

# 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(再改定)平成21年3月31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
			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、経済産業省、国土交通省) ・都道府県に対する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) タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両数の増加に起因する過度な運賃競争の結果、地域によっては、収益基盤の悪化や運転手の労働条件の悪化等の問題が生じ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況になっている。 このような状況を踏まえ、昨年10月に「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号)」が施行され、運賃・料金の認可基準が「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」に改正されたところである。 これを受け、運賃・料金の制度等の見直しを行うとともに、自動認可運賃の下限を下回る運賃及び各種割引運賃の申請に際し、申請者の実績値(収支状況)について厳正に審査を行っているところである。
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			◎
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) 地域によっては、福祉輸送サービスを提供するタクシー事業者がいない、要介護者等のニーズに対応した車両が少ないなど、福祉輸送サービスが十分に提供されていない場合があることから、都道府県の境界に接する市町村に営業所を設置する場合で、地形的・地勢的要因による隔たりがなく、経済事情等に鑑み同一地域と認められる隣接都道府県の隣接する市町村(隣接市町村)であって、一定の要件を満たす場合には、隣接市町村を含む区域を営業区域とすることができることとした。(平成21年11月)

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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
			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。 【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。 【道路運送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ックと同様に、他のトラックについても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っている。
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勤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から踏まえつつ、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	措置済		◎
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需要が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。		措置済		◎
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。		措置済		◎

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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
			19年度	20年度	21年度	
		b 道路空間は、自動車交通、公共交通、歩行・自転車、緑化、荷さばきや駐車の用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。		措置済		◎
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。		措置済		◎
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。		措置済		◎
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。		措置		◎
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事業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。	措置済			◎
安全上、違法・不適切なタクシー事業者の排除のための行為規制の強化	国土交通省	監査体制の改善や、必要に応じ、処分の厳格化を図る方向で検討を行うとともに、ペナルティとしての処分の実効性の向上や実質的に違法行為に相当する行為の捕捉等、より一層効果的な処分の実施を図る			検討	◎ 事後チェック体制を十分に機能させるため、平成14年7月時点の監査要員108名から、年々増員を図り、平成22年度において、281名体制に増強を行った。 監査方針及び行政処分基準の改正を行い(平成21年10月施行)、違反営業所から処分前に他の営業所に車両を移動した場合には、当該他の営業所にも行政処分を行う等の処分逃れ対策や、自動車等の使用停止処分において、遊休車両分について付加的に使用停止処分を行う処分効果を高める措置を行った。 また、同時に飲酒運転に対する処分強化、社会保険未加入事業者や最低賃金違反事業者に対して行政処分を行う等の措置を行った。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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
			19年度	20年度	21年度	
タクシーの運賃規制の在り方について	国土交通省	<p>下限規制については、どのような場合に道路運送法(昭和26年法律第183号)に規定する「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるかの定義については、不当に競争を阻害することのないよう配慮しつつ、ガイドライン等の形で明確化する。また、ゾーン運賃幅(自動認可運賃の幅)の拡大等、運賃の下限に関する規制の緩和の是非についても、検討する。</p> <p>また、運賃の上限の決定は、消費者の利益に直結し、また、極めて関心の高い事項であり、運賃改定手続については、引き続き透明性の確保に努める。併せて、運賃の上限規制の緩和に関する是非についても、検討する。</p> <p>一方、利用者が選択可能な状況の中での多様な運賃の存在は、利用者利便にかなうものであることから、多様な運賃・料金体系について事業者・消費者双方に対して周知徹底を図るとともに、多様な運賃に係る利用者の選択性の向上を図る。</p> <p>また、運賃改定手続きにおけるいわゆる70%ルール(運賃ブロック内の法人全車両数の7割を超える申請があった場合に手続を開始する枠組み)についても、事業者間での同調的な運賃引き上げ等を誘発しかねないとの指摘もあることから、中長期的に、これに代わりうる、競争を阻害しない方法についても検討を行う。</p>			平成21年度以降継続的検討	- (国土交通省) タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両数の増加に起因する過度な運賃競争の結果、地域によっては、収益基盤の悪化や運転手の労働条件の悪化等の問題が生じ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況になっている。 このような状況を踏まえ、昨年10月に「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号)」が施行され、運賃・料金の認可基準が「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」に改正されたところである。 これを受け、運賃・料金の制度等の見直しを行うとともに、自動認可運賃の下限を下回る運賃及び各種割引運賃の申請に際し、申請者の実績値(収支状況)について厳正に審査を行っているところである。
利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出	国土交通省	<p>利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出を図る観点から、事業者におけるIT等最新の技術の活用、ランク制度の導入・充実や同制度を活用した乗り場の差別化、運賃に関する情報・苦情処理情報・行政処分に関する情報開示の充実等を促す方策の在り方について検討する。</p>			検討	○ (国土交通省) 平成20年12月18日の交通政策審議会答申(「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」)において、利用者の選択可能性が低いというタクシー事業の構造的要因がタクシー事業を巡る諸問題の原因の一つである事に鑑み、要因への対策を講じていくことが必要であるとの指摘がなされたことを踏まえ、「利用者によるタクシーの選択性の向上に関する検討委員会」を立ち上げた。平成21年度中に検討委員会を全5回開催し、平成22年2月に報告書を取りまとめた。 現在、全国6地域において、評価制度の導入に向けて詳細設計を検討中。 また、新橋、新宿、丸の内、銀座に優良乗場(安全・サービスの両面において一定の評価を受けた運転者のみが入構することができるタクシー乗り場)を設置した。
タクシーの営業区域規制の緩和について	国土交通省	<p>事業者の効率的かつ柔軟な営業活動を可能にするため、地域の交通流動等を踏まえた上で、営業区域の拡大・統合を逐次進める。</p>			平成21年度以降継続的検討	○ (国土交通省) 北陸信越運輸局管内の営業区域について、101地域を90地域に拡大・統合した。(平成22年2月15日実施。)
21 タクシーの需要喚起に資する施策について	国土交通省	<p>事業者は、需要喚起に向けて観光タクシーや福祉タクシー、子育て支援輸送をはじめとする利用者のニーズにあったサービスの充実、積極的な情報提供に向けた取り組みを実施すべきであり、計画的に行う需要喚起の取組に対しては、国としても地域公共交通活性化・再生総合事業等の活用に基づき、支援を行う。</p>			措置	◎ (国土交通省) 地域公共交通活性化・再生総合事業として認定された、法定協議会が交通弱者の交通手段確保、保護者の園児送迎の負担軽減等の目的で実施する乗合タクシーの実証運行等に対して、実証運行費の一部補助を行った。 また、タクシーの適正化・活性化に係る事業(タクシー乗り場・待機場整備、タクシー配車システム導入等)について、地域公共交通活性化・再生総合事業の補助対象であることを明確化した。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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	
		19年度	20年度	21年度		
22 タクシー事業経営の活性化、効率化に資する施策	国土交通省	タクシー事業経営の更なる発展を目指す観点から、例えば福祉輸送分野における協業化の推進等、経営の活性化、効率化のため、必要な道路運送法上等の特例について検討する。			検討	◎(国土交通省) 昨年10月に「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号)」が施行され、供給過剰な状態にあるため特定地域として指定された地域においては、新規参入及び増車の要件が厳格化されたところであるが、福祉輸送事業については、地域での福祉輸送サービスの必要性に鑑み、新規参入及び増車の申請に対して柔軟に対応することとした。
23 緊急の遠距離訪問診療に必要な自動車の緊急自動車としての指定追加	警察庁 国土交通省	在宅ホスピスにおける医師の緊急往診に使用する自動車を緊急自動車の指定対象として追加するとともに、その自動車については緊急自動車の要件のうち車体の塗色について白色に限定しないこととする。			措置	◎(警察庁、国土交通省) 在宅ホスピスにおける医師の緊急往診に使用する自動車(以下、「ホスピスカー」という。)を緊急自動車の指定対象として追加する規定を盛り込んだ道路交通法施行令の一部を改正する政令(平成21年政令第12号)及びホスピスカーの車体の塗色について白色に限定しないとする規定を盛り込んだ道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部を改正する告示(平成21年国土交通省告示第309号)が施行された(平成21年4月1日施行)。
24 自動車保管場所証明の申請手続	警察庁	自動車保管場所証明申請における他県が作成・配布した申請書の取扱いについて、各都道府県警察の運用の実態を把握した上で検討し、結論を得る。			検討・結論	◎(警察庁) 都道府県警察に対し、他の都道府県警察が作成・配布した申請書を用いた自動車保管場所証明申請の受理の徹底に関する通知を発出した(平成21年12月8日)。

