

12. 運輸分野

<p>運輸(1)</p>	<p>特殊車両の通行許可申請手続の事務の簡素化および許可有効期間の延長</p>
<p>規制の現状</p>	<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者の申請に基づいて、車両の通行を許可することとなっている。現在の申請手続では、申請に必要な書類が、申請方法、申請区分、申請車種等により異なることに加え、申請窓口も申請経路を管轄する道路管理者によって異なっている。さらに、一旦許可を得ても許可期間(6ヶ月～1年)の更新が生じた場合は更新申請が、また、申請者及び申請経路等の変更が生じた場合は変更申請が、それぞれ必要となり、申請費用も別途必要となる。また、トラックヘッドとシャーシの使用に際しても、両方の許可を得なければならないなど申請手続全般が非常に煩雑である。</p>
<p>要望内容</p>	<p>申請窓口の一本化、申請書類の削減、申請手数料の見直し、申請手続の電子化など、特殊車両の通行許可申請および申請手続等の事務を簡素化すべきである。あわせて、許可証の有効期限を2年に延長すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>申請窓口を一本化し、申請書類の必要部数を減らし、申請手数料を見直す等、申請手続の簡素化を図ることや、許可証の有効期間を延長することによって、申請事業者および行政事務に係る事務負担とコストを軽減できる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路法第47条の2 車両の通行の許可の手続き等を定める省令第6条</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>国土交通省</p>

運輸(2)	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	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及び車両制限令により、3.8mとされているが、ISO規格国際海上コンテナ積載車両については、基準緩和認定、制限外積載許可及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4.1mまで認められている。しかし、汎用性の高いストレートシャーシーでは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4.2mとなる。
要望内容	車高規制については、規制改革推進3か年計画(再改定)において、平成15年度中に検討・実施するとされており、物流の効率化、低コスト化を実現するため、早期に現行の3.8mから4.1mに緩和すべきであるとともに、ISO規格国際海上貨物コンテナについては現行の4.1mから4.2mへ緩和すべきである。
要望理由	<p>輸送コストの削減が図られるとともに、便数減に伴う渋滞の解消、道路損耗の低減、排出ガス減少による環境負荷の低減などに寄与できる。</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4.1m以下となるよう、世界的に見ても特殊な「グースネックシャーシー」という形式の車両を使わなければならない。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。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ーでは、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個積載することが出来るが、床面が平らなため、背高コンテナを積むと車高が4.2mとなり、規制値を超えてしまう。国内で流通している3種類のコンテナ(40フィート標準×1、40フィート背高×1、20フィート×2)を同一のシャーシー(ストレートシャーシー)で効率的に運送可能とするため、高さ制限を4.2mとすべきである。規制緩和により、多大なコストを掛けずに一貫コンテナ輸送が可能となり、積載率向上により輸送効率の向上が図られる。</p>
根拠法令等	道路法第47条(通行の禁止または制限) 車両制限令第3条(車両の幅等の最高限度)
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

運輸(3)	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の緩和
規制の現状	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おり、しかもその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台毎に車庫登録が義務付けられている。
要望内容	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った上で、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。
要望理由	<p>フェリー・RORO船利用を目的として登録しているシャーシは、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台毎に車庫登録が義務付けられているため、不要な車庫を確保するコストが生じている。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>また、シャーシは自走できないにも拘わらず、ヘッドと同様1年ごとに車検を受けなければならず、さらにコストが掛かり、それらが運賃に跳ね返っている。</p> <p>環境保護の観点からも、フェリー・RORO船を利用した物流コストが軽減され、価格競争力がつけば、モーダルシフトを拡大できる。</p> <p>シャーシの段積みを認めることで路上駐車懸念は払拭し得る。</p>
根拠法令等	貨物自動車運送事業法第4条 道路運送車両法第61条
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

