

## 規制・制度改革検討シート（案）

## 【その他（物流・運輸） 1】

事項名	リターナブルパレット等の関税免除手続きの改善
規制・制度の概要	<p>現在、我が国から輸出したリターナブルパレット、リターナブル容器等を再輸入し関税の免除を受ける場合、本邦への輸入時に輸出時と同一性を税関が確認するため、形状、材質ごとに統計品目番号が与えられており、下記のような手続きが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 輸出時に輸出申告書への、当該容器等の規格、材質等、必要な事項の記載。</li> <li>・ 容器等の種類ごとの、規格、材質、識別表示等に係る資料、ならびに容器等が流通する全ての場所を記載した資料の提出。また、容器等の種類ごとの、購入個数（国内製、外国製）、廃棄個数、総個数、輸出個数、輸入個数、在庫個数の管理、1年ごとの提出。</li> <li>・ 輸入申告時には、係る輸出手続きが行われていることの申告および税関による確認、また、複数回にわたって輸入する場合には、輸出申告時の数量から、当該輸入数量分の引き落としを行うといった管理。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関税定率法 14 条 1 項 11 号、同法定率法施行令 15 条及び 16 条、同法基本通達 14-16</li> <li>・ 輸入品に対する内国消費税の徴収等に関する法律 13 条 1 項 1 号</li> </ul>
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リターナブルパレットや容器等については、コンテナと同様に、反復利用されることが明確であることから、アメリカのように当該容器を無税とする専用の統計品目番号を新たに定め、輸出入手続きの簡素化を図る。具体的には、リターナブルパレット等の種類ごとに、規格、材質、識別表示等に関わる資料、帳簿の様式等を事前</li> </ul>

	<p>に提出し、全ての種類・材質に対して同一統計品目番号（9803. 00）を設定する。</p>
<p>上記改革の方向性への考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本要望は、「全ての種類・材質に対して同一の統計品目番号」による輸出入申告を可能ならしめるとの要望と理解する。</li> <li>・リターナブル・パレットに対する本件免税手続については、上記改正経緯のとおり、申告者の利便性を図る累次の改正を行ってきたところ。</li> </ul>
<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>下記の課題が解消される場合、要望されている免税の適用に当たって、容器の種類が複数ある場合でも一欄にまとめて輸出入申告を行えるような番号の設定方法を検討する。</p>
<p>担当府省の回答</p> <p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>本要望は、容器に係る自社システムが整備されていない場合に、複数の容器のために複数の品目番号を手入力で行う等の事務が煩瑣である等の趣旨と理解しているが、これに応じた品目番号に係る現在の取扱いを変更すると、すでに現行制度に応じた社内システムの整備等を行っている者にとって不利益となるおそれがあることから、単に個別社の事情によるものか否かを含め、本要望が利用者全体としての要望か否かを確認する必要がある。</p> <p>(注) 以前、外国産品が輸入後再輸出される場合については、材質等による分類とは別の統一された「再輸出品」という統計品目番号が用いられていたが、同じ種類のものなら国内産品と同じ番号で申告したいとの要望があつて、平成13年1月1日に「再輸出品」「再輸入品」という統一番号は廃止された経緯もあり、この点でも統一番号の復活を希望しない事業者がいなか慎重な検討を要する。</p>

<p>改革事項に対する基本的考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ リターナブルパレット等は使い捨ての木製パレットと比較して、企業のコスト削減に資するだけでなく、地球環境にも貢献するため、関税免除手続きを簡素化し、企業の利用を促進させるべきである。</li> <li>・ 現状においては、関係手続きの煩雑さから木製等の使い捨てパレットを使用するケースが散見される。</li> <li>・ 帳簿管理を個々の物品毎ではなく、種類毎に数量を管理する方式になったが、免税手続きにはパレット等の流通経路を記載する必要があるため、事実上数量管理とはなっていない。</li> <li>・ また、当初資料を提出した税関と異なる税関において、再度輸出を行う場合、書類を重複して提出することがあり、利便性を阻害されている。</li> <li>・ なお、社内管理システムが整備されている企業でも、システムが免税手続きと直結しているわけでないため、同一統計番号で管理する体制になっても、社内管理システムは引き続き利用可能であり、一概に不利益になるとはいえない。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<p>上記に記載</p>
<p>改革案</p>	<p>リターナブルパレット等反復利用される容器について、環境面及び企業のコスト削減に資することから、普及に向け、輸出入時の免税手続きについてより簡素化させる。具体的には、全ての種類に対してリターナブルパレット等専用の同一統計番号の新規設定、流通経路に関する書類の不要化、提出書類の重複を防ぐべく税関同士の情報の共有化と連携強化等につき、民間事業者の意見を反映しつつ、検討し、結論を得る。【平成23年度検討・結論】</p>

規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸） 2】

<p>事項名</p>	<p>認定事業者（AEO）制度の改善</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<p>【概要】  AEO制度については以下のとおりの規制等がある。</p> <p>①特例輸入申告制度を利用して輸入申告を行う際、財務条件として、下記何れかの要件を満たさないと担保が必要となっている。</p> <p>（ア）特定の格付機関 から「A」格相当以上の格付けを取得</p> <p>（イ）直近の決算時（四半期開示を含む）の当座比率が100%以上で、かつ、自己資本比率が30%以上（四半期開示を行っていない者については、50%以上）</p> <p>②特定輸出貨物については、保税地域等相互間の保税運送役務にかかる消費税は、本年4月1日より免除されることになったが、自社施設で特定輸出申告を行った貨物については、既に外国貨物となっているにもかかわらず免税とならない。</p> <p>③相手国のAEO企業の輸出する貨物が自国に輸入される際、通関を円滑にするという、AEO制度の相互承認に向けた協議が、各国間で進展している。我が国は、米国やEU、カナダ、ニュージーランドとAEO相互承認を締結しているが、具体的な内容については未定である。</p> <p>④現行制度においては、全国の9税関において個別に審査・判定が行われており、その審査方法や判定基準に相違が生じ得る。東京税関業務部にAEOセンターが設置されているが、一元的、統一的な業務は行われていない。</p> <p>「日本を元気にする規制改革100（平成22年9月10日閣議決定）」</p>

	<p>&lt;認定事業者（AEO）制度の改善&gt;</p> <p>AEO 制度について、適正通関を確保しつつ利用者の利便性向上等を図る観点から、ベネフィットの追加を検討する。その際、AEO 制度の運用面の簡便性等もふまえつつ、例えば利用者のコンプライアンスやセキュリティといった点に応じた取り扱いについて考慮する。（平成22年度検討・結論）</p>
	<p>&lt;根拠法令&gt;</p> <p>①関税法第7条の8第1項、関税法基本通達7の8-1</p> <p>②消費税法第7条第1項第5号、消費税法施行令第17条第2項第4号、消費税法施行規則第5条第1項第4号、消費税法基本通達7-2-1、関税法第67条の3、関税法基本通達67の3-1-8</p> <p>③法令根拠なし（欧米の規制のため）</p> <p>④関税法第7条の2第1項、同第50条第1項、同61条の5第1項、同第63条の2第1項、同第67条の3第1項第1号、同第67条の13第1項、同第79条第1項</p>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<p>①特例輸入者が納期限延長制度を利用する場合の厳格な財務上の担保要件を緩和する。</p> <p>②特定輸出者のベネフィットを強化するためにも同施設から船積港までの区間も免税とする。</p> <p>③AEO 事業者に対しては各セキュリティ対策（24時間ルール、10+2ルール等）を免除もしくは緩和する等、相互承認のメリットを確実に反映させる。</p> <p>④審査・判定基準の標準化・統一化・透明化の観点から、審査・判定業務を一元的に集約する体制を構築する。</p>
<p>担当府省の回答</p>	<p>上記改革の方向性への考え方</p> <p>①特例輸入者が特例申告を利用する場合の財務上の担保要件の緩和については、適正な租税債権確保の観点も踏まえつつ、どのような緩和が可能か検討を進める。</p> <p>②「規制・制度の制定時期、主な改正経緯」に記載したとおり、輸出貨物の運送に係る消費税の免税措置については、税制改正に係る事項である。</p>

③24時間ルールや10+2ルール等の各セキュリティ対策は欧米の制度であり、我が国の制度ではないため、本規制・制度改革の対象ではないと考える。

(米国・EU等のAEO相互承認等の二国間協議において、我が国から常に要望しているが、本規制は、相手国が課している規制である。)

④審査・判定基準の標準化・統一化・透明化については、一元的組織としてAEOセンターを設置しており、全国のAEO部門からの随時の照会に集中的に対応することにより、全国統一的な対応が行われるよう調整を図っている。また、関税局よりAEO事業者の承認要件等の審査要領を発出しているほか、審査事例の共有化、全国各税関のAEO審査事務担当者による会合、及びOJT研修等の機会を通じて、全国統一的な対応を実施している。

また、審査・判定業務の一元的集約については、東京圏以外に拠点を置く事業者や地方の中小事業者の利便性を考慮して、全国の各税関にAEO担当窓口を置き、各事業者の事業規模、業務内容に即した審査・判定業務を行っており、今後とも、東京圏以外に拠点を置く事業者や中小事業者等がAEO申請を行いやすい環境を提供し、AEO制度の更なる普及を目指していく観点で、現状の枠組みが適当である。

●2010年7月のWCO(世界税関機構)の調査では、AEOの認定企業数は、アメリカ9,806社、EU2,561社に対し日本は396社と少ない状況である。

→AEO制度は、国際物流の一層のセキュリティ確保等を目指すため、貨物のセキュリティ管理体制等が整備されている事業者を税関当局が認める制度であり、欧米のAEO制度は、AEO相互承認協議の過程で、その承認要件が日本の制度と同等のものであることを確認済みである。欧米では、貿

	<p>易に関与する事業者にとってセキュリティ管理体制を整備し AEO の承認を取得すること自体がメリットとなり、ビジネスにおいて重要視される環境が醸成され、そのことが承認者数が伸びている一因と考えられる。</p>
<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>① 現在設定されている担保提供基準の緩和について、適正な租税債権の確保の観点も踏まえつつ、どのような緩和が可能か検討を進める。</p>
<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>—</p>
<p>改革事項に対する 基本的考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● AEO事業者へのベネフィットを増加させ、AEO参加へのインセンティブを図り、日本のSCMにおけるセキュリティ向上と物流の円滑化の両立を、官民一体となって図るべきである。</li> <li>● 2010年7月のWCO（世界税関機構）の調査では、AEOの認定企業数は、アメリカ9,806社、EU2561社に対し日本は396社と少ない状況である。</li> <li>● 関税局長主催の「貿易円滑化と関税行政に関する懇談会」（平成22年1月～6月）において、民間事業者から、AEO取得のためには、セキュリティ管理やコンプライアンスの徹底・維持にコストをかけて人員・組織を強化する必要があり、またAEO取得後には監査を受ける負担が生じるが、それに見合うメリットがないとの意見が出ている。</li> <li>● 当局も「欧米では、貿易に関与する事業者にとってセキュリティ管理体制を整備し AEO の承認を取得すること自体がメリットとなり、ビジネスにおいて重要視される環境が醸成され、そのことが承認者数が伸びている一因と考えられる」と述べており、我が国ではそのようなインセンティブが働いていないことを認めている。AEO制度本来</li> </ul>



	<p>の目的であるセキュリティ確保の要請を満たすためにも、AEOの承認を取得することが、ビジネスチャンスとなるような制度に改善していく必要がある。</p>
<p>具体例、経済効果等</p>	<p>上記に記載</p>
<p>改革案</p>	<p>① 特例輸入者が特例申告を利用する場合の財務上の担保要件の緩和については、適正な租税債権確保の観点も踏まえつつ、検討し結論を得る。【平成23年度検討・結論】</p> <p>② 相互承認を締結したアメリカ、EU等の各セキュリティ対策（24時間ルール、10+2ルール等）が、我が国のAEO事業者について緩和されるよう、交渉を継続する。【逐次実施】</p> <p>③ 審査・判定基準及び運用の標準化・統一化・透明化について、各税関ごとの対応が異なることにより、利用者の利便性が損なわれることがないよう周知徹底する。【平成23年度措置】</p>



規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸） 3】

<p>事項名</p>	<p>営業区域外における通関業務の取扱いの緩和</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<p>通関業者は、通関業の許可を受けた管轄区域内でのみ通関業を営むことができる。なお、相互に関連する一定の手続は当該管轄区域外でも当該手続に係る通関業務を行える。</p> <p>&lt;根拠法令&gt; 通関業法第9条</p>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<p>通関業務の営業区域規制を撤廃し、輸出入申告手続き等を行う通関業者について荷主の選択性を高めることで、物流の効率化向上を図る。</p>
<p>上記改革の方向性への 考え方</p> <p>担当 府省 の 回 答</p>	<p>1. 本規制の意義</p> <p>○通関業者は荷主に代わって実際に通関手続を行う者であり、適正通関及び適正課税を担保する者である。</p> <p>しかし、例えば、平成21年でみると、申告に対する税関の審査・検査の結果、誤り等を発見した例が約7万5千件あり、荷主にとっても物流の阻害要因となっている面もある。通関業者自身が関税法等に違反して営業停止等の処分を受ける事例も少なくない。このように適正な体制下の通関業者による通関業を確保する必要性は、今日も低下していない。むしろ、厳しい財政状況や国際テロ、知財保護の必要性など適正通関確保の必要性は、従来より高まっているものと考えられる。</p> <p>本規制は、こうした通関手続の適正を確保する方策として、これを確保できるような通関事務処理体制等から見て通関業を行い得ると認められる範囲を明確化するため設けられているものであり、これを見直すことは問題である。なお、その具体的な範囲は、税関管轄区域という広域を単位として設定されている。</p>

