

## 提案事項に対する所管省庁の回答

農業ワーキング・グループ

番号：1

受付日：4月10日	所管省庁への検討要請日：5月2日	回答取りまとめ日：7月31日
-----------	------------------	----------------

提案事項	農業分野の規制緩和（少額資本の農業企業について、農業生産法人の要件の廃止・緩和）
具体的内容	新たな雇用機会が生み出されるよう、産業構造の転換を図るため、具体的には、少額資本の農業企業については農業生産法人の要件を廃止ないし緩和すること。
提案主体	民間団体

所管省庁：農林水産省

制度の現状	<p>1 法人が農地の所有権を取得する場合は、農業生産法人として以下の要件を満たす必要があります。</p> <p>① 法人形態が、株式会社（公開会社でないもの）、農事組合法人、合名・合資・合同会社のいずれかであること</p> <p>② 主たる事業が農業（農産物の加工・販売等の関連事業を含む。）であること</p> <p>③ 原則として農業関係者が総議決権の4分の3以上を占めること</p> <p>④ 役員の過半が農業に常時従事する構成員であること等</p> <p>2 ただし、農地について賃借権又は使用貸借による権利を設定する場合には、上記の要件を満たさない場合であっても農地の権利を取得することが可能です。</p>
該当法令等	農地法第2条第3項並びに第3条第2項第2号及び第3項
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	<p>株式会社のリース方式による農業参入は、平成21年の農地法改正で完全自由化され、どのような企業でも農業に参入することが可能となっています。現に、法改正前の約5倍のペースで参入が進んでおり、この方式を積極的に拡大していくことが農業構造を改革していく上で効果的・効率的であると考えています。</p> <p>なお、所有方式について、農業界は、企業が撤退したり、産廃置場となることを不安に思っており、所有方式を拙速に進めることは、農業界と経済界の連携にとってもマイナスと考えています。</p>

## 提案事項に対する所管省庁の回答

農業ワーキング・グループ

番号：2

受付日：4月15日

所管省庁への検討要請日：7月9日

回答取りまとめ日：7月31日

提案事項	中小企業信用保険制度の対象業種の追加（農業、林業、漁業）
具体的内容	<p>中小企業信用保険制度の対象業種として、農業、林業、漁業を加える。特に、農業等以外の業種の企業が事業の多角化により農業等に進出した場合の農業等関連資金に係る融資を、中小企業信用保険制度の保証対象とする。追加が困難な場合、中小企業信用保険制度と農業信用保証保険制度等の制度間の相互の連携の一層の強化、農業信用保証保険制度等の使い勝手の向上を図る。</p> <p>【提案理由】 現状、農業、林業、漁業は中小企業信用保険制度の対象外であり、業種ごとに農業信用保証保険制度等が別々に存在する。地方では、農業、林業、漁業およびその関連事業は主要かつ重要な産業であり、こうした業種に対する円滑な金融を確保する観点から、中小企業信用保険制度の対象業種に農業等を追加し、制度の一本化を図るべきである。</p> <p>最近、他の業種の中小企業が農業分野に進出するケースが増えているが、事業用資金は中小企業信用保険制度、農業分野の資金は農業信用保証保険制度と2つの制度を併用しなければならず、煩雑で分かりにくい。業種の追加が困難であれば、行政刷新会議の規制・制度改革委員会報告書（6月24日公表）にもあるとおり、利用者利便の確保のため、同一地域の信用保証協会と農業信用基金協会で常時連絡を取り合い、円滑な保証引受けを実現する体制を構築していただきたい。また、同報告書では、農業信用保証保険制度について、保証対象を実態上制度融資に限定するなど銀行等が活用しづらい、申請の事務手続等が中小保険と異なる等の課題を指摘し、改善するとしている。当協会が実施したアンケートでも以下のような点が問題点として指摘されているため、こうした点も踏まえつつ、使い勝手のよい制度としていただきたい。(1)多くの地域で、農業信用基金協会の保証対象が国・自治体の制度融資や農協の融資に限定され、銀行のプロパー融資には実態として利用できないケースがある。(2)信用保証協会と比較して無担保枠が小さい。(3)銀行が基金協会を利用する場合、事前に「交付金」、事後（代弁発生時等）に「拠出金」を負担する必要があるが、それぞれ都道府県により制度内容が異なり、管理が煩雑。</p>
提案主体	全国地方銀行協会

