

No.	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
1	沿道店舗敷地と歩道の間の縁石設置に関する対応の柔軟化	開発許可申請において、店舗敷地と歩道の間の縁石（以下、「内縁石」）を設置しない場合でも、協議により開発行為を許可するよう、国から地方自治体に対して通知すべきである。	コンビニエンスストア等の店舗を建設する際に、開発許可申請手続きのなかで、地方自治体等から内縁石の設置を強制されることがある。しかし、内縁石による子供・高齢者の転倒事故も発生しており、歩行者の安全性確保の観点から内縁石の設置が必ずしも望ましいとは限らない。したがって、内縁石の設置は無条件に強制されるべきものではなく、協議を行ったうえで判断するよう、各地方自治体に通知すべきである。	都市計画法第29条
2	道路の切り下げ工事の承認申請における期間の統一	道路の切り下げ工事の承認申請において、申請から承認までの期間が道路管理者ごとに異なっており、これを統一すべきである。	歩道の切り下げ工事を実施する際には、道路管理者に申請し承認を得なければならない。その申請から承認までの期間について、道路管理者が地方自治体である場合は、道路事務所の出張所のみで承認されるため1か月程度で済むのに対し、道路管理者が国である場合は、国道事務所の出張所へ申請し、本部にて承認されるため、3か月程度を要している。そこで、国道事務所においても出張所限りで承認できるようにすれば、期間短縮が期待される。 要望が実現すれば、道路の切り下げ工事がより円滑に行われるようになり、都市機能整備の加速につながる。	道路法第24条
3	貨物自動車運行管理の点呼におけるロボットの活用	貨物自動車運行管理の点呼について、対面ではなくロボット及びそれに準ずる機器によって実施することを容認すべきである。	貨物自動車運送事業者は、乗務しようとする運転者および乗務を終了した運転者に対して、原則として対面により点呼を行い、報告を求め、及び確認を行い、運行の安全を確保するために必要な指示を与えなければならないとされている。しかし、近年、貨物自動車運送業界の労働力不足や働き方改革に伴う労働時間の削減等により、深夜や早朝の対面点呼は一層困難となっている。安全面を担保しつつ点呼業務の生産性向上を図る手段としてロボットを活用した点呼の実施が考えられるが、現行の貨物自動車運送事業輸送安全規則ではロボットによる点呼が想定されていないため、実業務での活用を進めることができない。 点呼業務と点呼内容の記録をロボットで代替できるようになれば、人手不足が深刻化するなかでも着実かつ効率的に点呼業務を実施できるようになり、貨物自動車運送事業者の業務の安全性と生産性の向上が期待できる。	貨物自動車運送事業輸送安全規則第7条 平成15年3月10日国自総第510号・国自貨第118号・国自整第211号「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」
4	自動車保管場所の時間貸しの容認	路上駐車等の違法駐車が発生しないよう対策を講じる場合には、自動車の保管場所の確保等に関する法律（以下、「法」）に基づき、ある自動車の保管場所として証明を受けた車庫等を、他の自動車に時間貸しすることが法令上可能であることを明確にすべきである。	法に基づき、ある自動車の保管場所として証明を受けた車庫等を、他の自動車に時間貸しすることが可能であるかどうかは法令上明確になっていない。 これに関連して、平成16年4月20日159参_国土交通委員会11号において、警察庁交通局・人見信男局長（当時）は、公共の時間貸し駐車場について、「その駐車場に十分なスペースがあり、かつ二十四時間営業でありまして、自動車の所有者がその自動車を使用しないときには必ずその駐車場内に駐車できるという場合には適正な保管場所として認めることができます」と発言している。そのため、例えば、レンタカーの稼働中に空いている車室を時間貸しすること等についても、他の保管場所を用意するなど、路上駐車等の違法駐車が発生しないよう対策を講じる場合には、現行法令上可能であると考えられる。しかしながら、一部の都道府県警察は時間貸しの可否について明確な見解を示しておらず、そのことを理由に事業として時間貸しを始めることを躊躇する事業者もいる。 要望が実現すれば、自動車を一時的に駐車できるスペースが増えるため、運転者にとっての利便性向上に加えて、路上駐車や渋滞の抑制も期待できる。また、レンタカー会社など広い駐車スペースを有している事業者にとっても、事業資産の有効活用につながる。	自動車の保管場所の確保等に関する法律3条 自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令1条