		<p>この点について、事務局記載の「方向性」において、「免許を持たない港での通関は、同社が下請けを起用せざるを得ず」とされてあるのは港単位という狭い範囲のものではなく、事実誤認と考えられる。</p> <p>○事務局記載の「方向性」では「管轄外の貨物確認等のリスクは民間業者が当然負うべきもの」と、通関手続に係るミスも荷主と通関業者で負担の合意があれば済むものと認識しているように思われるが、通関手続に問題があると、荷主に負担が発生し得るだけでなく、要注意国への不正輸出や社会悪物品の流入、適切な課税への影響等我が国の安全安心の確保などに直結するものである。</p> <p>○通関業者が行う通関手続の適正確保は、荷主にとっても安全な物流という形で意義をもたらすものでもある。</p> <p>2. 本規制下における通関業者の状況</p> <p>○通関業者は、複数の税関管轄区域で通関業の許可を得ることができる。従って、どの区域で許可を受けるかは、優れてその通関業者の経営判断によるものである。その際、既存の通関業者が営業区域を広げるために他の税関から許可を受けようとする際には、その者の経営状態に関する事項など全社的な内容の審査は省略されるなど簡素化されている。こうした枠組みの下で、実際、約3割の通関業者は、複数の税関から許可を受けている。</p> <p>また、輸入しようとする貨物が陸揚予定港以外の港で陸揚げされる場合であっても、貨物を陸揚げした港から陸揚予定港まで保税運送することで、陸揚予定港を管轄する税関長から許可を受けた通関業者が輸入申告を行うことができる。逆に、貨物を予定通り陸揚げした後、通関業の許可を受けていない区域に早急に保税運送したい場合であっても、通関業法第9条但書の規定に基づき、その通関業者は許可を受けていない到着地の税関に輸入申告を行うことができる。</p>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

このように、現状から見ても、営業区域が通関業者の制約となっているとは考えられず、事務局記載の「方向性」にあるような「営業領域が広がることによる通関業者間の競争」は現行制度でも十分実現されているものと考えられる。

### 3. 本規制下における荷主の状況

○上記のとおり、複数の区域で許可を受けている通関業者は多数あり、荷主は、各通関業者に係る営業区域（通関サービス）の内容により自らの物流ルートを決まえて通関業者を選択することができるものであり、荷主にとって、本規制が物流の阻害となっているとは考えられない。事務局記載の「方向性」で示された例示（「船積地等により通関業者を変更しなくてはならない」）は、当該荷主が自らの物流ルートと合わない通関業者を利用しているケースと考えられるが、これは荷主の（通関業者の選択における）経営判断の問題ではあって、規制に起因するものではないと考えられ、通関業者によって通関業に係る営業区域は異なるが、輸出入者がどの通関業者を選ぶことは自由であり、輸出入者が広域で通関業の許可を受けている通関業者を利用すれば上記のような問題は発生しない。また、通関業者から見ても、一の税関で通関業の許可を受けていれば、他の税関から許可を受ける際の手続は簡素化されており、複数の地区で許可を受けることに大きな負担はないことから、この規制が物流の阻害事由となっているとは考えがたい。

また、荷主のニーズを決まえて通関業者が新たな区域に進出しようとする場合の手続は簡素化されている。

上記1のとおり、この規制は、通関手続の適正確保や円滑化に必要なものであり、また、上記2のとおり、現在でも通関業者は自己の経営判断により複数の税関管轄区域での広域的な営業は可能

		<p>であるとともに、保税運送の利用により予定外の港での陸揚等の場合も問題無く通関手続を行え、上記3のとおり、荷主は、これらの事業者から選択することができる。従って、この規制が荷主の自由な選択を阻害しているとは思われない。むしろ、荷主にとっても、この規制により適正な通関手続が確保されることによる安全で円滑な物流環境を享受できると考えられる。</p>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>荷主のニーズを踏まえて通関業者が新たな区域に進出しようとする場合の許可手続については、更なる簡素化を検討する方向で考えたい。</p>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>上記のとおり、</p> <p>①適切な通関業の確保は荷主にとって利益のあるものであるほか、不正物品の流入阻止等国の安全・安心に資する意義があり、通関業の許可を行った税関がこれを確保するために、通関業を行う範囲が明確化されている。</p> <p>②現行制度でも複数の区域で通関業の許可を受けることは可能であるほか、予定外の港で陸揚げされた場合に予定港まで保税運送して通関することも可能であり、かつ、既存業者の場合には許可手続は簡素化されていることから、この規制があっても他の区域で通関手続を行うことはできる。実際多くの通関業者が複数の区域で許可を受けており、荷主及び通関業者にとって、この規制が物流の阻害事由となっているとは考えがたい。</p> <p>以上から、要望の趣旨は現行制度下でも対応可能であり、むしろ、制度の大幅な変更は適正な通関手続に基づく不正物品の流出入阻止や適切な課税等に重大な支障を及ぼす懸念がある。</p>
<p>改革事項に対する基本的考え方</p>		<p>・輸出入者が船積地、荷卸地等によって通関業者を変えたり、申告税関ごとにデータを分散させて各通関業者に配布するといった作業をしなくてはならない等、通関業の営業区域規制は物流の効率化を阻害している。例えば、複数船積港を利用す</p>

	<p>る案件で 1 社の通関業者を起用した場合、同社が免許を持たない区域での通関は、同社が下請けを起用せざるを得ず、荷主として通関業者の管理、通関管理に負担がかかるという状況が発生している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一方、通関制度の大幅な変更は適正な通関手続に基づく不正物品の流出入阻止や適切な課税等に重大な支障を及ぼす懸念があるとの指摘もある。</li> <li>・なお、現状において、「同一人から依頼を受けた通関業務その他税関官署に対する手続きで相互に関連するもの（通関業法 9 条但書）」であれば営業区域外であっても通関業務は可能である。例えば、保税地域へ貨物搬入し、輸出申告後、保税運送をし、管轄の異なる港で輸出を行うケースが該当する。</li> <li>・今後、保税搬入原則を撤廃することで、自社工場等の税関官署へ輸出申告後、管轄が異なる保税地域に貨物を搬入し、輸出許可を受けることが想定される。その際、自社工場等の区域の通関業の許可しかない場合であっても、通関業法 9 条但書における「同一人」からの「相互に関連する業務」と認めることで、大幅な制度改正を行うことなく、通関管理の集中化におけるコストの削減を図ることが可能となる。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ NACCS を通じて税関、輸出入等関連業務を行うものが全て電子ネットワーク的につながり、関連する税関で申告内容を共有できる現状において、通関業者の営業区域を弾力化することは、輸出入業者から見て、通関業者の集約化によるコスト削減や、船積地の変更といったケース発生時等における一層の通関業務の迅速化等のメリットがある。</li> </ul>
<p>改革案</p>	<p>保税搬入原則を撤廃することを前提に、自社工場等の税関官署へ輸出申告後、管轄が異なる保税地域に貨物を搬入し輸出許可を受ける場合等において、保税地域が通関業の営業区域外であっても、</p>

	「同一人から依頼を受けた通関業務その他税関官署に対する手続きで相互に関連するもの（通関業法9条但書）」として認めるよう検討し、結論を得る。【平成23年度検討・結論】
--	------------------------------------------------------------------------------------

規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸） 4】

<p>事項名</p>	<p>経済連携協定に基づく特定原産地証明制度の利便性の向上</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経済連携協定（EPA）における物品貿易において、わが国から輸出される産品が相手国税関でEPA税率（通常の関税率よりも低い関税率）の適用を受けるためには、輸出産品がEPAに基づく原産資格を満たしていることを証明する「特定原産地証明書」を取得し、輸入国での通関時に税関に提出する必要がある。日本では、経済産業大臣が指定した発給機関である日本商工会議所が特定原産地証明書を発給している（経済連携協定に基づく特定原産地証明書の発給等に関する法律）。</li> <li>・ ①現在、EPAに基づく特定原産地証明は申請から原則として中2日で発給される。</li> <li>・ ②現在、第三者証明制度における発給申請については、電子申請が可能であるが、発給については紙での発給となっている。</li> <li>・ ③特定原産地証明書の取得には、日本商工会議所への会社登録が必要であり、その際、登記簿の提出が求められる。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各国との協定（EPA）、関連規則</li> <li>・ 経済連携協定に基づく特定原産地証明書の発給等に関する法律（第二条第三項）等</li> </ul>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ EPA税率の利用を促進するため、以下の点について、原産地証明制度を改善し、利用者の利便性を高めるべきである。</li> <li>・ ①特定原産地証明書の即日発給</li> <li>・ ②原産地発給システムの政府のシングルウィンドウへの組入れ</li> <li>・ ③会社登録更新時の登記簿の提出の省略</li> </ul>



担 当 府 省 の 回 答	上記改革の方向性への 考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ①当該証明書の発給については、事務所によっては1日平均約200件の発給実態があるところ、利用者から徴収する料金負担の制約下において、限られた人員やシステムで、原産品判定業務等と並行して協定ごとに異なるフォームを間違いなく印刷する事務処理や印刷された証明書等を多数の申請者ごとに取りまとめる等の作業が発生するため、事務処理には一定の期間を要する。</li> <li>・ ②日商のシステムを御指摘のシングルウィンドウに組み入れることについては、両システムの構成や利用者、システムを利用する際入力すべき情報それぞれに違いがあることに加え、日商が受益者負担原則に基づいて自ら構築・運用するシステムを抜本的に改修する必要があることからその費用を手数料に反映する必要が生じる。このため、両システムを統合することにより日商のシステム利用者全体が得られる手続の効率化というメリットとそのための負担のバランスを取るといった課題がある。なお、紙での発給は協定等で定められた事項であるため、この運用を変更するには、EPA相手国との再交渉等が必要であり、また、相手国においても同様に原産地証明情報を送受信するシステムが構築される必要があるが、こういった内容については各国との間で議論が醸成されていない。このため、シングルウィンドウへの導入が即座に紙の廃止につながらないことに留意する必要がある。なお、すでに日スイス協定に盛り込まれた自己証明制度の他協定への導入が進むと、単体としての原産地証明書がなくなり申請手続が不要になるなど特段の投資無しに手続の効率化がはかれる。</li> <li>・ ③会社登録の際の登記簿の提出は、申請企業の実在確認をもって、当該証明書の真正性を確保するためのものである。更新時の登記簿提出も</li> </ul>
---------------------------------	-------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>同様の目的でなされているものであるが、提出を省略するにしても、登記内容に変更がない旨の確認を行うことができる手続が必要になる。</p>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ①即日発給の方法としては、事務作業員やシステムの増強といったことが考えられるが、受益者負担の観点から発給手数料に反映することになり、発給申請者に新たな金銭的成本を強いるものとなる。他方、現行体制下での事務合理化により対応できる迅速化の可能性につき、日本商工会議所と協議を行う。</li> <li>・ ②上記「考え方」のとおり、紙による原産地証明書の廃止は、直ちに実現することは困難である。紙による原産地証明書の存在を前提に、輸入国税関が証明書の発給事実や内容を簡便に確認できる仕組みについては、本年度補正予算案に事業を計上している。また、手続の効率化を含めた利便性の向上策について、原産地証明制度に係る産業界等の関係者を集めた会合を本年中に開催し、当面講じるべき措置や将来的な対応につき、制度利用者が得られるメリットとそれに要する負担も比較しつつ検討した上で、その議論を踏まえて今年度中に結論を得ることとしている。ただし、日商のシステムをシングルウィンドウに組み入れることについては、上記のとおり、それが紙による原産地証明書の廃止に直ちに繋がらないこと、両システムの構成や利用者、システムを利用する際入力すべき情報それぞれに違いがあり抜本的なシステム改修が必要となること、そのための経費は、受益者負担原則に基づいて手数料に反映する必要が生じること、そのため、両システムを統合することによる利用者のメリットと負担のバランスを取るといった課題が残されていることから、平成 22 年度に結論を得ることは困難である。</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ③更新時の手続につき、より負担の少ない方法を検討する。</li> </ul>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ -</li> </ul>
<p>改革事項に対する基本的考え方</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ EPA を結んだ国の間では、通常よりも低い税率で輸出入を行うことが可能であるため、我が国事業者による EPA 税率の利用を促進することは貿易の円滑化、国際競争力の維持・強化の観点から重要である。</li> </ul> <p>【①について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中2日の発給では、緊急の航空出荷等に対応できず、EPA 税率の利用が制限されている。</li> <li>・ 担当省庁からの回答にあるように、証明書発給事務は限られたリソースの下で行われるものであるが、現行体制化でも行うことのできる効率化策を検討すべきである。</li> <li>・ なお、平成22年9月10日に閣議決定された「日本を元気にする規制改革100」において、経済連携協定に基づく原産地証明制度の電子化に関し、「特定原産地証明書の申請者側（輸出業者）での印刷を含めた利便性の向上策につき、産業界等の意見を踏まえ、平成22年度中に検討し、結論を得る。」とされているところ、原産地証明書の申請者側での印刷が可能となれば、担当省庁が指摘する、「印刷する事務処理」や「印刷された証明書等を多数の申請者ごとに取りまとめる等の作業」が軽減し、迅速化が可能になると考えられる。</li> </ul> <p>【②について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在は、電子申請が可能であるが、発給については紙での発給となっている。紙での発給は、</li> </ul>

