

17 運輸関係

ア 自動車交通等

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	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年に稼働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。	逐次実施			- (警察庁、総務省、財務省、国土交通省) ・ 都道府県に対し、会議等の機会を通じて、自動車保有関係手続のワンストップサービスの早期稼働を要請。 ・ 現在サービスを行っていない手続については、今後、利用見込み等の調査を行う予定。
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、認可制の下で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。	適宜実施			- (国土交通省) 平成14年2月の改正道路運送法の施行以降、各地で遠距離割引や定額運賃、自動認可運賃の下限を下回る運賃の申請がなされているところであり、処理方針に基づき適切に処分を行っている。
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。	結論			(国土交通省) 地方運輸局等を通じて実態調査を進めた結果、地域ごとに乗り場の整備状況や入構に係る権利関係などが多種多様な実態となっており、共通の対応策を示すことが必ずしも適当ではない状況であることが明らかとなった。これを踏まえ、各地域における改善策の検討に資するための事例集(ガイドライン)を取りまとめた上で、引き続き、関係者に対し、必要な指導・助言等を行うよう、地方運輸局等あて通達した(平成20年3月31日付け国自旅第329号)。
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。 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。	適宜検討			- (国土交通省) 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会のもとに設置されたタクシーサービスの将来ビジョン小委員会の報告書(平成18年7月)等を踏まえ、今後のふさわしいタクシーサービスのあり方及びその実現のために必要な環境整備方策について、適宜検討を進めている。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	21年度	
自動車検査制度の見直し (国土交通省)	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。 (第164回国会に係る法案提出)	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)	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。	検討			- (国土交通省) 軌道に関する技術基準を抜本的に改正し、性能規定化するための検討を進めているところであり、当該案件についてもその中で処置する予定である。 改正までの間については、安全上問題ないことが確認できれば、特別設計許可(軌道建設規程第34条)により当該規定によらないことも可能である。
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)	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今国会に提出し、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。 【「道路交通法の一部を改正する法律」平成16年法律第90号】	措置済 (平成19年6月2日施行)			
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】	措置 (公布後1年6月以内に施行)			(国土交通省) 平成18年5月に成立した改正道路運送車両法の施行(平成19年11月18日)により、書面(登録事項等証明書)のみで提供している自動車登録情報が、国の登録を受けた民間機関(登録情報提供機関)を通じてパソコン等により簡便に確認・利用することが可能となる一方で、個人情報保護の観点から、登録事項等証明書の交付請求方法を変更し、請求に当たり自動車登録番号とともに車台番号も必要とするなどの改正を行った。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	21年度	
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。	必要に応じて検討			- (国土交通省) 要望主体である(社)日本自動車工業会において、車両ごとの技術的な課題について調査・分析を行うこととしているが、車両の剛性や積載する貨物の関係上、道路に与える影響が海上コンテナ車と比して複雑になる傾向があることから、引き続き当該法人において、調査・分析方法を含め検討を行うこととしている。
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と踏まえつつ、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。	検討・結論・措置			(警察庁) 道路交通法施行令の一部を改正する政令(平成20年政令第149号)により、医師派遣用自動車について、緊急自動車の指定対象に追加することとし、所要の措置を進めている。

