

17 運輸関係

ア 自動車交通等

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
自動車保有関係手続 (警察庁、総務省、財務省、経済産業省、国土交通省、環境省)	平成17年に稼動を開始した自動車保有に関する手続(検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等)のワンストップサービス化について、対象地域を拡大する。 また、現在サービス対象外の手続については、50%以上の利用見込みが確認できたものについて、順次サービスを開始する。	計画・運輸ア	逐次実施		
タクシー事業の運賃・料金規制 (国土交通省)	遠距離運賃の大幅弾力化や特定ゾーンでの定額運賃化が真に機能するよう運用する。また、自動認可運賃(速やかに認可するものとして公示した運賃)の下限を下回る運賃設定に係る認可の際の個別審査に当たっては、いわゆる「追い越し」の禁止と「不当な競争」や「差別的取扱い」のみを審査することとし、認可制の下にあっても規制は上限規制に限られるという点を厳守する。	計画・運輸ア	適宜実施		
タクシーの駅構内への入構 (国土交通省)	いわゆる駅構内については、その管理形態や利用形態も様々であり、その運用次第では利用者の円滑な乗り継ぎに支障を与えるおそれがあるほか、交通事業の新規参入に際しての実質的な障壁ともなるおそれがある。また、一方で、近年では、特に大都市圏の駅において客待ちタクシーの列が渋滞等を引き起こす例も生じている。このため、公共交通機関相互の乗り継ぎの円滑化という観点や交通事業における新規参入に当たっての実質的な障壁の解消という観点から、駅構内の管理・利用形態について実態調査を行い、上述した諸点を解消するための具体的措置について結論を得る。	計画・運輸ア	結論		
タクシーのニューサービスに関する規制の弾力化 (国土交通省)	タクシーについては、従前より規制緩和は進められているところであるが、福祉タクシーのようなビジネスを行う場合については、輸送対象を限定する等のことにより、通常のタクシー事業に係る規制を一部弾力化し、新たなビジネスチャンスに繋がっているところである。今後も、福祉・介	計画・運輸ア	適宜検討		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
	<p>護関係等に関する需要が見込まれる中で、こうした新たなサービスに機動的に対応することが、消費者の利便の向上や新しいビジネスチャンスの創造につながる。</p> <p>このため、今後もこうした需要が生じた際に、新たな事業が機動的に行えるようにする環境整備として、事故の発生状況等、安全確保の観点にも配慮しつつ、必要に対応して、規制の弾力的な運用を図る方向で検討する。</p>				
自動車検査制度の見直し (国土交通省)	<p>平成16年3月に閣議決定された「規制改革・民間開放推進3か年計画」に基づき、今後の望ましい自動車の検査・点検整備制度の在り方について検査対象車種全般に亘り総合的に検討を行った結果、小型二輪車の自動車検査証の有効期間については、初回2年を3年に延長が可能、また、二輪車の定期点検については6月点検を廃止することが可能であるとの結論を得た。よって、この結論に従い、速やかに所要の措置を講ずる。</p> <p>【道路運送法等の一部を改正する法律(平成18年法律第40号)】</p>	計画・運輸ア	措置済 (平成19年4月1日施行)		
軌道上の特別高圧送電線の施設規制の緩和 (国土交通省)	<p>軌道上を交差する特別高圧送電線について、軌道の外側から3メートルの範囲内にある部分の長さが100メートル以下となるよう施設しなければならないとされている規定について、性能規定化の検討を早急に進める。</p>	計画・運輸ア	検討		
運転免許制度における貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し (警察庁)	<p>車両総重量11トン以上を「大型」とし、新たに5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設するための法案を第159回国会に提出し、公布後3年以内に措置する。本規制の見直しに当たっては、交通の安全の確保と併せ、利用者の利便について十分に配慮する。</p> <p>【道路交通法の一部を改正する法律(平成16年法律第90号)】</p>	計画・運輸ア	措置済 (平成19年6月2日施行)		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
