

1 1 . 運輸分野

運輸（１）	貨物自動車の「大型」と「普通」の区分の見直し【新規】		
規制の現状	現在、大型自動車と普通自動車との区分は、道路交通法施行規則等により、最大積載量５トン、車両総重量８トンと定められている。		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 貨物自動車に係る運転免許制度の見直しに当たっては、「大型自動車」と「普通自動車」との区分の境界につき、現行の車両総重量規制（普通自動車：８トン未満）を１０トン未満にまで緩和すべきである。</p> <p>（理由） 東京都によるディーゼル車規制に対応するため、今後、ディーゼル車に微粒子除去装置（DPF）を装着する義務が生じるなど、車両総重量の増加が見込まれる（例：DPF150kg×２基＝約３００kg増）。こうした状況のもとで、車両総重量規制の緩和を実施しなければ、物流業界にとって、環境対応車両購入というコスト増加と、積載貨物の減少による生産性低下という二重の経営悪化要因を抱えることになる。 貨物自動車の場合、大型車と普通車の境界が車両総重量８トン・最大積載量５トンと言われているものの、実際には車両総重量８トンの一般的な貨物自動車の積載量は４トンに止まる。さらに、物流ニーズの多様化に伴い、簡易クレーン装着車や冷凍車等が増加し、付加した装置の重量により実質的な積載可能重量が減少することから、４トン積むと過積載となってしまう。 大型自動車は、普通免許での運転ができないため、大型自動車運転免許保持者の確保が必要となるばかりか、速度規制（１００km/h ８０km/h）や「大型車両通行禁止」等の規制が加わり、さらには高速道路料金も高くなる。 総重量規制の一方で、車両の長さについては大型車両と同等程度までの車両を普通免許で運転できることになっているが、運転能力の観点からは、長さに比して総重量の増加の方が及ぼす影響は少ない。 安全面に考慮しても、車両安全基準の見直し（平成８年９月３０日運輸省令第５３号「道路運送車両の保安基準の一部改正」等）によって、制動力強化等の技術革新が飛躍的に進んでいることから、大きな問題が生じるとは考えにくい。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	道路交通法第３条、第８条第１項、第２０条第２項、第２２条、第８５条、同法施行令第２７条の２第１項、別表第３、同法施行規則第２条 道路運送車両法第６１条、同法施行規則第１１条、道路運送車両の保安基準第１８の２、第４１条、第４４条、第４８条の２・３ほか		
所 管 官 庁	国土交通省 警察庁	担当課等	自動車交通局貨物課 道路局有料道路課 交通局運転免許課

運輸（２）	特殊車両通行許可の緩和		
規制の現状	<p>道路を走行する車両の「高さ」制限は、道路運送車両の保安基準および車両制限令により、3.8 mとされている。</p> <p>しかし、車両構造または積載貨物が特殊であるため、止むを得ない場合には、基準緩和認定および特殊車両通行許可を得ることにより、高さ制限が緩和される。住宅ユニット輸送の場合、最大 4.3 mまで、また、ISO 規格国際海上背高コンテナの場合、最大 4.1 mまで認められている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>物流の効率化、低コスト化を実現するため、ISO 背高海上コンテナ積載車両（高さ 4.1 m）が通行可能な道路においては、背高海上コンテナ積載車両及びそれ以外の車両について、特殊車両通行許可なしで高さ 4.1 m以下の車両が通行できるようにすべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>高さ制限を緩和した場合、例えば以下のメリットが考えられる。</p> <p>現在、特殊車両通行許可の取得によって輸送可能な住宅ユニットについては、一般車両使用による稼働率向上などを通じて輸送費用の約 20%を低減できる。</p> <p>93 年 11 月の規制緩和により、車両総重量の最高限度が 20t から 25t に引き上げられた。大型単車（標記トン数 10 トン車クラス）による輸送が主体の特積み幹線輸送においては、荷台の積載容積は 45.5 立方メートル（長さ 9m・幅 2.3m・高さ 2.2m）で、1 台当たり積載個数は 500 個（荷物 1 個の重量 18.3kg、容積 0.091 立方メートル）であるが、高さ制限を 4.1m にした場合、容積が 6.21 立方メートル増え、約 70 個多く積載可能となり、約 14%の積載率アップの効果が得られる。</p> <p>近年の国際航空貨物輸送において航空パレット輸送が増えているにもかかわらず、例えば、成田からのトラック輸送がパレットのままでは高さ制限（3.8m）を超えるため、バラ積みで一般車両に積み替えて輸送しているのが現状であるが、高さ制限が 4.1m に緩和されれば、特殊車両の開発および設備に多大なコストをかけずに一般車両での空陸一貫パレット輸送が可能となり、輸送効率化を図ることが可能となる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>車両制限令第 3 条第 1 項第 3 号（車両の幅等の最高限度）</p> <p>道路構造令第 4 条（設計車両）</p> <p>道路法第 47 条</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	

