

1 2 . 運輸分野

運輸(1)	あおり型、スタンション型、船底型等構造が特殊な車両の総重量規制の緩和【新規】		
規制の現状	<p>1993年11月にトラックの総重量規制が緩和され、セミトレーラの総重量について高速国道及び指定道路で最大25トンまで、その他の道路で20トンまで通行可能となった(トラクター+トレーラ+積荷、以下同じ)。また、これにかかわらず、バン型等特殊車両認定5車種について、高速国道で車両総重量36トン、指定道路、その他の道路で同27トンまで通行可能となった。</p> <p>また96年3月末、貨物の固縛を条件に、鉄鋼用「あおり型」、「スタンション型」、「船底型」について特例適用車種と認定された結果、制限値(高速自動車国道、指定道路で25トン)を超え特殊車両通行許可を得て通行する場合に、分割可能貨物の輸送が可能となった。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>(要望) あおり型、スタンション型、船底型等、構造が特殊な車両の総重量を、高速自動車国道、指定道路において、ISO規格40フィート海上コンテナのフル積載の輸送と同様、44トンまで引き上げるべきである。</p> <p>(理由) 98年4月より、ISO規格40フィート海上コンテナのフル積載車(総重量44トン)が、高速国道、指定道路において通行可能となった中、分割可能貨物についても、ISO規格40フィート海上コンテナと同等となるよう総重量を引き上げ、わが国の物流効率化を図るべきである。</p> <p>総重量の引き上げを図ることにより、交通渋滞の緩和ならびに排ガス抑制に資する。社会資本整備審議会「明日のための道路への提言」においても、今後の道路整備について、環境対策、交通渋滞の緩和、効率化の観点から投資効果を見極めた整備を進めるべきとされており、本主旨からも総重量規制緩和を図るべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・道路法第47条第2項(車両制限令第12条) ・道路運送車両法第40条(道路運送車両の保安基準第55条第1項) ・道路交通法第57条第3項 ・建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第15号」(1996年3月29日付け)(バン型等の連結車に係る特種車両の通行許可の取扱について) ・建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第40号」(1998年3月31日付け)(特種車両通行許可限度算定要領について) 		
所管官庁	国土交通省	担当課等	道路局道路交通管理課 自動車交通局技術安全部 技術企画課

運輸（２）	セミトレーラの積載条件の緩和		
規制の現状	<p>道路運送車両法および道路運送車両の保安基準により、セミトレーラの車両総重量は軸距に応じ最大 28 トンまで（トレーラ＋積荷）となっている。この基準を超える分割不可能な重量物については、地方運輸局が個別に基準緩和認定を与えた車両によって輸送されている。しかし、国土交通省自動車交通局長通達（2002 年 6 月）により、これまで分割不可能な単体物の輸送に限られていた基準緩和車両については、基準内車両総重量の範囲内において、分割可能複数物のバラ積み輸送が可能となった（2002 年 10 月より実施）。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 現在 ISO 規格 40 フィート海上コンテナは、フル積載（トラクター＋トレーラ＋コンテナ）で総重量約 44 トンまでの走行が認められている。セミトレーラについて、高速自動車国道、指定道路において 44 トンまでバラ積み輸送が可能となるよう、保安基準におけるセミトレーラの車両総重量 28 トンから 36 トンに引き上げるべきである。 また、上記保安基準による車両総重量引き上げと併せて、道路法および車両制限令に規定する総重量を、高速国道、指定道路で ISO 海上コンテナと同様 44 トン（トラクター＋トレーラ＋積荷）まで引き上げるべきである。</p> <p>（理由） 2002 年 6 月に基準緩和認定要領が一部改正され、基準緩和車両について、基準内車両総重量（28 トン）までのバラ積み輸送が認められたが、車体構造上、分割可能貨物の固縛・保定が厳重になされていれば、分割不可能貨物と異なるものではない。よって、基準緩和車両総重量までバラ積み輸送が可能であると考えられる。 セミトレーラの積載効率、運行効率の向上により、全体としての輸送コストの削減が図られる。積載率の向上により、車両運行台数が減少し、交通渋滞の緩和、環境・エネルギー対策の効果は大きい。社会資本整備審議会「明日のための道路への提言」においても、今後の道路整備について、環境対策、交通渋滞の緩和、効率化の観点から投資効果を見極めた整備を進めるべきとされており、本主旨からも総重量規制緩和を図るべきである。 現状、ISO 規格海上コンテナは高速道路および指定道路において、車両総重量 44 トンまで運行が認められており、これ以外の輸送を認めないということは、内貨と外貨との間にダブルスタンダードを設けることになる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・道路運送車両法第 40 条（道路運送車両の保安基準第 55 条第 1 項） ・基準緩和自動車の認定要領について（通達：1997 年 9 月 19 日、自技第 193 号、一部改正 2002 年 6 月 21 日付け国自貨第 2 号、国自技第 34 号） ・道路法第 47 条第 2 項（車両制限令第 3 条、第 12 条） ・建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第 15 号」（1996 年 3 月 29 日付け）（パン型等の連結車に係る特種車両の通行許可の取扱について） ・建設省道路局交通管理課長通達「建設省道交発第 40 号」（1998 年 3 月 31 日付け）（特種車両通行許可限度算定要領について） 		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	道路局道路交通管理課 自動車交通局技術安全部技術企画課

運輸（３）	3軸車の軸重規制緩和【新規】		
規制の現状	<p>車輛総重量規制については20トンから25トンに緩和されたが、最遠軸距（ホイールベース）による制限があるため、ダンプ、ミキサ車等最遠軸距の短い車両は20トンのままであり、欧州と比べても厳しい制限が課せられている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 最遠軸距による制限をなくし、軸重制限のみとすべきである。</p> <p>（理由） ダンプ、ミキサ車等は狭い作業現場で使用されることが多く、ホイールベースの短い車両が適している。しかし、車両総重量25トン化の規制緩和に伴い、ホイールベースによる制限が設けられたため、現状では、作業現場に合わせたホイールベースの短い20トン車を使用している。</p> <p>また、22トンないしは25トン車が必要な場合、運転に困難が伴う狭い場所で、長いホイールベースの車両を使用せざるを得なくなっており、安全性の面からも問題がある。</p> <p>大型ダンプは年間1万台程度（96年度実績：14,744台）の需要があったが、積載量の制限が強いため、代替意欲に繋がらないことなどから、現在では4,000台程度に低下している。積載量増加により代替需要が期待できる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	道路運送車両の保安基準 第4条		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	？