	<p>発給を受けるコストやリードタイムの長期化が生じている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ そのため、平成 22 年 9 月 10 日に閣議決定された「日本を元気にする規制改革 100」において、経済連携協定に基づく原産地証明制度の電子化に関し、「特定原産地証明書の申請者側（輸出業者）での印刷を含めた利便性の向上策につき、産業界等の意見を踏まえ、平成 22 年度中に検討し、結論を得る。」とされているところである。</li> <li>・ 現在は協定上相手国へ電子の原産地証明書を送付することはできないが、利用者にとって最も負担が少ない方法は、電子申請により発行された原産地証明書が、データのまま相手国に届けられることである。そのような可能性も視野に入れ、電子化の検討に当たっては、現在は、NACCS と連携していない独立のシステムとなっている日本商工会議所の原産地発給システムを NACCS と連携させることのメリットも踏まえ、検討を行うべきである。</li> <li>・ なお、NACCS と原産地発給システムは入力内容に重複するものもあり、NACCS と原産地発給システムを連携させれば、手続の効率化にも資する。</li> </ul> <p>【③について】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本商工会議所への会社登録に際しての登記簿の提出は、2 年毎の更新時にも求められるところ、登記内容に変更がない限り、更新時の登記簿の提出の省略を認めることにより手続の簡素化を図るべきである。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ EPA 税率の利用を促進することにより、貿易の円滑化、国際競争力の維持・強化に資する。</li> </ul>

改革案	<ul style="list-style-type: none"><li>・ E P A 税率の利用を促進するため、以下の点について原産地証明制度を改善する。</li><li>・ ①現行体制下での事務合理化や、特定原産地証明書の電子化など、原産地証明書発給の迅速化策について検討し、結論を得る。【平成23年度検討・結論】</li><li>・ ②NACCS への接続を含め、原産地証明書システムの効率的な電子化の方策について検討し、結論を得た上で、所要の措置を講ずる。【平成23年度検討・結論・措置】</li><li>・ ③更新時の登記簿の提出の省略を認めるなど、更新時の手続につき、より負担の少ない方法を検討し、結論を得る。【平成23年度検討・結論】</li></ul>
-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸） 5】

<p>事項名</p>	<p>4 5 フィートコンテナ運送にかかる環境整備</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<p>・我が国では、車両制限令の長さ制限値（12.0m）を超える場合、公道走行には特殊車両通行許可が必要であり、個別の審査が必要となる。一方、国際海上コンテナの陸上輸送を円滑にするため、国際海上コンテナ用セミトレーラについて、17.0m（高速道路 16.5m）まで許可を特例で緩和し、「橋梁照査要領（通達）」に基づき、20フィート、40フィート等従来のコンテナ用セミトレーラは、適合車両であり、申請経路が高速自動車国道等又は指定道路のみである場合は、B条件で通行が認められている。</p> <p>・しかしながら、2005年にISO規格化された45フィートコンテナの利用が国際的に拡大しており、各国が荷物の積載効率を改善している中、我が国では、長さが規格外のため、上記特例も適用外となっており、C条件ないしD条件でないと走行ができない。</p> <p>&lt;根拠法令&gt;          道路法第47条、第47条の2、車両制限令第3条、海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて（平成10年3月31日付通達）、特殊車両通行許可限度算定要領について（昭和53年12月1日付通達）</p>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<p>① 高速道路については、45フィートコンテナでも走行可能な高速道路を指定し、当該指定高速道路をB条件で走行できるよう各法令、通達を改正する。</p> <p>② 一般道路のうち、重さ指定道路、高さ指定道路については、45フィートコンテナでも走行可能な道路を指定し、当該指定道路をB条件で走行できるよう各法令、通達を改正する。</p>

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">担当府省の回答</p>	<p>上記改革の方向性への考え方</p>	<p>これまでも、国際物流の進展、国際海上コンテナの大型化に対応するため、道路整備の推進及び許可制度の改定を実施してきたところである。現在、我が国の45フィートコンテナ用車両の数は極めて少ない状況であるが、その普及に向けて、関東地方及び東北地方の実証実験で交差点の右左折等の安全性を検証中である。また、45フィートコンテナは車両の長さが長く、通行経路の多くがC条件となるため、構造改革特区（第18次提案）において40フィートコンテナと同等の通行条件の適用を検証することとしている。これについては現時点で特区認定の手続きには入っておらず、「輸入の需要がある港」についても今後の特区認定で対応可能である。</p>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>車両の長さが長いほど交差点や曲線部での巻き込み事故等が発生した際の影響が大きいと考えられ、実証実験や構造改革特区において安全性にかかる影響の有無を検証した上で、全国的な緩和措置を検討する予定である。</p>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	
<p>改革事項に対する基本的考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 45フィートコンテナは、40フィートコンテナと比べ約1.5m長く、純積載容積では約27%多いことから、荷物の積載効率を向上させることができ、CO2削減及び、貨物の運送にかかる時間の短縮、コスト削減が図れ、国際競争力強化にも資する。</li> <li>● 従来の40フィートコンテナと最大総重量は同じであり、衣料品やプラスチック製品、タイヤ等、比較的軽い品目や、機械等デッドスペースが生じ</li> </ul>	



	<p>る品目の需要があり、経済も活性化する。</p> <p>●なお、構造改革特区（第18次提案）で検討している仙台港は輸出中心であり、コンテナを効率的に輸送するには、輸入の需要がある港（例えば京浜港）でも45フィートコンテナを運送できる環境を整える必要がある。安全面を検証することは必要であるが、特区要望ごとに対応するのではなく、全国規模で対応していくべきである。</p>
<p>具体例、経済効果等</p>	<p>上記に記載</p>
<p>改革案</p>	<p>① 高速道路については、一般的に45フィートコンテナでも走行可能になるよう各法令を改正した上、需要に応じて、走行可能な高速道路を順次定める。</p> <p>② 一般道路のうち、指定道路については、需要に応じて、45フィートコンテナでも走行可能な道路を順次指定し、当該指定道路をB条件で走行できるよう措置を講じる。</p> <p>【平成23年度措置】</p>

規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸） 6】

事項名	国際コンテナの国内利用の促進
規制・制度の概要	<p>① コンテナ特例法では、国際コンテナの国内貨物輸送への転用使用について、所謂「一回転用」並びに「用途外使用」しか認められていない。</p> <p>② 海上コンテナを陸送する際、国際貨物積載時は通達「海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて（以下橋梁照査要領）」に基づき審査が行われ、一方で、国内貨物積載時は通達「バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて」などに基づき審査が行われており、国際貨物を積載している場合と国内貨物を積載している場合で特殊車両通行許可の基準が異なっている。</p> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <p>① コンテナに関する通関条約及び国際道路運送手帳による担保の下で行なう貨物の国際運送に関する通関条約（TIR条約）の実施に伴う関税法等の特例に関する法律第8条</p> <p>② 道路法第47条、第47条の2、車両制限令第3条、海上コンテナ用セミトレーラ連結車の橋梁照査式適合車両の取扱いについて（平成10年3月31日付通達）、バン型等の連結車に係る特殊車両の通行許可の取扱いについて（平成6年9月8日付通達）</p>
改革の方向性（当初案）	<p>① 輸出されるまでの一定期間内における免税コンテナの国内運送について、複数回の使用を認めるとともに、届出を廃止または簡素化する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「一回転用」については貨物の取出し地と詰込み地との間の合理的な経路という条件を撤廃する。</li> <li>・「用途外使用」については輸入税を納付して用途外使用の上、使用が終わった段階で通常の国際コンテナと同様に簡便に再輸出が可能な制度を設立</li> </ul>

	<p>する。</p> <p>②「橋梁照査要領」の国際貨物限定条件を削除し、特殊車両通行許可制度の基準を統一する等、国内貨物輸送を国際貨物輸送の基準に統一させる。</p>
<p>上記改革の方向性への考え方</p> <p>担当府省の回答</p>	<p>① について【財務省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国際運送に使用されるコンテナは、税の公平性・中立性の観点からコンテナ条約等に基づき、一定の条件の下、輸入税を納付することなく一時輸入することができる特例扱いが認められている。我が国が加盟しているコンテナ条約（1956年のコンテナに関する通関条約）においては、国内運送は1回に限り認めることとされており、国内運送の使用回数そのものを緩和することは適当ではないが、現行法規下において要望に応えられるような措置があるか否かを検討する（新コンテナ条約に加盟するには国内の批准手続きが必要）。</li> <li>・同様に、国内運送の運送経路についても、コンテナ条約（1956年のコンテナに関する通関条約）においては、輸入貨物の取出地から輸出貨物の詰込地まで合理的な経路によって直接運送されることを条件に認めることとされており、運送経路の制限を撤廃することは適当ではないが、現行法規下において要望に応えられるような措置があるか否かを検討する（新コンテナ条約に加盟するには国内の批准手続きが必要）。</li> <li>・なお、現行法令上、用途外使用の承認を受けたとき等には輸入税を徴収することとなっているが、輸入税が納付されたコンテナであっても、通常の国際コンテナと同様の簡便な輸出手続で再輸出することが可能である。</li> </ul> <p>② について【国土交通省】</p> <p>これまでも、物流の効率化、車両の大型化に対応</p>

	<p>するため、道路整備の推進及び許可制度の改定を実施してきたところであり、国内貨物輸送については、平成15年に国際海上コンテナ輸送と同様に総重量44トンまでの輸送を可能とした。</p> <p>我が国の道路は軸重10トンを前提に設計されており、通行許可についても軸重10トンを上限值としているが、国際海上コンテナ輸送にあたっては、港で積荷を減載させることが困難である中、2軸トラクタ（牽引車）による輸送を実現するためにやむを得ずエアサスペンション付駆動軸のみ軸重11.5トンを認めているところである。軸重の増が道路構造に及ぼす疲労の蓄積は舗装で4乗に比例、橋梁（床版）で12乗に比例するといわれており、現在でも、1台の軸重11.5トン車が通行すると、その影響は舗装で軸重10トン車2台分、橋梁（床版）で軸重10トン車5台分となると考えられる。</p> <p>こうしたことから、軸重の増が我が国の橋梁等に与える影響は甚大であり、輸送コスト削減及びCO2削減も重要であるが、道路交通の安全性を第一に考えなければならないと考える。</p> <p>したがって、国内貨物輸送については、積荷を減載して輸送して頂くか、3軸トラクタ（牽引車）を使用して総重量44トン以下での輸送をお願いしたい。</p>
<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>① について【財務省】 現行法規下において要望に応えられるような措置があるか否かを検討する。</p>
<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>② について【国土交通省】 我が国の橋梁は約15万橋存在し、20年後には築後50年を経過するものが53%を占めるなど高齢化が急速に進展している。当要望に対応した場合、限られた維持管理費の下での橋梁の長寿命化が極めて困難になる。</p>

<p>改革事項に対する 基本的考え方</p>	<p>①について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●製造業・商社が製品を輸出入する際、出荷地・納品地となる拠点と港湾との間で、必ず空コンテナの回漕が発生する。この容器を国内物流に利用する事で、貿易競争力の強化、輸送環境負荷の低減に繋がる。</li> <li>●外航船社は、日本の各港間で空コンテナのポジショニング輸送を年間で 10 万本（20FT 換算）以上行っている。この容器を国内物流に利用する事で、コンテナが不足しがちな地方港へのコンテナ供給が低コストで行える為、特に地方に立地する製造業の貿易競争力の強化、輸送環境負荷の低減に繋がる。</li> <li>●一回転用に関しては、輸入者と輸出者は、通常、別の者になるケースがほとんどであり、取出し地と詰込み地を相互に把握・特定できず、手続きの改善が求められる。</li> </ul> <p>②について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●物流コスト削減及び国際的に要請されるCO2削減の方策は近年益々重要視されており、1回当たりの輸送量の向上を図ることを優先すべきと考える。</li> <li>●当局は「我が国の橋梁は約15万橋存在し、20年後には築後50年を経過するものが53%を占めるなど高齢化が急速に進展している。当要望に対応した場合、限られた維持管理費の下での橋梁の長寿命化が極めて困難になる。」との意見であり、当案件は安全性の問題というよりは、維持管理コストの負担が問題である。この点、維持管理コストについて、利用者負担の方向で制度設計することで解決が図れる。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<p>上記に記載</p>

