

11. 運輸分野

<p>運輸(1)</p>	<p>駆動軸重の軸重規制緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>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(エアサス)を除き、10トン以下とされている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>2軸トラクタ(エアサス)の軸重規制について、フル積載対応海上コンテナけん引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。 『全国規模の規制改革・民間開放要望』に対する各省庁からの回答について(平成16年12月14日 内閣府 規制改革・民間開放推進室)において国土交通省は、「平成17年度までに緩和の可能性について検討を行う」と回答し、実証的な検討が進められているが、緩和の方向で結論を得るべきである。</p>
<p>要望理由</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>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路運送車両法第40条 道路運送車両の保安基準第4条の2第1項 車両制限令第3条第1項第2号ロ 海上コンテナ用セミトレーラ連結車に係る取扱について(平成15年5月9日道路交通管理課長通達) 特殊車両の通行許可に係る許可限度重量の特例措置について(平成15年3月20日道路交通管理課長通達)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省道路局道路交通管理課</p>

運輸(2)	特殊車両の通行許可期間の延長
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ときには、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>2004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ほか、申請手数料についても、同年6月の規制改革・民間開放集中受付月間の回答において示された方針に基づき見直しが実現した。</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>
要望内容	特殊車両の通行許可期間を延長すべきである。
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	国土交通省道路局道路交通管理課

運輸(3)	特殊車両通行許可におけるC条件の緩和(1)【新規】
規制の現状	<p>一定以上の寸法や重量等を超える特殊車両を通行させようとする者は、道路管理者の許可を受けることが義務付けられており、当該許可にあたっては、車体の総重量や寸法に応じて以下のような条件を付すこととされている。</p> <p>A条件:徐行等の特別の条件を付さない B条件:徐行及び連行禁止(2台以上の特殊車両が縦列をなして同時に橋、高架の道路等の同一径間を渡ることを禁止する措置)を条件とする C条件:B条件に加え、当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする D条件:C条件に加え、2車線以内に他車が通行しない状態で当該車両が通行することを条件とする等</p>
要望内容	<p>特殊車両の通行許可に付される重量に関するC条件について、車両の前後に接近禁止プレート(点滅式)又はパトランプ、音声アラーム等を設置し、車両の接近を回避する安全対策を講じた場合には、誘導車の配置を免除すべきである。</p>
要望理由	<p>誘導車の配置を免除することにより、物流コスト、CO2の削減が期待できる。</p>
根拠法令等	<p>道路法第47条第2項 車両制限令</p>
制度の所管官庁及び担当課	<p>国土交通省道路局道路交通管理課</p>

運輸(4)	特殊車両通行許可におけるC条件の緩和(2)【新規】
規制の現状	<p>一定以上の寸法や重量等を超える特殊車両を通行させようとする者は、道路管理者の許可を受けることが義務付けられており、当該許可にあたっては、車体の総重量や寸法に応じて以下のような条件を付すこととされている。</p> <p>A条件:徐行等の特別の条件を付さない B条件:徐行及び連行禁止(2台以上の特殊車両が縦列をなして同時に橋、高架の道路等の同一径間を渡ることを禁止する措置)を条件とする C条件:B条件に加え、当該車両の前後に誘導車を配置することを条件とする D条件:C条件に加え、2車線以内に他車が通行しない状態で当該車両が通行することを条件とする等</p>
要望内容	<p>特殊車両の通行許可に付される寸法に関するC条件について、車両の前後に接近禁止プレート(点滅式)又はパトランプ、音声アラーム等を設置し、車両の接近を回避する安全対策を講じた場合には、誘導車の配置を免除すべきである。</p>
要望理由	<p>誘導車の配置を免除することにより、物流コスト、CO2の削減が期待できる。</p>
根拠法令等	<p>道路法第47条第2項 車両制限令</p>
制度の所管官庁及び担当課	<p>国土交通省道路局道路交通管理課</p>