自動車登録事項等の請求・交付の電子化等 (国土交通省)	自動車の登録情報の提供については、十分な個人情報保護対策を講じつつ、現在行っている書面（登録事項等証明書）の交付に加え、電子閲覧等の電子的な提供を図るための制度を創設する。 【道路運送法等の一部を改正する法律（平成18年法律第40号）】	計画・運輸ア	措置済 (平成19年11月18日施行)		
駆動軸重の軸重規制緩和 (国土交通省)	フル積載対応海上コンテナをけん引するエアサスペンション装着トラクタと同様に、他のトラクタについても11.5tまでの駆動軸重を許可対象とすることについて、技術的検討を行い、対象となる車両の構造又は積載する貨物が特殊であってやむを得ないと認められるか否かも含め、緩和の可能性について検討したところであるが、更なる技術的課題が存在するとの結論に至ったところである。この結論を受け、要望主体において、車両ごとの技術的課題について調査・分析を行うこととしており、その方向性が明らかになった段階で、「緩和の実施」について、必要に応じて検討する。	計画・運輸ア	必要に応じて検討		
救急現場への医師派遣用乗用車の緊急自動車としての指定追加 (警察庁)	現在、緊急自動車の指定対象となっていない救急医療のために出動する医師派遣用乗用車を、緊急自動車の指定対象とするため、道路交通の安全と円滑の観点踏まえつつ、具体的な要件について関係省庁と更なる検討を進め、その結果に基づき、所要の措置を講ずる。	計画・運輸ア	検討・結論	措置	
パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備の整備等 (警察庁)	路上における短時間駐車の高いと認められる道路の部分について、当該部分における駐車秩序を確保する必要があるときは、時間制限駐車区間規制を実施して、パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備を整備するとともに、よりきめ細かな駐車時間の設定に努めるよう、都道府県公安委員会に促す。	重点・運輸(2)	平成20年中措置		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
路上駐車場の駐車料金の設定等 (国土交通省)	a 弾力的な料金システムの適用により道路空間の有効活用を図るため、現在地方公共団体の条例により設定されている路上駐車場の駐車料金については、付近の路外駐車場の駐車料金に比して著しく均衡を失しないように、立地条件、利用時間帯等による需要の差異を勘案して設定するよう、地方公共団体に促す。	重点・運輸(2)	平成20年中措置		
	b 道路空間は、自動車交通、公共交通、歩行・自転車、緑化、荷さばきや駐車のための空間として利用することが考えられるため、路上駐車場については、駐停車利用を含めた道路空間の種々な利用形態の総合的な検討を行った上で、路外駐車場との役割分担を駐車場整備計画の中で検討することが望ましいことを地方公共団体に示す。		平成20年中措置		
乗合バスの維持・活性化方策 (国土交通省)	乗合バスについて、効率的で利便性の高いサービスを地域住民に提供できるよう、有効な対応策・改善策の導入について、更に検討を加え、措置する。	重点・運輸(3)	平成20年中検討・結論・措置		
静岡・山梨両県にまたがる「富士山」ナンバーの早期導入 (国土交通省)	「富士山」ナンバーは複数の運輸支局等の管轄にまたがることから、各種行政事務等への影響の有無を両県及び関係機関と検討を行ったところ、管轄をまたがるナンバーの設定は可能であるとの結論に達したことから、平成20年秋頃に「富士山」ナンバーを導入することとし、所要の措置を講ずる。	別表4 -1266		措置	
特殊車両通行に係る許可期間の延長 (国土交通省)	道路がネットワークとして活用されていることから、道路構造物及び他の交通に与える影響や違反車両の通行実態を考慮の上、現行最大1年間である特殊車両の通行許可期間を最大2年間に延長できるよう全国規模で統一的に措置する。	別表4 -1271		措置	

