

2. 運輸・流通分野

<p>運輸・流通(1)</p>	<p>利用者利便を最優先に考えた航空自由化政策の推進</p>
<p>規制の現状</p>	<p>航空自由化については、「航空自由化工程表」に基づき着実に推進しているとされているが、羽田空港再拡張後の国際線については、「供用開始時に国際旅客定期便を3万回就航」「羽田にふさわしい路線を、近いところから検討」とされ、発着回数、就航先に制約がかけられようとしている。</p> <p>また、自由化の対象は地方空港及び関西国際空港、中部国際空港に限定されており、首都圏空港は発着枠が確保できないとの理由により、自由化の対象外とされている。(すでに自由化に合意した韓国、タイ、マカオ、香港においても、首都圏空港はすべて対象外となっている。)</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>アジア・ゲートウェイ構想</p>
<p>要望内容</p>	<p>羽田空港再拡張に伴う新規発着枠の配分や就航先の選定は、国内線・国際線を問わず、利用者ニーズに基づいて行われるべきであり、あらかじめ制約すべきではない。</p> <p>また、わが国の国際競争力強化のためにも、首都圏空港も含めた航空自由化政策を推進すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>2007年5月に取りまとめられた「アジア・ゲートウェイ構想」及び「経済財政改革の基本方針2007」において、「首都圏空港については当面、戦略的に活用するとともに、将来の容量拡大等をにらみ、さらに自由化について検討する」と明記されている。</p> <p>「首都圏空港の戦略的活用」という点においては、「国際線は成田、国内線は羽田」という役割分担を守るとの考えの下、羽田空港からの国際線発着回数や就航先に制限が課せられようとしているが、国益を最大化するためには、利用者ニーズに合わせて発着枠を柔軟に使用できることが極めて重要であり、発着回数や就航先、ペリメータなどの制限は一切排除すべきである。</p> <p>また、「自由化」については、首都圏空港の発着容量不足を理由に地方空港と関西国際空港、中部国際空港に対象が限定されているが、発着容量が限られている場合でも、航空自由化が実現すれば、航空各社が保有する発着枠内での路線選択の自由度は高まることになり、利用者利便の向上に資することになる。諸外国では、混雑空港においても自由化が進んでおり、利用者利便に則した路線の改廃や競争促進による運賃の低廉化といった効果が見られている。わが国の国際競争力の維持・強化の観点からも、世界の潮流に取り残されることのないよう、首都圏空港も含めた航空自由化政策を早急に推進すべきである。</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・流通(2)</p>	<p>三大港湾(東京湾、伊勢湾、大阪湾)等における港湾機能の統合 【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>港湾の管理は、港務局または地方公共団体(都道府県及び市町村)、一部事務組合が港湾管理者となって実施している。 そのため、東京湾、伊勢湾、大阪湾の三大港湾等では港湾管理が複数自治体の下に分断されて行われており、広域的で整合性ある港湾行政の実施が困難となっている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>港湾法第2条</p>
<p>要望内容</p>	<p>港湾法を見直し、三大港湾等において、産業競争力強化に向け、国家的視点、広域的視点から適切な港湾管理運営が実現できる制度を創設すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>港湾はグローバルサプライチェーンにおける重要な兵站機能を担うインフラである。わが国産業競争力強化に向けては、港湾及びトラックや鉄道等内陸輸送を含めたトータル物流コスト、リードタイムの削減、港湾24時間化等のサービスレベルの向上が必須である。 一方、現状の港湾行政においては、地域の利益に主眼がおかれ、わが国の国際競争力強化、産業競争力強化といった、国益の観点からの港湾管理、運営、整備が行われていない。 その結果、港湾インフラへの投資が分散し、規模の経済性を活かせず、韓国や中国に大きく遅れをとっている。また、広域連携の推進という観点でも三大港の港湾管理者が、地方自治体の行政区分において各々の意向で港湾管理、運営、整備を行うため、整合性のとれた行政が行われていない。スケールメリットを活かした集中投資や、ポートオーソリティ化等も視野に入れた広域的に整合性ある政策への転換が必要である。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省港湾局</p>

