



サービス・ツーリズム産業労働組合連合会

〒160-0002 東京都新宿区坂町28-6 坂町ビル2F TEL 03-5919-3261

発行人 後藤常康

## 2011年度 政策・制度要求 交渉報告

「2011年度 政策・制度要求」について、全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）をつうじて各省庁に要求を行い、交渉が今年度の交渉が以下のとおり全て終了しましたので報告いたします。

- 厚生労働省 2012年3月2日 ■国土交通省 航空局 2012年4月11日 ■観光庁 2012年4月17日
- 国土交通省 総合政策局 2012年4月17日 ■財務省 2012年4月18日 ■総務省 2012年4月18日



(左：観光庁との交渉)



(右：航空局との交渉)

### 厚生労働省

#### 1. 航空貨物の輸入に関する件

(1) 検疫所により申告手続きの取り扱いや必要書類等で対応が異なっている場合がある。ついては、可能な限り効率的・合理的な方法を検討し対応の標準化に取り組まれない。

(具体的事項)

- ①輸入実績のあるものについて、同様の申告を他の検疫所で行った場合、書類の差し替えを指導されることがあり対応を標準化されたい。
- ②モニタリング検査は任意検査であるが、検査を実施しないと合格としない検査官もおり事実上強制検査となっており対応を標準化されたい。
- ③食品衛生法に基づく輸入食品等の安全に関する試験成績証明書の有効期間について成田と東京港での対応に違いがあることから統一化されたい。

#### 【回答】

厚生労働省では輸入食品の重点的かつ効率的な監視業務を行うために、輸入食品監視指導計画を策定し、モニタリング検査等を着実に進めるために輸入業者への指導を行っている。ご指摘の「標準化」については努めていく。検疫所の方では輸入食品監視指導計画に基づいて届けられた食品についての監視を図っていく。具体的には法第11条、18条の規定に基づいて「企画・基準」等の法適合性、さらに法第26条の規定に基づいた「検査命令対象貨物」に対する検査の実施、また、その他の日々出される通知に示される内容を確認すること等を行っている。従って、輸入食品行政は日々変化することを理解して頂き、前回と違うこともままある話で了承してもらいたい。モニタリング検査については食品衛生法第28条に基づいて実施し、様々な輸入食品の安全の状況について

幅広く監視している。法違反が発見された場合での監視業務を強化するためにモニタリング検査を行っていることをご理解願いたい。基本は通関をさせるために行っている検査であり、その趣旨と違う検査状況であれば改善していく。

### 国土交通省航空局

#### 1. 首都圏空港の整備

##### (1) 羽田空港

拡張が決まった国際線ターミナルとネットワークの拡大により、今後更に国際線利用客の需要が増える想定されるが、深夜・早朝便への交通アクセスが不十分であり、その増強に取り組まれない。また、各交通事業者との検討状況について伺いたい。また、ターミナルビルでの仮眠室の設定、駐車場利用者への割引サービスなど様々な工夫を講じられたい。

#### 【回答】

深夜・早朝時間帯の羽田空港の国際線に対応した交通アクセス手段については、平成22年10月の国際線ターミナル供用開始に合わせて始発時間を繰り上げたり、終発時間の繰り下げなどのサービスの改善を一定程度図られたところである。今後も、深夜・早朝時間帯の空港アクセスの改善要望を踏まえながら、引き続き各交通事業者とともに、利用者利便の向上に取り組んでいきたい。ただ現在は交通事業者と具体的な検討を行っている状況ではないが、深夜・早朝時間帯の交通ダイヤや交通アクセスのニーズを注視しながら、必要に応じて事業者に働きかけを行ってきたいと考えている。また、ターミナルビルのサービスについては、仮眠室、休憩室を設置しているところである。その他、国際線ターミナルビルにはホテルの新設が計画されているので、アクセス手段の確保がどうしても困難な時間帯については、そういう施設を利用していただき、対応いただきたい。

## (2) 成田空港と羽田空港のアクセスについて

利用者の利便性確保のためには、成田・羽田空港間や両空港と都心間のアクセス改善は必要不可欠である。現在、鉄道局が主体となり「成田・羽田両空港及び都心と両空港間との鉄道アクセス改善に関する検討委員会」が設置されているが、需要予測や整備効果、概算事業費、整備スキームなど検討状況を確認されたい。実現にむけ東京都等の関係者との調整に国が主導的役割を担い取り組まれるとともに、都営浅草線の短絡線実現までの間は、両空港間の直通列車や東京から成田空港までの増発および増結など関係機関の調整により輸送力向上に取り組みされたい。

### 【回答】

成田と羽田、両空港の鉄道アクセスの改善については、首都圏の国際競争力の強化にとり、重要な課題であると考えている。特に、東京駅・品川駅周辺は外資系企業が事務所をかまえているほか、品川エリアは今後の発展が見込まれていることもあって、今後国際拠点空港へのアクセスの改善がますます必要になってくると考えている。そのため、鉄道局を事務局とする成田・羽田両空港及び都心と両空港との鉄道アクセス改善に関する検討委員会において、都営浅草線押上駅から泉岳寺駅を結ぶ短絡線、約11キロ程度を整備して、東京駅の丸の内側に、新東京駅（仮称）を整備するプロジェクトの調査を実施している。概要については、需要予測として1日あたりの利用者約22万人、アクセス改善や利便性の向上し費用便益および時間短縮効果が見込まれる。概算事業費として、約3,700億円以上となっている。事業スキームについては、事業費の3分の1が国費、地方自治体が3分の1、鉄道事業者が3分の1の割合負担を計画しているが、現在関係者間の合意形成等に向けて協議が行われているというところである。

## 2. 首都圏空港以外の空港の活用について

首都圏空港（羽田・成田）以外の空港においては、定期便の減便や事業者の路線撤退が進み、利用者利便が低下している。地方空港が公共交通としての役割を果たすとともに、観光による地域活性化のため定期便維持に各地域や自治体と連携し積極的に対策を講じられたい。

### 【回答】

航空路線の参入・撤退については、航空法上、届出制となっており、航空業者が自らの経営判断により決定することになっているが、航空局として、地方空港ネットワークのニーズというのは非常に重要であると認識している。よって、定期便維持等の対策については、第一義的には、空港所在地域の担当者の方々が話し合って、連携協力しながら、地域の実情に応じた取り組みを行うことが重要であると考えている。

また、航空局としても、空港法の第14条に規定している協議会等があり、空港管理者である国や航空事業者や地元自治体等が協議し空港の利用促進のための広報活動など、地方空港のネットワークの活性化に資するように取り組んでいきたい。

## 3. 関西圏の空港の活用方策について

伊丹空港の価値向上に資する伊丹空港のジェット機乗り入れ制限の緩和や長距離国内線の運航など柔軟な運用ができるよう取り組まれたい。また、関西空港深夜到着便のアクセス改善に取り組まれたい。

### 【回答】

伊丹空港の具体的な活用方法については、関西の国際拠点空港としての再生強化及び関西の航空需要の拡大を図るという観点から、7月の経営統合までに国として基本方針を定めることとして

いる。その際には、地方公共団体等からなる協議会の意見を聞く。伊丹空港の運用制限を緩和することについては、当然地元の理解を得る必要があるが、法律の目的を踏まえ、民間の経営判断を尊重していきたいと考えている。また、アクセスの強化改善については、地元自治体や経済界からも強い要請が出されていることから重要な課題であると認識している。これまでもアクセス改善に向けて様々な施策を行ってきており、引き続き取り組んでいく。

## 4. 燃油高騰に伴うサーチャージ制度について

通達により旅行代金の総額表示への取り組みがすすんだが、一部を除いて燃油サーチャージは本体運賃と別に徴収されており、航空会社により対応が異なることなどから旅行者が混乱する事態を招いている。また、海外修学旅行では積立開始時と旅行開始時で大幅な変動が生じることもあり課題となっている。可能な限り本体運賃に組み込み、適切な水準となるよう取り組まれたい。