運輸(4)	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し
規制の現状	大型自動車と普通自動車とは、最大積載量5トン、車両総重量8トンで分けられている。
要望内容	<p>(1) 運転免許制度の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しにあたって、車両総重量11トン以上を「大型」とし、同じく5トンから11トンを対象とする「中間的運転免許」を創設されたい。なお、その際、現行の普通運転免許所持者について、その既得権を確保するとともに、希望者には簡易な手続きで「中間的運転免許」へ移行できるようにするなど、所要の経過措置を講じるべきである。</p> <p>(2) 運転免許制度以外の規制事項の見直し 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに伴い、その他の規制および有料道路の通行料金等について、「大型」は車両総重量11トン以上とするよう見直すべきである。</p> <p>(3) 上記(1)および(2)の見直しについては、同時期に実施されるよう関係省庁間において必要な調整を図るべきである。</p>
要望理由	<p>ディーゼル車排出ガス規制に対応するため、微粒子除去装置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;DPF約150kg×2基=約300kg増)。こうした状況のもとで、車両総重量の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と、積載貨物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となる。</p> <p>最大積載量5トン以上の大型自動車は、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。</p> <p>速度規制(100km/h 80km/h)や「大型車両通行禁止」等の規制による物流の生産性低下があり、さらには高速道路料金も高くなることでコスト増となる。</p>
根拠法令等	<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 道路交通法施行令第27条の2第1項 道路交通法施行令別表第3 道路交通法施行規則第2条等</p>
制度の所管官庁及び担当課	<p>国土交通省自動車交通局貨物課、道路局有料道路課 警察庁交通局運転免許課</p>

運輸(5)	営業用車両(トラック・トレーラー)の車検期間等の見直し
規制の現状	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。
要望内容	車両総重量8トン以上のトラック・トレーラーについて、8トン未満のトラックと同様に現行1年の車検期間を2年に延長すべきである。
要望理由	<p>技術革新により自動車の基本性能は飛躍的に高まっており、車検期間の延長に十分対応可能であるにも拘わらず、車検期間が短く、必要以上に車両維持点検費用が生じている。</p> <p>フェリーやRORO船で運ばれるトラックやトレーラーは、輸送距離が短く、それ自体損耗・劣化が少ないことに加え、モーダルシフトという観点からも、環境負荷の軽減に寄与する。</p>
根拠法令等	<p>道路運送車両法第48条(定期点検整備)</p> <p>道路運送車両法第61条(自動車検査証の有効期間)</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局

<p>運輸(6)</p>	<p>市街化調整区域における物流施設開発許可の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>市街化調整区域における物流施設の建設等開発行為を行う場合、特別積合せ事業者のみは開発許可を必要としないものの、一般貨物自動車輸送事業者は、開発許可が必要とされている。許可に当たっては、各許可権者が都市計画法第34条第10号ロに該当するか否かを個別に判断し決することとなっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>市街化調整区域において、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業及び倉庫業についても、特別積合せ運送事業と同様に物流事業として開発許可を不要とするよう認めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>市街化調整区域における大規模な流通業務施設の開発については、インターチェンジからの距離及び大型自動車の1日平均発着回数などの規制が緩和されたが、各自治体の土地利用計画が定まらず区域指定がなされない為、許可を得にくい状況である。 大規模な流通業務施設の開発は、一般地域での用地取得が困難な事情がある。 物流コストの低減、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>
<p>根拠法令等</p>	<p>都市計画法第29条、第34条 都市計画法施行令第21条 等</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省</p>

運輸(7)	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる諸行政手続の電子化の早期実現等
規制の現状	自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる行政諸手続は、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。このため、申請内容は多くの項目で重複し、申請に必要な添付書類も多く、その発行機関が国・地方に跨っている。
要望内容	<p>1. 自動車の生産・販売・流通に伴って必要となる行政諸手続(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ヵ年計画において、平成17年を目標に稼働開始(平成15年度中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、下記の事項を含め早急に検討・具体化すべきである。</p> <p>(1) 検査・登録等諸手続 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> <p>(2) 自動車取得税の納付手続 納付手続の電子化</p> <p>(3) 自動車税・軽自動車税納付及び還付手続 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</p> <p>(4) 重量税納付手続等 納付手続等の電子化</p> <p>(5) 保管場所証明申請手続 申請手続の電子化及び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> <p>(6) 自賠責保険付保 付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化</p> <p>(7) 所有者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>2. なお、試験運用を行う際、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て、その運用に当たっての検討等を行うべきである。</p>
要望理由	<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>これらの事務作業の効率化、円滑化の観点から、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ることによって、電子化による混乱等が生じないように配慮することが重要である。</p>
根拠法令等	<p>道路運送車両法、自動車登録令、関係省令</p> <p>自動車の保管場所の確保等に関する法律、関係政省令</p> <p>自動車重量税法、関係政省令</p> <p>自動車損害賠償保障法、関係政省令</p> <p>地方税法、関係政省令</p> <p>地方自治体条例等</p>
制度の所管官庁及び担当課	<p>国土交通省</p> <p>財務省</p> <p>総務省</p> <p>警察庁</p>

