

11. 運輸分野

運輸(1)	自動車保有関係手続のワンストップサービスの対象拡大
規制の現状	<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、書類により行うとともに、複数省庁にまたがるため、極めて煩雑である。</p> <p>現在、政府の「規制改革・民間開放推進3か年計画」に基づき、平成17年中のシステム稼働に向けて、自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進に係る検討および試験運用が進められているが、地方自治体への届出制となっている原付などの車両についてはワンストップサービスの対象外である等、一定の制限がある。</p>
要望内容	<p>自動車保有関係手続のワンストップサービス化は、規制改革・民間開放推進3か年計画に基づき、平成17年の稼働開始に向け、検討及び一部で試験運用が行われているが、より利便性の高いサービスを実現するため、以下の事項を早急に検討・具体化していくべきである。</p> <p>(1)検査・登録等諸手続 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 原付のワンストップサービス対象化</p> <p>(2)自動車関連税手続 自動車取得税・自動車税・軽自動車税・自動車重量税の納付手続等の電子化および電子化に向けた手続の合理化 納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換</p> <p>(3)保管場所証明申請手続 保管場所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、添付書類の簡素化等</p> <p>(4)自賠償保険手続 付保手続の電子化及び電子化に向けた手続の合理化 自賠償解約時における当該車両の状況(滅失・解体など)確認の合理化 (具体的には、保険会社がネットワーク上で確認出来ることとした上で、当該確認をもって必要書類(登録事項等証明書や抹消登録証明書)の取付に代えることを可能とすること。【「規制改革・民間開放推進3か年計画」 分野別措置事項1「IT関係」 a「関係」 b「関連」】)</p> <p>(5)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 (6)自動車大量所有者の事務手続等を踏まえた運用</p>
要望理由	<p>手続申請の電子化がなされていないため、その手続の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)に多大な負担を強いている。また、リース会社の税の申告・納付事務等は膨大であり、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。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つて、電子化による混乱等が生じないように配慮する必要がある。</p> <p>平成17年中のシステム稼働を目指してワンストップサービス化が実用化される予定だが、軽自動車の登録管理に加え、原付車両についても接続のインターフェースを統一化する等、ユーザー(申請者)負担の軽減を目指すべきである。</p> <p>また、年間の自賠償解約手続は各保険会社とも膨大な件数となっているが、本要望の実現により契約者・保険会社双方の負担が大幅に軽減される。</p>
根拠法令等	道路運送車両法、自動車登録令、自動車の保管場所の確保等に関する法律、自動車重量税法、自動車損害賠償保障法、地方税法、地方自治体条例 等
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省、財務省、総務省、警察庁、地方自治体

運輸(2)	駆動軸重の軸重規制緩和
規制の現状	<p>現在、軸重の制限値は、フル積載対応海上コンテナけん引の2軸トラクタを除き、「2軸トラクタの駆動軸重に関する試験及び判定方法」により適合した場合でも、10トン以下とされている。</p>
要望内容	<p>2軸トラクタの軸重規制について、「2軸トラクタの駆動軸重に関する試験及び判定方法」により適合したトラクタについては、フル積載対応海上コンテナけん引用か否かの別に関係なく、軸重制限を11.5トンまでとすべきである。</p> <p>この点、2004年6月の規制改革集中月間の回答によれば、「平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う」とされているが、早急に検討・実施すべきである。</p>
要望理由	<p>フル積載対応海上コンテナけん引の2軸トラクタは、「2軸トラクタの駆動軸重に関する試験及び判定方法」により適合した場合、軸重11.5トンまで走行が認められている。</p> <p>軸重制限の緩和により、物流効率化の促進及び物流コストの低減が期待できる。</p>
根拠法令等	道路運送車両の保安基準4条の2第1項、車両制限令第3条第1項第二号ロ
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省道路局

運輸(3)	特殊車両の通行許可申請手数料の軽減ならびに許可期間の延長
規制の現状	<p>一般的制限値を超える車両が道路を通行する場合には、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。</p> <p>本年3月から特殊車両通行許可の「オンライン申請システム」が導入されたことにより、申請手続の簡素化が図られたが、申請手数料については、本年6月の規制改革集中受付月間の回答において「見直しを平成17年度までに行うこととして検討を進めている」とされた。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
要望内容	<p>本年6月の規制改革集中受付月間の回答において「平成17年度までに行うこととして検討を進めている」とされた、申請手数料の見直しを早急を実施すべきである。</p> <p>特殊車両の通行許可期間を延長すべきである。</p>
要望理由	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。
根拠法令等	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
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省道路局