所管省庁：農林水産省、経済産業省

制度の現状	<p>金融機関から資金の貸付けを受ける中小企業者の債務を保証する仕組みとして、経済産業省が所管する中小企業信用保険制度があります。本制度では、「農業」「林業（素材生産業及び素材生産サービス業を除く）」「漁業」「金融・保険業（保険媒介代理業及び保険サービス業を除く）」が保険の対象外業種となっています。</p> <p>また、金融機関から資金の貸付けを受ける農業者等の債務を保証する仕組みとして、農林水産省が所管する農業信用保証保険制度等があります。本制度では、農業者等が行う農業及びその関連事業（加工・流通・販売等）等に必要な資金について債務保証の対象となっています。</p> <p>なお、農業等以外の業種の中小企業者が農業分野に進出する場合、中小企業者が農業者等であるなどの要件に該当すれば、農業信用保証保険制度の利用が可能です。</p>
該当法令等	<p>中小企業信用保険法第2条第1項第1号、中小企業信用保険法施行令第1条 農業信用保証保険法第2条 中小漁業融資保証法第2条 独立行政法人農林漁業信用基金法第13条</p>
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	<p>農林漁業融資は、自然条件による制約等があり、独自の審査等のノウハウを有する必要があることから、中小企業信用保険制度とは別の農業信用保証保険制度等が設けられており、農業信用基金協会等の活用強化を通じて、農業者はもとより他業種から農林漁業に参入する中小企業者を含め、農林漁業に取り組む方々が資金の貸付けを受ける際に必要な保証を受けられるようにすることが重要です。</p> <p>現在、銀行や信用金庫などの間でも、新たに農業信用基金協会（以下「基金協会」と）契約を結んで保証を利用する動きが急速に広がっており（契約先数 70(H20)→174(H24)、保証残高 70億円(H20)→360億円(H24))、必要な保証サービスの提供が着実に進んでいるものと認識しています。</p> <p>このような中、経済産業省と農林水産省では、中小企業信用保険制度と農業信用保証保険制度を利用する事業者や融資機関の利便性向上を図るため、信用保証協会（以下「保証協会」と）と基金協会に対して、両協会間での連携強化を平成24年7月に文書で周知徹底し、同一地域の保証協会と基金協会が相互に連絡を取り合う体制（ワンストップサービス）を整備するなど、円滑な保証引受けに向けてこれまで適切に対応しております。</p> <p>さらに、両制度を利用する事業者にとって、より分かりやすく使いやすい制度となるように、両省が協力の上、両制度の対象業種を明確にした事例集を作成しており、両省のホームページに掲載して周知を行うなど、使い勝手の向上に取り組んでおります。</p> <p>なお、今後、両協会間での連携不足等の課題を把握した場合には、両省から両協会に対して、再度、徹底通知を発出するなど、農林漁業に参入する他業種の中小企業者を含め、農林漁業に取り組む方々が資金の貸付けを受ける際に必要な保証を受けられるよう適切に対応して参ります。</p>

## 提案事項に対する所管省庁の回答

農業ワーキング・グループ

番号：3

受付日：5月15日	所管省庁への検討要請日：6月6日	回答取りまとめ日：7月31日
-----------	------------------	----------------

提案事項	株式会社による農業参入と農地直接所有の容認
具体的内容	農業を大規模化し生産性・収益性を高めるため、農業生産法人を設立することなく株式会社による農業への直接参入や農地の直接所有を認めること。
提案主体	日本商工会議所

所管省庁：農林水産省	
制度の現状	<p>1 法人が農地の所有権を取得する場合は、農業生産法人として以下の要件を満たす必要があります。</p> <p>① 法人形態が、株式会社（公開会社でないもの）、農事組合法人、合名・合資・合同会社のいずれかであること。</p> <p>② 主たる事業が農業（農産物の加工・販売等の関連事業を含む。）であること。</p> <p>③ 原則として農業関係者が総議決権の4分の3以上を占めること。</p> <p>④ 役員の過半が農業に常時従事する構成員であること等</p> <p>2 ただし、農地について賃借権又は使用貸借による権利を設定する場合には、上記の要件を満たさない場合であっても農地の権利を取得することが可能です。</p>
該当法令等	農地法第2条、第3条
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>株式会社のリース方式による農業参入は、平成21年の農地法改正で完全自由化され、どのような企業でも農業に参入することが可能となっています。現に、法改正前の約5倍のペースで参入が進んでおり、この方式を積極的に拡大していくことが農業構造を改革していく上で効果的・効率的であると考えています。</p> <p>なお、所有方式について、農業界は、企業が撤退したり、産廃置場となることを不安に思っており、所有方式を拙速に進めることは、農業界と経済界の連携にとってもマイナスと考えています。</p>

## 提案事項に対する所管省庁の回答

農業ワーキング・グループ

番号：4

受付日：3月22日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：7月31日

提案事項	農業協同組合に対する金融庁検査について
具体的内容	3者要請検査による農協検査は、都道府県知事からの要請がないと実施できない。農協の貯金は全国で90兆円であり、未だに農協職員による着服・横領が頻発しているなか、金融庁が自ら機動的に直接検査ができるようにしていただきたい。
提案主体	個人