運輸(8)	二輪車のオートマチック車限定免許の導入【新規】
規制の現状	四輪のオートマチック車限定免許は、平成3年に導入されており、教育時間も短縮されているものの、二輪車のオートマチック車限定免許は未だ導入されていない。
要望内容	本年6月の集中受付月間対応において、平成15年度中に結論を得て、平成16年度中に必要な府例の改正を実施することとなったが、普通二輪車免許及び大型二輪免許について、オートマチック車限定免許を可能な限り早期に導入すべきである。
要望理由	<p>自動二輪車の国内販売台数(出荷)に占めるオートマチック車の割合は、2002年度で54.1%となるなど、近年50%を超過しており、マニュアル車の台数を超えている。オートマチック車は運転操作の手順がマニュアル車と異なるなど、その特性に応じた安全運転が求められる。このため、オートマチック車限定免許を導入することで、車両特性等に応じた運転技能の修得が可能になり、二輪車の事故防止につながるものと期待できる。近年、大型二輪車の区分にもオートマチック車が登場し、将来的にも機種拡大が予想されることから、しかるべき対応が必要になっている。</p> <p>免許の選択肢が広がることで二輪車の購買意欲が増加し、経済的な波及効果が期待できる。</p>
根拠法令等	道路交通法第91条
制度の所管官庁及び担当課	警察庁

運輸(9)	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進
規制の現状	<p>港湾・輸入手続に係る各省庁の協力のもと、2003年7月から港湾・輸入手続のシングルウィンドウシステムが運用を開始したが、これは単に既存のシステムが接続されただけのものであり、予てより産業界が要望してきた諸手続の見直しおよび簡素化を反映したものはなっていない。</p>
要望内容	<p>2003年7月に、輸出入・港湾関連手続のシングルウィンドウシステムが供用開始されたことは評価できるが、各種申請の見直しや現行の申請書類の徹底した簡素化など、電子化に先立って行うべき輸出入・港湾諸手続全般の業務改革(BPR)については甚だ不十分である。</p> <p>ワンストップサービスの実現に当たっては、まず、(1)民間事業者の意見聴取に基づき、提出の必要性が疑われる申請を徹底的に抽出すること、(2)申請の中で削除できる項目を可能な限り削除すること、(3)省庁間での共通項目を標準化、統一化すること、が必要不可欠である。その上で、全ての手続を統合し、1回の入力・送信で複数の申請を可能とするシステムを整備すべく、全関係省庁は内閣官房のリーダーシップのもと連携・協議を重ねながら、このBPRを遂行すべきである。</p>
要望理由	<p>例えば、シングルウィンドウ化により、複数の官庁で共通する手続について同時に送信することが可能となったものは、入・出港届等、ほんの一握りに過ぎず、従来通りの紙ベースでの手続が数多く残されているのが現状である。</p> <p>シングルウィンドウシステムの運用が開始されても、このままでは、真のワンストップサービスにはなっておらず、輸出入・港湾諸手続の簡素化、物流効率化、ひいては産業競争力の強化につながらないことが懸念される。</p>
根拠法令等	<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等</p>
制度の所管官庁及び担当課	<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>

運輸(10)	税関の執務時間及び臨時開庁手数料の見直し
規制の現状	<p>もともと税関の執務時間は8:30～17:00までであったが、税関関連の特区対応等で24時間の職員常駐等が図られてきている。しかし、従来の執務時間以外の通関については、事前の連絡等手続自体に煩雑さが伴う。また、執務時間以外の通関は臨時開庁扱いになり、臨時開庁費用が必要となっている。</p>
要望内容	<p>従来の執務時間(8:30～17:00)以外の通関を、通常の申請と同様に取り扱うべきである。具体的には、事前申請等特別な事務処理は一切なくすべきである。臨時開庁費用も無料、ないしはできる限り低廉化すべきである。コンテナターミナルの運営時間を延長するような施策についても検討すべきである。</p>
要望理由	<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といった非常に緊急性の高い貨物の出荷リードタイムを短くする事が可能になる。このことにより、顧客からの急なニーズに応え、また生産ストップ等の顧客への被害を回避させる事が出来る。</p> <p>輸出入のリードタイム短縮や超緊急対応が可能になることによって、既に税関執務時間に制約のない国々と肩を並べ、わが国産業全体の国際競争力を強化することができる。</p> <p>現在の輸出入申告の殆どが書面によらず、電子情報により申告されている実態に鑑みれば、臨時開庁費用は無料化(あるいは、できる限り低減化)すべきである。また、臨時開庁手数料が不要になれば、それらの金銭の授受に関する事務作業がなくなり、業務の効率化が推進されると同時に、企業の費用負担が軽減され、臨時開庁が容易に利用できるようになってくる。</p>
根拠法令等	<p>関税法第98条、第100条 税関関係手数料令第6条</p>
制度の所管官庁及び担当課	財務省関税局

