

1 1. 運輸分野

<p>運輸(1)</p>	<p>特殊車両の通行許可期間の延長</p>
<p>規制の現状</p>	<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き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を実現した。</p>
<p>要望内容</p>	<p>特殊車両の通行許可期間を延長すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>一旦許可を得ても、許可期間(6ヵ月～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。上記要望の実現により、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。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>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</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(2)</p>	<p>レンタカー事業における「使用の本拠」と「保管場所」の距離要件緩和【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>「自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令」1条の「保管場所の要件」における、「使用の本拠」と「保管場所」の距離要件は、現行2kmとなっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>レンタカー事業に供する車両に限り、「使用の本拠」と「保管場所」の距離要件を現行の2kmから15kmへ緩和すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>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的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。レンタカー事業用車の保管場所を15km（車による移動時間で約30分程度の距離を想定）以内に緩和すれば、駅前等の土地の有効的利用が図ることが可能となるうえ、コストダウン相当分を利用者に還元できる。特に、都心部等においては、2km規制がネックとなり、必要な店舗また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>警察庁</p>

運輸(3)	運行管理者制度に係る規制の緩和
規制の現状	<p>運行管理者は、2年度に1回、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受講することが義務付けられている。</p>
要望内容	<p>運航管理者の一般講習受講間隔を、2年度に1回から4年度に1回とすべきである。</p>
要望理由	<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。受講頻度を減らす事により業務代行者の手配や業務への負荷軽減を図るべきである。</p> <p>なお、一般講習の内容は、行政動向等の周知や運転者の健康管理等であり、受講期間延長に伴う弊害は少ない。法令の措置等は、現在インターネット等でも十分代用されており、また、運転者の健康管理に関する講習内容については受講のたびに変わる性質のものではない。</p> <p>受講間隔の延長により以下の効果が期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 運行管理者が受講に係る拘束時間が減少する。 (現状、平日昼間8時間/回/2年) ② 運行管理者受講時における業務代行者の手配軽減 ③ 受講費用の軽減 (一般講習費用 3,000円/回/人)
根拠法令等	<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>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省自動車交通局総務課

<p>運輸(4)</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【新規】</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～5日ほど必要としている。</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に関する法律および同施行令（交付期間を具体的に規定はしていない。各警察署の慣習による）</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(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者である自動車販売業者等が直接所轄警察署に出頭し、受領することとされている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>自動車販売会社が自動車保管場所標章を代理交付できるよう認めるべきである。</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、既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(6)</p>	<p>車検証及び自動車検査標章の代理交付【新規】</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>自動車販売会社が車検証及び自動車検査標章を交付できるようにすべきである。</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き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による手続き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18条2項、3項、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(7)</p>	<p>トラック・トレーラの車検期間の延長</p>
<p>規制の現状</p>	<p>車検制度については、2000年5月より車両総重量8トン未満のトラックについては、新車初回に限り車検証有効期間が1年から2年に延長された。その結果、現在、新車登録後の車検は車両総重量8トン未満車については、2年、8トン以上車については1年となっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>トラック・トレーラの車検期間の見直しについて、その可能性を科学的・技術的な面から実証実験をするなど検討すべきである。 具体的には、①車両総重量8トン以上のトラック・トレーラについて初回車検の期間を2年に延長、②8トン未満のトラックについて2回目以降について2年に延長することを求めたい。</p>
<p>要望理由</p>	<p>技術革新による自動車の安全性、耐久性が大幅に向上しており、車検期間の延長に十分対応可能にもかかわらず車検期間が短いため、物流コスト削減の妨げとなっている。車検費用の削減、車検による休車期間の削減が求められる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>道路運送車両法第48条、第61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(8)</p>	<p>自動車盗難対策の強化</p>
<p>規制の現状</p>	<p>①道路運送車両法の改正により、2005年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となった。 ②古物営業法第21条の3では、古物競りあっせん業者は、出品された古物について、盗品等の疑いがあると認めるときは直ちに警察官にその旨を申告しなければならぬとされている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>自動車盗難を減少させるべく、中古車の不正流通を阻止する対策を実施すべきである。 ①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 ②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>
<p>要望理由</p>	<p>①コンテナを利用した不正輸出が実行されており、このままコンテナに対する対策の強化を怠れば、コンテナが盗難自動車の不正輸出の温床となりかねず、コンテナ内に盗難自動車が紛れ込んでいないか厳重に確認することが効果が高い対策となる。しかし、大量に輸出されているあらゆるコンテナの貨物をすべて盗難自動車の確認のためにチェックすることは極めて困難であることから、仕向地や輸出業者による絞込みを行ったうえで、コンテナX線検査装置が配備されている港においては同装置による検査を強化する方法が考えられる。また、特に内陸部で積み込まれるコンテナについては施封後は開封ができないことから、施封前にコンテナ内の貨物をチェックすることで不正輸出を防止する効果が見込まれる。このようなケースに対しては、出航地(港)や仕向地、輸出業者などを限定して、積み込み前に第三者証明機関の立会い確認を指導することで、大幅な改善が図られる。 ②インターネットオークションに、車検証が備わっていなかったり、車台番号のない自動車が出品されていることがある。インターネットオークションは不特定多数の個人が取引を行っており、売買の主体が見えにくいシステムである。そういったことから、盗難自動車やカーナビゲーションシステムなどの盗品の不正流通経路としてインターネットオークションを利用するケースが今後増加してくることが予想される。そういった状況の中でインターネットオークション事業者がサイトに盗品が混入しないように管理を強化し、盗品の流通を阻止することは事業者の責任として必須である。警察庁では、古物営業法第21条の3の規定により、古物競りあっせん業者に対して、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を改善するよう指導されていると聞いているが、盗難車や盗品がインターネットオークションで流通されないような手段を講じる必要がある。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>①関税法基本通達67-1-20 ②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>内閣府国際組織犯罪等対策推進本部 財務省関税局監視課、業務課 国土交通省 警察庁</p>

