

# 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(改定)平成20年3月25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		
① 自動車保有関係手続	警察庁 総務省 財務省 経済産業省 国土交通省 環境省	平成17年に稼動を開始した自動車保有に関する手続(検査・登録、保管場所証明、自動車関係諸税等の納付等)のワンストップサービス化について、対象地域を拡大する。 また、現在サービス対象外の手続については、50%以上の利用見込みが確認できたものについて、順次サービスを開始する。	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動を要請。 ・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。
② 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。 また、交通政策審議会の答申「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」(平成20年12月18日)を踏まえ、運賃・料金に係る問題全般について対策を講じていく。
③ 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な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、各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)。 さらに平成20年度においては、新規参入事業者等の入構を認めないことによる実質的な参入障壁等の観点から実態調査を行った結果を踏まえ、前年度に続き事例集(ガイドライン)を取りまとめた上で、地方運輸局等あて通達した(平成21年3月31日付け国自旅第373号)。 これらの通達により、地方運輸局等において、事業者間の公正な競争を阻害することがないよう法令遵守の徹底を図るため、具体的な紛争事案に対して、適切な指導・助言等を行うこととするなどの措置を講じた。
④ 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。 また、交通政策審議会の答申「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」(平成20年12月18日)を踏まえ、利用者ニーズに合致したサービスの提供について、事業者の取組を促進するため取組みの実施や積極的な支援の検討を行っていく。

規制改革推進のための3か年計画(改定)平成20年3月25日閣議決定における決定内容						
事項名	担当官庁	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	
⑤ 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)			◎
⑥ 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。
⑦ 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)			◎
⑧ 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)			◎
⑨ 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。
⑩ 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		◎ (警察庁) 医師派遣用自動車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20年政令第149号)が施行された(平成20年4月25日施行)。
⑪ パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備の整備等	警察庁	路上における短時間駐車の高いと認められる道路の部分について、当該部分における駐車秩序を確保する必要があるときは、時間制限駐車区間規制を実施して、パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備を整備するとともに、よりきめ細かな駐車時間の設定に努めるよう、都道府県公安委員会に促す。		平成20年中措置		◎ (警察庁) 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を都道府県警察に促すことを内容とする通知を発出した(平成20年10月)。

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	
⑫ 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。	平成20年中措置			◎ (国土交通省) 「全国街路主管課長会議」、「全国駐車場案内システム推進協議会」及び「駐車場政策担当者会議」など、都道府県、市町村の駐車場担当者が出席する会議等で規制改革会議の閣議決定内容について説明し、周知徹底を図っている。 今後も答申の内容を踏まえ、同会議等において周知徹底を図っていく。
		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。	平成20年中措置			
⑬ 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。	平成20年中検討・結論・措置			◎ (国土交通省) 平成20年度より乗合バス運営のより一層の効率化を図ることを目的として、事業者が行うコスト削減、増収努力等に対し一定額の補助金を上乗せする仕組み(インセンティブ措置)を創設した。
⑭ 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		◎ (国土交通省) 自動車登録規則(昭和45年運輸省令第7号)第13条第1項1号の別表第一の改正を行った。(平成20年11月4日施行)
⑮ 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		◎ (国土交通省) 特殊車両通行許可の期間を最大2年間とするよう平成21年4月に地方整備局等あて通知した。
⑯ 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ステーション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ステーション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			◎

イ 航 空

規制改革推進のための3か年計画(改定)平成20年3月25日閣議決定における決定内容						
事項名	担当官	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	
① 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) 平成20年11月の北海道国際航空(株)の新千歳-仙台線就航の際に仙台空港において、また21年2月のスカイネットアジア航空(株)の那覇-長崎、那覇-鹿児島線就航の際に那覇-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配分したスポット配分を前提に航空会社間で協議が行われ、その結果を踏まえ全日本空輸(株)が搭乗受付カウンターを配分した。
② カテゴリーⅢ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			◎
③ 航空自由化交渉の推進	国土交通省 外務省	アジア・ゲートウェイ構想における「これまでの航空政策を大転換し、アメリカ流のいわゆるオープンスカイではない、国際的に遜色のない航空自由化(アジア・オープンスカイ)を、スピード感を持って戦略的に推進する。」「まず、中国をはじめとするアジアの各国との自由化交渉を推進する。(アジアを優先)」という方針を踏まえ、日韓及び日タイ間の航空自由化をモデルケースとして、同様の航空自由化を更に推進する。	平成19年以降継続的に実施			○ (国土交通省) 2007年8月以降、韓国、タイ、マカオ、香港、ベトナム、マレーシア及びシンガポールとの間で、アジア・ゲートウェイ構想に基づき、空港容量に制約のある首都圏空港関連路線を除き、互いに路線及び便数の制約をなくす航空自由化に合意。
④ 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) 2007年8月以降、韓国、タイ、マカオ、香港、ベトナム、マレーシア及びシンガポールとの間で、アジア・ゲートウェイ構想に基づき、空港容量に制約のある首都圏空港関連路線を除き、互いに路線及び便数の制約をなくす航空自由化に合意。 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。 また、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。
⑤ 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			◎