<p>運輸・流通(3)</p>	<p>米国、EU等とのAEO相互認証の実現【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>国際移動貨物のセキュリティ確保と貿易手続円滑化の両立を図る制度として、わが国には特定輸出申告制度を柱とする日本版AEO制度が存在する。米国やEUにも同様の制度が存在するが、制度間の相互認証がないため、日本の税関による厳格な審査の後、日本で優良輸出者と認められても、米国やEU等からは認められていない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法第67条の3～第67条の12</p>
<p>要望内容</p>	<p>わが国の現行の特定輸出申告制度を企業(輸出者)にとってより魅力あるものとするため、米国、EU等のAEO制度との相互認証を早急に実現すべきである。</p> <p>特に米国が行っている「24時間ルール」(米国に入ってくる貨物について、世界中の船会社に対し、港を発つ24時間以上前にコンテナの中身が問題ないことを米国の税関へ連絡する制度)等は「特定輸出者としての承認を得た者の貨物であれば不要にする」等の措置を相互認証の下で実現すべきである。</p> <p>当面は、米国との相互認証のファーストステップとして、日本における特定輸出者と米国C-TPAT認定要件の共通化と税関当局間のプログラムの相互認証を実現すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>わが国の基準により「優良輸出者」とであると認定されても、その認定が貿易相手国である米国やEU等では意味を持たないため、貿易相手国が実施する制度にも二重に対応する必要があり、企業の負担が大きくなっている。世界の基準で優良輸出者と認められる制度(世界のAEO制度の相互認証)を構築し、グローバルな貿易手続の簡素化・迅速化を早急に実現すべきである。</p> <p>「相互認証を視野に入れた主要貿易相手国との政府間対話の推進」は、アジア・ゲートウェイ戦略会議「貿易手続改革プログラム」に記載された事項でもあり、着実な実現を求める。</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・流通(4)</p>	<p>特定原産地証明制度における自己証明制度の導入【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>特定原産地証明制度においては、指定発給機関(商工会議所)に対し、特定原産地証明書の発行申請を行う必要がある。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>商工会議所法第9条</p>
<p>要望内容</p>	<p>特定原産地証明制度において、現行の第三者証明方式に加えて自己証明制度を導入することによって申請者がニーズに応じて証明方式を選択できるよう、各国・地域とのEPA交渉や既存のEPAの見直しを進めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>EPAの拡大に伴い原産地証明書の発給件数の大幅な増大が見込まれる中、自己証明制度を導入することで、企業の特定原産地証明費用と時間を大幅に軽減できる。 なお、欧米各国においても自己証明制度が採用されている。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>経済産業省貿易経済協力局貿易管理部貿易管理課原産地証明室</p>

<p>運輸・流通(5)</p>	<p>同サイズ以下の代替車両における自動車保管場所証明書の交付の迅速化</p>
<p>規制の現状</p>	<p>自動車保管場所証明書の申請から交付までは、その全数につき現地調査を実施しているため、3日以上を必要としている。</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4条第1項</p>
<p>要望内容</p>	<p>新規取得の場合と異なり、同一保管場所における車両代替の場合、全長、全幅、全高などが旧所有車と同等もしくはそれ以下であれば、保管場所が確保されていることが明確であることから、現地調査を省略するとともに、「原則として3日以内に処理する」あるいは「土日や祝日も処理する」など、車の使用者の負担を軽減する運用を行うことで、自動車保管場所証明書の交付期間を短縮すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>自動車登録申請手続のワンストップサービス化による、行政手続の迅速化が図られる中、保管場所が確保されていることが明らかである代替車両についてまで現地調査を実施すると、ワンストップサービスのメリットを十分享受できない。</p> <p>手続きの処理日数は、都道府県あるいは所轄警察署ごとに異なり、5日間を経なければ証明書を交付しない地域もある。しかも、平日の5日間を要することから、月曜日に申請しなければ当該週内に証明書を受取ることができず、車の使用者の負担となっている。特に、公共交通機関が未整備の地域では、車は生活必需品であり、保管場所証明書の迅速な交付が強く求められるところである。</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>

