

番号	提案事項名	提案の具体的内容	提案理由	具体的な根拠法令等
2-(1)	外国始発日本着国際航空運賃等における認可制の廃止	国際航空運賃等において、外国始発日本着については、認可制を廃止もしくは申請手続きを簡素化すべきである。	<p>現在、わが国では国際航空運賃等は認可制となっており、外国始発日本着運賃は、日本始発外国着運賃に準じる申請手続きが求められている。上限認可制が採用されている運賃額と異なり、適用期間・経路規定・購入期限・滞在日数・変更可否・払い戻し可否等を定める適用条件（規則）については、それらの項目のうちひとつでも変更となれば、改めて認可を取得することとされている。</p> <p>そのため、相手国との時差がある中で、運賃規則の日本語訳作成および転記、国土交通省への申請手続き等の作業が発生し、申請者の負担が大きい。また、国土交通省の認可取得には1～2日程度を要しており、事業機会の損失につながっていることから、とりわけ、設定数が多く改定頻度も高い期間限定の運賃等を中心に、国際競争上、極めて不利な状況下に置かれている。</p> <p>元来、不当な差別性の排除、利用困難性の排除、公正な競争環境維持等を目的として、国際航空運賃の認可制が採用されてきたが、近年は、発地国主義概念に基づく国際航空運賃の自由化が世界的に進行している。国際的にみて、かつては制限的な二国間協定、すなわち“Double Approval方式”（＝運賃発効にあたって、発地国と着地国双方の政府の認可が必要）が主流であったものの、航空便の利便性を求める中で近年は“Double Disapproval方式”（＝両国政府が認可しない場合以外は運賃発効となる），“Country of Origin方式”（＝発地国政府による認可のみで運賃発効となる）を採用するなど、航空運賃設定における商業的自由度をさらに高める流れが益々加速しており、諸外国では自国着地運賃はもちろんのこと、自国発地運賃の申請も不要とする動きが拡大している。</p> <p>こうした中、設定運賃の数、改定頻度もともに増加しており、書面による申請だけで全ての運賃内容を把握する場合、申請者のみならず、認可する側にとっても作業負担が重く、実効性も十分に担保されないプロセスとなっている。</p> <p>加えて、事業者が国際航空運賃の内容確認、把握する方法も、従来の紙媒体から世界的な運賃登録システム（ATPCO）、予約発券システム（GDS）へ移行しつつある。認可する側においても、すでに外国では政府がATPCOへの運賃登録を運賃の認可申請手続きとみなす運用を導入している国もあることから、市場の監視に対するこれらのシステム活用の有効性については、特段問題がないものと考えられる。</p> <p>国際的に航空事業者間の競争が厳しくなる中、日単位・時間単位で運賃の改定が行われるなど、市場の需要動向に合わせた航空運賃を設定する重要性は益々高まっている。しかしながら、わが国では外国始発日本着運賃の即時発効が難しく、日本の国際競争力を著しく損なう要因のひとつとなっており、事業環境改善の観点から、国際競争上のイコールフットイングが望まれる。</p> <p>紙媒体による申請手続きの廃止を通じて外国始発日本着運賃の手続きに係る費用・作業負担を削減することで、生産性の向上が見込まれる。さらに、市場の需要動向に合わせた航空運賃の即時発効が実現すれば、わが国航空産業の国際競争力が高まるとともに、柔軟な訪日需要の取り込みが期待できる。</p>	航空法 第105条第3項、第129条の2項「国際航空運賃等の取扱について」（平成22年10月29日制定、国空第1855号、国空事第485号）
2-(2)	新機材におけるE F B評価運用期間中の紙媒体での搭載書類の免除	新機材でE F B評価を実施する期間において、通常フライト時については、紙媒体による書類の搭載を不要とすべきである。	<p>航空法施行規則第144条の2第1項第2号、第3号又は第4号に掲げる書類（以下「搭載書類」という。）を航空機に備え付けずに運航しようとする場合、6か月間の評価運用を行ったうえで申請を行い、航空当局の承認を得る必要がある。この際、評価運用期間中は紙媒体による書類の搭載が求められている。</p> <p>他方で、近年設計・開発された航空機は、紙媒体による搭載書類の代わりに、電子媒体による搭載書類の使用を前提とした設計となっており、今後わが国のエアラインに導入されるエアバス社A350型機の設計仕様も、紙媒体による書類の搭載を想定していないため、E F Bの評価運用期間中に紙媒体で搭載する書類の格納スペースが、操縦室内に装備されていない。仮に紙媒体による書類を搭載しようとした場合、操縦室内に飛行中に紙媒体による書類を固定する対策を行うとともに新たに格納スペースを装備するなど、書類の準備等に係る管理費用が追加で発生する可能性がある。また、紙媒体による書類を搭載することで、機体重量が増加し、燃油費の負担増も考えられる。</p>	航空法 第59条 航空法施行規則 第144条の2 E F Bを使用する航空機運航の実施承認基準（平成19年6月1日制定・平成25年11月15日一部改正、サーキュラー No.5-018）