## イ 航空

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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	
		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)を活用しているところ、平成20年6月には、大手航空2社が新規参入者の運航便の時間帯に近接する時間帯の運航便について不当に低い運賃を設定することにより、当該新規参入者の事業活動を排除し、又は困難にさせるなどの行為を行っている疑いがあったことから、審査を行った(違反なし、打切り)。引き続き、国内航空事業分野において、公正な競争が行われるよう注視していく。
		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) 新規参入事業者については、10空港において4事業者の新規参入があり、新規参入事業者の要望があったものについては事業者間の協議等により既存事業者の搭乗受付カウンターの一部の提供等が行われた。
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Ⅲ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。	措置済			◎

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31日閣議決定における決定内容				実施予定時期			講ぜられた措置の概要等
事項名	担当官庁	措置内容	実施予定時期				
			19年度	20年度	21年度		
航空自由化交渉の推進	国土交通省 外務省	a 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、日韓及び日タイ間等の航空自由化をモデルケースとして、今後、他のアジア各国の間でも、同様の航空自由化に合意できるよう努める。また、欧米等との間でも、様々な課題はあるが、欧米等の動向を見極めつつ、自由化に向けて交渉を行う。	平成21年以降継続的に実施			○ (国土交通省、外務省) 2007年8月以降、航空企業の自由な経営判断により新たな路線の開設、増便等を行うことができるよう、各国・地域との間で、可能な限り、相互に路線、便数等に係る制約をなくすオープンスカイを推進してきており、これまでに、アジアでは韓国、香港、マカオ、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、スリランカとの間で、欧米でもアメリカ及びカナダとの間でオープンスカイが実現している。 また、政府の「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)においても、徹底したオープンスカイを推進することとされ、今後は、首都圏空港の容量拡大を図りつつ、最速で平成24年度中にも実現が見込まれる、成田の27万回化を目処に新たな枠組みの実現を目指し、引き続き交渉を行う。	
		b より短期的には、成田空港については、空港容量の拡大をともなわずとも、相手国によっては、相互主義の観点から、相手国の首都圏空港への乗り入れ便数等について制約をかけるよう主張してくる場合があるものの、我が国としては、原則として、成田空港において航空会社が需要に応じ自由に路線の組み換えができるような自由化の実現が可能となるよう、交渉を引き続き進める。	平成21年以降継続的に実施			○ (国土交通省) 政府の「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)においては、前述の徹底したオープンスカイを進めるにあたっては、原則として首都圏空港を対象に含めることとされたところである。	
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、外務省) 2007年8月以降、航空企業の自由な経営判断により新たな路線の開設、増便等を行うことができるよう、各国・地域との間で、可能な限り、相互に路線、便数等に係る制約をなくすオープンスカイを推進してきており、これまでに、アジアでは韓国、香港、マカオ、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、スリランカとの間で、欧米でもアメリカ及びカナダとの間でオープンスカイが実現している。 関西空港・中部空港については、第三国を関西空港・中部空港経由で結ぶ以遠運航の促進や、関西空港・中部空港発着の国内線の外国航空会社とのコードシェアに柔軟に対応するなど、路線の開設・増便に向けた取り組みを推進している。 さらに、政府の「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定)において、徹底したオープンスカイを推進することとされたことを踏まえ、今後は、主要国との間で、関空・中部等の我が国拠点空港の貨物ハブ化を後押しする観点から、自由化に前向きな国との間で、「第5の自由」を認め合うことに加え、「チェンジ・オブ・ゲージ」(機材変更)に係る制限を撤廃する等、従来の「第5の自由」の枠組みを超える抜本的な自由化を推進することとしている。 加えて、深夜貨物便を活用した物流活性化に向けた実証実験や、物流振興に向けた課題整理・具体策構築等のための調査等を実施するなど取り組みを推進。 また、関西空港については、バランスシートの抜本的な改善等を行うことにより、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生を目指す。	

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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	
		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 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、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。	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、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。	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、CIQ体制の強化、羽田ー関空ー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) 昼間は、2003年11月からの羽田＝ソウル金浦チャーター便、2007年9月からの羽田＝上海虹橋チャーター便、2008年8月に北京五輪臨時チャーター便、2009年10月からの羽田＝北京チャーター便が運航されている。また、特定時間帯を利用して、香港とのチャーター便が本邦社によって運航されている。
		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。	措置済			◎
		c 再拡張後の羽田空港においては、年間の発着容量を40.7万回に増加することとしており、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確認しながら段階的に実現するとともに、その後の更なる容量拡大については、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討する。	平成21年度以降検討			- (国土交通省) 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21日供用予定)であり、空港運用の慣熟を前提に、発着枠44.7万回(昼間40.7万回+深夜早朝4.0万回)化を図る。また、更なる容量拡大について、あらゆる角度から可能な限りの方策の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(再改定)平成21年3月31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
		19年度	20年度	21年度	
	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。	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) 2010年の羽田空港・成田空港の増枠による国際航空機能の最大化については、「経済財政改革の基本方針(骨太の方針)2008」で閣議決定された内容に基づき、各国と交渉を推進した結果、これまでに、羽田空港については12か国・地域との間で、成田空港については23か国・地域との間で、それぞれ新規就航や増便について合意し、両空港での新規就航、増便状況については以下の通りとなっている。 ○羽田空港 昼間時間帯(6:00～23:00)については、近距離アジア・ビジネス路線を就航させるべく交渉を行い、2010年10月より、ソウル、上海、北京、台北、香港に国際定期便が就航予定である。 深夜早朝時間帯(23:00～6:00)については、欧米を含む世界の主要都市に就航させるべく交渉を行い、2010年10月より、バンコク、クアラルンプール等アジアの主要都市や、ロサンゼルス、サンフランシスコ、パリ等欧米の主要都市に国際定期便が就航予定である。 ○成田空港 2010年夏期ダイヤより、ドーハ(カタール)、ストックホルム(スウェーデン)、ドバイ、アブダビ(アラブ首長国連邦)及びカルガリー(カナダ)との間で新規路線の開設が実現したほか、デイリー化、ダブルデイリー化をはじめ、世界各都市との間で増便が実現している。
	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。	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。 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おり、2009年3月に着工し、2010年7月に竣工。(2010年10月21日供用予定)
	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方針に着手する。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) 羽田空港の容量拡大に伴う発着枠の配分については、第1段階(2010年10月の供用開始から半年後までの間)における配分を、第2段階の増枠分の配分時期を目途に見直しを行うことを前提として平成22年1月に実施したところ。 第2段階の配分方法については、国土交通省成長戦略(平成22年5月策定)において、「市場メカニズムの導入可能性を調査することを通じて、航空会社の事業展開の自由度を高めつつ、真に必要なネットワークの維持や競争環境の確保を通じた利用者利便の向上といった公共的価値も併せて実現できる手法について検討を行い、平成23年度中に新たな手法を確立した上で、平成25年度に予定されている増枠分の配分を行う。」とされたことも踏まえ、検討を進めているところ。
	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。	措置済			◎