<p>運輸・流通(6)</p>	<p>自動車保管場所証明申請時の添付資料の簡素化</p>
<p>規制の現状</p>	<p>自動車の保管場所証明(車庫証明)の申請には、申請書類に加えて、保管場所所在地の地図・見取り図を添付しなければならない。</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4条 自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第2条第1項 自動車の保管場所の確保等に関する法律施行規則第1条第2項</p>
<p>要望内容</p>	<p>申請手続において、所在地の地図の添付を省略するよう措置すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>所在地確認については、添付資料に使用者住所の記載があり、所轄警察における地図で容易に確認できる。すでに2000年より車の買換えの場合、所在地が従前と同一の際には、地図・見取り図の添付は不要とされている。</p> <p>自動車の登録においては、2005年12月26日からワンストップサービスが稼働し、所在地の地図をスキャニングするにあたっては、スキャナーの解析度も高度なものが要求されるようになったため、本人申請の場合のコスト増加は否めない。ユーザーの利便性向上、経費削減の観点から地図添付を省略すべきである。</p> <p>警察庁は地図の添付を省略した場合、申請手続に今以上の時間がかかり、ユーザーにとって不利益となると回答しているが、宅配便や郵便事業者による配送サービスでは、送り状や封筒に宛先の住所・氏名を記入すれば、迅速・確実に配送物が記載住所に届けられる。これは、記載住所から既存の地図を用いて迅速に場所を特定できることの証左であり、なぜ警察署だけが記載住所から地図を用いて場所を特定することに時間を要するのか疑問である。また、保管場所証明に係る申請書は当該住所を所管する警察署に提出することが義務付けられており、所管に関係なく配送物を預かる民間事業者と比べて、記載住所からの場所の特定が負担になるとは考えにくい。</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・流通(7)	自動車保管場所標章の代理交付
規制の現状	<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。この自動車保管場所標章については、自動車保管場所申請の申請者あるいは申請代理人である自動車販売業者等が直接所轄警察署に出頭し、受理することとされている。</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
要望内容	<p>偽造や不正使用を防止するため、一定の要件を定めた上で、自動車販売会社が自動車保管場所標章を代理交付できるような施策を講ずべきである。</p>
要望理由	<p>2005年12月26日より自動車保有関係のワンストップサービス(OSS)の運用が開始され、自動車登録に必要な車庫証明申請についても、すでに10都府県で電子化が行われ、順次、全国展開される予定となっている。こうした状況の中、自動車保管場所標章の代理交付が可能になると、申請者が会社等を休んで直接所轄警察署に向かう手間が省ける、あるいは代理人への依頼経費を削減することができる。公共交通機関が発達していない地域の住民にとり、自動車は生活必需品であるところ、自動車登録に係る時間と経費の削減は、広く国民生活の向上につながると考えられる。</p> <p>保管場所標章の偽造や不正使用を防止するという観点からは、警察で印刷した保管場所標章を例えば1ヵ月相当分、自動車販売店に預けるような施策を講ずべきである。自動車販売店が警察署から預かった標章を申請者に渡し、交付した日時・相手方等を台帳管理しその台帳を警察署に提出するような運用であれば、偽造や不正使用を防止し、かつ会社等を休んで警察署に出頭している申請者の負担を軽減できる。</p> <p>現在、申請者は、申請書の提出と標章等の受領のため、平日に2回会社等を休んで警察署に出頭することを余儀なくされており、大変な負担となっている。パスポートや運転免許証は、日曜日にも交付するといった運用が行われ、申請者の負担が軽減されている。保管場所証明手続においても申請者の負担を軽減するという観点から、その運用方法を見直すべきである。</p>
制度の所管官庁及び担当課	警察庁交通局交通規制課

<p>運輸・流通(8)</p>	<p>自動車盗難対策の強化</p>
<p>規制の現状</p>	<p>インターネットオークション事業者が盗品の申告義務に違反した場合、現在は行政処分や罰則の規定がない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>古物営業法第21条の2、3</p>
<p>要望内容</p>	<p>インターネットオークションにおける盗品(自動車・カーナビ)の流通を阻止するため、相手方確認を強化するとともに、盗品の申告義務違反に対する行政処分・罰則の規定を設けるべきである。 また、インターネットオークションを利用した盗品の出品状況についての警察庁による調査の実施期間と、調査結果を踏まえた盗品等の流通防止の検討時期を明示するとともに、早期に対策を講ずべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>出品者の匿名性の高さから、インターネットオークションが、盗難車やカーナビなどの盗品の不正流通経路として利用されるケースが散見される。 相手方確認を義務化するなどして強化するとともに、盗品の申告義務に違反した場合には行政処分・罰則を科す旨を制度化し、インターネットオークション事業者の責任を重くすれば、インターネットオークションを使った盗品(自動車・カーナビ)の売買への監視が強化され、犯人グループの売却手段を制限することができる。 警察庁は、古物競り斡旋業者や関係団体に対する調査等を進め、さらに検挙した事件で処分先としてインターネットオークションを利用していたものについて、盗品の出品状況を調査しているとのことであるが、その具体的内容が明らかでなく、実質的な進展が見られない。</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>警察庁 財務省関税局</p>

<p>運輸・流通(9)</p>	<p>警備会社が使用する現金輸送用車両及び機械警備警報対応用車両に対する駐車規制の緩和または免除 【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>車両は、駐車が禁止されている道路の部分に駐車してはならず、警備会社が使用する現金輸送用車両及び機械警備警報対応用車両でも例外ではない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路交通法第45条第1項、第50条、第74条の2等</p>
<p>要望内容</p>	<p>警備会社が使用する現金輸送用車両及び機械警備警報対応用車両については、駐車禁止区間における駐車を例外的に認めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>駐車規制により、現在は、現金輸送用車両または機械警備警報対応用車両を目的地から遠く離れた場所に駐車せざるを得ない。このため、現金輸送にあっては、強力な防犯機能を備えた車両への積載前または荷降ろし後に警備員が運搬中、現金を強奪される等の事件が2002年から2006年まで毎年発生している。また、機械警備警報対応用の車両にあっては、警報現場到着遅延により盗難、火災等の被害拡大防止に支障が生じることがある。</p> <p>禁止区域に車両を駐車することにより、交通渋滞の誘発、他の一般車両の違法駐車誘発、監視員の取締り時における混乱誘発等が懸念されるが、以下の方法により防止できると考える。</p> <p>①警備会社の車両の中でも現金輸送用車両及び機械警備警報対応用車両のみを規制緩和の対象とし、対象車両においても、定められた必要最低限の時間のみ駐車できることとする。</p> <p>②現金輸送用車両及び機械警備警報対応用車両は、青色回転灯などを使用することで駐車中であることを明確にし、遠くからでもそれが分かるようにする。</p> <p>③現金輸送用車両及び機械警備警報対応用車両が駐車する場合は「緊急出動中」等のプレートを掲示し、やむを得ない理由により駐車していることが分かるようにする。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>警察庁生活安全局生活安全企画課</p>

