

4 国際競争力向上  
 (1) 海外人材分野

事 項	意 見	当会議の見解
<p>① 外国人住民との共生に関する課題            ア 在留外国人の権利・義務確保のための制度的インフラの整備            (イ) 検討すべき内容            a 社会保険加入に関する迅速な省庁間連携の実現及び在留資格要件としての考慮</p> <p>「従って、出入国管理行政を所管する法務省は、・・・保険制度への外国人の加入動機付けを強化すべきである。」            (法務省)</p>	<p>社会保険の加入は、外国人の方に安定して日本で生活していただく上で重要であると考えているが、在留資格変更及び在留期間の更新許可の際の条件として明示的にガイドラインとして示すことについては、社会保険未加入の確認方法などの課題もあることから、関係省庁における体制の整備等を踏まえつつ、逐次検討することとしたい。</p>	<p>当会議としては、課題である社会保険未加入の確認方法について、今後、関係省庁を一堂に会した形でのヒアリングを実施し、課題の整理・共有化並びにその解決方法の検討を進めていく予定である。</p> <p>社会保険の加入状況は、外国人の権利の保護及び義務の履行に係る情報であり、そうした情報を国の機関と地方公共団体、及び国の機関同士で合理的な範囲で相互照会・提供する仕組みの整備については「規制改革推進のための3か年計画(改定)(平成20年3月25日閣議決定)」において、「遅くとも平成21年通常国会までに関係法案提出」とされており、当会議としては今後とも粘り強くフォローアップを行っていく所存である。</p>
<p>a 社会保険加入に関する迅速な省庁間連携の実現及び在留資格要件としての考慮            ※本項目全体について            (厚生労働省)</p>	<p>国と市区町村との間における、外国人の在留情報の共有の在り方については、内閣官房を中心に設置された「外国人の在留管理に関するワーキングチーム」(平成17年7月設置)において議論が重ねられ、考え方の整理がなされている。</p> <p>そこでは、①法務省が一元的に外国人の在留情報を把握・管理した上で、②市区町村は、外国人住民に係る住民行政の基礎とするため、法務省が管理する情報のうち、一定範囲の情報について、法務大臣から提供を受ける旨整理されている。</p> <p>このため、国民健康保険への加入促進も含め、市区町村における住民サービスの向上等に必要となる人定事項、居住地等の情報の提供については、上記の整理に沿って、今後行われる在留情報の一元化及び外国人台帳に係る制度整備(遅くとも平成21年通常国会までに関係法案提出)の中で、措置されるものと考えている。</p>	<p>外国人台帳制度については、総務省市町村課内に外国人台帳制度企画室が設置され、着々と準備が進められていると理解している。しかしながら、社会保険加入状況に関する情報については、制度設計が困難とされ結論が先送りされつつあると認識している。ご意見のとおり在留情報の一元化及び外国人台帳に係る制度整備(遅くとも平成21年通常国会までに関係法案提出)の中で措置されるよう、社会保険制度を所管する厚生労働省の積極的な参画を期待したい。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
<p>b 外国人の子どもの就学状況の把握及び在留資格要件としての考慮</p> <p>「そのため、まずは外国人の子どもの就学状況を在留資格変更及び在留期間更新時の確認事項としてガイドライン化し、・・・在留資格変更・更新許可の際の欠格事項として扱うことで外国人の子どもの就学を確実なものとするべきである。」 (法務省)</p>	<p>外国人の子どもの就学は、外国人の方に安定して日本で生活していただく上で重要であると考えているが、外国人の子どもの就学状況を在留資格変更及び在留期間更新時の確認事項としてガイドラインとして示すことについては、外国人子弟の教育が法的な義務とされていない中で出入国管理上の義務とすることができるかといった課題もあることから、法的位置付けに関する検討状況等を踏まえつつ、逐次検討することとしたい。</p>	<p>現時点において法的な義務が存在しない外国人の子どもの就学のような案件についても、その徹底が外国人の権利・義務履行に役立つのであれば、在留資格変更及び在留期間更新時における「動機付け」目的の確認事項として、ガイドライン化することを検討すべきである。関係省庁との連携も含め、今後とも、継続して議論して参りたい。</p>
<p>b 外国人の子どもの就学状況の把握及び在留資格要件としての考慮 (文部科学省)</p>	<p>人権規約第13条2(a)の規定に関する批准時からの政府の解釈としては、外国人に対して我が国の初等教育を強制することは実際的ではないので、希望する外国人に対し我が国の初等教育を受ける機会を保障することを求めていると解するのが条約の趣旨として合理的であるとしている。また、人権規約第21条及び22条履行のために設置された「国連経済社会理事会；社会的経済的文化的権利委員会」は、第13条2(a)の解釈について、「義務的」とは「子どもに教育権を付与するか否かの決定について、親、保護者、国家には裁量をゆだねられていない」旨であるとの見解を示しており、当該規定をもって外国人にも等しく義務教育を課すことが締約国に求められているとは解しがたい。</p> <p>上記のような政府解釈のもと、我が国では、外国人の子どもが公立の義務教育諸学校へ就学を希望する場合には、日本人児童生徒と同様に無償で受入れているとともに、教科書無償給与及び就学援助を含め、日本人と同一の教育を受ける機会を保障しているところである。</p>	<p>当会議の主張する外国人の子どもへの義務教育の適用とは、我が国の初等教育を外国人の子どもに強制するものではなく、我が国の初等教育の他、一定水準以上の外国人学校を含む選択肢の中で、外国人の子どもを就学させることを意味している。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
<p>c 外国人成人の日本語能力の認定及び在留資格要件としての考慮</p> <p>「その検討に際しては、これまで日本語の習得に熱心な外国人に対して入管法上なんら有利な取り扱いをしてこなかった点を改め、・・・一定のレベルを上回る成績を残した外国人に対しては、在留資格要件の緩和を行う。」 (法務省)</p>	<p>ご指摘の「日本語の能力を在留資格の変更、在留期間の更新の際の確認事項とすることで、外国人への日本語習得の動機付けを行うことを検討」することについては、入国時や在留資格の変更等に当たり、日本語能力を考慮することについて、既に受け入れられている外国人に対して新たな規制とならないことに留意しつつ、どのような方策が可能か現在検討を行っているところである。</p> <p>日本語試験の成績が一定水準に達している場合に、在留資格要件の緩和を行うとのご指摘については、現行の要件が日本語能力によって代替し得る要件であるか否かを検討する必要がある、例えば、専門的な知識、技術のレベルを担保するための要件を日本語能力により緩和することは困難である。いずれにしても、要件の緩和に限らず、日本語能力を何らかの積極的な考慮要素とできないか検討しているところである。</p>	<p>外国人の日本語能力を積極的に評価する仕組みについて、関係省庁における検討が加速し、平成 21 年通常国会への関係法案提出に際して、当該内容が盛り込まれることを期待したい。</p>
<p>c 外国人成人の日本語能力の認定及び在留資格要件としての考慮</p> <p>※本項目全体について (厚生労働省)</p>	<p>ご指摘の「日本語の能力を在留資格の変更、在留期間の更新の際の確認事項とすることで、外国人への動機付けを行うことを検討」することについては、在留資格の更新等に当たり、日本語能力を考慮する方法として、どのようなものが可能であるかを、外国人労働者受入れ政策との整合性や、欧州の例（外国人の語学能力については、出入国管理を厳格化するための要素として課されていること）等に留意して検討する必要があると考える。</p>	<p>外国人の日本語能力を積極的に評価する仕組みについて、関係省庁における検討が加速し、平成 21 年通常国会への関係法案提出に際して、当該内容が盛り込まれることを期待したい。</p>
<p>c 外国人成人の日本語能力の認定及び在留資格要件としての考慮</p> <p>(財務省)</p>	<p><b>【案文】</b></p> <p>在留外国人の日本語能力向上は地域社会にとっても利益があるところ、日本語講習の受講を奨励するために、一部費用の負担を公的な援助により賄うことも併せて検討すべきである。</p> <p><b>【質問】</b></p> <p>地域社会の利益のために日本語講習に係る費用の一部を公的援助で賄うことを検討しているが、受益と負担の関係からいって、当該外国人が居住する地域の負担を想定した上での記述と解してよいか。</p> <p>仮に、国又は独立行政法人による支出を想定している場合、どのような主体がどのような政策的観点から援助することを想定しているのか。</p>	<p>日本語講習に係る費用の一部を公的援助で賄うに際しての負担をどのように行うべきかについては、今後、関係者の中で幅広い検討が行われるべきと考えており、どのような主体がどのような政策的観点から援助を行うべきかについての検討はこれからの課題である。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
<p>イ 外国人研修・技能実習制度の適正化に資する地方自治体の関与促進 (イ) 検討すべき内容</p> <p>「そのための手段として、現在、JITCOが保有している情報のうち、・・・定期的に情報提供する体制を構築すべきである。」 (法務省)</p>	<p>JITCOが保有している情報のうち、研修・技能実習制度を利用している組合名、企業名、企業が受け入れている外国人の人数等の情報を、地方自治体へ定期的に情報提供する体制を構築するとのこと指摘については、地方自治体において本制度の情報をどのように活用したいと考えているのか、そのニーズの有無や具体的な内容を把握する必要があると考える。</p>	<p>外国人研修・技能実習制度を利用している組合名、企業名、企業が受け入れている外国人の人数等の情報の地方自治体による活用法については、本文記載にあるものが代表例と考えている。</p> <p>また、地方自治体における具体的なニーズや内容に関しては、今年度の「規制改革あじさい要望」において、地方自治体より関連する要望が提出されると伺っている。当会議としては、当該要望等も勘案しながら、関連する制度設計に向け、関係省庁と当該検討を深めて参りたい。</p>