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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
			19年度	20年度	21年度	
羽田空港再拡張後における国際化の推進(昼間時間帯における国際線発着回数の3万回からの上積み、発着路線の在り方等)	国土交通省	a 羽田空港の再拡張にあたって増加する発着枠については、2010年の新滑走路等の供用開始当初に、羽田は昼間約3万回、深夜早朝約3万回(合計約6万回)の国際定期便を実現する。	平成22年度措置			◎ 昼間時間帯(6:00～23:00)については、近距離アジア・ビジネス路線を就航させるべく交渉を行い、2010年10月より、ソウル、上海、北京、台北、香港に国際定期便が就航予定である。 深夜早朝時間帯(23:00～6:00)については、欧米を含む世界の主要都市に就航させるべく交渉を行い、2010年10月より、バンコク、クアラルンプール等アジアの主要都市や、ロサンゼルス、サンフランシスコ、パリ等欧米の主要都市に国際定期便が就航予定である。
		b 2010年以降の方向性については、国内線需要に適切に対応しつつ、国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、昼間は、羽田のアクセス利便性をいかにする路線を中心に国際線の増加を推進し、深夜早朝は世界の主要都市への就航により、首都圏全体の国際航空機能の24時間化を実現する。	平成22年度以降、安全性を確保した上で行われる段階的な増枠の動向及び国内・国際双方の需要の伸びを勘案し、必要に応じて検討			○ 2010年以降の羽田空港の昼間時間帯については、近距離アジア・ビジネス路線に限定せず、アジア長距離路線、欧米路線を含め、「高需要、ビジネス路線」の就航を可能とすることとしている。 これを可能とするため、昼間40.7万回+深夜早朝4.0万回が達成される時点(最速で平成25年度中)で、今後の首都圏における国内・国際の需要の伸びを勘案しつつ、昼間時間帯の残り5.7万回の半分強に当たる3万回の発着枠を更に国際線に配分することを基本とする。 この結果、羽田の国際線は昼間・深夜早朝の合計で9万回となり、現時点からは合計14.4万回増のうち、9万回分が国際線に充てられることとなる。
羽田空港再拡張後における深夜早朝時間帯における滑走路運用の在り方	国土交通省	2010年の第4滑走路(D滑走路:2500m)の供用開始にあたっては、深夜早朝時間帯においても、新たな滑走路運用方法(北風時は、D滑走路(2500m)を離陸専用、C滑走路(3000m)を着陸専用とする)が実施されることとなる。この運用方法は、騒音問題による周辺環境への配慮から地元自治体との調整及び羽田再拡張事業における環境影響評価の結果に基づき設定されるものである。この運用方法により、航空会社における長距離運航を制約する恐れがあるが、当該制約をなるべく小さくするべく、リレー時間帯の活用を行う等により、長距離運航が確保されるように努める	平成21年度以降継続的検討			○ 再拡張後の羽田空港においても、06時～23時に離陸する北方面への出発機については、3000m滑走路が利用可能となっている。 06時台及び23時台のいわゆるリレー時間帯について、欧米を含む国際定期便を就航可能とすることにより、離陸滑走路長の制約の緩和をはかったところ。
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年度以降継続的に実施			○ (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。
成田空港の発着枠拡大の検討	国土交通省	増大する国際航空需要に対応するため、国と成田国際空港株式会社は、北伸による暫定平行滑走路の2,500m化の早期実現を図る。 併せて、滑走路別の配分の見直しや1日あたりの発着制限の解除等あらゆる角度から、可能な限りの施策を検討することにより本来の滑走路能力を最大限発揮し、発着回数の更なる増加に取り組み、まずは発着回数30万回への拡大に向けた成田国際空港株式会社の取組を支援するとともに、地元の理解と協力を得つつ、検討を進める。	平成21年度以降検討・結論			○ (国土交通省) 成田空港においては、2009年10月22日に2,500m化された平行滑走路が供用し、2010年3月28日には、発着枠が20万回から22万回に拡大した。併せて、夜間の一部時間帯を除き、滑走路別の発着枠の配分を見直す等の措置を実施。また、地元合意等を前提に、発着枠30万回化へ向けた検討を進めているところ。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31日閣議決定における決定内容						
事項名	国土交通省	措置内容	実施予定時期			講ぜられた措置の概要等
			19年度	20年度	21年度	
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) 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21日供用予定)であり、空港運用の慣熟を前提に、発着枠44.7万回(昼間40.7万回+深夜早朝4.0万回)化を図る。また、更なる容量拡大について、あらゆる角度から可能な限りの方策の検討を行っているところ。 成田空港については、2009年10月22日に2,500m化された平行滑走路が供用し、2010年3月28日には、発着枠が20万回から22万回に拡大した。また、地元合意、駐機場等の増設、同時平行離着陸方式の実現等を前提に、発着枠30万回化へ向けた検討を進めているところ。
横田他首都圏二次空港の活用等の検討	国土交通省	米軍基地である横田基地の軍民共用化については、引き続き日米両政府間の検討に一層の努力を傾注する。 また、共用化を進めている自衛隊基地である百里飛行場(茨城空港)の整備を進め、早期完成と完成後の有効活用のための創意あふれる策が提案・実現されるよう、空港運営者や自治体に働きかける。 加えて、首都圏のその他の飛行場の活用可能性についても検討を進めることで、将来的に首都圏二次空港群も含め、首都圏の航空需要に対応できるようあらゆる角度から可能な限りの空港容量拡大施策を検討する。	平成21年度以降検討			○(国土交通省) 横田基地の軍民共用化については、引き続き政府関係者と連絡調整を図る。 百里飛行場については平成22年3月11日に供用が開始され、百里飛行場の有効活用等に向けて取り組むため、空港管理者や関係地方公共団体等から成る協議会を平成22年度中に設立する予定。
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。	平成19年以降検討・結論・措置			- (国土交通省) 空港の使用料については、平成22年度に、小型機材への転換促進に資するための重量部分に係る着陸料の本則単価の見直しを実施したところ。 空港の使用料のあり方について、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うとともに、平成22年5月17日に取り纏められた国土交通省成長戦略会議報告を踏まえ、検討を進めているところ。
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・結論			- (国土交通省) 2008年8月より、内閣官房長官及び国土交通大臣の下に「空港インフラへの規制のあり方に関する研究会」を開催し、成田空港の完全民営化等について、我が国の開かれた投資環境の整備、安全保障等の幅広い観点から検討を行った。この結果、成田空港の完全民営化については、首都圏における国際航空機能の拡充といった国の重要な航空政策を適切に遂行するため、当面、国が一部株式を保有して段階的に実施すべきこと、また、株式の売却に当たっては、特定の者の利害が空港の運営方針に過度に影響を与え、空港の公正かつ平等な運営や他空港との公正な競争を妨げることのないよう、内外無差別の大口株式保有規制を導入すべきといった方向性が示され、本内容を踏まえて、平成21年3月に所要の改正法案を国会へ提出したが、審議未了により廃案となった。成田空港の完全民営化は、空港経営の在り方に関する議論も踏まえながら、民営化戦略、手順の議論を行う中で、検討されることとなる。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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	