<p>運輸・流通(10)</p>	<p>車両の高さ制限規制の緩和 【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>車高の一般的制限値は、道路管理者が高さについて指定した道路については4.1m、それ以外の道路については3.8mとなっている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路交通法第57条 道路交通法施行令第22条 道路法第47条、第47条の2 車両制限令第3条</p>
<p>要望内容</p>	<p>車高の一般的制限値を4.1mとする指定道路をさらに拡充すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>2004年2月の車両制限令改正に伴い、一律3.8mとされていた車高の制限について、道路管理者が指定した道路では4.1mまで引上げる措置がなされ、指定道路の拡充が図られているところだが、いまだに3.8m規制の区間が残っているため、結果として車高を4.1mにすることができない場合がある。家庭用ティッシュやトイレットペーパーのような紙製品(家庭紙)は、軽くて嵩張るため、輸送効率が積載可能な容積に左右される。車高への規制が一律4.1mに緩和されれば、荷台の積載可能容積を約11.3%拡大することができ、荷台の容積増に伴う重量増により最大積載量が減ったとしても、家庭紙の輸送であれば1台あたりの積載数量を増やすことが可能である。その結果、貨物重量あたりの物流費削減及び約28.1%のCO2排出削減を図ることができる。</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</p>

<p>運輸・流通(11)</p>	<p>特殊車両の通行許可申請手数料の撤廃【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>特殊車両の通行許可申請を行う際、通行経路が2以上の道路管理者にまたがるときは、原則として申請書が受け付けられた時点で手数料が必要となる。この手数料は、関係する道路管理者への協議等の経費で、実費を勘案して決められており、その額は、国の機関の窓口では200円(1経路)、県の窓口では、条令によって異なる場合がある。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路法第47条の2第3項、第4項 車両制限令第16条</p>
<p>要望内容</p>	<p>特殊車両の通行許可申請手数料を撤廃すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>輸送効率を上げてCO2排出削減を進めるために車両の大型化が進んでいるが、総重量20tを越える特殊車両は、1経路につき200円の通行許可申請手数料を全ての経路で支払わねばならず、企業の負担となっている。また、出車(出発)から目的地(着地)までの経路が複雑で、道路・交差点等の調査が煩雑であること、行政官庁への届出で間違いを防止するために、事業者によっては行政書士に依頼している場合もあり、そのコスト負担は相当なものとなっている。2005年4月の車両制限令改正により、1件(5経路)につき1500円から1件(1経路)につき200円に引下げられたところであるが、荷主と物流事業者が大型車両の導入によってCO2排出削減を進めていくためにも、通行許可手数料を撤廃すべきである。</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</p>

<p>運輸・流通(12)</p>	<p>45フィートコンテナの輸送許可制度の創設【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>グローバル物流では、2005年にISO基準認定された45フィート(13.7m)コンテナの利用が拡大している。しかし、日本国内では道路法及び車両制限令により、車両の長さが12mまでに制限されているため、45フィートコンテナは一般道路を通過できない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路法第47条 車両制限令第3条</p>
<p>要望内容</p>	<p>45フィートコンテナの包括的な許可制度を創設すべきである。その際は、安全輸送の確保という観点から、ルートを限定、もしくは特定の荷主・輸送業者に対象を限定すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>世界の各国が45フィートコンテナを活用して、積載効率を改善している中で、新たな国際基準の活用を阻む国内規制は、輸送業の国際競争力を損うこととなる。</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</p>