<p>イ 外国人研修・技能実習制度の適正化に資する地方自治体の関与促進 (厚生労働省)</p>	<p>厚生労働省としては、外国人研修・技能実習制度の適正化を進めるに当たっては、研修生・実習生の増加が地域の経済社会に与える影響に鑑み、地方自治体の関与を一層促すことが必要と考えており、こうした点についての議論を今後行う必要性については、同様の問題意識を持っているところである。</p> <p>また、研修生・実習生を受け入れる動機・背景として、一部の産業・企業において、産業構造上の問題や労働環境等の状況から日本人従業員を十分に確保できない実態があり、制度の見直しに当たっては、併せて、こうした産業政策上の課題についても、対応を図る必要があると認識している。</p> <p>しかしながら、具体的な内容については、例えば、制度適正化に資するための地方自治体の関与の方法（地方自治体の支援内容、支援を約束する書状の位置付け等）、体制等や、情報を一元的に管理している行政機関である入国管理局とJITCOとの役割分担等について具体的な内容等が不明確である。そうしたことも含め、この問題については、「海外人材TF」において、これまでのところ十分に議論がなされていないと承知しており、今後さらに十分な議論が必要であることから、「中間とりまとめ」として記載することは、現段階においては必ずしも適切ではないと考える。</p>	<p>本件については、平成19年10月15日開催の海外人材TFにて、当会議より問題提起され、議論がなされていると認識している。当該TFへは、法務省、経済産業省、厚生労働省が出席している。議事詳細については、以下の当会議ホームページを参照されたい。 <a href="http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/minutes/wg/2007/1015/agenda.html">http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/minutes/wg/2007/1015/agenda.html</a></p> <p>なお、当会議としては、当該問題意識に基づき関係省庁等へのヒアリングを継続することで、本検討を深化させていきたいと考えている。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
<p>② 高度人材の受入れ促進に関する課題</p> <p>ア 東アジアにおける人材育成への貢献と内外人平等の推進</p> <p>(イ) 検討すべき内容</p> <p>a 東アジアにおける人材育成への貢献</p> <p>「こうした送り出し国ならびに受入れ国双方における課題を解決する手段として、・・・人材育成を絡めた当該取組みは検討する価値がある」と考える。」</p> <p>(法務省)</p>	<p>「高卒以上の未資格者に対して我が国の養成施設（４年制大学相当）における勉強・研修の機会を提供し、一定期間の間に我が国の国家資格に合格した人材については、更新可能な在留資格を付与することを制度化すべき」とのご指摘については、本来、留学生又は就学生として我が国に入学・在留し、医療・福祉分野の勉学に励んでいただくべきものと考えます。</p> <p>なお、EPAに基づく受入れは、二国間の経済連携の推進の観点から、特例的に、我が国の国家資格の取得を目的として国内の病院や介護施設での就労を認めるものであることから、国家資格の取得が見込める人材の要件を設けているところである。</p> <p>仮にご指摘の制度化案の検討を行うとしても、まずは、こうした受入れの枠組みの進捗を把握し、その結果を検証することが必要であると考えます。</p>	<p>現行の出入国管理制度の枠組みでは、仮に留学生又は就学生として我が国に入学・在留し、医療・福祉分野の勉学に励み、在学中に看護師、介護福祉士の資格をしたとしても、看護師であれば在留期間は最長で７年にしか付与されず、介護福祉士にいたっては在留資格が付与されない。従って、優秀で意欲ある外国人の来日を促進し、それらを積極的に戦力化する観点から、我が国で勉学に励んだ成果が、その後の在留へとつながるような制度を検討すべきではないかと考え、提言した次第である。</p> <p>現行の受入れの枠組みの進捗を把握し、その結果を検証することの必要性を否定はしないが、一方で、国際的な人材獲得競争は激化の一途を辿っている。従って、そのスピードに遅れることのないよう、同時並行的に、より良い制度設計に向けた検討も進むことを期待したい。</p>
<p>a 東アジアにおける人材育成への貢献</p> <p>※本項目全体について（厚生労働省）</p>	<p>看護・介護両分野とも一部の地域や事業所において、人材不足感が生じていることは認識しており、労働環境の改善による定着促進や潜在的有資格者の就労促進を進め、志ある我が国の若者等が安心して能力を発揮しつつ就労できる環境を整えることが人材確保を図る上でも重要である。</p> <p>仮に、労働環境の改善なしに外国人労働者を受け入れた場合、処遇改善が妨げられ、日本人に敬遠される職場となってしまう等、人材確保を進める上で、かえってマイナスになり、政策の方向に逆行するものである。</p> <p>なお、EPAに基づく受入れは、二国間の経済連携の推進の観点から、特例的に、我が国の国家資格の取得を目的として国内の病院や介護施設での就労を認めるものであることから、国家資格の取得が見込める人材の要件を設けているところである。</p>	<p>我が国における看護・介護両分野における労働環境改善は、当該分野における外国人労働者受け入れの如何に拘らず、解決すべき重要な課題である。仮に、労働環境の悪化を外国人労働者で賄う形となれば、それは外国人労働者にとっても不幸な事態である。当該分野の労働環境改善が早期に実現されることを期待したい。</p>
<p>a 東アジアにおける人材育成への貢献</p> <p>(厚生労働省)</p>	<p>日インドネシアEPAは、平成20年7月1日に発効し、看護師候補者については、今後、同年8月上旬頃に入国する見込みである。</p> <p>看護師の分野における外国人有資格者の受入れに関しては、この仕組みの下での実際の受入れ実績等を踏まえ、評価すべきものと考えます。</p>	<p>現行の受入れの枠組みの進捗を把握し、その結果を検証することの必要性を否定はしないが、一方で、国際的な人材獲得競争は激化の一途を辿っている。従って、そのスピードに遅れることのないよう、同時並行的に、より良い制度設計に向けた検討も進むことを期待したい。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
a 東アジアにおける人材育成への貢献 (厚生労働省)	本項は、東アジアにおける人材育成への貢献についての記載であるはずが、EPA による看護師・介護福祉士の受入れについてのみ言及されており、P104 (ア) との関連性に乏しく、不適當ではないか。	本文の構成は、まず「(ア) 問題意識」において当会議の基本的な考え方を提示した上で、「(イ) 検討すべき内容」以下において、当該問題意識に基づいて検討すべき具体的な事例として、看護師、介護福祉士を取り上げる形をとっている。
a 東アジアにおける人材育成への貢献 (厚生労働省)	P105 12行目 日比、インドネシア EPA は、日本と両国との間の物品、人等の自由な移動を促進し、双方の経済活動の連携を強化すること等を目的に締結されたものである。今回の看護・介護分野での受入れは、労働力不足への対応のためではなく、経済連携協定の趣旨に則り、公的な枠組みで特例的に行うこととしたものであるところ、「一方で・・・我が国側の期待も根強い。」という記述は、労働力不足への対応のために EPA が締結されたように読み取れるため、削除されたい。	以下の理由により、削除意見には応じかねます。 EPA がカバーする分野は多岐に亘るため、当該分野における労働力不足への対応のために EPA が締結されたとは考えていない。しかしながら、当該分野において優秀な外国人を戦力化することに対する我が国側の期待が根強いことそれ自体は、本年5月に開催された日インドネシア EPA に基づく看護師、介護福祉士受入れ説明会への参加者が、産経新聞の報道によれば、東京で約550人、大阪で約230人と、非常に多かったことから明らかであると考え。
a 東アジアにおける人材育成への貢献 (厚生労働省)	P105 16行目 EPA の受入れの仕組みにおいては、外国人介護福祉士候補者等が日本において就労や学費の不安なく送れるような環境づくりに配慮した支援を行っており、具体的には、入国後、①施設就労前において日本側の負担による日本語・介護導入研修を行い、②施設就労中は、研修責任者のもと、介護学習、日本語学習、生活支援等の機会を設けるとともに、③メンタルケアを含む相談体制、受入あっせん機関による施設の巡回指導等の措置を実施することとしている。まずは、このような支援措置の下での EPA を進め、その結果を把握して、支援体制の在り方等を検証することが必要であり、この検証がなされていない現段階においては、「高卒以上の未資格者に対して・・・制度化」のような対応策が有効であると結論付けることはできないと考える。	現行の受入れの枠組みの進捗を把握し、その結果を検証することの必要性を否定はしないが、一方で、国際的な人材獲得競争は激化の一途を辿っている。従って、そのスピードに遅れることのないよう、同時並行的に、より良い制度設計に向けた検討も進むことを期待したい。
a 東アジアにおける人材育成への貢献 (厚生労働省)	P105 26行目 送り出し国の人々にとって EPA の受入れ条件が魅力的でないとの記述は推測で不適當であることから、削除されたい。	本文は当会議の意見であるところ、削除意見には応じかねます。
a 東アジアにおける人材育成への貢献 (厚生労働省)	P105 29行目 EPA による受入れは、外国人を積極的に戦力化するために行うものではなく、あくまで両国の経済活動の連携を強化すること等の措置の一環として行われるものであり、労働力不足や外国人の戦力化を目的として行うものではないため、「従って、優秀で意欲ある外国人の来日を促進し、それらを積極的に戦力化する観点からも」という記述は不適當であり、削除されたい。	本文は当会議の意見であるところ、削除意見には応じかねます。 なお、二国間の経済連携協定である EPA においては、両国経済の発展に資する議論である限り、両国間の人材の移動・戦力化についても、十分検討対象に成り得るものとする。

事 項	意 見	当会議の見解