<p>運輸(5)</p>	<p>特殊車両通行許可におけるルート別許可条件の明確化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>複数径路の特殊車両通行許可申請を行う際、B条件で通行可能な径路とC条件で通行可能な径路の2つのルートがあるケースでは、径路ごとの許可条件が示されることがなく、すべての径路がC条件となってしまう。</p>
<p>要望内容</p>	<p>複数径路の許可申請をした場合、ルートごとの個別要件を明示すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>JIT(ジャスト・イン・タイム)物流など、顧客のニーズに応じた配送が求められる中、現行の運用ではルート選定の効率化が進まない。また、径路によっては、前後の誘導車が不要なケースもあることから、物流コストとCO2の削減が期待できる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路法第47条第2項 車両制限令</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>国土交通省道路局道路交通管理課</p>

<p>運輸(6)</p>	<p>車幅2.5m以上の幅緩和車両におけるバラ貨物積載の許可【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>車幅が2.5m以上の幅緩和車両に積載できる貨物は単体物に限定されている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>車幅が2.5m以上の幅緩和車両に積載する貨物が、例えば、一定の固縛基準を満たした幅広厚板(鉄鋼製品)である場合には、バラ貨物積載を可能とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>現行の基準では、バラ積みが認められておらず、一枚の厚板しか積載することができない。厳格な固縛基準のもと、バラ貨物積載が可能となれば、積載効率が向上し、物流コストやCO2の削減に繋がることが期待できる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路法第47条第2項 車両制限令</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>国土交通省道路局道路交通管理課</p>

<p>運輸(7)</p>	<p>大量車両登録変更のための特例措置</p>
<p>規制の現状</p>	<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(道路運送車両法第12条1項)、または移転登録の申請(道路運送車両法第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(道路運送車両法第12条第2項、第13条3項及び第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(道路運送車両法第66条)。</p>
<p>要望内容</p>	<p>リース会社等、使用者の異なる大量の車両を所有する者が、その名称もしくは住所を変更または大量の車両の所有権を譲受ける場合、使用者による自動車検査証記載事項変更の申請とは別に、従って自動車検査証の原本提出なくして、車両変更登録または移転登録の申請を行えるようにすべきである。</p> <p>当該申請は、電子申請により行うことを認めるべきである。</p> <p>大量の車両を所有する所有者が変更登録または移転登録の申請をなした車両の使用者は、次回の車検までの間何時でも自動車検査証の記載事項変更の申請を行うことができるようにすべきである。</p> <p>自動車登録番号の変更を伴わない限り、大量の車両の所有者による車両変更登録または移転登録は、車両の当初の登録地に関係なく、所有者の最寄の陸運事務所に申請できるようにすべきである。</p> <p>現在開発中のワンストップ・サービスにおいて、ここに要望する車両変更登録または移転登録に関する情報が全国どこでも即座に入手できるようシステムを構築すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>リース車の台数は、20年余りで約15倍の267万台(2003年)に増加し、会社によっては10万台超のリース車両を所有している。しかし、現行の自動車登録関係諸手続きは、自動車リース業界のこのような状況を想定していない。</p> <p>最近の経済情勢に伴う事業・業界再編等の増加により、車両登録変更・移転登録申請に関わる困難を経験するリース会社が増加している。また、自動車ディーラーの再編の場合など、自動車リース業界以外の業界も同様な困難を経験している。これら企業行動は、生産性を向上させ、顧客により良いサービスを提供することにつながる。現行の登録関係諸手続きは、これらの障害となっている。</p> <p>大量の車両の所有者による電子申請は、自動車登録についての全国規模の電子システムの活用により、車両の真の所有者を即座に特定することを可能とし、自動車検査証の記載が一定期間変更されないことによる不利益を小さくする。さらに、車両の街頭検査等の取締りや安全かつ円滑な中古車取引にも資する。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路運送車両法第12条、第13条、第66条、第67条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省自動車交通局技術安全部管理課</p>

運輸(8)	繁忙期における営業所間の車両移動の更なる弾力化
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>各業界の実態に即し、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>以下に示すとおり、月別自動車登録台数をみると2～3月にかけての年度末納期が最も多い。しかし、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。 (2004年国内市場実績で、1月404千台、2月535千台、3月849千台、4月377千台。同2005年実績で1月392千台、2月529千台、3月834千台、4月405千台) そのため、2月5日～4月5日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	「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」(1993年11月10日 自貨 第97号)
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局貨物課

<p>運輸(9)</p>	<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</p>
<p>規制の現状</p>	<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。そこで、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>
<p>要望内容</p>	<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>
<p>要望理由</p>	<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ている。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>
<p>根拠法令等</p>	<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>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>国土交通省自動車交通局貨物課</p>