運輸・流通(13)	災害復旧時における復旧作業員輸送のためのバス運行の容認【新規】
規制の現状	<p>「一般旅客自動車運送事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送(路線を定めて行うものを除く)をしてはならない」と定められているため、ある地域のバス会社からバスの手配を行えない場合であっても、営業区域外のバス会社からバスを手配することができない。</p>
根拠法令等	道路運送法第20条
要望内容	<p>災害対策基本法に規定された災害の復旧時に、被災地の復旧作業員輸送のためのシャトルバスを現地宿泊地と作業場所間で運行する場合、地元のバス会社の手配が困難な場合、営業区域外のバス会社からバスを手配することを容認すべきである。</p>
要望理由	<p>2007年7月16日に発生した新潟県中越沖地震により、約3万4千戸へのガス供給が全面停止した。そのガス供給を再開させるための復旧応援に、全国のガス会社(29社)から延べ約6万人日の応援隊が新潟県柏崎市へ派遣された。真夏の猛暑の中での作業であり、地域の特殊な作業条件も重なって、復旧に42日間を要することとなったが、これらの復旧作業員は、柏崎市には収容する宿泊施設がなかったことから、市内まで車で約1時間半から2時間を要する市外の周辺地域で宿泊し、そこから復旧作業現場まで通っていた。</p> <p>復旧作業の疲労は相当なものであったため、復旧作業員の負担を少しでも軽減するため、宿泊施設から復旧作業現場まで作業員を輸送するためのシャトルバスを手配することとしたが、被災地において手配できるバスの台数には限りがあったことから、作業員を派遣しているガス会社の地元県のバス会社から手配しようとしたが、道路運送法第20条の規定により、「発着地点がいずれも営業区域外となるため、現地で運行することはできない」との理由から手配できなかった。</p> <p>災害復旧時においては、被災地を営業区域としているバス会社だけでは、現地作業員を輸送するための十分な台数が確保できない場合があるため、特例として営業区域外のバスの運行を認めるべきである。</p>
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

<p>運輸・流通(14)</p>	<p>限定近海区域における内航船の航行基準の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>船舶はその船舶が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」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を航海することはできない。ただし、1996年12月に、①内浦湾沖、②石巻湾沖、③伊勢湾沖、④紀伊水道、⑤土佐湾沖、⑥豊後水道沖、⑦若狭湾沖の7沿海区域の境界については規制が緩和され、20海里を超える海域を含めて直線で航行することが可能となっている。しかし、本州～沖縄間の一部の海域については、近海区域が存在することから、沿海船での航海はできない。</p> <p>また、国際航海に従事しない船舶として1996年7月に「限界近海船」が導入され、沖縄、八丈島、宮古～襟裳岬間(青森県東岸沖)については内航船による運航が可能となっている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>船舶安全法第9条 船舶安全法施行規則第1条各号 船舶設備規程第2条第2項ほか</p>
<p>要望内容</p>	<p>科学的な実証実験を行った上で、限定近海区域においても、一定の基準を満たした沿海資格船の航行を認めるべきである。</p> <p>内航船の航行自由度が向上するよう、船舶に係る基準について、沿海基準と限定近海基準の格差縮小を図るべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>現行の規制では、海岸から20海里以内の沿海に沿って航行せざるを得ないことから、多くの時間と燃料が費消され、物流効率化が阻害されている。</p> <p>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の向上により、沿海資格船においても近海区域の航海は十分可能と判断されるため、早期に実証実験を行い、要件緩和を図るべきである。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省海事局安全基準課</p>