<p>b 専門資格取得者への 内外人平等の推進</p> <p>「優秀で意欲ある外国人の来日を促進するためには、我が国の国家資格取得によりキャリアパスの選択肢が増え、・・・「医療」や「福祉」といった在留資格を整備し、国内での勤務先変更の自由度を日本人の同資格取得者と同等となるようにすべきである。」 (法務省)</p>	<p>「それぞれの専門資格に基づき、「医療」や「福祉」といった在留資格を整備」とあるが、看護師については、現在「医療」の在留資格をもって在留することが可能である。</p> <p>また、日フィリピン・日インドネシアEPAに基づいて受け入れられた外国人が、我が国の看護師・介護福祉士の国家資格を取得した場合は、在留資格「特定活動」が付与されることとなるが、当該資格において行える活動は、法務大臣が個々の外国人について特に指定する活動であり、適切な在留管理のためには、勤務先も含めその活動を指定する必要がある。</p> <p>なお、在留資格「特定活動」であっても、勤務先の変更申請まで妨げるものではないため、「転職の自由度が極めて低い」、「同じ職場で働く日本人同資格者と比較し、相対的に劣悪な就労環境下に置かれる可能性」との指摘は当たらないと考える。</p>	<p>現行の出入国管理制度の枠組みにおいて、外国人看護師が取得できる「医療」の在留資格は、研修目的での在留許可で、かつ在留期間は最長7年と制限されている。一方で、本文において提言している在留資格の整備とは、現行EPAで保障されている無制限に更新可能な身分を持つ「医療」在留資格についてである。</p> <p>在留資格「特定活動」での在留が、勤務先変更の自由度が低いと考える理由は、変更申請が許可されるか否かではなく、仮に外国人が職場を変更したいと考えた場合、新たな職場が確定しない限り、在留資格変更申請そのものできないことにある。劣悪な就労環境下から脱出したくとも、「特定活動」で在留する外国人には、一旦現在の職場を退職し、失業した上で新たな職場を探す自由は許されていない。従って、看護師や介護福祉士といった専門資格労働者については、それぞれの専門資格に基づいた、在留資格を整備すべきと考える。</p>
<p>b 専門資格取得者への 内外人平等の推進</p> <p>「加えて、将来的には、当該外国人の母国においても我が国で取得した国家資格を活かして就労できる環境を整備していくことで、・・・専門資格労働者に対する内外人平等を広く東アジア全域にまで押し広げていくべきである。」 (法務省)</p>	<p>「専門資格労働者に対する内外人平等を広く東アジア全域にまで押し広げていくべき」とのご指摘については、国家資格を必要とする活動のすべてを我が国の在留資格制度に加えることを示しているものと考えているが、本項目で挙げられている介護分野などの現在受入れが認められていない国家資格に係る業務については、専門的・技術的分野として評価できるかという観点から検討する必要があるが、このような受入れ範囲の拡大については、不法滞在者が我が国に相当数存在する現状においては、慎重に検討すべきである。</p>	<p>現在受入れが認められていない国家資格に係る業務については、専門的・技術的分野として評価できるかという観点から検討する必要があることは十分認識している。従って、本文は、国家資格を必要とする活動すべてを、我が国の在留資格制度に加えるべきとするものではない。</p> <p>ただし、検討の結果、専門資格労働者に該当するとされた資格については、積極的に内外人平等を押し進めるべきと考える。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
b 専門資格取得者への 内外人平等の推進 ※本項目全体について (厚生労働省)	<p>外国人労働者の受入れ範囲は、我が国の労働市場への影響等を総合的に勘案して決定する性質のものであり、単に資格の有無や技能レベルの高低に着目して受入れを可とするものではない。即ち、日本国内又は母国で資格を取れば、それに対応した在留資格が与えられ自由に就労が認められるといった制度設計は、外国人労働者受入れ政策として適当でない。</p> <p>なお、経済連携協定の下での看護師・介護福祉士の国家資格取得者については、「特定活動」の在留資格が与えられるところ、協定の下で認められる活動の範囲内で勤務先の変更は可能であり、「転職の自由度が極めて低い」、「同じ職場で働く日本人同資格者と比較し、相対的に劣悪な就労環境下に置かれる可能性」との指摘は当たらないと考える。</p>	<p>当会議としては、労働市場への影響も含めた総合的な検討の結果、専門資格労働者に該当するとされた資格については、積極的に内外人平等を推し進めるべきとの立場をとっている。</p> <p>在留資格「特定活動」での在留が、勤務先変更の自由度が低いと考える理由は、仮に外国人が職場を変更したいと考えた場合、新たな職場が確定しない限り、在留資格変更申請そのものがないことにある。劣悪な就労環境下から脱出したくとも、「特定活動」で在留する外国人には、一旦現在の職場を退職し、失業した上で新たな職場を探す自由は許されていない。従って、看護師や介護福祉士といった専門資格労働者については、それぞれの専門資格に基づいた、在留資格を整備すべきと考える。</p>
b 専門資格取得者への 内外人平等の推進 (厚生労働省)	<p>P106 1 2 行目</p> <p>EPA により入国する外国人看護師・介護福祉士候補者の処遇については、同様の職務に従事する日本人職員が受ける報酬と同等額以上の報酬とすること等を受入れの指針において定め、当該指針の遵守状況を受入れ機関からあっせん機関に報告させることとしており、また、あっせん機関においては、外国人看護師・介護福祉士候補者から受入れ機関における研修、指導体制、就労環境等について相談、苦情等があった場合には、当該受入れ機関に照会を行い、必要に応じて指導、助言等を行い、又は関係機関との連携により、問題の解決を図ることとしている。これらにより、EPA による入国者の処遇の確保に取り組むこととしている。したがって、「結果、当該資格で在留する外国人は、・・・否定できない。」という記述は、EPA による入国者特有の問題とは考えられないため、削除されたい。</p>	<p>以下の理由により、削除意見には応じかねます。</p> <p>当該問題は、ご指摘のとおり E P A による入国者特有の問題ではない。ここでは、在留資格「特定活動」に纏わる課題として問題提起を行っている。</p>
b 専門資格取得者への 内外人平等の推進 (厚生労働省)	<p>P106 1 6 行目</p> <p>専門資格労働者について、新たな在留資格を創設することについては、入国管理施策や外国人労働者施策の観点から総合的に検討する必要がある。介護福祉士について言えば、名称独占の資格であり、福祉職が業務独占又は資格者以外の者をもって変えることができない業務ではないことなども考慮しつつ、他の在留資格とのバランスに配慮し、かつ、外国人の受入れに係る基本方針、施策全体の中での慎重な議論が必要な事項である。</p>	<p>本件は慎重な議論が必要な事項であるのご指摘は、当会議もその認識を共有している。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
b 専門資格取得者への 内外人平等の推進 (厚生労働省)	P106 19行目 我が国の国家資格を東アジア諸国の国家資格として認知する可能性の検討は、EPA とは切り離して議論されるべき事項であることから、本項における医療・福祉に特化して言及する記載は削除されたい。	本文は将来的な検討の方向性について当会議の意見を提示しているところ、削除意見には応じかねます。

(2) 貿易分野

事 項	意 見	当会議の見解
<p>①我が国港湾の競争力強化に資する改革 ア 問題意識 (国土交通省)</p>	<p>国内のGDPが1995年から2005年の10年間で1.0倍と近年伸び悩む中にありながらも、アジア地域の経済発展や企業の国際分業の進展に伴い、我が国のコンテナ取扱貨物量は、1995年から2005年の10年間で約1.6倍となっている。このことから、「貨物量が飛躍的に増加する見込みは少ない」との指摘は不適切と考える。</p> <p>加えて、貨物量の増加に加えて、海上コンテナ輸送においては、輸送能力・効率の向上の観点から、11,000TEU積みのコンテナ船が就航するなど船舶の大型化が急速に進んでおり、それに対応した港湾整備も求められている。</p> <p>また、既存のコンテナターミナルを活用するためには、既存コンテナターミナルの増深等機能増を行うための改修等が必要になるが、こうした改修にあたっては当該コンテナターミナルが位置する地盤条件、構造物強度、利用状況、改修工法等によっては新設する場合よりもコスト増になるケースも想定される。</p> <p>このため、既存コンテナターミナルへの新規投資が新設の場合に比し、必ずしも「相対的に少ないと想定される」とは限らず、また既存コンテナターミナルを最大限効率的に活用しつつも、投資コストや事業効果の早期発現の観点から、新規コンテナターミナルと既存コンテナターミナルとの適切な組み合わせにより整備を進めていくことが重要であり、必ずしも既存コンテナターミナルの活用が主体になるとは限らないことから、以下の通り修正頂きたい。</p> <p>「我が国においては、国内人口が減少に向かうとされる中、港湾における総取扱貨物量が今後飛躍的に増加する見込みは少ない。一方、<u>アジア地域の経済発展や我が国企業のグローバル化・国際分業の進展等に伴って、国際海上コンテナ取扱貨物量は今後とも着実に増大する見込みである。従って、港湾コンテナターミナルの開発にあたっては、新規投資のコストが新設と比較し相対的に少ないと想定される既存の港湾コンテナターミナルの増深等既存ストックを最大限効率的に活用することを主体に置きながらしつつ、国際物流のコストの低減、迅速性、安定性、安全性の確保、コンテナ船の大型化等輸送形態の変化への対応等、多様化するニーズを踏まえた開発を検討すべき時期にきているといえる。</u>」</p>	<p>本文は当会議の問題意識であるところ、ご指摘の修正には応じかねます。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
