

9. 運輸・流通・貿易諸制度分野

<p>運輸・流通・貿易諸制度(1)</p>	<p>貨物自動車運行管理者の一般講習受講間隔の期間延長</p>
<p>規制の現状</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年度に1回受講することとなっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>一般講習の受講間隔を、3年度に1回とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>運行管理者の主な業務は、運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、運転者の指導監督、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等である。それら事業用自動車の運行の安全を確保するための管理手法は、例年、内容として大きな変化はない。</p> <p>また、法令改正等の周知は国土交通省のHPで行われているものの、交通事故の発生状況、事故の背景にある要因とその対策等については、自動車事故対策機構として講習会を通してのみの指導となっており、同機構のHPでは触れられていない。事故防止対策等の徹底を図るうえで重要な機会と考えているのであれば、インターネット上での周知に努めるべきである。法令改正や事故発生要因、対策などのインターネットでの周知効果は大きく、迅速な伝達が可能であることから、一般講習受講間隔を補完することができ、一般講習間隔を1年延長することは十分可能である。</p> <p>現在、事故を惹起した運行管理者に対しては特別講習が設定されているが、事故を発生させない運行管理者の受講間隔は3年に拡げるというインセンティブを与えることで、交通事故抑制の観点からも効果があると考えられる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>貨物自動車運送事業輸送安全規則第23条 独立行政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</p>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(2)</p>	<p>車庫証明(自動車の保管場所)の要件緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>自動車の保管場所については、「自動車の使用の本拠の位置との間の距離が2キロメートルを超えないこと」が要件とされている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>「2キロメートル」という距離のみによる規制を見直し、「使用の本拠」と保管場所の間の移動手段・時間等をも考慮した、より柔軟な規制とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>例えば、「2キロメートル」の要件を満たさなくとも、公共交通機関を使用すれば短時間で自動車保管場所に到達できるような場合には、車庫証明を認めても差し支えないと考えられる。 レンタカー事業においては、空港前、駅前などの立地に店舗を設置する必要がある。しかし、そういった立地は有効利用が強く求められる土地であり、事業展開する際の足かせとなっている。距離要件が緩和されれば、駅前等の土地の有効利用が図れる上、事業者は保管場所のコストダウン分を利用者へ還元することができる。特に、都心部等において、2km規制がネックとなり、必要な店舗又はレンタカー事業用車の台数確保ができず、利用者の利便性を大きく損ねている。</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施行令第1条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国家公安委員会</p>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(3)</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、3～5日ほどを必要としている。</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ることを要件とし、これが満たされ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、現地調査を省略し、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り、行政手続の迅速化が図られる中、保管場所証明の処理日数の短縮化は必須の要件であり、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した場合、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>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 自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令</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>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(4)</p>	<p>自動車保管場所証明申請時の添付資料の省略</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、保管場所の地図・見取図を添付しなければならない。</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>車庫証明申請においての所在地確認については、その他の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においても容易に確認できるものとする。すでに2000年より、車の買替えの場合、所在地が従前と同一の際には、「所在図」の添付は不要とされており、これをすべての場合にあてはめるべきである。</p> <p>また、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(OSS)が稼動し、その普及・促進が図られているところである。特にOSSにおいて、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、さらには本人申請においてのコスト増加が否めない。2006年7月7日閣議決定されたいわゆる「骨太方針2006」の「歳出改革の具体的内容」の中の「電子政府関係」のオンライン利用促進手続関係でも、「添付書類の原則省略」が決定されていることから、ユーザー利便性の向上や経費削減のためにも、所在地の地図の添付を省略すべきである。</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>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>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(5)</p>	<p>自動車保管場所標章の代理交付</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。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>