2-(3)	羽田空港及び成田空港に対する積込港（ED）としての運用一体化	羽田空港と成田空港を同一のあるいは相互互換関係のある積込港として扱うべきである。	<p>現在、羽田空港（HND）と成田空港（NRT）は、税関手続き上は別個の積込港として扱われており、輸出手続きの過程で出発空港を変更する際には、積込港変更手続きが必要となる。羽田・成田両空港は、首都圏空港として、主要な国際路線を多数有し、わが国の航空貨物取扱量の7割を占めており、両空港間での貨物の調整に対する更なる柔軟性のニーズは高い。</p> <p>しかし、当該手続きの最小単位がHouse Airwaybill（HAWB）単位であるため、積込港変更手続きに要する手間が大きいことに加え、貨物1個単位でのスペース活用が困難な状況にある。そのため、羽田・成田両空港から同一仕向け地に貨物便が就航している場合であっても、貨物の柔軟な割り付けができず、各便のスペースを無駄なく活用することを断念せざるを得ないなど、限られた航空貨物スペースを活用するうえでの障害にもなっている。</p> <p>羽田空港発及び成田空港発のいずれの便を利用するか、より柔軟な選択が可能となれば、①HAWBが同一の貨物を羽田・成田の両空港から発送することが可能となり、首都圏空港の限られた貨物スペースを有効活用できる、②成田空港と羽田空港における積込港変更手続きの省略を通じて、空港貨物業務従事者の負担軽減、空港業務の効率化が図られる、③元々迅速性が求められる航空貨物輸送ニーズに対し、より迅速なサービス提供が実現し、首都圏空港をゲートウェイとした物流を活性化できるなど、物流の一層の生産性向上に資する。</p>	開税法 第67条 開税法基本通達 67-1-12 税関様式関係通達（イ税関様式：C5010 口記載要領及び留意事項）

2-(4)	航空整備士資格試験における「基本技術Ⅱ」の独立した形での資格の新設	航空整備士資格試験課目の「基本技術Ⅱ」について、単体の資格として認められるよう、航空整備士試験とは独立した形で別途、資格を新設すべきである。	<p>一等航空整備士（以下、一整と略）及び二等航空整備士（以下、二整と略）の資格取得に際して、航空整備士資格試験課目のひとつである「基本技術Ⅱ」の修了が必須となっている。</p> <p>近年は、一等航空運航整備士（以下、一運と略）及び二等航空運航整備士（以下、二運と略）取得課程においても、本来求められている「基本技術Ⅰ」の内容を網羅し、かつそれを上回る内容のカリキュラムである「基本技術Ⅱ」を実施する養成機関が増えているが、一運・二運の資格を取得時には、「基本技術Ⅱ」の修了の有無を示す公的な実績が残らないため、一運・二運の資格取得だけでは「基本技術Ⅱ」の履修の有無を判別することはできない。</p> <p>こうした中、航空業界では乗員のみならず整備士の不足も深刻な問題となっており、就職後の遅やかなライセンス取得が課題となっている。安全な航空運送を担保するうえでも人材不足への対応は急務である。</p> <p>そこで、「基本技術Ⅱ」を独立した資格とすることにより、例えば、①企業内指定養成施設で学生の訓練を受託できるようになる、②総合大学、理科系単科大学、工業高校、工業高等専門学校等が指定養成施設として指定された場合には、航空会社からこれらの教育機関への訓練委託が可能となる、③専門学校で一運・二運取得課程に在籍した学生が「基本技術Ⅱ」を修了した場合は、入社後の教育・審査を免除することが可能になることから、特定の学校や企業に捉われることなく、柔軟で効率的な整備士養成体系の整備を期待できる。</p> <p>加えて、現行制度下では航空機製造に従事することを旨とする者に「基本技術Ⅱ」の修了が義務付けられていないが、そうした者への「基本技術Ⅱ」修得機会の拡充にも資すると考えられ、製造業も含めた航空産業全体の品質の底上げにつながる。</p> <p>なお、「基本技術Ⅱ」はテクニカルスキルを学ぶ課目であり、機体システムと深く関連する内容ではないため、他課目の知識の有無を強く問われることがなく、独立して履修することについて特段支障はないと考えられる。</p>	航空法 第29条 航空法施行規則 第50条の2
2-(5)	空港の制限区域内における車両運転許可申請手続きの見直し	各空港の制限区域内における車両運転許可申請手続きにおいて、許可を受けるために修得すべき内容を、全空港共通の規則に関するものと空港別に設定された許可要件に関するものに分けて整理したうえで、前者については全国統一の免許制度として一本化すべきである。	<p>現在、空港の制限区域内で車両を運転する場合は、走行を予定する空港毎に、当該空港管理者の許可を要するとともに、許可にあたっては、空港管理者の定める講習及び試験を受け、これに合格することが求められている。</p> <p>そのため、既にある空港で制限区域車両運転許可を受けている者が、これとは別の空港で応援業務を行おうとする場合、原則として新たに当該空港での講習及び試験を受けて車両運転許可を取得しなければならず、空港間におけるタイムリーな業務支援体制を構築する上で大きな障壁となっている。</p> <p>今般、「空港運用業務指針」の一部改正（平成28年8月19日、国空用第124号）において、航空機の整備又はグランドハンドリングの臨時的な応援のため車両運転許可を受けようとする者に対して、当該空港での講習及び試験を免除することができる旨の内容が盛り込まれたものの、各空港の規定改定についてはそれぞれの空港管理者の判断に委ねられており、今後は各空港における早期の対応が必要である。</p> <p>空港における地上取扱業務において、車両の運転を行う者を確保する必要性は恒常的に高いほか、近年は人材不足が深刻化する中、外国人観光客の訪日需要拡大に伴う国際チャーター便運航の増加等に対応するために、空港間で相互に人的支援を行う体制の構築が不可欠となっており、空港業務の更なる効率化がわが国観光産業にとって喫緊の課題となっている。</p> <p>例えば、航空機優先の考え方、誘導路を横断するサービスレーンをはじめとする空港内の車両通行帯における標識の意味、航空機周辺での車両運転車両と航空機に関連する車両運転規則等、共通規則に該当する部分について、全国の空港で共通の免許制度として一本化することにより、一旦許可を取得した者が迅速に複数空港の制限区域内で車両を運転できるようになる。これにより、空港間での業務支援体制の構築が容易になり、訪日外国人旅客の増加に伴う外国航空会社のチャーター便取り扱い業務受託や需要変化に対応した臨時便の運航等のより柔軟な実施に資すると考えられる。</p> <p>また、現行制度下でも空港内での車両運転に関する実技試験は行われていないため、空港別に設定された許可要件に関する内容を効率よく修得しやすい環境整備の一環として、オンライン講習・オンライン試験の導入や各事業者による教育訓練等の実施を認めることが望ましい。</p> <p>なお、制限区域内で運転できる車両の種類に関して、空港管理者は道路交通法の規定を準用し、交付を受けた免許の種類に応じて運転することができる車両の種類を限定しているが、空港間で統一されていない、との指摘もある。こうした運用がなされている理由は明らかではないが、免許の種類に応じて運転できる車両の種類を空港間で統一することの是非については、空港間での業務支援体制を強化する点でも重要であり、今後検討されるべき課題であることを付言する。</p>	航空法 第47条第1項 航空法施行規則 第92条 空港運用業務指針（平成17年9月9日制定・平成28年8月19日一部改正、国空用第124号）