改革案	<ul style="list-style-type: none"><li>① 輸出されるまでの一定期間内における免税コンテナの国内運送についての手続きを簡素化する。【平成23年度措置】</li><li>② 「橋梁照査要領」の国際貨物限定条件を削除し、特殊車両通行許可制度の基準を統一する等、国内貨物輸送を国際貨物輸送の基準に統一する。【平成23年度措置】</li></ul>
-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸） 7】

<p>事項名</p>	<p>水先制度の改革</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<p>新水先制度で指名制度が導入されたが、指名が有効に機能するような水先の取次、引受の確立がなされていない等、市場環境の整備がなされていないため、競争原理が働かず、料金は上限認可に張り付いており、指名制度が事実上機能していない。指名トライアル制度が試験的に行われているが、その効果は不明である。</p> <p>&lt;参考&gt;</p> <p>「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」フォローアップ回答（平成22年9月）</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <p>.</p>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<p>①現在行われている指名制トライアル事業のフィードバックを速やかに行い、輪番制に捉われることなく指名制度が機能するよう、引受事務要綱の改善等、市場環境を整備する。</p> <p>②水先人の養成について、質の高い新規参入者（特に3級水先人の増加）を奨励し、市場をより効果的に機能させるよう取り組む。</p>



	<p>③強制水先地区、対象船、強制水先免除制度について、時代のニーズに合致した見直しを行う。</p>
<p>上記改革の方向性への考え方</p>	<p>水先制度は、船舶交通の輻輳する港等を航行する船舶に、水先人が乗り込んで船舶を導くものであるが、ひとたび海難事故が発生した場合には、人命、財産、環境等に対して多大なる影響を及ぼすこととなるため、安全性の確保の観点に十分注意して慎重に検討を行う必要があることから、関係者との検討・調整を図りつつ、適切に対応。</p>
<p>担当府省の回答</p> <p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>①交通政策審議会海事分科会船員部会水先小委員会において取りまとめられた報告に従って指名制トライアル事業を実施し、平成22年12月1日に水先小委員会において、目的を達成した旨の評価が行われた。今後は、指名制の本格運用による適切な市場環境の一層の整備に向け、引き続き、関係者間で真剣な努力を行うとともに、同委員会においても、その動向を注視していくこととされた。</p> <p>②3級水先人の養成については、来年度（平成23年度）には新規参入者である初の3級水先人が誕生し、今後も増加が見込まれているほか、水先小委員会において、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、結論を得るなど、新規参入者の増加に取り組んでいる。</p> <p>③我が国の強制水先制度については、世界的に見ても船舶交通の輻輳度が高い中、諸外国に比べて緩和された水準にあるものの、必要に応じ、強制水先に係る緩和を図る等、安全性を十分検証した上で、関係者との検討・調整を図りつつ適切に対応しているところ。</p>

	<p>【対応困難とする場合】          要望へ対応した場合に生          じる問題点及び問題点に          対する補完措置の有無等</p>	
<p>改革事項に対する          基本的考え方</p>		<p>●市場環境の整備をすることで、水先料金及びサービスの多様化が見込まれ、ユーザーのコスト削減、さらには我が国港湾の国際競争力強化に繋がる。</p>
<p>具体例、経済効果等</p>		
<p>改革案</p>		<p>①現在行われている指名制トライアル事業のフィードバックを速やかに行い、輪番制に捉われることなく指名制度が機能するよう、引受事務要綱の改善等、市場環境を整備する。</p> <p>②水先人の養成について、質の高い新規参入者（特に3級水先人の増加）を奨励し、市場をより効果的に機能させるよう取り組む。</p> <p>③強制水先地区、対象船、強制水先免除制度について、時代のニーズに合致した見直しを行う。</p> <p>【平成23年度措置】</p>

規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸） 8】

<p>事項名</p>	<p>安全保障貿易管理制度における該非判定の事前相談制度の利便性の向上</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外為法で規制されている貨物や技術を輸出（提供）しようとする場合は、原則として、経済産業大臣の許可を受ける必要がある。</li> <li>・ 輸出許可申請の必要の有無について、輸出者自身の確認で判断がつかない場合には、事前相談が行われているが、相談に当たって、企業名公表が条件とされている場合がある。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外国為替及び外国貿易法第48条第1項、第25条第1項</li> <li>・ 輸出貿易管理令、外国為替令</li> <li>・ 特定貨物の輸出・役務取引・特定記録媒体等輸出等の許可申請に係る事前相談及び一般相談について（お知らせ）</li> </ul>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該非判定の事前相談について、企業名公表を条件としない、インターネット等による相談および該非判定結果の連絡を可能とするなど、利用者の利便性を向上させる。</li> </ul>
<p>担当府省の回答</p>	<p>上記改革の方向性への考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該非判定については、貨物の技術的仕様を有する製造メーカー等の輸出者が判断することとなっているが、製造メーカー等が該非判定を行うに当たり、条文の規定のみでは貨物の該非の判断が困難な場合もあり得ることから、条文の解釈等について回答するため本制度が設けられている。本制度は「照会及び回答内容を公表する行政機関による法令適用事前確認手続（いわゆる、ノーアクションレター制度）」を参考としており、製造メーカーから貨物を購入し輸出する者等、輸出者全般の利益に資すること等を目的として、貨物の該非判定に関する条文の解釈等を回答するため、照会内容及び回答につ</li> </ul>

		<p>いて公表することとしている。これは、相談者のみへの回答では、輸出者間で該非判定を行う際の判断に相違が生じ、場合によっては回答内容に接していない輸出者が誤った該非判定を行う可能性が排除できないため、製造メーカー等の相談者名及び相談貨物の該非判定に関する条文の解釈等を回答するものであって、個別企業の取引内容について公表をするものではない。なお、インターネット等による相談・連絡に係る検討については、安全保障貿易管理上機微な情報を取り扱うことから、情報管理上の問題もあり、その取扱については慎重な対応が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ これらを含め、今後、該非判定に関する効果的な事前相談のやり方等に関し、関連団体とも意見交換をし、検討を進めていく予定である。</li> <li>・ また、本制度の補完措置として、一般的な条文の解釈等についてすべての事業者が参考にできるよう、安全保障貿易管理に関する団体等と議論した上で、経済産業省安全保障貿易管理HPにQ &amp; Aを掲載するという対応を行っているところである。</li> </ul>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ -</li> </ul>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ -</li> </ul>
<p>改革事項に対する基本的考え方</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の輸出管理制度は複雑な規制体系であり、規制内容の理解や該非判定が困難な品目が存在し、輸出に当たって事業者の負担になっている。該非判定が困難な場合、輸出取引を断念することもある。</li> <li>・ 輸出者による該非判定が困難な品目について、規制当局への事前相談が容易になれば、輸出者</li> </ul>

	<p>が安心して輸出取引を行えるようになる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事前相談に当たり相談者名、照会内容及び回答を公表される場合があり、これが自らが取り扱う貨物・技術の内容が公にされることを望まない事業者が事前相談をためらう要因となっており、事前相談の利用は進んでいない。</li> <li>・ 担当省庁が指摘するように、輸出者全般の利益に資すること等を目的として、相談の内容を公表することは、相談者以外の輸出者への情報提供の観点からも望ましいことと思われるが、相談者名は公表せずとも情報提供は可能であると思われる。むしろ、上記のとおり相談者名が公表されることが、事業者が事前相談を敬遠する要因となっている。</li> <li>・ また、輸出者による該非判定が困難な品目について、事業者が容易に事前相談できる環境を構築することによって、適切な輸出管理が可能になると考えられる。</li> <li>・ 相談方法としては、現在は、経済産業省に直接提出するか、又は郵送により提出することが認められている。担当省庁が指摘するように、当該事前相談には情報管理の配慮が必要であるが、諸外国ではインターネットによって相談を受け付けている国もあり、そのような国における相談制度等も参照しつつ、利用者の利便性の高い相談方法を検討すべきである。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事前相談制度の利便性向上によって、輸出者の該非判定の負担を軽減し、輸出取引が効率化される。</li> <li>・ 事業者が適時、事前相談ができる仕組みを整えることで、適切な輸出管理が可能となる。</li> </ul>
<p>改革案</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 該非判定に関して、企業名公表を条件としない、インターネット等による相談および該非判定結果の連絡を可能とするなど、効果的な事前相談の方法について検討し、結論を得る。【平成23年度検討・結論】</li> </ul>

規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸） 9】

<p>事項名</p>	<p>法令遵守優良企業による海外グループ会社に対する貨物の輸出等に係る許可の手續の簡素化</p>	
<p>規制・制度の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外為法で規制されている貨物や技術を輸出（提供）しようとする場合は、原則として、経済産業大臣の許可を受ける必要がある。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外国為替及び外国貿易法第48条第1項、第25条第1項</li> <li>・ 輸出貿易管理令、外国為替令</li> <li>・ 包括許可取扱要領（通達）</li> </ul>	
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全保障貿易管理関連法令を遵守している企業が、海外グループ会社に対して、特定の貨物の輸出又は技術の提供を行う場合、許可手續を簡素化すべきである。</li> </ul>	
<p>担当府省の回答</p>	<p>上記改革の方向性への考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海外企業のグローバル化を踏まえ、安全保障貿易管理関連の法令を遵守している企業（親会社）が海外グループ企業（子会社）の厳格な輸出管理を実施することが認められる場合に、海外子会社への輸出を一括して認める（個別に許可を取得する必要がない）特定子会社包括許可制度を、平成21年11月20日付で創設したところ。</li> <li>・ 本制度の更なる利便性向上のため、安全保障貿易管理に関する関係団体等とも意見交換を行いつつ、必要な見直しを検討していく。</li> </ul>
	<p>【対応可能性のある場合】見直し予定及びその内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 特定子会社包括許可制度の要件（子会社の資本要件等）について、安全保障貿易管理に関する関係団体等とも意見交換を行いつつ、必要な見直しを検討していく。また、手續等について経済産業省安全保障貿易管理HPにQ&amp;Aを掲載し明確化に努める。</li> </ul>

	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生 じる問題点及び問題点に 対する補完措置の有無等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ -</li> </ul>
<p>改革事項に対する 基本的考え方</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 企業活動のグローバル化に伴い、海外子会社による事業展開が拡大しているところ、我が国企業とその海外子会社間の取引の円滑に資するため、共通の基準に基づく安全保障貿易管理にグループ体で取り組んでおり、関連法令を遵守している企業については、海外グループ会社への貨物の輸出、技術の提供を円滑に行えるようにすべきである。</li> <li>・ 平成21年度に特定子会社包括許可制度が導入されたが、居住者の出資率が100%であること、申請者の当該子会社の株式保有率が過半数であることといった子会社等に関する要件が厳しい、取得後の管理が煩雑であるといった理由で、利用実績が乏しい。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 我が国企業とその海外グループ会社への貨物の輸出、技術の提供を円滑化することにより、我が国企業・海外グループ会社間の取引を促進する。</li> </ul>
<p>改革案</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 法令遵守優良企業による海外グループ会社に対する貨物の輸出等に係る許可の手續の簡素化を図るため、特定子会社包括許可制度に関し、その要件（子会社の資本要件等）の見直しを含めた利便性の向上について検討し、結論を得る。【平成23年度検討・結論】</li> </ul>



規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸）10】

<p>事項名</p>	<p>航空輸送事業における外資規制の撤廃・緩和とカボタージュ規制の見直し</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空法により、日本の航空会社の株式の外国人による保有は1／3以下に制限されている。</li> <li>・ 外国航空会社による、国内運航は認められていない。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際民間航空条約（シカゴ条約）第7条</li> <li>・ 航空法第101条第1項第5号</li> <li>・ 航空法第130条</li> </ul>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空輸送事業における外資規制の撤廃・緩和及びカボタージュ規制の見直しをすべき。</li> </ul>
<p>担当府省の回答</p>	<p>上記改革の方向性への考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空自由化の進展に対応した施策として、国土交通省成長戦略（平成22年5月）に基づき、首都圏空港（羽田・成田）の今後の容量拡大スケジュール等を踏まえ、東アジアやASEANの国・地域を最優先にして、首都圏空港を含めたオープンスカイを積極的かつ戦略的に推進していくこととしている。</li> <li>・ カボタージュについては、国際民間航空条約（シカゴ条約）において、これを留保する権利が認められており、オープンスカイを標榜している米国を含め、ほぼ全ての国・地域において禁止されており、相互主義の観点から、慎重に対応する必要がある。更に、航空機については、シカゴ条約に基づいて、当該航空機の登録国が一元的に監督することとなっており、外国航空機による国内有償運送を認めた場合、当該外国航空機に、本邦航空会社に求めているものと同等の安全、保安、環境等に関する基準を遵守させることが困難となる。以上により、現時点でカボタージュを開放することは適切でない</li> </ul>