運輸（３）	ISO 規格国際海上コンテナ積載車両の「高さ」制限の緩和		
規制の現状	<p>道路を走行する車両の「高さ」制限は、道路運送車両の保安基準および車両制限令により、3.8 mとされているが、ISO 規格国際海上コンテナの40 フィート用背高コンテナ積載車両については、基準緩和認定、制限外積載許可および特殊車両通行許可等を得ることにより、指定経路について、最大4.1 mまで認められている。</p> <p>しかし、汎用性の高いストレートシャーシでは、9 フィート6 インチのハイキューブ（背高）コンテナを積載すると4.2 mとなる。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>1999年3月の規制緩和推進3か年計画において、「海上コンテナ積載車両についての道路法上の車両の高さ制限の緩和に係る費用対効果を、国民経済全体への影響といった視点を盛り込みつつ、民間の機関に委託して調査し、分析結果を得る」旨盛り込まれたことは評価できる。物流の効率化、低コスト化を実現するため、早期に現行の4.1 mから4.2 mへと緩和すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>背高海上コンテナ積載車両が基準緩和認定を受けるためには、コンテナ積載時に車高4.1 m以下となるよう、世界的に見ても特殊な「ゲースネック・シャーシ」という形式の車両を使用しなければならない。この車両は床板が平らでないため、20 フィートコンテナの場合、1個しか積載できず極めて非効率である。</p> <p>一方、国際的に一般に使用されているストレートシャーシでは、40 フィートコンテナを1個、20 フィートコンテナに関しては2個積載することができるが、床板が平らなため、コンテナを積むと車高が4.2 mとなり、規制値を超えてしまう。</p> <p>国内で流通している3種類のコンテナ（40 フィート標準、40 フィート背高、20 フィート）を輸送し得るストレートシャーシを利用可能とするため、高さ制限を4.2 mとすべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>車両制限令第3条第1項第3号（車両の幅等の最高限度）</p> <p>道路構造令第4条（設計車両）</p> <p>道路法第47条の2第1項</p> <p>道路交通法第57条第3項（乗車又は積載の制限等）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省 警察庁	担当課等	

運輸（４）	分割可能貨物の一括輸送に係る総重量規制の緩和		
規制の現状	<p>96年3月末に鉄鋼用平型トレーラに関して、貨物の固縛を条件に「あおり型」、「スタンション型」、「船底型」について総重量27トンを限度に分割可能貨物の一括輸送が許可された。さらに、99年6月より、高速道路、指定道路において、特殊車両通行許可を得て、総重量36トンまで一括輸送が可能となった。</p> <p>他方、98年4月より、ISO規格40フィートコンテナのフル積載車（総重量約44トン）が高速道路、指定道路において通行可能となった。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>規定の固縛を条件に特殊車両通行許可を得て36トンの総重量まで輸送可能となっている国内貨物の分割可能貨物についても、ISO規格40フィートコンテナと同等の取扱が受けられるよう、その総重量を引き上げ、物流の効率化を推進すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>ISO規格40フィートコンテナのフル積載車は総重量約44トンまで認められているが、上記の国内貨物の陸上輸送に関しては、規制緩和措置が講じられたものの、総重量36トンまでの一括輸送しか認められていない。上記の高速道路、指定道路は、1999年6月より許可されている道路（総重量36トンまでの分割可能貨物の一括輸送が認められている。約32,500km）と同一である。同一路を走行するにもかかわらず、積載している貨物が輸出入貨物か国内貨物かによって、許可限度重量に二重の基準が設定されているのは不合理であり、見直すべきである。わが国の輸送がトラックに大きく依存するとともに、近年CO₂排出量削減など地球環境問題への対応を迫られている現状において、分割可能貨物のトレーラでの一括輸送に関する総重量規制のさらなる緩和を進めるべきである。</p> <p>総重量規制の緩和に伴う積載率の向上により、輸送コストの削減が図られるほか、車両運行台数が減少するため、交通渋滞の緩和、環境・エネルギー対策に資する。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>道路運送車両法第40条、道路運送車両の保安基準第55条第1項</p> <p>道路法第47条第2項、車両制限令第12条</p> <p>道路交通法第57条第3項</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	道路局道路交通管理課

