



欧州ビジネス協会
在日欧州(連合)商工会議所

物流・貨物輸送

主要な問題および提案

今後の輸配送近代化



今後の輸配送近代化

年次現状報告：新たな問題

- 日本における個人向けラストワンマイルの配送は、たとえ配達が指定された時間帯内に行われても、受取人が留守中であつたり、荷物の受け取りに出られなかったりする結果として、配達員の勤務時間が延びたり、再配達への対応に追われたりするため、きわめて負担の大きいものとなりうる。
- 労働市場の全体的な縮小や、とりわけ、広く報道されているドライバー不足といった背景に照らし、EBCは、ラストワンマイルの配送の持続可能性と有効性を向上させるための新たなアプローチが必要であると確信する。

今後の輸配送近代化

提案

政府は以下のことに取り組むべきである。

- ❑ 所要車両台数および所要ドライバー数を削減するため、拠点間輸送向けに、より大型の車両の使用を可能にする。
- ❑ 配送業者による自動運転車の使用を許可・奨励する。
- ❑ 各社共通で利用できる「オープン型」宅配ボックスの設置補助金を増やすとともに、補助金申請手続きを簡素化する。とりわけ、設置前申請手続きから、設置後申請手続きへの切り替えは、宅配ボックスの配備を促進するはずである。
- ❑ 再配達の世界・環境コストを強調し、在宅して指定時間帯内に荷物を受け取れるようにするか、代替的な「配達オプション」を選択することを受取人に促すことによって、社会的責任ある配送手配について国民を教育する。



日本郵便のEMSとの 公平な競争条件

日本郵便のEMSとの公平な競争条件

年次現状報告：進展なし

- ❑ 現在、日本郵便は、EMS小包の中身の物品の価額が20万1千円を超える場合にのみ NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System) システムを通じて荷主から税関に申告することを義務付けられているが、民間業者は NACCS を通じてすべての小包を (1万円以下の免税対象品および20万1,999円以下の少額課税対象品として) 申告することを義務付けられている。
- ❑ さらに、警察庁はEMSも駐車規制対象になることを明言したが、事実上駐車規制はEMS集配車には適用されていない。
- ❑ 関税法以外の様々の規制(他法令)による管理が適用される検疫関連の物品等の中身が入ったEMS貨物は郵便施設でチェックを受けられるのに対し、民間業者によって輸送されるそうした貨物は、最初の通関手続地(通常は空港)の検疫所で検査を受けなければならない。

日本郵便のEMSとの公平な競争条件

提案

- ❑ 政府は、(1) EMSと民間エクスプレスの両方への同じNACCS申告方法の適用、(2) すべての事業者への平等な駐車規制適用、(3) 車前貨物情報の提出に関する平等な規則の確保によって、公平な競争条件を確保すべきである。
- ❑ 政府は、まず第一に、すべての貨物を空港外の保税倉庫へ輸送することを民間エクスプレスサービス業者に認めるべきであり、理想的には、そうした施設での検疫関連の物品の検査を認めるべきである。

A delivery person in a white shirt, blue cap, and blue pants is seen from behind, carrying several large cardboard boxes. The person is walking on a paved path outdoors, with green foliage and a building in the background. A white horizontal bar is overlaid across the middle of the image, containing the text.

労働力の不足

労働力の不足

年次現状報告：新たな問題

- ❑ 日本の予測された人口減少と少子高齢化からすると、現在の利用可能な労働力の不足は今後も続き、電子商取引の拡大が労働力の需要を押し上げるなか、流通業界に重大な影響を及ぼすと予想される。
- ❑ 流通サービスの需要に応え続けるには、政府が短期および中期における労働力の利用可能性を向上させる実際的な戦略を設けることが重要である。
- ❑ 自動運転等の新しい技術の利用や、貨物取り扱いの自動化の利用拡大といった潜在的な解決法は、長期的にしか利用可能とならないため、短期的な課題が特に懸念される。