<p>要望内容</p>	<p>自動車販売会社による自動車保管場所標章の代理交付を認めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>2005年12月26日より自動車の保有手続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は、すでに一部の都道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。こうした電子化に伴う利用者利便のさらなる向上を図る観点から、自動車保管場所標章の代理交付が認められれば、申請者あるいは申請代理者が直接所轄警察署に出向く手間が省けることは無論のこと、ひいてはユーザーの経費削減につながることを期待できる。</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>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(6)</p>	<p>車検証及び自動車検査標章の代理交付</p>
<p>規制の現状</p>	<p>車検を受けた際は、その都度所轄の陸運支局におもむき、車検証及び自動車検査標章の交付を受けなければならない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>自動車販売会社による車検証及び自動車検査標章の交付を可能とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>国土交通省では、「社会経済の変化、情報通信技術の進展等に対応した登録制度等の見直しに関する検討会」において、車検証の記載事項の見直し(省令改正)を検討しており、2008年までに継続検査についてもワンストップサービス(OSS)による電子申請手続が可能になる見込みである。 将来的には車検証の電子化も検討されているが、OSSによる手続が可能になった際は、車検証及び自動車検査標章の代理交付を認め、申請者の利便向上を図るべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路運送車両法第60条、第62条、第66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>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(7)</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、行政処分・罰則がない。</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、古物営業法第21条の3の申告義務違反に対する行政処分・罰則を制度化すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>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。 警察庁では、古物営業法第21条の3の規定により、古物競り斡旋業者に対して、盗難自動車の流通防止のため、インターネットオークションサイトの運用改善を指導していると聞くが、インターネットオークションを用いた盗品の売買は後を絶たない。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。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>古物営業法第21条の3</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>警察庁</p>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(8)</p>	<p>船舶の検査内容の簡素化及び弾力的運用</p>
<p>規制の現状</p>	<p>①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行うことが義務付けられている。 ②「船体計画保全検査制度」において、船舶所有者の保守管理体制が優良適切であり、かつ、船舶の機関について機関保全計画に基づき、船舶所有者が適切な運転・保守管理(機関の開放を含む)を行うことにより、技術基準への適合性が推定可能なものにあつては、定期的検査時において船舶検査官が点検記録等により適切に保守されていることを確認することによって、機関開放時の船舶検査官の立会いを省略することが可能となっている。 ③2002年7月より閉庁日における検査が可能となったが、検査日の一週間前申請が義務付けられている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>①「機関長受検」および開放検査を伴わない「現状検査」を実施すべきである。 ②船舶検査官の判断基準を明確化すべきである。 ③船舶検査の一週間前申請の受付について柔軟化すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>本船機関長による「機関長受検」(開放検査)について、計画検査日以前に本船による開放検査の写真・資料等を検査する海事局(JG)の検査官に事前に持参、相談すると、検査官が認めた場合に限り「機関長受検」が認められるというように、検査官の個人裁量によるところが大きい。また、そもそも日本海事協会(NK)の船体検査では「機関長受検」が認められているが、JGでは原則認められていない。 「現状検査」(開放検査を伴わない)については、JGでは全て開放検査となっており、船主が計画保全を行い現状運転状況が良好な状況でも開放検査を要求される。他方、NKでは「現状検査」として、機関の運転記録、状態が良好な場合、無開放の現状受検が認められている。 