運輸（４）	車高規制の緩和		
規制の現状	<p>道路を走行する車両の「高さ」制限は、道路運送車両の保安基準および車両制限令により、3.8 mとされている。</p> <p>しかし、車両構造または積載貨物が特殊であるため、止むを得ない場合には、基準緩和認定および特殊車両通行許可を得ることにより、高さ制限が緩和される。住宅ユニット輸送の場合、最大 4.3 mまで、また、ISO 規格国際海上背高コンテナの場合、最大 4.1 mまで認められている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>物流の効率化、低コスト化を実現するため、ISO 背高海上コンテナ積載車両（高さ 4.1 m）が通行可能な道路においては、背高海上コンテナ積載車両及びそれ以外の車両について、特殊車両通行許可なしで高さ 4.1 m以下の車両が通行できるようにすべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>高さ制限を緩和した場合、例えば以下のメリットが考えられる。</p> <p>現在、特殊車両通行許可の取得によって輸送可能な住宅ユニットについては、一般車両使用による稼働率向上などを通じて輸送費用の約 20%を低減できる。</p> <p>93 年 11 月の規制緩和により、車両総重量の最高限度が 20t から 25t に引き上げられた。大型単車（標記トン数 10 トン車クラス）による輸送が主体の特積み幹線輸送においては、荷台の積載容積は 45.5 立方メートル（長さ 9m・幅 2.3m・高さ 2.2m）で、1 台当たり積載個数は 500 個（荷物 1 個の重量 18.3kg、容積 0.091 立方メートル）であるが、高さ制限を 4.1m にした場合、容積が 6.21 立方メートル増え、約 70 個多く積載可能となり、約 14%の積載率アップの効果が得られる。</p> <p>近年の国際航空貨物輸送において航空パレット輸送が増えているにもかかわらず、例えば、成田からのトラック輸送がパレットのままでは高さ制限（3.8m）を超えるため、バラ積みで一般車両に積み替えて輸送しているのが現状であるが、高さ制限が 4.1m に緩和されれば、特殊車両の開発および設備に多大なコストをかけずに一般車両での空陸一貫パレット輸送が可能となり、輸送効率化を図ることが可能となる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>車両制限令第 3 条第 1 項第 3 号（車両の幅等の最高限度）</p> <p>道路構造令第 4 条（設計車両）</p> <p>道路法第 47 条</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	

運輸（５）	ISO 規格国際海上コンテナ積載車両の「高さ」制限の緩和		
規制の現状	<p>道路を走行する車両の「高さ」制限は、道路運送車両の保安基準および車両制限令により、3.8 mとされているが、ISO 規格国際海上コンテナの40 フィート用背高コンテナ積載車両については、基準緩和認定、制限外積載許可および特殊車両通行許可等を得ることにより、指定経路について、最大4.1 mまで認められている。</p> <p>しかし、汎用性の高いストレートシャーシでは、9 フィート 6 インチのハイキューブ（背高）コンテナを積載すると4.2 mとなる。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>1999 年 3 月の規制緩和推進 3 か年計画において、「海上コンテナ積載車両についての道路法上の車両の高さ制限の緩和に係る費用対効果を、国民経済全体への影響といった視点を盛り込みつつ、民間の機関に委託して調査し、分析結果を得る」旨盛り込まれたことは評価できる。物流の効率化、低コスト化を実現するため、早期に現行の4.1 mから4.2 mへと緩和すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>背高海上コンテナ積載車両が基準緩和認定を受けるためには、コンテナ積載時に車高4.1 m以下となるよう、世界的に見ても特殊な「ゲースネック・シャーシ」という形式の車両を使用しなければならない。この車両は床板が平らでないため、20 フィートコンテナの場合、1 個しか積載できず極めて非効率である。</p> <p>一方、国際的に一般に使用されているストレートシャーシでは、40 フィートコンテナを1 個、20 フィートコンテナに関しては2 個積載することができるが、床板が平らなため、コンテナを積むと車高が4.2 mとなり、規制値を超えてしまう。</p> <p>国内で流通している3 種類のコンテナ（40 フィート標準、40 フィート背高、20 フィート）を輸送し得るストレートシャーシを利用可能とするため、高さ制限を4.2 mとすべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>車両制限令第3条第1項第3号（車両の幅等の最高限度）</p> <p>道路構造令第4条（設計車両）</p> <p>道路法第47条の2第1項</p> <p>道路交通法第57条第3項（乗車又は積載の制限等）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省 警察庁	担当課等	

運輸（６）	特殊車両の通行許可申請手続の簡素化		
規制の現状	<p>道路法においては、道路の通行が禁止されている車両について、車両の構造または車両に積載する貨物が特殊であるため道路管理者がやむを得ないと認める場合には、当該車両を通行させようとするものの申請に基づいて、車両の通行を許可することとなっている。</p> <p>例えば国際コンテナを輸送する場合、トラックヘッドとシャーシの使用に際して、両方の許可を得なければならず、申請から許可まで２週間～１ヶ月を要している。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 特殊車両の通行許可申請および申請手続等事務を簡素化すべきである。</p> <p>（理由） 年々高度化する物流ニーズへの的確かつ迅速な対応に資するため、申請および更新等に際しての手続方法、添付書類等の簡素化および審査期間の短縮等、事務手続きの一層の簡素化を図るべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	道路法第 47 条の 2、車両の通行許可の手続き等を定める省令第 6 条		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	