<p>運輸(10)</p>	<p>自動車整備工場の立地に関する規制緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>建築基準法における土地の用途制限により、住宅地における自動車整備工場の建築は厳しく制限されており、ユーザーにより近い位置での工場の新設、既存の工場の建替えは事実上困難となっている。 実際の運用に当たっては、公聴会の開催(自治体によっては、周辺住民の同意を要する)などの諸要件があり、事業者からみると、なかなか工場の建替えが進まない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>環境に配慮し、騒音対策を施した新築の整備工場の場合には、通達レベルの「例外許可」による緩和策ではなく、建築基準法における工場建築面積に関する規制を緩和すべきである。 特に、第1・2種住居地域、準住居地域における現有面積での建替えを可能にすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>建替えが困難な整備工場は、老朽化が進み、環境に配慮した整備工場に建替えようとしても対応できず、工場環境対策においても、結果的に遅れをとることになる。(例:用途地域見直しにより、準工業等地域が近隣商業・商業地域や、近隣商業・商業地域が準住居地域などに変更があった場合) 自動車整備工場は、顧客にできるだけ身近な場所での営業を目指し、環境対策にも積極的に取り組んでおり、ISO14001の自主取得をする工場もある。また、人、環境にやさしい整備工場を目指し振動・騒音等の低減を図った設備・機器・工具や建物構造・材質を採用したり、廃棄物回収に関しても積極的に実施している。 十分な広さの整備工場を建設する場合は、現状の場所から建替えの場所変更を余儀なくされ、顧客から遠い場所の整備工場になってしまい、利便性を損なわせることもある。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>建築基準法第48条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省住宅局市街地建築課</p>

<p>運輸(11)</p>	<p>ETCの民間利用の促進【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>車に搭載されたETCやETCカードの用途は、有料道路における料金收受のみにとどまっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>既存のETC車載器、ETCカードによる料金收受システムを駐車場で料金精算など、有料道路通行料以外にも活用できるように既存システムの用途の拡大や改善などを行うべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>ETCの仕組みを活用することにより、駐車場料金精算、駐車場内の空きスペースの情報提供と誘導をはじめとして、自動車が入り出るあらゆる場所での応用の可能性があり、低コストで利用者の利便性を向上させることができる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>「有料道路自動收受システムを使用する料金收受事務の取扱いに関する省令」(平成11年8月2日 建設省令 第38号) 「有料道路自動料金收受システムにおける個人情報の保護に関する指針」(平成12年3月24日 建設省道有発第19号)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省道路局高度道路交通システム推進室</p>

<p>運輸(12)</p>	<p>運行管理者制度に係る規制の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>現在、運行車両が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)。 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)。 <一般講習の受講対象者> 既に運行管理者として選任されている者又は運行管理者の補助者として運行管理の業務に従事している者が対象。 運行管理者(前年度に実施した一般講習の未受講者) 当年度中に初めて選任届出をした運行管理者</p>
<p>要望内容</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>
<p>要望理由</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ることができる。 受講間隔の延長により以下の効果が期待される。 運行管理者の受講に係る拘束時間の減少 (現状、平日昼間8時間/回/2年) 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>根拠法令等</p>	<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>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省自動車交通局総務課</p>

<p>運輸(13)</p>	<p>道路占用の復旧方法に関する規制緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>道路法第38条では、「道路管理者は、道路の構造を保全するために必要があると認める場合又は道路占有者の委託があった場合においては、道路の占有に関する工事で道路の構造に関係のあるものを自ら行うことができる」となっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>道路法の「道路の構造を保全するために必要があると認める場合」という規定に対し、「原則として道路管理者が工事を行う」という取り扱いがなされている例もあることから、「道路の構造を保全するために必要があると認める場合」と道路管理者が判断する場合に限って、道路管理者が自ら行うものであることを道路管理者に周知すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>「道路の構造を保全するために必要があると認める場合」においてのみ工事を「自ら行う」と明示されているのに対し、「原則として道路管理者が工事を行う」となっているケースがあり実質は全ての工事を「自ら行う」場合がある。 事業者の工事完了後に道路管理者が実施する道路復旧工事は、転圧期間を過ぎても復旧工事を実施しないケースがあるが、事業者が復旧工事までを一連で実施した方が本復旧までの道路の維持管理、地元対策等が効率的である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路法第38条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省道路局路政課</p>

