。

コンプライアンスの向上については、官民

で最大限努力をしていく必要があります。企業側もできるだけコンプライアンスを向上させ、優良企業として認定されるように努力していくべきだと考えます。

それから、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についても、民は最大限に協力すべきだと思います。

最後のフォローアップのところでも、しっかり提供すべき情報は提供し、利用者の立場から申しあげるべきことは申しあげると同時に、そのフォローアップに民としてもしっかりと携わっていく必要があります。

官民でPDCAサイクルを 回していく

渡 民間の役割は二つあると思います。一つは、民間はさまざまな分野、さまざまなエリアで日々実務に携わっており、その生の情報を行政側に提供すること。もう一つは、行政側の取り組みについて進捗状況を把握し、問題点があれば即座に指摘すること。日本経団連としても積極的にその役割を果たしていきたいと考えております。

官の役割は、PDCAサイクルを回していくこと。ぜひこのプログラムに沿って忠実に改革に取り組んでいただきたい。そのためには、一段上の立場でリーダーシップを発揮し、

大所高所から論点を整理していく組織体制が今後とも不可欠です。これがないと絶対に後戻りしてしまおうと思います。

草刈 この仕事を行う主たる省庁のところにアンダーラインを引いて、十九年度中にやれという明確な指示がある点は、フォローアップが非常にやりやすく、とてもいいことです。

フォローアップ、リーダーシップ、スピードアップ

根本 官に求められるものは、利用者の視点です。どうしても港湾管理者あるいは税関という供給者側の視点で考えると縦割りになって、複雑になってしまふんですね。国際競争力強化の観点から、国際的に遜色のない制度を構築するのですから、利用者の視点で、いかに使い勝手が良いかを第一に考えることが必要です。

三つのキーワードがあると思います。一つは、一番重要な「フォローアップ」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」と明記しましたし、本日のように、民間の皆さんとよく情報を共有して相談すべきです。

二つ目は、「リーダーシップ」です。行政はどうしても完璧を期するあまり、慎重にな

り過ぎたりします。ここは政治家がリーダーシップを発揮して、方針を明確に示せば前に向きます。節目節目で官邸がしっかり引っ張っていく。

三つ目は、「スピードアップ」ですね。できることは最大限書き込んだはずですが、諸外国の動きに取り残されないようにスピード感をもって実行に移していく必要があります。民間の皆さんは、国と一緒に制度設計を考えるという姿勢でやっていただきましたから、大変ありがたかった。

民間の方からの意見は、立場によっても異なるし、プライオリティも異なったりします。日本経団連が産業全体を俯瞰して、何から重点的にやるべきかについて先導的な役割を果たしていただけると大変ありがたいと思います。

●残された課題とわが国がとるべき戦略

立花 最後に、「貿易手続改革プログラム」では取り上げられなかった残された課題、さらには、わが国がとるべき戦略について、ぜひご議論を深めていただきたいと思います。

ハブポート化を目指すべき

草刈 ここで目指すことは、日本の国内にお

ける部分最適化ではありません。アジアとのグローバル競争も含めて、わが国の産業競争力向上に資する観点から、すべて発想をスタートさせる必要があります。現状からの改善幅のみを改革の尺度にするのでは手遅れです。わが国の貿易関連手続は、シンガポールのポートオーソリティや韓国の釜山港などに比べてはるかに劣っているので、早くキャッチアップして、それよりもっと上にいくことを目指さないと、日本の港湾、そして産業自体がよくありません。日本の国内システムを抜本的に改革して、開かれた日本としてのシステム構築を急ぐことが非常に大事であり、それがまさに安倍内閣の掲げるアジア・ゲートウェイ構想を位置づける上でも不可欠なものだと思います。

ブラザ合意以前のドル三〇〇円時代は、アジア発欧米向けの物流の六〇〜七〇%が日本発でしたが、今やアメリカ向けの日本シェアは一〇%を切っており、ヨーロッパ向けで一五%弱、押しなべて一二%程度まで低下しています。もちろん日本企業の国内回帰があるから、これはある程度増えるでしょうが、アジアにシフトしているものが戻ってくる可能性はあまりない。日本が目指すべき姿は、シンガポールや釜山がやっているように、直



接日本から出るものではなくて、たとえばアメリカ向けにトランシップ（積み替え輸送）貨物を集めてきてハブポート（大規模拠点港湾）化して持っていくということだと思います。しかし、残念ながらこんな高い値段で、こんな不便なものだと、誰も来ない。そういう視点から言えば、

港湾行政の広域連携などは当たり前のことです。
スローパー中樞港湾構想はコストを三割安くして、リードタイムを三日間減らすことだったので、全然減らないし、安くなる展望がない。それで何百億円も新しい港湾をつくるために投資しているのは、非常に問題です。そんな金があるのなら、今ある港湾施設をもっとよくして、港湾料金を安くすればいい。その辺が今後の非常に大きな港湾の問題だと認識しています。

「貿易手続改革プログラム」の先のビジョンを

佐々木 今回の「貿易手続改革プログラム」は、後れをとったわが国がキャッチアップするための第一歩です。後れを取り戻した後、将来に向け貿易立国日本が目指すべき姿をもっと明確にしていく必要があります。日本が物流拠点でハブ機能を持った世界一の競争力のある空港や港湾を実現して、アジアの経済発展に寄与するということを目指すならば、国家戦略としてこの目標を明確に掲げて、必要な施策を実行していくべきかと思えます。シンガポールや釜山の戦略性の高さはわが国の中樞港湾と比較して格段の違いを感じます。とにかく第一歩です。改革をスピード感をもって遅滞なく進めることが大事です。