イ 航空

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	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。	逐次実施			- (公正取引委員会) 公益事業分野における独占禁止法違反については、効率的かつ迅速に情報収集し、事件処理を行うため設置した公益事業タスクフォース(平成13年4月設置)を活用し、引き続き励行する。
	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			(国土交通省) 平成19年9月のスカイネットアジア航空(株)の羽田-鹿児島線就航開始の際、鹿児島空港において、各航空会社の輸送力に応じて国土交通省が決定したスポット配分を前提に航空会社間で協議が行われ、その結果をふまえ、全日本空輸(株)が搭乗受付カウンターと旅客搭乗橋を配分した。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	21年度	
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。	検討・結論・措置			(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改正を行った(「カテゴリー 航行の許可基準及び審査要領」(平成20年3月28日国空航第1284号・国空機第1310号))
航空自由化交渉の推進 (国土交通省)	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、着実な施策の推進を図る。	平成19年以降継続的に実施			(国土交通省) 平成19年8月2日に、日韓航空当局間協議において、空港容量に制約のある我が国の首都圏関連路線を除き、日韓相互に、乗り入れ地点及び便数の制限を廃止し、航空自由化を実現することで合意した。これを受け、8月8日にアジアナ航空が、静岡空港開港時に週7便のソウル便就航を表明した。 これに続き、同年11月29日にタイとの間で、また平成20年1月30日にマカオ、同31日に香港との間で日韓間と同様の航空自由化を実現することで合意した。 さらに、平成19年6月27日～29日及び平成20年2月27日～29日の日中航空当局間協議において、アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化を協議し、今後も協議を続けることとなった。
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)	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、事業者、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。	平成19年以降継続的に実施			(国土交通省) 平成19年8月2日に日韓航空当局間協議において、空港容量に制約のある我が国の首都圏関連路線を除き、関西空港及び中部空港も含めて、日韓相互に、乗り入れ地点及び便数の制限を廃止し、航空自由化を実現することで合意した。 これに続き、同年11月29日にタイとの間で、また平成20年1月30日にマカオ、同31日に香港との間で日韓間と同様の航空自由化を実現することで合意した。 さらに、平成19年6月27日～29日及び平成20年2月27日～29日の日中航空当局間協議において、アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化を協議し、今後も協議を続けることとなった。 平成19年9月からの羽田空港の発着枠増加(1日10便)のうち、羽田-関空線に4便分を使用し、羽田-関空-海外の乗り継ぎ利便を改善した(9月14日からスターフライヤーが羽田-関空線に就航)。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					
事項名	措置内容	実施予定時期			講ぜられた措置の概要等
		平成19年度	20年度	21年度	
地方空港における国際定期便等の就航促進 (国土交通省)	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、CIQ、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。	平成19年以降継続的に実施			(国土交通省) 平成19年11月2日に、外国航空会社に対して、航空局より通達(「外国航空会社による地方空港への路線開設、増便等のための手続きについて」(平成19年11月2日国空国第2095号))を発出し、地方空港について、次の取扱方針を周知した。 ・ 二国間航空協定に基づいて取り決められている乗入企業数、乗入地点、便数等の範囲外であっても、外国航空会社から具体的な要望があれば、自由化交渉の妥結前に、運航の安全性が確保されることを前提に、暫定的に路線開設や増便等を認める。 ・ また、二国間の航空協定に基づく通常の路線開設や増便等についても、運航の安全性等の確認が済み次第、直ちに認可を行い、手続期間の短縮を図る。
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、LCC(Low Cost Carrier)の参入をより容易にし、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、IATA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。	検討・結論			(国土交通省) IATA割引運賃の7割引の水準に設定されている下限規制については、平成20年4月1日から撤廃することを内容とする通達改正を行い、航空運送事業者あて通知した(「日本発国際航空運賃に係る制度の改正について」(平成20年1月28日国空国第2803-2号・国空事第718号))。
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、CIQ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。	平成19年以降段階的に実施			(国土交通省) 平成19年6月12日に、特定時間帯に国際旅客チャーター便が運航できる旨を航空会社に通知(「東京国際空港における特定時間帯における暫定措置について」(平成19年6月12日国空国第642号・国空事第120号))。同年7月27日以降平成20年3月末までに、日本航空、全日空等が9都市合計34便のチャーター便を運航。また、全日空が、特定時間帯を活用して、平成20年4月1日から香港へ毎日旅客チャーター便を運航。 また、羽田=上海虹橋チャーター便については、平成19年9月29日(日中国交正常化35周年の記念日)から、1日4便で運航開始。あわせて暫定国際ターミナルの改修・拡張工事を実施。 さらに、羽田=北京南苑チャーター便の就航については、平成19年12月9日に、日中の大臣間の会談において、日本側より、北京五輪前の就航を提案し、双方の航空当局が検討を開始することで一致。その後、12月28日の日中首脳会談において、温総理より、北京五輪前に就航させたいとの日本側提案について、引き続き関係当局に相談させたい旨発言。福田総理より協力を要請。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	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。	平成19年 検討			(国土交通省) 高速離脱誘導路の整備等により、平成19年9月から1日当たり10便の発着枠の拡大を実施した。