2-(6)	火薬類取締法における航空機用部品の輸入許可免除の対象範囲の拡大	火薬類取締法において、以下の（1）（2）については、適用除外とすべきである。 （1）爆薬の量が0.023グラム以下のもの （2）航空機用エアバッグガス発生器であって、過塩素酸塩カリウムを主とする火薬が点火薬として使用されているもの	<p>（1）酸素吸入器の酸素発生剤の着火の用に供する点火装置であって、爆薬の量が0.022グラム以下のものは、火薬類取締法の適用を受けない加工品に指定されている。しかし、メーカーから提供される数値では、有効数字の採り方によって、最大値としては0.022グラムを若干超過する可能性があるため、輸入元で自主的な判断により、同規定に抵触することを防止する目的で、その都度、輸入許可を取得している。</p> <p>（2）航空機用エアバッグガス発生器（圧力容器付きのものに限る）であって、①点火薬（過塩素酸塩を主とする火薬に限る。）の量が0.585グラム以下であること、または②ガス発生剤（硝酸塩を主とする火薬に限る。）の量が6.3グラム以下であることを満たすものは、火薬類取締法の適用を受けない加工品に指定されている。しかし、本年導入された新旅客シートに用いられるエアバッグガス発生器には「過塩素酸カリウムを主とする火薬」が使用されており、適用除外対象に該当しないため、その都度、輸入許可を取得している。</p> <p>ただし、航空機用エアバッグガス発生器と同様に、過塩素酸カリウムを主とする火薬による点火薬を使用した自動車用エアバッグガス発生器は、適用除外の対象となっていることから、航空機用エアバッグガス発生器も同様の取り扱いを求めるとする。</p> <p>航空機部品の購入・修理にあたっては、危険性の高い物品の適切な管理の観点から、事前の輸入（陸揚）許可の取得、輸入届の提出、ならびに輸送、保管、使用、廃棄、売却全てに於いて法令に準拠した管理を行う必要性は十分に認識しているものの、費用・労力ともに輸入元の負担は大きい。</p> <p>あわせて、海外の航空機メーカー、部品メーカー、修理ベンダーの大半は、日本の法令に関する知識に乏しい。そのため、彼らが、日本国内の輸入元と事前に出荷スケジュールの確認をせずに不用意に日本向けに出荷し、事前の輸入許可を取得していない状態で部品が日本に到着した場合、結果的に無許可での輸入とみなされ、荷主である事業者は法令違反の責任を問われるリスクに晒されている。荷主として、海外のベンダーに対し、日本の法令に関する啓蒙活動に取り組みとともに、発注・出荷管理における特別な手順の導入等を通じて、事前の輸入許可を取得しない状態で部品が日本に到着する事態の撲滅を図っているところであるが、輸入元にとって、費用・労力の両面で過大な負担となっている。</p>	火薬類取締法 第24条 火薬類取締法施行規則 第1条の4第7号、第46条 火薬類取締法の適用を受けない火工品を指定する告示（平成24年2月3日付、経済産業省告示第14号）第14号、第26号イ、ロ

2-(7)	火薬類取締法における航空機用部品の輸入許可の免除等	火薬類取締法において、輸入許可を免除もしくは陸揚げ後の輸入許可の取得を認めるべきである。	<p>航空機部品の輸入に際しては、火薬類を含む場合は、事前に輸入許可を取得し、部品の陸揚げ後は輸入届を提出することとされている。</p> <p>航空機及び同部品については、航空法により安全性（耐空性）の基準が厳しく管理されており、万一の場合に備えての作業記録保持も義務づけられており、厳格に運用されている。しかし、そうした規定がおかれているにも係らず、購入・修理のたび事前に輸入（陸揚）許可の取得、輸入届の提出を行っており、費用と労力が発生している。</p> <p>航空法にて型式承認を得た部品を航空機への搭載を目的に輸入する場合などにおいては、すでに安全性（耐空性）を満たした状態と考えられることから、これらの事前の輸入許可を不要とすること、もしくは他の危険物（高圧ガス、医薬品等）と同様に、陸揚げ後の輸入関連手続きを認めることについて、特段支障がないと考えられる。</p> <p>あわせて、海外の航空機メーカー、部品メーカー、修理ベンダーの大半は、日本の法令に関する知識に乏しい。そのため、彼らが、日本国内の輸入元と事前に出荷スケジュールの確認をせずに不用意に日本向けに出荷し、事前の輸入許可を取得していない状態で部品が日本に到着した場合、結果的に無許可での輸入とみなされ、荷主である事業者は法令違反の責任を問われるリスクに晒されている。荷主として、海外のベンダーに対し、日本の法令に関する啓蒙活動に取り組むとともに、発注・出荷管理における特別な手順の導入等を通じて、事前の輸入許可を取得しない状態で部品が日本に到着する事態の撲滅を図っているところであるが、輸入元にとって、費用・労力の両面で過大な負担となっている。</p>	火薬類取締法 第24条 火薬類取締法施行規則 第46条