		19年度	20年度	21年度		
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。	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おいて、「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。 平成20年度に、空港整備特別会計を含む公共事業関連5特別会計が社会資本整備事業特別会計に統合されたところであり、統合にあたっては、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、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の見直しを図った。空港整備勘定の見直しについては、平成22年5月17日に取り纏められた国土交通省成長戦略会議報告を踏まえ、検討を進めているところ。
空港の民営化・独立採算化に向けた空港別収支の開示	国土交通省	空港の管理・運営の効率性の向上、説明責任の履行を図る観点から、空港別収支の開示について、検討する。	平成21年度以降検討・結論			◎ (国土交通省) 交通政策審議会航空分科会空港別収支部会(21年6月及び7月の2回)における学識経験者等による審議を踏まえ、平成21年8月に国管理空港の空港別収支を開示した。
CIQのより一層の円滑化に向けた対応の検討	法務省 財務省 厚生労働省 農林水産省	地方空港における航空利用者(旅客)の利便性向上の観点から、CIQの円滑化も重要な要素であることから、CIQ(税関、入管、検疫等)について、待ち時間短縮等サービス水準の向上が図られるように関係機関において相互に連携・支援を行う。	平成21年度以降継続的実施			○ (法務省、財務省、厚生労働省、農林水産省) CIQ関係機関で待ち時間短縮等空港サービス水準向上等について、協議することとしており、関係機関が相互に連携・支援を行っている。
相互認証の推進	国土交通省、 外務省	a 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承認については、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。そのため、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。 また、本邦航空運送事業者にとっては、外国人も含め、運航乗務員を安定的に確保することが喫緊の課題となっており、外国人の運航乗務員における免許取得期間の短縮化等の副次的効果も期待できることから、乗員分野に関する枠組みの整備に向けて、速やかに検討を進める。	平成20年以降検討、結論を得次第措置			○ (国土交通省) 平成21年4月27日、アメリカとの間で耐空性(機材)分野の認証の相互受入れのため、航空の安全の増進に関する協定(米側通称:BASA:Bilateral Aviation Safety Agreement)を締結した。また乗員分野については、米国と乗員ライセンスについての認証の相互受け入れに係る枠組みを整備すべく、当局間の調整を開始し、今後協議を進めていく。  (外務省) 平成21年4月27日、アメリカとの間で耐空性(機材)分野の認証の相互受け入れのため、航空の安全の増進に関する協定(米側通称:BASA:Bilateral Aviation Safety Agreement)を締結した。
		b 欧州等、相互承認のニーズが存在するアメリカ以外の国との間においても、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べく、交渉開始に向けて、検討を進める。	平成20年以降検討			- (国土交通省) アメリカ以外の国については、耐空性(機材)分野の認証の相互受入れのニーズが高い欧州と具体的に認証の相互受入れの協議を進めていく。  (外務省) アメリカ以外の国については、航空関連資機材の安全性・耐空性証明の相互認証のニーズが高い欧州(具体的にはEU)との間で、具体的に枠組みの整備等のための協議を進めていく。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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
			19年度	20年度	21年度	
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。	措置済			◎
21 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。	措置済			◎
22 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 <競争ウ の再掲>	国土交通省	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、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、検討し、結論を得る。その際、国際航空輸送においては、アライアンス内での提携関係の深化が進行し、アライアンス間競争が世界的潮流となる中、アライアンス間の競争促進を通じた国際航空輸送市場の活性化は積極的に評価されるべきである。このような認識の下、アライアンス内での協同化の促進を認めつつ、アライアンス間競争をより一層促進するべく、検討する。			平成21年度 度 目 途 に 結 論	◎ (国土交通省) 平成22年6月に、本邦航空運送事業者あて航空局長通達(平成22年6月7日付国空事第132号)を發出し、認可の対象とする範囲を大幅に縮小することとした。 また、国際航空分野において進展しているアライアンス内の提携強化の動きに対応し、これを独占禁止法適用除外制度の認可対象としたことから、共同事業の実施等航空会社間の提携関係の深化を図るための新たな協定についての審査基準として「提携深化協定に対するATI審査のガイドライン(平成22年6月7日国空第589号、国空事第159号)」を定めたところ。
23 空港の整備及び運営に関する制度の在り方を見直し	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。		措置済		◎
24 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。 【「双発機による長距離進出運航実施承認審査基準」(平成20年7月3日国空航第275号・国空機第338号 技術部長通達)】		措置済		◎
25 航空運送事業者に対する外資規制の緩和等	国土交通省	航空自由化政策を進めるにあたって、従来の交渉では選択肢としてはほとんどかえりみられなかった、本邦航空会社からの委託運航やコードシェアなど自国航空会社の權益に配慮した範囲内での外国航空会社による国内運航の是非について、検討する。			平成21年度以降検討	一 本邦航空会社からの委託運航やコードシェア等による外国航空会社による国内運航については、航空会社からの具体的なニーズに基づいて検討することが適切であるが、現時点において航空会社から具体的なニーズは提示されていない。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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
			19年度	20年度	21年度	
26 ヘリコプター場外離着陸許可期間の延長	国土交通省	災害時のみに使用するヘリコプターの場外離着陸場について、安全が確保されることを前提に、最長で3ヶ月となっている現行の許可期間を見直し、最長で1年とすることとする。		措置		◎ 「地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準」及び「航空保安業務処理規程第4運航情報業務処理規程」を平成21年3月27日付けで改正し、災害時のみに使用するヘリコプターの場外離着陸場について、安全が確保されることを前提に、許可期間を最長で1年とした。