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
自動車の保管場所証明等事務においてレンタカー型カーシェアリング事業に係る無人のカーシェアリングが自動車の使用の本拠の位置と認め得る基準の明確化 (警察庁)	自動車の保管場所証明等事務においては、「自動車の保管場所証明等事務に係る『自動車の使用の本拠の位置』の解釈基準について」(平成15年10月15日付け警察庁丁規発第74号)により、従来からレンタカー型カーシェアリング事業に係る無人のカーシェアリングが自動車の使用の本拠の位置として認め得ると解しているところ、この点に関して各都道府県警察に対して更に周知徹底する。	別表5 -105	措置済		

イ 航空

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
国内航空事業における新規参入に係る対応 (公正取引委員会) (国土交通省)	a 国内航空事業分野では、新規参入者の開設した路線に係るその割安な料金を標的にして、競合する路線・時間帯の特定便に係る料金値下げが既存航空事業者によって行われ、公正な競争が阻害されているのではないかとの指摘があるが、独占禁止法(昭和22年法律第54号)違反行為への厳正な対応等、適切な対応を図る。	計画・運輸イ	逐次実施		
	b また、事業運営上不可欠な搭乗受付カウンター、旅客搭乗橋等の空港施設についても、既存事業者が使用しているスペースを新規参入者が公平に使用できるよう、新規参入者の要望を踏まえ、既存事業者に協力を要請する。		逐次実施		
カテゴリー 航行の許可基準の見直し (国土交通省)	悪天候時に計器着陸装置を利用して飛行場に進入し着陸を行うカテゴリー 航行の許可に際して必要となる実運航試験の回数について、一定の要件を充足する場合に運航回数の軽減を認める例外条項を設ける方向で検討を行い、所要の措置を講じる。	計画・運輸イ	措置済		
航空自由化交渉の推進 (国土交通省、外務省)	アジア・ゲートウェイ構想における「これまでの航空政策を大転換し、アメリカ流のいわゆるオープンスカイではない、国際的に遜色のない航空自由化(アジア・オープンスカイ)を、スピード感を持って戦略的に推進する。」、「まず、中国をはじめとするアジアの各国との自由化交渉を推進する。(アジアを優先)」という方針を踏まえ、日韓及び日タイ間の航空自由化をモデルケースとして、同様の航空自由化を更に推進する。	重点・運輸(1) アア 〔計画・運輸イ〕	平成19年以降継続的に実施		
関西空港及び中部空港のオープンかつ戦略的な形でのフル活用 (国土交通省、外務省)	アジア・ゲートウェイ構想における「関西空港及び中部空港は、我が国を代表する国際拠点空港として、ふさわしい路線の開設や増便が実現できるよう、アジア各国との間で互いに、旅客分野、貨物分野の双方について、事業会社、乗入地点、便数の制約をなくす「航空自由化」を二国間交渉により推進する。併せて、国内空港とのネットワークの充実や機能分担等により、国際競争力の強	計画・運輸イ	平成19年以降継続的に実施		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
	化のための施策を推進する。」という方針を踏まえ、着実な施策の推進を図る。				
地方空港における国際定期便等の就航促進 (国土交通省、外務省)	アジア・ゲートウェイ構想における「地方空港についても、観光振興等を推進するため、既に始まっている自由化交渉を加速化するとともに、交渉妥結前でも、路線開設や増便等を暫定的に認める。安全の確認、C I Q、自衛隊等との調整を除き、実質的には届出化を図る。併せて、定期便の前段階である国際旅客チャーター便を積極的に推進する。」という方針を踏まえ、着実な施策の推進を図る。	計画・運輸イ、別表4-1272	措置済		
国際航空運賃の自由化 (国土交通省)	国際航空運賃について、利用者利便の向上と航空会社の競争を促進する観点から、I A T A 割引運賃の7割引の水準に設定されている下限規制を見直し、原則として自動認可とする。	重点・運輸(1)イ〔計画・運輸イ〕	措置済		