<p>運輸（ 7 ）</p>	<p>フェリー・RORO 船利用に供するトレーラーシャーシに関する規制緩和 【新規】</p>		
<p>規制の現状</p>	<p>現状では、ヘッド 1 台に対し、複数シャーシの登録が認められているが、シャーシの殆どは埠頭地区、駐車場または洋上にあるのが実態でありながら、シャーシ 1 台毎に車庫登録が必要とされている。</p>		
<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>（要望） あくまでフェリー・RORO 船利用を目的として登録しているシャーシに限定した上で、シャーシ 1 台の登録車庫に対し、複数台の車庫利用を認めるべきである。</p> <p>（理由） シャーシはヘッドがあってはじめて走行可能であり、ヘッドとともに全てのシャーシに、同等の規制を課すのは合理性を欠いている。車庫利用の他にも、自走できず、しかも大部分が、船内にあり走行距離が短いにもかかわらず、1 年ごとに車検を受けなければならない。このように自走トラックと同等の扱いにより、ヘッドと併せて二重にコストがかかっているため、運賃に跳ね返っている。</p> <p>例えば、常に回転しているシャーシが 300 台ある場合、その内訳として、洋上に 100 台、船待のため埠頭地区に停車中が 100 台ある一方、本当に車庫を必要とするのは 100 台のみという運用実態であっても、事業主は 300 台分の駐車場スペースを確保しなければならず、200 台分空となっている駐車場代の負担を強いられている。</p> <p>モーダルシフトに対する一時的な補助金制度も一つの方法と考えるが、恒常的・抜本的な改革により、事業主の運用コストを引き下げない限り、熾烈な価格競争の中でモーダルシフトに対するインセンティブは働かない。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物自動車運送事業法 第 4 条 ・道路運送車両法 第 61 条 		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>国土交通省</p>	<p>担当課等</p>	

運輸（８）	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し		
規制の現状	<p>現在、大型自動車と普通自動車との区分は、道路交通法施行規則等により、最大積載量５トン、車両総重量８トンと定められている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 「大型自動車」と「普通自動車」との区分の境界につき、現行の車両総重量規制(普通自動車：８トン未満)を１０トン未満にまで緩和すべきである。</p> <p>（理由） 東京都によるディーゼル車規制に対応するため、今後、ディーゼル車に微粒子除去装置（DPF）を装着する義務が生じるなど、車両総重量の増加が見込まれる（例：DPF150kg×２基＝約３００kg増）。こうした状況のもとで、車両総重量規制の緩和を実施しなければ、物流業界にとって、環境対応車両購入というコスト増加と、積載貨物の減少による生産性低下という二重の経営悪化要因を抱えることになる。 貨物自動車の場合、大型車と普通車の境界が車両総重量８トン・最大積載量５トンと言われているものの、実際には車両総重量８トンの一般的な貨物自動車の積載量は４トンに止まる。さらに、物流ニーズの多様化に伴い、簡易クレーン装着車や冷凍車等が増加し、付加した装置の重量により実質的な積載可能重量が減少することから、４トン積むと過積載となってしまう。 大型自動車は、普通免許での運転ができないため、大型自動車運転免許保持者の確保が必要となるばかりか、速度規制(100km/h 80km/h)や「大型車両通行禁止」等の規制が加わり、さらには高速道路料金も高くなる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>道路交通法第３条、第８条第１項、第２０条第２項、第２２条、第８５条、同法施行令第２７条の２第１項、別表第３、同法施行規則第２条 道路運送車両法第６１条、同法施行規則第１１条、道路運送車両の保安基準第１８の２、第４１条、第４４条、第４８条の２・３ほか</p>		
所 管 官 庁	国土交通省 警察庁	担当課等	自動車交通局貨物課 道路局有料道路課 交通局運転免許課

運輸（ 9 ）	営業用車両（トラック、トレーラ）の車検期間の延長		
規制の現状	<p>貨物の運送の用に供する車両の自動車検査証有効期間については、車両総重量 8 トン未満トラックの初回車検期間は 2 年、その他車両は 1 年となっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 車両総重量 8 トン未満のトラックについて、初回車検期間が 2 年に延長されたが、走行距離が短い、車両総重量 8 トン以上のトラックおよびトレーラについても、現行 1 年の車検期間を 2 年に延長すべきである。</p> <p>（理由） 2001 年 7 月に閣議決定された「新総合物流施策大綱」においては、地球温暖化問題への対応のため、トラック輸送から鉄道・内航海運へのモーダルシフト化率を 50% に向上させることをねらいとしている。</p> <p>現在、遠隔地の雑貨輸送については、トラックと内航船を併用する物流が増加している。例えば、工場・物流拠点～港（本船）はトラック・トレーラで輸送、RORO 船の船内でトラックヘッドを切り離し、往荷を内航海運で輸送、到着港において、同様に工場・物流拠点から複荷を RORO 船に積み込み、帰り便貨物を運送、というパターンを繰り返すことにより、物流効率化、環境負荷の軽減を図っている。</p> <p>このため、これらの物流に使用するトラック、トレーラは長距離雑貨輸送に供するものと異なり、その走行距離は限られたものになる。2 年毎の車検を取得できるようになれば、物流効率化、環境負荷の軽減に貢献する上記のトラック、トレーラ業者の車両維持点検費用の負担が軽減される。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>道路運送車両法第 48 条（定期点検整備） 道路運送車両法第 61 条（自動車検査証の有効期間）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	自動車交通局

運輸（10）	市街化調整区域における物流施設に関する開発許可の緩和		
規制の現状	<p>市街化調整区域において物流施設の建設等、開発行為を行う場合には、都道府県知事の許可を受けなければならない。但し、特別積合せ貨物運送用施設等、公益上不可欠な施設を立地するために行う開発行為は、開発許可の対象外となっている。一方、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業および倉庫業の用に供する建築物に係る開発行為については、都市計画法第34条第10号口に該当するか否かを各許可権者が個別に判断して許可することになっている。</p> <p>当該許可の運用に関しては、建設省通達（平成10年7月1日、建設省経民発第40号）により、市街化調整区域の開発許可について物流施設に係る立地条件が一部緩和され、高速道路のインターチェンジからの距離（500m以内）および施設への車両発着回数（大型貨物自動車の1日平均20回以上の発着）等の規制が廃止され、今後、各都道府県等の開発許可担当部局により、地域の実情に応じた運用がなされることとなった。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>98年7月の規制緩和の趣旨を地方公共団体に周知徹底させるとともに、物流施設の立地が認められる条件とされている「4車線以上の国道、都道府県道等の沿道」を「2車線以上でトラックが通行しても問題ない道路」に改めるべきである。</p> <p>また、市街化調整区域における物流施設の開発について、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業および倉庫業についても、特別積合せ運送事業と同様に、開発許可を不要とすべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>98年7月の通達以降の地方公共団体の対応は不十分な点が多く、通達の趣旨が十分に認識されているとは言い難い。さらに、物流コストの低減や環境問題への対応、道路混雑の緩和等の観点から、より効率的な物流拠点の整備が求められている。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>都市計画法（昭和43年法律第100号）第29条（開発行為の許可） 第34条</p> <p>都市計画法施行令（昭和44年政令第158号）第21条第1項、第6項</p> <p>建設省通達「市街化調整区域における開発許可制度の運用について」（昭和61年8月2日、経民発第33号）</p> <p>建設省通達「市街化調整区域における開発許可制度の運用について」（昭和61年8月2日、経民発第34号）</p>		
所管官庁	国土交通省	担当課等	