所管省庁：金融庁、農林水産省

制度の現状	信用事業を行う農協に対する3者要請検査は、農協法第94条第3項、第98条第1項及び「農業協同組合法に定める要請検査の実施に係る基準・指針」（平成23年5月）等に基づき、 ①貯金量規模が1,000億円以上若しくは、都道府県域の平均以上の農協で、都道府県知事が地域の金融システムや地域経済に与える影響が大きい農協 ②不正・不祥事の再発が認められる農協 について、都道府県から要請を受けて、農林水産省及び金融庁が、都道府県と連携して平成23年7月より実施しているところです。（平成23年度実績11農協、平成24年度実績21農協） また、平成25年3月には、農林水産省及び金融庁が連携して、これまで実施した検査での指摘事例の中から、他の農協においても適切な管理態勢を構築する上で、参考になるような事例を選定し、「農協検査（3者要請検査）結果事例集」として公表しております。
該当法令等	農業協同組合法第94条第3項、第98条第1項
措置の分類	対応不可
措置の概要	農協は、地域の農家等組合員の発展、農業振興などの役割を果たすため、経済事業を含む幅広い業務を一体的に実施していることから、検査及び監督は、都道府県が一元的に行っているところです。 3者要請検査については、貯金者保護及び農業支援組織の適正なガバナンス確保を図る観点から、農協の経営実態等を日常的に把握し監督を行っている都道府県に加え、金融機関に対する検査を実施している金融庁と、農協系統の総合事業体としての特性を踏まえた検査を全国的視野で実施している農林水産省が、それぞれのノウハウを活かした検査を連携して行うことによって、より実効性のある検査が可能となると考えております。 ご提案の金融庁が自ら機動的に農協検査を行うことについては、 ①各農協の経営実態等を日常的に把握している都道府県の知見が生かされないこと、 ②農協貯金90兆円のうち7割程度は、上部団体（農林中央金庫、信用農業協同組合連合会）への預け金となっており、上部団体に対しては、金融庁が事業の健全な運営を確保する観点等から適宜検査を実施していること（原則、農林水産省と金融庁が共同で検査を実施）、から、必ずしも適切かつ必要な方策ではなく、3者要請検査の定着と一層の推進を図っていくことが課題と考えております。 なお、全国知事会からは、平成22年5月に「検査に係る権限を国と都道府県で持つことは、二重行政となり極めて不合理である」旨の意見表明が行われているところです。

## 提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ

番号：1

受付日：3月22日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：7月31日

提案事項	東京国際空港の発着枠における規制値の緩和
具体的内容	<p>東京国際空港の国際ハブ空港としての機能強化に向けて、発着枠に設けられている規制値を緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】                  東京国際空港の発着枠については、以下の通り各種の規制値が設けられている。                  (a) 1時間あたりの発着便数（出発方面別にも便数規制あり）                  (b) 15分あたりの発着便数                  (c) 5分あたりの発着便数                  各規制値は管制処理能力を踏まえて定められており、定時運航に寄与しているものである。しかし、スライディングスケール（運用方向別の滑走路処理容量算定シミュレーション）の導入・深化等により規制値を部分的に緩和できる余地が残されている。                  規制値の緩和により、利用者の使いやすい時間帯にダイヤを設定できる。また、機材繰りに余裕ができ定時運航に寄与するといった効果が期待できることから、国際ハブ空港としての機能強化にも資するものである。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

所管省庁：国土交通省

制度の現状	<p>昼間時間帯（06:00~22:55）の規制値は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1時間あたりの発着回数の上限值（出発回数／到着回数）                         <ul style="list-style-type: none"> <li>06:00~06:55：40回／5回</li> <li>07:00~07:55：35回／5回</li> <li>08:00~21:55：37回／37回</li> <li>22:00~22:55：5回／40回</li> </ul> </li> <li>・1クォーター（※）（15分間）あたりの発着回数の上限值：それぞれ10回</li> </ul> <p>ただし、06:00~07:55の出発、21:00~22:55の到着の上限値は11回（隣接する時間帯を含め連続しないこと）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・5分間あたりの発着回数の上限值：それぞれ6回（6回の連続は不可）</li> </ul> <p>※ クォーターとは1時間を4分割にしたものの一つ                  第1クォーター：00、05、10分、第2クォーター：15、20、25分、第3クォーター：30、35、40分、第4クォーター：45、50、55分</p>
該当法令等	<p>航空法第107条の3                  国土交通省通達「東京国際空港における発着調整基準に係る運用基準」、「東京国際空港の発着枠の利用について」、「東京国際空港における発着調整基準について」</p>
措置の分類	検討
措置の概要	<p>1時間あたりの発着回数については、空港運用の慣熟度を検証しつつ、平成26年の国際線ターミナルの拡張工事に併せて40回に増やす予定です。</p> <p>なお、5分あたりの上限値については、ダイヤの平準化を図り、定時性を確保しつつ、安全かつ円滑な空港の運用を確保する観点から設定しているものであり、増加は困難です。</p>

## 提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ

番号：2

受付日：4月8日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：5月31日

提案事項	電気機械器具の電線（接地線）の太さに関する国際規格との整合性
具体的内容	<p>&lt;要望&gt;                  電気機械器具の電線（接地線）の太さを、国際規格に準じて、「導体サイズと同等以上」に見直す。                  ※JIS規格は、IEC規格に準じているが、日本では法令が優先され、容認されていない。</p> <p>&lt;理由&gt;                  国内で使用する電気機械器具の電線（接地線）の太さは、「電気設備の技術基準の解釈」で示されているが、IEC規格やJIS規格との整合性が図られていない。                  ※移動しない電気機械器具は、IEC規格では「相導体以上」となっており、日本規格の半分程度の太さの規格。海外から電線を購入する場合、日本規格は特殊扱いとなり、追加費用が発生する。</p> <p>&lt;効果&gt;                  電線（接地線）コストの軽減。                  産業競争力における、諸外国とのイコールフットイング。</p>
提案主体	民間企業