2-(8)	航空機又はその部分品内における高圧ガスの販売における高圧ガス保安法上の届出の不要化	航空機又はその部分品内における高圧ガスについては、高圧ガスの販売事業の届出を不要とすべきである。	<p>現在、航空機又はその部分品内における高圧ガスを販売する場合、販売所ごとに、事業開始日の20日前までに、販売する高圧ガスの種類を記載した書面その他経済産業省令で定める書類を添えて、その旨を都道府県知事に届け出ることが求められている。</p> <p>急減圧時の非常用酸素ポトル、救命筏の膨張用窒素等ポトル、消火器のハロン等ガスポトル（エンジンおよび補助動力装置用）、非常時に機体ドアを強制開放するための窒素等ポトル等、航空機には高圧ガスを含む部分品（部品）が多く使用されているが、航空機用高圧ガスポトルの修理能力を持つ国内事業者は非常に少なく、整備作業の受託先として作業が集中するため、販売台帳への記載や販売時の個別状態確認による負担が大きい。</p> <p>航空機およびその部品については、航空法により安全性（耐空性）の基準が厳しく管理されており、作業記録の保持も義務づけられているなど、厳格に運用されている。また、自動車またはその部分品内における高圧ガスは、販売事業の届出を要しない高圧ガスに指定されている。</p> <p>こうしたことを踏まえ、少なくとも、販売先が航空法の規定する「運送事業者」または「認定事業場」に限り、届出を不要とすることを検討されたい。</p>	高圧ガス保安法 第20条の4 高圧ガス保安法施行令第6条
2-(9)	航空機用非常装備品に該当する食品の輸入申請の簡素化	<p>航空運送業者が国際・国内路線を問わず自社航空機材に搭載する目的で輸入する非常用装備品に包含される食品（飲料水等）の輸入申請については、輸入者から提出される確認願による手続きを認めるべきである。</p> <p>また、他の航空運送業者が運航している航空機の緊急整備のため、航空運送業者が確認願にて輸入した食品（飲料水等）を包含する非常用装備品を当該航空運送業者へ譲渡することも認めるべきである。</p>	<p>航空運送業者が自社航空機材に搭載する目的で輸入する非常用装備品に包含される食品（飲料水等）については、その輸入の際に所轄検査所の指導により、当該食品の用途が専ら自社国際線に使用する目的に限り、輸入者から提出される確認願による手続きが認められている。他方で、当該食品の用途が専ら国内線に使用する目的である場合、食品衛生法第27条に基づく輸入届出による審査手続きを経なければ輸入が認められていない。</p> <p>しかし、国際・国内の両路線を運航している航空運送業者が使用している航空機材（ボーイング式777型機、同767型機、同737型機等）は、旅客等の需要動向や事業計画の変更等により、同一航空機材を国際・国内の両路線に兼用するケースが常態化している。そのため、当該食品の用途が「専ら自社国際線に使用する目的」に合致するか、判断に苦慮する場合があり、機動的かつ効率的な航空機の運用を妨げる一因となりうる。</p> <p>航空機の非常用装備品に包含される食品（飲料水等）は、救命いかだ等（主に国際線を飛行中の航空機が緊急時に海上等へ着水した際に使用）に装備されるものであり、国内線を飛行中の航空機において救命いかだを使用する可能性は極めて低く、その用途は「専ら自社国際線に使用する目的」とみなすことは特段支障がないと思われる。</p>	食品衛生法 第27条 食品衛生法施行規則 第32条 食品衛生法第27条の輸入届出を要さない食品等の取扱いについて（平成19年11月7日付、食安検発1107001号）

2-(10)	センサーをはじめとするICT技術を活用した舗装路点検の実施促進に向けた点検ルールの新設	舗装路の点検において、例えば市販のカメラやセンサー等を活用するなど、簡便な方法による点検のルールを新たに設けるべきである。	<p>国土交通省が平成25年2月に、主として市町村が舗装路の総点検を実施する際の参考資料として策定した「総点検実施要領(案)【舗装編】」では、路面性状の3要素、すなわち、「ひび割れ・わだち掘れ・縦横凹凸(平坦性)」を高精度に同時測定することが求められている。</p> <p>しかし、同要領(案)に定められた技術基準を満たす点検には、実質的に1台1億円相当のMC1測定車が必要となるため検査費用が高額となり、その結果、市町村を中心に財政が厳しい自治体では、点検そのものが実施されにくい状況となっている。</p> <p>近年、市販のカメラ、一般的なセンサー、さらにはコンピュータの画像解析に関する技術水準の向上は目覚しく、建設業者や調査業者との共同実験でも現状業務に置き換えることが可能な水準に至っているとの評価も得ており、一定程度のひび割れ、わだち掘れ、縦断凸凹、パッチング数を評価するにあたって十分な能力を備えた機器を比較的安価に入手することが可能となっている。</p> <p>なお、同要領(案)では、「独自の要領等に基づく路面性状測定車等による路面性状調査を妨げるものではない」とされているが、適切な補修工事へ繋げるための最低限の精度、機能に関する基準等が示されていないことから、同要領(案)に定められた高額な点検方法に則った形で点検を実施するしかないのが実態である。そのため、検査の実施に意欲的な自治体であっても、財政上の理由により、点検を断念せざるを得ない自治体があるとの指摘もあり、舗装路点検の実施そのものが普及していない要因のひとつとも考えられる。</p> <p>一般的なセンサー等を利用した検査であれば、点検費用の大幅な削減等、点検実施自治体の負担軽減が図られるため、財政状況が厳しい市町村においても舗装路の点検を行いやすく、道路の劣化による事故や災害の防止あるいは被害の軽減に資すると思料する。</p>	<p>道路法 第3条 総点検実施要領(案) 【舗装編】(平成25年2月 国土交通省道路局)</p>