運輸(4)	大量車両登録変更のための特例措置【新規】
規制の現状	<p>車両所有者が、社名変更や住所変更をおこなったり、車両を他企業に譲渡した場合、事由発生から15日以内に、変更登録の申請(道路運送車両法12条1項)、または移転登録の申請(道路運送車両法13条1項)を行わなければならない。</p> <p>所有者による上記申請は、申請時に自動車検査証の原本を提出して行われる車両の使用者による自動車検査証記載事項変更の申請と同時に行うことが義務づけられている(道路運送車両法12条2項、13条3項及び67条)。</p> <p>一方車両を道路上において運行する場合は、常に車両内に自動車検査証原本を保管することが義務づけられている(道路運送車両法66条)。</p>
要望内容	<p>大量車両所有者の行う車両登録変更等を効率化する観点から、以下の措置を講じるべきである。</p> <p>申請時の車検証原本の提出を不要とするとともに、電子的な方法による申請を認めること。</p> <p>上記の点を踏まえ、先行して変更登録や移転登録を行った車両については、次回車検時まで車検証の記載事項を変更すればよいとすること。</p> <p>自動車登録番号の変更を伴わなければ、各自動車の登録地に関係なく、現所有者の最寄の陸運事務所にて申請可能とすること。</p> <p>真の所有者を即座に確認し得るように、変更登録などの情報が全国どこの運輸局でも即座に入手できるような全国統一的なデータベースを構築すること。</p>
要望理由	<p>リース車の台数は、近年増加しているものの、現行道路運送車両法に基く登録関係諸手続きは、自動車リース会社のような大量車両所有者による変更登録、もしくは移転登録を想定したものとはなっていない【注】。</p> <p>最近の経済情勢により、リース会社や自動車ディーラーのように大量に車両を所有する会社においても、企業統合、会社移転、名称変更などが増加し、それに伴い車両登録変更もしくは移転登録申請などを行わなければならないケースが増えている。</p> <p>現在、自動車リース会社のような大量車両所有者が、移転などにより車両の変更登録や移転登録を大量に行わなければならない場合、各地に散在する車両使用者(借主)から車検証原本を回収しなければならず、なおかつ、15日以内に登録申請も行わなければならないため、膨大な事務的な労力を要している。</p> <p>昨今のIT分野の目覚ましい進展を踏まえ、全国的なデータベースの活用を図ることにより、車両の真の所有者を即座に特定することは十分可能と思われる。また、こうした取組みは、e-政府の方針に一致するものである。</p> <p>【注】 ・リース車両数(国土交通省調査) 1980年 18万台 1990年 119万台 2000年 236万台 2003年 267万台</p> <p>・リース車両を5千台以上保有する会社 (日本自動車リース協会連合会会員調査) 2000年 75社 2003年 71社</p>
根拠法令等	道路運送車両法第12条、第13条、第66条、第67条
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局技術安全部管理課

運輸(5)	繁忙期における営業所間の車両移動の更なる弾力化【新規】
規制の現状	<p>繁忙期におけるトラック輸送対策として、通達で指定された繁忙期のうち、一定期間(30日以内)に限り、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録の申請を伴わずに、同一事業者の他の営業所に事業用自動車を配車することが認められている。(引越しシーズン:3月15日~4月15日、夏季繁忙期:6月20日~8月20日、秋期繁忙期:9月1日~11月30日、年末年始繁忙期:11月10日~1月10日)</p>
要望内容	<p>通達の「繁忙期」に、「年度末繁忙期」として、「2月5日~4月5日」を追加すべきである。 また、「一定期間」に関しても、「30日以内」から「60日以内」へ延長すべきである。</p>
要望理由	<p>自動車業界では、2~3月にかけての年度末納期が最も多いが、通達の範囲外であるため、配車前と、配車後に、事業計画変更の事前届出や、道路運送車両法に基づく変更登録を行っている。 そのため、当期間が通達で指定する繁忙期と認められれば、需要に即した機敏な応援が各所で可能となる。 また、この期間は、2ヶ月間を通して繁忙期となるため、30日以内しか認められないと、当制度のメリットが生かしきれない状況にある。当制度の更なる効果的運用のためにも、一定期間の期間延長が必要である。</p>
根拠法令等	<p>通達「貨物自動車運送事業に係る繁忙期における営業所間の車両移動の弾力化について」 (H5年11月10日 自貨 第97号)</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局

運輸(6)	<p>繁忙期における貨物自動車運送事業者による レンタカー使用制限の緩和[新規]</p>
規制の現状	<p>年度末及び年度当初において人事異動等に伴う引越輸送が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となっているため、引越に係る輸送力を確保し、利用者のニーズに的確に対応するために、貨物自動車運送事業者が、3月15日から4月15日までの間に限り、15日未満の借受け期間で、且つ延長しないことを条件に、引越輸送にレンタカーを使用することが認められている。</p>
要望内容	<p>貨物自動車運送事業者が、引越シーズンだけでなく、夏期及び年末年始の贈答シーズン、秋の収穫シーズンを含め、毎年の繁忙期にレンタカーを使用できるように認めるべきである。また、事故修理及び整備・点検の代車におけるレンタカー利用を認めるべきである。</p>
要望理由	<p>物流の需要が極端に増大する時期に対応するためには、事業用自動車の臨時増車などもあるが、短期的な需要に対応するためには、レンタカーを簡便な手続きにより調達し利用するほうが容易である。</p> <p>現在、短期的な需要や臨時の需要が発生した場合に対応するために、貨物自動車運送事業者とレンタカー事業者は、多大な負担を強いられる。具体的には、レンタカーのナンバーを廃止(減車)し、その車を貨物自動車運送事業者への短期リース車として青ナンバーを取得し、使用後にレンタカーのナンバーに戻す(増車)、ということが各地で行われており、車検の取り直し、許可申請手続き、任意保険の付保変更を含め、多くの手数と費用がかかっている。</p> <p>貨物運送業界の競争が激化する今日では、運送事業者の効率的な経営体質への転換が急務であることから、短期的な需要や臨時の需要が発生した場合にレンタカーの使用が認められれば、増車による固定費の増加を防止でき、スリムな経営が実現可能となる。</p> <p>レンタカーの貨物車は、事業用貨物車と同一の点検基準により点検整備が実施されており、安全面での問題はないと考えられる。</p> <p>物流の需要が極端に増大し、事業用自動車のみではその輸送力の確保が困難となる時期は、年度末及び年度当初の引越シーズンだけではなく、夏期及び年末年始の贈答シーズン、秋の収穫シーズンなどの時期にもあてはまる。</p>
根拠法令等	<p>道路運送法第80条2、貨物自動車運送事業法第4条3、貨物自動車運送事業法施行規則第2条4、自動車局長通達(昭和44年10月6日付・自貨第231号・自通第143号)、自動車交通局貨物課長通達(平成12年2月8日付・自貨第17号)</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</p>

