

番号	提案事項名	提案の具体的内容	提案理由	具体的な根拠法令等
2-(1)	道路標識への多言語併記	道路標識の多言語併記、IC・JCTの番号表記（ナンバリング）などを強化すべきである。	政府では、道路標識を訪日外国人にも分かりやすいものとするべく、案内・規制標識の英語併記、高速道路IC・JCTのナンバリングなどを進めているが、一部地域にとどまっている。多言語併記等が進めば、標識の誤解による事故・トラブルの未然防止に役立ち、外国人の安全な自動車運転に資する。また、二次交通機関の不十分な地域への観光も期待できる。	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 道路案内標識における英語表記について（平成25年9月11日付け国道企第46号）
2-(2)	第二種運転免許試験の受験資格の緩和	第二種運転免許試験の受験資格要件である普通運転免許保有年数を引き下げるべきである。	第二種運転免許試験は、他の第二種免許を現に受けている、または、大型第一種免許、中型第一種免許、準中型免許、普通第一種免許、大型特殊第一種免許のうちいずれかを通算して3年以上（政令で定めるものにあつては2年以上）現に受けている者でなければ受験できない。旅客運送業界における運転手不足の解消は喫緊の課題である。より多くの人に第二種運転免許を取得してもらう上でも、まずは保有年数を緩和することで、受験者の裾野を広げる必要がある。	道路交通法第96条第5項第1号
2-(3)	外国語による第二種運転免許学科試験の実施	外国語による第二種運転免許の学科試験の実施を周知徹底すべきである。	警察庁通達「学科試験の適正な管理について」（平成24年8月17日付警察庁丁運発第93号）では、各運転免許試験場において、地域の実情を踏まえ、外国語による学科試験の実施に積極的に取り組むこととしている。外国語による第二種運転免許学科試験が行われるようになれば、より多くの外国人に第二種運転免許の取得機会を提供することになる。旅客運送業における運転手不足の軽減、インバウンドに対応できる運転手の確保につながることを期待できる。	学科試験の適正な管理について（平成24年8月17日付警察庁丁運発第93号）
2-(4)	特殊車両通行許可期間の延長	道路法に基づき道路管理者へ特殊車両通行許可を得なければならない場合、許可期間を現行の最大2年間から延長すべきである。	一定の規格を超える車両が道路を通行する際に必要な特殊車両通行許可の有効期間は、最大2年間とされている。寸法・重量の大きいトラックを用いて効率的に貨物を運ぶにしても、特殊車両通行許可を申請しなければならず、事業者の負担は依然として大きい。2年程度で道路状況が大きく変わるとは考えにくく、2年ごとに更新申請を必要とする合理的な理由は見当たらない。	道路法第47条の2 車両の通行の制限について（昭和53年12月1日建設省道路局長通達）
2-(5)	クレーン車に対する特殊車両通行許可条件の緩和	アームが前方を向いているクレーン車が特殊車両通行許可を受けて道路を通行するときには、後続車を不要とすべきである。	重量に関する通行条件の区分がC・D、または寸法に関する通行条件の区分がCとなる車両は、道路管理者より特殊車両通行許可を受けて道路を通行するとき、前後に誘導車を付けなければならない。アームが前方を向いているクレーン車については、後方に危害を加える恐れが少なく、また、落下の恐れのある貨物も積載していないことから、後続車による後方安全確認は不要である。後続車が不要となれば、クレーン車使用時のコスト削減だけでなく、緊急時におけるクレーン車出動の迅速化にも資する。	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日付け建設省道企発第57号）
2-(6)	特殊車両通行許可証の電子媒体による携行の容認	道路法に基づき道路管理者より特殊車両通行許可を取得しなければならない場合において、電子媒体による同許可証の携行を可能とすべきである。	特殊な車両で公道を通行しようとする者は、道路管理者の許可を得なければならない。当該許可に係る通行中、許可証を書面により当該車両に備え付けていなければならない。同許可証は申請ごとに交付されるため、運送事業者の中には、常時、数千枚の許可証を備え付けているケースもあり、保管のためのスペースが必要となる、あるいは許可証の提示に時間を要するなど、円滑かつ効率的な業務遂行の妨げとなっている。オンライン申請で電子許可証を取得した場合でも、電子媒体での携行が認められていないため、印刷する手間も発生するなど、電子化の趣旨に逆行する事態も発生している。	道路法第47条の2第1項・第6項