<p>運輸(9)</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。 問題点としては、①計算上は納交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、同事業の解消が出来ないことが想定されること、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こと、③既存業者のリプレイス時も納交付金の差額の納付が必要で、リプレイ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>要望内容</p>	<p>「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」が謳われているが、このままでは抜本的な解決にならない。 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>同事業をこのまま実施すると全船リプレイスした場合は余剰金発生が見込まれるが、実際はリプレイ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強い。 <参考(試算)>事業解消時の収支試算 現時点で全権利船をリプレイスした場合 H10～H18.1解撤交付金額 1,216億円(1,829千DWT) 797億円 " 建造納付金額 419億円(640千DWT) } 547億円余剰金が見込まれる H17.9時点の全船(5478千DWT)リプレイス時納付金額(試算) 1,344億円 *H17FY平均納交付金差額(推定)2.5万円/DWTで試算</p> <p>それは、リプレイス時に支払う納交付金差額が2002年以降漸増し、船主の建造時の負担が大きくなるためである。 <参考(試算)>新造船建造コスト 499総トン船 4.5～5.0億円/隻 新規参入時納付金 1.6億円 船価に対して 32%～36%割増 リプレイス時納交付金差額 0.48億円 " 10%～11%割増</p> <table border="1" data-bbox="427 1400 1177 1496"> <thead> <tr> <th colspan="5">暫定措置事業交納付金<一般貨物船></th> <th colspan="5"><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> </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> </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> </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> </tr> </tbody> </table> <p>国交省の見解は、事業スキーム上、先行きに問題があるとは考えていないとのことであるが、新規参入・リプレイスに係る建造時の納付金負担は船主の意欲を低下させる要因であり、如何に早期に本事業から脱却出来るかが問題の本質である。 本事業下にあつて、2004年度の新規建造数は、46隻とバブル期から激減しており、船齢14年以上の老朽船比率は55%となっている。この比率は、2008年度では75%まで高まると言われており、代替建造が進捗しているとは言い難い。</p>	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	解撤等交付金	11.0	10.5	10.0	9.5	9.0	8.6	8.1	7.6	7.1	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
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																																										
解撤等交付金	11.0	10.5	10.0	9.5	9.0	8.6	8.1	7.6	7.1																																										
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																																										
<p>根拠法令等</p>	<p>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</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(10)</p>	<p>船舶の検査内容の簡素化</p>
<p>規制の現状</p>	<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。船舶安全法施行規則に定められた検査項目の項目数は多く、現状にそぐわないものも含まれている。</p> <p>(参考)これまでの検査内容の見直し、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>
<p>要望内容</p>	<p>①船舶安全法施行規則に定められた夥しい数の定期検査項目を見直し、簡素化を検討すべきである。特に検査コストがかかる開放検査を削減すべきである。</p> <p>②開放検査は、定期検査ごとを実施するのではなく、「中間検査等他の検査とあわせて〇年以内に実施する」といった弾力的な運用を検討すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>検査項目について現状にそぐわないものもあり、物流コスト削減の妨げとなっている。例えば、「プロペラ軸および船尾管軸の検査」では3日間程度、船舶をドライドッグに入れる必要があり、多大なコスト負担になっている。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を考慮すると、期間延長は可能である。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>船舶安全法第5条第1項、第10条第1項</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(11)</p>	<p>休祭日における危険物荷役許可の変更手続き受付【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>危険物荷役許可に係わるバース、船名及び数量の変更において、平日は変更可能となっているが、休祭日に於いては変更手続きが受付られず変更できない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>危険物荷役許可に係わるバース、船名及び数量の変更について、休祭日でも変更手続きの受付を可能とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>港湾の24時間フル稼働化に向けて、各所轄官庁では整備が進められおり、本件についても、同様の対応が求められる。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、気海象等の影響によっては計画通りの配船が出来ない状況もあり、実運用面で支障をきたしている。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>港則法第4条 港則法第35条の3</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(12)</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、96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96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行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よう検討すべきである。</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 他</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(13)	船舶職員法と船員法における定員基準の緩和
規制の現状	<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>
要望内容	<p>機関部自動化設備の設置を条件として、推進機関の出力750KW～2000KWの場合、機関部の職員に関する定員基準の緩和に関する可能性について科学的に実証実験を行い、検証すべきである。</p>
要望理由	<p>750KW未満(G/T199クラス)と750以上2000KW未満(G/T499・699クラス)では機関操作上差異が無い。 機関部員の作業能率向上、安全航行を目的とした機関部自動化設備は、次のようなものがあり、広く設置努力をしており、実勢(支援技術)を反映すべきである。</p> <p><機関部自動化設備></p> <ol style="list-style-type: none"> ①操舵室からの主機回転数・逆転制御 ②主機関の重大異常時の自動停止装置(過速度、潤滑油圧力低下) ③主機関の操舵室からの非常停止装置 ④機関室監視警報盤 ⑤各部位自動温度調節弁(主機冷却清水出口、主機潤滑油入口、発電機関冷却清水出口等) ⑥断続運転を要する補機の自動発停装置(主空気圧縮機、A重油移送ポンプ) <p>以上のような設備を備えるよう条件付けすることで、定員基準の緩和を図れば、物流コストの削減につながると考えられる。</p>
根拠法令等	<p>船舶職員法 施行令別表 船員法69条、70条(航海当直基準含む)</p>
制度の所管官庁及び担当課	国土交通省海事局