### 【回答】

燃油サーチャージ制度は、燃油市況に応じて追加的に発生した燃油費用のみを収受し、燃油価格が下落した場合には減額、または徴収を停止するといった合理的仕組みであると考えている。また、その運賃の設定方法としても、世界的に広く定着しているものであるということから、燃油サーチャージ自体合理性のあるものと考えている。本体運賃と燃油サーチャージを一本化した場合は、航空会社において、2か月ごととしている燃油サーチャージの設定期間が、本体運賃と合わせて長期化し、燃油市況に応じた機動的な設定が困難となり、場合によっては取りすぎということになる可能性も高まってくるのが考えられる。運賃の表示に関しては、利用者にとって支払総額をわかりやすくするという観点から、航空会社に対し、燃油サーチャージを含む運賃等の総額及び内訳を輸送契約の成立前に明確に表示するというを求めており、航空会社においても既にホームページ等において、燃油サーチャージを含んだ総額表示を行うといったような取り組みを行っているものと考えている。

### 【要請】

旅行会社等や消費者の理解を得ながら取り組む必要があると認識していることから、もう少し検討してもらいたい。

## 5. 航空貨物施設に関する件

### (1) 成田空港の安全対策について

成田空港貨物地区は開港当初からの設備で上屋も分散しており労働安全面において非常に危険な状況にあるといっても過言ではなく、安全対策の遅れにより人身事故が一向に減らない状況である。安全対策を進めるとともに、入構する車両の速度超過や歩道をふさぐ違法駐車などが後を絶たないため黙認しない交通ルールの徹底にむけ早期に具体的な対策に取り組まれたい。また、関西空港の様な3Dで人と車両を分けるなど安全対策も検討されたい。

①貨物地区内の歩道の拡張と新設と地下道建設およびゴム製のポールやコーンの設置など、人と車両の分離を目的とした改善に積極的に取り組まれたい。

### 【回答】

現在、成田空港貨物地区内において歩道の拡張、または新設、地下道建設等は、物理的制約により難しいものとなっている。しかしながら、歩行者と車両の通行を明確に分離するため、歩行帯と車両分離帯を整備し、一部においてはゴム製のポールやコーンの設置などを行うことによって、貨物地区内の安全確保に努めているところである。

②貨物地区構内交ルールの徹底のため、構内交通ルールの周知を行うとともに定期的かつ継続的に取り締まりの強化に取り組むなど厳しく運用されたい。

**【回答】**

成田空港貨物地区構内の交通ルールの周知については、貨物地区構内入居事業者に対してはもちろんのことであるが、はじめてこの地区を訪れる事業者に対しても、啓発資料の周知がなされていて、当該ルール遵守のため、成田国際空港株式会社による定期的かつ継続的な構内の巡回、違反車両に対する指導または警告、入港禁止等のペナルティ措置を実施することによりルールの徹底を図っているところである。

**【要請】**

成田空港貨物地区の安全に関する件であるが設備等については改善されてきてはいるが、やはり危険な場所が非常に多いというのが現状である。抜本的に施設が変わらないと改善はしにくいというのは、十分に理解できるが、それであれば継続的かつ定期的な取締りを強化はできないのか。

**【回答】**

成田空港貨物地区の安全についてはNAAにも伝え継続的に取り組むよう指導したい。

(2) 成田空港の地位向上にむけて

「我が国航空物流のグランドデザイン」でも触れられているとおり、航空物流システム全体の底上げは、航空物流産業の振興のみならず日本の国際競争力の維持・向上につながる重要な取り組みである。成田空港については、開港30年を経過し老朽化や狭隘化による弊害を取り除き、アジア発着貨物を取り込み相対的地位低下へ歯止めをかけ仁川や香港に対抗できるよう、最新の物流施設に改善するため既存施設の再編も含めた抜本的な対策に取り組まれない。

**【回答】**

成田国際空港の国際空港ネットワークは、より一層充実することが見込まれることから、今後の空港容量拡大に対応した空港諸施設の準備を順次進めているところである。バランスのとれたネットワークの充実により、貨物量も増加していくものと考えており、航空貨物に求められている迅速性、効率性の実現のため、貨物地区においても、さらなる物流効率化の強化が求められることから、国際航空貨物を取り巻く情勢を的確に見極め、貨物施設の再配置や航空貨物輸送の円滑化を関係者の協議の上、貨物地区の効率的な運用を図り利便性を高めていく取り組みを行っていく。

(3) 成田空港ゲートの混雑緩和について

①物流の円滑化をはかるため、手続きの簡素化の一つとして、RA制度に連動した荷台開放検査省略の拡大とともに、電子制度（ETC・RFID・ICタグなど）の利用による車両管理、AEO特定保税運送制度などを機能化したシステムの導入も有効であると考えられることから検討されたい。

**【回答】**

成田空港の安全確保のため入場車両のチェックについては、厳しくせざるを得ないと考えている。成田国際空港株式会社とも相談しながら、提案内容も含めて課題の解決に取り組んでいきたい。

②南部地区のゲートにおいては、1つのゲートで対応していることが多く2つのゲートで対応するとともに、RA制度に連動した荷台開放検査省略車のための専用ゲートの設置や未登録車両の待

機スペース確保など混雑緩和に取り組まれない。

**【回答】**

成田空港の南部地区については、貨物取扱量の減少により、通行車両も減少していることから、通常は1ゲートで運用している。今後とも当該ゲートの混雑状況を勘案して、ゲート運用の効率化を検討していきたいと考えている。

(4) 羽田空港国際線の増便および定期貨物便の就航

閣議決定された物流政策大綱において、オープンスカイの推進による航空貨物ネットワークの拡充という方針が示されている。一部地域においては合意されているが、中国をはじめとする東アジア地域等と早期合意にむけ取り組まれない。また、フォワーダー各社はT I A C T内に借庫しているが、羽田空港の貨物量が伸びないため現状の貨物量ではその費用すら賄えず、T I A C T内の食堂、売店も2011年6月をもって閉店していることから、羽田空港発着の国際線および定期貨物便の就航が増えるよう取り組まれない。

**【回答】**

航空の自由化については、平成22年6月18日に閣議決定をされた新成長戦略に基づき、羽田・成田の首都圏空港も含めてオープンスカイを推進しているところである。我が国にとっても最重要の市場である東アジア、ASEANの国、地域を最優先に交渉を進めており、これまでに韓国、シンガポール、マレーシア等、計15か国の国、地域と首都圏空港を含むオープンスカイに合意している。今後の具体的な交渉の予定については、まだ確定できないが、今後中国等、アジア諸国をはじめとした世界各国と交渉を進めて、オープンスカイを推進していきたい。

羽田空港の国際線は、2012年の夏ダイヤにおいては12か国の地域や、17都市との就航を予定している。今後、最短で平成25年度中に昼間時間帯の国際線の発着回数が6万回に増枠する予定になっており、就航便数が大幅に増加することが予定されている。この中で深夜早朝時間帯の就航は、発着枠が半数程度、約最大23便程度に留まっていて、発着枠の有効活用を図っていききたいと考えている。なお、貨物の定期便の状況であるが、現在は未就航となっている。しかし、羽田空港の特性を生かしまして、深夜早朝時間帯に到着する国際貨物便に対する発着料の軽減措置が実施されており、そういったものも生かし、引き続き就航増便に向けて取り組んでいきたい。

**【要請】**

羽田空港の増便について回答をもらったが、月に1,500万円ぐらゐの家賃を支払っている中で、現在の貨物の収入の実情は億単位の赤字を毎年計上しているわけであるから、そういう状況が何年も続くと、やはり撤退ということも当然考えられるので、再度増便の検討を願いたい。

**【回答】**

ご要望として承る。

## 観 光 庁

1. ビジット・ジャパン事業への対応について

(1) 入国審査の迅速化の促進策について

10月に法務省が主体となった「訪日外国人2500万人時代の出入国管理行政検討会議」が設置され、訪日外国人の入国者数の増加

に備え、短時間で円滑かつ厳格な審査を実施する画期的な出入国審査の方法の検討がはじまったところ。検討するにあたっては空港関係者はじめ、観光業関係者など関係各所と密な連携を図りつつ進められたい。また、観光庁としても、積極的に連携されたい。

(具体的検討項目)

- ①主要空港でのブース増設や柔軟な審査官の配置、日本人の自動化ゲートの利用促進などに引き続き積極的に関係機関などと連携強化をはかられたい。
- ②平成23年度より開始した審査ブースコンシェルジュの効果検証。
- ③待機場所において魅力ある観光地を紹介する映像などを使った情報提供や、審査待ち時間の掲示など待ち時間を少しでも快適に過ごせるよう対応を図られたい。