運輸(11)	航海実歴認定を受けた船長が操船する船舶に対する強制水先の免除
規制の現状	航海実歴認定を受けている日本人船長が、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、強制水先は免除されているが、全く同一の船長が期間傭船された外国籍船等(特に便宜地籍船)を運航する場合は、単に運航する船の船籍が異なるだけであるが、強制水先は免除されない。
要望内容	期間傭船された外国籍船も含め、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。
要望理由	航海実歴認定を受けている同じ日本人船長が日本籍船を運航する場合は水先が免除されて、日本籍でない船を運航する場合は水先が免除されないという区別に合理的理由が無い。強制水先の有無については、船長の資格に基づいて判断されるべきであって、船籍で判断され、区別されるべきものではない。 強制水先は、我が国海運業界のコストアップを招いていることから、強制水先の免除により、輸送コストの低減とわが国港湾の競争力強化を図るべきである。
根拠法令等	水先法第13条等
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海上技術安全船員部船舶職員課

運輸(12)	内航タンカーに係る20海里航行規制の緩和
規制の現状	船舶はその船舶の保有する資格により航海できる海域が制限されており、内航タンカーの運航に関しては、沿海岸から20海里までを線で囲んだ海域より遠い海域は航海できない(20海里航行規制)。一方で、離島及び沖縄と本土間の輸送について近海資格船が必要となる。
要望内容	内航タンカーの20海里航行規制を緩和すべきである。
要望理由	<p>20海里内運航の規制がある為、内航タンカーの運航は目的地に対し最短経路を設定できず遠回りとなっており、輸送時間及び燃料費等の点でロスが発生している。</p> <p>内航船使用燃料の減少による環境改善(排出CO₂減少)、離島等への石油製品の安定供給、内航輸送の効率化(航海距離の削減)などの効果が期待できる。</p> <p>今日では、船舶仕様についても、近海船と沿海船に大差はなく、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、沿海船についても代替通信手段が完備されている。</p> <p>離島及び沖縄と本土間の輸送については、別途近海資格船が必要となり、その確保に余分なコストが発生している。</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>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>
根拠法令等	船舶安全法施行規則第1条第7項
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局安全基準課

<p>運輸(13)</p>	<p>引火性危険物積載船に係わる規制の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>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になったが、日没後の着積は禁止されている。</p> <p>外航タンカーの夜間入港についても、引火性危険物積載船については、事前提示による包括許可が認められていない。</p> <p>また、大型LNG船などの引火性危険物積載船は行政指導等により海上交通安全法に定める航路や瀬戸内海の一部峽水道における夜間航行が制限されている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>夜間着積については、投光機の使用等、一定の条件のもとで日没後の着積を許可すべきである。</p> <p>また、外航タンカーの夜間入港についても、夜間入港安全対策の事前提示による包括許可を認めるべきである。</p> <p>大型LNG船などの引火性危険物積載船が海上交通安全法に定める航路や瀬戸内海の一部峽水道において、夜間航行が可能となるよう行政指導等の変更をすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>現行、日没後の離積については許可されていることから、棧橋の夜間照明設備等一定の条件を満たすことを条件に、日没後の着積についても可能とすることで、棧橋利用の効率化や、船舶運航の効率化が図られ、わが国港湾の国際競争力向上も期待できる。</p> <p>外航タンカーの夜間入港については、次の安全対策改善に向けた多方面からの取組みにより、対応可能と考える。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確保・危険防止装置の発達、GPS装置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、棧橋照明設備の改善 等。</p> <p>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の湾内停泊時間を短縮でき、港湾の安全対策に資する。</p> <p>大型LNG船等の引火性危険物積載船は水先人の乗船、進路警戒船の配備等十分な安全対策を実施しており、また本船の航海用計器も充実していることから、夜間の安全運航も実施可能と見込まれる。</p> <p>LNG船及びLNG受入基地等の一層効率的な運用が可能となり、物流コスト低減が見込まれる。</p> <p>船舶が輻輳する時間帯の大型タンカーの運航を回避することで、航路・狭水道において航行環境の改善等、航行安全の向上に資する。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>港則法第23条、第6条他、 海上交通安全法第23条、同施行規則第15条 「航行安全指導集録」(改訂20版)(平成15年4月) 「大型液化ガスタンカー及び大型液化ガスタンカーバースの安全防災対策」(昭和60年8月27日、保警安第114号の2 保警防53の2)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>海上保安庁交通部安全課、航行安全課、海上防災課</p>