	c 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。	平成19年以降検討、 一部平成22年以降も引き続き検討			(国土交通省) 成田空港と羽田空港間のアクセス改善など、両空港の有機的連携策を検討するため、有識者等から幅広く意見を聴取する調査委員会を平成19年10月に設置し、検討を開始した。 都心から成田空港へのアクセス時間を大幅に短縮(50分台30分台)する新しいアクセス鉄道の整備の工事中である。 成田、羽田で増加する発着枠を戦略的・一体的に活用し、2010年3月成田及び2010年10月羽田の供用開始に向けて、2008年～2009年にかけて、各国と航空交渉を実施していく。 昼間時間帯については、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、航空交渉を通じて確定していく。 深夜早朝時間帯については、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を推進するための航空交渉を実施していく。
	d 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。	平成19年以降検討・結論			(国土交通省) 今後の国内航空貨物取扱量の伸びに対応するため、平成19年9月に現行の貨物上屋が増設された。 国際航空貨物にかかる施設については、PFI手法を活用し、新たな国際航空貨物ターミナルの整備を推進しているところ。
	e 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。	調査・検討			- (国土交通省) 第4滑走路を供用した際の発着枠の配分に関するルールについては、引き続き検討を行っているところ。
	f 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。		措置		- (国土交通省) 第4滑走路供用開始に際しての発着枠配分に関し、外部有識者等を含めた具体的な検討体制については、引き続き検討を行っているところ。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	21年度	
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。	平成19年以降継続的に実施			(国土交通省) 成田空港においては、「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行っているところ。
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。	平成19年以降検討			- (国土交通省) 成田空港については、暫定平行滑走路の北伸2,500m化事業を着実に推進しているところ(2010年3月供用予定)。 羽田空港については、新たに4本目の滑走路等を整備する再拡張事業を着実に推進しているところ(2010年10月供用予定)。
混雑料金などの検討 (国土交通省)	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。	平成19年以降検討・結論			- (国土交通省) 空港の使用料については、世界の諸空港における着陸料体系等に関する情報収集等を行っているところ。
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。	平成19年以降検討			- (国土交通省) 「空港整備法及び航空法の一部を改正する法律案」の第169回国会への提出に際し、「外資の積極的な導入による開かれた日本の実現」と「安全保障のための空港などの基本インフラの機能確保」の両立という要請に如何に対応するか検討を行った結果、「安全保障」に対する脅威への対応については、内資、外資併せて幅広く議論を深める必要があり、行為規制のあり方、資本への規制のあり方等、空港会社や空港機能施設事業者への規制のあり方について、他の関係法令も含め、諸外国における政府の関与のあり方等も参考にしつつ検討を行い、年内のできるだけ早い時期に結論を得ることとされたところ。
空港整備特別会計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。	平成19年以降検討			- (国土交通省) 空港整備特別会計のあり方については、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に基づき、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されているところである。 なお、空港整備特別会計は、平成20年度より社会資本整備事業特別会計に統合されることとされており、統合にあたって、業務勘定の設置や独立行政法人(航空大学校・電子航法研究所)の運営費の一般会計への移行等の措置を講ずるなど、事務及び事業の見直しを図っているところ。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	21年度	
航空会社の競争力向上のための環境整備 (国土交通省)	a 機材、従業員について、FAA(米国連邦航空局)等との相互認証を行い、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し、外国資源の活用が容易になるよう措置する。	平成19年以降検討			(国土交通省) 現在、米国(FAA)との間で耐空性(機材)分野の相互認証のため、航空安全協定(BASA:Bilateral Aviation Safety Agreement)締結に向けた最終的な協議を進めている。また、乗員(従業員)分野については、耐空性分野のBASAが締結され次第、対象分野の拡大について具体的な協議を行いたいという意向を既に米国側に伝達している。なお、米国以外の国については、現在協議中の米国とのBASA締結後速やかに対象国を決定し、具体的に相互認証の協議を進めていく。
	b 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つつ、現行の運客一体化条件(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)に代わりうる、機長の指揮命令の実効性の担保手段を検討する。	平成19年以降検討			(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つつ、現行の運客一体化条件(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)に代わりうる、機長の指揮命令の実効性の担保手段を検討し、運航の安全を確保するために必要な一定の要件を充足する場合に、客室乗務員の責任者を含む客室乗務員に係る業務の委託を認めることができることとした(「運航に係る業務の委託の運用指針」(平成20年3月31日国空航第1315号))。
(法務省)	c 従業員の在留資格の運用の明確化について、検討する。	平成19年 検討・結論			(法務省) 申請者の予見可能性を高めると共に、出入国管理関係法令の運用の明確化及び透明性の向上を図るために、「技術」、「人文知識・国際業務」の在留資格の下で行うことができる業務として、客室乗務員等の航空会社の従業員に係る在留資格の事例も含め、典型的な業務の事例を平成20年3月に公表した。