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		
⑥ 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			◎	
⑦ 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の観点から、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に加え、2008年8月に北京五輪臨時チャーター便を運航。また、特定時間帯を利用して、2008年4月から全日空、7月から日本航空が、香港とのチャーター便を毎日運航。
		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 羽田空港の発着枠に関しては、高速離脱誘導路の整備等に伴い、平成19年9月から1日当たり10便増加されることとなったところであるが、首都圏の空の玄関の一翼を担う羽田空港に対する乗入需要が依然として旺盛であることから、引き続き、容量拡大に向けて、可能な限りの施策を検討する。	平成20年以降検討			-	(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(2010年10月供用予定)。
		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、経済財政諮問会議での議論を踏まえ、「経済財政改革の基本方針(骨太の方針)2008」において、以下のとおり閣議決定されたところ。 ○羽田空港 第四滑走路供用開始時(2010年10月予定)に、昼間時間帯(6時～23時)において、年間約3万回の国際定期便を実現し、近距離アジア・ビジネス路線を就航。(羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、さらに北京、台北、香港まで就航していくこととする。) 深夜早朝時間帯において、年間約3万回の国際定期便を実現し、23時～翌6時の間は、成田が騒音問題により閉鎖されていること等を踏まえ、欧米を含む世界の主要都市に就航することにより、首都圏全体の国際航空機能の24時間化を実現。

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		
					○成田空港 平行滑走路の北伸(2180m→2500m)の供用開始時(2010年3月予定)に、年間約2万回の国際定期便を増加し、長距離路線の充実や、需要の伸びの著しいアジア諸国との国際ネットワークの拡充等を推進。 これに基づき、2008年8月に韓国、2009年3月に香港との間で、2010年以降の羽田の昼間における国際定期便の就航について合意。2008年7月にマレーシア、8月に韓国、9月にシンガポール、10月にフランス、11月にイギリス、2009年1月にタイ、2月にオランダ、3月に香港との間で、2010年以降の羽田の深夜早朝における国際定期便の就航について合意。 また、2008年4月にドイツ、5月にベトナム、6月にインド、8月にオーストリア及びカタール、9月にフィンランド、スカンジナビア三国及びシンガポール、12月にアラブ首長国連邦、2009年1月にタイ、2月にオランダ、3月に香港との間で、2010年以降の成田における増便について合意。これにより、チェンナイ(インド)、ドーハ(カタール)、ストックホルム(スウェーデン)、ドバイ及びアブダビ(アラブ首長国連邦)との間で、新規路線の開設が実現。	
	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わる施設については、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、平成21年3月に着工。	
	f 可能な限り早期に第4滑走路を供用した際の競争促進の為の発着枠の配分に関するルールの策定に着手する。その際、ルールについては定量的で誰にも分かりやすいものとするとともに、事業者が経営計画等を策定する際の指針となるよう当該ルールは将来の配分に当たって普遍的に適用できるものとなるようにする。また、新規参入者の定義と扱いについて見直し、有効競争の促進を図る。	調査・検討			- (国土交通省) 羽田空港の再拡張後の発着枠配分ルールの策定については、平成20年12月に航空局長の私的懇談会として外部有識者等からなる「羽田空港発着枠の配分基準検討懇談会」を立ち上げ、平成21年秋頃を目途に検討を実施しているところ。	
	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。	平成20年中措置		◎		
⑧ 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。
⑨ 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)。
⑩ 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、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い、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(改定)平成20年3月25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	
⑪ 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) 平成20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。
⑫ 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。
⑬ 相互認証の推進	国土交通省、外務省	外国資源の活用を容易にするため、航空安全の分野における二国間の枠組みを活用した相互認証を行い、それにより安全性が担保される範囲で我が国における審査を省略する。 a 具体的には、アメリカとの間で耐空性の分野について取極を締結することを目指し、次いで乗員の分野について拡大する。	平成19年以降検討、結論を得次第措置			○ (国土交通省) 現在、アメリカとの間で耐空性(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アメリカ側に伝達している。 (外務省) 現在、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(仮称)(米側通称: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航空当局として具体的な協議を行いたいという意向を既にアメリカ側に伝達している。
		b また、アメリカ以外との国の間においても、アメリカとの取極をモデルケースとして、順次同様の枠組みを整備することを目指す。	平成19年以降検討			- (国土交通省) アメリカ以外の国については、現在協議中のアメリカとの取極締結後、相互認証のニーズの有無を踏まえ対象国を決定し、具体的に相互認証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、現在協議中のアメリカとの取極締結後、認証の相互受入れのニーズの有無を踏まえ航空当局として、候補となる国と具体的に認証の相互受入れに関する協議を進めていく。