2-(7)	都市部における旅客運送と貨物運送の事業のいわゆる「かけもち」の容認	旅客運送と貨物運送の事業のいわゆる「かけもち」のうち、①貸切バス・タクシーによる貨物運送、②自家用車有償旅客運送者による貨物運送、③トラックによる旅客運送について、都市部においても認めるべきである。	現行制度で認められている旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」の類型のうち、①乗合バスによる貨物運送は全国で認められているのに対し、②貸切バス・タクシーによる貨物運送、③自家用車有償旅客運送者による貨物運送、④トラックによる旅客運送は過疎地域のみでしか認められていない。貨物・旅客運送業における運転手不足が深刻化するなか、都市部においても、「かけもち」解禁へのニーズは高い。貨物・旅客運送需要により柔軟に対応できるようになるため、運送事業の効率化および運送サービスの利便性向上が期待できるなど、事業者・利用者双方にとってメリットがある。	旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について（平成29年8月7日付け国自安第97号、国自旅第128号、国自貨第64号）

番号	提案事項名	提案の具体的内容	提案理由	具体的な根拠法令等
2-(8)	貨物自動車運行管理におけるI T点呼の実施要件の緩和	①同一敷地内に所在しないグループ企業の営業所間、②事業用自動車、車庫、休憩・睡眠施設等を有しない事業所（事業者の本店等）においても貨物自動車運行管理におけるI T点呼（専用の通信機器を用いて行う点呼）を可能とすべきである。	貨物自動車運送事業法に基づく自動車運行管理のI T点呼は、輸送の安全の確保に関する取り組みが優良な営業所において、「営業所 - 同営業所の車庫間」、「営業所 - 同一事業者の他の営業所（およびその車庫）間」等の場合に限定されている。同一敷地内に所在しないグループ企業の営業所間、あるいは事業者の本店等でI T点呼が認められれば、全国各地の営業所の運転者に対する点呼を1か所で実施可能となるなど、貨物運送業の生産性向上につながる。	貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条 貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について（平成15年3月10日付け国自総第510号、国自貨第118号、国自整第211号） 一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可申請の処理方針について（平成15年3月20日付け公示第22号）
2-(9)	自衛隊車両の搭載品等に関する保安基準の緩和	自衛隊車両に備え付けられている特殊装備が、保安基準で義務付けられている搭載品等の性能を上回る場合、当該搭載品等にかかる保安基準の適用除外を認めるべきである。	自衛隊車両については、「自衛隊の使用する自動車の保安基準等について」（平成27年4月24日付け防経艦第6002号）において、必要な搭載品等が規定されている。自衛隊車両に備え付けられている特殊装備（例えば、高性能の消火装置）が保安基準の要求する搭載品（消火器の備え付け）等を代替できるケースにまで、保安基準を適用する必要性が見出せない。適用除外とすることで、自衛隊車両の設計・開発の柔軟化、製造費用の削減も期待される。	自衛隊の使用する自動車の保安基準等について（平成27年4月24日付け防経艦第6002号）
2-(10)	「物流を考慮した建築物の設計・運用について」の周知徹底	物流を考慮した建築物の設計・運用の推進に向けて、国土交通省が策定した手引き「物流を考慮した建築物の設計・運用について」を建築主等に周知徹底すべきである。	政府では、物流に配慮した建築物の設計・運用として効果的な取り組みを周知するため、「物流を考慮した建築物の設計・運用について」を策定している。物流サービスに対するニーズの多様化・高度化、人手不足の深刻化等が進行するなか、物流を考慮した建築物の設計・運用の重要性は増している。物流の効率化につなげる上でも、まずは同手引きの周知を図る必要がある。	
2-(11)	物流施設における自動車車庫等部分の容積不算入面積の引き上げ	物流施設における自動車車庫等部分の容積対象床不算入面積を引き上げるべきである。	建築物の容積率算定にあたって、専ら自動車の停留又は駐車のための施設（誘導車路、操車場所及び乗降場を含む）の用途に供する部分（自動車車庫等部分）の床面積については、当該敷地内の建築物の各階の床面積の合計の5分の1までは容積対象床面積に算入しないこととされている。物流施設はその性質上、自動車車庫等部分の割合が大きくならざるを得ない。とりわけ近年では、複数企業で利用できるよう、スロープ、ランプウェイといった傾斜路や車路を十分に設けようとしても、現行の上限値があるため、最適な施設計画が妨げられるケースもある。上限が引き上げられれば、大規模な倉庫床面積を有する物流施設の開発、および効率的な施設内計画（トラックの各階直接乗り入れによる上下階の搬送作業の削減、広い床面積や高い階高確保による保管・荷役効率の向上など）が可能となり、物流の効率化が期待される。	建築基準法施行令第2条第1項第4号、同条第3項