### 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(再改定)平成21年3月31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
			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	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			◎ (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てきた(平成15年度措置済)が、平成20年4月には臨時開庁手数料を廃止し、税関官署において事務を取り扱う時間外に税関手続きを求める際の申請手続についても簡素化した。  (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)の輸入食品窓口に平日午後9時まで対応するよう職員を配備した。  (農林水産省) 主要7港湾のフルオープン化に向けた執務時間の延長のため、植物防疫官及び家畜防疫官を増員するなど、検査需要にあわせて体制整備を図った(平成16年措置済み)。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。  (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。
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。	措置済			◎
「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) 「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」(平成17年12月28日各府省情報化統括責任者(CIO)連絡会議)に基づき、平成20年10月にシングルウィンドウ(府省共通ポータル)が稼働。 また、平成21年10月以降に港湾管理者の手続を、平成22年2月に空港関連手続をシングルウィンドウに追加した。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31日閣議決定における決定内容						
事項名	関係府省	措置内容	実施予定時期			講ぜられた措置の概要等
			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。	措置済			◎
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。	一部措置済			◎ (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、平成22年3月末迄に計6回開催するなどして検討を行い、港湾毎の対応状況を数字で公表した。
		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、その採用を要請してきた。更に、様式の統一を行った手続きについては、平成21年10月30日に「次世代シングルウィンドウ」へ追加を行った。
		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) 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も、「次世代シングルウィンドウ」を通じて、平成23年4月から電子申請が行えるように、検討を進めているところ。
		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てきた。更に、様式の統一を行った手続きについては、平成21年10月に「次世代シングルウィンドウ」へ追加を行った。
		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「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3月末時点、平成20年12月末時点及び平成21年10月末時点の対応状況を調査し、結果を公表した。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31日閣議決定における決定内容						
事項名	関係府省	措置内容	実施予定時期			講ぜられた措置の概要等
			19年度	20年度	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。		平成20年度・21年度 集中的に措置		◎(財務省) 平成20年10月のシングルウィンドウ(府省共通ポータル)稼働の前後において、通関業者、船会社、船舶代理店等に対し、関係省庁及び輸出入・港湾関連情報処理センター共催によるシングルウィンドウの利活用の方法についての講習会を全国で開催し利用促進に努めた。 平成21年度においても引き続き、機能改善に伴う講習を行うなど、シングルウィンドウの利用促進に努めた。
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。		平成20年度・21年度 集中的に措置		◎(国土交通省) 港湾管理者手続を、平成21年10月にシングルウィンドウへ追加し、これに併せ国の港湾EDIにデータを入力することで一元化されるよう、港湾管理者へ個別に要請を行った。
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⑥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。		一部 措置済		○(国土交通省) 申請者からは手続に係る料金を徴収していないことから、料金面でのインセンティブ付与は出来ないため、検討の結果、⑥の講習会に加え、港湾管理者とともに船舶代理店等へ個別説明を行うとともに、システム向上を行うなど利用促進に努めているところ。
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。		結論	措置	◎(財務省) 関係省庁システムのうち、平成22年2月にNACCSとJETRASの統合を実現した。 (経済産業省) JETRASは、平成22年2月にNACCSとの統合を実現した。
「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) 2012年に完成するとされているアセアン・シングルウィンドウに関し、我が国のシングルウィンドウとどのような連携ができるかについて検討しているところであるが、そのアセアン・シングルウィンドウとの連携の一つとして、現在、マレーシアとの間で、原産地証明書情報の電子的送信の実施に向け取り組んでいるところ。
		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		○(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、局長級の協議等を活用し、協議の機会を設けることを検討している。
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。 (第169回国会に關係法案提出)	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。	措置済			◎