**【回答】**

入国審査関係は法務省の所管であるが、平成23年10月に訪日外国人2,500万人時代の出入国管理行政検討会議が設置されている。この会議には国際観光政策課長もオブザーバーとして出席しているが、平成23年度は6回の会議開催を行い、その中間報告がされている。その中に入国審査等スピードアップをめざして機械化・自動化の推進が盛り込まれた。また、クルーズ船の旅客に対する船上の審査についても可能な限り関係者の要請に応じていくということが提言されている。今後、平成24年度には、こういった実証実験をやって、具体的な検討に入るということも併せて提言されている。審査ブースコンシェルジュ効果検証については、観光立国推進基本計画において、空港での審査に要する待ち時間を20分以内にするということが目標に掲げており、セカンドリー審査の実施とか、審査ブースコンシェルジュの配置等によって円滑さを図っている。すでに平成23年度において、成田空港、中部空港、羽田空港が目標達成できたという報告をいただいている。待機場所における魅力ある観光地紹介や映像等については、できる範囲内において実施するようにしている。実例としては税関箇所に多言語化したポスター等の掲示を行っている。今後においても待ち時間等の有効活用を図ることによって、法務省と連携して快適性向上を図っていききたい

(2) 外国人旅行者の接遇向上策について

外国人旅行者への接遇向上は、日本への好印象を持ちリピーターとなってもらふことや、帰国して日本の良さを伝えてもらうために重要である。また、緊急時の安全対策の観点や外国人旅行者のニーズに素早く対応することも必要である。そのためには、地上手配業者の役割は極めて重要であり、地上手配の質を確保するとともに、外国人旅行者のニーズを把握するため諸外国のように法整備を行い地上手配業者へ登録制を導入するなど具体的な施策を講じられたい。

**【回答】**

地上手配業者が、適正にして良質な内容のサービスを手配することは、旅行手配の質の確保、満足度の向上などを通じて、旅行者数を増加させる重要な要素であると考えている。わが国における快適な旅行の地上手配の質を確保するための法規制を設けることについては、実態の把握や実効性の担保等を考えると、解決すべき課題が多いと考えている。引き続き慎重に検討していきたい。

**【要請】**

外国人旅行者の接遇向上策に向けた緊急時の安全対策についてポータルサイトの立ち上げを検討しているとの回答であった。なかなか実態の把握と実効性のところで難しい、慎重に検討すると

の回答であったけれども、例えば国内旅行事業者の地上手配と外国の旅行者の地上手配との業法的な、旅行業法適用の考え方というのは、どのように整理したらいいのか、お尋ねしたい。

**【回答】**

基本的に旅行業法は、業者間を規制しているものではなく、消費者である旅行者の方を保護する法律であり、その法律という観点からは、営業保証金を供託してもらい、倒産時に旅行代金を返還・還付をさせたり、様々な商品が今旅行商品としてある中で、これを的確に説明するために、旅行業務取扱管理者という、国家資格を有している者が消費者保護に焦点を絞ったものである。そのため、B to Bの取引に関する規制を設けるということに関しては、サービス形態もいろいろあるなかで現状では難しいところがあると認識している。

**【要請】**

今の件について、旅行業法で登録をする必要性はないと思うが、先ほど別のところで、震災時の情報提供者の役割分担を明確にするとともに、様々な関係者との連携が必要だということがあったけれども、去年も確かこの場で、震災直後だったものですから、外国人旅行者の安否確認の状況をお伺いしたところ、よくわからないという回答をもらった。日本人旅行者については、日本の旅行会社なり、宿泊施設等を通じて一定の安否確認の把握ができていたわけで、外国人旅行者に対する良質な旅行を提供していくという観点から、そういう安全対策も含めて一定の地上手配業者に対する、旅行業法の枠組みと全く別の形で災害時の緊急対策の把握等安全対策も含めた、何らかの登録制度等を検討いただきたい。何年か前一度実態調査をされたというのを聞いているが、あまり結果的に実態がよく把握できなかったという話もあるので、難しいこととは理解はしているが、2,500万人が来日するようになるわけですから、しっかりと体系整備をしておかないと、後手に回ってしまうのではないかなというのを懸念していますので、前向きな検討をお願いしたい。

(3) ガイドサービスの向上策について

訪日外国人への接遇向上のため、量・質ともに充実したガイドサービスの提供は欠かせない。今般、総合特区制度を活用した制度改正が行われたが今後効果検証を行うとともに、引き続き通訳案内士の増加にも取り組まれたい。

**【回答】**

通訳案内士については外国人旅行者の受入れに対して重要な役割を果たしてきたと認識している。その意義は今後においても変わらないものと考えている。一方、最近の状況としては訪日外国人をめぐる環境が大きく変化しているために、通訳案内士を補完する形で総合特区制度を活用して、各地域の実情に応じた柔軟なガイド制度を設けることとしている。特に、特区ガイドについては、総合特区法上、国と地域の間で各種手続が定められていて、平成24年4月現在、和歌山県と大阪府泉佐野市の2件において申請内容を十分に協議を行うことを通じて、特区ガイドの質の確保について十分に配慮を行っている。通訳案内士の増加については、旅行会社や宿泊事業者等とも連携をして、研修に対する支援であるとか、職業としての魅力の向上に向けた取組みのほか、広報の充実による公募者増加に向けた取組みを進めていきたいと考えている。いずれにしても、通訳案内士とそれを補完する特区ガイド、今国会において成立した沖縄特例通訳案内士、福島特例通訳案内士を車の両輪として育成・活用、外国人の多様な旅行ニーズに対して、柔軟に対応できるようにしていきたい。

(4) 対応窓口強化について

訪日外国人の要望やクレーム等についての対応窓口はJNTOだけではなく、各観光地の案内所や出国時の空港や港などでも集約できるよう関係機関と調整を行い整備されたい。

【回答】

観光案内所については、face to faceのコミュニケーションが一番大切な部分であり、求められる情報サービスを適切に提供して外国人旅行者が、到着地から出国に至るまで、不自由を感じることなく快適な旅行を終えることができるための案内サービスが期待されている。そのため平成23年度に4回ほど会議を開催し案内所のあり方等を含めた諸課題について検討会を行った。平成24年1月に、外国人観光案内所の設置・運営のあり方指針が定められた。この中でJNTOが外国人の観光案内所の認定をするという制度を設け、外国人の旅行者が安心して旅行することができる環境を実現させるとことを目標として掲げた。具体的には、案内所のカテゴリーを3種類に分けて、地域と広域と全国に分類し案内所をカテゴリー化し、しっかり認定していくこととした。フィードバックも、いろいろな外国人が実際に課題に思っているようなことを集約し、さらなる対応の改善で取り組んでいきたいと考えている。

(5) 案内標識の更なる整備策について

重点対象国や地域となっている中国・台湾や韓国などのアジア諸国の訪日外国人への受け入れ環境の整備のためには、中国語や韓国語等の案内は欠かせない。

ターミナル駅等の案内所での対応は進んでいるが、主要観光地や宿泊施設での案内は十分ではないことから、国が先導して統一的な対応となるよう最低基準を作り、受け入れ態勢の底上げとなるよう関連機関への継続的な支援を講じられたい。

【回答】

受入環境の改善に向けた標準的な最低限の基準設定については、観光庁として、平成23年3月に地方公共団体等が各地における訪日外国人の受入関係水準を自主的に把握・評価することができるチェックシートというのを作っている。そのチェックシートの活用によって、地方自治体と地域内の案内標識であるとか、宿泊施設、観光案内所等の受入環境の水準を自己評価することによって、地域における自主的な受入環境水準の改善を促している。今のところ全国で38地域を既に評価実施したところである。今後受入環境水準向上に向けて、地域において受入環境を整えるために必要とされる対応を行っていくことが大切だと認識している。平成24年度もシートを活用して不足している部分を顕在化し、受入環境の整備が遅れている部分について受け入れ環境水準向上事業を活用しながら更なる改善を果たしていきたいと考えている。

【要請】

案内標識に関して、38地域を評価、実施して問題点を顕在化して改善していくということであるが、今ある事業というものを、逆に自治体のほうで自主的に行ってもらいたいということであったが、そのために国としての資金援助を含めて支援事業を積極的に拡大していくということが大切ではないか。