運輸・流通(15)	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月に暫定措置事業が認可された。これにより内航総連は船舶を解撤する船主に解撤交付金を支払い、新規に建造する船主は内航総連に建造納付金を納付することとなった。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、解撤に対して建造が少なく、期限内(2013年)の事業解消が危ぶまれる状況にある。</p>																																																																																																														
根拠法令等	内航海運暫定措置事業規程																																																																																																														
要望内容	暫定措置事業の現状に対応し、公的資金による解消など、早期解消に向けた施策を講ずべきである。																																																																																																														
要望理由	<p>以下の問題点があり、コスト競争力のある事業者が生まれにくい状況となっている。</p> <p>①計算上は交納付金の収支の目処は立つものの、今後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>②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。</p> <p>③既存業者のリプレース時も交納付金の差額の納付が必要で、リプレースの障害となっている。</p> <p>現時点での交納付金差額 1998年～2008年1月解撤交付金額 1,230億円(1,868千DWT) } 605億円 " 建造納付金額 624億円(801千DWT) }</p> <p>2013年以降も建造納付金が必要になれば、船主の建造時負担が大きくなり、当事業の目的である内航海運の活性化が図れない。「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」がうたわれているが、このままでは抜本的な解決にならない。</p> <table border="1" data-bbox="454 1556 1332 1803"> <thead> <tr> <th colspan="11">暫定措置事業交納付金 (一般貨物船)</th> </tr> <tr> <th></th> <th colspan="10">〈単位：万円/DWT〉</th> </tr> <tr> <th></th> <th>H10</th> <th>H11</th> <th>H12</th> <th>H13</th> <th>H14</th> <th>H15</th> <th>H16</th> <th>H17</th> <th>H18</th> <th>H19</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>解撤等交付金</td> <td>11.0</td> <td>10.5</td> <td>10.0</td> <td>9.5</td> <td>9.0</td> <td>8.6</td> <td>8.1</td> <td>7.6</td> <td>7.1</td> <td>6.6</td> </tr> <tr> <td>差額</td> <td>+1.5</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>+2.0</td> <td>—</td> <td>+2.5</td> <td>+3.0</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>建造納付金</td> <td>12.5</td> <td>12.0</td> <td>11.5</td> <td>11.0</td> <td>11.0</td> <td>10.6</td> <td>10.6</td> <td>10.6</td> <td>10.1</td> <td>9.6</td> </tr> <tr> <th></th> <th>H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> <th colspan="5"></th> </tr> <tr> <td>解撤等交付金</td> <td>6.1</td> <td>5.6</td> <td>5.1</td> <td>4.6</td> <td>4.1</td> <td colspan="5"></td> </tr> <tr> <td>差額</td> <td>+3.0</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>—</td> <td colspan="5"></td> </tr> <tr> <td>建造納付金</td> <td>9.1</td> <td>8.6</td> <td>8.1</td> <td>7.6</td> <td>7.1</td> <td colspan="5"></td> </tr> </tbody> </table>	暫定措置事業交納付金 (一般貨物船)												〈単位：万円/DWT〉											H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	解撤等交付金	11.0	10.5	10.0	9.5	9.0	8.6	8.1	7.6	7.1	6.6	差額	+1.5	—	—	—	+2.0	—	+2.5	+3.0	—	—	建造納付金	12.5	12.0	11.5	11.0	11.0	10.6	10.6	10.6	10.1	9.6		H20	H21	H22	H23	H24						解撤等交付金	6.1	5.6	5.1	4.6	4.1						差額	+3.0	—	—	—	—						建造納付金	9.1	8.6	8.1	7.6	7.1					
暫定措置事業交納付金 (一般貨物船)																																																																																																															
	〈単位：万円/DWT〉																																																																																																														
	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19																																																																																																					
解撤等交付金	11.0	10.5	10.0	9.5	9.0	8.6	8.1	7.6	7.1	6.6																																																																																																					
差額	+1.5	—	—	—	+2.0	—	+2.5	+3.0	—	—																																																																																																					
建造納付金	12.5	12.0	11.5	11.0	11.0	10.6	10.6	10.6	10.1	9.6																																																																																																					
	H20	H21	H22	H23	H24																																																																																																										
解撤等交付金	6.1	5.6	5.1	4.6	4.1																																																																																																										
差額	+3.0	—	—	—	—																																																																																																										
建造納付金	9.1	8.6	8.1	7.6	7.1																																																																																																										
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局																																																																																																														

<p>運輸・流通(16)</p>	<p>日本籍船運航に係る海技資格等の承認制度の簡素化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>国際航路に就航する日本籍船の船舶職員になるためには、1978年の「船員の訓練及び資格証明ならびに当直の基準に関する国際条約」(以下STCW条約という)の締約国が発給した、条約に適合する船舶の運航または機関の運転または船舶通信に関する資格証明書(以下海技資格という)ならびにその他の資格(船舶保安管理者、衛生管理者)の証明書を受有する者であっても、国土交通大臣の承認を受ける必要がある。 この承認には、国交省の指定機関が実施する各種の日本法令講習とその修了試験受験に加えて、国交省の実施する海技資格に関する承認試験を受験する必要がある。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>船舶職員及び小型船舶操縦者法第23条第1項 船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則第65条第2項 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律第8条 船舶に乗り組む医師及び衛生管理者に関する省令</p>
<p>要望内容</p>	<p>STCW条約締約国が発給する資格証明書を受有する者に対しては、日本籍船を運航する際に必要とされる関係日本法令の周知を行うのみで、受有する締約国資格に応じて日本籍船での船舶職員となる資格(以下承認資格という)が付与されるべきである。 また、関係日本法令の周知に当たっては、小冊子、DVD、その他の媒体による周知を行うことにより、遠隔地居住もしくは乗船中の承認資格受有者への便宜を図るべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>STCW条約は、船舶職員の能力・資格に関する国際基準を定めており、これの締約国の発給する船舶職員資格証明書は、その受有者が条約の国際基準を満たしていることを証明するものである。国際航路に就航する船舶は全世界を航行していることから、その船舶を運航する船舶職員の資格について、日本籍船であるゆえにSTCW条約の定める要件を越えたものを求める合理的な理由はない。 わが国の安定的な国際海上輸送確保の観点から、国交省交通政策審議会海事分科会国際輸送部会によって、極端に減少した日本籍船と日本人船員を増加・確保するとの方針が2007年12月に打出されたが、日本籍船の増加に当たっても、船舶職員の養成には長期の時間を要するため当面は日本人船員の数が限られることから、その運航要員には締約国資格証明書を持つ外国人船員に一層依存せざるを得ない状況にある。 一方で、現在の法令講習・試験制度の下では、締約国資格証明書を持つ外国人に一連の講習・試験を受けさせるには、欧州・インド・東南アジア等の船員居住地から試験実施地(マニラ)への移動と長期の滞在(1~4週間)が必要となり、船員本人及びそれを雇用する各社の大きな負担となっていることから、日本籍船増加のボトルネックとなりつつある。</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>