運輸(7)	レンタカーにおける貸渡簿への走行キロ数記載規制の廃止【新規】
規制の現状	<p>レンタカーにおいては、貸渡簿を備え、貸渡しの状況を的確に記録するとともに、少なくとも2年以上保存しなければならない、とされているが、この貸渡簿の記載事項として借受人の氏名又は名称及び住所や運転者の氏名、住所、運転免許の種類及び運転免許証の番号などと並んで、走行キロ数があげられている。</p>
要望内容	貸渡簿への走行キロ数の記載規制を廃止すべきである。
要望理由	<p>「環境にやさしいレンタカー型カーシェアリング特区」制度が創設され、その中で無人の事務所における自家用車の貸渡しが認められたが、無人で走行キロ数を把握するためには、貸渡す自家用車1台ずつ全てに相当の走行キロ数管理システムを搭載する必要性が生じ、初期投資が多大となるため、事業参入への障壁の一つとなっている。</p>
根拠法令等	「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて(平成7年6月13日付け自旅第138号)」2.(7)
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局旅客課

運輸(8)	運行管理者制度に係る規制の緩和【新規】
規制の現状	<p>現在、運行車両が例え1台であっても、当該車両が稼働している限り、営業所毎に所定数の運行管理者を選任しなければならない(貨物自動車運送事業法第18条)。</p> <p>運行管理者は、自動車事故対策機構(旧、自動車事故対策センター)が開催する一般講習を、2年間に1度受講しなければならない(貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条、独立法人自動車事故対策機構法第13条)。</p> <p><一般講習の受講対象者></p> <p>既に運行管理者として選任されている方又は運行管理者の補助者として運行管理の業務をされている方を対象。</p> <p>運行管理者(前年度に実施した一般講習の未受講者)</p> <p>当年度中に初めて選任届出をした運行管理者の方</p>
要望内容	<p>別陸運会社の別営業所であっても、管理業務が同様で、営業所が隣接している等の条件を充たしていれば、車両台数を限定して、運行管理業務を受委託できる様にすべきである。</p> <p>運行管理者の一般講習受講間隔の期間を2年に1度から4年に1度に延長すべきである。</p>
要望理由	<p>運行管理業の受委託により、運行管理業務の効率化と、それに伴う運行管理コストの低減化を促進できると共に、安全面において危険情報などの共有化も図られる。</p> <p>運行管理者の一般講習受講日には業務代行者を充てる必要があることから、受講頻度を減らすことにより業務代行者の手配や業務への負荷軽減を図られる。</p> <p>受講間隔の延長により以下の効果が期待される。</p> <p>運行管理者が受講に係る拘束時間が減少する。 (現状、平日昼間8時間/回/2年)</p> <p>運行管理者受講時における業務代行者の手配軽減 受講費用の軽減(一般講習費用 3,000円/回/人)</p> <p>一般講習の内容は、行政動向等の周知や運転者の健康管理等であり、受講期間延長に伴う弊害は少ないと思われる。</p>
根拠法令等	<p>貨物自動車運送事業法第18条第1項 貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条 独立法人自動車事故対策機構法第13条</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局