以上のことから、NKと同様、「機関長受検」及び「現状検査」を可能とすべきである。また、検査官の主観により対応が異なることがないよう、統一見解を明確に提示すべきである。 現状では急な運航スケジュール変更等が都度発生することから、船舶検査の一週間前申請は実質困難であり、閉庁日を避けた検査となっている。運航スケジュール変更への対応のため、あらかじめ多めの入渠日数を確保しておく必要から入渠日数の増加等が生じコストアップとなっている。また、やむを得ず閉庁日検査となった場合には、その必要性等を記載した、「閉庁日検査申請書」の提出が義務付けられているが、運輸局により、船主に対して説明をするよう運輸局まで呼び求める場合がある。入渠検査を船主所在地の遠隔地の造船所で行う場合は、時間・費用負担が生じる。閉庁日検査は避けるべきと承知しているが、不可避免的に発生するものもある。郵送にて受け付ける運輸局もあることから、受検者の利便向上の観点に立ち、全ての運輸局で郵送受付を可能とするようにすべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>船舶安全法</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・流通・貿易諸制度(9)</p>	<p>船舶職員法と船員法における定員基準の緩和</p>
<p>規制の現状</p>	<p>機関部の職員は推進機関の出力750kw～1500kwの場合、5級及び6級海技士(機関)2名の乗員が義務付けられている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>下記設備の設置等を条件に、機関部の職員を推進機関の出力750kw～2000kwの場合、5級海技士(機関)1名とすべきである。 ①操舵室からの主機関の回転数・逆転制御、非常停止装置 ②主機関重大異常時の自動停止装置(過速度、潤滑油圧力低下) ③機関室監視警報盤 ④各部位自動温度調節弁(主機冷却清水出口、主機関潤滑油入口、発電機冷却清水出口等) ⑤断続運転を要する補機の自動発停装置(主空気圧圧縮機、A重油移送ポンプ)</p>
<p>要望理由</p>	<p>2006年4月より、緩和措置として甲板部職員との兼務が認められたが、甲板部と機関部の資格を両方保有する職員は少ないのが実態であり、緩和措置によるメリットを享受し得る状況にない。 また、定員を1名削減することにより、物流コストが削減できる。 750kw未満(G/T199クラス)と750kw以上2000kw未満(G/T499・699クラス)では機関操作上の差異はない。また、750kw以上の機関であっても、1000馬力(750kw)以下の負荷では機関部1名での運航が可能であり、負荷率の変化による機関操作上の差異はほとんどない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>船舶職員法施行令第5条、別表 船員法第69条、第70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>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(10)</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>要望内容</p>	<p>科学的な実証実験を行ったうえで、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よう検討すべきである。</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ており、物流効率化が阻害されている。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>根拠法令等</p>	<p>船舶安全法 船舶安全法施行規則 船舶設備規程ほか</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>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(11)</p>	<p>内航海運暫定措置事業の早期解消</p>																																																																				
<p>規制の現状</p>	<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、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立っていない。</p>																																																																				
<p>要望内容</p>	<p>暫定措置事業の現状に対応し、早期解消に向けた施策を講ずるべきである。</p>																																																																				
<p>要望理由</p>	<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～2007年1月 解撤交付金額 1,227億円(1,856千DWT) 705億円 " 建造納付金額 522億円(673千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、暫定措置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="491 1370 1364 1617"> <caption>暫定措置事業交納付金（一般貨物船）</caption> <p style="text-align: right;">（単位：万円／DWT）</p> <thead> <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> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="491 1514 1002 1617"> <thead> <tr> <th></th> <th>H20</th> <th>H21</th> <th>H22</th> <th>H23</th> <th>H24</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tr> <tr> <td>差額</td> <td>+3.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></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> </tr> </tbody> </table>		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