2-(11)	物流施設における駐車場・車路等の容積不算入面積の上限の引き上げ	物流施設に限り、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を引き上げるべきである。	<p>自動車車庫その他の専ら自動車又は自転車の停留又は駐車のための施設の用途に供する部分の床面積については、当該敷地内の建築物の各階の床面積の合計の5分の1を限度として容積対象床面積に算入しないこととなっている。</p> <p>最新の物流施設においては、複数企業が利用できることを前提に、トラックが各階の倉庫部分(トラックバース部分を含む)に接車できるよう、スロープ・ランプウェイといった傾斜路、及び車路が配置されている事例が増えている。</p> <p>そのため、オフィス・住宅・商業施設等、他の不動産と比べて、物流施設は不算入対象面積の割合が大きくなる傾向にならざるを得ず、現行の上限値が結果として対象敷地に対する最も有効な施設計画を制限する与件となっているとの指摘もある。建物内をトラック等が自走することを前提とした施設であるがゆえに、他の不動産と比べて容積対象床不算入面積が相対的に多くなるという、物流施設の特長性を考慮し、駐車場・車路等の容積対象床不算入面積の上限値を適切に見直す必要があると考えられる。仮に床面積の5分の1を超える場合は、施設整備事業者により車路の各階接続を無くすなど、利用者側の効率性を低下させる施設計画に変更することもあり、政府が推進している物流効率化の取組みとの両立を困難にしている。</p> <p>昨年度の省庁回答では、上限値の引き上げが困難な理由として、周辺市街地のインフラ負担増大の恐れが指摘されていたが、駐車場として整備する数が増えれば周辺待機する貨物車両の減少に寄与できるなど、インフラ負担の低減に資する面もあると考えられる。また、マンションは、一定の周辺インフラへの影響を踏まえ、共用廊下やエントランスホール等が容積不算入となっており、効率性の高い物流施設を整備する場合についても、同様の観点から考慮されたうえで、検討の深堀りがなされるべきとの主張もある。</p> <p>要望が実現すれば、大規模な倉庫床面積を有する物流施設の開発、並びにより効率的な施設内計画が可能となり、物流企業の移転集約や入居する複数企業の使い勝手向上、ひいては物流効率化に資するものと期待される。</p>	<p>建築基準法 第52条第1項 建築基準法施行令 第2条第1項第4号、同条第3項</p>
2-(12)	モビリティ・シェアリングに対する道路空間の活用	シェアリング用途に限っては、歩行者ならびに運転者の安全を確保する措置を講じ、既存道路空間の体系を保全したうえで、道路空間をステーションとして利用することを認めるべきである。	<p>現在、路上での車両の保管は禁止されており、法律で定められている駐車禁止区域の路上では、警察官や駐車監視員が路上に放置車両と認めた車両に対し、放置違反金が発生する。</p> <p>現在実施されている超小型EVのワンウェイ(乗捨て)シェアリングサービスの実証実験においては、一般の時間貸し駐車場や施設内の駐車場を利用しているが、とりわけ都市部では既存の駐車場だけでは不十分と言わざるを得ない状況にある。より充実した交通網の整備と公共交通との連携には、道路空間を活用した乗捨て場所(ステーション)の確保・充実が求められている。公共交通を補完するサービスとして期待されているこのようなサービスにおいては、道路空間を含めたネットワークを構築することが欠かせないが、道路空間の駐車場としての利用は短時間のパーキングメーターを除いて認められていない。</p> <p>乗捨て場所(ステーション)は5台程度が保管できる比較的小規模のものが想定されるため、例えば、ライジングボラード等を活用し歩行者のための空間確保に配慮しつつ、歩道の一部を切欠くことなどにより道路空間を活用すれば、歩行者ならびに運転者の安全確保には特段支障がないものと思われる。</p> <p>今後期待されているワンウェイ(乗捨て)型のモビリティ・シェアリングについては、道路空間を活用した乗捨て場所(ステーション)を確保・充実することで、さらに利便性を増すことができると考えられる。具体的には、現在実施中の実証実験においてステーション確保が容易になるだけでなく、オリンピックをはじめとする大規模イベントを契機とした大型都市開発等で、歩道を含む道路空間を移動のみならず移動の拠点とすることを通じてスペースを有効活用することで、快適で利便性の高い都市づくりに寄与できる。長期的にみても、ワンウェイ(乗捨て)シェアリングサービスのネットワークが広がることで、公共交通を補完するインフラとして機能しやすくなり、人々の移動に係る自由度を一層向上させることに貢献し得ると考えられる。</p>	<p>道路交通法 第49条の2 道路法 第33条第1項 自動車の保管場所の確保等に関する法律 第3条、第11条</p>

2-(13)	<p>駐車場を設置する小売店舗における車両出入口設置基準の運用の統一化及び基準の見直し</p>	<p>駐車場を設置する小売店舗における車両出入口設置基準について、道路管理者に対し乗入幅に関してより柔軟に対応する方向で対応するよう、周知徹底を図り運用の統一化を進めるとともに、乗入箇所を2箇所まで設置できる条件の例示を増やすことなどを通じて乗入箇所に関する基準を見直すべきである。</p>	<p>小売店舗が敷地内に駐車場を整備するため、車両の出入口を歩道に設置する場合、乗入幅の基準は車種に応じて3つに分類され、「乗用車・小型貨物自動車は4メートル、普通貨物自動車等（6.5トン以下）は8メートル、大型及び中型貨物自動車等（6.5トン超）は12メートル」と定められている。</p> <p>あわせて、乗入箇所については、原則として出入対象施設について1箇所とされており、出入口を分離する必要がある施設等特別の事情がある場合及び特に大型の貨物自動車の出入りする場合に限り、2箇所まで承認することができることとされている。</p> <p>こうした中、2010年の「『国民の声』おかしなルールの見直しに関する提案（集中受付等）」において、国土交通省の回答では、「車両の出入口を歩道に設置する工事の審査にあたっては、当該道路管理者が、『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日付け建設省道政発第49号道路局長通達）を参考にそれぞれ定めた運用基準に基づき、歩行者の安全、沿道施設への車両の出入りの円滑等のバランスを考慮しながら、個別具体の箇所に応じて対応しています。