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		
⑭ 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			◎
⑮ 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。	平成19年 検討・結論			◎
⑯ 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③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検討する。	平成20年検討開始			○ (国土交通省) 国際航空に関す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あり方については、平成20年8月に航空局長の私的懇談会として「国際航空に関する独占禁止法適用除外制度のあり方に関する懇談会」を立ち上げ、検討を実施しているところ。
⑰ 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。	平成19年以降検討・結論			◎ (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において、従来の空港の区分方式を見直し、航空輸送網にとっての重要度に着目した区分・設置管理ルールを導入した(空港法(昭和31年4月20日法律第80号)第4条・第5条)ほか、ターミナル施設を運営する者に対し、事業計画等の適正性を審査した上で事業を認める指定制度の創設や旅客から徴収する料金の上限認可制の導入(空港法第15条・第16条)、地域の活性化や空港の利用者利便の向上が図られるよう空港に関わる多様な関係者による協議会制度の創設(空港法第14条)等空港の適正な運営を確保するための仕組みの導入を図った。 また、空港法第3条第1項の規定に基づき、平成20年12月に国土交通大臣が策定した「空港の設置及び管理に関する基本方針」において空港の運営に関する基本的な事項等を定めたところ。
⑱ 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。	検討開始	結論		◎ (国土交通省) 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検討を行った。その結果、客席数が19以下であり、かつ、最大離陸重量が45,500キログラム以下の双発の飛行機(路線を定めて一定の日時により航行するものを除く。)については、一発動機不動作時の巡航速度で、着陸可能飛行場からの飛行時間が180分以内の地域を飛行する場合に航空局の承認を得なくてもよいこととした。(「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))



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(改定)平成20年3月25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	
① 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。 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。
② 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) 平成17年度の国際保健規則(IHR)の改正の内容を踏まえ、通知等の改正を行った。
③ 「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する(平成20年9月30日NACCSに係る輸出入・港湾関係省庁会議連絡協議会により決定)ことにより、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。
④ 「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、官民共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。	一部措置済・以降継続実施			◎(財務省) 「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、学識経験者を始め民間委員、関係省庁をメンバーとする「次世代シングルウィンドウ官民懇話会」(平成21年5月11日「シングルウィンドウ推進官民懇話会」と名称変更)を開催し(平成20年11月6日)、検討を行った。

		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		
⑤ 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。 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。	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				○ (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21年3月末迄に計5回開催するなど、検討を行っているところ。
		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) 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。また、平成20年12月に「次世代シングルウィンドウ」への追加に必要な電子申請様式の原案を港湾管理者と調整の上、決定し通知したところ。今後も、平成21年10月のシングルウィンドウへの追加に向けて検討を進める。
		エ 事後届出や報告等となり必要性が後退している(使用頻度が低い)申請項目は統合・撤廃等を行い、港湾関連手続の簡素化を実現する。					○ (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。
		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月末時点及び平成20年12月末時点の対応状況を調査し、結果を公表した。
		⑥ 「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
⑦ 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) 要請方法等について、検討を行っているところ。	
⑧ 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。		検討		○ (国土交通省) 検討の結果、手続自体に料金を徴収していないことから、⑥の講習会などの機会をとりながら利便性の周知を図るとともに、平成21年10月のシングルウィンドウへの港湾管理者手続の追加を確実に実施していくことにより、利用促進を図ることとした。	