運輸(9)	道路占用料金の適正化【新規】																				
規制の現状	<p>道路法第39条の2(占用料の徴収)により、占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例で定める、ただし、(中略)全国にわたる事業で政令で定めるものについては、政令で定める基準の範囲を超えてはならないとされ、道路法施行令第19条の2(指定区内の国道に係る占用料の額)が、指定区内の国道に係る占用料の額を定めている。現在の道路占用料単価は、平成6年の固定資産評価額を基にしている。</p> <p>通達「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行についての一部改正等について(平成8年1月26日建設省道政発第2号の4)」で、水道事業、ガス事業、電気事業、第一種電気通信事業の占用物件に係る占用料については、政令に定める占用料の額と均衡を失しないよう努めることとされている。しかしながら、所在区分地(市、区、町)によっては、政令に定める占用料の額と著しく乖離している場合がある。</p>																				
要望内容	<p>2003年度が固定資産税評価額の評価替の年であったのを機に、最新の地価を反映させた(評価替後評価額にもとづいた)占用料とすべく、単価の見直しを図るべきである。</p> <p>地方公共団体の市、区によっては、占用料金が政令に定める国道の占用料金に対して著しく高い占用料金となっており、平成8年に出された通達の内容に明らかに反していることから、その見直しを図るべく、各自治体に対し、道路関係法令および通達の周知徹底を図るべきである。</p>																				
要望理由	<p>現在の道路占用料単価は、地価公示価額の7割評価となった平成6年の固定資産税評価額を基に定められ、以降見直しされていないが、近年の地価(固定資産税評価額)動向は、平成6年当時と比べ、大きな乖離が生じているものと考えられる。</p> <table border="1" data-bbox="443 1193 1236 1355"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="4">【参考】固定資産評価額の推移 (円/m²)</th> </tr> <tr> <th></th> <th>平成6年</th> <th>平成12年</th> <th>平成15年</th> <th>変動率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全国計平均価額</td> <td>8,729</td> <td>5,768</td> <td>4,910</td> <td>43.8%</td> </tr> <tr> <td>宅地平均価額</td> <td>86,168</td> <td>53,362</td> <td>44,731</td> <td>48.1%</td> </tr> </tbody> </table> <p>平成6年から平成15年迄の変動率</p> <p>地方自治体の占用料は、条例で定められているが、近年、国道などの占用料に比べると、著しく高額の占用料を設定している地方自治体がある。本来、道路占用料は、道路占用の適切な対価であるべきとの観点から、政令に定める占用料と均衡を失しないよう取り扱うべきである。</p> <p>政府においても、天然ガス普及促進のためのパイプライン整備が重要事項とされていることから、今後の天然ガスインフラの整備促進を図るためにも、占用料金を適正に見直すべきである。</p> <p>市町村合併によって所在地区分が格上げされるケースが増えてきており、以前と同じ場所で継続して占用していても、所在地区分の格上げに伴い占用料金が値上げとなってしまう。</p>		【参考】固定資産評価額の推移 (円/m ²)					平成6年	平成12年	平成15年	変動率	全国計平均価額	8,729	5,768	4,910	43.8%	宅地平均価額	86,168	53,362	44,731	48.1%
	【参考】固定資産評価額の推移 (円/m ²)																				
	平成6年	平成12年	平成15年	変動率																	
全国計平均価額	8,729	5,768	4,910	43.8%																	
宅地平均価額	86,168	53,362	44,731	48.1%																	
根拠法令等	<p>道路法第39条の2 道路法施行令第19条の2 通達「道路法施行令及び道路整備特別措置法施行令の一部を改正する政令の施行について」の一部改正等について(平成8年1月26日建設省道政発第2号の4)</p>																				
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省道路局路政課																				

<p>運輸(10)</p>	<p>車両乗入幅に係る審査基準の徹底【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>道路管理者以外の者(給油所運営者等)が、給油所への車両の出入口を目的とする歩道改築工事を行う場合は、道路法(第24条:道路管理者以外の者の行う工事)に基づき、各々の道路の道路管理者から承認を受けることとされている。</p> <p>車両出入口の乗入幅については、平成6年9月30日付建設省政発第49号「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」(以下、第49号通知と略)にて、一般的な審査基準が示されているものの、自治体(都道府県、市町村)が定める承認審査基準には、第49号通知の基準値を下回っているものも多く、給油所が行う車両出入口の歩道改築工事にあたって、十分な乗り入れ幅が確保できないケースが少なからず発生している。</p>
<p>要望内容</p>	<p>個別地域の特殊性は踏まえつつも、車両出入り及び道路通行上の安全を図る観点から、各自治体の行う車両出入口の乗り入れ幅に関する審査基準の作成、あるいは承認にあたっては、トレーラートラックやタンクローリー等大型車両の安全な進入を十分考慮の上取扱うべく、各自治体へ通達(一般的な審査基準)の周知徹底を図るべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>国が示した一般的な審査基準を下回る基準を採用する地域においては、トレーラートラックやタンクローリー等大型車両の給油所への安全な進入という点で、十分な乗入幅が確保できていないケースが見られる。その結果、以下のような安全上の不具合事例が報告されている。</p> <p>トレーラートラックやタンクローリー等大型車両が歩道部に乗り上げて進入せざるをえない事例。</p> <p>車両前方からの進入が困難なため、バックからの進入を余儀なくされ、車両と給油所側施設との接触が生じた事例。</p> <p>道路センターラインを超えての進入を余儀なくされる事例(対面通行車との衝突事故のリスクが生じる)。</p> <p>幸い人身事故の報告はないが、ガソリン等可燃性危険物を取扱うタンクローリーが給油所乗入口周辺において物損事故を起せば火災・爆発事故につながりかねないことから、安全な進入を確保し、物損事故、人身事故の危険性を低減すべきである。</p> <p>車両制限令等の改正(平成5年11月25日施行)及び消防法の改正(平成6年4月1日施行)により、タンクローリーの大型化が図られるようになり、業界の物流合理化は進展したものの、他方で、十分な乗入幅が確保できない自治体管理道路においては、規制改革の成果を具体化するにあたり、安全上の支障が生じている。</p> <p>トレーラートラックやタンクローリー等大型車両の安全な進入という観点から、給油所への大型車両の進入に関しては、全国的に第49号通知と同等レベルの審査基準が適用されるべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路法(第24条:道路管理者以外の者の行う工事)、建設省政発第49号「道路法第24条の承認及び第91条第1項の許可に係る審査基準について」(平成6年9月30日)</p> <p>関連法令(道路構造令等)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省道路局</p>