また、当該通達においては、乗入口を出入りする車種に対応した乗入幅を適用することとしております」との見解が示されている。</p> <p>しかし、大型車の利用見込みや納品車の搬入状況等について説明し、各道路管理者（申請先）との協議を行ったとしても、乗入口を出入りする車種に対応した乗入幅の適用状況をめぐっては、大型及び中型貨物自動車等（6.5トン超）の利用が多い場合であっても最高8メートルまでしか乗入幅が認められないケースが少なくなく、申請先の担当者によって見解が大きく異なることもあり、対応に苦慮している。</p> <p>また、乗入箇所の数についても、原則1箇所という回遊性の低い基準が定められていることから、利便性のみならず、駐車場への進入・退出ならびに駐車場内の移動の安全性の向上には、更なる改善が必要と考えられる。</p>	<p>道路法 第24条 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日付け建設省道政発第49号道路局長通達）</p>
2-(14)	<p>緑石の車道等に対する高さの引き下げが適用される条件の緩和</p>	<p>店舗側で歩行者の通行における安全性を確保する措置を講じることなどを条件に、緑石の車道等に対する高さの引き下げが認められる対象を拡大すべきである。</p>	<p>歩道に設ける緑石（車道と歩道の境界を示すものとして歩道の接線に設置）と内緑石（歩道と店舗敷地の境界を示すものとして店舗敷地内に設置）の車道等に対する高さについては、「歩行者の安全な通行を確保するため15センチメートル以上とし、交通安全対策上必要な場合や、橋又はトンネルの区間において当該構造物を保全するために必要な場合には25センチメートルまで高くすることができる。なお、植樹帯、並木又はさくが連続しているなど、歩行者の安全な通行が確保されている場合であって、雨水等の適切な排水が確保できる場合には、必要に応じ5センチメートルまで低くすることができる」となっている。</p> <p>こうした中、高齢者や子供が緑石や敷地を囲う内緑石に踏いて転倒する事故が後を立たず、身体障害者や高齢者にとって移動上の障害物になっている面もある。今後ますます増加する高齢者をはじめ、歩行者の通行における安全確保を図るうえで、上述の弊害をなくすべく、緑石の設置基準の緩和を検討する必要があると思われる。</p> <p>例えば、すでにいくつかの道路管理者（自治体等）の判断で運用されているように、歩行者の通行における安全面も考慮し、乗入れ口から5メートル外した場所へのガードパイプの設置を、緑石や内緑石の高さを5センチメートルまで低くすることが認められる条件として明示することも一案である。</p>	<p>道路構造令 第11条 歩道の一般的構造に関する基準</p>
2-(15)	<p>車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車の通行許可条件の緩和</p>	<p>特殊車両のうち、車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車に限り、通行時間帯制限を撤廃ならびに後続車を不要化（先導車1台のみ配置）するとともに、通行条件がAとなる経路を走行する場合は許可申請を不要とし、届出のみとするべきである。</p>	<p>通行条件の区分がDとなる車両、及び寸法のうち幅に関して通行条件の区分がCとなり且つ車両の幅が3メートルを超える車両については、夜間（午後9時～午前6時）に通行することとされている。また、特殊車両通行許可申請において標準処理期間は、一定の条件を満たすことを前提として、新規・変更の場合は受付日から3週間以内とされているが、実際には20～40日程度を要している。</p> <p>こうした中、「工場内で大規模な事故が発生した場合」や「工場設備の点検等の結果、緊急修繕が必要になった場合」等、産業活動において緊急時にクレーン車を出勤させた迅速な災害対応を妨げる要因のひとつとなっている。他方で、緊急時に申請内容に基づいて道路管理者において緊急性を判断することは困難と考えられることから、後述のクレーン車の形状・性能を踏まえ、平時より通行許可条件の緩和や手続きの簡素化を図る意義は大きい。</p> <p>例えば、車両の幅が道路幅を超過しないクレーン車であれば、走行速度も通常の大型トラックと同等である。加えて、クレーンのアームが前方に向いていることから、道路状況の安全点検を主な目的とする先導車は必要と思われるものの、積載貨物の点検を主な目的とする後続車を不要としても、通行量の多い昼間（午前6時～午後9時）の特殊車両の道路走行によって域内交通における安全性を著しく損ねる恐れは低いと考えられる。</p>	<p>道路法 第47条、第47条の2 特殊車両通行許可に係る許可条件の通行時間帯指定基準について（昭和52年8月11日付、建設省道交発第62号） 車両の通行の制限について（昭和53年12月1日付、建設省道交発第96号） 特殊車両通行許可限度算定要領について（昭和53年12月1日付、建設省道交発第99号・道企発第57号）</p>