【回答】

実際に受入環境整備事業というのは、並行してやっているわけで、平成23年度については中央拠点14地域でいろいろな試みなり事

業をしているところであり、地方公共団体がやる気をもってやれるのが一番ベストなあり方だと認識し、それを促していくという意味で、一応標準的な基準を設けて取り組んでいるところである。潤沢な資金はないが本年度も続けて何拠点か、受入環境整備事業というのをやっていきたいと思っているし、平成23年度もグッドプラクティスみたいなものを作りあげて評価したうえで、いろいろな自治体の良い取組みを紹介していこうと考えている。

(6) 観光産業が被る風評被害防止に向けて

メディア報道等の影響によってもたらされる風評被害は観光産業に大きなダメージを与えかねない。今般の震災・原発事故については海外メディアの影響により風評被害が拡大したが、今回の教訓を活かすべく風評被害拡大防止策を具現化されたい。

【回答】

風評被害の発生拡大を防止するためには、正確な情報発信が重要だと認識している。その意味で、情報発信については特に海外の消費者等に対して信頼される情報源を使って発信することが特に重要であると考えていて、記者の招請や共同広告を通じてメディアや旅行会社などへの働きかけを強化してきた。こうした取り組みの結果、震災直後の平成23年の3月には、前年同月と比べてマイナス30%というような大幅な減少を記録したが、この1月から2月には確実に減少幅は縮小し、一定の成果が上がっていると認識している。しかし、いまだ韓国などからの旅行者が低い数値であり、引き続き風評被害対策というのは実施していきたいと考えている。そのためには観光庁だけでなく在外公館などとも連携して取り組んでいきたい。具体的には国内で開催される大規模な国際会議の場をつうじて関係者を総動員したオールジャパン体制によるプロモーションを展開していきたい。

(7) プロモーション対象市場の拡大について

現在は15の国・地域で対象となっているが、震災後のアピールも含め対象の国・地域を早期に拡大できるよう取り組むとともに、効果検証を行い効果的なプロモーション活動に取り組まれない。

【回答】

昨年度から15市場でキャンペーンを行っている。今年度から従来からやっている消費者向けの広告宣伝事業、あるいは、旅行会社の事業という部分に関して、もう少し絞り込みインドとロシアを除いた13市場でやるが、効果的だと思われる部分については、市場にとらわれることなく実施していくということも考えている。インドとの関係は国交樹立60周年という機会であることやインドネシア、ベトナムに関してはオープンスカイ協定締結の節目であることから、そういった機会を逃すことなく活用して、効果的な政策を実施していきたいと考えている。

【要請】

訪日プロモーションについて、これまで観光庁として、前観光庁長官のリーダーシップもあり、様々な取り組みされたと思うが、一部指摘の中で観光庁がそこまでやるべきではないといった指摘があると回答があったが本来はJNTOがプロモーション、この役割を担うべきだと指摘があると聞いている。その指摘について、観光庁はどのように受け止めているのか。あと今後のプロモーション、仮にJNTO、こちらに今まで観光庁がやっていた部分を委ねていく場合については、今のJNTOの現行の体制では限界があるのではないかと考えている。新たに設定された基本計画の中にも盛り込まれているが、JNTOの機能強化について、具体



策があればお聞かせ願いたい。

**【回答】**

JNTO に関しては、指摘のとおり海外の機能強化ということを考えている。13 事務所あるわけだが、違う流れの中で国際交流基金とかの再検討も行われている。海外で直接いわゆるプロモーションをできれば予算的な面であるとか、非常に効率的であると今思っていて、人員を海外にシフトするであるとか、そういうことを前向きに考えていきたい。

2. 観光基盤の整備について

(1) 主要駅における団体客利用のバス乗降場整備について

東京駅をはじめ新幹線との結節点や主要駅における団体客利用のバス乗降場整備は十分ではなく、学生団体をはじめとする利用者の安全確保や周辺道路の混雑緩和の面から乗降場整備は急務である。団体客利用のバスは今後も増加が想定されるため自治体や鉄道事業者等の連携を強化し、地域から具体的な対応の要請があった場合には既存施設の活用も含め調整に取り組まれない。

**【回答】**

現在、駅前広場区域内において、大型貸切バスの乗降場を整備することは一応可能となっている。実際に駅前広場に大型貸切バスの乗降場を整備した事例として岡山駅などで実現している。しかし広場空間の制約などから公共交通機関を優先せざるを得ないこと等から整備が進んでいないと要因となっている。このため各自治体において、貸切バスの乗降場の整備については周辺駐車場を広域的に活用するなどの対応を行っているところである。長期的には、広場の再整備等にあわせて駅周辺状況を勘案しながら、各自治体において必要に応じて整備を行うものであり自治体から要望があった場合には適切に支援を講じていきたい。

(2) 「観光のユニバーサルデザイン手引き集」に基づく整備について

誰もが自由に旅行できる環境整備のため平成 24 年度からはじまるユニバーサルツーリズム促進事業を継続させるとともに、各地域での実態を把握し遅れている自治体や事業者が取り組みできるような対応策を講じられたい。

**【回答】**

「観光のユニバーサルデザイン手引き集」に基づく整備について、観光におけるユニバーサルデザイン化は大変重要な課題であると認識している。平成 24 年度においては、地域における先進的な取り組みを調査するとともに、シンポジウムの開催等を通じて、広く周知をしていきたいと考えている。今後もユニバーサルツーリズムについて継続して、誰もが安心して旅行できるということを普及促進に取り組んでいきたいと考えている。

(3) 国内での観光立国政策のアピール強化について

成長戦略の柱の 1 つに「観光立国・地域活性化戦略」を掲げ観光立国を推進していくうえ意義や、震災復興において観光が回復の柱となる産業であることについて、国民に十分説明し理解を得られるよう、各メディアへの露出を増やすなどインパクトのある日本国内でのプロモーションの実施など積極的なアピールを講じられたい。

**【回答】**

東日本大震災の風評被害が大きな影響を及ぼしている。現在、日本全体では相当程度に回復しているが、まだまだ東北 6 県観光客を中心とした落ち込みは大きい。引き続き、官民、国・地方連携して取り組んでいかなければいけないところであると考えている。また、国内観光については、官民合同キャンペーンとして、

各種媒体、広告宣伝の強化、イベントへの協力に取り組んできた。その結果として、旅行需要全体としては回復しているが、ビジネス観光を除いた観光というところだけ切り出してみると回復が遅いと認識しているため、今後も官民合同キャンペーンによって底上げを図っていききたい。また、東北地域の様々な取り組みを紹介し、地域の活性化に寄与するために情報の発信をしていきたい。観光が被災地復興にあたって重要な役割を担っているということ重視し引き続き取り組んでいきたい。

**【要請】**

国内での観光立国政策のアピール強化に関して、回答は復興支援における観光産業の役割という観点で官民合同キャンペーン等を行うということであったが、その前段として、成長戦略に観光立国・地域活性化推進を掲げていく意義について観光の経済波及効果などについてプロモーション等の積極的な展開を講じていくべきだと思うので、改めて要請をしたい。

(4) 地方空港の活用 (5) 燃油高騰に伴うサーチャージ制度について **【国交省・航空局参照】**

(6) リフトバスの増車について

高齢化社会の進展や障害者の社会参加の進展など福祉に対する社会的ニーズや関心は年々高まっている中、高速バスなどに車いす用のリフトを付けるための補助制度が 2000 年に新設されたが、過去 12 年間に 1 件の申請もない。現在、各地域において繁忙期を中心に、フトバスなどの特殊車両の配車ができないケースが頻発しているため、移動制約者の移動円滑化に向けて補助制度の充実を図るとともに、一定の車両（高速・貸切）を保有する事業者に対して導入義務化などの対策を講じられたい。

**【国土交通省・自動車局回答】**

補助制度のリフト付きバスに関する補助制度については、従来予算枠が小さかったということもあり、ノンステップバスに補助して、そこで打ち止めという状況であった。生活向上サバイバル戦略になってからのリフト付きバスについても、むしろ優先的に執行するために予算全体枠の拡充を行っており、リフト付きバスなどのバリアフリー車両に対する支援を厚くしている。また、リフト付きバスの導入目標を従来設定されていなかったが、バリアフリー法に基づく基本方針、見直しを行う際に、平成 32 年度末までにリフト付き車両の導入目標 25% という設定をさせていただいた。他方で、リフト付きバスを入れれば儲かるということではない、何らかの公的な支援が必要だと認識しており、例えば今年の税制改正でバリアフリー関係の税制が拡張されている。従来なかったノンステップバス、リフト付きバスへの自動車取得税、自動車重量税の軽減措置が講じられている。また、導入の義務化については、将来的な検討課題とは考えているが、現状では導入している事業者は非常に少なく、そしてまた公的な支援措置がない中で、義務だけを課すということになると、単純にバス事業者の採算性を下げってしまうという結果になるので、まずは導入に向けた環境整備を行っていききたい。