	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																																																																
<p>根拠法令等</p>	<p>内航海運暫定措置事業規程</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・貿易諸制度(12)</p>	<p>危険物容器検査及び手数料徴収の方法の見直し</p>
<p>規制の現状</p>	<p>①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>②この検査は、1年間又は検査申請時に申請した個数を製造終了した時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時は、再び検査申請を行い検査を受けなければならない)。</p> <p>③検査申請個数に応じて検査手数料(検査手数料は容器100個あたり274円、手数料が27,000円未満/回の場合は27,000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>④1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戻しはされない。</p> <p>⑤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>①優良な検査対応をしている申請者(例えば検査済容器において不具合是正勧告が長期間発生実績が無い等容器の仕様、性能及び製造工程における品質管理の徹底と継続性が確保できていると認められる)については、検査有効期間を5年間に延長すべきである。その際、容器に仕様変更がない場合は、書類審査(簡易審査)を容認すべきである。</p> <p>②検査手数料の設定根拠を明確にしたうえで、透明性の高い手数料体系(臨検費用は1型式あたりの料金に、申請数量に対する料金は使用個数実績に基づく1個あたりの料金)に変更・見直すべきである。また、検査手数料の支払いは、前払いではなく、検査個数確定後の後払いとすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>2004年度の規制改革要望に対する国土交通省の回答は「一定期間での性能試験による確認が必要であり1年毎の検査は妥当。検査期間の延長は適切でない」、「検査手数料の払い戻しは措置する方向で検討し、透明性の高い検査体系を構築」との内容であったが、</p> <p>①初回の容器検査申請及び許可を受けた危険物容器は、仕様変更がなくとも、継続的に仕様管理、製造、品質管理の義務があり、また使用実績においても3ヵ月毎に、(財)日本舶用品検定協会に報告している。検査更新時において同協会より不具合改善勧告が過去一度もなくとも、更新検査にあたっては、初回検査と同様な準備(試験品確保、試験設備の準備等)が必要であり、負荷及びコスト増となっている。</p> <p>②危険物容器の検査、製造、報告を長期にわたり規定を遵守かつ実行し、継続できる申請者に対して、危険物容器の適用期間の延長(吸水度試験で規定されている5年間と同程度の扱い)と手続緩和を認めることで、優良申請者となるインセンティブが生まれる。</p> <p>③検査手数料は国土交通省の透明化に向けた検討の回答にもかかわらず、従来からの料金体系の改善が見られない。検査の実情に合わせ臨検手数料は申請型式毎の料金体系に、又申請個数にこだわる手数料は、認定された容器の使用個数実績に基づき、支払いすべきであり、現状の不明瞭な料金体系を是正すべきである。</p> <p>④現制度の料金の前払い方式は、事業者が再申請する確率が高く、非効率である。</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・流通・貿易諸制度(13)</p>	<p>危険物積載外航船の夜間着棧に関する規制の緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>危険物積載船については日没後の着棧が禁止されている。一方で海上保安庁の指導要綱では「危険物専用岸壁での着棧、離棧時刻制限は日の出から日没までとする。」としており、現状は「日没までの着棧完了」として運用しているが、着棧の具体的な規定はない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>照明機器を設置するなど一定の安全を確保したうえで、「着棧」についての運用上の解釈を「一本目のロープ(ファーストライン)を係留索につなげた時」とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>本船の着棧可能な時間が延び、効率的な配船と棧橋の運用ができることにより、 ①製油所においては効率運転につながる。 ②船舶側においてはコストの削減と省エネ効果と船員不足問題の解消が期待できる。 また、港湾側においては危険物積載船の湾内停泊時間を短縮することにより、安全対策向上に資する。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>海上保安庁指導要綱 港則法第23条 大型液化ガスタンカー及び大型液化タンカーバースの安全対策について(昭和60年8月27日保警安第114号の2、保警防第53号の2)</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・貿易諸制度(14)</p>	<p>錨地における警戒船配備の緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>現在、VLCCが入港後、錨地にて着棧まで待機する場合は、消防能力を持った警戒船を配備することになっており、当該費用(約50万円/一晚)を削減するために入港時間を調整している。</p>
<p>要望内容</p>	<p>ダブルハル船について、警戒船の配備を不要とするよう措置すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>ダブルハル船は構造上漏洩による火災事故は起こりにくく、安全性は向上している。 2000年に第三管区では、「15万総トン以上の巨大船に対する浦賀水道航路の運航時間帯制限の緩和」が成され、ダブルハル船のラッシュ時間帯の運航が認められた背景がある。すなわち、ダブルハル船についてはすでに安全性が認識されていると考えられる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>港則法第21～22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>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(15)</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</p>