所管省庁：経済産業省

制度の現状	<p>電気工作物による感電・火災の防止の観点から、電気設備の技術基準の解釈第17条において、接地線に関する規定があります。</p> <p>日本の一般的な施設方法による保護システムを用いた場合、電気設備の技術基準の解釈第17条が適用され、接地線の最小の機械的強度又は最小の断面積を満足することが必要となります。</p>
該当法令等	電気設備の技術基準の解釈第17条
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>まず、御提案理由に書かれている電気機械器具が、電気事業法上の電気工作物に該当するかどうか不明ですが、電気工作物に該当しない場合、電気設備の技術基準の解釈は適用されません。</p> <p>電気工作物に該当する場合でも、以下の理由から、御提案については対応できません。</p> <p>実態上、日本の一般的な施設方法と、IEC規格の施設方法とは、事故時に感電・火災を保護するシステム（接地方式等）が異なっているため、我が国では接地線に関するIEC規格を採用しておらず、電気設備の技術基準の解釈第17条で、接地線について、日本で行われている一般的な施設方法に応じた最小の機械的強度又は最小の断面積を規制しています。</p> <p>御提案のようにIEC規格を採用した場合、事故時に十分に保護機能が発揮されず、感電・火災のリスクが上昇するおそれがあります。</p> <p>なお、電気設備の技術基準の解釈によらない施設方法であっても、電気設備に関する技術基準を定める省令に照らして十分な保安水準の確保が達成できる技術的根拠があれば施設は可能ですので、たとえばIEC規格に応じた接地方式などの保護方式を採用した上で接地線の太さをIEC規格に準拠したものとする場合に安全面からの技術的根拠を示せるのであれば、施設していただいても結構です。</p>

## 提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ

番号：3

受付日：4月12日	所管省庁への検討要請日：5月2日	回答取りまとめ日：5月31日
-----------	------------------	----------------

提案事項	電動車用非接触充電の関連法規の整備(国際規格との整合)
具体的内容	<p>&lt;要望&gt; 国際規格・国際標準と協調した、電動車用非接触充電システムにふさわしい、規制値を設定する。(人体防護(近接磁界)観点、電波障害(遠方電磁界)観点等)。また、非接触充電の設置許可については、型式認証とする。</p> <p>&lt;理由&gt; 現在、電動車用非接触充電システムの法規制は未整備である。但し、関連すると思われる、電波法の基準は欧米と比較すると、日本の基準が最も厳しい(@基本波(80~90kHz)帯)。このままの基準が適用されると、国際規格と国内規格が異なり、二重開発を行う必要があり、コスト・工数共に負担大。更に、日本だけに適用される厳しい基準が存在する中では、競争力低下の懸念あり。また、現行法下で非接触充電設備を設置する場合、機体毎に各地域の総合通信局に対して、個別の設置申請が必要となることが想定されるため、普及時における大きなハードルとなることが懸念される。</p>
提案主体	民間企業

	所管省庁：総務省
制度の現状	<p>現行の電波法(電波法施行規則第45条等)において、電気自動車用非接触充電システムを含むワイヤレス電力伝送システムのうち、出力が50Wを超えるものの設置については、漏えい電波による他の無線機器との混信を避ける理由等から、現行の技術基準を用いた個別許可となっています。</p> <p>(なお、「電波法の基準は欧米と比較すると、日本の基準が最も厳しい」とありますが、現在のところ、欧米においても基準は明示されておらず、国際標準も検討が開始された段階です。)</p>
該当法令等	電波法施行規則第45条等
措置の分類	検討
措置の概要	<p>電気自動車用非接触充電システムを含むワイヤレス電力伝送システムの実用化に向けて、本年5月から情報通信審議会にて技術的条件に関する検討を開始したところです。平成27年のワイヤレス電力伝送システムの実用化に向け、他の無線機器との共用条件や電波防護指針への適合性等に関して検討していく予定です。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ

番号：4

受付日：3月22日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：5月31日

提案事項	輸入海上コンテナ揚地変更手続きの要件緩和
具体的内容	<p>輸入海上コンテナの揚地変更を行う際、税関への積荷目録（輸入マニフェスト）報告期限を「入港する時までに報告」に緩和すべきである。</p> <p>【提案理由】                  関税法第15条が改正され、2007年2月1日より一部積地を除き本邦入港24時間前までに、積荷目録（輸入マニフェスト）を所轄税関に事前報告することが義務付けられた。                  しかし、輸入海上コンテナが積まれた本船が荒天影響などで、本邦寄港地の順序を変更もしくは抜港を決定した場合、荷主はコンテナの揚港を変更し輸入貨物を速やかに引き取りたいというニーズがあるものの、本船の寄港予定情報の入手が遅れた場合や、船舶会社との調整に時間を要した場合には、期限までの事前報告ができず揚地変更が不可能となる。                  輸入貨物が生産用部品の場合には、生産拠点への納期遅延が生産遅延を引き起こし、ひいては完成品の販売機会損失を招くリスクがある。このため、報告期限を「入港する時までに報告」に緩和するべきである。                  2014年3月に実施が予定されている出港前報告制度により、積荷目録（輸入マニフェスト）の事前報告は海外港での出港24時間前となることも踏まえて、本要望については早急実現すべきである。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

所管省庁：財務省

制度の現状	外国貿易船が開港に入港しようとするときは、原則、その開港に入港する24時間前までに、入港地税関に対して積荷に関する事項の報告を義務付けています。
該当法令等	関税法第15条第1項 関税法施行令第12条第2項
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	入港24時間前の事前報告実施後、運送契約が変更されたこと等により揚地変更が行われて積荷の報告が必要となった場合は、入港地税関に対してその旨を連絡していただくことで、柔軟な対応（当該積荷の報告の追加・修正を認める）を実施しております。