<p>運輸(11)</p>	<p>自動車保管場所標章の廃止【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>自動車には、国家公安委員会規則に基づき、自動車保管場所標章を表示(後部ガラスに貼付)しなければならない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>自動車保管場所標章の貼付を廃止すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>標章購入コストを削減できる。 自動車の保管場所の確保は、道路運送車両法第4条に定める新規登録および同法第12条に定める変更登録の要件となっている。したがって、道路運送車両法において自動車登録ファイルに登録を受け、運行の用に供される自動車は、その時点では、すべて保管場所が確保されていることが確認されていることから、各省庁間のデータの共有化が図られれば、その他に敢えて車両に貼付し、保管場所が確保されている旨を明示する標章に個別の機能はなく、貼付は不要である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>自動車の保管場所の確保等に関する法律第6条</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>警察庁都市交通対策課</p>

運輸(12)	発電車の緊急自動車指定【新規】
規制の現状	<p>道路交通法で定める緊急自動車は、道路交通法施行令第13条で「電気事業、ガス事業その他の公益事業において、危険防止のための応急作業に使用する自動車」となっており、電力会社が保有する車両のうち、火災時の危険防止や電力設備の保安上の緊急復旧に使用する車両は各都道府県の公安委員会から指定許可を受けている。</p> <p>一方、電力会社が保有する発電車は、事故や災害により停電が発生した場合、緊急的に電気を供給するために使用しているが、その用務が危険防止のための応急作業にあたらぬとして、指定許可を受けていない。</p>
要望内容	<p>発電車は、緊急性・公益性の観点から、道路交通法で定める緊急自動車として指定許可すべきである。</p>
要望理由	<p>ライフライン復旧活動ならびに仮設救護施設等への電源確保による後方支援や国・地方公共団体等の重要設備への電力安定供給など、地震などによる広域停電災害発生時にライフラインの緊急対応を行ううえで発電車は最低限必要であり、緊急性・公益性の観点から、緊急自動車として指定許可すべきである。</p> <p>また、事故や災害により停電が発生した場合、病院等(ICUを備えた中規模医療施設等)での救急医療設備の停止等が想定され、その影響が人命に係わるような場合、発電車での緊急的な停電解消が必要となる。</p> <p>道路交通法施行令第13条では、緊急自動車には消防用自動車、救急用自動車などが指定されており、公益性・緊急性の観点から、人命に係わるような停電が発生した場合、これを解消する応急作業に使用する車両についても、救急用自動車等と同様に取り扱われることが妥当である。</p> <p>発電車が緊急自動車として指定許可されていなかったことにより、緊急時に渋滞に巻き込まれ、復旧作業に時間を要するなどの事例が発生している。</p>
根拠法令等	道路交通法施行令第13条
制度の所管官庁及び担当課	警察庁

<p>運輸(13)</p>	<p>車庫申請、登録申請の代行委任に係る規制緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>他人の依頼を受け、業として、道路運送車両法に基づく自動車の登録申請書を作成すること、また、自動車の保管場所に関する法律に基づく保管場所証明の申請書を作成することは、官公署への提出書類の作成であることから、行政書士の専管業務となっていたところである。 平成14年に行われた行政書士法の改正により、「定期的かつ容易に行えるものとして総務省令で定める手続」については「相当の経験又は能力を有する者として総務省令で定める者」が電磁的記録を作成する場合は、適用除外となったところである。</p>
<p>要望内容</p>	<p>総務省令で定められる「定期的かつ容易に行える手続」に、道路運送車両法に基づく登録申請手続および自動車保管場所法に基づく保管場所証明の申請手続を含めるべきである。 また、総務省令で定められる「相当の経験又は能力を有する者」に、自動車販売業に携わる者を含めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>平成17年より開始される自動車登録申請手続のワンストップサービス化により、登録申請手続は簡易に行えることとなるが、総務省令で定める「定期的かつ容易に行える手続」に道路運送車両法に基づく手続と自動車保管場所法に基づく手続の両方が指定され、かつ、「相当の経験又は能力を有する者」に自動車販売業に携わる者が指定されなければ、ワンストップサービスの円滑な運用が期待できない。 手続費用の削減が期待できる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>行政書士法第1条の2 行政書士法第19条</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>総務省行政課</p>

<p>運輸(14)</p>	<p>危険物積載船舶の特定港入港におけるGRT(総トン数)制限の撤廃</p>
<p>規制の現状</p>	<p>危険物積載船舶が特定港に入港・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)も制約事項のひとつとして運用されている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>危険物積載船舶の特定港への入港時の港長の許可を受けるための規制項目から、総トン数(GRT)の制約を外すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>平成16年3月の「規制改革・民間開放推進3か年計画」では、本件に関し、平成16年中に検討・結論を得ることとなっているが、以下の点を踏まえて、早急に対応すべきである。 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航行安全課</p>