		<p>考えている。これを受け、外資規制についても引き続き維持することが必要であると考えている。</p>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ カボタージュについては、オープンスカイを標榜している米国を含め、ほぼ全ての国・地域において禁止されており、相互主義の観点等から、慎重に対応する必要がある。航空機についても、外国航空機による国内有償運送を認めた場合、当該外国航空機に、本邦航空会社に求めているものと同等の安全、保安、環境等に関する基準を遵守させることが困難となる。</li> <li>・ なお、外資規制を撤廃した場合、カボタージュの実効性を担保することが困難となる。</li> </ul> <p>【補完措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul>
<p>改革事項に対する基本的考え方</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空自由化の進展に伴い世界的規模での競争が進む中、消費者利益の向上と本邦航空会社の競争力向上のためには、グローバルな資源の活用を可能とする環境整備の推進が必要である。</li> <li>・ 外資規制の撤廃・緩和及びカボタージュ規制の見直しにより、一層低コストの航空サービスを消費者に提供できるだけでなく、航空会社にとっても、世界の資本市場からの幅広い大量な資金調達が可能となり、財務的な危機の救済策、新たな経営のノウハウの移入、低コストの委託先の選択が可能となる。</li> <li>・</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>

改革案	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 航空輸送事業における外資規制の撤廃・緩和及びカボタージュ規制の見直しにつき、検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】</li></ul>
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

【その他（物流・運輸）11】

事項名	航空協定の多国間化	
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空協定は、伝統的に、二国間協定の形態をとっている。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ —</li> </ul>	
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空協定について、多国間協定で対応すべき。</li> </ul>	
担当府省の回答	<p>上記改革の方向性への考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省成長戦略（平成22年5月）に基づき、首都圏空港（羽田・成田）の今後の容量拡大スケジュール等を踏まえ、東アジアやASEANの国・地域を最優先にして、首都圏空港を含めたオープンスカイを積極的かつ戦略的に推進していくこととしている。</li> <li>・ 多国間での合意の枠組みを追求した場合、同一の地域内においても、安全、保安等の監督体制に懸念がある国、オープンスカイに必ずしも積極的でない国、航空産業自体が未成熟な国等、各国により事情が異なっており、こうした問題から協議の進捗が遅れるおそれがある。従って、我が国としては、まずはオープンスカイに積極的な国・地域との間でこれを実現すべく、積極的かつ戦略的に二国間交渉を推進していくこととしている。</li> </ul>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多国間の枠組みでは、個別の国に係る問題から、合意の形成に時間を要し、本来オープンスカイに積極的な国との合意形成までも遅れるおそれがある。また、拙速に多国間の枠組みで合意した場合には、安全、保安等の監督体制に</li> </ul>

		<p>懸念がある国の航空企業も含めて我が国に乗り入れることが可能になってしまうおそれがある。</p> <p>【補完措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なし</li> </ul>
改革事項に対する基本的考え方		<ul style="list-style-type: none"> <li>世界の国際航空輸送市場の自由化が進んでいるなか、二国間協定を改訂して自由化協定を結ぶのは時間を要する。</li> <li>「第三国」との権利調整が必要な第5・第7の自由化は、これまでのような二国間交渉では困難である。</li> <li>まずは、ASEANの多国間協定に日本が参加する可能性を検討し、順次、日中韓などの多国間協定に向けて努力すべき。</li> </ul>
具体例、経済効果等		<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
改革案		<ul style="list-style-type: none"> <li>現状、二国間協定の形をとっている航空協定につき、多国間協定での対応を検討し結論を得る。まずは、ASEANの多国間協定に日本が参加する可能性につき、検討し結論を得る。【平成23年度検討・結論】</li> <li></li> </ul>

【その他（物流・運輸）12】

事項名	空港と管制の独立採算化・民営化
規制・制度の概要	<p>1. 完全民営化が予定されている3空港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関空：政府に過半数の株式保有義務を課している。</li> <li>・ 成田・中部：政府が株式を保有している。</li> </ul> <p>2. 3空港以外の空港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港法により、国及び地方公共団体による空港管理を定めており、特別会計に関する法律により、空港整備勘定の歳入・歳出を定めている。</li> </ul> <p>3. 航空管制に関しては、基本的に国が管理する前提となっている</p> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1. 関西国際空港株式会社法第4条</li> <li>・ 2. 空港法第4条</li> <li>・ 3. 航空法第96条第1項、第2項</li> </ul>
改革の方向性（当初案）	<p>1. 完全民営化が予定されている3空港（成田、関空、中部）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港会社等の経営の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、なるべく自由な資本構成を確保すべき。空港航空管制は空港ごとに実施すべき。</li> </ul> <p>2. 3空港以外の空港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港整備勘定（旧空港整備特別会計）を解体し、各空港を独立採算の株式会社に改組した上で、非航空系施設、空港航空管制と一体化して民営化すべき。</li> </ul> <p>3. 航空管制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本の民間航空管制に関しては運輸省航空局が担ってきたが、その技術力の強化やリソースのバランスを掛かる費用に対して最適化するためには、民営化すべき。</li> </ul>

担 当 府 省 の 回 答	上記改革の方向性への 考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1. 成田国際空港については、国土交通省成長戦略(平成22年5月)において取りまとめられた、「これまで完全民営化の方向性が議論されてきた、成田国際空港株式会社の経営の在り方については、今後、首都圏空港における容量拡充の推移、全国の空港経営の在り方に関する議論も踏まえ、成田空港のアジアにおけるハブ空港としての地位確立に向けて、民営化戦略、手順が検討されるべきである」との方針を受け、今後、所要の検討を行う必要があるものと認識している。</li> <li>・ 関西国際空港についても、国土交通省成長戦略において、早期に政府補給金への依存体質から脱却し、1.3兆円を超える債務を返済することにより、健全なバランスシートを構築することを目標とし、これを通じてLCC誘致や貨物ハブ機能強化等に向けた前向きな投資の実行、競争力・収益力の強化を行い、首都圏空港と並ぶ国際拠点空港として再生する必要があるとの方針を取りまとめたところ。具体的には、関西国際空港の事業価値のみならず、大阪国際空港(伊丹空港)の事業価値や不動産価値をフル活用することも検討することとし、実際のスキームとしては、両空港の経営統合を先行させつつ、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソースする手法を基本に、関西国際空港・大阪国際空港(伊丹空港)の事業価値の最大化に向けた具体的方策を検討することとしている。</li> <li>・ 中部国際空港については、開港後5年を経過したばかりであるため、今後の需要動向を踏まえつつ、長期的経営の動向、財務状況を見極める必要があり、また、地元関係者と協力しながら、更なる利用促進や経営改善に向けた取り組みを充実させていく必要があるため、現時点では、完全民営化を実施できる段階ではない。</li> <li>・</li> </ul>
---------------------------------	-------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2. 空港運営の抜本的効率化を図るため、空港の経営一体化、民間への経営委託・民営化について、有識者による検討会を立ち上げるという国土交通省成長戦略に基づき、「空港運営のあり方に関する検討会」を平成 22 年 12 月より順次開催することとしている。</li> <li>・</li> <li>・ 3. 航空管制業務は、航空機の安全かつ円滑な航空交通を確保するため、離着陸の許可や飛行方法の指示などを行うものであって、交通警察と同様の性格を有する公権力の行使であり、特にハイジャック・テロ等が発生した場合には、国家的見地からの対応が必要となる高度な危機管理の性格を帯びることとなる。</li> <li>・ また、航空管制業務は航空機の安全運航の根幹を支えるものであり、社会の景気動向や企業の財務状況に左右されることなく、常に安定的な業務提供を行うことが極めて強く求められる。</li> <li>・ さらに、我が国の空域においては、自衛隊や在日米軍が使用する空域が複雑に入り組んでおり、自衛隊や米軍との間で様々な運用を随時実施することが不可欠である。</li> <li>・ 従って、航空管制業務を民間企業等、国以外の主体に行わせることについては、慎重な検討が必要と考えられる。</li> </ul>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>1. 成田国際空港については、国土交通省成長戦略において、「これまで完全民営化の方向性が議論されてきた、成田国際空港株式会社の経営の在り方については、今後、首都圏空港における容量拡充の推移、全国の空港経営の在り方に関する議論も踏まえ、成田空港のアジアにおけるハブ空港としての地位確立に向けて、民営化戦略、手順が検討されるべきである」とされており、今後、所要の検討を行う必要があるものと認識している。</p>

		<p>関西国際空港は、平成 23 年の通常国会に関西国際空港・大阪国際空港（伊丹空港）の経営統合に係る関連法案を提出するべく、必要な準備を行っているところ。</p> <p>2. 国土交通省成長戦略に基づき、「空港運営のあり方に関する検討会」により、おおむね 1 年程度を目処に結論を得ることとしている。</p>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>【問題点】</p> <p>3. 航空管制業務を民間企業など国以外の主体に行かせた場合、上記の考え方により慎重な検討が必要と考えられる。</p> <p>【補完措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空管制業務については、空域再編、新システムの導入、業務拠点の集約、民間委託の拡充等を行っており、航空交通量が大幅に増加している中で、航空管制官等の定員の抑制に努めている。引き続き、行政の効率化、スリム化に取り組んでいく。</li> </ul>
<p>改革事項に対する基本的考え方</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港と管制が民営化されることにより、不必要に過大な投資の抑制や効率的な運営が可能となり、利用者負担の公平化と航空会社の不必要な負担の抑制につながる。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
<p>改革案</p>		<p>1. 国土交通省成長戦略における、「これまで完全民営化の方向性が議論されてきた、成田国際空港株式会社の経営の在り方については、今後、首都圏空港における容量拡充の推移、全国の空港経営の在り方に関する議論も踏まえ、成田空港のアジアにおけるハブ空港としての地位確立に向けて、民営化戦略、手順が検討されるべきである」との方針を踏まえ、成田国際空港株式会社の経営の在り方について検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結</p>

論】

国土交通省成長戦略における、関西国際空港・大阪国際空港（伊丹空港）の両空港の経営統合を先行させつつ、両空港の事業運営権を一体で民間にアウトソースする手法を基本に、両空港の事業価値の最大化に向けた具体的方策を検討するとの方針を踏まえ、関西国際空港・大阪国際空港（伊丹空港）の両空港の経営の在り方について検討し結論を得る。

【平成 23 年度検討・結論】

2. 国土交通省成長戦略における、「空港関連企業と空港との経営一体化及び民間への経営委託（コンセッション）ないし民営化については、平成22 年度から有識者による検討会を立ち上げ、経営一体化等に向けた論点整理、ベストプラクティスの早期展開等に関して検討を開始し、おおむね 1 年程度を目処に結論を得る」との方針を踏まえ、空港の経営一体化、民間への経営委託・民営化について、検討し結論を得る。【平成23年度検討・結論】
3. 民間航空管制に関して、その技術力の強化やリソースのバランスを掛かる費用に対して最適化するため、民営化を検討し結論を得る。  
【平成 23 年度検討・結論】

【その他（物流・運輸）13】

事項名	空港使用料の自由化・市場化	
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港整備・運営のために航空利用客から徴収される燃料税や空港使用料収入は、空港整備特別勘定を通じて、各空港の利用と無関係に徴収され、かつ再配分される。また、各空港で徴収される空港使用料は、各空港の裁量性がとぼしく、航空機の重量に基づいた体系にかたよっている。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港管理規則</li> <li>・ 国土交通大臣が設置し、及び管理する空港の使用料に関する告示</li> </ul>	
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港整備勘定の解体とあわせて、時間帯別料金制度や旅客の数に対応した使用料など、需要等に対応した弾力的な空港使用料の設定を空港に認めるべきである。</li> </ul>	
担当府省の回答	上記改革の方向性への考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港の使用料のあり方について、国土交通省成長戦略において、「空港整備勘定の抜本的な見直しとして、小型機の着陸料を可能な限り軽減するなど、時代の要請に応えた着陸料体系を構築する。」とされていることを踏まえ、検討を進める。</li> <li>・ また、空港運営の抜本的効率化を図るため、空港の経営一体化、民間への経営委託・民営化について、有識者による検討会を立ち上げるという国土交通省成長戦略に基づき、「空港運営のあり方に関する検討会」を平成22年12月より順次開催することとしている。</li> </ul>
	【対応可能性のある場合】見直し予定及びその内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上述の通り、空港の使用料のあり方について、国土交通省成長戦略において、時代の要請に応えた着陸料体系を構築するとされていることを踏まえ、検討を進める。</li> <li>・ 空港運営の抜本的効率化を図るため、「空港運営のあり方に関する検討会」を平成22年12</li> </ul>

		月より順次開催することとしている。
	【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生 じる問題点及び問題点に 対する補完措置の有無等	・
改革事項に対する 基本的考え方		<ul style="list-style-type: none"> <li>各空港の自立的対応を促すことになる。</li> <li>空港の収入確保、混雑空港における発着枠の有効活用につながる。</li> </ul>
具体例、経済効果等		・
改革案		<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省成長戦略における、「空港整備勘定の抜本的な見直し」との方針を踏まえ、空港使用料のあり方について、検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】</li> </ul>