運輸(14)	内航海運暫定措置事業の適用期間の明示と早期終了
規制の現状	<p>内航海運暫定措置事業は、船腹調整事業の解消に伴い、引当資格が事実上無価値化することによる経済的悪影響を考慮し、1998年5月に導入された。同事業は、船舶を解撤する事業者に交付金を交付するとともに、新たに船舶を建造する事業者から納付金を納付させ、交付金の原資とすること等を内容とするものである。1999年3月の規制緩和推進3か年計画において、「できるだけ短い一定期間に限って当暫定措置事業を導入する」旨が明記されているが、暫定措置事業事業規程には、具体的な適用期間が明示されていない。また、2002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、同事業についてはシンデレラプロジェクトの実施、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	<p>内航海運暫定措置事業の適用期間を明示し、できる限り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>
要望理由	<p>S & Bによる船腹調整に代わり、内航海運暫定措置事業が導入されたが、建造者は建造等納付金の費用負担があり、新船建造コスト負担が大きい。わが国産業の国際競争力を強化する観点からも、当該暫定措置事業を早期に終了させ、新船建造に係るコストアップを抑制する必要がある。 近代化への早期転換により、輸送効率の向上が期待できる。</p>
根拠法令等	<p>内航海運組合法第8条、第12条、第57条 規制緩和推進3か年計画(再改訂)(平成12年3月閣議決定) 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>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局

運輸(15)	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は、船員法に規定する船舶所有者でないとの解釈によりこの事業者が雇用する船員は、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。こうした事態を回避するため、現在は1年以内に当該事業主が日本籍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ことは承知しているが、本特例は最長で2年半を限度としている。</p> <p>一方、学識経験者、労使代表からなる、国土交通省の「船員職業紹介等検討会」が2002年7月に取りまとめた「船員労務供給事業及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」では、常用雇用型船員派遣事業の制度化の方向と、これに伴い現在禁止されている民間による船員労務供給事業に該当しない形態の整理が必要であるとして、船舶管理契約による管理船舶への配乗は労務供給事業には該当しないとの見解が出された。</p>
要望内容	<p>現状の特例による解決ではなく、「船員職業紹介等検討会」が取りまとめた「船員労務供給事業及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」の見解に沿って、船員法上の船員の範囲を明確化することにより、外国籍船に雇い入れられる場合も含め船舶管理契約による管理船舶に配乗する船員等に対して、船員保険の被保険者資格を付与する措置を早急に講ずるべきである。</p>
要望理由	<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ている。</p>
根拠法令等	船員法第1条 船員保険法第17条、第18条および第19条
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局

運輸(16)	船員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、学識経験者、労使代表者からなる国土交通省の「船員職業紹介等研究会」に於いて「船員労務供給事業及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(2002年7月15日)」が取りまとめられた。同報告では、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等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>
要望内容	<p>「船員職業紹介等研究会」に於いて「船員労務供給事業及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(2002年7月15日)」、ならびにILO条約(179号)採択の主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、船員についての労務供給事業等についても自由化を図られるよう、早急に制度設計を行い速やかに実施すべきである。</p>
要望理由	<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つくることが適当との結論が得られている。</p>
根拠法令等	<p>船員職業安定法第33条～第42条(船員職業紹介事業) 船員職業安定法第53条～第56条(船員労務供給事業)</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局