<p>イ 検討すべき内容 (国土交通省)</p>	<p>ご指摘のとおり、港湾などの社会資本の管理運営においても、企業の経営や採算意識が重要であると考えている。その一方で、防波堤や岸壁など港湾施設の整備・管理においては、計画段階から供用開始まで長期間を要し大規模な投資が必要であるとともに、供用後も維持管理に多大の費用を要すること、また、広範囲に社会的便益が波及する一方で、施設使用料などの収益範囲は極めて限定的であること等から、港湾の整備は、企業経営的手法のみで判断されるものではなく、投資に足る社会的便益が発生するか否かによって判断されているところである。</p> <p>加えて、地方自治体が港湾管理者である場合、一般に地方自治体は、当該施設の採算性のみならず、地方自治体全域にある工業用地への企業立地促進効果など、より広い範囲内での投資効果を考慮し、投資判断しているところである。</p> <p>また、港湾計画は、おおむね10年から15年の中長期スパンの計画として策定されており、実際の事業実施に当たっては費用対効果分析を行い、事業の適否について判断していることから、「港湾計画を審査する権限を持つ国」の存在が「採算意識の向上に課題を残しがち」とのあたかも因果関係があるかのような指摘は適切でない。</p> <p>これらのことから、「我が国の港湾管理者は、そのほとんどが地方自治体の一部局として発足したこともあり、経営意識を持って港湾を管理運営するという考えは希薄になりがちであった。加えて、港湾の岸壁、防波堤等の基本的施設整備に対し国庫補助を行い、かつ自治体が策定する港湾計画を審査する権限を持つ国の存在も、採算意識の向上には課題を残しがちであった。」までの記述は適切でなく、削除頂きたい。</p> <p>また、このような観点から、「港湾の管理運営への独立採算制の導入を促進し、それぞれの港湾がその身の丈に合った投資を行い」については、独立採算を投資の判断基準とした場合は、本来期待すべき社会的便益の発生等に対し投資が著しく過小となり、不適切である。</p> <p>更に、港湾は物流全体の効率化を担う社会資本であり、「集荷へ向けたサービス競争が喚起されるような運営体制を早急に確立すべき」との記述は、「集荷」だけがユーザーサービスとして重要であるかのような誤解を招くものであることから、不適切なものとする。</p>	<p>検討すべき内容で記述した港湾の管理運営への独立採算制の導入に関する議論は、当会議としての問題提起であり、その検討にあたっては更なる議論が必要であることは十分認識している。今後とも、国土交通省、港湾管理者を始めとする関係者へ精力的にヒアリングし意見交換を行っていくことで、海外の事例も参考としながら、我が国にとって最善と思われる方法を見出していきたい。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
②水先人制度の改革 (国土交通省)	<p>水先料金については、数十年にわたり省令で定めていたところ、本年4月に改正水先法に基づき上限認可・届出制度に移したばかりであり、現在、競争原理が機能しようとする初期的段階にある。水先制度の在り方については、これを含め改正水先法の政策効果について十分な検証期間を経て、検討すべき事項である。</p> <p>また、水先料金に関しては、個々の水先人と船社との交渉にて設定されるものであり、水先人会が競争制限行為を行っているとの指摘については適当ではないと考える。</p> <p>なお、この水先制度については、今後ともフォローアップを精力的に行い、改正水先法の政策効果を見極めた上で、交通政策審議会において検討することとし、必要に応じ、制度の見直しに反映させたいと考えているところ。</p>	<p>水先制度の在り方について、改正水先法が期待する競争原理導入の効果をもたらすかどうかについては、新制度導入初期からその動向を注視していくべきであることから、本文において問題を提起し、今後の取組みへ繋げていくことには当会議として十分な意味があると考えます。</p>

(3) 運輸分野

事 項	意 見	当会議の見解
<p>① 航空分野における更なる規制改革 ～世界に開かれた日本の空の実現～ (国土交通省)</p>	<p>【意見】 本「中間とりまとめ」は、規制改革会議の見解として一方的に決定・公表するものであるとしているが、現状認識や実現可能性の点を含め問題のある内容が多く含まれており、政府全体の方針であると国民に誤解を与えることは適切でないと考えられることから、大きな論点に絞って意見を述べるものである。</p>	<p>本「中間とりまとめ」は、規制改革会議におけるこれまでの議論を集約したものであり、広く国民の意見を聞くため問題提起するものとして、当会議の見解を述べたものである。従って、提言内容の実現可能性も含めて、今後調査審議を行い、検討を深めていくこととしているものである。</p>
<p>ア 首都圏空港の戦略的活用について (国土交通省)</p>	<p>【意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 米軍基地である横田飛行場については、首都圏西部地域の航空需要に対応し、首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすものとして、その活用を図ることが適当であるが、日米両政府間で更なる調整が必要であり、容量等について定量的な議論をする段階になく、航空自由化を促進するという文脈で記述するのは適切ではない。</li> <li>○ 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いるが、4本の井桁配置の滑走路を同時に使用し、他の滑走路の間隙を縫って離着陸を行うという、これまでとまったく異なる滑走路運用となるため、40.7万回への増加は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こととしている。 また、成田空港においては、2009年度末の完成を目指し北伸による平行滑走路の2,500m化の整備を推進し、発着回数22万回への拡大に取り組んでいるところである。 その他、自衛隊基地である百里飛行場においては、21年度中の共用化に向けて整備を進めているところであり、米軍基地である横田飛行場においては、日米両政府間で更なる調整が必要であり、横田飛行場の軍民共用化の意義を踏まえ、引き続き鋭意取り組むこととしている。 よって、2010年における首都圏の発着枠目標を根拠のない100万回(内訳：羽田空港50万回、成田空港40万回、その他10万回)と記載することは、適切でない。</li> </ul>	<p>国際航空需要が増大する中、首都圏空港容量に制約のある我が国の国際競争力の向上を図る観点から、首都圏空港の戦略的活用は喫緊かつ最重要の課題であるといえる。このような認識の下、羽田空港、成田空港及びその他の首都圏二次空港については、可能な限りの発着枠拡大に取り組むべきと考えており、そのための目標を示したものである。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
<p>(ア) 羽田の更なる国際化の推進等</p> <p>b 羽田空港再拡張後における国際化の推進（国際線発着回数の3万回からの上積み、発着路線（ペリメータ規制）の在り方等）（国土交通省）</p>	<p>【意見】</p> <p>(第1段落)</p> <p>羽田空港の再拡張後は、4本の井桁配置の滑走路を同時に使用し、他の滑走路の間隙を縫って離着陸を行うという、これまでとまったく異なる滑走路運用となるため、再拡張による約11万回の増枠は、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確保しつつ段階的に実施することとしている。そうした中で、供用開始当初の増枠をできる限り国際線に振り向けることにより、供用開始当初に国際線約3万回を就航させることとしているものであり、国内線の増枠が限定的にならざるを得ないことから、供用開始当初にこれ以上、国際線の回数を増やすことは難しい。供用開始後は、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て、国際線の増加を推進することとしている。</p> <p>(第2段落)</p> <p>羽田の昼間においては、国際線を約3万回実現することにより、近距離アジア・ビジネス路線を香港までカバーすることとし、深夜早朝においても国際線を約3万回実現し、リレー時間帯の活用により、欧米をはじめとする世界の主要都市への就航を可能にすることとしている。これにより、2010年供用開始当初から、羽田と世界の主要都市を結ぶ国際線を実現することとした。</p> <p>(第3段落)</p> <p>再拡張後の羽田空港の深夜早朝時間帯における滑走路運用については、騒音問題に加えて、滑走路の耐震化やオーバーレイ工事のための運用制限等との関係もあるため、「深夜早朝時間帯における滑走路運用においては、羽田発の長距離国際線の運航を阻害することがないよう配慮すべきである」との記述は適切でない。</p>	<p>(第1段落)</p> <p>再拡張による約11万回の増枠は、管制官及びパイロット双方の慣熟により安全を確保しつつ段階的に実施するとのことであり、その点は承知しているところである。そのような前提の下、当会議としては、国内線よりも国際線の需要の伸びが大きいことを勘案して、国際線への発着枠の配分に比重が置かれるべきとの基本的考え方を有している。したがって、安全性には十分に配慮しつつ、供用開始当初の増枠をできる限り国際線に振り向け、また供用開始後も引き続き、国際線の増加を推進すべきものと考ええる。</p> <p>(第2段落)</p> <p>現在、方針として示されている近距離アジア・ビジネス路線までの就航や、深夜早朝におけるリレー時間帯の活用等については、従来と比較すると、一定の進歩があったといえる。一方で、利用者利便のより一層の向上を図る観点からは、それだけでは不十分であり、再拡張後における国際定期便の路線選定において勘案する需要や路線の重要性の判断基準の明確化を行うにあたっては、欧州、米国、豪州も「羽田にふさわしい路線」に含まれると解釈した上で、利用者全体の便益の大きさを考慮すべきであると考えている。</p> <p>(第3段落)</p> <p>国際航空機能の24時間化を図るという観点からは、騒音問題により成田が閉鎖されている深夜早朝時間帯において、羽田発の長距離国際線が果たす役割は大きいものがある。このため、深夜早朝時間帯における滑走路運用については最大限の工夫を施し、羽田発の長距離国際線の運航を阻害することがないよう配慮すべきものと考ええる。</p>
<p>c 羽田空港再拡張後における国際貨物専用便の運航可能時間帯の在り方（国土交通省）</p>	<p>【意見】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>羽田空港の再拡張前後を問わず、昼間時間帯（6時台～22時台）は希少な発着枠を活用し、旺盛な旅客需要に対応する必要があるため、貨物専用便の同時時間帯における受入れは困難である。</li> <li>一方、深夜早朝時間帯（23時台～5時台）については、昨年5月16日にとりまとめられたアジア・ゲートウェイ構想及び同構想を踏まえて6月22日に閣議決定された「規制改革推進のための3か年計画」においても、「騒</li> </ol>	<p>国際貨物専用便の昼間時間帯における就航要望があること、旅客需要のみを優先する合理的理由がないことからすると、国際貨物専用便の運航可能時間帯を拡充すべく検討を行う必要があるものと考えられる。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