3. 観光需要の創出について

(1) 国内旅行市場活性化に向けて

① 国内旅行市場活性化のため、新たな形態として様々な分野の観光を創出することは重要である。現在、ニューツーリズム創出・流通促進事業に取り組まれているところであるが、産業観光・長期滞在型観光、エコツーリズムやグリーン・ツーリズムは地域の活性化にもつながる分野のため積極的に取り組まれない。ま

た、「子ども農村漁村交流プロジェクト」など他省庁での取り組みにも積極的に連携し質の向上に取り組みたい。

**【回答】**

ニューリズム等をはじめとして、新たな形態での様々な観光の創出については、地域の活性化にも繋がる重要な分野と考えている。観光庁としても、産業観光・長期滞在型観光、エコツリズムやグリーン・ツーリズム等を含み関係省庁、関係各社等の連携を行いながら引き続き積極的に取り組んでいく所存である。具体的には、今年度エコツリズムやグリーン・ツーリズム、産業観光等のテーマごとに、当該地域に対しまして「アバザ」の派遣であるとか、人材育成等に関して支援を含めた調査業務を展開し、現在、準備を進めているところである。

②観光圏については、自治体や地域の連携に寄与する重要な事業であるが、これまでの成果分析や課題について検証し、金銭面などでの支援だけでなく運営状況のチェックや指導など積極的に関与するとともに、観光圏整備事業の国民の認知度が低いことから、観光圏キャンペーンの実施など認知度向上にむけた具体的な支援を講じられたい。

**【回答】**

観光圏は自治体や地域の連携に寄与する事業であることから、4月1日現在49地域の計画を認定した。2泊3日以上滞在型観光可能な広域的エリアで観光圏の整備に向けて必要な取り組みを支援しているところである。これまでの成果分析や課題についての検証については、認定を受けた観光圏について、毎年延べ宿泊数等の数値目標の達成状況の報告を求めたり、事業の実施状況についても報告を求めているところである。また、観光圏を対象とした観光地域プラットフォーム支援事業については、第三者委員会において事業評価を行った上で採択をしているところである。さらに、昨年度は各地域が実施する観光事業に対して定量的・定性的に効果分析を可能となる手法の開発に取り組んだ。今後はこれらの活用をしながら、観光圏整備事業の効率的かつ効果的な整備を進めていきたい。観光圏事業の認知度向上については、地域の魅力ある観光資源を活用して、滞在プログラムやイベント等の開発、宿泊魅力の向上に関する事業等を助成するプラットフォーム事業などの活用による支援を通じまして観光圏の魅力度や認知度向上を図っていく。

③諸外国と比較して、旅行者が容易に入場や貸切ができる博物館や寺社・旧跡・城などの日本文化を象徴する文化施設や施設が少ない。それらの文化施設の公開や施設の貸切等は、インバウンドのMICEの拡大や修学旅行や体験旅行の拡大に繋がることから、文化財等の保護と両立しつつ国立施設や地方自治体施設の積極開放を促すよう文化庁などの省庁間の連携をはかられたい。

**【回答】**

観光振興においては、観光立国推進本部の枠組みもあるため、各省庁と密に連携を取りながら取り組んできている。観光立国推進本部、観光連携コンソーシアムにおいても、文化財、文化施設の積極的な活用を行うために、文化庁をはじめとした省庁連携を深めている。具体的なご提案を貰えれば、関係省庁と相談するなどして検討していきたい。

④国内旅行市場の需要創出・活性化の具体策の一つとして、国内旅行について公共交通機関を利用した旅行者の企画商品を利用した場合などの環境への貢献に対し補助金を支出する、いわば「旅行版エコポイント（仮称）」や、耐久消費財とは異なり観光

は次回の消費も期待でき経済の活性化がはかれることから「旅行減税」のような旅行者に対し何らかの特典を付加するような支援制度について検討されたい。

**【回答】**

国内旅行需要の喚起策については、例えば東日本大震災直後冷え込んだ国内旅行需要を喚起するために、平成23年4月21日より、官民合同による「がんばろう日本」国内旅行振興キャンペーンを実施してきた。現在、東北、北関東以外の地域については、例年並みの旅行需要が戻ってきているという印象をもっているところである。旅行版エコポイント等については、施行上難しい点等様々あることや、財政当局の理解を得にくいということなどから、実現については難しいものと考えているが、それらの方法に限らず、様々な国内旅行需要方策について、引き続き検討していきたいと考えている。

**【要請】**

旅行版エコポイントとか、旅行減税という言葉を使っているが、現在、東京都で確か福島県に宿泊すると、既に補助金が出す動きがされていると聞いている。そういった地方自治体のほうが早い動きがあったりということがあるので、国としてもできるようなことを考えてもらいたい。

(2) 若年層の旅行需要の活性化について

若年層の「旅行離れ」の原因について調査結果と今後の対応策について明らかにするとともに、下記の対策について検討されたい。

①パスポート取得手数料の減免、手続きの簡素化について

若年層の出国者数が減少している原因は、少子化・景気動向・意識変化・多様性などが考えられるが、若年層の海外旅行離れは、日本の将来の国際競争力に影を落とすだけでなく、海外文化や風土を体験する機会の喪失といったことから、日本の将来を考えていくにあたっては極めて憂慮すべきことである。旅券発給数をみても2004年度をピークに漸減傾向は明らかであることから、若年層の海外渡航優遇施策について、パスポート取得手数料の減免等に取り組まれたい。また、観光庁の目標でもある日本人海外旅行者数2千万人の実現に向けた、旅券発給手続きの簡素化なども検討されたい。

(具体的検討項目)

- 1) 12歳未満に適用されている旅券発給手数料の減額措置を25歳未満まで引き上げ。
- 2) 10年有効旅券の発給対象年齢を、20歳以上から16歳以上に引き下げ。
- 3) 本人が申請した場合の即日発行。
- 4) 窓口の受付・交付時間や場所の拡充。

**【回答】**

若年層の海外旅行は、バランスのとれた国際感覚を早くから育てるということ等を含め、国際相互理解を促進させるという観点でも重視して取り組んでいる。また、若年層の海外旅行離れについては、日本人の海外旅行アウトバンド全体の振興における重要な課題と認識しているところである。まずは海外旅行への関心を高めることが必要であると考えている。そのため、日本旅行業協会(JATA)のデジタルワールド事業等を含めた旅行環境の整備を進めて官民一体となった取り組みを促進しているところである。なお、パスポートの取得手数料については、外務省の所管事項となっているので回答は控える。

②「児童・生徒社会体験休暇制度」(仮称)の創設について  
サービス業を中心として多くの労働者が土・日曜日、祝日も働いている。「子供の頃に家族と旅行の経験がない若者は旅行が少ない調査結果もあり、家族で旅行に行く機会を創出することが重要である。現在、議論中の休暇分散化に向けた取り組みと連動する形で労働者が「家族との団欒」と「家庭教育の充実・強化」のため、親の監督下でボランティア活動や旅行等により社会体験をすることが必要である。「児童・生徒社会体験休暇制度」(仮称)のような、目的別休暇を創設するよう観光庁として関係官庁に対して働きかけられたい。

**【回答】**

家族の団欒や家庭教育の充実・強化のため、家族旅行を行うことは重要であると認識している。加えて親と子どもと一緒に過ごす家族の時間は食事、余暇等様々な生活行動を通じた家族との触れあいの中で生きる力を身につけることと認識している。  
一方、わが国における年次有給休暇取得においては、平成12年度から50%を下回る水準で推移をしている。企業としては、従業員のワーク・ライフ・バランスの向上を図る観点から、有給休暇を取りやすい仕組みを整えることが必要であると考えているところである。  
これらを踏まえて、観光庁では関係省庁とも連携し、地域ぐるみの家族の時間づくりを目的として、平成22年度から家族の時間づくりプロジェクトに取り組んでいるところである。  
具体的には各地域の協力のもと、大人の休暇取得促進を図るとともに、学校休業日の柔軟な設定を行うことで大人と子どもの休みのマッチングを図り、家族の思い出や絆づくりの家族旅行の機会を創出ができるよう平成24年度は全国15地域で取り組むこととしており、引き続きプロジェクトの実施結果を踏まえた課題の解決や他地域への拡大等の取り組みを行っていききたい。