運輸(17)	盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進
規制の現状	近年急増している自動車盗難は、専門的かつ組織的な犯罪集団による盗難車の海外売却を狙ったものが多い。防犯や盗難防止装置(イモビライザー等)の普及などを通じた盗難自体の防止が必要であるが、その効果には限界がある。
要望内容	盗難自動車対策については、政府の国際組織犯罪等対策推進本部の下、関係省庁と民間団体による官民合同プロジェクトチームが発足し、盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止の対策が取られつつある。こうした対策を実効あるものとするためには、法整備やイモビライザーの普及促進、IT技術の活用、旅具通関制度の見直し等通関面での対応策の検討、関係省庁間における情報共有化など、更に総合的な対策が不可欠である。
要望理由	2002年(暦年)の自動車盗難件数は62,000件を数え(97年比1.8倍)、ここ2年続けて60,000件を超えて高止まりの傾向を示している。また、2003年に入ってからには更に増加傾向を示しており、1月～8月で43,334件(対前年同期比+6.3%)と、このままのペースでは年間66,000件に上り過去最悪の盗難件数となる見込みである。また、自動車盗難に関する支払保険金額でみると、2002年度は約582億円(97年度比約3.1倍)にも達し、深刻な社会問題となっている。自動車盗難件数の減少による社会的コストの低減に繋がる。
根拠法令等	
制度の所管官庁及び担当課	内閣府国際組織犯罪等対策推進本部

<p>運輸(18)</p>	<p>保税船用重油の積込承認申請に関する運用の緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>保税船用重油の積込承認申請については、1ヵ月単位での包括申請が認められている。しかし、出荷明細については、取引上、1週間程度前に確定されるのが通常であるため、1ヵ月分を予め確定することはできない。従って、実務においては、包括申請制度を十分活用することができず、従来どおり1回毎の申請とならざるを得ないのが現状である。</p>
<p>要望内容</p>	<p>保税船用重油について、包括申請の条件を緩和し、包括申請制度が実務上十分活用できる制度とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>一回毎の申請が必要となっている現状では、申請自体が毎日発生することになり、事務作業上非常に非効率であると同時に、コストも高む。 海外市場との比較を強いられる邦地での保税船用重油販売については、国際競争力が劣る。 包括申請制度が実務上十分に運用されることで、申請業務の効率化は大幅に図られ、コスト削減が期待できるとともに、当日出荷や大型船による順次配送も可能となることで、供給の柔軟性が高まる。また、国際市場並みの対応が可能となり、競争力の向上で外船需要の拡大等も期待できる。 数量、船名等の申請項目については、事後に実績修正を入れる等の方法により、柔軟な対応が可能である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法第23条第1項 関税法施行令第21条の2第1項</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>財務省関税局</p>

<p>運輸(19)</p>	<p>危険物積載船舶(外航タンカー)の特定港入港における GRT(総トン数)制限の撤廃【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>危険物積載船舶(外航タンカー)が特定港に入港・荷卸をする場合には、港長の許可を受けることが必要とされている(港則法第23条)。許可を受けるための遵守必要事項として、全長・船巾・載貨重量トン数・喫水・積載量等の制限とともに総トン数(GRT: Gross Registered Tonnage)も制約事項の一つとされている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>危険物積載船舶が特定港へ入港する際に受ける港長の許可について、遵守必要項目から、総トン数(GRT)の制約を外すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>総トン数は、船舶の大きさを示す標準的なトン数であるが、主に各種の手数料や税金の算定基準として用いられているものである。危険物積載船入港時の安全確保については、最大載貨重量数、最大積載量、喫水、各種船型長等の定められた制限を遵守することで確保できていると考えられる。 GRT制限を規制事項から外すことにより、傭船可能船舶の選択肢が増え、柔軟性をもった傭船選択が可能となることから、ダブルハル船の配船が可能となるなど、より一層安全性の高い船舶を傭船できる機会が増える。 原油輸送コスト低減に繋げることが可能となる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>港則法第23条</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>国土交通省海上保安庁</p>