	音問題等に考慮しつつ、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。」とされているところであり、国際貨物定期便について、成田国際空港の運用時間外である深夜早朝時間帯を活用することにより、羽田空港の再拡張後に就航させることとしている。	
d 羽田空港再拡張前後を問わず、更なる発着枠拡大に向けた検討（国土交通省）	<p><b>【意見】</b></p> <p>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いるが、4本の井桁配置の滑走路を同時に使用し、他の滑走路の間隙を縫って離着陸を行うという、これまでとまったく異なる滑走路運用となるため、40.7万回への増加は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こととしている。</p> <p>その後の羽田空港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施策を検討していくこととしているが、その具体的な施策及び数値については、新しい滑走路運用の慣熟を踏まえ今後検討していくこととなるため、現時点において、記載することは適切でない。</p>	羽田空港の更なる容量拡大については、喫緊かつ重要な課題であることから、安全性には最大限配慮した上で、明確な目標に基づき、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から可能な限りの施策を引き続き検討していくことが必要であると考えます。
(イ) 成田空港の発着枠拡大の検討（国土交通省）	<p><b>【意見】</b></p> <p>成田空港においては、2009年度末の完成を目指し北伸による平行滑走路の2,500m化の整備を推進し、発着回数の22万回への拡大に取り組んでいるところである。</p> <p>発着回数のさらなる増加については、成田空港は、大規模な内陸空港として周辺地域の騒音対策が不可欠な空港であり、また、その建設経緯も十分に踏まえて、これまで長年に渡って築かれた地元との信頼関係を壊すことなく、地域との共存共栄の関係や周辺地域の環境に留意しながら、適切に対応していく必要がある。</p> <p>このような状況を踏まえると、具体的な根拠も示されず、地元との調整も行わないまま安易に数値目標を掲げることは適切でない。</p>	首都圏空港の戦略的活用を行うにあたっては、成田空港の発着枠拡大を行うことも、喫緊の課題の一つである。したがって、発着回数の拡大に向けた不断の検討については、周辺地域の騒音対策や地元調整を十分に行った上で、明確な目標に基づき、引き続き検討していくことが必要であると考えます。
(ウ) 横田他首都圏二次空港の活用等の検討（国土交通省）	<p><b>【意見】</b></p> <p>その他の飛行場については、自衛隊基地である百里飛行場においては、21年度中の共用化に向けて整備を進めているところであり、米軍基地である横田飛行場においては、日米両政府間で更なる調整が必要であり、横田飛行場の軍民共用化の意義を踏まえ、引き続き鋭意取り組むこととしているところであるが、その他の飛行場の発着枠目標を根拠のない10万回と記載することは、適切でない。</p>	当会議では、共用化後の百里飛行場だけでも10万回の発着枠の確保は十分可能と考えているところであり、明確な目標に基づき、引き続き検討していくことが必要であると考えます。

事 項	意 見	当会議の見解
イ 空港の管理・運営制度の在り方（外務省）	<p>該当部分の最後に、以下の文を加えることを提案します。</p> <p>「また、その際には、日本国の安全保障の確保及び基本インフラの機能確保のための内外無差別の適切な措置を導入する必要がある。」</p>	<p>該当部分は、空港の管理・運営制度の在り方全般についての基本的な考え方を記載した箇所であり、(ア) から (エ) までの全ての項目にかかってくるものであるため、特定の項目のみを前提とした文を追加することは不適切である。なお、ご意見の内容は、「(ア) 空港の完全民営化の推進、空港会社等への外資規制の在り方及び協議会制度の在り方」中の記載で足りるものと認識している。</p>
(ア) 空港の完全民営化の推進、空港会社等への外資規制の在り方及び協議会制度の在り方（国土交通省）	<p><b>【意見】</b></p> <p>「当初の空港法案は、<u>成田・中部・関西の3国際拠点空港以外の民営化を念頭に置いておらず、</u>」を「当初の空港法案は、」と修正されたい。</p> <p><b>【理由】</b></p> <p>当初の空港法案においても、公共の用に供する飛行場を「空港」と定義することに伴い空港を民間が管理運営することが可能となっていたことから、事実誤認であるため。</p>	<p>御指摘のように当初の空港法案が、公共の用に供する飛行場を「空港」と定義することで空港を民間が管理運営することを可能としていたことは事実である。しかしながら、当会議としては、当初の空港法案において、国土交通大臣の指定を受けて株式会社が設置管理者となることができる特定国際拠点空港の要件を満たす空港が実態上成田・中部・関西の3空港に限られており、事実上他の国管理空港の民営化が困難な制度となっていることに、懸念を表明してきたところである。御指摘の箇所は、当会議のこのような懸念を表明した部分であり、事実誤認とは考えていない。</p>
(ア) 空港の完全民営化の推進、空港会社等への外資規制の在り方及び協議会制度の在り方（国土交通省）	<p><b>【意見】</b></p> <p>「<u>その後の調整を経て、成田空港の完全民営化の在り方及び羽田空港のターミナルビル運営会社等に対する規制の在り方</u>に関しては、平成 20 年度中に政府において検討を行い必要な措置を講ずることとされ、これら論点を除いた形で空港法案は国会に提出され、成立したところである。」を「成田空港や羽田空港のターミナルビル運営会社等に対する<u>行為規制、資本規制の在り方</u>に関しては、平成 20 年 2 月 29 日の「<u>閣僚懇談会了解</u>」に基づき、<u>安全保障の確保の観点から、平成 20 年度中に政府において検討を行い必要な措置を講ずることとされ、空港法案については、これら論点を除いた形で国会に提出され、平成 20 年 6 月 11 日に成立したところである。</u>」と修正されたい。</p> <p><b>【理由】</b></p> <p>事実関係の明確化を図るため。</p>	<p>現行の記述においても事実関係は明確化されているものと考えていることから、修正には応じられない。</p>
(ア) 空港の完全民営化の推進、空港会社等への外資規制の在り方及び協議会制度の在り方（国土交通省）	<p><b>【意見】</b></p> <p>「今般新たに設置されることとなった空港に関する「協議会制度」については、<u>ダイヤ調整や路線開設・廃止等自由な航空輸送事業の展開を阻害しないよう、透明性・公平性の観点から適正な運用を担保するための措置を講ずるべきである。</u>」を「今般新たに設置されることとなった空港に関する「協議会制度」</p>	<p>意思決定の主体が協議会であるにしても、貴省において透明性・公平性の観点から適正な運用を担保するための措置を講じることが可能と考えられることから、修正には応じられない。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
	<p>については、ダイヤ調整や路線開設・廃止等自由な航空輸送事業の展開を阻害しないよう、透明性・公平性の観点から適正な運用に配慮すべきである。」と修正されたい。</p> <p><b>【理由】</b>  空港法においては、協議会の運営については協議会が自らこれを定めることとしている（第14条）。もちろん、透明性・公平性の確保は、協議会の運営にあたり重要であり、国としては、透明性・公平性の確保を促すため、ガイドラインを発出する予定であるが、意思決定の主体は、あくまで協議会であることから、「担保するための措置を講ずるべきである」を「配慮すべきである」に修正されたい。</p>	
<p>(ア) 空港の完全民営化の推進、空港会社等への外資規制の在り方及び協議会制度の在り方（国土交通省）</p>	<p><b>【意見】</b>  平成20年2月29日の閣僚懇談会において、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、資本規制のあり方等について、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、平成20年6月18日公布の空港整備法及び航空法の一部を改正する法律の附則第13条においても、空港の設置及び管理に係る制度に関し検討を行うことが規定されている。</p> <p>このため、今後、政府として、有識者の意見も聞きながら、検討を進めていくこととしており、現段階において一方的な意見を述べることは適切でない。</p>	<p>年内のできるだけ早い時期に結論を得ることとされた、空港等への行為規制・資本規制の在り方については、その議論の方向性について注視しているところである。当会議としては、空港会社等への安全保障上への対処としては、資本規制（外資規制）ではなく、行為規制で対応すべきであり、外国資本と本邦資本を区別する合理的理由はないと考えることから、今後必要な提言を引き続き行って参りたい。</p>
<p>(イ) 混雑空港における需要等に対応した弾力的な空港使用料の設定方法及び発着枠取引制度の導入についての検討（国土交通省）</p>	<p><b>【意見】</b>  1. 発着枠の競争入札制度及び航空会社間の発着枠取引制度の導入については、次のような問題がある。  (1) 高値で発着枠を購入できる企業による寡占化が進むとともに、高収益路線に集中し地方路線が切り捨てられるおそれがある。  (2) 発着枠の取引価格の上昇が航空運賃に転嫁され、利用者負担の増加を招くおそれがある。  2. また、希少な混雑飛行場の発着枠については、多額の公的資金を投じて空港を整備することにより設定が可能となった公的資源であることから、個々の航空会社が自由に処分できることとするのは問題が大きい。</p>	<p>1. (1) について  寡占化が進むという点であるが、  第1に、資金回収可能な企業には資金を提供する者が現れるし、逆に、資金が潤沢でも回収できない低い生産性ならば、無理に枠を入札で確保する愚行はおかさない。  第2に、「use-it、loose-it rule」のもとでは、運航能力からかけ離れた応札はなされない。  第3に、当該空港以外の空港が利用可能であり、かつ、他の交通機関との競争が存在する場合には、独占価格の設定は困難である。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