羽田空港の積極的活用 (国土交通省)	a 再拡張前の羽田空港の国際化の推進を図る観点から、アジア・ゲートウェイ構想における「首都圏で唯一、深夜早朝利用可能な羽田空港において、欧米便を含む国際チャーター便を積極的に推進するとともに、新たに特定時間帯についても、国際チャーター便実現のための協議を開始する。併せて、深夜早朝のアクセスの改善等、24時間フル活用に向けての可能な限りの施策を推進する。加えて、昼間の発着枠についても拡大等を図り、上海虹橋とのチャーター便、北京オリンピック期間中の国際臨時チャーター便等を実現する。併せて、暫定国際線ターミナルの拡張、C I Q体制の強化、羽田 - 関空 - 海外の路線展開と乗り継ぎ便の改善を推進する。」という方針を踏まえ、着実な施策の推進を図る。	計画・運輸イ a	平成19年以降段階的に実施		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
	b 羽田空港における航空需要の増大に対応するため、第4滑走路の供用開始前後を問わず、高速離脱誘導路の整備による航空機の滑走路占有時間短縮等を通じた発着枠拡大に向けた措置を早急に講ずる。	計画・運輸イ b	措置済		
	c 羽田空港の発着枠に関しては、高速離脱誘導路の整備等に伴い、平成19年9月から1日当たり10便増加されることとなったところであるが、首都圏の空の玄関の一翼を担う羽田空港に対する乗入需要が依然として旺盛であることから、引き続き、容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討する。	重点・運輸(1)ア	平成20年以降検討		
	d 再拡張後の羽田空港の国際化の推進の観点から、アジア・ゲートウェイ構想における「また、2010年に、再拡張事業等により、国際化に積極的に対応する。増大する成田空港(年2万回増加)・羽田空港(年3万回増加)の発着枠については、両空港のアクセス改善等を図りつつ、国内輸送と国際輸送を円滑に繋げ、戦略的・一体的に活用し、国際ネットワークを拡充する。」「羽田空港については、昼間は、供用開始時に国際旅客定期便を3万回就航させる。路線については、これまでの距離の基準だけでなく、需要や路線の重要性も判断し、羽田にふさわしい路線を、近いところから検討し、今後の航空交渉で確定する。併せて、深夜・早朝についても、騒音問題等に配慮しつつ、貨物便も含めた国際定期便の就航(欧米便も可能)を推進する。」という方針を踏まえ、着実な施策の推進を図る。	計画・運輸イ c	平成19年以降検討、一部平成22年以降も引き続き検討		
	e 国際航空貨物にかかわる施設を中心に、現行貨物の積卸し、蔵置及び検査に関する施設の充実を図る。	計画・運輸イ d	平成19年以降検討・結論		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
	f 可能な限り早期に第4滑走路を供用した際の競争促進の為の発着枠の配分に関するルールの策定に着手する。その際、ルールについては定量的で誰にも分かりやすいものとするとともに、事業者が経営計画等を策定する際の指針となるよう当該ルールは将来の配分に当たって普遍的に適用できるものとなるようにする。また、新規参入者の定義と扱いについて見直し、有効競争の促進を図る。	計画・運輸イ e	調査・検討		
	g 第4滑走路供用開始に際しての発着枠配分についての検討を引き続き行った上で、外部有識者等を含めた具体的な検討の場を、平成20年中に立ち上げる。	計画・運輸イ f	平成20年中措置		
成田空港の発着枠の有効活用 (国土交通省)	成田空港については、前年同期における利用率が80%未満であった発着枠について航空会社から回収して再配分するルール(「use it or lose it」ルール)を厳格に適用する等、発着枠の有効活用を引き続き行う。	計画・運輸イ	平成19年以降継続的に実施		
首都圏空港の容量拡大 (国土交通省)	アジア・ゲートウェイ構想における「首都圏空港(成田空港・羽田空港)の容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討する。」という方針を踏まえ、検討する。	計画・運輸イ	平成19年以降検討		
空港使用料の在り方の検討 (国土交通省)	「規制改革推進のための第1次答申」(平成19年5月30日規制改革会議)において、「空港の使用料については、混雑料金制度など、需要等に対応した弾力的な料金設定について検討する」とされていることを踏まえ、空港の適切な使用料体系の在り方について、検討を進め、結論を得た上で措置する。	重点・運輸(1)イ〔計画・運輸イ〕	平成19年以降検討・結論・措置		