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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
			19年度	20年度	21年度	
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。 【関税定率法等の一部を改正する法律(平成20年法律第5号)】		措置済 (平成20年4月1日施行)		◎
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。		検討		○(財務省) 現在、全輸出入申告の約98%が電子的に処理されており電子手続を希望しない者を除き実質的に完全電子化。 また平成22年4月から、税関(8官署)の窓口に設置された窓口電子申告端末からNACCSを経由した輸出入申告手続を可能とするシステムを導入した。
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回国会に關係法案提出)	措置済			◎
植物防疫・動物検疫・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も的確に対応し、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。	継続実施			○(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)の輸入食品窓口に平日午後9時まで対応するよう職員を配備した。また、要望があれば執務時間外であっても対応しているところである。 (農林水産省) 主要7港湾のフルオープン化に向けた執務時間の延長のため、植物防疫官及び家畜防疫官を増員するなど、検査需要にあわせて体制整備を図った(平成16年措置済み)。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。
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			○(財務省、経済産業省、国土交通省) 財務省の関税法に基づくAEO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た。 また、平成20年4月に導入した運送者のAEO制度においては、当該承認申請に係る審査に際して、関税法以外の事業法(海上運送法、航空法等)に関する国土交通省の審査結果を参考とし、税関長が最終的に承認の可否を判断することとしている。 なお、平成20年12月に廃止された包括事前審査制度の利用者については、輸出者のAEO制度への円滑な移行が進むよう、説明会の開催の他、個別に説明を行った。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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
			19年度	20年度	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>	一部措置済			◎ (財務省) 平成20年12月12日の関税・外国為替等審議会において、「本年8月に改訂された『貿易手続改革プログラム』も踏まえ、AEO制度の対象者を製造者へ拡大することにより、サプライチェーン全体にわたるAEO制度の構築を完結させることが適当」と答申されたことを踏まえ、平成21年4月より、AEO制度の対象に貨物のセキュリティ管理と法令順守に優れた製造者を追加した。また、従来から要望のあった特定輸出貨物の運送に係る消費税の免税措置について平成22年度税制改正により措置され、平成22年4月より実施した。
		<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>	措置済			◎
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>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>	措置済			◎
		<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>	一部措置済			◎ (財務省、経済産業省) 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15回開催し、我が国におけるAEO制度の構築等について相互承認も視野に入れ、検討を行った。 その結果、平成20年5月にニュージーランド、平成21年6月に米国、平成22年6月にEU及びカナダと相互承認について合意に至った。
原産地証明発給手続の実態調査	経済産業省	<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>	措置済			◎