ウ 港湾・輸出入通関手続

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	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)	a 国際コンテナターミナルとして期待される主要港については、税関に限らず、動植物検疫などCIQ(税関、入国管理、検疫)業務を始めとする行政官署を港湾利用者の要請によらず、自ら行政需要に応じて、24時間365日に向けた対応を実現する。	措置			<p>(法務省)</p> <p>船舶の入港に当たっては、当該船舶が港湾管理者から入港許可を得る必要がある関係からあらかじめ入港時刻が判明するため、入国管理局の開庁時間に関わらず、港湾管理者が入港を許可すれば、適切に対応している。</p> <p>(財務省)</p> <p>税関においては、平成15年7月から、全国の主要港湾を始めとする税関官署において、その通関需要に応じ、税関の執務時間外の一定の時間帯に職員を常駐させる通関体制を整備しており、毎年通関需要の調査を実施し、その結果に応じて、必要な見直しを行っている。</p> <p>また、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、平成20年4月1日より、臨時開庁手数料を全面的に廃止するとともに、職員の常駐時間帯については申請手続を廃止する等の見直しを行った。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>平成16年4月以降、主要6港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、福岡)の輸入食品窓口において、平日午後9時まで対応するよう職員を配置した。また、業務時間外においても他の港事業者からの要望があれば開庁して対応している。</p> <p>また、平成17年2月に24時間フルオープン化等の対応のため、輸入食品監視支援システムを更改した。</p> <p>(農林水産省)</p> <p>港湾の24時間365日化に向けた対応として、平成17年7月より主要港湾7港において、平日の執務時間を延長するとともに、土曜日においても動植物検疫を実施しているところであり、また、その他の港も含めて事前に要望があれば執務時間外であっても検査を行うなど行政需要に応じ対応しているところである。</p>

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	21年度	
	b 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。	逐次実施			- (法務省) 船舶の入港に当たっては、当該船舶が港湾管理者から入港許可を得る必要がある関係からあらかじめ入港時刻が判明するため、入国管理局の開庁時間に関わらず、港湾管理者が入港を許可すれば、適切に対応している。 (財務省) 税関においては、平成15年7月から、全国の主要港湾を始めとする税関官署において、その通関需要に応じ、税関執務時間外の一定の時間帯に職員を常駐させる通関体制を整備し(平成15年度措置済)、必要な見直しを行っているところ。 また、従来より、民で行うべき業務は民で行っているところである。 (厚生労働省) 平成16年4月以降、主要6港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、福岡)の輸入食品窓口へ平日9時までに対応するよう職員を配置した。 (農林水産省) 主要港湾7港のフルオープン化に向け、執務時間の延長のため、家畜防疫官及び植物防疫官を増員するなど、検査需要にあわせて人員増、体制整備を図っているところである。
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られ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。	国際保健規則の発効(平成19年6月)までに検討・結論			(厚生労働省) 各国の対応状況を確認しつつ、措置する方向で検討を進める。
「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。	継続実施			- (財務省) 次世代シングルウィンドウ(府省共通ポータル)は、「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)に基づき、予定どおり平成20年10月からの稼働を目指し、関係省庁と連携を取り、開発を進めているところである。 また、空港関連手続のシングルウィンドウ機能の追加については、平成21年度のサービス開始を目指して、利用者の利便性の向上の観点から業務プロセスの見直し・改善を図るべく関係省庁との間で検討を進めているところである。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					
事項名	措置内容	実施予定時期			講ぜられた措置の概要等
		平成19年度	20年度	21年度	
「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。	平成19年度の早期に検討の場を設置、以降継続実施			(財務省) 「次世代シングルウィンドウ」については、関係省庁のシステムに限らず、民間のシステムとの相互のデータの受け渡しが容易に行えるようオープンな技術を採用するとともに、接続に関する技術的な使用を広く公開している。また、平成19年6月4日から18日にかけて、全国で次世代シングルウィンドウ(府省共通ポータル)についての関係府省による合同説明会を実施したところであり、平成20年4月から接続試験を行うこととしている。 更に、平成20年以降、機能の追加として予定されている各港湾管理者システムとの連携については、現在、国土交通省が進めている統一モデル様式が採用された後、平成21年度を目途にこの機能を実現する予定としている。
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。	措置			(国土交通省) 平成19年8月に、統一モデル様式を簡素を原則に作成し、各港湾管理者に通知し、その採用を要請したところ。
	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	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			
	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。				- (国土交通省) 平成19年7月に「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」を設置し、検討を行っているところ。
	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。				- (国土交通省) 平成19年8月に、統一モデル様式を簡素を原則に作成し、各港湾管理者に通知し、その採用を要請したところ。今後は、「次世代シングルウィンドウ」への追加に向けて、検討を進める。
	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。				- (国土交通省) システム的な対応について、検討を行っているところ。
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。				- (国土交通省) 平成19年8月に、統一モデル様式を、簡素を原則に作成し、各港湾管理者に通知し、その採用を要請した際に併せて、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・撤廃等の要請を行ったところ。	