<p>規制の現状</p>	<p>危険物荷役許可にかかわる船名・油種・棧橋などの変更において、平日は変更可能となっているが、休祭日においては変更手続の受け付けが限定的である。</p> <p>危険物荷役、移動、輸送許可については、1件毎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」として扱われることから、休祭日の受け付けが行われない事例がある。</p>
<p>要望内容</p>	<p>危険物荷役許可にかかわる荷役の追加、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、休祭日での変更手続を受け付けるべきである。</p> <p>特に、船名・油種・棧橋の変更については「新規申請」となり、休祭日の受け付けを行わない事例があることから、「新規申請」についても、全国的に休祭日でも受け付けるようにすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>港湾の24時間フルオープン化に向けて、各所轄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、長期休暇においては、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>根拠法令等</p>	<p>港則法第4条、第21条、第22条、第23条、第36条の3 港則法施行規則第14条1、第19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>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(16)</p>	<p>羽田空港国際化後の運用時間制限の緩和等【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>成田空港との「棲み分け」を理由に、羽田空港では約2,000キロメートルを越える飛行距離を有する路線及び国際貨物専用便の運航を23時から6時までに制限することが当局による既定方針となっている。また、貨物専用機については、たとえ国内線であっても上記時間帯以外の運航を認めない方向となっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>①国際物流ネットワークの柔軟かつ効率的な運用ニーズに鑑み、現在23時もしくは23時30分から6時までとされている貨物専用便の運航可能時間帯を、国内線航空機の運用に支障をきたすことのない範囲において、前後に延長すべきである。当面、21時30分より6時30分までを運航可能時間帯とすべきである。 ②同様の観点から、上記時間帯以外についても、国内線航空機の運用に支障をきたすことのない範囲において、貨物専用機の運航を可能とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>羽田空港は都心隣接地に立地することから、アジアゲートウェイ構想の実現に大きく寄与する潜在的な条件を満たしている。特に、巨大な需要を有する首都圏を後背地とする羽田において深夜時間帯での航空機運用を可能とすることは、国内需要家のニーズに広く応えることが可能であるのみならず、首都圏からアジア向け（もしくはその逆）の貨物需要を見込むことによる羽田経由貨物路便開設の動きを助長し、もってアジア太平洋地区の国際物流網における日本の役割を強化することに資すると考える。そのためには、航空機の運用に関わる制限は極力緩やかなものであることが必須の条件となることは、香港・シンガポール等の既存ハブ空港の事例をみても明らかである。</p> <p>羽田空港再拡張の経緯に鑑み、一定の制限が設けられることにはやむを得ぬ面があるが、その本旨、すなわち国内線旅客に関する需要拡大及び利便性向上要望への対応を妨げない範囲において、運航可能時間帯規制を最大限緩和し路便計画策定時の柔軟性を高めることにより、就航を計画する航空会社、ひいては実需の担い手である企業・個人にとり羽田空港の利便性を極大化する必要がある。また、昼間時間帯における貨物専用機の運航を可能とすることにより、飛行時間が相対的に短く、現在想定されている運航可能時間帯の開始及び終了時刻近辺での離発着が多くなることが予想されるアジア諸国との路線に使用される貨物機の運用効率が著しく改善され、航空会社にとり羽田空港を拠点とする貨物路線の採算性が大幅に向上することが見込まれる。これにより、アジア諸国との路線網を充実させるとの国策により適合する環境が整備されることとなる。さらに、物流における羽田空港の利便性を高め、その利用を促進することは、現在成田空港に過度に集中している地上集配用車両交通の羽田移転をも促進することとなる。</p> <p>周知の通り成田空港は都心から60キロメートル以上の距離があり、そこを1日約7千台ものトラックが往復することによる環境負荷は莫大なものとなっている。その交通の一部が都心より10キロメートル程度の羽田空港に移転することにより、車両走行距離は少なくとも半減することが想定され、地球環境への負荷並びに成田空港への主要アクセス道路周辺への騒音・振動・大気汚染の軽減に大きく寄与するものと考えられる。ちなみに、現在東京国際エアカーゴターミナル株式会社が羽田空港国際貨物地区に流入すると想定する1日あたり2,400台のトラックの内、70%が成田空港からの移転分と仮定した場合、僅か1日で30キロリットル程度の軽油消費量削減が見込まれ、実に300万円近い燃料費の削減と90トン近いCO₂削減が可能となる(車両を10トン車主体と仮定し、走行燃費3ℓ/km、一往復あたり60キロメートルの走行距離短縮、軽油価格リッターあたり90円とした場合の試算値)。