5	特殊車両通行許可申請手続きの迅速化	特殊車両通行許可申請手続きについて、申請から許可までに要する時間を短縮すべきである。	一定の規格を超える車両が道路を通行する際には特殊車両通行許可を得なければならないが、通常、申請から許可まで3か月以上の長い期間を要している。そのため、寸法・重量の大きいトラックを用いて効率的に貨物を運ぼうとする事業者に大きな負担がかかっている。 要望が実現することで、輸送需要の変化に柔軟に対応できるようになり、物流の効率化につながる。	道路法第47条の2第1項

No.	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
6	自動車登録における印鑑証明書事前承認手続きの統一化・簡素化	<p>自動車登録申請手続きにおける印鑑証明書の事前承認手続きについて、各運輸支局・自動車検査登録事務所における手続きを、次の通りに統一化・簡素化すべきである。</p> <p>(1)事前承認申請における申請用紙の書式・様式および提出書類を統一化すべきである。</p> <p>(2)自動車登録手続において、事前承認を受けている事実を証明するための表示方法を統一化すべきである。</p> <p>(3)一つの運輸支局・自動車検査登録事務所ですべて事前承認を得た場合、全国の運輸支局・自動車検査登録事務所ですべての手続きを不要化すべきである。</p> <p>(4)事前承認の効果を継続するための検認手続きを、現行の「3か月毎」から「12か月毎」へ変更するとともに、初回の事前承認申請時において提出した書類の再提出を不要とすべきである。</p> <p>(5)事前承認の効果を継続するための継続手続き（承認手続き、更新手続き）については、全国一律で「5年毎」に統一すべきである。</p>	<p>運輸支局・自動車検査登録事務所ですべて印鑑証明書の事前承認手続きを行うことで、運用上、道路運送車両法に基づく自動車の登録の申請手続きにおいて、印鑑証明書の添付が不要となる。しかし、事前承認手続きに係る申請手続き等の運用が全国で統一されていないうえ、同じ書類を何度も提出する必要があるため、申請者に大きな負担がかかっている。</p> <p>加えて、事前承認の効果を継続するための検認手続き、継続手続きについては、それぞれ3か月、1～5年毎に行わなければならない、行政との間で複数のやり取りが生じるため、事務処理上のミスも発生しやすい。</p> <p>要望が実現すれば、申請者・行政の双方において負担が軽減され、事務処理上のミスも減少する。</p>	<p>自動車登録令第14条、第15条、第16条 「自動車登録業務等実施要領の制定について」 (自動車交通局長通達平成18年1月30日付国自管第166号・国自技第232号)</p>
7	内航船における機関士乗船人数の削減	<p>近海・限定近海・沿海区域を航行区域とする船舶について、機関士が1名でよいとする推進機関出力の上限を「750キロワット未満」から引き上げるべきである。または、A重油専焼船や機関室無人運転が可能な船舶等、機関士の業務負担が小さい船舶については、推進機関の出力が750キロワットを一定程度超過していても機関士1名でよいとすべきである。</p>	<p>船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令では、近海・限定近海・沿海区域を航行区域とする船舶について、機関士1名のみ乗船でもよいのは、推進機関の出力が750キロワット未満の場合に限るとしている。</p> <p>しかし、同令が制定された1983年と比較して、船舶に搭載される主機の性能は向上し、故障率も低減しているため、その上限を引き上げることが望ましい。</p> <p>特に、予熱・清浄を必要としないA重油を燃料とする船舶や、機関室無人運転が可能な船舶（MO船）については、他の船舶と比べて機関士の業務負担が小さく、機関士の人数が少なくても運航に支障がない。</p> <p>近年、内航海運の船員不足が深刻化するなか、機関士を確保できず停船を余儀無くされる船舶や、主機の出力を750キロワット未満に抑え、機関士1名乗船で凌ぐ船舶も出始めている。要望が実現することで、船員不足が進行するなかでの内航海運の維持、機関士削減による輸送コストの削減につながる。</p>	<p>船舶職員及び小型船舶操縦者法施行令第5条</p>