2-(16)	物流施設内における防火区画の整備義務の緩和	延べ面積が1500平方メートルを超える物流施設については、防火区画の整備を義務付けられている延べ面積の上限値を緩和すべきである。	<p>延べ面積が1000平方メートルを超える建築物は、防火上有効な構造の防火壁によって有効に区画し、かつ、各区画の床面積の合計をそれぞれ千平方メートル以内としなければならない、とされている。このうち、延べ面積が1500平方メートルを超えるものは、床面積の合計1500平方メートル以内ごとに1時間準耐火基準に適合する準耐火構造の床もしくは壁または特定防火設備で区画することが求められている。</p> <p>避難安全検証法に基づけば、空間の広さ・高さともに、数値が大きければ大きいほど、避難するうえで有利となる。先進的な大型物流施設の多くは、避難安全検証法（全館・階）に基づいて整備されていることから、一律に1500平方メートル以内ごとに防火区画を設けることが必ずしも望ましいこととはいえず、避難するうえでより有利な条件となるよう、防火区画を拡大することが有用なケースもあると考えられる。また、防火区画を設ける延べ面積を拡大することで、当該物流施設内で行われる物流業務の更なる効率化にも資する。</p> <p>延べ面積が1500平方メートルを超える建築物に床面積の合計1500平方メートル以内ごとに上述の基準を満たす防火区画を設けることについて、当該建築物の部分でその用途上やむを得ない場合においては防火区画の設定義務を免除されているが、これに該当する建築物に、工場と同様に物流施設も追加指定することが望ましい。</p>	建築基準法 第26条、第36条 建築基準法施行令 第112条、第129条、第129条の2
2-(17)	ランプウェイを設置した物流施設に対する容積率制限の緩和ならびにランプウェイに対する避難階段の適用	<p>多層型の施設内をトラック等の貨物車両が自走できるランプウェイを設置した物流施設については、容積率制限を緩和すべきである。</p> <p>また、一定の条件を満たす形で物流施設に設置されたランプウェイについては、建築基準法上の避難施設として、とりわけ、消防車両も利用可能なランプウェイが2つ以上設置されている場合は、建築基準法上の避難階段と認めるべきである。</p>	<p>【容積率制限の緩和】</p> <p>容積率については、都市計画上の工業地域ならびに工業専用地域は最大400パーセント、準工業地域は最大500パーセントの指定が認められているが、実際は容積率200パーセントの地域が工業系の用途地域の大半を占めている。物流施設は保安上の理由等により、敷地内の通行が認められている者が関係者に限られるなど、施設の性格上、総合設計制度の利用が難しいほか、工業専用地域や工業地域等において、高度利用地区、特定地区、再開発等促進区等、マスタープランで位置づけられたエリアはないため、既存の容積率制限を緩和する特例制度の活用が困難な状況にある。</p> <p>加えて、近年は同地域における共同住宅の建設等も進んでおり、慢性的な用地不足に直面している。</p> <p>こうした中、最近では多層型の物流施設内をトラックが自走できるよう、ランプウェイを設置した大型物流施設が多数開発されている。当該施設は、複数の企業の倉庫を集約することで、工業系の用途地域において、スペースの有効活用に大きく貢献していると思われる。ランプウェイを設置した物流施設に対する容積率制限の緩和措置を講じることで、当該施設の整備促進を通じてスペースの有効活用を後押しすることは、まちづくりの観点からも有益と考えられる。</p> <p>【ランプウェイの避難施設（避難階段）適用】</p> <p>現行の建築基準法では、ランプウェイが定義されていないため、避難施設として認められていない。</p> <p>しかし、ランプウェイはトラックが自走して当該物流施設の上方まで到達できる構造となっており、道路と同様の機能を有しているとみなしても、特段支障はないと考えられる。一部の自治体では、施設内のスロープを不特定多数の人々が避難経路として活用することを想定した建築物が津波避難ビルに指定されている例もある。</p> <p>ランプウェイが避難施設として認められれば、設計の自由度が高まることや、管轄する消防当局との協議で評価される点が増えるなど、メリットが期待できる。</p>	【容積率制限の緩和】 建築基準法 第52条第1項 【避難階段の適用】 建築基準法施行令 第122条
2-(18)	国際スピード郵便（EMS）に対する通関手続き及び検疫制度の抜本的な見直し	<p>国際スピード郵便（以下、EMSと略）については、郵便法の管轄下に置かれた「郵便領域」から除外し、貨物運送事業法の管轄下に置かれた「貨物領域」に移管すべきである。</p> <p>上記措置が困難な場合は、EMSについて、少なくとも、通関手続きにおいて民間の貨物運送事業者と同一の納税方式が適用されるよう、賦課課税方式から申告課税方式に変更するとともに、検疫制度においても民間の貨物運送事業者に適用されている検査条件と同一のものを適用すべきである。</p>	<p>EMSは、「郵便」と「貨物」双方の輸送を担っており、近年は市場が拡大傾向にある越境通販での利用も増える中、クールEMSでは生鮮品を取り扱うなど、その事業領域を拡大している。とりわけ、「貨物」領域である「国際小口輸送サービス」においては国内外の民間の貨物運送事業者（以下、民間）と競合しているものの、ユニバーサルサービスとしての優遇を受けているEMSに対しては民間とは異なる通関手続きや検疫制度が適用されているため、民間と比べ運用・コストの両面で圧倒的に優位な状況にある。</p> <p>例えば、関税法上、民間の通関手続きは「申告納税方式」と定められ、利用者は全ての貨物の品名、数量、関税額等を自ら申告し、貨物運送事業者は全量検査を経て許可を受ける必要がある。その一方で、EMSに適用される「賦課課税方式」の場合は、20万円以下の貨物については利用者による関税額等の申告が不要であり、税関職員が必要と判断した貨物のみ、検査や手続きが課されるため、民間に比べ簡便・ローコストでの通関手続きを行うことができる。その結果、民間との公平・公正な競争を著しく阻害するだけでなく、禁制品等の密輸リスクを助長させているとの指摘もあり、貨物輸送における安心・安全性確保の観点から大きな懸念がある。</p> <p>検疫については、民間に対しては必ず空港建屋内での実施が義務付けられているが、EMSの場合は空港建屋外にある通関手続きを行う郵便局（または「空港建屋外にある通関手続きが行われる事業所」）で受けることができる。そのため、例えば生鮮品等の輸入貨物が検査を受けていない状態のまま空港建屋外に持ち出されることにより、未知の細菌等が国内に持ち込まれるリスクを完全に排除できないなど、食の安全が十分に担保されているとは言い難い。