<p>運輸(14)</p>	<p>クレジットカードによる反則金支払の容認【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>交通違反による反則金の支払については、所轄の警察署への現金持参または金融機関を通じての支払いのみが認められている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>反則金の支払手段として、クレジットカードによる決済を容認すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>クレジットカードによる決済導入により、インターネットを通じた反則金支払も可能となる。そのことで、警察側も反則金支払有無の管理に要する事務手続きが簡素化される。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路交通法第127条第1項 道路法施行令52条第1項 道路法施行規則43別記28</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>警察庁交通局交通規制課</p>

運輸(15)	自動車保管場所標章の廃止
規制の現状	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。
要望内容	自動車保管場所標章の貼付を廃止すべきである。
要望理由	<p>標章購入コストを削減できる。</p> <p>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>
根拠法令等	自動車の保管場所の確保等に関する法律第6条
制度の所管官庁及び担当課	警察庁交通局交通規制課

運輸(16)	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> <p>道路運送車両法の改正により、7月から中古車輸出時には輸出抹消仮登録証明書を取得するか、一時抹消中の車については輸出予定届出書を取得し、税関において輸出時にそれらを確認することになった。</p>
要望内容	<p>自動車盗難対策については、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、様々な盗難防止対策が取られ、その効果が現れている。このような状況のもと、自動車盗難犯罪の根絶に向けて、法整備、イモビライザーの普及促進等に加え、以下のような制度の見直し等を図ることが必要である。</p> <p>中古車通関時における、輸出抹消仮登録証明書または輸出予定届出書の厳密な確認(輸出抹消仮登録証明書または輸出予定届出書の申請者が輸出者本人と同一であることの確認)</p> <p>税関または第三者証明機関によるコンテナ内貨物の現物確認の強化</p> <p>インターネットオークションにおける盗難自動車の流通阻止(古物営業法21条の3の申告義務違反に対する行政処分・罰則の制度化)</p>
要望理由	<p>2004年(暦年)の自動車盗難件数は58,737件を数え、前年よりは減少したものの、5年続けて60,000件前後の高い発生件数を記録している。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>これまでは外国船員が中古車を持ち出す場合、旅具通関での取り扱いが可能であったが、新制度では日本に居住しない外国船員は輸出抹消仮登録証明書あるいは輸出予定届出書を取得することができないことから、従来のように旅具として中古自動車を輸出することはない。については、7月以降、外国船員が輸出抹消仮登録証明書付きの中古車を譲り受けて旅具通関をするなど、道路運送車両法等の主旨に合致しない行為があれば厳正に対応(拒否)すべきである。</p>
根拠法令等	<p>道路運送車両法第15条の2 関税法基本通達67-1-20 古物営業法第21条の3</p>
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(17)	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、1998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	暫定措置事業の現状に対応し早期解消に向けた施策を構ずるべきである。
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ース時も納付金の差額納付が必要とされリプレー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ースした場合は余剰金発生が見込まれるが、実際は、リプレース時に支払う納交付金差額が2002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、リプレー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、第12条、第57条 内航海運暫定措置事業規程
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局国内貨物課

運輸(18)	船舶の検査期間の延長及び検査内容の簡素化
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>また、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	船舶安全法第5条第1項、第10条第1項
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

運輸(19)	港湾関係工事手続の合理化
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。</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(2004年度に同様の要望を提出した結果、「明らかに船舶交通に支障がない工事については許可は不要である」との回答がされているが、その基準が明確でない)。</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(現行60日程度)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、例えば以下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も図るべきである。具体的には、ガイドライン、通達等の文書により明確化すべきである。</p> <p>【軽微な海上作業(例)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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日以内の工事 海上汚染、落下等の危険のない工事
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回程度に及んでいるおり、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	<p>港湾法第37条第1項、港湾法施行令第14条 港則法第31条、第37条の3 港則法施行規則第16条</p>
制度の所管官庁及び担当課	<p>国土交通省海上保安庁 地方自治体</p>