<p>運輸(14)</p>	<p>リースエンジンのエンジンログ記載方法の簡素化</p>
<p>規制の現状</p>	<p>航空機及び発動機については、航空法施行規則第142条に従って、航空日誌に整備等を行なった記録を記載する必要がある。短期間のリースエンジンでも、日本語ログブックを作成し、既に記載された英文ログの内容を翻訳して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、英文ログブックに、リース期間中の日本語ログの内容を翻訳して転記しなければならない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>短期間で返却するエンジンの場合は、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。本件について規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)では、「リースエンジンに係る航空日誌への整備記録の記載について、英文のみの記載とすることが可能かどうかの検討を行い、平成18年度に結論を得る」とされていることから、早期の実現を求めたい。</p>
<p>要望理由</p>	<p>リースエンジン入手時、英文ログから日本語ログに翻訳転記し、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>航空局航空機安全課</p>

<p>運輸(15)</p>	<p>耐空証明書の発行場所の拡充</p>
<p>規制の現状</p>	<p>認定事業場が検査を行った航空機の耐空証明書は、東京航空局及び大阪航空局本局においてのみ発行している。</p>
<p>要望内容</p>	<p>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。本件について規制改革・民間開放推進3か年計画(再改定)では、「現在東京と大阪の本局に発行場所が限定されている地方航空局管轄分の滞空証明書について、検査官が駐在する空港においても現地発行が可能かどうか検討を行い、平成18年度中に結論を得る」とさていることから、早期に実現すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>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なう。郵送の場合、1ヵ月前からの受付が可能であるが、申請後、耐空証明書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。例えば、名古屋圏は、大阪航空局管轄であることから、大阪まで出向くこととなる。検査後、できるだけ早く当該機を運航に復帰させる必要があり、現行の方法では、ビジネスニーズに対応できない。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第10条、第137条 航空法施行規則第240条、第241条、第242条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局技術部航空機安全課</p>