成田、関西、中部空港の完全民営化 (国土交通省)	空港会社の経営自由度の向上と自主性・創意工夫等の発揮の観点から国の関与を必要最小限にし、なるべく自由な料金設定や資本構成を確保することが必要である。一方、国際拠点空港の公共的な役割や、独占性・代替不可能性といった事業特性から、全てを自由に委ねることについては課題や懸念がある。これらの点に対応するため、料	重点・運輸(1)ア〔計画・運輸イ〕	平成19年以降検討・結論		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
	金規制、外資規制、経営体制等のあり方について検討し、完全民営化が所期の効果を発揮できるようにするための措置を講じた上で、成田、関西、中部各空港の完全民営化を達成する。				
空港整備特別会計(平成20年度以降は「社会資本整備事業特別会計空港整備勘定」)の見直し等による空港整備・運営の透明性・効率性の向上 (国土交通省)	空港整備特別会計については、簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律(平成18年法律第47号)において、「空港整備特別会計において経理されている事務及び事業については、将来において、独立行政法人その他の国以外の者に行わせることについて検討するものとする。」とされている方針にしたがって、その他の空港についても空港整備特別会計において経理される事務及び事業の見直しを図る。	計画・運輸イ	平成19年以降検討		
相互認証の推進 (国土交通省、外務省)	<p>外国資源の活用を容易にするため、航空安全の分野における二国間の枠組みを活用した相互認証を行い、それにより安全性が担保される範囲で我が国における審査を省略する。</p> <p>a 具体的には、アメリカとの間で耐空性の分野について取極を締結することを目指し、次いで乗員の分野について拡大する。</p> <p>b また、アメリカ以外との国の間においても、アメリカとの取極をモデルケースとして、順次同様の枠組みを整備することを目指す。</p>	重点・運輸(1)ア〔計画・運輸イ a〕	平成19年以降検討、結論を得次第措置		
運客一体化条件の見直し (国土交通省)	他の航空会社の従業員の活用を容易にするため、運航の安全確保を前提として、機長の指揮命令の実効性の担保手段を明確化した上で、運客一体化条件(客室乗務員の責任者と運航乗務員が同一会社でなければならないとする規則)を見直す。	重点・運輸(1)イ〔計画・運輸イ b〕	措置済		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
従業員の在留資格の運用の明確化 (法務省)	従業員の在留資格の運用の明確化について、検討する。	計画・運輸イ c	平成19年 検討・結論		
国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度の見直し (国土交通省) <競争ウ の再掲>	国際航空における航空会社間の運輸協定に関する独占禁止法の適用除外制度の在り方について検討する。	重点・運輸(1)ウ	平成20年検討開始		
空港の整備及び運営に関する制度の在り方の見直し (国土交通省)	空港を国際航空路線に必要な飛行場(第一種空港)、主要な国内航空路線に必要な飛行場(第二種空港)、地方的な航空運送を確保するため必要な飛行場(第三種空港)の三類型に区分し、それぞれについてその性質に応じた設置管理ルールを定めている従来の方式の見直しを含め、空港の整備面以外に、空港の運営面も重視した形で、空港の適正な運営を確保するための仕組みを導入する。	重点・運輸(1)イ	平成19年以降検討・結論		
顧客との個別の契約に基づいて小型・中型ビジネスジェット機を用いて行うチャーター便に係る規制の見直し (国土交通省)	顧客との個別の契約に基づいて小型・中型ビジネスジェット機を用いて行うチャーター便に係る規制について、連邦航空規則第135部等諸外国の安全基準を参考にするとともに、国際民間航空条約の附属書6第1部(国際商業航空運送)に定められた国際標準に適合すること、我が国の環境に即した航空の安全を確保すること等に配慮しつつ、規制の見直しについて、その可否を含め、検討を行う。	別表3-4	検討開始	結論	