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	
⑨ JETRASとNACCSのシステム統合等の検討	財務省 経済産業省	貿易手続関連システムの更なる利便性の向上を図るため、外国為替及び外国貿易法に基づく輸出入手続を電子化したシステムであるJETRASと、「次世代シングルウィンドウ」の基幹をなすNACCSについて、統合のための具体策を検討し、平成21年度末までに統合を実現する。		結論	措置	○(財務省) NACCSに係る輸出入・港湾関係省庁連絡協議会(平成20年5月28日)において、関係省庁システムのうち、NACCSとJETRASの統合については、平成22年2月に行うこととした。
⑩ 「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。	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、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。
⑪ 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回国会に係る法案提出)	措置済			◎
⑫ 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			◎
⑬ 電子申請にて輸出申告を行う事業者に対する、いわゆる「保税搬入原則」適用の見直し	財務省	電子申請にて輸出申告を行う、例えば過去の一定期間において関税関係法令違反がない等一定の事業者に対して、保税地域に搬入することなく申告ができる仕組みを検討し、その仕組みが通常のものとして活用される方向にて結論を出す。 (第169回国会に係る法案提出)		検討・結論		◎(財務省) 保税地域に搬入することなく輸出申告ができる制度である輸出者のAEO制度の利用の促進を進めた結果、平成20年末において、AEO輸出者数は195者、AEO輸出者による輸出額の割合は54.5%となり、「貿易手続改革プログラム」における官民の目標を達成した。 また、運送者や通関業者のAEO制度を盛り込んだ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)が成立(平成20年4月1日施行)した。
⑭ 輸出入通関申告の完全電子化に向けた検討	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に向けた検討を行う。		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。 なお、学識経験者を始め民間委員、関係省庁をメンバーとする「次世代シングルウィンドウ官民懇話会」(平成21年5月11日「シングルウィンドウ推進官民懇話会」と名称変更)の下に「電子化の推進に向けたWG」を設け(平成20年12月18日開催)、同WGにおいて、韓国等の先進他国事例の研究等を踏まえ、輸出入通関申告の電子申請の義務化についての検討を行った。
⑮ 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。	措置済			◎

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		
⑯ 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。 (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。
⑰ 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) 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、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運送者のAEO制度の承認要件である法令遵守規則については、財務省、国土交通省及び民間事業者をメンバーとする「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」における検討を参考に、財務省において運送者のAEO制度に係るモデルを策定したところである。更に、AEO運送者の承認申請のうち事業法(海上運送法、航空法等)に係る部分の審査を国土交通省が行い、その審査結果を参考に税関長が最終的に承認の可否を判断することとした。 なお、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。
⑱ 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> <p>b 特定輸出申告制度については、その利用状況が極めて低いまま推移することのないよう、民間への周知徹底を図り、当該制度を利用可能な事業者による輸出額の割合を平成20年末に5割超まで高めていくことを官民の目標とし、取り組む。</p>	継続実施			○(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、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の追加を盛り込んだ関税定率法等の一部を改正する法律(平成21年法律第14号)を平成21年1月27日に国会に提出、平成21年3月31日に成立(平成21年4月1日施行)した。 ◎(財務省) 制度の利用の態勢を進めた結果、平成20年末において、AEO輸出者数は195者、AEO輸出者による輸出額の割合は54.5%となり、「貿易手続改革プログラム」における官民の目標を達成した。