③「留学派遣支援金制度」の継続実施

平成21年度にこれまでの制度を拡充して実施された「留学派遣支援金制度」の実績や効果検証について明らかにされたい。また、異文化の体験は国際性を養うとともに、将来の日本を担う若年層の国際理解を深めることにもつながることから継続的に実施されたい。

**【回答】**

留学派遣支援金制度の継続実施については文部科学省が所管としているところであるが、留学生制度は、観光の側面から極めて重要な役割を担っていると考えていて、質の高い外国人留学生や、逆に海外に行く日本人留学生というものが観光客増加に寄与する一面があったり、国際相互理解増進という観点で非常に有益な存在であると考えている。特に日本への外国人留学生については、帰国後にまた戻ってくるチャンスが多く、その際、家族や友人を連れて戻ってくるという、リピーター訪日の役割を果たしている。平成24年3月30日閣議決定した観光立国推進基本計画の中においても、留学生の非常に注目しているところではあり、外務省や文部科学省と連携して、留学、文化、スポーツと観光振興、日本の魅力発信の連携施策検討連絡会議という会議体を立ち上げて、海外に留学生や日本人学生や帰国留学生を通じた日本の魅力をいかに海外で発信していくための検討を行っているところである。

(3) アウトバウンド拡大による相互交流の拡大について

〔2Way Tourism 政策の推進強化〕

インバウンド施策とともにアウトバウンド拡大による相互交流の拡大のため以下の項目について取り組まれたい。

①観光立国推進基本法では、『観光は、国際平和と国民生活の安定を象徴するものであって、その持続的な発展は、恒久の平和と国際社会の相互理解の増進を念願し、健康で文化的な生活を享受しようとする我らの理想とするところである。』とあるように、観光による国際交流は、民間平和と外交の代表的なものである。その実現のためには、訪日外国人旅行者を増やすことのみならず、二国間の相互の交流人口の拡大が重要であるとの観点から、観光立国推進基本計画にも盛り込まれている、日本人の海外旅行者数の拡大を、これまで以上に強力で推進されたい。

**【回答】**

海外需要の創出に向けたアウトバウンド拡大による相互交流の拡大については、国際感覚の向上や発展途上国との観光開発、国際相互理解の増進による政府間の外交補完など重要なものである。2012年3月に策定された観光立国推進基本計画において、2016年までに日本人の海外旅行者数を2,000万人とする目標を掲げた。去年の実績を申し上げると、2010年が1,664万人、対前年比7.7%の増。2011年が1,699万人、東日本大震災の影響などあったが円高の影響もあって前年比2.1%増という数字で推移している。アウトバウンドについては、旅行会社や航空会社の民間の活動が大きいところであり、日本旅行業協会の実施するビジットワールド事業との連携や官民ミッションの派遣などで旅行環境整備を進め官民一体となって取り組みを推進しているところである。

②観光ビザ免除の対象国拡大について

国際交流拡大の観点から相手国との協議にもよるがインド・カンボジア・ロシア等との日本人の観光ビザ免除の対象国拡大に努められたい。

**【回答】**

基本的には外務省の所管であるが、われわれとしては国際交流促進・訪日外国人の来訪促進という観点から外務省をはじめとした関係省庁に対して働きかけている状況である。日本側のビザ制度の外国人に対する緩和について、これまで中国等への緩和をはじめとして取り組んできているところであるが、ビザについては相互主義の観点から、日本のビザ制度の緩和が日本人の緩和といった相手国の対応につながると考えている。

4. 東日本大震災関係について

- (1) 国内外の旅行者に誤解や混乱を与えないよう、正確かつ迅速な情報発信を引き続き国内外で適切に行われたい。【観光庁1-6(6)参照】
- (2) 災害時などに外国人旅行者の安否確認ができるようシステムの構築に取り組まれたい。

**【回答】**

震災発生その日にJNTOで対策本部を立ち上げて、24時間体制で外国人へ情報提供ということで行ってきた。今年度は、予算が認められたことから情報提供者が国、地方、民間等多様であることから、役割分担を明確にするとともに、緊急時における情報提供のあり方等を調査、整理したうえで、関係機関とリンクするようなポータルサイトを何とか立ち上げたいと思っている。この関係については、情報提供体制の構築をするにあたっては、やはり行政機関、マスメディア、観光関連事業者であるとか交通機関等の様々な関係者の連携が必要だと思っているので、交運労協の皆様も、支援と協力をお願いしたいと考えている。

(3) 東北観光博について、東北地域への旅行需要回復のきっかけとなるよう前広かつ幅広い告知に取り組まれたい。



**【回答】**

東北観光博は東日本大震災の影響もあり、いまだ震災前の水準に戻っていないと認識していて、今後とも官と民、国と地方が連携し合って、取り組んでいきたい。そうした中、東北観光博を3月18日から本格実施しているところであり、広報活動を積極的に行っているところである。ネットにおいてはポータルサイトの開設であるとか、フェイスブックの活用しながら、周知しているところである。来年3月までの長丁場のイベントであるので、まだまだこれからピーアールをしていかなければと考えている。今後とも認知度向上に努めたい。

**【要請】**

東北観光博について、例えば福島では、現在、有料道路を確か昨年無料で行っていると思う。駐車場についても、多分、無料で開放しているところもある。ただ、そういった情報が実は地元の方にもなかなか伝わっていない。当然われわれ東京なり首都圏にいる方にも伝わっていない。やはりせつかくそういった努力を各地域でされているにもかかわらず、全国に伝わっていないというところについては、国のほうでも一緒になってアピールする必要があるのではないかと。

- (4) 海外の旅行会社を対象に、日本の現状および日本の魅力について各国・各地域に広まるようファムツアー実施に積極的に取り組まれない。

**【回答】**

震災後、海外のメディアもいろいろな取り上げ方をされたりして、日本の現状が正確に伝えられていないということがあった。その後、旅行会社やメディアも含めて1,000人ぐらいの規模で日本に招聘して、自分たちの目で日本の現状を見てもらうことを震災直後からやって、昨年度取り組んできた。依然として風評被害は払拭されていない。今年度においても引き続き旅行会社、あるいはメディアの方々を日本に招聘して、現状をしっかりと見てもらうことを実施していきたいと考えている。また、日本側の情報発信に対する信頼度というものが低くなっていることから、彼らが信用する自国のメディアや旅行会社の声を活用して、情報を正確に伝えるということを引き続き取り組んでいきたいと考えているところである。

## 国土交通省 総合政策局

1. 観光立国の実現に向けて国内への観光政策の周知強化について  
観光は、政府の新成長戦略で日本の経済成長の柱として位置づけられてように、日本経済で重要な地位を占めており、雇用創出、地域の活性化、日本経済の復活に向けて主要な役割を果たしている産業である。観光立国の実現に向けては、観光の重要性や意義、その経済効果について国民の理解を深めることが重要であり、日本国内でのプロモーションの実施や官民一体となった取り組みを講じられたい。

**【回答】**

観光をめぐる状況については、東日本大震災による風評被害などによって減少し、相当程度回復してきているものの、震災後の落ち込みから完全に回復しているわけではない。引き続き官と民、国と地方で連携して全力で取り組みを進めることが大事だと考えている。国内観光については、国内旅行需要喚起のための官民

合同キャンペーンとして、各種媒体による広報・宣伝強化やイベントへの協力などに取り組んできた。その結果、旅行需要全体は前年を上回るまでになっているが、依然被災地である東北地方の観光需要は回復しておらず、憂慮している。このため、引き続き官民合同キャンペーンによる各種媒体への広報・宣伝を強化・継続するとともに、東北地域の様々な取り組みを連携させて統一的な情報発信を行い東北観光や東北・北関東の今後につながる政府関連事業の実施や民間のイベントなどの開催の働きかけによる復興支援運動などに積極的に取り組んでまいりたい。観光は被災地域が立ち直っていく上でも重要な役割を担うため、観光で日本を元気にするという気持ちで引き続きしっかり取り組んでいきたい。