運輸(15)	保税船用重油の包括申請に関する運用の緩和
規制の現状	<p>保税船用重油の税関申請については、1ヶ月単位での包括申請が認められているが、運用上では、出荷明細が出荷日の1週間程度前に確定するため、結局1回毎の申請とならざるを得ず、包括申請そのものが運用上利用できていない。</p>
要望内容	<p>船用重油に限定して、包括申請の条件を緩和すべきである。 現行どおりの事前申請の場合でも、申請内容(数量、船名等)の仮申請を行い、事後に実績修正を入れることを認めるなど、運用の柔軟性を高めるべきである。</p>
要望理由	<p>平成16年3月の「規制改革・民間開放推進3か年計画」では、本件に関し、平成16年中に検討・結論を得て措置することとなっており、以下の点を踏まえて、早急に対応すべきである。 実際の運用においては、包括事前申請制度を活用できないため、1回毎の申請が必要となっており、結局、申請作業を毎日しなければならない。その都度作業を行なう事は非常に非効率であると同時に、事務的なコストもかさむ。 保税船用重油販売については、国際協力が経済的、運用的にも重要であるが、特に海外市場との比較を強いられる日本の現状は、その点国際的に劣後している。</p>
根拠法令等	関税法第23条第1項、関税法施行令第21条の2第1項
制度の所管官庁及び担当課	財務省 関税局

運輸(16)	内航海運暫定措置事業の早期解消
規制の現状	<p>船腹調整事業の解消に伴い、平成10年5月から、内航総連が船舶を解撤する船主に解撤交付金を支払うとともに、新規に建造する船主からは建造納付金を徴収することを柱とする「暫定措置事業」が認可された。</p> <p>同事業は納交付金の収支が相償った時点で解消することとなっているが、多数の解撤に対して建造が少なく、事業解消時期の目処がたっていない。</p>
要望内容	暫定措置事業を早期に解消する施策を検討すべきである。
要望理由	<p>計算上は納交付金の収支の目処は立つものの、建造状況の如何によっては、同事業の解消ができないことも考えられる。</p> <p>新規参入時に多額の納付金が必要なため、コストが高くなり参入の障害となっていること、また既存業者のリプレイス時も納付金の差額納付が必要とされリプレイスの障害となっていることから、コスト競争力のある事業者が生まれにくくなっている。</p> <p>また、同事業をこのまま実施すると全船リプレイスした場合は余剰金発生が見込まれるが、実際は、リプレイス時に支払う納交付金差額が平成14年度以降漸増し、船主の建造時の負担が大きくなると見込まれるため、リプレイス建造費が確保できずに廃業する船主が多数発生し、輸送能力不足に陥る懸念がある。</p> <p>先の国会において審議された「海上運送活性化3法案」の付帯決議の中で、「暫定措置事業の円滑かつ着実な実施」が謳われていたが、このままでは抜本的な解決にならない。</p>
根拠法令等	内航海運組合法 第8条(事業)、第12条(調整規定の認可)、第57条(調整規定の総合調整等)、内航海運暫定措置事業規程
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局

<p>運輸(17)</p>	<p>沿海船航行可能海域の拡大</p>
<p>規制の現状</p>	<p>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、「沿海資格船(沿海船)」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(但し、平成8年12月に(イ)内浦湾沖、(ロ)石巻湾沖、(ハ)伊勢湾沖、(ニ)紀伊水道、(ホ)土佐湾沖、(ヘ)豊後水道沖、(ト)若狭湾沖の7沿海区域の境界については直線化が実施済み)。 なお、本州～沖縄間には「近海」海域があるため、沿海船での航海はできない。 国際航海に従事しない船舶として、平成8年7月に新規に「限定近海船」が創設され、沖縄、八丈島、宮古～襟裳岬間(青森県東岸沖)の航行が可能となるとともに、近海船に比し、防火構造要件、消防設備、非常電源・電話などの安全基準が簡素化されたが、まだ一定の安全設備は具備しなければならない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>沿海船の航行可能海域の拡大を実施し、最短距離による航行を可能とすべきである。 本州～沖縄航路において沿海船による航行を可能とすべきである。</p>
<p>要望理由</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。 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。 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。 規制緩和により、以下の効果が見込まれる。 要望海域まで沿海区域が拡大された場合の航行コスト削減効果 設備費のコスト低減効果 船員数削減による人件費の削減効果 通信設備のインフラ整備が進むなど、航海機器の発達と船舶の堪航能力アップにより、沿海船においても、近海区域の航海は十分可能である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>船舶安全法、船舶設備規程、船舶防火構造規則、船舶救命設備規則、船舶消防設備規則</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省</p>