したがって、羽田空港の利便性を高め、過密化した成田空港から一部の路便を移転させるとともに、将来も年平均8%程度の伸びが予想されるアジア域内国際航空貨物量の増加分を主として羽田空港において担うことにより、将来にわたり地球温暖化及び大気汚染の防止に貢献し、さらには貴重な化石燃料の消費削減に向けた効果も大いに期待することができる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>国土交通大臣等の談話等</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省総合政策局政策課、航空局飛行場部計画課、環境整備課、貨物流通効率化推進調整官 環境省地球環境局</p>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(17)</p>	<p>羽田空港の制限表面の見直し・制限緩和基準の明確化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>空港に離着陸する航空機の安全な運航を確保するため、航空法(昭和27年法律第231号)の規定に基づき、空港周辺の一定区域について、制限表面(進入表面、水平表面、転移表面、延長進入表面、円錐表面及び外側水平表面)が定められている。各制限表面の内容は、導入以来、見直しがなされていない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>①最近のわが国の就航機材の実情、諸外国の類似例等を踏まえ、専門的・技術的観点から現行の制限表面の合理性について再検証を行い、都心の高度利用のニーズを踏まえ、制限表面を見直すべきである。 ②東京航空局長が、羽田空港の制限表面の上に出る高さの物件を設置することについて、航空法第49条第1項ただし書きの規定により承認する際の基準を明確にすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>①首都東京の活性化や地域の魅力を高めていくためには、都市の枢要な地区の土地の高度利用を図りつつ、木造密集市街地等の都市の再開発を推進していくことが不可欠であり、制限表面は、都市開発事業との調和を図る必要がある。 ②東京都心部では、六本木6丁目所在土地(六本木ヒルズ)及び赤坂9丁目所在土地(東京ミッドタウン)の再開発事業が航空法第56条の3第2項で準用する同法第49条第1項ただし書きの規定による承認を受けている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法(昭和27年7月15日法律第231号)第49条関連</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・流通・貿易諸制度(18)</p>	<p>予備品証明制度及び運用の見直し</p>
<p>規制の現状</p>	<p>①予備品証明の申請場所は東京航空局および大阪航空局の2カ所のみである。 ②申請受付窓口及び検査業務は、平日の通常業務時間しか行われていない。 ③予備品証明検査は、現物検査を要求している。 ④予備品証明を受けたものとみなす輸入装備品は、相互認証の考え方から、当該国政府が許可を出す場合に限られる。ヘリコプターは米国及び欧州で製造される機種が多いが、米国の新規製造品及びオーバーホール品はみなしの対象となるが、修理品は対象外である。欧州製品は、当該国政府が品質証明を行わない場合は、新規製造品及び修理品とも、みなしの対象外となる。</p>
<p>要望内容</p>	<p>①認定事業場の有効活用(民間活力の利用) 航空局検査官の代わりに、認定事業場が輸入装備品(新品及び修理品)の現物検査・書類検査等の適合性確認行為を代行できるようにすべきである。 ②それに伴い、申請受付窓口業務も認定事業場に代行させるべきである。 ③上記2つの要望実現が難しい場合には、以下について措置すべきである。 ア. 受検申請場所及び受検場所の拡大 イ. 申請受付窓口業務時間の延長及び受検可能時間の拡大 ウ. 予備品証明現物検査の簡素化 ④予備品証明を受けたものとみなす輸入装備品を拡大し、製造国政府が認可した認定事業者が発行する品質証明タグが添付された修理装備品も、みなし制度の対象とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>①航空機装備品の予備品証明受検の申請は、東京および大阪の航空局で行わなければならない。航空機関連の部品は、成田空港など主要な国際空港で輸入通関されるが、東京においては通常受検場所は九段下にある東京航空局検査課のみであり、緊急などの場合を除き成田空港などでの受検は難しい。成田空港には、東京航空局航空機検査官が駐在しているが、受検申請は、九段の東京航空局に限定されているため、輸入通関後の成田空港での緊急受検が不可能である。 ②金曜日の夕方に装備品(修理品)が国内に到着しても、月曜日まで現物検査を受検できず、交換部品があるにもかかわらず、航空機が3日間飛行不能(非稼動)となってしまう。 ③エンジンやローターブレード等大型の予備品は、トラックを仕立てて、九段下の東京航空局へ持込まなければならない。運航者、予備品在庫減少のため、故障装備品の無償交換と24時間発送の契約をヘリコプター製造者と締結する場合がある。この場合、製造者は代替品として修理品を送付してくるが、その修理品の予備品証明取得に時間がかかり(申請及び現物検査のため)、製造者の24時間対応が、AOG(Aircraft On the Ground)短縮に寄与しない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第17条 サーキュラー「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針 第V部 予備品証明関係」整理番号No.1-001(航空局技術部航空機安全課)</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>1. 制度担当部署:国土交通省航空局技術部航空機安全課 2. 申請窓口:東京航空局及び大阪航空局の保安部運用課検査乗員係 3. 現物検査担当:東京航空局及び大阪航空局の航空機検査官室</p>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(19)</p>	<p>航空法第81条ただし書き(最低安全高度以下の高度での飛行) 許可申請先の変更【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>航空法第81条ただし書き(最低安全高度以下の高度での飛行)の許可申請において、機外スリング及びホイストオペレーションの部分についての申請先は、地方航空官署ではなく、東京または大阪航空局になっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>申請先を地方航空官署にすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>機外スリングや、ホイストオペレーションを行う場合、同時に航空法第79条のただし書き(飛行場外離着陸)の許可申請をすることが多く、第79条のただし書きと併せて、地方航空官署に許可申請ができるようにすることによって、事務手続の簡素化につながる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第81条ただし書き</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・貿易諸制度(20)</p>	<p>輸入貨物の引取申告と納税申告の分離 【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>現状における輸入貨物の引取りは納税後でないとできない。 (延納制度により関税を納付すべき期限が延長される貨物、特例申告に係る指定貨物及び、許可前引取承認済の貨物を除く。)</p>