<p>運輸・流通(17)</p>	<p>耐空証明検査と修理改造検査の同時受検の容認【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>2007年度から、耐空証明検査と修理改造検査の同時受検の申請を東京航空局及び大阪航空局が受け付けなくなった。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第10条、第16条 航空法施行規則第12条の2、第25条</p>
<p>要望内容</p>	<p>耐空証明検査と修理改造検査の同時受検の申請を受け、同時検査を実施すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>耐空証明検査受検のための整備作業と修理改造作業を同時並行で進めることで作業期間が短縮される。航空機の場合、カウリングやアクセスパネルを取外して、作業箇所へアクセスするが、さらにそこに設置されている装備品を取外しないと点検箇所へアクセスできない場合が多々ある。耐空証明検査のために、取外して復旧し、その後の修理改造検査のために再度取外して復旧するという無駄な作業が省略でき、作業期間が短縮可能となる。 高価な機体を購入後、耐空証明検査及び修理改造検査のために数カ月も寝かす(整備作業でダウン)ことは、大きな損失である。仕事に投入できるように早く修理改造検査を終了させることが必要である。</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・流通(18)</p>	<p>羽田空港拡張後の国際貨物専用便運航可能時間帯の拡大</p>
<p>規制の現状</p>	<p>羽田空港における貨物専用機の運航は23時から6時までの間に制限されることが、当局の既定方針となっている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>アジア・ゲートウェイ構想</p>
<p>要望内容</p>	<p>国際貨物専用便の運航可能時間帯を20時30分から9時30分に拡大すべきである。 また、上記時間帯以外にも、国内線旅客便の運用に支障をきたさない範囲において、国際・国内を問わず貨物専用便の運航を可能とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>運航可能時間帯ではない昼間に貨物機を羽田に停留させることは、運航効率の点で不利である。そこで、運航可能時間帯の始めに羽田に着陸し、貨物の積下ろしなど地上作業を行って目的地に飛び、目的地到着後の地上作業を経て羽田に帰着、時間帯の終わりまでに羽田での地上作業を終え再び離陸する、という運航形態をとることを想定すると、全体で「目的地までの飛行時間×2+地上作業時間×3」の時間が必要となる。地上作業には最短でも1.5時間を要するため、23時から6時までの運航可能時間帯では目的地まで1時間程度の飛行時間しかとれず、実質的に国際貨物便の運航が不可能になる。例えば香港(約4時間)を目的地とする場合、必要な時間は最短で13時間程度となることから、運航可能時間帯を20時30分から9時30分に拡大すべきである。 また、運航可能時間帯以外の時間帯について、国交省は「昼間の時間帯の発着枠は希少なので国内旅客便のみに認める」としているが、わが国の貿易の活性化のためには、よりフレキシブルな運用が必要である。</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・流通(19)</p>	<p>運航乗務員の技能証明制度におけるテンポラリーライセンスの導入【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>現在、運航乗務員の実地試験に合格した後、技能証明が発行されるまで約2週間かかる。技能証明発行までの間、運航乗務員は乗務することができず、航空機の非稼働期間が発生している。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第22条～第25条</p>
<p>要望内容</p>	<p>実地試験の合格後、技能証明が発行されるまでの間においても、運航乗務員が航空機に乗務することができるよう、テンポラリーライセンスを導入すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>現在、実地試験合格後、技能証明書が発行されるまでの間は運航乗務員は航空機に乗務することができず、航空機を活用することができない。FAAには、テンポラリーライセンス制度があり、わが国においても同様の制度を導入すべきである。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局乗員課</p>

<p>運輸・流通(20)</p>	<p>航空機局に関わる共通予備装置の使用規則の緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>航空運送事業として使用する航空機には、管制区や管制圏を航行するために最低限必要な無線設備を装備することが義務づけられており、無線局として取扱われているが、航空機に装備する無線設備の装置に不具合があった場合、総務大臣の検定に合格して登録されたものしか使用できない。登録は事業者名、型式、装置のシリアル番号が限定されており、同一部品で互換性が確認されていても、他社から借用することができない。一部の無線装置を除き、他の一般装備品に認められている海外での一時借用が認められていない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>電波法第6条～第10条、第17条</p>
<p>要望内容</p>	<p>航空機局の無線装置についても、他の一般装備品を含めた航空機部品と同等に、他社との貸借りができる措置を講ずべきである。また、海外で航空機の部品の不具合が生じた場合、全ての予備装置について一時借用が可能となる措置を講ずべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>海外において航空機の部品に不具合が発生した場合、一部の無線装置については現地での調達や他社からの借用が認められず、日本から登録を受けた予備装置の輸送が必要となるため、装置の付替えに多大な時間やコストがかかる。諸外国においては、無線装置についても一般航空機部品として取扱われており、他社からの借用も可能である。航空産業をめぐる国際競争が激化する中、わが国の航空会社にとっての不利益を是正すべきである。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>総務省総合通信基盤局電波部</p>