</p> <p>EMSだけが通関手続きや検疫制度において優遇措置を受けている現状は、国際的なイコルフットイングを阻害しているだけでなく、EMSを利用した貨物の輸出入において、禁制品や危険ドラッグ、模造品等の密輸のリスクを著しく高めている。TPPを含め、EPAネットワークの拡大に伴い、日本産の農水産品等の輸出が増大し、国際小口輸送の市場の更なる拡大が見込まれる中、当該分野で日本が国際的なイニシアティブを発揮し、日本ブランドの競争力を維持、向上させるためには、安全で透明性が高く、かつ国際的に通用する制度が不可欠である。高い利便性と効率性を両立しつつ、より適正な制度を実現すべく、例えば、検査方法のデジタル化・自動化による省人・省力化した共通プラットフォームを構築するなど、政府は民間の活力を最大限に活用しながら、官民一体となって取り組むべきである。</p>	関税法 第76条 植物防疫法 第6条第3項、第8条第1項及び第4項

2-(19)	市街化区域内における開発許可の適用条件の緩和	<p>都市計画法上の市街化区域内への小売店舗の出店において、当該店舗における生活インフラとしての機能拡充をより迅速に行えるようにすることで、多くの生活者の利便性を高めることに資すると考えられる場合は、開発許可の取得が不要となる開発規模の基準の下限値を、少なくとも区域区分が定められていない都市計画区域及び準都市計画区域と同水準（3千平方メートル以上）にまで引き上げるべきである。</p>	<p>都市計画法上の市街化区域内において開発行為をしようとする者は、開発行為の規模が千平方メートル以上である場合、あらかじめ都道府県知事（地方自治法上の指定都市等の区域内にあつては当該指定都市等の長）の許可を受けなければならない、とされている。しかし、例えば、市街化区域内にコンビニエンスストアが出店する場合、店舗の形態は郊外型が多く、客層の中心である車での来店客のために、十分な量の車両台数を収容可能な駐車場を整備することが不可欠となっている。こうした場合、店舗の敷地面積としては千平方メートル以上を要する。市街化区域内の開発行為であるため、当該開発行為による市街化が進むことについて特段支障はないと思われる。</p>	<p>都市計画法 第4条第12項、第7条第1項・第2項、第29条第1項第1号 都市計画法施行令 第19条第1項</p>
2-(20)	大規模小売店舗の駐車場設置台数に係る基準の引き下げ	<p>大規模小売店舗の出店・建て替えにあたっては、必要な駐車台数に係る基準を引き下げるべきである。</p>	<p>現在、大規模小売店舗を新設する者または設置している者は、必要な駐車台数（「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」に示されている計算式に基づいて算出）を確保することが求められている。計算式に用いられるA：店舗面積当たり日來客数原単位、B：ピーク率、C：自動車分担率、D：平均乗車人員、E：平均駐車時間係数は、平成10年8月に実施された「大規模小売店舗立地法の施行のための基礎調査」及び平成15年2月に実施された「大規模小売店舗立地法指針見直しのアンケート調査」などを踏まえ設定されたものであり、平成17年の指針改定にあたっては、上記アンケート調査結果の分析に加え、各係数の変化をもたらした要因について関連する諸統計や法運用主体からの意見等の分析による検証も併せて実施したうえで、原単位や各係数の変更の必要性を判断した、とされている。</p> <p>また、ナショナルスタンダードとして指針に示された計算式を利用することのほか、法運用主体により地域の独自基準の有無を問わず、「特別の事情」により当該基準に拠ることが適当でない場合は、設置者は、既存類似店の実績データなどを用いることにより、法運用主体に必要な駐車台数の水準の変更を求めることは可能、とされている。</p> <p>しかし、原単位や各係数の改定時から10年以上が経過しており、その間に、人口減少や少子高齢化に伴い、消費者の購買行動にも一定の変化がみられるとともに、中心市街地の衰退化が進行している地域も少なくない。加えて、最近では、外国人観光客や高齢者が増え、公共交通機関が高度に発達した地域では、自家用車を利用せず来店するケースが増えているほか、モビリティ・シェアリングに向けた新たな駐車サービスが生まれつつある。</p> <p>これらを踏まえると、「特別の事情」を理由に設置者が個別に水準の変更を求める対応では十分とはいえず、今後のマーケットの変化予測を含め、これらの環境変化を反映した駐車需要を把握したうえで、地域毎に大規模小売店舗に課せられる必要な駐車台数の基準を見直す必要があると考えられる。</p> <p>加えて、単に提示するデータ収集の負担が重いだけでなく、例えば店舗の立地環境が類似した既存店のデータが提示された場合など、理由が合理的であると法運用主体が判断できなければ、「特別の事情」とは認められないため、出店や建て替えを計画する際に、設置者から必要駐車台数の水準の変更を求めることも困難な状況にある。</p> <p>中心市街地の大通りの路面に接道している土地所有者は、老朽建物の建替えの際に1階の店舗を諦め、駐車場や車路を整備せざるを得ないため、投資に見合う収入を確保できず、その結果として、土地・建物の有効活用や市街地の賑わい創出の妨げとなっている。</p> <p>要望が実現すれば、駐車場のフリッジ化・集約化が進み、中心市街地への車の乗入れを抑制に資するだけでなく、コンパクトシティの推進や歩行者中心のまちづくり方針に沿った老朽建物の更新の促進等、安全・安心なまちづくりの実現にも寄与すると考えられる。</p>	<p>大規模小売店舗立地法第4条第2項 大規模小売店舗立地法施行規則 第2条 大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成19年2月1日経済産業省告示16号）二 1. (1)</p>