<p>運輸(16)</p>	<p>耐空証明「基準適合証」の拡大適用【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>航空機の場合、「基準適合証」が発行されても、耐空証明書を受領し搭載しないと飛行できない。 (「耐空証明書発行機関」は東京と大阪の2カ所のみで、北海道や九州の遠隔地の機体所有者は、「基準適合証」発行と「耐空証明書」の受領までにタイムラグが生じ、その間飛行できない)</p>
<p>要望内容</p>	<p>「耐空証明書を受領し搭載しないと飛行できない」現行条件の摘要除外(車両で言う「保安基準適合標章」に相当する手段)を策定すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>道路運送車両法では、「保安基準適合証等」の規定で、発行後即、運行できる(車検証を搭載しなくても「保安基準適合証等」があれば「道路運送車両法第94条5の7項」の摘要で運行できる)。 航空機の場合、「基準適合証」発行しても耐空証明書を受領し搭載しないと飛行できない。 車両で言う「保安基準適合標章」に相当する手段を講じ、航空機についても法的に同等或いは積極的な規制緩和策を講じるべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第10条、第59条 航空法施行規則第35条、第40条、第41条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>国土交通省航空局技術部航空機安全課</p>

<p>運輸(17)</p>	<p>航空機装備品の予備品証明申請【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>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。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。</p>
<p>要望内容</p>	<p>受検申請場所、日程および受検場所を拡大すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>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が航空機関連の部品は成田空港など主要な空港で輸入通関されることがほとんどであり、輸入通関後の貨物の移動を考えると成田空港での受検は緊急時には対応可能であるが申請は九段の航空局に限定されている。</p> <p>各輸出国からの耐空性を証明する書類を準備して受検することから予備品証明の制度自体の廃止が希望されるが、予備品証明の受検場所の拡大と緊急性を鑑み土曜および祝祭日などの休日にも受検可能とすべきである。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>航空法第17条</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>航空局航空機安全課</p>

<p>運輸(18)</p>	<p>特定輸出申告制度の改善【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>2006年3月より特定輸出申告制度が措置された。この制度は、セキュリティ対策の強化と国際物流の高度化に対応した物流促進を同時に達成することを目的としており、コンプライアンスの確保等を条件に、あらかじめ税関長の承認を受けた輸出者(特定輸出者)については、保税地域に貨物を入れずに輸出申告を行い、輸出の許可を受けることを可能にすると共に、輸出者のコンプライアンスを審査及び検査に反映させようとするものである。制度の普及を推進している財務省関税局は、特定輸出申告については輸出手続にかかるリードタイムの短縮や仕入書等の輸出申告書類の簡素化といったメリットを強調しているが、現実には利用しやすい条件が整えられていないため、企業にとって参加するメリットが期待できない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>特定輸出申告制度により多くの荷主が参加できるよう、次の点を要望する。 ①特定輸出申告は、貨物が蔵置されている場所を管轄する税関官署に申告を行うとされているが、積込港を管轄する税関官署への申告も可能すべきである。 ②特定輸出者となるための条件として、財務省が提示する社内コンプライアンスプログラムの整備を求めているが、同様のコンプライアンスプログラムは既に経済産業省から求められている。一本化を図るべきである。 ③特定輸出申告制度の施行を受けて、包括事前審査制度は今後3年間かけてその存廃を含めて検討を行うとなっているが、特定輸出申告制度ではカバーすることは難しい。包括事前審査制度は現状通り残し、特定輸出申告制度は独立して制度内容の検討を進めるべきである。 ④リターナブルコンテナを利用する場合など、輸出申告の際に関税の減免又は払戻しに関する手続を要する貨物は特定輸出申告制度の適用除外となっているが、一律に除外するのではなく可能な限り特定輸出申告制度の対象とすべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>①特定輸出申告において、書類審査または貨物検査になった場合には、現状では貨物の蔵置場所を管轄する税関官署へ書類を提出または貨物を持ち込む必要が生じる。実際にそのような状況が発生する可能性は低いと考えられるが、特定輸出者としてはそのことも想定した通関会社の選定や対応を考慮する必要がある。また何らかの理由で港への貨物搬入後に輸出を取り止める場合にも申告した税関官署に輸出許可の取り消しを求めることになり、これらが新たな制約となる。 ②企業によっては、既に輸出入管理規則を制定し、経済産業省へ届出している。特定輸出申告制度に参加するためには、経済産業省に加えて財務省が求めるコンプライアンスプログラムの内容を検討し、両方をカバーできるよう現行の管理規則を修正しなければならないが、そのような2重管理は回避すべきである。 ③特定輸出申告制度は、その目的から考えて適用除外とせざるを得ない貨物が多く発生する可能性が高く、輸出貨物を広くカバーしている包括事前審査制度に取って代わる制度となることは難しい。早い段階で包括事前審査制度の存続を確認し、その前提で特定輸出申告制度の目的を実現できるようあるべき姿を官民協力して検討するべきである。 ④環境に配慮した物流実現のため、使い捨てとなる段ボールやパレットに替わってプラスチック製リターナブルコンテナ(通い箱)の導入が推進されているが、これらの利用に際しては輸出申告時に免税手続を要するため、現状では特定輸出申告制度の対象外となる。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法第67条3～11 同施行令第59条の6 同施行規則第9条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>財務省関税局</p>