<p>運輸（11）</p>	<p>自動車の生産・販売・流通に伴う諸行政手続の電子化等</p>
<p>規制の現状</p>	<p>自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続は、それぞれ所管官庁が異なり、手続申請窓口が陸運支局、警察署、都道府県税事務所、その他に分かれている。また、申請内容は多くの項目で重複し、申請に必要とされる添付書類も多く、その発行機関が国・地方に跨っている。</p>
<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>（要望）</p> <p>自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続（検査・登録 国、車庫証明・納税 地方、自賠責保険確認 国）等の電子化は、規制改革推進 3 か年計画において、平成 17 年を目標に稼働開始（平成 15 年目途に一部地方公共団体で試験運用）となっているが、これを実現するため、下記の事項を早急に具体化すべきである。</p> <p>検査・登録等諸手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の検査・登録手続等の電子化 ・軽自動車の検査・届出手続等の電子化 ・納税証明書の添付に代わる電子化の検討 ・抹消・移転登録手続の電子化 <p>自動車取得税の納付手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・納付手続の電子化 ・電子化に向けた書式の統一化 <p>自動車税・軽自動車税納付及び還付手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・納付及び還付手続の電子化 ・電子化に向けた納付及び還付手続の合理化 ・納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換 ・書式の統一化等 <p>重量税納付手続等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・納付手続等の電子化 <p>保管場所証明申請手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・申請手続の電子化 ・電子化に向けた申請手続の全国統一化 ・電子化に向けた添付書類の簡素化等 <p>自賠責保険付保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・付保手続の電子化 ・電子化に向けた手続の合理化 <p>所有者および損害保険会社に対する所有自動車に係る登録事項等の電子的開示</p>

<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>なお、試験運用を行う際には、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮したものとすべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>手続申請の電子化がなされていないため、その手続を申請もしくは代行申請をする自動車関連業界(自動車リース業界も含む)が多大な事務負担を強いられている。</p> <p>これらの事務負担を軽減する観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があるが、電子化の検討に際しては、利用者の意見を十分に反映させ、混乱が生じないように配慮することが重要である。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>道路運送車両法第 97 条の 2 自動車登録令第 14 条(申請手続) 自動車の保管場所の確保等に関する法律第 4 条 (保管場所の確保を証する書面の提出等) 自動車重量税法第 8 条(検査自動車についての印紙納付) 地方税法第 151 条(自動車税の徴収の方法)</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁</p>	<p>担当課等</p>	

運輸（12）	自動車保管場所証明制度における基準の緩和およびその明確化		
規制の現状	<p>現行、自動車の保有者は「自動車の保管場所の確保等に関する法律」により、自動車を使用する本拠の位置との間の距離が2キロメートルを超えない場所に当該自動車の保管場所を確保しなければならないとされている。</p> <p>また、警察署が、ある場所を「使用の本拠の位置」として認めるかどうかを個別に判断しており、基準が明確になっていない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>法人の事業所については、使用する本拠地および距離に関する規制を緩和し、遠隔地の車庫も認めるべきである。また、使用の本拠の位置として認められる要件を明確化すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>例えば、東京23区内の営業所が東京郊外の営業活動のため郊外に駐車場を賃借しても、そこは使用の本拠の位置として認められないため、別途、当該営業所（23区内）近辺の駐車場を確保することが必要となる。</p> <p>当該規制の緩和によって、現在、実際に使用する場所と登録する場所の2ヶ所に車庫を確保する必要があることから生じるコストの負担が軽減され、営業効率の向上にもつながる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>自動車の保管場所の確保等に関する法律 第3条</p> <p style="text-align: center;">"</p> <p style="text-align: right;">施行令第1条</p>		
所 管 官 庁	警察庁	担当課等	交通局交通規制課

運輸（13）	原動機付き自転車の保安基準の寸法および乗車定員規制の緩和【新規】		
規制の現状	<p>近年、電気自動車のミニカー四輪の性能が向上し、環境保全の観点からもその普及が期待されているが、電気自動車ミニカー四輪は現状の「原動機付き自転車」に区分され、寸法制限が二輪を主とした設定となっており、四輪に適していない。</p> <p>そのため、定員が一人乗りと制限されており、実用性の面で躊躇され、低公害車普及の障害となっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>電気自動車のミニカー四輪は、「原動機付き自転車の四輪」という区分を新たに設けて、定員二名乗車を可能とするとともに、寸法制限の枠を緩和すべきである（定員二名は、二輪では安全上からも無理と思われるが、四輪では安全上からも十分可能であると考えられる）。</p> <p>（理由）</p> <p>電気自動車ミニカー四輪は二人乗りの要望が多く、安全上の観点からも二輪車と違い転倒もなく、シートベルト着用等により安全性は十分に確保できる。</p> <p>電気自動車ミニカー四輪は、小型自動車の中でも群を抜いた性能を発揮し、最近保有台数も増加しつつあるが、1人乗り制限により購買意欲が減殺され、利用が進んでいない。</p> <p>電気自動車ミニカー四輪は、省エネ性、環境性、経済性に極めて優れ、二酸化炭素削減、省エネの推進という観点から、規制緩和を推進すべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>・原動機付き自転車の保安基準</p> <p>「第 59 条 原動機付き自転車は、空車状態において、長さ 2.5m、幅 1.3m 高さ 2m をこえてはならない。但し、地方運輸局長の許可をうけたものにあたってはこの限りではない。」</p> <p><乗車または積載の制限></p> <p>原動機付き自転車：乗車定員 1 人、積載物の重量 30kg</p> <p>（現状、電気自動車ミニカー四輪は原動機付き自転車で解釈されている）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	自動車交通局技術安全部