運輸(20)	危険物荷役許可申請の許可制から届出制(もしくは包括許可)への移行【新規】
規制の現状	危険物荷役許可については、1件毎に港長からの許可が必要であり、一度許可された荷役許可でも数量増加、荷役日変更等が発生すると、再度許可が必要となっている。この為、現状では、その都度船舶代理店が申請書を作成し直している。また、土日等、閉庁時に海象により変更が発生した場合、許可が得られない為に開庁まで荷役を待つケースも発生している。
要望内容	危険物荷役許可については、危険物専用岸壁承認を取得している事業所については、全て届出制(もしくは包括許可)とすべきである。あるいは、少なくとも危険物専用岸壁承認を取得し、年間の荷役実績が一定件数以上ある事業所については、届出制(もしくは包括許可)とすべきである。
要望理由	<p>現状、許可制であることで、入港時間に合わせた荷役実施ができず、また船舶の効率的な運航が実施できない。届出制(もしくは包括許可)になることで、物流効率化に繋がる。</p> <p>輸送コストの低減とともに、環境負荷の低減が図られる。</p> <p>時間調整減少による、燃料消費量の削減 $593隻 \times 10航海/隻 \cdot 月12ヶ月 = 71千航海/年$ $71千航海/年 \times 12KL/航海 = 852千KL/年$ $852千KL/年 \times 1 \sim 2\% = 8 \sim 17千KL/年$</p> <p>船舶代理店手数料の削減 $593隻 \times 10航海/隻 \cdot 月 \times 12ヶ月 = 71千航海/年$ $71千航海 \times 2,000円/回 \times 2回(積場) = 284百万円/年$ 白油内航船隻数:593隻 平均航海数:10航海/隻での試算。</p>
根拠法令等	港則法第23条
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省

<p>運輸(21)</p>	<p>通関手続の見直し【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>輸出貨物について、同種の貨物を繰り返し輸出している場合でも、輸出時に必要に応じ税関の検査が行われる。 全ての輸出入貨物について税関に申告する必要があり、事務処理に多大な時間とコストを要している。 税関長の承認を受けた者(特例輸入者)は、一定の条件を満たす貨物(指定貨物)の輸入については、税関検査の省略等さまざまなメリットが与えられ、迅速な引き取りが可能となっている(簡易申告制度)が、指定貨物の条件が厳しく、制度の利用が阻害されている面もある。</p>
<p>要望内容</p>	<p>(1)信頼性が高い企業の輸出入貨物については、コンプライアンスの趣旨に鑑み、検査を極力簡素化するとともに、現行制度の可能な限りの運用弾力化を図るなど、物流効率化の促進を図りたい。具体的には、包括事前審査制度等の適用を受ける信頼性の高い企業の貨物については、輸出申告における税関検査を、保税指定の有無に拘わらず港頭地区の倉庫などでも事前実施できるようにすべきである。梱包資材等の再輸入貨物については届出制などの簡便な方法を認めるべきである。 (2)簡易申告制度において、他法令などにより規制されない一般貨物は、年間輸入申告件数の規制を「撤廃」すべきである。また、指定貨物に係る関税率表上の分類9桁の規制を4桁に緩和すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>輸出入手続のリードタイムを短縮化でき、国際競争力の強化が期待できる。貨物の滞留時間を削減することで、保管コストを削減できる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>財務省関税局</p>

運輸(22)	中型航空機の事業運航基準の見直し
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5.7トン以上のものについては単一の基準しかない。このため、ビジネスジェット機等の中型飛行機も、大型旅客機と同等の運航基準を求められる為、制約が多く支障を来している。</p>
要望内容	<p>事業運航基準について、飛行機の重量・座席数・運航目的によって細分化し、より運航実態に則したものに早急にすべきである。</p>
要望理由	<p>陸上交通に於いては、路線バス・貸切バス・タクシーと区分されているが、航空交通についても、ビジネスチャンスの拡大、経済の活性化という観点から、同様に実態に則した区分けが必要である。</p> <p>中型飛行機の事業運航の特性や内容に則した事業基準を講じなければ、中型飛行機事業の将来的発展が望めない。</p>
根拠法令等	<p>航空法 航空法施行規則 運航規程審査要領</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局

運輸(23)	ローカル飛行における、フライトプランの提出(通報)義務の緩和
規制の現状	<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。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、かつ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>
要望内容	<p>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。農林業等形態の合理化に伴ない、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。業務の現状に合わせ、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>
要望理由	<p>農薬散布、物資スリング飛行は業務の特殊性もあり、ローカル飛行である。飛行監視体制は運航会社と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思われる。</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、コストを要しており、通報義務の緩和により、所轄官庁、運航会社ともに業務量が軽減する。また、運航会社は通報する業務から開放され、飛行業務に専念できることにより、安全性が増す。</p>
根拠法令等	<p>航空法第97条 航空法施行規則第203、第204条</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省地方航空局(東京、大阪)