## 提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ

番号：5

受付日：3月22日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：5月31日

提案事項	航空貨物の国際線航空機への直接機移しの承認
具体的内容	<p>国内線航空機から国際線航空機への航空貨物の直接機移しを可能とするよう要望する。</p> <p>【提案理由】 国内他空港にて輸出許可を受け、国内線で出発空港まで保税運送される貨物については、出発空港において保税上屋に一旦必ず搬入することが求められている。 地方発着需要をはじめとする顧客利便性を向上させ、羽田空港のハブ機能を強化する観点から、国内線航空機から国際線航空機への直接機移しを可能とするよう要望する。 成田空港では、国内線航空機で保税運送された輸出貨物について、国際線航空機との接続時間が短い場合に限り、税関に願書を提出し、一定の条件が満たされていることを前提に、保税上屋で行うべき貨物確認を航空機側で実施する運営が行われているが、こうした運営によらず直接機移しが可能となるよう規制を緩和するよう要望する。 発着枠の拡大によって今後さらに直接機移しのニーズが高まる羽田空港においては、少なくとも成田空港と同様の取り扱いを実施すべきである。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

所管省庁：財務省

制度の現状	外国貨物は、税関長に申告し、その承認を受けて、税関空港間を外国貨物のまま運送することができます。
該当法令等	関税法第63条
措置の分類	事実誤認
措置の概要	<p>本提案は、関税法上で整理すると保税運送における外国貨物の到着の確認を駐機中の航空機の機側で行うことを認めて欲しいということになりますが、このような取扱いは、機側において発着貨物の数量確認等を適切に行う体制が確保されていることが確認できれば、羽田空港においても認められています。</p> <p>なお、本要望は、本年2月に定期航空協会を通じて要望元事業者に対し、上記のとおり、そのような規制はない旨を説明し、既にご理解いただいております。</p>

## 提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ

番号：6

受付日：3月22日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：5月31日

提案事項	貨物管理責任者の要件見直し
具体的内容	<p>関税法基本通達において定めることが規定されている「貨物管理責任者」は、保税地域の被許可者の従業員であることが要件となっているが、保税業務を委託している場合においては、この要件に受託会社の従業員を加えるよう要望する。</p> <p>【提案理由】 関税法基本通達 34 の 2-11 (2) において、保税業務を委託する場合の「貨物管理責任者」は保税地域の被許可者の従業員であって、保税業務の受託者が行う保税業務に実質的に関与し責任を全うできる体制にあることと定められている。 2006 年の労働安全衛生法改正に伴う運営全面委託業務の拡大によって、油槽所は委託事業所が大半になってきていることから、受託会社の従業員も貨物管理責任者の範囲に含めるよう要望する。 貨物管理責任者を業務委託先の従業員とした場合でも、オンラインシステム等により、被許可者において入出荷数量の把握・管理が可能となっているため、本業務の遂行には支障がない。また、被許可者が事業所を定期的に監査することで、責任を全うする体制も確保できる。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

所管省庁：財務省

制度の現状	保税地域の被許可者が保税業務を他の者に委託する場合は、当該被許可者の従業員が、貨物管理規定に規定する社内管理体制の総合責任者及び貨物管理責任者等であること等が要件となっています。
該当法令等	関税法基本通達 34 の 2-11
措置の分類	現行制度下で対応可能
措置の概要	<p>貨物管理責任者を選任する目的は、保税業務に関する責任体制を明確化し、もって税関手続の適正な履行を確保することにあります。したがって、貨物管理責任者が受託者の保税業務を把握し、必要に応じて指導・監督を行うこと等により、受託者の行う保税業務に実質的に関与し、必要な場合は受託先における業務の改善を求める等、その責任を全うできる体制にあれば、貨物管理責任者が必ずしも現地に常駐している必要はなく、本社組織等における管理体制の中で選任することも可能です。ただし、保税業務の委託先従業員による貨物管理上の不備等が発見された場合に税関による指導又は処分の対象となるのは当該委託先企業ではなく、あくまでも保税蔵置場の被許可者です。仮に委託先企業の従業員を貨物管理責任者に選任した場合は税関が当該委託先企業に直接指導又は処分を行うことはできません。したがって、貨物管理責任者の選任範囲に委託先従業員を含めることについては困難です。</p> <p>なお、昨年 11 月に石油連盟を通じて要望元事業者に本要望の詳細について確認したところ、貨物管理責任者が現地油槽所等に常駐する必要がないのであれば、県外に所在する被許可者の本社組織等における管理体制の中で選任可能として欲しいというものであったことから、上記のとおり、現行で対応可能である旨を説明し、既にご理解いただいております。</p>

## 提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ

番号：7

受付日：3月22日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：5月31日

提案事項	再輸出免税適用時の輸入申告における審査の簡素化
具体的内容	<p>再輸出免税制度の使用を前提として輸入申告した場合、現在はすべて「区分2（書類審査扱い）」の審査結果を受けている。このため、AEO認定事業者（特例輸入者）に対しては審査の簡素化、もしくは「区分1（簡易審査扱い）」とすべきである。</p> <p>【提案理由】 NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）で輸入申告し、審査結果が「区分2（書類審査扱い）」となった場合、申告税関に通関書類を提出し審査を受ける必要がある。その際、輸入申告許可に時間を要し、速やかな輸入貨物の引き取りが行えない場合がある。輸入貨物が生産用部品の場合、生産拠点への納期遅延が生産遅延を引き起こし、ひいては完成品の販売機会損失を招く可能性が生じる。また「区分2」への通関業者の対応が、委託業務工数の増加を招き、通関代行手数料（輸入諸掛）の増加を引き起こす可能性がある。こうしたリスクを軽減し、AEO認定事業者（特例輸入者）のメリットを増すためにも、再輸出免税適用時の輸入申告における審査の簡素化を図るべきである。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