ホームページに各港別の進捗を公表すべき

渡 冒頭触れました日本経団連の提言に関連して申しあげますと、日本版AEO制度については、優遇制度の拡充内容など具体的な制度設計を早急に明確化していただきたい。保税搬入原則については関税法を抜本的に改正し廃止すべきです。われわれは、現行の特定

輸出申告制度は保税搬入原則廃止までの暫定措置だと考えています。

港湾行政については、現行の港湾法では国が積極的に介入できません。国家戦略に基づく港湾整備や体制づくりを進めるには港湾法の改正が必要です。それは今後の大きな課題として、ポートオーソリテイにも関連してきます。ニューヨークなどのポートオーソリテイは、港湾だけでなく、空港、バスターミナルなども管理運営しており、地域交通の重要な役割を担う組織として機能しています。

これは提案ですが、シングルウィンドウシステム稼働から一年で各自自治体の港湾システムをつなげる。これは定期的に調査・公表していくことが必要です。官邸でも、国交省、総務省でもいいですが、ホームページに各港別の進捗状況一覧表みたいなものができること、みんな切磋琢磨すると思えます。オープンベースで進めていくことを提案します。

やはりアジアのゲートウェイとなる国際ハブ港をぜひ日本でも実現していきたい。そのためには集中的な投資も必要であり、明確な国家戦略が不可欠です。

内外の官民システムとの連携、機動性の確保

佐々木 中核となる基幹システムについては、

ぜひ日本国内だけではなく、海外の官民システムとも連携させられるようにして、貿易手続の簡素化と物流のセキュリティ強化を同時に行える仕組みにしていきたいと思えます。

また、NACCS(通関情報処理システム)が国内外の動向により柔軟に対応できるようにするため、その運営を独立行政法人ではなく、官主導の官民合同の組織体にしていただきたいと思えます。

アジア・ゲートウェイは オープンな経済政策の中核的な構想

根本 一九九〇年代以降、日本は失われた一〇年でどうも内向きだったと思えます。港については、国が主導的な方針を示して、制度運用を改めて、一刻も早く世界にキャッチアップをするという姿勢で臨むべきです。国内の論理ではなくて、世界との比較で考えることが必要です。

港湾行政については、今まではハード面の整備が重視されてきましたが、今回の「貿易手続改革プログラム」はソフト重視です。IT化やシステム整備、利用料金引き下げの方が効率性、生産性をアップさせる。そういう視点からの意識改革が必要です。

スーパー中樞港湾はどうしても整備という

話になりますから、管理運用に行政が責任を持つという視点が必要です。

地方港湾の問題は、地方分権と全体の横断的な利用者の視点に立った行政はどうあるべきかという議論が必要です。ポートオーソリティも、「貿易手続改革プログラム」では港湾行政の広域連携の推進を打ち出しています。たとえば構造改革特区で湾ごとにやったらどうかという提案もしています。

残された課題の保税搬入原則、あるいは原産地証明が出ましたが、ここはフォローアップの中でしっかりと官と民で議論をして、方向性を出していくべきですし、そういう仕組みも用意しています。

最終的に行き着くのは、国家戦略あるいはビジョンの話ですが、アジア・ゲートウェイ構想はこれからの日本の大きな方向性を示した、しかも経済成長戦略の中核の構想ビジョンです。さらに、動く構想を戦略としてまとめました。これを国家ビジョンとして、私は安倍内閣のもとで強力に推進していきたいと思えますので、日本経団連の皆様のご協力をお願いいたします。

草刈 進捗状況のフォローアップについて、どこまでやっているのか、たまには報告開示することが必要ですね。十九年度中にやるものが大変多いですから、たとえば秋口に全体

で一回やったらいと思えますよ。

アジア・ゲートウェイ構想は まさに政策の選択と集中

根本 最後は、政治がきちんと方向性を出して、リーダーシップを持ってやる。その意味では安倍総理は非常に決断力があるし、強い意志を持っています。この八カ月でも政策の選択と集中でかなりの成果があがっているとします。アジア・ゲートウェイ構想はまさにその選択と集中だということを最後に申し上げておきます。

(二〇〇七年六月二十九日 経団連会館にて)

(注1) AEO(Authorized Economic Operator)・・・コンプライアンスの優れた輸出入者を税関が認定し、通関手続の簡素化等のベネフィットを付与する制度。世界税関機構(WCO)では昨年六月にAEOガイドラインが採択されたのを契機に、ECでも同年十二月にAEO規定を定めた改正EC関税法が発効した

(注2) 保税搬入原則・・・原則として輸出者は貨物を保税地域に搬入した後でなければ申告ができない(関税法第六七条)

(注3) ポートオーソリティ(Port Authority)・・・欧米における港湾の管理組織の一形態であり、公共企業体方式によって運営されるものをいう

(注4) シングルウィンドウシステム・・・関係府省に対するすべての必要な輸出入・港湾関連手続が一回の入力・送信で可能となるシステム

(注5) FAL条約・・・国際海上交通簡易化条約

(注6) スーパー中樞港湾構想・・・国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会港湾分科会の答申で提案された国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾。二〇〇四年七月に阪神港、京浜港、伊勢湾が指定された