運輸（５）	複合輸送用車両の総重量規制の緩和【新規】		
規制の現状	<p>一般的なセミトレーラ連結車（最遠軸距 12m 程度）の特殊車両通行許可限度総重量は約 34 トン程度である。また、国際海上コンテナ積載車両についてはフル積載した状態での総重量を許可限度としている（道路法）。一方、セミトレーラの車両総重量については、最遠軸距に応じ、最大 28t となっている（道路運送車両法）。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 連結車両総重量規制について現行の 36 トンから 44 トン程度まで緩和（道路法）するとともに、セミトレーラの車両総重量について現行の 28 トンから 36 トンまで緩和すべきである（道路運送車両法）。 特に、複合輸送専用車両については、44 トン程度までの規制緩和を早急に進めるべきである（道路法）。</p> <p>（理由） 複合輸送（貨物鉄道輸送と結び付きのある車両）専用車両の総重量規制を緩和することにより、トラックからの鉄道へのモーダルシフト化を推進する。これにより、排気ガスの排出量を削減するとともに、燃料の消費量の節約も図ることが可能となる。 車両の大型化により積載効率が向上する。 EU（英独仏）でも、複合輸送用の総重量規制が緩和され、複合一貫輸送が促進されている。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	道路法第 47 条、第 47 条の 2 道路運送車両の保安基準第 4 条		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	道路局道路交通管理課

運輸（６）	営業用車両（トラック、トレーラ）の車検期間の延長		
規制の現状	<p>貨物の運送の用に供する車両の自動車検査証有効期間については、車両総重量 8 トン未満トラックの初回車検期間は 2 年、その他車両は 1 年となっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 車両総重量 8 トン未満のトラックについて、初回車検期間が 2 年に延長されたが、走行距離が短い、車両総重量 8 トン以上のトラックおよびトレーラについても、現行 1 年の車検期間を 2 年に延長すべきである。</p> <p>（理由） 2001 年 7 月に閣議決定された「新総合物流施策大綱」においては、地球温暖化問題への対応のため、トラック輸送から鉄道・内航海運へのモーダルシフト化率を 50%に向上させることをねらいとしている。</p> <p>現在、遠隔地の雑貨輸送については、トラックと内航船を併用する物流が増加している。例えば、工場・物流拠点～港（本船）はトラック・トレーラで輸送、RORO 船の船内でトラックヘッドを切り離し、往荷を内航海運で輸送、到着港において、同様に工場・物流拠点から複荷を RORO 船に積み込み、帰り便貨物を運送、というパターンを繰り返すことにより、物流効率化、環境負荷の軽減を図っている。</p> <p>このため、これらの物流に使用するトラック、トレーラは長距離雑貨輸送に供するものと異なり、その走行距離は限られたものになる。2 年毎の車検を取得できるようになれば、物流効率化、環境負荷の軽減に貢献する上記のトラック、トレーラ業者の車両維持点検費用の負担が軽減される。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>道路運送車両法第 48 条（定期点検整備） 道路運送車両法第 61 条（自動車検査証の有効期間）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	自動車交通局