<p>運輸（14）</p>	<p>輸出入・港湾諸手続の簡素化促進およびワンストップサービスの実現</p>		
<p>規制の現状</p>	<p>政府の IT 戦略本部では、NACCS、港湾 EDI および乗員上陸許可支援システム等の各システムを相互に接続、連携し、2003 年度のできるだけ早い時期までに、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウ化を実現することを決定した（2002 年 1 月 31 日）。</p>		
<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>（要望） 上記の通り、全省庁横断的にシングルウィンドウシステムを構築することが決定されたことは大いに評価できる。今後は 2003 年度までに、入港から輸入許可に要する時間を最短で 24 時間以内に短縮するため、各種申請の必要性について根本から再検討を行うこと、 現行の申請書類を可能な限り削減し、業務改革（BPR）を進めること、が重要である。その上で、全ての輸出入・港湾諸手続を統合し、1 回の入力・送信で複数の申請を可能とするシングルウィンドウ（ワンインプット）システムを整備すべきである。 併せて、現行の簡易申告制度の利用者利便を高める観点から、年間 24 回以上とされている貨物の輸入実績要件を緩和すべきである。</p> <p>（理由） わが国では、輸出入・港湾諸手続が煩雑なため、物流・商流の円滑化が妨げられており、産業競争力にも悪影響を及ぼしている。 輸出入・港湾諸手続の簡素化およびペーパーレス化、さらにはワンストップサービスを実現することにより、事務効率の改善や引取時間の短縮化などリードタイムの圧縮を通じた物流効率化につながる。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>関税法 電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>財務省 国土交通省 経済産業省 法務省 厚生労働省 農林水産省</p>	<p>担当課等</p>	

運輸（15）	税関の執務時間・臨時開庁手数料の見直し【新規】		
規制の現状	<p>貨物の輸出入に関する税関の執務時間は、原則平日の AM8:30～PM5:00 までとなっており、平日の時間外や土日の通関は個別の依頼ベースで可能であるものの、事前の連絡等手続きには煩雑さが伴う。夕刻や週末の緊急出荷依頼への対応が、翌日や翌週にずれ込む状況もあり、特に迅速性を要する航空出荷では致命的となる。</p> <p>こうした状況下、本年 9 月 13 日、コンテナ貨物取扱い実績の多い税関官署において、税関の執務時間外における一定の時間帯に職員を配置する、通関体制の試行（7DAYS オープン・トライアル：2002 年 10 月 15 日～2003 年 3 月 31 日）が実施されることとなった。</p> <p>しかしながら、時間外の「臨時開庁手数料」を納付しなければならない実態に変わりはない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>上記の措置は、港湾の 24 時間フルオープン化に向けた取組みの一環として評価できる。今回のトライアルを制度的に確立するとともに、トライアルの状況に応じて、さらにオープン時間を延長し、例えば平日は深夜まで、あるいは土日も特別な手続きを伴うことなく通関可能とすべきである。</p> <p>また、NACCS 申告では、税関職員が介在するケースはまれであり、可能な限り臨時開庁承認手数料を引き下げるべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>半導体製造装置のスペアパーツや海外生産工場向け組立用パーツなど、緊急性が極めて高い貨物の出荷リードタイムを縮減することが可能になり、顧客のニーズに迅速に応えらるとともに、生産ストップなどの顧客への被害を回避させることができる。</p> <p>輸出入のリードタイム短縮や緊急対応が可能となることによって、既に税関執務時間に制約のない国々と肩を並べ、日本産業全体の国際競争力を強化することができる。</p> <p>1 時間当たり 7,800 円(05:00～08:30、17:00～22:00) / 8,300 円(22:00～05:00) の臨時開庁手数料は国際的に見ても割高であり、物流の効率化およびコスト低減を図る上で大きな阻害要因になっている。仮に NACCS 申告の場合については手数料を引き下げるようにすれば、利用者へのメリット還元となり、利用価値が高まると期待される。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関税法 第 98 条（臨時開庁） ・ 関税法 第 100 条（手数料） 		
所 管 官 庁	財務省	担当課等	関税局

<p>運輸（16）</p>	<p>通関士必置規制の緩和【新規】</p>		
<p>規制の現状</p>	<p>法令により、通関業務を行う営業所ごとに通関士を置くことが義務付けられている。</p>		
<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>（要望） 通関士の設置場所について「通関業務を行う営業所ごとの設置」部分を撤廃し、通関士の設置場所を限定しないよう措置すべきである。</p> <p>（理由） 複数の営業所において、通関士が行う通関業務量は一定ではない。通関士を一つの場所に集め、そこで全国の通関業務（人員配置の最適化）を行うことは十分可能であり、それにより業務の平準化および従事人員の削減が可能となる。</p> <p>また、通関士の異動届についても、その都度、代表取締役印を押印する届出制となっており手間がかかるが、この規制緩和により、異動届に要する事務手続きの煩雑さも緩和され、生産性向上による業務スピードの向上が期待される。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・通関業法 第13条（通関士の設置） ・通関業法施行令 第9条（従業者等に関する届出） 		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>財務省</p>	<p>担当課等</p>	<p>関税局</p>