ウ 港湾・輸出入通関手続

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
主要港湾の24時間フルオープン化の推進 (財務省、厚生労働省、農林水産省、法務省、国土交通省、経済産業省)	フルオープン化に向けた人員増、体制整備を図るとともに、業務全般の効率的執行を図るため、現在は行政官署の行っている業務のうち可能なものについては順次民間委託を推進する。	計画・運輸ウ	逐次実施		
ねずみ族駆除施行(免除)証明書の有効期間の延長 (厚生労働省)	各国政府機関により国際保健規則に準じて延長を認められたねずみ族駆除施行(免除)証明書に関し、検疫法第21条に基づき検疫港以外に入港する船舶及び検疫を実施した際にねずみ族の駆除が十分に行われていないと認めた船舶における取扱いについては、平成17年度に予定されている国際保健規則の改正に合わせ、同規則に準ずるよう検討を行う。	計画・運輸ウ	国際保健規則の発効(平成19年6月)までに検討・結論		
「次世代シングルウィンドウ」における業務プロセス改善(BPR)の徹底 (財務省、関係府省)	平成20年10月から稼働予定の「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の検討を加速し、業務プロセス改善の徹底を図る。	計画・運輸ウ	継続実施		
「次世代シングルウィンドウ」の在り方に関する継続的な見直し (財務省、関係府省)	「次世代シングルウィンドウ」の在り方について、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、「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ため、官民合同で検討を行う場を設ける。あわせて、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。	計画・運輸ウ	一部措置済・以降継続実施		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期			
			平成19年度	平成20年度	平成21年度	
港湾手続の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」での一元化 (国土交通省)	a 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。そのためのステップとして、各港共通の手続で、入力情報の利活用の効果が高い手続の申請書式の統一モデル様式を、簡素を原則に国が作成した上で各港湾管理者へ通知し、その採用を要請する。	計画・運輸ウ	措置済			
	b 各港湾の申請書式の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」での一元化の推進 ア 各港湾管理者が、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。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検討する。					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に措置
	イ 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。					
	ウ 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。					
	エ 事後届出や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する。					
	オ 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・公表する。					

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
「次世代シングルウィンドウ」利用促進のための講習会開催 (財務省、国土交通省、関係府省)	平成20年10月から稼働予定の「次世代シングルウィンドウ」(府省共通ポータル)の導入に際し、その利活用の方法について、システム利用率の向上を促し、貿易手続に関する官民双方の業務効率化に資するよう、導入前から積極的に通関業者、船会社、船舶代理店等の貿易手続を行う事業者全般を集めた講習を広く行う。	重点・貿易(2)		平成20年度・21年度集中的に措置	
港湾管理者システムと港湾EDIとで重複する申請・届出の電子申請窓口の港湾EDIへの一元化 (国土交通省)	国の港湾EDIと港湾管理者システムとの接続に際し、重複する申請・届出情報については、国の港湾EDIにデータを入力することで一元化されるよう、港湾管理者へ要請する。	重点・貿易(2)		平成20年度・21年度集中的に措置	
入港届・係留施設使用届の電子申請促進のためのインセンティブ付与等の検討 (国土交通省)	特に電子化の比率が50%程度となっている入港届及び係留施設使用届については、上述の施策を含め、その電子申請促進のためのインセンティブ付与等の利用促進策を検討する。	重点・貿易(2)		検討	
JETRASとNACCSのシステム統合等の検討 (財務省、経済産業省)	貿易手続関連システムの更なる利便性の向上を図るため、外国為替及び外国貿易法に基づく輸出入手続を電子化したシステムであるJETRASと、「次世代シングルウィンドウ」の基幹をなすNACCSについて、統合のための具体策を検討し、平成21年度末までに統合を実現する。	重点・貿易(2)		結論	措置

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
「次世代シングルウィンドウ」の国際的なシステム連携の推進 (財務省、関係府省)	a 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。	計画・運輸ウ	継続実施		
	b 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。		継続実施		
NACCSの業務範囲、利用料金、運営形態等の検討 (財務省、関係府省)	NACCS と港湾 EDI 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検討し、結論を得る。また、関連して、NACCS の業務範囲、利用料金等について、NACCS 利用者の代表者が広く参加できるオープンな場において検討する。 (第 169 回国会に關係法案提出)	計画・運輸ウ	措置済		
輸出におけるいわゆる「保税搬入原則」の意義、効果等の再検証等 (財務省)	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。	計画・運輸ウ	措置済		
電子申請にて輸出申告を行う事業者に対する、いわゆる「保税搬入原則」適用の見直し (財務省)	電子申請にて輸出申告を行う、例えば過去の一定期間において関税関係法令違反がない等一定の事業者に対して、保税地域に搬入することなく申告ができる仕組みを検討し、その仕組みが通常のものとして活用される方向にて結論を出す。 (第 169 回国会に關係法案提出)	重点・貿易(1)		検討・結論	