労働力の不足

提案

- ❑ 日本はビザ要件を緩和して、とりわけ、ゴールデンウィークや年末年始といった需要ピーク期間中、外国人臨時労働者を認めるべきである。
- ❑ この業界での女性の雇用を促進するため、当局は、保育士の養成・認定を利用可能にする等の措置を通じ、企業の保育サービス提供体制の整備を支援すべきである。
- ❑ 日本は、女性の労働参加拡大を推進する上での流通分野の重要性を広く訴えるべきである。



認定通関業者 (AEO)

認定通関業者 (AEO)

年次現状報告: 若干の進展

- ❑ 現行の認定通関業者 (AEO) 制度は予想されていた事務上の負担軽減にはつながっていない。
- ❑ 多くの場合、負担が増加している。
- ❑ EBCは、関連する手続きの流れを十分に管理できると実証し、かつ、追跡可能性が確保される場合には、あらゆる個別のケースに当局が関与することなく事案を処理できるような、手続きの簡素化と権限の拡大を業者に与える制度を求める。

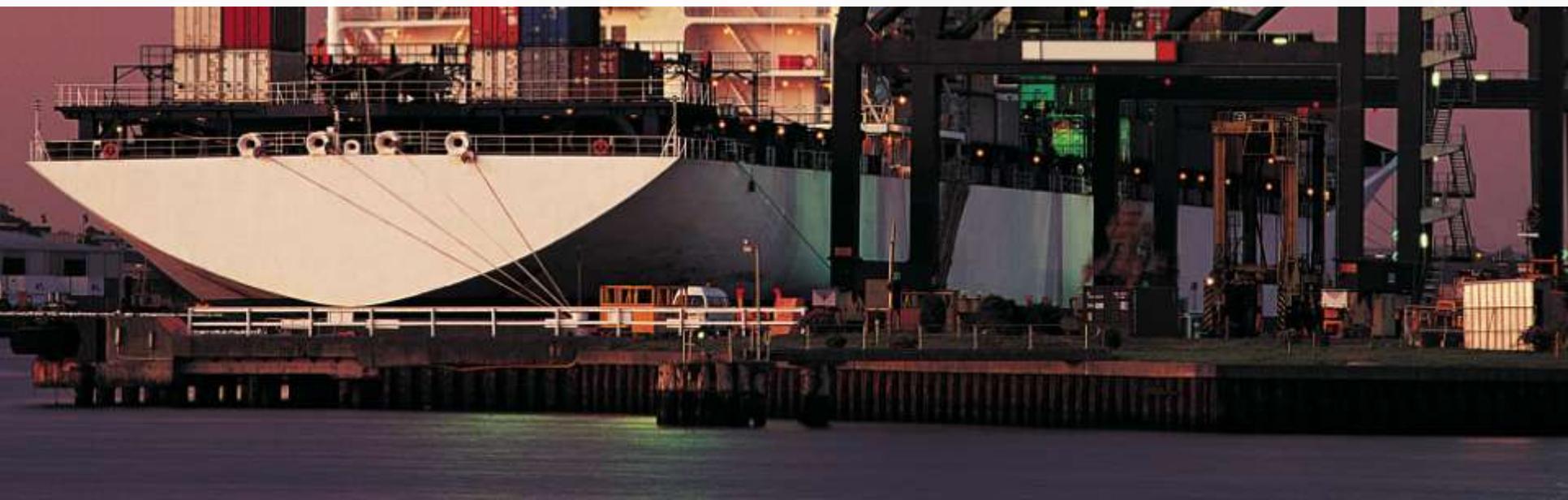
認定通関業者 (AEO)

提案

- ❑ 各製品の追跡と、取り決めに沿った処理の流れの順守について、業者が合意された基準を満たしているならば、AEOのコンセプトとして、簡素化を提供することに焦点を絞るべきである。
- ❑ 政府は、AEOによって取り扱われる輸入に対し、以下をはじめとする一層の便益を提供すべきである。
 - ❑ 日本国外のサーバーからのNACCSへのアクセスを可能にする
 - ❑ 輸送業者自身の保税倉庫での検疫検査を可能にする
 - ❑ 物理的な貨物検査の軽減
 - ❑ デジタル・アーカイブ使用の許可