<p>運輸(20)</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。 わが国航空法令は、必ずしも国際標準に完全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>航空法第104条 航空法施行規則第213条、第214条 運航規程審査要領</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局技術部運航課</p>

<p>運輸(21)</p>	<p>航空機の航行援助施設利用料の見直し</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(昭和46年7月1日運輸省告示第238号)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局管制保安部保安企画課</p>

<p>運輸(22)</p>	<p>リースエンジンのエンジンログ記載方法の簡素化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>オーバーホール中のリースエンジンでも、日本語ログブックを作成し、英文ログの内容を転記しなければならない。リースエンジンを返却するときも、英文ログに、日本語ログの内容を転記しなければならない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>オーバーホール終了後に返却するエンジンの場合、ログブックは英文ログを継続使用し、英文で記載しながら、エンジン返却まで使用できるようにすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>リースエンジン入手時に英文ログから日本語ログに翻訳転記する必要があり、また、リースエンジンを返却する場合には、その逆を行わなければならない、転記する時間と労力が負担となっている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第58条 航空法施行規則第142条</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局航空機安全課</p>

運輸(23)	耐空証明の検査認定機への耐空証明書の発行場所の拡充【新規】
規制の現状	認定事業場が検査を行った航空機に対する耐空証明書は、東京と大阪の航空局本局でのみ発行される。
要望内容	耐空証明書を地方の航空機検査官室でも発行できるようにすべきである。
要望理由	耐空証明書発行の手続きは、現在、郵送か担当者による持込みで行う。郵送の場合、1ヵ月前からの受付が可能であるが、申請後、耐空証明が届くまで数日を要するほか、持込みの場合でも担当者による1日仕事となり効率が悪い。たとえば、名古屋圏は、大阪航空局管轄であることから大阪にまで出向くこととなる。検査後、出来るだけ早く当該機を運航に復帰させる必要があり、現行の方式では、ビジネスのニーズに対応できない。
根拠法令等	航空法第10条第6項並びに第7項、第20条 航空法施行規則第40条、第41条
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省航空局技術部航空機安全課

<p>運輸(24)</p>	<p>通関手続の簡素化・電子化の推進、書類提出窓口の一本化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>輸出入申告手続を行う際、申告を受け付ける税関が地域ごとに指定されている。また、許可内容変更の届出等を各地の税関ごとに行わなければならない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>税関の地域による指定をなくし、電子通関を活用して国内どこの税関にでも申告できるようにすべきである。また、同一法人が複数の税関で通関業務を行う場合、主たる営業所が一括して税関に提出できるようにすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>主たる営業所が一括して税関に提出するようにすることにより、事務作業の効率化が図れる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>通関業法第9条</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>財務省関税局業務課</p>

<p>運輸(25)</p>	<p>輸出通関の保税搬入原則の廃止、輸出通関の届出制の導入【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>わが国の輸出通関申告制度は下記の内容となっている。 税関長の許可を得て船積・出荷(輸出)する。 輸出通関申告は、保税地域に輸出貨物を搬入しなければ申告できない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>輸出通関の保税搬入原則を廃止し、輸出通関を許可制から届出制にすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>輸出貨物の保税搬入原則があるため、輸出のリードタイムが延び、グローバルSCMオペレーションの効率性が上がらず、わが国輸出企業の国際競争力向上にとって障害となっている。 輸出の届出制導入による手続簡素化により、使い勝手の良い貿易手続電子システム、物流システムの構築に道を拓くことになる。 欧米先進国、韓国、香港、シンガポールなど主要アジア諸国では、輸出通関は許可制ではなく事後届出制となっており、輸出貨物の保税搬入原則はない。すなわちわが国輸出通関制度は諸外国に例を見ない特異な内容となっている。貿易立国を標榜するわが国の輸出通関制度もグローバル・スタンダードに沿うものにする必要がある。 なお、9.11同時多発テロ事件を契機として、米国の24時間事前申告ルールの導入などサプライチェーン・セキュリティ強化プログラムが実施されているが、諸外国では届出制のままセキュリティ管理プログラムを実施していることから、わが国においても輸出通関の届出制の下で、セキュリティ強化と貿易手続・物流の効率化を両立することは可能である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法第67条、第67条の2</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>財務省関税局業務課</p>