運輸（ 7 ）	トラック営業区域規制の見直し		
規制の現状	<p>一般貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業法によって「発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する貨物の運送をしてはならない」と定められている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 99年4月より、トラック事業の営業区域が全国8ブロックまで拡大されたことは評価できるが、営業区域に関する規制は依然として残されている。当面の措置として、隣接ブロックまで営業区域を拡大するなど、弾力的な措置を講じるべきである。</p> <p>（理由） 荷主が営業拠点の少ない中小運送業者を使用する際、効率的な往復運送が困難になる場合がある。効率的かつ迅速な物流体制を構築する上で、本規制は荷主によるトラック運送業者の自由な選択の妨げとなっている。 本規制の見直しにより、空車で走らなければならない帰り便の数の減少が見込まれ、エネルギーの有効利用、道路渋滞の緩和、環境改善といった国民経済的な効果が期待される。 全国高速道路網の整備、また荷物の位置等を確認できる情報システムの整備充実により、広域輸送に伴う運行管理上の問題もかつてに比べて少なくなっている。事業計画に基づく業務の遂行、運行管理者の選任等の他の法規定の遵守ならびに事業者の自己責任に基づく運行管理により、輸送の安全確保を図ることは十分可能である。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	貨物自動車運送事業法第10条（禁止行為）		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	自動車交通局貨物課

運輸（８）	市街化調整区域における物流施設に関する開発許可の緩和		
規制の現状	<p>市街化調整区域において物流施設の建設等、開発行為を行なう場合には、都道府県知事の許可を受けなければならない。但し、特別積合せ貨物運送用施設等、公益上不可欠な施設を立地するために行なう開発行為は、開発許可の対象外となっている。一方、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業および倉庫業の用に供する建築物に係る開発行為については、都市計画法第 34 条第 10 号口に該当するか否かを各許可権者が個別に判断して許可することになっている。</p> <p>当該許可の運用に関しては、建設省通達（平成 10 年 7 月 1 日、建設省経民発第 40 号）により、市街化調整区域の開発許可について物流施設に係る立地条件が一部緩和され、高速道路のインターチェンジからの距離（500 m 以内）および施設への車両発着回数（大型貨物自動車の 1 日平均 20 回以上の発着）等の規制が廃止され、今後、各都道府県等の開発許可担当部局により、地域の実情に応じた運用がなされることとなった。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>98 年 7 月の規制緩和の趣旨を地方公共団体に周知徹底させるとともに、物流施設の立地が認められる条件とされている「4 車線以上の国道、都道府県道等の沿道」を「2 車線以上でトラックが通行しても問題ない道路」に改めるべきである。</p> <p>また、市街化調整区域における物流施設の開発について、特別積合せ運送事業以外の一般貨物自動車運送事業および倉庫業についても、特別積合せ運送事業と同様に、開発許可を不要とすべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>98 年 7 月の通達以降の地方公共団体の対応は不十分な点が多く、通達の趣旨が十分に認識されているとは言い難い。さらに、物流コストの低減や環境問題への対応、道路混雑の緩和等の観点から、より効率的な物流拠点の整備が求められている。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 29 条（開発行為の許可）</p> <p style="text-align: center;">” 第 34 条</p> <p>都市計画法施行令（昭和 44 年政令第 158 号）第 21 条第 1 項、第 6 項</p> <p>建設省通達「市街化調整区域における開発許可制度の運用について」（昭和 61 年 8 月 2 日、経民発第 33 号）</p> <p>建設省通達「市街化調整区域における開発許可制度の運用について」（昭和 61 年 8 月 2 日、経民発第 34 号）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	

運輸（ 9 ）	自動車保管場所証明制度における基準の緩和およびその明確化【新規】		
規制の現状	<p>現行、自動車の保有者は「自動車の保管場所の確保等に関する法律」により、自動車を使用する本拠の位置との間の距離が2キロメートルを超えない場所に当該自動車の保管場所を確保しなければならないとされている。</p> <p>また、警察署が、ある場所を「使用の本拠の位置」として認めるかどうかを個別に判断しており、基準が明確になっていない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 法人の事業所については、使用する本拠地および距離に関する規制を緩和し、遠隔地の車庫も認めるべきである。また、使用の本拠の位置として認められる要件を明確化すべきである。</p> <p>（理由） 例えば、東京23区内の営業所が東京郊外の営業活動のため郊外に駐車場を賃借しても、そこは使用の本拠の位置として認められないため、別途、当該営業所（23区内）近辺の駐車場を確保することが必要となる。</p> <p>当該規制の緩和によって、現在、実際に使用する場所と登録する場所の2ヶ所に車庫を確保する必要があることから生じるコストの負担が軽減され、営業効率の向上にもつながる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	自動車の保管場所の確保等に関する法律 第3条		
所 管 官 庁	警察庁	担当課等	交通局交通規制課

