

各項目の取組状況

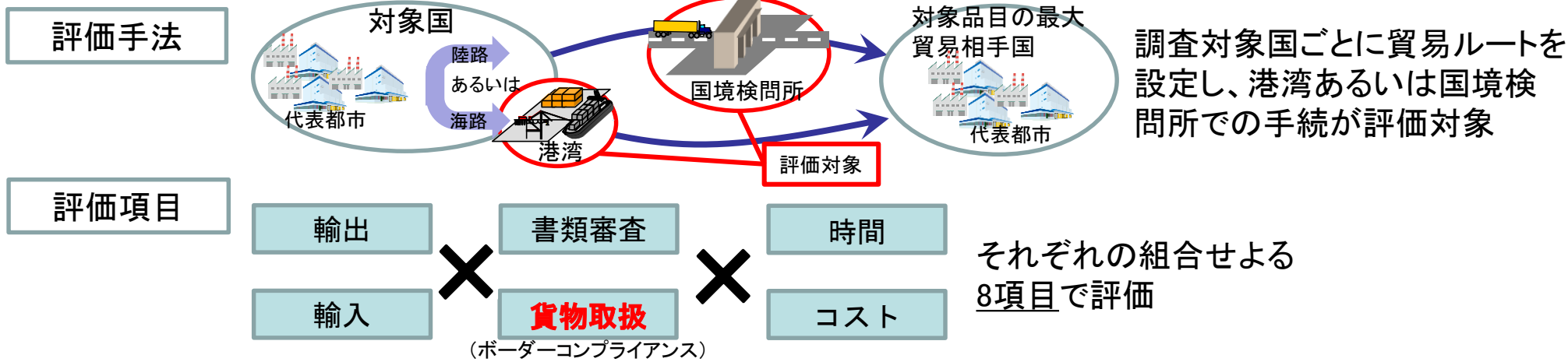
—世界銀行Doing Business 2018評価の分析と評価改善に向けた取組の方向性—

【輸出入】

国土交通省

Doing Business 2018による「輸出入」の評価

- 調査対象国の代表都市発着貨物の国境通過（陸路の場合は国境検問所、海路の場合は港湾）に要する時間・コストを評価。
- 日本はOECD加盟35カ国中の28位。評価項目のうち、「実物貨物の国境での取扱い」（ボーダーコンプライアンス）に係る時間・コストが輸出入ともに比較的低位。
- 但し、評価方法は、陸上輸送やEU域内での輸出入によるものが必然的に優位となるもの。日本より上位にある27カ国中の25カ国はこれらの要素を含んでいる点に留意が必要。



OECD加盟国の順位 ※赤字は陸上輸送を含むもの、背景色はEU域内を含むもの

1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
オーストリア	ベルギー	チェコ	デンマーク	フランス	ハンガリー	イタリア	ルクセンブルク	オランダ	ポーランド	ポルトガル	スロバキア	スロベニア	スペイン	エストニア	スエーデン	ノルウエー	ラトビア	イギリス	ギリシア	韓国	フィンランド	米国	スイス	ドイツ	カナダ	アイスランド	日本	ニュージーランド	イスラエル	メキシコ	チリ	アイスランド	トルコ	オーストラリア

評価の分析①(評価手法の課題)

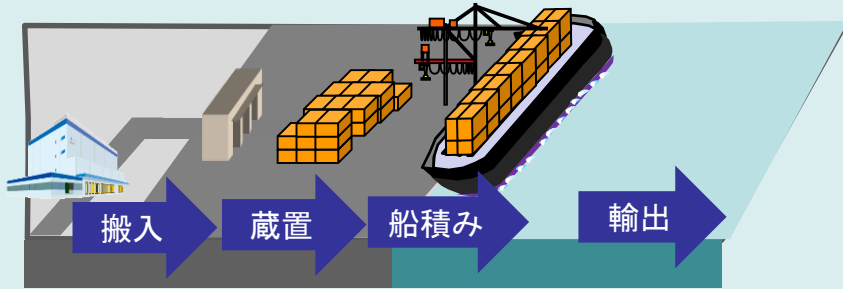
報告書では陸上輸送と海上輸送を同一の指標で評価している。

陸上輸送：トラックで一台ずつ通過するため、国境での時間・コストが小さい。

(例) EU域内の場合、国境に検問所等はなく、毎月輸出入実績を税関に事後報告するのみ。



海上輸送：船舶で一括大量輸送するため、港湾での一時保管・積卸しが必要。



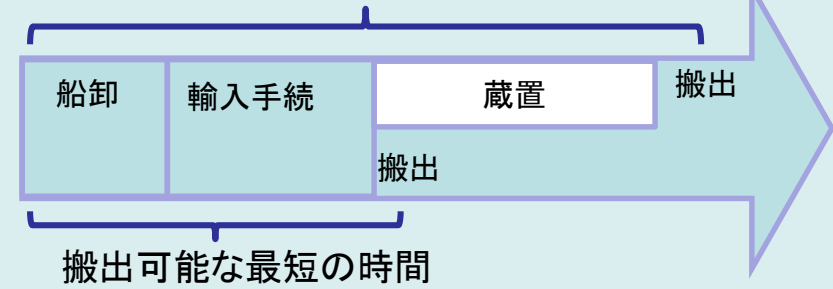
取組①：海上輸送・陸上輸送ごとに条件をそろえて評価するよう世銀に申し入れ。

評価の分析②(アンケート手法の課題)