		<p>第4に、入札収入をもとに混雑空港に投資がなされ、混雑が緩和されれば、発着枠を買占めることの利益は低下する。</p> <p>以上の条件が満たされなくとも、たとえば、全枠についてでなく部分的な競争入札を行う等の制度設計を行えば、買占めは不可能である。</p> <p>また、地方路線が切り捨てられるという点であるが、</p> <p>第1に、空港を混雑させておいて、すべての利用者の犠牲において地方路線を維持しようとする方策は非効率である。十分な空港発着枠を用意すべきであり、そのための投資資金を入札制で得るべきである。地方路線が採算可能である限りにおいて、入札収入による空港キャパシティの拡大がなされれば、地方路線が切り捨てられることはない。</p> <p>第2に、地方路線が赤字である場合、赤字であるにもかかわらず維持すべき合理的な理由を示すべきである。また、維持すべき場合には、空港を混雑させておいて内部補助で維持するという方法ではなく、直接的な補助金で対応の方が社会的に効率的である。</p> <p>1. (2) について</p> <p>入札価格が運賃に転嫁され、混雑した空港の混雑した路線の運賃が高くなるのは市場原理として望ましい現象であり、これを批判することは、混雑税やピークロード・プライシングを批判するのと同様に非合理である。そもそも混雑空港においては容量の拡大を行うべきであり、発着枠の配分ルールは短期的な改善策であるという点を認識しておく必要がある。高収入を得られなければ混雑空港の拡大は不可能である。また、入札収入を当該空港のキャパシティ拡大に用いることによって、利用者に還元することが可能である。</p> <p>ただし、運賃への転嫁をどうしても避けたいならば、入札収入を空港使用料の引き下げに使うという方法も考えられる。</p> <p>2. について</p> <p>多額の公的資金を投下して整備されたからこそ、合理的な配分方法で配分し、社会全体として効率的な配分を結果することが必要である。国が配分すれば社会的に効率的であり、企業が処分すれば社会的に非効率であるという考え方は誤っている。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
(ウ) 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)	<p>【意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港整備勘定については、行革推進法において、「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を検討するものとする。」と規定されている。しかしながら、この規定により民営化や独立採算化が決定しているわけではなく、事実に反する。</li> <li>・ 空港に関する投資については、選択と集中により真に必要な事業に重点化しているところであり、「不必要に過大な投資」という指摘は事実に反する。また、財源としては、航空会社からの着陸料だけでは不足であり、一般会計からの受け入れや財投借入まで行っているところであり、「不必要な負担」を求めている事実はない。</li> <li>・ 空港別収支の扱いについては、経済成長戦略においても、技術的な課題を整理したうえで開示を検討することとされているところである。</li> </ul>	<p>行革推進法における、空港整備特別会計の見直しは、空港の民営化や独立採算化の第一歩となるものである。また、当会議としては、現行制度が「不必要に過大な投資」や「航空会社の不必要な負担」を生じさせるおそれがあるものと考えており、そのためこれら制度の見直しが必要と考えている。さらに、今後、既存ストックの有効活用による効率的・効果的な空港の管理・運営を図る観点から、空港別収支の在り方等も含めて、引き続き検討を行う必要があるものと考えている。</p>
(エ) 地方空港におけるC I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討 (法務省)	<p>○ 「機内での対応や航空会社への委託措置なども含めて、C I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討を行う」とのご指摘については、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 航行中の機内において外国人に対する上陸審査等を行うことは、地方空港へのチャーター便ごとに入国審査官を予め現地から搭乗させることとなり、現在の入国管理職員の体制や厳しい行財政事情の下では、事実上不可能である。また、上陸審査に当たっては、指紋及び顔写真の個人識別情報の提供を求めることとなるが、関連の機材を地方空港へのチャーター便ごとに搭載し、飛行中に個人識別情報の提供を求めることは、事実上不可能である。</li> <li>② 外国人に対する上陸審査等については、入国審査官が法令の規定に基づき直接執行するものであって、指紋及び顔写真の個人識別情報の提供を求め、また、偽変造旅券の有無及び要注意人物か否かの確認を行い、その上陸の許否を判断するという、公権力の行使を伴うものである。したがって、航空会社への委託は不適當である。</li> </ol> <p>したがって、「機内での対応や航空会社への委託措置」は、「C I Qのより一層の円滑化に向けた対応」には当たらないと考える。</p> <p>○ なお、韓国仁川空港及び台湾桃園空港におけるプレクリアランスの実施や職員が常駐していない地方空海港に近隣の出張所などから出入国審査を行う職員を派遣する取組など、地方空港へのチャーター便等に対応した出入国手続の迅速化・円滑化の取組については、積極的に実施しているところである。</p>	<p>地方空港におけるC I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討として、機内での対応や航空会社への委託措置なども、現状を前提に否定されるべきではなく、C I Qのより一層の円滑化に向け今後検討を行っていく際の検討課題として認識している。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
<p>(エ) 地方空港におけるC I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討(財務省)</p>	<p>「機内での対応や航空会社への委託措置なども含めて、」についての意見(理由)</p> <p>検討すべきと指摘のある「機内での対応」等については、航行中の機内において、事前に携帯品申告書の記入を求めるなど、迅速な通関に努めているところであるが、機内で機内預託手荷物等の旅具検査を含む通関手続を行うことは、貨物が航空機の貨物室にある関係上物理的に不可能である。また、チャーター便の1便ごとに予め税関職員を搭乗させることは、厳しい行財政事情の下では事実上不可能であり、現実的ではない。さらに、「航空会社への委託措置」に関して、不正薬物・銃器等の国内流入を水際で阻止するという税関の業務は、国民の健康・安全・財産を守るための国境管理(ボーダー・コントロール)であり、国が本来果たすべき役割であって、外国においても国以外の機関が行っている事例はない。また、具体的な措置の内容が不明であり、その可否の検討が困難であることから、かかる内容の記載は不適當である。</p>	<p>地方空港におけるC I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討として、機内での対応や航空会社への委託措置なども、現状を前提に否定されるべきではなく、C I Qのより一層の円滑化に向け今後検討を行っていく際の検討課題として認識している。</p>
<p>(エ) 地方空港におけるC I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討(厚生労働省)</p>	<p>「機内での対応や航空会社への委託措置なども含めて、」についての意見</p> <p>①「機内での対応について」</p> <p>検疫業務については、既に検疫前通報により機内検疫を行わず検疫を円滑に実施する体制が確立されており、(検疫感染症の発生及び国内のまん延防止のおそれが生じた場合等の例外を除いて)機内検疫を検討する状況にはない。</p> <p>②「航空会社への委託措置など」</p> <p>検疫業務については、感染症患者発生時における隔離、濃厚接触者の停留の実施等公権力の公使を伴うこと、WHO等国際機関との協議や規則改定等があることから、航空会社への委託措置を行うのは不適當である。</p>	<p>地方空港におけるC I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討として、機内での対応や航空会社への委託措置なども、現状を前提に否定されるべきではなく、C I Qのより一層の円滑化に向け今後検討を行っていく際の検討課題として認識している。</p>
<p>(エ) 地方空港におけるC I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討(農林水産省)</p>	<p>平成19年11月より、外国航空会社による地方空港への路線開設、増便等の自由化が実現し、航空当局間の交渉妥結を待つことなく、迅速な就航が可能となったところである。地方空港の利便性向上という観点からは、地方空港におけるC I Qの円滑化も重要な要素であることから、機内での対応や航空会社への委託措置なども含めて、C I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討を行う必要がある。</p> <p>(理由)</p> <p>植物検疫及び動物検疫については、従来から、植物及び畜産物の輸入可</p>	<p>地方空港におけるC I Qのより一層の円滑化に向けた対応の検討として、機内での対応や航空会社への委託措置なども、現状を前提に否定されるべきではなく、C I Qのより一層の円滑化に向け今後検討を行っていく際の検討課題として認識している。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
	<p>能な空港において検査需要に応じた検査体制をとっている。特に、各空港における定期便や国際チャーター便の就航については、空港管理者等からの連絡により、原則として前の月には国際便の就航スケジュールを確認することとしており、これにより、到着便に対して必要な検査体制をとれるよう、勤務シフトや出張スケジュールの調整を行って、検査が円滑に行われるようにしているところである。</p> <p>また、貨物、旅客携行品にかかわらず、検査スペースのない機内のカーゴスペース等に立ち入り、荷口を検査することは、現実的でないばかりでなく、航空機の安全な飛行を妨げ、かつ、検査官を危険にさらすものである。さらに、動植物検疫は、植物病理学、昆虫学、獣医学、畜産学等に関する高い専門的知見が必要であるとともに、有害な病害虫や家畜の伝染病性疾病（監視伝染病）が発見された場合には当該荷口の廃棄、消毒等を命ずるなど公権力の行使を伴うものである。したがって、「機内での対応や航空会社への委託措置」になじむものではない。</p>	