【その他（物流・運輸）14】

事項名	空港発着枠の自由化・市場化
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混雑空港においては、国が発着枠の配分を、市場価値と必ずしも一致しない形で配分している。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <p>(空港使用料)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港管理規則第 11 条</li> <li>・ 国土交通大臣が設置し、及び管理する空港の使用料に関する告示</li> </ul> <p>(発着枠配分)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空法 107 条の 3 第 1 項</li> </ul>
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時間帯別料金制度をはじめとする需要等に対応した弾力的な空港使用料の設定を認めるとともに、航空会社間の発着枠取引を認めるべきである。将来的には、混雑空港における発着枠については、その有効活用を図る観点から、競争入札を目標とすべきである。</li> </ul>
担当府省の回答	<p>上記改革の方向性への考え方</p> <p>(空港使用料)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省成長戦略において、空港の使用料のあり方について、「空港整備勘定の抜本的な見直しとして、小型機の着陸料を可能な限り軽減するなど、時代の要請に応えた着陸料体系を構築する。」とされていることを踏まえ、検討を進める。また、空港運営の抜本的効率化を図るため、空港の経営一体化、民間への経営委託・民営化について、有識者による検討会を立ち上げるという国土交通省成長戦略に基づき、「空港運営のあり方に関する検討会」を平成 22 年 12 月より順次開催することとしている。</li> </ul> <p>(発着枠配分)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省成長戦略において、「羽田の発着枠の配分については、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</li> </ul>

	<p>一々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」とされており、これに基づき検討を進めていく。</p>
<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>(空港使用料)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港の使用料のあり方について、国土交通省成長戦略会議報告書において、時代の要請に応えた着陸料体系を構築するとされていることを踏まえ、検討を進める。</li> </ul> <p>(発着枠配分)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東京国際空港の発着枠について、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。</li> </ul>
<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
<p>改革事項に対する基本的考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 混雑空港における発着枠の有効活用につながる。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
<p>改革案</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省成長戦略における「羽田の発着枠の配分については、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」との方針を踏まえ、空港発着枠の配分につき検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】</li> </ul>



【その他（物流・運輸）15】

事項名	離島航空・離島航路に対する補助制度改革	
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>離島航空に対する補助制度は、離島住民の生活にとって極めて重要であり、国民全体で維持を図るべきであるにもかかわらず、空港整備勘定の中で処理されている。また、離島航路と離島航空は代替的であるにもかかわらず、別の補助制度となっている。</li> </ul> <p>＜根拠法令＞</p> <p>【離島航空路】 特別会計に関する法律附則第53条第2項 航空機等購入費補助金交付要綱</p> <p>【離島航路】 離島航路整備法第3条</p>	
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>離島航空に対する補助制度について、一般会計予算で対応すべきである。また離島航空と離島航路の予算・補助制度を一括すべきである。</li> </ul>	
担当府省の回答	上記改革の方向性への考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年度予算要求において、空港整備勘定で措置している離島航空の運航費補助について抜本的に見直し、離島航路支援を含む地域の主体的な地域公共交通の確保・維持・改善の取組みに対し、国が一体的に支援する制度を要望する。</li> </ul>
	【対応可能性のある場合】見直し予定及びその内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成23年度予算の「元気な日本復活特別枠」において、「地域公共交通確保維持改善事業」を要望している。</li> </ul>
	【対応困難とする場合】要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
改革事項に対する基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>離島住民の生活の維持は、国民全体で対応すべきことであり、航空利用者だけに負担させるべきではない。したがって、空港整備勘定ではなく、一般会計予算で対応すべきである。また、</li> </ul>	

	<p>離島航路と離島航空は代替的であるので、両者の予算を一括し、両者を併せた総合的な離島交通対策を講ずるべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 最終的には、国から自治体への補助制度を、交通、通信などすべてを含めて一括化すべきであるが、まずは、離島航路と離島航空といった、比較的影響の小さいところから一括化をすすめるのが現実的である。</li> <li>・ 制度の設計にあたっては、事業者の経営努力を促進する観点から、事業者の合理化・増収に対するインセンティブが働く仕組みを構築する必要がある。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
<p>改革案</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港整備勘定で措置している離島航空の運航費補助について抜本的に見直し、離島航路支援を含む地域の主体的な地域公共交通の確保・維持・改善の取組みに対し、国が一体的に支援する制度を構築する。【平成 23 年度措置】</li> </ul>

【その他（物流・運輸）16】

<p>事項名</p>	<p>ビジネスジェットの利用促進に資する規制緩和</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<p>1. 航空法において、定期航空運送事業と小型機のオンディマンドチャーターが同じ事業区分となっており、両者に同等程度の参入基準及び運航・整備基準が適用される。</p> <p>2. 航空法により、外国籍航空機の国内への飛来及び国内移動において、下記の手続が必要。</p> <p>①国際線の乗入指定空港以外に乗入れる場合は、事前申請期間内（商用は3日前等）に許可が必要。</p> <p>②海外から有償運航で日本に乗入れる場合は、事前申請期間内（商用は3日前等）に許可が必要。</p> <p>③外国籍自家用機が国内移動をする場合は、事前申請期間内（商用は3日前等）に許可が必要。</p> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空法第104条、航空法施行規則第214条</li> <li>・ 航空法第126条第5項、航空法第127条、航空法第130条の2、航空法施行規則第230条の2、航空法施行規則第231条、航空法第234条の2、航空法第126条第5項の国土交通大臣の許可を必要としない空港等の指定に関する告示</li> </ul>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<p>1. 日本籍機のビジネスジェットの増加に向けて、安全を十分確保しつつ、米国の FAR Part135 を参考にして包括的基準を導入すべきである。それが困難である場合は、関係者からの要望等を踏まえ、「操縦士ライセンスの手続き」「乗務割の基準」「装備品（FDR）」等の個別の項目について、順次、小型機のオンディマンドチャーターを対象とした基準を導入すべきである。</p> <p>2.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ①県営名古屋空港、神戸空港等のビジネス航空向けのサービスを提供している空港を国際線の乗入指定空港とする。それが困難である場合は、国際線の乗入指定空港以外の乗入れにおける事前申請期間の短縮を含めた手続の簡素化。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ②外国籍航空機による有償運航での日本への乗入れにおける事前申請期間の短縮を含めた手続の簡素化。</li> <li>・ ③外国籍自家用機の国内移動における、事前申請期間の短縮（事後報告制度化等）を含めた手続の簡素化。</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">担当府省の回答</p> <p>上記改革の方向性への考え方</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に係る規制に関しては、国際民間航空条約附属書に定められた国際標準への適合を前提とし、その上で米国の基準と我が国の基準に差異がある規制に関しては、必要に応じて今後見直しを検討してまいりたい。</li> <li>2.       <ol style="list-style-type: none"> <li>①：指定空港の指定のあり方については、外国航空機に頻繁に利用されることが想定され、かつ空港政策、航空保安、運航の安全、C I Q 受入体制等の観点から適切な空港に限って指定すべきであり、このような観点から、引き続き、国際定期便の離着陸に使用されている、又は、使用される予定がある空港を指定することが適切であると考えている。</li> <li>②及び③：           <p>外国航空機の国内使用に係る許可及び本邦内地点と本邦外地点との間の外国航空機による有償運送に係る許可については、ビジネスジェット等の受入れに関する環境を整備するため、商用上緊急やむを得ない事由がある場合には、原則、運航の3日前とされている申請期限を特別に24時間前とする制度の見直しを平成22年10月29日に行ったところである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他方、指定外空港における離着陸の許可申請については、外国航空機の受け入れに係る関係省庁との連絡・調整を行う必要があることから、引き続き現行の申請期限の原則を維持することが適切であると考えている。</li> </ul> </li> </ol> </li> </ol>

	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>1. 必要に応じて見直しの検討を行う。 2. —</p>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生 じる問題点及び問題点に 対する補完措置の有無等</p>	<p>2. 【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際航空業務を行う体制が十分に整っていない空港において申請期間を短縮した場合、外国航空機の受け入れのための関係省庁間の必要な連絡・調整を適切に行えず、混乱をきたすおそれがある。</li> </ul> <p>【補完措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ なし</li> </ul>
<p>改革事項に対する 基本的考え方</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 企業活動がグローバル化する中で、ビジネス旅程の柔軟な組み立て・変更、機密性の確保、移動時間の有効活用等の理由から、ビジネスジェットの利用が欧米を中心に世界的に広く普及している。一方、我が国におけるビジネスジェットの利用は、自家用運航、オンディマンドチャーター共に、諸外国に比べ、活用が進んでいない。(全世界で、約 29,000 機のビジネスジェットの内、北米 19,000 機、欧州約 3,000 機に対して、日本は 55 機のみ。) 国内企業の円滑なビジネス活動を後押しするだけでなく、海外からの受入体制を整備することで、国内投資促進、また我が国のアジアビジネス拠点化の観点からも、ビジネスジェットの利用促進が必要である。</li> <li>・ 米国等では、オンディマンドチャーターに対して定期航空と異なる基準を適用している一方、我が国の小型機のオンディマンドチャーター事業における参入基準及び運航・整備基準は、定期航空運送事業と同等程度の基準となっており、コスト面等における負担から日本籍のビジネスジェットの普及の障害となっている。</li> <li>・ 平成 20 年に一部の規制緩和 (ETOPS 規制) がなされているが、その他の項目について、ビジ</li> </ul>

	<p>ネスジェットの利用促進に資する十分な進展は見られていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 外国籍航空機が日本へ飛来または日本国内を移動するにあたり、事前申請期間や手続の問題により、即時の飛来というビジネスジェットの大きなメリットが減殺され、日本への飛来促進の障害となっている。また、海外から見ると、発着枠申請などの諸手続がわかりづらく、時間を費やして調べても、希望する日時に発着枠がなく、日本への乗入を断念する例もある。外国からのビジネスジェットの飛来促進のためには、県営名古屋空港、神戸空港等のビジネス航空向けのサービスを提供している空港の有効活用と共に、事前申請期間の短縮を含めた手続の簡素化が必要である。また、米国においては、外国籍機が指定された空港において出入国を行うことで、入国後は米国内を事前許可や承認を得ずとも自由に運航できることを踏まえ、国内運航における事後報告制度化等の事前申請期間の短縮を含めた手続の簡素化が必要である。</li> <li>・ 国際線の乗入指定空港とするためには、近隣空港との位置関係を考慮する必要があるとの見解もあるが、県営名古屋空港、神戸空港等は、空港設備や出入国手続等観点からも、ビジネスジェット等の発着において、基幹空港よりもメリットがあり、ビジネスジェット等に限定して指定空港化する等の対応が可能である。また、CIQ等の行政コストの増大につながるとの見解もあるが、行政コストについては、CIQ職員の兼務等を含め、CIQの機動性・効率性を高めるための方策を検討すべきである。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>

改革案	<ol style="list-style-type: none"><li>1. 小型ビジネスジェット機によるチャーター事業に係る参入基準及び運航・整備基準につき、国際民間航空条約附属書に定められた国際標準への適合を前提とし、米国の基準を参考とした包括的基準を導入することを検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】</li><li>2. 国際線の乗入指定空港以外への乗入れにおける手続きにつき、事前申請期間の短縮を含めた簡素化を検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】</li></ol>
-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



【その他（物流・運輸）17】

事項名	CIQ の合理化
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ CIQ が常駐していない空港を使用する場合は、各 CIQ(税関・入国管理・検疫) に対して、事前申請が必要となっている。また、CIQ が常駐している空港においても、対応時間が制限されている場合がある。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出入国管理及び難民認定法第六条第二項</li> <li>・ 財務省設置法第 4 条第 24 号及び第 25 号</li> <li>・ 検疫法、検疫法施行令、検疫法施行規則、検疫法第 8 条第 4 項の規程による検疫区域等</li> <li>・ 植物防疫法第 8 条第 1 項</li> <li>・ 家畜伝染病予防法第 40 条第 1 項</li> </ul>
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ CIQ 体制の機動性・効率性を高めるため、一人の職員により対応が可能な範囲において、複数府省にまたがる CIQ 業務を一人の職員で可能とするよう、兼務を弾力的に認めるべきである。</li> </ul>
担当府省の回答	<p>上記改革の方向性への考え方</p> <p>【法務省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地方経済活性化の一環としての地方空海港における外国人観光客・ビジネスマン等の受入促進に際して、テロリスト・犯罪者等の入国を阻止する等の水際管理の機能を法令に従い適切に果たしていくためには、専門的能力と経験を積んだ職員が集中して上陸審査を行うことが必要であり、そうした職員の人員体制の強化を図ることが肝要であるところ、同様に専門的能力・経験を要する C Q の業務まで併せて一人の職員が行うこととするはそもそも困難であって、結局水際管理の機能を極めて不十分なものとするとともに効率性も阻害することとなる。</li> </ul> <p>【財務省】</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 税関においては、従前より、職員が常駐していない地方空港への入港の要請がある場合には柔軟に対応してきている。今後も、要請に応じて適切に対応してまいりたい。</li> </ul> <p>【厚生労働省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 対応困難</li> <li>・ 国内に常在しない感染症の侵入を防ぐ検疫、関税等の徴収や銃器・不正薬物等の取締を実施している税関検査、旅券の査証等により上陸の可否を判断する入国審査については、それぞれに関係する法律の知識のみならず、当該業務における実務上の高度な専門知識も必要とされる。</li> </ul> <p>【農林水産省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ それぞれ全く異なる内容であり、高度な専門性が必要である CIQ 業務を職員が兼務することは不可能。(事前申請により、効率的な職員の活用を図りたい)</li> </ul>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<p>【法務省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ —</li> </ul> <p>【財務省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 税関においては、従前より、職員が常駐していない地方空港への入港の要請がある場合には、近隣官署から職員を派遣するなど柔軟に対応してきている。今後も、要請に応じて適切に対応してまいりたい。</li> </ul> <p>【厚生労働省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ —</li> </ul> <p>【農林水産省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ —</li> </ul>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>【法務省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記考え方に記載</li> </ul> <p>【財務省】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ CIQ業務の兼務に関しては、テロリスト等の上陸を阻止する入国審査、病原菌等の流入を防ぐ検疫検査、関税等の徴収や銃器・不正薬物等の密輸を取り締まる税関検査においては、それ</li> </ul>