運輸（10）	自動車の生産・販売・流通に伴う諸行政手続の電子化等
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、それぞれ所管官庁が異なり、手続申請窓口が陸運支局、警察署、都道府県税事務所、その他に分かれている。また、申請内容は多くの項目で重複し、申請に必要とされる添付書類も多く、その発行機関が国・地方に跨っている。</p>
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <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（検査・登録～国、車庫証明・納税～地方、自賠責保険確認～国）等の電子化は、規制改革推進3か年計画において、平成17年を目標に稼働開始（平成15年目途に一部地方公共団体で試験運用）となっているが、これを実現するため、下記の事項を早急に具体化すべきである。</p> <p>検査・登録等諸手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動車の検査・登録手続等の電子化 ○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 <p>自動車取得税の納付手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ○納付手続の電子化 ○電子化に向けた書式の統一化 <p>自動車税・軽自動車税納付及び還付手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ○納付及び還付手続の電子化 ○電子化に向けた納付及び還付手続の合理化 ○納税に係る行政と所有者の有する電子情報の交換 ○書式の統一化等 <p>重量税納付手続等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○納付手続等の電子化 <p>保管場所証明申請手続</p> <ul style="list-style-type: none"> ○申請手続の電子化 ○電子化に向けた申請手続の全国統一化 ○電子化に向けた添付書類の簡素化等 <p>自賠責保険付保</p> <ul style="list-style-type: none"> ○付保手続の電子化 ○電子化に向けた手続の合理化 <p>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</p>

<p>要望内容 と要望理由</p>	<p>なお、試験運用を行なう際には、大量の自動車を所有するリース会社の事務手続等を考慮したものとすべきである。</p> <p>(理由)</p> <p>手続申請の電子化がなされていないため、その手続を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)が多大な事務負担を強いられている。</p> <p>これらの事務負担を軽減する観点から、電子化(書式の全国統一化)を図る必要があるが、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、混乱が生じないように配慮することが重要である。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>道路運送車両法第 97 条の 2 自動車登録令第 14 条(申請手続) 自動車の保管場所の確保等に関する法律第 4 条 (保管場所の確保を証する書面の提出等) 自動車重量税法第 8 条(検査自動車についての印紙納付) 地方税法第 151 条(自動車税の徴収の方法)</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>国土交通省 財務省 総務省 警察庁</p>	<p>担当課等</p>	

運輸（11）	「政府調達に関する協定」の適用除外【新規】		
規制の現状	<p>日本国有鉄道から分割・民営化により株式会社化された JR 各社は、公社であった時代に GATT 政府調達協定の対象となった経緯から、WTO 体制における「政府調達に関する協定」（1996 年）において、本協定の適用対象機関として定められている。</p> <p>この協定は、行政機関及び特殊法人による調達を、国内供給者のみならず外国供給者に対しても透明な手続きの下で行なうこととした規定である。また、政府調達における供給者の利便向上などの観点から、「物品に係わる政府調達手続き」及び「公共事業の入札・契約手続きの改善に関する行動計画」が我が国の自主的措置として定められ、協定対象機関における入札の手続きなどが規定されている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>JR東日本、西日本および東海を旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（JR会社法）の適用除外とするJR会社法改正法の施行後（施行は公布日（6月22日）から6ヶ月以内）、本協定付属書・付表3から当該3社の会社名を削除すべきである。</p> <p>また、JR会社法改正法施行後、本付表を改定するまでの間についても、運用上、当該3社への適用を除外すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>JR東日本、西日本および東海をJR会社法の適用除外とするJR会社法改正法が本年6月に成立したが、本法が施行されれば、当該3社は特殊法人でなくなることから、政府及び政府関係機関を対象とする当協定の対象外となるものと考えられる（国土交通省もJR会社法改正法に係る国会質疑の中で同様の答弁）。</p> <p>現状は「政府調達に関する協定」に基づく手続きを行なうことにより、官報掲載、契約、調達等の一連の作業が必要となり、民間の事業者による調達（購入）手続きと比較して、納期または竣工まで時間を要する（公告から落札まで50日以上とされている）。</p> <p>政府調達の対象機関より除外されることにより、他の民間企業と同様、迅速に調達を実施することができる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	政府調達に関する協定(1996年1月1日) 付属書・付表3 「この協定に従って調達するその他のすべての機関」に、JR各社が列挙		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	鉄道局特定監理業務室