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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	
		19年度	20年度	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	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。	継続実施			○ (経済産業省) 平成20年4月14日に原産地証明法施行規則を改正し、原産地証明書の発給手続に必要な書類(インボイス)の提出の簡素化を行うとともに同年6月29日に入力項目を大幅に簡素化した原産地証明書の発給システムを新たに導入。
		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。				○ (外務省、財務省、経済産業省、農林水産省) 平成21年2月に署名された日スイス経済連携協定に基づく原産地証明制度には、従来のEPAでも設けられている第三者証明に加え、認定輸出者が作成する原産地申告による原産地証明が導入されることとなった。この新たな制度を国内で実施すべく、平成21年7月10日に改正原産地証明法が成立するなど、所要の国内関係法令の整備も行われた。今後EPA/FTAを締結するに当たっては、産業界のニーズ及び交渉相手国の事情も踏まえて、関係省庁と緊密に連絡をとりつつ、原産地証明制度の整備を検討していく予定である。
22 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、法令を含む必要な制度の整備等を行い、我が国側の国内制度上の不備によって、今後想定されるEPA/FTA交渉に支障が出る事態を極力回避するよう準備する。			措置	◎ (経済産業省) 平成21年9月1日に、日スイス経済連携協定の発効にともない、改正原産地証明法が施行され、認定輸出者による自己証明制度が導入された。
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	a スーパー中枢港湾プロジェクトの各選定港湾別に、具体的港湾施設整備施策とそれに係るコスト、施策による入港船舶数並びに取扱貨物量の増加目標、これら要素の組合せとしてのコスト低減目標等、必要な指標を整理し、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。	措置済			◎
		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。	平成22年度まで継続実施			◎ (国土交通省) 平成21年12月に立ち上げた国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、スーパー中枢港湾プロジェクトを総括した上で、国際情勢を鑑み、今後新たな施策として、国際コンテナ戦略港湾政策を推進していくこととした。
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。	措置済			◎
		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。	平成22年度まで継続実施			◎ (国土交通省) 平成21年12月に立ち上げた国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、スーパー中枢港湾プロジェクトを総括した上で、国際情勢を鑑み、今後新たな施策として、国際コンテナ戦略港湾政策を推進していくこととした。