<p>ウ 航空運送事業の競争力向上に資する施策及び航空自由化交渉の更なる推進等</p> <p>(ア) アジアを筆頭に、欧州、米国、豪州との航空自由化交渉の更なる推進等</p> <p>(国土交通省)</p>	<p>【意見】</p> <p>(第3段落)</p> <p>「首都圏空港が航空自由化の範囲外であることである。」との記述があるが、アジア・ゲートウェイ構想に基づく航空自由化交渉においては、相手国企業による日本の首都圏空港への乗り入れ便数が制約されているものの、その便数の範囲内では、日本の首都圏空港と結ぶ相手国内の都市の選択は原則として自由に認めることとしている。また、日本側企業による日本の首都圏空港から相手国の各空港への乗り入れは、原則として自由化できるように交渉を進めることとしている（ただし、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り得る）。このように、日本の首都圏空港における容量の制約の範囲内で、出来る限り自由な枠組みが設定できるように交渉をすすめることとしているところである。</p> <p>(第4段落)</p> <p>1. 国家は、領空に完全かつ排他的な主権を有しており、国際的な取決めもこの考え方を前提としており、シカゴ条約第1条において、「締約国は、各国がその領域上の空間において完全且つ排他的な主権を有することを承認する」と規定されているところである。</p> <p>2. この基本的な考え方にに基づき、外国航空会社による国内運航（以下「カボ</p>	<p>(第3段落)</p> <p>現段階においても、我が国の首都圏空港における容量の制約の範囲内で、出来る限り自由な枠組みが設定できるように航空交渉を進められており、その点は当会議としても、関係者の努力を多とするところである。しかしながら、それをもって十分とするものではなく、今後、首都圏空港のさらなる容量拡大を見据え、首都圏空港関連路線を含めた完全航空自由化に向けて、引き続き検討を進めていく必要があるものと考えている。</p> <p>(第4段落)</p> <p>カボタージュの認容については、あくまで我が国の主権に基づいて判断すべき事柄であり、我が国の国益にとって有利であるならばカボタージュを認容すべきものと考えている。我が国がカボタージュを認容した場合には、それが契機となり、他国が方針を変更することもあり得るものと考えている。なお、3. の御意見は評価されるものであり、その可能性について積極的に検討されたい。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
	<p>タージュ」という。)については、世界的な常識として、我が国のみならず、米国、カナダ、ロシア等、現在、ほぼ全ての国・地域において当該運送を自国の航空会社に留保しており、我が国として、カボタージュを認容することは困難である。</p> <p>3. なお、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の在り方について、具体的なニーズが呈示された場合に、その可能性について検討することを排除するものではない。</p>	
<p>(イ) 航空運送事業者の競争力向上に資する施策等の措置 (外務省)</p>	<p>案文を以下のように修正致したい。(波線部が修正箇所。)</p> <p>また、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べきである。</p> <p>(理由)</p> <p>前回の「規制改革推進のための3か年計画(改定)」に係る協議の際に説明したように、現在、米国政府との間で継続しているBASAの交渉に関しては、現在の案文が規定する権利義務関係は、輸出国で行われた試験結果等を輸入国において良好妥当なものとして認め、輸入国の法令が求める試験等の一部を免除する、というものであって、これは、我が国が各国と締結している「相互承認」協定の権利義務関係と類似しており、相互に「認証」し合うとの態様であるとは言いがたい。さらに、これまでに「相互認証」という文言を用いている国際約束上の例はない。今後作成されることになる国際約束上の文言(相互承認)との間で混乱を生じないよう、「相互承認」とすべきである。</p>	<p>「相互認証」という用語は、「規制改革推進のための第1次答申」(平成19年5月30日規制改革会議答申)、「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)、「規制改革推進のための第2次答申」(平成19年12月25日規制改革会議答申)及び「規制改革推進のための3か年計画(改定)」(平成20年3月25日閣議決定)においても使用されているところである。今般の中間取りまとめが、これら答申及び計画を前提とするものである以上、過去の答申及び計画との連続性・整合性との関係において混乱を生じさせる懸念があることから、修正には応じられない。</p>
<p>(ウ) 国際航空輸送に対する独占禁止法の弾力的な適用 (国土交通省)</p>	<p><b>【意見】</b></p> <p>1. 国土交通省としては、さまざまな組み合わせで複数の航空会社を乗り継ぐ利用者のために、乗り継ぎのための運賃等を、あらかじめできる限り多くの航空会社の間で協議して定めておくことは、利用者利便を確保するための措置として国際的に定着しており、このような協定について独禁法の適用除外を認めることには十分な合理性があるものと考えているが、国際航空輸送に対する独占禁止法の適用除外制度については、「規制改革推進のための3か年計画(改定)」(平成20年3月25日閣議決定)を踏まえ、アライアンスに係る論点等も含め、その在り方について検討を行っていきたいと考えている。</p> <p>2. 検討に当たっては、利用者の利便性を阻害しないか、安定的な航空ネットワークの維持が図られるか、等の観点から、航空運送事業者、旅行者、</p>	<p>当会議としては、広く意見を聞くことに関してはやぶさかではなく、貴省における今後の検討について、アライアンスに係る論点等も含め、注視しているところである。</p> <p>しかしながら、当会議としては、我が国において国際航空における航空会社間の運輸協定に関する適用除外制度を維持することの意義の低下にかんがみ、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、廃止すべきと考えているところであり、御指摘の箇所はこのような基本的考え方を示したものである。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
	<p>フォワーダー、利用者、荷主等の関係者の意見を聴取するとともに、諸外国の対応状況についても情報収集を行うことが重要と考えている。</p> <p>3. よって、これらの検討内容を評価しないまま「同適用除外制度については、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、廃止すべきである」とするのは適切ではない。</p>	
<p>(ウ) 国際航空輸送に対する独占禁止法の弾力的な適用 (公正取引委員会)</p>	<p>次のとおり修正されたい。</p> <p>(ウ) 国際航空輸送に対する独占禁止法の弾力的な適用</p> <p>我が国の航空会社が外国の航空会社と行う運賃協定等の運輸協定については、航空法（昭和27年法律第231号）において独占禁止法の適用除外とされている。当該規定は、IATA（国際航空運送協会）において、運賃等に関する調整が実施されている実態等を踏まえ導入されているものである。</p> <p>しかしながら、航空産業が成熟化し、航空自由化が進展する中で、近時、EU、米国、豪州において、国際航空における航空会社間の運輸協定に関する競争法の適用除外を見直す動きが出てくるなど、これら協定と競争法の関係をめぐる状況に大きな変化が生じてきている。</p> <p>(中略)</p> <p>一方で、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急激な勢いで進行しつつある。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、<u>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、国際航空輸送に対しては、独占禁止法の弾力的な適用が行われるを適正に運用していく</u>必要がある。</p> <p>(理由) 貴会議が指摘しているとおり、「航空産業が成熟化し、航空自由化が進展する中で、近時、EU、米国、豪州において、国際航空における航空会社間の運輸協定に関する競争法の適用除外を見直す動きが出てくるなど、これら協定と競争法の関係をめぐる状況に大きな変化が生じてきている」ので、まず、国際航空輸送に対して独占禁止法が全面的に適用できる環境を整備すること、すなわち適用除外制度の見直しを、第一義的に論じるべきであり、その上で適用の在り方をはじめ論じることができる。</p> <p>なお、競争を促進する観点から、「独占禁止法の弾力的な適用」を行うことが必要とすると、独占禁止法の適用を緩和することが競争の促進につながるという誤解を与えるおそれがあるため、弾力的という表現は用いるべきではない。</p>	<p>当会議としては、アライアンス間の競争促進を図るためには、アライアンス内での協同化の促進を認める必要があり、そのためには独占禁止法の弾力的な適用が必要となるものと考えているところである。御指摘の箇所はこのような基本的考え方を示したものであるため、修正には応じられない。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