運輸（12）	輸出入・港湾諸手続の簡素化促進およびワンストップサービスの実現		
規制の現状	<p>財務省と国土交通省では、2001年度中に、現行のSea-NACCSと港湾EDIシステムを接続し、複数の行政機関に共通する入出港手続について、同一の回線・端末を使用して1回の入力で各行政機関への手続を行なえるよう、所要の措置を講ずるとしている。また、2002年度中を目途に、経済産業省のJETRASとの連携も図るとしている。</p> <p>しかしながら、電子申請を認めている部分がシステム間で統一されていないばかりか、申請データが官公庁の間で共有されていないため、システム毎に複数回、入力・送信を行なう必要がある。さらに、FAXや手交による届出を行なわなければならない手続も数多く残されている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>電子政府化の目標となっている2003年度までに、入港から輸入許可に要する時間を最短で24時間以内に短縮するため、各種申請の必要性について根本から再検討を行なった上で、現行の申請書類を可能な限り削減し、全ての輸出入・港湾諸手続を統合し、1回の入力・送信で複数の申請を可能とするシングルウィンドウ（ワンインプット）システムを整備すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>わが国では、輸出入・港湾諸手続が煩雑なため、物流・商流の円滑化が妨げられており、産業競争力にも悪影響を及ぼしている。</p> <p>輸出入・港湾諸手続の簡素化およびペーパーレス化、さらにはワンストップサービスを実現することにより、事務効率の改善や引取時間の短縮化などリードタイムの圧縮を通じた物流効率化につながる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>コンテナ特例法 関税法 電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律</p>		
所 管 官 庁	<p>財務省 国土交通省 経済産業省 法務省 厚生労働省 農林水産省</p>	担当課等	

<p>運輸（13）</p>	<p>盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止対策の推進【新規】</p>		
<p>規制の現状</p>	<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>要望内容 と要望理由</p>	<p>（要望） 本年7月、政府において「国際組織犯罪等対策本部」が設置され、盗難自動車の海外不正流出に対する水際阻止の対策がとられつつある。 こうした対策を実効あるものとするためには、法整備やイモビライザーの普及促進、コンテナ貨物大型X線検査装置の配備拡充、関係省庁間における情報共有化など、さらに総合的な対策が不可欠である。</p> <p>（理由） 2000年度の自動車盗難件数は56,000件を数え（97年度比1.6倍）、2001年度（1～7月）も37,000件と、対前年同月比で20%を超える増加を記録している。 また、盗難自動車に関する支払保険金額でみると、2000年度は約520億円（97年度比2.7倍）にものぼり、深刻な社会問題となっている。</p>		
<p>規制の根拠となる 関係法令等</p>	<p>なし</p>		
<p>所 管 官 庁</p>	<p>国際組織犯罪等対策推進本部</p>	<p>担当課等</p>	