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
輸出入通関申告の完全電子化へ向けた検討 (財務省)	輸出入通関申告が完全に電子化されれば、大きな業務効率化のメリットが見込めるところ、リードタイムの短縮とセキュリティ確保をどのように完全電子化の中で実現しているのか、韓国等の先進他国事例を研究しつつ、我が国においても輸出入通関申告の完全電子化へ向けた検討を行う。	重点・貿易(1)		検討	
臨時開庁申請手続の見直し (財務省)	税関の臨時開庁申請手続が必要となる時間の設定に際しては、全国一律での時間設定を行わず、各税関が管轄する空港や港湾における固有の需要を勘案して策定した各税関の職員常駐時間に合わせるかたちに見直す。 (第169回国会に係る法案提出)	重点・貿易(1)	措置済		
植物防疫・動物権益・食品検査の需要に合わせた執務時間等の見直し (厚生労働省、農林水産省)	植物防疫・動物検疫・食品検査のそれぞれの検査については、これまでも需要の増加に合わせて執務時間の延長等の対応がなされてきたところ、今後の検査需要及び要望に対して的確に対応し、物流リードタイムの短縮等に資すべく、適宜見直しを実施する。	重点・貿易(1)	継続実施		
コンプライアンス制度の調和と見直し (財務省、経済産業省、国土交通省)	関税法に基づく輸出・輸入・保税の法令遵守規則及び関税法以外の輸出管理社内規定その他の法令遵守規則について、不必要な審査を排除し、事業者負担の軽減と物流効率化に向けて継続的な見直しを行う。なお、その際、関税法における包括事前審査制度を含め、既存の承認事業者については、改正後の制度に円滑に移行できるよう配慮する。	計画・運輸ウ	継続実施		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
コンプライアンス優良事業者に対する優遇制度の拡充 (財務省)	<p>特定輸出申告制度、簡易申告制度等について、制度利用者の一層の拡大を目指す。</p> <p>a そのため、制度見直し後の利用状況を定期的に公表し、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。</p>	計画・運輸ウ	継続実施		
	<p>b 特定輸出申告制度については、そ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り、当該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、取り組む。</p>		継続実施		
<p>相互認証を視野に入れた国際連携のための環境整備 (財務省、経済産業省、国土交通省)</p>	<p>a 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。</p> <p>b これら調査結果や政府間対話の進捗等も踏まえ、貨物セキュリティ管理の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した我が国のコンプライアンス制度の充実、貨物セキュリティの確保等を官民で検討する。</p>	計画・運輸ウ	継続実施		
<p>原産地証明発給手続の実態調査 (経済産業省)</p>	<p>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、現行の原産地証明書発行の大半を占める商工会議所の活動実態について、その利用者を中心に改善要望について広く調査を行い、実態の把握に努める。</p>	計画・運輸ウ	措置済		

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
21 経済連携協定(EPA)に基づく原産地規則・原産地証明発給制度の在り方の見直し (外務省、財務省、経済産業省、農林水産省)	<p>a 真に「使い勝手のよい」制度とするため、例えば、原産地証明書の発給主体の多様化、発行手数料の軽減、発給処理期間の短縮、電子化など、その在り方を継続的に見直す。</p> <p>b 特定原産地規則の統一化・簡素化やコンプライアンスに優れた事業者を対象とする自己証明制度の導入については、経済連携協定相手国との交渉を経て決まる合意事項であるところ、他の事項とのバランス等を考慮しつつ交渉の中で決めるべきものであるが、これらについての検討も積極的に進める。</p>	計画・運輸ウ	継続実施		
22 経済連携協定(EPA)に基づく自己証明制度の整備 (経済産業省)	自己証明制度の導入を含むEPAの締結に際し、多様な自己証明制度(国がコンプライアンスに優れた輸出者を認定し、認定された輸出者に対しては自己による原産地証明を認める「認定輸出者制度」、全ての輸出者が自己証明にて原産地を証明する「完全自己証明制度」)に対応する制度を持てるように必要な法令を整備又は改正し、我が国側の国内制度上の不備によって、今後想定される多様な自己証明制度をもった各国とのEPA/FTA交渉に支障が出ることはないよう準備する。	重点・貿易(3)		結論	
23 スーパー中 枢港湾プロ ジェクト港 湾コスト低 減目標に関 する工程表 の作成なら びにそのフ ォロー (国土交通省、 関係府省)	<p>a スーパー中 枢港湾プロ ジェクト港 湾コスト低 減目標に関 する工程表 の作成なら びにそのフ ォロー (国土交通省、 関係府省)</p> <p>b また、最終目標の実現のため、上述の工程表に従い、進捗状況を平成22年度まで毎年度フォローする。</p>	重点・貿易(4)	措置		平成22年度まで継続実施