<p>(ウ) 国際航空輸送に対する独占禁止法の弾力的な適用 (公正取引委員会)</p>	<p>次のとおり修正されたい。</p> <p>「このような状況にかんがみると、我が国において国際航空における航空会社間の運輸協定に関する適用除外制度を維持することの意義は低下してきており、当該制度を維持することは我が国の航空会社が積極的な国際展開を図る上での障害となるおそれすらあるものと考えられる。したがって、同適用除外制度については、<u>連帯運送が可能となるよう配慮した上で、</u>廃止すべきである。」</p> <p>(理由)</p> <p>国際航空協定に関する独占禁止法の適用除外制度を廃止するに当たって、連帯運送が可能となるよう配慮しないと、連帯運送が確保できなくなるという論拠はない。また、連帯運送に係る枠組みの要否及びその内容は、当該枠組みを導入する側において、独占禁止法に抵触しないような形で導入することを検討すべきものとする。仮に、特定の事業者団体又は事業者が、連帯運送に係る枠組みについて、独占禁止法上の懸念を有している場合には、当該枠組みについて、当委員会に事前に相談し、その上で当委員会が個別に判断すべきものとする。さらに、EU、米国及び豪州のいずれの国・地域においても、国際航空協定に関する競争法の適用除外制度を撤廃するに当たって、競争当局側は、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、当該撤廃を決定しているわけではないが、連帯運送は確保されている。</p> <p>以上の意見を補足する資料として、次を参考にされたい。</p> <p>①平成19年11月29日の政府規制等と競争政策に関する研究会資料1-5及び1-10(次のURLからダウンロード可能)  <a href="http://www.jftc.go.jp/kenkyukai/kiseiken/071205syryou1.pdf">http://www.jftc.go.jp/kenkyukai/kiseiken/071205syryou1.pdf</a></p> <p>②政府規制等と競争政策に関する研究会報告書(平成19年11月29日)(特に30頁～37頁、39頁～43頁及び48頁(次のURLからダウンロード可能)  <a href="http://www.jftc.go.jp/pressrelease/07.december/07120501bessil.pdf">http://www.jftc.go.jp/pressrelease/07.december/07120501bessil.pdf</a></p> <p>③EUプレスリリース(IP/07/973, 2007年6月29日)(次のURLからダウンロード可能)  <a href="http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/973&amp;type=HTML&amp;aged=0&amp;language=EN&amp;guiLanguage=en">http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/973&amp;type=HTML&amp;aged=0&amp;language=EN&amp;guiLanguage=en</a></p>	<p>当会議としては、我が国において国際航空における航空会社間の運輸協定に関する適用除外制度を維持することの意義の低下にかんがみ、連帯運送が可能となるよう配慮した上で、廃止すべきと考えているところである。御指摘の箇所はこのような基本的考え方を示したものであるため、修正には応じられない。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
<p>(エ) 航空運送事業者に対する外資規制の緩和（国土交通省）</p>	<p><b>【意見】</b></p> <p>1. 国家は、領空に完全かつ排他的な主権を有しており、国際的な取決めもこの考え方を前提としており、国際民間航空条約（以下「シカゴ条約」という。）第1条において、「締約国は、各国がその領域上の空間において完全且つ排他的な主権を有することを承認する」と規定されているところである。</p> <p>2. この基本的な考え方にに基づき、外国航空機の国内有償運送（以下「カボタージュ」という。）については、シカゴ条約第7条において、「各締約国は、他の締約国の航空機に対し、有償又は貸切で自国の領域内の他の地点に向けて運送される旅客、郵便物及び貨物をその領域内において積み込む許可を与えない権利を有する」と規定されていることを受け、世界的な常識として、我が国のみならず、米国、カナダ、ロシア等、ほぼ全ての国・地域において当該運送を自国の航空会社に留保しているところである。</p> <p>3. このカボタージュの留保を受け、外資規制（1/3未満）を導入しているところであり、米国（25%未満）、EU（50%未満）をはじめ多くの国において、外資規制が設けられているところであり、現行の規制を維持することが適切と考えている。</p>	<p>外資規制の緩和については、あくまで我が国の主権に基づいて判断すべき事柄であり、我が国の国益にとって有利であるならば外資規制を緩和すべきものと考えている。我が国が外資規制を緩和した場合には、それが契機となり、他国が方針を変更することもあり得るものと考えている。当会議としては、安全保障や危機管理への対応としては、資本規制（外資規制）ではなく、行為規制で対応すべきであり、外国資本と本邦資本を区別する合理的理由はないと考えることから、今後も必要な提言を引き続き行って参りたい。</p>

(4) ネットワーク産業分野

事 項	意 見	当会議の見解
<p>② エネルギー分野 ア 電力分野における 更なる規制改革 (オ) 電力メーターに 関する諸論点 (経済産業省)</p>	<p>第2パラグラフ「特に、スマートメーター導入にあたって、～把握する必要がある。」について削除。 (理由) また、スマートメーターに係る検討を行う際の費用対効果の検討には、機械式メーターのコスト把握等が含まれると考えられる。</p>	<p>スマートメーター導入の検討における費用対効果分析では、従来の機械式メーターのコスト把握は特に重要であるとの認識の下、その点を明確化したところである。</p>
<p>(カ) 送電線及び送電 料金に関する諸論点 (経済産業省)</p>	<p>我が国において、電力の広域流通を確保することで、電力の効率的な安定供給確保、システムの安定性向上、及び電力流通の活性化等の促進の観点から、不可欠設備である送電ネットワーク等については、<u>より引き続き</u>公平で公正な利用、及び適切な設備形成を図っていく必要がある。 (理由) 平成15年の第3次電気事業制度改革における電気事業分科会の答申(今後の望ましい電気事業制度の骨格について)において、意志決定手続等の公平性・透明性の確保に係る行政の一定の関与の下、電気事業者等民間事業者の創意工夫・自主性を最大限に尊重しつつ、送配電ネットワークの維持・運用に関して一定の規律を導入する枠組みが示され、その要の機関として送配電等業務の円滑な実施を支援することを目的とした中立機関が創設された。送電ネットワーク等の利用及び設備形成は、当該中立機関(有限責任中間法人電力系統利用協議会(ESCJ))において、中立者(学識経験者)、特定規模電気事業者、卸電気事業者・自家発電設置者及び一般電気事業者による様々なステークホルダーが関与し、公平・透明な手続き下で送配電部門に係るルールの方策等が運用されており、現状、公平で公正な利用、及び適切な設備形成に関して、具体的な問題点があるとは考えていない。このため、「より」との表現よりも「引き続き」との表現が適切と考えている。</p>	<p>不可欠設備である送電ネットワーク等について、公平で公正な利用、及び適切な設備形成を図る観点から、各種制度が用意されていることは承知しているところであるが、改善の余地は大きい。当会議としては、送電ネットワークの充実等の更なる改善を目指すべく、検討を進めていくことが必要と考える。</p>
<p>(カ) 送電線及び送電 料金に関する諸論点 (経済産業省)</p>	<p><del>したがって、連系線(FC)の整備促進に資する施策については、引き続き検討を行う必要があるが、競争の当事者以外の事業者の参入余地を生じさせる枠組みや連系線整備を確実に推進するための国として役割(建設要請等も含めて)等についても留意しつつ、併せて検討を行う必要がある。</del> (理由) 連系線(FC)の整備促進に資する施策について、 ①「競争の当事者以外の事業者の参入余地を生じさせる枠組み」とあるが、現行ESCJルールにある連系線整備計画に係る調整プロセス<sup>(※)</sup>において、既に、中立者(学識経験者)、特定規模電気事業者、卸電気事業者・自家発電設置者および一般電気事業者(当該地域間連系線に関係しない系統の一般電気事業者含む)という連系線を利用する様々なステークホルダーが関与し、検討する枠組みが</p>	<p>現行制度を越えた連系線整備の更なる促進を図る観点から、引き続き検討を進めていくことが必要と考える。</p>

事 項	意 見	当会議の見解
	<p>用意されている。</p> <p>②「連系線整備を確実に推進するための国として役割（建設要請等も含めて）等についても留意」とあるが、既に平成15年の第3次電気事業制度改革における電気事業分科会の答申にある国としての役割と電気事業者等民間事業者の創意工夫・自主性を最大限に尊重するとの考えを踏まえ、送配電等業務の円滑な実施を支援することを目的として電気事業法第93条に基づき指定を受けた中立機関が創設され、当該中立機関（ESCJ）の連系線整備計画に係る調整プロセス（※）において、連系線増強の必要性の有無、増強の方策、費用負担の考え方等を検討する制度が発足・運用されている。（例えば、平成19年度にESCJにおいて関西・中部間の地域間連系線の増強について検討され、平成28年から使用開始が予定されている。）</p> <p>このように、様々なステークホルダーを関与させる仕組みが既に存在すること、及び、国と民間事業者の役割分担については電気事業分科会の真摯な議論を経た答申を踏まえて、現行制度が発足・運用されていることから、貴会議の提案である上記2つの事項を併せて検討を行う必要があるとは考えていない。</p> <p>※ 連系線整備計画に係る調整プロセスについては、ESCJルール第2章第7・8・9節に規定。  <a href="http://www.escj.or.jp/making_rule/guideline/data/rule_japan080513.pdf">http://www.escj.or.jp/making_rule/guideline/data/rule_japan080513.pdf</a></p>	
<p>（カ）送電線及び送電料金に関する諸論点</p> <p>&lt;127ページ 10～11行&gt;</p> <p>（経済産業省）</p>	<p>さらに、電源遠隔地化を抑制する観点から、潮流改善を図る送電料金の在り方について、検討を行う必要がある。</p> <p>（理由）需要地近接地に電源立地を行うインセンティブを付与するものとして、託送供給料金制度において、近接性評価割引（接続供給において潮流改善による損失率低減効果を料金評価するもの）が制度化されている（一般電気事業託送供給約款料金算定規則第19条第2項第2号）ため。</p>	<p>電源遠隔地化を抑制し潮流を改善するためには、需要地近接地に電源立地を行うインセンティブを付与する現行制度のさらなる改善を行うことが重要である。</p>