運輸（14）	航海実歴認定を受けた船長の乗り組む船舶に対する強制水先の免除		
規制の現状	<p>航海実歴認定を受けている船長（省令で定められた回数以上、当該水域における航海に従事したと地方運輸局長が認めた船長）は、日本籍船および日本籍船を所有することができる者が借り入れた日本籍船以外の船舶を運航する場合、強制水先を免除されることとなっているが、期間用船された外国籍船等を運航する場合には強制水先は免除されない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 期間用船された外国船舶も含め、実歴認定を受けた船長が運航する船舶については、船舶の国籍によらず強制水先を免除すべきである。</p> <p>（理由） 現在、わが国外航商船隊の9割以上で、外国籍船が活用されている。事業者はこれら外国籍船についても、日本籍船と同等の安全運航を行ってきており、強制水先の免除を日本籍船に限定する必要はないと思われる。同じ航海実歴を持つ船長であっても、乗船する船舶により航海実歴認定制度による強制水先の免除が認められないケースが生じるのは不合理である。</p> <p>VLCC(大型原油輸送船)の場合、一回の入出港の水先料は約200万円である。海運企業においては、外国籍船の強制水先が免除されることによって、年間3,500万円程度のコスト削減が可能となる。</p> <p>水先法は1949年に制定されたものであり、今日に至るまで半世紀間、船舶性能、航行技術、航路監視システムは格段の進歩を遂げている。さらに、日本の航路について十分な知識を有する日本人船長が乗船する外国籍用船が主流となっている。こうした中、船籍によって一律に規制を加えることは妥当性を欠くばかりか、わが国港湾の国際競争力低下を招く主要因の一つになっている。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>水先法第13条（強制水先） 水先法施行令第2条（強制水先の港及び水域の名称及び区域） " 別表第2 水先法施行規則第22条</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	海上技術安全局船員部 船舶職員課

運輸（15）	引火性危険物積載船に係る夜間着棧の許可【新規】		
規制の現状	<p>燃料油タンカーの航行、入出港制限及び夜間荷役等に関しては、「港則法」で規制されている。</p> <p>この内、ガソリン・ナフサ・灯油・軽油等の引火性危険物積載船については、平成7年度より一定の基準を満たしていれば、日没後の荷役開始が可能となったものの、日没後の着棧は禁止されており、棧橋利用効率化や船舶運航効率化の障害になっている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望）</p> <p>引火性危険物積載船については、日没後の着棧が全く認められていないが、日没後の荷役開始問題と同様に、投光機の使用など一定の条件の下で日没後の着棧を許可すべきである。</p> <p>（理由）</p> <p>現行、日没後の離棧については許可されており、着棧についても必要な調査・検討を行なった上で、一定の基準を定めるなどの合理的・現実的な対応によって、棧橋利用や船舶運航の効率化を図る必要がある。</p> <p>また、船舶運航効率化による必要船舶の減少により、将来の船員不足対策となるほか、引火性危険物積載船が港湾内に止まる時間を減少させることができる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>法律 港則法 第23条 「特定港において危険物の積込、積替又は荷卸をするには港長の許可を受けなければならない。」</p> <p>港長業務実施要領 昭和49年保警安第26号 「危険物積載船舶の停泊場所及び荷役許可基準」</p> <p>海上保安庁通達 平成6年保警安第81号 「夜間に開始する引火性危険物の荷役許可に関する運用について」</p> <p>海上保安庁通達 平成7年保警安第25号・保警防第17号 「夜間に開始する引火性危険物の荷役許可に関する運用指針について」</p>		
所 管 官 庁	海上保安庁	担当課等	航行安全課

運輸（16）	内航タンカーに係る 20 海里航行規制の緩和		
規制の現状	<p>内航タンカーの運航に関しては、20 海里内運航の規制があるため、目的地に対して直線的に運航できず、遠回りすることで、燃料費等のロスが発生している。また、離島及び沖縄と本土間を輸送する場合には、近海資格船が必要となる。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 内航タンカーの 20 海里航行規制を緩和すべきである。</p> <p>（理由） 今日では、近海船と沿海船の間に船舶仕様に関する大きな差はない。また、近海船に義務付けられている無線設備についても、通信インフラの整備が進み、沿海船も代替通信手段が完備されている。</p> <p>内航船使用燃料の減少による環境改善（排出 CO2 の減少等）、離島等への石油製品安定供給、内航船の物流効率化（航路距離の削減）などの効果も期待される。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	船舶安全法施行規則第 1 条第 7 項 領海法 船舶設備規程 船舶職員法等		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	海事局安全基準課