運輸(18)	盗難自動車対策の強化
規制の現状	<p>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。</p>
要望内容	<p>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、不正輸出防止対策など様々な対策が取られつつある。こうした対策の実効性をさらに上げるために、法整備、イモビライザーの普及促進等に加え、旅具通関対象の見直し(船員旅具通関制度の廃止または中古車持ち出し台数制限)等を図ることが必要である。</p>
要望理由	<p>2003年(暦年)の自動車盗難件数は64,000件を数え、ここ3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、自動車盗難に関する支払保険金は毎年600億円弱に達し、経済的な面からも深刻な社会問題となっている。</p> <p>盗難防止対策を施すことにより、自動車盗難件数が減少すれば社会的損失の低減に大きく寄与することになる。(定量的評価は困難であるが、03年度の自動車盗難保険金は約583億円であり、車両保険の普及率35%で単純に計算すると日本全体でおよそ1,600億円の被害と推定できる。仮に被害が1%削減された場合でも、約16億円の効果となる。)</p> <p>2004年6月の規制改革集中受付月間の回答によれば、実施の可否を含め検討中とのことであるが、要望内容を踏まえて早急に検討・実施すべきである。</p>
根拠法令等	関税法、関税法基本通達67-2-7(旅具通関扱いする輸出貨物)、同通達67-2-2(旅具通関扱いをする貨物の輸出申告)
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

運輸(19)	船舶の検査期間の延長及び検査内容の簡素化[新規]
規制の現状	<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>外航船には、船舶の定期検査等の検査間隔は「主官庁の定める5年を超えない間隔」にて実施することとするSOLAS条約の適用があるが、内航船に同条約の適用は無い。</p> <p>参考</p> <p>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は4年から5年に延長された。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。</p> <p>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て、保守整備記録及び効力試験によることとなった。</p>
要望内容	<p>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、内航船の検査期間を定期検査6年毎、中間検査3年毎に延長すべきである。</p> <p>検査内容の見直しを行い、簡素化すべきである。</p>
要望理由	<p>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することから、物流コスト削減の妨げとなっている。</p> <p>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回としても安全確保は十分に可能である。</p> <p>検査項目についても現状にそぐわないものがあることから、簡素化に向けて検査項目の見直しをはかるべきである。</p> <p>規制緩和により、以下の効果が期待できる。</p> <p>検査申請費用等の削減効果 ドック入り日数減少による機会損失低減効果</p>
根拠法令等	船舶安全法
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局検査測度課

<p>運輸(20)</p>	<p>夜間入港制限対象船の総トン数の緩和【新規】</p>									
<p>規制の現状</p>	<p>特定港(函館、京浜、大阪、神戸、関門、長崎、佐世保)の7港では、総トン数500トン以上(関門港若松区は300総トン以上)の船舶は、夜間(日没から日出まで)の入港が原則禁止されている。 平成13年4月23日から包括許可制度が導入され、事前届出により、入港は可能となった。港によって運用の違いはあるが、以下の条件をクリアしていれば夜間入港は可能である。 参考 夜間入港条件 関門 …… 同港への入港実績(1回/半年or3回/1年) 大阪・堺 …… 荷主からのお願い書(工場を停止しない為等)</p>									
<p>要望内容</p>	<p>入港制限の対象船を750総トン以上とすべきである。</p>									
<p>要望理由</p>	<p>安全性については、499総トン、749総トンも変わりなく、問題は無い。 夜間入港船の港外待機時間削減により運航効率が向上する。 平成13年4月の規制緩和で、運輸局へ事前届出にて入港は可能となっているが、毎回の事務処理が頻繁となり、事務コスト増に繋がっているため、事前届出の廃止により、事務処理業務の削減が期待できる。</p> <p>< 参考 ></p> <p>船型別サイズ (m)</p> <table border="1" data-bbox="438 1464 938 1563"> <thead> <tr> <th></th> <th>全体長さ</th> <th>全体幅</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>499総トン船</td> <td>74.9</td> <td>12.0</td> </tr> <tr> <td>749総トン船</td> <td>84.1</td> <td>13.0</td> </tr> </tbody> </table>		全体長さ	全体幅	499総トン船	74.9	12.0	749総トン船	84.1	13.0
	全体長さ	全体幅								
499総トン船	74.9	12.0								
749総トン船	84.1	13.0								
<p>根拠法令等</p>	<p>港則法第6条 港則法施行規則第4条</p>									
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省海事局</p>									

運輸(21)	港湾関係工事手続の合理化【新規】
規制の現状	<p>港湾区域内で工事を行う際、工事発注者と受注者は、同内容の工事許可申請資料を異なる様式で作成し、港湾管理者(港湾事務所)と海上保安庁(海上保安部)へそれぞれ届け出なければならない(*届出資料のボリュームとしては1案件作成につき、1人区×1~2週間(内容・規模により違いがある。))。</p> <p>また、先に港湾管理者の許可を得てから、海上保安部の許可を受けなければならないため、両者の許可を得るまでに60日程度のリードタイムを余儀なくされている。</p> <p>工事内容によっては、届出先が追加され、異なる申請書類を作成することが必要となる場合がある。(例えば、浚渫作業では埠頭公社建設発生土受入事務所、埠頭事務所、航行安全管理事務所が追加される。)</p> <p>届出対象となる工事の範囲が明確ではないため、軽微な海上作業も含めて全て届け出なければならない。</p>
要望内容	<p>港湾関係工事の届出窓口を一本化すべきである。</p> <p>申請書類の締切日を1ヶ月前程度(60~30日)に短縮させ、さらに電子申請等の導入により届出業務を簡素化すべきである。</p> <p>届出対象工事を明確にし、例えば次のような軽微な海上作業の届出は不要とする等の合理化を図るべきである。</p> <p>既設設備上あるいは小型船舶による簡易作業(目視確認、測量)程度の工事 工事期間が7日程度以内の工事 海上汚染、落下等の恐れのない工事</p>
要望理由	<p>棧橋、バース、護岸等工事の届出回数は、1社の例をあげると年40~50回程度に及んでおり、届出に向くために要する往復の移動時間も含め3~4時間/回を要している。届出窓口が一本化され、さらに電子申請等が導入されれば、届出に要する人件費あるいは業務委託費を削減できる。</p>
根拠法令等	港湾法、港則法、地方自治体条例
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省港湾局、海上保安庁、地方自治体