## 総務省

1. 信書便制度の規制緩和について

特定信書便事業の参入は進んでいるが、「郵便・信書便制度の見直しに関する調査研究会」の報告書に基づき、郵便法と信書便法を一本化し、一般信書便についても参入が進むよう、自由かつ公正な競争が促進できるよう環境整備に取り組まれない。

**【回答】**

平成20年6月の郵便・信書便制度の見直しに関する調査研究会の報告書は、例えば欧米の中における郵便事業の分野の自由化や、我が国における郵便の信書便の分野の競争状況を踏まえて、平成19年10月の郵政民営化以降の郵便・信書便制度全般について、包括的に見直すという目的で議論されまとめられたものである。この中で検討された新しい郵便制度の信書便制度の枠組みについては、この分野が大きな成長が見込めない成熟した市場であること、また郵政の民営化がスタートしたばかりということで、郵便事業会社や郵便局会社の経営状況の見極めも重要だということで将来の検討課題とした。一般信書便については、特定信書便とは違って、遍く公平に提供されるユニバーサルサービスという提供が必要とされている。その一方、現在唯一ユニバーサルサービスの提供事業者である郵便事業株式会社の郵便サービス、これも維持する必要がある。そういう中で自由かつ公正な競争環境を国として整備する制度を考えている。総務省としては、住民のユニバーサルサービス、これを維持する必要がある、その中で自由かつ公正な競争が促進されるよう検討していく必要があると考えている。その検討については、郵政改革の今後の動向を踏まえながら、対応を検討していく必要があると考えている。

## 財務省

1. 航空貨物の輸入に関する件

(1) 税関官署によっては、申告手続きの取り扱いや必要書類等に対応が異なっている場合がある。については、可能な限り効率的・合理的な方法を検討し対応の標準化に取り組まれない。

(具体的事項)

- ①成田航空貨物出張所と成田南部航空貨物出張所で時間外の申告手順が異なっている。成田南部航空貨物出張所においても、成田航空貨物出張所と同様な手順簡素化を検討されたい。

**【回答】**

従前、成田南部航空貨物出張所は、5時までに申告して5時を過ぎると特通部門のほうに手続を移すということで、宛先の部門を変更していただくような取り扱いをしていたと聞いておりますが、昨年の11月から、5時までに申告があったもので5時以降関係書類を提出するようなものについては、申告の宛先部門の変更を行うことなく、そのまま書類を特通部門のほうに引き継ぐという取り扱いに変えています。

②各税関署で申請書類の呼称や定義付けが曖昧である為、標準化されたい。

**【回答】**

各税関では、法令通達等に沿った書類の取り扱いをしていると承知しておりますが、特段何か問題が生じているようであれば、事例をご紹介いただければと思います。

③外国為替および外国貿易法による輸出ライセンスの確認方法について、「写しの提示」が可能な税関がある一方で、原本での確認を必要とする税関も存在する。確認方法については、業務簡素化の観点からも「写しの提示」も可とすることで統一化されたい。

**【回答】**

これまで、外為法の包括輸出許可証の提示につきまして、複数の官署あるいは複数の部門に申告が生じた場合に提示が遅れて許可までに時間がかかる事例があるという理由から、緊急避難的に税関におきまして原本確認を行って確認を受けた包括ライセンスの写しでの通関を認めていました。しかしながら、最近におきまして、すべての包括ライセンスについて原本確認を受けて、事後の通関のすべてで確認を受けたこの写しを使用するといった、先ほど申しました本来の目的を逸脱したような取り扱いが見受けられるようになったということもあり、今月に入り、原本の提示を原則とするという取り扱いに統一しています。ただ、包括のライセンスにつきましては、外為法に基づいて分割発給ということが可能ですので、必要な場合はあらかじめ経済産業省のほうに分割発給の申請を行っていただければと思います。また、経済産業省では、貿易管理サブシステムということで、電子的な申請を受け付けるシステムを用意しており、これを利用すれば輸出申告時に税関へ紙で提出というのは不要になりますので、積極的に利用いただければ、利便性にも資すると考えております。

(2) 同一商品を輸入する場合、税関官署によって商品に対する見解が異なる場面が散見され、全く同一の商品を輸入しても申告税関官署によって関税率が異なる場合も見受けられる。それにより、通関現場で輸入者である荷主に対して理由が説明できず困惑していることから、見解が異なるような事象を発生させないよう税関官署間における仕組みの導入に取り組まされたい。また、輸出入申告時の提出書類や手順についても、各税関官署独自で運用ルールを決めている事項があり、同一荷主が複数の税関官署で輸出入申告する場合にそれぞれの運用ルールに合わせる必要がある。これらも荷主への説明に苦慮しており、荷主の利便性に配慮した統一化に取り組まされたい。

**【回答】**

関税分類に限らずいろいろな面において、関税局では、各税関官署で取り扱いが異なることのないように努めているところであり、関税分類につきましても、基本通達の中で関税率等および原産地の統一的適用ということで基本通達に盛り込んでおります。書類の取り扱いにつきましても、先ほど申し上げたとおり、各税

関で保税通達に沿って対応していると承知しておりますので、特段何か個別に問題点があればご紹介をいただければと思います。

(3) 明らかに誤って本邦に到着した貨物を発地国等にレシップする場合の輸出通関において、便宜的に輸出者となる荷主が輸出貿易管理令に基づく商品説明や該非判定・証明を行う事は極めて困難であることから、レシップの輸出通関には一定の簡易化を検討されたい。

**【回答】**

輸出貿易管理令の規定により、許可あるいは承認が必要となる貨物を仮陸揚げしてレシップする場合は、税関において当該許可承認等の有無を確認する必要があるということで手続をとっていただいている。輸出貿易管理令における手続にかかる簡素化は経済産業省の所掌であるので、財務省としてお答えできる立場にはありません。

(4) AEO制度について、荷主は取得することにより、物流コスト及びリードタイムの削減というメリットがあるが、倉庫業者・通関業者にとっては、AEO取得の条件が厳しく、また取得後の維持に掛かる労力と比べてメリットが少ない。については、AEO認定事業者の拡大にむけ、取得推進に向けた更なるメリットを打ち出されたい。また、AEOセンターから認定事業者への情報が不十分であることから、積極的な情報発信となるよう促されたい。

**【回答】**

AEO事業者に対して緩和措置というものを提供していくことによって、制度の魅力というものが増して、さらに普及拡大に繋がるという考えを持っておりまして、これまでいろいろ要望に応じて関税改正の中でいろいろと緩和措置等を行ってきたところであり、引き続き要望を伺いつつ、さらに何ができるかというのは、引き続き考えていきたい。それから、AEOセンターから認定事業者への情報が不十分という点についてですが、制度普及のためには積極的な情報発信というものが重要だというふうを考えております。不十分という点について、個別にこういうところが足りないんだというのがあれば、ぜひお伺いしたいし、意見を踏まえて、直すべきところは直して、積極的な情報発信に努めていきたいと考えております。

(5) AEOを未取得の荷主は、AEO認定事業者を利用することで特定輸出者同等の扱いとなる。しかし、AEO認定事業者にとっては、自社施設外の貨物管理や、荷主側のセキュリティやコンプライアンス体制が未整備な場合などは指導・管理などの負担も大きく、対応次第では認定取り消しのリスクも抱える。今後、取得していることが荷主から選ばれる条件となることが想定される中で、業者と荷主の責任関係についてより明確化されたい。また、既に特定輸出者を取得した荷主にしても、AEO取得のメリットが薄れることから、AEO認定事業者とAEO荷主の連携によるメリットを打ち出されたい。

**【回答】**

3月末に、1つ制度改正を行いました。荷主が、AEO認定事業者になる場合には、自社のセキュリティ体制、コンプライアンス体制だけでなく、その荷主が委託する物流関係の業者のセキュリティ体制とコンプライアンス体制が十分であるか確認して、必要であれば指導等を行うことを求めています。その際に、委託する運送業者や通関業者がAEO認定事業者である場合とそうでない場合の取扱いについて、明確化されていませんでした。そこで、3月末に通達を改正して、AEO認定事業者の通関業者、運送業者もしくは倉庫業者であれば、税関が直接AEO認定事業者として認