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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	
		19年度	20年度	21年度		
25 京浜3港包括提携による広域連携強化への積極的なサポート	国土交通省	京浜3港包括提携の発表をきっかけとした京浜3港の統合及びポートオーソリティの設立が、真に我が国港湾の国際競争力強化に資する改革の実現に結びつくよう、京浜3港における検討を、国として積極的にサポートしていく。			平成21年度以降、京浜3港の統合実現時まで継続実施	○ (国土交通省) 国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、東京港、横浜港及び川崎港は京浜港として応募し、平成22年8月6日に京浜港として国際コンテナ戦略港湾に指定したところ。なお、東京港及び横浜港は平成26年度を目処に経営統合をする予定であり、国は今後予算、税制面での要求を行うとともに、港湾法を抜本的に改正すべく、次期通常国会に法案を提出する予定。
26 指名制と応召義務の関係についての整理、及び引受ルールの策定	国土交通省	新水先制度で導入された指名制と、水先区における応召義務との関係を水先制度関係者で整理した上で、事前指名契約が締結されず引き受け手がない船舶への水先業務の確実な提供に関する必要最小限の引受ルールについて、国において実効性のある監督を行うべく、その法的な位置付けや管理運営体制も含め、その在り方を幅広く検討し、結論を出す。			平成21年検討・結論	◎ (国土交通省) 交通政策審議会海事分科会船員部会第4回水先小委員会(H21.6.25)で審議を行い、応召義務を果たしつつ、指名制が機能する適正な市場環境の整備に向けて当面実施すべき方策として「指名制トライアル事業」を実施するとの結論を得て、報告を取りまとめた。 現在、同報告に従って「指名制トライアル事業」を実施しているところである。
27 3級水先人養成コースの拡充	国土交通省	3級水先人の養成に関し、3級海技士資格の取得と3級水先人の養成をセットにした一般向けコースの整備等、一般の志願者から3級水先人を養成する方法について、その費用負担の在り方も含め、その仕組みを関係者間で広く検討し、結論を得る。			平成21年検討・結論	◎ (国土交通省) 交通政策審議会海事分科会船員部会第6回水先小委員会(H22.2.4)で一般大学卒業者等を対象とする一般向けの水先養成コースの仕組みについて検討し、結論を得た。
28 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。	措置済			◎
29 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。		措置		◎
30 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。		措置済		◎
31 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。		措置済		◎

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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	財務省	措置内容	実施予定時期			
			19年度	20年度	21年度	
32 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。	措置済			◎
33 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。	措置済			◎

## エ その他

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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	国土交通省	措置内容	実施予定時期			
			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。
離島航路の維持・活性化方策	国土交通省	a 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。	措置			◎
		b 離島航路の維持・改善を図るため行われてきた国の補助金の交付について、事業者の経営努力を促進する観点から、民営航路における公設民営化や公営航路等における入札制による民間航路事業者への委託制度の導入を推進するとともに、事業者の合理化・増収に対するインセンティブ制度などを導入する。		措置		◎ (国土交通省) 離島航路構造の改革補助(航路改善協議会の設置・協議による航路改善計画の策定を経て、同計画に盛り込まれた構造改革として船舶の公設民営化や省エネ船等の代替建造を支援)の導入
日本籍船運航に係わる海技資格等の承認制度の簡素化	国土交通省	外国人船員が日本籍船の船舶職員として乗り込む際に必要となる日本の承認船員の資格を円滑に取得できるよう、承認試験制度の運用の効率化・合理化等に向けて所要の措置を講ずる。		一部措置済 引き続き順次実施		○ (国土交通省) 承認船員制度等運用改善ワーキンググループ(平成21年2月設置)において、承認試験制度の運用の効率化・合理化等に向けた措置として、承認試験の外部委託の導入に向けた検討を行い、平成22年1月に民間による審査スキームの構築についての報告書を取りまとめた。 なお、同報告書等に沿った第1回の審査が、平成22年7月に実施された。
危険物容器検査方法の見直し	国土交通省	危険物の容器検査について、一定条件を満たした受検者に対して負担の軽減を図るため、検査方法の見直し措置を講ずる。	措置			◎ (国土交通省) 毎年の工場立会いについて、品質管理に関する認証(ISO9001等)を取得している工場にあっては、工場立会いによる調査項目と同一内容の項目について、当該認証による記録の確認にとどめ、受検者負担の軽減を図った。 (平成21年4月1日措置済)

規制改革推進のための3か年計画(再改定)平成21年3月31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
			19年度	20年度	21年度	
第3種旅行業者が募集型企画旅行を実施する際の条件の緩和	国土交通省	第3種旅行業者が募集型企画旅行を実施できる区域について、一定の要件の下、実質的に隣接市町村と同視しうる本土間の地域を追加する。		措置		◎(国土交通省) 第3種旅行業者が、募集型企画旅行を実施できる区域について、 1) 営業所が半島地域の市町村に存する場合は、当該市町村と一般旅客定期航路事業の航路で結ばれた同一又は隣接・近接都道府県内の市町村まで 2) 営業所が半島地域以外の市町村に存する場合は、当該市町村と一般旅客定期航路事業の航路で結ばれた同一又は隣接・近接都道府県内の半島地域の市町村まで 拡大する等の措置を講ずるため、「旅行業法施行規則第一条の二第三号の規定に基づく観光庁長官の定める区域を定める告示(平成19年国土交通省告示第445号)」の一部改正を実施(平成21年3月31日施行)。