<p>運輸(22)</p>	<p>危険物容器検査及び手数料徴収の方法の見直し【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>危険物を船舶運送するときに使う容器(危険物容器)については、地方運輸局または(財)日本舶用品検定協会が検査(性能試験及び工場検査)を行うこととなっており、危険物の種類に応じて必要な強度を確保していなければならない。</p> <p>この検査は、1年間または検査申請時に申請した個数を製造終了したときのいずれか早い時期までに行うこととされている(1年のうちに申請個数を超えて容器を使用するときは、再び検査申請を行い検査を受けなければならない)。</p> <p>検査申請個数に応じて検査手数料(検査手数料は容器100個当たり284円・手数料が25,000円未満/回の場合は25,000円が最低料金)及び旅費相当額(交通費、日当、宿泊費等)を前払いしなければならない。</p> <p>1年間の使用個数が検査申請個数に満たない場合でも、前払いした費用の払い戻しはされない。</p> <p>検査申請から検査証交付までに最低でも2週間以上を要する。</p>
<p>要望内容</p>	<p>検査有効期間を延長すべきである。</p> <p>検査手数料の設定根拠(何のために徴収するのか)を明確化し、透明性の高い手数料体系に見直すべきである。例えば、申請型式当りの検査料又は一回の検査当り検査料とする、または、現在の検査料体系のもとで、出荷実績にもとづいた実績払いとするなどの検討を行うべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>1年以内に危険物容器に変更があるケースは少なく、検査有効期間を延長しても問題ない。</p> <p>検査手数料の設定根拠が明確でない。本来は、申請個数に応じた手数料体系ではなく、検査内容に応じた手数料体系とするか、検査が検査個数に殆ど関係ない場合は、検査回数や検査日数に応じた一定額の手数料体系とした方が合理的である。</p> <p>現在は、検査申請個数に応じた手数料でありながら、検査申請個数に充たない場合に、払い戻しが無い。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>危険物船舶運送及び貯蔵規則 船舶による危険物の運送基準等を定める告示 危険物の容器及び包装の検査に関する規定 危険物の容器及び包装の検査に関する手数料等を定める規定</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省海事局検査測度課</p>

<p>運輸(23)</p>	<p>中型航空機の事業運航基準の見直し</p>
<p>規制の現状</p>	<p>2000年の法改正により、不定期航空運送事業が無くなり、航空運送事業に統一されたため、5.7t以上の旅客機については、大型旅客機か中型ビジネスジェット機かを問わず、同一の基準が一律に適用されている。 シカゴ条約附属書に定める国際標準に航空機の最大離陸重量5.7tで安全基準の区分けがなされている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>事業運航基準を飛行機の重量・座席数・運航目的等によって細分化し、より運航実態に則したものとすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>中型機には、あまりにも過大な事業運航基準を要求され、実態にそぐわない。 わが国航空法令の立場は、必ずしも国際標準を完全に準拠しているというものではなく、国際標準を踏まえつつも、実情に応じた取扱をしているものと考えられる。本件に関しても、シカゴ条約附属書に定める国際標準を踏まえつつも、実態に即した基準の細分化を図ることは国際標準の趣旨に抵触するものではない。 平成15年5月の内閣府「各府省等における規制改革に関する内外からの意見・要望等に係る対応状況」では、当要望に関して検討の必要が回答されており、民間サイドから具体的緩和要求事項を文書にて当局に提出したものの、その後、検討の状況や結論に関して、何ら明らかにされていない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法/航空法施行規則/運航規程審査要領</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局</p>

<p>運輸(24)</p>	<p>航空機の航行援助施設利用料の見直し【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>国際運航の航行援助施設利用料は、15t未満120円 / 回、15～100t未満180,000円 / 回となっており、最大離陸重量15t以上～100t未満が一律基準となっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>15t以上100t未満の重量カテゴリーを細分化し、きめ細かい料金設定をすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>30tクラスの中型航空機への負担が大き過ぎる。 座席数の少ないビジネスジェット機の航行援助施設利用料の利用者負担を軽減し、需要の拡大を図る必要がある。 シカゴ条約やICAOの理事会声明などの徴収原則には、重量カテゴリーまでの取り決めはなく、各国できめ細かな料金設定は可能である。 米国等に於いては、航行援助施設利用料は一切徴収していない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航行援助施設利用料に関する告示</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局</p>