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	
⑱ 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、経済産業省) 米国、EC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。
		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。				○ (財務省、経済産業省) 平成20年4月以降、官民の代表者で構成する「AEO推進官民協議会」を4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。また、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承認協議を進め、ニュージーランドとは平成20年5月に合意し、同年10月に実施した。
⑳ 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給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。	措置済			◎
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。
22 経済連携協定EPAに基づく自己証明制度の整備	経済産業省	自己証明制度の導入を含むEPAの締結に際し、多様な自己証明制度(①国がコンプライアンスに優れた輸出者を認定し、認定された輸出者に対しては自己による原産地証明を認める「認定輸出者制度」、②全ての輸出者が自己証明にて原産地を証明する「完全自己証明制度」)に対応する制度を持てるように必要な法令を整備又は改正し、我が国側の国内制度上の不備によって、今後想定される多様な自己証明制度をもった各国とのEPA/FTA交渉に支障が出ることはないよう準備する。		結論		○ (経済産業省) 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。加えて、今後EPA/FTAを締結するに当たっては、そのEPA/FTAを適切に担保するため、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更に進める予定である。
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			◎ (国土交通省) スーパー中枢港湾プロジェクトの各選定港湾別に目標を整理し、工程表を作成して平成20年5月2日の規制改革会議・貿易TFにて説明済み。
		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20年度の進捗状況について平成21年度にフォローを行う予定。
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			◎ (国土交通省) スーパー中枢港湾プロジェクトの各選定港湾別に目標を整理し、工程表を作成して平成20年5月2日の規制改革会議・貿易TFにて説明済み。
		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20年度の進捗状況について平成21年度にフォローを行う予定。

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 輸出貨管理令別表第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	輸出貨管理令別表第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			◎
26 危険物のコンテナ収納検査の効率化	国土交通省	特に危険性の高い危険物をコンテナに収納する場合義務付けられている検査について、検査後その場で検査証を交付できることを、国土交通省のホームページへの掲載、並びに申請時に窓口で伝達することにより、周知する。		措置		◎ (国土交通省) コンテナ収納検査の検査証を検査現場で交付することができることを、国土交通省のホームページへ掲載し、窓口で伝達することとした。
27 成田空港における申告宛先税関の選択可能化	財務省	同一空港に2つの税関官署がある成田空港においては、貨物の蔵置場所にかかわらず、予め選択した税関官署に申告を行えるようにする。		措置		◎ (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、平成20年7月1日から、貨物の蔵置場所にかかわらず、予め選択した官署への申告を可能とした。(成田航空貨物出張所及び成田南部航空貨物出張所における管轄区域の特例を定める達(平成20年達第4号))
28 特定重要港湾の入港料に係る国の関与の見直し	国土交通省	特定重要港湾の入港料率の設定等に係る国の同意を要する事前協議制を、上限内での事前届出制に変更することとし、所要の措置を講ずる。		措置		◎ (国土交通省) 港湾法の一部を改正し、政令で定める重要港湾の入港料率の設定等に係る国土交通大臣の同意を要する事前協議制を、上限の範囲内での設定等について事前届出制に緩和を行った。
29 税関の24時間通常開庁化	財務省	臨時開庁制度については、空港・港湾の深夜早朝利用を促進し、迅速な国際物流を実現する観点から、臨時開庁手数料の廃止及び常駐時間帯における申請手続の廃止等を行う。	平成19年度法案提出、以降速やかに措置			◎ (財務省) 臨時開庁手数料を廃止すること、夜間や休日などであっても税関職員が常駐している時間帯は税関への臨時開庁の申請手続を不要とすること、臨時開庁の申請手続について従来の承認制から事前の届出制に変更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(平成20年法律第5号)が成立(平成20年4月1日に施行)した。
30 空港間・近接する保税地域間における保税運送承認制度の簡素化	財務省	保税運送承認制度については、貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された船会社、航空会社、フォワーダー等の貨物の国際運送に従事する者をAEO制度の対象事業者とし、AEOと認定された保税蔵置場等の被許可者(AEO倉庫業者)やAEO通関業者とともに、これらの事業者(AEO運送者)が行う空港間・近接する保税地域間を含む保税運送について、個別の承認を不要とするなど税関手続の簡素化を行う。 (注)AEO制度:AEOとはAuthorized Economic Operatorsの略称。民間企業と税関のパートナーシップを通じて、国際貿易における安全確保と円滑化の両立を図る制度。	平成19年度法案提出、以降速やかに措置			◎ (財務省) 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ことなどを盛り込んだ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)が成立(平成20年4月1日施行)した。

## エ その他

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		
① 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。
② 離島航路の維持・活性化方策	国土交通省	離島航路について、現行制度が地域住民の生活上必要な船舶輸送の確保方策として十分なものであるかどうか、規制緩和の効果と補助制度の在り方も含め、検証を実施する。	平成20年中措置			◎ (国土交通省) 現行制度の改善点等について、平成20年8月に「離島航路補助制度検討会」において中間取りまとめを行うとともに、制度改正等を平成21年度政府予算に盛り込み、21年3月に最終取りまとめを行った。