所管省庁：財務省

制度の現状	再輸出免税制度は、国内で消費されない輸入貨物等のうち、輸入の許可の日から原則1年以内に再び輸出されるものについて、関税を免除する制度です。貨物を輸入しようとする者は、必要な事項を税関長に申告し、貨物について必要な検査を経て、その許可を受けなければならないこととなっております。
該当法令等	関税法第67条、関税定率法第17条
措置の分類	その他（他に分類できないもの）
措置の概要	本提案は、申告に対して税関が行う審査を簡素化すべきのものですが、税関は、個々の輸出入申告のリスクに応じて必要な審査・検査を行っており、税関における取締りの実効性を確保するため、その基準等を公表することは、適当でないと考えております。

## 提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ

番号：8

受付日：3月22日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：7月31日

提案事項	検疫対象輸入航空貨物の空港外施設における取扱いの緩和
具体的内容	<p>検疫検査対象の輸入貨物は、空港での輸入処理が必須となっているため、空港内貨物施設の混雑の一因となっている。空港内に所在する輸入共同上屋が、直接運営または委託運営している空港外貨物施設のうち、空港に近接している指定保税上屋について、空港内貨物施設の補完的一体の施設とみなし、検疫対象貨物（検査前）の空港内外の施設間の相互移動および、輸入処理を認めることにより、国際物流の円滑化を図るべきである。</p> <p>【提案理由】</p> <p>出発地にて荷主手配によりコンテナ単位に積付けられた貨物は、物流円滑化の観点からは、到着空港においてもコンテナ状態で荷受人に引き取られ、荷受人手配の保税蔵置場に移動した後、解体・突合・輸入申告処理されることが望ましい。しかし、貨物に1件でも要検疫貨物が含まれている場合、「飛行場で輸入すること」との要件により、空港外の貨物施設での取扱いが規制されている。関税法上は申告前の輸入貨物を空港外保税蔵置場に持ち出す運用が可能であり、空港内の混雑緩和を目的として税関側もそれを後押しする方向にある。しかし、要検疫貨物が含まれる場合は、他法令により空港外施設への持出しが認められていない。この取扱いについて、空港に近接した指定保税上屋に限り、一定の条件のもとで持ち出しを認めることにより、空港内貨物施設への一極集中による停滞を回避し、物流の円滑化を図るべきである。現状関税法上空港外での処理が可能な貨物で、検疫要件にて空港内で処理されているコンテナ単位の輸入貨物は、成田空港輸入貨物量の10%程度存在すると推定される。これら貨物について空港外施設での取扱いを可能とする事で、空港内施設の混雑を緩和し、物流の円滑化を図ることが期待できる。今後予定される成田空港の年間30万回発着に向けた貨物量増加も視野に入れ、取り組みを検討すべきである。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

所管省庁：農林水産省

制度の現状	海外から輸入される動植物及びその製品等については、家畜の伝染性疾病及び植物の病害虫の侵入等を防止し、適切かつ効率的にリスク管理を行うため、当該品の到着後、迅速に輸入検査を実施する必要があります。このことから、家畜伝染病予防法（昭和26年法律第166号）及び植物防疫法（昭和25年法律第151号）において、輸入検査は、動植物検疫所又は特定の飛行場内の防疫官が指定する検査場所で行う旨規定しています。
該当法令等	家畜伝染病予防法第38条、第40条、家畜伝染病予防法施行規則第47条 植物防疫法第6条、第8条、植物防疫法施行規則第6条
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>検査場所を限定することは、万一家畜の伝染性疾病や植物の病害虫が侵入した場合でも、消毒や輸入制限等の検疫措置を迅速に行い、家畜の伝染性疾病や病害虫の分散を最小限に止め、我が国における農畜産業等に被害が生じないよう防除することを可能とするために必要な措置です。</p> <p>なお、今後とも貨物量の増加に対して、その状況を踏まえ、動植物検疫の円滑な実施に努めてまいります。</p>

## 提案事項に対する所管省庁の回答

貿易・投資等ワーキング・グループ

番号：9

受付日：3月22日	所管省庁への検討要請日：5月2日	回答取りまとめ日：7月31日
-----------	------------------	----------------

<b>提案事項</b>	航空機の部分品等の輸出に係る手続の簡素化
<b>具体的内容</b>	<p>海外から輸入した航空機の部分品等を修理のために輸入元である海外メーカーや海外メーカーが指定する工場に送る場合、輸出許可の対象外にもかかわらず、煩瑣な手続が必要となっているのが実情であり、簡素化のための措置を講ずるべきである。</p> <p><b>【提案理由】</b>          輸出しようとする貨物が、軍事転用の可能性が特に高い機微な貨物に該当する場合、事前に許可を受ける必要があるが、航空機の部分品等のうち、修理を要するものであって無償で輸出するものについては、輸出許可の対象外となっている。しかしながら、輸出にあたっては、リスト規制に係る該非判定書の提示が必要となるのが実情である。          該非判定には海外メーカーから製品仕様に関する情報を入手する必要があるが、そのような情報を入手できることは稀であり、経済産業省に確認した上で「仕様不明のため該当とする。しかし特例により許可不要」である旨の書類を作成して対応している。          そもそも許可を要しない輸出であるにもかかわらず、以上のような不合理な手続を強いられている現状が改善されれば、航空機の装備品修理のための輸出に要している時間と人員の節約につながる。</p>
<b>提案主体</b>	日本経済団体連合会