港湾コストおよび開発



港湾コストおよび開発

年次現状報告：限られた進展

- 日本の港湾コストは、ほかの先進諸国に比べ並外れて高い。
- 高コストは、欧州企業が日本で最大限のポテンシャルを発揮して活動することを妨げるだけでなく、生産拠点を海外に切り替え、日本の港湾経由の輸送量を減らす方向へ多くの日本企業を追いやってもいる。
- 高い港湾コストは、例えば中継サービスの提供面などでは、韓国や中国がはるかに競争的なサービスを提供しているため、アジアにおける日本の港湾の競争上の地位もむしばむ。

港湾コストおよび開発

年次現状報告：限られた進展

- さらに、外国の海運会社は依然、日本において自社の海外向け貨物を自社船舶に積み替えることを認められていないため、他所でのそうした貨物の積み替えを助長することとなり、日本の港湾でのビジネスが減る結果を招いている。
- 同様の制限は欧州でも適用されているとはいえ、それでも日本の海運会社は、例えばドイツからフランスまで等、EU内で国境を越えて貨物を輸送することが可能であり、それによってビジネス要求事項を満たすことができる。

港湾コストおよび開発

提案

- ❑ 日本は、アジア・ゲートウェイ戦略会議において港湾運営構造の高いコストを取り上げるべきである。
- ❑ コンテナ海運会社が日本で複合一貫輸送を提供することを妨げている規則・規制を見直して、国際基準に沿ったものにすべきである。同じことは、空コンテナの沿岸輸送にも当てはまる。当該船舶が登録されている国が日本と二国間協定を結んでいない限り、空コンテナの沿岸輸送には、目下、特別の許可が必要とされる。
- ❑ 港湾の効率を目下制限している現行の固定営業時間方式を廃止し、より効果的な方式に切り替えるべきである。
- ❑ 政府は、大井コンテナふ頭周辺の交通混雑を緩和する措置をとるべきである。早急に措置をとらなければ、おそらく2020年の東京オリンピックが状況をさらに悪化させるだろう。



港湾業務と船内荷役請負 サービスの競争促進



港湾業務と船内荷役請負サービスの競争促進

年次現状報告：限られた進展

- ❑ 日本港運協会（JHTA）は依然、ウォーターフロントで絶大な裁量権を振るっており、業務の変更は、JHTAからの事前承認を必要とする。
- ❑ このプロセスは透明性を欠いており、代替的な競争的サービスを追求することを事実上阻んでいる。
- ❑ 海運会社がターミナルを独自に運営することを望む場合には、免許を申請することができる。
- ❑ 国交省は受理後2カ月以内に申請を処理することを約束してきたが、最低雇用水準等の要件は依然、各社が日本での港湾サービスをめぐって真の競争を展開することを妨げている。
- ❑ 外国企業が日本での業務を取り扱う独自のターミナルを設けることはまだ不可能である。

港湾業務と船内荷役請負サービスの競争促進

提案

- ❑ 日本は、とりわけ日常的業務に関して、JHTAからの事前承認を求めることなく業務の変更を行うことを海運会社に認める制度を設けることによって、競争を促進すべきである。
- ❑ 政府は、外国の海運会社が独自の取扱施設を所有すること、または最低限、港湾業務を競争的に運営することを認めるべきである。
- ❑ 一般入札による船内荷役請負サービスの競争入札を促進・規制すべきである。
- ❑ 海運会社がコンテナ・ターミナル・サービス・プロバイダーを変更することを事実上妨げている、広く行き渡った“Grandfather Principle”(JHTAの事前承認という「お上の許可」が必要な状況)を排除すべきである。