運輸（17）	航海実歴認定を受けた船長の乗り組む船舶に対する強制水先の免除		
規制の現状	<p>航海実歴認定を受けている船長（省令で定められた回数以上、当該水域における航海に従事したと地方運輸局長が認めた船長）は、日本籍船および日本籍船を所有することができる者が借り入れた日本籍船以外の船舶を運航する場合、強制水先を免除されることとなっているが、期間傭船された外国籍船等を運航する場合には強制水先は免除されない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 期間傭船された外国船舶も含め、実歴認定を受けた船長が運航する船舶については、船舶の国籍によらず強制水先を免除すべきである。</p> <p>（理由） 現在、わが国外航商船隊の9割以上で、外国籍船が活用されている。事業者はこれら外国籍船についても、日本籍船と同等の安全運航を行ってきており、強制水先の免除を日本籍船に限定する必要はないと思われる。同じ航海実歴を持つ船長であっても、乗船する船舶により航海実歴認定制度による強制水先の免除が認められないケースが生じるのは不合理である。</p> <p>VLCC(大型原油輸送船)の場合、一回の入出港の水先料は約200万円である。海運企業においては、外国籍船の強制水先が免除されることによって、年間3,500万円程度のコスト削減が可能となる。</p> <p>水先法は1949年に制定されたものであり、今日に至るまで半世紀間、船舶性能、航行技術、航路監視システムは格段の進歩を遂げている。さらに、日本の航路について十分な知識を有する日本人船長が乗船する外国籍用船が主流となっている。こうした中、船籍によって一律に規制を加えることは妥当性を欠くばかりか、わが国港湾の国際競争力低下を招く主要因の一つになっている。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>水先法第13条（強制水先） 水先法施行令第2条（強制水先の港及び水域の名称及び区域） " 別表第2 水先法施行規則第22条</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	海上技術安全局船員部 船舶職員課

<p>運輸（18）</p>	<p>内航タンカーに係る 20 海里航行規制の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>内航タンカーの運航に関しては、20 海里内運航の規制があるため、目的地に対して直線的に運航できず、遠回りすることで、燃料費等のロスが発生している。また、離島及び沖縄と本土間を輸送する場合には、近海資格船が必要となる。</p>
	<p>（要望） 内航タンカーの 20 海里航行規制を緩和すべきである。</p> <p>（理由） 2001 年 10 月、船舶の積載量に係る満載喫水線について技術基準が設定され、ハード面での措置は講じられたものの、配乗要件（近海船および限定近海船の船員の配乗は沿海船の配乗より上級免状保有職員の配乗が必要となり、船員費用が増大する）というソフト面に関しては、引き続きさらなる規制緩和が必要である。</p> <p>今日では、近海船と沿海船の間に船舶仕様に関する大きな差はない。また、近海船に義務付けられている無線設備についても、通信インフラの整備が進み、沿海船も代替通信手段が完備されている。</p> <p>内航船使用燃料の減少による環境改善（排出 CO2 の減少等）、離島等への石油製品安定供給、内航船の物流効率化（航路距離の削減）などの効果も期待される。</p> <p>海岸から 20 海里以内の沿海に沿ってジグザグ航海となるため、距離が長くなり、その分多くの時間と燃料を必要とし、物流効率化の妨げとなる。</p> <p>近海船の建造、または沿海船から限定近海船への改造は、船舶設備及び救命・消防設備の仕様が沿海船に比べ過大となり、建造費または改造費が多額となる。</p> <p>また、近海船及び限定近海船の船員の配乗は沿海船の配乗より上級免状保有職員の配乗が必要となり、船員費用が増大する。</p>

<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>【規制緩和による経済効果】 要望区域まで沿海区域が拡大された場合 ・コスト削減...170 百万円 / 年 (1) 本州～沖縄航路において沿海船により航行可能となった場合 ア) 設備費のコスト低減 ・1 隻当りの設備費 : 30 百万円 ・対象船数 : 10 隻・減価償却範囲 : 90% ・耐用年数 : 15 年 ・金利 : 年 3%</p> <p>償却費 : 30 百万円 × 10 隻 × 90% ÷ 15 年 = 18 百万円 / 年 (2) 金 利 : 30 百万円 × 10 隻 × 0.03 × 0.5 (15 年の平均値) = 4.5 百万円 / 年 (3)</p> <p>イ) 船員数削減による人件費の削減 ・船員の 1 人当たり 1 年間の人件費 : 15 百万円 ・対象船数 : 10 隻</p> <p>15 百万円 × 10 隻 = 150 百万円 / 年 (4)</p> <p>(1) + (2) + (3) + (4) = 342.5 百万円 / 年</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>船舶安全法施行規則第 1 条第 7 項 領海法 船舶設備規程 船舶職員法等</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>国土交通省</p>	<p>担当課等</p>	<p>海事局安全基準課</p>

運輸（19）	引火性危険物積載船に係る夜間着棧および夜間入港の許可		
規制の現状	<p>燃料油タンカーの航行、入出港制限及び夜間荷役等に関しては、「港則法」で規制されている。</p> <p>この内、ガソリン・ナフサ・灯油・軽油等の引火性危険物積載船については、平成7年度より一定の基準を満たしていれば、日没後の荷役開始が可能となったものの、日没後の着棧は禁止されており、棧橋利用効率化や船舶運航効率化の障害になっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>引火性危険物積載船については、日没後の着棧が全く認められていないが、日没後の荷役開始問題と同様に、投光機使用など、一定の条件の下で日没後の着棧を許可すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>現行、日没後の離棧については許可されており、着棧についても必要な調査・検討を行った上で、一定の基準を定めるなどの合理的・現実的な対応によって、棧橋利用や船舶運航の効率化を図る必要がある。</p> <p>また、船舶運航効率化による必要船舶の減少により、将来の船員不足対策となるほか、引火性危険物積載船が港湾内に止まる時間を減少させることができる。</p> <p>さらに、例えば外航タンカーにおいて、オイルタンカーの船舶構造変化（ダブルハル化）、レーダー装置等安全防止装置の発達、GPS等船舶位置確認装置の精度・性能向上、ISMコード導入による船舶安全管理の向上、棧橋照明設備変更等の安全対策の徹底、などの諸条件に鑑みれば、安全性は十分に確保できるものと考えられる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>法律 港則法 第23条 「特定港において危険物の積込、積替又は荷卸をするには港長の許可を受けなければならない。」</p> <p>港長業務実施要領 昭和49年保警安第26号 「危険物積載船舶の停泊場所及び荷役許可基準」</p> <p>海上保安庁通達 平成6年保警安第81号 「夜間に開始する引火性危険物の荷役許可に関する運用について」</p> <p>海上保安庁通達 平成7年保警安第25号・保警防第17号 「夜間に開始する引火性危険物の荷役許可に関する運用指針について」</p>		
所 管 官 庁	海上保安庁	担当課等	航行安全課