	所管省庁：経済産業省
<b>制度の現状</b>	<p>外国為替及び外国貿易法第48条第1項では「輸出の許可」が規定されており、輸出貿易管理令第4条第1項では、特例として、「法第48条第1項の規定は、次に掲げる場合には、適用しない。ただし、別表第1の1の項の中欄に掲げる貨物については、この限りでない。」、同項第二号のロでは「航空機の部分品並びに航空機の発着又は航行を安全にするために使用される機上装備用の機械及び器具並びにこれらの部分品のうち、修理を要するものであって無償で輸出するもの」と規定されています。このため、航空機の部分品等の輸出等が、輸出貿易管理令第4条の特例に該当する場合は、輸出の許可が不要となります。</p>
<b>該当法令等</b>	外国為替及び外国貿易法、輸出貿易管理令
<b>措置の分類</b>	事実誤認
<b>措置の概要</b>	<p>輸出貿易管理令別表第1の1の項の中欄に掲げる貨物に該当せず、輸出貿易管理令第4条第1項第二号のロの特例に該当する場合は、別途輸出貿易管理令別表第1の2から15の項の中欄に掲げる貨物に該当するか否かに係る該非判定書は必要ありません。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

番号：10

貿易・投資等ワーキング・グループ

受付日：3月22日	所管省庁への検討要請日：5月2日	回答取りまとめ日：7月31日
-----------	------------------	----------------

提案事項	特定原産地証明書発給における自己証明制度の導入
具体的内容	<p>特定原産地証明書発給の手続に関し、優良な製造業者に限り、自社の証明書を提出することで申請が終了するような簡素化をすべきである。現在、自己証明制度はスイス、ペルー、メキシコとの間のEPAにおいて認められているにすぎない。わが国が締結する全てのEPAにおいて、自己証明制度を導入すべく取組むことを求める。</p> <p>【提案理由】                  特定原産地証明書発給の申請をする場合、対象貨物を構成する細かい部品についてまで詳細な書類の提出が必要となっている。したがって、社内や調達先での事務作業が膨大なものとなっており、適用を断念せざるを得ないケースもある。そこで、優良な製造業者に対しては自社の証明書の提出によって申請が完了すべきである。簡易化することにより、各国との間に締結したEPAの活用拡大が望める。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

	所管省庁：経済産業省
制度の現状	経済産業大臣の認定を受けた輸出者が、自ら原産地証明書を作成することができる認定輸出者制度については、現在、日スイス、日ペルー、日メキシコEPAにおいて導入されています。
該当法令等	経済連携協定に基づく特定原産地証明書の発給等に関する法律
措置の分類	検討
措置の概要	<p>産業界の要望等を踏まえ、新規EPA交渉、既存EPAの再協議において、相手国の事情・要望等を考慮しつつ、他省庁とも連携し、同制度の導入、拡大に取り組んで参ります。</p> <p>また、輸出産品を構成する細かい部品の取り扱いについては、現在、簡素化も含めた利便性の向上について検討しています。</p>

提案事項に対する所管省庁の回答

番号：11

貿易・投資等ワーキング・グループ

受付日：3月22日	所管省庁への検討要請日：7月9日	回答取りまとめ：7月31日
-----------	------------------	---------------

提案事項	訪日外国人観光客に対する査証発給要件の緩和・見直し
具体的内容	<p>観光立国の実現に向け、訪日外国人観光客に対する査証発給要件の緩和・見直しをさらに進める。特に、中国人観光客に対する個人観光査証については、東北三県数次査証の東北六県への拡大、次いで全国を対象とした数次査証を導入すべきである。</p> <p>【提案理由】 訪日外国人観光客に対する査証制度では、中国人観光客については、2009年7月から申請人が一定の要件を満たす場合には個人観光査証が発給されるようになった。また、2011年7月より沖縄を訪問する個人観光客に対して、2012年7月より東北三県を訪問する個人観光客に対して、3年間有効な数次査証（1回の滞在期間は90日以内）が発給されるようになった。 「日本再生戦略」（2012年7月閣議決定）では、観光立国の実現に向け、2016年に訪日外国人旅行者を1,800万人、2020年初めまでに2,500万人とするとの目標を掲げ、「東南アジアを始めとする新興国からの訪日客に対する査証発給要件の見直しに取り組む」としている。そのためにもわが国の訪日旅行促進事業の重点市場・有望市場を中心にスピード感をもって着実に進めるとともに、最重点市場の1つである中国については、沖縄で実績を挙げている個人観光客を対象とした数次査証を、震災復興支援の観点から東北六県、さらには「日本再生戦略」の目標達成に向け全国へと拡大することが不可欠である。</p>
提案主体	日本経済団体連合会