8	内航船の居住区域拡大に係る特例措置の適用範囲拡大	<p>499総トン以下の貨物船が、船員の確保育成のための居住区域拡大により500～509総トンとなった場合でも、499総トン以下とみなして港湾運送事業法及び港則法の規定を適用すべきである。</p>	<p>内航海運における船員不足対策の一環として、499総トン以下の貨物船について、船員の確保育成のための居住区域拡大により500～509総トンとなった場合でも、船員配乗の基準及び設備に関する一部の安全要件については499総トンの場合と同等に扱うという特例措置が講じられている。</p> <p>しかしながら、港湾運送事業法及び港則法には同様の規定がないため、前述の特例措置の適用を受ける船舶も500総トン以上として両法の規定が適用される。そのため、例えば、港則法上、500総トン以上では停泊時の錨地の指定を受けなければならない港湾があるため、錨泊地選定の自由度が低下する。また、港湾運送事業法上、500総トン以上の船舶の荷役行為を行なうためには第2種船内荷役免許が必要となり、第4種沿岸荷役免許のみ保有する事業者は荷役ができなくなる。このような制約は、前述の特例措置による居住区域拡大促進の妨げとなっている。</p> <p>要望が実現することで、特例措置活用による貨物船の居住区域拡大が促進され、船員の確保育成につながる。</p>	<p>船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条</p>
9	MEDモジュールB認証を取得した船舶内装材料に対するJG型式承認試験の免除	<p>船舶の内装材料について、登録船級協会によるEU船用機器指令（以下、「MED」）モジュールBに係る審査・証明を受けている場合には、船舶安全法第6条の4および海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の49・第43条の9に基づく型式承認（以下、「JG型式承認」）の試験を免除すべきである。</p>	<p>EU加盟国のいずれかに船籍を有する船舶に搭載される舶用品については、船級協会による型式承認とは別に、MEDの基準に適合していることの審査・証明が必要となる。その審査・証明は、型式検査（モジュールB）と品質管理審査（モジュールD又はE）の組み合わせにより行われる。</p> <p>一方、JG型式承認における試験立会いについては、登録船級協会4組織（一般財団法人日本海事協会、Lloyd's Register Group Limited、DNV GL AS、American Bureau of Shipping）に対し検査代行権が認められている。</p> <p>しかし、欧州船級協会2組織（Lloyd's Register Group Limited、DNV GL AS）のMEDモジュールBを取得した内装材料について、JG型式承認試験の一部または全部の免除を受けようとしても、認められない場合が少なくない。例えば、MEDモジュールBの有効期限は更新も含めて最長15年である一方、試験データの有効期限は5年であることから、型式承認は有効だが試験データの有効期限が切れている場合が少なくない。また、デンマーク、エストニア、ギリシャ、オランダ、ノルウェー、スペイン、英国以外の試験機関で行われた試験データについては適用外である。</p> <p>こうした理由から、MEDモジュールBを取得した舶用品材料でも、再度試験を受けなければJG型式承認を受けられないことが多く、当該材料について内航船における市場規模が小さい為にJG型式承認試験を受ける経済性がないという判断がされることが多い。</p> <p>しかし、そもそも船舶に使用する内装材料の防火防煙性能については、IMO（国際海事機関）のFTPコード（火災試験方法）で国際的に定められており、MEDモジュールBもJG型式承認試験も同コードに準拠している。同様の基準に基づく検査を何度も実施する必要性は乏しい。</p> <p>要望が実現することで、内航船における内装材料の選択肢が大幅に増え、旅客船における内装デザインの魅力向上等が期待される。</p>	<p>船舶安全法第6条の4 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律第19条の49・第43条の9 昭和59年12月25日海査第287号「船舶安全法に係る試験機関等の試験データの活用について」</p>