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	21年度	
	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。				- (国土交通省) 平成19年7月に設置した「港湾手続の統一化・簡素化に関する官民合同検討会」において、調査方法を検討した上で、平成20年4月1日時点での対応状況の調査を実施しているところ。
「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。	継続実施			(財務省) アセアン・シングルウィンドウは、アセアン各国が2012年の稼働に向けて開発を進めていると聞いており、当方としてもアセアン・シングルウィンドウを始めとする各国のシングルウィンドウとの連携強化に努めて行くこととしている。
	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。				(財務省) アセアン以外の国々とのシステム連携についても検討しており、例えば豪州との間でシステム連携について、協議の場を持つなど検討を進めている。今後も引き続き検討していく予定としている。
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。	平成19年早期に検討の場を設置、19年中に結論			(財務省) 我が国の国際競争力強化及び利用者利便の向上に資するため、関係省庁システムとの一体的運営、輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社を設立する等の所要の改正を行うため「電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律の一部を改正する法律案」を平成20年2月1日に第169回国会(常会)に提出した。 NACCSの業務範囲、利用料金等について、NACCS利用者の代表者全ての関係者が広く参加する場として「NACCSの在り方に関する懇話会」を平成19年6月に設立し、これまで5回に渡って、NACCSの今後の業務のあり方、利用料金に対する考え方などについて検討したところである。平成20年1月に全体の取りまとめを行い、その後は必要に応じて、懇話会を開催して検討すべき事項があれば議論していくこととしている。
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。	結論			(財務省) 平成20年度改正において、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AEO通関業者及び運送事業者の関与により貨物のセキュリティ管理を確保した上で、保税地域以外の場所にある貨物について輸出申告を行える特定委託輸出申告制度を導入した。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	21年度	
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。	継続実施			<p>(財務省)</p> <p>財務省の関税法に基づく特定輸出申告制度等の法令遵守規則については、経済産業省の安全保障貿易管理に係る法令遵守規則や国土交通省の航空保安に係る法令遵守規則と共通する事項の審査を簡略化するなど、各省の法令遵守規則の調和化及び相互補完的な運用を実施し、事業者負担の軽減を図っている。</p> <p>また、国際運送事業者からの要望も踏まえて、平成20年度関税改正において導入された特定保税運送制度の承認要件である法令遵守規則については、国土交通省、財務省及び民権事業者により「国際運送事業者を対象としたAEO制度における法令遵守規則モデル案検討ワーキング・グループ」において検討の上、特定保税運送者に係るモデルを策定したところである。更に、運送事業者に係る審査は、財務省と国土交通省が連携して実施することとした。</p> <p>なお、包括事前審査制度の利用者については、特定輸出申告制度への円滑な移行が進むよう、説明会の開催の他、個別に説明を行っているところである。</p>
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>	継続実施			<p>(財務省)</p> <p>財務省、経済産業省、国土交通省等及び民間団体をメンバーとするAEO推進官民協議会での議論等を踏まえつつ、関税・外国為替等審議会関税分科会において検討を進め、平成20年度関税改正において、AEO制度について物流全体がカバーされるよう通関業者、船会社、航空会社、貨物利用運送事業者等の貿易関連事業者を対象事業者に加えた。</p> <p>同時に、既存制度の利便性の向上を図り、その活用が一層なされるよう、特定保税承認者に係る保税蔵置場等の許可手数料を免除したほか、簡易申告制度における担保負担の軽減、引取申告項目の簡素化等の措置を講じた。</p>