定する際に、その社のセキュリティとコンプライアンスを確認しておりますので、改めて重複して荷主が確認する必要がないとの従来からの考え方を明確にしました。これにより、荷主から見れば、物流業者を選ぶ際に、AEO認定事業者であれば、重ねてチェックをしなくて済み負担軽減にもなりますし、よりAEO認定事業者の物流業者を選びやすくなります。また、当然ながら既にAEOを取られている通関業者とか倉庫業者にとっては、税関と重複して荷主から素人監査とか受けていたところが軽減されるという効果も期待できます。

(6) 貨物の蔵置場所の税関官署で行っている輸出入申告について

①羽田と成田の一体運用した場合の両空港で積みおろしをされる貨物について、貨物の蔵置場所にかかわらず申告先税関の選択が可能となるような運用を検討されたい。また、空港外施設での運用を想定しクロス申告を検討されたい。

例) 東京税関本館・成田航空貨物出張所・成田南部航空貨物出張所・羽田出張所・東京航空貨物出張所(原木)

【回答】

羽田空港と成田空港で取り扱われる国際航空貨物については、通関手続の一層の円滑化を図る観点から、昨年の7月からAEO通関業者については、国際航空貨物を扱う東京の5官署(本館・羽田・東京航空貨物出張所・成田航空貨物出張所・成田南部航空貨物出張所)を対象に、貨物の蔵置場所にかかわらず、あらかじめ選択した税関官署に対し申告を行うことを可能としている措置を実施しています。

②(輸出)許可後の積込港変更手続きの簡素化

羽田と成田の一体運用をした場合、許可後の輸出貨物が予定搭載便に搭載出来ない場合、別空港の同じ仕向国行きに搭載便が変更する可能性が想定される。については、輸出許可後の積込港変更手続きの廃止・簡素化やMAWB単位での一括処理について検討されたい。

【回答】

この点に関しては、本年の3月25日からAIRNACCSにおいて、輸出許可後の積込港変更をMAWB単位で一括変更が行われるように対応していくところです。

③税関の官署選択および審査・検査の分離

AEO制度の認定通関業者を対象に官署選択が行われており、一部ではクロス申告も認められているが、AEO認定業者審査のメリットを増やすため検査の分離が可能となるよう手続きの簡素化に取り組まされたい。

【回答】

不正輸出入の防止等の適正通関を確保しつつ、効率的な輸出の手続及び迅速な通関を実現するために、通常申告を受けた税関官署において、提出された関係書類を含む申告書の審査、検査を一連の作業として行っています。この一連の作業の中で、審査と検査を分離して行うということになると、効率的な輸出入の手続とか迅速な通関を阻害する可能性もあることから、AEO事業者が行う申告であっても、原則として審査検査を分離して行うことは、なかなか適当ではないのではないかと考えています。

④海上貨物とのクロス申告あるいはその逆も含めた手続きの簡素化

「我が国国際航空物流のグランドデザイン」でも触れているとおり、東京港、横浜港にも近く、東京という大消費地を背後にもつ

ている羽田空港の立地を生かすため、現行法の制度上は空港蔵置での海上貨物申告が可能となっているが、前例がない等を理由に当局からの許可が得られず、顧客ニーズは有るもののサービスとして提供できていない。制度が利用できるよう各官署間の連携や手続きの簡素化に取り組まされたい。

【回答】

具体的にイメージがわからなかったのですが、対象貨物を空港内に蔵置した上で申告をすることについて具体的なニーズを把握する必要があるということですが、今回このようなご要望をいただいたことについては、承っておきたいと思えます。

【質問】

貨物の蔵置場所の輸出入申告について、現状、羽田は件数が少ない関係で機能していないため、羽田で展開している業者は相当苦労している。今の時点では十分だが、今後は、国交省との話の中で輸出や到着が増えていくということを想定するのであれば、もう少し緩和が必要なのではないか。AEO事業者となるのがかなり厳しいので、そういう意味では今後、羽田については課題が出てくるのではないかと思います。船とのクロスの申告の話は、現場のから上がってきている話です。やれるんだよねという話が出ていますが、事例がないということで、海上貨物と航空貨物の違いはありますが、蔵置場所を移動することなくできるのは相当メリットなので、実現できるようお願いしたい。

【回答】

蔵置場所の関係ですが、今のところAEOの枠内でやらせていただいているが、一応ご意見があったことは承っております。

(7) 通関における運用面については以下の改善に取り組まされたい。

①輸出マニフェスト申告(MER)の入力項目を輸出小額申告の入力する項目と同等にされたい。

【回答】

マニフェスト通関に関しましては、航空貨物の混載業者が扱う貨物で、1のHAWBの価格が20万円以下の場合、他法令の証明または確認を要しないといった一定の条件の下、通常の輸出申告よりも簡素な手続で申告ができるものでありまして、輸出小額申告と比較しても入力申告項目が簡素化されています。

②時間外でも時間内と同等な申告、検査、許可が出来るような体制を改善されたい。

③全部門で不在などの理由で審査が遅れないように改善されたい。

【回答】

税関におきましては、具体的な共通需要に応じて、平日の時間外をはじめ、土日、祝日においても申告を受け付けているところで、特に主要空港官署においては、365日24時間の態勢をとっているところです。今後とも通関手続の円滑な実施の確保に努めたいと考えています。

(8) 到着即時輸入許可制度の周知と利便性向上について

予備審査制を利用し輸入申告を行った貨物のうち、平成8年4月から通関手続の一層の迅速化をはかるため始まった輸出入・港湾関連情報処理システムを利用した航空貨物の到着即時輸入申告扱いについてあまり活用されていない。欧米では事前通関許可等の制度が活用されリードタイムの短縮に寄与していることから、貨物到着前許可につながる同制度の周知徹底と更なる要件緩和をはかられたい。

**【回答】**

到着即時輸入許可制度は、NACCS を利用した航空貨物や、予備申告がされたもののうち、AWB情報、または航空機の到着確認状況が登録される前に審査区分1または区分2で終了している貨物を対象としています。

この制度自体、通関手続の一層の充足を図るために導入した制度ですが、要件の緩和につきましては、適正な関税の徴収とか水際での取り締まりの観点から慎重に考える必要があるというふうに考えています。

ただ、AEOの輸入者が行う特例輸入申告については、貨物の到着前に申告を行って許可を受けることが可能となっています。

(9) リアルタイム口座振替方式の周知

リアルタイム口座振替方式は、自動的に関税・消費税等の納付手続が行われ個々の申告の都度、納付指示を行う煩わしさが無くなるだけでなく、貨物の早期引取が可能となり安全性・利便性が向上する制度であることから、周知を行うとともに取り扱い金融機関の拡大に取り組まれない。

**【回答】**

リアルタイム口座振替方式の周知と取扱金融機関の拡大については、関税等の円滑な収納ということで、これまでも周知を行って金融機関の拡大には取り組んできたところで、引き続き取り組んでいきたいと考えています。平成20年の10月にまず海上貨物から導入しておりますが、その際に対応可能な金融機関は5行でしたが、現時点では44行まで拡大しています。また、利用件数は、平成23年度の利用が約280万件で、これは前年度に比べると約6割増加しています。NACCSセンターにおきましても、各種説明会等において周知を行っておりますので、そうした取り組みを引き続き行っていきたいと考えています。

(10) 税関の年末年始スケジュール開示の早期化

税関の年末年始のスケジュールについては、利用者の利便性向上と年末年始の混雑緩和のため早めに開示されるよう取り組まれない。

**【回答】**

年末年始のスケジュールについては、これまでも各税関における各種説明会、あるいは税関ホームページ等により、11月下旬から12月上旬に周知をしておりますけれども、今後とも可能な限り、早くお知らせできるように努めていきたいと考えております。今後とも、税関行政にご理解、ご協力をいただければと思います。

**【質問】**

年末年始のスケジュール開示ですが、一番大きい東京が遅く、大阪と名古屋と比較しても遅いのが現状です。年末のスケジュール組むときに、11月末に組みますが、12月10日くらいにできることもある。最近企業も生産管理をだいぶ前倒しされていますので、ニーズがあります。

**【回答】**

年末年始のスケジュール開示に関しては、先ほども申し上げたとおり、各税関とも可能な限り早めに措置できるように税関に伝えたいと思います。