10	貿易関連書類の電子化	<p>船荷証券（商法767条以下、国際海上物品運送法6条）に関して、電磁的方法による提供も認めることで、電子船荷証券（e-BL）も利用可能とすべきである。</p> <p>また、通関関係書類のうち、電子的な書類提出が認められている書類（関税法基本通達第70条）について、「写し」（画像ファイル（PDF）等）のみではなく、「電磁的記録」（ブロックチェーン等の原本性が担保できる状態のデジタルデータ）も加えるべきである。</p>	<p>貿易関連書類の中には、法令上、行政機関への提出、関係者間の取扱いなどが紙媒体でしか認められていないものも多い。そのため、各社では、紙媒体による情報の伝達・管理・保管、紙媒体で受領した情報の社内システムへの再入力、行政機関による税務調査などに多大な労力と時間を要している。</p> <p>なかでも船荷証券については、貨物の移動手段の高速化により、紙媒体の船荷証券より貨物の方が先に目的地に到着してしまう等、貿易実務に支障が発生している。しかし、国際海上物品運送法および商法のいずれにおいても紙媒体の船荷証券が前提とされており、e-BLには有価証券としての法的裏付けがないため、当事者が契約で定めることで有価証券同様の性質を与えており、当事者の外に対してその効力は及ばない。</p> <p>なお、e-BLの普及による手続きの迅速化・円滑化は、関係者にとって望ましい方向と言えるが、船荷証券が流通する関係国すべてがe-BLに法的保護を与えなければ関係者は安全に利用できず、日本のみが法整備を行ってもこれに対応できないため、国際商業会議所の動向を含む国際的な動向に歩調を合わせることも重要である。</p> <p>これらの貿易関連書類の送付、管理等が電子データで行えるようになることで、貿易手続きの円滑化・効率化が実現する。さらに、船荷証券の受け渡し等に、対改ざん性の高いブロックチェーン技術を活用できるようになることで、貿易取引がより安全なものとなる。</p>	<p>国際海上物品運送法第10条等 商法第575条等 関税法基本通達70条等</p>

No.	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
11	運送取次事業近似の事業に対する貨物利用運送事業法の適用除外	貨物利用運送事業法第2条第6項で定める「貨物利用運送業」から、「荷主と契約を締結し、利益を乗せずに運送業務部分を実運送事業者に再委託する事業」など、運送取次事業と近似した事業を除外すべきである。	<p>各種の入札案件等の中には、調達の主たる内容が運送業務ではないが、それに付随して運送業務が含まれるものがある。このような場合、受託者は運送業務を含めた契約当事者となるよう求められることが一般的であるため、利益を上乗せせずに運送業務部分のすべてを第三者に再委託する場合であっても、登録・許可を要しない運送取次事業者（取次先が契約者となる）では対応できず、登録・許可が必要な貨物利用運送事業者（受託者が契約者となる）とならざるを得ない。</p> <p>貨物利用運送事業者には、初期登録・許可時の手続き負担のほか、定期的な事業実績報告、各種変更時の届出等の負担が生じるが、運送取次事業と近似した事業のみを行う事業者については、このような負担のかかる規制の対象とする必要はない。</p> <p>なお、実際には、入札公告に先立つ意見招請等を通じて運送業務部分を調達範囲から除外してもらうこととなるが、それには顧客・受託者ともに多大な時間と労力を要する。</p> <p>要望が実現することで、運送業務を含む事業における全体的なコスト削減が期待される。</p>	貨物利用運送事業法第2条第6項