- ・アンケートでは「港湾に留まっている総時間」を質問している。
- ・回答に荷主の都合で港湾に貨物が滞留する時間が含まれている可能性がある。

輸入の流れ

アンケートの質問事項：港湾に留まっている総時間
(Doing Business調査では39.6時間)



取組②：アンケート内容の明確化を世銀に申し入れ、回答者にも情報提供。

取組③: 取組①②による世銀に対し申し入れ等を行うとともに、以下の運用改善を行う。

○近年、目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナル(「AIターミナル」)の形成を図るため、AIを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等を行う。

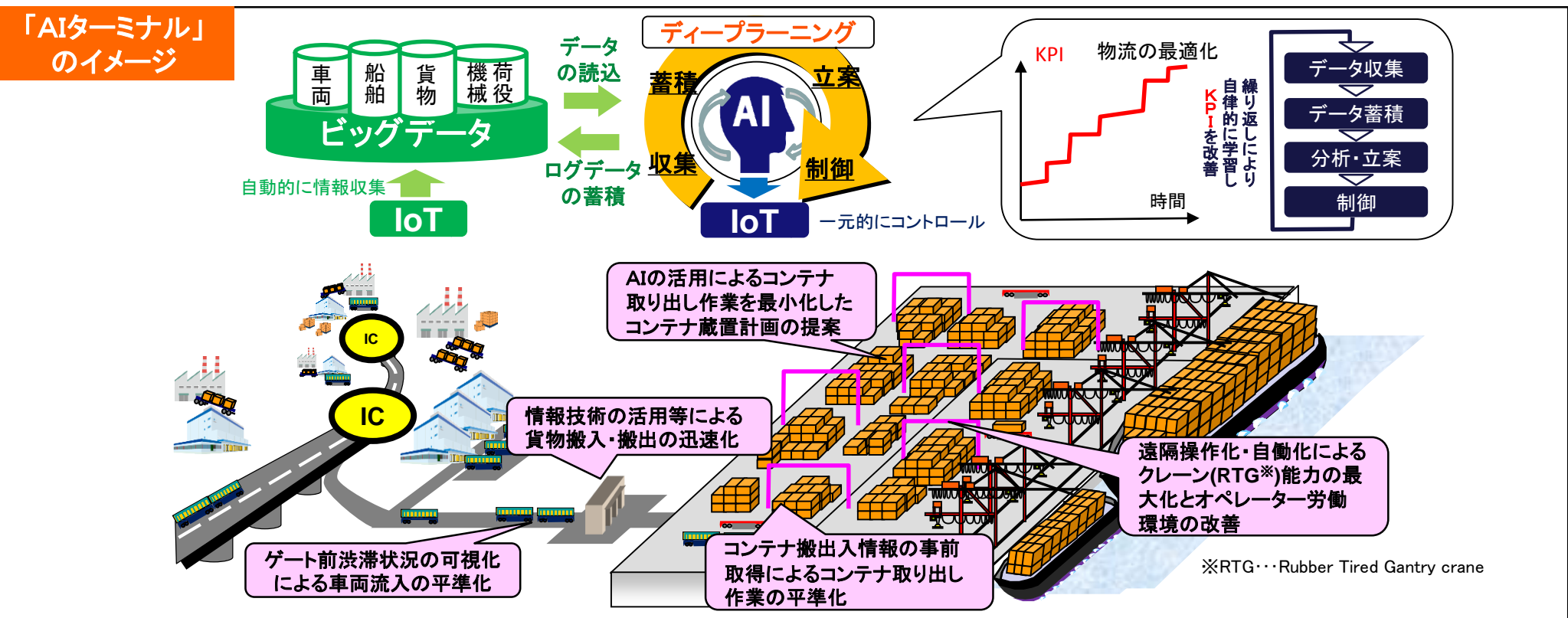
目指すべき方向性

コンテナ車両の構内滞在時間の最小化

コンテナ船の荷役時間の最小化

オペレーターの労働環境の改善

荷役機械の燃料節約によるコスト削減



○「AIターミナル」の技術とインフラ整備をパッケージ化し、特定港湾運営会社と日本企業により**海外展開**
 ○世界の膨大なインフラ需要を取り込むことにより、我が国の民間投資を喚起し、**力強い経済成長を実現**