		<p>それが所管する法律の知識のみならず当該業務にかかる高度な専門知識も必要とされる。多岐に渡り高度な専門性が必要とされるC I Q業務をひとりの職員に行わせると、かえって業務が非効率になり水際における適切なC I Q関連業務が実施されず、テロリストや病原菌、不正薬物等の流入により国民生活の安全・安心を脅かすことになりかねない。</p> <p><b>【厚生労働省】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 仮に法改正を行って各省庁間の併任等によりC I Q業務を一人の職員で行うことを可能とした場合、専門的な各業務に十分な対応ができず、かえって業務の実効性や効率性が損なわれるおそれが高い。この結果、水際における適切なC I Q関連業務が実施されず、検疫感染症の侵入等により国民生活に重大な損害を与えることも想定される。</li> </ul> <p><b>【農林水産省】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 植物検疫では、植物病理学、昆虫学等に関する高い専門的知見が必要であり、動物検疫では獣医学、畜産学等に関する高い専門的知見が必要である。仮にこれらの専門性を持たない職員がC I Q業務を一人で行うことになった場合、水際における適切な検疫が実施されない結果、ミバエ類などの植物の病害虫や、口蹄疫などの家畜の伝染性疾病の我が国への侵入を許し、我が国の農畜産業及び国民生活に甚大な被害を与えるおそれがある。</li> </ul>
<p>改革事項に対する基本的考え方</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ビジネスジェット等の地方空港への就航拡大にむけて、現在、各省庁により実施されているC I Q業務の機動的な対応が必要である。</li> <li>・ 海外においては、一人でC I Qの全ての検査を行っている例があることも踏まえ、より少ない人数の職員により対応が可能な範囲、かつ効率的な場合においては、複数府省にまたがるC I Q業務をより少ない人数の職員で可能とするよう、</li> </ul>

	<p>兼務を弾力的に認めるべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ビジネスジェット等により、CIQ が常設していない地方空港を利用する際に、以下の問題により、希望する日程で運航ができない場合があり、地方空港への就航の障害となっている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>① 3 日前等の事前申請期間の存在（神戸空港では検疫は 14 日前の申請が必要とされている）</li> <li>② 期間内に申請をしても CIQ 体制が揃わないことがある（「対応者がいないため、運航はやめてくれ」と言われた例もあり）</li> </ul> </li> <li>・ 各 CIQ は専門的業務ではあるが、より少ない人数の職員により対応が可能な範囲において兼務を認め、問題がある場合は、専門知識を有している職員が対応することにより、安全対策としても対応可能。</li> <li>・ 複数府省にまたがる CIQ 業務の合理化を図るためには、複数府省が合同で検討することが必要不可欠。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
<p>改革案</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 複数府省にまたがる CIQ 業務に関し、より少ない人数の職員により対応が可能で、かつ効率的な場合においては、兼務を弾力的に認めることなど、機動性・効率性を高めるための方策を、関係府省が合同で検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】</li> </ul>

規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸）18】

<p>事項名</p>	<p>国際航空協定に関する独占禁止法適用除外制度の見直し</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 価格、数量、販路等のカルテルは、独占禁止法上は原則として禁止されているが、我が国の航空会社が他の航空会社と行う運賃協定等の運輸に関する協定については、独占禁止法の適用が除外されている。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空法第110条</li> <li>・ 航空局長通達「国際航空に関する独占禁止法適用除外制度の運用について」（平成22年6月7日付け国空事第132号）</li> </ul>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 独占禁止法適用除外制度について、適切なアライアンス間競争を確保できるよう配慮した上で、廃止すべきである。</li> </ul>
<p>担当府省の回答</p>	<p>上記改革の方向性への考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適用除外制度は、現在認可対象である協定は、その性質上競争制限的な内容を含む可能性があるが、協定の内容によってはアライアンス間の競争を促進し、利用者の利便を向上させる場合（例えば、共同事業の実施による運賃低下や、乗り継ぎ利便性の向上など）があり、具体的な協定の中身を見て判断することが広く国民の利益になると考えられる。当該制度については、「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）を踏まえ、そのあり方について検討を行ってきたところであり、平成22年6月に同制度の運用について見直しを行い、認可の対象とする協定の範囲を大幅に縮小したところである。</li> </ul> <p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ -</li> </ul>

	<p>【対応困難とする場合】          要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記のとおり、諸外国における競争法適用除外の見直しの動きを踏まえつつ、本年に同制度の見直しを行い、認可の対象とする協定の範囲を大幅に縮小したところである。以上の観点から現時点において同制度を廃止すべきであるとは考えていない。</li> </ul>
	<p>改革事項に対する基本的考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空産業が成熟化し、航空自由化が進展する中で、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の廃止・見直しといった動きが出てくるなど、これら協定と競争法の間をめぐり状況に大きな変化が生じており、平成11年の見直しの際に国際航空協定に関する独占禁止法適用除外制度を維持した理由（諸外国においても競争法からの適用除外が認められていること）は、現時点において適用除外制度を維持する理由として成立していない。</li> <li>・ さらに、現在、オープンスカイの進展を受けて、航空会社間で提携深化協定を締結する動きがあるところ、同提携深化協定は、航空会社間の運賃・スケジュールの調整や収入プールをしようとするものであり、事実上、航空会社間の企業結合に近い。この提携深化協定が独占禁止法の適用除外の対象とされたため、市場における競争の制限につながり、航空運賃の高騰等、消費者の不利益につながるおそれがある。</li> <li>・ また、公正取引委員会が事後的に措置請求を行う場合、当該航空会社は、一旦締結した協定を事後的に解消するなどの必要が生じ、航空会社にとっても不利益になるおそれがある。</li> <li>・ 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</li> </ul>

の障害となるおそれすらあるものと考えられる。一方で、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の活性化は積極的に評価されるべきである。

- ・ 現在認可対象である協定は、その性質上競争制限的な内容を含む可能性があるが、協定の内容によってはアライアンス間の競争を促進し、利用者の利便を向上させる場合（例えば、共同事業の実施による運賃低下や、乗り継ぎ利便性の向上など）があり、具体的な協定の中身を見て判断することが広く国民の利益になるとの見解があるが、協定の内容によっては競争が促進され、利用者の利便性を向上させる場合があることは、他の業種でも同様であり、このことは国際航空に関して、独占禁止法適用除外制度が必要な理由とはならない。独占禁止法が適用されるようになった場合でも、具体的な協定の内容によって判断されることになる。むしろ、独占禁止法適用除外によって、競争制限的な内容を含む協定が認可されることになれば、利用者の利益が害されることになる。
- ・ 例えば、欧米においても、最近のアメリカン航空、ブリティッシュ・エアウエイズ、イベリア航空のアライアンス（ワンワールド）内での提携に際して、適用除外制度が廃止された欧州では競争当局の判断で発着枠の返上等の条件を課した上で提携が認められており、米国では、日本と異なり、運輸当局の判断に先立ち競争当局が意見を述べることができる法制度の中で、運輸当局が競争当局の事前の意見を踏まえて欧州同様の条件を課した上で提携が認められているという事実がある。このように、提携深化協定については、欧米でもその競争制限的な内容について競争当局等によって懸念が示され、利用者利益への配慮がなされているところ



	<p>である。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ また、本年度行われた見直しは元々、市場における競争の制限や消費者の不利益となるおそれが高い協定に関する運用の見直しが行われたにすぎず、市場における競争の制限や消費者の不利益につながるおそれが高い提携深化協定については、依然として制度について見直しが行われていない。</li> </ul>
具体例、経済効果等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際航空市場における競争を維持・促進することによって、利用者の利益が向上する。</li> </ul>
改革案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 独占禁止法適用除外制度について、適切なアライアンス間競争を確保できるよう配慮した上で、廃止すべきである。【平成23年度措置】</li> </ul>

【その他（物流・運輸）19】

事項名	国内航空運賃設定における運用上の規制の廃止による自由化の徹底	
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本来届出制度である国内線運賃につき、割引運賃の制限による運用上の規制が存在する。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空法第105条第1項、第2項第3号</li> <li>・ 運賃及び料金の変更命令に係る取扱要領</li> </ul>	
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ マッチング規制等の運賃規制を廃止すべきである。</li> </ul>	
担当府省の回答	上記改革の方向性への考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内航空運賃・料金に関しては、航空法第105条第1項の規定により届出制となっており、ご指摘のようないわゆるマッチング規制等を設けているものではない。</li> <li>・ また、同法105条第2項においては、他の航空運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがある場合等に、運賃又は料金の変更を命ずることができる旨規定している。当該命令の具体的な要件等については、通達では、当該路線において一定の市場支配力を有する本邦航空運送事業者が他の本邦航空運送事業者が新たに参入した場合において、市場支配力の維持等を目的として、不当に運賃又は料金の額を引き下げの場合を航空運送事業者間の公正な競争を阻害するおそれのあるものとして例示しているところ。いわゆるマッチング規制のように、一律に運賃及び料金の水準を規制しているものではない。</li> </ul>
	【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>

	<p>【対応困難とする場合】          要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>【問題点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上記のとおり、国内航空運賃・料金については、一律に規制を行っているものではない。</li> <li>・ なお、経営体力のある航空運送事業者による略奪的な運賃又は料金の設定を認めた場合、経営体力のない航空運送事業者を当該路線から退出させ、経営体力のある航空運送事業者が独占状態を確保し、これにより運賃等が高騰する等、利用者の利便が損なわれる事態が生じるおそれがある。</li> </ul>
	<p>改革事項に対する基本的考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本来届出制度である国内線運賃につき、割引運賃の制限による運用上の規制により、本邦航空会社による自由な運賃競争の阻害要因となっている。</li> <li>・ 例えば、航空法 105 条第 2 項（他の航空運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがある場合等に、運賃又は料金の変更を命ずることができる旨規定）の具体的な要件等を定めた通達における、「当該路線において一定の市場支配力を有する本邦航空運送事業者が他の本邦航空運送事業者が新たに参入した場合において、市場支配力の維持等を目的として、不当に運賃又は料金の額を引き下げる場合を航空運送事業者間の公正な競争を阻害するおそれのあるもの」としての例示部分が、運用上の規制となっている。</li> </ul>
	<p>具体例、経済効果等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
	<p>改革案</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本来届出制度である国内線運賃につき、割引運賃の制限による運用上の規制の見直しを検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】。</li> </ul>

【その他（物流・運輸）20】

<p>事項名</p>	<p>米国、欧州等先進国との航空機材、乗員資格等に関する相互承認の推進およびそれに対応した整備基準の緩和</p>	
<p>規制・制度の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他国で承認された航空機材、乗員資格等について、国内で再度承認手続きが必要とされている。（ただし、2009年4月に、航空機材の分野について、米国と相互承認の協定を締結。）</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空法第10条、第12条、第17条、第29条</li> <li>・ 航空法施行規則第50条 等</li> </ul>	
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 米国、欧州等先進国との航空機材、乗員資格等に関する相互承認の推進およびそれに対応した整備基準の緩和を図るべきである。</li> </ul>	
<p>担当府省の回答</p>	<p>上記改革の方向性への考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 米国との間では平成21年4月に航空安全協定（BASA）を締結し、耐空性分野における相互認証が可能となった。また、本協定を整備施設分野、乗員ライセンスやシミュレーター分野にも拡大すべく、米国に申し入れ、調整を進めているところである。</li> <li>・ さらに、欧州についても、まず、耐空性分野における相互承認協定の締結に向けた具体的な協議を開始したところであり、本協定の締結後にその他の分野についても検討することとしている。また、その他の国についても、我が国と安全水準が同等以上であって、相互承認のニーズが存在する国を優先して協議を開始すべく、対象国を検討しているところである。</li> </ul>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相手国に対して協議の推進の申し入れを続けていく。</li> </ul>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>

<p>改革事項に対する基本的考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コスト削減により、本邦国航空会社の国際競争力強化に資するべく、米国との間で、2009 年 4 月に締結した航空機材以外の分野（乗員資格、整備施設、シミュレーター、追加型式設計変更、FAA から装備品の販売を認められた事業者による品質証明書がある輸入装備品等）においても、相互承認の協議を推進すべきである。</li> <li>・ また、欧州等その他の先進国とも協議を推進すべきである。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
<p>改革案</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 米国との間で、2009 年 4 月に締結した航空機材以外の分野（乗員資格、整備施設、シミュレーター、追加型式設計変更、FAA から装備品の販売を認められた事業者による品質証明書がある輸入装備品等）においても、相互承認の協議を推進する。また、欧州等その他の先進国とも協議を推進する。【平成 23 年度以降継続実施】</li> <li>・</li> </ul>