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					
事項名	措置内容	実施予定時期			講ぜられた措置の概要等
		平成19年度	20年度	21年度	
	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。				(財務省) 平成19年度関税改正において、特定輸出申告制度の改善を行うとともに、同制度における法令遵守規則と経済産業省の安全保障貿易管理に係る法令遵守規則及び国土交通省の航空保安に係る法令遵守規則との調和を図った。また、法令遵守規則の記載内容等に関するチェックリストの公表等により、申請・承認手続の透明化・迅速化を図るとともに、説明会の開催等、積極的な制度の周知に努めた。 こうした取組の結果、平成20年3月末時点の特定輸出者数は100者、これらの事業者による輸出額の割合は42.27%となっており、平成19年3月末時点の8者、12.6%から、大幅に増加してきている。
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)	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。	継続実施			(財務省) 欧米を含む諸外国の実態把握のため、平成19年第1四半期に集中的な訪問調査を実施した。さらに、第2四半期以降もEC、中国等の主要貿易相手国を対象に各国担当者との実務者会合を開催し、AEO制度を中心とした各国の制度設計等について調査を行うなど、実態把握に努めた。 また、諸外国におけるAEO制度の実施状況等について、民間委託により調査を実施した。
	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。				(財務省) 平成19年6月以降、官民の代表者で構成する「AEO推進官民協議会」を5回開催し、我が国におけるAEO制度の構築等について検討を行った。 同時に、既にAEO制度を導入している米国、EU、ニュージーランドとの間で相互認証協議を進めているほか、現在AEO制度の構築を進めている豪州、中国、韓国等のアジア・太平洋諸国等との間で互いの制度の研究等を進めている。 これらを踏まえ、平成20年度関税改正において、輸出入者や倉庫業者に加え、通関業者、船会社、航空会社、貨物利用運送事業者等の貿易関連事業者をAEO制度の対象とすることとした。 (経済産業省) 国土交通省、経済産業省等及び民間団体をメンバーとする官民による協議会において、我が国におけるAEO制度の構築等について議論を行うとともに、諸外国の取組み等も踏まえ、通関業者、船会社、航空会社、フォワーダー等をAEO制度の対象事業者とすることを盛り込んだ関税定率法等の一部を改正する法律案を第169回国会に提出した。

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	21年度	
原産地証明発給 手続の実態調査 (経済産業省)	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。	平成19年 早期に措置			(経済産業省) 全国の商工会議所を対象に非特惠原産地証明書発給業務の実態について調査すると共に、同証明書の発給申請件数の多い企業を対象に申請手続き等についてアンケート調査を行い、実態等の把握を行った。調査結果は平成19年10月12日に開催された規制改革会議貿易タスクフォースで報告した。
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)	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。 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。	継続実施			(経済産業省) 平成19年6月に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施行規則(以下「施行規則」という。)を改正し、原産品の判定の有効期間の上限を削除する等の措置を講じた。 また、同年8月に「使い勝手のよい」制度とするため、官民双方による意見交換を行なう場として、「原産地証明制度改革検討会」を立ち上げ、平成19年度に3回開催した。 さらに、平成20年4月に施行規則を改正し、インボイスの提出の省略等の措置を講じた。 平成20年度も簡素化に向けた取組を実施していく予定。 (外務省、財務省、農林水産省、経済産業省) 自己証明制度の導入は、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が、現在のところ、一部の国との間の経済連携協定について、自己証明制度について検討中である。引き続き、鋭意、検討を継続していく。

エ その他

規制改革推進のための3か年計画(平成19年6月22日閣議決定)における決定内容					講ぜられた措置の概要等
事項名	措置内容	実施予定時期			
		平成19年度	20年度	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。	逐次実施			(国土交通省) 毎年度ごとの暫定措置事業の資金管理計画を明確にし、これを公表させ、政府保証額が前年度以下となるように監督している。