運輸（20）	内航海運暫定措置事業の早期終了		
規制の現状	<p>意欲的な事業者の事業規模の拡大や新規参入を促進し、内航海運業の活性化を図るため、98年5月より、スクラップ・アンド・ビルト方式による船腹調整事業が解消され、既存の自己所有船を解撤又は海外売船する転廃業者等に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付すること等を内容とする内航海運暫定措置事業が導入された。しかしながら、本暫定措置事業のもとでは、新船を建造する者が交付金の原資となる納付金を負担しなければならないこととされている。</p> <p>一方、本年4月にとりまとめられた『次世代内航海運ビジョン』においては、同事業についてシンデレラ・プロジェクト（船齢15年を超える船舶は2003年4月以降解撤等交付金の交付対象としない）の実施、運営方法の見直し等を円滑かつ着実に実施していくことが必要とされている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 政府の強力な支援のもと、内航海運暫定措置事業をできるだけ早期に終了させることにより、内航海運業の自由化を促進すべきである。</p> <p>（理由） 2002年3月に改定された規制改革推進3か年計画においては、内航海運暫定措置事業の運営方法の改善が示されたものの、依然として暫定措置事業規程には具体的な適用期間が明示されていない。</p> <p>上記『次世代内航海運ビジョン』においては、船腹調整事業の解消に伴うソフトランディング施策と船腹需給の適正化・競争的市場環境整備という同事業の目的が未達成であること、同事業を途中で終了することにより多額の残存債務が発生すること、の問題点が指摘されているところであるが、内航海運業界の活性化、競争力強化を図る上からも、政府は同事業を早期に終了し、新船建造に係るコスト増加を回避する具体的施策を講じるべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>内航海運組合法第8条（事業） " 第12条（調整規程の認可） " 第57条（調整規程の総合調整等） 内航海運暫定措置事業規程（平成10年5月運輸大臣認可）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	海事局

運輸（21）	船員保険の被保険者資格の見直し		
規制の現状	<p>日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられているが、本特例は最長で2年半を限度としている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>船員保険の適用に係る船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、船員保険の被保険者資格を付与する方法などにより、特例によることなく、船員保険の被保険者資格を継続できるよう、制度を見直す必要がある。</p> <p>国土交通省、厚生労働省双方の密接な連携のもと、早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>近年、国際競争が激化するなか、わが国外航商船隊の約9割が外国籍船に依存しているのが現状である。こうした事業主に雇用されている船員は、船員保険の被保険者資格を失ってしまうことから、実態に即した制度設計が求められる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>船員法第1条（船員）</p> <p>船員保険法第17条、第18条、第19条</p>		
所 管 官 庁	<p>国土交通省</p> <p>厚生労働省</p> <p>社会保険庁</p>	担当課等	<p>海事局船員部労政課 /</p> <p>労働基準課</p> <p>保険局企画課</p>

運輸（22）	船員に関する職業紹介事業等の自由化		
規制の現状	<p>従来、船員については、政府および国土交通大臣が許可した関係団体を除き、職業紹介事業を行うことが認められてこなかったが、2002年7月15日、「船員職業紹介等研究会」において「船員労務供給事業および船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告」が取りまとめられた。</p> <p>これにより、船員労務供給事業に係る規制改革については、船員の雇用の安定と労働保護を図りつつ、民間における船員派遣事業の制度化を行うなど、船員労働力の適正かつ円滑な移動の仕組みを作ることが適当との結論が得られた。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>「船員労務供給事業および船員職業紹介事業に係る規制改革のあり方に関する報告」において示された結論、ならびにILO条約（179号）採択の趣旨と陸上における労働者派遣事業、職業紹介事業の自由化の現状を踏まえ、船員に対する労務供給事業等について自由化が図られるよう、制度設計を早急に行い、速やかに実行すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>96年10月、ILO第179号条約の採択により、船員に対する有料職業紹介所の設置等が国際的に認められている。一方、わが国における他の産業においても、近年、有料職業紹介事業の規制緩和が進められている。</p> <p>わが国における船員職業紹介事業の法制化については、上記報告において、船員労働力の適正かつ円滑な移動の仕組みを作ることが適当との結論が得られている。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>船員職業安定法第33条～第42条（船員職業紹介事業）</p> <p>船員職業安定法第53条～第56条（船員労務供給事業）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	海事局

<p>運輸（23）</p>	<p>船舶の検査期間の延長および検査内容の簡素化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>船舶は5年に1回定期検査を、また定期検査と定期検査の間に中間検査を受けなければならない。</p>
<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>（要望） 造船技術の向上、船舶機器の改善による船舶の耐久性向上に対応し、検査期間を定期検査6年毎、中間検査3年毎に延長するとともに、検査内容を簡素化すべきである。</p> <p>（理由） 船舶の定期検査証書の有効期間は内航・外航及び航行区域の区別なく5年毎に、また中間検査は定期検査と定期検査の間に1回行うと定められているため、定期検査及び中間検査に多くの費用と日数を要し、物流コスト削減の妨げとなっている。 船舶機器の改善等により、船舶の耐久性は飛躍的に向上しており、検査期間を5年に1回から6年に1回としても十分に対応可能である。 検査項目についても現状にそぐわないものもあり、物流コスト削減の妨げとなっている。</p> <p>（参考） ア．船舶の定期検査について 1997年7月より、船舶検査証書の有効期間が4年から5年へと延長された。また中間検査についても中間検査の時期に一定期間を設け、その受検の時期の弾力化が図られた。 イ．検査内容の見直し、簡素化について 推進用機関及び発電用機関については、1997年6月より、中間検査における開放検査に代え、保守整備記録及び効力試験によることとなった。</p>

<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>[効果の試算] 検査申請費用等の削減 ・セメント専用船保有隻数：167隻（2002年3月末現在） ・1隻当りの稼働年数：22年 ・167隻の検査申請費用の削減総額：140百万円</p> <p>140百万円 ÷ 22年 = 6百万円 / 年 (1) ドック入り日数減少による機会損失低減効果 ・1時間当りの運航費用：45,000円/h ・1回のドック入りに要する日数：15日</p> <p>45,000円 / h × 24h × 15日 × 167隻 ÷ 22年 = 123百万円 / 年 (2)</p> <p>【規制緩和効果】 (1) + (2) = 129百万円 / 年</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>船舶安全法</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>国土交通省</p>	<p>担当課等</p>	