【その他（物流・運輸）21】

事項名	海上輸送用シャーシに係る規制（車検制度、自賠責保険）の見直し	
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>海上輸送用シャーシは船内または港頭地区に停車している状態が長く、陸上走行距離が短いにも関わらず、車検証有効期限、自賠責加入が一般のトラックと同等になっている。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路運送車両法第61条第1項</li> <li>自動車損害賠償保障法第2条、第5条</li> </ul>	
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>車検制度・期間・点検項目を見直す。自賠責保険の加入について免除又は緩和する。</li> </ul>	
担当府省の回答	上記改革の方向性への考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>対応困難</li> </ul>
	【対応可能性のある場合】見直し予定及びその内容	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
	【対応困難とする場合】要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等	<ul style="list-style-type: none"> <li>車検期間は、技術的検証結果を総合的に勘案して見直しを行った結果、平成19年に道路運送車両法を改正したところ、現在の車検期間は妥当と思料。貨物車は、事故時の加害性や車輪脱落等の事故などが依然として問題となっており、車検期間の延長は困難。</li> <li>トレーラ（海上輸送用シャーシ等を含む。以下同じ。）の点検項目については、安全・環境の担保を前提に精査し、事業用自動車の適用項目から分離して分かりやすくする等の改正を平成19年に実施。</li> <li>自賠責保険については、トレーラ単独の状態での死亡事故が発生していることから、仮に、トレーラを自賠責保険の締結義務から除外すると、これらの事故の被害者救済が困難になるた</li> </ul>

		め、トレーラを自賠責保険の締結義務から除外することは困難である。
改革事項に対する基本的考え方		・ モーダルシフトに掛かるコストの低減により、モーダルシフトを進展させる。
具体例、経済効果等		・
改革案		・ 海上輸送用シャーシに係る車検制度（期間・点検項目）の見直し、及び自賠責保険の免除又は緩和につき、検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】。



【その他（物流・運輸） 22】

事項名	沿海航行区域の拡大	
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿海資格船は沿海岸から 20 海里以内を航海しなければならない。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶安全法第 2 条～第 5 条、第 9 条</li> <li>・ 船舶安全法施行規則第 1 条第 6 項～第 9 項、第 5 条</li> </ul>	
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿海資格での航行区域を 50 海里程度に拡大する。</li> </ul>	
担当府省の回答	<p>上記改革の方向性への考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の沿海区域の安全基準のまま単純に沿海区域を 50 海里程度まで拡大することは、船舶の安全性を担保することができないため、困難。</li> <li>・ なお、沿海区域について、船舶の安全上問題ないと認められる一部海域については拡大措置を既に実施済み。また、内航船がより省エネに資する運航を行うことが可能となるよう、安全性を確保した上で更なる航行区域の見直しを行うための調査等を実施予定。</li> </ul>
	<p>【対応可能性のある場合】見直し予定及びその内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全性を確保した上で更なる航行区域の見直しを行うための調査等を実施予定（平成 23 年度概算要求済）</li> </ul>
	<p>【対応困難とする場合】要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿海区域は、陸や灯台等を利用した航法や緊急時の陸地への迅速避難を前提としており、このため、原則 20 海里となっている。船舶の安全性確保の観点から、現行の沿海区域の安全基準のまま単純に沿海区域を 50 海里程度まで拡大することは、安全性を担保することができないため、困難。</li> <li>・ なお、限定近海区域は沿海区域以遠の数十海里程度の海域（近海区域のうち本邦に近い部分）を、近海区域全域を航行区域とするものよ</li> </ul>

		<p>りも簡易な設備・構造の船舶で航行することができるよう新たに設定されたものであり、限定近海区域の安全基準に適合する船舶であれば、国内主要港間を直線的に航行することが可能である。</p>
<p>改革事項に対する基本的考え方</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現状の航行区域制限により、直線航行できないために航海距離、時間のロスが発生している</li> <li>・ 現在は、航海機器も発達しており、船舶の堪航能力も向上している。</li> <li>・ 燃費軽減による物流効率化の推進、船舶輻輳区域を避ける事による乗組員の負担軽減、安全面の向上に繋がる。</li> <li>・ 航行時間の短縮・燃費向上は、CO2 の排出削減にも寄与する。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
<p>改革案</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全性を確保した上で、原則 20 海里となっている沿海区域の更なる拡大に向けて検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】</li> </ul>

【その他（物流・運輸）23】

<p>事項名</p>	<p>狭水道航路における制限速度、巨大船の該当要件（200m超）の見直し</p>
<p>規制・制度の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在東京湾、伊勢湾、瀬戸内海の輻輳海域において11の航路が指定され、一部の航路においては、航行速度が12ノットに制限されている。また、200m超の船舶は巨大船とされ、所定の航路通報やエスコート船の配備が義務付けられる他、天候・視界不良時の航行規制が厳しく適用されている。</li> </ul> <p>&lt;根拠法令&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海上交通安全法第2条（定義）、第5条（速力の制限）、第22条（巨大船等の航行に関する通報）、第23条（巨大船等に対する指示）</li> </ul>
<p>改革の方向性（当初案）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航路制限速度を見直す。巨大船該当要件（船型、全長）を緩和する。</li> </ul>
<p>担当府省の回答</p>	<p>上記改革の方向性への考え方</p> <p>【巨大船の該当要件の見直しについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 技術の発展等により船舶の操縦性能が向上していることは事実であるが、船舶の操縦性能は載荷状態、風、潮流等の影響を受け、常に一定の性能を発揮することが難しく、また、航路付近における漁船の操業も行われているところ、こうした漁船等を避けながら航行できるほど大型船舶の操縦性能が向上しているとは承知していない。</li> <li>・ このため、長さが200mを超える巨大船に対し、規制をかける一方で避航に関する特別の地位を与えること等によりその航行の安全確保を図っていくことは引き続き必要であり、巨大船の該当要件の見直しは困難である。</li> </ul> <p>【制限速力の見直しについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レーダーの性能の向上等により船舶交通の安全性が向上していることは事実であるが、可航水域が限られている航路において、船舶が高速</li> </ul>

		<p>で航行した場合、事故回避のための緊急動作を行おうとしても旋回半径や停止距離が長大となり、また、追越しの頻度が増加することとなるため、衝突等の危険性が增大する。さらに、漁船等の小型船は、航走波の影響を受け転覆の危険性の増大にも繋がることとなる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ このため、航路における制限速力の見直しは困難である。</li> </ul>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 過去 10 年、海難は年間 2,600 隻程度発生し、減少傾向を示すことなく推移しており、また、船舶の大型化・高速化の進展、日本の海域特性や航法を熟知していない外国船・外国船員の増加等、海難のリスクが高まっているという現状にあるなか、今後、さらに船舶交通の危険性は増大するものと考えられる。</li> <li>・ さらに、大型の船舶により大規模海難が引き起こされた場合には、尊い人命や貴重な財産が失われるだけでなく、航路の閉塞や交通の制限による物資輸送の滞りなど、貿易量の 99.7%を海上輸送に頼る我が国の経済活動に大きな打撃となりかねず、また、油や危険物が流出した場合には、活発な漁業活動を妨げるばかりでなく、防除作業を含め、その被害は甚大となり、海洋環境への影響は計り知れないものになる。</li> <li>・ このような状況のなか、海上保安庁では、「新交通ビジョン」の検討を踏まえ、平成 21 年、ふくそう海域における船舶交通の安全性の向上のほか、効率性の向上を図るための制度の新設等を内容とした、港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律により、所要の改正を行ったところである。今後は、改正された法律の施行に万全を期すことにより、海上交通の安全性と効率性の向上を図っていくこととしてい</li> </ul>

		る。
改革事項に対する基本的考え方		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 技術の発展により追従性、旋回性などの操縦性能は向上しており、また船型によっても操縦性能は著しく異なる。</li> <li>・ 航路によっては規制当初から大幅に通行量に変化、漁船の操業が減少している処もあり、また、レーダー性能の向上、AISの装備等により安全性が向上している。</li> <li>・ 輸送効率の向上の為、船舶は大型化の流れにあり、また効率的な運航を実施しているが、本規制により制限を受け、燃費低減・輸送効率アップの機会が失われている。</li> <li>・ 航行時間の短縮・燃費向上は、CO2の排出削減にも寄与する。</li> <li>・ 狭水道航路における巨大船該当要件に加えて、船舶の大きさ・性能、港湾の大小等を勘案し、選択できる航路、入港可能な港湾等に関する規制につき、更なる検討を行う必要がある。</li> </ul>
具体例、経済効果等		<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
改革案		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 狭水道航路の制限速度の見直し、及び巨大船該当要件（船型、全長）を緩和につき、検討し結論を得る。【平成23年度検討・結論】</li> </ul>

【その他（物流・運輸）24】

事項名	内航旅客船の船舶検査制度の見直し、簡素化	
規制・制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内航旅客船はJG（運輸局）による検査が義務付けられており、海外建造を行なう場合、検査項目が多く、相違もみられる。また、2005年に船体計画保全検査制度が導入され、船底検査等の緩和はなされたものの、承認基準が厳しく、計画保全検査の項目が多岐にわたる。</li> </ul> <p>＜根拠法令＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船舶安全法第5条、第8条</li> <li>・ 船舶安全法施行規則第18条</li> </ul>	
改革の方向性（当初案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海外の建造・整備技術も向上していることから、新造船検査においても国際船級（NK）による検査を導入する。また、船体整備の状況によって、検査項目をNK船並みに緩和するとともに、船体計画保全制度の承認基準の見直しを行なう。</li> </ul>	
担当府省の回答	上記改革の方向性への考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅客船については、不特定多数の第三者が乗船するため、国際的にも貨物船と比較して厳しい技術基準が課されているとともに、貨物船と異なり旅客船の検査は多数の人命の安全確保を国として責任を持って行う必要があるため、他の海運先進国においても日本と同様に、船級協会に委任せず、国自ら検査を行っている。</li> <li>・ このため、我が国としても船級協会による旅客船の検査を認めることは困難であるが、船体計画保全検査制度の簡素化について検討することは可能。</li> </ul>
	【対応可能性のある場合】見直し予定及びその内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船体計画保全検査について、具体的な要望内容を確認できれば、船舶の安全性への影響等を考慮しつつ、承認基準の見直しについて検討する。</li> </ul>

	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生 じる問題点及び問題点に 対する補完措置の有無等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
<p>改革事項に対する 基本的考え方</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内航旅客船を海外で建造する場合、検査項目の多さや相違が障害となることがある。</li> <li>・ 船体計画保全検査制度については、承認基準が厳しいことや計画保全検査の項目が多岐にわたることが、事業者にとって依然大きな負担となっている。</li> <li>・ 内航旅客船は殆どが実質的に国内で建造されており、海外の競争力・技術力のある造船所を採用する事で資本コストの低減が図れる。また、技術的に安全性を維持できる範囲で現検査項目・承認基準を緩和することにより、修繕費等の運航コストの低減を図る。</li> </ul>
<p>具体例、経済効果等</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・</li> </ul>
<p>改革案</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 内航旅客船の船体計画保全検査制度について、船舶の安全性への影響等を考慮しつつ、検査項目の簡素化及び承認基準の緩和について検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】</li> </ul>



規制・制度改革検討シート（案）

【その他（物流・運輸）25】

事項名	内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直し	
規制・制度の概要	<p>国内の港間の旅客、貨物の沿岸輸送は日本国船籍に限定されている。</p> <p>&lt;根拠法令&gt; 船舶法第3条</p>	
改革の方向性（当初案）	内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直しをすべき。	
担当府省の回答	<p>上記改革の方向性への考え方</p>	<p>カボタージュ規制は主要海運国において維持され国際的な慣行として現在確立しており、通商航海条約等二国間の相互主義による運用を図っているところ、国益を損なうことのないよう、国の一元的な審査のもと適切に制度の維持・運用を図る必要がある。</p> <p>上記目的及び手段は制定当初から依然として適正なものである。</p>
	<p>【対応可能性のある場合】 見直し予定及びその内容</p>	
	<p>【対応困難とする場合】 要望へ対応した場合に生じる問題点及び問題点に対する補完措置の有無等</p>	<p>クルーズ料金や内航フィーダーのコスト低減に資するとの意見からカボタージュ制度の解禁について一部で要請があるものの、外国企業に対して一方的に解禁することは国益を損なう恐れがあるとともに、国内安定輸送を阻害する要因になる。</p> <p>なお、我が国における安定輸送の確保に支障を生ずるものでないこと等を前提に、邦船社等については、外航貨物輸送の一部について状況に応じて外国籍船による輸送を柔軟に認めているところである。</p>

<p>改革事項に対する 基本的考え方</p>	<p>●カボタージュ規制の見直しにより、日本の国内航路でも客船と貨物船の両方で外国籍船が参入でき、クルーズ料金や海運コストが安くなる。</p>
<p>具体例、経済効果等</p>	
<p>改革案</p>	<p>内航海運事業におけるカボタージュ規制の見直しにつき、検討し結論を得る。【平成 23 年度検討・結論】</p>