運輸（17）	内航海運暫定措置事業の早期終了		
規制の現状	<p>意欲的な事業者の事業規模の拡大や新規参入を促進し、内航海運業の活性化を図るため、98年5月より、スクラップ・アンド・ビルト方式による船腹調整事業が解消され、既存の自己所有船を解撤又は海外売船する転廃業者等に対して日本内航海運組合総連合会が交付金を交付すること等を内容とする内航海運暫定措置事業が導入された。しかしながら、本暫定措置事業のもとでは、新船を建造する者が交付金の原資となる納付金を負担しなければならないこととされている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 政府の強力な支援のもと、内航海運暫定措置事業をできるだけ早期に終了させることにより、内航海運業の自由化を促進すべきである。</p> <p>（理由） 2000年3月に再改定された規制緩和推進3か年計画においては「できるだけ短い一定期間を限って（中略）内航海運暫定措置事業を導入する」旨が明記されているが、暫定措置事業規程には具体的な適用期間が明示されていない。</p> <p>当事業を早期に終了し、新船建造に係るコスト増加を回避することで、内航海運業界の活性化、競争力強化を図ることが必要である。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>内航海運組合法第8条（事業） " 第12条（調整規程の認可） " 第57条（調整規程の総合調整等） 内航海運暫定措置事業規程（平成10年5月運輸大臣認可）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	海事局

運輸（18）	船員に関する職業紹介事業等の自由化		
規制の現状	<p>船員については、政府および国土交通大臣が許可した関係団体を除き、職業紹介事業を行なうことは認められない。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 早急に船員職業安定法を改正し、他の産業と同様の有料職業紹介事業が行なえるようにすべきである。</p> <p>（理由） 96年10月、ILO第179号条約の採択により、船員に対する有料職業紹介所の設置等が国際的に認められることとなった。一方、わが国における他の産業においても、近年、有料職業紹介事業の規制緩和が進められている。</p> <p>わが国における船員職業紹介事業の法制化については、現在「船員職業紹介等研究会」（事務局：国土交通省海事局船員部）において、船員職業紹介事業等について検討が行なわれているが、早急に自由化を図る方向で結論を出すべきである。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>船員職業安定法第33条～第42条（船員職業紹介事業） 船員職業安定法第53条～第56条（船員労務供給事業）</p>		
所 管 官 庁	国土交通省	担当課等	海事局

運輸（19）	船員保険の被保険者資格の見直し		
規制の現状	<p>日本籍船を所有または裸用船することができなくなった事業主が雇用する船員は、原則として船員法に規定する船員ではなくなるため、船員保険の被保険者資格を失う。現在は1年以内に当該事業主が日本船を所有する旨の確約書を提出することにより資格継続を可能とする措置が講じられているが、本特例は最長で2年半を限度としている。</p>		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 船員保険の適用に係る船員法上の船員の範囲の見直し、船員保険法の特別加入制度の創設、船員保険の被保険者資格を付与する方法などにより、特例によることなく、船員保険の被保険者資格を継続できるよう、制度を見直す必要がある。 国土交通省、厚生労働省双方の密接な連携のもと、早急に船員保険の被保険者資格の継続措置を実現すべきである。</p> <p>（理由） 近年、国際競争が激化するなか、わが国外航商船隊の約9割が外国籍船に依存しているのが現状である。こうした事業主に雇用されている船員は、船員保険の被保険者資格を失ってしまうことから、実態に即した制度設計が求められる。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>船員法第1条（船員） 船員保険法第17条、第18条、第19条</p>		
所 管 官 庁	<p>国土交通省 厚生労働省 社会保険庁</p>	担当課等	<p>海事局船員部労政課 / 労働基準課 保険局企画課</p>

運輸（20）	船舶不稼働損失保険の海外付保の自由化		
規制の現状	1996年4月より、日本籍船の船体保険は海外付保が認められたが、不稼働損失保険は海外付保が認められていない。		
要望内容 と要望理由	<p>（要望） 日本籍船について不稼働損失保険の海外付保が行なえるようにすべきである。</p> <p>（理由） 船体保険と不稼働損失保険は一体で付保することが通例であるが、不稼働損失保険については海外付保が認められないため、船体保険の海外付保が認められることとなったメリットが十分に活かされていない。</p>		
規制の根拠となる 関係法令等	<p>保険業法第186条（日本に支店等を設けない外国保険業者等） 保険業法施行令第19条（日本に支店等を設けない外国保険業者の締結できる保険契約）第2項</p>		
所 管 官 庁	金融庁	担当課等	