運輸（24）	中型飛行機の事業運航基準の見直し【新規】		
規制の現状	<p>現在、飛行機の航空運送事業運航基準は、最大離陸重量 5.7t 以上のものについては同一基準しかない。このため、ビジネスジェット機等中型飛行機による不定期のチャーター運航を行う場合においても、制約の多い大型旅客機による定期航空運送事業（エアライン）と同じ規制が適用され、支障を来たしている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 米国の場合、FAR Part 121(OPERATING REQUIREMENTS: DOMESTIC, FLAG, AND SUPPLEMENTAL OPERATIONS)においてエアラインの事業運航基準を定め、FAR Part 135(OPERATING REQUIREMENTS: COMMUTER AND ON-DEMAND OPERATIONS AND RULES GOVERNING PERSONS ON BOARD SUCH AIRCRAFT)によってビジネスジェット機等中型飛行機の事業運航基準を定めている。日本においても、ビジネスジェット機等によるチャーター運航に対しては、米国の FAR Part 135 に相当する、より柔軟で運航実態に則した事業運航基準を別途定めるべきである。</p> <p>（理由） ビジネスジェット機によるチャーター運航（路線を定めない不定期運航）に対する潜在的な需要にもかかわらず、国際運航に関する事業規制が多いため、ビジネスとして成り立つ環境が整備されていない。航空運送事業の発展とともに、ビジネスジェット機等中型飛行機の拡大普及が期待される。また、規制緩和を実施することにより、ビジネスジェット機によるチャーター運航会社がビジネスとして成立し、経済の活性化、雇用の創出につながる。</p> <p>現在、交通政策審議会航空分科会においては、羽田再拡張事業に関連して、利用者利便の向上や新たな需要の喚起という観点から、機材の小型化・多頻度化を目指すべき方向として掲げている。当該規制を見直すことによって、多頻度化を通じた航空サービスの向上が期待できる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>航空法 航空法施行規則 運航規程審査要領</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	航空局

<p>運輸（25）</p>	<p>ローカル飛行におけるフライトプラン提出義務の緩和【新規】</p>		
<p>規制の現状</p>	<p>航空機の機長は、飛行に先立ってフライトプラン（飛行計画）を口頭または文書によって国土交通大臣に通報しなければならない。</p> <p>但し、航空法 79 条但し書きの許可を受け当該離着陸場を離陸し、当該地を中心として半径 9km 以内を飛行した上で当該離着陸場に着陸する場合には、飛行計画を通報する必要はない。</p>		
<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>（要望） ヘリコプターによる農薬散布、機外吊り下げ（スリング作業）飛行は業務の特殊性もあり、ローカル飛行である。</p> <p>農林業等形態の合理化に伴い、散布飛行、スリング飛行も変化しており、従来の 9km 範囲を超えた業務が増加している。業務の現状に鑑み、飛行計画を通報する距離は、従来の倍の当該地より半径 18km を超える飛行の場合とすべきである。</p> <p>（理由） 農薬散布、物資スリング飛行は業務の特殊性もあり、ローカル飛行であり、飛行監視体制は運航会社はその任務を負っている。</p> <p>有視界飛行方式の飛行計画を通報する主目的は、緊急事態発生の場合の捜索救難活動を迅速に行うことである。ローカル飛行の監視体制は確立されており、飛行計画通報を通報する必要はないと考えられる。</p> <p>また、山岳地等のローカル地域では、通報手段の確保、通報に多大な時間、コストを要している。当該規制緩和によって、通報することのみの業務軽減により、飛行業務に専念でき、安全性が増すと考えられる。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>航空法 97 条 航空法施行規則 203、204 条</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>国土交通省地方航空局（東京、大阪）</p>	<p>担当課等</p>	<p>運用課、空港事務所</p>

運輸（26）	新幹線特急料金に関する規制緩和【新規】		
規制の現状	<p>特急列車等を利用する際に受領している料金の設定・変更のうち、新幹線特急料金の上限額の設定・変更のみが、国土交通大臣の認可事項として残されている。</p> <p>特に、東海道・山陽新幹線の特急料金については、「のぞみ」の特急料金と「ひかり・こだま」の特急料金のそれぞれに上限額が設定され、認可の対象とされている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 新幹線特急料金についての上限額の設定・変更の認可を廃止し、届出制とすべきである。</p> <p>（理由） 航空運賃の完全自由化が実現している中、競争関係にある新幹線については、特急料金の上限額の設定・変更が依然として認可制となっている。これは新たなサービスの提供などを行おうとする際、事業者の迅速な対応を阻害するものであり、航空機等の他輸送機関と公平な競争条件となっていないと考えられる。</p> <p>需給状況や、様々なニーズに応じた多様なサービスの提供が可能になるとともに、航空機など他輸送機関との競争促進を通して、鉄道および対抗輸送機関を利用する客を含め、利用客全体の満足度向上に資するものと考えられる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>鉄道事業法第 16 条 鉄道事業法施行規則第 32 条</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	鉄道局業務課

<p>運輸（27）</p>	<p>電車車体広告に関する規制緩和【新規】</p>		
<p>規制の現状</p>	<p>現在、電車車体広告については、走行に係る全ての行政機関の承認が必要となっている。2001年、東京都および横浜市における規制緩和に伴い、JR山手線等では実施できるようになったが、他の私鉄路線では関係地方公共団体の規制により、電車車体広告を実施できない。</p>		
<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>（要望） 現行の川崎市屋外広告物条例および屋外広告物条例施行規則を見直し、電車の第三者広告掲出を認めるべきである。</p> <p>（理由） 地方路線において輸送人員が伸び悩む中、車体利用広告は増収策の一つとして大きな期待が寄せられている。本年よりJR山手線、営団地下鉄銀座線等で車体利用広告が実施されているが、現状において、鉄道利用客から美観風致に関する苦情や事故等が多く寄せられているという事実はない。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>川崎市屋外広告物条例および屋外広告物条例施行規則 「電車に表示し、又は設置する広告物等は、自己の名称若しくは商標又は電車の運行管理に必要なものであること」</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>川崎市建設局</p>	<p>担当課等</p>	<p>土木管理部路政課</p>