所管省庁：外務省、警察庁、法務省

制度の現状	これまでも中国人やASEAN諸国人等に対する査証緩和措置を行ってきています。なお、中国人向け沖縄数次査証及び東北三県数次査証については、それぞれ「沖縄振興」、「震災復興」という政府の方針に基づいて決定された措置であります。これらの数次査証を取得し、1回目の訪日中に沖縄又は東北三県のいずれかを訪問しさえすれば、3年間、日本のいずれの地域も訪問できることになっております。
該当法令等	外務省設置法
措置の分類	検討
措置の概要	今後の更なる査証緩和については、各国との二国間関係をめぐる状況を踏まえつつ、観光立国の実現に向けた必要性や治安等への影響もよく考慮して検討していきます。

提案事項に対する所管省庁の回答

その他(規制改革ホットライン対策チーム関係)

番号：1

受付日：3月22日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：5月31日

提案事項	建物表題登記における添付建物図面の様式規格の緩和（A3版サイズの容認）
具体的内容	建物の表題登記申請の際に添付される建物図面について、A3版サイズの提出を容認すべきである。
提案主体	日本経済団体連合会

所管省庁：法務省

制度の現状	「建物図面、各階平面図等については、日本工業規格B列四番の丈夫な用紙を用いて作成しなければならない」とされています。
該当法令等	不動産登記規則第74条第3項
措置の分類	対応不可
措置の概要	登記所に登記の申請に係る添付情報として書面により提供された建物図面や各階平面図等の図面（以下「各種図面」といいます。）については、B4判サイズの各種図面を登記所において電磁的記録に記録し、登記完了後は各種図面の証明書等の交付請求に基づいて、A3判のサイズの用紙を用いて証明書等を作成し、交付しています。 御提案の「図面部分をB4版サイズ（残りは余白とする）等にする事によって、法務局において、証明部分を合わせてA3版サイズの証明書を作成することが可能」との趣旨が必ずしも明らかではありませんが、その内容を実現するためには、システムの改修等に伴う証明書交付等に要する経費の増加をもたらす、ひいては、利用者の負担が生じかねないことから、このようなニーズがどの程度強いのか必ずしも明らかでないため、現時点において、これを見直すことについては、消極です。

番号：2

受付日：4月12日

所管省庁への検討要請日：5月2日

回答取りまとめ日：5月31日

提案事項	商業登記簿謄本の記載事項から会社代表者の住所を削除
具体的内容	会社代表者の身辺安全確保及び個人情報保護のため、商業登記簿謄本の記載事項から会社代表者の住所を削除する。
提案主体	日本損害保険協会

所管省庁：法務省

制度の現状	株式会社の代表者の住所は、会社法（平成17年法律第86号）第911条第3項第14号に基づき登記され、その登記された事項は、商業登記規則（昭和39年法務省令第23号）第30条第1項に基づき、登記事項証明書に記載されます。
該当法令等	会社法第911条第3項第14号、商業登記規則第30条第1項
措置の分類	検討
措置の概要	会社の登記における代表者の住所の取扱については、個人のプライバシーの保護、裁判を受ける権利との関係、取引の円滑に対する配慮などの様々な観点から、実務上の対応に係る問題も勘案しつつ、適切な方策について引き続き慎重に検討を進めることといたします。

## 提案事項に対する所管省庁の回答

その他(規制改革ホットライン対策チーム関係)

番号: 3

受付日: 3月27日

所管省庁への検討要請日: 7月9日

回答取りまとめ日: 7月31日

提案事項	車庫規制の緩和
具体的内容	<p>車庫の場所について、所有者の自宅や営業所から2 Km以内という距離制限の撤廃。また、利用した車を15日以内に車庫登録場所に返還する義務付けの撤廃。要は、どこかに車庫を確保し、車検時に登録の都道府県に税を納めれば良いこととする。</p> <p>【提案理由】</p> <p>レンタカー事業者の場合、事業者が交通の便利な駅前にある場合が多いが、営業所から2 Km以内の車庫を義務付けられることで車庫の選択肢が狭まり、コストが嵩む。また、利用された車を15日以内に車庫登録場所に返還することのコストが大きく、利用者にとって乗り捨て料金が嵩む要因となる。個人にとっても、休暇で自宅以外に長期滞在する場合には、法律違反になるなど不都合が生じる。</p> <p>本法律の主たる目的は駐車違反の防止にあるが、放置自動車取締りの民間事業者の活用等で、その実効性が担保されていれば、民間に負担を課す、本規制の役割は終えたのではないか。</p>
提案主体	個人

所管省庁: 警察庁

制度の現状	自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所（車庫、空き地その他自動車を通常保管するための場所をいう。）を確保しなければならず、当該保管場所は、当該自動車の使用の本拠の位置との距離が2キロメートルを超えないものでなければなりません。
該当法令等	自動車の保管場所の確保等に関する法律第3条、自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条
措置の分類	対応不可
措置の概要	<p>自動車の保管場所の確保等に関する法律においては、当該自動車の使用の本拠の位置から2キロメートル以内の場所に当該自動車の保管場所を確保しなければならないこととされていますが、これは、自動車の使用の管理をする実態を備えている場所の近傍に保管場所が確保されなければ、自動車の使用者による安全かつ適正な運行に必要な自動車の使用の管理がなされないおそれや道路が保管場所として不適正に使用されるおそれが高いと考えられるためです。</p> <p>また、同法においては、利用した車を15日以内に車庫登録場所に返還する義務については規定していません。</p> <p>自動車の保有者が確保すべき保管場所を、自動車の使用の管理をする機能を備えている自動車の使用の本拠の近傍にない場所とする本件要望について対応することは困難です。</p>