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
24スーパー中 枢港湾プロ ジェクトリ ードタイム 短縮目標に 関する工程 表の作成な らびにその フォロー (国土交通省、 関係府省)	a スーパー中枢港湾プロジェクトの各選定港湾別に、具体的施策、並びにそれぞれの施策実現によるリードタイム短縮の目標を整理し、輸出入関連手続を所管する省庁とも連携しながら、平成22年度の最終目標達成へ向けた毎年度の工程表を作成する。	重点・貿易(4) 〔計画・運輸ウ〕	措置		
	b また、上述の工程表に従い、進捗状況を関係省庁で共有し、最終目標達成に向け平成22年度まで毎年度フォローする。				
25輸出貿易管理令別表第2中35の3中欄に掲げる品目の輸出承認手続きについての周知徹底 (経済産業省)	輸出貿易管理令別表第2中35中欄に掲げられた品目については、現行の制度においても、一定の要件のもと、複数回の輸出案件をまとめて、1回の輸出申請で承認手続を済ませることができる旨を、経済産業省ホームページに掲載し、広く周知する。 また、今後も必要に応じて輸出承認を要する品目の見直しを行っていく。	別表1 - 2	措置済		
26危険物のコンテナ収納検査の効率化 (国土交通省)	特に危険性の高い危険物をコンテナに収納する場合義務付けられている検査について、検査後その場で検査証を交付できることを、国土交通省のホームページへの掲載、並びに申請時に窓口で伝達することにより、周知する。	別表2 - 6		措置	
27成田空港における申告宛先税関の選択可能化 (財務省)	同一空港に2つの税関官署がある成田空港においては、貨物の蔵置場所にかかわらず、予め選択した税関官署に申告を行えるようにする。	別表2 - 7		措置	
28特定重要港湾の入港料に係る国の関与の見直し (国土交通省)	特定重要港湾の入港料率の設定等に係る国の同意を要する事前協議制を、上限内での事前届出制に変更することとし、所要の措置を講ずる。	別表4 - 1267		措置	

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
29税関の24時間通常開庁化 (財務省)	臨時開庁制度については、空港・港湾の深夜早朝利用を促進し、迅速な国際物流を実現する観点から、臨時開庁手数料の廃止及び常駐時間帯における申請手続の廃止等を行う。	別表5 - 717	平成19年度法案提出、以降速やかに措置		
30空港間・近接する保税地域間における保税運送承認制度の簡素化 (財務省)	保税運送承認制度については、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された船会社、航空会社、フォワーダー等の貨物の国際運送に従事する者を AEO 制度の対象事業者とし、AEO と認定された保税蔵置場等の被許可者（AEO 倉庫業者）や AEO 通関業者とともに、これらの事業者（AEO 運送者）が行う空港間・近接する保税地域間を含む保税運送について、個別の承認を不要とするなど税関手続の簡素化を行う。 (注) AEO 制度：AEO とは Authorized Economic Operators の略称。民間企業と税関のパートナーシップを通じて、国際貿易における安全確保と円滑化の両立を図る制度。	別表5 - 718	平成19年度法案提出、以降速やかに措置		

エ その他

事項名	措置内容	当初計画等との関係	実施予定時期		
			平成19年度	平成20年度	平成21年度
内航海運暫定措置事業 (国土交通省)	内航海運暫定措置事業については、できるだけ早期に終了するよう努めるべく、毎年度ごとの暫定措置事業の資金管理計画を明確にさせ、これを公表させるとともに、国としても着実な債務の償還が図られ、本件業務に係る政府保証額が前年度以下となるように監督する。	計画・運輸工	逐次実施		
離島航路の維持・活性化方策 (国土交通省)	離島航路について、現行制度が地域住民の生活上必要な船舶輸送の確保方策として十分なものであるかどうか、規制緩和の効果と補助制度の在り方も含め、検証を実施する。	重点・運輸(3)	平成20年中措置		