<p>運輸・流通(21)</p>	<p>予備品証明を受けたものとみなす輸入装備品の拡大【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>航空機の重要装備品は、予備品証明を取得しなければならない。各国当局の認定を受けた輸入装備品(新造品)については予備品証明を受けたものとみなされているが、修理品については各国当局が認めたものであっても、わが国においては予備品証明の取得が必要となる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第17条第1項、第3項 航空法施行規則第27条</p>
<p>要望内容</p>	<p>各国当局の認定を受けた修理事業者からの輸入装備品(修理品)についても予備品証明を受けたものとみなす措置を検討すべきである。また、経過措置としてメーカー自身による修理について予備品証明を受けたとみなす措置を検討すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>航空機には約500点の予備品証明の必要な装備品が装備されているが、それらの装備品は常に新品を用意できるわけではなく、不具合が発生した際は修理済の部品に交換することが一般的である。そして、修理先が日本の認定事業場でない場合には、修理後に予備品証明の取得が必要となり、休日に検査が必要な場合など緊急の不具合が発生し修理が必要となっても航空機への搭載ができず、航空機を飛行させることができない状況が発生し得る。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局安全課</p>

<p>運輸・流通(22)</p>	<p>休祭日における危険物荷役許可の変更等手続の対応の改善</p>
<p>規制の現状</p>	<p>危険物荷役、移動、輸送許可については、1件ごとに港長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、船名変更、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。現在休祭日等の閉庁時に、荷役許可変更の手続きが発生した場合、申請はできることになっている。 ただし船名・油種・棧橋の変更などについては「変更」ではなく「新規申請」として扱われ、休祭日には受付が行われない事例がある。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>港則法第4条、第21条～第23条、第36条の3 港則法施行規則第14条、第19条</p>
<p>要望内容</p>	<p>危険物荷役許可に関わる荷役の追加、棧橋の変更、油種・数量変更、船名変更、荷役内容が変わる場合の再着棧について、休祭日にも変更手続を受付けるべきである。特に、船名、油種、棧橋の変更については「新規申請」と扱われ、休祭日には受付を行わない事例があることから、「新規申請」についても、全国的に休祭日にも受付けるべきである。現在の申請手続については、全国的に常時活用が可能となるような環境整備を行うべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>港湾の24時間フルオープン化に向け、各所管官庁では整備が進められているが、休日の対応が限定的で不慮の変更に完全には応じられない状況である。特に、年末年始等においては、長期スケジュールの確定の困難さに加え、気象等の影響によっては計画通りの配船ができない状況もあり、棧橋や船舶の効率低下や石油の安定供給への支障をきたす恐れがある。</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>

<p>運輸・流通(23)</p>	<p>古物営業の許認可手続の簡素化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>古物営業を営もうとする者は、営業所が所在する都道府県ごとに許可申請書を提出して、都道府県公安委員会の許可を受けなければならない。 また、申請者が法人である場合、許可申請書には、役員全員の略歴書、住民票の写し、登記事項証明書を添付しなければならない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>古物営業法第3条、第5条 古物営業法施行規則第1条第3項の2</p>
<p>要望内容</p>	<p>古物営業を営もうとする者の営業所が複数の都道府県にまたがる場合の許可申請の提出先を、各都道府県の公安委員会から国に変更すべきである。 また、上場している事業者の場合、代表取締役及び古物商に関する事業の担当役員以外の役員に関しては役員名簿の提出で足りるとするなど、提出書類の簡素化を図るべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>古物営業に関する事業の内容は営業所単位で変わるものではないので、法人単位で申請を行っても特段の問題はない。 建設業許可や宅建業免許に関しては、1都道府県で営業所を構える場合は各都道府県に申請を行うが、複数の都道府県に営業所を構える場合は、国に申請することで一括の免許を取得することが可能であり、古物営業についても同様の仕組みを導入すべきである。 また、上場している事業者であれば役員が数十名規模となり、法人の事業全体の中で古物営業が小規模である場合や、役員が海外常駐をしている場合などに、提出書類の準備に多大な時間を要している。</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>警察庁生活安全局生活安全企画課</p>