<p>要望内容</p>	<p>一貫輸送でセキュリティを確保し、なおかつ法令順守体制を確立している優良なフォワーダーや、国際宅配便会社の扱う輸入貨物については、詳細な貨物情報の事前提出により、セキュリティが高くかつ社会悪物品密輸の危険性がないと判断された場合に限り、貨物到着時引取りを許可し、引取後納税申告と必要であればこれにかかる書類審査を行うようにすべきである。また、貨物引取時の担保については、小額は無担保、大額については輸入者もしくは通関業者の担保を選択できるようにすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>輸入通関の24時間体制が確保されて航空貨物の通関に要する時間は確実に向上しているが、さらなる迅速化を図る必要がある。ハウスレベルの積荷目録事前提出など、セキュリティに係る規制はさらに厳しくなっている現状の中で、輸入者やその代理人としての通関業者・フォワーダーの時間的、経済的負担は増大している。こうした中で、法令順守の優れた輸入者に対しては簡易申告制度によって優遇することとなっているが、実際には輸入貨物の特定や担保の確保等の手続きによってその恩恵を享受できるまでには至っていない。また、輸入者にはこうした優遇措置があるものの、法令順守の優れた通関業者・フォワーダーについては何らのインセンティブが与えられていないのが実情である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法第7条、第67条、第72条、第73条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>関税局税関業務部</p>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(21)</p>	<p>臨時開庁手続及び費用負担の撤廃</p>
<p>規制の現状</p>	<p>税関の執務時間外に臨時の執務を求める場合には、臨時開庁手数料を納付し、税関長の承認を受けなければならない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>臨時開庁手続及び費用負担を撤廃すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>現状では、臨時開庁手続を経て、24時間の通関が可能となっているが、臨時開庁の申請手続や費用負担が必要となり、リードタイムの点からもコスト増となってしまう。通関需要に応じた臨時開庁という現在の政府の対応では、企業の生産、物流、販売体制などの抜本的な見直し、拠点の再配置などにつながりにくい。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法第98条、第100条、第101条 税関関係手数料令第6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・流通・貿易諸制度(22)</p>	<p>通関業の許可の広域化【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>大阪税関長から通関業の許可を受けた通関業者が通関申告できるのは大阪税関管内の貨物だけで、東京税関、横浜税関、神戸税関等の他の税関管内の貨物の申告手続を行うことができない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>通関業者がどこか1ヵ所で税関長の許可を受けることにより、全国の他の税関でも貨物の申告手続ができるようにすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>通関業者は管轄税関が異なるごとに通関士を配置する必要がなくなることから、ローコストオペレーションが可能となる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>通関業法</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>財務省</p>

<p>運輸・流通・貿易諸制度(23)</p>	<p>特定輸出申告制度の改善</p>
<p>規制の現状</p>	<p>2007年度の改正により、積出し港を管轄する税関への申告、混載貨物内の一部としての輸出、及び移動中における申告が可能となり、迅速な物流が確保されることとなったが、輸出者に求められている資格については厳格なコンプライアンスプログラムの承認が必要である。こうしたコンプライアンスの高い輸出者が指定した通関業者・フレートフォワードは、同様に厳格なコンプライアンスを求められているが、特定輸出者のように利便性を享受できる制度は考えられていない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>高いコンプライアンスを認められた特定通関業者・フォワードの扱う輸出貨物のうち、国土交通省の定める「航空貨物安全宣言書 兼 爆発物検査承諾書」提出済の特定荷主の貨物については、特定輸出者と同様の利便性を与えるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>特定輸出者はその遵法規則が承認されていることから、輸出に係る業務、輸出貿易管理令等の管理体制が確保されていると解釈される。そうした輸出者から指定を受け業務を委託される特定通関業者やフォワードについても同様に厳格な管理体制が認められている。したがってそうした特定通関業者・フォワードが扱うその他の輸出貨物に対しても、「航空貨物安全宣言書 兼 爆発物検査承諾書」を提出した特定荷主からの貨物であることなど、一定の条件を満たすことで特定輸出者からの貨物と同様の利便性を与えることが望ましい。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法第7条、第30条、第67条、第70条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>関税局業務課</p>