2-(12)	物流施設の防火区画整備義務の免除	主要構造部を耐火構造とした物流施設（延べ面積1,500平方メートル超）への防火区画の整備義務を免除すべきである。	主要構造部を耐火構造とした建築物等（延べ面積1,500平方メートル超）は、劇場、映画館、演芸場、観覧場、工場等、その用途上やむを得ない場合を除き、床面積1,500平方メートル以内ごとに1時間準耐火構造の壁や特定防火設備（防火戸等）により区画しなければならない。防火区画の対象となる床面積の算定に際して、スプリンクラー設備等の自動式に作動する消火設備を設けた部分については、その2分の1に相当する面積を控除することができる。物流施設では、その用途上、ローラーコンベヤなどのマテリアルハンドリング機器設備が必要となる。しかし、一定面積ごとに壁で区画すると、設置する機器設備の寸法、配置が制限されてしまう。また、自動式消火設備（スプリンクラー設備等）や特定防火設備（防火戸等）にしても、建物の構造などから対応できないケースもある。	建築基準法施行令第112条
2-(13)	総合効率化計画認定に関わる申請手続きのワンストップ化	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）に基づく総合効率化計画の認定にあたり、国ならびに地方自治体での各種申請手続きのワンストップ化を図るべきである。	物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を受ける際には、国土交通省の審査を受ける必要がある。市街地調整区域への特定流通業務施設の建設計画の認定など、同法の認定を受けて事業を実施するにあたり、国土交通省だけでなく地方自治体にも開発許可の申請等を行わなければならない場合がある。このため、申請者に大きな負担がかかるとともに、手続きに多くの時間を要している。ワンストップ化により、申請者・国・地方自治体の3者それぞれの業務の効率化・迅速化が期待できる。	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）第4条・第21条 都市計画法第29条
2-(14)	エアラインチャーター便による他社券貨物輸送の解禁	航空自由化が実現している国・地域との間でエアラインチャーター便を運航する際に、発着地国の他の会社が航空運送状を発給した貨物の輸送を認めるべきである。	エアラインチャーター便では、自社が発給した航空運送状の貨物（自社券貨物）輸送のみが認められており、航空運送状を発給した貨物（他社券貨物）の輸送は認められていない。定期便では、他社券貨物の輸送が一般的に行われているにもかかわらず、エアラインチャーター便では一律に認めないことへの合理的な理由を見出せない。突発的な需要を含む荷主の多様な要望に対し、よりタイムリーかつスムーズに対応することができるようになり、利用者の利便性が向上する。	本邦を発着する国際チャーター便の運航について（平成22年10月22日国空国第1769号・国空事第463号）

番号	提案事項名	提案の具体的内容	提案理由	具体的な根拠法令等
2-(15)	航空機製造者による操作手順改訂時における運航規程附属書変更承認の不要化	航空機製造者が発行する操作手順マニュアルの改訂を反映する運航規程附属書の変更は、国土交通省による承認を不要とすべきである。	航空運送事業者が航空機の運航規程附属書を変更しようとするときには、技術上の基準に基づく審査を受け、国土交通省の承認を受けなければならない。また、同附属書は、原則として、航空機の操作手順は航空機製造者のマニュアル等に準拠していなければならない。航空機製造者のマニュアル改訂に従って運航規程附属書を変更する場合にまで国土交通省が改めて審査し、承認する必要性は乏しい。承認を不要とすれば、航空運送業者・行政の双方にとって負担軽減となる。	航空法第104条 航空法施行規則第213条・第214条 運航規程審査要領(平成27年5月8日付国空航第1号) 運航規程審査要領細則(平成28年6月2日付国空航第1389号)
2-(16)	航空従事者技能証明試験の申請の電子化	オンラインでの航空従事者技能証明の学科・実地試験申請、手数料納付を可能とすべきである。申請書類のうち、住民票の写しについては、マイナンバーカードの電子証明書の提出も認めるべきである。	航空従事者技能証明試験では、①申請書(航空法施行規則第19号様式・第19号の2様式)、②手数料相当の収入印紙を貼付した納付書(同第31号様式)、③住民票の写し(実地試験のみ)等を持参または郵送で地方航空局に提出しなければならない。申請者の利便性向上、行政側の業務の効率化につながる。	航空法施行規則第42条
2-(17)	船舶建造許可申請の電子化	オンラインでの船舶建造許可申請を可能とすべきである。	造船事業者が総トン数2,500トン以上または長さ90メートル以上の船舶を建造しようとするときは、その建造前に国土交通大臣に申請書等を紙媒体で提出し、許可を受けなければならない。申請者側の利便性向上、行政側の業務の効率化につながる。	臨時船舶建造調整法第2条・第3条 臨時船舶建造調整法施行規則第2条・第3条