<p>運輸(19)</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</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。 ①税関長の許可を得て船積・出荷(輸出)する。 ②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>①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。 ②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。 ③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。 ④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>

<p>運輸(20)</p>	<p>税関通関業務の24時間365日体制の実施 (臨時開庁手続き・手数料の廃止)</p>
<p>規制の現状</p>	<p>港湾・空港の24時間体制の前提となる税関の稼働時間は原則、月曜日～金曜日8:30～17:00 となっている。 上記時間外に輸出入通関を行う場合は、「臨時開庁」を申請する必要があるほか、費用負担が発生する。 いまだ臨時開庁の特別料金が発生し、コスト増になっている。但し、臨時開庁手数料は半額(特区は格段に安くなっている)となり、以前よりは緩和されている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>税関業務の24時間365日体制を実施(臨時開庁手続き及び費用負担の撤廃)すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>企業にとっては、サプライチェーンマネジメントの観点から、物流の効率化が不可欠となっている。現状では、臨時開庁手続きを経て、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き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。通関の原則24時間365日体制により、リードタイムの短縮や企業にとって最も効率的な生産、物流の整備が促進され、日本国内に立地する工場の競争力が強化される。最近では、東アジアの工場との生產品目による棲み分けが日本の産業の生き残りの手段となっているが、時間単位の調達、生産スケジュールが可能になる。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ため、24時間・365日体制へ移行することにより、日本の税関システムの競争力をアピールすることが必要である。</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</p>

<p>運輸(21)</p>	<p>税関申告官署の自由化 通関手続きの簡素化、電子化</p>
<p>規制の現状</p>	<p>税関への輸出入申告に当たっての申告官署は、申告貨物を蔵地している蔵地場所を管轄する税関官署となっている。また、輸出入申告書、輸出入許可書、納税証明書、インボイス、パッキングリスト、保険証書、原産地証明書、経済産業省の個別許可書などの書類が電子化されておらず、書類保管の効率化が進んでいない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>同一税関申告官署については、蔵地場所の如何にかかわらず、通関業者が希望する税関官署に一元的に申告できるようにすべきである。また、輸出入関連書類の電子ファイル化により、簡素化すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>同一税関申告官署が複数存在するため、申告書類の提出や申告書に対する対応などに人手や車などの諸経費等のコストがかかる。また、ペーパーレスによる輸出入業務の簡素化、書類保管の効率化を促進する必要がある。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法第67条 通関業法第9条</p>
<p>制度の所管官庁 及び担当課</p>	<p>財務省関税局税関業務部 経済産業省</p>

<p>運輸(22)</p>	<p>税関検査に係る料金の一部公費負担の導入【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>輸出入貨物に関しての税関検査に係る、輸送費、開梱包費などのすべてが輸出入者負担となっている。</p>
<p>要望内容</p>	<p>税関検査目的における密輸防止、麻薬、覚せい剤等の防犯取り締まり目的による検査費用は、輸出入者の申告貨物の税の確定などの為のものとは異なるため税関当局の負担すべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>コンテナ貨物全量取り出し検査や、大型X線検査、指定検査場への持込検査など輸送費、開梱包等多大の費用がかかるため。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>関税法67条</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>財務省関税局税関業務部</p>

<p>運輸(23)</p>	<p>通関士登録制度における登録の一元化(自由化)【新規】</p>
<p>規制の現状</p>	<p>現在、通関士の確認登録は一税関ごとに行われる。一税関で確認を受け登録した後、会社の人事異動などで他税関管轄にて業務を行う場合、確認を受けた税関には異動(解任)届を提出し、新たな税関には確認登録申請を提出し確認を受けなければならない。</p>
<p>要望内容</p>	<p>通関士の確認登録を一の税関にて受けた者が、他税関管轄の通関営業所の勤務になった場合には、通関士の確認登録申請を免除し、従業者等の異動(変更)届を提出することにより、引き続き、通関士として業務に従事できることを認めるべきである。</p>
<p>要望理由</p>	<p>複数の税関管轄に通関営業所がある場合、定期的な人事異動などで複数の者が通関士登録の解任、新規登録を行うことになり、業務上煩雑な手続きとなっているため。</p>
<p>根拠法令等</p>	<p>通関業法第30条1項 通関業法基本通達31-1、32-1</p>
<p>制度の所管官庁及び担当課</p>	<p>財務省関税局税関通関業監督官室</p>